

# 竜王町地域公共交通計画



令和6年(2024年)3月  
竜王町・竜王町地域公共交通活性化協議会

## 目次

1. 計画の概要.....	1
1.1 目的.....	1
1.2 位置付け.....	1
1.3 計画期間.....	2
1.4 対象区域.....	2
2. 上位・関連計画の整理.....	3
2.1 上位計画.....	3
2.2 関連計画.....	6
3. 公共交通を取り巻く状況.....	8
3.1 地域の概況.....	8
3.2 公共交通の状況.....	18
3.3 公共交通や移動に関する調査.....	37
4. 地域概況とヒアリング結果に基づく課題の要約.....	39
5. 基本方針.....	41
6. 公共交通ネットワークの形成に向けた目標.....	42
6.1 目指す交通ネットワーク.....	43
6.2 計画の目標と評価指標.....	47
7. 目標達成のための施策・事業.....	48
8. 計画の達成状況の評価.....	56
8.1 推進体制.....	56
8.2 評価と進捗管理.....	56

# 1. 計画の概要

## 1.1 目的

竜王町では、『竜王町コンパクトシティ化構想』に基づき、役場周辺に教育や交流の拠点を集約し、生活利便施設や新たな住宅地を整備することで町の「中心核」を形成するとともに、各地域を公共交通や道路、情報の「ネットワーク」で結ぶことで、「町全体のバランスの取れた発展」と「町内外から魅力を感じてもらえるまち」を創っていくこととしております。

これにより令和元年度（2019年度）に策定した『竜王町交通計画』において、目指す公共交通ネットワークの姿を示し、令和2年度（2020年度）に町内移動を担う新たな移動手段「チョイソコリゅうおう」の運行を開始するなど、まちづくりと連携した交通政策を推進してきました。

その間も、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う町民のライフスタイルの変化、交通事業者の乗務員不足の深刻化、自動運転やMaaS等の新技術の発展など、公共交通を巡る環境は大きく変化しております。

令和3年度（2021年度）に策定した『第六次竜王町総合計画』や『竜王町まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）』においても、時代や地域のニーズに即した移動手段の確保や自動運転等の先端技術の導入促進などが掲げられています。

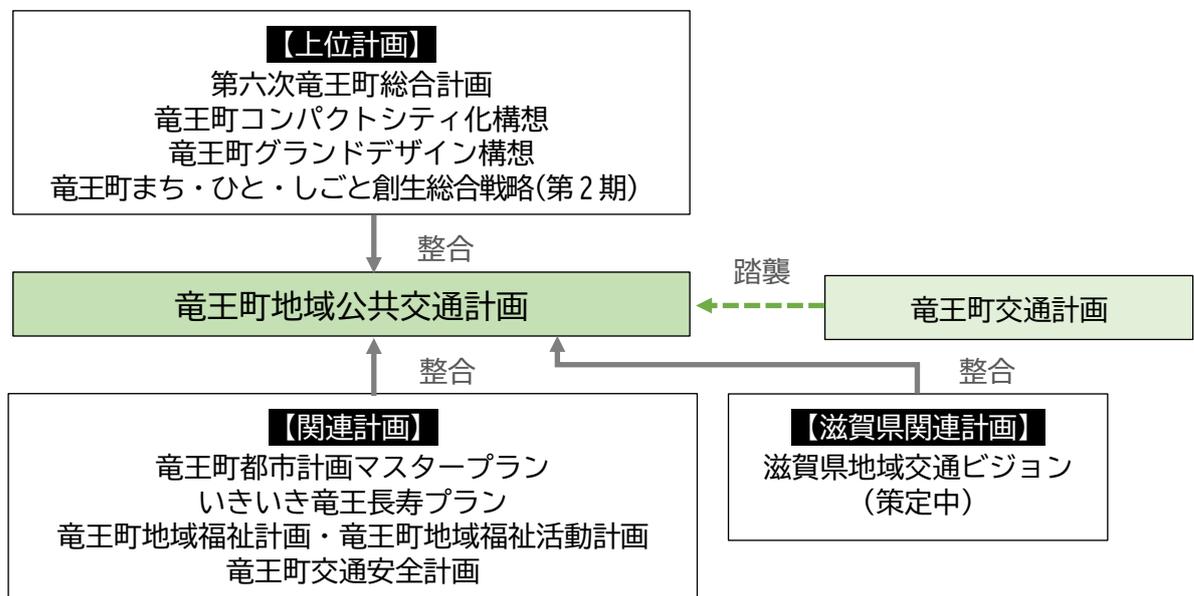
このような中、国において、令和2年（2020年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」となる『地域公共交通計画』の策定が地方公共団体において「努力義務」となりました。

以上のような情勢を踏まえ、本町においても公共交通のマスタープランとなる『竜王町地域公共交通計画』（以下、「本計画」という）を策定し、既存の公共交通を効率的かつ効果的に維持・確保していくとともに、まちづくりを支える持続可能な公共交通のあり方を示し、その実現に向けて公共交通の具体的な取組を進めることとします。

## 1.2 位置付け

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画です。

町の最上位計画である『第六次竜王町総合計画』や『竜王町コンパクトシティ化構想』等のもと、関連計画等と整合を図ります。



### 1.3 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、計画期間は令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）の5年間とします。

ただし、社会情勢の変化や施策の進捗により、必要に応じて見直しを行います。

### 1.4 対象区域

竜王町全域

ただし、竜王町外と連絡する公共交通を含みます。

## 2. 上位・関連計画の整理

公共交通や人の移動に関わる、本町の上位、関連計画等についての概要を以下に示します。

### 2.1 上位計画

#### (1) 第六次竜王町総合計画（令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度））

- 『第六次竜王町総合計画』では、10年後のあるべき姿の実現に向けて、「豊かさ」「やさしさ」「つながり」の3分野の施策により、まちづくりを進めることとしています。
- 分野横断的に取り組む重点プロジェクトのひとつ『“豊かさ”×“やさしさ”向上プロジェクト』の中で、「移動ネットワークプロジェクト」を掲げ、時代や地域のニーズに即した移動手段の確保や自動運転等、先端技術の導入促進を進めることとしています。

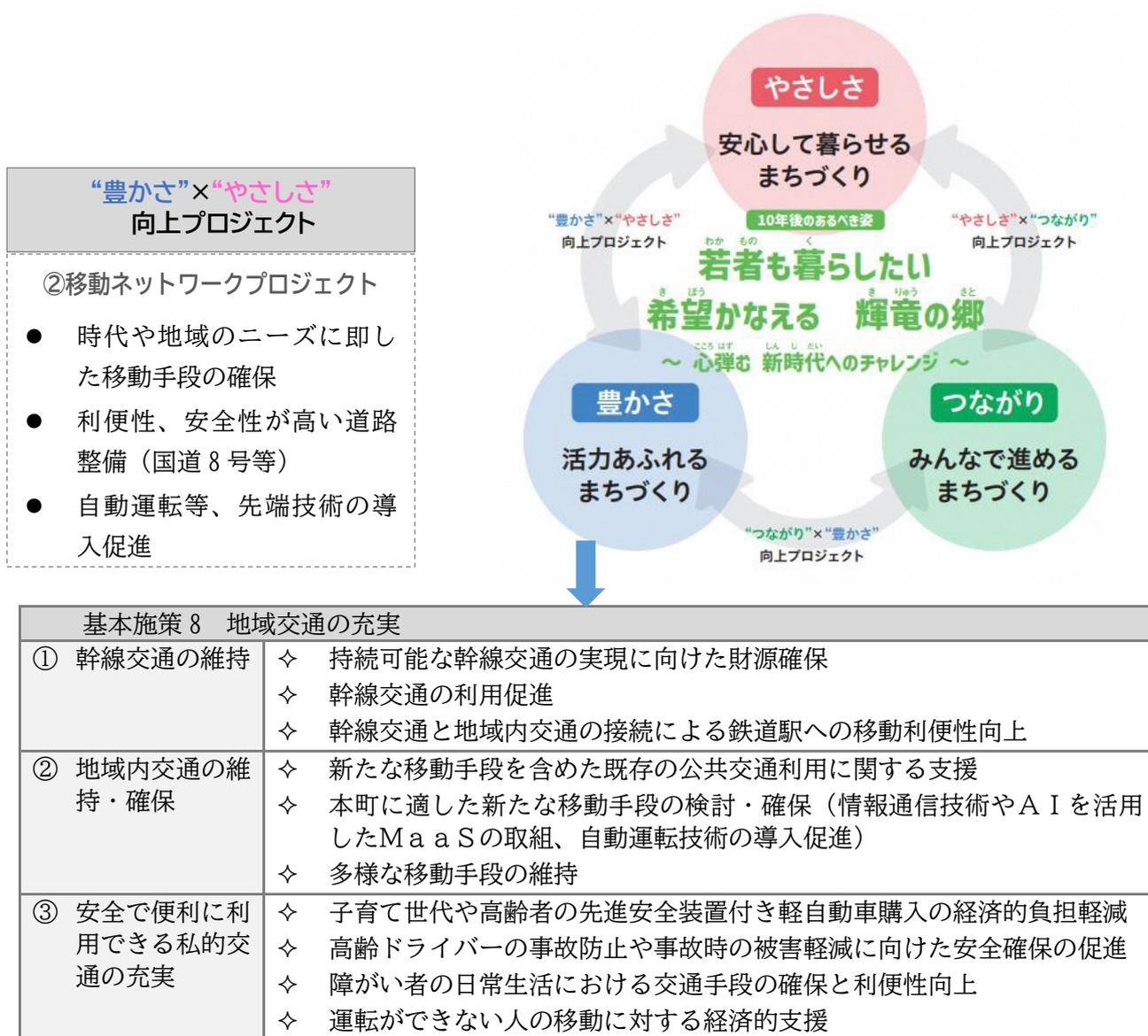


図 2-1 第六次竜王町総合計画における公共交通にかかる記載事項

## (2) 竜王町コンパクトシティ化構想

- 『竜王町コンパクトシティ化構想』では、タウンセンター周辺を「中心核」と位置付け、各地域を公共交通、道路、情報の「ネットワーク」で結ぶことで、「町全体のバランスの取れた発展」と「町内外から魅力を感じてもらえるまち」を創っていくこととしています。
- 中心核を交通拠点とし、そこから町外へ連絡する路線バスの利便性向上を図るとともに、各地域から中心核をはじめ町内の公共施設、医療施設、商業施設等の主要施設への移動手段を確保することで、子どもから高齢者まで、みんなが中心核にアクセスしやすい環境をつくることを目指しています。



図 2-2 竜王町コンパクトシティ化構想における公共交通の記載事項

### (3) 竜王町グランドデザイン構想

- 30年後のまちの理想の姿を描く『竜王町グランドデザイン構想』では、竜王町コンパクトシティ化構想をさらに発展させ、中心核の更なる機能充実、東西南北の各地域特性を生かしたまちづくり、中心核と地域をつなぐネットワークにより町全体のバランスある発展を目指すこととしています。
- 中心核と地域をつなぐネットワークづくりとして、自動運転技術を活用した「企業やバス事業者との連携による無人走行バスの運行」を挙げています。



図 2-3 竜王町グランドデザイン構想における公共交通の記載事項

### (4) 竜王町まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）（令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)）

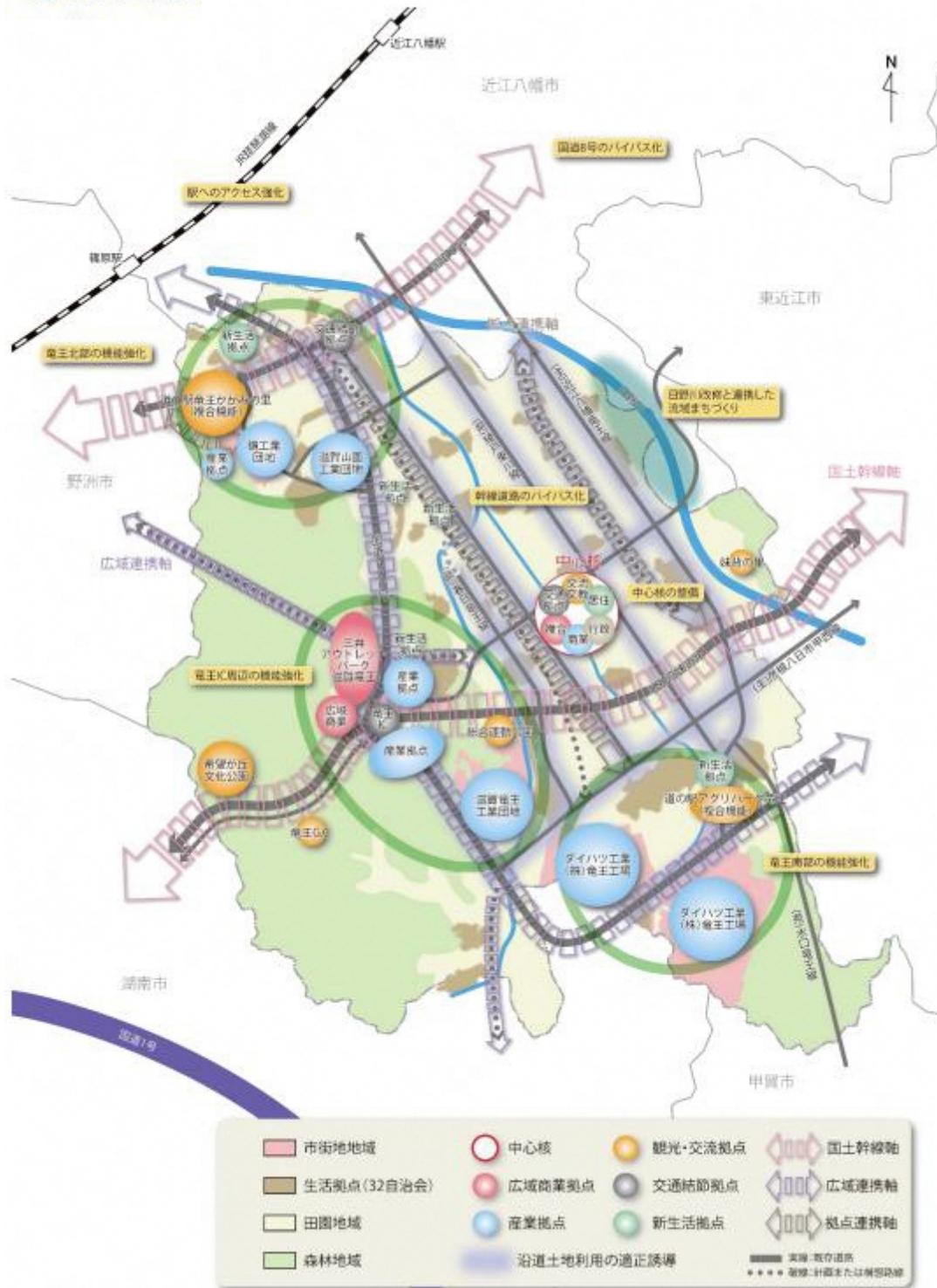
- 目標の1つに「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的なまちをつくる」を掲げており、幹線交通と地域内交通の接続による利便性向上、Ma a Sの取組、自動運転技術の導入促進などの地域交通の充実に努めるとしています。

## 2.2 関連計画

### (1) 竜王町都市計画マスタープラン（令和2年度（2020年度）～令和12年度（2030年度））

- 都市づくりの理念のひとつとして、「便利で快適な住み続けたい都市づくり」を掲げており、「誰もがきらりと輝き希望をかなえられるまち」の実現に向け、重点プロジェクトのひとつに「中心核および各拠点間の移動を支える交通ネットワークの形成」を挙げ、自家用車と公共交通の結節機能確保により町民の移動実態に即した総合交通ネットワークの確立などを挙げています。

#### <都市の将来像>



重点プロジェクト 中心核および各拠点間の移動を支える交通ネットワークの形成	
◇	中心核周辺および各拠点間を結ぶ道路の拡幅や、ゆとりある歩道整備を進めるなど、自動車だけでなく徒歩や自転車でもアクセスしやすい道路ネットワークを形成します。
◇	中心核にバスターミナルと共用駐車場を整備し、町民の暮らしを支えている自家用車と公共交通の結節機能を確保し、町民の移動の実態に即した総合交通ネットワークを確立します。
◇	誰もが移動しやすい環境を実現するため、ICTの活用や多様な主体の参画促進を図りながら、町内外の公共交通ネットワークの充実を進めます。
◇	中心核と鉄道駅を結ぶバス路線を設定し、相互のアクセス性、利便性を確保するとともに、中心核と町内の各拠点、地域を連絡する予約制乗合ワゴンの充実を図ります。
◇	利用者の声を聴取し目的地を拡充するなど、必要に応じて見直しを実施することにより予約制乗合ワゴンの利便性の向上を図ります。
◇	公共交通の利用拡大を図るため、地域ぐるみや団体・グループを対象とする乗車体験会の開催を働きかけるなど公共交通を利用したことのない町民への理解促進を図ります。

図 2-4 竜王町都市計画マスタープランにおける公共交通の記載事項

## (2) その他の計画

計画名	公共交通にかかる記載事項
いきいき竜王長寿プラン (2023年度～2027年度)	安全に暮らすための生活環境づくりとしての、福祉有償運送、予約制乗合ワゴンによる移動手段確保の促進。
竜王町地域福祉計画・ 竜王町地域福祉活動計画	多様なかかわりを増やすしかけづくりとしての、身近な圏域におけるネットワークづくりの中で、移動支援推進のための協議の場の設定。
竜王町交通安全計画 (2022年度～2026年度)	コミュニティバス等による子どもや高齢者等の生活の利便性の確保を図り、公共交通機関の利用促進による道路交通の円滑化に努める。

## (3) 県の計画

### ① 滋賀地域交通ビジョン（策定中：骨子案）

- 『滋賀県都市計画基本方針』（令和4年（2022年）3月策定）では、自然を生かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指しています。その将来都市構造を見据え、今から20年後の2040年代の目指す地域交通の姿を『誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、持続可能な地域交通』と掲げています。
- また、人口密度や駅からの距離などで県内を4つの地域に便宜上分類されており、竜王町域は「車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る地域」となっています。

### 3. 公共交通を取り巻く状況

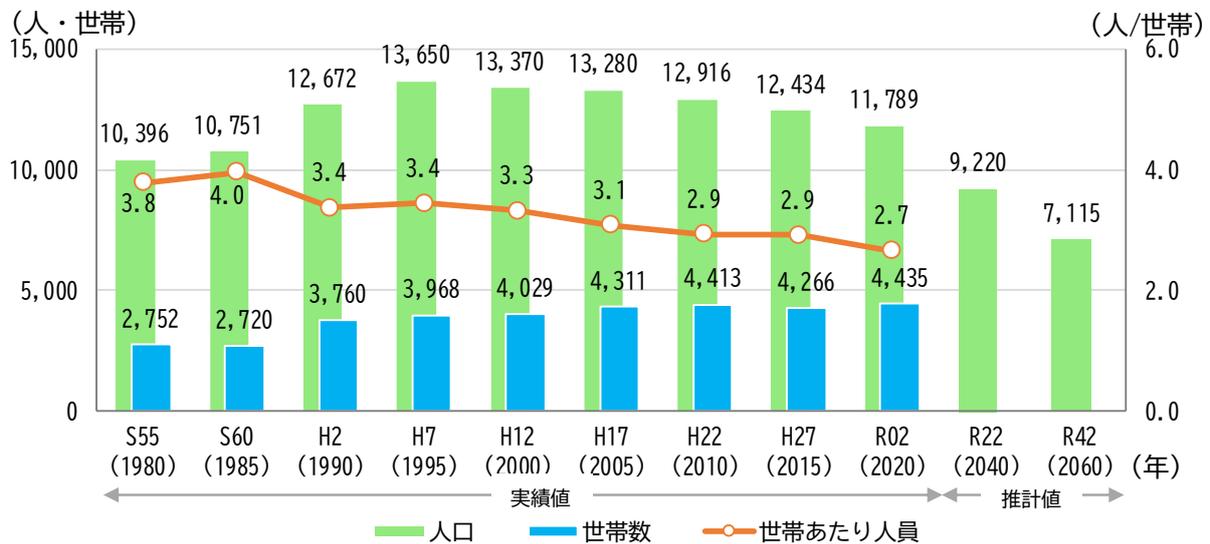
#### 3.1 地域の概況

本町の人口の動向、主要施設等の立地状況、人の動きや交通手段、自動車交通の動向など、公共交通の検討に関わる地域の概況を以下に示します。

##### (1) 人口の動向

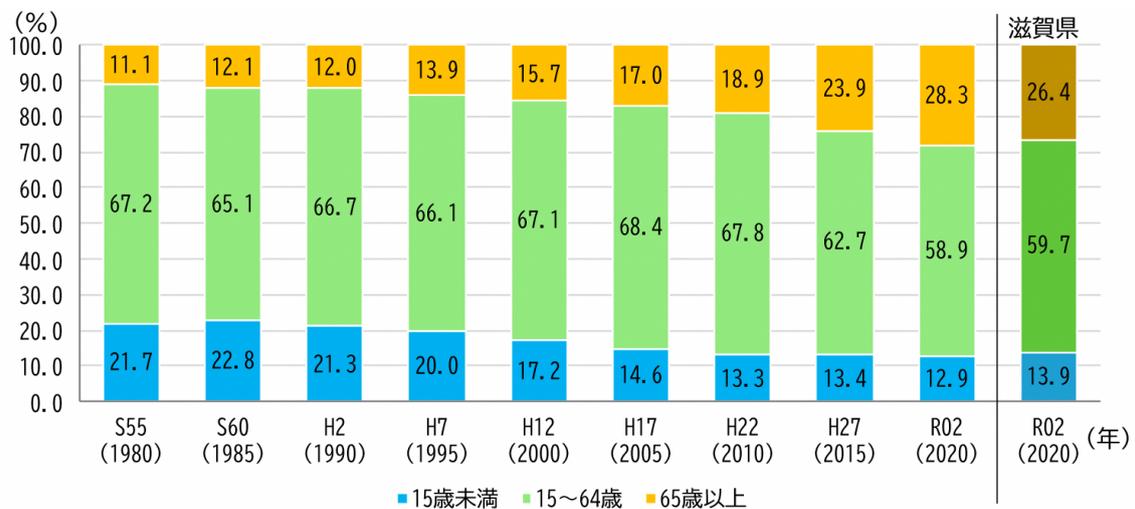
###### ① 人口および高齢化の状況

- 本町の人口は平成7年（1995年）の13,650人をピークに減少傾向で、令和2年（2020年）は11,789人となっています。今後も減少傾向が続き、令和42年（2060年）には7,115人になると予測されています。
- 全国の傾向と同様に少子高齢化が進行しており、滋賀県全体と比較しても、年少人口の割合が低く、高齢人口の割合が高くなっています。



資料：実績値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所

図 3-1 人口および世帯数の推移



資料：国勢調査

図 3-2 年齢階層別人口の推移

## ② 町内の人口分布

- 人口分布をみると、小規模な集落が点在しており、高齢化率の特に高い地区が町内の北部や南部に所在しています。

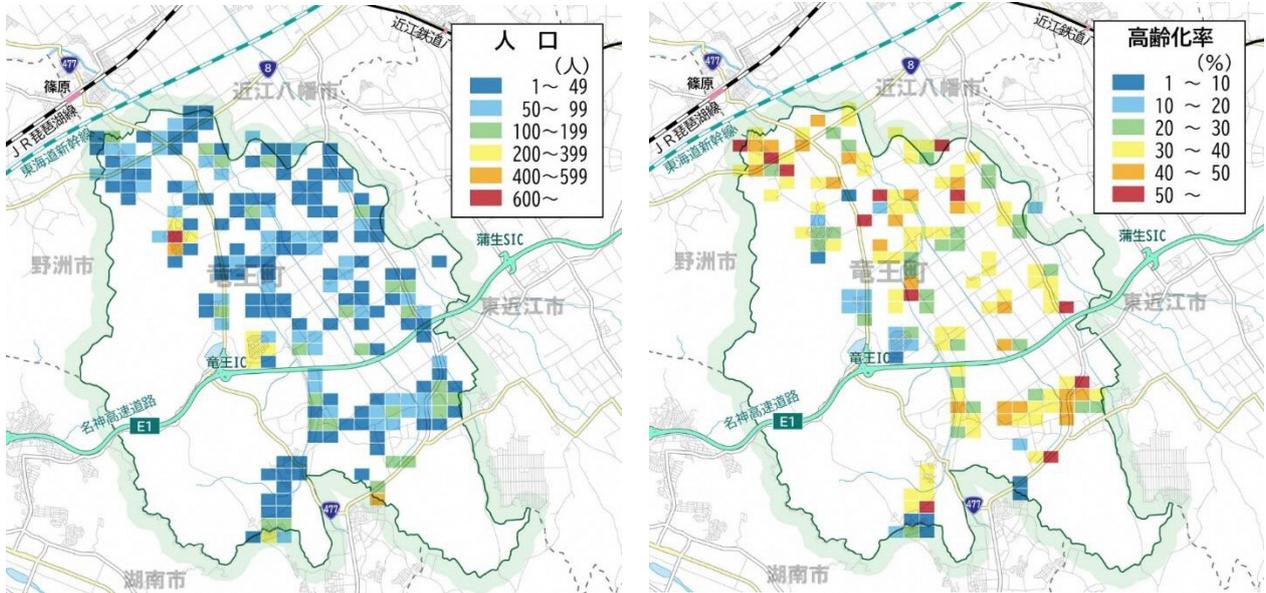


図 3-3 人口・高齢化率分布 (250mメッシュ人口密度)

※秘匿処理により、人口があっても色がつかない地域がある  
資料：令和2年(2020年)国勢調査

## ③ 昼間人口

- 大規模事業所等が多いことから、町外からの従業者が多く、昼間人口（本町を従業地・通学地とする人口）は、夜間人口（常住人口）を上回る 17,222 人となっており、昼間人口比率は県下1位となっています。

表 3-1 滋賀県内の昼間人口比率トップ5の自治体

順位	市町名	昼間人口(人)	昼間人口比率(%)
1	竜王町	17,222	146.1
2	多賀町	8,379	115.2
3	草津市	153,844	106.9
4	野洲市	52,035	103.0
5	日野町	21,575	102.9
	滋賀県	1,369,233	96.9

※昼間人口比率 = (昼間人口 / 夜間人口) × 100  
資料：令和2年(2020年)国勢調査



### (3) 産業の状況

#### ① 工業

- 本町は、県下有数の工業地域であり、自動車産業を中心に、樹脂、食品加工、印刷などの工場・事業所が立地するなど、製造業が町の活力の原動力となっています。
- 町内の製造品出荷額等はほぼ横ばい傾向ですが、事業所数、従業員数は増加傾向にあります。

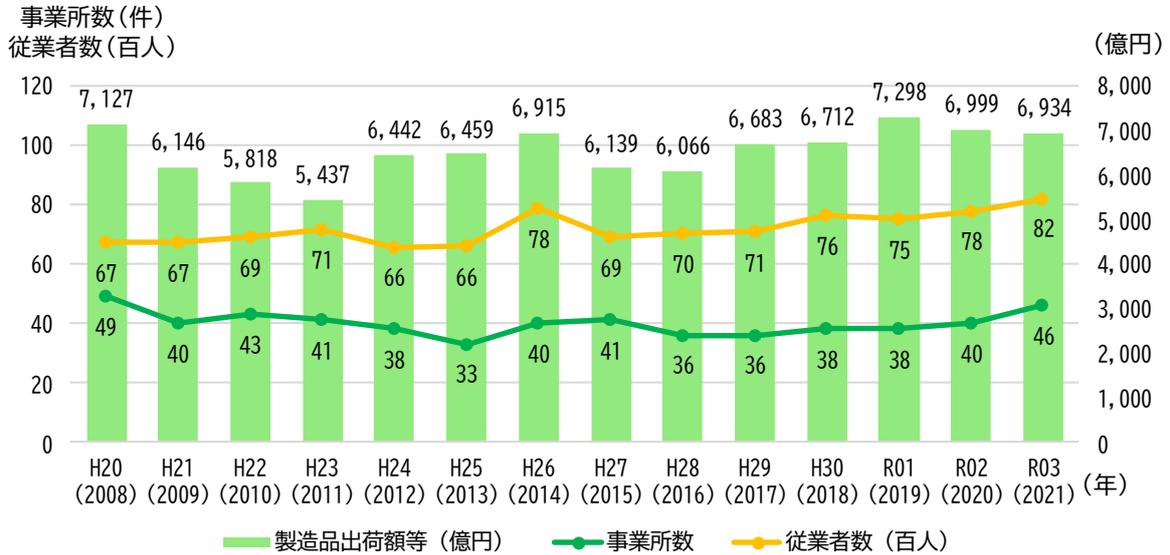


図 3-5 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

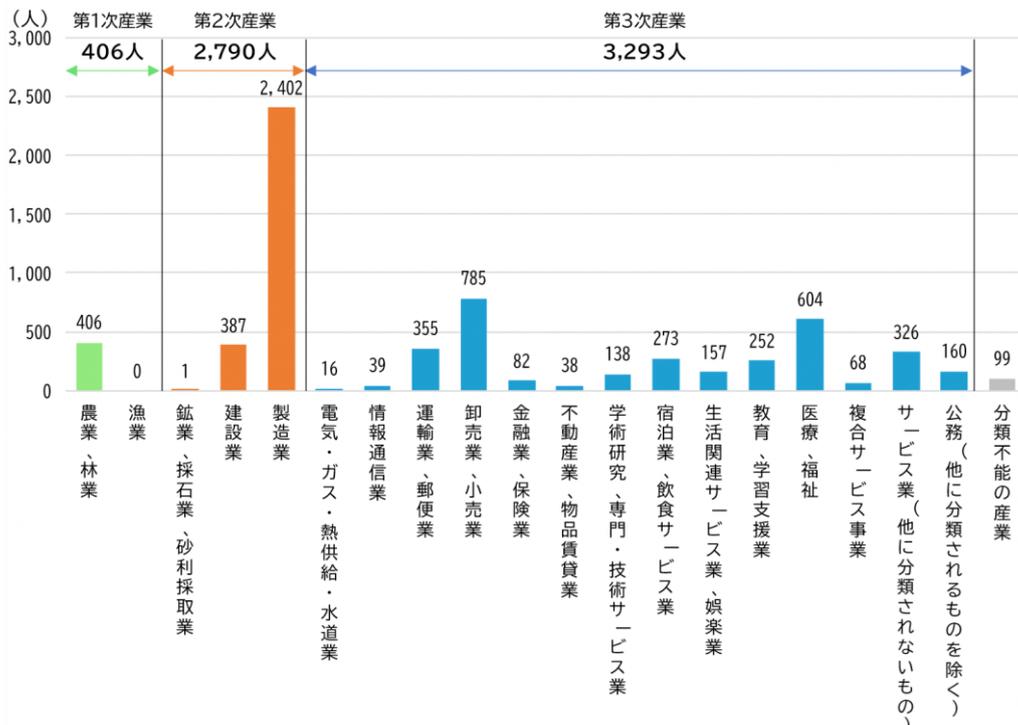


図 3-6 産業別就業者数

## ② 観光

- 町内には、「道の駅竜王かがみの里」、「道の駅アグリパーク竜王」など県内でも集客数で上位に入る施設のほか、竜王インターチェンジ近くに立地する三井アウトレットパーク滋賀竜王があり、多くの観光客が立ち寄っています。

表 3-2 滋賀県内の観光入込客数ベスト 10 (令和 3 年 (2021 年))

順位	観光地名	市町村名	観光客数(人)
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	2,740,288
2	多賀大社	多賀町	1,491,000
3	黒壁ガラス館	長浜市	1,018,006
4	草津川跡地公園 (区間 2・区間 5)	草津市	755,270
5	道の駅 妹子の郷	大津市	745,000
6	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	734,103
7	道の駅 あいとうマーガレットステーション	東近江市	666,487
8	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	552,909
9	希望が丘文化公園	野洲市、湖南市、竜王町	521,966
10	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	521,832

資料：令和 3 年 (2021 年) 滋賀県観光入込客統計調査

表 3-3 立ち寄り観光地 (上位 10 位) (令和 3 年 (2021 年))

順位	訪問先	件数
1	その他	371
2	近江八幡市	263
3	高島市 (メタセコイア並木)	221
4	長浜市	216
5	大津市	191
6	彦根城	163
7	石山寺	159
8	彦根市	149
9	園城寺 (三井寺)	144
10	三井アウトレットパーク滋賀竜王	121

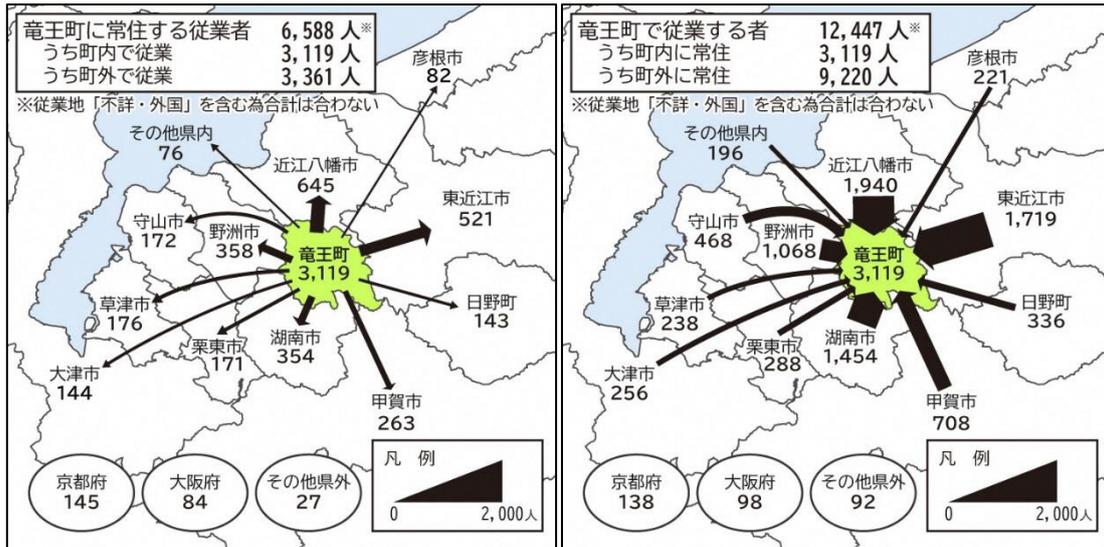
※県内全域の 30 地点において観光客および宿泊客を対象にした聞き取り調査  
資料：令和 3 年度 (2021 年度) 滋賀県観光統計調査

#### (4) 日常の人の動き

##### ① 通勤・通学流動

##### i) 通勤の状況

- 令和 2 年（2020 年）国勢調査によると、町内在住従業者の約半数が町外へ通勤しています。一方、町内従業者の 7 割以上が、町外から通勤しており、東近江市や近江八幡市、湖南市など近隣からの通勤が多くなっています。これにより本町では、町外に出て働く人より、町外から働きに訪れる人が多いことがわかります。

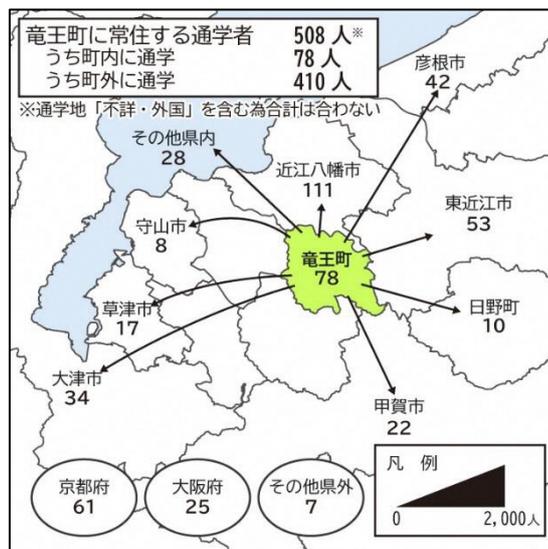


資料：令和 2 年（2020 年）国勢調査

図 3-7 通勤流動

##### ii) 通学の状況

- 通学（15 歳以上）の状況を見ると、町内に高校や大学がないことから、町内在住の通学者のうち、町外へ通学するものは 8 割を超えています。



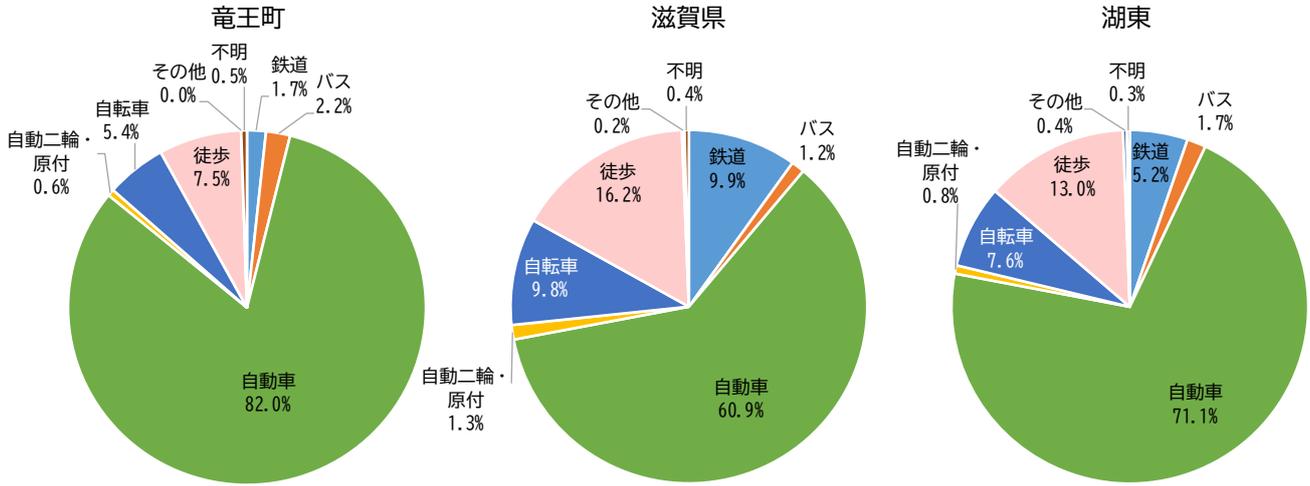
資料：令和 2 年（2020 年）国勢調査

図 3-8 通学流動（15 歳以上）

## ② 町民の移動手段

### i) 代表交通手段

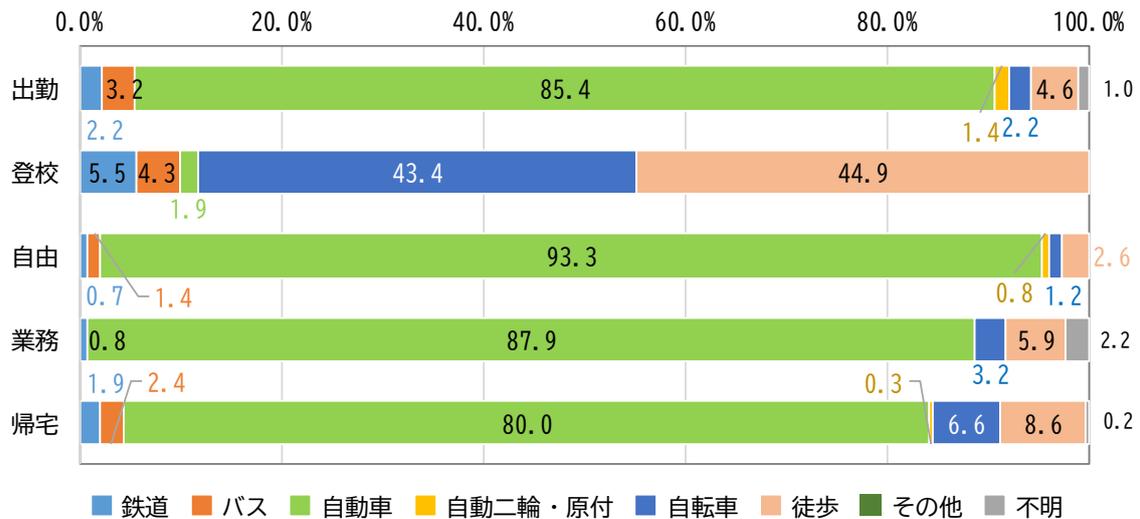
- 令和3年(2021年)パーソントリップ調査による竜王町の代表交通手段をみると、自動車の分担率が82.0%と8割近くを占めており、滋賀県の60.9%や湖東の71.1%を大きく上回っています。バスの分担率は2.2%で、滋賀県や湖東よりも高いものの、徒歩、自転車とも滋賀県や湖東よりも低くなっており、自動車依存の高さが伺えます。



資料：令和3年(2021年)パーソントリップ調査  
 ※湖東：東近江市、近江八幡市、日野町、竜王町、彦根、愛荘町、甲良町、多賀町、豊郷町

図 3-9 代表交通手段 (平日/全目的)

- 目的別の代表交通手段をみると、登校では鉄道やバスの公共交通の利用が約1割となっているものの、それ以外の目的では自動車の分担率が高くなっています。
- 年齢別にみると、15-64歳、65歳以上ではわずかに鉄道やバスの利用がみられるものの、自動車が8割を超え、自動車依存の高さが伺えます。



資料：令和3年(2021年)パーソントリップ調査

図 3-10 目的別代表交通手段 (平日)

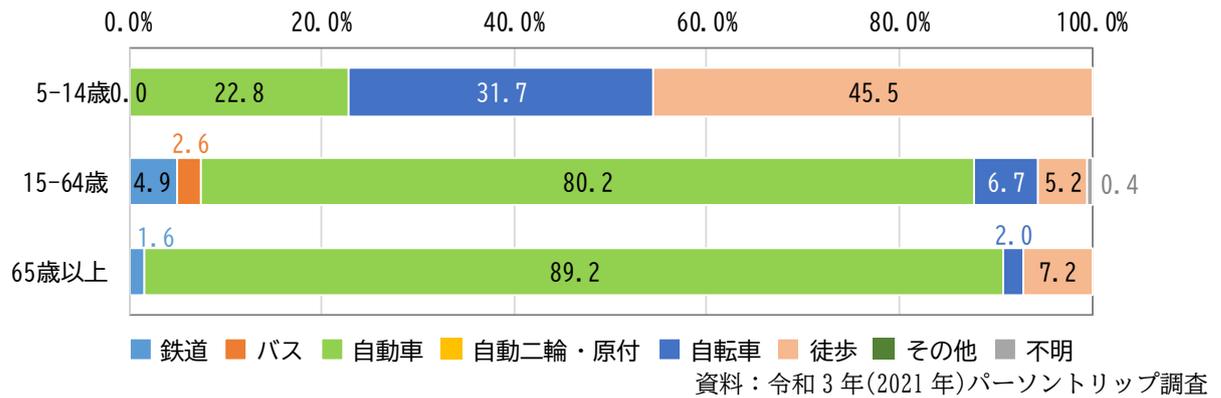
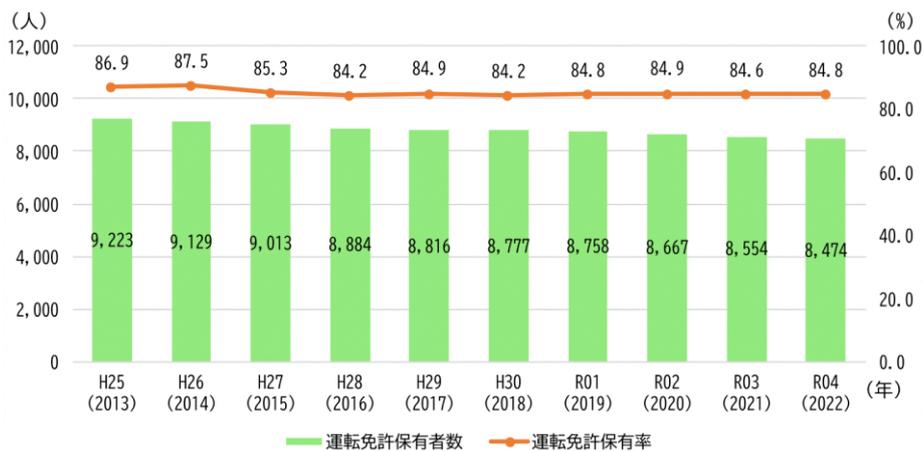


図 3-11 年齢3階級別自宅を起点とする移動の代表交通手段（平日）

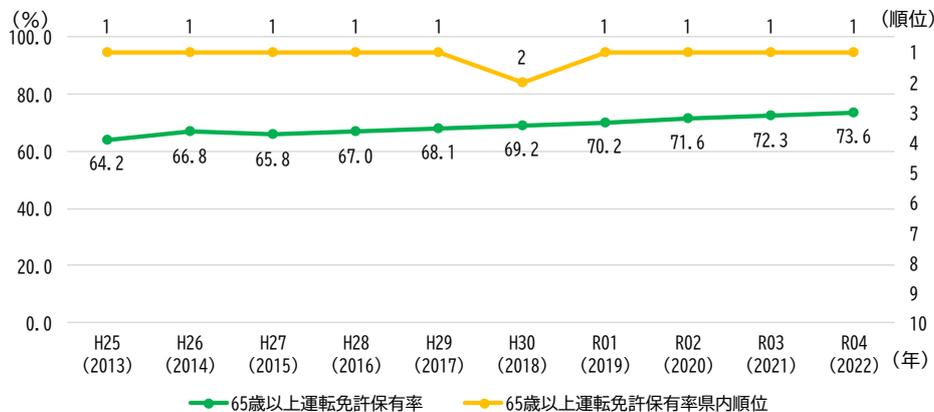
ii) 自動車利用の状況

- 町民の約85%、65歳以上でも約75%（県下1位）が自動車運転免許を保有しています。
- 1世帯当たりの自動車保有台数は2.33台で、滋賀県内の自治体中では、甲良町に次いで多く、2位となっています。
- 65歳以上の運転免許証自主返納者は、ここ数年横ばい傾向となっており、滋賀県全体と比較しても、竜王町は自主返納者が進んでいない傾向にあります。



※免許保有者数は各年12月末時点、保有率の算出に用いる人口は翌1月1日時点のもの  
資料：県警察本部「滋賀の交通」・滋賀県毎月人口推計調査

図 3-12 自動車運転免許保有者数および保有率の推移



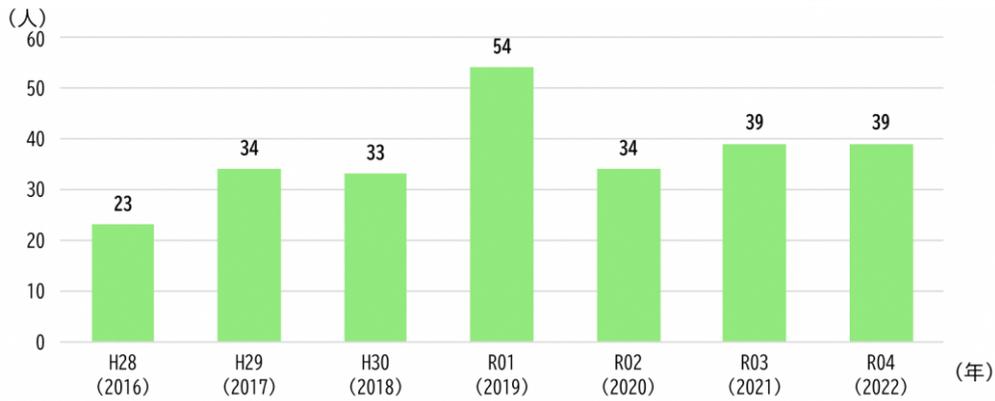
※免許保有者数は各年12月末時点、保有率の算出に用いる人口は翌1月1日時点のもの  
資料：県警察本部「滋賀の交通」・滋賀県毎月人口推計調査

図 3-13 65歳以上高齢者の自動車運転免許保有率と県内順位の推移

表 3-4 滋賀県内自治体の1世帯当たり保有台数（上位5自治体）

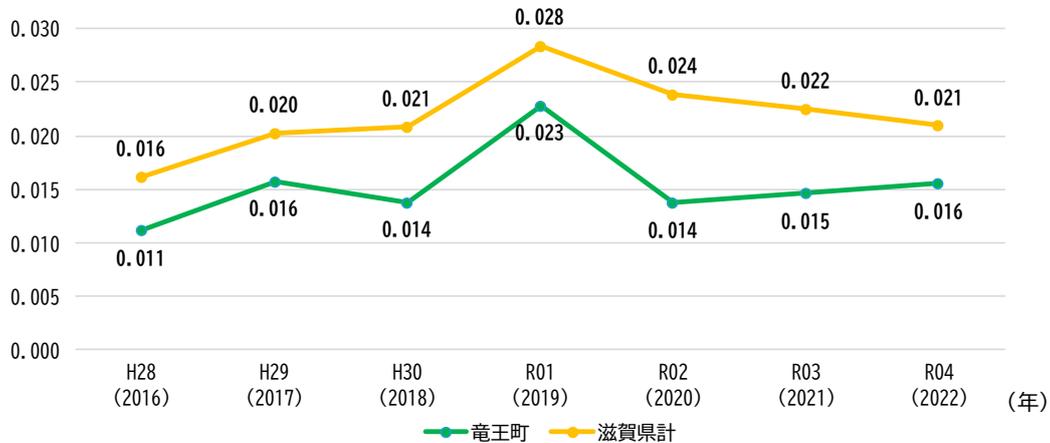
順位	自治体	1世帯当たり (台/世帯)
1	甲良町	2.62
2	竜王町	2.33
3	多賀町	2.22
4	日野町	2.18
5	米原市	2.16

※保有台数は令和3年3月31日時点における乗用車と4月1日時点の軽自動車の計  
 ※人口・世帯数は4月1日時点  
 資料：滋賀県統計書・滋賀県毎月人口推計調査



資料：県警察本部「滋賀の交通」

図 3-14 65歳以上運転免許自主返納者数の推移

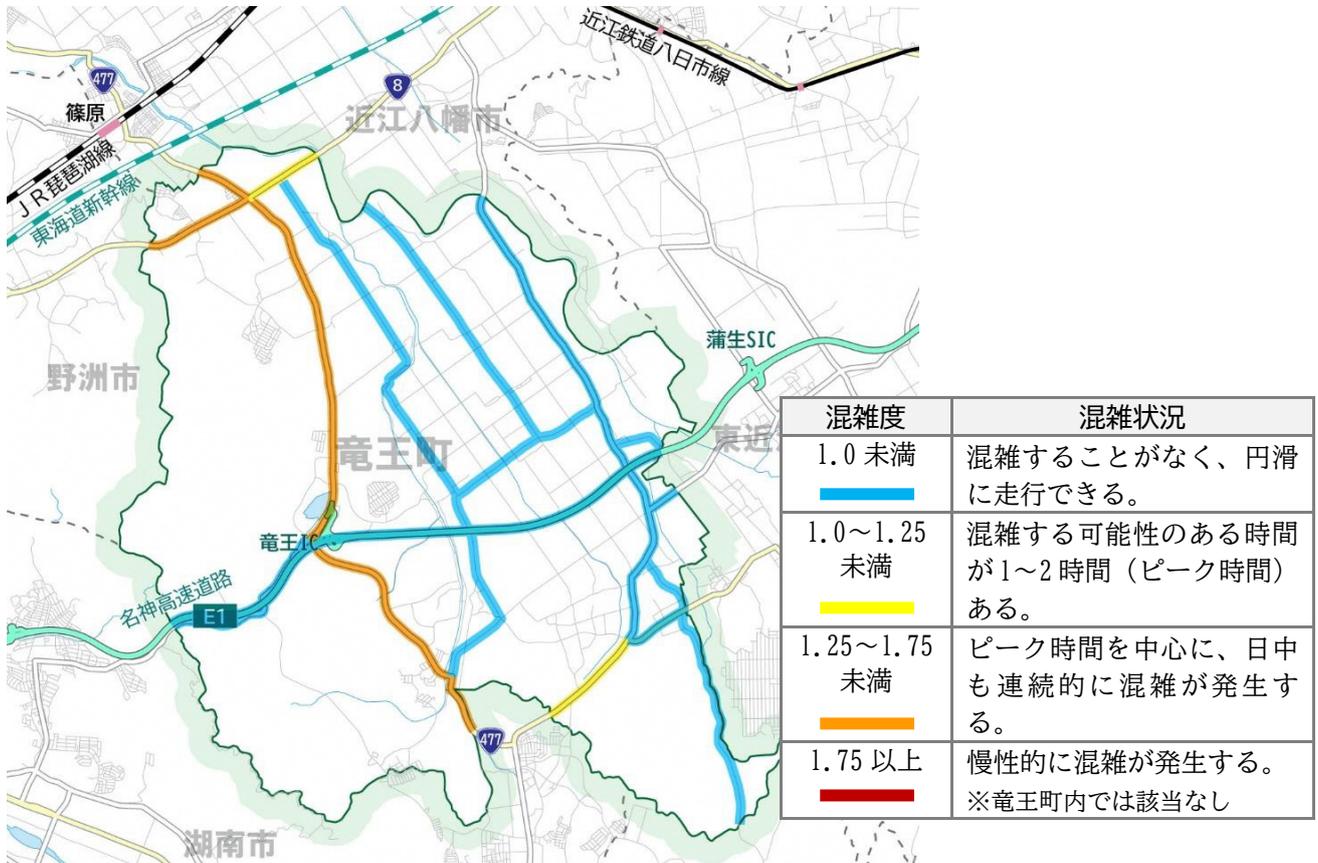


※運転免許保有者を1とした場合の返納者の比率  
 資料：県警察本部「滋賀の交通」

図 3-15 運転免許保有者に対する自主返納者比率の推移

### iii) 道路混雑状況

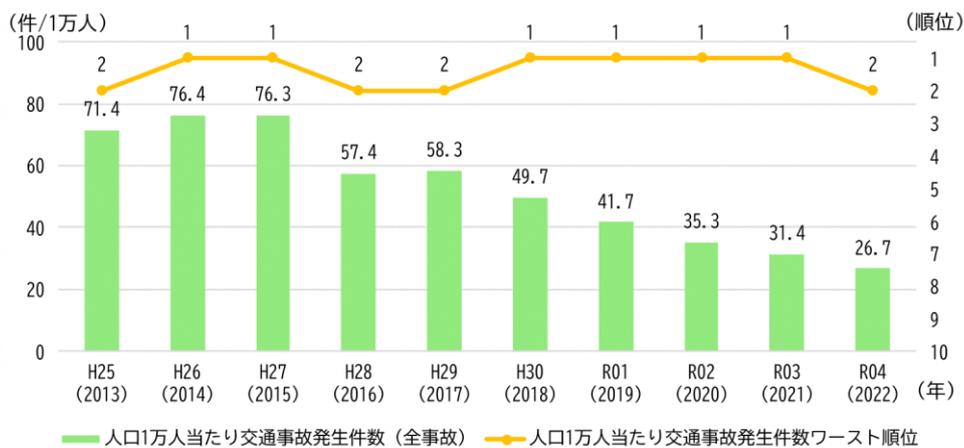
- 国道8号や国道477号において、慢性的な道路混雑が発生し、路線バスの定時運行に影響を及ぼしています。



資料：令和3年度（2021年度）全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査  
図 3-16 道路混雑状況

### ③ 交通事故発生状況

- 人口1万人当たりの交通事故発生件数は近年減少傾向にあるものの、県下2位と高い状況です。



資料：県警察本部「滋賀の交通」

図 3-17 人口1万人当たりの交通事故発生件数・滋賀県内でのワースト順位

### 3.2 公共交通の状況

#### (1) 町内交通ネットワーク

- 町内に鉄道駅がなく、近江鉄道(株)の路線バス6路線(7系統)が新快速の停車駅であるJR近江八幡駅やJR野洲駅を起終点に、町内を主に南北方向に運行しています。最寄り駅はJR篠原駅ですが、本町から連絡するバス路線はありません。
- 町内移動は予約制乗合ワゴン「チョイソコリゅうおう」が担っており、町内全域を運行するほか、令和5年(2023年)4月からは篠原駅南口まで運行しています。
- 4事業者のタクシーが町内全域で運行しているものの、町内に営業所はなく、町外からの配車となっています。

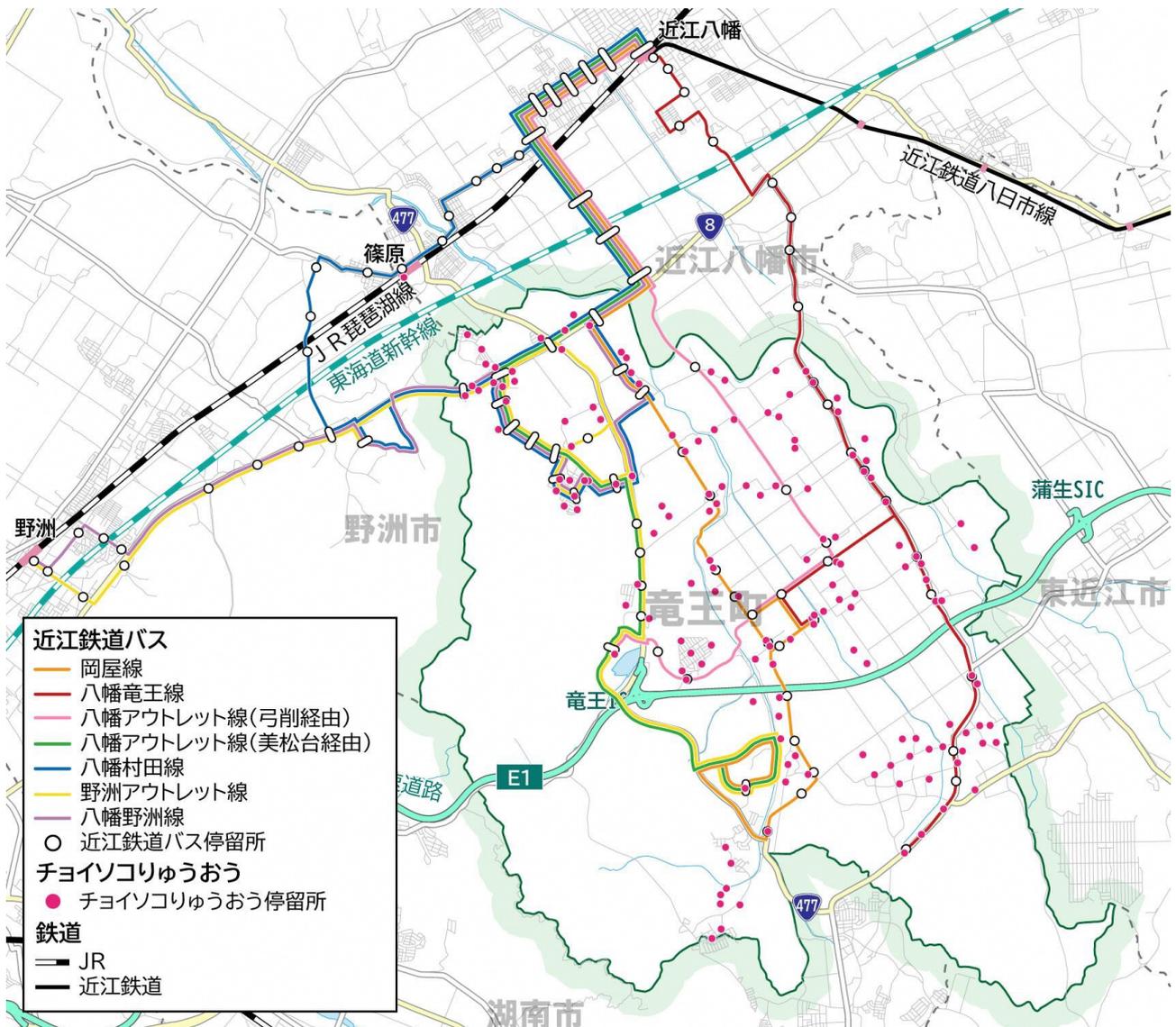


図 3-18 本町の公共交通

(2) 町内交通の位置付け

- 交通ネットワークにおける各モードの位置付けを整理しました。

表 3-5 交通ネットワークにおける各モードの位置付け

位置付け	モード	役割	該当路線等
広域	鉄道	町内に鉄道駅がなく、最寄り駅は町中心部からそれぞれ約10km前後の距離があるJR篠原駅およびJR近江八幡駅、JR野洲駅である	
地域間移動	路線バス	町外との広域移動を担う基幹交通として、町民の通勤・通学等の移動や町内への来訪者の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岡屋線 ※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）活用</li> <li>・八幡竜王線 ※近江八幡市・竜王町共同運行</li> <li>・八幡アウトレット線 (弓削経由、美松台経由) ※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）活用</li> <li>・八幡村田線</li> <li>・野洲アウトレット線</li> <li>・八幡野洲線</li> </ul>
地域内移動	チョイソコリゆうおう	中心核へのアクセスや買い物、通院などの町民の日常の移動を支える	チョイソコリゆうおう ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）活用
自由移動	タクシー	バスやチョイソコリゆうおうでは対応できない個別の需要に対応する	4事業者が町内で営業 ・近江タクシー(株) ・滋賀タクシー(株) ・滋賀第一交通(株) ・永源寺タクシー(株)
	福祉有償運送	障がい者等の交通制約者の移動を支える	
	住民互助運送	地域の小規模移動を支える	
	マイカー	私的交通として町民の移動を担う	
その他	特定目的運送	特定の移動を支える	スクールバス 事業所等の送迎バス 等

### (3) 公共交通空白地

- 路線バスおよびチョイソコリゆうおうの運行により、概ね町内全域が公共交通でカバーされており、公共交通空白地はほぼ解消されています。

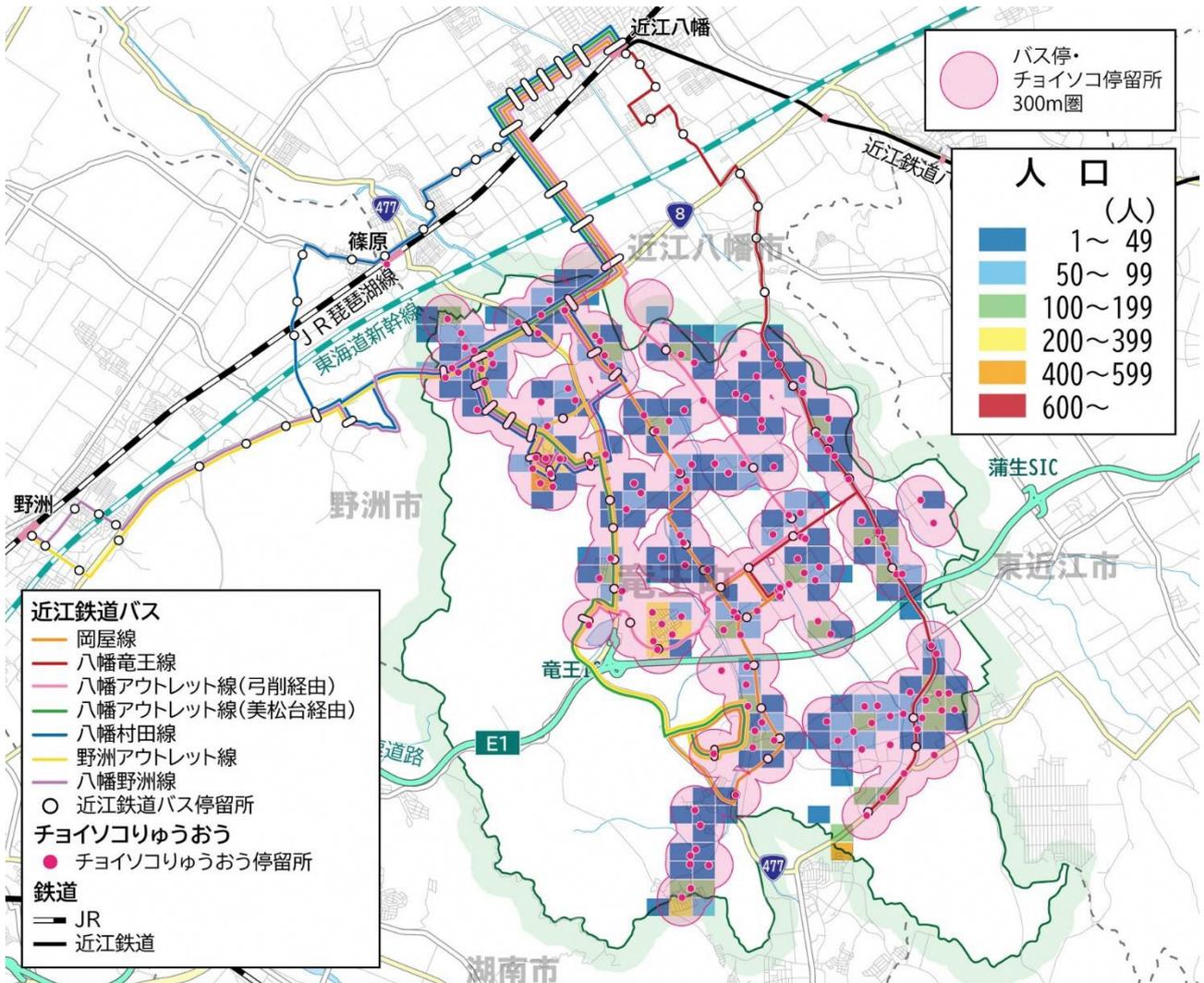


図 3-19 竜王町内の公共交通カバー状況

#### (4) 路線バスの状況

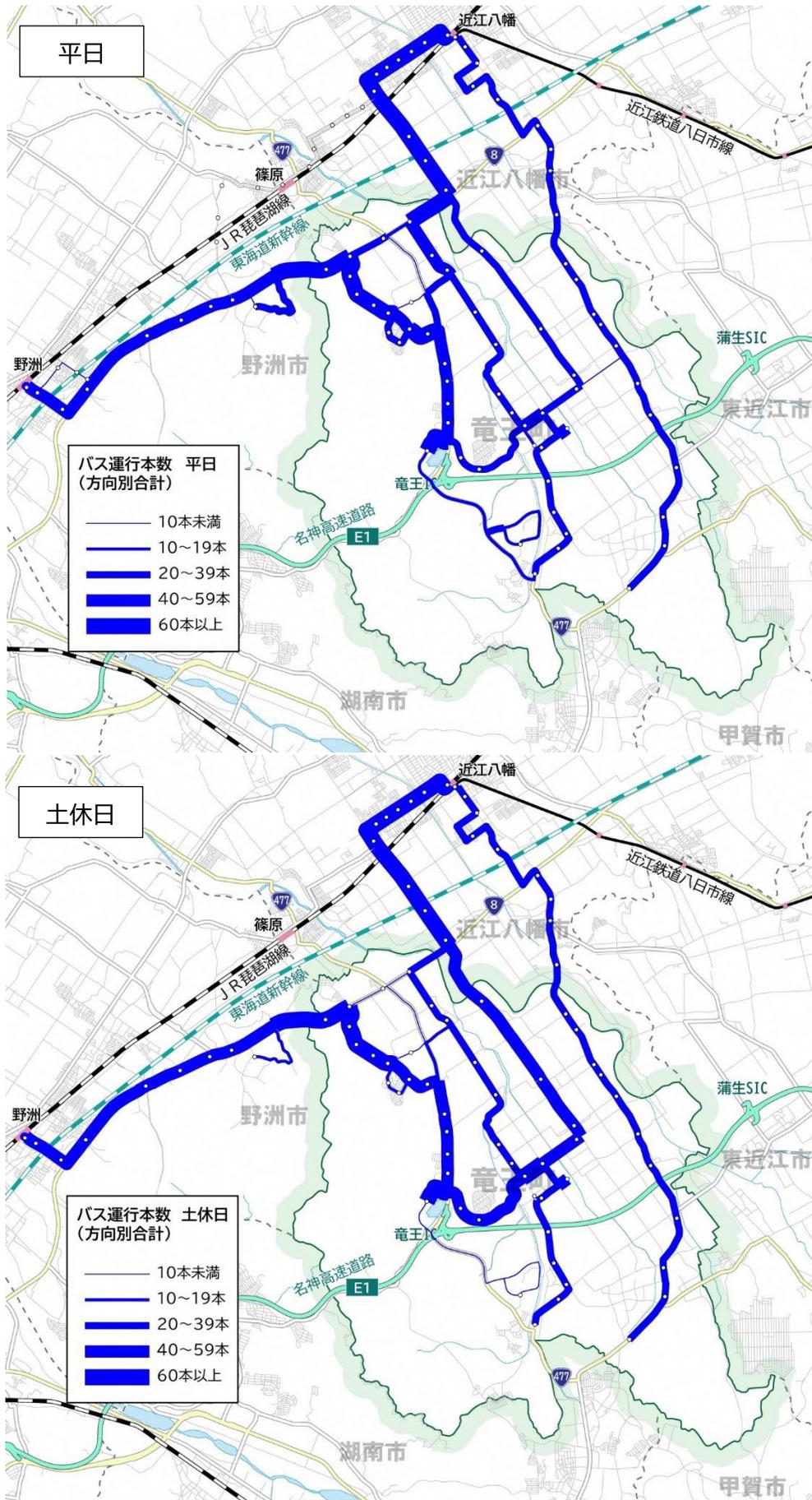
##### ① 運行状況

- JR近江八幡駅やJR野洲駅を起終点として、町内を主に南北に6路線7系統が運行しており、アウトレットモールへの買い物、滋賀竜王工業団地やダイハツ工業等への通勤利用を主な目的として運行されており、生活維持路線として運行している岡屋線とコミュニティバスとして近江八幡市と共同運行を行っている八幡竜王線が中心核のタウンセンターに乗り入れています。

表 3-6 路線バスの概要（令和5年（2023年）10月7日改正ダイヤ）

路線・系統	運行区間	本数(本/日)		運賃 (円)	実施主体	備考
		平日	土休日			
岡屋線	近江八幡駅 －岡屋南	12 12	9 11	180～620	近江鉄道(株)	国・幹線補助 県・幹線補助 市町補助で生活維持路線として運行
	近江八幡駅 －東洋電機製造	6 6	- -			
	八幡竜王線	近江八幡駅南口 －竜王ダイハツ前	15 16			
八幡アウトレット線(弓削経由)	近江八幡駅 －アウトレット	12 11	21 20	180～520	近江鉄道(株)	国・幹線補助
八幡アウトレット線(美松台経由)	近江八幡駅 －東洋電機製造	1 1	1 1	180～620	近江鉄道(株)	国・幹線補助
	近江八幡駅 －アウトレット	- 1	- -	180～520	近江鉄道(株)	国・幹線補助
	八幡村田線	近江八幡駅 －村田製作所	20 14	6 6	180～430	近江鉄道(株)
野洲アウトレット線	野洲駅 －アウトレット	20 20	25 24	180～470	近江鉄道(株)	
	野洲駅 －東洋電機製造前	7 7	1 1	180～620	近江鉄道(株)	
	野洲駅－美松台	- 2	- 1	180～430	近江鉄道(株)	
八幡野洲線	野洲駅 －近江八幡駅	2 -	- -	180～430	近江鉄道(株)	

※上段は往路便、下段は復路便  
竜王町内を通るもののみ



※町外の道路における便数は、竜王町を通るバス路線のみの合計を表示した

図 3-20 路線バスの運行状況 (令和 5 年 (2023 年) 10 月 7 日改正ダイヤ)

## ② 町の補助・支援

### i) 運行への補助

- 生活維持路線として岡屋線に対して町から運行補助を、八幡竜王線は、近江八幡市と竜王町とでコミュニティバスとして近江鉄道(株)に運行委託しており、合計約2,471万円を町が負担しています。
- 岡屋線の利用者数は減少傾向にありますが、八幡竜王線の利用者数は増加傾向となっています。

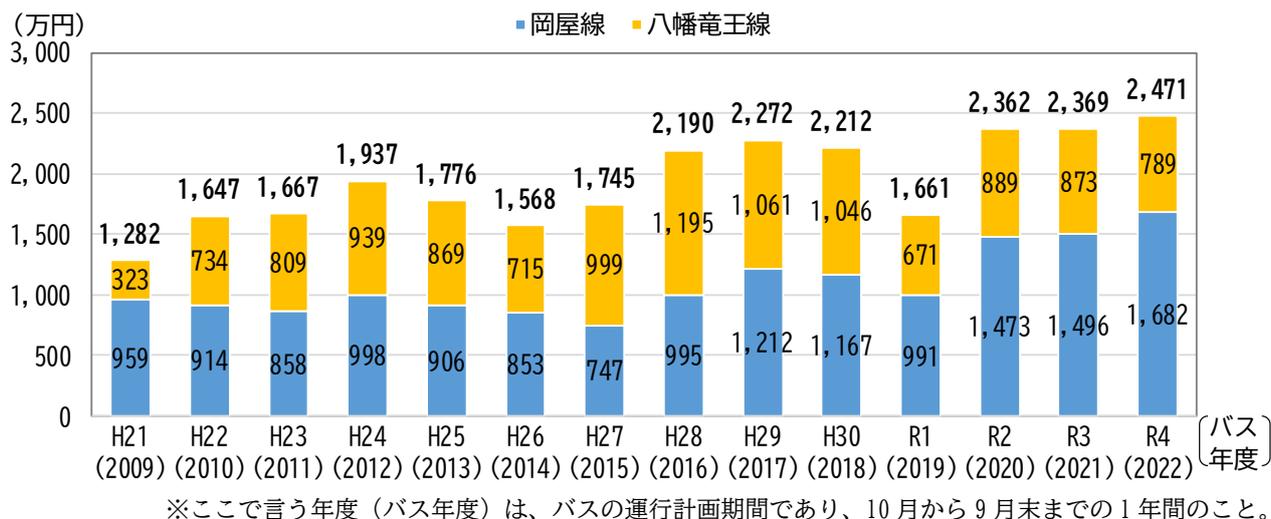


図 3-21 町の財政負担状況の推移

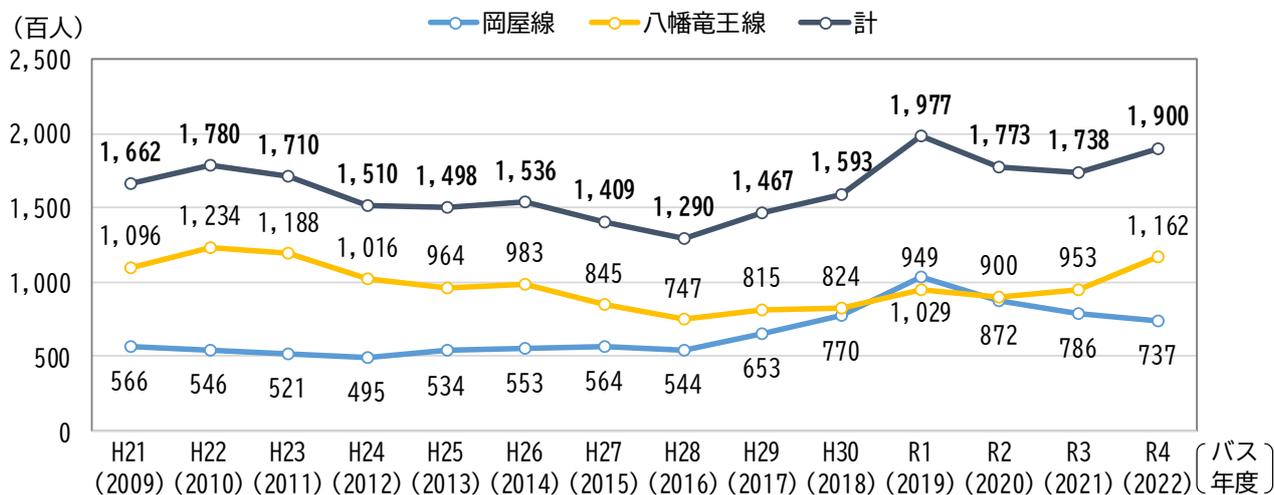


図 3-22 岡屋線および八幡竜王線の利用者数の推移

### ③ 利用状況

- 近江鉄道(株)のICデータによると、野洲アウトレット線、八幡アウトレット線（弓削経由）は、定期外利用が多く、平日も土休日も利用が多くなっています。生活維持路線である岡屋線は、主に平日に定期利用者に利用されています。町のコミュニティバスである八幡竜王線は、平日は定期利用者、土休日は定期外利用者に主に利用されています。
- 時間帯別の利用状況は、平日は7～8時台、17～20時台の通勤・通学時間帯に利用されています。

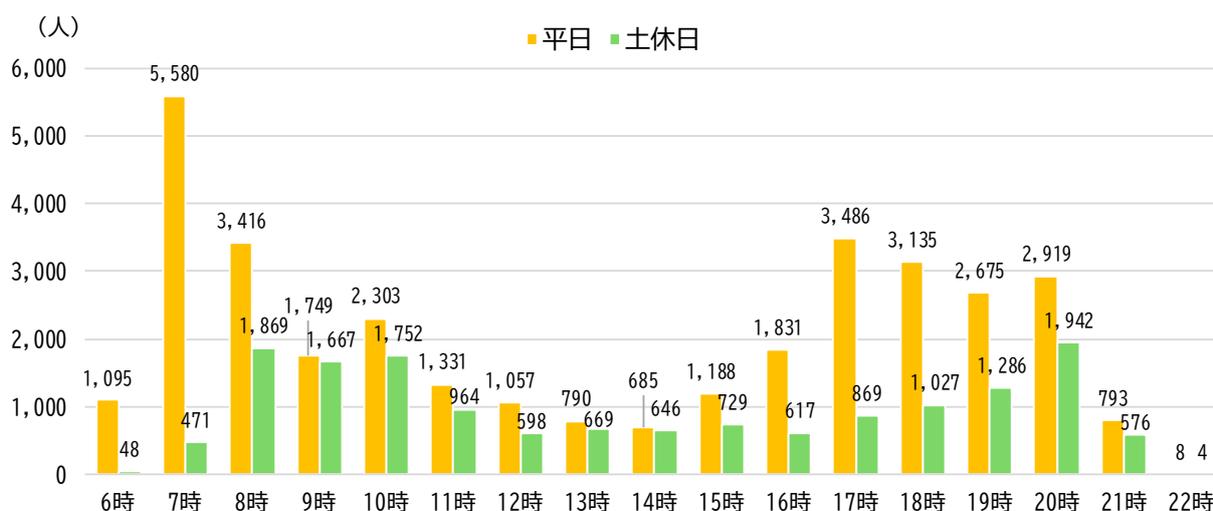


※竜王町内停留所を出発または到着のもののみ集計

※平日、土休日の（ ）内は運行本数（往復計）

資料：近江鉄道(株)ICデータ（令和5年（2023年）4-5月データ）

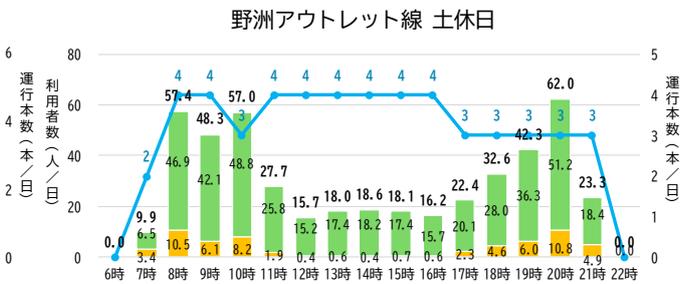
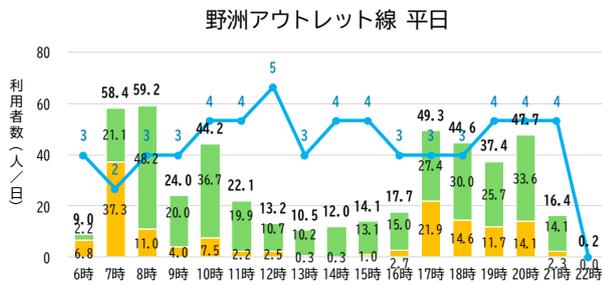
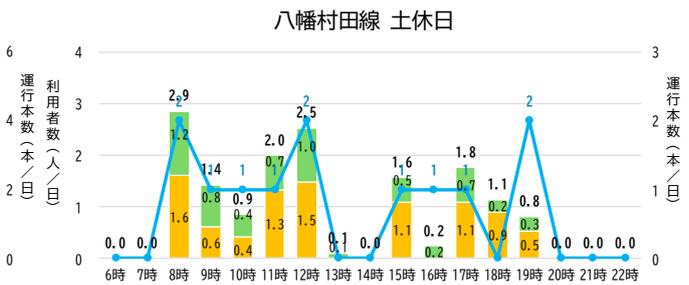
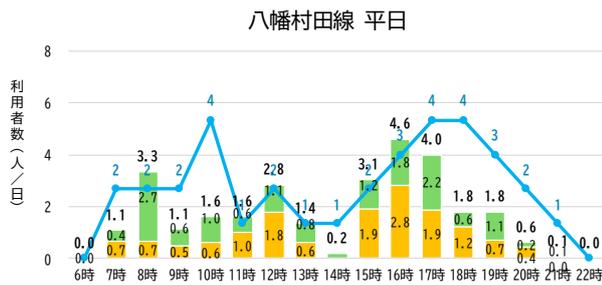
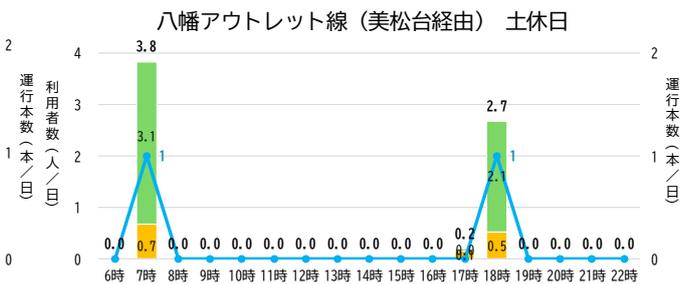
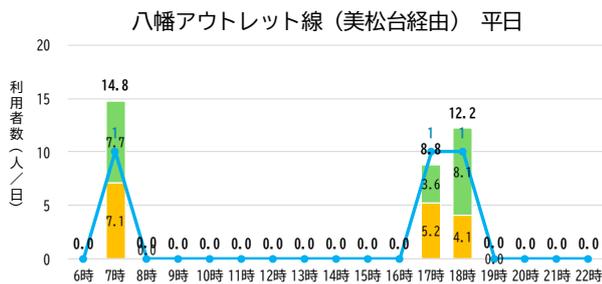
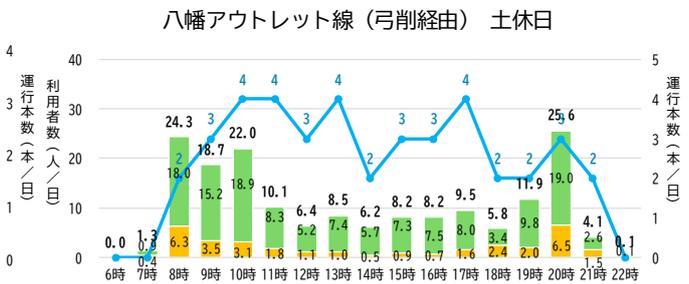
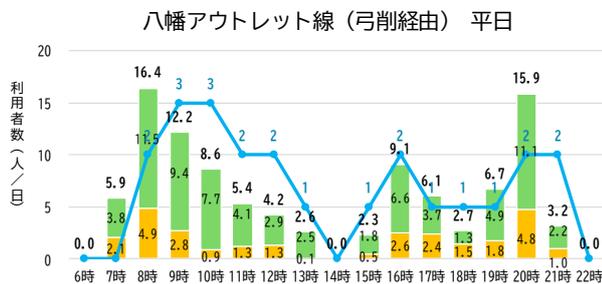
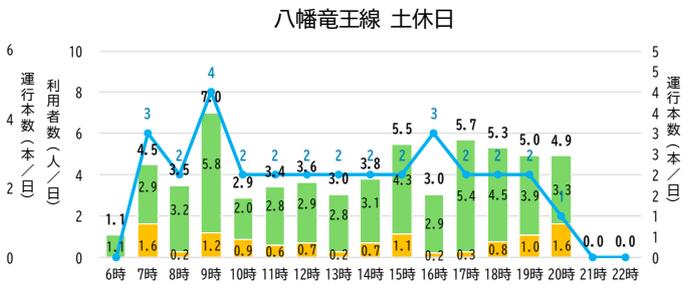
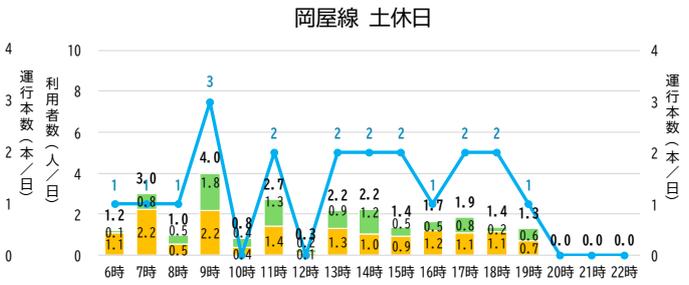
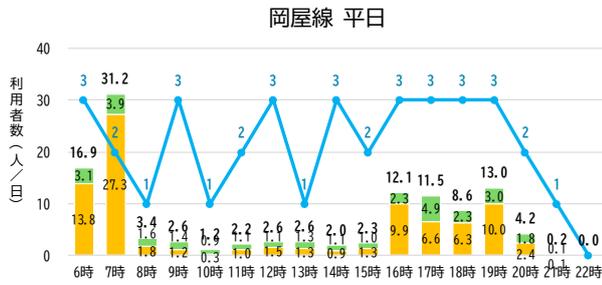
図 3-23 各路線の1日当たりの利用状況（平日・土休日別、定期・定期外別）



※竜王町内停留所を出発または到着のもののみ集計

資料：近江鉄道(株)ICデータ（令和5年（2023年）4-5月データ）

図 3-24 時間帯別利用状況



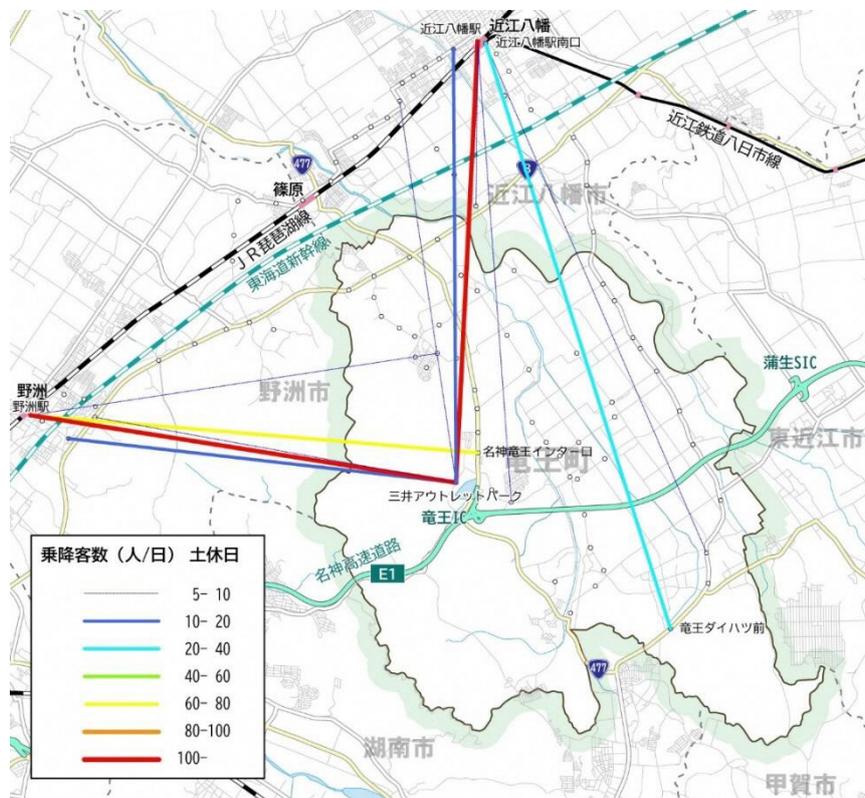
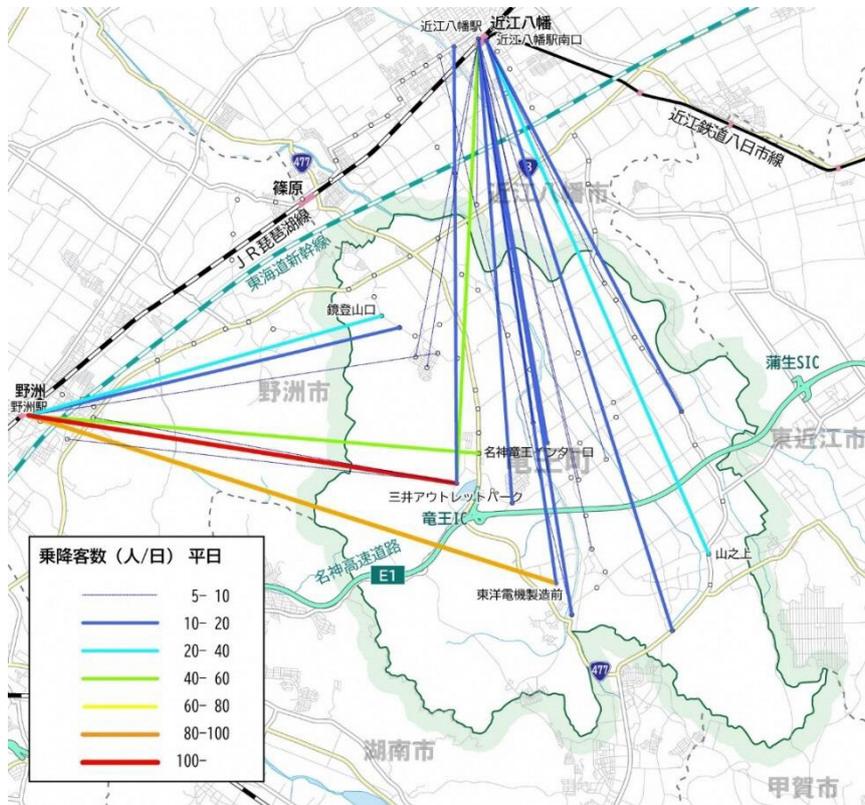
— 定期 — 定期外 — 運行本数

— 定期 — 定期外 — 運行本数

※竜王町内停留所を出発または到着のもののみ集計  
資料：近江鉄道(株) ICデータ (令和5年(2023年)4-5月データ)

図 3-25 路線別、平・土休日別、時間帯別利用状況(定期・定期外)

- ほぼすべての利用が近江八幡駅または野洲駅発着で、三井アウトレットパーク滋賀竜王への利用が最も多くなっています。平日は、東洋電機製造のほか、町内各地域と駅間の利用があります。



※一日あたり平均乗降客数が5人以上で、竜王町内出発または到着のもののみを表示  
資料：近江鉄道(株) ICデータ (令和5年(2023年)4-5月データ)

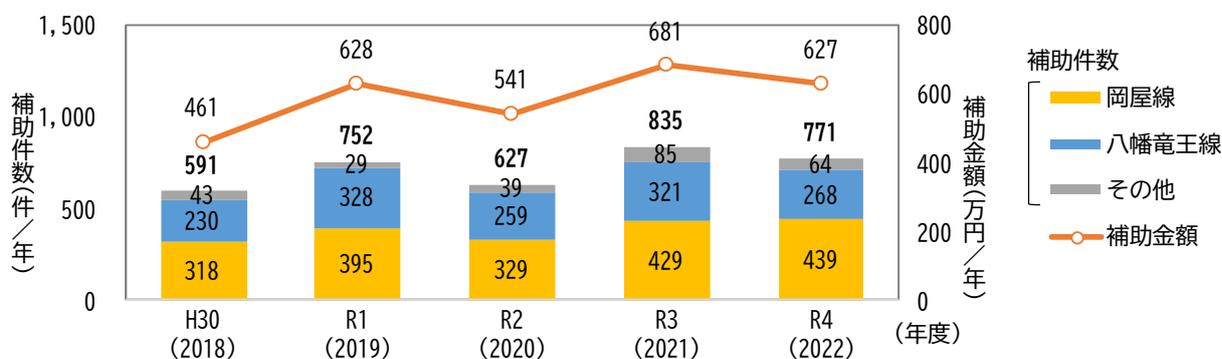
図 3-26 停留所間の乗降客数

i) 路線バス通学定期利用促進プロジェクト

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

表 3-7 路線バス通学定期利用促進プロジェクトの概要

<b>取組 1 通学定期半額補助</b>	
対 象 者：30 歳未満の町内に住所を有する中学生、高校生、大学生その他学生	
対象路線：町内を発着する路線バス	
対象経費：通学定期代および通学学期定期代	
補 助 額：通学定期の半額 ※上限 1 ヶ月 10,000 円	
<b>取組 2 夜間特別便（相乗りタクシー）</b>	
利 用 者：30 歳未満の町内に住所を有する中学生、高校生、大学生その他学生で通学定期券または通学学期定期券を有する者	
乗車場所：近江八幡駅南口 21：00 発、22：00 発便	
降車場所：通学定期券に書かれている各バス停	
運 行 日：毎日	
利用料金：無料	
利用方法：電話による事前予約制（利用希望日前日から発車時刻の 2 時間前まで）	
運行事業者：近江タクシー(株)湖東営業所	



※定期の期間を月ごとに割戻してカウントした結果を補助件数とみなす

図 3-27 通学定期半額補助件数と補助金額の推移

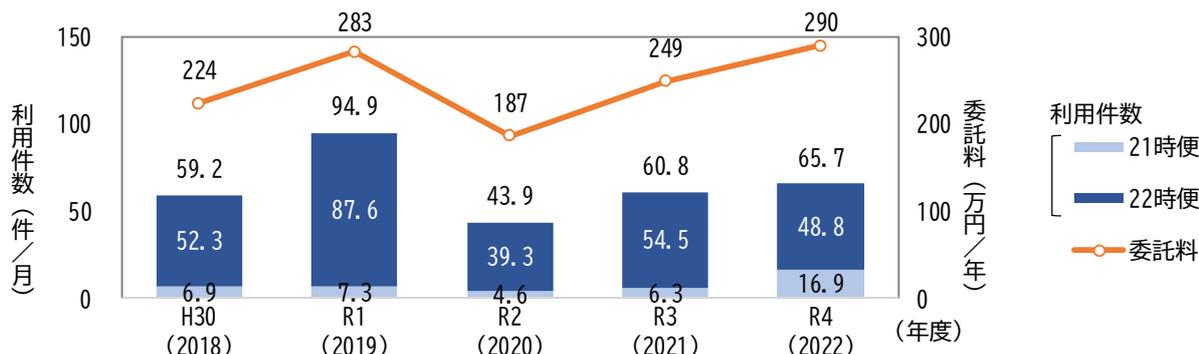


図 3-28 夜間特別便(相乗りタクシー) 月当たり利用件数と年間委託料の推移

#### ④ 高齢者を対象とした取組

近江鉄道(株)では、高齢者や運転免許証自主返納高齢者を対象とした利用促進の取組を行っています。

##### i) 高齢者用定期券「小判手形」

65歳以上高齢者を対象とした高齢者用定期券「小判手形」を販売しています。

表 3-8 近江鉄道(株)の高齢者用定期券小判手形

対象者	満65歳以上
対象路線	近江鉄道バス・湖国バスの全線
内容	小判手形を購入すると、通用期間中どこまで乗っても1回100円で乗車可 ※I C O C A対応あり
定期料金	1ヶ月券 2,100円、3ヶ月券 5,200円、6ヶ月券 9,300円

##### ii) 運転免許証自主返納高齢者支援制度への協力

滋賀県警が推進する運転免許証自主返納高齢者支援制度への協力を通じて、運転免許証を自主返納する高齢者等のバス利用を支援しています。

表 3-9 近江鉄道(株)の運転免許証自主返納高齢者支援制度（令和5年時点）

対象者	運転免許証を自主返納する高齢者
対象路線	町内を運行する路線バス（岡屋線、八幡竜王線をのぞく）
支援内容	「運転経歴証明書」もしくは「運転経歴証明書発行済シールの貼付されたマイナンバーカード」の提示および「運転経歴証明書バス補助カード」を料金箱に投入することで運賃が100円割引（令和5年(2023年)時点）になる。 ※運転経歴証明書バス補助カード（20枚綴り）は、運転免許証の自主返納手続きと運転経歴証明書申請を同時に行う方に交付（1人1回）される。

##### iii) その他利便性向上策

近江鉄道(株)では、令和3年（2021年）3月27日に路線バスへのI C O C A対応を開始しています。また、平成29年（2017年）4月1日からバスロケーションシステムを導入しています。

#### ⑤ 現状・課題（令和5年（2023年）ヒアリング結果より）

##### <現状と課題>

- ◇ 利用者数、売り上げについてはコロナ前近くに戻ってきている。
- ◇ 運転手不足で、自社の採用強化で一定数の成果があるものの、慢性的に不足している。
- ◇ 抜本的な対策で、労働時間を短縮するなどしてイメージを変えていかないと人が集まらない。給料より休みが重視されるが、路線を減らさないと休みを増やせない。

##### <通学定期補助>

- ◇ 通学定期補助は利用が伸び続けており、社会人になり補助がなくても引き続き利用してくれているといった好循環となっている。
- ◇ I C 導入により利便性向上とともに、運転手の事務の手間も縮小できている。

##### <その他>

- ◇ 守山市はバス停に駐輪場を設置しており、そこからの利用者が多い、竜王町でも効果があるのではないかと。
- ◇ 東洋電機製造の社員が一定数利用しているので、工業団地内にバス停を設置できれば、利用者増となる。

(5) 予約制乗合ワゴン「チョイソコリゅうおう」

- 竜王町コンパクトシティ化構想の実現および公共交通空白地の解消を目的として、令和 2 年（2020 年）10 月から町民を対象とした会員制のチョイソコリゅうおうの運行を開始しました。実証運行を経て、令和 4 年（2022 年）4 月から本格運行しています。

表 3-10 チョイソコリゅうおうの概要

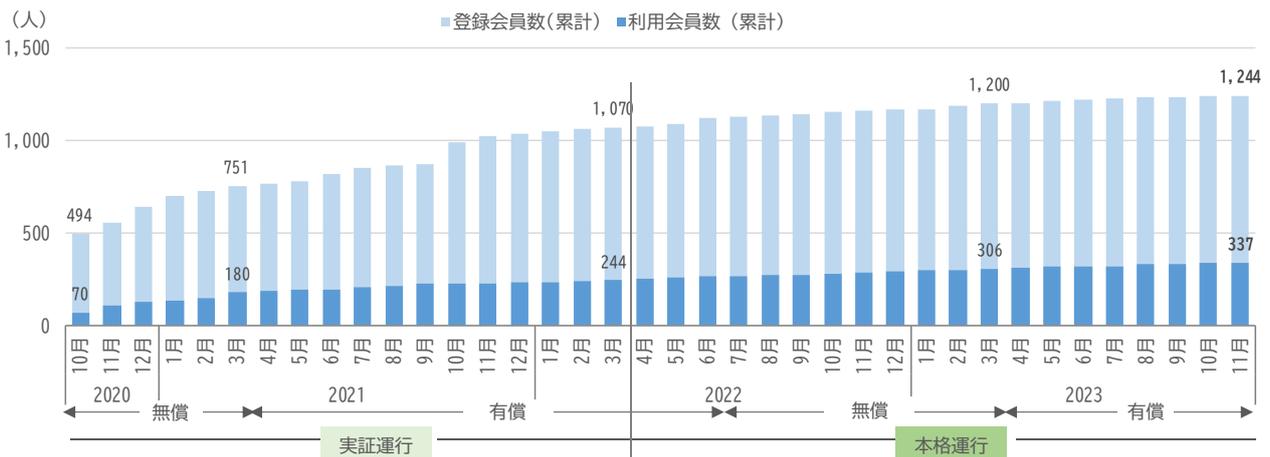
実施主体	竜王町								
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内に住所を有している小学生以上の人</li> <li>・自分でまたは保護者もしくは介助者の補助で、チョイソコセンターに連絡できる人</li> <li>・自分でまたは保護者もしくは介助者の補助で、停留所への移動および車両に乗降できる人</li> </ul>								
運行エリア	竜王町全域（区域運行）、篠原駅南口								
運行規定	道路運送法における一般乗合旅客自動車運送事業								
運行路程	<p>エリア型 チョイソコリゅうおう停留所間で乗降</p> <table> <tr> <td>主な停留所</td> <td>公共施設、商業施設、医療機関、金融機関等に設置</td> <td>35ヶ所</td> </tr> <tr> <td>その他停留所</td> <td>全集落に設置（お住まいから概ね100m以内）</td> <td>124ヶ所</td> </tr> </table>	主な停留所	公共施設、商業施設、医療機関、金融機関等に設置	35ヶ所	その他停留所	全集落に設置（お住まいから概ね100m以内）	124ヶ所		
主な停留所	公共施設、商業施設、医療機関、金融機関等に設置	35ヶ所							
その他停留所	全集落に設置（お住まいから概ね100m以内）	124ヶ所							
運行ダイヤ	<p>平日 8：30～16：00（～令和 6 年（2024 年）3 月 31 日）</p> <p>8：30～18：00（令和 6 年（2024 年）4 月 1 日～）</p> <p>※任意の時間に運行（ダイヤは設けない）</p> <p>※土日祝日および年末年始（12/29～1/3）運休</p>								
運行車両	<p>トヨタハイエースグランドキャビン（利用者定員 8 人） 1 台</p> <p>・広報周知を兼ねて、車両ラッピング（中学生によるデザイン）</p>								
利用方法	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 会員登録の手続きを行う（登録無料）</li> <li>2. 会員登録者がチョイソコ受付センターに電話またはWEBで予約 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 予約受付時間 電話：8：30～16：00（平日のみ）、WEB：24 時間可能</li> <li>(2) 受付期限 電話：利用希望日の 1 ヶ月前から運行の 30 分前まで WEB：利用希望日の 1 週間前から運行の 30 分前まで</li> </ol> </li> </ol>								
運賃	<table> <tr> <td>おとな（中学生以上）</td> <td>300 円／回（片道）</td> </tr> <tr> <td>子ども（小学生）</td> <td>150 円／回（片道）</td> </tr> <tr> <td>障がい者およびその介助者</td> <td>150 円／回（片道）</td> </tr> <tr> <td>保護者に同伴する小学生未満</td> <td>無 料</td> </tr> </table>	おとな（中学生以上）	300 円／回（片道）	子ども（小学生）	150 円／回（片道）	障がい者およびその介助者	150 円／回（片道）	保護者に同伴する小学生未満	無 料
おとな（中学生以上）	300 円／回（片道）								
子ども（小学生）	150 円／回（片道）								
障がい者およびその介助者	150 円／回（片道）								
保護者に同伴する小学生未満	無 料								
乗り継ぎ	路線バスとの乗継拠点を設置（2ヶ所）								
料金施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回数券</li> <li>・乗継割引券</li> </ul>								
運行事業者	近江タクシー株式会社湖東営業所								
会員登録・乗車希望受付	株式会社アイシン								

表 3-11 「チョイソコリゅうおう」の変遷

令和 2 年 (2020 年) 10 月	実証運行 (運賃無償) 開始
令和 3 年 (2021 年) 4 月	実証運行 (有償運行) 開始 ・回数券導入 ・路線バス乗り継ぎ割引導入
令和 3 年 (2021 年) 11 月	・1 か月前予約開始
令和 4 年 (2022 年) 4 月	本格運行開始 ・WEB 予約導入 ・8 : 30 ~ 運行
令和 4 年 (2022 年) 7 月 ~ 令和 5 年 (2023 年) 3 月	新型コロナウイルス感染症による経済 対策として運賃無償
令和 5 年 (2023 年) 4 月	篠原駅南口に停留所を設置
令和 6 年 (2024 年) 2 月	・WEB 会員登録導入 ・予約締切時間の前倒し (30 分前まで)

① 登録会員・利用会員の状況

- 会員数・利用会員数は本格運行後、微増傾向となっています。
- 会員、利用会員とも 65 歳以上の高齢者が大半ですが、10~20 歳代の若い世代の利用もあります。



## ② 利用状況

- 令和5年度（2023年度）の利用件数は17.2人/日、乗合率は1.5人/便となっています。利用件数は、令和4年（2022年）7月～令和5年（2023年）3月の運賃無償期間終了後も大きく減少することなく、運賃多寡の影響は大きくないと考えられます。

表 3-12 チョイスコリゅうおうの利用状況（令和5年（2023年）11月末現在）

	実証運行		本格運行		計
	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	
運賃	無償	有償	有償 R4.4～R4.6 無償 R4.7～R5.3	有償	
登録会員数(人)※累計	751	1,070	1,200	1,244	1,244
利用会員数(人)	180	160	189	133	224
運行日数(日)	121	242	243	164	407
運行便数(便)	1,155	2,308	2,804	1,860	4,664
1日当たり運行便数 (便/日)	9.5	9.5	11.5	11.3	11.5
利用件数 (延べ利用者数)(人)	1,850	3,202	4,456	2,816	7,272
1日当たり利用件数 (人/日)	15.3	13.2	18.3	17.2	17.9
乗合率(人/便)	1.6	1.4	1.6	1.5	1.6



図 3-31 チョイスコリゅうおうの利用件数の推移

- 利用件数の年齢構成をみると、20歳代以下の若い世代の利用が増加傾向にあります。

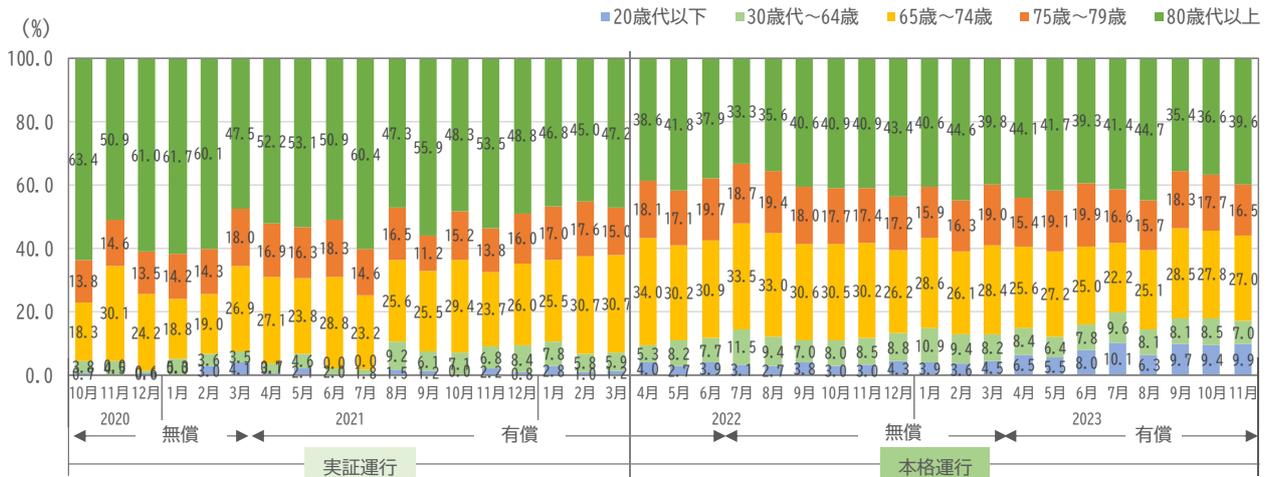


図 3-32 利用件数の年齢構成

- 時間帯別の利用状況をみると、午前の利用が71.6%と多くなっています。
- 往復利用が74.7%と多いものの、片道利用も23.5%と少なくない状況です。

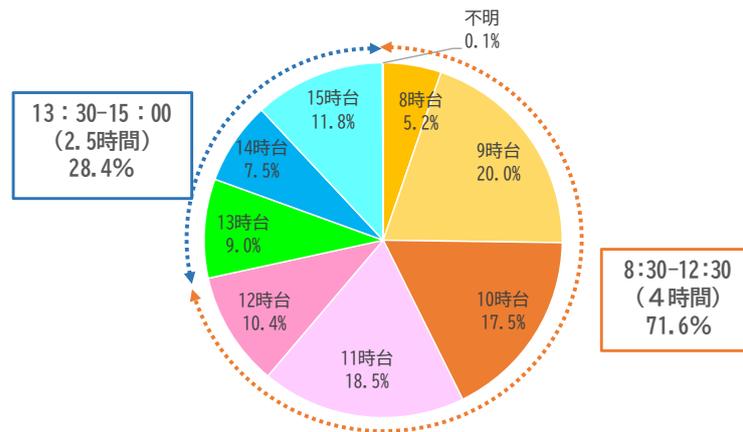


図 3-33 時間帯別利用状況

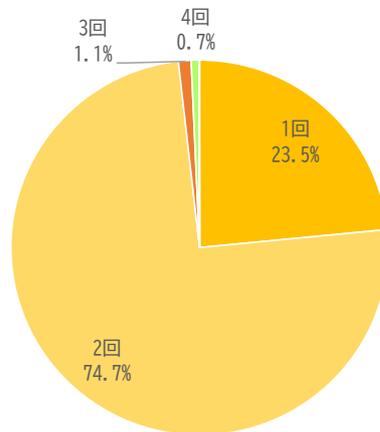


図 3-34 1日の利用回数

### ③ 収支状況

- 令和5年度（2023年度）のチョイソコリゅうおうの収支状況をみると、収支率は4.4%となっています。
- 国や県の補助を活用し運行しています。

表 3-13 チョイソコリゅうおうの収支状況

	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)
運行経費	1,166万円	1,061万円	990万円
運賃収入	39万円	51万円	43万円
欠損額	1,127万円	1,010万円	946万円
収支率	3.3%	4.9%	4.4%

※令和2年（2020年）10月～令和3年（2021年）3月まで運賃無償

※令和4年（2022年）7月～令和5年（2023年）3月まで運賃無償

※各年度は、バスの運行計画期間であり、10月から9月末までの1年間

(6) タクシー

① 事業者の状況

- 4事業者が町内で運行していますが、町内に営業所がなく、町外からの配車となっています。

表 3-14 タクシー事業者

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

② 利用促進の取組

- 県タクシー協会や事業者において、免許返納者や妊婦等の利用促進の取組を進めています。

i) 運転免許証自主返納高齢者支援制度への協力

町内を運行する全事業者では、運転免許証の自主返納後に滋賀県警より受け取る「運転経歴証明書（交付手数料が必要）」の提示により、タクシー運賃が10%割引されます。

ii) 妊婦等の利用のサポート制度

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

表 3-15 妊婦等へのサポート制度の概要

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

③ 現状・課題（令和5年（2023年）ヒアリング結果より）

- ◇ 町民の利用は少なく、工業団地などの会社への来訪者が主に利用している。
- ◇ 竜王町の場合は、8~9割は電話予約であり、町内に待機場所がないので、近江八幡駅や湖南市から配車している。役場やフレンドタウンに待機場所があるとよいが、そこで待機するかはニーズによる。
- ◇ 乗務員については、足りている事業者や不足している事業者がある。昼間働く女性やリタイア後に乗務員になるケースが増えている。
- ◇ 町内の短距離移動をチョイソコが、町外移動を一般タクシーが担うなど、一定の役割分担ができています。

## (7) 福祉等の移動支援施策

### ① 障がい者等を対象とした移動支援

- 公共交通以外の移動支援として、NPO法人スマイルによる福祉有償運送や、障害者総合支援法に基づいて提供される地域生活支援事業の移動支援事業があります。

表 3-16 町内の福祉移動支援施策

種別	実施主体	対象者	概要	利用者数
福祉有償運送	NPO法人スマイル	・要介護・要支援※認定者 ・身体障がい者等※で手帳をお持ちの方	単独での交通機関の利用が困難な高齢者や障がい者を対象に、NPO法人が会員登録制で行う個別輸送。 運賃：運営協議会で合意された対価 (例 5km=400 円) 利用範囲：町内～近隣市町 利用期間：原則、月～金 8:30～17:00 (年未年始除く)	実人数 115 人 延べ人数 1,582 人 (R4 年度)
障がい者移動支援	竜王町	・障害者手帳の交付を受けた者 ・障害程度が一定以上の者 で町が必要と認めた者	町が障害者移動支援事業として、指定障害福祉サービス事業者（社会福祉法人等）に委託して行う、乗降介助+移動支援サービス。 (例 30 分未満 介助 1 対 1 介助=約 2,000 円 + 移動 1 対 1 介助=500 円加算 上記に対し 1 割利用者負担（非課税世帯は無償）	実人数 10 人 延べ人数 114 人 (R4 年度)
自動車等燃料費またはタクシー利用運賃助成券給付	竜王町	・身体・精神障がい者でかつ非課税世帯の者	町が障がい者の社会参加促進助成事業として、年間 24 枚を（9,600 円分）を上限にタクシー運賃助成券またはガソリン助成券を配布。	タクシー助成 20 人 自動車燃料費助成 30 人 (R4 年度)

※要支援認定者と知的障害、精神障害等を有する人は協議会での妥当性の確認が必要

### NPO法人スマイル、社会福祉協議会ヒアリング

- ◇ 団塊世代の高齢化で、登録者や利用者が急激に増加。年間 2,000 件を超える利用見込み。一方で、ドライバーの確保が課題であり、年齢制限を 75 歳から 79 歳に延長して対応。
- ◇ 通院や買い物利用が主だが、町外への利用も多く 4 割ほどを占める。
- ◇ 利用が多いほど持ち出しになるので、要支援者にはチョイソコ利用をPRしている。スマイルは買い物の荷物を運んだり、乗降の手伝いをしているため、料金が高くてもスマイルを利用する人が多い。また、ドライバーとの話を楽しみにしている方も多く、傾聴ボランティアの役割も担っている。

② スクールバス

- 竜王小学校の児童と竜王こども園の園児の通学通園用として、近江タクシー(株)湖東営業所にスクールバスを運行委託しています。

表 3-17 スクールバス

実施主体	対象者	概要	利用者数
竜王町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 竜王小学校の生徒 山中、さくら団地：全学年 西山：1・2年生 岡屋：1年生（R5年度から2年生も対象）</li> <li>・ 竜王こども園の園児 4、5歳児 兄弟・姉妹と同乗の3歳児</li> </ul>	竜王小学校と竜王こども園の通学通園用に、スクールバス3台（中型1台、マイクロバス2台）を近江タクシー(株)湖東営業所に委託し運行。	小学校 72人 こども園 38人 (R4年度)

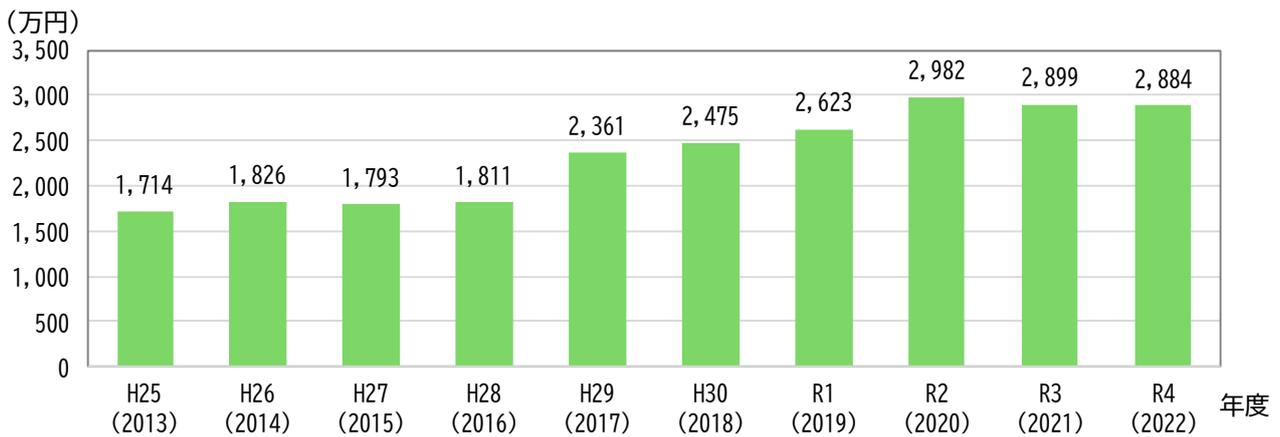


図 3-35 スクールバス運行委託費の推移

### 3.3 公共交通や移動に関する調査

各種調査から、住民や利用者の移動実態等を整理しました。  
調査概要や調査結果のポイントを以下に示します。

#### 【自治会】

##### 自治会長アンケート ※32 自治会の自治会長を対象に実施。29 自治会が回答

###### <現状>

- ◇ 日常生活（買い物、通院、通学、通勤）において、半数以上の自治会（55.2%）で移動に困っている人がいる。

###### <路線バスの利用状況>

- ◇ 「路線バスは地域の移動に役立っている」と回答した自治会は 21 自治会（72.4%）、「今後も必要」と答えた自治会は 25 自治会（86.2%）であった。
- ◇ 路線バスの活性化のために、「運賃を安くする」（55.2%）、「チョイソコと路線バスの乗り継ぎを便利にする」（44.8%）が必要であると回答。

###### <チョイソコりゅうおうについて>

- ◇ チョイソコりゅうおうの運行のために、町民一人あたり約 1,000 円の負担について、86.2%の自治会が「安いと思う」「妥当だと思う」と回答。

###### <自動運転技術について>

- ◇ 自動運転技術について、34.5%の自治会が「信頼できる」と回答。

#### 【公共交通利用者】

##### 通学で路線バスを利用している高校生と保護者（7 世帯 16 名）ヒアリング

###### <路線バスの利用状況>

- ◇ 行きは 6～7 時台、帰りは 16 時～20 時台を主に利用。路線バスを利用できないときは親が送迎。バス停までは徒歩、自転車で、バス停に駐輪している。

###### <利用上の課題>

- ◇ 早く学校が終わる夏休みやテスト期間は、昼間の便が少なく（アウトレット線は特に）、近江八幡駅で長時間待つ。岡屋線は土日の終バスが早く、夜間特別便まで待つ必要があり、もう少し遅い時間まで運行してほしい。平日タウンセンター始発は 6 時 21 分で、部活などで利用できず、早い便がほしい。
- ◇ タウンセンター周辺での路線の集約は便利になると思う。そうなれば自転車でタウンセンターまで行く。北部在住者は定期代が高くなるので、集約で本数が増えてもタウンセンターへはいかない。

###### <通学定期補助・夜間特別便について>

- ◇ バス代が高く、この制度がなければ路線バスを利用していない。制度を知らず、無理して自転車通学している子も多い。知っているかどうかで、高校の選択肢が変わる可能性もある。
- ◇ IC O C A の導入で、1 枚の定期で J R とバスを利用できるようになったのは大きい。金額式定期なので、時間があわないときは他路線も利用できる。
- ◇ 夜間特別便が W E B 予約できればうれしい。

## チョイソコリゅうおう利用者（8名）座談会

### <利用上の課題>

- ◇ 通院帰りの予約が読めないため、予約締切時間をせめて30分前にしてほしい。
- ◇ 1か月前でも、希望時間に予約が取れないこともある。希望通りの予約ができないことや、申し込み方がわからないという理由で使っていない方がいる。
- ◇ ドラゴンハットのグラウンドゴルフ大会に間に合わないので、8時から運行してほしい。ふれあいプラザの午後の教室（13：30～16：00）は、運転手の昼休憩で13：30まで運行しておらず、少し遅れて参加しており、帰りもチョイソコに間に合うように途中で帰ってきている。
- ◇ 週末は家族に送迎を頼んでいるが、頼みにくく、せめて土曜日にも運行してほしい。
- ◇ チョイソコセンターまでの電話代が高いという声もきく。

### <利用促進のためのアイデア>

- ◇ 予約忘れ防止のため、回数券裏面に日時の記入欄を印刷してはどうか。
- ◇ 現状の利用状況では、1台での運行が妥当だが、利用者が増えて2台で運行できるようになれば、1台は循環バス、1台はデマンドがいい。
- ◇ 病院の予約時間を伝えて、それに間に合うように予約を取ってもらうと通院利用にも使いやすい。そのようなコツなどを講習会などで教えるとよい。

## 【町民】

### 「第六次竜王町総合計画」策定のための町民意識調査（18歳以上の町内在住者）

調査期間：令和2年（2020年）1月～2月

#### 問15 竜王町の好きではないところ(改善した方がいいところ)はどこですか(複数回答)

「公共交通が不便」が62.5%と最も高く、次いで「商業施設が少なく買い物が不便」が29.5%、「河川氾濫などの災害が不安」が24.4%となっています。



## 4. 地域概況とヒアリング結果に基づく課題の要約

地域概況と、住民および事業者からのヒアリングから得られた結果をもとに、本町における移動課題を示します。

### 課題① 子育て世帯の送迎等にかかる負担

- 町内に高校がなく、路線バスの通学定期券代が高いことや、始バスが遅く終バスが早いことが理由で、自転車通学をしたり、親が送迎したりしている状況があることから、通学に利用しやすい路線バスの利便性向上が求められています。
- また、共働きが多い子育て世代にとって、子どもの習い事送迎にかかる負担が大きいことから、若い世代の定住促進に向けても、子どもが安心して町内を移動できる環境が求められています。

### 課題② 路線バスの維持

- 乗務員不足等により県内でも路線バスの廃止や減便が急速に進んでいますが、町内に駅がない本町にとって、町民の通勤・通学、町内の事業所への通勤者や観光客の移動手段として路線バスは不可欠であり、将来にわたって維持していくため、効果的で効率的な路線の再編が求められています。また、通勤に利用しやすい環境として停留所設置等の整備を検討する必要があります。

### 課題③ チョイソコリゆうおうの利便性

- 高齢化の更なる進行を見据え、町民が高齢になり運転免許を手放しても、町内で安心して暮らしていくために、地域内移動を担うチョイソコリゆうおうを今後も維持していくことが求められています。
- 現状では、65歳以上の高齢者の利用が大半であり、利用者が限定されていることから、運行時間の延長等の利便性向上策を講じるなど、利用ニーズに対応する効率的・効果的運行が必要です。

### 課題④ タクシーを利用できる環境整備

- 町内に営業所がなく、タクシーを利用するためには電話での配車が必要であることから、町民の利用は少ない一方で、工業団地の事業所等への来訪者に主に利用されている状況です。町内に待機場所を設置するなど、タクシーを利用しやすくする環境整備が求められています。

### 課題⑤ 福祉有償運送における運転手不足

- 障がい者等の移動を担う福祉有償運送においても、高齢化の進行で利用者が増加傾向にある一方で、運転手不足が課題となっており、運転手の年齢制限引き上げ等により維持している状況です。福祉移動支援を必要とする人が利用できるよう、要支援者はチョイソコリゆうおうへの転換を促進するなど、役割分担が求められています。

#### 課題⑥ 自動車等を安心・安全に利用できる環境整備

- 日常の移動をマイカーに大きく依存している状況を踏まえ、各世代がマイカー等も含めた様々な移動手段をライフスタイルに応じて適切に選択できる環境整備が必要です。
- 人口1万人当たりの交通事故発生件数が県下2位と高い順位にある状況を踏まえ、マイカー利用に加え、自転車や歩行者も含めて、町民が安心・安全に移動できる道路整備や、高齢ドライバーの運転免許証自主返納促進等の環境整備が必要です。

#### 課題⑦ 観光客の町内移動

- アウトレットモール等への来訪者の移動手段として町外のJR駅とを結ぶだけでなく、町内への誘引と人流を生み出す移動手段を検討する必要があります。
- 国道8号や国道477号において、土日のレジャー利用等により、慢性的な混雑が発生し、路線バスの定時運行にも影響を及ぼしていることから、関係部署等で対策を進める必要があります。

## 5. 基本方針

---

本町のまちづくりの方向性や課題等を踏まえ、公共交通ネットワークの形成に向けた基本方針を以下のとおり定めます。

### 基本方針

## 移動したい人の移動目的にあった持続可能な移動手段の確保

### 方針1 将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保

交通事業者における運転手不足や収益の悪化が深刻化する中、運行効果の最大化を目指し、利用状況に応じた効果的な再編を進めることで利用者の利便性の向上を図り、将来にわたり持続可能な公共交通をはじめとする移動サービスの確保を進めます。

### 方針2 町民の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環境づくり

今後も高齢化が進行する中、高齢になっても生涯に渡り町内で生活できるよう、日常の移動手段を確保するとともに、町民誰もがそれぞれのライフステージや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環境づくりを進めます。

### 方針3 まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成

竜王町コンパクトシティ化構想で目指すまちづくりを実現するため、タウンセンターを交通拠点として整備するとともに、道路、情報ネットワークを結ぶことで、公共交通ネットワークの形成を進めます。

## 6. 公共交通ネットワークの形成に向けた目標

本町の公共交通を取り巻く環境、移動実態、ニーズ等を踏まえ、公共交通ネットワークの形成に向け、課題に対する方針と目標を整理しました。

### 方針1 将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保

#### 目標1 路線バスの維持・活性化

- 町内に駅がない本町にとって、町民の通勤・通学等、また町内の事業所への通勤者やアウトレットモール等への来訪者の移動手段として、基幹交通である路線バスは不可欠であり、効果的で利用しやすい路線への再編が必要です。
- 利用者が安全に乗降できるバス停留所の整備や、わかりやすい情報提供などの利便性向上に向けた取組が必要です。

#### 目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

- 町内には小規模集落が点在しており、高齢化がさらに進行していく中、高齢になり運転免許を手放しても、町内で安心して暮らしていくために、地域内移動を担うチョイソコリゅうおうを維持していくことが必要です。
- また、今後も持続的に維持していくためには、新規需要の掘り起こし等による効率化などの活性化が求められます。

#### 目標3 持続可能な公共交通の構築

- 2024年問題で、バスやタクシー事業の人材の不足やさらなる運行費用の増加が懸念される中、持続可能性の観点から、路線バスやチョイソコリゅうおうについても、限られた予算、人材での効果的・効率的な運行を検討する必要があります。

### 方針2 町民の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環境づくり

#### 目標4 誰もが安全に移動できる環境整備

- 日常の移動をマイカーに依存する町民が多いことから、各世代がマイカー等も含めた様々な移動手段をライフスタイルに応じて適切に選択できる環境整備が必要です。
- 高齢者の日常生活での移動環境整備に加え、交通制約者の移動を支えるサービスの維持・確保、若い世代の定住促進に向けたさらなる移動支援の充実が必要です。
- マイカー利用者に加え、自転車や歩行者など、町民が安心安全に移動できる道路整備などの環境整備が必要です。

### 方針3 まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成

#### 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

- 竜王町コンパクトシティ化構想に基づき、「中心核」であるタウンセンター周辺をメインの交通拠点とし、北部地域にもサブとなる交通拠点を整備し、町外へ連絡する幹線交通の利便性向上と町内の各地域から中心核や町内の主要施設への移動手段を確保することが求められています。将来のまちづくりを公共交通で実現するための持続可能な交通ネットワークを形成する必要があります。

## 6.1 目指す交通ネットワーク

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

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

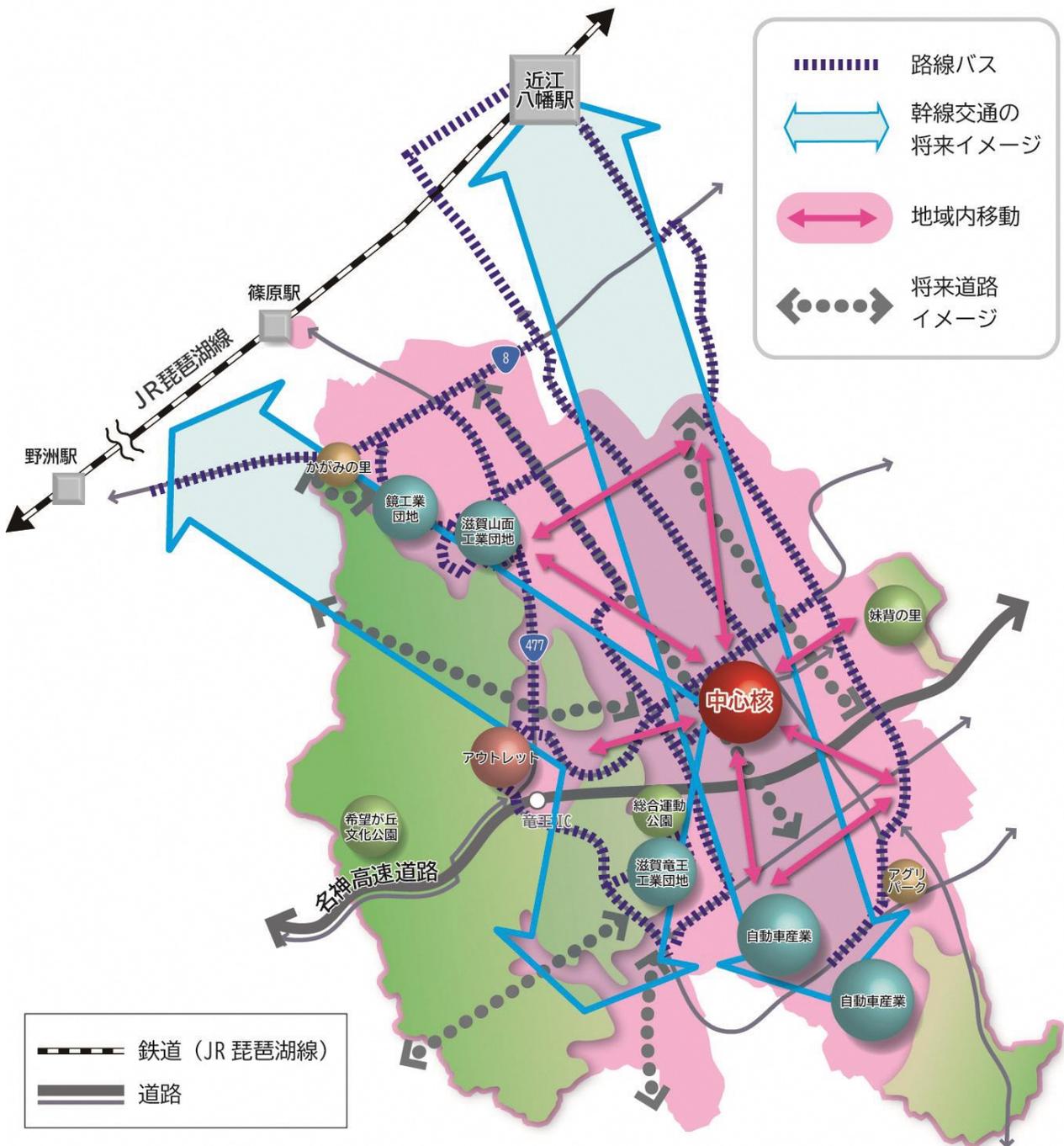


図 6-1 総合的な公共交通ネットワークイメージ

## 本町が目指す総合的な「交通ネットワーク」イメージ

**- 地域間移動 -**

**路線バス**

幹線交通の維持・確保および効率化の推進により、本町と他市町（鉄道駅等）を結ぶ幹線交通が安定的に提供され、通勤、通学目的等の移動で利用できる。

**- 地域内移動 -**

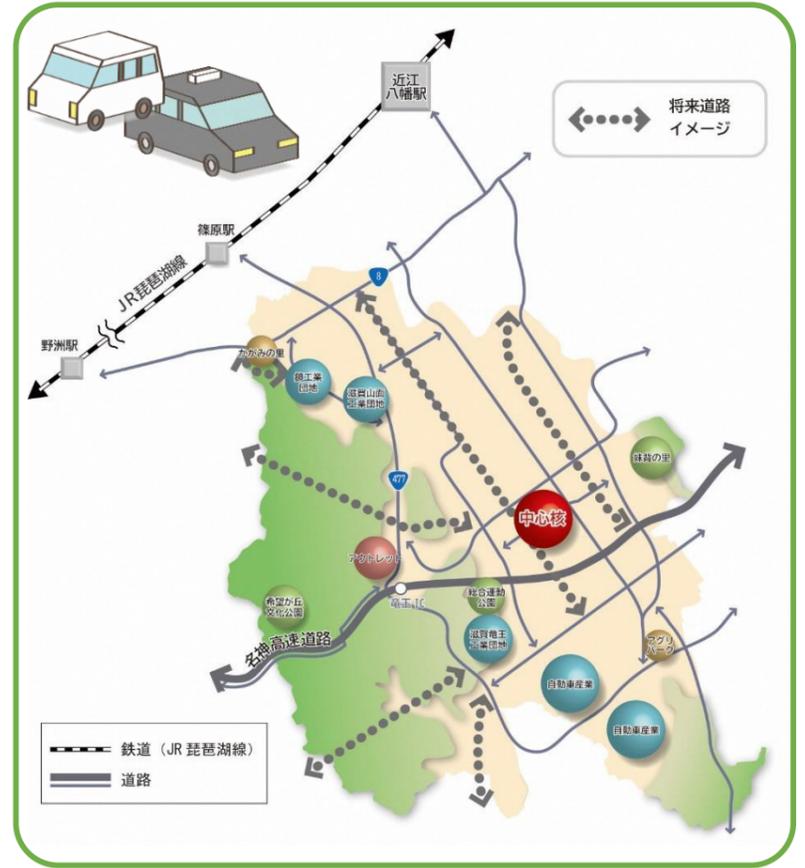
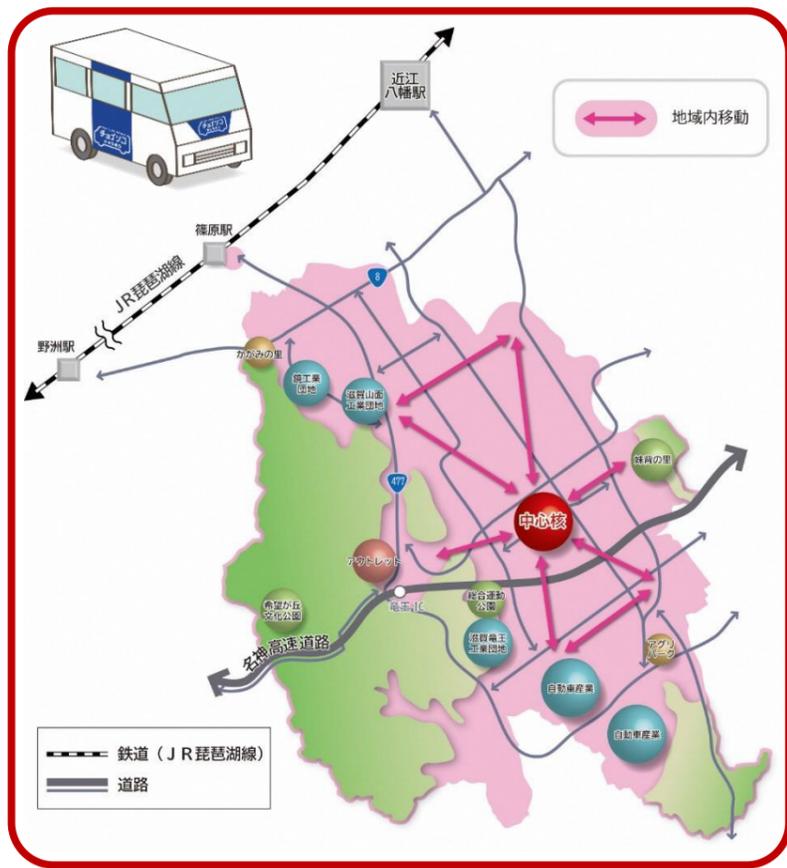
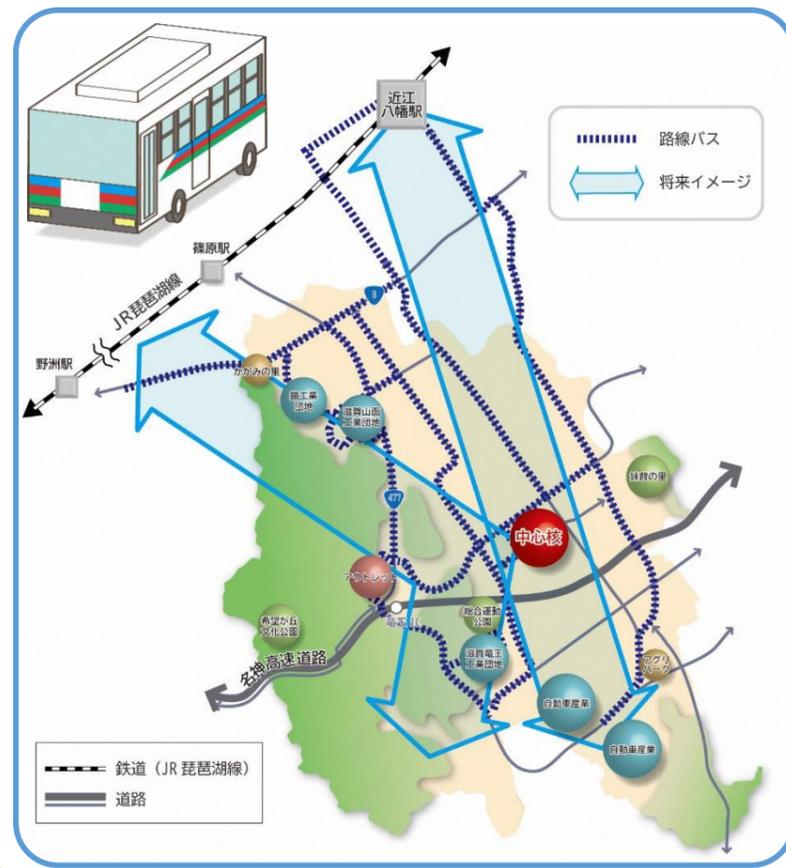
**チョイソコリゅうおう**

チョイソコリゅうおうの維持・活性化により、町内での生活のための交通が安定的に供給され、通院、買物、趣味、習い事等の移動で利用できる。

**- 自由移動 -**

自動車（マイカー）、タクシー、福祉有償運送 住民互助運送 等

多くの町民の暮らしを支える自動車、柔軟な移動を担うタクシー、交通制約者の移動を支える福祉有償輸送、地域内で支え合う住民互助運送が目的に応じて利用できる。



**道路ネットワーク**

道路整備によるネットワーク形成により、移動サービスの安全性・利便性が高まる。

**情報ネットワーク**

情報通信技術向上により、運行車両位置、情報案内等の情報把握において、利便性が高まる。

図 6-2 総合的な交通ネットワークイメージにおける各交通モードの役割

表 6-1 総合的な交通ネットワークにおける各モードの位置付けと役割

位置付け	モード	役割	該当路線等
地域間移動	路線バス	町外との広域移動を担う基幹交通として、町民の通勤・通学等の移動や町内への来訪者の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岡屋線</li> <li>※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）活用</li> <li>・八幡竜王線</li> <li>※近江八幡市・竜王町共同運行</li> <li>・八幡アウトレット線（弓削経由、美松台経由）</li> <li>※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）活用</li> <li>・八幡村田線</li> <li>・野洲アウトレット線</li> <li>・八幡野洲線</li> </ul>
地域内移動	チョイソコリゆうおう	中心核へのアクセスや買い物、通院などの町民の日常の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>チョイソコリゆうおう</li> <li>※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）活用</li> </ul>
自由移動	タクシー	バスやチョイソコリゆうおうでは対応できない個別の需要に対応する	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 事業者が町内で営業</li> <li>・近江タクシー(株)</li> <li>・滋賀タクシー(株)</li> <li>・滋賀第一交通(株)</li> <li>・永源寺タクシー(株)</li> </ul>
	福祉有償運送	障がい者等の交通制約者の移動を支える	
	住民互助運送	地域の小規模移動を支える	
	マイカー	私的交通として町民の移動を担う	
その他	特定目的運送	特定の移動を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバス</li> <li>事業所等の送迎バス 等</li> </ul>

① 地域公共交通確保維持事業の必要性

i) 地域間幹線系統補助（岡屋線、八幡アウトレット線）

- 広域幹線として、鉄道駅のない本町において、通勤や通学等の隣接市の鉄道駅等との移動を担っている。中心核であるタウンセンターを経由する路線であり、今後のまちづくりの面においても交通ネットワークの構築にあたり必要不可欠である。
- 交通事業者や町の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、今後も運行を確保・維持する必要がある。
- 岡屋線、八幡アウトレット線以外の路線も町外との広域移動を担っていることから、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保しつつ、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用を検討し、持続可能な運行を図る。

ii) 地域内フィーダー系統補助（チョイソコリゆうおう）

- デマンド型区域運行として、小規模集落が点在する町内において、通院や買い物といった町内の日常生活での移動を担っており、路線バスでカバーできない公共交通空白地の解消にも欠かせない

い移動手段である。また、高齢化に伴う課題が増加する中、日常生活において安心・安全に利用できる移動手段として、存続させていくことが必要である。

- 一定の利用はあるものの、町の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により今後も運行を確保・維持する必要がある。

## 6.2 計画の目標と評価指標

3つの方針に基づく目標ごとの指標を以下のとおり定めます。

### 方針1 将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保

- 目標1 路線バスの維持・活性化
- 目標2 チョイソコリゆうおうの維持・活性化
- 目標3 持続可能な公共交通の構築

#### 【数値指標】

指標項目	現況値 (2022 バス年度)	目標値	評価方法
路線バスの利用者数 ※1	8,993 百人	9,050 百人	交通事業者提供データ
チョイソコリゆうおうの利用者数	16.0 人/日	20.0 人/日	町データ
町の公共交通への負担額 ※2	3,481 万円	3,481 万円以下	町データ
公共交通の収支率			
1 行政が支援する路線バス ※3	1 43.8%	1 45.0%	交通事業者提供データ
2 チョイソコリゆうおう	2 4.9%	2 7.0%	町データ
新たな利用促進策の実施回数	—	2 回	交通事業者提供データ 町データ

※1 竜王町を発着する路線バスの合計

※2 路線バスとチョイソコリゆうおうの合計

※3 主要3路線（岡屋線・八幡竜王線・八幡アウトレット線）

### 方針2 町民の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環境づくり

- 目標4 誰もが安全に移動できる環境整備

#### 【数値指標】

指標項目	現況値	目標値	評価方法
高齢者運転免許証自主返納者数	39 人/年 (2022 年)	51 人/年	滋賀県警データ
竜王町の好きではないところ（改善した方がいいところ）で、公共交通が不便と回答した割合	62.5% (2019 年度)	60%	町民意識調査

### 方針3 まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成

- 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

#### 【数値指標】

指標項目	現況値	目標値	評価方法
タウンセンターに停車する路線バスの運行本数	25 本/日 (2023 年)	28 本/日	交通事業者提供データ

## 7. 目標達成のための施策・事業

前章で掲げた3つの方針に基づく5つの目標を達成するために、以下の施策・事業を展開します。

### 方針1 将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保

目標1 路線バスの維持・活性化

目標3 持続可能な公共交通の構築

#### 【施策1-1】路線バスの効果的・効率的運行

事業概要	(1) サービス内容の見直し
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線交通である路線バスを持続的に維持していくため、町内の大規模事業所や近隣自治体と連携しながら、利用状況やニーズを踏まえてルートやダイヤの見直しを行い、利便性向上を目指します。</li> </ul>
	(2) 路線の維持・確保
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上記の事業でも自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい路線については、国や県の地域公共交通確保維持事業等を活用しながら、運行の確保・維持に努めます。</li> </ul>
事業概要	(3) 路線バス通学定期利用促進補助の実施
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス通学定期利用促進補助を継続することで、子育て世帯の経済的負担を軽減し、通学需要を確保するとともに、路線バスを利用する習慣のある子は大人になっても利用する可能性が高いことから、将来の利用者の確保を目指します。</li> </ul>
	(4) バス利用環境の改善
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス停位置等の点検を行い、バス待ち環境の安全対策を進めるなど、安心してバスを利用できる環境を整備します。</li> <li>● 町内の事業所への通勤者やアウトレットモール等への来訪者の移動手段として、効果的で利用しやすい運行およびバス停位置等の検討を行います。</li> <li>● 通勤・通学等でのバス停への自転車でのアクセス性を高めるため、既存の自転車駐輪場の整備に加え、利用状況やニーズを踏まえ、増設の必要性の検討を行います。</li> </ul>

実施主体 竜王町地域公共交通活性化協議会、近江鉄道(株)、竜王町、滋賀県、国、町民等

スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)サービス内容の見直し	検討後 随時実施	→	→	→	→
(2)路線の維持・確保	継続	→	→	→	→
(3)路線バス通学定期利用促進 補助の実施	継続	→	→	→	→
(4)バス利用環境の改善	検討後 随時実施	実施	→	→	→

目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

目標3 持続可能な公共交通の構築

【施策1-2】 チョイソコリゅうおうの効率的・効果的運行

事業概要	<p>(1) <u>チョイソコリゅうおうの維持・確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● チョイソコリゅうおうを将来にわたって継続的に運行するため、国の地域公共交通確保維持事業等を活用しながら、確保・維持に努めます。</li> </ul> <p>(2) <u>運行効率化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 午前に利用が集中し、予約が取れにくいことがある状況を解決するため、ダイナミックプライシングの導入等による利用の平準化やシステム改編による乗合率の向上を進め、運行の効率化を図ります。</li> <li>● 運行していない時間の車両の有効活用についても検討します。</li> </ul> <p>(3) <u>運行時間の見直し</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 午後の運行時間が短く利用しにくい状況を改善するとともに、子どもの習い事の送迎に活用するなど新規需要創出を狙い、運行時間の延長について検討します。</li> <li>● 要望の高い土日運行については、需要と負担額のバランスを考慮しながら、運行について検討します。</li> </ul> <p>(4) <u>キャッシュレス決済の導入</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既に導入済みの路線バスとの乗り継ぎ促進や子どもや若者世代の需要創出のため、ICOCA等のキャッシュレス決済の導入を図ります。</li> </ul> <p>(5) <u>情報提供サービスの向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 子どもや高齢者の見守り対策として、乗降お知らせメール配信サービスの導入を進めます。</li> <li>● 乗合時には遠回りになる場合があり、どこを走っているかわからないという不安感が利用離れにつながることから、車内タブレットを活用し、運行位置表示の検討を行います。</li> </ul>
------	--

実施主体 竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、滋賀県、国、町民等

スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1) チョイソコリゅうおうの運行	継続	→	→	→	→
(2) 運行効率化	検討後 随時実施	→	→	→	→
(3) 運行時間の見直し	検討後 随時実施	→	→	→	→
(4) キャッシュレス決済の導入	検討後 随時実施	→	→	→	→
(5) 情報提供サービスの向上	検討後 随時実施	→	→	→	→

目標1 路線バスの維持・活性化

目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

【施策1-3】 路線バスとチョイソコリゅうおうの連携強化

事業概要	<u>(1) 乗り継ぎ環境整備</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の乗継地点のほか、中心核であるタウンセンターや北部結節点を乗り継ぎ拠点として整備し、路線バスとチョイソコリゅうおうの乗り継ぎ環境の向上を進め、公共交通ネットワーク全体の利用拡大を図ります。</li> </ul>				
実施主体	<u>(2) キャッシュレス決済を活用した乗り継ぎ運賃の導入</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスとチョイソコリゅうおうの乗継利便性向上と公共交通ネットワークの強化を図るため、路線バス定期券保持者はチョイソコリゅうおうに無料で乗れるなど、ICOCA等のキャッシュレス決済を活用した料金施策導入を進めます。</li> </ul>				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、町民等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)乗り継ぎ環境の整備	検討	検討	検討	検討後 随時実施	→
(2)キャッシュレス決済を活用した乗り継ぎ運賃の導入	検討	検討後 随時実施	→	→	→

目標1 路線バスの維持・活性化

目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

【施策1-4】 公共交通の利用促進

概要	<u>(1) 公共交通情報の見える化の促進</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の更なる利用促進を図るため、路線バスやチョイソコリゅうおう、タクシーを一体的に情報提供することで、利用者目線でより便利な情報発信に努めます。</li> <li>● 情報提供にあたっては、ホームページやSNS等を活用するなど、誰もが気軽にアクセスできる環境を整えます。</li> </ul>				
	<u>(2) ニーズに合わせた運行</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ふれあいプラザやドラゴンハットなど、教室や習い事を開催する施設と連携し、例えば、教室の開催時間を公共交通の時間にあわせるなどにより、公共交通利用促進を図ります。</li> </ul>				
概要	<u>(3) モビリティ・マネジメント（MM）の実施</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県が実施する小学校を対象とした出前講座との連携を図り、小学校や中学校でMM教育を実施し、子どものころから公共交通に慣れ親しむことで、将来の利用者の育成に努めます。</li> <li>● 地域等と連携しながら高齢者等を対象とした乗り方教室等を開催し、地域公共交通を守り育てる意識を醸成します。</li> </ul>				
	<u>(4) サポーター企業との連携</u>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● チョイソコリゅうおうのサポーター企業と連携し、イベントの開催や利用環境整備を進めるなど、チョイソコリゅうおうをはじめとする公共交通の利用促進を図ります。</li> </ul>					

	<u>(5) 自治会等での地域の公共交通の利用促進</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● チョイソコリゅうおうの利用促進を実施している自治会の取組を広く周知し、地域での利用促進を図ります。</li> <li>● 移動に困っている人が多い地域や自治会と連携し、チョイソコリゅうおうの乗り方教室を開催するなど、利用促進を図ります。</li> </ul>				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、滋賀県、運行事業者、町民等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)公共交通情報の見える化の促進	随時実施	→	→	→	→
(2) ニーズに合わせた運行	継続	→	→	→	→
(3)モビリティ・マネジメントの実施	継続	→	→	→	→
(4)サポーターとの連携	継続	→	→	→	→
(5)自治会における公共交通利用促進	継続	→	→	→	→

## 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

### 【施策1-5】既存公共交通サービスの高度化

概要	<u>(1) M a a Sの導入</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 近年、ICTを活用した技術が急速に進展しており、M a a Sに関しても全国でサービス提供が拡大しつつあります。全国での動向について情報収集を行うとともに、竜王町に適した活用方法や導入可能性について検討します。</li> </ul> <u>(2) マイナンバーカードを利活用したサービス提供</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>● IC O C A等のキャッシュレス決済の導入が実現することで、マイナンバーカードを活用し、例えば、高齢者や学生など、年齢や属性に応じた割引の導入等のサービス提供についても検討を進めます。</li> </ul>				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、滋賀県、国等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)M a a Sの導入	検討	→	→	→	→
(2)マイナンバーカードを利活用したサービス提供	検討	→	→	→	→

方針2

町民の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環境づくり

目標1 路線バスの維持・活性化

目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

【施策2-1】子育て世帯が利用しやすい交通環境の充実

概要	(1) 路線バス通学定期利用促進事業の実施【再掲】				
	● 高校生等の通学手段の確保と子育て世代の経済的負担の軽減のため、路線バス通学定期利用促進補助事業（定期補助・夜間特別便）を継続的に実施します。				
	(2) 子どもの送迎負担軽減策の実施				
	● 子どもの習い事における送迎の負担軽減等、子育て世帯への支援策を進め、子育て世代を支援します。				
実施主体	(3) 軽自動車購入助成事業の実施				
	● 子育て世代の経済的負担の軽減のため、軽自動車購入助成事業（子育てのために使用する軽自動車購入費用一部助成）を継続的に実施します。				
	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、町民等				
	スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027
(1)路線バス通学定期利用促進事業の実施【再掲】	継続	→	→	→	→
(2)子どもの送迎負担軽減策の実施	検討後 随時実施	→	→	→	→
(3)軽自動車購入助成事業の実施	継続	→	→	→	→

目標1 路線バスの維持・活性化

目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

目標4 誰もが安全に移動できる環境整備

【施策2-2】高齢者の運転免許証自主返納支援

概要	(1) チョイソコリゅうおうの維持・確保【再掲】				
	● 運転免許証を返納しても、買い物、通院等の日常の移動手段を確保できるよう、チョイソコリゅうおうの維持・確保に努めます。				
	(2) 運転免許証自主返納支援策の実施				
	● 町の公共交通の総合的情報提供として、近江鉄道(株)の高齢者用定期券「小判手形」の周知を行います。				
実施主体	● 滋賀県警が推進する運転免許証返納割引に加え、交通事業者と連携しながら、町独自の返納者を対象とした支援策について検討します。				
	(3) 道路環境の整備				
	● 徒歩・自転車・シニアカー等、多様な移動手段においても安心安全に移動しやすい道路環境を整備します。				
	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、町民等				

実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、滋賀県、運行事業者、町民等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)チョイソコリゅうおうの維持・確保【再掲】	継続	→	→	→	→
(2) 運転免許証自主返納支援策の実施	検討後 随時実施	→	→	→	→

## 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

### 【施策2-3】 タクシーの利用環境整備

概要	<u>(1) タクシー停留所の設置</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内に営業所がなく、利用時には電話で配車の手配が必要なことが、タクシーを利用しにくい要因となっているため、中心核であるタウンセンターにタクシー停留所を設置するなど、利用しやすい環境を整備します。</li> </ul>				
概要	<u>(2) タクシーの情報提供の充実</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーの配車番号等の情報を、公共交通の総合的情報として提供したり、需要が見込まれる施設に掲示するなど、タクシーを利用しやすい環境整備を進めます。</li> </ul>				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、タクシー事業者、竜王町等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)タクシー停留所の設置	検討	検討	検討	検討後 随時実施	→
(2)タクシーの情報提供の充実	検討	→	→	→	→

## 目標3 持続可能な公共交通の構築

### 【施策2-4】 その他移動支援の維持・確保

概要	<u>(1) その他移動支援の維持・確保</u>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福祉有償運送やお出かけ支援（住民互助）等、町内の様々な移動支援について、維持・確保を進めます。</li> <li>● 高齢化の進行により、上記移動支援の利用者の更なる増加や担い手不足が見込まれることから、必要な人がサービスを受けられるよう、チョイソコリゅうおうとの連携を図ります。</li> <li>● また、将来的に福祉有償運送等での移動支援の確保が困難な場合は、ライドシェアの活用可能性についても検討します。</li> <li>● スクールバスについて、空き時間帯の有効活用について検討します。</li> </ul>				
実施主体	竜王町、運行事業者、町民等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)その他移動支援の維持・確保	随時実施				

## 目標4 誰もが安全に移動できる環境整備

### 【施策2-5】安全で便利に自動車等を利用できる環境整備

概要	<u>(1) 軽自動車購入助成事業の実施</u>				
	● 移動の多くを自動車に依存していることから、先進安全機能付き軽自動車購入費用一部助成を継続的に実施し、安全に自動車を利用できる環境整備を進めます。				
概要	<u>(2) 自動運転等の先端技術の導入可能性検討</u>				
	● 急速に進展する自動運転技術等の先端技術の動向について情報収集を行い、県や国、交通事業者と連携しながら、活用方法や導入可能性について検討します。				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、交通事業者、滋賀県、国等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)軽自動車購入助成事業の実施	継続	→	→	→	→
(2)自動運転等の先端技術の導入可能性検討	検討	→	→	→	→

## 方針3 まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成

### 目標1 路線バスの維持・活性化

### 目標2 チョイソコリゅうおうの維持・活性化

### 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

### 【施策3-1】タウンセンター等の交通拠点機能強化

概要	<u>(1) 路線バスのタウンセンター等集約化</u>				
	● 交通拠点となるタウンセンターと北部地域の交通拠点に路線バスを集約することで、中心核等からの町外への路線バスの便数が増加し、町外とのアクセス性の向上を図るとともに、チョイソコリゅうおうとの乗り継ぎの促進を図ります。				
	<u>(2) バスターミナル新設</u>				
概要	● タウンセンターにバスターミナルを設置することで、公共交通の利用環境の向上を進めます。				
	<u>(3) タクシー停留所の設置【再掲】</u>				
概要	● タクシーの配車番号等の情報を、公共交通の総合的情報として提供したり、需要が見込まれる施設に掲示するなど、タクシーを利用しやすい環境整備を進めます。				
	実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、町民等			
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)路線バスのタウンセンター等集約化	検討後 随時実施	→	→	→	→
(2)バスターミナル新設	検討	検討	検討	検討後 随時実施	→
(3)タクシー停留所の設置	検討	検討	検討	検討後 随時実施	→

## 目標5 コンパクトなまちづくりへの対応

### 【施策3-2】先端技術の導入

概 要	<p>(1) 自動運転技術の活用可能性検討【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 急速に進展する自動運転技術等の先端技術の動向について情報収集を行い、県や国、交通事業者と連携しながら、活用方法や導入可能性について検討します。</li> <li>● また、竜王町ランドデザイン構想の中で、中心核と地域をつなぐネットワークづくりに自動運転技術を活用した「企業やバス事業者との連携による無人走行バスの運行」の導入を掲げていることから、今後の動向についても収集していきます。</li> </ul>				
実施主体	竜王町地域公共交通活性化協議会、竜王町、運行事業者、滋賀県、国等				
スケジュール(年度)	2024	2025	2026	2027	2028
(1)自動運転技術の活用可能性 検討	検討	→	→	→	→

## 8. 計画の達成状況の評価

### 8.1 推進体制

本計画の施策・事業は、町民（地域）や交通事業者、行政、関係機関等がそれぞれの役割を担うとともに、連携しながら計画的に推進します。

竜王町	・竜王町地域公共交通活性化協議会を運営し、本計画の進捗管理を行う
滋賀県	・本計画を推進する上で、必要な施策・事業を支援する ・県内市町との広域連携を図る
国土交通省	・本計画を推進する上で、必要な施策・事業を支援する
交通事業者	・安全な運行と快適なサービスを提供する ・効率的・効果的な運行、利用拡大に努める
町民（地域、地域団体等）	・将来にわたって公共交通を守り育てる意識を持ち、公共交通を利用する ・公共交通への関心を持ち、関りを高める

### 8.2 評価と進捗管理

進捗管理は、PDCAサイクルで実施し、毎年度、「竜王町地域公共交通活性化協議会」において、施策や事業の進捗状況や評価指標の達成状況について検証を行い、進捗状況や社会情勢の変化等にあわせて、必要に応じて見直しを行います。



図 8-1 PDCAサイクルによる進捗管理



## 竜王町地域公共交通計画

令和6年（2024年）3月

発行 竜王町・竜王町地域公共交通活性化協議会

---