

7. 計画の目標

指標		現状値	目標値	目標値の考え方
利用者数	鉄道	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	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	19,801人/年 (R4)	20,000人/年 (R9)	
収支率	コミュニティバス	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	15.5% (R4)	15.5% (R9)	
市負担額	コミュニティバス	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	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
市民の地域公共交通に対する満足度		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 をめざす
地域公共交通利用圏域の人口カバー率		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 見直しや導入によるカバー圏域の増加を想定

長浜市地域公共交通計画 概要版

1. 計画策定の背景・目的

長浜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。長浜市では、長浜市総合計画で描いている「新たな感性を生かし みんなで未来を創るまち 長浜」をめざし、鉄道を活かした地域振興や鉄道・バス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施に取り組んできました。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、近年の地域公共交通利用者は年々減少傾向にあり、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。

このような背景を踏まえ、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、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・改善を行うための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. 計画の区域・期間

計画区域：長浜市全域

計画期間：令和6(2024)年度～令和10(2028)年度(5年間)

3. 本市の地域公共交通を取り巻く現状

視点	項目	内容
取り巻く環境	人口	・平成17(2005)年以降、人口減少が続き、特に山間部で高齢化が加速。
	人の移動	・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。
	自動車	・高齢者の運転免許保有率が増加しつつあり、交通事故リスクの増大が懸念。
地域公共交通の現状	ネットワーク	・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い、本市の人口の約79.5%を地域公共交通圏域でカバーしている。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。
	利用状況	・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。一方、乗合タクシーは令和元(2019)年度以降、一定の値で推移。
	収支・財政状況	・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。 ・コミュニティバス、乗合タクシーに対して年間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。
市民(アンケート回答者)		・市民(アンケート回答者)の約8割が自家用車で移動。 ・地域公共交通に対する認知状況は低い。
地域公共交通利用者		・利用者のうち、コミュニティバスは週に1日以上の利用、乗合タクシーは月に数回の利用が最も多い。利用する理由の約7割が他の移動手段を持っていない。 ・継続的な運行のほか、乗継ぎのしやすさや高齢者やしょうがい者、妊婦等にとっても利用しやすいことが望まれている。
交通事業者等		・運転士不足、高齢化が加速している。 ・運行事業者間や行政との連携が不足している。 ・地域による交通サービスの格差を懸念されている。

8. 目標を達成するための施策

施策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

施策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

施策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

施策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 新しいモビリティサービスの展開

施策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

施策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

他分野において実施する施策 【観光】レンタサイクル等の利用促進、観光MaaSの実装、北陸新幹線の敦賀延伸を活かした観光誘客
【福祉】放課後児童クラブへの移動手段の確保、高齢者の日常生活における外出支援
【教育】校外学習等における移動支援 【環境】脱炭素社会に向けた新たなモビリティの導入検討
【地域コミュニティ】地域運行活動に対する側面的支援 など

4. 本市の地域公共交通の課題

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

- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 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

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

- ◆ 高齢化が加速する中で日常的な移動手段の確保が必要
- ◆ 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、効率的な運行サービスの提供が必要
- ◆ 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

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

- ◆ 地域公共交通利用者の減少
- ◆ 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
- ◆ 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

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

- ◆ 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
- ◆ 地域公共交通に対する市民の認識・理解不足への対応
- ◆ 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
- ◆ 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

5. 計画の基本理念、基本方針

【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

地域公共交通は人と人をつなぎ、コミュニティを結ぶ大切な役割を持ち、私たちの暮らしに安心をもたらします。また、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。

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考え、地域公共交通を利用し、新たな展開へと進めていくことが重要です。

長浜市で暮らし続けたい、暮らして良かったと思えるまちの実現に向けて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。

基本方針1：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

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。
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。

基本方針2：安全・安心で持続可能な地域公共交通サービスの提供

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。
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。

基本方針3：利用しやすい地域公共交通環境の整備

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。
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。

基本方針4：市民・事業者・行政の連携による地域公共交通体制の強化

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。
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。

6. 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

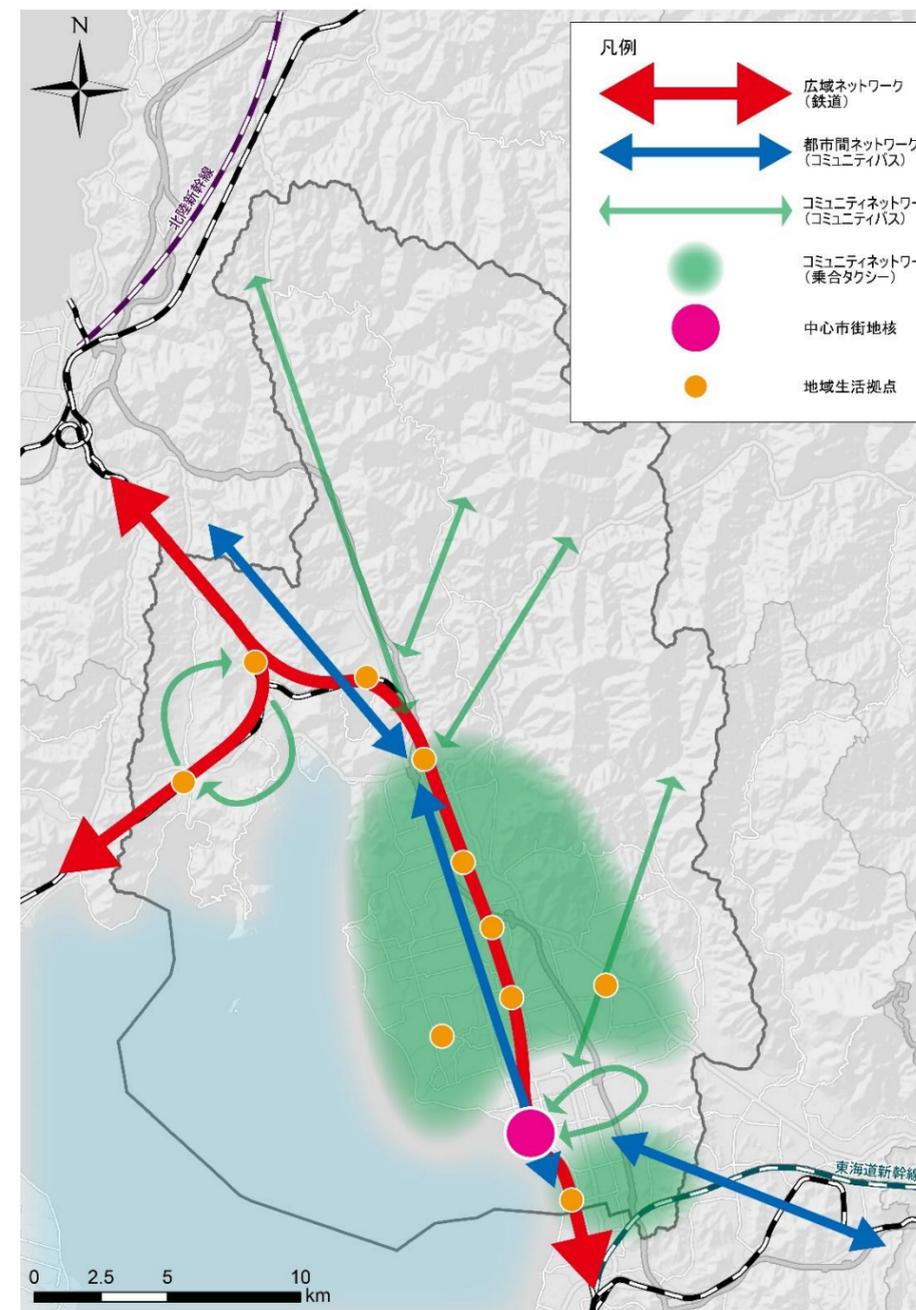


図 長浜市における将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

◆地域公共交通の役割

○鉄道の役割

- ・ 長距離の移動や広域的な移動を連絡する役割
- ・ 基幹交通軸であり、市の骨格を形成

○コミュニティバスの役割

- ・ 近距離～中距離を連絡する役割
- ・ 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

○乗合タクシーの役割

- ・ コミュニティバスの代替手段として面的なサービスを提供する役割
- ・ 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

◆各ネットワークの位置づけ

○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。

○都市間ネットワーク

長浜市と隣接する米原市・敦賀市や市内の南部拠点と北部拠点を結び、市民の日常生活を支える。

○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。

○個別送迎・目的別送迎

個々の需要や特定の目的に対応し、日常生活を支える。(一般タクシー、スクールバス、福祉有償運送等)