

# 野洲市の地域公共交通を考える市民懇談会 ～どうなる移動手段～次第

日 時: 令和8年2月7日(土)  
午後2時30分～4時30分  
場 所: 野洲市総合防災センター2階 研修室

1. 開 会
2. 市長あいさつ
3. 配布物の確認
4. 野洲市内を運行する地域公共交通の現状と課題について
5. 持続ある地域公共交通を目指して
6. パネルディスカッション
7. 閉会

## 【配布資料】

- ・野洲市の地域公共交通を考える市民懇談会～どうなる移動手段～次第
- ・資料1 野洲市内を運行する地域公共交通の現状と課題について
- ・資料2 持続ある地域公共交通を目指して
- ・意見記入用紙
- ・アンケート用紙

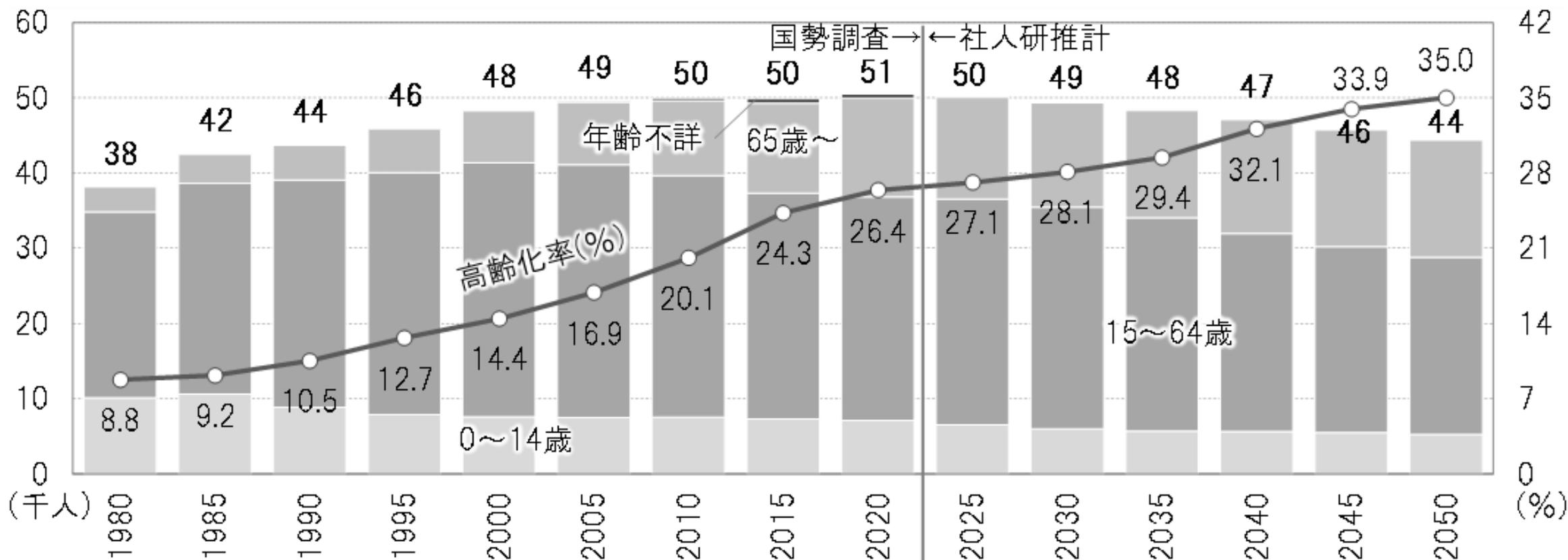
# 野洲市内を運行する 地域公共交通の現状と今後について

日時 令和 8 年 2 月 7 日 (土) 14時30分から  
場所 野洲市総合防災センター 2 階 研修室

# 1. 将来の人口動態

## (1) 人口の推移

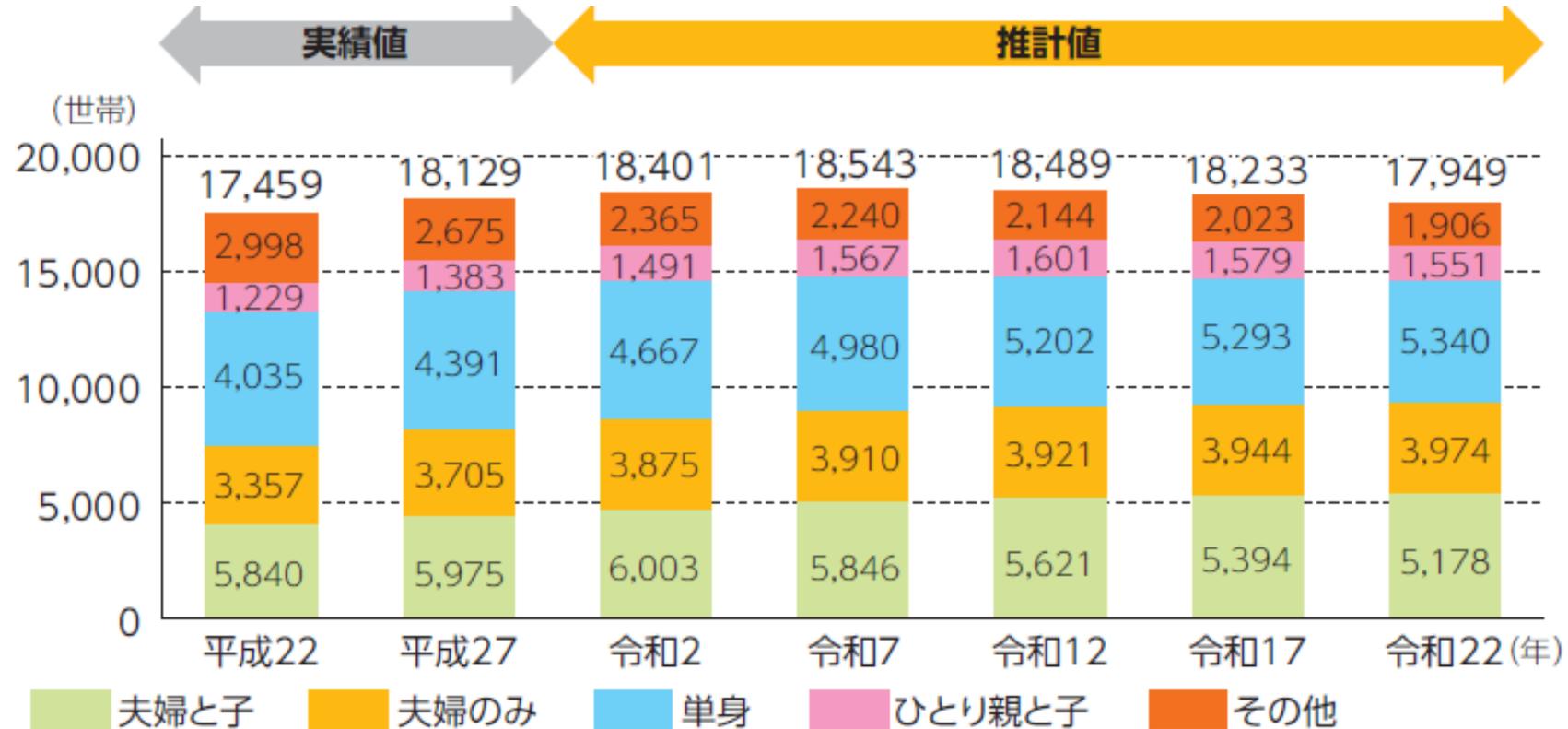
人口は、令和2(2020)年まで一貫して増加していますが、この年をピークに減少に転じると推計されています。また、高齢化率は一貫して増加し、令和2(2020)年には約26.4%に達しており、「超高齢社会（高齢化率21%超）」に突入しています。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計（令和5(2023)年12月）

## (2) 今後の家族類型別一般世帯数推移

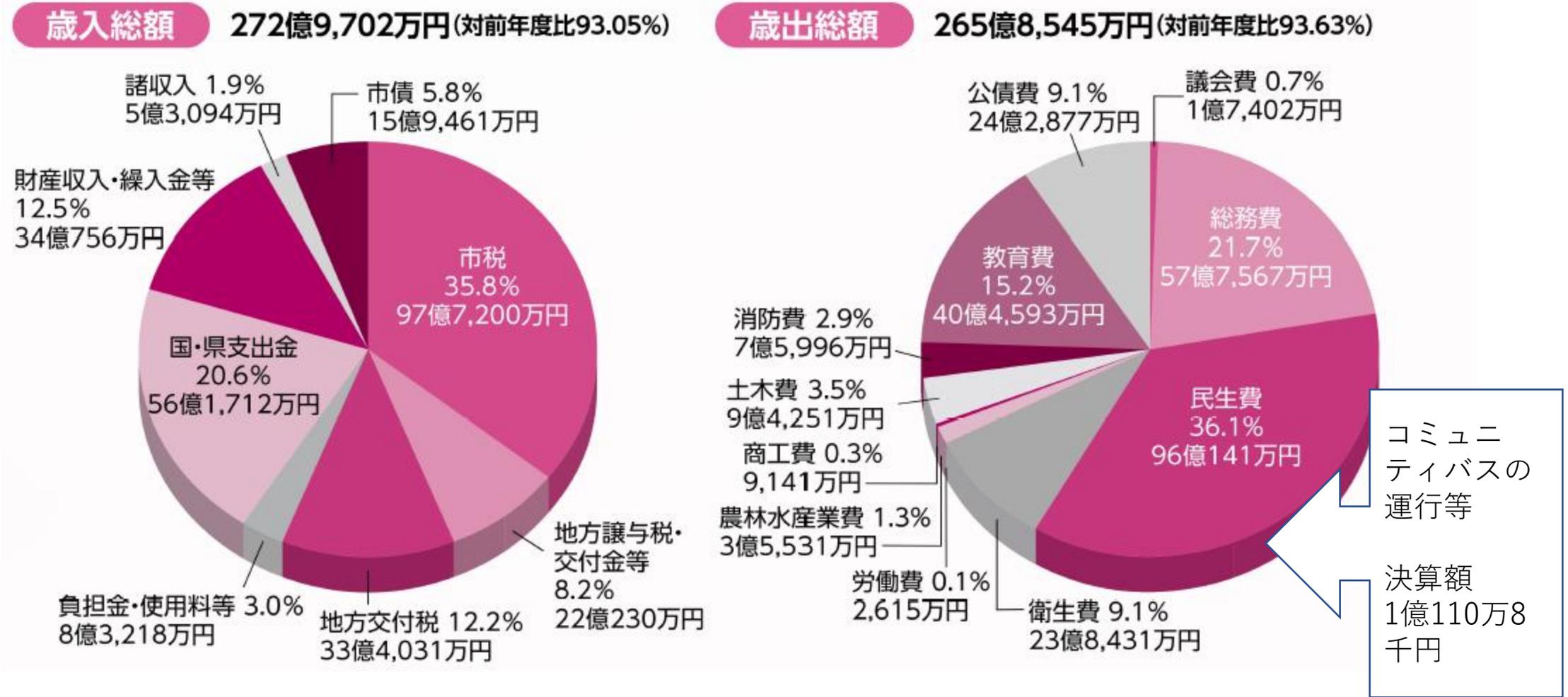
平成27年時点で最も多い「夫婦と子」からなる世帯が減少し、「単身」の世帯が増加する傾向が続くことが見込まれます。令和12年には、「単身」の世帯と「夫婦のみ」の世帯と合わせると、世帯のおよそ半数が2人以下で暮らす世帯になると見込まれます。



(資料)野洲市人口ビジョン(平成28年3月)、平成27年国勢調査、内閣府地方創生推進室「人口動向分析・将来人口推計のための基礎データ及びワークシート(令和元年6月版)」、国立社会保障人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(都道府県別推計)2019年推計」をもとに作成

## 2. 市の財政状況

### 令和6年度の一般会計決算



資料 令和7年11月号野洲市広報

### 3. 利用状況の可視化（路線バス・コミュニティバス）

#### (1) 「近江鉄道バス」の利用者推移

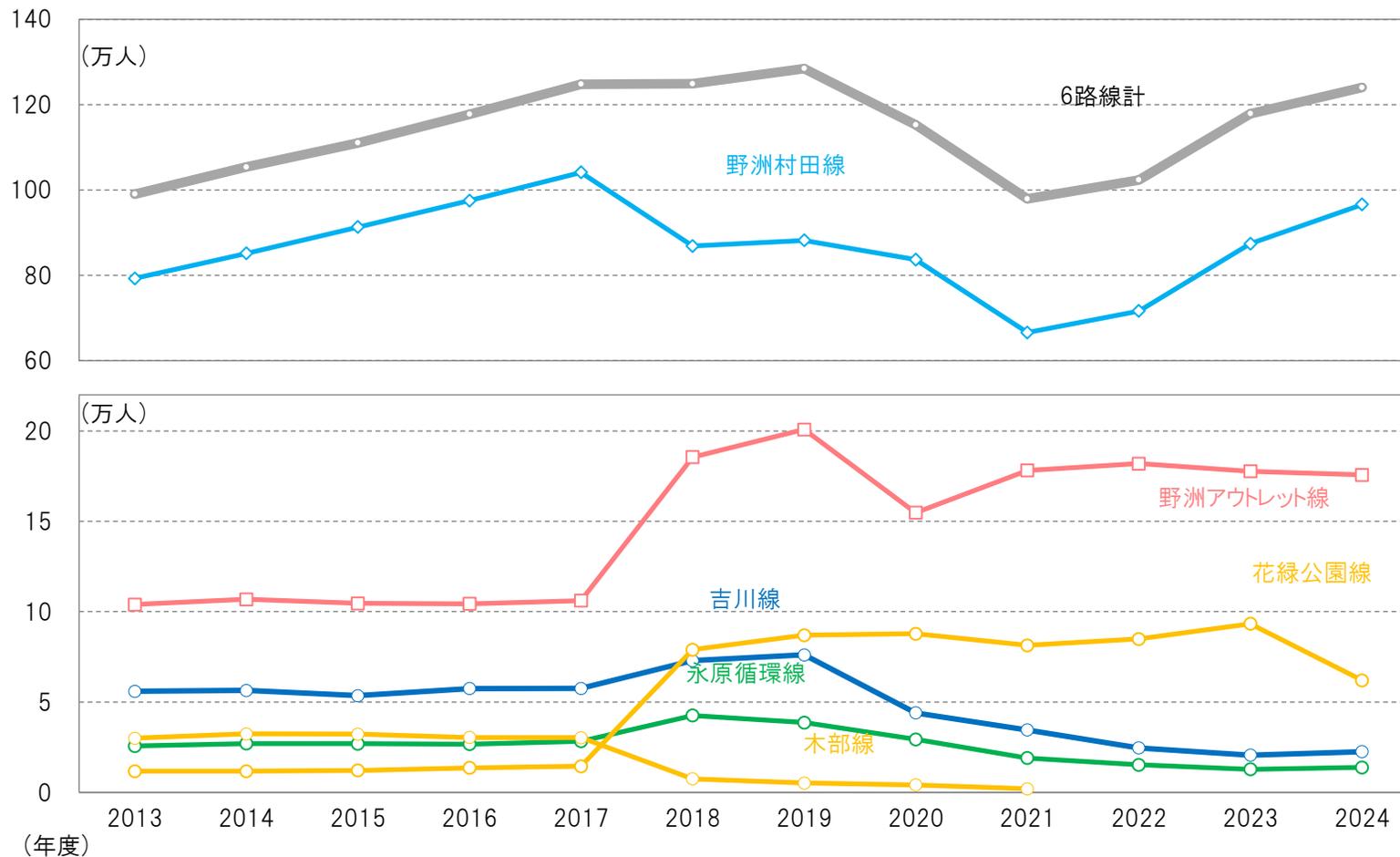


図 利用者数推移（実数）

資料：近江鉄道(株)提供

## (2) 「滋賀バス」の利用者推移

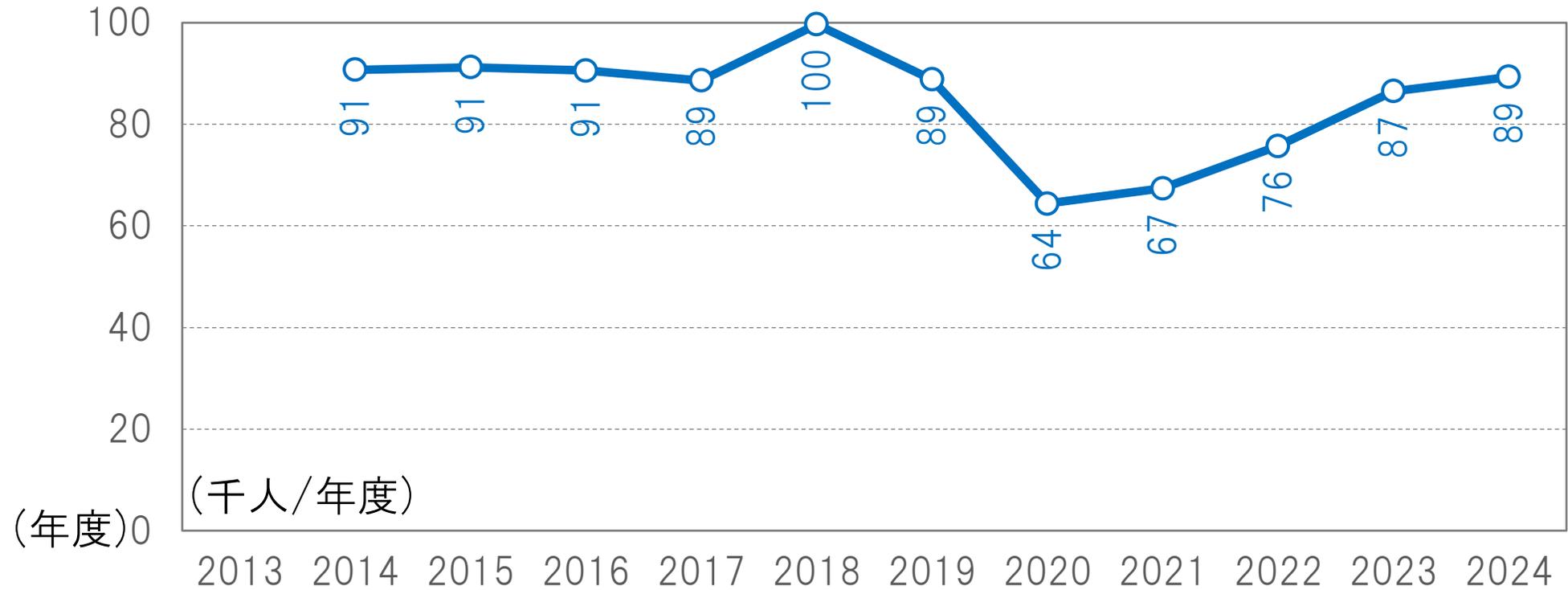


図 利用者数推移 (実数)

資料：滋賀バス(株)提供

### (3) 「コミュニティバス」の利用者推移

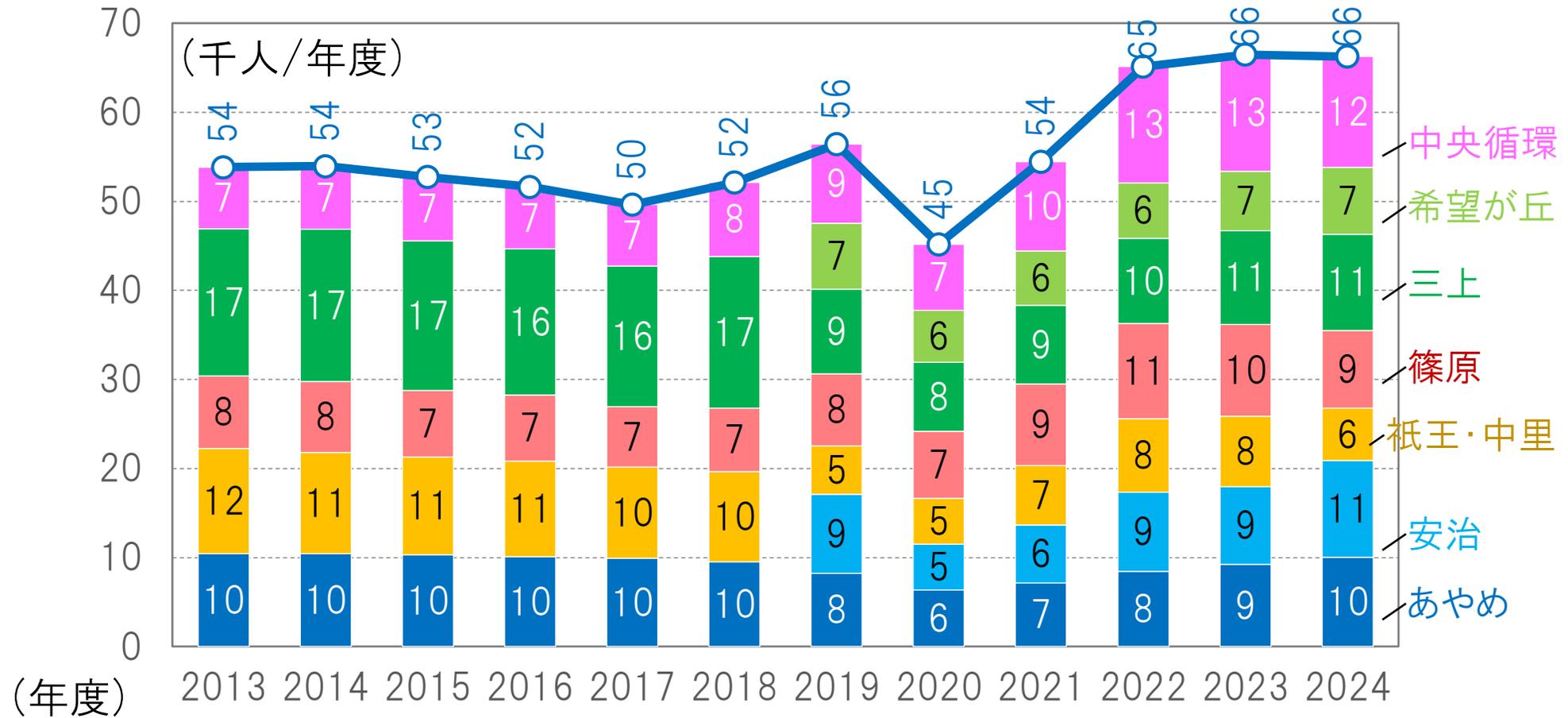
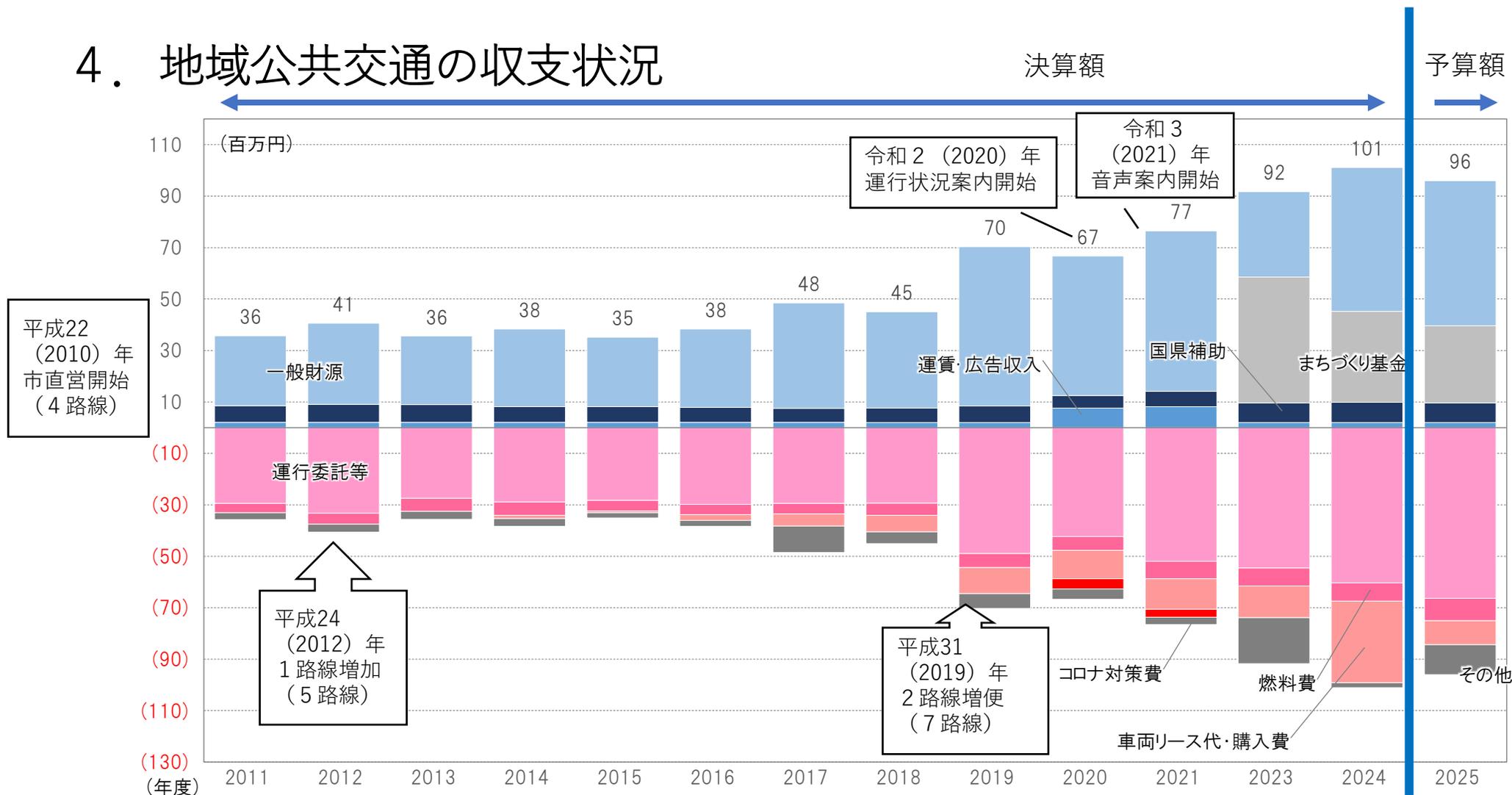


図 利用者数推移 (実数)

資料：野洲市提供

# 4. 地域公共交通の収支状況



資料：野洲市決算実績報告書 (各年度)

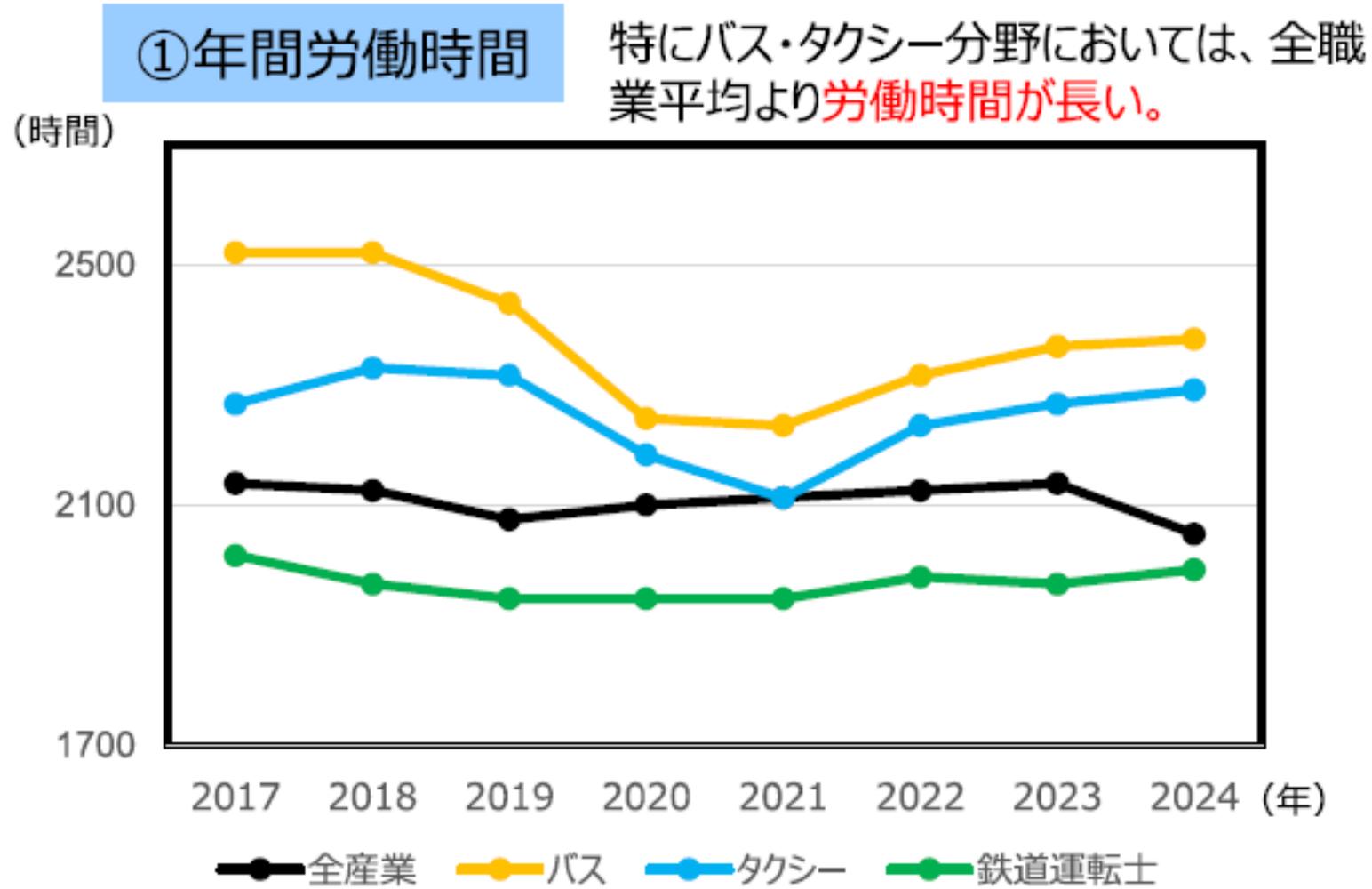
※支出のうち、コロナ対策費：新型コロナウイルス感染症対策にかかる市内路線バス運行継続支援補助金、ペーパータオル

※支出のうち、その他：バス修繕・車検代、電話代、運行管理事務所整備、ダイヤ再編・計画策定、ダイヤ改正経費、交通会議委員報酬・旅費、地域内フィーダ（吉川線）補助金

図 地域公共交通にかかる野洲市の収支

## 5. 運転手の高齢化と慢性的な人手不足

### (1) 全国の年間労働時間



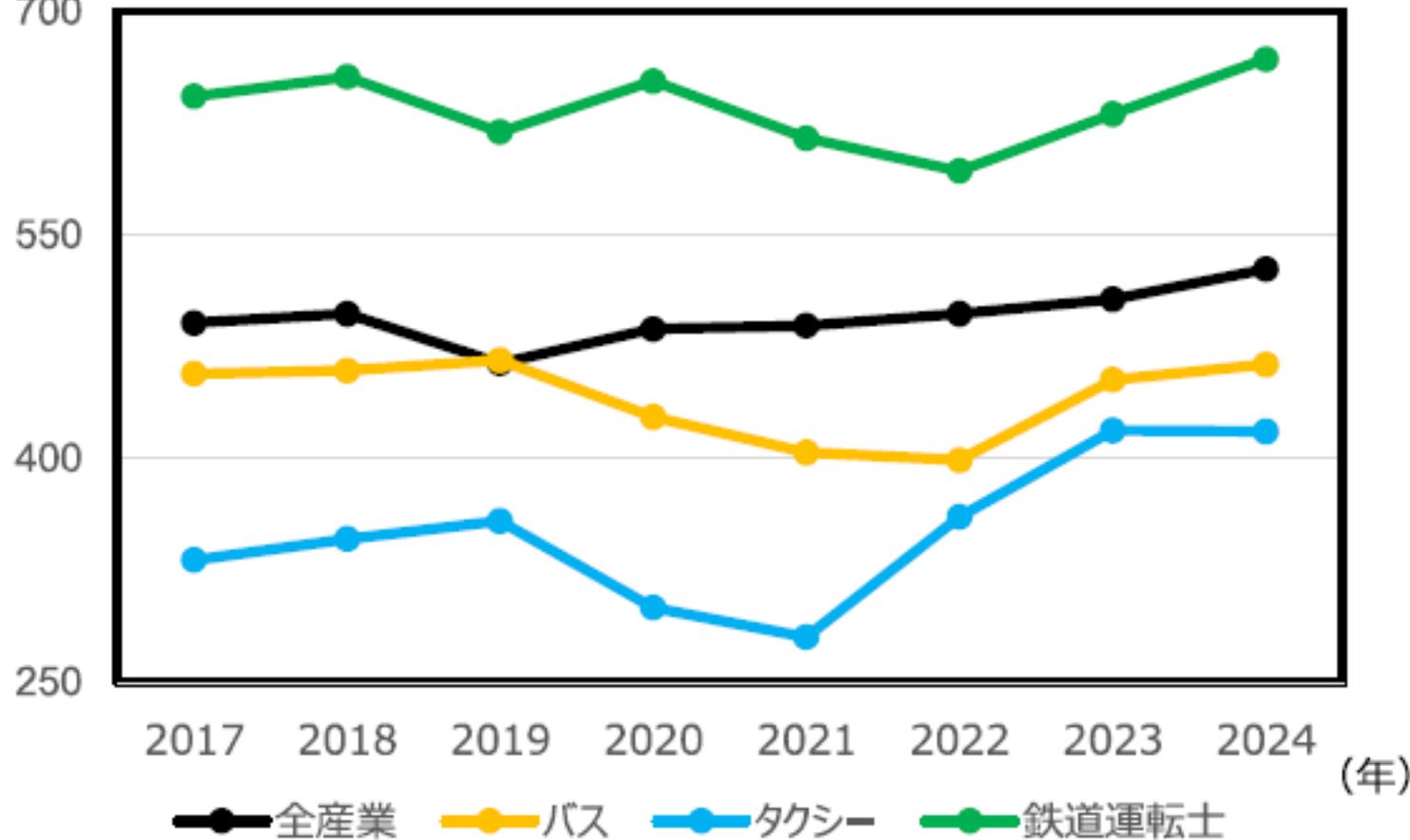
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

## (2) 全国の年間賃金

### ② 年間賃金

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より年間賃金が低い。

(万円)



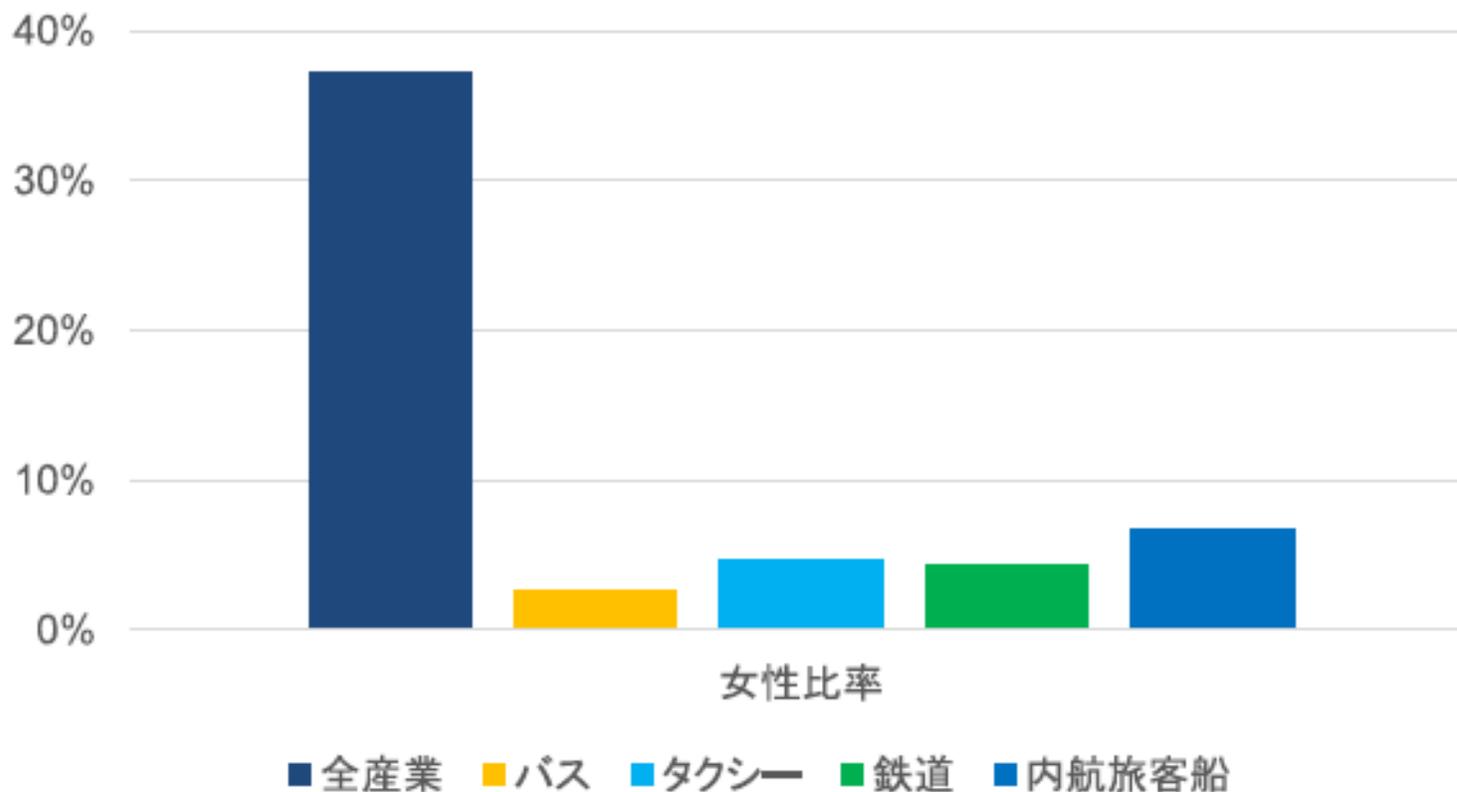
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

### (3) 全国の男女比

#### ③ 男女比

全職業平均より女性比率が低い。

(女性比率)



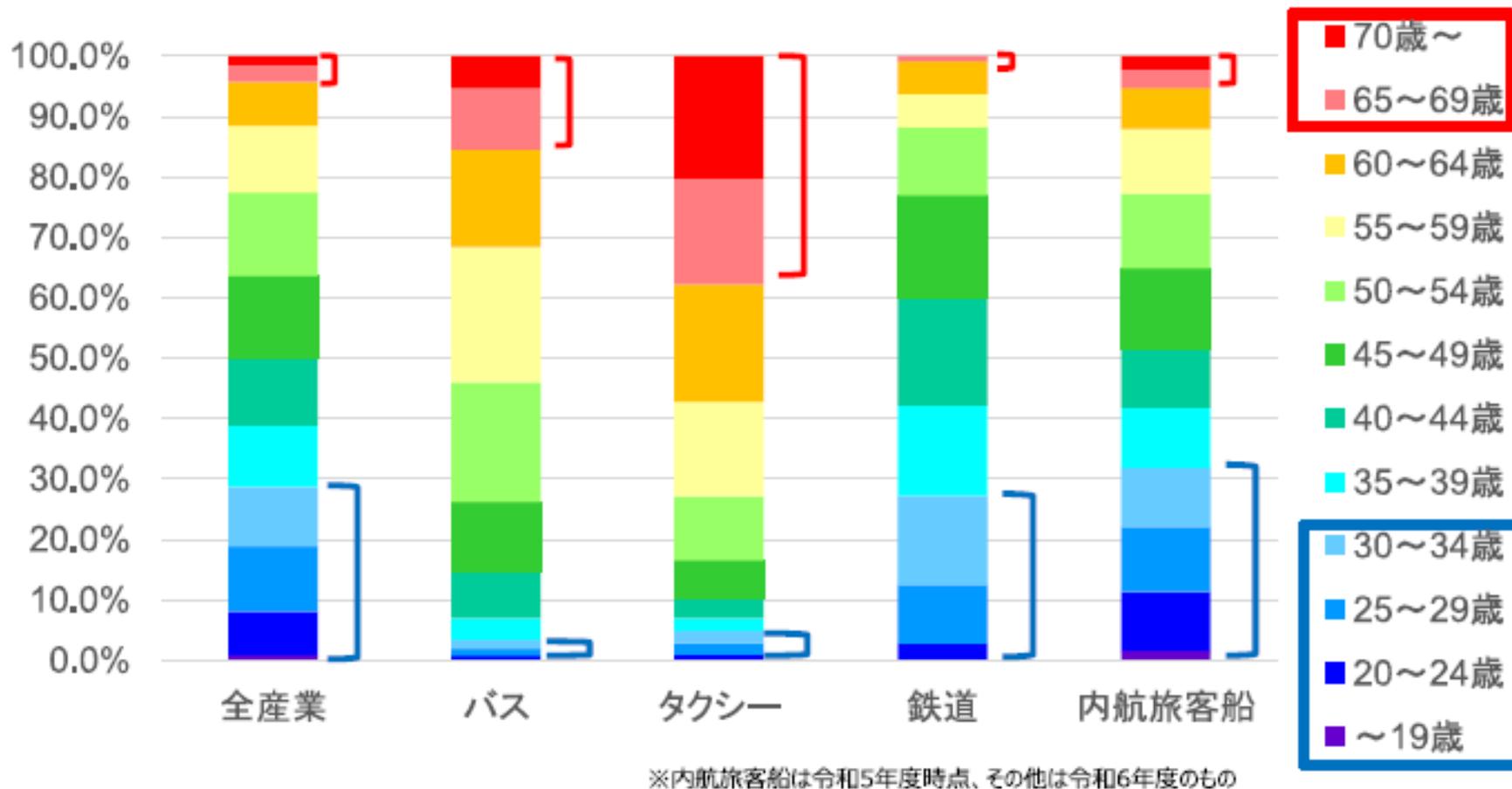
※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

## (4) 全国の年齢構成

### ④ 年齢構成

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

## (5)労働需給のシュミレーション

全体と比較し、2030年、2040年の労働力不足が大きい職種は、輸送・機械運転・運搬（ドライバー）、建設、商品販売（小売り）、介護サービスとなっており、運転手の担い手の不足が深刻化している。

|             | 労働力不足（万人） |         | 不足率（%） |       |
|-------------|-----------|---------|--------|-------|
|             | 2030年     | 2040年   | 2030年  | 2040年 |
| 全体          | 341.5     | 1,100.4 | 5.1    | 16.0  |
| 1輸送・機械運転・運搬 | 37.9      | 99.8    | 9.3    | 24.2  |
| 2建設         | 22.3      | 65.7    | 7.7    | 22.0  |
| 3生産工程       | 22.1      | 112.4   | 2.6    | 13.3  |
| 4商品販売（小売り）  | 40.2      | 108.9   | 9.2    | 24.8  |
| 5介護サービス     | 21.0      | 58.0    | 10.6   | 25.3  |
| 6接客給仕・飲食物調理 | 17.9      | 56.6    | 4.9    | 15.1  |
| 7保健医療専門職    | 18.6      | 81.6    | 4.5    | 17.5  |
| 8事務、技術者、専門職 | -21.3     | 156.6   | -      | 6.8   |

（出典）「未来予測2040 労働供給制約社会がやってくる」（リクルートワークス研究所2023）

## (6) 「近江鉄道(株)」の現状

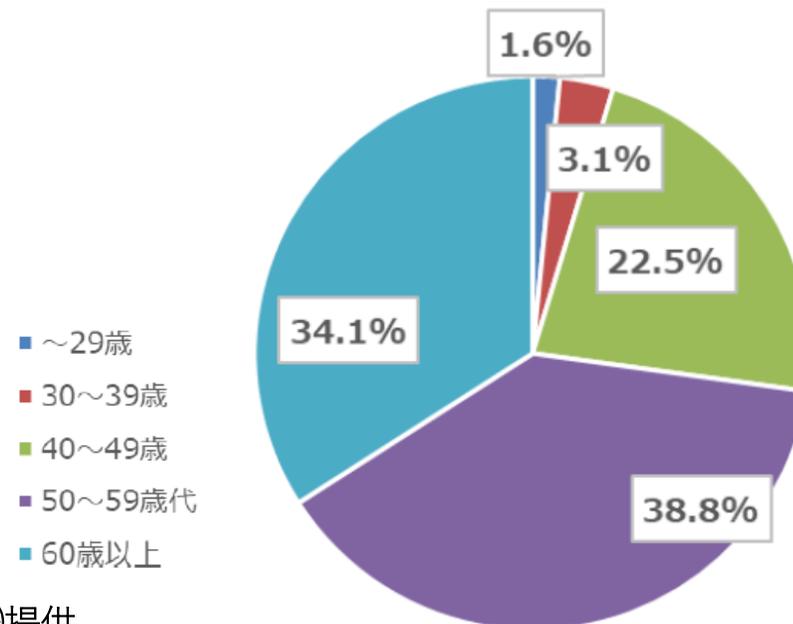
2024年度に路線バスの減便を進め、2025年4月段階では充足率はかなり改善できた。年次有給休暇取得率も高く推移しており、昨年4月の路線公休増（100日）も実施し労働環境整備に努めている。

### ■充足率※2025年12月時点

|      | 必要人数 | 在籍人数 | 過不足数 | 充足率 |
|------|------|------|------|-----|
| 近江鉄道 | 157人 | 153人 | △4人  | 97% |
| 湖国バス | 48人  | 46人  | △2人  | 96% |

### ■年齢構成※2025年12月末時点

|        |       |
|--------|-------|
| 29歳まで  | 1.6%  |
| 30～39歳 | 3.1%  |
| 40～49歳 | 22.5% |
| 50～59歳 | 38.8% |
| 60歳以上  | 34.1% |



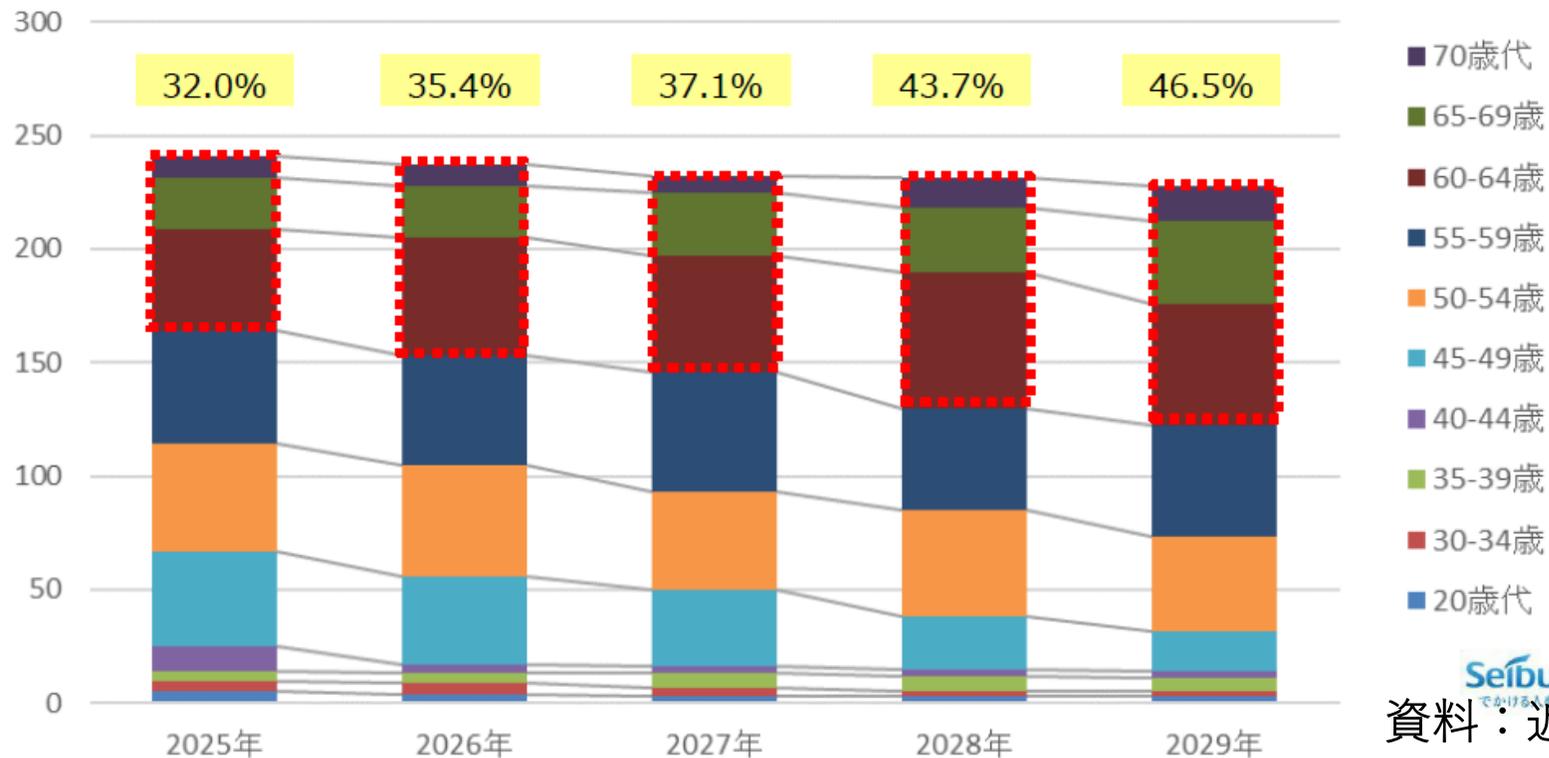
資料：近江鉄道(株)提供

## (6) 「近江鉄道(株)」の現状 今後の年齢構成の推移

今後5年間の現在の乗務員の年齢構成推移は下記の通りとなる。60歳以上の乗務員比率は年々増加し、さらに高齢化が深刻化する。

|        | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 74歳到達者 | 0名     | 1名     | 4名     | 5名     | 1名     |
| 60歳到達者 | 17名    | 11名    | 7名     | 16名    | 8名     |

### ■ 乗務員年齢構成推移      …60歳以上乗務員比率



## (7) 「滋賀バス(株)」の現状

滋賀バス(株)の全体の乗務員数は64名おり、年齢構成は60～69歳が54.7%と一番多く占める。

| 年代     | 年齢構成  |
|--------|-------|
| 44歳以下  | 1.6%  |
| 45～49歳 | 4.7%  |
| 50～59歳 | 10.9% |
| 60～69歳 | 54.7% |
| 70歳以上  | 28.1% |

※2025年12月末現在

資料：滋賀バス(株)提供

## (8) 「コミュニティバス」の現状

市直営のコミュニティバスは7路線を7人の乗務員で運行しており、令和7年度の委託業者は滋賀バス株式会社に委託している。

コミュニティバスの乗務員は11名おり、年齢構成では50代以上となっている。

令和8年度から令和12年度までの5年間は近江タクシー株式会社に委託する。

| 年代  | 年齢構成  |
|-----|-------|
| 50代 | 18.2% |
| 60代 | 45.5% |
| 70代 | 36.3% |

※2026年1月現在

資料：滋賀バス(株)提供

## (9) 「近江タクシー(株)」の現状

近江タクシー(株)の平均年齢は、2025年度で60.1歳となっている

| 年度   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------|------|------|------|------|------|
| 平均年齢 | 61.0 | 61.4 | 60.4 | 59.7 | 60.1 |
| 人員数  | 208  | 214  | 239  | 252  | 232  |

資料：近江タクシー(株)提供

## 6. 地域公共交通の維持には、運転手確保とバス利用が必要

- ・ 労働環境の改善  
…勤務体制の改善
- ・ 給与水準の見直し  
…収入面の確保が必要
- ・ 公共交通の利用  
…赤字運行路線は維持できない

## 7. コミュニティバスの再編案及び永原循環線の増便

### (1) コミュニティバスの課題

|         |         |                 |
|---------|---------|-----------------|
| A) 外部要因 | 市内施設の再編 | 野洲病院新築移転への対応が必須 |
|---------|---------|-----------------|

- ・市立野洲地域医療センターは、現在野洲駅から約500m（徒歩7分）の小篠原に立地しています。
- ・令和9(2027)年3月頃には、野洲市総合体育館敷地内への移転（野洲駅より約3km）が予定されています。
- ・市立野洲地域医療センターは、令和5(2023)年度より設計を、令和6(2024)年度より新築工事を進めています。
- ・自家用車を持たない通院者や病院職員のアクセス確保が必要とされており、野洲市の病院担当部局と地域公共交通担当部局が連携して移動施策を検討しています。
- ・市立野洲地域医療センターへのアクセスは、乗継制度または乗継なしでの移動手段確保が希望されている一方で、現状でも病院の利用頻度は高くありません。

表 おのりやす利用者の野洲病院利用頻度

| (択一回答) | (%) | あやめ  | 安治   | 祇王・中里 | 篠原   | 三上   | 希望が丘 | 中央循環 | 計    |
|--------|-----|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.1  | 0.8  |
| 週3～5日  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 7.7  | 8.3  | 0.0  | 0.0  | 1.6  |
| 週1～2日  |     | 0.0  | 4.8  | 5.3   | 7.7  | 8.3  | 5.3  | 0.0  | 3.9  |
| 月1～3日  |     | 16.7 | 4.8  | 5.3   | 7.7  | 0.0  | 5.3  | 3.1  | 5.5  |
| 月1日未満  |     | 8.3  | 19.0 | 31.6  | 23.1 | 25.0 | 5.3  | 31.3 | 21.9 |
| 利用なし   |     | 75.0 | 71.4 | 57.9  | 53.8 | 58.3 | 84.2 | 62.5 | 66.4 |
| n      |     | 12   | 21   | 19    | 13   | 12   | 19   | 32   | 128  |

資料：コミュニティバス利用者アンケート（令和7(2025)年8月実施）

|        |           |                              |
|--------|-----------|------------------------------|
| B)利用実態 | 「積み残し」の発生 | 限られた車両定員に対し、コース・便・区間により利用が集中 |
|--------|-----------|------------------------------|

- ・おのりやすでは、現在ハイエース型車両8台（旅客定員12名 予備2車両を含む）、小型バス車両1台（旅客定員29名）を運用しています。小型バスは、三上コースで運用しています。
- ・午前中を中心に、一部時間帯・コースでは利用が多く、ハイエース型車両での運行コースでは、積み残しが発生しています。また、この際には、大きな荷物（キャリーケース、手押し車、ベビーカー等）を持つ人との旅客間トラブルが発生しています。
- ・車両の大型化には、現有車両の耐用年数や、現行経路の道路幅（集落内など）等が問題になります。

### 体育館を利用によるコミバスの積み残しの発生について

| 日付       | 曜日  | コース                    | 積み残し数 |
|----------|-----|------------------------|-------|
| R6.11.1  | 金曜日 | 祇王・中里コース 中央循環コース       | 8     |
| R7.7.25  | 金曜日 | 祇王・中里コース 中央循環コース 安治コース | 19    |
| R7.7.26  | 土曜日 | 祇王・中里コース               | 5     |
| R7.11.6  | 木曜日 | 祇王・中里コース               | 5     |
| R7.11.15 | 土曜日 | 祇王・中里コース               | 11    |
| R7.11.22 | 土曜日 | 祇王・中里コース 安治コース         | 2     |

|               |                 |                            |
|---------------|-----------------|----------------------------|
| <b>B)利用実態</b> | <b>「空バス」の批判</b> | <b>午後を中心に利用の少ない区間・便が存在</b> |
|---------------|-----------------|----------------------------|

- ・利用の集中する区間・便がみられる一方で、午後を中心に利用の少ない区間・便がみられます。
- ・停留所別に乗降者数をみると、年間を通して利用の少ない停留所もあります。
- ✓おのりやす125 停留所のうち、年間乗降者数が100 人未満となるのは22 箇所、500 人未満では75 箇所
- ✓年間乗降者数135,806 人のうち、利用の多い上位10 停留所で乗降者数の約59.8%、上位20 位では約71.8%を占める一方、乗降者数1%（1,358 人）を下回る停留所は107 停留所

表 停留所別利用状況（利用の多い上位 20 位）

| 順位 | 停留所         | 乗車    | 降車    | 計     | 構成比   | あやめ | 安治 | 祇王・中里 | 篠原 | 三上 | 希望が丘 | 中央循環 | 備考   |
|----|-------------|-------|-------|-------|-------|-----|----|-------|----|----|------|------|------|
| 1  | 野洲駅南口       | 16102 | 20783 | 36885 | 27.2% | ○   | ○  | ○     | ○  | ○  | ○    | ○    | 鉄道駅  |
| 2  | アル・プラザ前     | 9400  | 5236  | 14636 | 10.8% | ○   | ○  | ○     | ○  | ○  | ○    | ○    | 商業施設 |
| 3  | 北桜          | 4650  | 3650  | 8300  | 6.1%  |     |    |       |    | ○  | ○    |      |      |
| 4  | 乙窪工業団地北口    | 2673  | 2633  | 5306  | 3.9%  | ○   | ○  | ○     |    |    |      | ○    | 商業施設 |
| 5  | 野洲市役所       | 1446  | 2144  | 3590  | 2.6%  | ○   | ○  | ○     | ○  | ○  | ○    | ○    | 公共施設 |
| 6  | 近江富士会館前     | 1410  | 1582  | 2992  | 2.2%  |     |    |       |    | ○  | ○    |      |      |
| 7  | 近江富士5丁目     | 1006  | 1505  | 2511  | 1.8%  |     |    |       |    | ○  | ○    |      |      |
| 8  | 新上屋         | 1367  | 992   | 2359  | 1.7%  |     |    |       | ○  |    | ○    |      |      |
| 9  | 北部合同庁舎前     | 1051  | 1265  | 2316  | 1.7%  | ○   | ○  | ○     |    |    |      | ○    | 公共施設 |
| 10 | 湖南病院        | 1127  | 1188  | 2315  | 1.7%  |     | ○  |       |    |    |      | ○    | 医療機関 |
| 11 | 野洲病院東       | 778   | 1521  | 2299  | 1.7%  |     | ○  | ○     | ○  |    | ○    | ○    | 医療機関 |
| 12 | 永原住宅前       | 1203  | 905   | 2108  | 1.6%  |     | ○  |       |    |    |      | ○    |      |
| 13 | 家棟団地        | 1314  | 701   | 2015  | 1.5%  |     | ○  |       |    |    |      | ○    |      |
| 14 | 総合体育館東口     | 907   | 759   | 1666  | 1.2%  |     | ○  |       |    |    |      | ○    | 公共施設 |
| 15 | にっこり作業所前    | 784   | 733   | 1517  | 1.1%  |     |    |       |    |    | ○    |      | 福祉施設 |
| 16 | さくら墓園前      | 371   | 1077  | 1448  | 1.1%  |     |    |       |    | ○  | ○    |      |      |
| 17 | 野洲図書館       | 777   | 668   | 1445  | 1.1%  |     | ○  | ○     | ○  |    | ○    | ○    | 公共施設 |
| 18 | 西河原二丁目      | 627   | 812   | 1439  | 1.1%  | ○   | ○  | ○     |    |    |      | ○    |      |
| 19 | 近江富士2丁目     | 567   | 607   | 1174  | 0.9%  |     |    |       |    | ○  | ○    |      |      |
| 20 | 野洲市健康福祉センター | 532   | 597   | 1129  | 0.8%  |     | ○  | ○     | ○  |    | ○    | ○    |      |

資料：バスカウントシステム（令和6(2024)年9月1日～令和7(2025)年8月末日（1年間））

令和7年12月停留所別利用状況（利用の多い上位20位）

運行日数24日

| 順位 | 停留所名     | 乗車   | 降車   | 乗降   | 利用数/1日 |
|----|----------|------|------|------|--------|
| 1  | 野洲駅南口    | 1297 | 1646 | 2943 | 123    |
| 2  | アル・プラザ前  | 845  | 532  | 1377 | 57     |
| 3  | 乙窪工業団地北口 | 173  | 165  | 338  | 14     |
| 4  | 近江富士会館前  | 178  | 156  | 334  | 14     |
| 5  | 野洲市役所    | 114  | 181  | 295  | 12     |
| 6  | 北部合同庁舎前  | 126  | 165  | 291  | 12     |
| 7  | 北桜       | 73   | 135  | 208  | 9      |
| 8  | 近江富士5丁目  | 99   | 86   | 185  | 8      |
| 9  | 野洲病院東    | 48   | 133  | 181  | 8      |
| 10 | 永原住宅前    | 107  | 74   | 181  | 8      |
| 11 | 家棟団地     | 118  | 51   | 169  | 7      |
| 12 | 新上屋      | 92   | 75   | 167  | 7      |
| 13 | 湖南病院     | 72   | 68   | 140  | 6      |
| 14 | 近江富士2丁目  | 77   | 62   | 139  | 6      |
| 15 | 生和神社前    | 68   | 52   | 120  | 5      |
| 16 | 総合体育館東口  | 65   | 51   | 116  | 5      |
| 17 | 野洲病院前    | 23   | 88   | 111  | 5      |
| 18 | 西河原二丁目   | 51   | 60   | 111  | 5      |
| 19 | にっこり作業所前 | 57   | 47   | 104  | 4      |
| 20 | 乙窪       | 68   | 28   | 96   | 4      |

資料：バスカウントシステム

|         |          |                                   |
|---------|----------|-----------------------------------|
| C)住民ニーズ | 「便数」への要望 | 住民アンケート、利用者アンケートとも、おのりやすでの重視は「便数」 |
|---------|----------|-----------------------------------|

- ・住民アンケート（令和6(2024)年度実施）における設問“市内のバスに対する満足度・重視度”では、「運行本数の多さ」で重視度が最も高く、満足度が最も低くなりました。
- ・利用者アンケート（令和7(2025)年8月実施）における設問“市内のバスに対する重視度”では、「運行の継続」「運賃の安さ」に次いで「運行本数の多さ」が続きます。

図 バスに対する市民の満足度と重視度の偏差値分布（路線バス、コミュニティバス「おのりやす」）

表 バス利用者が市内のバスサービスで重視する事項

| (複数回答) (%)       | あやめ  | 安治   | 祇王・中里 | 篠原   | 三上   | 希望が丘 | 中央循環 | 計    |
|------------------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| 運行の継続            | 57.1 | 60.0 | 47.1  | 70.0 | 75.0 | 66.7 | 48.5 | 58.1 |
| 運賃の安さ            | 50.0 | 45.0 | 5.9   | 40.0 | 75.0 | 38.9 | 54.5 | 44.4 |
| 運行本数の多さ          | 35.7 | 65.0 | 29.4  | 20.0 | 16.7 | 33.3 | 60.6 | 42.7 |
| 乗り継ぎしやすさ         | 28.6 | 50.0 | 17.6  | 30.0 | 25.0 | 16.7 | 18.2 | 25.8 |
| バス停・駅から自宅・目的地の近さ | 7.1  | 25.0 | 11.8  | 30.0 | 33.3 | 5.6  | 24.2 | 19.4 |
| 所要時間の短さ          | 14.3 | 5.0  | 11.8  | 0.0  | 16.7 | 16.7 | 21.2 | 13.7 |
| 予約なしでの利用         | 21.4 | 0.0  | 29.4  | 10.0 | 0.0  | 27.8 | 9.1  | 13.7 |
| 駅・バス停の安全・快適性     | 7.1  | 0.0  | 35.3  | 0.0  | 8.3  | 0.0  | 18.2 | 11.3 |
| 運行時間帯の広さ         | 7.1  | 10.0 | 0.0   | 20.0 | 0.0  | 5.6  | 21.2 | 10.5 |
| 乗換無しの移動          | 21.4 | 5.0  | 5.9   | 0.0  | 25.0 | 16.7 | 0.0  | 8.9  |
| 情報の分かりやすさ        | 7.1  | 10.0 | 5.9   | 0.0  | 8.3  | 11.1 | 9.1  | 8.1  |
| 税金投入の少なさ         | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.0  | 0.8  |
| オンラインでの運賃支払      | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| バス停周辺のまちの活気      | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| その他              | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| n                | 14   | 20   | 17    | 10   | 12   | 18   | 33   | 124  |

資料：おのりやす利用者 OD 調査（令和7(2025)年実施 野洲市）

|               |              |                                        |
|---------------|--------------|----------------------------------------|
| <b>D)運行経路</b> | <b>複雑な経路</b> | <b>利用者や自治会等の要望をうけた経路・停留所増加（集落内乗入等）</b> |
|---------------|--------------|----------------------------------------|

- ・おのりやすは、移動支援という視点から、「停留所が自宅からより近いほうがよい」「わがまちにも停留所を」「他自治会と同様に自治会館前に停留所が欲しい」といった要望にこたえ、経路・停留所の追加が進んできました。
- ・この結果、停留所数は、平成17(2005)年度に108箇所、平成22(2010)年度に114箇所、令和7(2025)年度に125箇所と、漸増しています。
- ・以上により、一部の利用者にとって自宅のより近くから乗降できる利便性が向上した一方で、運行距離の増大や、集落内の狭幅員道路における速度低下などにより目的地へ到着する時間が増大する人もみられます。
- ・運転手にとっては、長時間の運転や細街路での走行に対する安全確保が負担となっています。

|               |                      |                                    |
|---------------|----------------------|------------------------------------|
| <b>D)運行経路</b> | <b>1便あたりの運行時間の長さ</b> | <b>経路複雑化に加え、主要施設直通への要望をうけた経路設定</b> |
|---------------|----------------------|------------------------------------|

- ・前項目のような居住地周辺への停留所設置要望への対応に加え、「乗換えなしで目的地に行きたい」「他地域の路線は〇〇施設まで直通なのに、うちの地域の路線は行けないのが不公平」といった声があり、医療施設や公共施設（市役所、図書館等）へ多くの路線が乗入れています。
- ・また、三上コース・希望が丘コースを除く5コースは循環系統であることも、1便あたりの運行時間の長さにつながっています。
- ・この結果、各便の運行距離が増大し、便数確保の課題となっているほか、運行面では、渋滞等による遅延が回復できない、乗務員がトイレに行けない、といった問題も生じています。
- ・一方で、系統を往路・復路に分割する場合は、新たにバス駐車場や乗務員の休憩場所確保等の検討が必要になります。

|               |                 |                                                |
|---------------|-----------------|------------------------------------------------|
| <b>D)運行経路</b> | <b>バス停環境の改善</b> | <b>バス同士の乗継ぎを快適に待てる環境や、サイクル&amp;バスライド等環境の不足</b> |
|---------------|-----------------|------------------------------------------------|

- ・おのりやすどうしの乗継ぎを促進する場合は、ダイヤの工夫に加え、主要な乗継拠点をバスが安全・快適に待てる停留所とすることが望ましいと言えます（野洲駅南口など）。現状ではバス上屋やベンチがあるものの、長時間のバス待ちには不向きなほか、酷暑や冬の寒さには対応できていません。
- ・おのりやすと自転車を乗り継ぐ需要もみられますが、停留所周辺への駐輪場等整備は進んでいません。

|                 |               |                                            |
|-----------------|---------------|--------------------------------------------|
| <b>E) 運行ダイヤ</b> | <b>遅延の常態化</b> | <b>道路混雑、利用者増による乗降時分増大等により時間・区間による遅延が増大</b> |
|-----------------|---------------|--------------------------------------------|

- ・おのりやすでは、一部の便や区間で遅延が常態化しています。その要因としては、主に以下のとおりです。
  - ✓道路混雑や、新規道路整備による信号サイクルの変化
  - ✓利用者増加による乗降時間の増大
- ・常態的な遅延は、利用者にとってストレスになるほか、乗務員にとってトイレ等の休憩時間が減少するというデメリットがあります。次回の再編では、こうした遅延実態を踏まえたダイヤ見直しが必要です。

|               |                       |                                           |
|---------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| <b>F) 輸送者</b> | <b>バス担い手不足や労働法規遵守</b> | <b>全国的な担い手不足のほか、2024年問題をうけた運転時間等の制限遵守</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------------------------|

- ・バス業界では、全国的に資格保有者（大型自動車第二種免許等）が減少しているほか、いわゆる2024年問題による労働時間等運用の厳格化（厚生労働省 改善基準告示）により、乗務員1人あたりが運転できる時間数が減少しています。「お金があっても、運行してくれる事業者がいな」という地域が増えつつあります。
- ・おのりやすでは、現在滋賀バス(株)が運行していますが、乗務員不足等を理由として令和8(2026)年度以降の運行は担えないとのことです。
- ・令和8(2026)年度以降の運行事業者は、プロポーザル方式により近江タクシー(株)に決定しています。

|               |                |                              |
|---------------|----------------|------------------------------|
| <b>F) 輸送者</b> | <b>運行経費の増大</b> | <b>人件費・燃料費高騰等をうけた運行費用の増大</b> |
|---------------|----------------|------------------------------|

- ・バス運行の事業費は、人件費や燃料費等の高騰を受け、全国的に増加傾向にあります。
- ・野洲市でも、費用は増加の傾向にあります。

|        |                |                              |
|--------|----------------|------------------------------|
| F) 輸送者 | 他サービスとの連携・役割分担 | 民間路線バスや、市の移動施策（福祉施策等）等とのすみわけ |
|--------|----------------|------------------------------|

・野洲市内では、民間路線バス2事業者が運行しています（近江鉄道株、滋賀バス株）。いずれも、担い手不足や事業収支悪化等をうけ、減便・廃止が進んできた過去がありますが、依然として通勤・通学といったおのりやす車両で賄えない中量輸送への対応に不可欠な輸送資源となっています。また、一部の路線は市域を越えて運行しており、市町間の広域連絡路線としての役割も果たしています。

・野洲市では、おのりやすの他にも、福祉有償運送や、介護施設輸送共同化（ゴイッショ）などの移動施策を実施しています。また、野洲病院新築移転では、病院部局との連携も必要です。

・以上を踏まえ、おのりやすだけでなく、他の輸送モードとあわせた総合的な地域公共交通ネットワークの維持確保改善が必要です。このことは、「野洲市地域公共交通計画」でも明記されています。

|        |                      |                                                      |
|--------|----------------------|------------------------------------------------------|
| G) その他 | 他地域における「新しい地域公共交通」動向 | 各地域で交通状況等にあわせ「予約型（デマンド）交通」や「自動運転」、「地域共助による輸送」等の導入が進展 |
|--------|----------------------|------------------------------------------------------|

【予約型（デマンド）交通】

- ・ 予約があった便のみ運行する方式で、運行方式には多くのパターンがあります。輸送量が少なく、移動方向・時間等が多様な場合に適した形態といえます。
- ・ 滋賀県内では、以下の導入事例があります。
- ✓ 定路線型：高島市 等
- ✓ 自由経路ミーティングポイント型：守山市、竜王町 等
- ・ 守山市「モーリーカー」の運営実態は、以下のとおりです。

令和 5(2023) 年度 利用件数 19,461 件、補助金額 29,947,330 円（1 件あたり約 1,539 円）

資料：守山市地域公共交通会議

【自動運転バス】

- ・ 現在技術開発中の分野であり、日本全国で実証運行がされています。
- ・ 路線バスでは、令和6(2024) 年より伊予鉄バスが全国ではじめてレベル 4（特定条件下における完全自動運転）の運行を開始しています。ただし、運転手が全便に乗車し、路上駐車等への対応は手動に切り替えるなど、未だ“無人運転”の実現には至っていません。また、世界的にみても、多岐にわたる緊急車両への自動対応が難しいことや、踏切横断事例がないこと、事故時の責任の所在の整理 など、本格的な導入には技術開発や制度整備等が待たれるところです。

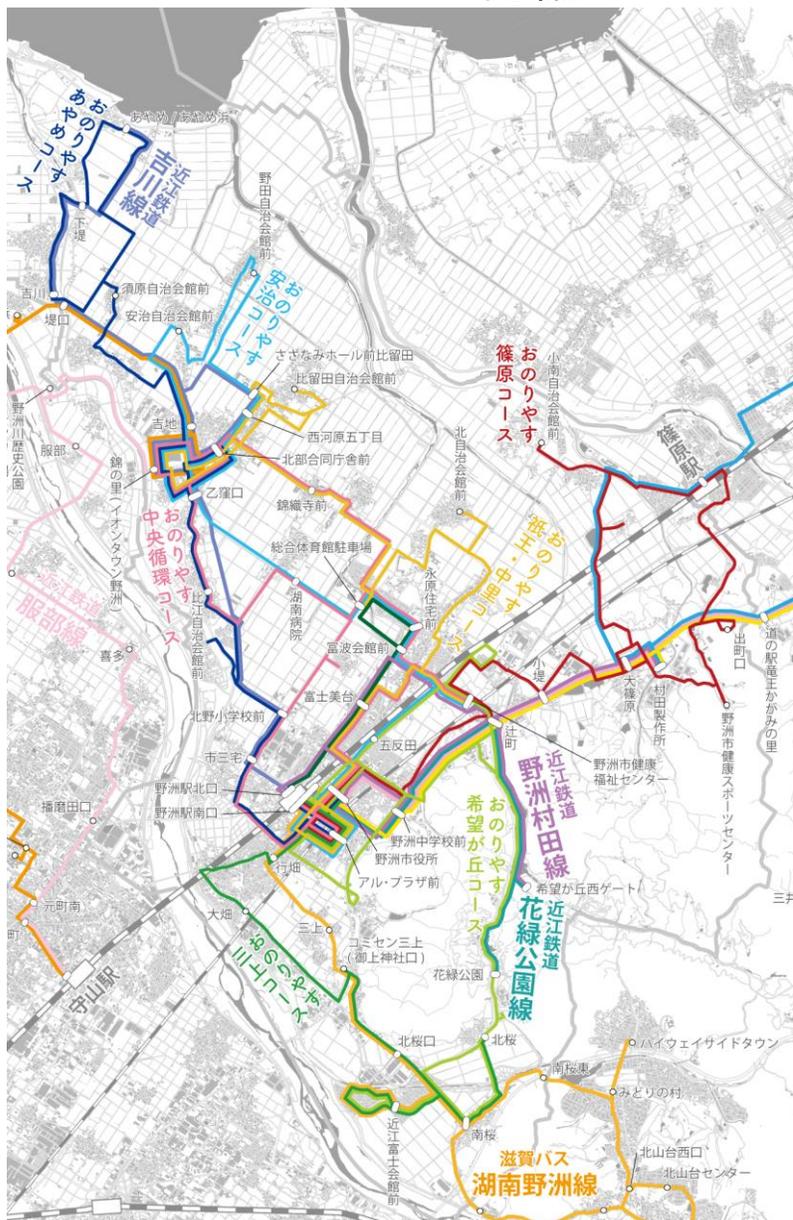
### 【地域共助による輸送】

- ・たとえば“自宅から最寄りのバス停まで”など、ラストワンマイルを埋めるため、地域公共交通以外の移動手段を確保する事例がみられます。例えば、「地縁団体が行う運送サービス」等のケースがあります。
- ・輸送の際に運賃を取らない無償運送とする場合は、道路運送法による規制がない一方、実費以上のお金を利用者から徴収するなど、有償運送とみなされる場合には、道路運送法上の許認可を取得する必要があります。
- ・地域の細やかなニーズに対応できる可能性がある一方で、将来を含む継続的な担い手の確保や、事故の際の対応等に課題があります。

## (2) コミュニティバスのコンセプト

- ①地域医療センターへのアクセスは、近江鉄道(株)が運行する永原循環線を活用する。(コミバス等から駅で乗り継ぐ)
- ②中央循環コースを増強し、市内主要施設の巡回を行う。
- ③担い手不足のなか、住民ニーズの高い「便数」確保し、地域公共交通全体でサービスレベルを高める。
- ④運行態様は現行と同様の路線定期運行とする。
- ⑤野洲駅を運行拠点とする。
- ⑥方面別に各1コース、1車両で運行することを基本とする。
- ⑦現有車両の活用を基本とする。
- ⑧車庫は、総合体育館とする。
- ⑨担い手不足のなか、運転士の負担軽減を図る。(1便あたりの運行時間)

## (2) コミュニティバスの再編について



### 【再編の目的】

令和9年3月に開院を予定している市立野洲地域医療センターの開院に併せ、地域公共交通の主体となる民間路線バスとそれを補完する野洲市コミュニティバスを一体的に再編し、持続可能な地域内公共交通ネットワークを構築する。

### 【再編の時期】

令和9年3月1日  
(市立野洲地域医療センター開院予定日)

### 【永原循環線の増便】

駅から市立野洲病院までの間の輸送を永原循環線の増便により、病院輸送およびコミュニティバス輸送を担う。

### 【各集落から市立野洲地域医療センターまでのアクセス】

コミュニティバス及び永原循環線により、移動手段の確保を行う。