わたしたちの
湖北地域の現状　人口の状況

○両市とも総人口は将来にわたって年々減少しているものの高齢者人口は増加・維持
○就業者、通勤・通学者人口は近年は横ばい

▼人口

出典：
～令和２年：国勢調査
令和７年～：国立社会保障・人口問題研究所

▼就業者人口

▼通勤・通学人口

出典：国勢調査

わたしたちの

湖北地域の現状　人口の状況

○現状は長浜市中心部や駅を中心に人口が張り付いており、将来も同様の傾向
○現状に比べて将来は、長浜市中心部の減少が著しく、また、現状で人口が多い駅周辺の減少も大きい一方で、郊外部で人口増加が見れらるエリアが一定存在

▼人口分布

2020年総人口

出典：国勢調査

2045年総人口

総人口差分（2045-2020）

出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口〈H30国政局推計〉）

わたしたちの

湖北地域の現状　移動の状況

○鉄道・バスの利用者数は両市ともコロナの影響によって低下し、長浜市は回復傾向にあるもののコロナ前の水準には戻り切っておらず、米原市はコロナ前の水準まで戻っている。
○乗合タクシーは、両市ともに利用者数がほぼ横ばいとなっている。
○米原市における乗合タクシー利用者数は、同市のバス利用者数の約3割であり、長浜市と比較すると、交通手段としての重要度が高くなっている。

▼公共交通利用者数の変遷

出典：長浜市HP（長浜市地域公共交通運行実績）　出典：滋賀県統計書（JR運輸状況）

わたしたちの
湖北地域の現状　移動の状況

○両市とも通学での鉄道利用が多く、バスでも通学で相対的に利用が多い
○通勤・通学以外では、自由目的での鉄道利用が多いものの、バスの利用は少なく、外出頻度としては、通勤・通学が最も高く、次いで、買い物、自由目的となっている

▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

出典：R2国勢調査

▼目的別の利用交通手段割合※

※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

▼日常的な外出頻度

▼最低限必要な外出頻度

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

わたしたちの

湖北地域の現状　移動の状況

○湖北地域は長浜中心部に関しての流動が多く、長浜市は内々、米原市は長浜市や県外など市外との流動が多い

○発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に工場集積地等の郊外部にも存在

▼流動図

▼発生集中量分布

出典：全国うごき統計（2024年4月平日１日平均）

わたしたちの
湖北地域の現状　公共交通の状況

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通モードが面的に整備されており、湖北地域全域の移動を公共交通が支えている

▼公共交通の路線図

公共交通機関一覧

▼鉄道（定時・定路線型）

JR東海道本線	JR北陸本線	東海道新幹線	近江鉄道本線

▼湖国バス（定時・定路線型）

高山線	金居原線	深坂線
びわ虎姫線	近江長岡線	米原工業団地線
浅井線	長浜市内循環線	米原多和田線
木之本田村線	伊吹登山口線 ※フリー乗降区間有	長岡登山口線 ※フリー乗降区間有
梓河内線		

▼余呉バス（定時・定路線型/デマンド型）

柳ヶ瀬線	丹生線	片岡西線コミュニティバス ※予約制コミュニティバス

▼その他バス（定時・定路線型/デマンド型）

西浅井交通ネットワーク線
（診療所便永原地区方面・診療所便塩津地区方面・菅浦線）
※13時～17時30分の便は予約制

▼乗合タクシー（定時・定路線型）

乗合タクシー「まいちゃんバス」

▼乗合タクシー（デマンド型）

長浜市乗合タクシー 「お市ちゃんタクシー」等	米原市乗合タクシー 「まいちゃん号」

わたしたちの

湖北地域の現状　公共交通の状況

○バス300m圏内の人口カバー率は長浜市で約7割、米原市ではほぼカバーできており、鉄道800m圏になると長浜市もほぼカバーできる状況である

○公共交通に求めるサービス水準として8割以上が選択している「30分に1本以上（1時間に2本）」の人口カバー率は長浜市で約6割、米原市で約8割となっている

▼公共交通の人口カバー率

出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率

※通勤・通学時間帯（6-9時）の運行間隔

出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

▼公共交通に求めるサービス水準

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

わたしたちの
湖北地域の現状　公共交通の状況

○湖北地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約34分
○湖北地域内の発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約32分

▼湖北地域内の全鉄道駅のｱｸｾｼﾋﾞﾘﾃｨ指標の状況

移動時間別人口カバー率

▼湖北地域内の発生集中量が多い全エリアのｱｸｾｼﾋﾞﾘﾃｨ指標の状況

移動時間別人口カバー率

・アクセシビリティ指標とは、都市の暮らしやすさを測る指標のひとつとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもので、公共交通を用いた移動に要する時間および公共交通の運行頻度の多少を反映した所要時間の期待値の合計により求まる指標（アクセシビリティ指標活用の手引き（案）国土技術政策総合研究所（H26.6）参照）。

【算出方法】徒歩の移動時間+公共交通の移動時間＋公共交通の待ち時間の期待値

※待ち時間の期待値の算出方法 = 60分／(1時間当たりの運行本数／2)

運行本数が多い＝待ち時間が減少、運行本数が少ない＝待ち時間が増加

駅等の交通拠点、商業施設等の拠点に対してのアクセス性を分析

わたしたちの

湖北地域の現状　公共交通の状況

○公共交通の必要性について、両市とも「必要である」「どちらかと言えば必要である」と回答した人は9割以上
○公共交通に対する満足度について、両市とも「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は半数以下

▼公共交通の必要性

▼公共交通に対する満足度

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

・将来、運転出来なくなったときに必要だから
・誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから　等

「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

・車社会がなくならない限り、必要性を感じないから
・車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから　等

みんなの

公共交通の収支状況（滋賀県・路線バス）

○県内路線バスの8割が赤字

○県内における路線バスの費用負担は、運賃収入が約６割、行政負担が約３割

▼滋賀県内路線バス事業の赤字割合

▼滋賀県における路線バス事業の費用負担割合

※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

みんなの公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○全国的な鉄道の収支傾向として、輸送人員は減少しており、赤字割合は令和元年度から 11 ポイント 増加しているなど、鉄道においても厳しい収支状況

▼輸送人員の推移

▼経常収支

※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

出典：地域鉄道の現状（国交省）

みんなの

公共交通の運転者数（全国・路線バス）

○深刻な人手不足により、減便や路線廃止が相次いでいる

○令和６年施行の法改正により、現状の輸送規模を維持するためには更なる人員が必要に

▼バス運転者数見込み（2023年試算）

令和12年には全国でバス運転者が
3.6万人（必要人員数の28%）不足する見込み

出典：日本バス協会資料

わたしたちの

湖北地域の現状　長浜市の交通施策関連費用

○長浜市の令和6年度における交通対策事業費は**約3.3億円**であり、一般会計予算578億円の**0.58%**を占める。内訳は以下の通り。

地方バス路線維持費補助金：　2.18億円　　デマンドタクシー運行補助金　：　0.51億円
バス車両購入補助金　　：　0.39億円　　西浅井コミュニティバス運行事業費：　0.19億円
その他経費　　：　0.07億円

出典：長浜市令和6年度当初予算

わたしたちの
湖北地域の現状　米原市の交通施策関連費用

○米原市の令和6年度における公共施設交通施策関連予算は**約2.0億円**であり、一般会計予算250.4億円の**0.81%**を占める。内訳は以下の通り。

コミュニティタクシー運行対策費補助金：　0.9億円
コミュニティバス運行対策費補助金：　0.61億円
近江鉄道線輸送安全確保事業費補助金：0.13億円
近江鉄道線管理機構負担金：　0.13億円
駅乗車券類簡易委託発売業務委託料：　0.1億円
タクシー利用助成金：　0.04億円
近江母の郷コミュニティハウス維持管理業務委託料：0.04億円
伊吹高校通学支援金：　0.04億円
その他経費：　0.05億円

出典：米原市令和6年度当初予算

地域公共交通計画が示す課題等 ＜湖北地域＞

	長浜市（2024.3策定）	米原市（2024.6策定）
まちづくり（方 針）	● **中心市街地核と地域生活拠点を都市軸で相互に結び**付け、全体として効率的でまとまりのある都市構造をめざす （長浜市総合計画）	● **駅と地域、地域と地域および小さな拠点などを結び**、市民が安心して利用できる利便性の高い公共交通ネットワークの整備と多様な移動手段の創出 （第２次米原市総合計画）
移 動（課 題）	● 特に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 ● 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**	● 市民の日常生活における**長浜市・彦根市間での通勤・通学等で**、鉄道や鉄道駅を起点とする**路線バスが利用されており、これらを結ぶ鉄道駅は米原市の交通において重要** ● 現在の市民の**移動の多くは自家用車**による移動
交通弱者（課 題）	● **高齢化**と高齢ドライバーによる**事故の増加** ● 高齢化が加速していく中で**日常的な移動手段の確保**が必要	● **地域公共交通は**運転免許を持っていない学生・児童や高齢者、障がい者等にとって、**なくてはならない移動手段**
公共交通の利便性（課 題）	● 鉄道やコミュニティバスの**利用者数は減少**しており、運行本数や運行時間帯等の**利便性の向上を求める声**	● 地域公共交通を**利用しない理由**として、運行時間が合わない、乗降場所まで行くのが大変などの**利便性の低さが多い**
観 光（課 題）	● **観光目的の利用増加**など、需要割合の変化	● **観光目的等での移動で**、鉄道や鉄道駅を起点とする**路線バスが利用されており、これらを結ぶ鉄道駅は米原市の交通において重要**
運 行（課 題）	● 地域公共交通における**運転士不足と高齢化への対応**、厳しい運営状況の改善 ● 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	● **利用者数そのものが少ない**ことや、**運転手不足、運行経費の増加**により地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況

わたしたちの

湖北地域の将来像　全体図（公共交通系）

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(長浜市)

安心な移動により住みよさが実感できる持続可能な地域公共交通(米原市)

公共交通に関する施策

まちづくり

・米原駅東口前周辺・田村駅周辺の整備・開発…①

パークアンドライドの推進

・駅周辺の駐車場・駐輪場整備(長浜市)

・鉄道駅でのレンタサイクル充実や各駅での乗り捨て制度導入…②

・鉄道駅周辺にある駐車場や駐輪場の利用促進(米原市)

乗り継ぎ・待合環境の改善

・商業施設やコンビニ、カフェ等との連携

・乗合タクシーにおける地区間共通停留所の設置検討（長浜市）

・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（米原市）

・ TETTE MAIBARAの待合場所的活用（米原市）…③

わたしたちの

湖北地域の将来像　各市の施策（公共交通系）

公共交通に関する施策	
公共交通の維持	・国庫補助金を活用したバス路線の運行支援 ・運行ダイヤやルートの見直しによる運行効率化 ・広告や貨客混載等、運賃外収入確保のための検討 ・運転士の確保・育成のための支援 ・コミュニティバス・乗合タクシーの運賃見直し（長浜市）
ハイテクノロジーの導入	・交通系ICカードの導入・利用促進 ・観光MaaSの導入 ・公共交通の脱酸素化にむけた電気自動車や燃料電池自動車の導入 ・ユニバーサルデザイン車両の配備（米原市） ・バスロケーションシステムの導入検討（米原市） ・AIを活用したオンデマンド交通のマッチング・配車の検討（長浜市）
住民の関心・意識醸成	・地域公共交通に関する各種情報発信 ・出前講座や体験乗車会等の実施 ・公共交通利用のきっかけとなるイベント・割引の実施 ・ノーマイカーデー(毎週金曜日) の普及・推進　（長浜市） ・校外学習や部活動時の移動手段としての教育バス運行・公共交通利用に対する支援（米原市）
住民への支援制度	・運転免許返納者に対する バス・タクシー券の配布（長浜市） ・後期高齢者、障がい者、高校生、妊婦等へのタクシー助成券配付　（米原市） ・市民と市内事業所通勤者に対する乗合タクシー割引パスポート配布（米原市） ・遠距離通学をしている児童・生徒に対するコミュニティバス定期券等の支給（米原市） ・路線バス・乗合タクシー共通通学 定期券の実験的配布　（近江長岡駅・伊吹高校間） ・人工透析患者の通院費を一部助成（長浜市）
民間団体への支援・呼びかけ	・鉄道や路線バスを活用した観光を推進、観光施設や商業施設等による公共交通の利用促進を支援 ・観光施設・企業等の保有する輸送資源の活用の検討（米原市） ・福祉有償運送の周知・利用促進（米原市） ・ライドシェアを含む住民間互助による移動支援サービスの研究（米原市）

わたしたちの

湖北地域の将来像　全体図（都市計画系）

都市づくりの目標像

碧く輝くまち 湖北･ながはま ～地域が活いき、人が居きる～(長浜市)

ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市 (米原市)

★生活拠点

・身近な機能を集積する拠点として生活利便性の向上に繋がるような都市形成を図る地域（長浜市）
・地域の日常生活やコミュニティ・交流を支える場（米原市）

★産業・流通拠点

・地域の経済基盤を確率する工業機能の集積地として生産機能の高度化を図る地域（長浜市）
・交通の利便性等を生かした産業・流通機能が集積し、市の産業振興をけん引する場 （米原市）

★観光・余暇拠点

・市民の多様な余暇活動を支える、或いは自然休養の拠点として維持管理・必要に応じた整備・充実を図る地域（長浜市）
・市民の余暇活動を支える場 、又は歴史･文化的資源を活用し観光･交流活動の活性化を担う場（米原市）

★都市拠点

・ターミナル拠点として快適な生活を実感できる機能的で利便性の高い都市形成を図る地域（長浜市）
・多くの人が集い交流するまちの顔となり、多様な都市機能が集積し活発な都市活動をけん引する場（米原市）

各市のまちづくりに関する施策

長浜市

①JR長浜駅周辺の市街地再整備による都市機能の強化

②田村駅周辺整備基本構想に基づく具体の整備計画の策定と、それに伴うバ イオ産業振興、新住宅地整備等

③小谷城SIC周辺における新たな農林業ビ ジネスの創出促進

④木之本宿の商業観光機能の強化を促す土地利用を誘導するとともに、地域の良好な景観形成の取組を促進

米原市

⑤鉄道駅などへの都市機能の集積による身近な生活拠点の形成

⑥幹線道路（国道８号/365号線）沿道における沿道商業地の形成

⑦既存工業地の維持･充実、産業流通拠点の整備による企業誘致

わたしたちの
湖北地域の将来像　各市の都市づくり関連施策

長浜市	
生活環境	**自然環境・歴史文化**
JR長浜駅周辺の再整備	市北部における雇用創出や移住・定住につながる新たな農林業の検討
ターミナル拠点としての都市機能の強化	木之本宿周辺の商業観光機能の強化を促す栃利用の誘導
魅了ある良好な市街地環境の形成	木之本宿周辺地域の良好な景観形成の取り組みを促進
商業機能・居住機能の向上に向けた中心市街地整備事業の促進	
開発・土地利用	**持続可能な長浜ならではのまちづくり**
JR田村駅周辺における具体の整備計画の制定	集約型多核都市構造の実現に向けた生活交通ネットワークの形成
バイオ産業の振興	各地域のニーズに応じた公共交通網の見直し
新住宅地の整備	全市的な公共交通の在り方についての方針の策定
小谷城SIC周辺における新たな農林業ビジネスの創出	

わたしたちの
湖北地域の将来像　各市の都市づくり関連施策

米原市

都市機能の集積・強化	集約型都市構造の形成
・周辺地域との適切な役割分担が可能な高次都市機能の集積	・広域交通ネットワークの充実、交通結節点としての機能の強化
・周辺地域と一体となった観光振興と観光・交流拠点の形成	・市街区域外における開発の抑制、中心部や地域拠点への誘導
・緑化や建築物等の規制・誘導による にぎわいがあり魅力的な商業地の形成	・人口減少、少子高齢化に配慮した公共施設の適正な配置
・市街地・工業地の緑化や空地の確保、市街地内の樹林地の保全	・渋滞の解消、地域や市域の発展に寄与する幹線道路網の整備
・安全・快適な住環境の創出、都市型居住機能の整備	・公共施設の配置を考慮した公共交通ネットワークの形成
・新たな住宅地の計画的な整備	・鉄道の利便性・交通結節機能の向上
	・路線バス、乗合タクシーの運行維持・充実
	・路線バス、乗合タクシーの運行維持・充実
住環境	**安全・安心**
・都市基盤（道路・公園等）の整備	・災害危険区域の開発の抑制、リスクを踏まえた土地利用の推進
・安全な道路空間の整備、交通施設等のバリアフリー化	・防災性、利便性を向上させる生活道路の整備
・地域資源を活用した観光・レクリエーション機能の強化	・安全で快適な歩行空間の創出
・自然環境や歴史・文化的景観に配慮した道路空間の整備	・防災、利便性に配慮した身近な公園の整備、市民との協働による維持管理
・遊歩道や親水護岸など、自然とふれあえる親水空間の整備	

わたしたちの
湖北地域の将来像　長浜市の都市づくり

都市づくりの目標

**「地域の特性に応じて
誰もが快適に暮らせる環境の構築」**
市街地・郊外を問わず、地域特性を生かした快適な暮らしを可能にする環境づくりを進める。
ユニバーサル・デザインに基づく環境整備等を行い、誰もが快適に安心して暮らせる都市を目指す。

**「安全・安心な暮らしを支える
都市基盤の整備」**
避難路や防災施設、河川などの必要な都市基盤の整備等を進め、災害に強い都市づくりを進める。
防犯や交通安全の面も考慮した都市環境とする。

**「健全な開発と適切な
土地利用による都市活力の向上」**
JR 田村駅周辺、小谷城スマートインターチェンジ周辺で計画的な都市整備を進める。
市街地郊外においては、良好な住環境の保全を図りつつ、地域の特性を生かせる土地利用の誘導を行う。

**「地域資源を生かした質の高い
都市・田園空間の形成」**
琵琶湖や余呉湖・伊吹山系の山なみ・田園集落といった地域の風土が育む美しい景観と環境を守り、自然豊かな都市づくりを進める。
伝統的な街並みや風景を保全・活用し、長浜ならではの歴史や文化を感じさせる空間づくりを進め次世代へ継承する。

「持続可能な長浜ならではのまちづくり」
持続可能な都市経営を目指し、都市機能の集約化を図る等人口に見合う適切な規模の都市構造を目指す。
各地域の魅力・資源を生かした都市づくりを進めていくため、地区計画・景観計画制度などを活用し、市民発意による地域主導のまちづくりを促進する。

都市づくりの理念

安全・安心な暮らしの確保

地域コミュニティの維持

地域経済の活性化

田園・里山ゾーン
JR 田村駅周辺、小谷城スマートインターチェンジ周辺で、ポテンシャルを生かした計画的な都市整備を進める。また、市街地郊外においては、良好な住環境の保全を図りつつ、地域の特性を生かせる土地利用の誘導を行う。

田園居住ゾーン
避難路や防災施設、河川などの必要な都市基盤の整備等を進め、災害に強い都市づくりを進める。また、防犯や交通安全の面も考慮した都市環境とする。

都市ゾーン
市街地、郊外を問わず、それぞれの地域の特性を生かした快適な暮らしを可能にする環境づくりを進める。また、ユニバーサル・デザインに基づく環境整備を行う等、誰もが快適に安心して暮らせる都市を目指す。

わたしたちの
湖北地域の将来像　米原市の都市づくり

都市づくりの目標

交流と連携による活力を生み出す都市づくり
・拠点づくりを通じて地域の更なる魅力や個性を創出する
・広域交通の結節点である立地的生かし各種産業の誘致や育成等に取り組み、産業の活性化と雇用の増大を図る
・魅力的で求心力のある拠点づくり、市内外の交流を促進する

→地域の利便性と快適性を高める

快適な生活が実感できる都市づくり
・地域資源や地域特性を生かし将来にわたって「住み続けたい」と思えるまちづくりを進める
・交通利便性の高い場所に生活を支える都市空間の形成を図る
・身近な生活圏で買い物や行政・福祉サービス等を受けることができる機能の集積と快適な居住環境を確保する
・道路や公共交通ネットワークを充実させる

→快適な生活が実感できるよう地域を整備する

豊かな自然・歴史風土と共生する都市づくり
・市街地外の無秩序な開発を抑制する
・自然景観や文化的景観の保全を図る
・自然と風土に調和した都市景観を形成する

→地域の個性を引き出した観光交流をつくる

安全に安心して暮らせる防災･減災の都市づくり
・災害に強い交通体系の構築
・公共施設の整備、防災機能の向上
・社会基盤施設の耐震化･不燃化等の対策強化を推進
・危険地域における開発行為の抑制や適切な誘導
・市民、地域、行政間の連携・情報共有

→将来も安心して暮らせる災害に強い都市にする

都市づくりの理念

人と人をつなぐまちづくり
【元気な人】

地域と地域をつなぐまちづくり
【活力あるまち】

現在･過去･未来（時）をつなぐまちづくり
【愛着ある風土】

森林環境ゾーン
森林の保全、管理された緑地空間として維持･保全を図る、伊吹山や霊仙山等の森林が広がる地域

田園集落ゾーン
集落と農地が共生し、良好な住環境や生産環境、景観等を支える、現在の市街化調整区域・用途地域外を中心とした地域地域

市街地ゾーン
住宅地としての良好な環境、商業地としての買い物に便利な環境、工業･流通業務地としての働きやすい環境等を備えた日常生活･都市活動を支える、現在の市街化区域や用途地域を中心と した地域

“伊吹高校”における公共交通の影響

○伊吹高校へアクセスする“近江長岡線”があることで、伊吹高校へは近江長岡駅から約12分、長浜駅から約26分でアクセスできる
○“近江長岡線”がないと、近江長岡駅から約50分、長浜駅から約130分となる

▼“近江長岡線”あり

▼“近江長岡線”なし

※アクセシビリティ指標（ACC）とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー(デマンド型)は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“伊吹高校”を目的地として、朝6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから伊吹高校へは何分かかるかを示す）
※“近江長岡線”なしの場合は、伊吹高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、伊吹高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“長浜農業高校”における公共交通の影響

○長浜農業高校へは現状アクセスする公共交通がないことから、最寄駅の田村駅から約41分、その他の駅として、長浜駅から約56分、坂田駅から約57分となっている
※ひょうたんタクシーでの移動は考慮していない

▼“長浜農業高校”の現状のアクセス状況

※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー(デマンド型)は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“長浜農業高校”を目的地として、朝6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから長浜農業高校へは何分かかるかを示す）
※“長浜農業高校”周辺には公共交通がないため、最初から徒歩で向かう場合や、途中までバスを利用して途中から徒歩で向かう場合等、長浜農業高校に向かう複数の経路の中で最短となる所要時間を採用

“市立長浜病院”における公共交通の影響

○市立長浜病院へアクセスする“木之本田村線”等があることで、市立長浜病院へ約30分未満でアクセスできる長浜市、米原市の人口は約4割　※木之本田村線等：木之本田村線,長浜市内循環線,びわ虎姫線,浅井線,近江長岡線,伊吹登山口線

○市立長浜病院へアクセスする“木之本田村線”等がないと、市立長浜病院へ約30分未満でアクセスできる長浜市、米原市の人口は約1割となる

▼“木之本田村線”等あり

▼“木之本田村線”等なし

※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー(デマンド型)は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“市立長浜病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから市立長浜病院へは何分かかるかを示す）
※“木之本田村線”等なしの場合は、市立長浜病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、市立長浜病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“米原工業団地”における公共交通の影響

○米原工業団地へアクセスする“米原工業団地線”があることで、米原工業団地へは米原駅から約8～12分でアクセスできる
○“米原工業団地線”がないと、米原駅から約60分（主に徒歩）となる

▼“米原工業団地線”あり

▼“米原工業団地線”なし

※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー(デマンド型)は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“米原工業団地”を目的地として、朝6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから米原工業団地へは何分かかるかを示す）
※“米原工業団地線”なしの場合は、米原工業団地周辺の近いバス停から徒歩で行く等、米原工業団地へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

「滋賀県地域交通ビジョン」（令和６年３月）策定にあたり試算された、仮に路線バスや地域鉄道の運行体系を維持し運行本数を維持・増加させた場合に必要な追加コスト

（あくまでも追加コストの規模感を把握いただくための参考数値であり、今回のワークショップで議論いただいている、望ましい交通軸の姿（施策案）を実現するための追加コストは、今後積み上げを行い、改めてお示しする予定）

A　現状と同じ運行体系・本数を維持

概算追加コスト	約**25**億円/年　➡県民一人当たり約1,800円／年

B　運行体系を維持し運行本数を増加

概算追加コスト	約**94**億円/年　➡県民一人当たり約6,700円／年	
サービスレベル	６～9時、17～20時	25分に１本程度
	9～17時	35分に１本程度

C　運行体系を維持し運行本数をさらに増加

※は、他の取組に係る費用を含む

概算追加コスト	約**101**億円/年　➡県民一人当たり約7,200円／年 約**128**億円/年　➡県民一人当たり約9,100円／年※	
サービスレベル	６～9時、17～20時	20分に１本程度
	9～17時	25分に１本程度

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

＜財源の議論に係るイメージ＞

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

（アプローチの例）

①　運行等にかかるコストの削減

- 路線や運行形態の重点化・効率化
- 新技術の活用や様々な交通手段の連携（自動運転・デマンド交通・ライドシェアなど）
- その他

②　運賃収入の増加

- 一層の利用促進（利便性の更なる向上、観光客の取り込みなど）
- 運賃等の見直し
- その他

③　補助金等の増額

- 既存財源の活用（交通以外の分野から捻出）
- 新たな財源の確保（国等からの資金の獲得や、新たな税など）
- その他