

栗東市地域公共交通計画に関するパブリック
コメントの実施結果及び計画の公表について

建設部土木交通課

栗東市地域公共交通計画については、令和6年3月議会にて説明・報告の後、令和6年4月1日から令和6年4月22日まで、パブリックコメントを行いました。結果として、意見の提出は無く、その後、令和6年5月8日に開催した栗東市地域公共交通活性化協議会においても異議なしとなりました。つきましては、計画を公表することについて報告します。

【意見募集の概要】

案 件 名：栗東市地域公共交通計画

意見募集期間：令和6年4月1日（月）～令和6年4月22日（月）

意見募集の周知：広報りっとう、市ホームページ

閲 覧 場 所：市ホームページ、市役所情報公開コーナー（市役所1階）、
土木交通課（市役所2階）、各学区コミュニティセンター

意見の提出方法：郵送、持参、ファックス、Eメール

【意見募集の結果】

提 出 件 数：0件

【今後のスケジュール】

令和6年5月24日：議会説明会

令和6年5月末：計画公表

上位・関連計画 [P39~P45、P55]

本計画と上位計画や関連計画を整理し、整合を図ります。

県の上位計画	滋賀地域交通ビジョン(R6.3時点 素案)
市の上位計画	第六次栗東市総合計画(R2.3) 栗東市総合戦略(R4.1月改訂)
市の関連計画	栗東市人口ビジョン(H28.3) 第四次栗東市都市計画マスタープラン(R2.8) 栗東市バリアフリー基本構想(H27.7) 第11次栗東市交通安全計画(R3)

栗東市が目指す将来の姿

将来の都市像 いつまでも 住み続けたい 安心な元気都市 栗東

施策15 道路・交通の整備
道路の整備や交流拠点機能の強化など 利便性の高い公共交通ネットワークの整備を通じて、広域交流、近隣地域交流が進み、高齢化や災害等の緊急時にも対応できる、安心なまちになっています。(第六次栗東市総合計画)

現状と問題点 [P17~P54]

地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用者数はコロナ禍により減少 くりちゃんバス・タクシー収支率は10~25%程度と低い
全国動向	<ul style="list-style-type: none"> 全国の乗合バス事業者のうち9割超が赤字 バス・タクシー運転手を中心に交通産業分野での担い手不足が深刻化
人口	<ul style="list-style-type: none"> 現在増加している人口は2030年頃をピークに減少予測 高齢者数は増加傾向にあり、今後も増加見込み
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> 主な施設は市北西部の平坦地に集中(栗東駅、手原駅周辺等)
自動車・道路	<ul style="list-style-type: none"> 市内の道路は国道1・8号を中心に混雑 幹線道路は大津能登川長浜線(山手幹線)、国道8号野洲栗東バイパスを整備中
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段は自動車分担率が高く、地域公共交通は低い
市民の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を毎週利用する人は市民の約2割 地域公共交通を不便と感じる人は市民の約4割 くりちゃんバス利用者は他の移動手段がない人が多い(「免許のない人(約5割)」「運転できず送迎も受けられない人(約4割)」など)
交通事業者の現状	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員等の高齢化と人員不足 経営環境の悪化 路線・ダイヤ等見直しの必要性(担い手不足対応、遅延対応、赤字軽減等)

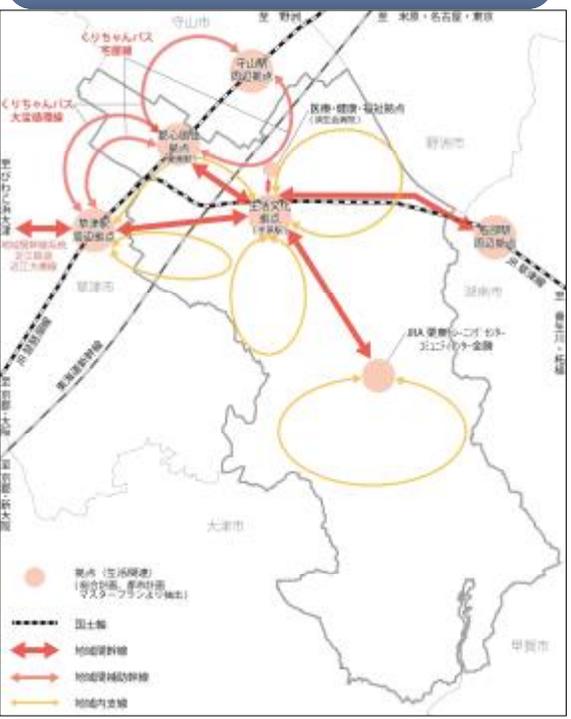
求められる方向性 [P55~P58]

- ①まちづくりと一体となった地域公共交通整備
- ②安全・安心のまち実現のため地域公共交通ネットワークを維持・確保・改善
- ③自動車、公共交通機関や自転車との適切な連携による効率的で利便性の高いネットワークの形成
- ④誰でもわかりやすく、利用しやすい地域公共交通の環境づくり
- ⑤地域公共交通の利用促進
- ⑥くりちゃんバスの効率的・効果的運行

栗東市の地域公共交通が目指す基本理念・基本方針 [P58]

基本理念	『ひと・まち・環境を育む都市』の安心・安全と交流を育み いつまでも持続可能な私たちの地域公共交通
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> A 鉄道・バス・タクシーが連携した地域公共交通体系の構築による利便性の確保 B 持続可能な地域公共交通体系の構築による移動手段の継続的な維持・確保 C 地域住民・交通事業者・行政の連携と役割分担

目指す将来ネットワーク [P59~P60]



目指す数値指標及び目標 [P61~P63]

項目	指標	考え方・目標
鉄道	年間利用者数	コロナ禍前(R1)への回復 →15,045人/日平均
	乗客数	栗東駅・手原駅
路線バス	年間利用者数	コロナ禍前(R1)への回復 →帝産湖南交通 512千人/年 →滋賀バス 21千人/年
	民営バス	
草津栗東守山くるっとバス	年間利用者数	コロナ禍前(R1)への回復・コロナ禍以降の最多利用者数 →90千人/年
	各路線の収支率	コロナ禍前(R1)への回復・コロナ禍以降の最高収支率 →5路線計 23.1%
行政負担額	各路線の欠損額	運行に必要な金額を適切に確保 →46.5百万円
	各路線の欠損額	
草津栗東守山くるっとバス	年間利用者数	コロナ禍前(R1)への回復・コロナ禍以降の最多利用者数 →A.大宝循環線 23千人/年 →C.宅屋線 23千人/年
	収支率	コロナ禍前(R1)実績を上回る →A.大宝循環線 22.4% →C.宅屋線 29.2%
行政負担額	3市支出および国庫補助の額	運行に必要な金額を3市で協調確保 国庫補助を活用する
	3市支出および国庫補助の額	

取り組む施策 [P64~P71]

A 鉄道・バス・タクシーが連携した地域公共交通体系の構築による利便性の確保	
地域公共交通網の利便性向上	JRや関連自治体等と連携した、鉄道の利用促進や利便性向上 各種バス運行の維持、確保、改善 乗用タクシーの維持、確保
駅やバス停等の利用環境改善	駅舎や駅周辺の活用や活性化 バス停留所の改善
鉄道・バス・タクシーの乗継改善	鉄道ダイヤを踏まえたバスダイヤの調整 地域公共交通にかかる情報提供策の改善 バスへの交通系ICカード(ICOCA等)決済導入
B 持続可能な地域公共交通体系の構築による移動手段の継続的な維持・確保	
C 地域住民・交通事業者・行政の連携と役割分担	
持続可能な地域公共交通の維持確保	通学における鉄道・バス利用促進 利用状況の継続的把握 担い手不足への対応 行政の財政負担による維持確保(草津・栗東・守山くるっとバス) 行政の財政負担による維持確保(くりちゃんバス・タクシー)
持続可能な運行にむけた利用促進	ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメント 地域公共交通にかかる情報提供策の改善【再掲】

計画推進の考え方・体制 [P72]

数値目標の達成状況や各施策の取組状況をPDCAで管理し改善を図ることを栗東市地域公共交通活性化協議会が実施

栗東市地域公共交通計画

(案)



令和6年 月
栗東市

栗東市地域公共交通活性化協議会

目 次

序. はじめに.....	1
I. 計画の目的.....	1
II. 計画の内容.....	2
1. 地域公共交通の概況.....	3
1.1 栗東市の概況.....	3
1.2 鉄道交通.....	5
1.3 路線バス.....	6
1.4 くりちゃんバス・タクシー.....	7
1.5 その他の輸送資源.....	14
1.6 地域公共交通の全国的な動向.....	15
2. 地域公共交通を取り巻く環境.....	17
2.1 人口.....	17
2.2 施設の分布状況.....	24
2.3 自動車交通.....	27
2.4 道路網.....	29
2.5 人の動き.....	32
3. 上位・関連計画の整理.....	39
4. 市民・交通事業者の考え方.....	46
4.1 くりちゃんバス・タクシー利用者アンケート.....	46
4.2 市民アンケート.....	49
4.3 交通事業者ヒアリング.....	52
5. 地域公共交通における課題.....	54
5.1 地域公共交通の現状と問題点.....	54
5.2 地域公共交通に求められる方向性.....	55
5.3 栗東市内の地域公共交通における「強み/弱み」と「機会/脅威」.....	56
6. 地域公共交通のあり方.....	58
6.1 目指すべき姿と基本方針.....	58
6.2 目指すべき将来ネットワーク.....	59
6.3 目指す数値指標及び目標.....	61
7. 実施施策.....	64
8. 計画の視点.....	72

序. はじめに

Ⅰ. 計画の目的

(1) 背景

栗東市内の地域公共交通は、JR琵琶湖線・草津線、路線バス（帝産湖南交通、滋賀バス）、市営のコミュニティバス・タクシー（くりちゃんバス・くりちゃんタクシー※、草津・栗東・守山くるとバス）、乗用タクシーがある。栗東市では、路線バス網のあり方検討、ならびに急務となっていた平成14(2002)年2月の乗合バス事業の規制緩和への対応等を図るため、平成15(2003)年3月に「栗東市バス交通体系計画」を策定、令和2(2020)年5月に改定し、この計画の実現にむけ、栗東市内のバス交通体系を持続可能で使いやすいものとしていくための検討・実施等に取り組んできたところである。

鉄道では、市内に2駅が立地し、周辺への企業立地や住宅開発が進んでいることから、利用者数が増加傾向にあったものの、令和2(2020)年1月頃からの新型コロナウイルス感染症拡大（コロナ禍）により、利用者数、運行便数とも減少し、令和5(2023)年度時点でも回復していない。

路線バス及びくりちゃんバス・タクシーは、地域住民の日常生活を支える交通として重要な役割を果たしてきているが、少子高齢化や人口減少、あるいはマイカー依存によるライフスタイルの定着などにより利用状況は厳しく、これにより交通事業者の経営状況が圧迫され、事業者努力だけでは路線維持が困難な状況になっている。さらに、鉄道と同様にコロナ禍で経営に大きな打撃を受けている。

地域公共交通を取り巻く環境が厳しさを増すなか、将来的な人口減少や通勤・通学利用者の減少、2024年問題（令和6(2024)年4月改善基準告示改正）に伴う運転手等の担い手不足など、今後も維持・確保への障壁が想定され、ややもすれば、今後、必要な地域公共交通サービスが受けられない地域が生じるなどの危機的な状況まで想定される。

(2) 目的と位置づけ

前述の背景を踏まえ、鉄道、バス、乗用タクシー等に至るまで、栗東市における地域公共交通を将来にわたり維持・確保・改善していくための方向性を明確化するとともに、実現を図るための施策や、地域、交通事業者、行政の連携・役割分担を整理し、もって栗東市における「地域公共交通のマスタープラン」となるよう、本計画を策定する。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19(2007)年法律第59号）の法定計画に位置付ける。また、「栗東市バス交通体系計画」は、その趣旨が本計画と重複すること、策定から5年に満たないことを踏まえ、本計画に改編する。

※「くりちゃんバス A.大宝循環線・C.宅屋線」は、沿線3市で共同運行していることから「草津・栗東・守山くるとバス」としても運用している。以降、断りのない限り、「くりちゃんバス」には当該2路線を含む。

II. 計画の内容

計画の区域 滋賀県栗東市 全域

ただし、市域を超えて運行する鉄道、路線バス、くりちゃんバスは計画の対象に含む

計画期間 令和 6(2024)年度～令和 10(2028)年度 [5 年間]

ただし、計画期間中において、社会情勢の変化、インフラ整備状況等が本計画策定時の想定を超えるなど、計画の修正が必要と判断された場合(例:先進技術等の進歩に対し、本市の目指す地域公共交通の方向性が合致する場合)には、計画を見直す。

計画の対象 鉄道、路線バス、くりちゃんバス・タクシー、乗用タクシー、その他輸送資源

参考 「地域公共交通計画」とは

「地域公共交通計画」は、“地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿”を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすもの。

地域公共交通計画では、鉄道、バス、タクシーといった既存の地域公共交通サービスの最大限の活用による持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保が求められている。

加えて、必要に応じて、福祉、観光等の輸送サービスとの連携や、交通系 IC カード等によるキャッシュレス化、最新技術の活用により、生産性向上と利便性向上を図ることが必要とされている。

なお、この計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19(2007)年 5 月 25 日法律 59 号）」で定められており、基本的に全ての地方公共団体での計画作成や実施を努力義務とされた。



出典：国土交通省

参考 持続可能な開発目標「SDGs」との関連性

国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（平成 27(2015)年）」に記載された、2030 年までの国際目標。持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成される。この達成に向けた政府の「持続可能な開発目標(SDGs)実施指針（平成 28(2016)年）」では、地方自治体の各種計画へ、SDGs の要素を最大限に反映することが奨励されている。

本計画は、17 のゴールのうち主に以下の項目に該当する。



7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに

すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



11. 住み続けられるまちづくりを

包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

※第六次栗東市総合計画(前期基本計画)より、政策 4 暮らしの安心を支える ▶ 施策 15 道路・交通の整備 に対応

1. 地域公共交通の概況

1.1 栗東市の概況

(1) 栗東市の概況

栗東市は、滋賀県南部に位置する、人口 70,447 人、世帯数 29,803 世帯の市である(令和 6(2024)年 1 月 1 日現在)。市の北部は平坦地、南部は緑豊かな山地となっている。東西は約 6km、南北は約 14km、面積は 52.69 km²で、滋賀県土の約 1.3%を占める。

道路交通は、国道 1 号・8 号が市内で合流するほか、名神高速道路栗東インターチェンジが設置され、道路交通の要衝として、製造業・商業・流通業など数多くの事業所が立地している。

(2) 栗東市における地域公共交通の概況

鉄道交通は、J R 琵琶湖線・草津線が市内を運行しており、市内には栗東駅(琵琶湖線)・手原駅(草津線)の 2 駅が設置されている。平成 3(1991)年に開設された栗東駅は、栗東市を京阪神への通勤圏へと押し上げており、駅周辺では大規模な住宅整備が進み、人口増加が続いている。

バス交通は、帝産湖南交通及び滋賀バスが路線バスを運行しているほか、平成 15(2003)年 5 月より栗東市がコミュニティバス「くりちゃんバス・タクシー」を運行している。



図 栗東市の位置

1. 地域公共交通の概況

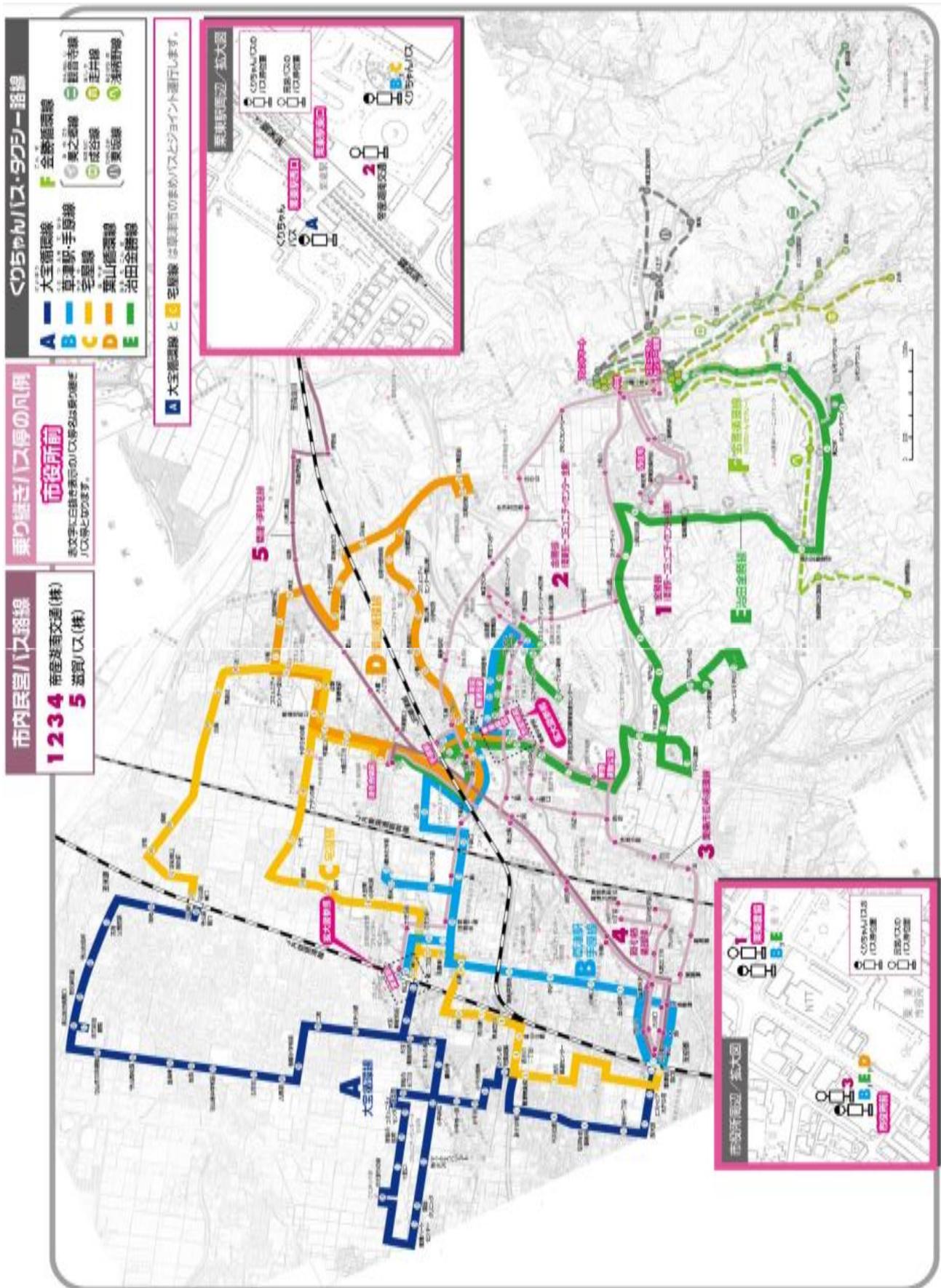
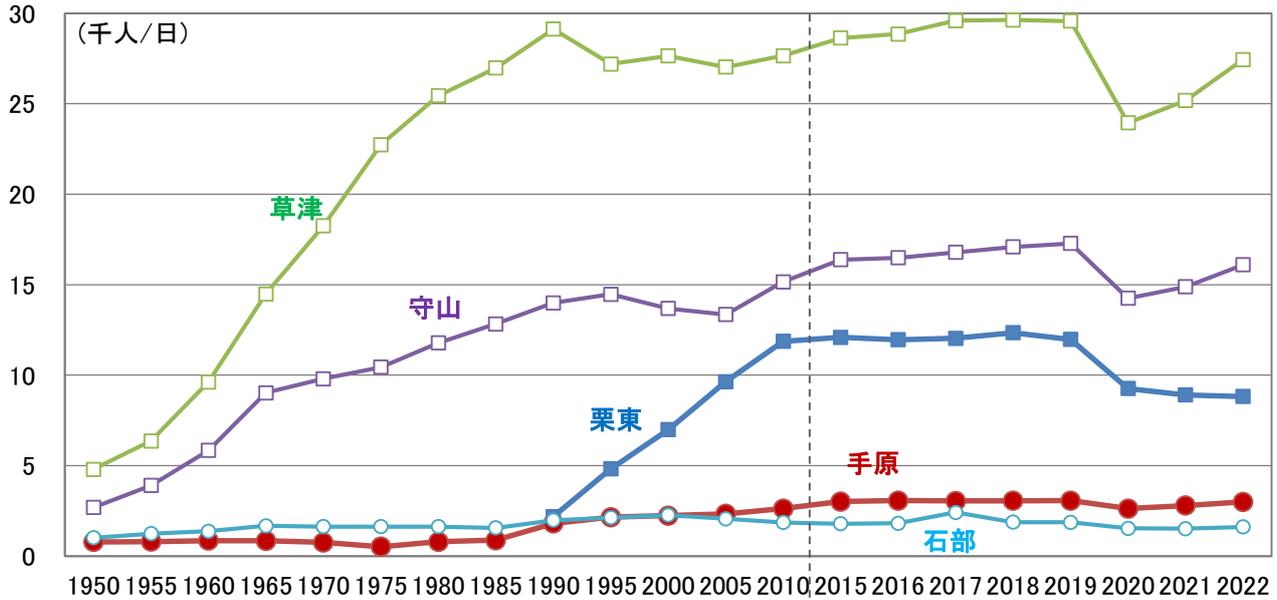


図 栗東市における地域公共交通交通ネットワークの現況（令和2(2020)年10月1日改正）

1.2 鉄道交通

(1) 利用者数推移（鉄道駅別）

栗東市内の鉄道2駅（栗東駅、手原駅）では、周辺での企業立地や住宅開発が進んでいる。各駅の利用者数をみると、令和元(2019)年度では、草津駅が最多で、次いで守山駅、栗東駅、手原駅となっている。令和2(2020)年度には、コロナ禍の影響から各駅で大きく減少している。

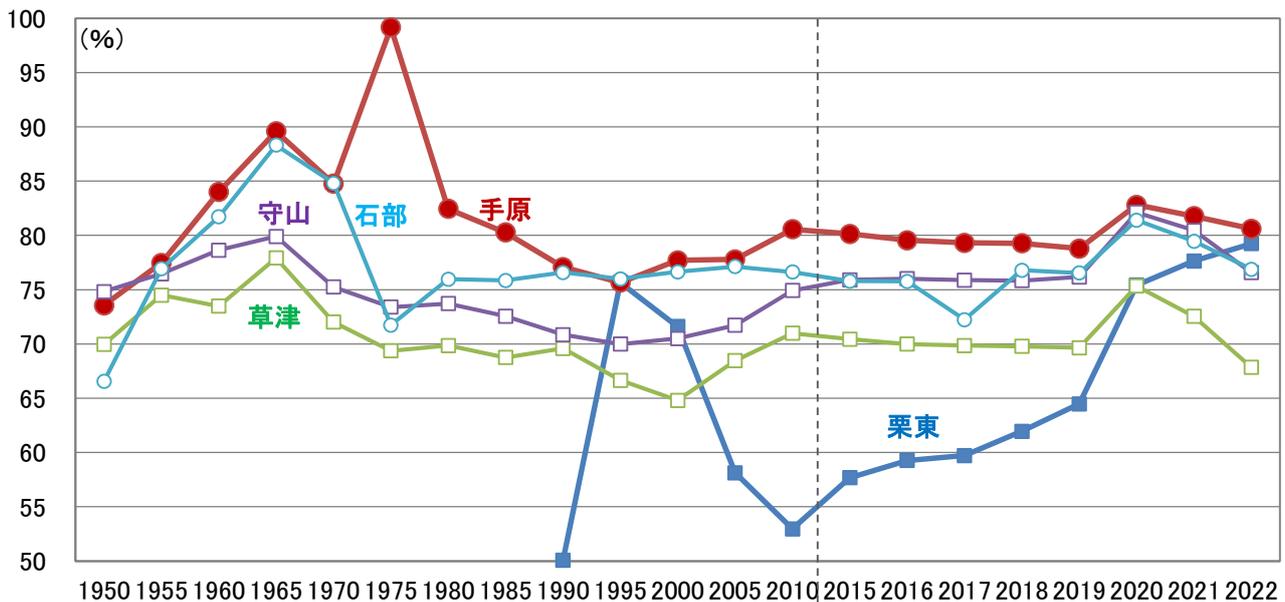


資料：滋賀県統計書

図 駅別利用者数の推移

(2) 定期利用者割合推移（鉄道駅別）

各駅の定期利用者割合をみると、令和4(2022)年度では手原駅が最も高く、次いで栗東駅、石部駅、守山駅、草津駅となる。



資料：滋賀県統計書

図 駅別定期利用者割合の推移

1. 地域公共交通の概況

1.3 路線バス

(1) 運行概要

路線バスは、市内で2事業者が運行している。各路線の概要は、次のとおり。



表 各路線の概要（令和5(2023)年3月時点）

路線	運賃 (円)	経路			キロ程 (km)	所要 時分 (分)	運行日	運行 回数 (回)
		起点	経由	終点				
帝産湖南交通㈱								
金勝線[草津駅]	180~410	草津駅	栗東農協, 西住宅	コミュニティセンター金勝	12.4/12.5	35	毎日	12/12
			栗東農協	西住宅	12.2/12.3	29		17/17
金勝線[栗東駅]	180~360	栗東駅東口	手原駅, 西住宅	コミュニティセンター金勝	13.45	35	月~金	4/4
栗東市役所 循環線	180~310	草津駅	岡, 坊袋, 栗東市役所	草津駅	9.15	30	毎日	19
			岡, 坊袋	栗東市役所	4.35	19		0/1
岡・小柿循環線	180	草津駅	小柿九丁目	草津駅	4.2	15	毎日	25
大野神社線	460	草津駅	(直行)	大野神社参道入口	8.6	25	土休日	(6/6)
滋賀バス								
草津・伊勢落線	180~420	草津駅	済生会病院, 手原駅口, 伊勢落	石部駅	10.9/11.0	33	月~金	2/2
			済生会病院, 手原駅口	伊勢落	8.7/8.8	28		3/3
			手原駅口		7.3/7.4	25		3/3

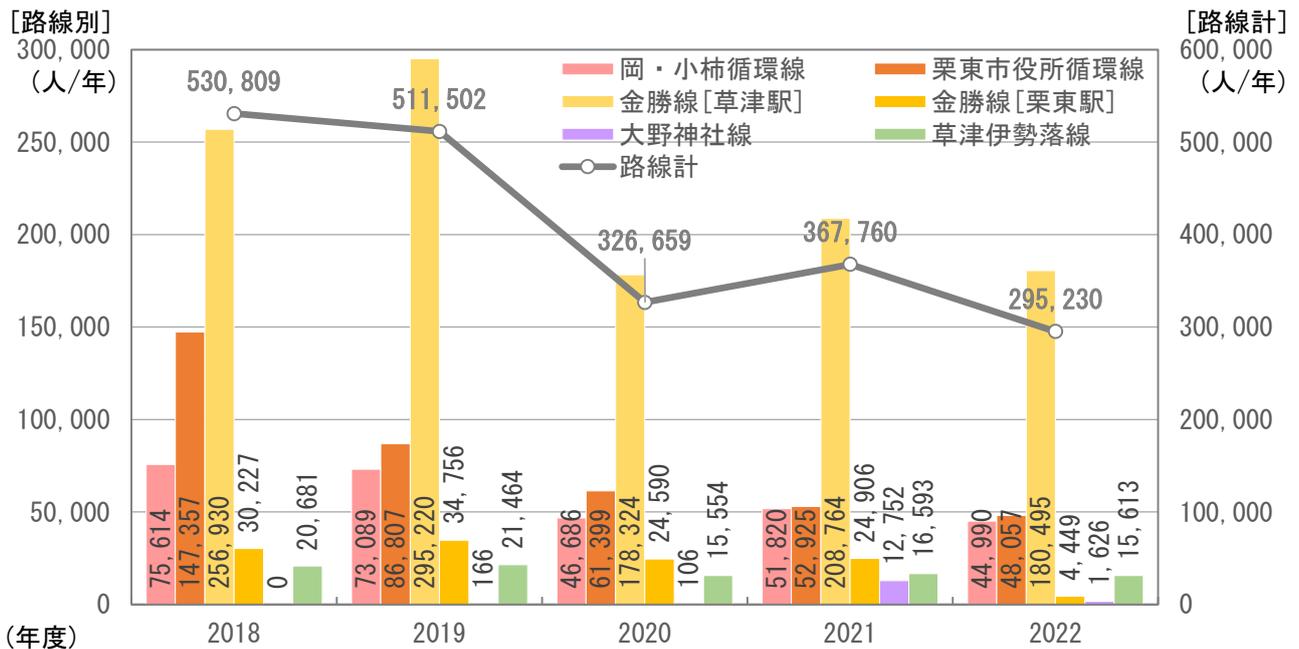
※キロ程、所要時分は各路線で最長系統を記載

※キロ程、運行回数は往路/復路。運行回数は平日。土休日のみ運行する系統は当該便数を「()」で記載

※大野神社線(草津駅~大野神社参道入口[直行])は令和6(2024)年4月より金勝線[草津駅]大野神社参道入口行に再編

(2) 利用状況

利用者数は、コロナ禍前の令和元(2019)年度に約50万人/年であったところ、令和2(2020)年度にはコロナ禍の影響で大きく減少し、以降回復には至っていない。特に利用の多かった金勝線[草津駅]や栗東市役所循環線では、利用が大きく減少している。なお、市内を運行する全路線が赤字である。



資料：帝産湖南交通、滋賀バス提供

図 路線バス利用者数推移

1.4 くりちゃんバス・タクシー

(1) くりちゃんバス・タクシー概要

くりちゃんバス・タクシーは、栗東市が運営するコミュニティバスである。平成 15(2003)年度より、民間路線バスの路線廃止をうけて運行を開始している。

バス路線（路線定期運行）は 5 路線あり、草津駅や済生会病院等を拠点とした運行となっている。

また、予約型乗合タクシー（デマンド交通）としてくりちゃんタクシーを運行している。なお、くりちゃんタクシーでは、小・中学生の通学輸送をあわせて担っている。

表 くりちゃんバス・タクシーにかかる主な経緯

運行開始(H15(2003).5.1)	路線バスの縮小をうけて運行開始
第 1 回目(H16(2004).5.1)	運行ルート(停留所の変更・追加含む)やダイヤの見直し、日祝の運休、F.金勝循環線(系統)の追加
第 5 回目(H20(2008).10.1)	土曜の運休、平日の朝晩の減便
第 6 回目(H21(2009).10.1)	E.治田循環線のルート・ダイヤの見直し など
第 7 回目(H23(2011).10.1)	A.大宝循環線と C.宅屋線の統合、D.葉山循環線と E.治田循環線の統合
第 8 回目(H25(2013).10.1)	A.大宝循環線と C.宅屋線が、草津市「まめバス」の笠縫東常盤線(笠縫東循環)と統合
第 9 回目(H28(2016).10.1)	C.宅屋線が、守山駅まで延伸
第 10 回目(H30(2018).10.1)	A.大宝循環線が、守山駅まで延伸
第 11 回目(H31(2019).4.1)	F.金勝循環線(ニ.観音寺線、ハ.浅柄野線)で小中学生の通学利用開始に伴う停留所追加(井上公民館、美之郷)及びダイヤの見直し
第 12 回目(R2(2020).4.1)	F.金勝循環線(ニ.観音寺線)で中学生の通学利用に伴うダイヤの見直し
第 13 回目(R2(2020).10.1)	・D.葉山循環線・E.治田循環線(計 1 車両)を路線毎の車両運用(計 2 車両)に移行 ・E.治田循環線を E.治田金勝線へ再編

表 各路線の概要

路線	形態	運行事業者	経路			系統数	キロ程(km)	所要時分(分)	運行日	運行回数(回)	備考	
			起点	経由	終点							
くりちゃんバス												
A.大宝循環線	路線定期運行	近江鉄道(株)	草津駅西口	ひだまりの家, 栗東駅西口	守山駅西口	1	14.5	52	月～土	5/5	★	
B.草津駅・手原線		帝産湖南交通(株)	草津駅東口	栗東駅東口, 手原駅	なごやかセンター	4	11.2	41		月～金	13/13	
C.宅屋線		近江鉄道(株)	草津駅西口	栗東駅東口, 済生会病院	守山駅東口	1	13.6	50			5/5	★
D.葉山循環線		帝産湖南交通(株)	済生会病院	北尾団地, 手原駅	済生会病院	1	10.7	38		5/4		
E.治田金勝線		帝産湖南交通(株)	コミュニティセンター金勝	下戸山南口, 手原駅	済生会病院	2	14.8	60		5/5		
くりちゃんタクシー												
F.金勝循環線												
イ.美之郷線	定時 停路線 運行	株帝産 タクシー 滋賀	コミュニティセンター 金勝	美之郷	コミュニティセンター	1	8.7	17	月～金	11		
ロ.成谷線				成谷	金勝	1	6.3	14		11		
ハ.東坂線				東坂		1	5.9	12		11		
ニ.観音寺線				観音寺		1	9.9	17		13		
ホ.走井線				走井		1	5.8	18		11		
ヘ.浅柄野線				浅柄野南山		1	9.7	21		11		

※キロ程、所要時分は各路線で最長系統を記載

※運行回数は往路/復路

※運賃は全て大人 200 円、小人 100 円（障がい者半額）

※備考欄「★」は地域内フィーダー系統。「草津・栗東・守山ぐるっとバス」名称でも運行

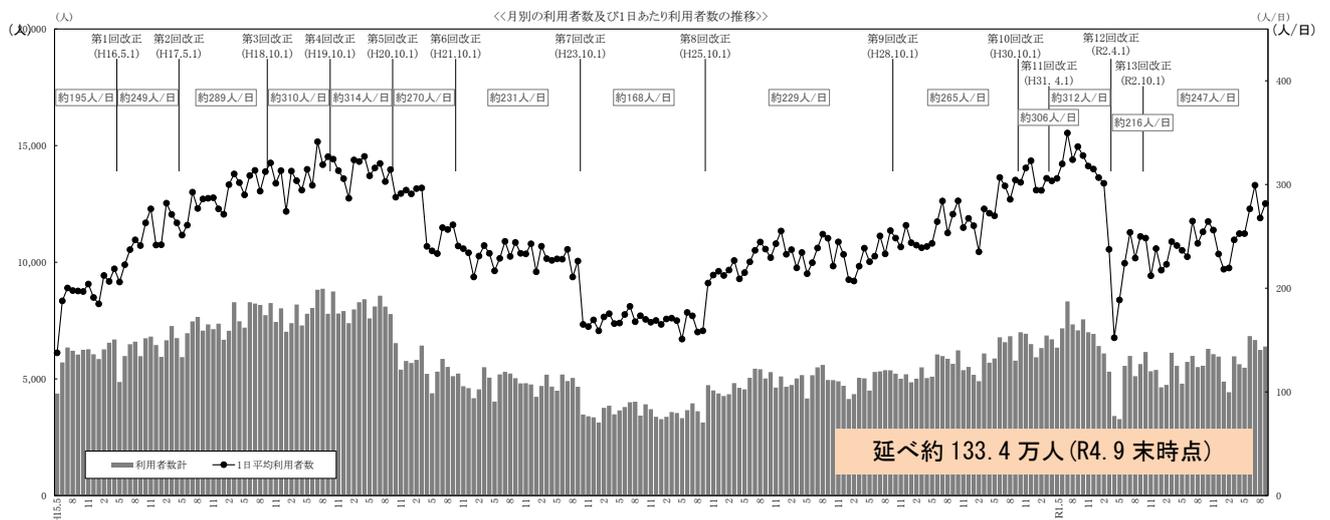
1. 地域公共交通の概況

(2) くりちゃんバス利用者数推移

くりちゃんバスの利用者数をみると、運行開始から増加傾向にあったなか、第5回改正(「栗東市財政再構築プログラム」への対応に伴う運行ダイヤの改正)により、以降は減少に転じている。特に、「路線バス等高齢者乗車券交付事業」廃止(平成21(2009)年4月1日)や、第7回改正等による運行縮小に伴い、利用者の減少がみられる。

一方で、第8回改正では、草津市コミュニティバス「まめバス」との路線再編(A. 大宝循環線・C. 宅屋線 草津駅の立ち寄り等)を実施し、以降は運行内容を改善してきたことから、利用者数が増加に転じている。

なお、令和2(2020)年2月頃よりのコロナ禍をうけ、利用者数が大きく減少しており、令和5(2023)年度時点でもコロナ禍以前の水準には回復に至っていない。



※1日平均利用者数には金勝循環線の利用者数は含まれていない。

図 月別の利用者数および1日あたり利用者数の推移



A. 大宝循環線

B. 草津駅・手原線

C. 宅屋線

D. 葉山循環線

F. 金勝循環線

(3) くりちゃんバス利用者数推移（路線別）

① 路線別利用者数

路線別に利用状況を見ると、B. 草津駅・手原線の利用が最も多いものの、第5回改正（「路線バス等高齢者乗車券交付事業」が廃止された平成21(2009)年4月）以降では、横ばいの状況にある。

その他の路線では、B. 草津駅・手原線と同様に第5回改正以降、利用者数が減少傾向にあったが、平成23(2011)年10月1日からの路線の統廃合によりさらに大幅な減少となった。

一方で、A. 大宝循環線、C. 宅屋線では、平成25(2013)年10月1日から草津市コミュニティバス「まめバス」との統廃合、平成28(2016)年10月1日からC. 宅屋線の守山駅延伸、平成30(2018)年10月1日からA. 大宝循環線守山駅延伸等により、利用者が増加の傾向にある。

なお、令和2(2020)年2月ころのコロナ禍により、利用者が大幅に減少している。

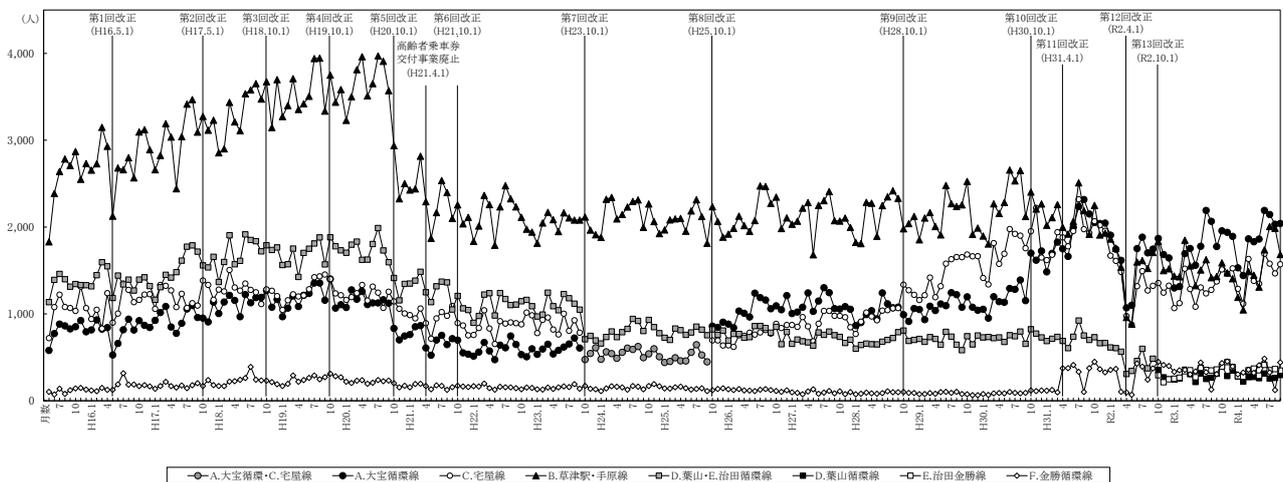


図 くりちゃんバス利用者数の推移（路線別 月別）

1. 地域公共交通の概況

②路線別 1 便あたり利用者数 (F. 金勝循環線を除く)

平成 23(2011)年 10 月 1 日からの路線の統廃合前後をみると、B. 草津駅・手原線、D. 葉山循環線、E. 治田循環線では、統廃合前後での大きな変化はみられず、横ばいである。

その後の動向をみると、A. 大宝循環線と C. 宅屋線は、平成 25(2013)年 10 月の草津市「まめバス」統合や平成 28(2016)～30(2018)年の守山駅延伸等による運行拡大に伴い、便あたり利用者数が大幅に増加してきている。

B. 草津駅・手原線は、横ばい傾向にあったところ、コロナ禍により大きく減少しているが、回復の傾向がみられる。

D. 葉山循環線、E. 治田循環線では、横ばいから微減傾向にあったところ、コロナ禍により大きく減少している。また、令和 2(2020)年 10 月の改正（運行車両増車と E. 治田循環線の E. 治田金勝線への再編）以降は、他の路線がコロナ禍以降増加傾向にあるのに対し、当該 2 路線では横ばいの利用状況となっている。

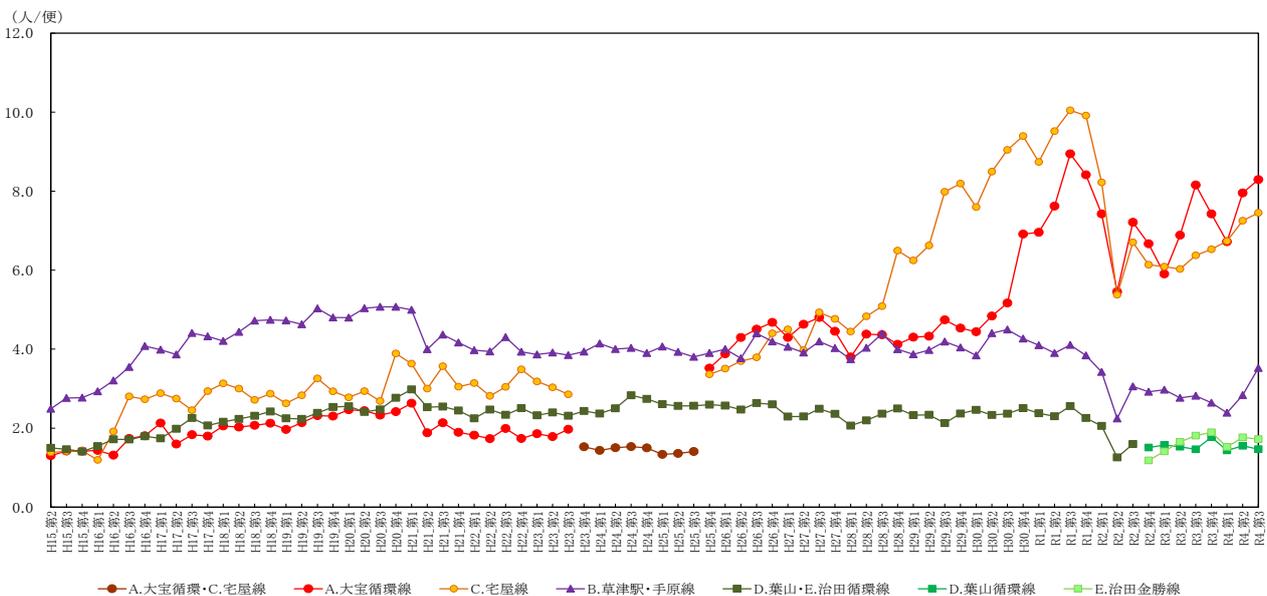


図 くりちゃんバス利用者数の推移 (路線別 四半期別 便あたり)

③F. 金勝循環線の利用状況

F. 金勝循環線(デマンド型乗合タクシー)の利用者数は、全系統(イ～への計6系統)総数でも、他のくりちゃんバス路線と比較して最も少ない。F. 金勝循環線の系統別1ヶ月あたり利用状況は、イ.美之郷線で毎月一定の利用がみられるのを除き、利用者が少ない。なお、ニ. 観音寺線、へ. 浅柄野線では、平成31(2019)年4月より学童の通学利用が開始したことに伴い、利用者数が増加している。また、1便あたり利用者数は、第11回改正(平成31(2019)年4月1日 学童利用開始)を受けニ. 観音寺線、へ. 浅柄野線で約2~3人/便と増加したのを除き、いずれの系統でも約1人/便であり、乗合交通にはなっていない。

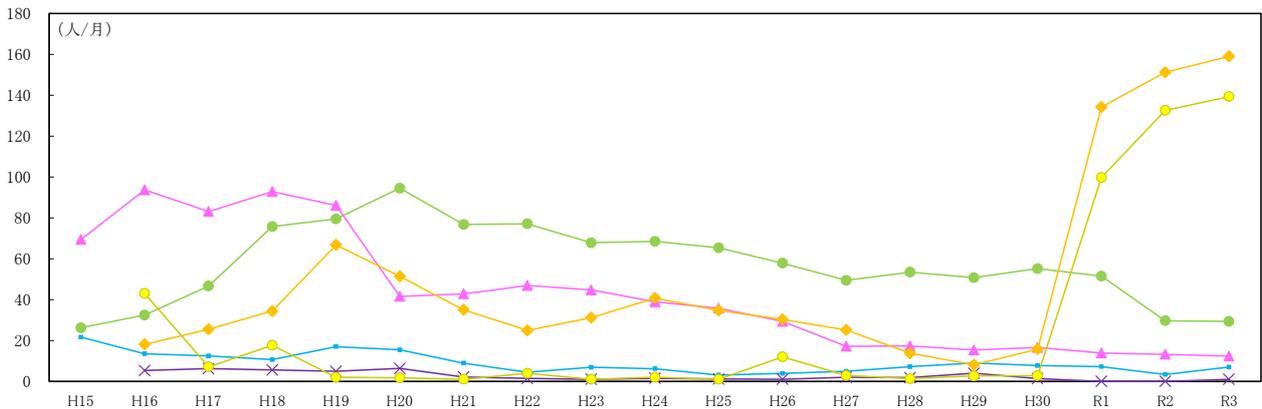


図 金勝循環線(デマンドタクシー)利用者数の推移 (路線別 月平均)

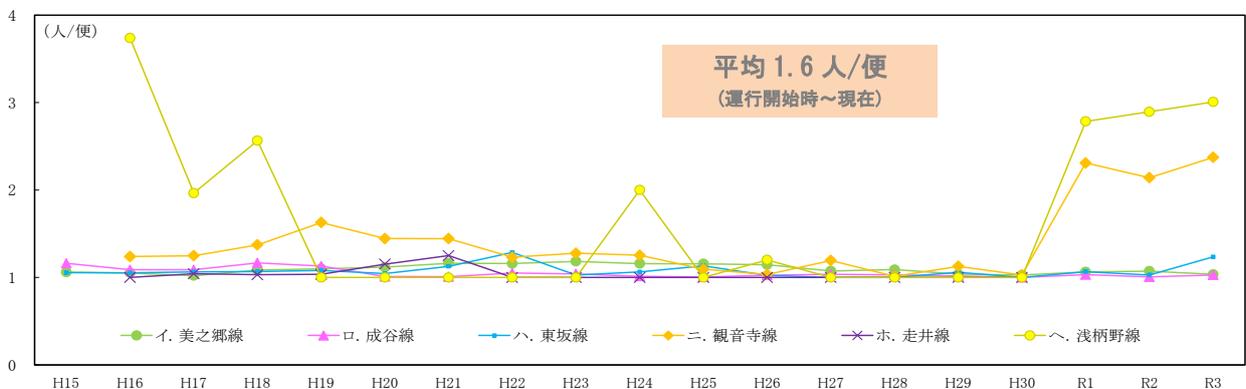


図 金勝循環線(デマンドタクシー)利用者数の推移 (路線別 月平均 便あたり)

1. 地域公共交通の概況

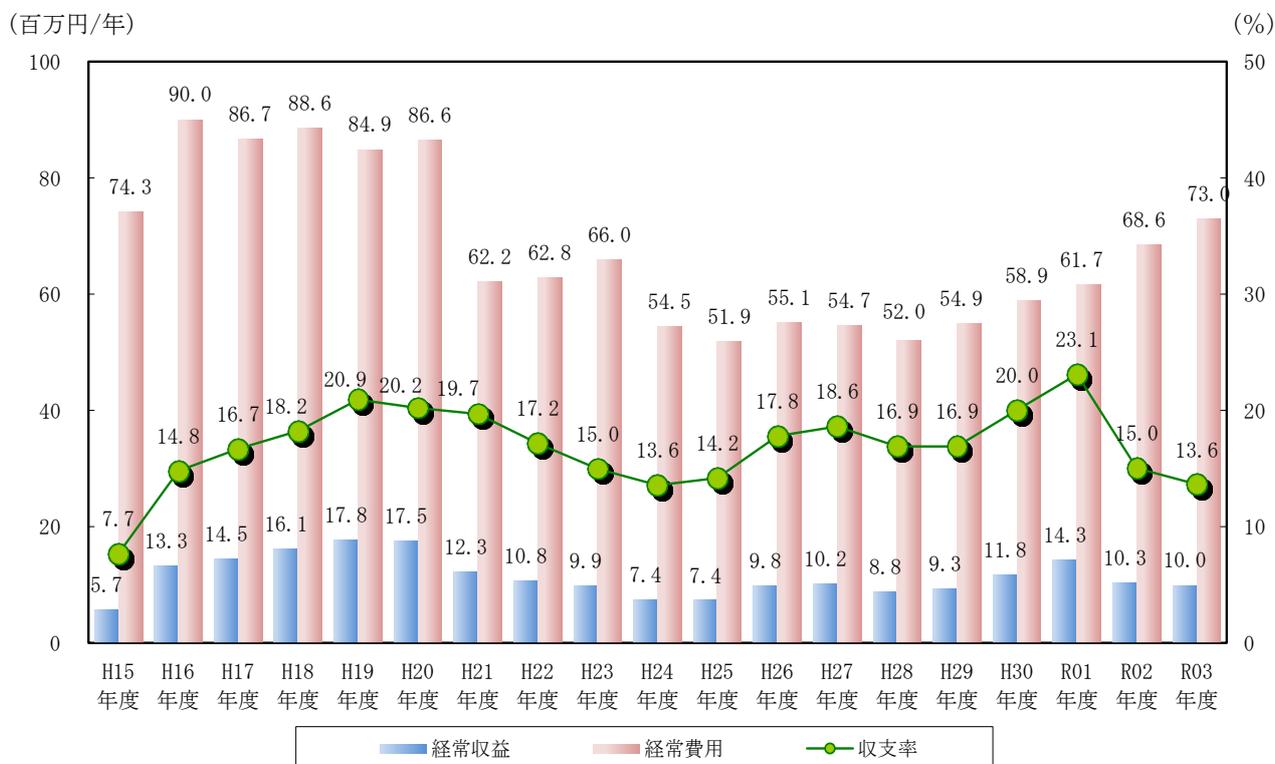
(4) くりちゃんバス収支推移

くりちゃんバスの経常収益は、平成 20(2008)年度まで利用者数増加に伴い年々増加の傾向にあったが、平成 21(2009)年度における「栗東市財政再構築プログラム」への対応に伴う運行ダイヤの改正(早朝・晩の減便、平日のみの運行(土曜日・年末年始期間の運休))や「路線バス等高齢者乗車券交付事業」の廃止、路線の統廃合(平成 23(2011)年 10 月 1 日から)によるバスサービス水準の低下により、利用者数はピーク時(約 9.7 万人)の半分近くにまで減少した。その後、草津市のまめバスとの統廃合や、C. 宅屋線と A. 大宝循環線の守山駅延伸等により、ピーク時の 7 割程度まで回復してきている。

運行にかかる経常費用は、路線の統廃合等の経費節減対策により運行当初より減少してきたが、近年では燃料費高騰や路線再編による運行車両数増加等に伴い増加傾向にある。

収支率は、令和元(2019)年度には 23.1%と、過去最高であった平成 19(2007)年度(20.9%)を平成 21(2009)年度の改正以降初めて上回った。ただし、令和 2(2020)年度以降はコロナ禍の影響で再び悪化に転じている。

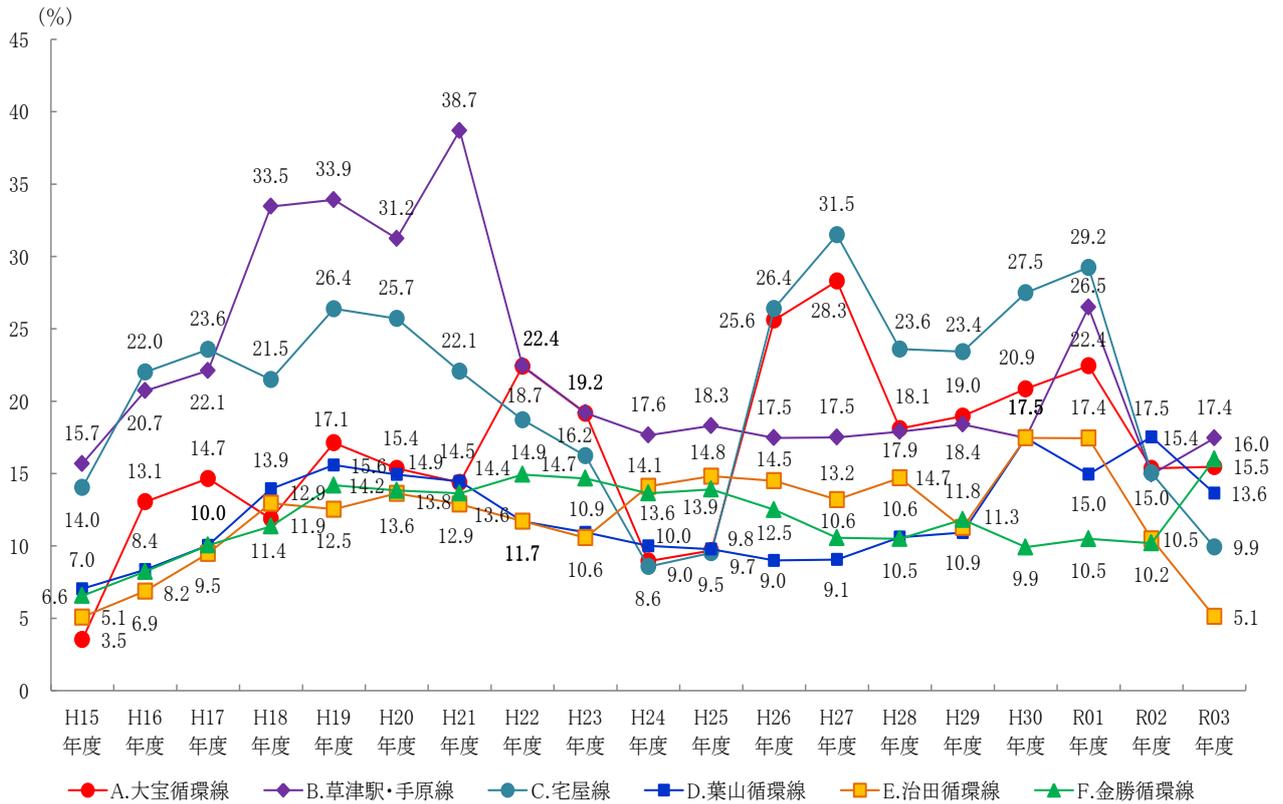
路線別では、A. 大宝循環線や C. 宅屋線でまめバスと統廃合した平成 26(2014)年度に大幅な改善がみられる。C. 宅屋線の守山駅延伸があった平成 29(2017)年度、A. 大宝循環線を守山駅へ延伸した令和元(2019)年度以降は、それぞれ収支率が改善傾向にある。



※年間値は、前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日までの合計値。
 ただし、平成 15(2003)年度は 5 ヶ月間 (平成 15(2003)年 5 月 1 日～9 月 30 日) の合計値。

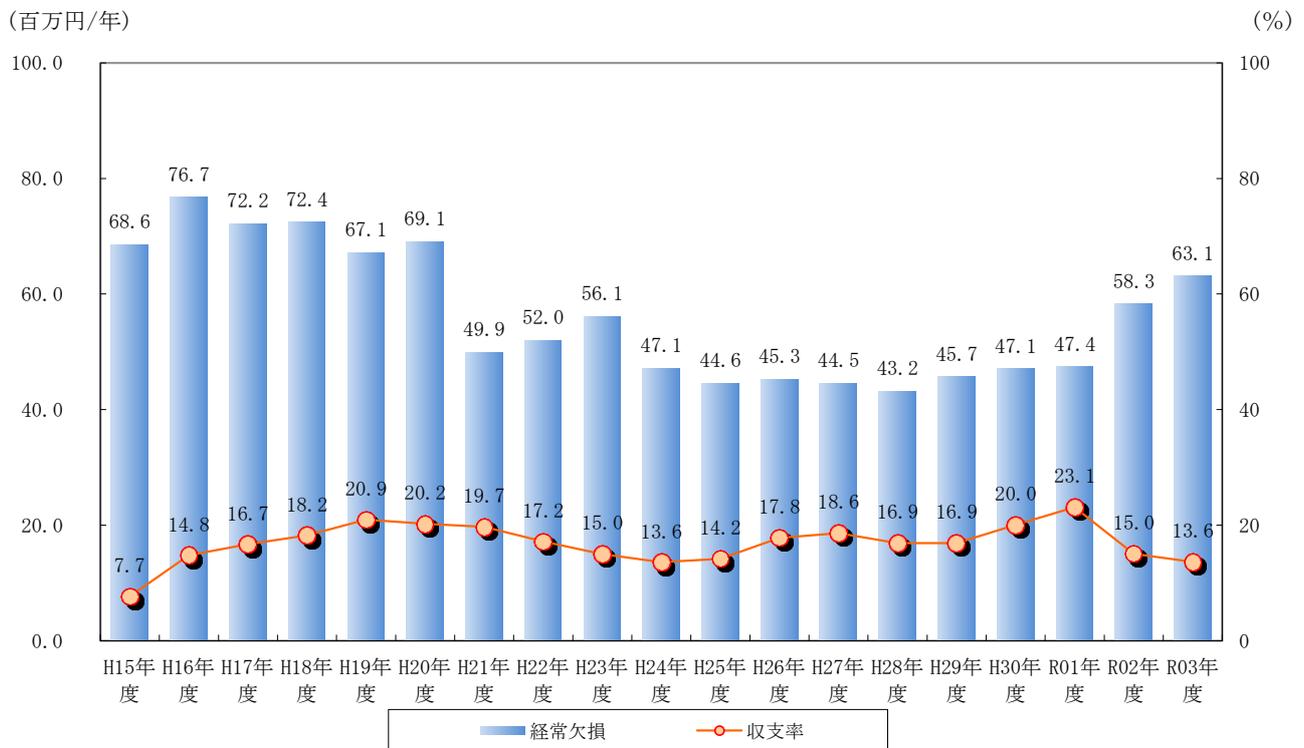
図 くりちゃんバス収支推移 (全路線計)

1. 地域公共交通の概況



※E. 治田循環線は令和2年10月1日以降E. 治田金勝線に再編。

図 くりちゃんバス収支率推移 (路線別)



参考図 くりちゃんバス経常欠損額・収支率推移

1. 地域公共交通の概況

1.5 その他の輸送資源

(1) 乗用タクシー

乗用タクシーは、以下の事業所が市内に営業所を配している。

表 栗東市内に営業所を配する乗用タクシー事業者 一覧

事業者	栗東市内の営業所	住所	認可車両数
滋賀タクシー(株)	草津営業所	栗東市小柿 8 丁目 7-8	16 台
滋賀第一交通(株)	栗東営業所	栗東市大橋 7-7-8	21 台
滋賀エムケイ(株)	栗東営業所	栗東市高野 195-1	22 台
(株)帝産タクシー-滋賀	本社	草津市山寺町 192-1	44 台

車両数資料：事業者聞き取り（令和6(2024)年1月1日時点）

※「(株)帝産タクシー-滋賀」は草津市所在だが栗東市「くりちゃんタクシー」を受託していることを踏まえ記載

(2) 観光交通

観光路線として、(一社)栗東市観光協会が「こんぜめぐりちゃんバス」を運行している。

また、帝産湖南交通(株)が草津駅から大野神社を直通するバスを運行している。

表 各路線の概要

路線	形態	運行事業者	経路			系統数	キロ程(km)	所要時分(分)	運行日	運行回数(回)	運賃	備考
			起点	経由	終点							
こんぜめぐりちゃんバス	路線定期運行	帝産湖南交通(株)	手原駅	旧和中散本舗, 大野神社, 道の駅こんぜの里りっとう	金勝寺	3	12.5	50	土休日	(4/4)	200~500	4~6, 9~11月限定
大野神社線		帝産湖南交通(株)	草津駅	(直行)	大野神社 参道入口	1	8.6	25	土休日	(6/6)	460	2024.4 路線再編で金勝線[草津駅]へ統合

※運行回数は土休日のもの



写真 こんぜめぐりちゃんバス

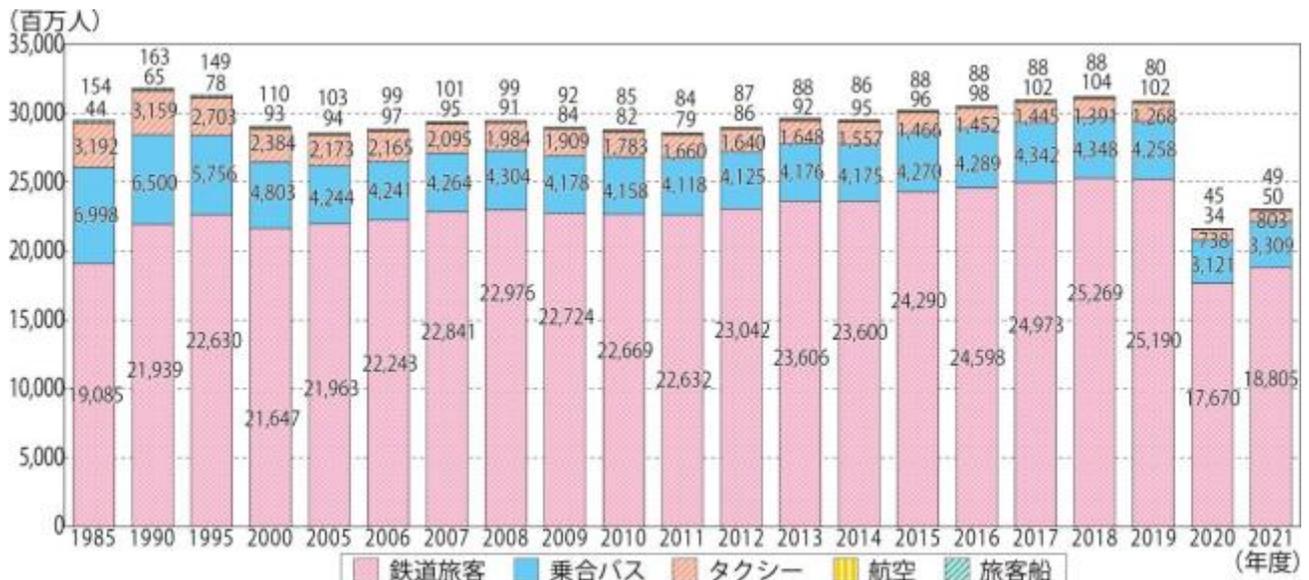
出典：(一社)栗東市観光協会 HP

1.6 地域公共交通の全国的な動向

(1) 全国的な利用状況

鉄道は、長期的にみると増加傾向にある。乗合バスは、平成 23(2011)年度にかけて減少したのち、近年は回復傾向にあった。なお、昭和 60(1985)年度と令和元(2019)年度を比較すると、約 4 割減少している。タクシーは、概ね減少傾向にあり、昭和 60(1985)年度と令和元(2019)年度を比較すると、約 6 割減少している。

令和 2(2020)年度には、コロナ禍をうけていずれの交通も激減している。



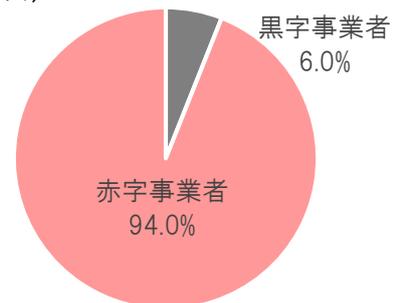
資料：「鉄道輸送統計、自動車輸送統計、海事レポート、航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成
出典：交通政策白書（令和 5(2023)年 国土交通省）

図 日本国内旅客輸送量推移 (人ベース)

(2) 収支状況

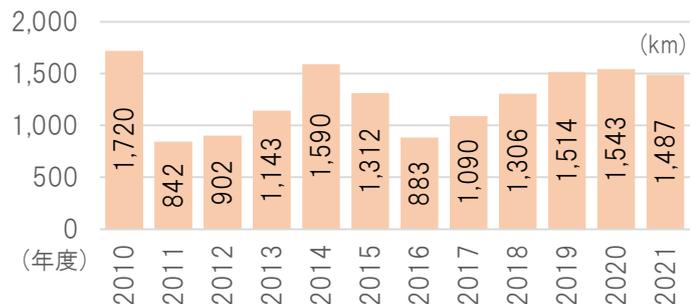
乗合バス事業者の収支状況をみると、黒字事業者が 6.0%にとどまり、大半で赤字を計上している。

こうした背景から、毎年全国で多くの路線が廃止され続けている。



出典：交通政策白書(令和 5(2023)年 国土交通省 30 両以上保有 218 者)

図 乗合バス事業者の収支状況



出典：交通政策白書(令和 5(2023)年 国土交通省)

図 路線バスの廃止キロの推移

1. 地域公共交通の概況

(3) 担い手不足

労働者不足感をみると、交通産業では、他産業と比較して一貫して高い水準で推移している。職種別には、特に「自動車運転」で有効求人倍率が低い傾向にあり、担い手となる大型自動車第二種免許保有者数は、一貫して減少している。

令和6(2024)年4月には、働き方改革に伴う改善基準告示改正に伴い、バス、タクシー、トラック等の自動車運送事業で労働時間数制限等がより厳しくなることから、“現在と同じ担い手の数がいても、今のダイヤを維持できない”状況の発生が見込まれている。そのため、路線バスでは、全国で減便・廃止が進んでいるほか、乗合バス事業者自体の廃止や営業所単位での路線廃止までもが生じている地域も見られている。



図 常用労働者の過不足判断 D.I. の推移

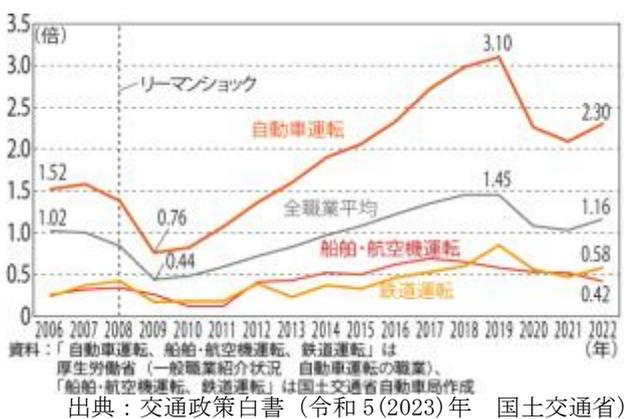
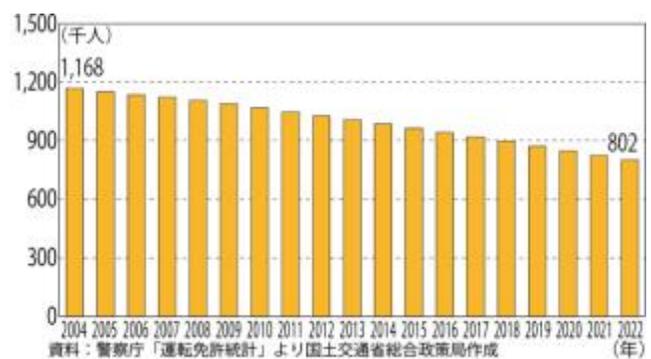


図 各産業の有効求人倍率



出典：交通政策白書（令和5(2023)年 国土交通省）
図 大型自動車第二種免許保有者数

(4) 再構築にむけた動向

各種の問題に対し「交通政策白書(令和5(2023)年 国土交通省)では以下の方向性が示されている。

- ✓ 交通政策のさらなる強化
- ✓ 地域経営における連携強化
- ✓ 新技術による高付加価値化 (DX、GX 等)

2. 地域公共交通を取り巻く環境

2.1 人口

(1)人口推移

人口は、増加傾向にあり、この傾向が令和 12(2030)年頃まで継続すると推計されている。

高齢化率は、上昇傾向にあるものの、県全体と比較すると低い水準にある。

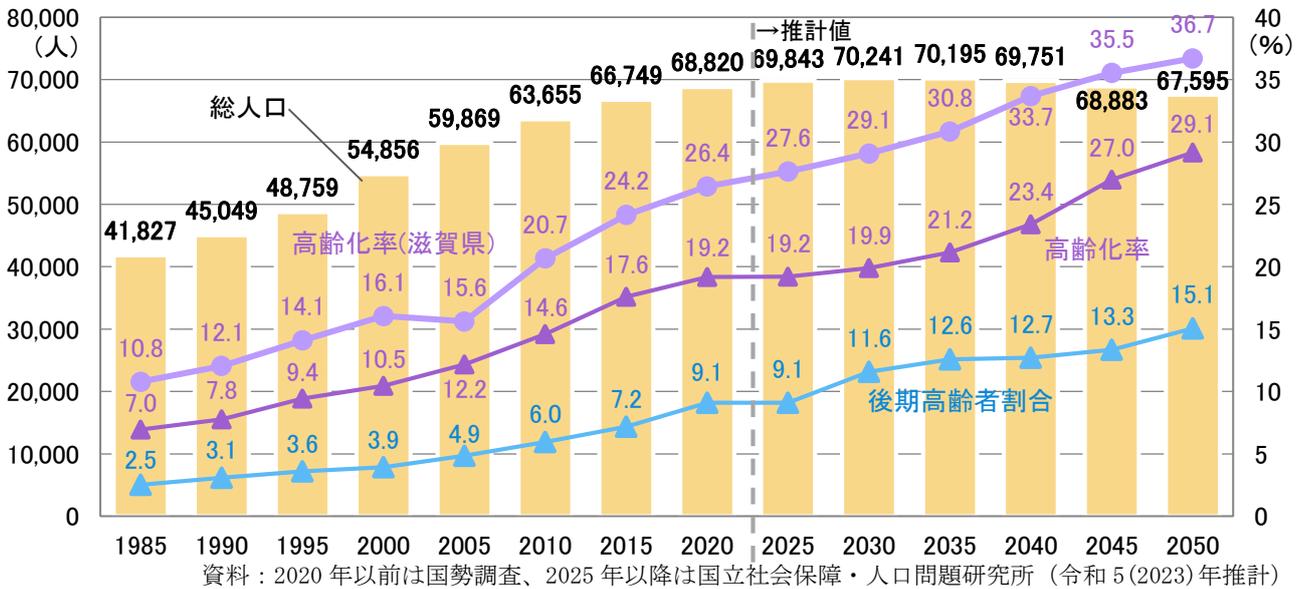


図 栗東市の人口と高齢化率の推移

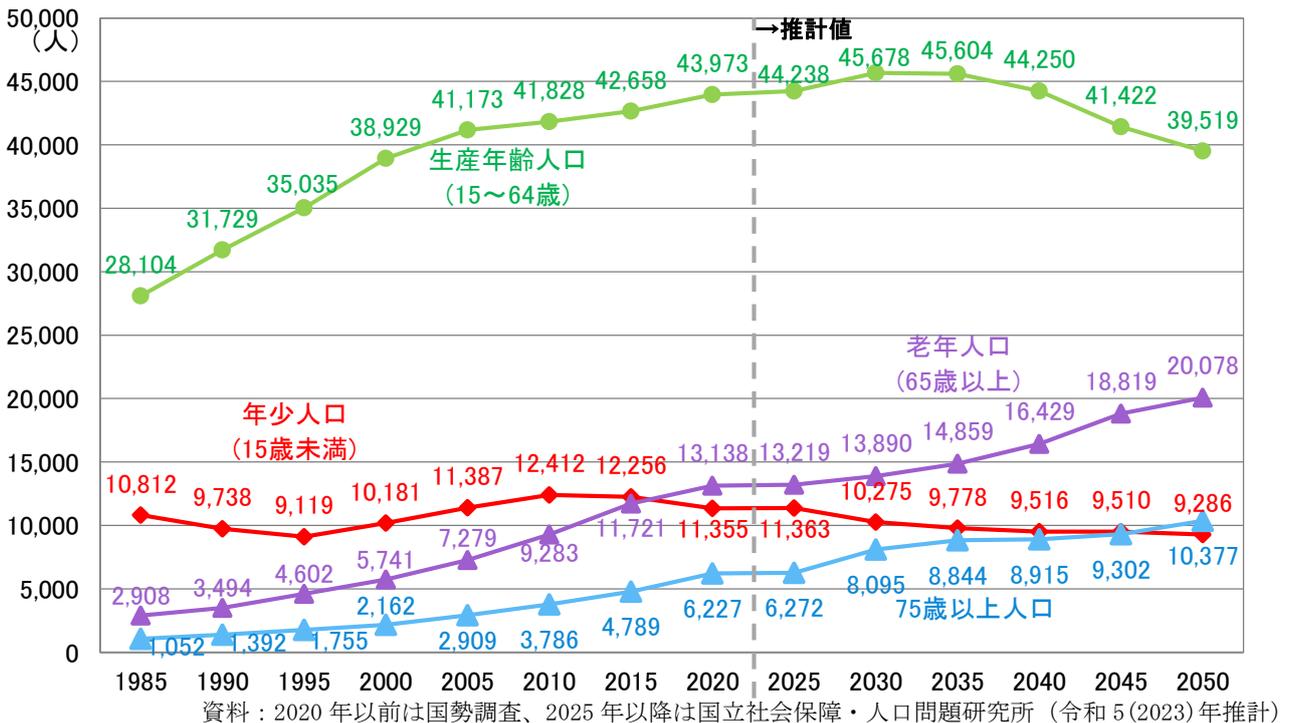


図 栗東市人口推移（年齢3区分別）

2. 地域公共交通を取り巻く環境

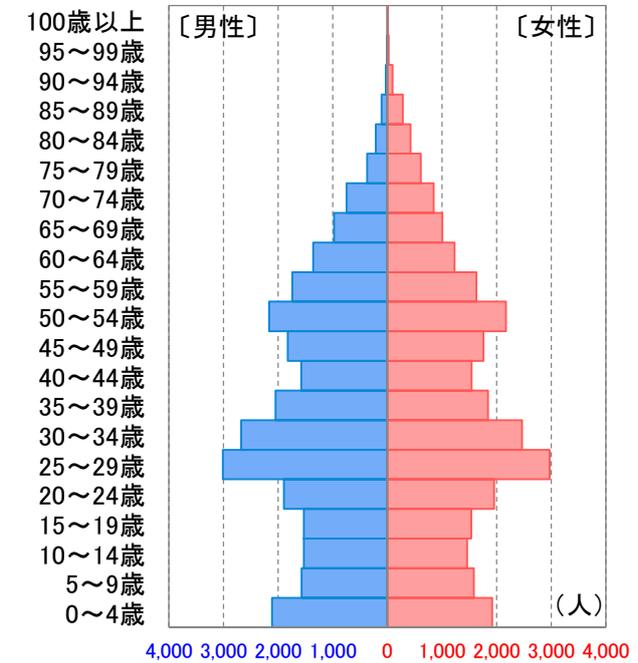
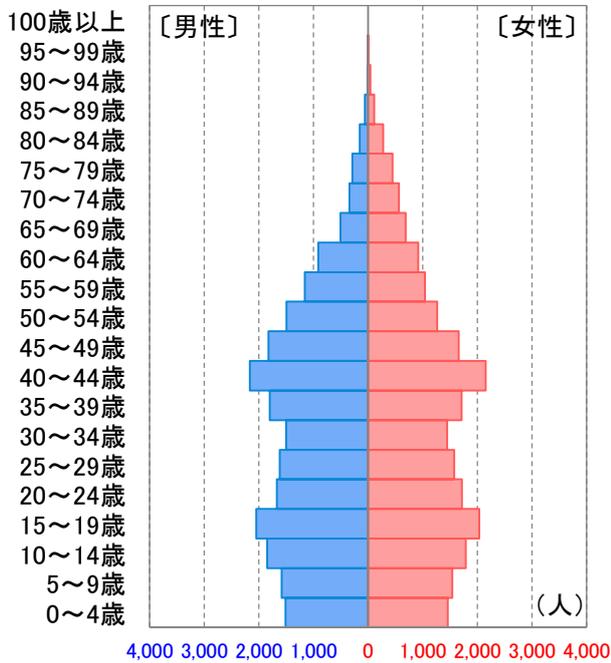
(2)人口推移（性別 年齢5歳別）

栗東市の人口ピラミッドは、つり鐘型からつぼ型、星型へと変遷している。

また、高齢者の性別をみると、男性と比較して女性が多くみられる。

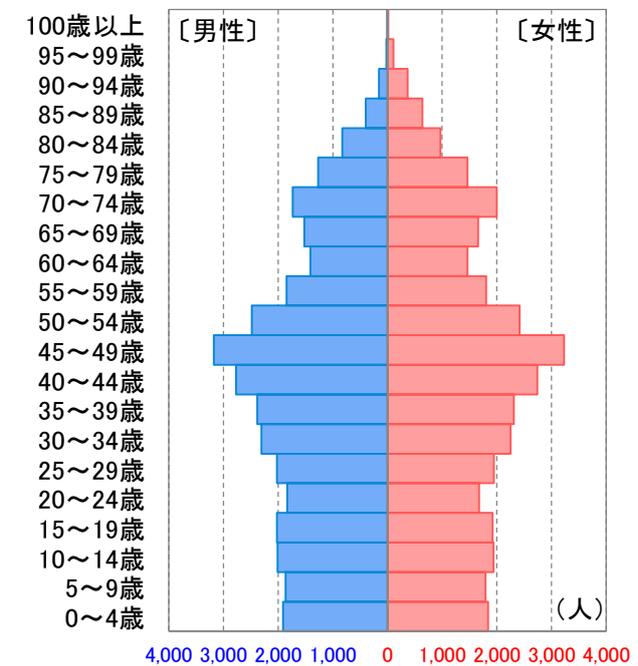
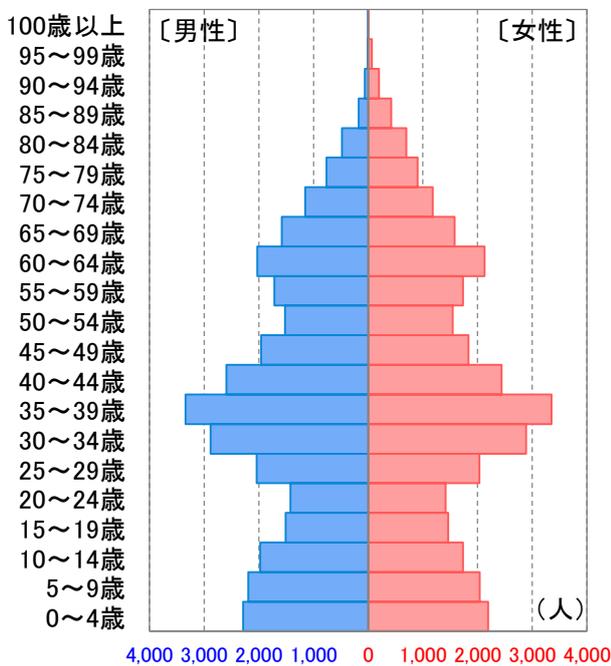
1990年

2000年



2010年

2020年



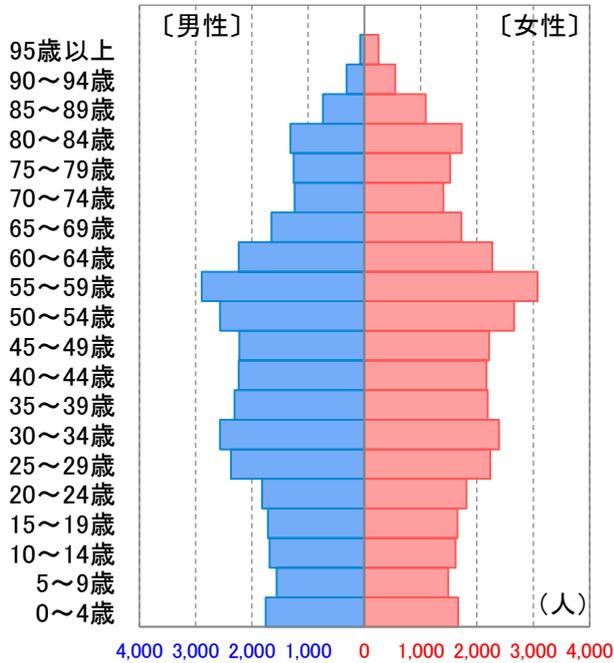
※型の例 つり鐘型：各年齢層で人口の差が少なく、人口が増減しない停滞状態
 つぼ型：自然増加率が減少しており、将来的に人口減少が見込まれる状態
 星型：つぼ型の状態から出生率が回復した状態であり、特徴として生産年齢人口が多い状態
 ひょうたん型：星型から再び出生数が減少した状態であり、高齢者層と若年者層が残される状態

資料：国勢調査

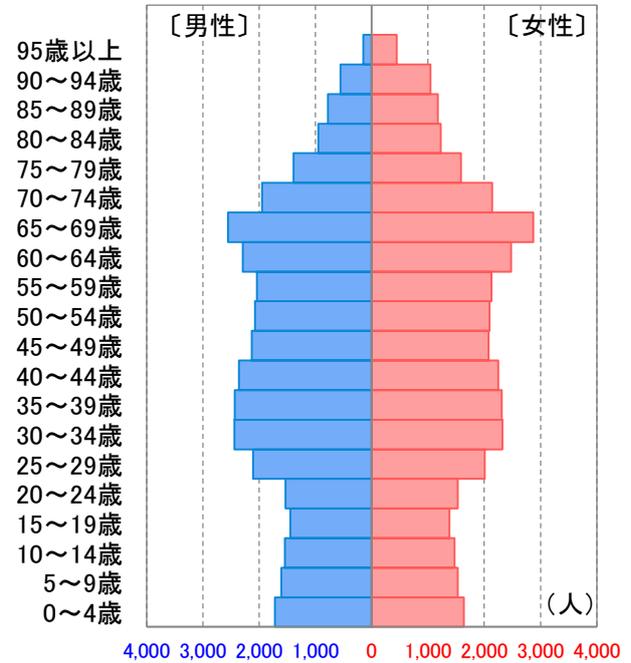
図 栗東市人口推移（性別 年齢5歳別）【1990～2020年 実績値】

将来推計をみると、今後、少子高齢化がますます進展することから、高齢者数が子どもより多くなることや、人口の多い世代が60歳前後となることが推計されている。また、人口減少に伴い、人口ピラミッドが細くなり、星型からひょうたん型に変遷していくと推計されている。

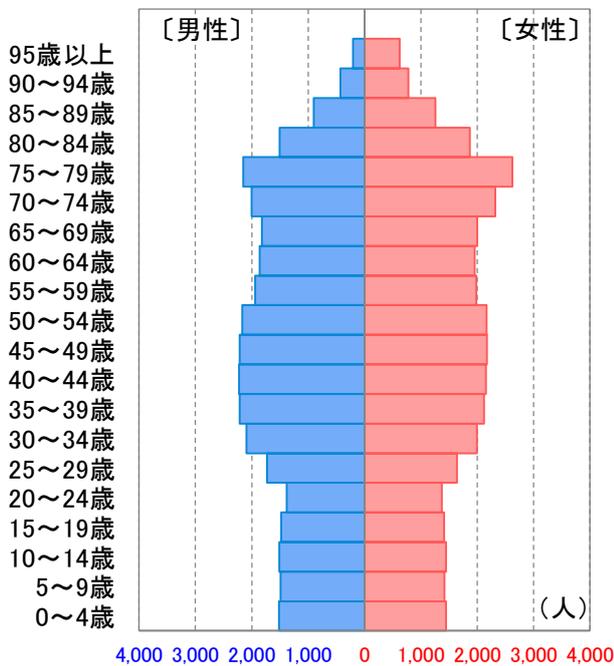
2030年



2040年



2050年



資料：国立社会保障・人口問題研究所（令和5(2023)年推計）

図 栗東市人口推移（性別 年齢5歳別）【2030～2050年 推計値】

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(3) 世帯数・世帯あたり人員の推移

世帯数は、増加傾向にある。

世帯あたり人員は、減少傾向にある。平成12(2000)年には約3.00人/世帯であった家族構成が、令和2(2020)年には約2.58人/世帯にまで減少している。

また、高齢者の夫婦世帯及び単身世帯は増加傾向にあり、高齢者世帯の占める割合も増加傾向にあることから、移動にかかる世帯内での自助が難しくなる世帯が増加しつつあるといえる。

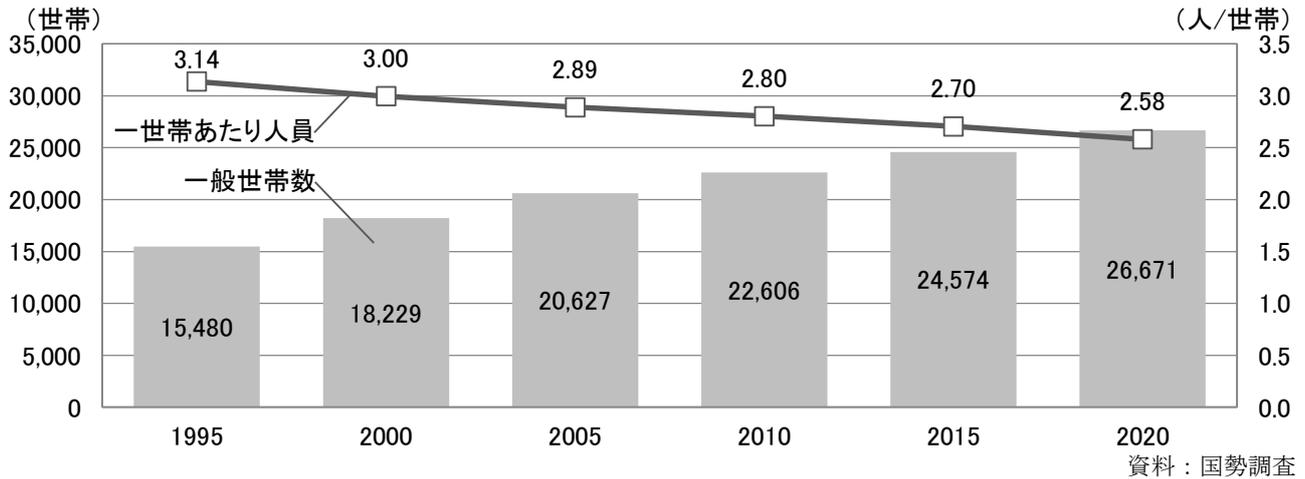


図 栗東市の世帯数と世帯あたり人員の推移

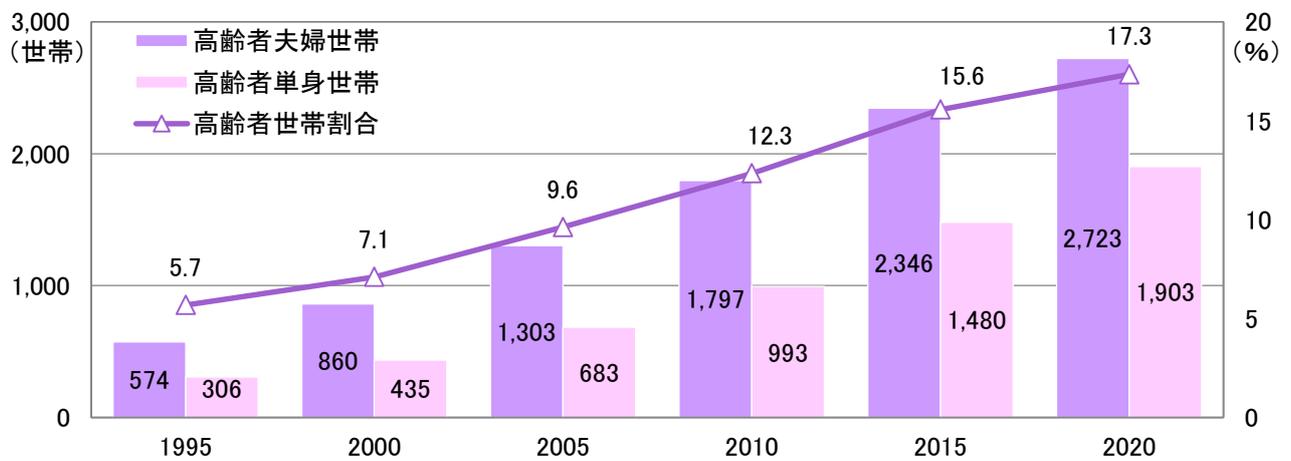
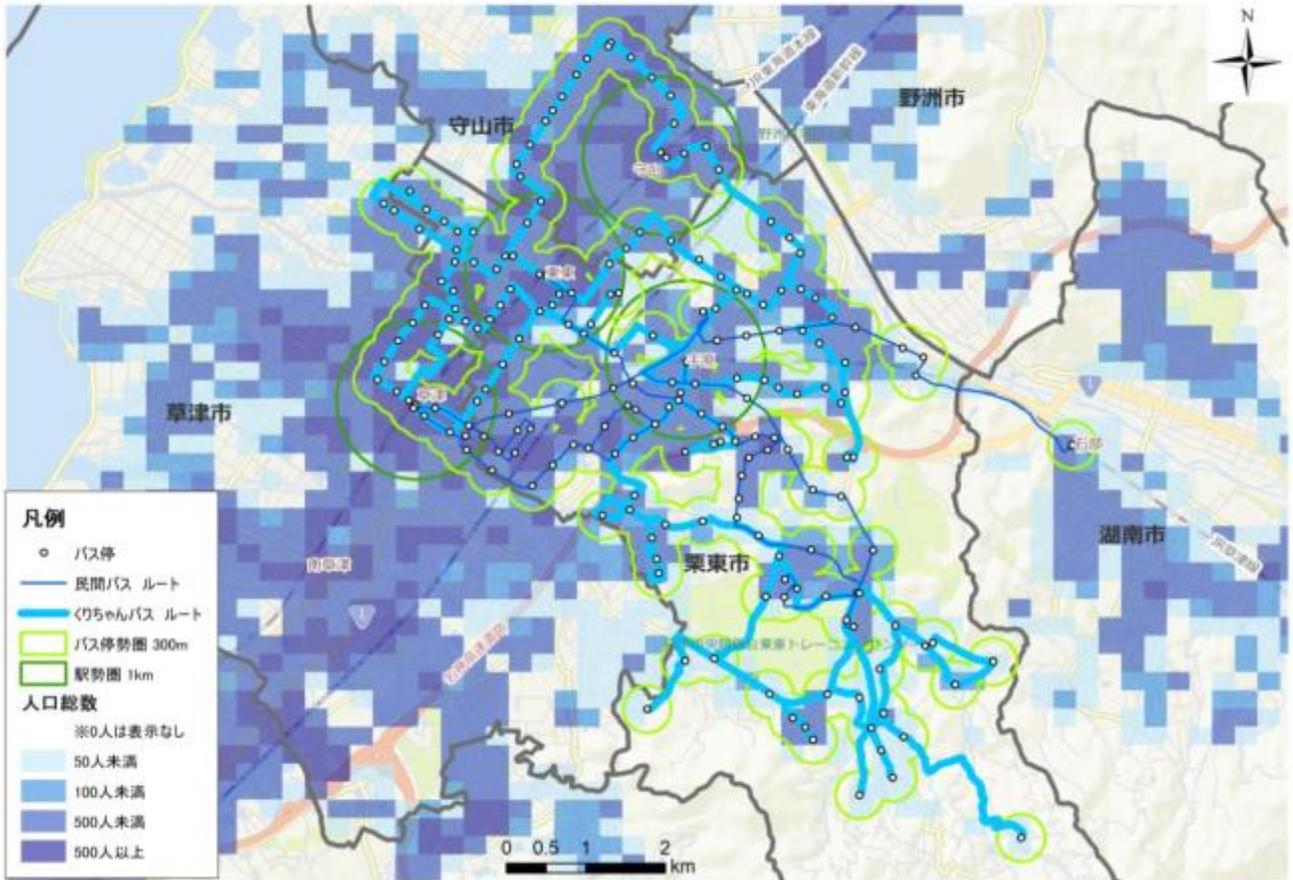


図 栗東市の高齢者世帯の推移

(4)人口分布

栗東市の人口は、鉄道駅や市役所周辺等を中心に、市北部の平坦地で多く分布している。

人口分布と鉄道やバスのネットワークを重ねると、概ね全ての地区がカバーされている。



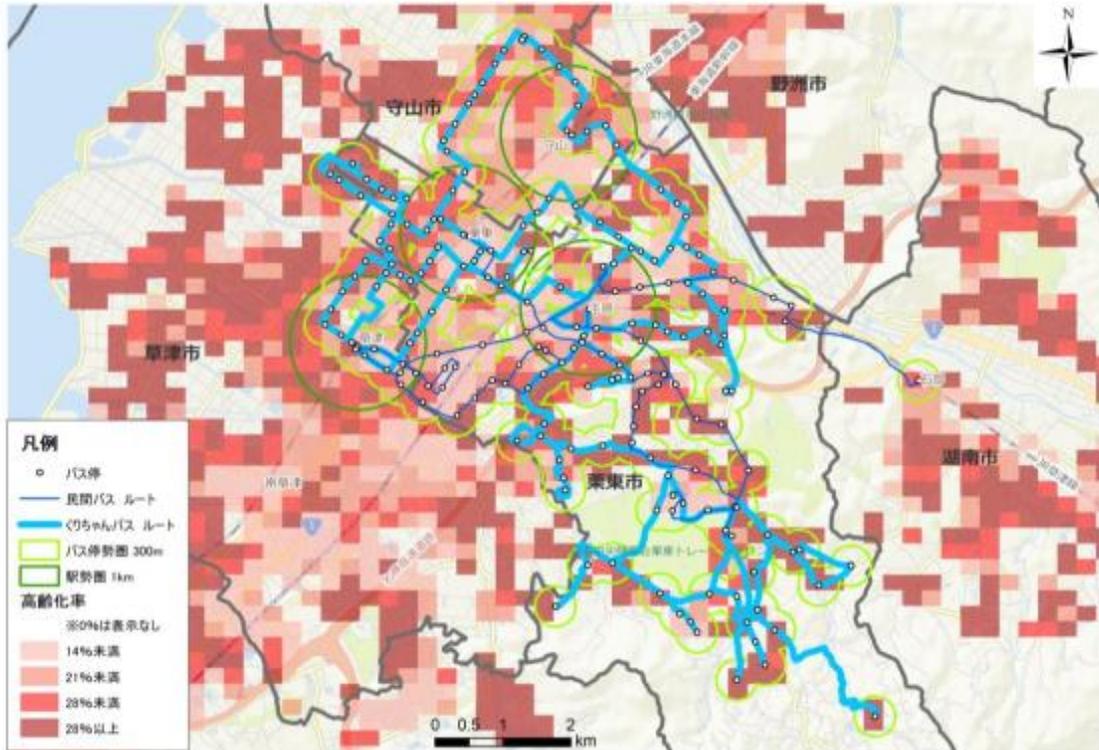
資料：国勢調査(令和2(2020)年 250mメッシュ)

図 人口分布と駅勢圏・バス停勢圏との関係(令和2(2020)年)

2. 地域公共交通を取り巻く環境

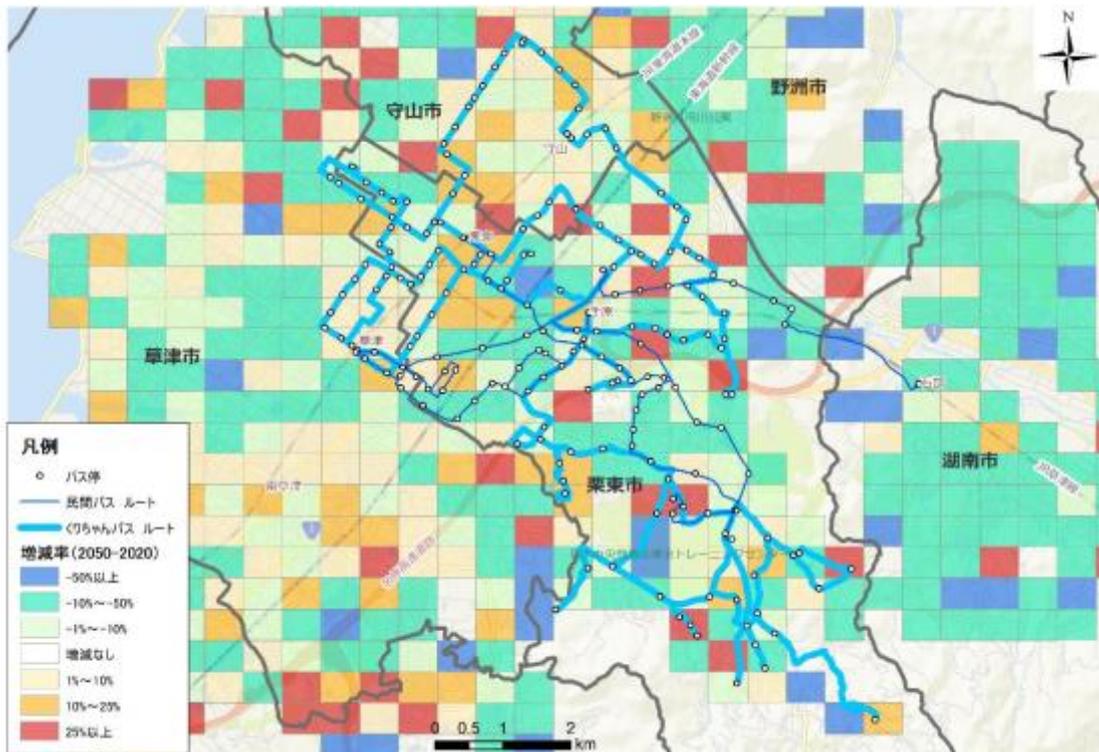
栗東市の高齢化率は、市北部で21%未満、市南部で21%超の地域が多い傾向にある。

栗東市の人口増減(令和2(2020)年～27(2045)年)をみると、市域全体では減少予測となっている地区が多い一方で、JR沿線等では、増加が予測される地区もみられる。



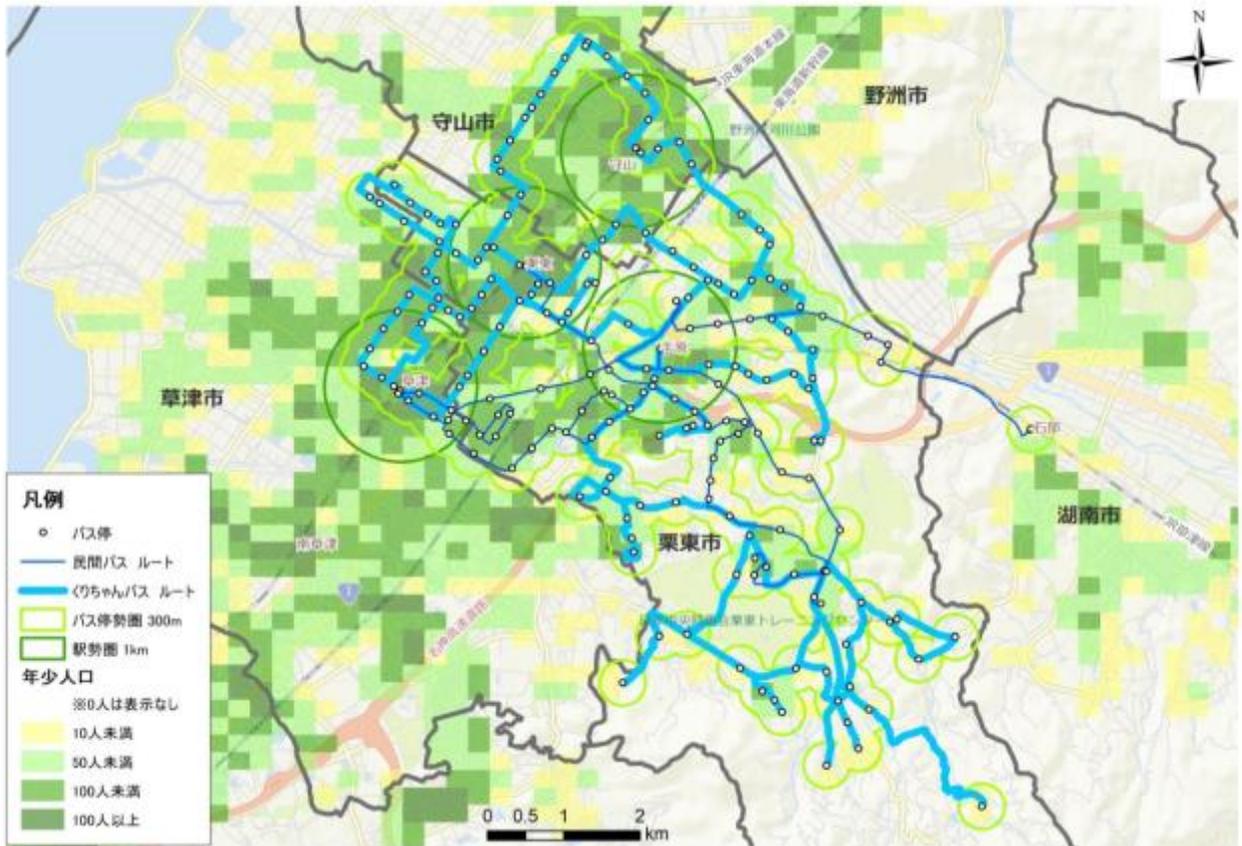
※65歳以上の割合が7%超で「高齢化社会」、14%超で「高齢社会」、21%超で「超高齢社会」(WHO(世界保健機関)定義)
資料：国勢調査(令和2(2020)年 250mメッシュ)

図 高齢化率分布(令和2(2020)年)



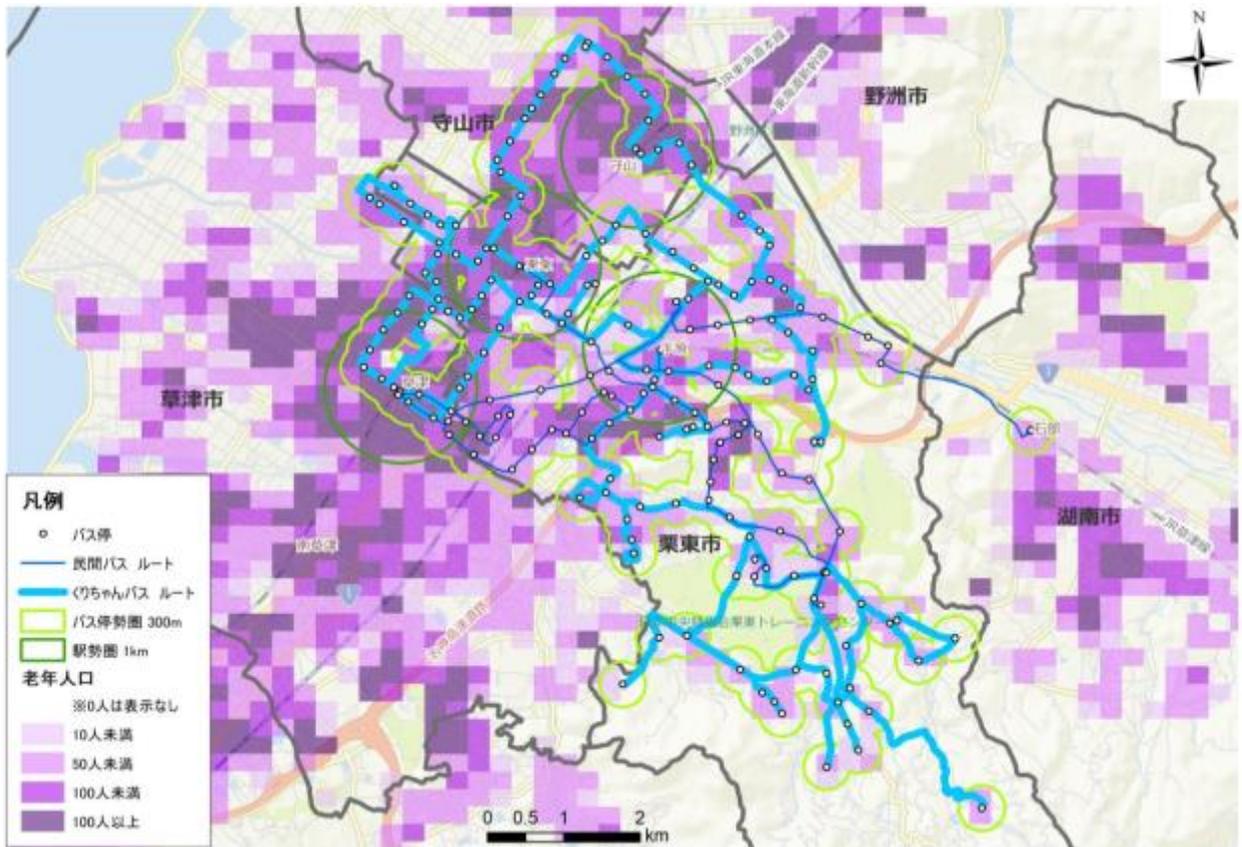
資料：国土交通省国政局推計(平成30(2018)年 500mメッシュ)

図 総人口増減率(令和2(2020)年から令和27(2045)年将来推計値)



資料：国勢調査(令和2(2020)年 250mメッシュ)

参考図 年少人口分布(令和2(2020)年)



資料：国勢調査(令和2(2020)年 250mメッシュ)

参考図 老年人口分布(令和2(2020)年)

2.2 施設の分布状況

(1) 施設分布

① 公的施設の分布

市内の主要な公的施設は、手原駅周辺やバス路線沿線に分布している。

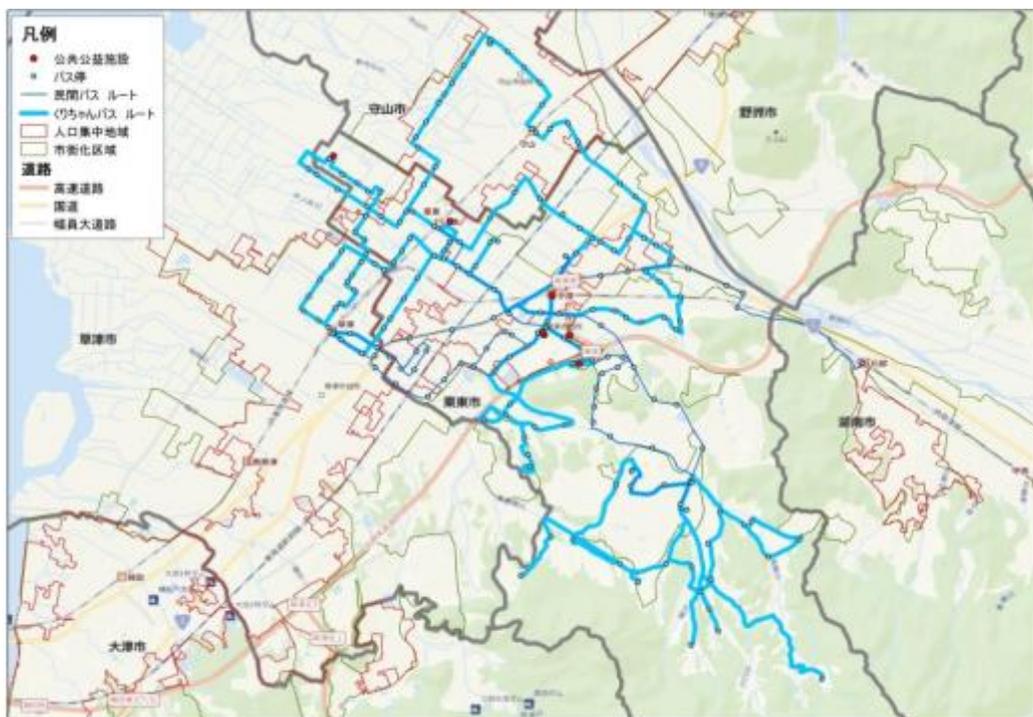


図 公的施設の分布

② 学校施設の分布

多くの学校が、バス路線沿線や手原駅周辺に分布している。

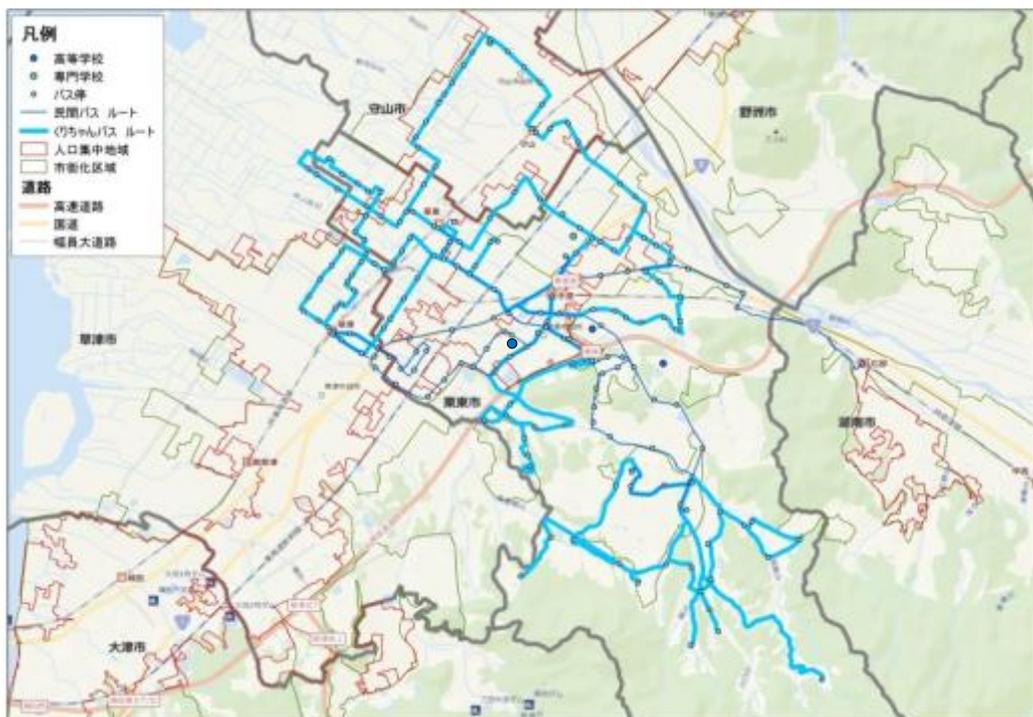


図 学校施設の分布

③社会福祉施設の分布

市内の社会福祉施設は、大半が栗東駅・手原駅周辺や、バス停留所周辺に分布している。

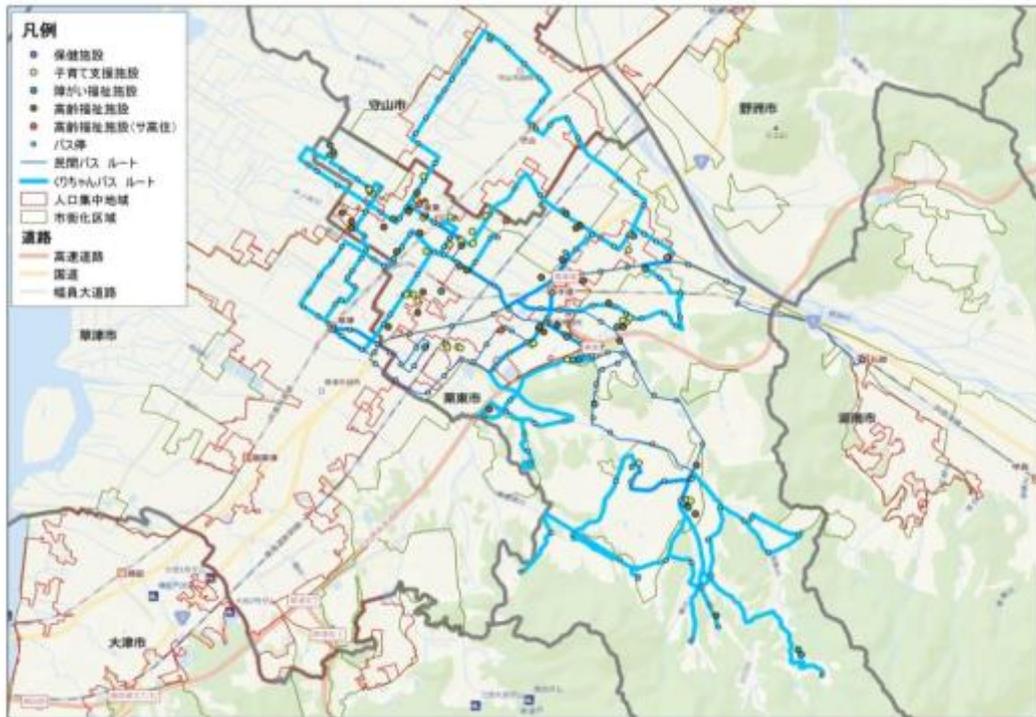


図 社会福祉施設の分布

④社会教育施設の分布

市内の社会教育施設は、多くが栗東駅周辺やバス路線沿線に分布している。一方で、金勝地域や、野洲川沿岸（野洲川体育館・運動場）などの一部施設は、鉄道やバスから離れて分布している。

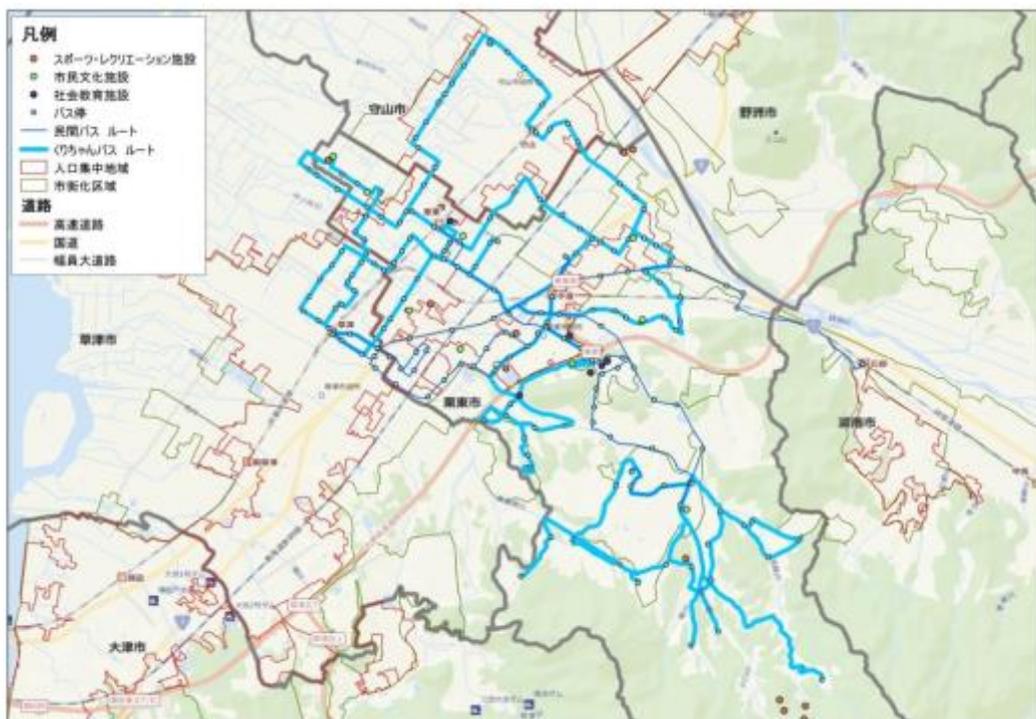


図 社会教育施設の分布

2. 地域公共交通を取り巻く環境

⑤医療施設の分布

総合病院である済生会滋賀県病院へは、くりちゃんバスや民間バスが運行している。
その他医療施設は、栗東駅・手原駅周辺やバス路線沿線を中心に分布している。



図 主な医療施設の分布

⑥商業施設の分布

市内の商業施設は、栗東駅・手原駅周辺やバス路線沿線に分布している。

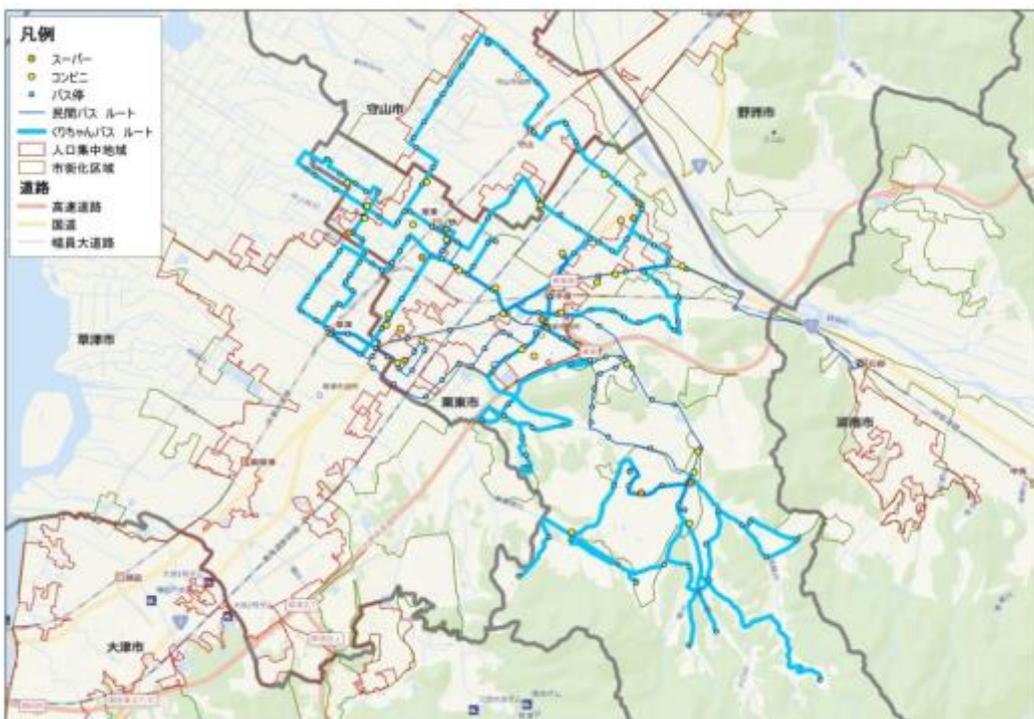
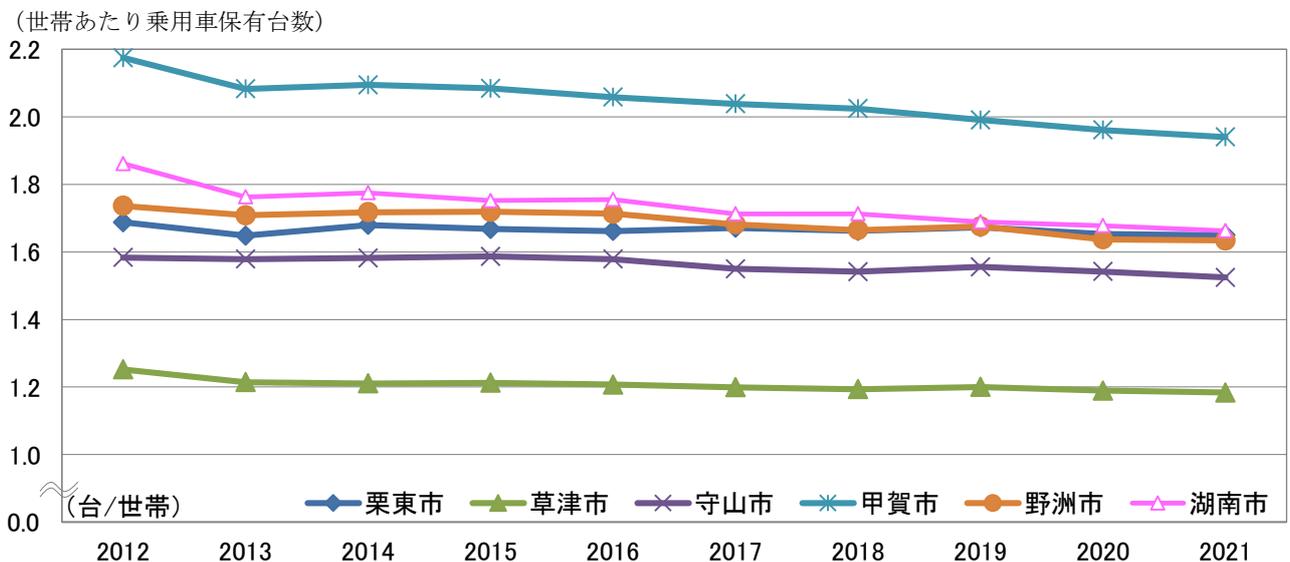
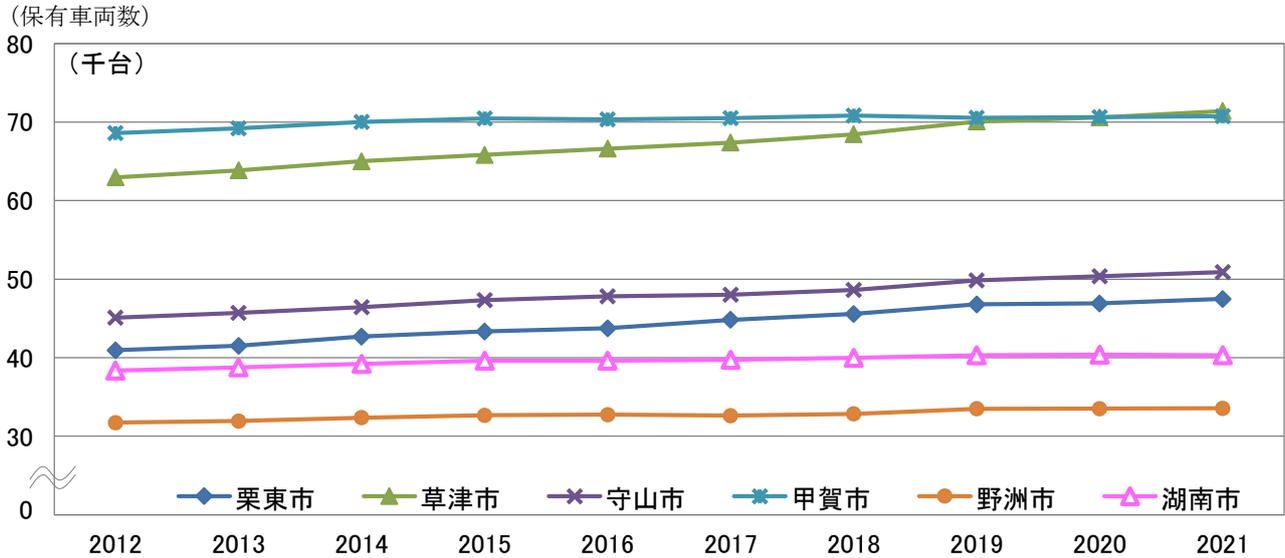


図 主な商業施設の分布

2.3 自動車交通

(1) 自動車保有台数等の推移

栗東市及び周辺市の自動車保有台数は、年々増加傾向にある。栗東市の世帯あたり乗用車保有台数は、横ばい傾向であり、1.6～1.7台/世帯で推移している。



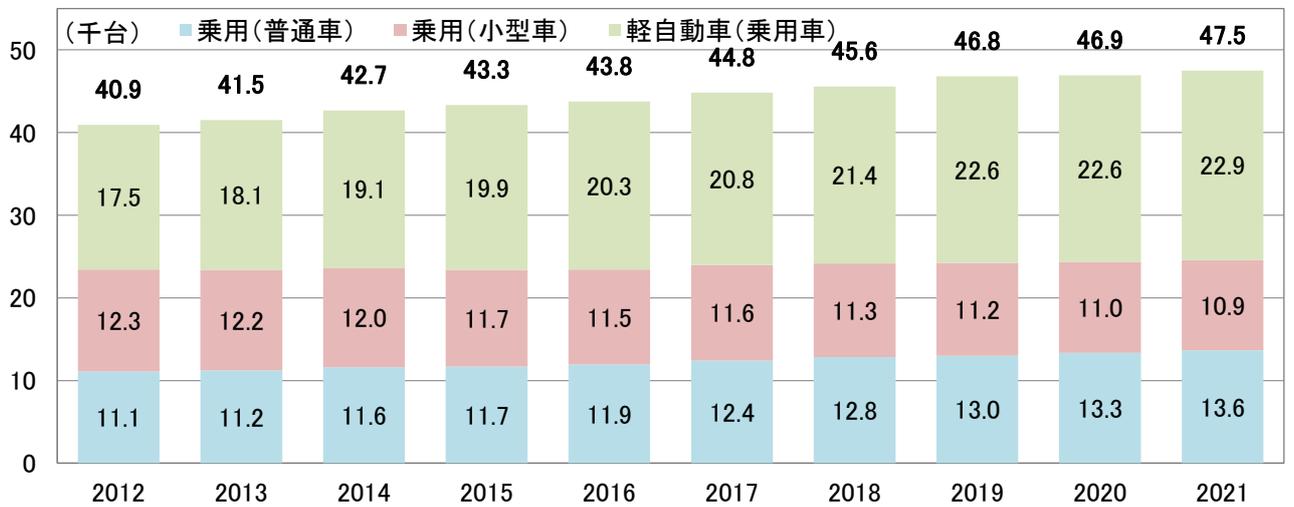
資料：滋賀県統計（乗用車は各年3月末現在／軽自動車は2018年まで各年3月末、2019年から各年4月1日現在
世帯数：各年1月1日現在

図 栗東市及び周辺市の保有車両数等推移(乗用車+軽自動車計)

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(2) 車種別保有車両数の推移

栗東市の保有車両数をみると、全体として増加傾向にある。車種別にみると、軽自動車（乗用車）を中心に増加傾向にある。

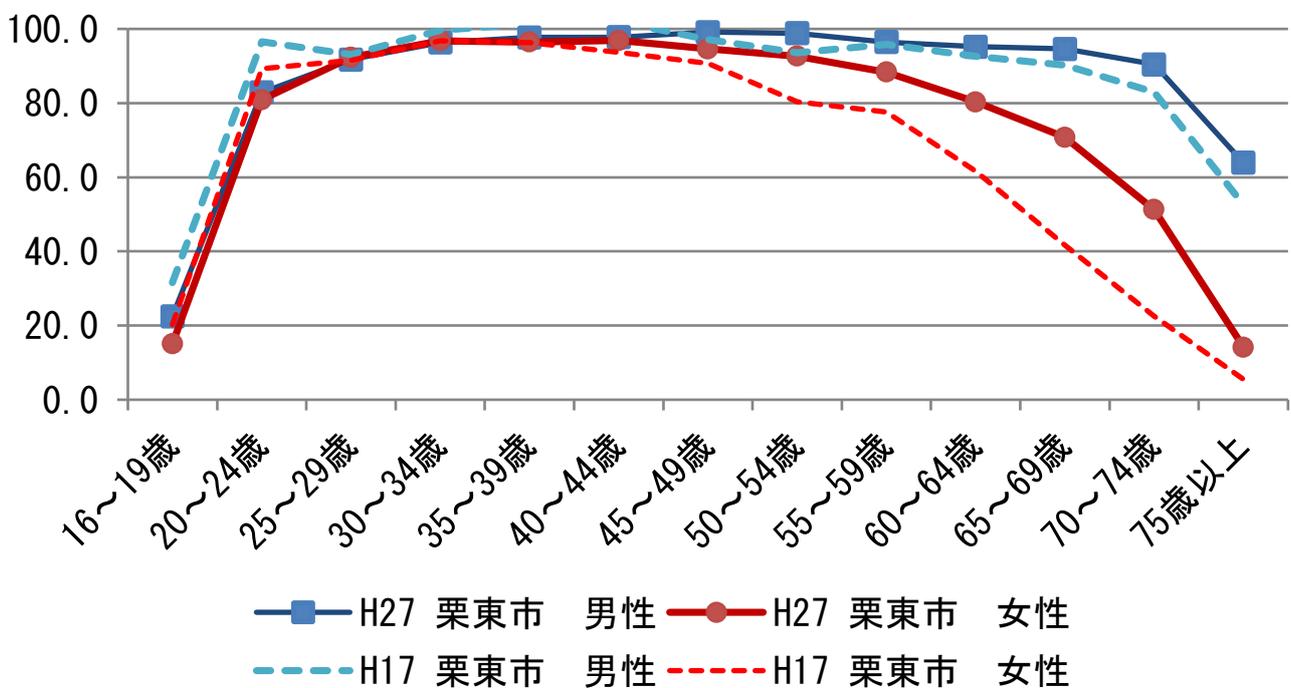


資料：滋賀県統計

図 栗東市の車種別保有車両数の推移

(3) 運転免許保有状況の推移

栗東市の運転免許保有率をみると、25～74歳の男性では9割以上が、20～64歳の女性では8割以上が免許を保有している。高齢女性は、男性と比較すると運転免許保有率が低い。



資料：滋賀県警

図 栗東市の性別年齢階層別に見た運転免許保有率の推移 (%)

2.4 道路網

(1) 道路ネットワーク

国土を連絡する道路では、名神高速道路・新名神高速道路や、国道1号・8号が横断する。

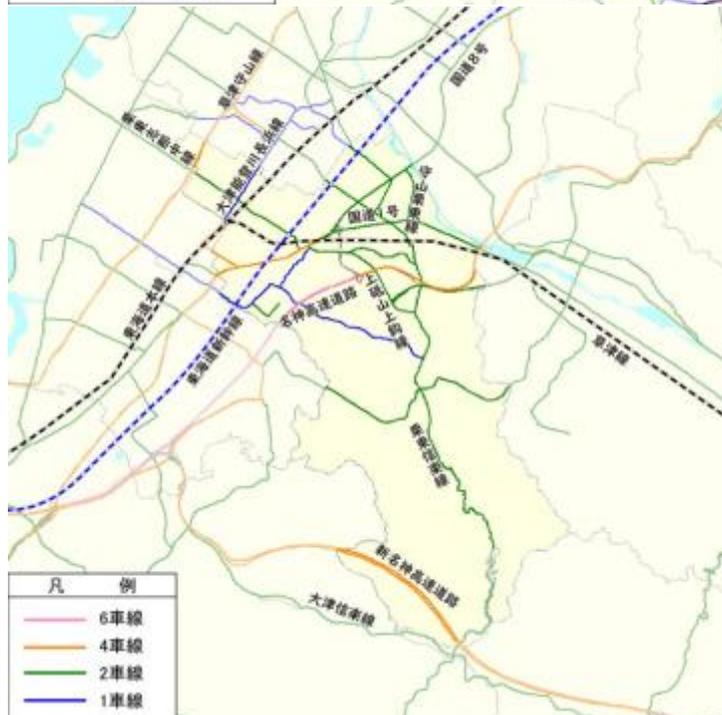
その他路線では、琵琶湖に対して平行する路線と、これらに直行する路線を中心に整備されている。

車線数は、名神高速道路・新名神高速道路で4車線以上、一般道のうち国道1号の一部で4車線が整備されていることを除き、市内のほとんどの道路で2車線以下である。

[道路ネットワーク]



[車線数]



資料：道路交通センサス(令和3(2021)年)

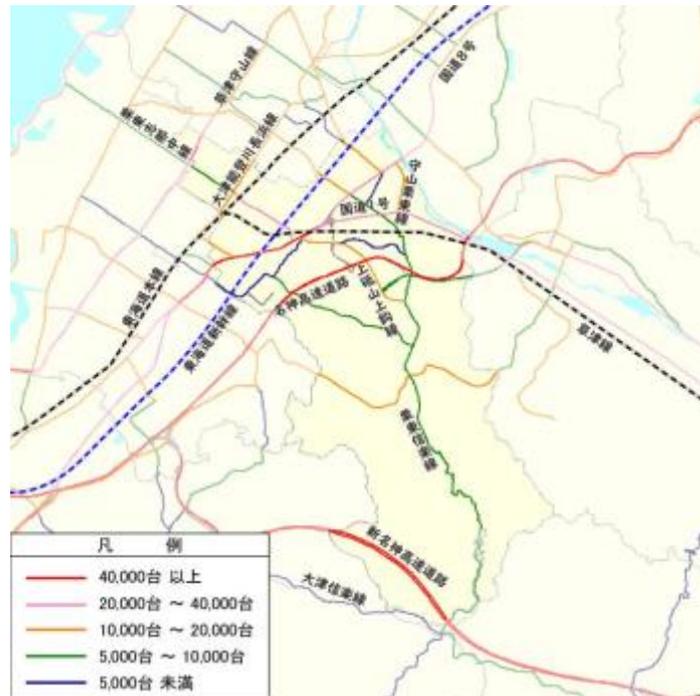
図 道路ネットワークの概況

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(2) 道路の利用状況

① 道路交通量

名神高速道路・新名神高速道路や国道1号、8号を中心に、交通量の多い区間が見られる。

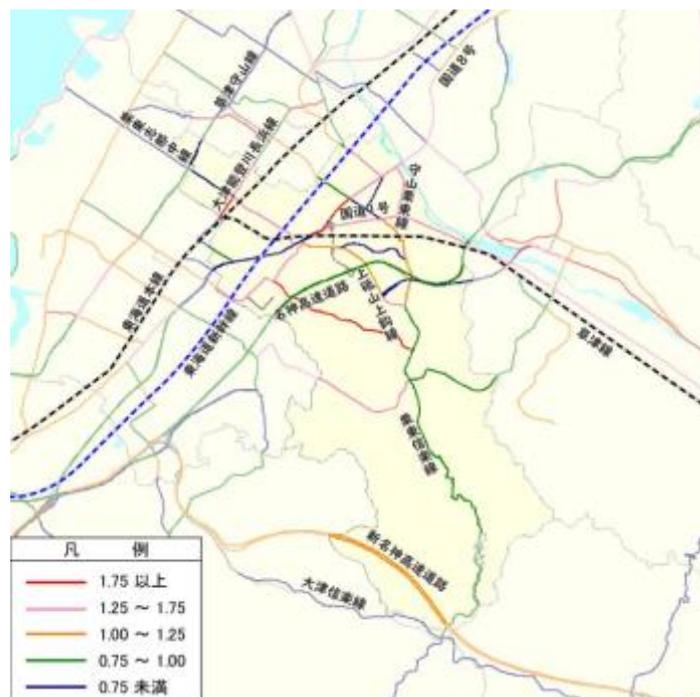


資料：道路交通センサス(令和3(2021)年)

図 道路交通量 (24時間)

② 道路混雑度

道路混雑度をみると、国道1号・8号をはじめとする琵琶湖と並行方向にある道路や、野洲川沿岸の道路を中心に混雑度が高くなっている。栗東市では、国道等を介した通過交通の周辺道路への流入や、国道等への横断方向への交通阻害等により、市内の道路で慢性的な渋滞が発生している。



資料：道路交通センサス(令和3(2021)年)

図 道路混雑度

(3) 道路計画

栗東市内では、「山手幹線」、「野洲栗東バイパス」の幹線道路整備が進んでいる。国道1号・8号での慢性的な混雑は、これらの道路整備により改善が期待されている。

A. 大津能登川長浜線(山手幹線)

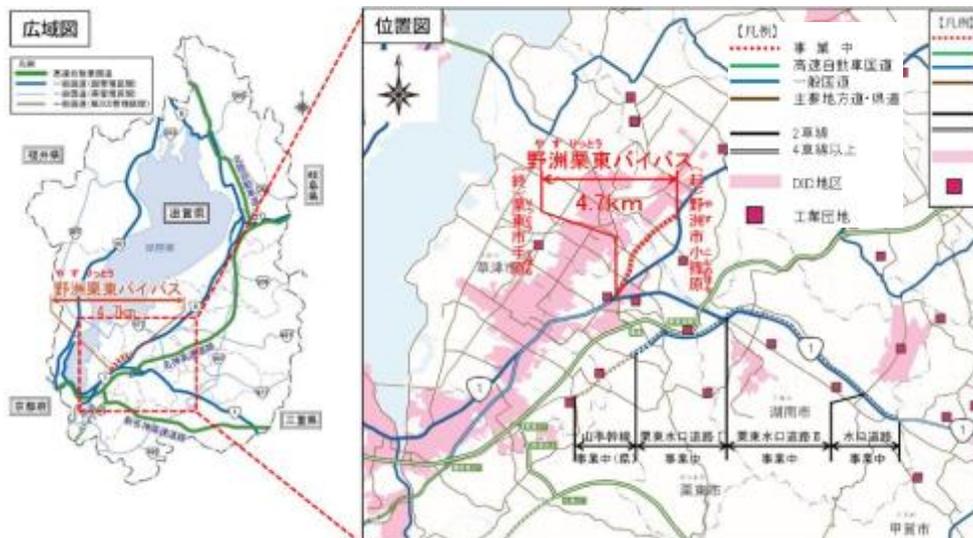
北端で国道1号バイパス栗東水口道路と接続することで、国道1号のバイパスとして一体的に機能することが期待されている。現在は、令和7(2025)年供用にむけて事業が推進されている。



出典：第37回栗東市都市計画審議会資料（平成31(2019)年3月4日開催）

B. 野洲栗東バイパス

国道8号の交通混雑緩和と交通安全確保を目的として計画されている延長4.7kmの道路である。平成28(2016)年度に工事着手され、令和7(2025)年秋以降の供用にむけて事業が推進されている。



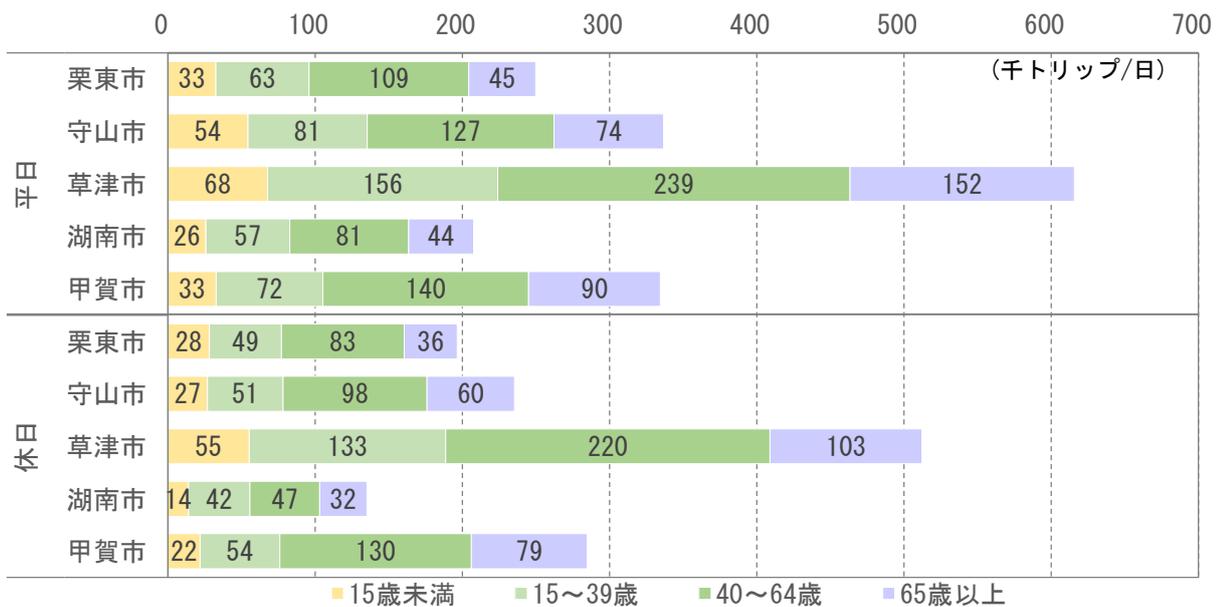
出典：一般国道野洲栗東バイパス再評価資料（近畿地方整備局 平成29(2017)年10月）

2.5 人の動き

2.5.1 近畿圏パーソントリップ調査にみる人の動き

(1) 人の動き（移動の総量）

移動の総量をみると、人口の多い草津市や守山市で多くなっている。また、平日に比して休日はいずれの地域でも移動量が少なくなっている。



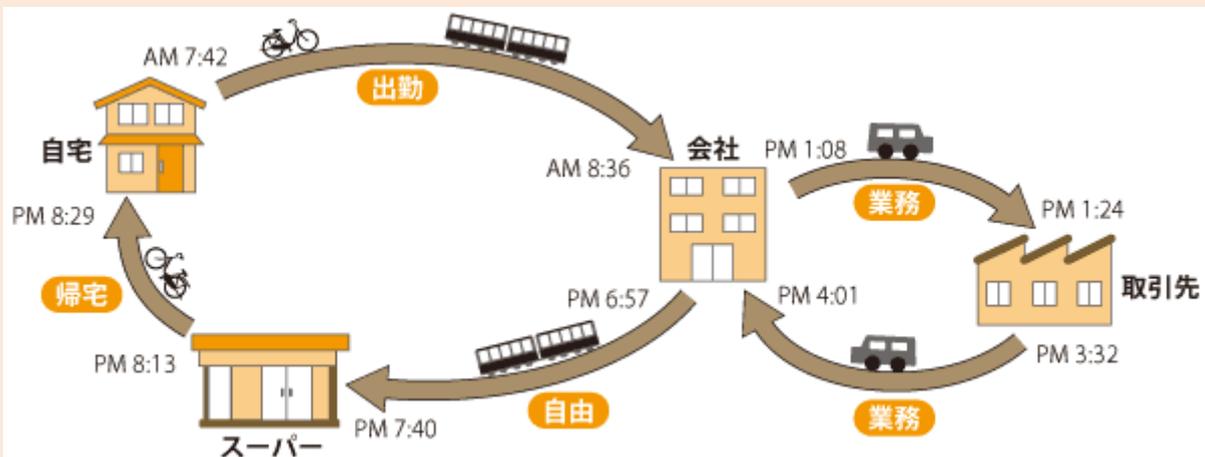
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

図 地域別・年齢階層別トリップ数

参考 パーソントリップ調査とは

まちにおける「人の移動」に着目した調査である。

1日の移動（行先や手段等）や個人属性等の調査により、「どのような人が、どのような目的で、どこから どこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握できる。



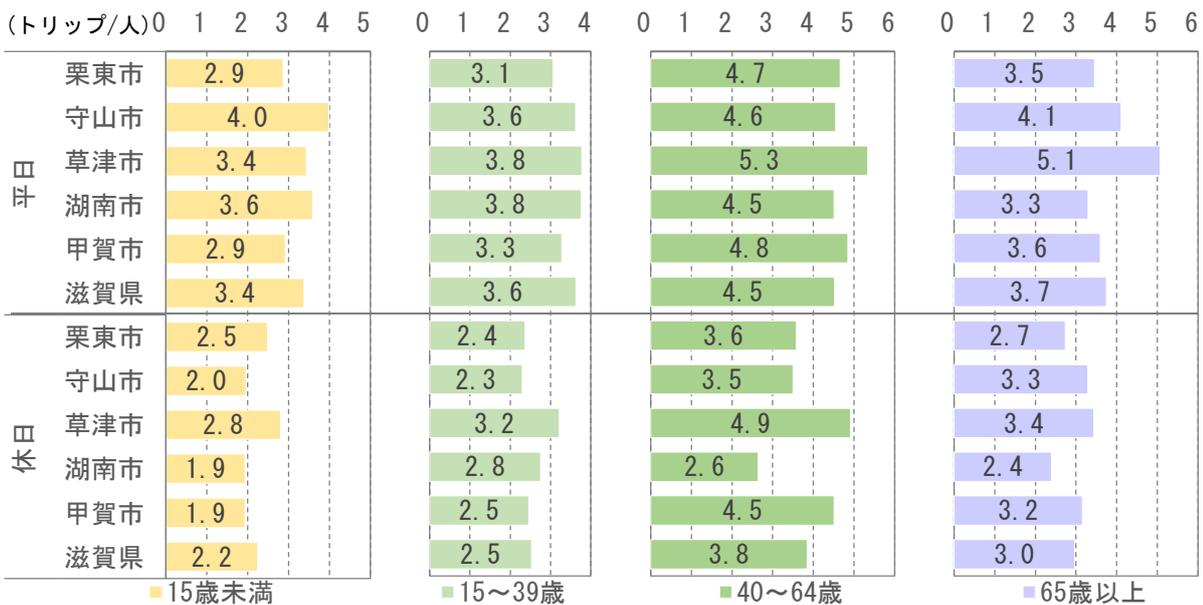
出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

図 調査対象とする「人の動き」の概要

(2)人の動き（年齢別）

1人あたり・1日あたりのトリップ数をみると、平日・休日及び年代に関わらず草津市で最も多い。これは、市内にトリップの目的地となる地点が多くあることや、鉄道をはじめとする交通利便性がよいことが理由として考えられる。

栗東市では、15歳未満と65歳以上で移動が少なく、40～64歳で移動が多い。これは、栗東市における地域公共交通がJR琵琶湖線沿線等と比較して不便であり、自家用車を運転できない/しない世代では移動が抑制される一方で、高速道路をはじめとする道路交通の利便性の高い環境から、自家用車を運転できる世代では移動が多くなっていることが一因と推察される。



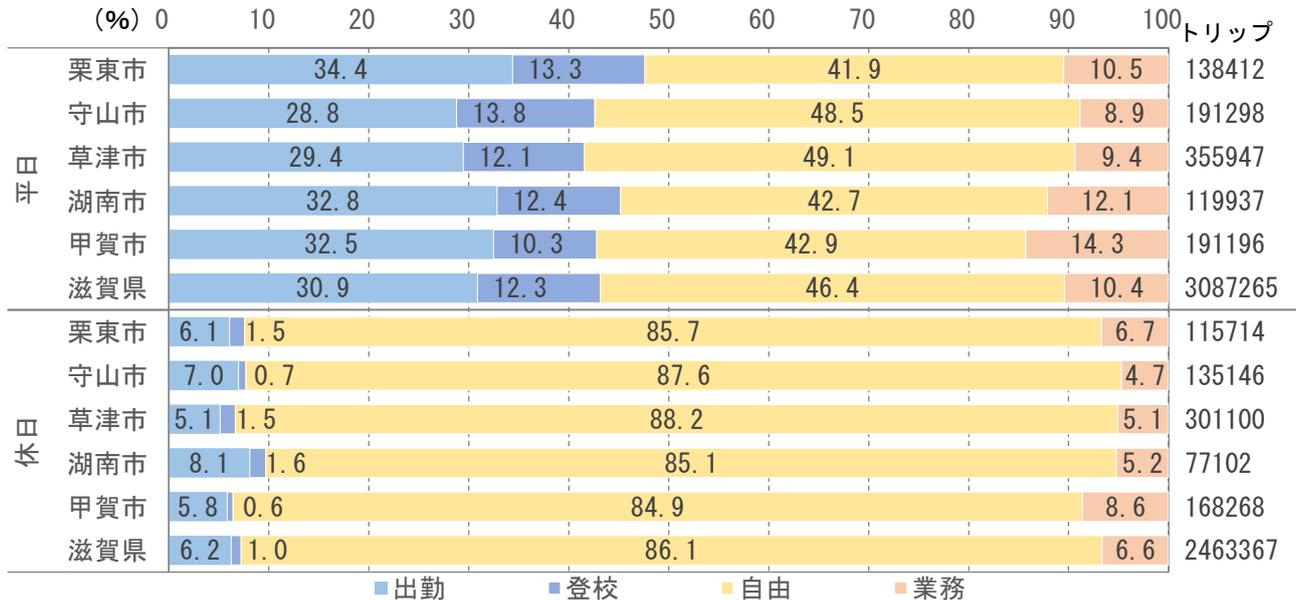
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年） 人口は令和2(2020)年国勢調査
 図 地域別・年齢階層別 1人あたりトリップ数

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(3) 人の動き（目的別）

いずれの地域でも自由目的が最も多く、次いで出勤目的が多い。

自由目的の占める割合は、平日で4~5割程度に対し、休日で9割程度と多くなっている。



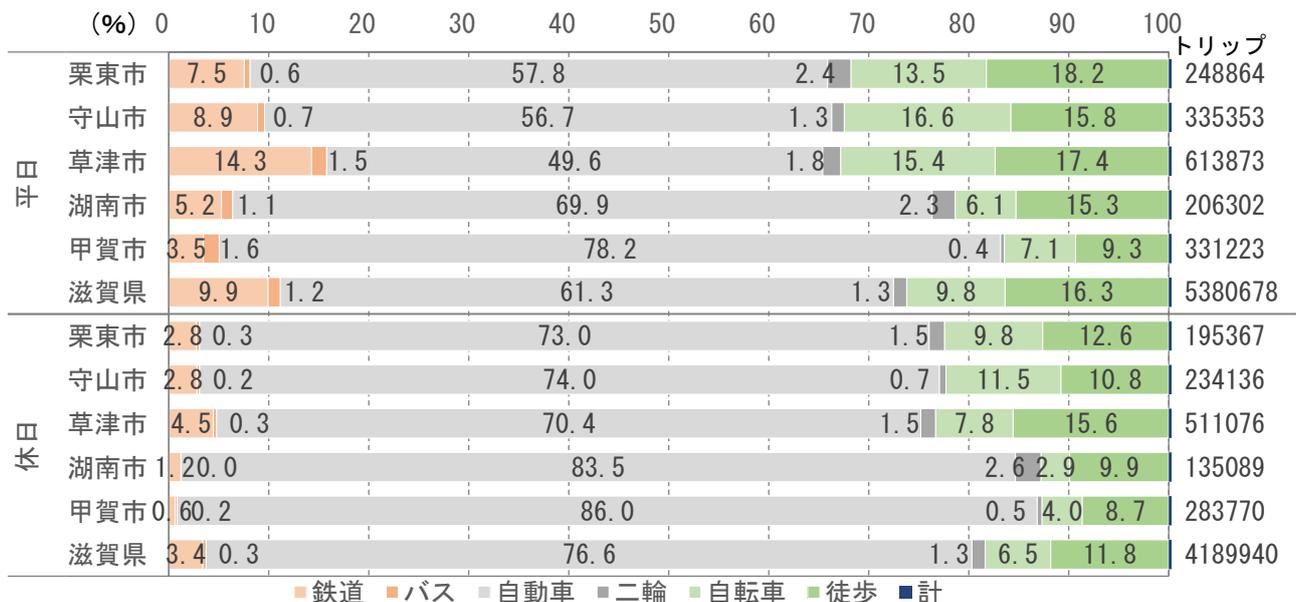
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

図 移動の目的（地域別）

(4) 人の動き（代表交通手段別）

いずれの地域でも自動車が平日で5~8割、休日で7~9割と高い。特に甲賀市や湖南市で高くなっている。また、休日の自動車利用割合は、いずれの地域でも平日より平日より1~2割程度高い。

栗東市では、鉄道やバス利用の割合が、JR琵琶湖線沿線の草津市・守山市より少ない一方で、JR草津線沿線の湖南市・甲賀市より高い。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

図 移動の代表交通手段（地域別）

(5)人の動き（先行）

①目的別

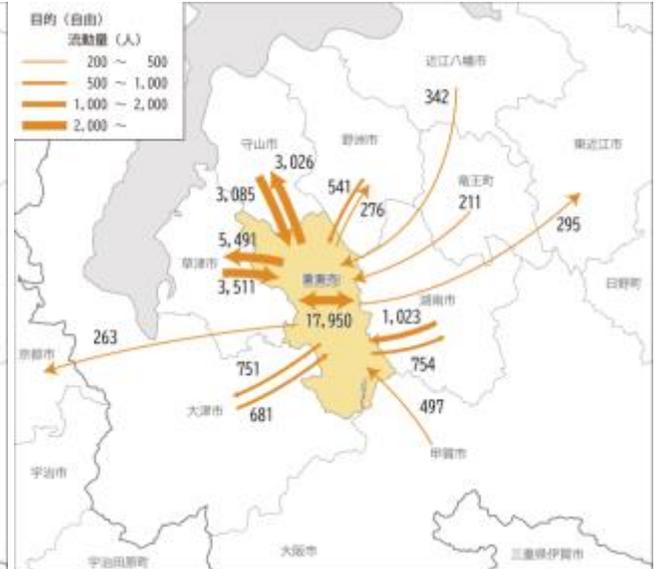
目的全体では、市内流動が最も多く、次いで、草津市、守山市、大津市、湖南市等との流動が多い。隣接市町以外でみると、京都市や近江八幡市等へのトリップがみられる。

自由目的では、市内流動が最も多い。栗東市外では、草津市や守山市との流出入が多い。

(目的全体)



(自由)



※トリップ（人/日）：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。図は1日あたりの移動人数
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

図 人の動きの発着点（平日 目的別）

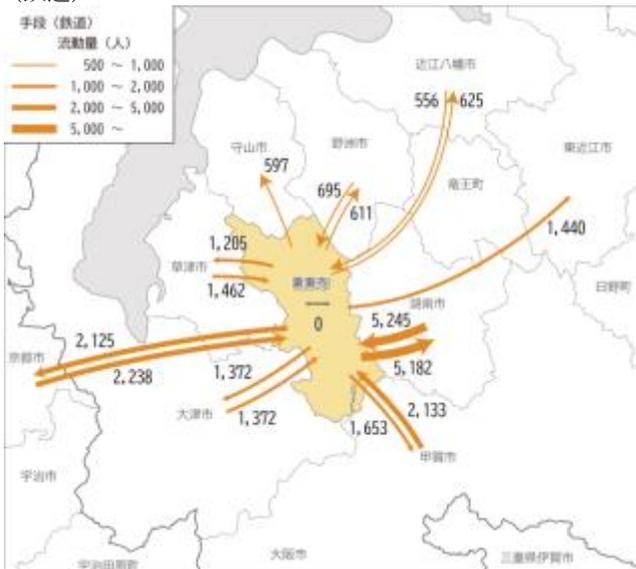
②手段別

鉄道による動きは、湖南市、京都市の順に多い。栗東市内での動きは見られない。

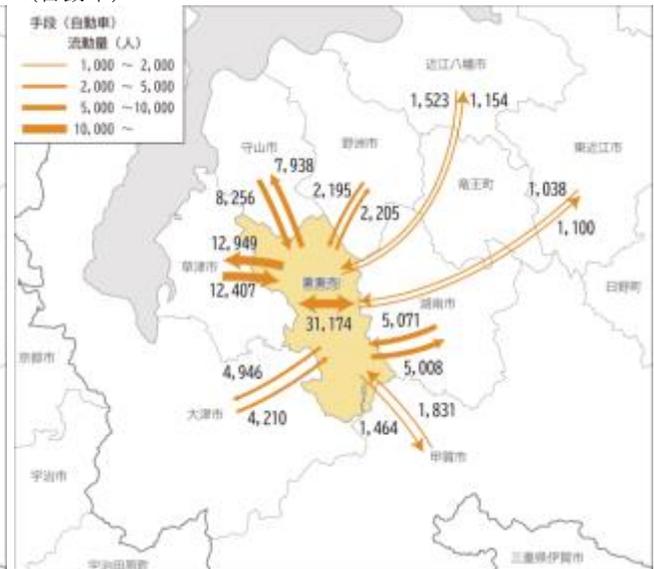
自動車による動きは、市内が最も多い。市外では、草津市、守山市、湖南市の順に多くなっている。

以上より、近距離を中心に自動車移動が好まれ、京阪神方面を中心に距離が大きくなるにつれて鉄道が選択される傾向がうかがえる。

(鉄道)



(自動車)



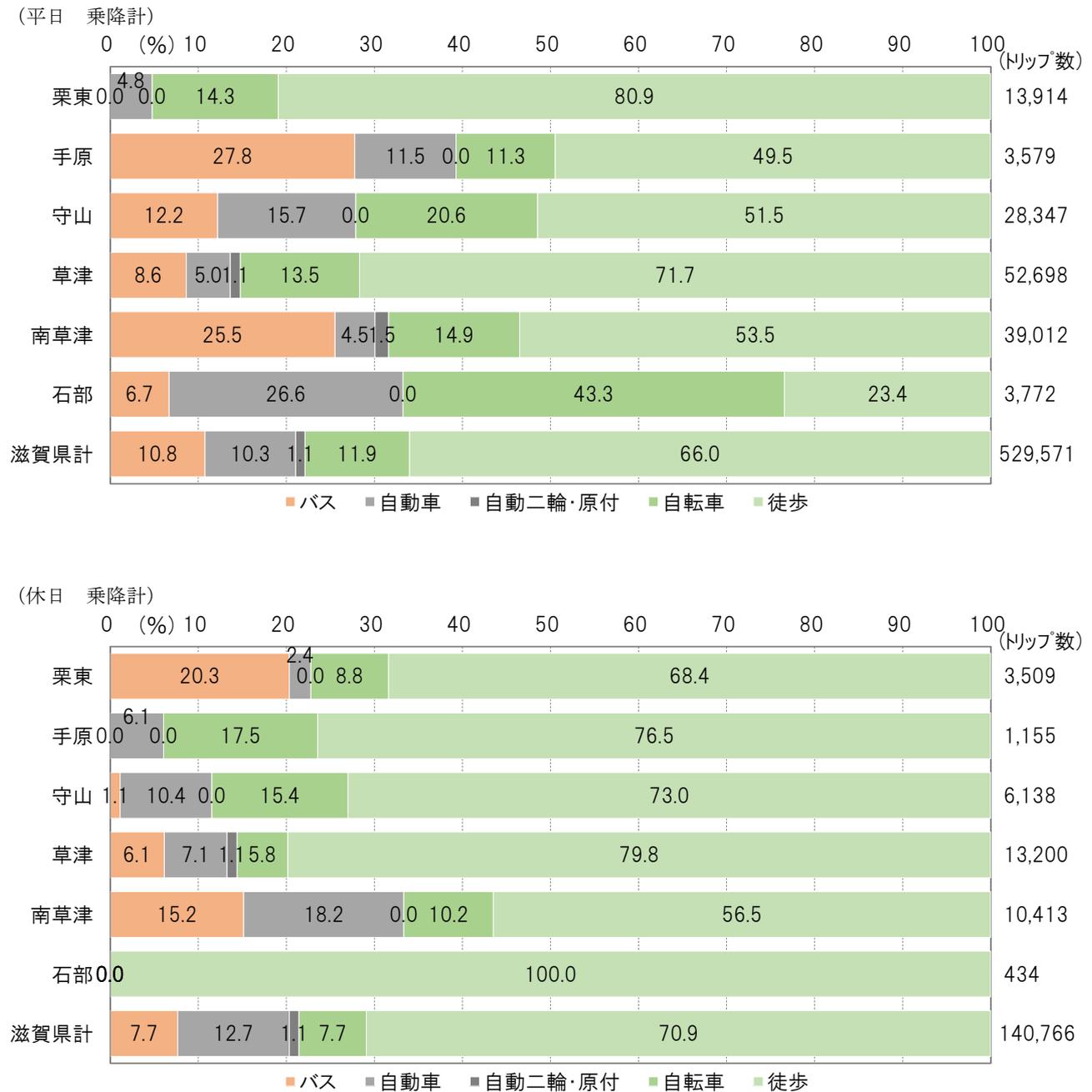
※トリップ（人/日）：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。図は1日あたりの移動人数
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

図 人の動きの発着点（平日 代表交通手段別）

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(6) 鉄道駅まで/からの交通手段（駅端末交通手段）

鉄道駅まで/からの交通手段（端末交通手段）をみると、栗東駅、手原駅では、平日・休日いずれも徒歩が最も多い。手原駅では、休日で自動車による利用が自転車よりも多くみられる。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）
 図 駅別端末交通手段構成(乗降車計)

2.5.2 国勢調査にみる人の動き(通勤・通学流動)

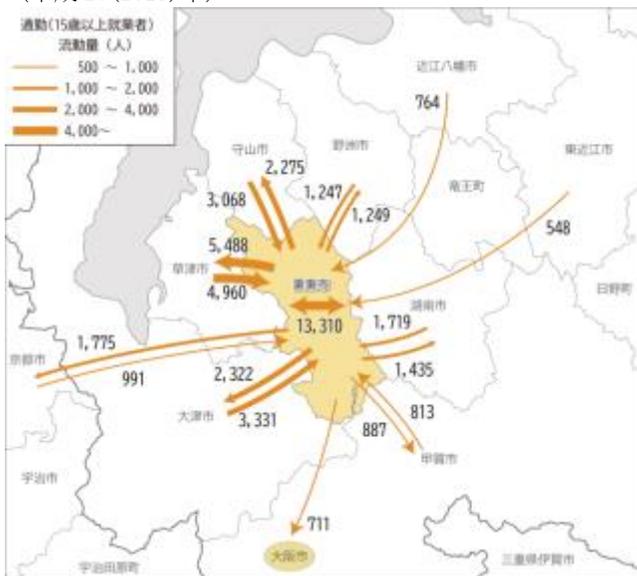
(1)人の動き (行先)

通勤流動は、市内での動きが最も多い。また、市外では、草津市、大津市、守山市の順に多い。経年的には、市内での流動が増加するとともに、草津市、大津市、守山市との流動が増加している。

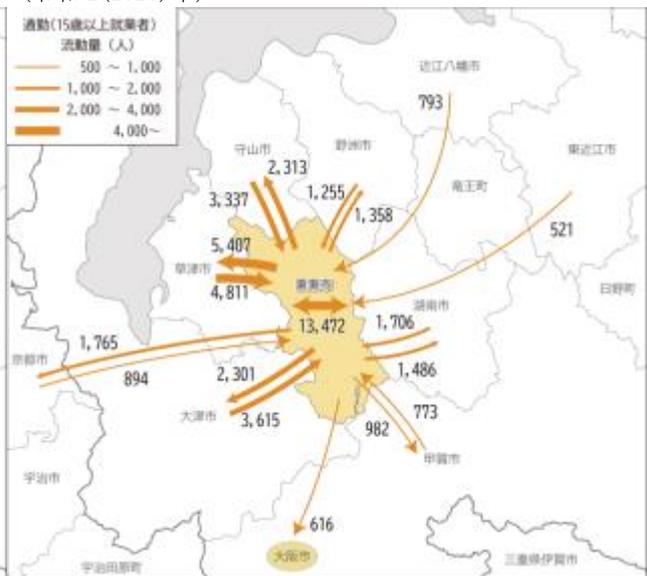
通学流動は、市内での動きが最も多い。また、栗東市からの流出は、京都市、草津市、大津市、守山市が多い。栗東市への流入は、流出と比較して小さく、栗東市民が市外へ通学している一方で市外から栗東市への通学は少ない。経年的には、栗東市内での流動が減少し、京都市、大津市、守山市等への流出が増加している。

通勤

(平成 27(2015)年)

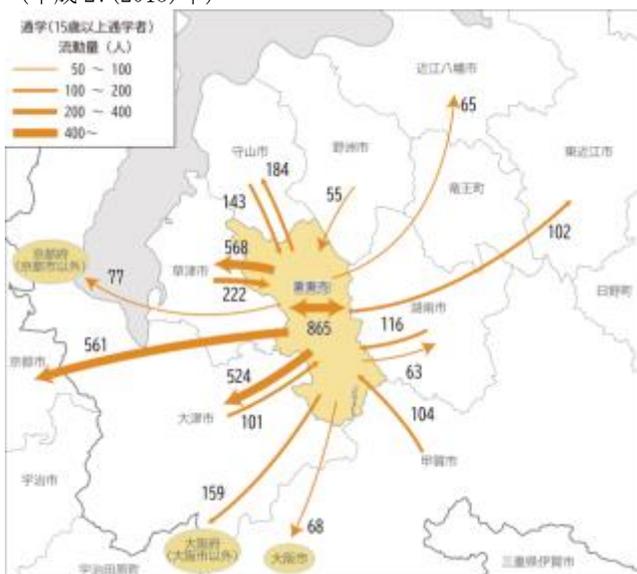


(令和 2(2020)年)

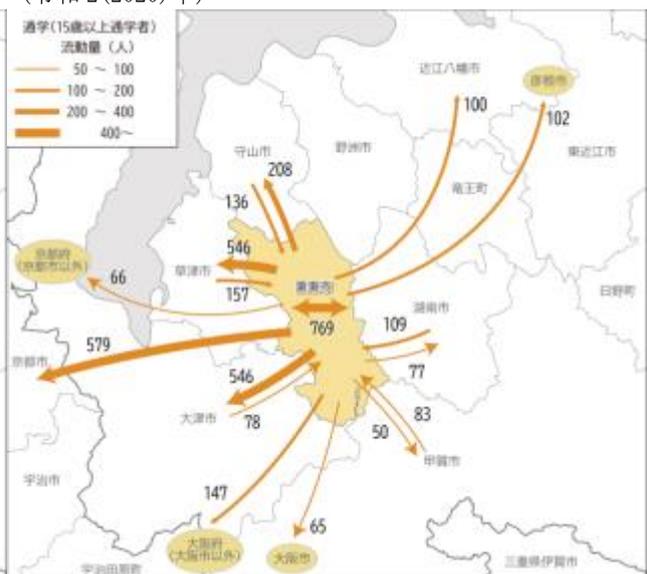


通学

(平成 27(2015)年)



(令和 2(2020)年)



※トリップ (人/日) : 人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。図は1日あたりの移動人数
資料: 国勢調査 (15歳以上)

図 人の動きの発着点 (通勤・通学目的別)

2. 地域公共交通を取り巻く環境

(2)人の動き（通勤・通学の交通手段）

通勤、通学手段を比較すると、通勤では自家用車、通学では鉄道や自転車の割合が高い傾向にある。

栗東市常住者の通勤時の交通手段は、自家用車が最も多く、次いで鉄道、自転車となっている。滋賀県と比較すると、自家用車、鉄道、バスの割合は概ね同程度である一方、自転車が多い。守山市、草津市と比較すると、自家用車の割合が高く、鉄道、バス・タクシーの割合が低い一方で、湖南市、甲賀市と比較すると逆の傾向がみられる。

栗東市常住者の通学時の交通手段は、鉄道が最も多く、次いで自転車となっている。滋賀県と比較すると、鉄道の割合は同程度、バス利用の割合は低い。鉄道利用の割合は草津市を除いて5～6割程度、自転車利用の割合は甲賀市を除いて5割程度と類似した傾向にある。なお、バス・タクシーの割合は、周辺市と比較して低い。

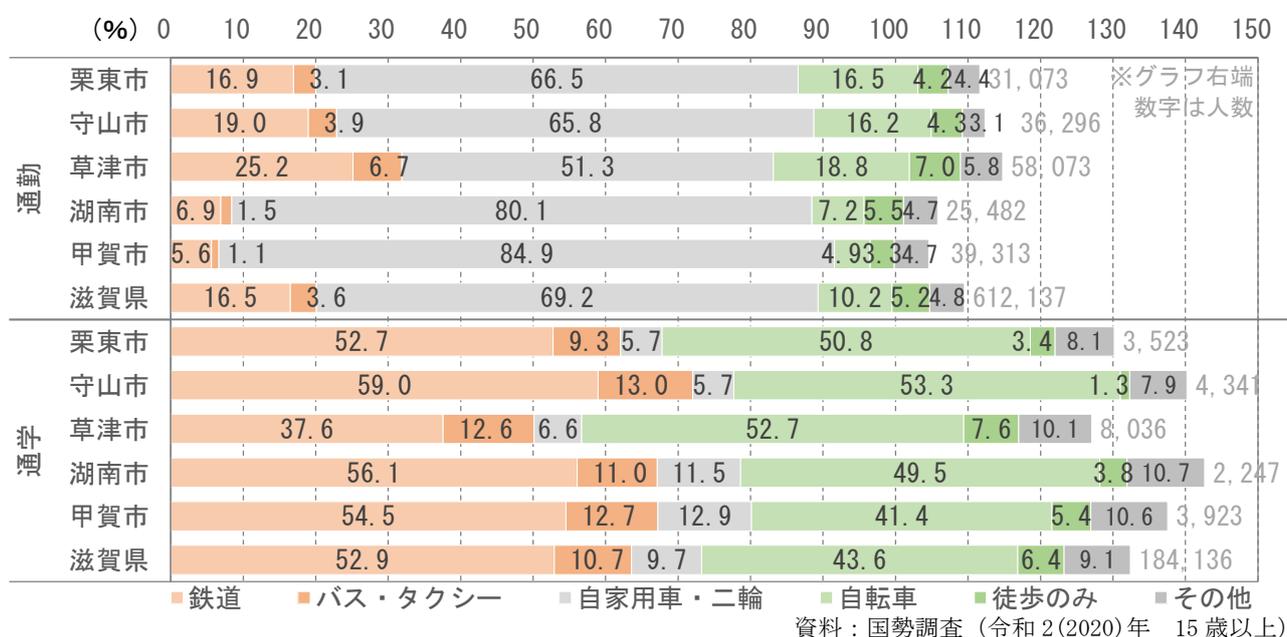


図 利用交通手段（常住地別）

資料：国勢調査（令和2(2020)年 15歳以上）

3. 上位・関連計画の整理

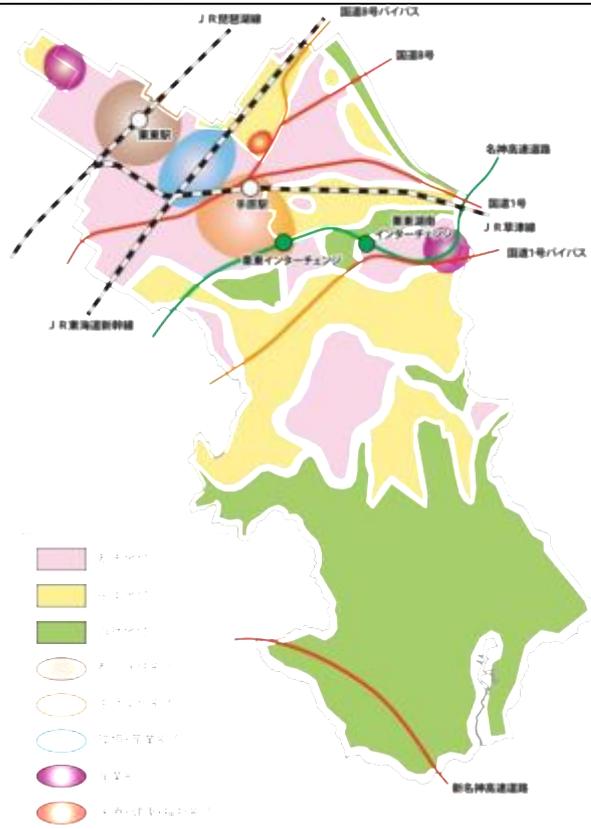
① 第六次栗東市総合計画(令和2(2020)年3月)

この計画では、将来都市像、まちづくりの基本理念・基本目標・基本政策を掲げている。また、都市のあり方として、駅周辺等の活性化や周辺地域とのネットワーク等を位置づけている。

地域公共交通に関連する施策としては、鉄道アクセスの整備、バスネットワークの確保、さらには公共交通機関や自転車の利用を含めた交通施策・交通手段の活用を挙げている。また、鉄道駅周辺の商業等振興や安全・安心な交通環境の整備、住環境向上のための快適性向上等を記載している。

表 第六次栗東市総合計画の全体像

将来都市像	いつまでも 住み続けたい 安心な元気都市 栗東		
まちづくりの基本理念	1 効率的で、創造的・発展的なまちづくりを市民の力で進めるため、「市民主体、市民協働によるまちづくり」を進めます。 2 立地特性を活かした地域活性化や地域コミュニティの創造を進めるため、「交流や連携で活力を創造するまちづくり」を進めます。 3 まちの個性や特長を伸ばしていくため、「優れた自然環境や歴史文化の魅力を継承するとともに、『馬のまち』としての魅力を発展させるまちづくり」を進めます。		
まちづくりの基本目標	1 経済活動が活発で、多様な就労環境があるまち 2 自己肯定感が高く、笑顔にあふれた子どもを育むまち 3 健康維持に向けた取り組みが進み、地域共生が実現しているまち 4 多様性を認め合い、快適で安全に暮らし続けられるまち 5 参画したくなる、新時代のパートナーシップを追求するまち		
まちづくりの基本政策	1 経済の安心を生み出す 2 教育・子育ての安心を育む	3 福祉・健康の安心を築く 4 暮らしの安心を支える	5 行政の安心を営む
都市のあり方	○JR 栗東駅周辺の都心居住拠点において、これまでのまちづくりの成果を活かしなが、文化性の高い都市機能の集積・強化など、居住性の高い「JR 栗東駅ならでは」のまちづくりを進めます。 ○JR 手原駅・安養寺周辺の生活文化拠点において、行政機能や生活文化の中核性を活かし、コミュニティ拠点の形成を図ります。 ○JR 栗東駅と JR 手原駅の間位置する環境・産業拠点において、「環境」や「新技術」分野を中心とした産業機能の集積を促進する土地利用を進めます。 ○これまで産業立地に取り組んできた東部地区に加えて、大津・湖南地域の中心で近隣市と都市機能の連携が図れるなど産業立地の適正が高い北部地区をはじめとする「企業立地推進計画」で位置付ける地区については、新たな産業機能の集積を促進します。 ○済生会滋賀県病院、ドクターヘリ基地などが集積する区域を医療・健康・福祉拠点としての形成を進めます。 ○鉄道駅や国道など広域幹線を中心としたこれら都市機能と市内各地域とのネットワークを構築し、都心、まち、里、自然が結びついて多様な魅力と利便性を発揮する都市構造の形成を図ります。		



3. 上位・関連計画の整理

地域公共交通に関連する主な施策

基本政策 4	暮らしの安心を支える
施策 15	道路・交通の整備
<p>[めざす姿]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路の整備や交流拠点機能の強化など利便性の高い公共交通ネットワークの整備を通じて、広域交流、近隣地域交流が進み、高齢化や災害等の緊急時にも対応できる、安心なまちになっています。 <p>[基本方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全、経済、環境、利便性など多様な側面から幹線道路整備の早期実現、市内各地域を連絡する道路整備を行うとともに、道路施設の被害抑制など災害時にも強い道路網を構築します。 バス交通体系の見直しや効率的な運行など、バス交通の充実を図ります。 市民への JR 利用の促進や交流人口の拡充に取り組み、関係機関への鉄道網・サービス充実の働きかけを継続します。 技術革新の進む新たな交通システムの活用も含め、過度な自動車依存から脱却した安全で便利・効率的な交通マネジメント・交通ネットワークのあり方について研究を進めます。 <p>[基本事業]</p> <p>1 道路網等の整備・維持</p> <p>(1) 計画的な道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 「道路整備プログラム」を定期的に見直し、都市計画道路など利便性の高い道路網の形成を推進 <p>(2) 幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路（出庭林線、青地新田坊袋線）等の道路整備を推進 <p>(3) 市道・橋梁の長寿命化</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路施設（植樹帯、舗装、ガードレール等）の維持管理により、安全確保に努める 橋梁の修繕工事による長寿命化 <p>(4) 道路等愛護活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 身近な道路等に対する市民・事業者等の愛護意識を高め、市民・事業者等主体による道路等の美化活動を推進 <p>(5) 狭あい道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭あいな生活道路の拡幅を推進し、地域の良好な居住環境の確保及び防災機能を強化 <p>2 広域・近隣とのつながりを促進する基盤整備</p> <p>(1) 道路ネットワークの整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路や市内県道整備事業を促進し、地域間の連携・交流強化と慢性的な交通渋滞の解消及び市街地内の通過交通の抑制 都市計画道路等の道路整備を推進 <p>3 公共交通の充実</p> <p>(1) バスネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> くりちゃんバスの効果的な運行の推進や民間バス交通の利便性向上の働きかけ <p>(2) 鉄道アクセスの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> JR 栗東駅への新快速停車や JR 琵琶湖線の複々線化、JR 草津線の複線化など、輸送力の増強を関係機関へ働きかけ <p>4 総合的な交通戦略の推進</p> <p>(1) 総合的な交通マネジメントの研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関や自転車の利用を含めた交通施策・交通手段の活用により、過度な自動車依存から脱却する、総合的な交通マネジメント・交通ネットワークづくりに向けた研究に取り組み 	

その他の関連施策

- 地域住民と商工業者が一体となって、本市商工業の活性化を図っていきます。特に **JR 手原駅・安養寺や JR 栗東駅を中心とした地域において、新規創業者や事業拡大等への支援**により、空き店舗の活用とにぎわいづくりを進めます。
（政策 1 経済の安心を生み出す > 施策 2 中小企業・小規模事業者の振興 [基本方針]）
- 歩行者や自転車などの交通弱者、特に高齢者及び子どもが事故を起こさない、事故に遭わない、**安心して外出・移動ができる交通環境の改善・整備**を進めます。
（政策 4 暮らしの安心を支える > 施策 4 交通安全の推進 [基本方針]）
- 良好な住環境を維持・向上していくため、**地域の利便性や快適性の向上**を図るとともに、都市計画区域の区域区分や「農業振興地域整備計画」などによって適正な制限のもとに地域特性を活かした計画的な土地利用を図ります。
（政策 4 暮らしの安心を支える > 施策 12 住環境・都市景観の形成 [基本方針]）

② 第2期栗東市総合戦略(令和2(2020)年3月策定 令和4(2022)年1月改訂)

第2期栗東市総合戦略では、まち、ひと、しごとの観点から3つの目標を定め、9の施策を挙げている。公共交通については、計画期間中に取り組む施策「良好な住環境の整備促進」の中で「公共交通の充実」に取り組むこととしている。

総合戦略策定に向けての課題	まちの特長(戦略の視点)	基本目標	計画期間中に取り組む施策(戦略)	
若者人口の流入確保と地元定着の促進	◆交通の要衝 ◆豊かな自然・歴史・文化 ◆広範な産業構造 ◆高い合計特殊出生率 ◇「馬」	【まち】 地域の活力を生み出す人口確保・定着に向け魅力あるまちをつくる	[☆=重点施策 馬=馬関連施策] ☆良好な住環境の整備促進 ○馬 地域資源を活用したシティセールスによるまちの魅力発信 ○誰もがいきいきと暮らせるまちづくりの推進	
にぎわいのある暮らしやすいまちづくり		【ひと】 若い世代の出産・子育ての希望をかなえる	☆妊娠・出産・子育てをつなぐ安心の支援 ○確かな学力と生きる力を育む教育環境の整備 ○馬 すべての子どもの育ちの支援	
健康ニーズをサポートする取り組み		【しごと】 立地条件を活かし、安心して働ける産業雇用体制をつくる	☆馬 就労の支援と地域に活力をもたらす産業の創出 ○中小企業・小規模事業者の経営基盤の強化と消費者ニーズの創出 ○農林業の振興支援による活性化の推進	
働きながら安心して子どもを育てられる環境づくり				
安定した地域産業の形成				

3. 上位・関連計画の整理

③ 栗東市人口ビジョン(平成 28(2016)年 3 月)

栗東市人口ビジョンでは、人口・世帯数が増加基調にあることを踏まえつつ、人口増を支える若年層の流入低下による少子高齢化が進展するため、今後は高齢者の増加に対応したまちづくりや定住環境の整備が必要になるとしている。目標人口は、令和 27(2045)年に約 73,500 人、令和 42(2060)年に約 72,000 人とし、20 歳代などの流入の継続的拡大や 30~40 歳代などの市外流出の削減を図るとしている。

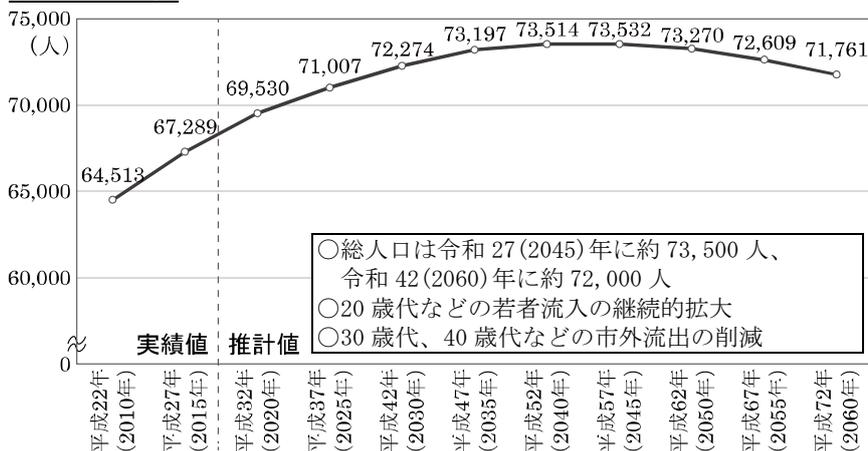
栗東市の人口特性

<p>人口・世帯の推移 ⇒ 人口・世帯は周辺都市と同様に、継続して増加してきました。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口は経年的に増加を続け、20 年前の平成 2(1990)年に比べ 1.41 倍(平成 22(2010)年の国勢調査で 63,655 人)。 世帯数は人口と同様経年的に増加を続け、20 年前に比べて 1.67 倍(平成 22(2010)年の国勢調査で 22,614 世帯)。世帯増加は、全体の約 2 割を占める単身世帯の増加を含みながら進み、一世帯当たり人員は平成 2(1990)年の 3.33 人から 2.81 人へと減少。 湖南地域の周辺都市では、本市同様に昭和 40(1965)年代から人口増加が進展。そのうち、野洲市は近年増加率の低下が見られるようになっており、こうした傾向が圏域に波及することが懸念。
<p>人口の流動 ⇒ 人口増を支えてきた若年層の流入は、平成 12(2000)年以降かげりが見え、35 歳代以降に流出傾向が表れています。また、経年的に 20~30 歳代の人口の低下が進んでいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市の人口増加は、若年層(20~30 歳代)の流入及びその子ども世代の増加による。近年は若年層の増加にかげりがみえはじめ、経年的に 20~30 歳代人口が低下する中、35 歳以降の階層で人口流出傾向が見られる。 人口の自然増減、社会増減をみると、経年的に自然増を大きく保っている反面、転出入差は縮小し、転出超過が表れる年次が出現。自然増がさらに弱まれば、人口減少へとつながることも懸念。 自然増減にかかわる出生は、本市の合計特殊出生率が経年的にやや増加傾向となっており、国、滋賀県に比べ高い水準を保持。しかし、出生数は近年合計特殊出生率の高まりに対応した増加が進んでいない。これには 20 歳代、30 歳代の人口の減少が影響。 社会増減にかかわる転出入人口は、平成 17(2005)年頃には周辺都市からの流入超過だったが、平成 26(2014)年現在では、流出超過。また、京都府、大阪府との転出入についても、平成 17(2005)年には流入人口が多かったが、現在では流入超過であるものの低い水準。 本市の人口増加を支えるのは、高い合計特殊出生率と、20 歳代から 34 歳の流入人口の多さ。
<p>これまでの人口動向からみた将来人口推計 ⇒ 栗東市の人口推計では、30 年後の令和 27(2045)年の 72,180 人まで増加し、その後緩やかに減少すると予測されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、推計どおりの人口推移のためには、出生率維持と、20 歳代の人口流入を現状以上とすることが必要。 高齢化率の抑制など、更なる人口安定化のためには、子育て世代(35~44 歳人口)の流出抑制が必要。

人口の変化が地域の将来に与える影響

<ul style="list-style-type: none"> ○人口・世帯は当面増加基調だが、このまま地域の雇用機会の拡大がないなどの要因で若い世代の流入人口が減少し、出生率も低下した場合、将来的に人口は減少傾向に転じ、地域経済が縮小。 ○近年の変化として、本市の人口増を支えていた若年層の流入低下などが表れ、このままいけば今後子どもの数の減少と高齢化が進展。 ○若年層が多いことを背景に、マイカー利用での消費行動パターン等が定着し、必ずしも身近に生活施設を必要としない状況があったが、今後高齢者の増加にも対応したまちづくりが必要。 ○周辺都市への住み替えなどにより 35 歳代以降の中年層の市外流出が顕在化。今後定住環境の整備によって人口流出に歯止めをかけていくことが重要。 ○学区による人口動向の違いによって、地域の活力の差が将来的にさらに拡大し、その対応が問題。

将来人口目標



④ 第四次栗東市都市計画マスタープラン(令和2(2020)年)

第四次栗東市都市計画マスタープランでは、「いつまでも住み続けたいくなる 安心な元気都市 栗東」を目標としている。地域公共交通に係る取組みとしては、「JRの利便性向上」と「バスネットワークの利便性向上」を挙げている。

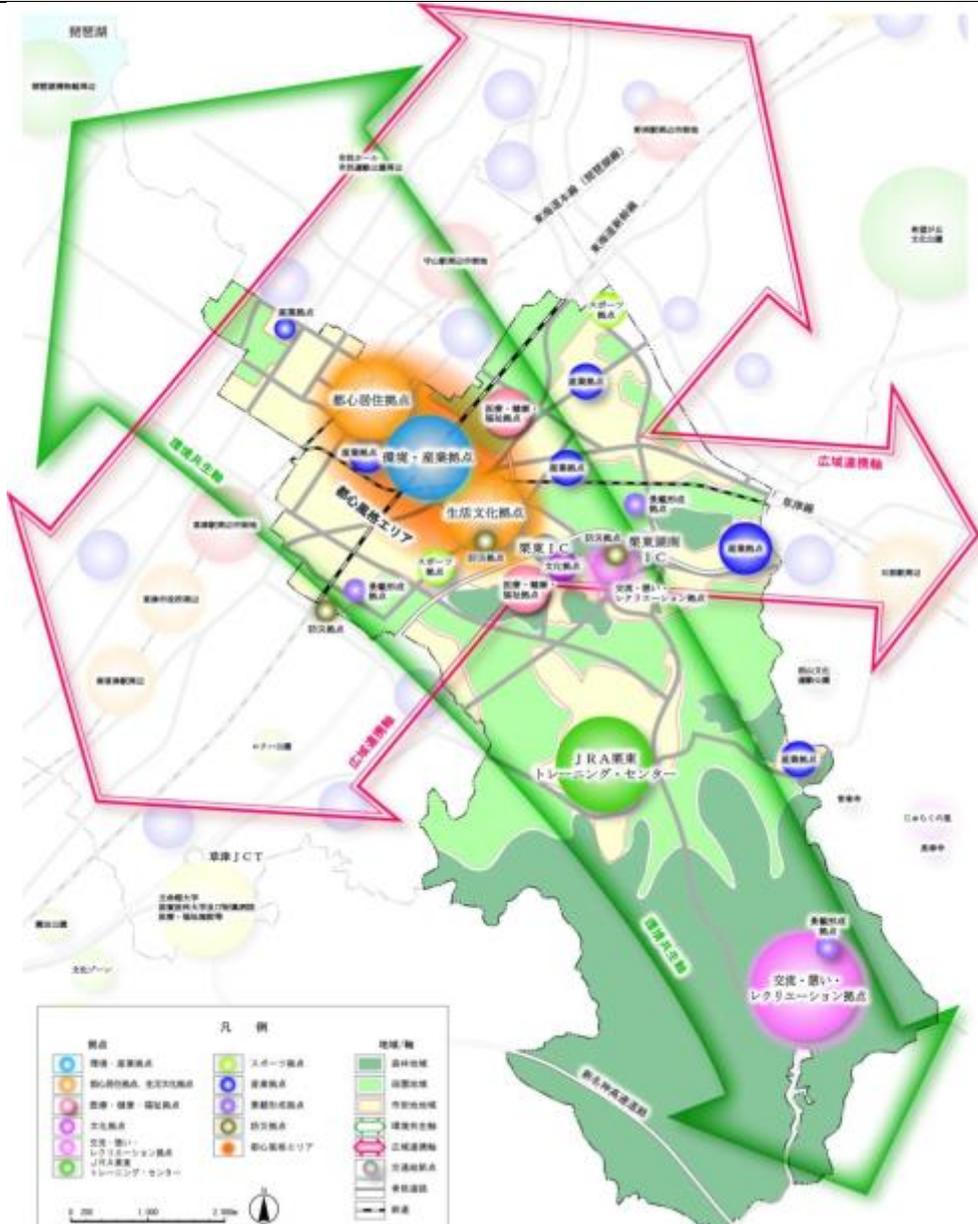
公共交通機関の整備方針

1) JRの利便性の向上

- ・環境負荷の少ないまちづくりを基本とし、JR東海道本線・草津線の利便性向上のため、栗東駅への新快速列車の停車、草津線の複線化や琵琶湖線の複々線化に繋がる段階的整備、便数の増加や輸送時間短縮の働きかけ
- ・パークアンドライドの推進など、市民の鉄道利用の拡大を促し、交通混雑緩和
- ・鉄道駅で観光案内所や案内看板等を設置。鉄道駅から東海道、中山道など地域の歴史・文化資源へのアクセス性向上

2) バスネットワークの利便性の向上

- ・地域住民の日常生活における移動手段として、今後の道路整備計画や整備状況、財政状況を踏まえた運行の見直しにより、コミュニティバスの効率的・効果的な運行を推進
- ・民間バス等の利便性の向上、民間バスとコミュニティバスとの適切な連携により、利用しやすいバスネットワーク形成
- ・鉄道駅などへアクセスしやすい道路空間や、案内看板の充実等による鉄道駅やバス停等の分かりやすく利用しやすい環境づくり
- ・民間活力による観光シャトルバスの運行による市内の観光資源との連携、周辺都市の主要な鉄道駅との連携によるバスネットワークの充実



出典：第四次栗東市都市計画マスタープラン

図 将来都市構造

3. 上位・関連計画の整理

⑤ 滋賀地域交通ビジョン(令和5(2023)年12月時点 素案 令和6(2024)年度末策定予定)

滋賀地域交通ビジョンは、社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性を目指し、滋賀県が策定をするものである。

この中では、滋賀県が目指す地域交通の姿を、「2040年代を見据え、“誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通”とすることで、“自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、自家用車を使えない人・時でも日々の生活のための移動ができ、自家用車を使わない選択ができる”ことを目指している。

栗東市を含む地域は、将来像に向けた戦略として、“車の分担率が高いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、車から地域交通への転換を促す地域”と位置づけられている。

第1章 策定の趣旨	
策定の必要性 社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指し策定	ビジョン策定にあたって 「公論熟議」「民公共創」、「維持・活性」をキーワードに関係者と対話を重ね、目指す姿を共有しながら策定
策定のポイント 理念、各主体の責務・役割分担、都市計画との整合、目指す地域交通の姿、目指す姿のロードマップ	その他の検討項目 滋賀県基本構想の実現、CO2ネットゼロ社会づくりへの寄与、淡海ユニバーサルデザイン行動指針との連携、災害時対応、北部振興、その他県施策との連携
	基本的事項 目標年次等、ビジョンの構成 等

第2章 滋賀の現状 / 第3章 滋賀の交通をめぐる課題							
【現状】 <table border="1"> <tr> <th>地域の状況</th> <th>住民ニーズの状況</th> <th>公共交通の状況</th> </tr> <tr> <td> ■人口 減少するものの増加エリアが広範囲に点在 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学状況 公共交通の分担率が高い ■広域交通の状況 ■広域ネットワーク リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達 </td> <td> ■公共交通の満足度 満足していない人が半数以上 ■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割 ■公共交通の多面的な効果の重要度 「重要」と思う人が約9割 ■公共交通への新たな費用負担に対する意向 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割 </td> <td> ■サービスレベル 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバレッジが低い ■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり、費用の約3割を行政が負担 ■サービスレベル コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割 ■運転手 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念 </td> </tr> </table>	地域の状況	住民ニーズの状況	公共交通の状況	■人口 減少するものの増加エリアが広範囲に点在 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学状況 公共交通の分担率が高い ■広域交通の状況 ■広域ネットワーク リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達	■公共交通の満足度 満足していない人が半数以上 ■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割 ■公共交通の多面的な効果の重要度 「重要」と思う人が約9割 ■公共交通への新たな費用負担に対する意向 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割	■サービスレベル 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバレッジが低い ■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり、費用の約3割を行政が負担 ■サービスレベル コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割 ■運転手 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念	【課題】 誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通の確保 ⇒ 地域交通は、単なる移動手段にとどまらず多面的な効果をもたらすことから、住民、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し、地域交通を支える仕組みの構築が必要
地域の状況	住民ニーズの状況	公共交通の状況					
■人口 減少するものの増加エリアが広範囲に点在 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学状況 公共交通の分担率が高い ■広域交通の状況 ■広域ネットワーク リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達	■公共交通の満足度 満足していない人が半数以上 ■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割 ■公共交通の多面的な効果の重要度 「重要」と思う人が約9割 ■公共交通への新たな費用負担に対する意向 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割	■サービスレベル 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバレッジが低い ■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり、費用の約3割を行政が負担 ■サービスレベル コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割 ■運転手 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念					

第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

2040年代を見据え 誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通
 (滋賀県都市計画基本方針 (R4.3月策定)「拠点連携型都市構造」*の実現)

自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、

- 自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる
- 自家用車を「使わない」という選択ができる

*一極集中的な都市構造を目指すのではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造

The diagram illustrates a multi-layered urban structure with various nodes and transport modes. It shows connections between nodes, including public transport (公共交通網) and public transport (公共交通輪). The diagram is divided into five main areas:

- ① 集落と地域や生活の拠点を結ぶ交通 (Transport connecting clusters, regions, and living nodes)
- ② 地域と生活の拠点を結ぶ交通 (Transport connecting regions and living nodes)
- ③ 大学や病院などの主要施設と生活拠点を結ぶ交通 (Transport connecting major facilities like universities and hospitals to living nodes)
- ④ 複数の地域拠点を結ぶ基幹交通 (Core transport connecting multiple regional nodes)
- ⑤ 広域的な移動手段 (大量輸送性、速達性、定時性) (Large-scale transport with high capacity, speed, and regularity)

出典：滋賀地域交通ビジョン 骨子

図 本計画で目指す地域の姿

⑥ 栗東市バリアフリー基本構想(平成 27(2015)年 7 月)

栗東市バリアフリー基本構想では、「だれもが移動しやすく、思いやりにあふれるまち 栗東」を基本理念として、地域公共交通に関する事業として、駅におけるエスカレーターの整備やバス停の上屋整備等の検討などを位置付けている。

基本理念及び基本方針

基本理念	だれもが移動しやすく、思いやりにあふれるまち 栗東
基本方針	①市民・当事者参画型のバリアフリー化の推進 ②継続的・段階的なバリアフリー化の推進 ③「心のバリアフリー」の推進 ④関係機関が連携した効果的かつ効率的なバリアフリー化の推進

バリアフリー化のための事業

事業	具体的内容
公共交通特定事業	<ul style="list-style-type: none"> ・特定旅客施設におけるバリアフリー整備に関する事業を位置づけ ・栗東駅西口は、エスカレーターの設置にとどまっているため、エレベーター整備事業を短期事業に位置づけ（注：本計画策定時点で整備済） ・その他の事業については、西口エレベーターの整備と並行して、緊急度に応じて中長期的な観点から対応していきます。ただし、部分的な改善で対応が可能な場合は、短期で対応していきます。
交通安全特定事業	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置、違法駐車行為の防止等に関する事業を位置づけます。 ・バス停の上屋、ベンチの整備については、今後のバス利用状況により検討します。
その他のバリアフリーに関する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東駅西口駅前広場 ・栗東駅東口駅前広場

⑦ 第 11 次栗東市交通安全計画(令和 3(2021)年度)

第 11 次栗東市交通安全計画では、「交通事故のない安全・安心な栗東を目指して」を基本理念としている。地域公共交通に関する安全施策では、コミュニティバスの積極的な利用の促進や交通の接続・連絡機能強化などの交通需要マネジメントの推進を位置付けている。

基本理念：交通事故のない安全・安心な栗東を目指して

これまで実施してきた各種施策を引き続き実施し、市民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会、究極的には「交通事故のない安全・安心な栗東」を目指します。

地域公共交通に関連する安全施策

交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和と道路交通の安全と円滑化を図るため、道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制機能の高度化等に加えて公共交通機関利用の促進、自動車利用の効率化等を推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

高齢者や障がいのある人等の日常生活における移手段を確保するため、平成 15(2003)年度から運行を開始しているコミュニティバス「くりちゃんバス」の積極的な利用を促進するとともに、乗り継ぎの改善やバスロケーションシステムを活用したリアルタイムでの運行情報の提供等、利用者目線に立った利便性の向上に努めます。

イ 公共交通とエコ交通の発展

公共交通機関を利用しやすい環境整備を目指すとともに、市民が通勤等日常生活の様々な場面で公共交通を優先して利用いただけるよう、働きかけます。

4. 市民・交通事業者の考え方

4.1 くりちゃんバス・タクシー利用者アンケート

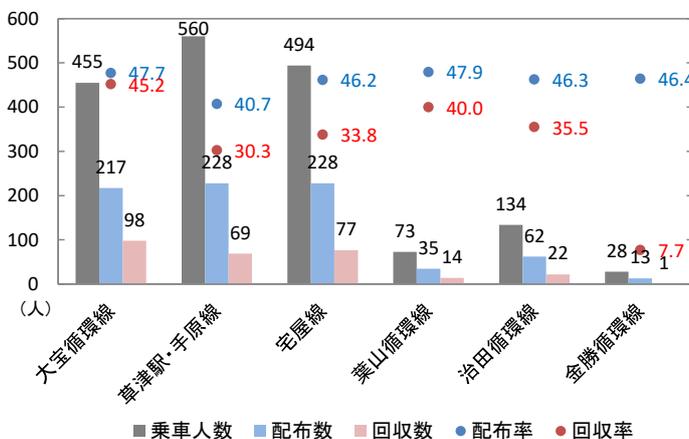
4.1.1 実施概要

地域公共交通に対する意向・ニーズ等を把握するため、「栗東市バス交通体系計画（令和 2(2020)年 5 月改定）にあわせて市民アンケート調査を実施した。調査の概要は、以下のとおりである。

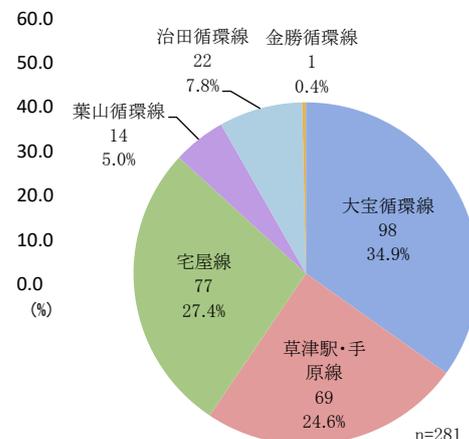
くりちゃんバス・くりちゃんタクシー利用者の利用実態や、地域公共交通に対する意向・ニーズ等を把握するため、利用者に対してアンケート調査を実施した。調査の概要は、以下のとおりである。

表 バス利用者アンケート実施概要

項目	概要
対象	くりちゃんバス・タクシー利用者
配布期間	平成 31(2019)年 4 月 22 日(月)～27 日(土)
方法	【配布】 くりちゃんバス：車内に調査員が乗車し直接配布 くりちゃんタクシー：乗務員より配布 【回収】 車内で回収もしくは郵送回収
有効配布数	くりちゃんバス：770 票 (利用者 1,716 人 配布率 44.9%) くりちゃんタクシー：13 票 (利用者 28 人 配布率 46.4%) 計：783 通 (利用者 1,744 人 配布率 44.9%)
有効回収数	287 票
有効回収率	36.7%



参考図 路線毎調査票配布・回収状況



参考図 回収票内訳

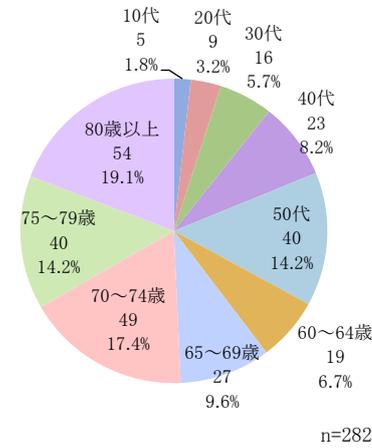
4.1.2 結果概要

調査結果の概要は、次のとおり。

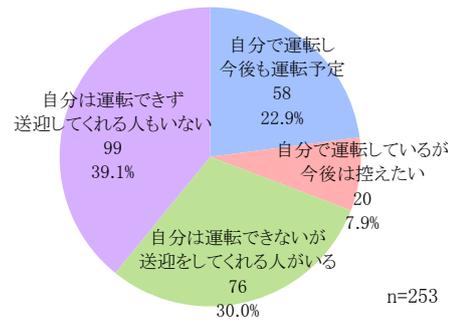
利用者属性

年齢は高齢者が約6割で、自動車は「自分で運転できず送迎してくれる人もいない」人が約4割

[年齢]



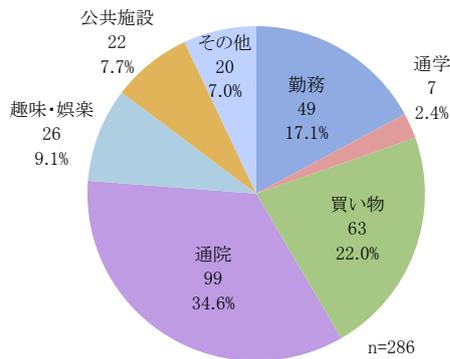
[自動車運転状況]



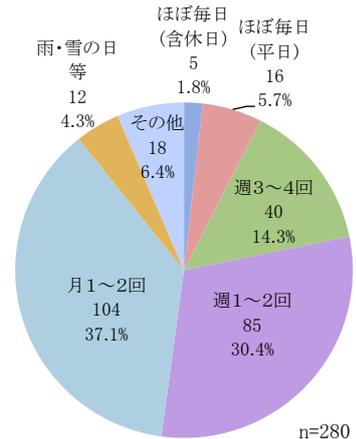
利用状況

外出目的は「通院」「買い物」が多い。利用頻度は「月1~2回」「週1~2回」が多い。

[外出目的]

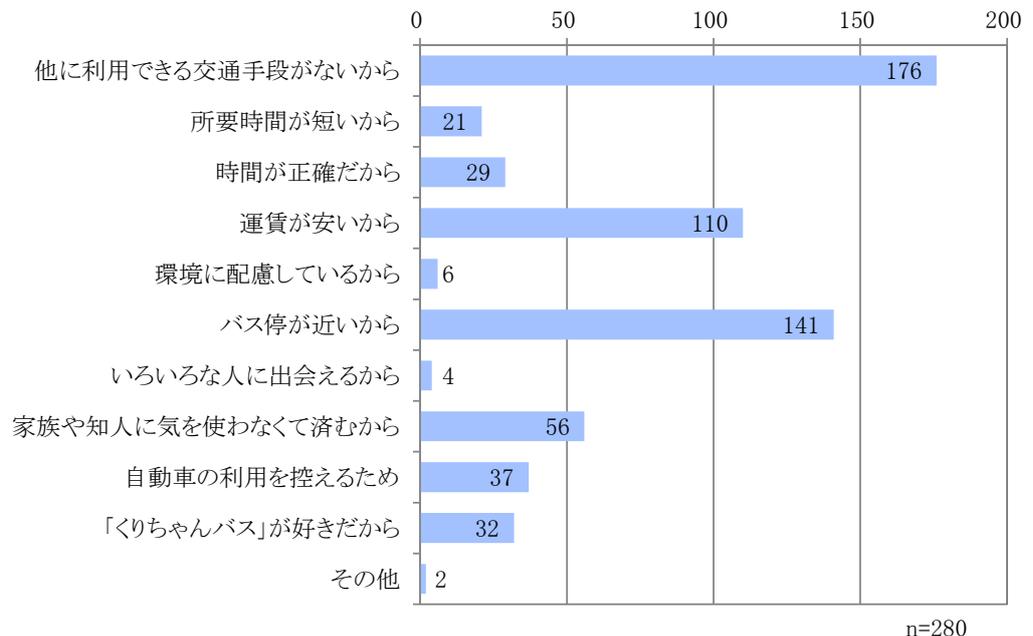


[利用頻度]



利用理由

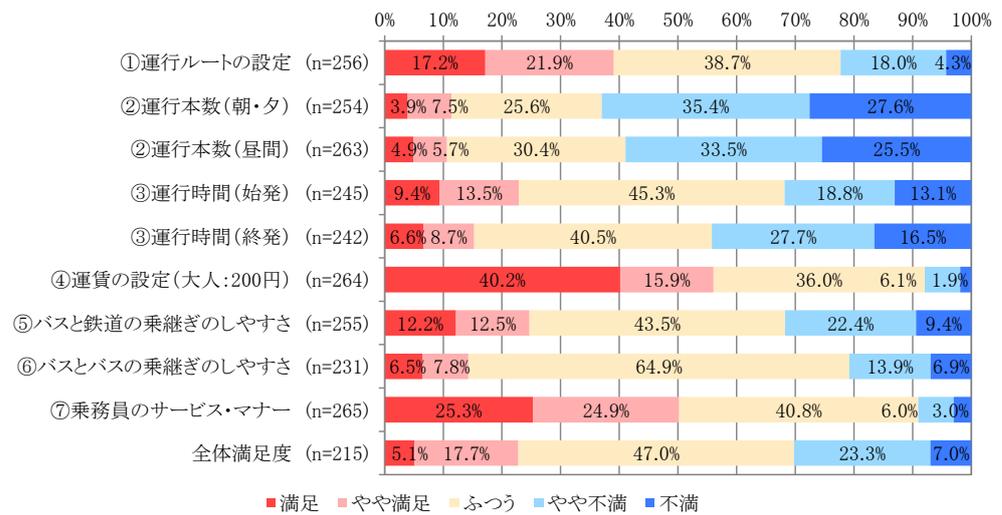
理由は「他に交通手段がない」が最多。



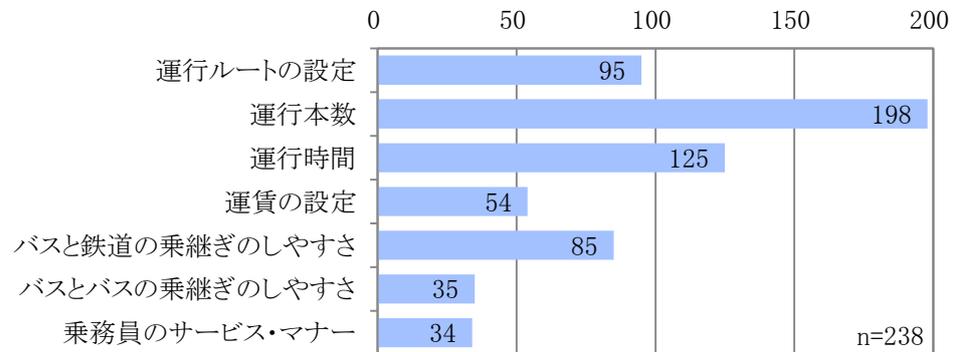
4. 市民・交通事業者の考え方

満足度

「運賃」「乗務員」「ルート」等で満足度が高い一方で「運行本数」等では満足度が低い。これに伴い、特に重視する事項では「運行本数」が最も多くなっている。



[特に重視する事項]



4.2 市民アンケート

4.2.1 実施概要

地域公共交通に対する意向・ニーズ等を把握するため、「栗東市バス交通体系計画（令和 2(2020)年 5 月改定）にあわせて市民アンケート調査を実施した。調査の概要は、以下のとおりである。

表 バス利用者アンケート実施概要

項目	概要
対象	15 歳以上の市民を無作為抽出
期間	調査票郵送：平成 31(2019)年 4 月 24 日(水) 返送 期限：令和元(2019)年 5 月
方法	郵送配布・郵送回収
有効配布数	2,062 通 ※1 通に調査票 2 票封入
有効回収数	655 通（調査票 1,014 票）
有効回収率	31.8%

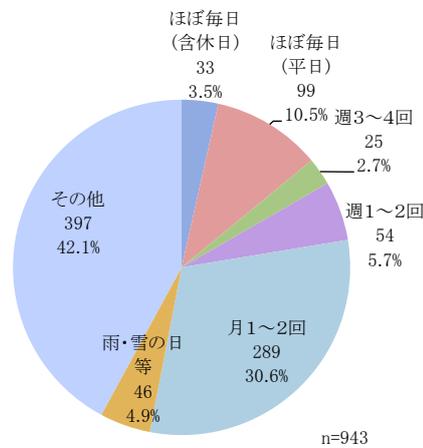
4. 市民・交通事業者の考え方

4.2.2 結果概要

調査結果の概要は、次のとおり。

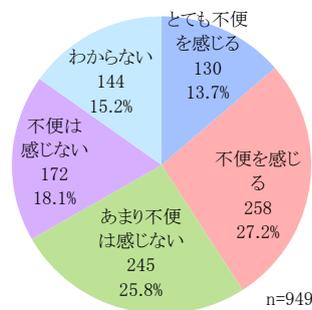
地域公共交通の
利用頻度

「月に数回」
が多く、
「週1回以上
利用する」
のは市民の約2割



地域公共交通を
使った外出への
不便の感じ方

「不便を感じる」
のは市民の約4割

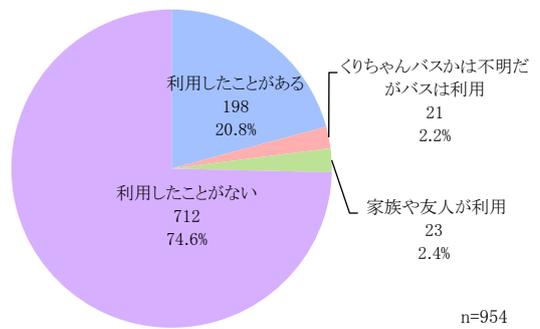
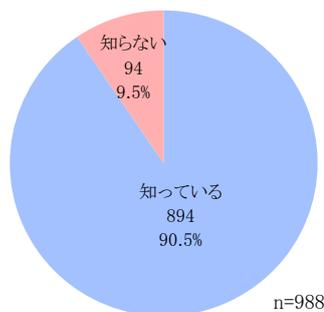


くりちゃんバス・
タクシーの
認知度と利用状況

認知度は約9割の
一方、利用経験者
は約2割

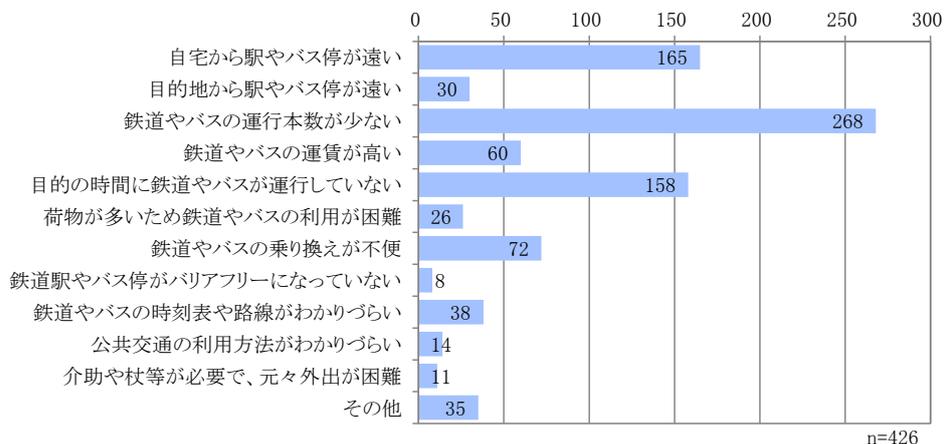
[認知度]

[利用状況]



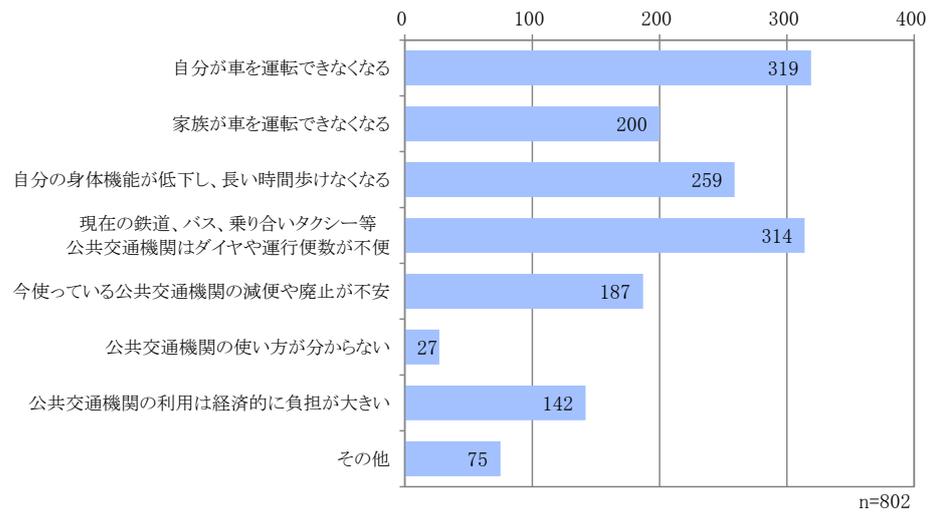
地域公共交通を
利用した移動で
不便を感じる理由

「運行本数」や
「駅・バス停の
遠さ」が多い



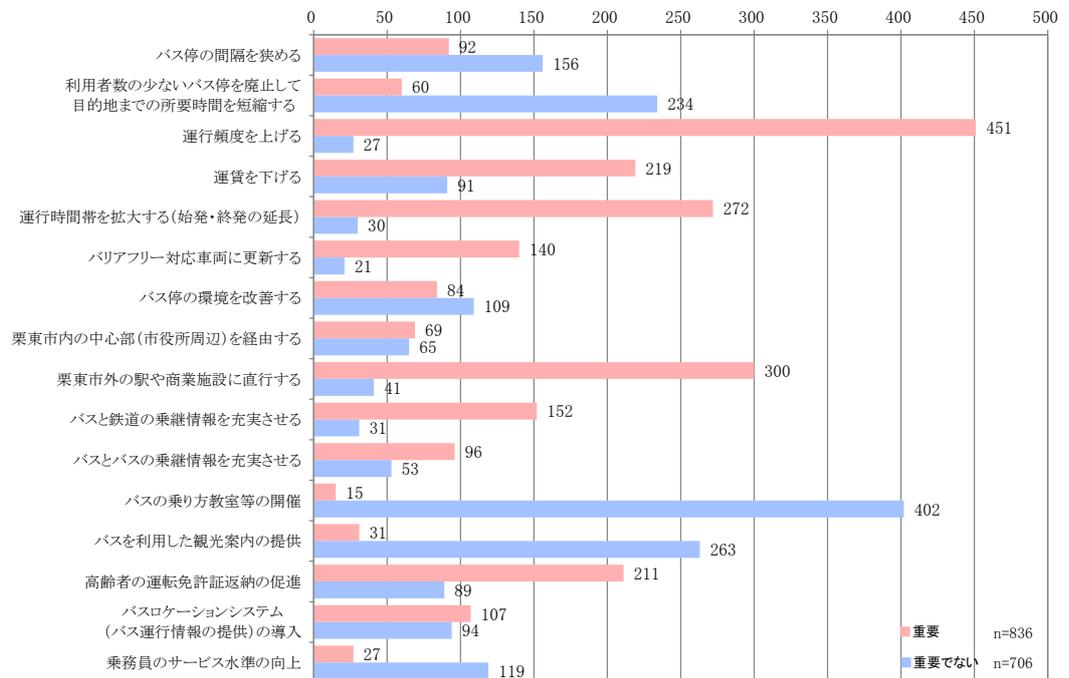
10年後の外出に不安に思うこと

「運転できなくなる
 こと」
 「地域公共交通が不便なこと」が多い



バス利用促進における重要度

「運行頻度」の重要度が高く
 「乗り方教室」や「経路短縮」の重要度が低い



4.3 交通事業者ヒアリング

くりちゃんバス・くりちゃんタクシー及び路線バス、タクシーの現状を把握するとともに、栗東市地域公共交通活性化協議会で関係者に共有し、もって本計画の検討に活用するため、交通事業者に対しヒアリングを実施した。概要は次のとおり。

表 事業者ヒアリング結果 概要

	帝産湖南交通(株)	近江鉄道(株)	滋賀バス(株)	(株)帝産タクシー滋賀
担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足の深刻化 ・運転手の高齢化 ◇採用活動を実施	<ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な人員不足 ・運転手の高齢化 ◇採用強化(大型二種免許養成制度等) <ul style="list-style-type: none"> ・2024年問題への対応 ◇ダイヤ改正	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 ・事務員を含む従業員不足 ・2024年問題への対応 ◇ダイヤ改正 ◇担い手確保(ただし募集しても応募がない)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 ・年2~3人の採用に対し高齢化・病気での退職も同程度 ◇多様な媒体での募集 ◇雇用条件や待遇改善
利用者減少	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により減少 ◇利用状況精査	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による利用者数は回復傾向にあるが完全には回復していない 	<ul style="list-style-type: none"> ・草津伊勢落線はコロナ禍で利用減少し回復の兆しなし ◇路線の在り方見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用タクシー利用減少(令和元(2019)年度比約3割減少) ・乗務員給与がコロナ禍前比約2割減少 ◇市から住民への利用促進
路線網	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により減便 ・渋滞遅延の慢性化(草津駅前、上鉤交差点/朝・夕時間帯) ◇ダイヤ精査で遅延緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の長いコミバスで運転手の長時間拘束 ◇利用者数把握、路線見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・他社廃止路線を引き継ぎ地方バス路線維持に努力 	<ul style="list-style-type: none"> ・くりちゃんタクシー走井線は利用が少ない
事業収支	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で経営悪化 ・市内全路線で大幅赤字 ◇路線バス・コミュニティバス全体での再編(路線バスへの行政補助、路線合理化)	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で悪化した収支バランス回復 		<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前と比較し運送収入が約2割減 ・令和4(2022)年度比約1.4%増加
設備	<ul style="list-style-type: none"> ・車両老朽化 ・運賃箱の新紙幣未対応 ・交通系ICカード未導入 			<ul style="list-style-type: none"> ・車両老朽化 ・新規車両価格が高騰 ◇当面は中古車両等で対応 ◇多様な決済に対応するシステム環境整備

※令和6(2024)年1月実施

※事業者ヒアリングの結果を再整理したものであり、各事業者において回答がないものは「課題・問題がないこと」を意味しない。

・「・」は現状や問題点、「◇」は問題解決への対応策

参考表 交通事業者ヒアリング 回答詳細

事業者	帝産湖南交通㈱
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・帝産バス栗東市内系統の利用者は平均 720 人/日、くりちゃんバスは平均 150 人/日程度。 ・帝産バスの利用者はコロナ禍より減少。 ・運行便数はコロナ禍前より減少。金勝線[草津駅]は平日 1 日往復 41 便、金勝線[栗東駅]は平日のみ 6 便、栗東市役所循環線は平日 1 日 17 便、岡・小柿循環線は平日 1 日 17 便で運行。
問題点	<ul style="list-style-type: none"> ○会社経営 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による利用者減が著しかったため、経営が以前より悪化。 ・バス利用者が全体的に停滞気味。栗東市内運行の路線バスはどの系統も大幅な赤字状態が継続。民営バス事業者単体での路線維持は限界に近い。 ○担い手不足 <ul style="list-style-type: none"> ・バス運転手不足が深刻化。現在の運転手も高齢化。新卒・中途採用を募集強化しているが解消されていない。 ○車両老朽化 <ul style="list-style-type: none"> ・車両の老朽化。今年の新札発行に運賃箱が対応できない。ICOCA 等の IC カードも未導入。 ○交通渋滞 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による遅延慢性化。草津駅前や上鉤交差点等、昔から解消されない渋滞箇所に加え、くりちゃんバスで運行経路変更により遅延増加。特に 7～8、17 時台の遅延が常態化。利用客からたびたび意見あり。
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・民営バス、くりちゃんバス、くりちゃんタクシー等を含めた路線再編。民営バスおよびくりちゃんバスの利用状況を再度精査し、何らかの補助で民営バス路線を維持するか、路線の合理化、くりちゃんバスあるいはタクシーへの転換あるいは路線廃止を判断し、運転手不足解消と利用状況の改善を行う。 ・ダイヤの再精査を行い、渋滞などが多発する系統などを見直し遅延緩和を行う。
事業者	近江鉄道㈱
問題点	<ul style="list-style-type: none"> ○乗務員の人員不足 <ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な人員不足の状況の中で、何とか日々の業務を回して運行している。 ・乗務員の高齢化も進んでおり、今後、人員不足がより一層厳しくなる見通し。 ・採用強化のため、大型二種免許養成制度や待遇改善等各種施策を進めているが、必要乗務員数確保に苦慮。 ○2024 年問題への対応（乗務員の労働時間・拘束時間削減） <ul style="list-style-type: none"> ・「2024 年問題」への対応として、乗務員の拘束時間や労働時間を抑制するため、ダイヤ改正を実施する予定。 ○コロナ禍で悪化した収支バランスの回復 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍によるバスの利用者減少は回復傾向にあるものの、完全には回復していない。
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・くるっとバス等のコミュニティバスは、路線が長く、乗務員の労働時間・拘束時間が長時間となっている。利用者数を把握したうえで路線を見直すなどして、長時間労働を抑制する取組みを検討していきたい。
事業者	滋賀バス㈱
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の経営環境が厳しい中、地元事業者として生活交通維持のため、小型バス専門子会社として滋賀バス㈱を設立。平成 3 年 4 月以降、JR バス・滋賀交通バス廃止路線を引継ぎ、地方バス路線維持に努力。 ・草津伊勢落線の利用者数は、コロナ禍以前は 1,700 人/月程度、コロナ禍以降は 1,300 人/月程度と減少傾向にあり利用者回復の兆しも見えない。 ・乗務員不足、拘束時間制限変更を受け、令和 5 年 11 月から最終の往復 1 便を減便・土日祝日運休とした。 ・草津伊勢落線のウエイトは少なく路線廃止も視野に入れているところ。
問題点	<ul style="list-style-type: none"> ○担い手不足 <ul style="list-style-type: none"> ・今後さらなる乗務員、事務員含む従業員不足が見込まれる。減便等の対応はやむを得ない。
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員を確保していきたい。ただし募集をかけていてもなかなか応募がないのが現状。
事業者	㈱帝産タクシー滋賀
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・運送収入は、コロナ禍前に比較して約 18%減。前年度（2022 年度）比約 1.35%増。 ・くりちゃんタクシーの利用状況は、約 5～10 人/日。別途学童輸送が 10 人/日利用している。
問題点	<ul style="list-style-type: none"> ○担い手不足 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足が一番の問題。継続募集をしているが、年 2～3 名の入社に対し、既存乗務員の退職数（高齢、病気）も同様となり、なかなか人員が増加しない。 ・利用者数減に伴い乗務員の給与もコロナ禍前に比べ、会社全体で年間約 20%減額。 ○車両老朽化 <ul style="list-style-type: none"> ・車両の一部が老朽化。代替したいが新規車両の購入価格が割高になっており、計画どおりに進行できない。 ・料金決済方法多様化に伴い、交通系 IC や電子マネー等決済が可能な精算端末機システム導入が急がれる。 ○利用者減少 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用者数はコロナ禍前（2019 年度）比約 32%減。前年度（2022 年度）よりは約 11%回復。 ・くりちゃんタクシー走井線は利用頻度が少ない。（バスと違い予約運行なので直接的には影響がない）
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足解消のため、募集媒体を増やしながら雇用条件や待遇面の改善に努め応募しやすい状況を創出。 ・代替車両の新規購入に対して、資金面を考慮しながら当面は中古車両等で対応。 ・タクシー料金決済システムの改善。あらゆる料金決済に対応できるようにシステム環境を整備。 ・栗東市に対し、地域住民の方々へくりちゃんタクシーの利用促進を依頼。

5. 地域公共交通における課題

5.1 地域公共交通の現状と問題点

栗東市における地域公共交通を取り巻く現状と問題点は、次のとおり整理した。

表 本市の地域公共交通に関する現状と問題点

視点	現状・問題点
地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の利用者数はコロナ禍により減少 ・鉄道利用者数はコロナ禍前まで増加傾向 ・路線バス利用者数はコロナ禍で激減。さらに市内全路線が赤字 ・くりちゃんバス・タクシー利用者数は平成 25(2013)年度頃以降増加傾向 ・くりちゃんバス・タクシー収支率は 10～25%程度と低い
全国の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシーを中心に全国で利用者数が減少傾向 ・全国の乗合バス事業者のうち 9 割超が赤字 ・バス・タクシー運転手を中心に交通産業分野での担い手不足が深刻化
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口分布は鉄道駅(栗東、手原)周辺に集中 ・現在増加している人口は 2030 年頃をピークに減少予測 ・高齢者数は増加傾向にあり、今後も増加見込み
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> ・主な施設は市北西部の平坦地に集中(栗東駅、手原駅周辺等)
自動車・道路	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車数・運転免許保有率は増加傾向にあり 今後も自家用車利用を主としたライフスタイルの継続を予測 ・市内の道路は国道 1・8 号を中心に混雑 ・幹線道路は大津能登川長浜線(山手幹線)、国道 8 号野洲栗東バイパスを整備中
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・市内での動きが最多であり、加えて草津市、守山市等との流動が多い ・移動手段は自動車分担率が高く、地域公共交通は低い
市民の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通を毎週利用する人は市民の約 2 割 ・地域公共交通を不便と感じる人は市民の約 4 割 ・外出への不安要因は「運転できなくなること」「地域公共交通が不便なこと」 ・くりちゃんバス認知度は市民の約 9 割 ・くりちゃんバス利用者は他の移動手段がない人が多い (「免許のない人(約 5 割)」「運転できず送迎も受けられない人(約 4 割)」など) ・ダイヤ見直しは利用者の約半数が希望
交通事業者の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員等の高齢化と人員不足 ・コロナ禍による利用者減少 ・経営環境の悪化 ・車両等の設備老朽化 ・路線・ダイヤ等見直しの必要性(担い手不足対応、遅延対応、赤字軽減等)

5.2 地域公共交通に求められる方向性

栗東市における地域公共交通に求められる方向性は、上位・関連計画より、次のとおり整理した。

表 本市の上位・関連計画における地域公共交通に関する方針や位置付け

上位・関連計画	計画期間	地域公共交通に関する方針や位置付け
第六次 栗東市総合計画 (令和2(2020)年3月)	令和2(2020)～ 11(2029)年度	施策：道路・交通の整備 ・道路網等の整備・維持 ・広域・近隣とのつながりを促進する基盤整備 ・公共交通の充実 ① <u>バスネットワークの確保</u> ② <u>鉄道アクセスの整備</u> ・ <u>総合的な交通戦略の推進</u> その他関連施策 ・鉄道駅周辺の商業等振興 ・ <u>安全・安心な交通環境</u> の整備 ・ <u>住環境向上</u> のための快適性向上
栗東市総合戦略 (令和4(2022)年1月 改訂)	令和2(2020)～ 6(2024)年度	施策：良好な住環境の整備促進 ・ <u>公共交通の充実</u>
栗東市人口ビジョン (平成28(2016)年3月)	—	・市人口を、令和27(2045)年に約73,500人、令和42(2060)年に約72,000人とする ・20歳代等の若者流入の継続的拡大や30歳代、40歳代などの市外流出の削減を図る
第四次 栗東市都市計画 マスタープラン (令和2(2020)年)	令和12(2030)年 を目標年次	公共交通機関の整備方針 ・ <u>JRの利便性の向上</u> ・ <u>バスネットワークの利便性の向上</u>
滋賀地域交通 ビジョン (令和6(2024)年3月)	2040年頃 を目標年次	目指す姿 誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通 実現する社会 自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、自家用車を使えない人・時でも日々の生活のための移動ができ、自家用車を使わない選択ができること
栗東市バリアフリー基本構想 (平成27(2015)年7月)	—	バリアフリー化のための事業：交通安全特定事業 ・ <u>バス停の上屋、ベンチの整備については、今後のバス利用状況により検討</u>
第11次栗東市 交通安全計画 (令和3(2021)年度)	令和3(2021)～ 7(2025)年度	地域公共交通に関連する安全施策：交通需要マネジメントの推進 ア. 公共交通機関利用の促進 ・ <u>コミュニティバス「くりちゃんバス」の積極的な利用促進</u> ・乗り継ぎ改善やバスロケーションシステム等による利便性向上 イ. 公共交通とエコ交通の発展 ・公共交通機関を利用しやすい環境整備

本市の地域公共交通に求められる方向性

- ・まちづくりと一体となった地域公共交通整備
- ・安全・安心のまち実現のため地域公共交通ネットワークを維持・確保・改善
- ・自動車、公共交通機関や自転車との適切な連携による効率的で利便性の高いネットワークの形成
- ・誰でもわかりやすく、利用しやすい地域公共交通の環境づくり
- ・地域公共交通の利用促進
- ・くりちゃんバスの効率的・効果的運行

5.3 栗東市内の地域公共交通における「強み/弱み」と「機会/脅威」

地域公共交通については、その関係主体を大きくサービスの供給者とサービスの受益者の2つに分けられる。

《地域の現況等を整理する上での2つの視点》

- サービスの供給者：交通事業者(鉄道、バス、タクシー 等)
行政(市、県、国 等)
その他地域公共交通の運営に関わる組織・団体(協会等) 等
- サービスの受益者：地域公共交通の利用者
潜在的な利用の可能性がある者
企業 等

サービスの供給者/受益者がおかれている現状と将来に分け、現状を踏まえた強み(良い面)と弱み(悪い面)、将来の動向等を踏まえての機会(発展を後押しするもの)と脅威(発展を阻害するもの)に分けて整理した。

《サービスの供給者の視点》

	強み	弱み
現状	<ul style="list-style-type: none"> 人口が増加傾向 地域公共交通の主な利用者たる高齢者や、高齢者のみの世帯が増加傾向 主要な施設は、おおむね駅勢圏・バス停勢圏に立地 駅勢圏・バス停勢圏による人口カバー率はおよそ9割と高い水準 通学時交通手段は52.6%が鉄道。バスは14.9%と通勤時に比べ高い 20代の若年層での運転免許保有率は、若干減少傾向 栗東駅・手原駅・草津駅の利用者は概ね横ばいを維持。栗東駅での定期率が増加傾向 くりちゃんバスの利用者数は、全体的に再び増加傾向 くりちゃんバスの乗務員のサービス・マナーに対する利用者の満足度は比較的高い くりちゃんバス利用者の過半数が、運行に対して税金投入に賛同 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地は市内各地に分散。特に、駅からも離れている南部の金勝小学校区の人口は減少傾向 地域公共交通の主な利用者となる年少人口は減少もしくは横ばい 市内の移動手段（平日 全目的）は、自動車分担率が高く（54.7%）、地域公共交通は鉄道7.4%、バス0.7%と低い 栗東駅、手原駅、草津駅の駅端末交通手段は、バス分担率が1割未満で、徒歩が約6割 通勤・通学流動は、市内流動が減少し、草津市や大津市等との流出入が増加 通勤時交通手段の61.2%が自家用車で、地域公共交通利用は少ない（鉄道16.9%、バス3.9%） 自動車の保有台数は年々増加傾向 また運転免許保有率は、男女とも全体的には増加傾向 くりちゃんタクシーは、運行当初より大きな変化はみられず、乗り合いによる利用となっていない くりちゃんバスの収支率は、2割を下回る厳しい状況でここ数年横ばい くりちゃんバスの現行のサービスについて、運行本数や終発時刻等は比較的満足度が低い 市内の道路は2車線以下の道路が多く、国道1・8号線とその周辺道路での混雑度が高い 担い手不足が深刻化 コロナ禍により減少した利用者数が回復途上
将来	<p>機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も人口増加の傾向は継続 地域公共交通の主な利用者となる高齢者は、今後も引き続き増加傾向 くりちゃんバスを現在利用している人のほとんどが、今後も利用すると回答 	<p>脅威</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の主な利用者となる通勤需要（生産年齢人口）が、将来的には減少の傾向 地域公共交通の主な利用者たる年少人口は、今後引き続き減少から横ばい 過度な自動車依存による交通混雑により、地域公共交通の定時性確保が困難 運転手等の高齢化・不足が進展

《サービスの受益者の視点》

	強み	弱み
現状	<ul style="list-style-type: none"> 人口が増加傾向 駅勢圏・バス停勢圏による人口カバー率はおよそ9割と高い水準 くりちゃんバスを利用する主な利用は、バス停が近いことが最も多く、他目的に行くのに便利・快適や経済的（安い）等 くりちゃんバスの現行のサービスについて、運行ルートや所要時間、運賃等は比較的満足度が高い くりちゃんバスの運行継続に向けては、ほとんどの利用者が協力意向。具体的には、いままで以上に積極的に利用するという回答が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地は市内各地に分散。中でも、公共交通空白地に居住しているため、地域公共交通を利用することが困難な人が約1割 主要な施設は、おおむね駅勢圏・バス停勢圏のなかに立地するが、必ずしもバス利用による利便性が高いとは限らない 通勤・通学流動は、市内での流動が減少している一方、草津市や大津市等への流出入が増加 くりちゃんバス利用者の属性をみると、概ね自分では運転できない、高齢の女性が多い くりちゃんバス利用者の利用理由は、それ以外に利用できる交通手段がないとか、家族や知人などに気を使わなくて済む等 くりちゃんバスの現行のサービスは、運行本数や終発時刻等で満足度が低い くりちゃんバスの運行が廃止されると、ほとんどの利用者が困ると回答。そのうち半数近くは代替交通手段がないと回答
将来	<p>機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も人口増加の傾向は継続 くりちゃんバス利用者のほとんどが、今後も利用すると回答 	<p>脅威</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の主な利用者たる通勤需要（生産年齢人口）は減少傾向 地域公共交通の利用者減少に伴い、運行サービスの低下、廃止へ繋がる恐れ

6. 地域公共交通のあり方

6.1 目指すべき姿と基本方針

前掲のとおり、上位・関連計画では、以下の方向性を位置付けている。

本市の地域公共交通に求められる方向性
<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと一体となった地域公共交通整備 ・安全・安心のまち実現のため地域公共交通ネットワークを維持・確保・改善 ・自動車、公共交通機関や自転車との適切な連携による効率的で利便性の高いネットワークの形成 ・誰でもわかりやすく、利用しやすい地域公共交通の環境づくり ・地域公共交通の利用促進 ・くりちゃんバスの効率的・効果的運行

これらの「地域公共交通に求められる方向性」及び「地域公共交通を取り巻く環境」を踏まえ、栗東市の地域公共交通が目指すべき基本理念と基本方針を次のように定める。

本市の地域公共交通が目指す基本理念
<p align="center">『ひと・まち・環境を育む都市』の安心・安全と交流を育み いつまでも持続可能な私たちの地域公共交通</p>
<p>第六次栗東市総合計画で掲げる将来都市像「いつまでも住み続けたいくなる安心な元気都市栗東」の実現へつなげるべく、地域公共交通分野でのマスタープランとしての理念を掲げます。</p> <p>栗東市においては、利用者数減少や担い手不足等、地域公共交通を取り巻く厳しい環境を鑑みつつ、“いつまでも”、つまり未来まで地域公共交通を残していくことを第一とし、その体系構築や役割分担に取り組むことで“住み続けられる”環境を保つとともに、利便性の確保により“住み続けたいくなる”環境への向上を目指します。</p>

A	B	C
<p align="center">鉄道・バス・タクシーが連携した地域公共交通体系の構築による利便性の確保</p>	<p align="center">持続可能な地域公共交通体系の構築による移動手段の継続的な維持・確保</p>	<p align="center">地域住民・交通事業者・行政の連携と役割分担</p>
<p>鉄道・バスを「幹線交通」「支線交通」、タクシーを「補完的交通」と位置付け、1回の乗継ぎで市内各所へのアクセスを確保するとともに乗継環境など利便性向上</p>	<p>地域公共交通の利用状況や市の財政状況等を総合的に鑑み、地域公共交通網やサービスレベルを点検・改善</p>	<p>それぞれが「私たちの地域公共交通」との意識を持ち地域公共交通の維持・確保・改善に向け責務を実行</p>

6.2 目指すべき将来ネットワーク

栗東市では、これまで「バス交通体系計画」等をもとに、バス対策地域協議会や地域との意見交換をしつつ、バスネットワークを形成してきた。現時点では、鉄道、路線バス、くりちゃんバス・タクシー等により、ネットワークが概成していることから、本計画の期間では、各モードの役割を再整理のうえ、現状の骨格構造を維持することとする。

なお、計画期間内に実施する継続的な利用実態調査や、社会情勢の変化等を踏まえつつ、適切に改善を図る。

表 地域公共交通とその役割

位置づけ	役割	モード	路線等
国土軸	栗東市と京阪神をはじめとする他都市とを広域に連絡する、国土の軸となる交通。京阪神方面等への通勤・通学をはじめ、生活や業務、観光等の移動を広範に支える栗東市の根幹となる。 また、駅周辺は生活、産業等の面から拠点としてまちづくりに重要な地区と位置付ける。	JR 西日本	JR 琵琶湖線 JR 草津線
地域間幹線	栗東市と隣接市、あるいは栗東市内を広域に連絡する湖南地域の軸となる交通。通学、通勤から通院、買物等の生活移動を広く支える。	帝産湖南交通	金勝線[草津駅] 金勝線[栗東駅] 栗東市役所循環線 岡・小柿循環線
		滋賀バス	草津伊勢落線
地域間補助幹線	鉄道駅を拠点として、地域間幹線と連絡しつつ草津・栗東・守山都市圏の移動を支える交通。通院、買物等の生活交通を中心に支える。 ※地域内フィーダー系統補助の活用を想定	くりちゃんバス (草津・栗東・守山くるっとバス)	大宝循環線 宅屋線
地域内支線	主として栗東市内の移動を支える交通。通学や通院、買物等の生活交通を中心に支える。	くりちゃんバス	草津駅・手原線 葉山循環線 治田金勝線
		くりちゃんタクシー	各路線
面的交通	上記の交通では対応できない、時間的、空間的に小規模な輸送をドアツードアできめ細やかにフォローする交通。業務や生活交通等の非定常的な移動を中心に支える。	乗用タクシー	数社

※その他、地域公共交通ではないが、福祉系の移動支援策とも対象者やサービス内容により連携・役割分担を図る。

6. 地域公共交通のあり方

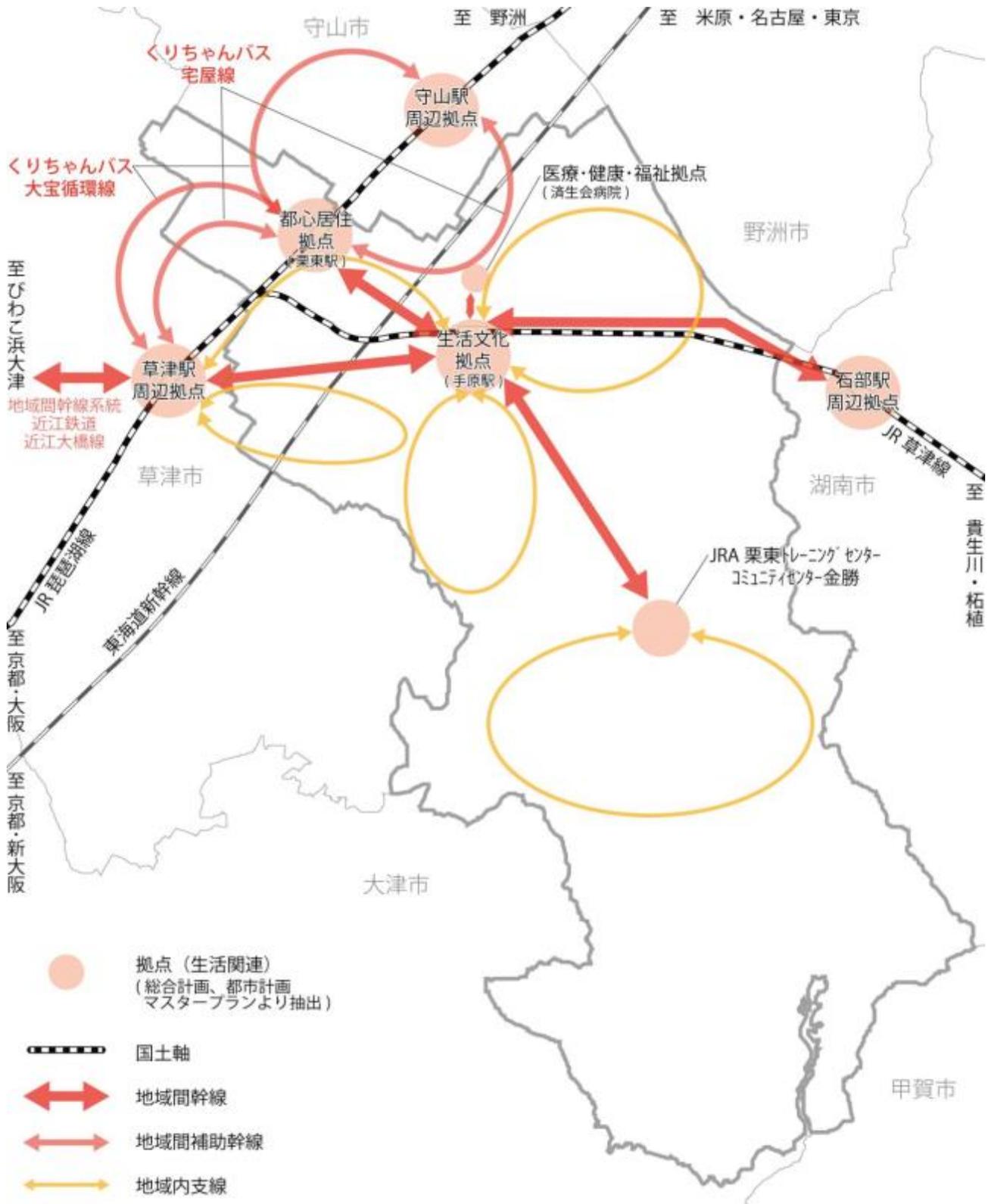


図 栗東市が維持・確保を目指す地域公共交通ネットワーク

6.3 目指す数値指標及び目標

本計画で目指す数値指標及び目標値は、次のように定める。

表 目指す数値指標及び令和 10(2028)年度の目標

項目	指標	考え方	計測方法
鉄道	J R		
利用者数	栗東駅、手原駅の年間利用者数(乗車人員)	コロナ禍前(令和元(2019)年度)への回復を目指す。	県統計書、事業者資料
	<p>(人/日)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <p>2 駅計 手原駅 栗東駅</p>		
路線バス	帝産湖南交通・滋賀バス		
利用者数	路線バスの年間利用者数	コロナ禍前(令和元(2019)年度)への回復を目指す。	事業者資料
	<p>(千人/年)</p> <p>帝産湖南交通 滋賀バス</p> <p>(年度) 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>		
コミュニティバス	くりちゃんバス・タクシー	※くるっとバスを含む	
利用者数	各路線の年間利用者数	コロナ禍前(令和元(2019)年度)への回復もしくはコロナ禍以降の最多利用者数を上回ることを目指す。	市資料
	<p>(千人/年)</p> <p>金勝循環線 治田金勝線 葉山循環線 宅屋線 草津駅・手原線 大宝循環線</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>		
	<p>※平成 25(2013)年度の大宝循環線は宅屋線利用者数を含む。 ※平成 25(2013)～令和 2(2020)年度の葉山循環線は治田循環線を含む</p>		

6. 地域公共交通のあり方

表 目指す数値指標及び令和10(2028)年度の目標

項目	指標	考え方	計測方法																																																																																															
収支率	各路線の収支率	コロナ禍前(令和元(2019)年度)への回復 もしくはコロナ禍以降の最高収支率を上 回ることを目指す。	市資料																																																																																															
	<p>(%)</p> <table border="1"> <caption>各路線の収支率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>大宝循環線</th> <th>葉山循環線</th> <th>金勝循環線</th> <th>治田金勝線</th> <th>宅屋線</th> <th>草津駅・手原線</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2013</td><td>14.2</td><td>10.0</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>10.0</td><td>18.0</td><td>14.2</td></tr> <tr><td>2014</td><td>17.9</td><td>9.5</td><td>13.0</td><td>14.0</td><td>27.0</td><td>17.0</td><td>17.9</td></tr> <tr><td>2015</td><td>18.4</td><td>8.5</td><td>11.0</td><td>13.0</td><td>31.0</td><td>17.0</td><td>18.4</td></tr> <tr><td>2016</td><td>17.0</td><td>11.0</td><td>12.0</td><td>15.0</td><td>24.0</td><td>17.0</td><td>17.0</td></tr> <tr><td>2017</td><td>16.9</td><td>11.5</td><td>11.0</td><td>11.0</td><td>23.0</td><td>17.0</td><td>16.9</td></tr> <tr><td>2018</td><td>20.0</td><td>17.0</td><td>10.0</td><td>17.0</td><td>27.0</td><td>17.0</td><td>20.0</td></tr> <tr><td>2019</td><td>23.1</td><td>15.0</td><td>10.0</td><td>17.0</td><td>29.0</td><td>17.0</td><td>23.1</td></tr> <tr><td>2020</td><td>15.0</td><td>10.0</td><td>10.0</td><td>10.0</td><td>15.0</td><td>18.0</td><td>15.0</td></tr> <tr><td>2021</td><td>13.6</td><td>8.5</td><td>10.0</td><td>5.0</td><td>18.0</td><td>19.0</td><td>13.6</td></tr> <tr><td>2022</td><td>15.5</td><td>8.0</td><td>13.0</td><td>6.0</td><td>21.0</td><td>18.0</td><td>15.5</td></tr> <tr><td>目標</td><td>23.1</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>23.1</td></tr> </tbody> </table>			年度	大宝循環線	葉山循環線	金勝循環線	治田金勝線	宅屋線	草津駅・手原線	計	2013	14.2	10.0	14.0	14.0	10.0	18.0	14.2	2014	17.9	9.5	13.0	14.0	27.0	17.0	17.9	2015	18.4	8.5	11.0	13.0	31.0	17.0	18.4	2016	17.0	11.0	12.0	15.0	24.0	17.0	17.0	2017	16.9	11.5	11.0	11.0	23.0	17.0	16.9	2018	20.0	17.0	10.0	17.0	27.0	17.0	20.0	2019	23.1	15.0	10.0	17.0	29.0	17.0	23.1	2020	15.0	10.0	10.0	10.0	15.0	18.0	15.0	2021	13.6	8.5	10.0	5.0	18.0	19.0	13.6	2022	15.5	8.0	13.0	6.0	21.0	18.0	15.5	目標	23.1	-	-	-	-	-
年度	大宝循環線	葉山循環線	金勝循環線	治田金勝線	宅屋線	草津駅・手原線	計																																																																																											
2013	14.2	10.0	14.0	14.0	10.0	18.0	14.2																																																																																											
2014	17.9	9.5	13.0	14.0	27.0	17.0	17.9																																																																																											
2015	18.4	8.5	11.0	13.0	31.0	17.0	18.4																																																																																											
2016	17.0	11.0	12.0	15.0	24.0	17.0	17.0																																																																																											
2017	16.9	11.5	11.0	11.0	23.0	17.0	16.9																																																																																											
2018	20.0	17.0	10.0	17.0	27.0	17.0	20.0																																																																																											
2019	23.1	15.0	10.0	17.0	29.0	17.0	23.1																																																																																											
2020	15.0	10.0	10.0	10.0	15.0	18.0	15.0																																																																																											
2021	13.6	8.5	10.0	5.0	18.0	19.0	13.6																																																																																											
2022	15.5	8.0	13.0	6.0	21.0	18.0	15.5																																																																																											
目標	23.1	-	-	-	-	-	23.1																																																																																											
行政負担額	各路線の欠損額	運行に必要な金額を適切に確保する (行政負担額=経常費用-経常収益)。	市資料																																																																																															
	<p>(百万円/年)</p> <table border="1"> <caption>行政負担額 (百万円/年)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>栗東市</th> <th>国・県・3市計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2013</td><td>42.6</td><td>44.6</td></tr> <tr><td>2014</td><td>38.3</td><td>45.2</td></tr> <tr><td>2015</td><td>38.9</td><td>45.1</td></tr> <tr><td>2016</td><td>39.5</td><td>43.1</td></tr> <tr><td>2017</td><td>37.9</td><td>45.7</td></tr> <tr><td>2018</td><td>45.7</td><td>47.1</td></tr> <tr><td>2019</td><td>36.8</td><td>47.4</td></tr> <tr><td>2020</td><td>41.9</td><td>58.3</td></tr> <tr><td>2021</td><td>44.6</td><td>63.1</td></tr> <tr><td>2022</td><td>46.5</td><td>63.6</td></tr> <tr><td>目標</td><td>46.5</td><td>63.6</td></tr> </tbody> </table>			年度	栗東市	国・県・3市計	2013	42.6	44.6	2014	38.3	45.2	2015	38.9	45.1	2016	39.5	43.1	2017	37.9	45.7	2018	45.7	47.1	2019	36.8	47.4	2020	41.9	58.3	2021	44.6	63.1	2022	46.5	63.6	目標	46.5	63.6																																																											
年度	栗東市	国・県・3市計																																																																																																
2013	42.6	44.6																																																																																																
2014	38.3	45.2																																																																																																
2015	38.9	45.1																																																																																																
2016	39.5	43.1																																																																																																
2017	37.9	45.7																																																																																																
2018	45.7	47.1																																																																																																
2019	36.8	47.4																																																																																																
2020	41.9	58.3																																																																																																
2021	44.6	63.1																																																																																																
2022	46.5	63.6																																																																																																
目標	46.5	63.6																																																																																																

※くりちゃんバスの年度は前年9月30日～当年10月1日

表 目指す数値指標及び令和10(2028)年度の目標(国庫補助対象系統)

項目	指標	考え方	計測方法
	くりちゃんバス A. 大宝循環線 C. 宅屋線	(草津・栗東・守山くるっとバス) ※地域内フィーダー系統	
利用者数	2路線の年間利用者数	コロナ禍前(令和元(2019)年度)への回復 もしくはコロナ禍以降の最多利用者数を 上回ることを目指す。	市資料
	<p>(千人/年)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <p>※平成25(2013)年度の大宝循環線は宅屋線利用者数を含む。</p>		
収支率	2路線の収支率	コロナ禍前(令和元(2019)年度)実績を上 回ることを目指す。	市資料
	<p>(%)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>		
行政負担額	2路線に対する沿線3市支出 および国庫補助の額	運行に必要な金額を3市で協調確保する (行政負担額=経常費用-経常収益)。 なお、国庫補助を活用する。	市資料
	<p>(百万円/年)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>		

7. 実施施策

前述の基本方針に基づき、栗東市内で取り組むべき施策を次のとおり定める。

表 栗東市で取り組む施策

施策	対応する基本方針			取組イメージ
	A	B	C	
地域公共交通網の 利便性向上	○			<ul style="list-style-type: none"> ・ JR や関連自治体等と連携した、鉄道の利用促進や利便性向上 ・ 各種バス運行の維持、確保、改善 ・ 乗用タクシーの維持、確保
駅やバス停等の 利用環境改善	○			<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎や駅周辺の活用や活性化 ・ バス停留所の改善
鉄道・バス・タクシー の乗継改善	○			<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道ダイヤを踏まえたバスダイヤの調整 ・ 地域公共交通にかかる情報提供策の改善 ・ バスへの交通系 IC カード（ICOCA 等）決済導入
持続可能な地域公共 交通の維持確保		○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学における鉄道・バス利用促進 ・ 利用状況の継続的把握 ・ 担い手不足への対応 ・ 行政の財政負担による維持確保（草津・栗東・守山くるっとバス） ・ 行政の財政負担による維持確保（くりちゃんバス・タクシー）
持続可能な運行に むけた利用促進		○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメントマネジメント ・ 地域公共交通にかかる情報提供策の改善【再掲】

※基本方針の内容

A：鉄道・バス・タクシーが連携した地域公共交通体系の構築による利便性の確保

B：持続可能な地域公共交通体系の構築による移動手段の継続的な維持・確保

C：地域住民・交通事業者・行政の連携と役割分担

施策	地域公共交通網の利便性向上								
取組イメージ									
JR や関連自治体等と連携した、 鉄道の利用促進や利便性向上 滋賀県草津線複線化促進期成同盟会 等と連携した利用促進や利便性向上 及び減便回復要望、栗東駅への新快速 停車要望 等	主な 実施主体	交通	JR 西日本						
		行政	栗東市、関係自治体						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
各種バス運行の維持、確保、改善 路線バス・くりちゃんバス・タクシー のネットワークのあり方検討、利用状 況にあわせた運行内容への見直し(ル ート、停留所、ダイヤ、運行形態等)、 車両の適切な整備・更新 等	主な 実施主体	交通	帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道						
		行政	栗東市、草津市、守山市						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
乗用タクシーの維持、確保 利用の多い施設への安全な車両待機 場所確保(駅、病院等) 等	主な 実施主体	交通	各タクシー事業者						
		行政	栗東市						
		地域等	住民（積極利用）、沿線施設(用地提供等)						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施

参考 各種バス運行の維持、確保、改善：利用状況にあわせた運行内容への見直し

地域公共交通は、利用状況や沿線環境等にあわせて、見直していく必要がある。

運行の見直しでは、必ずしも全員の利便性が向上するとは限らない（例えば、バス路線を伸ばせば、停留所が近くなる人がいる一方で、運行時間が長くなり、既存の利用者の移動時間が増加する）。

また、利用者減少による「空のバス（利用者のいないバス）」の増加や、交通事業者の担い手不足から、「お金があれば、バスやデマンドタクシーが増やせる」時代ではなくなっている。

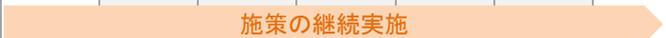
今後は、利用者意見等を継続して収集しつつ、これらを踏まえた「利便性向上」を図るとともに、交通事業者の状況等を踏まえた「持続性」との両立の観点から、利用の少ない路線・便の見直しや、各種バス路線とあわせた一体的な再編等を必要に応じて実施する。

なお、栗東市ではくりちゃんバスを“皆様に育てていただくバス”としており、過去には、地域との意見交換を経てバス路線の変更に至った例がある（平成 21(2009)年 10 月 E. 治田循環線の下戸山親交停留所新設等）。

「くりちゃんバスの明日を考える会」の様子（平成 20(2008)年）▶



7. 実施施策

施策		駅やバス停等の利用環境改善						
取組イメージ								
駅舎や駅周辺の活用や活性化 手原駅舎内への観光案内所充実、 駅周辺でのイベント開催(マルシェ等)、 駅周辺のまちづくり推進 等	主な 実施主体	交通	JR 西日本					
		行政	栗東市					
		地域等	住民（積極利用）、商工会等（協力・実施）					
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期
 施策の継続実施								
バス停留所の改善 停留所の時刻表等の情報表示更新、 主要停留所での上屋やベンチ等設置、 道路上でのバスベイ確保 等	主な 実施主体	交通	帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道					
		行政	栗東市、草津市、守山市					
		地域等	住民（積極利用、停留所清掃等の協力）					
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期
 施策の継続実施								

施策	鉄道・バス・タクシーの乗継改善								
取組イメージ									
鉄道ダイヤを踏まえた バスダイヤの調整 JRのダイヤ改正（主に例年3月頃）にあわせた鉄道接続を考慮したバスダイヤ改正 等	主な 実施主体	交通	JR西日本（情報提供）						
		行政	栗東市、関係自治体						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	
地域公共交通にかかる 情報提供策の改善 拡充 標準的なバス情報フォーマット [GTFS-JP]による Google マップ等での鉄道・バス等を横断した経路検索対応、バスロケーションシステム活用した情報提供の充実、くりちゃんバス時刻表冊子更新 等	主な 実施主体	交通	JR西日本、帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道						
		行政	栗東市、草津市、守山市						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	
バスへの交通系 IC カード（ICOCA 等） 決済導入 新規 路線バス・くりちゃんバスでの導入推進や実装後のデータ分析等への活用 等	主な 実施主体	交通	帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道						
		行政	栗東市、草津市、守山市						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	

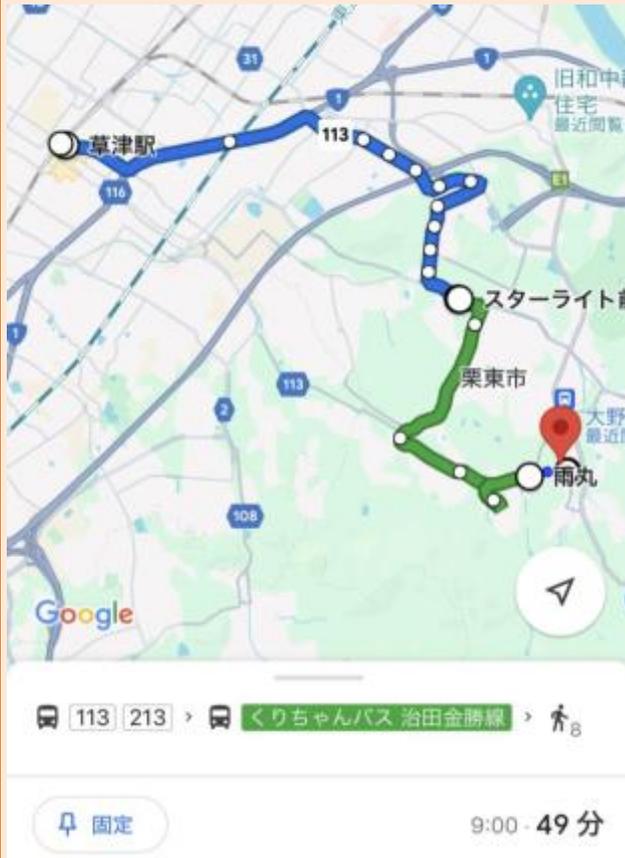
7. 実施施策

参考 DX 対応：標準的なバス情報フォーマット

「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」は、国土交通省が定めるバス情報のデータ形式である。この整備により、Google マップをはじめとする各種経路検索で、バスの検索が可能。

栗東市では、路線バスに加え、令和 5 (2023) 年度にくりちゃんバスでこのデータを整備済み。

今後は、各運営主体 (市、交通事業者) でデータの保守・更新を継続。



出典：Google マップ

図 「草津駅から大野神社」への経路案内

参考 DX 対応：バスロケーションシステム

バスの遅延は、利用者にとってストレスとなる。この軽減策として、「いま、バスがどこを運行しているか (何分遅延しているか)」が分かるサービス。

栗東市では、くりちゃんバスを含む全路線でこのサービスに対応済み。



出典：帝産湖南交通 バスキタ

図 バスロケーションシステム

参考 DX 対応：交通系 IC カードの導入

バス利用者には「運賃がいくらになるか」「小銭は足りるか」が心理的負担となる場合がある。この軽減策として、JR で導入済みの交通系 IC カード (ICOCA 等) のバスへの導入を推進。

なお、導入に際しては、草津市・栗東市・守山市が国庫補助を活用してコミュニティバス及び路線バスへの導入を支援することを想定。



出典：近江鉄道 HP

図 交通系 IC カードによるバス利用の概要

施策	持続可能な地域公共交通の維持確保								
取組イメージ									
通学における鉄道・バス利用促進 通学に配慮したダイヤ設定、くりちゃんタクシーでの小学生通学支援 等	主な 実施主体	交通	帝産タクシーほか						
		行政	栗東市						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
利用状況の継続的把握 事業者資料整理、バスの乗降調査 等	主な 実施主体	交通	帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道、帝産タクシー						
		行政	栗東市、草津市、守山市						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
担い手不足への対応 各交通事業者での担い手募集、担い手不足の現状周知・担い手確保への市支援（バス時刻表、市HPから事業者HPへの紐付け及びポスター掲示等） 等	主な 実施主体	交通	各社						
		行政	栗東市						
		地域等	住民（積極利用、担い手としての参画）						
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
行政の財政負担による維持確保 （くりちゃんバス[草津・栗東・守山くるつとバス（A.大宝循環線、C.宅屋線）]） 国庫補助「地域公共交通確保維持費国庫補助金 地域内フィーダー系統補助」等の活用、県によるバス運行費補助、沿線市による負担 等	主な 実施主体	交通	近江鉄道						
		行政	栗東市、草津市、守山市、滋賀県、国						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施
行政の財政負担による維持確保 （くりちゃんバス・タクシー [B.草津駅・手原線、D.葉山循環線、E.治田金勝線、F.金勝循環線]） 県によるバス運行費補助、栗東市による負担 等	主な 実施主体	交通	帝産湖南交通、近江鉄道、帝産タクシー						
		行政	栗東市、滋賀県						
		地域等	住民（積極利用）						
	スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	施策の継続実施

7. 実施施策

参考 地域公共交通確保維持事業により確保・維持を目指すバス路線

表 「地域公共交通確保維持事業」による維持確保を目指す系統の概要

種別	草津・栗東・守山くるっとバス（くりちゃんバス）	
路線	A.大宝循環線	C.宅屋線
位置づけ	地域間補助幹線 （[6.2 目指すべき将来ネットワーク]のとおり）	
役割	鉄道駅を拠点として、地域間幹線と連絡しつつ草津・栗東・守山都市圏の移動を支える交通。通院、買物等の生活交通を中心に支える。 （[6.2 目指すべき将来ネットワーク]のとおり）	
地域公共交通確保維持事業の必要性	国土軸と位置付ける JR 琵琶湖線・草津線や、地域間幹線と位置付ける路線バスと、各地域を結ぶ主要な交通手段として3市を横断して運行し、生活や通勤等の幅広い移動を担っている。今後も継続した運行が必要な一方で、栗東市、草津市、守山市、交通事業者の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行の維持・確保の必要がある。	
事業概要		
実施主体	草津市、栗東市、守山市	
運送者	近江鉄道(株) 大津営業所	
運行態様	路線定期運行（決まった時刻表とルートに基づき、停留所間を運行）	
事業区分	道路運送法 第4条 一般乗合旅客自動車運送事業	
車両	小型バス	
系統概要		
経路	草津駅西口 ～ ひだまりの家 栗東駅西口 ～ 守山駅西口	草津駅西口 ～ 栗東駅東口 済生会病院 ～ 守山駅東口
キロ程	14.5 km（52分/片道）	13.3 km（50分/片道）
運行日	月～土曜日（7:00 始発 19:57 終着）	月～金曜日（7:00 始発 19:30 終着）
運賃	大人 200円 小人 100円	
備考	草津駅西口で補助対象地域間幹線系統「近江鉄道(株) 近江大橋線」と接続	
補助事業		
国庫	地域内フィーダー系統（栗東市で一括して申請）	
滋賀県	○	



施策	持続可能な運行に向けた利用促進								
取組イメージ									
ターゲットを明確にした モビリティ・マネジメント	主な 実施主体	交通	各社						
		行政	栗東市、滋賀県						
地域等		住民（積極利用）							
小学生向けバス乗り方教室 〔滋賀県事業〕 等	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	
施策の継続実施									
地域公共交通にかかる 情報提供策の改善【再掲】	主な 実施主体	交通	JR 西日本、帝産湖南交通、滋賀バス、近江鉄道						
		行政	栗東市、草津市、守山市						
地域等		住民（積極利用）							
〔拡充〕標準的なバス情報フォーマット 〔GTFIS-JP〕による Google マップ等での 鉄道・バス等を横断した経路検索対応、 バスロケーションシステム活用した情 報提供の充実 等	スケ ジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	長期	
施策の継続実施									
		拡充施策の実施			施策の継続実施				

参考 ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメント

滋賀県では、マイカー中心から地域公共交通中心の生活推進にむけ、県民意識とライフスタイルの転換を推進する取組みとして、小学校等で交通環境学習を実施中。これにより、地域公共交通に対する意識・親しみの醸成と、地域公共交通の利用のきっかけづくりを目指している。

栗東市では、以下の実績がある。

✓令和2年度	・治田小学校 2年生
	・治田東小学校 2年生
	・大宝西小学校 2年生
✓令和3年度	・葉山東小学校 2年生
✓令和4年度	・葉山東小学校 2年生

出典：滋賀県 HP

交通環境学習の概要

滋賀県土木交通部交通総務課

交通環境学習の目的

次世代を担う子どもたちに、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の環境負荷の小さい交通体系について理解してもらうとともに、自発的に環境に優しい交通行動を選択するきっかけになると考えています。

交通環境学習の必要性

人口減少社会を見据えた本県における持続可能な公共交通の確保・維持、活性化を図っていくためには、次の時代を支える幼少期の世代に対して公共交通の利用方法や特性、必要性などを考える機会を提供する必要があります。

交通を取りまく問題

全国的に見ても自動車依存率の高い滋賀県では、様々な場面で良くない影響が出ています。

- ◇道路の渋滞
- ◇交通事故の増加
- ◇環境汚染
- ◇公共交通サービスの低下
- ◇運動不足、肥満、脚力低下 など…

その影響は、大人だけでなく子どもたちにまで及ぶものが多いのです。

しかし、公共交通不便地が多い滋賀県で、自動車は必要不可欠な移動手段です。そこで滋賀県では、県民の意識とライフスタイルをマイカー中心から公共交通を中心とした「エコ交通」への転換を図る取組を積極的に実施しています。

ところが、子どもから高齢者を含む大人まで、バスに乗ったことがない・・・乗り方がわからない・・・などといった声をよく聞きます。

また、人口減少の進展と共に「移動＝自動車」と考える人が多いため、公共交通の利用は年々低迷し、ついには、バスや電車の路線維持・確保が難しく、タイヤが悪くなり、悪悪の場合は路線の廃止に至る可能性が非常に高くなってきています。

これら問題は、運転ができない・しない人たち（子ども、高齢者、障害者など）にとっては、移動の確保が難しくなるという、非常に深刻な問題です。

その問題の解決策の1つとして、「幼少期から地域の公共交通に親しみをもち、自発的な行動をとれる人間を育てる」ことを目的とした、交通環境学習の実践と普及活動に取り組んでいます。

8. 計画の視点

(1) 計画推進の考え方

本計画策定はゴールではなく、これがスタートラインとなる。策定後には、地域、交通事業者、行政等の関係者が皆で当事者となって、本計画を手に連携・役割分担のもとで推進していくことが求められる。

したがって、本計画では、「毎年度の PDCA サイクル（Plan[計画]→Do[実行]→Check[評価]→Action[改善]）」として、数値目標の達成状況や各施策の取組状況を管理し、必要に応じて改善を図る。こうした取り組みをもとに、「計画期間全体」でも進捗状況を把握し、計画期間満了後の次期計画の策定につなげる。

(2) 計画推進の体制

本計画の進捗管理は、「栗東市地域公共交通活性化協議会」（道路運送法に基づく地域公共交通会議及び地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を兼ねる）で行うこととする。この協議会において、計画の評価・検証や、地域・交通事業者、行政等の関係者での状況共有のうえ、必要に応じて本計画を見直す。

これにより、本計画の基本理念や基本方針で目指す姿を実現する。

(3) 計画の中長期的視点

栗東市では、本計画により「既存の地域公共交通の維持・確保・改善」を柱に据え、改善による利便性向上や利用促進にむけ、地域公共交通施策の推進を図ることとしている。

一方で、2024 問題（令和 6(2024)年 4 月 改善基準告示改正等の働き方改革等）を契機とする、バス・トラック・タクシー等の担い手確保の問題が全国的に顕在化しており、市内の交通事業者も同様の状況にある。また、コロナ禍以降の地域公共交通利用者数減少は、市内の交通事業者の経営にも大きな影響を与えている。

市民の移動手段の維持確保改善にむけては、計画運用期間における「既存の地域公共交通の維持・確保・改善」を最優先とするものの、今後、民間の運行事業者における運行状況や、地域公共交通の利用状況、あるいは社会情勢の変化等を踏まえつつ、栗東市の目指す地域公共交通の方向性について、「計画推進の体制」で記載した協議会等を通して関係者間で協議することとする。

なお、検討の際は、国が地域公共交通計画指針で示す「既存の乗合バス、自家用有償旅客運送やスクールバス、その他既存の民間事業者による送迎サービス等、地域の輸送資源の活用」や、新たなモビリティシステム（デマンドタクシー、ライドシェア、自動運転 等）等の活用が想定される。協議会を通して、技術革新や法制度改正等を鑑みつつ、適時適切に協議・検討するものとする。



栗東市地域公共交通計画

発行年月 : 令和 6(2024)年 月

編集・発行 : 栗東市 栗東市地域公共交通活性化協議会

事務局 : 栗東市 建設部 土木交通課 交通政策係

〒520-3088 滋賀県栗東市安養寺一丁目 13 番 33 号
