

長浜市北中部の地域公共交通適正化に関する指針

平成24年6月

長浜市都市建設部都市計画課

目 次

1. 指針策定にあたって

- 指針策定の背景
- 指針の位置づけ

2. 市内公共交通の現状と課題

- 活力ある市民生活と公共交通
- 地域事情に即した運行
- バランスのとれた運営
- 市民の参画による協働作業

3. 地域公共交通の適正化に向けた目標と指針

- 適正化に向けた目標
- 目標達成に向けた指針

4. 今後の取り組み

- 将来に向けたまちづくりと地域公共交通
- 施策展開のプラン

5. 参考資料

- 平成23年度コミュニティバス、デマンドタクシー運行概要
- 平成22年度公共交通調査事業にかかる概要

1. 指針策定にあたって

■ 指針策定の背景

長浜市における公共交通は、鉄道（北陸本線・湖西線）を市内広域交通軸とし、駅を起点とした路線バスが周辺地域間を運行することで、市民生活や地域経済の発展を支えてきました。しかし、モータリゼーションの進展や都市部への人口流出による過疎化などにより路線バス利用者は減少し続け、高齢者や通学生など、他に交通手段を持たない市民にはなくてはならない移動手段である一方、利用者が少なく空気を運んでいるなどの意見もあり、公益性と利用状況双方の視点から地域公共交通のあり方をとらえ、行政負担を行っている意義を踏まえた運行の適正化を図らなくてはなりません。

特に市の北部地域では、中山間地域が多いため、居住地から主要目的地（駅・病院・店舗など）までの移動距離が長く、かつ移動手段が限定的であることから、地域特性に即した運行を行うことで生活交通の維持を図ってきました。しかし、合併を契機とした広域的な視点で見ると、円滑な地域間交流を支える交通ネットワークの再編は、過疎化や高齢化問題などに対応するうえで必要不可欠な課題であり、公共交通事業者の自主自立的な経営活動のもと、市民、民間企業・団体、行政など、地域全体で公共交通の意義を共有することが重要となります。

そのためには、広く市民に対し、長浜市の地域公共交通のあり方について、めざすべき目標と手法を明らかにし、利用も含めた積極的な参画を促す必要があります。

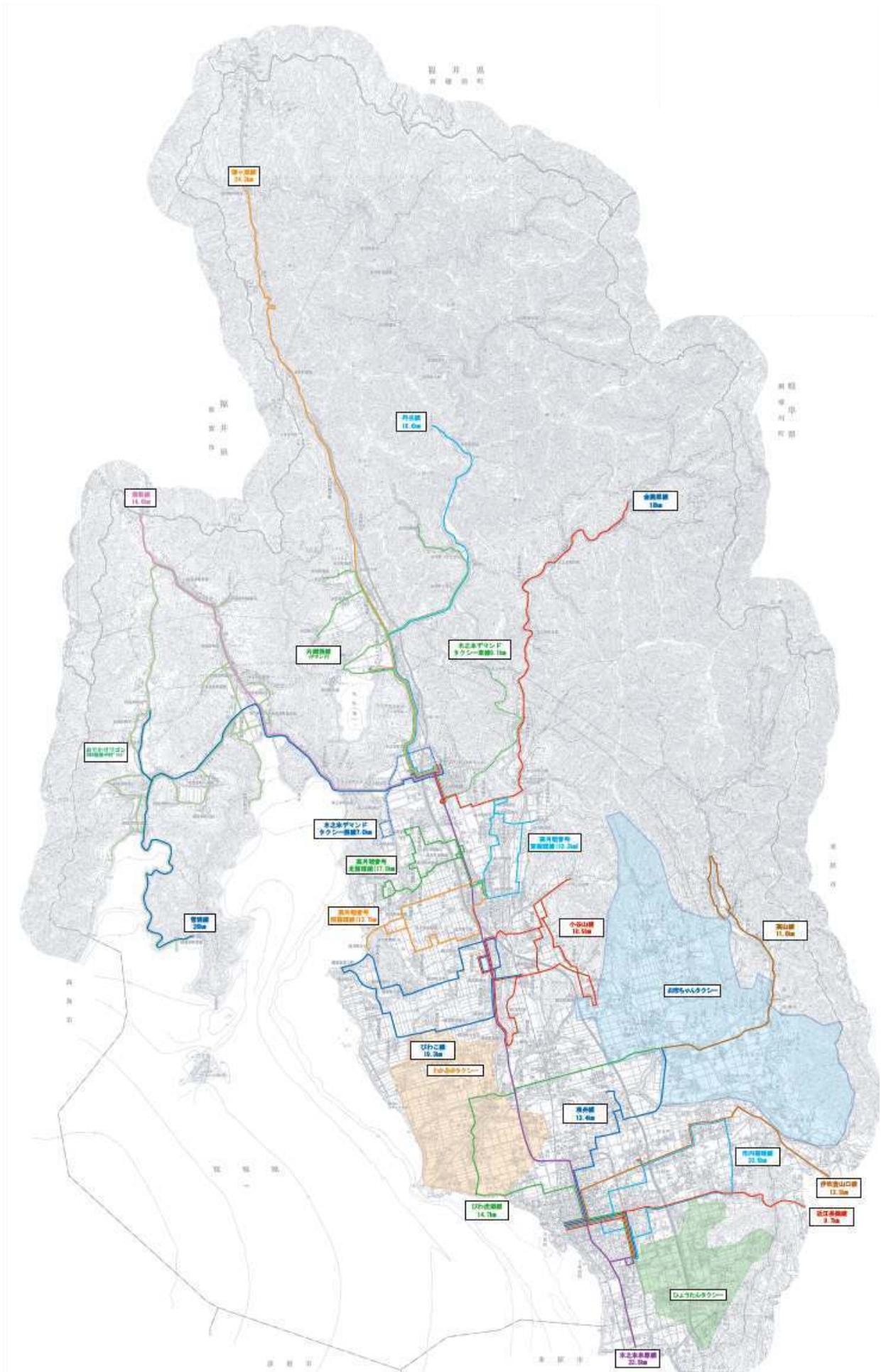
■ 指針の位置づけ

長浜市は、平成23年9月に改定した長浜市基本構想において、住み良さを高めるまちづくりに向け、安全で快適な暮らしや多様な交流、地域経済の発展を支える公共交通体系を構築し、地域間交通ネットワークの形成を図ることを施策のひとつとしています。

この指針は、長浜市基本構想の理念を踏まえ、1市6町合併協定に基づく、地域事情を考慮し広域的な視点で路線見直しを推進するため、虎姫、湖北、高月、木之本、余呉、西浅井の各地域内（以下「市北中部地域」という）の地域公共交通の適正化にあたっての基本的な考え方、取り組み方を示すものです。

また、本指針による施策の実施と検証に基づき、全市的な公共交通のあり方についての方針の策定を推進します。

長浜市の地域公共交通網（平成24年4月現在）



2. 市内公共交通の現状と課題

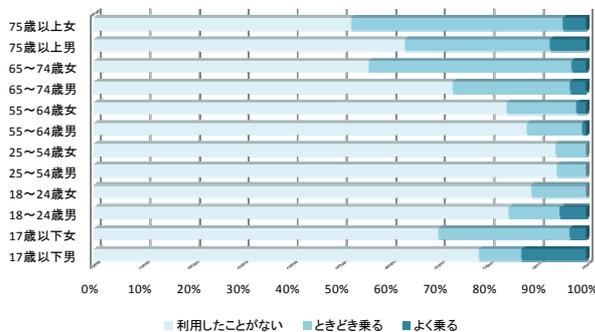
■ 活力ある市民生活に公共交通は必要です

地域公共交通は、市民の日常生活を支え、生活圏を拓げるだけでなく、定住化対策や企業立地環境にも重要な要素であり、活力ある地域づくりや地域産業の活性化に向け、行政施策全般と連携した取り組みが求められています。

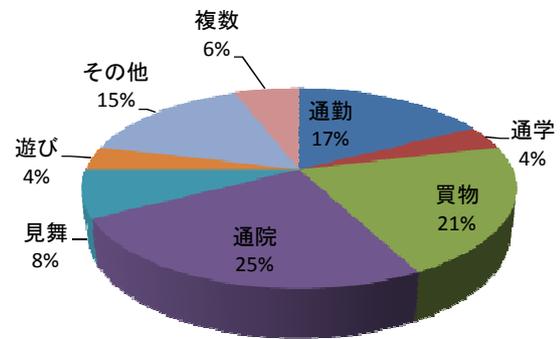
また、路線バスなどの交通機関は、環境問題や交通渋滞対策など、次世代の地域交通環境を担う存在として、自転車の活用などとともに見直されつつあります。

長浜市が平成22年度に実施した市北中部地域を対象とした公共交通調査では、バス利用者の多くは高齢者と未成年者であり、利用目的の大半は通院、買物、通勤・通学など日常生活に密着したものと結果となりました。中間年齢層はマイカー移動が主流と推察されるなかで、路線バスは他の交通手段を持たない市民にとって重要な移動手段であることがうかがえます。

市民の誰もが将来にわたり安心して自立した社会生活を送れるよう、需要に柔軟に対応したダイヤ編成を図るとともに、判りやすい料金体系、停留所表示などの改善により、利便性を高めることで、今まで利用機会の少なかった市民や、観光やビジネス来訪者など新たな利用層を取り込み、公共交通を維持していくことが必要です。



年齢層別バス利用状況



バス利用者の目的

出典：平成22年度公共交通調査「新長浜市の公共交通再編に向けた調査研究報告書」より



経路や運賃情報に乏しい停留所表示



待合い環境が整備された停留所（余呉：坂口バス停留所）

■ 地域事情に即した運行が必要です

市北中部地域の公共交通網は、JR駅とその周辺に集積する主要目的地を起点とし、平野部および中山間地に広く点在する集落間を結ぶことで形成されてきました。

平野部では経路の自由度が高い半面、面的に点在する集落間を運行するため目的地への直行性が乏しく、一方、中山間地では谷あいには点在する集落間を運行するため直行性はあるものの経路の自由度が低く、また集落間が離れていることから路線距離が長くなる傾向にあり、ダイヤ編成に大きな制約があります。

使用される車両は、路線バスタイプを基本としつつ、乗合性・乗降性・手荷物積載性を考慮したうえで、1便当たりの最大需要に応じてセダンタイプのタクシー車両を選択するなど効率化が図られています。また、一部の路線では、一般のバス路線に小中学校の通学バスとしての役割も持たせ、混乗利用が進められています。

運行方法は通常の路線定期運行*のほか、デマンド運行*、デマンド併用型運行*を採用しており、一部の路線ではフリー乗降制*も採用しています。運賃は路線ごとに、対距離区間制*または均一制*のいずれかが採用されています。

これらの運行形態の差異を集約し、広域ネットワーク化による利便性を高めるため、経路や他路線との接続環境の再検証、市直営バス*の運行形態の適正化、デマンドタクシー*における乗合率向上や路線バスとの運賃均衡化、交通事故防止の観点からフリー乗降ゾーン規制の検討など、地域事情を考慮した安心・安全で公平・等質なサービスの提供が必要です。

*注：10ページの「用語と解説」参照



9路線の路線バスと1地区でデマンドタクシーが運行。

市北中部地域を運行する車両形態

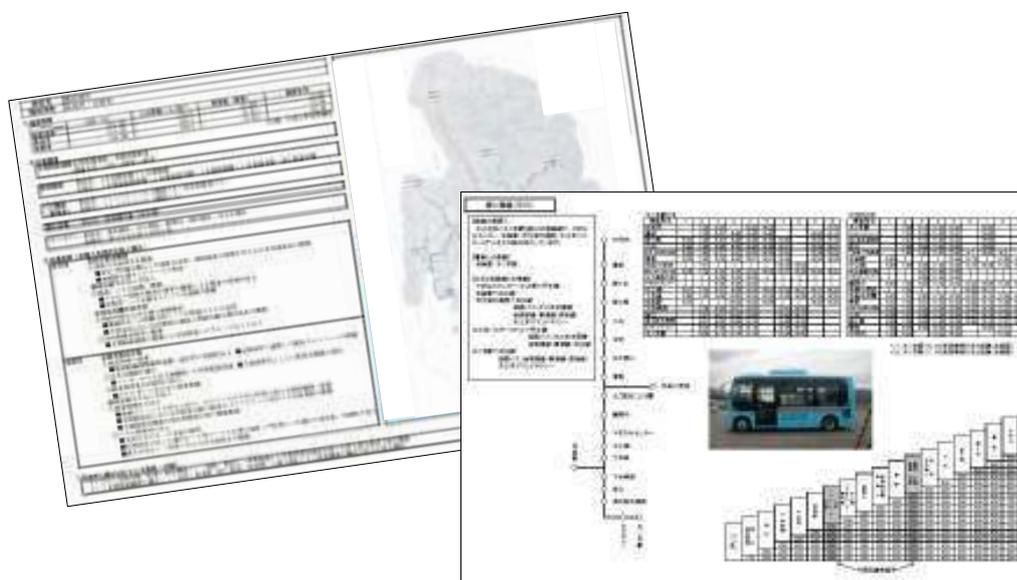
■ バランスのとれた運営が必要です

市北中部地域の路線バスは、民間自主営業路線の経営撤退に伴い、行政が補助することで従来路線の存続を基本とした運行を維持してきたことから、路線間の行政サービス水準の均衡が図れていない状況にあります。再編を進めるうえでは、路線ごとの基本情報に加え、「平均乗車密度」、「収支率」、「1人当たり輸送費用」など運行状況を示すデータや、乗客ヒアリングや地域へのアンケート、路線環境調査など、公益性を押し図るデータが整理された路線カルテを作成し、それらの比較検証が効果的と考えられます。

これら路線カルテで整理された情報に基づき、地域公共交通が市民生活や地域経済に果たす役割や路線相互の関係性を体系づけ、市民の生活交通の確保を最優先としながら、教育、観光、福祉にも着目した利用率の増加を図ることで、需要に即した地域公共交通サービスを効果的かつ継続性のあるものとして提供することが可能となります。

また、現在多くの高齢者が利用している高齢者向け運賃割引制度（小判手形*・余呉パス*）は、高齢者の外出支援という観点は評価されるものの、その割引率の高さから運賃収入を著しく圧迫しており、制度の目的と効果を検証したうえで、対距離区間制運賃の上制限の採用を含めた制度のあり方の検討が必要です。

*注：10ページの「用語と解説」参照



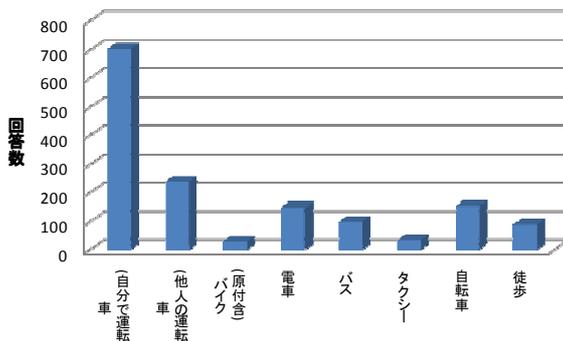
路線カルテ(イメージ)

■ 市民の参画による協働作業が必要です

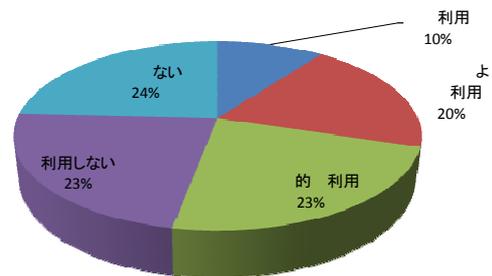
平成22年度の公共交通調査によると、普段外出時の交通手段について、自分もしくは他人の車で出かけると回答した人は70%近くあったのに対し、路線バスで出かけると回答した人は6%に留まっています。しかしながら、現在公共交通を利用していないと回答した人でも、将来マイカーを運転できなくなったときにバスが残っていて欲しいとの回答も多くあることから、地域要望を丁寧に検証し、公共交通事業者へのサービス改善を求めることで利用率を向上させるとともに、きめ細かな情報提供に努めることで運行維持に対する地域の理解と協力を求め、路線バスに対する市民の意識を高める取り組みが大切です。

本来、公共交通は、通院、買物、通勤・通学、娯楽、観光など様々な移動需要が混在し、乗合によって一定数の日常利用が確保されることで成立します。

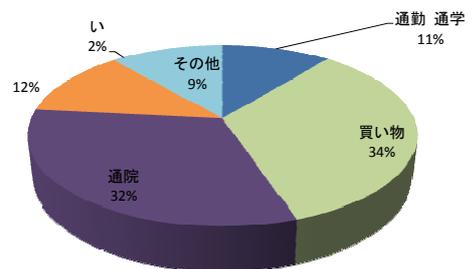
市民の生活交通手段として将来にわたって維持していくには、現在利用している人だけでなく、市民全体が公共交通の意義を共有し、利用機会を増やすなど、地域の公共交通を自らが守るという市民の理解と参画の機運を醸成することが重要であり、自治会や地域づくり協議会などで、自らの地域の将来を見据えた公共交通のあり方について検討いただける環境づくりを進めなければなりません。



普段外出時の交通手段(複数回答)



将来のバス利用意向



将来バスを利用する時の目的

出典：平成22年度公共交通調査「新長浜市の公共交通再編に向けた調査研究報告書」より



利用者の要望により、平成24年1月から乗り入れ(試行)を開始した平和堂木之本店での様子

3. 地域公共交通適正化に向けた目標と指針

■ 適正化に向けた目標

現状と課題を踏まえ、地域の魅力を高め、市民生活に活力をもたらす公共交通とするため、めざすべき将来像に向けた目標を定めます。

「市民生活の安心と地域活力を支える地域公共交通」

■ 目標達成に向けた指針

目標達成に向けた3つの指針を定め、均衡ある適正化施策の推進をめざします。

～乗ってもらう～

地域の魅力を高める公共交通

利便性と認知度を高め、誰もが安心・安全に移動できる公共交通をめざします。

- ・ 広域的視点による路線機能を明らかにし、地域特性に即した運行を図ります。
- ・ 市民が共有する財産となるよう、乗りやすさや判りやすさの向上に努めます。
- ・ 定住化促進や企業立地環境を視野に公共交通体系の充実を図ります。

～持続できる～

交通環境の変化に柔軟に対応する公共交通

機能性と公益性を高め、実証と検証による適正な公共交通の提供をめざします。

- ・ 路線ごとのカルテを作成し、総合的な観点でのサービス適正化を図ります。
- ・ 交通需要の変化に即応し、生活交通を基本とした乗合率の向上を図ります。
- ・ 公共交通事業者の自主自立的な経営を支援し、サービスの向上を図ります。

～共に考える～

地域参画で支える公共交通

地域協働による、まちづくりと連携した公共交通の充実をめざします。

- ・ 地域参画による新規利用創出と利用集積を図ります。
- ・ マイカーと公共交通を使い分ける知恵の共有と実践を推進します。
- ・ 積極的な情報提供で、公共交通に対する市民参画意識を高めます。

4. 今後の取り組み

■ 将来に向けたまちづくりと地域公共交通

地方の地域公共交通を取り巻く環境が厳しさを増すなか、人口減少高齢社会に対応した公共交通環境を確保し、市民の移動手段を適切なかたちで維持していくことは、活力と魅力ある地域の形成を図るうえで不可欠といえます。

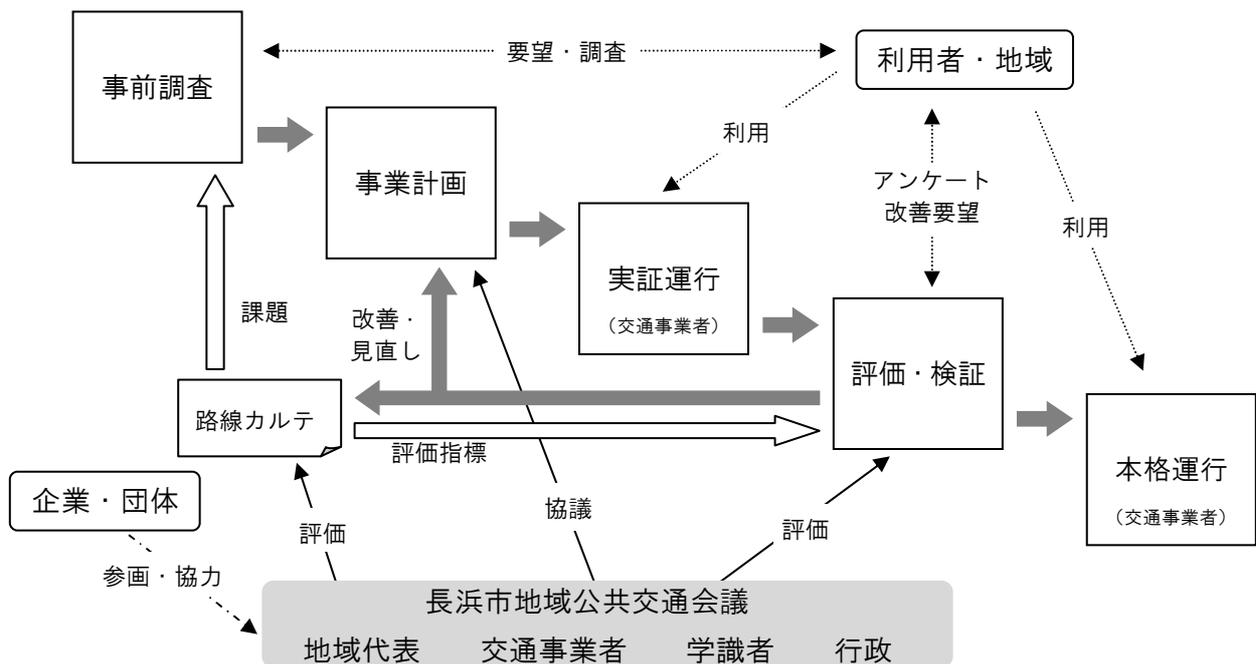
このことは、長浜市がめざすべき将来像にも密接に関連するものであり、地域公共交通を人と地域を結ぶ重要な社会資産と捉え、行政施策全般と連携し地域の取り組みに添えていくという協働の視点が重要になると考えられます。

厳しい財政状況下、人口構造や社会状況、生活スタイルなど、常に変動する市民の移動ニーズを的確に把握し、そのうえで、利用者、交通事業者、地域、行政、そして企業や団体などが、それぞれの役割を認識し、持続可能な公共交通の確立に向けて主体的に取り組んでいくことが必要です。

■ 施策展開のプラン

今回定めた目標および指針に基づき、各路線(または地域)の課題について路線カルテに基づき整理し、平成25年度を目標年次として事業計画を作成することで、計画的かつ継続性のある地域公共交通再編を図ります。

また、事業実施に際しては、事前調査・計画に基づく実証運行を行い、評価・検証の結果により、本格運行の是非を判断することとし、これら一連のプロセスには、地域をはじめ、公共交通事業者、学識経験者のほか、企業・団体等の積極的な参画を求め、行政のコーディネートにより公平かつ効果的な取り組みとなるよう努めます。



定量的データおよび定性的データの解説

定量的データ

名 称	解 説
平均乗車密度	$\frac{\text{運賃収入} \div \text{平均賃率} \div \text{実車運行距離}}{\text{利用人数} \times 1 \text{人平均乗車距離} \div \text{実車運行距離}}$ 常にどれくらい人が乗っているかを表す。1なら常に1人が乗っている状態。
平均乗車人数	1日当たり：総乗車人数 ÷ 総運行日数 1便当たり：総乗車人数 ÷ 総運行便数
停留所別乗車人数	1日当たり：停留所毎総乗車人数 ÷ 総運行日数 1便当たり：停留所毎総乗車人数 ÷ 総運行便数
停留所利用率	停留所毎総乗降人数 ÷ 停留所圏域人口
収支率	運行収入 ÷ 運行経費
営業係数	$\frac{\text{運行経費} \div \text{運行収入} \times 100}{}$ 100円の収入を得るためにかかる費用のこと。100未満なら黒字，100を超えれば赤字
1 km当たり運行費用	$(\text{運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{総運行距離}$
1人当たり輸送費用	$(\text{運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{利用者数}$
デマンド運行稼働率	$\frac{\text{実運行距離}}{\text{予定運行距離}}$ または $\frac{\text{実運行便数}}{\text{予定運行便数}}$
デマンド運行乗合率	$\frac{\text{利用人数}}{\text{運行便数}}$

定性的データ

数値的にあらわすことが困難な公共便益等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の満足度（アンケート・ヒアリング） ・ 高齢化率、日常生活利便施設との距離 ・ 路線（沿線）上における病院、公共施設、商業施設等の立地 ・ 他路線、鉄道等との乗継性 ・ 企業、商店街等の協力支援体制 ・ 地域住民の利用促進に向けた主体的な参画体制
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

用語と解説

用語	解説
コミュニティバス	行政の経済的な支援のもと、住民の移動手段を確保するために運行するバス。長浜市内の路線バスはすべてこれにあたる。
市直営バス	道路運送法第79条の規定による登録に基づき、市が自家用自動車(公用車)を使用して有償により交通空白地域内で乗合旅客輸送を行うバス。
路線運行 (路線定期運行)	あらかじめ定められた経路を、時刻表に基づいて、利用者の有無に関係なく運行する形態。長浜市ではその他、地域事情に応じて、経路を定めて利用者の需要に応じて運行する「路線不定期運行」や、経路を定めずに需要に応じて運行する「区域運行」を採用している。
デマンド交通システム (デマンド運行) (デマンドタクシー)	交通空白地や公共交通の利用者が少ない地域などでの輸送需要に対応するため、利用者の需要に応じて行う乗合輸送をデマンド交通システムといい、デマンドタクシーはタクシー車両を使用してデマンド交通システムを行うもの。 長浜市では、民間タクシーの待機車両を活用して電話予約により停留所間の乗合輸送を行う形式を採用しており、民間事業者との契約に基づき、運行経費から利用料金を差し引いた金額を補助している。
デマンド併用型	路線定期運行とデマンド運行を併用した運行形態。
フリー乗降制	利用者の申し出に応じて、停留所以外の経路上で乗降できる制度。
対距離区間制運賃	一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じて運賃が加算される制度。
均一制運賃	乗車キロにかかわらず、料金が一律の運賃制度。
小判手形	近江鉄道株式会社及び湖国バス株式会社が発行している高齢者向け定期券で(1か月2,000円、3か月5,000円、6か月9,000円)、乗車区間に関係なく、定期券の提示とあわせて100円を支払うことで、管内のバスを利用することができる。
余呉バス	株式会社余呉バスが発行している高齢者向け定期券で(1か月2,000円、3か月5,000円、6か月9,000円)、乗車区間に関係なく、定期券の提示とあわせて200円を支払うことで、管内のバスを利用することができる。

平成23年度コミュニティバス、デマンドタクシー運行概要*1

		木之本米原線*2	びわこ線・小谷山線	高月観音号 H22.10.1～H23.6.1	高月観音号 H23.7.1～H23.9.30	金居原線	木之本デマンドタクシー	柳ヶ瀬線、丹生線 片岡西線	菅浦線、深坂線	西浅井交通ネットワーク線
運行主体		湖国バス(株)	長浜市	湖国バス(株)	湖国バス(株)	湖国バス(株)	伊香交通(株)	(株)余呉バス	湖国バス(株)	長浜市
補助/委託の別		補助	委託	補助	補助	補助	補助	補助	補助	委託
運行区間 起終点 (経由地)		虎姫南～市立湖北病院 (速水、高月、木之本支所、木之本バスターミナル)	※2路線 河毛駅～河毛駅 (湖北支所前、八日市、尾上、小倉、上山田、郡上、小谷城址口、伊部、賀)	※4路線(磯野片山線、西野西阿閉線、馬上高野線、北近江リゾート直通線) (磯)磯野～片山 (西)西野～西阿閉 (馬)馬上～高野 (北)高月駅西口～北近江リゾート	※3路線(北循環線、南循環線、東循環線) 高月駅東口～高月駅東口 (片山、西野、尾山、馬上)	木之本運動公園～金居原 (木ノ本駅、千田口、尾山、古橋、杉野)	※2路線(東線、西線) (東)大見いこいの広場～市立湖北病院 (木之本支所、木ノ本駅) (西)赤尾集会所～市立湖北病院 (北布施、黒田、木之本支所、木ノ本駅)	※3路線 (柳)木ノ本駅～中河内(湖北病院、余呉駅、中之郷、余呉小学校、椿坂) (丹)木ノ本駅～洞寿院(湖北病院、余呉駅、下丹生、菅並) (片)木ノ本駅～摺墨	※2路線 (菅)木ノ本駅～菅浦(湖北病院、塩津北口、山門) (深)木ノ本駅～新道野(湖北病院、塩津北口、塩津駅前、沓掛)	永原駅～永原駅 (月出、塩津診療所、山門、沓掛、集福寺、近江塩津駅) ※午後は完全デマンド運行前、沓掛
運行方式		路線定期	路線定期、デマンド併用 フリー乗降制	路線定期 フリー乗降制	路線定期 フリー乗降制	路線定期	路線不定期	路線定期	路線定期 (菅)一部フリー乗降制	路線定期、デマンド併用
路線延長(系統キロ) 最短キロ―最長キロ		11.1km-11.9km	(び)15.2km-19.3km (小)15.3km-18.9km	(磯)12.65km (西)11.15km (馬)10.7km (北)2.2km	(北循環)2.2km-17.5km (南循環)13.7km (東循環)10.3km	16.45km-18.0km	(東)9.1km (西)7.0km	(柳)7.3km-24.3km (丹)6.4km-16.6km	(菅)26.0km (深)1.0km-14.6km	8.0km-22.8km
バス停留所数		20か所	45か所	39か所	37か所	25か所	10か所	38か所	37か所	35か所
運行時間帯		6時33分～20時11分	5時50分～19時56分	6時55分～19時50分	7時40分～18時10分	5時50分～20時33分	7時20分～18時53分	6時台～18時台	6時11分～19時51分	7時35分～17時30分
運行便数(往復) (平日/土曜/日祝日) ※循環は1便として計算 ※不運行は―で表示		15便/15便/11便	(び)11便/9便/5便 (びデマンド)3便/3便/4便 (小)11便/9便/4便 (小デマンド)3便/3便/5便	(磯)7便/7便/7便 (西)7便/7便/7便 (馬)7便/7便/7便	(北循環)14便/14便/― (南循環)10便/10便/― (東循環)9便/9便/―	9便/9便/9便	(東)7便/7便/7便 (西)7便/7便/7便	(柳)10便/9便/9便 (丹)8便/7便/7便 (片(デマンド))5便/―/―	(菅)6便/6便/6便 (深)8便/8便/7便	4便/4便/4便 (水曜日運休)
使用車両		小型バス:3台(日曜2台)	ワゴン車:2台	ワゴン車:3台	ワゴン車:3台	小型バス:1台	民間タクシー	小型バス:2台 ワゴン車:1台	中型バス:1台 小型バス:1台	ワゴン車:1台
運賃方式		対距離区間制 (170円～500円)	均一制 (200円)	均一制 (200円)	均一制 (200円)	対距離区間制 (170円～720円)	均一制 (300円)	対距離区間制 (170円～800円)	対距離区間制 (170円～800円)	均一制 (200円)
割引制度		小学生以下・しょうがい者半額 通勤・通学定期券(1・3・6月) 小判手形定期券 各種回数券	小学生100円 普通回数券2,000円(11乗車) 学生回数券2,000円(13乗車)	小学生100円 回数券1,000円(100円12枚)	小学生100円 回数券1,000円(100円12枚)	小学生以下・しょうがい者半額 通勤・通学定期券(1・3・6月) 小判手形定期券 各種回数券	小学生以下・しょうがい者半額	小学生以下・しょうがい者半額 通勤・通学定期券(1・3・6月) 余呉バス定期券 各種回数券	小学生以下・しょうがい者半額 通勤・通学定期券(1・3・6月) 小判手形定期券 各種回数券	―
年間走行 キロ数	(km)	120,667.1	132,781.0	127,966.7	31,190.4	115,084.5	3,432.7	179,818.1	189,038.9	43,371.0
年間利用者数	(人)	34,046	11,883	6,296	1,566	16,801	560	44,009	25,443	3,481
経常収入	(千円)	6,376	2,155	699	175	3,096	168	10,497	5,848	696
経常費用	(千円)	23,524	18,000	28,981	7,245	16,794	1,179	40,921	31,699	4,200
経常欠損	(千円)	17,148	15,845	28,282	7,070	13,698	1,011	30,424	25,851	3,504
1便(片道)あたり 利用者数	(人)	3.28	0.86	0.41	0.13	2.56	1.13	3.48	2.52	1.38
平均乗車 密度	(人)	1.17	―※3	0.11	0.12	0.54	―※3	1.53	0.43	―※3
1kmあたり 収入	(円)	52.84	16.23	5.46	5.61	26.90	48.94	58.38	30.94	16.05
1kmあたり 費用	(円)	194.95	135.56	226.47	232.28	145.93	343.46	227.57	167.69	96.84
収支比率	(%)	27.10	11.97	2.41	2.42	18.44	14.25	25.65	18.45	16.57

*1 数字は平成22年10月から平成23年9月までの合計。

*2 虎姫地域から木之本地域区間を計上した。

*3 デマンド運行が占める割合が大きいため、計算せず。

1) 調査の背景と目的

市内の路線バスは、マイカーの普及や居住区域の郊外化など経営環境の悪化から、現在では市からの財政支援で運行が維持されている。これら公共交通の利用者は、市民全体から見れば少数であるが、高齢者の通院や買い物、児童、生徒の通学など、他に交通手段を持たない市民の生活を支えるかけがえのない存在である。

長浜市では前回合併時(H18)にも同様の調査を実施し、平成 21 年度までに路線バスの路線見直し、デマンドタクシー※拡大など、合併後の公共交通の再編を行ったところである。

本事業は、今回合併時の協定に基づき「合併後速やかに、地域事情を考慮しながら、広域的な視点で路線の見直しを図る」ため、旧 6 町の路線の実態と利用者および地域の動向を調査し、長浜市全域の一体的な 2 次交通の再編と財政負担の適正化に向けた基礎データとすることを目的とする。

2) 旧 6 町(調査対象地域)の公共交通の実態

平成 18 年の調査・見直しにより、旧長浜市域(市内南部地域)における公共交通は一旦再編が行われたものと判断し、本事業の調査対象は旧 6 町地域とした。

旧 6 町の公共交通は、JR と並行する広域縦貫型路線、地域内の駅を起点とする地域内循環型路線、木ノ本駅を発着する反復型路線に概ね分類でき、一部路線では定時運行・デマンド運行の併用やフリー乗降制を採用している。木之本地域には路線型のデマンドタクシーが運行しているほか、2 地域での自家用有償旅客運送など公共交通サービスの提供方法は様々である。

虎姫町 H21 支出額 3,413 千円 (以下、路線バス維持にかかる補助金)
 地域内の大半(木之本米原線、びわ虎姫線の沿線地域以外)は路線バス等の公共交通空白地となっている。

湖北町 H21 支出額 24,324 千円

高月町 H21 支出額 45,368 千円

駅を起点とするフリー乗降が可能な 1 BOX タイプバス路線が運行し、平野部に散在する全集落をカバーしている。また、湖北町では定時・デマンド運行を併用している。

木之本町 H21 支出額 26,902 千円

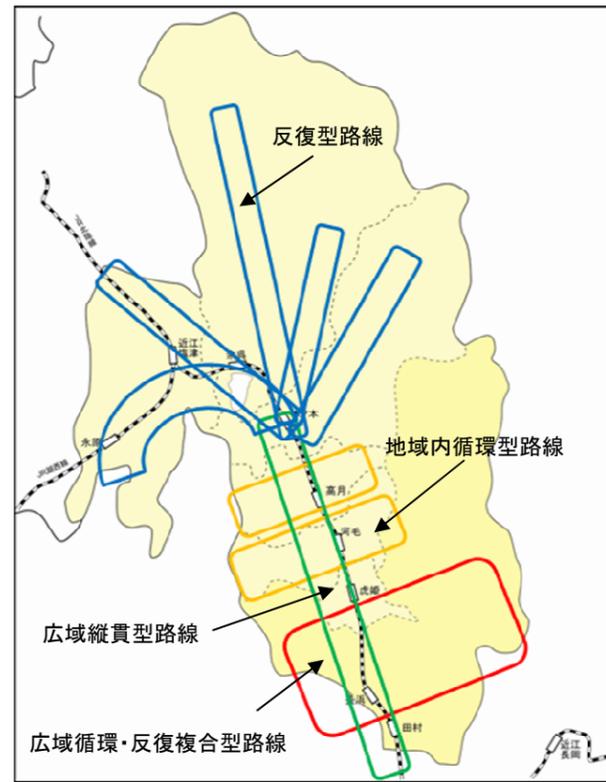
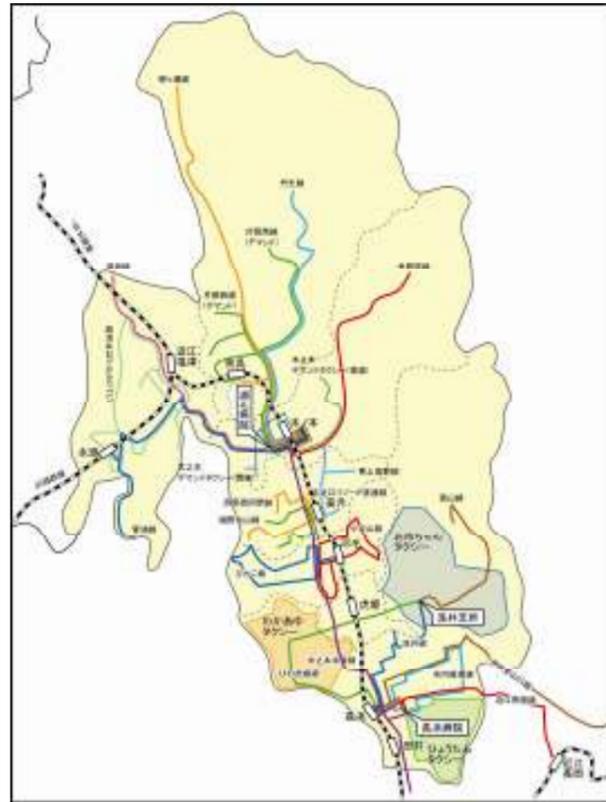
余呉町 H21 支出額 36,465 千円

西浅井町 H21 支出額 22,986 千円

当地域は定時運行の他、余呉の一部路線で前日予約制のデマンドバスを運行し、西浅井の公共施設周回路線で午前を定時運行、午後をデマンド運行としている。

3) 調査項目および実施内容

- ・利用者アンケート・・・市内 18 路線、ヒアリング対象者 52 名 (実車調査による聞き取り調査)
- ・ドライバーヒアリング・・・市内 15 路線、ヒアリング対象者 15 名 (実車調査による聞き取り調査)
- ・住民アンケート・・・旧 6 町対象、有効回答率 42.1% (世帯へ 1000 通発送)
- ・地区ワークショップ・・・旧伊香郡 4 町対象、合計 3 回実施、旧町より各 5 名程度、運行事業者が参加。
- ・事業者ヒアリング・・・市内公共交通事業者(5 者)



4) 調査結果報告

虎姫地区

現 状：バス利用状況が最も低く、住民のバスに対する不満も高月に次いで高い。
 方向性：バスを利用するためのアクセス環境や利用環境が低く、住民の生活にバスを利用する局面が生まれてこないことが原因とみるべき。将来のバス利用意向がある程度認められることから、虎姫駅や大病院等を起終点としてバスネットワークを再編し、当該地区のバス利便性を高めることが求められる。

湖北地区

現 状：バス利用状況は若干低い、利用者のバスへの満足度は低い。
 方向性：行きたい方面にバスが運行されていないという回答が多く見られることから、周辺エリアとの連携による路線網の改編が必要。なお、当該地域で運行される市町村運営有償運送は、観光地を含む路線形態で運行距離も長い現状は必ずしも当該運送の主旨と合致せず、広域ネットワークを形成する路線網再編の中で運行形態の転換が求められる。

高月地区

現 状：バス利用状況が決して多くはなく、バス利用者の不満度が他の地区と比較して高い。
 方向性：乗車密度が低く既存のバス路線サービスからの大きな変換が求められる。ワークショップでもデマンド方式の導入を認める意見が出され、また、路線の希望先に旧町境を超えた路線を想定したものが多く、長浜市一体となった総合的な路線網について十分に検討すべき。

木之本地区

現 状：バス利用状況も相対的に高く、利用者の不満度も決して高くない。
 方向性：バスを利用しない理由は運行サービスの多岐にわたっており、需要増加方策は単純でない。ワークショップ等で、合併の効果を活かし地形・自然条件等を考慮した個々のバス路線を再考する必要性についての指摘もあり、これまでの公共交通サービスを踏襲しつつ、長浜市北部地帯のバスネットワークの拠点として、余呉・西浅井あるいは高月と連携し、南部の旧長浜地区エリアを中心としたネットワークとは性質の異なる公共交通網を作りあげていくことが必要。

余呉・西浅井地区

現 状：他の地区と比較してバスの利用率が高い。また、バスの利用者の満足度も相対的に高い状況にある。
 方向性：同地区の公共交通負担額は高額であり現行のままでよいとは言いがたいが、バス路線の形態は地形条件や運行条件から考えて画期的な路線網の変更は考えにくい。現行の路線網を基本的に維持しつつ、丁寧に住民ニーズを拾い上げながらバス運行を続けることが望まれる。ライフスタイルをバス運行に合わせてでも利用を継続する意向も確認されており、「生活の一部としての公共交通」という位置付けの堅持が求められる。

5) 再編に向けた課題

公共交通に対する基本的な考え方

公共交通とは、不特定多数の利用客に対し、定時定路線を基本とした乗合サービスを提供するもの。

公共交通再編に向けた主な課題

乗車密度が著しく低い地区における需要の統合・連携を前提としたデマンドタイプのバス、タクシーの導入。長浜市全域にわたる「同一サービス同一料金」とする料金体系の統一、広い意味での市民負担の平準化。旧市町の境界を越えた公共交通網の整備。きめ細やかな利用者ニーズの継続的な汲み上げと、生活スタイルにあった路線構成への対応。

長浜市が目指すべきもの

市の公共交通施策に対する方向性の提示とわかりやすい指標・基準の公表。地域での課題認識と合意形成を前提に、地域資源(コミュニティ)を活用するなどした長浜方式の構築・提案。

6) 今後の方向性

- ・本調査結果に基づき、今年度中に長浜市(北中部地域)公共交通見直しに関する基本指針(仮称)を策定。
 庁内ワーキンググループによる草案作成 → 専門家への照会 → 方針策定
- ・次年度以降、調査結果ならびに基本指針に沿った、中期的なスパンでの見直し一検証を実施。

公共交通の持続可能性の模索

運行計画やその実施に地域が参画し、地域の財産として運行を支援する仕組みづくりを推進。