資料１－１

守山市地域公共交通計画

素案（本編）

※守山市地域公共交通網形成方針からの変更点は赤文字
※法令等の改正への対応部分は水色マーカー
※前回までの協議会でいただいたご意見に関連する部分は黄色マーカー

表紙デザインは別途検討予定

The Garden City
つなぐ、守山

令和６年３月

守　山　市
守山市地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 計画の概要 5
1.1. 計画策定の背景・目的 5
1.2. 計画策定の条件 5
2. 上位関連計画の整理 7
2.1. 滋賀県の計画 7
2.2. 守山市の計画 8
3. 守山市の現状 14
3.1. 地勢・交通網 14
3.2. 人口・産業等 15
4. 守山市の公共交通等の実態 21
4.1. 守山市の公共交通等の概況 21
4.2. 守山市民の公共交通の利用実態、問題意識、ニーズ 45
4.3. 「もーりーカー」の利用実態等について 65
4.4. 守山市民の考える公共交通のあり方 77
4.5. 交通事業者の実情、課題、意向 79
4.6. 守山駅の課題について 81
4.7. 公共交通等の実態のまとめ 83
5. 地域公共交通計画の基本理念・基本方針 87
5.1. 基本理念 87
5.2. 基本方針 88
5.3. 地域公共交通の役割・機能 89
5.4. 計画の目標 92
6. 目標を達成するために行う事業・施策 94
6.1. Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上 96
6.2. Ⅱ.子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり 101
6.3. Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大 108
6.4. Ⅳ.地域の多様な関係者との共創による地域公共交通づくり 110

7.　計画の評価と推進体制 113
7.1.　計画の評価と進捗管理.....113
7.2.　推進体制と役割分担.....114

1. 計画の概要

1.1. 計画策定の背景・目的

守山市は、琵琶湖に面し、ホタルが飛び交う環境の良さや、名神高速道路の栗東インターに近く、京都市や大阪市への鉄道の利便性の高さを背景に、人口８万人を超える都市へと発展してきました。我が国は人口減少時代を迎えていますが、守山市は住みよい都市として認知され、その結果人口が増加しています。

しかしながら、人口増加に伴い自動車も増加しました。自動車の増加は、渋滞や交通事故等の社会問題をもたらし、自動車に便利なまちづくりや自動車中心のライフスタイルは、公共交通である路線バスの利用者離れをもたらしました。高齢になっても自動車移動に頼りきってしまう地域となりつつあります。また、令和 2 年以降の新型コロナウイルス感染症拡大の影響も公共交通離れに追い打ちをかける事態となっています。

これからの守山市を考えたとき、自動車中心のライフスタイルが続くと、公共交通のサービスレベルは益々低下し、免許の持たない学生や子どもが外出しづらくなります。また、将来自動車の運転に不安を感じたとき、体調不良などで自動車が利用しづらくなったときも、外出が不便になります。来訪者の移動も不自由になります。次第に暮らしにくい、訪れにくい環境となり、都市の魅力を失いかねません。公共交通は誰もにとって、重要な交通手段であることを再認識し、自動車と公共交通をバランスよく使い分けることが、これからの守山市に強く求められます。

こうしたなか、令和 2 年 11 月に『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が改正となり、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や、既存の公共交通に加えて地域のあらゆる輸送資源を総動員し、移動ニーズに応じて地域が自らデザインする地域交通への取組みが求められることになりました。

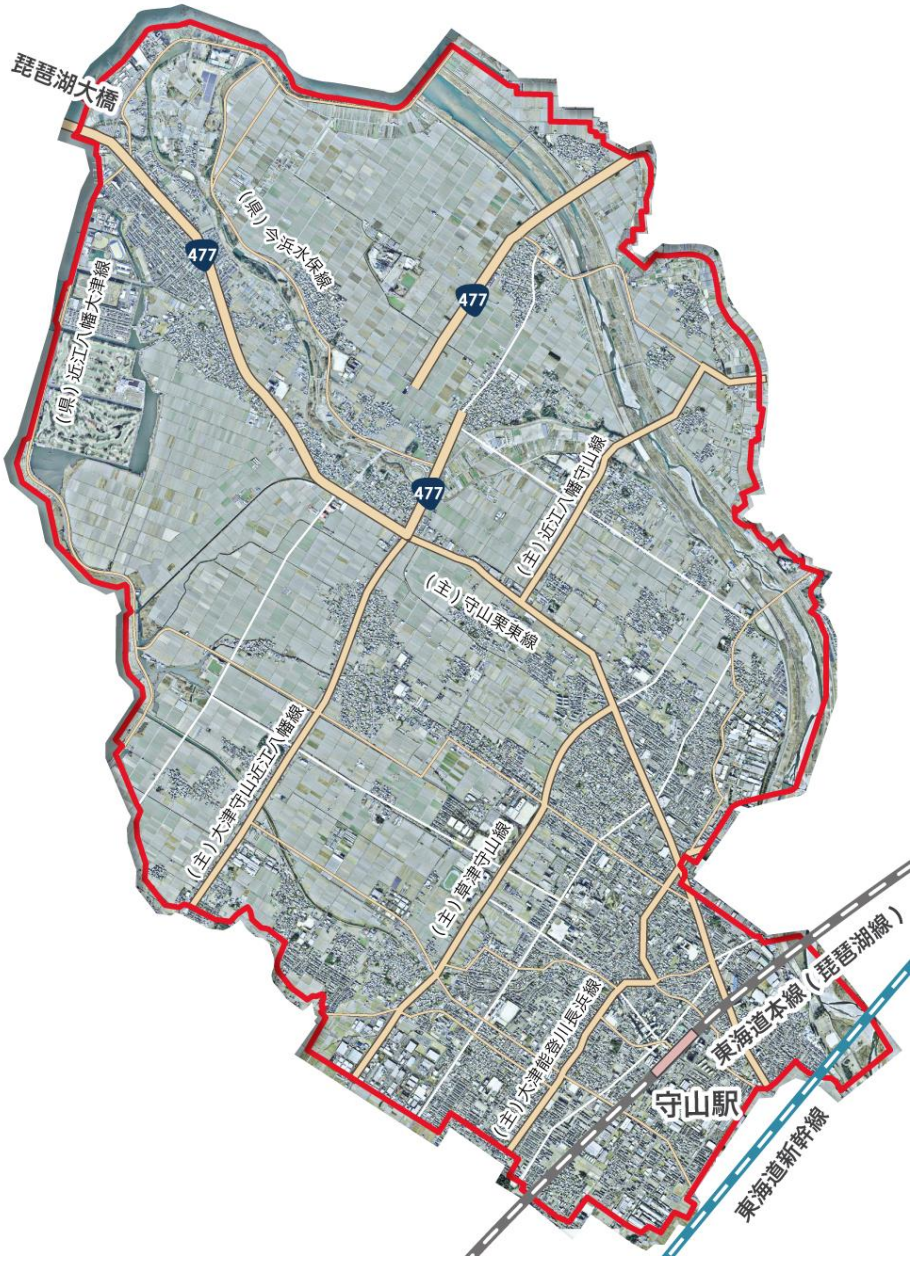
そこで、守山市では、地域特性、公共交通に関する課題やニーズ、及び将来のまちづくりを踏まえて、誰もが安心して移動できる環境を創り、将来にわたって地域公共交通を維持するため、「地域公共交通のマスタープラン」となる『守山市地域公共交通計画』を策定しました。

1.2. 計画策定の条件

1.2.1. 計画の区域

守山市地域公共交通計画の区域は、守山市全域とします。

なお、地域間交通の運行見直しや改善を図る必要がある場合は、草津市、栗東市、野洲市との協議や調整を検討します。



1.2.2. 計画の期間

守山市地域公共交通計画の期間は、令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度）までとします。

ただし、事業・施策の進捗によっては、守山市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）で協議の上、令和 11 年度（2029 年度）以降も継続することとします。

2. 上位関連計画の整理

2.1. 滋賀県の計画

2.1.1. 滋賀地域交通ビジョン骨子（令和 5 年（2023 年）3 月策定）

○骨子の内容・位置付け

社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指し、滋賀地域交通ビジョンの骨子をまとめたものです。滋賀県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、人口減少、新型コロナウイルス感染症の拡大、北陸新幹線等の広域交通の整備、自動運転や MaaS 等の新技術の発展等の社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性を目指したビジョンを示しています。

○策定のポイント

（1）理念

“公共交通”、“地域交通”の定義および果たす役割を記載

（2）各主体の責務・役割分担

自治体、住民、交通事業者の責務・役割を記載

（3）都市計画との整合

滋賀県都市計画基本方針で掲げる“拠点連携型都市構造”との整合性を記載

（4）滋賀県が目指す地域交通の姿

目指す姿の要素（未来予測、シガリズム、CO2 ネットゼロ等）を記載

（5）目指す姿へのロードマップ

指標の設定、ギャップ分析、施策例等の検討方法を記載

（6）目指す姿の実現に必要な仕組み・システム

新たな技術の導入、負担のあり方等の仕組み・システムを記載

2.2. 守山市の計画

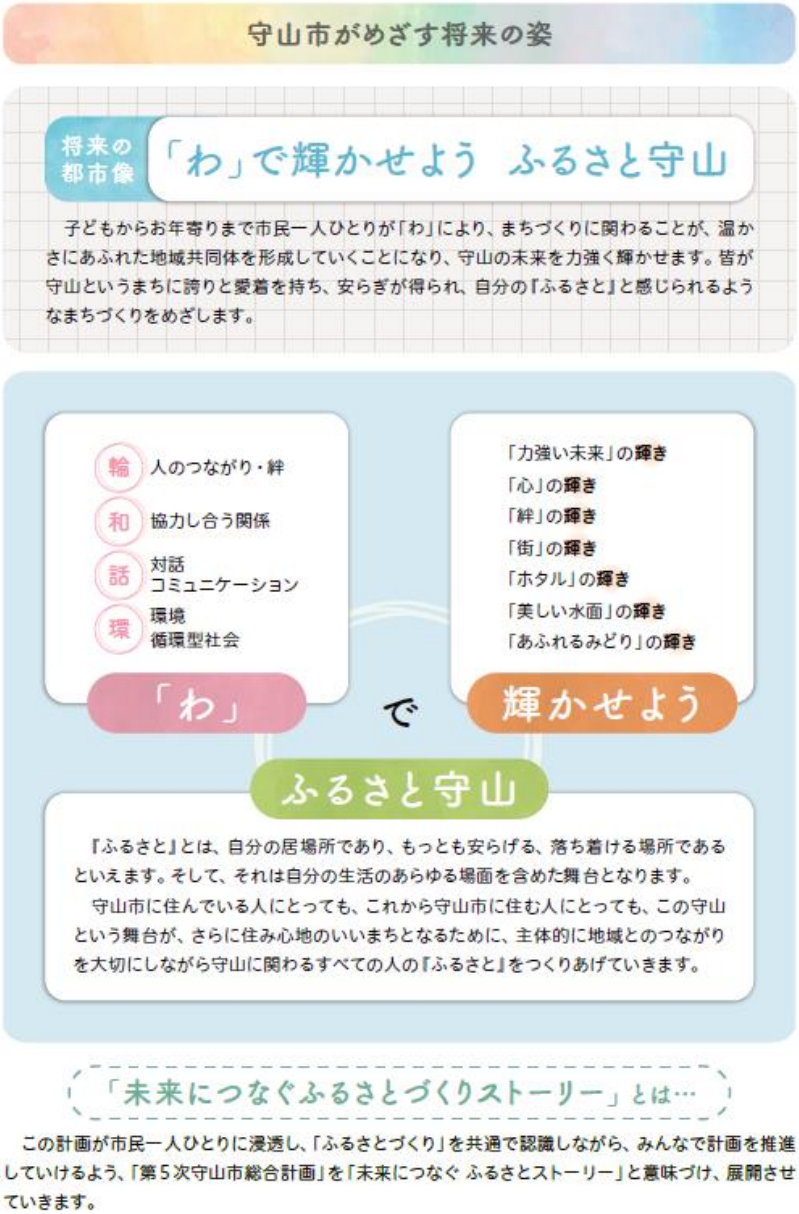
2.2.1. 第 5 次守山市総合計画（2021 年改訂版）（令和 3 年（2021 年）3 月）

○**目標年次**：令和 7 年度（2025 年度）

○**計画の内容・位置付け**

少子高齢化のさらなる進行や自然災害の激甚化、ICT の急速な発展や社会のグローバル化、さらには地域コミュティの希薄化や新型コロナウイルス感染症の影響など、現在の守山市を取り巻く、多様で複雑な課題に対応する政策をまとめ、今後の行政運営の指針を示しています。

○**守山市の将来の都市像**：「わ」で輝かせようふるさと守山



○**公共交通に関連する施策**

守山市の将来の都市像を踏まえた分野別の基本計画のうち、『まちが輝く個性と安全のふるさとづくり』の中で、安全で快適な生活環境づくりのために公共交通施策（公共交通の充実等）が示されています。

＜公共交通施策＞

・既存公共交通を活かした利便性の向上

・持続可能な地域公共交通づくり

・各種媒体を活用した行動の転換を促す積極的な情報提供

・高齢者や子どもをはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり

主要施策

項目	施策名	施策の概要
公共交通の充実	持続可能な公共交通の構築	・既存公共交通を活かした利便性の向上 ・持続可能な地域公共交通づくり
	利便性の高い公共交通サービスの構築	・各種媒体を活用した行動の転換を促す積極的な情報提供 ・高齢者や子どもをはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり
道路環境の充実	道路の整備・修繕	・計画的な道路の整備・修繕 ・安全・安心な道路空間の整備 ・自転車走行空間の利用促進
	道路の維持管理	・道路の維持管理および緑化推進 ・協働による管理の推進

「『わ』で輝かせよう」への取組

・公共交通機関や自転車の利用、車の乗り合いなどで渋滞解消や環境への配慮に取り組もう

・車に頼らない生活に取り組んでみよう

・美しい道への取組として「近江の美知普請（みちぶしん）」の推進を図ろう

5年後の目標（成果指標・活動指標）

指標名	単位	現状値 令和元年度	目標値 令和7年度	備考
都市計画道路の整備率	%	60.0	63.0	
もーりーカー利用件数 （1日乗車平均）	件	20.5	50.0	
市内の移動において徒歩・自転車・バス等で快適な移動ができる市民の割合	%	33.1	50.0	アンケートより

【関係課・室】 都市計画・交通政策課、道路河川課、土木管理課、国県事業対策課

【関連計画等】 守山市地域公共交通網形成方針（令和2年度～令和6年度）、守山市まちづくり市道整備計画（平成27年度～令和6年度）、守山市自転車活用推進計画（令和3年度～令和7年度）、守山市自転車道路網計画、守山市自転車利用促進計画

2.2.2.第２期守山市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和２年３月策定）

○**目標年次**：令和２年度～令和６年度

○**計画の位置付け**

守山市第５次総合計画を最上位計画とし、「まち・ひと・しごと」の視点で、都市計画マスタープラン、地域福祉計画等の既存計画に位置付けられている諸施策および「守山市まち・ひと・しごと創生に関する有識者会議」にて掲示された意見等を踏まえた新施策を示しています。

○**公共交通に関する施策**

「まち」における『「人と人」「人と地域」を結ぶ人づくり』の具体的な施策として、もーりーカー等、地域交通の充実（幹線路線バスを中心とした公共交通の利便性の向上）が示されています。その重要業績評価指標として、ＪＲ、バスの乗降客数（約 100 人増／年）およびもーりーカーの１年間利用件数（50 件増／年）としています。

	基本目標	施策の基本的方向
しごと	１．地域で働く生産性の高い魅力的なしごとをつくる	（１）起業・創業支援、企業誘致
		（２）既存企業の活性化
		（３）農水産業の振興
ひと	２．地域の魅力を生かし、交流人口の拡大を図る	（１）地域の魅力を生かした活性化
	３．子育てしやすい環境の整備	（１）子どもを産み育て、働きやすい環境の充実
まち	４．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 地域に愛着を持つ人を増やすことで、住民自ら住み続けたいまちをつくる機運を高める	（１）「人と人」「人と地域」を結ぶ人づくり
		（２）環境学習都市宣言の具現化に向けて
		（３）スポーツと健康のまちづくり

＜関連する具体的事業＞

④もーりーカー等、地域交通の充実
（幹線路線バスを中心とした公共交通の利便性の向上）

【重要業績評価指標】
・ＪＲ、バスの乗降客数（約 100 人増／年）
・もーりーカーの１年間利用件数（50 件増／年）

2.2.3. 守山市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定（令和 2 年（2020 年）1 月改訂））

○**目標年次**：令和 7 年（2025 年）

○**計画の位置付け**

「コンパクトシティ＋ネットワーク」の考えのもと、都市全体の構造を見渡し、住宅と医療・福祉・商業等の様々な暮らしに必要な施設のゆるやかな誘導を図るとともに、公共交通と連携したまちづくりを行うことで、コンパクトなまちを推進するための計画です。

○**まちづくりの基本的な方針**

【まちづくりの基本理念】
豊かな水と緑に育まれ、快適に暮らせる美しいまち

【まちづくりの目標１】 **安全で安心して暮らせるまちの形成**	高齢者だけでなく、誰もが良好な住環境を享受し、快適に暮らせるように、医療・福祉・商業等の日常生活サービス施設の集積を図り、歩いて生活できるコンパクトで機能的なまちを推進します。また、子育て世代が安心して子育てができる環境づくりを推進します。
【まちづくりの目標２】 **活発な交流ができる賑わいあふれるまちの形成**	子どもから高齢者まであらゆる世代の人々の交流が図られ、様々な地域コミュニティ活動がより活発に行われるようコミュニティ機能の維持・活性化を図るとともに、魅力ある地域資源を活用する中、市民だけでなく、来訪者も呼び込み、交流・周遊の促進し、にぎわいあふれるまちの形成を目指します。
【まちづくりの目標３】 **産業基盤の強化による働きやすいまちの形成**	生産年齢人口が減少していく中で、雇用の確保に向け、既存の産業活動の保全を図るとともに、各拠点の特性を強化します。産業集積や産業育成により、経済の活性化を図り、新たな雇用を創出し、職住近接を実現することで、住みやすさだけではなく、働きやすいまちとしての魅力を高めます。
【まちづくりの目標４】 **まちをつなぐ公共交通網の形成**	高齢化が進展する中で、市民の足としての役割が大きくなる公共交通について、コンパクトなまちを推進することで、持続可能な公共交通網の形成を目指します。また、平坦な地形である本市の特徴を活かし、自転車利用も含めた、公共交通網を形成し、拠点間を結ぶネットワークを構築します。

○**公共交通に関する施策**

公共交通ネットワーク形成の基本的な方針

「コンパクトシティ＋ネットワーク」の**「ネットワーク」**を担う移動手段として、路線バスを主要公共交通軸として位置付け、利便性の向上や利用促進を図ります。
特に拠点間を結ぶ幹線軸を継続的に維持・確保していくことを基本とした中で、平坦な地形である本市の特徴を活かし、自転車利用も含め、居住エリアと生活利便性施設等をつなぎ合わせる公共交通網の形成を目指します。

- ○市外の来訪者のアクセス手段としての役割を果たす広域バスおよび民間バス路線は、沿線住民の生活交通として重要な役割を果たしているため、継続的な維持・確保を図ります。
- ○守山市の公共交通は、大部分は民間交通事業者による運行であるため、民間交通事業者と連携・支援をしていく中で、公共交通網を形成します。
- ○モビリティマネジメントを実施することで、過度な自動車依存から公共交通の転換を図ります。
- ○ＢＴＳ（バス乗換自転車駐輪場）等を整備していく中で、サイクル＆ライドによる利用促進を図ります。
- ○デマンド乗合タクシーを活用することで、路線バスを補完し、交通弱者や交通空白地の移動手段を確保します。

立地適正化計画における公共交通の維持・確保

立地適正化計画により、コンパクトシティの推進や各拠点の魅力を高める中で、公共交通の維持・確保ができるまちの形成を目指します。

移動需要の集約

居住地および生活に必要な施設を誘導することで、移動する人や移動する目的地を可能な限り集約して、効率的な路線編成を実現することで、採算性の確保を目指します。

移動需要の創出

各拠点に必要な施設を誘導し、魅力ある拠点を形成し、外出目的を創出することで、移動需要を創出し、公共交通の利用者の増加を目指します。

《基幹的公共交通路線（路線バス「木の浜線」）の強化》
都市拠点、観光・レクリエーション拠点の魅力を高め、誰もが行きたくなるような拠点にすることで、南北の行き来を活性化し、南部市街化区域と北部市街化区域をつなぐ基幹的公共交通軸の利用者増加を目指します。

誘導施策および目標値

都市機能誘導区域等に関する施策
- ○守山銀座商店街再開発事業
- ○守山市立図書館整備事業
- ○守山駅前広場整備
- ○守山南中学校拡張整備
- ○届出制度の活用

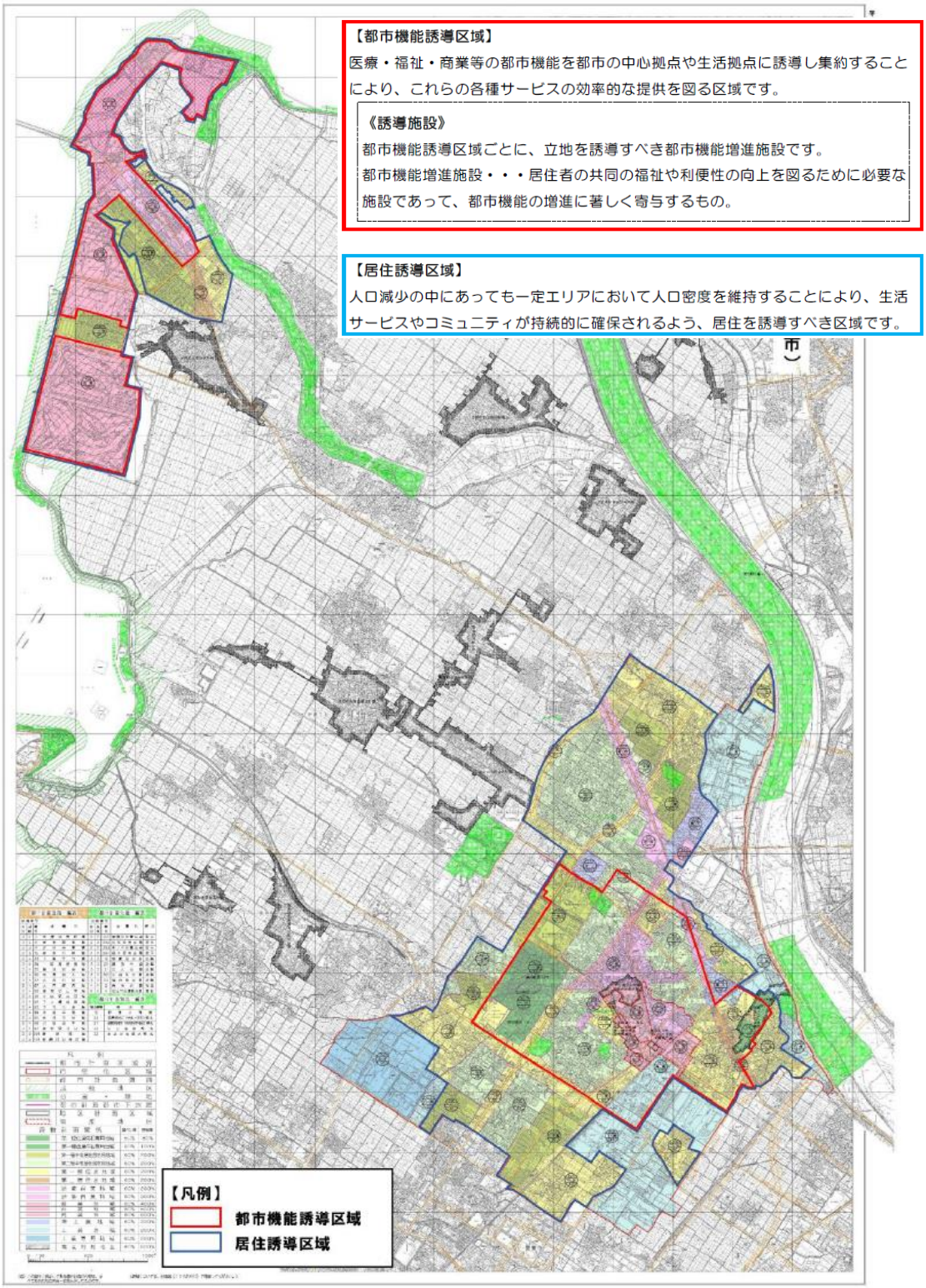
居住誘導区域等に関する施策
- ○守山市立図書館整備事業
- ○中山道の街並み整備事業
- ○道路のバリアフリー化整備事業
- ○届出制度の活用

公共交通に関する施策
- ○地域交通の再編
- ○デマンド乗合タクシーの充実
- ○BTS（バス乗換自転車駐輪場）の充実

○誘導区域

目指すべき都市構造を実現するための誘導区域を以下とおり定めています。

守山市立地適正化計画誘導区域



○公共交通網

公共交通網に関しては、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の「ネットワーク」を担う移動手段として、路線バスを主要公共交通軸として位置付け、利便性の向上や利用促進を図ることを定めており、特に拠点間を結ぶ幹線軸を継続的に維持・確保していくことを基本とした中で、平坦な地形である特徴を活かし、自転車利用も含め、居住エリアと生活利便性施設等をつなぎ合わせる公共交通網の形成を目指しています。

3. 守山市の現状

3.1. 地勢・交通網

守山市は滋賀県の南西部、琵琶湖の東岸に位置し、野洲川によってできた三角州の平坦地に開けた自然豊かなまちです。市南部に位置するＪＲ琵琶湖線守山駅や旧中山道（主要地方道 大津能登川長浜線）を中心に市街地が形成されています。また、琵琶湖大橋東詰の地域も一部、市街地を形成しており、これらの二つの拠点は琵琶湖大橋取付道路（国道 477 号、主要地方道 守山栗東線）により結ばれています。琵琶湖大橋取付道路はＪＲ琵琶湖線を跨ぎ、国土幹線道路である国道８号や名神高速道路に繋がっています。また、市街地以外では田園と既存集落が広がっています。

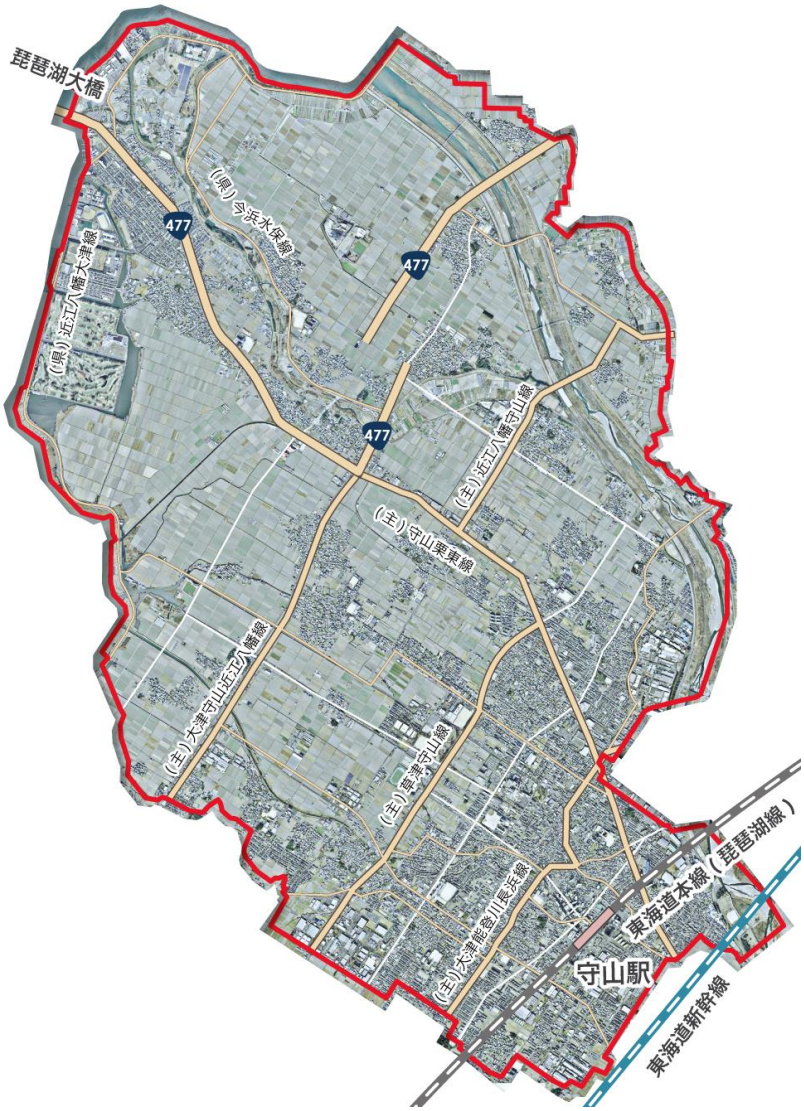


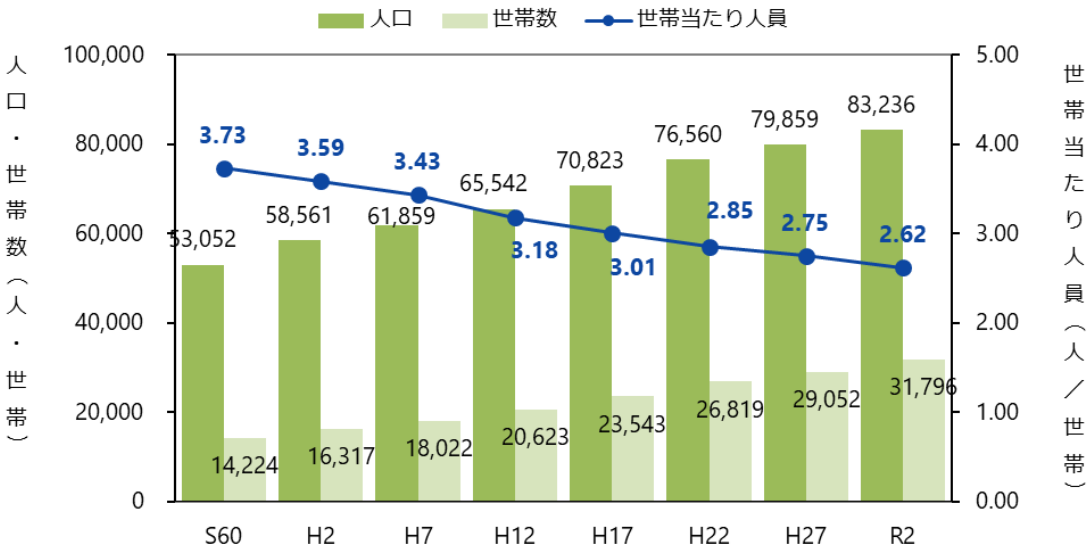
図 3-1　守山市の地勢・交通網

3.2. 人口・産業等

3.2.1. 人口・世帯数

令和 2 年国勢調査による守山市の人口は 83,236 人、世帯数は 31,796 世帯です。我が国では人口減少時代に突入していますが、守山市の人口は増加を続けています。一方で、1 世帯当たりの人員は減少傾向にあります。

近隣市の草津市、栗東市も同様に人口増加の傾向が続いています。



資料：国勢調査

図 3-2　守山市の人口・世帯数の推移

表 3-1　近隣市の人口の推移

	H17	H22	H27	R2	H22/H17	H27/H22	R2/H27
守山市	70,823	76,560	79,859	83,236	108%	104%	104%
草津市	121,159	130,874	137,247	143,913	108%	105%	105%
栗東市	59,869	63,655	66,749	68,820	106%	105%	103%
野洲市	49,486	49,955	49,889	50,513	101%	100%	101%
滋賀県	1,380,361	1,410,777	1,412,916	1,413,610	102%	100%	100%

資料：国勢調査

3.2.2. 年齢別人口

守山市の年齢 3 区分別人口の推移をみると老年人口（65 歳以上）の割合が急増し、一方で、生産年齢人口（15 歳～65 歳未満）の割合が大きく減少しています。年少人口（15 歳未満）の割合は平成 12 年以降はほぼ横ばいに推移しています。滋賀県全体でみると、守山市よりも老年人口の割合が高く、生産年齢人口と年少人口の割合が低くなっています。

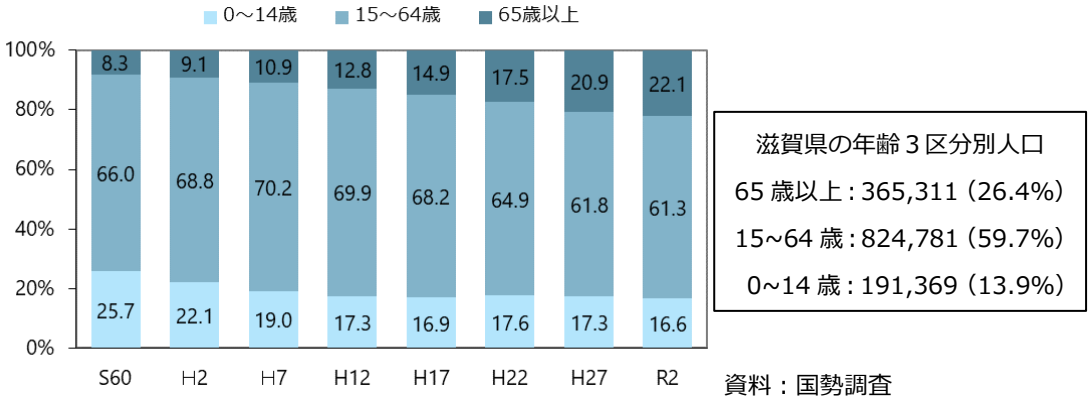
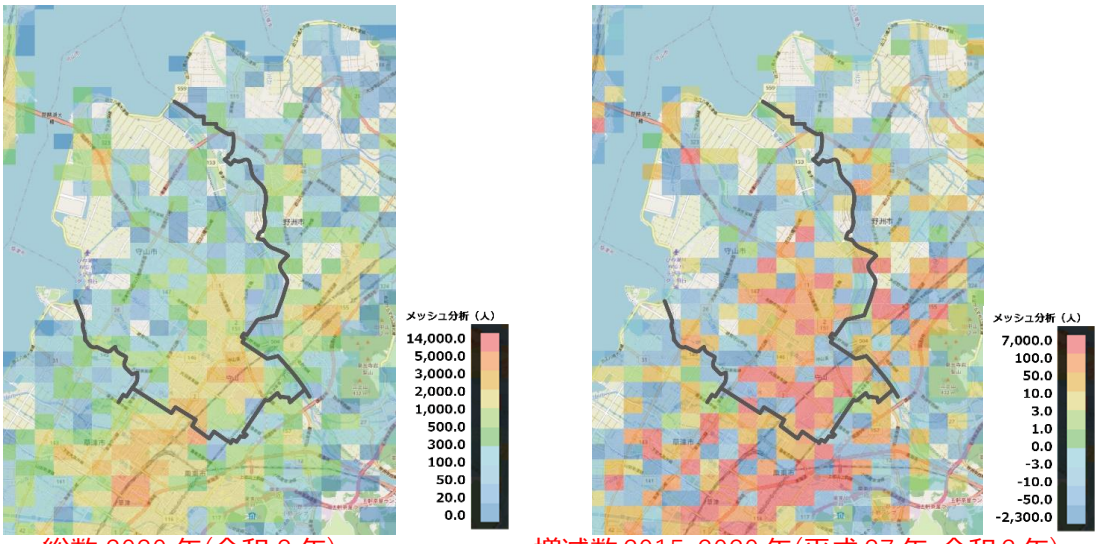


図 3-3　守山市の年齢３区分別人口の割合の推移

3.2.3. 市内の人口分布状況および高齢化率

市内の人口分布状況をみると、市街地化されているＪＲ守山駅周辺や琵琶湖大橋東詰周辺（速野学区）地域に人口が集まっています。人口の増減状況をみると、市南部の守山駅周辺や速野学区の一部で増加傾向にあります。一方で、その他の地域では減少しており、同じ市内でも地域により傾向が異なります。



<総数 2020 年(令和 2 年)>　<増減数 2015-2020 年(平成 27 年-令和 2 年)>

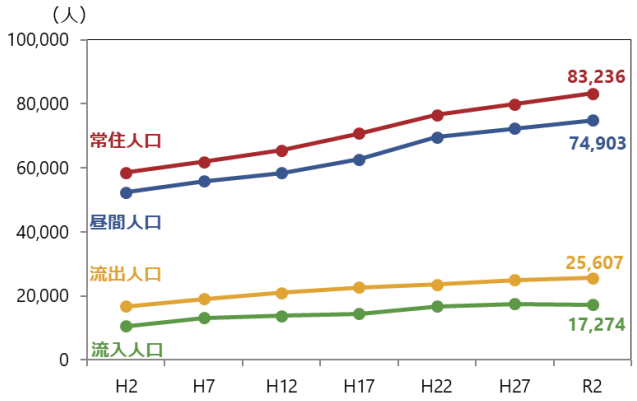
資料：RESAS 地域経済分析システム

図 3-4　守山市の人口増減および高齢化率

3.2.4. 昼間人口・就業者等の推移

昼間人口は、常住人口から守山市外に通勤・通学する人（流出人口）を引いて、守山市内に通勤・通学する人（流入人口）を加えた人口です。昼間人口は、常住人口と同様に増加傾向にあります。また、流出人口は流入人口を大きく上回っています。県外の京都府や大阪府への就業者や通学者が多く、大都市のベッドタウンとしての一面も見えます。ともに増加傾向にありましたが、近年は流入人口が減少傾向に転じています。

なお、ＪＲ守山駅東口や横江工業団地、笠原工業団地等への企業立地により、市内の就業者・通勤者は今後増加することが予想されます。



資料：国勢調査

図 3-5　守山市の昼間・常住人口及び流入・流出人口の推移

流出人口	就業者	通学者
守山市内で従業・通学	16,249	1,112
大津市	3,097	706
彦根市	546	170
長浜市	91	8
近江八幡市	912	255
草津市	3,800	553
栗東市	3,337	136
甲賀市	675	18
野洲市	3,420	33
湖南市	913	35
東近江市	563	33
竜王町	468	-
その他の町	538	85
県内で従業・通学	18,360	2,032
京都府	2,491	846
大阪府	1,303	204
兵庫県	118	39
奈良県	23	11
岐阜県	22	2
三重県	37	1
愛知県	60	12
その他の県	96	17
県外で従業・通学	4,150	1,132
他市町村で従業・通学（流出人口）	18,360	3,164
守山市に常住する就業者・通学者	39,098	4,341

流入人口	就業者	通学者
守山市に常住する者	16,249	1,112
大津市	3,000	350
彦根市	276	48
長浜市	93	37
近江八幡市	1,118	90
草津市	2,571	286
栗東市	2,313	208
甲賀市	318	75
野洲市	2,267	196
湖南市	645	40
東近江市	462	75
日野町	63	5
竜王町	172	8
その他の町	276	53
県内に常住	13,574	1,471
京都府	831	197
大阪府	457	80
兵庫県	93	3
奈良県	42	-
その他の県	70	6
県外に常住	1,493	286
他市町村に常住する者（流入人口）	15,067	1,757
守山市で就業・通学する者	31,806	3,013

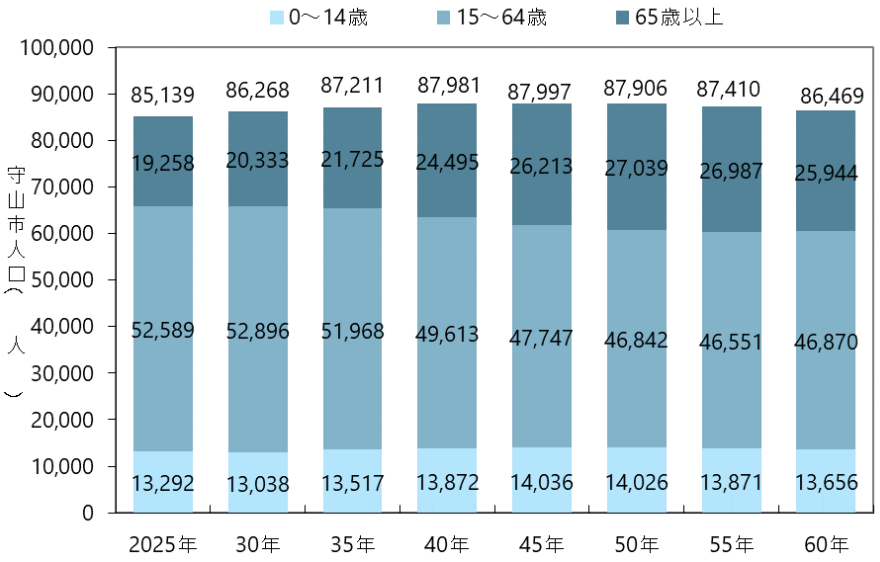
＊県外、不詳等が含まれないため、図 3-5 の数値と一致しない。

資料：国勢調査

図 3-6　流入人口・流出人口の内訳

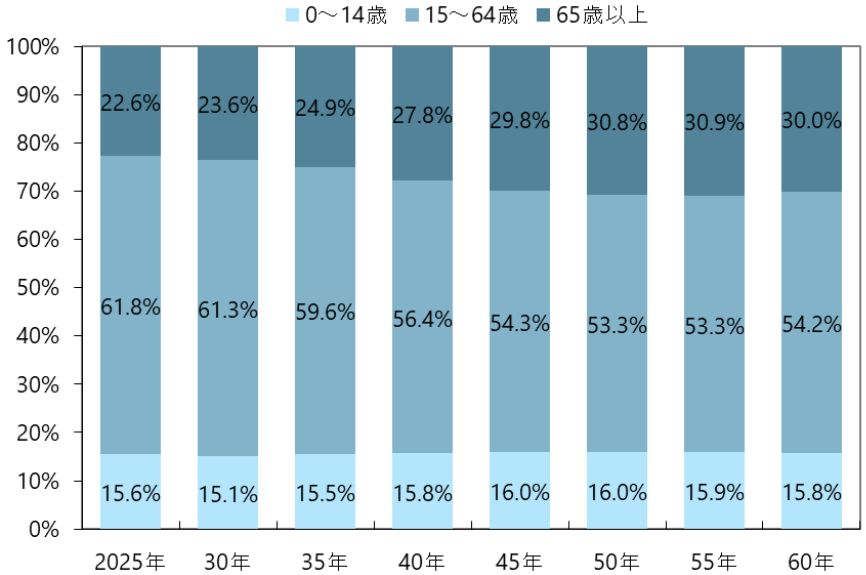
3.2.5.将来人口

守山市が将来目指すべき人口規模は以下のとおりで、2040 年（令和 22 年）に 88,000 人程度の人口規模、2060 年（令和 42 年）に 86,000 人程度の人口維持を目指しています。ただし、現時点で 2025 年（令和 7 年）の目標値を超えていることから、今後、上方修正の可能性もあります。また、年齢 3 区分別人口をみると、老年人口（65 歳以上）は 2050 年まで増加を続けますが、生産年齢人口（15 歳～65 歳未満）は 2030 年がピーク、年少人口（14 歳以下）は現在がピークで今後次第に減少していきます。



資料：守山市人口ビジョン（令和 2 年改訂版）

図 3-7　守山市の人口の展望

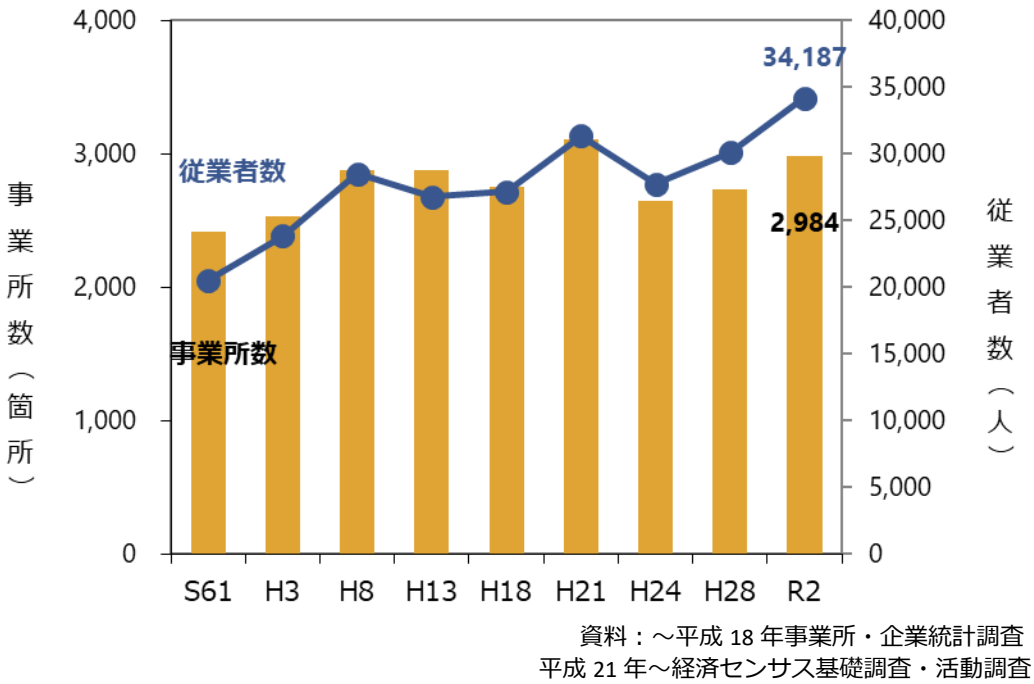


資料：守山市人口ビジョン（令和 2 年改訂版）

図 3-8　守山市の人口の展望（年齢 3 区分別人口の構成比）

3.2.6. 事業所数・従業者数の推移

事業所数は横ばい傾向ですが、従業者数は増加傾向にあります。



資料：～平成 18 年事業所・企業統計調査
平成 21 年～経済センサス基礎調査・活動調査

図 3-9　事業所数・従業員数の推移

3.2.7.施設立地状況

公共施設や主要な病院は、ＪＲ琵琶湖線から（主）草津守山線にかけて集積しています。商業施設は、ＪＲ守山駅周辺と琵琶湖大橋取付道路（国道 477 号、（主）守山栗東線）沿いに集積しています。草津市や野洲市にも大型商業施設が立地しており、市民の買い物先となっています。市内には大企業の主要工場が数多くあり、また、文化・リクレーション施設は湖岸沿いをはじめ、各地に立地しています。

また、今後、ＪＲ守山駅東口や横江工業団地、笠原工業団地等への大規模な企業立地や、市民交流ゾーン（市民ホール周辺）における商業施設の開業が予定されています。

注）令和 6 年 3 月時点

図 3-10　守山市の施設立地状況

4. 守山市の公共交通等の実態

4.1. 守山市の公共交通等の概況

4.1.1. 鉄道駅

守山市の南部をＪＲ琵琶湖線が縦断しています。ＪＲ守山駅は新快速の停車駅であり、特急列車の一部（はるか、びわこエクスプレス）も停車します。

市内からはＪＲ守山駅がアクセスの中心となりますが、市外のＪＲ野洲駅、ＪＲ栗東駅、ＪＲ草津駅、琵琶湖を跨いだＪＲ堅田駅の方がアクセスしやすい地域があります。

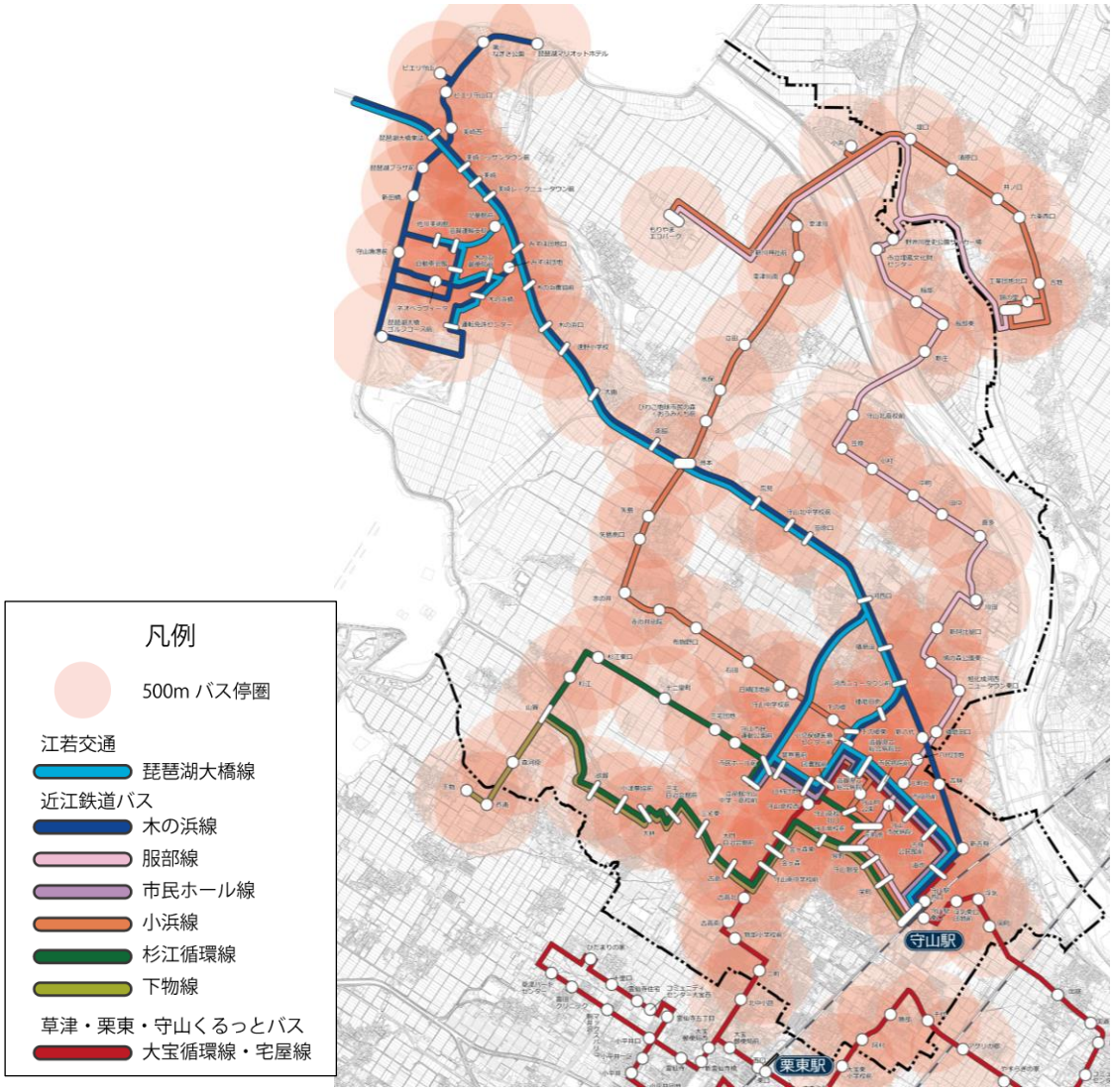
注）令和 6 年 3 月時点

図 4-1　ＪＲ（野洲駅、栗東駅、草津駅、堅田駅）位置図

4.1.2.公共交通網

バス路線網は全てＪＲ守山駅を起終点としています。そのうち、堅田駅と琵琶湖大橋取付道路を経てＪＲ守山駅までを結ぶ木の浜線・琵琶湖大橋線（レインボーライン）が市の基幹となるバス路線です。その他には、服部線、市民ホール線、小浜線、杉江循環線の 4 路線が守山駅から市内の各地域へ運行しています。また、草津市、栗東市と連携し、栗東市にある済生会滋賀県病院や民間バス路線の不便な地域を結ぶ路線として、「くるっとバス」が運行されています。

バス路線以外では、既存バス路線の補完を目的に、デマンド乗合タクシー「もーりーカー」が運行しています。さらに、市内にはタクシー事業者が 2 社あり、市民や来訪者へのきめ細かな公共交通サービスを提供しています。



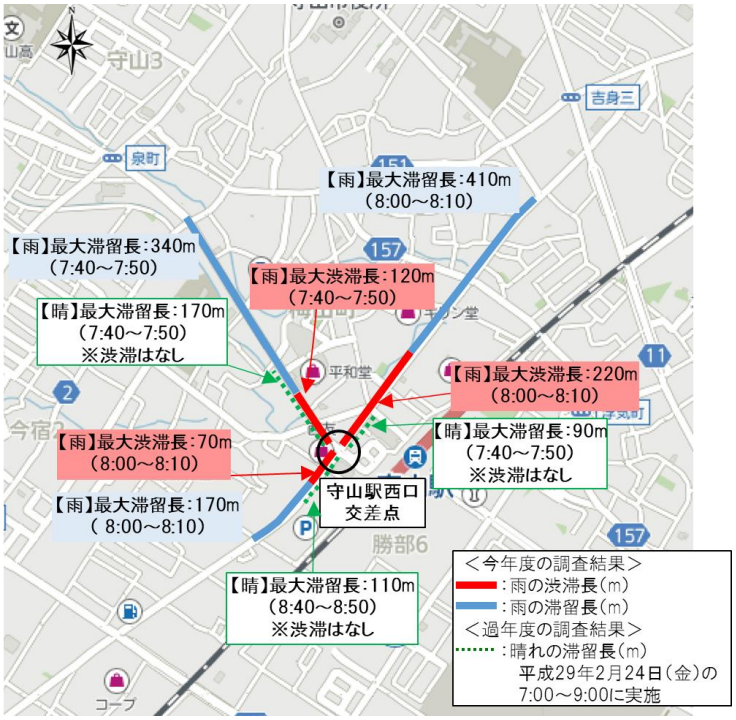
資料：路線バス事業者

図 4-2　市内の路線バスの路線図とバス停勢圏

4.1.3. 自動車交通

（1）道路交通状況

琵琶湖大橋取付道路（国道 477 号、（主）守山栗東線）の八代交差点や県道片岡栗東線の守山市から栗東市にかけての区間が主要渋滞箇所に指定されています（滋賀県渋滞対策協議会資料）。また、ＪＲ守山駅西口交差点は朝夕の混雑が顕著です。特に雨天時には送迎車両が集中するため渋滞が発生し、バスやタクシーの円滑な運行を阻害しています。令和 2 年 1 月 23 日（木）の朝ピーク時には 220mの渋滞を観測しました。



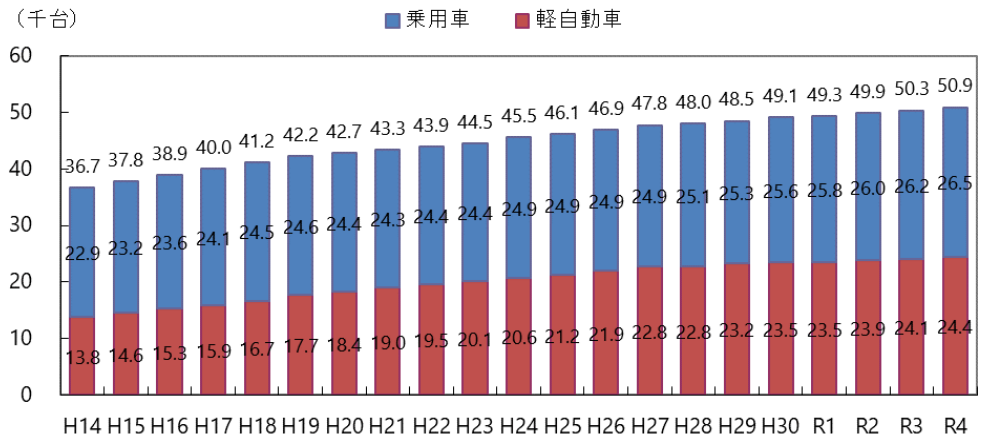
資料：守山市調べ（令和 2 年 1 月 23 日（木）雨 AM6:30～8:30 調査）

図 4-3　守山駅西口交差点の雨天時の渋滞長

図 4-4　ＪＲ守山駅西口ロータリー内の混雑状況（令和 2 年 1 月 23 日撮影）

(2) 自動車保有台数

守山市の自動車保有台数は、人口や世帯数と同様に増加傾向にあります。20 年前の平成 14 年から 1.4 倍近くまで増加しています。令和 4 年の世帯数 34,399（守山市統計書）から 1 世帯あたりの保有台数を算出すると 1.48 台となります。自動車保有台数の増加が、市内道路の混雑要因の一つとなっていると考えられます。

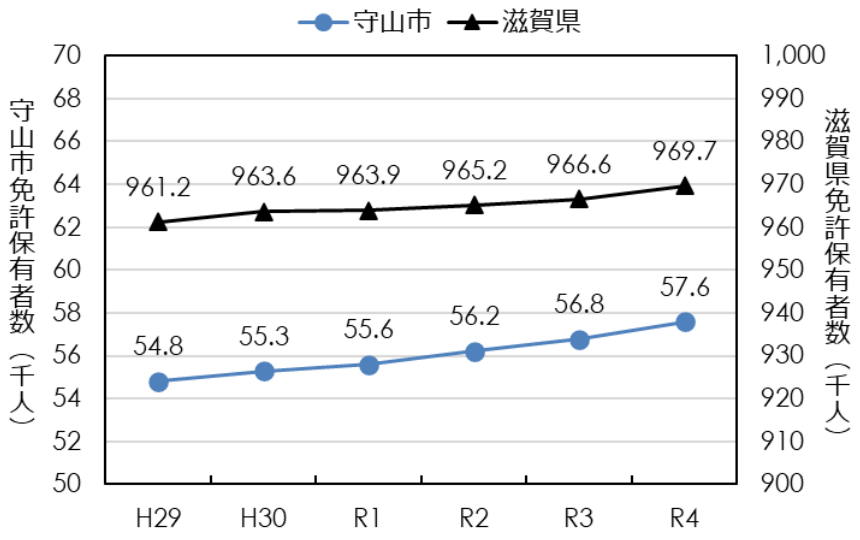


資料：守山市統計書

図 4-5　自動車保有台数の推移

(3) 運転免許保有者数

運転免許保有者数も同様に増加傾向です。

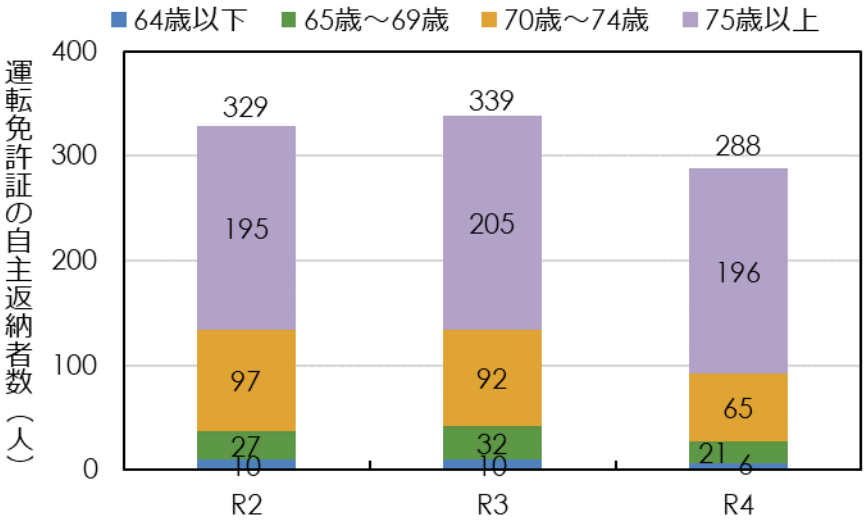


資料：滋賀の交通

図 4-6　運転免許保有者数の推移

（4）免許返納者数

運転免許返納者数は、令和 2 年から令和 3 年にかけて僅かに増加していましたが、令和 4 年は減少しました。全体の返納者数は伸び悩んでいるものの、年齢階層別では 75 歳以上が大多数を占めており、今後、高齢者の増加に伴い免許返納者の増加が見込まれます。



資料：滋賀の交通

図 4-7　運転免許証の自主返納者数の推移

4.1.4.公共交通の運行状況・利用状況

（1）鉄道

ＪＲ守山駅から草津、京都、大阪方面、野洲、米原方面ともに１日あたり平日で 131～134 本、休日で 117～119 本の運行本数となっており、１時間あたり約８本と高い頻度で運行されています。令和 4 年 3 月のダイヤ改正により、それまでより 1 日 10 本程度の減便となっています。

また、新快速を利用して、京都駅まで 25 分、大阪駅まで 55 分の所要時間で行くことができます。

表 4-1　守山駅の運行本数

方面		米原、野洲方面(上り)		草津、京都、大阪方面(下り)	
		平日	休日	平日	休日
運行本数(本/日)	**計**	**134**	**117**	**131**	**119**
	びわこエクスプレス	1	0	1	0
	はるか	2	2	2	2
	新快速	57	44	52	46
	快速・普通	74	71	76	71

資料：JR 時刻表（令和 5 年 3 月 18 日　改正）

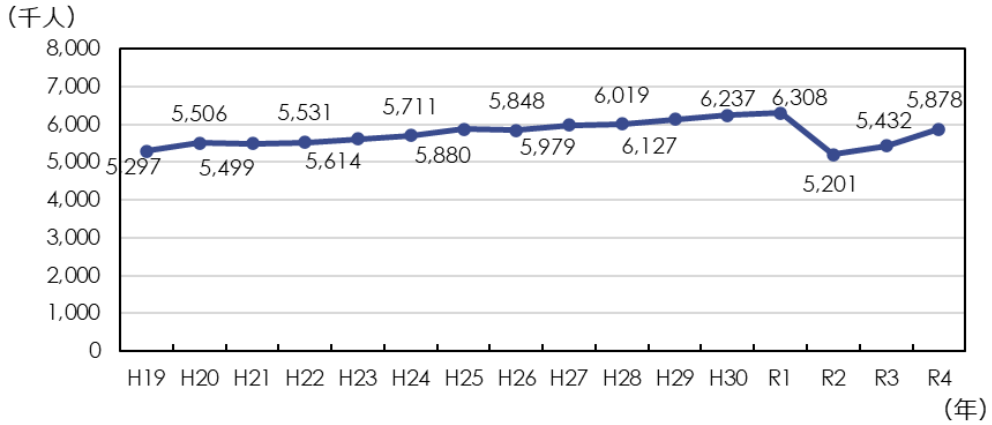
表 4-2　守山駅から主要駅への所要時間と運賃

駅名		彦根	野洲駅	栗東駅	草津駅	京都	大阪
所要時間（分）	特急	24	3	-	4	27	57※
	新快速	24	3	-	4	28	61
	快速・普通	32	3	2	5	29	66
普通運賃（円）		680	190	150	190	510	1,170

※びわこエクスプレスの所要時間

資料：JR 時刻表（令和 5 年 3 月 18 日　改正）

ＪＲ守山駅の年間乗車人員はおよそ 543 万人で、１日平均およそ 14,900 人が利用しています。令和元年までの増加傾向から、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年には大きく落ち込みましたが、令和 3 年からは回復傾向にあります。周辺駅の利用者数も同様に、令和 2 年以降、新型コロナの影響で大きく落ち込んでいます。



資料：守山市統計書

図 4-8　守山駅の年間乗車人員

表 4-3　守山駅及び周辺駅の平均日旅客乗車人員(単位：人)

	JR 守山駅		JR 草津駅		JR 栗東駅		JR 野洲駅		JR 堅田駅	
年	人員数	前年比	人員数	前年比	人員数	前年比	人員数	前年比	人員数	前年比
H19	14,511	－	28,134	－	10,844	－	13,860	－	7,716	－
H20	15,086	1.04	28,234	1.00	11,503	1.06	13,744	0.99	7,860	1.02
H21	15,065	1.00	27,622	0.98	11,493	1.00	13,313	0.97	7,800	0.99
H22	15,153	1.01	27,654	1.00	11,870	1.03	13,697	1.03	7,754	0.99
H23	15,340	1.01	27,435	0.99	12,259	1.03	13,701	1.00	7,747	1.00
H24	15,646	1.02	27,687	1.01	12,745	1.04	13,675	1.00	7,814	1.01
H25	16,110	1.03	28,315	1.02	13,151	1.03	14,265	1.04	8,008	1.02
H26	16,022	0.99	27,966	0.99	12,546	0.95	14,049	0.98	7,939	0.99
H27	16,382	1.02	28,629	1.02	12,094	0.96	14,245	1.01	8,197	1.03
H28	16,490	1.01	28,854	1.01	11,958	0.99	14,254	1.00	8,165	1.00
H29	16,786	1.02	29,591	1.03	12,037	1.01	14,611	1.03	8,085	0.99
H30	17,087	1.02	29,632	1.00	12,348	1.03	14,900	1.02	7,978	0.99
R1	17,283	1.01	29,569	1.00	11,976	0.97	15,313	1.03	7,843	0.98
R2	14,248	0.82	23,947	0.81	9,262	0.77	12,273	0.80	6,414	0.82
R3	14,882	1.04	25,182	1.05	8,912	0.96	12,128	0.99	6,610	1.03

資料：滋賀県統計書

（2）路線バス

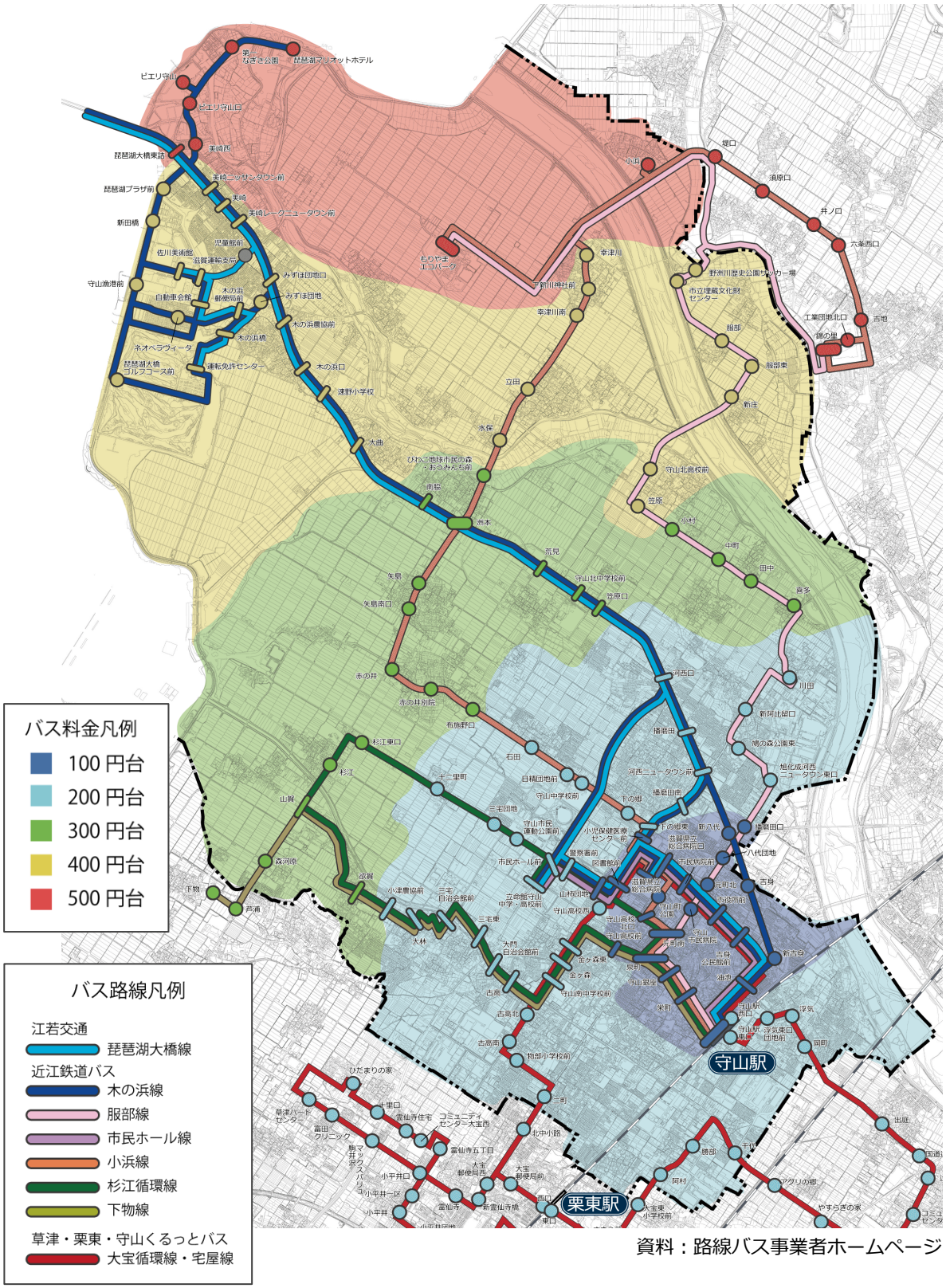
路線バスは近江鉄道と江若交通の 2 社が合わせて 6 路線を運行しています。各路線はＪＲ守山駅を起終点としており、運行本数等は表 4-4 に示すとおりです。

ＪＲ守山駅、ＪＲ堅田駅からの運賃は図 4-9 及び図 4-10 のとおりです。駅から離れた地域では 400 円を超えており、往復の運賃が守山駅前駐車場の 1 日の駐車場料金よりも高くなる場合があります。

表 4-4　路線バス運行状況

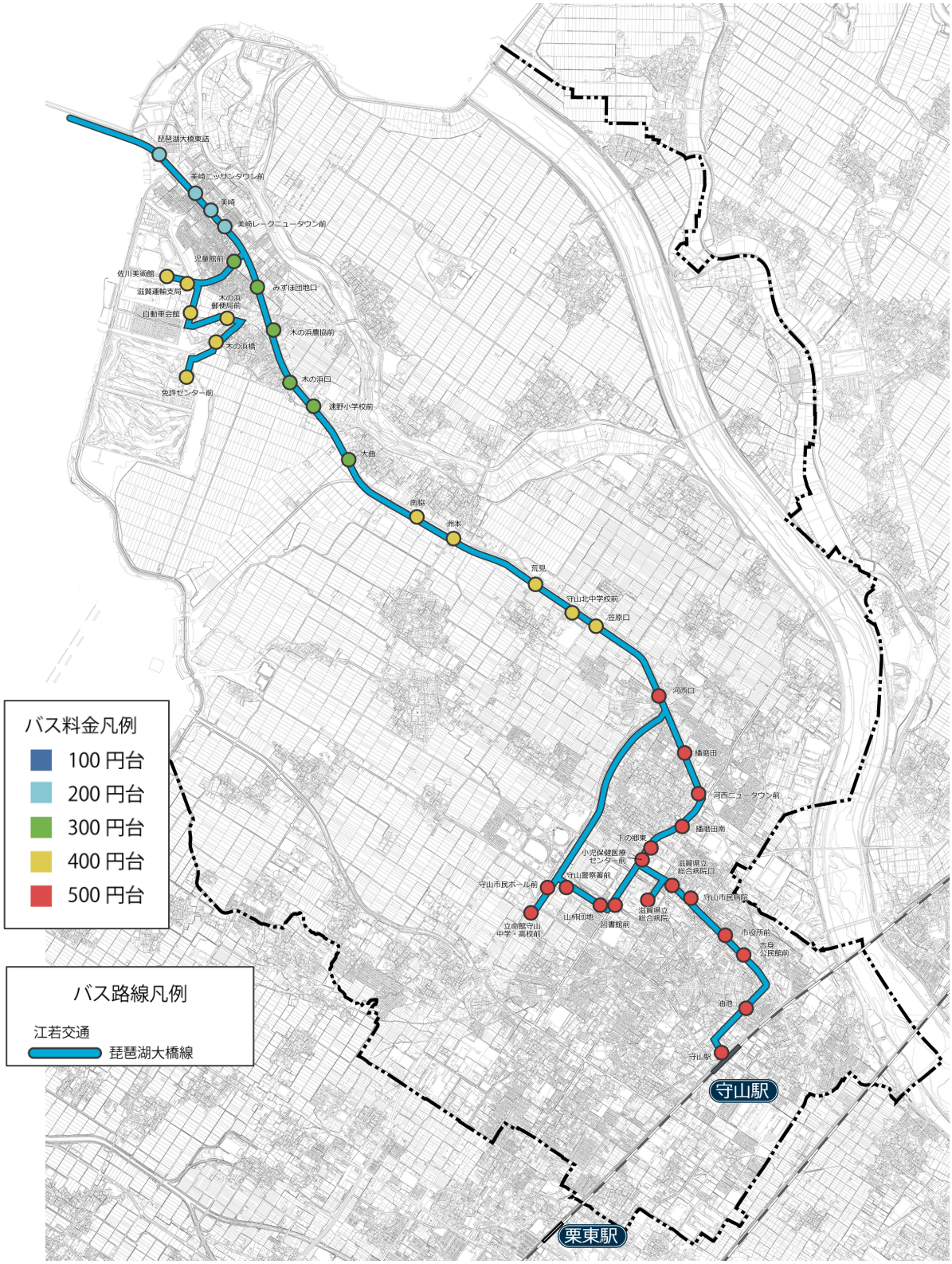
事業者名	路線名	系統番号	経路	往路（→）				復路（←）			
				運行本数			所要時間（分）	運行本数			所要時間（分）
				平日	土曜	休日		平日	土曜	休日	
江若交通	琵琶湖大橋線	80	堅田駅～免許センター前	8	3	3	21	8	3	3	22
		85	堅田駅～佐川美術館	5	7	7	15	5	7	7	17
		84	堅田駅～美崎～立命館守山中学・高校前～県立総合病院～守山駅	1	1	1	45	2	2	2	45
		86	堅田駅～美崎～播磨田～県立総合病院～守山駅	5	5	5	36	4	4	4	36
近江鉄道	木の浜線	86	守山駅～県立総合病院～播磨田～美崎～堅田駅	4	4	4	42	5	5	5	42
		84	守山駅～県立総合病院～立命館守山中学・高校前～美崎～堅田駅	2	2	2	52	1	1	1	60
		18	守山駅～新八代～美崎(→守山漁協→/←自動車会館←)ネオベラヴィータ	19	10	10	31	19	13	13	32
		13	守山駅～新八代～美崎～佐川美術館	7	6	6	30				
		10・14	守山駅～新八代～美崎～ピエリ～琵琶湖マリオットホテル	5	4	4	34	7	6	6	31
		19	守山駅～県立総合病院～播磨田～美崎～ピエリ～琵琶湖マリオットホテル	1	0	0	29				
		17	守山駅～新八代～木の浜郵便局～免許センター	2	0	0	25	2	0	0	29
		12	守山駅～新八代～木の浜郵便局～免許センター（→／←ネオベラヴィータ←）運輸支局～佐川美術館	9	5	5	34	17	9	9	34
		11	守山駅～新八代～木の浜郵便局～免許センター（→／←ネオベラヴィータ←）運輸支局～佐川美術館～ピエリ～琵琶湖マリオットホテル	1	1	1	45				
	服部線	35	守山駅～服部～ビッグレイク～もりやまエコパーク	2	1	1	40	2	1	1	40
		34	守山駅～服部～錦の里	3	2	2	36	3	2	2	36
			守山駅～服部～ビッグレイク～錦の里	2	1	1	38	3	2	2	37
	市民ホール線	22	守山駅～県立総合病院～立命館守山中学・高校前	15	0	0	16	12	1	1	16
		29	守山駅～立命館守山（直行）	30	21	16	16	35	15	15	10
		21	守山駅～滋賀県立総合病院	1	0	0	0				
	小浜線	25	守山駅～赤の井～小浜	3	0	0	28	3	0	0	35
			守山駅～県立総合病院～赤の井～もりやまエコパーク～小浜	2	2	2	25	2	2	2	42
		24	守山駅～赤の井～小浜～錦の里	1	0	0	39	2	0	0	44
			守山駅～県立総合病院～赤の井～小浜～錦の里	3	1	1	41	3	1	1	46
	杉江循環線	31	守山駅～三宅東～山賀	1	1	1	15	1	1	1	21
			守山駅～三宅東～山賀～守山市民運動公園前～守山駅（杉江循環）	8	8	8	35	6	6	6	35
	下物線		守山駅～三宅東～山賀～下物					0	1	1	24

資料：路線バス事業者ホームページ



資料：路線バス事業者ホームページ

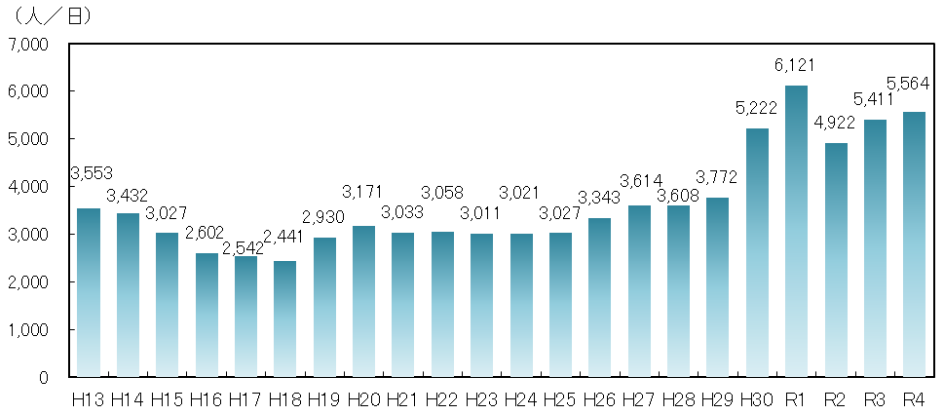
図 4-9　守山駅からのバス料金



資料：路線バス事業者ホームページ

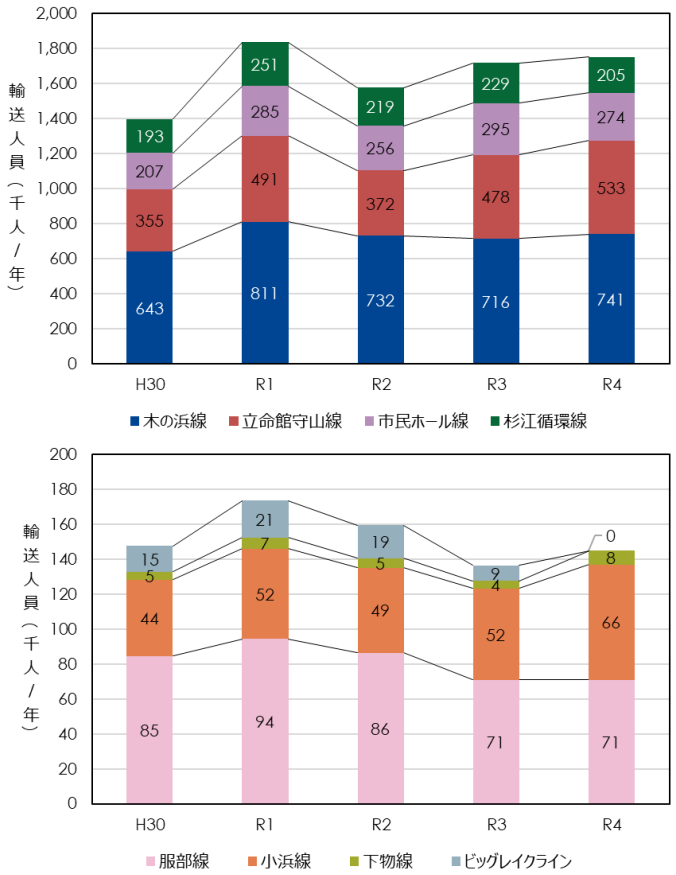
図 4-10　堅田駅からのバス料金

一日あたりの路線バスの利用者数は、平成 18 年に 2,441 人／日まで落ち込みましたが、それ以降少しずつ回復し、平成 30 年から開始した「高齢者おでかけパス」と「スーパー学割バス定期券」等の利用促進の取組みもあり、令和元年には 6,121 人／日まで増加しています。その後、新型コロナ感染症拡大の影響により、令和 2 年には大きく落ち込みましたが、令和 4 年には 5,564 人／日まで回復しています。



資料：守山市統計書

図 4-11　市内路線バスの日利用者数



資料：路線バス事業者提供資料

図 4-12　路線別バス輸送人員（平成 30 年～令和 4 年）

(3) くるっとバス

くるっとバスは、草津市、栗東市と共同で運行しており、2 路線を 1 日各 5 本運行しています。利用者数は、宅屋線、大宝循環線ともに、令和元年までは増加傾向でしたが、令和 2 年には新型コロナ感染症拡大の影響により落ち込みました。令和 3 年以降は回復傾向にあり、特に大宝循環線の令和 4 年の利用者数は、令和元年度を上回る状況です。

表 4-5　草津・栗東・守山くるっとバス運行状況

事業者名	路線名	経路	往路（→）				復路（←）			
			運行本数			所要時間（分）	運行本数			所要時間（分）
			平日	土曜	休日		平日	土曜	休日	
近江鉄道バス	大宝循環線	草津駅西口～栗東駅西口～二町～金森東～県立総合病院～守山駅西口	5	5	-	52	5	5	-	52
	宅屋線	草津駅西口～栗東駅東口～阿村～済生会病院～岡町～守山駅東口	5	-	-	50	5	-	-	50

資料：路線バス事業者

表 4-6　草津・栗東・守山くるっとバスの共同運行の概要

	草津・栗東・守山くるっとバスの共同運行
運賃	大人（中学生以上）200 円、こども（小学生）　100 円
運行便数	5 便/日（往復）
運行区間	宅屋線：守山駅東口⇔栗東駅東口⇔草津駅西口 大宝循環線：守山駅西口⇔栗東駅西口⇔草津駅西口
運行開始	宅屋線：平成 28 年 10 月から運行開始 大宝循環線：平成 30 年 10 月から運行開始
運行日	宅屋線：土・日・祝日、12 月 29 日～1 月 3 日を除く 大宝循環線：日・祝日、12 月 29 日～1 月 3 日を除く
実施主体	草津市・栗東市・守山市（共同運行）
事業主体（運行事業者）	近江鉄道株式会社

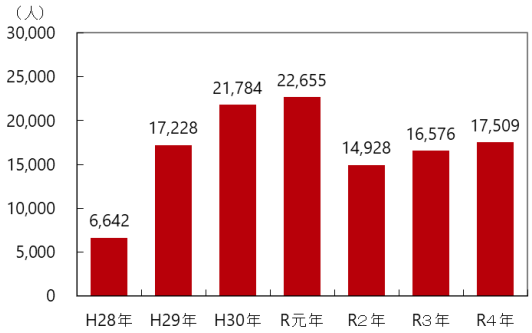
資料：守山市

資料：守山市

図 4-13　草津・栗東・守山くるっとバスチラシ

表 4-7　宅屋線運行実績

運行実績	利用者数
平成28年	6,642人
平成29年	17,228人
平成30年	21,784人
令和元年	22,655人
令和２年	14,928人
令和３年	16,576人
令和４年	17,509人

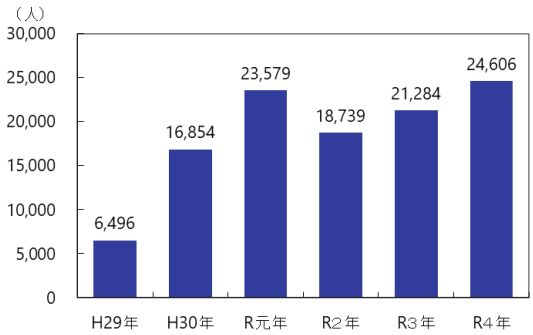


資料：守山市

図 4-14 宅屋線利用者数の推移

表 4-8　大宝循環線運行実績

運行実績	利用者数
平成29年	6,496人
平成30年	16,854人
令和元年	23,579人
令和２年	18,739人
令和３年	21,284人
令和４年	24,606人



資料：守山市

図 4-15 大宝循環線利用者数の推移

(5) 高齢者おでかけパス、スーパー学割バス定期券

路線バスでは、「高齢者おでかけパス」と「スーパー学割バス定期券」の施策を実施しており、対象者は通常の運賃よりも割安で利用することができます。これらの取組みにより路施バスの利用促進を図っています。

表 4-9 「高齢者おでかけパス」と「スーパー学割バス定期券」の概要

	高齢者おでかけパス	スーパー学割バス定期券
販売価格	2,000 円/1 ヵ月、6,000 円/3 ヵ月 10,000 円/6 ヵ月	【A エリア、C エリア発着で片道運賃 310 円以上の区間】 9,000 円/1 ヵ月、27,000 円/3 ヵ月 54,000 円/6 ヵ月 【B エリア、C エリア発着で片道運賃 300 円以内の区間】 6,000 円/1 ヵ月、18,000 円/3 ヵ月 36,000 円/6 ヵ月
対象者	守山市在住の 65 歳以上の方	守山市在住の学生手帳（または学生証等、学生身分を証明できるもの）を持っている方
適用区間	守山市内を走る全定期路線（木の浜線、服部線、市民ホール線、小浜線、杉江循環線、下物線） ※木の浜線の適用区間は琵琶湖大橋東詰まで ※市内を走る定期路線については、江若交通についても適用	守山市内を走る守山駅･堅田駅発着の全定期路線（木の浜線、服部線、市民ホール線、小浜線、杉江循環線、下物線） ※木の浜線に含まれる堅田駅など守山市外も適用区間 ※江若交通との共同運行便（エコバス）についても適用
販売場所	近江トラベル守山支店（速野会館および中洲会館でも申込・交付可）	近江トラベル守山支店、 江若交通本社および堅田営業所

資料：守山市

表 4-10 高齢者おでかけパス販売実績

販売実績	累計月数	件数／月
平成 29 年度	756 月分	63 件
平成 30 年度	1,815 月分	151 件
令和元年度	2,257 月分	188 件
令和 2 年度	1,968 月分	164 件
令和 3 年度	1,938 月分	162 件
令和 4 年度	1,892 月分	158 件

資料：守山市

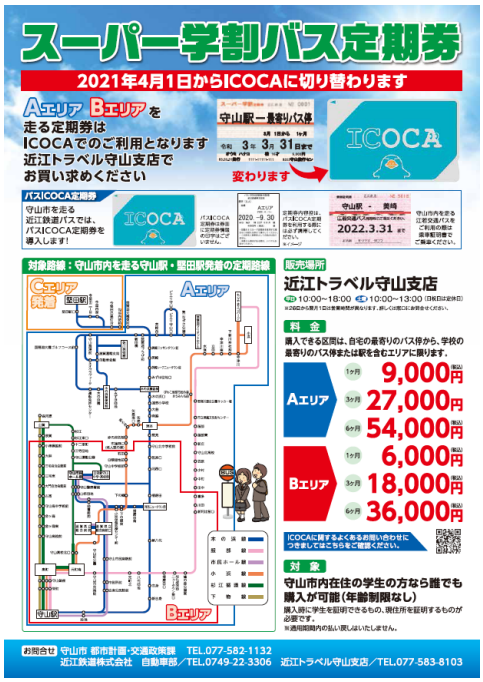
資料：守山市

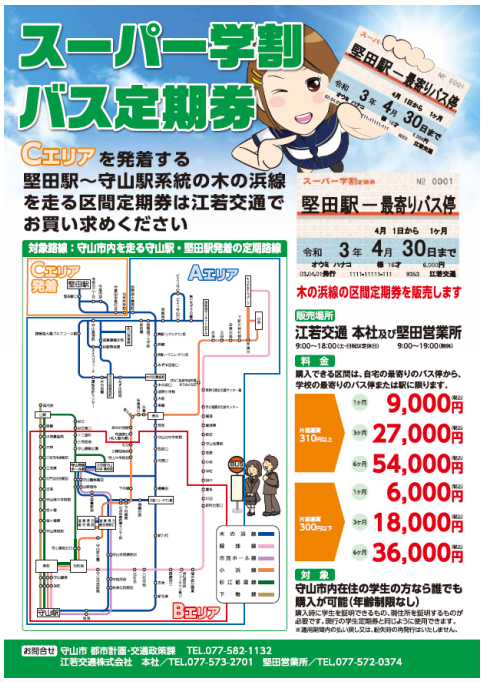
図 4-16 高齢者おでかけパスチラシ

表 4-11　スーパー学割バス定期券販売実績

販売実績	累計月数	件数／月
平成 29 年度	1,914 月分	160 件
平成 30 年度	2,577 月分	215 件
令和元年度	3,179 月分	265 件
令和 2 年度	2,895 月分	241 件
令和 3 年度	3,523 月分	294 件
令和 4 年度	4,055 月分	338 件

資料：守山市





資料：守山市

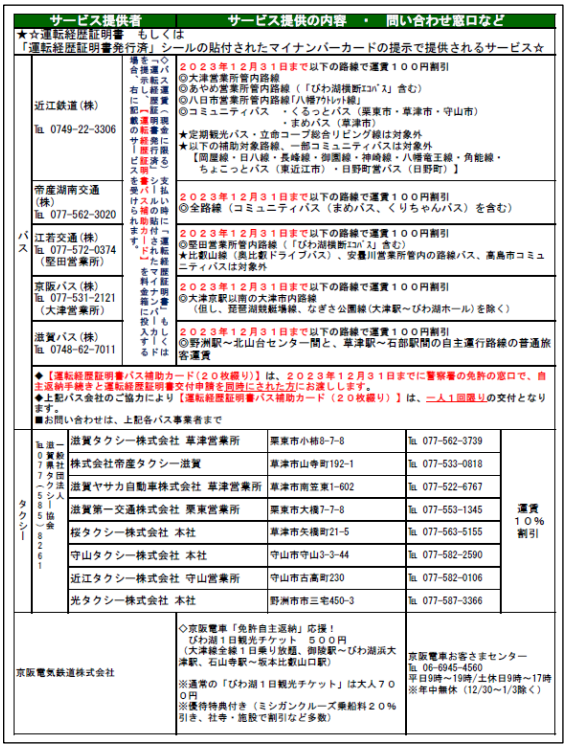
図 4-17　スーパー学割バス定期券チラシ
（近江鉄道株式会社）

図 4-18　スーパー学割バス定期券チラシ
（江若交通バス）

（6）運転免許証自主返納高齢者支援制度

滋賀県警では、65 歳以上の高齢者を対象に、運転免許証を自主返納した際の路線バスやタクシー等の公共交通の割引や、生活のためのサービスの割引などを受けることができる制度を実施しています。市内を運行する近江鉄道、江若交通、近江タクシー、守山タクシーのいずれにおいても運賃の割引が適用されます。

高齢者が公共交通を利用するきっかけとなることから、公共交通の利用促進施策として期待されています。



サービス提供者	サービス提供の内容・問い合わせ窓口など
★☆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で提供されるサービス☆	
バス　近江鉄道（株）℡ 0749-22-3306	２０２３年１２月３１日まで以下の路線で運賃１００円割引 ◎大津営業所管内路線 ◎あやめ営業所管内路線（「びわ湖横断ｴｺﾊﾞｽ」含む） ◎八日市営業所管内路線「八幡ｶﾅﾘｯﾄ線」 ◎コミュニティバス　・くるっとバス（栗東市・草津市・守山市） ・まめバス（草津市） ★定期観光バス・立命コープ総合リビング線は対象外 ★以下の補助対象路線、一部コミュニティバスは対象外 【岡屋線・日八線・長峰線・御園線・神崎線・八幡竜王線・角能線・ちょこっとバス（東近江市）・日野町営バス（日野町）】
帝産湖南交通（株）℡ 077-562-3020	２０２３年１２月３１日まで以下の路線で運賃１００円割引 ◎全路線（コミュニティバス（まめバス、くりちゃんバス）を含む）
江若交通（株）℡ 077-572-0374（堅田営業所）	２０２３年１２月３１日まで以下の路線で運賃１００円割引 ◎堅田営業所管内路線（「びわ湖横断ｴｺﾊﾞｽ」含む） ★比叡山線（奥比叡ドライブバス）、安曇川営業所管内の路線バス、高島市コミュニティバスは対象外
京阪バス（株）℡ 077-531-2121（大津営業所）	２０２３年１２月３１日まで以下の路線で運賃１００円割引 ◎大津京駅以南の大津市内路線 （但し、琵琶湖競艇場線、なぎさ公園線（大津駅～びわ湖ホール）を除く）
滋賀バス（株）℡ 0748-62-7011	２０２３年１２月３１日まで以下の路線で運賃１００円割引 ◎野洲駅～北山台センター間と、草津駅～石部駅間の自主運行路線の普通旅客運賃
◆【運転経歴証明書バス補助カード（２０枚綴り）】は、２０２３年１２月３１日までに警察署の免許の窓口で、自主返納手続きと運転経歴証明書交付申請を同時にされた方にお渡しします。 ◆上記バス会社のご協力により【運転経歴証明書バス補助カード（２０枚綴り）】は、一人１回限りの交付となります。 ■お問い合わせは、上記各バス事業者まで	

タクシー　滋賀県タクシー協会 ℡ 077-585-8261			
滋賀タクシー株式会社 草津営業所	栗東市小柿8-7-8	℡ 077-562-3739	運賃１０％割引
株式会社帝産タクシー滋賀	草津市山寺町192-1	℡ 077-533-0818	
滋賀ヤサカ自動車株式会社 草津営業所	草津市南笠東1-602	℡ 077-522-6767	
滋賀第一交通株式会社 栗東営業所	栗東市大橋7-7-8	℡ 077-553-1345	
桜タクシー株式会社 本社	草津市矢橋町21-5	℡ 077-563-5155	
守山タクシー株式会社 本社	守山市守山3-3-44	℡ 077-582-2590	
近江タクシー株式会社 守山営業所	守山市吉高町230	℡ 077-582-0106	
光タクシー株式会社 本社	野洲市市三宅450-3	℡ 077-587-3366	

京阪電気鉄道株式会社		
	◇京阪電車「免許自主返納」応援！ 「びわ湖１日観光チケット　５００円」 （大津絵金線１日乗り放題、御陵駅～びわ湖浜大津駅、石山寺駅～坂本比叡山口駅） ※通常の「びわ湖１日観光チケット」は大人７００円 ※後待特典付き（ミシガンクルーズ乗船料２０％引き、社寺・施設で割引など多数）	京阪電車お客さまセンター ℡ 06-6945-4560 平日9時～19時/土休日9時～17時 ※年中無休（12/30～1/3除く）

資料：滋賀県警ホームページ

図 4-19　運転免許証自主返納高齢者支援制度チラシ

(7) BTS（自転車駐輪場）

守山市では、平坦な地形を活かした自転車と連携した公共交通施策として、基幹バス路線であるレインボーラインの６箇所のバス停に自転車駐輪場を設置し、バス停へのアクセス利便性を高める取組みを実施しています。Bicycle Transit Station の頭文字によるＢＴＳの愛称で利用者に定着され、路線バスの利用促進に繋がっています。

資料：守山市

図 4-20　BTS 設置個所

資料：守山市

図 4-21 BTS（自転車駐輪場）チラシ

（8）もーりーカー

既存のバス路線サービスを補完するために、デマンド乗合タクシー「もーりーカー」が市内全域で運行されています。75 歳以上の方、運転免許証や自家用車を持たない満 65 歳以上の方、身体的な理由により車の運転ができない方などが、定められた乗降場所から目的地へ移動できるサービスです。車両の運行は、近江タクシーと守山タクシーが実施しています。

午前 8 時から午後 5 時まで概ね 1 時間ごとに運行され、利用希望日の 2 週間前から予約が可能で、午前 10 以降の便であれば当日の予約も可能です。

一日あたりのもーりーカーの平均利用件数は、平成 25 年度は 12.3 件、平成 30 年度は 18.4 件と推移し、令和 4 年度では 42.1 件まで増加しています。制度周知を目的とした説明会や登録会、また、利用者のニーズに応じて目的地や乗降場所の見直しを行うなど、利用促進や利便性向上のための制度改正等の取組みを行っています。

表 4-12 もーりーカーのサービス内容

名称	もーりーカー
運行形態	デマンド乗合タクシー
利用対象	事前登録している守山市在住の方
1.利用登録方法	(1)守山市役所都市計画･交通政策課やお近くの地区会館で申込 (2)守山市役所都市計画･交通政策課宛に申込用紙を郵送もしくはファクスで送信 (3)メールで申込書を送信
2.利用者要件	表 4-13 を参照
3.利用料金	1 回の乗車につき、300 円　※障害者手帳をお持ちの方は半額等の減額あり。
4.乗降場所	市内 352 か所
5.目的地	市内 38 か所の目的地を指定（以下のとおり）
	済生会守山市民病院、滋賀県立総合病院、小児保健医療センター、守山市役所、すこやかセンター、市立図書館、あまが池プラザ、エルセンター、市民ホール、JR 守山駅(西口・東口)、老人憩いの家交流広場、北公民館、地区会館（7 学区）、モリーブ、大庄屋諏訪家屋敷、もりやまエコパーク、美崎公園、ビッグレイク、もりやま芦刈園、近江妙蓮公園、下之郷史跡公園、伊勢遺跡、びわこ地球市民の森、佐川美術館、野洲川立入河川公園、野洲川川田河川公園、市民体育館、防災センター、守山警察署、おうみんち、美崎公園駐車場
6.運行日・運行時間	毎日運行。ただし、年末年始(12 月 29 日～1 月 3 日)は運休 8 時 00 分から 17 時 00 分(おおむね 1 時間ごとの運行)
7.予約方法	1 利用希望日の 2 週間前から前日に電話予約する場合 受付時間は、8 時 30 分～18 時 2 ご利用当日に電話予約する場合 受付時間は、8 時 30 分～15 時 30 分 当日予約は 10 時以降に利用の場合のみ。利用可能時間の 1 時間前までに予約。 ※済生会守山市民病院、滋賀県立総合病院、小児保健医療センターを利用の場合の復路（帰り）については、診療時間の遅延に限り、当日の予約変更が可能

資料：守山市

表 4-13 利用者要件と利用可能な目的地の対応

<table>
<tr><td rowspan="6">守山市内在住</td><td>75 歳以上</td><td colspan="3">市内 38 か所の目的地をご利用できます</td></tr>
<tr><td>65 歳以上
75 歳未満</td><td>運転免許証や車を所持していない</td><td colspan="2">市内 38 か所の目的地をご利用できます</td></tr>
<tr><td rowspan="4">65 歳未満</td><td rowspan="4">運転免許証や車を所持している
（65 歳未満は、運転免許証や車を所持していない人を含む）</td><td>老人クラブ連合会、守山市シルバー人材センターいずれかの会員</td><td rowspan="3">市内 38 か所の目的地をご利用できます</td></tr>
<tr><td>身体的な理由等により運転免許証を取得できない又は、病気や怪我などで車の運転ができない</td></tr>
<tr><td>3 歳までの乳幼児を伴っての移動が必要又は、妊娠をしている</td></tr>
<tr><td>上に該当しない方</td><td>市内 6 か所（④守山市役所⑤すこやかセンター⑥市立図書館㉓もりやまエコパーク㉞市民体育館㉟防災センター）の目的地をご利用できます</td></tr>
</table>

※利用するためには、事前に登録が必要です。※一人で乗り降りが難しい方は、介助者枠登録が必要です。

資料：守山市

資料：守山市

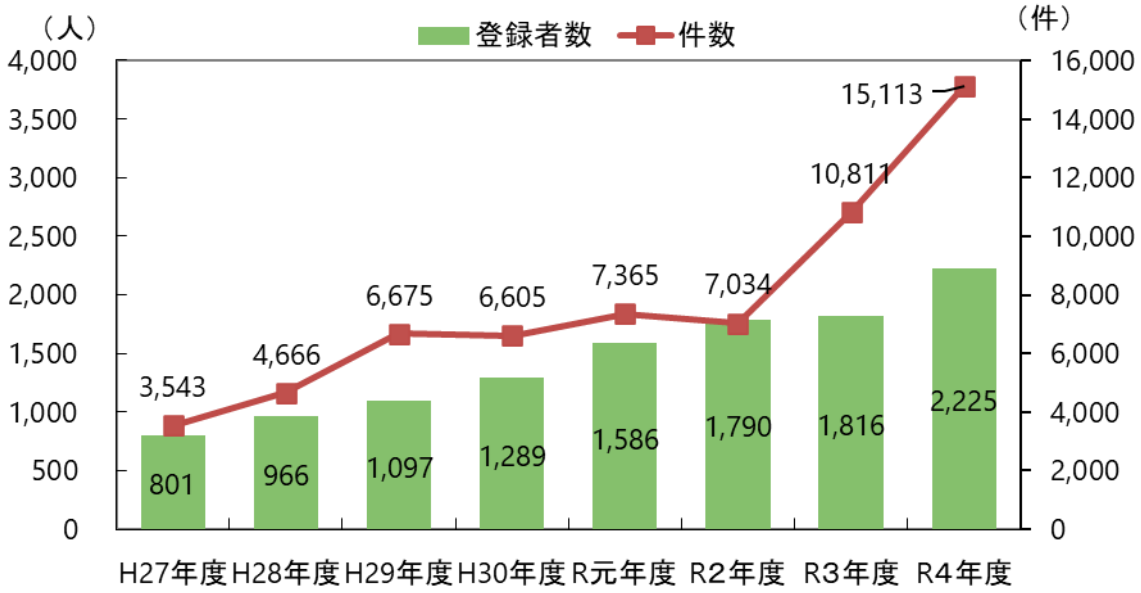
図 4-22 「もーりーカー」パンフレット

表 4-14 もーりーカー利用実績

利用実績	登録者数	件数	件数／日
平成 27 年度	801 人	3,543 件	14.6 件
平成 28 年度	966 人	4,666 件	19.2 件
平成 29 年度	1,097 人	6,675 件	18.7 件
平成 30 年度	1,289 人	6,605 件	18.4 件
令和元年度	1,586 人	7,365 件	20.5 件
令和 2 年度	1,790 人	7,034 件	19.6 件
令和 3 年度	1,816 人	10,811 件	30.1 件
令和 4 年度	2,225 人	15,113 件	42.1 件

※転出等により、令和３年度末に 358 人、令和４年度末に 101 人を登録抹消しています。

資料：守山市



資料：守山市

図 4-23 「もーりーカー」利用実績の推移

(9) タクシー

近江タクシー、守山タクシーの２社が守山市内で営業所を構えて、タクシー事業を行っています。主なサービス内容は、守山駅、市内の医療施設、商業施設、市内企業などのドア・ツー・ドアの輸送サービスとなります。さらに、子育て世代の外出をサポートする「子育てタクシー」や子どもの送迎を代行する「こどもタクシー」などのタクシーならではの事業も実施しています。また、両社ともにもーりーカーの運行業務に携わっています。

(10)福祉輸送

守山市では、高齢者や障害者等のうち移動に制約のある方の移動支援・生活支援を目的とした市民対象の福祉輸送を実施しており、以下の移動・送迎サービスを受けることができます。

①自家用有償旅客運送（福祉有償運送）

②守山市障害者等移動支援事業

③守山市心身障害者社会参加促進助成事業（福祉タクシー運賃助成事業）

本計画では、福祉施策の生活支援サービスの継続を前提に、施策の検討を行います。

今後、高齢化の更なる進展等により、公共交通と福祉輸送の連携による総合的な移動支援が求められています。

① 自家用有償旅客輸送（福祉有償運送）

福祉有償運送とは、バス、タクシー等の公共交通機関によっては、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、社会福祉法人等が営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのことです。

表 4-15 守山市内の福祉有償運送実施事業者および事業概要

事業者名	対象者	対象範囲	料金	利用日時	備考
社会福祉法人 守山市社会 福祉協議会	下記のいずれも満たす方 ・市内在住 ・世帯全員が非課税 ・要支援 1・2 または事業対象者	市内	10km 未満 500 円、 以降 5km ごとに 100 円増	平日 8 時 30 分～ 17 時	通院目的に限る

資料：守山市

② 守山市障害者等移動支援事業

障害のある人の外出時の移動介助を行う事業として「移動支援事業」を行っています。令和 5 年度の障害者等移動支援事業の委託契約事業者は、市内が 17 事業所、市外が 20 事業所となっています。

③ 守山市心身障害者社会参加促進助成事業（福祉タクシー運賃助成事業）

「心身障害者社会参画促進助成事業」のなかで、心身に重度の障害のある人に福祉タクシー運賃助成券の交付を行う「福祉タクシー運賃助成事業」を行っています。令和 5 年 10 月時点の福祉タクシー運賃助成事業の協力事業者は、市内が 6 事業者、市外が 30 事業者となっています。

表 4-16 守山市における福祉タクシー運賃助成事業の協力事業者

事業者名	所在地（営業所含む）
NPO 法人アザレア	草津市・甲賀市・湖南市
介護タクシー　いきいき	栗東市
ケアタクシー　いずみ	守山市
訪問介護ステーション　彩り	東近江市
福祉介護タクシー　ウェルネスケアサービス	大津市
エリアエース	栗東市
介護タクシー　縁	大津市
近江タクシー株式会社　湖東営業所	近江八幡市
近江タクシー株式会社　長浜営業所	長浜市
近江タクシー株式会社　彦根営業所	彦根市
近江タクシー株式会社　守山営業所	守山市
おでかけサポート松下	栗東市
かたた　介護タクシー	大津市
くどう　介護タクシー	守山市
こうあん株式会社	守山市
介護タクシー　湖畔	大津市
介護タクシー　さくら　こうせい	湖南市
桜タクシー株式会社	草津市
滋賀エムケイ株式会社	大津市・栗東市
滋賀第一交通株式会社　近江八幡営業所	近江八幡市
滋賀第一交通株式会社　栗東営業所	栗東市
滋賀タクシー株式会社　近江八幡	近江八幡市
滋賀タクシー株式会社　八日市	東近江市
滋賀ヤサカ自動車株式会社	大津市・草津市
訪問介護事業所　ZERO	栗東市
株式会社帝産タクシー滋賀	草津市
介護タクシー　とあ	野洲市
株式会社 Dream Link	大津市

事業者名	所在地（営業所含む）
有限会社渚タクシー	彦根市
ハート　介護タクシー	守山市
ハロー　介護タクシー	草津市
介護タクシー　ピース	草津市
福祉タクシー　ふれあい　こしき	大津市
介護タクシー　ぽかぽか	近江八幡市
介護タクシー　ほほえみ	甲賀市
守山タクシー株式会社	守山市

資料：守山市

(11)その他の交通（送迎バス）

① 病院送迎バス

守山市内の病院送迎バスは、済生会守山市民病院で運行されています。

表 4-17 守山市における病院送迎バス

病院名	対象者	料金	ルート	運行日
済生会守山市民病院	外来透析患者	無料	病院から片道 30 分程度の自宅⇔病院	月～金運行
済生会守山市民病院	病院利用患者	無料	病院⇔済生会滋賀県病院（栗東市）、往路 2 便復路 2 便	月～金運行

資料：守山市

② その他の送迎バス

ピエリ守山では、守山駅とピエリ守山を往復する送迎バス（無料）を運行しています。10～22 時に 1 時間 1 往復で運行しています。

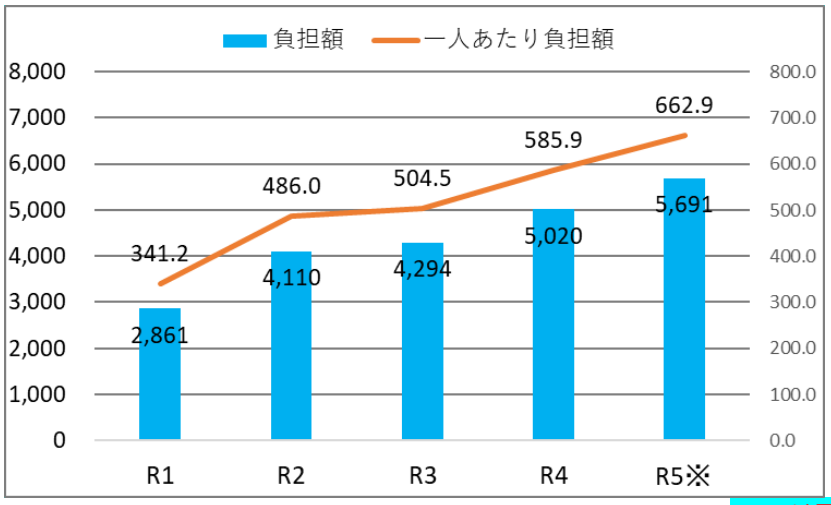
もりやまエコパーク交流拠点施設では、地区会館を巡回する送迎バス（無料）を運行しています。火～金曜日の 9～15 時に、北ルート 1 日 2 便、南ルート 1 日 2 便運行しており、令和 4 年度の利用者数は 1,014 人となっています。

また、各企業が自社の従業員を対象とした、通勤用の送迎バスを運行しています。

4.1.5. 公共交通に関連する公的負担額、収支率

守山市の公共交通事業に関連する公的負担額（歳出）をみると、令和元年度の 2,861 万円から年々増加傾向にあり、令和 4 年度には 5,020 万円となっています。

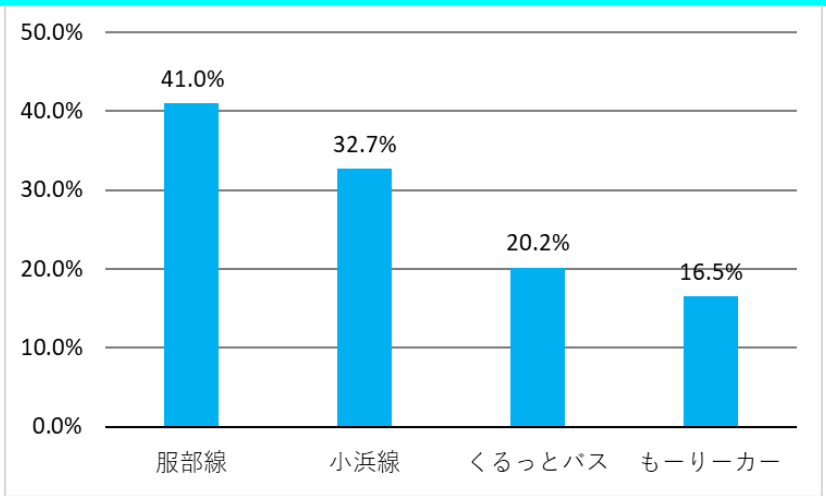
また、それに伴い市民一人あたりの公的負担額（歳出実績額÷年度末の守山市人口）も上昇しており、令和元年度から令和４年度の１年あたりの上昇率は約 21%となっています。



※R5 は予算額（参考）
資料：守山市

図 4-24　守山市の公共交通事業の公的負担額および市民一人あたりの公的負担額

また、路線バス（服部線と小浜線）、くるっとバス、もーりーカーの令和４年度の収支率をみると、服部線は 41.0%、小浜線は 32.7%となっており、くるっとバスは 20.2%、もーりーカーは 16.5%と行政主体で運行している路線の収支率はさらに低い状況です。



注）服部線、小浜線の収支率は 10 月~9 月の合計値
資料：守山市、近江鉄道

図 4-25　守山市内の路線バス、くるっとバス、もーりーカーの収支率

4.2. 守山市民の公共交通の利用実態、問題意識、ニーズ

4.2.1. 市民アンケート調査の概要

〇調査目的：守山市の市民の方を対象に、日常生活での公共交通の利用状況や将来の公共交通のあり方等についてお尋ねし、守山市の公共交通に関する計画づくりや施策検討の基礎資料とするために実施しました。

〇調査対象：住民基本台帳から無作為抽出された 2,000 名の守山市民を対象としています。ただし、学区別に最低 100 件を確保するものとし、今後公共交通のターゲット層となる 60 歳以上と、それ未満の年齢層の対象件数が同じになるように調整をしました。

〇調査期間：平成 30 年 12 月 21 日（金）～平成 31 年 1 月 15 日（火）

〇配布回収方法：郵送配布、郵送回収

〇有効回収件数：923 件（回収率 46.2%）

〇調査内容

表 4-18 市民アンケート調査の内容

問 1	個人属性	住所、年齢、性別、自動車や運転免許等の保有、
問 2	日常の交通行動	移動の目的、行き先、利用交通手段等
問 3	路線バスの利用状況	利用頻度、利用区間、満足度、利用しない理由等
問 4	もーりーカーの利用状況	認知度、登録状況、利用頻度、満足度、利用しない理由等
問 5	タクシーの利用状況	利用頻度、利用目的、ニーズ等
問 6	守山市の今後の地域公共交通のあり方	公共交通に求める役割、移動の不便さの実感を把握 公共交通施策の認知度を把握 公共交通を利用するための条件を把握
問 7	自転車の利用状況	自転車の利用頻度、利用目的、利用する理由、利用しない理由、自転車の利活用を進める上でのニーズ
問 8	守山市内の公共交通および自転車についての問題点や施策提案に関する自由記述	

4.2.2. 市民の移動の実態

（1）移動手段の保有状況

10 代や 80 歳以上では自動車の運転免許証を保有していない人の割合が高くなっています。また、70 代以上で「返納した」の割合が高くなっています。

年齢が上がるにつれ、自動車を「運転できない」や「できるが不安」の割合が高くなります。今後、高齢者の人口の増加によって、自動車の運転ができなくなる人が増加するものと予想されます。

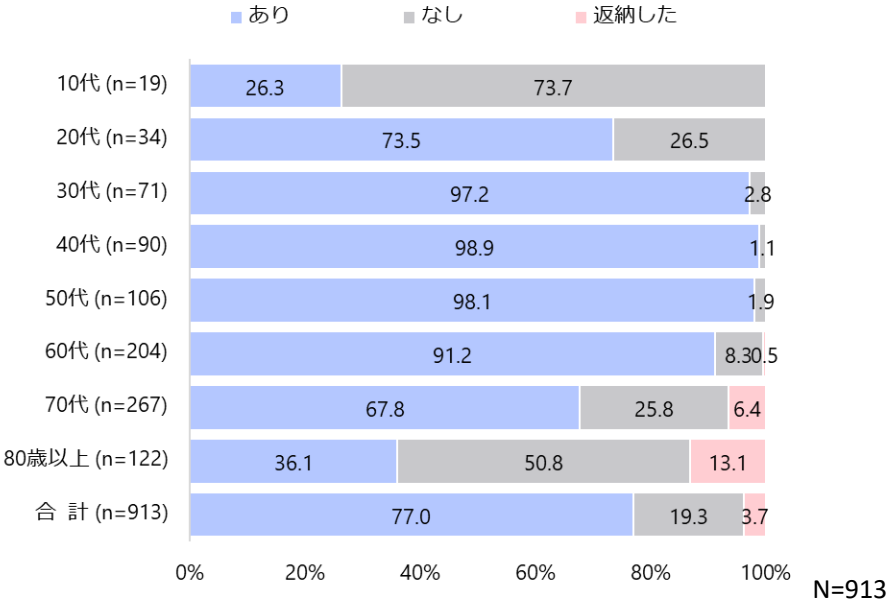


図 4-26　年齢別のくるまの運転免許保有状況

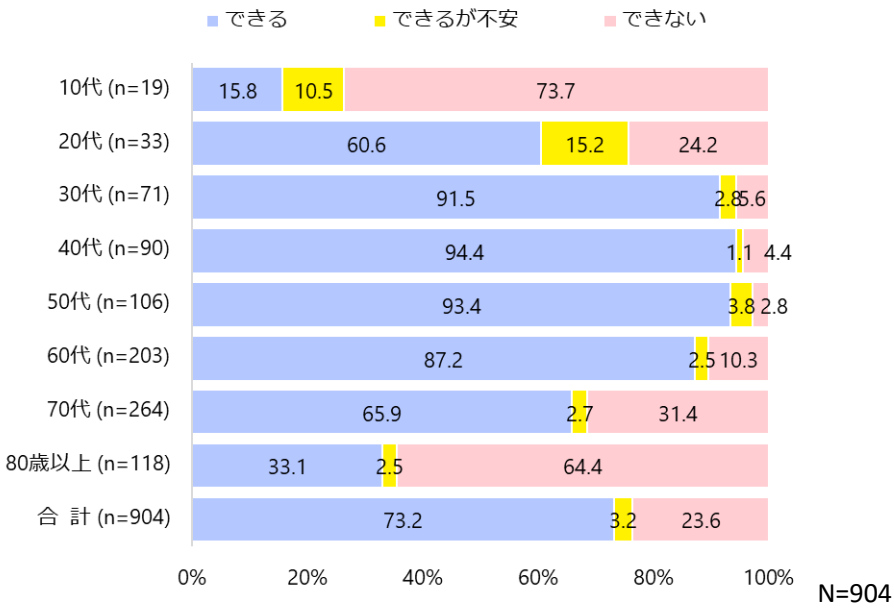


図 4-27　年齢別のくるまの運転能力

（2）外出の際の交通手段（目的別）（複数回答）

「通勤・通学」、「買物」、「通院」等のいずれの目的でも外出時の利用交通手段は自動車の割合が非常に高く、他の交通手段を圧倒しています。自動車の依存度が非常に高いと言えます。

また、自動車に次いで、自転車の利用割合も高く、平坦な地形を持つ守山市の特徴とも言えます。

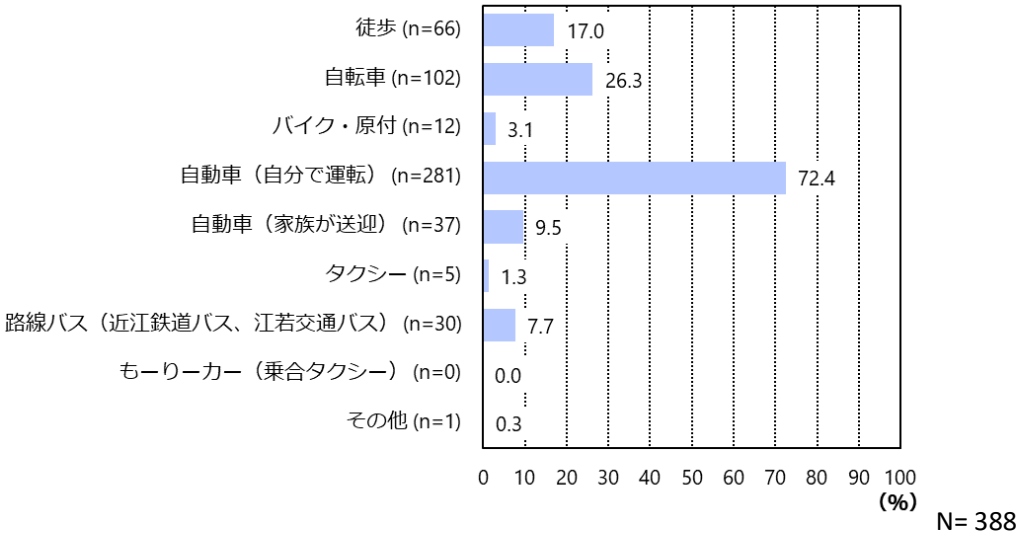


図 4-28　交通手段（通勤・通学）

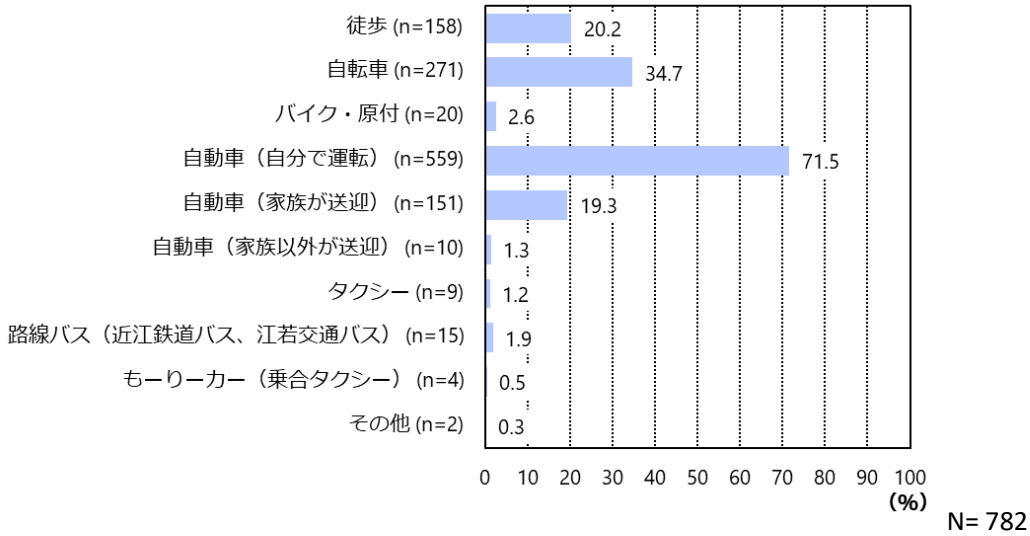


図 4-29　交通手段（買い物）

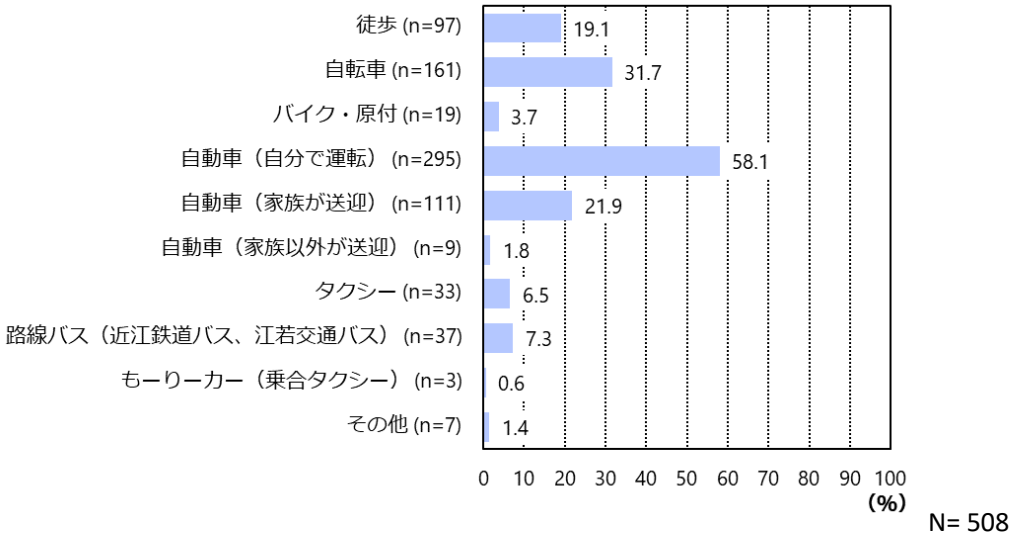


図 4-30　交通手段（通院）

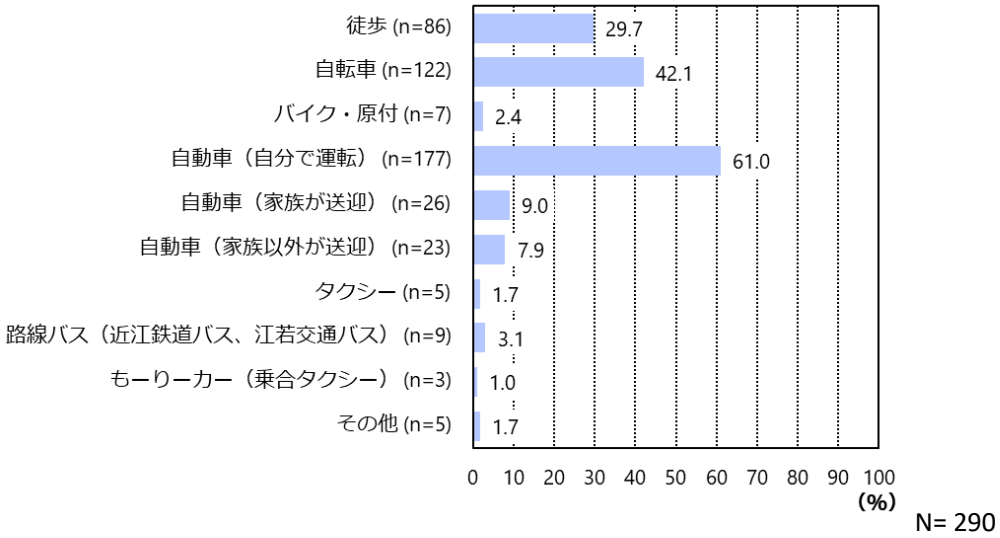


図 4-31　交通手段（福祉・地域活動）

（3）利用交通手段（年齢別）（複数回答）

「買物」、「通院」目的での利用交通手段を、40 代と 80 歳以上を比較したところ、40 代では「買物」、「通院」ともに「自動車（自分で運転）」の利用割合が 80%以上と非常に高くなっています。

一方、80 歳以上は「買い物」では「自動車（自分で運転）」の利用割合が最も高いものの 43.2%と 40 代の半分の割合まで低下し、代わりに「自転車」、「自動車（家族が送迎）」、「徒歩」の利用割合が高くなっています。特に「自動車（家族が送迎）」の割合は 40 代の 2 倍となっています。また、「タクシー」、「路線バス」、「もーりーカー」を利用する人も見受けられます。

80 歳以上の「通院」では「自動車（家族が送迎）」の割合が 43.6%と最も高くなります。「タクシー」の 18.1%、「路線バス」の 11.7%と高くなっており、自力で移動できない人の割合が高く、家族の送迎や公共交通に頼る傾向にあります。

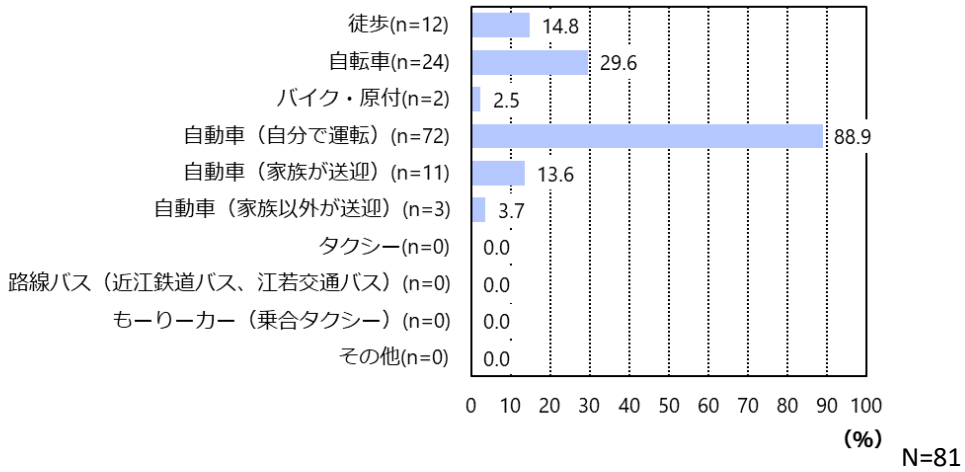


図 4-32　買い物の交通手段（40 代）

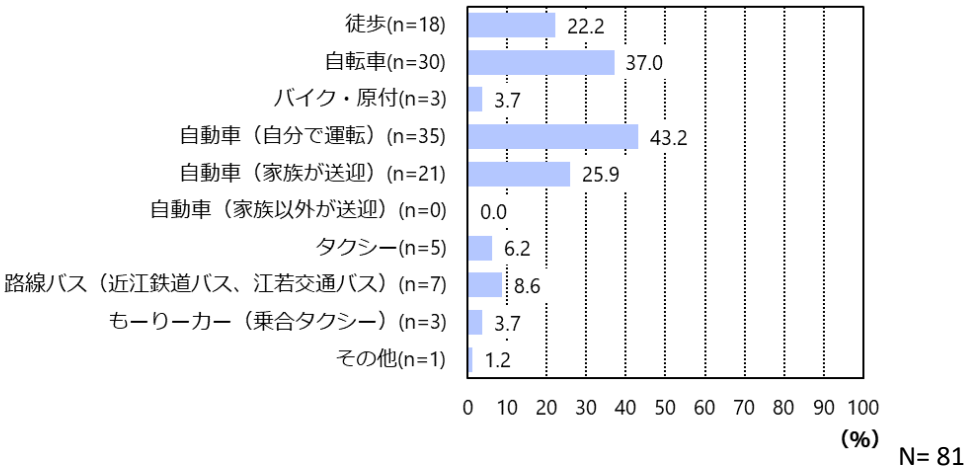


図 4-33　買い物の交通手段（80 歳以上）

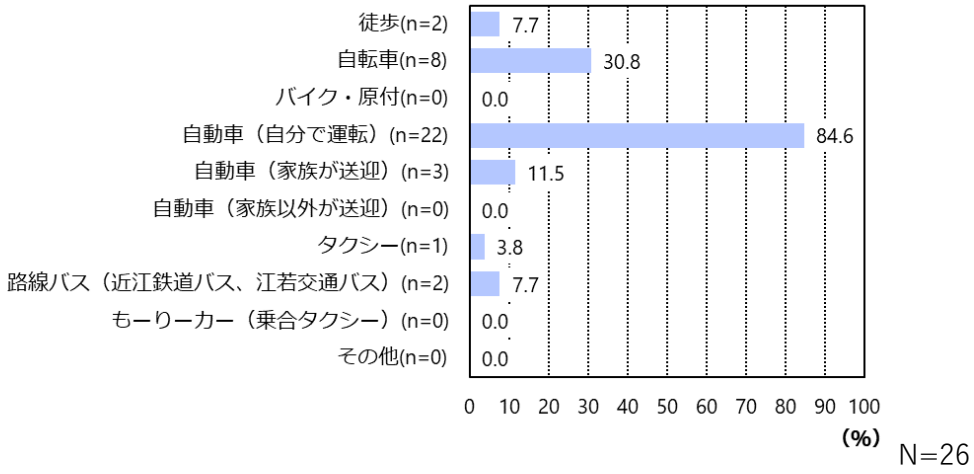


図 4-34　通院の交通手段（40 代）

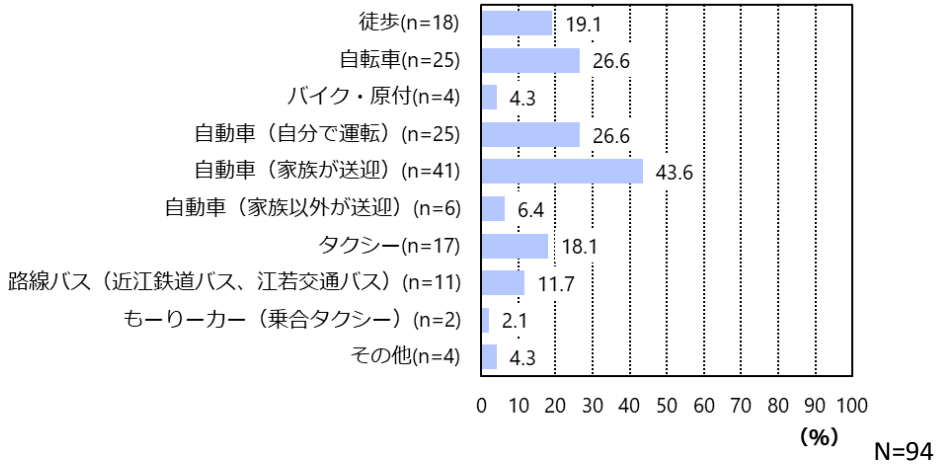
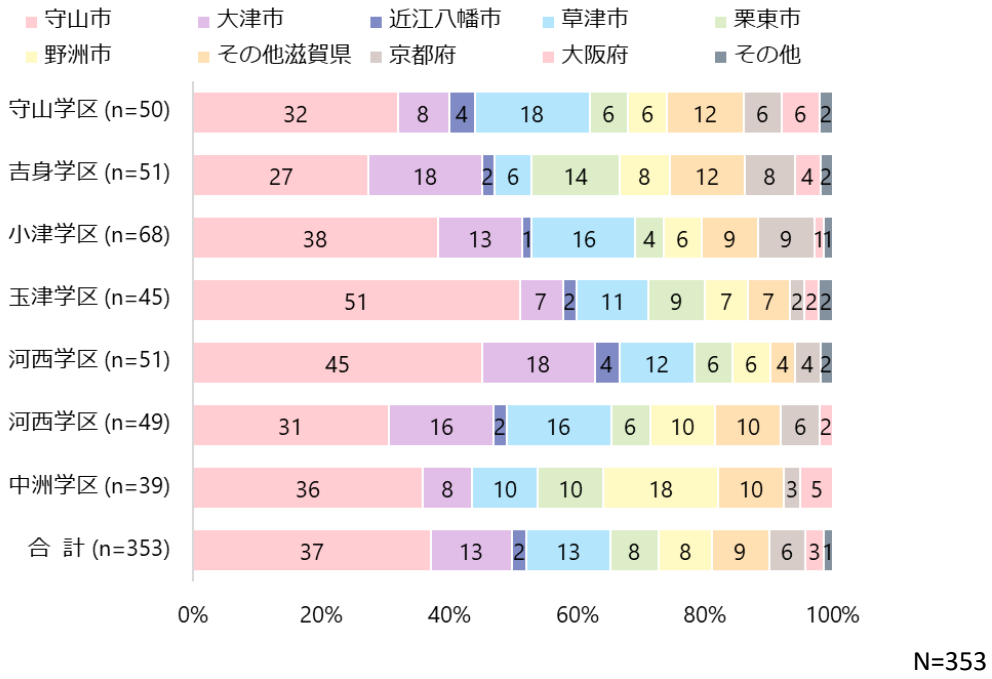


図 4-35　通院の交通手段（80 歳以上）

（4）通勤・通学先と通勤・通学で利用する駅

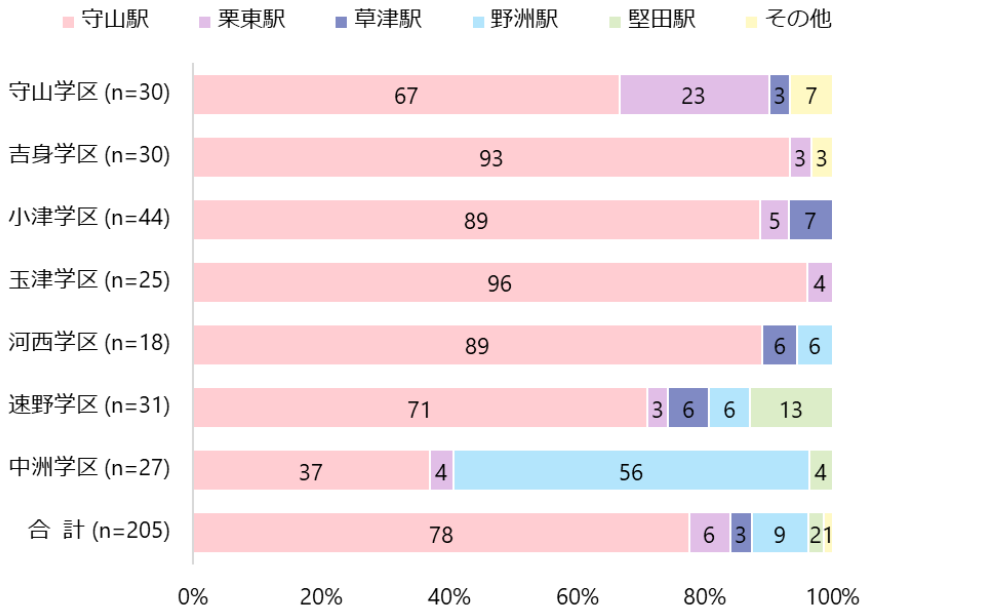
通勤・通学先は守山市内に加えて大津市や草津市方面が多くなっています。

通勤・通学時に利用する鉄道駅は学区により異なり、多くの学区でＪＲ守山駅が多くなっていますが、中洲学区ではＪＲ野洲駅、守山学区ではＪＲ栗東駅、速野学区ではＪＲ堅田駅の利用が多くみられます。



N=353

図 4-36　通勤・通学先（学区別）



N=205

図 4-37　通勤・通学時の利用駅（学区別）

（5）主な買い物先、通院先（複数回答）

買物の行き先は市内のモリーブや学区内や学区周辺にある近くの商業施設が多くなっています。

通院では、県立総合病院、守山市民病院や学区内や学区周辺の個人医院が多くなっています。

総じて、市内の核となる施設や学区周辺への移動が多く、隣接市との行き来も一定の数がみられ、特に中洲学区では野洲市を目的地とする交通が多く発生しています。

表 4-19 主な買い物先（学区別）

守山学区	件数(割合)	吉身学区	件数(割合)	小津学区	件数(割合)	玉津学区	件数(割合)
モリーブ	34 (31.0)	モリーブ	53 (52.0)	モリーブ	63 (50.0)	モリーブ	69 (73.0)
コープもりやま店	34 (31.0)	西友守山店	22 (22.0)	丸善スーパー守山店	41 (33.0)	ザ・ビッグエクストラ野洲店	21 (22.0)
平和堂守山店	29 (26.0)	バロー守山駅東店	18 (18.0)	平和堂守山店	18 (14.0)	平和堂守山店	10 (11.0)
丸善スーパー守山店	19 (17.0)	平和堂守山店	16 (16.0)	マックスバリュ駒井沢店	16 (13.0)		
・西友守山店 ・アルプラザ栗東	13 (12.0)	コープもりやま店	16 (16.0)	コープもりやま店	14 (11.0)		

河西学区	件数(割合)	速野学区	件数(割合)	中洲学区	件数(割合)
モリーブ	64 (65.0)	フレンドマート守山水保店	37 (40.0)	ザ・ビッグエクストラ野洲店	53 (56.0)
フレンドマート河西店	31 (31.0)	スター守山水保店	29 (31.0)	モリーブ	45 (48.0)
ザ・ビッグエクストラ野洲店	21 (22.0)	モリーブ	22 (24.0)	フレンドマート中主店	15 (16.0)
バロー守山小島店	16 (16.0)	ピエリ守山	19 (20.0)	魚忠ママセンター	11 (12.0)
		ザ・ビッグエクストラ野洲店	16 (17.0)	・スター守山水保店 ・ピエリ守山	10 (11.0)

※10%以上の買い物先を掲載

表 4-20 主な通院先（学区別）

守山学区	件数(割合)	吉身学区	件数(割合)	小津学区	件数(割合)	玉津学区	件数(割合)
滋賀県立総合病院	16 (22.0)	滋賀県立総合病院	26 (35.0)	滋賀県立総合病院	21 (26.0)	大橋医院	23 (31.0)
津田内科医院	12 (16.0)	井上クリニック	11 (15.0)	ひろたに医院	13 (16.0)	滋賀県立総合病院	16 (22.0)
済生会守山市民病院	11 (15.0)	守山内科クリニック	9 (12.0)	ふくだ医院	11 (14.0)	済生会守山市民病院	12 (16.0)
ふくはら内科 クリニック	11 (15.0)	・安田医院 ・すずきクリニック	8 (11.0)	荒堀整形外科	10 (12.0)		

河西学区	件数(割合)	速野学区	件数(割合)	中洲学区	件数(割合)
滋賀県立総合病院	23 (30.0)	滋賀県立総合病院	22 (31.0)	辻医院	24 (34.0)
済生会守山市民病院	13 (17.0)	峯森内科医院	14 (20.0)	滋賀県立総合病院	19 (27.0)
ますだ医院	12 (16.0)	小西醫院	10 (14.0)	済生会守山市民病院	8 (11.0)
		済生会守山市民病院	9 (13.0)	井上クリニック	8 (11.0)

※10%以上の通院先を掲載

(6) 公共交通の利用状況

① 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は「利用したことがない」が 39.5%と最も多いなど、総じて利用頻度が低くなっています。

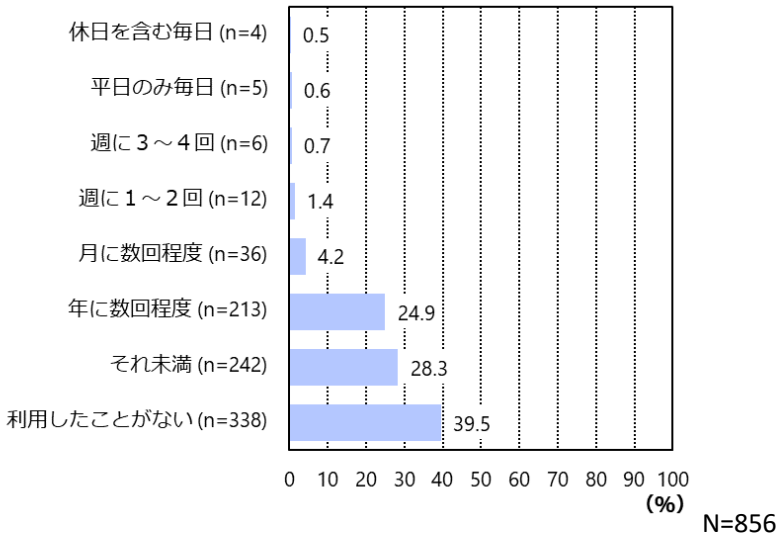


図 4-38　路線バスの利用頻度

② 路線バスの満足度

満足度に関しては、路線、系統、バス停位置に関する不満は少ないものの、運行本数や運行時間帯に対する不満が多くなっています。特に運行本数に関しては、中洲学区、玉津学区で不満が強くなっています。

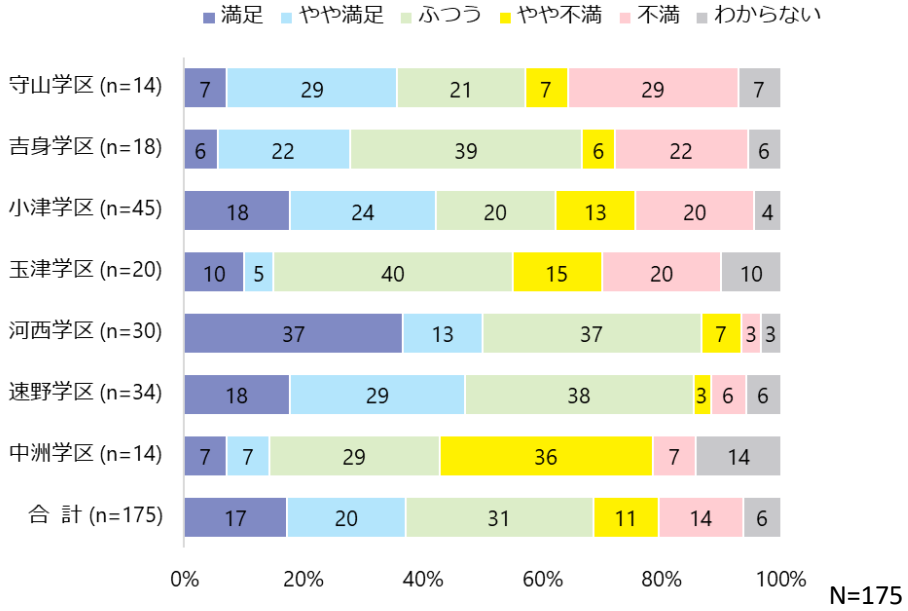


図 4-39　路線・系統の満足度（学区別）

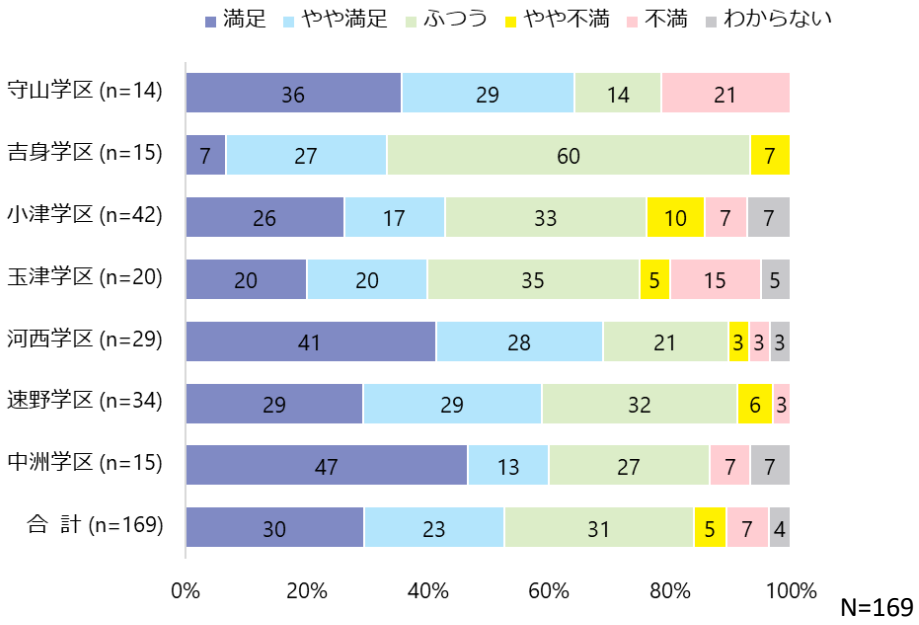


図 4-40　バス停位置の満足度（学区別）

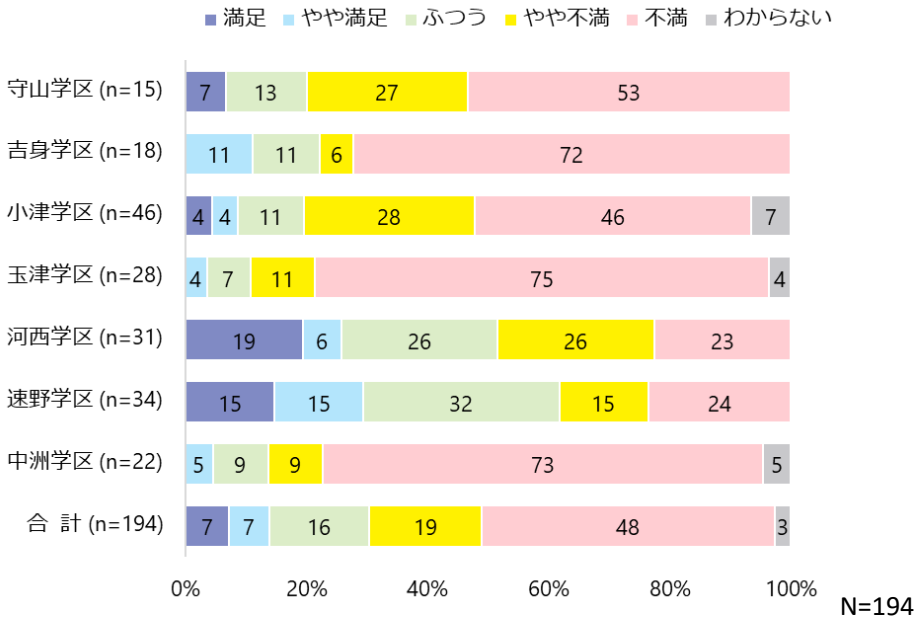


図 4-41　運行本数の満足度（学区別）

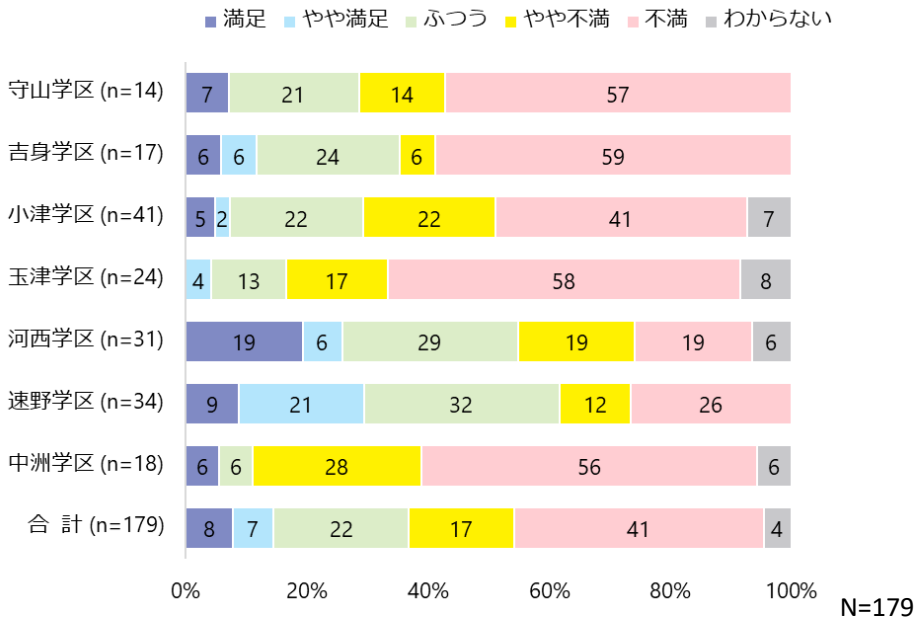


図 4-42　運行時間帯の満足度（学区別）

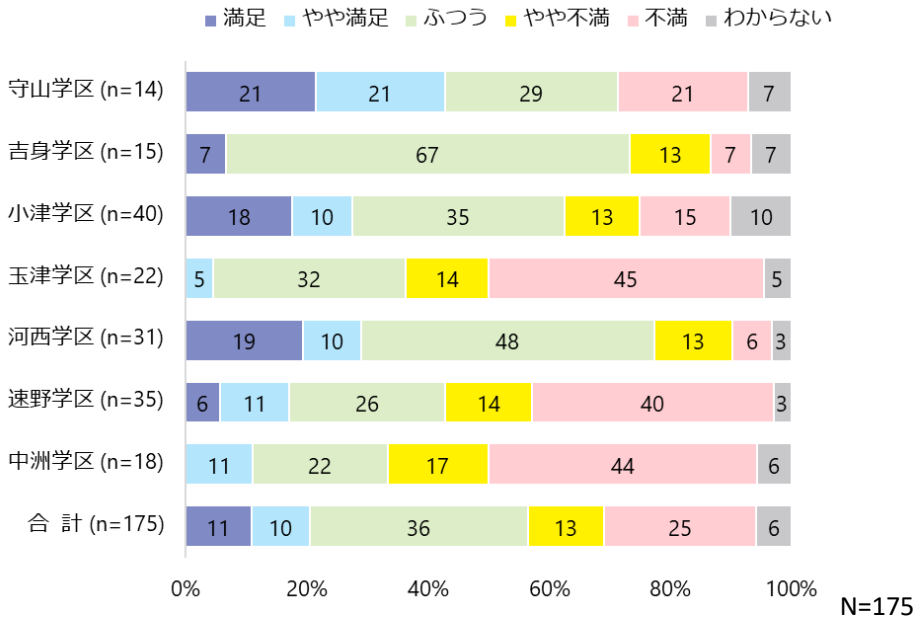


図 4-43　運賃の満足度（学区別）

③ 路線バスを利用しない理由（複数回答）

バスを利用しない理由としては、「利用したい時間にバスが無い」というダイヤとの不一致に対してが最も多くなっており、次いで「運賃が高い」、「自宅近くに路線がない（バス停まで遠い）」の順となっています。

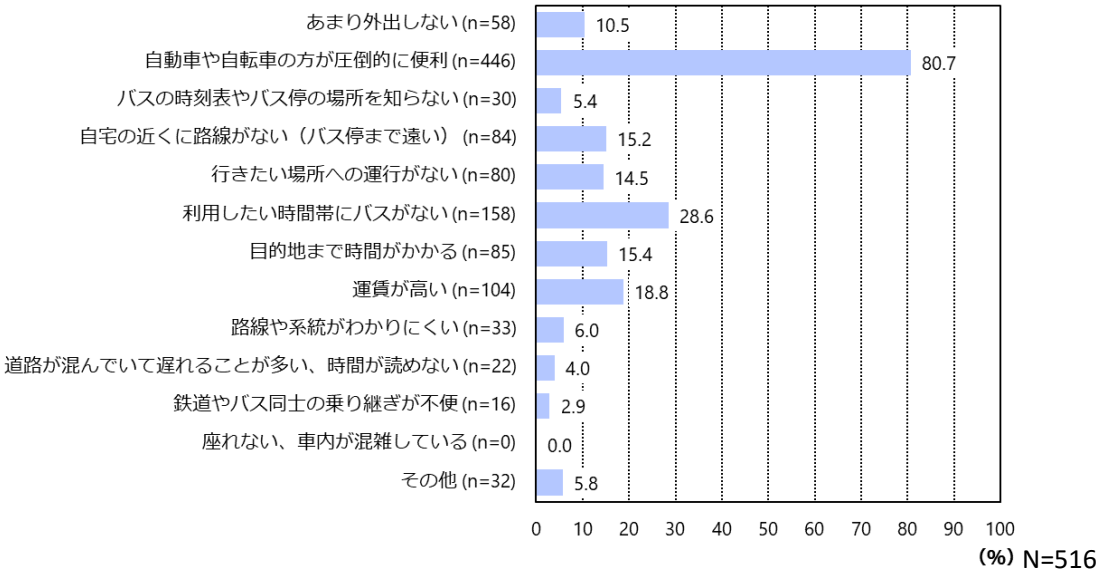


図 4-44　路線バスを利用しない理由（複数回答）

通勤・通学で路線バスを利用しない理由をみると、「行きたい場所への運行がない」では、多くの学区で割合が高く、「利用したい時間帯にバスがない」では、小津学区、玉津学区、中洲学区で多くなっています。

また、速野学区、中洲学区では「運賃が高い」の割合が高くなっています。

表 4-21 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由 ＼ 自治会名		あまり外出しない	自動車や自転車の方が圧倒的に便利	バスの時刻表やバス停の場所を知らない	自宅の近くに路線がない（バス停まで遠い）	行きたい場所への運行がない	利用したい時間帯にバスがない	目的地まで時間がかかる	運賃が高い	路線や系統がわかりにくい	道路が混んでいて遅れることが多い、時間が読めない	鉄道やバス同士の乗り継ぎが不便	座れない、車内が混雑している	その他	合 計
守山学区	件数	4	72	12	21	11	14	11	2	9	2	1	0	4	85
	(割合)	(4.7)	(84.7)	(14.1)	(24.7)	(12.9)	(16.5)	(12.9)	(2.4)	(10.6)	(2.4)	(1.2)	(0.0)	(4.7)	(100.0)
吉身学区	件数	5	71	6	10	11	12	14	15	5	5	2	0	8	88
	(割合)	(5.7)	(80.7)	(6.8)	(11.4)	(12.5)	(13.6)	(15.9)	(17.0)	(5.7)	(5.7)	(2.3)	(0.0)	(9.1)	(100.0)
小津学区	件数	5	61	2	13	7	29	10	5	7	1	4	0	6	72
	(割合)	(6.9)	(84.7)	(2.8)	(18.1)	(9.7)	(40.3)	(13.9)	(6.9)	(9.7)	(1.4)	(5.6)	(0.0)	(8.3)	(100.0)
玉津学区	件数	8	58	3	9	13	34	12	19	2	2	0	0	1	72
	(割合)	(11.1)	(80.6)	(4.2)	(12.5)	(18.1)	(47.2)	(16.7)	(26.4)	(2.8)	(2.8)	(0.0)	(0.0)	(1.4)	(100.0)
河西学区	件数	9	47	2	9	12	19	7	12	7	7	3	0	3	60
	(割合)	(15.0)	(78.3)	(3.3)	(15.0)	(20.0)	(31.7)	(11.7)	(20.0)	(11.7)	(11.7)	(5.0)	(0.0)	(5.0)	(100.0)
速野学区	件数	12	47	2	6	2	9	7	20	2	4	0	0	4	63
	(割合)	(19.0)	(74.6)	(3.2)	(9.5)	(3.2)	(14.3)	(11.1)	(31.7)	(3.2)	(6.3)	(0.0)	(0.0)	(6.3)	(100.0)
中洲学区	件数	9	60	3	9	15	30	19	25	0	0	4	0	4	76
	(割合)	(11.8)	(78.9)	(3.9)	(11.8)	(19.7)	(39.5)	(25.0)	(32.9)	(0.0)	(0.0)	(5.3)	(0.0)	(5.3)	(100.0)
合 計	件数	52	416	30	77	71	147	80	98	32	21	14	0	30	516
	(割合)	(10.1)	(80.6)	(5.8)	(14.9)	(13.8)	(28.5)	(15.5)	(19.0)	(6.2)	(4.1)	(2.7)	(0.0)	(5.8)	(100.0)

④ もーりーカーの利用頻度

もーりーカーについては登録者の割合が低く、登録者における利用割合も低くなっています。

もーりーカーの満足度は、「ふつう」の割合が最も高くなっています。

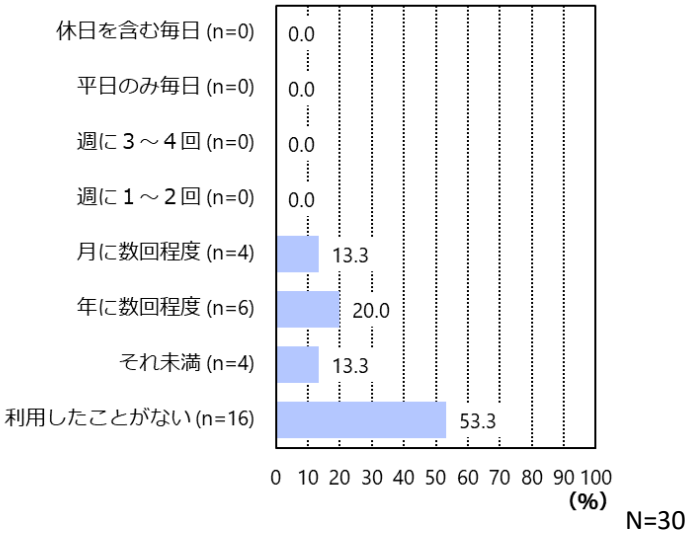


図 4-45　もーりーカー登録者の利用頻度

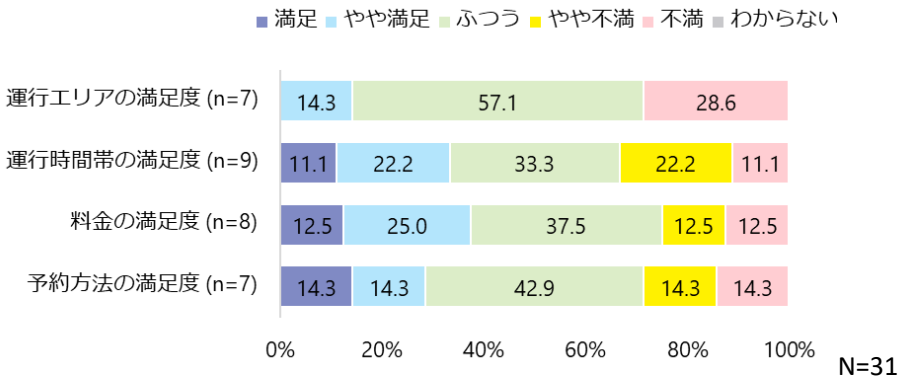


図 4-46　もーりーカーの満足度

⑤ もーりーカーを利用しない理由（複数回答）

「現状では利用（登録）の必要がないから」の割合が最も高くなっています。次いで、「家族・友人等に送迎してもらうから」が多くなっています。

一方で、「前日までの予約が必要だから」の割合も高くなっていますが、令和元年 6 月より午前 10 時以降の便において当日予約が可能となりました。

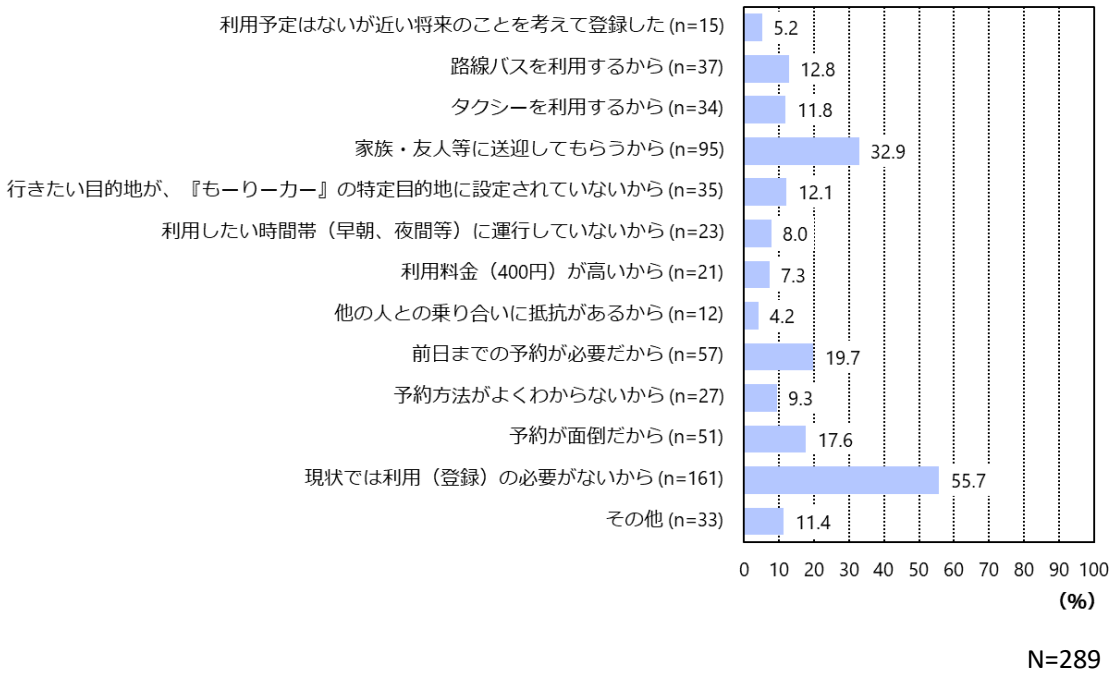
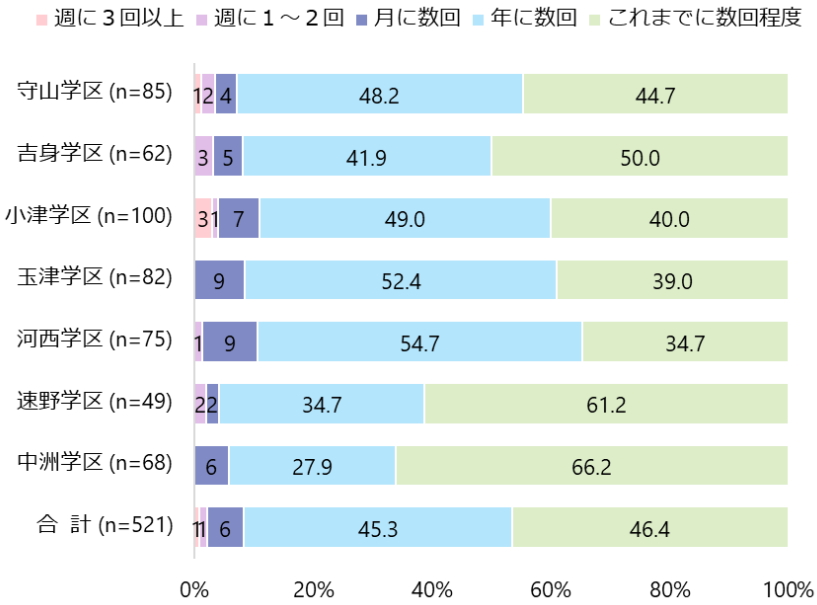


図 4-47　もーりーカーを利用しない理由（複数回答）

⑥ タクシーの利用頻度

「これまでに数回程度」46.4%と「年に数回」45.3%の方が多く、総じて利用頻度は低くなっています。特に、速野学区と中洲学区では他の学区に比べて利用頻度が低くなっています。



N=521

図 4-48　タクシーの利用頻度（学区別）

⑦ タクシーの利用目的（複数回答）

「飲酒後の帰宅等」が 45.7%と最も多く、次いで「旅行」の 28.4%、「通院」の 23.3%の順となっています。

年齢別では 70 代、80 歳以上では「通院」の割合が高くなっています。

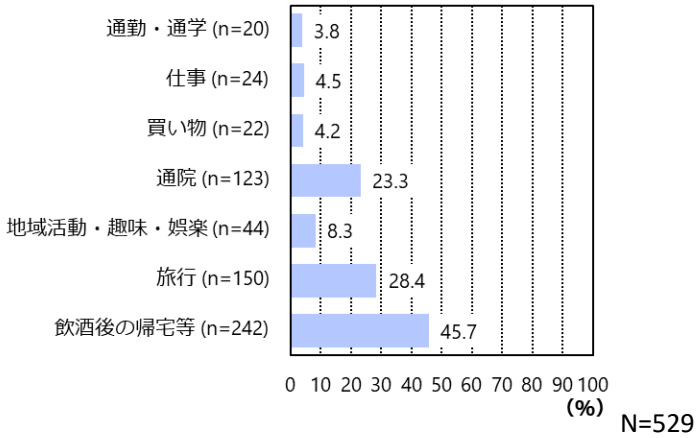


図 4-49　タクシーの利用目的（合計、複数回答）

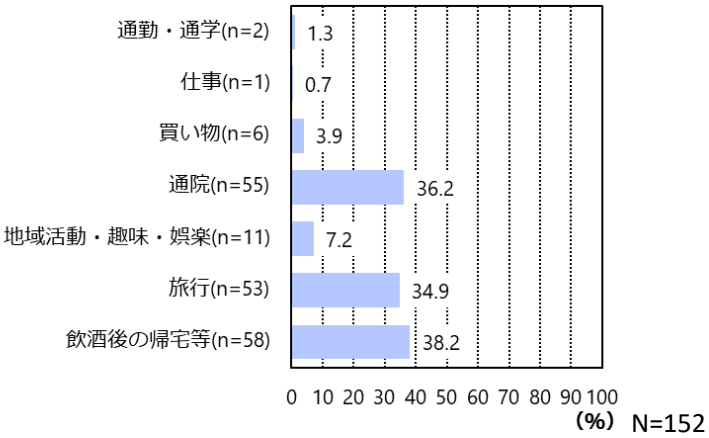


図 4-50　タクシーの利用目的（70 代、複数回答）

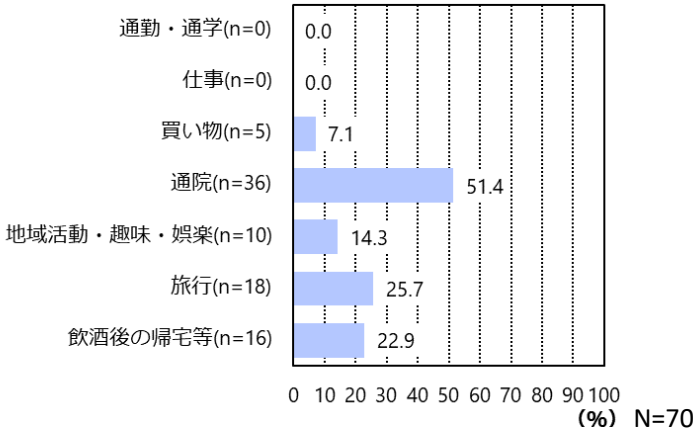


図 4-51　タクシーの利用目的（80 歳以上、複数回答）

4.2.3. 守山市の公共交通のあり方（複数回答）

守山市の公共交通のあり方として「高齢者や学生等の移動のため」、「車の運転ができなくなったときのため」といった、交通弱者や将来のもしものために必要であるという声が多くなっています。

さらには「いつでも利用できる安心感」の割合が高く、自分自身はあまり利用しないものの、公共交通が存在することの価値や「外出を促し地域を活性化するため」といった地域への波及的な価値を感じている人が多いことがわかります。

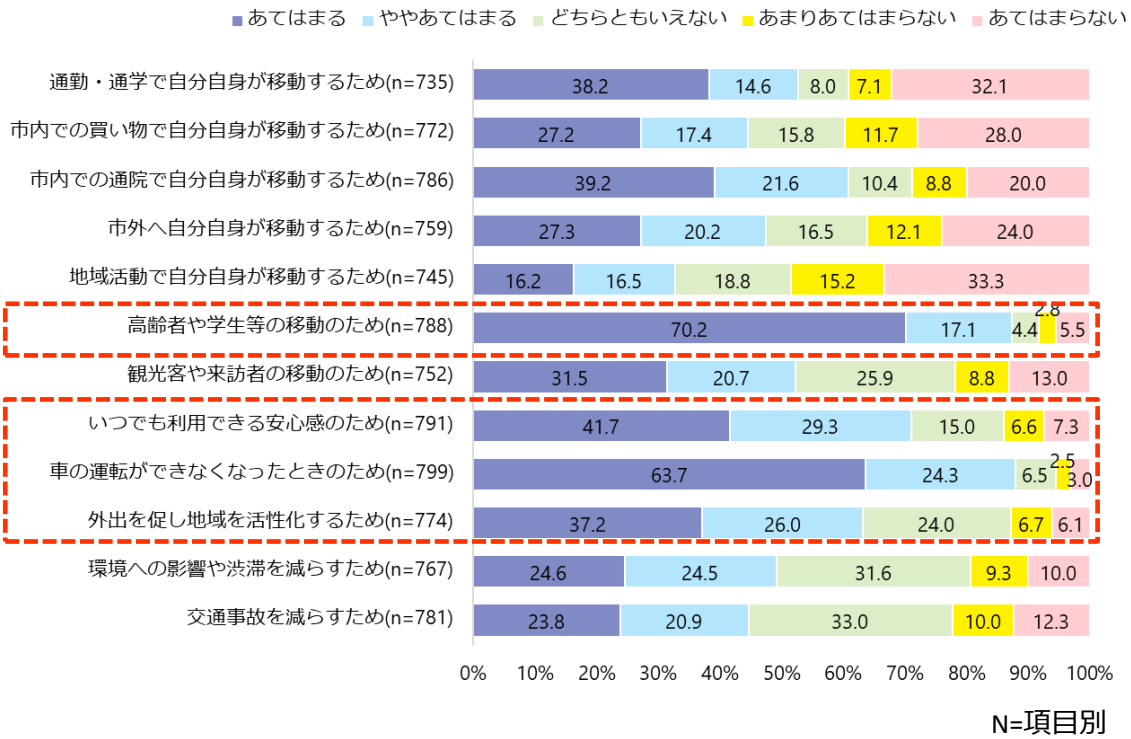


図 4-52　守山市の公共交通に求められている役割

4.2.4. 市内の移動で不便なこと（複数回答）

市内の移動で不便なこととして、「自動車が無いと快適に移動できない」が 69.8%と最も多く、次いで「高齢者や免許をもたない人の移動が不便」が 61.1%となっており、この２点に意見が集まっています。

学区別にみると、中洲学区では全ての項目の割合が高く、移動が不便であるとの認識を持たれています。また、「通勤や通学が不便」については速野学区や玉津学区、「買い物が不便」については玉津学区、小津学区、「通院が不便」では速野学区や玉津学区で、それぞれ割合が高くなっています。

年齢別では高齢者ほど「買い物が不便」、「通院が不便」の割合が高くなっています。

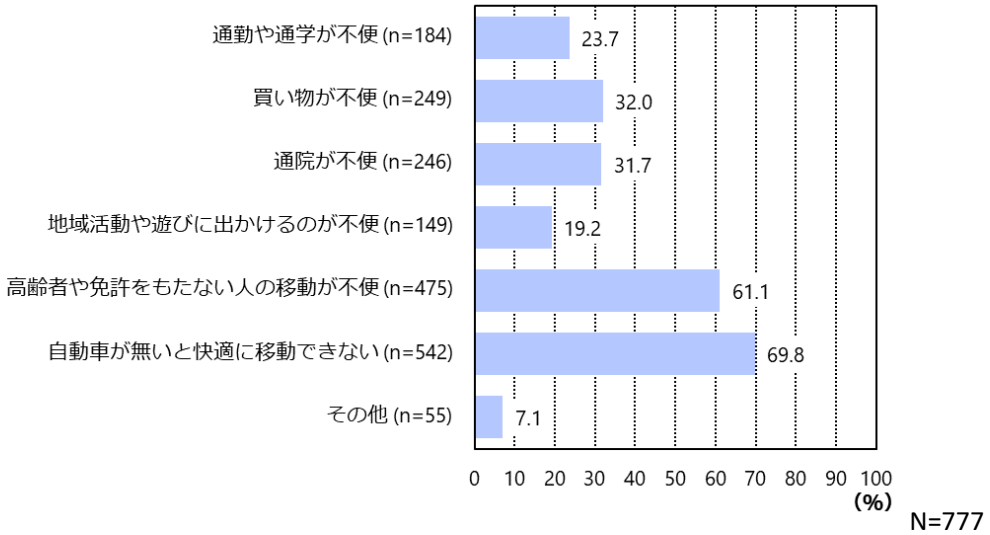


図 4-53　移動で不便なこと（複数回答）

表 4-22 移動で不便なこと（学区別）

移動で不便なこと / 自治会名		通勤や通学が不便	買い物が不便	通院が不便	地域活動や遊びに出かけるのが不便	高齢者や免許をもたない人の移動が不便	自動車が無いと快適に移動できない	その他	合 計
守山学区	件数	7	18	19	17	45	56	16	97
	(割合)	(7.2)	(18.6)	(19.6)	(17.5)	(46.4)	(57.7)	(16.5)	(100.0)
吉身学区	件数	6	12	13	8	49	50	13	92
	(割合)	(6.5)	(13.0)	(14.1)	(8.7)	(53.3)	(54.3)	(14.1)	(100.0)
小津学区	件数	26	45	34	20	83	89	5	124
	(割合)	(21.0)	(36.3)	(27.4)	(16.1)	(66.9)	(71.8)	(4.0)	(100.0)
玉津学区	件数	31	52	38	21	75	74	7	108
	(割合)	(28.7)	(48.1)	(35.2)	(19.4)	(69.4)	(68.5)	(6.5)	(100.0)
河西学区	件数	16	25	30	13	56	70	4	103
	(割合)	(15.5)	(24.3)	(29.1)	(12.6)	(54.4)	(68.0)	(3.9)	(100.0)
速野学区	件数	32	27	38	23	60	81	3	96
	(割合)	(33.3)	(28.1)	(39.6)	(24.0)	(62.5)	(84.4)	(3.1)	(100.0)
中洲学区	件数	52	55	58	39	81	90	4	107
	(割合)	(48.6)	(51.4)	(54.2)	(36.4)	(75.7)	(84.1)	(3.7)	(100.0)
合 計	件数	170	234	230	141	449	510	52	727
	(割合)	(23.4)	(32.2)	(31.6)	(19.4)	(61.8)	(70.2)	(7.2)	(100.0)

表 4-23 移動で不便なこと（年齢別）

移動で不便なこと / 年齢		通勤や通学が不便	買い物が不便	通院が不便	地域活動や遊びに出かけるのが不便	高齢者や免許をもたない人の移動が不便	自動車が無いと快適に移動できない	その他	合 計
10代	件数	6	2	0	3	5	14	1	18
	(割合)	(33.3)	(11.1)	(0.0)	(16.7)	(27.8)	(77.8)	(5.6)	(100.0)
20代	件数	10	7	3	8	11	25	1	30
	(割合)	(33.3)	(23.3)	(10.0)	(26.7)	(36.7)	(83.3)	(3.3)	(100.0)
30代	件数	13	17	11	8	30	44	6	61
	(割合)	(21.3)	(27.9)	(18.0)	(13.1)	(49.2)	(72.1)	(9.8)	(100.0)
40代	件数	22	18	14	13	50	63	5	83
	(割合)	(26.5)	(21.7)	(16.9)	(15.7)	(60.2)	(75.9)	(6.0)	(100.0)
50代	件数	36	35	28	22	67	80	4	100
	(割合)	(36.0)	(35.0)	(28.0)	(22.0)	(67.0)	(80.0)	(4.0)	(100.0)
60代	件数	43	55	57	32	112	129	17	178
	(割合)	(24.2)	(30.9)	(32.0)	(18.0)	(62.9)	(72.5)	(9.6)	(100.0)
70代	件数	35	79	85	40	138	130	15	212
	(割合)	(16.5)	(37.3)	(40.1)	(18.9)	(65.1)	(61.3)	(7.1)	(100.0)
80歳以上	件数	19	34	48	23	60	54	6	92
	(割合)	(20.7)	(37.0)	(52.2)	(25.0)	(65.2)	(58.7)	(6.5)	(100.0)
合 計	件数	184	247	246	149	473	539	55	774
	(割合)	(23.8)	(31.9)	(31.8)	(19.3)	(61.1)	(69.6)	(7.1)	(100.0)

4.2.5.公共交通をもっと利用するための条件（複数回答）

公共交通をもっと利用するための条件として、「運行本数が多い」が最も多く、次いで「バス停が近くにある」、「利用しやすい運賃である」、「必要な時間帯に運行している」の順となっています。

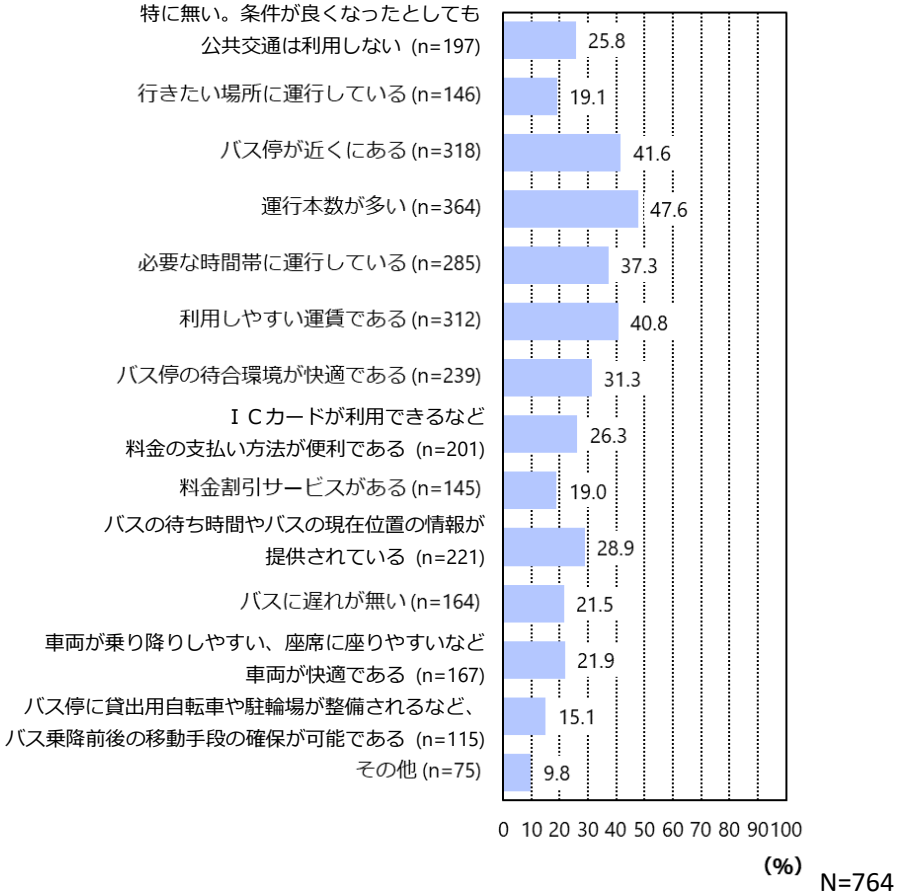


図 4-54　路線バスを利用するための条件（複数回答）

4.3. 「もーりーカー」の利用実態等について

4.3.1.「もーりーカー」未登録者アンケート調査

（1）調査概要

調査対象：住民基本台帳から無作為抽出された 2,000 名の守山市民

※「もーりーカー」の登録者は除く。

調査期間：令和 5 年 2 月 6 日（月）～令和 5 年 2 月 28 日（火）

調査方法：郵送配付、郵送回収

回答状況：回答者 342 名　　回答率 17.1%

（2）調査内容

表 4-24 「もーりーカー」未登録者アンケート調査の調査内容

問 1	個人属性	・ 年齢、性別、学区、移動手段の状況
問 2	制度について	・ 認知度、登録要件、利用したいかどうか、利用しようと思わない理由

（3）調査結果概要

① もーりーカーを知っていたかどうか（認知度）

全体の認知度は 43.3%で、年齢別にみると、年齢が上がるほど認知度も高く、70 代以上では登録していない人でも大多数の人が「もーりーカー」を知っていると見られます。

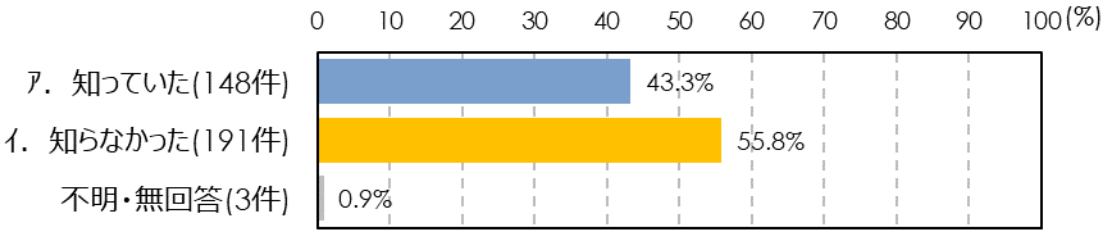


図 4-55 もーりーカーの認知度

○年齢別

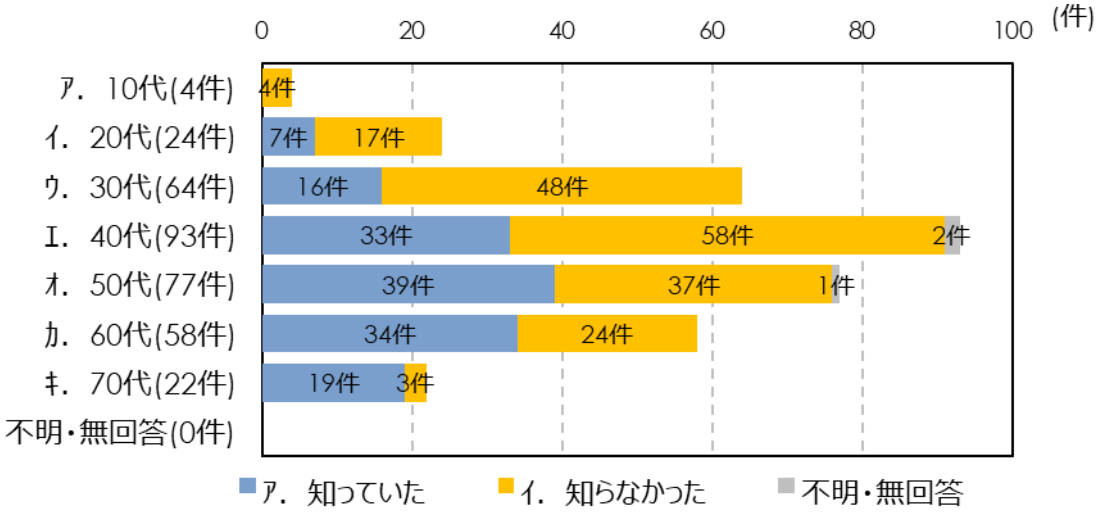


図 4-56　もーりーカーの認知度（年齢別）

② もーりーカーを実際に利用しようと思うかどうか

全体の 74.6%が「利用しようと思わない」との結果になりました。

年齢との相関関係は見られず、70 代以上のニーズが特別高いわけではないことがわかりました。

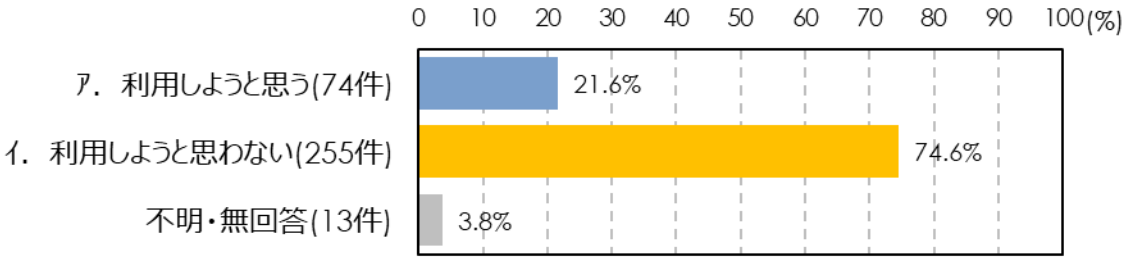


図 4-57　利用の意向

○年齢別

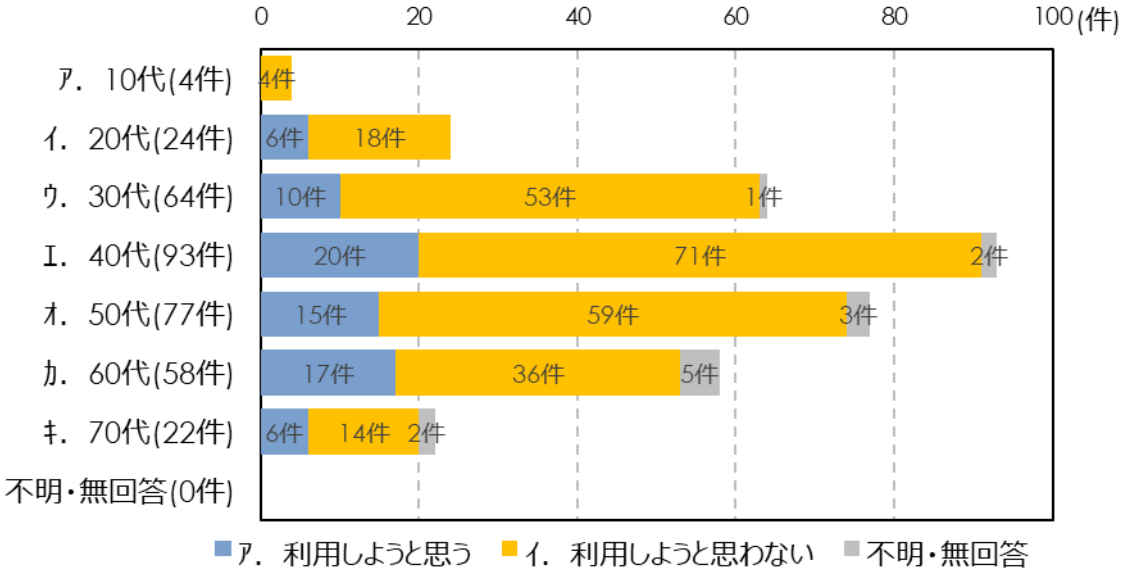


図 4-58　利用の意向（年齢別）

③ もーりーカーを利用しようと思わない理由

「他の移動手段を利用するから」が 219 件で 85.9%と最も多く、次いで「行きたい目的地がないから」が 77 件で 30.2%、「登録が面倒だから」が 76 件で 29.8%と続いています。

なお、学区や年齢による回答の偏りは見られないため、年齢等によらず他の移動手段が確保できている人は制度をあまり必要としていないと思われます。

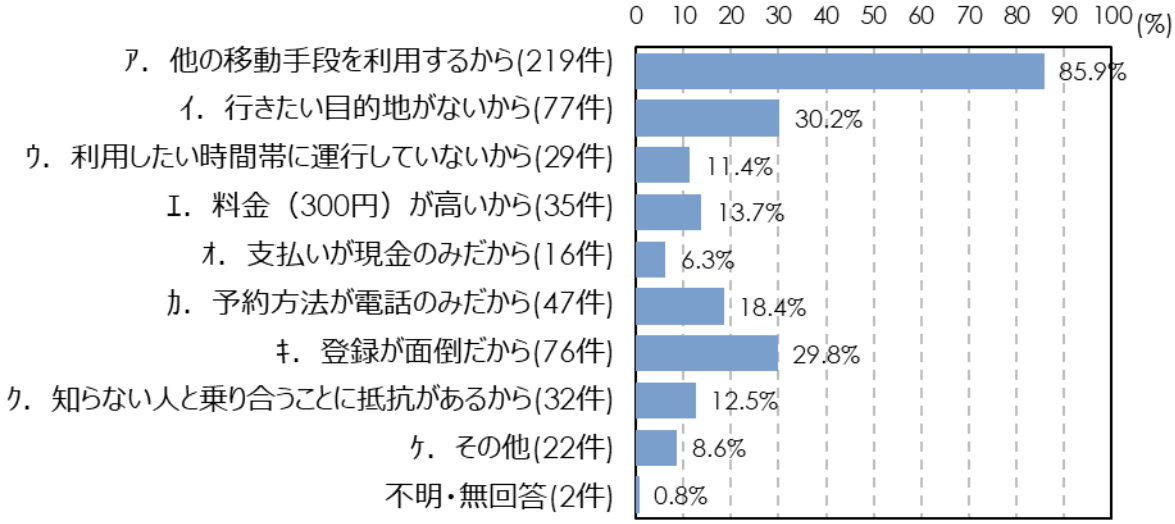


図 4-59　もーりーカーを利用しようと思わない理由

④ もーりーカーを利用しようと思わない人のうち「他の移動手段を利用するから」と答えた人の移動手段の内訳（複数回答処理）

「車」が 175 件で 68.6%と最も多く、次いで「徒歩」が 72 件で 28.2%、「自転車」が 67 件で 26.3%と続いています。

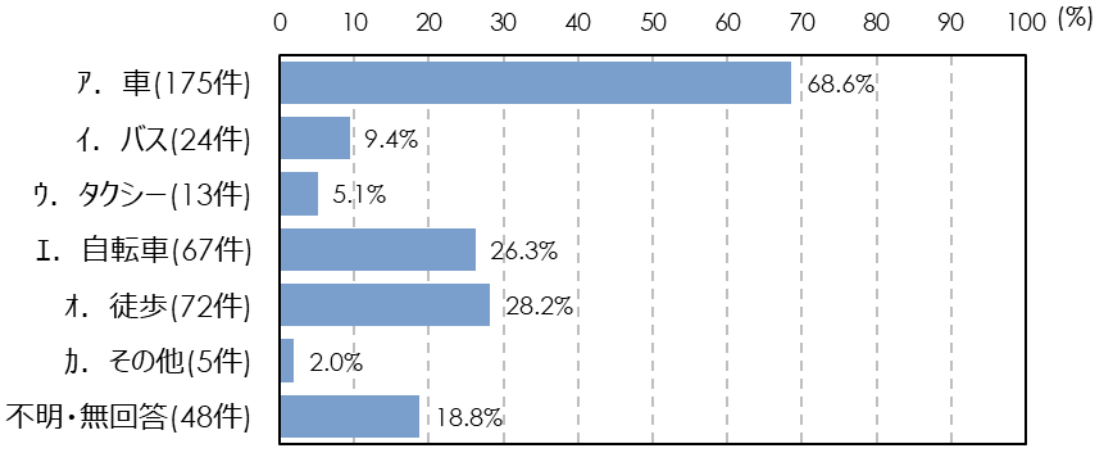


図 4-60　もーりーカーを利用しようと思わない人のうち「他の移動手段を利用するから」と答えた人の移動手段の内訳（複数回答）

4.3.2.「もーりーカー」登録者アンケート調査

（1）調査概要

調査対象：「もーりーカー」の登録者　2,100 名

調査期間：令和 5 年 3 月 10 日（金）～令和 5 年 3 月 31 日（金）

調査方法：対象者に対して郵送により配付、回収

回収状況：回答者 1,198 名　　回答率 57.0%

（2）調査内容

表 4-25 「もーりーカー」登録者アンケート調査の調査内容

問 1	個人属性	・ 個人属性の把握 ・ クロス集計に使用
問 2	利用状況	・ 利用者の利用頻度、目的等の把握 ・ 利用しない人について、その理由の把握
問 3	制度の内容	・ 運行時間、予約、運賃、乗降場所および目的地に係る不満点やその他のニーズの把握

（3）調査結果概要

① 回答者 1,198 名の内訳

〇年齢別

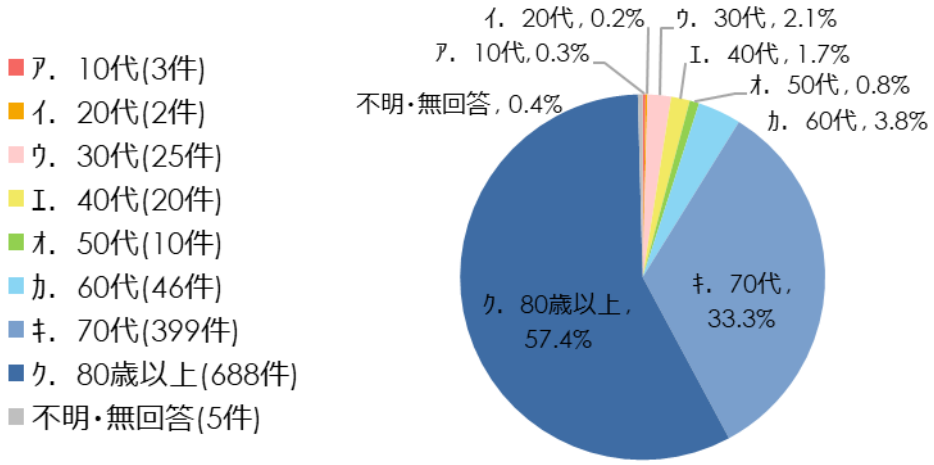


図 4-61　年齢

○学区別

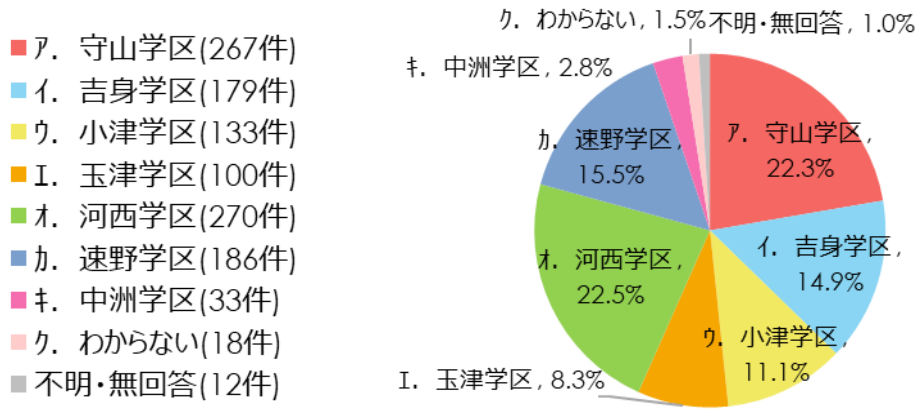


図 4-62　学区

② 今までに利用したことがあるかどうか（利用率）

全体の利用率は 59.6%でした。学区別では中洲学区と速野学区の回答者のうち、利用したことがあると答えた人が多くなっています。

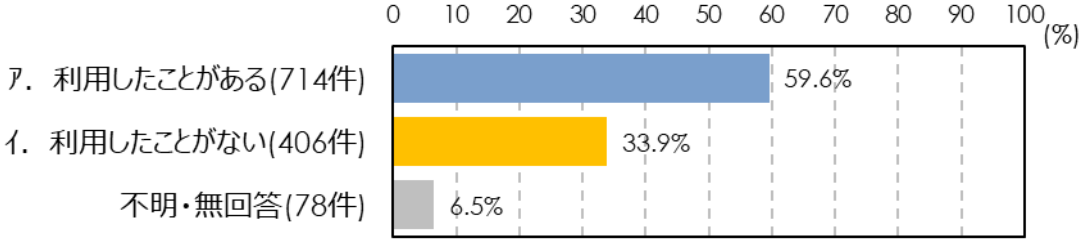


図 4-63　今までに利用したことがあるかどうか（利用率）

○学区別

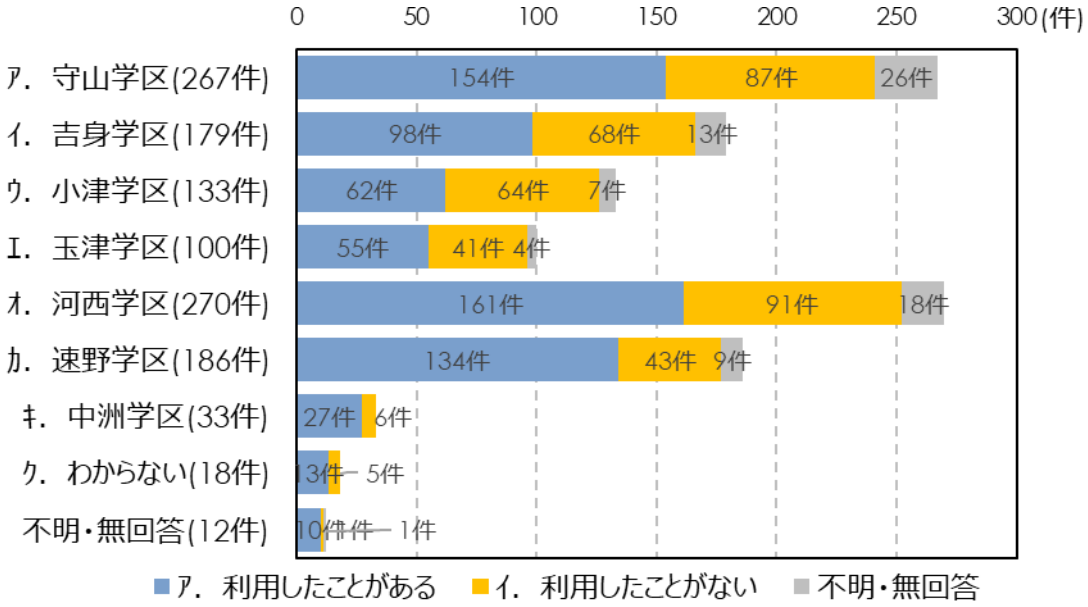


図 4-64　今までに利用したことがあるかどうか（利用率）（学区別）

③ 利用の頻度

「Ⅰ. １か月に１回」が 148 件で 20.7%と最も多く、次いで「ｳ. ３か月に１回」が 128 件で 17.9%となっています。また、１か月に１回以上利用している人（エ～キ）は合計すると 312 件で 43.6%となり、日常的に利用している人は半数程度でした。

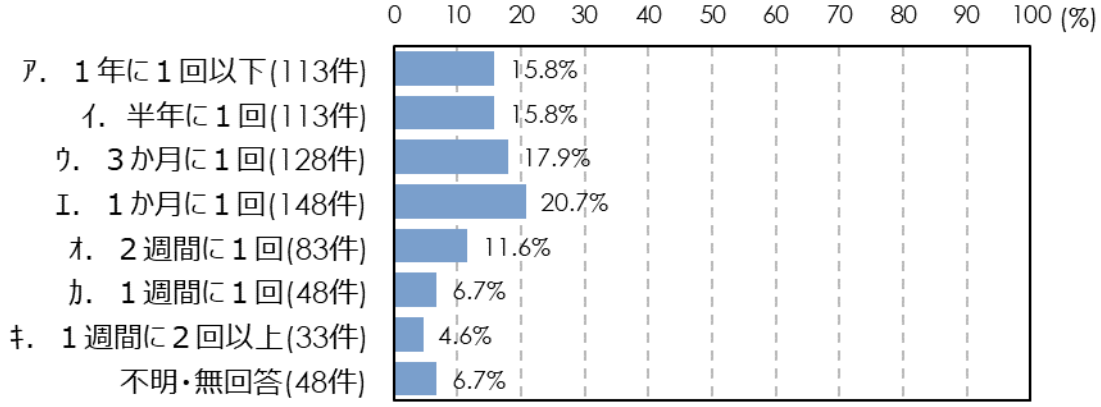


図 4-65　利用の頻度

④ 利用の目的

「ｱ. 通院」が 497 件で 69.6%と最も多く、次いで「ｲ. 買い物」が 229 件で 32.1%となっています。学区別に見ても大きな違いは見られませんでした。

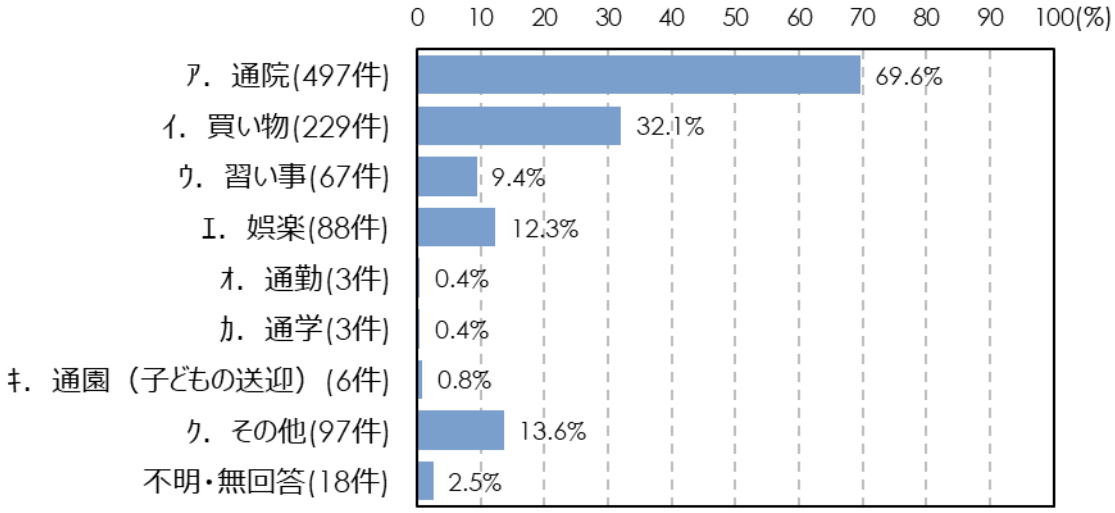


図 4-66　利用の目的

⑤ 登録したが利用していない理由

「ｱ．利用予定はないが将来のことを考えて登録したので、まだ利用していない」が 245 件で 60.3%と最も多く、次いで「Ｉ．登録したが、家族等に送迎してもらっているから」が 124 件で 30.5%と続いています。学区や年齢による有意差は見られませんでした。

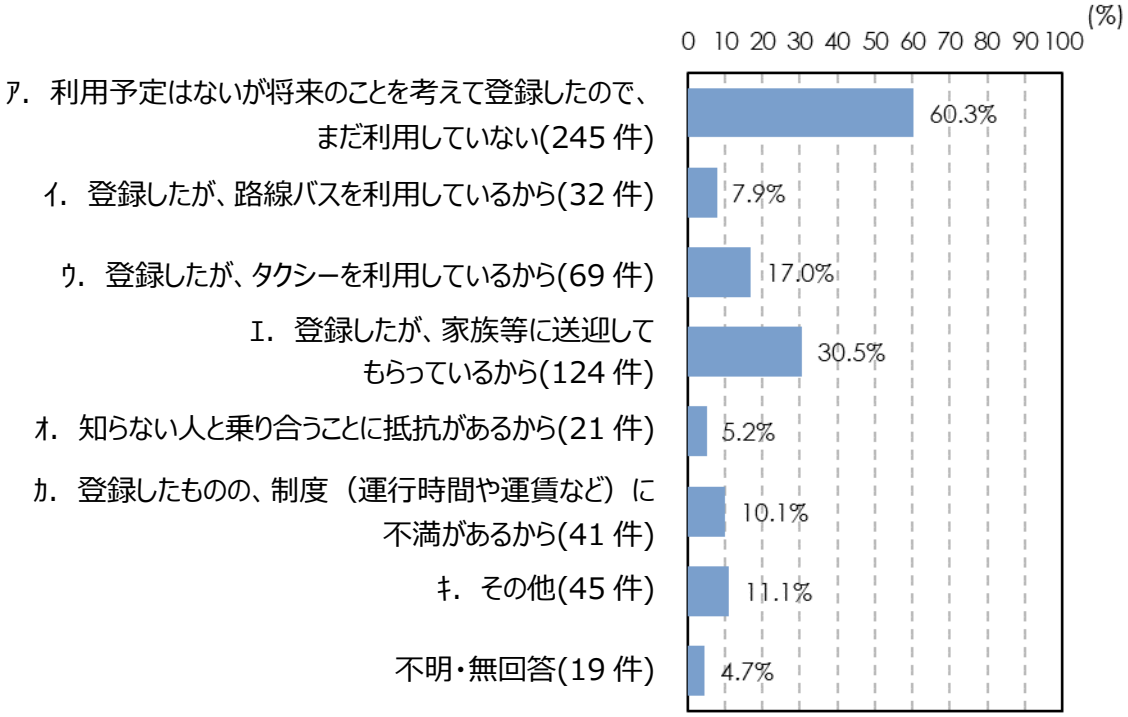


図 4-67　登録したが利用していない理由

⑥ 現在の制度に対する満足度

「ｳ．ふつう」が 279 件で 23.3%と最も多く、次いで「ｱ．満足」が 265 件で 22.1%、「ｲ．やや満足」が 209 件で 17.4%と続いており、現在の制度に一定満足されているようです。学区や年齢による有意差は見られませんでした。

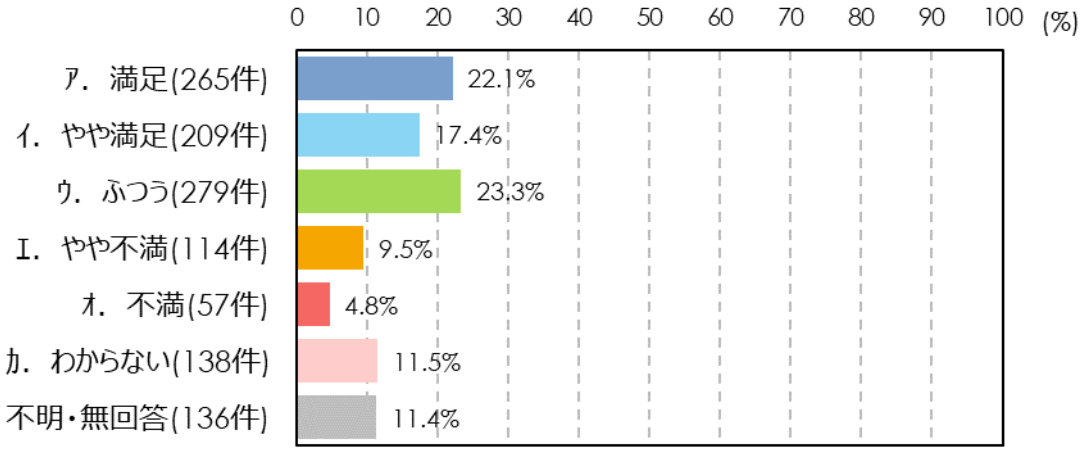


図 4-68　現在の制度に対する満足度

⑦ 当日予約が利用 1 時間前までの予約であることに対する意向

「ｲ．30 分前まで予約できるとありがたい」が 581 件で 48.5%と最も多く、次いで「ｱ．現在のままで良い」が 331 件で 27.6%となっており、「30 分前まで」のニーズが高くなっています。

一方で、「ｳ．直前に予約できないと利用できない用事がある」は 90 件で 7.5%となっています。

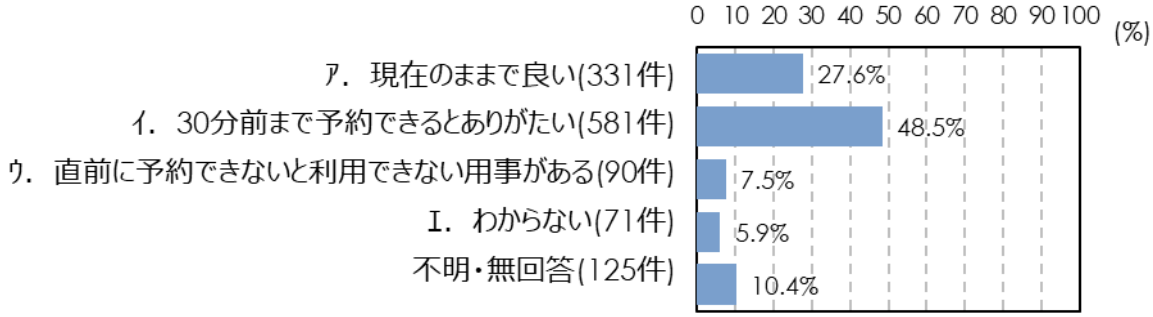


図 4-69　当日予約が利用 1 時間前までの予約であることに対する意向

⑧ 運賃に対する意向（現在は１乗車３００円）

「ｲ．ちょうど良い」が 724 件で 60.4%と最も多く、次いで「ｱ．安い」が 219 件で 18.3%となっており、運賃に対する満足度は高くなっています。

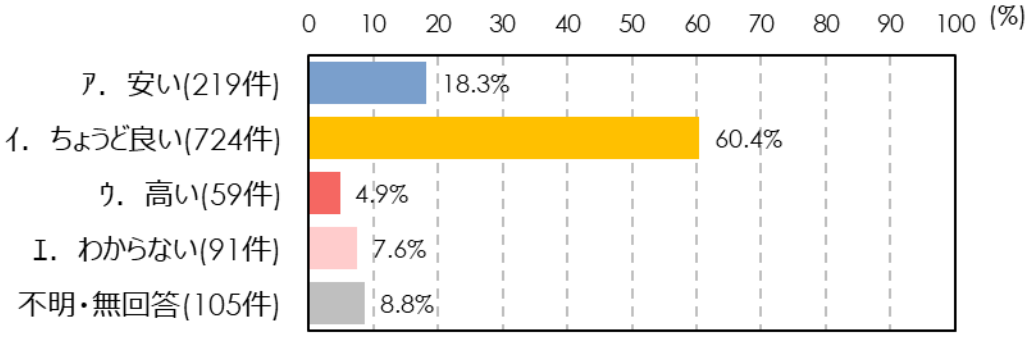


図 4-70　運賃に対する意向

⑨ クレジットカード等が利用可能な場合の支払い方法（現在は現金のみ）

「ｱ．現金で支払う」が 948 件で 79.1%、「ｲ．クレジットカード等で支払う」が 152 件で 12.7%となっている。年齢別に見ると、50 代以下はクレジットカード等で支払う人が多いものの、60 代以上は現金で支払う人が多くなっています。

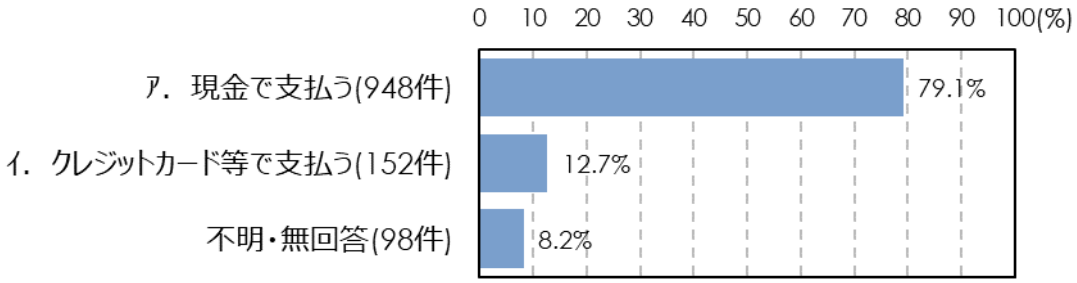


図 4-71　クレジットカード等が利用可能な場合の支払い方法

⑩ 乗降場所までの距離に対する満足度

「ｱ．満足」が 494 件で 41.2%と最も多く、次いで「ｳ．ふつう」が 238 件で 19.9%、「ｲ．やや満足」が 152 件で 12.7%と続いており、満足度は高くなっています。学区や年齢による有意差は見られませんでした。

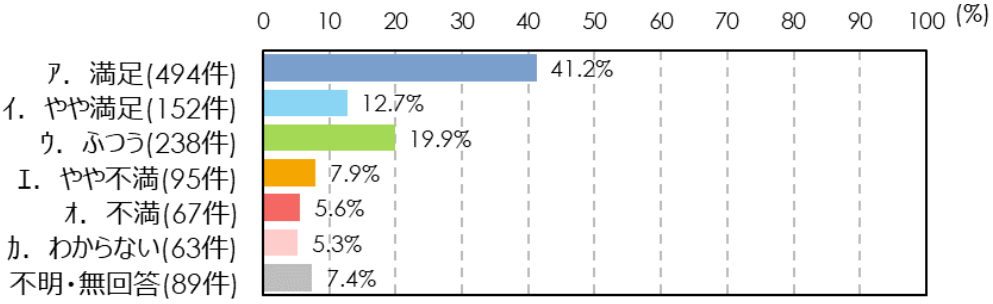


図 4-72　乗降場所までの距離に対する満足度

⑪ 希望目的地

「ｱ．金融機関」が 401 件で 33.5%と最も多く、次いで「ｵ．診療所」が 389 件で 32.5%、さらに「ｹ．スーパーマーケット」が 373 件で 31.1%と続いています。その他「ｲ．郵便局」や「ｻ．ホームセンター」、「ｽ．理容室や美容院」と回答した人も多く、希望目的地（市内）のニーズは分散しています。

市外への希望については、済生会滋賀県病院等の医療施設、草津市立水生植物公園みずの森・滋賀県立琵琶湖博物館等のレジャー施設、イオン等の商業施設、近隣市の駅等、市外の希望目的地も分散していました。

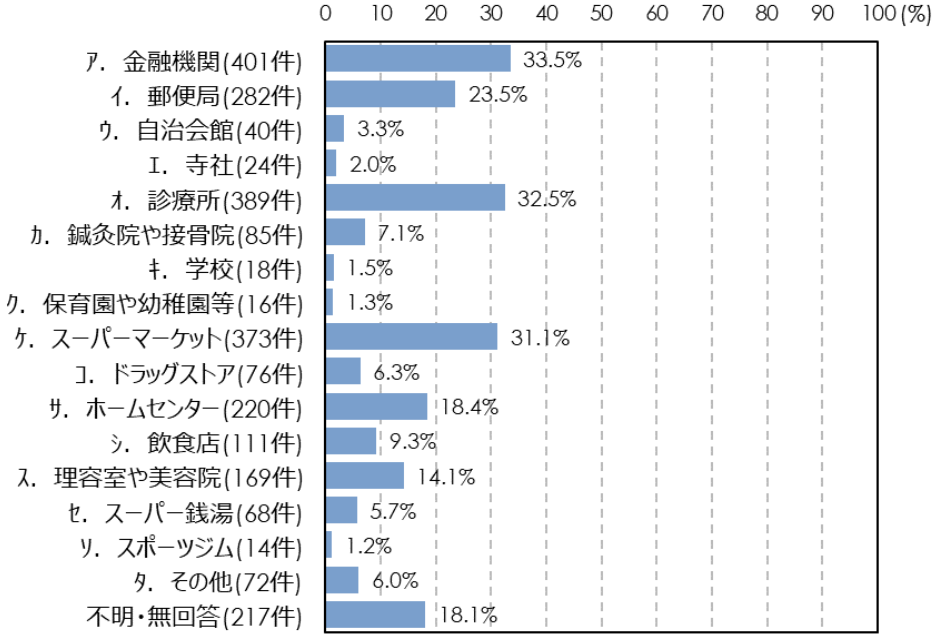


図 4-73　希望目的地（市内）

⑫ インターネット等で予約可能な場合の予約方法（現在は電話予約のみ）

「ｱ．電話で予約する」が 882 件で 73.6%、「ｲ．インターネット等で予約する」が 154 件で 12.9%となっています。

年齢別で見ると、40 代以下はインターネット等で予約する方が多いものの、50 代以上は電話で予約する方が多くなっています。

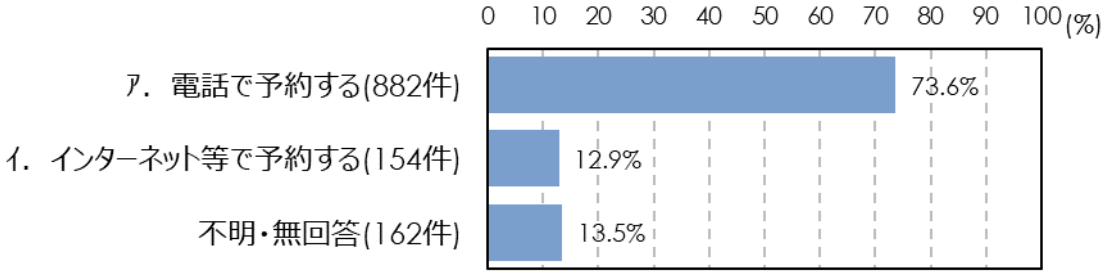


図 4-74　インターネット等で予約可能な場合の予約方法

⑬ 利用したい新サービス

「ｲ．回数券」が 292 件と最も多く、年齢や学区による有意差は見られませんでした。

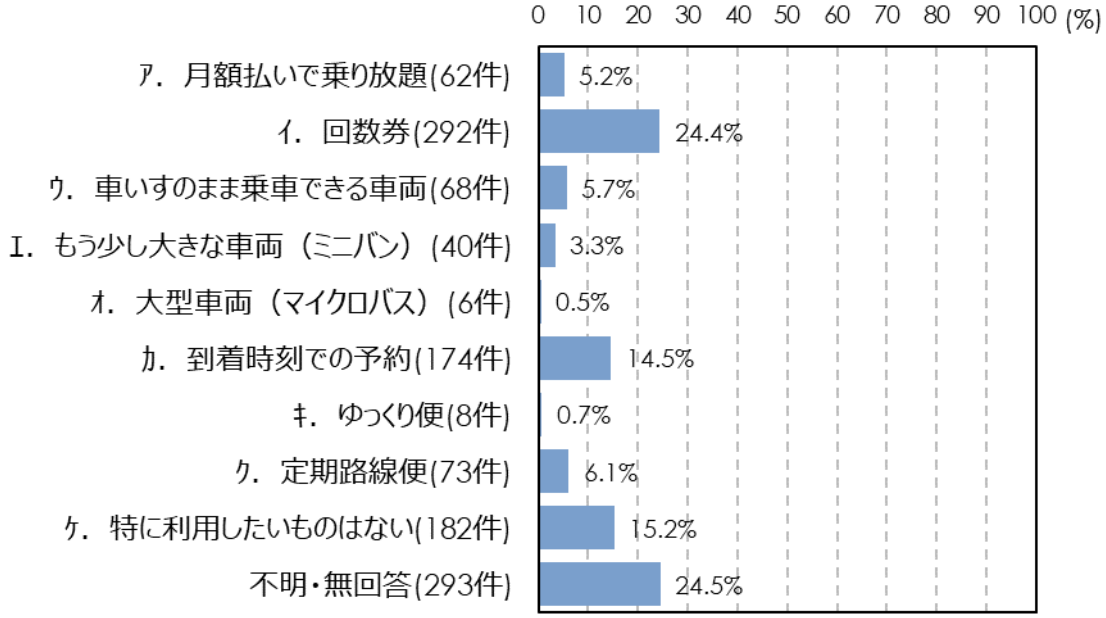


図 4-75　利用したい新サービス

4.4. 守山市民の考える公共交通のあり方

4.4.1. 市民懇談会の概要

守山市では、令和 5 年 3 月 4 日（土）に、市民が公共交通のためにできること・取組みに関するアイディアを募り、地域公共交通について考えてもらうきっかけづくりとして、市民懇談会を開催いたしました。その概要は以下のとおりです。

表 4-26　市民懇談会概要

開催日	令和 5 年 3 月 4 日（土）
開催場所	市民交流センター 多目的ホール
対象者	対象者：無作為抽出の市民 2,000 名に通知を郵送
参加人数	21 名
内容	事前説明として、利用者の減少や運転手不足等の公共交通を取り巻く厳しい状況を説明し、話し合いを 3 つのステップに分けて、公共交通を維持・充実していくために何が出来るか、参加者に議論していただく。
話合いの流れ	ステップ 1：交通手段にはどんなものがあるか考えてみよう ステップ 2：各交通手段の特徴について考えてみよう ステップ 3：公共交通の維持・充実のためにできることを考えよう

市民懇談会の様子（令和５年３月４日(土)　市民交流センター）

4.4.2. 市民懇談会の結果

ステップ１では、公共交通に限らず、様々な交通手段や移動手段を挙げていただき、公共交通と私的交通の境界線を引き、分類していただきました。

また、ステップ２では、公共交通、私的交通それぞれの良い点と悪い点を挙げていただき、各交通手段の特徴を考えていただきました。

それらを踏まえて、ステップ３では、今後、公共交通を維持・充実していくために、個人、グループ（地域や民間企業など）、交通事業者、行政がそれぞれどのような取組みをすれば良いか、考えていただき、次のとおり提案していただきました。

個人

利用する、環境保全に貢献できると考える
交通に興味を持つ、口コミで広める

グループ（地域や民間企業など）

交通のイベントなどに協力
公共交通利用者に特典

交通事業者

複数の公共交通利用で割引
AIやアプリの活用、自動運転の導入
運賃や定期券料金の軽減
週末に飲み会用深夜バスを運行

行政

路線図や時刻表の周知
利用者の意見聴取の強化
補助金を適切に交付する
利用方法の周知
全体の音頭を取る

提案事項

・公共交通機関を利用して買い物に行くとポイントアップ（金銭的メリット）
・電子化（アプリやキャッシュレス）を進め、情報発信を増やす。
・情報サイクル（周知・意見集約・改善）をしっかり回す。
・安全安心で誰もが使いやすい公共交通機関の実現
・親子に楽しく公共交通について知ってもらう、乗りたくなるイベントを実施

4.5. 交通事業者の実情、課題、意向

4.5.1. 交通事業者ヒアリング調査の概要

交通事業者の実情、課題、意向を把握するにあたり、路線バス及びタクシー事業者を対象としたヒアリング調査を実施しました。

（1） 調査対象および調査日

① バス事業者

・江若交通株式会社：令和 5 年 7 月 10 日（月）

・近江鉄道株式会社：令和 5 年 7 月 13 日（木）

② タクシー事業者

・守山タクシー株式会社：令和 5 年 7 月 4 日（火）

・近江タクシー株式会社：令和 5 年 7 月 6 日（木）

（2） 調査項目

・ここ数年の利用状況、利用の特徴や傾向

・事業者の抱える課題

・今後の事業の方向性

・守山市地域公共交通計画との連携

4.5.2. 交通事業者ヒアリング調査の結果

（1） ここ数年の利用状況、利用の特徴や傾向

・コロナ禍による外出控えにより利用者数は大きく減少。その後は回復傾向にあるものの、テレワークや web 会議の普及や定着により、通勤客等はコロナ以前の水準までは戻らないと見込まれる。

・路線バスの利用者数は、レインボーライン、市民ホール線は堅調であるが、それ以外の路線は低調である。

・タクシーの利用者数は、守山駅、主要病院関連が多い。免許返納者の利用も増えてきている。コロナ禍以降、夜間の利用については回復していない。

・もーりーカーについては、午前中に利用者が集中することが多い。

(2) 事業者の抱える課題

① 乗務員不足・労働時間問題

・バス、タクシーともに乗務員不足が著しい。退職者数に対して、採用数が追い付かない。

・令和 6 年 4 月の改善基準告示見直しに伴う労働時間の規制により、乗務員の労働時間も減らす必要があり、既存のバス路線にも影響が出る。

・労働時間規制により労働環境が改善され、応募者数が増えるとよい。

・バスの乗務員について、高卒採用者は 21 歳まで大型 2 種免許が取得できないことや、他の乗務員とのジェネレーションギャップなどが課題となっている。

② デジタル・ディバイド（利用者の情報格差）

・ＩＣカード、タクシーの予約アプリなどを導入して、効率化を図っていきたいが、利用者（特に高齢者）が使い方を習得することが難しい。

・もーりーカーの予約もシステム化したいが、電話対応でないと正しく予約ができないと思われる。通常のタクシーの受付と比較しても、利用者との電話でのやり取りにさらに時間を要しているのが現状である。

③ その他

・守山駅西口ロータリーは雨天時の混雑が激しく、対策が必要と思われる。

・もーりーカーとタクシーとの区別が出来ておらず、制度をよく理解できていない利用者がいるなど、トラブルが発生している。

・ＪＲの運転が見合わせとなるような災害時に、長距離対応をしたがために、市内のタクシー車両が不足する事態が発生した。

(3) 今後の事業の方向性、守山市地域公共交通計画との連携

・コロナの影響や乗務員不足など公共交通を取り巻く環境はネガティブな要素も多いが、前向きな取組みができればよい。

・これまでバスに乗ったことの無い人が、お試し利用をする機会があるとよい。

・デジタル化への対応は進めていくべきである。一方で地域の細かなニーズ等のアナログな対応も残すべき。

・もーりーカーの利用が増え続けると、将来的にタクシー車両が不足する可能性があるため、運行の効率化等により、持続可能な交通手段としていく必要がある。

・脱炭素、ＤＸといったこともキーワードになってくるのではないか。

4.6. 守山駅の課題について

4.6.1. 守山駅前アンケート調査

（1）調査の目的と概要

新たな取組み等を考えていく上で、改善点への気付きのきっかけや今後の参考資料とするためＪＲや路線バス等の公共交通をご利用されている方にアンケートを行い、不便に思っていることや、ちょっとしたお困りごとなどをお聞きしました。

表 4-27 守山駅前アンケート調査の概要

調査対象	守山駅利用者
調査日	令和5年7月4日（火）
調査方法	ＱＲコードを印刷した紙を駅の東西出口で配布し、スマホを通じて回答
配布枚数	208枚
回答件数	73件
質問項目	・お住まい ・年齢 ・職業 ・駅から（駅まで）の交通手段 ・守山駅の利用目的 ・守山駅や路線バス等を利用していて、不便に感じること、困っていること（自由記述）

（2）意見概要

① 意見の傾向

意見のうち、最も多いのは「路線バスに関すること」であり、次いで「駅ロータリーに関すること」でした。

守山駅や守山市内の路線バス等を利用していて、不便に感じること、困っていること		件数	割合
1	守山駅からのバスに関すること	25 件	34.2%
2	守山駅ロータリーに関すること	12 件	16.4%
3	守山駅構内に関すること	11 件	15.1%
4	駅周辺環境に関すること	6 件	8.2%
5	その他	7 件	9.6%
6	不満・不便なし	14 件	19.2%

※複数項目に該当する回答は、どちらにも計上しています。

② 意見のまとめ

ア　守山駅からのバスに関すること

(ｱ) 本数・便数に関する意見

・通勤時間帯の便数が少ない。

・イベントに路線バスで行く時、ちょうど良い時間にバスがないことがある。

(ｲ) ダイヤに関する意見

・ＪＲとの乗り換えがよりスムーズにできるようなダイヤを組んでほしい。

(ｳ) 渋滞・遅延に関する意見

・バスが遅延することが多く、到着時刻がわからない。

イ　守山駅ロータリーに関すること

(ｱ) 車の混雑に関する意見

・雨の日に送迎の車が集中して、駅ロータリーや周辺の道路が渋滞する。

ウ　駅の構内や通路に関すること

(ｱ) 混雑等に関する意見

・朝は駅構内が混雑していて歩きにくい。

(ｲ) 駅周辺環境に関すること

・ＪＲの運休時などに時間をつぶせる飲食店等が駅前に少ない。

4.7. 公共交通等の実態のまとめ

以上を踏まえ、守山市の地域公共交通のあり方を検討する上で、地域の条件、課題等について以下のとおり整理しました。

4.7.1. 守山市の地域・交通特性

①「わ」で輝かせようふるさと守山

総合計画の将来の都市像：市民主役のまちづくりを進めるにあたり、人と人とのつながり、協力、対話、環境の「わ」をもとに取組みます。また、安全で快適な生活環境づくりのために公共交通施策（公共交通の充実等）が示されています。

立地適正化計画では、公共交通と連携したまちづくりを行うことで、コンパクトなまちを推進しています。

②フラットな地形・市の南部と北部に市街地が集積する都市構造

市全体が平坦な地形条件です。また、市南部のＪＲ守山駅の周辺に中心市街地が集積しています。また、市北部の琵琶湖大橋東詰め付近にも市街地が集積をしており、立地適正化計画では、これらの２つの市街地が拠点として位置付けられています。

③少子・高齢化が進行

市全体の人口は 2035 年まで増加すると予想されていますが、年齢構成は少子高齢化が進行しています。

④守山駅を中心としたバス路線網

市内の路線バスネットワークはＪＲ守山駅を起終点に構成されています。

⑤ＪＲ線・一部路線バスでは高いサービス水準を提供

JR びわこ線は大阪まで約１時間と通勤に便利で、路線バスのレインボーラインも運行本数が多く利便性が高くなっています。しかし、その他のバス路線は運行本数が少なく利便性が高いとは言えません。

⑥道路混雑が顕著

琵琶湖大橋取付道路、県道片岡栗東線など市内の各所において道路混雑が激しくなっています。特に雨天時の守山駅西口は激しい渋滞を引き起こしており、公共交通の運行にも影響が出ています。

⑦市内における今後の動向

ＪＲ守山駅東口、横江工業団地、笠原工業団地等への大規模な企業立地や、市民交流ゾーン等への商業施設の開業による市内移動者の増加が予想されます。これらの移動需要に対して、マイカーでの移動が主流となった場合、自動車の増加による道路混雑等の問題が発生する可能性もあり、公共交通に求められる役割は重要となっています。

大規模な土地利用による移動動態の変化に対し、企業等と協力し、公共交通の利用につなげます。

4.7.2. 守山市民の移動状況等からみた問題点とニーズ

①今後公共交通を必要とする人は増加

免許を持たない人は移動が不便で、同居家族が送迎をすることになり負担を強いられています。自動車を運転する人も自動車が使えないときに移動ができず（しにくくなり）不便だと感じています。

免許返納者は高齢者全体の増加に伴い増加が見込まれ、今後運転免許証を持たない人、すなわち公共交通を必要とする人は増加することが予想されます。

②どこに行くにも自動車の利用が多い

守山市民は公共交通の利用割合が低く、自動車利用率が圧倒的に高くなっています。鉄道を利用するときも、駅まで自動車を利用することが多く、幹線道路の混雑、雨の日の道路混雑、バスの遅れ等の問題を招いています。

③公共交通での移動が困難な場面がある

市内のバス路線が守山駅を起終点として構成されているため、市内の移動をする場合に一旦ＪＲ守山駅に出る必要があります。大回りの移動を余儀なくされ、市内を移動するには不便になります。また、地域（学区）によって利用したい鉄道駅が異なっており、必ずしもＪＲ守山駅ばかりではありません。

幹線となるレインボーライン以外の路線では運行本数が少なく、利用したい時間帯にバスが無いことが利用されない理由となっています。

④公共交通は必要だと思うが、実際にはあまり利用していない

守山市に住む高齢者や通学の学生等の移動のためや、自分自身が万一のときや将来において運転できないときのために公共交通は必要な交通手段であると多くの市民は認識しています。しかし、実際にはどこへ行くにも自動車を利用する傾向にあり、路線バス等の公共交通の利用は低調な状況となっています。

また、来訪者の視点では、守山駅から路線バスへの乗り換え案内が分かりにくく、行きたい目的地へ円滑に移動できない場面があります。

4.7.3. もーりーカーの利用実態とニーズ

もーりーカーに登録している人の利用率は約６割にとどまっているが、利用していない人の主な理由は、将来を考えて登録している、家族の送迎があるなど、現在制度を必要としていない方となっています。現在の制度については、利用者層全体の中で、当日予約の予約時間・市内の希望目的地に関する改善ニーズが見受けられます。

制度全般を通して概ね満足度は高く、制度としては一定成熟しているものと考えられるため、大きく方向転換を図るよりも、現在の制度をベースとして、より利用者の利便性を高めることで、満足度を上げていくことが求められています。

4.7.4. 交通事業者の実情、課題、意向

コロナ禍による影響については一定落ち着いてきており、利用者数も回復傾向にあるが、コロナ禍以前の水準までは戻らないことが見込まれます。

また、乗務員不足が課題となる中、公共交通を維持していくためには、運行方法等の効率化や見直しが必要となりますが、ＩＣＴの活用等は利用者にとってわかりやすく使いやすいものとする必要があります。

様々な課題を抱えるなか、地域公共交通を取り巻く状況は厳しくなっていますが、前向きな取組みを検討していくことが求められています。

4.7.5. 守山駅の課題、利用者の困りごと

ＪＲ守山駅から路線バスへの乗り継ぎに関して、接続の悪さや運行本数の少なさに不満がありました。また、駅ロータリーの自動車や駅舎内の人込みによる混雑に対して困っているとの声がありました。このような困りごとを、事業の検討をする際の参考にし、できることから少しずつでも改善していくことで、利便性が向上し、利用者数の増加やお客様満足度の上昇につながることが期待されます。

4.7.6. 守山市の地域公共交通に関する課題のまとめ

以上の実態を踏まえると守山市の地域公共交通の課題は以下のとおりとなります。

① 守山市の地域特性を活かした持続可能な地域公共交通

ＪＲや路線バス等の地域公共交通の維持・確保に向けて、利用してもらうためには、地域公共交通を使いやすくすることが重要です。また、バスの不採算路線を多く抱えるなか、各交通手段の適切な役割分担を考えていく必要があります。しかしながら、地域公共交通を運行するためのリソース（＝経営資源＝ヒト・モノ・カネ）が限られていることから、これらの状況を踏まえ、今ある地域公共交通を活かした効率的かつ効果的な対策が求められます。

② 少子高齢社会における、誰もが移動できる環境づくり

守山市では、今後、高齢者人口の増加に伴う運転免許返納者数の増加や、核家族化の進展等により、家族の送迎等の手助けが難しくなることが見込まれます。また、地域への定住を考えると、子育て世代の暮らしやすさの向上が求められ、今後益々、地域公共交通を必要とする人や場面は増加すると考えられます。したがって、安全安心で誰もが移動できる交通手段である地域公共交通は、将来にわたって維持・確保することが必要となります。

③ 地域公共交通に対する興味・関心の向上

市民アンケートの調査結果等から、地域公共交通の必要性について多くの市民が理解されているものの、日々の移動は自動車に依存している状況です。自動車の依存は、地域公共交通のサービス低下や交通渋滞といった悪影響も招いていることから、自動車を適正に利用するよう見直しを行い、地域公共交通への関心を高めることが、地域公共交通の利用に繋がると考えます。

④ 地域全体で支え合う地域公共交通の実現

公共交通の維持確保に関する取組みは、これまで交通事業者や市が中心に進められてきました。地域公共交通を運行する側の努力だけでは限界があります。地域公共交通の維持確保が必要であれば、市民、事業所、来訪者も含め地域が一丸となり、すぐに行動に起こさなければ公共交通を失うことになります。地域全体で危機感を持って、地域公共交通を支え、取り組むことが必要です。

5. 地域公共交通計画の基本理念・基本方針

5.1. 基本理念

市民アンケート結果、市民懇談会の結果等から、今後の人口減少、さらなる少子高齢化や核家族化を迎えるにあたり、自分自身や地域にとって、地域公共交通は暮らしのための重要な移動手段であるとの認識であることから、守山市では今後も地域公共交通の維持確保と活性化にあたります。また、現在守山市が抱える４つの課題に対して

・今よりももっと地域公共交通を利用する

・限られた経営資源のもと効率的に運行する

を２本柱を基本に取組みを進めますが、さらに柱の土台として

・地域全体で地域公共交通の問題を自分事として捉え、今すぐにでも行動する

という気概を基に、地域全体で危機意識をもち、取り組むことを目指します。

以上を踏まえて、守山市の地域公共交通の維持確保と活性化を図り、より高いレベルへと公共交通をスパイラルアップ（好循環）していくため、本計画の基本理念を次のとおりとします。

地域のみんなで考え、今あるものを上手に活用しながら、将来にわたり誰もが安心して移動できる地域公共交通を実現する

5.2. 基本方針

基本理念及び守山市公共交通の解決すべき課題に基づき、施策・事業の基本方針を以下のとおりとします。

Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上

ＪＲ、路線バス、もーりーカー、タクシーといった地域公共交通は、これからも守山市にとって重要な交通手段です。それぞれの地域公共交通が単体として機能を発揮するだけではなく、上手に組合せて地域公共交通ネットワークとして連携し、有効活用をすることで、より効果を発揮させ、地域公共交通サービス全体の利便性向上を図ります。

Ⅱ．子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり

誰もが安心安全に地域公共交通を利用できる環境づくり、日頃地域公共交通を利用しない人や守山市を訪れた人などの守山市の地域公共交通に慣れていない人にとってわかりやすい環境づくりを、ハード対策やソフト対策を組み合わせて実施します。

Ⅲ．きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大

地域公共交通のサービス内容や利用方法、外出を促すための情報、また地域公共交通の役割や実態など現状の課題認識を共有するための情報などをきめ細かく提供します。また、コミュニケーション施策を通じて、地域公共交通に接したり、考える機会を増やし、関心と利用の拡大に努めます。

Ⅳ．地域の多様な関係者の共創による地域公共交通づくり

地域全体で地域公共交通への関心を高めるために、事業所、学校、商業施設、医療施設、レクリエーション施設など地域公共交通と関わりのある多様な関係者と連携し、地域公共交通の利用促進と運行を支える仕組みを考えます。

5.3. 地域公共交通の役割・機能

基本方針に従い地域公共交通の維持確保、活性化を進めるにあたり、守山市内を運行する各交通の位置付け、求められる役割・機能等を以下の表のとおり整理します。また、地域公共交通ネットワークのイメージを次ページに示します。

各交通手段が役割・機能を発揮し、連携することで、地域内の多様な移動ニーズに応えます。

表 5-1　守山市内を運行する交通の位置付け

位置付け	対象路線	役割・機能	主な利用目的	確保・維持
広域幹線軸	ＪＲ琵琶湖線	守山市と他地域へのアクセスを担う	通勤・通学、生活圏外への観光・娯楽・買物・通院等	ＪＲ・沿線自治体・県等との協議により一定水準のサービスを確保
幹線軸	路線バス（レインボーライン）	守山市の拠点間を結ぶ幹線軸を運行する	通勤・通学、生活圏内の通院・買物・娯楽等、来訪者の二次交通等	交通事業者、法定協議会での協議により運行を確保
補助幹線軸	路線バス（その他の路線）	広域幹線軸、幹線軸の支線及び市内主要施設等へのアクセスを担う	通勤・通学、生活圏内の通院・買物・娯楽等、来訪者の二次交通等	交通事業者、法定協議会での協議により運行を確保 また、一部の路線においては地域公共交通確保維持事業（幹線補助、フィーダー補助）を活用
地域内路線（線的カバー）	くるっとバス	済生会病院へのアクセスや路線バスが不便な地域内を運行する	地域内の日常的な通院・買物・娯楽等	草津市・栗東市及び法定協議会での協議により運行を確保
地域内路線（面的カバー）	もーりーカー	幹線・補助幹線を補完する	生活圏内の通院・買物・娯楽等	法定協議会での協議により運行を確保
その他	タクシー	個々のニーズに応じたドアツードアサービス	市民の個人目的での移動、来訪者の二次交通	事業者との協議により一定水準のサービスを確保
	施設送迎バス	特定施設への送迎サービス	特定目的地への通院・買物・娯楽等	施設運営主体によりサービスを確保
	福祉輸送	移動制約のある方に特化した輸送サービス	対象者の通院・買物・娯楽等	守山市福祉関連政策との連携によりサービスを確保

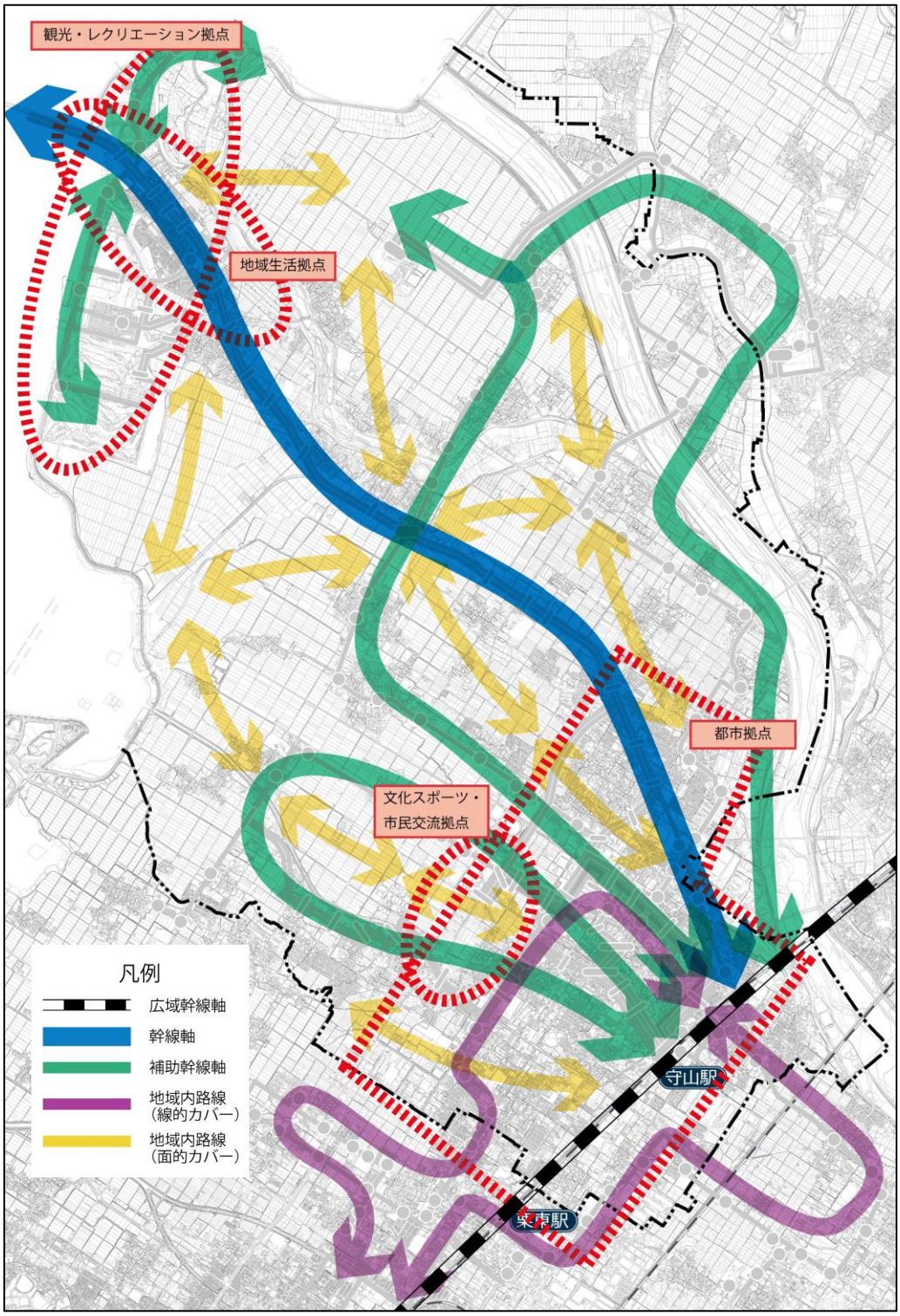


図 5-1　守山市の地域公共交通ネットワーク

守山市内における、公的負担を伴う路線および交通施策は次のとおりです。

表 5-2　公的負担を伴う路線および交通施策

種別	系統名	起点	終点	車両	運行主体	補助事業の活用
路線バス	服部線	守山駅	もりやま エコパーク	大型バス車両	近江鉄道	幹線補助
		守山駅	錦の里			
	小浜線	守山駅	小浜（赤の井経由）		近江鉄道	フィーダー補助 （市協調補助を含む）
		守山駅	小浜（もりやまエコパーク経由）			
		守山駅	もりやまエコパーク			
くるっとバス	大宝循環線	草津駅西口	守山駅西口	中型バス車両	草津市・ 栗東市・ 守山市	フィーダー補助 ※栗東市により補助申請
	宅屋線	草津駅西口	守山駅東口			
もーりーカー	エリア運行			タクシー車両	守山市	県補助金

5.4. 計画の目標

本計画（Plan）に沿って、次章に示す各種施策を実施（Do）し、方針の評価・検証（Check）を行い、施策の見直し・改善（Action）を図ります。PDCA サイクルを繰り返し実施し、本計画で掲げる基本理念と基本方針の実現を目指します。

このうち、評価・検証においては、定量的な目標を定めて、それに対して達成・未達成の確認を行います。評価指標、目標値は以下のとおりとします。

「Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上」については、利便性向上策による効果として、路線バス、くるっとバスおよびもーりーカーの利用者数を評価指標とします。路線バスとくるっとバスについては、現在の実績値が人口の伸びに比例し増加することを目標とします。人口の伸びは令和 2 年（2020 年）から令和 12 年（2030 年）にかけて 1 年あたり平均 0.32%増加するため、令和 4 年（2022 年）から計画期間の最終年次である令和 10 年（2028 年）までの 6 年間で 1.92%増加すると想定し、令和 4 年の実績値に 2%を乗じた値を目標値とします。もーりーカーについては、過去 5 年間の実績と同等の増加を目標とします。

また、公共交通にかかる経費、効率性に関しては、市民一人あたりの公的負担額（公共交通に係る公費負担額÷利用者数）および収支率（経常収益÷経常費用）を評価指標とします。公的負担額については、交通施策を充実させるには一定の負担額の増が見込まれるものの、運行の効率化等により、令和元年度から令和４年度の上昇率の実績値（約 21%）よりも抑制することを目標とします。また、収支率については、運行内容や運用方法の改善による効率化を図り、令和４年実績を上回ることを目標とします。

「Ⅱ．子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり」については、説明会等の認知度向上に向けた取り組みや、バス待ち環境の改善等の利用しやすい環境づくりに向けた取り組みの実施回数を評価指標とします。令和４年度には合計４回実施しており、今後も同水準の実施を継続します。

「Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大」については、公共交通の関心と利用拡大を目的とした取組みのため、公共交通を利用したことのない人の割合を指標とする。コミュニケーション施策（アンケート調査等）の実施により利用状況を把握し、各種取組みによる公共交通利用率の拡大を目標とします。

「Ⅳ．地域の多様な関係者の共創による地域公共交通づくり」については、多方面との共創による利用促進や維持確保を目的とした取組みであることから、共創事業の数を評価指標とし、年あたり３事業を目標に設定します。

目標に対する評価や検証、施策の見直し等については「守山市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。

表 5-3　本計画の目標値

基本方針	評価指標	目標
Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上	路線バス利用者数	令和４年の１日あたり乗降者数を 2%上回ります。 【令和４年実績】 →　【目標値】 5,564 人/日　→　5,675 人/日
	くるっとバス利用者数	令和４年の年間乗降者数を 2%上回ります。 【令和４年実績】 →　【目標値】 42,115 人/年　→　42,957 人/年
	もーりーカー利用者数	令和４年度の１日あたり平均利用件数の約 20 件増加を目指します。 【令和４年実績】 →　【目標値】 42.1 件/日　→　60 件/日
	市民一人あたりの公的負担額（=公的負担額÷守山市人口）	１年あたりの上昇率を 20%以下に抑えます。 【実績(R1～R4)】 →　【目標値】 約 21%/年　→　約 20%/年
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（経常収益÷経常費用）	下記の令和４年度実績を上回ります。 【令和４年実績】 ・路線バス　服部線:41.0% 小浜線:32.7% ・くるっとバス　宅屋線:21.0% 大宝循環線:19.6% ・もーりーカー：16.5%
Ⅱ．子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり	地域公共交通の新たな利用者を獲得するための取組みの実施回数	年４回（令和４年度実績）以上の実施を目指します。
Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大	「地域公共交通を利用したことのない人」の割合	平成 30 年アンケート調査結果の 39.5%を下回ります。
Ⅳ.地域の多様な関係者の共創による地域公共交通づくり	関係機関との共創事業の数	年３件以上の事業実施を目指します。

6. 目標を達成するために行う事業・施策

前章で掲げた４つの基本方針に基づき、計画目標を達成するために以下の事業・施策を展開します。各事業・施策においては、実施主体、スケジュールを定め、関係機関が連携し、実行することで目標実現を目指します。また、事業・施策によっては、事前に実証実験を行い、効果や課題を見極めてから本格導入に移行します。

Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上

施策	
幹線路線バスを中心とした地域公共交通の利便性向上	利便性の高いダイヤや運賃サービスの検討
	ＢＴＳ（自転車駐輪場）の整備
	近隣市と連携した交通網の形成（くるっとバスの運行）
限りある経営資源の最適化による地域公共交通の維持・充実	バス路線再編に向けた検討
	路線バスやもーりーカー等の利用データの収集と分析による運行効率化・利用促進等の検討
需要／供給の両面からの渋滞対策	ＪＲ守山駅西口ロータリーの改善に向けた検討
	マイカー利用者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
新たな技術の導入による利便性向上と運行の効率化	ＡＩオンデマンド交通やＭａａＳ等の新技術の導入による既存地域公共交通の効率化等に向けた検討

Ⅱ．子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり

施策	
バス待ち､タクシー待ちなどの利用環境の整備	高齢者利用者の多い乗り場のベンチ設置等による利用環境の向上に向けた検討
	駅やバス停周辺のバリアフリー化等の利用環境の改善に関する検討
もーりーカーやタクシーの取組みに関する認知度と利便性の向上	もーりーカーの周知等の認知度向上に向けた取組み、乗り方講座や試し乗りの実施
	もーりーカーの乗降場所や目的地の検討、登録要件や利用方法の見直しに向けた検討
	タクシーの役割を活かした取組み支援
免許返納者に対する地域公共交通の利用促進	免許返納者割引の継続
地域公共交通への親近感を高める取組みの実施	ギャラリーバスやラッピング車両等、バス車両を活用した関心と利用の拡大
	バスの日まつり等の地域公共交通に親しみを持ってもらう機会の創出
利便性の高い予約・決済導入に向けた検討	スマートフォン等を利用した予約・決済導入に向けた検討
案内表示等のわかりやすさの向上	守山駅におけるわかりやすい路線バス案内の実施

新たな利用者獲得に向けた取組みの実施	路線バス初心者のための乗り方講座・試し乗りの実施や、新たな料金サービス等の検討
	観光客や来訪者を取り込むための仕組みづくりや利便性向上向けた検討

Ⅲ．きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大

施策	
地域公共交通に関する積極的な情報提供	ＪＲ、路線バス、もーりーカー、タクシーの利用促進を図るための積極的な情報提供
	路線バスの現在位置情報等の提供
	ホームページやＳＮＳ、アプリ等を活用した情報提供の実施に向けた検討
	公共交通の担い手（乗務員等）の確保に向けた情報提供
情報提供とコミュニケーションによる交通行動変容の働きかけ	幅広い層を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

Ⅳ．地域の多様な関係者との共創による地域公共交通づくり

施策	
地域との共創による意識醸成と仕組みづくり	地域公共交通のあり方を考える場の創出
	「わ」で輝く自治会応援報償事業を活用した「公共交通に関する学習」機会の創出
	自治会等によるバス停の清掃や維持活動等のさらなる推進
その他の多様な主体との共創による意識醸成と仕組みづくり	学校との共創：小学校等における交通環境学習等の実施
	企業との共創：通勤での地域公共交通利用の促進
	商業施設との共創：地域公共交通利用者を対象としたサービスの実施
地域公共交通の充実に向けた新たな財源確保等に向けた取組み	ネーミングライツや協賛金の募集など、交通に関する新たな財源確保や制度の導入可能性の検討

各事業・施策の内容、実施主体、スケジュール等を次ページ以降に示します。

6.1. Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上

6.1.1.幹線路線バスを中心とした地域公共交通の利便性向上

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">利便性の高いダイヤや運賃サービスの検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">守山市内の公共交通の幹線軸であるレインボーラインを中心に、路線バスの利用促進に向けて、利用者ニーズを踏まえ、交通事業者と協力しながら、少しでも公共交通を利用してもらえるよう、使い勝手の良いダイヤや運賃サービスを検討します。
ダイヤに関しては、交通事業者のリソースと守山市内の交通需要を基に、効率的かつ効果的な運行を目指します。
運賃に関しては、公共交通のリピーターを増やすことを目的とした、使えば使うほどお得感のある料金サービスや、夏休み期間や昼間時間などオフピーク時の割安な運賃設定など、交通事業者と協議しながら検討し、実現可能なものについて実証を行います。

夏休み期間は、保護者１人に対し同伴の小学生２人までの運賃が無料。
公共交通利用のきっかけづくり等に寄与する取組みです。
夏休み期間中のお得な料金施策の実施事例
（出典：京都府・京都市のエコサマーの取組み、京都府・京都市交通局）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">施策検討
準備ができた取組みから実証開始
実証の評価／本格運用</td></tr>
</table>

施策名	ＢＴＳ（自転車駐輪場）の整備							
施策内容	平坦な守山市の地形を活かした、レインボーラインのバス停への自転車でのアクセス利便性を高めるための施策であるＢＴＳ（自転車駐輪場＝Bicycle Transit Station）の利用促進のための啓発活動や快適性を高めるための美化活動等を今後も実施します。また、地域住民等は積極的に利用し、その利用状況やニーズを踏まえて、増設等についても必要性や可能性の検討を行います。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		美化活動実施				
				増設等の可能性検討				

施策名	近隣市と連携した交通網の形成（くるっとバスの運行）							
施策内容	ＪＲ守山駅周辺の民間路線バス等が利用しづらい公共交通不便地域の、済生会病院、ＪＲ守山駅等へのアクセスを確保するために、利用者のニーズを踏まえつつ、草津市、栗東市との連携により、「くるっとバス」を引き続き運行します。 また、運行継続のためには利用者数の維持が必要なため、沿線の地域住民は意識して利用し、市は意識醸成や周知等に努めます。							
実施主体	交通事業者	守山市/草津市/栗東市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		草津市・栗東市との連携による運行の継続				
				周知等による利用促進				

6.1.2. 限りある経営資源の最適化による地域公共交通の維持・充実

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="8">バス路線再編に向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">守山市のまちづくりや都市構造の方向性、また、幹線軸・補助幹線軸といった路線バスの位置づけを踏まえて、経営資源の効率的かつ効果的な配分方法について検討を継続します。
例えば、市中心部等の適切な場所を乗継ぎ地点とし、当該バス停から現在各路線が運行している市内各所へ乗車できるようにすることなどが考えられます。
地域住民の行動を変えることにもなり実現には課題が多くありますが、車両や乗務員の必要数の抑制にもつながる可能性があるため、長期的な視点で可能性の検討を行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">バス路線再編に向けた長期的な検討</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="8">路線バスやもーりーカー等の利用データの収集と分析による
運行効率化・利用促進等の検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">路線バスやもーりーカーの利用データについて、バス停や乗降場所毎の移動データを、時間帯別等で分析することによって、各交通手段の使われ方の特徴を把握できます。また、分析結果とサービス（路線やダイヤ等）の提供状況を照らし合わせることで、需要に対するサービス提供量の過不足が発生していないかなどの検証を行うこともできます。
ＢＩツール等を活用したデータの分析方法等について検討し、これらの分析結果により、路線や施策の検討、利用促進方法など様々な検討を行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">分析方法検討／活用について検討</td></tr>
</table>

6.1.3.需要／供給の両面からの渋滞対策

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">ＪＲ守山駅西口ロータリーの改善に向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">ＪＲ守山駅西口交差点やロータリーにおけるマイカー集中による混雑が、路線バスやタクシーの円滑性を阻害しているため、混雑解消策としてロータリーの交通円滑化のための車線数の増加や動線整備等のレイアウト変更や、運用方法の見直し等の改善策について引き続き検討を行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="3">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">調査の実施／対策の検討</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="5">対策の実施／評価／検証</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">マイカー利用者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">不要不急なマイカー利用による自動車交通量の増加が市内の道路混雑の一因となっているため、市民に対するマイカー利用の見直しおよび公共交通利用への転換を図るため、モビリティ・マネジメント※を実施し、自動車交通量の抑制を図ります。
具体的には、路線バス、くるっとバス、もーりーカー等の公共交通の利用方法、ダイヤや運賃等のサービスに関する情報、自家用車にかかる維持費等の情報提供を行い、自動車利用を公共交通利用に置き換えて考えてもらうことで、マイカー利用の見直しを促します。

※　１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="3">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">手法の検討／実施</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="5"></td></tr>
</table>

6.1.4.新たな技術の導入による利便性向上と運行の効率化

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">AI オンデマンド交通や MaaS 等の
新技術の導入による既存公共交通の効率化等に向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">ICT や AI 技術の進展は目覚ましく、公共交通分野においても、車両の運行、乗車予約、運賃の支払い、車両の配車等のあらゆる場面での適用が進められており、利便性や安全性の向上に寄与し、効率的かつ効果的な運用が期待されています。
AI オンデマンド交通※1や MaaS※2、自動運転、EV 車両等、各主体は新技術に関する情報収集に心がけ、技術の活用方法等について検討を行います。

※1　AI（Artificial Intelligence：人工知能）を活用した効率的な配車により、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のことです。

※2　「Mobility as a Service」の略。スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられます。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">事例収集、活用可能性の検討
準備ができた取組みから実証開始</td></tr>
</table>

6.2. Ⅱ.子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり

6.2.1. バス待ち、タクシー待ちなどの利用環境の整備

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="6">高齢者利用者の多い乗り場のベンチ設置等による利用環境の向上に向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="6">公共交通の利用者が楽に待つことができるよう、バスやタクシー、もーりーカーの高齢者利用者の多い乗り場へのベンチ設置等を検討します。ベンチ等を設置するためには、道路状況等の立地条件や、設置後の維持管理には交通事業者や市のみならず、地域住民の協力が必要といった検討事項はあるものの、利用環境の向上を図るため、各乗り場に最適な手法や運用方法等を検討します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td colspan="3">R6　R7　R8　R9　R10
整備に向けた調査や検討の実施
必要性の高い箇所から整備</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="6">駅やバス停周辺のバリアフリー化等の利用環境改善に関する検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="6">バス待ち環境の改善のために、風雨や暑さ寒さをしのげたり、バス到着までの待ち時間を過ごすことのできるよう、商業施設等の活用可能性について引き続き検討を行います。また、公共交通利用者の買出し品の配送サービスやバリアフリー化等、高齢者等がより利用しやすい方策の検討を行います。

商業施設を活用したバス待ち環境の整備事例
（出典：岐阜市バスまちば、岐阜県岐阜市）
コンビニ店内にバス接近情報を表示するデジタルサイネージ等の設備を設置し、店内のイートインスペース等で、雨や風などの影響を受けることなく、快適にバスを待つことができる取組みです。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td colspan="3">R6　R7　R8　R9　R10
バス待ち環境改善のための協議、検討
手荷物配送サービスの検討／実施</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td></tr>
</table>

6.2.2. もーりーカーやタクシーの取組みに関する認知度と利便性の向上

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">もーりーカーの周知等の認知度向上に向けた取組み、乗り方講座や試し乗りの実施</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">高齢者や子育て世代を対象に、様々な媒体を活用してもーりーカーの認知度向上のための周知に努めるとともに、もーりーカーの利用方法、説明会などを開催します。また、実際に予約から乗車までを体験してもらえる試し乗り等の実施を検討します。事業を継続させるため、地域住民は積極的に参加します。

デマンド乗合タクシー「もーりーカー」の説明会の様子</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">もーりーカーの周知の取組み
乗り方講座、試し乗りの検討／実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">もーりーカーの乗降場所や目的地の検討、登録要件や利用方法の見直しに向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">路線バスやタクシー等を含めた本市の公共交通全体における「もーりーカー」の役割を踏まえつつ、利用者ニーズに応じた運行サービスへと改善していくために、地域との協議による乗降場所の見直し、商業施設等の日常生活に不可欠な新たな目的地の検討、移動手段がなく制度を必要としている人が利用できるような登録要件の見直し、より簡易な利用方法の検討等、利便性や満足度向上のための検討を行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">各種見直しの検討／実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">タクシーの役割を活かした取組み支援</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">守山駅や総合病院といった特定発着地を中心とした個人輸送や公共交通サービスの行き届いていない時間帯や地域へのサービスなど、今後もタクシーの特性を活かした運行を担います。
また、「こどもタクシー」「子育てタクシー」等の取組みについて継続するとともに、各関係者は周知等によりこれらの取組みを支援します。
地域住民は、魅力を感じたサービスを積極的に利用します。

「子育てタクシー」（近江タクシー）

「こどもタクシー」（守山タクシー）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">タクシーの役割を活かした取組みの実施</td></tr>
</table>

6.2.3. 免許返納者に対する地域公共交通の利用促進

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="8">免許返納者割引の継続</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">滋賀県警が実施している運転免許証返納割引を今後も継続します。守山市内の公共交通の利用割引を行うとともに、その利用促進に向けた周知を実施します。
また、免許返納者を対象に、路線バスやもーりーカーの制度周知や試し乗り等、公共交通の利用を促進するための取組みを実施します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">運転免許証返納割引の実施
免許返納者対象の公共交通体験乗車の実施</td></tr>
</table>

6.2.4. 地域公共交通への親近感を高める取組み

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="8">ギャラリーバスやラッピング車両等、バス車両を活用した関心と利用の拡大</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">子どもたちや子育て世代を対象としたバスの乗り方教室等のイベントの開催や、子どもたちの絵をバス車内に掲示するギャラリーバス、バス車両のデザインにするラッピング車両等、普段公共交通を利用しない市民への関心を拡大し、利用へとつなげるための取組みを検討します。

ギャラリーバスの例（江若交通）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">感心を拡大する取組みの検討／実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="5">バスの日まつり等の地域公共交通に親しみを持ってもらう機会の創出</th></tr>
<tr><td>策内容</td><td colspan="5">ピエリ守山にて開催されている「バスの日まつり in びわこ」は、ラッピングバスをはじめとした様々なバス車両の展示、バスグッズや部品の販売、写真撮影会などを行い、キャラクターなども登場するバスをテーマとしたイベントです。行政も積極的に参加し、ＰＲなどを行うことで、子どもたちや地域の人々に対して、バスをはじめとした公共交通への興味・関心を高めます。また、事業を継続させるため、地域住民はイベント等に積極的に参加します。

2023 バスの日まつりの広報チラシ</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール（年度）</td><td colspan="5">R6 R7 R8 R9 R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">バスへの関心や興味を高める取組みの実施</td></tr>
</table>

6.2.5.利便性の高い予約・決済方法導入に向けた検討

施策名	スマートフォン等を利用した予約・決済導入に向けた検討							
施策内容	スマートフォンが高齢者にも普及している状況であり、また他地域ではオンデマンド交通の予約や決済で活用される例が目立つ中、もーりーカーにおいても導入に向けた検討を行います。スマートフォンの利用は、利用者の利便性を高めるだけでなく、予約時の伝達ミスを無くすためにも有効です。しかし、デジタルデバイドの問題も顕在化していることから、スマートフォン予約に不慣れな高齢者が利用できないといった事態に陥らないよう、慎重に検討します。 また、おサイフケータイやクレジットカード決済等の導入可能性についても検討を行います。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		事例収集、活用可能性の検討				
				準備ができた取組みから実証開始				

6.2.6.案内表示等のわかりやすさの向上

施策名	守山駅におけるわかりやすい路線バス案内の実施							
施策内容	守山駅ではロータリー内に設置されている複数の路線バス案内が、媒体によって路線名や系統番号などの表示項目は統一されていなかったり、路線の経由地がわかりづらく、利用しづらいため、各媒体において整合のとれたものに改善を行います。 特に、需要の多い主要病院については、わかりやすく詳細な案内を記載するなど、アクセスの向上を図ります。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		具体的な取組み内容の検討				
				関係機関との協議				
					実施内容が決まり次第整備			

6.2.7.新たな利用者獲得に向けた取組みの実施

施策名	路線バス初心者のための乗り方講座・試し乗りの実施や、 料金サービス等による利用者の獲得							
施策内容	アンケート調査結果から、路線バスを全く利用したことがない人が一定の割合で存在していることから、公共交通での移動が必要になるいざというときに、公共交通の利用方法がわからず、利用できない恐れが想定されます。そこで、高齢者や乳幼児の保護者等、対象を絞った乗り方講座や試し乗りを行うための体験会の開催等により、利用の機会を創出します。地域住民はこれらの取り組みに参加することで、利用へとつなげます。 また、現在実施している「高齢者おでかけパス」や「スーパー学割バス定期券」の制度の周知徹底や、新たな料金サービスの検討も行うことで、新たな利用者の獲得を目指します。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
				具体的な取組み内容の検討				
	地域住民	関連機関		関係機関との協議				
						実施内容が決まり次第実施		

施策名	観光客や来訪者を取り込むための仕組みづくりや利便性向上に向けた検討							
施策内容	守山市を訪れる観光客や来訪者が公共交通で主要施設や施設間を迷わずアクセスできるような情報提供による利便性の向上や、新たな来訪が見込めるイベントの開催等の仕組みづくりについて、交通事業者や関連機関と連携し検討します。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
				対策内容の検討／調整				
	地域住民	関連機関		実施内容が決まり次第実施				

6.3. Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大

6.3.1. 地域公共交通に関する積極的な情報提供

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">JR、路線バス、もーりーカー、タクシーの利用促進を図るための
積極的な情報提供</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">各公共交通の利用方法やサービス内容、利用例などの情報、主要な目的地に関する情報、自動車依存による影響等、公共交通に関するありとあらゆる情報提供を積極的に行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="3">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">情報提供を恒常的に実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">路線バス等の現在位置情報等の提供</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">路線バス等の運行ダイヤや遅延情報、到着時間の目安をわかりやすくし、利用者の不安を解消することを目的に、路線バス等のダイヤや現在位置情報のよりわかりやすい提供方法を検討します。利用者の不安を解消することで満足度を高め、路線バス等の利用促進を図ります。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="3">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">情報提供のためのデータ整備／検討</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">ホームページやＳＮＳ、アプリ等を活用した情報提供の実施に向けた検討</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">情報提供にあたっては、ホームページやＳＮＳ、アプリ等を活用して、気軽に情報にアクセスできるように環境を整えます。
運行情報、料金、利用方法、公共交通を取り巻く厳しい状況等を一括で確認できるようなウェブサイトの構築等により、情報へのアクセス性を高める手法を検討します。さらに、フォームや SNS 等の活用により各主体への問い合わせがしやすい環境を構築することにより、地域住民等の公共交通利用者とのコミュニケーションを図り、公共交通の利便性向上と関心拡大を図ります。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="3">スケジュール
（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">実施に向けた検討、協議、実施</td></tr>
</table>

施策名	地域公共交通の担い手（乗務員等）の確保に向けた情報提供							
施策内容	路線バスやタクシーの乗務員不足が深刻化するなか、滋賀県や周辺地域とも連携して、乗務員の業務内容ややりがい、乗務員不足の現状や乗務員募集情報等を周知することで、交通事業者の乗務員確保の支援を行います。具体的には、ホームページや市広報で周知を行ったり、小学校の交通環境学習においてバスやタクシーの乗務員不足や乗務員の仕事内容などを伝えます。また、高校生に対しては、就職先として交通事業者の乗務員が選択肢となるような情報提供の手法について検討を行います。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		広報等を用いた情報提供／交通環境学習の実施				

6.3.2.情報提供とコミュニケーションによる交通行動変容の働きかけ

施策名	幅広い層を対象としたモビリティ・マネジメントの実施							
施策内容	守山市は自動車依存の強い地域であることから、公共交通利用によるメリット、自動車利用によるデメリットを情報提供することで、市民が自発的に自動車の利用を見直し、公共交通利用へと転換されるよう、マイカー利用者層（住民、企業、自治体等）や地域の子ども達を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		モビリティ・マネジメント実施内容の検討				
					モビリティ・マネジメントの実施			

6.4. Ⅳ.地域の多様な関係者との共創による地域公共交通づくり

6.4.1. 地域との共創による意識醸成と仕組みづくり

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">地域公共交通のあり方を考える場の創出</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">地域住民が守山市の地域に適した地域公共交通のあり方について考えるため、今後も、市民懇談会等の制度を活用し、地域住民の公共交通問題への機運醸成や公共交通施策の周知啓発、さらに、地域の交通需要に適した移動手段の確保のために地域住民や行政、交通事業者はそれぞれ何ができるか話し合う場を創出します。
また、意見を行政や交通事業者、関連機関で共有することで、新たな取組み等に活用できるような情報サイクルの実現に向け検討します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">検討／実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">「わ」で輝く自治会応援報償事業を活用した「公共交通に関する学習」等の推進</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">守山市で実施している、『「わ」で輝く自治会応援報償事業』の対象に「公共交通に関する学習」を追加するなど、地域住民が主体的に公共交通を学ぶ場を創出します。
また、公共交通を利用して研修会等の行事を実施した自治会、バスやもーりーカー等のチラシを作成・配付した自治会に対する補助を継続して実施し、公共交通との関わりの場を創出します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">公共交通の学び場づくり／研修等の補助の実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">自治会等によるバス停の清掃や維持活動等のさらなる推進</th></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="7">地域住民が地域にあるバス停の清掃や維持活動等を行うことに対する補助を継続することで、路線バスを支援するための活動への参画を促し、路線バスへの愛着を高め、維持・活性化を図ります。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>交通事業者</td><td>守山市</td><td rowspan="2">スケジュール（年度）</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr>
<tr><td>地域住民</td><td>関連機関</td><td colspan="5">恒常的に実施</td></tr>
</table>

6.4.2. その他の多様な主体との共創による意識醸成と仕組みづくり

施策名	学校との共創：小学校等における交通環境学習等の実施							
施策内容	交通環境学習等において、幼少期から地域公共交通に関する学習や、利用体験等を行うことで地域公共交通に対する理解や親しみを高めます。また、滋賀県が実施する「チャレンジウィーク（職場体験）」等において、交通事業者での体験を行うことで公共交通に対する理解や親しみに加え、働く場所としての魅力も伝えます。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		具体的な取組み内容の検討				
				関係機関との協議				
				取組み内容が決まり次第実施				

施策名	企業との共創：通勤での地域公共交通利用の促進							
施策内容	守山市内に立地する企業の従業員が、通勤等にＪＲや路線バス等の公共交通を使うことで、利用者数や収支率の向上が期待できます。ＪＲ守山駅東口、横江工業団地、笠原工業団地等に新たに立地する企業や守山駅からの企業送迎バスを運行している企業、自動車通勤者が多い企業等に対して、企業送迎バスの費用負担や、国土交通省が勧めるエコ通勤※、社員の交通事故リスクの軽減などのメリットとなる情報を提示し、公共交通を利用した通勤への転換可能性について検討を行います。可能性のある企業に対して具体策を検討し、必要に応じて、バス路線の新設可能性について交通事業者とも協議を行います。 ※エコ通勤：クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること。事業所や地域で「エコ通勤」に取り組むことにより、従業員の安全確保や健康向上などといったメリットが期待されるとともに、渋滞解消や公共交通の維持など、地域にとってのメリットも期待されます。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		企業への働きかけ				
				関係機関との協議				
				取組み内容が決まり次第、実証				

施策名	商業施設との共創：地域公共交通利用者を対象としたサービスの実施							
施策内容	商業施設に公共交通を利用して行くことで、商品やサービスの割引や配送代、帰りの運賃の割引等を受けることができるサービス等、利用者へのインセンティブにより利用者増を図る取組みの実施に向けた検討を行います。 また、サービス等を継続させるため、地域住民は積極的な利用に努めます。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		具体的な取組み内容の検討				
					関係機関との協議			
						取組み内容が決まり次第、実証		

6.4.3. 地域公共交通の充実に向けた新たな財源確保等に向けた取組み

施策名	ネーミングライツや協賛金の募集など、交通に関する新たな財源確保や制度の導入可能性の検討							
施策内容	地域公共交通の維持確保に関する負担が年々増加するなど、運行のためのリソースが不足する中、停留所等のネーミングライツ※の販売等による財源の確保について引き続き実施するとともに新たな手法も検討します。 また、停留所の維持整備等を企業の CSR 活動の一環として実施するなど、民間財源の活用についても、制度の導入可能性について検討を行います。 ※ネーミングライツ（命名権）：一般には、公共施設などに企業名や商品のブランド名などを冠した愛称を付ける権利です。公共交通においては、停留所や乗降場所への名称付与に対して、掲載料をいただき、公共交通事業の財源に活用します。							
実施主体	交通事業者	守山市	スケジュール（年度）	R6	R7	R8	R9	R10
	地域住民	関連機関		具体的な取組み内容の検討				
					関係機関との協議			
						取組み内容が決まり次第、実証		

7. 計画の評価と推進体制

7.1. 計画の評価と進捗管理

本計画に基づき（Plan）、目標達成に向け各事業・施策を進め（Do）、事業に関するデータを収集し（必要に応じて調査を実施し）、データ分析結果から表 5-3 に掲げた目標値の達成状況について評価／検証を行い（Check）、その結果を受け、計画事業の改善を行います（Action）。

以上の PDCA サイクルに基づく本計画の進捗管理については、引き続き守山市地域公共交通活性化協議会が行います。協議会の場において、次節に示す推進体制のもと、各立場の役割を果たし、継続的に議論を重ねることで、守山市の公共交通を計画の理念に沿ったより良い方向へと導きます。

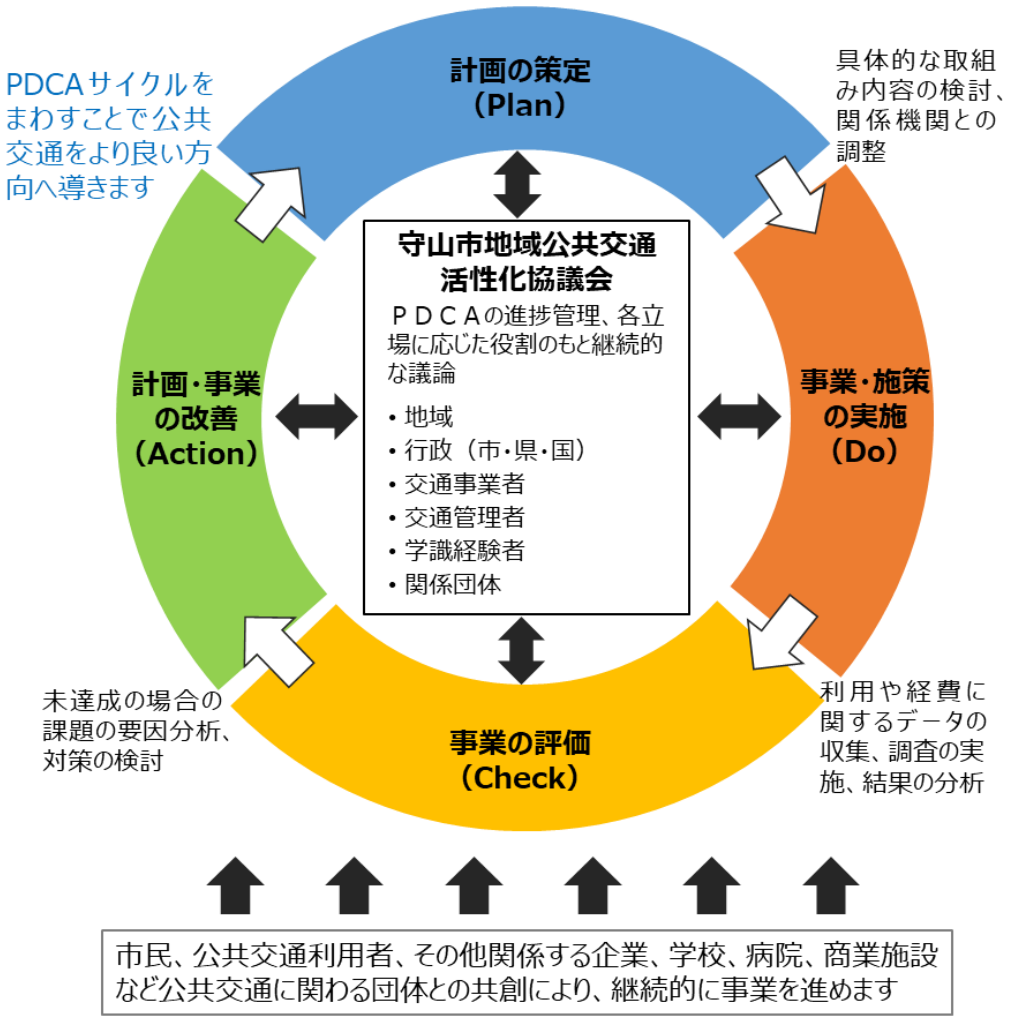
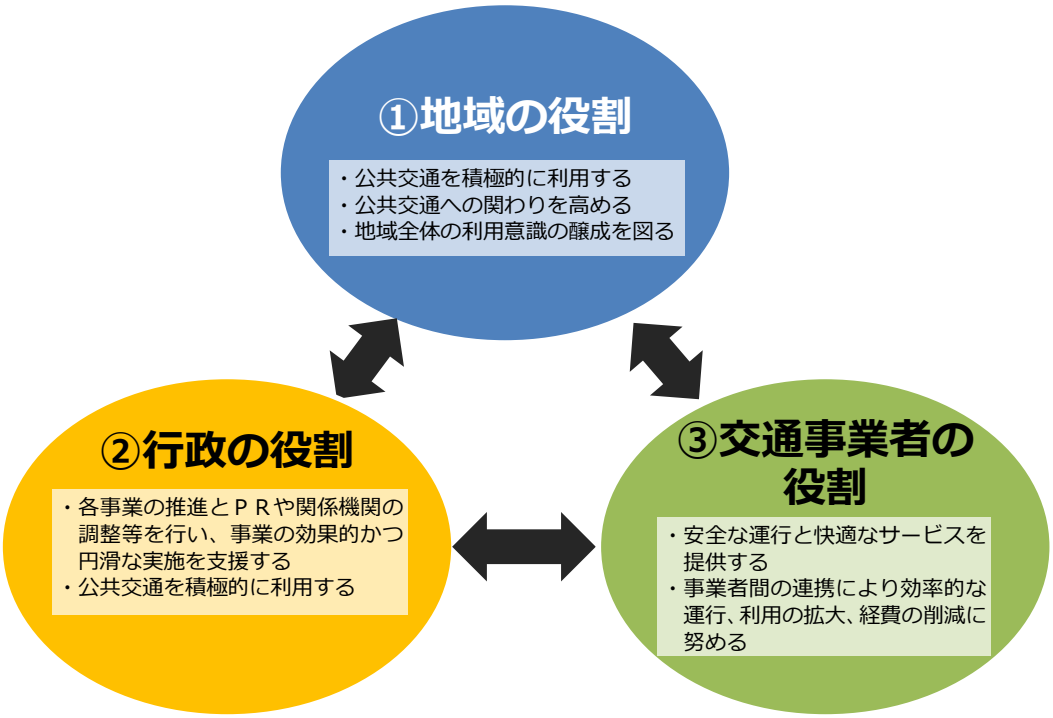


図 7-1　守山市地域公共交通計画の進捗管理

7.2. 推進体制と役割分担

本計画の推進にあたっては、地域（住民等）、交通事業者、行政が課題を共有し、以下に示す役割を果たしながら、責任をもって取り組むことが重要です。



①地域の役割

- 一人ひとりが公共交通を積極的に利用するよう努めることが、公共交通を維持・確保するための第一歩です。
- 利用が増えた段階で、利用者の立場から、さらなる公共交通サービスの改善に向けてニーズを伝えるなど、公共交通への関わりを高めます。
- 自分自身のまわりの住民や会社内へも、公共交通への関心と利用を促し、地域全体での利用意識の醸成を図ります。

②行政の役割

- 公共交通の維持・確保と活性化のため、各事業の推進とＰＲ、地域や交通事業者等との調整、福祉・教育・商工・観光等の庁内の関係部署や滋賀県や隣接市町等との調整等を担うとともに取組みのための予算化を行うなど、事業が効果的かつ円滑に実施できるよう支援を行います。また、各事業・施策を評価／検証するためのデータ収集、整理も行います。
- 日々の通勤や行政関連の外出において自動車ではなく公共交通交通の利用を心がけた

り、来庁者にも公共交通の利用を勧めたりするなど、市役所全体で公共交通の積極的な利用に努めます。

③交通事業者の役割

- 運送事業のプロとして誰よりも安心かつ安全な運行と利用者目線での快適なサービス提供に努めます。
- 交通サービスの運営や提供に関する技術や情報のノウハウを最大限に活かし、地域・行政、他の交通事業者と連携することで、効率的な運行、利用拡大、経費削減に努めます。

守山市地域公共交通計画

令和６年３月

連絡先

〒524-8585 滋賀県守山市吉身二丁目５番 22 号

電話番号：077-583-2525(代表)