

○公共交通活性化の必要性○

- ・ 利用者の減少とともに便数の削減 → 本数が少ないから利用しない（できない）という悪循環
- ・ 一方で交通をめぐる課題は山積
通勤マイカーによる交通渋滞、危険な通勤自転車の国道走行、2キロ以上の徒歩通学、
小学校1年生からの自転車通学、「家族タクシー」（家族による送迎）の負担
- ・ 日野町が「住んでみたい、住み続けたいまち」となるために・・・
「忘れられていた」公共交通を再び活性化させることが必要

潜在的な公共交通への需要を掘り起こし、それを満たす交通体系を構築していく

「わたむき自動車」プロジェクト

人口流動等実態調査の実施 → 潜在ニーズの把握と実証実験の実施 → 持続可能な交通体系確立を目指す

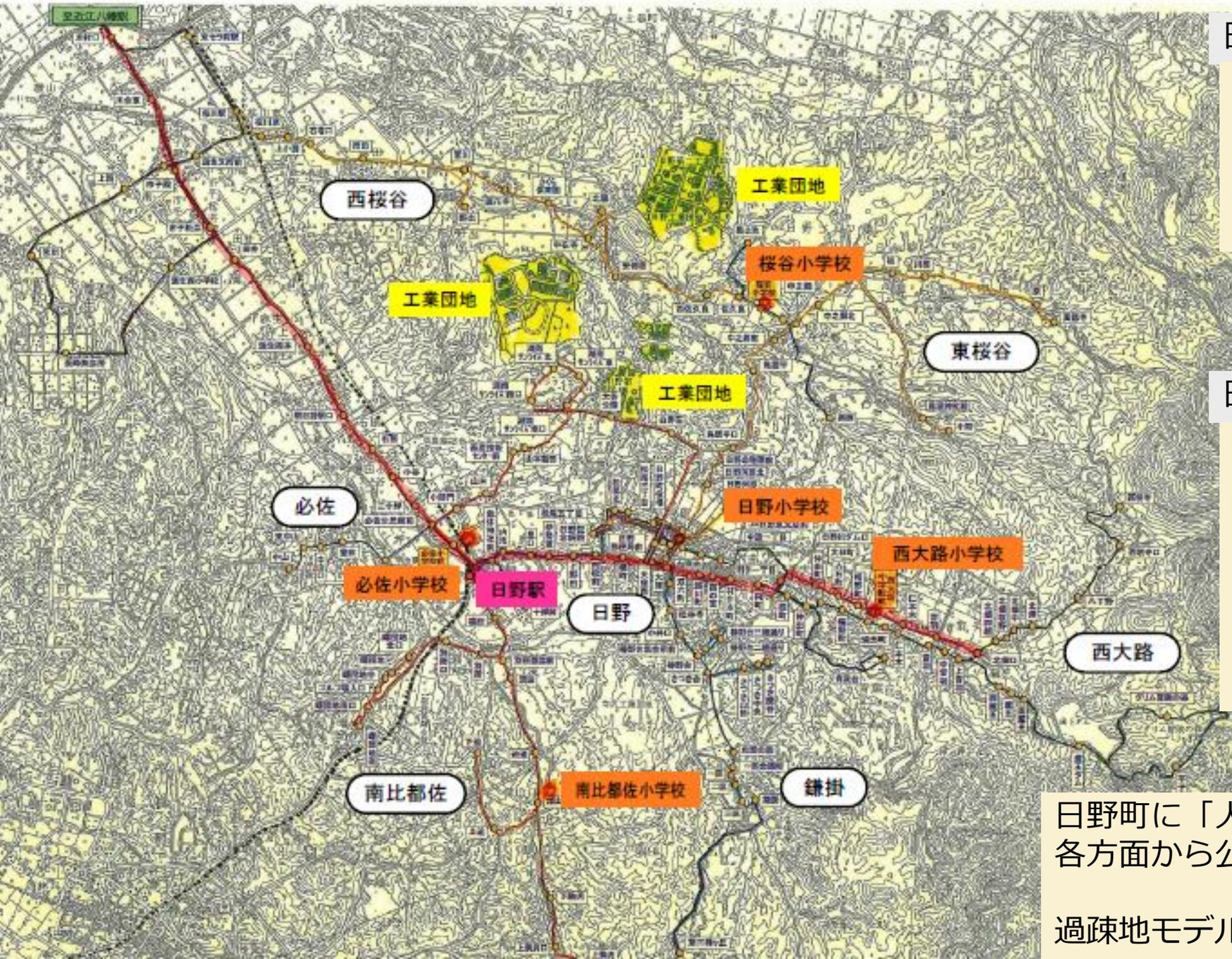
実証実験

工業団地への通勤バス運行、まちなかバスの小型化・本数倍増（運転手養成のしくみ構築）、小学校スクールバス充実、オンデマンド交通の導入（高齢者等の移動手段確保だけでなく、日野駅や公民館事業への送迎、保育所送迎、飲食店送迎も）

目指す姿

若い人も高齢者も親子連れも来訪者も・・・
だれもが利用しやすい公共交通を、みんなが利用しているまち、日野町

公共交通で安全に通勤・通学できるまち、公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち、公共交通で来訪・観光できるまち、いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち、交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわい拠点とするまち



日野町の「移動」

工業団地への交通集中
マイカーによる渋滞
危険な国道通勤自転車
遠距離徒歩通学する小学生
「家族タクシー」の負担

移動需要は存在

日野町の交通政策

交通弱者にターゲットを絞る
限られたリソースを最大限活用
5台のコミバスがフル稼働
オンデマンド交通も組み合わせ
⇒「完璧」な体系
利便性は度外視
どのエリアでも移動できる
「待てばバスは来る」？

日野町に「人は住み」、「人は働いている」
各方面から公共交通への期待が寄せられる！
↓
過疎地モデルではない公共交通活性化策を！

至近江八幡駅

桜川駅

工業団地

マイカー、送迎バス

鉄道・バスでターミナル駅
↓
工場へピストン輸送

必佐小学校

日野駅

★ → 小学校

個別送迎を短くして、
浮いたリソースを活用

至貴生川駅

