

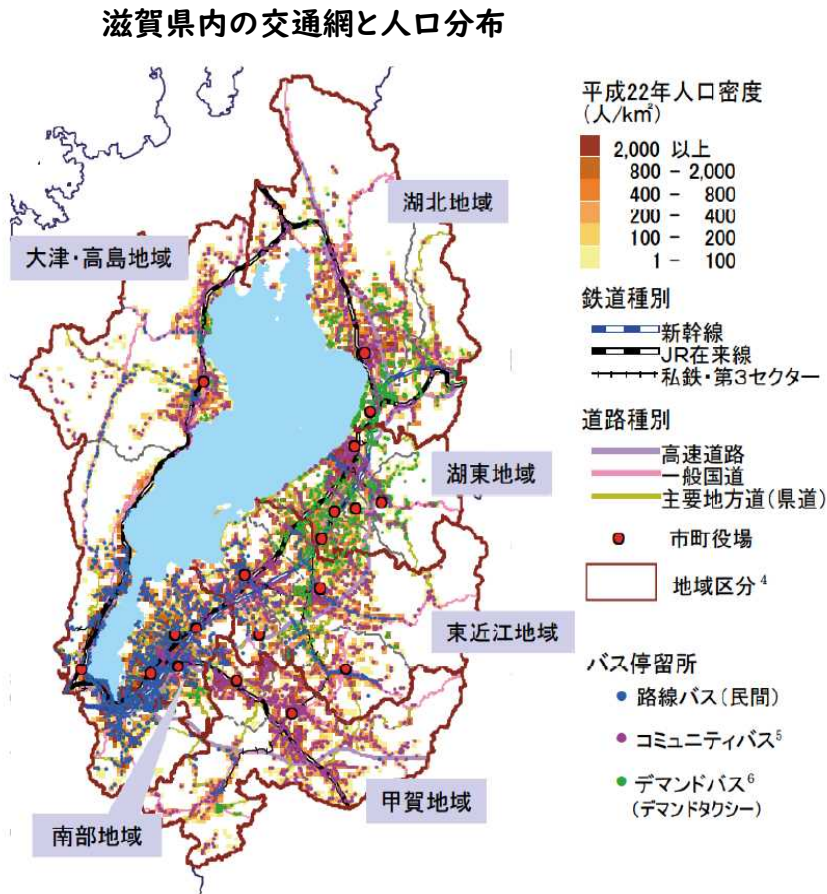
地域公共交通の活性化に向けた取組について

1 滋賀の地域公共交通の現状

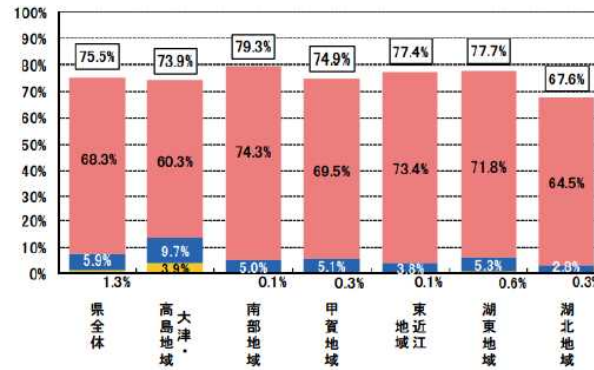
【公共交通ネットワーク形成も利便性が低い地域もあり、高い自家用車依存】

- 鉄道やバスによる交通ネットワークが一定形成されているが、運行回数が少ないなど利便性が低い路線もあり、公共交通の利用者は減少。また、運転手も不足しており、交通事業者の経営環境は厳しい。
- 県政世論調査における不満度調査において、公共交通に関する項目が10年連続でワーストであり、高い自家用車への依存が公共交通の利用減につながる悪循環。

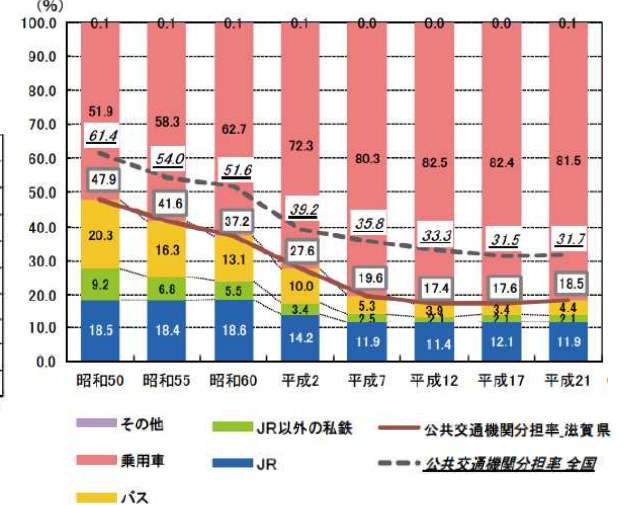
滋賀交通ビジョン(2013年12月)より



駅またはバス停留所
300m圏内人口カバー率



輸送機関別分担率の推移



- ・鉄道やバスを利用するために一定の距離を移動する必要がある、運行回数が少ないなど、公共交通の利便性が低い地域も存在。
- ・平成21年度の自家用車分担率は約8割と全国に比べても高く、公共交通分担率は低い。

2 滋賀の地域公共交通の課題

【需要減による交通事業者の経営悪化への対応と、自らは運転をしない人の移動手段確保】

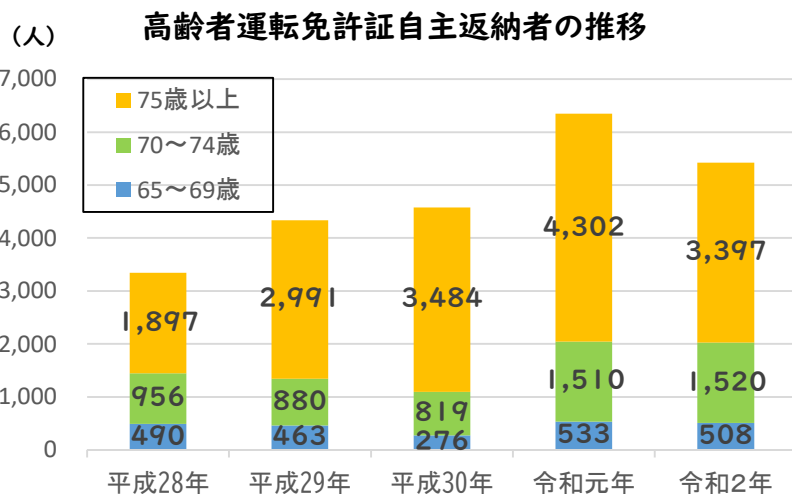
- 自家用車依存・人口減少の進行に伴う公共交通利用者の減少に加え、コロナ禍の影響により事業者の経営が極めて悪化している中、現行の事業路線を維持確保することが必要。
- 高齢者の運転免許返納の増加への対応など、自らは運転しない人の移動手段を確保するため、公共交通の利便性向上と利用促進を図り、自家用車から公共交通への利用の転換が必要。

県内公共交通利用者数推移

1日平均乗車人員(人)

旅客数	A 1979(S54)	B 1999(H11)	C 2019(R1)	D 2020(R2)	C/A増減率	D/C増減率
JR線	200,040	279,216	317,267	246,487	158.6%	77.7%
私鉄線	81,116	52,495	53,067	42,222	65.4%	79.6%
乗合バス	124,795	79,011	64,128	48,356	51.4%	75.4%

(資料) 滋賀県統計書



滋賀県警察本部交通部統計資料

- ・公共交通利用者が大きく減少しており、近江鉄道をはじめとした私鉄線やバス路線のみならず、JR線も含め、現状維持は厳しい。
- ・公共交通は、これまで民間事業者が運賃をとってサービスを提供。公的負担により不採算路線の維持、新たな交通手段導入には、多大な財源が必要。

県内公共交通等の状況

～資料 滋賀県統計書、近畿運輸局～

私鉄運輸状況

1日平均輸送人員(人)

	A 1979(S54)	B 1984(S59)	C 1989(H1)	D 1994(H6)	E 1999(H11)	F 2004(H16)	G 2009(H21)	H 2014(H26)	I 2019(R1)	J 2020(R2)	I/A増減率	J/I増減率
近江鉄道	18,103	13,110	11,520	12,726	11,091	10,409	11,941	12,245	12,971	10,118	71.7%	78.0%
京阪電気鉄道	62,990	57,726	54,990	47,580	39,081	33,755	36,894	38,361	38,167	30,869	60.6%	80.9%
比叡山鉄道	366	347	381	548	451	424	521	586	747	378	204.1%	50.6%
信楽高原鉄道			1,732	1,672	1,877	1,595	1,357	1,235	1,196	861	69.1%	72.0%
合計	81,459	71,183	68,623	62,526	52,500	46,183	50,713	52,427	53,081	42,226	65.2%	79.6%

※ I/A増減率について、信楽高原鉄道のみI/C増減率を掲載

一般乗合旅客自動車(路線バス、乗合タクシー)運輸状況

(単位 走行キロ:千km 輸送人員:千人 営業収入:千円)

	A 1979(S54)	B 1984(S59)	C 1989(H1)	D 1994(H6)	E 1999(H11)	F 2004(H16)	G 2009(H21)	H 2014(H26)	I 2019(R1)	J 2020(R2)	I/A増減率	J/I増減率
走行キロ	22,452	23,825	25,197	20,950	23,687	15,004	23,271	21,989	20,682	20,733	92.1%	100.2%
輸送人員	45,675	43,775	43,037	36,312	28,918	20,863	22,302	20,407	23,470	17,650	51.4%	75.2%
営業収入	5,428,645	6,626,399	7,520,750	7,371,021	6,940,755	4,475,455	4,777,767	5,018,757	5,506,771	4,322,922	101.4%	78.5%

一般乗用旅客自動車(タクシー)運輸状況

(単位 実働車両数:両 走行キロ:千km 輸送人員:千人 営業収入:千円)

	A 1979(S54)	B 1984(S59)	C 1989(H1)	D 1994(H6)	E 1999(H11)	F 2004(H16)	G 2009(H21)	H 2014(H26)	I 2019(R1)	J 2020(R2)	I/A増減率	J/I増減率
実働車両数	322,244	334,045	336,409	331,450	333,617	357,624	359,577	342,487	268,850	215,191	83.4%	80.0%
走行キロ	70,283	70,223	79,167	65,154	54,422	53,643	49,062	46,404	37,977	24,483	54.0%	64.5%
輸送人員	10,499	10,596	11,827	9,355	8,134	8,268	7,515	7,314	5,840	3,488	55.6%	59.7%
営業収入	6,933,232	8,956,181	10,576,769	10,281,810	8,914,611	8,505,616	7,246,062	7,548,335	6,345,490	3,940,286	91.5%	62.1%

自動車保有台数

(各年3月31日現在)

	A 1980(S55)	B 1985(S60)	C 1990(H2)	D 1995(H7)	E 2000(H12)	F 2005(H17)	G 2010(H22)	H 2015(H27)	I 2020(R2)	J 2021(R3)	I/A増減率	J/I増減率
軽自動車	90,935	149,954	202,827	241,260	286,749	339,724	389,706	440,697	461,223	463,888	507.2%	100.6%
乗用	208,118	261,490	318,332	399,978	458,340	482,155	466,678	460,917	462,265	463,692	222.1%	100.3%
合計	299,053	411,444	521,159	641,238	745,089	821,879	856,384	901,614	923,488	927,580	308.8%	100.4%

3 滋賀交通ビジョンの見直し

現ビジョン策定(H25)後の大きな環境変化

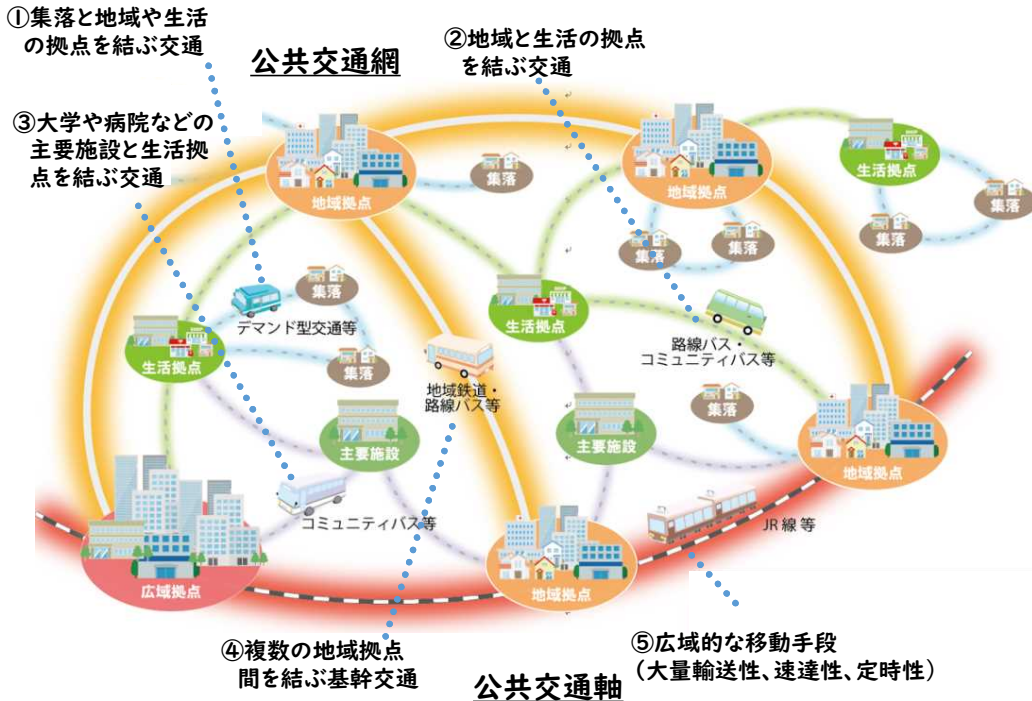
- ✓ 滋賀県人口が減少に転じる
- ✓ 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
- ✓ 自動運転・MaaS等、新たな技術・仕組みの開発
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の拡大



令和5年度を目途に
新たな計画へ見直し

滋賀県都市計画基本方針(令和4年3月策定) 「拠点連携型都市構造」※の実現

※ 地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造



公共交通軸



- ✓ **JR線、地域鉄道線**
大量輸送性、速達性、定時制に優れ、広域移動手段である鉄道線を「交通軸」として最大限活用
- ✓ **市町間をまたぐ幹線路線バス**
鉄道線を補完する、主に東西方向の広域移動手段として活用

公共交通網



- ✓ **地域内路線バス**
住民に身近な交通手段で、細かな運行ニーズに対応できる路線バスを「交通網」の主たる担い手として最大限活用
- ✓ **コミュニティバス、デマンド交通等**
路線バスを補完する、交通不便地や空白地における交通手段として活用

4 JR西日本(株)との連携した取組

これまでの取組

○ 平成23年2月 包括的連携協定の締結

【取組項目】

- (1) 駅を核としたまちづくり
- (2) 駅を中心としたアクセス改善
- (3) 低炭素社会の実現と環境保全
- (4) 観光・文化の振興・交流
- (5) 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援
- (6) 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策
- (7) その他、滋賀・びわ湖ブランドの推進、県民サービスの向上および地域と鉄道の持続的発展



(湖西線サイクルトレイン) (草津線ICOCAエリア拡大)

○ 各線区における利用促進の取組

- (1) 草津線複線化促進期成同盟会(昭和41年8月～)
 - ✓ SHINOBI-TRAINの運行
 - ✓ 駅レンタサイクルの整備、沿線住民との連携強化
- (2) 鉄道を活かした湖北地域振興協議会(平成19年4月～)
 - ✓ SL北びわこ号の運行
 - ✓ 駅レンタサイクルの整備
- (3) 湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会(平成26年8月～)
 - ✓ 強風対策、駅バリアフリー化
 - ✓ インバウンドの取組(台南旅行博等への出展)

さらなる取組

○ 令和3年10月14日 鉄道利用促進プロジェクトチームの発足(滋賀県×JR西日本京都支社)

共通認識 鉄道ネットワークの維持強化のためには、要望するだけでなく、県とJR西日本が「一体」となって積極的に利用促進に取り組む必要

取組項目 地域のブランド発信 鉄道利用促進 DX推進 まちづくり推進



令和4年度予算「全庁で取り組む鉄道利用促進事業」

- ① 駅から周辺工業団地へのシャトルバスの実証運行
草津線三雲駅⇄湖南工業団地等で実施
- ② 鉄道駅を中心としたレンタサイクルの整備促進
Eバイク、スポーツサイクル等の導入、観光地×二次交通を活用したモデルルートの開発など
- ③ JRを利用した場合(定期利用を除く)のICOCAポイント付与
県内外～県内駅×文化・スポーツ施設、観光地等と連携し、ICOCA利用を促進

5 JR西日本(株)との連携した取組【観光】

①『シガリズムペダル』の展開

「駅から始まる自転車さんぽ」をテーマとした、サイクリング初心者向けのプロモーション企画。
 駅を起点として自分のペースでゆったり心地よく、自転車だからこそ見える景色や、新しい出会いを楽しんでもらう事がコンセプト。

(シガリズムペダルパンフレット)

(3月21日迄実施していたJR大阪駅での展示)



※JR西日本、びわこビジターズビューロー、滋賀県連携企画

②JRの駅に電動レンタサイクルの導入

県の補助金事業を活用いただき、JR西日本レンタカー&リース(株)が、滋賀県内の駅リンクんに『びわこブルー号』のe-bikeを35台導入

- 草津5台
- 守山5台
- 近江八幡8台
- 彦根7台
- 石山5台
- マキノ5台



③ICOCAポイントのキャッシュバック事業(R4 4/1~6/30)

観光地等に端末を設置し、JR利用者へのキャッシュバック事業を実施『シガリズムペダル』企画と連動し、彦根エリアで実施予定

彦根へサイクリングにICOCAで行こか!

ICOCAポイントキャンペーン

キャンペーン期間 2022.4.1 FRI ▶ 6.30 THU

期間中、条件を満たした方に、JR利用分(片道運賃)の **20%** 相当のICOCAポイントをプレゼント!

例えば…

- 大阪ー彦根 所定運賃(片道あたり/おとな1名) **1,980円** → **396**ポイント貯まる!
- 京都ー彦根 所定運賃(片道あたり/おとな1名) **1,170円** → **234**ポイント貯まる!

※上記区間は一例です。※定期券区間外の利用に限りません。※指定席・特急料金は対象外となります。

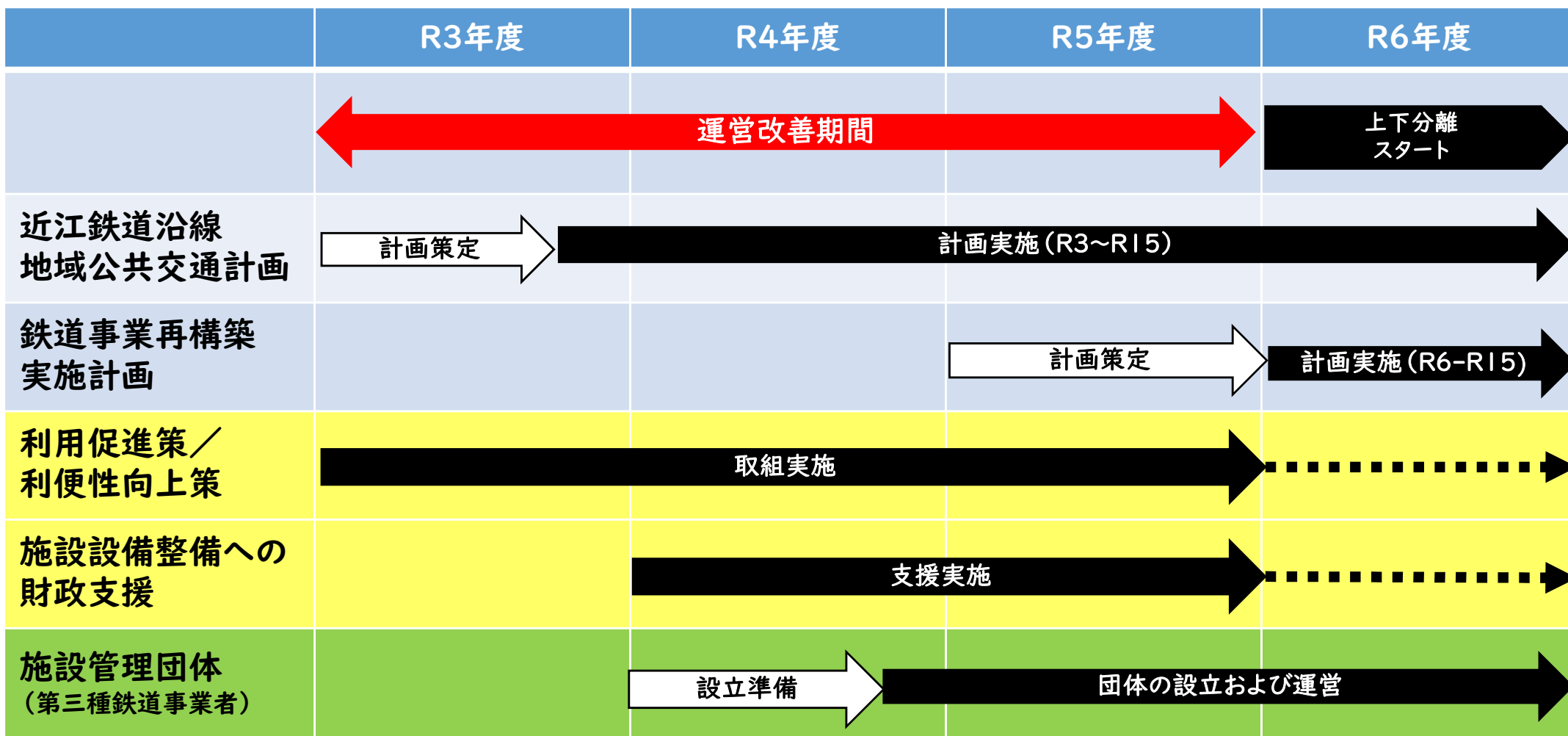
この春~初夏は彦根散策を楽しんでみませんか。散策には便利なレンタサイクルがオススメです。

※JR西日本、びわこビジターズビューロー、滋賀県連携企画

JR利用促進、県内観光の振興を目指す
 駅を起点とした観光のプロモーションにより、

6 近江鉄道線の協議経過とスケジュール

- 平成28年6月 近江鉄道から県へ検討要請（近江鉄道線や地域公共交通のあり方を検討する仕組みを構築してほしい）
- 令和元年11月 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）設置 ※JR西日本からも委員として参画
- 令和2年3月 近江鉄道線の全線存続を合意
- 令和2年12月 近江鉄道線を令和6年度から「公有民営」方式による上下分離へ移行することを合意
- 令和3年10月 「近江鉄道沿線地域公共交通計画」の策定



参 考 资 料

1 交通の定義について

交通とは

- ①人のゆきき。ゆきかよい。
- ②運輸・通信の機関による人の往復、貨物の輸送、通信などの総称。
～広辞苑第5版～

地域公共交通とは

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）（平成19年法律第59号）」において『地域公共交通』を定義

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

公共交通機関とは

鉄道や軌道（路面電車）、バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関のことを「公共交通機関」といいます。「公共輸送機関」と呼ぶこともあります。

～一般社団法人日本民営鉄道協会 鉄道用語辞典～

公共交通機関に関する法律における定義

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）（平成18年法律第91号）」および「地域公共交通活性化再生法」において、『公共交通事業者等』を定義

バリアフリー法

鉄道、軌道（路面電車）、乗合バス、貸切バス、タクシー、船舶（長距離フェリー、通船、海上タクシー 等）、航空機 等

地域公共交通活性化再生法

鉄道、軌道（路面電車）、乗合バス、タクシー、自家用有償旅客運送（市町村等）、船舶（長距離フェリー、通船、海上タクシー 等）等

道路運送法の法体系

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・貸切バス	
	一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・タクシー		
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)			・工場従業員の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

～国土交通省資料～

鉄道・バスが**廃止**されると？

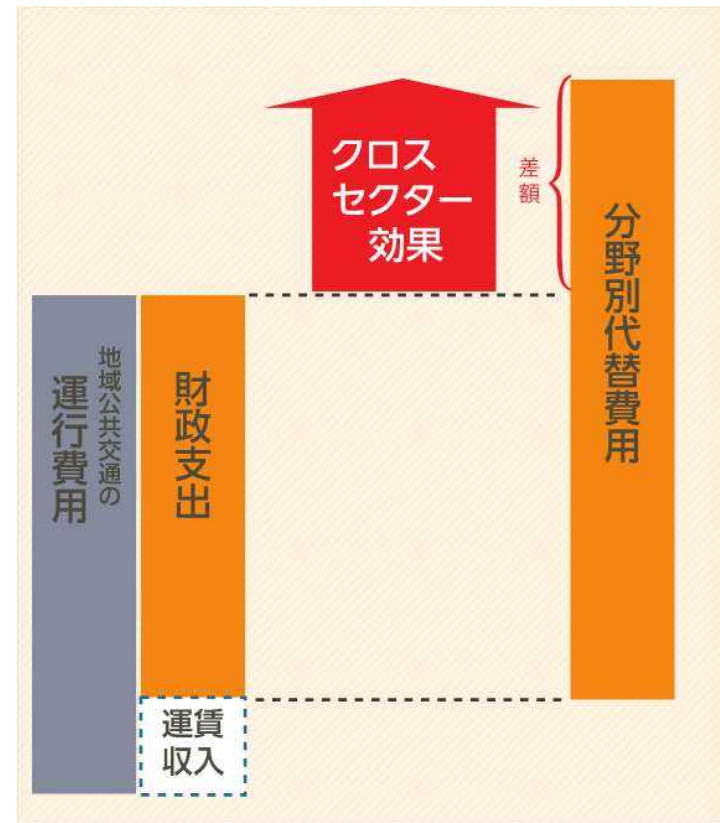
地域公共交通は、通院や買物などの生活を支えており、廃止されると地域のあり方にも影響が懸念されます。

わが国では、多くの交通事業者が不採算な状況におちいりつつあります。しかしながら諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。むしろ単独で交通事業が成立してきたわが国のこれまでが稀有な状況と言えます。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況です。しかし、もし地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、移動の足がなくなる人たちに医療施設への送迎支援の実施等で、**廃止前よりも行政コストが増加**してしまうかもしれません。



地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



3 JR西日本のローカル線に関する情報開示について (令和4年4月11日公表)

公表の目的

ローカル線の利用状況は、沿線人口の減少・少子高齢化、道路を中心としたまちづくりの進展など、取り巻く環境の変化とともに大きく減少。

地域住民と各線区の実態や課題を共有することで、地域旅客運送サービスの確保に関して具体的な議論をするために公表されたもの。

【別紙1】 在来線 線区別ご利用状況 (2019年度実績)



4 国土交通省

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(2022年2月14日)

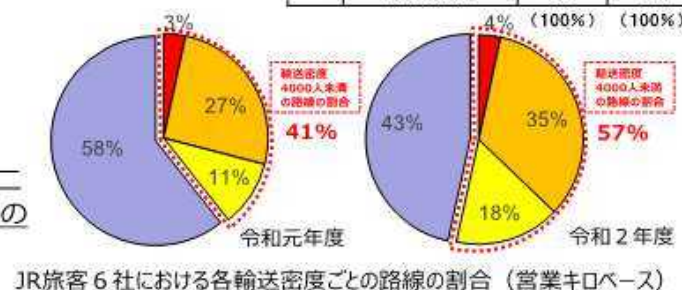
鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組について



鉄道を取り巻く現状とその性格

- 沿線人口の減少・少子化に加えてマイカーへの転移等により、利用者が大幅に減少するなど、各地のローカル鉄道は危機的状況。鉄道事業者としても利用促進のほか、減便や減車等のコスト削減策を実施。
※ 国鉄改革時のバス転換の目安の一つであった輸送密度4000人を切るJR路線の割合は、コロナ前（令和元年度）においてもキロベースで約4割に達する状況。コロナ後は5割を突破。
- 大量高速輸送機関である鉄道としての特性が十分に果たせない線区も出てきている中で、民間企業である鉄道事業者の努力のみに委ねては、「地域の移動の足」としての利便性が損なわれたり（極端に少ない便数、優等・直通列車の消滅等）、地域モビリティとしての将来的な持続性が失われる可能性。
- 鉄道は長年に渡り、地域の基幹的・広域的公共交通としての役割を担っており、二次交通など幅広い地域の公共交通のあり方を左右する大きな存在。何よりも利用者の視点に立ってそのあり方を検証し、輸送サービスの刷新を促していく必要。
⇒地域モビリティを「デジタル田園都市国家構想」の基盤として再構築

凡例	輸送密度	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	3%	4%
■	200人～2,000人	27%	35%
■	2,000人～4,000人	11%	18%
■	4,000人以上	58%	43%



➡ **人口減少社会の中で、将来に向けた利便性の高い地域モビリティの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に積極的に取り組むべき**

解決の方向性

入口論

鉄道事業者と沿線地域（都道府県）の間で、鉄道輸送の利便性・持続性確保が困難になる恐れがあるという危機認識を共有したうえで、鉄道が担ってきた「地域の移動の足」をどう刷新していくか、協力・協働して検討し、反転攻勢に出る契機とする必要があるのではないか

出口論

鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向け、鉄道事業者と沿線地域（都道府県）が共同で、何よりも利用者の視点に立ち、最新の技術も取り入れながら、鉄道への必要な追加投資や公有民営化（上下分離）、線区の状況によってはモード転換（LRT、BRT等）などの抜本的な構造改善策に取り組む必要があるのではないか

<鉄道事業者>

長年に渡り鉄道事業を通じて支えてきた「地域の移動の足」を持続的に確保していくため、地域に対して引き続きしっかりコミットする姿勢を示し、リソース、ノウハウを最大限に活用して、様々な改善方策を沿線地域に積極的・具体的に提案していくことが重要

<地方公共団体>

地域住民の移動ニーズをくみ上げながら、地域モビリティの刷新に取り組むことは地域の責任との意識を持ち、鉄道事業者を始めとする関係者とともに、地域にとって最適な持続可能な公共交通の実現に向け明確な合意の下に計画的に取り組を進めていくことが重要

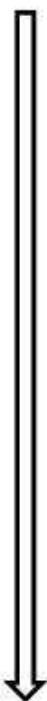
検討会の目的

- ・危機的な状況におけるローカル鉄道各線において、鉄道事業者と沿線地域の間で、あるべき公共交通のあり方に関する前向きな協議が進まない状況。両者の意識変革を促し、何よりも利用者の視点に立ち、地域モビリティとしての利便性・持続性の回復に向けて、具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強かに促す。
- ・長年に渡る投資の抑制や減便・優等列車の削減の繰り返し等による公共交通としての利便性の低下と、利用者のさらなる逸走という負のスパイラルを裁ち切り、「デジタル田園都市国家構想」の基盤となる利便性・持続性の高い基幹的地域モビリティを再構築。
- ・その際、鉄道事業者と沿線地域がノウハウとリソースを提供し合いつつ、合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

2月中旬



7月

第1回（趣旨説明・鉄道事業者ヒアリング） ※2/14(月)
・ローカル鉄道を取り巻く状況
・鉄道と沿線自治体の協力・協働による取組例（成功事例の紹介）
・鉄道事業者よりヒアリングを実施

第2回（自治体ヒアリング） ※3/3(木)
・自治体よりヒアリングを実施

第3回（論点整理）

第4回（とりまとめ案の検討）

第5回（とりまとめ）



今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

- 令和4年3月3日に開催された第2回検討会において、近江鉄道線に係る協議過程で得た経験等に基づき、必要な国の関与のあり方や支援策等について下記のとおり提案。
- また、本県における地域公共交通を支えるための税制の導入可能性に関する検討状況や、まちづくりと一体となった計画づくり等についても紹介。

【主な提案事項】

① 協議段階からの国の積極的関与

国が鉄道の活性化・再生に向けた協議段階から積極的に関与し、国と沿線自治体が一体となって地域公共交通の課題解決に向けた議論をできる体制を整備。

② 鉄道事業者の経営状況や利用状況等に関する情報の開示、共有

鉄道事業者が自治体と鉄道事業に関する情報を開示、共有することで、鉄道に対する理解や関心を高め、鉄道のあり方を地域の課題とする意識づけに寄与。

③ 鉄道事業者の経営状況等を評価できる基準や仕組みの創設

地域が共通の認識のもと安心して議論できるよう鉄道事業者の経営状況等を客観的な基準に基づき評価する仕組みの創設。

④ 国の財政支援策の拡充等

鉄道施設の保有管理等に係る費用に対する国庫補助制度・地方財政措置の拡充、税の優遇制度等の創設。

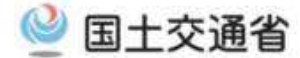
⑤ 輸送の安全の確保および安定的事業運営のための国の協力、支援

自治体(第三種鉄道事業者)が安全を確保し、鉄道施設を適切に保有管理できるよう、事業運営面や技術面に関する指導、助言や、必要な人材の派遣、紹介等を行う仕組みの創設。

5 国土交通省

「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ概要(平成31年3月14日公表)

都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要



検討の背景・必要性

- 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- 一方サービス面では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方までも変え得る。
- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要である。

地域横断的な取組

<p>MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 連携データの範囲及びルールの整備 <ul style="list-style-type: none"> - オープン化すべきデータ(協調領域のデータ)とそれ以外のデータ(競争領域のデータ)の線引きを早急に国が提示 ○ データ形式の標準化 <ul style="list-style-type: none"> - 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励 ○ API仕様の標準化・設定の必要性 <ul style="list-style-type: none"> - セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有用のAPI仕様を標準化 ○ データプラットフォームの実現 <ul style="list-style-type: none"> - 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現 - 交通事業者へのフィードバックの仕組みや他産業との連携機能も設計 ○ 災害時の情報提供等データの公益的利用 <ul style="list-style-type: none"> - 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提供されるよう設計 	<p>運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 事前確定運賃について <ul style="list-style-type: none"> - 利用者の予見可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入 ○ サブスクリプション(定額制)について <ul style="list-style-type: none"> - 利用者ニーズに沿ったきめ細やかなサービスの導入を奨励 ○ ダイナミックプライシングについて <ul style="list-style-type: none"> - 実証実験等を通じた社会受容性の確認から検討 ○ 現時点のMaaSに関する法制上の整理 <ul style="list-style-type: none"> - サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意 ○ MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討 <ul style="list-style-type: none"> - MaaSの適正運用と事業者の負担低減のために法令を含む制度のあり方を検討 ○ 決済について <ul style="list-style-type: none"> - キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援 	<p>まちづくり・インフラ整備との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都市・交通政策との整合化 <ul style="list-style-type: none"> - 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等、都市・交通政策との整合がとれたサービス設計 ○ 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成) <ul style="list-style-type: none"> - 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善 - 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備 ○ 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成) <ul style="list-style-type: none"> - 自動走行に対応した道路空間の基準等を整備 ○ まちづくり計画への移動データの活用 <ul style="list-style-type: none"> - MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備 - まちづくりでのデータ活用方法を整理
<p>新型輸送サービスの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 実証実験に対する支援 ○ 自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討 	<p>その他の取組の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 競争政策の見直し ○ 人材育成 ○ 国際協調 	

→ 地域ごとに異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理

2. 地域特性ごとの取組

	(1)大都市型	(2)大都市近郊型	(3)地方都市型	(4)地方郊外・過疎地型	(5)観光地型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道／自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：中 人口密度：中 交通体系：自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：低 人口密度：低 交通体系：自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口：－ 人口密度：－ 交通体系：－
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの多様化への対応 潜在需要の掘り起こし 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト／ラストマイル交通手段の不足 イベントや天候等による局所的な混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 公共交通の利便性・事業採算性の低下 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 地域交通の衰退 交通空白地帯の拡大 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足の深刻化 	<ul style="list-style-type: none"> 地方部における二次交通の不足、観光交通の実現 急増する訪日外国人の移動円滑化 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人にとっての移動利便性の向上 日常的な混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト／ラストマイルサービスの充実 特定条件下での局所的な混雑の解消 	<ul style="list-style-type: none"> 地域活性化に向けた生活交通の利便性向上 域内の回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保・維持 交通空白地帯での交通網・物流網の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の回遊性の向上 訪日外国人の観光体験の拡大・向上
実現イメージ(例)	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・MaaS相互間の連携 ・多様なモード間の交通結節点の整備 ・ユニバーサルデザインへの配慮 ・多言語での情報提供など ○新型輸送サービス ・相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・大都市MaaSとの連携 ・基幹交通とファースト／ラストマイル交通の統合 ・生活サービスとの連携 ・多様な決済・乗車確認手段の提供など ○新型輸送サービス ・カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・他地域MaaSとの連携 ・新たな乗換拠点の創出 ・複数交通モードでの定額制サービス ・生活サービスとの連携 ・多様な決済・乗車確認手段の提供など ○新型輸送サービス ・オンデマンド交通、カーシェアなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・近隣MaaS等との連携 ・地域内の様々な輸送資源の統合 ・生活サービスとの連携など ○新型輸送サービス ・過疎地域における貨客混載、道の駅等の小さな拠点を核とした自動運転サービスなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・空港アクセス交通、都市間幹線交通含むMaaSとの連携 ・手荷物配送サービスとの統合 ・観光サービスとの連携など ○新型輸送サービス ・オンデマンド交通、グリーンスローモビリティなど
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な事業者間のデータ連携の実現 ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 ・交通事業者同士の連携・協働 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民視点での持続可能なサービスの実現 ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者間の持続的な連携・協働 ・各地域のMaaSの相互運用性の実現

(1) 大都市型

- 相互運用性を備えたMaaS共通基盤を目指し、事業者間のデータ連携のあり方を検討すべき。
- 新しいモビリティサービス導入にあたっては、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

地域特性及び地域課題

地域特性

多種多様な移動ニーズと、それを満たすために高度に発達した鉄道・道路網およびその他多様な交通モードが存在。

地域課題

より利便性の高い移動体験に向けた更なる取組の余地は大きく、また日常的な交通渋滞や満員電車等が発生。

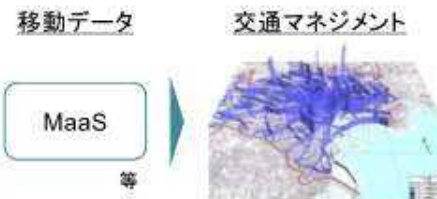
新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

全ての人にとっての移動利便性の向上

新形態サービス 多様な移動ニーズに対応するための多様な移動手段

MaaS バリアフリー情報 多様な決済・乗車確認手段 交通結節点整備

日常的な混雑の緩和



サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、商業・観光系分野等の事業者。

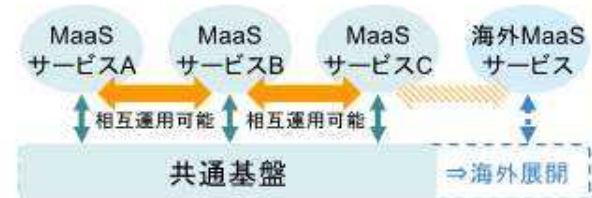
役割

MaaSの収益化が見込みやすく、輸送資源を豊富に有する交通事業者の影響力が大きいいため、鉄道事業者等の民間事業者を中核とした取組が想定。

対処すべき課題と今後の取組方向性

多様な事業者間のデータ連携の実現

- ・ 海外展開も見据えて、MaaSサービス同士が相互運用可能な共通基盤の実現に向け、データ連携のあり方を検討すべき。



都市・交通政策との整合化

- ・ 新たなモビリティサービスが無秩序に導入されないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。



(2) 大都市近郊型

- 新しいモビリティサービス導入にあたり、特に郊外の移動利便性の向上が近年のコンパクトシティ政策に逆行する影響を与えないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

地域特性及び地域課題

地域特性

鉄道駅を核とした都市構造、通勤・通学の際の日常的な鉄道利用、都市のスプロール化に起因する自家用車依存。

地域課題

不十分なファースト/ラストマイル手段に苦勞する交通弱者の存在や、特定条件下での局所的な混雑。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

ファースト/ラストマイルサービスの充実



特定条件下での局所的な混雑の解消



サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉・教育サービス等の事業者。

役割

バスやタクシー、さらには都市・住宅開発や商業・娯楽施設を提供してきた鉄道事業者も多く、このような民間事業者の役割が重要。

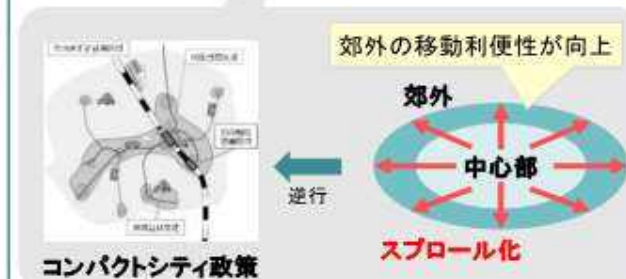
対処すべき課題と今後の取組方向性

都市・交通政策との整合化

- ・ 新たなモビリティサービスの実現により、まちづくりに悪影響を与えないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。



都市・交通政策
(例: 都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)



(3) 地方都市型

- 地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき。
- 交通事業者間の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めた競争政策の見直しが必要。

地域特性及び地域課題

地域特性

スプロール化した都市構造と、郊外への施設立地が進んできた影響による自動車依存。

地域課題

利用者・担い手の減少および中心市街地の衰退による地域交通機関の事業性悪化。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

生活交通の利便性向上

新型輸送サービス
定額制サービス、データ活用による運行効率高度化


MeaS
定額制サービス、乗換拠点創出、目的地との連携


域内の回遊性の向上

中心市街地の各種サービスとの連携、商業・集客施設の無料送迎サービス等との連携


サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉・教育サービス等の事業者や地方自治体。

役割

マルチモーダルに展開している地元交通事業者の役割が重要だが、採算性確保が難しくなる中、事業者同士や自治体との連携も重要。

対処すべき課題と今後の取組方向性

都市・交通政策との整合化

- ・ 地方自治体を中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

自治体为主导して交通事業者の役割分担を明確化



都市・交通政策

(例：都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)

交通事業者同士の連携・協働

- ・ 交通サービスの維持確保のための交通事業者同士の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めて競争政策の見直しが必要。

<例>



(4) 地方郊外・過疎地型

- 住民視点での持続可能な交通サービスの設計や住民を巻き込む仕組み作り等に取り組むべき。
- 地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき。

地域特性及び地域課題

地域特性

地形や過疎化に起因する分散化した都市構造と、自家用車依存の影響による地域交通事業者の撤退。

地域課題

物流も含めた、地方都市より深刻な地域交通の事業性悪化と、それに伴う交通空白地帯の発生。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

生活交通の確保・維持

新型車サービス
定額制サービス、データ活用による運行効率高度化


MaaS
定額制サービス 輸送資源活用 目的地との連携


交通網・物流網の確保

効率的な貨客混載サービスの実現


自動運転を活かした人流・物流の確保


サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

地方自治体や、バス、旅客船、タクシー、物流、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉等の事業者、教育機関、NPOなど。

役割

地域交通の運営に深く関与している地方自治体が、地域公共交通会議等の場を活かし、関係者の連携・協働を主導することが期待される。

対処すべき課題と今後の取組方向性

住民視点で持続可能なサービスの実現

- ・ 地域の住民視点でのサービス設計や住民を巻き込む仕組み作り等に取り組むべき。
- ・ 移動がもたらす住民同士の交流、生きがいの創出、健康寿命の維持等の考慮が必要。



都市・交通政策との整合化

- ・ 地方自治体を中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化



(5) 観光地型

- 地域外プレイヤーまたはDMOと、地域のプレイヤーとの連携・協働を持続することが必要。
- MaaS間の相互運用性の実現に向けて、共通基盤構築のためのデータ連携のあり方を検討すべき。

地域特性及び地域課題

地域特性

地域内に複数の観光・集客スポットが存在する場合、それらを繋ぐ移動手段の確保が重要。

地域課題

特に地方部では二次交通や観光交通が不足。また、訪日外国人受入環境としての移動円滑化も課題。

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

観光客の回遊性の向上

新形態移動サービス
観光客の多様な移動ニーズに対応する移動手段
等

MaaS
フリーバス提供
手荷物配送
観光目的地連携
等

訪日客の観光体験の拡大・向上

着地型・体験型サービスとの連携
MaaS相互のサービス連携機能

サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー

旅行業者、DMO¹⁾、鉄道、旅客船、バス、タクシー、物流、レンタカー、ホテル・旅館、不動産・商業・観光、着地型・体験型サービス等の事業者、地方自治体など。

役割

出発地側で直接的な顧客接点を持つ旅行業者と、目的地側で地域の観光戦略の推進に一元的に取り組むDMO¹⁾の役割が重要。

対処すべき課題と今後の取組方向性

事業者間の持続的な連携・協働

- ・ 地域外のプレイヤーまたはDMOが取組の中核になる場合、地域の交通事業者等のプレイヤーとの連携・協働を持続することが必要。

地域の交通事業者



地域の観光施設



各地域のMaaSの相互運用性の実現

- ・ 各地域のMaaSの相互運用性が確保されるような共通基盤の構築に向けて、データ連携のあり方を検討すべき。



1) 「DMO」はDestination Management/Marketing Organization(デスティネーション・マネージメント/マーケティング・オーガニゼーション)の略。

6 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性に係る滋賀県税制審議会からの答申を受けた対応方針について

答申を受けた対応方針

滋賀県税制審議会から得られた答申を踏まえ、現在進められている「滋賀交通ビジョン」の見直しと並行しつつ、引き続き、関係部局と議論・検討してまいりたい。

(交通ビジョンの見直しに際し、目指す地域公共交通の姿を検討していく中で、その受益と負担のあり方についても懇話会や県民との対話などを通じて、幅広く御意見を賜る。また、税制に関する議論が必要となる場合は、県議会の御意見も伺いながら、必要に応じて税制審議会へ諮問してまいりたい。)

以下参考

I 経過

当審議会において「滋賀にふさわしい税制のあり方」について議論いただいた際に、「誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域のみんなで支えるべきもの」で、「地域公共交通を支えるための税制」は、滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性に適っており、「その導入可能性を検討していくべきである」との答申を令和3年4月21日にいただいた。

いただいた答申を受け、地域公共交通を支えるための施策実施に向けた財源確保の一つの手段としての新たな税制の導入可能性について、令和3年11月19日に滋賀県税制審議会に諮問したところ、令和4年4月20日に次のとおり答申があったもの。

II 滋賀県税制審議会からの答申の内容【概要】

1 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について

(1) 地域公共交通を支えるために新たな税負担を求めるべき理由について

税負担のあり方を考えていくことは、見直し後の「滋賀交通ビジョン」等の確実な実現を図るための取組であるとともに、様々な環境の変化に伴う地域公共交通の危機を転機とし、その維持・充実に戦略的に取り組むことを通じて、県全体の発展につなげていくための取組であることから国に先んじて挑戦し、発信していくべき。

(2) 税負担を求める上での議論のあり方について

目指すべき滋賀の地域公共交通の姿の実現に向け、その財源として新たな税負担を検討する際は、これらふたつの議論を同時並行で進めるとともに、「より良き自治の追求」につなげるためにも、住民との合意形成の過程を通じて、住民のニーズを掘り起こし、理解と納得感を得られることが肝心である。

2 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について

(1) 県と市町の関係性について

県と市町は対等かつ相互に協調するパートナーで、県には、可能な限り市町の自主性・自立性が持続的に最大限発揮される条件を整える役割があるという前提のもと、各市町の行政区域にとどまらない広域的な交通圏を考慮すると、地域公共交通を支えるための新たな税制を検討する場合は県税としてそのあり方を考える必要がある。また、その取組にあたっては県・市町とも関係する部署・部局が一体となって取り組んでいくことが必要。

(2) 市町に及ぶ効果についての考え方

全県的な地域公共交通の維持・充実などの必要性を鑑みると、市町単位での取組を超えて、県として財源確保策を検討することが必要。県税として徴収する場合は、県の事業・施策に充当することを通じて市町にも効果が及ぶことが基本となり、一定額を市町の事業・施策に充当する場合でも、その効果を検証できるようにする必要がある。またその効果は市町の区域内に留まるのではなく、広域的な効果となる必要がある。

3 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式について

(1) 使途について

税収の使途については、将来の地域公共交通の姿をどのように描くのかについて、地域公共交通の変化や地域間格差等に留意しつつ、県民との合意形成を図ることが先決であり、それに応じて、そのために必要な手段となる施策が決まり、新たな税収はその施策に充当されることとなる。

(2) 課税方式について

地域公共交通の維持・充実による受益が、単にその利用者だけではなく、幅広い関係者に及ぶことを踏まえると、既存税目に対する超過課税方式から検討することが考えられる。