

持続可能な地域公共交通の在り方 に関する調査研究

令和4年3月

滋賀県 日野町
一般財団法人 地方自治研究機構

持続可能な地域公共交通の在り方
に関する調査研究

令和4年3月

滋賀県 日野町

一般財団法人 地方自治研究機構

はじめに

昨今のわが国の地方行政を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症への継続的な対応、社会全体のデジタル化の急速な進行、少子高齢化に伴う本格的な人口減少社会の到来、住民のライフスタイルと価値観の多様化、公共私連携による地域社会の新たな動き、脱炭素化やSDGs等の地球規模の潮流など、これまでとは大きく異なる変化が見られます。

こうした中で、地方公共団体は、自治体DXの推進、人材の育成、財源の確保、経営マネジメントの強化等を図りつつ、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、住民福祉の向上、地域産業の振興、社会的インフラの整備、まちづくりの推進、共生社会の実現等に関する諸課題に、自らの判断と責任において取り組んでいくことが求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は3つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

本研究の対象である日野町においては、本年度より「わたむき自動車プロジェクト」を創設し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組が進められています。調査研究においては、家族送迎などの潜在的なものを含めて幅広くニーズを掘り起こし、将来にわたる課題を把握した上で、移動目的や利用者の属性にとらわれない新しい公共交通の形を検討してまいりました。調査研究の中で行った、アンケート等のニーズ把握の手法や、的確に地域の課題を整理した上での将来にわたる取組方向性の検討は、少子高齢化や免許返納の増加により全国共通で急務となっている公共交通の活性化について、多くの地方公共団体の課題解決に資するものではないかと考えております。

今年度の本研究の企画及び実施に当たりましては、コロナ禍の大変困難な中、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 日本財団の助成金を受けて、日野町と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和4年3月

一般財団法人 地方自治研究機構
理事長 井上源三

目次

序章 共同調査研究について	1
1 調査研究の背景	3
2 目的、ゴール目標	3
3 全体像、全体スケジュール、実施体制	4
第1章 日野町の現状と課題	7
1 地勢、人口等	9
2 町内公共交通の概要（現況と課題）	17
3 地域公共交通の活性化	42
第2章 国内の動向	45
1 地域公共交通の再生と活性化に向けた国の方向性	47
2 MaaS 実現のための基盤整備と取組の方向	55
3 応用サービス実証実験例	63
第3章 実態調査	65
1 住民アンケートによる移動ニーズ実態調査	67
2 町内企業等関係者へのヒアリング調査による移動ニーズ調査	96
3 町内における移動ニーズに関するまとめ	101
第4章 事例視察調査	103
1 会津 Samurai MaaS プロジェクトの取組（福島県会津若松市）	105
2 ひたち圏域 MaaS の取組（茨城県日立市ほか）	113
3 視察によって得られた示唆など	125
第5章 地域公共交通活性化に向けた基本的な考え方	129
1 地域公共交通活性化に向けた課題	131
2 基本的な考え方	135
3 地域公共交通の活性化に向けて	137
委員長コメント	139
委員会名簿	143
参考資料	147
（参考資料1）アンケート依頼文	149
（参考資料2）アンケート調査票	151

序章 共同調査研究について

序章 共同調査研究について

1 調査研究の背景

日野町では、少子高齢化の影響により 65 歳以上の老年人口は令和 2 年 5 月時点で 30.0%とますます高まり、人口増減率はマイナス 3.5%と県内 4 番目に人口減少が深刻な状況で、今後の集落機能や地域コミュニティの衰退が危惧されている。

公共交通においては近江鉄道線、近江鉄道バスが長きにわたり地域公共交通を支えてきたが、一部の路線が廃止され、平成 2 年 9 月からその代替として現在の日野町営バス（コミュニティバス）による運行が始まった。近江鉄道線、近江鉄道バスについては、町外にアクセスする起点となっている一方で、モータリゼーションの発展とともに利用者の減少が進み、長年の赤字運営と既存資産の老朽化により独自で運行することが困難な状況にある。また、町営バスについては、住民の移動手段の確保のため、町内 6 路線を平日 5 台、土曜日 2 台（土曜日は 4 路線）で運行しているが、高齢者の増加とともに公共交通の空白地への乗り入れや運行路線の拡大など様々なニーズが挙がってきている。一方で朝夕は児童の通学バスとしての役割を担っており、バス路線単独での柔軟なダイヤ編成が行えない状況にある。更には、運転手不足や車両の老朽化、鉄道、民営バス、町営バスに対する補助額の増加による町財政の圧迫等の課題を抱えており、住民ニーズに応える改善が難しい状況にある。

そうしたことから、地域の中には住民同士が相互の支えあいの取組として移動支援事業（ボランティア輸送）の取組が始まっている地域もあり、今後の地域づくりの一環として新たな移動の在り方として、少しずつ広がりを見せている。

地域公共交通は、衰退する状況の一方で、高齢者の免許返納が増加する中での受け皿となる移動手段としてのニーズが高まっており、国においても令和 2 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域交通に関するマスタープランとなる計画の策定による公共交通の改善、持続可能なサービス確保等が推進されている。

2 目的、ゴール目標

本調査研究の目的は、町の公共交通を持続可能なものとするため、現状の地域特性や住民ニーズ、将来にわたる公共交通の課題を把握した上で、地域の取組を含めた公共交通のベストミックスを検討し、抜本的な見直しと再編に向けた基本的な方向性を定める。

したがって、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るため、住民ニーズや地域の取組の実態調査、動態調査による路線別の評価等の調査と情報の整理を行った上で調査研究の方針を定める。公共交通の目指すべき将来像に則して、公共交通と住宅、医療、商業、地域コミュニティといった各施策を関連付けながら、町全体の活性化について考えていくものとする。

想定したゴール目標を次の図に示す。

図表 序-1 調査研究の目標と目標達成のための活動

No.	目標	目標達成のための活動
1	現況の把握と課題の明確化 ：公共交通の抜本的見直し・再編に向けて	<ul style="list-style-type: none"> ● 域内における移動ニーズの把握調査 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者、関係者へのヒアリング調査、住民への意識調査（アンケート調査） <公共交通に関する現況調査> ● 地域特性の整理（人口、日常生活圏の形成状況等） <ul style="list-style-type: none"> ・ 国勢調査等統計資料、地図データ、町の計画資料等 ● 公共交通に関する実態把握、情報整理（既存交通の評価とニーズ） <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動実態調査（交通事業者からのPT・OD関連データ提供） ・ 移動支援事業（ボランティア輸送）の取組状況調査 <参考事例調査> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国等の動向 ・ 類似自治体、先行事例の調査（Web、現地ヒアリング） ● 調査結果を基にした課題整理と方向性の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 調査により明確化した課題を整理し、課題に対する対応策の方向性を確認する
2	公共交通再編に向けた課題の分析・整理、方針の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状課題、課題解決の基本的な考え方、事例から考える持続可能な公共交通の在り方の検討 ● 並行する協議会で行う次世代モビリティサービスについての検討内容を含めた再編方針の検討 ● 再編策推進における課題の整理

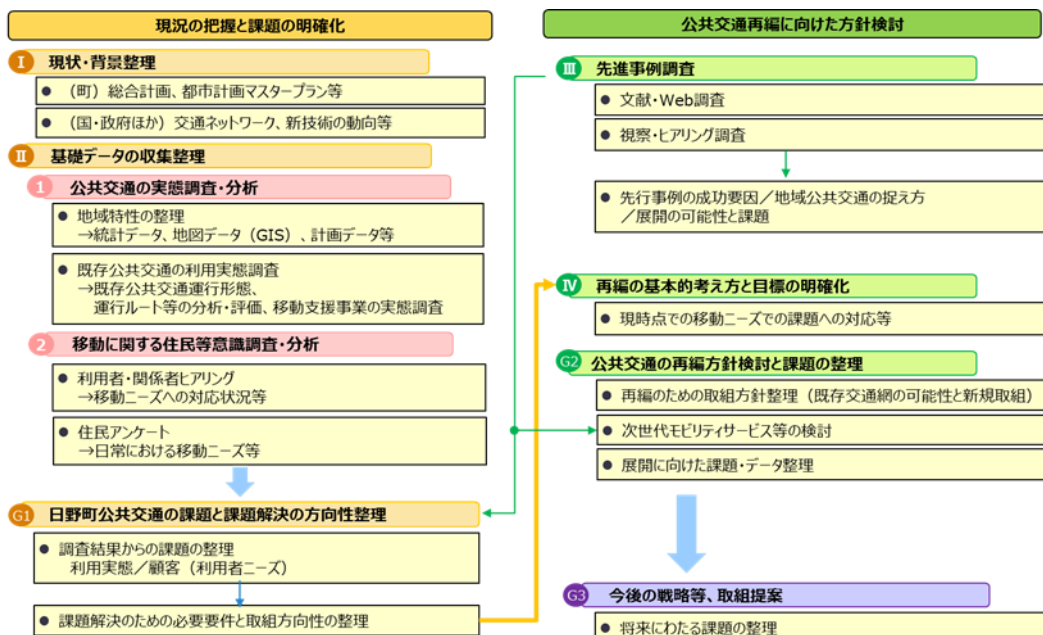
「現況の把握と課題の明確化」と「公共交通再編に向けた課題の分析・整理、方針の検討」を目標とし、現在想定されている「日野町における公共交通の仮説モデル」（後述する、「わたむき自動車プロジェクト」の方向性）に則した、域内における移動ニーズの実態の把握を行い、課題の明確化及び在り方の可能性を検討する。

他の自治体の地域公共交通再編の参考となる情報として、先進事例や国等の動向を踏まえながら、地域公共交通の将来にわたる課題を分析・整理する。

3 全体像、全体スケジュール、実施体制

本調査研究の全体像を以下の図に示す。

図表 序-2 調査研究の全体像



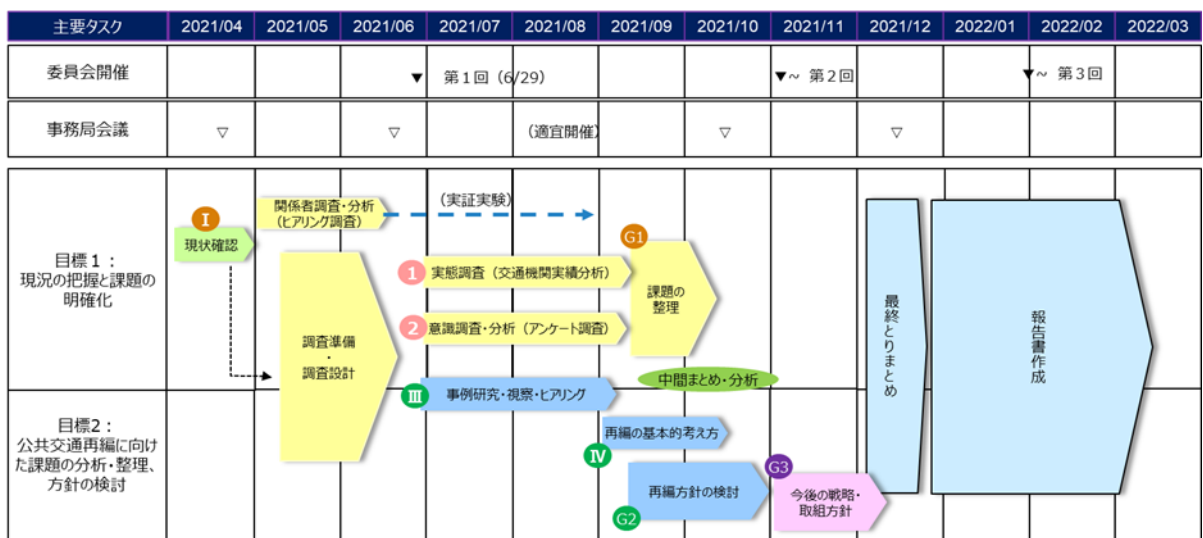
トリップデータなど既存の統計データや関連企業より提供していただいたデータ等を基に基礎データを整理するとともに、町民へのアンケートや域内に事業所を持つ企業や学校関連などへのヒアリングを実施し、域内の交通需要の実態と課題を把握する。

また、将来の公共交通の姿を想定し、MaaS 等各地で推進されている新モビリティサービスにおける要素を把握し参考にするため、先行事例の視察調査も実施する。

アンケート調査及びヒアリング調査、先行事例調査で得られた知見を基に、日野町における地域公共交通推進における方向性や課題抽出を検討し、まとめた。

共同調査研究の全体スケジュール案と実施体制を以下の図に示す。

図表 序-3 調査研究スケジュール



図表 序-4 調査研究体制



本共同調査研究は、日野町及び一般財団法人地方自治研究機構を実施主体として、調査研究委員会の指導及び助言の下、基礎調査機関として株式会社シティプランニングの協力を得て実施した。

学識経験者、有識者、実務家及び共同調査研究実施部門代表者で構成される調査研究委員会（詳細メンバーは「委員会名簿」を参照）を設置し、以下の日程で委員会を開催し議論を行い、共同

調査研究を実施した。なお、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、感染の拡大状況を考慮し、日野町役場を主会場とし各拠点インターネット接続した Web 会議の形式で委員会を開催した。

【第 1 回委員会】

日時：令和 3 年 6 月 29 日 14:30 - 16:30

場所：日野町役場 4 階 401・402 会議室

及び Web 会議（接続拠点：日野町役場、地方自治研究機構）

内容：共同調査研究の背景説明及び調査研究企画書案の審議

【第 2 回委員会】

日時：令和 3 年 12 月 10 日 14:45 - 16:30

場所：日野町役場 3 階 301・302 会議室

内容：報告（事例視察、町民アンケート調査分析、関係者ヒアリング調査）及び各報告に対する議論

【第 3 回委員会】

日時：令和 4 年 2 月 10 日 13:30 - 15:15

場所：日野町役場 4 階 401・402 会議室

及び Web 会議（接続拠点：日野町役場、地方自治研究機構）

内容：調査研究報告書案の審議

第1章 日野町の現状と課題

第1章 日野町の現状と課題

1 地勢、人口等

(1) 地勢等

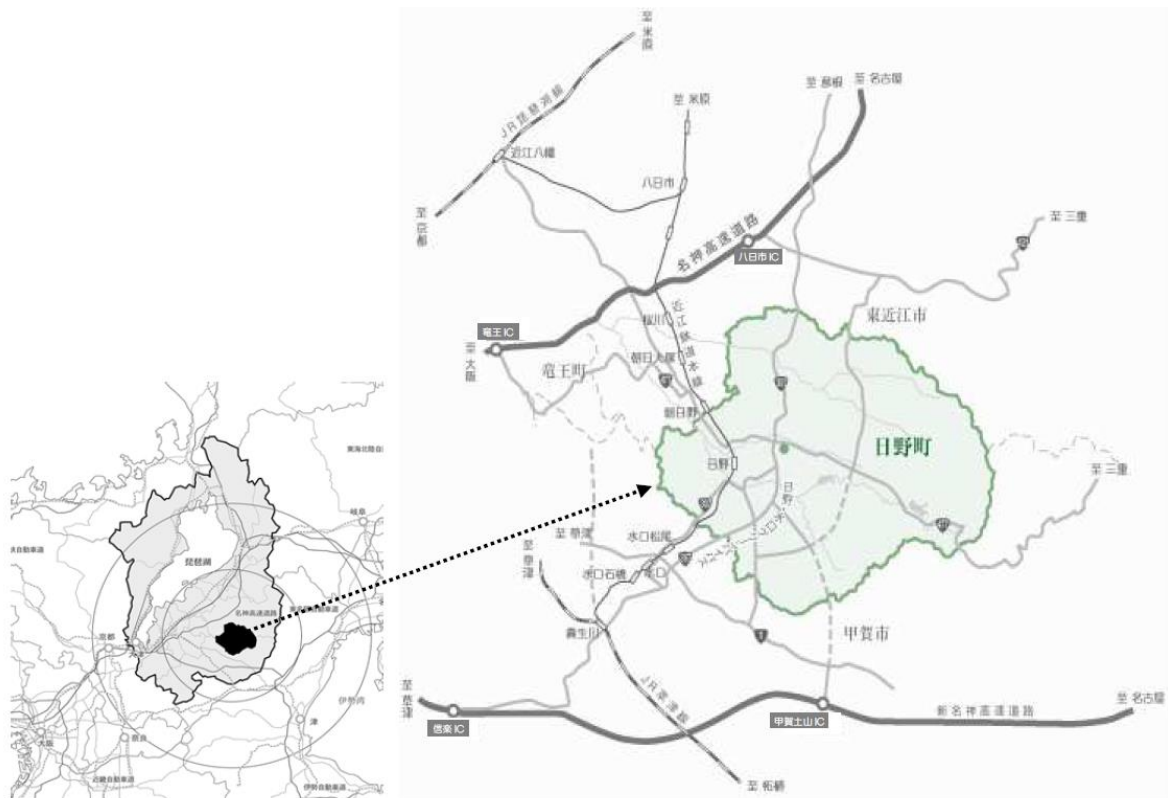
日野町は滋賀県の南東部、鈴鹿山系の西麓に位置し、東西 14.5km、南北 12.3km、総面積 117.6 km²で、綿向山から発する日野川沿いの日野溪と竜王山から発する佐久良川沿いの桜谷集落や耕地が分布し、米作を中心とした穀倉地帯を形成している。町域の北は東近江市、南は甲賀市と境を接しており、半径 50km 圏内に、京都市、四日市市、大垣市等がある。

交通は、南北に国道 307 号が縦断し、東西には国道 477 号が横断しており、これら主要道から、名神高速道路の八日市 IC や竜王 IC へ、また、新名神高速道路の信楽 IC や甲賀土山 IC にアクセスできる比較的便利な場所に位置している。公共交通については、近江鉄道本線の日野駅が立地し、バスは近江鉄道バスの日八線、日野町営バスが運行されている。

このような立地条件の中、国道沿道には商業施設が立地するとともに、町内の各工業団地には数多くの優良企業が立地している。

また、戦国の武将であった蒲生氏郷公が幼少期を過ごしていた城下町として栄え、江戸時代には近江日野商人が全国で活躍した歴史ある町であり、古い町並みや神社仏閣が多く残されている。

図表 1-1 日野町の位置



出所：日野町都市計画マスタープラン

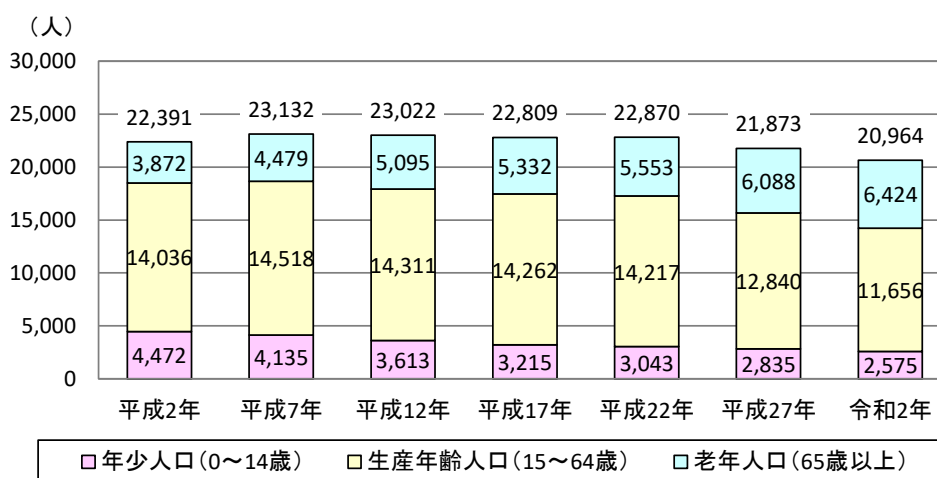
(2) 人口関連

① 人口・世帯数の推移

日野町の人口は平成7年をピークとして漸減傾向で推移しており、令和2年は20,964人となっている。年齢3区分で見ると、高齢化が進んできており令和2年では年少人口2,575人(12.3%)、生産年齢人口11,656人(55.6%)、老年人口6,424人(30.6%)となっている。

世帯は増加傾向、1世帯当たり人数は減少傾向にあり、令和2年は7,932世帯、2.6人/世帯となっている。

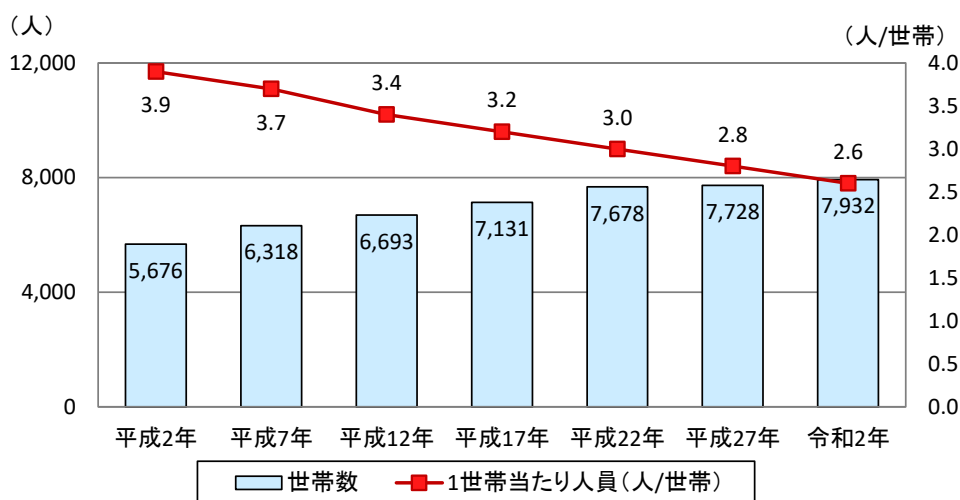
図表 1-2 日野町人口の推移



※合計には年齢不詳を含む。

出所：各年国勢調査

図表 1-3 日野町世帯数の推移



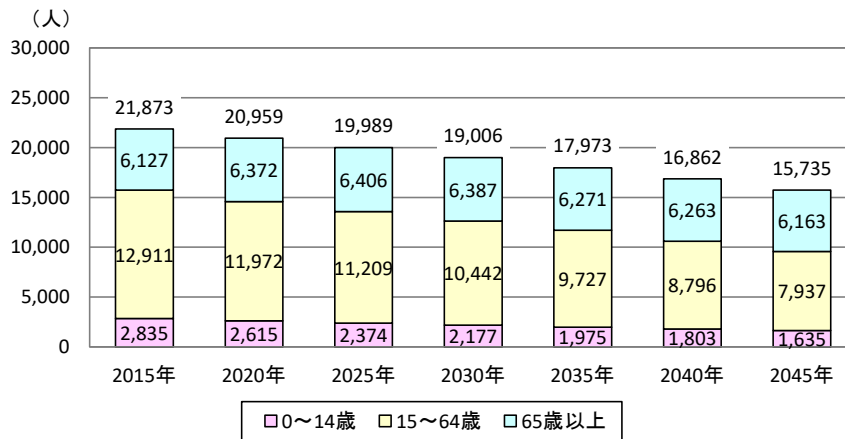
出所：各年国勢調査

② 将来人口

日野町の将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も減少傾向が続き、2030（令和 12）年には、約 19,000 人になり、高齢化率は 33.6%になると推計されている。

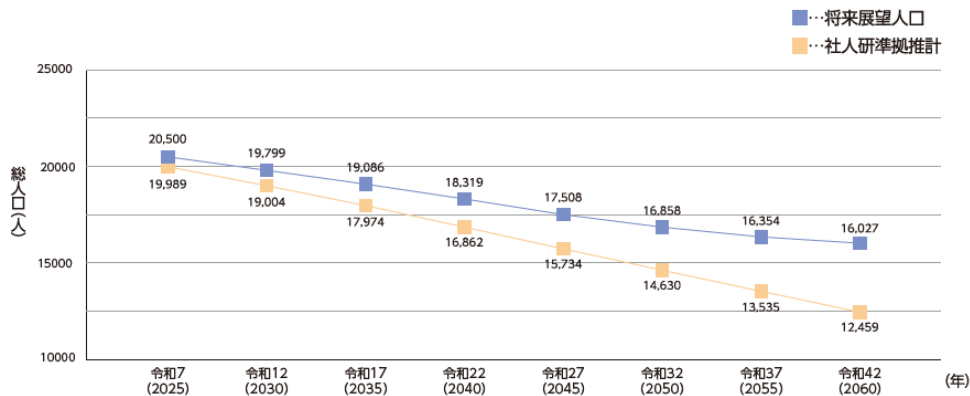
なお、「第 6 次日野町総合計画」の将来展望人口においては、「2030(令和 12)年には 19,500 人を維持、2060(令和 42)年に 16,000 人を維持する。」と設定している。

図表 1-4 国立社会保障・人口問題研究所における日野町の将来人口推計



出所：国立社会保障・人口問題研究所（2015 年は国勢調査による実績値）

図表 1-5 第 6 次日野町総合計画における将来人口展望



<将来展望人口の推計の考え方>

- ・合計特殊出生率が2030年に1.80、2040年以降は2.07(国の長期ビジョンと同じ)
- ・15～39歳の純移動率が3%増加(若者の定住増加、UJターンによる移住増加の政策効果を見込んで推計)
- ・55～69歳の純移動率が1%増加(シルバー世代のUJターンによる移住増加の政策効果を見込んで推計)

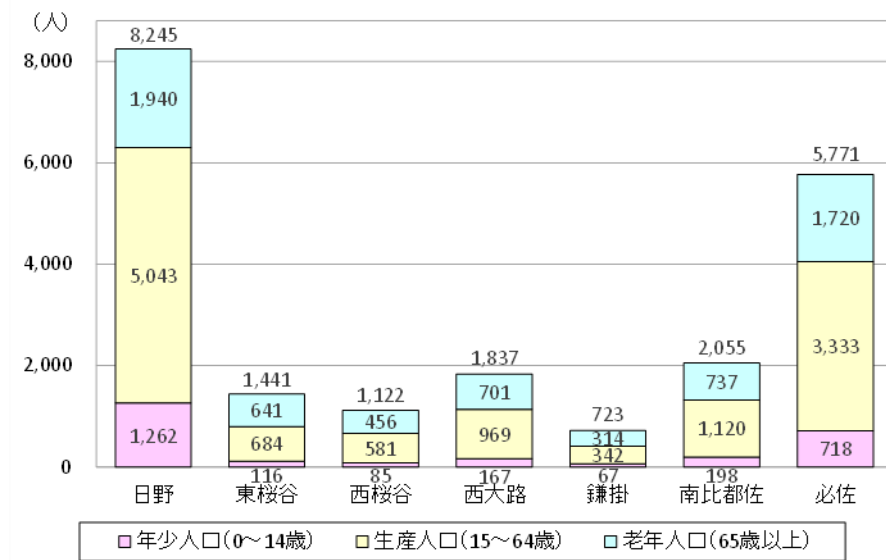
出所：第 6 次日野町総合計画

③ 地区別人口

地区別人口をみると、令和3年5月1日現在では日野地区 8,245 人（町全体の 38.9%）、東桜谷地区 1,441 人（6.8%）、西桜谷地区 1,122 人（5.3%）、西大路地区 1,837 人（8.7%）、鎌掛地区 723 人（3.4%）、南比都佐地区 2,055 人（9.7%）、必佐地区 5,771 人（27.2%）となっている。

年齢3区分別の人口をみると、東桜谷地区、西桜谷地区、鎌掛地区では高齢化率が 40%以上と住民の高齢化が顕著となっている。

図表 1-6 日野町の地区別・年代別人口（令和3年5月1日現在）



出所：日野町資料

図表 1-7 日野町の地区区分

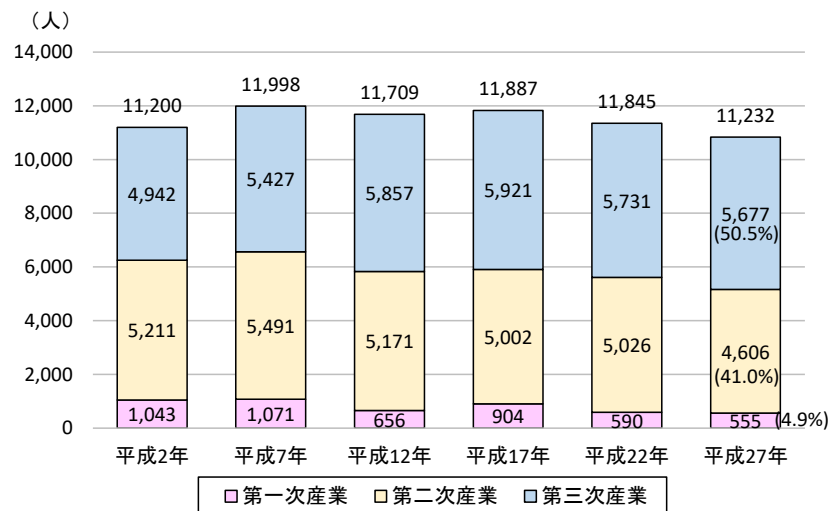


④ 産業区分別就業者数

産業区分別（15歳以上）就業者数をみると、人口推移と同様に平成7年をピークとして漸減傾向で推移しており、平成27年は11,232人となっている。産業区分で見ると、平成27年では第一次産業555人(4.9%)、第二次産業4,606人(41.0%)、第三次産業5,677人(50.5%)となっている。第二次産業の就業者数が4割を超えているのは、日野町内をはじめ甲賀市・東近江市等の周辺地域に工業団地が多く立地していることが要因となっていると考えられる。

(注) 令和2年の国勢調査データは、公表されていない(令和4年5月頃の公表予定)。

図表 1-8 日野町産業区分別（15歳以上）就業者数の推移



※合計には分類不能を含む。

資料：各年国勢調査

(3) 主要施設の立地状況

① 教育施設

ア 小中学校

日野町内には、小学校が5校、中学校が1校立地している。

令和2年の児童数は、日野小学校が547人、西大路小学校が79人、南比都佐小学校が74人、必佐小学校が309人、桜谷小学校が94人となっている。また、令和2年の日野中学校の生徒数は501人となっている。

図表 1-9 日野町の小学校（令和2年5月1日現在）

単位:人

小学校名	1年	2年	3年	4年	5年	6年	児童数
日野小学校	82	110	78	100	94	83	547
西大路小学校	9	16	5	23	17	9	79
南比都佐小学校	16	8	16	8	16	10	74
必佐小学校	54	47	39	63	52	54	309
桜谷小学校	18	12	18	16	17	13	94
計	179	193	156	210	196	169	1,103

出所：日野町ホームページ

図表 1-10 日野町の中学校（令和2年5月1日現在）

単位:人

中学校名	1年	2年	3年	生徒数
日野中学校	150	174	177	501

出所：日野町ホームページ

イ 高等学校

日野町内には、日野高校が1校立地している。令和元年の日野高校の生徒数は、468人となっている。

図表 1-11 日野高校の生徒数（令和元年5月1日現在）

単位:人

	1学年	2学年	3学年	生徒数
男	89	86	65	240
女	71	73	84	228
計	160	159	149	468

出所：滋賀県統計書

② 工業団地等

日野町には、第一工業団地、第二工業団地、日野工業団地、寺尻工業団地があり、更に(株)ダイフクなどの大規模事業所も立地し、令和2年では71企業となっている。

従業員数は5,435人、うち日野町居住者は1,025人、外国人労働者は314人となっている。

図表 1-12 日野町工業団地等企業の立地状況（令和2年10月調べ）

No.	団地名	企業数	従業員数 (人)	うち日野 町居住者 (人)	外国人労働者数 (人)
1	第一工業団地	13	617	166	10
2	第二工業団地	31	1,280	228	238
3	日野工業団地	8	438	45	4
4	寺尻工業団地	2	202	63	2
5	その他	17	2,898	523	60
	合計	71	5,435	1,025	314

出所：日野町商工観光課

③ 商業施設・公共施設等

日野町には、国道307号沿線などにフレンドタウン日野、コメリ、ドラッグユタカ、ドラッグコスモス、キリン堂などの商業施設、日野記念病院をはじめとする医療施設が立地している。

また、日野地区には、日野町役場をはじめ、町民会館わたむきホール虹、町立図書館、日野町林業センター、日野町勤労福祉会館などの公共施設が集積している。

2 町内公共交通の概要（現況と課題）

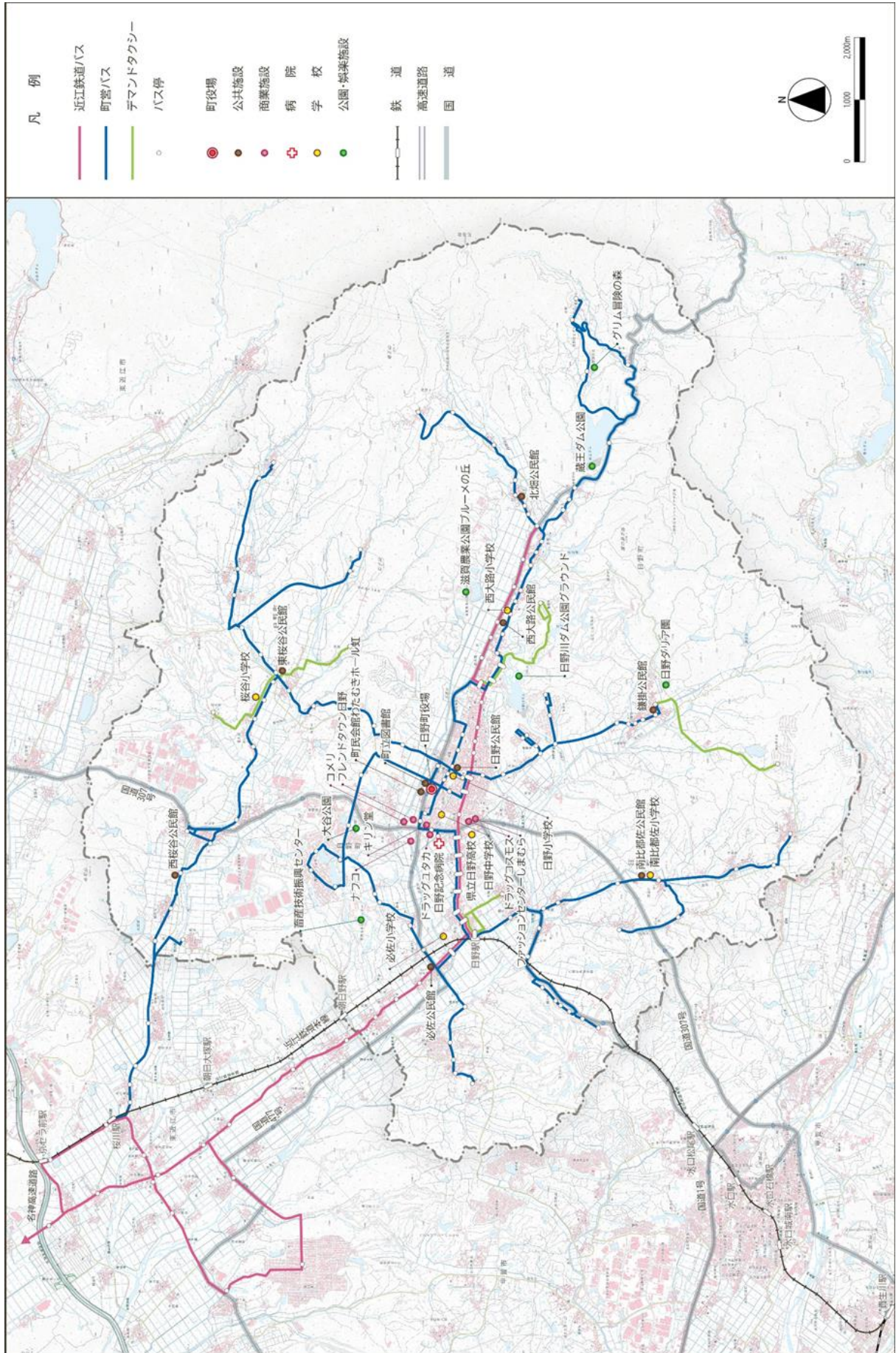
(1) 町内公共交通の概況

日野町における公共交通機関としては、近江鉄道本線の日野駅、近江鉄道バスの日八線、日野町営バスがある。近江鉄道は、日野町の日野駅と、甲賀市の水口駅、貴生川駅など、東近江市の八日市駅など、近江八幡市の近江八幡駅など、彦根市、米原市方面を連絡している。近江鉄道バス日八線は、近江八幡駅から日野駅を経て北畑口まで連絡している。

日野町営バスは、桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線、中山線、南比線、湖南サンライズ線が運行されている。また、町営バス等の乗り入れができない集落には、最寄りの町営バスの停留所を結ぶ、運行予約制の乗合タクシー（デマンドタクシー）を試行運行している。

このほか、移動支援事業（ボランティア輸送）として、東桜谷地区及び日野地区の小井口区から日野町内の移動を支援する「おたすけカゴヤ」がある。

図表 1-14 日野町の公共交通ネットワーク



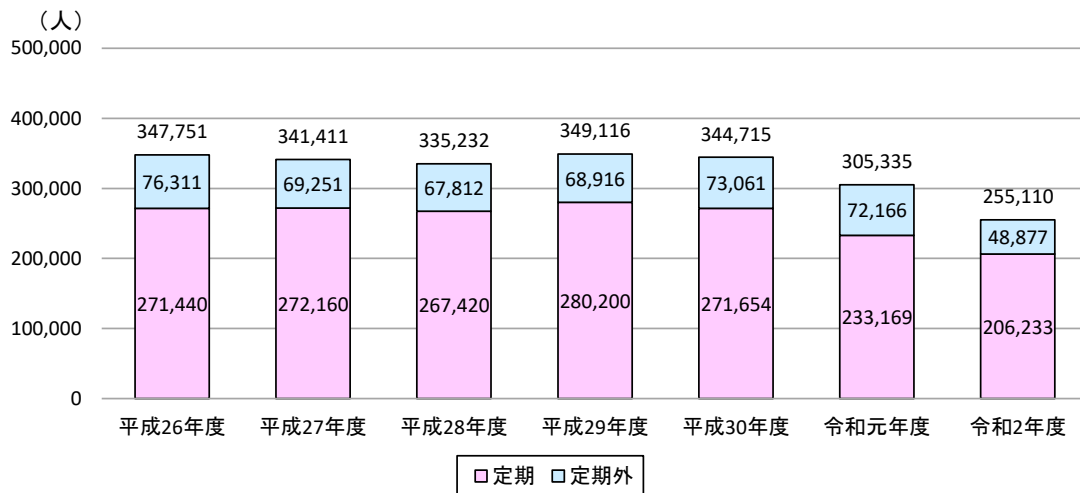
(2) 各公共交通の利用状況

① 近江鉄道線の利用状況

ア 日野駅の利用者数の推移

近江鉄道本線の日野駅の利用者数は、平成30年度までは横ばい傾向で推移、それ以降は減少傾向となり、令和2年度では新型コロナウイルス禍の影響等により、乗降客数255,110人（699人/日）となっている。このうち、定期利用が81%となっている。

図表 1-15 近江鉄道日野駅乗降客数の推移



出所：近江鉄道(株)鉄道部の資料

イ 日野駅の利用実態（OD 調査）

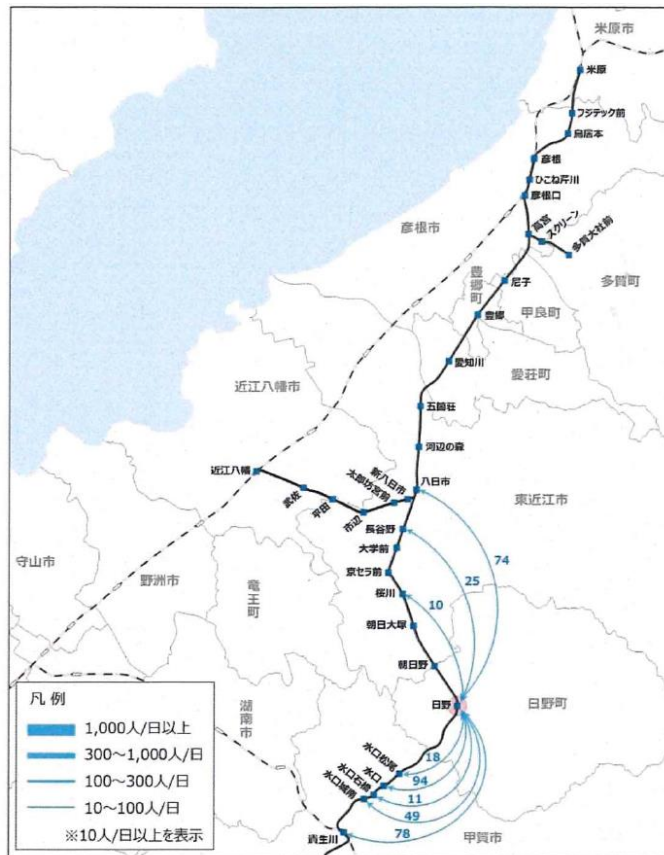
滋賀県では、「近江鉄道線利用実態調査（OD 調査）報告書（令和3年3月）」を公表している。この調査における日野駅を起終点とした OD 状況を見ると、平日は貴生川方面の水口駅（23.8%）、貴生川駅（19.7%）、水口城南駅（12.4%）、八日市方面の八日市駅（18.7%）、長谷野駅（6.3%）の利用が多く、休日は貴生川方面の貴生川駅（27.3%）、水口駅（19.4%）、水口城南駅（10.7%）、八日市方面の八日市駅（17.4%）、彦根駅（7.4%）、近江八幡駅（6.6%）の利用が多くなっている。

（注）「近江鉄道線利用実態調査（OD 調査）」における日野駅の乗降客数は、調査当日の実数であり、平日で395人/日となっている。この人数は、令和2年の1日当たり乗降客数699人/日の約5割に相当する。このことから、同調査の乗降客数を約1.8倍（ $=699 \div 395$ ）すれば、実数に近い数字になると推察される。

図表 1-16 近江鉄道日野駅の利用実態

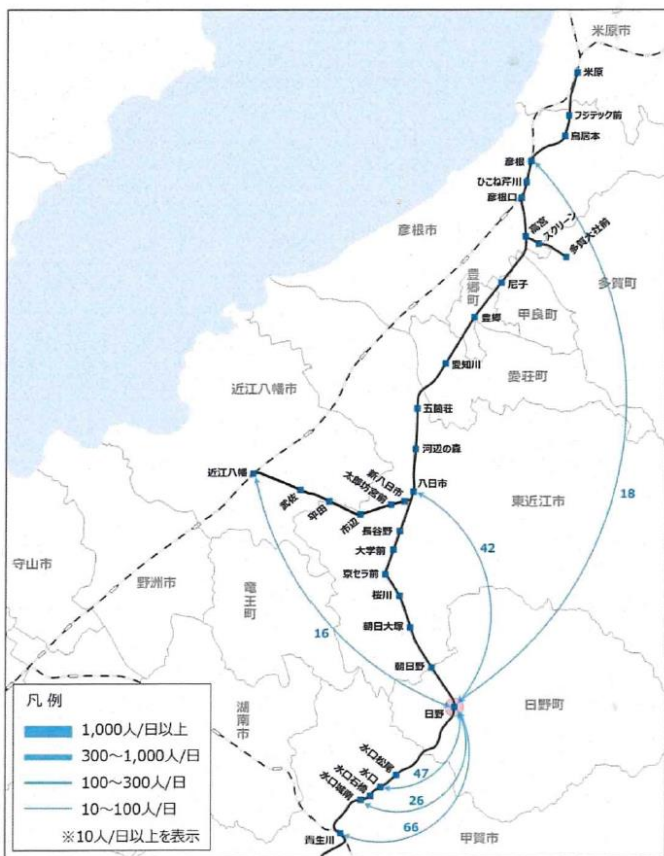
【平日】

	乗降客数	
	(人)	(%)
1 米原	1	0.3%
2 フジテック前	0	
3 鳥居本	0	
4 彦根	7	1.8%
5 ひこね芹川	2	0.5%
6 彦根口	3	0.8%
7 高宮	0	
8 スクリーン	2	0.5%
9 多賀大社前	0	
10 尼子	0	
11 豊郷	1	0.3%
12 愛知川	1	0.3%
13 五箇荘	2	0.5%
14 河辺の森	0	
15 八日市	74	18.7%
16 新八日市	0	
17 太郎坊宮前	0	
18 市辺	0	
19 平田	2	0.5%
20 武佐	0	
21 近江八幡	3	0.8%
22 長谷野	25	6.3%
23 大学前	8	2.0%
24 京セラ前	0	
25 桜川	10	2.5%
26 朝日大塚	4	1.0%
27 朝日野	0	
28 日野	0	
29 水口松尾	18	4.6%
30 水口	94	23.8%
31 水口石橋	11	2.8%
32 水口城南	49	12.4%
33 貴生川	78	19.7%
合計	395	100.0%



【休日】

	乗降客数	
	(人)	(%)
1 米原	4	1.7%
2 フジテック前	0	
3 鳥居本	0	
4 彦根	18	7.4%
5 ひこね芹川	0	
6 彦根口	0	
7 高宮	0	
8 スクリーン	0	
9 多賀大社前	0	
10 尼子	1	0.4%
11 豊郷	0	
12 愛知川	4	1.7%
13 五箇荘	0	
14 河辺の森	3	1.2%
15 八日市	42	17.4%
16 新八日市	0	
17 太郎坊宮前	1	0.4%
18 市辺	0	
19 平田	0	
20 武佐	0	
21 近江八幡	16	6.6%
22 長谷野	2	0.8%
23 大学前	1	0.4%
24 京セラ前	1	0.4%
25 桜川	2	0.8%
26 朝日大塚	0	
27 朝日野	2	0.8%
28 日野	0	
29 水口松尾	0	
30 水口	47	19.4%
31 水口石橋	6	2.5%
32 水口城南	26	10.7%
33 貴生川	66	27.3%
合計	242	100.0%



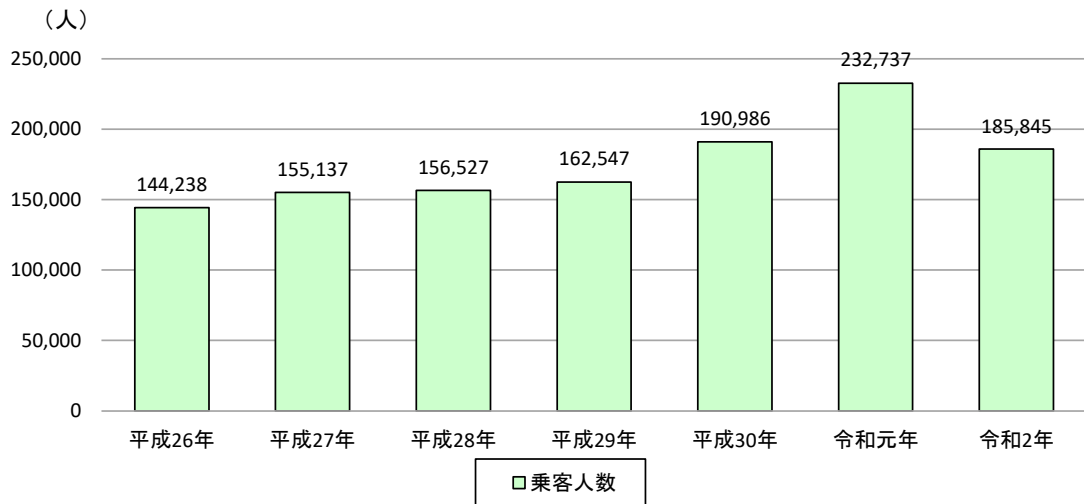
出所：近江鉄道線利用実態調査（OD 調査）報告書（令和3年3月）

② 近江鉄道バス（日八線）の利用状況

ア 日八線の利用者数の推移

近江鉄道バス日八線の利用者数は、近年は増加傾向で推移してきていたが、令和2年では新型コロナウイルス禍の影響等により、乗降客数 185,845 人（509 人/日）となっている。

図表 1-17 近江鉄道バス日八線乗客数の推移



出所：近江鉄道(株)八日市営業所の資料

イ 日八線の利用状況

(ア) 便別の利用状況

令和元年6月10日に日八線の乗降調査が実施されている。

この調査結果によれば、平日の往路は、朝の近江八幡駅 7:23 発便、7:47 発便の利用者数が多く、復路は、朝の北畑口 6:38 発便、7:02 発便、7:16 発便、夕方の 15:23 発便などの利用者が多くなっている。

休日の往路は、朝の近江八幡駅 7:45 発便、夕方の 17:20 発便の利用者数が多く、復路は、朝の北畑口 6:56 発便、昼間の 12:23 発便などの利用者が多くなっている。

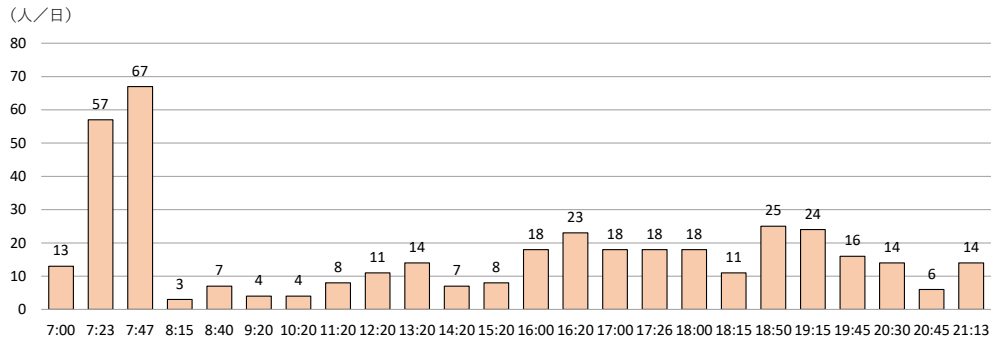
(イ) バス停別の利用状況

平日の往路では、乗車は近江八幡駅が 66.2%と多く、次いで日野駅の 21.6%、降車は高校前が 26.2%、南上田が 9.8%、日野駅が 9.3%の順となっている。復路では、乗車は高校前が 22.5%、日野駅が 12.1%、南上田が 8.7%、降車は近江八幡駅が 69.7%と多く、次いで日野駅の 14.7%の順となっている。

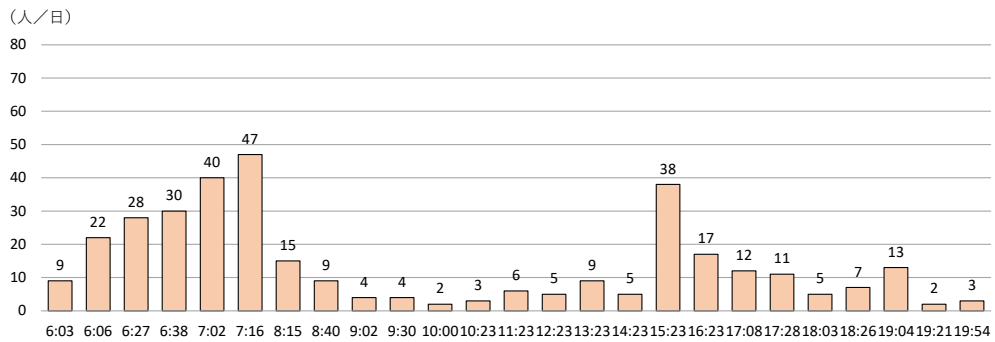
休日は、利用者数は平日に比べて少ないが、平日とほぼ同様の傾向となっている。

図表 1-18 近江鉄道バス日八線の便別乗客数（令和元年6月10日）

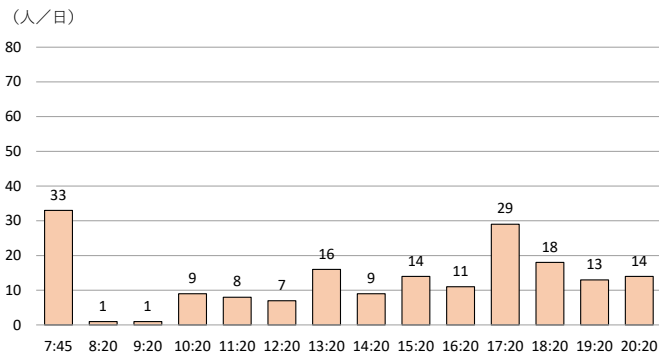
平日：往路（近江八幡駅発→北畑口行）



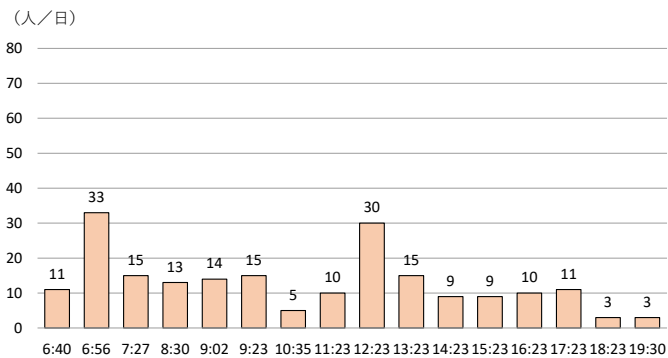
平日：復路（北畑口発→近江八幡駅行）



休日：往路（近江八幡駅発→北畑口行）



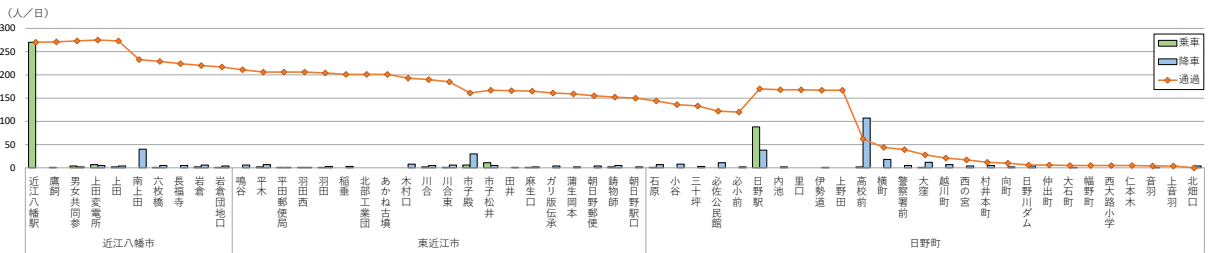
休日：復路（北畑口発→近江八幡駅行）



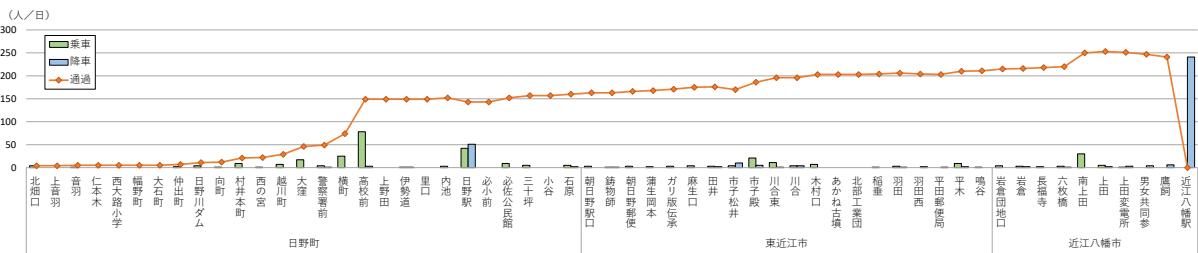
出所：令和元年6月10日実施の乗降調査結果

図表 1-19 近江鉄道バス日八線の1日の乗降客数（令和元年6月10日）

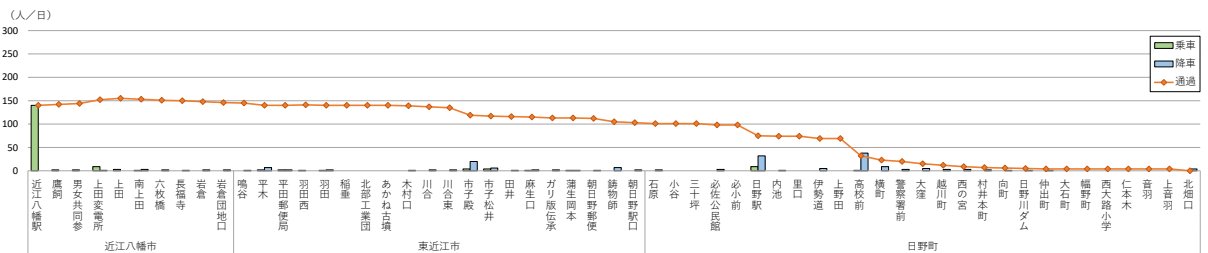
平日：往路（近江八幡駅発→北畑口行）



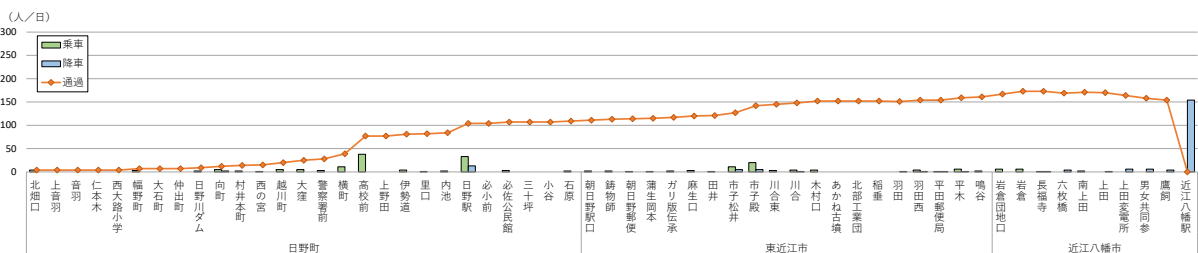
平日：復路（北畑口発→近江八幡駅行）



休日：往路（近江八幡駅発→北畑口行）



休日：復路（北畑口発→近江八幡駅行）



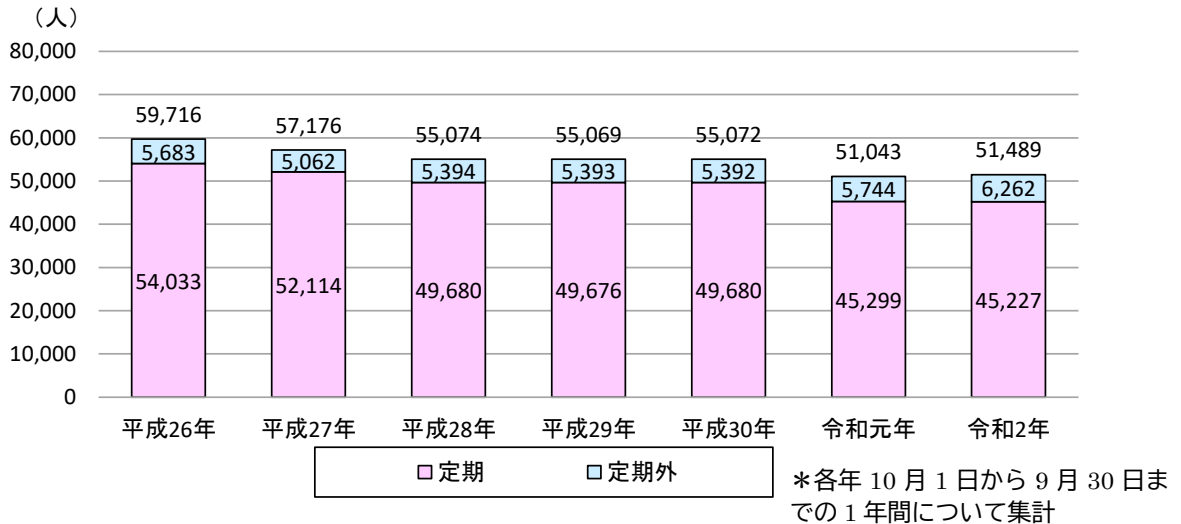
出所：令和元年6月10日実施の乗降調査結果

③ 日野町営バスの利用状況

ア 町営バスの利用者数の推移

町営バスの利用者数は、近年はほぼ漸減傾向で推移しており、令和2年では利用者数 51,489 人となっている。

図表 1-20 町営バス年間利用者数の推移



出所：日野町企画振興課資料

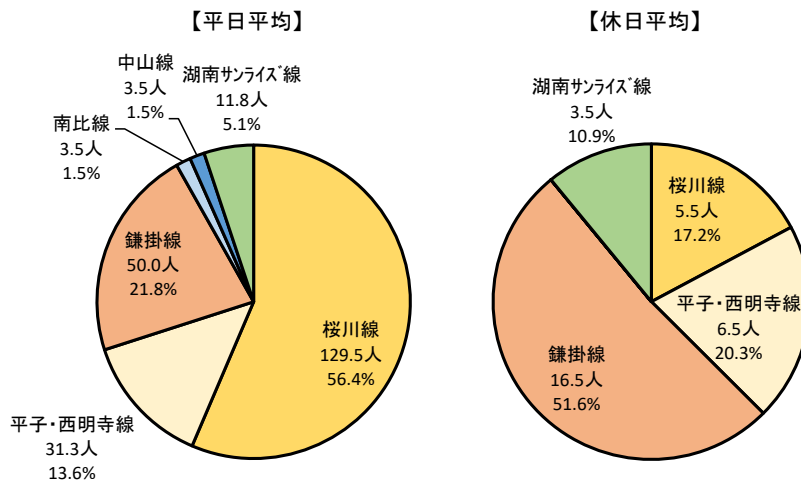
イ 町営バスの利用状況

(ア) 路線別・一日当たりの利用状況

令和2年度日野町営バス乗降者動態調査から、路線別の利用状況みると、平日は桜川線の利用が130人と多く、次いで鎌掛線50人、平子・西明寺線の31人の順となっている。

休日(土曜日)は、鎌掛線が17人と多く、次いで平子・西明寺線の7人、桜川線の6人の順となっている。

図表 1-21 路線別・一日当たりの利用状況 (令和2年度)



出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

（イ）路線別・便別の利用状況

令和2年度日野町営バス乗降者動態調査から、路線別に利用者属性別の利用状況、便別の利用状況、バス停別の乗降状況を整理した。各路線の利用状況の概要は、以下に示すとおりである。

【桜川線】

- ・平日の朝と夕方の便は、桜谷小学校に通学する児童の利用が主体となっている。
- ・平日の昼の便は、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用している。
- ・休日は4便と少なく、福祉乗車証利用の高齢者の利用となっている。

【平子・西明寺線】

- ・平日、休日ともに、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用している。日野記念病院行は朝の便の利用が多く、平子中・熊野神社行は夕方の便の利用が多くなっている。朝に自宅から日野地区に出かけ、夕方に帰宅するような利用と推察される。
- ・平日の朝、夕の便では、西大路小学校に通学する児童の利用が3～4人程度ある。

【鎌掛線】

- ・平日、休日ともに、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用しているが、平日の夕方の便では日野高校の生徒の利用がみられる（高校前で乗車し日野駅下車など）。鎌掛行の夕方の便では、日野小学校から帰宅する児童の利用がみられる。

【南比線】

- ・平日のみの運行で、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用している。便数は少なく、各便1人程度の乗車となっている。

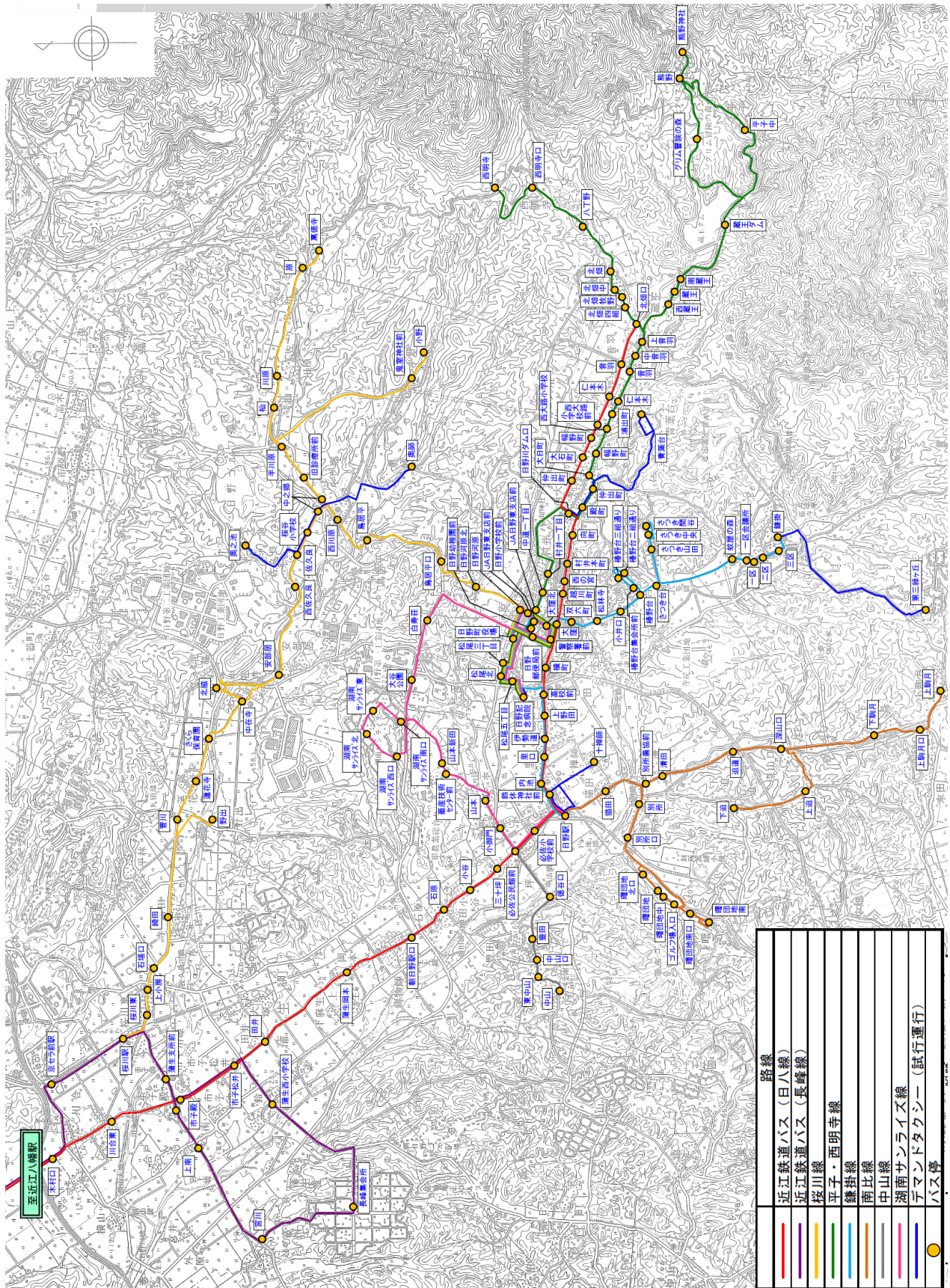
【中山線】

- ・平日のみの運行で、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用している。便数は少なく、各便1人程度の乗車となっている。

【湖南サンライズ線】

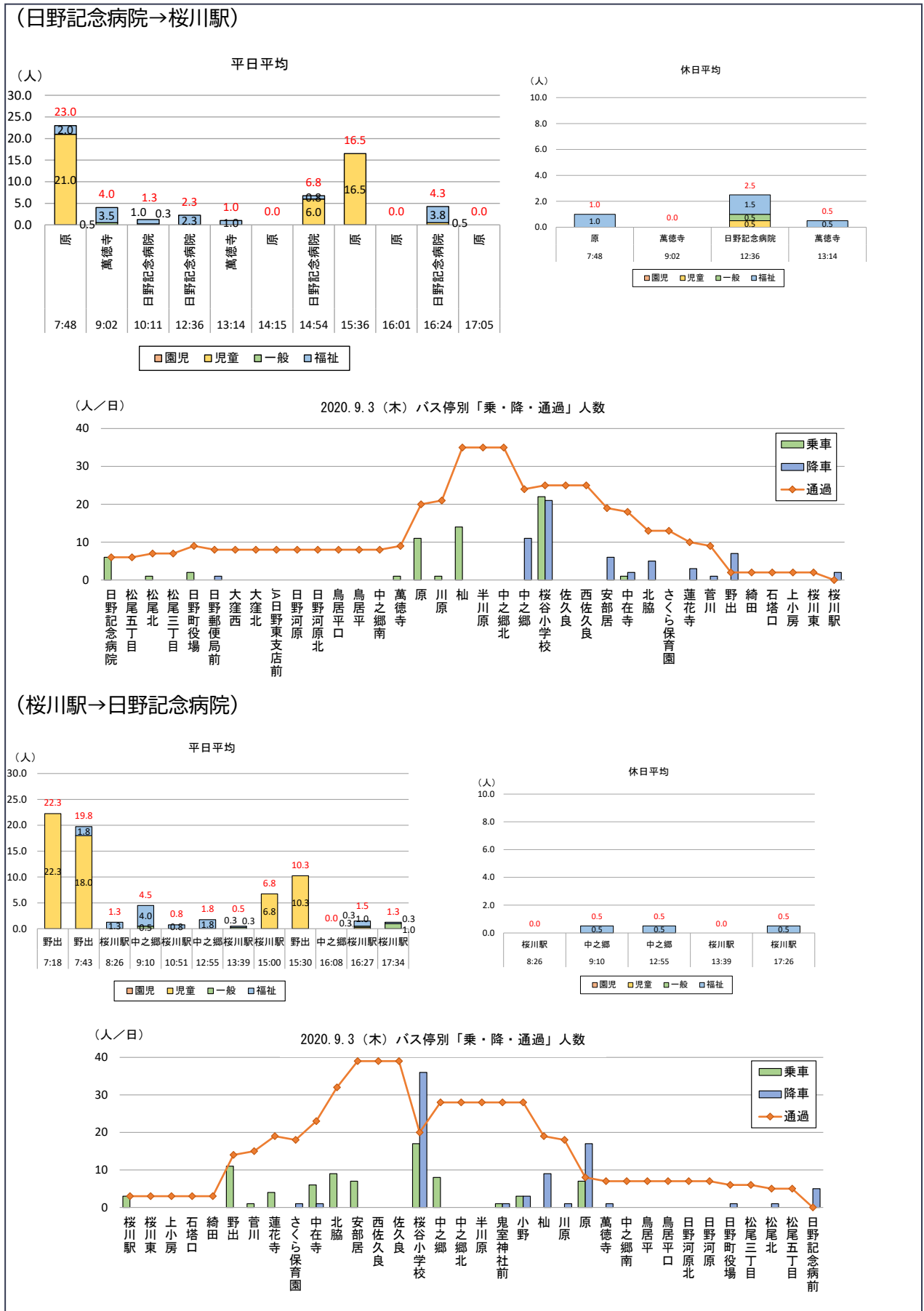
- ・平日、休日ともに、福祉乗車証利用の高齢者が主に利用しているが、一般の利用もみられる。日野駅行は夕方の便の利用が多く、日野記念病院行は朝の便の利用が多くなっている。朝に自宅から日野地区に出かけ、夕方に帰宅するような利用と推察される。

図表 1-22 町営バスの路線図



出所：日野町ホームページ

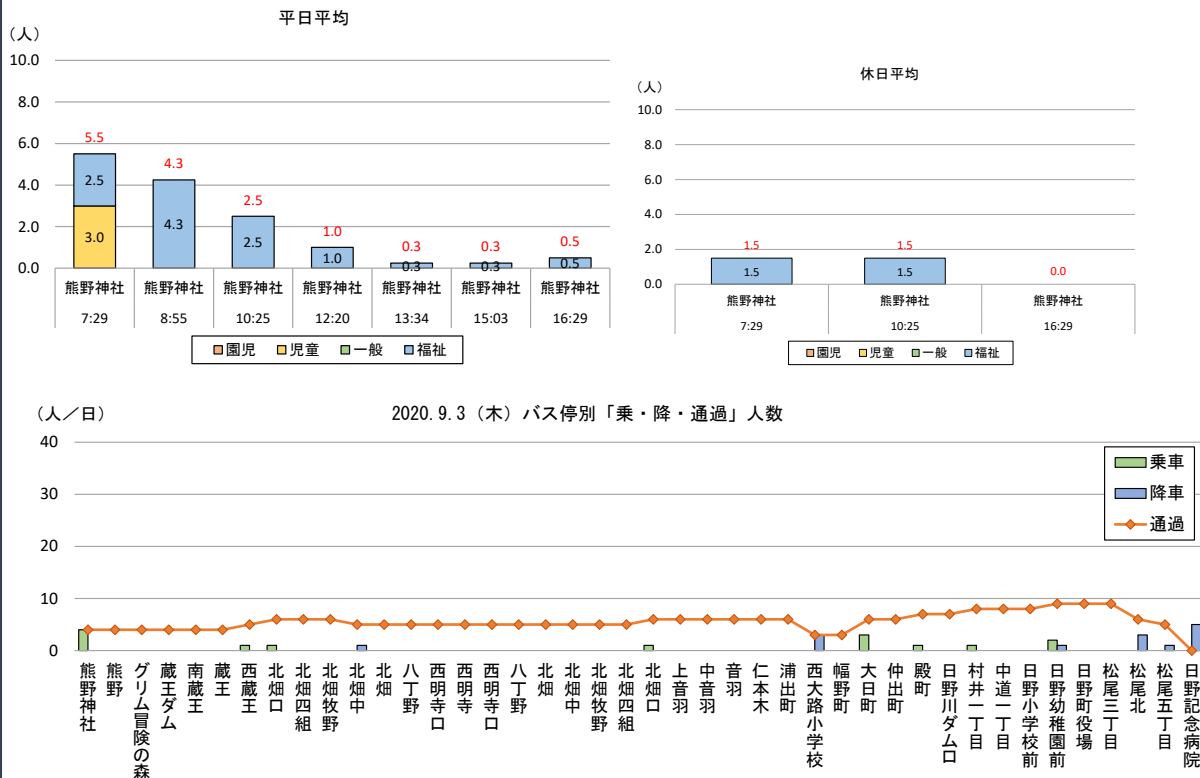
図表 1-23 町営バス桜川線の利用状況



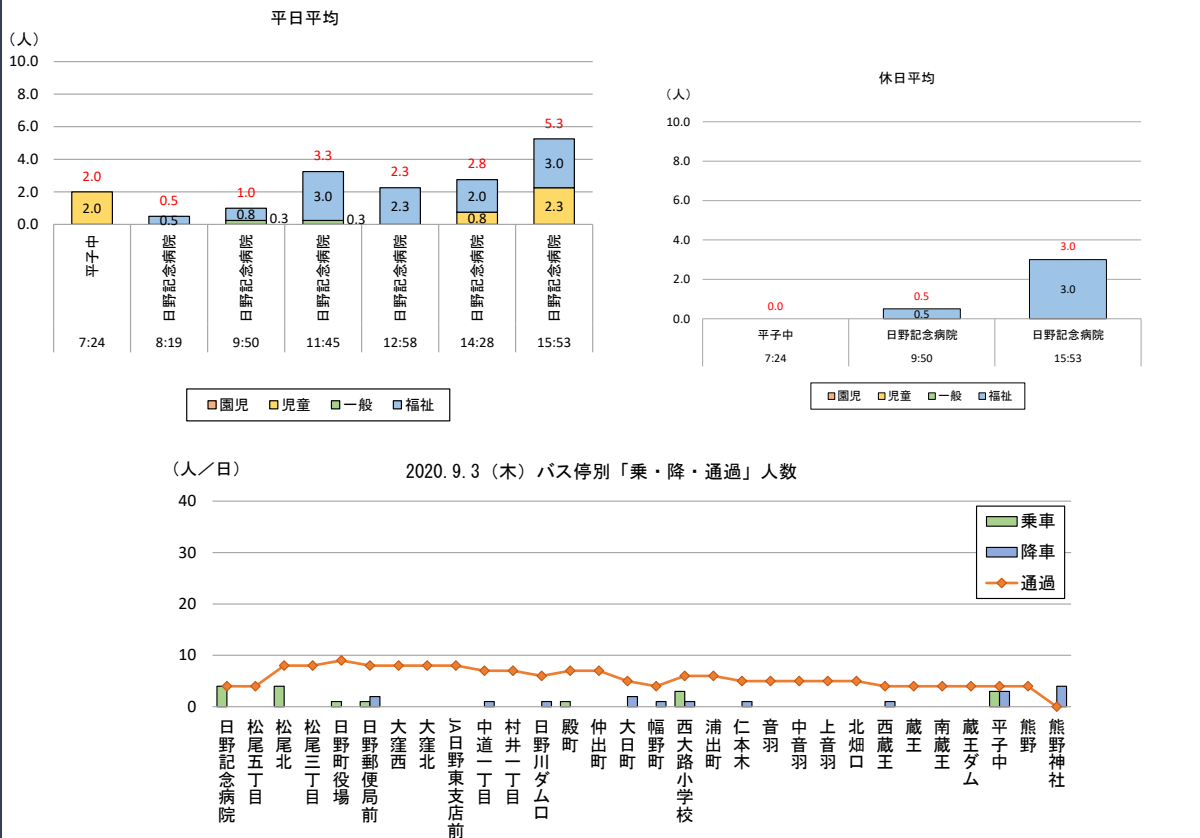
出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

図表 1-24 町営バス平子・西明寺線の利用状況

(熊野神社・グリム冒険の森・西明寺→日野記念病院)



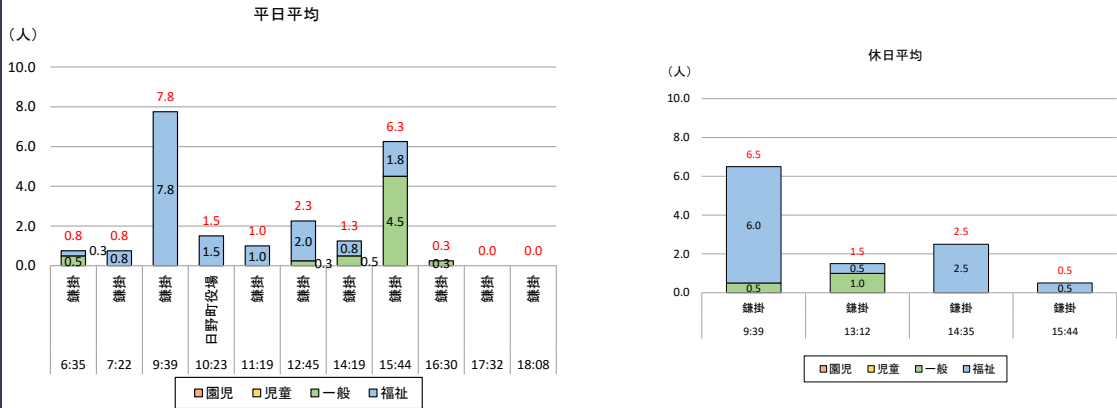
(日野記念病院→平子中・熊野神社)



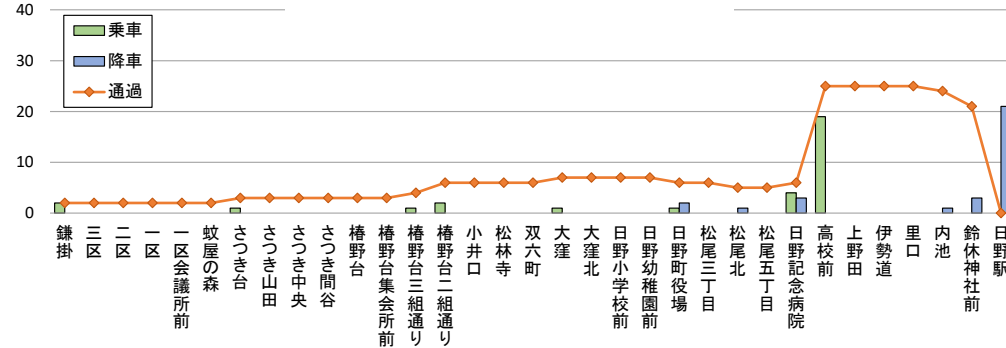
出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

図表 1-25 町営バス鎌掛線の利用状況

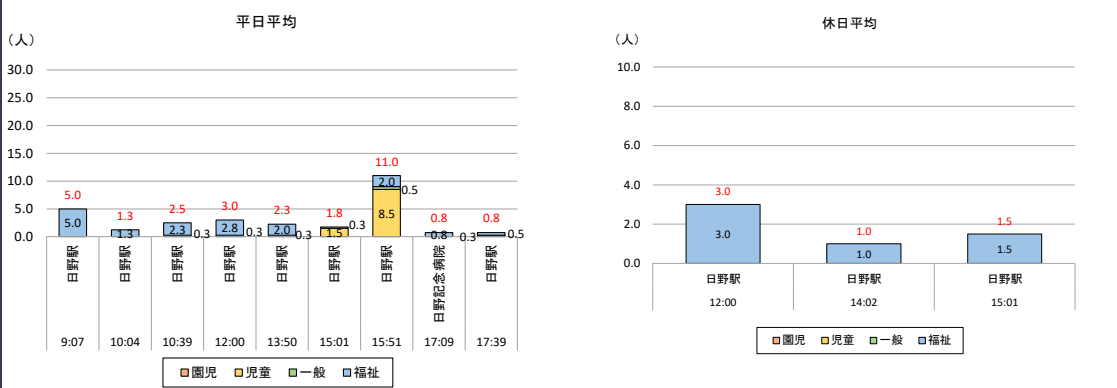
(鎌掛→日野駅)



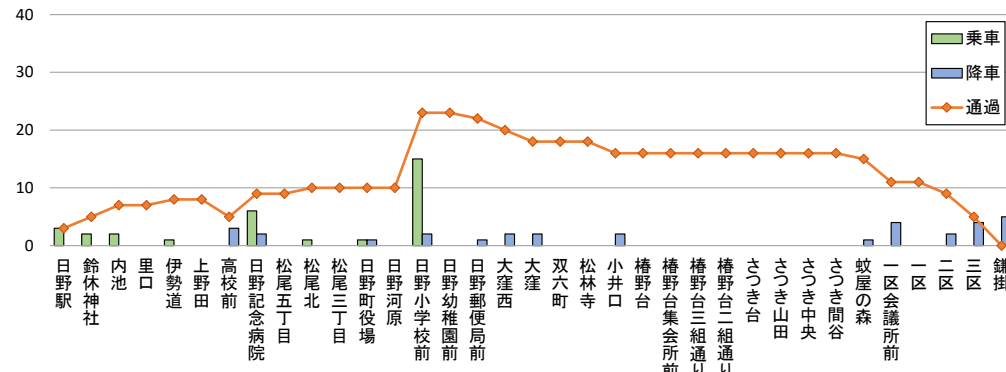
2020.9.3 (木) バス停別「乗・降・通過」人数



(日野駅→鎌掛)



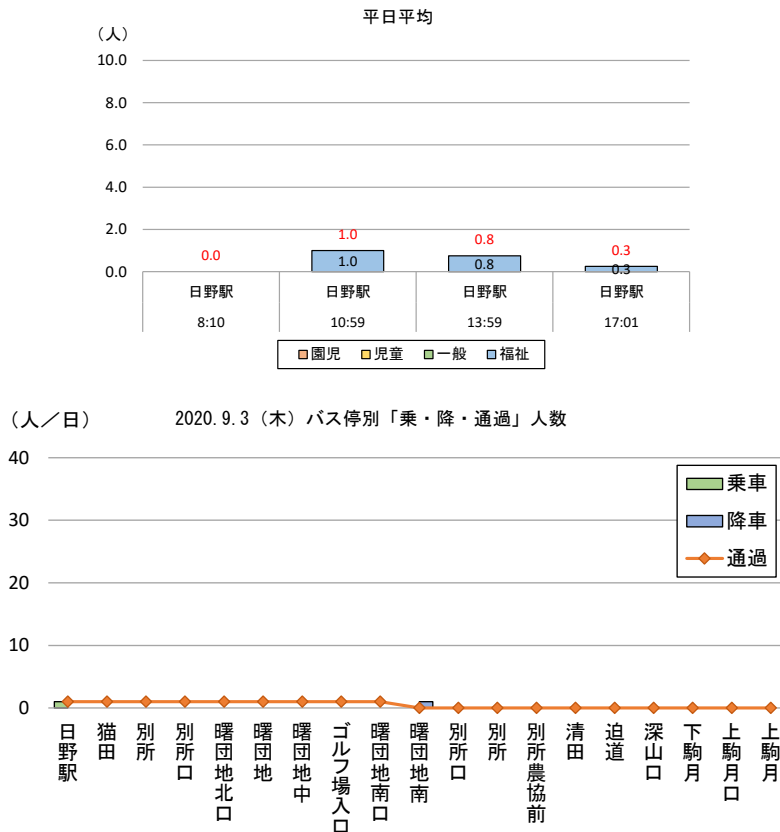
2020.9.3 (木) バス停別「乗・降・通過」人数



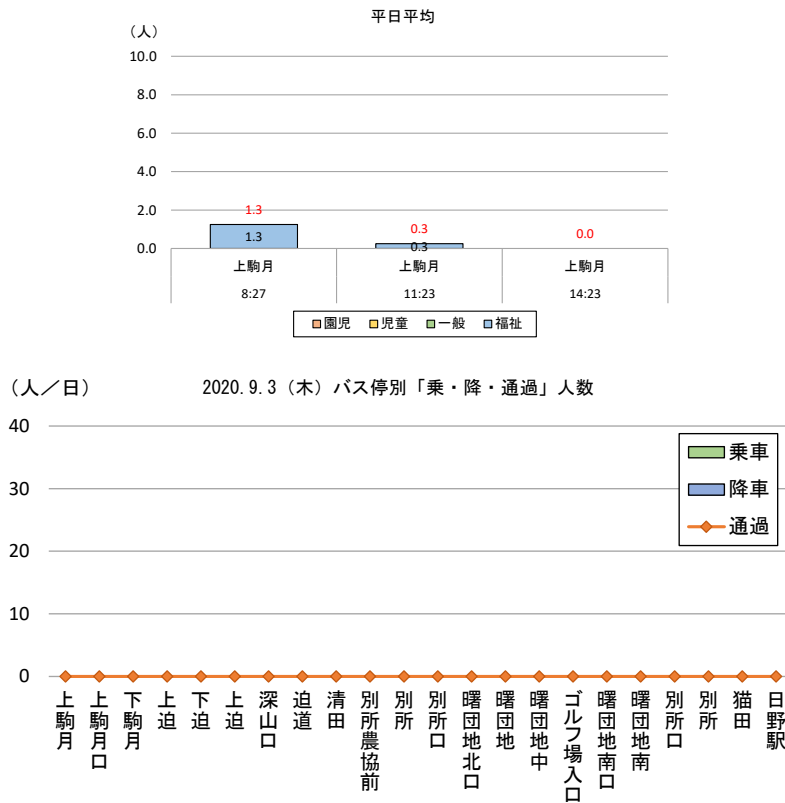
出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

図表 1-26 町営バス南比線の利用状況

(日野駅→上駒月) ※平日のみ運行(土曜なし)



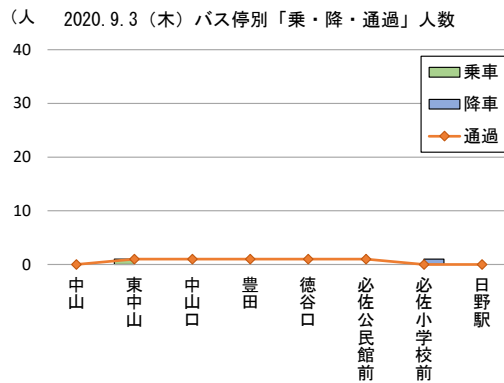
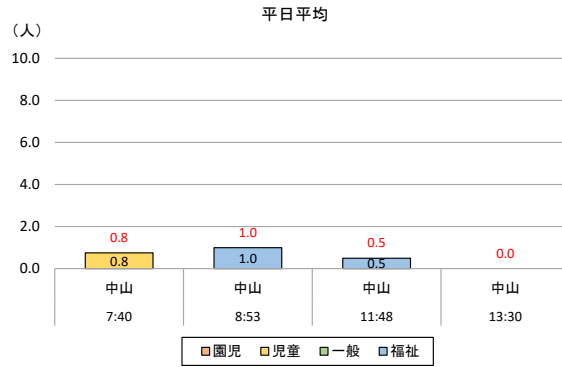
(上駒月・下迫→日野駅) ※平日のみ運行(土曜なし)



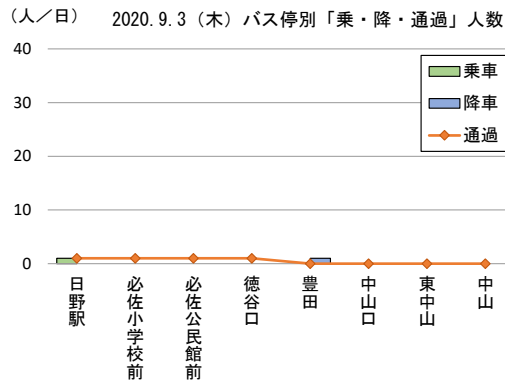
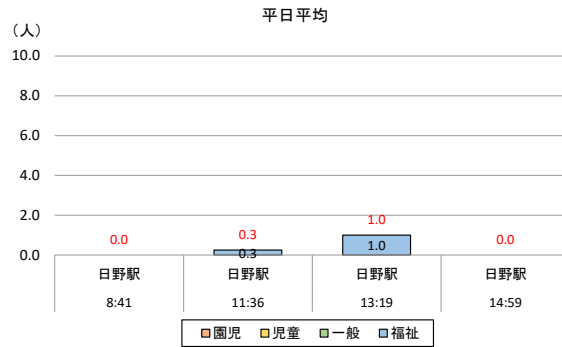
出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

図表 1-27 町営バス中山線の利用状況

(中山→日野駅) ※平日のみ運行(土曜なし)



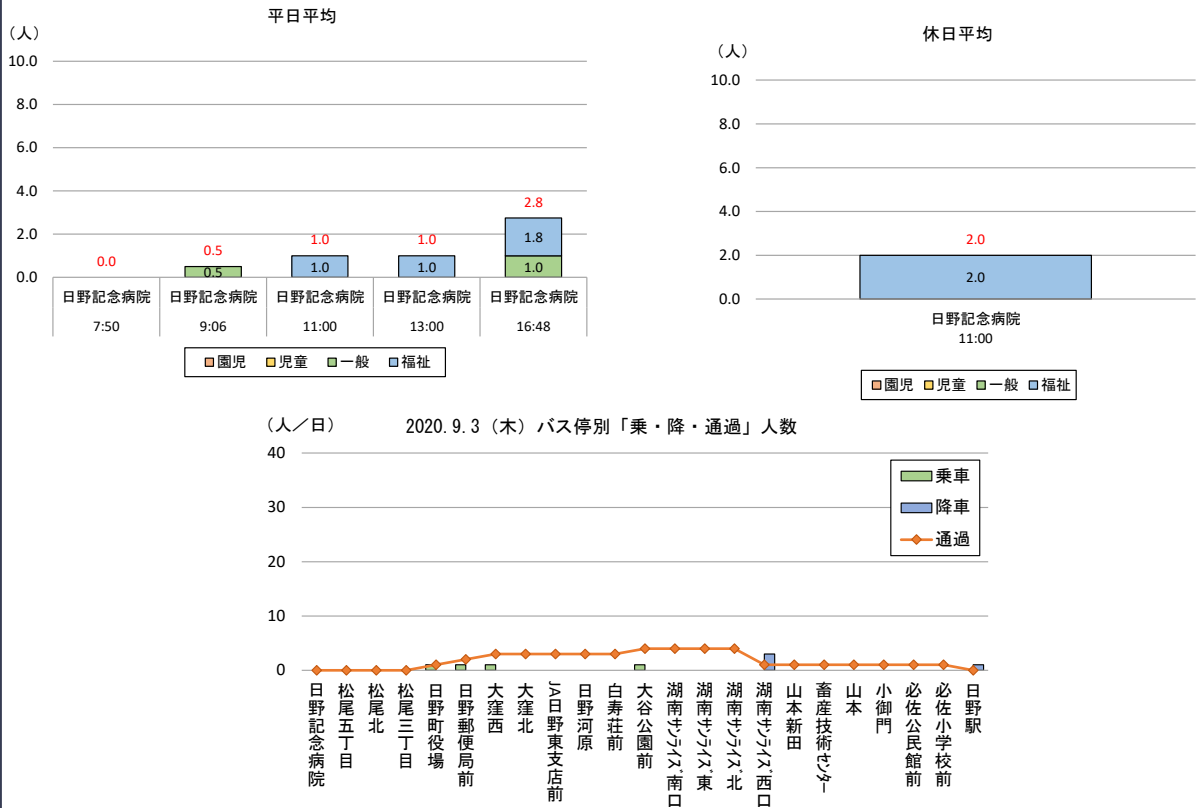
(日野駅→中山) ※平日のみ運行(土曜なし)



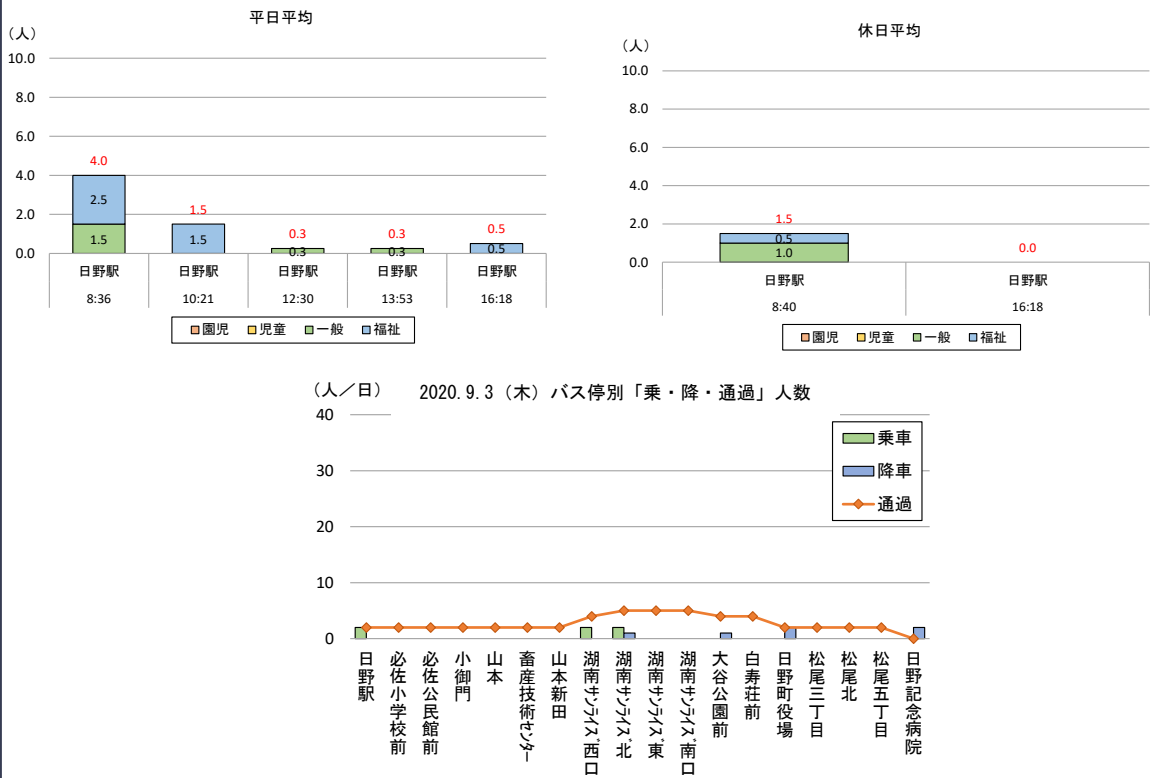
出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

図表 1-28 町営バス湖南サンライズ線の利用状況

(日野記念病院・日野町役場→湖南サンライズ→日野駅)



(日野駅→湖南サンライズ→日野町役場・日野記念病院)



出所：令和2年度日野町営バス乗降者動態調査集計表

④ 移動支援事業（ボランティア輸送）の現況

日野町における移動支援事業（ボランティア輸送）としては、「おたすけカゴヤ」による移動支援がある。「おたすけカゴヤ」は、東桜谷地区及び日野地区の小井口地区から日野町内の移動を支援する取組で、ボランティアの自家用車を使用して、支援が必要な高齢者等の移動を支援している。

図表 1-29 「おたすけカゴヤ」の取組の概要

- ・移動支援の範囲……………東桜谷地区から日野町内（原則）
- ・利用者の負担（片道）…乗降前後の付添い・介助費等300円
- ・使用する車……………ボランティアの自家用車
- ・行き先……………病院、商店・スーパー、JA・郵便局・銀行、役場、駅など
- ・対象者……………支援が必要な高齢者等（要支援者以外でも支援が必要であれば対応）

【移動支援への補助制度の内容】

日野町移動支援事業補助金（訪問型サービスD+町単独事業）

おしゃべり会の話し合いの中で、「移動支援が必要かどうかが大切」「要支援者かどうかで、分け隔てできない」という協議結果になったことから、要支援者以外の送迎に対しても補助を実施

対象経費	補助金額
移動支援に係る付添い支援等（乗車前または乗車後の屋内外における移動の付添い・介助等）の実施に要する人件費、報償費、消耗品費、通信費、保険料 その他町長が必要と認める経費	(1) 要支援者等 利用者 1 人につき 1 日当たり 150 円 (2) 要支援者等以外の高齢者等 利用者 1 人につき 1 日当たり 130 円
移動支援に要する自家用自動車の任意保険料	従事者 1 人につき 1 日当たり 200 円

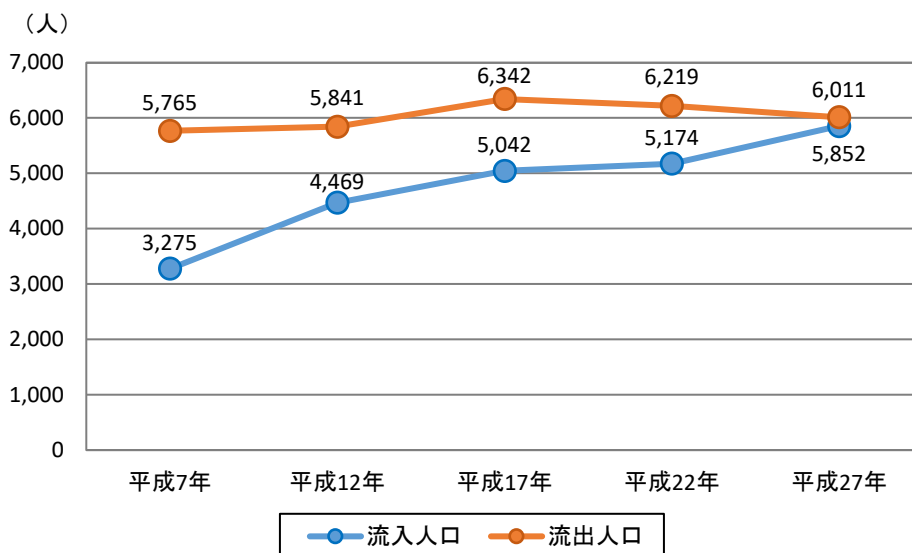
出所：日野町資料

(3) 町内における移動状況

① 流入・流出人口の推移

日野町の平成7年から平成27年までの20年間における流入・流出人口の推移をみると、流入人口が増加傾向にあり、流入人口と流出人口の差が縮小する傾向となっている。この傾向から日野町内の工業団地等に通勤する人数が増加していることが推察される。

図表 1-30 日野町の流入人口・流出人口の推移



出所：平成27年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 第1表

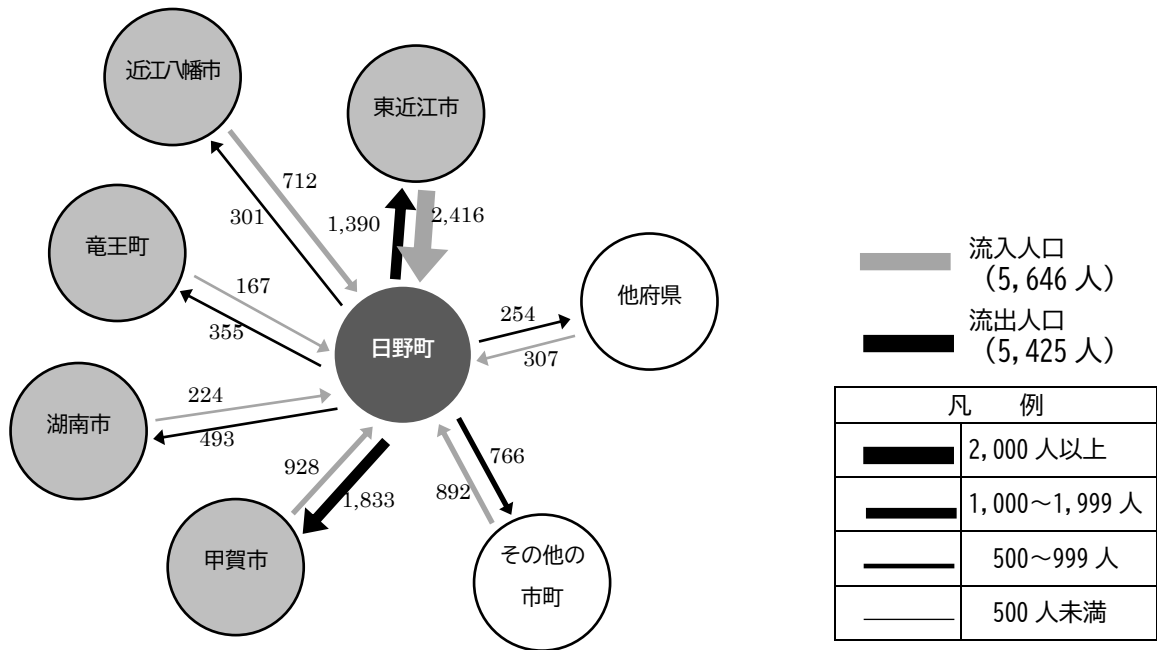
②通勤交通の状況

ア 概況

平成27年国勢調査によると、日野町に居住する就業者11,232人の約半数は町外に流出し、日野町内で従業する人の約半数は町外から流入している。交通手段は8～9割は自動車利用となっている。

日野町からは、甲賀市への通勤が33.8%と多く、次いで東近江市25.6%と多い。なお、京阪神への通勤は、177人とそれほど多くない。日野町の工業団地などへの流入は、東近江市42.8%と多く、次いで甲賀市16.4%、近江八幡市12.6%となっている。

図表 1-31 日野町の通勤流動（15歳以上）



出所：平成 27 年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 第 3 表、第 4 表

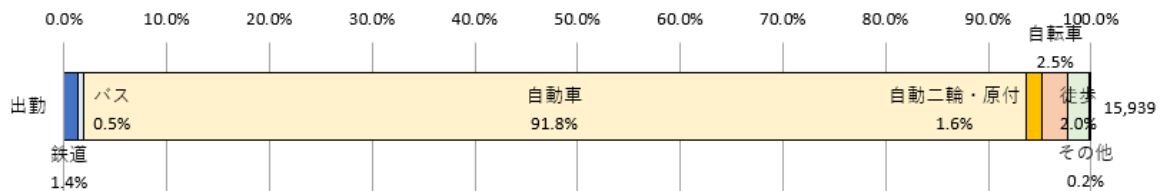
イ 通勤の利用交通手段

第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）によれば、通勤の 9 割強が自動車利用となっている。この通勤交通により、国道 307 号などでは朝夕の交通渋滞が発生している。

このほか、通勤では、外国人労働者は自転車、電動自転車を利用（第二工業団地で 200～300 人）しており、交通ルールの問題などのトラブルも生じている。

また、大規模企業では独自に送迎バスを運行している。例えば、朝に近江八幡駅前から 3 本の送迎バスを運行し、約 150 人が利用する企業もある。

図表 1-32 日野町における出勤の代表交通手段



出所：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

③通学交通の状況

ア 高校生等の通学状況

平成 27 年国勢調査によると、日野町常住の 15 歳以上の通学者は 893 人で、このうち 302 人が日野町内での通学となっている。日野高校の生徒数などの情報を踏まえると、概ね次のような人数と想定される。

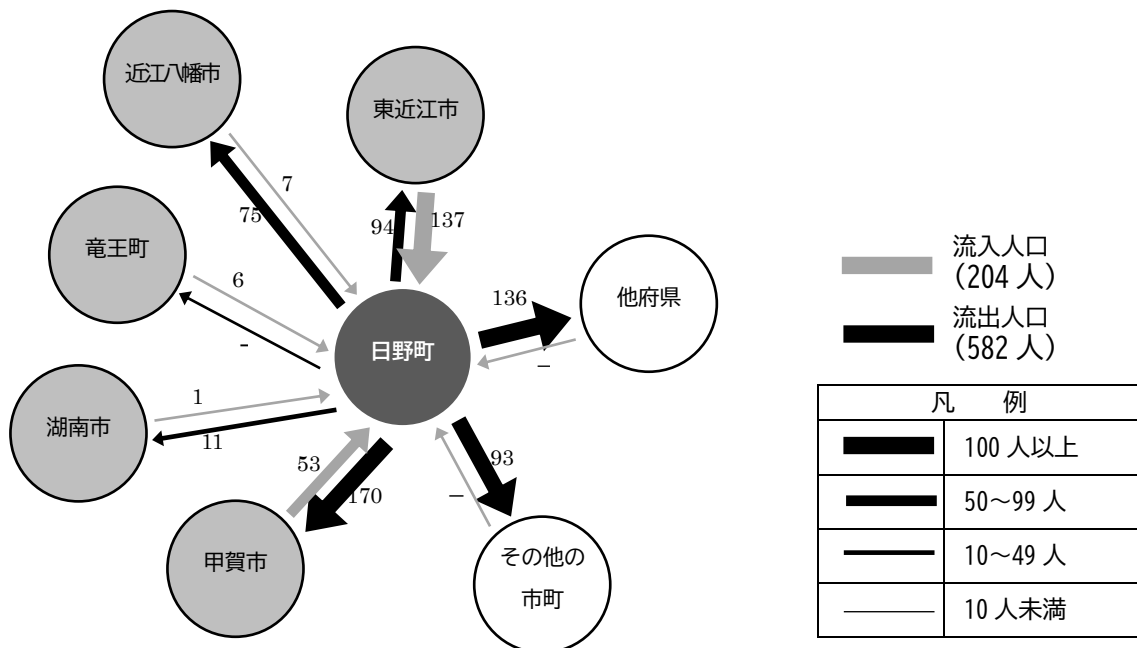
図表 1-33 日野町の高校生等の通学状況

分類	概数	内訳等
日野町常住の高校生・大学生等	890 人	高校生：590 人、大学生等 300 人
日野高校への通学者	470 人	日野町常住者：300 人、町外常住者：170～200 人 (東近江市から 140 人、甲賀市から 50 人)
日野町常住の高校生で町外の高校への通学者	290 人	甲賀市へ 140 人、東近江市へ 80 人、近江八幡市へ 60 人 ※近隣市町以外及び県外は大学生等が大半を占めると想定

通学手段については、日野高校へは、日野町内からは徒歩、自転車、東近江市・八日市方面からは自転車又は近江鉄道、近江鉄道バス、甲賀市・水口方面からは自転車又は近江鉄道を利用しているものと推察される。なお、日野駅から日野高校までの交通手段については、通常は自転車を利用し、雨天の日のみ近江鉄道バスを利用している生徒も多い状況となっている。

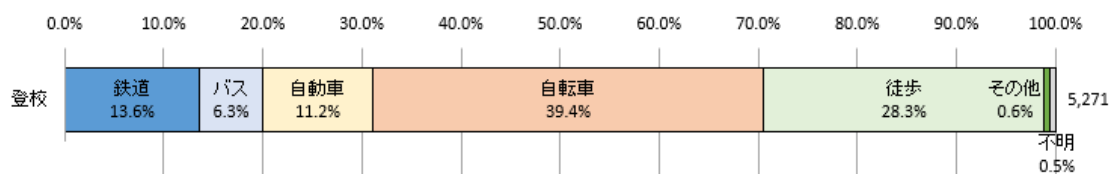
町外の高校への通学者は、甲賀市へは自転車又は近江鉄道、東近江市へは自転車又は近江鉄道、近江八幡市へは近江鉄道や近江鉄道バスを利用していると推察される。

図表 1-34 日野町の通学流動（15 歳以上）



出所：平成 27 年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 第 3 表、第 4 表

図表 1-35 日野町における登校の代表交通手段（平成 22 年 PT 調査）



出所：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

イ 小中学生の通学

(ア) 中学生の通学

日野中学校への通学については、徒歩と遠距離の場合は自転車が利用されている。冬場の雪やひどい雨の場合は、保護者の自動車による送迎も行われている。通学距離が長い桜谷地区などからは、通学にバスを利用できないかとの意見も出ている。

なお、町内の中学生の中には、水口東中学など町外の中学校に通学している中学生もいる。

図表 1-36 中学校の通学の状況

中学校名	通学の状況
日野中学校	<ul style="list-style-type: none"> ・桜谷は、中学校までも距離があり、通学路に山・谷があり、何も無いところが多く、安全面で不安がある。桜谷からは、何も無く危ないので、バスが使えないかという声もある。 ・安全の面を考えなければ、自転車通学でも良いようには思う。 ・冬場の雪やひどい雨の場合、自転車庫に駐輪している自転車が 2/3 以下になる。その分は親が送迎されていることになる。雪の時や雨の時など、天気が悪い時のバス通学へのニーズはあると思う。 ・現在も、高齢者が中之郷で乗り換えて街中に出てこられているケースもある。そのようなかたちで、中学生も、バス通学ができないか。家族送迎も大変である。

出所：日野町学校経営会議（令和 3 年 5 月 24 日（月））

(イ) 小学生の通学

小学校までは、徒歩又は町営バスが利用されている。ただし、町営バスはバスがある程度整っている地区のみとなっている。このほか、途中まで自転車で行き、そこから徒歩で通学する児童や、必佐小学校、南比都佐小学校などでは、保護者による自動車送迎も行われている。

また、2 km以上離れた地区から通学する小学生も多数いるため、通学バスの充実などの対策が要請されている。

図表 1-37 小学校の通学の状況

小学校名	通学の状況
日野小学校	<ul style="list-style-type: none"> ・鎌掛では、通学にチャーターバスを利用。利用者は減少しており、小さいバスでも対応できそうな人数になってきている。 ・通学定期は、最初の全額支払いの負担が大きいという声もある。 ・無料になれば、安全面から、バス利用も出てくると思う。 ・さつき台の上の方や、いせのでもニーズがある。
西大路小学校	<ul style="list-style-type: none"> ・平子・熊野の児童がバスを利用している。 ・児童 83 名のうち 20 名が、学区柔軟化により西大路地区外から通学、保護者が送迎している。 ・柔軟化の場合、通学手段は保護者で確保いただくようお願いしている。通学バスがあれば、乗りたいと思う。 ・公共交通で日野地区から西大路小学校まで通いやすくなり、柔軟化の希望者が増えると、西大路小学校のクラス編成等も検討が必要となる。
南比都佐小学校	<ul style="list-style-type: none"> ・40 人が曙団地からの通学である。曙団地は入口で 3 km、奥では 4 km 以上ある。 ・多くの児童は、行きは徒歩だが、帰りは学童に行き、保護者送迎となっているため、歩いて帰る子は少ない。児童の約半数が学童に行っている。 ・このため、行きがバスになったとしても、学童に行っている子は、帰りは、保護者送迎になると思う。 ・曙団地だけでなく、別所、清田も含めて 3 集落で、バス通学が OK となると、バス通学に切替えようとなるかもしれない。
必佐小学校	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年の夏、熱中症対策として、湖南サンライズの児童の送迎バスを夕方 2 便運行した。保護者には好評であった。 ・湖南サンライズの児童の保護者は、以前から通学バス利用の思いがある。「低学年の 1・2 年生だけでも」との思いをお持ちである。 ・中山では、小学校 1 年生の児童がバス通学の対象だが、家族の方が送迎されている。 ・湖南サンライズ・中山では、通学にバスを利用したいとの思いはある。 ・山本・湖南サンライズで 146 名と必佐小学校の半分ぐらいを占める。 ・現在のバスのサイズでは厳しい。大型バスでの送迎などが必要となる。
桜谷小学校	<ul style="list-style-type: none"> ・東西 10 km にわたる校区であり、現在、2 km ほどの通学距離でも安全のためにバス通学に変えた地域もある。

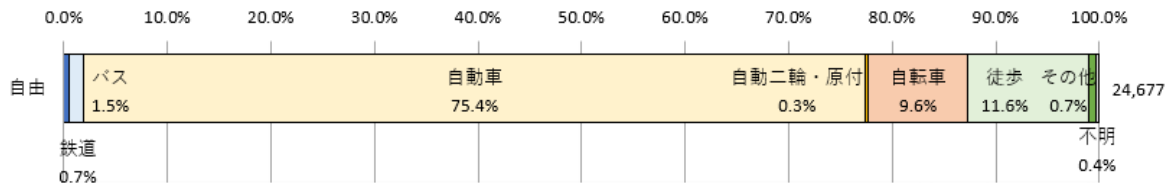
出所：日野町学校経営会議（令和 3 年 5 月 24 日）

④ 自由目的の移動状況

ア 概況

第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）によれば、日野町の自由目的の代表交通手段は自動車が75.4%、徒歩が11.6%、バスが1.5%、鉄道が0.5%、自動二輪が0.3%となっている。

図表 1-38 日野町における自由目的の代表交通手段



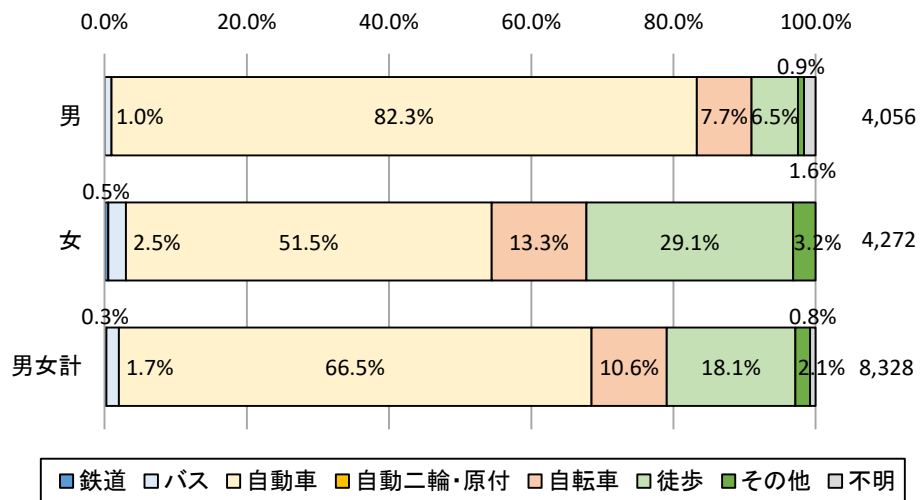
出所：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

イ 高齢者の移動状況

高齢者の自由目的における主な訪問先としては、買い物ではフレンドタウン日野、コメリ、ドラッグユタカ、アオキ、麒麟堂など、医療施設では日野記念病院、町内の開業医、町外の甲賀病院、蒲生医療センター、東近江総合医療センターなどが想定される。

高齢者の自由目的での移動手段は、自動車が66.5%と最も多く、次いで徒歩18.1%、自転車10.6%、バス1.7%となっている。男女別にみると、自動車利用は男性82.3%に対し、女性51.5%と低く、バス利用は男性1.0%に対し、女性2.5%と高くなっている。このことから、高齢者も基本は自家用車で移動し、免許を持っていない人や自動車を運転できなくなった人がバス等で移動していると推察される。

図表 1-39 65歳以上の自由目的における代表交通手段



出所：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

ウ 若年者（小学生～高校生）の移動状況

若年者（小学生～高校生）の自由目的での移動としては、習い事・塾、スポーツ教室（大谷公園、各小学校の体育館やグラウンド、スイミングスクール）、文化教室（町民会館わたむきホール虹など）などへの移動が想定される。

若年者の自由目的での移動手段は、自転車が 45.6%と最も多く、次いで徒歩 24.7%、自動車 23.4%、バス 5.0%の順となっている。自動車の利用は、5～19 歳の各年齢層でみられ、家族による送迎によるものと考えられる。

図表 1-40 5～19 歳（5歳階級）の自由目的の交通手段

	5～9歳	10～14歳	15～19歳	合計	構成比
鉄道	0	0	35	35	1.3%
バス	0	0	139	139	5.0%
自動車	258	210	176	644	23.4%
自動二輪・原付	0	0	0	0	0.0%
自転車	344	722	192	1,258	45.6%
徒歩	508	172	0	680	24.7%
その他	0	0	0	0	0.0%
不明	0	0	0	0	0.0%
合計	1,110	1,104	542	2,756	100.0%

出所：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

(4) 町内公共交通の問題点・課題

公共交通の現状から、日野町の公共交通においては、次のような問題点・課題が生じていると考えられる。

■広域的な移動が不便な公共交通体系である

- ・日野町の公共交通は、近江鉄道本線、近江鉄道バスの日八線（日野～近江八幡）が幹線となって、JR 近江八幡駅や JR 貴生川駅に連絡しているものの、日野町内には JR 西日本の鉄道駅がなく、JR 拠点駅への移動に時間・費用がかかるなど、広域圏と連絡する公共交通は不便な地域となっている。
- ・この不便さが、通勤や通学に公共交通が利用されない要因の一つとなっている。

■公共交通空白地はないが、利便性の低い地区が存在する

- ・日野町内は、近江鉄道バス日八線とともに、町営バスが6路線を運行し、デマンドタクシーの運行やボランティア輸送も組み合わせて、公共交通空白地を解消している。
- ・しかしながら、町営バスは夕方までの運行で、運行便数が少なく、土日の運行がない路線が多いなど、利便性は限定的となっている。
- ・この結果、町営バスの利用者数は少ない状況となっている。

■小学生の通学の不便さが解消されない

- ・日野町は集落地が谷筋に沿って広がっているため小学校区も広がっている。
- ・桜谷小学校のように町営バスを小学生の通学に活用できる学校もあるが、既存の運行状況では限界がある。このため、小学校1年生からの自転車通学や片道2km以上の徒歩通学が必要な地区も生じている。また、家族による送迎の負担も生じている。

■工業団地等へのマイカー通勤により朝夕の渋滞が生じている

- ・日野町内には工業団地や大規模工場が集積しているが、工業団地等への通勤はマイカーが9割以上を占めており、朝夕の通勤帰宅時間帯には国道307号をはじめとする幹線道路は渋滞が生じている。
- ・一方で、この渋滞する幹線道路を通勤する自転車が通るため、安全面での問題が生じている。

■高齢者の増加に伴う移動手段の確保が課題となる

- ・日野町では今後とも高齢化が進むものと予測されている。今後の住民の高齢化に伴い、自動車を運転できない人が増加すると想定されることから、町営バスなどの公共交通を充実していく必要がある。

■若年者の移動における家族の負担への対応

- ・若年者（小学生～高校生）の習い事・塾などへの移動は自転車や徒歩が多いが、家族による自動車送迎も2割以上ある。
- ・公共交通がより便利であれば、こうした家族送迎の負担も軽減されるものと推察されるが、現状では町営バスは夕方まで運行が終了するなど自動車送迎に頼らざるを得ない状況となっている。

3 地域公共交通の活性化

(1) 「わたむき自動車プロジェクト」の創設

第6次日野町総合計画（令和3年3月 日野町）においては、「超高齢社会や人口減少社会にふさわしいだれもが便利で快適な公共交通のあるまち」を目指すべき姿とし、「利用しやすい公共交通の充実」を基本施策とする方針が示されている。

しかしながら、現在、町の公共交通は利用者の減少とともに運行本数が削減され、本数が少ないから利用しない、利用できないという「悪循環」が生じており、そのため、工業団地通勤マイカーによる朝の渋滞や通勤自転車の危険な路肩走行、学生の2キロ以上の徒歩通学など、様々な問題が生じている。

こうした現状を踏まえ、「住み続けたい、住んでみたいまち日野を目指すには、公共交通の活性化が不可欠」との認識のもと、利用者の減少などによって厳しい状況にある公共交通を再活性化するため、潜在的な公共交通需要の掘り起こしや、その需要を満たす交通体系の構築を目的として「わたむき自動車プロジェクト」を令和3年4月に創設した。

(2) 「わたむき自動車プロジェクト」の概要

「わたむき自動車プロジェクト」は、「若い人も高齢者も親子連れも来訪者も・・・だれもが利用しやすい公共交通を、みんなが利用しているまち、日野町」を目指す姿として、

- ・公共交通で安全に通勤・通学できるまち
- ・公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち
- ・公共交通で来訪・観光できるまち
- ・いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち
- ・交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち

の5つのまちの実現を目指していくプロジェクトである。

具体的には、人口流動等の実態調査を実施し、潜在ニーズの把握と実証実験を行うことにより、交通インフラ整備のシステム化を目指していくものである。

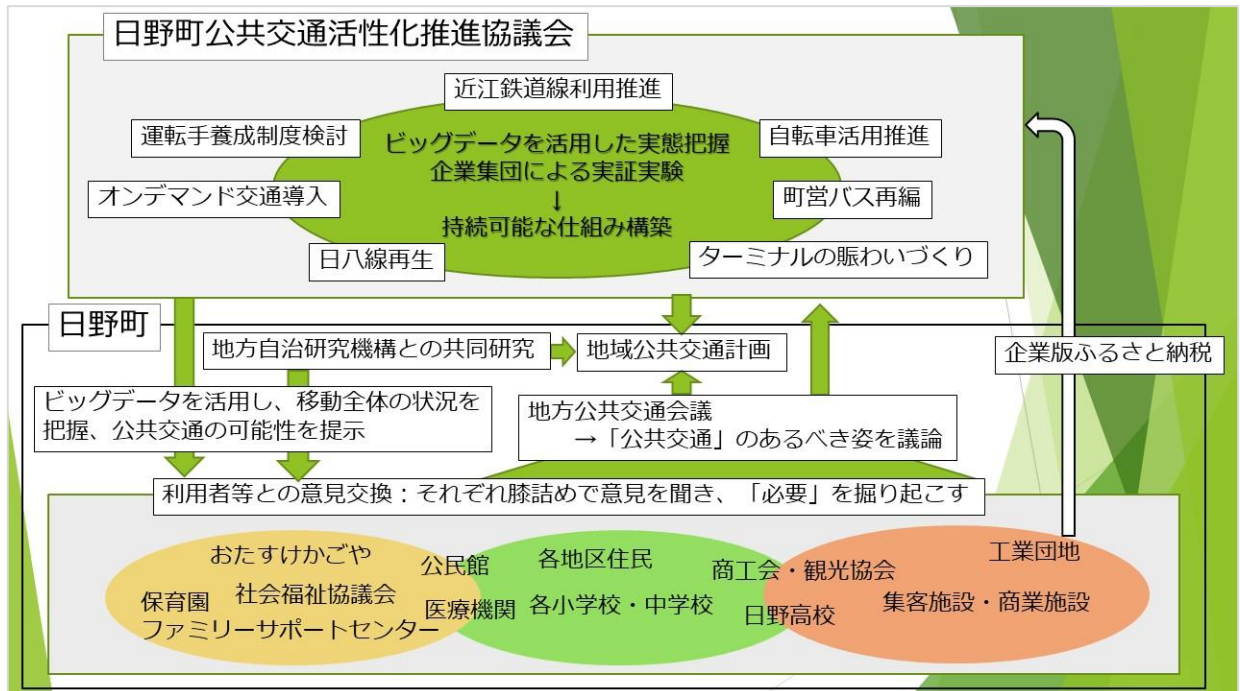
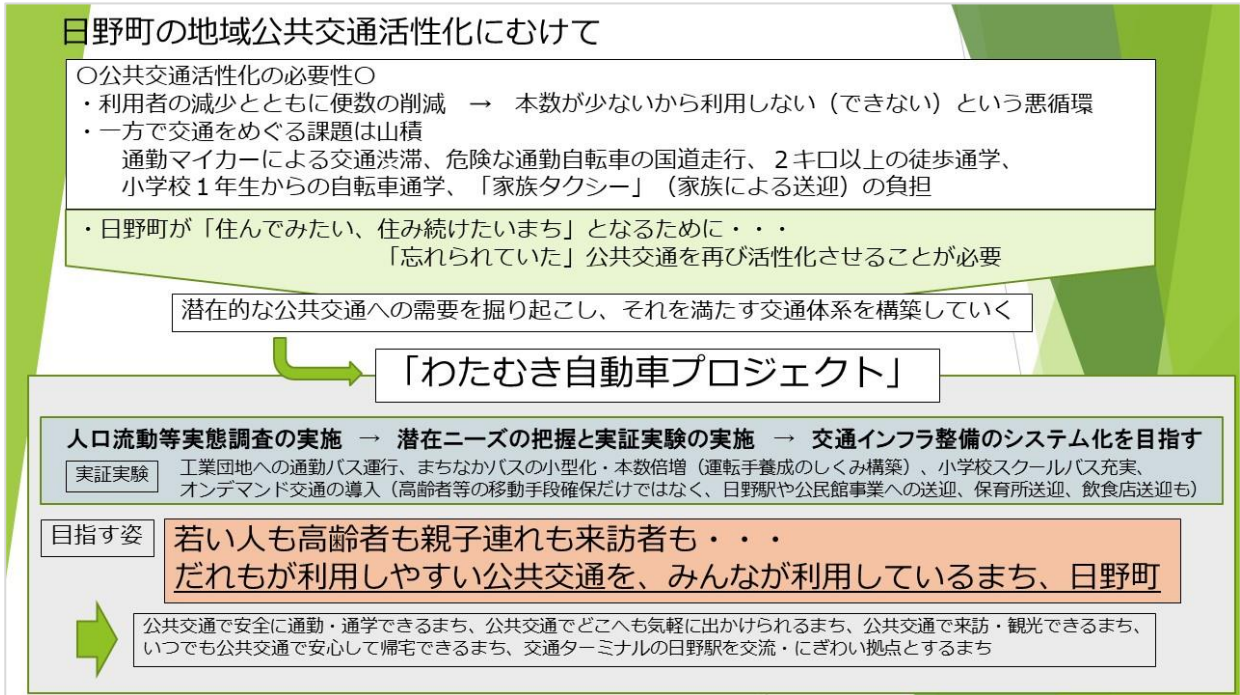
(3) 本調査研究での検討

以下の図に示した「わたむき自動車プロジェクト」の概要に示したニーズは仮説的なものであり、目指す姿に掲げたニーズが本当にあるのか、設定した方向性が合っているのかは、検証する必要がある。

そのため、本調査研究では、域内における移動の現状や移動ニーズの把握を行い、実態を明らかにした上で、課題の明確化及び在り方の可能性を検討する。

また、先進事例や国等の動向を踏まえながら検証・検討を進め、日野町としての方向を示すこととする。

図表 1-41 「わたむき自動車プロジェクト」の概要



第2章 国内の動向

第2章 国内の動向

1 地域公共交通の再生と活性化に向けた国の方向性

近年、高齢者の免許返納の数が大幅に増加し、高齢者などの移動の受け皿として公共交通を維持する重要性が高まる一方、多くの地域では、人口減少による需要の縮小や事業の経営悪化、運転手不足の深刻化など、公共交通の維持・確保は益々困難になっている。このような背景の中、令和2年11月に地域公共交通活性化再生法が改正され、自治体を中心となり、地域の実情に応じた様々な取組の実施を円滑化することにより、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図るための制度が整備された。ここでは、法改正と新しいモビリティサービスの出現を中心に、国による地域公共交通の再生と活性化の方向性について述べる。

(1) 地域公共交通計画の策定と地域の移動ニーズへのきめ細やかな対応

法改正により、地域交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定が全ての自治体に対して努力義務化された。法改正後は、バスやタクシーなどの従来の公共交通サービスに加え、自家用有償運送、福祉輸送、スクールバス、民間事業者による送迎サービス等の地域の多様な輸送資源を計画の中に位置付け、地域の資源を総動員しながら、自治体を中心に地域が自ら地域の交通をデザインすることを後押ししている。なお、国土交通省によると、令和3年11月末時点では、全国で670件の地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画を含む）が策定されている。

また、地域の実情に応じた様々な取組を円滑化する事業メニューが新設・充実され、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる体制が整えられた。

図表 2-1 地域公共交通活性化再生法改正法の概要



出所：国土交通省 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）概要

その中ではまず、運転手不足等で輸送資源が縮小する中でも地域の移動ニーズに対応できるよう、路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、自治体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」が創設された。これにより、従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じた手段による旅客運送サービスの継続の実現が可能になった。

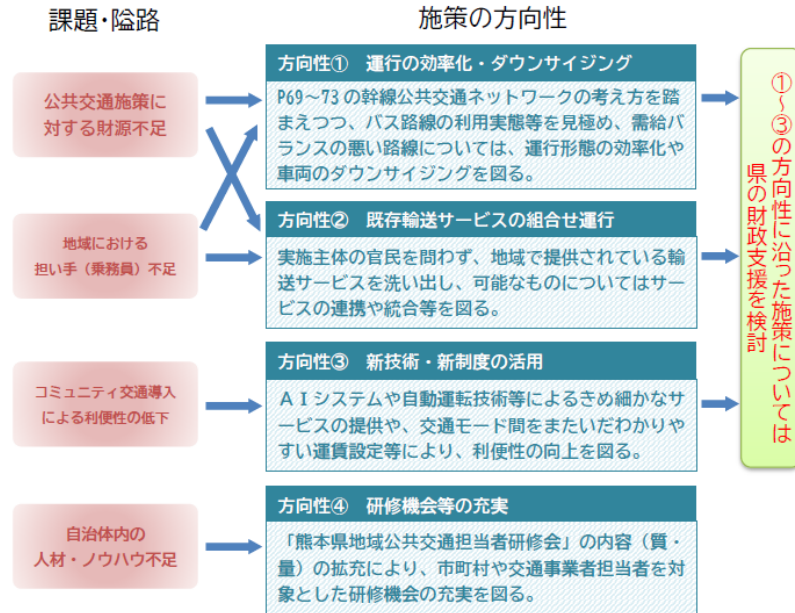
図表 2-2 実施方針に定めるメニュー例

- | |
|---------------------------------------|
| ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む） |
| ② コミュニティバスによる継続 |
| ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続 |
| ④ タクシー（乗用事業）による継続 |
| ⑤ 自家用有償旅客運送による継続 |
| ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用 |

出所：国土交通省 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 概要

令和3年4月に全国で初めて独占禁止法特例法の認可を得て県内バス事業者5社による共同経営の取組が始まった熊本県では、あらゆる輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実を掲げ、既存輸送サービスの組合せ運行や運行の効率化・ダウンサイジングなど、地域の実情に応じた施策を導入するための指針を定めている。

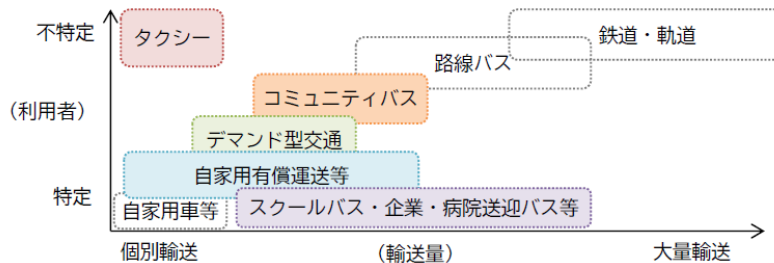
図表 2-3 熊本県 コミュニティ交通の充実に向けた指針



出所：熊本県 地域公共交通計画

熊本県地域公共交通計画の中では、運行の効率化・ダウンサイジングの検討に当たり、「路線の形を維持する」「区域運行等のサービスに転換する」「他の交通モードへの転換する（競合するサービスと役割分担する）」といった対応が考えられており、候補となるサービスの特徴を踏まえ、ニーズに応じて適切なサービスを選択することが利便性のみならず効率性・持続性の観点からも重要とされている。

図表 2-4 多様に存在する公共交通サービスの特徴

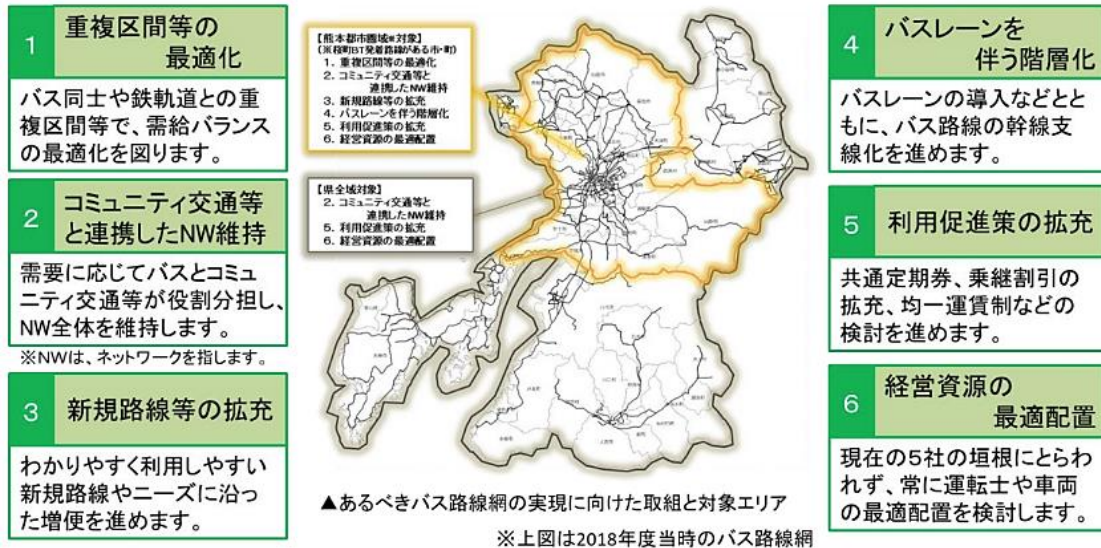


出所：熊本県 地域公共交通計画 補足資料

なお、前述のバス事業者5社による共同経営の取組については、熊本県地域公共交通計画においても持続可能なバス路線網の構築に向けた主要施策の一つに位置付けられており、バス事業者

が担うべき役割（＝あるべきバス路線網）を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させるため、会社間の垣根を超えた取組がされている。

図表 2-5 あるべきバス路線網の実現に向けた取組



出所：熊本におけるバス交通のあり方検討会 検討成果

共同経営計画の中では、複数のバス事業者が重複して運行する4区間の運行分担・協調サービスによる効率化や待ち時間の平準化を図り、生み出された資源（運転士・車両）を、新ビルの完成により賑わい創出が期待される熊本駅周辺の路線に振り向けることとし、利用者利便の水準維持と収益性の改善の両立を目指し、現在も取組が進められている¹。

法改正の内容に戻ると、更に、既存の公共交通サービスの改善を徹底する措置として、MaaS等の円滑な実施を通じて交通機関の利便性の向上を図る新モビリティサービス事業が創設され、MaaSに参加する交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化や、MaaSのための協議会制度創設による幅広い関係者の協力・連携が可能となり、地域においてMaaSを導入し円滑に普及する仕組みが強化された。

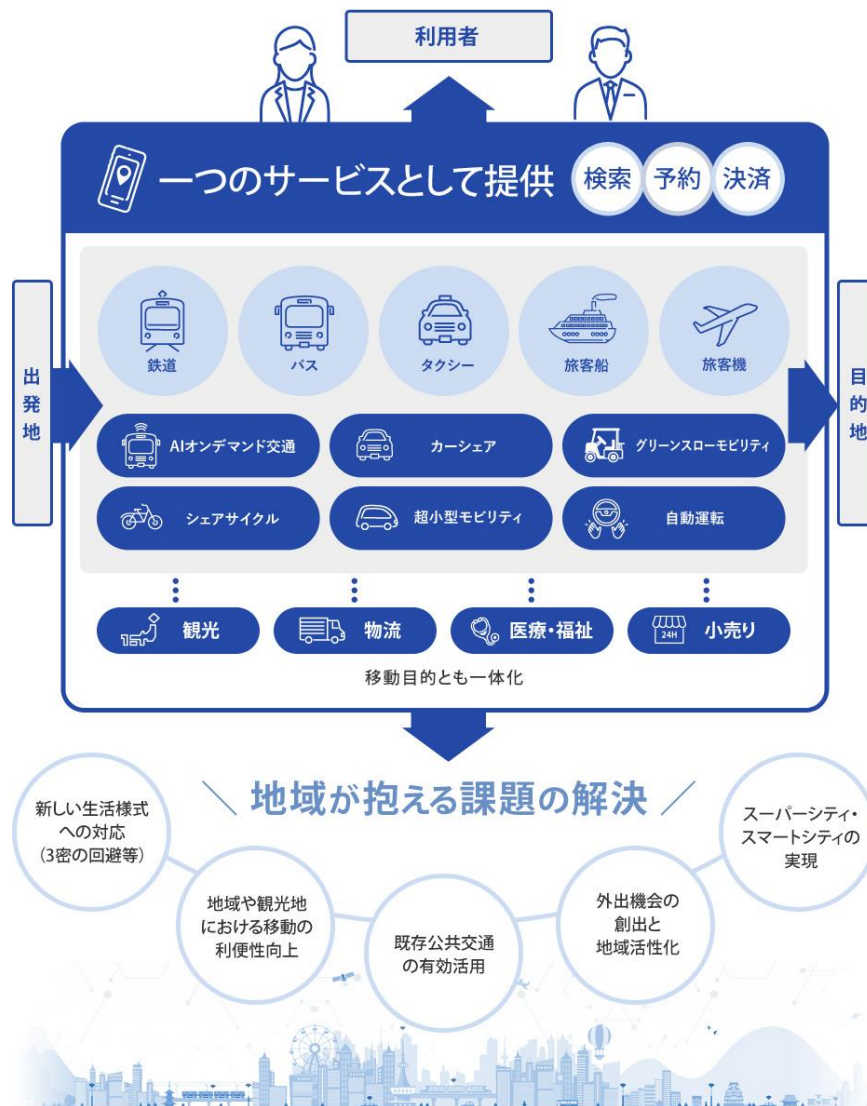
(2) 新たな技術やサービスの活用とMaaSの円滑な普及促進

前述の法改正によっても普及が推進されているとおり、近年、AIやICT等の新しい技術の進展に伴い、新型輸送サービスやMaaSをはじめとする新しいモビリティサービスが出現し、従来の地域公共交通の課題解決に資する形での導入や仕組み作りについて議論・検討する必要性が高まっている。

¹ 自治実務セミナー（2021年8月）特集 地域を支える新たな公共交通政策／熊本県における利用者ニーズに沿った持続可能なバス路線構築の取組み を参考にした。

MaaS (Mobility as a Service) は、出典により様々な定義がされているが、国土交通省による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会中間とりまとめ（平成 31 年 3 月 14 日発表）」では、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他サービスを含め、一括して提供するサービス」と定義されている。

図表 2-6 MaaS のイメージ



出所：国土交通省 HP「日本版 MaaS の推進」

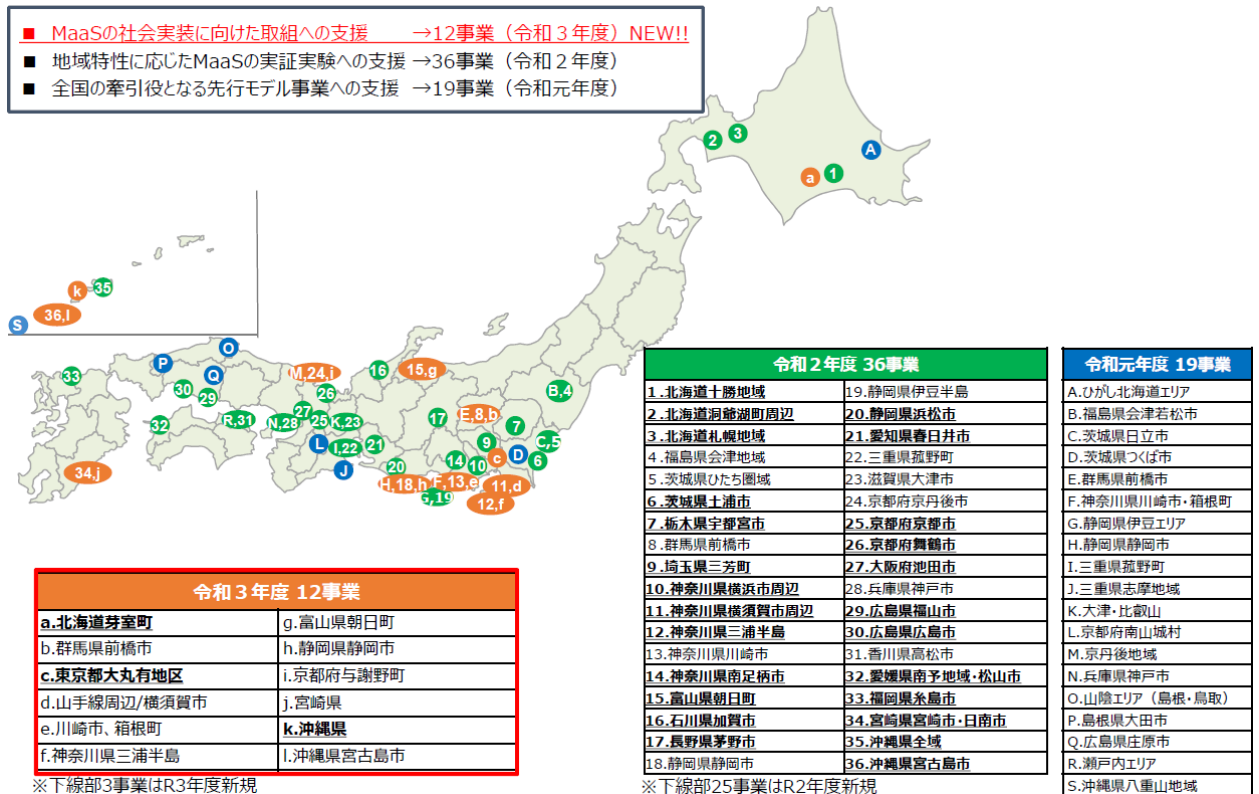
懇談会では、MaaS を交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりの在り方までも変え得るものとして位置付け、「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版 MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要であると提言された。

懇談会での議論も踏まえ、国土交通省では、MaaS 等新しいモビリティサービスの推進を支援する「新モビリティサービス推進事業」について、事業の熟度が高く、全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」として令和元年度においては 19 事業を選定、令和 2 年度に

においては「日本版 MaaS 推進・支援事業」として、地域特性に応じた MaaS の実証実験を行う 36 事業を選定・支援した。

令和 3 年度においても、「日本版 MaaS 推進・支援事業」として、12 事業を採択し、新型コロナウイルス感染症を踏まえた新たなニーズに対応した MaaS サービスの本格的な導入も含め、取組を支援している。

図表 2-7 令和 3 年度までの日本版 MaaS 推進・支援事業



出所：国土交通省 令和 3 年度日本版 MaaS 推進・支援事業 12 事業について

事業選定を受けた自治体の一例として、令和元年度、令和 2 年度に選定された三重県菟野町では、町民の生活利便性・来訪者の移動利便性の向上を目的に、地域公共交通網全体の検索・予約システム作成と、従来からのオンデマンド乗合交通の配車の AI 化を行い、MaaS を用いたコミュニティバスとオンデマンド乗合交通の利便性向上を図っている。

菟野町の MaaS「おでかけこもの」(web ページで作成、システム構築は NTTdocomo) では、町内を運行する全公共交通を対象に、出発地から目的地までの交通手段検索や、AI 予約・配車システムによるオンデマンド乗合交通の利用、キャッシュレスでの事前決済など、交通利便性の向上に資する様々なサービスを提供している。

図表 2-8 おでかけこもの



町内のお出かけ（けやき、町内病院、スーパーなど）
近隣市町へのお出かけに、ぜひご利用ください



<https://www.kotsu.town.komono.mie.jp/>

電車・バスでお出かけ
ルート検索で、電車・バスのルートを探してみよう

「電車・バス」を選択してから
駅やバス停の名前を入力

新機能
バスの運行状況がわかります
混雑状況がわかります
(コミュニティバスのみ)



町内のお出かけ（けやき、町内病院、スーパーなど）
近隣市町へのお出かけに、ぜひご利用ください



<https://www.kotsu.town.komono.mie.jp/>

のりあいタクシーでお出かけ
バスが無い時間帯や近くにバス停がなくても、「のりあいタクシー」を使えば大丈夫！

「のりあい」を選択してから
乗降場所の名前を入力

「のりあいタクシー」をクリックすると予約ができます

乗降場所は「のりあいタクシーのパンフレット」「菟野町ホームページ」をご覧ください

予約には以下のいずれかのアカウント（会員登録）が必要です。
・dアカウント
・LINEアカウント
・のりあいタクシー予約専用アカウントを作成

新機能
ドコモの「d払い」でのりあいタクシーの料金を支払うことができます

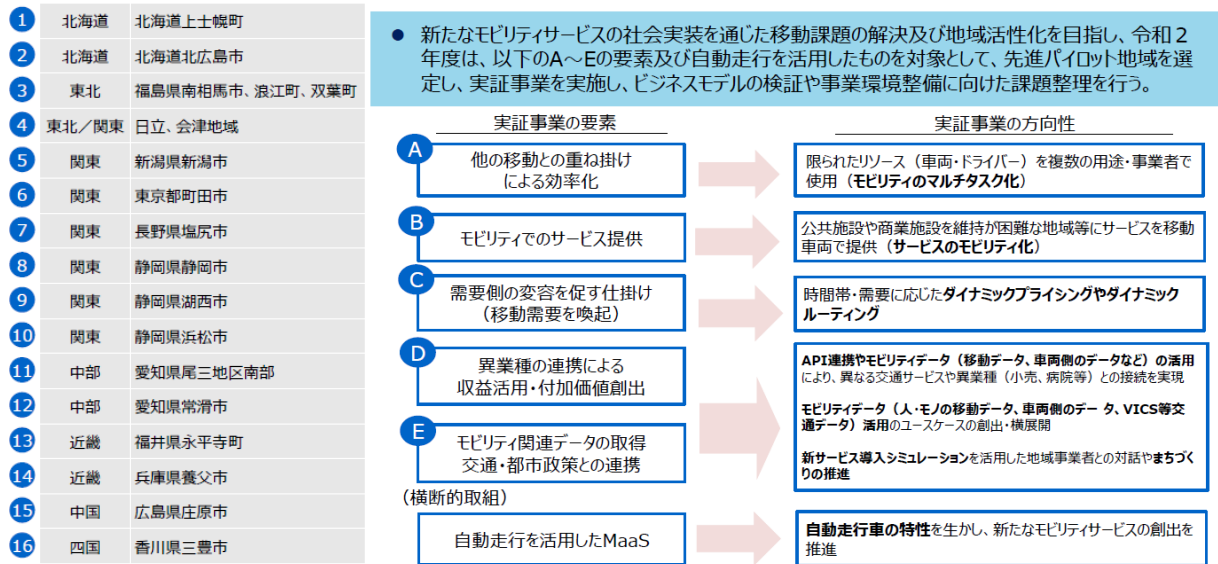
出所：菟野町 HP 「菟野町 MaaS「おでかけこもの」について」

また、国土交通省と経済産業省では、新しいモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の共同による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を令和元年度に開始した。ここでは、AI や IoT を活用した新しいモビリティサービスを通じた地域経済の活性化や、モビリティサービスの導入による事業性、社会的受容性等の分析を実施するほか、全国へ先進的なモデルを横展開するため、実証地域を通じた

横断的な分析によるベストプラクティスの抽出や、各地域に共通する課題の整理等を実施している。

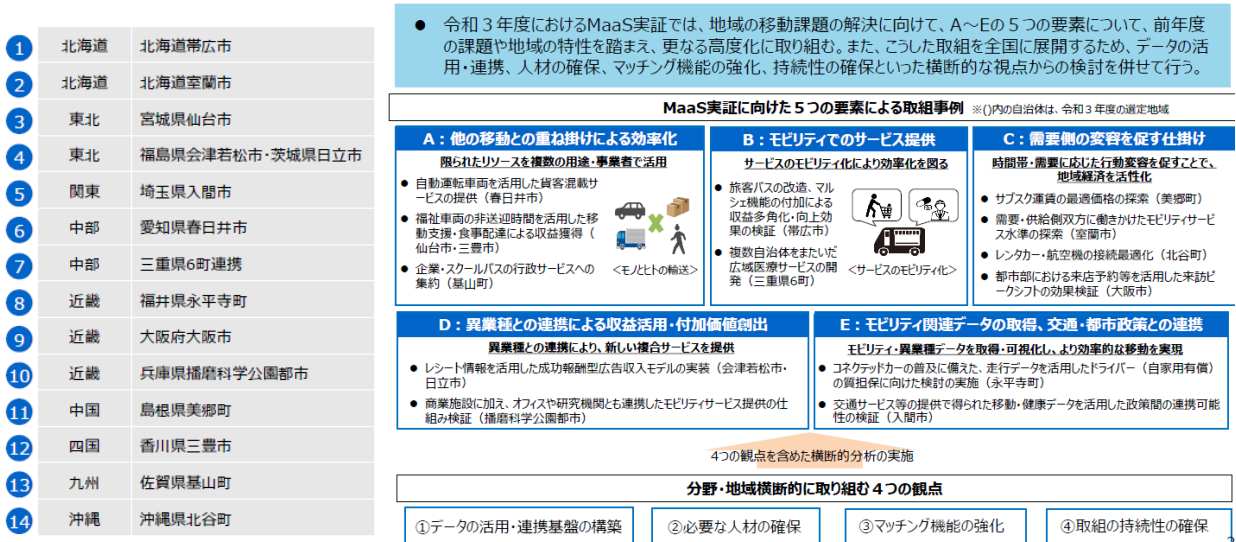
「スマートモビリティチャレンジ」の一環として、経済産業省では地域版新 MaaS 創出推進事業を実施し、令和2年度に16地域、令和3年度に14地域を先進パイロット地域として選定した。

図表 2-9 令和2年度に選定した先進パイロット地域と実証事業の方向性



出所：経済産業省 先進パイロット地域の選定地域一覧

図表 2-10 令和3年度に選定した先進パイロット地域と取組事例



出所：経済産業省 先進パイロット地域の選定地域一覧

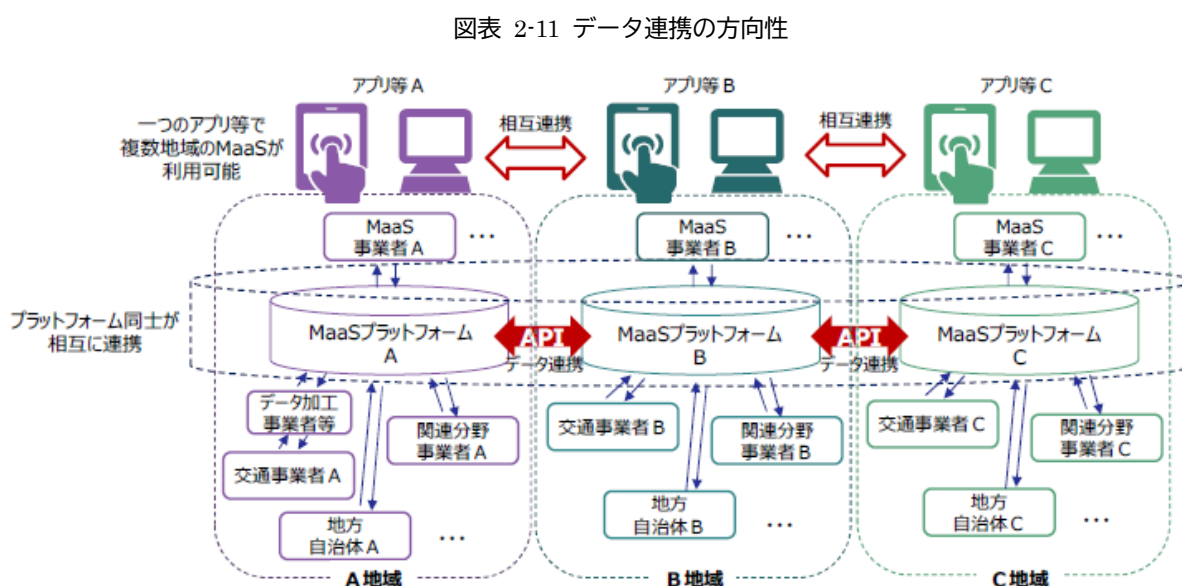
2 MaaS 実現のための基盤整備と取組の方向

(1) 地域横断的な取組の方向性

都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会においては、地域特性にかかわらず、実現を目指す全ての地域で必要な取組について、方向性を示している。

① データ連携の推進

MaaS を実現するためには、MaaS に参画する各主体（交通事業者、交通機関の検索サービスを提供する事業者、自治体、協議会等）が保有するデータを整備し、主体間で連携させることが必要不可欠である。国土交通省では、連携するデータの範囲やルール、形式などを整理して一定の方向性を示すため、令和元年度から MaaS データ検討会を実施し、MaaS 関連データの連携に関するガイドラインを作成している。



出所：国土交通省 MaaS 関連データの連携に関するガイドライン

また、MaaS の基盤整備への支援の一つとして、交通事業者と経路検索事業者等とのデータの受渡しを容易にするため、地域交通データ化推進事業により、国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット」等のデータ作成（GTFS 形式）と出力を可能とするシステムの整備を支援している。

② 地域公共交通のキャッシュレス化と運賃の柔軟化

地域公共交通の利便性向上と活性化のため、令和2年度から国土交通省によりキャッシュレス決済（QR コード、交通系 IC カード、非接触型クレジットカード決済、顔認証等）の導入推進に向け、所要の設備やシステムの導入が支援されており、これにより地域での MaaS 実現に向けた基盤の整備が更に前進することが期待されている。

図表 2-12 地域交通キャッシュレス導入事例



出所：国土交通省プレスリリース 日本版 MaaS の実現に向けてキャッシュレス決済の導入を推進！

また、MaaS の実現のためには、異なる運賃や料金体制を持つ交通モードを繋ぎ合わせて、一つの移動サービスとしてシームレスな移動を実現することが求められるため、運賃・料金をパッケージ化して分かりやすく利用者に提示することを検討しなければならない。そのため、MaaS に取り組む際には、交通事業者等の運賃・料金制度の目的を損なわない範囲で、利用者の利便性が高まるよう、可能な限り柔軟な運賃・料金制度を実現することが求められている。

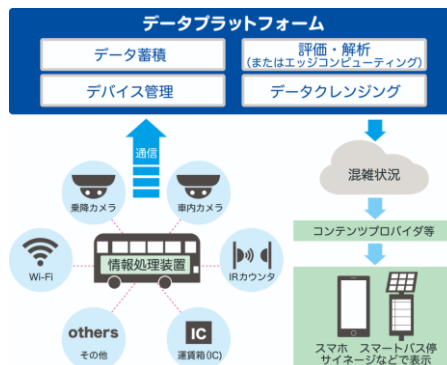
特に、繰り返し利用する交通のサブスクリプション（定額制サービス）は、その利便性からニーズが高まっており、タクシーや乗り合いのデマンド交通を含めた定額化の検討などの取組が求められている。

更に、交通手段の需要に応じて運賃や料金を変動させるダイナミックプライシングについても、価格設定等で需給マネジメントを行うことで人の移動を最適化し、道路や車両の混雑の緩和や事業者の運行効率化による収益性向上、利用者の待ち時間減少につながる可能性があることから、実証実験等を通じて社会的受容性を確認し、導入に向け検討すべきとされている。

③ 混雑情報提供システムの導入

新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通機関の混雑緩和、利用分散が目下の課題となる中、令和2年度に公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたあり方検討会が設置され、混雑情報システムの導入と支援に向けたガイドラインが取りまとめられた。

図表 2-13 混雑情報提供システムのイメージ



出所：国土交通省 HP「日本版 MaaS の推進 基盤整備の推進」

(2) MaaS の基盤となり得る新しい輸送サービスの動向

ここでは、MaaS の基盤となる交通サービスの中で、コンテンツ面での新しい輸送サービスとその動向、主な取組事例を取り上げる。MaaS は、ここで挙げる新しい輸送サービスと従来の輸送サービス、その他徒歩などのあらゆる移動手段を統合して提供するものであると考えられる。

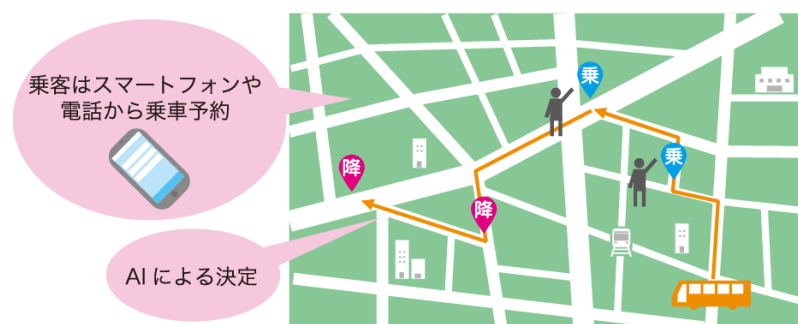
① AI を活用したオンデマンド交通

オンデマンド交通は、路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシーで、人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中、路線バスやコミュニティバスなどの路線定期型交通に代替する新しい運行形態として全国の各地域で導入が進められてきた。実際に、令和3年版交通政策白書によると、令和2年3月時点でのオンデマンド交通の導入数は566市町村に上る。

オンデマンド交通の類型にはIT活用型と非IT活用型が存在し、従来からIT活用型のオンデマンド交通を導入する地域では、予約・配車・運行管理などにITシステムを活用して効率的な運行に取り組んでいるが、国においては更に、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、AIを活用して効率的な運行を行うオンデマンド交通（以下、AIオンデマンド交通）の導入が推進されている。

AIオンデマンド交通は、利用者のリクエストに対して最適なルートを演算してリアルタイムに車両を配車する技術など、運行にAI技術を活用したサービスで、従来のオンデマンド型の乗合交通の柔軟な移動手段としての特徴に加え、利用者の待ち時間の平準化や最適なルート選択といった運行の効率化により、乗り合い（マッチング）率の向上、少ない車両数や運転手数でのサービス維持など、更に利便性が高く効率的な交通の運行を可能にするものである。

図表 2-14 AI オンデマンド交通のイメージ



出所：国土交通省 HP「日本版 MaaS の推進」

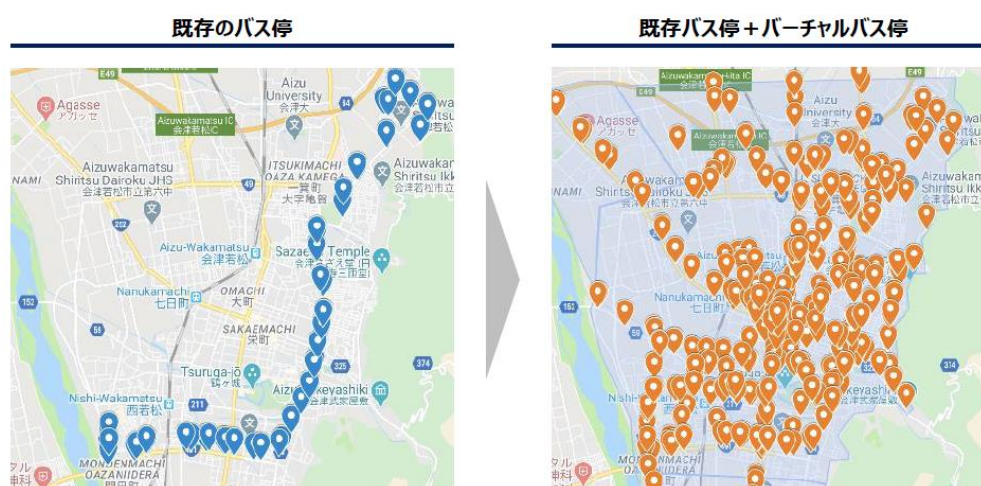
国土交通省においては、「MaaSの普及に向けたAIオンデマンド交通のあり方研究会」を開催するとともに、AIオンデマンド交通における利用者登録、利用者からの予約受付、最適なルートの検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援しており、全国の地域で導入に向けた取組が進められている。

既出の三重県菟野町の事例では、NTT ドコモの「AI 運行バス」を利用して、AI を用いた最適ルートの構築、乗合タクシーの予約受付と配車オペレーションのシステム化を行っている。

これにより、乗合タクシーの「乗り合い率（総運行回数に対する乗降場所又は降車場所が異なる複数人が同時に乗車した運行回数の割合）」は、システム導入前の約 8 %から約 13%に向上した。また、システムを利用することで、最適な乗り合わせ等の配車がされるようになり、オペレーターの業務負担の軽減につながっているという。

AI を活用したオンデマンド方式の交通の中でも、バス事業の DX に取り組む、株式会社みちのりホールディングスが参画する福島県会津若松市や茨城県ひたち圏域では、AI の運行ルート検索とバーチャルバス停で作るリクエスト型最適経路バスの実証運行に取り組んでいる。これは、システムの MAP 上にバーチャルバス停という物理的な標柱がないバス停を多数設定して、利用者の出発地と目的地のリクエストに応じて運行するサービスで、バーチャルバス停をきめ細かく設定することで、既存バス停よりも希望場所に近い場所での乗降が可能となり、利用者の利便性を大幅に高めることができる。

図表 2-15 既存のバス停配置とバーチャルバス停配置の比較イメージ



出所：会津乗合自動車「リクエスト型最適経路バス」について

② グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、環境への負荷が少なく、狭い路地も通行可能で、地域での移動手段の確保や周遊に資する移動手段であることから、各地において具体的な取組に向けた検討の必要性が高まっている。また、移動手段の確保のほか、カーボンニュートラルとグリーン社会の実現の視点からも、取組に注目が集まっている。

国土交通省においては、グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業により、地域での活用導入に向けた実証実験へ車両の無償貸与や助言支援を行っている。

図表 2-16 グリーンスローモビリティの特長と車両

【グリスロの特長】

- ①**Green**・・・電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
- ②**Slow**・・・景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③**その他**・・・同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

出所：国土交通省 グリーンスローモビリティ概要

グリーンスローモビリティは、車両タイプのほか、オンデマンド型や定時定路線型、地域内共助によるボランティア輸送、自家用有償旅客運送など、目的によって様々な運行体系、事業形態で導入に向けた取組がされている。

少量で短距離の輸送に適したグリーンスローモビリティは、一般車両では通行が困難な細い道の走行や坂が多い場所での運行も可能であり、特に住宅地や集客施設・観光地等から、最寄りの生活拠点や交通拠点を連絡する、ファースト・ラストマイルのサービスに適していると考えられている。


図表 2-17 グリーンスローモビリティの事業形態と走行実績

事業形態	ターゲットとする主な利用者		
	地域住民	地域住民 兼 観光客・来訪者	観光客・来訪者
①バス事業 (一般乗合旅客自動車運送事業)	・広島県福山市 (グリスロバス)	・静岡県沼津市 (EVバス) ・宮崎県宮崎市 (くるっびー)	・東京都豊島区 (IKEBUS) ・広島県福山市 (城町タクシー)
②タクシー事業 (一般乗用旅客自動車運送事業)	—	・広島県福山市 (瀬待ちタクシー)	—
③自家用有償旅客運送	・秋田県上小阿仁村 (こあにカー) ・東京都町田市 ・島根県松江市 (Re-hope) ・岡山県備前市	・福井県永平寺町 (ZEN drive)	—
④無償運送 (許可・登録不要運送を含む)	・茨城県境町 (ナビヤ アルマ)	・山口県宇部市	・東京都大田区 (ナビヤ アルマ) ・沖縄県北谷町 (美浜シャトルカート)
⑤特徴的な実証運行	・千葉県松戸市	・岡山県笠岡市	—

出所：国土交通省 グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き

一例として、島根県松江市の「Re-hope」は、地域の社会福祉法人が、高齢化率の高い高台団地において、地域の生活に必要な移動手段として運行しており、令和2年度からは自家用有償運行をスタートさせている。ここでは、持続可能な交通手段の確保のほか、高齢者等の外出機会増加による健康増進、地域ボランティアのドライバー採用による働きがい創出等の効果を期待する事業としても取り組まれている。

図表 2-18 松江市「Re-hope」事業概要

■事業概要	
運行主体	社会福祉法人 みずうみ、エコ×ユニバーサルなまちづくりを考える会
運行エリア	法吉エリア（一部時間帯（12:30～14:00）のみ有償運行）、淞北台エリア（無償運行）
運行開始日	2020年4月1日（法吉エリア：一部時間帯（12:30～14:00）有償運行開始）
事業形態	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送） ※法吉エリアの一部時間帯
使用車両	7人乗りカートタイプ：1台（ヤマハモーターパワープロダクツ株製 AR-07） 4人乗りカートタイプ：2台（ヤマハモーターパワープロダクツ株製 AR-04）
運行日時	デマンド運行 ・法吉エリア（平日のみ）：9:30～12:30（無償運行）、12:30～14:00（有償運行） ・淞北台エリア（火・木のみ）：14:00～16:00（無償運行）
利用対象・方法	地域内の住民及びその親族等（登録制）・電話予約
輸送の対価	1回100円（法吉エリアの12:30～14:00、1回目の乗車のみ有償）
利用実績	933人（2020年4月～9月の6ヶ月間）
（写真やルート図） 	

出所：国土交通省 グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き

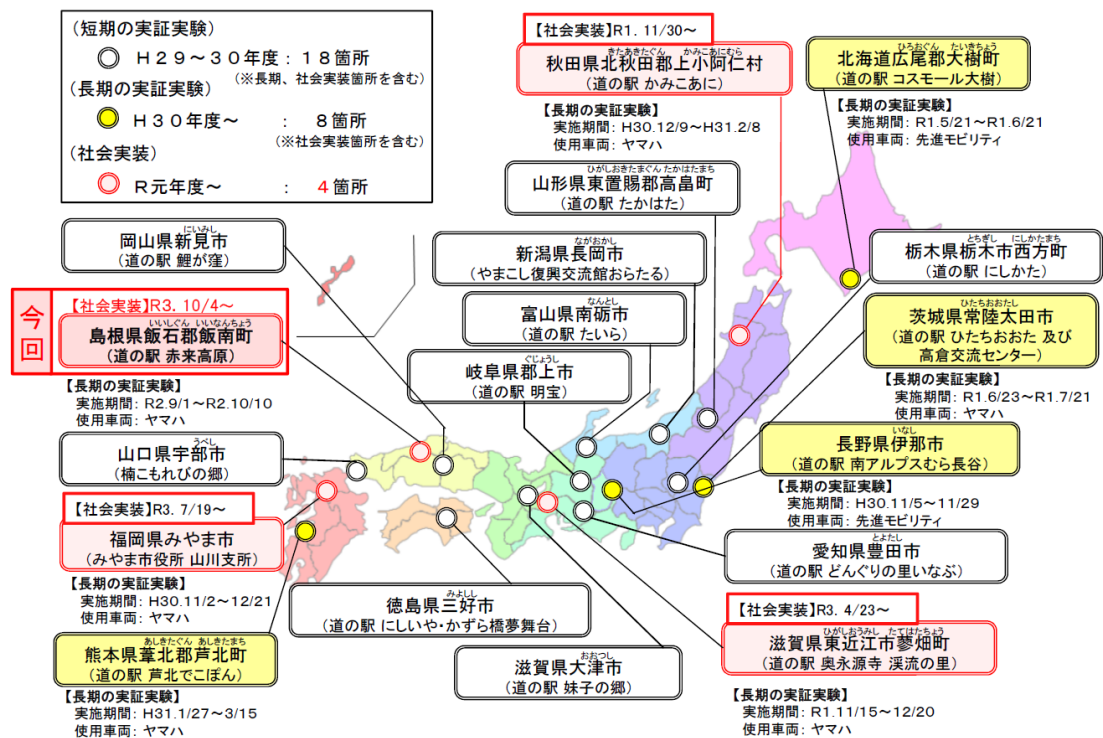
③ 自動運転

自動運転については、交通事故の削減や高齢者等の移動手手段の確保などのほか、産業競争力の向上や関連産業の効率化など様々な面から社会的意義が認められ、官民一体での技術開発が世界的に進められている。また、公共交通においても、近年急速に進む交通の担い手不足に対応するための手段として期待されている。

政府による官民 ITS 構想・ロードマップでは、自動運転の実現に向け、自家用車における自動運転システムの更なる高度化、運転者不足等に対応する効率的な物流サービスの実現、地方や高齢者向け無人自動運転移動サービスの実現の3つの分野に重点化して開発が進められており、移送サービスにおいては、限定地域における遠隔型の無人自動運転移動サービスの運行が一定のレベルで開始されたことを評価している。

国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を、平成29年度から全国の地域で実施しており、道路構造や交通への影響、気象条件など、車両や道路に関する技術的課題や、貨客混載などのビジネスモデル構築のための検討を行っている。

図表 2-19 国土交通省自動運転サービス実証実験の実施箇所（令和3年9月時点）



出所：国土交通省プレスリリース 道の駅「赤来高原」（島根県飯南町）で本格導入へ（中国地方初）

また、国土交通省と経済産業省のスマートモビリティチャレンジにおいても、自動運転を含んだ取組が各地で行われているところであり、地域公共交通への展開は技術の進化とともに益々進展していくと考えられる。

④ カーシェアリング、シェアサイクル

車や自転車を複数の会員間で利用するカーシェアリングやシェアサイクルは、日本でも普及が進んでいるが、特に諸外国ではより利便性の高いシェアリングサービスやスマートフォンでの活用が普及しており、MaaS を構成する手段としても取り入れられつつある。

これらは、自動車の維持費削減や環境への負荷低減など環境や家計にやさしい交通手段として、また、公共交通利用後の二次交通としても、便利なものとして知られているが、最近では、スマートフォンでの登録や交通系 IC カードの利用によりサービスを受けられる仕組みが広まりを見せ、公共交通との結びつきも強まっている。

地域MaaSと連携させた取組として、宮崎県で実証導入するトヨタのMaaSアプリ「my route」では、カーシェアサービスやシェアサイクルの情報をアプリと連携させており、鉄道やバスなどの公共交通の乗換情報とともに、カーシェアリングやシェアサイクルのサービスを利用するための情報を提供し、そのまま利用予約等を行うことができる仕組みとなっている。

⑤ 超小型モビリティ

超小型モビリティは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両で、狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合する交通である。

業務での利用による効率化、観光地での周遊性向上、都市部でのシェアリングなど、日常移動などでの有用性や環境面への配慮から、その普及促進に向けてかねてより取り組まれてきたが、MaaS 中での活用に向けても取組が進んでいる。一例として、兵庫県の播磨科学公園都市（西播磨 MaaS）においては、次世代モビリティシェアリング実証実験の中で、交通結節点での超小型 EV と電動キックボードのシェアリングサービスの実証実験を実施している。

図表 2-20 西播磨 MaaS で利用される超小型モビリティ



出所：兵庫県 HP 「次世代モビリティを活用した西播磨 MaaS 実証実験」

3 応用サービス実証実験例

新しいモビリティサービスについて、前述した「スマートモビリティチャレンジ」で先進的な実証実験の取組が実施されている。その取組で行われている主なサービス事例を整理する。

図表 2-21 実証実験事例

	応用サービス事例	実施地区
令和元年度	オンデマンドバス、AI 運行バス	新潟市、横須賀市
	AI 相乗タクシー、乗合タクシー、広域乗合タクシー、デマンドタクシー	静岡市、前橋市、肝属郡3町、春日井市、永平寺町
	デマンド交通によるラストワンマイル	日立市
	MaaS アプリ（市内施設とのクーポン連携、経路検索）	前橋市、上土幌町
	貨客混載サービス	上土幌町
	自動運転	大津市、大分市、永平寺町
	デマンド配車型自動運転タクシー	浪江町・南相馬市
令和2年度	デマンドタクシーによる貨客混載	豊田市
	デマンドタクシーによる貨客混載	永平寺町
	福祉バスのオンデマンド化	上土幌町
	福祉介護での共同送迎	香川県三豊市
	市内企業のシャトルバスとコミバス連携	湖西市
	AI 技術を活用した移動販売	養父市
	医療 MaaS	浜松市
	AI・ビッグデータ連携による配車サービス	愛知県尾三地区
	ビッグデータ連携（地域中心部への誘導）	新潟市
	サブスク+デマンド化	広島県
AI 活用型オンデマンドバス	塩尻市	
ミニハブ&スポーク型サービス（回遊性・乗換利便性）	浪江町、南相馬市、双葉町	

インセンティブの効果検証などの実験以外に、図表に示したような、単にデマンド交通だけではなく貨客混載サービスとの融合や医療関連のサービス、福祉バスのオンデマンド化、AI・ビッグデータとの連携、まちの中心部での回遊性・ハブでの乗換え利便性検証（“ミニハブ&スポーク型”サービス）など、実サービスに向けた多方面での実証が実施されている。

以上、本章で述べたように、法改正と新しいモビリティサービスの出現により、全国各地でその地域特性に合わせた公共交通の再編策が検討され、地域が自ら地域の交通をデザインする取組の必要性が明確になっている。様々なモビリティサービスについて、地域の特性や利用者のニーズから必要性を見極め、既存公共交通とのベストミックスを考えていくことが重要になっている。

次章では、日野町での公共交通再編の検討に向けた利用者のニーズ等の実態調査について述べる。

第3章 実態調査

第3章 実態調査

1 住民アンケートによる移動ニーズ実態調査

域内における移動の現状や移動ニーズの把握を行うため、住民アンケート調査を行った。

特に、ニーズが顕在化していない層を掘り起こす視点から、自動車家族送迎について現状や送迎の負担等の設問を設定し調査を行った。

(1) 調査の概要

① 調査方法及び回収状況

住民アンケート調査は、区長を通じて全戸配布し、2,320世帯、4,649人から回答を得た。

図表 3-1 住民アンケート調査の概要

調査時期	令和3年8月
調査方法	区長を通じて全戸配布(調査票3部を同封)、郵送回収
回収サンプル数	配布 7,038 世帯中、2,320 世帯(32.9%)から回答 個人票は 4,649 人(全人口の 22%)から回答
公共交通モニターへの応募	280 人(アンケート内で募集)

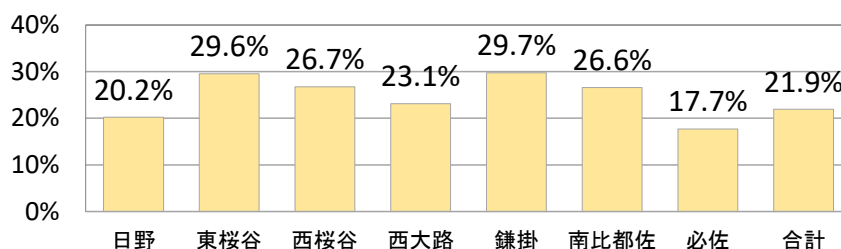
② サンプル数

配布 7,038 世帯中、2,320 世帯 (32.9%) から回答を得た。個人票で見ると、人口の 22%にあたる 4,649 人から回答を得た。

若年層よりも、60～70 歳代の回答率が高く、公共交通への関心が高いと考えられる。

また、近江鉄道バス日八線の運行していない地域(東・西桜谷、鎌掛、南比都佐)で回答率が高くなっている。

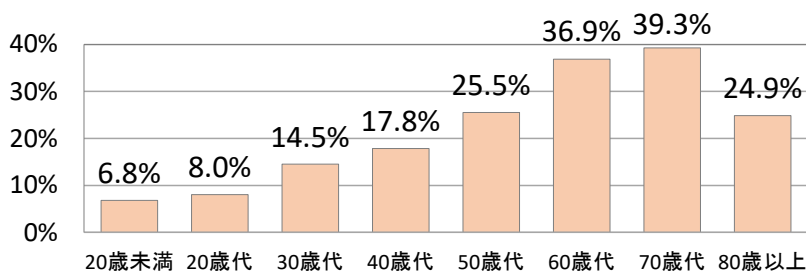
図表 3-2 回答率【地区別】



	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	無回答	合計
人口	8,245	1,441	1,122	1,837	723	2,055	5,771	-	21,194
回答者数	1,667	426	300	425	215	547	1,022	47	4,649
回答率	20%	30%	27%	23%	30%	27%	18%	-	22%

出所：人口は、日野町行政区別年齢別人口構成／令和3年5月1日現在

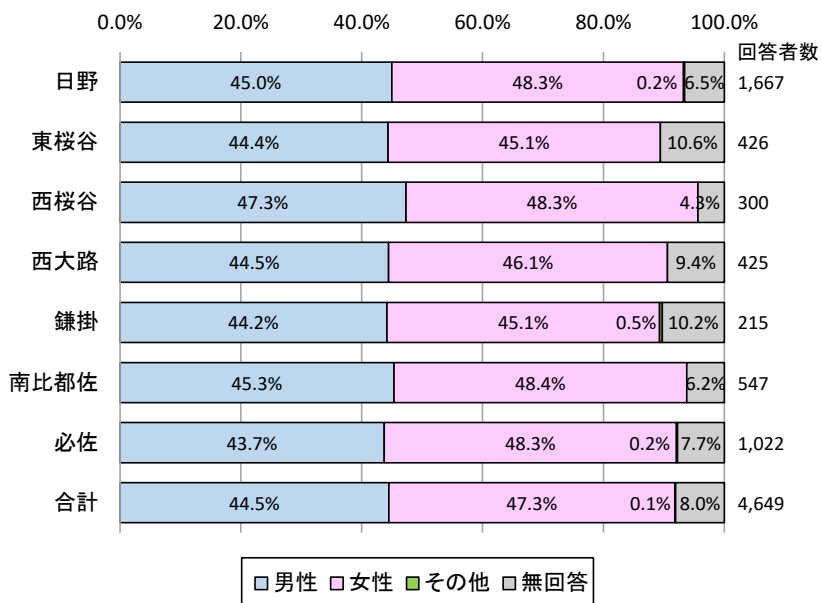
図表 3-3 回答率【年代別】



	人口	回答者数	回答率
20歳未満	3,591	244	7%
20歳代	2,088	168	8%
30歳代	2,336	339	15%
40歳代	2,743	489	18%
50歳代	2,531	646	26%
60歳代	2,862	1,056	37%
70歳代	2,806	1,102	39%
80歳以上	2,237	556	25%
無回答	-	49	-
合計	21,194	4,649	22%

出所：人口は、日野町行政区別年齢別人口構成／令和3年5月1日現在

図表 3-4 回答者の居住地区〔問23〕×性別〔問21〕

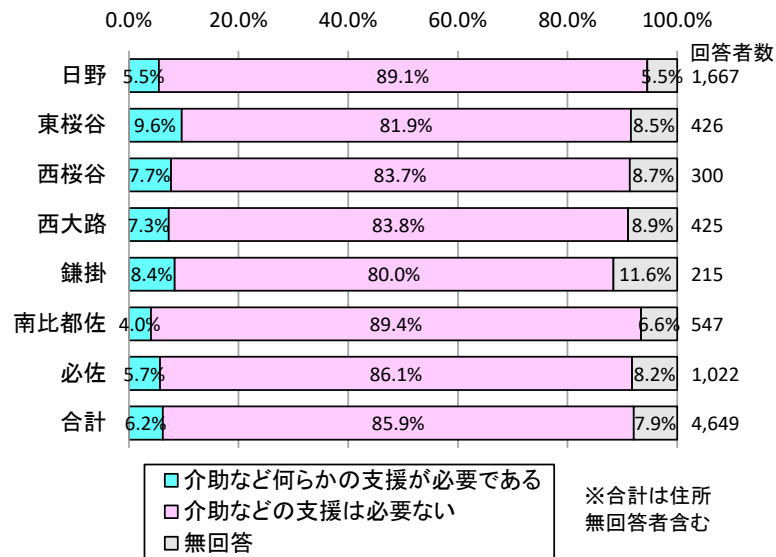


③ 属性

ア 外出時の支援

回答者の 86%は外出時に「介助などの支援は必要ない」が、6%は外出時に「介助など何らかの支援が必要である」と回答している。

図表 3-5 外出時の支援状況〔問 24〕×居住地区〔問 23〕



イ 自動車の運転

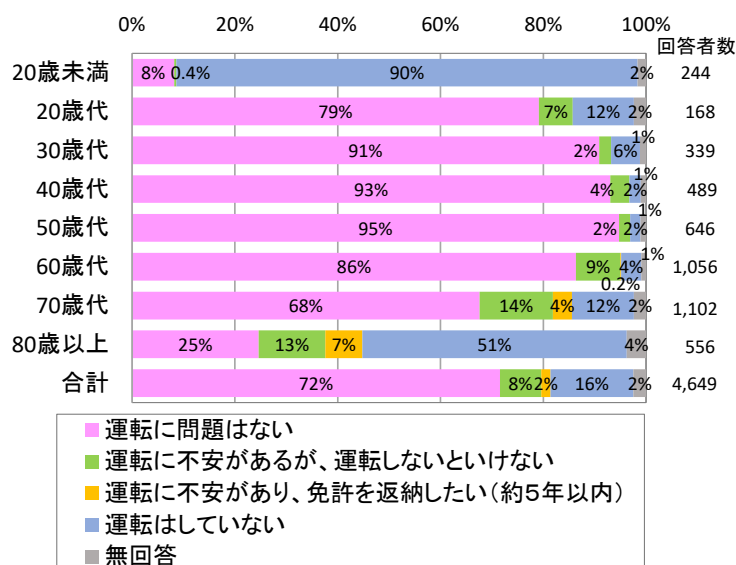
回答者の8%が「運転に不安があるが、運転しないといけない」、2%が「運転に不安があり、免許を返納したい」と回答している。年齢別人口比で拡大すると、日野町全体でそれぞれ約1,300人、約270人いると推察できる。

70歳代は86%が運転しており、18%が運転に不安があるとしている。80歳代でも45%が自動車を運転している。

なお、免許非所有及び免許返納の顕著な増加は80歳以上となっている。

図表 3-6 自動車の運転状況〔問25〕×年代〔問20〕

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	無回答	合計
運転に問題はない	8%	79%	91%	93%	95%	86%	68%	25%	10%	72%
運転に不安があるが、運転しないといけない	0%	7%	2%	4%	2%	9%	14%	13%	4%	8%
運転に不安があり、免許を返納したい	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	7%	0%	2%
運転はしていない	90%	12%	6%	2%	2%	4%	12%	51%	16%	16%
無回答	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	4%	69%	2%
回答者数	244	168	339	489	646	1,056	1,102	556	49	4,649



図表 3-7 自動車の運転状況〔問25〕×年代〔問20〕 【年代別人口比で拡大】

自動車の運転に不安がある方【推計値】

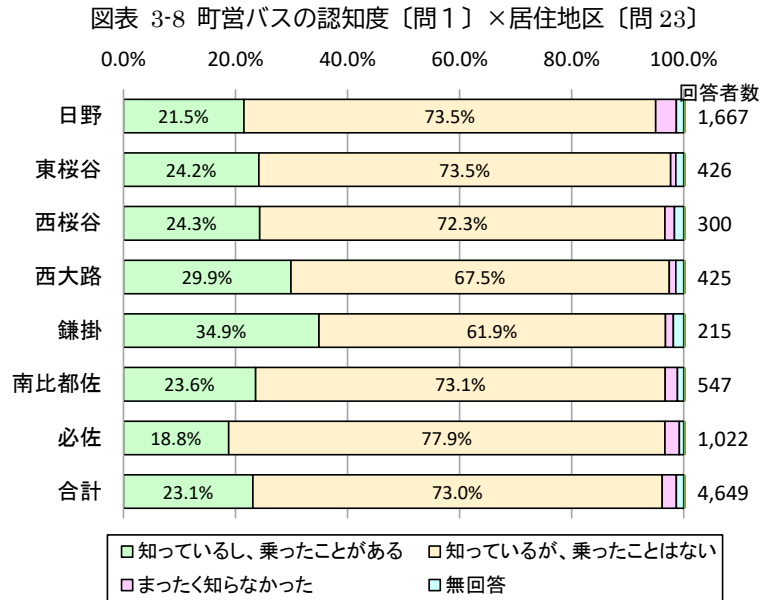
	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合計
運転に問題はない	294	1,653	2,122	2,552	2,398	2,472	1,897	551	13,940
運転に不安があるが、運転しないといけない	15	137	55	101	55	247	400	290	1,298
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	0	0	0	0	0	5	104	161	271
運転はしていない	3,223	249	131	62	51	111	339	1,151	5,316
無回答	59	50	28	28	27	27	66	84	369
合計	3,591	2,088	2,336	2,743	2,531	2,862	2,806	2,237	21,194

(2) 調査結果

① 町の公共交通〔鉄道やバス〕について

ア 町営バスの認知度

ほとんどの町民（96%＝23.1%＋73.0%）が町営バスを知っているが、乗車経験者は23%にとどまる。



イ 定期的に利用する公共交通〔鉄道やバス〕

東桜谷、西桜谷、西大路、鎌掛は町営バスの利用割合が多い、南比都佐はJRの利用割合が多いなど、地区により定期的に利用する公共交通の割合が異なる。

図表 3-9 公共交通の利用状況〔問2〕×居住地区〔問23〕

(複数回答)

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	合計
近江鉄道	46.3%	18.8%	22.4%	26.8%	32.4%	34.3%	44.0%	37.0%
JR	39.3%	32.8%	34.5%	30.5%	20.6%	58.6%	43.3%	38.5%
近江鉄道バス	49.6%	18.8%	12.1%	42.7%	29.4%	28.6%	48.0%	40.1%
町営バス	20.7%	54.7%	50.0%	54.9%	61.8%	25.7%	22.0%	32.8%
回答者数	270	64	58	82	34	70	150	740

図表 3-10 公共交通の利用状況〔問2〕

【近江鉄道】

	乗車駅	回答者数	割合
近江鉄道	米原	1	0.4%
	八日市	5	1.8%
	近江八幡	3	1.1%
	桜川	10	3.7%
	朝日大塚	1	0.4%
	朝日野	8	2.9%
	日野	213	78.0%
	水口	1	0.4%
	貴生川	7	2.6%
	JR	野洲	1
近江鉄道 バス	大窪	1	0.4%
	日野高校前	1	0.4%
	上音羽	1	0.4%
	西之宮	1	0.4%
不明		19	7.0%
	合計	273	100.0%

	降車駅	回答者数	割合
近江鉄道	米原	5	1.8%
	米原、貴生川	1	0.4%
	彦根	12	4.4%
	彦根口	1	0.4%
	スクリーン	1	0.4%
	愛知川	1	0.4%
	八日市	44	16.1%
	八日市、貴生川	1	0.4%
	近江八幡	30	11.0%
	桜川	1	0.4%
	朝日大塚	1	0.4%
	日野	12	4.4%
	水口松尾	3	1.1%
	水口	36	13.2%
	水口石橋	4	1.5%
	水口城南	10	3.7%
	水口、八日市	1	0.4%
貴生川	71	26.0%	
近江鉄道 バス	大窪	1	0.4%
	横町	1	0.4%
町営バス	日野記念病院	1	0.4%
不明		35	12.8%
	合計	273	100.0%

(注意) 回答者の記載内容をそのまま示しているため、近江鉄道駅ではない名称もある。

図表 3-11 公共交通の利用状況〔問2〕

【JR】

	乗車駅	回答者数	割合
JR	米原	1	0.4%
	安土	1	0.4%
	近江八幡	152	53.5%
	野洲	2	0.7%
	守山	1	0.4%
	膳所	2	0.7%
	三雲	4	1.4%
	貴生川	98	34.5%
	貴生川、近江八幡	1	0.4%
	木津川	1	0.4%
	大阪	1	0.4%
	唐崎	1	0.4%
	近江鉄道	日野	1
近江鉄道	伊勢道	1	0.4%
バス	仲出町	1	0.4%
	西宮	2	0.7%
	石原	1	0.4%
不明		13	4.6%
	合計	284	100.0%

	降車駅	回答者数	割合	
JR	長浜	1	0.4%	
	田村	1	0.4%	
	米原	2	0.7%	
	彦根	3	1.1%	
	能登川	1	0.4%	
	近江八幡	9	3.2%	
	野洲	4	1.4%	
	守山	3	1.1%	
	守山、京都	1	0.4%	
	栗東	1	0.4%	
	草津	22	7.7%	
	草津、大津	1	0.4%	
	京都、草津	1	0.4%	
	南草津	7	2.5%	
	瀬田	4	1.4%	
	石山	6	2.1%	
	膳所	3	1.1%	
	膳所、京都	1	0.4%	
	大津	21	7.4%	
	手原	1	0.4%	
	石部	1	0.4%	
	甲西	2	0.7%	
	三雲	1	0.4%	
	貴生川、近江八幡	1	0.4%	
	貴生川	3	1.1%	
	寺庄	2	0.7%	
	山科	7	2.5%	
	京都	78	27.5%	
	東福寺	2	0.7%	
	稲荷	1	0.4%	
	西大路	1	0.4%	
	吹田	1	0.4%	
	高槻	1	0.4%	
	大阪、京都	8	2.8%	
	大阪	30	10.6%	
	大阪など	1	0.4%	
	天王寺	1	0.4%	
	姫路	1	0.4%	
	京都市	丸太町	1	0.4%
	地下鉄	北大路	1	0.4%
	近江鉄道	日野	1	0.4%
	近江鉄道	三十坪	1	0.4%
	バス	大窪	1	0.4%
	不明		44	15.5%
	合計	284	100.0%	

(注意) 回答者の記載内容をそのまま示しているため、JR 駅ではない名称もある。

図表 3-12 公共交通の利用状況〔問2〕

【近江鉄道バス】

	乗車バス停	回答者数	割合
近江鉄道バス	近江八幡南口	1	0.3%
	近江八幡	6	2.0%
	桜川	5	1.7%
	市子	1	0.3%
	朝日野駅口	2	0.7%
	朝日野駅口前	2	0.7%
	石原	10	3.4%
	小谷	1	0.3%
	三十坪	6	2.0%
	下三十坪	2	0.7%
	必佐公民館前	7	2.4%
	必佐小学校前	1	0.3%
	日野	84	28.4%
	内池	4	1.4%
	伊勢道	6	2.0%
	高校前	15	5.1%
	横町	9	3.0%
	越川町	11	3.7%
	大窪	19	6.4%
	大窪車庫	2	0.7%
	大窪西	9	3.0%
	西の宮	7	2.4%
	村井本町	19	6.4%
	向町	4	1.4%
	日野川ダム口	6	2.0%
	仲出町	3	1.0%
	大石町	3	1.0%
	幅野町	2	0.7%
	西大路小学校前	1	0.3%
	仁本木	2	0.7%
	音羽	1	0.3%
北畑口	12	4.1%	
上音羽	1	0.3%	
桜川線	安部居	1	0.3%
鎌掛線	鎌掛	3	1.0%
南北線	上駒月	1	0.3%
	深山口	1	0.3%
中心部	松尾	1	0.3%
	西大路、日野	1	0.3%
鉄道駅	貴生川	1	0.3%
不明		23	7.8%
	合計	296	100.0%

	降車バス停	回答者数	割合	
近江鉄道バス	近江八幡	159	53.7%	
	近江八幡、日野	1	0.3%	
	近江八幡駅南口	28	9.5%	
	近江八幡駅南口・日野	1	0.3%	
	日野、近江八幡	2	0.7%	
	八幡、日野	1	0.3%	
	日野	32	10.8%	
	上羽田	1	0.3%	
	下三十坪	2	0.7%	
	必佐公民館	1	0.3%	
	必佐小学校前	1	0.3%	
	内池	1	0.3%	
	内池、日野	1	0.3%	
	高校前	2	0.7%	
	横町	1	0.3%	
	大窪	1	0.3%	
	越川町	2	0.7%	
	越川町、大窪西、横町	1	0.3%	
	西の宮	1	0.3%	
	村井本町	1	0.3%	
	日野川ダム口	1	0.3%	
	幅野町	1	0.3%	
	音羽	1	0.3%	
	北畑口	1	0.3%	
	桜川線	桜谷小学校	1	0.3%
	鎌掛線	鈴休神社前	1	0.3%
	中心部	日野小学校	2	0.7%
		松尾3丁目	1	0.3%
		役場	1	0.3%
		西大路	1	0.3%
	鉄道駅	彦根	1	0.3%
水口石橋		1	0.3%	
京都		1	0.3%	
不明		42	14.2%	
	合計	296	100.0%	

(注意) 回答者の記載内容をそのまま示しているため、近江鉄道バスではない名称もある。

図表 3-13 公共交通の利用状況〔問2〕

【町営バス】

	乗車バス停	回答者数	割合	
桜川線	野出	2	0.8%	
	蓮花寺	5	2.1%	
	中在寺	7	2.9%	
	中在寺、北脇	2	0.8%	
	北脇	1	0.4%	
	安部居	5	2.1%	
	西佐久良	1	0.4%	
	佐久良	3	1.2%	
	中之郷	7	2.9%	
	鳥居平	5	2.1%	
	鳥居平地先	1	0.4%	
	鬼室神社前	2	0.8%	
	小野	1	0.4%	
	杣	1	0.4%	
	川原	4	1.6%	
	原	2	0.8%	
	鎌掛線	鎌掛	6	2.5%
鎌掛3区		2	0.8%	
鎌掛2区		1	0.4%	
鎌掛1区		2	0.8%	
1区会議所前		1	0.4%	
さつき台		2	0.8%	
檜野台		4	1.6%	
小井口		1	0.4%	
双六町		5	2.1%	
大窪		10	4.1%	
高校前		2	0.8%	
上野田下		1	0.4%	
伊勢道		1	0.4%	
内池		2	0.8%	
平子・西明寺線		熊野	3	1.2%
		平子中	1	0.4%
		蔵王	3	1.2%
	下蔵王	1	0.4%	
	西明寺	1	0.4%	
	北畑	1	0.4%	
	北畑中	1	0.4%	
	北畑口	2	0.8%	
	上音羽	3	1.2%	
	音羽	3	1.2%	
	仁本木	2	0.8%	
	大日町	5	2.1%	
	幅野町	1	0.4%	
	日野川ダム口	6	2.5%	
	村井1丁目	7	2.9%	
	湖南サンライズ線	湖南サンライズ	3	1.2%
		湖南サンライズ北	3	1.2%
湖南サンライズ南口		1	0.4%	
湖南サンライズ西口		2	0.8%	
畜産技術センター		1	0.4%	
南比線	曙	1	0.4%	
	曙団地南	1	0.4%	
	上迫	1	0.4%	
	迫	1	0.4%	
	上駒月	6	2.5%	
	下駒月	1	0.4%	
	清田	1	0.4%	
猫田	2	0.8%		
中山線	中山	3	1.2%	
	東中山	2	0.8%	
	豊田	4	1.6%	
中心部	日野	8	3.3%	
	大窪車庫	2	0.8%	
	大窪東	1	0.4%	
	日野記念病院	7	2.9%	
	日野町役場	4	1.6%	
	日野幼稚園前	2	0.8%	
	日野小学校前	1	0.4%	
	松尾	1	0.4%	
	松尾三丁目	1	0.4%	
	松尾北	1	0.4%	
日八線	横町	1	0.4%	
不明		52	21.4%	
	合計	243	100.0%	

	降車バス停	回答者数	割合
桜川線	桜川駅	2	0.8%
	桜川	7	2.9%
	中在寺	1	0.4%
	桜谷幼稚園	1	0.4%
	桜谷小学校前	2	0.8%
	中之郷	4	1.6%
鎌掛線	鎌掛2区	1	0.4%
	1区会議所前	1	0.4%
	さつき台	1	0.4%
	大窪	1	0.4%
	高校前	1	0.4%
	日野、内池	1	0.4%
	日野、大窪	1	0.4%
平子・西明寺線	平子	1	0.4%
	西大路小	1	0.4%
	村井一丁目	1	0.4%
中山線	村井	1	0.4%
	必佐小学校	1	0.4%
日野駅	中山東	1	0.4%
	日野駅	29	11.9%
中心部	日野記念病院前	55	22.6%
	日野町役場、日野記念病院	2	0.8%
	松尾3丁目、日野記念病院前、他	1	0.4%
	日野町役場、三丁目、松尾北病院	1	0.4%
	日野町役場、松尾北、日野記念病院前、中之郷	1	0.4%
	病院、松尾北、松尾3区	1	0.4%
	病院	2	0.8%
	松尾	5	2.1%
	松尾三丁目	7	2.9%
	松尾五丁目	2	0.8%
	松尾北	9	3.7%
	松尾北、日野	1	0.4%
	松尾北、日野町役場	1	0.4%
	大窪、松尾	1	0.4%
	大窪、松尾北	1	0.4%
	大窪北	1	0.4%
	大窪西	3	1.2%
日野町役場	15	6.2%	
日野郵便局前	1	0.4%	
日野幼稚園前	3	1.2%	
日野小学校前	1	0.4%	
不明		65	26.7%
	合計	243	100.0%

(注意) 回答者の記載内容をそのまま示しているため、町営バスではない名称もある。

ウ 公共交通〔鉄道やバス〕を利用しない理由

「自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない」が8割と最も多い。

近江鉄道バス日八線が運行していない地区や町営バスの運行本数が少ない地区は、「運行便数が少なく、待ち時間が多いため」、「移動したい時間に便がないため」、「居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため」などの理由も多く挙げられている。

「家族送迎している方」と「家族送迎してもらっている方」を比較すると、多くの項目で選択割合が同傾向にあるが、「運賃が高いため」は「家族送迎している方」の方が気にかけている割合が多くなっている。

図表 3-14 公共交通を利用しない理由〔問3〕×居住地区〔問23〕

(複数回答)

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	無回答	合計
居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため	19.7%	31.6%	29.1%	12.5%	10.4%	31.8%	23.4%	31.6%	22.7%
運行便数が少なく、待ち時間が多いため	30.3%	37.0%	40.6%	24.6%	26.2%	37.6%	31.2%	36.8%	32.0%
移動したい時間に便がないため	21.9%	35.4%	29.5%	19.0%	18.0%	32.5%	24.6%	21.1%	25.0%
移動に時間がかかるため	18.9%	20.0%	19.5%	21.0%	16.4%	21.2%	16.8%	15.8%	18.9%
運賃が高いため	22.8%	16.5%	20.7%	19.5%	12.0%	17.9%	18.9%	13.2%	19.7%
乗り継ぎ移動が必要なため	12.9%	21.4%	19.5%	12.7%	9.3%	14.7%	10.9%	13.2%	13.7%
混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため	4.7%	6.2%	5.2%	5.7%	4.9%	6.4%	5.3%	2.6%	5.3%
移動に利用できる公共交通の存在を知らないため	1.2%	2.2%	1.6%	1.1%	1.1%	3.2%	1.5%	2.6%	1.6%
自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない	76.5%	78.9%	83.3%	83.9%	83.6%	80.8%	80.8%	78.9%	79.6%
家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない	13.8%	11.4%	9.2%	9.6%	10.4%	11.3%	12.6%	2.6%	12.1%
その他	3.5%	1.6%	2.4%	3.4%	0.0%	0.9%	1.9%	2.6%	2.4%
回答者数	1,405	370	251	353	183	468	879	38	3,947

図表 3-15 公共交通を利用しない理由〔問3〕×年代〔問20〕

(複数回答)

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため	23%	21%	25%	27%	29%	23%	18%	19%
運行便数が少なく、待ち時間が多いため	25%	40%	32%	36%	37%	32%	29%	28%
移動したい時間に便がないため	23%	26%	21%	24%	33%	25%	22%	25%
移動に時間がかかるため	17%	16%	20%	22%	22%	20%	18%	13%
運賃が高いため	25%	35%	27%	28%	29%	21%	11%	6%
乗り継ぎ移動が必要なため	8%	14%	14%	12%	15%	17%	12%	13%
混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため	6%	6%	9%	6%	5%	5%	5%	4%
移動に利用できる公共交通の存在を知らないため	2%	2%	3%	1%	2%	2%	1%	3%
自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない	18%	82%	89%	88%	85%	87%	84%	48%
家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない	60%	10%	5%	5%	4%	7%	13%	33%
その他	2%	2%	0%	2%	2%	2%	2%	6%
回答者数	124	126	281	439	575	970	982	413

図表 3-16 公共交通を利用しない理由〔問3〕×自動車送迎の有無〔問11〕

(複数回答)

	送迎している	送迎してもらっている
居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため	25%	23%
運行便数が少なく、待ち時間が多いため	35%	36%
移動したい時間に便がないため	28%	30%
移動に時間がかかるため	21%	19%
運賃が高いため	24%	19%
乗り継ぎ移動が必要なため	16%	15%
混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため	6%	6%
移動に利用できる公共交通の存在を知らないため	2%	2%
自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない	89%	44%
家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない	7%	47%
その他	2%	5%
合計	3,652	1,763

② 自動車の運転免許や所有について

ア 自動車の運転免許

回答者の14%が自動車やバイクの運転免許を「返納した」、「持っていない」状況にある。

図表 3-17 運転免許所有状況〔問4〕×居住地区〔問23〕

(複数回答)

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	無回答	合計
運転免許を持っている (大型自動車、普通自動車)	78.6%	82.9%	83.2%	81.8%	81.8%	86.5%	81.9%	69.8%	81.3%
運転免許を持っている (自動二輪車、原動機付自転車)	24.3%	25.2%	27.6%	26.8%	24.8%	27.1%	24.3%	27.9%	25.2%
運転免許を持っていたが、返納した	3.0%	2.9%	2.4%	4.7%	4.2%	2.6%	3.1%	9.3%	3.2%
運転免許を持っていない	13.6%	10.5%	10.8%	10.0%	7.9%	7.7%	10.6%	11.6%	11.2%
合計	119.6%	121.4%	123.9%	123.2%	118.7%	124.0%	119.9%	118.6%	120.9%

イ 自動車の所有

回答者の82%が「ほぼ自分専用の自動車がある」「家族共用の自動車があり、自分で自由に使用できる」と回答している。

図表 3-18 世帯自動車所有状況〔問5〕×居住地区〔問23〕

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	無回答	合計
ほぼ自分専用の自動車がある	71.9%	74.2%	79.3%	74.6%	75.3%	81.2%	76.9%	66.0%	75.1%
家族共用の自動車があり、 自分で自由に使用できる	6.7%	7.3%	5.3%	5.6%	9.3%	5.3%	6.8%	2.1%	6.5%
家族共用の自動車があるが、 使用に制約がある	1.9%	1.4%	1.0%	2.1%	2.3%	0.7%	0.3%	0.0%	1.3%
家族共用の自動車があるが、 自分は利用しない	12.8%	11.7%	8.7%	9.2%	9.3%	7.9%	11.3%	8.5%	11.0%
自動車は所有していない	6.0%	4.2%	4.7%	7.1%	3.3%	3.3%	4.1%	12.8%	5.1%
無回答	0.7%	1.2%	1.0%	1.4%	0.5%	1.6%	0.7%	10.6%	1.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

③ 普段のお出かけについて

ア 目的別の目的地

「通勤・通学」、「趣味・娯楽・飲食」は町外へのお出かけ、「買い物」、「通院」、「子どもの習い事・塾」、「地域活動」などは、町内でのお出かけが多い。

目的地としては、いずれの目的でも中心市である「日野地区」への外出が多く、次いで「甲賀市」、「東近江市」、「その他滋賀県内」などへの外出が多い。

図表 3-19 お出かけ目的ごとの主な目的地〔問6〕

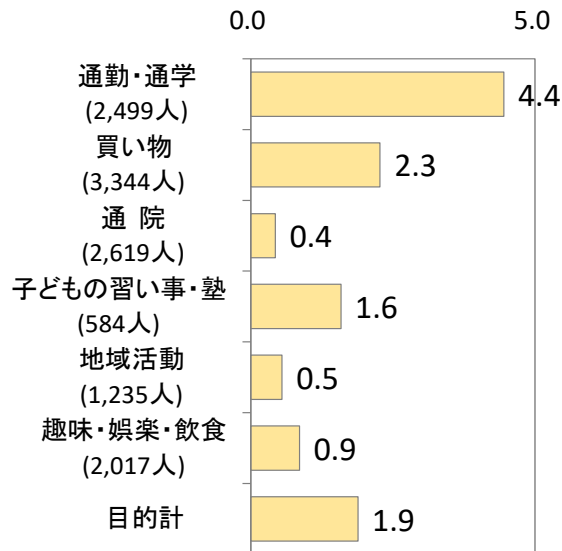
	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
日野地区	30.0%	64.4%	62.9%	49.1%	49.8%	18.2%	47.5%
東桜谷地区	2.0%	0.8%	0.2%	1.5%	7.6%	0.5%	1.6%
西桜谷地区	3.6%	0.1%	0.5%	0.6%	4.6%	0.2%	1.4%
西大路地区	1.8%	0.3%	0.2%	2.5%	8.0%	1.3%	1.6%
鎌掛地区	0.8%	0.1%	0.2%	0.2%	3.4%	0.4%	0.6%
南比都佐地区	1.3%	0.0%	0.0%	1.3%	9.4%	0.7%	1.4%
必佐地区	4.2%	0.8%	2.4%	3.6%	11.4%	1.0%	3.0%
東近江市	13.5%	4.1%	7.5%	13.2%	1.1%	7.9%	7.4%
近江八幡市	3.3%	1.0%	1.6%	1.1%	0.6%	6.1%	2.4%
甲賀市	16.8%	23.4%	15.7%	18.5%	1.1%	28.8%	18.9%
竜王町	3.1%	0.2%	0.3%	0.4%	0.3%	0.8%	0.9%
その他滋賀県内	16.2%	4.5%	7.2%	7.1%	2.4%	25.2%	10.8%
滋賀県外	3.4%	0.4%	1.3%	0.8%	0.2%	8.9%	2.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	2,505	3,398	2,739	523	1,231	2,053	

イ 目的別の外出頻度

お出かけ頻度の平均は 1.9 回／週であり、「通勤・通学」、「買い物」、「子どもの習い事・塾」の順で外出頻度が高い。

図表 3-20 お出かけ目的ごとの外出頻度〔問7〕

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
週5回以上(ほぼ毎日)	78.0%	9.7%	1.1%	6.5%	1.1%	2.3%	19.5%
週3～4回程度	13.4%	28.3%	2.1%	14.6%	2.9%	5.4%	12.7%
週1～2回程度	4.8%	49.4%	7.2%	46.1%	15.6%	22.1%	23.3%
月数回程度	1.7%	11.4%	38.7%	12.0%	31.1%	44.8%	22.7%
年に数回程度	1.2%	1.1%	50.1%	3.6%	42.5%	23.7%	19.5%
外出しない	1.0%	0.1%	0.8%	17.3%	6.7%	1.7%	2.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	2,499	3,344	2,619	584	1,235	2,017	
外出頻度(回/週)	4.45	2.27	0.43	1.59	0.55	0.86	



ウ 目的別の交通手段

いずれの目的でも、約8割が自動車（自分で運転）利用であり、送迎も含めると95%が自動車利用である。人数は少ないが、通勤・通学目的で近江鉄道バス64人、町営バス・デマンドタクシー29人が利用している。

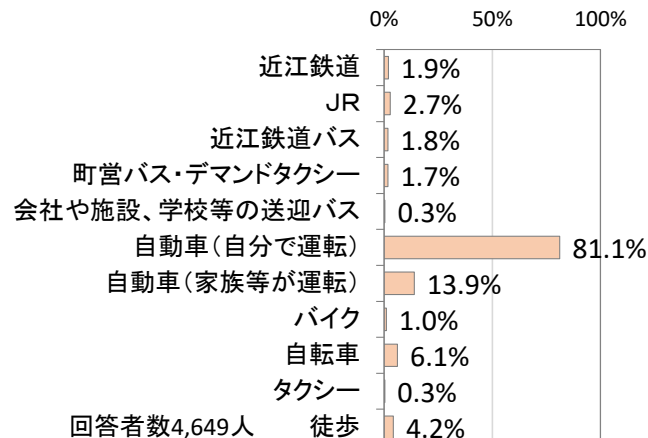
また、サンプル数は少ないものの、バスやタクシー利用は、往復で交通手段が変わる場合があることが分かる。

図表 3-21 お出かけ目的ごとの交通手段〔問8〕

【行き】

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
近江鉄道	4.2%	0.8%	0.8%	2.1%	0.2%	3.5%	1.9%
JR	5.3%	0.7%	1.4%	0.6%	0.5%	6.7%	2.7%
近江鉄道バス	2.6%	1.0%	1.3%	0.6%	0.6%	3.6%	1.8%
町営バス・デマンドタクシー	1.2%	1.9%	3.6%	0.2%	0.5%	0.8%	1.7%
会社や施設、学校等の送迎バス	0.6%	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%
自動車(自分で運転)	82.5%	82.7%	78.5%	76.6%	82.2%	80.9%	81.1%
自動車(家族・近所の方等が運転)	6.5%	16.2%	16.7%	20.7%	7.0%	17.6%	13.9%
バイク	0.7%	1.3%	0.9%	0.0%	0.7%	1.3%	1.0%
自転車	7.4%	6.1%	3.9%	5.1%	11.4%	4.6%	6.1%
タクシー	0.1%	0.1%	0.9%	0.4%	0.0%	0.2%	0.3%
徒歩	5.2%	3.1%	2.2%	1.9%	11.9%	3.1%	4.2%
合計	116.3%	114.1%	110.4%	108.4%	115.3%	122.6%	115.0%
回答者数	2,495	3,435	2,795	513	1,277	2,113	

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
近江鉄道	105	29	21	11	3	75	244
JR	132	25	38	3	6	141	345
近江鉄道バス	64	33	37	3	8	76	221
町営バス・デマンドタクシー	29	66	100	1	6	16	218
会社や施設、学校等の送迎バス	15	6	8	1	3	7	40
自動車(自分で運転)	2,058	2,841	2,194	393	1,050	1,709	10,245
自動車(家族・近所の方等が運転)	163	558	468	106	90	372	1,757
バイク	18	44	26	0	9	28	125
自転車	185	209	108	26	145	98	771
タクシー	3	3	24	2	0	4	36
徒歩	129	107	62	10	152	65	525
合計	2,901	3,921	3,086	556	1,472	2,591	14,527
回答者数	2,495	3,435	2,795	513	1,277	2,113	12,628



図表 3-22 お出かけ目的ごとの交通手段〔問9〕

【帰り】

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
近江鉄道	4.2%	0.8%	0.8%	2.2%	0.3%	3.4%	1.9%
JR	5.3%	0.6%	1.4%	0.6%	0.6%	6.8%	2.8%
近江鉄道バス	2.4%	0.8%	1.5%	0.4%	0.7%	3.7%	1.7%
町営バス・デマンドタクシー	1.0%	1.9%	3.5%	0.2%	0.5%	0.8%	1.7%
会社や施設、学校等の送迎バス	0.4%	0.1%	0.3%	0.4%	0.2%	0.4%	0.3%
自動車(自分で運転)	82.4%	82.5%	78.3%	76.1%	82.3%	80.6%	80.9%
自動車(家族・近所の方等が運転)	7.3%	16.3%	16.6%	20.8%	7.5%	18.4%	14.3%
バイク	0.8%	1.3%	1.0%	0.0%	0.7%	1.3%	1.0%
自転車	7.1%	6.0%	3.9%	5.1%	11.2%	4.5%	6.0%
タクシー	0.1%	0.1%	0.8%	0.6%	0.2%	0.4%	0.4%
徒歩	5.1%	3.0%	2.3%	1.8%	11.6%	3.0%	4.0%
合計	116.1%	113.4%	110.3%	108.0%	115.6%	123.3%	114.9%
回答者数	2,494	3,423	2,790	510	1,268	2,109	

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食	合計
近江鉄道	105	26	22	11	4	71	239
JR	133	22	39	3	7	144	348
近江鉄道バス	59	27	41	2	9	78	216
町営バス・デマンドタクシー	26	66	97	1	6	17	213
会社や施設、学校等の送迎バス	10	3	8	2	2	8	33
自動車(自分で運転)	2,054	2,825	2,184	388	1,043	1,700	10,194
自動車(家族・近所の方等が運転)	183	559	464	106	95	389	1,796
バイク	20	45	27	0	9	27	128
自転車	177	204	109	26	142	94	752
タクシー	3	5	23	3	2	9	45
徒歩	126	101	63	9	147	63	509
合計	2,896	3,883	3,077	551	1,466	2,600	14,473
回答者数	2,494	3,423	2,790	510	1,268	2,109	12,594

図表 3-23 お出かけ目的ごとの交通手段〔問8〕×〔問9〕

【行き】×【帰り】

【行き】\【帰り】												(複数回答)	
	近江鉄道	JR	近江鉄道バス	町営バス・デマンドタクシー	会社や施設、学校等の送迎バス	自動車(自分で運転)	自動車(家族・近所の方等が運転)	バイク	自転車	タクシー	徒歩	合計	回答者数
近江鉄道	95.3%	30.2%	18.9%	4.7%	0.0%	7.5%	34.0%	0.0%	36.8%	0.9%	17.0%	245.3%	106
JR	24.8%	98.5%	23.3%	3.0%	0.8%	51.9%	20.3%	0.8%	14.3%	0.0%	17.3%	254.9%	133
近江鉄道バス	32.3%	49.2%	87.7%	9.2%	0.0%	12.3%	26.2%	0.0%	16.9%	1.5%	21.5%	256.9%	65
町営バス・デマンドタクシー	6.7%	10.0%	16.7%	73.3%	3.3%	3.3%	36.7%	0.0%	13.3%	0.0%	20.0%	183.3%	30
会社や施設、学校等の送迎バス	6.7%	6.7%	0.0%	6.7%	60.0%	33.3%	13.3%	6.7%	20.0%	0.0%	0.0%	153.3%	15
自動車(自分で運転)	0.4%	3.4%	0.3%	0.1%	0.1%	99.5%	1.4%	0.3%	1.0%	0.0%	1.3%	107.9%	2,062
自動車(家族・近所の方等が運転)	23.6%	16.4%	7.9%	4.2%	1.2%	13.3%	95.8%	0.6%	24.2%	0.0%	13.3%	200.6%	165
バイク	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	26.3%	5.3%	100.0%	10.5%	0.0%	15.8%	163.2%	19
自転車	21.4%	11.2%	6.4%	2.1%	1.1%	13.4%	23.0%	1.1%	94.1%	0.0%	16.6%	190.4%	187
タクシー	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	200.0%	3
徒歩	13.8%	18.5%	9.2%	4.6%	0.0%	18.5%	19.2%	3.1%	23.8%	0.0%	96.2%	206.9%	130

注意：サンプル数の少ない「町営バス・デマンドタクシー」、「会社や施設、学校等の送迎バス」、「バイク」、「タクシー」については、参考までに構成比を示すが留意が必要である。(そのため、緑色データバーは着色していない)

エ 外出時間

「買い物」や「通院」は午前中に家を出て、昼頃に帰る方が多い。「地域活動」は午前と夕方にピークがあるなど、目的による外出時間が異なる。

図表 3-24 お出かけ目的ごとの外出時刻・帰宅時刻〔問10〕

【家を出る時刻】

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食
1時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4時台	1%	0%	0%	0%	0%	0%
5時台	2%	0%	0%	0%	0%	1%
6時台	12%	0%	1%	2%	1%	2%
7時台	41%	0%	3%	5%	2%	3%
8時台	31%	2%	22%	4%	9%	7%
9時台	6%	13%	36%	6%	26%	15%
10時台	3%	37%	19%	4%	11%	23%
11時台	1%	7%	4%	0%	1%	13%
12時台	1%	2%	1%	2%	1%	5%
13時台	1%	8%	2%	6%	8%	6%
14時台	0%	8%	1%	2%	1%	3%
15時台	1%	6%	2%	8%	1%	2%
16時台	0%	6%	3%	13%	0%	1%
17時台	0%	4%	3%	16%	1%	6%
18時台	0%	4%	2%	16%	4%	7%
19時台	0%	1%	0%	8%	24%	4%
20時台	0%	1%	0%	6%	9%	2%
21時台	0%	0%	0%	2%	0%	0%
22時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
23時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
24時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
回答者数	2,452	2,861	2,262	413	996	1,717

【家に帰る時刻】

	通勤・通学	買い物(食料品・日用品)	通院	子どもの習い事・塾	地域活動	趣味・娯楽・飲食
1時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7時台	0%	0%	0%	1%	0%	0%
8時台	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9時台	1%	0%	1%	2%	1%	0%
10時台	1%	4%	11%	1%	2%	0%
11時台	1%	15%	20%	2%	7%	2%
12時台	3%	23%	36%	6%	26%	9%
13時台	2%	6%	9%	1%	2%	6%
14時台	2%	6%	4%	4%	0%	8%
15時台	4%	9%	4%	3%	5%	10%
16時台	8%	10%	4%	6%	8%	10%
17時台	15%	10%	3%	10%	6%	13%
18時台	28%	8%	4%	12%	1%	9%
19時台	16%	5%	3%	11%	1%	6%
20時台	12%	3%	1%	17%	6%	10%
21時台	4%	1%	0%	15%	19%	8%
22時台	2%	0%	0%	7%	12%	5%
23時台	0%	0%	0%	1%	1%	2%
24時台	0%	0%	0%	0%	0%	1%
回答者数	2,439	2,837	2,246	416	986	1,708

オ 移動量の多いお出かけ

【全体】

いずれの居住地区からも、いずれの目的においても、日野町の中心地である「日野」への来訪が多い状況にあり、約5割のお出かけが集中している。

また、町の南側に位置する「南比都佐」、「鎌掛」、「西大路」、「必佐」、「日野」は「甲賀市」へ、町の北側に位置する「西桜谷」、「東桜谷」は「東近江市」へのお出かけが多い。

【通勤・通学】

いずれの居住地からも約3割が「日野」へ通勤・通学しており、最も目的地割合が多い。

次いで「甲賀市」への通勤・通学が多く、町の南側に位置する「南比都佐」、「日野」、「西大路」、「必佐」からの移動が多い。

3番目に多い「東近江市」へは、町の北側に位置する「西桜谷」、「東桜谷」からの移動が多い。通勤時間は、朝7時、8時台に集中しているが、帰宅は17時台～20時台に分散している。

【買い物（食料品・日用品）】

いずれの居住地からも6～7割が「日野」で買い物しており、最も目的地割合が多い。

「通勤・通学」と同傾向にあり、町の南側に位置する「南比都佐」、「日野」、「鎌掛」、「必佐」は「甲賀市」への買い物、町の北側に位置する「西桜谷」、「東桜谷」は「東近江市」への買い物割合が多い。

4割が10時台に集中しており、約6割が午前中の買い物となっている。夕方16～17時にも、小さい帰宅ピークがある。

【通院】

いずれの居住地からも6割が「日野」へ通院している。

「通勤・通学」、「買い物」と同傾向にあり、町の南側に位置する「南比都佐」、「鎌掛」、「西大路」、「必佐」、「日野」は「甲賀市」への通院、町の北側に位置する「西桜谷」、「東桜谷」は「東近江市」への通院割合が多い。

4割が9時台に集中しており、約8割が午前中の通院となっている。

【子どもの習い事・塾】

いずれの居住地からも3～6割が「日野」へ習い事・塾で通っている。

町の南側に位置する「鎌掛」、「南比都佐」、「必佐」、「西大路」、「日野」は「甲賀市」へ、町の北側に位置する「西桜谷」は「東近江市」への習い事・塾が多い。

行きは17～18時台の移動が多く、帰宅は17～21時台に分散している。

【地域活動（公民館での会合・サークル活動など）】

地域活動について、6～7割が居住地での活動、2～3割が日野町の中心地である「日野」での活動となっている。

行きは、9時、10時台に集中しており、約5割が午前中の活動である。そのほか、13時台に1割、19時台に2割、20時台に1割となっている。帰宅も行きに合わせて昼と夜に分散している。

【趣味・娯楽・飲食】

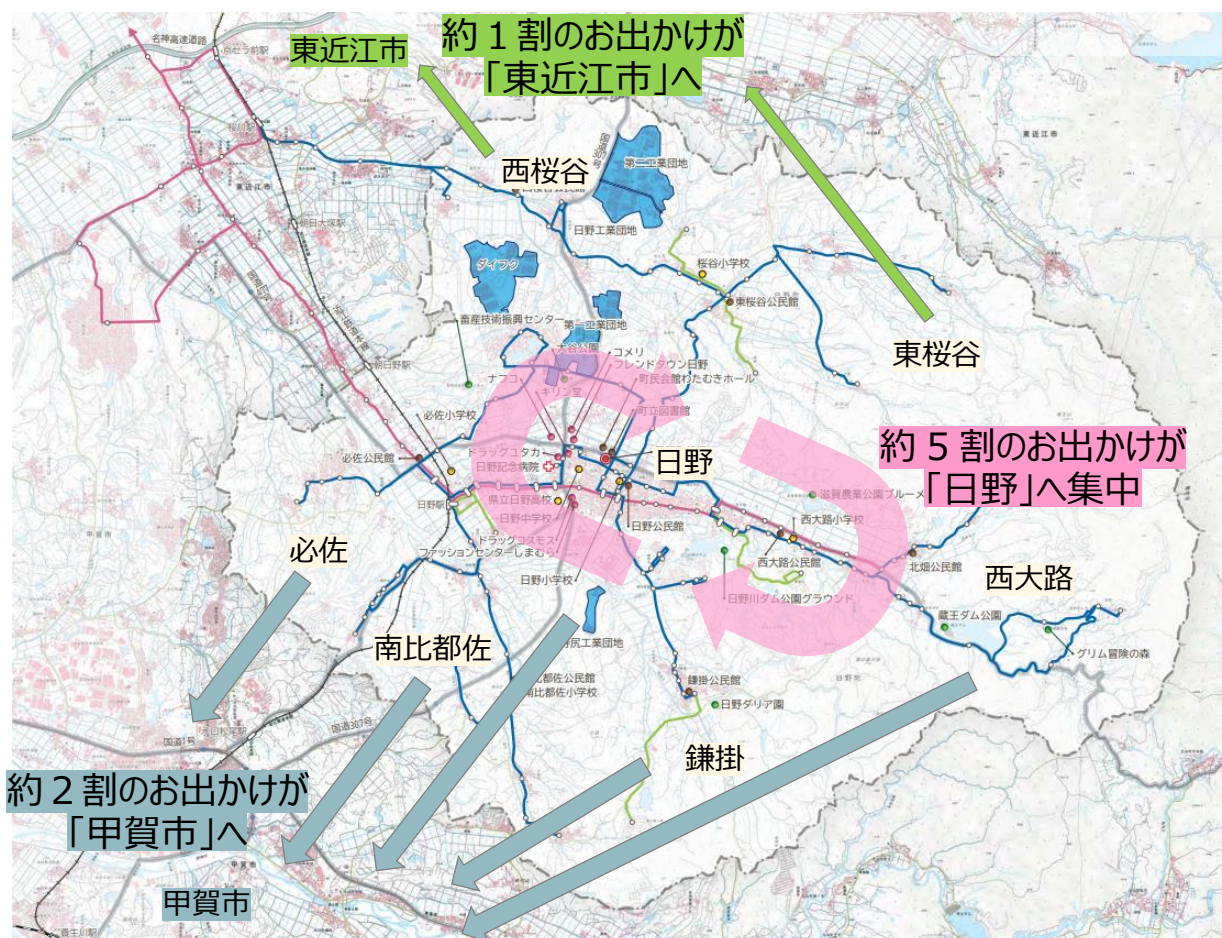
他の目的と比較し、日野町内でのお出かけ割合が低い。

町の南側に位置する「南比都佐」、「鎌掛」、「必佐」、「日野」、「西大路」は「甲賀市」へのお出かけ割合が多い。

また、いずれの居住地域からも、「その他滋賀県内」へのお出かけが2～3割ある。

行きは、9時～11時台に集中して多いが、帰宅は12時～21時台まで分散している。

図表 3-25 お出かけ状況



④ 自動車送迎について

ア 自動車送迎の有無

回答者の約4割（回答者 4,231 人中 1,555 人）が家族等を自動車送迎している。回答者の約2割（回答者 4,231 人中 978 人）が家族等に送迎してもらっている。

性別を比較すると、男性よりも女性の方が「送迎してもらっている方」割合が多い。

「運転に不安があるが、運転しないとイケない」、「運転に不安があり、免許を返納したい」が家族等を送迎している方が回答者では 183 人（回答者 4,231 人中 4.3%）いる。年齢別人口比で拡大すると、日野町全体で約 620 人いると推察できる。

図表 3-26 自動車送迎の有無〔問 11〕×性別〔問 20〕

（複数回答、回答者 4,231 人）

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
男性	691	1,097	352	669
女性	777	1,154	528	659
その他	1	4	4	0
無回答	86	197	94	88
合計	1,555	2,452	978	1,416

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
男性	44.4%	44.7%	36.0%	47.2%
女性	50.0%	47.1%	54.0%	46.5%
その他	0.1%	0.2%	0.4%	0.0%
無回答	5.5%	8.0%	9.6%	6.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	1,555	2,452	978	1,416

図表 3-27 自動車送迎の有無〔問 11〕×自動車の運転状況〔問 25〕

（複数回答、回答者 4,231 人）

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
運転に問題はない	1,349	1,560	273	1,225
運転に不安があるが、運転しないとイケない	165	121	80	88
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	18	38	36	16
運転はしていない	0	688	569	58
無回答	23	45	20	29
合計	1,555	2,452	978	1,416

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
運転に問題はない	86.8%	63.6%	27.9%	86.5%
運転に不安があるが、運転しないとイケない	10.6%	4.9%	8.2%	6.2%
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	1.2%	1.5%	3.7%	1.1%
運転はしていない	0.0%	28.1%	58.2%	4.1%
無回答	1.5%	1.8%	2.0%	2.0%
回答者数	1,555	2,452	978	1,416

図表 3-28 自動車送迎の有無〔問 11〕×自動車の運転状況〔問 25〕

(複数回答)

	運転に問題はない	運転に不安があるが、運転しないといけない	運転に不安があり、免許を返納したい	運転はしていない	無回答	合計
子どもを送迎している	558	23	0	0	7	588
孫を送迎している	175	36	2	1	6	220
親を送迎している	397	36	0	0	5	438
配偶者を送迎している	345	86	14	0	7	452
その他家族を送迎している	90	17	1	0	2	110
友人・近所の方を送迎している	59	11	3	0	1	74
送迎していない	1,560	121	38	688	45	2,452
子どもに送迎してもらっている	31	21	11	169	4	236
孫に送迎してもらっている	4	2	2	23	2	33
親に送迎してもらっている	55	11	0	225	2	293
配偶者に送迎してもらっている	193	50	22	118	11	394
その他家族に送迎してもらっている	15	13	2	117	3	150
友人・近所の方を送迎している	14	3	6	44	2	69
送迎してもらっていない	1,225	88	16	58	29	1,416
回答者数	3,016	317	72	742	84	4,231

図表 3-29 自動車送迎の有無〔問 11〕送迎している×自動車の運転状況〔問 25〕×年代〔問 20〕

運転に不安があるが、家族等を送迎している方【推計値】

【年代別の拡大係数】

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合計
拡大係数	14.7	12.4	6.9	5.6	3.9	2.7	2.5	4.0	4.6

【年代別の人口比で拡大】

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合計
運転に問題はない	44	249	1,054	1,526	1,074	881	626	225	5,679
運転に不安があるが、運転しないといけない	0	37	28	62	35	117	163	121	562
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	0	0	0	0	0	0	18	44	62
運転はしていない	0	0	0	0	4	0	0	0	4
合計	44	286	1,082	1,587	1,113	997	807	390	6,307

拡大係数とは：4,649人のサンプル調査である住民アンケート調査を町全体に拡大して、町全体の姿を把握するための係数である。具体的には、年代別のカテゴリーに分け、カテゴリーごとに有効サンプル率の逆数（母集団数／有効サンプル数）を「拡大係数」として設定した。母集団数は、日野町人口総数 21,194人（令和3年5月1日現在、日野町年齢別人口構成）としている。

イ 自動車の送迎頻度

約半数が、週に1回以上は家族等の自動車送迎を行っている。特に、子どもの送迎、親の送迎、配偶者の送迎が多い。「友人・近所の方」の送迎は家族と比較すると少なく、頻度も若干低い。

「運転に不安がある方」でも、ほぼ毎日運転している方もいる。

子どもや孫の通園・通学、配偶者の通勤については、約半数がほぼ毎日の送迎である。

図表 3-30 自動車送迎の有無〔問 11〕×送迎頻度〔問 13〕

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
子どもを送迎している	215	78	152	84	49	578
孫を送迎している	37	36	60	65	18	216
親を送迎している	27	28	109	192	76	432
配偶者を送迎している	34	62	88	133	103	420
その他家族を送迎している	10	14	23	38	20	105
友人・近所の方を送迎している	1	6	14	22	22	65

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
子どもを送迎している	37.2%	13.5%	26.3%	14.5%	8.5%	100.0%
孫を送迎している	17.1%	16.7%	27.8%	30.1%	8.3%	100.0%
親を送迎している	6.3%	6.5%	25.2%	44.4%	17.6%	100.0%
配偶者を送迎している	8.1%	14.8%	21.0%	31.7%	24.5%	100.0%
その他家族を送迎している	9.5%	13.3%	21.9%	36.2%	19.0%	100.0%
友人・近所の方を送迎している	1.5%	9.2%	21.5%	33.8%	33.8%	100.0%

図表 3-31 自動車送迎の有無〔問 11〕送迎している×自動車の運転状況〔問 25〕×送迎頻度〔問 13〕

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
運転に問題はない	249	148	323	388	222	1,330
運転に不安があるが、運転しないとイケない	19	27	40	54	21	161
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	0	1	6	6	2	15
運転はしていない	0	0	0	1	0	1
無回答	2	4	6	8	4	24
合計	270	180	375	457	249	1,531

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
運転に問題はない	18.7%	11.1%	24.3%	29.2%	16.7%	100.0%
運転に不安があるが、運転しないとイケない	11.8%	16.8%	24.8%	33.5%	13.0%	100.0%
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	0.0%	6.7%	40.0%	40.0%	13.3%	100.0%
運転はしていない	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
無回答	8.3%	16.7%	25.0%	33.3%	16.7%	100.0%
合計	17.6%	11.8%	24.5%	29.8%	16.3%	100.0%
回答者数	270	180	375	457	249	1,531

図表 3-32 自動車送迎の目的〔問 12〕×送迎頻度〔問 13〕

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
子ども・孫の通園・通学	223	68	97	76	31	495
子ども・孫の塾、クラブ等	105	76	145	83	12	421
親・近所の方等の通院	34	36	124	236	82	512
親・近所の方等の買い物等	16	25	96	93	27	257
配偶者等の通勤(ほぼ毎日)	11	9	2	3	1	26
配偶者等の帰宅(ほぼ毎日)	9	7	2	2	1	21
配偶者等の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)	18	15	25	49	84	191
合計	416	236	491	542	238	1,923
回答者数	263	152	345	409	203	1,372

	週5回以上(ほぼ毎日)	週3~4回程度	週1~2回程度	月数回程度	年に数回程度	合計
子ども・孫の通園・通学	45.1%	13.7%	19.6%	15.4%	6.3%	100.0%
子ども・孫の塾、クラブ等	24.9%	18.1%	34.4%	19.7%	2.9%	100.0%
親・近所の方等の通院	6.6%	7.0%	24.2%	46.1%	16.0%	100.0%
親・近所の方等の買い物等	6.2%	9.7%	37.4%	36.2%	10.5%	100.0%
配偶者等の通勤(ほぼ毎日)	42.3%	34.6%	7.7%	11.5%	3.8%	100.0%
配偶者等の帰宅(ほぼ毎日)	42.9%	33.3%	9.5%	9.5%	4.8%	100.0%
配偶者等の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)	9.4%	7.9%	13.1%	25.7%	44.0%	100.0%
合計	21.6%	12.3%	25.5%	28.2%	12.4%	100.0%
回答者数	263	152	345	409	203	1,372

ウ 送迎先

通院の送迎は直接病院へ送迎しているが、通勤・通学の送迎については、日野駅、近江八幡駅、貴生川駅への送迎が多い。

図表 3-33 自動車送迎の有無〔問 11〕×送迎先〔問 14〕

	送迎している方		送迎してもらっている方	
日野駅	163	10.7%	107	11.3%
近江八幡駅	115	7.5%	95	10.0%
貴生川駅	113	7.4%	77	8.1%
最寄バス停	21	1.4%	21	2.2%
幼稚園・保育所	173	11.3%	14	1.5%
小学校	116	7.6%	32	3.4%
中学校	44	2.9%	16	1.7%
高等学校	77	5.0%	36	3.8%
勤め先	76	5.0%	59	6.2%
病院	693	45.4%	500	52.6%
塾	227	14.9%	70	7.4%
公民館	35	2.3%	29	3.1%
その他	359	23.5%	271	28.5%
合計	2,212	145.0%	1,327	139.7%
回答者数	1,525	100.0%	950	100.0%

工 送迎に対する意向

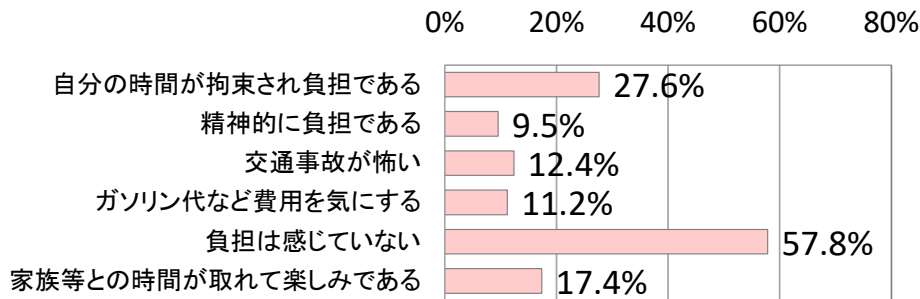
送迎している方の約3割が時間的負担、約1割が精神的負担や交通事故、費用などの負担を感じている。

負担感は、送迎頻度に比例しているが、所要時間には傾向がみられない。

一方、約6割は送迎に対して負担感を感じていない。

【送迎している方】

図表 3-34 送迎に対する意向〔問 16〕



図表 3-35 自動車送迎の目的〔問 12〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

	自分の時間が拘束され負担である	精神的に負担である	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	負担は感じていない	家族等との時間が取れて楽しみである	合計	回答者数
子ども・孫の通園・通学	30.2%	8.0%	13.1%	17.2%	51.1%	25.5%	145.2%	487
子ども・孫の塾、クラブ等	28.1%	8.5%	13.8%	17.2%	55.0%	24.5%	147.0%	413
親・近所の方等の通院	35.0%	14.0%	14.0%	7.7%	54.5%	10.6%	135.8%	508
親・近所の方等の買い物等	30.2%	7.9%	11.5%	5.2%	62.3%	13.5%	130.6%	252
配偶者等の通勤(ほぼ毎日)	28.0%	16.0%	4.0%	28.0%	60.0%	16.0%	152.0%	25
配偶者等の帰宅(ほぼ毎日)	35.0%	15.0%	10.0%	40.0%	45.0%	25.0%	170.0%	20
配偶者等の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)	21.9%	11.8%	16.9%	13.5%	62.4%	17.4%	143.8%	178
合計	30.3%	10.2%	13.5%	13.1%	55.5%	18.7%	141.3%	1,883
回答者数	27.6%	9.5%	12.4%	11.2%	57.8%	17.4%	135.9%	1,342

図表 3-36 送迎頻度〔問 13〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

	自分の時間が拘束され負担である	精神的に負担である	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	負担は感じていない	家族等との時間が取れて楽しみである	合計	回答者数
週5回以上(ほぼ毎日)	33.3%	10.2%	14.5%	23.1%	49.0%	24.7%	154.9%	255
週3～4回程度	32.0%	11.6%	18.6%	18.0%	50.0%	16.3%	146.5%	172
週1～2回程度	26.0%	9.9%	11.9%	7.5%	58.0%	18.0%	131.2%	362
月数回程度	25.2%	9.4%	11.2%	7.6%	61.3%	15.7%	130.6%	445
年に数回程度	14.5%	6.6%	10.1%	5.3%	71.5%	12.7%	120.6%	228
合計	25.9%	9.5%	12.7%	11.1%	58.6%	17.4%	135.3%	1,462

図表 3-37 送迎所要時間〔問 15〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

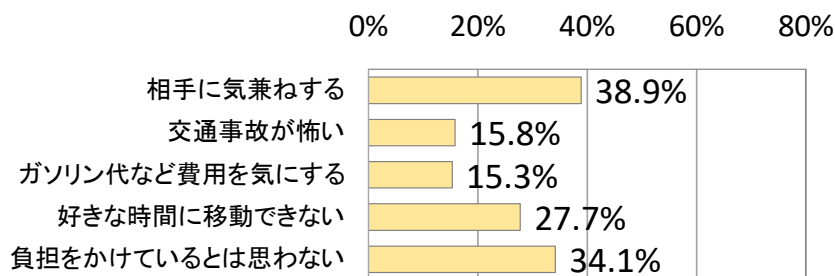
	自分の時間が拘束され負担である	精神的に負担である	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	負担は感じていない	家族等との時間が取れて楽しみである	合計	回答者数
10分以内	26%	6%	7%	6%	65%	14%	123%	785
11分～20分	26%	12%	17%	12%	56%	17%	142%	489
21分～30分	26%	9%	14%	15%	56%	21%	140%	213
31分～60分	26%	15%	19%	19%	45%	23%	148%	111
61分以上	15%	10%	10%	25%	65%	40%	165%	20
合計	26%	9%	12%	10%	60%	17%	133%	1,618

送迎されている方の約4割が気兼ねしており、好きな時間に移動できない不満もある。

送迎所要時間が長い方が気兼ねする割合が高い、負担感が増加するなど比例傾向にある。送迎されている方は、送迎頻度よりも送迎所要時間の方が、気兼ねや負担感に若干の影響がみられる。

【送迎されている方】

図表 3-38 送迎に対する意向〔問 16〕



図表 3-39 自動車送迎の目的〔問 12〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

	相手に気兼ねする	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	好きな時間に移動できない	負担をかけているとは思わない	合計	回答者数
自分の通園・通学	36.6%	8.1%	14.6%	22.8%	41.5%	123.6%	123
自分の塾、クラブ等	25.9%	8.0%	8.9%	18.8%	52.7%	114.3%	112
自分の通院	41.5%	19.9%	15.9%	29.8%	28.3%	135.3%	453
自分の買い物等	38.6%	17.8%	15.9%	32.5%	32.5%	137.4%	409
自分の通勤(ほぼ毎日)	46.4%	14.3%	28.6%	25.0%	32.1%	146.4%	28
自分の帰宅(ほぼ毎日)	44.4%	8.3%	25.0%	19.4%	38.9%	136.1%	36
自分の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)	40.4%	12.7%	12.7%	22.3%	35.5%	123.5%	166
合計	38.9%	15.8%	15.3%	27.7%	34.1%	131.9%	1,327
回答者数	37.3%	16.4%	14.0%	27.0%	35.2%	129.9%	815

図表 3-40 送迎頻度〔問 13〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

	相手に気兼ねする	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	好きな時間に移動できない	負担をかけているとは思わない	合計	回答者数
週5回以上(ほぼ毎日)	33.9%	10.1%	18.3%	22.0%	39.4%	123.9%	109
週3~4回程度	31.9%	13.0%	14.5%	31.9%	37.7%	129.0%	69
週1~2回程度	41.0%	15.1%	14.2%	34.4%	33.5%	138.2%	212
月数回程度	35.6%	20.4%	14.8%	27.6%	33.6%	132.0%	250
年に数回程度	35.5%	15.7%	8.1%	19.3%	37.6%	116.2%	197
合計	36.4%	16.0%	13.5%	27.0%	35.6%	128.6%	837

図表 3-41 送迎所要時間〔問 15〕×送迎に対する意向〔問 16〕

(複数回答)

	相手に気兼ねする	交通事故が怖い	ガソリン代など費用を気にする	好きな時間に移動できない	負担をかけているとは思わない	合計	回答者数
10分以内	38%	8%	8%	28%	39%	120%	292
11分~20分	34%	19%	16%	30%	35%	134%	276
21分~30分	37%	20%	19%	22%	37%	135%	158
31分~60分	43%	22%	19%	25%	26%	135%	77
61分以上	28%	56%	11%	17%	22%	133%	18
合計	37%	16%	14%	27%	36%	129%	821

オ 公共交通が便利になった場合の意向

公共交通が便利になった場合でも、現在送迎している方の7割、送迎してもらっている方の6割は「送迎を続ける」と回答している。

「送迎されている方」よりも「送迎している方」の方が負担感の割合が小さいため、公共交通が便利になった場合でも「送迎を続ける」割合が多いと考えられる。

図表 3-42 自動車送迎の有無〔問 11〕×今後の送迎意向〔問 17〕

	送迎している方		送迎してもらっている方	
送迎をやめたい	428	29.1%	425	44.6%
送迎を続ける	1045	70.9%	527	55.4%
合計	1473	100.0%	952	100.0%

⑤ 今後の公共交通について

ア 鉄道やバスなどの公共交通についての意向

「乗る可能性はないので、なくなっても困らない」は回答者の約1割にとどまる。

20歳未満や80歳以上の方は、他の年齢と比較して「普段から利用しているため、なくてはならない」の割合が多い。

運転していない方は「普段から利用しているため、なくてはならない」、免許返納したい方は「利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき」の割合が多い。

「自動車を所有していない方」、「乗ったことがある方」の方が、「普段から利用しているため、なくてはならない」の割合が多い。

図表 3-43 公共交通についての意向〔問 18〕×年代〔問 20〕

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合計
普段から利用しているため、なくてはならない	35.7%	13.1%	4.4%	4.1%	3.9%	2.7%	5.3%	15.3%	7.3%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	27.0%	26.2%	31.9%	34.4%	32.2%	30.8%	29.3%	30.9%	30.5%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	28.7%	48.2%	49.9%	50.5%	56.0%	55.8%	53.6%	39.9%	50.2%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	6.6%	10.7%	13.3%	9.8%	6.8%	7.8%	6.7%	8.8%	8.1%
無回答	2.0%	1.8%	0.6%	1.2%	1.1%	3.0%	5.1%	5.0%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	244	168	339	489	646	1,056	1,102	556	4,649

図表 3-44 公共交通についての意向〔問 18〕×外出時の支援状況〔問 24〕

	介助など何らかの支援が必要である	介助などの支援は必要ない	無回答	合計
普段から利用しているため、なくてはならない	13.9%	6.8%	7.6%	7.3%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	22.0%	31.4%	27.1%	30.5%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	47.4%	51.5%	38.5%	50.2%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	11.8%	8.1%	5.7%	8.1%
無回答	4.9%	2.2%	21.1%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	287	3,993	369	4,649

図表 3-45 公共交通についての意向〔問 18〕×自動車の運転状況〔問 25〕

	運転に問題はない	運転に不安があるが、運転しないといけない	運転に不安があり、免許を返納したい	運転はしていない	無回答	合計
普段から利用しているため、なくてはならない	2.3%	7.0%	4.8%	30.1%	6.1%	7.3%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	29.9%	42.8%	55.4%	25.6%	21.1%	30.5%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	56.3%	43.9%	34.9%	31.7%	27.2%	50.2%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	9.2%	2.7%	0.0%	7.3%	5.3%	8.1%
無回答	2.3%	3.7%	4.8%	5.2%	40.4%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	3,328	374	83	750	114	4,649

図表 3-46 公共交通についての意向〔問 18〕×世帯自動車所有状況〔問 5〕

	ほぼ自分専用の自動車がある	家族共用の自動車があり、自分で自由に利用できる	家族共用の自動車があるが、使用に制約がある	家族共用の自動車があるが、自分は利用しない	自動車は所有していない	無回答	合計
普段から利用しているため、なくてはならない	2.5%	3.6%	19.7%	27.6%	34.0%	22.9%	7.3%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	31.3%	33.8%	37.7%	27.6%	20.9%	16.7%	30.5%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	54.7%	50.0%	32.8%	32.7%	29.8%	39.6%	50.2%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	8.3%	9.6%	6.6%	7.8%	6.0%	4.2%	8.1%
無回答	3.3%	3.0%	3.3%	4.1%	9.4%	16.7%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	3,493	302	61	510	235	48	4,649

図表 3-47 公共交通についての意向〔問 18〕×町営バスの認知度〔問 1〕

	知っているし、乗ったことがある	知っているが、乗ったことはない	まったく知らなかった	無回答	合計
普段から利用しているため、なくてはならない	20.4%	3.1%	5.1%	18.0%	7.3%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	30.8%	30.7%	29.7%	14.8%	30.5%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	40.2%	53.8%	41.5%	44.3%	50.2%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	3.9%	9.0%	22.0%	9.8%	8.1%
無回答	4.7%	3.5%	1.7%	13.1%	3.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	1,074	3,396	118	61	4,649

図表 3-48 公共交通についての意向〔問 25〕×自動車送迎の有無〔問 11〕

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
普段から利用しているため、なくてはならない	3.5%	10.4%	18.4%	3.7%
利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき	37.1%	26.3%	33.7%	28.0%
何かの際には、安心できるので、走らせておくべき	50.4%	50.4%	36.9%	56.6%
乗る可能性はないので、なくなっても困らない	7.5%	8.8%	7.7%	8.5%
無回答	1.5%	4.0%	3.3%	3.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	1,556	2,452	978	1,416

イ 利便性向上による利用促進

「利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき」を選択した回答者について、回答者の6割は、「自動車(運転・送迎含む)」が利用できるため現在は公共交通を利用していない。

回答者の約4割は「増便による待ち時間の短縮」や「増便による移動したい時間の運行」を選択しており、公共交通の利便性が向上した場合は、利用する可能性はある。

図表 3-49 公共交通についての意向〔問 18〕×自動車の運転状況〔問 25〕×公共交通の利用しない理由〔問 3〕
「利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき」を選択した方 1,416 人

	運転に問題はない	運転に不安があるが、運転しないとイケない	運転に不安があり、免許を返納したい	運転はしていない	合計
居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため	31.8%	31.3%	28.3%	25.5%	30.9%
運行便数が少なく、待ち時間が多いため	45.5%	49.4%	32.6%	36.5%	44.1%
移動したい時間に便がないため	34.0%	41.3%	23.9%	31.3%	34.1%
移動に時間がかかるため	25.6%	23.8%	6.5%	14.6%	23.0%
運賃が高いため	30.4%	20.6%	6.5%	15.6%	26.3%
乗り継ぎ移動が必要なため	17.8%	25.0%	8.7%	12.5%	17.4%
混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため	6.3%	8.1%	2.2%	3.1%	5.9%
移動に利用できる公共交通の存在を知らないため	1.8%	5.6%	0.0%	1.6%	2.1%
自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない	74.8%	65.6%	50.0%	8.3%	63.5%
家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない	5.1%	6.9%	8.7%	41.1%	10.6%
合計	275.6%	278.8%	169.6%	192.2%	260.2%
回答者数	994	160	46	192	1,416

2 町内企業等関係者へのヒアリング調査による移動ニーズ調査

(1) 工業団地等の通勤

町内の工業団地企業等へ現状の通勤状況や公共交通利活用のニーズ、課題、今後の取組に向けてヒアリング調査を行った。その結果について整理し示す。

① 現状について

ア 通勤の現状

現在は、自動車通勤しか方法がないため、従業員も路線バスで通勤するというイメージはできないと思う。日野町内の近隣の住宅地に住んでいる従業員も多いが、それでも、バス通勤よりも、車の方が便利という感覚はあると思う。

通勤用に送迎バスを運行しているが、利用しているのは、10%ぐらいとなっている。

第二工業団地全体では、200人～300人の外国人の方が通勤されており、ほとんどが自転車(又は電動自転車)である。日本人の方は、ほとんどが自動車通勤となっている。

イ 渋滞状況

朝夕の交通渋滞、特に夕方7時ごろの307号線の交通渋滞がひどい状況であり、第二工業団地の入り口から第一工業団地の北側まで渋滞が発生する。

地域にご迷惑をおかけしていると認識している。

② 公共交通利活用のニーズ・課題・提案(通勤バスの運行)について

ア 通勤バスの運行形態

就業時間に合うバス時間であることが必要である。

また、速達性も重要であり、「通勤時間帯は快速バスとする」、「駅と事業所の直通運行とする」などが考えられる。

職場の建物近くにバス停を設置することは必須である。

バス車両も重要であり、前後の間隔が広い座席が良い。また、通勤時は座って移動したい。

ワンタッチカード(ICカード)で、支払いできることが必要である。

イ 早退・遅出など柔軟な対応

基本の就業時間だけでなく、早退や残業もある。

忙しい時期は、残業により退社時間が23時になることもあるため、運行時間帯も配慮してほしい。

早退する場合や、半休、フレックスタイムなどイレギュラーな通勤に考慮する必要がある、昼間の送迎もあるとよい。

女性社員の比率が 30%ぐらいになっているが、夕方は、保育園等の送迎で、定時より少し早く退勤される。保育園から工業団地までバスで送迎してもらえれば、その分、少しでも長い時間を働いてもらえる。事業所にとっては、社員は貴重な戦力なので、短時間であったとしても長く働いてほしい。

ウ 来訪者や出張への対応

日中の出張者（来訪者）の対応も課題となる。

現在は、半日の打合せでも、前泊して1日半ぐらいの仕事になっている。

エ 運転免許を有しない従業員・自家用車を持たない従業員への対応

運転免許を持たない若者が増えてきている中で、バス等で通勤できることは、従業員の採用にとっても有利になる。

転勤してきた社員は、自家用車を持っていないことも多いので、バスを利用してもらえる可能性が高い。新規採用職員も、自家用車を持っていない場合があるので、利用してもらえる可能性がある。

オ 従業員への啓発・理解促進やインセンティブ

自宅からドアツードアで出勤できていたのが、駅まで歩くことが必要になる、また、通勤時間が15分増える、更には乗換えが生じる、などのいくつかのハードルがある。それらを理解してもらわなければならない。

バスを運行することでバスを利用するというイメージができ、ある程度、便利であることが見えてくれば、自家用車からバスへの切替えも考えられる。そのためには、従業員に理解してもらえるような取組も、同時に進めていく必要がある。

自分で車を運転するよりも、公共交通を利用した方が、体が楽であると感じる。個人的には、公共交通を利用したいと思う。そのような考えの従業員もいると思う。

（車を所有していない）新入社員や転勤社員であれば、公共交通利用に誘導しやすいが、既にクルマ通勤の従業員や、会社送迎バスが定着している従業員に転換を促すには、インセンティブが必要である。恐らく社員が求めるものは一様ではなく、乗り放題チケット、食事券、ポイント等々が考えられる。

従業員にお願いする部分と、（商品券を配布するなど）インセンティブを設ける部分との両方が必要である。やはり、「何か楽しい」という側面がないといけない。

社内のエコポイントを活用し、公共交通利用者はポイントがたまるなど、インセンティブを与える制度を導入してはどうか。県や沿線市町の商品券がもらえるなどの仕組みも考えられる。

カ 鉄道等の利便性の向上・鉄道バスの連携

野洲、草津から通勤している従業員が、いったん JR で近江八幡駅に出て、バスに乗換えとなると公共交通通勤は難しいかもしれない。自宅から最寄駅までの交通手段の問題が解決できるなら、公共交通での通勤は可能である。

乗換えも含めた速達性が重要であり、特に JR との乗換えを考慮してほしい。

JR と近江鉄道の接続があまりにも悪いため、このままのダイヤであれば、利用につながらない。特に、貴生川駅での接続が悪い。

公共交通同士の乗換えは難しい。特に、近江鉄道の八日市駅での乗換えは大変であるため、現実的ではない。乗換え時の煩わしさ（八日市乗換えではなく直通が増えないと厳しいなど）も乗り越えなければならない課題である。

「近江鉄道の専用車両での運行」、「鉄道路線の上をバス車両が運行することで、本数を大幅に増やす」など、中長期的な視野で議論できると良い。

「鉄道とバスのどちらにも使えるような運賃体系や通勤手当とする」、「社員証で近江グループフリー乗車（鉄道&バス）とする」、「社員証でタクシーを安く利用できるようにする」など、運賃の仕組みも検討する必要がある。

なお、現在の桜川駅や付近のバス停は暗くて危険（怖い）である。

キ 他の送迎バス等の活用

ホテル送迎バスの空き時間を利用し、近江八幡駅から日野町への通勤バスとして活用できるのではないかな。

ク 他市町との連携

日野町だけでなく、竜王町や東近江市など近隣市町にも工場がある。エリア全体で取り組んでいくことで、地域全体の公共交通を良くしていくことができると思う。

ケ 道路環境の整備

バス路線に併せて、道路の改良や信号の設置等にも取り組んでいただければ、渋滞の問題等も解消できると思う。

(2) 小中学校等の通学

小学校など学校関係者へ現状の通学状況や公共交通利活用のニーズ、課題、今後の取組に向けてヒアリング調査を行った。その結果について整理し示す。

① 現状について

鎌掛では、通学にチャーターバスを利用しているが、鎌掛小学校と日野小学校が統合となった20年前に比べると、利用者は減少している。小さいバスでも対応できるような人数になってきている。(日野小学校)

現在、西大路では、平子・熊野の児童が利用している。(西大路小学校)

曙団地は入口で3km、奥では4km以上の通学距離がある。南比都佐小学校のうち40人の児童が曙団地となっているが、曙団地が通学バスに切り替わると、別所・清田の児童が、少人数で、徒歩で帰ることになるため、あえて曙団地も徒歩で通学されている。(南比都佐小学校)

昨年の夏、熱中症対策として、湖南サンライズの児童の送迎バスを、夕方2便出してもらった。保護者の方には、とても安心していただけた。(必佐小学校)

② 公共交通利活用のニーズ・課題・提案（通学バスの運行）について

ア 費用負担

通学定期について、最初に全額支払わないといけないので、負担が大きいという声もある。料金面で無料になれば、通学の安全面から、バスを利用したいという声も出てくると思う。(日野小学校)

現状では、バスというのが、通学の選択肢になっていない部分も多く、保護者もイメージができないと思われる。バス通学が無料になるなど負担がなく、バスが利用可能な状態になれば、選択肢に入ってくると思う。(各学校共通)

イ 遠距離通学と通学の安全性

五月台の坂の上の方や、いせのでもニーズがあると思う。

桜谷小学校は、東西10kmにわたる学区となっている。現在、2kmほどの通学距離でも、安全のためにバス通学に変えられた地域もある。(桜谷小学校)

桜谷から中学校までは距離があり、何もなく危ないので、通学でバスが使えないかという声もある。(桜谷小学校)

桜谷は、山・谷があり、通学路に何も無いところが多く、(安全面で)怖いと思う。安全面を考えなければ、自転車通学でも良いようには思う。(日野中学校)

ウ 学童

多くの児童は、行きは徒歩だが、帰りは学童に行っているため、保護者送迎となっている。歩いて帰る子は少ない。南比都佐小学校の児童のうち約半数が学童に行っている。(南比都佐小学校)

行きがバスになったとしても、学童に行っている児童は、帰りは保護者送迎になると思う。そのような形(片道だけ)でも、バスの送迎は可能か。また、学童が終わった後の送迎も想定できるのか。(南比都佐小学校)

エ 家族送迎

83名の児童のうち20名が学区の柔軟化により、西大路地区外から通学されていて、保護者が送迎されている。(西大路小学校)

中山では、小学校1年生の児童がバス通学の対象となっているが、ご家族の方が送迎されている。(必佐小学校)

冬場に雪が降ったり、雨がひどかったりすると、(日野中の)自転車庫に駐輪している自転車が2/3以下になる。その分は親が送迎されていることになる。雪の時や雨の時など、天気が悪い時のバス通学へのニーズはあると思う。(日野中学校)

感覚として、中学校の保護者送迎はそれほど多くないが、必佐小学校は多いように思う。(日野中学校、必佐小学校)

オ バス通学のニーズ

現在も、高齢者が中之郷で乗り換えて日野の街中に出てこられているケースがある。そのような形で、中学生もバス通学ができないか。家族送迎も大変である。(桜谷小学校)

柔軟化で西大路小学校を希望される場合、通学の手段は保護者で確保いただくようお願いしているが、通学バスがあれば、有り難い(乗りたい)ということになると思う。(西大路小学校)

湖南サンライズや中山の児童の保護者は、以前から通学にバスを使いたいという想いを持っておられる。例えば「低学年の1・2年生だけでも」という想いをお持ちである。(必佐小学校)

山本・湖南サンライズを合わせると、146名の児童数となり、必佐小学校の半分ぐらいとなる。現在の町営バスのサイズでは、湖南サンライズの児童全員の送迎は難しい。大型バスでの送迎などが必要となる。(必佐小学校)

カ 周辺の道路環境について

バス通学する場合、必佐小学校については、学校周辺の道路環境が整っていない。(必佐小学校)

3 町内における移動ニーズに関するまとめ

(1) 想定できる利用者像

住民アンケート調査及び関係者ヒアリング調査結果より、「運転に不安があるが自動車送迎している方」や「送迎してもらっている方」、「運転免許を所有しない工業団地の従業者」、「小学生・中学生」など、多様な層で公共交通の利用が想定できた。

図表 3-50 想定できる公共交通の利用者像

運転に不安がある方	<ul style="list-style-type: none"> ・日野町全体で、「運転に不安があるが、運転しないとイケない」約 1,300 人、「運転に不安があり、免許を返納したい」約 270 人いると推察できる。
自動車送迎しているが、運転に不安のある方	<ul style="list-style-type: none"> ・日野町全体で、「運転に不安があるが、運転しないとイケない」、「運転に不安があり、免許を返納したい」が家族等を送迎している方が約 620 人いると推察できる。
自動車送迎している・ してもらっている方	<ul style="list-style-type: none"> ・普段のお出かけ移動の 14%が「家族等の自動車送迎」である。 ・回答者の約 4 割（回答者 4,231 人中 1,555 人）が家族等を自動車送迎している。回答者の約 2 割（回答者 4,231 人中 978 人）が家族等に送迎してもらっている。
自動車送迎に負担のある方	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎している方の約 3 割が時間的負担、約 1 割が精神的負担や交通事故、費用などの負担を感じている。 ・送迎されている方の約 4 割が気兼ねしており、約 3 割が好きな時間に移動できない不満もある。 ・公共交通が便利になった場合、現在送迎している方の 3 割、送迎してもらっている方の 4 割が「送迎をやめたい」と回答している。
地域との共存を望む企業の従業者（通勤利用）	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の交通渋滞、特に夕方 7 時ごろの 307 号線の交通渋滞がひどい状況であり、第二工業団地の入り口から第一工業団地の北側まで渋滞が発生する。地域にご迷惑をおかけしていると認識している。
運転免許を所有しない従業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許を持たない若者が増えてきている中で、バス等で通勤できることは、従業員の採用にとっても有利になる。 ・転勤してきた社員は自家用車を持っていないことも多いので、バスを利用してもらえる可能性が高い。新規採用職員も、自家用車を持っていない場合があるので、利用してもらえる可能性がある。
自転車通勤している外国人従業者	<ul style="list-style-type: none"> ・第二工業団地全体では、200 人～300 人の外国人の方が通勤されており、ほとんどが自転車（又は電動自転車）である。
小学生・中学生	<ul style="list-style-type: none"> ・遠距離を徒歩通学している児童、家族送迎してもらっている児童・生徒が一定数いる。

(2) 公共交通による移動ニーズ

住民アンケート調査及び関係者ヒアリング調査結果より、「わたむき自動車プロジェクト」で想定していた「工業団地への通勤ニーズ」、「小学生の通学ニーズ」、「日野駅やまちなかへの送迎に変わる移動ニーズ」が一定数あることが明らかになった。

図表 3-51 公共交通による移動ニーズ

町内各地区から中心部の日野地区への移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none">・いずれの居住地区からも、いずれの目的においても、日野町の中心地である「日野」への来訪が多い状況にあり、約5割のお出かけが集中している。・特に、「買い物（食料品・日用品）」目的では6～7割、「通院」目的では6割が「日野」へ来訪している。
町外への移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none">・「通勤・通学」や「趣味・娯楽・飲食」目的では、町外へのお出かけ割合が多い。・隣接する「甲賀市」や「東近江市」へのお出かけが多い。
工業団地等の従業員の通勤ニーズ	<ul style="list-style-type: none">・「就業時間に合うバス時間」、「速達性のあるバス」、「乗換えがスムーズ」など通勤に特化した交通手段であれば、工業団地従業員の通勤利用可能性はある。・「運転免許を所有しない従業者」、「自分で車を運転するよりも公共交通を利用した方が楽であると感じる従業者」もいる。
小学生、中学生の通学ニーズ	<ul style="list-style-type: none">・バス運賃が無料になれば、通学の安全面や保護者の負担軽減の点から、バスを利用したいという声も出てくる。

第4章 事例視察調査

第4章 事例視察調査

第2章で、地域のニーズを捉えつつこれからの社会に即応した新しいモビリティサービスの模索が全国で実施されていることについて整理した。日野町における将来の地域公共交通の姿（要素）を考える上での参考にするため、MaaS等の推進で顕著な事業を行っている、以下に記載する2地域（福島県会津若松市、茨城県ひたち圏域）への視察及び意見交換を実施した。

1 会津 Samurai MaaS プロジェクトの取組（福島県会津若松市）

(1) 視察目的、実施内容

MaaS等新しい公共交通サービスの可能性を調査するため、会津 Samurai MaaS プロジェクトとして既に社会実装している会津若松市 MaaS の取組について、プロジェクトに深くかかわっている福島大学吉田准教授も交え、ヒアリング・意見交換を行った。

図表 4-1 会津若松地域ヒアリング実施内容

事例視察調査先	会津若松市地域づくり課 福島大学人文社会学群経済経営学類 吉田准教授 株式会社ケー・シー・エス (会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会事務局)
実施日	令和3年10月18日
実施者	滋賀県日野町 地方自治研究機構 株式会社シティプランニング

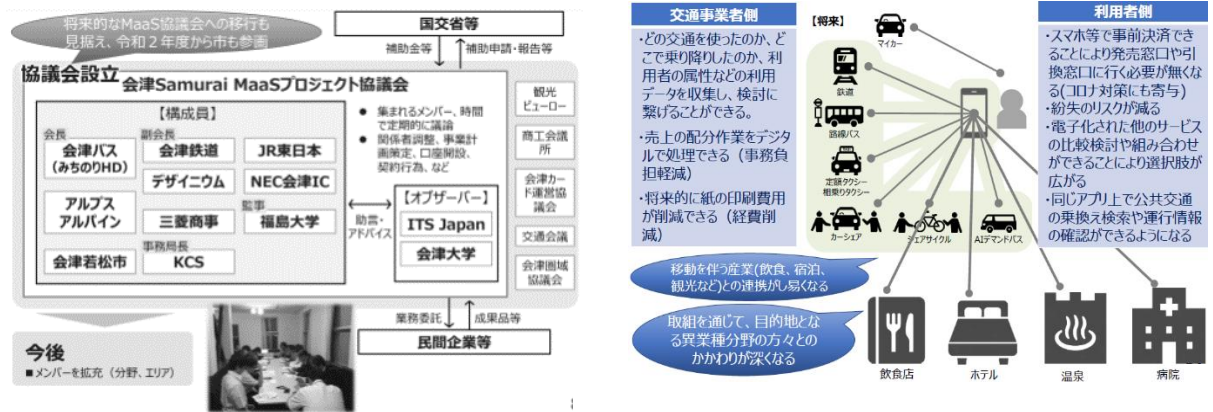
(2) 会津 Samurai MaaS プロジェクト

会津若松市は、鶴ヶ城など国内有数の観光資源を有する地域であり、また、ICT（情報通信技術）や環境技術などを、健康や福祉、教育、防災、更にはエネルギー、交通、環境といった生活を取り巻く様々な分野で活用し、将来に向けて持続力と回復力のある力強い地域社会と、安心して快適に暮らすことのできるまちづくりを進めていく「スマートシティ会津若松²」を進めるなど先進的な取組を実施している。

「地方都市」と「観光地」という二面性を有する会津若松市では、地域で持続的に運営可能な「ローカルなモビリティサービス」を、生活・観光両面での実証実験を通じ構築するプロジェクトとして、会津 Samurai MaaS プロジェクトを推進している。プロジェクトの推進体制は、会津バスや会津鉄道など交通事業者や関連企業、大学などで構成される会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会を中心として推進されている。推進体制及び MaaS の取組で期待される効果を以下に示す。

² 会津若松市ホームページ、<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2013101500018/>

図表 4-2 推進体制と MaaS の取組により期待される効果

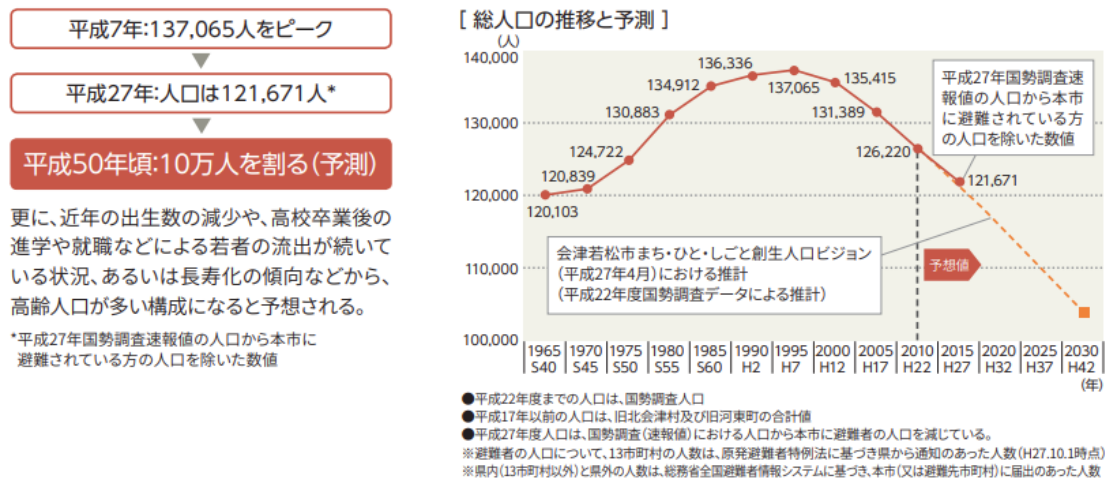


出所：会津若松市ご提供資料より引用

(3) 地域の概況

会津若松市第7次総合計画³によれば、市の人口推計においては、平成7年の137,065人をピークに減少傾向が続いており、平成17年以降は毎年約1,000人の人口減少となっており、減少の内訳は、徐々に自然減の割合が高まっている。また、現状の人口動態が今後も続く場合、国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の調査を基に推計すると、人口は、2035年には10万人を切り、2060年には65,000人程度まで減少することが予測され、その際の高齢化率（65歳以上の人口割合）は42%に達し、現在の高齢化率である25%を大きく上回り、市全体としての活力を維持することは難しくなるものと考えられている。

図表 4-3 会津若松市の人口の傾向



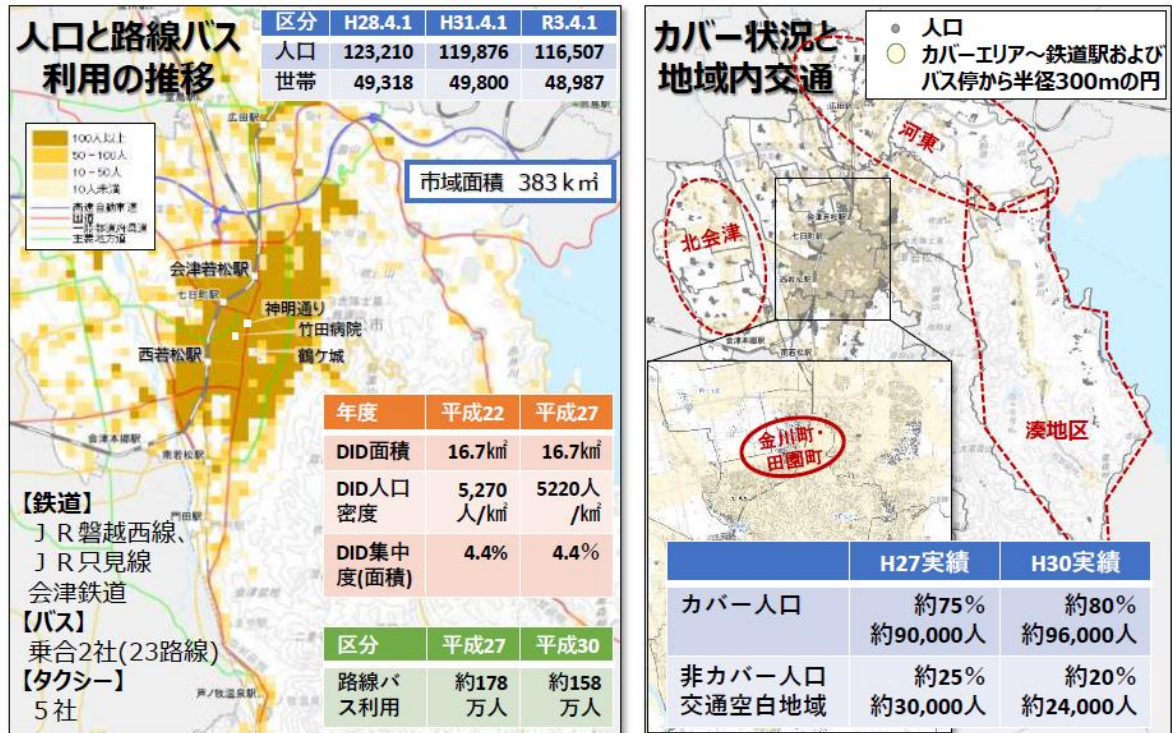
出所：会津若松市第7次総合計画（概要版）

会津若松市における地域内交通に関する概況を以下に示す。

³ 会津若松市 HP、https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2016110400058/files/detailed_edhition.pdf

コンパクトな都市構造となっており、市街地においては徒歩や自転車での移動がしやすい環境にあり、地域内交通でのカバー人口は平成30年度実績で約80%となっている。

図表 4-4 会津若松市の概況

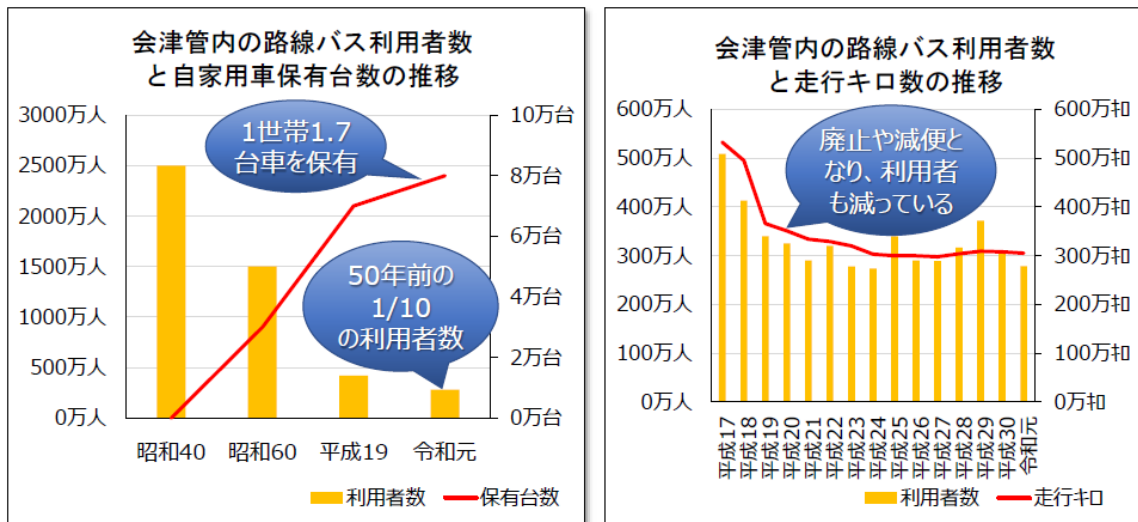


出所：会津若松市ご提供資料より引用

(4) 地域公共交通の課題認識

会津若松市における地域公共交通における現状は、自家用車志向、人口減少、通学利用減少によってバス事業者のみで運行は困難で補助・委託で財政負担が増加、そして、減便や路線廃止で利用できるバスが減る、乗り継ぎが不便になる、という、いわゆる「負の連鎖」があり、その連鎖から抜け出せず地域の公共交通の確保・維持が難しいという課題がある。

図表 4-5 自家用車と公共交通の状況



出所：会津若松市ご提供資料より引用

(5) 活動のきっかけ

会津 Samurai MaaS プロジェクトは、地元交通事業者等の交流の場で話を進めたのがきっかけであり、地元交通事業者に ICT 企業等が加わり、MaaS で何を実現したいか、どんな課題を解決したいかを議論されたことがスタートである。特に初年度となった令和元年度は「とにかく一歩踏み出してみよう」、「交通事業者が困っていることをまず解決してみよう」、「本丸は生活 MaaS だが、取組のイメージがし易い観光 MaaS から取り組もう」として開始された。

図表 4-6 MaaS 等の取組のきっかけ

下準備

- 2019.2.22フォーラム開催
- 会津地域MaaS勉強会 (計5回)
- 現地視察ツアー
- 各関係者の考え方確認など

2019.2.22 第1回勉強会

- ・ 地方都市では、暮らしのなかで自家用車は切り離せない。MaaSやICTで、暮らしはどう変わるのか？
- ・ ICTの力で公共交通は便利になるのか？
- ・ 交通を改善することで、地域は元気になるのか？

立ち上げ準備

- 民主導のメンバー
- 規約準備、市との協定
- お金の流れ・契約行為
- 新モビ推進事業への申請準備

2019.5.11 第4回勉強会

- ・ 会津地域のMaaSにより、解決したい課題と取り組みイメージの共有
- ・ 各組織・団体としての、会津MaaSへの関わり方、参画方法
- ・ 新モビリティ推進事業への公募、事業の申請主体

出所：会津若松市ご提供資料より引用

(6) それまでの地域交通の活動

既に「生活交通と観光交通のベストミックス」や「会津圏域地域公共交通利便性増進実施計画の策定」と並行し、地域内交通として地域住民が主体の新たな移動手段である、金川町・田園町住民コミバス「さわやか号」が実施されており、それらは会津若松市内の他の地域へもその取組が展開されている。

図表 4-7 住民コミバス「さわやか号」と他地域への展開



出所：会津若松市ご提供資料より引用

(7) MaaS、新モビリティサービスの推進

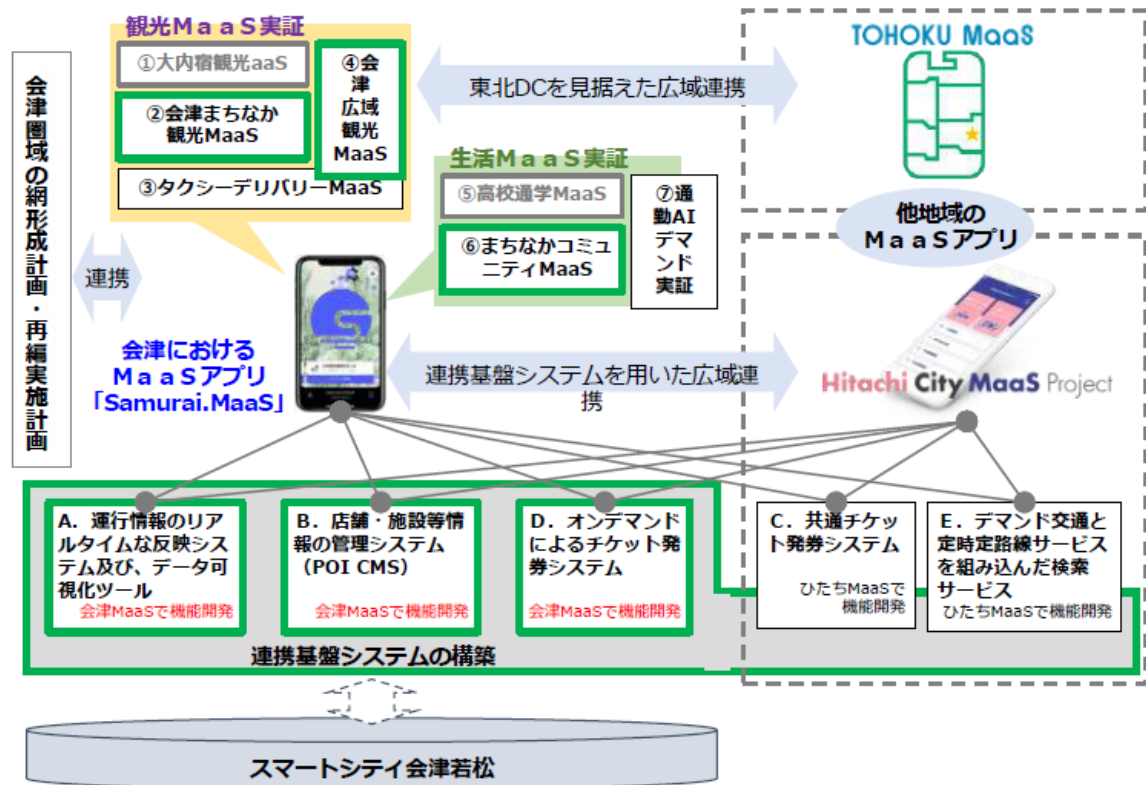
会津 Samurai MaaS プロジェクトでは、令和元年度、令和2年度で以下の取組が実施された。

図表 4-8 会津 Samurai MaaS の取組

年度	目標	事業	概要	実績等
令和元年度	まずは小さなトライをする MaaSアプリを作成し	教育旅行を対象にした会津まちなか観光 MaaS 実証	修学旅行など教育旅行顧客を対象に、「まちなか周遊一日乗車券 (MaaS アプリ)」を入れたスマートフォンを貸出し聞き取り調査を実施 (実施期間：令和元年9月24日～11月)。	7校 (児童 352人、先生 35人) が利用
		鉄道+バスによる大内宿観光 MaaS 実証	観光 MaaS の実証として、地域内の観光地である大内宿を対象に、会津鉄道往復乗車券 (西若松～湯野上温泉) と猿遊号1日フリー乗車券 (湯野上温泉～大内宿) をセットにした「大内宿共通割引きっぷ」を電子化、会津鉄道等のホームページ上でアプリを案内した (実施期間：令和2年1月24日～3月31日)。	利用登録者は173人で、事前購入者は33人 (大人32人、子ども1人)。台湾やシンガポールからの来訪者の利用もあり。
		バス+タクシーによる会津まちなか生活 MaaS 実証	路線バス指定定期券範囲に「七日町方面」も加えたエリアを対象に「指定フリー乗車券 (電子チケット)」を限定販売 (1日券と31日券の2種類販売)。エリア内の会津乗合自動車一般路線バスとまちなか周遊バス乗り放題という実証実験を行った。1日券購入者は1回、31日券購入者31回を上限に、エリア内のタクシー利用の料金が最大で1000円という定額乗り放題チケットも付与された。 (実施期間：令和2年2月26日～3月31日)。	利用登録者は173人、事前購入は1日券は14枚、31日券1枚の利用。
令和2年度	基盤となるシステムやアプリを開発する	路線バス混雑・運休情報のリアルタイム発信基盤の構築	会津市内のまちなか周遊バス「ハイカラさん」、「あかべえ」などの車内混雑情報をリアルタイム配信するシステムを構築し運用した。	同左
		地域の店舗・観光情報連携基盤の構築	公共交通の移動目的となる店舗や施設等の情報を店舗等サービス提供側が容易に更新可能なシステムを構築し MaaS サービス上のマップに表示可能にした。	同左
		デジタルチケットの発券基盤の構築	企画乗車券等についてスマートフォン上で事前購入・デジタル券面表示を可能にし、新型コロナウイルス感染拡大も考慮し、対面販売等の接触機会と感染リスクの低減、及び、観光客等への利便性向上を図った。	同左

令和2年度での取組イメージは、以下の図に示す。

図表 4-9 MaaS等の令和2年度取組イメージ



出所：会津若松市ご提供資料より引用

会津 Samurai MaaS で捉えている、バスやタクシーと新しいモビリティサービスの関係を整理したものを以下に示す。

種類	料金	利便性
バス	安い	不便（バス停遠い、目的地決まっている、本数少ない）
↑ 中間 ↓	新モビリティサービス： 「バスをタクシーのように使うことができるか、タクシーをバスのように使えるか」	
	タクシー	高い

バスとタクシーの中間の交通手段として、まちの中で発生する移動ニーズに対応するものとして、以下のような新しいモビリティサービスが捉えられている。

- ・ ダイナミックルーティングバス（AI オンデマンドバス）
- ・ 相乗り型タクシー（コミュニティタクシーシェア）
- ・ 一括定額運賃タクシー

新しいモビリティサービスの推進では、令和2年度、まちなかコミュニティ MaaS として、以下に挙げる3つの取組を行った。

① AI オンデマンド型路線バスの実証運行（ダイナミックルーティングバス）

仮想バス停をインターネットの地図上に設け、スマートフォン上で行った予約に応じてAI(人工知能)が複数の利用者を希望の時間に乗車できるようルーティングする新しい路線バスの運行形態を実証（実証期間：令和2年2月15日～4月9日の平日7:00～19:30）。

1乗車400円という料金を設定し延べ583人が利用、1日あたり平均14.9人の利用となった。

図表 4-10 ダイナミックルーティングバス



出所：会津若松市ご提供資料より引用

② 相乗り型タクシーの実証運行

通常の乗用タクシーを利用し、マッチングアプリにより相乗りとすることで、1人当たりの運賃を低減し、タクシーを公共交通的に活用する実証を実施（実証期間：令和2年11月12日～令和3年3月31日）。延べ33人が利用した。

図表 4-11 相乗り型タクシー



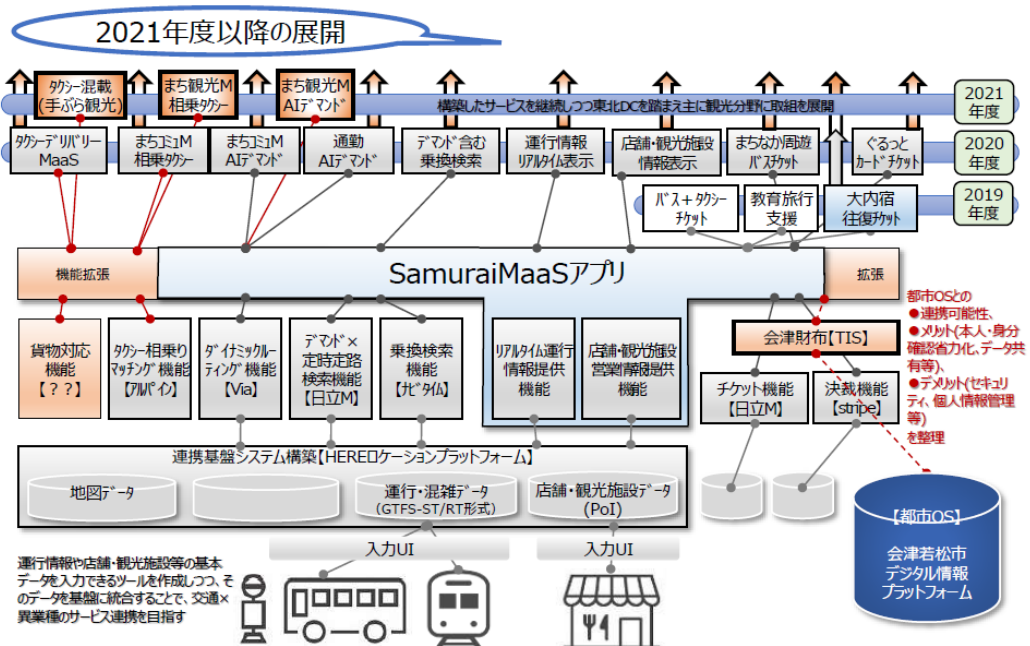
出所：会津若松市ご提供資料より引用

③ 高齢者スマートフォン利用教室の開催

高齢者の移動支援に資する新しいモビリティサービスの実証を行い効果測定を実施、全市的な展開や市の政策形成につなげるが、これらのサービスはスマホ利用が前提となる事業であるため、利用対象者の大半を占める高齢者への継続・徹底的なスマホ教室の開催も行っている。

今後の MaaS・新モビリティサービスの展開として、以下の図に示すように、連携基盤システム構築（ロケーションプラットフォーム）をベースに、関係企業が提供する機能及び Samurai MaaS アプリを介して、これまで実証を重ねてきたサービスを含め数々のサービスを提供していくことが計画されている。

図表 4-12 MaaS・新モビリティサービスの展開



出所：会津若松市ご提供資料より引用

2 ひたち圏域 MaaS の取組（茨城県日立市ほか）

(1) 視察目的

交通事業者や地域企業等と一体で全国の中で先駆的に地域版 MaaS のモデルケース構築に取り組むひたち圏域の事例は、地域移動の基幹として運行する路線バス等の既存交通とそれを補完する新しいモビリティサービスの持続的な可能性を検討し、利便性の向上と利用促進を図る先進的な取組といえる。日野町でのこれからの持続可能な地域公共交通を考えるに当たり、既存交通と新たな交通のベストミックス、シームレスな利用環境の整備による利便性の向上は、施策検討の重要なポイントであることから、視察調査に協力いただいた。

図表 4-13 ひたち圏域ヒアリング実施内容

事例視察調査先	茨城県 政策企画部交通政策課 日立市 都市建設部都市政策課 茨城交通株式会社日立オフィス 株式会社みちのりホールディングス
実施日	令和3年10月13日、14日
実施者	滋賀県日野町 地方自治研究機構 株式会社シティプランニング

(2) ひたち圏域 MaaS の目的と体制

ひたち圏域 MaaS は、茨城県の日立市、ひたちなか市、高萩市、東海村が広域で取り組むプロジェクトで、地域のバス事業者である茨城交通株式会社（以下、茨城交通）を代表企業として「ひたち圏域新モビリティ協議会」を設置し、既存交通と新モビリティサービスの融合や MaaS を提供する多様な事業者等と連携するためのデータ・システムの広域連携基盤の構築など、持続可能な地方版 MaaS モデル構築の実現に向けて取組を進めている。

図表 4-14 ひたち圏域新モビリティ協議会の構成員

協議会の構成員： 茨城交通株式会社（代表企業）
交通事業者：電鉄タクシー、ひたちなか海浜鉄道、みちのりHD
自治体：日立市、ひたちなか市、東海村、高萩市、茨城県
教育機関：茨城大学 民間事業者：日立製作所、常陽銀行、ナビタイム

出所：国土交通省 令和2年度日本版 MaaS 推進・支援事業 38 事業について

図表 4-15 ひたち圏域の取組エリア

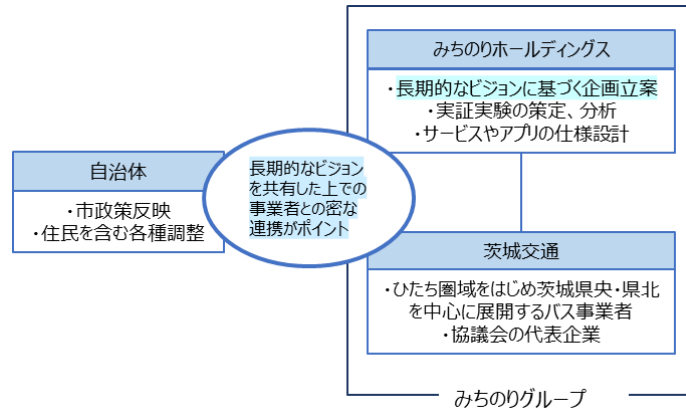


出所：令和2年度日立市公共交通会議資料

特に日立市においては、令和元年度の国土交通省新モビリティサービス推進事業において、全国の牽引役となる先駆的な取組を行う先行モデル事業として採択されるとともに、経済産業省のスマートモビリティチャレンジのパイロット地域にも選定され、今日まで先進的な取組を行っている。令和2年度にはその他の自治体を含めた広域のひたち圏域において、国土交通省の日本版MaaS推進・支援事業としてのMaaSのモデル構築事業が進められている。

ひたち圏域のプロジェクトは、自治体が茨城交通、また茨城交通を始めとする各地の交通事業者を傘下に持つ株式会社みちのりホールディングス（以下、みちのりホールディングス）と連携し、将来にわたる中長期的なビジョンを共有した上で展開されているのが特徴である。

図表 4-16 プロジェクトの中心となる三者の主な役割と連携のイメージ図



(3) 地域の概況

圏域の中心である日立市の市域は太平洋に面して南北に長く、JR 常磐線、国道、常磐自動車道が縦断している。地域は、日立製作所グループの事業所など多数の工場が立地する茨城県内有数の工業集積地域であり、市街地は JR 常磐線の各駅周辺に立地した大規模工場を中心として形成されている。

一方、人口減少や高齢化が進み、特に日立市周辺では工場の移転による住民減少が先行して始まっており、その傾向が顕著となっている。

日立市の地域の公共交通は、JR の鉄道線や路線バスのほか、平成 17 年に廃線となった日立電鉄線を代替する形で運行を開始したひたち BRT や、公共交通不便地域で運行する定時定路線型の乗合タクシー、公共交通空白地域で自家用有償旅客運送により運行するデマンド型乗合タクシーなどが存在している。

(4) 地域公共交通の課題認識

自家用車に依存する地方の共通課題であるが、ひたち圏域の自治体においても、人口減少と公共交通の利用者減少により公共交通の維持が困難となり、利便性が低下することで益々縮小による負のスパイラルに陥っている。

また、JR 常磐線などの工場への通勤や来訪に利用される公共交通の利便性は一定確保されているものの、それ以外の生活に要する公共交通の利便性は十分でない状況である。

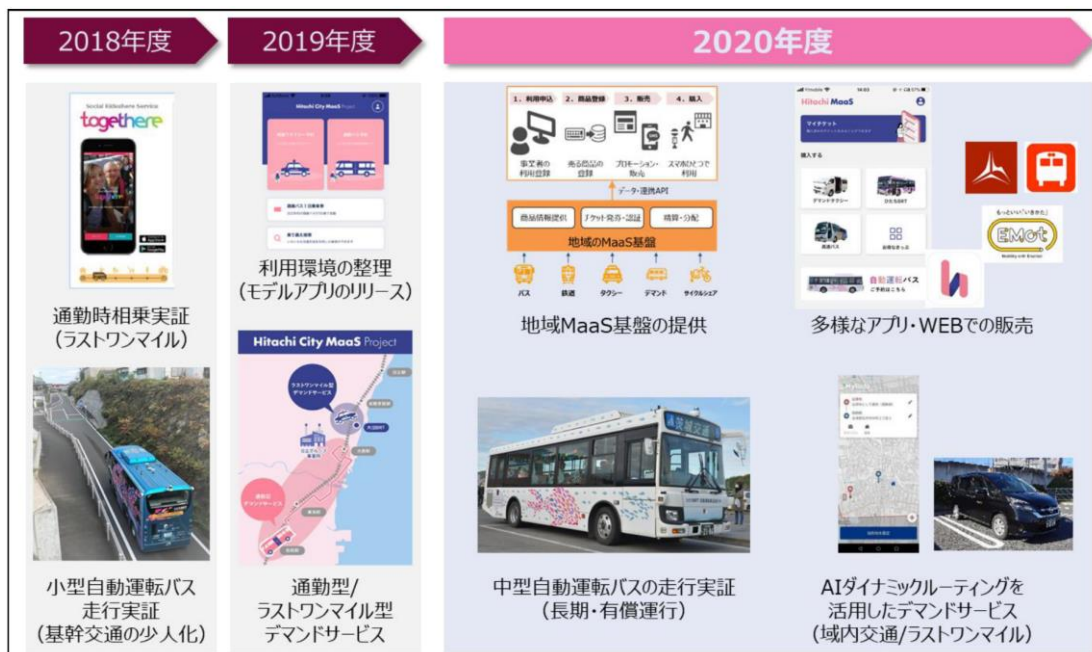
更に、日立市の市域は南北に長く、拠点が分散しているという地理的特性と、高い自家用車利用率が相まって、激しい交通渋滞とそれに起因する公共交通の遅延が利便性の低下に拍車をかけている。

このような状況の中、地域の公共交通を、来るべき高齢化社会においても持続可能な地方版モデルに転換することを目指し、地域 MaaS モデルの構築、実現に取り組むこととなった。

(5) 新しい輸送サービスの展開

日立市及びひたち圏域のプロジェクトは、平成 30 年度の日立市での取組からスタートし、今日まで自治体と事業者が一体となり、様々なチャレンジが行われている。

図表 4-17 ひたち圏域 MaaS での実証概要



出所：令和2年みちのりホールディングス・茨城交通プレスリリース
「ひたち圏域 MaaS プロジェクトが始まります。」

① 令和元年度からのオンデマンド型交通の実証実験（視察時点では終了）

令和2年1月28日から2月28日の期間に日立市で行われた実証実験では、オンデマンド型交通の実証として、通勤型とラストワンマイル型の交通を運行した。

ア 通勤型

通勤型デマンドサービスは、日立グループの社員のみを対象にしたオンデマンド方式のサービスで、勝田・東海エリアを出発し、地域内の日立製作所の事業所を經由しながら日立研究所まで運行する。ルート上にオンデマンドのバス停を多数設置したため利用者は自宅の近くで乗降することが可能で、専用アプリから乗降を希望するバス停を指定して予約、バスは予約のあるバス停のみに停車する。運賃は片道500円で、専用アプリ上で決済する。

図表 4-18 令和元年度通勤型デマンドサービスの実証運行エリア

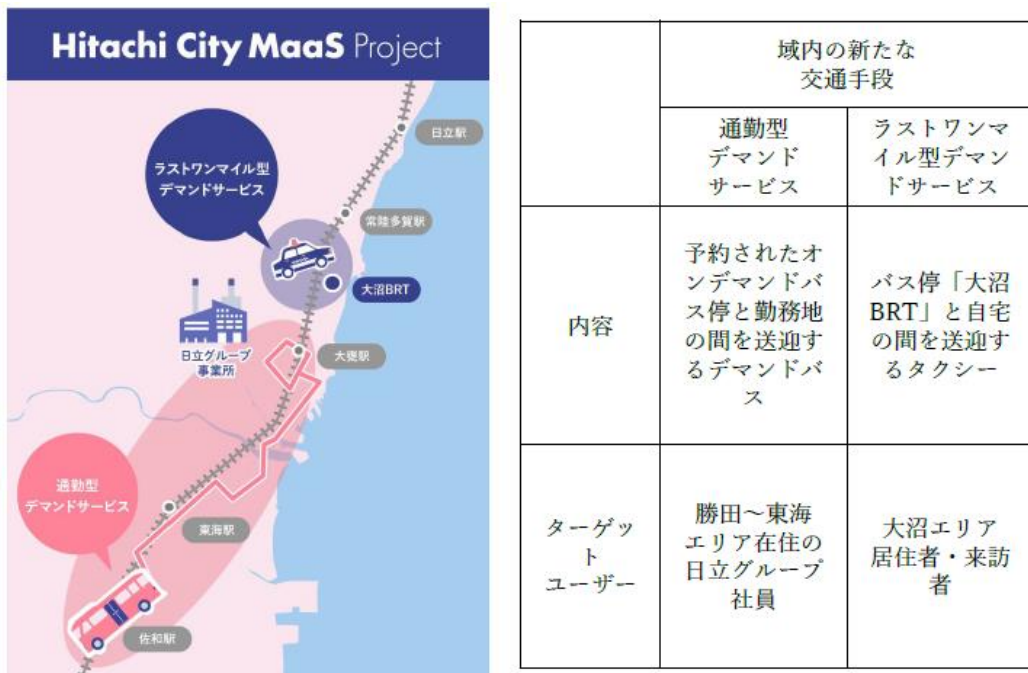


出所：経済産業省 令和元年度スマートモビリティチャレンジパイロット地域の取組

イ ラストワンマイル型

ラストワンマイル型デマンドサービスは、茨城交通が運行するひたち BRT のバス停である「大沼 BRT」を利用する住民を対象に運行するサービスで、専用アプリから予約すると、無料タクシーがバス停と自宅の間を送迎し、予約が複数入れば相乗りで運行する。

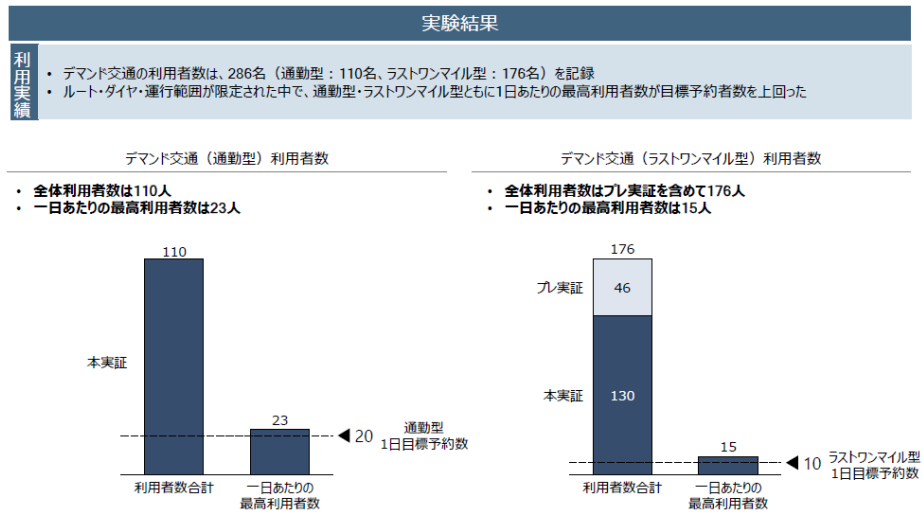
図表 4-19 令和元年度 日立地域 MaaS の概要（通勤型及びラストワンマイル型）



出所：茨城交通ほかプレスリリース「日立市において MaaS 実証を開始」

実証実験の結果、実証運行したデマンド交通の利用者数は 286 名（通勤型：110 名、ラストワンマイル型：176 名）で、ルート・ダイヤ・運行範囲が限定された中で、どちらも 1 日当たりの最高利用者数が目標予約者数を上回った。

図表 4-20 日立地域 MaaS 実証実験デマンド交通の実験結果



出所：経済産業省 令和元年度スマートモビリティチャレンジパイロット地域の取組状況

② 令和2年度からのひたち圏域 MaaS 実証実験（一部視察調査）

令和2年度からは、AI を活用したオンデマンド型交通、ひたち BRT での中型自動運転バスの実証運行、グリーンスローモビリティの走行実証を行っている。

ア AI を活用したオンデマンド型交通（リクエスト型最適経路バス）

第2章において既出の、AI を活用したリクエスト型最適経路バス（物理的な標柱のないパークチャルバス停を利用）は、令和3年6月から7月に日立市大沼エリア及び宮田・助川・成沢エリアで実証運行（ジャンボタクシーで運行）、令和3年7月から高萩市で実証運行（中型路線バスで運行）が行われている。

図表 4-21 高萩市で実証運行するリクエスト型最適経路バス「MyRide のるる」（視察時撮影）



高萩市で実証運行するリクエスト型最適経路バス、通称「のるる」は、実証期間中、高萩市内の路線バスの運行区域内の、主に JR 高萩駅の周辺エリア及び一部住宅団地エリアで運行し、主に自宅付近から目的地までの日常的な移動手段として使われている。令和4年1月からの実証運行では、バーチャルバス停の地点を更に増やし運行される。

図表 4-22 高萩市「のるる」の運行マップ（令和3年12月まで）



出所：茨城交通 HP「MyRide のるる」実証運行の内容

「のるる」の利用に際しては、専用アプリ（もしくは電話）で乗車呼出し、運転手は車両の端末で利用者の発着地や最適ルートを確認する。

柔軟にルートを選択する運行については、運転手はその運行エリアを熟知していることが求められたが、車両の端末によるルート案内により、運転手には比較的スムーズに受け入れられたという。

図表 4-23 「のるる」の運転席とリクエストやルート確認用のタブレット端末（視察時撮影）



イ ひたち BRT の運行と自動運転の実証運行

現在、日立市で運行されているひたち BRT は、平成 17 年に廃線となった日立電鉄線を代替する路線として平成 24 年度から一部運行を開始し、平成 30 年度には常陸多賀駅・大甕駅 2 つの鉄道駅と道の駅をつなぐ路線として本格運行を開始した。

図表 4-24 ひたち BRT 運行ルート図



出所：日立市 HP「ひたち BRT が常陸多賀駅まで運行を開始します」

これにより日立電鉄の廃路線のうち日立市の一部区間がバス専用路線で繋がり、通常の路線バスのようにピーク時の渋滞に影響されずに定時性を確保できる、通勤や通学に便利な鉄道に代わる公共交通が開通した。

ひたち市の事例では、鉄道の廃路線を代替するものとしての導入であるが、鉄道と同程度の定時性と大量輸送を実現する BRT は、規模の大きい通勤移動など、定時で大量の移動が見込める場合に、地域の公共交通の一つの選択肢として考えることができる。

図表 4-25 ひたち BRT 車両とバス専用道



出所：産総研 HP「ラストマイル自動走行の実証評価（日立市）を開始」

また、平成 30 年度から継続的に BRT への自動運転導入に向けた取組を継続的に行っており、将来的には BRT の全路線を自動運転に置き換えることを目標に、初年度には小型車両（ポンチヨバス）利用から実証走行し、令和 2 年度には、中型車両へ大きさを上げ、且つ白ナンバーから緑ナンバーに、より実用に近い形で、スモールスタートから徐々にスケールアップして取組を進めてきた（実証実験は令和 3 年 3 月で終了）。

ウ グリーンスローモビリティ

日立市では、山側の大規模団地で高齢化が進む中、自家用車に依存しない日常生活の移動手段、交通手段づくりとして、市南部の山側斜面に造成された金沢団地においてグリーンスローモビリティの実証運行を令和 2 年度に行った。主に団地に住む車を運転しない高齢者を対象に、高齢者が徒歩で移動するには負担が大きい団地内の移動を補う手段として、4 人乗りのゴルフカート型の車両が実証導入された。

実証期間中は、運転を専門業者に委託し運行していたが、将来にわたる持続可能な運行を考え、令和 2 年度の実証実験終了後は、運転を地域の方が担う方向で取組を進めている。また、グリーンスローモビリティを地域コミュニティの中の小さな移動手段と位置付け、運行範囲を団地から学区に広げ、特に地域の行事などの移動目的とセットにすることで更に効果的な運行を実現しようと、実証運行を続けている。

学区内のラストワンマイルの移動手段をカバーするという役割で、地域の方々の互助の働きと連動させた仕組みを考えることも一案として考えていくことができる。

図表 4-26 日立市グリーンスローモビリティ車両



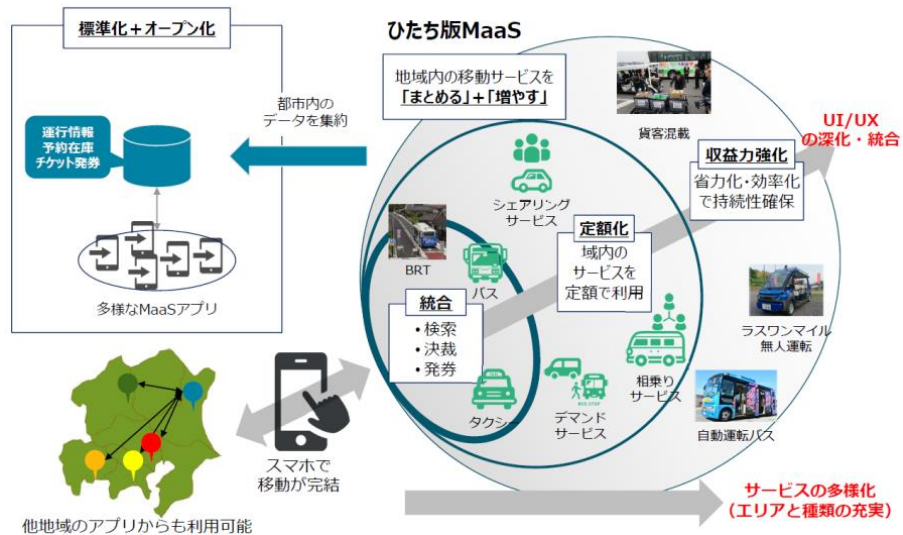
出所：茨城交通 HP

(6) MaaS アプリのリリース、共通データ基盤の整備の考え方

ひたち圏域のプロジェクトでは、令和元年度の実証期間から、公共交通の乗換案内やチケットなどのサービス購入、電子チケットの発券（表示）の機能を持つアプリをリリースしており、ここまで述べた、新しい輸送サービスを導入することによる地域内の移動サービスを「増やす」取組と同時に、移動サービスを「まとめる」取組を進め、利便性の高い MaaS の実現を目指している。

MaaS の中で移動サービスを「まとめる」ことにより、乗換検索などの一元的な情報提供によるシームレスな公共交通利用、交通商品に限らない多様な商品サービスの提供、事前のチケット購入などによる手間の削減など、利用者は様々なメリットを享受することができる。一方で、国により MaaS 導入が推進され、全国的に地域 MaaS に伴う専用アプリが乱立している状況でもあり、ひたち圏域 MaaS に取り組むみちのりホールディングスでは、そのようなアプリ開発競争が勃発している状況において、シームレス化を目指す MaaS が逆に地域を分断する可能性を課題として提示している。その上で、地域公共交通の活性化に関する長期的な視点から、専用アプリの開発を目的とするのではなく、MaaS で利用できる共通基盤を構築し、複数事業者での販売を同一システムで実施することをコンセプトに、将来的な広域での標準化・オープン化に向けたロードマップを描いている。

図表 4-27 みちのりホールディングスが地域版 MaaS として目指すロードマップ



出所：ひたち圏域 MaaS の取組紹介（みちのりホールディングス提供資料）

チケットの発券や商品の管理等に使用するデータ基盤を整備し、数多く存在する既存のアプリ等へ販売することができるになれば、それらを通じて情報を提供することが可能となるため、使用するアプリや地域にかかわらず、利用者の利便性を向上させることができる。例えば、地域で既に作成している住民向けの生活情報アプリなどがあれば、必要に応じてそこにデータを提供

することも可能である。プロジェクトでは、より利用者にとって便利な手段となるよう、多方面でデータが活用できるような仕組みを目指して、データ基盤の構築に取り組まれている。

また、データ基盤の中では、交通商品にかかわらず、移動の目的創出につながるような異業種と連携した商品（商店での割引クーポンなど）の造成も行われている。特に、利用者の周遊を喚起するために、周遊券と異業種商品のセット化を実施している。

異業種連携商品によって移動手段と移動目的がセットになることで、商店等の活性化による賑わいづくりなど、公共交通活性化以外の面でも効果が期待される。

図表 4-28 異業種連携商品と組み合わせた乗車券と造成した商品

種別	対象モビリティ	対象エリア	発売開始時期	捕捉
片道乗車券	路線バス・ひたちBRT（茨城交通）	高萩市・日立市・東海村・ひたちなか市	20年12月8日	・通常運賃の10%引きのアプリ限定の特別価格で販売
	ひたちなか海浜鉄道	ひたちなか市		
	高速バス（茨城交通）	勝田・東海線		・通常運賃での販売
	自動運転バス（茨城交通）	日立市	20年11月30日開始、12月14日より一時運休し、21年1月21日一般試乗中止の上運行	
	デマンドタクシー（電鉄タクシー）	日立市	21年6月～7月	
周遊券	路線バス・ひたちBRT（茨城交通）	高萩市・日立市・東海村・ひたちなか市（自治体別）	20年12月8日 異業種商品は21年3月8日	・1日有効な周遊券 ・期間中、エリア内は何度でも乗降可能 ・アプリ限定に造成した交通商品
	ひたちなか海浜鉄道＋路線バス（茨城交通）	ひたちなか市		

↑ 異業種商品とセット販売

エリア	連携事業者	項目	概要
ひたち圏域 (高萩市)	たつご味噌醸造株式会社	クーポン	割引クーポン
	やすんでっ亭	引換券	コーヒー一杯無料
	リフレッシュ	クーポン	調髪料割引クーポン
	てらかど理容所	クーポン	調髪料割引クーポン
	(有)緑屋時計店	クーポン	全商品割引クーポン
	(有)永寿堂	クーポン	店内商品割引クーポン
	粹魚雑魚屋	引換券	ジンビームハイボールまたはソフトドリンク1杯無料
	菓子工房 たつご	クーポン	店内商品10%割引（上限100円）
	イオン高萩店	引換券	コーヒー一杯無料

出所：ひたち圏域 MaaS の取組紹介（みちのりホールディングス提供資料）

(7) MaaS 実証の実績と効果

ひたち圏域のプロジェクトでは、アプリのダウンロード数とバスの利用者数を実証実験における事業評価の指標に位置付けている。

また、MaaS 導入によって新規に発掘される移動需要の可能性についても試算している。茨城県民を対象にしたアンケート（N数約 440～450）において、日常の移動手段を聴取すると、「公共交通を利用する」と回答した人が 4.3%程度であった。一方、公共交通を利用しない自家用車の利用層に限って茨城県での MaaS プロジェクトの認知度を調べると、1割程度であり、残りの9割が「知らない」と回答したという。しかし、「サービス自体を利用したいかどうか」の問いに対しては、その9割のうちの約半数の人が「利用したい」と回答しており、更に実際にアプリにアクセスしたり、利用したりしたという人を調べると、3.7%存在することが分かった。実際にアクションを起こした 3.7%分に公共交通の転換の可能性があると考えると、現在公共交通を利用する 4.3%に加えて 3.7%分、つまり 1.8 倍くらいの転換効果はあるのではないかと試算されている。

3 視察によって得られた示唆など

以上、MaaS 等新しいモビリティサービスを先行的に実施している地域への視察調査を行った。

既に運行されているサービスの試乗や関係者との情報交換の議論で得られた示唆や知見を以下にまとめる。

(1) 会津若松市の事例

① 現場（事業者）発の取組

地元企業がそれぞれの課題を持ち寄りざっくばらんに議論を重ねスタートしたことが、会津若松の事例が他地域の MaaS の取組と違うポイント。民間主導で立ち上げたことで、より動きやすく実行に移せたというメリットがあった。

② MaaS の取組・進め方(ダイナミックルーティングサービス-AI オンデマンド交通-の可能性)

単に既存のニーズを取り込むだけではなく、新たに「ニーズをつくる・対応する」ことが今後重要。網・再編事業により定路線バスで吸い上げられないエリアが発生した場合、それらのニーズに対して、これまで進められてきた地域交通手段（住民主導のコミバス「さわやか号」など）や AI オンデマンド交通などと一体運用することでカバー。新たに、地元大手企業のバス通勤者へのダイナミックルーティングサービスも実現することができた。

③ 従業員送迎ニーズ対応への課題

従業員輸送ニーズの取組について、事業者など関係者間での議論を繰り返し密に行っていくことが重要。（各論に入ると、「従業員の勤務時間がバラバラであること」や「労働組合の理解（実証実験への協力により発生する時間差の取扱い）」など解決しなければならない課題が発生する。）最初から「利益」を追求すると、足元をすくわれることになる。

④ その他

教育旅行（修学旅行）MaaS は、「修学旅行では生徒が自由に行動する（生徒の位置が把握しづらい）こと」や「事前に計画が明確になっており、対応のための増便計画など対応しやすい」など、利用者側、サービス提供者（交通事業者）側双方にとってメリットがある事例。

(2) ひたち圏域の事例

① MaaS 実現のために必要な、移動サービスを「まとめる」取組と「増やす」取組

複数の交通手段やその他のサービスの情報を統合し一括して提供する MaaS を実現するためには、各交通モードのデータを統合して利便性の高い情報を利用者に提供する（＝移動サービスを「まとめる」）取組と同時に、多様な利用者に対して利便性の高い移動手段の選択肢を用意する（＝移動サービスを「増やす」）取組を行うことが有効である。

そのことから、ひたち圏域のプロジェクトでは、MaaS による交通モードの統合に合わせ、リクエスト型最適経路バスや自動運転等の新たな移動手段導入に向けた取組を推進している。

都市部と異なり全ての属性にとって使いやすい移動サービスが揃っていない地方部においては、利用者のニーズに応じて、既存の移動手段と組み合わせて便利に利用できる、新しい移動手段の導入を検討していくことが持続可能な地域公共交通活性化の一案となる。

② 事業者やアプリを問わず使用可能な共通基盤の構築の重要性

前節で述べたとおり、プロジェクトの中では、各地での MaaS アプリの開発が競争により逆に地域ごとの分断が生み出されることが危惧されている。

公共交通利用の利便性向上のために、専用アプリを整備してシームレスな公共交通利用を促すことは有効だが、将来的な地域にとらわれない MaaS の仕組みを目指すためには、データ基盤の整備やオープンデータ化も見据えて取り組むことも重要である。

③ 異業種と連携した商品と収益化の可能性

プロジェクトの中では、公共交通の利用促進のために、割引乗車券や周遊券のような交通商品だけでなく、異業種と連携した商品（商店でのクーポンセット券など）が造成されている。このように、移動手段とセットにして移動目的となる異業種連携の商品を提供することで、移動先となる店舗等での消費を促す効果も考えられる。これについては、人流とお金の流れをデータで追跡し、顧客を公共交通で店舗まで運ぶことによる売上増などの店舗への効果、移動の価値を定量的に分析できるようになれば、将来的に収益化（広告料）することも可能と考えられている。

④ MaaS 普及・実現のための課題と必要な方策

ひたち圏域での MaaS 普及状況は、実証実験期間中に提供したアプリのダウンロード数約 1,700 件（令和 2 年度末）、日立市でのデマンドタクシー実証実験（令和 3 年 6 月 11 日～7 月 22 日（42 日間））での利用者数約 250 人と、普及に向けては取組の途中段階であり、普及実現のためには、実証実験や検討を積み重ねていくことが重要であるという。利用者数の増加に対する課題としては、実証実験を行うデマンド交通などの運行時間が日中の時間に限られていたため、利用が高齢者に限られる傾向があったこと挙げられる。

日野町の「わたむき自動車プロジェクト」においては、高齢者などの交通弱者だけに限らず、移動を必要とする全ての属性の住民等をターゲットとした検討の必要性を示している。将来的な公共交通の利用促進のためにも、子どもや子育て世代、若者などをターゲットに入れた新しい公共交通と再編策を検討し、取り組んでいくことが有効であると考えられる。

今後の新しい公共交通の姿を考える中で、現在全国で推進されている新しいモビリティサービスの要素は、日野町の公共交通手段のベストミックスなどのイメージを検討する上で参考になると思われる。

事例視察・意見交換で得られた、

- 単に MaaS を導入すること自体を目的とするのではなく、域内に存在する移動ニーズを的確にとらえ分析し、どのような価値を実現・提供しなければならないかをよく考える
- 既存の移動ニーズを解決するツール（交通メニュー）を「まとめる」だけではなく、「新たなニーズ」を掘り起こすことが必要である
- 域内に存在する企業や施設とも連携したサービスの展開も見据え、地域全体の活性化につなげることが重要
- 地元の交通事業者などが主導し関係者を巻き込みながらプロジェクトを進めることが肝要であり、そのためには、より緊密な関係構築・連携強化が重要である

などは、日野町が描く将来の地域公共交通で重要な示唆を示していると考えられる。

第5章 地域公共交通活性化に向けた基本的な考え方

第5章 地域公共交通活性化に向けた基本的な考え方

1 地域公共交通活性化に向けた課題

第1章第3節で示した「わたむき自動車プロジェクト」では、日野町の公共交通の目指すべき将来像を「若い人も高齢者も親子連れも来訪者も・・・だれもが利用しやすい公共交通を、みんなが利用している、まち」とし、その具体的な姿を「公共交通で安全に通勤・通学できるまち」「公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち」「公共交通で来訪・観光できるまち」「いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち」「交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち」の5点とした。以下では、これらの項目ごとに、日野町の地域公共交通の現状と活性化に向けた課題の整理を行う。

(1) 公共交通で安全に通勤・通学できるまち

「公共交通で安全に通勤・通学できるまち」について、現状では、近江鉄道及び近江鉄道バス日八線が、町内から町外への通勤・通学ニーズに対応しているが、利用者は、高校生等が中心となっており、通勤での利用は限定的である。町内で唯一の高等学校である日野高校をはじめ、町内への通勤・通学ニーズについても、近江鉄道及び近江鉄道バス日八線が対応しているが、通勤での利用は少ない。これらの公共交通では、運行ルートや運行時間、運行本数が十分でなく、また、日野町は、近江八幡駅や貴生川駅といった JR の拠点駅からも、一定の距離がある。自家用車に比べ、公共交通による通勤については、時間がかかり、また、運賃等のコスト面の負担もあることから、自家用車による通勤は大部分を占め、遠距離の自転車通学や家族送迎も多くなっている。工業団地へは、自転車通勤も行われているが、国道 307 号線等の幹線道路においては、道路環境が十分でなく、安全性が確保されていない区間も多い。公共交通によって、工業団地等に通勤ができない状況は、障がい者雇用の促進においても、以前から課題となっている。

日野町営バスは、路線や運行時間等において、通勤ニーズへの対応ができていない一方、小学生の通学ニーズには重点的に対応している。現在、日野町営バスは、5台のバス車両を最大限に活用し、小学生の輸送を担っているが、2km 以上の徒歩通学や1年生からの自転車通学といった課題に対応するためには、既存の車両数では、限界があり、他の輸送資源の活用も必要となっている。また、通学バスの定期代については、保護者の負担感も大きくなっている。家族送迎については、日野駅、JR 駅等への送迎だけでなく、各小学校や雨天時の中学校への送迎もあり、負担を感じていない人も少なくない一方で、負担を感じている人も多くなっている。

(2) 公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち

「公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち」について、現状では、日野町営バスを5台6路線により運行し、一部の地域をオンデマンド交通で補完することにより、町内全域をカバーし、高齢者をはじめとした日中の生活移動に対応している。しかしながら、概ね1時間に1本程度運行という路線から、2～3時間に1本程度運行という路線まで、運行本数や運行ルートには、大きな差やバラつきがある。アンケートの結果からも読み取れるように、運行本数が多い地域では、利用者が多くなっているが、運行本数が少なく、中心部へのアクセスが不便な地域においては、利用者は少なくなっている。また、路線による運行が適していない面的カバーが必要な地域も存在しており、このような地域における移動ニーズに対し、どのように対応していくかが課題となっている。

今後、日野町においても、高齢者の増加が見込まれ、買い物や通院といった生活移動だけでなく、ゆしみのための移動についても、充実していくことが必要となっている。また、障がいのある方の多くは、公共交通が不十分であることにより、以前から、通院をはじめとした移動手段に苦慮されている状況にある。

現状では、高齢者に対する家族送迎が多くなっており、更には、高齢者が高齢者を送迎する、また、運転に不安を持った高齢者等が送迎のために、やむを得ず運転を続けているといった状況も生じている。小学生、中高生等の塾や習い事、スポーツ教室、部活等への家族送迎も多くなっており、送迎の負担だけでなく、家族が送迎できるかどうかによって、それらへの児童・生徒の参加や選択が左右されるという状況も生じている。

(3) 公共交通で来訪・観光できるまち

「公共交通で来訪・観光できるまち」について、平日においては、ビジネス目的の来訪者が、通勤以外では多くなっていると想定されるが、工業団地等の主な目的地に対しては、バス路線等がなく、公共交通による対応はできていない。また、日野町の国道線沿いの商業施設等については、近江鉄道線から一定の距離があり、また、近江鉄道バス日八線も乗り入れていないことから、町外からの来訪者に対し、公共交通機関による対応はできていない状況にある。

また、日野町営バスは、土曜日には大幅に減便し、日曜日と祝日には運行していないことから、土日祝日の来訪者の移動手段は、近江鉄道及び近江鉄道バス日八線にほぼ限定される。特に、観光客の来訪は、土日祝日が中心になるが、現状においては、十分に対応ができていない状況にある。

(4) いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち

「いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち」について、日野町営バスは、夕方（概ね 18 時ごろ）までの運行となっており、また、近江鉄道バス日八線も 20 時台から 21 時台で最終便となる。一方で、近江鉄道に関しては、深夜の時間帯（23 時台）まで運行していることから、日野町内の事業所等から近江鉄道駅へのアクセスの確保、また、近江鉄道駅から自宅までのアクセスの確保が課題といえる。夜の時間帯においては、自家用車によらなければ、自由に移動することができない状況となっており、塾や習い事等の送り迎え、通勤時の最終便以後の対応や懇親会後の対応においては、家族送迎によらなければならない状況となっている。これらについては、送迎を行う側においても負担感が大きく、送迎される側においても気兼ねをするといった状況が生じている。

(5) 交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち

「交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち」について、近江鉄道日野駅には、駅前交流施設「なないろ」があり、待合等の乗換えの拠点として、また、地域のにぎわいの拠点として機能している。日野町営バスにおいては、日野町役場や日野記念病院等が乗換ポイントとなっているものの、交通ターミナルや乗換拠点は十分に整備されている状況にはない。

アンケートやヒアリング等からは、乗換拠点の快適さ（アメニティ）を重視する意見もあり、公共交通のルートや運行時間、また、本数だけを充実しても、利用者が増えない可能性も示唆されている。バス等の輸送手段とターミナルやバス停の安心感・快適さ、更には、公共交通を利用することで得られるゆしみ等を、トータルなものとして捉え、充実していくことが課題となっている。

図表 5-1 地域公共交通活性化に向けた課題

目指すべき将来像	地域公共交通の現状	地域公共交通活性化に向けた課題
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通で安全に通勤・通学できるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道と近江鉄道バス日八線が、町内から町外への通勤・通学ニーズに対応（高校生等が中心で、通勤利用は限定的） ・町内への通勤・通学（日野高校等）には、近江鉄道と近江鉄道バス日八線が対応 ・小学生の通学は、5台の町営バスを最大限に活用して輸送 	<ul style="list-style-type: none"> ・町内から町外、町外から町内への通勤移動に対応した路線が不足又は不存在 ・JR 拠点駅等への時間的・費用的コストが高い ・公共交通によって、工業団地等に通勤できない状況は、障がい者雇用の促進においても課題 ・2 km 以上の徒歩通学及び小学1年生からの自転車通学 ・小学生の通学バス定期代の負担 ・家族送迎の負担 ・朝夕の渋滞 ・幹線道路の自転車通勤の安全性
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・5台6路線の町営バスをオンデマンド交通で補完し、公共交通の空白地を解消し、日中の生活移動を中心に対応 ・町営バスは、路線ごとに大きな差があり、中心部へのアクセスが不便な地域の利用者は僅少 ・一部地域で、支援が必要な高齢者等に対する住民のボランティアによる移動支援あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に対応する運行ルート及び運行便数の不足（日野町中心部へのアクセス、町外への移動への対応等） ・公共交通不便地域の存在 ・路線による運行が適さない面的カバーが必要な地域の存在 ・（増加が見込まれる）高齢者の生活移動・ゆしみのための移動手段の不足 ・障がいのある方の多くが、通院等の移動手段の確保に苦慮 ・小学生、中学生等の塾や習い事、スポーツ教室、部活等への移動手段の不足 ・家族送迎の負担
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通で来訪・観光できるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バスは、住民の生活移動を重視し、運行 ・町営バスは、土曜日は大幅に減便し、日曜日・祝日は運休（土日祝日は、基本的に近江鉄道と近江鉄道バス日八線のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスや商業施設等での買い物目的、観光客など、町外からの来訪者に対応した運行ルート・便数の不足 ・町営バスは、概ね平日のみの運行で、土日祝日の移動手段が不足
<ul style="list-style-type: none"> ・いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バスは日中及び平日の運行が基本（土曜日は大幅に減便し、日曜日は運休） ・近江鉄道バス日八線は20時台ないし21時台で最終便 ・近江鉄道は、深夜の時間帯まで運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・夕方以降及び土日の町内の移動手段が不足又は不存在 ・日野町内の事業所等から近江鉄道駅へのアクセス、また、近江鉄道駅から自宅までのアクセスの不足 ・家族送迎の負担
<ul style="list-style-type: none"> ・交流ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道日野駅において、駅前交流施設「なないろ」があり、待合等の乗換拠点・にぎわい拠点として機能（日中の営業が基本） ・日野町役場、日野記念病院等が町営バスの乗換ポイントとなっているが、拠点・ターミナルとしての位置付けは不明確 	<ul style="list-style-type: none"> ・安心及び愉しめる乗換拠点・ターミナル機能の不足

2 基本的な考え方

前節で述べたように、日野町の公共交通が目指すべき具体的な将来像は、5項目にわたっている。持続可能な地域公共交通の構築を目指すため、これまでに公共交通の主な利用者層とされてきた高齢者等の買い物・通院といった生活移動に加え、通勤・通学や障がいのある方の移動手段の充実、更には、趣味や懇親会等の楽しみのための移動も含め、地域における移動全体を受け止めていくことが必要である。日野町のこれからの公共交通については、次の2つの点を基本的な考え方としていくことが必要と考えられる。

図表 5-2 日野町のこれからの公共交通の基本的な考え方

(1) 地域の輸送資源の総動員
(2) 自家用車の利用が前提という意識の転換

1つは、地域の輸送資源の総動員である。今後、超高齢社会において、より増大する高齢者等ニーズや、これまで公共交通が受け止めてこられなかった町民・来訪者等のニーズ、更には、脱炭素社会の実現に向けた公共交通への移行等のニーズに対して、単一の輸送モードだけで、応えていくことは困難である。路線バスや町営バス、タクシー、オンデマンド交通、事業所等や高等学校等のチャーターバス、福祉輸送や住民ボランティアによる移動支援等を含め、地域の輸送資源を総動員し、地域における移動の可能性を最大限に高め、だれもが移動できるまちを目指していくことが必要と考えられる。

もう1つは、自家用車の利用が前提という意識の転換である。日野町民においては、自家用車による生活が定着していることから、公共交通を利用するという発想が少ない、又は、利用しようという意識が非常に低い状態となっている。このため、公共交通の選択肢を増やしても、単純には、利用に結びつかない可能性もある。輸送資源の総動員により、移動の可能性を高めながら、一方では、自家用車の利用が前提という意識の転換を促していくことが重要と考えられる。

以上を、日野町において、今後取り組むべき公共交通の基本的な考え方とし、「公共交通を利用したいと思っているが、利用できない」、また、「公共交通が大切であると思っているが、利用しない」というギャップを解消していくことが必要である。そのための具体的な取組については、以下の3つのフェーズに区分する。

図表 5-3 取組の3つのフェーズ

(1) 第1フェーズ	事業所等への通勤、小学校の通学における移動ニーズへの対応
(2) 第2フェーズ	住民の移動(日常生活における主要な移動)ニーズへの対応
(3) 第3フェーズ	楽しみのための移動ニーズへの対応と新たな移動ニーズの創出

(1) 第1フェーズ：事業所等への通勤、小学校の通学における移動ニーズへの対応

事業所等への通勤や小学校への通学については、大量輸送が必要となることから、バス車両の活用が基本となる。通勤バスと通学バスを組み合わせ、一体的にダイヤ編成を行い、互いの車両の空き時間を活用することで、輸送資源を最大限に活用することが可能となる。また、夕方については、通学送迎後に、通勤送迎となることから、バス車両等を共通の輸送資源として、活用することが可能となる。通勤・通学のピーク時には、定時定路線による大量輸送を行うことが必要となるが、ピーク時以外には、大量輸送の必要性は低くなることから、オンデマンド型による運行（対応）を行っていくことが適していると考えられ、その可能性についても、併せて検討を進めていくことが必要である。

(2) 第2フェーズ：住民の移動（日常生活における主要な移動）ニーズへの対応

住民の日中の移動ニーズの多くは、日野町中心部への買い物、通院等となっている。このことから、日野町の周辺集落から、中心部に対し、より早く、直接的に行くことができるような路線（ルート）設定を行い、運行便数を増やしていくことが必要となる。一方で、日野町においては、面的に広く、定時定路線による運行が不向きな地域もあり、このような地域では、運行ルートを柔軟に変更していくような手法や区域を単位として運行するような手法（オンデマンド型運行等）が適している。

また、バス車両は、大量輸送には適しているものの、（細い道等での）きめ細やかな運行には適していない。一方で、小型車両によるオンデマンド型運行は、きめ細やかな運行には適しているものの、大量輸送には適していない。これらの長所と短所を、地域の実情や時間帯に応じて組み合わせ、適用していくことが必要である。定時定路線とオンデマンド型を組み合わせた AI 配車によるバス運行の手法（ダイナミックルーティングバス等）も開発されていることから、多様な手法を日野町の地域（エリア）ごとに、最適解として適用していくことが必要である。

(3) 第3フェーズ：ゆしみのための移動ニーズへの対応と新たな移動ニーズの創出

趣味、娯楽等のゆしみのための移動は、時間や目的地等が様々であることから、その移動については、個別性が高くなると考えられる。このため、大量輸送よりは、少人数での移動を行うようなケースが多くなると想定され、基本的には、定時定路線ではなく、オンデマンド型運行での対応が有効であると考えられる。また、小学生、中高生等の塾や習い事、スポーツ教室、部活等の送迎など、これまで公共交通によって対応できてこなかった新たな移動ニーズへの対応についても検討が必要であり、大量輸送が必要なのか、個別性の高い輸送が必要なのか、また、定時定路線なのか、オンデマンド型運行なのかなど、どのような輸送モードが適し、対応が可能かについて、検討を進めることが必要である。鉄道・バスの最終便後の対応や懇親会等への対応等については、オンデマンド型運行による対応が想定できるものの、一方で、だれがどこまで費用を負担するかというコスト面からの検討も必要である。

3 地域公共交通の活性化に向けて

前節では、フェーズごとに移動ニーズに応じた今後の方向性を検討した。各フェーズの取組を促進し、日野町の公共交通を持続可能なものとしていくための基盤的、また、補完的な取組として、以下の7点について、検討を行う。

図表 5-4 基盤的・補完的な7つの取組

日野町の公共交通を持続可能なものとしていくための基盤的・補完的な取組
(1)公共交通利用に向けた町民の意識転換と啓発活動
(2)公共交通利用を促すインセンティブの在り方
(3)まち空間の魅力の形成(にぎわいづくり)
(4)AI等のIT技術等の活用
(5)自転車、小型モビリティ等の様々な移動手段の活用
(6)ボランティア輸送をはじめとする福祉輸送等との連携
(7)交通事業者等民間企業、行政、および、関係機関、町民(町民団体)の連携

(1) 公共交通利用に向けた町民の意識転換と啓発活動について

日野町民においては、自家用車による生活が定着し、一方で、タクシー利用については、基本的に「贅沢な乗り物」という意識が高いこともあり、そのことによって、家族送迎への抵抗感が低い人も多くなっている。公共交通の選択肢を増やし、可能性を示していくことで、公共交通利用のイメージを持ってもらい、町民に対し、意識の転換を促していくことが必要である。また、公共交通を無料乗車できる日(町営バスの無料乗車 DAY 等)を作るなどによって、公共交通を知ってもらう、又は、体験してもらうような地道な啓発活動も必要と考えられる。

(2) 公共交通利用を促すインセンティブの在り方について

日野町における移動の多くは、自家用車が中心であることから、公共交通利用への転換を促すためのインセンティブの検討が重要となる。事業所・従業員へのヒアリングからも、エコポイントやマイレージといった仕組みの導入等を望む声や提案があった。公共交通利用は、脱炭素社会の実現に向けたCO₂削減にも寄与するものであることから、金銭的なインセンティブも含めた仕組みについて、検討することが必要である。従業員を雇用している事業所等のエコ通勤の制度として、若しくは、公共交通への転換を促すための社会的な制度として、検討を進めることが必要となる。

(3) まち空間の魅力の形成(にぎわいづくり)について

町民が出かけたくなるような町のにぎわいづくり、また、観光客も含めた町内周遊促進のための仕組みづくりが必要となる。乗換拠点・ターミナルの整備やバス停の整備、待ち時間における

愉しみの創出など、公共交通利用者の快適さ（アメニティ）の向上が重要となる。安心に、また、快適に時間を過ごせる待合所やバス停とともに、寄り道ができる食料品店や飲食店など、公共交通を使うことによって得られるまちの空間的な魅力を高めていくことが必要となる。

(4) AI 等の IT 技術等の活用について

公共交通の活性化と利用者の利便性の向上につながる IT 技術等の活用を進めていくことが必要である。位置情報ビッグデータに基づく人流データの活用、オンデマンド運行のための AI によるルート設定・配車システムや IC カードの活用、スマートフォン向けアプリケーション等による公共交通の案内など、日野町の公共交通にふさわしい形で、IT 技術等の導入・活用を進めるとともに、日野町としての MaaS の在り方について、検討を進めることが必要となる。

(5) 自転車、小型モビリティ等の様々な移動手段の活用について

公共交通の活性化とともに、それらを補完するような移動手段についても充実を図ることが必要である。自宅から最寄駅まで、また、駅から勤務先までの自転車の利活用、また、小型 EV のカーシェアリングやグリーンスローモビリティの活用、その他の新たな小型モビリティの活用など、自家用車以外の移動の在り方についても、併せて検討を進めていくことが必要である。

(6) ボランティア輸送をはじめとする福祉輸送等との連携について

公共交通だけでは、カバーすることができない福祉的な輸送について、介護タクシーやボランティアによる移動支援等との連携を行い、心身の状況やライフステージに応じた移動が可能となるように連携を図ることが必要である。どのような心身の状況にあっても、移動が確保されるような環境づくりを進めていくことが重要となる。

(7) 交通事業者等民間企業、行政、および、関係機関、町民（町民団体）の連携について

公共交通の活性化に当たっては、交通事業者・行政とともに、町民も含めて、地域の関係者や関係機関が共通の目標を持ち、連携を図り、一体となって取組を進めていくことが必要である。そのためには、①課題と目標の共有、②コミュニケーションの活性化、そして、③出口を見据えた戦略と実践的な取組が必要と考えられる。

日野町においては、地域の輸送資源の総動員により、移動の可能性を高め、一方で、自家用車の利用が前提という意識の転換を促していくことを基本的な考え方とし、3つのフェーズにおいて、移動のニーズごとに取組を進めていくことが必要と考えられる。それらと連動し、(1)～(7)の取組を併せて進めることにより、取組の相乗効果を高め、地域における公共交通、また、移動を持続的なものとして、構築していくことが必要と考えられる。

委員長コメント

委員長コメント

現在日本全国の多くの地域においては、少子高齢化が進むことで人口減少の影響、とりわけ生産年齢人口の減少が多くの課題を引き起こしています。

しかし、いずれの課題もすぐに解決できるものではなく、社会の状況に即した形での課題解決が求められているのではないのでしょうか。そのため地方公共団体は、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、まちづくりを進める必要があると考えます。

そういった中で、今回の「持続可能な地域公共交通の在り方に関する調査研究」の取組は、地域の実情に即した問題点や住民ニーズの把握と分析を通じてまちの公共交通を持続可能なものにし、しっかりと住民ニーズに応えるために何をすべきかが調査研究に求められており、そういった意味で将来の日野町のまちづくりに少しでも貢献できればと考えています。

併せて、今回日野町は地域の活性化に向けて、活性化推進協議会を立ち上げ「わたむき自動車プロジェクト」を始動されました。この取組に対し副町長は「住み続けたい、住んでみたいまち日野を目指すには、公共交通の活性化が不可欠」と述べられており、まちの活性化にあたり、交通という視点を取り入れたまちづくりを視野に入れられています。しかし、県内多くの地域において公共交通が地域のニーズに応えられていないという問題があり、日野町においても同様だと考えています。その取組の一つが現在顕在化している通勤渋滞や通学の安全確保といった課題の解決、そしてさらには潜在的な公共交通需要の掘り起こしや、その需要を満たす交通体系の構築であり、我々も今後多くの期待を寄せると共に、しっかりと連携できればと考えています。

いずれにいたしましても、課題解決のための特効薬というものがあるわけではなく、また、課題があるからといって手をこまねいていても何も解決をしません。やはり課題解決に向けて種々の取組を一つ一つ進めていくことが大事だと考えています。

そして、その課題解決に向けては、地域の人たちが課題を自らの問題ととらえると共に、自らが動くことで変わるのではないかと思います。今後は何らかの形で多くの地域の人たちが自らの課題と向き合うことで地域と社会が変わることを期待したいと思います。

最後になりますが、行政はその目的の達成、地域の人たちにとっては幸せに暮らしていける地域社会、そして事業者にとっては事業の活性化にとそれぞれ三方よしの実現に向けて少しでも貢献できれば幸いです。

令和4年3月

一般社団法人 滋賀県バス協会

専務理事 野村義明

委員会名簿

持続可能な地域公共交通の在り方に関する調査研究委員会 委員名簿

	氏名	所属・肩書
委員長	野村 義明	一般社団法人 滋賀県バス協会 専務理事
委員	野口 英樹	近畿運輸局滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官
	松尾 武文	一般社団法人 滋賀県タクシー協会 専務理事
	北村 真治	近江鉄道株式会社 自動車部 部長
	遠藤 賢一	近江鉄道株式会社 鉄道部 部長
	梅原 猛	近江タクシー株式会社 業務部部長代理
	福島 森	滋賀県土木交通部交通戦略課 課長補佐
	津田 誠司	日野町 副町長
	安田 尚司	日野町 総務政策主監
	池内 潔	日野町 厚生主監
	藤澤 隆	日野町 産業建設主監
	宇田 達夫	日野町教育委員会事務局 教育次長
	高井 晴一郎	日野町 建設計画課長
	三宅 正芳	一般財団法人地方自治研究機構 調査研究部長
事務局	福本 修一	日野町 商工振興課長
	吉澤 利夫	日野町 長寿福祉課長
	柴田 和英	日野町 子ども支援課長
	吉澤 増穂	日野町教育委員会事務局 生涯学習課長
	正木 博之	日野町公共交通政策推進室長・企画振興課長
	山添 史郎	日野町公共交通政策推進室・企画振興課 主任
	中村 曜	日野町公共交通政策推進室・企画振興課 主任主事
	江見 哲郎	一般財団法人地方自治研究機構 調査研究部 主任研究員
	齋藤 咲子	一般財団法人地方自治研究機構 調査研究部 研究員
基礎調査機関	後藤 正明	株式会社シティプランニング 代表取締役
	辻堂 史子	株式会社シティプランニング 取締役

(順不同 敬称略)

參考資料

地域公共交通に関するアンケート調査

—アンケート調査へのご協力のお願い—

日野町にお住まいの皆様

町民の皆様には、日ごろから地域の様々な取り組みや行政の推進にご理解とご協力をたまわり、誠にありがとうございます。

日野町では、地域の公共交通を持続可能なものとするため、現状の地域特性や町民の皆様のニーズ、将来にわたる公共交通の課題を把握し、抜本的な見直しと再編に向けて関係者の皆様と検討を始めました。このため、外出や移動の実情や公共交通に対するご意見をお聞きする調査を実施いたします。

皆様方には、たいへんお手数をおかけしますが、調査の主旨にご理解をたまわり、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。

令和3年8月

日野町長 堀江和博

【調査にあたってのお願い】

- アンケート調査票は3部入っています。ご家族のうち**最大3名**の方のご回答をお願いします（ご家族が3名未満の場合、不要な調査票はご処分ください）。
- 小学生以下のお子さまの場合は、保護者の方が代わりに記入してください。
- アンケートは、10分くらいで回答いただけます。
- ご記入いただいたアンケート票は、同封の返信用封筒に入れて**8月27日（金）まで**にご投函ください。
- 回答いただいた内容は全て統計的に処理します。個々の回答や個人の情報が公表されることはありません。また、本調査の目的以外に使用することはありません。

【お問い合わせ先】日野町公共交通政策推進室 担当：山添（やまぞえ）
電話：0748-52-6552、FAX：0748-52-2043
（土・日・祝日を除く、8時30分～17時15分）

公共交通モニター募集！

- 公共交通〔鉄道やバス〕を現在ご利用の方、これから利用したいと考えている方、**公共交通モニター**になりませんか？
- 鉄道やバスの利用状況やご意見などを、もっと具体的にお聞かせいただき、持続可能な地域の公共交通と一緒に考えていきましょう。
- 近江バス日八線・町営バスで使える2,000円の回数券をプレゼント！（応募者多数の場合は、抽選とさせていただきます）
- **モニターとしてご協力いただける方は、アンケートの最後にお名前等を記入ください。**



自動車送迎は こんなに費用がかかっている！

ここでは、日野地区から近江八幡駅まで毎日家族を自動車送迎している例の費用について考えます。

○送迎者の人件費は、一日 1,000 円！

日野町役場から近江八幡駅は 21 km、36 分／片道かかります。

滋賀県最低賃金は 868 円／時ですから、送迎者の人件費 521 円／片道がかかっています。

往復を送迎している場合は、一日約 1,000 円かかります。

公共交通活性化と健康づくり推進のための “健康アプリ” ダウンロードのお願い

日野町の公共交通をより使いやすいものにするため、位置情報に基づく人流データを活用した公共交通の利用状況分析を予定しています。人流データの分析については、日野町との間で「地域活性化包括連携協定」を締結している株式会社 Agoop（ソフトバンクの子会社で位置情報ビッグデータ事業を行う企業）との連携のもとで実施します。

Agoop が提供する健康アプリ「WalkCoin（アルコイン）」は歩くことでコインが貯まり、それを Amazon ギフト券などに交換できる歩数計アプリです。1 日や 1 週間のウォーキング目標や歩いた歩数が分かることで、毎日の健康づくりに活用いただけます。ご本人の同意がある場合に、日ごろの移動状況をデータで把握できるようになり、データに基づいて、公共交通の改善に活かすことができます。

ぜひ、下記の 2 次元コードより「WalkCoin（アルコイン）」アプリのダウンロード・ご利用にご協力ください。

■ Android 版



■ iOS 版



■ WalkCoin とは

<https://www.agoop.co.jp/appslib/walkcoin/>

■ Agoop とは

<https://www.agoop.co.jp/about/>

※Agoop では、氏名や住所等の個人情報は収集しておりません。Agoop の人流データの分析では、氏名や住所等の個人情報が含まれない位置情報を使用しており、さらに、プライバシー保護として位置情報によって個人を特定できないように秘匿化処理を行っています（位置情報の取得と秘匿化の方法については、<https://www.agoop.co.jp/service/data-usage-policy/>をご覧ください。）。

(参考資料2) アンケート調査票

日野町 地域公共交通に関するアンケート調査

■町の公共交通〔鉄道やバス〕について、教えてください。

問1 町営バスについて知っていますか。(〇はひとつ)

1. 知っているし、乗ったことがある
2. 知っているが、乗ったことはない
3. まったく知らなかった

定期的に公共交通〔鉄道やバス〕を利用している方のみ、お答えください。

問2 行き(往路)の場合、交通手段別に利用の多い乗車区間を教えてください。
(該当する部分に記載)

鉄道・バスの名称	乗車駅・バス停	降車駅・バス停
1. 近江鉄道	{ }	{ }
2. JR	{ }	{ }
3. 近江鉄道バス	{ }	{ }
4. 町営バス	{ }	{ }

定期的に公共交通〔鉄道やバス〕を利用していない方のみ、お答えください。

問3 公共交通〔鉄道やバス〕を利用しない理由は何ですか。(〇はいくつでも)

1. 居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため
2. 運行便数が少なく、待ち時間が多いため
3. 移動したい時間に便がないため
4. 移動に時間がかかるため
5. 運賃が高いため
6. 乗り継ぎ移動が必要なため
7. 混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため
8. 移動に利用できる公共交通の存在を知らないため
9. 自動車を利用できるため、公共交通を利用する必要がない
10. 家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない
11. その他 { }

全員、お答えください。

■自動車の運転免許や所有について、教えてください。

問4 あなたは、運転免許をお持ちですか。(〇はいくつでも)

1. 運転免許を持っている(大型自動車、普通自動車)
2. 運転免許を持っている(自動二輪車、原動機付自転車)
3. 運転免許を持っていたが、返納した
4. 運転免許を持っていない

問5 あなたの自宅に、自動車はありますか。(〇はひとつ)

1. ほぼ自分専用の自動車がある
2. 家族共用の自動車があり、自分で自由に利用できる
3. 家族共用の自動車があるが、使用に制約がある
4. 家族共用の自動車があるが、自分は利用しない
5. 自動車は所有していない

■ 普段のお出かけ目的ごとに、目的地、頻度、交通手段、時間を教えてください。

	例 通勤	① 通勤・通学	② 買い物 (食料品・日用品)	③ 通院	④ 子どもの 習い事・塾	⑤ 地域活動(公民館で の会合・サトル運動など)	⑥ 趣味・娯楽・飲食	⑦ その他
<p>「例」を参考にして、該当する外出目的すべてについて下方向に進んでお答えください。</p>								
問6 主な目的地はどこですか。		(左の1～13の番号から、1つを記入してください)						
1. 日野地区 2. 東桜谷地区 3. 西桜谷地区 4. 西大路地区 5. 鎌掛地区 6. 南比都佐地区 7. 必佐地区 8. 東近江市 9. 近江八幡市 10. 甲賀市 11. 竜王町 12. その他滋賀県内 13. 滋賀県外	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
問7 どのくらいの外出頻度ですか。		(左の1～6の番号から、1つを記入してください)						
1. 週5回以上(ほぼ毎日) 2. 週3～4回程度 3. 週1～2回程度 4. 月数回程度 5. 年に数回程度 6. 外出しない	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
問8 【行き】利用する交通手段は何ですか。		(利用するもの全てに○をしてください)						
1. 近江鉄道	1	1	1	1	1	1	1	1
2. JR	②	2	2	2	2	2	2	2
3. 近江鉄道バス	③	3	3	3	3	3	3	3
4. 町営バス・デマンドタクシー	4	4	4	4	4	4	4	4
5. 会社や施設、学校等の送迎バス	5	5	5	5	5	5	5	5
6. 自動車(自分で運転)	6	6	6	6	6	6	6	6
7. 自動車(家族・近所の方等が運転)	7	7	7	7	7	7	7	7
8. バイク	8	8	8	8	8	8	8	8
9. 自転車	9	9	9	9	9	9	9	9
10. タクシー	10	10	10	10	10	10	10	10
11. 徒歩	11	11	11	11	11	11	11	11
問9 【帰り】利用する交通手段は何ですか。		(利用するもの全てに○をしてください)						
1. 近江鉄道	1	1	1	1	1	1	1	1
2. JR	②	2	2	2	2	2	2	2
3. 近江鉄道バス	3	3	3	3	3	3	3	3
4. 町営バス・デマンドタクシー	4	4	4	4	4	4	4	4
5. 会社や施設、学校等の送迎バス	5	5	5	5	5	5	5	5
6. 自動車(自分で運転)	6	6	6	6	6	6	6	6
7. 自動車(家族・近所の方等が運転)	⑦	7	7	7	7	7	7	7
8. バイク	8	8	8	8	8	8	8	8
9. 自転車	9	9	9	9	9	9	9	9
10. タクシー	10	10	10	10	10	10	10	10
11. 徒歩	11	11	11	11	11	11	11	11
問10 外出時刻・帰宅時刻は、主に何時台ですか。		(1～24時のうち、1つの時刻を記入してください)						
家を出る時刻は、1～24時のうち何時台ですか。	6時	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
家に着く時刻は、1～24時のうち何時台ですか。	20時	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

■ご家族等の自動車送迎について、教えてください。

問 11 あなたは、家族等の送迎を行っていますか。また、送迎してもらっていますか。
(○はいくつでも)

1. 子どもを送迎している	8. 子どもに送迎してもらっている
2. 孫を送迎している	9. 孫に送迎してもらっている
3. 親を送迎している	10. 親に送迎してもらっている
4. 配偶者を送迎している	11. 配偶者に送迎してもらっている
5. その他家族を送迎している	12. その他家族に送迎してもらっている
6. 友人・近所の方を送迎している	13. 友人・近所の方を送迎してもらっている
7. 送迎していない	14. 送迎してもらっていない

問 12 送迎の目的は何ですか。(○はいくつでも)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
1. 子ども・孫の通園・通学	8. 自分の通園・通学
2. 子ども・孫の塾、クラブ等	9. 自分の塾、クラブ等
3. 親・近所の方等の通院	10. 自分の通院
4. 親・近所の方等の買い物等	11. 自分の買い物等
5. 配偶者等の通勤(ほぼ毎日)	12. 自分の通勤(ほぼ毎日)
6. 配偶者等の帰宅(ほぼ毎日)	13. 自分の帰宅(ほぼ毎日)
7. 配偶者等の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)	14. 自分の通勤・帰宅(飲酒時・雨天時など)

問 13 どのくらいの送迎頻度ですか。(○はひとつ)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
1. 週5回以上(ほぼ毎日)	6. 週5回以上(ほぼ毎日)
2. 週3～4回程度	7. 週3～4回程度
3. 週1～2回程度	8. 週1～2回程度
4. 月数回程度	9. 月数回程度
5. 年に数回程度	10. 年に数回程度

問 14 送迎先はどこですか。(○はいくつでも)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
1. 日野駅	14. 日野駅
2. 近江八幡駅	15. 近江八幡駅
3. 貴生川駅	16. 貴生川駅
4. 最寄バス停	17. 最寄バス停
5. 幼稚園・保育所	18. 幼稚園・保育所
6. 小学校	19. 小学校
7. 中学校	20. 中学校
8. 高等学校	21. 高等学校
9. 勤め先	22. 勤め先
10. 病院	23. 病院
11. 塾	24. 塾
12. 公民館	25. 公民館
13. その他〔 〕	26. その他〔 〕

問 15 自動車送迎の所要時間はどのくらいですか。

(最も頻度が多い送迎について、具体的な数字を記入)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
片道〔 〕分	片道〔 〕分

問 16 ご家族等の自動車送迎について、どのように思いますか。(○はいくつでも)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
1. 自分の時間が拘束され負担である	7. 相手に気兼ねする
2. 精神的に負担である	8. 交通事故が怖い
3. 交通事故が怖い	9. ガソリン代など費用を気にする
4. ガソリン代など費用を気にする	10. 好きな時間に移動できない
5. 負担は感じていない	11. 負担をかけているとは思わない
6. 家族等との時間が取れて楽しみである	

問 17 ご家族等の自動車送迎について、公共交通が便利になれば、どのように変わりますか。(○はひとつ)

家族等を送迎している方	家族等に送迎してもらっている方
1. 送迎をやめたい	3. 送迎に頼らず公共交通を利用したい
2. 送迎を続ける	4. 送迎をしてもらう

■今後の公共交通について、教えてください。

問 18 鉄道やバスなどの公共交通について、あなたのお考えに最も近いものはどれですか。(〇はひとつ)

- | |
|-------------------------------|
| 1. 普段から利用しているため、なくてはならない |
| 2. 利用しやすくなれば乗るため、もっと利便性を高めるべき |
| 3. 何かの際には、安心できるので、走らせておくべき |
| 4. 乗る可能性はないので、なくなっても困らない |

問 19 公共交通が使いやすくなった場合、鉄道やバスで行ってみたいところは、どちらですか。(〇はいくつでも)

- | | | | |
|----------------------------|-------------|---------|-------------|
| 1. 職場・学校 | 2. 買い物 | 3. 病院 | 4. 子ども習い事・塾 |
| 5. 地域活動 (公民館での会合・サークル活動など) | 6. 趣味・娯楽・飲食 | 7. その他〔 | 〕 |

■あなたの年齢・性別・職業等を教えてください。(〇はひとつずつ)

問 20 年齢	1. 20 歳未満	2. 20 歳代	3. 30 歳代	4. 40 歳代
	5. 50 歳代	6. 60 歳代	7. 70 歳代	8. 80 歳以上
問 21 性別	1. 男性	2. 女性	3. その他	
問 22 職業等	1. 幼稚園児・保育園児	2. 小学生		
	3. 中学生	4. 高校生		
	5. 大学生等(院生、専門学生)	6. 会社員・公務員・団体職員		
	7. 自営業	8. パート・アルバイト		
	9. 主婦・主夫	10. 無職	11. その他	
問 23 住所	地区	1. 日野地区	2. 東桜谷地区	3. 西桜谷地区
		4. 西大路地区	5. 鎌掛地区	6. 南比都佐地区
	字	〔具体的に記載〕		
問 24 外出時の支援	1. 介助など何らかの支援が必要である			
	2. 介助などの支援は必要ない			
問 25 自動車の運転	1. 運転に問題はない			
	2. 運転に不安があるが、運転しないといけない			
	3. 運転に不安があり、免許を返納したい (約 5 年以内)			
	4. 運転はしていない			

■外出や公共交通について、ご意見があれば何でも結構ですでお聞かせください。

--

■公共交通モニターにご協力いただける方は、連絡先を記載してください。

氏名：	お電話：
住所：	メールアドレス：

ご協力ありがとうございました。

持続可能な地域公共交通の在り方に関する調査研究

－令和4年3月発行－

日野町 企画振興課 公共交通政策推進室

〒529-1698

滋賀県蒲生郡日野町河原一丁目1番地

電話0748-52-1211（代表）

一般財団法人 地方自治研究機構

〒104-0061

東京都中央区銀座7-14-16 太陽銀座ビル2階

電話03-5148-0661（代表）

リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。