



令和2年3月5日

立川市議会

議長 佐藤 寿宏 殿

立川市議会 環境建設委員会

委員長 瀬 順 弘

行政視察報告

このことについて、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察月日

令和元年11月13日（水）から令和元年11月15日（金）

の2泊3日

2 視察地及び視察事項

視察都市名	視 察 事 項
京都府亀岡市	プラスチックごみゼロ宣言の取り組みについて
大阪府高槻市	たかつき自転車まちづくり向上計画について
滋賀県彦根市	予約型乗り合いタクシーについて

3 視察の概要及び所感

別紙のとおり



立川市議会環境建設委員会 行政視察報告書

日時:令和元年11月13日(水)

調査項目:プラスチックごみゼロ宣言の取り組みについて

視察先:亀岡市役所 市議会全員協議会室

視察者:瀬 順弘(委員長)、若木早苗(副委員長)、佐藤寿宏(議長)、木原宏、伊藤大輔、
稲橋ゆみこ、高口靖彦 以上7名 議会事務局 1名

《亀岡市の概要》

・人口:88,500人(減少傾向) 面積:224.8km²

水道水の水質が良い。京野菜の一大生産地となっている(センマイ・九条ネギ・加茂茄子など)。湯の花温泉・保津川下り・トロッコ列車が三大観光資源。亀岡牛や京野菜に代表される質の高い農産物。京都スタジアムがあり、年間290万人が観光で訪れる。市内の川には天然記念物のアユモドキが生息する。

市域から1時間圏内の人口は1,640万人であり、大都市の近郊に位置し、京都市まで30分・大阪市まで1時間と交通アクセスの要所となっている。市外への通勤通学者は人口の2割を占め、市民の郷土愛が希薄になりがちであり、京都市の陰に隠れてしまい知名度が低い。

1. 背景、目的、経緯

人口のピーク時は96,000人だったが2001年を境に減少し、2015年から90,000人を割る中で、市の強みと弱みに目を向けた。強みは「高い市場ポテンシャル」であり、弱みは「希薄になりがちな郷土愛」。そうした中で雨の後に保津峡にプラスチックごみがたまるという問題に焦点を当て、プラスチックごみを無くしていこうという取り組みが始まっていく。

2005年 保津川下りの船頭さんが自主的に保津川の清掃活動を開始

・船は借りられず、歩いて行うという途方もない作業を有志2人ではじめた。

2007年7月 NPOプロジェクト保津川が開始

・船頭さんの清掃活動がきっかけとなり開始された。
・月1回の活動を現在まで130回近く行っている。

2012年 海ごみサミット2012 亀岡保津川会議

・内陸で初めての開催。
・イベントとして「プラスチックが海まで出るまでどのくらいかかるのか」をプラスチックにGPSを取り付けて実験が行われた。
・保津川から分かれるそれぞれの川に意義付けを行い、イベントや啓発を考えている。

- ・サミットでの「川のごみや海のごみを共に考える京都流域宣言」の具体化に向け、桂川でつながる企業、NPO、関係団体、自治体、のネットワーク拡大を目指した。

2013年 「川と海つながり共創プロジェクト」設立

2015年 桂川市長が環境先進都市を目指す。

2018年3月 亀岡市ゼロエミッション計画を策定

5月 かめおかプラスチックごみゼロ宣言

- ・海ごみサミットでの取り組みで「保津川から海ごみをなくす」取組みを発信してきたが、さらに深化させた取組みを行うために宣言を行う。

2. プラスチックごみゼロ宣言

- ・深刻化する海洋プラスチック汚染は生態系にまで大きな影響を与えている。
- ・亀岡市でもプラスチックごみ問題が自然景観や市民の生活環境、環境、観光に影響を与え、川の生態系に影響を及ぼす事が危惧される。
- ・この問題は一人ひとりの身近な問題として捉える必要がある。
- ・取組みを深化させ、2030年までに使い捨てプラスチックごみゼロを目指す。
- ・自然環境保全と地域経済活性化を一体に取り組み『世界に誇れる環境先進都市』を目指す。
- ・宣言は社会の皆でやらないと達成できないと考えている。

《目標》

- 1 市内の店舗でのプラスチック製レジ袋有料化を皮切りにプラスチック製レジ袋禁止に踏み切り、エコバック持参率100%を目指す取組みを進める。
- 2 「保津川から下流へ、そして海にプラスチックごみを流さない」世界規模の海洋汚染（マイクロプラスチック）問題に立ち上がる意識のつながりを呼びかける。
- 3 当面発生するプラスチックごみについて、100%回収し地域内資源循環を目指す。
- 4 使い捨てプラスチックの使用削減を広く呼びかけ、市内のイベントにおいてもリユース食器や再生可能な素材の食器を使用する。
- 5 市民や事業者の環境に配慮した取組みを積極的に支援し、世界最先端の『環境先進都市・亀岡』のブランド力向上を目指す。

3. 取組みについて

(1) 市の取組み

- ①市の主催の会議ではリユースカップを配備し、ペットボトル飲料の配布やプラスチック製ストローを使用しない取組み。（市の会議ではマイボトル持参）
- ②市の公共施設や庁舎内のレストラン・売店でも使い捨てプラスチック製品を使用しない取組み。
- ③ウォーターサーバー（冷水/温水）を設置し、亀岡の美味しい水の提供とペットボトルの

削減に同時に取り組むとともに、市内の公共施設でミルクが作れる子育て支援環境を整備する。

(2) 先導的プロジェクト

① マイバック100%目指そうプロジェクト

2020年にプラスチック製レジ袋禁止条例の制定、2021年施行を目指し、2019年8月20日からレジ袋の有料化に取り組む。

○レジ袋有料化等協定締結…7社、3団体、1金融機関《スーパー12店舗、47商店》

エコバック持参率は6月：55%→8月：70%超に。

○FRY BAG プロジェクト…使用済みパラグライダーの布地を使い、大きなエコバックを作って吊り上げ展示。その後、布地で市民がエコバックを作成。

○世界に誇れる環境先進都市かめおか協議会の設立…2019年4月1日設立。自治会、環境・商業関連事業者、大学、金融機関、行政等34企業・団体。

《課題》企業側からは「おでんや温めたお弁当など、濡れるものや熱いものはどうするか?」「レジに立つ従業員が困難に立たされる」等、安全性も含めた、厳しい意見が挙げられた。市民の啓発を進めなくては取り組みは進まない。

○プラスチックスマートかめおか100人会議(2019年8月17日)

- ・ロゴマークの作成に向け、取り組みを進める。
- ・アンケート調査から意識は年代でばらつきがある。

○オリジナルアクション…民間では紙ストローの利用や、蜜蝋ラップの販売等が行われている。会議でのマイボトル持参、エコバックシェアツリーの設置。

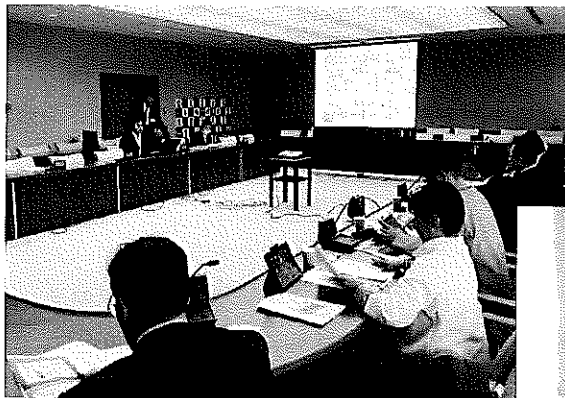
② リバーフレンドリーレストランプロジェクト～「プラごみゼロ」をお店と市民がおいしく実践するプロジェクト～アメリカのサーファーから始まった海の環境プロジェクトと、保津川の漂着ごみ発生抑制プロジェクトの連携。趣旨に賛同し基準を満たす飲食店を認定し、ごみ削減を実施する方へ特典の付与。

③ いつでもどこでも「亀岡の美味しい水」プロジェクト…ボトルディスプレイ式給水機の設置。クラウドファンディング(FRY BAGプロジェクトと合わせ)で目標額1千万円を突破している。(公共施設、市内店舗、スポーツ観光への展開)

④ プラごみゼロでまちしごと応援プロジェクト…「豊かな自然を守る」「豊かな生態系を守る」事による観光産業の発展と、「美味しい、亀岡の農産物のブランド力のアップ」による農業の発展をめざす。

その他質問より

- ・自動販売機のペットボトルについてはどのように考えているか？→「基本的にはマイバック、マイボトルをと啓発している」「製品プラやペットボトルは今は禁止しておらず、まずはレジ袋をターゲットとしている」
- ・レジ袋をなくす際、他のものは単価が高いと考えるが、個人商店へのサポートは？→「小売り店の抵抗はあった。費用の問題がある。共同購入をすすめるなどしているが、商工会議所などの組織の中での取り組みが進めばと考えている。」
- ・食器のリユースなどは？→「企業がリユース食器の取り組みを考えている。イベント等ではリユース食器をリースしている」
- ・給水ポイントを増やす考えは？→「子育て応援施設に給水ポイントを設置しているが、もっと増やすことが出来そう。」
- ・外国人観光客の反応は？→「国によるが、外国人の方が意識が高いと聞いている。」
- ・禁止条例には罰則は設けるのか？→「例外として水分解性のものを認めようと。罰則はないが、氏名の公表ということも考えている。これにはやりすぎという意見もある。」
- ・周辺自治体の反応は？→「他市もイベント等の会場になったが、行政間ネットワークはまだない。」
- ・ペットボトルのリサイクルのとりくみは？→「白色トレイなどに再利用している」「リサイクル業者へ売払い」
- ・地域経済活性の視点での取り組みは？→「給水ポイントアプリの取り組み」



日時:令和元年 11 月 14 日 (木)

調査項目:たかつき自転車まちづくり向上計画について

視察先:高槻市役所

視察者:瀬 順弘(委員長)、若木早苗(副委員長)、佐藤寿宏(議長)、木原宏、伊藤大輔、
稲橋ゆみこ、高口靖彦 以上 7 名 議会事務局 1 名

高槻市の概要

人口 351,642 人、面積 105.29 km²、世帯数 160,775 世帯 (令和元年 9 月時点)。中核市。
京都市と大阪市の中間に位置し、2 大都市のベッドタウンとして発展している。
市域北側は北摂連山に連なる丘陵地、南側は平野部を形成。

1. 交通と自転車に係る現状

○東西方向に JR 京都線と阪急京都線が通っているが、電車での南北方向への移動ができない。

○高槻市営バスが運行している。

○通勤通学時の自転車利用が多く、政令指定都市及び中核市の中で全国第 4 位の利用率となっている (28%)。「JR 高槻駅、阪急高槻市駅周辺」「JR 摂津富田駅、阪急富田駅周辺」を中心に自転車交通量が多く、交差点などで通勤時に自転車が錯綜して通行する状況がある。事故件数は減少しているが、全交通事故に占める自転車関連事故の割合が非常に高く、平成 30 年 (2018 年) 中は 33%となっている。

(1) 自転車施策取り組みの経緯

(昭和 50 年代に人口が急増し放置自転車が問題になる。)

- ・昭和 57 年度:「高槻市自転車の駐車秩序の確立に関する条例」を公布
→自転車放置禁止区域の指定を行った。
- ・平成 3 年度:「高槻市自転車駐車場整備基本計画 (10 年)」を策定
- ・平成 17 年度:道路法に基づき設置する自転車駐車場に関する条例
高槻市立自転車駐車場条例
- ・平成 25 年度:高槻市自転車利用環境検討ワーキングを開催 (全 5 回)
→「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた整備方針」の策定
- ・平成 26 年度:高槻市自転車利用環境検討委員会を開催 (全 5 回)
「高槻市自転車安全利用条例」制定 (平成 27 年 10 月施行)
「たかつき自転車まちづくり向上計画」策定
- ・平成 27 年度:高槻市自転車利用環境検討委員会を開催 (全 3 回)
「たかつき自転車まちづくり実行計画」策定 (実施計画)

(2) 自転車利用環境に関する現状と課題について整理

- 安全で快適な自転車空間が不足している
- 自転車が歩道を通行することが常態化している
- 駅周辺の高い駐輪需要への対応が必要
- 自転車利用者のルールとマナーの認識が不足し、事故が発生している
- 自転車を楽しく利用するための取り組みが不足している等。

2. 高槻市自転車安全利用条例

歩行者、自転車、ドライバー等、すべての道路利用者を対象として、誰もが安全で快適に通行できる環境を作るため、「高槻市自転車安全利用条例」を制定（平成27年3月制定、10月施行）

《条例のポイント》自転車は車両という意識付けが必要であり①ヘルメットの着用（13条）②保険への加入（14条）③左側に設置された歩道の通行（12条）がポイントとなっている。

また、毎月15日を「自転車安全利用の日」とし、取り組みを行う（16条）など定められ、街頭指導や保険相談会、講習会が開催されている。計画の策定について11条で定め、「たかつき自転車まちづくり向上計画」では課題についての対策が、「たかつき自転車まちづくり実行計画」ではより具体的な取り組み内容が示されている。

3. 自転車利用環境向上にむけた施策

基本方針（4つのP）：
「はしる（Passing）自転車通行空間の整備」
「とめる（Parking）駐輪環境の整備」
「まもる（Promise）ルール遵守・マナー向上」
「つかう（Promotion）自転車利用促進」

(1) はしる施策

安全で快適な自転車空間が不足している→「安全で快適な自転車通行空間の整備」
自転車がどこを通ればよいか分からない→「わかりやすい路面表示や看板の設置」
連続した自転車通行空間が求められている→「自転車通行空間ネットワークの形成」

①「安全で快適な自転車通行空間の整備」…整備形態として「自転車道（縁石等でその他車両と分離）」「自転車専用通行帯（白線でその他車両と分離）」「車道混在（車道内でその他車両と共存）」がある。それまでの幅員の中で走行空間を生み出している。

《事例》

- 阪急北側線（みずき通り）では、1,180mにわたり、車道混在型の自転車通行空間を整備、全体の幅員12mの内、街渠を除いた幅員0.75mを確保。市民からは「通行位置がわかりやすくなった」「歩行者が歩道を通りやすくなった」「車道を自転車が通りやすくなった」「他の道路も連続して整備してほしい」「自転車が車道を通るのが怖い」「車が走りにくい」「矢羽根の上を路上駐車車両が塞いでいる」「通っている自転車が少ない」等の声が寄せられた。
- 宮田塚原線・富田北駅宮田線では、1,470mにわたり自転車専用通行帯及び車道混在の自転車通行空間を整備。（大阪府初の規制を伴う通行帯）
検証の結果、自転車と車の距離が平均で14cm増加し、自転車の車道左側通行の割合は平均で11%増加した。
- 真上南芥川線では、530mにわたり、車道混在の自転車通行空間を整備。
検証の結果、自転車と車の距離は平均で9cm増加し、自転車の車道左側通行の割合は平均で6%増加した。
- 南平台日吉台3号線では、1,100mにわたり、自転車道を整備した。これは大阪府下初となる一方通行規制を伴う自転車道となった。
- ② 周知啓発活動…自転車通行空間の周知看板を設置。周知啓発チラシを作成し、街頭で配布（高槻警察署と連携）。

(2) とめる施策

利用可能な駐輪場があるが、利用されていない→「既存駐輪場の利用促進」

絶えない短時間駐輪→「駐輪需要に応じた駐輪対策」

放置自転車に対する問題意識が低い→「効果的な放置自転車対策」

① 既存駐輪場の利用促進

○案内性の向上…駐輪場マップや案内サイン等による案内を、鉄道駅周辺の路上駐輪の多い地域において、駐輪場への誘導を促した。

○駐輪施設の機能を向上…防犯カメラ設備一式の更新によるセキュリティ強化。携帯電話やスマートフォンから一時利用の空き情報が確認できるように、駐輪場満空表示システムを導入。幼児二人同乗用自転車等が優先的に駐輪できるよう、優先スペースを設置。

○利用者サービスの向上…駐輪場インセンティブ制度の導入や短時間駐輪施設の整備検討、利用料金の見直しの検討を行っている。

② 駐輪需要に応じた駐輪対策

○駐輪実態調査を実施し、市内の駐輪需要を正確に把握、分析を実施する。

○民間事業者等と連携をした取り組みについて、定期的に情報共有の場を設け、放置自転車問題の解決を目指す。

【事例1】商店街において、市が路面表示をおこない、民間事業者が啓発を実施

【事例2】民間事業者で警備員を配備

【事例3】(株)高槻駅前ハーバーは市立駐輪場に準じた料金体系、駐輪スペースの増築を行い、市HPでハーバー駐輪場の周知を行うなど、相互協力を行う。

③ 効果的な放置自転車対策

- 路面シート等による啓発
- 啓発リーフレット、ポスターの作成
- 放置禁止区域標識の更新
- ホームページによる啓発強化
- 撤去作業の継続と改善

(3) まもる施策

自転車の利用ルールを学ぶ場がない→「利用者の年齢層に応じた交通安全教育活動の充実」

教育できる人材・教育用ツールが不十分→「交通教育コンテンツの充実と人材育成」

自転車の利用ルール遵守の意識が不十分→「関係機関との連携によるルール・マナーの周知啓発」

① 交通安全教育活動の充実

○自転車交通安全教室を小学校、中学校、高校、保護者、高齢者など全年齢を対象に実施。また、親と子の交通安全教室を、春と秋で計8校の小学校で実施。

○PTA、自治会、高齢者、一般向けの出前講座を実施。自転車安全利用の日に大規模な講習会を開催。

○自転車交通安全教室は平成26年で38回、参加者は7,215人であったが、条例制定後の平成27年は64回、11,858人と増加。自転車事故の状況は平成26年471件、死傷者468人→平成27年は388件、382人。平成30年中は309件、死傷者305人となっており、2割減少している

○スクエアード・ストリート等、行政や民間と連携したイベントを行っており、市が中心の活動は、公用車等を利用した意識啓発やパネル展示の実施。

② 交通教育コンテンツの充実と人材育成

○ホームページ・DVD・教本等の教育コンテンツの作成

○リーフレットやポスター及び啓発グッズの作成

○交通安全カードの配布

○交通安全教育指導者の育成

○広報誌・ケーブルテレビを利用した広報・啓発

③ 関係機関との連携によるルール・マナーの向上

○保険加入促進に向けた啓発活動として「保険相談会」「保険加入促進ポスター・リーフによる啓発」「保険加入促進グッズの作成」「自転車安全利用講習会への講師参加」

○自転車安全利用の日における啓発活動(街頭指導等)の実施

○企業との連携で取り組みを進める仕組みとして「高槻市自転車安全利用に関する事業等連携協定」 啓発のためのポケットティッシュなどを連携企業が作成する等。

(4) つかう施策～自転車利用促進～

自転車の日常利用による健康増進。車からの転換による環境負荷低減。四季や風景の体感による新たな街の魅力の発見。

○市営バスの主要バス停付近に駐輪場を整備し、サイクル&バスライドを推進

○サイクリングマップの作成

○シェアサイクルについては導入可否検討のため情報収集中

○自転車利用促進イベント、自転車体験イベントを民間と共催などで行っている。

その他、質問より

○サイクル&バスライドは、積極的に増やすというよりは、市バスであった事もあり実現できている。郊外などに設置。利用者は結構多い。今後の拡大には場所の確保が課題。

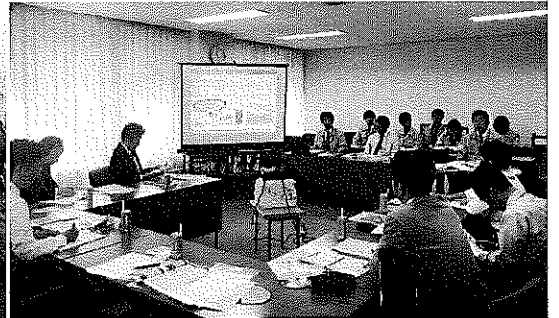
○高齢者は被害者だけでなく、加害者にもなりうる。高齢者の関心も高く、昨年も12回講習を行っている。

○スケアード・ストレイトは費用は80万円位かかる。スタントマンの事故もあり、なかなか取り組みにくい。

○ヘルメット着用が条例で位置づいている。しかし、被っているのは1%。小学生は低学年で半分が被っているも、ヘルメットを更新せずに、高校生ではほとんどが被らない。

○狭い道路については、自転車空間の矢羽根表示が整備できない。植樹帯や植樹マスを撤去することや、桜については根上がりするため、違う木への更新も考えるが、住民の思い入れも強い。

○ほぼ毎日、市と警察、交通安全協会とのやり取りがあり、連携がされている。



日時:令和元年 11 月 15 日 (金)

調査項目: 予約型乗り合いタクシーについて

視察先: 滋賀県彦根市

視察者: 瀬 順弘(委員長)、若木早苗(副委員長)、佐藤寿宏(議長)、木原宏、伊藤大輔、
稲橋ゆみこ、高口靖彦 以上 7 名 議会事務局 1 名

《湖東圏域の概要》

彦根市の概要: 人口 11 万 3 千人から 11 万 2 千人台へと人口減少が始まった。35 万石の城下町として発展し、琵琶湖、湖東圏域の中心地。彦根城。ゆるキャラ「ひこにゃん」。

愛荘町: 人口約 2.1 万人。宿場町として栄えた。

東郷町: 人口約 7 千人。江州音頭発祥の地。「けいおん」の聖地と言われている。

甲良町: 人口約 7 千人。築城の名手藤堂高虎を輩出。

多賀町: 人口約 7.5 千人。年間 170 万人が訪れる、多賀大社を有する。林野率は 85%

○圏域人口合計: 約 15.6 万人

○面積: 293.45 km² (琵琶湖を除く)

○人口密度: 532 人/km²

○森林割合: 52%

○農地の割合: 21%

1. 交通状況と「乗合タクシー運行」の経緯

(1) 交通状況

○市の中心部においても多くが自動車を利用する。公共交通(鉄道・バス)の利用は 1%に満たない。「5 分歩くとすると車を利用する」など、過度に自動車に依存した傾向がある。

○鉄道駅への来訪手段としても自動車が多く使われ、バスの利用は 5%程度しかない(駅への送迎や、駅前駐車場の利用が多い)

(2) 湖東圏域の路線バスの状況

○路線バスの財政負担整理で平成 19 年ごろに圏域全体の利便性が低下した。

○路線バスは圏域で 13 路線を近江鉄道、湖国バス、彦根観光バスの 3 事業者で運行。

○補助額は平成 30 年度で 1 億 7 千万円。

○平成 31 年に 2 路線を廃止し、2 路線を統合して、現在 9 路線。

(3) 湖東圏域の鉄道

○JR 琵琶湖線(東海道線)は市内に彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅の 4 駅。彦根駅から京都駅までは新快速で約 50 分、大阪駅まで約 1 時間 20 分。彦根駅から、新幹線の発着する米原駅までは 1 駅。彦根駅は 1 日に約 2 万人が利用する。

○近江鉄道は市内に 11 駅、各中心市街付近に駅がある。彦根駅は 1 日に約 1,400 人が利用し、増加傾向にある。

(3) 乗合タクシー及び「愛のりタクシー」運行の経緯

- 平成20年10月 彦根市が、鳥居本地区、稲枝地区での愛のりタクシーの運行開始
- 平成21年 2月 彦根市が彦根市地域公共交通総合連携計画を策定
- 10月 彦根市が愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町と湖東圏域定住自立圏形成協定を締結。協議を開始
 - 11月 多賀町が単独で予約型乗り合いタクシー「ふれ愛タクシー」の運行を開始←多賀町内のみで完結する路線。彦根市立病院に行く手段の確保のため、JRに乗り継ぐ路線の確保。

《課題》・公共交通機関にアクセスできない地域（公共交通空白地域）の住民が、車に頼らずに生活できる環境が求められていた。

- ・路線バスの利用者の減少により、バス路線の存続が課題となっていた。
- ・JR駅がすべて彦根市にあり、バス路線13路線のうち6路線は複数市町にまたがる。日常生活圏は隣接市町相互間にまたがるため、湖東圏域での連携が求められる。

- 平成21年 3月 彦根市の河瀬地区に愛のりタクシーの運行地域の拡大
- 平成22年 3月 彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町が湖東圏域公共交通活性化協議会を設立。彦根市の連携計画の対象地域を拡大、1市4町での湖東圏域公共交通総合連携計画策定
- 10月 愛荘町、豊郷町、甲良町で愛のりタクシーの運行開始
- 平成23年 4月 多賀町で愛のりタクシー運行開始
- 10月 愛のりタクシーの料金改定。400円800円の2段階回数券の販売
- 平成26年 3月 湖東圏域地域公共交通総合連携計画（第2次計画）策定
- 愛のりタクシー料金改定。450円、900円
- 平成29年 3月 湖東圏域地域公共交通網形成計画を策定
- 平成31年 3月 湖東圏域地域公共交通再編実施計画を策定
- 4月 愛のりタクシー料金改定。400円、800円

(5) 湖東圏域公共交通活性化協議会

高齢ドライバーによる事故の多発や、交通状況の変化などにより、交通手段の確保をどのようにして、広くカバーするかが課題となり、湖東圏域公共交通活性化協議会を立ち上げた。湖東定住自立圏形成協定により、共通課題の解決に向け取り組みを進める。また、地域公共交通活性化再生法の協議会、道路運送法の地域公共交通会議の機能をもつ。市町の負担金と国庫補助金にて運営。総会を年3回、幹事会（課長級、運営事業者）を年3回、担当者会議（担当者、運営事業者）を年3回+α開催。

○交通施策の立案・実施 ○予約型乗り合いタクシー「愛のりタクシー」の運行

- 路線バス・愛のりタクシーの路線図・時刻表の作成、配布。利用促進策の実施
- 賃金や路線について、道路運送法に基づく協議 ○地域公共交通網形成計画の策定・進行管理

2. 乗合いタクシー「愛のりタクシー」

(1) 概要

- 主に高齢者や自動車を利用されない方の日常生活に必要な移動手段（通院・買い物）の支援を目的とする
- 目的となる停留所を、日常生活に必要な最低限の活動を行える拠点施設（スーパー、病院等）に限定
- 地域住民の意見を参考にしながら、効率的かつ利便性が高まるように運行ダイヤを設定

(2) 運行のルール

- ・路線、ダイヤをあらかじめ設定して運行している。
- ・実際に運行するのは、予約のあった便の、予約のあった停留所のみ（予約のない停留所はお客さんが待っていても停車しない）。
- ・料金は2段階制（400円、800円）、出発・到着エリアにより決定。乗客1人あたりで設定。（2人のっても、1人400円、800円）
- ・車両は通常のタクシー車両である。
- ・停留所は、電柱に乗り場の表示（時刻表）を張り付けたもの等を利用している。（許可を取っている）

(3) 運行の仕組み

- ・道路運送法第4条の許可を得た路線不特定の乗合事業。
- ・運賃は活性化協議会の承認を得て、道路運送法第9条第4項の届け出。
- ・運行する「近江タクシー」と活性化協議会が委託契約をして、協議会が補助金を近江タクシーに支払う。
- ・協議会は運行実績データから、各市町の住民の利用実績を算出し、各市町の負担割合を決定する。
- ・決定した負担割合をもとに、年度末に清算。協議会は各市町に執行残となった負担金を返戻する。

≪費用負担≫

- ・メーター運賃から利用者負担分を引いた残りが、行政が負担する運行経費となる。

(4) 利用者の反応と課題

- ・平成26年に行った利用者アンケートの回答では、70代が37.4%、80歳以上が23.6%と利用が高い。

- ・利用目的は通院（56.9%）、買い物（13.8%）と高く、生活に「大変役立っている」が67.5%、「役立っている」が26.8%であった。
- ・運賃値下げ後に利用が急増し、平成30年度の行政負担は6千万円となった。
- ・高齢者数の増加に従い、今後ますます多くの方が利用する事が見込まれる。
- ・運行回数増加に伴い、行政の経費負担が増える仕組みとなっているため、市町の支出を抑制する取り組みが必要。

《課題解決への工夫》

① 運行経費抑制

- ・効率を向上させるため、1便あたりの利用者数を「乗合率」と呼び、KPIに設定。この値を現在の1.5人から1.8人を目指す
- ・乗合率の向上のため、複数人で乗車するように予約した人の運賃を割り引く「ふく割」制度を今年4月に開始した。（1人でも、2人でも200円）

② 国の支援を得る取り組み

- ・補助金の額が減っているため、地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統確保維持費補助金が増額されるよう、湖東圏域公共交通再編実施計画を策定し、近畿運輸局の認定を得た。

その他、質問等から

- 「ふく割」の取り組みは、乗合率を高める事で便数を抑制でき、経費節約になる。（1便に収まれば、費用は1回分となる。）
- 民間バスでも7人～8人乗っても、経営は難しい。
- 停留所については様々な意見があり、自治会長に意見をまとめてもらう等してもらった。基本的に、決めた停留所は動かさない。
- 自治会加入率も、伝統的な地域連携がある中で、当たり前となっている。
- 自動車免許の返納との関連では、返納で「9千円分の回数券を差し上げる」（民間バスが良いか、愛のりタクシーがよいか選んでいただく。）
- タクシーが向かうのに30分かかるところもある。オペレーターには慎重に停留所の確認を行うなどしていただいている。
- 事務作業負担については、公共交通コンサル会社があり、下処理や連絡調整などをお願いしている。
- 民間バス路線が撤退してゆく中で始められたため、民間バスの共存は1路線、それよりもタクシー会社との共存の問題がある。タクシー運転手の不足の問題もある。
- 経費を減らすと考えると、まず、利用してもらうために「利便性」を考えなくてはならない。
- コンサルティングとチラシ代等で1千万円の委託契約を結んでいる。
- 運行便数が限られており、月曜日の朝は予約電話はつながりにくい。

○観光の方でも「愛のりタクシー」を使う事ができる。

