

# 竜王町交通計画 - 概要版 -

## 1. 本計画の目的

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

## 2. 地域の現状

- 人口減少、少子高齢化が進行しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和42年(2060年)には人口が約6,500人まで減少する見込み。
- 小規模な人口の集落が点在。
- 自動車産業等の製造業を中心とした県下有数の工業地域。
- 町内には2つの「道の駅」等、集客数で県内の上位に入る施設が立地。また、集客力が強いアウトレットモールもあり、観光等の目的で町内外から多くの人々が来訪。
- 町内に大規模な工場・事業所、アウトレットモールが位置している等により、町外からの従業者が非常に多く、昼間人口比率は県下1位。また高校や大学がなく町外に通学する学生が多い。

## 3. 交通の現状

### (公共交通の現状)

- 町内に鉄道駅がなく、駅との連絡は、マイカーや近江八幡駅、野洲駅を発着する路線バスが支えている。
- 駅別の利用状況は、近江八幡駅が最も多く約半数を占める。次いで野洲駅、篠原駅。
- 企業進出や町の路線バス通学定期半額補助の効果もあり、路線バスの利用者は近年増加傾向。
- 本町の公共交通空白地の人口は町全体で約32%と高い。

### (マイカー利用の現状)

- 本町の主な移動手段は、8割近くを自動車が占め、日常の移動が自動車に大きく依存。
- 自動車保有台数の推移は横ばい傾向。人口1人当たり、1世帯当たりの保有台数は、いずれも県下2位と高い水準。
- 65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は7割近くで、県内でも高い水準。
- 高齢者の自動車運転免許保有率は高いが、高齢ドライバーによる事故割合は低水準であり、高齢ドライバーにおいては比較的、安全に運転できている。

### (町の移動支援)

- 町外に通学する子どもがいる子育て世帯は、送迎の負担および路線バス通学時の運賃負担が大きい。これに対し、本町では路線バス通学定期半額補助や夜間特別便(予約制相乗りタクシー)の運行を実施。
- 自治会が中心となって地域の移動を支える住民互助運送(お出かけ支援)の動きが広がっている。
- 子育て応援軽自動車購入支援事業、障害者への自動車等燃料費またはタクシー利用運賃助成券給付など、町民の移動をサポートする制度を設けている。

## 4. まちづくりの方向

- 「竜王町コンパクトシティ化構想(案)」は、平成30年度(2018年度)に策定。その後、町民意見を踏まえて、内容を充実させた「ver2.0」を令和元年度に策定。
- 「新たな移動手段の確保」をリーディングプロジェクトに位置付け。

## 5. 公共交通に関するニーズ

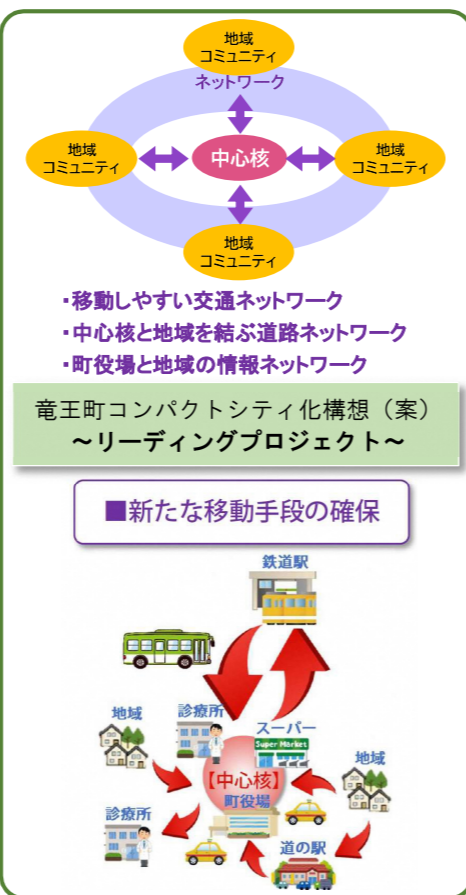
～ 今年度実施した「町民意識調査結果」より ～

### (移動に係る評価等)

- 竜王町の好きではないところ(改善したほうがいいところ)として、62.5%が「公共交通の不便さ」を挙げている。
- 「親やあなた自身の老後の移動手段」を不安に思っている人は17.6%と多くはないが、10年後を考えた時に、不安に思う人が43.2%に増える。今は自分で自動車を運転できるが、将来運転できなくなったときに困ると考えている人が多い。
- 今後、竜王町が力を入れるべきこととして、「町内外に移動しやすい交通環境を整備する」が42.1%になっている。

### (移動の状況)

- 町内での主な移動手段としては、自分で自動車を運転する人が82.0%と大多数を占め、75歳以上の方でも5割を超えるなど、自動車の依存度は高い。
- 町内での移動について、困っている人は33.0%。ただし、30歳未満の方や75歳以上の方に限ると5割を超えている。

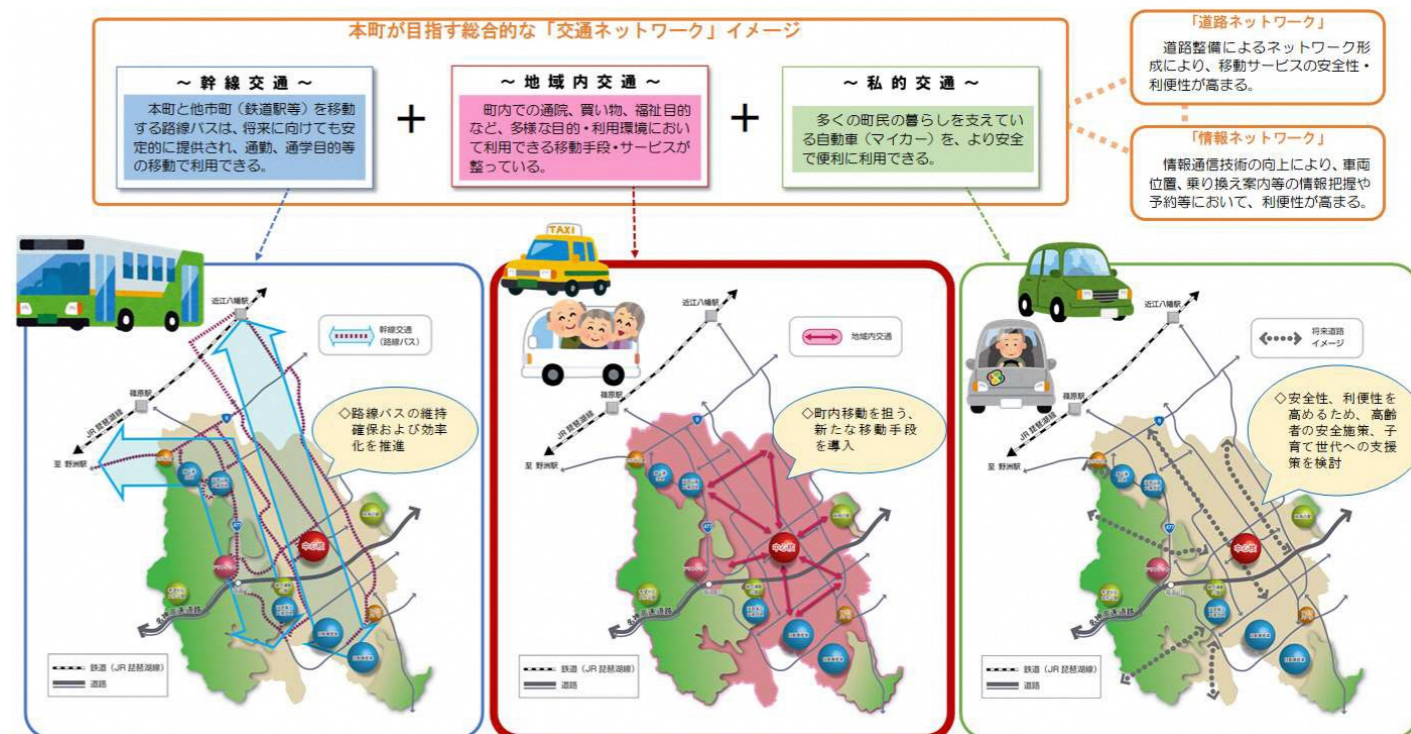


## 6. 課題まとめ

- 竜王町コンパクトシティ化構想(案)に基づき、「中心核」周辺への機能集約を促進するとともに、町内全域から中心核までや地域間の移動手段の確保が必要。(「竜王町コンパクトシティ化構想(案) ver2.0」リーディングプロジェクト)
- 今後、さらに高齢化が進行することを念頭に、たとえ自動車運転免許証を返納してもマイカーに頼ることなく町内で安心して暮らせるように、高齢者が便利に利用できる移動手段の整備が必要。
- 特に自動車への依存度が高い本町では、高齢になっても自動車運転免許証を手放せない町民が多く、こうした実態を前提として、高齢者でも安全に自動車を運転できる施策が必要。
- 路線バスは本町の基幹交通であり、バス路線の持続に努めることが不可欠。そのため、新たな移動手段は、既存路線バスと共存できることが必要。
- 町内に鉄道駅がないこと、また日常の移動で自動車に依存している実態を受けて、経済的な負担が大きい子育て世帯に対して通学定期補助や軽自動車購入助成を行っているが、若い世代の定住促進に向けて、さらなる支援の充実が必要。

## 7. 交通ネットワーク形成の方向性

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



## 8. デマンド交通(新たな移動手段)の導入検討

新たな公共交通の条件	
ア. 少量の移動需要に対応	オ. 既存の路線バスやタクシーと連携できる
イ. 日常生活での用事で利用可能	カ. 小規模な集落が点在する地域性に適す
ウ. 中心核まで町内いずれの地区からも便利に移動可能(便数を確保、短距離・短時間で行ける)	キ. 自動車運転免許返納後の高齢者支援に適す
エ. いずれの地区からも中心核までの運賃同額	ク. 導入・持続が可能

◆ 乗合タクシー(道路運送法第4条)  
◆ デマンド型・区域運行  
を候補として、具体的な導入計画を検討

## 9. 乗合タクシー導入検討

【主な運行内容(案)】 → 運行事業者の選定後、さらに具体化を進めて、令和2年度の実証運行を目指す

利用対象者	○ 会員制を検討(出発地が特定できるなど、利便性の向上が図れるため)	運賃	○ 大人300円、こども150円(小学生未満は無料) ○ 障害者およびその介護 150円
運行エリア	○ 竜王町内に限る(区域運行)	運行車両	○ セダン型またはワゴン型の車両 ○ 広報周知を兼ねて、車両ラッピングを検討
停留所	○ 停留所間を運行する(出発地停留所間運行不可) ○ 目的地停留所(主な公共施設・医療機関など) ○ 出発地停留所(徒歩100mの範囲を網羅)	運行ダイヤ	○ 平日の9:00～16:00 ※ 任意の時間に運行(ダイヤは設けない)
		予約方法	○ 電話予約、受託した運行事業者が受付 ○ 受付期限: 運行の1時間前までを想定