

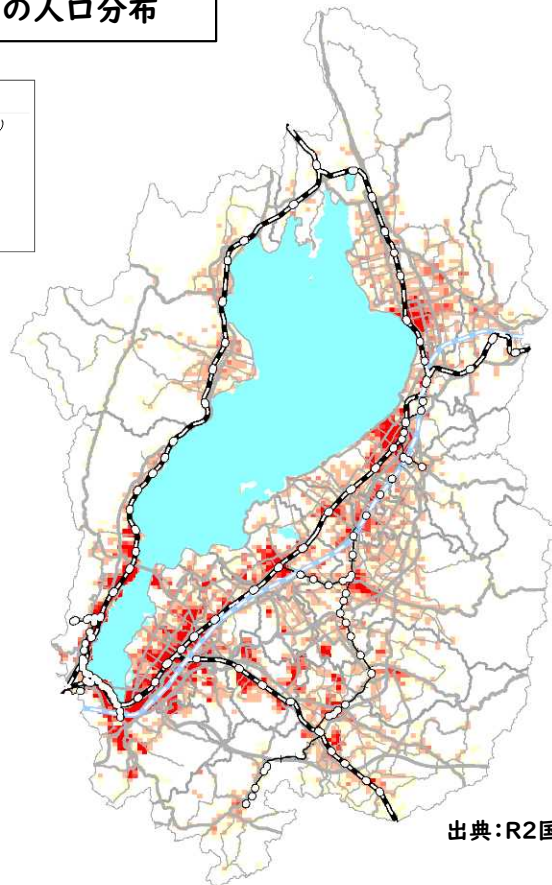
地域公共交通の活性化に向けた取組について

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】

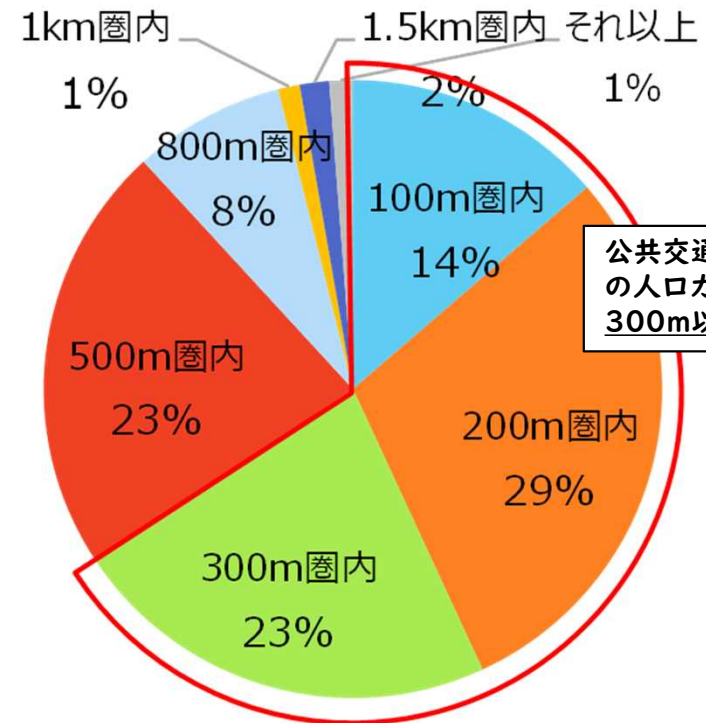
- 鉄道やバスによる交通ネットワークが一定形成されているが、運行回数が少ないなど利便性が低い路線もあり、公共交通の利用者は減少。また、運転手も不足しており、交通事業者の経営環境は厳しい。
- 県政世論調査における不満度調査において、公共交通に関する項目が12年連続でワーストであり、高い自家用車への依存が公共交通の利用減につながる悪循環。

滋賀県内の人口分布



出典：R2国勢調査

公共交通の人口カバー率



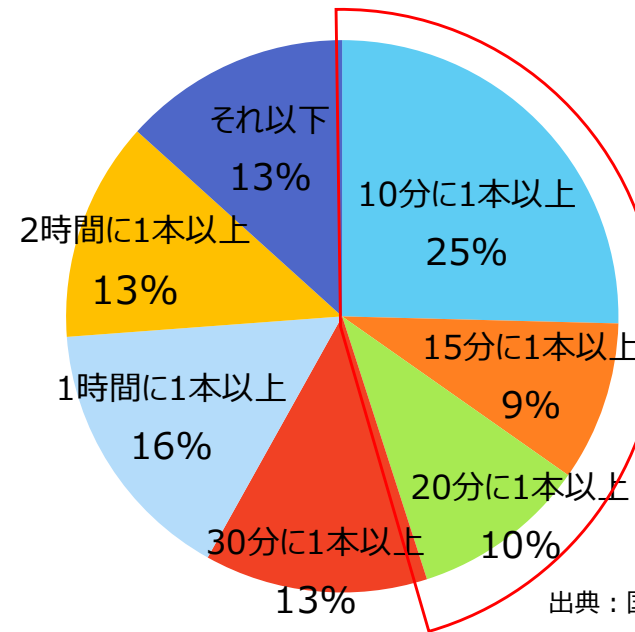
公共交通（鉄道、バス）の人口カバー率は、300m以内で約66%

出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）

運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率

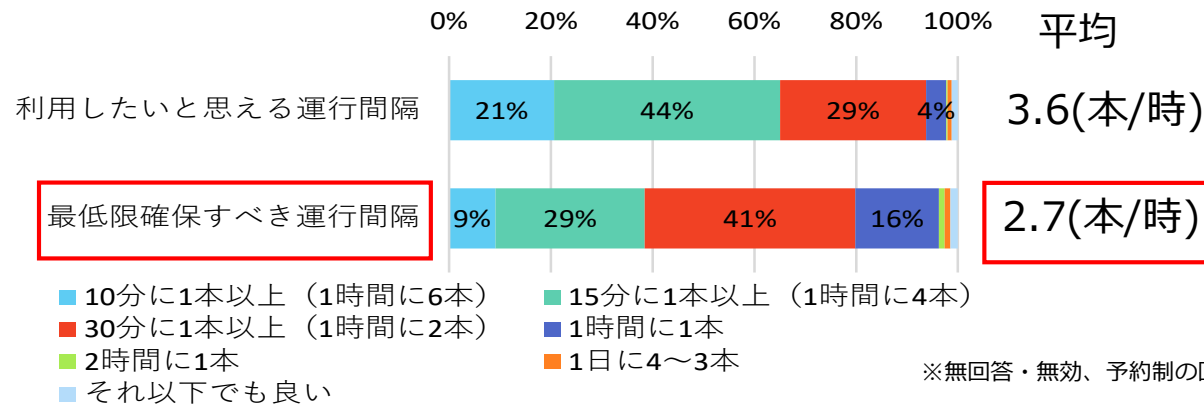
※通勤・通学時間帯（6-9時）の運行間隔

公共交通圏※内の人口について、運行間隔別割合では、最低限確保すべき運行間隔の平均である「20分に1本以上（1時間に3本）」の割合は約45%



出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

公共交通に求めるサービス水準



※無回答・無効、予約制の回答を除く

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

県政世論調査における不満度

「第55回滋賀県政世論調査」（2022年）の
「県政全体に対する満足度」調査の結果

「鉄道やバスなどの公共交通が整っている」と
感じない人の割合

⇒ 64.7%



2011年の調査以来、
12年連続ワースト

○県民生活への満足度 <R1年度から県基本構想改定にあわせ項目変更>

各項目についての満足度を「感じる」「どちらかといえば感じる」
「どちらかといえば感じない」「感じない」「わからない」の5段階で評価

満足度の高い分野
（「感じる」と「どちらかといえば感じる」を答えた比率）

順位	項目	比率	R3比率	R3順位
1	健康的な日常生活を送れていると感じるか	79.7%	87.7%	1
2	犯罪や事故が少なく、安全・安心な生活を送れていると感じるか	72.6%	69.0%	3
3	農山漁村が持つ美しい風景や生活文化が守られていると感じますか	66.2%	60.9%	6
4	必要な医療サービスを利用できる環境が整っていると感じるか	64.7%	75.4%	2
5	琵琶湖や山といった身近な自然や環境が守られていると感じるか	62.4%	67.7%	4

不満度の高い分野
（「感じない」と「どちらかといえば感じない」を答えた比率）

順位	項目	比率	R3比率	R3順位
1	鉄道やバスなどの公共交通が整っていると 感じるか	64.7%	67.2%	1
2	地球温暖化などの対応が進んでいると感じるか	63.1%	57.0%	2
3	滋賀県の魅力が発信されていると感じるか	57.7%	56.8%	3
4	農林水産業に魅力を感じますか	53.2%	46.9%	6
5	災害に対する備えが進んでいると感じるか	53.2%	49.6%	4

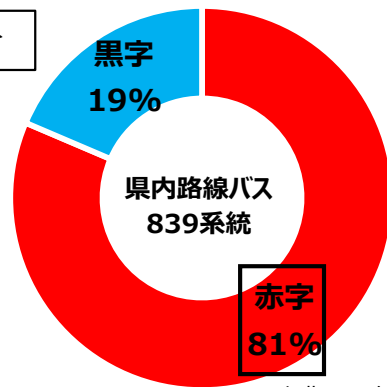
出典 第55回滋賀県世論調査

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】

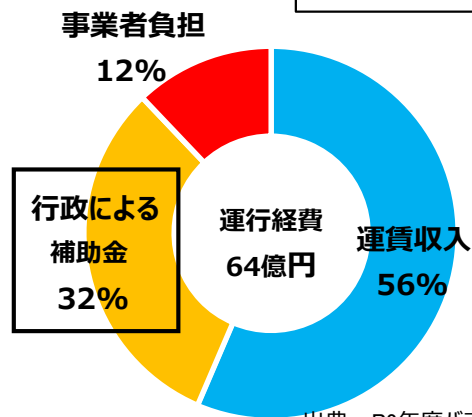
- 自家用車依存・人口減少の進行に伴う公共交通利用者の減少に加え、コロナ禍の影響により事業者の経営が極めて悪化している中、現行の事業路線を維持確保することが必要。
- 高齢者の運転免許返納の増加への対応など、自らは運転しない人の移動手段を確保するため、公共交通の利便性向上と利用促進を図り、自家用車から公共交通への利用の転換が必要。

公共交通の赤字割合



出典：R2年度バス事業者提供資料

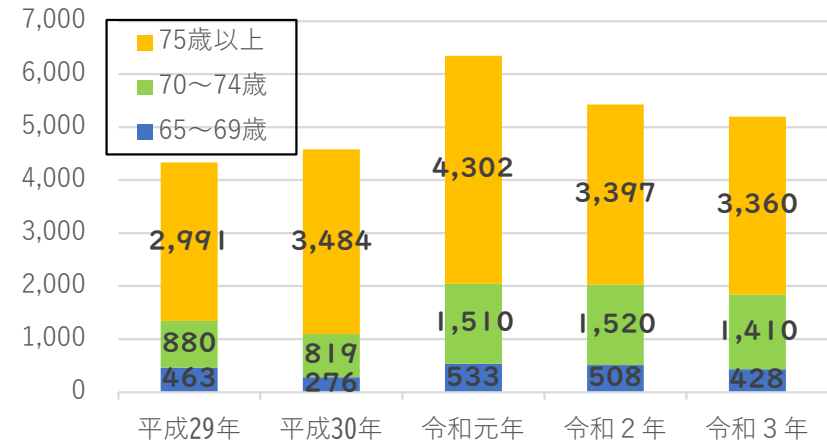
公共交通の費用負担割合



出典：R2年度バス事業者提供資料

県内路線バスの8割が赤字であり、費用負担の約3割が行政負担

(人) 高齢者運転免許証自主返納者の推移



滋賀県警察本部交通部統計資料

コロナの影響により、免許返納率は低下しているものの、高齢ドライバーによる事故の増加を踏まえ、政策的に免許返納は促進される

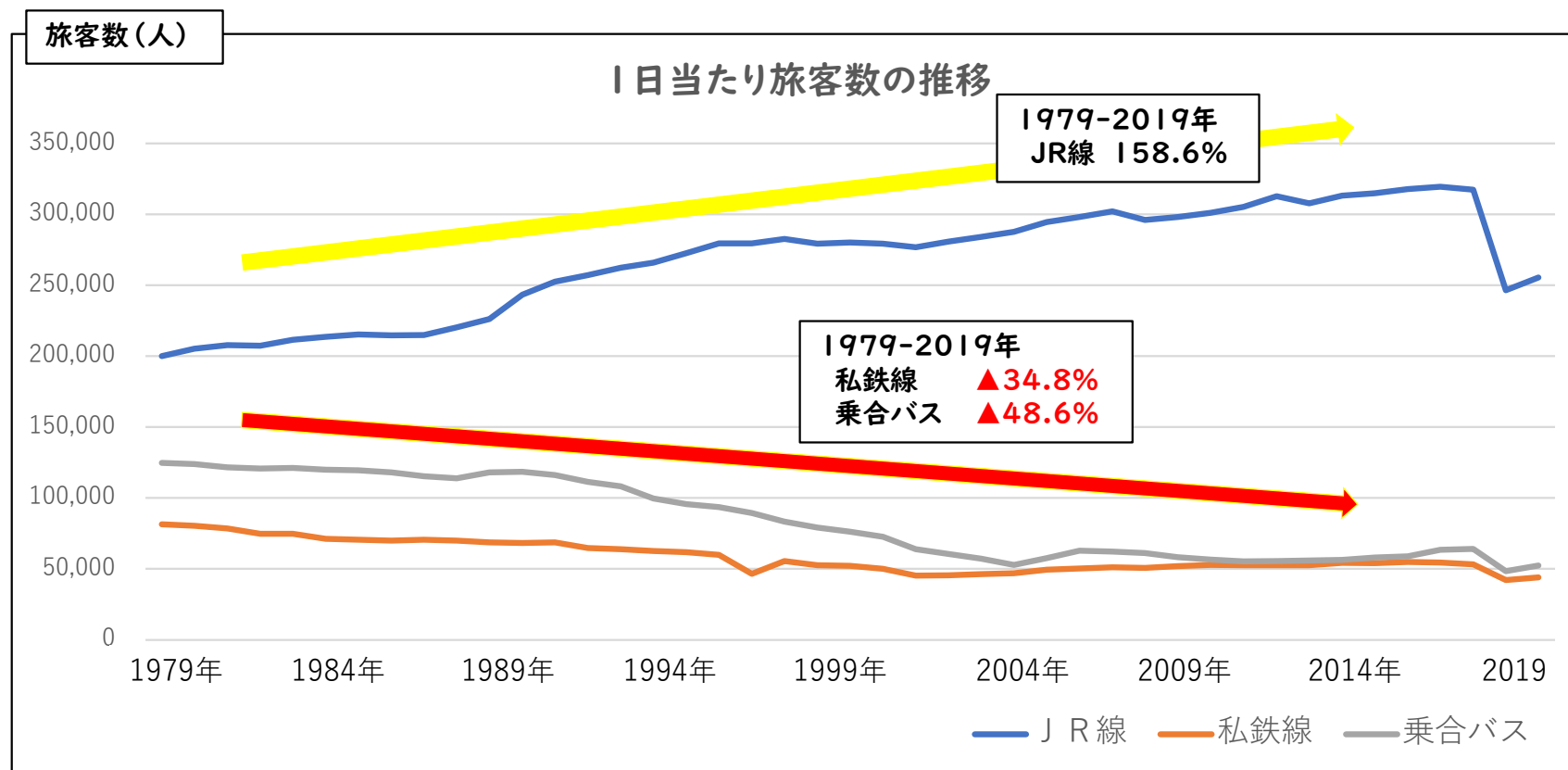
(利用者数の推移など)

県内公共交通利用者数推移

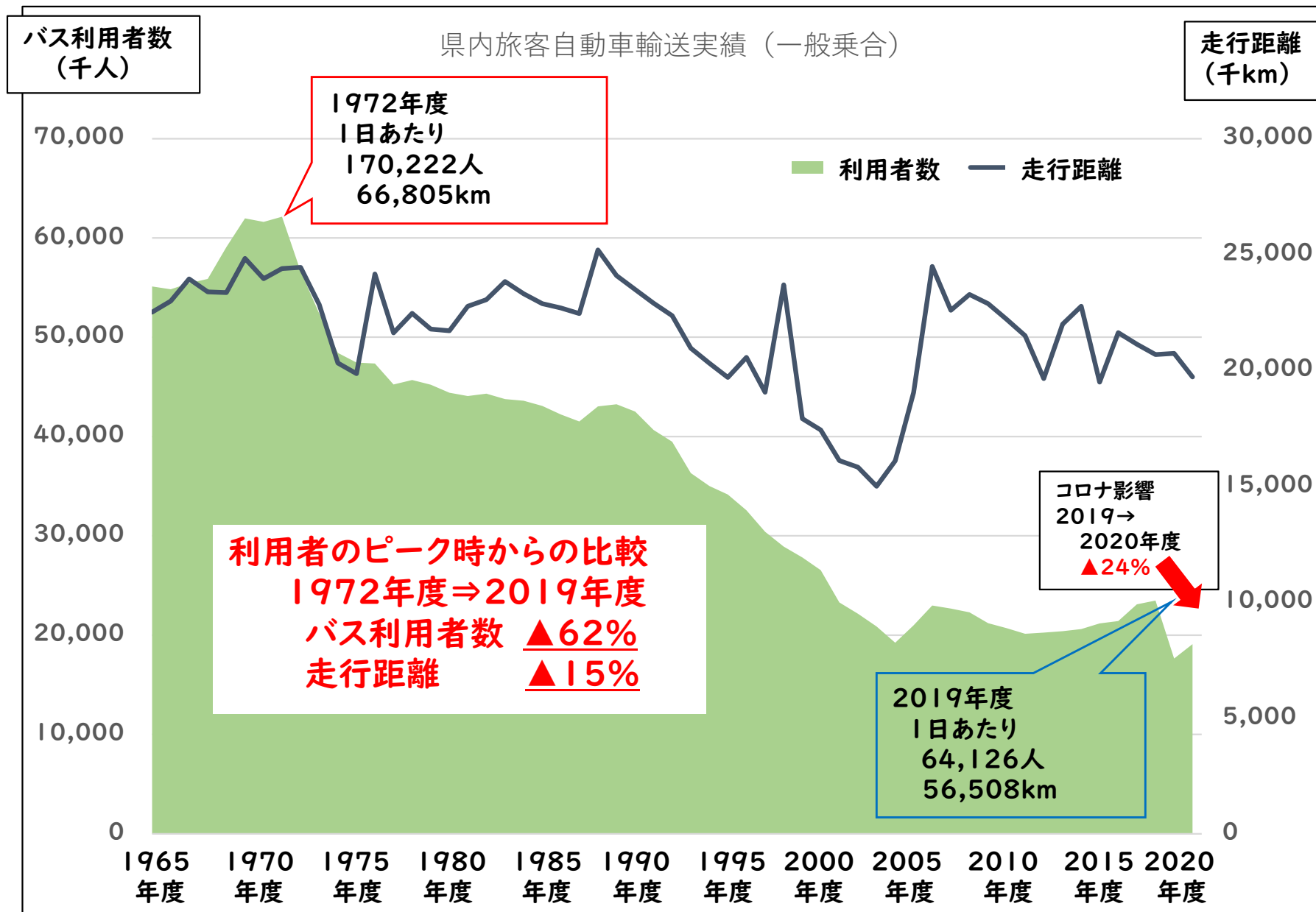
1日当たり乗車人員(人)

旅客数	A 1979(S54)	B 1999(H11)	C 2019(R1)	D 2020(R2)	E 2021(R3)	1979~2019年 増減率	コロナ影響 R2対R1比
JR線	200,040	279,216	317,267	246,487	255,473	158.6%	77.7%
私鉄線	81,459	52,494	53,081	42,226	44,043	65.2%	79.6%
乗合バス	124,795	79,011	64,126	48,356	52,318	51.4%	75.4%

～資料 滋賀県統計書、近畿運輸局～



バスの利用者数および走行距離の推移



出典：滋賀県統計書、近畿運輸局

3 滋賀地域交通ビジョンの策定

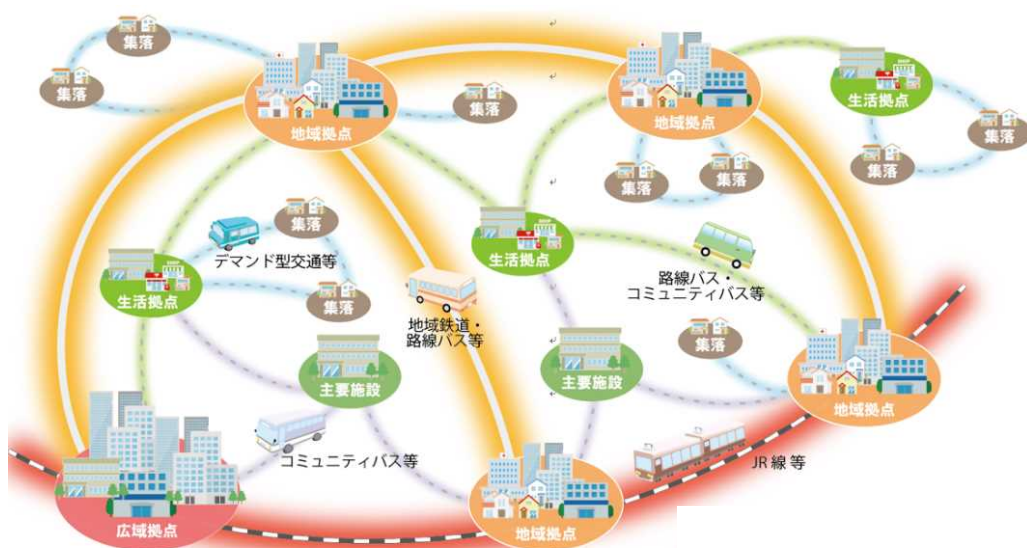
現ビジョン策定(2013年度)後の大きな環境変化

- ✓ 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



2023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における「拠点連携型都市構造」の実現



地域交通軸



- ・JR線、地域鉄道線
- ・市町間をまたぐ幹線路線バス

地域交通網



- ・地域内路線バス
- ・コミュニティバス、デマンド交通等

「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」
地域交通ネットワーク

目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

参考：地域分類のイメージ

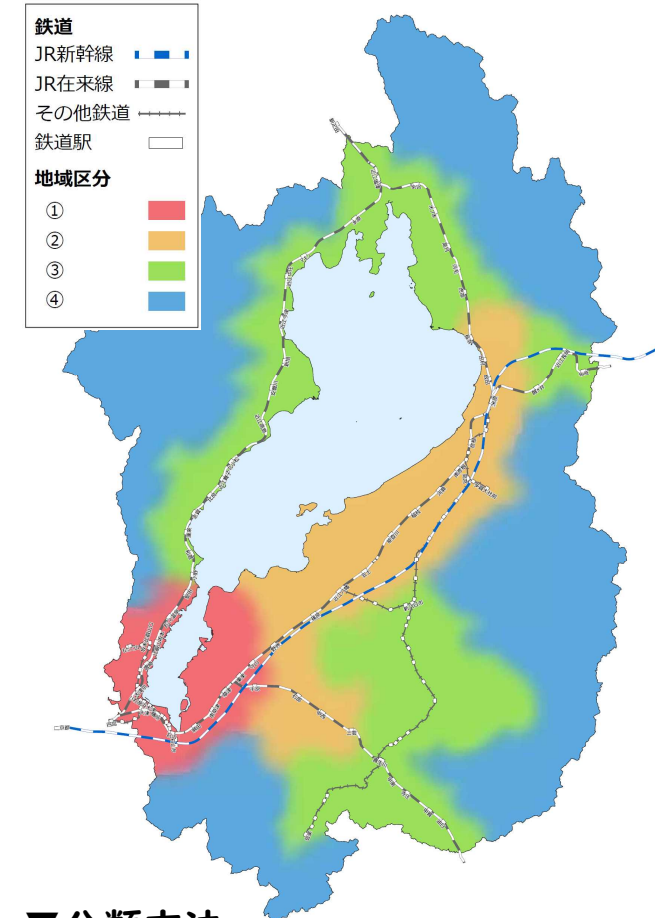
- 各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、下記に沿って便宜的に4つの地域分類イメージを設定。

▼地域分類のイメージ

地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定
①	地域交通の分担率が高く、人口密度も高いため、 地域交通の積極的な利用を促す地域	生活拠点：都市 活動拠点：都市 生活、活動ともに都市域で行うウォーカブルな空間でのライフスタイル
②	車の分担率が高いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、 車から地域交通への転換を促す地域	生活拠点：都市周辺 活動拠点：都市 生活は都市周辺で、活動は都市域へ移動し行うライフスタイル
③	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、 車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る地域	生活拠点：郊外 活動拠点：都市・郊外 生活は郊外で、活動はテレワークを活用しながら都市・郊外の両拠点で行うライフスタイル
④	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道駅が遠いため、 車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保する地域	生活拠点：郊外 活動拠点：郊外 日常的には郊外で生活、活動を行い、必要に応じ、都市域への移動を行うライフスタイル

※「生活拠点」は住居、「活動拠点」は就業・就学等の場と想定

▼地域分類のイメージ図



▼分類方法

地域区分	自動車分担率 (通勤・通学) 60%未満	人口密度 500人/km ² 以上	鉄道最寄駅距離 3km以内
①	○	○	○
②	×	○	○
③	×	×	○
④	×	×	×

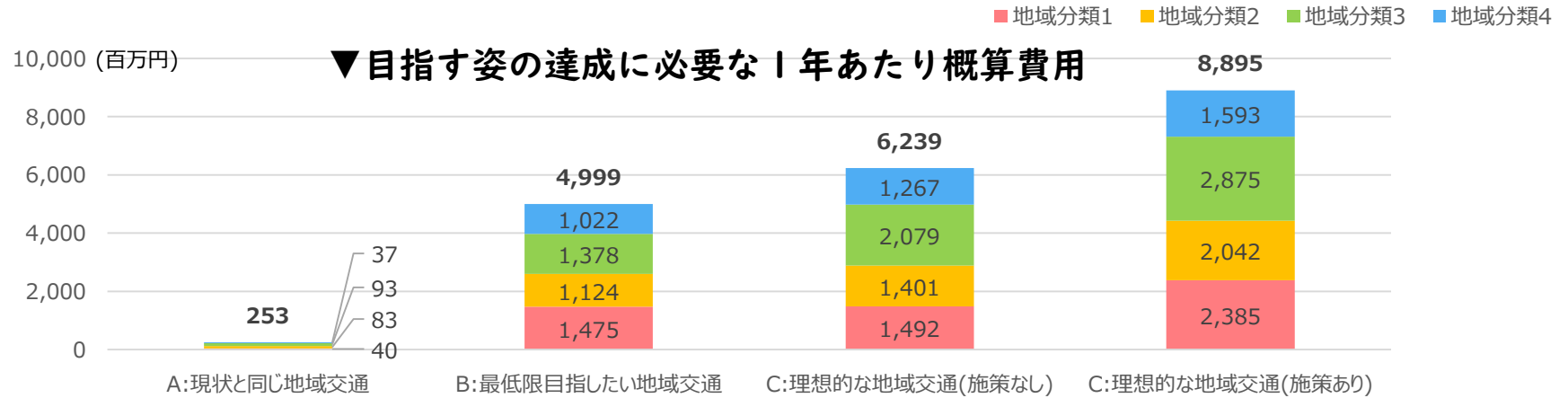
➤ 3パターンの目指す姿及びそれに応じて追加で必要となる費用を設定

▼ 目指す姿のパターンおよび追加で必要となる費用

			パターンA 現状と同じ地域交通	パターンB 最低限目指したい地域交通	パターンC 理想的な地域交通
確保するサービスレベル			・現状と同じ運行本数	・ <u>最低限確保すべき運行本数</u>	・ <u>利用したいと思える運行本数</u> ・目指す姿を実現するための施策導入
地域分類別サービスレベル	通勤・通学 (本/h)	①	1.2 (約50分に1本)	3.2 (約20分に1本)	4.3 (約15分に1本)
		②	1.0 (約1時間に1本)	2.6 (約25分に1本)	3.6 (約15分に1本)
		③	0.6 (約1時間半に1本)	2.4 (約25分に1本)	3.2 (約20分に1本)
		④	0.4 (約2時間半に1本)	2.2 (約25分に1本)	3.0 (約20分に1本)
	通院・福祉 (本/h)	①	1.1 (約1時間に1本)	2.3 (約25分に1本)	3.0 (約20分に1本)
		②	1.0 (約1時間に1本)	1.9 (約30分に1本)	2.5 (約25分に1本)
		③	0.6 (約1時間半に1本)	1.8 (約35分に1本)	2.4 (約25分に1本)
		④	0.4 (約2時間半に1本)	1.7 (約35分に1本)	2.2 (約25分に1本)
補填の必要がある費用			I 利用者減による運賃収入減少分の補填	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 III 必要運行本数を確保する場合の人員費、車両費増加分	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 III 必要運行本数を確保する場合の人員費、車両費増加分 IV 他施策導入のための必要経費
新たに見込める収入			—	V 運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分	V 運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分
追加で必要となる費用合計			I	II+III-V	II+III+IV-V

※ 「最低限確保すべき運行本数」「利用したいと思える運行本数」は住民アンケート（2022年10月実施）から算出

➤ 3パターンの試算の結果…



▼目指す姿の達成に必要な1年あたり概算費用の内訳

項目		概算費用(単位:百万円/年)					
		地域分類1	地域分類2	地域分類3	地域分類4	合計	
パターンA 現状と同じ地域交通	I 利用者減による運賃収入減少分の補填	40	83	93	37	253	
	合計	40	83	93	37	253	
パターンB 最低限目指したい地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,057	420	481	495	2,453	
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分	車両購入費(5年償却)	611	449	461	274	1,795
		追加運転手人件費	620	495	520	307	1,942
	V 運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分	-813	-240	-84	-54	-1,191	
合計	1,475	1,124	1,378	1,022	4,999		
パターンC 理想的な地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,362	637	823	760	3,582	
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分	車両購入費(5年償却)	846	662	692	299	2,499
		追加運転手人件費	859	730	780	334	2,703
	IV 他施策導入のための必要経費	893	641	796	326	2,656	
	V 運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分	-1,575	-628	-216	-126	-2,545	
合計(施策なし: II+III-V)	1,492	1,401	2,079	1,267	6,239		
合計(施策あり: II+III+IV-V)	2,385	2,042	2,875	1,593	8,895		

※この概算費用は、一定の前提条件の基に新たに必要となる費用を算出したものであり、**いわゆる「交通税」の額を表すものではない。**

※今後、目指す姿の実現に向けた負担・分担のあり方については、民間投資の呼び込み、国の支援の活用も含め、参加型税制の取組により検討を進める。

4 鉄道事業者と連携した取組 I (JR西日本)

①これまでの取組

○ 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

・ ラッピング列車「SHINOBI-TRAIN」の運行 (～2021年)



(2) 鉄道を活かした湖北地域振興協議会

・ SL「北びわこ号」の運行 (～2019年)



(3) 湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会

・ サイクルトレイン実証運行およびツアーの実施 (2020～2021年度)

○ 包括的連携協定の締結(2011年)

[連携事項(7項目)]

- ・ 駅を核としたまちづくり
- ・ 観光・文化の振興・交流
- ・ 県民サービスの向上
- ・ 高齢者・障がい者支援 等



(ICOCA利用エリア拡大)



(駅のバリアフリー化)

②さらなる取組

○ 鉄道利用促進プロジェクトチームの発足(2021年)

[共通認識] 鉄道ネットワークの維持強化のために、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

[メンバー] **滋賀県およびJR西日本京滋支社**

[取組項目] 鉄道利用促進 DX推進 まちづくり推進 等



2022年度「全庁で取り組む鉄道利用促進事業」の実施

- ・ 駅と工業団地を結ぶシャトルバスの実証運行
(鉄道を利用した通勤への転換促進)
- ・ 駅からの観光二次交通(レンタサイクル)の整備促進 等

○ 包括的連携協定の再締結(2022年)

社会情勢の変化に対応して連携事項を見直し、さらなる連携の強化を推進することで、地域の一層の活性化および県民サービスの向上等を図る

[連携事項(11項目)]

- ・ 持続可能な地域公共交通
- ・ CO₂ネットゼロ社会づくりの実現
- ・ 関係人口・移住定住の拡大 等



4 鉄道事業者と連携した取組2 (JR東海、京阪電鉄、信楽高原鐵道)

J R 東海

- ・ 東京発米原着新幹線の最終便の時間後ろ倒し(2022年春ダイヤ改正)
- ・ JR西日本路線をまたがる在来線定期券のICカードでの発売
- ・ 東海道・山陽新幹線に搭載される雑誌への県内周遊観光情報の掲載
- ・ 米原駅改札内に滋賀県内観光情報専用のパンフレットラックを設置
- ・ 在来線駅のバリアフリー化に向けた協議

県および沿線市で構成する協議会からの要望の実現

県および沿線市で構成する協議会と連携した事業

信楽高原鐵道

- ・ 新型コロナウイルス感染症対策等の補助事業(2020年度・2021年度)

→感染症対策に係る経費や運行の維持に必要なかかり増し経費を支援

- ・ 信楽高原鐵道株式会社、甲賀市(第3種鉄道事業者)および県が申請し、国から認定を受けた鉄道事業再構築実施計画に基づき、施設整備費等を補助(2013年度から2022年度までの10年間で約5.9億円)
- ・ 原油価格高騰に対する補助(2022年度)
- ・ 人的支援として土木交通部長が取締役に就任(非常勤、無報酬)

京阪電鉄

- ・ スポーツイベントにおける臨時列車運行(びわ湖マラソン2023)

5 近江鉄道線の活性化再生に向けた取組

① 主な経過

2016(H28).6	<ul style="list-style-type: none">● <u>近江鉄道(株)から県へ検討要請</u><ul style="list-style-type: none">・長期にわたり営業損失が継続しており、<u>今後も利益が見込めない</u>・今後、老朽化した<u>施設の更新に多額の設備投資</u>を必要<p style="text-align: center;">↓ 民間企業の<u>経営努力による事業継続は困難</u> ↓ <u>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</u></p>
2017(H29).1- 2018(H30).2	<ul style="list-style-type: none">● <u>「近江鉄道に関する勉強会」(県、沿線市町、近江鉄道)</u><ul style="list-style-type: none"><勉強会内容> 鉄道事業の推移と今後の課題、沿線市町の利用状況等、利用促進策等、先進地ヒアリングなど
2018(H30).1 2-2019(R1).7	<ul style="list-style-type: none">● <u>(仮称)近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議</u>
2019(R1).11	<ul style="list-style-type: none">● <u>近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の設置(第1回法定協議会)</u>
2020(R2).3	<ul style="list-style-type: none">● 第2回法定協議会 ➡ <u>「近江鉄道線の全線存続」を合意</u>
2020(R2).12	<ul style="list-style-type: none">● 第5回法定協議会 ➡ <u>「令和6年度から公有民営方式による上下分離への移行」に合意</u>
2021(R3).3	<ul style="list-style-type: none">● 第6回法定協議会 ➡ <u>「自治体間の費用負担割合」の合意</u>
2021(R3).10	<ul style="list-style-type: none">● 第8回法定協議会 ➡ <u>「近江鉄道沿線地域公共交通計画」の策定</u>

②近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会における検討

1. 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果

近江鉄道は、地域、年代、目的等を問わず、沿線地域全体の移動手段として大きな役割を果たしていること。

2. 近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果

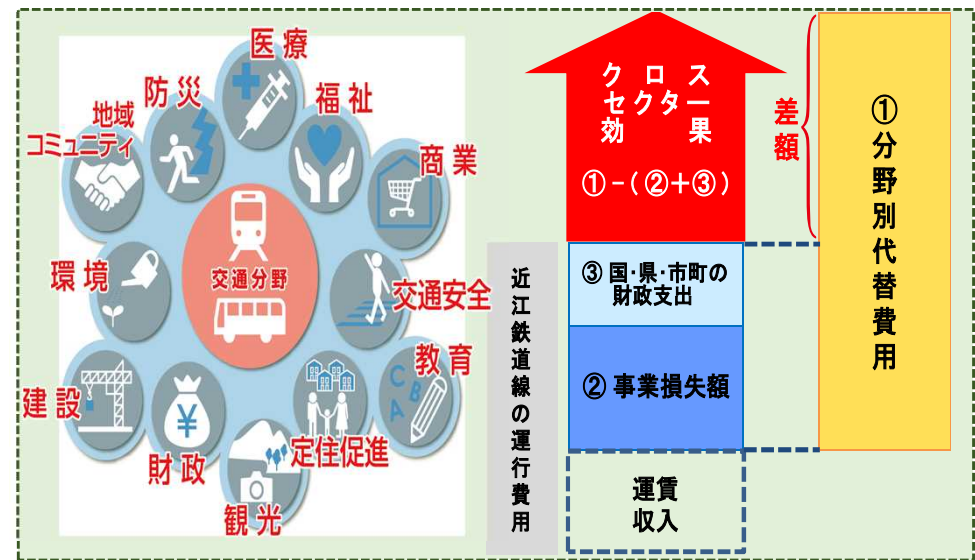
近江鉄道が廃止された場合に追加的に必要となる分野別代替費用は、少なくとも約19億円と見込まれること。

3. 地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果

駅は人と人が関わり集うことができる社会的結節点である。

4. 他モード転換等の検討結果

鉄道として存続することが最もふさわしいこと。



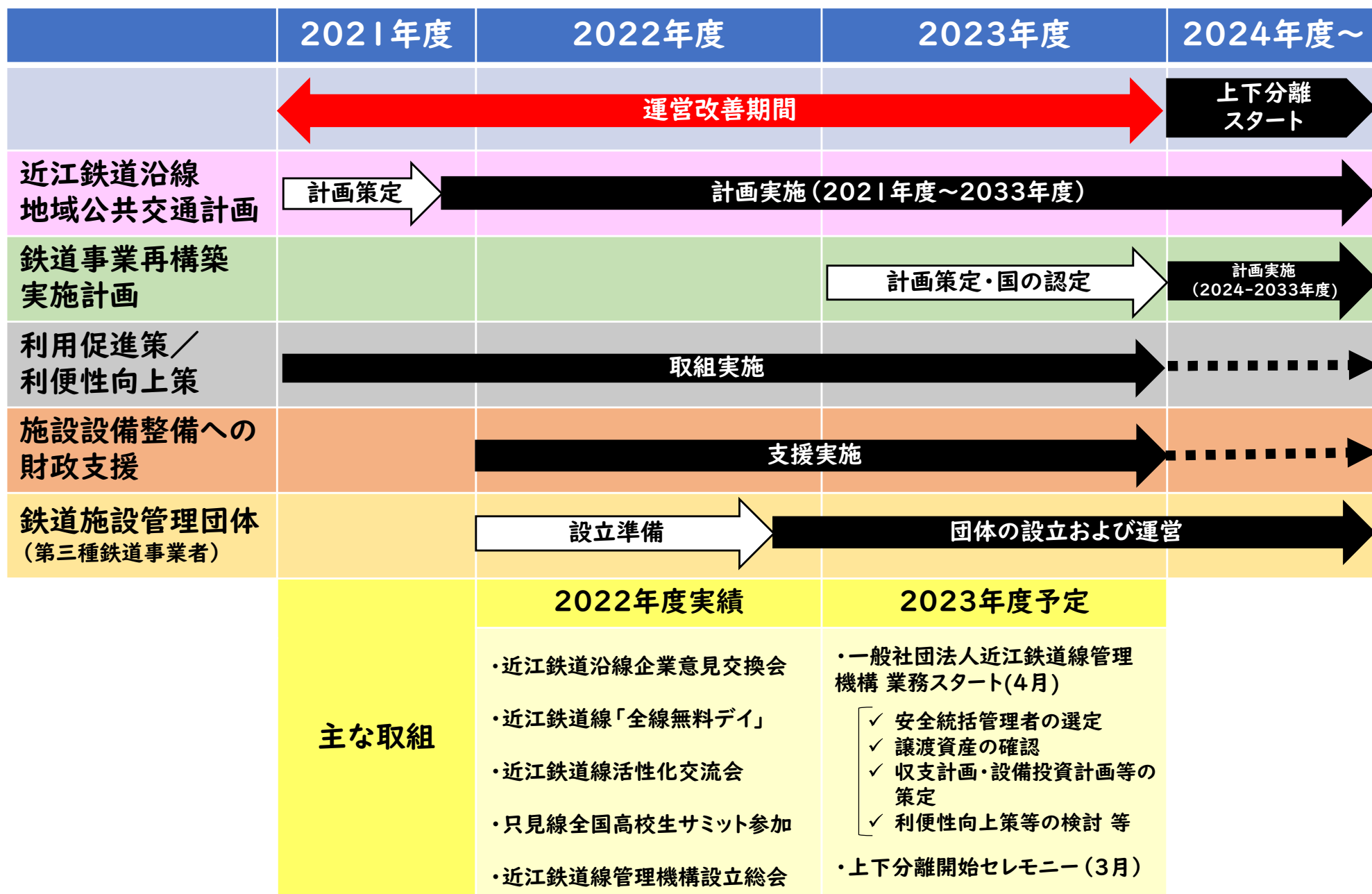
<フォーラム参加者、ヒアリングの主な意見>

- ✓ 公共交通はインフラである
- ✓ まちづくりのツールとして鉄道は欠かせない。
- ✓ 移動の自由を保障するもの。福祉と同じもの。
- ✓ 親には送迎を頼みづらい。

<他モードへの転換のデメリット>

- ✓ 多額の初期投資、施設、設備整備コストも大。
- ✓ 定時性の喪失にともなう信頼性の低下。
- ✓ 大量の乗務員の確保が困難。

③当面のスケジュール



④近江鉄道活性化に向けた特徴的な取組 Ⅰ

(1) 日野高等学校「@Homeカフェ」



日野駅の日替わりカフェスペースにて、地元日野高校が定期的にカフェを運営。

(2) 近江鉄道沿線企業意見交換会



2022年9月15日
近江鉄道沿線企業と近江鉄道(株)、
沿線自治体との意見交換会開催
(沿線企業13社、14名の参加)

④近江鉄道活性化に向けた特徴的な取組 2

(3) 近江鉄道グループ「ありがとうフェスタ」



2022年10月16日
「近江鉄道グループありがとうフェスタ」開催
・近江鉄道全線無料乗り放題

当初の想定を上回る約3万8千人の利用、20本の臨時電車を運行

(4) 近江鉄道を舞台とした映画「ガチャコン!」の制作



沿線住民有志等が近江鉄道を舞台とした映画「ガチャコン!」を自主制作。

映画制作資金として245名、40団体から約214万円の寄附が集まる。

参 考 资 料

滋賀県地方バス路線維持対策事業の概要

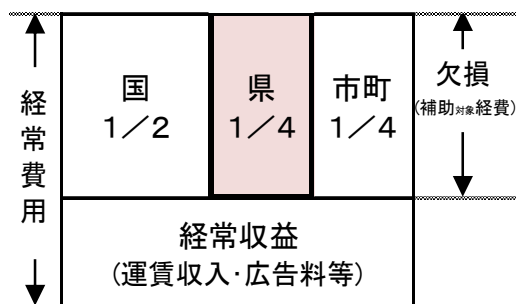
複数の市町にまたがる路線バス

類型1

バス運行対策費補助金

(地域間幹線系統路線バス)
* 国庫補助制度との協調

- [補助対象者] 交通事業者
[補助対象事業]
- ・ 複数の市町にまたがるバス路線
 - ・ 1日輸送量が15~150人
 - ・ 1日運行回数が3回以上 等



〈補助対象経費〉
補助対象計上費用の
9/20に相当する額を上限

路線バス等の廃止に伴って運行されるコミュニティバスや
デマンドタクシー

類型2

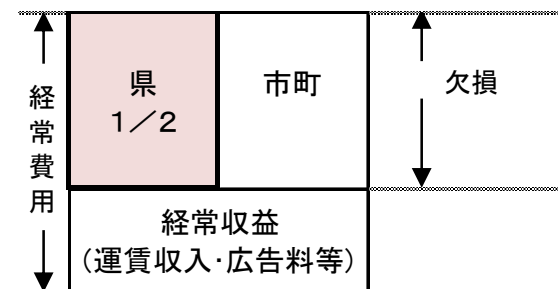
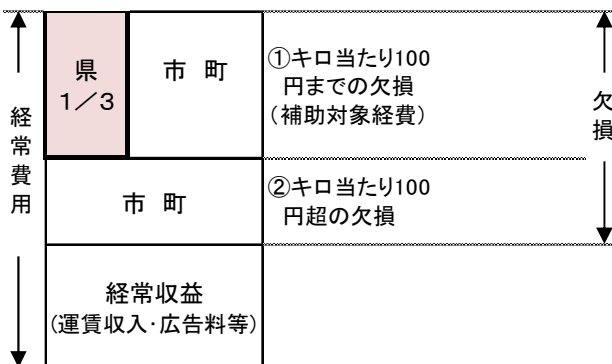
コミュニティバス運行対策費補助金

(コミュニティバス)

(デマンドタクシー)

- [補助対象者] 市町
[補助対象事業]
- ・ 住民生活に必要不可欠な路線
 - ・ 1系統の1日運行回数が20回以下
 - ・ 他のバス路線・鉄軌道との競合区間が50%以下

- [補助対象者] 市町
[補助対象事業]
- ・ 住民生活に必要不可欠な路線
 - ・ 予約により運行する乗り合い型のタクシー



〈補助対象経費〉
運行欠損額 (運行経費 - 運送収入)
× 1/2 または 走行キロ × 標準欠損単価
(182円) × 1/2 のいずれかの低い額

類型3

交通不便地デマンド交通運行費補助金

[補助対象者] 市町

[補助対象事業]

地域住民が生活を営む上で、必要な一定レベルの移動手段を提供するため、市町が実施するデマンドバスまたはデマンドタクシーの運行事業

デマンドバス

デマンドタクシー

