

# 長浜市地域公共交通計画

令和6年3月

長浜市



## はじめに

私たちの日々の暮らしは、様々な人と人とのつながりや地域と地域との結びつきによって成り立っています。そのつながりや結びつきを支える地域公共交通は、通勤・通学や買物、通院、観光、余暇活動など、市民生活や経済活動に欠かせないものとなっています。



しかしながら、人口減少の進行による利用者の減少をはじめ、バス等の運転士不足の深刻化、コロナを契機とした人々の行動変容など、地域公共交通を取り巻く環境は、以前にも増して厳しいものとなっています。地域公共交通の維持・確保は、まさに喫緊の課題となっています。

今後も地域公共交通を維持・確保していくことは、実は、交通分野の課題解決にとどまらず、観光振興や福祉、健康・医療、教育、環境等の様々な分野に大きな影響をもたらします。もっと大きく考えれば、地域公共交通は長浜市のまちづくりを支えていると言えるのです。

また、近年の交通における技術革新は目を見張るものがあり、近い将来、本市においても「MaaSの導入」によるスマートフォンでの予約・ルート案内・運賃決済やコミュニティバスの「自動運転化」、さらには「空飛ぶ船」による琵琶湖の横断などが実用化されることで、若者から高齢者まで誰もが手軽に地域公共交通が利用できるようなまちとなることを期待しているところです。

このような将来を見据えながら、地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、このたび、地域公共交通の将来めざすべきネットワークの考え方や今後の取組の方向性等を示した「長浜市地域公共交通計画」を策定いたしました。

市民のみなさまが活力をもち、安心して生活する中に、そっと地域公共交通が後押しできるよう、市民、地域・企業、交通事業者、行政が一体となり本計画を推進してまいります。市民のみなさまにおかれましては、本市の取組にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました「長浜市地域公共交通会議」の委員のみなさまをはじめ、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民のみなさまに心から感謝を申し上げます。

令和6（2024）年3月

長浜市長 浅見 宣義

# 目次

<b>第1章 計画の目的等</b> .....	1
1 計画策定の背景・目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
3 計画の区域・期間.....	2
<b>第2章 長浜市の概況・地域公共交通の現状</b> .....	3
1 地域と地域公共交通を取り巻く環境のまとめ.....	3
2 地域の概況.....	4
3 地域公共交通の概況.....	14
<b>第3章 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握</b> .....	27
1 市民の移動実態・ニーズ、交通事業者等の意見まとめ.....	27
2 市民アンケート.....	29
3 利用者アンケート.....	37
4 交通事業者等アンケート.....	41
<b>第4章 上位・関連計画</b> .....	42
1 長浜市におけるまちづくりの方向性.....	42
2 滋賀県におけるまちづくりの方向性（滋賀交通ビジョン）.....	54
<b>第5章 これまでの取組の評価・検証</b> .....	56
長浜市地域公共交通網形成計画での目標達成状況.....	56
<b>第6章 地域公共交通の課題</b> .....	60
長浜市における地域公共交通の課題の整理.....	60
<b>第7章 基本理念・基本方針・目標</b> .....	65
1 基本理念.....	65
2 基本方針.....	66
3 計画の目標.....	67
<b>第8章 目標を達成するための施策</b> .....	73
1 地域公共交通分野の施策.....	73
2 他分野において実施する施策.....	86
<b>第9章 計画の進捗管理</b> .....	88
1 関係主体の役割.....	88
2 計画の評価スケジュール.....	89
<b>用語集</b> .....	90

# 第1章 計画の目的等

## 1 計画策定の背景・目的

本市における地域公共交通は、鉄道を広域交通軸として、駅を起点にコミュニティバスや乗合タクシー等が周辺地域を運行することで市民の生活や地域経済の発展を支えています。本市では、「長浜市総合計画」においてめざすまちの姿を「新たな感性を生かし みんなで未来を創るまち 長浜」と掲げ、鉄道を活かした地域振興や鉄道・バス等の利用促進と利便性の向上を目標に、持続可能な地域公共交通の実現に取り組んできました。地域公共交通においては、平成30（2018）年度に「長浜市地域公共交通網形成計画」を策定し、「住み慣れた地域で誰もが安心・安全に移動できるまちを実現する公共交通」を将来像として掲げ、地域公共交通の利便性向上に向けて様々な施策を展開してきました。

一方、近年の地域公共交通利用者は年々減少傾向にあり、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によって、地域公共交通の利用は今後更に減少していくことが想定されます。高齢化によって地域公共交通の重要性が高まりつつある中で、ウィズコロナ・アフターコロナ社会における新たな生活様式の浸透や運転士不足の深刻化など、社会情勢は大きく変化しており、地域公共交通のあり方を改めて考える時期を迎えています。

また、地域公共交通の維持が厳しくなる中で、令和2（2020）年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）の改正が行われました。これにより、地域の移動手段を総動員して住民等の需要に対応する移動手段の確保に努めるとともに、これを実現するための地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の課題に対して市民、交通事業者、行政等の関係者が適切な役割分担のもと一体となって連携し、上位・関連計画との整合性を図りつつ、現行の「長浜市地域公共交通網形成計画」の取組状況を踏まえ、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の維持・確保・改善を行う地域公共交通のマスタープランとして『長浜市地域公共交通計画』を策定します。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通計画」として位置づけます。また、本市の最上位計画である「長浜市総合計画」に即しつつ、滋賀県の「滋賀交通ビジョン」との調和をとるとともに、その他の関連計画との連携・整合を図ります。この計画の推進により、SDGsの17つのゴールのうち、5つのゴールの達成に貢献することをめざします。

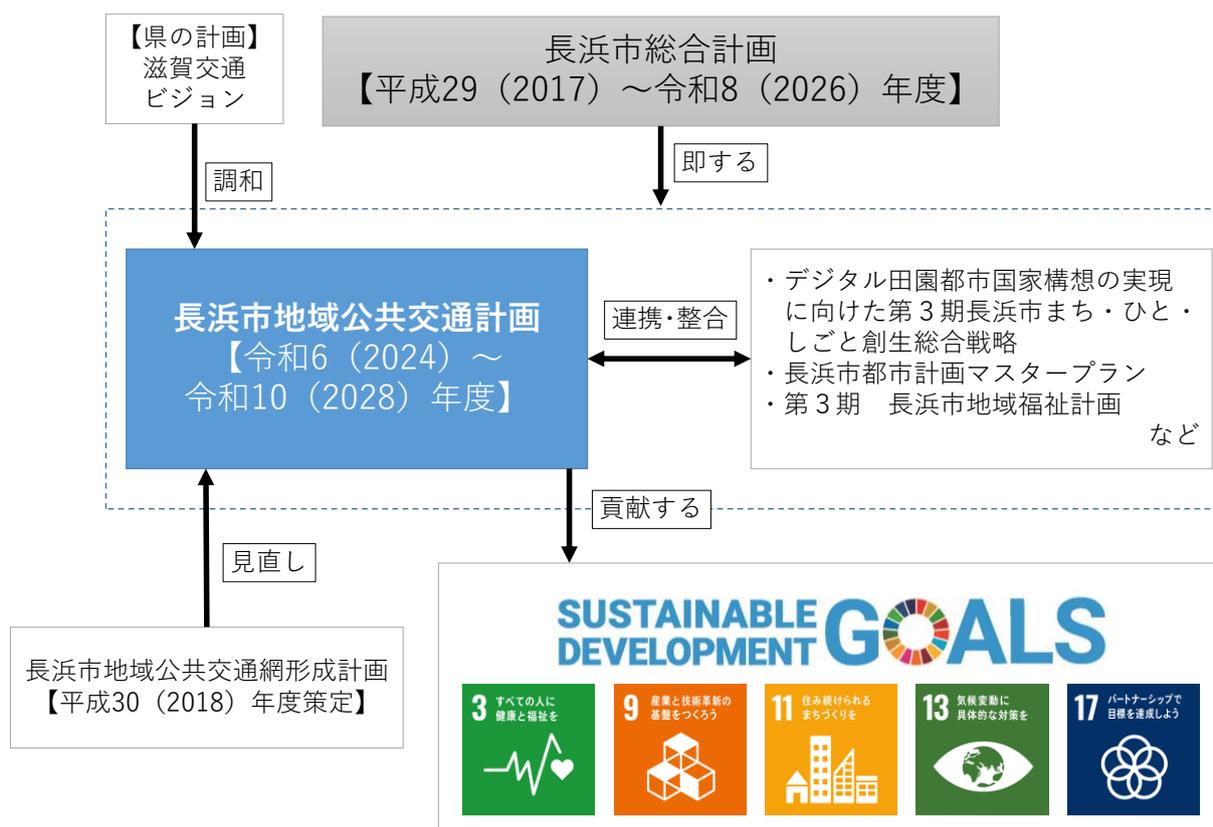


図 長浜市地域公共交通計画の位置づけ

## 3 計画の区域・期間

### 3-1. 計画の区域

本計画の対象区域は、長浜市全域とします。

### 3-2. 計画の期間

本計画の対象期間は、令和6 (2024) 年度から令和10 (2028) 年度までの5年間とします。

## 第2章 長浜市の概況・地域公共交通の現状

### 1 地域と地域公共交通を取り巻く環境のまとめ

本市における地域と地域公共交通を取り巻く環境を以下のように整理します。  
具体的な整理内容は4頁以降に示します。

表 地域と地域公共交通を取り巻く環境

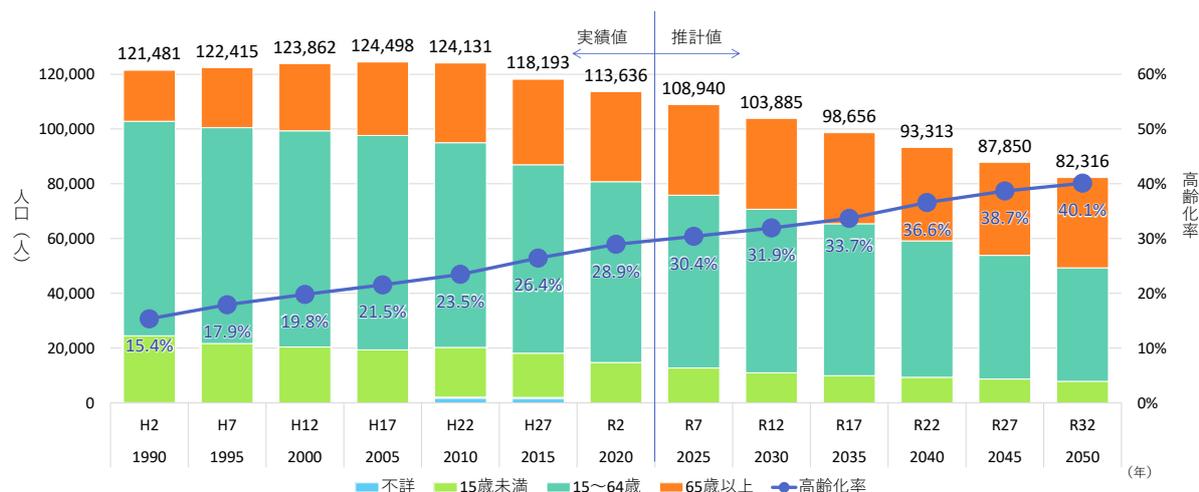
視点	項目	内容
取り巻く環境	人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17(2005)年以降減少傾向が続いており、山間部に近づくほど高齢化が加速している。</li> </ul>
	施設分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療施設は市の広い範囲で立地している一方、商業施設は旧長浜地域に集中している。</li> </ul>
	人の移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤においては市内流動のほか、米原市、彦根市間の流動が多くなっている。</li> <li>移動の約7割が自動車であり、自動車での移動が中心となっている。</li> </ul>
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症が蔓延してから観光入込客数は大きく減少した。令和4(2022)年度時点ではやや回復傾向がみられる。</li> </ul>
	自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の運転免許保有率は増えつつあり、高齢者による交通事故のリスクの増大が懸念される。</li> <li>運転免許の返納者数は年間400～500人程度で推移している。</li> </ul>
地域公共交通の現状	ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、コミュニティバス、乗合タクシーが地域公共交通の軸を担っており、本市の人口分布のうち、約79.5%を地域公共交通圏域でカバーしている。</li> <li>その他のニーズを補う移動手段として一般タクシーやスクールバス、福祉有償運送等が運行している。</li> </ul>
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、コミュニティバスにおいては年々減少傾向にあり、令和2(2020)年度には新型コロナウイルス感染症の影響でさらに減少している。一方、乗合タクシーは令和元(2019)年度以降、一定の値で推移している。</li> <li>人口規模が大きい市南部での地域公共交通の利用者数がやや多くなっている。</li> </ul>
	収支・財政状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスは20%前後、乗合タクシーは17%前後の収支率で推移している。</li> <li>コミュニティバス、乗合タクシーに対して年間約2.5億円の公費を投入しており、中でも乗合タクシーに係る費用は年々増加傾向にある。</li> <li>燃料費高騰等の観点から今後も地域公共交通にかかる負担は増加することが想定される。</li> </ul>

## 2 地域の概況

### 2-1. 人口推移

本市の人口は、平成17（2005）年まで人口増加が続いていましたが、それ以降は、減少傾向に転じており、令和2（2020）年では約11.3万人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によれば、令和17（2035）年には10万人を下回る結果となっています。

また、高齢化率は年々上昇しており、将来推計では令和7（2025）年には高齢化率が30%を超えることが想定されています。

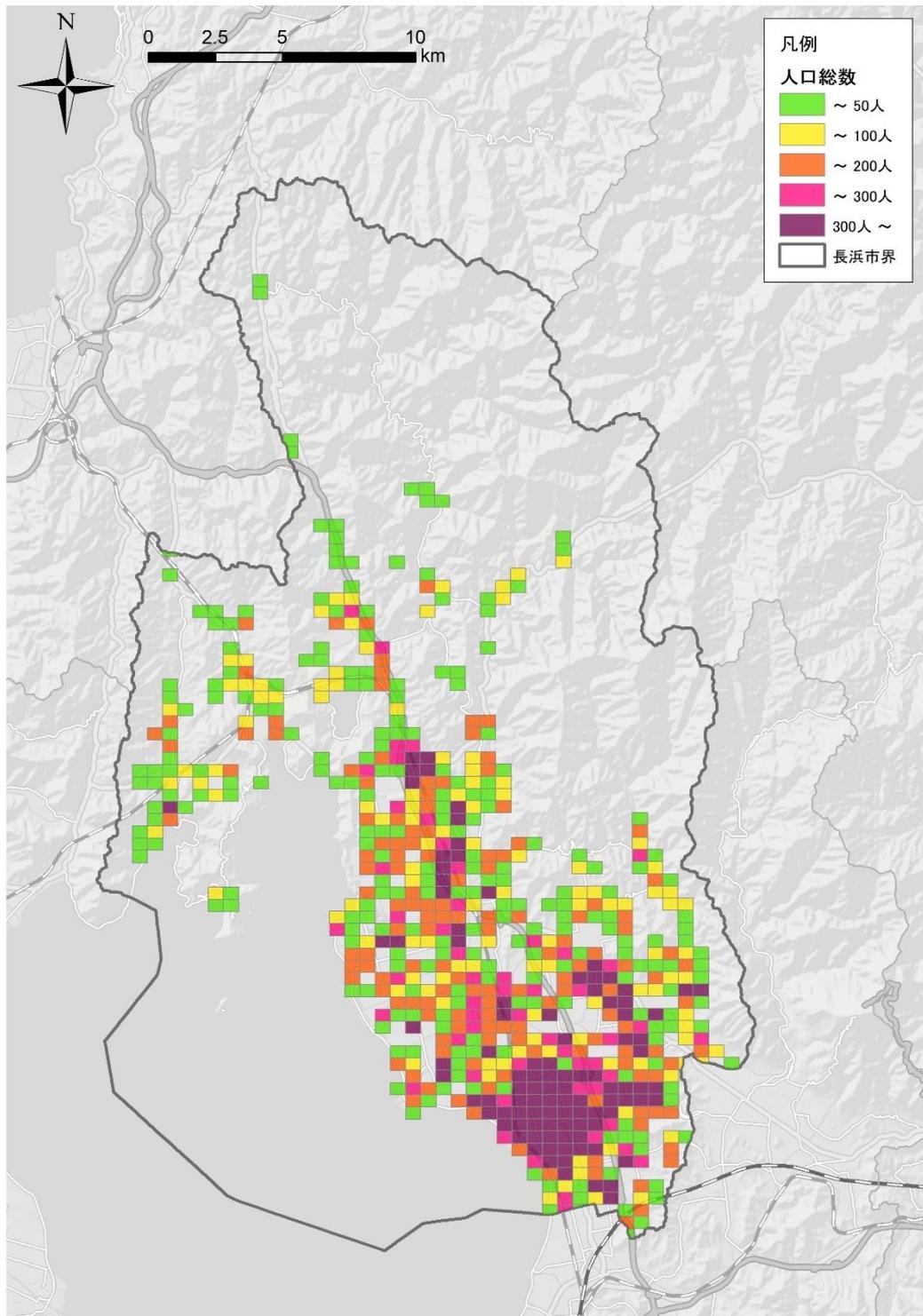


資料：国勢調査（～令和2（2020）年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）年～）

図 人口の推移と将来推計

## 2-2. 人口分布

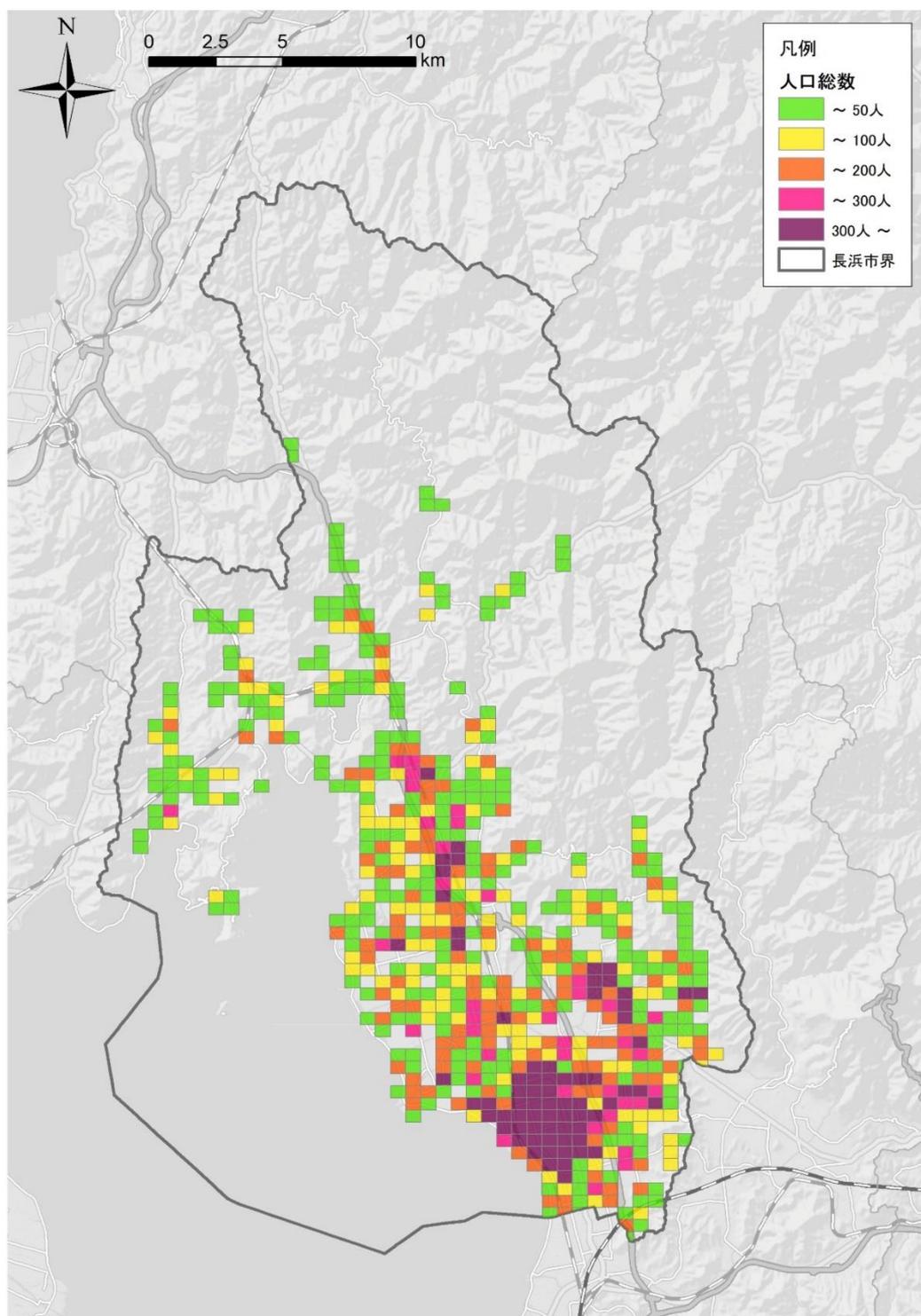
国道8号やJR北陸本線などの自動車道・鉄道沿線に広く居住しています。特に旧長浜地域、浅井地域、高月地域に多く居住していることがわかります。



資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 人口分布図（500mメッシュ）

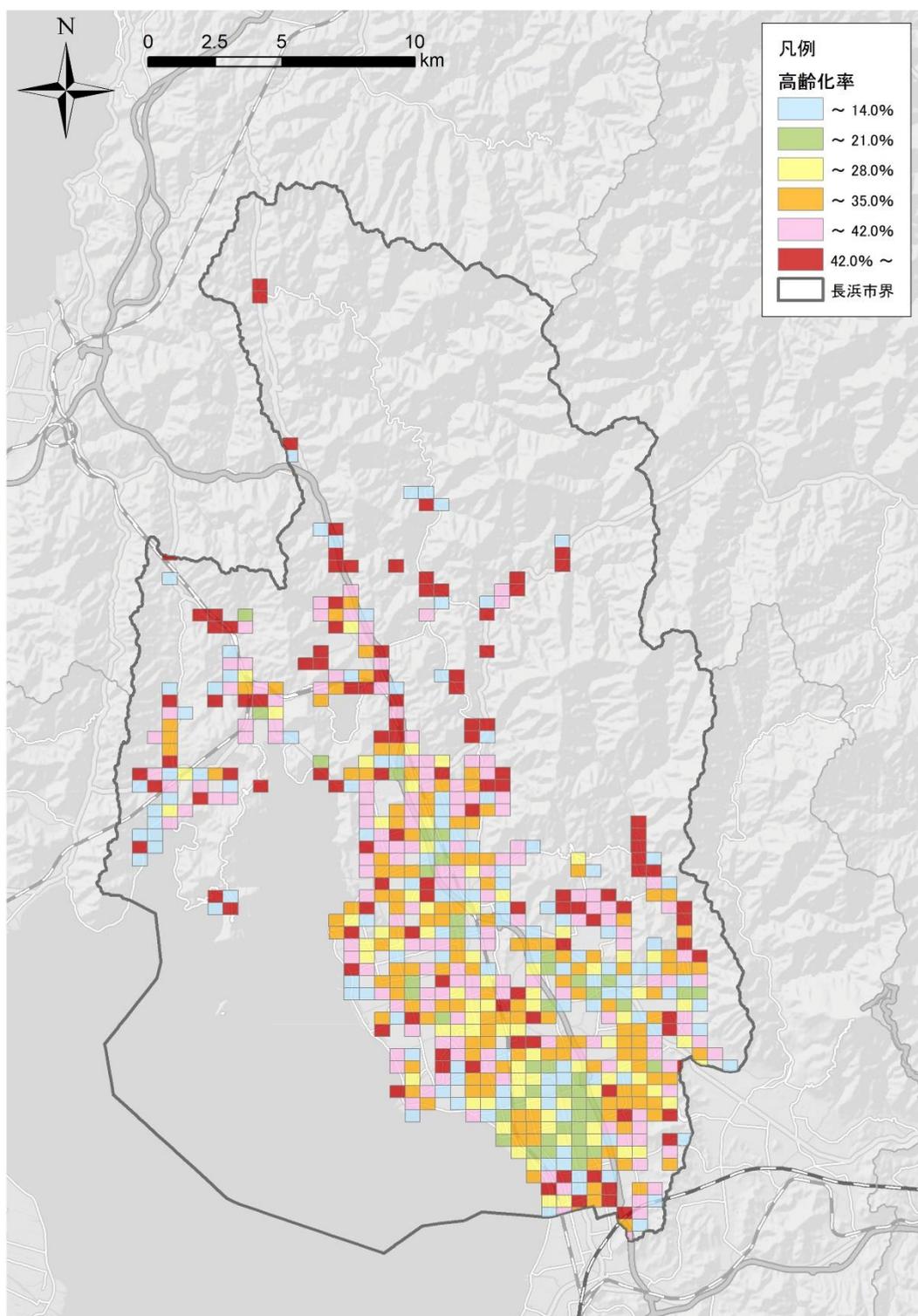
令和32（2050）年になると、旧長浜地域周辺に人口が集中している傾向は変わりありませんが、市北部や山間部の人口は減少しています。



資料：国勢調査（平成27（2015）年を基準とした令和32（2050）年の推計人口）

図 令和32（2050）年における将来人口分布図（500mメッシュ）

高齢化率をみると、人口の多い旧長浜地域以外の地域で高くなる傾向にあり、山間部に近づくほど、その傾向は顕著になっています。



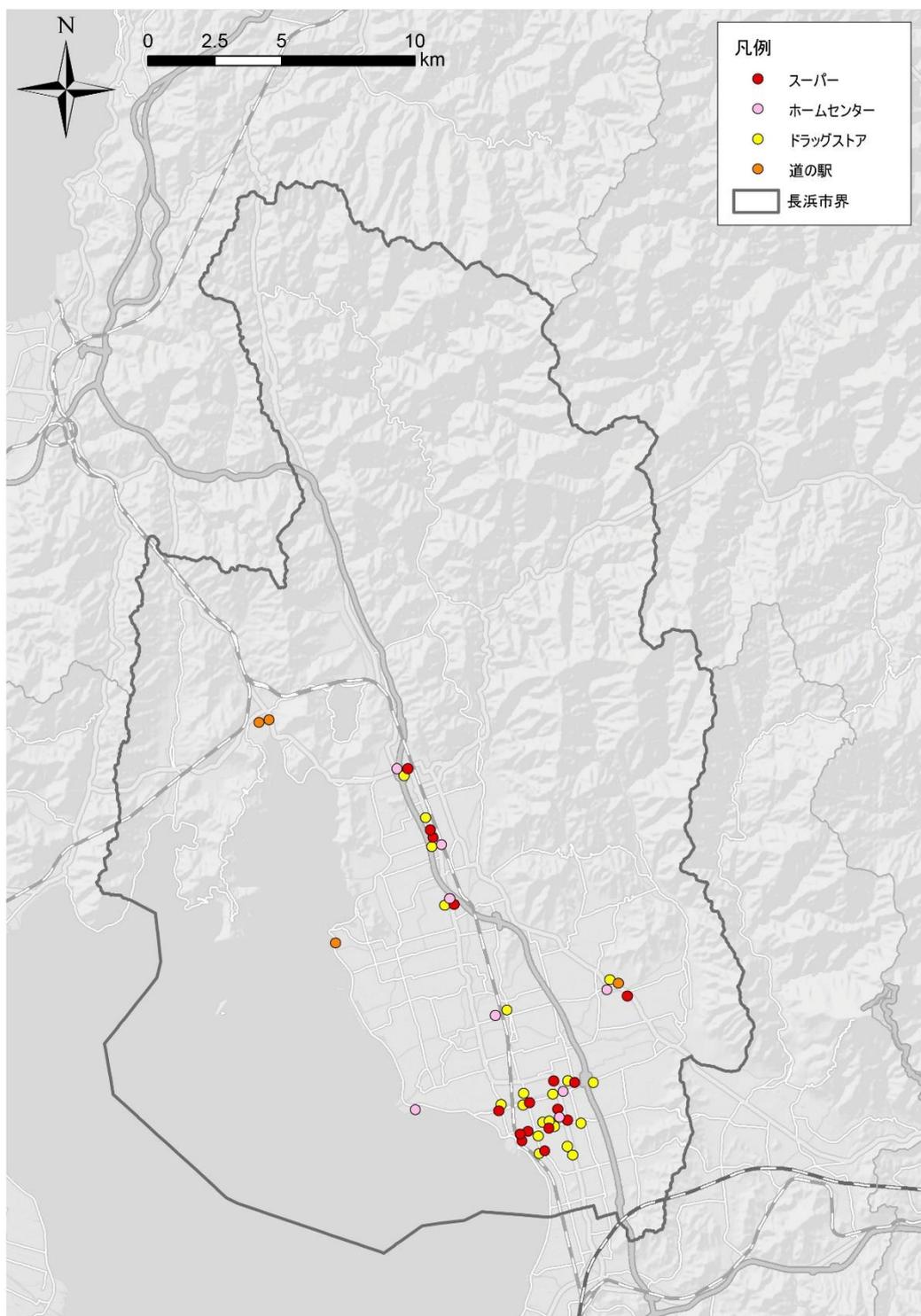
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 高齢化率分布（500mメッシュ）

## 2-3. 施設分布

### (1) 商業施設

国道8号や国道365号の沿線、主要地方道（県道）沿い、旧長浜地域にスーパー・ホームセンター・ドラッグストア等の商業施設が集中しています。



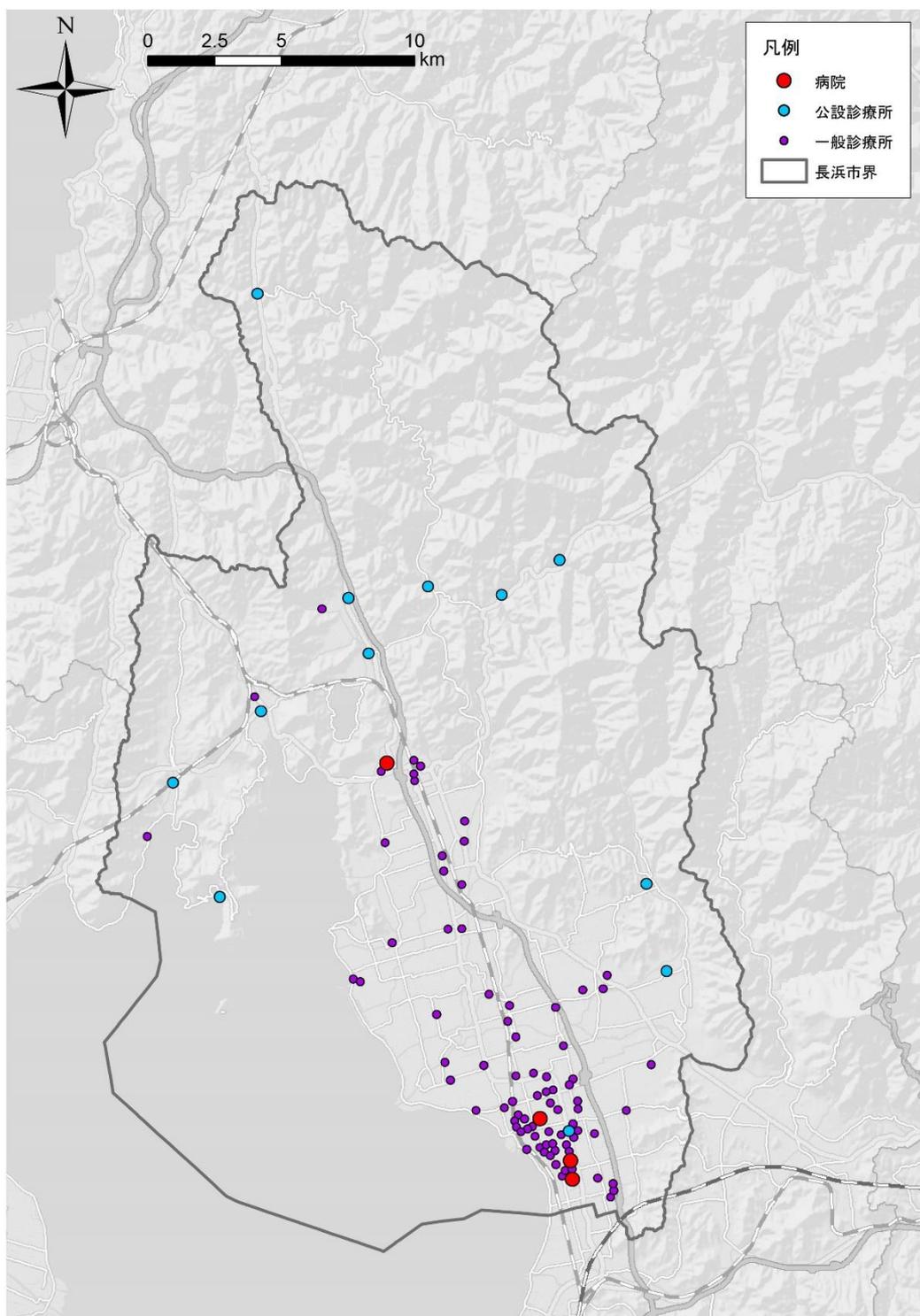
資料：iタウンページ（令和4（2022）10月時点（一部更新有））

図 本市内の主な商業施設分布

## (2) 医療施設

市の南部に3施設、北部に1施設の病院が立地し、また、山間部を中心に公設診療所が12施設立地しています。

一方、市の平野部には民間の一般診療所が多く、特にJR長浜駅周辺やJR北陸本線、国道沿いに集中しています。



資料：市ホームページ、滋賀県ホームページ「医療機関等一覧」（令和4（2022）年10月時点  
（一部更新有））

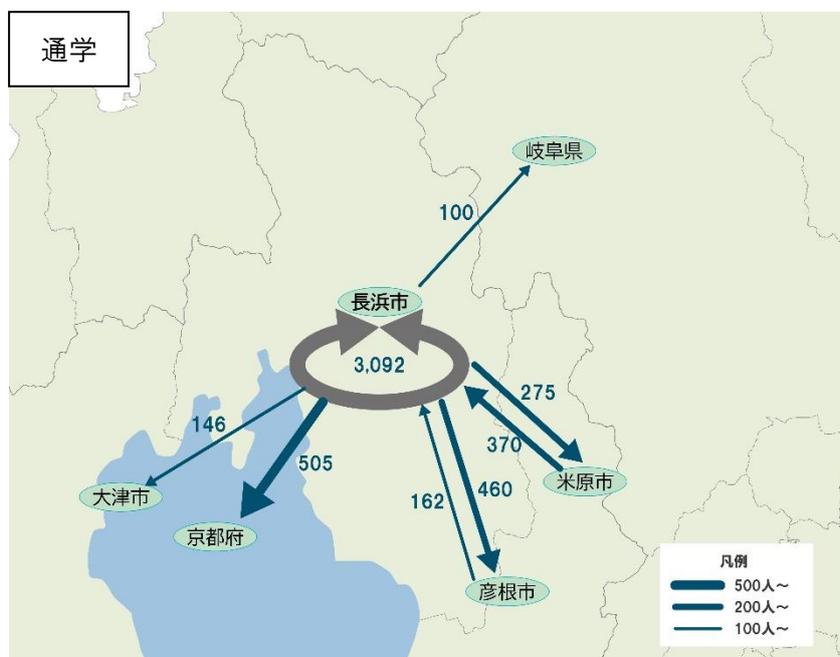
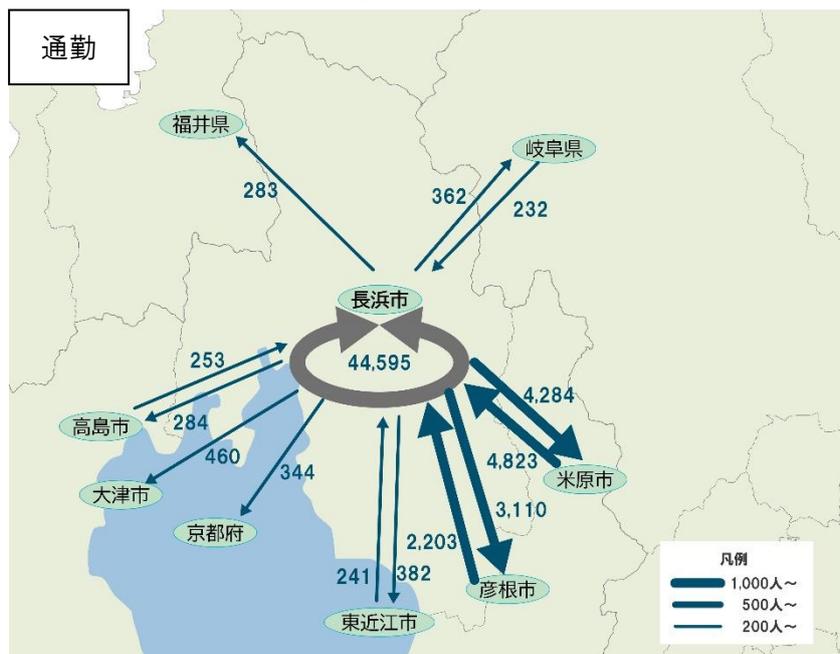
図 本市内の主な医療施設分布

## 2-4. 人の移動

### (1) 市内外への移動

通勤においては、市内での流動が最も多くなっています。市外の流動をみると、米原市、彦根市間の流動が他都市間での流動と比較して多くなっていることがわかります。

通学においては、市内での流動が最も多くなっています。一方、市外の流動をみると、本市から京都府、彦根市への流動が多くなっており、通勤とはやや傾向が異なることがわかります。



	高校	大学
長浜市	6	2
米原市	2	0
彦根市	6	3
大津市	14	6
京都府	110	46
岐阜県	81	25

※大学の数は短期大学・高等専門学校を含む。

※図に示している値は15歳以上の移動を対象としている。

資料：国勢調査（令和2（2020）年）、各自治体の学校便覧等

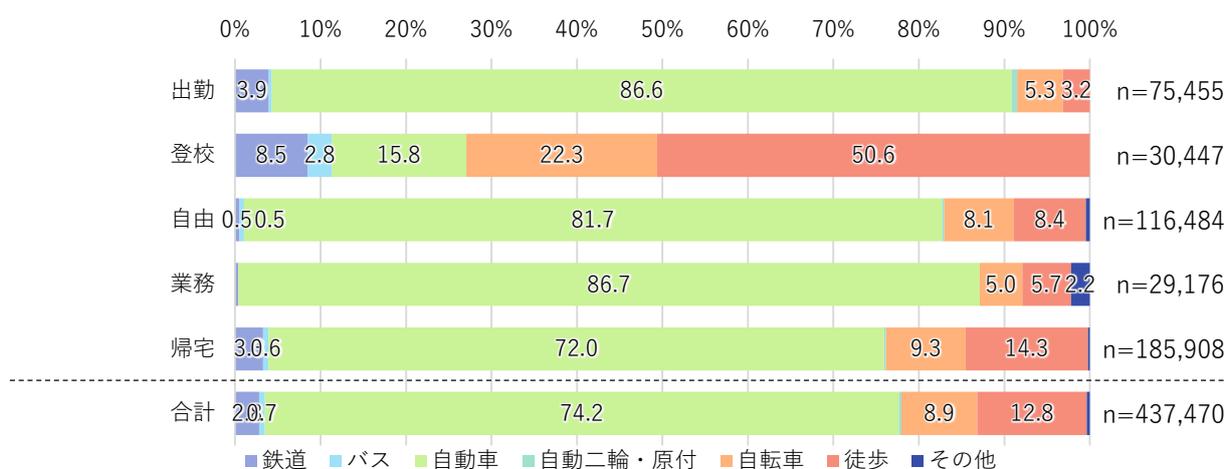
図 本市内外への人の動き

## (2) 移動手段

市民の移動手段をみると、全体の約74%が自動車による移動であり、自動車社会となっています。一方、鉄道・バスといった地域公共交通を用いた移動は全体の約4%に留まっています。

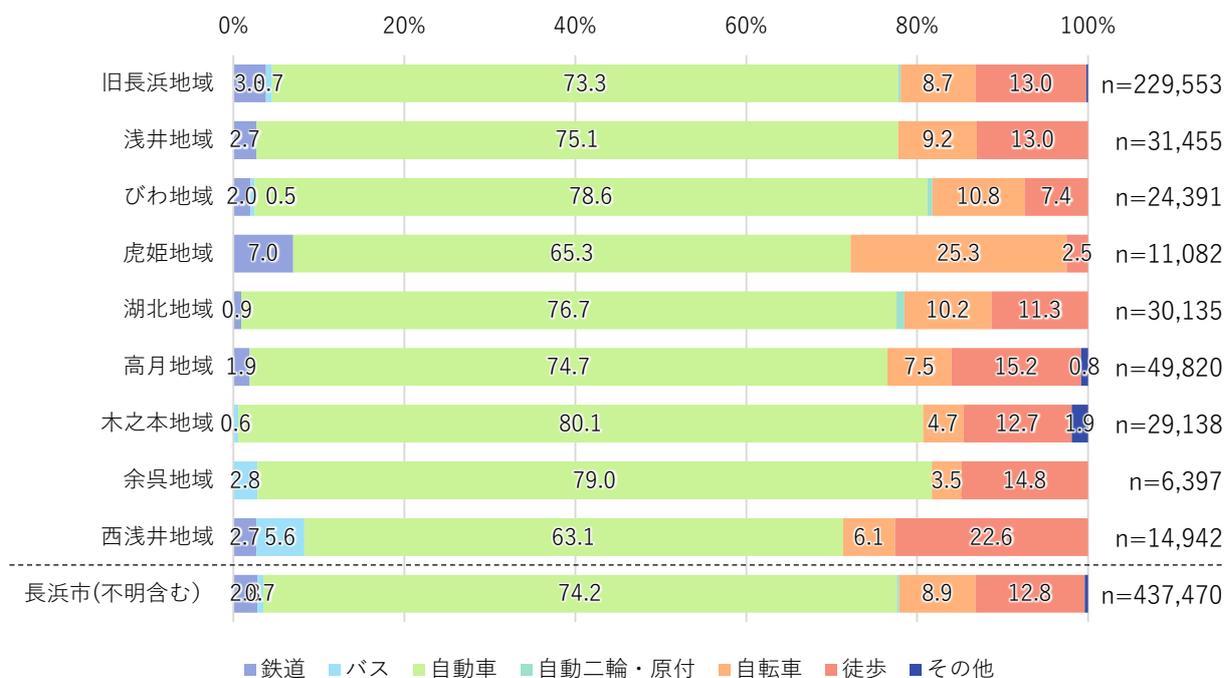
目的別に移動手段をみると、通学（登校）以外の目的における自動車での移動は約7～8割となっています。通学においては、自転車、徒歩での移動が約73%を占めており、鉄道・バスでの移動は約11%になっています。

地域別に比較すると、虎姫地域では鉄道と自転車の割合が、西浅井地域ではバスと徒歩の割合が高くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3（2021）年度）

図 目的別の交通手段分担率

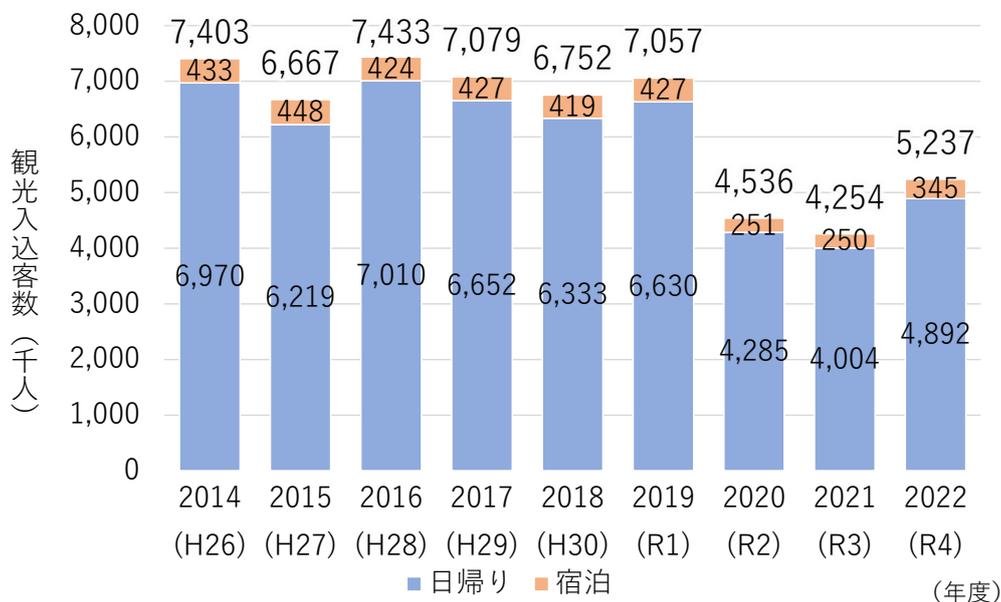


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3（2021）年度）

図 地域別の交通手段分担率

## 2-5. 観光入込客数

年度によって増減はあるものの、令和元（2019）年度まで年間約700万人前後で推移していましたが、令和2（2020）年度には、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、令和4（2022）年度時点で約520万人となっています。観光客の内訳をみると、約95%が日帰りとなっています。



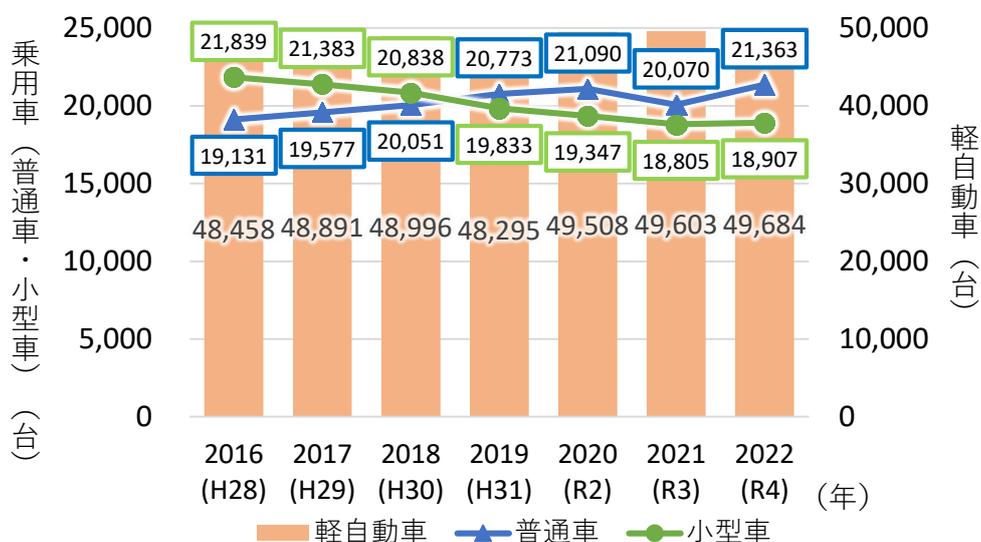
資料：長浜市統計書

図 観光入込客数の推移

## 2-6. 自動車交通

### (1) 自動車保有台数

普通車と小型車の台数が約20,000台前後であるのに対し、軽自動車は約50,000台と倍以上の台数となっています。普通車と軽自動車の台数が年々増加傾向にある一方で、小型車の台数は減少傾向になっています。



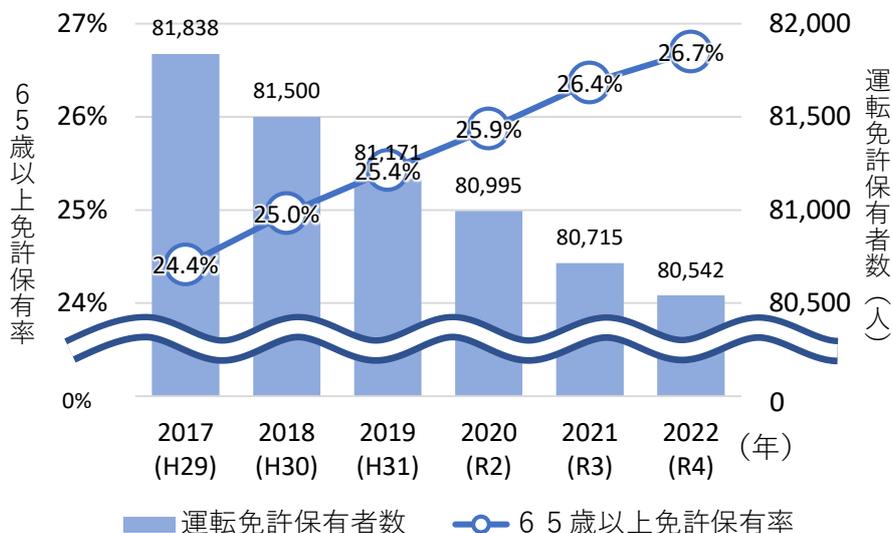
※各年の3月31日時点の値を記載しているため、2019年はH31年と記載している。

資料：長浜市統計書

図 車種別の車両保有台数の推移

## (2) 運転免許保有状況

本市の運転免許保有者数は年々減少傾向にある一方で、65歳以上の運転免許保有割合は年々増加傾向にあり、交通事故のリスクの増大が懸念されます。

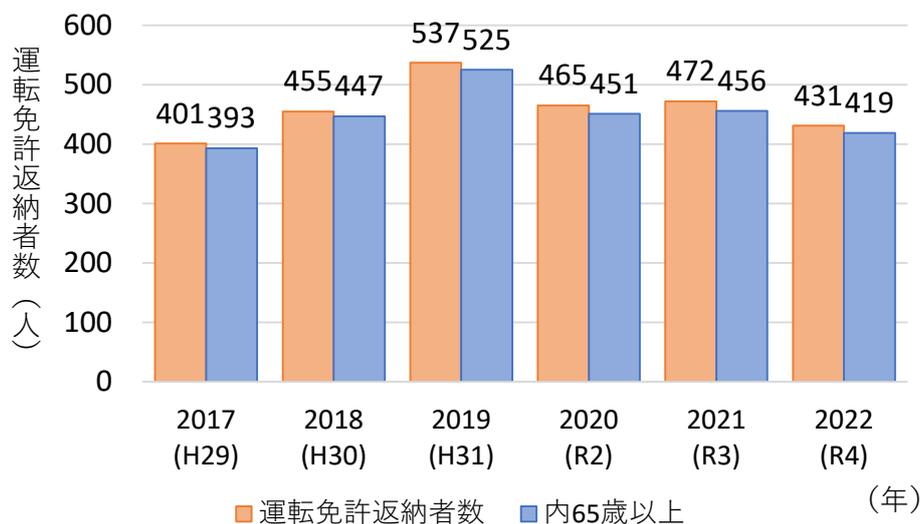


資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 本市の運転免許保有者数と65歳以上の運転免許保有率の推移

## (3) 運転免許返納状況

運転免許の返納者数は毎年約400～500人になっており、その多くが65歳以上の高齢者の返納となっています。車社会の成熟化や運転免許返納後の移動手段の不安により、運転免許の返納は遅れていると考えられます。



資料：滋賀県警察本部「滋賀の交通」

図 本市の運転免許返納者数の推移

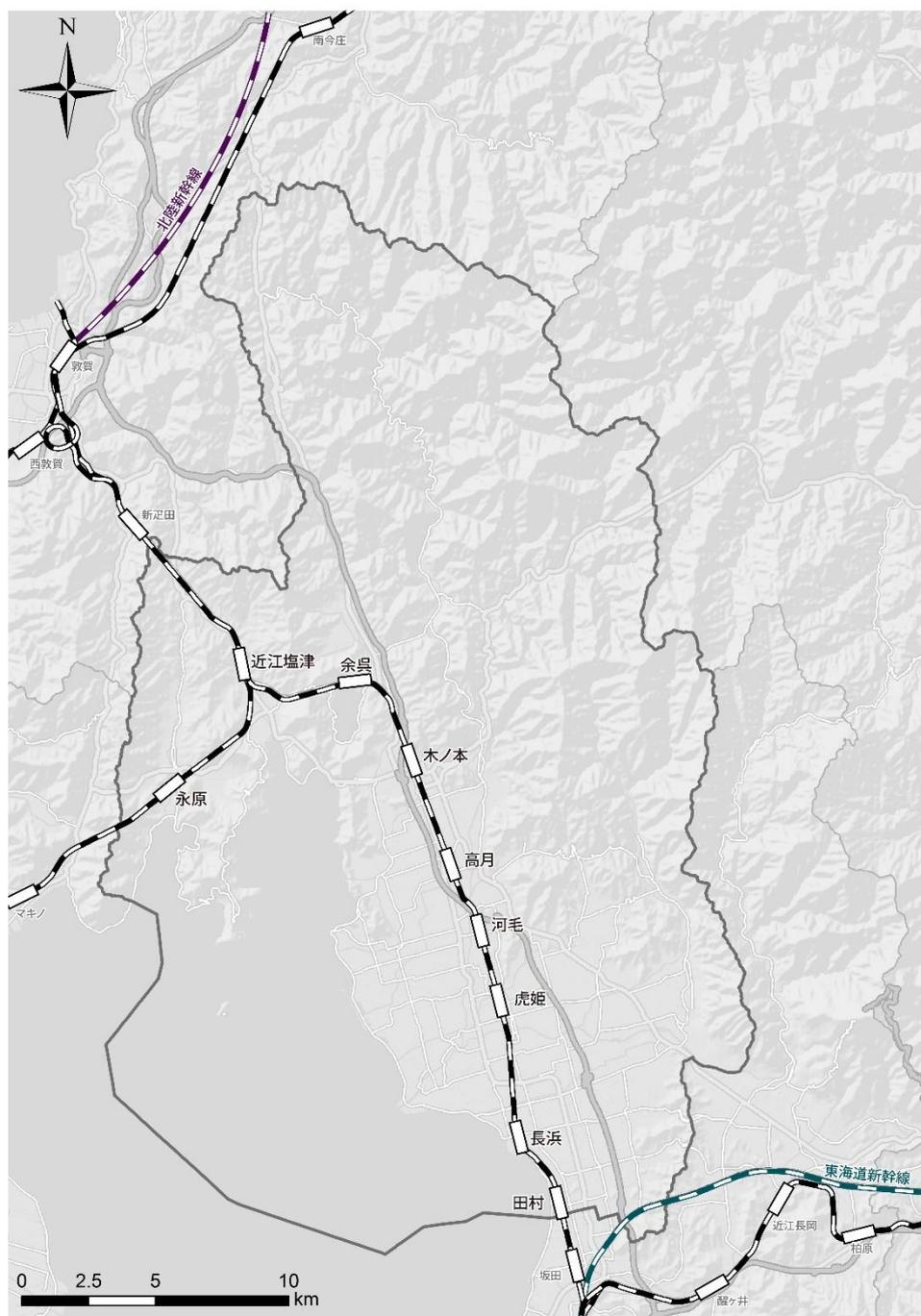
### 3 地域公共交通の概況

#### 3-1. 鉄道

##### (1) ネットワーク

JR西日本の北陸本線が市域の南北を走っており、隣接する米原市の米原駅で東海道本線、東海道新幹線、近江鉄道へと接続しています。また、近江塩津駅で湖西線にも接続しており、高島市、大津市を通過して、京都方面に向かうことも可能です。

令和6（2024）年3月には、隣接する敦賀市の敦賀駅まで北陸新幹線が延伸されています。



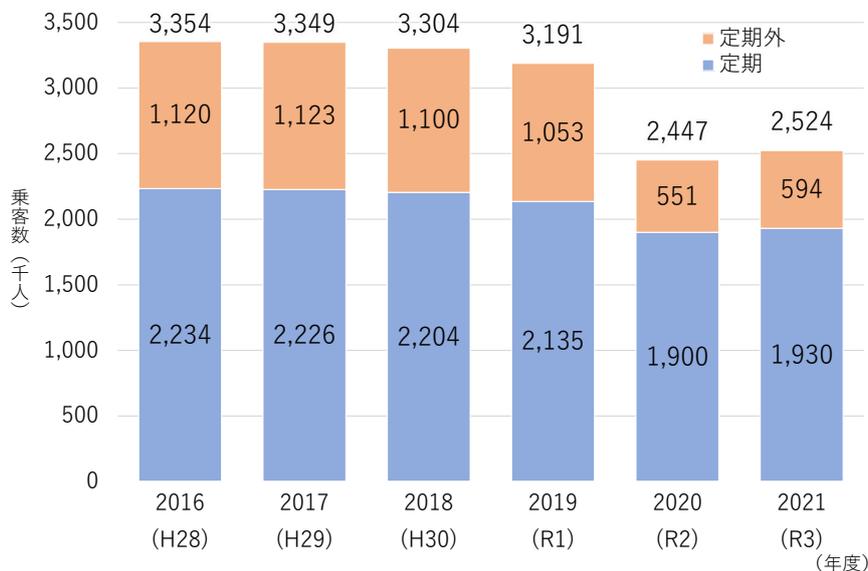
資料：各地域公共交通ホームページ

図 鉄道路線図

## (2) 乗客数

平成28（2016）年頃からやや減少傾向にありましたが、令和2（2020）年度には新型コロナウイルス感染症の影響により乗客数が大きく減少し、令和3（2021）年度でやや回復したものの、約250万人にまで落ち込んでいます。

乗客数の内訳をみると、令和2（2020）年度以前と以後で、定期外での利用が約半数にまで落ち込んでいます。

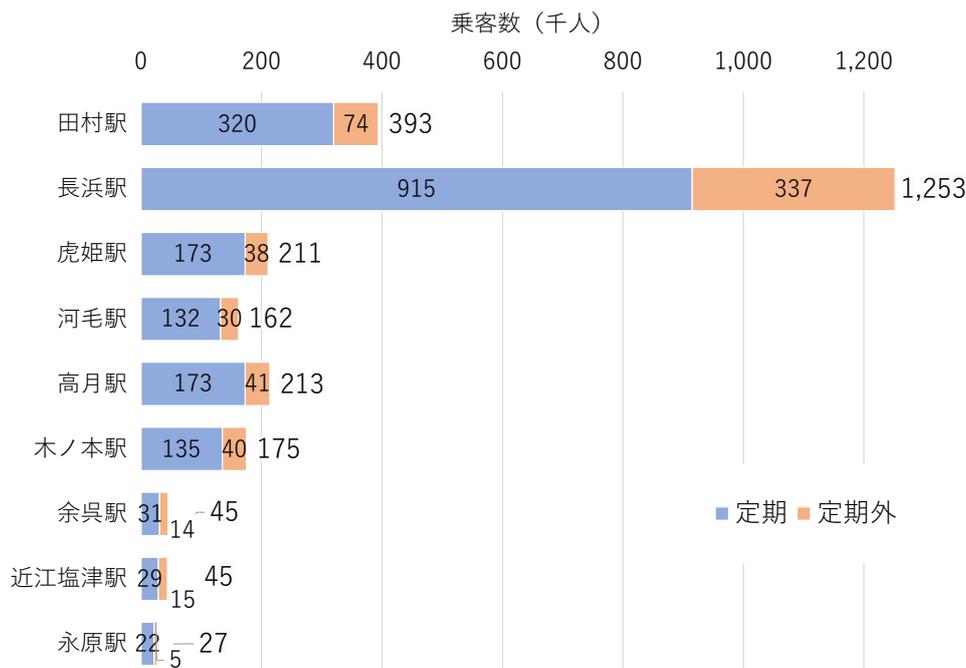


※端数処理により合計値が一致しない場合があります。

資料：長浜市統計書

### 図 鉄道の乗客数の推移

駅別の年間乗客数をみると、長浜駅における利用が最も多くなっており、余呉駅、近江塩津駅、永原駅といった市北部に位置する駅は、居住人口が少ないこともあり、利用が非常に少なくなっています。



※端数処理により合計値が一致しない場合があります。

資料：長浜市統計書

### 図 各鉄道駅の乗客数（令和3（2021）年度実績）

### 3-2. コミュニティバス

#### (1) ネットワーク

本市では、市民の移動手段を確保するため、13路線のコミュニティバス運行に対して補助（一部委託）を行っています。

13路線のうち、片岡西線は終日デマンド運行（予約制）となっています。また、西浅井交通ネットワーク線を運行する「おでかけワゴン」については自家用有償運送であり、午前は定時運行、午後からはデマンド運行（予約制）となっています。

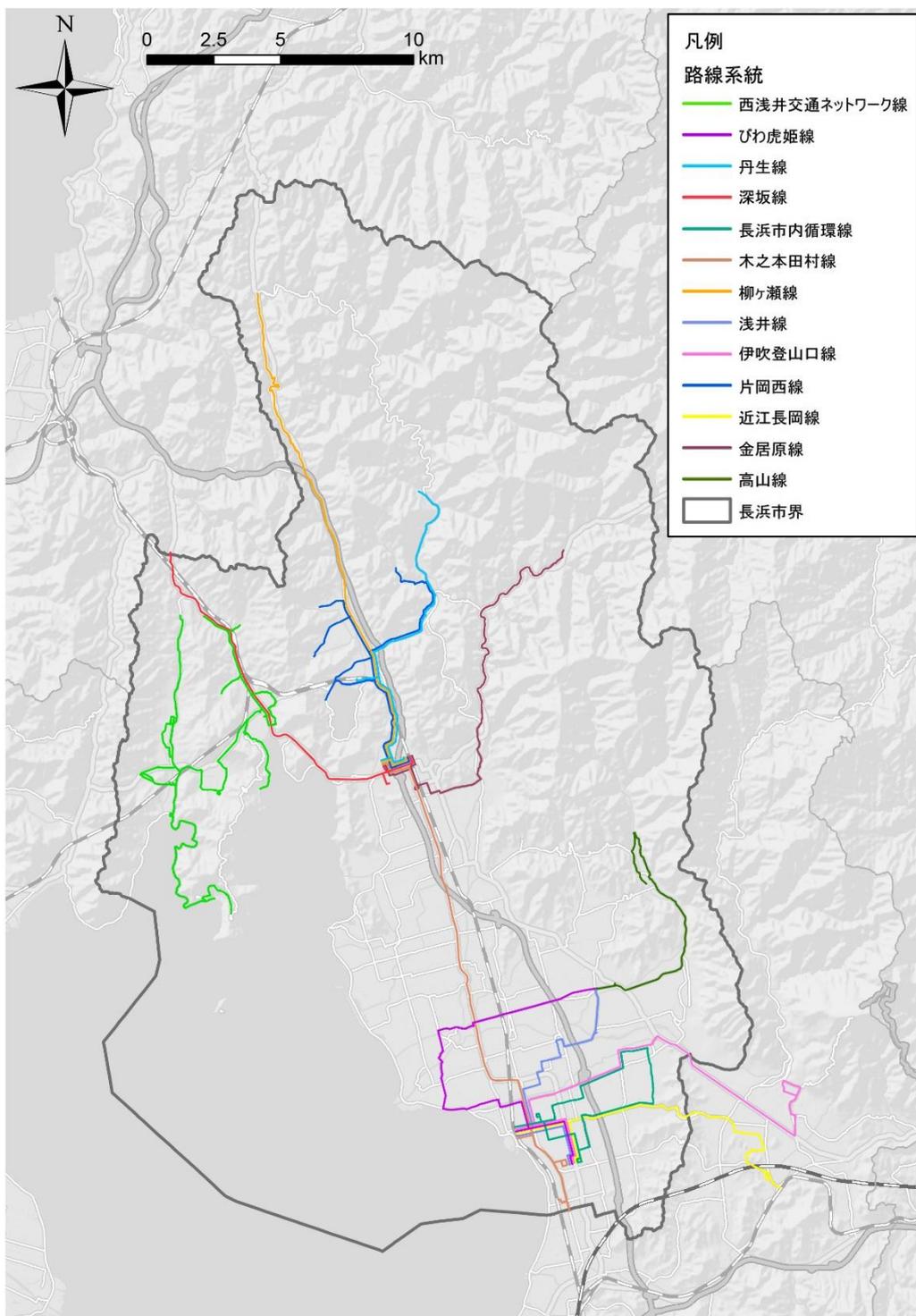
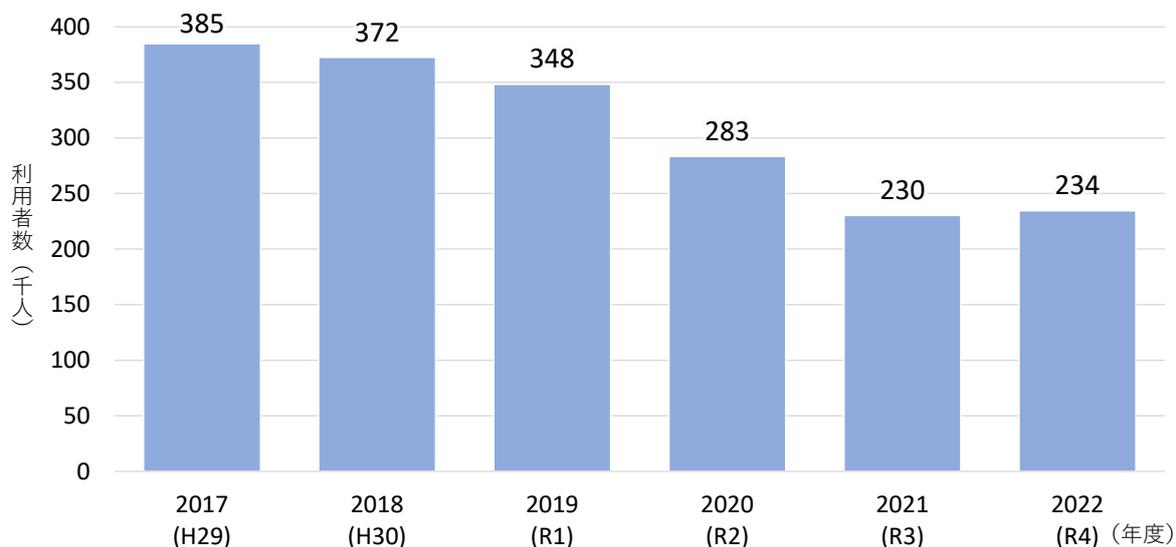


図 コミュニティバス路線図

## (2) 利用者数

利用者数の減少が進むなか、令和2（2020）年度には新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者が前年度に比べて約20%減少しました。令和3（2021）年度にはさらに減少しており、約23万人となっています。

また、路線ごとの内訳をみると高山線・びわこ線・浅井線の利用者が比較的多くなっています。

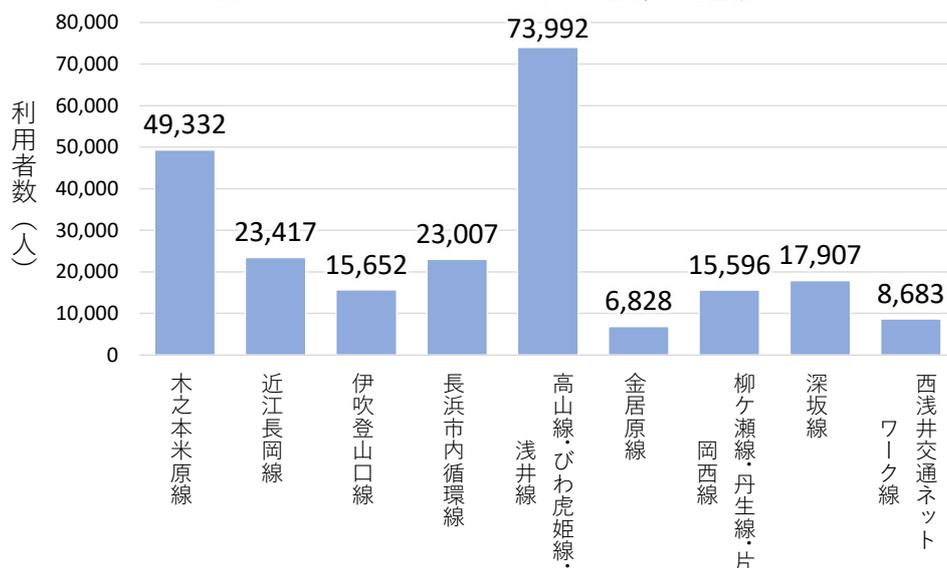


※利用者の合計値は平成30（2018）年9月末に廃止された高月観音号線、びわこ線、小谷山線、令和元（2019）年に廃止された菅浦線の利用者数を含んでいる。

※グラフ内の年度は前年10月から当年9月までの期間を示している。

資料：長浜市資料

図 コミュニティバス利用者数の推移



※木之本米原線は令和4（2022）年10月から路線の再編により運行区間が変更され、木之本田村線となっている。

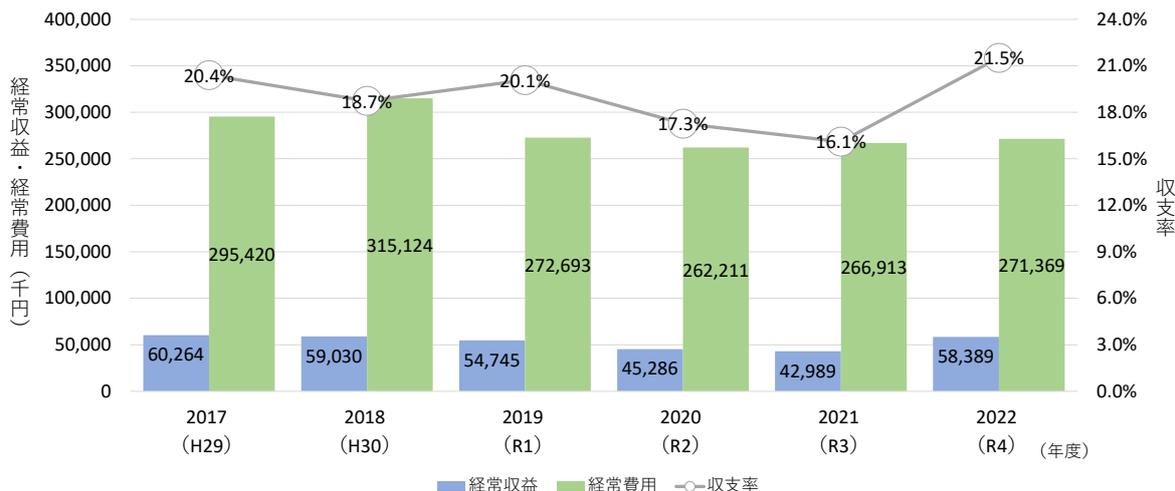
資料：長浜市資料

図 路線別の利用者数（令和4（2022）年度実績）

### (3) 収支状況

コミュニティバスにおける全路線での経常費用は、平成30（2018）年度に湖北・高月地域において乗合タクシーに切り替えたことから令和元（2019）年度から大きく減少し、以降、令和4（2022）年度まで約2.7億円で推移しています。一方経常収益は、年々減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症対策の補助金等の関係で令和4（2022）年度は増加しています。

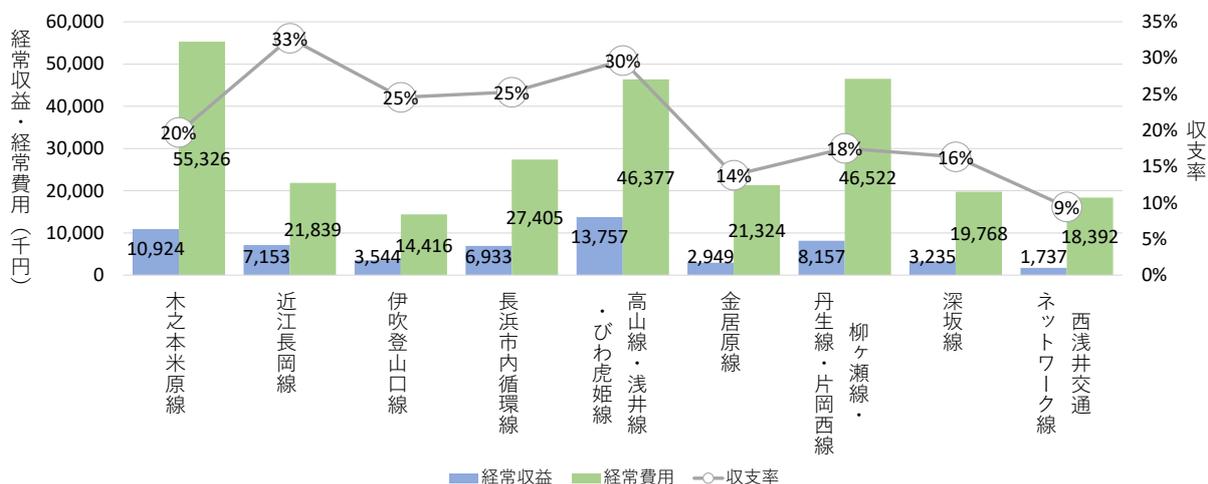
路線別の経常収益と経常費用、収支率をみると、路線によって収支率に大きな違いが見られます。



※グラフ内の年度は前年10月から当年9月までの期間を示している。

資料：長浜市資料

図 経常収益、経常費用及び収支率の推移



※木之本米原線は令和4（2022）年10月から路線の再編により運行区間が変更され木之本田村線となっている。

資料：長浜市資料

図 路線別の経常収益、経常費用及び収支率（令和4（2022）年度実績）

### 3-3. 乗合タクシー

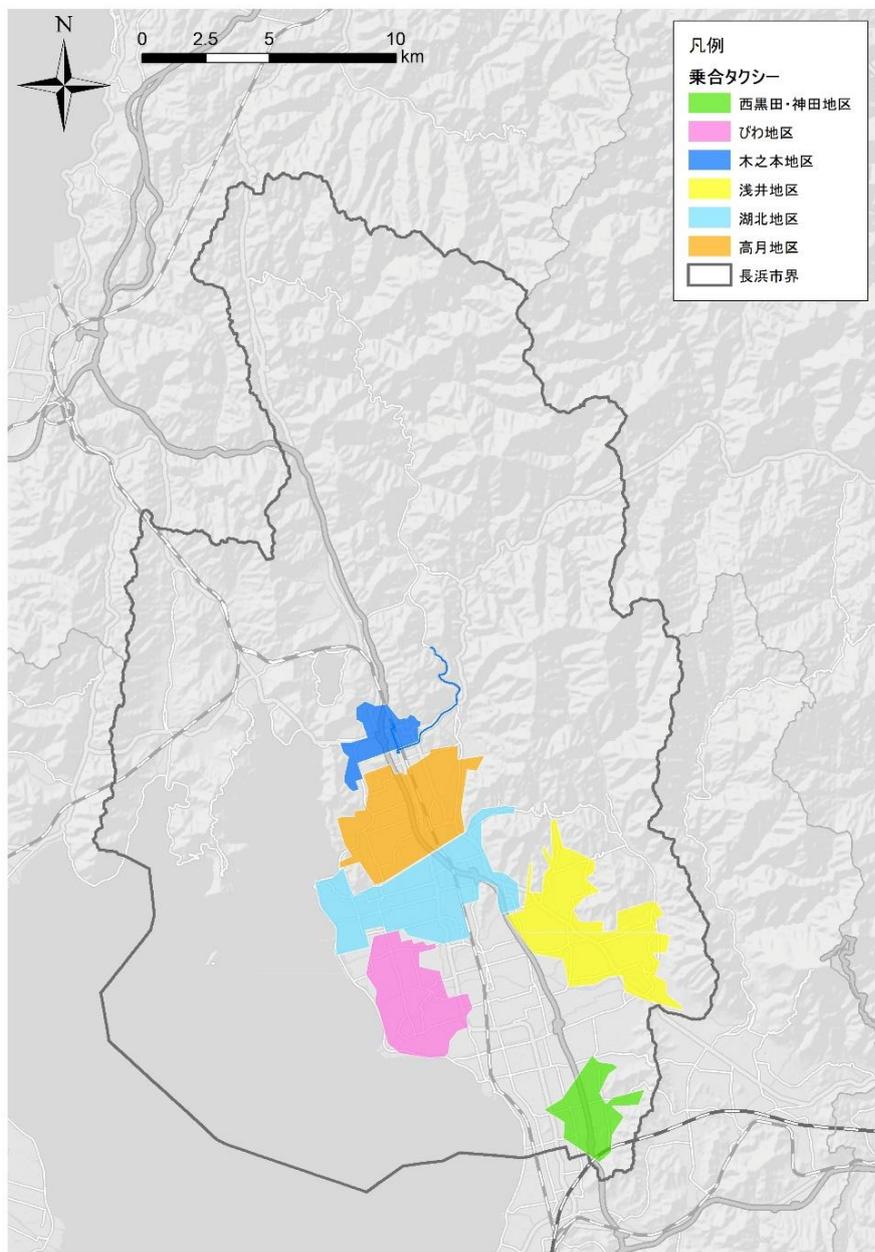
#### (1) ネットワーク

主にコミュニティバスが運行していない地域の移動手段を確保するため、空いたタクシー車両を活用し、需要に応じた運行を行うものです。本市においては6つの地区で乗合タクシーを実施しています。

**表 乗合タクシーの運行概要**

項目	概要
運賃*	大人300円/小学生・しょうがい者150円 未就学児 150円（2人までは無料）
運行時間	午前7:00～午後8:00

※各地区で定められた区域外の停留所を利用する場合、200円が加算される。

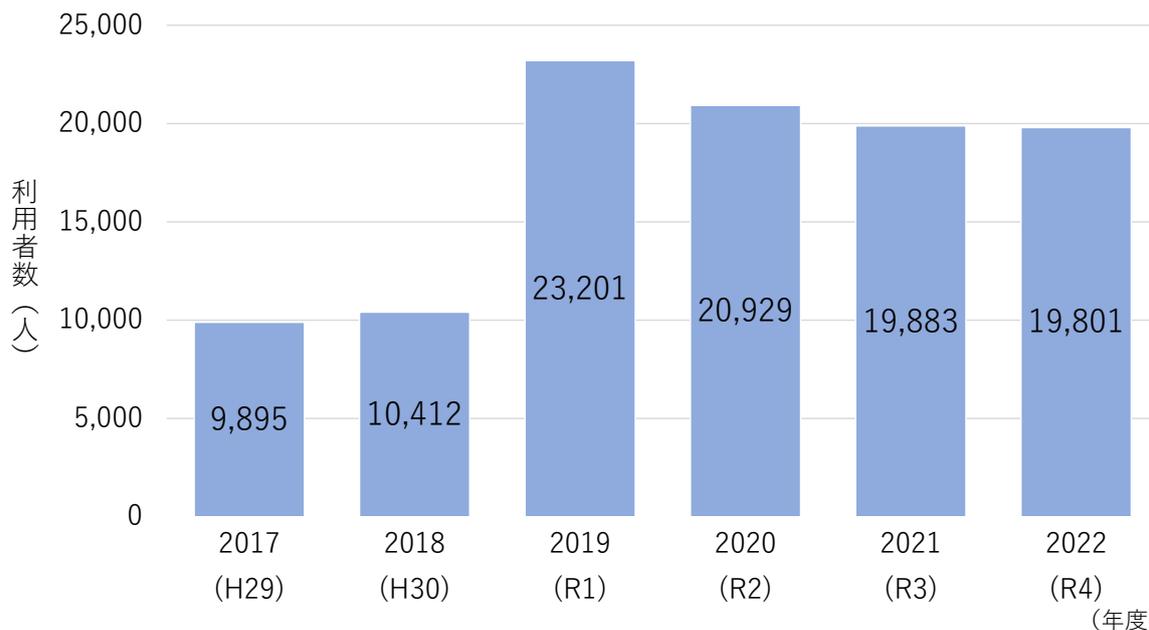


**図 乗合タクシー運行範囲**

## (2) 利用者数

令和元（2019）年度に湖北・高月地区で新たに運行が開始されたことに伴い、利用者が大きく増加したものの、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和元（2019）年度以降は年々減少し、令和4（2022）年度時点で約19,800人となっています。

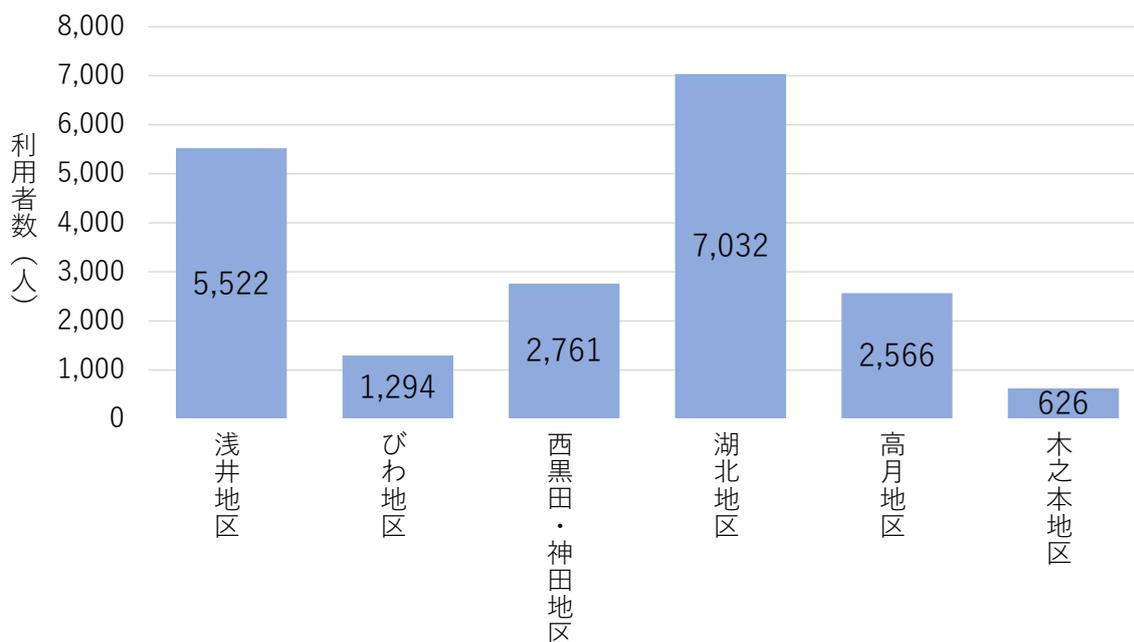
地区別にみると、浅井地区と湖北地区での利用が他地区と比べて多くなっています。



※グラフ内の年度は前年10月から当年9月までの期間を示している。

資料：長浜市資料

図 乗合タクシー利用者数の推移



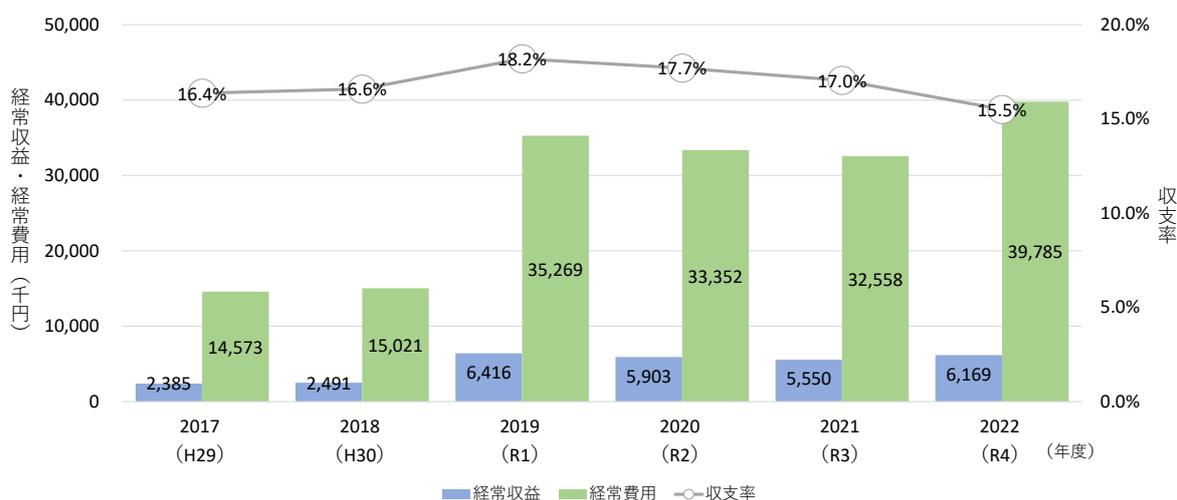
資料：長浜市資料

図 地区別の利用者数（令和4（2022）年度実績）

### (3) 収支状況

乗合タクシーでは、令和元（2019）年度に湖北・高月地区で新たに運行が開始されたことで費用が増え、令和4（2022）年度時点で経常費用が約3,980万円、経常収益は約620万円となり、収支率は約16%となっています。

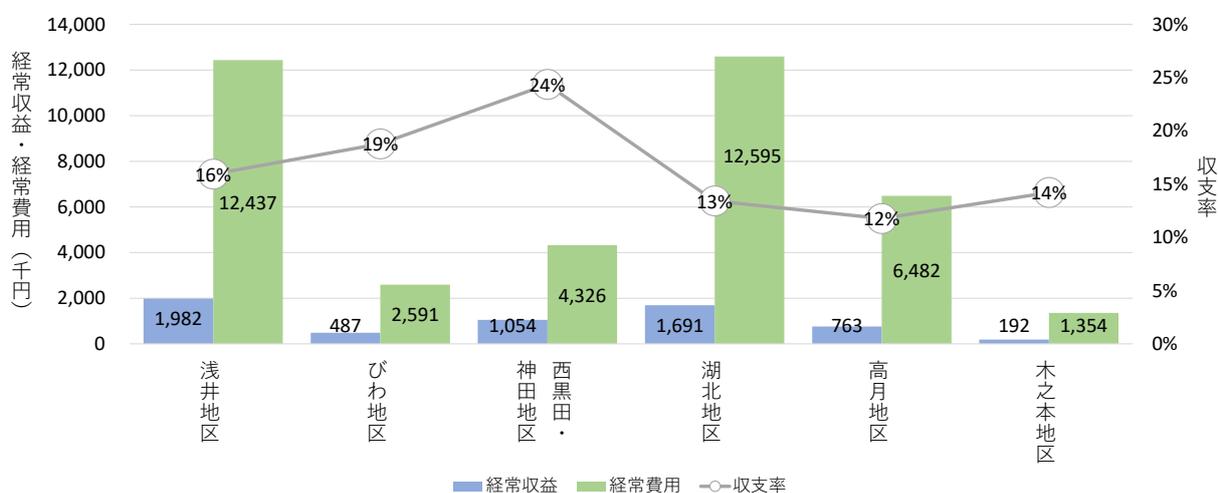
各地区別の経常収益と経常費用、収支率をみると、地区によって大きく違いが見られ、西黒田・神田地区では収支率が20%を超えているほか、浅井地区、湖北地区では経常費用が比較的高くなっています。



※グラフ内の年度は前年10月から当年9月までの期間を示している。

資料：長浜市資料

図 経常収益、経常費用及び収支率の推移



資料：長浜市資料

図 地区別の経常収益、経常費用及び収支率（令和4（2022）年度実績）

### 3-4. 人口カバー圏域

本市は、鉄道、コミュニティバス、乗合タクシーによる地域公共交通ネットワークが形成されており、地域公共交通のカバー圏域に住んでいる人口は、本市の総人口のうち約79.5%となっています。

※人口カバー圏域：本計画においては、鉄道駅から半径800m、コミュニティバス、乗合タクシー停留所から半径300m以内の地域を交通地域としています。

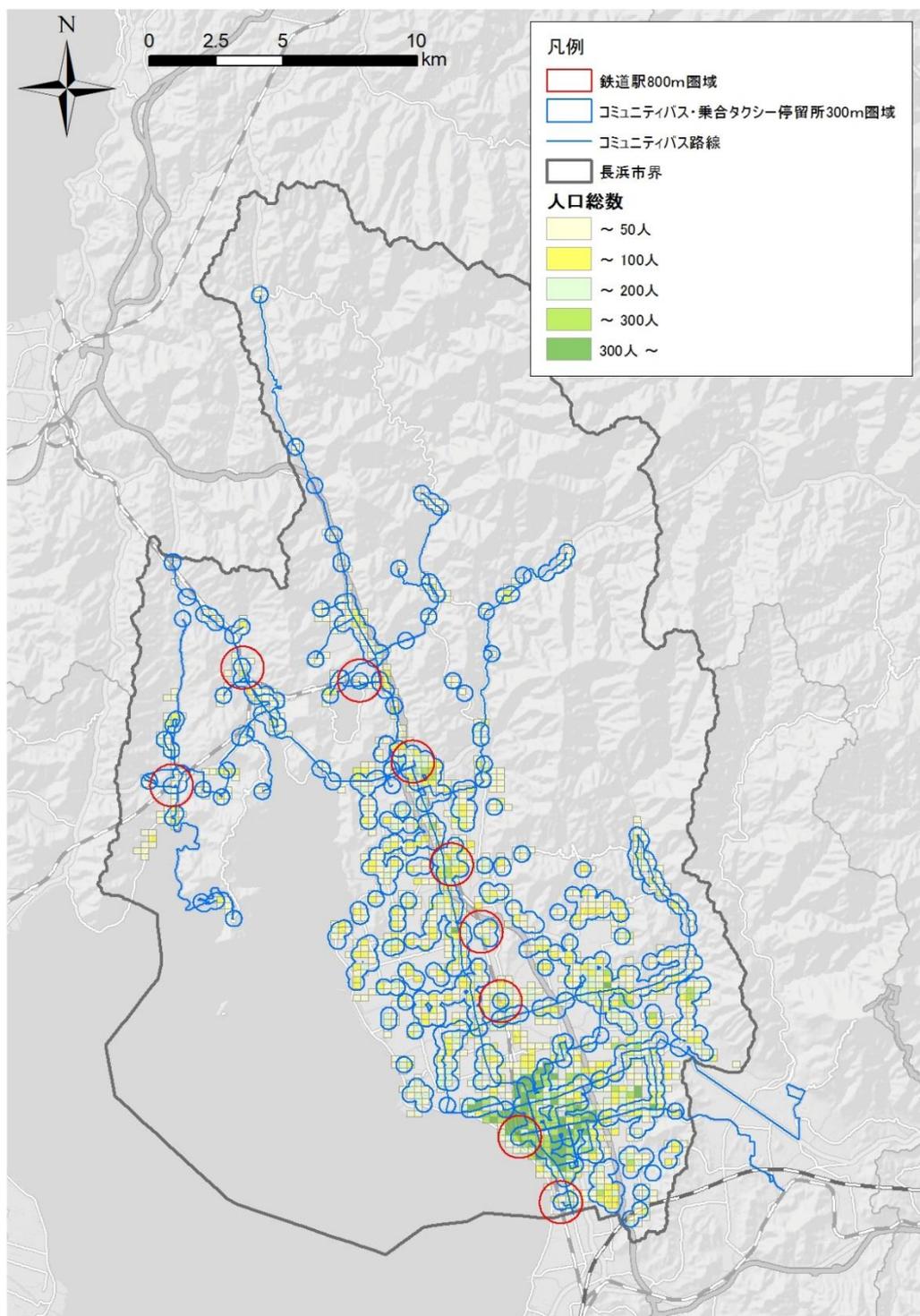


図 本市の地域公共交通における人口カバー圏域

### 3-5. その他の輸送資源

#### (1) 一般タクシー

本市内に営業所を設けている事業者は6社あり、このうち乗合タクシー事業の免許を持っている事業者は3社存在します。

**表 本市内のタクシー事業者（令和5年11月現在）**

No	事業者名	車両台数 (台)	運転士数 (人)	所在地	乗合 免許
1	株式会社 さくらタクシー	20	18	滋賀県長浜市末広町372-3	
2	長浜タクシー 株式会社	12	12	滋賀県長浜市平方町318	
3	滋賀中央交通 株式会社	17	19	滋賀県長浜市内保町758-4	○
4	近江タクシー 株式会社	42	47	滋賀県長浜市西上坂町128	○
5	都タクシー 株式会社	39	18	滋賀県長浜市平方町244	
6	伊香交通 株式会社	11	7	滋賀県長浜市木之本町木之本1545	○

資料：長浜市資料

#### (2) スクールバス

本市では、小学校で23校中3校、中学校で10校中2校、義務教育学校で2校中1校の学校においてスクールバスが運行されており、各事業者への事業委託を行っています。

**表 スクールバスが運行されている学校（令和5年4月現在）**

No	学校名	運行台数 (台)	利用者数 (人)	運行事業者	対象地域
1	長浜南小学校	3	225	滋賀観光バス(株)	六荘、西黒田
2	浅井小学校	4	80	滋賀中央観光バス(株)	上草野、七尾
3	木之本小学校・ 木之本中学校	1	9	(株)余呉バス	杉野
4	西浅井中学校	1	48	滋賀中央観光バス(株)	永原
5	余呉小中学校	2	50	(株)余呉バス	丹生、片岡、余呉

資料：長浜市資料

### (3) 福祉有償運送

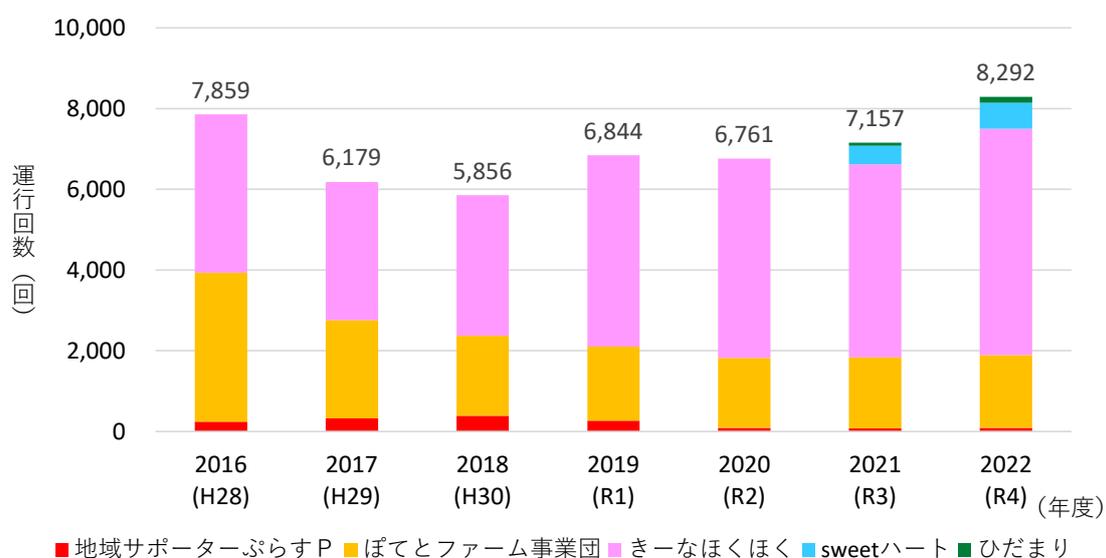
本市では、単独で地域公共交通の利用が困難な身体しょうがい者の方の移動手段として、福祉有償運送を実施しています。利用するには、特定非営利活動法人等に会員として登録されていることが必要です。

**表 福祉有償運送を実施している事業者一覧（令和5年4月現在）**

No	事業者名	所在地	運送区域
1	特定非営利活動法人 地域サポーターぷらすP	滋賀県長浜市三ツ矢元町26-6	長浜市
2	社会福祉法人 ぼてとファーム事業団	滋賀県長浜市神照町277-2	長浜市 米原市
3	特定非営利活動法人 きーなほくほく	滋賀県長浜市大路町945-12	長浜市 米原市
4	一般社団法人 sweetハート	滋賀県長浜市新庄馬場町77	長浜市
5	社会福祉法人 ひだまり	滋賀県米原市本郷603-1	長浜市 米原市

資料：長浜市資料

福祉有償運送の運行回数は平成30（2018）年度まで減少傾向でしたが、その後回復傾向になり、令和4（2022）年度時点で年間約8,300回運行されており、過去最高となっています。



資料：長浜市資料

**図 福祉有償旅客運送の運行回数の推移**

### 3-6. 市の財政状況

#### (1) 歳入

新型コロナウイルス感染症への対応経費の財源として令和2（2020）年度は国庫支出金が大きく増えていますが、平成27（2015）年度頃から全体的に歳入は増加傾向にあります。一方で、自主財源割合は令和2（2020）年度から減少し、令和3（2021）年度にはやや回復したものの、令和元（2019）年度以前の水準には戻っていません。

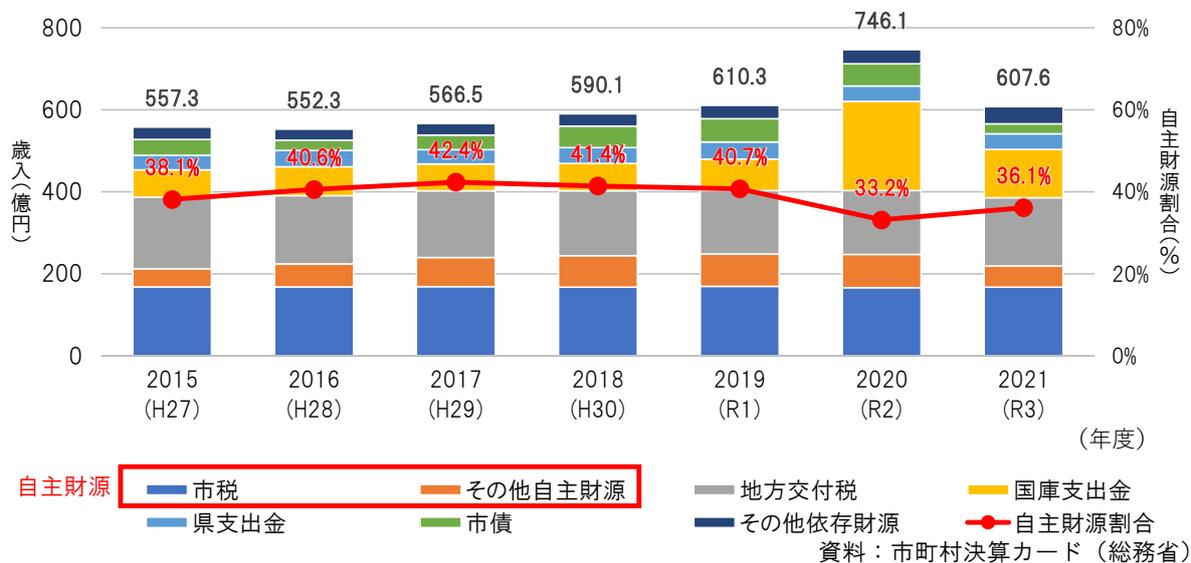


図 歳入の推移

#### (2) 歳出

新型コロナウイルス感染症の影響で令和2（2020）年度は補助費等が大きく増えていますが、歳出も歳入と同様、全体的に増加傾向にあります。また、令和2（2020）年度まで人件費等の義務的経費の割合は減少傾向にありましたが、令和3（2021）年度の義務的経費の割合は扶助費の増加により約48%と過去7年間で最も大きくなっています。

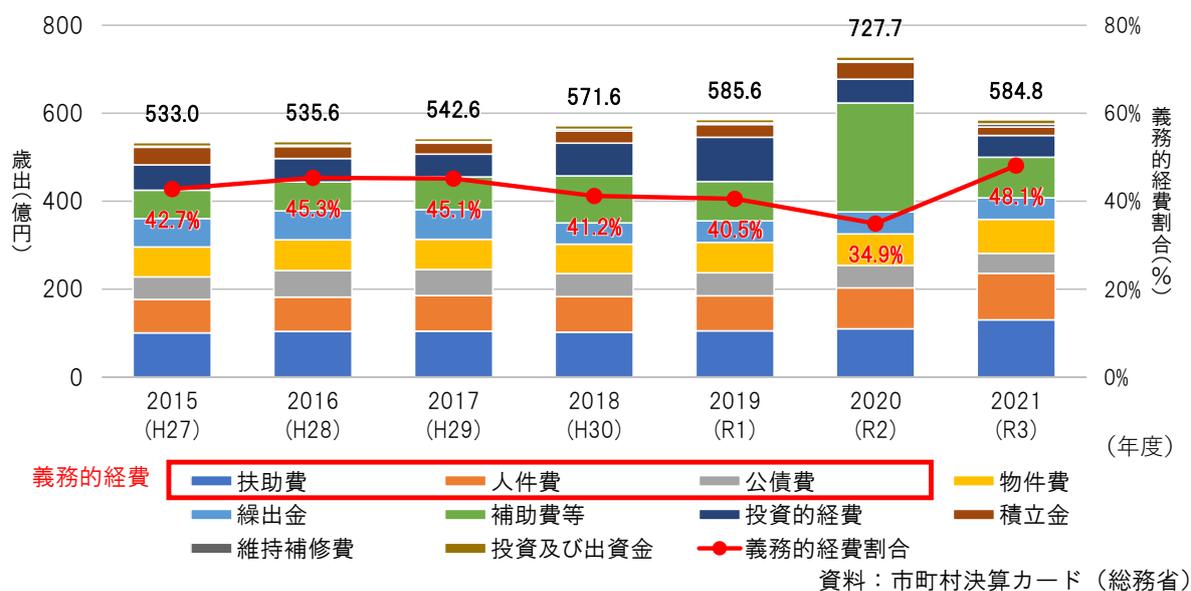
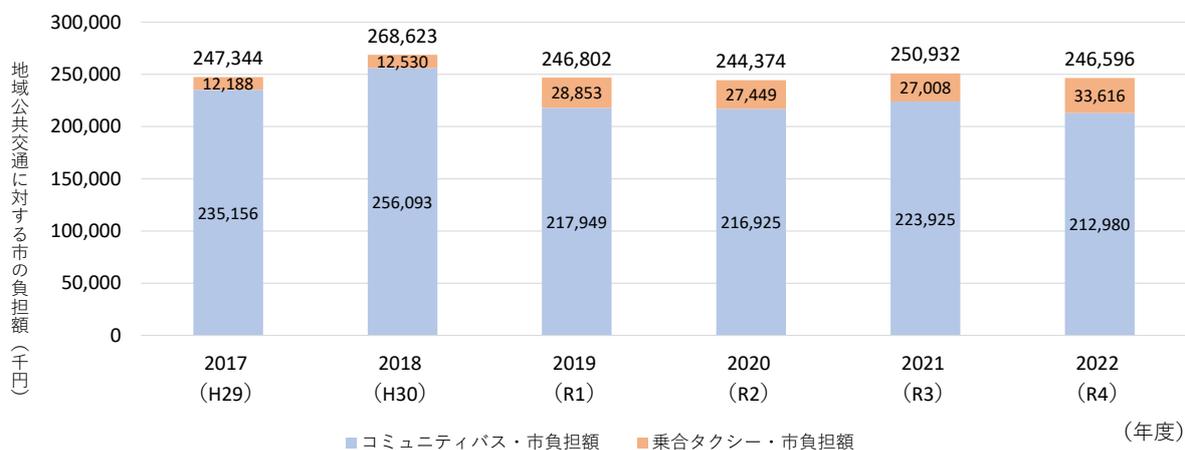


図 歳出の推移

### (3) 地域公共交通における負担

市がコミュニティバス、乗合タクシーに対して支出している負担額は、年間約2.5億円となっています。このうち、乗合タクシーにおける負担額は、運行範囲の拡大も影響し、徐々に増えてきています。燃料費高騰等の観点から、今後も地域公共交通にかかる負担は増加することが想定されます。



※前年10月から当年9月までの経常欠損額を記載している。

資料：長浜市資料

図 地域公共交通に対する市の負担額の推移

### 第3章 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握

#### 1 市民の移動実態・ニーズ、交通事業者等の意見まとめ

本市の地域公共交通に対する市民や地域公共交通利用者、交通事業者等の意見を以下のように整理します。

具体的な内容は29頁以降に示します。

表 市民の移動実態・ニーズ、交通事業者等の意見

視点	項目	内容
市民 (アンケート回答者)	移動手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時に鉄道利用がややみられるものの、約8割が自家用車での移動となっている。</li> </ul>
	認知度	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線・時刻表を知っている、利用方法を知っているという方は鉄道に関しては約3割、コミュニティバス、乗合タクシーに関しては1割にも満たず、認知状況は低い。</li> </ul>
	利用しない理由・お困りごと	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体を通してみると、他の交通手段があることを理由として挙げている方が最も多い。</li> <li>地域公共交通利用者の意見に注目すると乗車場所までの移動の大変さや運行本数の少なさ、運行時間帯に対する意見が多い。</li> </ul>
	生活への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道が無くなった際、生活への影響が生じる方は半数以上いる一方で、コミュニティバス、乗合タクシーにおいては、ともに2割程度に留まる。</li> </ul>
	今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の移動サービスを維持する意見と利用状況に応じたサービスレベルの見直しを求める声で意見が分かれている。</li> </ul>
地域公共交通利用者	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスでは週に1日以上の利用が6割を超えている一方で、乗合タクシーでは月に数回程度の利用が半数と、利用状況に差異がみられる。</li> <li>利用する理由の約7割が他の移動手段を持っていないことである。</li> </ul>
	今後のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続的な運行が望まれているほか、コミュニティバスでは乗継ぎのしやすさや通院目的での利用のしやすさ、乗合タクシーでは料金の安さや高齢者、しょうがい者、妊婦等にとっても利用しやすいことが望まれている。</li> </ul>
交通事業者・庁内関係部署等・企業・高校	意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足・高齢化が加速している。</li> <li>交通事業者間や行政との連携が不足している。</li> <li>地域による交通サービスの格差を懸念されている。</li> <li>地域公共交通の利便性の向上による特定の利用者に対する移動支援の活性化を要望されている。</li> <li>通勤時間帯のコミュニティバスの増便をはじめ鉄道の増便やコミュニティバスの乗継ぎの円滑化を望まれている。</li> <li>高校をルートに入れた路線の新設のほか、鉄道の増便を要望されている。</li> </ul>

表 アンケート調査の実施概要

	市民	コミュニティバス利用者 乗合タクシー利用者	交通事業者 庁内関係部署等	企業 高校
調査時期	令和4（2022）年 11月1日（火）～ 11月16日（水）	令和4（2022）年 11月21日（月）～ 12月9日（金）	令和4（2022）年 12月12日（月）～ 12月23日（金）	令和5（2023）年 8月17日（木）～ 8月31日（木）
調査対象者	長浜市内に住民登録がある18歳以上の市民2,000名（無作為抽出）※	コミュニティバス利用者 乗合タクシー利用者	長浜市内で運行している交通事業者：10社 長浜市役所関係部署：12部署 長浜市社会福祉協議会	長浜市内にある従業員100人以上の企業：66社 長浜市内の高校及び米原市内の一部の高校：7校
調査方法	対象者への調査票の送付	コミュニティバス：車内に調査票・回収箱を設置（一部、市職員がバスに乗車して直接配布・回収） 乗合タクシー：利用登録者300名に調査票を送付	対象者への調査票の送付	対象者への調査票の送付
回答数	927名 （回収率46.7%）	コミュニティバス：133名 乗合タクシー：180名	長浜市内で運行している交通事業者：5社 長浜市役所関係部署：12部署 長浜市社会福祉協議会	長浜市内にある従業員100人以上の企業：39社 長浜市内の高校及び米原市内の一部の高校：5校

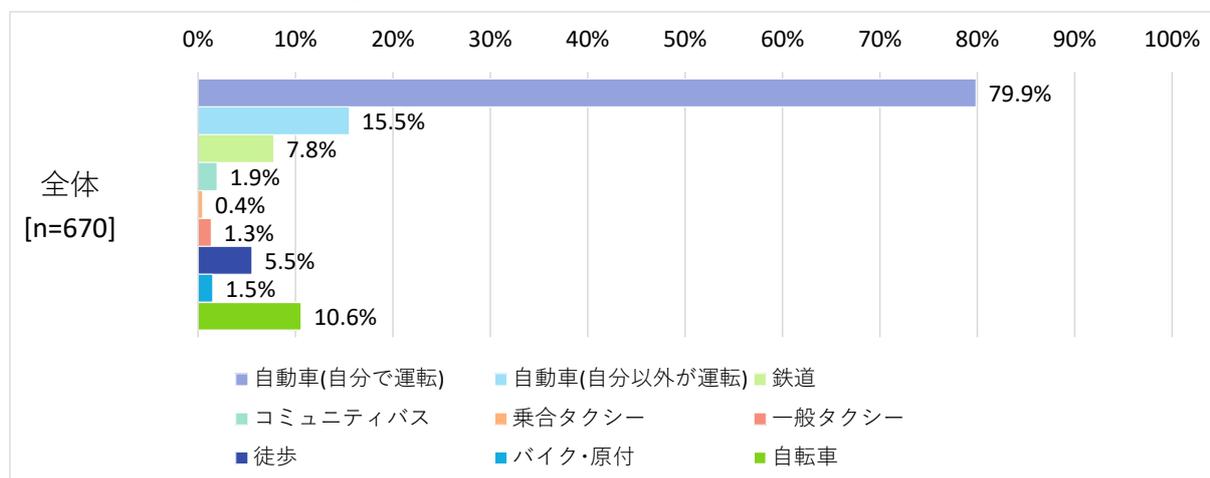
※うち17名は住所不特定で送付されなかった。

## 2 市民アンケート

### 2-1. 移動手段

#### (1) 通勤・通学

自分で自動車を運転して移動している方が約80%と最も多くなっています。そのほかには、自分以外が運転して自動車で移動している方や自転車で移動している方が10%を超えています。

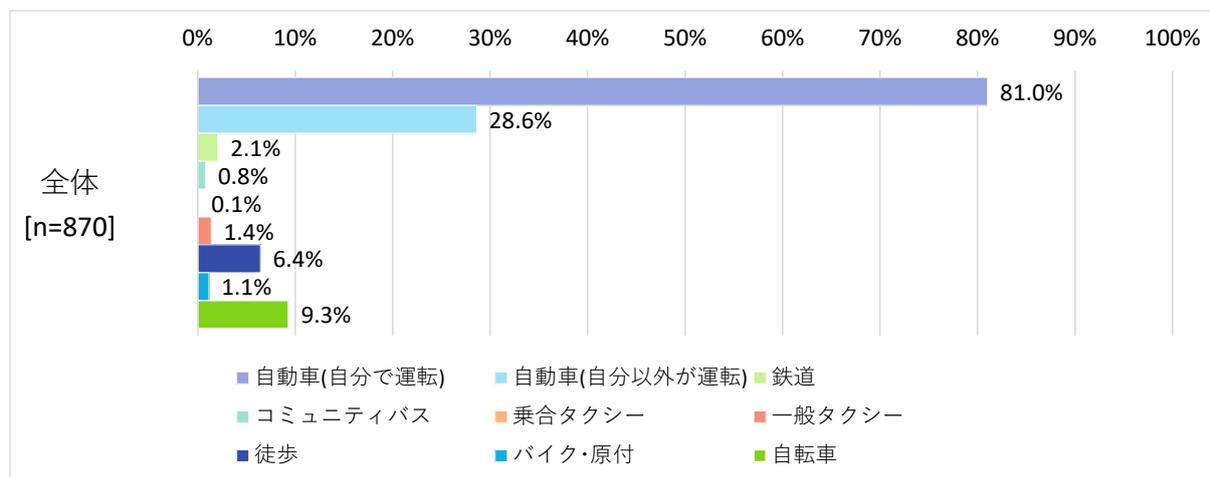


※複数回答

図 通勤・通学の移動手段

#### (2) 買物

自分で自動車を運転して移動している方が約81%と最も多くなっています。そのほかには、自分以外が運転して自動車で移動している方が約29%、自転車で移動している方が約9%となっています。

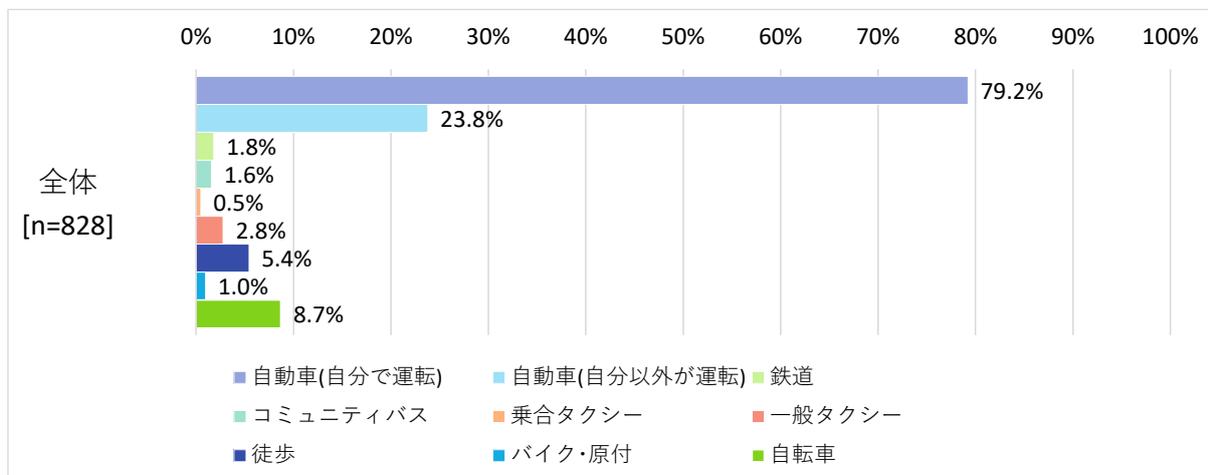


※複数回答

図 買物の移動手段

### (3) 通院

自分で自動車を運転して移動している方が約79%と最も多くなっています。そのほかに、自分以外が自動車を運転して移動している方が20%を超えています。

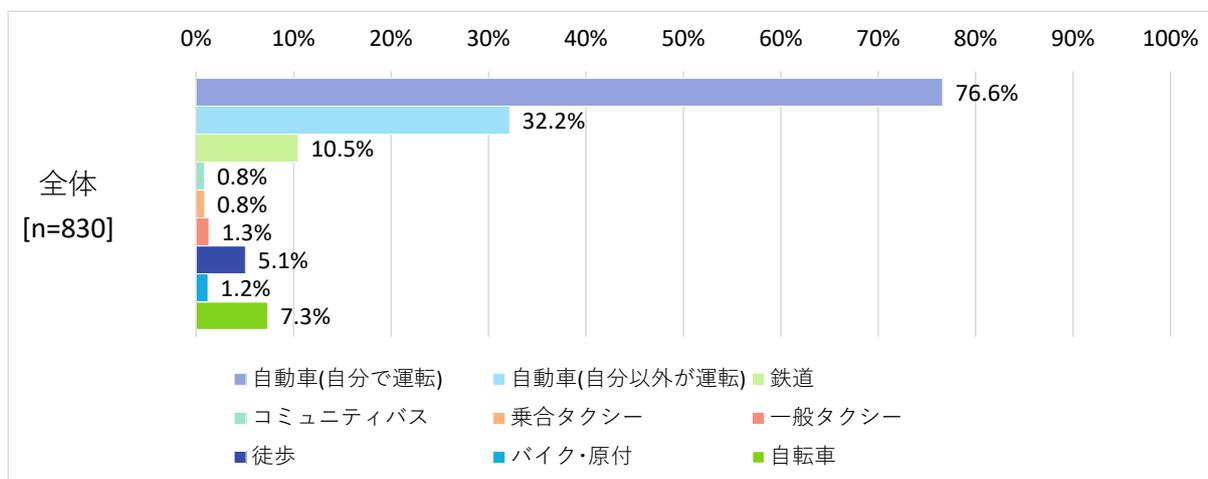


※複数回答

図 通院の移動手段

### (4) その他の移動（行事への参加・余暇など）

自分で自動車を運転して移動している方が約77%と最も多くなっています。そのほかに、自分以外が自動車を運転して移動している方が30%を超えています。



※複数回答

図 その他の移動（行事への参加・余暇など）の移動手段

## 2-2. 認知度

路線や時刻表を知っている、利用方法を知っているという方は、鉄道では約3割いるものの、コミュニティバス、乗合タクシーでは1割もおらず、詳しく知らない方が多くを占めています。乗合タクシーが運行していることを知らない方が全体の半数以上となるのは、乗合タクシーを運行している地区が限定されているためだと考えられます。

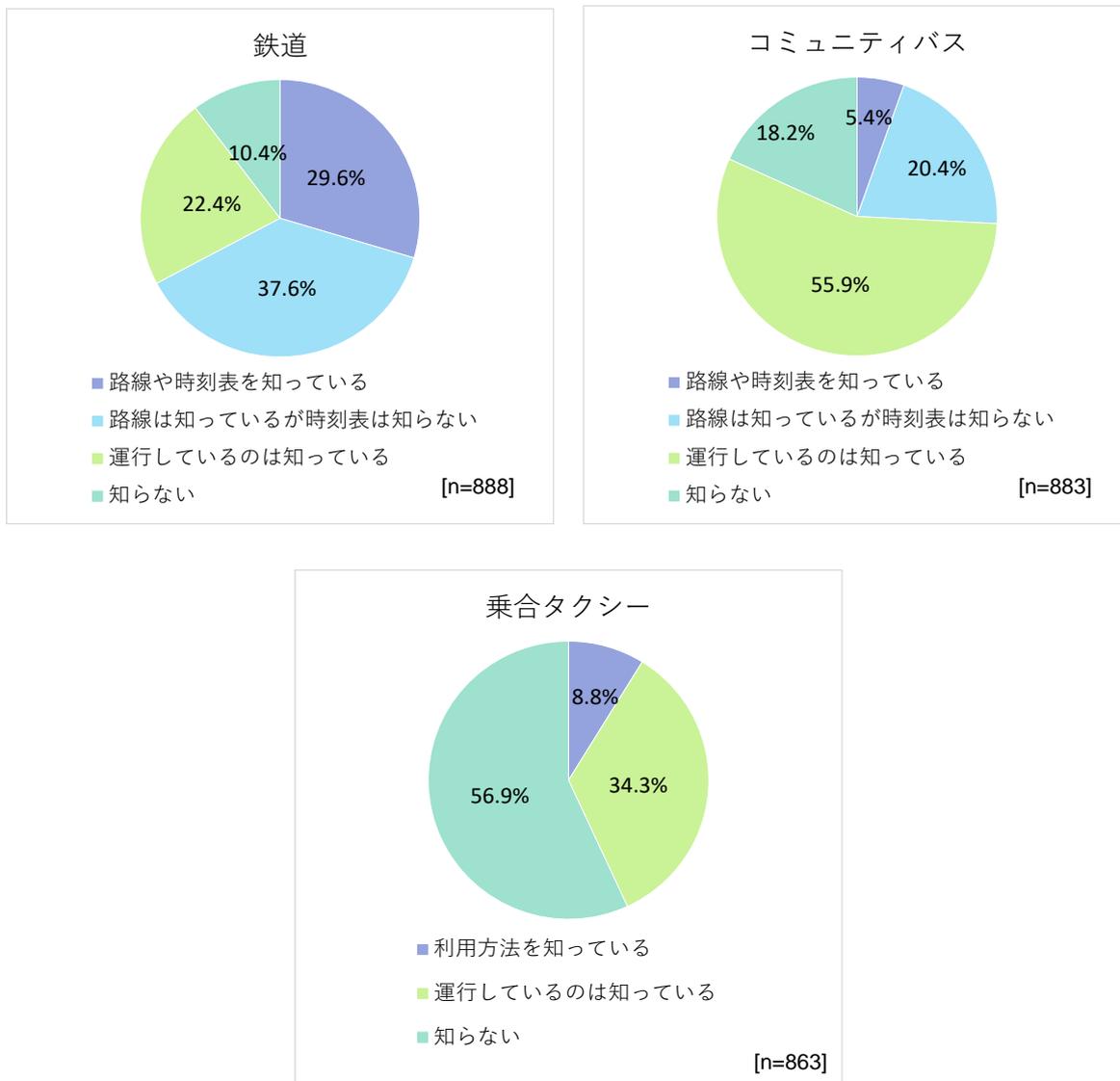
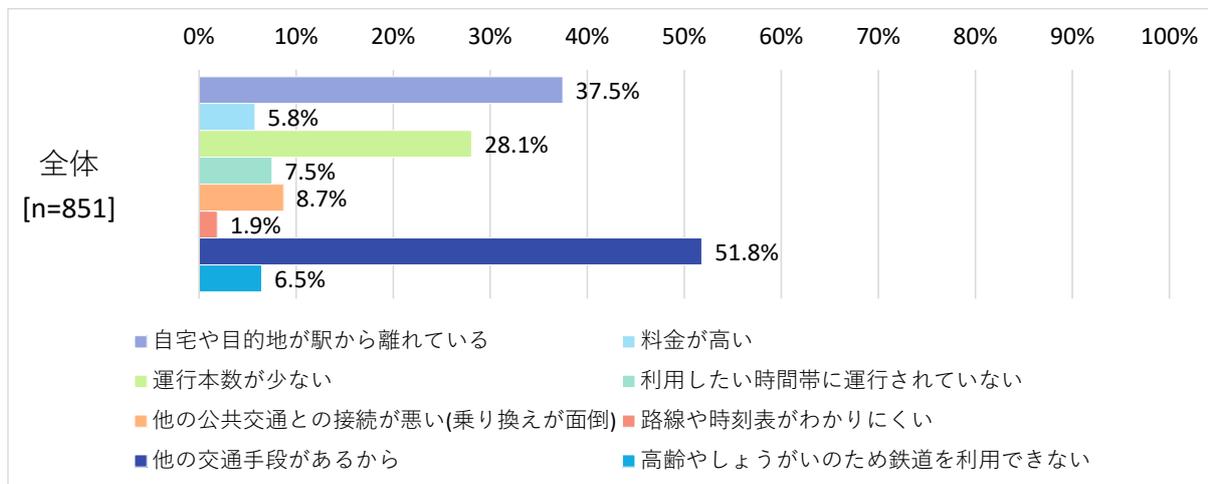


図 長浜市内を運行する地域公共交通の認知度

## 2-3. 利用しない理由・利用時のお困りごと

### (1) 鉄道

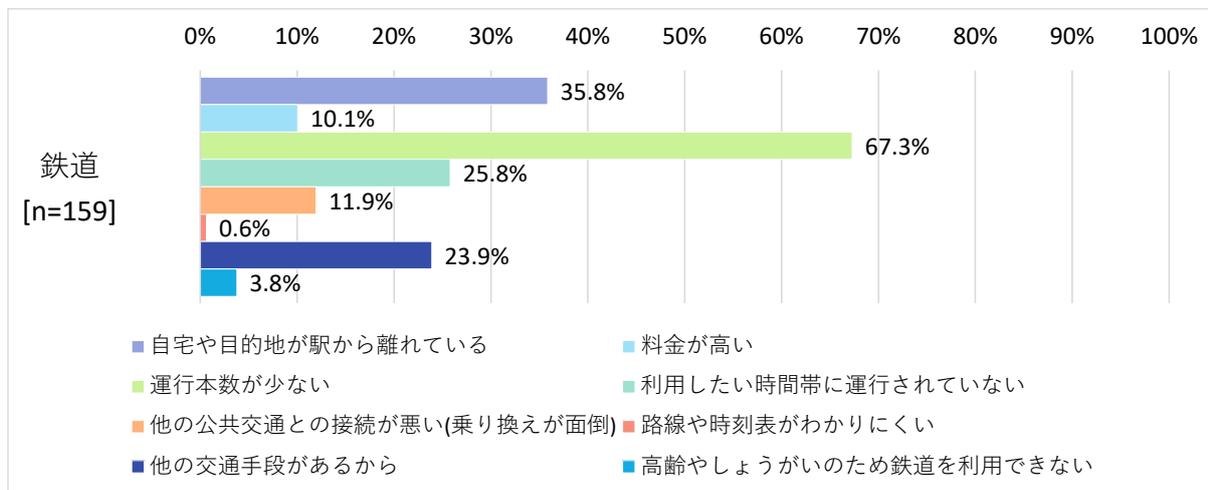
他の交通手段があるからが約52%と最も多いほか、自宅や目的地が駅から離れている、運行本数が少ないが20%を超えています。



※複数回答

図 鉄道を利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと

鉄道利用者を抽出してみると、運行本数が少ないが約67%と最も多くなっています。その次に多い意見として、自宅や目的地から駅が離れていることが約36%となっています。



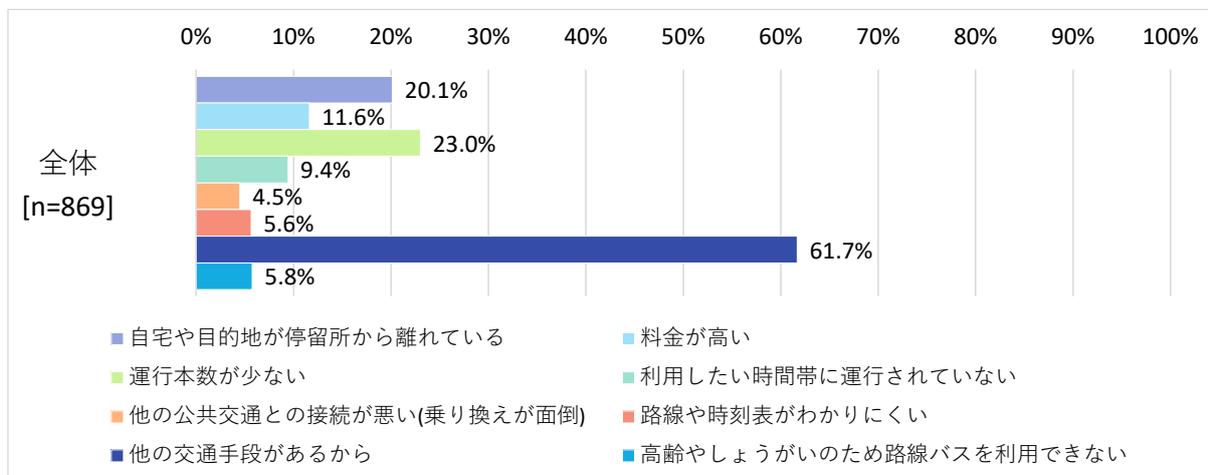
※複数回答

※通勤・通学、買物、通院、その他の移動で鉄道を利用している方を対象に集計。

図 鉄道を利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと  
(鉄道利用者)

## (2) コミュニティバス

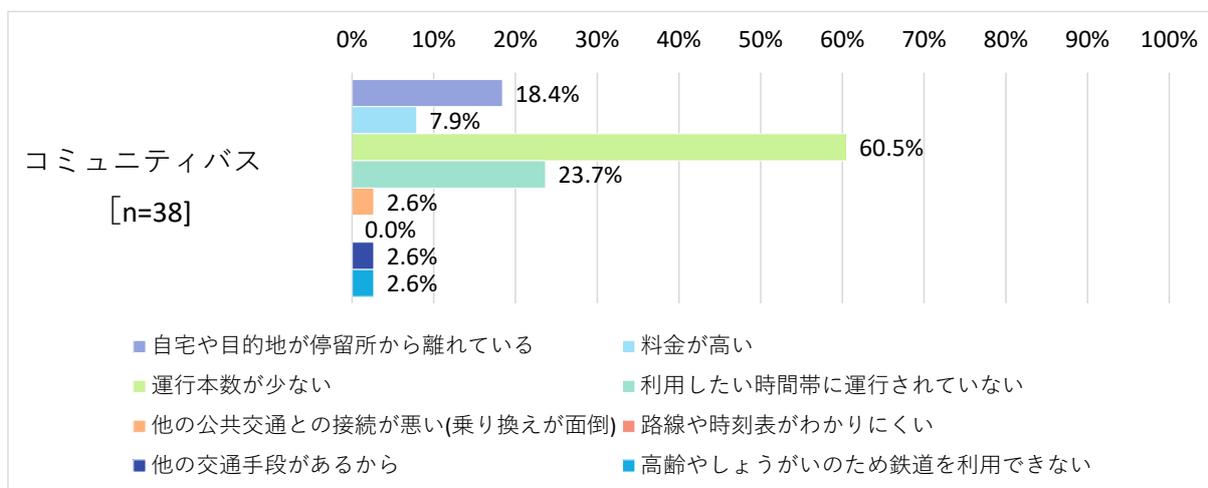
他の交通手段があるからが約62%と最も多いほか、自宅や目的地が停留所から離れている、運行本数が少ないが20%を超えています。



※複数回答

### 図 コミュニティバスを利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと

コミュニティバス利用者を抽出してみると、運行本数が少ないが約61%と最も多くなっています。その次に多い意見として、利用したい時間帯に運行されていないことが約24%となっています。



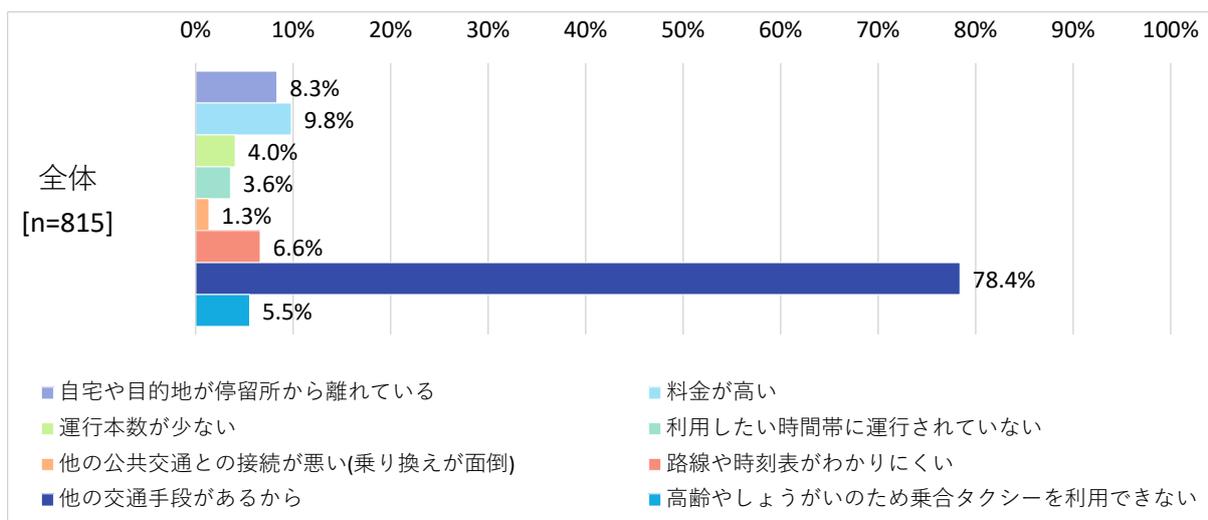
※複数回答

※通勤・通学、買物、通院、その他の移動でコミュニティバスを利用している方を対象に集計。

### 図 コミュニティバスを利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと (コミュニティバス利用者)

### (3) 乗合タクシー

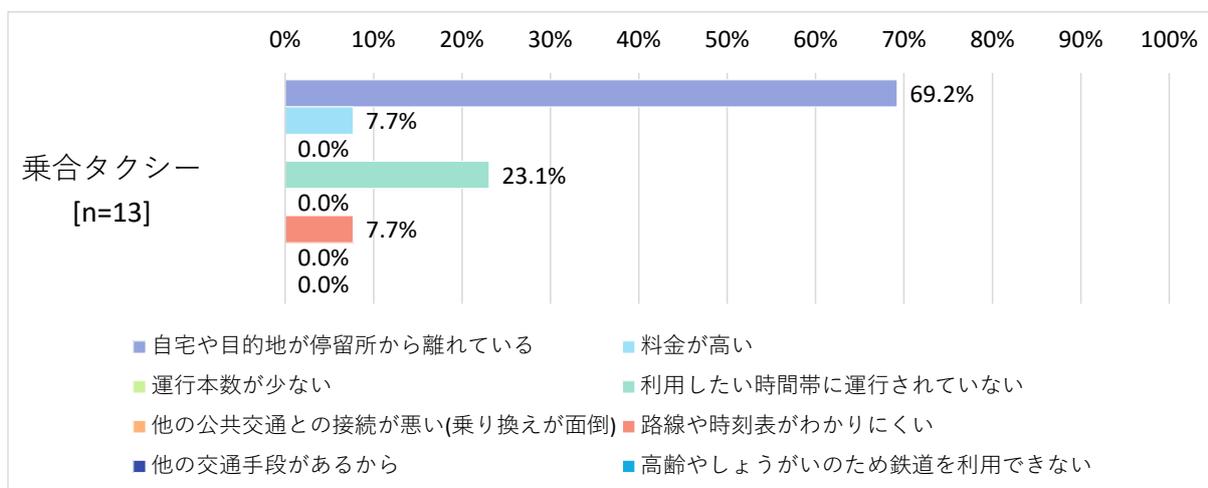
他の交通手段があるからが約78%と最も多くなっています。



※複数回答

図 乗合タクシーを利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと

乗合タクシー利用者を抽出してみると、自宅や目的地が停留所から離れているが約69%と最も多くなっています。その次に多い意見として、利用したい時間帯に運行されていないことが約23%となっています。



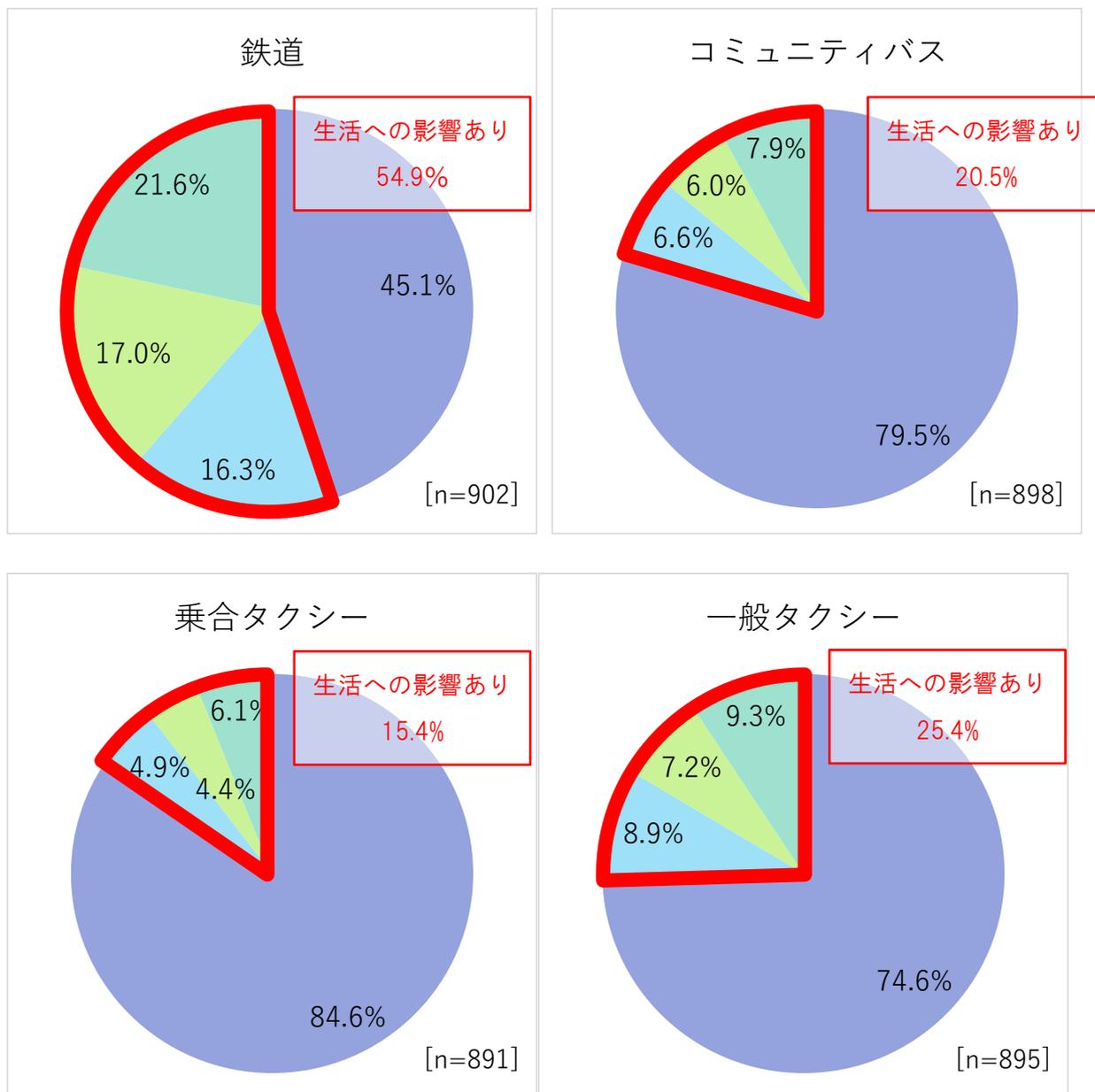
※複数回答

※通勤・通学、買物、通院、その他の移動で乗合タクシーを利用している方を対象に集計。

図 乗合タクシーを利用しない理由若しくは利用している中で感じている困りごと  
(乗合タクシー利用者)

## 2-4. 地域公共交通が無くなった場合の生活への影響

地域公共交通が無くなった場合、鉄道においては地域公共交通以外の手段で移動するなど影響が生じるとしている方が約55%となっています。一方、コミュニティバス、乗合タクシー、一般タクシーに関しては変化しない（今も利用していない）という方が75～85%と大半を占めています。



- 変化しない(今も利用していない)
- 移動手段がなくなる
- 地域公共交通以外の手段で移動する(外出頻度は変わらない)
- 地域公共交通以外の手段で移動する(外出頻度は減少する)

図 地域公共交通が無くなった場合の生活への影響

## 2-5. 今後の長浜市の地域公共交通の維持に向けた考え

他の施策や事業を見直してでも移動手段を確保するべきが約44%であるのに対し、サービスの縮小や廃止による経費の削減をすべきが約33%と、意見が分かれています。

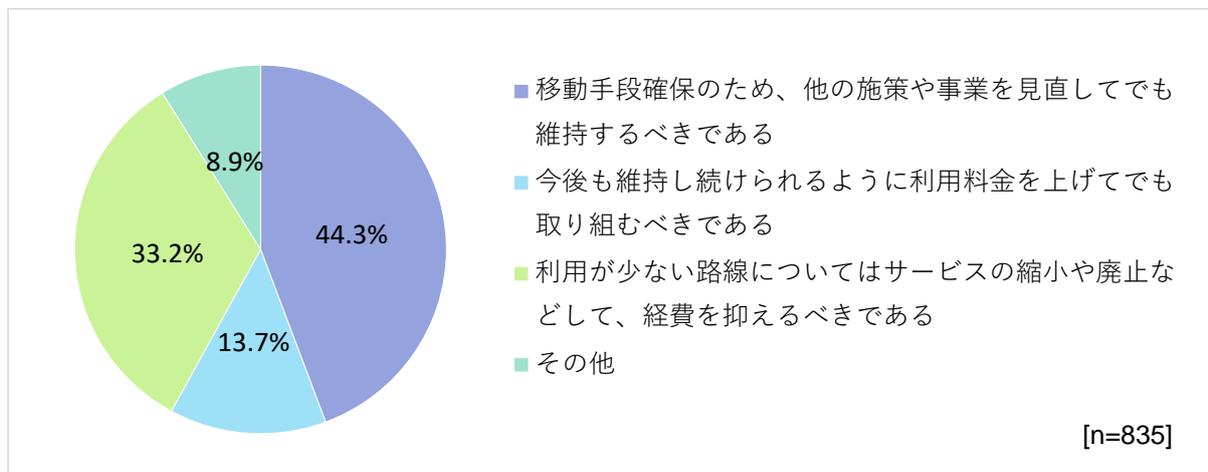
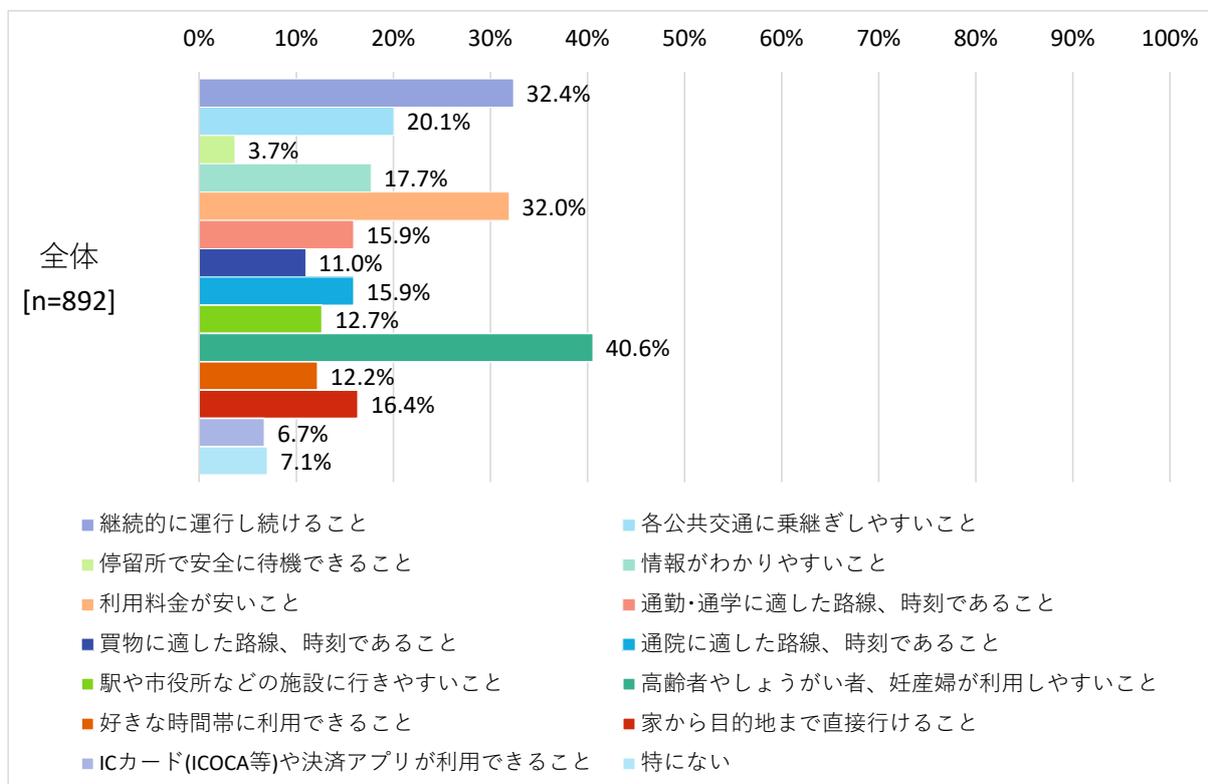


図 地域公共交通の維持に向けた考え

## 2-6. 長浜市の地域公共交通において重視すべきこと

高齢者やしょうがい者、妊産婦が利用しやすいことが約41%と最も多くなっています。そのほかには、継続的に運行すること、利用料金が安いことが30%を超えています。



※複数回答

図 地域公共交通において重視すべきこと

### 3 利用者アンケート

#### 3-1. 利用頻度

##### (1) コミュニティバス

利用者の約63%の方が週1日以上の利用をしている方となっています。

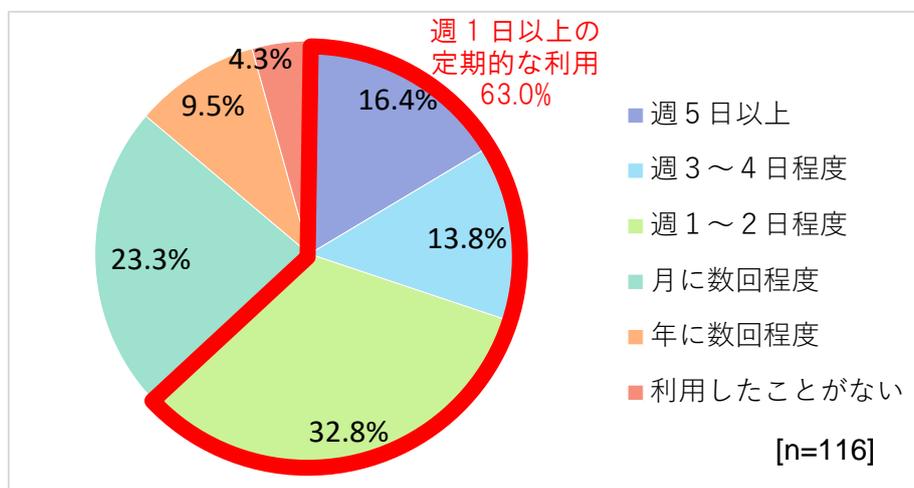


図 コミュニティバスを利用する頻度

年齢層別にみると、64歳以下は約24%が週5日以上の利用となっています。65歳以上の場合、週1～2日での利用が最も多くなっています。

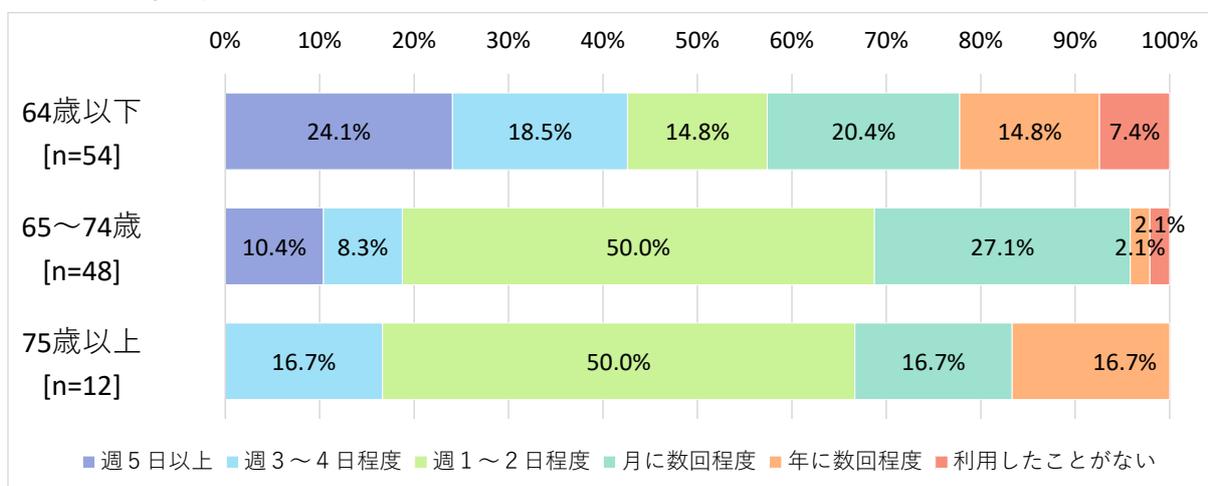


図 コミュニティバスを利用する頻度（年齢層別）

## (2) 乗合タクシー

利用者の約48%が月に数回程度の利用となっています。また、週1日以上の定期的な利用をしている方も約34%みられます。

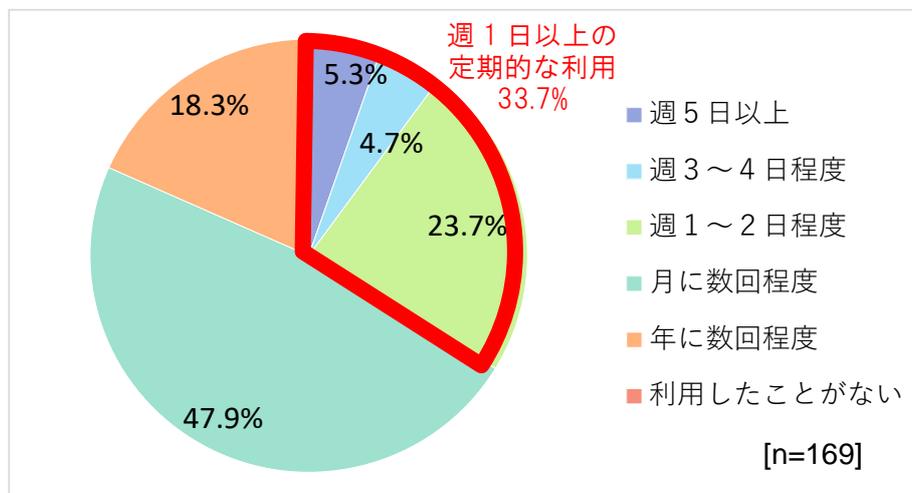


図 乗合タクシーを利用する頻度

年齢層別にみると、どの年齢層においても月に数回程度の利用が多くなっている中で、64歳以下で約18%が週5日以上の利用と、一部の利用者から定期的に利用されています。

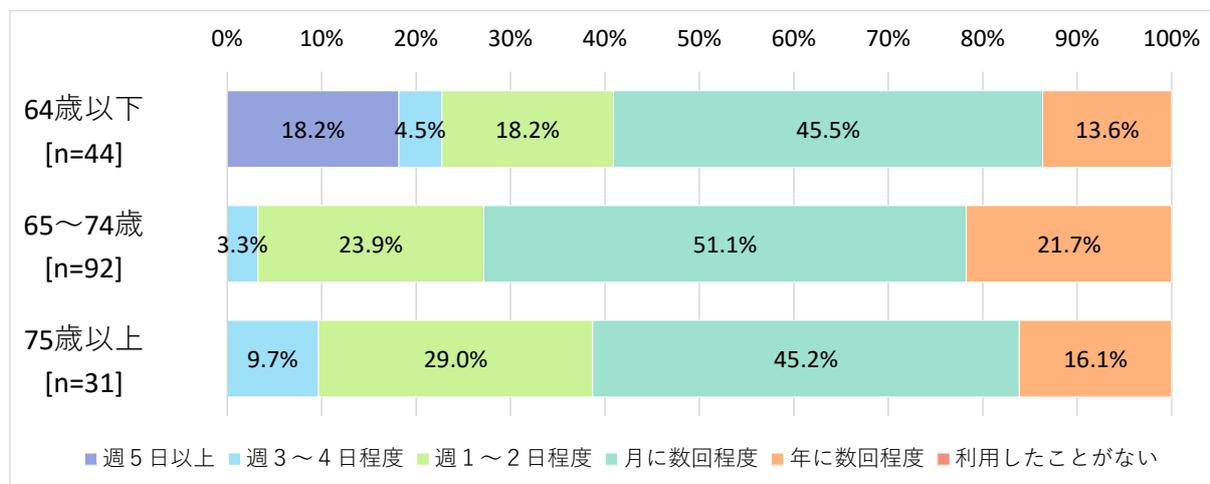
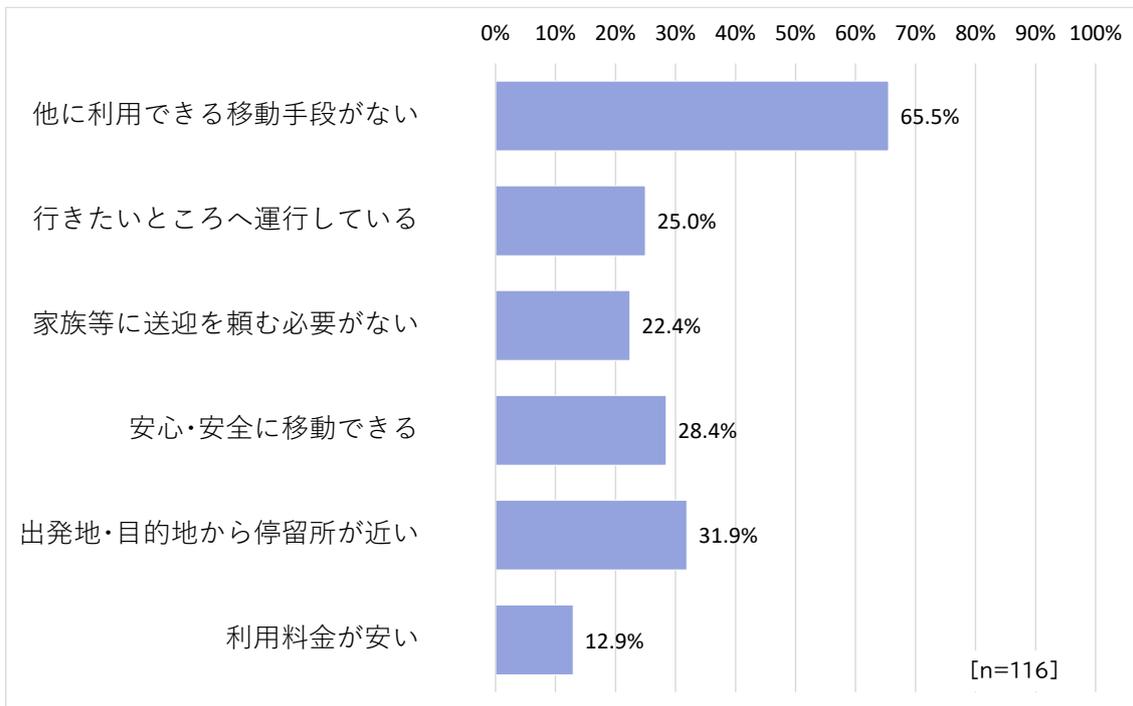


図 乗合タクシーを利用する頻度（年齢層別）

### 3-2. 利用する理由

#### (1) コミュニティバス

他に利用できる移動手段がないが約66%と最も多くなっています。

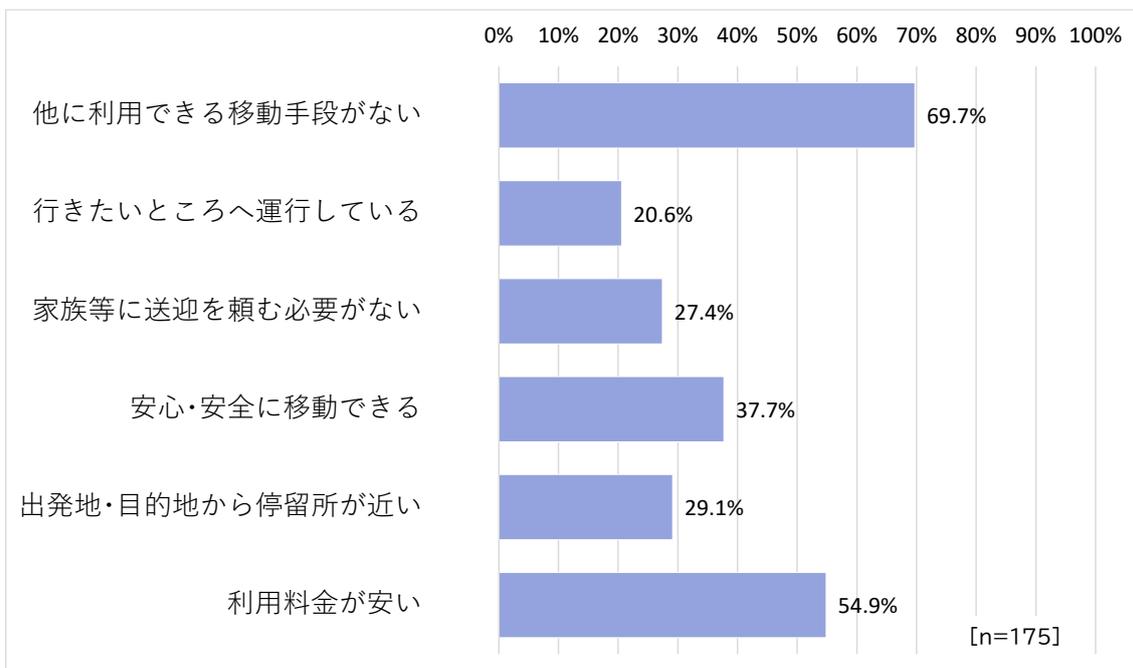


※複数回答

図 コミュニティバスを利用する理由

#### (2) 乗合タクシー

他に利用できる移動手段がないが約70%と最も多いほか、利用料金の安さや安心・安全に移動できることを挙げている方が多くなっています。



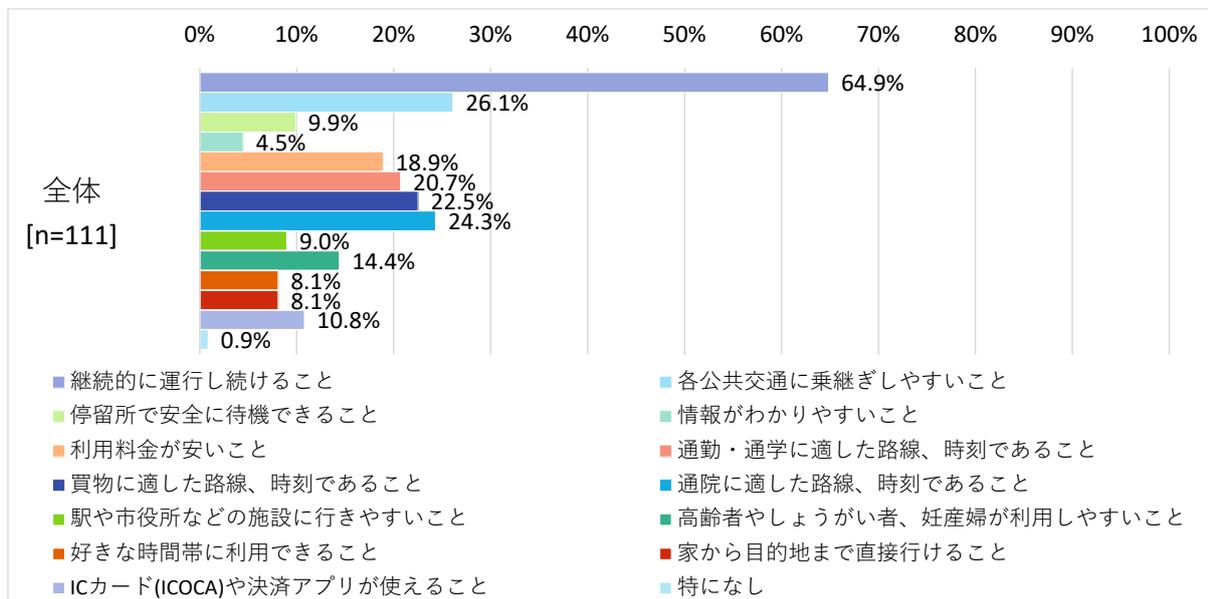
※複数回答

図 乗合タクシーを利用する理由

### 3-3. 長浜市の地域公共交通において重視すべきこと

#### (1) コミュニティバス

継続的に運行し続けることが約65%と最も多くなっています。そのほかには、乗継ぎのしやすさや通院に適した運行であることなどを求めている方が多くなっています。

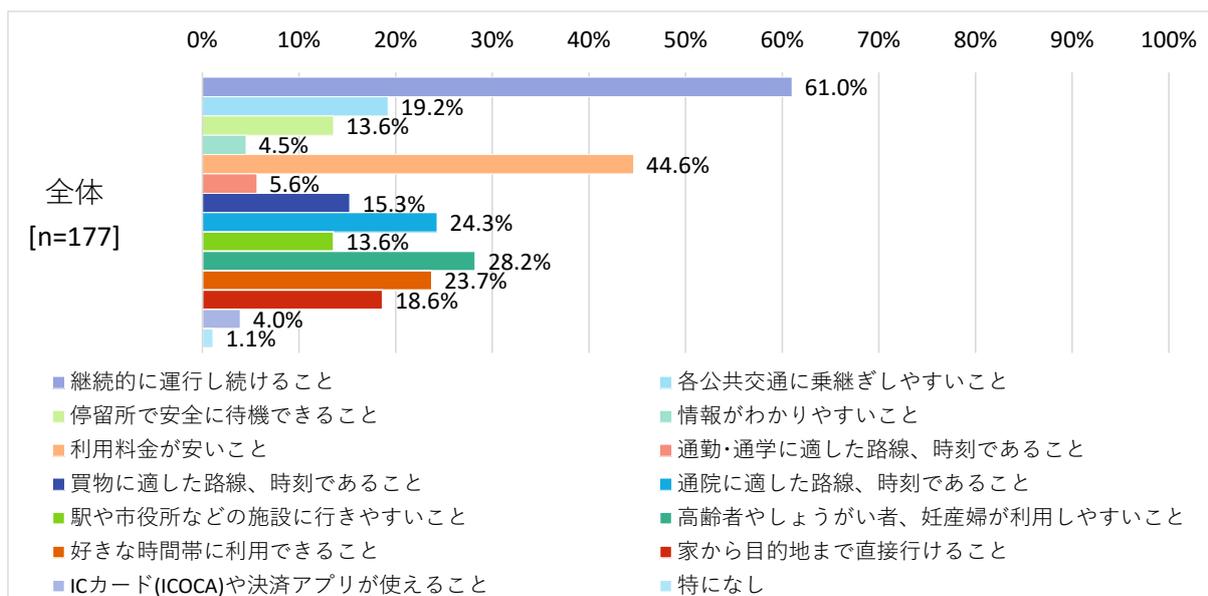


※複数回答

図 地域公共交通において重視すべきこと（コミュニティバス利用者）

#### (2) 乗合タクシー

継続的に運行し続けることが約61%と最も多くなっています。そのほかに利用料金の安さ、高齢者やしょうがい者、妊産婦が利用しやすいことなどの意見が多くなっています。



※複数回答

図 地域公共交通において重視すべきこと（乗合タクシー利用者）

## 4 交通事業者等アンケート

### 交通事業者からの意見（一部抜粋）

現在又は将来予測される問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士不足と高齢化の加速</li> <li>● 地域による交通サービスの格差</li> <li>● 燃料費の高騰等によるコスト面の負担増</li> <li>● 車両の確保・更新</li> <li>● 運行に関する情報提供</li> </ul>
現在行っている取組や今後の取組計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 退職者の再雇用</li> <li>● 様々なツールを用いた運転士の雇用</li> </ul>
他事業者との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業者によって情報共有の程度が異なる</li> </ul>

### 庁内関係部署からの意見（一部抜粋）

地域公共交通におけるお困りごと等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通の利便性の低さ（特定行事の際に運行していない、商業施設や医療機関、観光地等へ向かう路線が少ないなど）</li> <li>● 運転士の高齢化と高齢ドライバーによる事故の増加</li> </ul>
現在行っている取組や今後の取組計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動支援（しょうがい者、学生、子育て層、運転免許返納者）</li> <li>● 観光促進（レンタサイクルの普及、周知）</li> </ul>
地域公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福祉や学生におけるタクシー利用助成</li> <li>● 各目的に特化した移動手手段の実証実験の実施</li> </ul>

### 企業からの意見（一部抜粋）

コミュニティバスに対する改善要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤時間帯のコミュニティバスの増便</li> <li>● 利用料金の値下げ</li> </ul>
地域公共交通に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の増便</li> <li>● 鉄道とコミュニティバスの乗り継ぎの円滑化</li> </ul>

### 高校からの意見（一部抜粋）

コミュニティバスに対する改善要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高校をルートに入れた路線の新設</li> </ul>
地域公共交通に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の増便</li> </ul>

## 第4章 上位・関連計画

### 1 長浜市におけるまちづくりの方向性

#### 1-1. 長浜市総合計画

本市における長期的な展望として「めざすまちの姿」を示し、総合的かつ計画的に行政運営を行うための指針として、平成29（2017）～令和8（2026）年度を期間とする「長浜市総合計画」を策定しています。

##### (1) めざすまちの姿

市民一人ひとりが自由な発想、新たな感性で取り組み、互いが連携・協働しながら未来のまちの姿を創造することをめざして、「新たな感性を生かし みんなで未来を創るまち 長浜」をめざすまちの姿として掲げています。また、これを実現するための合言葉として「Challenge & Creation」、重点プロジェクトの考え方として「長浜に暮らす若者が、現在も、将来も魅力を感じられるまちを創る」と定め、まちづくりを進めています。

##### (2) 将来都市構造

地域の多様な魅力や個性が共生し、都市機能の連携と協働によってまちの自立・持続が図られ、誰もが快適で安心して暮らせる都市構造の形成を図ることとしています。

具体的には、都市機能を集約した「中心市街地核」と地域の拠点である「地域生活拠点」を道路、鉄道交通網を中心とした「都市軸」で相互に結びつけ、全体として効率的でまとまりのある都市構造をめざすこととしています。

##### (3) まちづくりの重点テーマ・施策

まちづくりを進めていくうえで、あらゆる分野の施策や取組の基本的な考え方として、「かがやく」「みなぎる」「つながる」の3つを重点テーマとして位置付け、「めざすまちの姿」や重点テーマの推進に向け、取り組むべき基礎的な分野について、6つの政策とそれらに体系づける施策を掲げています。



出典：長浜市総合計画

図 将来都市構造

表 まちづくりの政策・施策

政策	目標と施策
市民・自治 ～市民と共に創る～	<p>目標1 全ての人が互いに尊重しあうまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 人権を大切に作る人づくり</li> <li>1-2 男女共同参画の社会づくり</li> <li>1-3 多文化共生と国際交流の振興</li> </ul> <p>目標2 一人ひとりが主役のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 住民・地域主体で取り組むまちづくり</li> <li>2-2 安心して暮らせるコミュニティづくり</li> </ul>
教育・文化 ～健やかで豊かな心が育つ～	<p>目標1 家庭・地域・学校が学び舎のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 家庭の教育環境の充実</li> <li>1-2 地域と連携した教育環境づくり</li> <li>1-3 学校の教育環境の充実</li> <li>1-4 相談体制の充実</li> </ul> <p>目標2 豊かに学び感性を磨くまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 生涯学習の推進</li> <li>2-2 文化芸術・スポーツの振興</li> <li>2-3 意欲ある人が地域で活躍できる仕組みづくり</li> </ul>
健康・福祉 ～いきいきと温かく生きる～	<p>目標1 子どもが輝き大人が育つまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 家庭や地域が連携した子育て体制づくり</li> <li>1-2 子どもが健やかに育つ場づくり</li> <li>1-3 子育てに関する経済的支援の充実</li> </ul> <p>目標2 健やかで豊かに暮らせるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 高齢者が健やかに暮らせるまちづくり</li> <li>2-2 しょうがい福祉の充実</li> <li>2-3 生活支援制度の充実</li> <li>2-4 全ての世代がいきいきと生活できる取組</li> </ul> <p>目標3 一人ひとりが支えあい助けあうまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1 福祉を担う人材・団体の育成</li> <li>3-2 地域医療体制の充実</li> </ul>
産業・交流 ～まちの魅力が光り活力にあふれる～	<p>目標1 たくましい経済基盤をつくるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 地域産業の振興</li> <li>1-2 農林水産業の振興</li> <li>1-3 雇用・就労機会の拡充</li> </ul> <p>目標2 新たな産業を創り育てるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 新たな活力となる企業の誘致</li> <li>2-2 未来につながる次世代産業の育成</li> </ul> <p>目標3 地域の魅力を受け継ぐまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1 地域の伝統・歴史・文化の継承</li> <li>3-2 移住しやすい体制づくり</li> </ul> <p>目標4 交流でにぎわう観光のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-1 地域の魅力向上と地域の活性化</li> <li>4-2 地域魅力の発信と交流</li> </ul>
安心・安全 ～不安なく穏やかに暮らす～	<p>目標1 犯罪や交通事故の少ないまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 防犯対策の充実</li> <li>1-2 交通安全対策の充実</li> </ul> <p>目標2 防災・減災対策の充実したまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 危機管理体制の強化</li> <li>2-2 消防・救急体制の強化</li> </ul>
環境・都市 ～水と緑に包まれ住まう～	<p>目標1 地球環境にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 低炭素社会の構築</li> <li>1-2 循環型社会の構築</li> </ul> <p>目標2 自然と身近な環境を守り育てるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 自然や身近な環境の保全</li> <li>2-2 緑豊かなまちづくり</li> </ul> <p>目標3 居住環境の整ったまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1 誰もが住みよい居住環境づくり</li> <li>3-2 交通体系の整備・維持</li> <li>3-3 市街地や各地域の整備</li> </ul> <p>目標4 生活基盤の整ったまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-1 社会資本の整備</li> <li>4-2 地域情報化の推進</li> </ul>

出典：長浜市総合計画

#### (4) 地域公共交通に関する方向性

地域公共交通に関する施策については、「環境・都市～水と緑に包まれ住まう～」の政策の「3-2 交通体系の整備・維持」で記載されており、鉄道及びバス交通等の利用促進及び利便性の向上を施策として掲げています。

表 重点的に取り組む視点

項目	視点
施策1 鉄道の利用促進と 利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸本線と湖西線の利便性向上</li> <li>鉄道を生かした地域振興・活性化につなげた取組による利用促進</li> </ul>
施策2 バス交通等の利用 促進と利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>便利で使いやすいバスネットワークの構築と利用促進</li> <li>収益性向上による運行補助の縮減</li> <li>地域住民が主体となった交通体系の整備の促進</li> </ul>

表 「施策1 鉄道の利用促進と利便性の向上」における取組と目標

今後の主な取組

事業の名称	取組内容	担当課
琵琶湖環状線利用促進事業	鉄道を生かした湖北地域振興協議会および湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会の活動を通じた、湖北・湖西圏域の鉄道利用の促進	交通対策室
駅関連施設維持管理事業	鉄道駅の適正な管理運営や、老朽化した駅関連施設の計画的な改修	

成果指標・目標数値

指標項目	単位	現状値（直近）		目標値	担当課
		年度	数値	R8年度	
1 市内9駅1日あたりの定期利用乗車人数	人	3	5,288	5,800	交通対策室
2 市内9駅1日あたりの定期外利用乗車人数	人	3	1,627	2,900	

出典：長浜市総合計画第3期基本計画

表 「施策2 バス交通等の利用促進と利便性の向上」における取組と目標

今後の主な取組

事業の名称	取組内容	担当課
公共交通利用促進事業	自家用車から公共交通への利用転換を図るため、運転免許証自主返納者に対するバス回数券等の配付	交通対策室
地方バス路線維持費補助事業	地域住民の日常生活に必要な不可欠な路線バスの運行維持に向けた路線バス運行事業者に対する補助	
コミュニティバス運行事業	市内の公共交通不便地・空白地における移動手段を確保するための市直営のコミュニティバスの運行	
デマンドタクシー運行維持費補助事業	路線バスの運行が困難な地域において、地域の特性に応じた代替交通手段を提供するものとして、市と運行契約を締結するタクシー運行事業者への運行補助	
バス車両購入費補助事業	老朽化した路線バス車両の購入に対する補助	
公共交通網形成事業	地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な公共交通体系の構築を図るため、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せにより、交通網の改善および利便性向上の促進	

成果指標・目標数値

指標項目	単位	現状値（直近）		目標値	担当課
		年度	数値	R8年度	
1 路線バス・コミュニティバス利用者数	人	3	230,140	234,000	交通対策室
2 デマンドタクシー利用者数	人	3	19,883	20,000	

出典：長浜市総合計画第3期基本計画

## 1-2. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた第3期長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「東京一極集中の是正」と将来にわたる活力ある日本社会の維持を目的に、平成26（2014）年に定められた「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、本市では「第1期長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を平成27（2015）年に定めています。その後、社会情勢の変化や国・県において2期目の総合戦略が策定されたことから、令和2（2020）年に「第2期長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しています。

さらに、令和4（2022）年12月に国において第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を抜本的に改訂され、デジタル技術を地方の社会課題解決の鍵として「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」をめざすこととした「デジタル田園都市国家構想総合戦略」が策定されました。これを踏まえ、本市では令和6（2024）年に「デジタル田園都市国家構想の実現に向けた第3期長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下、「第3期総合戦略」という。）を策定しています。

### （1）基本目標

第3期総合戦略では、長浜市総合計画第3期基本計画における重点プロジェクトの方針に基づき、4つの基本目標を立て、デジタル技術やデータの活用等により、人口減少下における地方創生に取り組むこととしています。

- 多様で柔軟な「働き方の創造」
- 長浜に人を呼び込む「活躍の場創出」
- こどもと若者を包括的に応援する「未来のこども育成」
- それぞれの地域が魅力を高め合う「持続的なまちづくり」

### （2）地域公共交通に関する方向性

基本目標の実現に向け、講ずべき施策に関する方向性を設定し、それぞれに具体的な施策を設けています。地域公共交通に関連する項目として、地域公共交通ネットワークの構築を進め、利便性と効率性を向上させることで「まち」の活性を促すことが示されています。

表 地域公共交通に関連する主な事業内容

基本目標	基本的方向	主な事業内容
それぞれの地域が魅力を高め合う「持続的なまちづくり」	多様な地域資源を生かした若者が集うまちづくり	● 田村駅周辺整備 ● 地域公共交通網の形成

### 1-3. 長浜市都市計画マスタープラン

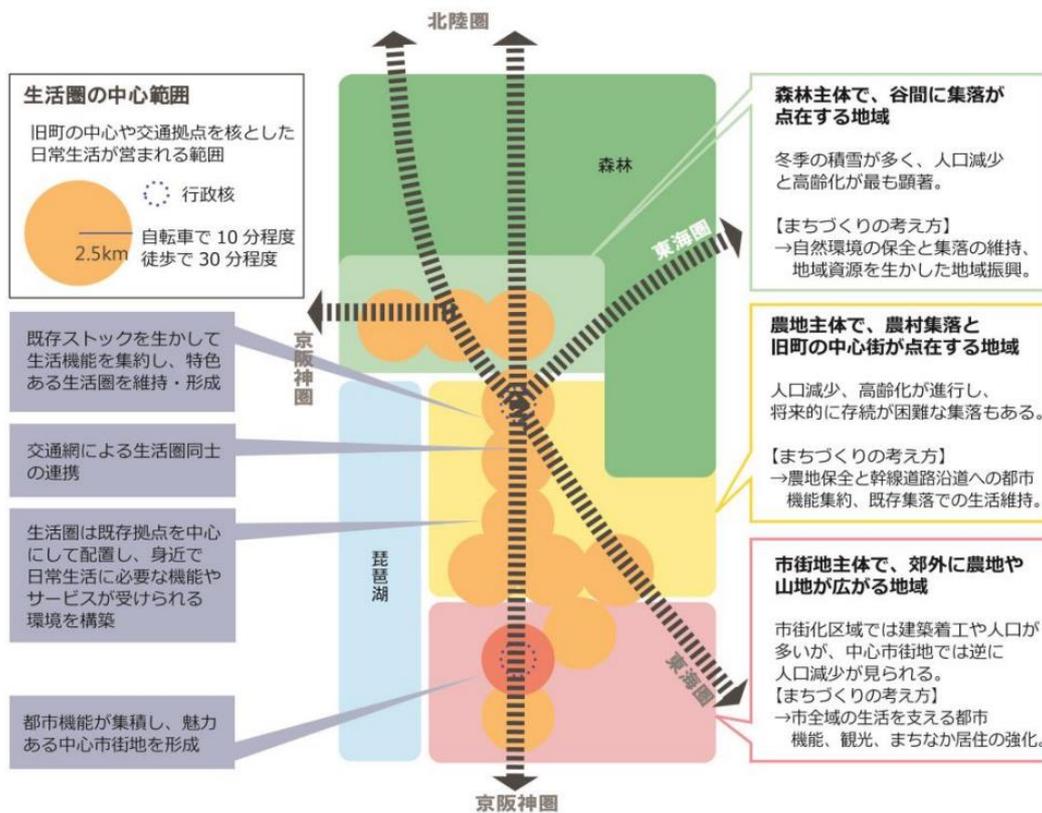
都市づくりの将来ビジョン、具体の都市計画の整備方針を明らかにした都市計画に関する基本的な方針として、「長浜市都市計画マスタープラン」を平成21(2009)年に策定しています。その後、人口減少や社会情勢の変化を受けて、平成22(2010)年の合併後の長浜市を「一体の都市」としてのまとまりを考え、市全域の観点から安心して暮らせる、魅力と活力あふれる都市づくりをめざすため平成28(2016)年に改訂を行っています。

#### (1) めざす都市像と理念

平成28(2016)年改訂時の長浜市総合計画との整合性を考慮し、めざす都市像を「碧(あお)く輝くまち 湖北・ながはま ～地域が生き、人が居る～」としています。また、都市づくりの理念として、「地域コミュニティの維持」「安全・安心な暮らしの確保」「地域経済の活性化」の3点を定めています。

#### (2) 将来都市構造

本市を土地利用や人口分布等の観点から概ね5つのエリアに分類し、各地域特性の継承・強化を前提とした都市構造をめざすこととしています。そして、各地域の拠点を中心とした生活圏を維持・形成するとともに、それぞれの生活圏を交通によって連携する「集約型多核都市構造」をめざしています。



出典：長浜市都市計画マスタープラン

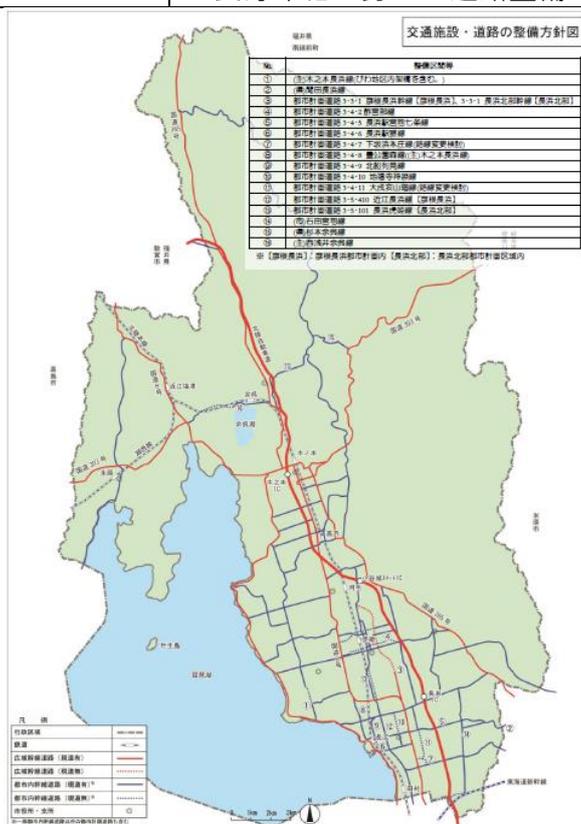
図 将来都市構造骨格イメージ

### (3) 都市整備の方針

めざす都市像の実現に向け、今後の都市整備方針を「土地利用」「交通施設・道路」など6つの視点から整理しています。その中でも「交通施設・道路」の視点においては、下記の3つの基本方針を設定し、そのうえで地域公共交通、道路、駐車場においてそれぞれの役割ごとに整備方針を定めています。

**表 基本方針と概要**

基本方針	概要
集約型多核都市構造の実現に資する交通網の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や広域幹線道路等の機能維持・強化</li> <li>バス交通をはじめとする地域公共交通や都市内幹線道路等の機能維持・強化</li> </ul>
快適で使いやすく、災害にも強い交通施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>周囲の景観との調和に配慮したユニバーサル・デザインの採用</li> <li>自然災害時における避難、緊急輸送等における安全の確保のための施設整備</li> </ul>
持続可能な道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた財源の中で効果的・効率的な都市計画道路の整備</li> <li>道路空間の安全性を確保した市道整備</li> <li>長寿命化に努めた道路整備</li> </ul>



出典：長浜市都市計画マスタープラン

**図：交通施設・道路の整備方針図**

## 1-4. 第3期長浜市地域福祉計画

長浜市総合計画で掲げる「新たな感性を生かし みんなで未来を創るまち 長浜」に基づいた福祉分野における総合的な指針として、令和4（2022）年に「第3期長浜市地域福祉計画」を策定しています。

### （1）基本目標と施策

地域福祉推進の理念である「多様性を尊重し 地域の絆で ともに育み支えあい 安心して暮らせるまち 長浜」の実現に向け、計画の基本目標、施策の柱を以下のように定めています。

表 施策の体系

理念	基本目標と視点	施策の柱	施策の方向
多様性を尊重し 地域の絆で ともに育み支えあい 安心して暮らせるまち 長浜	Ⅰ.「地域」を基礎とする支えあいのまち (地域を育てる)	1.ともに支えあえる地域をつくり ます	(1)地域の絆づくり
			(2)人にやさしい地域づくり
		2.安全で安心な地域をつくり ます	(1)災害に強い地域づくり
			(2)安全な地域づくり
	Ⅱ.「ともに育む」仲間 づくりのまち (仲間を育てる)	1.地域福祉を担う仲間をつくり ます	(1)地域福祉の担い手づくり
			(2)元気で頼もしい団体づくり
		2.地域福祉活動に参加しやすい環境をつくり ます	(1)参加と交流を育む環境づくり
			(2)情報の発信と収集がしやすい環境づくり
	Ⅲ.「協働」による地域 福祉のまち (しくみを育てる)	1.健やかな成長と自立を支え る体制をつくり ます	(1)保健・福祉サービスの充実と適切に利用できるしくみづくり
			(2)自立と社会参加を進める体制づくり
		2.地域福祉を推進するしくみをつ くり ます	(1)地域を支える互助・共助のしくみづくり
			(2)地域福祉推進のための総合的なしくみづくり
3.だれ一人取り残さない支援 のしくみをつくり ます		(1)重層的な支援体制づくり	
		(2)再犯防止を支援するしくみづくり	

出典：第3期長浜市地域福祉計画

## (2) 移動手段の確保

高齢者やしょうがい者等の移動手段を確保するための取組として、下記の事業を実施しています。

**表 暮らしを支える移動手段の確保**

○暮らしを支える移動手段の確保

事業名	内容	担当
日常生活支援活動車両整備事業	長浜市社会福祉協議会への事業委託により、高齢者の日常生活に関わる外出支援活動（買物支援、広域的なサロンへの通い支援など）を実施する地域の団体への車両貸出を実施する。	高齢福祉介護課
コミュニティバス運行事業	市民の日常生活に必要不可欠なコミュニティバスの運行を維持するため、バス事業者に対する補助を行うとともに、公共交通不便地・空白地における移動手段確保のため、市直営のコミュニティバスを運行する。また、バス事業者へバリアフリー対応のバス車両更新に対する補助を行う。	都市計画課
デマンドタクシー運行維持費補助事業	コミュニティバスの運行が困難な地域において、地域の特性に応じた代替交通手段を提供するものとして、市と運行契約を締結するタクシー運行事業者への運行補助を行う。	都市計画課
日常生活支えあい促進事業（再掲）	高齢化の進行、核家族化やライフスタイルの多様化、コミュニティの支援力低下が進行する一方で、地域に住む高齢者やしょうがい者、子育て世代など、日常生活を送るうえで様々な生活課題や日常生活の不便さを感じる方に対し、地域住民が主体的に地域の様々な生活課題の解決に向けて取り組むことを目的として、地域支援組織（生活支援ボランティア団体・NPO等）の設立・活動支援を行う。	長浜市社会福祉協議会

※日常生活支援活動車両整備事業は、令和4（2022）年10月31日で終了しています。車両の貸出は、引き続き日常生活支えあい促進事業で実施しています。

出典：第3期長浜市地域福祉計画

## (3) 今後の取組内容

「暮らしを支える移動手段の確保」として、交通事業者、福祉サービス提供事業者、ボランティア、地域と連携しながら、高齢者やしょうがいのある人が、通院、通勤、通学、買い物などの日常生活や社会参加に必要な移動手段を確保できる地域づくりを進めることとしています。

1-5. 第9期ゴールドプランながはま21

要介護者を地域内で支え合う「地域包括ケアシステム」や今後の高齢者保健・福祉・介護施策の方向性の明示、実現に向けた指針として令和6（2024）年に「第9期ゴールドプランながはま21（長浜市高齢者保健福祉計画・長浜市介護保険事業計画）」を策定しています。

長浜市総合計画のめざすまちの姿との整合性を踏まえたうえで、「みんなで支え合い いきいきと暮らせる あたたかな長寿福祉のまち」を基本理念とし、5つの基本目標と13の施策の方向性を設けています。その中で移動に関わる施策として下記の内容を記載しています。

**表 移動に関する事業内容**

施策の方向性	事業	事業内容
安心安全な住まい・生活環境の整備	移動支援の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活での移動を支援する生活支援ボランティア団体の支援</li> </ul>
	高齢者にやさしい交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が利用しやすい地域交通の周知啓発・利用促進</li> <li>コミュニティバス※やデマンドタクシーの運行経費の支援</li> </ul>
	交通安全対策の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許証自主返納者に対するバスまたはデマンドタクシーの回数券の交付</li> </ul>

※第9期ゴールドプランながはま21においては、路線バスと記載されていますが、本計画内における表現の統一の観点からコミュニティバスと記載しています。

#### 1-6. 第2次長浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

本市域から排出される温室効果ガスの排出削減に向け、市民、事業者、行政などの各主体による取組を総合的かつ計画的に推進していくことを目的として令和3（2021）年に「第2次長浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を策定しています。

本計画では、「第2次長浜市環境基本計画」で掲げた環境像「みんなで育む 水とみどりにつつまれたまち ながはま」の実現に向け、4つの方向性を示しています。移動に関連する内容としては、「環境負荷の少ない移動手段の普及推進」として、以下の4つの施策を推進していくとしています。

**表 市が推進する施策**

施策名	概要
公共交通機関利用の普及	• バスをはじめとした地域公共交通機関や市内幹線道路などの機能維持・強化・利用促進
自転車の利用の普及	• 自転車を利用しやすい環境の整備、近距離移動における自転車利用の啓発
エコドライブの普及	• 急発進、急ブレーキをしないなど、環境に配慮した運転技術の普及
ZEVの普及	• ZEVの普及に向けた情報発信

## 1-7. 第2期長浜市観光振興ビジョン

平成29（2017）年に策定した「第1期長浜市観光振興ビジョン」の基本方針である「稼げる観光への転換」の実現に向け取組を進めてきた一方、「持続可能な開発目標（SDGs）」の推進や令和2（2020）年の新型コロナウイルス感染症拡大など、観光を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした中で、国の観光振興施策の動向を踏まえつつ、本市の取り組むべき方向性を明確にするために、令和4（2022）年に「第2期長浜市観光振興ビジョン」を策定しました。

移動や交通に関連する内容として、観光客の移動手段の確保や交通渋滞解消等を目的とした取組について明記しています。

**表 移動・交通に関する取組内容**

戦略	施策	主な取組	概要
消費を喚起する仕組みづくり	新しい観光の展開と販促の取組強化	ターゲットを明確にした観光コンテンツの造成	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 鉄道を利用した観光客の回復及び増進、レンタサイクル等の二次交通の充実</li> </ul>
顧客ニーズに即した受入体制と情報発信の強化	広域連携プロモーションの展開	北陸新幹線延伸を見据えた誘客推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 敦賀駅、米原駅を活用したプロモーションの実施、新規顧客の獲得</li> </ul>
		主要観光ルートからの誘客推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主要観光ルートに近い交通の利便性と分散型観光を活かした、近隣市町と連携した周遊型観光の展開</li> </ul>
	安全安心の体制づくり、受入体制の充実	観光客のニーズに即したインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 観光シーズンにおける交通渋滞解消を目的とした施策や整備の検討</li> </ul>

## 1-8. 長浜市過疎地域持続的発展計画

市域全体の人口減少を受け、特に過疎地域とみなされる区域についての持続的発展のための基本的方針・目標を定めた「長浜市過疎地域持続的発展計画」を令和3（2021）年に策定しています。「交通施設の整備、交通手段の確保」の項目において、市域の道路や地域公共交通についての今後の取組方針を下記のように整理しています。

**表 交通施設、交通手段の現状を踏まえた取組方針・対策**

項目	取組方針・対策
国・県道	<ul style="list-style-type: none"> <li>未改良部分の整備及び通学道路を中心とした歩道設置の要望</li> <li>県道中河内木之本線における散水消雪装置などの必要な整備の実施に向けた働きかけ</li> <li>東野虎姫線の通学・通勤の安全性向上と災害時における避難経路としての早期整備の働きかけ</li> </ul>
市道	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域や路線の諸条件を考慮した整備の推進</li> <li>計画的な修繕・更新の実施</li> <li>安全確保のための道路維持補修・改良の実施</li> <li>消雪設備の改修及び整備、機器導入、体制強化による交通途絶の防止</li> <li>市民協働による除雪体制の構築</li> </ul>
林道	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境の保全に配慮した整備</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の鉄道利用促進対策事業の推進</li> <li>事業者と協調した観光誘客事業の実施</li> <li>駅を核とした地域公共交通ネットワークの充実</li> </ul>
コミュニティバス※	<ul style="list-style-type: none"> <li>定住促進に向けた、住民ニーズに対応したバス路線維持確保への支援や取組</li> <li>地域公共交通の利用促進</li> </ul>

※長浜市過疎地域持続的発展計画においては、路線バスと記載されていますが、本計画内における表現の統一の観点からコミュニティバスと記載しています。

## 2 滋賀県におけるまちづくりの方向性（滋賀交通ビジョン）

車社会の広範な定着に伴う地域公共交通の衰退やリニア中央新幹線等の新しい高速鉄道網の整備など、国全体の交通体系が再編されつつある中、滋賀県の交通を総合的に見つめなおし、令和12（2030）年頃の滋賀県のめざすべき新しい交通基本構想として、平成27（2015）年に「滋賀交通ビジョン」が策定されました。

※滋賀県においては、令和6（2024）年に新たな滋賀地域交通ビジョンの策定をめざし、取組が進められています。

### 2-1. 将来像と交通ビジョンの基本理念

県政経営の総合的な指針である「滋賀県基本構想～未来を拓く8つの扉～」を踏まえ、広域交通の将来像を「近畿、中部、北陸の『要』となって3圏域の広域的発展を牽引する交通」、地域交通の将来像を「地域が支え、地域を支える、県全域の『人、暮らし、まちを結う』交通」としています。広域交通と地域交通それぞれが求められる役割を果たしつつ、「滋賀県基本構想」が描く将来の姿の実現をめざすため、「滋賀交通ビジョン」の基本理念を「滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通」としています。

### 2-2. 交通政策の方向性

広域交通と地域交通それぞれの政策方向性を以下の様に定めています。

表 交通政策の方向性

項目	方向性
広域交通	<ul style="list-style-type: none"><li>放射状ネットワークの強化に向けた取組</li><li>クロスポイントの形成に向けた取組</li><li>強くてしなやかな広域交通ネットワークづくり</li></ul>
地域交通	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通を主体とした「エコ交通」の推進</li><li>社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり</li><li>まちづくりと一体となった交通の整備</li></ul>

### 2-3. 施策

滋賀県の交通の将来像、滋賀交通ビジョンの基本理念、滋賀の交通政策の方向性を踏まえ、県が取り組むべき具体的施策を整理されています（次ページ参照）。県民、交通事業者、市町との連携のもと、関係機関による取組を促しつつ、県全体で滋賀交通ビジョンの実現をめざすとしています。

1 広域交通の課題解決のための施策

① 放射状ネットワークの強化に向けた取組

滋賀県と周辺府県とを結ぶ放射状の広域交通ネットワークを強化し、近畿、中部、北陸の3圏域間の交通アクセスを充実します。

- 北陸新幹線の整備のあり方検討
- リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方検討
- 道路インフラ整備の促進

② クロスポイントの形成に向けた取組

滋賀県内において、人や物の広域的な交通流動が交差、接続するクロスポイントの機能を強化し、あるいは新たなクロスポイントを形成していきます。

- 人流のクロスポイント形成
- 物流のクロスポイント形成

北陸方面とのアクセス

- ・北陸新幹線
- ・北陸本線、湖西線
- ・琵琶湖若狭湾快速鉄道構想
- ・北陸自動車道
- ・国道8号、国道161号、国道303号

③ 強くてしなやかな交通ネットワークづくり

災害等に対する強さと、輸送障害時の対応力や回復性に優れたしなやかさを備えた安定的な交通で、広域的な連携と暮らしの安心を支えます。

- 国土軸の代替性確保
- 既存交通インフラの再生と長寿命化
- 陸上交通遮断時の湖上交通の活用
- 安全・安心な交通網の整備



近畿中心部方面とのアクセス

- ・東海道新幹線
- ・東海道本線、湖西線
- ・びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想
- ・名神高速道路、新名神高速道路
- ・国道1号、国道8号、国道161号

中部方面とのアクセス

- ・東海道新幹線
- ・東海道本線、草津線
- ・名神高速道路、新名神高速道路
- ・国道1号、国道421号

2 地域交通の課題解決のための施策

① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

公共交通機関をはじめ低炭素型の交通手段を利用しやすい環境整備を目指すとともに、県民が日常生活の様々な場面で公共交通利用を優先して考えるよう働きかけていきます。

- エコ交通ネットワークの形成
- 自転車を利用しやすい環境づくり
- 公共交通の利用促進と県民の意識変革
- 自動車利用のエコ化推進

② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

公共交通を中心に、輸送需要に応じた手法、多様な担い手の活用などにより、県全域にわたり何らかの交通手段が確保された状態を目指すとともに、関係者の連携と役割分担で地域の交通を維持していきます。

- 県全域における交通空白域の改善
- バス利用を促進する環境整備
- 関係者の役割分担による公共交通の維持
- 県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域交通体系

③ まちづくりと一体となった交通の整備

各行政分野の連携強化や県と市町の連携により、地域ごとの課題や特性に応じて、地域のまちづくりと一体となって地域交通の維持充実を図るとともに、暮らしの安心に欠かせない安全で安定的な交通網を整備していきます。

- 地域が主役の交通まちづくり
- 人と人とのふれあいを生み出す公共交通
- 安全・安心な交通網の整備

地域別施策

多岐にわたる地域ごとの課題や特性を踏まえて、地域の交通のあり方を考えていきます。

- 大津・高島
- 南部
- 甲賀
- 東近江
- 湖東
- 湖北

3 施策推進に向けて

近畿、中部、北陸の広域連携や、県民、交通事業者、行政の役割分担によって、滋賀と周辺圏域の発展を牽引する広域交通の施策、地域の交通を地域自らが支える地域交通の施策を推進します。

出典：滋賀交通ビジョン

図 滋賀交通ビジョン推進のための施策体系図

## 第5章 これまでの取組の評価・検証

### 長浜市地域公共交通網形成計画での目標達成状況

#### 1-1. 計画の概要

本市では、平成30（2018）年に「長浜市地域公共交通網形成計画」を策定し、「住み慣れた地域で誰もが安心・安全に移動できるまちを実現する公共交通」の実現に向けて取り組んできました。

表 長浜市地域公共交通網形成計画の概要

対象地域	長浜市全域
対象期間※	平成30（2018）年度～令和5（2023）年度（6年間）
将来像	住み慣れた地域で誰もが安心・安全に移動できるまちを実現する公共交通
基本理念	みんなの力で未来へつなぐ持続可能な公共交通
基本方針	① 利便性や効率性を向上させ、公共交通に対する満足度を高めます。 ② 持続可能な公共交通体系を構築するため、路線のあり方を考えます。 ③ 地域の力で活力あるまちづくりの源となる公共交通体系を構築します。

※地域公共交通計画の作成に合わせるため、令和4（2022）年度に、計画期間を1年延長しています。

#### 1-2. 目標の達成状況

長浜市地域公共交通網形成計画では、5つの数値目標を設定していましたが、いずれの目標も未達成となってしまいました。これは、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う社会情勢の変化が影響しているためで、地域公共交通のあり方について改めて見直す必要があります。

表 網形成計画の目標値と達成状況

指標項目		現況値 (計画策定時)	目標値 (令和4年度)	実績値 (令和4年度)
市内9駅乗客人数(人/日)		9,150	9,250	6,915
コミュニティバス利用者数 (人/年)		373,941	390,000	234,414
バス満足度	利用者(%)	82	85	71
	市民(点/5点)	2.8	3.0	2.2
バス収支率(%)		20.35	30.0	21.5

※実績値のうち、市内9駅乗客人数については、集計時期等の関係から、令和3（2021）年度の数値となっています。

### 1-3. 施策の実施状況

長浜市地域公共交通網形成計画で掲げている18項目の実施計画の実施状況を次のとおり整理しました。本計画で取り組む施策については、5年間という限られた計画期間を踏まえ、実現性、効果性、持続性等の観点から改めて見直し、施策の継続について検討する必要があります。

**表 実施計画の実施状況**

施策番号	施策名	施策概要	実施内容・成果
1	バスの運行改善	JRとの乗継ぎのさらなる配慮、利用者ニーズを考慮したダイヤ・経路・停留所等の検討、乗務員の資質向上などの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 木之本米原線、近江長岡線、高山線・びわ虎姫線・浅井線、深坂線のダイヤ改正</li> <li>● 伊吹登山口線の増便</li> <li>● 金居原線、深坂線における停留所の増設</li> <li>● 長浜市内循環線の実証運行の実施、運行ダイヤの見直し</li> <li>● 木之本米原線の見直し（木之本田村線への変更）</li> </ul>
2	バス等の運賃割引制度	利用促進につながるような新たな割引制度を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和元（2019）年度にしょうがい者料金の乗合タクシー回数券を導入</li> </ul>
3	バス等の利用に関する情報提供	わかりやすいバスマップや時刻表などを作成 停留所掲示内容の充実 市ホームページの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス車内で情報発信できるデジタルサイネージを設置</li> <li>● 市ホームページにて全バス停の時刻表を掲載</li> <li>● 市ホームページにてバス等の利用状況、収支状況の公開</li> <li>● 乗合タクシー利用登録申請、運転免許自主返納者支援バス回数券等申請を電子化（市ホームページに掲載）</li> </ul>
4	運行状況の情報発信	バス停看板の事業者連絡先をわかりやすく表示 主要停留所に運行情報等をお知らせするディスプレイの設置を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業者の連絡先の表示については、看板更新時に随時実施</li> <li>● ディスプレイの設置について先進事例を調査・研究</li> </ul>
5	主要停留所の環境整備	駅・病院・商業施設等、利用者が多い主要停留所の待合環境を向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中之郷バス待合所、塩津小学校前バス待合所及び塩津北口バス待合所を修繕</li> </ul>
6	乗継ぎ抵抗感の解消	駅・病院・行政機関等の乗継ぎ拠点となる主要停留所の乗継ぎ環境を向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浅井支所前バス待合所の照明灯・屋根修繕、屋外時計設置</li> </ul>

施策番号	施策名	施策概要	実施内容・成果
7	乗合タクシーの停留所設置基準の検討	乗合タクシーを利用していただきやすいように、停留所設置基準の見直しについて検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元（2019）年度に新しい停留所設置基準を設定</li> </ul>
8	乗合タクシー利用者アンケート	乗合タクシーの利用者ニーズを把握するためのアンケート調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元（2019）年度に高月乗合タクシー、こはくちょうタクシーでアンケートを実施</li> <li>令和4（2022）年度に全地区を対象にアンケートを実施</li> </ul>
9	利用者や環境に配慮したバス車両の導入	ノンステップバスや低公害車両等の利用者や環境に配慮したバス車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成30（2018）年度から令和5（2023）年度の6年間でスロープ付きノンステップバスを延べ5台購入</li> </ul>
10	運転免許自主返納者への支援事業の実施	現行の運転免許自主返納者への支援事業の継続及び事業拡充への検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許自主返納者に対し、コミュニティバス又は乗合タクシーの回数券を交付（平成30（2018）年度以降、2,000円から4,000円に拡充）</li> </ul>
11	エコ交通の推進	従来取組とともに、県をはじめ関係機関と連携し、エコ交通のさらなる推進に努める	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者と連携してエコ通勤を推進するため、チラシをメールマガジンにより配布</li> <li>鉄道利用の促進に向け中学校3年生を対象に鉄道フォトコンクール最優秀作品を用いたクリアファイルを配布</li> </ul>
12	エコ通勤優良事業所の登録	市職員が率先して公共交通機関を利用して通勤するよう、エコ通勤優良事業所に登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成30（2018）年11月に長浜市役所及び北部振興局（現：北部合同庁舎）を「エコ通勤優良事業所」に登録</li> <li>令和3（2021）年度以降、毎年市内企業にエコ通勤啓発チラシを配布</li> </ul>
13	モビリティ・マネジメントの実施	地域公共交通の利用に関する出前講座実施を継続モビリティ・マネジメントの実施に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2（2020）年度から令和5（2023）年度までに、県・湖国バス（株）・バス協会と合同で市内の小学生を対象とした交通環境学習を延べ14回実施</li> </ul>
14	車両における宣伝、広告の強化	車内広告やラッピングバスなど車両を活用した宣伝・広告ができることを積極的に周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>湖国バス（株）で6路線、（株）余呉バスで2路線において合計9台をラッピングバスにして運行</li> <li>バス車内で情報発信できるデジタルサイネージを設置</li> </ul>

施策番号	施策名	施策概要	実施内容・成果
15	既存の交通資源の利活用	企業送迎バス等の利活用の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内で社員用送迎バスを保有している企業について調査</li> </ul>
16	バス等の運行・利用実態に関する周知	市広報への記事掲載に限らず、主要停留所での掲示、地域説明会や利用促進活動等でのチラシ配布など積極的に周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>広報ながはまに毎年度、啓発記事を掲載</li> <li>市ホームページでバス等の利用状況及び収支状況を公表</li> <li>地元説明会の実施（長浜市内循環線の実証運行等）</li> </ul>
17	地域運行事業に対する支援制度等の導入	地域が主体となって取り組む地域運行事業に対する支援制度等の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>先進地への視察を実施</li> <li>地域主体で買物支援を行っている団体（3箇所）へのヒアリングを実施</li> </ul>
18	公共交通を起因とした地域コミュニティの活性化	地域が企画するバス等の地域公共交通をテーマにした学習会やイベント等の活動支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4（2022）年度に企業や団体が行う鉄道利用促進をPRする広報に対する支援制度を新設</li> </ul>

## 第6章 地域公共交通の課題

### 長浜市における地域公共交通の課題の整理

第2章から第5章までに整理してきた内容を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を以下に整理しました。

具体的な内容は61頁以降に示します。

表 長浜市における地域公共交通の課題

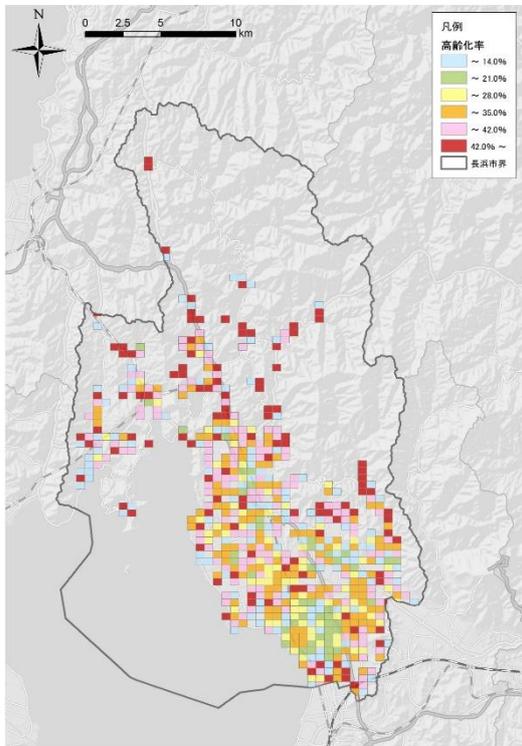
No	課題	内容
1	拠点・地域間をつなぐ地域公共交通網を形成するとともに、まちづくり施策との連携を図ることで都市の魅力を向上させること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広範囲で市民が居住しており、駅や生活拠点等への移動手段の確保が必要</li> <li>● 観光目的での利用や高齢化に伴う福祉目的での利用などの移動需要の増大や需要割合の変化</li> <li>● 長浜市の魅力向上に向けて、まちづくりと連動した利便性の高い地域公共交通網の形成が必要</li> </ul>
2	持続可能で効率的な地域公共交通サービスを提供し、市民の日常の移動手段を将来にわたって確保すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化が加速する中で日常的な移動手段の確保が必要</li> <li>● 地域公共交通の維持に対する市の財政負担も大きく、市民の意見を汲み取ったうえで、費用対効果の観点から、全体最適な運行サービスの提供が必要</li> <li>● 広い市域における持続可能で効率的な運行サービスの提供が必要</li> </ul>
3	新しい技術や仕組みを活用して、より安全・快適で便利な地域公共交通環境を整え、利便性の向上を図ること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通利用者の減少</li> <li>● 地域公共交通における運行本数や運行時間帯等の利便性の向上を求める声</li> <li>● 新しい生活様式が根付いていく中でデジタル技術等を活用した新たなサービスによる地域公共交通のあり方について検討することが必要</li> </ul>
4	市民・事業者・行政による協働と連携を強化し、地域公共交通を地域全体で支える機運を醸成すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 災害時や冬季運行時等における各交通事業者間や行政との連携不足が懸念</li> <li>● 地域公共交通に対する市民の認識・理解不足への対応</li> <li>● 地域公共交通における運転士不足・高齢化への対応、厳しい運営状況の改善</li> <li>● 関係者が連携し、地域公共交通を維持していく仕組みづくりや市民の意識醸成が必要</li> </ul>

課題 1

拠点・地域間をつなぐ地域公共交通網を形成するとともに、まちづくり施策との連携を図ることで都市の魅力を向上させること

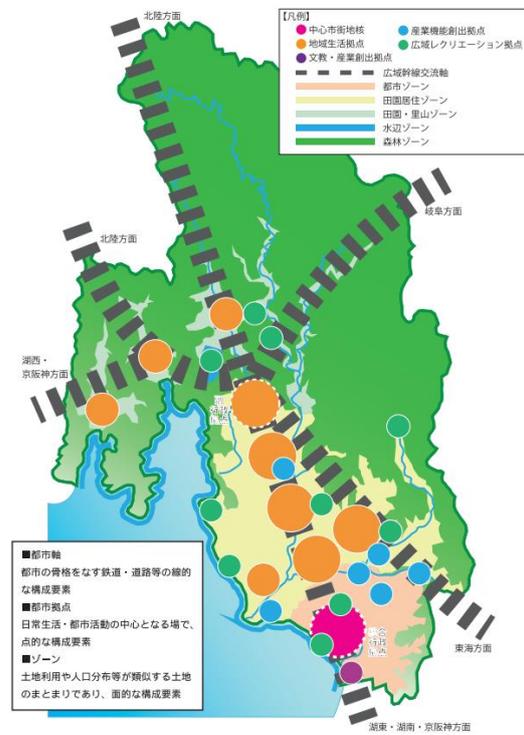
本市は、平成18（2006）年、平成22（2010）年に複数の市町が合併し、現在の形になりました。そのため、広い市域に広い範囲で市民が居住しています。特に本市北部では高齢化率の高い地域が多く、北部から中心市街地である長浜駅周辺やそれぞれの生活拠点となる地域への移動手段を確保することが必要となっています。また、観光目的の来客数の回復に伴う移動需要の増加や高齢化に伴う福祉目的での移動による需要割合の変化が生じつつあります。

長浜市総合計画等の上位・関連計画において、市内南北を縦断する使いやすい交通ネットワークの形成を掲げており、まちづくりの一環として利便性の高い地域公共交通網を整備し、本市の魅力向上につなげていくことが求められます。



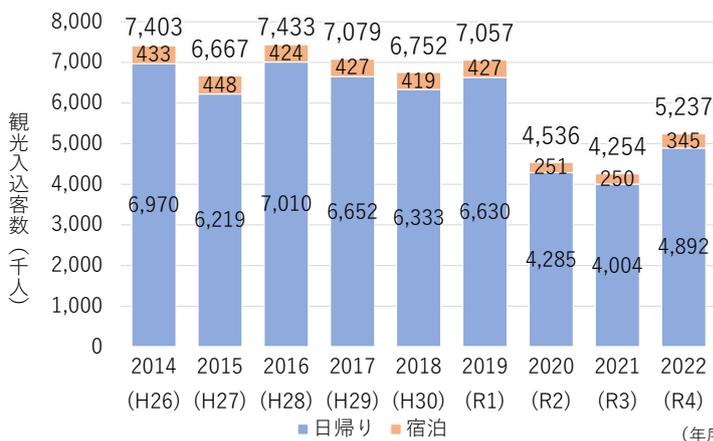
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 高齢化率分布（再掲）



出典：長浜市総合計画

図 将来都市構造（再掲）



資料：長浜市統計書

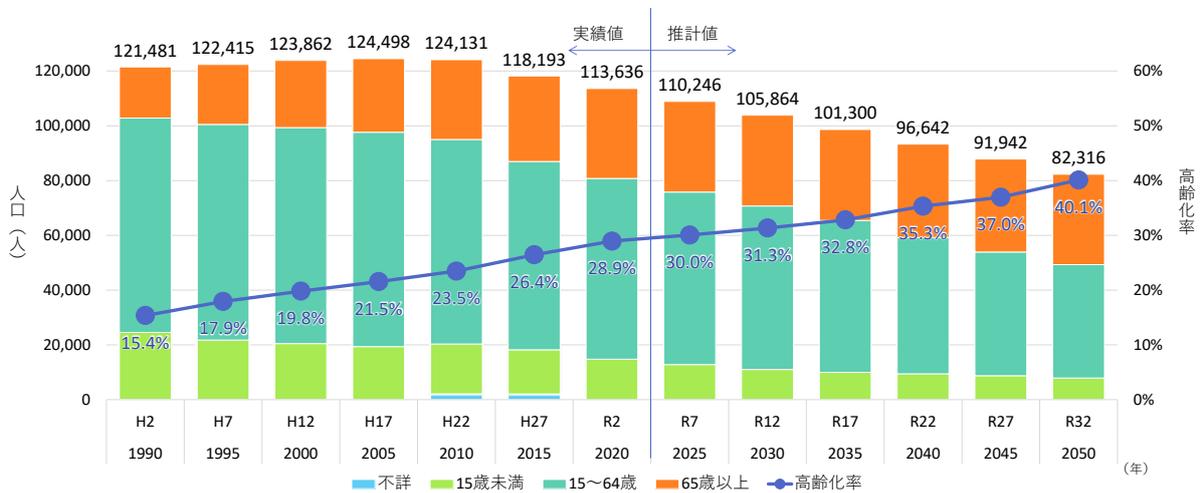
左図 観光入込客数の推移（再掲）

課題2

持続可能で効率的な地域公共交通サービスを提供し、市民の日常の移動手段を将来にわたって確保すること

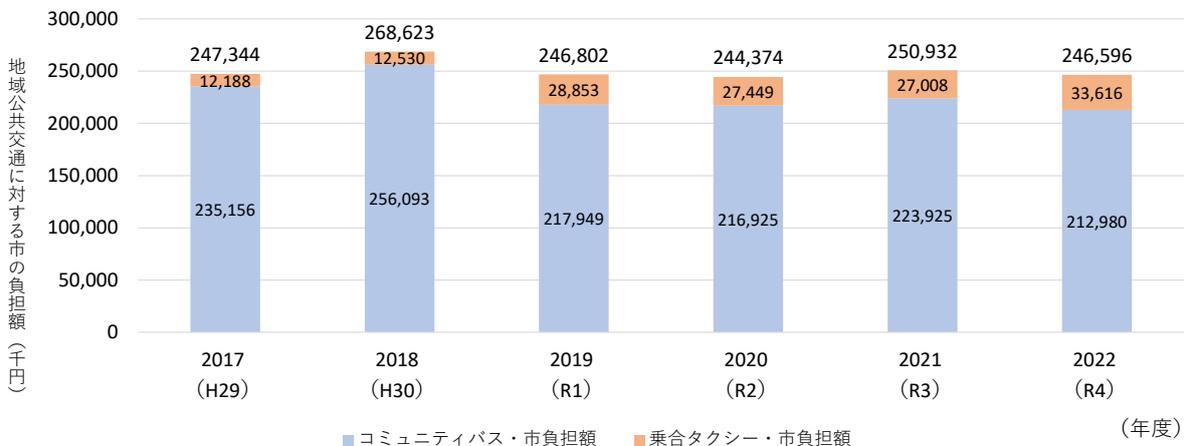
本市の人口は平成17（2005）年以降減少傾向にあり、令和22（2040）年には10万人を下回ることが想定されます。その中で高齢化率は年々増加しており、令和12（2030）年度には30%を超えるなど、本市の高齢化が加速していく中で、日常的な移動手段として地域公共交通の果たす役割はより大きくなります。一方で、地域公共交通の維持に対する市の財政負担も決して小さくはなく、広い市域を有する本市において、今後地域公共交通を維持するためには、利用者のニーズや市民の意見を汲み取ったうえで、費用対効果の観点から、全体最適なサービスにしていくことが求められます。

今後、本市における地域公共交通の果たす役割が大きくなっていく中で、持続可能かつ効率的なサービスにしていくことが求められます。



資料：国勢調査（～令和2（2020）年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）年～）

図 人口の推移と将来推計（再掲）



※前年10月から当年9月までの経常欠損額を記載している。

資料：長浜市資料

図 地域公共交通に対する市の負担額（再掲）

課題3

新しい技術や仕組みを活用して、より安全・快適で便利な地域公共交通環境を整え、利便性の向上を図ること

鉄道やコミュニティバスの利用者数は減少しており、市民アンケートや利用者アンケート等においても運行本数や運行時間帯等、利便性の向上を求める声も多くなっています。また、企業・高校へのアンケートにおいては、鉄道の増便を要望されています。

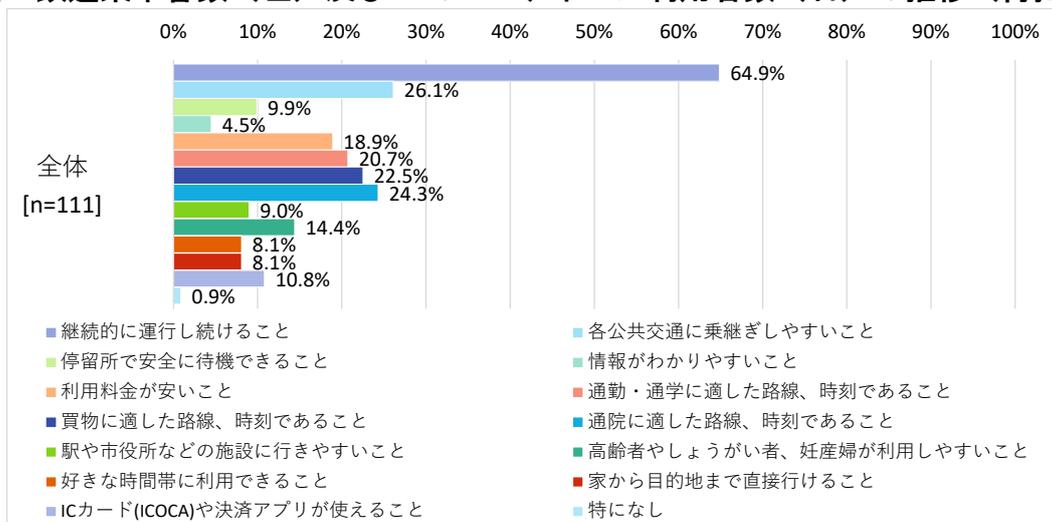
新型コロナウイルス感染症の影響等によって働き方など生活様式が大きく変化していくことが想定される中、社会情勢に対応していくためには、既存のサービスを基軸としつつ、デジタル技術等を用いた新たなサービスや将来を見据えた取組について検討を進め、本市にとってより良い地域公共交通のあり方を考えていく必要があります。



※コミュニティバス利用者の合計値は平成30（2018）年9月末に廃止された高月観音号線、びわこ線、小谷山線、令和元（2019）年に廃止された菅浦線の利用者数を含んでいる。  
 ※コミュニティバス利用者のグラフ内の年度は前年10月から当年9月までの期間を示している。

資料：長浜市統計書、長浜市資料

図 鉄道乗車客数（左）及びコミュニティバス利用者数（右）の推移（再掲）



※複数回答

図 地域公共交通において重視すべきこと（コミュニティバス利用者・再掲）

課題4

市民・事業者・行政による協働と連携を強化し、地域公共交通を地域全体で支える機運を醸成すること

本市では、鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー等多様な地域公共交通が様々な事業者の下で運行されています。一方、交通事業者からの意見の中で、事業者間の連携ができていないという意見がいくつかみられ、災害時や冬季の運行時における情報共有が十分でないと考えられます。また、市民の地域公共交通に対する理解は決して高いものとはいえ、市民アンケートにおいても地域公共交通の利用者は一部に限られ、各地域公共交通に対する認識も高くはありません。

地域公共交通においては、交通事業者の意見にもあるように、運転士不足や高齢化が喫緊の問題となっており、地域公共交通を維持するためには担い手の確保や地域公共交通の運営状況の改善が必要不可欠となっています。また、交通事業者だけではなく、今後、地域が主体となって移動手段を補完していくという取組も必要となる可能性もあります。

そうした中で、市民や事業者、行政等の各主体が連携し、全体で地域公共交通を支えていくという意識醸成が今後求められます。

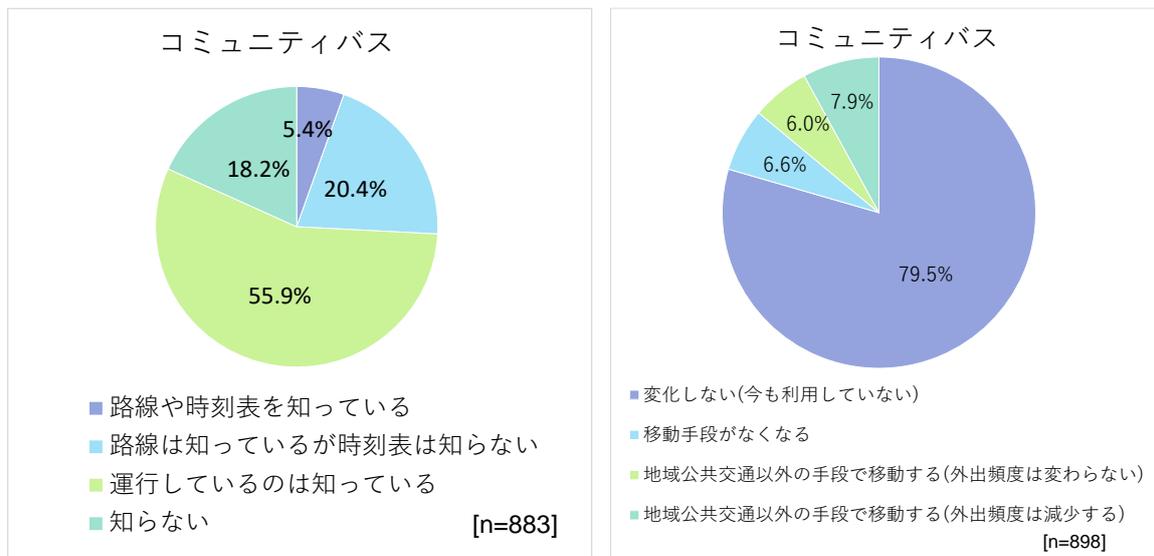


図 長浜市内を運行するコミュニティバスの認知度 (左・再掲)  
コミュニティバスが無くなった場合の生活への影響 (右・再掲)

## 第7章 基本理念・基本方針・目標

### 1 基本理念

上位計画である長浜市総合計画において、めざすまちの姿を「新たな感性を生かしみんなで未来を創るまち 長浜」と掲げているように、長浜に暮らす全ての人が、安全で安心な暮らしのなかで自信と誇りにあふれ、心豊かに満ち足りていて楽しいと実感でき、長浜で暮らし続けたい、長浜で暮らして良かったと思えるまちの実現をめざしています。

地域公共交通は、市民の通勤・通学や買物、通院など、日常生活に必要な移動手段であるとともに、人と人をつなぎ、コミュニティを結ぶ大切な役割を担っており、人との交流や、地域とつながりのある生活は、私たちの暮らしに安心をもたらします。また、将来の都市構造を踏まえた地域公共交通ネットワークの形成やまちづくり施策と一体となった取組は、まちが活性化され、人々の暮らしをより豊かにします。

こうした私たちの生活に必要な不可欠な地域公共交通を将来にわたり維持するためには、市民、事業者、行政等の関係者が一体となって地域の公共交通を考え、積極的に地域公共交通を利用することが求められます。また、誰もが使いやすい地域公共交通となるよう、新しい技術や仕組みなども取り入れながら、新たな地域公共交通の展開を進めていくことも重要です。

本市では、長浜で暮らし続けたい、暮らして良かったと思えるまちの実現に向け、市民一人ひとりが活力をもち、安心して生活ができる地域公共交通の実現をめざします。

こうした本市のまちづくりの基本的な考え方と地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本計画の基本理念を下記のとおり掲げます。

#### 【基本理念】

**人や地域を結び、暮らしに活力と安心をもたらす  
持続可能で利用しやすい新たな地域公共交通をめざして**

## 2 基本方針

基本理念の実現を図るためには、関係者が同じ方向を向き、相互に連携・協働しながら主体的に行動することが重要です。関係者が共通認識の下、互いに協力して取り組めるよう、本計画では各課題に対応した4つの基本方針を設定します。

<b>基本方針 1</b>	<b>まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成</b>
<p>広い市域を有する本市において、コンパクトなまちづくりを進めていくうえで、都市機能を集中した「中心市街地核」と地域の拠点である「地域生活拠点」を交通軸で相互に結び付け、連携することで、市全体で効率的かつまとまりのある地域公共交通ネットワークの形成をめざします。</p> <p>また、駅を中心にハード・ソフトの両面からまちづくりを進めることで、まちの活性化を図ります。</p>	
<b>基本方針 2</b>	<b>安全・安心で持続可能な地域公共交通サービスの提供</b>
<p>地域公共交通は、市民の日常生活における移動手段として重要な役割を担うとともに、地域公共交通の利用により外出機会が増加し、市民の健康増進にもつながることから、市民が安全で安心して暮らせるよう、将来にわたって地域公共交通を維持・確保します。</p> <p>また、それぞれの地域特性や利用実態に応じた移動サービスを行うことで、効率的で持続可能な地域公共交通サービスを提供します。</p>	
<b>基本方針 3</b>	<b>利用しやすい地域公共交通環境の整備</b>
<p>地域公共交通をより利用しやすくするため、市民が利用しやすいと感じることのできる環境を整えます。</p> <p>また、デジタル技術の活用等による新たなサービスを導入することで利便性を向上させ、地域公共交通をより利用しやすいものにします。</p>	
<b>基本方針 4</b>	<b>市民・事業者・行政の連携による地域公共交通体制の強化</b>
<p>日常生活の移動手段である地域公共交通を、それぞれの主体が独自に対応するのではなく、相互に連携・協働し、一体となって地域公共交通を守り育てていくための取組を行います。</p> <p>併せて、市民が地域公共交通の重要性を認識し、日常生活の移動手段として選んでもらえるよう情報発信や利用促進を行います。</p>	

### 3 計画の目標

#### 3-1. 長浜市における地域公共交通の位置づけ

本市の地域公共交通の中心である鉄道、コミュニティバス、乗合タクシーについて、それぞれの役割を以下のように設定します。今後、コミュニティバスの路線の維持や乗合タクシーの導入等については、それぞれの役割を踏まえつつ、利用実態も考慮したうえで運行サービスの見直しについて検討を行います。

表 各運行サービスの役割

運行サービス	役割
鉄道	市民の比較的長距離の移動や市外の来訪者の広域的な移動を、定時性・速達性をもって連絡する役割を担います。基幹交通軸であり、市の骨格を形成しているため、広域ネットワークとして位置づけます。
コミュニティバス	住宅地から鉄道駅へのアクセス、病院や商業施設等の主要施設へのアクセスなど近距離～中距離を連絡する役割を担います。長浜市と近隣市、又は市内の南部拠点と北部拠点の間を結ぶ路線を都市間ネットワークとして、概ね合併前の旧市町を範囲とする路線をコミュニティネットワークとして位置づけます。 コミュニティバスは、人口密度が比較的高く開けた地形の地域、又は細長い地形で主要道路沿いに住宅が立ち並ぶ地域に導入します。
乗合タクシー	コミュニティバスの代替手段として、市内の各居住エリア内を運行し、面的なサービスを提供する役割を担います。一部病院や鉄道駅などの主要施設と連結していますが、主として各地域の生活交通として利用されていることから、コミュニティネットワークとして位置づけます。 乗合タクシーは、コミュニティバスが運行していない地域で、人口密度は低いものの開けた地形の地域に導入します。

### 3-2. 長浜市における将来の地域公共交通ネットワーク

本市の地域公共交通ネットワークは、鉄道やコミュニティバス等の現在の地域公共交通を基軸としつつ、地域特性や利用実態に応じて、地域に適した新たな地域公共交通の導入や別の地域公共交通サービスへの置き換えを行うことで移動の利便性や効率性の向上をめざします。

また、各地域公共交通ネットワークの役割に基づいて、サービス水準の考え方を設定し、市民の日常生活における移動サービスを提供します。

以上を踏まえ、本市における将来ネットワークとサービス水準の考え方を以下のよう示します。

**表 将来ネットワークとサービス水準の考え方**

位置づけ	名称	役割	サービス水準の考え方	現行の路線等
地域公共交通	広域ネットワーク	市域を越えて市民や来訪者の広域的な移動を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ね30分～1時間に1本程度の頻度で輸送し、定時性・速達性を確保する。</li> </ul>	<b>【鉄道】</b> ・北陸本線 ・湖西線
	都市間ネットワーク	長浜市と隣接する米原市・敦賀市や南部拠点（田村駅、長浜駅等）と北部拠点（木之本バスターミナル、湖北病院等）を結び、市民の日常生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ね30分～1時間に1本程度の頻度で運行し、定時性・乗継ぎ利便性を確保する。</li> </ul>	<b>【コミュニティバス】</b> ・近江長岡線 ・伊吹登山口線 ・深坂線 ・木之本田村線
	コミュニティネットワーク	市内の各地域の居住エリアと市内の拠点、主要施設を結び、生活交通の中心として、市民の日常生活を支える。	<b>【コミュニティバス】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が比較的高い地域は、概ね30分～1時間に1本程度の頻度で運行し、日常生活において必要な移動手段を確保する。</li> <li>人口密度が低い地域は予約型の運行とし、効率化を図りながら日常生活において最低限必要な移動手段を確保する。</li> </ul> <b>【乗合タクシー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>概ね30分に1本程度の頻度による予約型の運行とし、日常生活において必要な移動手段を確保する。</li> </ul>	<b>【コミュニティバス】</b> ・長浜市内循環線 ・浅井線 ・高山線 ・びわ虎姫線 ・金居原線 ・柳ヶ瀬線 ・丹生線 ・片岡西線 ・西浅井交通ネットワーク線 <b>【乗合タクシー】</b> ・西黒田・神田地区 ・浅井地区 ・びわ地区 ・湖北地区 ・高月地区 ・木之本地区
	個別送迎	個々の需要に対応し、日常生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々の需要や特定の目的に対応できるよう、必要な移動手段を確保する。</li> </ul>	・一般タクシー
その他	目的別送迎	特定の目的に対応し、日常生活を支える。		・スクールバス ・福祉有償運送 ・企業送迎

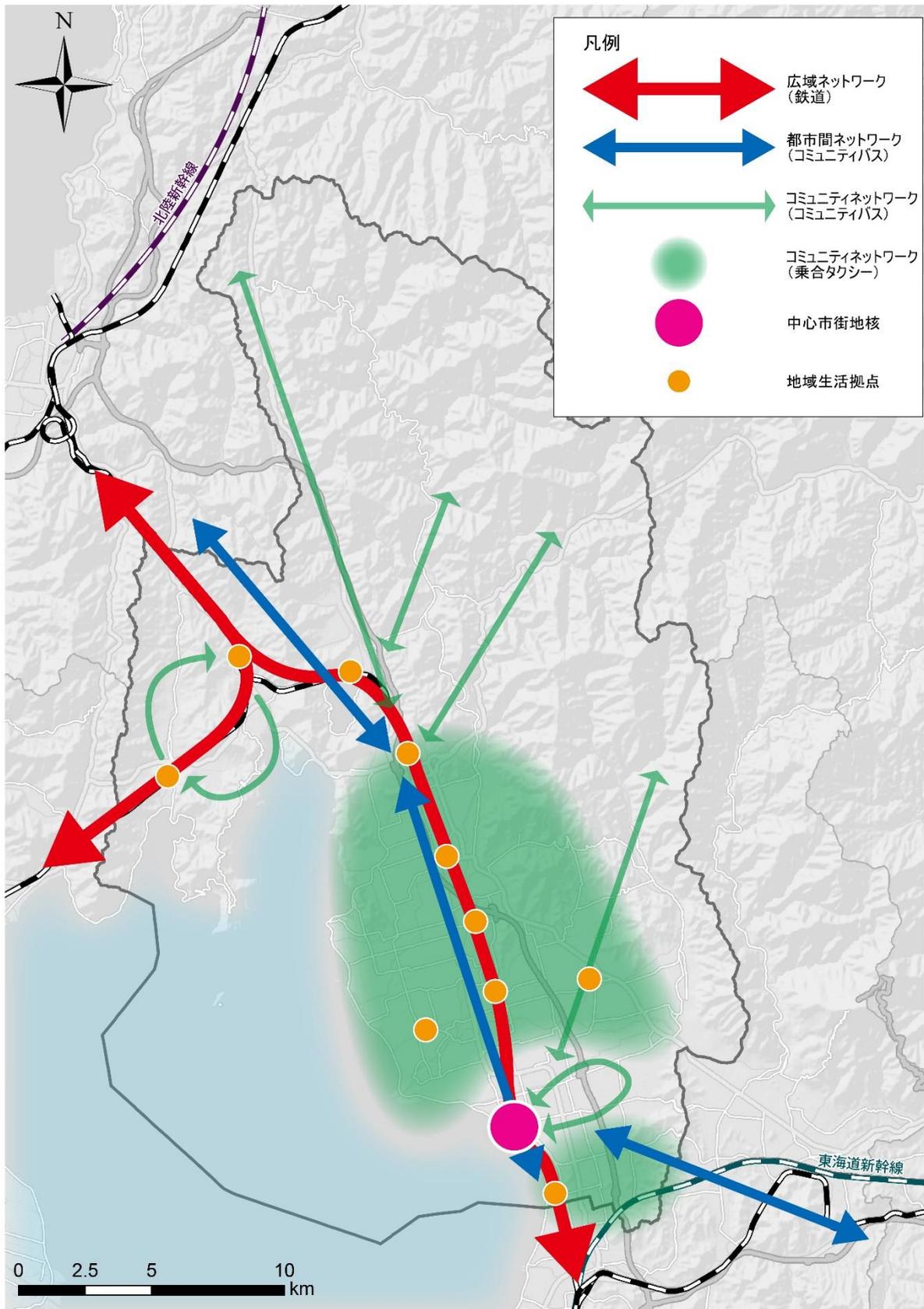


図 長浜市における将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

### 【国の補助制度を活用したコミュニティバスの維持】

本市では現在、市内で運行しているコミュニティバス、乗合タクシーと市外へ運行しているコミュニティバスに対して、県や市が運行費用の一部を補助することで運行を継続しています。令和5（2023）年10月には近江長岡線が地域間幹線系統として認められ、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して路線を維持することとしています。一方で、利用者数の減少や燃料費の高騰等の影響で運行費用は増加しており、このままの状況が続くと、行政や交通事業者による努力のみでは地域公共交通を維持していくことが難しくなっていきます。

今後、これらの地域公共交通を維持していくため、本計画で以下の路線を地域間幹線系統、地域内フィーダー系統とし、行政による支援を明確に位置付けます。

なお、地域内フィーダー系統として位置付ける浅井線においては、令和7（2025）年4月より路線の再編を行い、新たに運行を開始することを予定しています。

**表 対象路線の位置づけ、必要性等**

位置づけ	都市間ネットワーク	コミュニティネットワーク
系統種別	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
対象路線	近江長岡線	浅井線
役割	P68表にて記載	P68表にて記載
路線の維持や補助の必要性	本市と隣接する米原市とを結ぶ定期路線運行は、日常生活や観光において重要な役割を担っている。今後も継続的な運行が求められる中で交通事業者や県、市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。	鉄道駅のない浅井地域から長浜地域の駅や病院、商業施設へつなぐ浅井線は、通院や買物など市民の日常生活を支える重要な路線となっている。今後も継続的な運行が求められる中で交通事業者や県、市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。
運行主体	湖国バス(株)	湖国バス(株)
運行経路	長浜駅～市立長浜病院～近江長岡駅	市立長浜病院～養護学校～浅井支所前 長浜駅～養護学校～浅井支所前
区分・運行態様	4条乗合・路線定期	4条乗合・路線定期



**図 地域間幹線系統・地域内フィーダー系統の運行範囲**

### 3-3. 数値目標

本計画の達成状況を定量的に評価するため、数値指標と目標値を設定します。

目標の検証に関しては、毎年度評価を行う指標と計画最終年度に評価を行う指標の2つに分けて検証を行います。また、社会情勢の大きな変化や計画策定時に想定していない出来事等が生じた場合は、必要に応じて目標値を見直します。

#### (1) 毎年度評価を行う指標

この指標においては、地域公共交通の利用者数、収支率、市負担額の3つの指標を設定します。

利用者数は、利便性向上や、利用促進等の効果による、利用状況を評価するための指標として設定します。

収支率は、事業性や地域公共交通サービスの持続性を計る指標として設定します。

市負担額は、地域公共交通の維持確保や利用促進等による公費負担の水準や事業規模を計る指標として設定します。

**表 毎年度評価を行う指標**

指標		計測方法	現状値※1	目標値※2	目標値の考え方
① 利用者数	鉄道	長浜市統計書 又は交通事業者 資料	6,915 [人/日] (R3)	8,700 [人/日] (R8)	総合計画第3期基本計画実施計画で設定した数値(コロナ禍前までの回復を想定)
	コミュニティバス	長浜市統計書 又は交通事業者 資料	234,414 [人/年] (R4)	234,000 [人/年] (R9)	総合計画第3期基本計画実施計画で設定した数値(人口減少等を考慮し、令和4(2022)年度の利用者数の水準を維持)
	乗合タクシー	交通事業者資料	19,801 [人/年] (R4)	20,000 [人/年] (R9)	
② 収支率	コミュニティバス	交通事業者資料	21.5 [%] (R4)	21.5 [%] (R9)	人口減少やコロナ以降の利用状況等を考慮し、令和4(2022)年度の収支率の水準を維持
	乗合タクシー	交通事業者資料	15.5 [%] (R4)	15.5 [%] (R9)	
③ 市負担額	コミュニティバス	市の決算額	213 [百万円/年] (R4)	220 [百万円/年] (R9)	人口減少やコロナ以降の利用状況等を考慮し、令和4(2022)年度の財政負担額の水準を維持
	乗合タクシー	市の決算額	53 [百万円/年] (R5予算額)	55 [百万円/年] (R9)	令和5(2023)年度から実施している浅井・びわ・湖北の移動支援拡充に係る財政負担を含めるため、令和5(2023)年度の予算額の水準を維持

※1 各値の下のカッコ内は現状値の年度を記載。

※2 現状値の年度から5年後の値を記載。

(2) 計画の最終年度に評価を行う指標

この指標においては、満足度及び充足率の2つの指標を設定します。

満足度は、地域公共交通の利便性確保や向上の効果を計るため、市民の地域公共交通に対する満足度を評価する指標として設定します。

充足率は、面的な地域公共交通サービスの充実度を計るため、鉄道及び停留所圏域に含まれる人口のカバー状況を示す指標として設定します。

**表 計画の最終年度に評価を行う指標**

指標		計測方法	現状値※1	目標値※2	目標の考え方
④ 満足度	市民の地域公共交通に対する満足度	市民意識調査の「鉄道やバスの利便性」の満足度	2.24 (R4)	3.00 (R9)	地域公共交通の利便性向上による満足度の向上を想定
⑤ 充足率	地域公共交通利用圏域の人口カバー率	鉄道駅及び停留所圏域（鉄道駅半径800m、停留所半径300m圏域）における人口のカバー率	79.5 [%] (R4)	87.5 [%] (R9)	コミュニティバス、乗合タクシーの運行範囲の見直しによるカバー圏域の増加を想定

※1 各値の下のカッコ内は現状値の年度を記載。

※2 現状値の年度から5年後の値を記載。

## 第8章 目標を達成するための施策

### 1 地域公共交通分野の施策

第7章で掲げた目標の達成に向け、下記の施策を実施します。実施にあたっては、関係主体との役割分担を明確にし、連携しながら取組を推進していきます。

具体的な内容は74頁以降に示します。

表 地域公共交通分野の施策

基本方針	No	施策	取組内容	備考 ※
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成	1	将来の都市構造を見据えた交通結節機能の強化	1-① 駅を核としたまちづくりの推進 1-② 鉄道駅関連施設の機能充実 1-③ 乗合タクシーにおける地区間共通停留所の設置	新規 新規 新規
安全・安心で持続可能な地域公共交通サービスの提供	2	コミュニティバス・乗合タクシーの維持・確保	2-① 国庫補助金を活用したバス路線の運行支援 2-② コミュニティバス・乗合タクシーの運賃の見直し 2-③ 運賃外収入を確保する取組の推進	新規 新規 継続
	3	地域の特性に応じた運行方法の見直し	3-① 地域の特性や利用実態に応じた地域公共交通の運行形態の見直し 3-② 利便性向上に向けた路線の再編やダイヤの改正 3-③ 貨客混載への取組に向けた調査・研究	新規 継続 新規
利用しやすい地域公共交通環境の整備	4	誰もが快適に利用することができる環境の整備	4-① 地域公共交通の情報の充実 4-② 停留所や待合環境の改善 4-③ 利用促進につながるような割引制度の検討	継続 継続 継続
	5	将来を見据えた新たなサービスの導入	5-① 運賃のキャッシュレス化の検討 5-② オンデマンド交通におけるAIの活用 5-③ 新たなモビリティサービスの展開	新規 新規 新規
市民・事業者・行政の連携による地域公共交通体制の強化	6	地域公共交通の利用促進と関係者間の連携	6-① モビリティ・マネジメントの推進 6-② 運転免許返納者に対する支援 6-③ エコ交通の推進 6-④ 事業者間連携による運転士の確保・育成	継続 継続 継続 新規

※備考欄は、長浜市地域公共交通網形成計画に掲げた施策との関連性を記載。

施策1 将来の都市構造を見据えた交通結節機能の強化						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランや現在策定中の立地適正化計画の趣旨を踏まえると、将来にわたって持続できる都市経営をめざした地域公共交通ネットワークの形成が求められています。</li> <li>交通結節点としての機能を持つ鉄道駅は、将来のまちづくりの中心的な役割を果たすことから、鉄道駅の機能の充実や周辺施設の整備が重要となっています。</li> <li>浅井、びわ、西黒田・神田、湖北、高月の5地区ではコミュニティバスに代わる交通手段として、木之本の一部の地区では、公共交通空白地対策として乗合タクシーを運行していますが、主要施設を除き、他の地区への乗継ぎができません。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり施策における居住や都市機能の誘導の考え方も踏まえながら、暮らしやすい都市構造と連動した地域公共交通ネットワークの形成をめざします。</li> <li>交通結節機能の強化を図り、利便性を向上させます。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>1-① 駅を核としたまちづくりの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「田村駅周辺整備基本計画」に基づいて田村駅東駐車場や駅前広場等の整備を行い、人が集まる交流拠点をめざします。</li> </ul> <p><b>1-② 鉄道駅関連施設の機能充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅でのパークアンドライドを目的とした駅周辺の駐車場・駐輪場整備や利便性向上等に向けた駅関連施設のトイレの洋式化、照明のLED化などを行い、交通結節点である鉄道駅の機能を充実させます。</li> </ul> <p><b>1-③ 乗合タクシーにおける地区間共通停留所の設置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他の区域に乗継ぎができるよう、隣接する区域に両区域共通の区域内停留所の設置を検討します。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の広場や駐車場等を整備し、駅を利用しやすくすることで鉄道駅の利用者の増加を図ります。</li> <li>乗合タクシーが乗り継げることで利用者の行動範囲が広がるとともに、利便性の向上が期待できます。</li> </ul>					
実施主体 及び 対象地域	1-① 長浜市		田村駅周辺			
	1-② 長浜市		鉄道駅周辺			
	1-③ 長浜市、タクシー事業者		乗合タクシー運行地域			
取組の スケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	1-①	駐車場・駅前広場の整備		ハード・ソフト両面によるまちづくりの推進		
	1-②	計画的な施設整備の実施				
	1-③	検討	実証運行		本格運行	
評価指標	利用者数（鉄道・乗合タクシー）、満足度					

**1-① 駅を核としたまちづくりの推進**

◆田村駅周辺整備基本計画整備目標

- ①魅力ある駅周辺の環境づくり
- ②便利で快適な居住環境づくり
- ③交流人口増加を促す地域の魅力発進
- ④計画的な市街化の誘導による新たな都市空間づくり



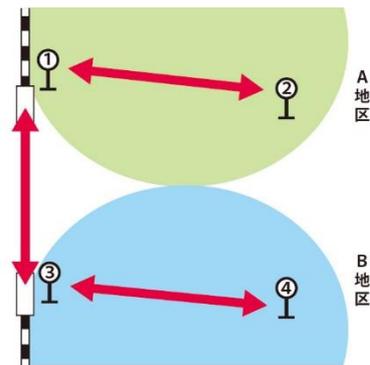
資料：長浜市資料

図 田村駅の整備イメージ

施策の  
取組  
イメージ

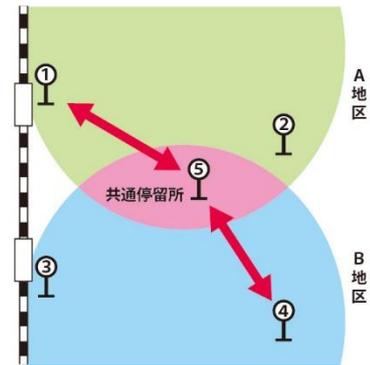
**1-③ 乗合タクシーにおける地区間共通停留所の設置**

【現行のサービス】



- 現行の制度では、A 地区内の停留所間（①-②間）の移動は可能ですが、A 地区内から B 地区内の停留所（④）に行く場合、鉄道等を使い、B 地区内の停留所（③）まで行き、乗合タクシーで停留所④に行く必要があります。

【新たなサービス（案）】



- A 地区、B 地区共通の停留所（⑤）を設置することで、A 地区の停留所（①）から B 地区の停留所（④）に行く場合、共通停留所（⑤）で乗合タクシーを乗り継ぐことで A 地区から B 地区に行くことができます。

対応する  
SDGsの  
ゴール



施策2 コミュニティバス・乗合タクシーの維持・確保						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少やコロナ禍等により、鉄道やコミュニティバス等の利用者数は減少傾向にあります。市民生活を支える地域公共交通を将来にわたり維持していくためには、収支率の向上に向けた取組や財源の確保に努める必要があります。</li> <li>コミュニティバスの車内にデジタルサイネージを導入し行政情報や企業の広告等を掲出していますが、運賃収入以外の財源の確保を更に進めていく必要があります。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来にわたって地域公共交通が維持・確保できるよう、収支率の改善や財源の確保を図ります。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>2-① 国庫補助金を活用したバス路線の運行支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助を活用<sup>※1</sup>して、バス路線の運行を支援します。</li> </ul> <p><b>2-② コミュニティバス・乗合タクシーの運賃の見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>継続的・安定的な運行とわかりやすい料金体系に向け、運賃の見直しを検討します。</li> </ul> <p><b>2-③ 運賃外収入を確保する取組の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車内広告やラッピングといった運賃以外の収入を確保し、経営の安定化を図ります。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>収支率の改善や財源を確保することにより、持続的にコミュニティバスや乗合タクシーを運行することができ、市民に安心をもたらすことができます。</li> </ul>					
実施主体 及び 対象地域	2-① 長浜市（法定協議会 <sup>※2</sup> ）、バス事業者	国庫補助金対象路線				
	2-② 長浜市、バス事業者、タクシー事業者	長浜市全域				
	2-③ バス事業者、企業	コミュニティバス運行地域				
取組の スケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	2-①	幹線・フィーダーにかかる国庫補助金の活用				
	2-②	見直しに向けた検討			検討結果に基づく取組	
	2-③	可能なものから順次実施				
評価指標	収支率（コミュニティバス、乗合タクシー）、市負担額（コミュニティバス、乗合タクシー）					

※1 地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助の対象となる路線については70頁に記載。

※2 地域公共交通活性化再生法第6条で規定されている地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会。

**2-① 国庫補助金を活用したバス路線の運行支援**

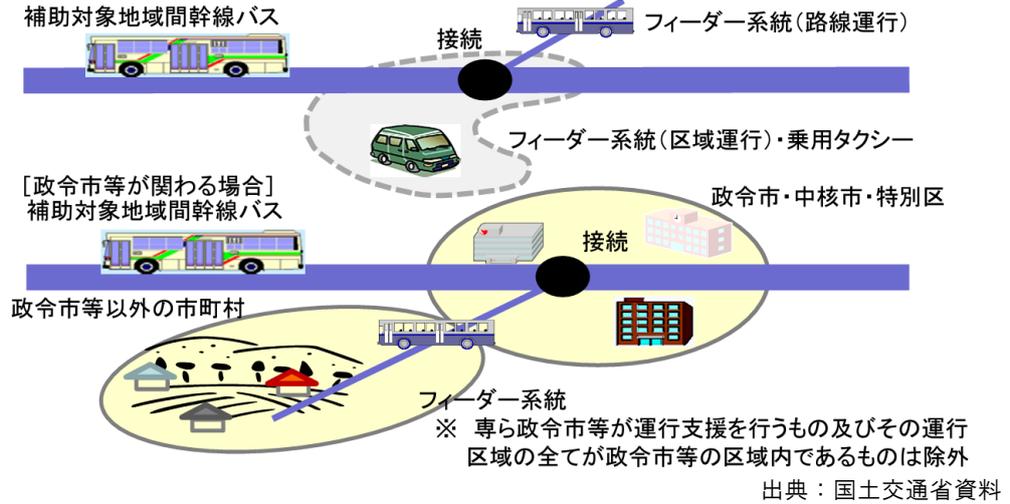


図 地域内フィーダー系統と地域間幹線系統の接続イメージ

施策の  
取組  
イメージ

**2-③ 運賃外収入を確保する取組の推進**



図 ラッピングバスのイメージ



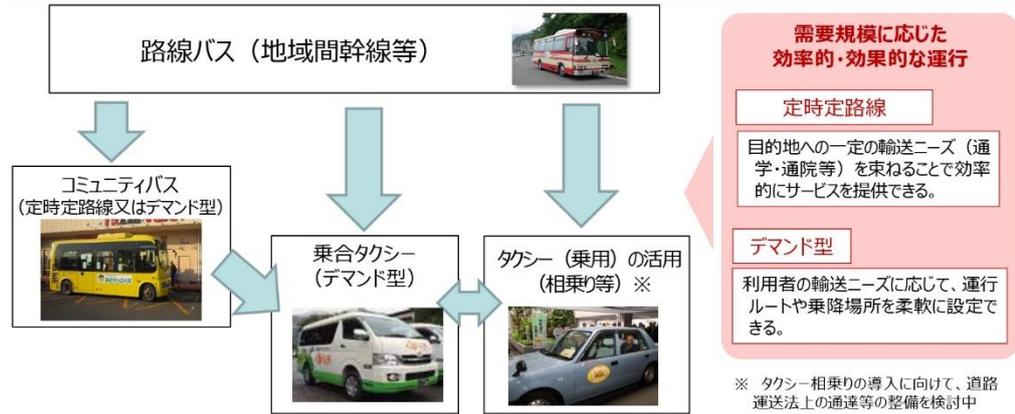
図 車内広告におけるデジタルサイネージのイメージ

対応する  
SDGsの  
ゴール



施策3 地域の特性に応じた運行方法の見直し						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度と地形との関係を踏まえて、コミュニティバスと乗合タクシーの運行形態を区別していますが、より一層地域の特性や利用実態に応じた見直しが求められています。</li> <li>路線の再編やダイヤの改正など、地域公共交通をより利用してもらえるような取組を続けていくことが必要です。</li> <li>西浅井地区では、路線により午前は定時運行、午後はデマンド運行とするなど柔軟な運行形態をとっているものの、更なる効率化をめざしていくことが大切です。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域によって異なる環境や特性を考慮して最適な運行形態に見直すとともに、市民の日常生活において、車がなくても暮らせるまち、市民や来訪者の交流が生まれるまちとなるよう、より利用しやすい地域公共交通の運行改善を図ります。</li> <li>交通結節点においてスムーズに乗継ぎができるよう、コミュニティバスのダイヤの調整を継続的に行います。</li> <li>地域住民の利便性の向上と運送事業者のサービスの持続をめざし、貨客混載の導入の可能性について調査・研究します。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>3-① 地域の特性や利用実態に応じた地域公共交通の運行形態の見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各運行サービスの役割や将来ネットワークの考え方にに基づき、人口や地形などの地域特性、地域公共交通の利用実態を踏まえてコミュニティバスや乗合タクシーの運行形態を見直します。</li> </ul> <p><b>3-② 利便性の向上に向けた路線の再編やダイヤの改正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道との乗継ぎの更なる調整を行うとともに、利用実態を考慮したダイヤや経路、停留所等の位置の見直しを行います。</li> </ul> <p><b>3-③ 貨客混載への取組に向けた調査・研究</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス等の運行における空きスペースを活用した貨客混載の実施に向けた調査・研究を進めます。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の特性や利用実態に応じた運行形態やダイヤ等の見直しを継続的に行うことで、利用者の利便性を高めるとともに、運行の効率化を図ることができます。</li> <li>貨客混載により、バス事業者、貨物運送事業者それぞれの経営資源を活用することで、人流・物流サービスの持続性の確保が期待できます。</li> </ul>					
実施主体及び対象地域	3-① 長浜市、バス事業者、タクシー事業者		長浜市全域			
	3-② 長浜市、バス事業者		コミュニティバス運行地域			
	3-③ 長浜市、バス事業者、地域・企業		コミュニティバス運行地域			
取組のスケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	3-①	可能なものから順次実施				
	3-②	可能なものから順次実施				
	3-③	先進事例の調査・研究	導入の検討	検討結果に基づく取組		
評価指標	収支率（コミュニティバス、乗合タクシー）、市負担額（コミュニティバス、乗合タクシー）、満足度、充足率					

### 3-① 地域の特性や利用実態に応じた地域公共交通の運行形態の見直し



#### バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合



出典：国土交通省

図 地域公共交通の見直しの考え方

施策の  
取組  
イメージ

### 3-③ 貨客混載への取組に向けた調査・研究



出典：兵庫県 HP

図 出荷から販売までの流れのイメージ



出典：兵庫県 HP

図 車内にコンテナが積載されている様子

対応する  
SDGsの  
ゴール



施策4 誰もが快適に利用することができる環境の整備						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民や来訪者の視点から、わかりやすい運行情報を発信するとともに、市民の方に地域公共交通の大切さを考えてもらう機会を提供することが必要です。</li> <li>停留所に屋根がない、待つ場所がないなど、地域公共交通を利用する際の負担を軽減することが望まれています。</li> <li>交通弱者である高齢者、しょうがい者、妊産婦、こども若者にとって移動の時の負担が軽減されるよう、割引制度の充実や段差の解消、点字ブロックの整備等、利用しやすい地域公共交通が望まれています。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やコミュニティバス等の地域公共交通のことを知ってもらい、便利に使っていただくために、情報の充実や効果的な発信を行います。</li> <li>誰もが快適に移動できるよう、停留所や待合所の環境整備等を進めます。</li> <li>市民の外出機会を創出するため、利用促進につながるような新たな割引制度の導入について検討します。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>4-① 地域公共交通の情報の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の実情や利用促進PRなど地域公共交通に関する各種情報を充実するとともに、広報紙やホームページなどを活用して情報発信することにより、地域公共交通に対する意識の醸成や利用促進を図ります。</li> </ul> <p><b>4-② 停留所や待合環境の改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設やコンビニとの連携やユニバーサルデザインの考え方を踏まえて待合環境の改善を図るとともに、地域主導による停留所や待合所の環境整備等に対する支援を検討します。</li> </ul> <p><b>4-③ 利用促進につながるような割引制度の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスの1日フリー乗車券や利用の少ない日中の運賃割引制度など、地域公共交通利用のきっかけや利用促進につながるような割引制度を検討します。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすく活用しやすい地域公共交通に関する情報を市民に提供することにより、地域公共交通への抵抗感を軽減し、利用促進につながることを期待できます。</li> <li>地域公共交通における待合環境の向上を図ることにより、利用時の待ち時間を快適に過ごすことができます。</li> <li>的確な割引制度の導入による利用者数の増加により、市民の満足度の向上と収支率の改善が期待できます。</li> </ul>					
実施主体及び対象地域	4-① 長浜市、鉄道事業者、バス事業者 タクシー事業者		長浜市全域			
	4-② 長浜市、バス事業者、地域・企業		長浜市全域			
	4-③ 長浜市、バス事業者		コミュニティバス運行地域			
取組のスケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	4-①	随時情報の充実・発信				
	4-②	手法や仕組みの検討			検討結果に基づく取組	
	4-③	制度の検討		検討結果に基づく取組		
評価指標	利用者数（鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー）、収支率（コミュニティバス）、市負担額（コミュニティバス）、満足度					

#### 4-② 停留所や待合環境の改善

【京都市の事例】

- より快適なバス待ち環境の創出のため、地域や民間事業者、関係機関と連携し、「バスの駅」の設置が進められています。この事例では、コンビニのイートインスペースにモニター型バス接近表示器や時刻表を設置し、ゆったりと飲食しながらバスを待つための環境が整備されています。



出典：京都市交通局

図 コンビニとバス停の連携における事例

施策の  
取組  
イメージ

#### 4-③ 利用促進につながるような割引制度の検討



出典：長浜市 HP

図 1日乗り放題券販売チラシ



出典：近江鉄道 HP

図 高齢者割安定期券

対応する  
SDGsの  
ゴール

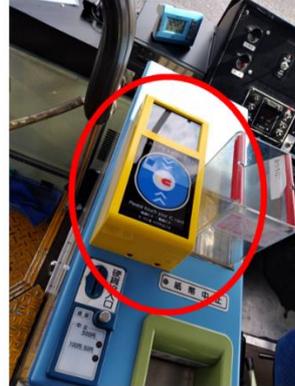


施策5 将来を見据えた新たなサービスの導入						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルスの感染拡大やDX(デジタルトランスフォーメーション)の進展等を受け、デマンドアプリの導入、運賃のキャッシュレス化、MaaSなど新たなサービスに対する需要が高まっています。</li> <li>利便性の向上と経営の効率化の両立を図るため、新たな技術を地域公共交通に実装することが求められています。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍を契機に広く普及したキャッシュレス決済をコミュニティバスにも導入することで、市民や観光客等の利便性の向上を図ります。</li> <li>乗合タクシーの利便性向上及び運営の効率化を目的として、デジタル技術を活用したデマンド交通システムの導入の検討を行います。</li> <li>既存の地域公共交通に加え、新たなモビリティサービスを展開することにより、地域が抱える課題の解決や地域公共交通の活性化を図ります。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>5-① 運賃のキャッシュレス化の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国的に広く普及している交通系ICカードや二次元コード等の活用によるキャッシュレス決済の導入に向けた検討を進めます。</li> </ul> <p><b>5-② オンデマンド交通におけるAIの活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの予約にAI(人工知能)を活用したマッチングや配車の可能性について調査・研究を進めます。</li> </ul> <p><b>5-③ 新たなモビリティサービスの展開</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光地でのグリーンスローモビリティの導入や運転士不足の解消に向けたバスの自動運転など、新たなモビリティサービスの展開について調査・研究を進めます。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスに交通系ICカードなどのキャッシュレス決済を導入することにより、利便性の向上と乗継ぎの円滑化を図ります。また、ICカードの利用から取得した動線データを今後の地域公共交通の施策に活かすことができます。</li> <li>AIなどのデジタル技術や新たなモビリティサービスを活用し地域公共交通が進化することで、利用者の利便性の向上と交通事業者の経営の効率化が期待できます。</li> </ul>					
実施主体及び対象地域	5-① 長浜市、バス事業者		5-② 長浜市、タクシー事業者		5-③ 長浜市、バス事業者、企業	
	コミュニティバス運行地域		乗合タクシー運行地域		長浜市全域	
取組のスケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	5-①	導入の検討			検討結果に基づく取組	
	5-②	先進事例の調査・研究	活用の検討		検討結果に基づく取組	
	5-③	先進事例の調査・研究	導入の検討			検討結果に基づく取組
評価指標	利用者数(コミュニティバス、乗合タクシー)、満足度					

5-① 運賃のキャッシュレス化の検討



〈乗車時のICカードリーダー〉



〈降車時のICカードリーダー〉

出典：近江鉄道 HP

図 バス車内のICカード機器

施策の  
取組  
イメージ



出典：近江鉄道 HP

図 ICカード利用方法

5-② オンデマンド交通におけるAIの活用

- スマホや電話で予約をし、予約の有無に応じて運行する移動サービスであり、予約状況によっては、乗合になることもあります。
- AI（人工知能）を活用することで最適な運行ルートや配車をリアルタイムで行うことが可能となります。

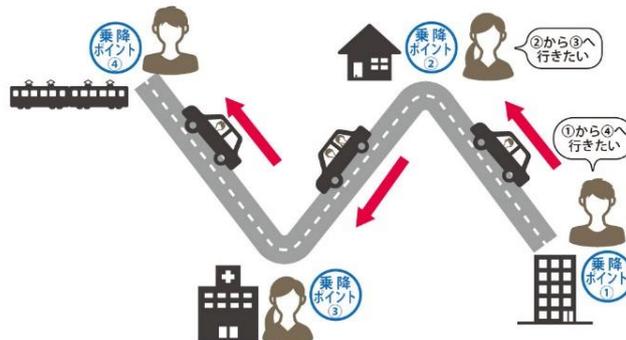


図 オンデマンド交通のイメージ

対応する  
SDGsの  
ゴール



施策6 地域公共交通の利用促進と関係者間の連携						
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの乗り方や料金等の仕組みをこども若者に知ってもらう機会の創出や、マイカーで通勤通学をしている方々に地域公共交通の重要性を認識してもらう必要があります。</li> <li>● 市域が広いため市街地に集中する商業施設や病院等に行く際にも自動車を利用することが多く、免許を返納した方の移動手段の確保が必要です。</li> <li>● 朝夕の通勤時に発生する主要道路の混雑緩和を進める手段の一つとして、企業と交通事業者が連携して地域公共交通の利用を促すことが重要です。</li> <li>● 交通事業者へのアンケート調査から、多くの交通事業者が運転士不足や高齢化を問題点として挙げており、運転士の確保が急務となっています。</li> </ul>					
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤時の渋滞緩和や環境問題、健康の増進に配慮し、過度に自動車に頼る状態から、地域公共交通や自転車などを賢く使う取組を促進します。</li> <li>● 市民生活を支える地域公共交通を将来にわたって維持・確保していくため、運転士の担い手不足の解消を図ります。</li> </ul>					
取組内容	<p><b>6-① モビリティ・マネジメントの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 児童や高齢者等の交通弱者の地域公共交通への関心を高めるため、出前講座や乗り方教室等のモビリティ・マネジメントを進めます。</li> </ul> <p><b>6-② 運転免許返納者に対する支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転免許返納者に対して地域公共交通の利用につなげるための支援を継続して行います。</li> </ul> <p><b>6-③ エコ交通の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間事業者や関係機関、地域と連携して、ノーマイカーデーの普及などエコ交通の更なる推進に努めます。</li> </ul> <p><b>6-④ 事業者間連携による運転士の確保・育成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通を維持していくうえで欠かせない運転士の確保と育成のため、運転免許取得にかかる補助制度の活用など、交通事業者間で連携して取り組めるよう、協議・検討を行います。</li> </ul>					
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常生活における移動について、一人ひとりが問題意識を持ち、地域公共交通の重要性を認識し、行動することで、利用者の増加を図ります。</li> <li>● 事業者間で連携することで、質の高い運転士の確保・育成が期待できます。</li> </ul>					
実施主体及び対象地域	6-① 長浜市、バス事業者、タクシー事業者、市民		長浜市全域			
	6-② 長浜市、バス事業者、タクシー事業者		長浜市全域			
	6-③ 長浜市、鉄道事業者、バス事業者、地域・企業、市民		長浜市全域			
	6-④ 長浜市、バス事業者、タクシー事業者		長浜市全域			
取組のスケジュール	番号	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	6-①	依頼に応じて随時実施				
	6-②	継続的な支援の実施				
	6-③	随時実施				
	6-④	協議・検討	可能なものから順次実施			
評価指標	利用者数（鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー）、収支率（コミュニティバス、乗合タクシー）、市負担額（コミュニティバス、乗合タクシー）					

### 6-① モビリティ・マネジメントの推進



資料：長浜市資料

図 乗り方教室の様子



資料：滋賀県 HP

図 交通環境学習の様子

### 6-② 運転免許返納者に対する支援

- 長浜市では、運転免許証を自主返納された方を対象にバスなどの回数券を 4,000 円分交付しています。

【手続きの流れ】

- ①警察に運転免許証の取消申請（自主返納）をします。
- ②長浜市に支援制度の申請をします。
- ③長浜市からバス回数券等の交付を受けます。

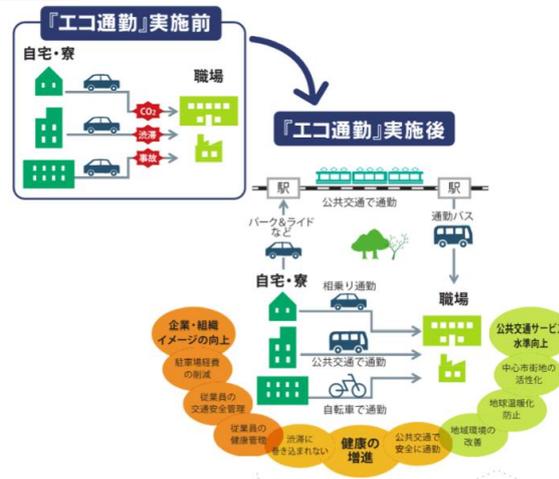
資料：長浜市資料

右図 自主返納高齢者支援制度チラシ



施策の  
取組  
イメージ

### 6-③ エコ交通の推進



出典：国土交通省 HP

図 エコ通勤のイメージと実施によるメリット

対応する  
SDGsの  
ゴール



## 2 他分野において実施する施策

基本理念の実現を図るためには、地域公共交通に関する分野だけではなく、観光や福祉など多様な分野との横断的な取組が必要であり、また長い期間継続した活動が必要となることが想定されます。

このため、他分野において実施する取組については、スケジュールや評価指標は設けずに、下記のとおり整理することとします。

表 他分野において実施する施策

分野	取組内容	実施主体
観光	<p><b>A-① レンタサイクル等の利用促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>来訪者の二次交通の確保と鉄道利用者の増加に向け、鉄道駅でのレンタサイクルの充実や各駅での乗り捨て制度を継続的にを行います。</li> </ul> <p><b>A-② 観光MaaSの実装</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目的地までの二次交通を案内する観光 MaaS を導入し、効率的な運用を図ります。</li> </ul> <p><b>A-③ 北陸新幹線の敦賀延伸を活かした観光誘客</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣自治体と連携し、鉄道駅を活用したプロモーションを実施し、新たな来訪者の獲得を図ります。</li> </ul>	<p>長浜市、近隣自治体</p> <p>長浜市</p> <p>長浜市、近隣自治体</p>
福祉	<p><b>B-① 放課後児童クラブへの移動手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学校から放課後児童クラブ（学童保育）への移動に、乗合タクシー等を活用します。</li> </ul> <p><b>B-② 高齢者の日常生活における外出支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の日常的な生活に関わる移動外出（通院、買物等）について、支援団体に対し、車両を貸し出します。</li> </ul> <p><b>B-③ 人工透析患者の通院交通費の助成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>定期的な通院が必要となる人工透析患者に対し、交通費の一部を助成します。</li> </ul>	<p>長浜市、バス事業者、タクシー事業者</p> <p>福祉団体</p> <p>長浜市</p>
教育	<p><b>C-① 校外学習等における移動支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>児童・生徒の校外学習や部活動時の移動手段として、教育バスを運行するとともに、鉄道やコミュニティバスの利用に対する支援を行います。</li> </ul> <p><b>C-② 遠距離通学におけるコミュニティバス利用の支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>遠距離通学をしている児童・生徒に対して、コミュニティバス定期券等を支給します。</li> </ul>	<p>長浜市、鉄道事業者、バス事業者</p> <p>長浜市、バス事業者</p>
環境	<p><b>D-① 脱炭酸社会に向けた新たなモビリティの導入検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロカーボンシティの実現に向けて、二酸化炭素や窒素酸化物等を排出しないEV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）の導入に向けた検討を行います。</li> </ul>	<p>長浜市、バス事業者、タクシー事業者</p>
地域コミュニティ	<p><b>E-① 地域運行活動に対する側面的支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通院や買物等の支援を目的に、地域が主体となって取り組むことをめざした地域運行活動について、情報収集や先進事例の調査・研究を進めるとともに、制度周知や事例紹介などの側面的支援を行います。</li> </ul>	<p>長浜市、地域、市民</p>

**A-① レンタサイクル等の利用促進**

- 長浜市内の各駅の案内所にて、レンタサイクルの貸出を実施。
- 貸出施設以外の施設の乗り捨て場所の拡大をめざします。

資料：長浜市資料

右図 長浜市内で貸出している  
レンタサイクル



**B-② 高齢者の日常生活における外出支援**

- 長浜市では、他人の介助なしで移動ができない、単独での公共交通機関の利用が難しい身体しょうがい者等に対して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービスを実施しています。

**C-① 校外学習等における移動支援**

施策の  
取組  
イメージ



資料：長浜市資料

図 校外学習における路線バスの利用促進チラシ

**D-① 脱炭素社会に向けた新たなモビリティの導入検討**



資料：国土交通省資料

図 地域公共交通のGXの具体的な例

対応する  
SDGsの  
ゴール



## 第9章 計画の進捗管理

### 1 関係主体の役割

地域公共交通計画に掲げた目標を達成するためには、行政や交通事業者の取組だけでは不十分です。市民や地域・企業も巻き込んで、市域全体で役割分担を行い、それぞれができる範囲で主体的に取り組むことが大切です。計画を実行していく上での各主体の役割を次のように整理しました。

表 関係主体の役割

主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来にわたり地域公共交通を維持・確保するために、地域公共交通を利用できる時には積極的に利用するなど、自家用車だけに依存せず地域公共交通を選択肢に入れた日常生活を送ります。</li> <li>地域公共交通の持つ多面的な効果を理解し、地域公共交通の大切さを考えるとともに家族や周囲の人たちに伝えます。</li> <li>現在は地域公共交通を利用していなくても、将来利用することを想定し、今のうちから地域公共交通について関心を持ちます。</li> </ul>
地域・企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の維持・確保を地域の課題としてとらえ、みんなで地域公共交通を支え、守っていく機運を醸成します。</li> <li>朝夕の渋滞緩和や健康増進、CO<sub>2</sub>排出量抑制のため、企業は従業員の地域公共交通利用促進に向けて積極的に取り組みます。</li> <li>地域公共交通の利用促進の取組に対して、前向きに協力します。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で快適に移動ができるようサービスの向上に努めるとともに、利用促進に向けた取組を進めます。</li> <li>行政と協力し、モビリティ・マネジメントの推進を図ります。</li> <li>交通事業者間で協力・連携し、安定的かつ利便性の高い運行を行います。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安全・安心で快適に移動できるよう、効果的な施策を展開し、地域公共交通サービスの維持・確保（交通事業者への財政的支援を含む。）を図ります。</li> <li>地域公共交通の利用促進に向け地域公共交通の現状をお知らせするとともに、わかりやすく利用しやすい地域公共交通となるよう、情報の充実に努めます。</li> <li>市民、地域・企業、交通事業者が互いに協力し、一体となって課題に取り組めるよう、各主体の取組や連携を総合的にコーディネートします。</li> </ul>

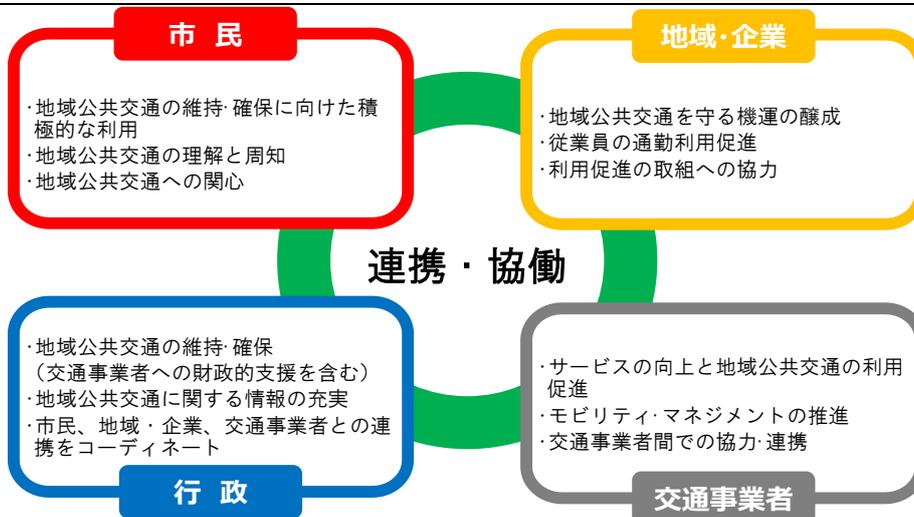
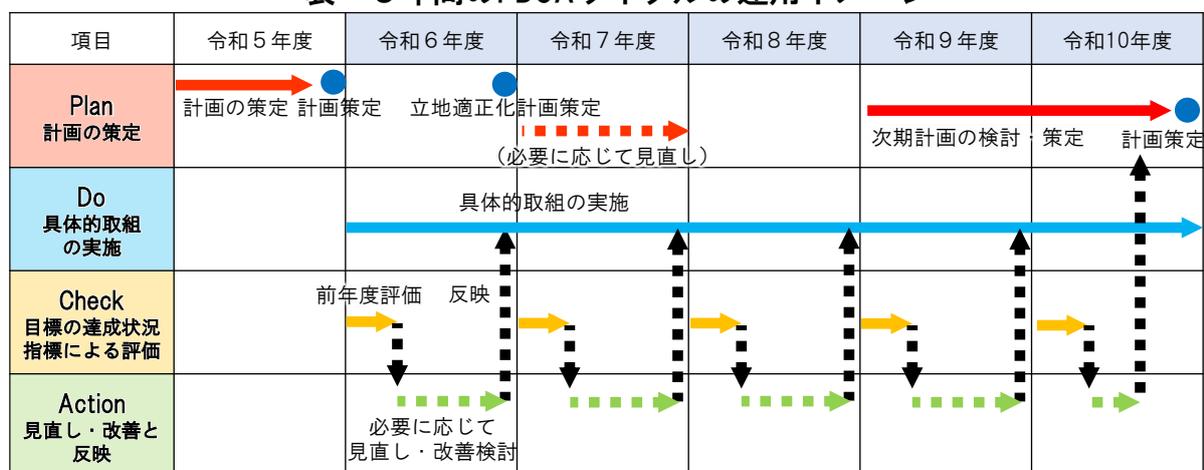


図 関係主体の連携・協働のイメージ

## 2 計画の評価スケジュール

本計画を着実に推進していくためには、数値目標の達成状況や地域公共交通の利用実態、各施策の取組成果などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく取組が重要となります。本計画に掲げる取組の進捗状況については、本計画の計画期間である5年間を通して、必要に応じて計画の見直しを行う「PDCAサイクル」と、年度ごとに施策の進捗状況や目標の達成状況の評価する「PDCAサイクル」に分けて、それぞれ下記の評価スケジュールに基づき、法定協議会において管理するものとします。

表 5年間のPDCAサイクルの運用イメージ



※国の法改正等の状況により、次期計画の策定期間が変更となる場合があります。

表 1年間のPDCAサイクルの運用イメージ



## 用語集

	用語	解 説	頁
1	乗合タクシー (デマンドタクシー)	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、事前に予約することで運行します。路線や運行ダイヤ、発着地の有無は、自治体によって異なります。本市においてはコミュニティバスが運行していない地域を中心に運行しており、運行時間帯、乗降場所は事前に決まっている運行方式をとっています。	1
2	SDGs (エス・ディー・ジーズ)	Sustainable Development Goals の略称で、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことをいいます。	2
3	ユニバーサル・デザイン	年齢、性別、文化、身体状況など、人々が持つさまざまな個性や違いにかかわらず、最初から誰もが利用しやすく、暮らしやすい社会となるよう、まちや建物、もの、仕組み、サービスなどを提供していこうとする考え方のことをいいます。	47
4	ZEV	走行時に二酸化炭素などの排出ガスを出さない電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)のこと。	51
5	デジタルサイネージ	屋外や店頭、公共空間、交通機関等のあらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示器を用いて情報を発信するメディアの総称を指します。	57
6	ノンステップバス	床面を超低床構造にすることで乗降ステップを無くすことで高齢者や児童にとって乗降が容易になるバス車両のこと。	58
7	モビリティ・マネジメント	市内外での移動を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を活用する状態」に少しずつ転換を促していくための一連の取組のことをいいます。	58
8	ラッピングバス	バス全体にデザインやメッセージを印刷した特殊なフィルムで覆われたバスのことです。	58
9	パークアンドライド	自宅から自家用車や自転車等で最寄りの駅や停留所等まで移動し、駐車・駐輪した後、公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法です。自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行きやすくなります。	74

	用語	解説	頁
10	DX (デジタルトランスフォーメーション)	ビッグデータなどのデータと AI や IoT を始めとするデジタル技術を活用して、業務プロセスを改善してだけでなく、製品やサービス、ビジネスモデルそのものを変革するとともに、組織、企業文化、風土をも改革し、競争上の優位性を確立することです。	82
11	MaaS	「Mobility as a Service」の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことをいいます。観光や医療等の交通以外のサービスと連携することで利便性の向上等に繋がる可能性があります。	82
12	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、運行する車両を含めた総称を指します。サービスの導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。	82
13	ゼロカーボンシティ	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの人為的な排出量と森林管理等による温室効果ガス吸収量を差し引き、その合計が実質 0 になることを表明した地方公共団体のことをいいます。長浜市は、2050 年までに温室効果ガス排出実質ゼロを目標とすることを表明しています。	86
14	GX (グリーントランスフォーメーション)	温室効果ガスを発生させる化石燃料を用いた発電方法から太陽光発電、風力発電などのクリーンエネルギーを中心とした発電方法への転換に向けた取組のことをいいます。	87
15	PDCA サイクル	Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善) の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念のことをいいます。	89