

# 滋賀交通ビジョンの見直しについて

## 1 概要

本県では、これまで「滋賀交通ビジョン」に基づき様々な施策に取り組んできたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな生活スタイルの浸透や、新しい技術・仕組みの実装など、ビジョン策定時には想定していなかった大きな社会環境の変化が生じている。特に、利用者の減少、運転手不足に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域交通の維持は困難な状況にある。このようなことから、「重要な社会インフラ」である地域交通の将来にわたる維持・活性に向け、現行のビジョンを見直し、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」滋賀の地域交通の実現に向けた新たなビジョンを策定する。

## 2 見直しのポイント(案)

別添資料<滋賀交通ビジョン見直しのポイント(案)>のとおり

## 3 見直しのポイント(案)に対する御意見

別添資料<滋賀交通ビジョン見直しのポイント(案)に対する御意見>のとおり

## 4 今後の主な予定 ※適宜、県議会へ検討状況を報告・議論

令和4年

- (6月23日) 第1回 滋賀交通ビジョンの見直しに向けた懇話会開催  
・現ビジョン総括  
・「見直しのポイント」検討

- 11月 第2回 滋賀交通ビジョンの見直しに向けた懇話会  
・「滋賀県が目指す地域交通の姿」検討

令和5年

- 2月 第3回 滋賀交通ビジョンの見直しに向けた懇話会  
・「新ビジョン骨子(案)」検討  
・「目指す姿」実現に係る負担のあり方検討

4月～7月 県民との対話

- 8月 第4回 滋賀交通ビジョンの見直しに向けた懇話会  
・「新ビジョン素案」検討

9月 パブリックコメント

- 10月 第5回 滋賀交通ビジョンの見直しに向けた懇話会  
・「新ビジョン案」検討

別添資料

# 滋賀交通ビジョン 見直しのポイント (案)

土木交通部交通戦略課



# 今、ビジョンを見直す必要性

## 滋賀交通ビジョン策定(H25)以後の主な社会環境の変化

- 滋賀県人口が、H25の142万人をピークに減少に転じる
- 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
- 新型コロナウイルス感染症の拡大
  - 利用者の減少、運転手不足等に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域交通の維持は困難。
- 北陸新幹線敦賀以西について、小浜京都ルートが与党決定
  - 広域交通施策の方針を自治体が単独で決めることは困難。広域交通施策に対する県の関わり方を整理し、取り組んでいくことが必要。
- 自動運転、MaaS等の新しい技術・仕組みの開発
  - エリア内のさまざまな交通サービスの検索・予約・決済を一括で行うMaaSが世界で実用化。（例えばフィンランドが2016年にアプリ「Whim」を開発）  
自動車大手が2020年代に自動運転の実用化を表明。  
(トヨタ：2020年代前半。ホンダ：2025年ごろをめぐりにレベル4技術確立)

1

県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、社会情勢の変化に対応した、持続可能な交通ネットワークの維持・活性を目指し、ビジョンを見直していくことが必要

# 見直しのポイント

## ① 理念

*Our quality of life depends on transport.*

(クオリティオブライフは交通に依存する)

イギリスで1998年に公表された交通白書  
“An New deal for Transport: Better for everyone”の冒頭

# 見直しのポイント

## ① 理念

- “公共交通”とは、民間事業者や自治体等により供給され、旅客運送契約のもとで「誰もが利用できる運送サービス」
  - “地域交通”は、乗合バスやタクシー、地域鉄道など、日々の生活に密着した日常的な移動を支えるサービス

個人

- 外出する行為に伴う身体的活動とコミュニケーションの機会創出  
⇒ 身体的・精神的健康を増進

社会

- 教育、福祉、産業、観光など、人々の活動の基盤
- CO2ネットゼロの推進  
⇒ 地域の経済的・社会的活力を生み出す

「健康しが」

3

＝ 「交わり、つながる」という根源的欲求を満たすことで、  
人々の幸せを支え、地域の文化を育む



# 見直しのポイント

## ② 各主体の責務・役割分担

人々は、移動することで「交わり」「つながり」、様々なレベルのコミュニティや経済圏の活発な活動を生み出す

移動により、人々の幸せと地域の健康が支えられ、文化が守り育まれる

人々のニーズに応じた移動サービスを提供する地域交通は、欠かすことのできない社会インフラ

【社会インフラである地域交通の維持・活性に向けた各主体の責務・役割を整理】

- 自治体 : 地域における総合的な交通政策を立案・実施
- 住民 : 自治体の施策への理解と協力  
公共交通を積極的に利用
- 交通事業者 : 自治体とともに施策を展開  
公益的主体として社会インフラである地域交通を維持・管理



地域交通は営利事業のみならず、公共サービスの供給という側面も持つことから、生活に必要な路線の維持に自治体は一定の責務を負う

# 見直しのポイント

## ③ 都市計画との整合

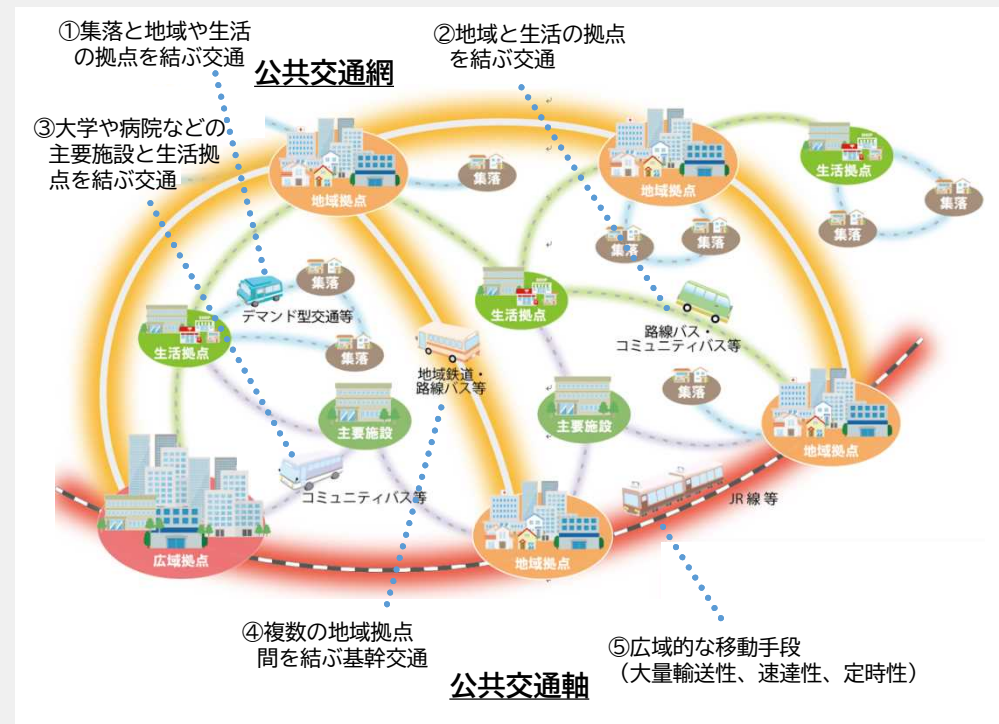
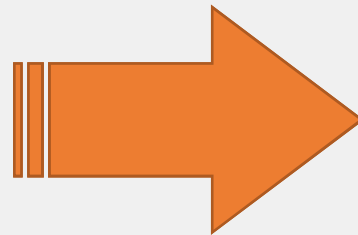
✓ 「交通」は、人々のニーズに応じた移動の“手段”

### 都市計画との整合

✓ 滋賀県都市計画基本方針が掲げる「拠点連携型都市構造」の実現

### 拠点連携型都市構造

✓ 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



5

### 公共交通軸

- JR、地域鉄道
- 市町間をまたぐ幹線路線バス

### 公共交通網

- 地域内路線バス
- デマンド交通等
- コミュニティバス

公共交通ネットワーク

# 見直しのポイント

## ③ 都市計画との整合

### 公共交通軸



- ✓ JR線、近江鉄道線、京阪鉄道線、信楽高原鐵道線  
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  
住民に最も身近な交通手段であり、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、交通空白地の解消や、不便地における交通手段として活用



# 見直しのポイント

## ④ 滋賀県が目指す地域交通の姿

- 2040年代を見据えた「滋賀県が目指す地域交通の姿」と、それが実現した「滋賀の社会」を、地域類型ごとに具体的に描く。

### ◆ 「目指す姿」の要素

#### ① 的確な未来予測

- ・ 人口動態 (人口減少+少子高齢化)
- ・ 技術進歩 (通信、破壊的テクノロジー)  
高速大容量、低遅延、多数同時接続
- ・ 社会情勢 (環境、エネルギー、経済)  
新しい世代の価値観

#### ② 滋賀県の戦略 (シガリズム)

- ・ SDGs、MLGs 歴史・思想・ブランド戦略、健康政策、水資源
- ・ 滋賀県らしさ 京都・大阪とは違う価値の提供  
無理のない、身の丈にあったサービスレベル
- ・ 人間の本质

#### ③ 地域交通によって、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」社会 渋滞緩和など、公共交通を使わない人にとってもメリットが感じられる

- ・ 交通不便地 (自家用車以外の移動手段確保。皆で支える地域)
- ・ 都市部 (自家用車と遜色ない移動環境を実現。投資効果が見込まれる地域)
- ・ 新たなモビリティ、システム

自動運転、マイクロモビリティ  
MaaS  
サブスクリプション、エリア同一運賃

#### キーワード

- ・ 統合的政策 (環境・福祉など様々な施策との連携)
- ・ シビルミニマム (サービス水準と費用負担)
- ・ トークンエコノミー (ビワコイン)

# 見直しのポイント

## ⑤ 目指す姿へのロードマップ（指標の設定）

### 目指す姿

- 公共交通、自家用車、自転車等、移動のベストミックスにより、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」

### 目標

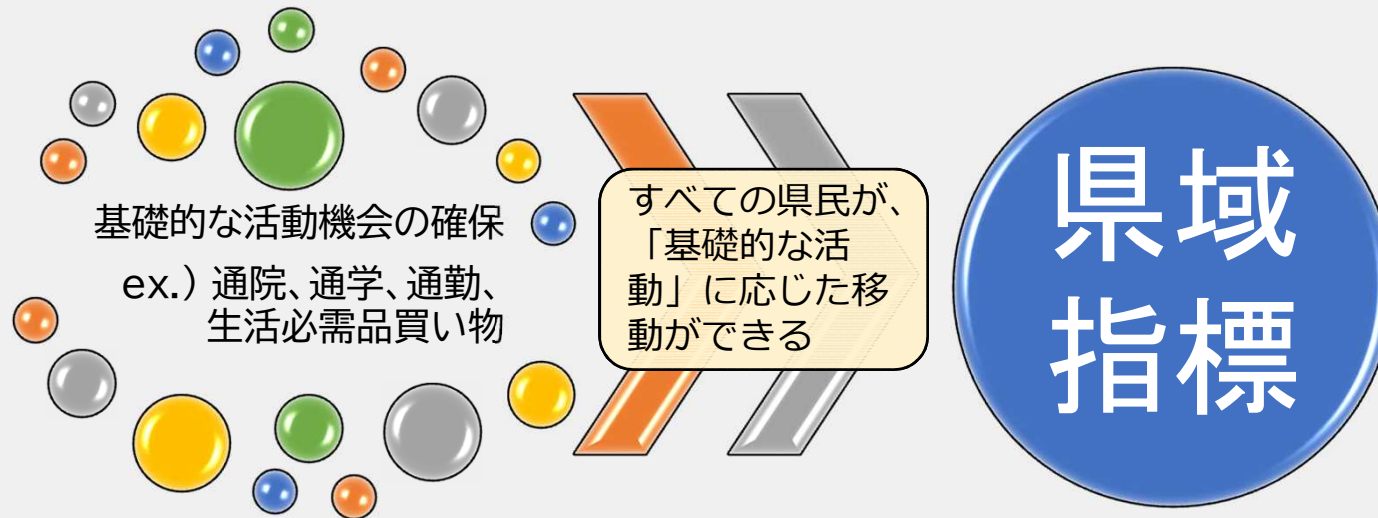
- 自家用車を運転できない（しない、持たない）人でも、地域交通によって「目的に応じた移動ができる」

### 指標

- 公共サービスとして、「適正水準」、「効率化」の観点が必要
- 地域特性に応じた指標を設定

# 見直しのポイント

## ⑤ 目指す姿へのロードマップ（指標の設定）



- 交通は移動のための「手段」。すべての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動）「移動目的」を「県域指標」として設定。
- その上で、「嗜好品買い物・観光」など「不可欠ではないが、豊かな生活のために必要な移動目的」の達成に向けた指標など、地域の実態に応じた指標の検討が必要。

# 見直しのポイント

## ⑤ 目指す姿へのロードマップ（指標の設定）

### 〇〇地域

- ✓ 自家用車利用と遜色ない移動
  - ・ 自宅から直近バス停まで100m以内
  - ・ ラッシュアワーバス運行/10分程度
  - ・ 鉄道運行/15分以内
- ✓ 路線乗車数〇人以上

### 〇〇地域

- ✓ 自家用車の代替可能
  - ・ 自宅から直近バス停まで100m以内
  - ・ バス運行/30分程度
  - ・ 鉄道運行2本/1時間以内
- ✓ 路線乗車密度〇人以上

### 〇〇地域

- ✓ 交通不便の改善
  - ・ 自宅から直近バス停まで300m以内
  - ・ コミバス、デマンド運行  
1本/1時間以内
- ✓ 乗合率、収支率

### 地域指標 (例示)

### 〇〇地域

- ✓ 交通空白の解消
  - ・ 自宅から直近バス停まで300m以内
  - ・ デマンド運行 1本/1時間以内
- ✓ 利用者数、収支率

- 県域指標を実現するための、地域特性（実態）に応じた具体的指標を「地域指標」とする。
- ビジョンで指標を「例示」し、各地域公共交通活性化協議会での具体的指標設定を促す。指標設定に当たっては、少子高齢化の進展等、将来の地域交通をとりまく環境変化を見据えて行うことが重要。
- 「利用者」と「効率化」両面の目線からの指標を設定。

# 見直しのポイント

## ⑤ 目指す姿へのロードマップ（ギャップ分析）

### 〇〇地域

#### 地域指標・目指す姿

- ✓ 自家用車利用と遜色ない移動
  - 自宅から直近バス停まで100m以内
  - ラッシュアワーバス運行/10分程度
  - 鉄道運行/15分以内
- ✓ 路線乗車密度〇人以上

#### 現状

- 自宅から直近バス停までの距離  
<100m、100m~300m、・・・
- 鉄道運行頻度（JR、地域鉄道）
- 鉄道駅乗降者数、乗車密度等
- バス運行頻度
- バス路線乗車密度等

課題抽出

# 見直しのポイント

## ⑤ 目指す姿へのロードマップ（施策例）

鉄道、バスの 運行本数が少 ない	鉄道およびバスダイヤの調整  域内交通ネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"><li>・需要が見込めるバス路線の運行頻度増加</li><li>・地域の輸送資源によるバス路線の補完</li><li>・鉄道を補完するバス路線活用・導入（鉄道への移行を見据え需要掘り起こし）</li><li>・コミバスの運行・充実</li></ul>
交通空白地が 存在	デマンド交通の導入  シェアモビリティの検討
効率化	定時定路線のデマンド化  平均輸送密度に応じたダウンサイジング

- 課題解決に向けた施策を全国・世界事例を踏まえ、事例集として整理。

# 見直しのポイント

## ⑥ 目指す姿の実現に必要な仕組み・システム

地域交通を「知らない、乗らない、  
(一時乗っても) 続かない」

**転換**

これまでの「行政・事業者目線」を  
「利用者目線」に転換。「乗ってみ  
たくなる」「今度も乗ろう」と思わ  
れる地域交通へ。

**経常収益**

**経常収益**

**欠損**

交通事業者は大きな赤字  
を抱えながら事業を継続。  
欠損補助により、なんと  
か運行を維持しているが、  
このままでは「じり貧」。

〔現行〕

- ・地域の移動手段活用
- ・シェアカー、シェアサイクル活用
- ・自動運転技術の研究

利用者の増加  
による収益増

**利便性向上**

**利用促進**

収益構造の改善→  
欠損の軽減→  
自動運転等新たな取組へ  
の投資→  
利便性高い公共交通、  
渋滞の解消など社会変化

- ・キャッシュレス
- ・ロケーションシステム
- ・MaaS
- ・バリアフリー化 等

- ・通勤・通学定期
- ・利用ポイント
- ・サブスク 等

**欠損**

収益増の結果、欠損軽減

欠損圧縮に寄与

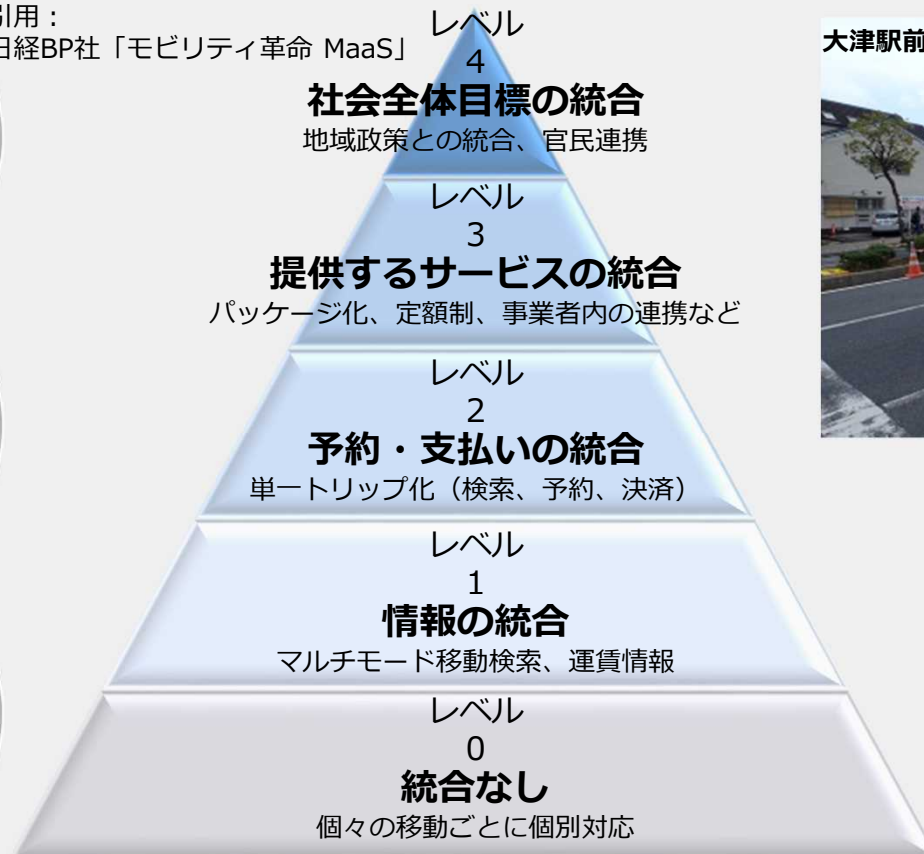
〔持続可能な地域交通のイメージ〕

# 見直しのポイント

## ⑥ 目指す姿の実現に必要な仕組み・システム

### MaaSのレベル定義

引用：  
日経BP社「モビリティ革命 MaaS」



大津駅前 自動運転実証実験



LRT 万葉線-「アイトラム」

- LRT、自動運転など、新たな技術の本県への導入可能性を検討（必要性、効果、費用、実現可能性等）。
- 利用者の利便性向上に向け、様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組みの活用を検討。
- 新しく開発・実装されるデジタル技術の事例収集。



## 見直しのポイント

### ⑥ 目指す姿の実現に必要な仕組み・システム

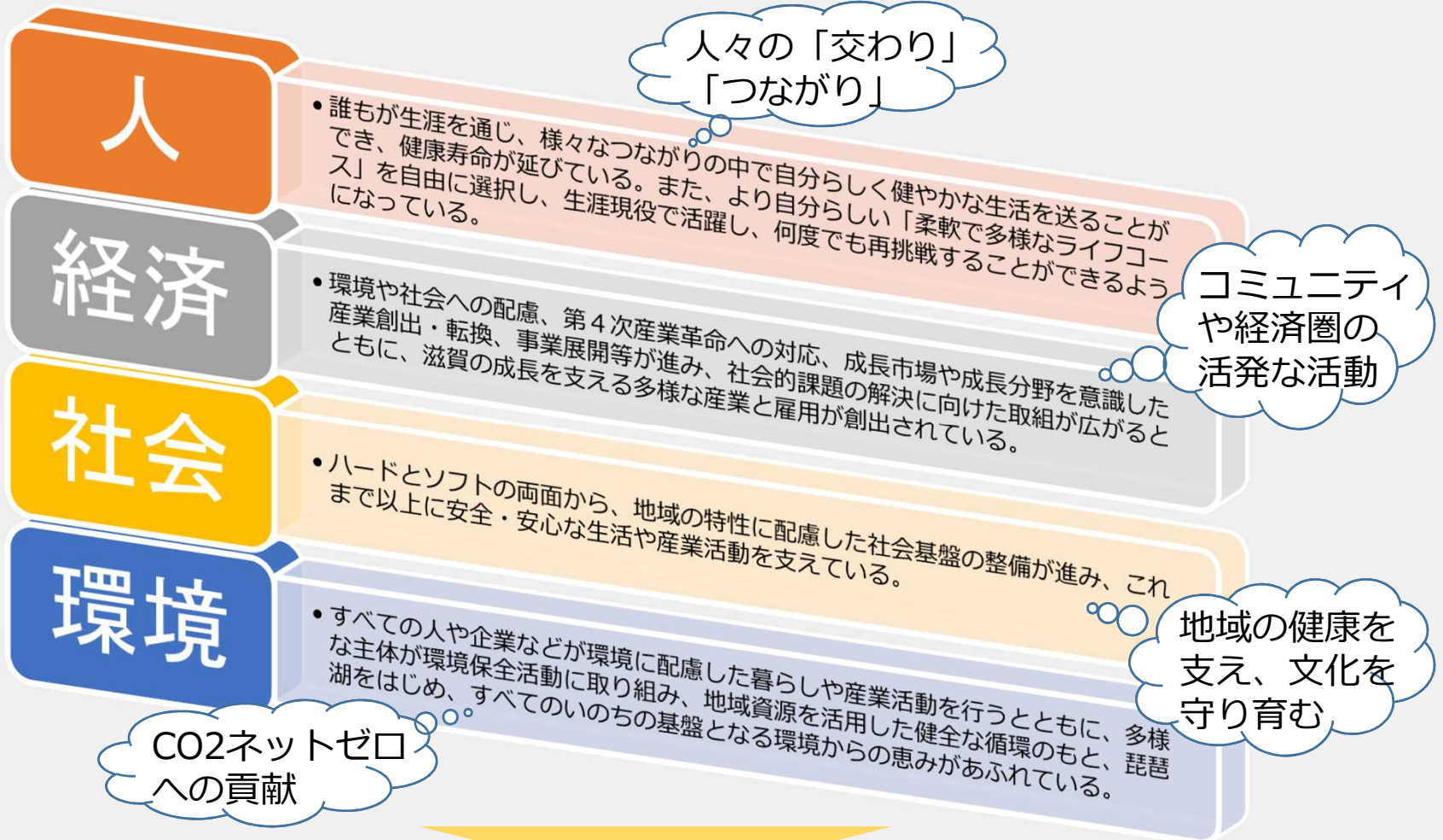
- ✔ もはや、地域交通を利用者負担のみで維持は不可能。
- ✔ 地域交通は営利事業のみならず、公共サービスの供給という側面ももつことから、生活に必要な路線の維持に自治体は一定の責務を負う。



地域交通の維持・活性のための負担のあり方について検討

# その他の検討項目

## ① 滋賀県基本構想の実現

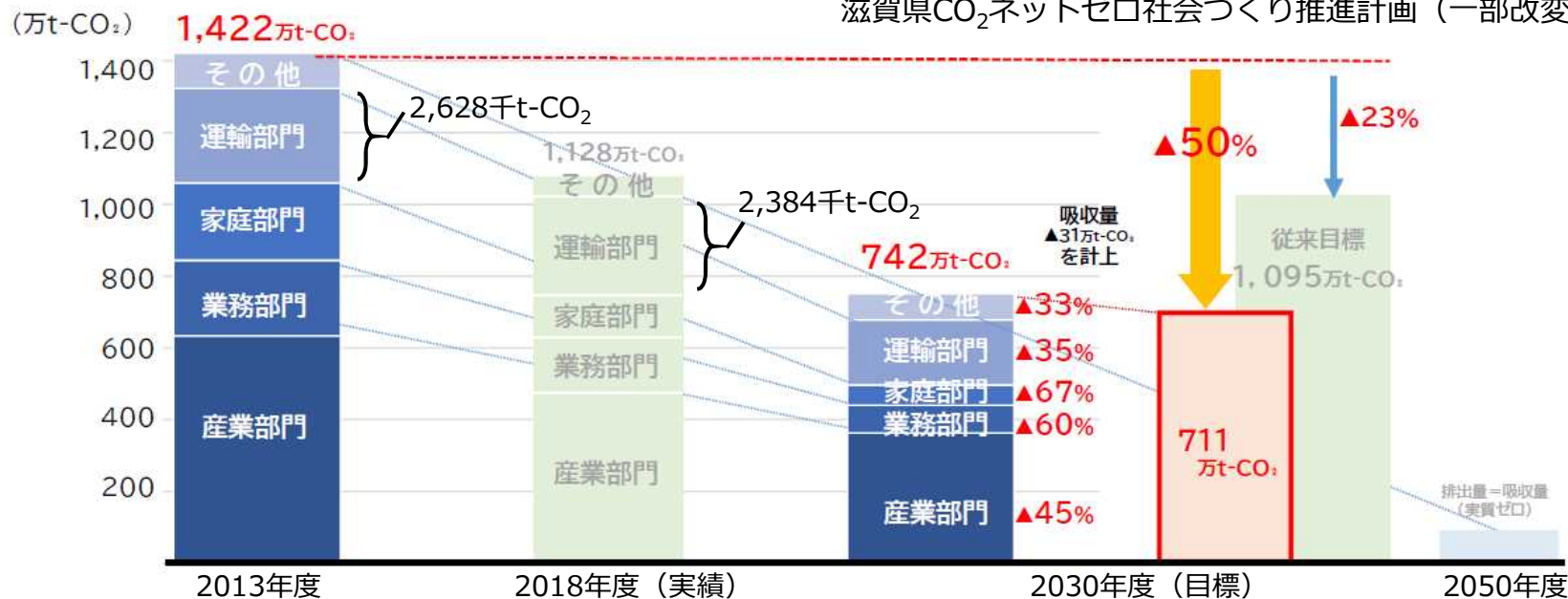


# その他の検討項目

## ② CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりへの寄与

2050年のCO<sub>2</sub>ネットゼロを実現するための2030年度時点の中期目標

滋賀県CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくり推進計画（一部改変）



渋滞1km ≙ 自動車125台 ≙ バス3台  
(バスへの転換のイメージ)



- 2018年度実績で、滋賀県における温室効果ガス総排出量のうち、運輸部門の占める割合は21.1%。
- 運輸部門のうち、自動車（生活由来）の占める割合は56.1%。
- 公共交通の充実により、CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりに寄与。

(引用：宇都宮 2019)

# その他の検討項目

## ③ 県施策との連携

- ◆ 高速鉄道やリニアとJR在来線との有機的結合
- ◆ 災害時の交通ネットワーク確保
- ◆ 福祉、健康医療、教育、観光、移住促進など様々な施策との連携



港・湖上交通を活用した  
災害時物資輸送訓練



ノンステップバス、リフト・  
スロープ付バスの導入

小学生を対象とした  
交通環境学習



# 滋賀交通ビジョン見直しのポイント(案)に対する御意見

属性	御意見概要
県議会議員	<p>リニアが2030年までには名古屋まで繋がる。滋賀県としては名古屋まで乗ってきた客をどう滋賀県に引き込むか考えていかないといけない。</p> <p>2040年頃にはバス、電車も自動運転が主流になってくるのではないかと。的確な未来予測のもとで、特に技術進歩をどの程度見据えていくかが重要。</p> <p>マイクロモビリティが田舎では主流になる可能性があるのではないかと。そうしたニーズの支えも必要。</p> <p>広域交通については章立てをし、関西エリア、隣接府県との接続も整理するべき。</p> <p>主に人の移動の交通という視点であると思うが、物流についても検討すべき。</p> <p>湖上交通に関する公共交通の認識が全くない。今後考えていくべき。</p> <p>特に中山間地域の交通の在り方は考えていかなければならないが、公共交通の維持は難しいので、自動運転の活用などを検討していくべき。</p> <p>利用促進には、運行頻度より、電車の待ち空間と駅までのアクセスを検討すべき。</p> <p>負担のあり方について、新たな税よりも、既存の財源の組み換えを考えるべき。</p>
懇話会委員	<p>「各主体の責務・役割分担」に「国」も記載するべき。</p> <p>障がいのある方や高齢の方々が取りこぼされないよう、利用できる公共交通手段であるべき。</p> <p>高齢者になっても外出し、人との交流やいろいろなことに参加できて、社会の役割もしっかり担っていくことが必要。そういう意味で、どういう交通が高齢者にとって本当に良いのかということを示していくべき。</p> <p>進学を選択など子どもの可能性を狭めないよう、交通事業者や教育委員会との連携を深めるべき。</p>

# 滋賀交通ビジョン見直しのポイント(案)に対する御意見

属性	御意見概要
懇話会委員	オーバーツーリズムという課題に向け、既存の公共交通機関の活用を進め、県外からの観光客からいただけるお金で、公共交通機関や地域交通を発展させていきたい。
	住民が公共交通を使っていこうという意識になるようなマインドの変革が必要。
	時間の制約で自家用車に頼らざるを得ない状況がある。公共交通の利便性向上に向け、自動運転等の手段についても考えていきたい。
	地域交通はある程度の効率化はやむを得ない状況にもなっている。人々の尊厳と人権と効率化の絶妙なバランスが必要。
	公共交通だけでなく、自転車やマイクロモビリティ、MaaSといったシステムなども活用することで、自家用車の使用を抑えられれば、渋滞等が緩和されて、公共交通に頼る社会に近づけるのではないか。
	ビジョンの中の理念・価値観を県民全体で共有するということが大前提であり、そのための合意形成のプロセスの構築が決定的に重要。
	車移動に慣れた人に、公共交通を中心にシフトしていくということは大きな価値観を伴うので一足飛びにはいかないが、ビジョンの中で選択肢を提示することが必要。
	ビジョンの改定では、基礎自治体の意向を踏まえつつ、県としてもリーダーシップを発揮し、いかに合意形成を図るかを注意しなくてはならない。
	公共交通はある程度のサービス水準を満たさないと使ってもらえない。持続性を考慮して、将来の負担のあり方を念頭に置きながら計画を考えていくべき。
道路や上下水道のように、公共交通機関の維持に対する負担についても、自分が乗らなくても社会全体の最適化を目指すという観点が必要。	