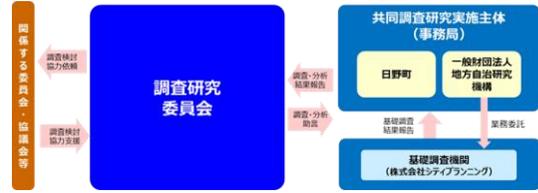


## 【目的・全体像】(序章)

### ◎目的

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バリエーションを検討し、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。

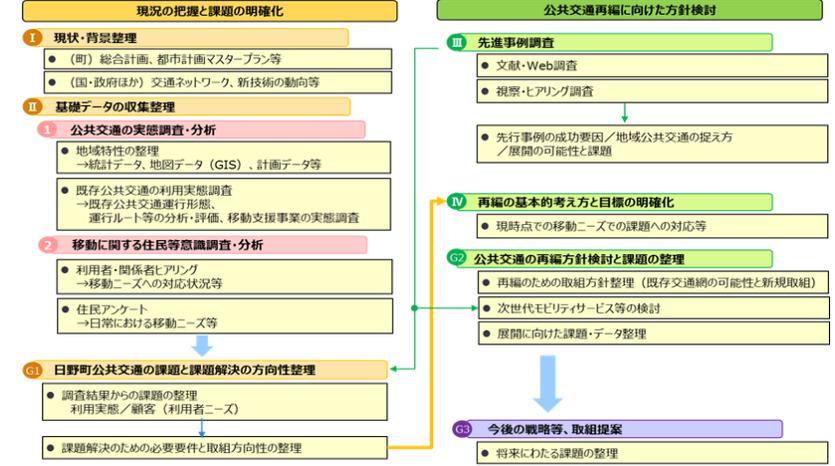
### ◎調査研究の体制



## ◎ゴール目標

No.	目標	目標達成のための活動
1	現状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"> <li>域内における移動ニーズの把握調査                             <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> </li> <li>公共交通に関する現状調査                             <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に関する現状調査(人口、日常生活圏の形成状況等)</li> <li>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"> <li>国勢調査等統計資料、地図データ、町の計画資料等</li> </ul> </li> <li>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"> <li>移動実態調査(交通事業者からのPT・OD関連データ提供)</li> <li>移動支援事業(ボランティア輸送)の取組状況調査</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>参考事例調査                             <ul style="list-style-type: none"> <li>国等の動向</li> <li>類似自治体、先行事例の調査(Web、現地ヒアリング)</li> </ul> </li> <li>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"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>再編策推進における課題の整理</li> </ul>

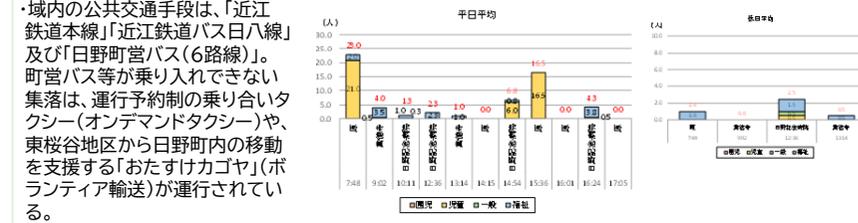
## ◎調査研究の全体像



## 【主な調査結果】

### ◎日野町の現状と課題(第1章)

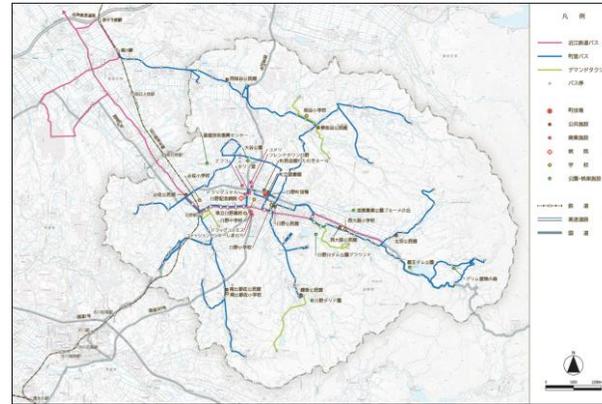
町公開情報や国勢調査、近畿圏パーソントリップ調査など公開情報や近江鉄道提供データを基に、交通機関の利用実態など日野町における公共交通の概況を整理・分析。



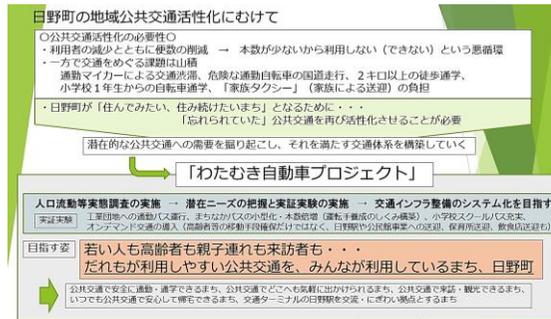
### ▶日野町の公共交通における問題点・課題を分析。

#### 日野町の公共交通における問題点・課題分析

広域的な移動が不便な公共交通体系である	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
公共交通空白地はないが、利便性の低い地区が存在する	近江鉄道バス、町営バスが運行され、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。ただし、町営バスの運行便数・土日運行の点で利便性は限定的
小学生の通学の不便さが解消されない	集落地が谷筋に沿って広がっているため小学校区も広く、既存の運行状況では限界がある。また家族による送迎負担も生じている。
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	町内には工業団地や大規模工場が集積。マイカー通勤が9割以上を占め、周辺の幹線道路への渋滞が発生。渋滞が発生する幹線道路での自転車通行もあり安全性に課題
高齢者の増加に伴う移動手段の確保が課題となる	今後とも高齢化が進むものと予測。高齢化に伴い、自動車を運転できない人の増加も想定され、町営バスなどの公共交通の充実が必要
若年者の移動における家族の負担への対応	自転車や徒歩での移動が多いが、家族による自動車送迎も2割以上。町営バスの運行時間などの現状では自動車送迎に頼らざるを得ない状況



☆「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」を目指し、令和3年4月、「わたむき自動車プロジェクト」が創設され、推進されている。



### ◎国内の動向(第2章)

・少子高齢化、人口減少による需要の縮小・事業経営の悪化など、公共交通の維持確保に向け、政府では、これからの地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を推進しており、地域に最適な旅客運送サービスの継続や利用者目線による路線の改善、運賃設定など地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる体制を促進。

・近年のAIやICT等の新しい技術の進展に伴いMaaS(Mobility as a Service)をはじめとする新しいモビリティサービスが出現、MaaSを交通サービスの供給側と需要側に革新をもたらし、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るものとして位置づけられ、「日本版MaaS推進・支援事業」として多くの地域で取組が実施されている。



・将来の姿の参考として、MaaS等新しいモビリティサービスとして実証実験等が進められている以下に挙げる要素について整理した。

#### 【実現のための基盤】

- ①データ連携の推進
- ②地域公共交通のキャッシュレス化と運賃の柔軟化
- ③混雑情報提供システムの導入
- ④カーシェアリング、シェアサイクル
- ⑤超小型モビリティ

#### グリーンズローモビリティ(松江市での事例)



#### AIオンデマンド交通のイメージ



#### 国交省自動運転サービス実証実験の実施箇所



# 調査研究:持続可能な地域公共交通の在り方に関する調査研究(滋賀県日野町)

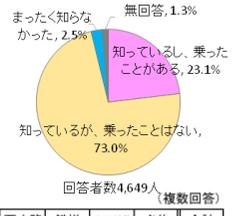
## ◎実態調査(第3章) < 町民アンケート調査 >

(アンケート実施)  
 <目的>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実施。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。

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  
 ・2,320世帯(32.9%)回答  
 ・4,649人(全人口の22%)回答。

### (1)町営バスの認知度

・ほとんどの町民が町営バスを知っているが、乗車経験者は23%にとどまる。  
 ・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、地域により定期的に利用する公共交通の割合が異なる。



	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

### (3)顕在化している町民の移動ニーズ(お出かけの目的地、頻度、交通手段)

[目的地]  
 ・「通勤・通学」、「趣味・娯楽・飲食」は町外へ、「買い物」、「病院」、「子どもの習い事・塾」、「地域活動」などは、町内が多い。  
 ・いずれの居住地区・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

[頻度]  
 ・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。

[交通手段]  
 ・交通手段は、81%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。公共交通(鉄道やバス)は8%にとどまる。



### < 町内関係団体ヒアリング調査 >

公共交通利用の通勤・通学ニーズが考えられる「工業団地企業」や「小学校など学校関係者」に対し、現状や公共交通ニーズ、課題、今後の取組等に関するヒアリングを実施。

#### ◎工業団地等の通勤

現状:バス通勤より自家用車通勤のほうが利便性が高い。周辺の交通渋滞への懸念も認識。  
 ニーズ:課題:公共交通に対するニーズは、「通勤バスの運用形態」「早退・退出など柔軟な対応」「来訪者や出張への対応」「運転免許を保有しない自家用車を保有しない従業員への対応」に加え、利用啓発、交通機関の連携、送迎バスの活用などが上げられた。

#### ◎小中学校等の通学

現状:遠距離通学をしている生徒が一定数存在し安全性への不安などが懸念される。  
 ニーズ:課題:公共交通を利用した場合の「費用負担」「学童を利用している児童への対応」「家族送迎の負担とバス通学への期待」などの声を聞くことが出来た。

### 【地域公共交通活性化に向けた基本的な考え方】(第5章)

・目指すべき将来像である「公共交通で安全に通勤・通学できるまち」等、5つの将来像に関する、地域公共交通活性化に向けた課題及びこれからの公共交通の基本的な考え方を整理した。  
 ・地域公共交通の活性化に向け、「わたむき自動車プロジェクト」での活動等と歩調を合わせ、取組を右図に挙げた3つのフェーズに区分した。  
 ・各フェーズの取り組みを促進し、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・補完的な取組として7項目を抽出。今後、より具体的な計画等を検討し、落とし込む必要がある。

#### ☆これからの公共交通の基本的な考え方

- 地域の輸送資源の総動員 路線バス、コミュニティバス、タクシー、オンデマンド交通、事業所や高等学校等のチャーターバス、福祉送迎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る
- 自家用車の利用が前提という意識の転換 自家用車による生活が定着。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

「公共交通を利用したいと思っているが利用できない」、「公共交通が大切であると思っているが利用しない」というギャップの解消

目指すべき将来像	地域公共交通活性化に向けた課題
公共交通で安全に通勤・通学できるまち	・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 ・2km以上の徒歩通学及び1年生からの自転車通学 ・家族送迎の負担 ・朝夕の渋滞
公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち	・目的地に対応する運行ルート及び運行便数の不足 ・路線による運行が適さない面的カバーが必要な地域 ・(増加が見込まれる)高齢者の生活移動・楽しみのための移動手段の不足 ・障がいのある方が多く、病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

目指すべき将来像	地域公共交通活性化に向けた課題
公共交通で来訪・観光できるまち	・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 ・コミュニティバスは、概ね平日のみの運行で、土日祝日の移動手段が不足
いつでも公共交通で安心して帰ることができるまち	・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
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	・安心及び愉しめる乗り換え拠点・ターミナル機能の不足

フェーズ	取組
(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

- 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
- 公共交通利用に向けた町民の意識転換と啓発活動
  - 公共交通利用を促すインセンティブの在り方
  - まち空間の魅力の形成(にぎわいづくり)
  - AI等のIT技術等の活用
  - 自転車、小型モビリティ等の様々な移動手段の活用
  - ボランティア輸送をはじめとする福祉輸送等との連携
  - 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

### (2)公共交通(鉄道やバス)を使わない理由

・「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」をあげる割合が多い。

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	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%	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%	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%	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%	18.9%
運賃が高いため	22.8%	16.5%	20.7%	19.5%	12.0%	17.9%	18.9%	19.7%
乗り換え移動が必要なため	12.9%	21.4%	19.5%	12.7%	9.3%	14.7%	10.9%	13.7%
産産や荷物が多すぎ、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%	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%	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%	78.8%	83.3%	83.9%	83.6%	80.8%	80.8%	79.6%
家族が自動車を運転してくれるため、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%	12.1%
その他	3.5%	1.6%	2.4%	3.4%	0.0%	0.9%	1.9%	2.4%
回答者数	1,405	370	251	353	183	468	879	3,947

### (4)自動車送迎

・回答者の約4割が家族等を自動車送迎。回答者の約2割が家族等に送迎してもらってる。  
 ・運転に不安を持ちつつ、家族等を送迎している回答者は183人。年齢別人口比で拡大すると、町全体で約620人であると推察。

	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	86.6%	65.6%	27.9%	86.5%
運転に不安があるが、運転しないといけない	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

### ■公共交通による移動ニーズまとめ

・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、公共交通の利用者像として以下が想定できる。

- 運転に不安がある方
- 自動車送迎しているが運転に不安のある方
- 自動車送迎している・してもらっている方
- 自動車送迎に負担のある方
- 地域との共存を望む企業者(通勤利用)
- 運転免許を所有しない企業者
- 自転車通勤している外国人従業員
- 小学生・中学生

・「わたむき自動車プロジェクト」が想定する「工業団地への通勤ニーズ」、「小学生の通学ニーズ」、「日野地区への移動ニーズ」が一定数あることが明らかになった。

町内各地区から中心部の日野地区への移動ニーズ	町外への移動ニーズ	工業団地等の通勤ニーズ	小中学生の通学ニーズ
・居住地区・目的によらず、日野町の中心地である「日野」への来訪が多く、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、「病院」目的では6割が「日野」へ来訪している。	・「通勤・通学」や「趣味・娯楽・飲食」目的では、町外への割合が多い。 ・隣接する「甲賀市」や「東近江市」へのお出かけが多い。	・「就業時間に合うバス時間」、「速達性のあるバス」、「乗換がスムーズ」など通勤に特化した交通手段であれば、通勤利用可能性はある。 ・「運転免許を所有しない従業員」、「自分で車を運転するよりも公共交通を利用したほうが楽であると感じる従業員」もいる。	・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。

### ◎事例視察調査(第4章)

顕著な事業を行っている、会津SamuraiMaaS、ひたち圏域MaaSの取組を視察。

【会津SamuraiMaaS】  
 ・会津SamuraiMaaSは現場(事業者)発の取組「MaaS導入」を目的と考えない  
 ・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。  
 ・「従業員送迎ニーズ対応」は繰り返し事業者など関係者間での議論を行っていることが重要。

【ひたち圏域MaaS】  
 ・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。自治体、茨城交通、みちのりHDが中心に実証実験などを推進。  
 ・AIを活用したオンデマンド型交通、ひたちBRT、グリーンスローモビリティ等の実証運行を実施  
 ・移動サービスをまとめる取組と増やす取組が重要  
 ・事業者やアプリを開かず使用可能な共通基盤の構築が重要  
 ・異業種と連携した商品と収益化の可能性



高萩市で実証運行するリクエスト型最適経路バス

■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示唆が得られた。

・域内に存在する移動ニーズを的確にとらえ、実現提供しなければならない価値を精査することが重要  
 ・既存の移動ニーズを解決するツールを「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  
 ・域内の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、そのためには、緊密な関係構築・連携強化が重要