



# 目次

1. 目的と期間	1
1.1 目的	1
1.2 期間	1
2. 町の現状	2
2.1 位置	2
2.2 人口	3
2.3 産業	5
2.4 昼間人口	7
2.5 施設配置	9
3. 交通の現状	10
3.1 交通手段等	10
3.2 自動車保有状況等	12
3.3 公共交通体系	16
3.4 公共交通対策	17
3.5 路線バス	18
3.6 タクシー	22
3.7 その他の移動手段	24
3.8 各種移動支援施策	25
4. 目指すまちづくりの方向	29
4.1 竜王町コンパクトシティ化構想（案）	29
4.2 竜王町グランドデザイン構想（案）	31
5. 公共交通に関するニーズ	32
6. 本町の移動に係る特徴や問題、そこから見えてくる課題	41
6.1 特徴および問題	41
6.2 交通ネットワーク形成に向けた課題	42
7. 町民の暮らしを支える交通ネットワーク形成の方向性	43
7.1 基本方針	43
7.2 目指す交通ネットワーク	45
8. 新たな移動手段の導入検討	47
8.1 新たな運行サービス導入の条件	47
8.2 少量の移動需要に対応する運行サービス	48
8.3 導入サービスの検討	53
9. 乗合タクシー（デマンド型・区域運行）の導入検討	55
9.1 平成24年度交通社会実験について	55
9.2 運行事業者の意向・考え	58
9.3 乗合タクシー（デマンド型・区域運行）導入における留意点	59
9.4 新たに導入する乗合タクシーのサービス内容	60
9.5 収支等の見込み	69
9.6 持続可能な運行に向けて	75

## 1. 目的と期間

---

### 1.1 目的

本町の主たる公共交通としては、町外の鉄道駅を拠点とする路線バスが運行していますが、町内移動に利用できる公共交通が乏しく、町民生活を支える十分な移動手段は整っていない状況です。

また、本町では人口減少に歯止めをかけ、かつ超高齢社会に備える方策のひとつとして、平成30年度(2018年度)に「竜王町コンパクトシティ化構想(案)」と「竜王町グランドデザイン構想(案)」を策定しましたが、中心核と地域コミュニティのネットワークづくりを実現するためには、既存の路線バス等を活かすとともに、町内外の移動の円滑化に資する持続可能な移動手段の導入など、自動車運転免許証返納者をはじめとする町民が移動しやすい交通体系の再構築が必要です。

以上を踏まえ、本計画は、まちづくりと連携した交通ネットワークのあり方・方向性を定めるとともに、令和2年度の実証運行を見据えた新たな移動手段の導入方針を示すことで、町民が暮らしやすい移動環境づくりを目指すものです。

### 1.2 期間

令和2年(2020年)4月～

## 2. 町の現状

### 2.1 位置

本町は、滋賀県の東南部蒲生平野に位置し、東側を雪野山、西側を鏡山に囲まれ、緑豊かな自然環境に恵まれています。

また、近江八幡市、東近江市、湖南市、野洲市、甲賀市に接しており、東西約7.6km、南北約8.5km、面積44.55km<sup>2</sup>のまちで、農業のまちとして知られているほか、埋蔵文化財や史跡、社寺など歴史的遺産が豊富に存在する町でもあります。

本町の中央部には名神高速道路が東西に走っており、交通の利便性を活かし、大規模な工場や事業所、アウトレットモールが立地しています。

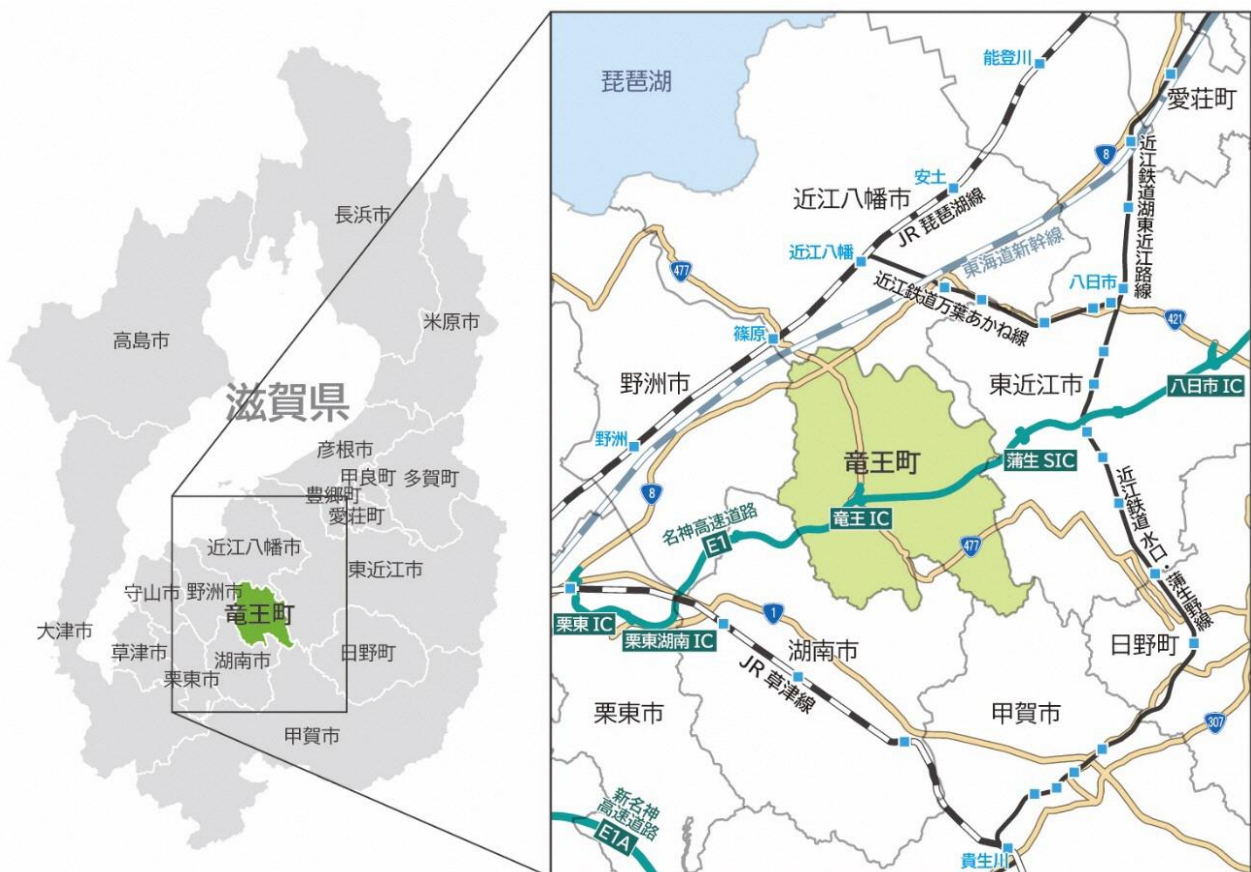
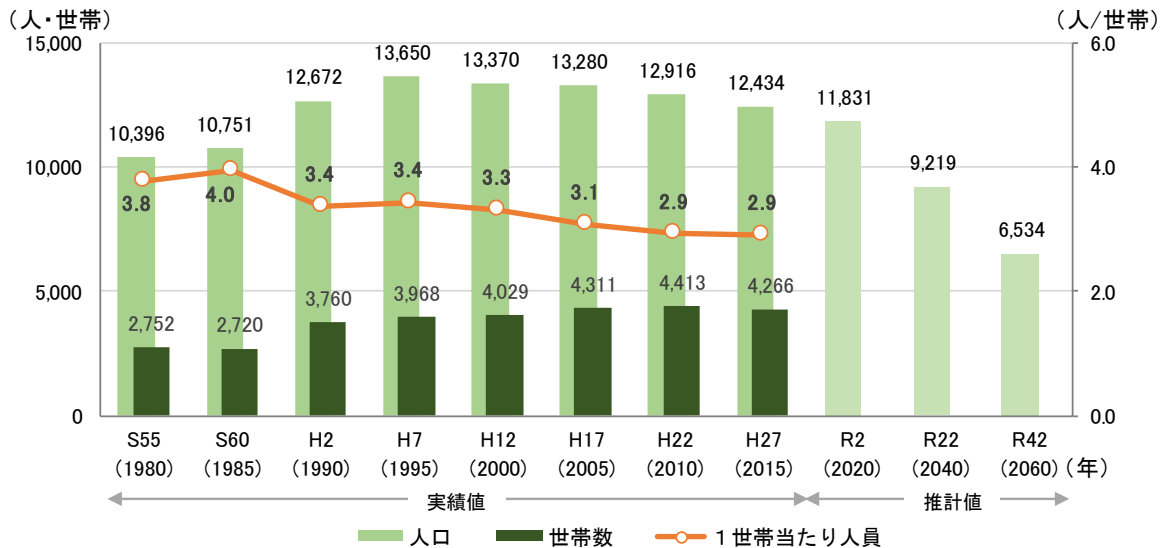


図 竜王町の位置図

## 2.2 人口

本町の人口は平成7年（1995年）の13,650人をピークに減少傾向にあり、平成27年（2015年）は12,434人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、今後も減少傾向が続き、令和42年（2060年）には6,534人になると予測されています。

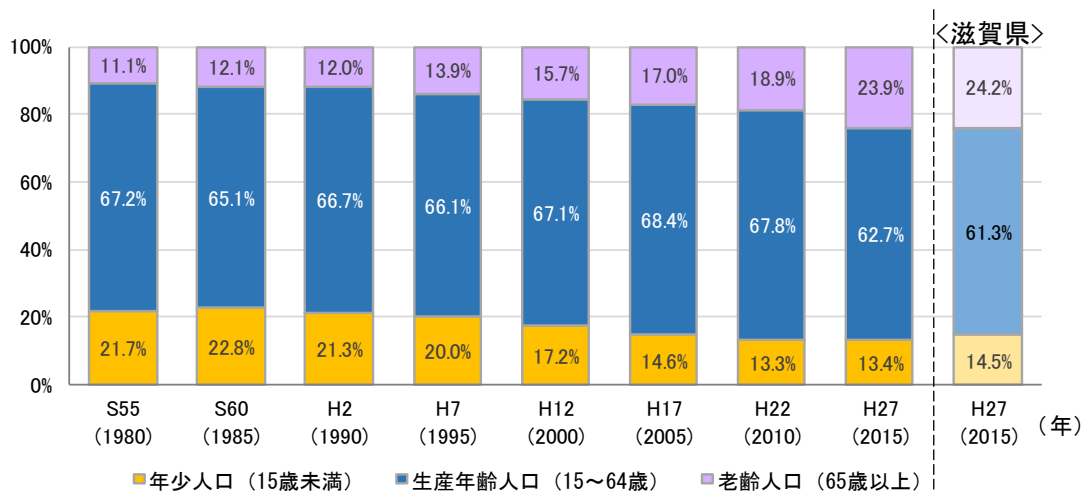
世帯数は緩やかな増加傾向にありましたが、平成22年（2010年）をピークとして、平成27年（2015年）には減少に転じています。また、1世帯当たり人員も減少傾向にあり、平成27年（2015年）には2.9人となっています。



出典：実績値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所

図 人口および世帯数の推移

平成27年（2015年）の年齢階層別人口は、年少人口（15歳未満）が13.4%、生産年齢人口（15～64歳）が62.7%、高齢人口（65歳以上）が23.9%となっており、全国的な傾向と同様に、少子高齢化が進行しています。滋賀県と比較すると、年少人口の割合がやや低く、生産年齢人口の割合がやや高くなっています。



出典：国勢調査

図 年齢階層別人口の推移

本町の人口分布では、小規模な集落が点在しており、また、高齢化率が特に高い地区は北部と南部になっています。

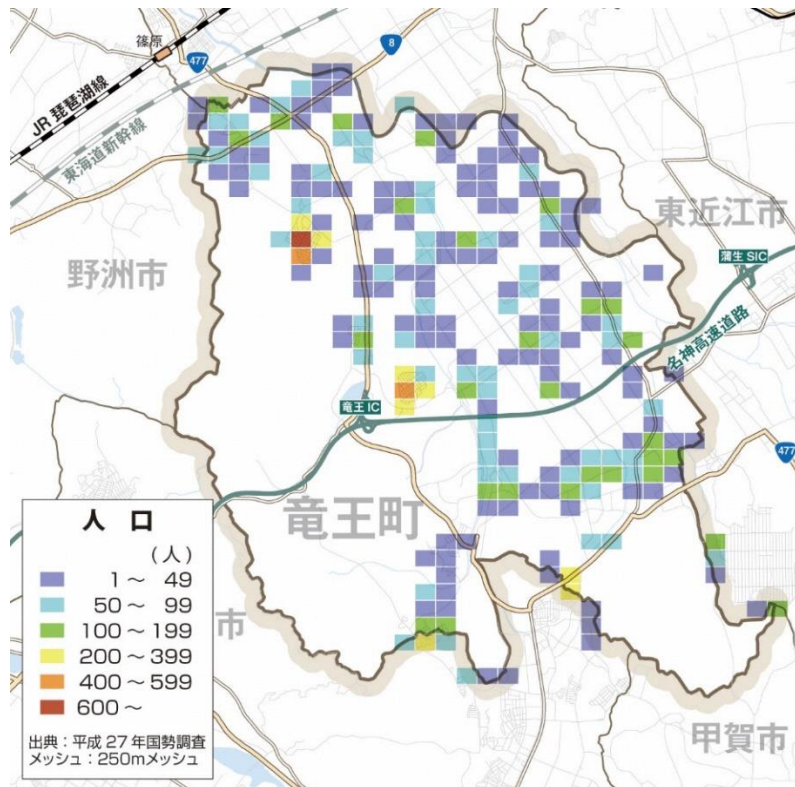


図 人口分布 (250mメッシュ)

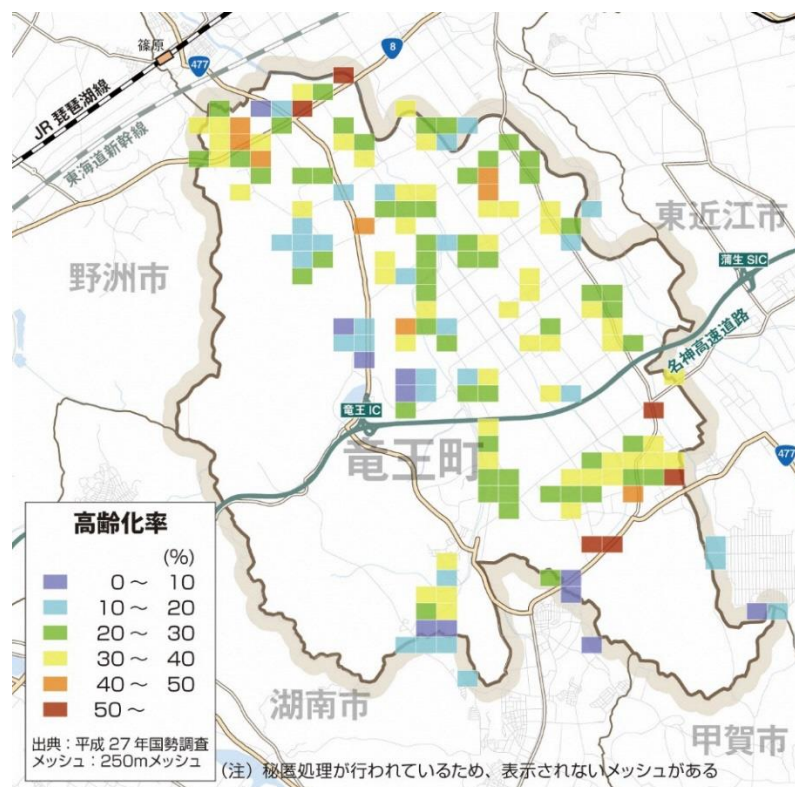


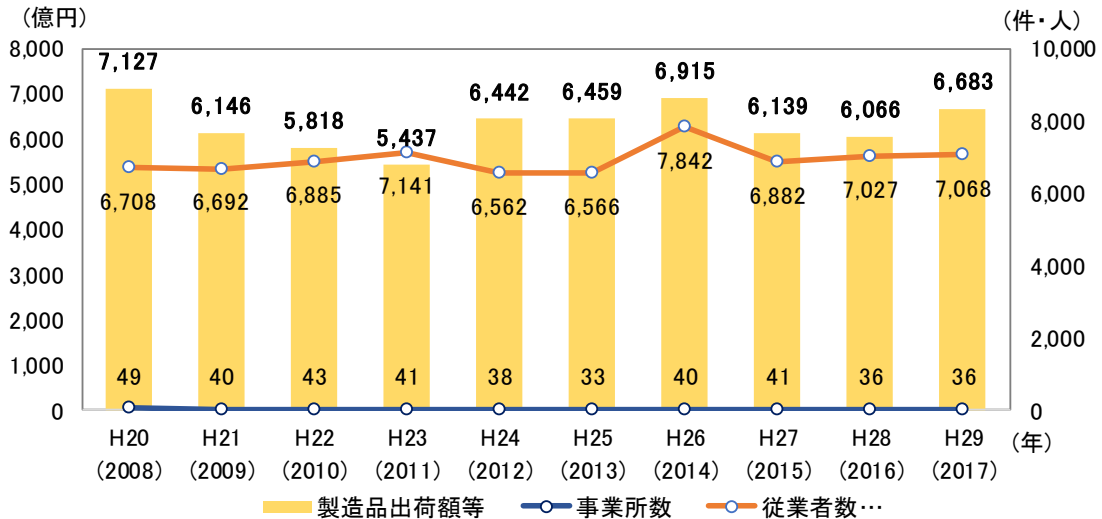
図 高齢化率の分布 (250mメッシュ)

## 2.3 産業

### (1) 工業

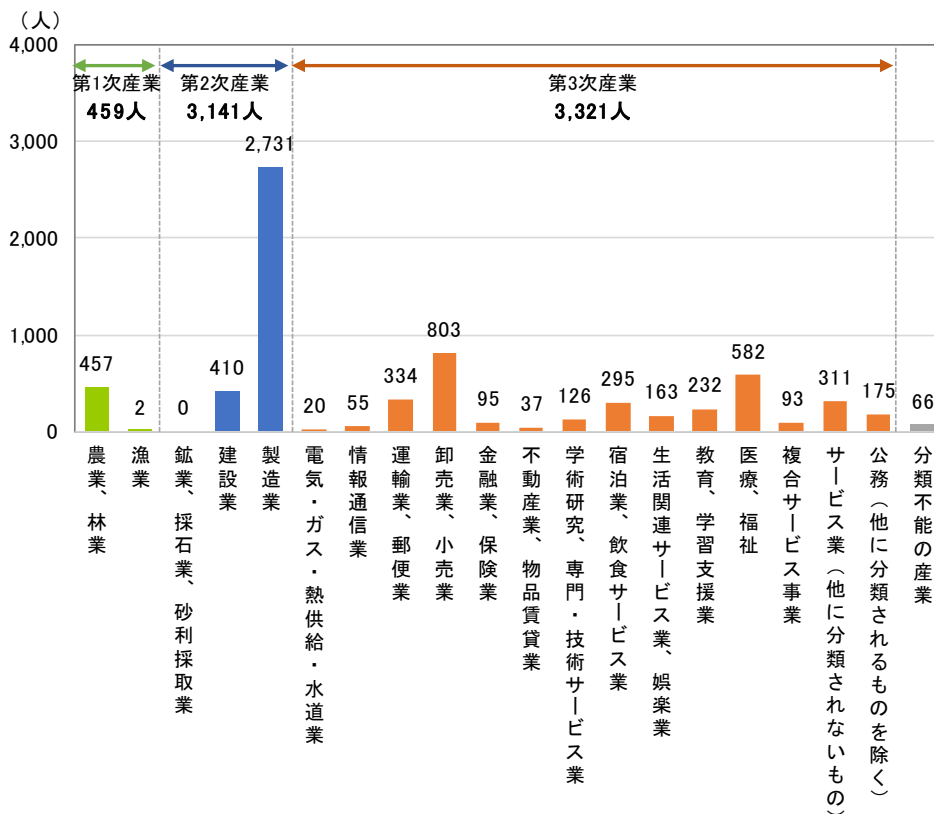
本町は県下有数の工業地域であり、自動車産業を中心に、樹脂、食品加工、印刷など多くの工場・事業所が立地するなど、製造業が町の活力の原動力となっています。

町内の事業所数は横ばいですが、製造品出荷額等は平成 27 年（2015 年）から増加に転じています。



出典：工業統計、経済センサスー活動調査

図 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

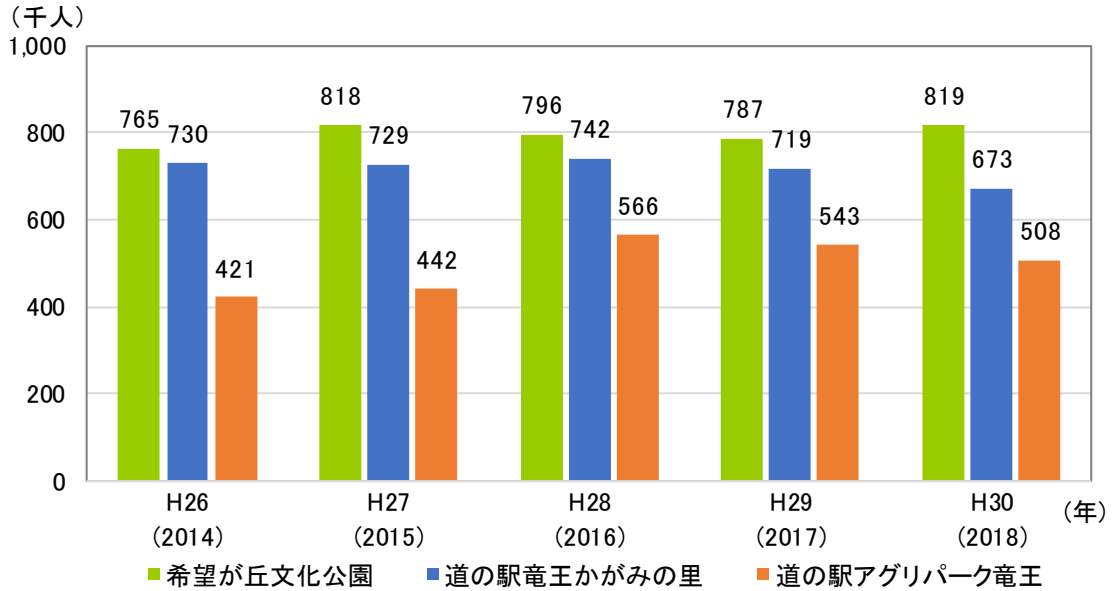


出典：平成 27 年国勢調査

図 産業別就業者数

(2) 観光

本町には、「道の駅竜王かがみの里」、「道の駅アグリパーク竜王」など県内でも集客数で上位に入る施設のほか、名神竜王 IC 周辺にはアウトレットモールが立地しており、町内外から多くの人々が訪れています。



※希望が丘文化公園は野洲市、湖南市、竜王町にまたがる  
出典：滋賀県観光入込客統計調査

図 町内観光施設の観光入込客数推移

表 滋賀県内の観光入込客数ベスト 20 (平成 30 年 (2018 年))

順位	観光地名	市町名	観光客数 (人)
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	3,109,700
2	黒壁ガラス館	長浜市	2,045,400
3	多賀大社	多賀町	1,687,000
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	837,200
5	希望が丘文化公園	野洲市、湖南市、竜王町	818,600
6	草津川跡地公園 (区間 2・区間 5)	草津市	728,200
7	彦根城	彦根市	726,600
8	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	673,200
9	道の駅 あいとうマーガレットステーション	東近江市	670,400
10	道の駅 妹子の郷	大津市	669,000
11	びわ湖バレイ	大津市	651,800
12	日牟禮八幡宮	近江八幡市	620,500
13	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	572,000
14	比叡山ドライブウェイ	大津市	532,300
15	矢橋帰帆島公園	草津市	521,200
16	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	508,000
17	比叡山延暦寺	大津市	506,400
18	マキノ高原・さらさ	高島市	446,400
19	琵琶湖博物館	草津市	443,700
20	道の駅 みずどりステーション	長浜市	412,000

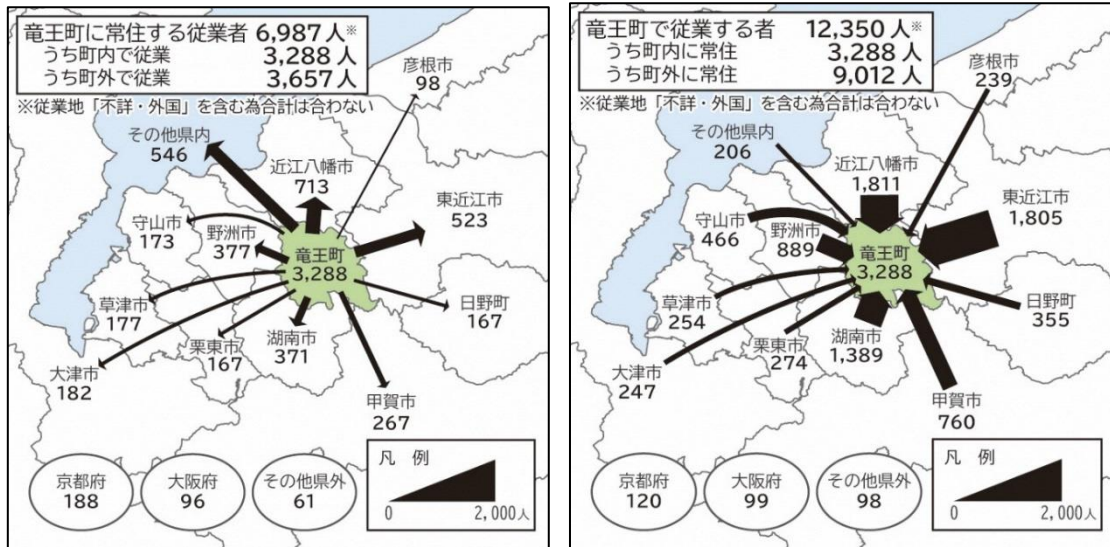
出典：滋賀県観光入込客統計調査



## 2.4 昼間人口

### (1) 通勤の状況

町内在住の従業者 6,987 人のうち、約半数の 3,657 人が町外へ通勤しており、町内で従業する 3,288 人をわずかに上回っています。一方、町内就業者 12,350 人のうち 7 割を超える 9,012 人が、町外から通勤しており、近江八幡市や東近江市、湖南市など近隣からの通勤が多くなっています。これより本町では、町外に出て働く人より、町外から働きに訪れる人が多いことがわかります。

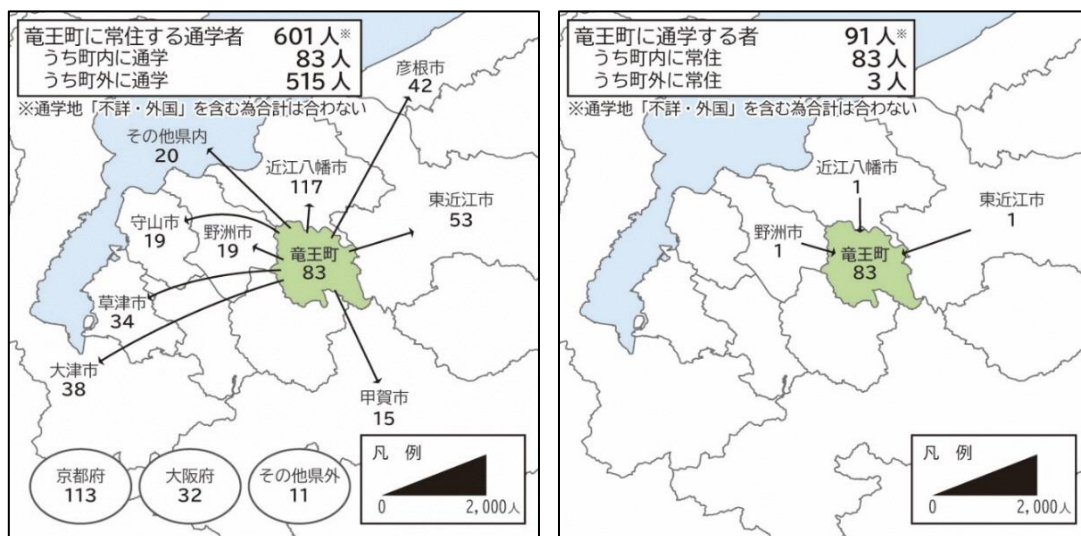


出典：平成 27 年国勢調査

図 通勤流動

### (2) 通学の状況

通学（15 歳以上）の状況を見ると、町内に高校がないことから、町内在住の通学者 601 人のうち、町外へ通学する者は 515 人と 8 割を超えています。一方、町外から通学で訪れる人は少数となっています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 通学流動（15 歳以上）

(3) 昼間人口

先述したとおり、本町は町外から訪れて町内で従業する人数が非常に多くなっており、昼間人口（本町を従業地・通学地とする人口）は、夜間人口（常住人口）を上回る 17,264 人となっています。

表 昼間人口

夜間人口 (A)	常住地（本町）の人口	12,434 人	
流出人口 (B)	県内他市町で従業・通学	3,684 人	4,186 人
	他県で従業・通学	502 人	
流入人口 (C)	うち県内他市町に常住	8,699 人	9,016 人
	うち他県に常住	317 人	
昼間人口	(A) - (B) + (C)	17,264 人	

※昼間人口には、従業地・通学地不詳で、当地に常住している者を含む

出典：平成 27 年国勢調査

（参考）流出人口、流入人口を通勤・通学別にみると、以下のとおり

[流出人口]

町常住者のうち町外で従業	3,657 人	4,186 人
町常住者のうち町外に通学（15 歳以上）	515 人	
町常住者のうち町外に通学（15 歳未満）	25 人	
※上記より、以下を引く 従業・通学市区町村「不詳・外国」	11 人	

[流入人口]

町内通勤者のうち町外に常住	9,012 人	9,016 人
町内通学者のうち町外に常住（15 歳以上）	3 人	
町内通学者のうち町外に常住（15 歳未満）	1 人	

また、昼間人口比率は県下 1 位となっています。

表 滋賀県内の昼間人口比率トップ 5 の自治体

順位	市町名	昼間人口 (人)	昼間人口比率 (%)
1	竜王町	17,264	138.8
2	多賀町	8,431	114.6
3	草津市	146,956	107.1
4	彦根市	114,609	100.8
5	日野町	21,714	99.3
	滋賀県	1,363,716	96.5

※昼間人口比率 = (昼間人口 / 夜間人口) × 100

出典：平成 27 年国勢調査

## 2.5 施設配置

町の中心部に、役場や図書館などの公共施設、買物施設、医療施設等の主要施設があり、大規模な工場・事業所は北部と南部に立地しています。

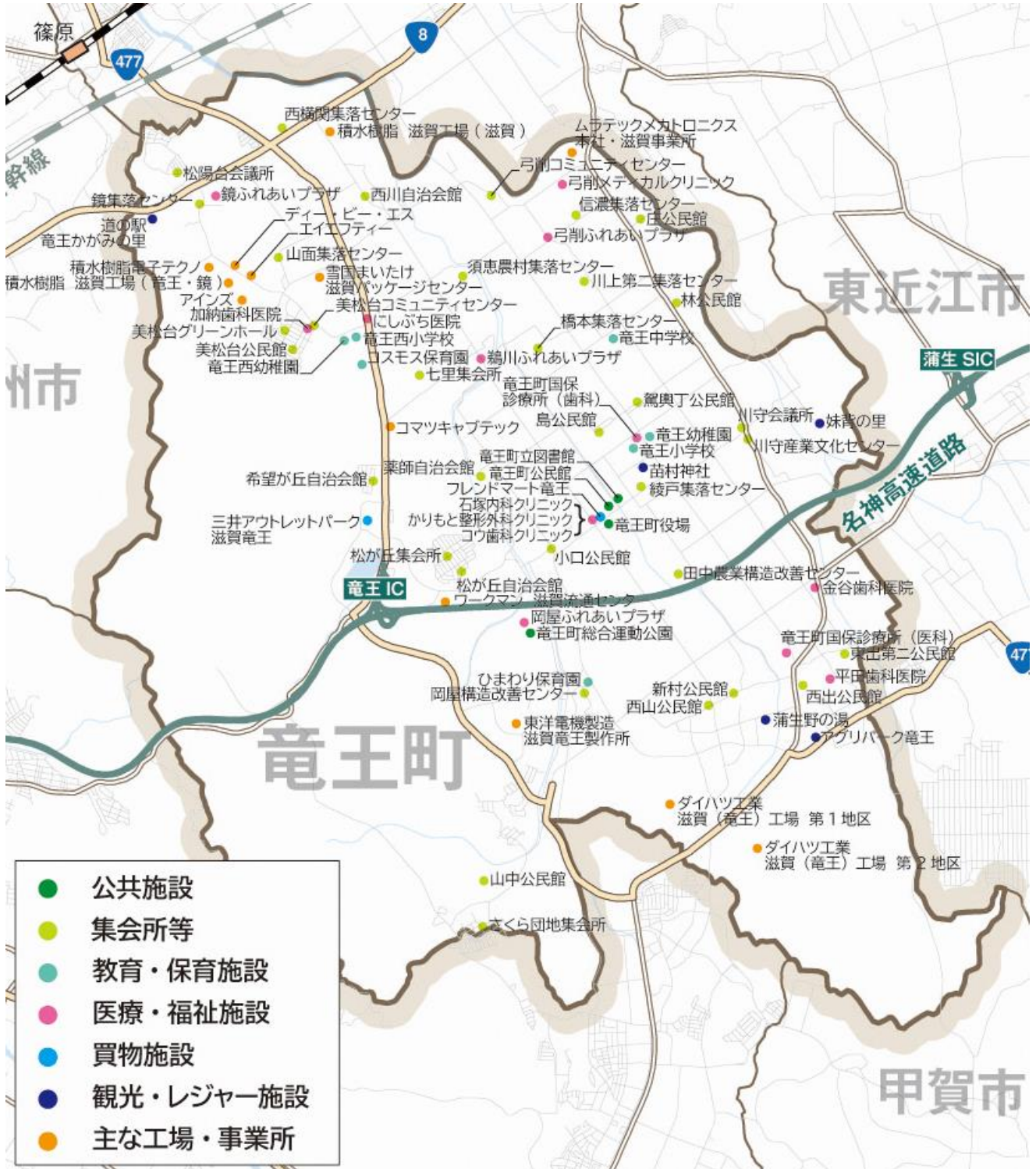


図 主な施設の位置図

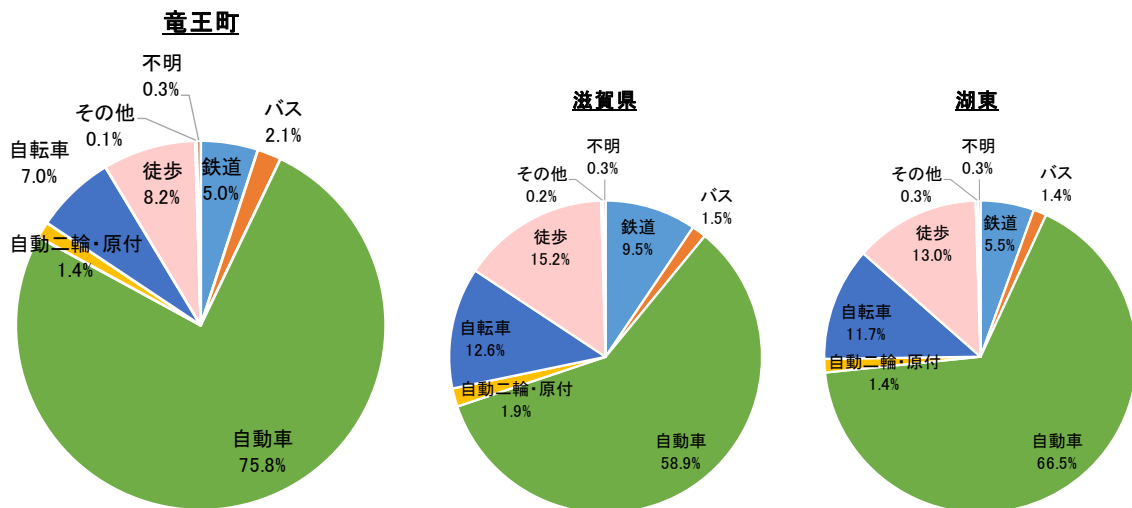
### 3. 交通の現状

#### 3.1 交通手段等

##### (1) 代表交通手段

##### ① 主な交通手段

平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査による本町発着の主な交通手段は、自動車が 75.8% と 8 割近くを占めており、滋賀県の 58.9% や湖東の 66.5% を大きく上回っています。バスは 2.1% で、滋賀県や湖東よりも高いものの、徒歩、自転車ともに滋賀県や湖東よりも低くなっており、自動車への依存度の高さが伺えます。

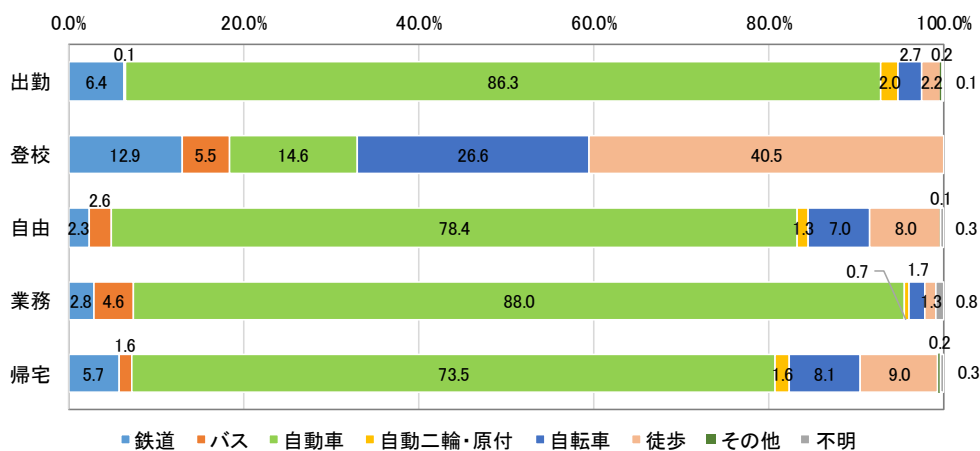


出典：平成 22 年パーソントリップ調査  
 ※湖東：東近江市、近江八幡市、日野町、竜王町、彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、豊郷町

図 代表交通手段（平日/全目的）

##### ② 目的別の主な交通手段

目的別の主な交通手段では、学生などによる「登校」目的を除くと、いずれの目的でも自動車の割合が高くなっており、多様な目的に対して自動車で移動されていることがわかります。

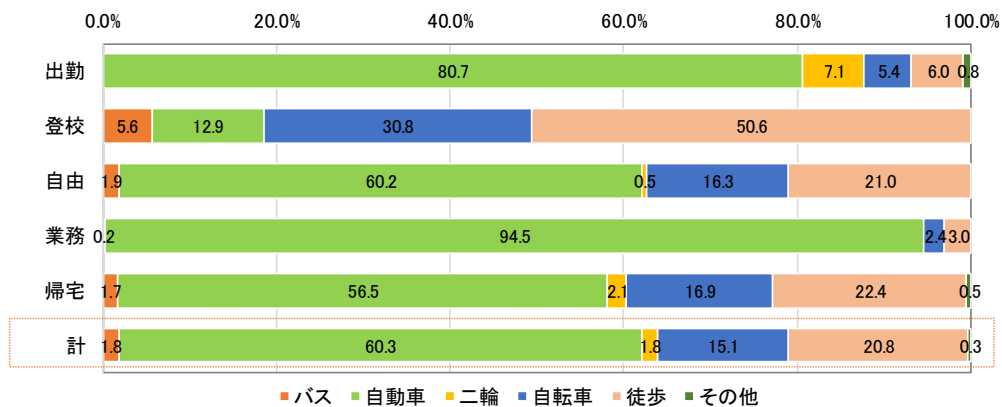


出典：平成 22 年パーソントリップ調査

図 目的別代表交通手段（平日）

### ③ 町内のみの主な交通手段

町内移動のみに着目した主な交通手段は、町内に限定しない場合よりも距離が短いため、自転車や徒歩の割合が高くなっています。ただし、町内移動であっても、自動車の割合が約6割と高い状況にあります。

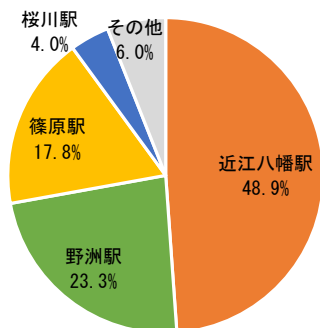


出典：平成22年パーソントリップ調査

図 町内移動の目的別代表交通手段（平日）

### (2) 駅別の利用状況

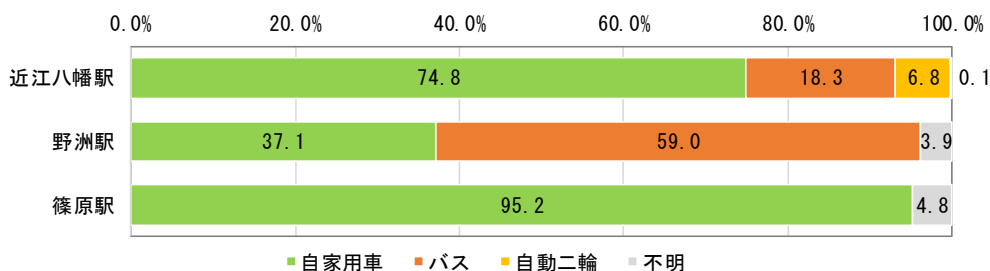
平成22年（2010年）の駅別の利用状況では、近江八幡駅の利用が48.9%と最も高くなっており、次いで野洲駅、篠原駅となっています。このことから、町民が鉄道を利用する場合は、約半数が近江八幡駅からの利用となっています。しかし、平成27年（2015年）には篠原駅南口が開設し、町からのアクセス向上が図られています。



出典：平成22年パーソントリップ調査

図 駅別利用状況（平日/全目的）

駅までの交通手段をみると、近江八幡駅ではバスが約2割、野洲駅ではバスが約6割を占めています。



出典：平成22年パーソントリップ調査

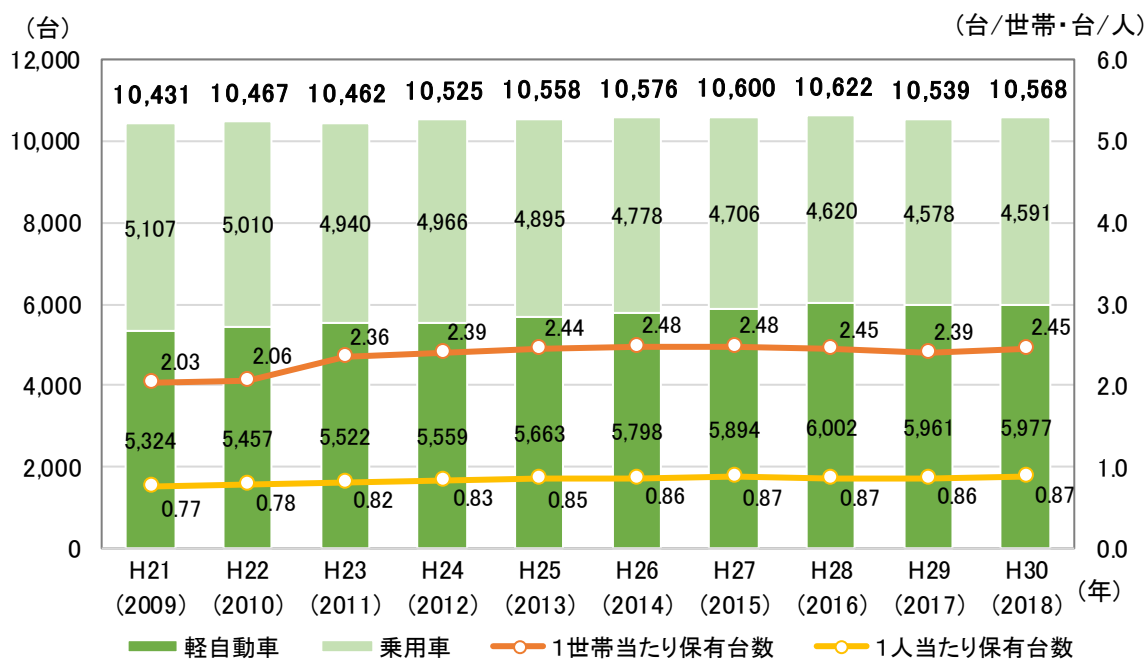
図 駅までの交通手段（平日）

### 3.2 自動車保有状況等

#### (1) 自動車保有状況

平成30年（2018年）の自動車保有台数は10,568台で、横ばい傾向にあります。

人口1人あたりでは0.87台/人、1世帯あたりでは2.45台/世帯であり、いずれも県下2位と、高い水準となっています。



※保有台数は各年3月31日時点における乗用車と軽自動車の合計、人口・世帯数は4月1日時点のもの  
出典：滋賀県統計書・滋賀県毎月人口推計調査

図 自動車保有台数および人口1人当たり・1世帯当たり保有台数の推移

表 滋賀県内自治体の人口1人当たり・1世帯当たり保有台数（上位10自治体）

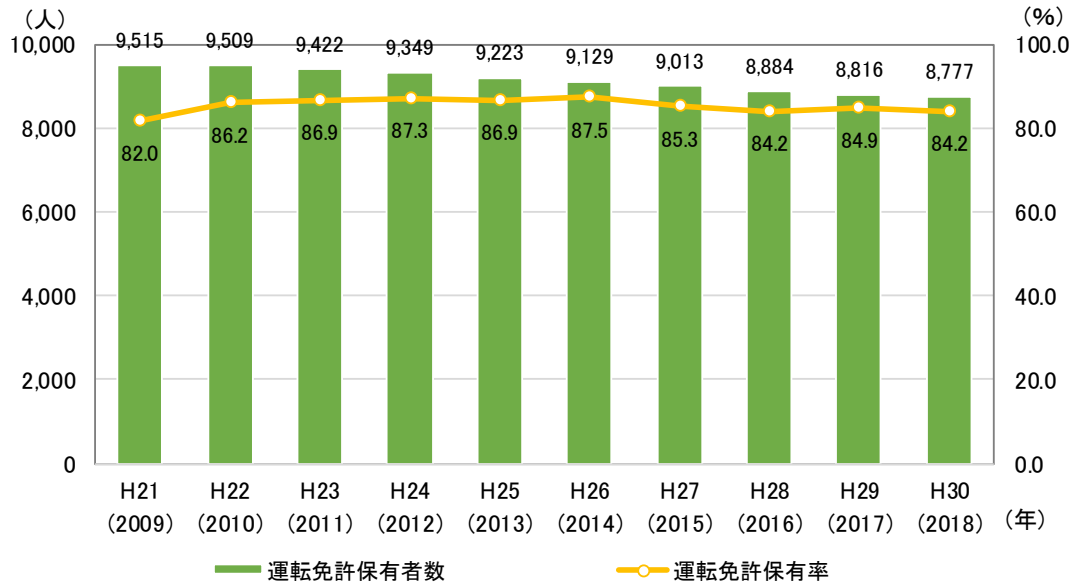
順位	自治体	1人当たり (台/人)	順位	自治体	1世帯当たり (台/世帯)
1	甲良町	0.907	1	甲良町	2.719
2	竜王町	0.874	2	竜王町	2.454
3	日野町	0.858	3	多賀町	2.340
4	多賀町	0.829	4	日野町	2.212
5	米原市	0.793	5	米原市	2.174
6	甲賀市	0.791	6	愛荘町	2.161
7	愛荘町	0.790	7	長浜市	2.082
8	高島市	0.783	8	甲賀市	2.057
9	長浜市	0.779	9	東近江市	2.026
10	東近江市	0.763	10	高島市	1.930

出典：竜王町資料

(2) 自動車運転免許保有状況

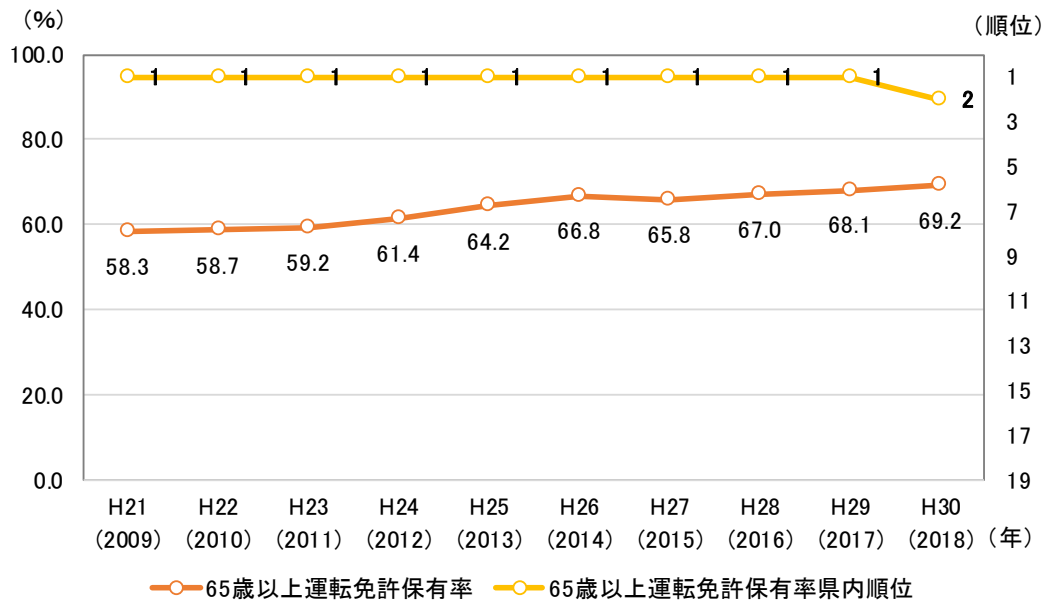
平成30年(2018年)の自動車運転免許保有者数は8,777人で、わずかに減少する傾向にありますが、自動車運転免許保有率はほぼ横ばいで推移しています。

また、65歳以上高齢者に限った自動車運転免許保有率は増加傾向にあり、近年では県下1位または2位と高い値となっています。



※自動車運転免許保有者数は各年12月末時点、保有率の算出に用いる人口は翌1月1日時点のもの  
出典：滋賀の交通・滋賀県毎月人口推計調査

図 自動車運転免許保有者数および保有率の推移



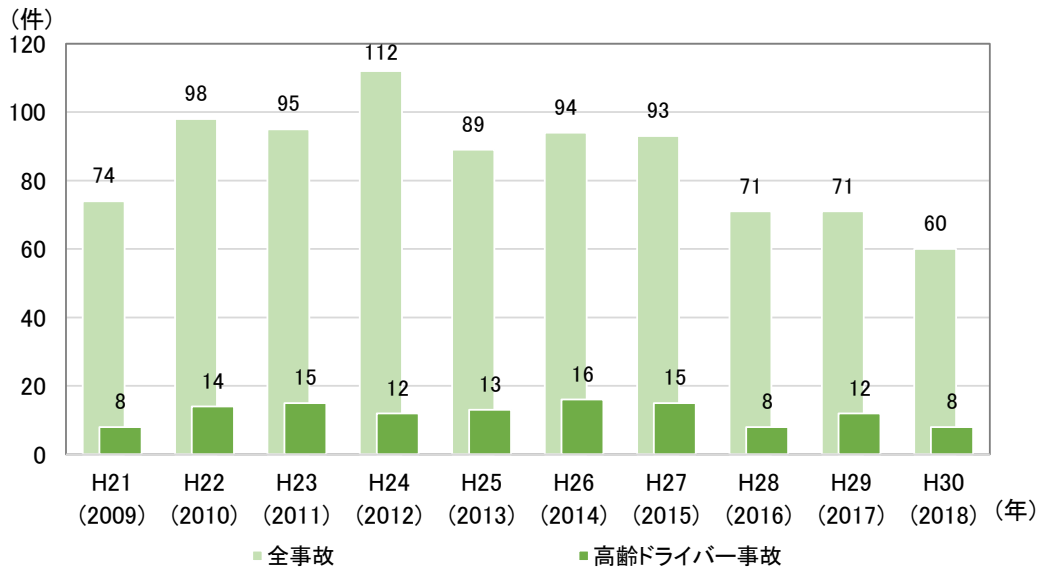
※自動車運転免許保有者数は各年12月末時点、保有率の算出に用いる人口は翌1月1日時点のもの  
出典：滋賀の交通・滋賀県毎月人口推計調査

図 65歳以上高齢者の自動車運転免許保有率と県内順位推移

### (3) 交通事故発生状況

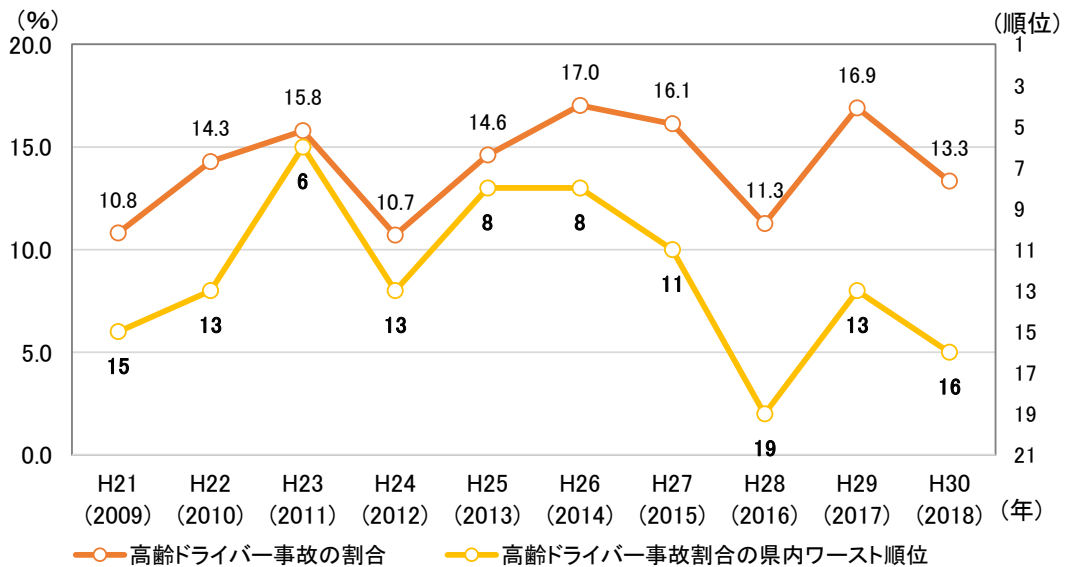
町内での交通事故発生件数は、近年、減少傾向にあります。

全件数のうち高齢ドライバー（65歳以上）の事故発生件数の割合は、平成30年（2018年）で13.3%であり、県下の順位では19市町中16位と、比較的低いといえます。また近年の状況を見ると、概ね11～17%間で推移していますが、先述したとおり、高齢者の自動車運転免許保有率が年々増加していることを加味すると、今後、高齢ドライバーによる事故の増加が懸念されます。



出典：県警察本部「滋賀の交通」

図 交通事故発生件数の推移

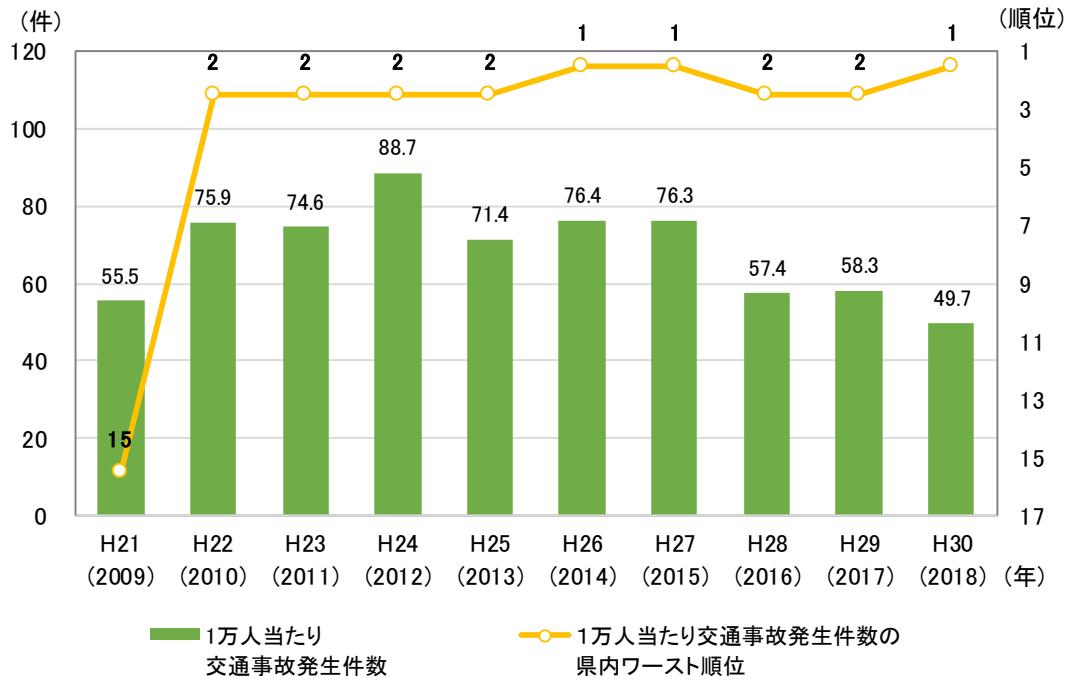


出典：県警察本部「滋賀の交通」

図 全事故に占める高齢ドライバー事故の割合の推移



一方で、人口1万人当たりの交通事故発生件数で見ると49.7件であり、近年は減少傾向となっていますが、県下1位または2位と高い値となっています。



出典：県警察本部「滋賀の交通」

図 人口1万人当たりの交通事故発生件数・滋賀県内でのワースト順位

### 3.3 公共交通体系

町内には鉄道駅がなく、多くの町民は近江八幡市に位置する J R琵琶湖線の近江八幡駅を利用しています。最寄り駅は町の北側約 900mにある篠原駅ですが、本町から連絡するバス路線はありません。

路線バスは、近江鉄道(株)による 6 路線(7 系統)が、近江八幡駅や野洲駅を起終点として、町内を南北方向に運行しています。このうち、J Rバスの代替路線である八幡・竜王線は、コミュニティバスとして近江八幡市と共同運行しており、岡屋線は生活維持路線として国・県・市町が補助を行い運行しています。

タクシーは、近江タクシー(株)、滋賀タクシー(株)、滋賀第一交通(株)、(株)長命寺タクシー、永源寺タクシー(株)の 5 事業者が町内全域で運行しているものの、町内に営業所はなく、町外からの配車となっています。

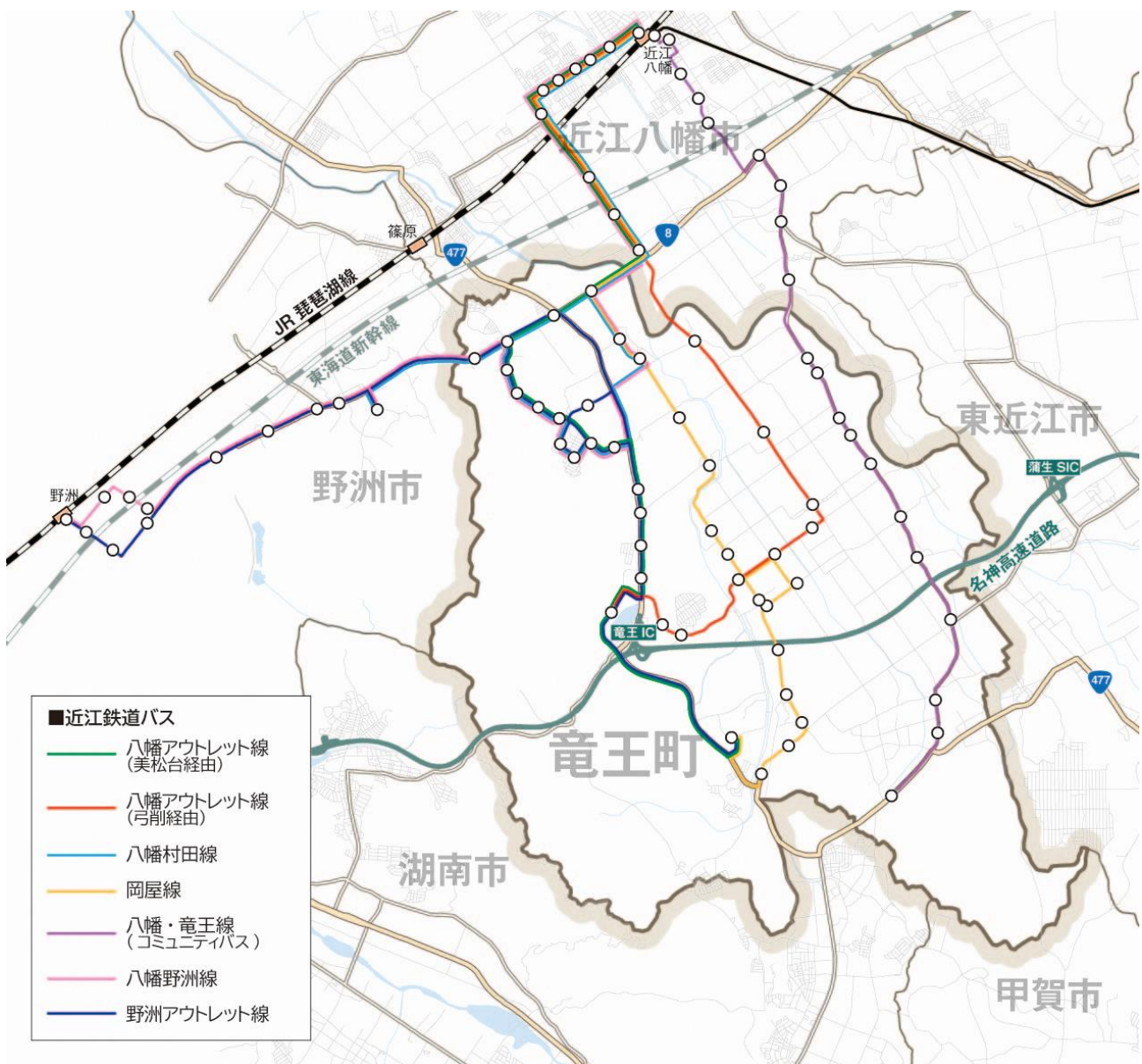


図 公共交通体系

### 3.4 公共交通対策

本町では、公共交通の利便性を高め、移動手段の確保や利用促進のため、様々な取組を行っています。

表 公共交通対策

実施時期	内容
平成4年度（1992年度）	町内循環バスの運行開始 ※乗客数の伸び悩みにより平成10年9月末で廃止
平成10年度（1998年度） ～平成15年度（2003年度）	バス回数券による助成事業
平成11年度（1999年度）	社会参加促進助成事業開始
平成14年度（2002年度）	岡屋線の生活交通路線維持費補助事業開始
平成17年度（2005年度）	平成17年3月のJRバス（近江八幡駅～三雲駅）の廃止に伴う代替八幡・竜王線（コミュニティバス）運行開始
平成22年度（2010年度）	八幡アウトレット線運行開始
平成23年度（2011年度）	タウンセンターエリアでのバスの乗降機能を向上（公民館前）
平成24年度（2012年度）	デマンド交通社会実験（11月から1月までの3ヵ月間）
平成27年度（2015年度）	子育て応援軽自動車購入支援事業開始
平成30年度（2018年度）	路線バス通学定期利用促進プロジェクト開始 ・通学定期券半額補助 ・夜間特別便（相乗りタクシー）の運行
令和2年度（2020年度）	軽自動車購入助成事業開始 （衝突被害軽減ブレーキ装備を含む安全装置を搭載した先進安全軽自動車のみ） ※対象者は、自動車の新規登録日において町内に住所を有し、自動車運転免許を保有する、非営利かつ自ら使用する目的で先進安全自動車を購入する満65歳以上の者

### 3.5 路線バス

#### (1) 運行状況

町内を走る路線バスは、町民の暮らしに必要な移動だけでなく、大規模な工場や事業所等への通勤や、アウトレットモールへの来訪などの移動を支えています。しかし、中心核（竜王町タウンセンター）に乗り入れている路線は、生活維持路線として運行している岡屋線のみとなっています。

表 路線バスの運行状況（令和2年（2020年）1月現在）

路線名	ルート			便数(本/日)		運賃
	出発地	主な経由地	終着地	平日	土日祝	
八幡アウトレット線	近江八幡駅	弓削	三井アウトレットパーク	10 9	19 20	180円～520円
	近江八幡駅	美松台	東洋電機製造前	1 2	1 1	180円～620円
八幡村田線	近江八幡駅	美松台	村田製作所	13 5	5 5	180円～430円
	近江八幡駅	西横関	村田製作所	7 9	1 1	180円～430円
岡屋線	近江八幡駅	竜王町タウンセンター	岡屋南	13 13	9 11	180円～620円
	近江八幡駅	岡屋南	東洋電機製造前	5 5	- -	180円～620円
八幡・竜王線	近江八幡駅南口	-	竜王ダイハツ前	15 16	15 16	180円～640円
八幡野洲線	野洲駅	美松台	近江八幡駅	2 -	- -	180円～430円
野洲アウトレット線	野洲駅	美松台	三井アウトレットパーク	20 21	25 25	180円～470円
	野洲駅	三井アウトレットパーク	東洋電機製造前	6 7	1 1	180円～570円

※便数の上段は往路便、下段は復路便

## (2) 利用状況（岡屋線、八幡・竜王線）

生活維持路線である岡屋線の利用者数は増加傾向にあり、平成30年度※(平成29年10月から平成30年9月まで)は7万7千人となっています。

八幡・竜王線(コミュニティバス)の利用者数は、ここ数年横ばいとなっており、平成30年度※は8万2千人となっています。

※ここで言う年度(バス年度)は、バスの運行計画期間であり、10月から9月末までの1年間のこと。

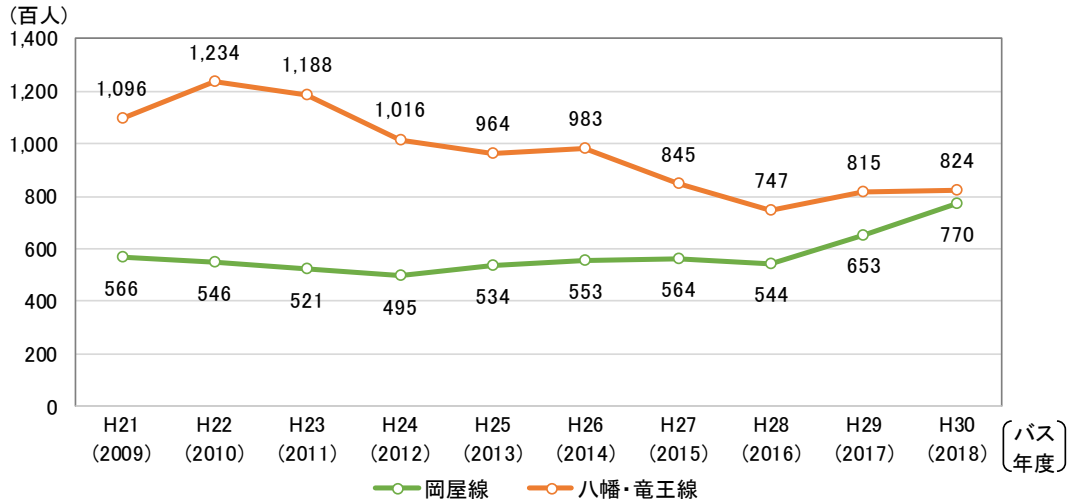
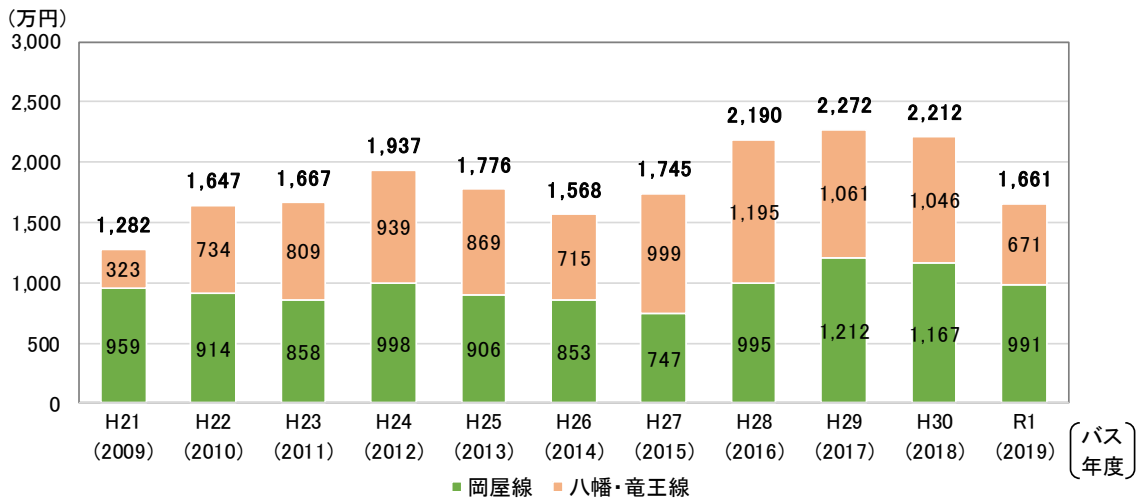


図 岡屋線および八幡・竜王線の利用者数の推移

## (3) 補助経費（岡屋線、八幡・竜王線）

岡屋線に対しては、生活維持路線として町から近江鉄道(株)に運行補助を行っており、令和元年度※(平成30年10月から令和元年9月まで)の補助経費は約990万円となっています。また、八幡・竜王線は、町のコミュニティバスとして近江鉄道(株)に運行委託しており、約670万円の補助を行っており、合計約1,660万円を町が負担しています。全国的には、路線バスは利用者数の減少や乗務員不足から、運行維持や収益性の確保が難しい状況にあり、本町でも補助経費が増加する可能性があります。

※ここで言う年度(バス年度)は、バスの運行計画期間であり、10月から9月末までの1年間のこと。



※R1(2019)は見込み

図 竜王町補助経費の推移

#### (4) 交通環境学習（モビリティ・マネジメント）の実施

次世代を担う子どもたちに、交通を取り巻く環境問題や、バス・電車等の環境負荷の小さい交通体系についての理解を促すとともに、路線バスに親しんでもらい、利用促進につなげるため、平成30年度（2018年度）より、小学校において、公共交通に関する学習やバス乗車体験などの交通環境学習（モビリティ・マネジメント）を実施しています。

表 交通環境学習（モビリティ・マネジメント）の実施状況

実施年度	小学校名	対象学年
平成30年度（2018年度）	竜王西小学校	2年生
令和元年度（2019年度）	竜王小学校および竜王西小学校	2年生

#### (5) 高齢者等へのサポート

近江鉄道(株)では、滋賀県警の運転免許証自主返納高齢者支援制度への協力を通じて、高齢者等のバス利用を支援しています。具体的には、運転免許証の自主返納後に滋賀県警から受け取る「運転経歴証明書（交付手数料が必要）」の提示および「運転経歴証明書バス補助カード」を料金箱に投入する場合に、運賃が100円割引になります。（令和2年（2020年）時点）

※運転経歴証明書バス補助カード（20枚綴り）は、運転免許証の自主返納手続きと運転経歴証明書申請を同時に行う方に交付（1人1回）される。

※補助対象路線である岡屋線、八幡・竜王線（コミュニティバス）は対象外。

#### (6) 運行事業者へのヒアリング調査結果

バス事業者が考える運行上の問題等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

その結果、路線バス事業では収益性の確保が難しく、かつ人口が減少する中、今後、より厳しくなることがわかりました。

表 バス事業者ヒアリング調査の実施概要

実施概要	本町で路線バスの運行を行っている近江鉄道(株)にヒアリング調査を実施。
実施日	令和元年（2019年）12月2日

#### <竜王町内の路線バス事業の課題等>

- ・人口が減少している現状から、バス事業の収益性を確保していくことが難しい。
- ・地理的要因により、竜王町では効率的にバスが走らせられない事情もある。例えば、岡屋線や八幡・竜王線は、近江八幡駅が起点になることから運行距離が長くなり、便数も限られるため、なかなか利用に結びつきにくい。また路線が長いため、乗務員の負担が大きく、乗務員不足もあり難しい。
- ・様々な施策を行っている中で、利用促進施策である通学定期半額補助は、一定の効果が出ている。

(7) 公共交通空白地の状況

「バスサービスハンドブック（土木学会/H18）」によると、一般的な人が抵抗感なく歩ける範囲は概ね 300m であることから、現行バス停の利用圏を 300m として、これに含まれない居住地（公共交通空白地）の人口を集計すると、町全体の 31.8% にあたる 3,951 人（250m メッシュ人口の集計結果）になります。

※土木学会は、土木工学の進歩、土木事業の発達、土木技術者の資質向上を図り、学術文化の進展と社会の発展に寄与することを目的とする公益社団法人

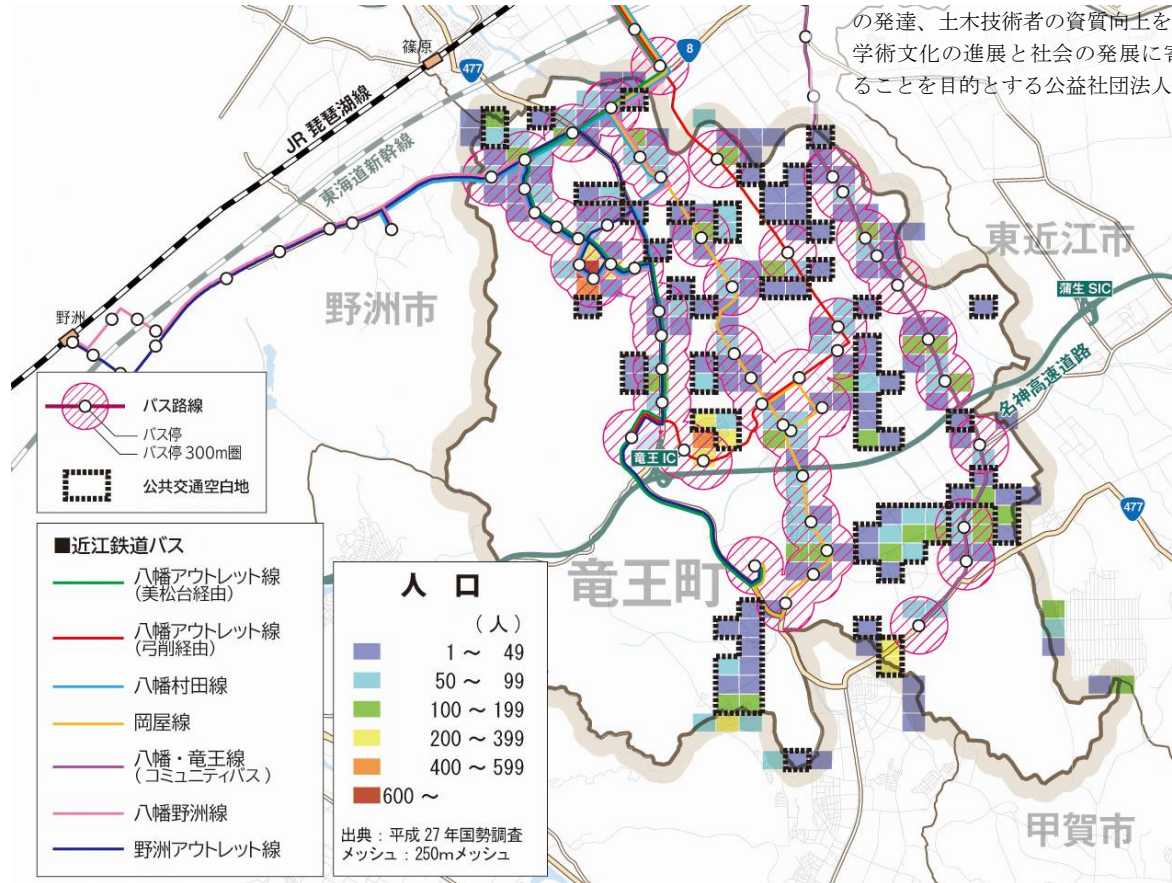


図 町内の公共交通空白地の状況 ※ダイハツ寮を除く

表 町内の公共交通空白地人口 ※ダイハツ寮を除く

地区名	人口(人)	地区名	人口(人)
山之上	1,450	山面	61
松が丘	577	七里	46
山中	541	希望が丘	42
松陽台	252	林	41
須恵	182	鵜川	27
田中	179	美松台	20
綾戸	110	西川	20
薬師	88	岡屋	10
橋本	81	駕輿丁	10
信濃	79	岩井	4
弓削	65	川守	3
鏡	63	町計	3,951

### 3.6 タクシー

#### (1) 事業者

町内で運行するタクシー事業者は、以下の5者です。なお、町内に営業所を持つ事業者はありません。

表 タクシー事業者

事業者名	所在地
近江タクシー(株) 湖東営業所	近江八幡市上田町
滋賀タクシー(株) 近江八幡営業所	近江八幡市千僧供町
滋賀第一交通(株) 近江八幡営業所	近江八幡市西生来町
(株)長命寺タクシー	近江八幡市島町
永源寺タクシー(株)	東近江市山上町

#### (2) 高齢者や妊婦等へのサポート

県タクシー協会や事業者において、免許返納者や妊婦等の利便性を高める制度を設けています。



##### ① 運転免許証自主返納高齢者支援制度への協力

上記5者全てにおいて、運転免許証の自主返納後に滋賀県警より受け取る「運転経歴証明書(交付手数料が必要)」の提示により、タクシー運賃が10%割引されます。

##### ② 妊婦等の利用のサポート制度

県タクシー協会、近江タクシー(株)において、妊婦・子育て中の方の利用をサポートする事業を実施しています。

表 妊婦等へのサポート制度の概要

■ ゆりかごタクシー	
<p>実施主体：(一社) 滋賀県タクシー協会</p> <p>対象者：会員登録を行った妊産婦</p> <p>内容：陣痛・破水が始まった妊産婦を安全に産院までタクシーで輸送するシステム。タクシー会社に専門研修を受けた配車オペレーターおよびドライバーが在籍しており、通常料金で利用できる。</p>	
■ 子育てタクシー	
<p>実施主体：近江タクシー(株)</p> <p>対象者：会員登録を行った妊婦、子育て中の保護者、15歳までの子ども</p> <p>内容：妊婦や子育て中の方をサポートするサービス。乳幼児を連れた外出サポート、保育園や学童保育所、塾などへの送迎などに、専門研修を受けたドライバーが乗務するタクシーを通常料金で利用できる。</p>	



### (3) 運行事業者へのヒアリング調査結果

本町のタクシー事業の現状や問題等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

その結果、一般的にタクシーは、朝夕の時間帯に利用が集中すること、本町ではタクシーの利用がそれほど多くないこと、また町内に車両待機場所がなく近江八幡駅から配車している状況などがわかりました。

表 タクシー事業者ヒアリング調査の実施概要

実施概要	本町でタクシーの運行を行っている事業者3者にヒアリング調査を実施。(近江タクシー(株)、滋賀タクシー(株)、滋賀第一交通(株))
実施時期	令和元年(2019年)11月下旬～12月上旬

#### <竜王町内のタクシー事業の課題等>

- ・竜王町における一般タクシーの利用率は少ない。
- ・一般的に、よく利用される時間は朝8時から10時、夕方の16時から18時である。その時間帯は車両がなくて困ることもある。
- ・竜王町からの依頼があれば、近江八幡駅の待機場より配車する。町内にはタクシー車両が待機できる場所がない。
- ・タクシーは特別な乗り物と考えている方もあり、中には近所の目線を気にされて、自宅前までタクシーを乗り付けることを嫌がる方もいる。
- ・「夜間特別便」はターゲットが学生に決まっており、乗合率が高く、全国でも成功事例といえる。送迎からの転換なので、環境面からも効果が大きいだろう。

### 3.7 その他の移動手段

#### (1) 住民互助運送

##### ① 住民互助運送の概要

地域内の支え合い（互助）の観点から、町内3自治会（林、弓削、山中）で住民互助運送（お出かけ支援）が実施されており、自動車運転免許証返納後の移動手段の確保に向けて、地域が主体となって取組んでいます。

表 住民互助運送（お出かけ支援）の概要

地区	内容	利用者数
林	おたっしや教室（毎月第2・第4水曜日）後に、お出かけ希望者をボランティアの方がマイカーで商業施設まで送迎。希望に応じて、おたっしや教室開催日以外にも送迎可。任意の謝礼（100円程度）は、こども食堂の運営費としている。 （平成29年度から開始）	102名 （H30年度）
弓削	喫茶ひまわり（月1回）後に、お出かけ希望者をボランティアの方がマイカーで商業施設まで無料で送迎。 （平成30年度から開始）	5名 （R1年度） ※R2.2.21現在
山中	おたっしや教室とほっこりの後に、お出かけ希望者をボランティアの方がマイカーで商業施設まで無料で送迎。 （令和元年度から開始）	17名 （R1年度） ※R2.2.21現在

##### ② 運営者へのヒアリング調査結果

住民互助運送の現状や問題等について把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

その結果、利用の定着には時間を要することや、地域の中での必要性は高く、また利用者も楽しく活用されている実態を確認できました。

表 住民互助運送（お出かけ支援）への聞き取り調査の実施概要

実施概要	住民互助運送を実施している2地区（林地区、弓削地区）の担当者にヒアリング調査を実施。
実施日	令和2年(2020年)1月22日(水)



図 林地区の運行車両

#### <住民互助運送の課題等>

- ・田舎独特の気遣いで、自分一人のために利用するのは気が引ける等のハードルがあり、最初は利用しづらく、定着するまでに時間がかかる。
- ・利用者は、みんなで買い物に行くことや、車内での会話が楽しいようだ。運転手と利用者との距離感など、運営側も「楽しい」ことが重要である。
- ・過疎化しているので、人のつながり、横のふれあいが大切である。今後移動支援を必要とする人は確実に増えるので、続けていくことが重要であると考えている。

### 3.8 各種移動支援施策

本町には、移動支援に資する補助等、様々な制度や施策があります。これらの概要を次のとおり示します。

#### (1) 行政による移動支援施策

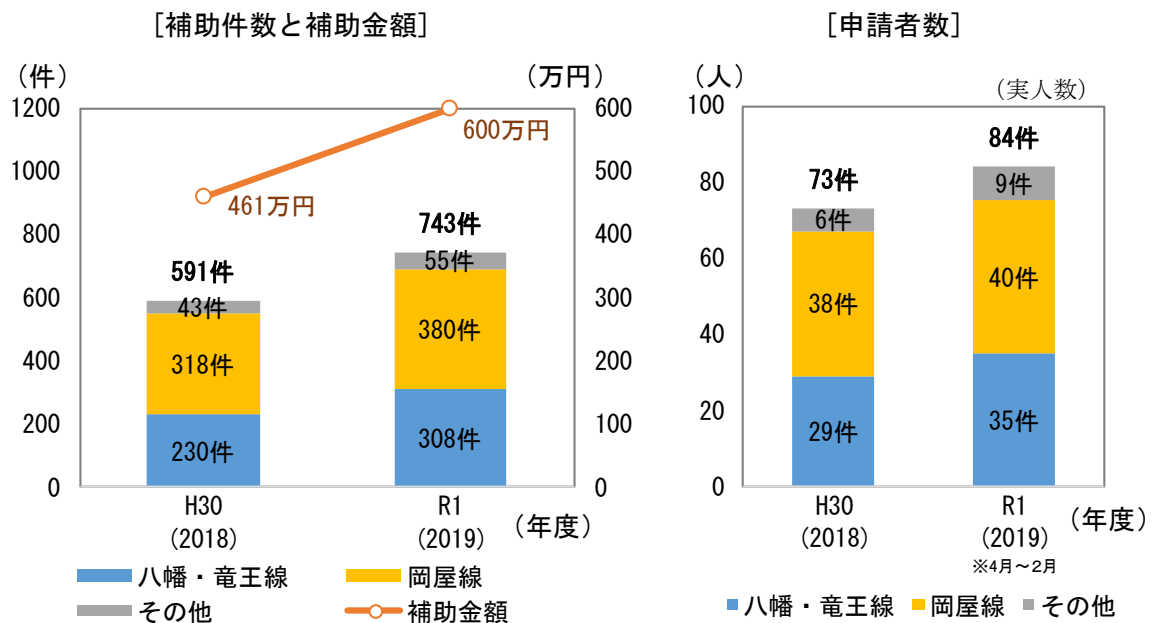
##### ① 路線バス通学定期利用促進プロジェクト

子育て世帯の経済的負担の軽減と町内路線バスの利用促進のため、平成30年(2018年)4月から「路線バス通学定期利用促進プロジェクト」を実施しており、通学定期の半額補助と夜間特別便(相乗りタクシー)を運行しています。

令和元年度(2019年度)における通学定期半額補助の申請者数は84人です。

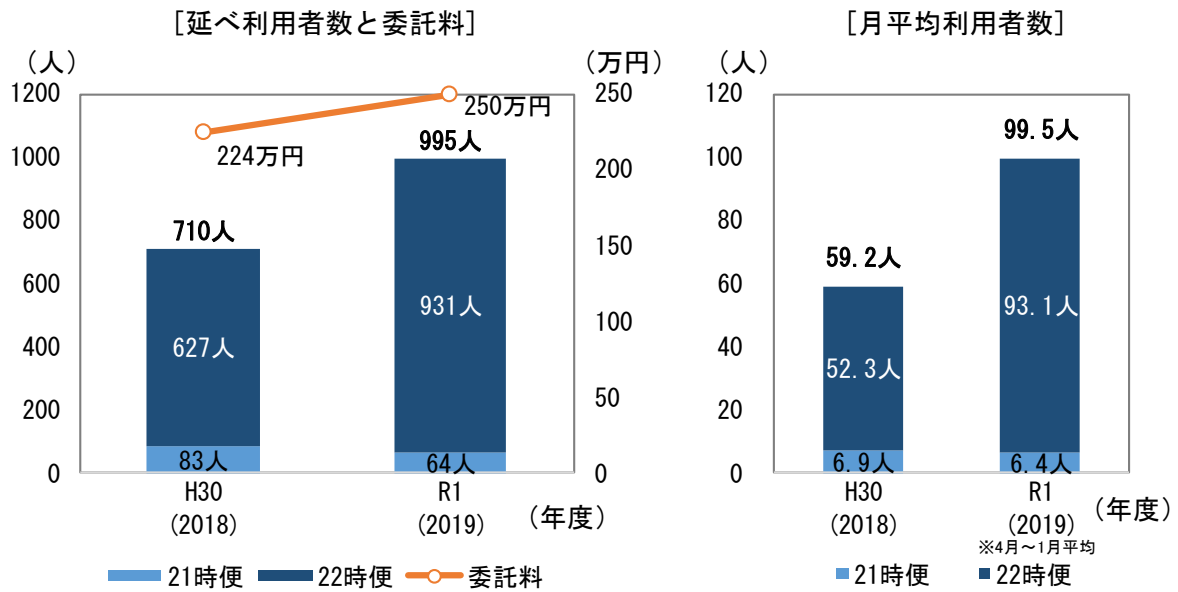
表 路線バス通学定期利用促進プロジェクトの概要

<p><b>取組1 通学定期半額補助</b></p> <p>対象者：30歳未満の町内に住所を有する中学生、高校生、大学生その他学生          対象路線：町内を発着する路線バス（他市のコミュニティバスは除く）          対象経費：通学定期代および通学学期定期代          補助額：通学定期の半額 ※上限1ヵ月10,000円</p>
<p><b>取組2 夜間特別便（相乗りタクシー）</b></p> <p>利用者：30歳未満の町内に住所を有する中学生、高校生、大学生その他学生で通学定期券または通学学期定期券を有する者          対象路線：近江八幡駅南口 21：00 発、22：00 発便          利用方法：事前予約制</p>



※令和元年度は見込み  
 (定期の期間を月ごとに割戻してカウントした結果を補助件数とみなす)

図 通学定期半額補助件数と補助金額の推移



※令和元年度は見込み

図 夜間特別便(相乗りタクシー) 利用者数と委託料の推移

本プロジェクトの導入・検討時に実施した保護者へのアンケート調査結果によると、多くの世帯において通学等の送迎や経済面で負担を感じていることを確認できましたが、本プロジェクトの開始後、保護者や利用者からは、良い評価の声をいただいています。

- ・8割以上の保護者が子どもの送迎を負担に感じていると回答。
  - ・バスの運賃が高く、通学費が負担になっているとの意見も多くみられる。
- ※町内の中高生の保護者(全世帯)対象のアンケート調査(回収数264件)  
平成30年(2018年)2月実施

「路線バス通学定期利用促進プロジェクト」開始後

<保護者の声>

- ・バスを利用しても夜は早くに便がなくなるので、迎えに行くことが多く、負担になっていました。この制度を利用してからは、夜間特別便を週に3日は利用し、定期代も半額になって大変助かっています。

<利用者の声>

- ・夜遅くに迎えに来てもらうのは親も大変だろうなと感じていたので、最寄りのバス停まで送ってもらえると自力で家まで帰れるので、とてもありがたいです。

(竜王町調べ)



町広報紙で紹介しました

図 保護者等の意見

## ② 竜王町子育て応援軽自動車購入支援事業

子育て世帯への経済支援と町内企業への経済対策として、軽自動車の購入に要した費用に対して補助（1台当たり5万円／1世帯1台限り）を行っています。

対象者は、町内に居住する子育て世帯（高校生以下の人と同居）で、子育てのために使用する軽自動車を購入する人です。（H30年度 17人）

## ③ 社会参加促進助成事業

障害者の社会参加促進助成事業として、年間24枚（9,600円分）を上限に自動車等燃料費助成券またはタクシー利用運賃助成券を配布しています。

タクシー利用運賃助成券は、竜王町と協定を締結した介護・福祉タクシー、福祉有償運送、訪問介護員等による有償運送、障害者移動支援にも利用可能です。（H30年度 自動車燃料費助成券33人、タクシー利用運賃助成券31人）

## ④ 路線バス等の運行経費補助

町民の暮らしを支える路線バスの運行維持を図るため、岡屋線、八幡・竜王線（コミュニティバス）の2路線に対して、運行経費の補助（赤字補填）を行っています。岡屋線は、国、県、近江八幡市および本町が補助を行い、八幡・竜王線は県、近江八幡市および本町が補助を行っています。令和元年度（2019年度）における本町の負担額は、2路線で約1,660万円です。

## ⑤ 地域支え合いしくみづくりモデル事業

「地域の支え合いしくみづくりモデル事業」は、本町の強みである自治会の絆の強さを活かし、各自治会において地域の課題を地域で解決する支え合いのしくみをつくり、課題解決につなげるとともに、出来上がったしくみを竜王モデルとして他の自治会にも広め、誰もが安心して暮らし続けることができるまちづくりを目指す事業です。本町は、取組む自治会に対して支援することで、各活動を広げています。

先述した「住民互助運送」は、本事業において実践されています。

※地域支え合いしくみづくりモデル事業は平成29年度（2017年度）から令和元年度（2019年度）までの3年間となっています。令和2年度（2020年度）以降は、地域支え合いサポート事業として、自治会に対して支援を行っています。

(2) 福祉等の移動支援施策

これまで述べた移動手段の他に、本町では、竜王町社会福祉協議会やNPO法人等による福祉移送サービス、スクールバスなどの移動支援策があります。

表 町内の福祉等の移動支援施策

種別	実施主体	対象者	概要	利用者数	
福祉目的	介護タクシー 福祉タクシー	竜王町社会福祉協議会	・要介護認定者 ・身体障害者で手帳をお持ちの方  単独での交通機関の利用が困難な高齢者や障害者を対象に、介護保険の訪問介護サービスで対応ができない輸送に対応(買い物、余暇活動等)。 運賃:例 1.5km～ = 540 円～ 利用範囲:町内～近隣市町 利用期間:月～金 8:00～20:00(年末年始除く)	実人数7人 延べ人数10人 (H30年度)	
	福祉有償運送	NPO 法人スマイル	・要介護・要支援* 認定者 ・身体障害者等* で手帳をお持ちの方 ※要支援認定者と知的障害、精神障害等を有する人は協議会での妥当性の確認が必要	単独での交通機関利用困難な高齢者や障害者を対象に、NPO 法人が会員登録制で行う個別輸送。 運賃:運営協議会で合意された対価 (例 5km=400 円) 利用範囲:町内～近隣市町 利用期間:原則、月～金 8:30～17:00 (年末年始除く)	実人数92人 延べ人数1,639人 (H30年度)
	訪問介護員等による有償運送	竜王町社会福祉協議会	・要介護認定者 ・身体障害者等で一定の要件を満たす者	介護保険サービスおよび障害福祉サービスによる訪問介護員等がそれぞれのサービスと連続または一体的に行う輸送(乗降介助+輸送)サービス。 ※輸送部分は別途運賃を自己負担 運賃:社会福祉協議会で設定する運賃 (例 5km=400 円) 利用範囲:町内～近隣市町 利用期間:月～日 8:00～20:00(年末年始除く)	実人数25人 延べ人数65人 (H30年度)
	障害者移動支援	竜王町	・障害者手帳の交付を受けた者のうち、障害程度が一定以上の者で個別ケース会議により町が必要と認めた者	町が障害者移動支援事業として、社会福祉法人等に委託して行う、乗降介助+輸送サービス。 ※輸送部分は別途運賃を自己負担 運賃:社会福祉協議会等で設定する運賃 (例 5km=400 円)	実人数8人 延べ人数80人 (H30年度)
通学目的	スクールバス	竜王町	・竜王小学校の生徒(西山、山中、さくら団地) ・幼稚園の園児	竜王小学校と幼稚園(竜王幼稚園および竜王西幼稚園)の通学通園用に、スクールバス(中型)3台を近江鉄道(株)に委託し運行。	小 75人 幼 95人 (H30年度)

## 4. 目指すまちづくりの方向

本町では、人口減少に歯止めをかけ、かつ超高齢社会に備えるため、効率的でコンパクトなまちづくりを目指して、平成30年度（2018年度）に「竜王町コンパクトシティ化構想（案）」と「竜王町ランドデザイン構想（案）」を作成しました。この実現に向けては、生活の拠点となる中心核（竜王町タウンセンター周辺）の整備を進めるとともに、町全域から中心核にアクセスできるネットワークを構築することが必要です。

### 4.1 竜王町コンパクトシティ化構想（案）

「竜王町コンパクトシティ化構想（案）」では、中心核を交通結節拠点とし、そこから町外へ連絡する路線バスの利便性向上を図るとともに、各地域から中心核をはじめ町内の公共施設、医療施設、商業施設等の主要施設への移動手段を確保することで、子どもから高齢者まで、みんなが中心核にアクセスしやすい環境をつくることを目指しています。

平成30年度（2018年度）に「竜王町コンパクトシティ化構想（案）ver1.0」を策定しましたが、その後の町民参加によるまちづくり意見交換会において交通手段の必要性に関するご意見を多くの方々からいただいたため、内容を充実させた「竜王町コンパクトシティ化構想（案）ver2.0」を策定し、「新たな移動手段の確保」をリーディングプロジェクトに位置づけました。



「まちづくり意見交換会※」でのネットワークづくりに関する主な意見

- 各集落から中心核への移動手段を確保する必要がある。
- 子どもの通学手段を確保するなど、若い世代が暮らしやすいまちづくりを進めるべき。
- 自動車運転免許証が返納できるよう、高齢者の移動手段の確保が必要である。

※令和元年（2019年）7月～8月に町内5箇所で開催（参加者157人）

図 竜王町コンパクトシティ化構想（案）ver1.0 と町民意見



意見を踏まえ「第2弾」へバージョンアップ

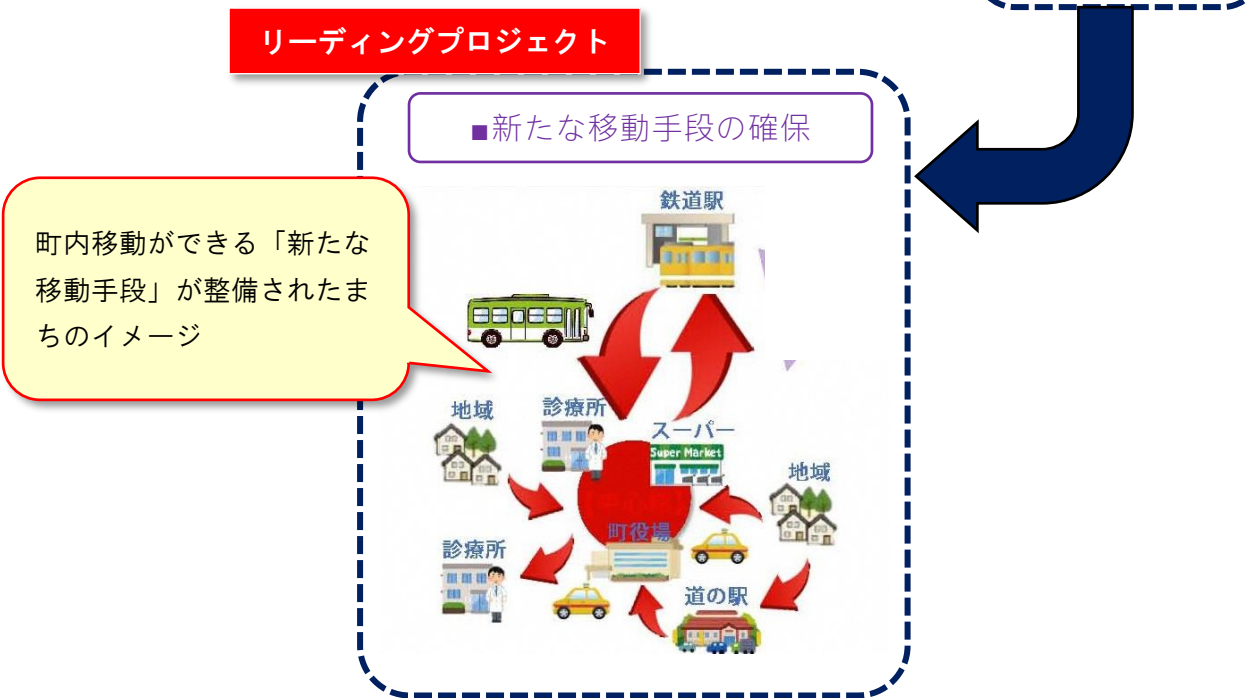


図 竜王町コンパクトシティ化構想(案) ver.2.0



## 4.2 竜王町グランドデザイン構想（案）

「竜王町グランドデザイン構想（案）」では、中心核を活性化するとともに、中心核と各集落や各拠点を結ぶネットワークづくりを進めることで、30年後の理想のまちの姿を目指すこととしています。



図 竜王町グランドデザイン構想（案）

## 5. 公共交通に関するニーズ

町民の移動状況や公共交通に関するニーズを把握するため、今年度、「第六次竜王町総合計画」策定にあたり実施した町民意識調査（以下、「町民意識調査」と称す）より、移動や交通に関連する設問の結果について整理します。

### (1) 調査概要

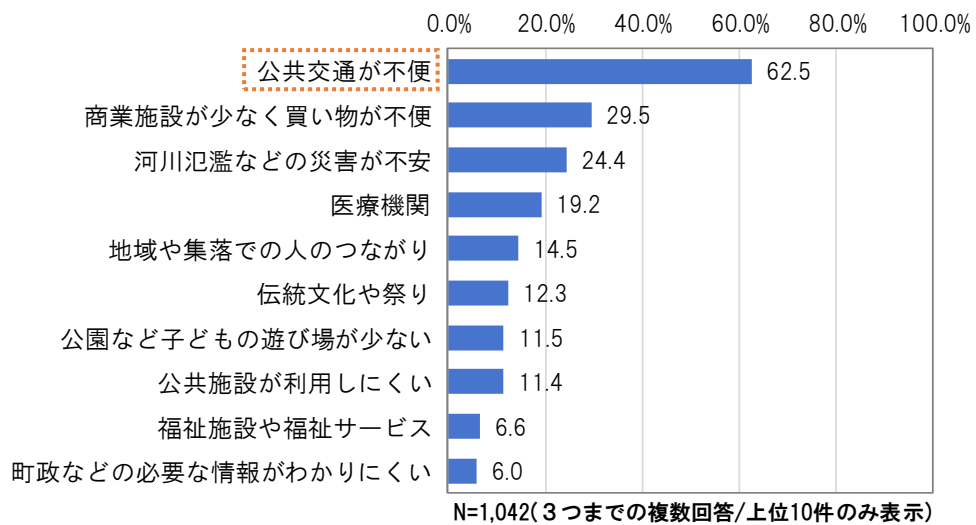
町民意識調査の実施概要は、次のとおりです。

対象者 : 無作為抽出した18歳以上の竜王町在住者2,500名  
 実施時期 : 令和2年(2020年)1月  
 回収率 : 41.7% (回収数1,042件)

### (2) 移動・交通に関連する結果概要

#### ① 竜王町の好きではないところ（改善したほうがいいところ）

- 「公共交通が不便だから」が最も多く、62.5%を占めています。
- 年代別にみても、「公共交通が不便だから」が全ての年代で1位となっており、5割を超えています。



#### 【年代別】

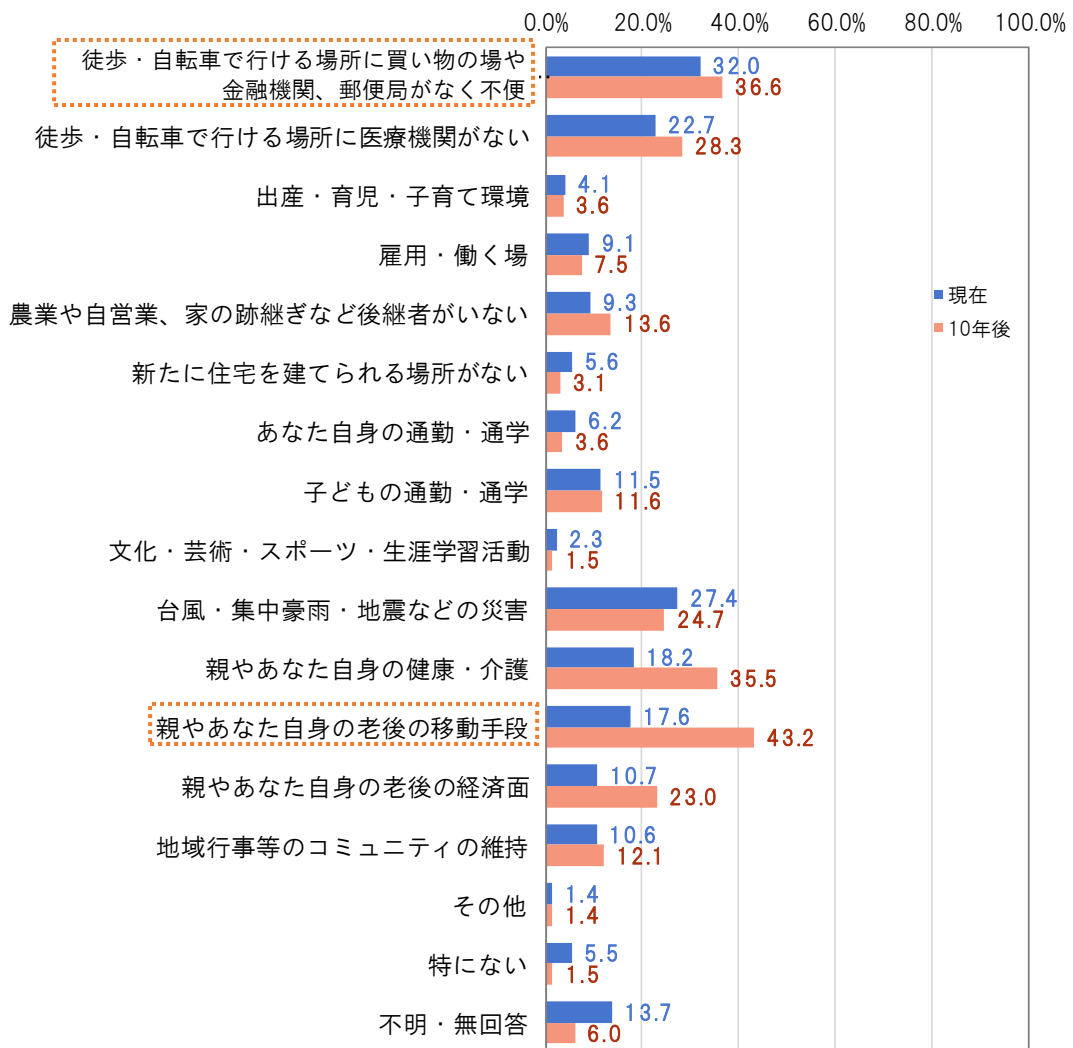
	公共交通が不便	商業施設が少なく買い物が不便	河川氾濫などの災害が不安	医療機関	地域や集落での人のつながり	伝統文化や祭り	公園など子どもの遊び場が少ない	公共施設が利用しにくい	福祉施設や福祉サービス	町政などの必要な情報がわかりにくい	(%)
20歳未満(N=11)	72.7	27.3	27.3	36.4	0.0	18.2	9.1	0.0	0.0	18.2	
20歳代(N=97)	56.7	26.8	19.6	18.6	12.4	6.2	14.4	23.7	8.2	6.2	
30歳代(N=116)	62.9	26.7	16.4	20.7	13.8	8.6	20.7	8.6	6.9	2.6	
40歳代(N=138)	62.3	30.4	18.8	27.5	17.4	17.4	18.8	11.6	5.1	5.1	
50歳代(N=172)	68.6	29.1	25.0	15.7	19.2	19.8	8.7	8.1	5.8	2.3	
60～64歳(N=102)	58.8	32.4	27.5	21.6	8.8	7.8	11.8	7.8	9.8	8.8	
65～69歳(N=130)	60.8	27.7	34.6	20.8	12.3	9.2	6.9	9.2	6.2	10.0	
70～74歳(N=116)	59.5	31.0	27.6	14.7	19.0	17.2	6.0	8.6	5.2	6.0	
75歳以上(N=139)	65.5	32.4	24.5	12.9	10.1	7.2	8.6	16.5	6.5	7.2	

(複数回答/上位5項目に着色)

図 竜王町の好きではないところ（改善したほうがいいところ）

## ② 生活する上で困りごとや不安なこと

- 現在では、「徒歩・自転車で行ける場所に買い物の場や金融機関、郵便局がなく不便」が32.0%と最も多くなっています。
- 「親やあなた自身の老後の移動手段」は、現在は17.6%ですが、10年後は現在から25.6ポイント増加して43.2%となり、10年後に最も懸念される事項となっています。



N=1,042(各3つまでの複数回答)

図 生活する上で困りごとや不安なこと

### ③ 町外に移りたい理由

- 「公共交通での移動が不便だから」が最も多く67.2%であり、続く「商業施設などが少なく買い物が不便だから」の34.7%との差は30ポイント以上となっています。

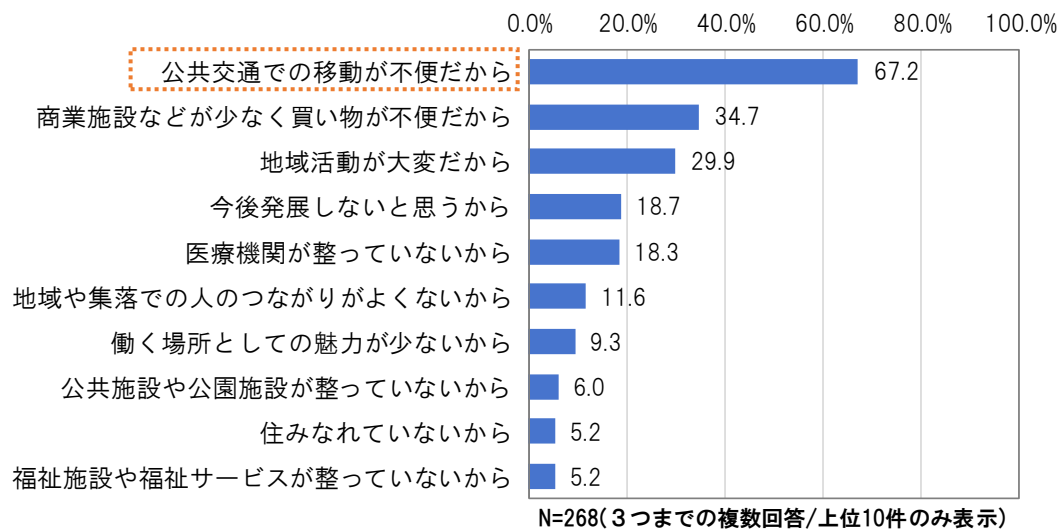


図 町外に移りたい理由（上位10項目）

### ④ 定住や移住の促進に効果があると思う取組

- 「鉄道駅など周辺地域への移動手段の充実」が最も多く、51.7%であり、「町内移動手段の確保」についても35.3%で5位となっています。

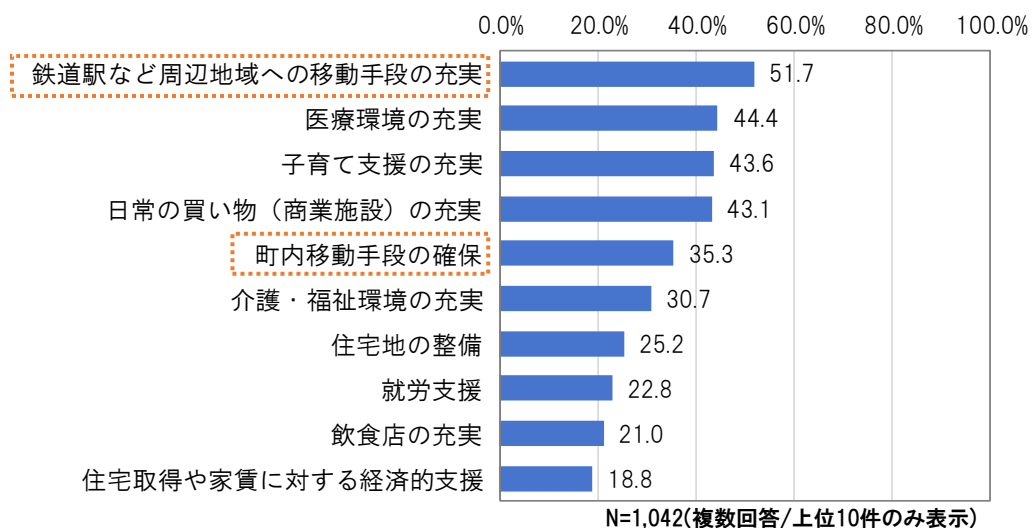


図 定住や移住の促進に効果があると思う取組（上位10項目）

⑤ 今後、竜王町が力を入れるべきこと

- 「町内外に移動しやすい交通環境を整備する」が42.1%で2位となっています。

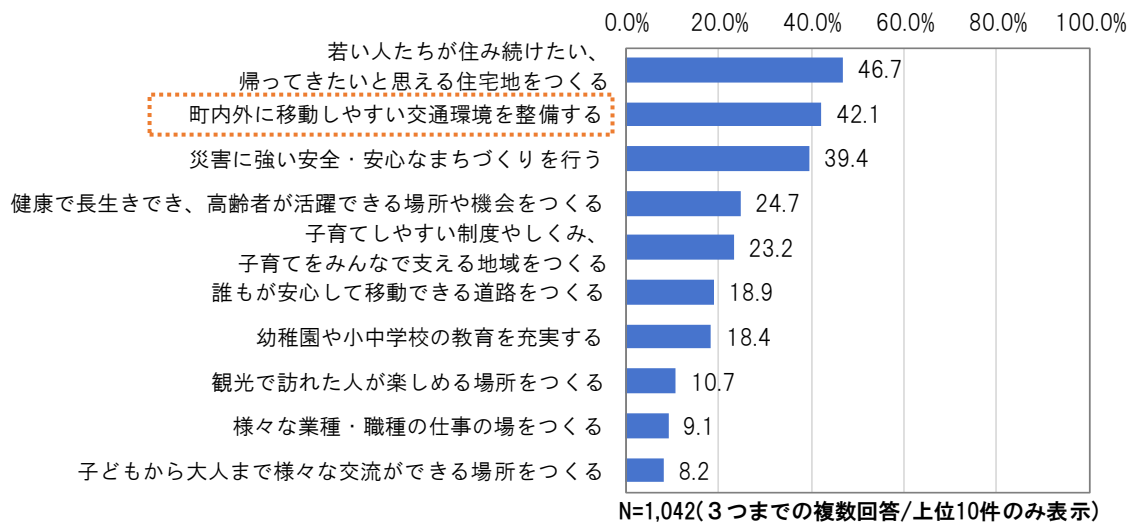
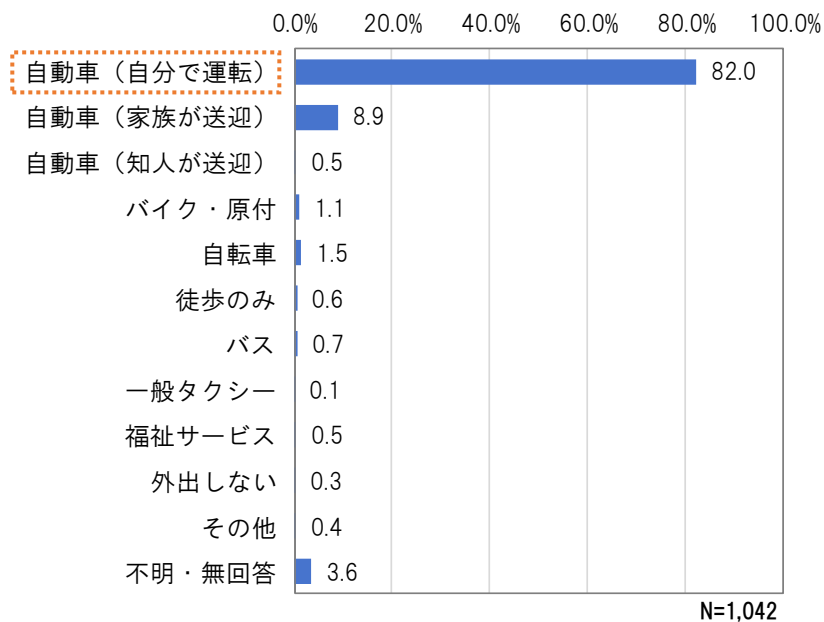


図 今後、竜王町が力を入れるべきこと（上位10項目）

### ⑥ 町内の主な移動手段

- 「自動車（自分で運転）」が82.0%と大多数を占めており、2位の「自動車（家族が送迎）」は8.9%で、1位と2位の差が73.1ポイントとなっています。
- 年代別では、20歳未満を除き、「自動車（自分で運転）」が最も多く、75歳以上でも5割を超え、自動車依存度の高さが伺えます。



#### 【年代別】

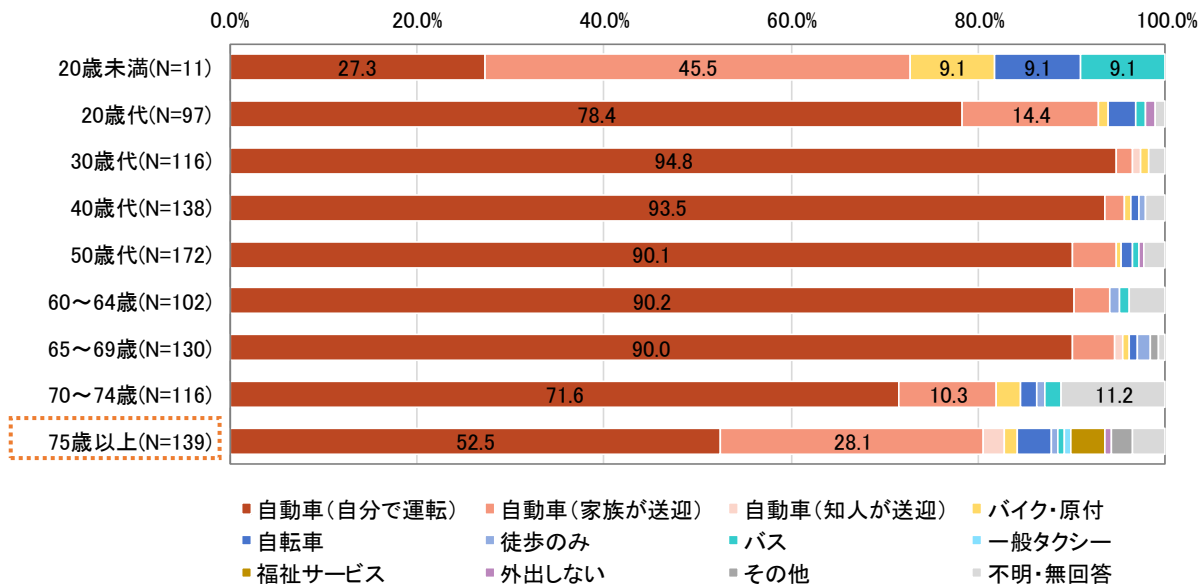
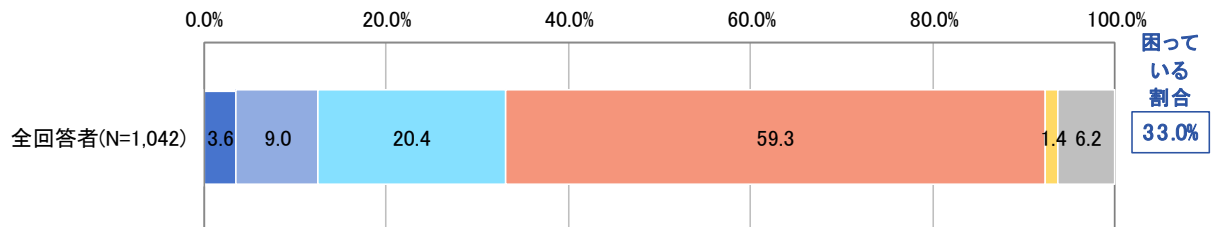


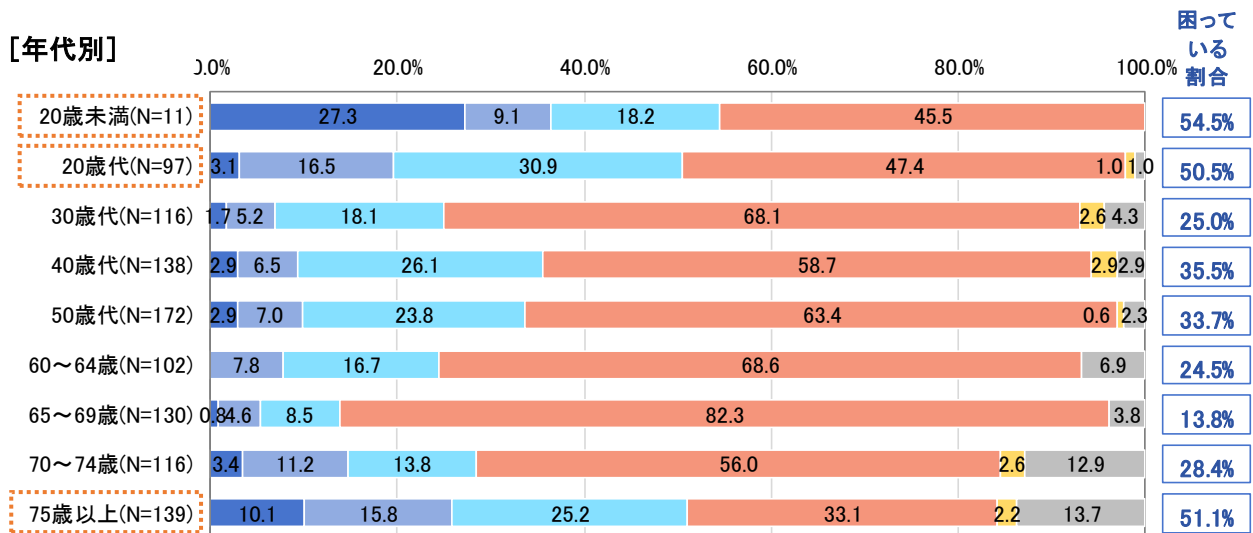
図 町内の主な移動手段

⑦ 町内の外出時の移動での困り度合い

- 「困っていない」が59.3%で1位となっています。
  - 年代別でみると、20歳未満、20歳代、75歳以上においては、「困っている※」が50%以上となり、若年層、高齢者層にとっては、困ることが比較的多いことがわかります。
- ※「とても困っており、外出（買物、通院など）をあきらめることがある」、「とても困っているが、外出（買物、通院など）はできている」、「たまに困ることがある」の合計



[年代別]



- とても困っており、外出（買物、通院など）をあきらめることがある
- とても困っているが、外出（買物、通院など）はできている
- たまに困ることがある
- 困っていない
- わからない
- 不明・無回答

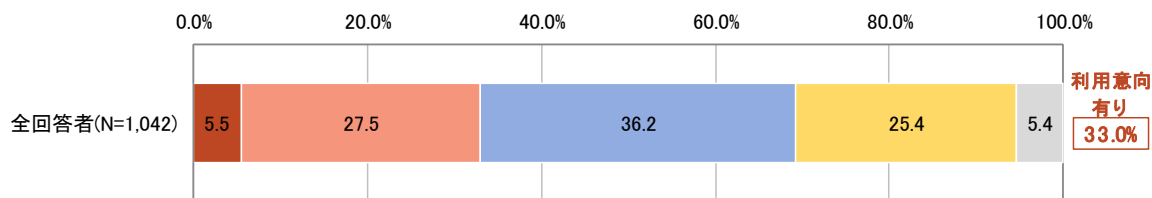
### ⑧ 新しい移動手段の利用意向

※町民意識調査では、次の条件を示して、導入時の利用意向をお聞きしました。

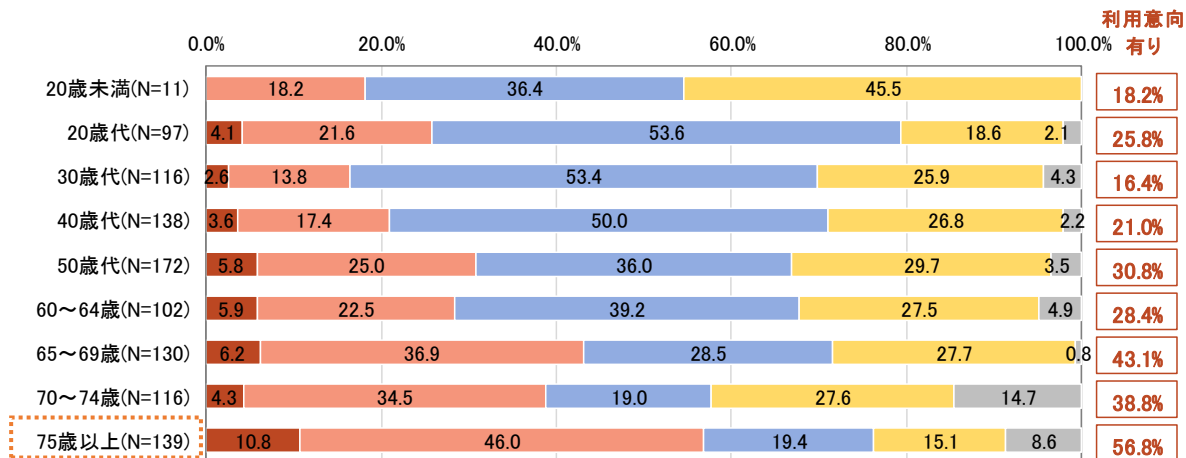
町内限定で運行する、電話予約が必要な、小型の車両を用いた公共交通。  
 運賃大人 300 円程度、予約に応じて1時間間隔で運行する。

#### <利用意向>

- 「利用しない」が36.2%で最も高いですが、「利用する※」も33.0%であり、利用意向のある人が3割以上となっています。  
 ※「必ず利用する」と「たぶん利用する」の合計
- 年代別でみると、50歳代、65～69歳、70～74歳においては、利用意向のある人が3割以上を占め、75歳以上では56.8%と5割を超えています。
- 町内の外出時の移動での困り度合いで、「とても困っている」と回答した人では、6割以上が利用意向を持っており、「たまに困ることがある」を選択した人では44.6%の利用意向があります。



#### [年代別]



#### [困り度合い別]

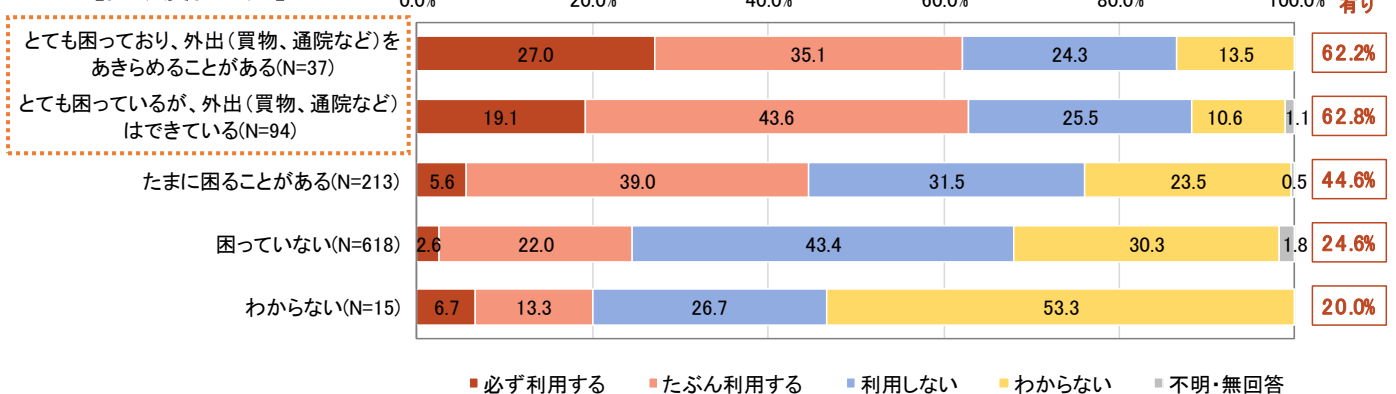


図 新しい移動手段の利用意向



<利用頻度>

- 「週に2～3日」が最も多く、全体の33.1%を占め、次いで「週に1日程度」(20.1%)、「月に2～3日」(17.7%)の順となっています。
- 利用意向で、「必ず利用する」と回答した人は利用頻度が高くなっています。



[移動意向の程度別]

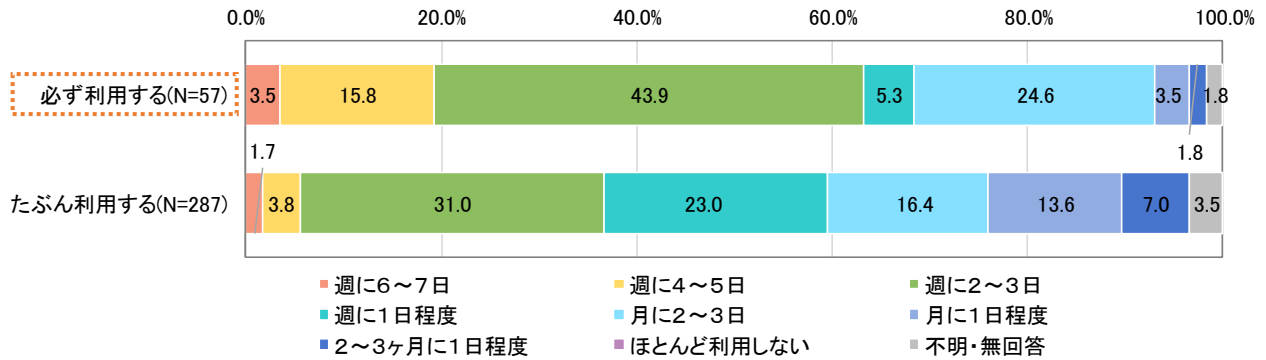


図 新しい移動手段の利用頻度

### (3) 町民意識調査結果の総括

町民意識調査結果より、町の交通・移動に関する現状を以下のとおり整理します。

#### ① 生活移動に係る評価と課題

- 竜王町の好きではないところ（改善したほうが良いところ）として、62.5%が「公共交通での移動の不便さ」を挙げており、町外に移りたい最も大きな理由にもなっている。
- 定住や移住の促進に最も効果があると思う取組として、半数以上の51.7%が「鉄道駅など周辺地域への移動手段の充実」を挙げており、「町内移動手段の確保」をあげる人も35.3%を占める。
- 現在の生活においては、「親やあなた自身の老後の移動手段」を不安に思っている人は17.6%と多くはないが、10年後を考えた場合、不安に思う人が43.2%に増えており、今は自分で車を運転できるので問題ないが、将来、運転できなくなったときに困ると考えている人が多いことが伺える。そのため、今後、竜王町が力を入れるべきこととして、42.1%が「町内外に移動しやすい交通環境を整備する」を挙げている。

#### ② 町内での移動の状況

- 町内での主な移動手段としては、「自分で自動車を運転する人」が82.0%と大多数を占めており、75歳以上に限っても5割を超えるなど、自動車依存度の高さが伺える。
- 町内での移動については、「困っていない人」が59.3%、「困っている人」は33.0%であるが、30歳未満の若い層や75歳以上に限ると「困っている人」が5割を超えている。

#### ③ 新しい移動手段の利用意向

- 新しい移動手段については、33.0%が利用意向を示しており、特に、65歳以上で利用意向が高く、75歳以上では56.8%と5割を超えている。
- 町内での移動に「とても困っている人」に限ると6割以上の利用意向があり、「たまに困ることがある人」でも4割以上の利用意向となっている。

## 6. 本町の移動に係る特徴や問題、そこから見えてくる課題

### 6.1 特徴および問題

これまでの現状分析や町民の公共交通に関するニーズ分析より、本町における交通・移動に関する主な特徴や問題を以下のとおり整理します。

#### (1) 人口減少・少子高齢化の進行に係る特徴・問題

- 本町では人口減少、少子高齢化が進行しており、令和 22 年(2040 年)には人口が 1 万人を下回り、令和 42 年(2060 年)には人口が約 7 千人まで減少すると予測されている。町民意識調査では、町外に移りたい理由として公共交通での移動の不便さを挙げる人が 7 割近くを占めており、町が力を入れるべき取組として、町内外に移動しやすいバス路線等の整備を挙げる人が 4 割を超えている。
- 本町の特徴として、小規模な人口の集落が点在していることが挙げられる。こうした地域特性により、自宅から最寄りのバス停までが近くない居住地(公共交通空白地)の方も少なくなく、日常生活の移動手段において不自由な状況になっている。
- 一方、町内には大規模な工場・事業所やアウトレットモールがあるため、町外から訪れる就業者が非常に多く、昼間人口比率は県下 1 位となっている。また、町内に高校や大学がなく町外に通学する学生が多い。この結果により、町の活力維持・増進に向けて、町内外の移動手段である路線バスの維持が不可欠であるといえる。

#### (2) 公共交通に係る特徴・問題

- 町内には鉄道駅がなく、駅までの移動は、マイカーや路線バスが支えている。一方、竜王町タウンセンター(竜王町役場)への乗り入れは、1 路線(岡屋線)のみである。
- 路線バスやタクシーなどの運行事業者は、全国的には、利用者数の減少や乗務員不足から、今後も現状の運行を維持し続けることが難しい状況にある。本町でも、生活維持路線として運行している岡屋線とコミュニティ路線として運行している八幡・竜王線の運行維持のため合計約 1,660 万円(令和元年度)を町が負担しており、今後さらなる増加が懸念される。
- 一方、企業進出や路線バス通学定期半額補助の効果もあり、路線バス(岡屋線、八幡・竜王線)の利用者は近年伸びている。

#### (3) 自動車依存に係る特徴・問題

- 移動手段では、自動車の割合が 8 割近くを占めるなど、日常の移動を自動車に大きく依存しており、さらに 65 歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率も 7 割近くと県内でも高い水準であることから、人生の長い期間に渡って自動車運転免許を手放せない環境にあることが伺える。
- 人口 1 万人当たりの町内の交通事故発生件数は県内でも高水準であり、近年は、県下 1 位または 2 位で推移している。
- 高齢者の自動車運転免許の保有率は高いものの、高齢ドライバーによる事故の割合は低水準であり、高齢ドライバーにおいては比較的、安全に運転できている。

#### (4) 移動困難者に係る特徴・問題

- 公共交通空白地の人口は町全体の約 32%と高く、自動車運転免許を手放せない高齢者が多い。町民意識調査でも、現在、町内の外出の移動手段に困っている人が3割を超えており、10年後では、親や自身の老後の移動手段を不安に思っている人が5割を超えている。
- このような中、自治会が中心となって地域の移動を支える住民互助運送（お出かけ支援）の動きが広がりつつある。

#### (5) 若い世代（子育て世代含む）に係る特徴・問題

- 町内に高校がなく、町外へ通学する子どもがいる世帯では、送迎の負担や路線バスで通学する場合の運賃負担が大きくなっている。これに対し、本町では子育て世帯の負担の軽減を図るため、路線バス通学定期半額補助や夜間特別便（相乗りタクシー）を運行している。
- 次世代を担う子どもたちに、交通を取り巻く環境問題や、バス・電車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ために、交通環境学習（モビリティ・マネジメント）を実施している。
- その他の子育て世代への移動支援として、軽自動車購入時の補助事業を実施している。

## 6.2 交通ネットワーク形成に向けた課題

現状の問題点を踏まえ、町民の暮らしを支える交通ネットワーク形成に向けた課題を次のとおりとします。

- 人口減少社会を見据えたまちづくりである竜王町コンパクトシティ化構想（案）に基づき、「中心核」周辺への機能集約を促進するとともに、地域コミュニティの活性化を図りつつ、町民が生活サービスを楽しむことができる環境を整えるために、「中心核」までや、地域間のアクセスの確保が必要。（「竜王町コンパクトシティ化構想（案）ver2.0」リーディングプロジェクト）
- 今後さらに高齢化が進行することを念頭に、たとえ自動車運転免許証を返納してもマイカーに頼ることなく町内で安心して暮らせるように、高齢者が便利に利用できる移動手段の整備が必要。
- 特に自動車への依存度が高い本町では、高齢になっても免許を手放さない町民が多く、こうした実態を前提として、高齢者でも安全に自動車を運転できる施策が必要。
- 路線バス事業の収益性の悪化、バス事業者における乗務員不足の深刻化など、事業環境は厳しいといえるが、路線バスは本町の基幹交通であり、バス路線の持続に努めることが不可欠。そのため、新たな移動手段は、既存路線バスと共存できることが必要。
- 町内に鉄道駅がないこと、また町民生活に必要な移動の大部分を自動車に依存している実態を受けて、経済的な負担が大きい子育て世帯に対して通学定期補助や軽自動車購入助成を行っているが、若い世代の定住促進に向けて、さらなる支援の充実が必要。

## 7. 町民の暮らしを支える交通ネットワーク形成の方向性

### 7.1 基本方針

#### (1) 基本的な考え方

本町の移動に係る現状や課題、今後のまちづくり計画などを踏まえ、町民の暮らしを支える交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方を示します。

#### 【まちづくりとの調和】

本町では、人口減少や少子高齢化が進む現状を踏まえ、将来に向けて地域の活力を維持し、町内の生活機能を確保し続けるために、効率的なコンパクトなまちづくり（コンパクトシティ化）を目指しています。実現に向けては、町内に生活の拠点となる「中心核」の整備を進めるとともに、地域から中心核へ便利に移動できるネットワークを構築する必要があります。

交通ネットワーク形成にあたっては、まちづくりとの調和を念頭に、快適な道路環境の形成（道路ネットワーク）も含めて、町内全域から中心核までや地域間を便利に移動できる手段の確保を目指します。

#### 【既存の移動手段を活かす】

本町の主たる公共交通としては、近江八幡駅を拠点とする路線バスが運行しており、主に南北軸を成す公共交通として、町民の通勤や通学等の移動を支えています。その他にも、利用時間、乗降場所などの自由度が高いタクシーや、福祉目的に限定した自家用有償旅客運送などが運行されており、また住民互助で移動支援に取り組まれている地区もあります。

現在は、町民の多くが、通院や買い物等の暮らしに必要な移動においてマイカーを利用していますが、高齢化の進行に伴い、マイカーに頼れなくなる町民が多くなると考えられます。一方で、運行事業者の乗務員不足など、公共交通運営に係る問題の深刻化も懸念されています。

こうした状況を踏まえた上で、今ある多様な移動手段を維持し、また十分に活かすことで、町民の暮らしを支える交通ネットワーク形成を目指します。

#### 【多様な世代や生活スタイル等に対応】

増加している高齢者の移動手段の確保は勿論のことですが、今後のまちづくりとの調和を踏まえると、あらゆる世代の、多様な生活環境の中で暮らしている町民にとって必要な移動手段を整えることが必要です。

また、近年、交通分野における研究開発が活発化しているICT等の新技術の活用も念頭におく必要があります。

交通ネットワーク形成にあたっては、町民それぞれの世代や生活スタイル等に応じて、（例えば自家用車を安全に利用できる、公共交通や福祉目的での移動サービスを便利に利用できるなど）多様な形態の移動手段・サービスを整え、また情報ネットワーク活用も通じて、町民が手段を選択しやす移動環境づくりを目指します。

#### 【将来に向けて持続可能な交通ネットワークづくり】

高齢化が進行する本町では、今後、マイカー利用の安全性向上、またマイカー以外の移動手段の

必要性が一層高まると考えられます。一方、生産年齢人口の減少などにより、公共交通の維持等に必要な財源確保が難しくなる可能性があります。さらに、移動手段を担っている運行事業者においても、収益率低下や乗務員不足などより、事業環境が厳しさを増す懸念があります。

こうした状況を踏まえた上で、将来に向けたまちづくりとの調和や運行事業者と連携を図り、本町の利用実態に見合った効率的な交通体系を整えるとともに、必要に応じて適切な改善に取り組むことにより、持続可能な交通ネットワークの形成を目指します。

## (2) 交通ネットワーク形成の基本方針

基本的な考え方に準じた交通ネットワーク形成の基本方針を、以下に示します。

### 竜王町の交通ネットワーク形成に向けた4つの基本方針

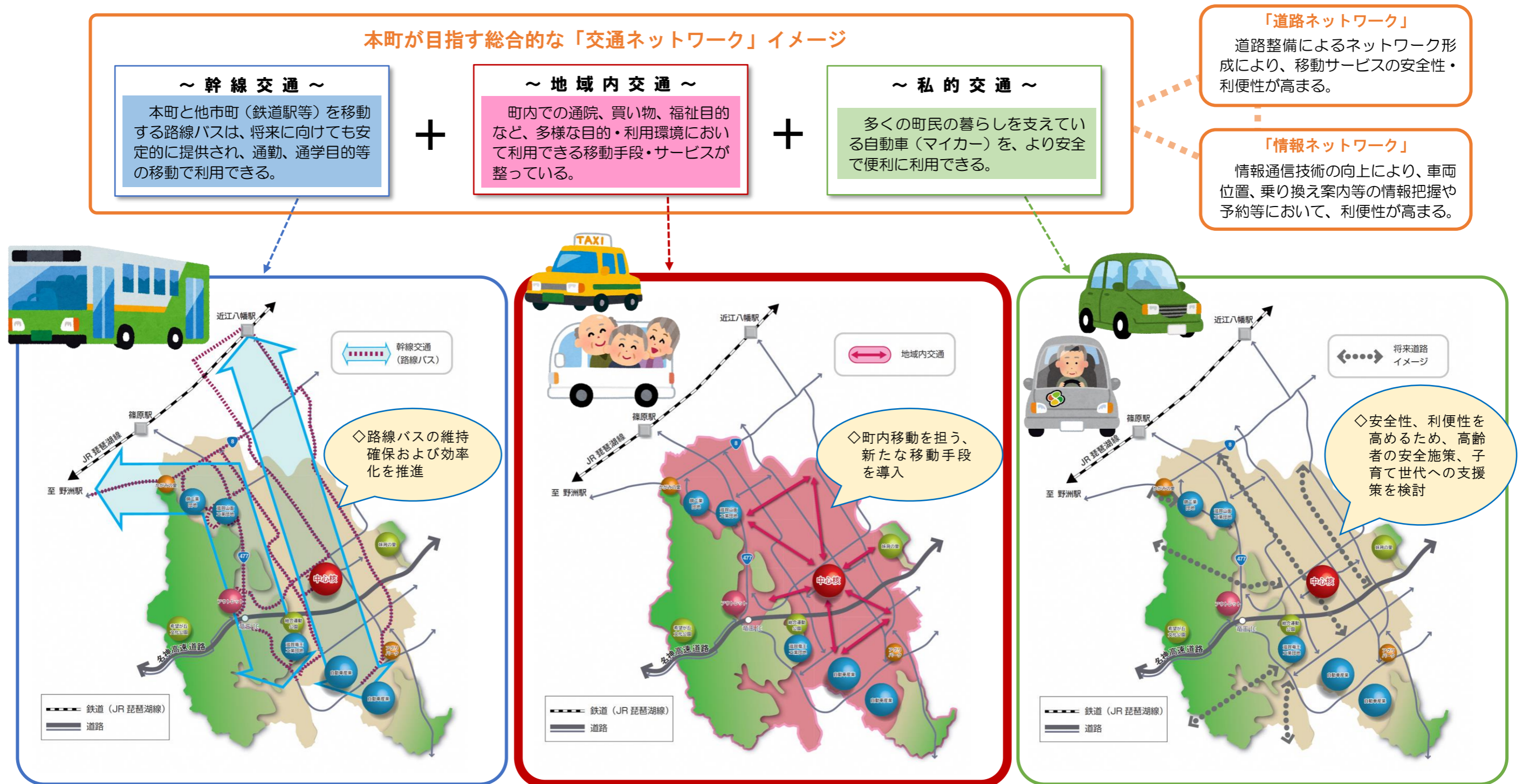
- 基本方針1** まちづくりと調和する、中心核と地域や地域間を結ぶ交通ネットワークの形成
- 基本方針2** マイカー、公共交通、福祉移動サービス等の多様な手段で構成する交通ネットワークの形成
- 基本方針3** 町民が生活スタイルに応じて適切な移動手段を選択できる交通ネットワークの形成
- 基本方針4** 将来においても必要な移動サービスが享受できる効率的かつ持続可能な交通ネットワークの形成

## 7.2 目指す交通ネットワーク

### (1) 総合交通ネットワークのイメージ

本町が目指す総合的な交通ネットワークは、主に本町と他市町との連絡を担う「幹線交通（路線バス）」、主に町内移動を支える様々な「地域内交通」、そして多くの町民の暮らしを支える「私的交通（自動車（マイカー）」）で構成され、各々の確保維持・充実を図ることで、町民の多様な暮らしに応じて、適切な移動手段が選択できる総合的な交通体系をイメージしています。

さらに、交通ネットワークの機能強化を図るために、「道路ネットワーク」、「情報ネットワーク」形成に向けた取組も推進します。



◇ : 実現に向けて推進する取組

図 総合的な交通ネットワークのイメージ

(2) 町内で稼働する移動サービスと利用対象

本町では、全ての町民が暮らしやすい地域とするため、運行する交通モードや関連サービスを組み合わせることで、多様な世代や生活スタイルに対応できる交通ネットワーク形成を目指します。そのため、マイカーに頼れない方でも便利に町内移動ができる環境を整えるために、「新たな移動サービス」の導入を目指します。(令和2年度(2020年度)目標)

表 町内の移動サービスと利用対象・条件

(○：利用可 △：不便な面あり)

注) 各自の状況により内容が異なる場合があります

[移動手段]		町内の移動							他市町への移動										
		世代・ライフイベント						介護保険 認定区分	障害者	世代・ライフイベント						介護保険 認定区分	障害者		
		子ども (小中高)	一般 (マイカー 運転可能)	一般 (マイカー 運転不可 能)	高齢者 (マイカー 運転可 能)	高齢者 (マイカー 運転不可 能)	妊婦・子 育て中	要支 援・要 介護	障 害 者	子ども (小中高)	一般 (マイカー 運転可 能)	一般 (マイカー 運転不可 能)	高齢者 (マイカー 運転可 能)	高齢者 (マイカー 運転不可 能)	妊婦・子 育て中	要支 援・要 介護	障 害 者		
幹線交通	公共交通	路線バス	△ 町の生活施設 に行きにくい	△ 町の生活施設 に行きにくい	△ 町の生活施設 に行きにくい	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	○※1	○	○	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難	△ バス停まで の歩行困難		
	タクシー △：他より運賃が高額	△	△	△	△	△	△※3	△	△	△※2	△	△	△	△	△	△※3	△		
地域内交通	福祉目的	介護タクシー							○	○							○	○	
		福祉有償運送							○	○								○	○
		訪問介護員等による有償運送							○	△								○	△
		障害者移動支援								△									△
		自動車等燃料費助成券またはタクシー利用運賃助成券給付								△									△
	互住助民	互助運送(地域主導) △：便数等が少ない	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
目的学的	スクールバス	○																	
私的交通	自動車(マイカー)		○		△※5 個人差あり		○※4	△ 個人差あり	△ 個人差あり		○		△※5 個人差あり		○※4	△ 個人差あり	△ 個人差あり		

☆福祉有償運送運営協議会により妥当性を判断 ■障害程度等により妥当性を判断 ★身体3級以上・療育B1以上・精神1級の方に限る

マイカーに頼れない方でも便利に

町内移動ができる環境を整えるために、新しい移動手段が必要

地域内交通 (公共交通)	新たな移動手段	○	○	○	○	○	○	△ 個人差あり	△ 個人差あり	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要	△ 乗換必要
-----------------	---------	---	---	---	---	---	---	------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

●関連する補助制度等

※1 竜王町子育て応援路線バス通学定期運賃補助金[町]

※3 子育てタクシー[近江タクシー]、ゆりかごタクシー [県タクシー協会]

※2 竜王町子育て応援路線バス通学定期運賃補助金(夜間特別便)[町]

※4 竜王町子育て応援軽自動車購入支援事業[町]

※5 高齢者支援軽自動車購入助成補助事業[町]



## 8. 新たな移動手段の導入検討

### 8.1 新たな運行サービス導入の条件

本町が進めるコンパクトシティ化構想の実現のためには、町民が中心核まで移動し、多様な生活サービスが享受できる環境づくりが必要です。

現状では、路線バス等、他市町の鉄道駅に移動できる交通手段は整っていますが、町内の移動を担う公共交通の整備は十分とは言えない状況であり、コンパクトシティ化に向けたまちづくりを推進するためにも、新たな移動手段（公共交通）の確保の必要性が高いといえます。

新しく導入する移動手段（公共交通）としては、本町の特徴や実情を踏まえると、次の条件に見合うことが必要です。

#### <新たな公共交通の条件>

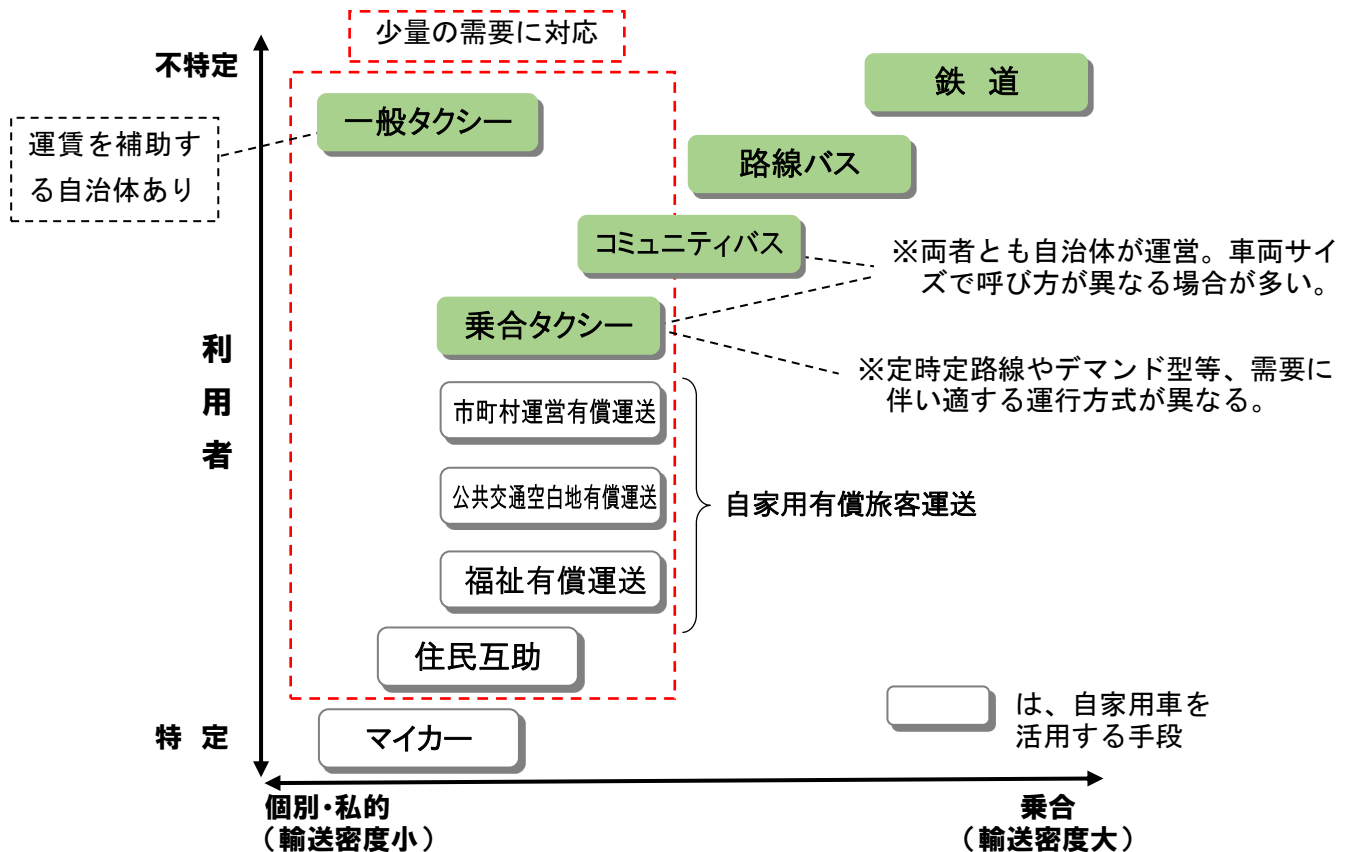
- ア. 少量の移動需要に対応できる運行サービスである。
- イ. 日常生活での用事（買い物、通院など）で利用できる。（福祉等の目的を限定しない）
- ウ. 中心核（竜王町タウンセンター周辺）まで、町内いずれの地区からも便利に（便数が確保され、短距離・短時間で）移動できる。その際、中心核の位置は町の中央部にあるため、全方向からのアクセスを見込む。
- エ. いずれの地区からも、中心核までの利用運賃が同額となる。
- オ. 既存の路線バスやタクシーと連携できる。  
※路線バスとの競合を避けるため、町内移動に限定する。（平成30年度の実態調査より、路線バス利用者は「近江八幡駅」での乗降が大半を占め、町内区間のみの利用は少ない）
- カ. 小規模な集落が点在する地域性に適している。
- キ. 自動車運転免許返納後の高齢者支援に適している。（バス停までの歩行が困難）  
※自動車の保有率が県下トップクラス、一方で高齢化により運転免許返納後の支援策への要請が大きくなっている（返納者＝長距離の歩行が困難な高齢者）
- ク. 導入・持続が可能な運行サービスである。  
※町の財政支出が高くないことおよび事業の体制が持続すること

## 8.2 少量の移動需要に対応する運行サービス

### (1) 主な運行サービスの種類

本町の実情を踏まえると、新たに導入する運行サービスは、少量の移動需要に対応する手段が望ましいといえます。

一般的に公共交通の種類のうち、少量の移動需要に対応可能なものとしては下図に示す手段があります。(下図には、公共交通に該当しない手段も含んでいます。)



出典：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（国土交通省、H24.3）を修正

図 輸送機関別の需要と輸送力の関係

※「一般的タクシー」は、(不特定多数での乗合が可能な)一般乗合旅客自動車運送事業に該当しないが、タクシー利用の補助券の交付等により、移動を支援する自治体がある。

(2) 少量の移動需要に対応する運行サービス

少量の移動需要に対応する運行サービスの概要を下表に示します。

表 少量の移動需要に対応する運行サービスの概要

手 段		概 要
コミュニティバス 【法第4条】		○一般的に、 <u>市町村等が運営</u> し、民間のバス等が運行していないような公共交通空白地で運行する <u>小型バス</u> （ <u>不特定多数が乗り合う一般乗合旅客自動車運送事業</u> ） ※乗合タクシーや市町村運営有償運送等もコミュニティバスと称す場合あり
乗合タクシー 【法第4条】		○一般的に、 <u>市町村等が運営</u> し、 <u>乗車定員11人未満の車両</u> （セダン、ジャンボタクシー等）を用いる公共交通（ <u>不特定多数が乗り合う一般乗合旅客自動車運送事業</u> ） ※小型車両の特性を活かし、需要（予約）があった場合に、自宅近くまで運行するデマンド型の導入例が多い
自家用有償（法第78条）	市町村運営有償運送（公共交通空白地）	○市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送であり、 <u>過疎地域や一部の都市地域などの公共交通空白地</u> において、乗合バス事業によっては住民の生活の足を確保することが困難となっている場合に、住民の足の確保を行う輸送
	市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）	○市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送であり、住民のうち <u>身体障害者等の会員に限定した輸送</u> であって、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
	公共交通空白地有償運送	○ <u>特定非営利活動法人等</u> が、タクシー等公共交通機関では十分な輸送が確保できない <u>過疎地域その他類似地域</u> において、 <u>特定非営利法人等の会員</u> に対して行う輸送
	福祉有償旅客運送	○ <u>特定非営利活動法人等</u> が、 <u>交通移動困難者</u> としてその特定非営利活動法人等の会員として加入している一定範囲の者を対象に行う、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送 ※町内では、NPO法人外出支援ボランティアスマイル、社会福祉協議会によるサービスがある
一般タクシーの運賃補助		○一般タクシーは、民間事業者による有償旅客運送サービス（一般乗用旅客自動車運送事業） ○一定条件（障害者、高齢者、自動車運転免許証返納者等）の住民に対して、運賃を補助する制度を設けている市町村がある ※本町では、障害者への自動車等燃料費助成券またはタクシー利用運賃助成券を給付する制度がある
住民互助		○地域住民による団体等が主体となり、住民の移動支援を <u>ボランティアの形態</u> で実施する仕組み（ <u>無償運送</u> ） ※町内では、林地区、弓削地区、山中地区で実施している

※ [法第4条] は、道路運送法第4条に基づく一般旅客自動車運送事業を示す

※ [法第78条] は、道路運送法第78条に基づく自家用自動車有償旅客運送を示す

※青色の行は、福祉目的の運行サービスを示す

このうち自家用有償旅客運送（福祉有償）については、対象が単独での移動が困難な人に限定されるため、先述した「新たな公共交通の条件」に適していないと考えられます。

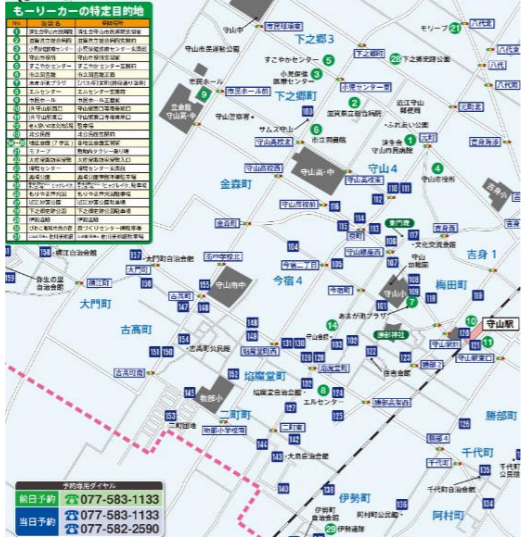


そのため、「コミュニティバス [法第 4 条]」、「乗合タクシー [法第 4 条]」、「自家用有償旅客運送 [法第 78 条]（市町村運営・公共交通空白地）」、「一般タクシーの運賃補助制度」、「住民互助」について、サービスの特徴や課題等を整理し、次頁に示します。

表 少量の移動需要に対応する主な運行サービスの特徴と課題

	コミュニティバス 【法第4条】	乗合タクシー 【法第4条】	自家用有償旅客運送【法第78条】 (市町村運営・公共交通空白地)	一般タクシーへの 運賃補助制度	住民互助
概要 (再掲)	○一般的に、市町村等が運営し、民間のバス等が運行していないような空白地域で運行する小型バス（不特定多数が乗り合う一般乗合旅客自動車運送事業） ※乗合タクシーや市町村運営有償運送等もコミュニティバスと称す場合あり	○一般的に、市町村等が運営し、乗車定員11人未満の車両（セダン、ジャンボタクシー等）を用いる公共交通（不特定多数が乗り合う一般乗合旅客自動車運送事業） ※小型車両の特性を活かし、需要（予約）があった場合に、自宅近くまで運行するデマンド型の導入例が多い	○市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送であり、過疎地域や一部の都市地域などの公共交通空白地において、乗合バス事業によっては住民の生活の足を確保することが困難となっている場合に、住民の足の確保を行う輸送	○一般タクシーは、民間事業者による有償旅客運送サービス（一般乗用旅客自動車運送事業） ○一定条件（障害者、高齢者、免許返納者等）の住民に対して、運賃を補助する制度を設けている市町村がある	○地域住民による団体等が主体となり、住民の移動支援をボランティアの形態で実施する仕組み（無償運送）
対象	○不特定（対象者の限定も可能、その場合は利用者登録等が必要）			○対象の限定が必要 (全住民対象の場合、経費が膨大になるため)	○導入可能な地区住民に限定 (ボランティア等、運転等を担う人材が必須)
自治体の支出	○交通事業者に運行委託する場合、経費が固定的に必要	○タクシー事業者に運行委託し、時間・日数で契約する場合、経費が固定的に必要 ○運行距離に応じて支払う場合あり（メーター運賃を支払う）	○市町村等が車両を確保 ※なお、【法第4条】でも市町村が車両調達する場合あり ○運行を交通事業者等に委託する場合、経費が固定的に必要	○利用回数等に応じて経費が発生（利用者が少ない場合、支出も小さい）	○車両費などの実費の支出する場合あり
既往公共交通との関係	○既往の民間路線バス、一般タクシー事業と競合する場合が多い			○一般タクシー事業を支援する ○路線バスにはマイナスの影響	○サービス内容・水準が既往手段と異なる場合、競合関係は考えにくい
導入時の条件	○運行を担う交通事業者が必要	○運行を担う交通事業者が必要 ○デマンド型の場合、予約受付（オペレーター）が必要	○既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスが提供されていない地域 ○運行委託の場合、交通事業者が必要	○自治体に、チケット配布やタクシー事業者との清算に係る事務が発生 ○福祉政策として類似制度等がある場合、公共／福祉の扱いについて整理が必要	○導入には地域組織が必要
その他の特徴	<u>【定時定路線の特徴】</u> ○人口密度が高く、居住地が集積する地域で効率的な運行が可能 ○居住地が分散する地域では、多くの路線が必要（大きな財政負担を伴う） ○予約が不要で、利用者は分かりやすい（バス停に行けば利用可能） ○バス停までの移動が負担 ○ルートが固定するため自由度が低い	<u>【デマンド型・区域運行の特徴】</u> ○居住地が分散している地域において、小さな需要に対応可能 ○自宅や目的地近くで乗降ができる（移動の負担が小さい） ○事前の運行予約が必要であり、利用者にとっては手間で分かり難い ○予約などの利用方法が浸透するまでに期間を要する	○【定時定路線】、【デマンド型・区域運行】のどちらも可能 ○市町村が事業主体となる場合、運行に伴うリスク（事故等）が生じる ○乗務員は、二種運転免許がなくても、一定条件を満たせば、一種免許保有者で乗務が可能 ○自家用有償旅客運送の運営協議会の立ち上げが必要	○特に利便性が高い制度とする場合は、非対象者との公平性に問題が生じる（一般的なタクシーチケットとの違いの明確化が必要） ○域外へのタクシー利用時への適用可能性など、各自治体の事情に応じた制度設計が必要	○地域のコミュニティ形成・強化に有効 ○地域特性に依存（導入が難しい地域もある） ○ボランティア運行のため、融通は利きやすいが、運行日数等に限りがある ○交通事故等の対応（個人の保険のみ）

[参考：運行サービス事例]

表 少量の移動需要に対応する主な運行サービスの導入事例（出典：各自治体または社会福祉協議会ホームページ）

コミュニティバス [法第4条]	乗合タクシー [法第4条]	自家用有償旅客運送 [法第78条] (市町村運営・交通空白)	一般タクシーへの 運賃補助制度	住民互助
<p><b>[事例1]</b> まめバス（滋賀県草津市）</p> <p>○2社の交通事業者に運行委託を行う、定時定路線サービス ○5路線が運行 ○バス停あり ○別途、草津市・栗東市・守山市と連携して「草津・栗東・守山くるっとバス」を運行し、広域的な移動をカバー</p> <p><b>[基礎情報]</b> 運営主体：草津市 運行主体：民間バス事業者 運行方式：定時定路線型 運行曜日：月～土曜日 運賃：大人200円／子ども100円 ※障害者等、割引あり ※往復割引、回数券あり</p>	<p><b>[事例2]</b> もーりーカー（滋賀県守山市）</p> <p>○停留所を多数設置（乗降場所：市内342か所、特定目的地：市内31か所） ○75歳以上、65歳以上で免許非保有、妊婦など限定（利用登録が必要）</p> <p><b>[基礎情報]</b> 運営主体：守山市 運行主体：民間タクシー事業者 運行方式：デマンド型・区域運行 運行曜日：毎日運行 運賃：大人300円／15歳以下150円 ※障害者等割引あり</p> 	<p><b>[事例4]</b> おのりやす（滋賀県野洲市）</p> <p>○市が車両を確保し、運行業務を交通業者に委託する、定時定路線サービス ○7路線が運行 ○バス停あり ○「乗継箇所（4か所）」で路線を乗り継ぐ場合は、1区間分の運賃で利用可能 ○運転免許自主返納者に回数券5冊（10,000円分）を交付 ○スマートフォンで位置情報を表示</p> <p><b>[基礎情報]</b> 運営主体：野洲市 運行主体：野洲市 (運行業務を民間バス事業者に委託) 運行方式：定時定路線型 運行曜日：月～土曜日 運賃：大人200円／子ども100円 ※障害者等、割引あり ※往復割引、定期券、回数券あり</p> 	<p><b>[事例5]</b> グループタクシー（山口県山口市）</p> <p>○65歳以上で、駅・バス停から一定の距離がある方にタクシー補助券を交付 ○グループで登録することで、公共交通のようなタクシー利用を促す</p> <p><b>[補助の内容]</b> ・自宅から駅・バス停までの距離に応じた金額の利用券を年間60枚補助 &lt;自宅から最も近い駅やバス停まで&gt; 1.0km以上1.5km未満 : 300円券 (※満75歳以上は700m以上) 1.5km以上4.0km未満 : 500円券 4.0km以上 : 700円券</p>	<p><b>[事例7]</b> 高齢者おでかけ支援事業（広島県福山市）</p> <p>○ボランティアによる移動支援に対する市の助成制度 ○通院や買い物等が困難な地域において、小学校区を単位として、地元住民・団体が主体となり、高齢者の無償運送を行う取組に対して支援 ○会員登録した地域の高齢者等が利用、登録時のみ手数料を徴収 ○講習を受けたボランティアが運転手を務める</p> <p><b>[補助の内容]</b> ・自動車の調達（リースまたは社会福祉法人の車両活用）、ガソリン代を補助</p>
	<p><b>[事例3]</b> まいちゃん号（滋賀県米原市）</p> <p>○停留所を多数設置 ○運行エリアが広く、距離に応じた運賃設定を採用 ○登録不要、観光目的でも利用可能</p> <p><b>[基礎情報]</b> 運営主体：米原市 運行主体：民間タクシー事業者 運行方式：デマンド型・区域運行 運行曜日：毎日運行 運賃（地域内）：大人500円／子ども250円 ※障害者等割引あり、回数券あり</p>	<p><b>[事例6]</b> 地域交通利用券（茨城県稲敷市）</p> <p>○近距離利用であっても、最低300円の自己負担が必要 ○遊興目的での利用はできない ○利用時間は、原則朝8時～夕方5時</p> <p><b>[補助の内容]</b> ・月当たり8枚で、年間96枚交付 ・利用券1枚につき最高700円を助成。ただし、1枚につき最低300円は自己負担 &lt;(例) 利用券を1枚使用した場合&gt; 運賃800円の場合 : 300円負担(500円助成) 運賃2000円の場合 : 1300円負担(700円助成)</p>	<p><b>[事例8]</b> 地域支え合い運送支援事業（滋賀県草津市）</p> <p>○ボランティアによる地域の移動支援に対する社会福祉協議会の支援制度 ○高齢者等で、通院、市役所などの手続き、買い物、地域の福祉活動などへのおでかけが困難な方を対象に支援 ○送迎対象箇所は、病院、行政施設、スーパー、福祉活動等 ○送迎中の事故等の保証は、車両が加入する自動車保険の範囲内で対応 ○10年以上運転かつ5年間無事故の地域ボランティアが運転手を務める</p> <p><b>[補助の内容]</b> ・市社会福祉協議会が、学区まちづくり協議会等に送迎用自動車が無償貸与 ・ガソリン代、駐車場代等の実費は、利用者が負担</p>	

8.3 導入サービスの検討

前述した「本町が必要とする新たな公共交通の条件」と各サービスの特徴の対応結果を下表に示します。これより、本町では**乗合タクシー（法第4条／デマンド型・区域運行）**を候補として、具体的な導入計画の検討を進めます。

表 「本町が必要とする新たな公共交通の条件」と各サービスの対応

	コミュニティバス [法第4条]	乗合タクシー [法第4条]	自家用有償旅客運送 [法第78条] (市町村運営・交通空白)		一般タクシーへの運賃補助制度	住民互助
導入モデル ※検討のためのイメージであり導入を目指すものではない	(例えば) ・定時定路線 ・ルート上の停留所で乗降 ・均一運賃 ・竜王町タウンセンターを起点に4路線	(例えば) ・デマンド型・区域運行 ・運行エリアは町内のみ ・自宅付近の停留所で乗降 ・有償（安価な均一運賃） ・小型車両2台（1時間間隔）	※自家用有償旅客運送・・・地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村等が自家用車を用いて有償で運送できるもの。  (例えば) ・定時定路線を想定		(例えば) ・70歳以上にタクシー運賃補助券配布 ・ひとり4.8万円分(500円券×月8枚×12か月)の交付を想定 ※H27年国勢調査では、70歳以上が約2,000人	(例えば) ・ボランティアの乗務員が自家用車で輸送（乗務員報酬なし） ・運賃無料、実費のみ支払う ・週3日、1往復運行 ※林地区の住民互助は、2週間に1回の定期便と予約便
ア. 少量の移動需要に対応できる	○	○	○	○	○	○
イ. 日常生活での用事で利用できる	○	○	○	○	利用枚数（回数）に制限があり、日常的な活用は困難 ※上記モデルは、週に1往復	ボランティア輸送のため、（買い物・通院で使えるほど）多くの便数の運行は難しい
ウ. 中心核まで、町内いずれの地区からも便利に移動できる	運行ルートを固定するため、地区によっては短時間・短距離で中心核へ行けない	○	運行ルートを固定するため、地区によっては短時間・短距離で中心核へ行けない	○	アクセスは可能、ただし回数に制約ある	アクセスは可能、ただし便数に制約ある
エ. いずれの地区からも、中心核までの利用運賃が同額となる	○	○	○	○	「均一運賃」の場合は補助額が膨大、かつタクシー事業者にメーター運賃との差額を集計して請求する等の事務処理が生じる	○ (無料)
オ. 既存の路線バスやタクシーと連携できる	○ 他市町へは既存バスに乗り継ぐ	○ 他市町へは既存バスに乗り継ぐ	町内で運行業務を担える民間事業者が存在する（町運営の事業は、民業圧迫になる）	町内で運行業務を担える民間事業者が存在する（町運営の事業は、民業圧迫になる）	○ 既存の一般タクシーの活用であり、競合関係は生じにくい	○ 競合関係は生じにくい
カ. 小規模な集落が点在する地域性	定時定路線は、人口密度が高い地域に有効であり、本町には不向き	○ 区域運行に適している	定時定路線は、人口密度が高い地域に有効であり、本町には不向き	○ 区域運行に適している	○ 一般タクシーに適している	地域展開においては、ボランティア乗務員の確保や、活動主体となる組織づくりが課題
キ. 免許返納後の高齢者支援（バス停までの歩行が困難）	定時定路線は、バス停までの歩行が負担である高齢者が利用しづらい	○ 小型車両のため、自宅や病院等施設の近くまでの運行が可能	定時定路線は、バス停までの歩行が負担である高齢者が利用しづらい	○ 小型車両のため、自宅や病院等施設の近くまでの運行が可能	○ 一般タクシーであり、玄関付近までの送迎が可能	○ 乗降場所は、地域実態に合わせて自由に決められる
ク. 導入・持続が可能な運行サービスである	定時定路線は財政負担が大きい ※八幡・竜王線の経費は年間約3,000万円(2台運行 [次頁参照]) ※竜王町タウンセンターを起点とする4路線（2台運行）を仮定し、平日運行の経費を試算すると約2,800万 [次頁参照]	○ 区域運行は、定時定路線よりも財政負担が小さい見込み ※経費は、71ページの収支予測を参照	町内で運行業務を担える民間事業者が存在するため、町が運行する場合には調整・合意等が難しい	町内で運行業務を担える民間事業者が存在するため、町が運行する場合には調整・合意等が難しい	年齢(例えば70歳以上)で対象者を定める場合、補助額が膨大 ※モデルでは2,000人×4万円で、年間8,000万円	経費面での問題はないが、持続性においては、ボランティア乗務員の確保が課題
まとめ	・バス停方式は、歩行が負担となる高齢者は利用しにくい。 ・人口密度が高くない本町では不効率。町全体で運行する場合、路線が多くなり、経費も大きくなる。	◎本町が導入を目指す条件に適している。	・本町内で運行業務を担える民間事業者が存在するため、また町が運行に伴う各種リスクを負う懸念もあるため、自家用有償旅客運送の導入は考えない。		・日々の暮らしの支援のためには、一人当たりの補助額が高くなる。そのため、経費が膨大になる、または対象者を少なくすることになる。	・住民互助は、地域づくりの観点からも非常に重要。しかし、ボランティア乗務員の確保、活動主体となる地域内組織が必要等の要因から、全町的な展開は容易ではない。

[参考：前頁のコミュニティバス [法第4条] の運行経費試算に用いたデータ]

□平成30年度八幡・竜王線の運行経費（経常費用）

平成30年 コミュニティバス運行費補助金見込額の内容 （補助対象期間：平成29年10月1日～平成30年9月30日）

事業者名 近江鉄道株式会社

バス事業者名	申請番号	運行系統名	運行系統	系統キロ程 (km)	運賃基準 (円)	実車走行キロ (km)	補助対象走行キロ (km)	経常収益 (円)	経常費用 (円)	経常欠損 (円)	補助対象額 (円)	第7条の算式		補助対象額 (円)	限度額(前年度補助金額)	補助金見込額 (千円未満切り捨て)								
												額 G (円)	補助額 H (円)											
近江鉄道株式会社	1	八幡竜王線	近江八幡駅前	11.90	75.13	134,255.8	118,414.8	17,769,602	29,872,884	12,103,282	10,675,202	B×100	G×1/3	3,558,401		千円								
	2		山之上	11.90																				
	3		田上																					
合計						134,255.8	118,414.8	17,769,602	29,872,884	12,103,282	10,675,202	3,558,400	3,558,400		千円									

□竜王町タウンセンターを起点に町内を4路線のコミュニティバスで運行した場合の運行経費

[考え方と結果]

- ・竜王町タウンセンターを起点に、町内を運行するルートを4路線設定する。
- ・運行速度を既存の路線バスダイヤを参考に時速20km/hとして、各ルートの運行時間を算出（右図）。
- ・運行車両は2台とする。1台で2コースを循環するため、1行程が75分程度。
- ・運行時間を11時間（8:00～19:00）と考えると、1台当たりの運行便数は6便～7便になる。今回は経費試算のため、より安価な6便を採用。
- ・以上の条件および一般的な運送原価を用いて、平日運行での経費を試算すると約2,800万円となる。

	系統キロ (km)	運行本数 (便/日)	運行日数 (日)	実車走行キロ (km)	運送原価 (円/km)	運行経費 (円)
	A	B	C	D (A×B/4×C)	E	F (E×D)
町内循環コミュニティバス	49.6	24	242	72,019	391.92	28,225,765

※運送原価は、「平成29年度乗合バス事業の収支状況（国土交通省HP）」の北近畿の値

※運行日数は、令和2年度の平日数（土日祝、年末年始は除く）

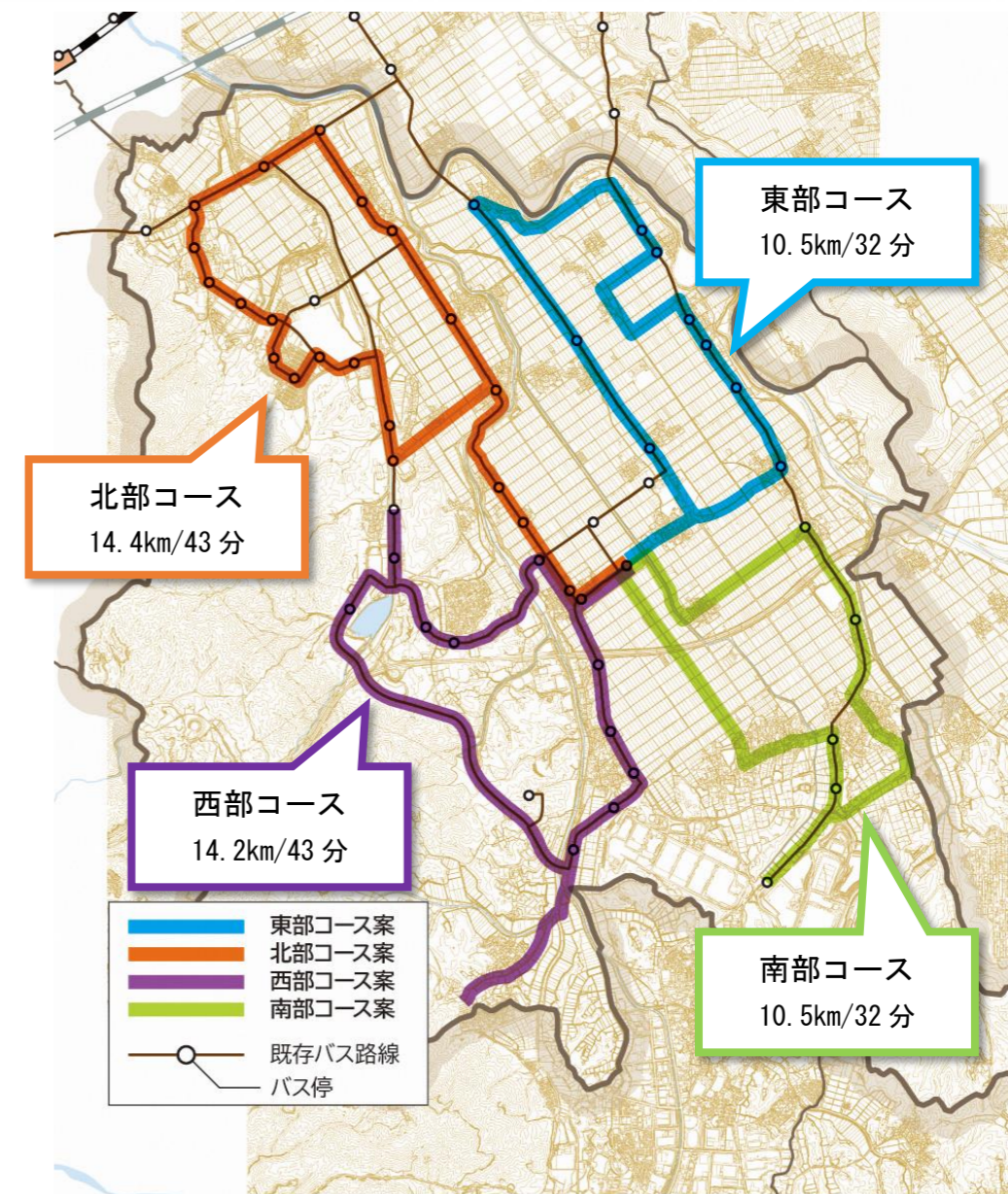


図 試算のために設定した循環ルート



## 9. 乗合タクシー(デマンド型・区域運行)の導入検討

前章で述べた「乗合タクシー(デマンド型・区域運行)」を導入する場合の望ましいサービス内容について、平成24年度(2012年度)に実施した交通社会実験結果や運行事業者の意見を踏まえて検討します。

### 9.1 平成24年度交通社会実験について

#### (1) 交通社会実験の概要

平成24年度(2012年度)に実施したデマンド交通社会実験の概要を以下に示します。

表 「平成24年度竜王町デマンド交通社会実験」の実施概要

実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年(2012年)11月1日～平成25年(2013年)1月31日(59日間)</li> <li>※土日・祝日、12月29日～1月3日を除く</li> </ul>	
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰でも利用可能</li> </ul>	
運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>竜王町内に限る(区域運行)</li> </ul>	
停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所間の運行 ※出発地停留所間は運行できない</li> <li>目的地停留所(主な公共施設・医療機関・金融機関など 全26箇所)</li> <li>出発地停留所(全集落に概ね2箇所程度設置 全53箇所)</li> </ul>	
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>セダン型タクシーまたはUD(ユニバーサルデザイン)タクシー(2台+予備車両)</li> </ul>	
電話予約	<ul style="list-style-type: none"> <li>受託した運行事業者が受付</li> <li>受付時間:7:00～19:00(土日祝日も受付)</li> <li>受付期限:運行の1時間前まで(8:00便は前日19:00まで)</li> </ul>	
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の8:00～19:00 ※予約に応じて1時間間隔で出発</li> </ul>	
運賃 (1乗車当たり)	<ul style="list-style-type: none"> <li>大人(中学生以上) 300円</li> <li>子ども(小学生) 150円</li> <li>障害者およびその介護者 150円</li> <li>小学生未満 無料</li> </ul>	
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>近江タクシー(株)</li> </ul>	
運行委託	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー2台/日借り上げによる運行委託</li> </ul>	
広報・周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>「広報りゅうおう」掲載、新聞折込(3,900部)、町有線放送(10/31～1/31)、町ホームページ、民生委員児童委員や老人クラブ連合会等の会議で周知など</li> </ul>	

(2) 実施結果

① 利用状況

利用状況は以下のとおりであり、利用者数は非常に少ない結果になりました。

○期間を通じた全体の利用者数は107人、1日当たりの利用者数は1.8人。

○停留所の利用状況は、「弓削メディカルクリニック（24人）」、「金谷歯科医院（19人）」、「フレンドタウン竜王/石塚内科クリニック（17人）」など、医療福祉・複合施設が多い。

○利用者は女性が約9割と大半を占め、年齢は70歳代が37%、80歳代が33%（利用者アンケート結果）。

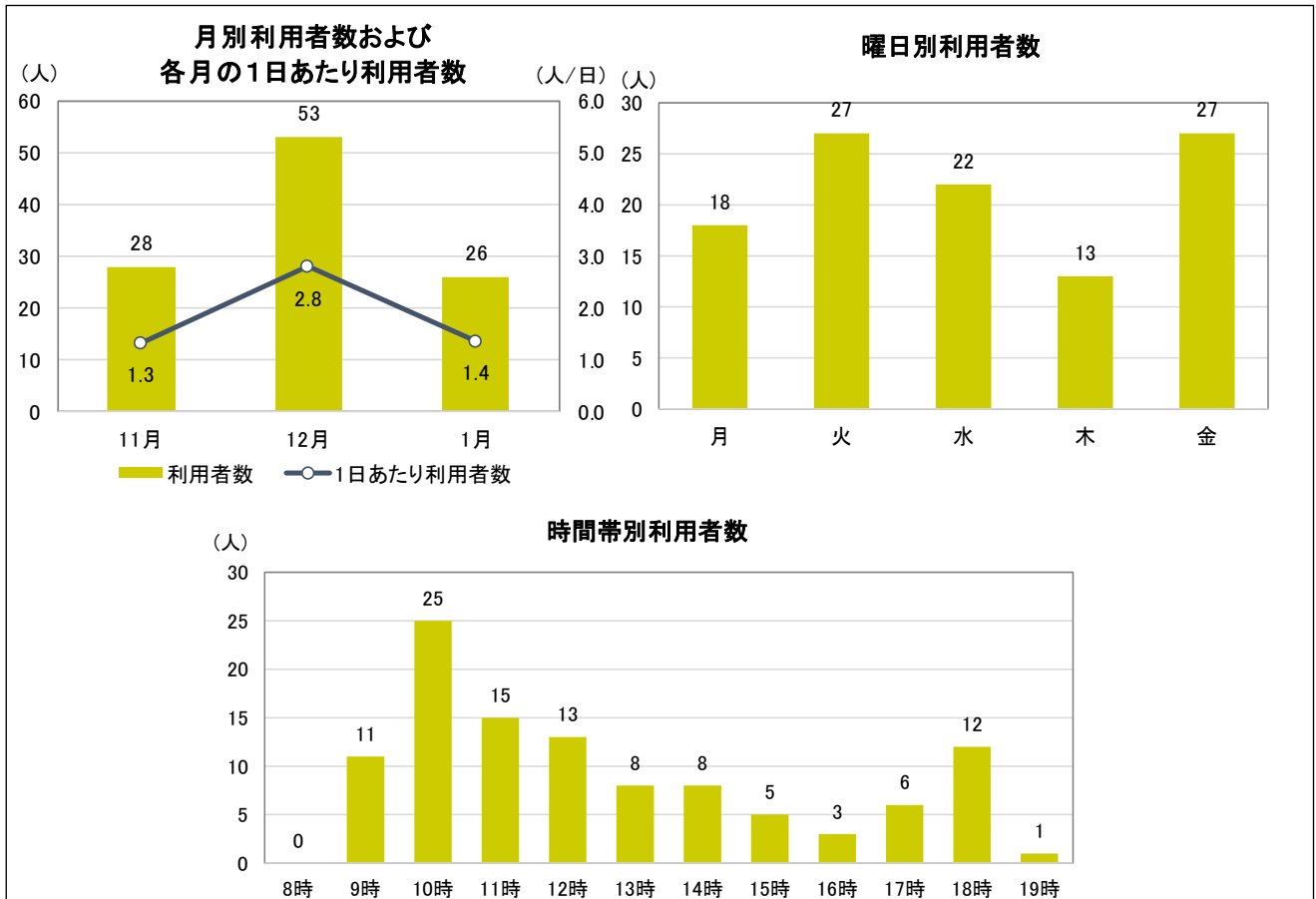


図 「平成24年度竜王町デマンド交通社会実験」での利用状況

表 利用の多い停留所（10人以上のみ表示）

	停留所名	利用者数 (人)		
		乗車	降車	計
1	弓削メディカルクリニック	10	14	24
2	金谷歯科医院	10	9	19
3	フレンドタウン竜王（石塚内科クリニック）	12	5	17
4	にしぶち医院	5	7	12
5	竜王公民館（シルバー人材センター）	5	6	11
6	加納歯科医院	1	9	10
6	弓削ふれあいプラザ	5	5	10
6	鵜川ふれあいプラザ	6	4	10

## ② 利用者等の意見

デマンド交通利用者や区長へのアンケート調査結果より、実験の評価等を抽出します。

表 「平成 24 年度竜王町デマンド交通社会実験」におけるアンケート調査の実施概要

アンケート 実施概要	<p>&lt;利用者アンケート&gt;</p> <p>タクシー乗降時にアンケート調査を配布し、運行事業者により回収 述べ利用者 107 人のうち、54 人から回収（回収率 50%）</p> <p>&lt;区長アンケート&gt;</p> <p>実験終了後に全 32 区長にアンケート調査を実施し、27 区長から回答</p>
---------------	--

主な結果は次のとおりであり、利用者アンケート結果からは、利用者数は少なかったものの、利用された方には好評であったこと、また区長アンケート結果からは、地域内であまり話題にあがっていない状況であったことが伺えます。

### <利用者アンケートより>

- ・利用者（回答者）は女性が 90%、70 歳以上が 70%。また、複数回利用した人が 46%。
  - ・不明を除く全回答者（50 件）が「また利用したい」と回答。
  - ・停留所の位置は、「近い」＋「ちょうどよい」が、87.8%（不明除く）。
  - ・運賃は、「安い」＋「ちょうどよい」が、95.7%（不明除く）。
- 以上より、**利用された方には高い評価を得た。**

### <区長アンケートより>

- ・区内での会合の際には「話題にならなかった」が 48.1%。
  - ・交通対策としてデマンド交通の必要性は、「必要」が 37.0%、「不要」が 22.2%、「わからない」が 40.7%。（自由意見は賛否両論であった。）
- 以上より、**地域への浸透が不十分であったことが推察できる。**

### **[参考：令和元年度に実施した調査]**

令和元年度（2019 年度）、岡屋老人会にアンケート調査を実施したところ、平成 24 年度（2012 年度）の交通社会実験の認知度は低く、十分に周知が図れていなかったことが改めて確認できました。

### <岡屋老人会アンケートより>

- ・予約制乗合タクシーを利用した：0.0%
  - ・試験運行を知っていたが、利用はしていない：27.3%（15/55 件）
  - ・内容までは知らないが、試験運行があったことは知っている：25.5%（14/55 件）
  - ・試験運行があったことを知らない：47.3%（26/55 件）
- 以上より、**地域への浸透が不十分であったことが推察できる。**

## 9.2 運行事業者の意向・考え

地域の移動サービスを担うバス事業者、タクシー事業者にヒアリング調査を実施して、運行事業者からみた新たな交通手段導入に係る留意点等を把握しました。

表 運行事業者ヒアリング調査の実施概要

実施概要	本町で路線バス、タクシーの運行を行っている運行事業者4者にヒアリング調査を実施。 (近江鉄道(株)、近江タクシー(株)、滋賀タクシー(株)、滋賀第一交通(株))
実施時期	令和元年(2019年)11月下旬~12月上旬

主な意見は次のとおりであり、新しい移動サービス導入(乗合タクシー)に対しては全ての事業者より賛同が得られました。ただし、利用促進が極めて重要であること、また既存のタクシー事業との差別化を図ること(ドア・ツー・ドアのサービスは望ましく無い)等、運行にあたっての留意点などの意見もありました。

### <利用促進に関して>

- ・竜王町は自動車の依存度が高い。そのため、デマンド交通に付加価値をつける工夫が必要。
- ・最初に1回、乗ってもらうための取組が必要。

(例えば)

- 買い物割引特典
- デマンドタクシーを利用すれば路線バスに利用できる高齢者パスを販売
- 老人会の会合などで、乗車体験を実施
- 役場や商業施設は中心部にあるが、医療機関は点在しているため、1日乗車券を設定
- フレンドマートと連携、利用促進に協力を依頼 など

### <運行に関して>

- ・夜遅い時間のダイヤ設定は、タクシー業務の客がとられることになり、事業を圧迫する。
- ・町内に、車両待機所の確保が必要。(例えば、役場の駐車場の一部を待機場所にする等)
- ・ジャンボタクシーなど大きい車両の方が、セダン型よりも利用者にとって抵抗が少ない。
- ・(他市の事例では)近い時間に予約があった場合は、オペレーターが調整(利用者に時間をずらすように依頼する等)して、相乗りできるようにしている。また利用方法がわからない方の場合は、予約を受ける際にオペレーターが説明するのが実態。

### <「ドア・ツー・ドア」について>

- ・デマンド交通を「ドア・ツー・ドア」でサービスすることは、一般のタクシーとバッティングするため難しい。デマンド交通は、ある程度の制約があるから料金が安いということを理解していただくことも必要ではないか。
- ・「ドア・ツー・ドア」の場合、家屋によっては狭い道に侵入しなければならない状況もあり、安全性の問題など、トラブル発生の可能性が高い。

### 9.3 乗合タクシー（デマンド型・区域運行）導入における留意点

これまでの検討を踏まえ、本町では「乗合タクシー（デマンド型・区域運行）」の導入を目指しますが、運行内容等については、過年度の交通社会実験結果や運行事業者の意見を踏まえて、特に次の点に留意して検討します。

- 過年度の実験における利用者アンケート結果より、利用者にとっては、停留所の位置、運賃等の満足度が高いことがわかりました。そのため、運賃等は前回と同水準にします。ただし、過年度よりも利便性を高めることができる事項は、積極的に採用します。  
(例えば、停留所数の増加など)
- 路線バスとの競争を避けるために、対象エリアを町内に限定します。一方で、他市町の鉄道駅までの移動需要を持つ町民が多いため、路線バスとの乗り継ぎ利便性を高める検討を行うとともに、エリア限定の理由（路線バスサービスの維持が厳しい状況）についても町民に情報発信し、理解を得ることに努めます。
- 過年度の実験では、周知が徹底されておらず、日常の移動手段として浸透するには至らなかったことが想定できます。そのため、今後、実証運行を実施する場合は、繰り返し情報発信を行う、地域に出向き説明会を開催する等、数多くの場面で働きかけを行い、町民に対してサービス内容の周知を徹底することが必要と考えています。そのためにも、庁内横断的な連携や、他団体との連携などを図ることで、より多くの情報発信機会を創出します。
- 過年度の実験における利用者アンケート結果より、利用された方には極めて好評でしたが、一方で利用者は少ない状況でした。そのため、まず1度利用して、利便性を体感してもらうことが極めて重要であり、利用を待つのではなく、利用してもらうための方策・機会を積極的に設けます。(体験チケット配布、乗車体験会など)

## 9.4 新たに導入する乗合タクシーのサービス内容

新たに導入する「乗合タクシー」は、平成24年度（2012年度）の交通社会実験において、利用者数が少なかったものの、利用者からの評価が高かったことを受けて、過年度の運行内容を基本としつつ、必要な改善を行い、より本町の現状に適した運行内容（案）とします。

なお、運行内容（案）に対しては、運行事業者の選定後にさらに具体化を進めた上で、次年度の実証運行を目指します。

### (1) 運行内容（案）の概要

新たに導入する乗合タクシーの運行内容（案）を下表に示します。

表 新たに導入する乗合タクシーの運行内容（案）

①利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢等による対象者の制限なし</li> <li>・<u>会員制を検討（出発地が特定できるなど、利便性の向上が図れるため）</u></li> <li>・介助なしで乗降できるもの</li> </ul>								
②運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・竜王町内に限る（区域運行）</li> </ul>								
③停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所間の運行 ※出発地停留所間は運行できない</li> <li>・目的地停留所（主な公共施設・医療機関・金融機関など）</li> <li>・出発地停留所（<u>徒歩100mの範囲を網羅できるよう全集落に設置</u>）</li> </ul>								
④運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>セダン型またはワゴン型の車両</u></li> <li>・<u>広報周知を兼ねて、車両ラッピングを検討</u></li> </ul>								
⑤運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>平日の9:00～16:00 ※任意の時間に運行（ダイヤは設けない）</u></li> </ul>								
⑥予約方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電話予約とし、受託した運行事業者が受付</li> <li>・<u>受付時間：8:30～16:00（平日のみ受付）</u></li> <li>・<u>受付期限：運行の1時間前まで ※決定には運行事業者との調整が必要</u></li> </ul>								
⑦運賃 （1乗車当たり）	<table> <tbody> <tr> <td>・大人（中学生以上）</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>・こども（小学生）</td> <td>150円</td> </tr> <tr> <td>・障害者およびその介護者</td> <td>150円</td> </tr> <tr> <td>・小学生未満</td> <td>無料</td> </tr> </tbody> </table>	・大人（中学生以上）	300円	・こども（小学生）	150円	・障害者およびその介護者	150円	・小学生未満	無料
・大人（中学生以上）	300円								
・こども（小学生）	150円								
・障害者およびその介護者	150円								
・小学生未満	無料								
⑧乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>路線バスへの乗継拠点を設置 ※運行開始後も継続して箇所を検討</u></li> <li>・<u>路線バスとの乗り継ぎ割引を設定 ※実現に向けて検討</u></li> </ul>								
⑨広報・周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報りゅうおう掲載</li> <li>・町ホームページ</li> <li>・<u>チラシの配布</u></li> <li>・<u>利用ガイドブックの配布</u></li> <li>・民生委員児童委員や老人クラブ連合会等の会議にて周知</li> <li>・<u>地元説明会・体験乗車会</u></li> <li>・<u>サロン等地域のイベントとの連携</u></li> <li>・<u>お試し無料乗車券（体験会と連携して配布する等）</u></li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>								

※赤い文字が、過年度の実験より見直す箇所

## (2) 運行に関する具体項目の検討

### ① 利用対象者

- ・ 高齢者を中心とした利用が見込まれますが、本町における今後のまちづくりと連携する公共交通として実施することを考慮し、利用年齢などの制限を設けないものとします。
- ・ 後述するとおり運行エリアを町内に限定することから、町民以外の利用は多くないと考えられます。そのため、乗車場所を特定しやすくすることで、より予約受付が容易となるように、会員制の採用も視野に入れて、検討します。
- ・ ただし、福祉目的の輸送サービスと役割分担を図るため、ひとりで乗降ができる方（乗務員による介助が不要な方）のみに限ります。

⇒ 対象者の年齢等の制限なし、会員制を検討

⇒ 介助なしで乗降できること

### ② 運行エリア

- ・ 町内に鉄道駅がなく、駅まで運行すると運行距離が長くなり運行経費が膨大になること、また競合を避けることで路線バスの利用状況をできるだけ維持すること、さらに町民の過度な町外流出を抑制することで町内の賑わい創出を図ること等を考慮し、運行エリアは町内に限るものとします。
- ・ 本町は集落や各種施設が広範囲に点在しており定路線の設定が困難な地域特性を持っていること、また高齢者の利便性を考えて、集落の中まで車両が入れ、出来るだけ自宅に近い場所で乗降できることより、運行ルートを定めない区域運行とします。

⇒ 竜王町内に限る（区域運行）

### ③ 停留所

- ・ 停留所を定めないドア・ツー・ドア方式は、高齢者にやさしい方式となりますが、予約受付が複雑になることや、乗合率の低下が懸念されます。さらに玄関口まで迎えに来る通常のタクシー事業、福祉有償旅客運送等と競合するため、既存の交通サービスの利用者を奪う可能性が高まります。以上の理由より、ドア・ツー・ドア方式ではない、乗降できる停留所を設定します。

#### <停留所の設置箇所>

- ・ 目的地となる公共施設、商業施設、医療機関、金融機関等については、目的地停留所を設けます。また集落には、出発地停留所を設けます。

#### <停留所間の移動制限>

- ・ 導入を目指す乗合タクシーは、町内での通院や買い物などの生活移動の支援が目的です。そのため、出発地停留所～目的地停留所間のみ利用可能とします。出発地停留所～出発地停留所間は、通常のタクシー事業、福祉有償運送への影響を考慮し、利用できません。

#### <停留所数>

- ・ 平成 24 年度(2012 年度)の交通社会実験では、集落の規模に関係なく、出発地停留所の設置は各集落に概ね 2 箇所でした。そのため、集落の大きさによっては停留所が遠いケースが生じていました。
- ・ 新たな乗合タクシーでは、より利便性の高いサービスとするため、出発地停留所の設置数を増

加します。具体的には、特に高齢者の利用ニーズが高いことを考慮し、停留所まで100m以内で行くことができるようにきめ細やかな配置とします。この結果、出発地停留所は107箇所程度の設置が必要です。(平成24年度交通社会実験は53箇所)

- ・ 設置する箇所は、住民に分かりやすい公共施設（公民館または集落センター）を基本に考えますが、今後、各自治会と調整して決定します。

⇒ 停留所間で乗降できる

⇒ 出発地停留所は各集落に複数設置（徒歩100m以内）、目的地停留所は公共施設等に設置

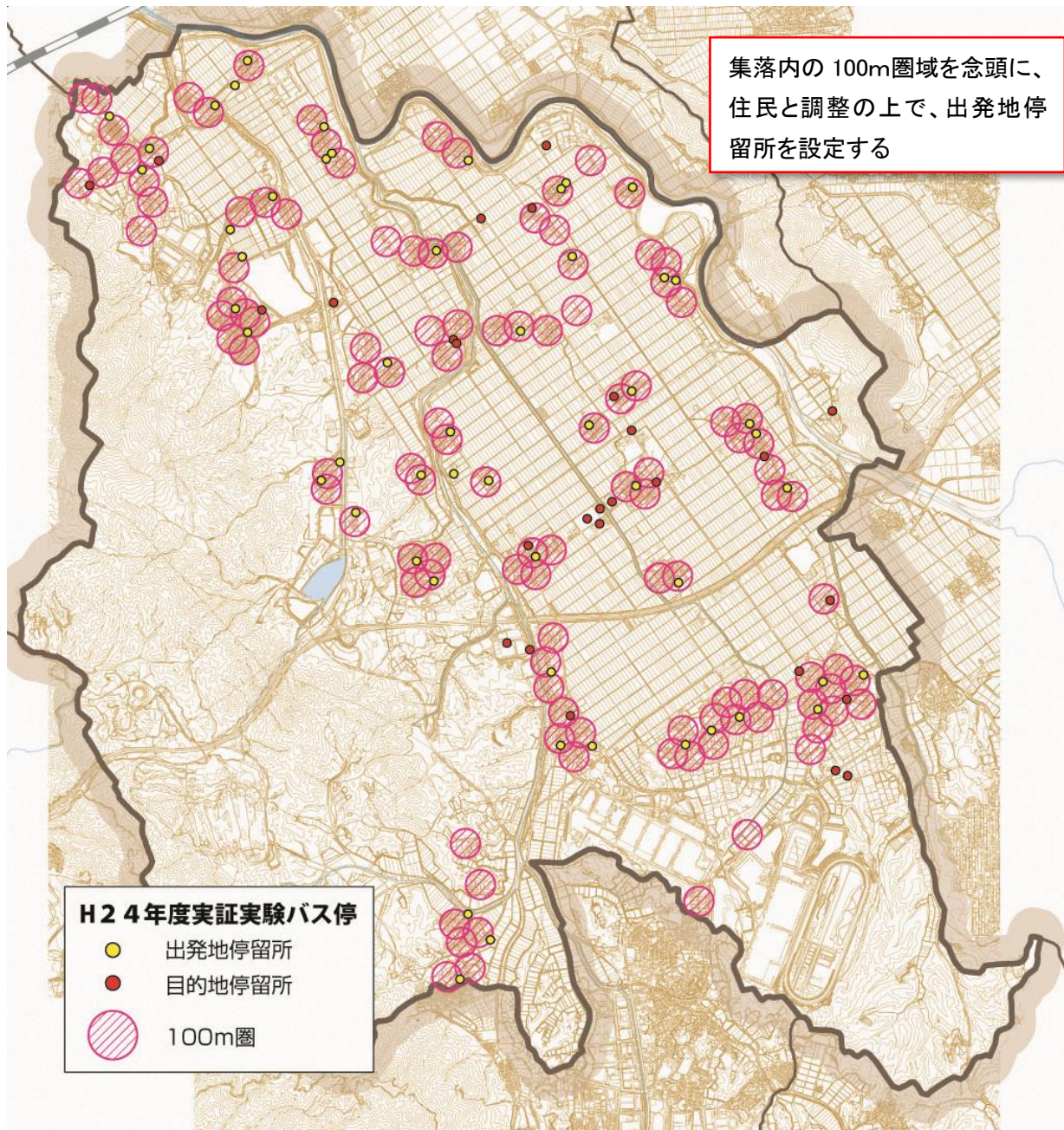


図 集落内に配置した100m圏



#### ④ 運行車両

- ・ タクシー事業者の所有する車両をそのまま活用できるため、セダン型（小型）による運行が効率的といえます。ただ一方で、セダン型の一般的なタクシー車両は、近所の視線を気にして乗りにくいという意見も聞かれる（運行事業者のヒアリング調査より）ため、一般タクシーと区別がつくよう、ワゴン型や、車両ラッピングも検討します。

⇒ セダン型またはワゴン型

⇒ 車両のラッピングを検討

#### [参考：車両ラッピングの事例]

乗車体験	
<b>[事例1]</b> のり愛い〜わ号（岩倉市） ●専用車にラッピングを施すことによりデマンド型乗合タクシーをPR 	<b>[事例2]</b> デマンド交通「たんたん号」（高根沢町） ●ワゴン車にラッピングを施し、親しみやすさを演出。 

#### ⑤ 運行ダイヤ

##### <運行曜日・運行時間帯>

- ・ 利用者の主なターゲットは高齢者の買い物や通院等であるため、平日の利用が見込まれること、また休日は家族による送迎も多く、平日に比べて公共交通の必要性が相対的に低いことを踏まえて、平日のみの運行とします。
- ・ 運行時間帯は、一般のタクシー事業との競合を避けること、また平成24年度(2012年度)交通社会実験では、10時台の利用が最も多かったことより、9時～16時とします。

⇒ 平日のみ運行（土日祝日、年末年始は運休）、9時から16時まで

##### <ダイヤ>

- ・ 乗合タクシーで町外に出るには、路線バスに乗り継ぐことが必要であり、乗り継ぎできるダイヤの設定が利便性を高めるために非常に重要です。
- ・ そのため、決まったダイヤや定めずに、任意の時間に運行できるサービスを基本とします。
- ・ ただし、任意の時間の場合、乗合率の向上が難しくなります。オペレーターによる調整を前提としますが、具体化に向けては、予約を受ける運行事業者と調整し、例えば「毎時〇時台」の基本ダイヤを設定するなど、運用可能な仕組みを検討します。

⇒ 任意の時間に運行（ダイヤは設けない）、または「毎時〇時台」の基本ダイヤを設定

**[参考：乗り継ぎを考慮したダイヤ設定の事例]**

乗り継ぎを考慮したダイヤの設定	
<p><b>【事例 1】</b></p> <p style="text-align: center;">コミタク（滋賀県甲賀市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●甲賀市のデマンドタクシーは、他路線への乗り継ぎも考慮し、〇時台でダイヤを設定。</li> <li>●複数の予約がある場合は、乗合できるよう、予約受付時にオペレーターが時間を調整。</li> </ul>	<p><b>【事例 2】</b></p> <p style="text-align: center;">チョイソコとよあけ（愛知県豊明市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●予め会員登録を済ませた後、利用の 15 分前までに予約センターに電話。平日の午前 8 時 30 分～午後 4 時の間で、利用者が乗車時間を指定できる。</li> </ul>

**⑥ 予約方法**

＜予約受付＞

- ・ 予約内容を踏まえて、手続きをスムーズに行えるように、運行事業者が予約を受けるものとします。
- ・ 主な利用者のターゲットは高齢者であるため、現段階ではスマートフォンアプリ等による予約は採用せず、電話予約のみとします。
- ・ また、町が利用状況を把握するため、運行事業者には町が作成した様式による運行記録（運行日時、利用者数、利用区間など）の提出を求めます。

⇒ 運行事業者が予約受付（委託）  
 ⇒ 電話による受付（将来的にはスマートフォンアプリ等からの予約も検討）

＜受付時間＞

- ・ 利用者の利便性を高めるには、できるだけ利用の直前に予約できるサービスとすることが望ましいです。しかし、対応可能な時間は、運行事業者の配車の仕組みにより異なります。
- ・ そのため、予約の受付期限は、運行の 1 時間前としますが、具体化に向けては運行事業者と調整します。

⇒ 運行の 1 時間前までの予約、運行事業者と調整が必要

## ⑦ 運賃

- ・ 持続可能な公共交通とするためには、町の財政負担を抑えるとともに、利用しない町民の理解を得るためにも、受益者負担（運賃の徴収）が望ましいと考えます。
- ・ 運賃については、対距離制と比べて、利用者にとってわかりやすく、かつ運転手においても運賃収受の負担が軽減できるため、均一運賃とします。
- ・ 運賃は、以下の2つの理由より大人 300 円とします。

### [ア] 既存の移送サービスとのバランス

- ・ 乗合タクシーは、既存の一般のタクシー事業、福祉有償旅客運送に比べると、ドア・ツー・ドア方式でない点、町内エリアに限る点においてサービス水準は低いといえます。
- ・ 一方で路線バスに比べると、停留所が自宅に近い点、運行ルートが決まっておらず行き先の自由度が高い点においてサービス水準は高いといえますが、一方で事前予約が必要という点では低いといえます。
- ・ それぞれの運賃水準は、以下のとおりです。

○一般タクシー	：1,100m まで初乗 500 円、以後 242m ごとに 90 円
○福祉有償	：5km まで初乗 400 円、以後 500m ごとに 70 円
○路線バス	：初乗 180 円、町内の乗車で 400 円台まで

- ・ ここで、町周辺部から中心核（竜王町タウンセンター）までの利用を想定すると、それぞれの運賃は次のとおりです。

○一般タクシー	：5km と仮定して、約 2,000 円
○福祉有償	：5km と仮定して、400 円
○路線バス	：約 286 円（以下のア、イ、ウの平均値）
※町周辺から中心核までの路線バス運賃	
ア．南部から中心核	300 円（竜王ダイハツ前～川守 運賃を参考）
イ．北部から中心核	350 円（竜王口～竜王町タウンセンター 運賃を参考）
ウ．西部から中心核	210 円（三井アウトレットパーク～竜王町総合庁舎 北口 運賃を参考）
エ．東部から中心核は、	バス路線なし

- ・ 以上より、乗合タクシーの運賃は、路線バスと同程度の運賃水準とすることとし、1 乗車を 300 円とします。

### [イ] 平成 24 年度交通社会実験の評価

- ・ 平成 24 年度(2012 年度)交通社会実験では、1 乗車 300 円の運賃でした。その際に実施した利用者への調査結果によると、利用者のほとんどが「安い」または「ちょうどよい」と回答されており、満足度は高い結果でした。

⇒ 均一運賃。1 乗車大人 300 円（こども 150 円）に設定

- ・なお、周辺市町で運行しているコミュニティ交通の運賃は下表のとおりであり、定時定路線やそれを補完して運行するデマンド型乗合タクシーでは大人運賃 200 円、250 円が多く、またデマンド型乗合タクシー単体で運行するようなケースでは、300 円、500 円となっています。
- ・これより、設定する運賃 300 円は、周辺自治体における類似サービスと同水準と考えます。

**[参考：周辺市町のコミュニティ交通運賃]**

市町	名称・相性	方式	大人運賃	こども運賃
長浜市	長浜市コミュニティバス	定時定路線	対距離制(初乗大人 180 円)	
	長浜市乗合タクシー	デマンド型、バス停あり	300 円	150 円
近江八幡市	あかこんバス	定時定路線	200 円	100 円
草津市	まめバス	定時定路線	200 円	100 円
守山市	もーりーカー	デマンド型、バス停あり	300 円	150 円
栗東市	くりちゃんバス	定時定路線	200 円	100 円
野洲市	おのりやす	定時定路線	200 円	100 円
甲賀市	甲賀市コミュニティバス	定時定路線	250 円	130 円
	甲賀市コミタク	デマンド型、バス停あり	250 円	130 円
湖南市	めぐるくん	定時定路線、一部デマンド	250 円	130 円
東近江市	ちょこっとバス	定時定路線	200 円	100 円
	ちょこっとタクシー	デマンド型、バス停あり	200 円	100 円
米原市	まいちゃん号	デマンド型、バス停あり	500 円	250 円
日野町	日野町営バス	定時定路線	対距離制(初乗大人 180 円)	

**⑧ 乗り継ぎ**


**<乗り継ぎバス停>**

- ・導入する乗合タクシーは、運行エリアを町内に限るため、駅など町外への移動には路線バスと乗り継ぐことが必要であり、利用者数の増加を図るために乗り継ぎを円滑かつ便利にする必要があります。
- ・現時点では、中心核と竜王口の 2 ヶ所を乗り継ぎバス停として想定しており、快適に待つことができる環境の実現に取り組めます。
- ・運行開始後も、町内の民間施設に協力の働きかけを行い、乗り継ぎバス停の追加検討を行います。

**⇒ 路線バスとの乗り継ぎバス停を設定し、バス待ち協力環境を充実**

**※運行開始後も随時検討**

**[参考：バス待ち環境の充実策事例]**

バス待ち環境の充実																																											
<p><b>[事例1]</b></p> <p style="text-align: center;"><b>バスまち協力施設（群馬県）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 待合環境改善のため、バス停近くの店舗、施設、企業等を「バス待ち協力施設」として登録。</li> <li>● バス利用者にトイレの貸出のほか、待合時間を過ごす際のサービス（ベンチや椅子の提供、スマートフォン充電サービス、無料Wi-Fiなど）を可能な範囲で提供。</li> <li>● 自治体やバス事業者から提供されるバス時刻表や路線図などを掲示または配布。</li> </ul> <p>＜バスまち協力施設＞</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>セブンイレブン</td> <td>8 店舗</td> </tr> <tr> <td>ファミリーマート</td> <td>3 店舗</td> </tr> <tr> <td>ローソン</td> <td>6 店舗</td> </tr> </table>	セブンイレブン	8 店舗	ファミリーマート	3 店舗	ローソン	6 店舗	<p><b>[事例2]</b></p> <p style="text-align: center;"><b>コンビニ併設型バス停（福岡県久留米市）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ローソンにバス停を併設し、悪天候でも利用者が店内で快適にバス待ちを行うことが可能。</li> <li>● テストケースとして、店内にバスの接近情報を確認できるバスナビゲーション専用モニターを設置。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>方面</th> <th>行先</th> <th>経由</th> <th>17:25 現在の状況</th> </tr> <tr> <th>番号</th> <th></th> <th></th> <th>所定時刻 現在地</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24</td> <td>大学病院</td> <td>千本杉 西鉄久留米 市役所</td> <td>17:20 通過済</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>吉井営業所</td> <td>田主丸</td> <td>17:17 通過済</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>JR久留米駅</td> <td>唐津寺 百年公園 西鉄久留米 市役所</td> <td>17:27 6停前</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>吉井営業所</td> <td>田主丸</td> <td>17:27 9停前</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>JR久留米駅</td> <td>千本杉 西鉄久留米 市役所</td> <td>17:30 8停前</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>浮羽発着所</td> <td>田主丸 吉井</td> <td>17:40 13停前</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>大学病院</td> <td>千本杉 西鉄久留米 市役所</td> <td>17:40 15停前</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">資料：ニモカ HP</p> </div>	方面	行先	経由	17:25 現在の状況	番号			所定時刻 現在地	24	大学病院	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:20 通過済	20	吉井営業所	田主丸	17:17 通過済	23	JR久留米駅	唐津寺 百年公園 西鉄久留米 市役所	17:27 6停前	20	吉井営業所	田主丸	17:27 9停前	20	JR久留米駅	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:30 8停前	20	浮羽発着所	田主丸 吉井	17:40 13停前	24	大学病院	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:40 15停前
セブンイレブン	8 店舗																																										
ファミリーマート	3 店舗																																										
ローソン	6 店舗																																										
方面	行先	経由	17:25 現在の状況																																								
番号			所定時刻 現在地																																								
24	大学病院	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:20 通過済																																								
20	吉井営業所	田主丸	17:17 通過済																																								
23	JR久留米駅	唐津寺 百年公園 西鉄久留米 市役所	17:27 6停前																																								
20	吉井営業所	田主丸	17:27 9停前																																								
20	JR久留米駅	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:30 8停前																																								
20	浮羽発着所	田主丸 吉井	17:40 13停前																																								
24	大学病院	千本杉 西鉄久留米 市役所	17:40 15停前																																								

**＜乗り継ぎ割引＞**

- ・ 路線バスの利用促進と、乗り継ぎの利便性を高めるためには、路線バスと乗合タクシーを乗り継いだ場合の割引料金の設定が効果的です。
- ・ その場合は、乗り継いだことを証明するために、路線バス乗務員、乗合タクシー乗務員の両者に手間が生じることとなります。これを踏まえて、具体化に向けて関連する運行事業者と検討します。

**⇒ 乗り継ぎ割引の設定 ※実現に向けて、運行事業者と検討**

**[参考：乗り継ぎ割引の事例]**

乗り継ぎ割引	
<p><b>[事例1]</b></p> <p style="text-align: center;"><b>愛のりタクシーたが（滋賀県多賀町）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 愛のりタクシー菅原線と路線バスを乗り継ぎする場合、200円が乗継割引される。</li> <li>● 最初に乗った方の降車時に「乗継整理券」をもらい、乗継便の降車時に「乗継整理券」と差額分を支払う。</li> </ul>	<p><b>[事例2]</b></p> <p style="text-align: center;"><b>コミュニティバス「くるりん」（埼玉県深谷市）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスと民間路線バスを乗り継ぐ場合、一律100円が割引される。</li> </ul>


## ⑨ 広報・周知

### <周知方法>

- ・ 広報紙やホームページへの掲載、利用ガイドブック配布等、様々な手法で広報周知を行います。
- ・ 実際に利用していただける可能性が高い高齢者層にアプローチすることが有効であると考えられることから、地域のサロンや老人会などにおいて、体験乗車や説明会を開催します。
- ・ また、一度利用していただき、便利さを実感していただくことが、継続的な利用につながると考えられるため、無料のお試し乗車券の配布についても検討します。

⇒ 広報紙や町ホームページ、利用ガイドブック配布等を通じて、広く町民に情報を発信  
⇒ 体験乗車・説明会の実施、サロン等地域イベントとの連携、お試し乗車券の配布など、  
利用機会を創出する取組を推進

### [参考：お試し乗車の事例]

乗車体験	
<b>[事例1]</b> <b>バスの乗り方教室（広島県大崎上島町）</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● ふれあいサロンで高齢者や子どもに対するバスの乗り方教室を実施。</li><li>● 時刻表を調べたり実際に乗車したりしてバスの乗り方を学ぶ。また要望の聞き取りも行う。</li></ul>  <p>資料：広報大崎上島 No. 141</p>	<b>[事例2]</b> <b>ようろう号・デマンド戸田（千葉県市原市）</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● 養老地区デマンドタクシー「ようろう号」、戸田地区デマンドタクシー「デマンド戸田」のお試しでの利用等を促すため、無料乗車券を1世帯につき5枚配布し、利用促進を図っている。</li></ul>

## 9.5 収支等の見込み

### (1) 需要予測

新たに導入する乗合タクシーの需要を、先述した「町民意識調査」における「新しい移動手段の利用意向」の結果を活用して推計します。

ここで、新たに導入する乗合タクシーは平日9:00～16:00の運行を想定しているため、利用は高齢者が中心になると予想されます。そのため、町民意識調査結果より用いるデータを、年齢、町内の移動手段に困っている状況等の項目をもとに3パターン設定した上で、1日当たりの需要量を算出し、これをもとに利用率を求め、これに町全体の65歳以上の人口を乗じることで町全体の1日当たりの需要量を予測します。

表 需要予測のための「町民意識調査」結果の抽出条件

項目	パターン1	パターン2	パターン3
年齢	65歳以上	65歳以上	65歳以上
町内での外出の移動手段のお困り状況	「とても困っており、外出をあきらめることがある」	「とても困っており、外出をあきらめることがある」	「とても困っており、外出をあきらめることがある」 +「とても困っているが、外出はできている」
新しい移動手段の利用意向	「必ず利用する」	「必ず利用する」 +「たぶん利用する」	「必ず利用する」

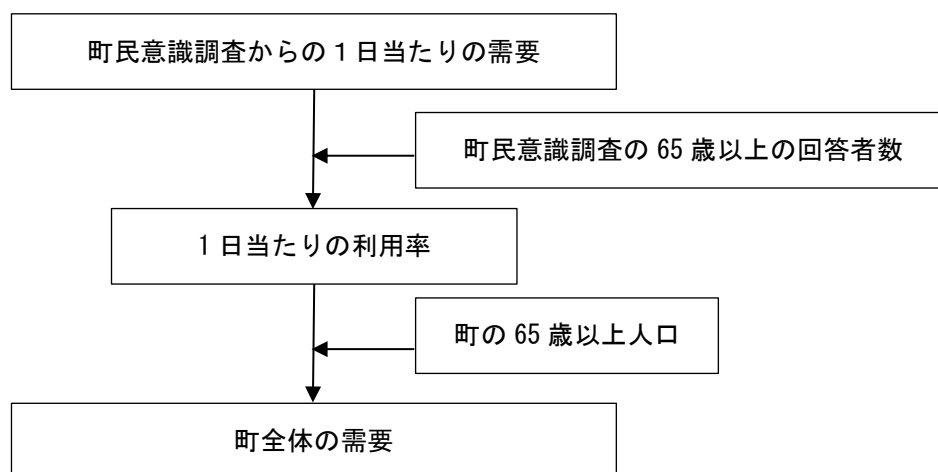


図 需要推計フロー

### ① 意識調査結果からの需要の算出

次の流れで、パターンごとに1日当たりの需要を算出します。

- ア. 町民意識調査結果より設定したパターン別に対象者を抽出し、その利用頻度別の回答数を1日当たりに換算する。
- イ. 換算した回数の総和は、1日に1回利用であるが、往復利用するケースも想定できる。今回の需要の算出では、利用者全員が往復利用をすると考え、利用回数に2.0を乗じる。
- ウ. 町民意識調査では、利用時間の条件設定をしていないため、朝や夕方に利用意向を示す回答も含まれると考えられる。今回は、9:00～16:00運行での需要を算出するため、平成24年度の交通社会実験の時間帯別利用状況を元に、補正係数0.8※を乗じる。

(※9:00～16:00利用者数85人/8:00～19:00利用者数107人)

1日当たりの需要算出結果を、下表に示します。

表 パターン別の1日当たりの需要

()内は1日当たりの換算係数	週に6～	週に4～	週に2～	週に1日	月に2～	月に1日	1日当たり利用者数	1日当たりの需要(補正後)
	7日 (26/30)	5日 (18/30)	3日 (10/30)	程度 (4/30)	3日 (2.5/30)	程度 (1/30)		
パターン1	0	0	3	1	0	1	1.2人	1.9人
パターン2	0	0	7	5	1	1	3.1人	5.0人
パターン3	1	2	9	1	0	1	5.0人	8.1人

※1日当たりの需要=1日当たり利用者数×往復×補正係数

### ② 利用率の算出

①の結果をもとに、町民意識調査の65歳以上回答者数からの利用率を算出します。

表 1日当たりの利用率

	1日当たりの需要(補正後)	65歳以上町民意識調査回答者数	1日当たりの利用率
パターン1	1.9人	385人	0.5%
パターン2	5.0人		1.3%
パターン3	8.1人		2.1%

### ③ 町全体の需要推計

②の利用率を町全体の65歳以上人口に乗じて町全体の需要を推計します。

表 町全体の1日当たりの需要量

	1日当たりの利用率	65歳以上人口(H27国勢調査)	町全体の1日当たりの需要量
パターン1	0.5%	2,970人	15人
パターン2	1.3%		38人
パターン3	2.1%		62人



## (2) 収支予測

需要予測をもとに、収支予測を行います。運賃は1回300円、1日の運行経費は31,500円※で試算します。 ※タクシー事業者による貸し切り料金（7時間）。

なお、パターン2は利用者数が1日38人で、1時間当たりの単純換算は5.4人/時間です。セダン型の車両の場合、利用者数の定員は大人4人ですが、1時間に複数便運行することも念頭に、運行台数を1台としています。

一方、パターン3では、利用者数が1日62人で、1時間当たりの単純換算も8.8人/時間と多いため、運行台数を2台で算出しています。

結果は、下表のとおりです。

表 パターン別の収支予測結果

	運行経費 (千円/年)	運行台数 (台/日)	利用者数 (人/日)	運賃収入 (千円/年)	町負担額 (千円/年)
パターン1	7,560	1	15	1,080	6,480
パターン2	7,560	1	38	2,736	4,824
パターン3	15,120	2	62	4,464	10,656

※年間運行日数240日で試算

### (3) 補助制度

今後、活用が想定できる国や民間の補助制度を整理します。

表 国・県による補助制度

補助事業	概要	補助内容	管轄
<p>地域公共交通確保維持改善事業 (地域内フィーダー系統補助) ※次頁参照</p> <p>地域公共交通活性化再生法等を見直し検討中であり、今後補助制度が見直される可能性がある。国との連携を密にし、情報を収集。</p>	<p>地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。</p> <p>○補助対象 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会</p> <p>○主な補助要件 ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること または過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること ・新たに運行または公的支援を受けるものであること ・乗車人員が2人/1回以上であること (定時定路線型の場合に限る。) ・経常収益が経常費用に達していないこと</p>	<p>○補助対象経費 ・補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額</p> <p>○国費率 1/2</p>	<p>国土交通省総合政策局地域交通課</p> <p>近畿運輸局交通政策部交通企画課</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業 (車両購入に係る補助) ※次頁参照</p> <p>同上</p>	<p>厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保および利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。</p> <p>○補助対象事業者 ※幹線系統の内容は省略 【車両減価償却費等補助】 フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、または地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 【公有民営補助】 地方公共団体または地域公共交通活性化再生法に基づく協議会</p> <p>○主な補助要件 ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの ・主として地域間幹線または地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの</p>	<p>○補助対象経費 【車両減価償却費等補助】 ・補助対象購入車両減価償却費および当該購入に係る金融費用の合計額 【公有民営補助】 ・補助対象車両購入費用 ※補助対象経費の限度額 ①ノンステップ型車両：1,500万円 ②ワンステップ型車両：1,300万円 ③小型車両：1,200万円 ④都市間連絡用車両：1,500万円</p> <p>○国費率 1/2</p>	<p>国土交通省総合政策局地域交通課</p> <p>近畿運輸局交通政策部交通企画課</p>
<p>地方創生推進交付金</p>	<p>地方版総合戦略に基づく先導的な取組に対して、予算の範囲内で地方創生推進交付金(まち・ひと・しごと創生交付金)を交付。</p> <p>○補助対象 ・市町村</p> <p>○主な補助要件 ・地方版総合戦略に記載された事業を盛り込んだ地域再生計画を策定し、内閣総理大臣の認定を受けること</p>	<p>○国費率 1/2</p>	<p>内閣府地方創生推進事務局</p>
<p>滋賀県地域協働交通社会実験社会実験事業費補助金</p>	<p>公共交通の再編による地域の実態に合った移動手段の実現を図るため、地域や交通事業者、県等との協働により、実験的な取組を実施する市町または地域団体等に対し、予算の範囲内において補助金を交付。</p> <p>○補助対象 ・市町 ・県内の交通事業者、県内に活動拠点を有する特定非営利活動法人、地区自治会、関係者で組織された実行委員会・協議会的組織等</p> <p>○補助対象となる事業 ・公共交通の再編による地域の実態に合った移動手段の実現を図るため、地域や交通事業者、県等との協働により、実験的な取組を実施する事業</p>	<p>○補助率 1/2 以内 ○補助限度額 500千円</p>	<p>滋賀県土木交通部交通戦略課</p>

## 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

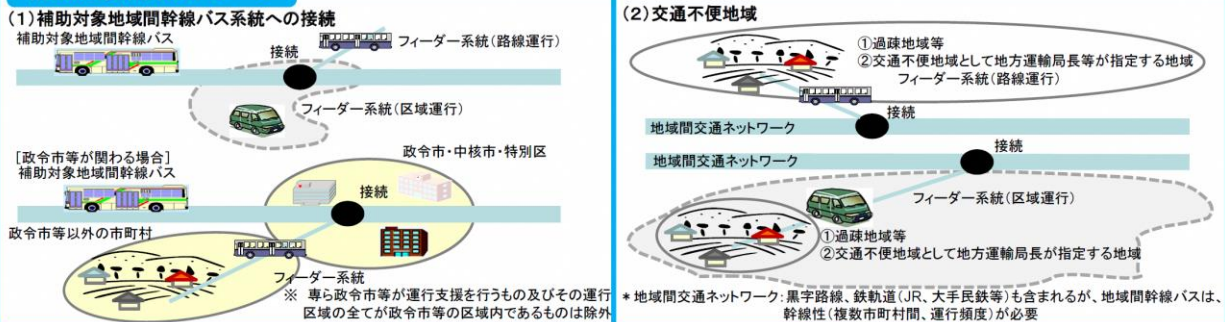
### 補助内容

- **補助対象事業者**  
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者  
又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会
- **補助対象経費**  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額  

経常費用	補助対象経費	↑ 欠損 ↓
経常収益		

<補助対象経費算定方法>  
経常費用（事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績）  
－ 経常収益（系統毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績）
- **補助率**  
1/2
- **主な補助要件**
  - ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
  - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
  - ・乗車人員が2人/1回以上であること（定時定路線型の場合に限る。）
  - ・経常収益が経常費用に達していないこと

### 補助対象システムのイメージ



## 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

### 補助内容

- **補助対象事業者**  
【車両減価償却費等補助】  
幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者  
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者  
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
【公有民営補助】  
地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- **補助対象経費**  
【車両減価償却費等補助】  
補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額  
（地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可）  
【公有民営補助】  
補助対象車両購入費用  
※補助対象経費の限度額  
① ノンステップ型車両：1,500万円  
② フンステップ型車両：1,300万円  
③ 小型車両：1,200万円  
④ 都市間連絡用車両：1,500万円
- **補助率**  
1/2
- **主な補助要件**
  - ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
  - ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
  - ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
    - ① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
    - ② フンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
    - ③ 小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）
  - ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上の車両

### 補助方式のイメージ



資料：国土交通省ホームページ

図 地域公共交通確保維持改善事業

表 民間企業による補助制度

補助事業	概要	補助内容	管轄
<p>トヨタ・モビリティ基金による助成</p> <p>※自動車販売店による移動課題解決を支援</p>	<p>日本全国の自動車販売店各社を会員とする「日本自動車販売協会連合会（自販連）」と共に、地域の事情に精通している自動車販売店各社が、事業を超えて地域のために実施する活動や仕組みづくりを支援する助成制度。</p> <p>○補助対象 自販連会員の自動車販売店各社</p> <p>○対象となる事業内容 ・地域の課題の解決を目指す活動（以下の内容を含むことが前提） (1) 移動支援を始めとする地域貢献の目的で行う地域支援活動 (2) 明確な達成目標を持ち、達成状況の確認を行う (3) 本助成期間終了後も維持継続案がある、もしくは維持継続に向けた検討を行う</p>	<p>○助成金額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大 2,000 万円/件、総額 5 億円</li> <li>・件数は未定(採択する各案件の金額により変動)</li> <li>・期間は 1～2 年間</li> </ul>	<p>一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金</p>

※上記助成の申請期間は、令和元年度(2019年度)11月～令和2年度(2020年度)1月末

※本町をフィールドとした取組を、一般社団法人日本自動車販売協会連合会滋賀県支部が申請。

## 9.6 持続可能な運行に向けて

導入する乗合タクシーを持続可能な運行サービスとするためには、大きく3つの視点、①町内の既存交通サービスと連携・調和すること、②本町に適したサービス内容に見直していくこと、③一定の利用者数を確保すること、が重要と考えています。

### ① 町内の既存交通サービスと連携・調和すること

もしも導入する乗合タクシーが、既存の路線バスや一般タクシー事業者と過度に競合してしまい、結果的に他の公共交通等のサービス水準が低下（サービス廃止等）するような事態が生じた場合、乗合タクシーを導入する意味が薄れて持続できないだけでなく、導入によりかえって町民の暮らしが不便になる危険性もあります。

そのため、運行事業者、町民、行政等で構成する「協議組織（地域公共交通会議）」（令和2年度（2020年度）設置予定）を活用して、導入前には問題が生じないサービス内容であることを確認するとともに、運行後も定期的に協議を行い、運行状況などを十分に確認します。

### ② 本町に適したサービス内容に見直していくこと

導入する乗合タクシーが、本町の地域特性や利用者ニーズに見合った内容とするためには、PDCA（plan-do-check-act）サイクルの考え方で、トライ&エラーを繰り返し、検討することが有効です。

本町では、次年度の実証運行を予定していますが、その際に、期間を分けて（例えば3ヵ月等）、必要な内容を検証する流れも検討します。

また実証運行期間中は、利用者数等のデータ以外に、満足度等や要望把握のため、次の調査実施を予定します。

- 利用者へのアンケート調査・ヒアリング調査
- 運行事業者へのヒアリング調査
- （利用が多い集落等があれば）地域住民への聞き取り調査 など

### ③ 一定の利用者数を確保すること

導入する乗合タクシーは、運賃収入で経費を賄えるほどの利用者を期待することは現実的ではありませんが、過度に少ない場合、町の財政支出を伴う運行として相応しいとはいえません。

そのため運行開始後も、次のような利用促進に向けた取組を積極的に推進します。

- （先述した）体験乗車・説明会の実施、お試し乗車券の配布
- 利用者数の状況について、定期的に町民へ発信（町広報紙を活用）
- 買い物や通院等で実際に使われた利用者の「声」を収集して発信。

※平成24年度（2012年度）交通社会実験でも利用者の評判は高かったため、このような「声」を集め、利便性の高さをアピール。

- ドラゴンハット等で開催される各種町内イベント等の機会を活用したPR
- 町内の店舗、医療機関と連携して、それぞれが可能な利用促進を実施 など