

デマンド乗合交通「もーりーカー」の制度見直しについて

前回の協議会においてご報告させていただいたとおり、路線バスにおける乗務員の慢性的な不足等を踏まえると、今後さらなる減便等の可能性が想定され、デマンド乗合交通「もーりーカー」に対するニーズはますます高まるものと考えています。

このような中、地域公共交通全体のバランスを踏まえ、さらなる利用者の利便性向上とタクシー事業者の負担軽減に取り組み、持続可能な「もーりーカー」制度を実現するため、まずは、本市の公共交通の現状および課題を整理しました。

1 今後の協議スケジュール …別添資料1を参照

2 現状

(1) 市内の交通網 …別添資料2を参照

市内のバス路線はいずれの路線も守山駅を起終点としており、路線バスについては、基幹路線とするレインボーライン（木の浜線・琵琶湖大橋線）のほか5路線あり、また、くるっとバスが2路線運行しています。

それらの補完として、もーりーカーが市内全域を運行しており、さらに、市内に2社あるタクシー事業者によって公共交通網を形成しています。

(2) 公共交通の現状分析 …別添資料3を参照

もーりーカーおよび路線バスの利用実績等を踏まえ、下記のとおり現状を整理しました。

ア 交通全体

(ア) 移動実態

外出（通勤・通学・買い物・通院等）の際の主な交通手段は自家用車となっている。

イ もーりーカー

(ア) 補助金

利用件数および補助金額ともに増加傾向で推移している。

(イ) 利用者の年代

70代以上の高齢者が9割を占めている。

(ウ) 学区別の利用率（高齢者）

60歳以上の利用率は、学区ごとにばらつきがある。

(エ) 時間帯別の利用傾向

平日・休日ともに10時台の利用が最も多い。

(オ) 事前・当日予約の割合

当日予約が6割以上を占めている。

(カ) 学区別の移動傾向

いずれの学区においても南部市街地区域への移動が多い。

(イ) 事業者別の移動傾向

速野・中洲学区においては、事業者ごとの移動傾向が近似している。

(カ) 乗合人数

利用件数の増加に伴い、上昇傾向にあるものの、いまだ乗合率は低い。

(ケ) 乗降場所の配置

利用件数が多い乗降場所が近接している一方で、人口が多いにも関わらず乗降場所が少ないエリアも点在している。

ウ 路線バス

(ア) 乗務員

乗務員の充足率（必要人数に対する乗務員数）は年々低下している。

(イ) 時間帯ごとの平均利用者数

- ・すべての系統で午前6時～8時台にピークを迎え、午後6時以降に再び増加する
- ・いずれの系統においても日中の利用者数は減少する

(ウ) バスルートとも一り一カーの移動傾向の比較

バスで移動できるにもかかわらず、も一り一カーを利用しているケースがある

3 課題 …別添資料4を参照

現状分析を踏まえ、本市の公共交通における課題を4つの項目に分けて整理しました。

4 課題解決に向けて

上記の課題に対し、地域公共交通全体のバランスを踏まえ、誰もが安心して移動できる地域公共交通を実現するためには、「路線バスやも一り一カー等による交通網の形成・充実」、「利用者と運行事業者双方の利用環境の向上」、「公共交通の利用促進」を実施していくことが重要であると考えています。

今後につきましては、下記の4本の柱を基本とする中、具体事業の実施に向け、地域公共交通活性化協議会や議会において、しっかりと議論しながら取組を進めていきたいと考えています。

＜4本の柱＞

I 交通網の形成・充実

路線バスやも一り一カー等の今あるものを上手く活用しながら交通網の形成・充実を図る。

II 利用環境の向上

公共交通を安心して利用できるよう、利用者と運行事業者双方の利用環境の向上を図る。

III 公共交通の利用促進（短期）

公共交通のイメージアップや積極的な情報提供等により公共交通の利用促進を図る。

IV 公共交通の利用促進（長期）

過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するよう市民の意識改革を促す。

5 スケジュール（予定）

令和 7 年 9 月 10 日 第 2 回地域公共交通活性化協議会
公共交通の現状および課題の報告

12 月 3 日 第 3 回地域公共交通活性化協議会
公共交通全体の具体事業、も一り一カ一の制度見直しの方向性および具体事業の協議

令和 8 年 3 月 第 4 回地域公共交通活性化協議会
公共交通全体の施策、も一り一カ一の制度見直し案の協議

4 月～ 公共交通全体の施策の実施、も一り一カ一の制度見直しに向けた調整

令和 9 年 4 月～ も一り一カ一の新制度運用開始