

高島市地域公共交通利便増進実施計画

令和6年3月

高 島 市

目 次

1. 計画の概要	1
(1) 策定の背景と目的	1
(2) 計画の位置づけ	2
(3) 計画の区域と期間	2
2. 地域公共交通計画の概要	3
(1) 基本理念と基本方針	3
(2) 将来の地域公共交通ネットワーク	4
3. リ・デザイン	6
(1) 地域公共交通の現状と課題	6
(2) 地域公共交通のあり方	16
(3) 利便増進実施計画に位置づける事業	17
4. 利便増進事業の内容・実施主体	18
(1) 利便増進事業の内容	18
(2) 事業の実施主体と予定期間	24
5. 事業の効果	25
6. 地方公共団体による支援の内容	28
7. 事業実施に必要な資金の調達方法	28
8. 観光の振興、その他に関する施策	29

1. 計画の概要

(1) 策定の背景と目的

①背景

高島市では、JR 湖西線をはじめ、路線バスやコミュニティバス、市営バス、乗合タクシー、一般タクシー、航路といった地域公共交通が市域全体をカバーしており、市内や近隣市町、あるいは京阪神圏や北陸方面等との交流を支えるとともに、特に自家用車での移動が難しい子どもや高齢者等にとって日常生活に欠かせないものになっています。

一方、地域公共交通の利用者は市内の人口減少等に伴い縮小傾向にあります。また、交通事業者の状況は、利用者の減少、運行経費の増加による経営状況の悪化、運転士の高齢化、人員不足などによる厳しい運行体制にあり、事業継続の危機にあります。

こうした地域公共交通を取り巻く厳しい状況に対応するため、本市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通の確保、維持、改善に取り組んでおり、令和 4 年 12 月に「高島市地域公共交通計画」を策定し、本市における地域公共交通の基本理念、基本方針を設定するとともに、その実現に向けた施策を設定しました。

②目的

本計画は、高島市地域公共交通計画において定めた施策を実施、展開するにあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市民生活を支える移動サービスの継続的な提供を図るための実施計画を策定するものです。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、「高島市地域公共交通計画」における地域公共交通の目標を達成するための実施計画とします。

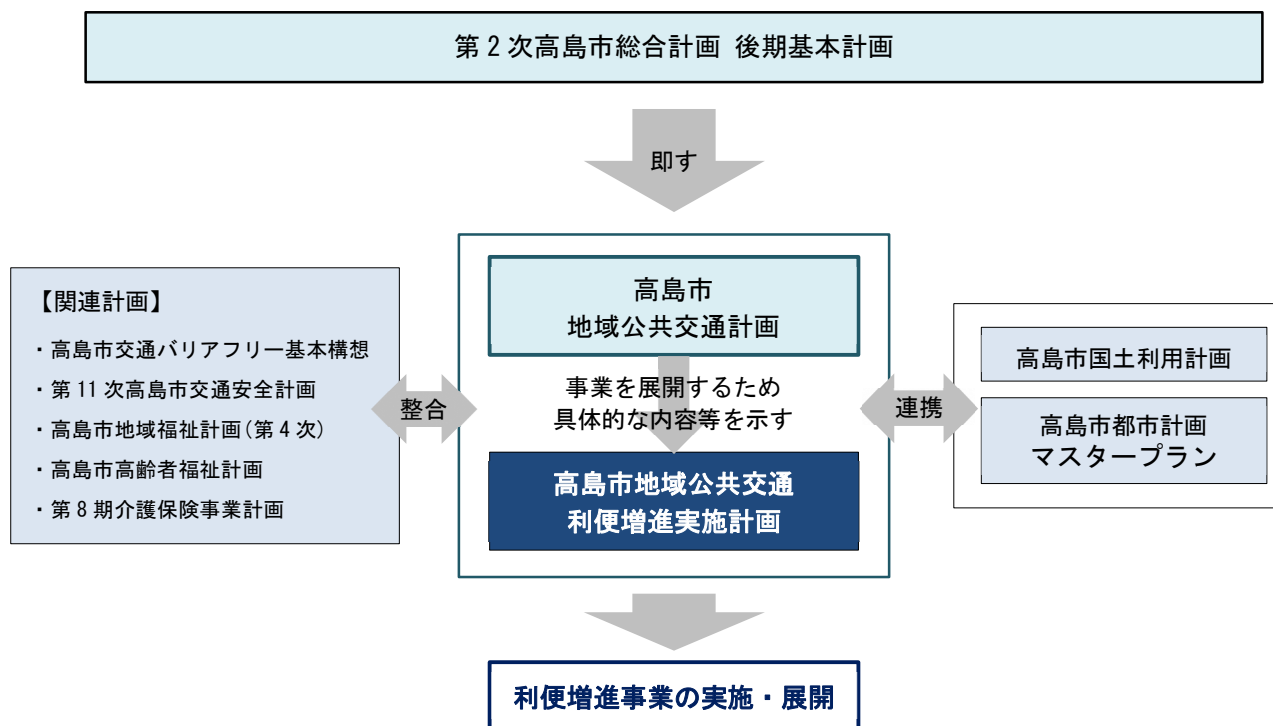


図 1-1 高島市地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

(3) 計画の区域と期間

本計画の計画区域は、本市全域とし、本市内外を連絡する地域公共交通路線を含むものとします（JR 湖西線、西日本ジェイアールバス若江線 等）。

計画期間は令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。本計画の策定に伴い地域公共交通計画の計画期間を変更し、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

ただし、毎年度に実施する本計画の達成状況の評価に基づき計画の見直しを行うとともに、社会情勢や法制度等の変化に対応するための見直しを適宜行うものとします。

表 1-1 計画期間

計画	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	R6 年度 (2024)	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)	R9 年度 (2027)	R10 年度 (2028)
高島市地域公共交通計画	2022～		2024～				2028
高島市地域公共交通利便増進実施計画			2024～				2028

2. 地域公共交通計画の概要

(1) 基本理念と基本方針

高島市地域公共交通計画では、本市の最上位計画である第2次高島市総合計画で掲げる将来目標像「水と緑 人のいきかう 高島市」の実現に向け、地域公共交通を地域、交通事業者、行政がみなで守り育てることでサービスを維持・確保・改善し、“地域公共交通で生活できる”環境を次世代へつないでいくことを目指しています。

計画の基本理念

**地域公共交通をわたしたちで守り育て、
人がいきかう高島市を未来へつなぐ**

【基本方針】

A 利便性の高い 地域公共交通 ネットワークの構築	鉄道を最も重要な幹線軸、路線バスを第二に重要な幹線軸としたうえで、幹線軸に接続する交通は「居住地と幹線軸を結ぶ」「幹線軸へ乗り継ぐ」機能を重視します。これにより、階層的な地域公共交通ネットワークを構築し、利用してみようと思えるサービスにします。
B 地域公共交通を 利用しやすい環境の 整備	交通施設やまちのバリアフリー化を進めるとともに、分かりやすい情報提供等により、地域公共交通の大きな利用障壁である“情報不足で利用できない”との環境を緩和します。さらに、アフターコロナを見据えた安全性を発信します。
C 地域公共交通の 運行効率化と 利用促進等による 持続性確保	地域公共交通の持続的な維持・確保のため、生活スタイルにあわせて運行内容を適切に見直すとともに、利用促進等により、収入増加や環境（カーボンニュートラル）の視点等にも配慮した自家用車から地域公共交通への移行を目指します。さらに、地域公共交通の利用者以外にも必要性をPRし、運行への理解を醸成します。
D 地域公共交通と まちづくりとの連携	「住みたい、住み続けたいまち」の構築による人口維持のため、駅周辺の活性化や、観光振興と連携した路線設定等を行います。あわせて、移動手段としての価値に加え、地域公共交通に乗ること自体が楽しめる取組等を行います。

(2) 将来の地域公共交通ネットワーク

将来の地域公共交通ネットワークは、現在のネットワークの骨格構造を踏襲しつつ、各路線の役割を明確化したうえで、より利便性、効率性の向上を図ります。

表 2-1 地域公共交通等モード別の役割分担

位置づけ	役割	モード	路線等	
地域公共交通	第一幹線	ネットワークの骨格であり、都市圏を超える移動や、市内の拠点間での移動等について、生活、観光等で多面的に支える	鉄道	・JR 西日本 湖西線
	第二幹線	ネットワークの第二の骨格であり、地域を超える移動を中心に、生活、観光等で多面的に支える	路線バス	・江若交通 朽木線 ・西日本ジェイアールバス (以後、西日本 JR バスと表記) 若江線
	市内支線	第一・第二幹線に接続する支線交通であり、住民生活にかかる移動を中心に支えたいうで、観光移動もあわせて支える	バス	・コミュニティバス各路線 ・市営バス各路線
			乗合タクシー	・乗合タクシー各路線
	面的交通	第一・第二幹線、市内支線で支えることのできない移動(地域的、時間的に需要が少ない移動)を支える	一般タクシー	・大津第一交通
観光幹線	主として観光目的の移動を支える(民間事業者独自の運営を想定)	路線バス	・京都バス 比良線 ・江若交通 高島今津線	
		航路	・琵琶湖汽船 今津航路、びわ湖横断航路 ・オーミマリン 竹生島・海津航路	
その他	補助的交通 (地域の方や施設等から人手や車両面等で協力を得て実施)	ボランティア輸送	・各種ボランティア輸送 ・共助による輸送	
		地域の輸送資源	・(スクールバス、民間の送迎サービス等の活用を想定)	
福祉交通	身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える	福祉交通	・福祉有償運送 ・福祉タクシー 等	

<地域公共交通ネットワークの考え方>

- 「地域公共交通モード別の役割分担」をもとに、地域公共交通ネットワークを定めます。
- 市内支線は、地形や道路、人口分布等の関係から、次の2点に分けます。
 - ・ 線のカバー：当該ルート以外での運行が想定しづらいもの（谷筋、湖岸 等）。
 なお、利用状況に応じてルート的一部分のみを予約制にする等の運行効率化に取り組めます。
 - ・ 面的カバー：多様なルート設定の可能性がある地域

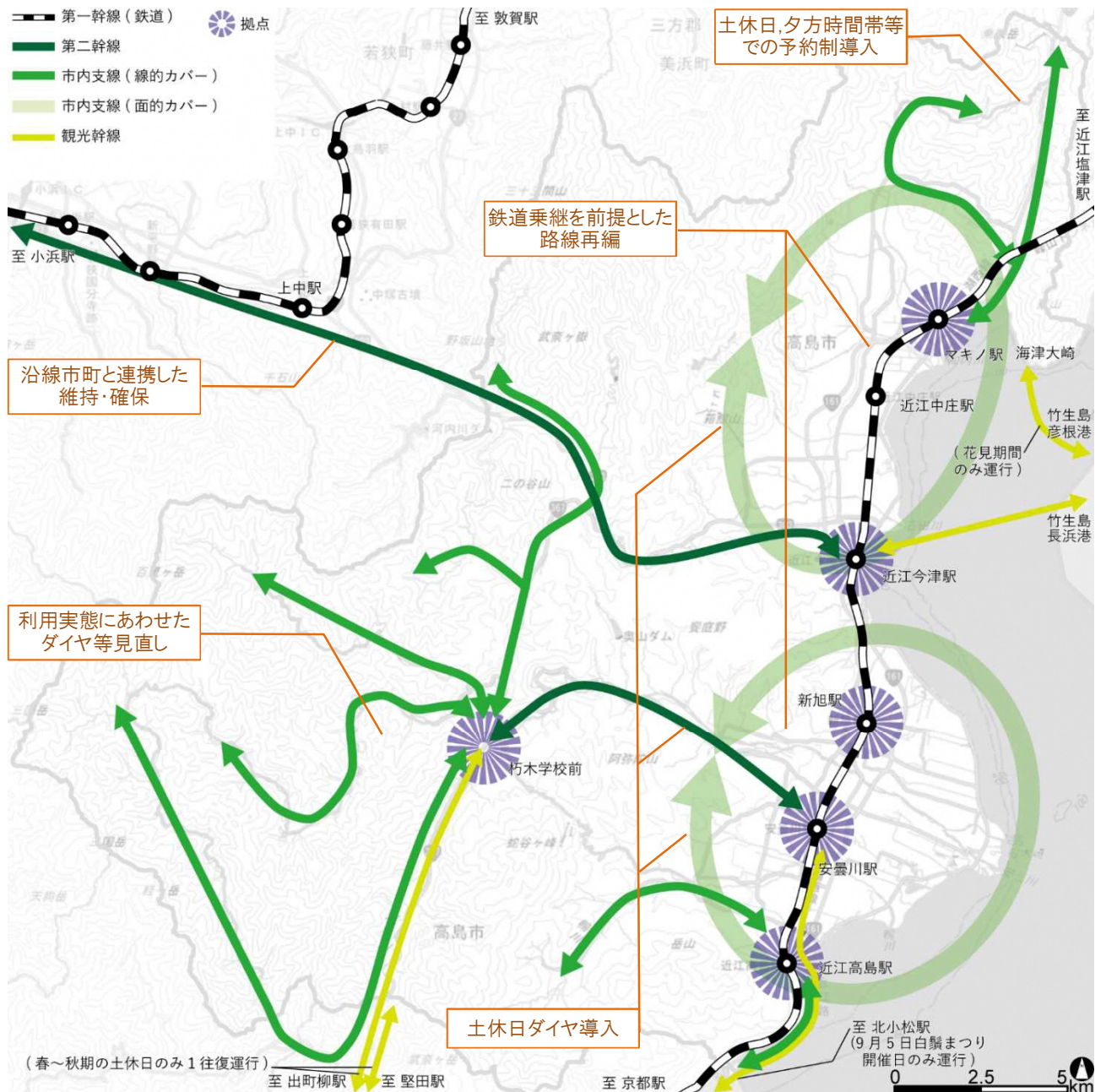


図 2-1 将来の地域公共交通ネットワーク

3. リ・デザイン

(1) 地域公共交通の現状と課題

①地域公共交通ネットワークの供給状況

本市の地域公共交通は、JR 湖西線を主たる軸とし、市内6駅（マキノ駅、近江中庄駅、近江今津駅、新旭駅、安曇川駅、近江高島駅）に接続する路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（定時制、予約制）、市営バス（自家用有償旅客運送）、一般タクシーによって地域毎のネットワークを形成しています。鉄道駅のない朽木地域では、路線バスに接続する市営バスを運行しています。

また、観光需要に対応した路線として、路線バスの高島今津線、比良線や航路の琵琶湖汽船、オーミマリンがあり、マキノ駅とマキノ高原を連絡するコミュニティバスのマキノ高原線等は観光利用が特に多い路線となっています。

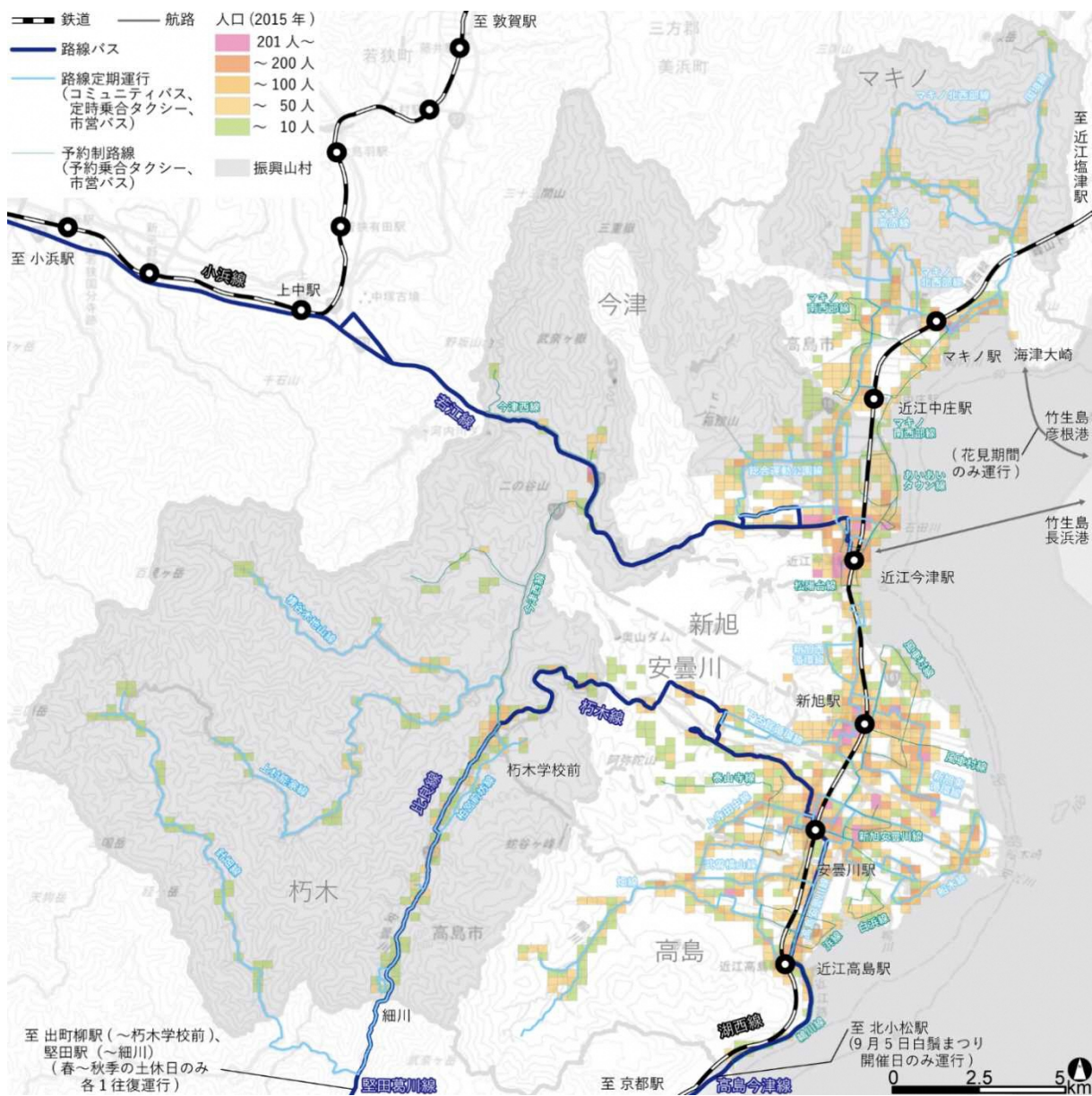


図 3-1 現在の地域公共交通ネットワーク

表 3-1 地域公共交通一覧

モード	運営事業者	路線	写真
鉄道	JR 西日本	湖西線	
路線バス	江若交通	朽木線	
	西日本 JR バス	若江線	
	京都バス	比良線	(土休日運行 冬季運休)
	江若交通	高島今津線	(白鬚祭りの9月5日のみ運行)
コミュニティバス	高島市	江若交通運行 11 路線	
		湖国バス運行 3 路線	
市営バス (自家用有償 旅客運送)	高島市	5 路線	
乗合タクシー (定時制、予約制)	高島市	大津第一交通運行 10 路線	
一般タクシー	大津第一交通	-	
航路	琵琶湖汽船	今津航路、 びわ湖横断航路	
	オーミマリン	竹生島・海津航路	(お花見船運行期間のみ)

②地域公共交通を取り巻く全国的な動向

1) 運転士不足による運行維持の困難化と 2024 年問題による更なる深刻化

トラック、バス、タクシー等の自動車運送事業に従事する運転士の不足や長時間労働が問題となっており、これを是正しワーク・ライフ・バランスを改善することを目的とする働き方改革が進められています。

2024 年 4 月から労働基準法の改正（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）が適用され、自動車運転業務の年間時間外労働の上限規制の適用や休息期間の延長が行われます。2024 年問題とは、これらによって生じる自動車運送事業の問題の総称です。

法改正の適用により運転士の労働時間等の改善が期待されますが、公共交通事業者の人手不足が深刻な現状においては、既存の事業継続に影響がでることが予想されています。

2023 年秋の段階において、全国で路線バスの縮小、事業廃止の動きが見られており、地域公共交通存続の危機に直面しています。

表 3-2 バス運転者の労働時間等の改善基準（抜粋）

		現行	令和 6 年 4 月適用
拘束時間 (労働時間と休憩時間の合計)	1 年	原則 3,380 時間以内 (65 時間×52 週)	原則 3,300 時間以内
	1 ヶ月	—	原則 281 時間以内
	4 週平均 1 週	原則 65 時間以内	
	1 日	13 時間以内を基本 (上限 16 時間、15 時間超は 週 2 回が限度)	13 時間以内 (上限 15 時間、14 時間超は 週 3 回までが目安)
時間外労働時間 (時間外と休日の合計)		上限なし	960 時間 (80 時間×12 ヶ月)
休息期間	1 日	継続 8 時間以上	継続 11 時間以上を基本 9 時間を下回らない
運転時間	2 日平均 1 日	9 時間以内	
	4 週平均 1 周	原則 40 時間以内	40 時間以内
連続運転時間		4 時間以内 (運転中の中断は 1 回連続 10 分以上、合計 30 分以上)	

資料：「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」（厚生労働省 2023 年 10 月）

「時間外労働の上限規制わかりやすい解説」（厚生労働省、都道府県労働局、労働基金監督署）

● 運転士不足を要因とする全国の路線バスの減便、廃止の動向事例

金剛バスの全 15 路線廃止、統合などで 10 路線運行

・大阪府南東部の富田林市、河南町、太子町、千早赤阪村で路線バスを走らせる金剛自動車バス事業を令和 5(2023)年 12 月 20 日で廃止し、全路線の運行を終了すると発表しました。運転士不足や利用者減が主な理由であり、4 市町村の協議会にて廃止となる全 15 路線を統廃合し、10 路線に整理することが決まりました。このうち利用者が多い 5 路線は通勤・通学時間帯を中心に運行を継続する見通しとなっています。



出典：読売新聞オンライン

北海道で過去最大級のバス路線再編

・北海道内バス最大手の北海道中央バスは、令和 5(2023)年 12 月 1 日のダイヤ改定で札幌圏を中心に路線バス約 640 便を再編すると発表しました。再編にあたり路線短縮・減便するのは地下鉄や他のバス会社と並走する区間や路線が中心で、短縮する 283 便は札幌郊外と札幌駅など中心部を結ぶ平日ダイヤ約 1200 便の 2 割に及びます。札幌市清田区や豊平区などから札幌中心部に向かう路線を短縮することで、運転士の乗務時間の削減を図るのがねらいです。



出典：朝日新聞デジタル

京阪バス、運転手不足で 16 路線廃止

・京阪バスは、守口市や門真市などを走る計 7 路線について、運転士不足のため令和 5(2023)年 12 月 15 日の運行を最後に廃止すると発表しました。また、令和 6(2024)年春には、寝屋川市と大津市、京都府京田辺市で運行する計 9 路線も廃止します。同社によると、必要な運転士が 1 割不足しており、利用客数や他社路線、鉄道など代替手段を考慮して路線を選んだとのこと。



出典：毎日新聞

2) タクシーの新たなサービスの導入、検討

タクシーは、鉄道、バスでは対応できないドア・ツー・ドアで利用でき、ラストワンマイルの移動手段として柔軟な運用ができる地域公共交通を担う重要な交通機関です。

近年、高齢者の運転免許自主返納の進展、インバウンドの拡大等によりタクシーの重要性が高まっており、タクシー需要の増加が見込まれています。

一方、高齢化や労働環境等を要因としてタクシー運転士が不足しており、需要に対して供給が追いついていない状況です。

タクシーの供給不足への対応として、配車アプリの活用による「シェアタク（相乗りタクシー）」の導入、「ライドシェア」の検討が行われています。

「シェアタク」は、配車アプリを通じて、目的地の近い利用者同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスで、令和3年11月から運用が開始されています。

相乗りサービスにより、利用者は低運賃（乗車距離で利用者間で按分）で利用でき、タクシー事業者にとっても新たな需要の喚起が期待されています。

「ライドシェア」は、第二種免許保有しない一般ドライバーと利用者を配車アプリによってマッチングし、自家用車で有償運送を行う配車サービスです。

海外では既に導入されておりタクシー不足の解消に寄与していますが、供給過剰による交通渋滞や車両の整備等に課題があり、日本の状況に対応した『日本版ライドシェア』が検討されています。

また、バスやタクシー等の交通事業者が存在しない地域では、道路運送法第79条による自家用自動車を使用した「自家用有償旅客運送」が可能です。本市では朽木地域において市が直接運営する「市営バス」として自家用有償旅客運送を実施しています。

表 3-3 「日本版ライドシェア」の考え方

目 的	<ul style="list-style-type: none">・都心や地方都市におけるタクシーの供給不足への速やかな対応・リアルデータの収集、データに基づいた交通政策論議の促進・働き方の多様化を踏まえた副業・兼業機会の提供
概 要	<ul style="list-style-type: none">・配車アプリの利用を前提に、以下のいずれかの場合に、タクシー事業者による第一種運転免許保有者および自家用車の活用を認める。<ul style="list-style-type: none">ケース1：一時的にタクシー需要が増大する通勤時間帯・悪天候等ケース2：恒常的にタクシー供給が不足する地域において、需給バランスを崩さない範囲に限定
安心・安全	<ul style="list-style-type: none">・タクシー事業者の運行管理による安心・安全の担保・情報通信技術を用いた相互評価制度や顔認証制度等の導入

出典：「日本版ライドシェア」の速やかな実現を求めるータクシー事業者による一般ドライバーの限定活用ー（2020年1月 公益社団法人経済同友会）

3) 地域公共交通におけるマイナンバーカードの活用

マイナンバーカードは、個人番号（マイナンバー）の証明に利用できるだけでなく、本人確認書類としての利用など日常生活の中で利用が広がっています。

地域公共交通においては、マイナンバーカードに記録されている居住地や年齢、連携された保険証、運転免許証等の情報から利用する地域公共交通における運賃割引（居住地、高齢者、障害者、運転免許自主返納等）の対象者であることの認証を行うことができることからマイナンバーカードの活用が進んでいます。

また、MaaS(Mobility as a Service)において、交通系 IC カード等とマイナンバーカードを連携することで、交通系 IC カードのみで本人確認と割引等が適用された運賃の決済等を行うサービスが実施されています。

マイナンバーカードの活用 「マイタク」

1

**移動困難者対策としてタクシーの運賃補助
利用時にマイナンバーカードを活用**

補助内容: 運賃の半額補助(1運行につき最大1,000円)
対象者: A 満75歳以上の方
B 満65歳以上で運転免許証のない方
C 障害者、要介護・要支援認定者、妊産婦 等
D 運転免許証を自主返納した方または失効した方

夏のDigi田甲子園
実装部門 準優勝

マイタク

マイタク登録者⇒約32,000人

全国初!

前橋市
高齢者や障害者などを対象に
タクシー運賃の一部を助成する割引サービス

平成28年1月
マイタク開始
紙利用券運用

平成30年5月
マイナンバーカード
と併用
スタート

令和4年4月
マイナンバーカード
運用
一本化

MaeMaaSの推進

2

MaeMaaSとは・・・既存の交通手段と新しいテクノロジーを組み合わせ、前橋の交通をもっと便利にすることで、前橋での暮らしがより豊かなものにしていくサービス

2020年12月～2021年3月
2021年10月～2022年3月
2022年4月～10月
【MaeMaaS】(実証実験)

2022年11月～
【MaeMaaS】(社会実装)
●実証実験を終了し、社会実装スタート

2022年度末～
他エリアへの展開
●エリア拡大
●「マイナンバーカード×Suica連携」などの機能拡張

MaeMaaS 提供コンテンツ

- 施設情報
- デマンド予約
- リアルタイム 乗降検察WEB
- 自転車
- バス(デマンド) 表示
- シェアサイクル
- 満空情報表示
- 鉄道/バス
- Suica/マイナンバーカード認証 (マイ) 新引付)

マイナンバーカード×Suica連携

SuicaのIDとマイナンバーカードの住所(市区町村まで)と誕生年月を紐づけ

Suica一枚だけで、マイナンバーカード所有者向け特典サービスを提供

バスやデマンド交通を市民向け運賃で利用できるサービスを実施中

マイナンバーカードと交通系ICカードを連携することで、交通系ICカードを端末にタッチするだけで市民判定が可能

【マイナンバーカード×交通系ICカード連携のメリット】
①多くの方がお持ちの交通系ICカード(クレジットカードをお持ちでない学生等も利用可能)
②移動やお買いものなど様々なシーンで決済可能→商業分野等の他分野との連携等のサービス拡充
③万が一Suicaを紛失しても、再発行のうえ、再度マイナンバーカードとの連携が可能

(群馬県前橋市における「マイタク」、交通系 IC カード(Suica)との連携) 資料: デジタル庁

図 3-2 マイナンバーカードの活用事例

③高島市における地域公共交通の課題

1) 地域公共交通利用者数の減少、過度な自動車への依存

●バス・乗合タクシー利用者数の減少

バス・乗合タクシーの利用者は、平成 26(2014)年度頃まで減少傾向が続いていましたが、近年はコロナ禍までは概ね横ばいで推移していました。

内訳を見ると、路線バス（若江線、朽木線）の利用者は、顕著な減少傾向が続いており、コロナ禍の影響もあり、最近 10 年間で半数以下になっています。

一方、コミュニティバスは概ね横ばいで推移しており、安定した利用が継続しています。乗合タクシーは、概ね増加傾向にあるものの、市営バスの利用者は半減しています。

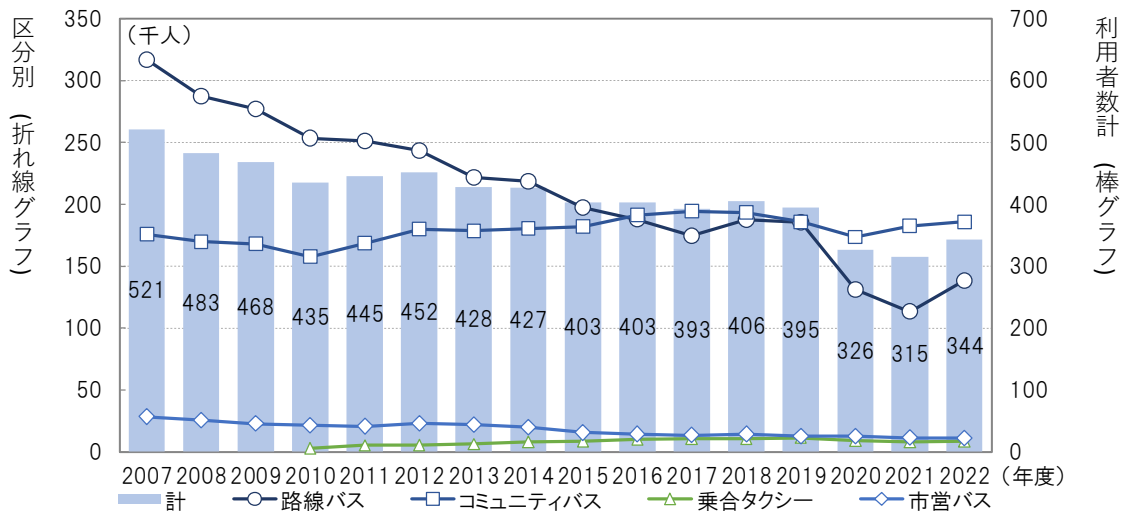


図 3-3 バス・乗合タクシーの年間利用者数

●過度な自動車への依存

地域公共交通計画策定時に行った市民アンケート調査（令和 3(2021)年 12 月実施）では、日常生活の外出（おでかけ）頻度は週 3 日以上とする方が全体の 7 割弱を占めています。

これを交通手段別に見ると、「車・二輪（運転）」では全体と同様な傾向にある一方、バス、タクシー等の地域公共交通を利用した外出頻度は極端に少なくなっており、自動車に過度に依存した状況であることが分かります。

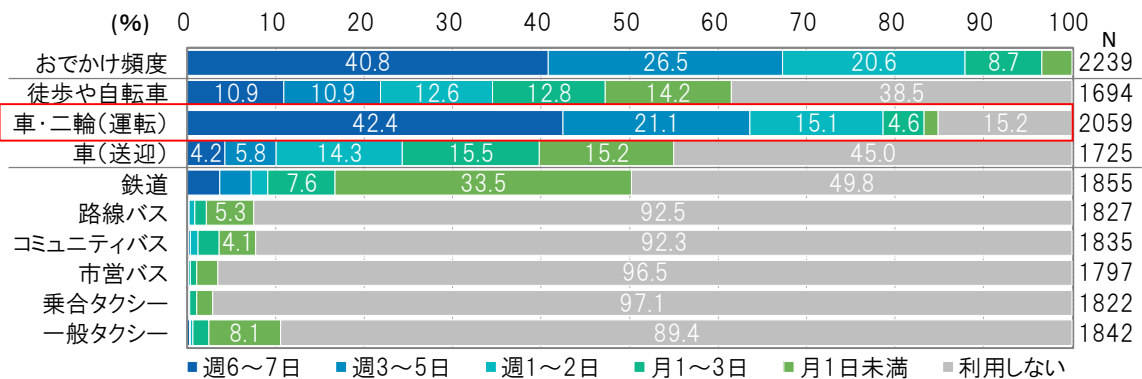
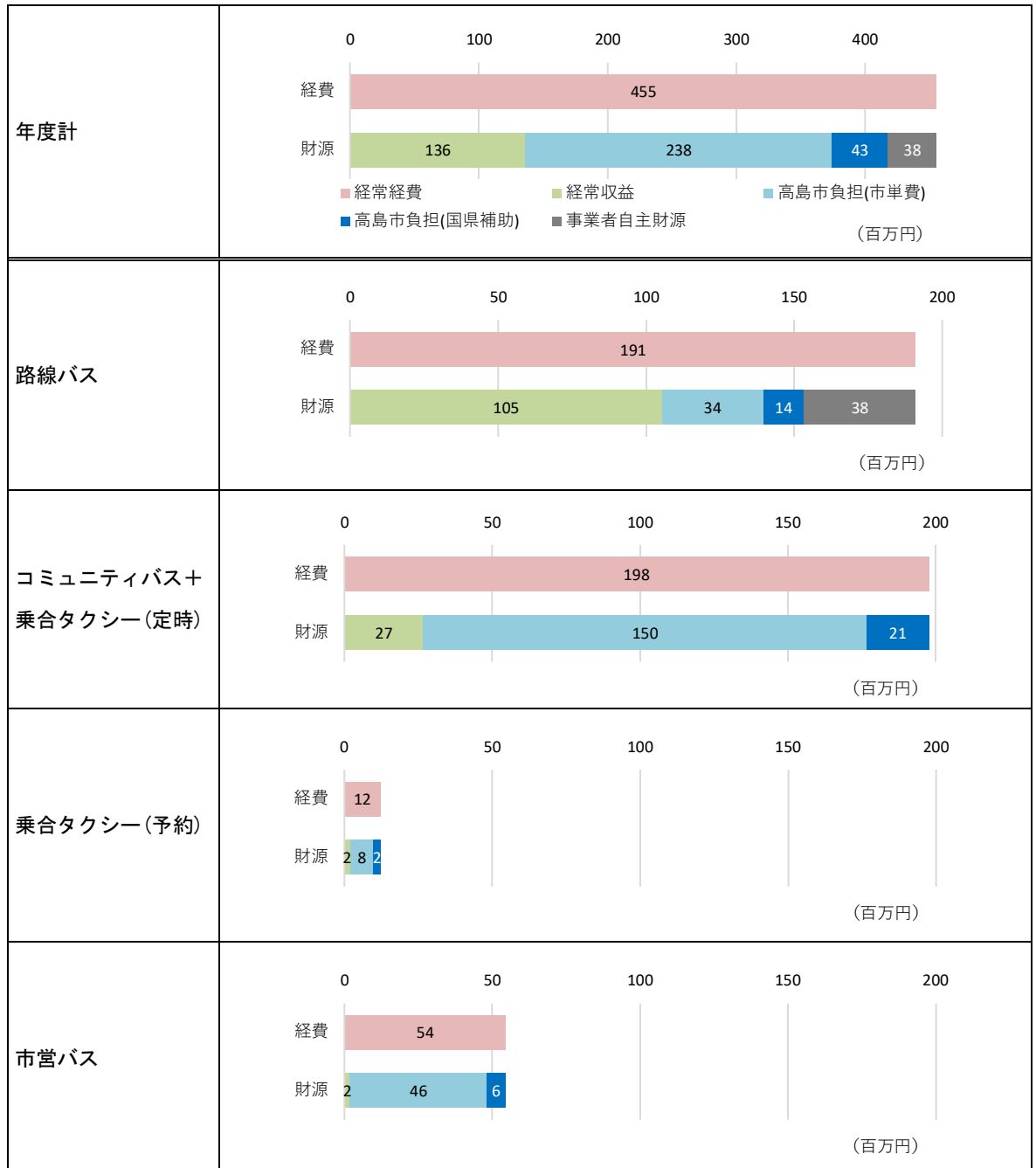


図 3-4 日常生活の外出（おでかけ）頻度（交通手段別）

2) 厳しい運営状況、行政負担の増大

地域公共交通全体の運営状況をみると、経常費用の約 455 百万円/年に対して経常収益が 136 百万円で、収支率は約 29.9%となっており、市負担、国県補助がなくては運行ができない状況であり、路線バス（若江線）では交通事業者が自主財源を投入することで事業を継続しています。

高島市の負担額は、238 百万円（国県補助含まず）となっており、運行経費の高騰、利用者数の減少により増加傾向にあり、行政負担が増大しています。



※路線バスは令和3(2021)年10月～令和4(2022)年9月末、その他は令和4(2022)年度
 ※1円単位で集計のうえ、100万円単位で図示しているため、「運行区分別内訳」の和が「年度計」に一致しない場合がある
 ※路線バスへの国県補助は、高島市を経由せず直接バス事業者へ補助

資料：資料：高島市

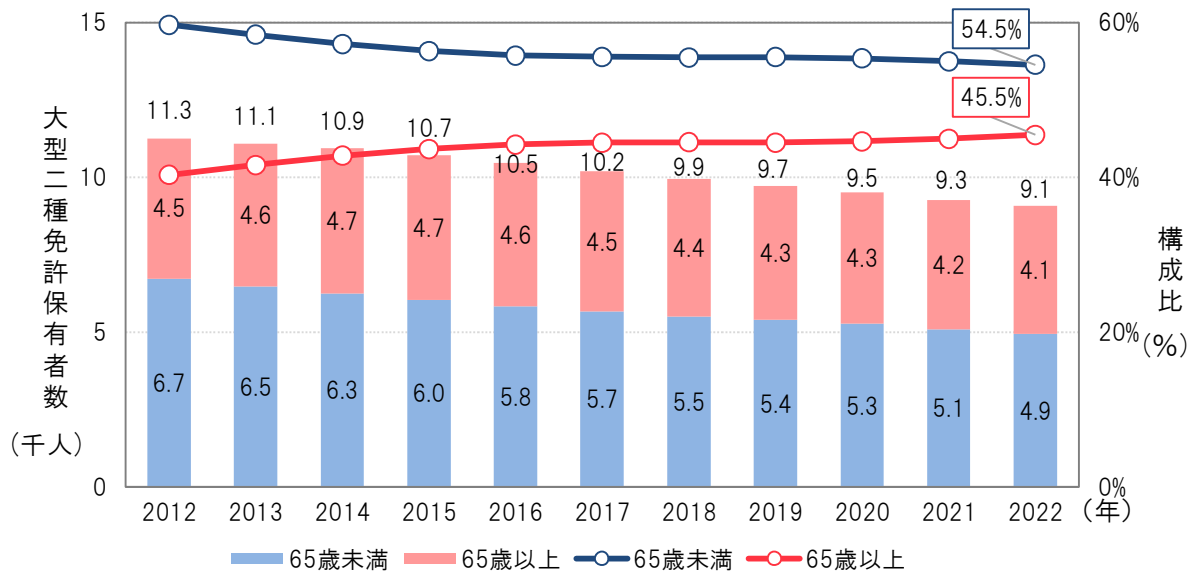
図 3-5 地域公共交通の年間経費・財源（令和4(2022)年度 運行区分別）

3) 運転士不足への対応

路線バス等を運行できる大型二種免許保有者数は全国的に減少傾向であり、滋賀県内の保有者数は平成 25(2013)年から令和 4(2022)年の 10 年間で約 20%減少しています。保有者数の減少とともに高齢化が進行しています。

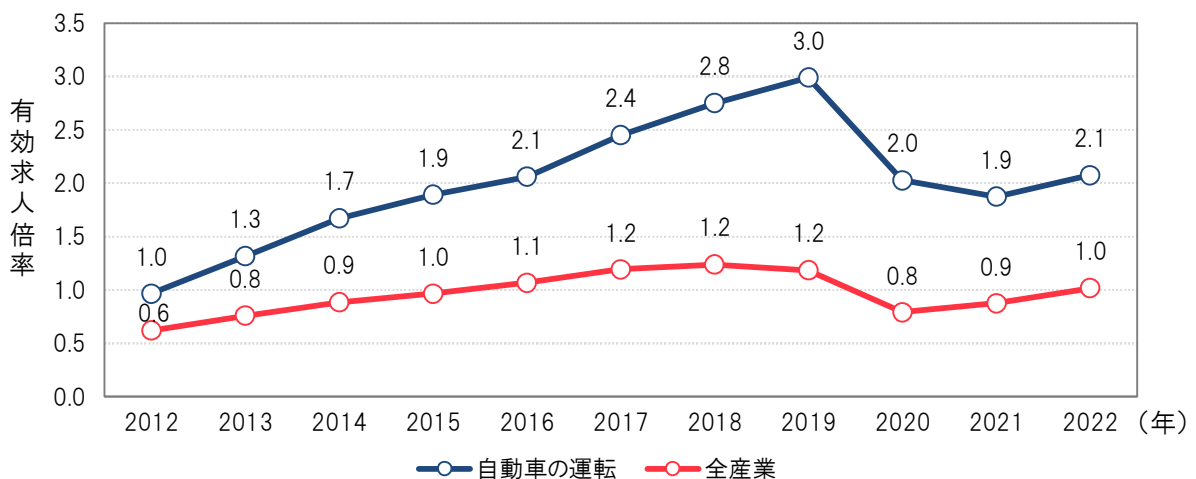
また、有効求人倍率をみると、滋賀県内において全産業は 1.0 ですが、自動車の運転(バス運転士含む)は 2.1 となっており、就業希望人員が不足している状況です。

高島市の地域公共交通を運行する交通事業者においても、運転士の不足、高齢化が最重要な課題のひとつとなっており、運行継続が困難な状況になっています。



出典：警察庁 運転免許統計

図 3-6 滋賀県における大型二種免許保有者数と保有率の推移



※自動車の運転：バス運転手、乗用自動車運転手、貨物自動車運転手、その他の自動車運転の職業いずれかを含む

資料：厚生労働省 一般職業紹介状況

図 3-7 滋賀県における有効求人倍率の推移

4) 運賃差異の解消、事務手続きの負担軽減

本市が運行する地域公共交通は、全区間均一運賃でコミュニティバス、市営バスは 220 円、乗合タクシーは 300 円としており、運賃に 80 円の差異があります。

路線バスの運賃は、対距離制となっており、コミュニティバス等の運賃と大きく異なっています。このため、市民の路線バスの利用促進と運賃負担の軽減、コミュニティバス等との運賃差異の縮小を図ることを目的として、路線バス(朽木線、若江線)を市民が利用する場合に、市内区間に限り、1 乗車 220 円を超える区間の運賃の一部を助成しています。また、本市では路線バスの運賃助成に加え、乗り継ぎ乗車についても支援も行っています。

運賃の助成を受けるには、利用者は事前申請と発券を受ける必要があります。交通事業者にとっても運賃精算の事務負担があるなど改善が求められています。また、路線バスとコミュニティバスとの運賃差異は利用促進券により解消が図られていますが、上述のとおりコミュニティバスと乗合タクシーとの間には 80 円の差異があり、改善が求められています。

表 3-4 若江線 (JR 西日本バス) 運賃表

JRバス若江線 運賃表【R1.10.1改定】 (円)										近江今津											
※こども半額 ※高島市民の方は事前に利用促進券の発行を受けると、高島市内の区間に限り、おとな220円、こども110円でご乗車いただけます。										弘川口	180										
										上弘部	180	280									
近江今津駅－小浜駅 1,350円→730円(620円補助)										上蘭生	180	280	350								
										古野	180	290	380	450							
										近江追分	230	340	420	520	590						
										保坂	180	280	380	450	550	620					
										近江角川	180	200	350	450	530	620	680				
										近江杉山	180	260	300	440	530	610	690	750			
										天増川口	200	300	370	410	540	630	700	770	840		
										上中	390	480	550	620	650	750	840	890	970	1,010	
										小浜駅	580	840	900	960	1,010	1,040	1,130	1,190	1,240	1,310	1,350

表 3-5 朽木線 (江若交通) 運賃表

江若交通 朽木線 運賃表【R3.4.1改定】 (円)										安曇川駅																
※こども半額 ※高島市民の方は事前に利用促進券の発行を受けると、高島市内の区間に限り、おとな220円、こども110円でご乗車いただけます。										五番嶺・十八川道		210	230													
										三重生		210	210	260												
安曇川駅－朽木学校前 770円→220円(550円補助)										庄塚		210	210	240	310											
										健康の森前・南古賀		210	210	240	310											
										広瀬橋		210	230	260	300	360										
										中野		210	220	280	300	340	390									
										旧広瀬小学校前		210	210	220	280	300	340	400								
										下古賀		210	210	210	240	290	320	350	410							
										上古賀口・上古賀		210	210	240	240	300	350	380	410	470						
										長尾・長尾西口		210	240	240	210	240	300	350	380	410	470					
										下荒川		230	320	320	320	320	350	410	450	480	510	540				
										上荒川		210	310	390	390	390	390	420	480	520	550	580	610			
										高岩橋		260	340	440	520	520	520	520	550	610	640	670	690	710		
										野尻・朽木グラウンド前		210	310	390	480	560	560	560	560	590	640	680	700	730	740	
										朽木支所前		210	210	350	420	510	590	590	590	590	620	670	700	730	750	770
										朽木学校前		210	210	240	360	420	510	590	590	590	590	590	620	670	700	730

※乗り継ぎ乗車制度

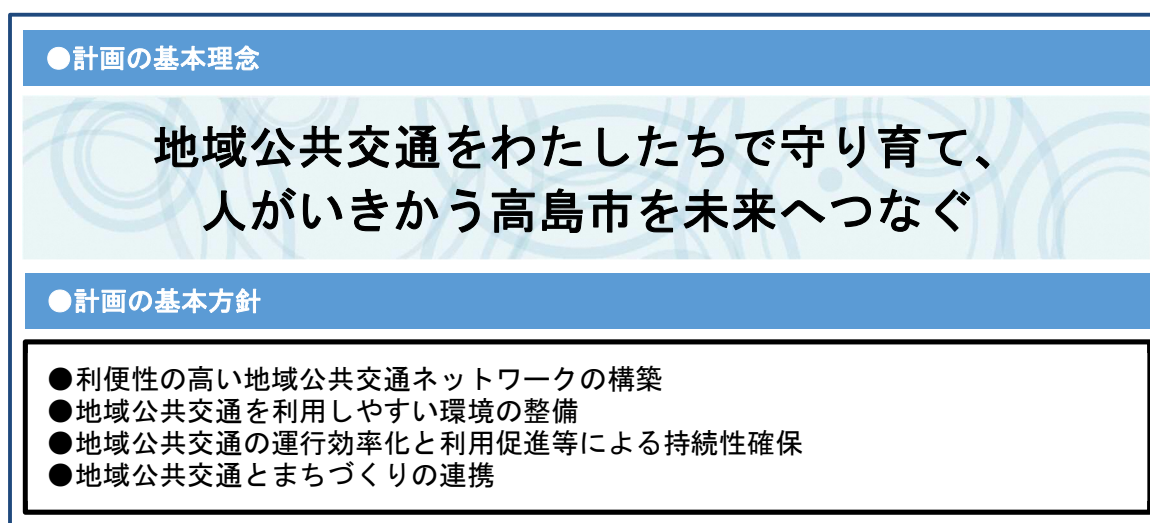
乗り継ぎの指定停留所で他の路線に乗り継ぐ場合、1 回に限り、先のバス・乗合タクシーで運賃を支払う際に乗り継ぎを申し出て乗務員から乗継券を受け取り、乗り継ぎバス・乗合タクシーに乗車できる制度

資料：高島市

(2) 地域公共交通のあり方

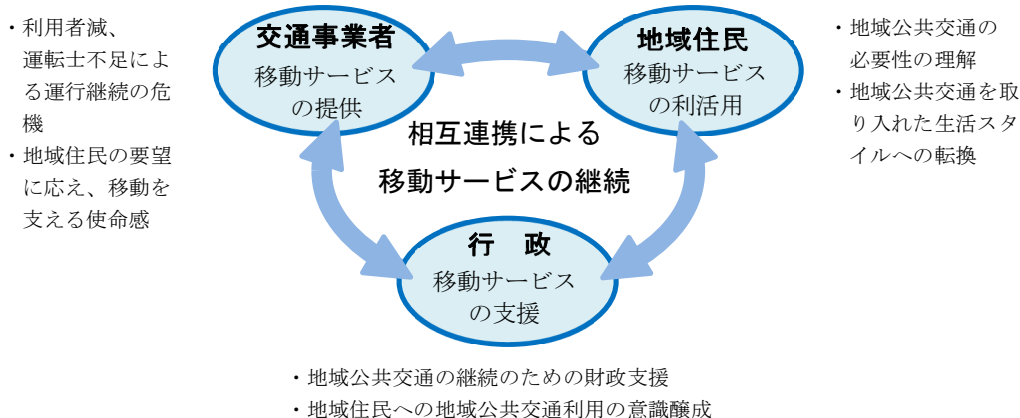
本市における地域公共交通計画の基本理念は、「地域公共交通をわたしたちで守り、育て、人がいきかう高島市を未来へつなぐ」であり、第2次高島市総合計画で掲げる将来目標像『水と緑 人のいきかう 高島市』の実現に向けて、地域公共交通を地域、交通事業者、行政がみなで守り育てることでサービスを確保・維持・改善し、“地域公共交通で生活できる”環境を次世代につないでいくことを目指しています。

地域公共交通利便増進実施計画では、基本理念に基づき、地域、交通事業者、行政の相互連携により、現状の地域公共交通を取り巻く厳しい状況の中、地域住民が安心して生活できる移動サービスの確保を目指すものとします。



<地域公共交通のあり方>

- ◆地域住民が安心して生活できる移動サービスの確保
- ◆現状の公共交通サービス水準の維持への対応



(3) 利便増進実施計画に位置づける事業

本市の地域公共交通の現状と課題、地域公共交通のあり方を踏まえ、本計画では以下の事業を位置づけます。

①位置づける事業

※ () に記載の利便増進事業は、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 別冊 第4版 (令和5年10月)」31ページの該当項目を示しています。

◆路線の再編 (利便増進事業 イ② ii)

- ・地域公共交通利用者数の動向や交通事業者の運転士不足、積雪期の運行状況等の利用実態を踏まえて、事業継続性の高い移動サービスへの転換を図ります。

事業Ⅰ-① 区域運行デマンドタクシーへの移行

事業Ⅰ-② スクールバスの地域公共交通路線との統合

事業Ⅰ-③ マキノ高原線とマキノ北西部線、国境線の見直し

◆路線の再編以外の利便増進に資する事業

- ・地域公共交通の利便性を高め、効率的な運賃收受を行うため、利用しやすい運賃体系や料金收受のシステムの導入を図ります。

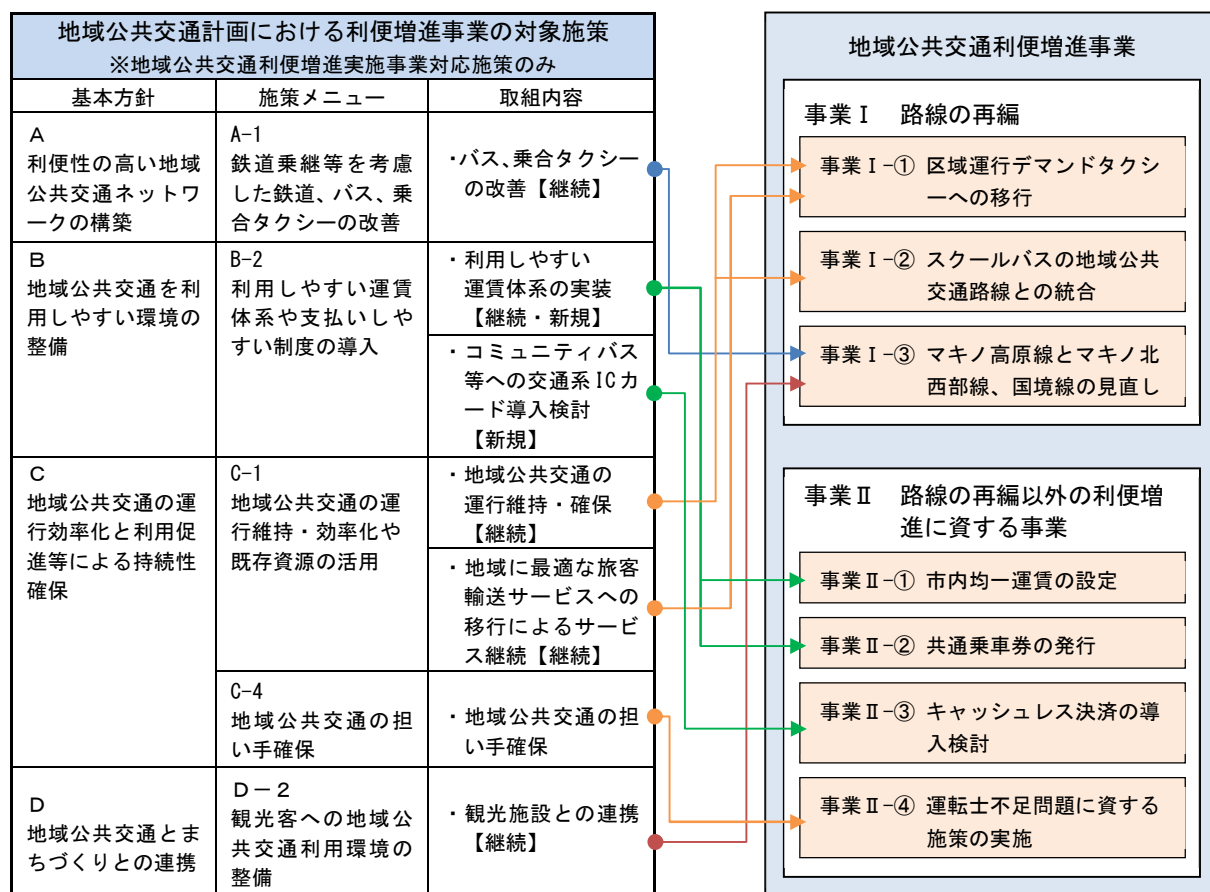
事業Ⅱ-① 市内均一運賃の設定 (利便増進事業 ロ①)

事業Ⅱ-② 共通乗車券の発行 (利便増進事業 ロ③)

事業Ⅱ-③ キャッシュレス決済の導入検討 (利便増進事業 ハ④)

事業Ⅱ-④ 運転士不足問題に資する施策の実施 (利便増進事業 ハ⑥)

②地域公共交通計画における施策との関係



4. 利便増進事業の内容・実施主体

(1) 利便増進事業の内容

① 事業Ⅰ 路線の再編

本市の地域公共交通は、JR湖西線を主軸として市内6駅（マキノ駅、近江中庄駅、近江今津駅、新旭駅、安曇川駅、近江高島駅）に接続する路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、（定時制、予約制）、市営バス（自家用有償旅客運送）、一般タクシーによって地域毎のネットワークを形成しています。

市内公共交通の利用者数は、近年入り込み客数が増加している観光施設が経路上にある一部の路線を除き、全体として減少傾向にあります。また、市内の交通事業者に通ずる課題として運転士の高齢化があり、特に一部の事業者においては運転士不足も深刻化しています。運転士不足を原因として路線の廃止に至った場合には、交通空白地域が生じることになるため、そのようなことに至る前に路線の再編を実施します。

◆事業Ⅰ-① 区域運行デマンドタクシーへの移行

現在、コミュニティバスは14路線があり、すべて定時定路線で運行しています。乗合タクシーは10路線があり、マキノ北西部線を除く9路線が予約制になっているものの、すべて定路線で運行しています。

これらの路線を対象として、利用者数が少なく、運行範囲が面的に広い路線について区域運行デマンドタクシーへの移行を実施します。

現段階で対象路線は、未定ですが、モデルとなる地区を選定し移行を実施します。

◆事業Ⅰ-② スクールバスの地域公共交通路線との統合

本市では、児童、生徒の通学手段としてスクールバスを運行しています。運行は、交通事業者が行っており、運転士不足は、通学環境にも影響しています。

スクールバスのルートには、地域公共交通路線と重複する路線があるため、児童、生徒と一般乗客との混乗化により路線を統合し、効率的な運行と通学環境を確保、維持します。

地域住民、交通事業者、教育関係者、行政等の協議、調整により、モデル地区を選定し、実施に向けて検討を進めます。

◆事業Ⅰ-③ マキノ高原線とマキノ北西部線、国境線の見直し

<事業の背景と内容>

コミュニティバス「マキノ高原線」は、マキノ駅とマキノ高原を連絡する観光需要が多い路線であり、大型バスで運行されており、主要な観光施設に接続しています。

「マキノ白谷温泉」停留所は、マキノ白谷温泉八王子荘の駐車場内に設置しており、例年、積雪時には駐車場内での除雪により駐車場が狭くなり、駐車車両を避けながらバスの転回が非常に困難な状況が発生しています。

この状況に対応するため、市（都市政策課）、交通事業者（湖国バス株）、土地・施設所有者（市）、施設管理者（マキノ白谷温泉八王子荘）、地元区（白谷区長）と協議を行い、バスの安全運行を確保するため、冬季の運行を休止することで協議が調いました。

令和5年度から当面の期間は、冬季（12月中旬から翌2月末まで）の運行を休止します。

冬期間でも、バス車両ではなくタクシー車両であれば転回等も可能であるため、安定した運行を確保するため、「マキノ白谷温泉」停留所をコミュニティバス「マキノ高原線」から乗合タクシー「マキノ北西部線」に切り替えるものとして検討を行います。

また、コミュニティバス「国境線」については、乗降する利用者が非常に少ない停留所（在原口）を廃止し、運行の効率化を図ります。



図 4-1 積雪時のマキノ白谷温泉八王子荘駐車場の状況

<実施内容>

●コミュニティバス「マキノ高原線」

項目	事業実施前	事業実施後
内容	「マキノ白谷温泉」停留所の冬季運行休止	
運行事業者	湖国バス	湖国バス
運行形態	コミュニティバス	コミュニティバス
運行経路	マキノ駅、高木浜二丁目、国道西浜、海津、海津大崎口、道の駅マキノ追坂峠、小荒路、上分、旧北小前、山中、小中、下出、マキノ白谷温泉、白谷、マキノ高原民宿村、マキノ高原温泉さらさ、マキノ高原民宿村、南牧野、上開田、寺久保、マキノピックランド、マキノ支所前、蛭口、中学校前、マキノ駅	マキノ駅、高木浜二丁目、国道西浜、海津、海津大崎口、道の駅マキノ追坂峠、小荒路、上分、旧北小前、山中、小中、下出、白谷、マキノ高原民宿村、マキノ高原温泉さらさ、マキノ高原民宿村、南牧野、上開田、寺久保、マキノピックランド、マキノ支所前、蛭口、中学校前、マキノ駅
起点	マキノ駅	変更なし
主な経由地	小荒路	変更なし
終点	マキノ駅	変更なし
キロ程	18.2 km	17.8 km
運行本数	平日：13便(逆時計回り5便、時計回り8便) 土休日：12便(逆時計回り6便、時計回り6便)	変更なし
始発時刻	逆時計回り 7:04 時計回り 10:00	変更なし
終発時刻	逆時計回り 19:00(平日) 18:00(土休日) 時計回り 18:00(平日) 17:00(土休日)	変更なし

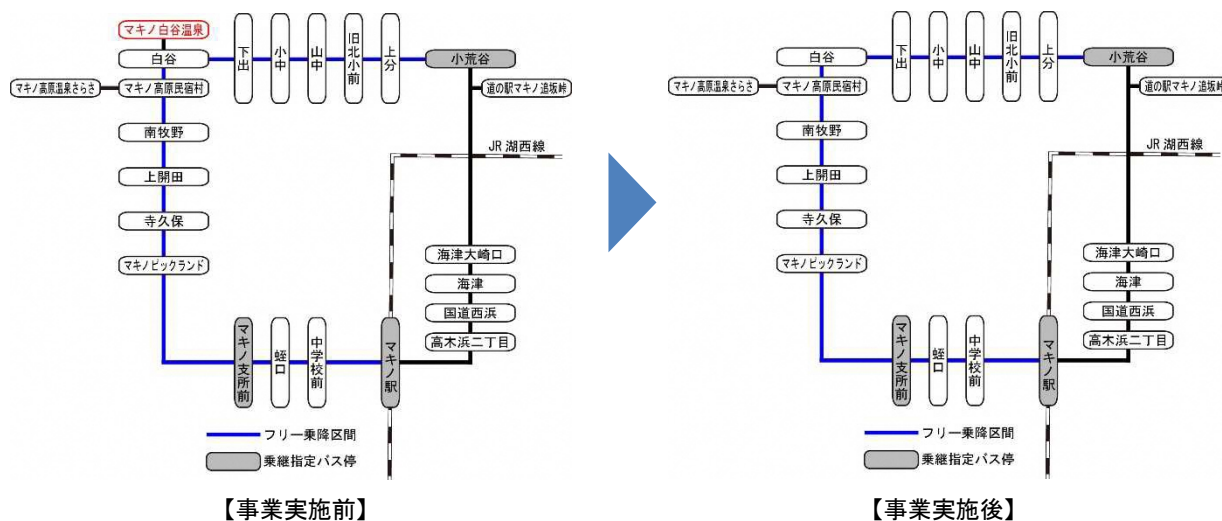
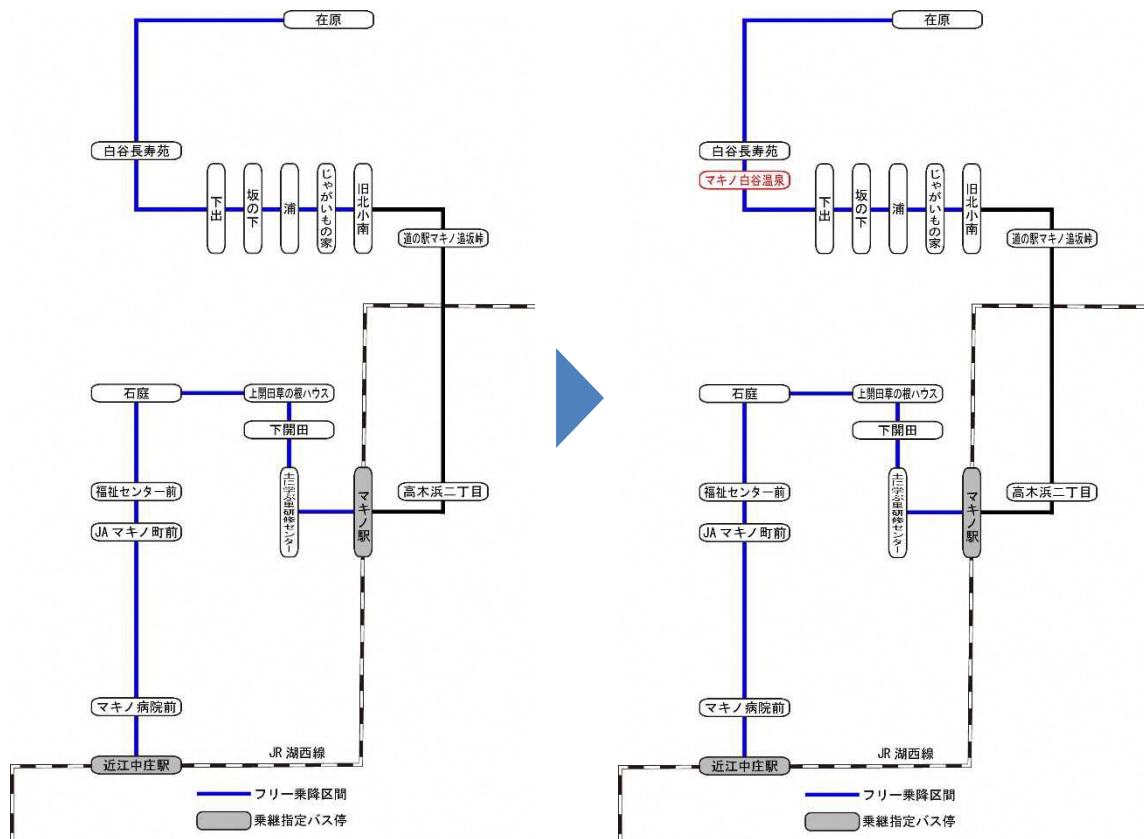


図 4-2 コミュニティバス「マキノ高原線」(湖国バス) 路線図

●乗合タクシー「マキノ北西部線」

項目	事業実施前	事業実施後
内容	停留所「マキノ白谷温泉」の追加	
運行事業者	大津第一交通	大津第一交通
運行形態	乗合タクシー	乗合タクシー
運行経路	在原、白谷長寿苑、下出、坂の下、浦、じゃがいもの家、旧北小南、道の駅マキノ追坂峠、高木浜二丁目、マキノ駅 着、マキノ駅発、土に学ぶ里研修センター、下開田、上開田草の根ハウス、石庭、福祉センター前、JA マキノ町前、湖西平前、マキノ病院前、近江中庄駅	在原、白谷長寿苑、マキノ白谷温泉、下出、坂の下、浦、じゃがいもの家、旧北小南、道の駅マキノ追坂峠、高木浜二丁目、マキノ駅 着、マキノ駅発、土に学ぶ里研修センター、下開田、上開田草の根ハウス、石庭、福祉センター前、JA マキノ町前、湖西平前、マキノ病院前、近江中庄駅
起点	在原	変更なし
主な経由地	マキノ駅	変更なし
終点	近江中庄駅	変更なし
キロ程	26.7 km	変更なし
運行本数	5便(上り) 4便(下り)	今後協議予定
始発時刻	上り 6:50 下り 7:50	今後協議予定
終発時刻	上り 18:34(夏季) 17:32(冬季) 下り 17:45(夏季) 17:03(冬季)	今後協議予定



【事業実施前】

【事業実施後】

図 4-3 乗合タクシー「マキノ北西部線」(大津第一交通) 路線図

●コミュニティバス「国境線」

項目	事業実施前	事業実施後
内容	停留所「在原口」の廃止	
運行事業者	湖国バス	湖国バス
運行形態	コミュニティバス	コミュニティバス
運行経路	国境、 在原口 、路原、野口、上ノ山、田谷、小荒路、道の駅マキノ追坂峠、海津1区、海津2区、海津3区、西浜、西浜南、マキノ駅、中学校前、蛭口、マキノ支所前、JAマキノ町前、沢、沢南口、湖西平前、新保、新保南、マキノ病院前、中庄、近江中庄駅	国境、路原、野口、上ノ山、田谷、小荒路、道の駅マキノ追坂峠、海津1区、海津2区、海津3区、西浜、西浜南、マキノ駅、中学校前、蛭口、マキノ支所前、JAマキノ町前、沢、沢南口、湖西平前、新保、新保南、マキノ病院前、中庄、近江中庄駅
起点	国境	変更なし
主な経由地	マキノ駅	変更なし
終点	近江中庄駅	変更なし
キロ程	16.95 km	変更なし
運行本数	平日：11便(上り5便、下り6便) 土休日：9便(上り4便、下り5便)	変更なし
始発時刻	上り 6:50(平日) 9:06(土休日) 下り 8:23	変更なし
終発時刻	上り 17:23 下り 18:53(平日) 16:26(土休日)	変更なし

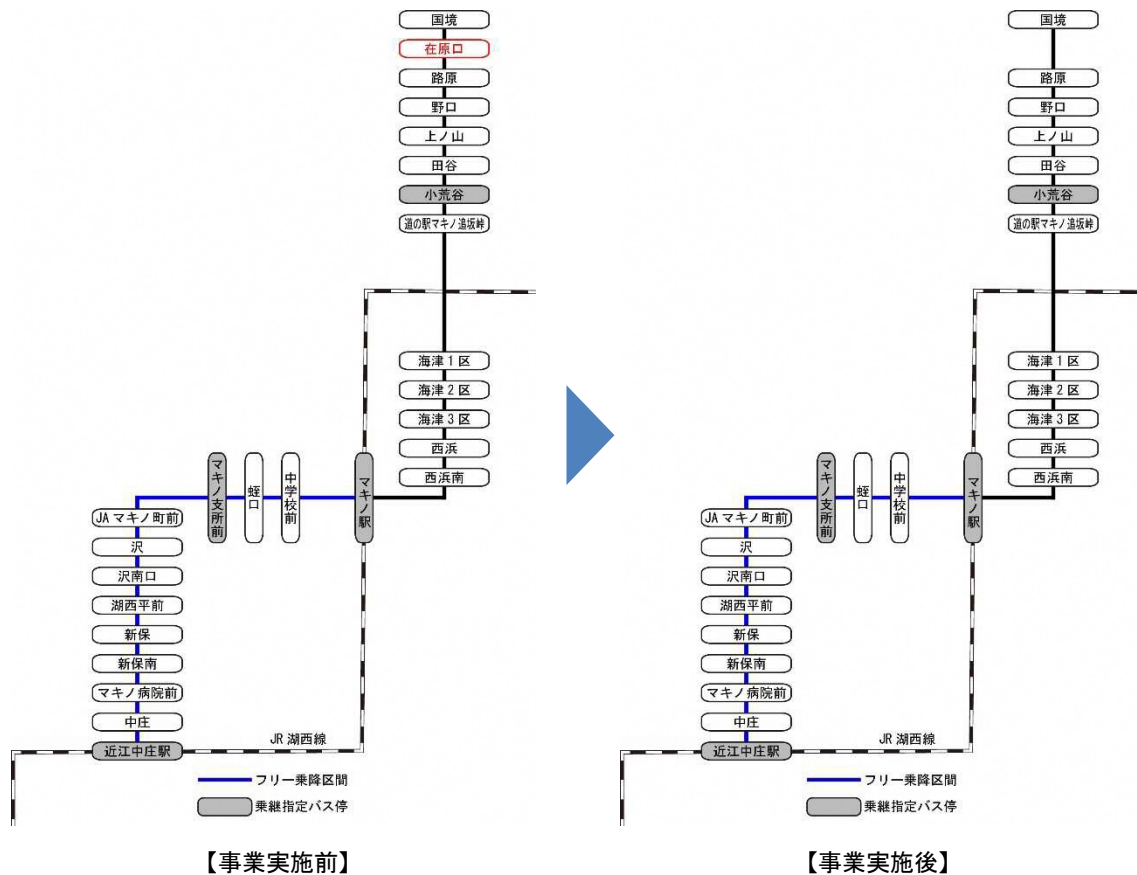


図 4-4 コミュニティバス「国境線（湖国バス）路線図

②路線の再編以外の利便増進に資する事業

地域住民の日常生活の移動手段を確保し、地域公共交通の利用を促進するため、移動手段を選択しやすくし、分かりやすく使いやすい利用環境の構築に向けて検討します。

◆事業Ⅱ－① 市内均一運賃の設定

本市が運行する地域公共交通の運賃は、現在全区間均一運賃ですが、コミュニティバス、市営バスが 220 円、乗合タクシーが 300 円となっています。

地域公共交通の運賃差異を解消するため、コミュニティバス、市営バス、乗合タクシーの運賃を均一運賃に設定します。

これにより、路線バス、一般タクシーを除き地域公共交通路線が乗車区間を問わず同じ料金で利用できるようになります。

◆事業Ⅱ－② 共通乗車券の発行

現在、路線バスの運賃は、乗車区間によって運賃が異なる対距離制であり、本市が運行する地域公共交通との運賃差異が生じています。これを是正、解消するため、「乗合バス利用制度」（市内区間に限り 1 乗車 220 円を超える区間の運賃の一部を助成）を実施しています。

地域公共交通の利用環境のさらなる向上のため、乗合バス利用制度や乗り継ぎ乗車制度に代わる運賃助成制度として、市内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、市営バスで利用できる共通一日乗車券を発行します。

◆事業Ⅱ－③ キャッシュレス決済の導入検討

「乗合バス利用制度」を利用するためには、事前に「利用促進券」の交付を受け、利用時に「利用促進券」と利用者負担金を支払うこととなります。

一方、交通事業者は、この制度利用者の運賃を精算するため、手作業による利用促進券と運賃の精算を行っており、事務処理が負担になっています。

これらの手続きを簡略化するとともに、柔軟な運賃設定、運賃割引を可能にするため、キャッシュレス決済（マイナンバーカードとの連携、交通系 IC カード、QR コード、クレジットカードタッチ等）の導入を検討します。

「QR コード」は、(株)デンソーウェーブの登録商標

◆事業Ⅱ－④ 運転士不足問題に資する施策の実施

地域公共交通の運転士不足に対して直接担い手を確保するため、バス運転手専門の就職・転職支援の求人サイト「バスドライバーnavi（どらなび）」（運営会社 リッツ MC 株式会社）が実施する就職イベント「どらなび EXPO」への出展や、就職説明を兼ねたバス運転体験会の開催、市広報誌への運転士募集案内の掲載など行政主体の施策を実施します。

また、市外からの応募に対応するため、本市の移住・定住施策と連携した地域公共交通の担い手確保を進めます。

(2) 事業の実施主体と予定期間

利便増進事業の実施主体と予定期間は、以下のとおりとします。

各事業は、地域住民、交通事業者、行政、その他関係者との協議、調整が重要であり、調整が調った箇所から事業を実施することがあるため、実施時期は計画期間中の状況に応じて適宜見直すものとします。

施策事業	実施主体	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
事業Ⅰ 路線の再編						
区域運行デマンドタクシーへの移行	高島市	地域住民と協議 交通事業者と調整		モデル地区を選定し 移行を実施		
スクールバスの地域公共交通路線との統合	交通事業者 高島市	地域住民と協議 交通事業者と調整		モデル地区を選定し 実施を検討		
マキノ高原線とマキノ北西部線、国境線の見直し	湖国バス 高島市 (マキノ高原線)	令和6年春のダイヤ改正に合わせ、白谷温泉バス停をマキノ高原線からマキノ北西部線に移管				
	大津第一交通 高島市 (マキノ北西部線)	令和6年春のダイヤ改正に合わせ、白谷温泉バス停をマキノ高原線からマキノ北西部線に移管				
	湖国バス 高島市 (国境線)	令和6年春のダイヤ改正に合わせ、在原口バス停を廃止				
事業Ⅱ 路線の再編以外の利便増進に資する事業						
市内均一運賃の設定	交通事業者 高島市	導入検討	実施			
共通乗車券の発行	交通事業者 高島市	検討	実施			
キャッシュレス決済の導入検討	交通事業者 高島市	導入検討				
運転士不足問題に資する施策の実施	交通事業者 高島市	実施				

5. 事業の効果

利便増進事業を実施することにより、以下に示す効果が期待されます。

施策・事業	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
事業Ⅰ 路線の再編		
<p>区域運行デマンド タクシーへの移行</p>	<p>●住民ニーズに対応した持続可能な移動サービスによる外出機会の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用が少ない路線バス、コミュニティバスを区域運行デマンドタクシーに移行することで、持続可能な移動サービスを確保するとともに、区域運行による住民ニーズに対応した移動サービスを提供することで市民の外出機会の増加を図り、公共交通利用者数の増加が期待できます。 ・さらに、JR湖西線との接続に配慮することで、JR利用者の増加も期待できます。 	<p>②バスや乗合タクシーの利用者数 ④人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率</p> <p>①鉄道の利用者数 ③人口に対する市内JR駅の1日平均利用率</p>
<p>スクールバスの 地域公共交通路線との統合</p>	<p>●重複路線の統合による交通事業者の運行体制の負担軽減、公的負担額の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重複するスクールバスと地域公共交通路線を統合することで、運転士不足による交通事業者の負担を軽減し事業を継続するとともに、公的負担額の増加を抑制することが期待できます。 	<p>⑤地域公共交通に対する公的負担額 ⑥地域公共交通に対する人口あたり公的負担額</p>
<p>マキノ高原線と マキノ北西部線、 国境線の見直し</p>	<p>●積雪期における安定した移動サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「マキノ高原線」の積雪期のルート変更、乗合タクシー「マキノ北西部線」の見直しにより、マキノ高原の観光需要に対して安定した移動サービスの提供が可能になり、観光需要の増加への寄与が期待できます。 	<p>②バスや乗合タクシーの利用者数 ④人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率</p>

施策・事業	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
事業Ⅱ 路線の再編以外の利便増進に資する事業		
市内均一運賃の設定	<p>●地域公共交通の運賃差異の解消による利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内均一運賃により、分かりやすく使いやすい運賃体系を構築することで、公共交通利用者数の増加が期待できます。 	<p>②バスや乗合タクシーの利用者数</p> <p>④人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率</p>
共通乗車券の発行	<p>●地域公共交通の利用促進と交通事業者の事務手続きの解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 共通乗車券の発行により、地域公共交通の利用回数と利用者人口の増加が期待できます。 従来の割引制度による事務手続きが解消され、交通事業者の負担軽減が期待できます。 	
キャッシュレス決済の導入検討	<p>●柔軟な割引運賃設定による利便性向上、従来の割引制度等による交通事業者の事務手続きの解消</p> <ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済の導入により、定額乗車券等の柔軟な運賃設定等が可能になり、公共交通利用者数の増加が期待できます。 従来の割引制度による事務手続きが解消され、交通事業者の負担軽減が期待できます。 	
運転士不足問題に資する施策の実施	<p>●地域公共交通の担い手の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の運転士を確保することで、運転士不足による地域公共交通の減便や廃止を回避し、安定した移動サービスの提供を維持し、市民の移動手段の確保が期待できます。 	

■基本理念及び基本方針の達成状況を図る数値目標

指 標	現 況 値 上段：2022年 (下段：2021年)	目 標 値 (2027年)	算出方法	目標値設定
①鉄道の利用者数	1,847千人 (1,683千人)	2,179千人 以上	JR各駅の1日平均乗客数 (年度平均)×365	2019年度水準
②バスや乗合タクシーの 利用者数	344千人 (315千人)	406千人以上	路線別年間乗降客数	2018年度水準
③人口に対する市内JR駅の 1日平均利用率	10.9% (9.9%)	12.4%以上	①÷365÷人口	第2次高島市 総合計画 後期基本計画
④人口に対するバスや乗合 タクシーの1日平均利用率	2.0% (1.8%)	2.2%以上	②÷365÷人口	
⑤地域公共交通に対する 公的負担額	26,800万円 (2.7億円) (25,670万円)	2.7億円程度	路線バス、コミュニティ バス、市営バス、乗合タ クシー ※路線バスへの国県補助 除く	2020年度水準
⑥地域公共交通に対する 人口あたり公的負担額	5,797円 (5,498円)	5,700円程度	⑤÷人口	
⑦地域公共交通の収支率	29.9% (32.3%)	31.2%以上	経常収益÷経常費用 (路線バス、コミュニテ ィバス、市営バス、乗 合タクシー) ※路線バスへの国県補助 除く	

※人口 2021年 46,687人
2022年 46,228人

6. 地方公共団体による支援の内容

地域公共交通の確保・維持に向けて、本市では以下の支援を実施します。

◆地域公共交通の確保・維持に対する支援

国や県、交通事業者や地域住民との適切な連携、協力を促し、路線バス及びコミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通の確保、維持にあたります。

◆路線の再編に関する地元説明会の実施など

利便増進事業として実施する路線の再編に関する地元説明会を実施するなど、地域住民の合意形成の場を設けます。

◆地域公共交通の運行に関する地域労働力の把握と担い手の確保

交通事業者の運転士不足は深刻な状況であり、地域公共交通の確保・維持に向け、近隣を含む市内居住の大型二種免許保有者等の地域労働力を把握するとともに、地域公共交通の担い手を募集するチラシやポスターの作成・掲示を行うなど担い手の確保を行います。

7. 事業実施に必要な資金の調達方法

利便増進事業の目的や性質に照らし、各関係者で適切な役割分担を図り、適宜、市負担（国県の補助含む）を活用し、効果的な事業の促進を図ります。

項 目	必要な資金の調達方法
事業Ⅰ 路線の再編	
事業Ⅰ-① 区域運行デマンド タクシーへの移行	再編後の交通モード（幹線バス、コミュニティバス等）のスキームに基づき、行政（国、県、市）の補助金を得て各交通事業者が運行に必要な経費を確保する。
事業Ⅰ-② スクールバスと 地域公共交通路線の統合	
事業Ⅰ-③ マキノ高原線とマキノ北 西部線、国境線の見直し	
事業Ⅱ 路線の再編以外の利便増進に資する事業	
事業Ⅱ-① 市内均一運賃の設定	運行経費の中で取り組むこととし、特別な費用は見込まない。
事業Ⅱ-② 共通乗車券の発行	
事業Ⅱ-③ キャッシュレス決済の導 入検討	金額や負担方法も含め、導入を検討する。
事業Ⅱ-④ 運転士不足問題に資する 施策の実施	市内交通事業者に共通する施策については市が費用を負担し、各事業者が個別に実施する施策については各事業者が負担する。

8. 観光の振興、その他に係る施策

①JR 湖西線と連携したバス・乗合タクシーのダイヤの設定

本市においては、JR 湖西線が市内の南北を貫く重要な交通機関であり、市内の 6 駅に接続するバス・乗合タクシーは地域内での移動だけでなく、湖西線に乗り継ぐための重要な役割を担っています。バス等のダイヤ改正や路線再編に当たっては、湖西線との乗継に配慮した改正に引き続き取り組んでいきます。

②北陸新幹線の金沢～敦賀駅間開業を踏まえた広域周遊観光等の促進

JR 湖西線と地域公共交通の接続利便性を確保するとともに、観光施設との連携として観光パンフレットへの地域公共交通の掲載、地域公共交通を利用した観光周遊ルートの開発により広域周遊観光等の促進を図ります。

(例：西日本 JR バス若江線を活用した若狭鯖街道熊川宿を結ぶ観光周遊ルート)



写真：熊川宿（熊川宿 HP）

③駅周辺の活性化や沿線施設との連携

路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通は、JR 湖西線市内 6 駅を中心としてネットワークを形成しています。これらのネットワークを維持し、駅へのアクセスを確保するとともに、駅を活用したまちづくりを推進し、沿線施設との連携（バス停の設置、施設内への車両乗入、お買物券等）により駅周辺の活性化を図ります。



写真：施設と連携した割引バス乗車券

④市外の人にも分かりやすい情報提供とMaaSへの対応

市内二次交通の時刻や路線についての情報をオープンデータ（GTFS）として公開する取り組みについては、2022年度から実施しています。これにより、Google Map等の地図アプリや民間事業者が提供する乗換検索アプリでJR湖西線と市内二次交通を含めた検索ができ、国内外からの観光客にとって公共交通が移動の選択肢となり、利用のきっかけになっています。

また、「バスロケーションシステム」は、バスの到着時刻や現在位置等をスマートフォン等からリアルタイムに確認することができるサービスです。市内では、鉄道で湖西線のみ「JR西日本列車走行位置」としてサービスが提供されているほか、江若交通では、堅田営業所管内でバスロケーションシステムに対応しています（高島市内は安曇川支所管内）。利用者の利便性につながることから、市内路線での導入を検討します。

江若交通 平成28年9月1日より 堅田営業所管内の大津市内・守山市内に対応!

バスロケーションシステムご利用ガイド

バスロケーションシステムとは?
バスの到着時刻やバスの現在位置などをパソコン、スマートフォン、携帯電話からリアルタイムに見ることができるサービスです。

江若交通ホームページより「バスロケーションシステム」へまたは、「京阪バスロケーションシステム」サイトからお調べ下さい。

※「京阪バスロケーションシステム」は、京阪バス・京阪バス交通・江若交通の共同サービスです。

江若交通
本社 077-573-2701
堅田営業所 077-572-0374
当社HPアドレス <http://www.kojak.co.jp/>

バスロケーションシステム使用手順

- 1 出発地・目的地を設定する**
① 出発地・目的地の入力欄に停留所名の一部を直接入力すると候補停留所名が表示されます。
(その他便利な使い方)
※「F50」から探すでは、停留所名が正確にわからなくても入力した文字を含む停留所名が検索できます。
例えば「きょう」と入力すると
※「地図から探す」では、地名を入力して検索すると付近の地図と停留所名が表示されます。
- 2 その他の条件を設定する**
① 検索条件も使う「」にマークをつけると、京阪電車への乗換えルートも検索できます。
② 酒類先(酒類日)まで検索できます。今すぐ乗りたい方は「すぐ乗車」が選択できます。
- 3 乗りたいバスの出発時刻・到着時刻・運賃は?**
- 4 定期運行 or 何分遅れで運行しているの?**
- 5 待っているバスが今この停留所にいるの?**

※携帯電話をご使用の場合、パソコン・スマートフォンと画面内容が異なります。 ※高島市域には対応していません

バス接近案内メール 設定した曜日や時刻にお知らせメールが届きます。

※携帯電話、スマートフォンのみで利用いただけます。
※ご利用可能なメールアドレスは、@kobe, @osaka, @naniwa, @hankyu 等に限定されます。

通勤・通学・遊覧など決まった時間にバスに乗る方は設定しておく便利なシステムです。詳しくはこちらから→

出典：江若交通

図 8-1 バスロケーションシステム