

平成 21 年度  
甲良町公共交通のあり方検討調査  
報告書

平成 22 年 3 月  
滋賀県甲良町

# 平成 21 年度 甲良町公共交通のあり方検討調査 報告書

## 《目 次》

序．調査の背景と目的	1
1．甲良町の公共交通の現状把握	4
1 - 1．人口、主要施設の現状	4
（1）人 口	4
（2）主要施設	7
1 - 2．現状の公共交通とその利用実態	19
（1）路線バス（湖国バス）	19
（2）鉄道（近江鉄道）	23
（3）その他（外出支援サービス）	24
2．甲良町の今後の公共交通についての意向調べ	26
2 - 1．本調査の概要	26
（1）調査目的	26
（2）調査対象・調査方法	26
（3）調査実施期間	26
（4）回収状況	26
（5）対象者の年齢構成	27
2 - 2．バス交通に対する考え方 ～世帯調査～	28
（1）バス交通の現状	28
（2）公共交通対策の考え方	33
（3）デマンド交通についての考え方	37
2 - 3．日常の交通手段 ～個人調査～	41
（1）車の運転状況	41
（2）日頃の交通手段	43
2 - 4．バス利用の現状 ～個人調査～	45
（1）バスの利用状況	45
（2）バスの利用頻度	47
（3）バス減便の影響	48
2 - 5．今後のバスの利用意向 ～個人調査～	52
（1）バスの利用目的	52
（2）バスの行く先（目的地）	53
（3）バスの利用頻度	55
（4）バス停留所までの距離（希望時間）	57
（5）バスの料金	58
（6）バスの運行本数	59
2 - 6．自由意見 ～世帯調査～	60

**3 . 甲良町の公共交通の潜在的需要（試算）** **73**

<b>3 - 1 . 試算の方法</b> .....	<b>73</b>
( 1 ) 試算の前提 .....	73
( 2 ) 試算の方法 .....	73
<b>3 - 2 . 試算結果</b> .....	<b>74</b>

**4 . 甲良町の公共交通のあり方について** **76**

<b>4 - 1 . 甲良町の特性と公共交通の課題</b> .....	<b>76</b>
<b>4 - 2 . 甲良町の公共交通のあり方について（考察）</b> .....	<b>78</b>
( 1 ) 新たな公共交通サービスの導入 .....	78
( 2 ) 路線バスの今後について .....	80

**参考資料** **83**

<b>1 . 先進事例</b> .....	<b>83</b>
1 - 1 . すまいるたうんばす（豊郷町内巡回バス運行事業）[ 豊郷町 ] .....	84
1 - 2 . 乗合タクシー まいちゃん号・カモン号 [ 米原市 ] .....	87
<b>2 . 調査票 「甲良町の今後の公共交通についての意向調べ」調査票</b> .....	<b>90</b>
<b>3 . 甲良町地域公共交通会議</b> .....	<b>97</b>
3 - 1 . 委員名簿 .....	97
3 - 2 . 会議開催経緯 .....	97

## 序．調査の背景と目的

**【背景】** 甲良町では町民のマイカーへの依存度は高く、路線バスの利用者は減少傾向にあります。また、路線バスには県・町が赤字補填を行っていますが、滋賀県は財政難から赤字補填の補助を削減する方針を示したところで、今後も削減される方向に進むと考えられます。路線バスのあり方を見直す時期を迎えています。

マイカーに代わる交通手段が乏しいことから、高齢になっても自動車を運転しなくては移動できないのが今の実情です。高齢化の進展により、高齢者ドライバーが今後増加していくことが予想されますが、交通安全上の判断から運転免許を返上する高齢者も今後増加していくことが予想されるようになってきました。

新総合計画策定作業の一環として実施した「町民意向調査(平成21年3月)」によると、町民の満足度で最も評価の低い項目が「公共交通の利便性」という結果となりました。その後の集落ミーティングにおいても、高齢社会における公共交通の充実に対して、多くの要望が寄せられたところです。

湖東定住自立圏の形成に向けた取り組みの中でも、“公共交通体系の整備”が重要なテーマとして位置づけられています。現在、平成21年度末を目標に、「湖東圏域公共交通活性化協議会」を通じて、彦根市と周辺4町による「湖東地域公共交通総合連携計画」を策定することとなっています。

**【目的】** 甲良町として今後の公共交通のあり方を検討する必要性が生じていることから、本基礎調査は甲良町における公共交通の現状、公共交通に対する町民意向、公共交通の潜在的ニーズを把握することを目的に実施します。

表-1 自動車保有台数(平成20年度)

	人口	世帯数	自動車保有台数	1人あたり	1世帯あたり
滋賀県	1,377,886人	496,305世帯	957,250台	0.69台/人	1.93台/世帯
彦根市	108,947人	40,760世帯	77,215台	0.71台/人	1.89台/世帯
愛荘町	19,296人	6,125世帯	17,117台	0.89台/人	2.79台/世帯
豊郷町	7,247人	2,544世帯	6,356台	0.88台/人	2.50台/世帯
甲良町	8,008人	2,388世帯	7,387台	0.92台/人	3.09台/世帯
多賀町	8,210人	2,633世帯	7,053台	0.86台/人	2.68台/世帯

資料：人口・世帯数=住民基本台帳の人口および世帯数(滋賀県統計書)  
：自動車保有台数=近畿運輸局滋賀運輸支局

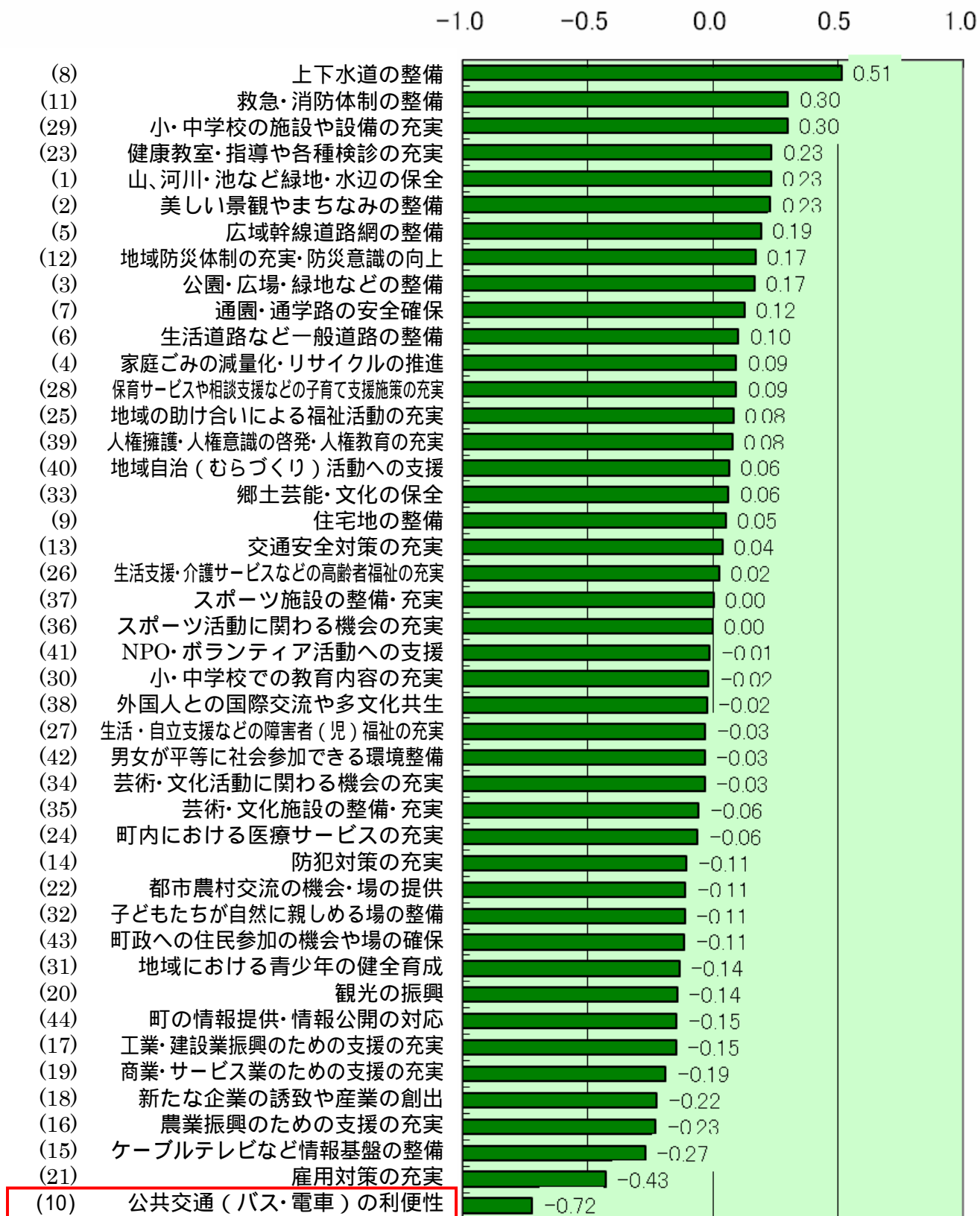


図-1 施策分野別、住民満足度（町民意向調査）

資料：甲良町町民意向調査（平成21年3月）

表-2 甲良町新総合計画策定に係る集落ミーティング（平成21年5月～7月）にて提示された主な意見

分野	意見	在士	下之郷	尼子	呉竹	小川原	北落	金屋	正楽寺	池寺	長寺東	長寺西	法養寺	横関	計
計画全般	人口減少はやむを得ない。 人口減少は深刻、心配、残念。 人口を確保する。流出を少なくする。 ：ビジョンは？ 子どもを増やす方法。 ：若者が住みたい甲良町とは。 ：人口減少の要因と対策。 ：現状をしっかりと分析して。 ：多世代同居推進施策を。	2	4			5	3				2	1	7	4	26
行財政/ まちづくり	行事が多い。休みがない。 ：自主的に参加できるように。 ：住民に負担のかかる事業の見直し。	3	1	4		3	3			3	2			4	23
	美しい、豊かな自然環境。 ：ホテルが出てきた。桜がきれい。 自然環境の保全、田園景観の形成 ：自然への回帰。 ：自然な川の整備を。きれいな川に。 町がきれい。景観がよい。 ：公園が整備され、きれい。	3		2		6	2			2	2				17
	水量が少ない。水の再利用。 ：水が流れない。水がほしい。	3			4				1	3		2	1	1	15
	ゴミの散乱。ゴミのないまち。 ：ポイ捨て、不法投棄をなくす。 ：ペットのフンの後始末を。	2			2	3		1		1	1	2	2	1	15
	若い人が住みたくなるまちに。 ：新しい者が入りにくい。 ：正楽寺は若い者が戻ってくる。 ：子どもたちの声が賑やかなむらに。	1		5			2	2	1		1			1	13
保健福祉	福祉の充実、福祉のまちづくり。 ：生活支援、介護サービスの充実。 安心して老後を暮らせるように。 ：明るく元気なむらづくり。		3	1	1		3	3			1		3		15
産業	農業振興への支援。 農業の維持 ：田園環境の維持、次世代への継承。 ：農業の低コスト化。集落営農の充実。 特産物づくり、これというものがない。 ：指導強化（指導員の配置など）。 ：農家支援、ゆめのある農業。		4	2		3	3	2		2					16
都市基盤	公共交通の整備が必要。交通が不便。 ：タウンバスの運行。	1		1		5	3	3	2	3	6	1			25

# 1. 甲良町の公共交通の現状把握

## 1-1. 人口、主要施設の現状

### (1) 人口

甲良町の人口は8,025人(平成21年4月現在)です。町内には13の地区(集落)があり、西学区は在士、下之郷、尼子、呉竹、小川原の5地区、東学区は北落、金屋、正楽寺、池寺、長寺東、長寺西、法養寺、横関の8地区で構成されています。

人口規模が大きいのは順に長寺西の2,201人、呉竹の1,333人、尼子の970人で、逆に小さいのは法養寺の149人、正楽寺の152人、在士の224人です。

町内には湖国バスの萱原線かいばらが運行されていますが、路線バスが通過している地区(接している地区も含む)は西から順に尼子、下之郷、在士、法養寺、横関、金屋、正楽寺の7地区で、バスが通っていない地区が6地区となっています。

路線バスが通過している7地区の人口は3,028人で、残る6地区の人口4,997人を下回っています。路線バスが通過している地区の人口比率は全人口の37.7%となります。

また、65歳以上の人口は1,964人で、高齢化率は24.5%です。高齢者数の数は今後さらに増加することが予想されており、15年後の平成37年には高齢者数2,156人、高齢化率29.8%に達するものと予想されています(国勢調査人口ベース)。

表 1-1-1 地区別、人口

(平成21年4月1日現在)

	年齢別(人)			人口(計)	高齢化率(%)
	0~14歳	15~64歳	65歳以上		
西学区	463	2,220	951	3,634	26.2%
在士	30	129	65	224	29.0%
下之郷	82	507	210	799	26.3%
尼子	145	556	269	970	27.7%
呉竹	178	835	320	1,333	24.0%
小川原	28	193	87	308	28.2%
東学区	628	2,750	1,013	4,391	23.1%
北落	61	232	100	393	25.4%
金屋	50	266	121	437	27.7%
正楽寺	25	95	32	152	21.1%
池寺	59	311	113	483	23.4%
長寺東	32	161	86	279	30.8%
長寺西	339	1,427	435	2,201	19.8%
法養寺	13	90	46	149	30.9%
横関	49	168	80	297	26.9%
計	1,091	4,970	1,964	8,025	24.5%

資料：総務課調べ(住民基本台帳人口、外国人登録者数の計)

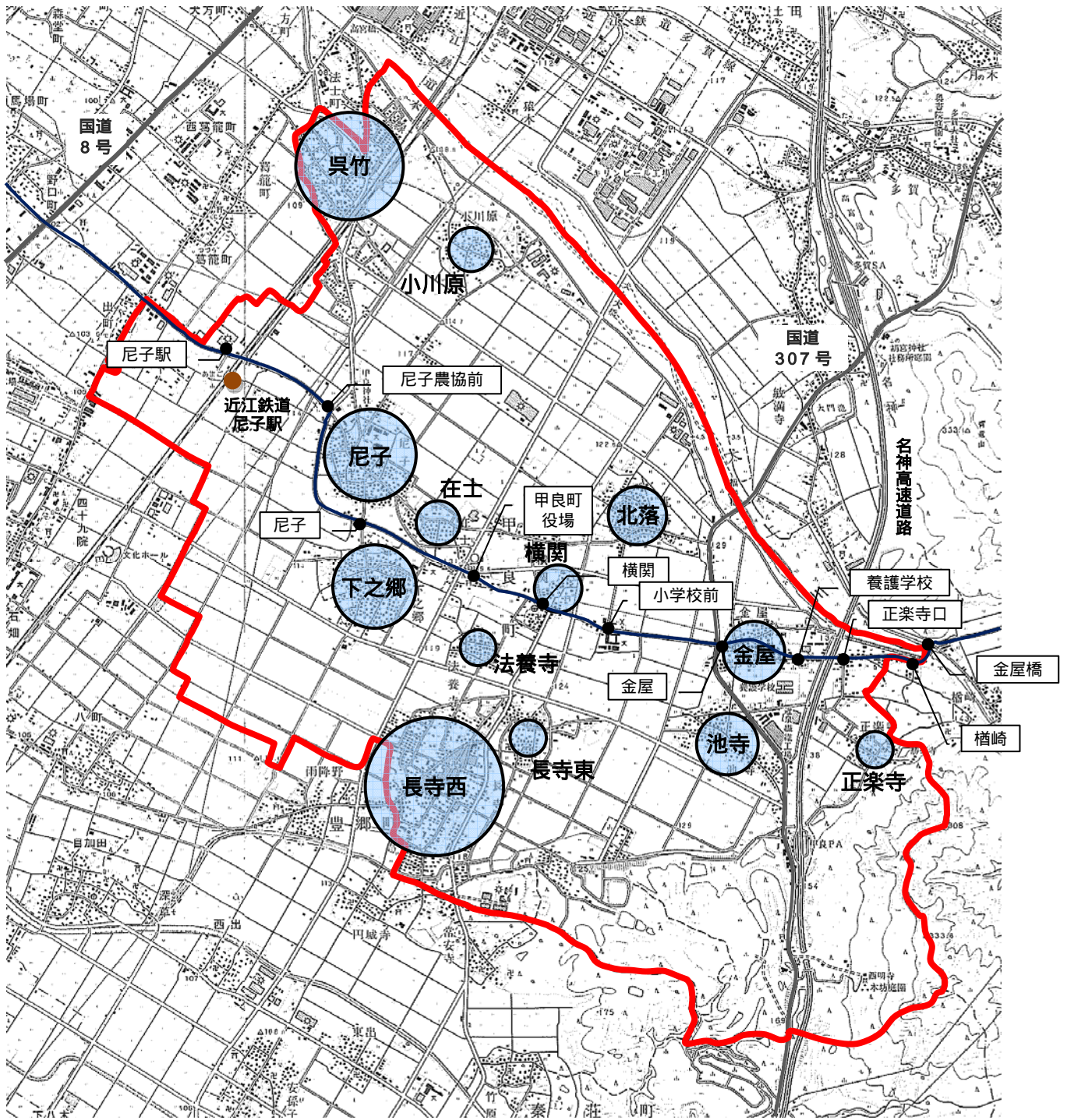


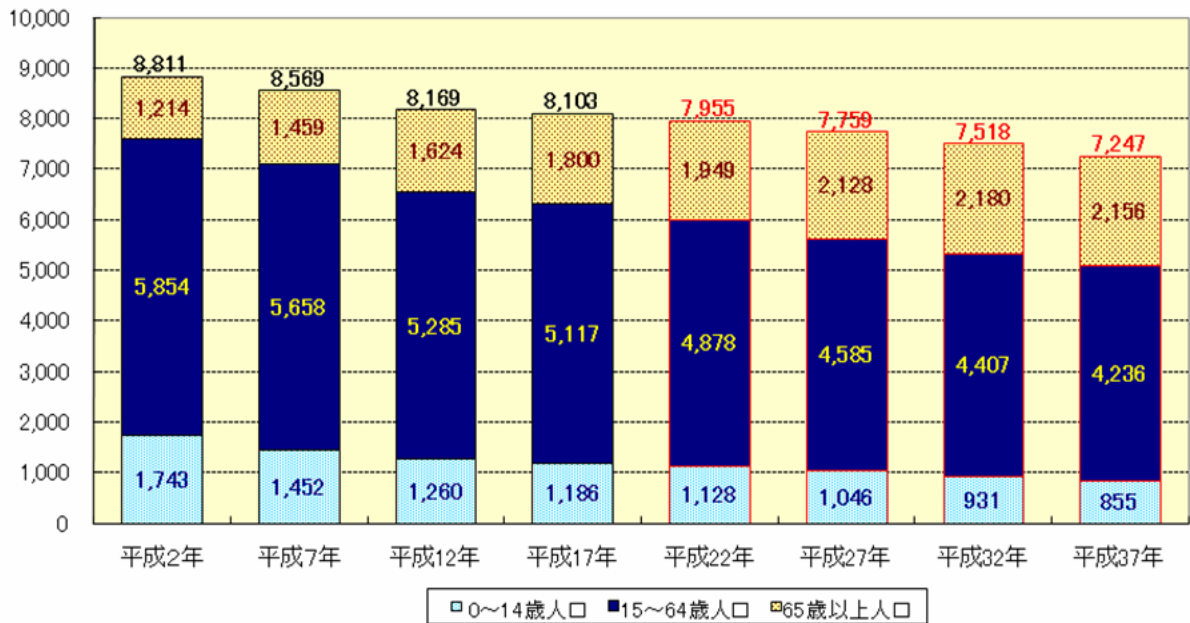
図 1-1-1 人口分布とバス路線



地図：国土地理院発行 地形図(1/25,000)



(人)



構成比	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	平成 32 年	平成 37 年
0 ~ 14 歳	19.8%	16.9%	15.4%	14.6%	14.2%	13.5%	12.4%	11.8%
15 ~ 64 歳	66.4%	66.0%	64.7%	63.1%	61.3%	59.1%	58.6%	58.5%
65 歳以上	13.8%	17.0%	19.9%	22.2%	24.5%	27.4%	29.0%	29.8%

高齢者数	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	平成 32 年	平成 37 年
65 歳以上	1,214	1,459	1,624	1,800	1,949	2,128	2,180	2,156
75 歳以上	487	558	645	819	964	1,045	1,123	1,235

図 1-1-2 町の将来人口

資料：国勢調査

出展：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成 20 年 12 月推計）」

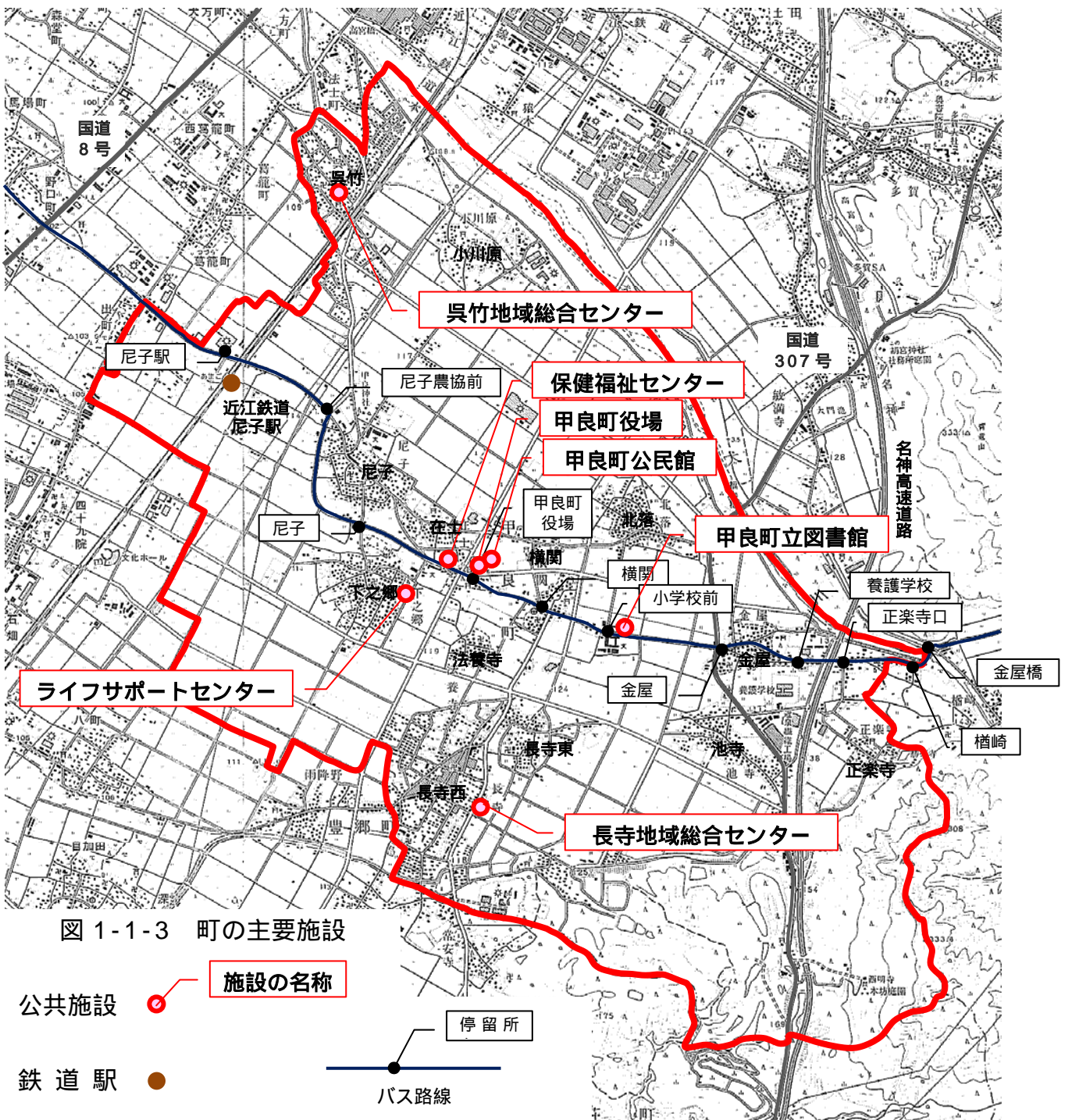
## (2) 主要施設

### 公共施設

甲良町役場は町のほぼ中央の在土地内にあり、町立図書館は横関の学び舎内にあります。このほかには、甲良町公民館（在土）、保健福祉センター（在土）、呉竹地域総合センター（呉竹）、長寺地域総合センター（長寺西）、ライフサポートセンター（下之郷）などがあります。

### 鉄道駅

甲良町内には近江鉄道の尼子駅があります。西日本旅客鉄道（JR）は通っていませんが、最寄り駅はJR河瀬駅です。



## 大規模小売店舗

甲良町内の大規模小売店舗としては、甲良町役場の北に「せせらぎタウン K マート」が立地しています。

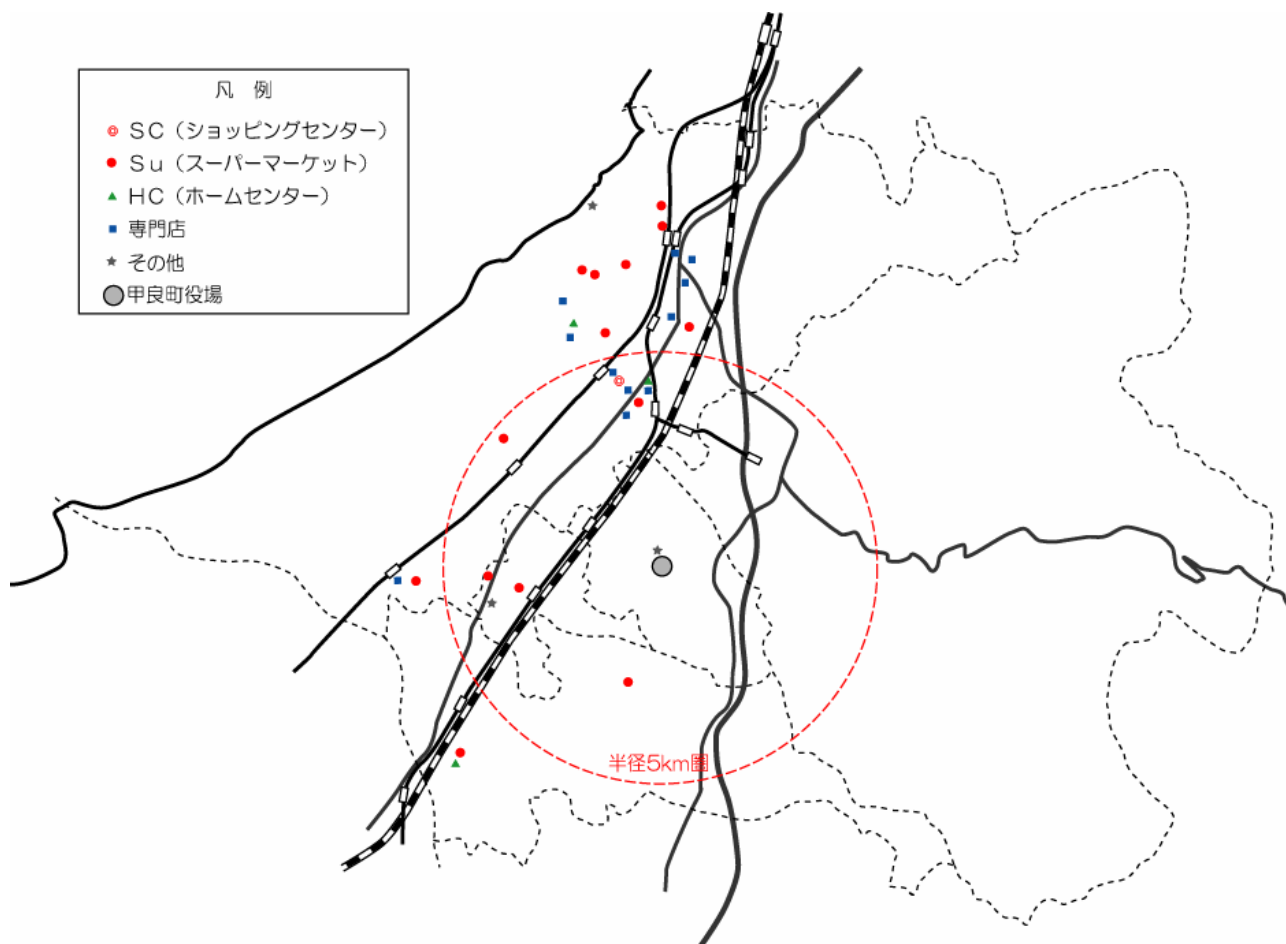


図 1-1-4 広域圏（1市4町）内の大規模小売店舗

資料：『全国大型小売店総覧 2010』東洋経済新報社 2009.8 発行

## 病院・一般診療所・歯科診療所

町内に総合病院はなく、宮尾医院（在士）と若松医院（尼子）の2つの一般診療所があります。また、歯科診療所として若松歯科医院（尼子）があります。

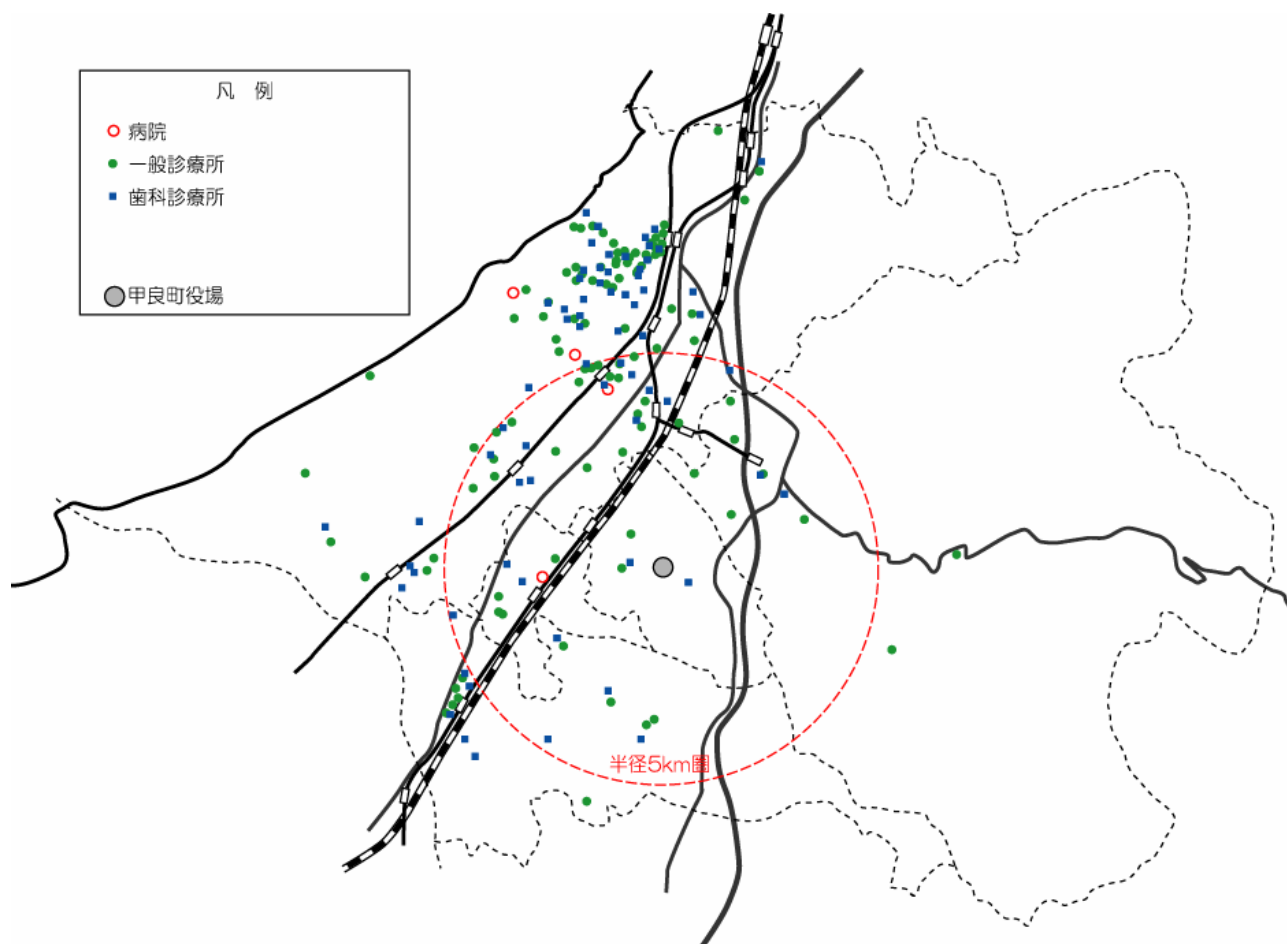


図 1-1-5 広域圏（1市4町）内の病院・一般診療所

資料：『平成 19 年度事業年報』滋賀県湖東地域振興局地域健康福祉部 2009.2 発行

注：図中、甲良町内に歯科診療所が2箇所あるが、本池歯科診療所（横関）は現在営業していない。

## 金融機関

銀行では滋賀銀行(株)甲良出張所(在士)が、郵便局では横関郵便局(横関)があります。また、東びわこ農業協同組合(JA 東びわこ)が甲良東支店(横関)と甲良西支店(尼子)の2店舗を営業しています。

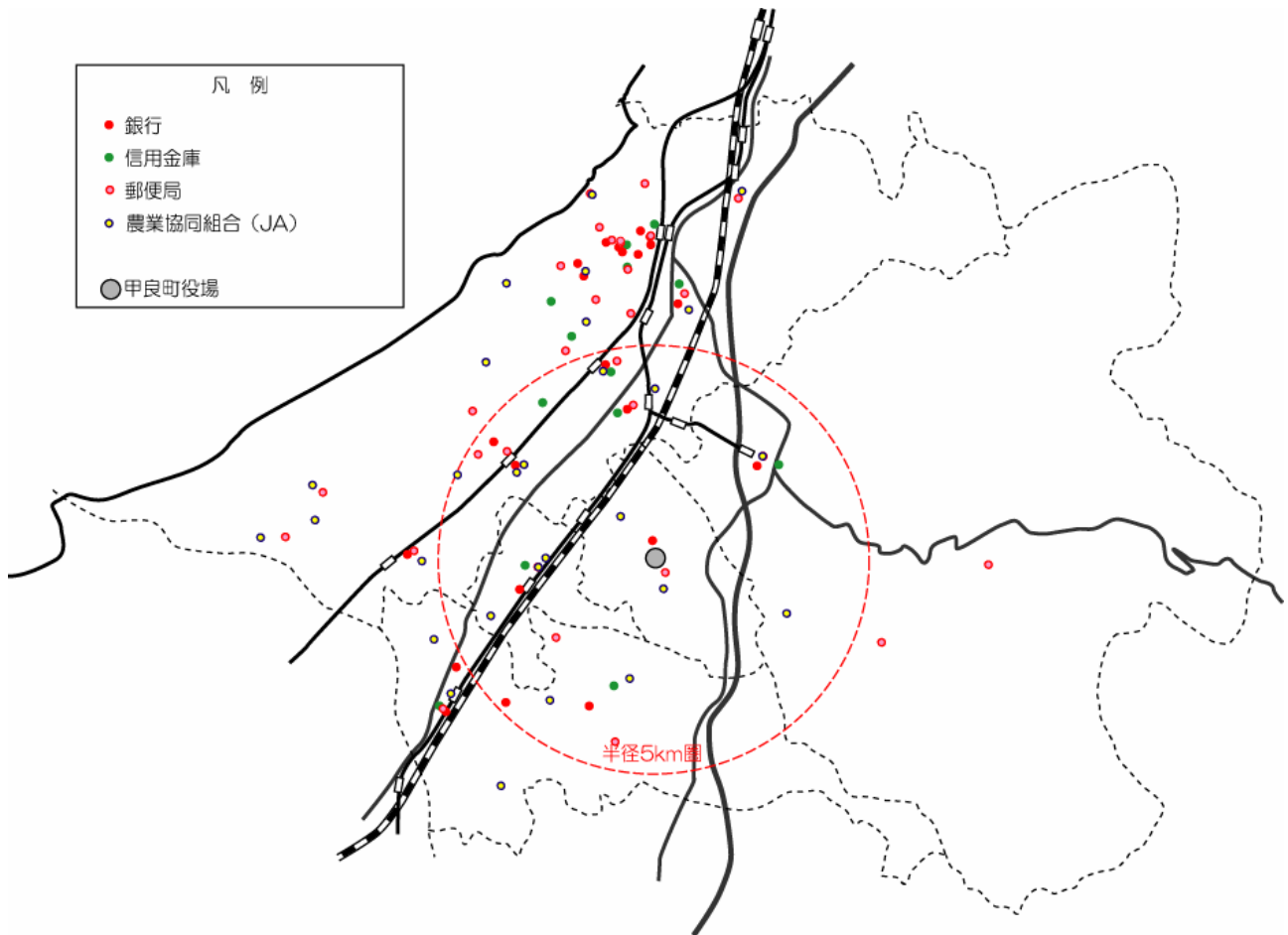


図 1-1-6 広域圏(1市4町)内の金融機関

資料:『タウンページ』等を参考に作成

《参考資料》

別表-1 広域圏（1市4町）内の主な公共施設

[ 太字は甲良町内の施設 ]

(1) 役所・役場

No	名称	所在地	
1	彦根市役所	彦根市元町4番2号	
2	愛荘町役場 愛知川庁舎	愛荘町愛知川72番地	
3	愛荘町役場 秦荘庁舎	愛荘町安孫子825番地	
4	豊郷町役場	豊郷町石畑375番地	
5	<b>甲良町役場</b>	<b>甲良町在土353-1</b>	
6	多賀町役場	多賀町多賀324	

(2) 図書館

No	名称	所在地	
1	彦根市立図書館	彦根市尾末町8番1号	
2	愛荘町立愛知川図書館	愛荘町市1673	びんてまりの館と併設
3	愛荘町立秦荘図書館	愛荘町安孫子822	ハーティーセンター内
4	豊郷町立図書館	豊郷町石畑518	豊郷小学校旧校舎内
5	<b>甲良町立図書館</b>	<b>甲良町大字横関927</b>	<b>学び舎内</b>
6	多賀町立図書館	多賀町大字四手976-2	

別表-2 広域圏（1市4町）内の鉄道駅

[ 太字は甲良町内の施設 ]

(1) JR西日本

No	市町	駅名	
1	彦根市	彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅	

(2) 近江鉄道

No	市町	駅名	
1	彦根市	フジテック前駅、鳥居本駅、彦根駅、ひこね芹川駅、彦根口駅、高宮駅、スクリーン駅	
2	愛荘町	愛知川駅	
3	豊郷町	豊郷駅	
4	<b>甲良町</b>	<b>尼子駅</b>	
5	多賀町	多賀大社駅	

別表-3 広域圏(1市4町)内の大規模小売店舗

[太字は甲良町内の施設]

No	名称	所在地	店舗面積	業態
1	ピバシティ彦根	彦根市竹ヶ鼻町 43-1	33,066 m <sup>2</sup>	SC
2	カインズモール彦根	彦根市馬場 2-1-1	26,628 m <sup>2</sup>	その他
3	ホームプラザナフコ彦根店	彦根市高宮町 1525-1	13,200 m <sup>2</sup>	HC
4	アル・プラザ彦根	彦根市大東町 2 - 28	12,028 m <sup>2</sup>	Su
5	クレッセ彦根(ピアゴ松原店)	彦根市松原町石持 1904 3	9,173 m <sup>2</sup>	Su
6	ベルロード複合商業施設 (パリヤサンペディック店)	彦根市長曾根南町 472 2	7,178 m <sup>2</sup>	Su
7	アンピエントガーデン彦根 (ヤマダ電機テックランド New 彦根店)	彦根市里根町 55 16	5,981 m <sup>2</sup>	専門店
8	平和堂彦根銀座店	彦根市銀座町 6 10	4,376 m <sup>2</sup>	Su
9	近新彦根店	彦根市東沼波町 186 1	3,800 m <sup>2</sup>	専門店
10	サンミュージック戸賀店 洋服の青山新彦根店	彦根市戸賀町 145 2	3,637 m <sup>2</sup>	専門店
11	平和堂日夏店	彦根市日夏町字堀溝 3703 1	3,418 m <sup>2</sup>	Su
12	ヤマダ電機テックランド彦根店	彦根市平田町 546	3,090 m <sup>2</sup>	専門店
13	平和堂フレンドマート稲枝店	彦根市野良田町 300 1	2,838 m <sup>2</sup>	Su
14	トイザラス彦根店	彦根市小泉 31 1	2,500 m <sup>2</sup>	専門店
15	フレンドマート彦根地蔵店	彦根市地蔵町 180	2,118 m <sup>2</sup>	Su
16	彦根ファッションモール (アベイル彦根店)	彦根市高宮町 2053 1	1,985 m <sup>2</sup>	専門店
17	アヤハディオ南彦根店	彦根市戸賀町 60 1	1,950 m <sup>2</sup>	HC
18	SP丸善彦根 (丸善スーパーチェーン彦根店)	彦根市小泉町 701	1,723 m <sup>2</sup>	Su
19	平和堂大藪店	彦根市長曾根南町 428	1,700 m <sup>2</sup>	Su
20	ドラッグユタカ彦根高宮店	彦根市高宮町 1679	1,473 m <sup>2</sup>	専門店
21	キリン堂彦根高宮店	彦根市高宮店字遊行塚横田 1613 3	1,375 m <sup>2</sup>	専門店
22	フタバヤ彦根店	彦根市高宮町 1686	1,126 m <sup>2</sup>	Su
23	西宏家具	彦根市稲枝町 386 6	1,047 m <sup>2</sup>	専門店
24	ケーズデンキ彦根パワフル館	彦根市彦根駅東土地区画整理 事業区域内 17 番街区	5,516 m <sup>2</sup>	専門店
25	ニトリ彦根店	彦根市外町字新女町 278 3 外	5,241 m <sup>2</sup>	専門店
26	えちがわSC(平和堂愛知川店)	愛荘町愛知川 58	7,141 m <sup>2</sup>	Su
27	コメリホームセンター愛知川店	愛荘町豊満 1265	4,000 m <sup>2</sup>	HC
28	平和堂フレンドマート泰荘店	愛荘町東出 490 2	1,636 m <sup>2</sup>	Su
29	アストパワーセンター (丸善スーパーチェーンアスト店)	豊郷町沢 250 1	10,085 m <sup>2</sup>	その他
30	ピアゴ豊郷店	豊郷町大字高野瀬 197 1	5,899 m <sup>2</sup>	Su
31	丸善本部	豊郷町高野瀬 535	2,590 m <sup>2</sup>	Su
32	<b>せせらぎタウン K マート</b>	<b>甲良町在土 809</b>	<b>2,010 m<sup>2</sup></b>	<b>その他</b>

注釈：業態の略表記は以下の通り。Su=スーパー、HC=ホームセンター、SC=ショッピングセンター。

資料：『全国大型小売店総覧 2010』東洋経済新報社 2009.8 発行

【調査対象】 店舗面積が 1,000m<sup>2</sup> を超える大規模小売店舗。

2000年6月1日に施行された「大規模小売店舗立地法(以下、立地法)」での対象が「店舗面積 1,000m<sup>2</sup> 超の小売業を行う店舗」とされていることに対応。

なお、店舗面積の定義は、「立地法」とそれ以前の「大店法」とで異なるため、新旧 2 つの定義による大型店を掲載している。

調査対象には、調査時点(2009年5月)において営業している「既存店」だけでなく、新設予定店も含まれている。

別表-4 広域圏(1市4町)内の病院・一般診療所

[太字は甲良町内の施設]

## (1) 病院

No	名称	所在地	備考(病床数)
1	彦根市立病院	彦根市八坂町 1882	470
2	財団法人豊郷病院	豊郷町八目 12	338
3	彦根中央病院	彦根市西今町 421	350
4	医療法人友仁会友仁山崎病院	彦根市竹ヶ鼻町 80	157

## (2) 一般診療所(その1)

No	名称	所在地	備考(診療科目)
1	足立レディースクリニック	彦根市佐和町 5-41	婦、産
2	池田クリニック	彦根市大東町 9 16	内、精、神
3	医療法人石川耳鼻咽喉科	彦根市中敷町 727 8	耳鼻咽喉
4	石島医院	彦根市城町 2丁目 6 23	脳神外、内、神経、外
5	医療法人井関診療所	彦根市大東町 14 17	眼
6	医療法人社団伊藤整形外科	彦根市西今町 1041 18	整外、内、リハ、リウマチ
7	医療法人江竜皮膚科	彦根市後三条町 593 9	皮
8	おおはし内科循環器科クリニック	彦根市後三条町 649	内、循
9	岡田医院	彦根市橋向町 44	内、循、小
10	奥野小児科医院	彦根市本町 2丁目 2 11	内、小
11	医療法人おくの内科	彦根市本町 1丁目 4 28	内、循
12	医療法人尾田医院	彦根市野瀬町 18 1	内、循、小、リハ
13	かさい整形外科	彦根市中央町 3 56	整外、リウマチ、リハビリ
14	きたむら内科医院	彦根市長曾根南町 448-25	内、小
15	医療法人橘地医院	彦根市宋町 2丁目 6 47	内、整外
16	国井医院	彦根市長曾根南町 459	内、消、小
17	久保田医院	彦根市後三条町 289	婦、肛
18	小林医院	彦根市京町 2丁目 7 38	内、小、消
19	医療法人社団小森医院	彦根市旭町 2 18	内、胃、小
20	医療法人坂田整形外科	彦根市清崎町 288-37	リウマチ、整外、リハ
21	しみずクリニック	彦根市中央町 3 55	内、循
22	医療法人厚生会城東眼科	彦根市佐和町 11 30	眼
23	白石外科	彦根市肥田町 915-33	内、消、外、整外
24	しらいし耳鼻咽喉科	彦根市金沢町 586 3	耳鼻咽喉
25	医療法人青葉会神野レディースクリニック	彦根市中央町 3 73	産、婦、麻酔
26	菅原メンタルクリニック	彦根市大東町 9 16	内、精、神、心内
27	杉本整形外科	彦根市東沼波町 1013 1	整外、リウマチ、内、リハ
28	すみよしクリニック	彦根市小泉 106 1	内、消、小
29	医療法人いしい会せい医院	彦根市京町 3丁目 4 48	耳鼻咽喉
30	医療法人杏林亭会曾我医院	彦根市清崎町 878	内、小
31	園田耳鼻咽喉科医院	彦根市京町 2丁目 3 37	耳鼻咽喉
32	高崎医院	彦根市西葛籠町 164	内、小、婦
33	医療法人たかはし整形外科	彦根市長曾根南町 395 7	リウマチ、整外、リハ
34	高原アイクリニック	彦根市長曾根南町 443	眼
35	高村外科	彦根市中央町 3 10	外、整外、皮、泌、肛門、リハ、内
36	医療法人高山内科・循環器科	彦根市日夏町 2680 35	内、呼、循
37	医療法人社団くるみ会田口診療所	彦根市彦富 905 3	内、小
38	辰巳医院	彦根市西沼波町 269-18	内、小
39	田中クリニック	彦根市開出今町 1516 18	内、胃、肛、外、理学
40	塚本医院	彦根市後三条町 361 8	内、消
41	土屋医院	彦根市京町 2丁目 7 35	内、皮
42	医療法人堤医院	彦根市原町 850 - 179	内、小、放
43	医療法人徳田医院	彦根市出路町 218 1	内、胃、小、放
44	中井眼科診療所	彦根市旭町 4 32	眼
45	医療法人中西医院	彦根市芹橋 2丁目 9 14	内、消、小
46	医療法人優心会中橋整形外科クリニック	彦根市高宮町 1793 3	整外、リハ、リウマチ



一般診療所（その2）

No	名称	所在地	備考（診療科目）
47	医療法人成仁会成美医院	彦根市賀田山町 240 2	内、循、小、外、放、麻酔、胃
48	西川医院	彦根市鳥居本町 1732	内
49	医療法人蒼明会橋添眼科	彦根市西今町 58 - 6	眼
50	医療法人若樹会橋本医院	彦根市上西川町 384	内、呼、循、アレルギー、外
51	馬場医院	彦根市高宮町 3020	内、胃、外
52	はやし婦人クリニック	彦根市竹ヶ鼻町 658	産、内
53	ひまわり診療所	彦根市平田町 230 10	内、小、循
54	ひろた皮ふ科医院	彦根市西今町 142-15	皮
55	ふじせき医院	彦根市高宮町 2037	小
56	ふせクリニック	彦根市地蔵町 190 8	内、循、小
57	松木診療所	彦根市平田町 678-10	内、小、リハ
58	松下電工(株)彦根工場健康管理室	彦根市岡町 33	内
59	医療法人社団松本医院	彦根市日夏町 3662	内、小
60	医療法人南彦根クリニック	彦根市西今町 138	精、神、心内、内
61	宮下内科医院	彦根市芹橋 2 丁目 9 56	内、胃、小
62	医療法人社団安澤内科診療所	彦根市高宮町 2290	内、外、胃、小
63	医療法人友仁会山崎外科	彦根市河原 3 丁目 1 20	外、内、胃、整形、放、訪問看護、リハ
64	山下医院	彦根市長曾根町 5 番 25 1	小、内、婦、胃
65	山田クリニック	彦根市西今町 923 1	脳神経、外、内、リハ
66	横野医院	彦根市大藪町 2035 4	内、小
67	池田医院	愛荘町元持 466	内、小、皮
68	石川医院	愛荘町蚊野 1882	内、小、婦
69	上林医院	愛荘町目加田 882	内、小、放
70	北村医院	愛荘町蚊野 1732	内、小
71	中川クリニック	愛荘町沓掛 382	内、循、小、皮、外、整外、リハ
72	医療法人成宮クリニック	愛荘町市 917 7	内、小、外、整外、リハ、婦
73	野口小児科	愛荘町沓掛 388	内、小
74	医療法人矢部医院	愛荘町愛知川 1332 1	内、呼、消、循、小
75	世一クリニック	愛荘町中宿 31 3	内、精、神内、心内
76	医療法人おした整形外科医院	豊郷町下枝 23	整形、リウマチ、リハ
77	重森医院	豊郷町四十九院 867	内、消、小
78	医療法人たけは内科医院	豊郷町下枝 23 2	内、胃、消
79	<b>宮尾医院</b>	<b>甲良町在土 603</b>	<b>内、小、外</b>
80	<b>医療法人社団健友会若松医院</b>	<b>甲良町尼子 2019 1</b>	<b>内、胃、小</b>
81	大辻医院	多賀町土田 783	内、消、小
82	大辻医院川相診療所	多賀町川相 254	内、外、脳神外
83	小菅医院	多賀町敏満寺 1261	内、循
84	社会福祉法人近江ふるさと会診療所	彦根市石寺町 713	内、皮
85	社会福祉法人近江ふるさと会第二診療所	彦根市開出今町 1343 3	内、外
86	独立行政法人国立印刷局彦根工場診療所	彦根市東沼波町 1157 1	内、歯
87	特別養護老人ホームさざなみ苑	彦根市城町 2 丁目 30	内
88	特別養護老人ホーム風蝶木	彦根市極楽寺町 596	内
89	滋賀大学保健管理センター	彦根市馬場 1 1 1	内、精、整外、婦人
90	昭和電工(株)彦根事業所診療所	彦根市清崎町 60	内
91	彦根休日急病診療所	彦根市平田町 670	内、小
92	フジテック(株)健康相談室	彦根市宮田町 591 1	内
93	(株)ブリジストン彦根健康管理センター	彦根市高宮町 211	内、小、外、歯
94	(株)平和堂健康管理室	彦根市小泉町 31	内
95	特別養護老人ホームやまびこ診療所	愛荘町安孫子 1235	内
96	特別養護老人ホームいやしのさと医務室	豊郷町沢 517 4	内、精
97	特別養護老人ホームいぬかみ	多賀町中川原 605 2	内、胃
98	キンピール(株)滋賀工場診療所	多賀町敏満寺 1600	内
99	小菅医院多賀診療所	多賀町多賀 1328	内、小
100	ダイニック(株)滋賀工場診療所	多賀町多賀 270	内
101	特別養護老人ホーム多賀清流の里診療所	多賀町佐目 675	内

## (3) 歯科診療所(その1)

No	名称	所在地	備考(診療科目)
1	医療法人佳秀会青木歯科医院	彦根市稲部町 68	歯、小
2	あかい歯科・矯正歯科	彦根市戸賀町 143 4	歯、小、矯正
3	朝比奈歯科医院	彦根市後三条町 41	歯
4	池田歯科医院	彦根市金沢町 1053	歯
5	今村歯科医院	彦根市高宮町 2000	歯
6	井本歯科医院	彦根市原町 504-35	歯
7	太田歯科医院	彦根市京町 3丁目 4 15	歯、小、矯正
8	川尻歯科医院	彦根市京町 2丁目 3 35	歯
9	かわせ大村歯科医院	彦根市南川瀬町 1501 020	歯、小、口腔外科
10	きたがわ矯正歯科	彦根市高宮町 1418 1	矯正、歯
11	北村歯科医院	彦根市平田町 137 7	歯
12	北村歯科医院	彦根市城町 2 15 17	歯
13	きむら歯科クリニック	彦根市後三条町 528 8	歯、小
14	K 歯科医院	彦根市長曾根南町 448 7	歯
15	湖東歯科クリニック	彦根市川瀬馬場町 1142 1	歯、小、矯正、口腔外科
16	小林歯科医院	彦根市中央町 6 3	歯
17	桜井歯科医院	彦根市小泉町 314	歯
18	歯科白石医院	彦根市岡町 5 5	歯
19	島野歯科医院	彦根市城町 2丁目 2 8	歯
20	島野修歯科医院	彦根市中藪 1丁目 1 10	歯
21	白石歯科	彦根市野良田町 325 5	歯、小
22	杉本歯科医院	彦根市蓮台寺町 50 50	歯、小、矯正
23	曾我歯科医院	彦根市後三条町 260 3	歯
24	田井中歯科医院	彦根市河原 1丁目 4 22	歯
25	太陽歯科医院	彦根市平田町 678-12	歯、小、矯正
26	たかとり歯科医院	彦根市野良田町 436 1	歯、小
27	たきい歯科医院	彦根市田原町 365 1	歯、小、矯正、口腔外科
28	たなか歯科クリニック	彦根市西今町 1131-15	歯、小、矯正
29	長寿歯科医院	彦根市平田町 422-13	歯
30	中川歯科医院	彦根市京町 2 8 20	歯、口腔外科、矯正、小
31	中島歯科医院	彦根市元町 3 12	歯
32	中山歯科医院	彦根市芹橋 2丁目 3 3	歯
33	西村第2歯科医院	彦根市河原町 2 2 6	歯
34	ニュータウン上出歯科	彦根市長曾根南町 438	歯、小
35	堀口歯科医院	彦根市日夏町 2680-47	歯
36	医療法人社団野田歯科	彦根市佐和町 4 1	歯
37	野村歯科医院	彦根市原町 180 28	歯、小、口腔外科
38	医療法人ヒコネ矯正歯科	彦根市大東町 10 12	歯、矯正
39	ファミリー歯科	彦根市高宮町 1555 1	歯、小
40	文村歯科医院	彦根市清崎町 500-51	歯
41	三希子歯科	彦根市西今町 21 1	歯、小
42	みどり歯科	彦根市戸賀町 100-49	歯、小
43	ミント歯科	彦根市野田山町 938 1	歯、小、矯正
44	慶祐会むとう歯科医院	彦根市西今町 363 5	歯、小、口腔外科
45	安澤歯科小泉診療所	彦根市小泉町 106 9	歯、小
46	安澤歯科診療所	彦根市平田町 58 5	歯
47	吉田歯科医院	彦根市芹川町 1463 11	歯、小、矯正
48	わたなべ歯科医院	彦根市鳥居本町 490 1	歯、小
49	上林歯科医院	愛荘町目加田 883	歯
50	北村歯科医院	愛荘町蚊野 1731	歯
51	サタケ歯科クリニック	愛荘町市 1162 5	歯、小
52	曾我歯科	愛荘町市 715 1	歯、矯正、小
53	塚本歯科医院	愛荘町豊満 1292 3	歯、小
54	中村歯科医院	愛荘町市 818 7	歯、小、矯正、口腔外科
55	西村歯科診療所	愛荘町島川 1239	歯

(3) 歯科診療所(その2)

No	名称	所在地	備考(診療科目)
56	医療法人金亀会秦荘歯科診療所	愛荘町安孫子 1346	歯、小、口腔外科
57	ふれあい歯科医院	愛荘町長野 2043 7	歯、小
58	宮川歯科医院	愛荘町沓掛 799	歯、小
59	大村歯科医院	豊郷町高野瀬 551	歯
60	つかさ歯科医院	豊郷町大町 381 2	歯、矯正、小、口腔外科
61	本池歯科診療所	甲良町横関 335	歯 現在営業していない。
62	若松歯科医院	甲良町尼子 2021 5	歯、小
63	いとう歯科	多賀町多賀 220 1	歯、小
64	藤本歯科医院	多賀町多賀 1328	歯

資料：『平成19年度事業年報』滋賀県湖東地域振興局地域健康福祉部 2009.2 発行

別表-5 広域圏(1市4町)内の金融機関

[太字は甲良町内の施設]

(1) 銀行

No	名称	所在地	備考
1	大垣共立銀行(株)彦根支店	彦根市京町 2 3 31	
2	京都銀行(株)彦根支店	彦根市大東 5 1	
3	近畿大阪銀行(株)彦根支店	彦根市佐和 9 27	
4	滋賀銀行(株)彦根支店	彦根市銀座 3 10	
5	滋賀銀行(株)彦根駅前支店	彦根市佐和 11 21	
6	滋賀銀行(株)彦根東出張所	彦根市西沼波 247 1	
7	滋賀銀行(株)彦根南支店	彦根市小泉 106-43	
8	滋賀銀行(株)大藪支店	彦根市長曾根南 483	
9	滋賀銀行(株)高宮支店	彦根市高宮 1966	
10	滋賀銀行(株)河瀬支店	彦根市川瀬馬場 924 6	
11	滋賀銀行(株)稲枝支店	彦根市肥田 1000 1	
12	びわこ銀行(株)彦根支店	彦根市本町 2 4 23	
13	びわこ銀行(株)彦根南支店	彦根市戸賀 176	
14	びわこ銀行(株)大藪支店	彦根市長曾根南 444 5	
15	びわこ銀行(株)河瀬支店	彦根市川瀬馬場 1024 1	
16	りそな銀行(株)彦根支店	彦根市中央 6 18	
17	滋賀銀行(株)甲良出張所	甲良町在土 810	
18	滋賀銀行(株)多賀支店	多賀町多賀 718	
19	滋賀銀行(株)豊郷支店	豊郷町八目 90	
20	滋賀銀行(株)愛知川支店	愛荘町愛知川 1732 2	
21	滋賀銀行(株)愛荘出張所	愛荘町安孫子 838	
22	びわこ銀行(株)愛知川支店	愛荘町沓掛 387	
23	滋賀中央信用金庫彦根営業部	彦根市中央 5 9	
24	滋賀中央信用金庫稲枝支店	彦根市肥田 1013 6	
25	滋賀中央信用金庫城東支店	彦根市旭町 1 18	
26	滋賀中央信用金庫銀座支店	彦根市河原 3 1 26	
27	滋賀中央信用金庫佐和山支店	彦根市西沼波 203 6	
28	滋賀中央信用金庫高宮支店	彦根市高宮 1753 3	
29	滋賀中央信用金庫平田支店	彦根市平田 422-16	
30	滋賀中央信用金庫河瀬支店	彦根市川瀬馬場 1091 5	
31	滋賀中央信用金庫城南支店	彦根市西今 394 1	
32	滋賀中央信用金庫南彦根駅前出張所	彦根市竹ヶ鼻 43 1	
33	滋賀中央信用金庫多賀支店	多賀町多賀 515	
34	滋賀中央信用金庫豊郷支店	豊郷町安食南 271 2	
35	滋賀中央信用金庫愛知川支店	愛荘町愛知川 1728	
36	滋賀中央信用金庫秦荘支店	愛荘町安孫子 850	

## (2) 郵便局

No	名称	所在地	備考
1	稲枝岡部郵便局	彦根市田原 86	
2	稲枝郵便局	彦根市金沢 616 10	
3	河瀬駅前郵便局	彦根市南川瀬 1518-12	
4	高宮郵便局	彦根市高宮 1090	
5	彦根駅前郵便局	彦根市佐和 11 24	
6	彦根大藪郵便局	彦根市大藪 2035 22	
7	彦根岡町郵便局	彦根市岡町 72 1	
8	彦根亀山郵便局	彦根市清崎 532 7	
9	彦根河原郵便局	彦根市河原 2 4 2	
10	彦根小泉簡易郵便局	彦根市小泉 19 3	
11	彦根城町郵便局	彦根市城町 1 1 26	
12	彦根須越郵便局	彦根市須越 1154 6	
13	彦根鳥居本郵便局	彦根市鳥居本 1802	
14	彦根西今郵便局	彦根市西今 340 1	
15	彦根原簡易郵便局	彦根市原町 850-156	
16	彦根馬場郵便局	彦根市馬場 1 4 23	
17	彦根日夏郵便局	彦根市日夏 3614	
18	彦根平田郵便局	彦根市平田 74 1	
19	彦根本庄郵便局	彦根市本庄 2111 1	
20	彦根本町郵便局	彦根市本町 1 3 36	
21	彦根松原郵便局	彦根市松原 1849 6	
22	彦根郵便局	彦根市中央 3 5	
23	郵便事業(株)彦根支店	彦根市中央 3 5	
24	<b>横関郵便局</b>	<b>甲良町横関 742 4</b>	
25	大滝郵便局	多賀町川相 275 1	
26	多賀佐目簡易郵便局	多賀町佐目 681 1	
27	多賀郵便局	多賀町 1441 7	
28	豊郷郵便局	豊郷町石畑 204 2	
29	日枝郵便局	豊郷町上枝 240	
30	愛知川郵便局	愛荘町愛知川 1311	
31	愛荘目加田郵便局	愛荘町目加田 810 7	
32	愛荘郵便局	愛荘町蚊野 2337	

(3) 農業協同組合 (JA)

No	名称	所在地	備考
1	東びわこ農業協同組合本店	彦根市川瀬馬場 922 1	
2	東びわこ農業協同組合彦根中央支店	彦根市平田町 792 1	
3	東びわこ農業協同組合彦根東支店	彦根市高宮町 1200 1	
4	東びわこ農業協同組合彦根鳥居本支店	彦根市鳥居本町 1677	
5	東びわこ農業協同組合彦根南支店	彦根市甘呂町 1326 1	
6	東びわこ農業協同組合彦根北支店	彦根市馬場 1丁目 4 37	
7	東びわこ農業協同組合泰川支店	愛荘町大字東出 177	
8	東びわこ農業協同組合八木荘支店	愛荘町大字島川 237	
9	東びわこ農業協同組合豊国支店	愛荘町大字平居 538 2	
10	東びわこ農業協同組合愛知川支店	愛荘町大字市 908 1	
11	東びわこ農業協同組合長野支店	愛荘町大字長野 1967	
12	東びわこ農業協同組合稲枝支店	彦根市本庄町 92 1	
13	東びわこ農業協同組合多賀支店	多賀町大字多賀 1322 9	
14	東びわこ農業協同組合大滝支店	多賀町大字富之尾 1377	
15	東びわこ農業協同組合甲良東支店	甲良町大字横関 237 3	
16	東びわこ農業協同組合甲良西支店	甲良町大字尼子 1217 4	
17	東びわこ農業協同組合河瀬支店	彦根市川瀬馬場 937	
18	東びわこ農業協同組合亀山支店	彦根市賀田山町 234 6	
19	東びわこ農業協同組合豊郷支店	豊郷町大字石畑 177 1	
20	東びわこ農業協同組合彦根中央支店 / 巴里屋店内	彦根市長曾根南町 472 2	
21	東びわこ農業協同組合彦根東支店 / 平和堂地蔵店キャッシュコーナー	彦根市地蔵町 180 3	
22	東びわこ農業協同組合彦根東支店 / ビバシティ彦根内	彦根市竹ヶ鼻町 43 1	
23	東びわこ農業協同組合彦根南支店 / 彦根市立病院出張所	彦根市八坂町 1882	
24	東びわこ農業協同組合稲枝支店 / 稲枝支店平和堂出張所	彦根市野良田町 300 1	
25	東びわこ農業協同組合稲枝支店 / 葉枝見キャッシュコーナー	彦根市本庄町 3799	
26	東びわこ農業協同組合稲枝支店 / 稲村キャッシュコーナー	彦根市下岡部町 632	
27	東びわこ農業協同組合豊郷支店 / 豊郷病院	豊郷町八目 12	
28	東びわこ農業協同組合豊郷支店 / 日枝キャッシュコーナー	豊郷町下枝 56 4	

## 1 - 2 . 現状の公共交通とその利用実態

### (1) 路線バス (湖国バス)

甲良町は、乗合バスを補う公共交通サービスとして、湖国バス(株)に委託し河瀬駅東口と萱原間を走る萱原線の運行を確保しています。運行に際しては、滋賀県ならびに彦根市・多賀町とともに赤字補填を行っているところです。

「萱原・甲良・大君ヶ畑線」の乗降客数は減少傾向にあり、平成 14 年度の 99,338 人から平成 20 年度には 66,948 人となっています。

収支状況をもても、経常収入は乗降客数の減少とあわせて減少しており、平均乗車密度は 1.14 人にまで低下しています。

萱原線の利用状況は平日一日あたり、通勤に約 10 名、通学に約 20 名、養護学校生徒約 15 名、その他数名といった状況です (詳しくは表 1-2-3 参照)。

萱原線の特徴としては、多賀町内の区間で、大滝小学校のスクールバスとして、また多賀中学校の通学利用の路線バスとしての役割を担っています。

少人数ではありますが、通勤・通学者の足となっていること、とくに養護学校や多賀町にあっては小中学校の通学バスとしての役割を果たしているなど、公共交通として必要な交通手段となっていますが、その一方で、通勤・通学時間帯の本数が足りない、JR 河瀬駅での電車との接続が良くない、養護学校生徒の下校便の充実などの要望が寄せられています。

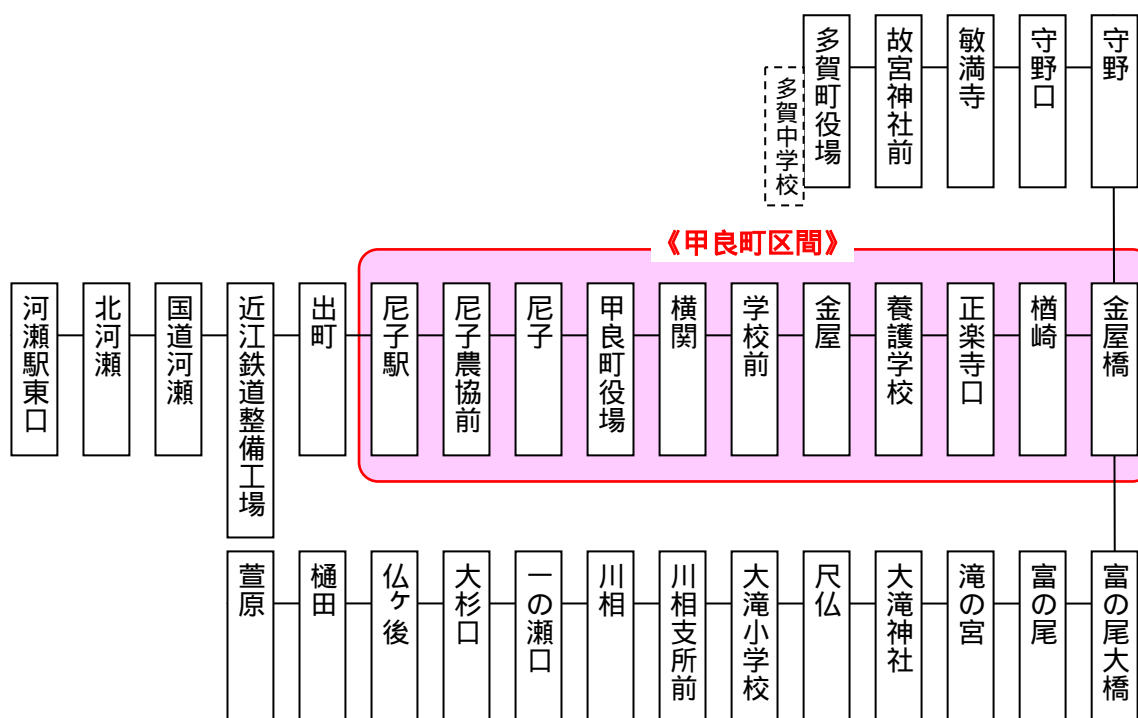


図 1-2-1 湖国バス 萱原線路線図 資料：湖国バス(株)ホームページより

表 1-2-1 湖国バス、近江鉄道、JR 琵琶湖線 乗降客数

単位：人

	路線バス		近江鉄道 尼子駅			JR 琵琶湖線 河瀬駅	
	萱原・甲良・大君ヶ畑線	多賀線	定期乗車	定期外乗車	定期外降車	定期乗車	定期外
平成 14 年度	99,338	115,034	90,000	16,543	24,292	846,000	249,000
平成 15 年度	81,361	123,567	83,100	14,052	27,885	848,000	248,000
平成 16 年度	68,161	114,235	58,500	13,192	27,617	897,000	243,000
平成 17 年度	68,891	80,411	67,320	12,510	30,526	923,000	243,000
平成 18 年度	82,906	74,611	73,440	12,548	29,258	932,000	243,000
平成 19 年度	75,394	72,927	72,190	11,021	29,441	936,000	242,000
平成 20 年度	66,948	62,354	71,516	9,702	14,311	944,000	243,000

資料：湖国バス(株)業務部、近江鉄道(株)鉄道部、西日本旅客鉄道(株)

表 1-2-2 バス収支状況 萱原線（甲良町按分額）（平成 18 年 10 月～平成 19 年 9 月）

	経常収入（円）	経常費用（円）	経常損益（円）	収支率（％）	平均乗車密度（人）
平成 18 年度	3,481,050 円	9,804,429 円	6,323,379 円	35.50%	1.34
平成 19 年度	2,247,961 円	9,954,081 円	7,706,120 円	22.58%	1.38
平成 20 年度	2,919,305 円	9,399,215 円	6,479,910 円	31.06%	1.14

資料：湖国バス(株) 業務部 甲良町按分額とは、営業路線のキ口数で按分した額である。

表 1-2-3 湖国バス 萱原線、大君ヶ畑線、多賀線の利用実態

乗務員への聞き取り調査による「萱原線、大君ヶ畑線、多賀線の利用実態」
いずれも平日一日あたりの利用者数。
萱原線の通勤利用者約 10 人、通学利用者約 20 人。
：別途、多賀中学生の利用が約 30 人。
：大君ヶ畑線も多賀中学校通学利用が 10 人程度。日中の利用はごくわずか。
：多賀線は主にびわこ東部中核工業団地への通勤者が約 100 人（ただし、工場移転の影響で半減した。）
養護学校に通う生徒さんの利用は約 15 人。
：養護学校の生徒さんの通学時は、ワンステップバスかリフトバスで運行。
通院や買い物利用と思われる利用者は、主に河瀬駅までの利用で約 10 人。
：河瀬駅の利用者、平和堂河瀬店の利用者。
その他の利用者
：養護学校の教職員 2 人
：宗教関係の方がたまに萱原まで利用。
：秋の紅葉シーズンにはハイキング客が利用（金屋、正楽寺口で降車し西明寺まで）
湖国バス(株)ヒアリングから（ヒアリング日時：平成 22 年 1 月 22 日 16:00～）
昨年 11 月に路線再編を検討した際、現場の意見として、萱原線については、通勤・通学時間帯の増便、JR との接続改善、養護学校からの下校便の充実などの要望が出ている。改善しなければならない課題である。課題としては承知している。
萱原線は、多賀中学校の通学バスとしての性格を有していることから、その時間帯は動かしがたい。中学校の時間帯にあわせると必然的に通勤・通学者が使いたい JR の便に合わない。ダイヤ改正しにくい路線なので、これらを改善するには 3 市町で協議するしかない。
調査協力：湖国バス(株)業務部業務課

表 1-2-4 湖国バス 萱原線 甲良町役場停留所時刻表 ( =金屋橋止め、萱原行きに接続 / 川=川相止め)

時	平日		土曜日		日祝日	
	萱原行	河瀬駅東口行	萱原行	河瀬駅東口行	萱原行	河瀬駅東口行
6		35	35		川 11	58
7	川 11	58	45	26	48	26
8	26	48		19	20	01
9		19	49	16		■19
10	01	49	10	■59	09	57
11	■19			45	43	21
12	■59	09	21		■19 ■55	33
13		45	17	23		川 21
14	21		51	川 21	53	■22
15	■19 ■55	33	35	21		39
16		23	15	■39	15	川 26
17	川 21	51				
18	■22	35	35		川 11	58
19	39	15	45	26	48	26
20	川 26			19	20	01

資料：近江鉄道(株)自動車部・平成 21 年 11 月 16 日(月) 改正

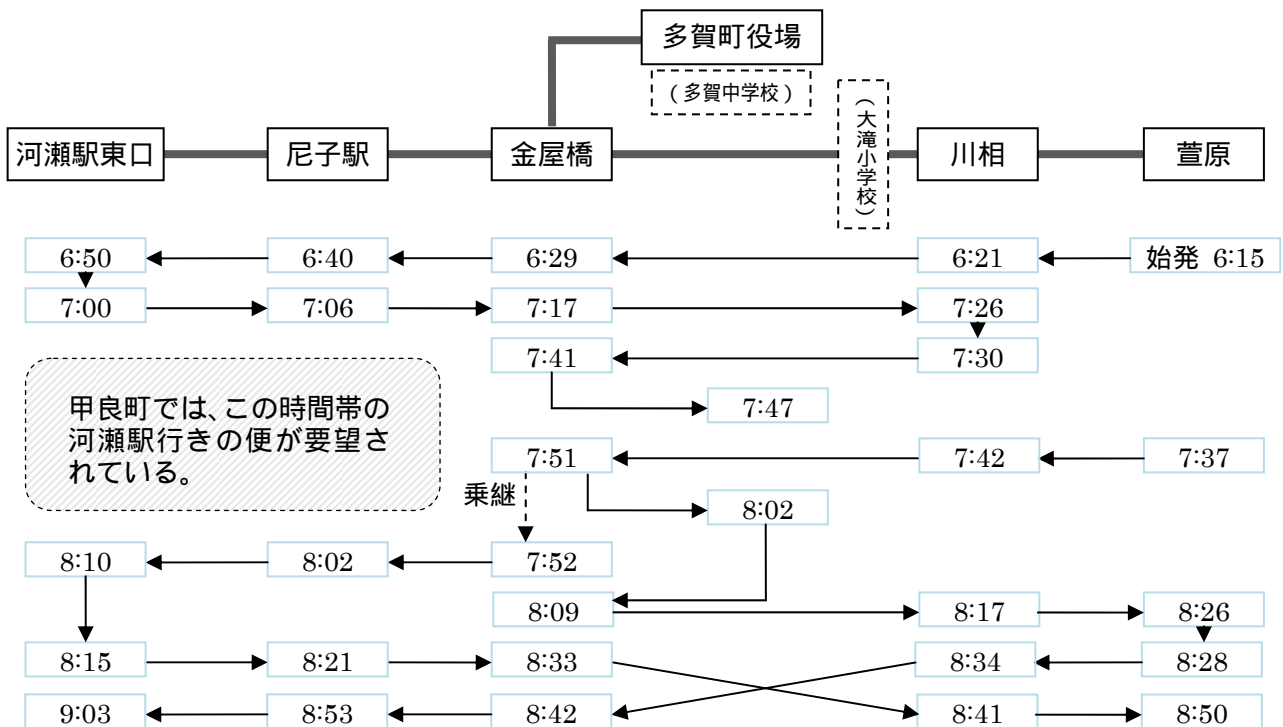


図 1-2-2 湖国バス 朝の運行状況

資料：湖国バス(株) バス時刻表



表 1-2-5 湖国バスと JR 河瀬駅発列車の乗り継ぎ（朝の運行状況）

JR 河瀬駅発 琵琶湖線（草津・京都方面）			湖国バス（檀原線 河瀬駅東口行き）			
乗り継ぎ列車	草津着	京都着	河瀬駅東口	尼子駅	金屋橋	
6:54（乗り継ぎ 4 分）	7:31	7:53	6:50	6:40	6:29	
7:09（乗り継ぎ 19 分）	7:41	8:02				
7:21（乗り継ぎ 31 分）	7:52	8:14				
7:34（乗り継ぎ 44 分）	8:07	8:29				
7:48（乗り継ぎ 58 分）	8:21	8:43				
8:04（乗り継ぎ 74 分）	*8:37	8:58				
8:19（乗り継ぎ 9 分）	8:52	9:13	8:10	8:02	7:52	
8:41（乗り継ぎ 30 分）	*9:13	*9:37				
8:51（乗り継ぎ 41 分）	9:22	9:43				
9:12（乗り継ぎ 9 分）	*9:43	*10:07	9:03	8:53	8:42	
9:37（乗り継ぎ 34 分）	*10:08	*10:28				
9:52（乗り継ぎ 49 分）	10:23	10:43				

資料：湖国バス(株)バス時刻表、JR 時刻表

：草津着・京都着時刻の \* 印は直通列車（乗換なし）

## (2) 鉄道(近江鉄道)

広域圏(1市4町)での近江鉄道の利用者数は増加する傾向がみられます。新駅開業による利便性が向上したこと、CO<sub>2</sub> 排出抑制のため企業において自動車通勤から電車通勤への切り替えを奨励していることなどが影響していると考えられます。

甲良町には近江鉄道尼子駅がありますが、尼子駅の乗車数は、平成14年に106,543人であったものが徐々に減少し、平成16年に71,692人まで減少しました。しかし、その後増加に転じ、平成20年では81,218人まで回復しています。

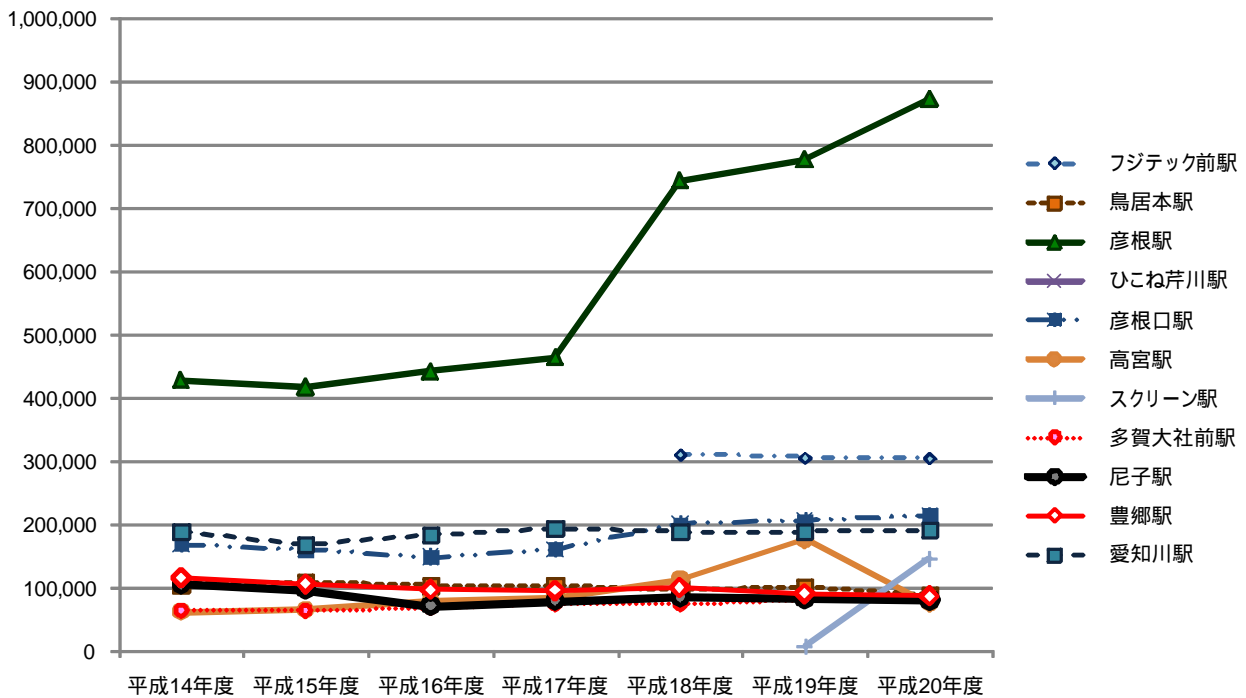


図 1-2-3 広域圏(1市4町)内の近江鉄道利用者数の推移

資料：近江鉄道(株)鉄道部

表 1-2-6 広域圏(1市4町)内の近江鉄道利用者数 [単位：人]

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
フジテック前駅	-	-	-	881	311,057	306,137	304,392
鳥居本駅	105,714	108,891	103,029	103,528	97,574	102,258	89,319
彦根駅	429,004	418,441	443,223	464,872	744,566	777,399	873,498
ひこね芹川駅	-	-	-	-	-	-	-
彦根口駅	169,061	160,055	148,712	161,234	200,744	206,078	214,558
高宮駅	63,106	65,879	79,974	85,968	113,472	176,259	75,229
スクリーン駅	-	-	-	-	-	7,146	146,114
多賀大社前駅	65,304	64,156	68,046	75,275	74,365	81,702	85,671
尼子駅	106,543	97,152	71,692	79,830	85,988	83,211	81,218
豊郷駅	117,180	107,722	97,854	97,363	101,546	91,787	88,103
愛知川駅	188,354	168,551	183,378	194,022	189,575	188,116	191,478
合計	1,244,266	1,190,847	1,195,908	1,262,973	1,918,887	2,020,093	2,149,580

資料：近江鉄道(株)鉄道部

注1：利用者数 = 定期乗車数 + 定期外乗車数の計。定期外降車数は含んでいない。

注2：フジテック前駅は平成18年3月18日開業、ひこね芹川駅は平成21年4月8日開業、スクリーン駅は平成20年3月15日開業。

### (3) その他(外出支援サービス)

路線バス、鉄道以外などの公共交通を代替する移送サービスとして、65歳以上の高齢者および障害者を対象とした外出支援福祉有償サービスがあります。甲良町(管轄：保健福祉課)が甲良町社会福祉協議会に事業を委託して実施しています。

このサービスにより、公共交通に代わって通院ニーズをある程度カバーすることはできていますが、高齢者を中心とした交通弱者の買い物ニーズにはまだ対応できていないのが現状となっています。

#### 【外出支援サービスの概要】

##### 事業開始

：平成14年度～

##### 対象者・登録

：65歳以上の高齢者および障害者が対象で、登録が必要となる。申請を受けた後、その人の状況をみて対象者としての可否が判断される。

：許可が出された後、対象者のお宅を訪問し、サービスを利用する際の訪問先(病院/福祉施設)を登録してもらう。

##### 利用料金・システム

：200円/回。ただし、月10回を上限とする。前日までに電話で依頼する。

：車両は2台が利用可能。ドライバーの都合で1台となるときがある。

：訪問先は福祉施設または病院に限定されている(登録した場所に限る)。

(買い物は対象外。介護保険の生活援助サービスの一つに有償移送事業があり、家族がない、調理も難しいなどの人を対象に、買い物に付き添うサービスがある。)

：外出支援サービスに付き添いが必要となる場合には、シルバー人材に委託している。社会福祉協議会から電話してシルバー人材に付き添いを依頼する。200円/回。

##### 利用状況

：利用者数(実人数)は、ここ3年ほどは70人前後で安定している。

：事業開始以来、通院先の傾向は大きく変わっていない(表1-2-8参照)。

##### 保健福祉課/社会福祉協議会ヒアリングから

(ヒアリング日時：平成22年1月20日 11:00～)

事業を始めて7年を経過して、外出支援サービスの利用者は安定してきた。このサービスは主に病院・自宅間を送迎するサービスであり、買い物は対象となっていない。

買い物につきあうと相当の時間がかかることを覚悟する必要がある。

外出支援サービスの現場では、迎いの待ち時間が長くなることについて、改善できないかとの声が寄せられている。

甲良町では湖国バス萱原線以外に各集落への公共交通がなく、公共交通空白地域が多数存在していることに加えて、買い物ニーズに対応したサービスがないため、日常の買い物には不便を感じている町民が存在している。

在土にあったスーパー(旧アイム)が一時無くなった時期に、外出支援で買い物に隣町まで送迎して欲しいという声が聞かれた。買い物の場合、買い物の範囲が広く、それ以外の用事にも利用されると思われる。現在のところ、福祉目的限定で許可をもらっているため、現行の外出支援サービスでの対応はできない。

調査協力：甲良町社会福祉協議会

表 1-2-7 外出支援サービス事業利用実績

	平成 14年度	平成 15年度	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	計
新登録者数(人)	11	43	60	34	40	40	36	20	284
廃止者数(人)				7	5	48	67	3	130
現登録者数(人)	11	54	114	141	176	168	137	154	154
月平均利用者 (実人数)		18	41	56	70	75	74		
延実施回数(回)		915	2,020	2,619	3,385	3,349	3,404		
走行距離(km)		11,240	21,260	27,687	31,276	24,354	29,632		
事業費[委託料] (千円)		1,129	2,626	3,646	4,944	4,498	4,304		
利用料収入 (千円)		183	404	514	677	669	680		

資料：保健福祉課 調べ

注1：平成19年度以降廃止者が多いのは、1年間利用の無い者は登録抹消することとしたため。

注2：平成18年度は未整理があったので台帳上登録者が多かった。

表 1-2-8 外出支援サービス 登録病院一覧 [平成21年12月現在]

通院先市町	通院している 医療機関数	うち総合病院	利用登録者数	うち総合病院	備考 (総合病院)
甲良町	3	0	26	0	
豊郷町	3	1	32	7	豊郷病院
愛荘町	5	0	14	0	
東近江市(旧湖東町)	1	1	8	0	湖東記念病院
彦根市	19	3	73	25	彦根市立病院 彦根中央病院 友仁山崎病院
計	31	5	153	32	

資料：保健福祉課 調べ

注：医療機関へは、1人の方が異なる診療科へ、重複して登録している。

## 2. 甲良町の今後の公共交通についての意向調べ

### 2-1. 本調査の概要

#### (1) 調査目的

高齢者など車を運転しない町民の移動手段として、バス交通を中心とした今後の公共交通のあり方を検討するための基礎資料を得るため、現在のバス交通の利用状況、今後の利用意向を把握しました。

#### (2) 調査対象・調査方法

調査は町内の全世帯を対象とし、各区を通じて配布・回収を依頼しました。

#### (3) 調査実施期間

平成 21 年 12 月 15 日（火）～12 月 25 日（金）

#### (4) 回収状況

調査票の配布数は 2,201 票、有効回収数は 1,364 票で、回収率は 62.0%でした。

また、小学生以上の家族を対象とした公共交通の利用実態、今後の利用意向についての回答には 4,440 人から回答を得ました。6 歳以上人口は 7,633 人ですので、対象となる町民の 58.2%から回答を得たこととなります。

表 2-1-1 回収状況

	自治区戸数 <sup>1</sup>	回収数	無効(白票)	有効回収数	回収率	6歳以上人口 <sup>2</sup>	回答者数	回答率
	a	b	c	d(b-c)	e(d/a)	f	g	h(g/f)
1 在士	51	47	2	45	88.2%	213	166	77.9%
2 下之郷	225	199	2	197	87.6%	769	672	87.4%
3 尼子	260	241	15	226	86.9%	920	760	82.6%
4 呉竹	405	225	26	199	49.1%	1,263	531	42.0%
5 小川原	81	57	2	55	67.9%	298	204	68.5%
6 北落	120	102	16	86	71.7%	366	289	79.0%
7 金屋	125	111	3	108	86.4%	424	343	80.9%
8 正楽寺	36	35	1	34	94.4%	148	123	83.1%
9 池寺	120	99	3	96	80.0%	452	310	68.6%
10 長寺東	80	74	1	73	91.3%	266	241	90.6%
11 長寺西	570	142	8	134	23.5%	2,086	427	20.5%
12 法養寺	48	43	0	43	89.6%	144	133	92.4%
13 横関	80	72	4	68	85.0%	284	241	84.9%
計	2,201	1,447	83	1,364	62.0%	7,633	4,440	58.2%

1：自治区戸数は、各自治会の加入戸数

2：平成 21 年 3 月 31 日現在の住民基本台帳・外国人登録者数による人口

### (5) 対象者の年齢構成

今回の調査票は、「世帯」を対象とした設問と小学生以上の「個人」を対象とした設問により構成しています。

調査対象となった小学生以上の家族（＝「個人」を対象とした設問に回答した方）の年齢構成は以下のとおりです。

全体では、「60歳代」が15.7%と最も多く、次いで「20歳未満」が15.2%、「50歳代」が14.5%となっています。「20歳代」、「30歳代」、「40歳代」の青壮年世代はいずれも10%～11%台でやや少なくなっています。

地区別にみると、「70歳代」と「80歳以上」をあわせた割合が最も高かったのは、在士の24.1%で、次いで小川原の24.0%、長寺東の23.3%となっています。一方、「20歳未満」の割合が高かったのは、正楽寺で23.6%ととくに高い割合を示しています。

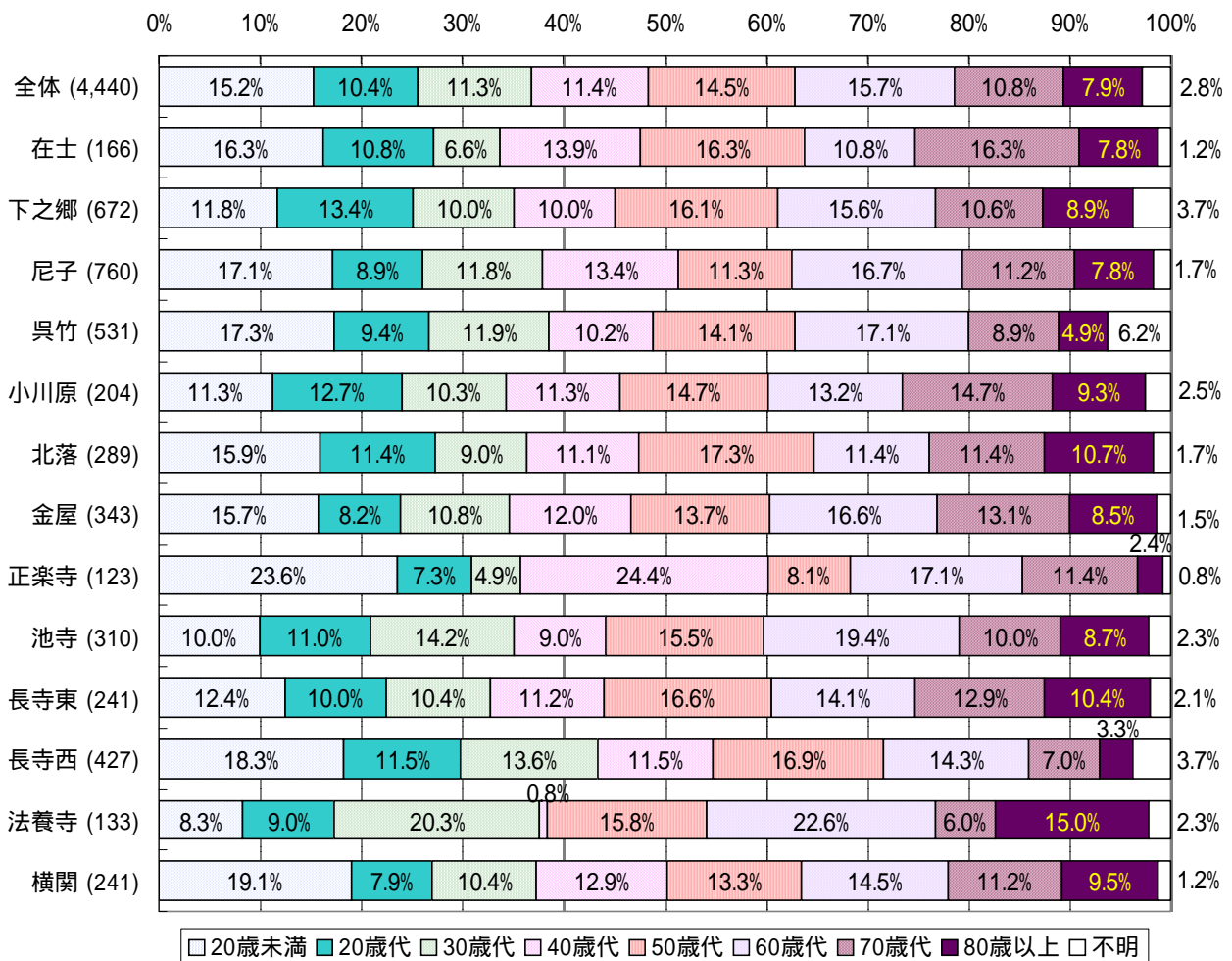


図 2-1-1 地区別、年齢構成（個人） 対象者数（個人）＝4,440人

## 2 - 2 . バス交通に対する考え方 ~世帯調査~

### (1) バス交通の現状

現在、甲良町内には、湖国バス萱原線が1日12往復運行されているのみです。このような町内のバス交通の現状について、どのように感じておられるかをたずねました。

これによると、「車の方が便利であるため、バスが不便でも困らない」が51.1%と半数以上を占めています。一方、「車がないときや雨降りの時など、ときどき困るときがある」は12.8%、「車が運転できない家族が入るため、大変困っている」は10.6%で、ともに少数でした。

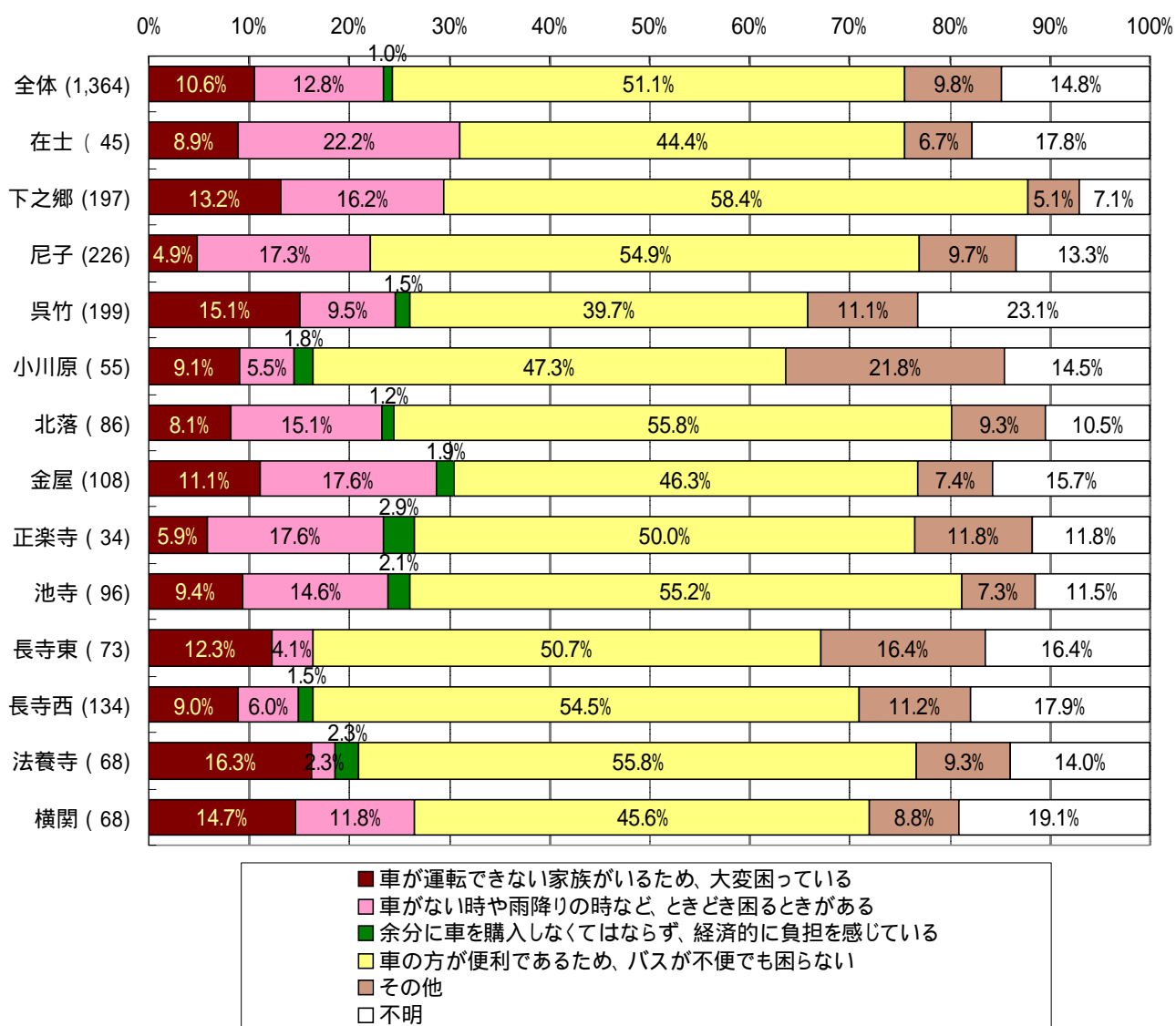


図 2-2-1 地区別、バス交通の現状 (世帯) 対象数 (世帯) = 1,364 世帯

地区別にみると、「車が運転できない家族が入るため、大変困っている」の割合は、法養寺の 16.3%、呉竹の 15.1%、横関の 14.7%の順に高く、下之郷、長寺東、金屋でも 10%を超えています。また、「車がないときや雨降りの時など、ときどき困るときがある」については、在士で 22.2%と高い割合を示し、次いで金屋と正楽寺が 17.6%で続いています。

なお、「5.その他」の『具体的に\_\_』の欄に記載された自由回答は次のとおりです。とくに「現在は車の運転ができるのでよいが、年をとって車が運転できなくなったときに心配」いった意見が非常に目立ちます。

このほか、バス停がない・遠いなど、「もともとバスを利用できる環境にない」といった意見や、朝の時間の運行がないため「通勤・通学に利用できない」などの意見が多く寄せられています。

表 2-2-1 バス交通の現状についての自由回答（世帯）

「5.その他」に回答した方に自由回答を求めましたが、以下には 1.2.4.に回答して自由回答した方の意見も掲載しています。

<b>「1.車が運転できない家族がいるため、大変困っている」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 144 世帯
[ 呉竹 ]	湖国バスが 1 日に 1 本朝ある。帰りがない	
[ 北落 ]	現在は車の運転ができるが高齢のため近い将来できなくなる。	
<b>「2.車がない時や雨降りの時など、ときどき困る時がある」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 175 世帯
[ 下之郷 ]	降雪時の運行回数を熟慮して欲しい。	
[ 尼子 ]	今後老人になれば乗車回数が増える。	
[ 呉竹 ]	呉竹はバス停がない。	
[ 池寺 ]	通学や通勤の時間帯にあまりあっていない。また、JR で降りてもバスがすぐ発車してしまったりして困ったことが多い。昼時にバスがなくて困った。	
[ 横関 ]	東～西運行はあるが北～南運行がない。	
<b>「4.車の方が便利であるため、バスが不便でも困らない」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 697 世帯
[ 下之郷 ]	現在は車で自由に動きがとれていますが、年をとることにより考えも変わった答えができません。 今はそれでも車に乗れなくなった時（年齢的に）乗りたい。 将来において不安（車に乗れなくなった時） 現在は車があるがもっと高齢になれば運転できなくなるので転居する。	
[ 尼子 ]	1 日 12 往復しているのであればそれで良い。	
[ 呉竹 ]	自分が利用することがないので言えない。 運行路線とは関係ない。	
[ 金屋 ]	利用の機会がない。	
[ 正楽寺 ]	バスの経費の分各町で送迎する。利用者の多い時間帯に。	
[ 長寺西 ]	バス乗り場の数が少なすぎる。これからもっと高齢者が増え車に乗ることが困難になった時はとても困る。	
<b>「5.その他」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 133 世帯
[ 在士 ]	現在は車の運転ができるが今後不便だと困ると思う。 現在がどのような時間に運行しているのかわかりませんが、電車の時間に合わせたバスがあれば便利だと思う。	



- 今は車に乗るけれども年とともに困るようになると思います。
- [ 下之郷 ] 子どもがたまに利用するので困る時がある。  
本数が少なく町内巡回でないためメリットがない。  
もう少し便数が減っても必要と思う。  
バスがなければどうするかと不安です。  
飲酒に利用したく遅くまで運行できればよい。  
現在は不便を感じないが公共交通として皆の生活にかかわる手段がバスとするなら、改善は必要だと思う。  
自分が車に乗れないのでバスが頼りです。  
現在車を使っていますが、使えない時が来るかも知れませんがバスは必要です。  
バス停までが遠くて乗れない。
- [ 尼子 ] 車に乗れなくなった時、バスがなくなったら不便。  
将来自分が老人になり運転できなくなったら不便である。  
バスを利用したいが、どこから乗れてどこまで行けるのかわからないので利用できない。  
現在は車で移動しているが年をとってからはバスを利用する。  
今は運転できるがもうすぐ高齢になった時自分で車を運転できなくなりバスがないと困ると思う。  
もっと高齢になったら困るだろう。お年寄りに便利になるよう増やして欲しい。  
回数も少なく目的地がバスで行けないので利用していない。  
「4」と併せバスのみでは通勤できず、やむをえなく自家用車を使用している現状である。  
乗り遅れた時、次の時間まで長いと困る時がある。  
現状では大人一人に1台の車が必要で経済的な負担だけではなく、環境にも悪い。運転のできるうちは良いが、運転ができなくなった場合を考えるととても不安になります。  
今は利用していませんが、数年後はたぶん病院などバスにたよっての生活になると思います。  
今は不便はあまり感じないが運転ができなくなった時。  
現在は「4」で特に困らないが将来高齢化した時は困ると思う。  
バス停が遠いので利用したくても利用しにくい。  
バスが不便なので車を利用している。  
車を運転するのであまりバスは利用しないが、バスの運行が増えれば子ども（中・高生）等は通学や買い物便利になり親が送迎しなくてもすむかも。  
車が乗れる（運転できる）時はよいが運転できなくなったら、通院等困るかも。  
年金生活になり車の維持が困難になり、バスの運行回数が少なく現在は自転車を利用。高齢で一人暮らしには不便。  
もう少し便数が多いと利用機会も少しはある。  
飲酒することが多いため通勤で困る。  
バスを利用したくても運行回数がすくないため利用できないのが現状です。  
バス停が遠いので困る。
- [ 呉竹 ] 路線が自分の住む地域を通らない。  
停留所の場所が不便。  
バス停が呉竹になく、子どもが高校に行く時は不便に思うのではないかと思う。なければしかたがないが、あったらいいのにとすることがないこともない。  
各字を通り河瀬、南彦根駅を結ぶ。  
バス停まで遠い。  
近くに停留所がない  
自分は車に乗るから問題ないが必要としている人がいる。  
バスがなくて不便である。

バスを利用したことがないため現状がわからない。  
病気をしているため車に乗れても不安である。  
コースがバスの通らない所。利用できない。  
自分で乗れない。  
車に乗れない人はあると便利だと思う。  
いらん。  
体が動けないため。  
我が家はあまり困らないが、車に乗れない人や学生さんなど不便に感じていると思う。  
今後少子高齢化が進行。経済的にバス路線網は必要。  
バス乗り場が遠いと年寄りには無理。  
お年寄りやバスを必要としている人には少なすぎて困ると思う。  
一人暮らしで車が運転できないため不便です。

[ 小川原 ]

今のところは電動で行くので困らない。  
高齢になるにつれ車の運転が心配になる。バスを利用したくてもバス停まで遠いのでなかなか利用しにくい。将来心配。  
地域的にバスを利用できる状況ではない。  
公共交通機関の運行を望む。  
路線バスに入っていないので全く関係ない。  
当字にはバスが通っていないので通るようにして欲しい。  
現状と将来は未知（公共交通運行対策）  
バス路線がないので利用できない（不便である）  
バスのルートが固定されており利便性に欠ける。我が字にも停留所を設けてもらえれば利用すると思う。  
高齢になり車に乗れなくなることを考えると現状の町の状況は大変不安。  
町内の巡回バスが欲しい。

[ 北落 ]

バス停まで 1km 以上あるため利用そのものが不便。  
現在は車を使えるが今後年齢とともに使用するかも...と思うと現状のままが良い。子どもの通学に使用する可能性もある。  
老齢で車が運転できなくなると困る。  
バス停が遠いためあまり利用しない。  
使用しないのでこれだけ運行されていればよい。  
今後、車の運転が困難になった時にバスの本数が少ないと困る。  
自宅からバス路まで遠い。  
必要ない。

[ 金屋 ]

通勤・通学時間帯の運行が増えれば便利である。利用者も増加すると思う。  
通勤・通学の時間に短時間に何本かあればいいと思う。  
今のところは家族全員車を運転しているので困らない。  
今は困らないが子どもが中学・高校生になった時に送り迎えを考えると不便。  
河瀬駅まで車で行くので困らない。  
電車の時間にできるだけバスも合わせて欲しい。  
娘が高校生になった時にもしかしたら利用するかもしれないので、1日12往復はして欲しい。現行維持して欲しい。  
今は困らないが老いてきたら運転できないので困る。

[ 正楽寺 ]

車の運転ができる現状で問題はないが将来的不安大。  
運行数が増えると通勤に利用できる。  
ビバ直行便とかあればよいが遠回りすると高くなる。

[ 池寺 ]

子どもが学生の頃は時々利用させていました。本数が少なく大変不便に感じていました。

核家族化が進む中、今車の運転ができて将来はダメになることを考えると現状維持。  
老齢で運転できなくなる時困る。

我が家は車で移動だが高齢者の方や高校生等には不便だから大変だと思う。

現状では利用者も少ないですが、続けて運行していて欲しいです。

車に乗れなくなった年齢にはお世話になりたいので...運行回数がある方が良い。

将来運転できなくなった時バスが必要になる。

[長寺東] 子供が高校へ通うとなれば困ると思う。

車のない方もたくさんおられるので困ると思う。

停留所が遠い。飲酒の時利用したいが本数が少なくて時間があわない。

バス停がないため車を利用しなければ生活できないのだから、バスを増やしてもらえば、  
車をやめてバスを利用するのにとする。

必要な時に利用するだけ。

近くにバス停がないので、バス停に行くぐらいなら目的地へそのまま車で行く方が便利が  
良い。

バス停そのものが遠い。使える状態にない。

将来車が利用できなくなった時のことを考えると不安。

利用しないので問題なし。東近江市にあるちょっとバスみたいのがあると便利。

飲酒運転防止のため夜 10 時～11 時くらいの最終便を JR 河瀬駅から金屋方面向けに一本  
走らすと便利になる。

おばあちゃんたちのためにスマイルタウンバスが必要。

[長寺西] 車の運転が不能になった時困ると思うが今は不便を感じていない。

高校生が駅へ行くためには必要である。

自宅かバス停の距離、本数など便利になればよい。

JR 河瀬駅、高校生になるため通学時間にあった運行をして欲しい。

今は困らないが老後車の運転ができなくなる時困ると思う。

子どもが高校に行くようになると、雨の日に乗れるようもっと他方面にもバスが出るとい  
い。

停留所まで徒歩で行けたら利用できるのに...。フタバス（買い物用）は近くまで来てくれ  
るのでごく利用ができて便利。

家の近くにバス停があり、価格が安く本数が多ければ利用したい。

子どもの通学に当てはまらない。時間運行で困る。

子どもが大きくなった時は不便になるかも。

バスが実用的でないから仕方なく車を利用している。不便。

今は困らないが老後車の運転ができなくなる時困ると思う。

朝 6 時～夜 23 時まで 30 分に 1 本運行してください。

もともと長寺や池寺など湖国バスすら停車しないので困っている。

[法養寺] 車の運転できなくなる高齢者が多くなることを考えると便利の良いバス運行が必要。

老後困る時が来ると思う。

老々介護時代となり巡回バスの導入もいいかな。

[横関] 今はあまりバスを使うことがないが、子どもたちが通学にバスを利用するようになった時  
にないと困る。

現在は車を運転するので困らないが、高齢になり運転できなくなった時のことを考えると  
不安である。

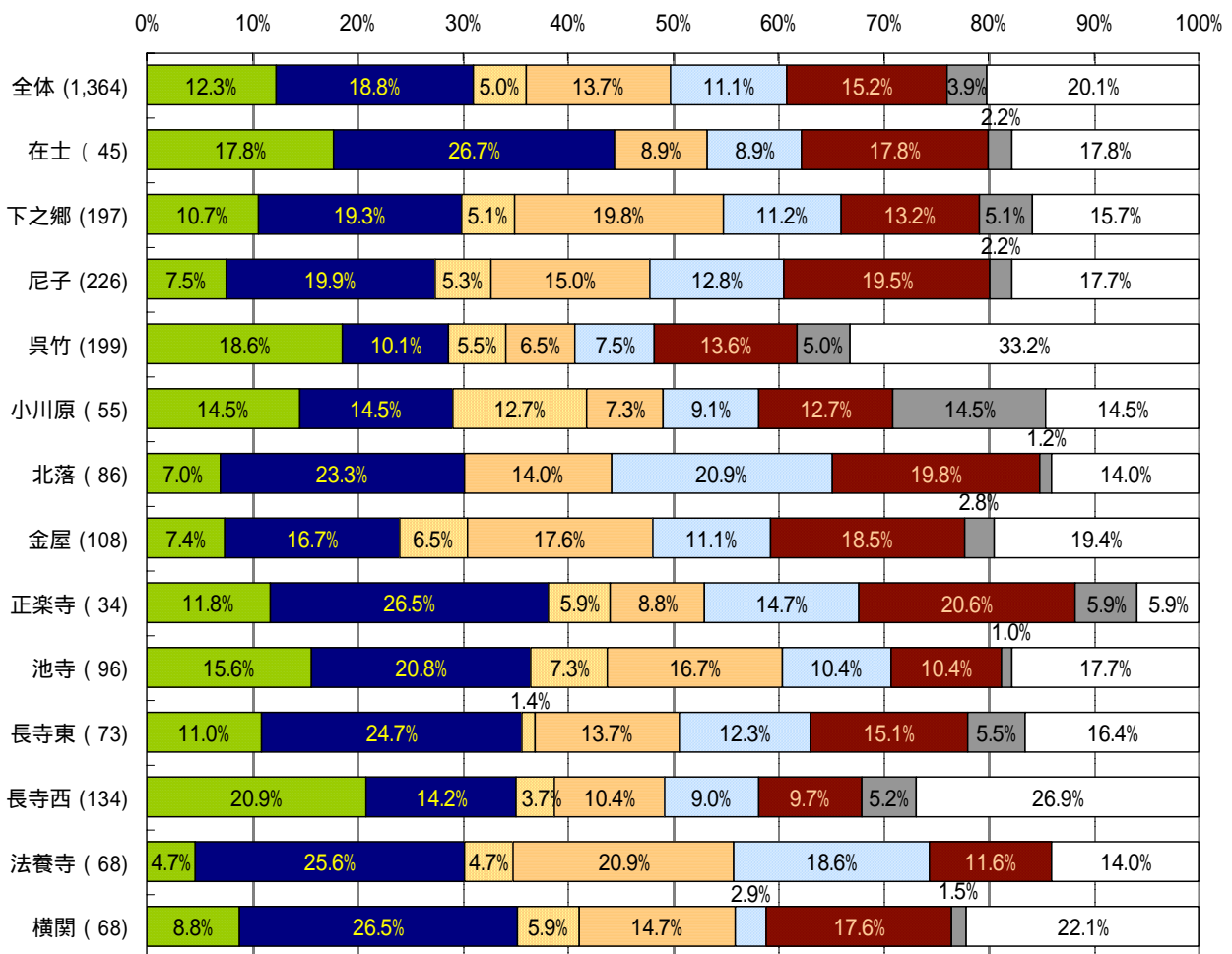
この先利用するかもしれない。

現在は社会人ばかりで不便はないが、学生の時は通学に大変。

今は困らないが将来は必要になると思う。

## (2) 公共交通対策の考え方

バス交通などの公共交通対策の考え方をたずねたところ、「バスだけでは無理があるので、乗り合いタクシーなどを組み合わせて、行政が公共交通を確保すべきである」が 18.8%で最も多く、次いで、「バス交通の衰退は時代の流れであり、行政は費用を負担すべきではない」が 15.2%、「最低限、現状のバス路線が維持できるように、町からバス事業者に対する赤字補填を継続すべきである」が 13.7%、「行政の責任でもっと便利なバス交通を提供すべきである」が 12.3%の順になっており、さらに「行政やバス事業者では限界があり、住民が主体となった外出支援（移送サービス）に取り組むべきである」にも 11.1%の回答が寄せられました。町民の意見がかなり分かれています。



- 行政の責任でもっと便利なバス交通を提供すべきである
- バスだけでは無理があるので、乗り合いタクシーなどを組み合わせて、行政が公共交通を確保すべきである
- 地域の住民がバスを利用する運動を行うなど、住民が協力する地区に対しては、行政がバス交通の確保を支援しても良い
- 最低限、現状のバス路線が維持できるように、町からバス事業者に対する赤字補填を継続すべきである
- 行政やバス事業者では限界があり、住民が主体となった外出支援（移送サービス）に取り組むべきである
- バス交通の衰退は時代の流れであり、行政は費用を負担すべきでない
- その他
- 不明

図 2-2-2 地区別、公共交通対策の考え方（世帯） 対象数（世帯）= 1,364 世帯

地区別にみると、「バスだけでは無理があるので、乗り合いタクシーなどを組み合わせて、行政が公共交通を確保すべきである」については、在士（26.7%）、正楽寺（26.5%）、横関（26.5%）が高い割合を示しており、北落（23.3%）、池寺（20.8%）、長寺東（24.7%）、法養寺（25.6%）でも20%を超える高い割合を示しています。

「バス交通の衰退は時代の流れであり、行政は費用を負担すべきではない」とする意見については、正楽寺（20.6%）が他よりも割合が高く、北落（19.8%）や尼子（19.5%）も比較的高くなっています。

「町からバス事業者に対する赤字補填を継続すべきである」とする意見については、法養寺（20.9%）、下之郷（19.8%）でやや高い傾向が見られます。また、「行政の責任でもっと便利なバス交通を提供すべきである」については、長寺西（20.9%）、呉竹（18.6%）が高く、「住民が主体となった外出支援（移送サービス）に取り組むべきである」については、北落（20.9%）、法養寺（18.6%）で高くなっています。

なお、「7.その他」の『具体的に\_\_』の欄に記載された自由回答は次のとおりです。

表 2-2-2 公共交通対策の考え方に対する自由回答（世帯）

「7.その他」に回答した方に自由回答を求めましたが、以下には 2.3.4.5.6. に回答して自由回答した方の意見も掲載しています。

<b>「2．バスだけでは無理があるので、乗り合いタクシーなどを組み合わせて、行政が公共交通を確保すべきである」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 256 世帯
[池寺]	老人は車に乗れない。	
[横関]	近江電車と連絡が取れているか。	
<b>「3．地域の住民がバスを利用する運動を行うなど、住民が協力する地区に対しては、行政が公共交通の確保を支援しても良い」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 68 世帯
[尼子]	バスの本数が多くなれば利用増加するのでは？	
[正楽寺]	横づけのバスがあるとよい	
[法養寺]	町外も含め巡回バスの導入も考えてもいい時期ではないか。	
<b>「4．最低限、現状のバス路線が維持できるように、町からバス事業者に対する赤字補填を継続すべきである」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 187 世帯
[下之郷]	路線・運行時間に問題があるのかもしれないが、高校生の送迎を親が車で行うのを減らす。	
[尼子]	停留所を増やすとよい。	
[法養寺]	たまに利用しようと思うが停留所が遠いため各字に近い所に停留所があったら。	
<b>「5．行政やバス事業者では限界があり、住民が主体となった外出支援（移送サービス）に取り組むべきである」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 151 世帯
[尼子]	他の町で行っているところがある。テレビで見た。 理想であるが組織化等が難しいと思う。	
[正楽寺]	行政が時代に合った送迎。乗り合いタクシー等考え運行する。	
[長寺東]	高齢になり運転できなくなる時が来ると不安。	
<b>「6．バス交通の衰退は時代の流れであり、行政は費用を負担すべきではない」と回答した世帯</b>		対象数（世帯）= 207 世帯
[下之郷]	現在の不景気な時に行政の金を使ってもらっては町民に負担がかかってくるので困る。 幼児送迎、中学生のクラブ試合送迎等マイクロバスおよび運転者をフルに従事させるべきである。	
[尼子]	バス会社が経営困難であるなら、路線バス廃止も仕方ないと思う。そのために老人等町住民が困るのであれば甲良町バス等利用し、新しいスタイルを考えていけば良いのでは？	

- [ 呉竹 ] 行政の費用負担は町民の税金ですべきでない。  
 [ 正楽寺 ] バス事業を廃止すれば今後の見通しが見えてくるのでは。

**「7. その他」と回答した世帯**

対象数(世帯) = 53 世帯

- [ 在士 ] 河瀬までバスで行ったとしても病院へ行く時などはまたバス等に乗らなければならないため、田舎の住民は車が必要であり、体の不自由な方はバス等にも乗れないため、あまりバスの必要感じない。
- [ 下之郷 ] 車の運転できない高齢者に対する移送対策が必要。  
 80歳以上の老人はあまり外出ができない。  
 良い方法がわからない。  
 不要である。  
 現在いかにも車が多すぎる。しかしなしでは暮らせないのが現状。せめて、河瀬駅や彦根まではバス、電車を乗り継いでいける便宜をはかり、それを積極的に利用するように皆がしていかなければならない。増やしても使わないではダメ。使うようみんながもっと車を少なくしたい。高い燃料、自動車税にも悩む。  
 例えばマイクロかワゴン車でも、一定頻度で公共事業として運行するのが適当ではないか。12往復を少し減らしてでも現状のバス路線は維持すべきである。  
 季節・日によって小型バス、さらに小型バス等使い分けてはどうか。  
 豊郷等の様に町内を走るタウンバスが欲しい。  
 学生さん高齢者を主に考えてはどうか。
- [ 尼子 ] 対策後すぐに利用が増えるのは無理かも知れませんが、マイカーがなくても生活できるような対策を取っていただきたいです。  
 町内を巡回するバスを行政が行うというのはどうでしょう。  
 現状では7である。将来は町行政を考えて欲しいが、赤字財政でも困る。工場誘致をするべき。  
 個人意識の多様化や欲求の多様化等で対応は困難。すべての便益に対応するのは不可。利用目的別(病院、買い物、娯楽)などに対応を考えるべき。便利さ迅速を求めたものには対応不可。買い物等は注文を取って代理する方法もある。
- [ 呉竹 ] 利用度、費用対効果の元に検討要。  
 各字迂回ルートを。  
 各字を通して欲しい。  
 乗らないのでわからない。  
 今はわからない。  
 特にわからない。  
 町内東西南北に役場を基点に巡回バスを走らせる。
- [ 小川原 ] 今現在バス料金が高すぎる。  
 タウンバスのようなものがない。(豊郷など)  
 バス利用の現状を把握していないので何とも言えない。行政の支援も困難だろうし上記5の方策も事故の時に困るし、ただし、学生の通学利用によってはこの点考える要あり。  
 今後の高齢化社会を考えると、柔軟な対策を考える必要がある。  
 必要ない。負担を少なくしてください。  
 問17と同じ(路線バスに入っていないので全く関係ない)。  
 地域間で交通対策に取り組む。  
 各字に最低一ヶ所のバス停があれば特に高齢者や通勤、通学に利用者が増加すると思う。
- [ 金屋 ] 町内で集落内に停留所がある集落が少ないので関心が薄いと思う。
- [ 正楽寺 ] 行政が運賃の安い方法を考えて各字に1日4便位の予定で計画されたい。
- [ 池寺 ] 2、5を組み合わせた形のもので老人たち等の足を確保。
- [ 長寺東 ] バス交通が本当に必要か疑問に思う。

要するに、湖国バス利用できない人（歩いてバス停までなかなか行けない人）たちの老人が利用しやすいためのバス対策は、各字の入口まで行けばバスに乗って病院へ行ける、買い物に行ける。といった方法を考えることではないでしょうか。

公共交通のことにに関して何もわからないので意見の言いようがありません。

[長寺西] 行政が責任を持って環境行政（エコポイント）との連携と対象者を特定した公共交通政策を講ずべき。

字単位でサービスを行う。

実用的、経済的、環境を考えた計画を立てるべき。

豊郷町のように行政でバス運行しては。

今は困らない。

[横関] 1の「もっと便利」は必要ないが、最低限のバス交通は確保するべきと考える。

### (3) デマンド交通についての考え方

事前予約型の乗合バス・タクシー（デマンドバス・デマンドタクシー）の運行についての考え方をたずねたところ、「乗り継ぎや事前予約（電話等）が便利にできるのであれば利用したい」が35.6%で最も多く、次いで、「乗り継ぎや事前予約（電話等）があると面倒なので、運行本数が少なくなっても通常のように決められた曜日や時刻に運行した方が良い」が25.3%となっています。

なお、「不明」が28.1%と3割近くを占めました。また、「その他」が6.5%、「乗り継ぎや事前予約（電話等）が多少不便でも、ぜひ利用したい」が4.5%でした。

「乗り継ぎや事前予約（電話等）が多少不便でも、ぜひ利用したい（4.5%）」と「乗り継ぎや事前予約（電話等）が便利にできるのであれば利用したい（35.6%）」をあわせると40.1%で、デマンド交通の利用を肯定的にとらえている割合は約4割となっています。

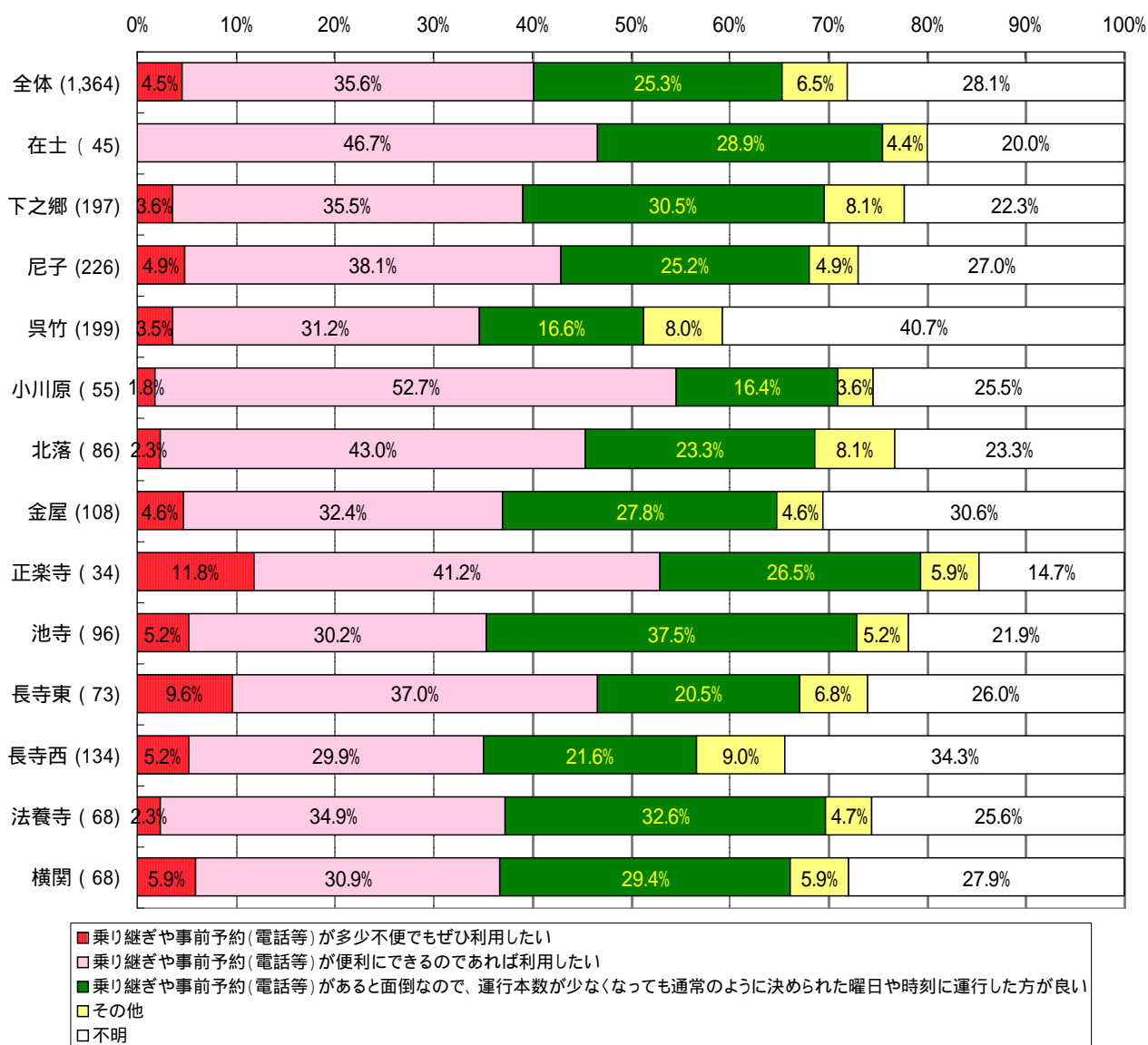


図 2-2-3 地区別、デマンド交通についての考え方（世帯） 対象数（世帯）= 1,364 世帯



「乗り継ぎや事前予約（電話等）が多少不便でも、ぜひ利用したい」と「乗り継ぎや事前予約（電話等）が便利にできるのであれば利用したい」をあわせた割合を、地区別にみると、高い割合を示しているのは、小川原（54.5%）、正楽寺（53.0%）、在士（46.7%）、長寺東（46.6%）、北落（45.3%）で、全体よりも5ポイント以上高い割合を示しています。

なお、「4.その他」の『具体的に\_\_』の欄に記載された自由回答は次のとおりです。

表 2-2-3 デマンド交通に対する自由回答（世帯）

「4.その他」に回答した方に自由回答を求めましたが、以下には2.3.に回答して自由回答した方の意見も掲載しています。

「2.乗り継ぎや事前予約（電話等）が便利にできるのであれば利用したい」と回答した世帯	
対象数（世帯）= 486 世帯	
[尼子]	高齢になり利用するかもしれない。 現状の運行状況では利用しようとは思えません。思い切った改革対策をお願いします。
[長寺東]	車に乗れなくなった時は乗り合いタクシーを利用できたらありがたい。
[法養寺]	自分で車にのれなくなったら。 高齢者の利用が多くなるため戸口から戸口への利用を希望する。
「3.乗り継ぎや事前予約（電話等）があると面倒なので、運行本数が少なくなっても通常のように決められた曜日や時刻に運行した方が良い」と回答した世帯	
対象数（世帯）= 345 世帯	
[下之郷]	30分に1本ぐらい運行すれば利用も考える。
[尼子]	朝・昼・夕方の運行で良いと思う。
[金屋]	近江線に乗るのに連絡がない（最低1時間待ち）。
[正楽寺]	今までのバス利用者、参考にして（バスの場合は本数少なく）乗り継ぎ、予約。
「4.その他」と回答した世帯	
対象数（世帯）= 89 世帯	
[在士]	あっても利用しないと思う。 行政の責任で便利で安いバス交通を提供して欲しい（小型バス）。デマンドタクシーの内容がもう一つわかりません。理解できるように詳しく説明してください。
[下之郷]	乗り継ぎ、事前予約は面倒。バスは荷物がある時大変。時間が決まっていると何もできない（年のためパッと動けない）。 必要な場所を巡回するのが良い（豊郷町方式）。 今のところは自身は必要を感じていないが、あればよいと思う。 現在ではあまり必要ない。 必要を感じていない。 なくていい。 バスに代わる手段として必要であるが、常時利用はしないと思う。 家族内に車を運転するものがあるので、アイデアが浮かばない。 介護、福祉を目的としたタクシーへの助成は必要かも。 利用しないので回答する立場にありません。 いない。 幹線道路のバス路線に乗り継ぐの意味がわかりません。具体的にどういう形を指すのが理解できない。 将来的には利用したいと考える。 費用を使うなら各集落に各1台購入し利用者に利用していただく。各集落で予約制かチケット購入。車検や整備は各集落で、また乗り合いがより密になる。
[尼子]	車を所有しているので別に考えない。 車が乗れない老人に重宝されるのではないかと思います。

必要ない。  
実行後に想定外の課題が発生し、中長期の解にならない。  
各自の責任で行動した方が良い。  
現在はほとんどの家庭に自家用車を利用している。  
利用料金が安ければ利用者はあると思う。  
意見としてはデマンドタクシーと言えるが、実際は利用客は少ないと思う。  
必要時にタクシーを呼べばいい。

[ 呉竹 ]

車があるため利用しない。  
個々人ですべき。  
バスはいりません。  
人数制限はどうか？ 行き先もあることなので、何人でもよいのか。  
車に乗っている間はバスは利用しないと思う。  
今はどうにか車の運転ができるが 5~6 年先にはデマンドタクシーを利用しなければ思っている。  
町行政の負担である。  
いらん。

[ 小川原 ]

必要ない。

[ 北落 ]

行き先の方向が不便。  
バスを小型化して経費を少なくする。  
この際思い切ってタクシーチケットの制度設計に踏み切るべき。  
子どもの塾の送迎に大変困っています。バス停まで遠い、暗くなるとひとりでは行かせられないなどで、親が送るのが必然となり、仕事から戻れない時は休まざるを得ない状況です。まずは安価で便利、安全安心を根本とし運営されるものならぜひ利用したい。  
迂回ルートがどれくらいあるかわからないので時間が読めないので利用することは少ないと思う。

[ 金屋 ]

特に必要なし。  
時代の流れに乗るべきである。  
事前予約はどのくらい前にしておかねばならないのか。もう少し分かりにくい。また、料金が高くなると思われるのでどうかなと思う。  
利用料金が安いのであれば利用したい。  
現在車の運転ができるので、利用しない。

[ 正楽寺 ]

台数が少ないと後回しになる。

[ 池寺 ]

JR や私鉄で通学している学生のために朝と夜に本数を増やす工夫をしてやって欲しい。  
予約制でも構わない。  
受益者負担で行うのであればよい。  
バスはなくてもよい。  
バス利用しない。

今のところ便利でも不便でも利用するつもりはない。

[ 長寺東 ]

私は利用しないが年寄りが多いので、実施してあげてもいいと思う。  
問 18 と同様（バス交通が本当に必要か疑問に思う）  
利用効果はあまりないと思う。現状と変わらないのでは。  
現在のところ利用する予定は少ないが、良い考えである。  
同左（公共交通のことにに関して何もわからないので意見の言いようがありません）。

[ 長寺西 ]

現在は必要ないが自分がもう少し高齢になり運転ができなくなると考える。  
乗らないのでどうでもいい。  
必要性を全く感じない。税金の無駄である。

バス停が近くにないので不便。

困らない。

そんな事より豊郷町・湖東町・東近江市を見て下さい。

[法養寺] タクシーを利用の方が気楽で便利。

老人なのでバスに乳母車を多少お金がかかっても乗せて欲しいと思います。

[横関] 必要ない。

無駄遣いするな。

現況で経営できなければ廃止で構わない。

今のところ、利用しないので関心ない。

---

**回答なしの世帯**

対象数(世帯) = 383 世帯

[尼子] 多様化する欲求にはこたえられない。バス etc の対応はナンセンス。有償ボランティア(ガソリン代支給)などを考えるべき。隣家との関係も考えるべき。

## 2 - 3 . 日常の交通手段 ~ 個人調査 ~

### ( 1 ) 車の運転状況

全体の約 3 分の 2 の人が車を運転し、とくに「30 歳代」や「40 歳代」では車を運転する人が 100%に近い状況です。「20 歳代」、「50 歳代」でも 9 割超の高い割合となっており、「60 歳代」でも運転する人の割合は 8 割近くを占めています。

公共交通の潜在的な利用者となる「運転をしない人」は、「20 歳未満」の若年層と「70 歳代」、「80 歳以上」の高年齢層となっていることがわかります。

男女別にみると、男性では、運転する人の割合は、「70 歳代」で 79.6%、「80 歳以上」でも 45.7%と比較的高くなっていますが、女性では、「70 歳代」は 16.1%、「80 歳以上」では 1.8%でしかなく、70 歳以上の女性では車を運転しない人が大半を占めています。

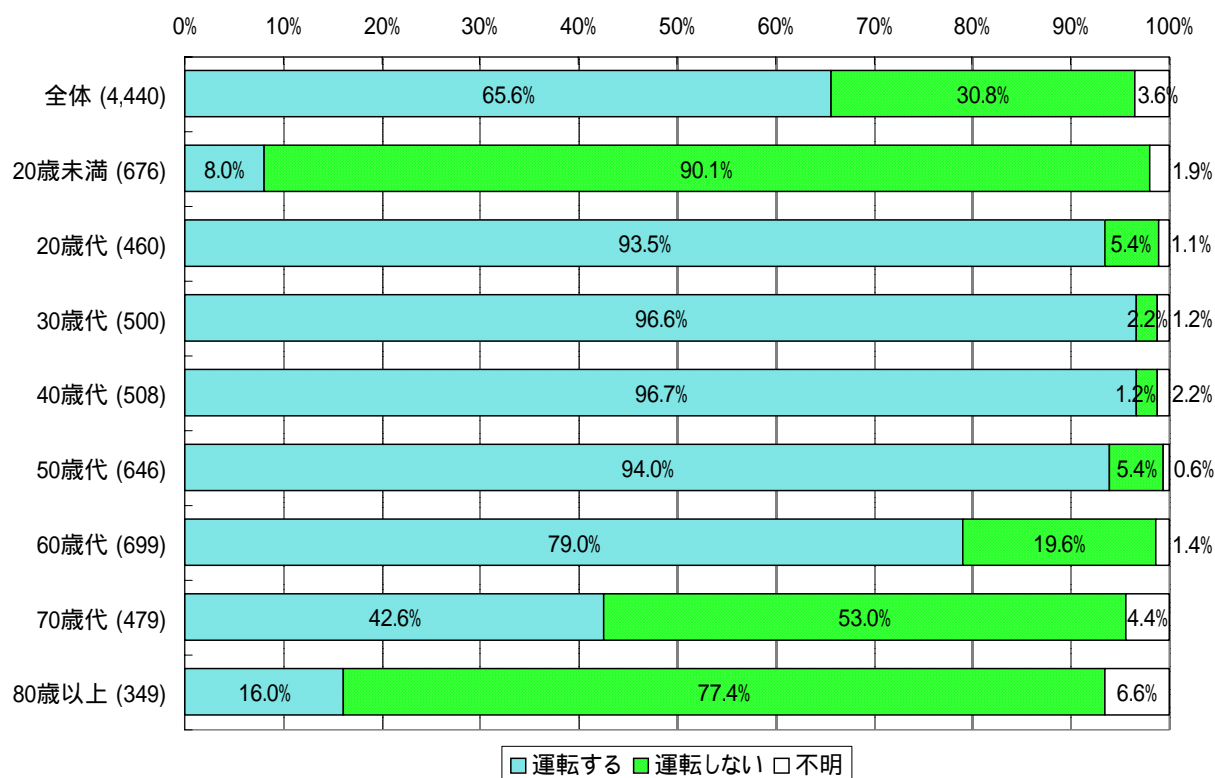
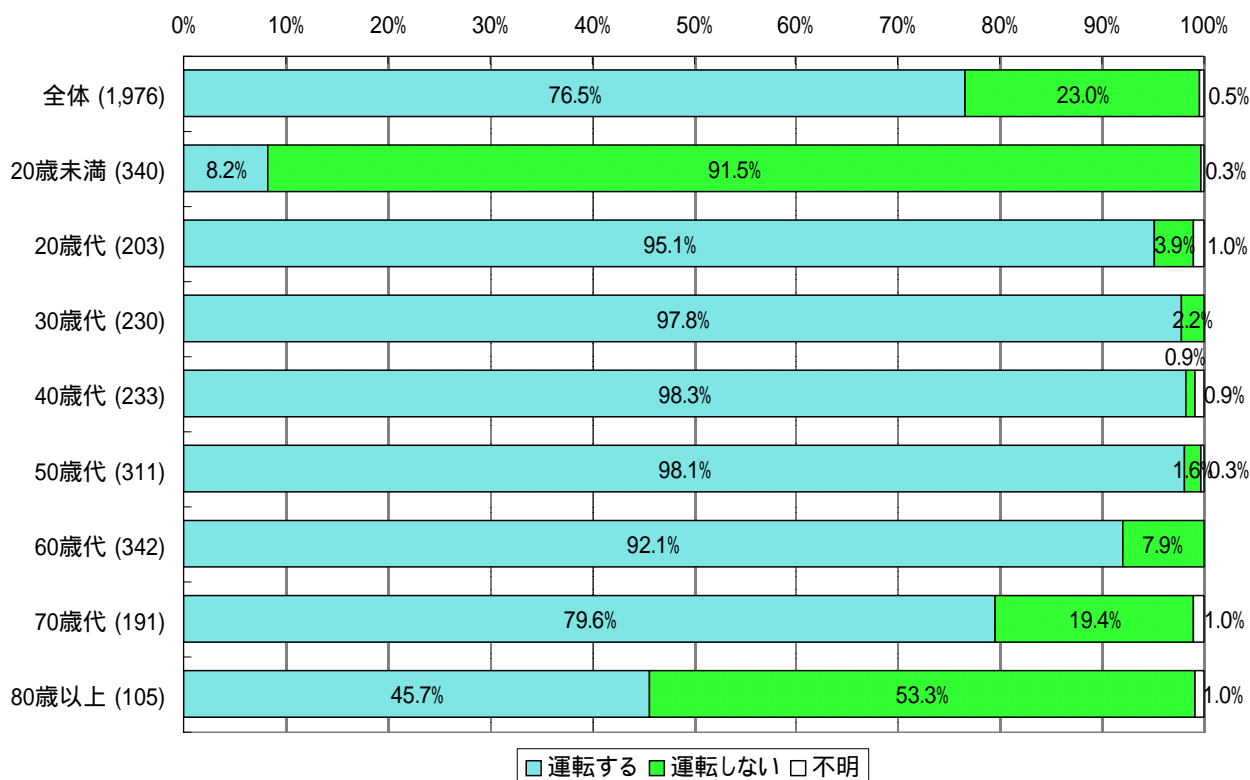


図 2-3-1 年齢別、車の運転状況 (個人) 対象数 (個人) = 4,440 人

### 《男性》



### 《女性》

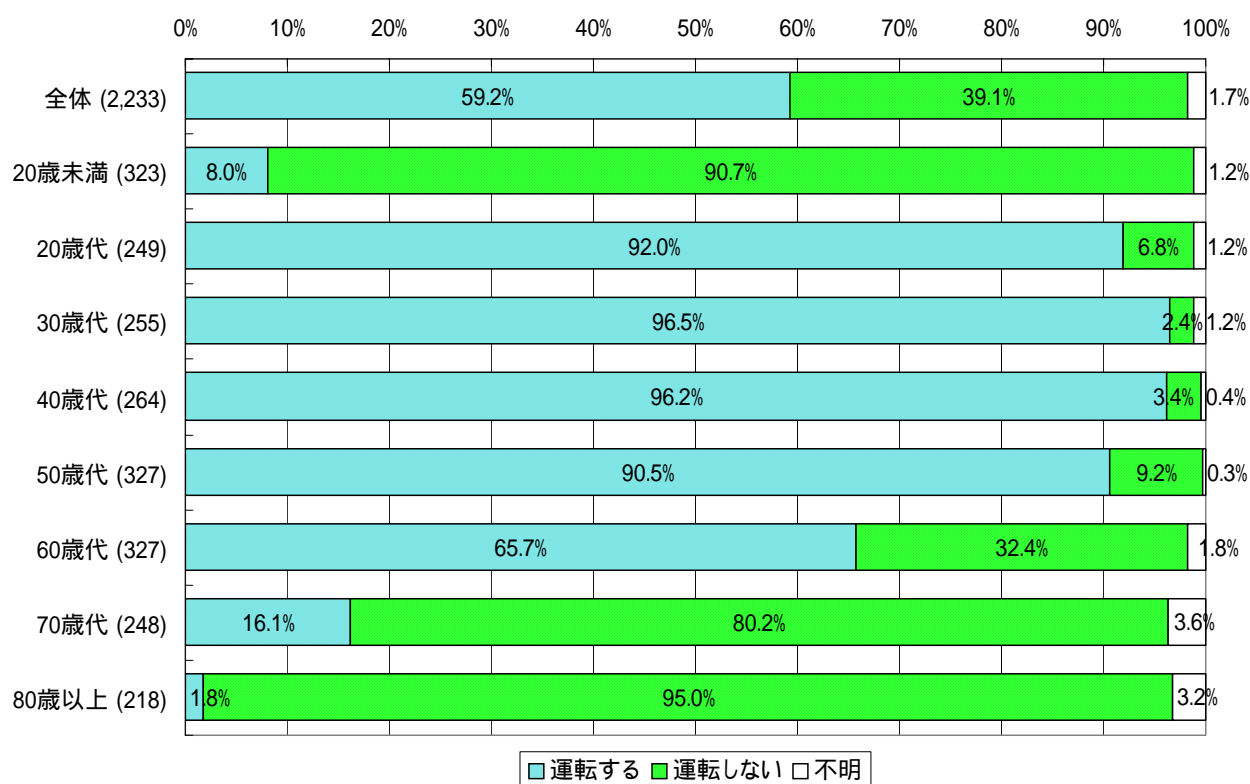


図 2-3-1 男女別・年齢別、車の運転状況（個人） 対象数（個人）= 4,440 人

## (2) 日頃の交通手段

日頃、通院、買い物、通勤、通学するときの主な交通手段をたずねたところ、「車」が61.9%と約6割を占めました。また、「家族の車で送迎」が14.0%、「友人の車に同乗」が0.1%で、これら三者をあわせると76.0%となり、町民の4人に3人は、主たる交通手段を車と回答していることがわかります。

このほかでは、「自転車」の10.4%が多く、「徒歩」は4.0%でした。「電車」は1.5%、「バス」は1.1%で、ともに非常に少数となっています。

地区別にみると、「車」の割合の高いのは法養寺(74.4%)、池寺(69.0%)、長寺西(66.3%)の順になっています。また、在土、小川原、正楽寺、長寺西の4地区では、「バス」は0.0%で主な交通手段としての利用がありません。「バス」の割合が比較的高いのは、金屋の2.9%、池寺の2.6%、下之郷の1.9%となっています。

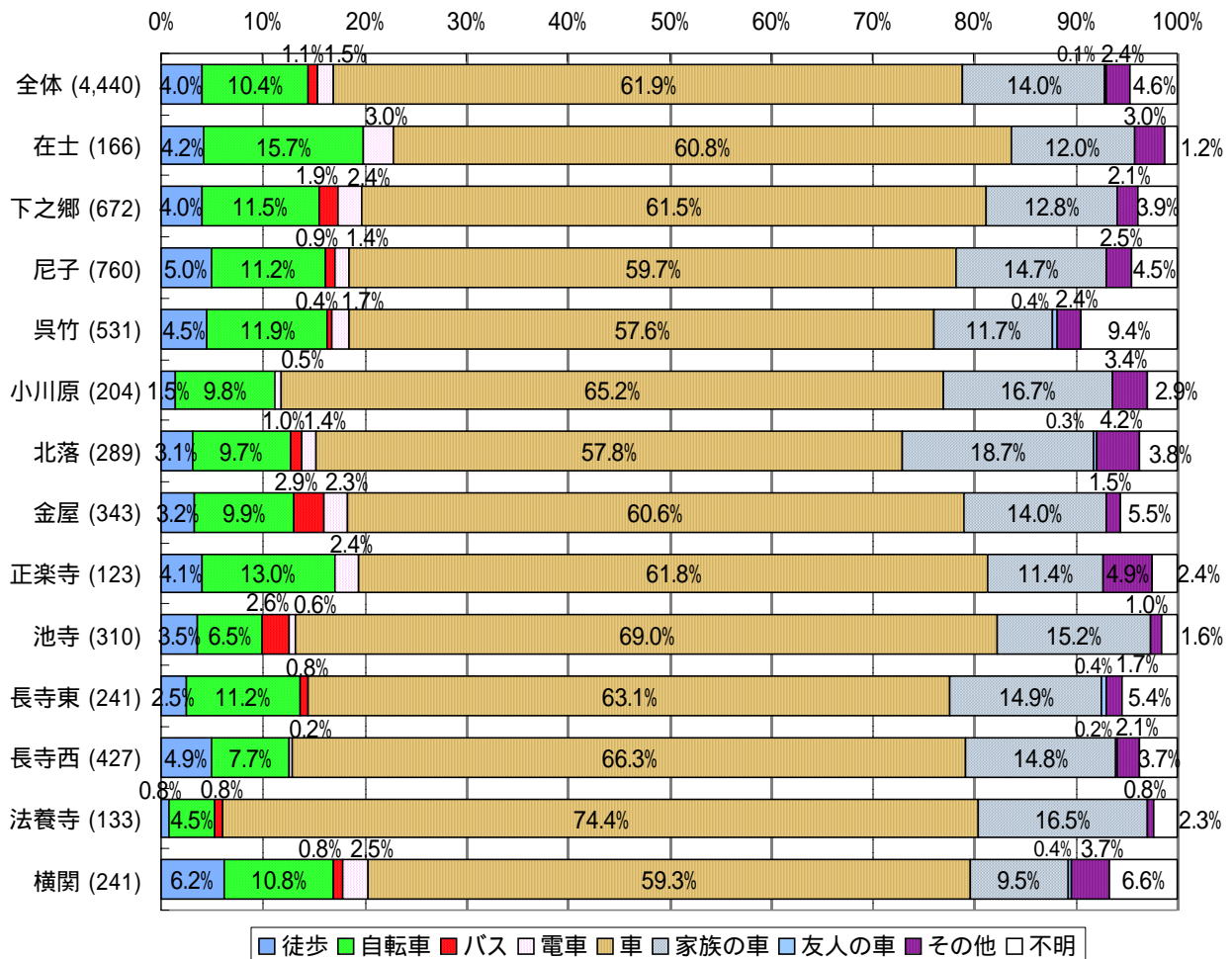


図 2-3-2 地区別、公共交通対策の考え方 (個人) 対象数 (個人) = 4,440 人

年齢別にみると、20歳代～50歳代にかけては、「車」がほぼ9割程度の大きな割合を占めています。

20歳未満をみると、小学生では「徒歩」が55.7%、「家族の車で送迎」が27.5%を占めています。次いで、中学生になると「自転車」が71.2%と大きな割合を占めています。また、「バス」の割合が4.8%を占めるようになっていきます。

高校生でも「自転車」が57.3%と過半を占めていますが、「電車」の割合が21.7%と約2割を占めるようになっていきます。

次に70歳代をみると、「車」の割合は38.6%と低くなり、これに代わって「家族の車」が27.1%、「自転車」が19.0%と比較的高い割合を占めるようになります。さらに、80歳以上になると、「家族の車」が50.7%と半数以上を占め、「車」の割合は15.5%まで下がっています。

運転しない人の割合が約4分の3を占めている80歳以上の世代では、家族の送り迎えが主たる交通手段となっていることがわかります。80歳以上の349人中、「バス」と回答したのはわずかに5人（1.4%）でした。

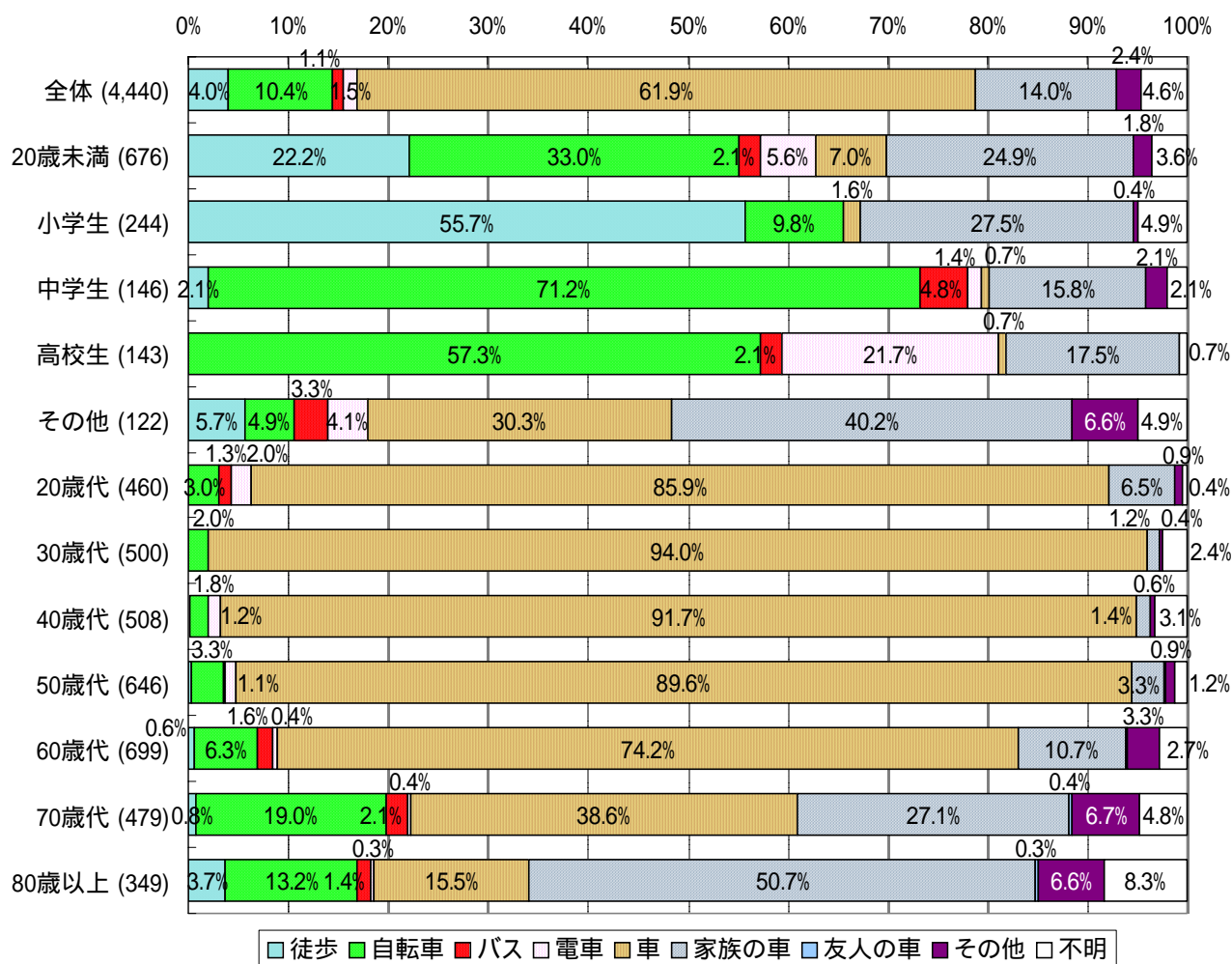


図 2-3-2 年齢別、公共交通対策の考え方（個人） 対象数（個人）= 4,440 人

## 2 - 4 . バス利用の現状 ~ 個人調査 ~

### (1) バスの利用状況

バスの利用状況をみると、全体で81.5%と約8割の人が「乗らない」と回答しています。「たまに乗る」は11.4%、「よく乗る」は1.9%で、バスを利用している人の割合は低い水準にとどまっています。

地区別にみたとき、「よく乗る」の割合が高いのは、長寺西(3.0%)、金屋(2.9%)、下之郷(2.7%)、正楽寺(2.4%)となっています。また、「たまに乗る」については、金屋(23.3%)がとくに高く、次いで正楽寺(14.6%)が高くなっています。

一方、「乗らない」の割合が高いのは、小川原(92.6%)で9割以上を占めています。加えて、長寺西(88.8%)、北落(85.1%)、法養寺(85.0%)も比較的高く、現在のバス路線から離れていて、なおかつ町の西部(彦根市側)に近い集落では、バスに乗らない人の割合が高くなっています。

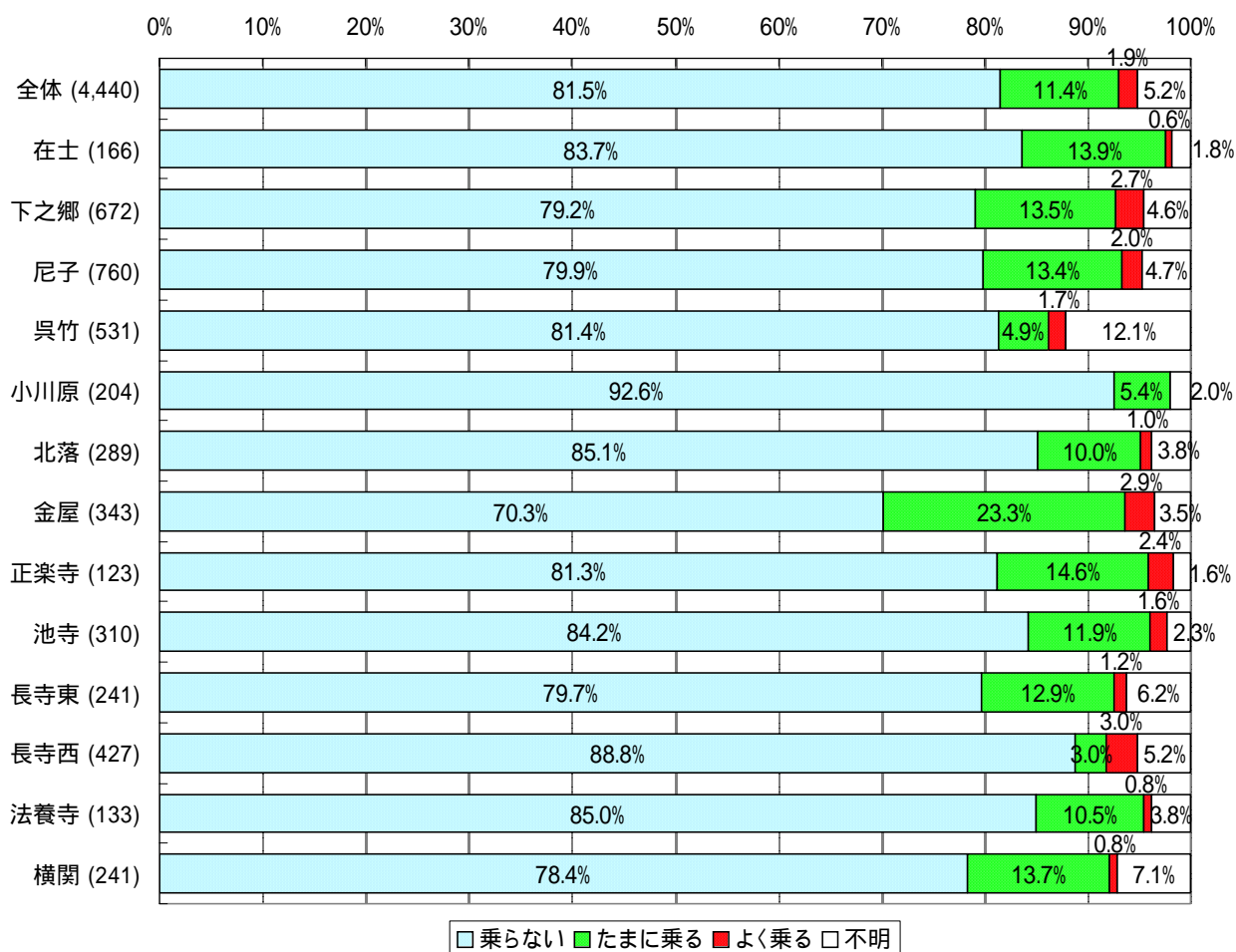


図 2-4-1 地区別、バスの利用状況 (個人) 対象数 (個人) = 4,440 人



年齢別にみると、20歳代～50歳代にかけては、「乗らない」が9割程度を占め、バスに乗る人の割合が比較的少ないことがわかります。

20歳未満をみると、小学生では「よく乗る」は0.4%でしかありませんが、中学生では5.5%、高校生では4.2%となっています。「たまに乗る」も中学生は15.1%、高校生は33.6%と高く。年齢別にみたとき、高校生が最もバスを利用している割合が高いことがわかります。

一方、70歳代では、「よく乗る」は3.1%、「たまに乗る」は19.6%で、両者をあわせた割合は2割強（22.7%）となります。これが80歳以上になると、「よく乗る」は0.9%、「たまに乗る」は12.3%で、両者をあわせた割合は13.2%となり、70歳代よりも9.5ポイント低下しています。高齢層では、80歳以上よりも70歳代の方が、バスを利用する割合が高くなっています。

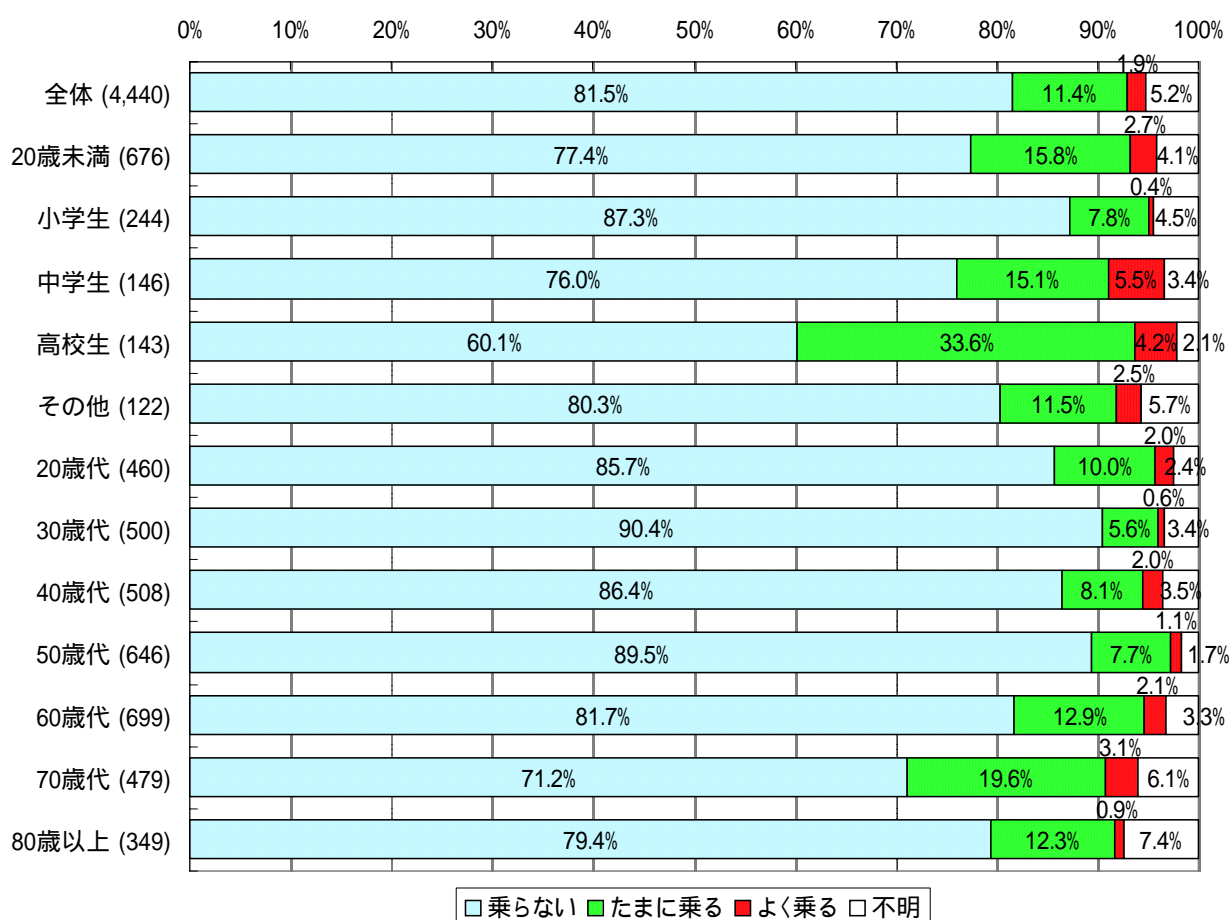


図 2-4-1 年齢別、バスの利用状況（個人） 対象数（個人）= 4,440 人

## (2) バスの利用頻度

バスの利用状況で、「よく乗る」または「たまに乗る」と回答した方（591人）を対象に、バスの利用頻度をたずねたところ、「ほぼ毎日」が8.6%、「雨の日に利用」が3.9%、「週に1・2回」が6.6%で、これらをあわせた割合は19.1%となっています。

バスを利用している人の割合が1割強（13.3% = 「たまに乗る」（11.4%）+ 「よく乗る」（1.9%））しかない上に、そのなかで比較的頻繁にバスを利用している人の割合は2割以下（19.1%）にとどまっているという状況にあります。

このほか、「月に1・2回」が17.8%、「1年に3・4回」が31.1%、「1年に1回程度」が23.7%で、頻繁にはバスを利用していない人の割合が大半を占めています。

20歳未満をみると、中学生では30人中の7人（23.3%）が「ほぼ毎日」と回答しています。また、高校生では54人中13人（24.1%）が「雨の日に利用」と回答しており、雨の日の利用が比較的多くなっています。

一方、70歳代をみると、「1年に3・4回」の31.2%、「1年に1回程度」の23.9%、「月に1・2回」の21.1%の割合が高く、「週に1・2回」は8.3%、「ほぼ毎日」は4.6%で比較的頻繁にバスを利用している人の割合はそれほど高くはありません。

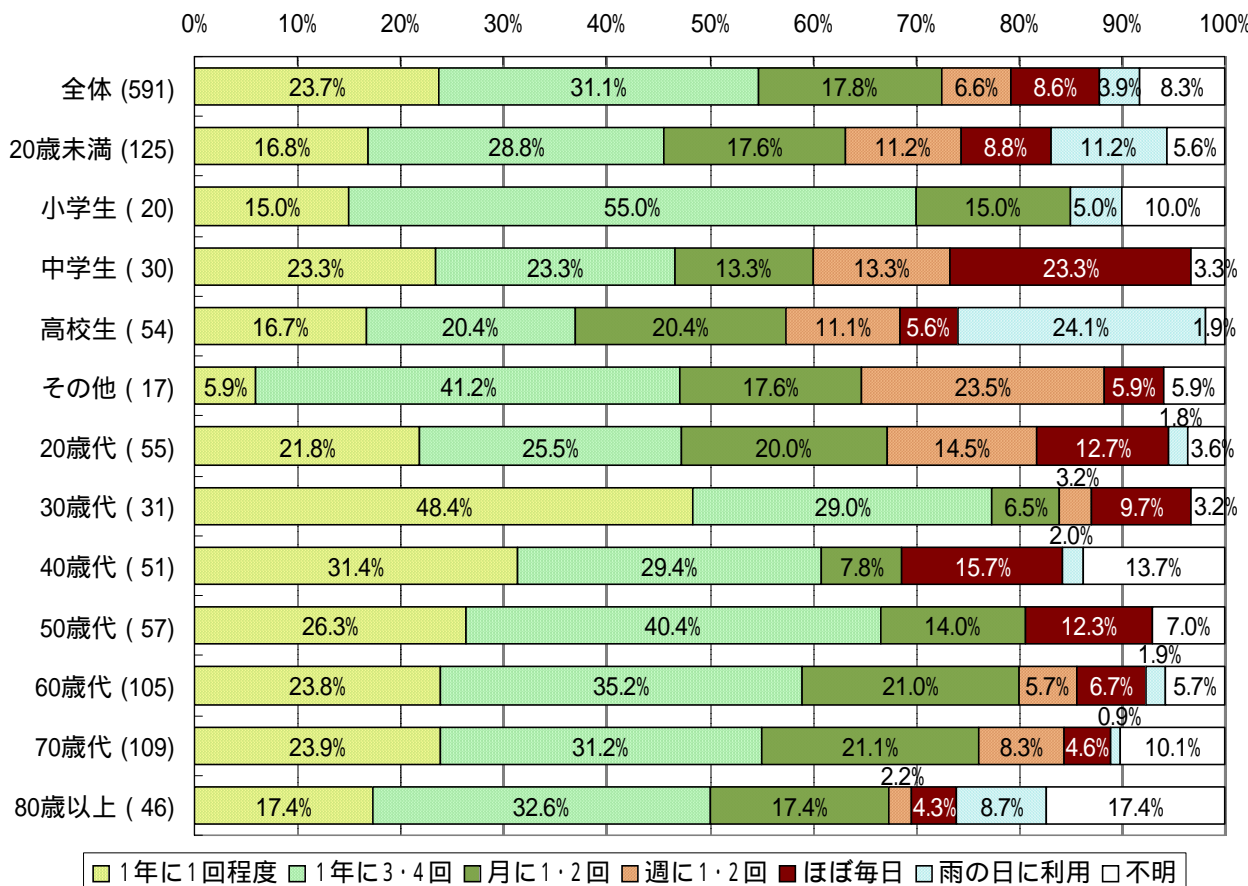


図 2-4-2 年齢別、バスの利用頻度（個人）

対象数（個人）＝バスに「よく乗る」または「たまに乗る」と回答した方：591人

### (3) バス減便の影響

バスの本数が減ってきたこと、またさらにバスのサービスが低下することで、生活に不便を感じるかどうかをたずねました。これによると、「影響はないので困らない」が48.8%とほぼ半数を占め、次いで「あまり困らない」が22.5%となりました。両者をあわせると71.3%となり、全体の7割はバスの減便やサービス低下が生活に影響を与えていないと回答しています。

「多少不便になり困る」は6.8%、「不便になり非常に困る」は3.5%でした。

地区別にみたとき、「不便になり非常に困る」の割合が高いのは、正楽寺(6.5%)を筆頭に金屋(5.2%)、在士(4.8%)、池寺(4.8%)となっています。

また、「不便になり非常に困る」と「多少不便になり困る」をあわせた割合でみると、金屋(20.1%)、正楽寺(17.9%)がとくに高い割合となっています。

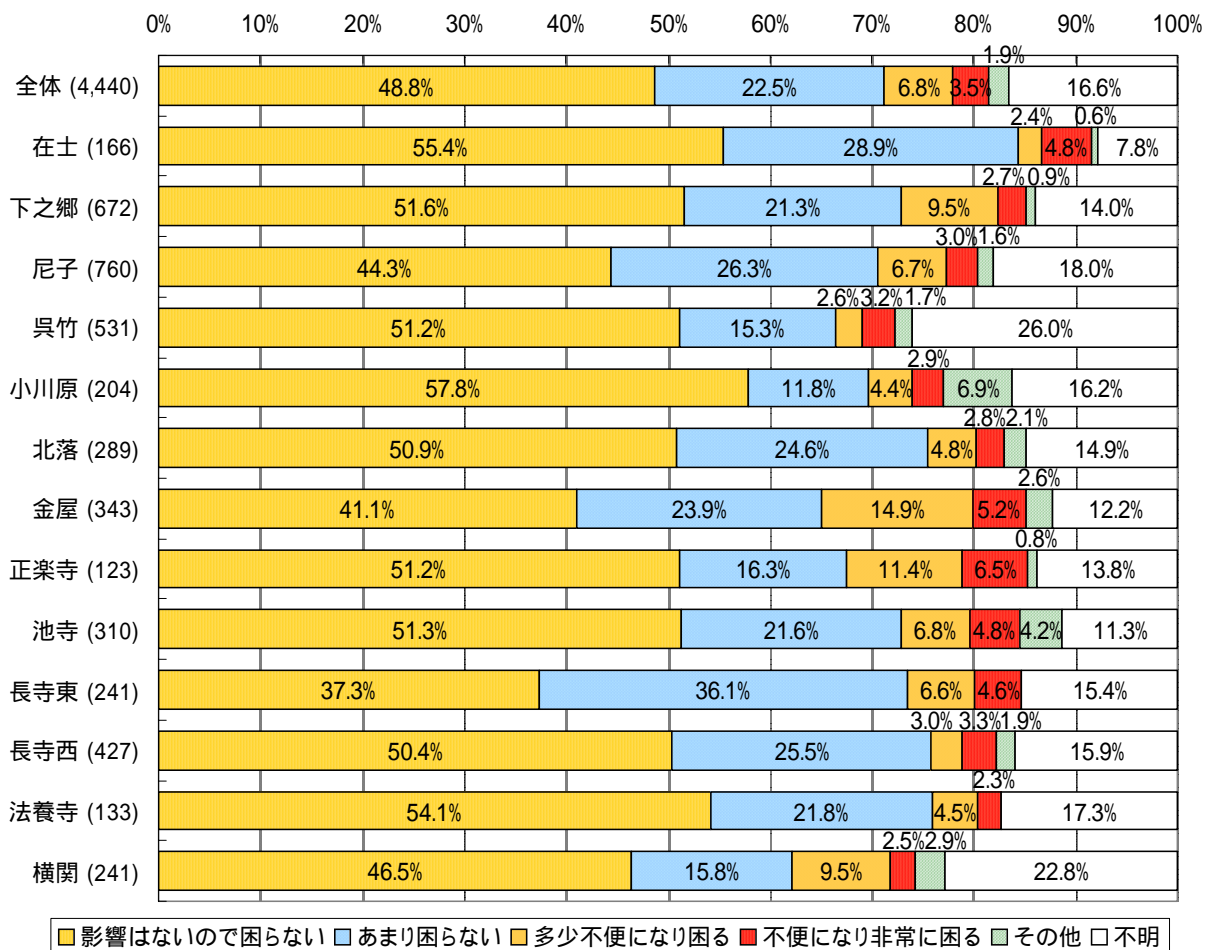


図 2-4-3 地区別、バス減便の影響(個人) 対象数(個人) = 4,440人

年齢別にみると、20歳代～50歳代にかけては、「影響はないので困らない」と「あまり困らない」をあわせた割合がいずれも7割を超えており、バス減便やサービス低下の影響が生活に影響を与えてないと回答する人が大半となっています。

20歳未満をみると、小学生では「不便になり非常に困る」は2.5%ですが、中学生では8.2%、高校生では11.2%となり、比較的高い割合を示しています。「不便になり非常に困る」と「多少不便になり困る」をあわせた割合は、高校生で28.7%で最も高くなります。また、中学生が17.8%と高校生に次いで高い割合となっています。

一方、70歳代では、「不便になり非常に困る」は5.8%、「多少不便になり困る」は10.9%で、両者をあわせた割合は16.7%と中学生に次いで高い割合となっています。これが80歳以上になると、「不便になり非常に困る」は4.9%、「多少不便になり困る」は6.9%で、両者をあわせた割合は11.8%となり、70歳代よりも4.9ポイント低下しています。高年齢層では80歳以上よりも70歳代の方が、バス減便やサービス低下の影響を受けていると感じている様子が見えます。

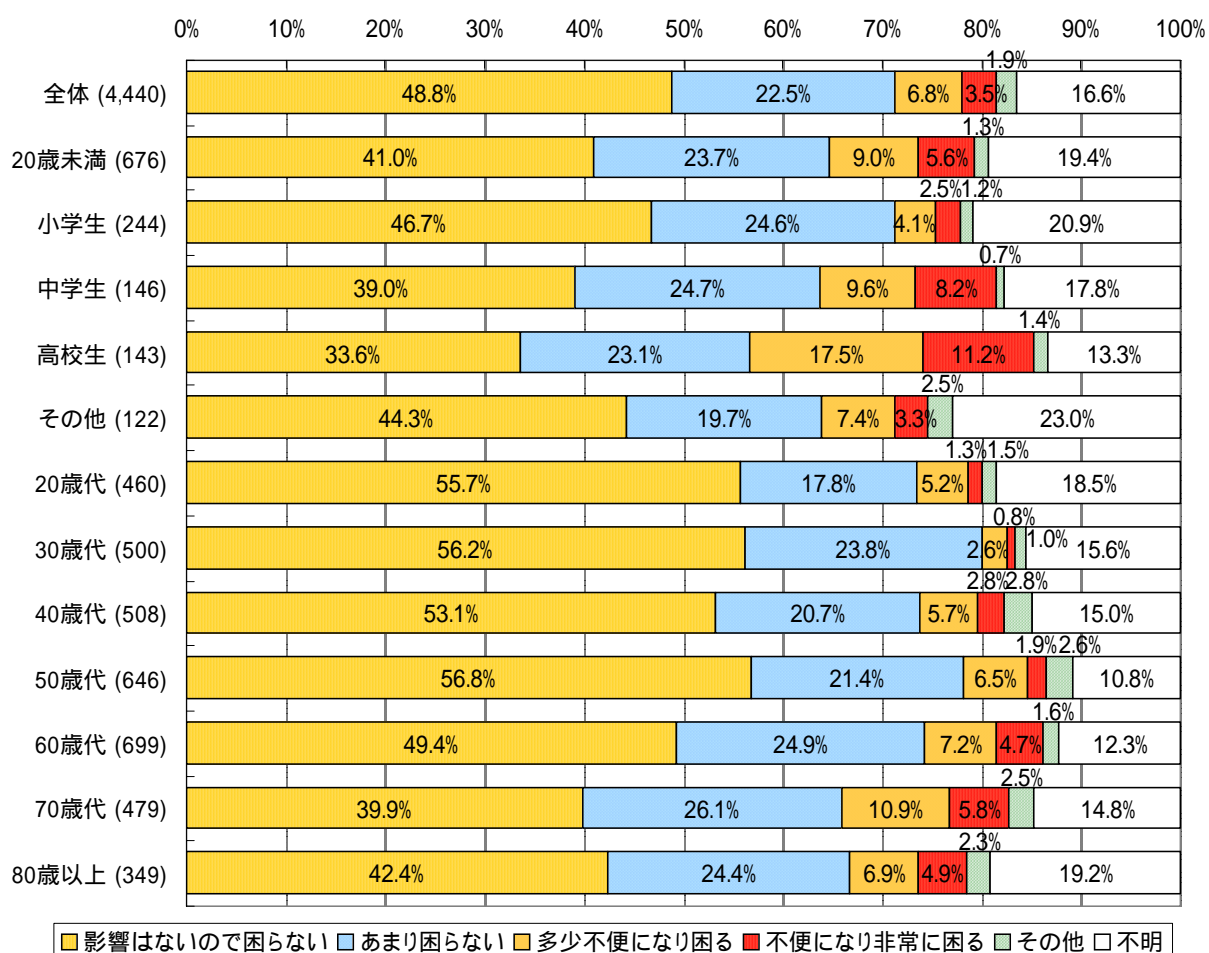


図 2-4-3 年齢別、バス減便の影響（個人） 対象数（個人）=4,440人

バスの利用状況別に「不便になり非常に困る」と「多少不便になり困る」をあわせた割合をみると、バスに『乗らない』人では3.7%と極めて少数ですが、『たまに乗る』人では52.3%、『よく乗る』人では44.5%と、5割前後の割合を占めるようになっていきます。

とくに、『よく乗る』人では、「不便になり非常に困る」が32.5%と高い割合となっています。

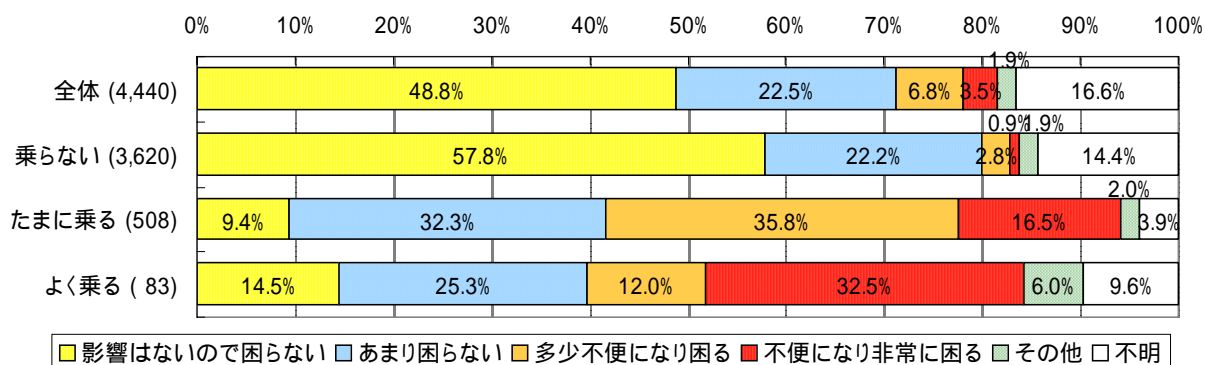


図 2-4-3 バス利用状況別、バス減便の影響（個人） 対象数（個人）= 4,440 人

なお、「5.その他」の『具体的に\_\_』の欄に記載された自由回答は次のとおりです。

表 2-4-1 バス減便の影響についての自由回答（世帯）

「5.その他」に回答した方に自由回答を求めましたが、以下には1.に回答して自由回答した方の意見も掲載しています。

<b>「1.影響はないので困らない」と回答した人</b>		対象数（個人）= 2,165 人
[長寺東]	高齢者の時不安。	
<b>「5.その他」と回答した人</b>		対象数（個人）= 86 人
[在士]	車以外の時不便。	
[下之郷]	続けてください。 乗らないからわかりません。 将来は困るかも。 高齢になった時困ります。 将来に不安。	
[尼子]	現状でも不便でならない。 便利になれば利用したい。 本数が少なすぎて不便で使えない。 現状が不便すぎる。 現在は困らない(2)。 運転できなくなった時不安(2) 自分で運転できなくなった時不安 現在は1.老後は困る。 現在は2.老後は困る。	
[呉竹]	車に乗れなくなったら。 少子高齢化が進み必要になる。	

- [ 小川原 ] バスが通っていない。  
公共便ない(2)。  
元からバスがない(3)。
- [ 北落 ] 今は困らないがゆくゆくは困る。  
車のない時困る。  
雪の日、車のない時利用できないので困る。  
バイクに乗れなくなった時不便。
- [ 金屋 ] 自分は影響受けなくても社会的には？  
家族の送迎をせねばならなくなり困る(2)。  
学校へ行けなくなる。
- [ 正楽寺 ] 現在は使用していないがある程度のサービスは必要。
- [ 池寺 ] バスなし(2)。  
バスがないので車にしている。  
雪の日など車に乗りたくない。  
運転してもらえなくなったら困る。  
運転できなくなった時困る。  
今は車に乗っているが将来はどうか。  
今後分からない。  
使いたいと思っても使えないと困る。  
雪の日とか利用したいがあてにならない。
- [ 長寺西 ] 車を運転できなくなった時困る(2)。  
車の運転できる間はバスは乗らないが？  
お年寄りが困る。  
母が利用するので困る。
- [ 横関 ] 現在は困らないが高齢になった時が不安だ(2)。  
今は車に乗れるので不便ではないが、乗らなくなった時は困るかも。  
今は車に乗せて連れて行ってもらえる不便ではないが乗せてもらえない時は困るかも。  
通学のため利用しなければならなくなると困るかも(2)。

## 2 - 5 . 今後のバスの利用意向 ~ 個人調査 ~

ここでは、バスの本数が減ってきたこと、また、さらにバスのサービスが低下することで、生活に不便を感じるかどうかをたずねた設問で、「3.多少不便になり困る」、「4.不便になり非常に困る」または「5.その他」に回答した 541 人を対象に、今後、新たに利用できるバスが運行された場合のバスの利用意向をたずねました。

### (1) バスの利用目的

バスの利用目的をみると、「通院」と「買い物」がともに 35.3%で、約 3 分の 1 の回答を得ました。次いで「その他」が 19.4%、「通学」が 17.6%、「通勤」が 14.0%でした。

年齢別にみると、現状の利用状況を反映しており、高齢になるにつれて「通院」の割合が高くなる傾向があり、60 歳以上では「通院」が利用目的のトップとなっています。20 歳代～50 歳代では「買い物」と「通勤」が上位の 1 位と 2 位を占めています。

また、20 歳未満では「通学」に 7 割を超える回答が集中しています。

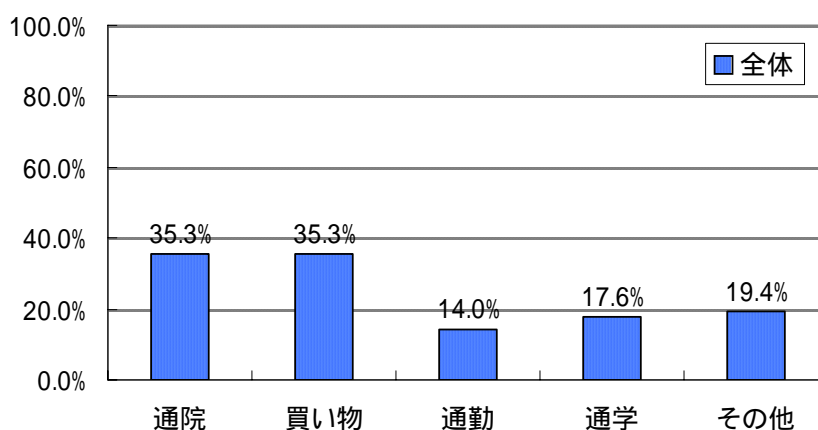


図 2-5-1 バスの利用目的 (個人) - 複数回答 - 対象数 (個人) = 541 人

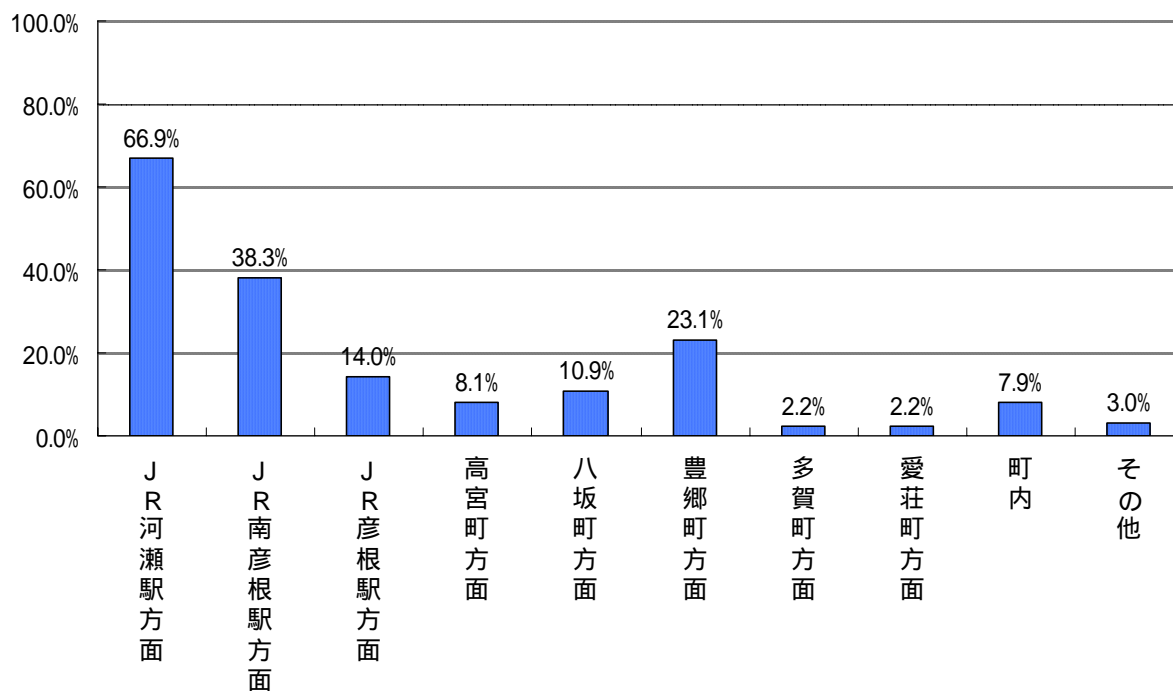
表 2-5-1 バスの利用目的 (個人) - 複数回答 - 対象数 (個人) = 541 人

	通院	買い物	通勤	通学	その他	計
全体	191 (35.3%)	191 (35.3%)	76 (14.0%)	95 (17.6%)	105 (19.4%)	541 (100.0%)
20 歳未満	6 (5.6%)	22 (20.4%)	6 (5.6%)	<b>78 (72.2%)</b>	16 (14.8%)	108 (100.0%)
20 歳代	9 (24.3%)	11 (29.7%)	<b>16 (43.2%)</b>	11 (29.7%)	4 (10.8%)	37 (100.0%)
30 歳代	4 (18.2%)	<b>8 (36.4%)</b>	5 (22.7%)	1 (4.5%)	5 (22.7%)	22 (100.0%)
40 歳代	13 (22.8%)	19 (33.3%)	<b>22 (38.6%)</b>	3 (5.3%)	12 (21.1%)	57 (100.0%)
50 歳代	20 (28.2%)	<b>26 (36.6%)</b>	18 (25.4%)	1 (1.4%)	23 (32.4%)	71 (100.0%)
60 歳代	<b>46 (48.9%)</b>	39 (41.5%)	6 (6.4%)	1 (1.1%)	21 (22.3%)	94 (100.0%)
70 歳代	<b>53 (57.6%)</b>	43 (46.7%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	15 (16.3%)	92 (100.0%)
80 歳以上	<b>32 (65.3%)</b>	21 (42.9%)	2 (4.1%)	0 (0.0%)	9 (18.4%)	49 (100.0%)

「その他」: [20 歳未満] 塾、塾、塾習い事、塾習い事 . [20 歳代] 遊び、移動、移動、JR 利用 .  
 [30 歳代] 旅行駅まで、旅行駅まで、飲酒、駅まで、子どもの通学 .  
 [40 歳代] 子どもの送迎、子どもの通学、県外へ出かける、友人・親戚宅、子どもの通学、JR  
 [50 歳代] 子どもの送迎、移動、移動、送り迎え、JR 利用、役所、実家、飲み会、飲み会  
 [60 歳代] 大阪・京都、飲酒の翌日、仕事、会合、旅行、会合、会合、飲酒、家族の依頼、JR、役所 .  
 [70 歳代] 会食等、外食、交流、移動、通院が多くなる .  
 [80 歳以上] 郵便局、移動、よそへ行くとき、JR 利用 .

## (2) バスの行く先(目的地)

新たに利用できるバスが運行された場合にバスで行きたい場所(目的地)を具体的にたずねたところ、「JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など)」が66.9%と最も多く、次いで「JR 南彦根駅方面(ビバシティ平和堂、中央病院、山崎病院など)」が38.3%、「豊郷町方面(アスト、豊郷病院など)」が23.1%となっています。



JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など)  
 JR 南彦根駅方面(ビバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など)  
 JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など)  
 高宮町方面(フタバヤなど)  
 八坂町方面(市立病院など)  
 豊郷町方面(アスト、豊郷病院など)  
 多賀町方面  
 愛荘町方面(フレンドマート)  
 町内(Kモールなど)  
 その他

図 2-5-2 バスの行く先(個人) - 複数回答 - 対象数(個人) = 541人



年齢別にみると、「JR 河瀬駅方面」については、いずれの年齢層でも 50%以上の割合を示しています。とくに 20 歳未満の 80.6%、20 歳代の 73.0%のように若年層では JR 河瀬駅方面を行きたい場所とする割合が高くなっています。

「JR 南彦根方面」については、20 歳未満では 28.7%とやや低いものの、30 歳代の 59.1%を中心に若い年齢層で比較的高い割合を示しています。

このほかでは、年齢層の高い 60 歳代、70 歳代、80 歳以上では、「豊郷町方面」の割合が 40%前後を示しており、「JR 南彦根方面」と同じくらいの希望があります。

表 2-5-2 バスの行く先（個人） - 複数回答 - 対象数（個人）= 541 人

	JR 河瀬駅方面	JR 南彦根方面	JR 彦根駅方面	高宮町方面	八坂町方面	
全体	362 (66.9%)	207 (38.3%)	76 (14.0%)	44 (8.1%)	59 (10.9%)	
20 歳未満	87 (80.6%)	31 (28.7%)	6 (5.6%)	0 (0.0%)	1 (0.9%)	
20 歳代	27 (73.0%)	14 (37.8%)	6 (16.2%)	3 (8.1%)	4 (10.8%)	
30 歳代	16 (72.7%)	13 (59.1%)	4 (18.2%)	1 (4.5%)	1 (4.5%)	
40 歳代	43 (75.4%)	27 (47.4%)	6 (10.5%)	3 (5.3%)	7 (12.3%)	
50 歳代	44 (62.0%)	25 (35.2%)	16 (22.5%)	6 (8.5%)	9 (12.7%)	
60 歳代	66 (70.2%)	42 (44.7%)	14 (14.9%)	9 (9.6%)	11 (11.7%)	
70 歳代	52 (56.5%)	35 (38.0%)	16 (17.4%)	11 (12.0%)	19 (20.7%)	
80 歳以上	25 (51.0%)	17 (34.7%)	7 (14.3%)	10 (20.4%)	7 (14.3%)	

	豊郷町方面	多賀町方面	愛荘町方面	町内	その他	計
全体	125 (23.1%)	12 (2.2%)	12 (2.2%)	43 (7.9%)	16 (3.0%)	541(100.0%)
20 歳未満	2 (1.9%)	3 (2.8%)	3 (2.8%)	4 (3.7%)	4 (3.7%)	108(100.0%)
20 歳代	3 (8.1%)	1 (2.7%)	1 (2.7%)	2 (5.4%)	1 (2.7%)	37 (100.0%)
30 歳代	1 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (4.5%)	22 (100.0%)
40 歳代	12 (21.1%)	3 (5.3%)	3 (5.3%)	4 (7.0%)	2 (3.5%)	57 (100.0%)
50 歳代	14 (19.7%)	1 (1.4%)	1 (1.4%)	8 (11.3%)	2 (2.8%)	71 (100.0%)
60 歳代	36 (38.3%)	3 (3.2%)	3 (3.2%)	7 (7.4%)	2 (2.1%)	94 (100.0%)
70 歳代	34 (37.0%)	1 (1.1%)	1 (1.1%)	9 (8.7%)	4 (4.3%)	92 (100.0%)
80 歳以上	20 (40.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (18.4%)	0 (0.0%)	49 (100.0%)

「その他」:[20 歳未満]色々と、色々と.[20 歳代]邂逅の郷方面.

[40 歳代] 駅など、京都、大阪に出かける時駅に駐車場がないため.

[60 歳代] 県内・県外、県内・県外.[70 歳代] 県外に出るときなど、大津方面.

### (3) バスの利用頻度

新たに利用できるバスが運行された場合に、どれくらいの頻度で利用したいかをたずねたところ、全体では「たまに利用」が最も多く 40.1%を占め、次いで「月に1・2回程度」が 14.0%、「雨の日に利用」が 10.0%の順となりました。

「週に1・2回程度」は 8.3%、「ほぼ毎日」は 6.8%で、両者をあわせると 15.1%となっています。現在の利用状況(図 2-4-2.P47 参照)では、「週に1・2回」が 6.6%、「ほぼ毎日」が 8.6%で、両者の合計は 15.2%であったことから、比較的頻繁に利用したいと考えている人の利用希望は、ほぼ現在の利用頻度と同程度であることがわかります。

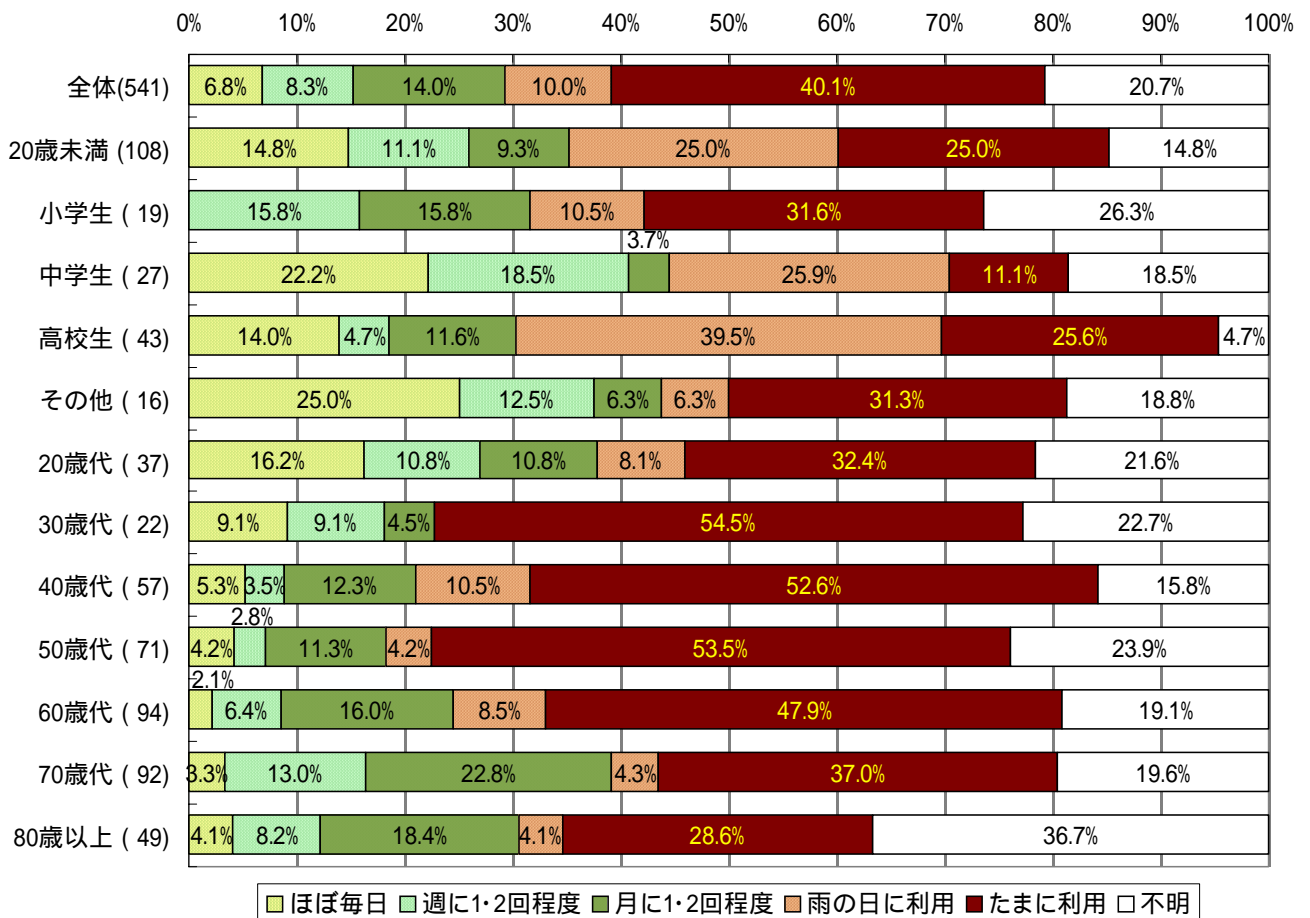


図 2-5-3 年齢別、バスの利用頻度(個人) 対象数(個人) = 541人

年齢別にみると、小学生では「週に1・2回程度」と「月に1・2回程度」がともに15.8%で、比較的高い割合を示しています。中学生では「ほぼ毎日」が22.2%を示しており、「週に1・2回程度」も18.5%を占めています。両方で40.7%を占めており、中学生ではバスサービスが低下すると困ると考える人の約4割は、「ほぼ毎日」ないし「週に1・2回程度」の頻度で利用したいと考えています。また、高校生では、「雨の日に利用」が39.5%を占め、他と比べ非常に大きな割合を占めています。

一方、30歳代以上になると、「たまに利用」の割合が最も高くなり、「ほぼ毎日」ないし「週に1・2回程度」といった利用は非常に少数となっています。わずかに70歳代、80歳以上になると、「月に1・2回程度」や「週に1・2回程度」の割合が大きくなっています。

#### (4) バス停留所までの距離 (希望時間)

新たに利用できるバスが運行された場合に、バス停までの距離 (歩いて何分) はどの程度までなら許容できるかをたずねたところ、全体では「5分まで」が43.8%と最も多く、次いで「10分まで」の32.0%でした。バス停留所までの距離は歩いて10分までを望む人が約4分の3(75.8%)となっています。

歩く速度を概算で4km/hとして距離に換算すると、10分以内で約660mとなり、5分以内では約330mとなります。

年齢別にみると、「5分まで」と「10分まで」をあわせた割合は20歳未満では86.1%、20歳代で81.0%と8割を超えていますが、30歳代、50歳代では「15分まで」にもそれぞれ13.6%、14.1%と比較的高い回答が得られています。しかしながら、年齢層によるばらつきも大きく、年齢別にみた顕著な違いをみることはできません。

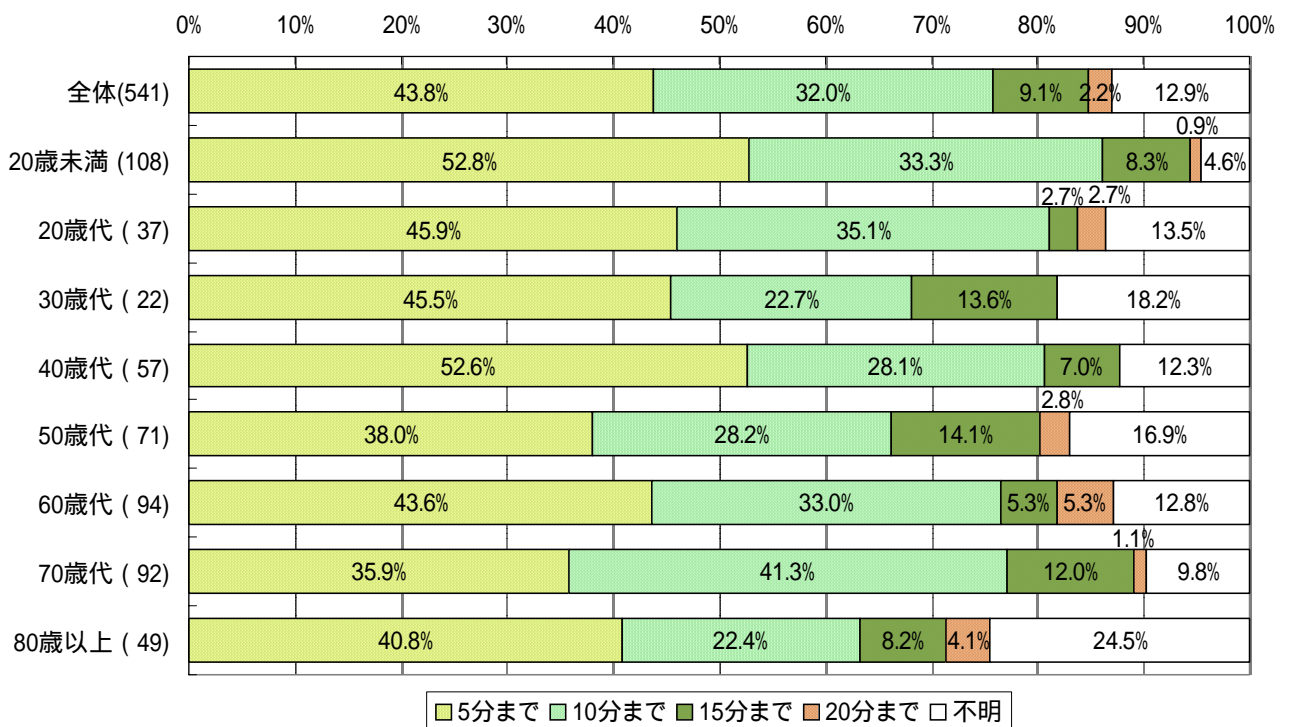


図 2-5-4 年齢別、バス停留所までの距離 (個人) 対象数(個人) = 541人

### (5) バスの料金

新たに利用できるバスが運行された場合のバス料金をたずねたところ、全体では「200 円」が 38.4%でもっとも多く、次いで「100 円」の 16.6%、「300 円」の 16.1%、「150 円」の 8.1%、「400 円」の 2.6%、「500 円」の 1.7%となっています。

「200 円」～「500 円」を合計すると 58.8%となり、200 円ならば利用するという人の割合は概ね 6 割程度とみることができます。

年齢別にみると、20 歳未満では「100 円」が 23.1%で、全体の 16.6%よりも 6.5 ポイント大きくなっています。また、70 歳代では、「300 円」が 21.7%、「400 円」が 4.3%と比較的大きな割合を示しており、若年世代や壮年世代よりもわずかではあるものの、高額なバス料金を許容している傾向が見られます。

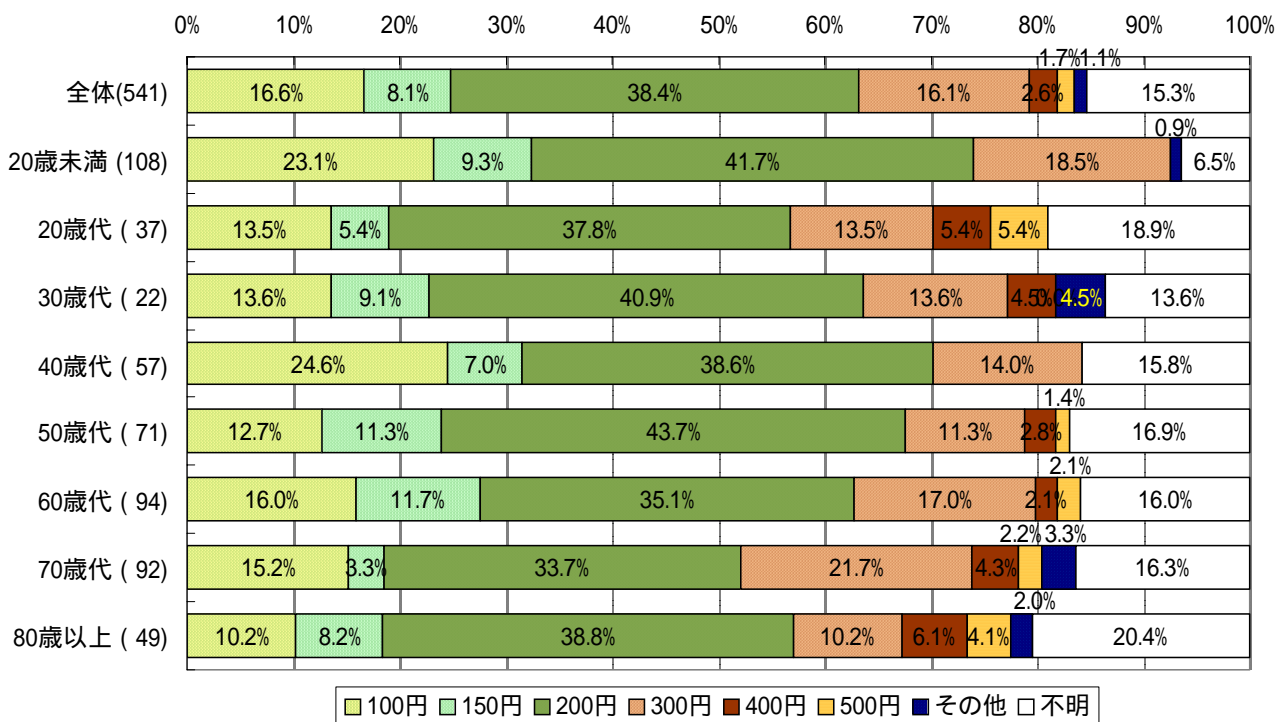


図 2-5-5 年齢別、バスの料金 (個人) 対象数(個人) = 541 人

## (6) バスの運行本数

新たに利用できるバスが運行された場合、最低限必要なバスの運行本数をたずねたところ、全体では、「1時間に1本」が37.9%でもっとも多く、次いで「30分に1本」の30.7%となっています。また、「午前・午後2本ずつ程度」が13.3%、「1日に2本」が0.4%あることから、1時間に1本程度の運行が確保できれば、半数程度（51.6%）の期待を満たすことは可能となります。

年齢別にみると、20歳未満や40歳代では「30分に1本」の割合がそれぞれ48.1%、43.9%で、1時間に2本以上の運行を期待する人の割合が4割を超えています。一方、70歳代、80歳以上になると、「午前・午後2本ずつ程度」の割合が高くなる傾向が見られ、頻繁な運行でなくてもよいという人の割合が増加しています。

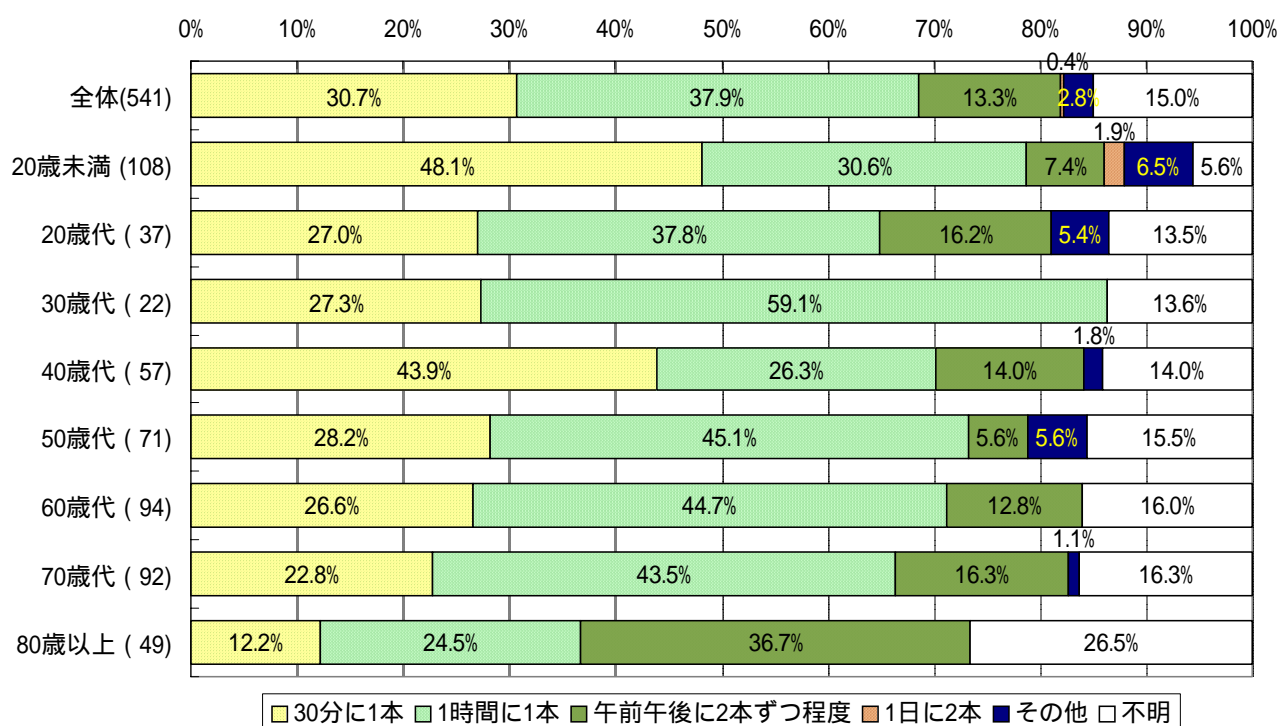


図 2-5-6 年齢別、バスの運行本数（個人） 対象数（個人）= 541人

## 2 - 6 . 自由意見 ~ 世帯調査 ~

最後に、バス交通などの公共交通に対する意見を自由に求めました。以下は、自由意見欄に記載された自由意見です。

- [ 在士 ] 「フタバス」のように車に乗れない人が買い物や病院へいつでも通えるように、町独自でなんとかバスを走らせることができないものでしょうか。特に豊郷病院や湖東記念病院、彦根市民病院などへもお年寄りや車のないもの、国民年金暮らしの人などが利用できるように、弱者に暖かい町政となるよう希望します。
- 現状のバス路線が維持できるよう、町からバス会社に補助をしてでも守ってほしい。町職員の出張等も駅まで利用するとか考えてはどうか。利用を高める意味で。現在車を運転する人もいずれバス等にたよる時が来ると思われるので維持を。
- このようなアンケートは住民の思いを知る上で大変大事だと思いますが、現状のバス利用状況はどうかみんなに知らしていくことも必要と思う。ガラガラの大型バスが毎日毎日これでもかこれでもかと走っている。利用人数に合わせた費用と効果を考えた運用がこれからは必要と考える。車を運転する人はバスを利用することは少なく、車を自分で運転しない人にとって公共交通は重要で大変必要なものであることはアンケートなしで明白である。もっと、どう運用していくか考えた方がよい。方向性の見えたアンケートはどうか。今のところは特にありません。今後は補助付きタクシー等があればと思います。
- バスの本数が少なく河瀬駅からたびたび歩いて帰ってくる場合があります。
- 1)甲良町役場 - キリンビール - ビバシティ - 彦根病院の路線が（朝、昼、夕）あれば便利になるのでは。
  - 2)もし、八日市 甲良町 彦根の路線があれば、通勤・通学に利用が増えるのではないのでしょうか？
  - 3)テスト的に路線を追加して乗車率をチェックした上で実行化してみてもいいのでは？
- 今、私たちは車を運転するのでそれほど困ってはいないけれども年を取るにつれて必要とするときがくるでしょう。でも一人暮らしの人は本当に病院、買い物と困っていることでしょう。TELするのも面倒だしできる人はいいけれども……。丸善、若松医院、豊郷病院ぐらいいは時間と曜日を決めて各字の集合場所を決めて1日も早い運行を望んでいます。よろしくお願いします。北川町長さんに期待します。
- いつ見てもバスの中の人数は少ない。乗り合いタクシーなどにした方が経済的ではないのでしょうか。
- JR 線駅に遠いのでバスは是非運行を続けて欲しく思います。また、最近河瀬駅西口近くにクリニックができ、通院もしているのでも車を運転する家族が留守の時などバスがあれば本当にうれしいです。
- [ 下之郷 ] 町内には国保年金受給者が多いので、できるだけ利用者の利用料金負担の少ない代替バスの運行を望みます。
- 高齢化社会を迎え、バス交通の必要性が問われるようになってきました。地域性から自家用車を必要としたところである。しかしながら、いつでも車に乗れるものでもない。行政、バス業者等、住民とが一体となった形態考え方及び進め方であればなりません。すでに先行し実施されている地区などもあると思いますが、乗り合いタクシーなどの取り組みもされているそうです。いづれにしても大変な時代が来たことと思います。英知を出し合って乗り切っていきましょう。
- 小型化したバスを走らせてはどうか。
- バスを利用している人がまだいるからなくしてはいけない。朝・昼・夕方2本ずつくらい1日走らすように。人が利用する時間があると思う。

バス交通がないと困るので今まで通りにバス交通を行って欲しい。よろしくお願ひします。現在はまだ家族全員1台ずつ車を持ち運転できるためバス交通は利用しませんが、高齢になり車が運転できなくなった時、役場、マルゼン（K モール）、豊郷病院、アスト（アヤハディオ）各字を巡回できるバス（豊郷方式）を検討していただきたい。

大人の通勤手段は大部分車を利用するが、子供等（高校等）の通学には雨の時には親が送迎している方がたくさんいる。もし、バスの回数が変更運行されるなら、通勤、通学の朝、夕の回数を増やして欲しい。日中はあまり利用者も少ないと思う。

バスを増やして欲しいと言っても無理なことと思います。タクシーに頼るしか仕方ありません。1日～3日に買い物バスがあれば助かりますが…。

必要であると思う。環境や経費に配慮して小型のバスで良いので、全くなくなるようでは困る。福祉の面では利用者は少数でも公共交通は存続して欲しい。

大型に一人の時がありもったいない気持ちですが、タクシー代は莫大になってしまいます。（デマンドバス・タクシーについて）事前とは時間は？私は急に外出することが多いのでその場合は近江タクシーを利用します。しかし、バスがあれば1時間くらいは待ちます。バスの乗り場までは10～20分かかかるが、車いすを押して休みながら行きます。切符は老人用を（割引）を買っています。感謝している。

車を運転できないものは、バス交通を利用できるように考えてください。

日夏方面に勤務地があるのですが、夕方のバスがなく困っています。40分以上待つて乗って河瀬駅についても1時間以上自宅に向かうバスがなく困っています。日夏方面は相乗りタクシーを使用するようにバス停に貼ってありますが、料金的なことなどわからず使用していません。相乗りタクシーでも障害者割引はあるのでしょうか。今までバスでは障害者割引がありどこまで行っても100円でした。何もわからないので今は家族の者が無理をして送り迎えをしています。

私たちはまだまだ運転が可能なので車での移動を利用していますが、車が乗れなくなったお年寄りの方などには、公共交通があると助かる部分も多いのではと思います。ただ、駅への往復で1日に駅に行く予定のお年寄りの方などがどれくらいいるのかな？と思います。そしたら、身近な所で買い物や病院に行けるバスが走っている方が喜ばれるのかなと考えたりします。私たちは子育て世代で、子どもはバスなどの乗り物が大好きです。期間などを決めて夢のあるバスが運行すれば親子で利用してみたいかなと思います。例えば、トト口のねこバスとか…。

私たち若い世代で、自分たちで車の運転ができてバスがなくても全然不便ではないものにとってはいいけれど（今の現状でも）、高齢者や車の免許のない人で、家族にも車に乗せてもらえない人にとっては大変だろうと思う。事前に予約できるデマンドタクシーはTVでも見た事ありますし、あるといいと思います。あと、フタババスとうまく兼ね合わせて利用できたら良いと思います。

現在の1日12往復を朝（2回）、夕方（4回）の計6回にして費用の負担を減らしては如何？年をとるにつれ車の運転が困難になればバス・タクシー利用多くなると思いますので、バス・タクシーの利用ができやすくなればうれしい。

老人、中高生等家族に送ってもらえない時は比較的安価で便利な乗り物なので、利用者が少なくても最低限でもいいから存続すべきだと思う。

甲良町としてのバス交通の負担はどの程度かわからないのでアンケートに記載した方がよい。

駅やバス停が家から遠いので急ぎの時、早く行くことが必要な時は車で行きます。

現在、大人3人が車に乗れるので不便を感じていないが、道路整備として、出町から国道8号・河瀬まで早く拡張し二車線にしていきたい。

車を運転できない人のために湖東町のプラチナバスや豊郷町のタウンバスを出して、年寄りや運転できない人（障害のある人）は無料で小さな車で町内を運行する。既存の公共バ



スは本数を現在の状態で保ち、運営してもらおう。一方で町の公用車は軽自動車に全て変える。値段の安い車で燃費の良い車にする。公用で車を使用する時は職員の車を借りて借料を支払って公用車の代わりとする。それにより、沢山の経費が浮く。それを公共のバス(甲良町のバス。バスでなくてもよい)を運営する。働ける方にはある程度料金を頂く(民営に委託となるが)様にする。車ばかりではなく、バイクも公用車として使用する。郵便がバイクなので、車で移動しなければならないことの原因がない。無駄を省いて公共バスを運行する余裕はあると思う。むだな行事は省く。税金を有効に使うべきだ。

私の家では一人一台車を持っているのでめったにバスを利用しないけれども、老人や学生さんのいる家庭ではバスがなくなると困られると思います。自動車学校の送迎車ぐらいの大きさにしたらいいと思います。

バスが小型になって字ごとにまわっていたら便利だし利用する人もあるかもしれない。

- 1)バス河瀬着時刻を JR 河瀬駅発の 10 分前には到着する時刻表を編成して欲しい。
- 2)今も経験するのですが、時刻表の 5 分前に停留所で待っているが早く行ってしまっている。また、全く遅い時がある。改善して欲しい(たまに乗っているのだからわかりませんが)
- 3)湖国バスの運転手さんは頑張ってください。
- 4)老後は(70 歳位)公共交通を利用したい。交通の妨げにならないように、事故をしないよう車はやめる。

現在の定期バスは難しくなっていると思う。若い層は自家用車を利用する機会が増えるようになるのは仕方がない。自家用車と同等の利便性を維持するには 15 分間隔ぐらいで運行する必要があるが実際には無理。バスを維持するよりはデマンドバス・タクシーへ移行するべきであるが、もう一つはバスの廃止と不便な地域は車の税金を安くすることで都会とのバランスを取っていくことも必要ではないかと思う。

運行本数を増加してもらいたい。

通勤については予約をとり、その時間帯に 2 本 / 時間。また、老人等の通院は乗り合いタクシーを利用する対策をお願いしたい

- 1)小学生以下の子どもたちが乗りやすく。
  - 2)社会見学の一環として利用できるとういと思います。
- 少子高齢化を考えるとバスの運行を真剣に考えて欲しい。今は元気で良いが車が運転できなくなった時を考えると足の確保は重要。

バスを待っている時間があれば、その間に最寄りの駅(尼子、河瀬)へ行けるから不便と思いません。

車のない人、車に乗らない人の意見をよく聞き対応して欲しい。

河瀬駅に快速電車が止まる運動も重ねてお願いしたいです。

バス不用。いらない。税金の無駄遣い。

バスなどが通る道路に、子ども、また大人などが横断する所は必ず信号をつけることを思います。

町内巡回バスの運行を彦根市街(VIVA)彦根等へ行くマイクロバスを運転してください。各集落から幹線バス路線までの交通手段の確保をすること。

彦根方面に行きたくても河瀬で乗り換え電車に乗りまたバスに乗って時間がものすごくかかるから、時々でいいから直通の彦根方面行きを出して欲しいです。豊郷へは駅から病院まで近いからまだましやけど、市立病院に行くのは大変です。

現在は家族が車の運転ができるので困ることはないが、今後運転できないことも生じてくるので、できる限り行政が公共交通を確保されることを望む。

障害者や高齢者にも優しい公共交通であって欲しい。

私たちは車に乗れないので病院に行くのがバスがなかったら困ります。買い物に行くのも駅まで歩いて行くのがなかなか行けません。どうか近くからバスに乗れるようにお願いします。

[ 尼子 ]

ほとんどバスは利用したことがない。

行政で病院行きのバスなどフリーに走らせて欲しい。

目的地（行き先）が病院、スーパーであってもよいのでは。

私は若いので車に乗るしバスが不便でも困らないけど、廃止になってしまうと困る人がたくさんいると思うので、公共交通は存続して欲しいと思います。

現在家族の一人は自転車に乗っているが遠くに出掛ける時、家族がいないとタクシーを利用しなくてはいけないので料金が高くなり外出が不便で少なくなっています。年を取ってくるともっと困ると思います。

これから高齢社会になっていくので、公共の交通機関を確保することは大事なことだと思う。車社会になったとはいえ、車の運転ができない人ややめていく人がいる中で、バス路線を廃止していくことはいけないと思う。車いすでも利用できるバスの運行なども考えていかなければならないと思う。弱者に配慮した福祉を優先した行政に期待します。いい案は今すぐ思い浮かびませんが、他の地方公共団体の運営の仕方など参考になるところがあるかと思っていますので、研究して行って欲しいと思います。

現在の中型バスでもまだ大きいので、小型バスに切り替えて回数は減らさない。

本数が多ければ利用する回数も増えるであろうけども、現状では運行を増やすことは難しいのではないかと。増やすのも限度があり、現状維持を望みます。

自家用車を使わずできるだけ公共のバスなどで移動したいとは常々思っておりましたが、バスの時刻表もなくバス停がどこにあって、どこまで行けるのか全くわかりません。住民が集まりやすい公民館前などをバス停にし、時刻表や路線図の配布などで分かりやすくなれば是非利用したいと思います。価格も一定料金で。

学生や老人など車を利用できない住民にとってはバスの利用が必然となるため、本数が少ないのはJRとの乗り継ぎがなくて大変不便である。バス代についても往復一日400円は負担が大きい。一か月約1万円も必要となるのはどうかと思う。バスの本数の少ないこと、バス代が高いこと……、悪循環ではないだろうか。何が一番不利になっているか、検討していただき利用しやすい方向にさせていただけるとありがたい。

今現在困らないと思うが10年先に車に乗れなくなれば困ると思うので、少ない便でもあれば助かる。豊郷病院、市立病院に行ける便があれば助かると思います。甲良 - 市立病院 - スーパー、甲良 - 豊郷病院 - スーパー、あればもっと利用する人が増えると思います。今、バスに乗るとしたら観光バスぐらい。普段はほとんど車。今は皆元気で車で移動できるのでバスのことはあまり考えたことがない。でも、やはりみな年をとっていきますので、将来的には路線バスのお世話になるかもしれませんので、難しいです。

空車のバスを走行させるのはむだ遣いであり、本当に困っている人に対しては介護サービスで費用を支払い、町で補助を出すなどの対応が必要と考える。

行政がするなら現在保育園バス運転手などを空き時間に利用できるといい。

公助ではなく、共助型の発想に立って政策立案すべき。流行の案に振り回されるのではなく、集落単位ぐらいの共助型システムを構築するのが良い。

現在は利用していないので、今後のことは分からない。

通勤、通学、買い物 etc. 都会では公共交通機関にて日々対応できるが、私たちの地域ではマイカーがなければ生活できない状態の中での公共交通機関の存続は大変難しい時代となってしまうましたし、今後を考えてみても利用者の増大を可能にする様な取り組みも考えられず、日々空のバスが上下運行されているのを見るにつけ、知事の一言ではありませんが、なんともモットイナイ状態とも思っているところです。

通学、通勤等バスと電車の乗り継ぎができるような運行ダイヤにして欲しいものである。河瀬で降りても運行時間がちくはぐで便利が悪い。

現在は健康で自分で車を運転しておりますが、将来それができなくなった時は公共交通機関に頼らなければならず、その時バス、電車がなくなっていたら困ったことになる。それ

でも今のように便数も少なくうまく乗り継ぎができないようでは自家用車に頼らなければならない。そうすると益々少なくなる。これを解決する方法は私にはわかりません。運行本数が少し少なくなっても今まで通り定められた時間、時刻にバスが来て欲しい。運転できなくなった人や体の不自由な人たち、その他バスがもっと頻繁に運行されれば乗るのにな～と思っている若い世代の人たちのために、それぞれのタイプごとの小型で乗り心地がいいバスに乗りたいが、乗り物酔いをしやすい人たちでも安心して乗れるゆったりタイプとか。

甲良町は平地で面積も少ない。公共バス廃止になっても大きな影響はない。デマンドができれば充分代用できる。

バス交通等もっと利便性を図らないと町の発展は少ないと思う。しかし、地域住民だけの利用や行政が補填しただけでは赤字が増えるばかりで大変なことになる。そこで考えられることは工場、デパート、量販店等の誘致を考え買い物客、通勤客を増やすことにあると思うし、これに便乗して交通網や利便性が拡充できれば望ましいのですが。

甲良町ボランティアタクシー（仮称）を立ち上げては。理由：個々の要求に応えることは行政としては不可（非効率）。ボランティアにはシルバーを利用。ガソリン代＋。利用規定、無免許、高齢者など状況に応じ補助。適宜利用できる。事前申し込みと調整。緊急にも応じる。ボランティアを組織化。利用する人、便益がないため交通機関が変化してこの原因に対応できない人の救済を考える。

年配の方、車を持っていない方にはバスがなくなると不便になるので、廃止にしないで欲しい。また豊郷町にみたいに店や病院に送迎してもらえるバスがあるといいなと思います。私自身近い将来自分の車での外出が困難になり、公共交通に頼らなければならなくなると思います。デマンドバス・タクシーはありがたいと思っております。

バス会社の経営でなく、甲良町の経営でバスを運行するのであれば、バスを単なる移動手段としてのみ考えるのではなく、1つのコミュニティの場としてもとらえ、人に優しく、環境にも優しく、人と人をつなぎ、楽しい場ともなるように考えて欲しい。住民の税金のムダ遣いにならないように。すばらしいプランができることを期待しています。

通勤、通学時間での増便で利用者が増加するのでは。

バスを利用して駅まで行こうと思っても回数が少なく電車の発車時間に合わせて乗ることができない。

河瀬駅 萱原間を湖国バスが運行しているが、ほとんど乗客はなく空車で運行している現状で行政より補助金を出して運行するほどのことではないと思う。なお、介護タクシーの増設を推進し老親などの要望に便利になるよう計られたい。特に社協の介護車の運行を増設し気軽に利用できるシステムの改善を配慮願いたい。

停留所の出発時刻より以前に発車することはないですか？利用するにあたって不安です。若い時は車で移動していたが、高齢になりまた、高齢者のみの家庭になると、公共交通を利用したいと思います。きめ細かに乗降できるように考えていただきたい。便利になると利用するものも増えるのではないのでしょうか。

[ 呉竹 ]

私は呉竹の東川原に住んでいます。呉竹中には色々便利なことばかりありますが、私の住むところでは何一つなし。大変困っています。足も痛み歩くことさえままなりません。呉竹の村の中へ買い物に行くのもあの車の沢山通る道を横切らなければ行けません。危なくて毎日が苦痛でたまりません。せめて食べ物だけでも手近にあればと村の中の方たちを羨ましく思います。毎日家の中でひとりぼっち。一度東川原の方も見に来てください。私たちがどのように買い物に行っているか老いた私には大変なことです。これから後もこんな生活が続くのかと思うと生きる希望もありません。誰に話してよいのか困ります。とりあえず一度見に来てください。

地元呉竹地区、小川原地区は彦根市に近く公共交通の使用は過去、現在苦になっていない。各家一台以上の自家用車の時代は路線バスを必要とせず生活が成り立っている昨今、病院、

買い物へも車が足となりバス等の必要性は今のところ感じない。しかし、老後を考える時家族の具合で自分の立場次第では公共交通の必要性が大きく影響するようになるかもしれない心配もある。

家からバス停まで距離があり体の不自由（杖、ひざ痛）の人には雨の日など不便だと思います。また、今バス停がどこに止まるか知りませんが、できるだけ字の中へ入ってもらい歩き人への負担のすくないように考えて欲しいです。

甲良町内に1日12往復運行していると言っても実際、呉竹の中に停留所がないから、乗れないし、どこを走っているのかも知らないため乗ったことはない。お年寄りにしても字の中をバスは通らないから、あっても一緒である。近くの人には利用できるかもしれないけど。私たちにしたらないものとして家族で協力して生活している。

私たち家族は車に乗れるので不便でないのですが、車の運転をしない人にとってはバスがないと不便であることがあります。バスがなくなると困ると思います。

呉竹にバスが通らない。

今は車でどこでも行けるけど、年をとってきたら通院や買い物に利用したいです。

自家用車がかなり普及しているのでバス交通は必要ありません。

便利になればいい。

今後高齢者のみのバスとかの利用が増えると思うが、バス停などを町内に一ヶ所でも多く隣接した方がいいと思う。

良いことですね。町民の人でも期待していると思います。可能な限り頑張ってくださいと思います。

一方向のバスであって目的地に行くのに乗り継ぎをしてまでバス利用は無理。都市部（京都など）では、何通りものルートがあり目的に合った利用ができる。甲良町では最終駅に向かうルートしかないので考えるのは現在無。

県道や大きい道にはバスを走らせて欲しい。

私は一人のため体も弱く病氣中です。車に乗れても年々年をとっていくため病院行きや買い物に行く際は困ります。ワンコイン以下で乗り合いバス・タクシーでもいいので具体的に考えて欲しいです。今ではバス、電車を利用する場所に行くだけで20分かかって不便なためそれをどうにかして欲しいです。

車に乗れなくなったら便利であって欲しいと思います。

バスが不便だから車に乗るという風になっていると思います。バス停ももっとあればと思う。

今後10～20年は自家用車での移動は可能ですが、以後のことを思うと公共交通の利用を望むほかはないので、何らかの移送（動）サービスがあればと思います。

車に乗るのでバスの便利さ等わからないので、利用している人の意見をもっと聞くといいと思う。

このアンケートですが、町として老人、病気、または一人暮らしの人、どの人に心を寄せてくださいませんか。もっともということをお願いいたします。町長様、信用得るなんでも分かち合えば明るくなる。人は誰もが老人になります。知らぬ間に……なみだ。

これからの甲良町を考える場合（全国的に特に地方）公共交通の充実は不可欠（少子化・高齢化・経済・環境等）。行政、企業、住民が協力。運営支援を。

今は、車を運転できるのでバスを使うことはないが、運転できない時がきたら、公共交通がないと困るので公共交通整備をしっかりとって欲しい。

これから高齢者が多くなり車が乗れなくなるとバスが必要となる時が来ると思います。

バスはいらない。

自家用車（一人に一台）を利用している現状。バス交通についてあまり利用していないので、考えたことがないのが事実です。

我が家ではバス交通がなければ困る程ではないが、バス等がなければ困る方々（特に、老

人、学生など)がいるので公共交通が必要ではあると思う。我が実家(和歌山)では町営のバスがあり、バス停以外のところでも乗降ができ、大変便利(利用者)であると思う。できればそのような方法が良いであろうと思うが、近い形でバス運行を希望します。住宅の件で年に1回は見に回ってください。大分痛んでいます。

[小川原]

透析に行く時、祝祭日は送迎バスが休みなので車に乗れず、苦勞、不便です。

防災無線雑音が多くて聞こえない。全く役立っていない。

配布書類が多すぎる。むだが多い。不必要な物が多い。

問19で示されている方策が実際に実現可能ならば、甲良町の様な地形の町では将来有望なのではなかろうか。高齢住民にとってありがたい。考案お願いしたい。採算面で難しいと思いますが、実現にむけてかなりの支援をお願いしたい。

現状は路線外の地区ではバスの活用は考えたことはありませんが、今後自分自身も高齢になり自動車に乗れなくなった時公共交通機関の利用ができればありがたいと思います。

1)マイクロバス、ワゴン車でもよいので定時での運行が行われている公共交通があればうれしい。巡回バス、JR駅、河瀬、南彦根への直通運行バス、病院への直行バス。

2)各字での運転者は行政が募集し、各字に合った運行を各字で考えて運用してもらおう。できれば運賃は無料。行政からは車、燃料代、保険代、運転者への賃金の支給。

小川原なのでバス停に行くまでの足が大変です。バス停に行くまでに車で出かけたほうが早いです。

少子高齢化に伴い、特にお年寄りのためにデマンドタクシーも含め町内にタウンバスを運行して欲しい。

バスの通っていない自治会はどのように思っているか。

一家に複数台の自家用車を所有することは経済的にも環境的にも負担が大きく、公共交通が細かなサービスを提供するのであれば大歓迎である。

甲良町の現状は全く無策としか言うほかない。全戸運転できるものは一台一台車を所有している(そうでないと不便)。しかし、将来の核家族化、高齢化などを考えると公共交通機関が必要なのは目に見えている。経済的負担、環境問題からも現状の一人一台車がないと”不便”というのは行政の怠慢。箱物行政に血眼になっている議会、行政を脱却し公共交通機関等住民サービスを重視する町へ変身すべき。我々の税金はどこへ消えている(小さな行政、大きな住民サービスを)。

バス利用していないので、前問の回答になりましたが、子どもが通学しているころを考えると、雨降りなど送らなければならず困ったことも時々ありました。それを考えると問19の2はいいかなと思います

小川原の住民からすればバス停までが遠く、湖国バスに対して税金による赤字補てんは税金の無駄遣いにしか思えない。沿線住民には利点でもバス停に遠い字から見れば非常に不公平だと思う。そのため公平になるような施策を考えていただきたい。

時代の流れで各家庭に車があるので必要ない。もし、必要なときはタクシーを使えば良い。

[北落]

河瀬駅行きは1日12回あるが朝夕に集中している。昼間の1時間に1本くらいは運行できたら。高宮、フタバヤ、ビバ経由で南彦根行が運行されると高齢者にはとても便利になると思う。

公共交通は弱者にとって必要。

現在は運転できますが老人になり車が運転できなくなった時のことを思いすると、バスは必要になります。北落はバス停も遠く近くにバス停を作ってもらえると利用しやすくなると思います。各字を細かに廻ってもらえる連絡網があればいいと思います。

バスと電車の乗り継ぎにもっと便宜を図って欲しい。また、各家庭に時刻表を配布してもらいたい。

今日は元気に車に乗れてもいつ乗れなくなるかわからないので、バス、乗り合いタクシーなどを早くでき、老人が気にしなくてもよい町、甲良町であって欲しい。よろしくお願い

します。

時刻表が見にくい。

バスの乗り降りの所をもう少し低くして欲しい。30分に1本とまでもいなくても40分に1本くらいにはして欲しい。北落は小学校の所まで行かなくてはいけないので、その手前の農面道路のところくらいで止まるようにお願いします。

今現在子どもが小学生なので、バスは今のところ必要ないですが、今後高校へ通学するころバスがないと不便だと思う。だが北落はバス停がない。(勝手な言い分になるが)

最低限のバス等の公共交通は残すべきである。

近江バスが赤字路線なのはわかっているので、気の毒に思う。シルバー人材センターなどを利用して豊郷町みたいに地域コミュニティバスを運行するのもよいと思うが、せめて河瀬駅には行けると良いのですが。

赤字代替バス運行は甲良町では路線ルートが固定的でこの際思い切って廃止すべきである。運行会社が廃止したものを行政で持ち続けることはすでに限界を超える域に達してきている。田舎でデマンド導入しても利用者はごく一部であるとの実績がある。デマンドでもなくタクシーでもない、二種免許取得支援、集落移送システム(人と物の両方)(独自に考案)に行政支援することを考えた方が良い。

現在我が家の家族構成では問題ないが、高齢者の自動車運転に対して危惧がある。高齢者は一般的に運動神経が低くなってきている。また、認知症の症状が出ている人がある。こういった人がスムーズに運転免許を返上するシステムを作り交通事故防止を図るべきである。交通システムが貧弱な甲良町では免許を返上するとどこへも行けなくなる。これをフォローするのは行政の責任である。空車のバスを運行するのはムダがあるため事前予約型のシステムを早急に作るべきである。

バスを利用しない理由は、下記の通りで、利用したくても利用しがたい状況にあります。

- 1)バス停まで遠い(家から1km、歩いて10分、雨・雪の日はつらい)
- 2)バス代が高い(河瀬駅まで300円)
- 3)バスの本数が少なすぎる(1本/h)

しかし今後高齢化し車の運転ができなくなった時、公共交通を整備しておいてもらわないとかなり不便で、ややもすれば町から引っ越し、便利な場所へ移り住むことも考えなければならぬと思っています。前にも書きましたが、子どもの塾通いには今も苦労しています。夏はバスで行かせても冬は道が暗くなり外出させられません。もっと、近くにバス停があると良いのと思います。子育て支援としての送迎業務もご検討ください。

バスの運転手をお願いして、乗車人数を時刻別に朝から何時何分発の萱原までの乗車人数また何時何分発の河瀬駅行着までの乗車人数を1日中できるだけ詳しく調査をできるだけ長くできれば1年間ぐらいしてから運転時刻や本数を考えればと思うのですが。

[ 金屋 ]

現在のバス通行でよろしい。

現在は自動車の運転ができるので不便はないが、年老いて自分で運転できなくなった時等を考えると近くの病院まで直通できるよう住民主体の送り迎えができる体制作りを行政も一緒になって支援をお願いします。

最近は学校への送り迎えを普通のため最寄りの駅まで送ることが多い。朝・夕だけでも電車で合うようなバスの運行がこまめにあればよいと思う。

河瀬駅で電車を降りて金屋、萱原行のバスの待ち時間が午後のバス(2時、3時、5時の出発)時間が電車の降りる時間から3、4分しかないので改札口を出てバス停までどんなに急いでも乗り遅れることが多々あるので、もう少し時間が欲しいと思うのでバス会社をお願いして欲しいと思います。

いずれ免許を返さなければいけないので、自分以外の家族がいる場合はともかく一人暮らしなど何らかの交通手段がないと移動できないものにとっては必要となるでしょう。デマンドバス・タクシーなども含めて検討し良く利用される方のリストなどを作成して財

政に合ったサービスにすべきでしょう。

今は子どもが小さいので車を使っていますが、学生になった時に、駅までバスがあると利用すると思います。安い料金になれば、通勤・通学の利用者も増加すると思います。日中は利用者が少ないと思うので、事前予約タクシーでいいと思います。行き先によっては病院等や年齢によって行政が費用を負担すれば喜ばれると思います。

今では車の運転ができますが、いずれ高齢になり乗れなくなると思うのでバス交通が便利になればありがたいです。

朝・昼・夜 3 回位の運行が良いと思う。

通勤、通学時間帯のバスの本数を多く、利用しやすくして欲しい。近江鉄道、JR の乗降時間の多い時間に合うようにして欲しい。

自治体がバス交通問題に対し住民全戸にアンケート調査されていることに敬意を表し、私どもの名を記します。従来の定期路線型バスの値打ちは落ちていると思います。それに替わり自家送迎の目的地向け直行型の学校、病院、介護施設の車が増えています。自治体所有、飲食業所有の自バス利用規制緩和を促し白バスの有償運送を促すとか、利用見込みの者の共同出資型カーシェアリング的な発想もあり得る。福祉有償運送につき研究中の NPO 法人こんきライフモビリティ。

JR との連絡が悪いために利用ができず車で駅まで行く。乗り継ぎが便利であれば利用者も多くなると思う。

今は車で移動しているが、何年か後には車に乗れなくなった時に、買い物や病院へ行くのに乗り合いバスやタクシーが低価で乗れるようになればうれしい。

車社会に逆行するようなことは無理がある。

河瀬駅での連絡が悪い。電車が出た直後に着いたり電車が着く前に発車してしまう。6 時半から 8 時半までの間がバスがない。20 時 15 分以降の時間帯に 1 本欲しい。

何にしても甲良町は他の町に比べて対策が遅れている。これは町民にとってもひどいことだと思う。ゴミ、役場職員、もっと考え直すべきである。

金屋バス停の時刻表は金屋橋の時刻になっているが、そのバス停にあった時刻表に書き換えて欲しい。近江線に乗り継ぐにも最低でも 40 分から 1 時間超となり不便です。AM・PM に 1~2 本連絡があるように願いたいです。

バスの運賃が高いため利用者も少ないのではないのでしょうか。赤字補てんも仕方ないことだと思いますが、これ以上運賃が高くなればもっと利用者も減りバスの運行も不可能になるのではないのでしょうか。他の地区の様な(ちょこっとバス)の様にどこまで行っても同額の様な町内バスがあれば高齢者も利用されるのではないのでしょうか。

今は元気で車が運転できるのでよいが、年を取って車に乗れなくなったらバスやタクシーなど利用したい。

私たち現在利用は少ないがこれから高齢になっていきます。車を自分で運転することができなくなっていきます。高齢者目的とした利用で町運行小型バス(20名)ぐらいで各集落を廻って町内駅や診療所、町営施設、お店の買い物など 1 日 2~3 回までの運行がして欲しいです。

1 日に何人の方が利用されているのか。その運行に対してどれくらいの経費がかかって年にいくら赤字が出ているのかという具体的なデータが分からない限り、意見の述べようがない。最低限このアンケートの冒頭でわかるように書いておくべき。

現状ではバス交通が不便なのでデマンドバス、タクシーしかないのではないか。

バスを利用するよりもタクシーを利用するような状態(身体)になる年齢に近づくとおもうので、バスの赤字対策には協力できると思いません。

介護タクシー利用の場合に補助をお願いします。

1)バスを 1 時間に 1 本各字を運行させ目的地は町内の医院近く、及び豊郷病院行があれば便利(小型)。

2)河瀬駅 22 時発頃、23 時 36 分発があれば通常客は増えるはず。また彦根付近で飲食しても気楽に帰宅できるので利用客はあると思います。飲酒運転防止になると同時に繁華街の活性化になると思います。

3)河瀬駅に新快速を停めるように要請をしてください。現在下りの通勤客の一部の人は能登川まで車で通っている。上記いずれもガソリンのムダ使いの防止。地球温暖化防止につながると思うのですが。

バスがでかすぎ。各個人の目的のためにだけ動いてくれる（タクシーの様なもの）を安価で運行できればよい。

[ 正楽寺 ]

通勤・通学以外の利用者の少ない時間帯は環境面からも小型化し、そのことによってそれ以外の時間帯に多数利用すると思われる交通弱者のために、駐車場を増設し利便性を向上させていく。

現在はあまり利用されていないが将来にむけエコや省エネを考え、バス利用に協力し地域の活性化を図ることが大事。将来必ず必要になる交通機関となると思う。

乗り継ぎに不便を感じる。バスを利用して電車に乗車するにあたってうまく乗り継ぎがない。行きも帰りもである。よって、よりバスを利用しなくなった。

行政の費用負担は現在の経済情勢の中では難しいものがあるとは思いますが、高齢化社会ではデマンドタクシー等は今後必要になってくると思います。自家用車があっても運転者が常にいるとは限らず高齢者には不自由です。デマンドタクシーの運営費用負担補助などの工夫をしていただければと思います。

通勤通学の時間帯にもっと運行本数を増やして欲しい。特に朝夕の時間に増数して欲しい。昼間の時間帯のバスの運行は「空」が目立ち経費の無駄であると思う。その時間の運行を止め朝夕の通学時間帯に本数があればありがたい。車の免許を取るまでの間、特に高校生にはバスが必要であると考え。雨などの天気の良い日の利用となりますが。他市の様な「ちょっとバス」があればうれしく思います。

大型二種を持つ定年退職された方を町職員として採用し(3名) 保育園バスの運転手をも使って、車は町で(2台)マイクロかワンボックス車でデマンド方法が良いと思います。多賀町で乗った人と甲良町で乗った人、彦根で乗った人の運賃で配分し3町で車の導入をも考えて欲しい。

本数多く直行便があれば…。病院行き、ピバ行き、ベルロード、まるぜん、平和堂など。絶対無理 だからバスはいらない。

[ 池寺 ]

たまたまこの前バスを利用しようと電話したところ、思う時間帯にバスがなかった。町が負担してまで運行しなくてもいいと思う。

年老いて予約や乗り継ぎは困難。目的地にスムーズに行けるように配慮を。

現状では自家用車がある限り公共交通機関を利用する人はないと言っても過言ではない。目的をはっきりさせてアンケートを取る必要があると思う。

近くにバス停がないためそこまで行くのにも送り迎えが必要になっているという状況です。

行く時間はバスの運行時間に合わせ自宅を出られるが、帰り(河瀬発)のバスは本数が少ないために待ち時間が長く家族の迎えが必要になる。一人暮らしのお年寄りには病院等への送迎が必要だが公共交通には限界がある(デマンドバス、デマンドタクシー)。

介護タクシーでなく巡回バスが町内を通り近く(公民館など)へまわってくれ、豊郷病院、若松医院、河瀬駅などを経由してくれたらぜひ利用したい。300円位の負担でおさまればありがたい。

60歳代の今は車の運転もできるため不自由を感じないのですが、もうすぐ不自由を感じるようになると思います。その時、子どもたちも近くにいないとなると、買い物にも不便を感じますし、町で一日に何回かのデマンドバスの様な乗り物があればきっと助かるのではないかと思います。



私の友人に聞いた話ですが、その方は体が不自由な人ですが、バスの乗り降りに大変で手間取り、気持ちまで暗くなりがちだと聞きました。甲良町も町長さんが変わりもっと障害者の人にも手厚い援助またはかわりをしていただけたら、もっとも甲良町は良くなると思います。反対する人を押しつけるくらいの強い気持ちで力を発揮して欲しいです。JR 河瀬駅の電車時刻とバスの連絡をもう少しうまくして欲しい。JR 線の電車の遅れが時々ありますが、バスが発車してしまい、タクシー利用になってしまうことがある。そんな折には少し待つなどできないものかと思う（連携して欲しい）。

公共交通の確保は必要であると思うが、JR 駅を含めもう少し豊郷 HP や買い物ストアなどへも小回りがきく方が良いと思う。町内巡回バス（ミニバス、ワゴン程度）もあれば良いと思う。

自分たちも高齢者になってくるため、今後病院や買い物等必要不可欠になってきます。乗り合い的な交通手段の方向性を期待します。

[長寺東] 車がなければとても不便な地域だと思います。バスももう少し停留所を増やしてくれればいいのになとは思いますが。

今現在は車に家族3人が乗っていますが、年齢を重ねて車に乗ることができなくなった時には必要なので、今からの出費はやむを得ないので、整備をお願いします。

高齢者のため何時身体が異常となるかわからないので、将来はバス利用が必要と考えます。バスは年間通じて全く乗らない。各戸はほとんどの家に車がありバスは利用しない。バス代は無駄と考えている（バス停まで遠い）。バス代金の支払い方が年寄りにはわからない。時刻通り来ているのか不明で不安要素もある。

エコを考えてバス利用できればしたいが、本数が少なく不便。通勤には利用できないが、休日に JR を利用するのにバスが気軽に使えるとありがたい。500 円というと高く感じるが、300 円までくらいなら利用したい。バス停が遠いので、もう少し町内の中にバス停がいくつかあって欲しい。

まずは町内を始め周辺に人が集まるような施設、お店等を作る。人口が増えるよう町内を生活しやすい環境を作る、ということが先だと思う。そうすると、公共交通を利用する人も増える。今のまま何かを利用しようとしても人口が少なければ、利用者数にも限度があり、そうすると割高であったり赤字になったりして本数が減り、利用者が減る...と悪循環の繰り返しである。周辺市町村で新興住宅が増え人口が増えているのに甲良町はなぜ増えないのかをもっと考えるのが先決である。

現在は車を運転できているが将来のことを考えるとデマンドバス、タクシーの運行を望む。今の時代に現実的、バス交通の必要性を問う。家庭環境によって考え方も変わりますが、車社会において各ご家庭において自家用車のない家があるかないか...。中央社会においても仕分けの時代です。町行政においても無駄をなくせるならば、その方向を目指して欲しいです。見方によれば弱者に対しての差別になるかも知れませんが.....。

路線バス沿線地区は便利だが、バス停留所まで歩行が伴う場合はどうしても自動車に頼る生活となりあまり気にしていないのが実態です。

新たに何事によらず実施される場合は、すべて公共の事業であるため、その職の職員およびパート、アルバイト等は公平に公開募集し納得のいく採用方法を取って欲しい。

甲良町は、家族に運転する者がいず老人はとても不便（特に通院）ですが、福祉の外出支援センターに申し込んでおきますと通院にとっても役立っていてありがたいと喜んで感謝しています。

車を利用する人が多いので、バスを利用する人が増えるとは思えない。効率も悪いのでやめた方が良いでしょう。

夫婦ともに高齢になり車に乗れない時がきます。若い者もいませんで1日も早くデマンドバスを利用したいと思います。毎月の病院へ行くのも大変です。

電車との連絡がうまくいっていない。

車を使えない(運転できない)老人が買い物や病院へ行くことがとても不便で困っています。萱原線から豊郷病院へ行ける路線があればありがたいです。

今の時代、飲酒運転防止を考えて、より便利な暮らしができるように、夜の時間帯、飲酒者の最終の足の便が安心して帰れるように、最終便を宣伝して利用してもらえば住民の暮らしも良くなるのではないかと。途中の時間帯は空白があってもよいので。

甲良町内に交通網を作り、何時でもバスが乗れるように整備が必要。JR や近江鉄道へのアクセスができるようにして欲しい。高齢化に伴い病院、買い物へ安心、安全に交通バスを利用して行けるようにして欲しい。

[長寺西] 高齢化社会になっている昨今、もっと行動範囲をえるためにも交通の便利さは、もっと必要では！ 近くにバス停が必要で(各字に)

最低、朝夕の運行数を増やして欲しいと思います。料金が低い。紅公園までバスがくるように。

バス交通のことよりもっとすべきことがあるのではないのでしょうか。公共交通など後回しの課題ではないのでしょうか。町長さん、もっと広い視野で色々と考え問題を解決して欲しいものです。今、このバス交通のアンケートが必要なのですか？

バス路線のルートから離れているので、利用はしていないが、この後運転できなくなる年齢が来たときは困ると思う。路線バスの停留所までも距離があり利用しにくい。豊郷町にあるタウンバスなどあれば家の近くまで来てもらえるので利用することも多くなると思う。甲良町内(Kモール、役場、若松医院、農協、図書館)など回るタウンバスがあればいいと思う。

お年寄りや体の不自由な方にとって、身近な医者やスーパーに行くにも行けなくて困っている人がたくさんいると思う。やはり、今後は乗り合いタクシー・バスがあるとみなさん助かると思います。

車が乗れない人たちにはバスはありがたいと思う。車が乗れない人たちはお金の心配があると思うので、チケット等を配布してもいいと思う。自己申告にすればいいと思う。老人もだけれど、子どもたちにも利用できるようなになれば、身近に感じられるようになりいいと思う。

豊郷病院へ行くためのバスがあれば、お年寄りもまた家族の方も助かるのではないですか？ 予約制ではなくて朝8~10時の間に2本くらい巡回で甲良を回れば後、帰りも11~12時の間2本で回れば帰れますよね。コミュニケーションも取れていいのでは。あと河瀬駅行きですが、せめて朝7~8時で2本くらい、12時~13時に役場前欲しいですね。年寄りが病院や買い物に行けるように最低でも1日に数回、町内巡回ができるバスを町職員が運転して走らすべきであると思う。町内であるので無料で。

今はあまり乗らないが、今後子どもが利用するようになると思うので、やはり便利になって欲しい。

こんなんかくのがめんどです。なくしてください。

一人に1台自動車を所有している時代であるので、バス等の公共交通は必要ないと考える。手を挙げればいつでも乗車できるようなバス路線が欲しいと思います。

現状のバスの往復運行では朝の早い時間および夜の遅い便では利用できないのもっと回数を増やす。現状のバスでは乗降客が少ないので、もっと小型化する。デマンドバス・タクシーを導入し利用が便利に使えるようにする。

高齢になり自動車の運転が難しくなった時に、バスを利用して医者や買い物に行きたいと思っているけれど、そのバスの乗り場までが遠くて利用できない。近くにバス停ができるとよいと思う。

中高生(免許のない子)が気軽に使えそうなのがよかったらいいと思うかな。

そもそもこのアンケートは高齢者や後期高齢者の方々はめんどでほぼ答えられないので、一番バスで困っている人の意見はアンケートでは反映されないだろう！まず、湖国バ

スの件ですが、そもそも停車すらされない字には、バス停が遠いため最初から乗車できないというデメリットが有り、そんな字の事は本当に行政は考えているのだろうか。

高齢者の二人暮らしで又は一人暮らし、「病院もアイムに行くのも一苦労」だとおっしゃってられます。「夫の介護。私は車に乗れない」、「行きたいところへ行けない」、「足が痛くて自転車に乗れない」、本当に車を運転できない人の声は行政にとどいているのだろうか？ 隣の豊郷町を見てみたらどうですか！！

[法養寺] 「いなか」では交通弱者が生活しづらい。町の公共施設や病院、鉄道の駅などへ年寄りが生きやすいように工夫して欲しい。今ある公共交通がなくなれば二度とそのような手段はできないだろうから、高校生や年寄りが安心して外出できるよう考えて欲しい。当然、利用者負担はしていかなければならないと思う。

以前は何度か利用したことがあるが時間通りに来なかったため、電車に乗り遅れたことがあったから守って欲しい。

田舎では少々高負担でも車の利用は必要条件であったが、高齢者が多くなり、また地球温暖化の時代要請もあり、公共交通を見直す時である。利用者もある程度の負担は承知の上で行政、バス事業者、利用者が頭を使って便利のよい交通システムを構築すべきである。豊郷町のように町内を回って買い物や医療機関にバスに乗って行けるようにバス運行をお願いします。

通勤時間、病院に行く時間にバスがないので困る。1時間に1本ないので帰ってくるのにも困る。17時 2本 7時 2本、18時 2本、8時 2本 あとは全部1時間に1本は欲しいです。

問18で答えた通り巡回バス(定時)の導入を検討してはどうかと思います。

[横関] 電車駅の停車とバス時刻の連絡が取れているか。バス到着からバス出発の連絡が取れているか。バスとか電車を待つ時間があると利用しづらい。

社会人だけの家庭は車も個人で乗っているが、学生や年寄りの人たちは公共の交通は必要だと思います。ひとり1台の車社会ではあるが、バスが唯一の移動手段という人もいます。

公共交通は特にローカルバスについては、どんな方法を取っても乗る人は今後もないと思う。企業、公務員の人たちが自家用に替わる乗り物を利用するよう、強制しなければ解決できない。

今の現状の路線バスであるがゆえに、益々利用者が年々減少していつているのだと思います。もっと本数を増やすなり、JRの電車の時刻と連動させるなどの利用を促進するような努力をバス会社はするべきだと思う。これだけエコが叫ばれる中、公共の交通機関をもっと充実するべきだと思います。もっと本数が増え便利に利用できるなら利用者は増えるはず。そうすれば、バス賃もきっと安くできると思います。利用者が少ないから本数を減らすのでは益々利用者は減少すると思います。

老いた一人身では外出するにも自転車では遠くまで行けませんし、毎度人様に頼むことも気がひけますし、買い物や河瀬駅までの交通の便として町のどこから乗っても同じ料金で豊郷病院や彦根市立病院等利用できたら、自動車に乗れない層には大変便利に気兼ねなく行くことができますので、是非バスの運行をお願いします。

最低限のバス交通は確保、存続すべきと考える。

車の運転ができない老人はバスが頼りです。特に辛い時の病院通いとか入院中の患者さんのお見舞いとか定期的にバスが運行されていれば安心して利用させて頂けます。近くの病院回りのバスがあったらいいなと思います。

公共交通が充実していないために、自家用車に頼っています。公共交通が充実すれば自家用車利用も町全体、県全体、国全体で減っていき、CO2排出量削減につながると思います。公共交通の充実に期待しています。頑張ってください。お願いします。

### 3 . 甲良町の公共交通の潜在的需要（試算）

#### 3 - 1 . 試算の方法

ここでは、「甲良町の今後の公共交通についての意向調べ」の結果を活用して、甲良町におけるバス交通を中心とした公共交通の潜在的需要がどの程度存在しているのかを検討する参考資料（目安）として、潜在的需要の試算を試みることにします。

#### （1）試算の前提

試算にあたっては、次の諸点を前提として計算することとしました。

##### 通勤・通学需要は区別して試算する（朝・夕の需要拡大は見込まない）

バス交通で通勤・通学需要に対応しようとした場合、朝と夜の通勤・通学時間帯に頻度の高い運行が求められます。こうした水準の高い運行を実現することは現実的には困難と判断されます。

また、意向調査から現在のバスの利用状況の回答をみると、「よく乗る」と回答したのはわずかに 1.9%（4,440 人中 83 人）であること、湖国バス(株)乗務員からの聞き取り調査では、通勤利用者約 10 人、通学利用者約 20 人程度であること、これらからして、潜在的需要はあるにしても、新たなバス交通で通勤・通学需要にどこまで対応できるかは難しいと判断し、今回の試算の対象からは除外しています。

すなわち、通勤・通学を除く昼間の需要、具体的には「通院」、「買い物」、「その他」の利用を対象に算出を試みます。

なお、隣接する豊郷町において運行されている「すまいるたうんばす」でも、朝と夜の通勤・通学利用に積極的に対応しようとはしていません。主として福祉目的での昼間の需要に対応しています。今回の試算は、豊郷町が実施しているような循環型のバス運行を想定して行うこととし、通勤・通学需要への対応は対象から外すこととしました。

##### 最高で 1 時間に 1 本までのサービス水準とする

行政が主体となって公共交通を考える場合、運行頻度の高いサービスを実現しようとするれば、当然のことながら大きな費用が発生します。

そこで、現実的な対応を考慮するため、運行本数を最高で 1 時間に 1 本までの頻度と設定し、意向調査の中でバス利用の条件として「30 分に 1 本の運行本数」とした回答者は潜在的な需要者からは除外して試算することとしました。

#### （2）試算の方法

「甲良町の今後の公共交通についての意向調べ」の結果から、以下に記す指標を計算し、これに小学生以上の人口を掛けて年間利用者数を推計しました。

##### バス利用者率

「[問 10] バスのサービスが低下することで、生活に不便を感じますか?」の質問に対して、「3.多少不便になり困る」、「4.不便になり非常に困る」、「5.その他」のいずれかに回答された方は、バスを利用する人であると判断し、これら回答者の割合を

『バス利用者率』と設定しました。

### 補正バス利用者率………利用目的による補正

前提に記したとおり、通勤・通学を除く昼間の需要を基本に算出するため、「[問 11] 利用目的」の質問で、「3.通勤」、「4.通学」のみを回答された者を除外しました。

補正バス利用者率(b) = バス利用者率(a) × (1 - (通勤・通学のみ))

### バス利用者一人あたり年間利用回数

「[問 13] バスの利用頻度」の回答に応じて、年間利用回数を次のように設定し、バス利用者の平均年間利用回数(日数)を算出しました。

表 3-1-1 バス利用者一人あたり年間利用回数の根拠

問 13 の選択肢	年間利用回数	算出根拠
1.ほぼ毎日	250	週 5 日・50 週で換算。
2.週に 1・2 回程度	75	週 1.5 日・50 週で換算。
3.月に 1・2 回程度	18	月 1.5 日で換算。
4.雨の日に利用	70	降水量を観測した日数 <sup>1</sup> の半分で換算。
5.たまに利用	2	6 ヶ月に 1 回で換算。

1：彦根地方気象台観測の降水量を観測した日数の過去 5 年間の平均日数

### 運行本数による補正

「[問 16] 運行本数」の設定で、バスを利用するための最低限のサービスとして、運行本数が「30 分に 1 本まで」と回答した方を除外しました。

補正は、単純に「30 分に 1 本まで」と回答した方の割合を求め、下記のとおり算出方法により計算しました。

補正利用者数(d) = 年間利用者回数(c) × (1 - (30 分に 1 本までの回答者率))

### 無回答・不明の扱いについて

意向調査は全世帯を対象として実施し、回答者数は 4,440 人を数え、回答率 58.2% となっています。対象者の半数以上から回答を得ていることから、以下の考え方に基づき算出しています。

- (1) 意向調査そのものに回答いただけなかった世帯・個人も、集計結果と同様の割合を示すものとみなし算出しました。
- (2) 意向調査には回答いただいたものの、各設問単位でみたとき不明(=白紙回答)となっている部分については、利用なしとみなして算出しました。

## 3 - 2 . 試算結果

以上の前提、方法により試算した結果を表 3-1-2 に記します。

試算によると、1 日当たりの利用客数の予測値は町全体で 37.1 人/日となります。豊郷町の「すまいるたうんばす」の運行実績をたずねたところ、平成 20 年度は平均で 39.1 人/日でした。こうしたことから、おおむね豊郷町と同等の需要があるものと推察できます。

表 3-1-2 甲良町におけるバス交通を中心とした公共交通の潜在需要試算（結果）

	意向調査 回答者数 (人)	バス利用 希望者数 (人)	通勤通学 利用希望 者数 (人)	通勤通学 除く利用 希望者数 (人)	バス 利用率 (%)	バス年間 利用回数 (回)	回答者一人あ たりのバス 年間利用回数 (回)
	a	b	c	d (b-c)	e (d/a)	f	g (f/a)
甲良町 計	4,440	541	126	415	9.3%	10,615	2.39
在士	166	13	3	10	6.0%	260	1.57
下之郷	672	88	21	67	10.0%	1,478	2.20
尼子	760	86	17	69	9.1%	2,733	3.60
呉竹	531	40	4	36	6.8%	1,057	1.99
小川原	204	29	4	25	12.3%	140	0.69
北落	289	28	5	23	8.1%	360	1.27
金屋	343	78	21	57	16.6%	602	1.76
正楽寺	123	23	7	16	13.0%	400	3.25
池寺	310	49	13	36	11.6%	788	2.54
長寺東	241	27	5	22	9.1%	553	2.29
長寺西	427	35	11	24	5.6%	1,611	3.77
法養寺	133	9	3	6	4.5%	113	0.85
横関	241	36	12	24	10.0%	520	2.16

	6歳以上 人口 (人)	年間利用 者数予測 ~補正前~ (人)	補正係数	年間利用 者数予測 ~補正後~ (人)	一日あたり 利用客数 予測(人)	備 考
	h	i (g*h)	j	k (j*i)	l (k/365)	
甲良町 計	7,633	18,249	0.742	13,541	37.11	
在士	213	334	0.600	200	0.55	
下之郷	769	1,691	0.687	1,161	3.18	
尼子	920	3,308	0.609	2,014	5.52	
呉竹	1,263	2,514	0.833	2,095	5.74	
小川原	298	205	0.960	196	0.54	
北落	366	464	0.739	343	0.94	
金屋	424	744	0.895	666	1.82	
正楽寺	148	481	0.625	301	0.82	
池寺	452	1,149	0.778	894	2.45	
長寺東	266	610	0.682	416	1.14	
長寺西	2,086	7,870	0.667	5,247	14.37	
法養寺	144	122	0.833	102	0.28	
横関	284	613	0.750	460	1.26	

資料：「甲良町の今後の公共交通についての意向調べ」（平成 21 年 12 月）総務課

## 4 . 甲良町の公共交通のあり方について

### 4 - 1 . 甲良町の特性と公共交通の課題

以上の調査結果を総括するにあたり、ここでは、甲良町の特性と公共交通の課題について要点整理することとします。

#### 【甲良町の地理的特性】

甲良町の位置は、国土幹線である国道 8 号、JR 琵琶湖線に近く、広域幹線を利用しやすい環境にあり、交通条件には恵まれた条件を備えています。

しかしながら、国道 8 号や最寄り駅である JR 河瀬駅までのアクセス交通は決して十分とは言えません。

公共交通としては、JR 河瀬駅に接続する路線バス（湖国バス）の萱原線と、近江鉄道の尼子駅があります。

#### 【公共交通空白地域の存在】

萱原線は町のほぼ中央を東西に横断する路線ですが、町内に 13 ある集落の中で 7 集落しか萱原線に接していません。町人口の約 3 分の 1 しかカバーできていません。近江鉄道尼子駅の利用者は漸増傾向にありますが、町の西端に近い位置にあることから、利用が困難な地区が大半となります。

この結果、公共交通サービスの恩恵を受けられない地域（＝公共交通空白地域）がかなりの割合で存在しています。

#### 【自動車交通への依存度の高さ】

公共交通サービスが手薄なこともあって、自動車交通への依存度が極めて高くなっています。

その結果、現状においては「バスが無くても困らない」とする町民が全体の半数以上を占めるに至っています。

こうした実態がバス離れを促進し、バス利用者の減少に拍車がかかるといった悪循環を招いています。

#### 【自動車に乗れない町民への交通サービスの欠如】

自動車を保有し運転できる者には不自由のない生活ができるものの、自動車を持たない者や運転できない者にとっては、日常生活に大きな不便を強いられていることが意向調査の結果からうかがえます。

自動車を持たない、または運転できない高齢者の場合には、通院と買い物に苦労しています。通院については、公共交通を代替する福祉サービスとして「外出移送サービス」が提供されていますが、買い物については全くサービスがない状況にあり、潜在的な困窮者は相当数を数えるものと推察されます。

民間スーパーの送迎バスのサービスが人気を博しているのも、こうした地域事情を反映した結果と言えます。

また、路線バスの利用者の中では、中学生・高校生・大学生の通学利用、小中高校生

の塾通いの利用がある程度存在しています。バスが減便されると困るという割合は70歳代、80歳以上の高齢者よりも中学生や高校生の方が大きい割合を示していることから、根強い需要が存在しています。

しかしながら、バス路線から離れている地区などでは、夜の暗い道を歩かせるわけにはいかないなどの理由で、仕方なく親族が送り迎えしているというのが現状です。これらの需要に応えることのできる公共交通サービスが望まれています。

#### 【老後の心配】

意向調査に寄せられた意見の中で、最も多く寄せられた意見は、「今は元気なので自動車で移動するが、年をとったときが心配」という意見や、「高齢者になって自動車を運転することは危険なので、自動車交通に代わるサービスが必要である」などの意見でした。

今後の、高齢化社会への備えとして、公共交通サービスの充実が望まれています。

#### 【町内で完結していない生活圏】

買い物については、町内のほぼ中央部に「せせらぎタウン K モール」がありますが、町民がよく利用するショッピングセンターとしては、K モールにとどまらず、おおむね甲良町 5km 圏に位置するフタバヤ（高宮）、ビバシティ彦根（南彦根）、平和堂日夏店（河瀬）、アストパワーセンター（豊郷）、ピアゴ豊郷店（豊郷）、平和堂フレンドマート秦荘店（愛荘）などがよく利用されています。

病院についても、JR 南彦根駅に近い友仁山崎病院や彦根中央病院のほか、八坂町の彦根市立病院、豊郷町の豊郷病院など、彦根市の中心部に限らず近隣の市町に目的地が分散しています。

したがって、これからの町の公共交通を検討していく際には、周辺の市町と一体的な検討が不可欠となっています。町内発・町内着の交通需要はそれほど大きいわけではなく、町内発・周辺市町着の交通需要に対応するかたちで公共交通サービスの整備を検討する必要があります。豊郷町で運行されているような町内循環型のバスではこうした需要には十分応えられません。

#### 【マス需要からパーソナル需要への対応】

現在の公共交通（路線バス・鉄道）は、ある程度のまとまった交通需要に応えていく性格のものでした。しかしながら、現在の需要は、乗り換えがないか、もしくは極力少なくして目的地まで直行で行けるパーソナルな需要に応えていくことが求められています。

意向調査結果から試算したバス需要予測でも、1日あたり37人程度の需要が予測値として存在しているにすぎません。

これからの高齢化社会を見越した交通サービスを確保する上でも、いかに乗り換え・乗り継ぎを無くして（または極力少なくして）、直接目的地へ移送するかが必要となっています。



#### 【現在の路線バス利用への対応】

現在の路線バス（湖国バス）については、朝の通勤・通学時間帯に適切な時間帯のバスが無く、使い勝手が悪いという意見が集落ミーティングで寄せられました。

萱原線のバスは、多賀中学校の中学生の送迎バスとしての性格も担っていることから、そのダイヤ改正にはバス事業者だけではなく、市町間での協議が必要となっています。

また、利用者の減少、県の赤字補填の補助削減など厳しい状況を迎えていますが、通勤に約 10 人、通学に約 20 人、養護学校への通いに約 15 人が利用されている状況から、その公共交通の使命として容易に廃止という判断もできません。

現に、意向調査の自由意見には路線バスがなくなると困るという意見も寄せられています。路線バスの利用促進、代替交通の導入などを総合的に判断していく必要があります。

## 4 - 2 . 甲良町の公共交通のあり方について（考察）

以上のような甲良町における公共交通の課題を踏まえ、今後の公共交通のあり方について、基本的な考え方を以下に整理します。

### （1）新たな公共交通サービスの導入

自動車交通へ大きく依存しているのが現在の交通の実態ではありますが、自動車を持たない者や運転できない者にとっては、日常生活に大きな不便を強いられています。こうした方々への公共サービスとして、新たな公共交通サービスを導入する必要があります。

#### 乗合タクシーの導入検討（実証運行事業の有効活用）

公共交通空白地域を解消するための手段として、乗合タクシーの導入は検討に値するものと考えられます。

現在、彦根市と愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町の 1 市 4 町で、公共交通総合連携計画を策定し、平成 22～23 年度の 2 年間にわたりデマンド交通（乗り合いタクシー）による実証運行事業が実施されることとなっています。

この実証運行事業を有効に活用しながら、甲良町にとって最も効果的かつ効率的になるような運行方法を検討していく必要があります。

その場合のポイントとして、以下の点を上げておきます。

#### 【1.町内で完結しないルート設定】

意向調査結果からみると、新たな公共交通サービスの利用目的としては、病院と買い物が比較的大きな割合を占めていますが。これらの目的地は甲良町内で完結していません。

おおむね甲良町役場を中心に 5km 圏域の病院・診療所ならびにショッピングセンター・スーパーをカバーできるような公共交通ルートを設定することが望まれます。

意向調査の結果によると、具体的な方向（行き先）としては、JR 河瀬駅方面を筆頭に、JR 南彦根方面、豊郷町方面が上位を占めています。少なくともこれら 3 方向への直通ルートは確保し、これらを軸に利用度の高いルートを設定する必要があります。

#### 【2.乗り換えを極力少なくするルート設定】

路線バスの利用が低迷していることの要因の一つに乗り換える負担が大きいために、乗り換える回数が多いことがあげられます。

例えば、彦根市立病院に行くには大変ですとの意見が寄せられています。町内から路線バスを使って JR 河瀬駅まで移動しても、その後 JR を乗り継ぎ、さらに南彦根駅からバスに乗り換える必要があります。こうした乗り換える負担を極力なくするようなルート設定が必要です。

#### 【3.すべての集落に停留所の設置】

すべての町民にサービスが行き届くよう、乗合タクシーの停留所は少なくとも集落に 1 箇所以上の設置が必要です。高齢者が歩いて行けるようにするために、集会所など集まりやすいところに設置するとともに、人口規模が大きな集落では 2～3 箇所程度をバランス良く設置する必要があります。

#### 【4.基幹路線との円滑な連携】

甲良町民にとって広域的に基幹となる公共交通は、JR 琵琶湖線や近江鉄道であり、路線バスです。

これらの公共交通との連携・接続についてもより円滑に、結ぶことができるように最大限の配慮を加えることが望まれます。

### 代替手段についての可能性

1 市 4 町による公共交通総合連携計画の下で乗合タクシーによる実証運行事業が実施されることとなっていることから、まずはこの実証運行事業による成果をみることを優先に新たな公共交通サービスの導入を検討していくこととしますが、これに、以下の見解を付け加えておくこととします。

#### 【1.町内循環バスについて】

集落ミーティングや意向調査の自由意見の中には、豊郷町の「すまいるたんばす」のような町内巡回バスの運行を要望する意見も寄せられましたが、次のような点から、今の甲良町に導入する公共交通サービスとしての優先度は低いと判断しました。

##### 1) 初期投資ならびに年間の運営費用が大きいこと。

豊郷町の例では、初期投資としてのバスの購入費に約 1,000 万円、毎年の運営費(運転手の人件費など含む)に約 1,000 万円がかかり、このほかにバスが故障した場合には修理費などがさらに必要になるとのこと、利用者単価が小さくない。

1 利用者当たりの単価は約 1,000 円/回(初期投資費用などを除く毎年の事業決算額ベース)

##### 2) 目的地が町内で完結しないこと。

豊郷町では豊郷駅前を起点・終点として町内を巡回するルートでバスを運行していますが、甲良町の場合は移動の目的地が町内で完結しないため、希望目的地と町内を結ぶルートが巡回型になりにくい。

#### 【2.タクシーチケット制によるサービスについて】

もっともシンプルな交通支援サービスとして、目的ならびに対象者を限定しタクシーチケットを支給するといった制度も考えられます。

高齢者や障害者を対象とした外出支援サービスにより、福祉目的で病院と自宅間の送迎サービスは提供されていることから、高齢者や障害者の買い物目的の移動、小中学生・高校生の通学などの目的に限定して、制度設計することが考えられます。

乗合タクシーの実証運行事業により、運営に係る費用についての結果も明らかになることから、費用面、利便性などの面での比較検討を行い、乗合タクシーを代替する手段として研究することが必要です。

## （２）路線バスの今後について

路線バスは、町の公共交通の幹線としての役割を担い、少数ながら通勤・通学に利用している方がいることから、容易に廃止という判断もできません。しかしながら、利用者の減少傾向が止まらないこと、県からの赤字補填補助が削減されることなど、非常に厳しい状況を迎えており、このままの状態でも存続させていくことは困難と判断されます。

したがって、上述の新しい公共交通サービスの導入を機会に、路線バスの利用拡大に向けた取り組みを推し進め、その結果をみて、存続させるか否かの判断を行う必要があります。

少なくとも、現状から利用者がさらに減少するようであれば、存続させることは困難との判断を下さざるを得ません。

当面、路線バスの利用拡大に向けた課題は次のように整理できます。

### 萱原線の運行ダイヤの見直し（朝・夕などの利便性の向上）

CO<sub>2</sub>の排出抑制を目的に公共交通機関での通勤を奨励する事業所が増えつつあります。しかしながら、現在の萱原線の朝の運行ダイヤでは、湖南・京都方面への通勤・通学に適した時間帯の便がないため、その利用拡大に大きな期待はできません。

萱原線は、多賀町におけるスクールバスとしての役割も担っていることから、運行ダイヤを変更しにくい路線ではありますが、現状のままでは甲良町としての利便性を高める余地がないことから、湖東圏域公共交通活性化協議会（地域公共交通会議を兼ねる）での協議事項として運行ダイヤの見直しを取り上げ、通勤・通学用に利用しやすい路線バスとなるよう、彦根市、多賀町との協議・調整を行う必要があります。

加えて、JR 河瀬駅や近江鉄道尼子駅におけるバスから JR、JR からバスへの接続を向上させたり、高齢者が利用しやすくなるよう集落内へルートを変更させたりするなど、利用促進に向けた改善策を講じる必要があります。

車を運転できない高齢者にとって、買い物のための交通の便がない現状を考慮すると、朝・夕を除く昼間の時間帯にあっては、在土内のせせらぎタウン K モールを停留所とするなどの工夫も検討課題としてあげられます。

#### **乗合タクシーとの接続による利便性の向上**

上述の乗合タクシーの導入に向けた実証運行事業において、乗合タクシーと路線バスとの接続を高めることによって、現行の路線バスの利便性を向上させていくような取り組みも必要と考えられます。

こうした点も十分に考慮に入れながら、湖東圏域公共交通活性化協議会（地域公共交通会議を兼ねる）での協議を重ね、実証運行事業に取り組む必要があります。



## 參考資料

## 1. 先進事例

### 1-1. すまいるたうんばす（豊郷町内巡回バス運行事業）[豊郷町]

ヒアリング日時：平成 22 年 1 月 20 日 13:00～15:00  
場所：豊栄のさと 会議室  
対応者：豊郷町総務企画課 北川貢次課長補佐  
豊郷町社会福祉協議会 高橋淳課長  
訪問者：甲良町総務課 交通安全 G 池田弥太郎 GL  
コンサルタント 押谷茂敏（㈲押谷地域設計）

#### （1）事業概要

高齢者・障害者が無料で乗車できる町内巡回バス。町所有の車両で町内全域を網羅している。

【事業主体】 豊郷町

【事業受託】 社会福祉法人豊郷町社会福祉協議会

#### （2）事業の背景と経緯

平成 12 年の町長選挙において、現町長が選挙公約として高齢者・障害者を対象とする無料の町内巡回バスの運行を打ち上げ、当選したことにより事業化された。

##### 試行期間

- ・平成 12 年 12 月～平成 13 年 3 月の間に停留所、運行時刻表についての検討が行われ、試行運転が開始した。
- ・停留所については、町内の 16 の字を万遍なく巡回できるよう、各自治会（自治会長・区長）に依頼し、停留所の位置を決定した。
- ・運行コースと時刻表の設定にあたっては、まず、外出支援による目的地として、1) 役場、2) 医療機関、3) 量販店を設定した。並行して、町内を 4 つの走行ブロックに分け、それぞれのコースごとに目的地と各地区を巡回するコースを設定していった。

##### 本格運行後の見直し事項

- ・平成 13 年度より本格運行を開始。
- ・時刻表の改正
  - (1)平成 14 年 5 月 試行運行の際 4 便体制であったが、6 便体制に変更。これに伴い、時刻表を改定している。それまでは各停留所で止まっていたが、通過区間を設けた。
  - (2)平成 18 年 4 月 6 便体制を 4 便体制に戻した。乗務員の労働安全衛生環境の改善、停留所の増廃、安全性の確保向上、通過区間の増加（効率化を重視）利便性の向上（町の周辺地域を対象に便を増やした）などがその理由である。
  - (3)平成 18 年 10 月 4 便体制から 5 便体制に見直し。利用の実態調査を 5～7 月に実施し、その結果を踏まえ停留所を増廃した。
  - (4)平成 20 年 4 月 目的地の増廃により見直し。一部停留所の名前を見直し。

### (3) 事業運営の実態

- ・事業の運営費は毎年約 1,000 万円程度となっている（表-1 参照）。
- ・大型バスの購入費がおおむね 1,000 万円程度は必要となるので、初期投資にはそれ以上の予算が必要となる。
- ・大型バスの更新時期を迎えている。大型バスの修理には相当な費用が必要となるので、この 2～3 年は事業費が上がっている。

表-1 すまいるたうんばす運行事業 利用人員集計表

年度 平成	日数	一般乗車 利用人員	車椅子乗車 利用人員	合計	1 日平均 利用人員	事業決算額 (円)	費用単価 一人当たり(円)
13	302	9,664	38	9,702	32.1	6,801,500	701
14	301	13,145	24	13,169	43.8	9,492,172	721
15	300	14,948	2	14,950	49.8	9,643,422	645
16	298	14,751	41	14,792	49.6	9,477,354	641
17	295	15,253	120	15,373	52.1	9,974,000	649
18	294	11,978	74	12,052	41.0	10,012,864	831
19	293	13,049	40	13,089	44.7	9,912,640	757
20	284	11,057	43	11,115	39.1	10,536,281	948
計	2,367	92,788	382	93,127	39.3	-	-

### (4) その他（事業化にあたり工夫・苦労した点など）

- ・停留所の設定はそれぞれの自治会にまかせた。バスの大きさがあるので、主要道路で安全に停車することができ、乗り降りができる場所となると自ずと決まってくる。安全性を第一に設定した。
- ・停留所は最低でも 1 集落に 1 箇所は設けてある。平均的には各字に 2 箇所くらいである。3 箇所設けてある集落もあるが、歯医者などがあるなどの理由で 3 箇所となっているところが多い。
- ・停留所となっているところを見ると公民館が多い。
- ・停留所の数は、集落の人口規模とは必ずしも比例していない。利用者が多いところは 3 箇所となっていたりする。
- ・平日の利用としては、介護保険による生きがい対応型の通所事業の送迎手段として活用されている。もともとの事業のスタートが通所サービスの提供と一体的な事業であった。
- ・もともと福祉目的で運営しているバスであるので、通勤・通学に使えるバスではない。すまいるバスは公共交通とはみていない。
- ・路線バスの蚊野線の運行費補助は支払っていないので、豊郷駅、日栄郵便局を除いて路線バスの停留所はない。平成 12 年までは補助金を支払っていた。彦根市と愛荘町は支払っている。
- ・したがって、通勤・通学に使えるバスはない。日栄学区の通勤・通学用の交通を確保したいという気持ちはある。
- ・大型バスは故障したときにより大きな額が必要となる。



- ・時刻表を変更すると、それに伴う印刷などの費用も馬鹿にならないが、公共交通(近江鉄道)の時刻表が改定されると、バスの時刻表も見直していかなくてはならない。
- ・現在の年間事業費の内訳で大きいのは、人件費(シルバー人材3人)、保険、燃料代である。
- ・現行のバスの乗車人員は20数名。昼間に満席となることはないので、更新を迎えたときにもう少し小型の車両で対応できないかと考えている。

#### (4) 今後の課題

- ・車両の老朽化により設備の更新時期が近づいてきている。費用はかかるが今のところすまいるバスを廃止するつもりはない。
- ・ただし、バスが無料なので医者にかかる人が多く、町民一人あたりの医療費が高くなっている。これを理由に、巡回バスはやめた方がよいのではないかという意見もある。

## 1-2. 乗合タクシー まいちゃん号・カモン号 [米原市]

ヒアリング日時：平成 22 年 1 月 21 日 9:30～11:00

場所：米原市役所 米原庁舎 応接室

対応者：米原市役所 政策秘書課 津田敏之課長

訪問者：甲良町総務課 野瀬喜久男総務主監

甲良町総務課 交通安全 G 池田弥太郎 GL

コンサルタント 押谷茂敏（㈲押谷地域設計）

### (1) 事業概要

#### 【まいちゃん号】

- ・らくらくタクシー「まいちゃん号」は、デマンド方式と呼ばれる完全予約制の乗合タクシーである。車両は一般のタクシーを利用しているが、路線バスと同様にあらかじめ定められた停留所、運行時刻にあわせて、予約があったときにだけ運行される。
- ・車両はタクシーであるが、乗合バスとして位置づけられているため、同じ便に複数の予約が入った場合には、乗り合わせて利用することとなる。
- ・運行区域は、米原地区（旧米原町）と近江地区（旧近江町）である。
- ・運行方式は、「区域運行方式」を採用している。米原地区の中心市街地部分と近江地区の中心市街地部分を中心部と位置づけられており（主要な公共施設、医療機関、量販店が含まれる）それ以外の周辺部と中心部を行き来できるしくみとなっている。
- ・従来の路線バスとは異なり、予約状況に応じてルートが変動するピックアップ運行というシステムで、予約のあった停留所の間を最短距離で走る。

近畿地方で最初にピックアップ運行を採用した。

- ・平成 16 年（2004 年）10 月から運行開始された。
- ・事業主体は米原市、運行は近江タクシー湖北が事業を受託している。
- ・利用に際しては、事前の「利用者登録」を必要としている。
- ・運行日は平日と土曜日のみ。運行時間帯は 6 時～19 時台となっている。1 時間に 1 便（60 分間隔）を基本とし、停留所は 150m 間隔で設置されている。
- ・車両は利用者数の規模から、小型タクシー（児童通学用はジャンボタクシー）を基本とし、運賃は大人 1 回 300 円、小人 150 円とし、回数券・定期券も提供されている。

#### 【カモン号】

- ・乗合タクシー「カモン号」は、まいちゃん号と同様にデマンド方式と呼ばれる完全予約制の乗合タクシーである。
- ・車両は一般のタクシーを利用しているが、路線バスと同様にあらかじめ定められた運行路線、運行時刻にあわせて、予約があったときにだけ運行される。
- ・まいちゃん号と同様に、同じ便に複数の予約が入った場合には、乗り合わせて利用することとなる。
- ・運行区域は、山東地区（旧山東町全域）伊吹地区（春照、高番、杉沢、村木）、米原地区（一色、醒井）の地域内で 3 路線が設定されている。
- ・運行方式は、「路線不定期運行方式」を採用している。路線バスと同じように運行路

線を定めているが、予約のあった停留所間のみの運行を行う。

- ・平成 20 年（2008 年）10 月から運行開始された。
- ・事業主体は米原市、運行は近江タクシー湖北が事業を受託している。
- ・利用に際しては、事前の「利用者登録」を必要としている。
- ・運行日、運行時間帯、運賃はまいちゃん号と同様である。乗車には 30 分前までの予約が必要となる。

## （2）事業の背景

### 【まいちゃん号】

- ・米原町（当時）では、廃止路線代替バス 3 路線が米原駅を起点に湖国バス(株)によって運行されていた。公共交通として重要な役割を担っていたが、利用者が年々減少し、町が負担する毎年の赤字補填額（運行費補助）が年々拡大していた。

平成 14 年約 4,400 万円、平成 15 年約 4,700 万円、平成 16 年約 5,000 万円。

- ・一方で、公共交通空白地域の存在がかねてより問題となっており、空白地域への公共交通導入が地元住民からの要望事項となっていた。
- ・新規路線の導入には、多額の財政負担が新たに必要となるため、慎重にならざるを得ず、有志メンバー約 20 名による「らくらく夢交通実現のつどい」（平成 13 年度～）を開催し、意見交換や視察研修などを重ね、新しい公共交通について検討した。
- ・さらに、JR 彦根駅と JR 米原駅とを結ぶ彦根米原線の廃止（平成 16 年 10 月）が決定し、彦根米原線の代替手段も重要な検討課題となった。
- ・こうした調査研究の結果、新たな生活交通手段は、従来の定時定路線型コミュニティバスではなく、路線バスの輸送力とタクシーの機動性の両特性を有し、費用対効果に優れた乗合タクシーが有効であるとの結論を得た。

### 【カモン号】

- ・旧山東町において、路線バスに代わる代替交通としてカモンバスが運行されていた。
- ・その仕組みは、10 数人乗りの小型バス車両（リフト付）を使い、通常の定時定路線運行による運行とデマンド（予約）による運行を組み合わせるかたちで、バスが運行されていた。
- ・しかひながら、この方式では、バスの出発時に予約待ちで 20 分程度の時間を必要としたこと、1 日に 5 往復程度しかできないこと、バス車両の購入に 1,000 万円程度の初期投資を必要としたことなどの課題があった。
- ・これらの課題を解消するため、予約の入った区間だけをタクシー車両を使って運行する方式へと改めることとした。

## （3）事業運営の実態

### 【まいちゃん号】

- ・新たな生活交通手段を検討する過程では、運行エリア全体を 3 つに分け、それぞれにバスを運行することが検討されていたが、バスを 1 台運行するには人件費込みで年間約 1,000 万円（車両購入費を除く）が必要と試算された。3 路線合計で年間約 3,000 万円が必要と試算された。

- ・「まいちゃん号」の運行経費は、運賃収入 308 万円（33.3%）、市単独補助（486 万円、県費補助 131 万円）となっており、バス 3 路線を運行するとした当初の案より 6 分の 1 程度に押さえられている。

表-2 まいちゃん号利用状況（平成 19 年 10 月～平成 20 年 9 月）

運行事業者名	路線名	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	運行赤字額 (千円)	利用 1 回に かかる税金 (円)
近江タクシー湖北	米原地域	45	3	2,131	6,962	4,831	433
同上	近江地域	19	1	948	2,292	1,344	289
計	-	64	-	3,079	9,254	6,175	

#### (4) その他

- ・現在の米原市において交通空白地帯・交通不便地域は 3 箇所存在する。ひとつは柏原駅の南側、もう一つ国道 365 号線沿いの長浜市との境界地域、3 つ目は山東町と旧米原町との境界地域である。これら地域への代替交通の確保に取り組んできた。  
市内北部の伊吹地域は集落が道路沿いにあり、バスが運行しているため、空白地区とはとらえていない。
- ・運行主体は米原市だが、運行は近江タクシー湖北（近江鉄道の子会社）に委託している。
- ・運行委託先の検討の際は、タクシー協議会に話しを持ちかけ、協議会で 5 社あるタクシー事業者の中から近江タクシー湖北に決定していただいた。主な決定理由は、道路運送法 21 条の許可（乗合免許）を持っているのが近江タクシー湖北だけだったこと、ジャンボタクシー車両を持っているのが近江タクシー湖北だけだったことによる。ジャンボタクシー車両は、磯地区から駅近辺の小学校までの通学に利用している。
- ・まいちゃん号では、停留所を細かく設置している。
- ・停留所を設置する際には、路面にペンキで停留所マークを書くだけとし、費用を削減している。路上に置くタイプの停留所の場合、1 停留所あたり 3 万円程度の費用を要するが、シルバー人材を活用して手書きで場所をマークするだけとした。
- ・乗合タクシーとして運行した際、料金メーターで測った通常の利用料金と、乗合タクシーの利用料金の差額を補填するかたちで、市から委託費用が支払われている。そのため、タクシー会社としては、通常タクシー業務と同じ収入があるため、タクシーの利用機会が増加するというメリットがある。一方、市にとっては、乗合タクシーとして運行しない時間（予約が無かった場合の待機時間など）については、費用を支払う必要がないため、運行費用の大幅な削減につながっている。

## 2 . 調査票

「甲良町の今後の公共交通についての意向調べ」調査票



# 甲良町の今後の公共交通についての意向調べ

～ アンケート調査へのご協力をお願い ～

甲良町では、この度、今後の公共交通のあり方を検討するため、町民のみなさまの公共交通利用の実態と今後のあり方についてのお考えを、アンケート調査にて把握することといたしました。度重なる調査でお手数をお掛けし誠に恐縮ですが、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

平成 21 年 12 月

甲良町長 北川 豊 昭

## 本調査の趣旨

新総合計画を策定するための基礎調査(町民意向調査や集落ミーティングなど)を通じて、町民の皆さまから公共交通についてのご意見・ご要望が多数寄せられました。また、定住自立圏形成の協議においても公共交通整備が重要なテーマとなっています。

本調査は、こうした検討・協議の基礎資料となる重要な調査です。調査の趣旨をご理解いただき、ぜひともご協力下さいますようお願いいたします。

## ご記入にあたって

このアンケート調査は、家族の代表の方がご記入下さい。ただし、問 3～16 は家族全員におたずねしますので、不明な点は家族で話し合っ、確認した上でご記入下さい。

ご回答していただいた後、調査票は回収用封筒に入れ、区長さん又は回収の係の方にお返しく下さい。回答の期限は、12月25日(金)です。

回収用封筒は再利用品を使っています。汚れなどありました場合は、ご容赦くださいますようお願いいたします。

ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。 執務時間中

《甲良町役場 総務課 生活安全グループ》

電話：38-5063 (ダイヤルイン) 担当：池田、大山

問 1 (家族の代表の方に) 同居するご家族の人数は、  
あなたも含めて何名ですか。

名

問 2 (家族の代表の方に) あなたが所属する自治会は次のうちどれですか。

【あてはまるもの 1つだけ 印】

- |        |         |         |
|--------|---------|---------|
| 1. 在士  | 6. 北落   | 11. 長寺西 |
| 2. 下之郷 | 7. 金屋   | 12. 法養寺 |
| 3. 尼子  | 8. 正楽寺  | 13. 横関  |
| 4. 呉竹  | 9. 池寺   |         |
| 5. 小川原 | 10. 長寺東 |         |

このページは、小学生以上のご家族のおひとりおひとりについて、下記の表の  
小学生以上のご家族が7人以上の場合は、家族の中から6人を選んで記入して下さい(自分で車

家族番号	問3 年齢 (1つに)	問4 20歳未満の方 (いずれか 1つに)	問5 性別	問6 車の運転 (1つに) 18歳未満 の方は「2」	問7 日頃、通院、買物、 通勤・通学する時 の主な交通手段 (いずれか 1つに)	問8 バスの 利用状況 (1つに)	問9 問8で「2」または「3」 と回答した方のみ バスの利用頻度 (1つに)
ひとりめ	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用
ふたりめ	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用
三人め	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用
四人め	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用
五人め	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用
六人め	1.20歳未満 2.20歳代 3.30歳代 4.40歳代 5.50歳代 6.60歳代 7.70歳代 8.80歳以上	1.小学生 2.中学生 3.高校生 4.その他	1.男 2.女	1.運転 する 2.運転 しない	1.徒歩 2.自転車 3.バス 4.電車 5.車 6.家族の車で送迎 7.友人の車に同車 8.その他 ( )	1.乗らない 2.たまに 乗る 3.よく乗る	1.1年に1回程度 2.1年に3・4回 3.月に1・2回 4.週に1・2回 5.ほぼ毎日 6.雨の日に利用



設問にお答え下さい。

の運転ができない小中高生や高齢者の方を優先して選んでいただくようお願いいたします。)

<p><b>問 10</b> バスの本数が減ってきたこと、また、さらにバスのサービスが低下することで、生活に不便を感じますか。(1つに )</p>	<p><b>問 10</b>で「不便になり困る」(3、4 または 5)に回答した方のみお答えください。 今後、新たに利用できるバスが運行された場合、どのようにバスを利用されますか？</p>		
	<p><b>問 11</b> 利用目的 (あてはまるものすべてに )</p>	<p><b>問 12</b> バスで行きたい場所は (あてはまるものすべてに )</p>	<p><b>問 13</b> バスの利用頻度は (1つに )</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>
<p>1.影響はないので困らない 2.あまり困らない 3.多少不便になり困る 4.不便になり非常に困る 5.その他 ( )</p>	<p>1.通院 2.買い物 3.通勤 4.通学 5.その他 ( )</p>	<p>1.JR 河瀬駅方面(平和堂日夏店、河瀬中学・高校など) 2.JR 南彦根駅方面(ピバシティ平和堂・中央病院・山崎病院など) 3.JR 彦根駅方面(市役所、平和堂など) 4.高宮町方面(フタバヤなど) 5.八坂町方面(市立病院など) 6.豊郷町方面(アスト、豊郷病院など) 7.多賀町方面 8.愛荘町方面(フレンドマートなど) 9.町内(K モールなど) 10.その他( )</p>	<p>1.ほぼ毎日 2.週に1・2回程度 3.月に1・2回程度 4.雨の日に利用 5.たまに利用</p>



問10で「不便になり困る」(3、4または5)に回答した方のみお答えください。

バスを利用するための最低限のサービスは、どのくらい程度でしょうか？

問14 バス停までの時間 (歩いて何分まで)	問15 バス料金 (1つに )	問16 運行本数 (1つに )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )
問14~へ 1. 5分まで 2. 10分まで 3. 15分まで 4. 20分まで	1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. その他 ( )	1. 30分に1本 2. 1時間に1本 3. 午前・午後に2本ずつ程度 4. 1日に2本 5. その他 ( )

問 17 (家族の代表の方に) 甲良町内のバス交通は、湖国バス萱原線が 1 日 12 往復運行されているのみです。このような町内のバス交通の現状について、どのように感じていますか。

【あてはまるもの 1つだけ 印】

1. 車が運転できない家族がいるため、大変困っている
2. 車がない時や雨降りの時など、ときどき困る時がある
3. 余分に車を購入しなくてはならず、経済的に負担を感じている
4. 車の方が便利であるため、バスが不便でも困らない
5. その他  
(具体的に: \_\_\_\_\_)

問 18 (家族の代表の方に) 甲良町のバス交通などの公共交通対策をどのように考えるべきだと思いますか。

【あてはまるもの 1つだけ 印】

1. 行政の責任でもっと便利なバス交通を提供すべきである
2. バスだけでは無理があるので、乗り合いタクシーなどを組み合わせて、行政が公共交通を確保すべきである
3. 地域の住民がバスを利用する運動を行うなど、住民が協力する地区に対しては、行政がバス交通の確保を支援しても良い
4. 最低限、現状のバス路線が維持できるように、町からバス事業者に対する赤字補填を継続すべきである
5. 行政やバス事業者では限界があり、住民が主体となった外出支援(移送サービス)に取り組むべきである
6. バス交通の衰退は時代の流れであり、行政は費用を負担すべきではない。
7. その他  
(具体的に: \_\_\_\_\_)

問 19 (家族の代表の方に) 人口が少ないところを事前予約型の乗合バス・タクシー(デマンドバス・デマンドタクシー)で運行し、幹線道路のバス路線に乗り継ぐような実施方法が考えられます。これについてあなたのお考えをお聞かせください。

【あてはまるもの 1つに 印】

1. 乗り継ぎや事前予約(電話等)が多少不便でも、ぜひ利用したい
2. 乗り継ぎや事前予約(電話等)が便利にできるのであれば利用したい
3. 乗り継ぎや事前予約(電話等)があると面倒なので、運行本数が少なくなっても通常のように決められた曜日や時刻に運行した方が良い
4. その他  
(具体的に: \_\_\_\_\_)

デマンドバス・デマンドタクシーとは

利用者の要求に応じて、事前の予約で利用者がある場合に迂回ルートを走行するなど、弾力的な運行を行う乗り合い型のバス・タクシー。

**問 20** （家族の代表の方に） バス交通などの公共交通に対するご意見を自由にご記入ください。

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。  
記入もれがないか、もう一度お確かめいただき、「アンケート返信用封筒」に入れ、区長さん又は回収の係の方にお返してください。

### 3 . 甲良町地域公共交通会議

#### 3 - 1 . 委員名簿

号	役職	委員名 (敬称略)	甲良町公共交通会議設置要綱 (第3条各号規定)
1	総務主監	野瀬 喜久男	甲良町長またはその指名するもの(会長)
2	代表取締役	角田 仁	湖国バス株式会社代表者
3	専務理事	樋口 俊助	社団法人滋賀県バス協会代表者
4	専務理事	加茂 学	滋賀県タクシー協会代表者
5	甲良町老人クラブ連合会 副会長	田中 猛	住民代表
6	首席運輸企画専門官	野村 義明	近畿運輸局滋賀運輸支局代表者
7	事務局長	村西 均	私鉄労働組合滋賀県協議会代表者
8	土木交通部管理監	野村 尚宏	滋賀県交通政策課代表者
9	湖東土木事務所次長	三浦 良勝	道路管理者(滋賀県湖東地域振興局代表者)
10	交通課長	村田 喜昭	彦根警察署交通課代表者
11	事務局長	古川 義幸	甲良町社会福祉協議会代表者
12	滋賀県立大学准教授	近藤 隆二郎	学識経験者その他交通会議が必要と認める者

#### 3 - 2 . 会議開催経緯

・平成 21 年度 第 1 回甲良町地域公共交通会議

日 時： 平成 21 年 12 月 2 日 午後 2 時～

場 所： 甲良町公民館 1 階 会議室

出席者： 委員 8 名、事務局 3 名 (委員 4 名欠席)

議 題： 甲良町公共交通のあり方検討調査について  
・調査項目、調査票、今後のスケジュール

・平成 21 年度 第 2 回甲良町地域公共交通会議

日 時： 平成 22 年 3 月 4 日 午後 1 時 30 分～

場 所： 甲良町公民館 1 階 会議室

出席者： 委員 11 名、事務局 3 名 (委員 1 名欠席)

議 題： 甲良町公共交通のあり方検討調査(中間報告)について  
・まちの公共交通の現状  
・今後の公共交通についての意向調べ  
甲良町地域公共交通会議の今後について

平成 2 1 年度 甲良町公共交通のあり方検討調査報告書

---

発行 / 甲良町 滋賀県犬上郡甲良町在土 353-1 〒522-0244  
(担当：総務課)  
電話(0749)38-5061 Fax(0749)38-3421

コンサルタント / 有限会社 押谷地域設計 〒465-0088  
名古屋市名東区名東本町 166-1-701  
電話(052)782-5999 Fax(052)782-5997

---

平成 2 2 年 3 月