

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

地域の公共交通を取り巻く現状と 検討の視点・課題

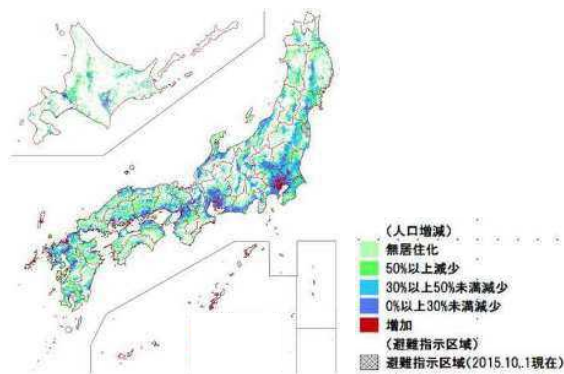
令和5年9月6日

1. 地域の公共交通を取り巻く現状について
2. 「連携・協働」を進める視点及び検討の方向性と課題例

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

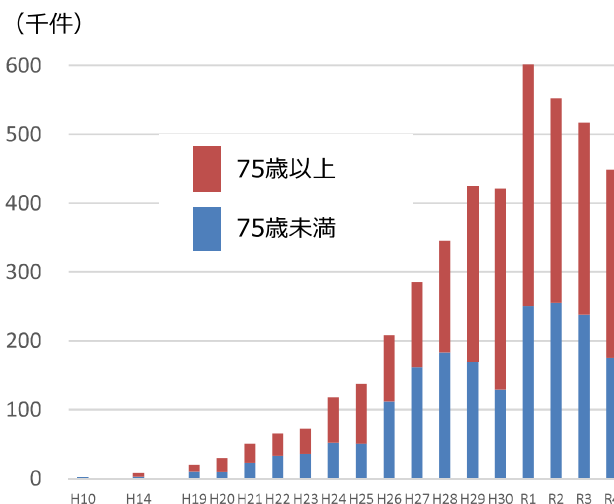
将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



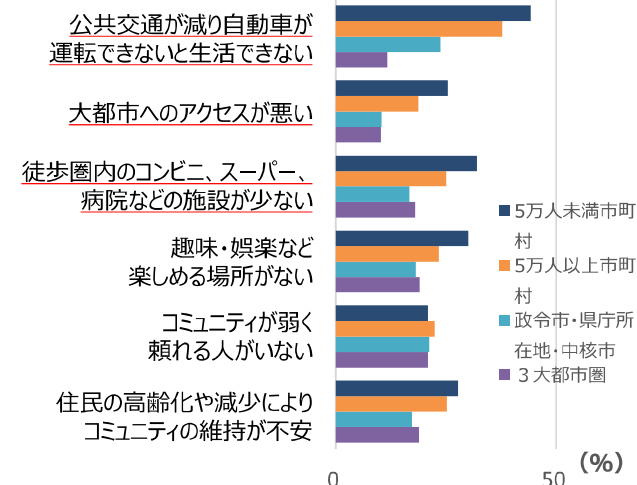
（出典）総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

免許返納数の推移



（出典）警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

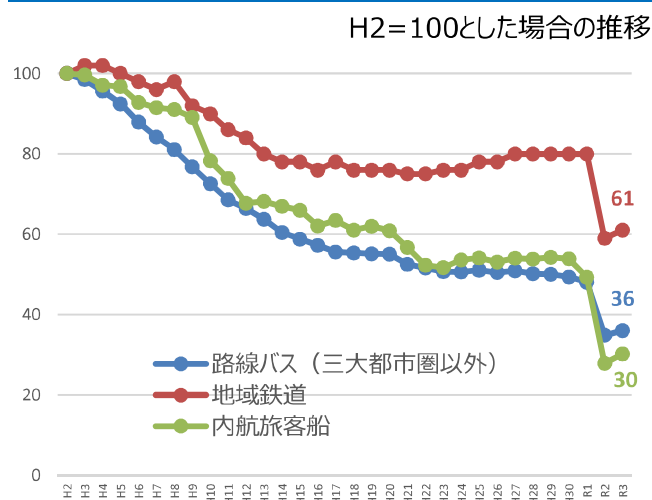
居住地域に対する不安（地域別）



（出典）国土交通省「平成29年度国民意識調査」

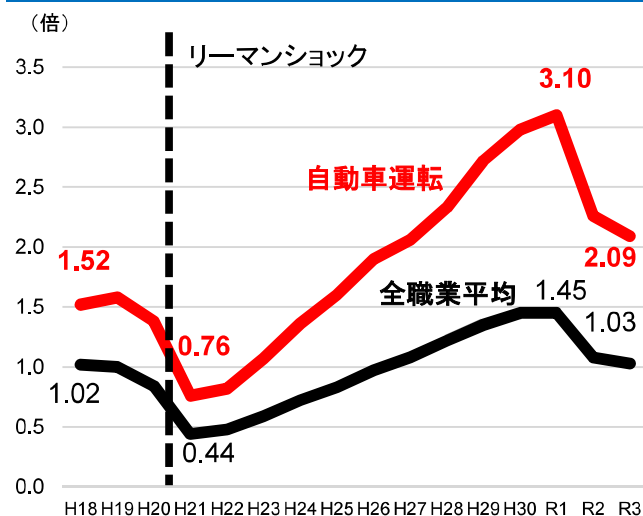
- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- 自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数



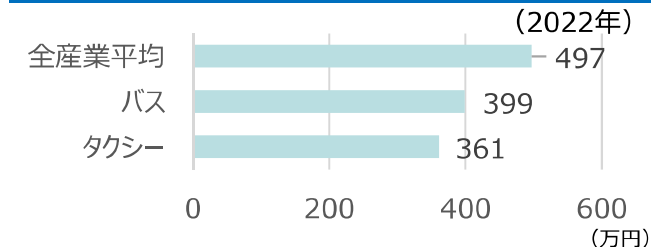
（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足



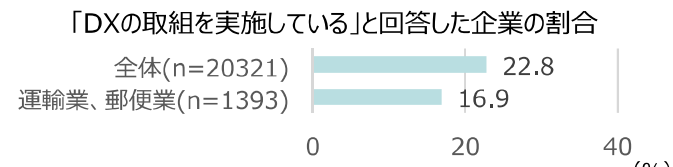
（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省推計

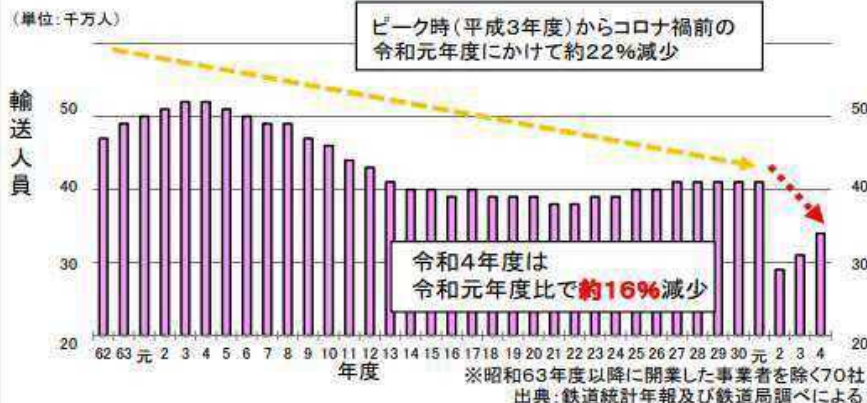
産業別のDX取組状況



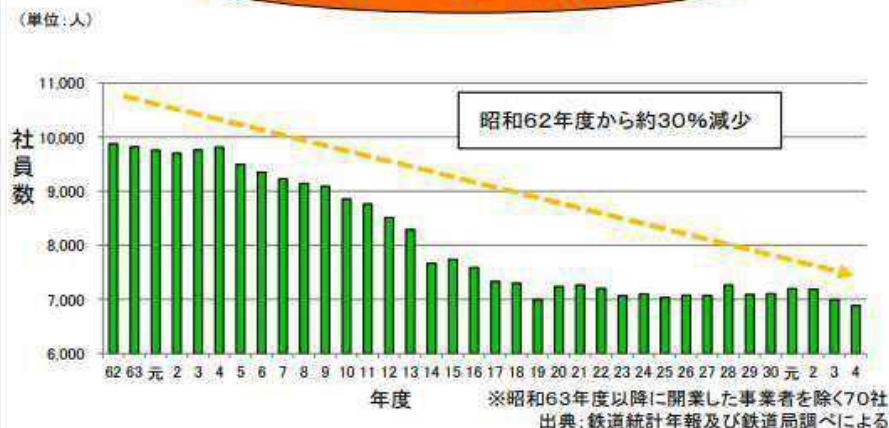
（出典）総務省（2021）「デジタル・トランスフォーメーションによる経済へのインパクトに関する調査研究」から国土交通省作成

地域鉄道の現状

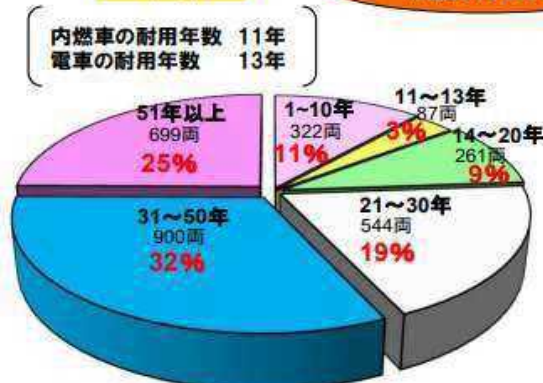
輸送人員の推移



鉄軌道部門社員数の推移



車齢

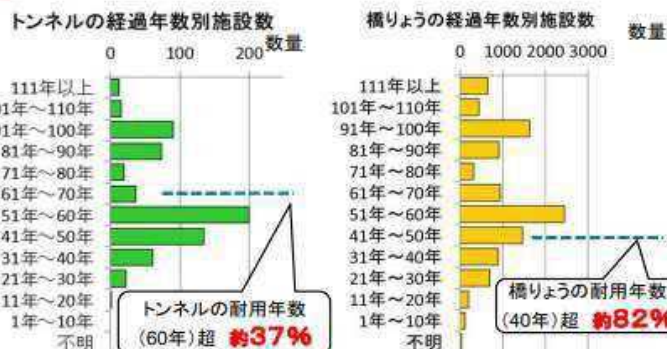


※鉄道局調べ(令和4年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

施設の現状

トンネル・橋りょうの経過年数別施設数



※鉄道局調べ(令和4年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

※割合は不明分を除く

※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

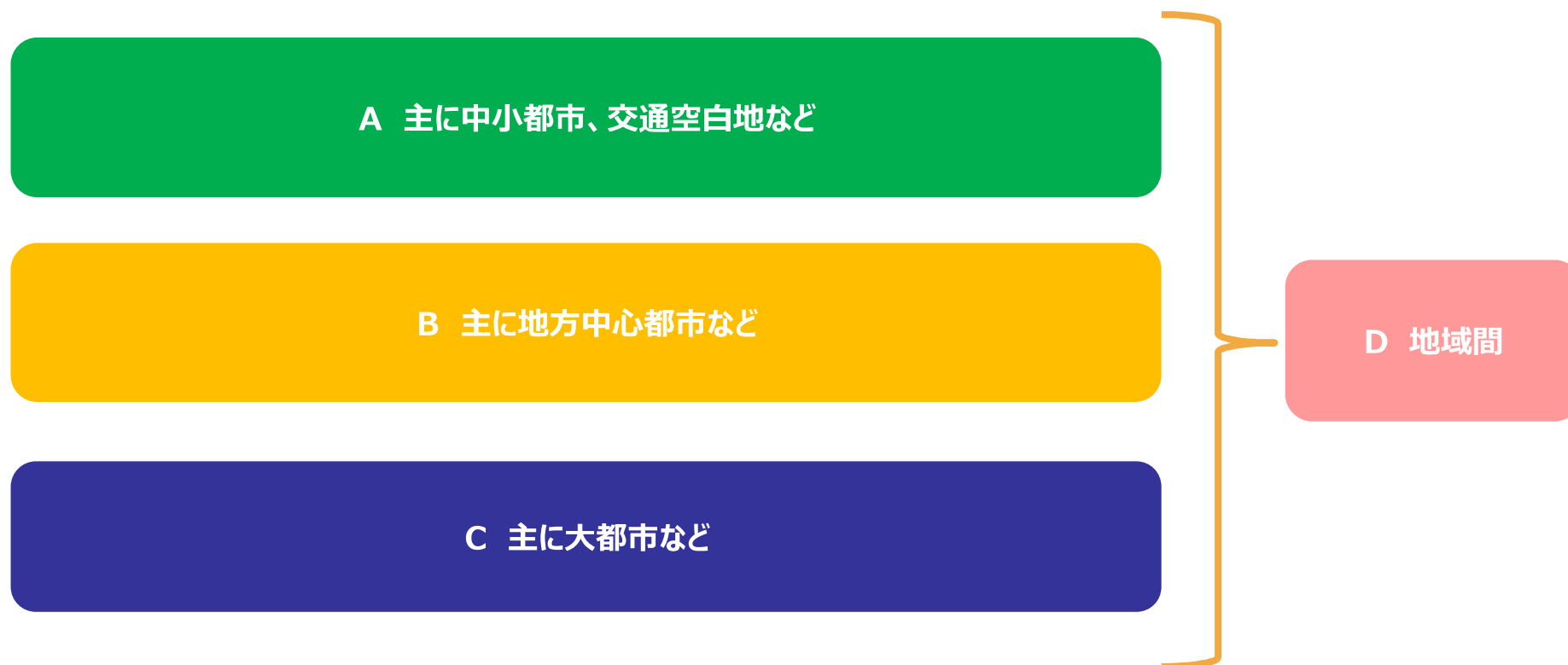
令和4年度(鉄軌道事業)



1. 地域の公共交通を取り巻く現状について
2. 「連携・協働」を進める視点及び検討の方向性と課題例

- 地域の公共交通が置かれる現状や、地域が抱える社会課題は様々であるため、以下の**4つの類型（カテゴリー）**に分けて、取組の方向性や必要な施策の検討を進める。

※なお、都市や地域の特性は千差万別であり、複数の類型にまたがる場合、同じ市町村でもエリアによって異なる類型にあたる場合などもあることに留意



「連携・協働」の方向性：A 主に中小都市、交通空白地など

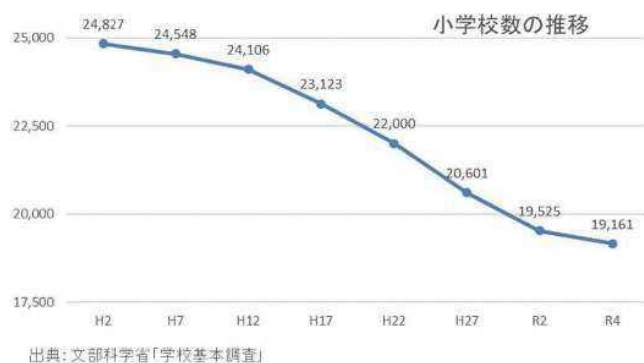
現況

- 人口減少による過疎化・高齢化が著しく、学校や病院の統廃合、商店の廃業等により日常生活における「足」の問題が深刻化。
- 交通事業者によるサービス提供が著しく不足・困難な地域においては、行政・NPO法人等が移動サービスを補完・主導。

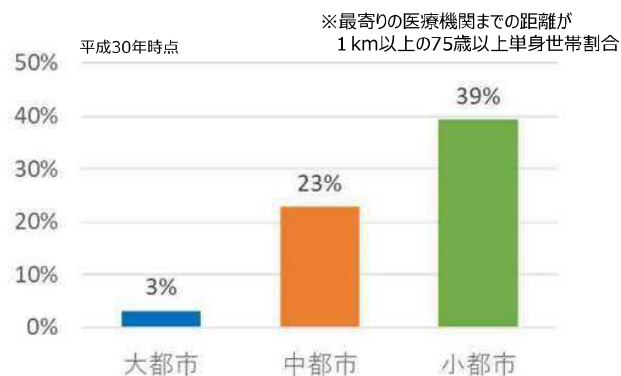
取組の方向性（案）

- 地域にある資源（人材、車両、施設）を最大限に活用し、当該資源のマルチタスク化を図る。
- 自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）の更なる活用を図る。
- デジタルを活用したコンパクトな移動サービス（AIオンデマンド交通、自動運転等）の提供を推進する。
- エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。
- 免許を返納した高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進する。

学校の統廃合による学校数の減少



高齢者の医療機関アクセスの長距離化



大都市：東京都特別区部及び政令指定都市
中都市：政令指定都市以外の市 小都市：町村
(出典)総務省「平成30年住宅・土地統計調査」をもとに国土交通省作成

地域の交通の厳しい現状



事例A-① 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 教育・医療

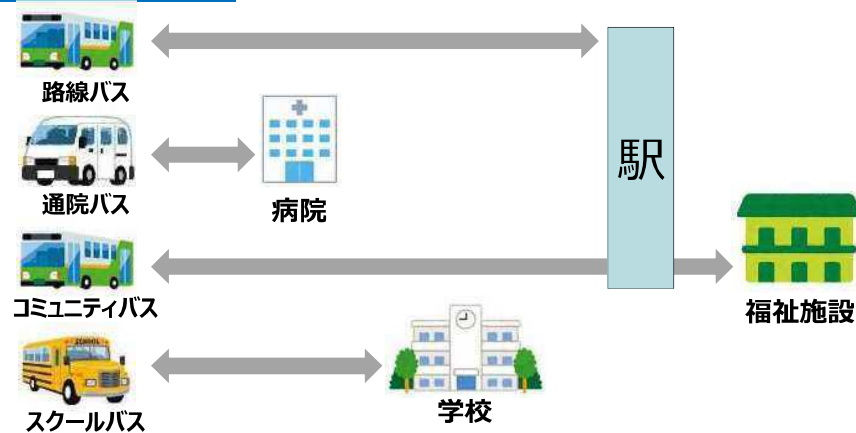
移動需要の集約（マルチ送迎）

【茨城県常陸太田市 人口：約5万人】

【事業の内容】

- ・ 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題。
- ・ 路線バスに統合（混乗化）することで乗車密度を改善し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。

従来



改善策



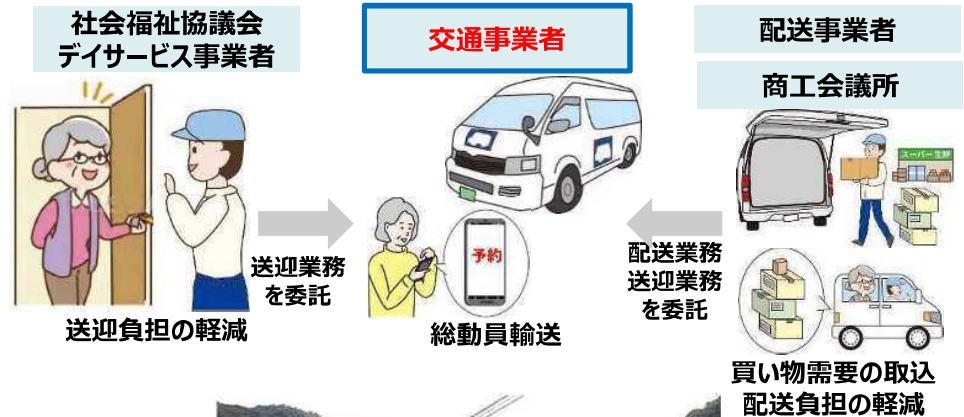
交通 × 福祉・商業・農業

貨客混載とモビリティ拠点

【宮崎県西米良村 人口：約1千人】

【事業の内容】

- ・ 人流・物流サービスが個別バラバラに提供。
- ・ 福祉送迎・買い物支援・貨客混載を新たにデマンド運行する公営バスで一体的に提供することで、各分野の移動・送迎を集約し、運送負担を軽減。
- ・ 人流・物流サービスの拠点となるバスターミナルには、商工会、JAなどを併設し、人が集う拠点（モビリティ・ポイント）として整備。



人流・物流サービスの拠点
(商工会、JA等を併設、診療所、役場、郵便局、スーパーも近接)

事例A-② 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 福祉・農業・観光

農山村の交通システム再構築

【北海道上士幌町 人口：約5千人】

【事業の内容】

- 自治体が路線バスの運行費用を負担するなど、公共交通維持に係る財政負担が課題。効率的な運行等による、財政負担の軽減が必要。
- 中心部の拠点間を結ぶ自動運転（レベル4も視野）のほか、農村部のデマンド交通への転換、多様な交通モードの整備により、地域交通の持続性を向上させるとともに、担い手不足にも対応。



交通 × エネルギー・金融

エネルギー収益の公共交通への活用（シュタットベルケ）

【岩手県宮古市 人口：約4.7万人】

【事業の内容】

- 脱炭素化地域づくりのため、再生可能エネルギーの地産地消を進める必要。
- 市が再生可能エネルギー事業へ出資し、得られる収益を、EVや充放電設備の補助等に活用。自立的な地域経済の循環を創出。
- 構想・計画には、大学や地域金融機関等が参加。将来的には公共交通の維持・確保などに活用。

目指す姿

エネルギーの
地産地消による
自立的な
地域経済の構築



●エネルギー事業の利益を市民へ還元 「よりよい市民サービスの提供」

- 誰もが移動しやすい公共交通
- 子育て世帯への支援
- 充実した教育環境
- 活力に満ちた産業 など

⇒地域課題の解決へ

地域内経済循環



市が積極的に参画
＝宮古市版シュタットベルケ

エネルギーに関わる
費用を市域内にとどめる

「連携・協働」の方向性：B 主に地方中心都市など

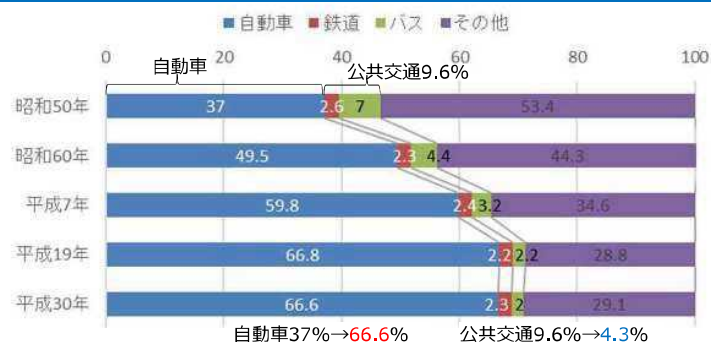
現況

- 各地域の中心都市であり、交通事業者によるサービス提供は行われているが、**住民の移動手段は自家用車が中心**。
- 地域によっては複数のバス事業者が存在するものの、**中心部は過当競争**を強いられ、**郊外では赤字路線を抱え、どの事業者も厳しい経営環境**にある状況。
- 交通事業者による移動サービスが長年提供され、**地域の足の問題への関心が低い自治体も存在**。
- 一部の地域では**多くの観光客が集中**し、地域住民等の生活に影響。

取組の方向性（案）

- **交通事業者の連携・協働**を図る。
- **自家用車を使用した輸送（病院、学校、福祉施設等）**における**交通事業者**の活用等、当該輸送サービス提供者と交通事業者の連携・協働を図る。
- 交通結節点の機能強化を含め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に沿ったまちづくりを推進する。
- **デジタルの活用**による輸送サービスの効率化と高質化の両立を図る。

自動車依存度の拡大（浜松市）



(出典)浜松市資料をもとに国土交通省作成

路線バス利用者数の減少と厳しい収支状況（熊本市）



備考：要素別原価報告書を基に共同経営準備室作成。高速バス・空港リムジンバスは除く数値。収入は経常収入、費用は経常費用を指す。
(出典) 熊本市 共同経営準備室（2019年度）「路線バス事業データ」

事例B 主に地方中心都市など

交通事業者間連携

バス事業の共同運営体制の構築

【広島県広島市 人口：約119万人】

【事業の内容】

- ・ 輸送需要の減少等により、地域交通ネットワークの維持が課題。
- ・ 「競争」から「共創」へ転換し、独禁法適用除外による共同経営（カルテル）のほか、車両やシステムの共同運営を検討。
- ・ 横断的なデータ分析のもと、全体最適化を図り、DXによる持続可能な地域の公共交通を目指す。



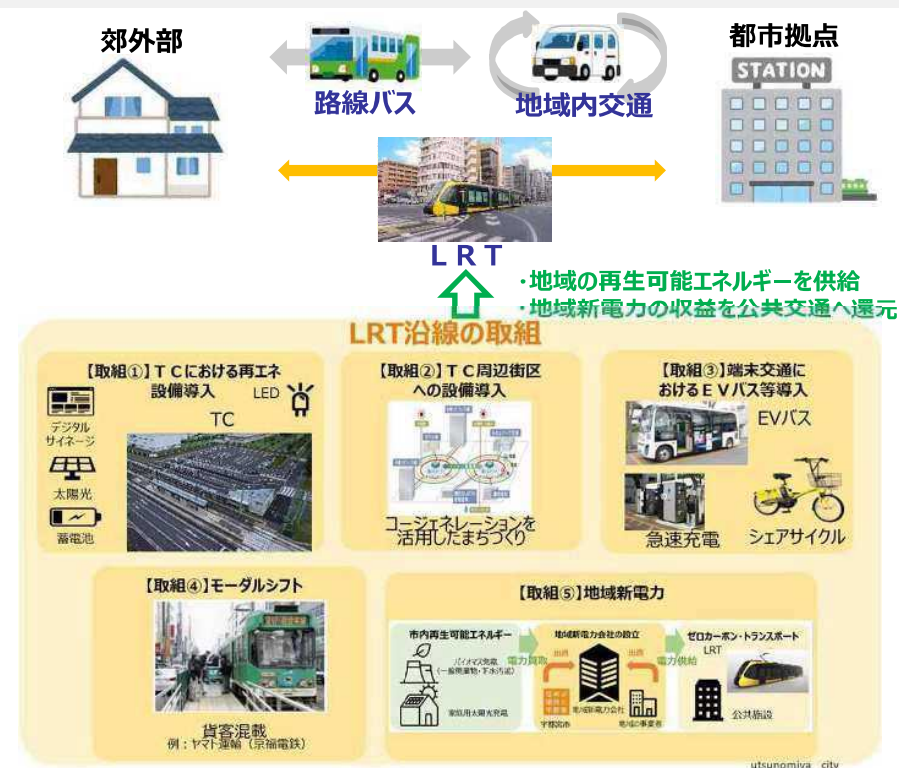
交通 × まちづくり

公共交通を軸としたまちづくり

【栃木県宇都宮市 人口：約51万人】

【事業の内容】

- ・ スーパースマートシティの土台となるネットワーク型コンパクトシティの形成をより一層推進していくことが必要。
- ・ L R Tを基軸としたコンパクトなまちづくりの推進。
- ・ 地域の交通軸になるL R Tの整備、L R T導入と併せたバス路線の再編等により、持続可能な公共交通の構築を図る。
- ・ また、L R T沿線をモデルエリアとした脱炭素化策を構築。



「連携・協働」の方向性：C 主に大都市など

現況

- 三大都市の人口は横ばい。また、**内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問。**
- 複数の交通事業者によって、一定水準の移動サービスが提供されている。一方で、**複雑な交通ネットワークが形成され、特に外部者には使いづらい面も見受けられる。**
- **コロナ禍の影響**（通勤需要の落ち込み、「密」を避ける意識とそれに対応するニーズの高まり）を受ける一方で、**一部の地域では多くの観光客が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。**

取組の方向性（案）

- 引き続き、民間事業者を中心としたサービス提供を進める。
- **デジタルの活用**を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、**利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**する。

大都市ほど公共交通の利用に困る傾向（外国人訪問者）

今回の訪日旅行にて、「公共交通の利用(乗り場、経路の情報、乗換方法等)」について困ったと回答されましたが、それはどの都市で困りましたか

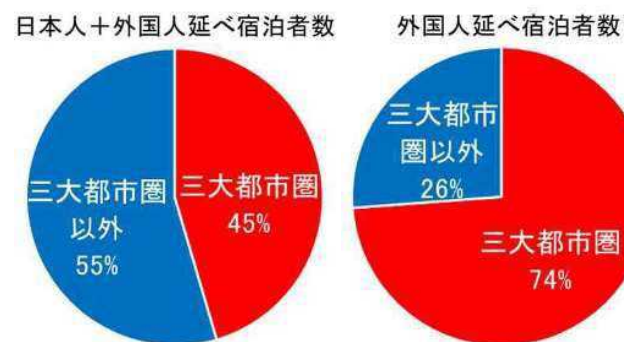


令和元年度調査

※母数：各都市への訪問者人数、複数選択

(出典)観光庁資料をもとに国土交通省作成(3%以上のみ抜粋)

三大都市圏への観光客の集中



三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県

(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査(2023年5月)」をもとに国土交通省作成

移動分散化の取組例(JR東日本)

【オフピーク定期券導入後の利用イメージ】



(出典) 国土交通省「第10回 鉄道運賃・料金
制度のあり方に関する小委員会」資料

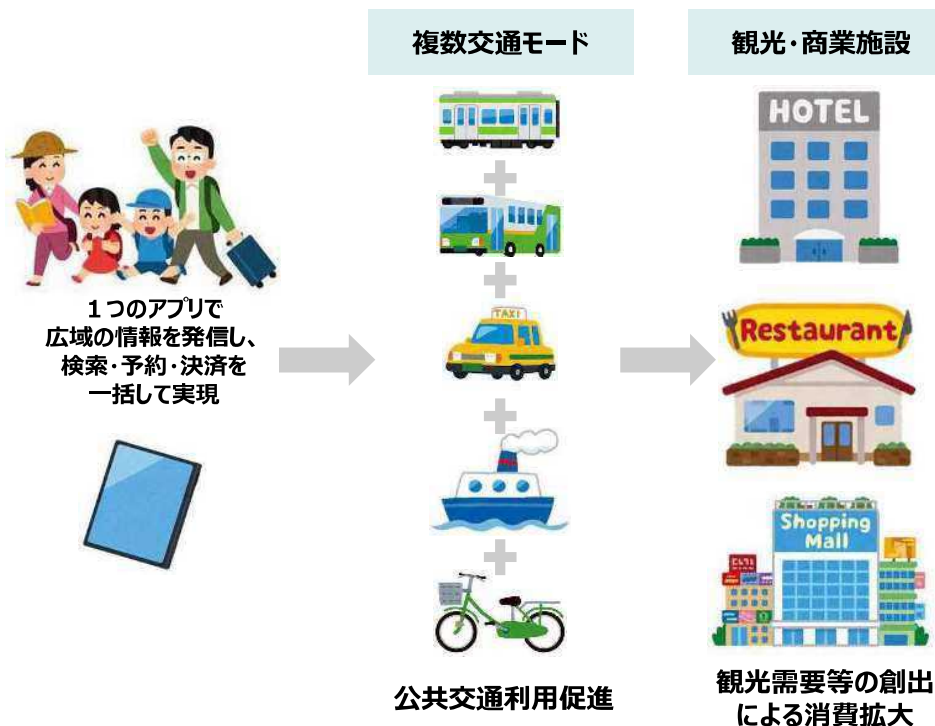
交通 × 観光・商業

広域でのシームレスな移動の実現

【関西MaaS】

【事業の内容】

- 人口減少やコロナ禍による交通需要の大幅な減少に対応するため、インバウンドを含む観光需要の取り込みが課題。
- 広域エリアで交通事業者が一体となって、観光・商業施設等と連携してMaaSに取り組むことで、インバウンドを含む観光客のみならず、地域住民のシームレスな移動と消費拡大を目指す。



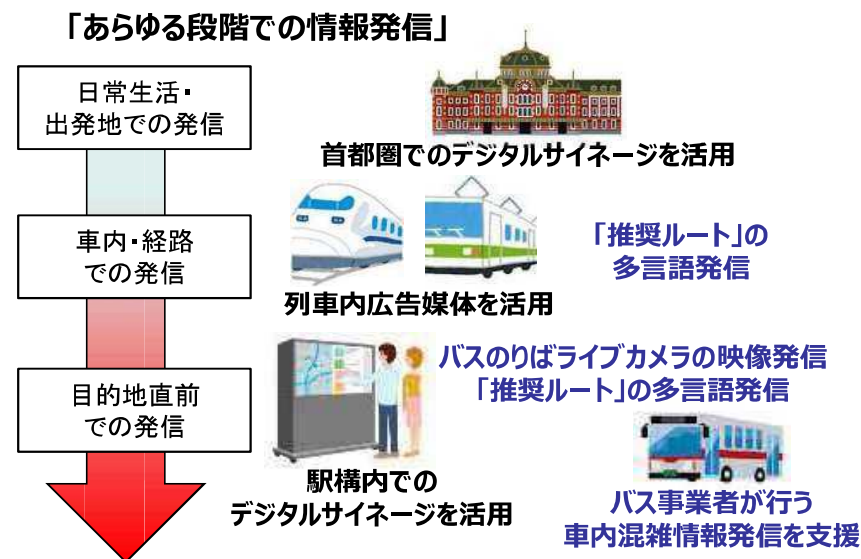
交通 × 観光

観光客の集中に対する対応

【京都府京都市 人口：約145万人】

【事業の内容】

- 観光客が集中し、一部の場所・時間帯において、住民の交通利便性が損なわれるなど、観光客の集中への対応が課題。
- 交通事業者間の連携により、企画乗車券で利用可能な交通モードを拡充し、交通モード間の併用・分散を促進。また、リアルタイム混雑情報・経路情報を発信し、利用者の行動変容を促進することで、公共交通機関の利用を平準化。



「連携・協働」の方向性：D 地域間

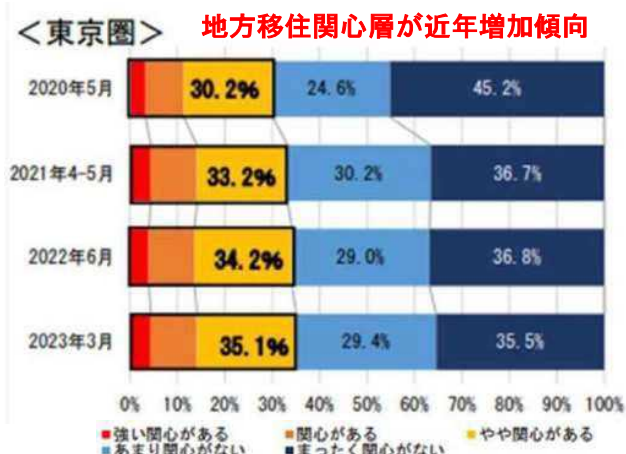
現況

- 地域間を結ぶ公共交通は我が国の経済・社会活動を支える基盤であるものの、大都市間に比して地方都市間や大都市・地方都市間においては**不十分なエリアも多く存在**。
- 本年7月に閣議決定された「国土形成計画」において、国土構造の基本構想として「**シームレスな拠点連結型国土**」が掲げられており、広域圏の自立的発展や広域圏内・広域圏間の交流・連携等に加え、地方の中心的な都市を核とした地域生活圏の形成を図り、**地方への人の流れを創出・拡大**を図っていくこととされた。
- コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化等を受け、**QOLの重視、新たな地方・田園回帰の動きや二地域拠点居住、インバウンドの地方誘客等**に向けたニーズが高まり。
- 地方部では**高次の都市機能（医療、教育等）へのアクセス確保**が重要であり、**広域的な連結強化が必要**。

取組の方向性（案）

- 広域圏の交流・連携や地域生活圏の形成に向け、幹線鉄道をはじめとする**広域的な公共交通ネットワークの有効活用を図るため、デジタル・IT技術等も活用し、情報の発信等とともに、交通関係者と他分野の関係者（自治体等）の連携・協働を進める**。
- 広域的な公共交通ネットワークの有効性を高めるため、その**高機能化・サービス向上を図る**。

地方移住への関心の高まり（東京圏在住者）



出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

幹線鉄道による交流人口・観光人口の増加（例：山形県）

山形新幹線整備時の交流人口増加

- 福島～山形間の乗客数が**約36%**増加

※ 1990年(整備前)：6,340人/日
⇒ 1993年(整備後)：8,600人/日

出典：平成9年2月山形県「山形新幹線新庄延伸導入効果検討調査」

訪日外国人の山形県への誘導

- 県訪問外国人の**約52%**が**成田・羽田空港で出入国**
- 首都圏・山形県間を往来する訪日外国人の**約56%**が**鉄道を利用**

出典：国土交通省「2019年FF-Data（訪日外国人流動データ）」

大都市圏を訪問した外国人観光客を地方へ誘導

訪日外国人の山形県⇄首都圏往来時における利用交通機関（2019年）



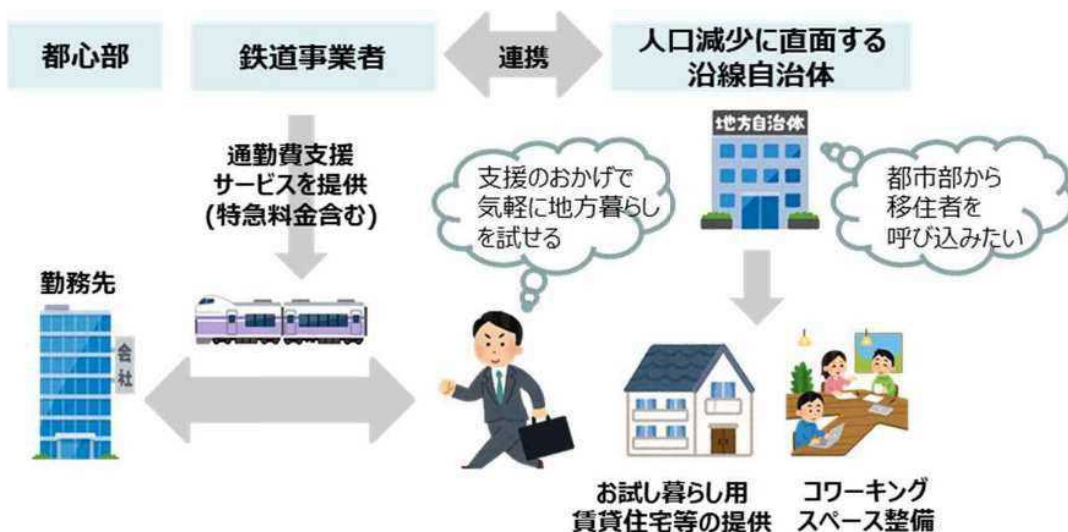
交通 × 地方移住

転職なき移住を促進する「おためし暮らし」

【JR西日本×兵庫県丹波篠山市等 人口：約4万人】

【事業の内容】

- ・ 鉄道の沿線自治体にて、お試し暮らし用の賃貸住宅の提供等、都市部住民の転職なき移住を推進する一方、都市部への長距離通勤に伴う交通費負担が課題。
- ・ 鉄道事業者は、自治体と連携し、お試し暮らしを始めた者に、都心部への特急料金を含めた通勤費支援サービスを提供。



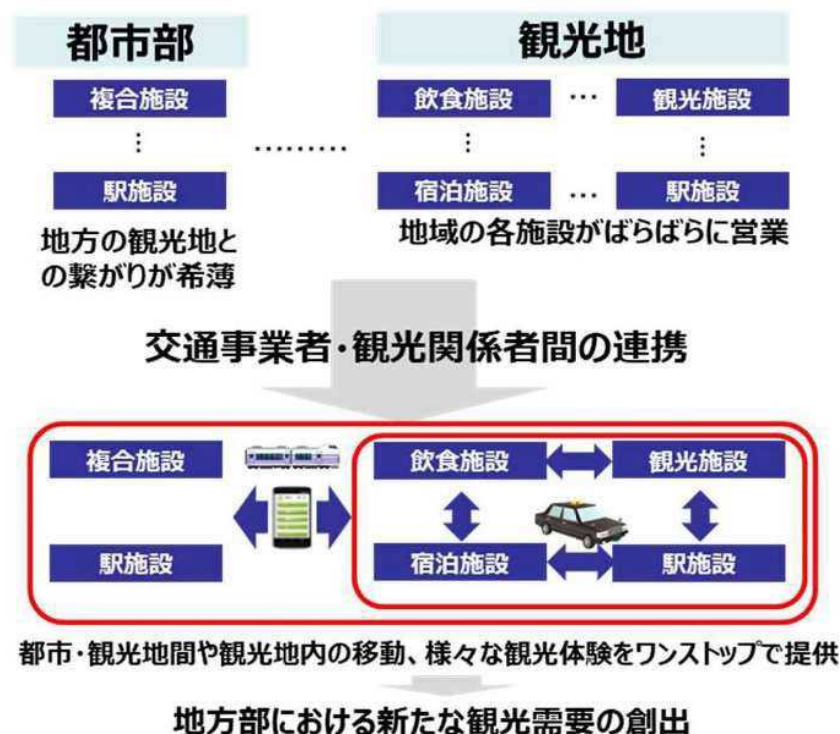
交通 × 観光

観光型MaaSを通じた観光客の移動円滑化

【JR東日本×東北・北信濃・伊豆等の地域】

【事業の内容】

- ・ 地方における観光客の回遊性向上には、関係者間連携による地域間・観光地内のシームレスな移動環境の確保が重要。
- ・ 観光型MaaSを通じて、交通事業者と地方の多様な観光関係者の間で連携を強化。



以下は、本資料に掲載した事例に携わっている事業者、自治体等にヒアリングを実施し、事業の開始・実施にあたって感じている問題意識や主な課題を整理したものである。

【人材・体制面】

- ・ 地方部を中心に、あらゆる人材の不足（自治体職員、ドライバー、調整・司令塔役、D X 人材等）
- ・ 関係者の連携不足（交通事業者間、交通事業者と自治体等の関係者、自治体内の部門間、自治体間等）
- ・ 基礎データの不足（事業者の有しているデータがバラバラ、医療難民や買物難民の実態が不明等）

【資金面】

- ・ 民間事業者が担っている（担ってきた）公共交通に対し、財政支援の優先順位を上げることが困難
- ・ 移動や輸送に係る各省庁の支援制度の整理不足
- ・ 様々な関係者と新たな取組みを始めるにあたっての資金調達に関するノウハウの不足
- ・ D X ・ G X 推進のための初期投資、実証実験後の実装段階における支援策の不足

【その他】

- ・ A I オンデマンド交通等新たな取組みを実施するにあたり、既存交通事業者との調整が困難
- ・ 他の用途に供している車両や施設を一般の利用に供するにあたっての制度面や運用面における制約
- ・ 高度な医療や教育等の生活サービスを各地域単独で維持することが困難
- ・ 地方移住、定住を推進するにあたり、幹線交通における長距離移動の負担が制約

【報告第1号】 市内公共交通機関の利用状況等について

資料1-2

| コミバス等 | H29 | | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | R5 | |
|---------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 |
| コミバス | 1,576 | 575,096 | 1,487 | 542,932 | 1,520 | 554,861 | 1,280 | 467,401 | 1,365 | 498,376 | 1,364 | 497,752 | 1,420 | 518,191 |
| コミタク | 20 | 7,361 | 43 | 15,337 | 64 | 23,371 | 63 | 22,881 | 79 | 28,654 | 94 | 34,241 | 100 | 36,556 |
| 合計 | 1,596 | 582,457 | 1,530 | 558,269 | 1,584 | 578,232 | 1,343 | 490,282 | 1,444 | 527,030 | 1,458 | 531,993 | 1,520 | 554,747 |
| 近江鉄道 | H29 | | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | R5 | |
| | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 |
| 水 口 松 尾 | 57 | 20,800 | 57 | 20,594 | 64 | 23,494 | 44 | 15,899 | 49 | 17,963 | 43 | 15,840 | 46 | 16,708 |
| 水 口 | 377 | 137,503 | 359 | 131,139 | 348 | 126,923 | 260 | 95,164 | 302 | 110,060 | 311 | 113,264 | 306 | 111,625 |
| 水 口 石 橋 | 61 | 22,191 | 65 | 23,711 | 60 | 21,736 | 52 | 18,803 | 50 | 18,193 | 54 | 19,807 | 58 | 21,266 |
| 水 口 城 南 | 544 | 198,619 | 544 | 198,688 | 533 | 194,573 | 391 | 142,544 | 387 | 141,377 | 435 | 158,734 | 471 | 171,820 |
| 貴 生 川 | 824 | 300,748 | 834 | 304,437 | 811 | 296,099 | 556 | 203,339 | 589 | 215,031 | 660 | 240,922 | 705 | 257,408 |
| 合計 | 1,863 | 679,861 | 1,859 | 678,569 | 1,816 | 662,825 | 1,303 | 475,749 | 1,377 | 502,624 | 1,503 | 548,567 | 1,586 | 578,827 |
| SKR | H29 | | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | R5 | |
| | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 |
| 貴生川 | 541 | 197,563 | 531 | 193,851 | 558 | 203,608 | 400 | 146,172 | 424 | 154,630 | 432 | 157,787 | 440 | 160,508 |
| 紫香楽宮跡 | 65 | 23,724 | 63 | 23,278 | 67 | 24,450 | 49 | 17,553 | 51 | 18,569 | 52 | 18,948 | 53 | 19,274 |
| 雲井 | 63 | 23,072 | 62 | 22,639 | 65 | 23,778 | 47 | 17,071 | 49 | 18,058 | 50 | 18,427 | 51 | 18,745 |
| 勅旨 | 30 | 11,065 | 30 | 10,857 | 31 | 11,403 | 22 | 8,187 | 24 | 8,660 | 24 | 8,837 | 25 | 8,989 |
| 玉桂寺 | 11 | 3,954 | 11 | 3,880 | 11 | 4,075 | 8 | 2,925 | 8 | 3,095 | 9 | 3,158 | 9 | 3,212 |
| 信楽 | 453 | 165,219 | 444 | 162,115 | 467 | 170,274 | 335 | 122,242 | 354 | 129,314 | 362 | 131,954 | 367 | 134,230 |
| 合計 | 1,163 | 424,597 | 1,141 | 416,620 | 1,199 | 437,588 | 861 | 314,150 | 910 | 332,326 | 929 | 339,111 | 945 | 344,958 |
| 草津線 | H29 | | H30 | | R1 | | R2 | | R3 | | R4 | | R5 | |
| | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 | 1日あたり | 年間 |
| 貴生川 | 4,179 | 1,525,335 | 4,121 | 1,504,165 | 4,145 | 1,512,925 | 3,098 | 1,130,770 | 3,192 | 1,165,080 | 3,426 | 1,250,490 | 3,570 | 1,303,050 |
| 甲南 | 857 | 312,805 | 856 | 312,440 | 807 | 294,555 | 626 | 228,490 | 642 | 234,330 | 693 | 252,945 | 714 | 260,610 |
| 寺庄 | 754 | 275,210 | 753 | 274,845 | 757 | 276,305 | 688 | 251,120 | 654 | 238,710 | 695 | 253,675 | 705 | 257,325 |
| 甲賀 | 787 | 287,255 | 754 | 275,210 | 700 | 255,500 | 536 | 195,640 | 515 | 187,975 | 558 | 203,670 | 556 | 202,940 |
| 油日 | 281 | 102,565 | 288 | 105,120 | 268 | 97,820 | 209 | 76,285 | 201 | 73,365 | 199 | 72,635 | 199 | 72,635 |
| 合計 | 6,858 | 2,503,170 | 6,772 | 2,471,780 | 6,677 | 2,437,105 | 5,157 | 1,882,305 | 5,204 | 1,899,460 | 5,571 | 2,033,415 | 5,744 | 2,096,560 |

令和6年度事業の進捗について

本協議会でご審議賜り策定した「甲賀市地域公共交通計画」で定める以下の基本理念のもと、4つの基本方針に基づき取り組みを実施しています。

《計画の基本理念》

環境未来都市へ 人と自然の豊かさを創る 甲賀の地域公共交通
～ 次世代へ みんなで創り 使って 育て 暮らしの一部に ～

青字で記載している事業は、市一般会計での支出もしくは他団体が主体となり実施する予定です。

(1) 「甲賀市地域公共交通計画」の進捗管理

令和5年度(2023 年)から令和10年度(2028 年)の6年間で策定した計画の目標を達成するため、(2)の事業を実施しています。

(2) 「甲賀市地域公共交通計画」に示す基本方針に基づく事業実施

基本方針1

「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進

…主に、JR草津線や近江鉄道の利用促進を図ります。

①JR草津線の利用促進

県や沿線自治体で組織する「滋賀県草津線複線化促進期成同盟会」はもとより、本市独自においてJRと連携しながら、その利用促進や利便性向上、地域活性化に取り組んでいます。

◆滋賀県草津線複線化促進期成同盟会により、今年度実施している主な取り組み

- ・沿線企業の通勤方法転換にむけたモビリティ・マネジメント事業…市内参加企業3社【新】
- ・JR寺庄駅に隣接する甲南高校との利用促進に関する意見交換会…12月3日実施
- ・関西本線沿線自治体と連携した利用促進…沿線へのポスター掲示、ポスター作成【新】
- ・情報発信SNSの充実(Instagram・Facebook)…更新頻度UP、フォロワー増加対策
- ・車掌による沿線紹介アナウンスの実施…車内にて、各駅近くで開催されるイベント等を紹介
- ・フォトコンテストの実施…実施中、1月31日まで【新】
- ・大学課外活動等誘致運賃補助…実施中【新】

◆本市独自での主な取り組み

- ・公共交通利用促進補助事業
 - …利用促進に資する活動を行う団体に対し、最大50万円を上限に補助
- ・JRと連携した「おためし暮らし」事業の実施…2件(貴生川・甲南)募集し、現在活用中
- ・JR草津線を利用した観光ルートの造成
 - …関係団体と連携し、ウォーキングやスタンプラリー、酒蔵巡り等を実施
- ・周遊型スタンプラリーの実施
 - …甲賀市を舞台にしたアニメとコラボし、10月12日～実施中【新】
- ・2次交通の充実…JRのダイヤ改正に合わせてコミバス等のダイヤ改正を行うほか、通学通勤需要に合わせた利便性向上を図る
- ・写真展の開催…市制20周年事業として、関係事業者と連携して市内6駅で実施中【新】

②近江鉄道の利用促進

第3種鉄道事業者の一員として、安全を最優先に施設の修繕や改良を行います。また、県や沿線自治体、交通事業者と連携し、その利用促進や利便性向上、地域活性化に取り組んでいます。

- ・地域団体と連携した駅清掃活動実施(水口城南・水口・水口松尾)
- ・京都鉄道博物館にて、近江鉄道車両展示イベントにあわせて沿線自治体の紹介

基本方針2 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

…コミバス、コミタクの改善・ダイヤ改正、信楽高原鐵道の利用促進に取り組めます。

①令和7年度 地域間幹線系統国庫補助金の申請

令和7年度(R6. 10～R7. 9)補助に合わせ申請済→約10,000千円を申請

②コミュニティバス・タクシーのダイヤ改定

第1号議案にて説明

③信楽高原鐵道の持続可能な運行に向けた取り組み

第3種鉄道事業者として、安全を最優先に施設の修繕や改良を行います。また、信楽高原鐵道株式会社と連携して観光需要創出に向けた利用促進に取り組んでいます。

- ・景観整備…植樹、イルミネーション
- ・社会資本整備総合交付金を活用した施設整備…まくらぎ、踏切改良、落石防止等
- ・地域と連携した利用促進…夢の学習、車内装飾など

基本方針③ 「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開

…ICTを活用し利便性を向上します。また、過度な自動車利用からの転換を図り、人と環境にやさしい移動手段を選択するための取り組みを進めます。

①ICT等を活用した利便性向上

- ・各種サービスの利用に向けた調査
- ・貴生川駅等の待ち合い環境の利便性向上
…貴生川駅乗換案内等デジタルサイネージの設置、水口西部コミセンバス停の待合所設置
田村神社バス停の改修、道の駅へのデジタルサイネージ設置

※R5年度に設置したシェアサイクルについて

市内に3ポート(貴生川駅(準備中)・水口石橋駅・甲賀市役所)10台を設置しましたが、9月に運営会社が債務整理を開始したため、事業を休止しております。

②わかりやすい情報提供

- ・甲賀市公共交通連携時刻表の作成

③モビリティ・マネジメントの推進

- ・県と連携した交通環境学習の実施…9校10回実施
※学習効果を最大限発揮させるため、「運賃補助制度」を独自に実施。
- ・日本モビリティ・マネジメント会議への参加…2名(福井県)
- ・コウカエキスポへの参加…環境にやさしいモビリティの展示

《報告第2号》

- ・ 湖南省と連携した1日バスフリー券の作成
- ・ 民間と連携した駅周辺盛り上げイベントの実施(ガチャフェスと連携したイベント実施)
- ・ 「鉄道のまち」を広くアピールするため市内全14駅(15枚)の記念硬券を販売

基本方針④ 「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

…不足する運転手の確保、新たな収益モデルの構築を目指すとともに、地域と連携して持続可能な仕組みを構築するための事業を実施します。

①地域と連携した利用促進

- ・ 自治振興会や関連する団体および関係機関との連携による効果的な事業の推進
- …公共交通利用推進事業補助金の実施

②新しい収益の獲得

- ・ 広告収入や補助金の活用、運賃制度の見直しにより新たな収益モデルの検討
- …令和7年度地域間幹線系統国庫補助金(R6. 10~R7. 9)を申請(再掲)

③地域で守り育てる取り組みの実践

- ・ 地域の実情に応じた移動支援、いつもの暮らしを守るための体制づくりの構築支援
- …出前講座の実施、移動支援事業に対する補助・支援の実施

④担い手の確保

- ・ 高齢化により不足する地域公共交通の担い手の確保と労働環境の改善
- …人件費や労働時間の見直しによる労働環境の改善

高齢化や高齢世帯の増加により、公共交通へのニーズは高まる一方、運転手不足など交通事業の担い手の不足は深刻な状況であり、現状の本数での運行維持が困難な状況です。そのため、運行の効率化をさらに徹底していくとともに、新しい移動サービスの導入を検討します。

1 改正方針

○利用状況に応じたコミバス運行本数の見直し

2024年問題に加え、慢性的な運転手不足により、運行の効率化を図りながらも通学・通勤で利用が多い便を確保し、必要な運行を維持しております。しかし、現在も運転手不足が改善する見込みがなく、今年度も1割弱（全体は300便/日・平日）程度の減便を実施します。

- ①コミバスで利用状況に応じて増減便を行います。（▲20便程度の予定）
- ②減便したコミバス路線にて、著しく利便性が低下する場合は、必要に応じて予約制運行で代替します。
- ③コミタクにて、予約が取りにくい（通学時間帯など）状況を解消するため、予約方法や運行時間などの運用を見直します。
- ④1種免許で輸送が可能となる自家用有償輸送（甲賀市版ライドシェア）導入に向けた実証実験を実施します。

○お客様等からいただいたご意見やご要望等による改正

本年4月のダイヤ改正の結果、お客様等から様々な意見やご要望等をいただきました。（以下参照）コミバスや予約制タクシーとも運転手が不足している状況ではありますが、利便性を少しでも向上させるため、利用状況を勘案しながらできる限りの改善を行います。

- ・乗換接続の改善、道路渋滞などの実情に応じたダイヤ間隔の見直し
- ・予約制デマンド路線の運行本数見直し
- ・バス停の位置変更や新規設置、運行区間の見直し など

●改善を求めるご意見

- ・一部の便で非常に混雑（特に、A1八田線、A4三雲駅市役所線 の朝7時台）しており、定刻通りに来ない。
- ・JR草津線の柘植方面やバスからバス、SKRとの接続が悪い（甲賀駅、貴生川駅）
- ・デマンド運行の本数を増やしてほしい（おおはら・あぶらひデマンド）

●評価する意見

- ・工業団地でのバス停増設により利用しやすくなった
- ・希望ヶ丘水口線など、路線延伸した路線で利便性が上がった
- ・利用が少ない便を見ることが少なくなった

○JR草津線の利用促進を図るため、駅からの2次交通の利便性改善

- ・通勤通学時間帯において、利用者が集中している路線の改善

2 利用状況

①前年度対比コミバス便数・・・減便総数100便、増便数15便 → 削減数85便
※平日・日あたりダイヤ総数：R5 386便 → R6 301便

②昨年度同月（4～10月）との利用人数比較

・全体比較 80便削減したものの、約2,700人の増加

| | R5利用人数 | R6利用人数 | 増減 |
|-----------|-----------|-----------|---------|
| コミバス | 305,779 人 | 308,461 人 | 2,682 人 |
| コミタク・デマンド | 20,975 人 | 20,366 人 | △609 人 |
| 合 計 | 326,754 人 | 328,827 人 | 2,073 人 |

※コミバスの増加は、定期利用が増えたことによる。
また、コミタクの減少は、雲井小学校の通学便を「コミタク宮町」から「F4 雲井国道線」に改編したことによる。

・再編した主な路線の比較 注) 三雲駅⇄水口地域工業団地間の路線を「A2 広野台線」から「A4 三雲駅市役所線」に改編

| 路線名 | R5 | | R6 | | 増減 |
|------------|------|----------|------|-----------|----------|
| | 運行本数 | 利用者数 | 運行本数 | 利用者数 | |
| A1 八田線 | 32 便 | 53,532 人 | 31 便 | 58,418 人 | 4,886 人 |
| A2 広野台線 | 27 便 | 29,079 人 | 23 便 | 21,996 人 | △7,083 人 |
| A3 和野中畑線 | 24 便 | 23,016 人 | 21 便 | 19,856 人 | △3,160 人 |
| A4 三雲駅市役所線 | 28 便 | 20,009 人 | 25 便 | 25,353 人 | 5,344 人 |
| B1 土山本線 | 73 便 | 95,589 人 | 67 便 | 103,292 人 | 7,703 人 |
| E1 希望ヶ丘水口線 | 27 便 | 14,944 人 | 19 便 | 16,510 人 | 1,566 人 |
| F4 雲井国道線 | — | — | 6 便 | 4,226 人 | 4,226 人 |
| G1 広域水口線 | 10 便 | 10,076 人 | 9 便 | 5,375 人 | △4,701 人 |
| コミタク宮町エリア | — | 4,127 人 | — | 591 人 | △3,536 人 |

③便あたり利用者数（平日） ※R5の全便数は386便、R6は301便。R6は、4～10月までの実績をもとに算出。

| 地域 | R 5 | | R 6 | | | |
|----|-----------|------------|-----------|-----------|-------|--|
| | 1 人以下 | | 1 人以下 | | 2 人以下 | |
| 水口 | 7 1.81% | 12 3.11% | 1 0.33% | 2 0.65% | | |
| 土山 | 18 4.66% | 34 8.81% | 10 3.27% | 16 5.23% | | |
| 甲賀 | 27 6.99% | 34 8.81% | 10 3.27% | 0 0.00% | | |
| 甲南 | 11 2.85% | 17 4.40% | 6 1.96% | 4 1.31% | | |
| 信楽 | 19 4.92% | 34 8.81% | 12 3.92% | 9 2.94% | | |
| 全体 | 82 21.24% | 131 33.94% | 39 12.75% | 31 10.13% | | |

3 R7. 4ダイヤ改正（案）について（地域別）

水口地域

全体共通…道路状況等により、遅れが生じている便について、運行経路や区間タイム等を見直します

A2 広野台線

- ①甲賀病院を経由する便が少なく、運行本数やルートを見直し
- ②利用が少ない便を廃止もしくは時間調整
- ③かふかの丘東停留所の廃止、宇田地区に停留所を新設

A4 三雲駅市役所線

- ①道路渋滞による遅延対策、運行経路を検討
- ②昼間時間帯の工業団地経由等経路検討
- ③利用が少ない便を廃止もしくは時間調整、運行経路検討

A1 八田線

- ①朝の時間帯に運行される便の混雑対策として、増便または時間調整、車両の大型化を検討

みなくちデマンド

- ①利用状況に応じて、停車場所、時間帯を見直す

みなくちデマンド 運行路線図



- A1 八田線
- A2 広野台線
- A3 和野・中畑線
- A4 三雲駅・市役所線
- B1 土山本線
- E1 希望ヶ丘・水口線
- G1 広域水口線
- コミタク柏木エリア
- コミタク貴生川エリア

※「中央公民館」は、「水口西部コミセン」に名称変更しました。

A3 和野中畑線

- ①利用が少ない便を廃止もしくは時間調整、デマンド路線導入検討

路線図の下絵は周辺イメージです。縮尺は正確ではありません。

土山地域

全体共通…道路状況等により、遅れが生じている便について、運行経路や区間タイム等を見直します

B1 土山本線

- ①利用が少ない甲賀病院経由便、大河原行を廃止もしくは時間調整、デマンド導入等を検討
- ②運転手不足により、最終便の繰上げを検討

料金 大人(中学生以上) **250円**
小人(小学生以下) **130円**

※南草津土山線は別料金

B4大河原・B6大野小学校・B7山内巡回・B8土山北巡回線

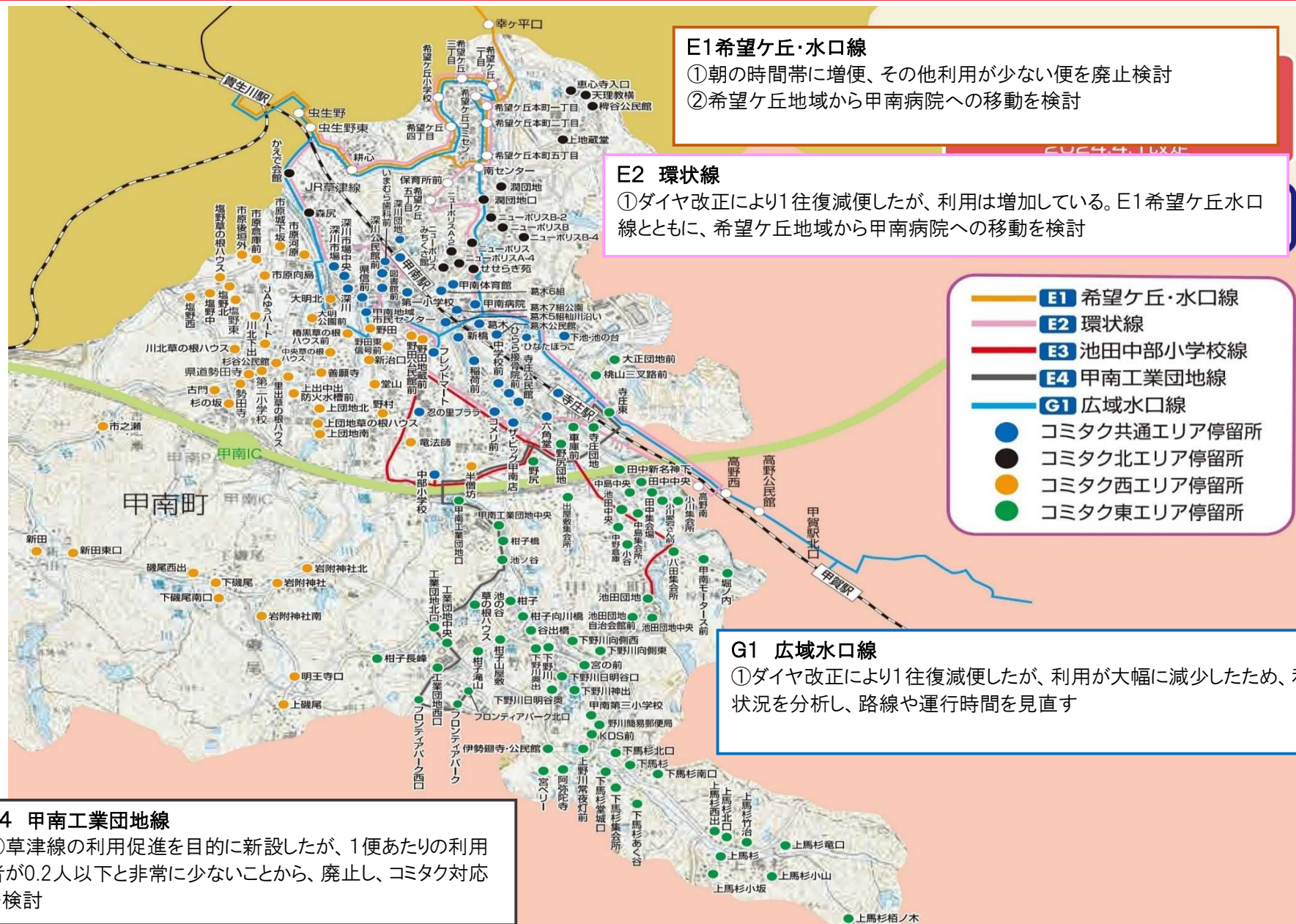
- ①利用が少なく、運行本数も少ないことから、デマンド導入による利便性向上等を検討



甲賀地域



甲南地域



甲賀市公
信
20

F4 雲井国道線

- ①昼間時間を中心に、利用者が1人以下の便があるため減便を検討
- ②遅延や危険バス停への対応のため、通学便の運行時間・経路を再検討

F3 田代畑陶芸の森巡回線

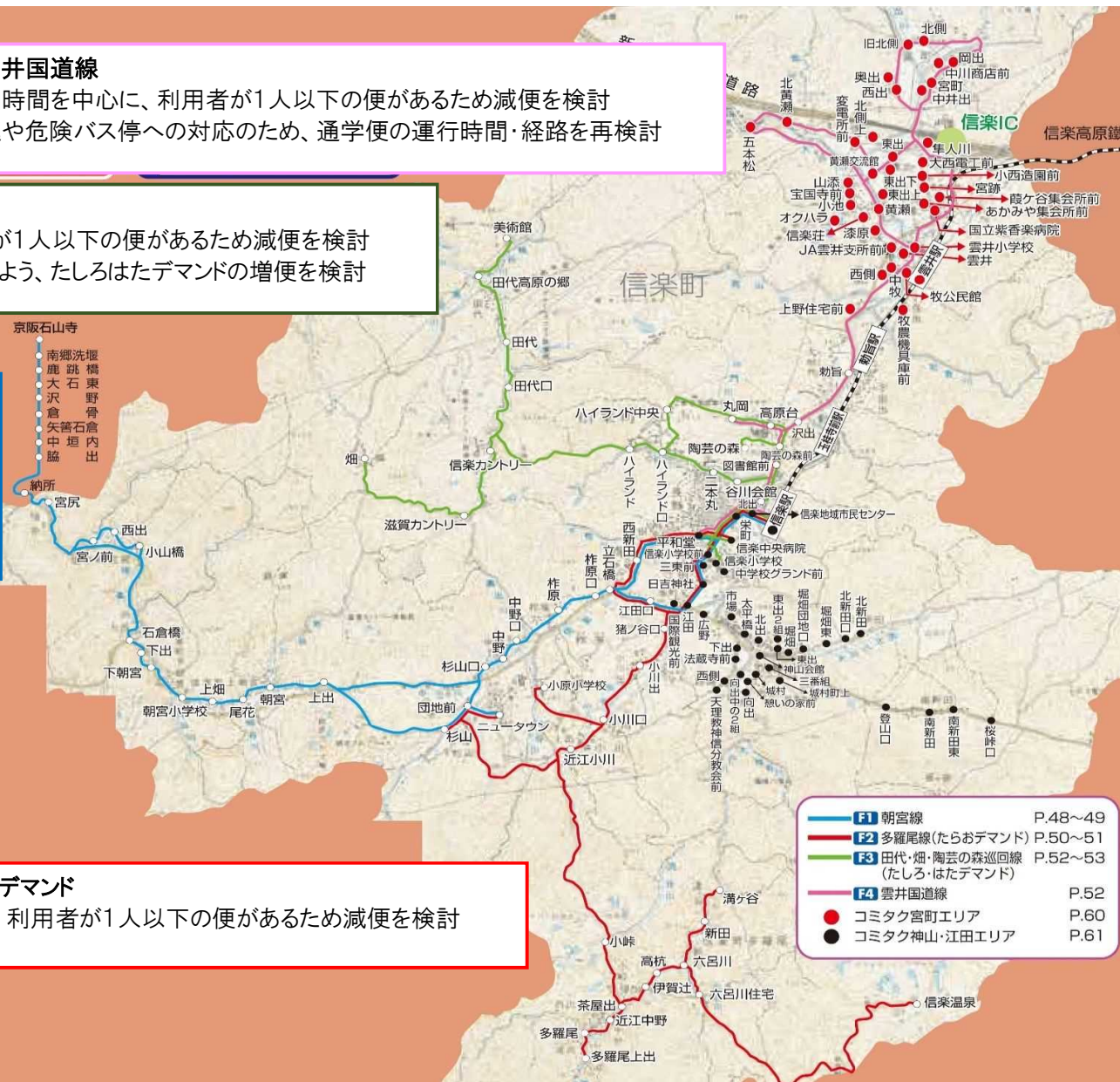
- ①昼間時間を中心に、利用者が1人以下の便があるため減便を検討
- ②陶芸の森へアクセスしやすいよう、たしろはたデマンドの増便を検討

F1 朝宮線

- ①昼間時間を中心に、利用者が1人以下の便があるため減便を検討
- ②石山寺、宮尻終点やニュータウン、平和堂経由等、運行経路を利用状況に応じて見直す

F2 多羅尾線・たらおデマンド

- ①昼間時間を中心に、利用者が1人以下の便があるため減便を検討



コミタク

①駐車場の見直し

- ・区や自治会の要望に基づき停留所を新設

②運用の見直し

- ・運行時間、予約時間の見直し

| | 現 行 | 変更案 |
|------|----------------|--|
| 運行時間 | 8:00 ～ 18:59 | 7:30 ～ 19:30 |
| 出発時刻 | 運行時間内に希望する時間 | 定時運行(例・・・毎時30分など) |
| 予約時間 | 希望する時間の1時間前まで | 希望する時間の30分前まで |
| メリット | 概ね希望する時間に利用できる | 運行、予約時間で便利になるが、運行時間を限定するため、運行時間に予定を合わせる必要がある |

- ・運行エリアの見直し

コミバスの廃止により、今までの目的地に行けないなど、利便性が著しく低下しているエリアにおいて、実証的に、エリア跨ぎ運行を可とする。

想定エリア…貴生川エリア（宇川地区→★エリア）、柏木エリア（宇田地区→貴生川駅）

※ただし、片道運行500円とする。（運賃は2乗車分250円+250円とし、無料乗車も使用不可）

本改正により、現在エリア外の運行を行っている柏木エリアの★への移動にも適用する。

4 今後の改正スケジュールについて

| | |
|--------|------------------------------|
| 12月16日 | 活性化協議会・議会に対し、再編案の意見聴取 |
| 1月下旬 | 活性化協議会（自動車部会）・議会へ最終案の説明、地元説明 |
| 2月中旬 | 活性化協議会（自動車部会）にダイヤ最終報告 |
| 3月中旬 | 議会説明、プレス発表 |
| 4月1日 | ダイヤ改正 |

自家用有償旅客運送の導入について

資料4-1で説明しましたとおり、地域の移動課題の解決し、移動手段を維持するため、利用状況や道路状況などの地域特性に応じ、自家用自動車を活用して第一種運転免許保持者で輸送できる「**自家用有償旅客運送**」の導入に向けた実証実験を以下のとおり行い、土山地域での導入に向けて、関係者との調整を進めてまいります。

●実施概要(案)

バス運転手不足のため、土山地域運行するコミバス6路線のうち、3路線を廃止し、自家用有償旅客輸送を導入することで、幹線路線(B1土山本線)の維持を図ります。

| | |
|---------|--|
| 運送・事業主体 | 甲賀市 |
| 目 的 | 移動課題の解決に向け、地域の特性に応じた移動手段の構築を目指す。 第一種運転免許保持者で運行できる「自家用有償旅客輸送(公共ライドシェア)」により、本格導入、他地域への展開を見据えた、運営面(運転手確保や予約方法など)での課題、利用状況、運行状況など住民ニーズの洗い出しを行う。 |
| 運送形態 | 道路運送法第78条第2号 自家用有償旅客輸送(事業者協力型) ・運行管理(運転手雇用)、車両管理を(株)シガ・エージェントシステムに委託 |
| 運行様態 | 区域型 |
| 運行期間 | 2025年2月～2025年9月30日まで |
| 運行体制 | 運転者 → 受託者運転手 (第2種運転免許所持者および必要な講習を修了した第1種運転免許所持者) 車両 → 受託者が準備(委託者である市が認めるもの:普通車、マイクロバス等) |
| 運行エリア | 甲賀市土山町3エリア内での運行(山内・鮎河、大野、土山エリア) |
| 運行時間 | 7:30～20:00(全日) |
| 利用料金 | 1エリア(1乗車)250円(甲賀市コミュニティバスの運賃表に準ずる) ※ただし、エリア外の共通乗降箇所へ移動する場合、500円(2エリア=2乗車分)もしくは、750円(3エリア=3乗車分)とする。 定期券は、通学定期券のみコミュニティバスと同様の料金で設定。 |
| 乗降場所 | ・集会所など自宅最寄りの安全に停車できる場所 (事前登録時に受託者が指定) ・公共施設、医療機関、商業施設等 ※市民の買い物や通院など日常生活の支援を目的とし、私宅間の移動はしない。 |

導入に向け、先進事例やICTを活用したシステムについての調査を行っておりますが、次のステップとして、まずは**実証実験を12月23日より行います。**・・・資料4-3

自家用自動車を使用した有償運送

自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号関係）

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、**一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合**に、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による**自家用自動車を使用した有償（※）旅客運送**を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的とするものです。

（※）実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲。

○実費の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされている。

・旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。

・合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送 （住民等のための「自家用有償旅客運送」）

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、**地域住民、観光旅客その他の来訪者**の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送 （身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」）

タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、**市町村に会員登録を行った者等**の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（「区域」を設定）
- 乗車定員11人未満



事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の
交通事業者
（バス・タクシー）

ノウハウを活用して協力

（協力の形態）

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理、配車サービスの委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

自家用有償旅客運送者 （市町村等）

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理
配車サービス

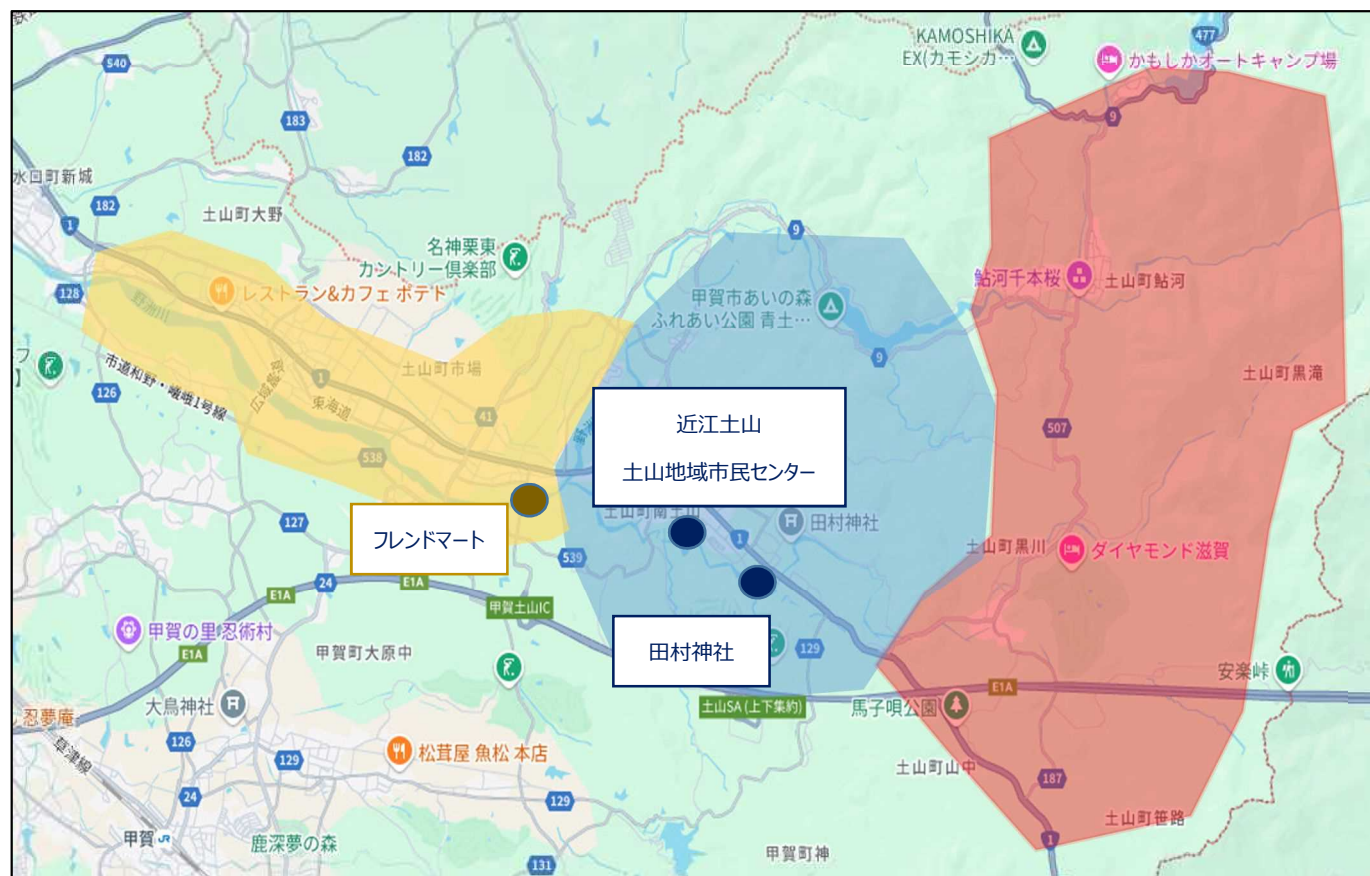
ドライバー

●運行エリア

・区域型

甲賀市土山町域の以下3エリアにおいて運行します。既存バス停は原則利用しません。

- … 大野エリア
- … 土山エリア
- … 山内・鮎河エリア



運行エリア

ご自宅最寄りの指定箇所
(予約時に指定します)

・**ご自宅近くの安全な場所で乗降**していただきます。※予約時に指定した箇所となり、**ご自宅前までは運行しません。**



エリア内の商業施設・医療機関・公共施設

・エリア内の**商業施設・医療機関・公共施設**へ移動できます。※**個人宅やエリア外へは運行しません。**

(乗降地点例)

①大野エリア

大野コメン、大野小学校、公民館など

③山内・鮎河エリア

山内公民館、かもしか荘、青土ダムなど

②土山エリア

田村神社、滋賀銀行、土山小学校など



交通空白解消に向けた地域の移動手段を確保するための対策について

今までの経過

- ・本市では、平成3年の甲南地域を皮切りに、民間路線バス廃止に伴う代替として、滋賀バス(株)および(株)シガ・エージェンツシステムによるコミュニティバス運行を開始
- ・広大な市域で「交通空白地」を生み出すことなく、バス・鉄道・予約乗合タクシー・タクシーの運行事業者とともに交通網を形成し、それぞれの事業者は、厳しい経営状況にありながらも限られた輸送資源を最大限活用し、地域の移動手段を確保
- ・市としても、県下最大級のコミバス・コミタク路線網、そして市内3鉄道14駅の維持に対して多額の経費を投入し、移動手段の確保、利便性を向上

現在の課題

- ・全国的に、2024年問題への対応や慢性的なバス・タクシー運転手不足が相まって、各地でバス路線の廃止や減便が実施され、本市でもその状況は深刻であり、生活に必要な輸送を維持するために、やむを得ず、2024年4月に約80便のコミバスを減便
- ・通勤・通学、通院などの利便性を一定確保したうえで見直したものの、地域によっては「不便になった」との声をいただくなど、交通便利性に地域間で違いが発生
- ・運転手の確保のため、事業者では採用活動等に尽力されているが、運転手不足が改善する見通しは立っていない一方で、高齢化等により移動ニーズは多様化

①コミバス・タクシー運転手の不足による減便・廃止

- ・利用が多い便で慢性的な混雑・遅延の発生による利用離れ
- ・利用が少ない便を減便した結果、通院や買い物など高齢者の外出機会が減少
- ・高齢世帯の増加による家族送迎の消失
- ・運行時間の短縮による夜間時間帯の移動資源不足

②予約乗合タクシー輸送で担える事業量の限界

③車両修繕部品の入手困難、更新費用の増大

課題解決に向けて検討すること

課題の解決に向け、以下の対策を実施します。

道路運送法第4条での輸送を原則とするが、利用状況や道路状況などの地域特性に応じ、**自家用自動車を活用して第一種運転免許保持者で輸送できる「自家用有償旅客運送」を導入し、課題の解決に向けた実証実験を行う**

- 利用が少ない路線は廃止し、予約運行に切り替え、利用が多い幹線路線に集中するなど、利用状況に応じて効率的に配置することで、**幹線路線を維持**
 - 第二種運転免許保持者だけでなく、**第一種運転免許保持者で運行が可能**
 - 自家用自動車の活用によるバス車両からのダウンサイジング化
- ※ただし、第一種運転免許保持者についても、担い手を確保することが難しいと想定されるため、第二種運転免許保持者も含め確保に向けた取り組みを並行して進めていきます。

自家用有償旅客運送等を検討している区域

(今回協議する区域)

・バス運転手不足による路線廃止への対応

甲賀市土山町域で運行する6路線のうち、4路線を廃止し、幹線路線(B1土山本線)を維持



(今後導入を検討していく区域)

・コミバスの始発繰下げ、終発繰上げ等による交通空白時間帯への対応

本市では、現在市内全域にコミバス・予約制乗合タクシーを運行していますが、平日ではコミバスの運行時間は6時～20時、コミタクは8時～19時となっており、土休日では、コミバスの運行時間も短くなるうえ、運行便数が平日と比較して約30%と少なくなっております。

主に駅からの帰宅等としての利用が多いものの、交通空白が生じており、主に自家用車での送迎や民間タクシーを活用いただいておりますが、利便性の低下がJR草津線の利用者にも影響すると考えています。

民間タクシーについては、新しい生活様式の広がりにより厳しい状況の中、このような時間帯やバス・鉄道では応えきれない細かなニーズに対応していただいておりますが、利用者数が減少している一方、2024年問題への対応や運転手不足により、朝や夜間などには配車が難しい時間帯、曜日がある状況です。

道路運送法の法体系について

| 区 分 | 種 類 | 種 別 | 運行の態様別 | 代表的な運行形態 |
|--|----------------------------|--------------------------|-----------------------|--|
| 旅客自動車運送事業 (法 § 2) | 一般旅客自動車運送事業 (法 § 3) | 一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4) | 路線定期運行 (省 § 3の3) | ・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー |
| | | | 路線不定期運行 (省 § 3の3) | ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通 |
| | | | 区域運行 (省 § 3の3) | |
| | | 一般貸切旅客自動車運送事業(法 § 4) | ・貸切バス | |
| | | 一般乗用旅客自動車運送事業(法 § 4) | ・タクシー | |
| | 特定旅客自動車運送事業(法 § 43) | ・工場従業員等の送迎バス | | |
| 国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21) | | | | ・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス ・自治体の要請による実証運行 |
| 自家用自動車による 有償の旅客運送 (法 § 78) | 自家用有償旅客運送(法 § 79) | 交通空白地有償運送(省 § 51) | ・交通空白地有償運送 (自治体バス) | 公共ライド |
| | | 福祉有償運送(省 § 51) | ・福祉有償運送 | |
| | 国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78) | | ・幼稚園バス | 日本版ライド |
| | 災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78) | | | |

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則 5

「交通空白」の解消～公共ライドシェア等の導入～

- 地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。
- タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに、早急に取り組を進めているところ。

国土交通省「交通空白」解消本部（令和6年7月17日設置 本部長：斎藤国土交通大臣）

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、**タクシー等**という）を**地域住民**が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、**タクシー等を来訪者が利用できる状態**を目指す。

主な対策

自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)

(道路運送法78条2号関係)

- 市町村やNPO法人などが、**自家用車**を活用して提供する、**有償の旅客運送**。
- 省令において「**交通空白地有償運送**」及び「**福祉有償運送**」を規定。



乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

自家用車活用事業 (日本版ライドシェア)

(道路運送法78条3号関係)

- **タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス**（令和6年3月創設）。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、**タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定**。



AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能（AI）による最適な運行ルートの決定が可能

新しい公共交通サービスの導入に 向けた実証実験を行います!



甲賀市では、市民の皆様が利用しやすい公共交通網となるよう、毎年ＪＲ等のダイヤ改正に合わせコミバス・コミタクの運行見直しを行っております。

しかし、バスやタクシーは、労働時間規制（２０２４年問題）が影響して運転手不足がより深刻になっている一方で、高齢化により移動ニーズは年々高まっています。

そのことから、滋賀県と連携し、**市民の皆様の移動手段を守り、地域公共交通を維持**していくため、「新しい公共交通サービス」の導入に向け、**期間および運行エリア限定・無料**で**実証実験**を行いますので、ぜひご利用ください！



み
ん
な
で
つ
く
ろ
う
。
豊
か
な
滋
賀
を
。
暮
ら
し
や
す
く
。
移
動
し
や
す
く
。



SHIGA
SMART
ACCESS
2040s



運行期間

【第1期】2024年**12月23日(月)**～2025年**1月31日(金)**までの平日

※ただし、12月31日～1月5日は運休いたします。

(運行時間) **8:30～17:30** ※予約時間 **7:30～16:30**

【第2期】2025年2月上旬～2025年3月上旬まで (予定)

運行エリア

甲賀市土山町の3エリア内での限定運行

(山内・鮎河エリア、大野エリア、土山エリア)

ご自宅最寄りの指定箇所
(予約時に指定します)



共通乗降箇所(4か所)または
エリア内の商業施設・
医療機関・公共施設



利用方法

事前登録 (初回予約時もしくは事前にFAX) および**乗車時は予約**が必要

利用料金

無料 (今回の実証実験期間中に限ります。)

詳しくは裏面をご覧ください。

この実証実験は、新しい輸送サービスの導入に向けた**課題調査を目的**としているため、
実施期間中に**運行エリアや利用方法の変更**を行う場合があります。

「新しい公共交通サービス実証実験」ご利用方法

★以下の5点について、事前登録をして下さい。

初回予約時に必要事項を伝える or 事前に必要事項を記載しFAX(66-1300)する
(必要事項)

①氏名(ふりがな) ②電話番号 ③携帯電話番号 ④住所 ⑤利用予定の施設

★利用の1時間前までに、電話で シガ・エージェントシステム(株) に連絡します。

予約の際、以下を担当者にお伝えください。

(必要事項)

①氏名(ふりがな) ②携帯電話番号 ③利用時間 ④利用区間

予約電話番号
080-1177-7464



運行エリア

ご自宅最寄りの指定箇所
(予約時に指定します)

・ご自宅近くの安全な場所で乗降して
いただきます。※予約時に指定した箇所と
なり、ご自宅前までは運行しません。

共通乗降箇所(4か所)または
エリア内の商業施設・
医療機関・公共施設

・エリア内の商業施設・医療機関・公
共施設へ移動できます。※**個人宅や**
エリア外へは運行しません。

(乗降地点例)

①大野エリア

大野コミセン、大野小学校、公民館など

③山内・鮎河エリア

山内公民館、かもしか荘、青土ダムなど

②土山エリア

田村神社、滋賀銀行、土山小学校など



※3エリア共通で利用できる乗降箇所

・田村神社、フレンドマート、近江土山、
土山地域市民センター

近江土山や田村神社でコミバスに乗継される場合は、1日フリー乗車券を進呈!

利用上の注意

- ①本実験は、市内での導入に向けた実験であり、本格運行を保証するものではありません。
- ②ご利用に際し、簡単なアンケートにご協力いただきます。
- ③乗合をお願いする場合があります。
- ④甲賀市民以外でも利用できますが、事前登録が必要となります。
- ⑤予約状況により、ご希望の時間に利用できない場合があります。

詳しい利用方法については、お気軽にお問い合わせください!

予約・運行について

シガ・エージェントシステム(株)

電話 080-1177-7464/平日 7:30~16:30

実証事業について

甲賀市建設部公共交通推進課

電話 0748-69-2215/平日 9:00~17:00