

上位・関連計画		【P39～P45、P55】		栗東市地域公共交通計画（案）の概要	
本計画と上位計画や関連計画を整理し、整合を図ります。				栗東市が目指す将来の姿	
県の上位計画	滋賀地域交通ビジョン 骨子(R5.3)			将来の都市像	いつまでも 住み続けたいくなる 安心な元気都市 栗東
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)			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）	
	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)				

現状と問題点

【P17～P54】

地域公共交通	- 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	- 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	- 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	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	- 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	移動手段は自動車分担率が高く、地域公共交通は低い
市民の方考え	- 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	- 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)

求められる方向性

【P53～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

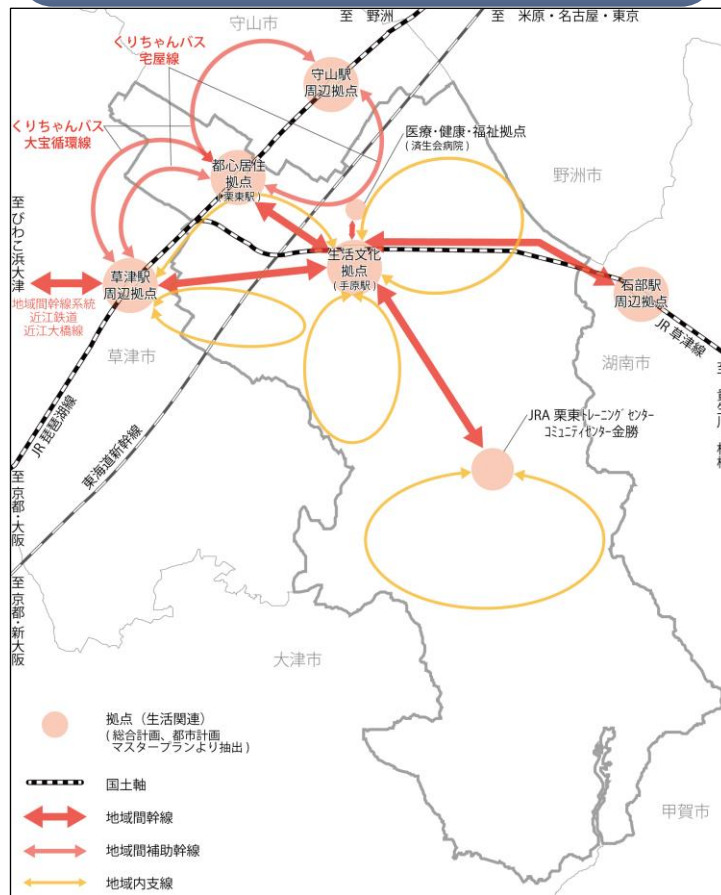
栗東市の地域公共交通が目指す基本理念・基本方針

【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	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】



取り組む施策

【P65～P72】

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

【P73】

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

目指す数値指標及び目標

【P61～P64】

項目	指標	考え方・目標
鉄道	年間利用者数 栗東駅・手原駅	コロナ禍前(R1)への回復 →15,045人/日平均
路線バス	年間利用者数 民営バス	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
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
	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
草津・栗東・守山くるっとバス	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