

滋賀地域交通ビジョン骨子(案)について

公共交通・国スポ・障スポ
大会対策特別委員会資料1
令和5年(2023年)3月13日
土木交通部交通戦略課

1 概要

本県の地域交通を取り巻く社会環境は、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・仕組みの実装が進むなど、近年大きく変化している。

このような中で、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・活性化に向け、「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を目指す、「滋賀地域交通ビジョン」を策定する。

2 滋賀地域交通ビジョン骨子(案)

別添資料<滋賀地域交通ビジョン骨子(案)>のとおり

3 今後の主な予定

※適宜、県議会へ検討状況を報告・議論

令和5年

(2月6日) 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～9月 県民との対話
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～10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

滋賀地域交通ビジョン 骨子（案）

土木交通部交通戦略課



滋賀地域交通ビジョンの骨子（案）

第1章 策定の趣旨

- 1.1 策定の必要性
- 1.2 策定のポイント
- 1.3 ビジョンの策定に当たって
- 1.4 その他の検討項目
- 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

第2章 滋賀の現状

- 2.1 地域の状況
- 2.2 公共交通の状況
- 2.3 県内住民の公共交通のニーズ
- 2.4 広域交通の状況

第3章 滋賀の交通をめぐる課題

- 3.1 地域交通の課題
- 3.2 将来の考慮すべき環境変化

第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

- 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは
- 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状
- 4.3 地域分類の設定
- 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿

第5章 目指す姿を実現するための 施策例

- 5.1 県域指標と地域指標の考え方
- 5.2 県域指標の設定
- 5.3 地域指標例の設定
- 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析
- 5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

第6章 施策推進に向けて

- 6.1 目指す姿の達成に必要な費用の試算
- 6.2 財源や整備手法の検討

第1章 策定の趣旨

1.1 策定の必要性

- ・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、人口減少、新型コロナウイルス感染症の拡大、北陸新幹線等の広域交通の整備、自動運転やMaaS等の新技術の発展等の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

1.2 策定のポイント

- ・**理念**：“公共交通”、“地域交通”の定義および果たす役割を記載
- ・**各主体の責務・役割分担**：自治体、住民、交通事業者の責務・役割を記載
- ・**都市計画との整合**：滋賀県都市計画基本方針で掲げる“拠点連携型都市構造”との整合性を記載
- ・**滋賀県が目指す地域交通の姿**：目指す姿の要素（未来予測、シガリズム等）を記載
- ・**目指す姿へのロードマップ**：指標の設定、ギャップ分析、施策例等の検討方法を記載
- ・**目指す姿の実現に必要な仕組み・システム**：新たな技術の導入、負担のあり方等の仕組み・システムを記載

1.3 ビジョンの策定に当たって

- ・県民等との対話による「目指す姿」の検討、「目指す姿」のWEBプロモーション、市町、交通事業者との協議を実施しながら、「滋賀県が目指す地域交通の姿」を共有し、見直しを進めることを記載

1.4 その他の検討項目

- ・滋賀県基本構想の実現、CO2ネットゼロ社会づくりへの寄与、県施策との連携について記載

1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

- ・目標年次、2章以降の構成を記載

第2章 滋賀の現状

2.1 地域の状況

地域別を含む以下を整理

- ・人口
- ・運転免許返納者数
- ・通学状況

2.2 公共交通の状況

地域別を含む以下を整理

- ・サービスレベル（人口カバー率）
- ・収支・費用負担状況
- ・利用者数の状況
- ・運転手確保の状況

2.3 県内住民の公共交通のニーズ

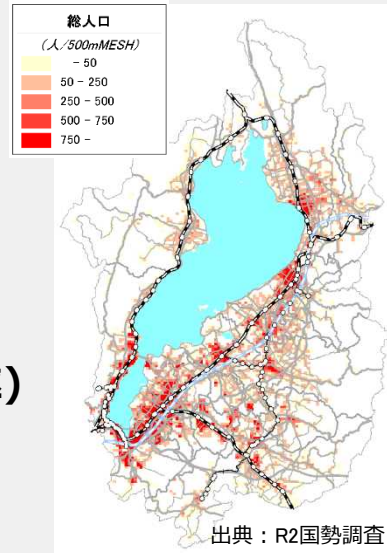
住民アンケートから以下を整理

- ・公共交通の運行状況に対する認知度
- ・公共交通の費用負担に対する認知度・意向
- ・公共交通の多面的な効果の認知度・重要度
- ・公共交通の必要性、満足度
- ・公共交通への新たな費用負担の意向

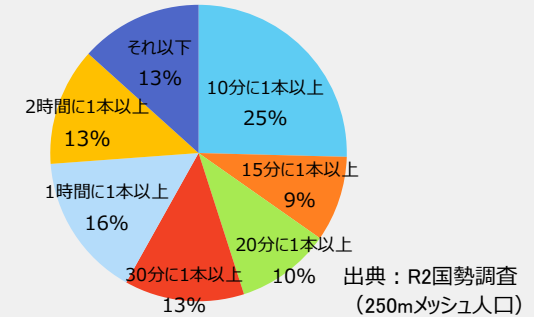
2.4 広域交通の状況

- ・リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通に関わる影響を記載

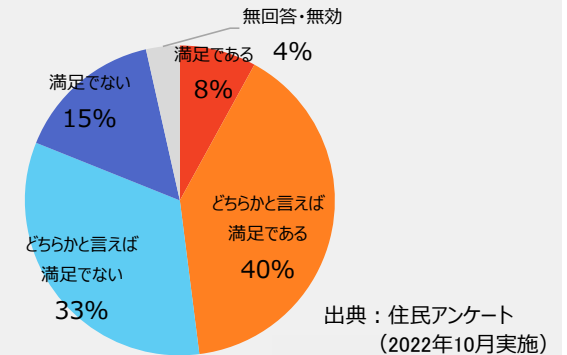
▼人口



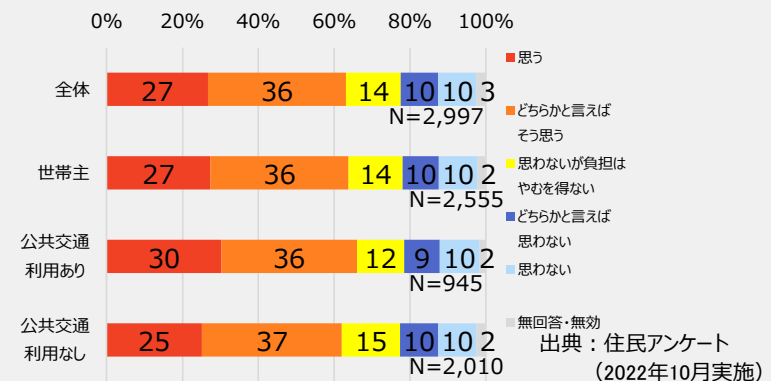
▼運行間隔別の公共交通圏人口カバー率



▼公共交通に対する満足度



▼公共交通の維持に必要な費用の負担意向



第3章 滋賀の交通をめぐる課題 現状分析を踏まえた地域交通の課題

地域の状況

- 人口
減少するものの広範囲に集積
- 運転免許返納者数
免許返納者数は増加
- 通学
公共交通の分担率が高い

広域交通の状況

- 広域ネットワーク
リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達

住民ニーズの状況

- 公共交通の満足度
満足していない人が半数以上
- 公共交通の必要性
「必要」と思う人が約9割
- 公共交通の多面的な効果の重要度
「重要」と思う人が約9割
- 公共交通への新たな費用負担に対する意向
「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割

公共交通の状況

- サービスレベル
利用者が求めるサービスレベルを満たすカバー率が低い
- 収支・費用負担
県内路線バスの8割が赤字であり、費用の約3割を行政負担
- 利用者数
コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割
- 運転手
交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念

【課題】

誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通の確保

【移動の視点】

学生、高齢者、障がい者、訪問者など、誰もが使える移動手段として、利用者が求めるサービスレベルを満足する地域交通の確保

【持続可能な視点】

地域交通の利用環境の変化、限られた資源の中で、将来を見通した戦略的、効率的運行による持続可能な地域交通の確保

地域交通は、単なる移動手段にとどまらず多面的な効果をもたらすことから、住民、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し、皆で地域交通を支える仕組みの構築が必要

第3章 滋賀の交通をめぐる課題 将来の考慮すべき環境変化

➤ 将来の公共交通に影響を与える環境変化について以下に整理

環境変化の要素	要素による影響	公共交通への影響
人口減少・高齢化	・人口減少による利用者の減少	－
	・高齢化による外出率の減少、免許返納者の増加による利用者の増加	±
新型コロナウイルス	・密回避のため、他の交通モードに転換	－
	・テレワーク等による通勤等の目的での移動の減少	－
Society5.0の進展	・テレワークやEC等のオンライン化やデリバリー等の増加による移動総量の減少	－
	・自動運転技術の進展により高齢ドライバーの維持に伴う自動車利用の継続	－
	・バス運転手等の人材不足の改善によるサービスレベルの維持・向上	+
県や県下の自治体 が目指すまちづくりの 進展	・コンパクト化による発生源の集約に伴う幹線バスの利用者の増加（一方で利用者が一部に集中）	＋ （一部・－）
広域交通の整備	・北陸新幹線、リニアの整備による来訪者の増加、ストロー効果による県外への流出	±

第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により



- 自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる。

+

- 自家用車を「使わない」という選択ができる。

地域特性に応じた
移動手段により

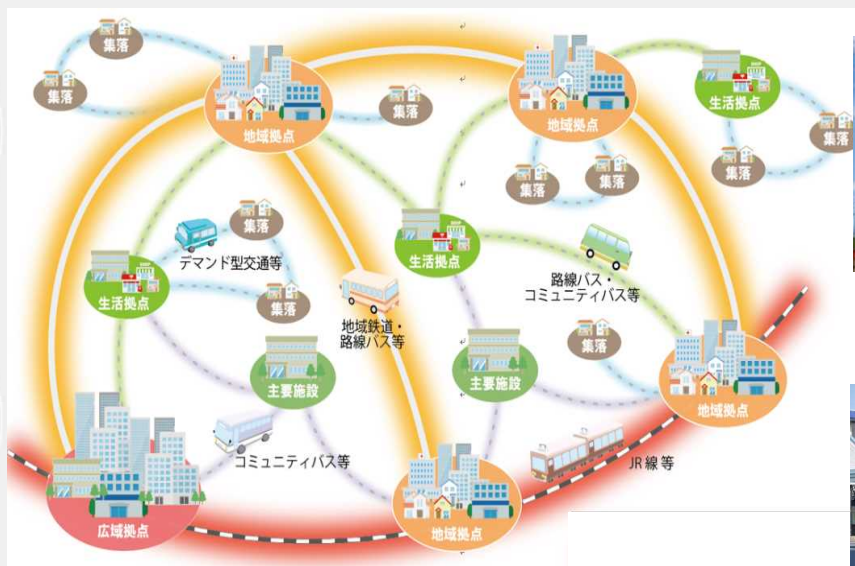


第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

今から20年後、2040年代を見据え

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が公共交通で結ばれた、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

鉄道線を補完する広域移動手段（主に東西方向）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、細かいニーズに対応できる路線バスを交通網の主な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

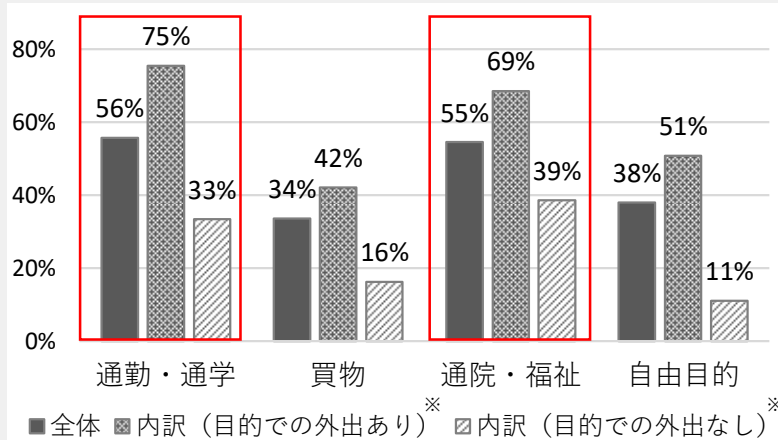
交通不便地や空白地において路線バスを補完する交通手段として活用

誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通

第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

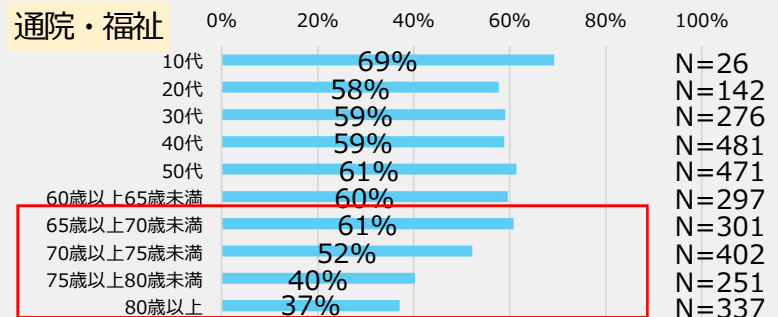
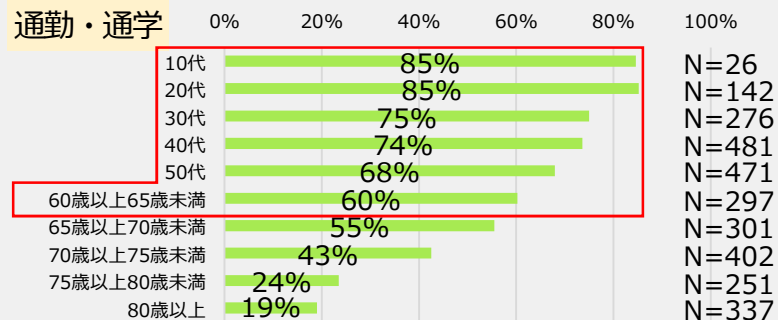
①住民の地域交通に関する意向

▼外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合



※「現状の日常的な外出頻度」について「この目的での移動はない」と回答した場合を「目的での外出なし」とし、それ以外の回答を「目的での外出あり」として集計

▼年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合



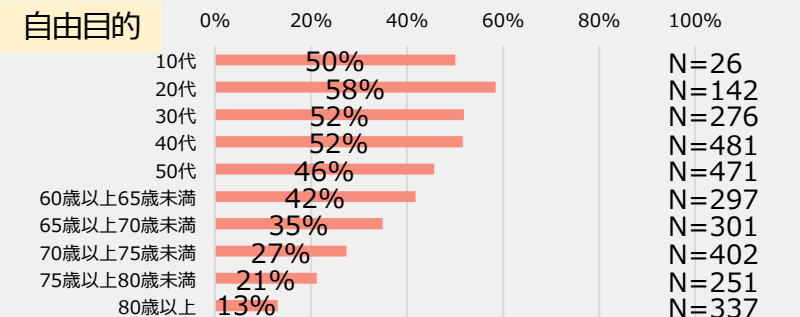
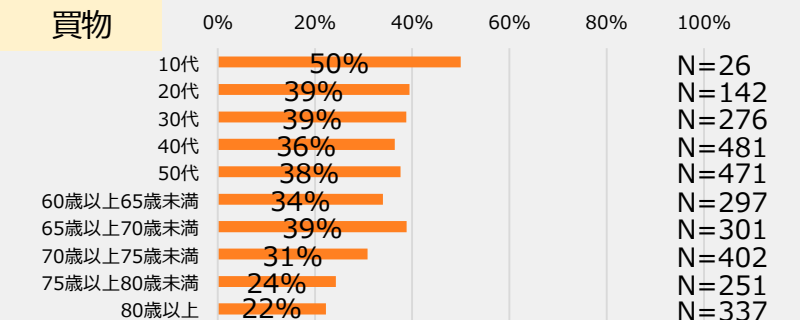
外出有無別では、

- ・通勤・通学、通院・福祉目的で外出なしも含め、担うべきの回答割合が高い

年齢階層別では、

- ・通勤・通学では、その目的での移動が必要な全年代の回答割合が他目的と比較して高い
- ・通院・福祉では、その目的での移動が多い高齢者の回答割合が他目的と比較して高い

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

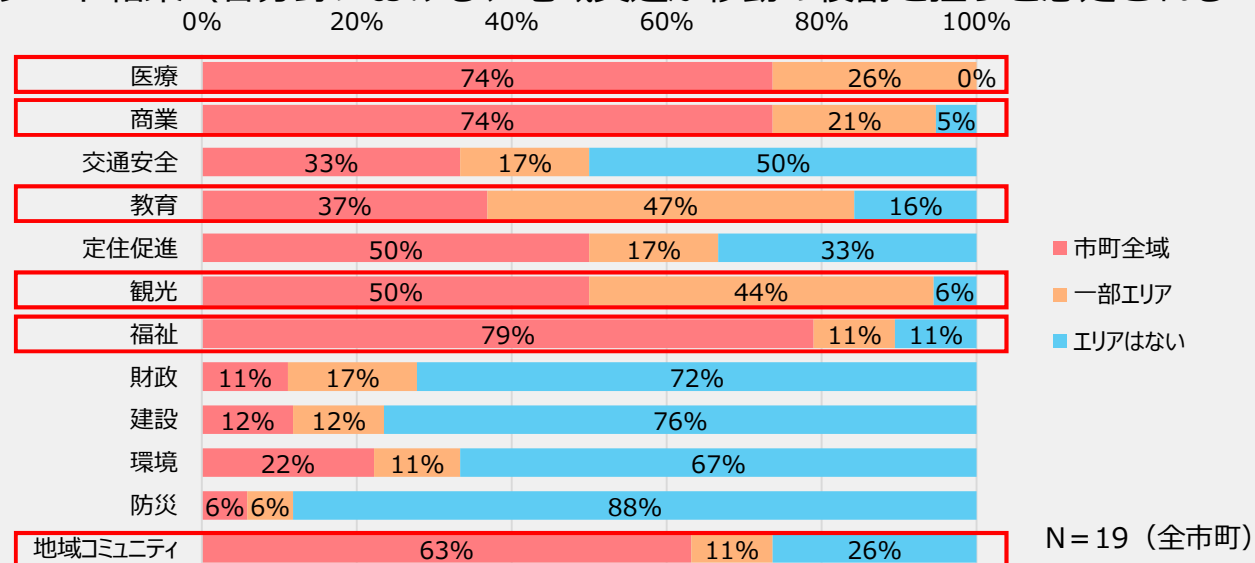


第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

②市町の地域交通に関する意向

- 市町が想定する地域交通が移動の役割を担う分野として、7割以上の市町が「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「地域コミュニティ」を選択

▼市町アンケート結果（各分野における、地域交通が移動の役割を担うと想定されるエリア）



【住民アンケート概要】

タイトル : 公共交通の現状および意向に関するアンケート
 実施時期 : 令和4年10月11日(火)～令和4年10月31日(月)
 実施内容 : 公共交通の現状に対する認識、新たな費用負担に対する意向、公共交通に求めるサービス水準実施媒体 等
 実施媒体 : 郵送・WEB
 回収数 : 計2,997通 (回収率40.6%)

【市町アンケート概要】

タイトル : 公共交通の役割に関するアンケート
 実施時期 : 令和4年11月18日(金)～令和4年12月2日(金)
 実施内容 : 各行政分野に関する移動の役割を担うバス交通または地域鉄道があるエリア、バス交通や地域鉄道が現在運行されていることで実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項
 実施媒体 : メール
 回収数 : 19通 (回収率100%)

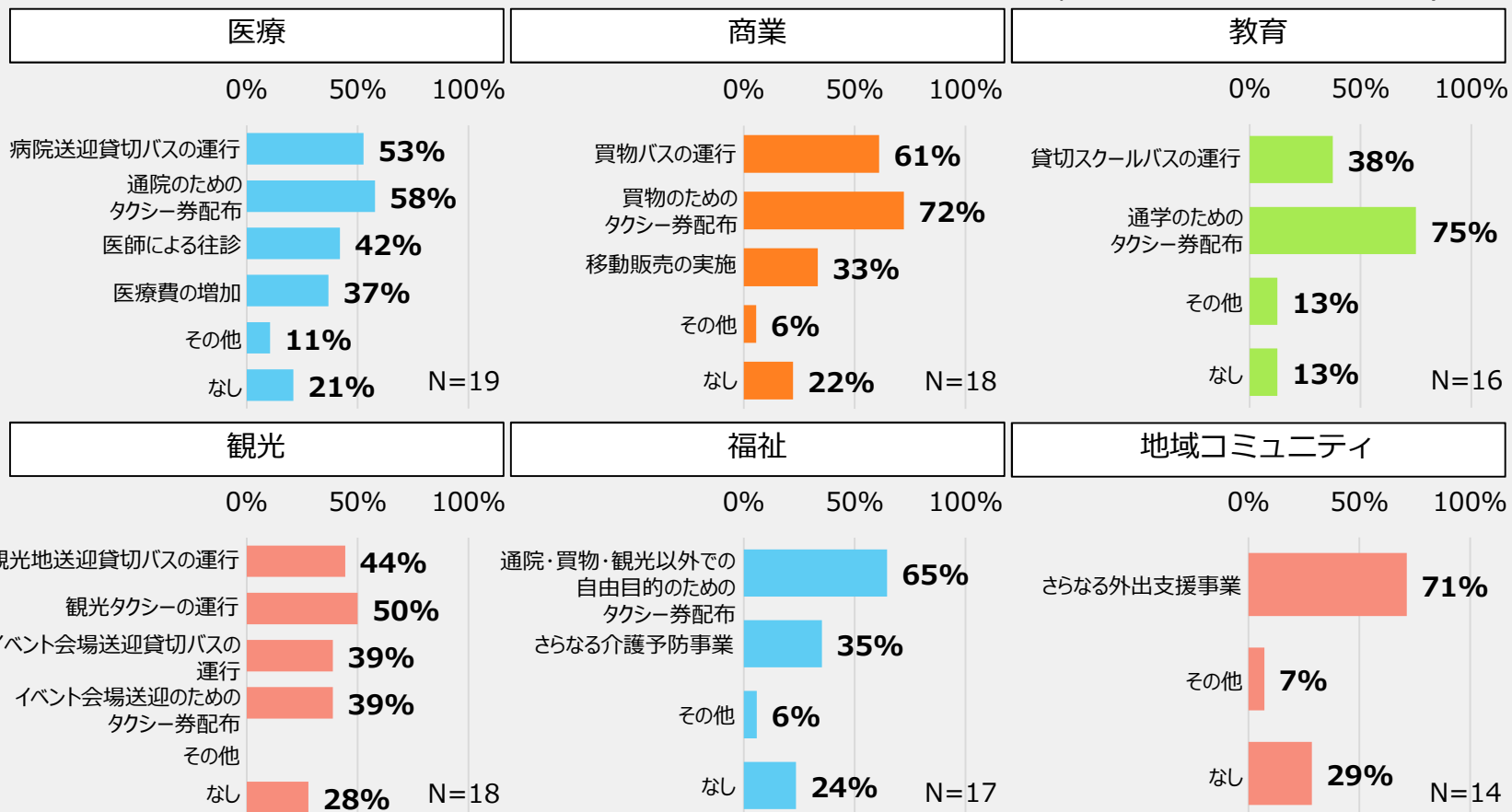
第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

②市町の地域交通に関する意向

- 下記の項目において、実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項が「なし」と回答した市町は約1～3割であり、多くの市町が地域交通があることで、多様な効果を楽しんでいる

▼市町アンケート結果

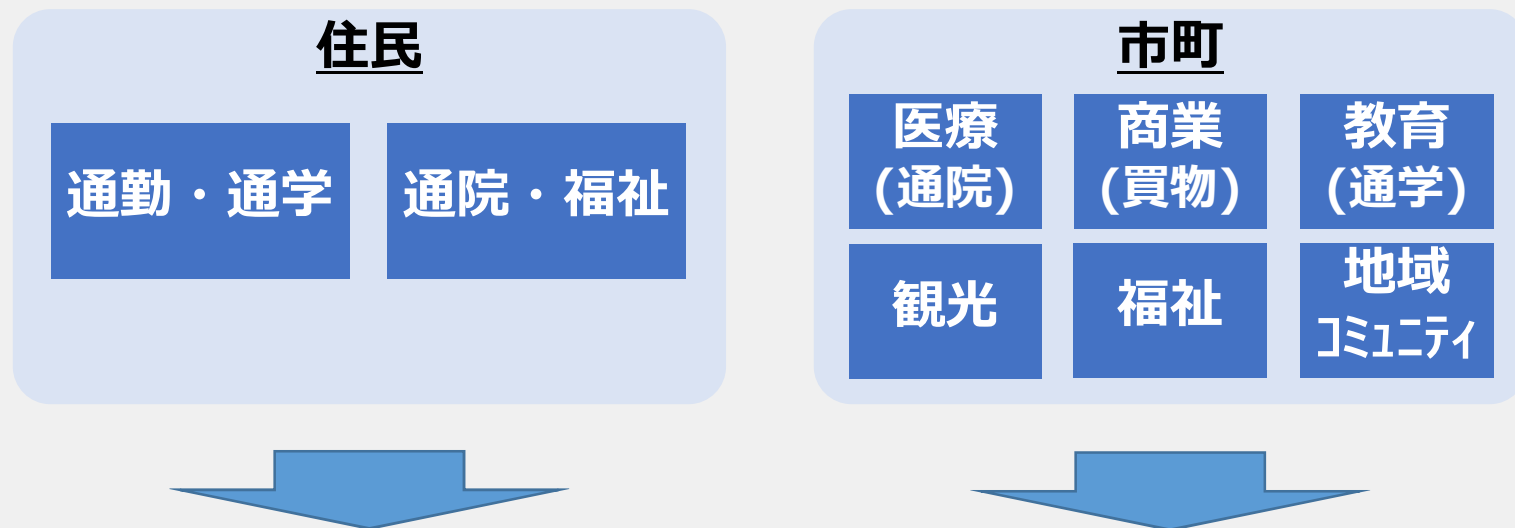
(バス交通や地域鉄道が現在運行されていることで実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項)



第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

③すべての県民に保障すべき「移動目的」

地域交通が担うべき目的は…



住民・市町の意向を踏まえると、
地域交通が担うべき「移動目的」は

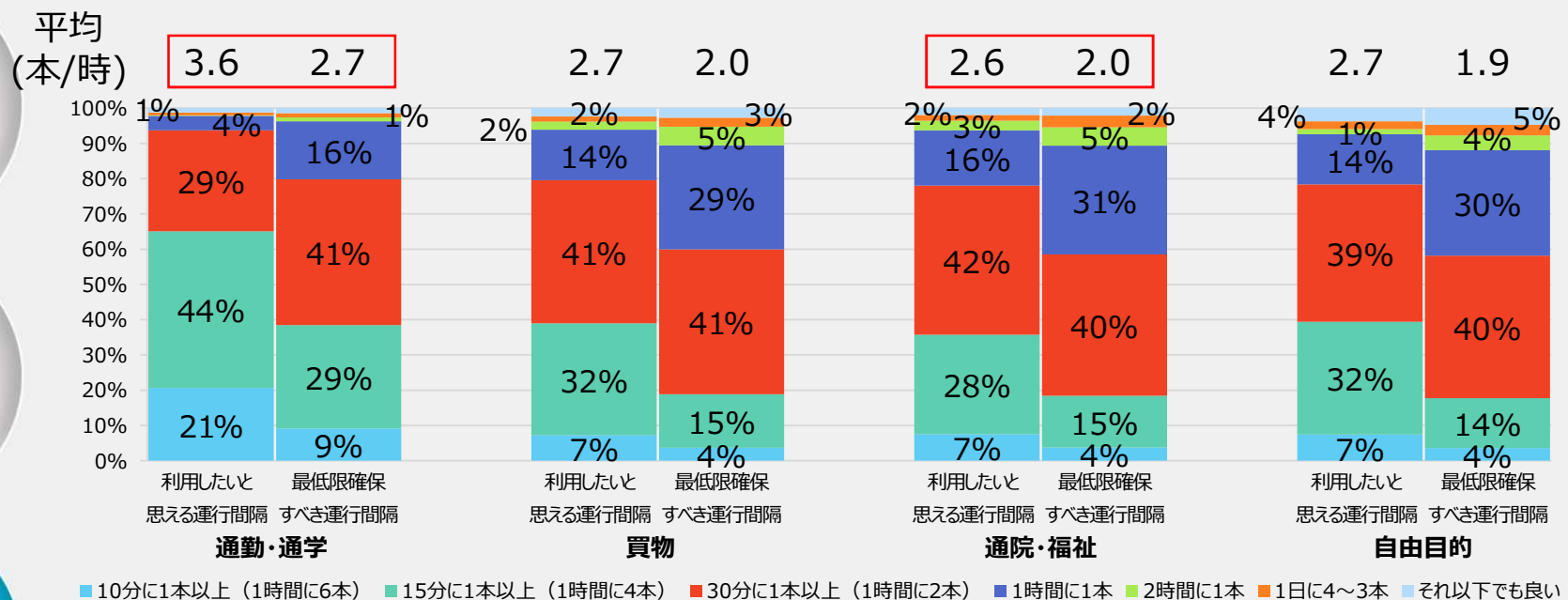
生活に不可欠な目的 : 通勤・通学、通院・福祉
地域に応じた任意の目的 : 買物、観光、地域コミュニティ 等

第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

③すべての県民に保障すべき「移動目的」

- 「通勤・通学」「通院・福祉」のための移動ができるサービス水準を確保すれば、買物、観光等のその他の目的の移動は一定確保され得ると考えられる。

▼地域交通に求めるサービス水準



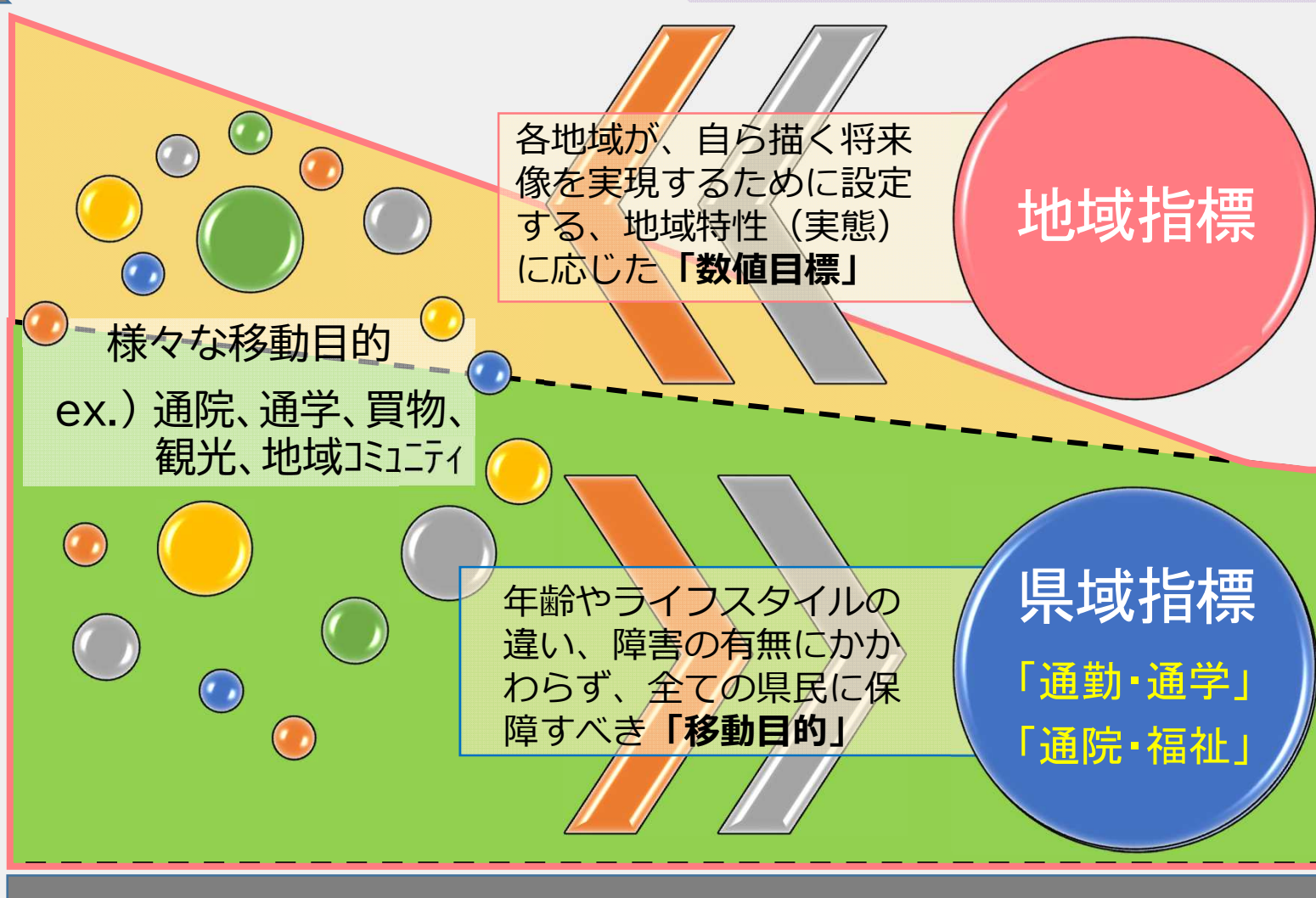
※無回答・無効、予約制の回答を除く
出典：住民アンケート (2022年10月実施)

第5章 目指す姿を実現するための施策例 指標の設定

④ 県域指標と地域指標の考え方

地域交通の
サービス水準

県域指標と地域指標の関係性(イメージ)



第5章 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

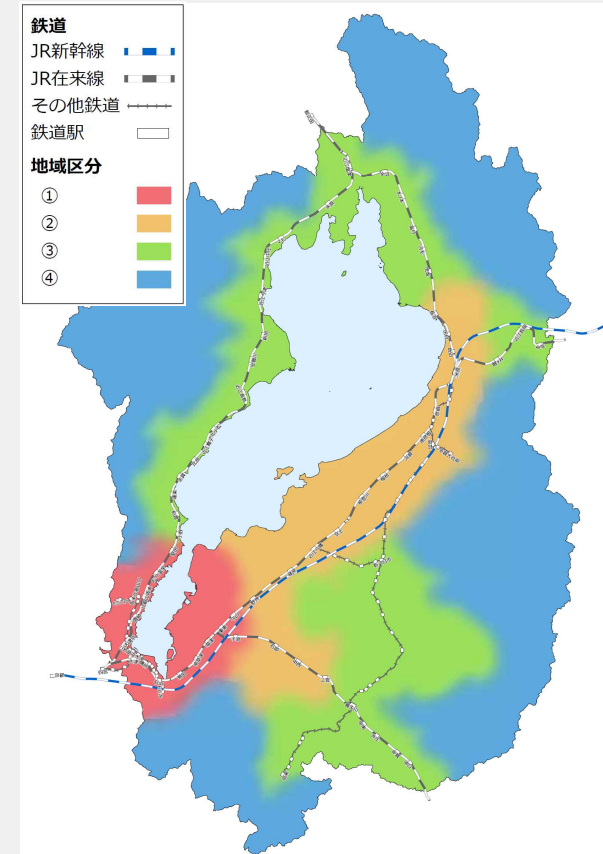
- ▶ 各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、下記に沿って**便宜的に4つの地域分類イメージを設定**。

▼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クア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	×	×	×

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

①地域指標に関する他都市の事例

- 「利用者意識」が6割以上の団体で採用されており、他に「拠点・環境整備」「情報提供」「バリアフリー」が採用されている

「利用者」の視点では、利用者意識における満足度に影響を及ぼす、利便性を直接的に判断できる「公共交通圏域」および「運行間隔」を指標例として採用
 ⇒地域分類①～④の全てで用いる想定

▼「利用者（地域交通に対する利用者の利便性を判断する指標）」の視点における他都市の指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
利用者 (地域交通に対する利用者の利便性を判断する指標)	利用者意識	26 (60.5%)	①現状のバスに対する総合的な満足度 ②子供の通学送迎に対する保護者の負担感 ③高齢者における免許返納者数	①平成28年度釧路市住民ニーズ把握調査結果をもとに、満足度の回答割合が10.0ポイント向上することを目標とする ②市内の高校に子供が通学する場合、送迎に負担を感じると回答した市内中学生の保護者の割合が40%未満になることを目標とする ③圏域に在住する高齢者における運転免許の返納者の「維持」を目標とする	①北海道釧路市 ②山口県美弥市 ③青森県八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町
	拠点・環境整備	11 (25.6%)	①主要結節点における利用環境の改善数 ②市や交通事業者による交通結節点および乗継拠点における駐車場や駐輪場の新規整備件数	①主要幹線が結ぶJR美祢駅、秋吉バス停、秋芳洞バスセンター、大田中央バス停の4箇所すべてを整備することを目標とする ②—	①山口県美祢市 ②広島県廿日市市
	情報提供	9 (20.9%)	運行情報の電子化による検索可能路線割合	—	福島県・会津若松市・喜多方市・会津美里町・会津坂下町・柳津町・湯川村
	バリアフリー	2 (4.7%)	市内を運行するバス車両（高速便・バイパス便除く）のバリアフリー化率	100%（31台/31台）を目標とする	広島県廿日市市

「地域公共交通計画」および「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43団体（令和3年5月末時点）の地域公共交通計画を収集・整理

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

①地域指標に関する他都市の事例

- 「利用率・利用者数」が9割以上の団体で採用されており、他に「輸送効率（平均乗車密度等）」「財政負担」「収支率・事業費」が採用されている

「効率化」の視点では、収入と支出のバランスが適正か判断できる「収支率」および利用に基づく効率的な運行状況かを判断できる「平均乗車密度※」を指標例として採用
 ⇒需要が見込める地域分類①,②は収支率、運行の適正化が求められる地域分類③,④は平均乗車密度を指標例として用いる想定

※平均乗車密度：ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

▼「効率化（地域交通の状況を判断する指標）」の視点における他都市の指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
効率化 (地域交通の状況を判断する指標)	利用率・利用者数	41 (95.3%)	①公共交通の利用者数 ②コミュニティバスの年間利用者数 ③通学定期の販売数	①人口ビジョンにおける減少率と同様の値を目標とする ②人口減少の中で、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待し、現状程度の利用者を確保することを目標とする ③人口が減少する中においても、広域路線バスが高校生の通学手段として選択されるよう現状維持を目標とする	①埼玉県東秩父村 ②大分県九重町 ③福島県・会津若松市・喜多方市・会津美里町・会津坂下町・柳津町・湯川村
	輸送効率(平均乗車密度等)	20 (46.5%)	①バス1便当たりの利用者数 ②鉄道⇄鉄道、鉄道⇄路線バスとの接続時間が15分程度の割合(JR宇部駅対象) ③スクール混乗バスの導入路線数・経費削減額	①令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績の9割を目標とする ②各交通事業者の連携・協力により可能な範囲でダイヤを調整していくこととし、目標値100%を目標とする ③ー	①広島県広島市 ②山口県宇部市 ③長崎県対馬市
	財政負担	15 (34.9%)	①利用者1人あたり財政負担額 ②コミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額	①現在と同程度の水準維持を目標とする ②現状の非効率な運行状況を改善しつつ、公共交通の利用者を現状程度確保することを踏まえ、5年間で1割改善していくことを目標とする	①大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 ②大分県九重町
	収支率・事業費	10 (23.3%)	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	バス利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準に戻ると想定した上で、コロナ発生前の経常収支比率を参考に目標値を設定する	山口県宇部市

「地域公共交通計画」および「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43団体（令和3年5月末時点）の地域公共交通計画を収集・整理

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

①地域指標に関する他都市の事例

- 「まちづくり」が5割以上の団体で採用されており、他に「利用促進」「観光」「担い手育成」「計画評価」「事故」「環境」が採用されている

▼その他の視点における他都市の指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
その他	まちづくり	22 (51.2%)	①公共交通人口カバー率 ③高齢者の外出回数 増加	①運行形態の見直しと連携し、交通不便地域の縮小を図る ③今後の増加を目指す	①大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 ③埼玉県上尾市
	利用促進策	14 (32.6%)	①公共交通に関するイベントの開催回数 ②地域が連携して企画・実現した利用促進の取組数	①公共交通に係るイベント開催の拡充を図り年3回イベントを開催することを目標とする ②H30年11月時点に加えて1年に1件ずつ増やすことを目標とする	①北海道釧路市 ②長崎県佐世保市
	観光	9 (20.9%)	①バス利用者に占める観光目的の割合 ②公共交通を利用した観光来訪者数	①平成28年度に実施した釧路市住民ニーズ把握調査結果および近年の釧路市への観光入込数の増加割合を考慮し、観光目的の利用割合を2倍に増加させることを目標とする ②令和元年度の実績値の維持を目標とする	①北海道釧路市 ②佐賀県
	担い手育成	2 (4.7%)	40代以下の路線バス運転手の割合	令和2年度以上を目標とする	北海道千歳市
	計画評価	2 (4.7%)	県内市町における地域公共交通網形成計画の策定率	—	愛媛県全域
	事故	1 (2.3%)	交通事故件数（人身事故）	—	広島県東広島市
	環境	1 (2.3%)	CO2 排出量	—	広島県東広島市

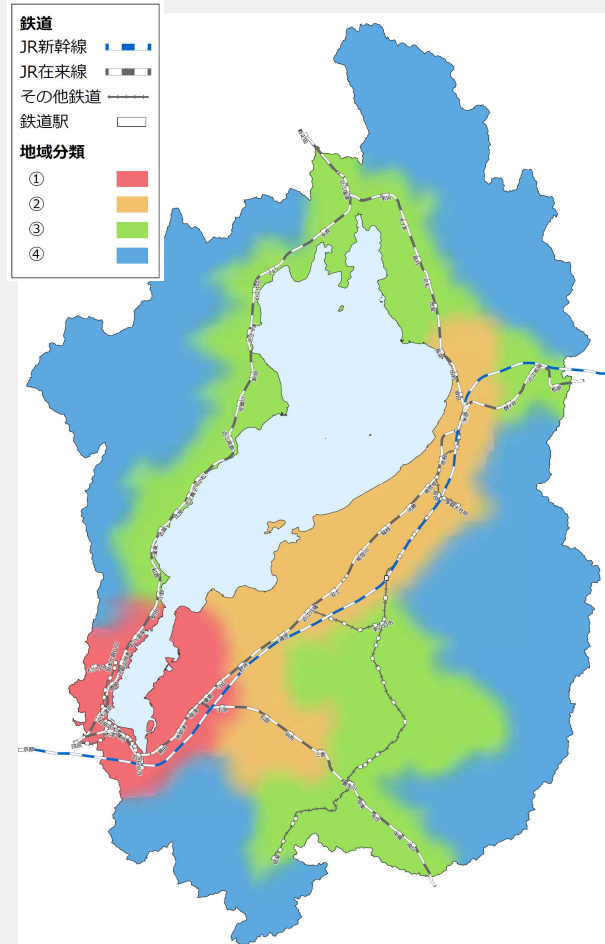
「地域公共交通計画」および「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43団体（令和3年5月末時点）の地域公共交通計画を収集・整理

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

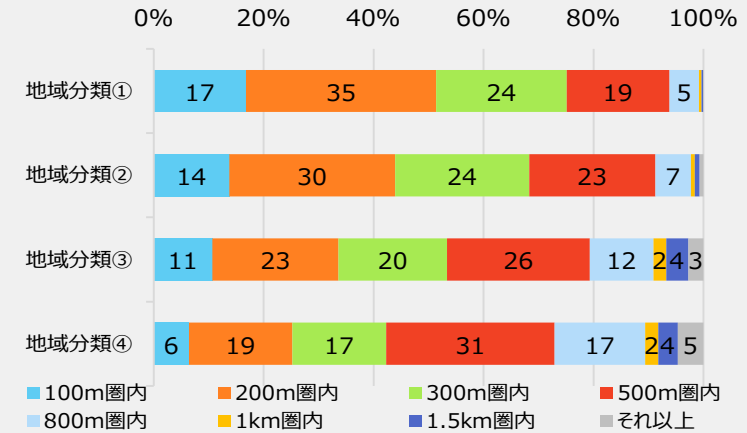
②地域分類別の公共交通圏域（人口カバー率）

- 現状の公共交通300m圏内の人口カバー率は地域分類①で約76%、地域分類②で約68%、地域分類③で約54%、地域分類④で約42%
- 「20分に1本以上」の公共交通圏の人口カバー率は地域分類①で約63%と比較的高いものの、地域分類②～④では4割以下

▼地域分類のイメージ図

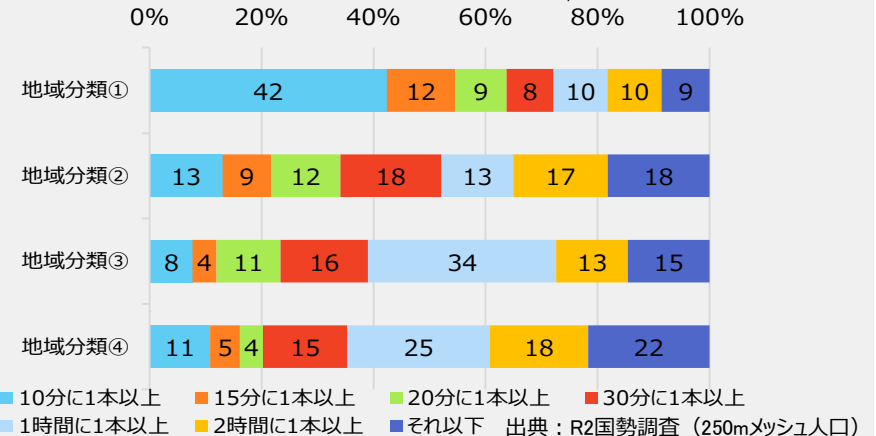


▼公共交通の人口カバー率



▼運行間隔別の公共交通圏*人口カバー率

※鉄道800m圏およびバス300m圏 ※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

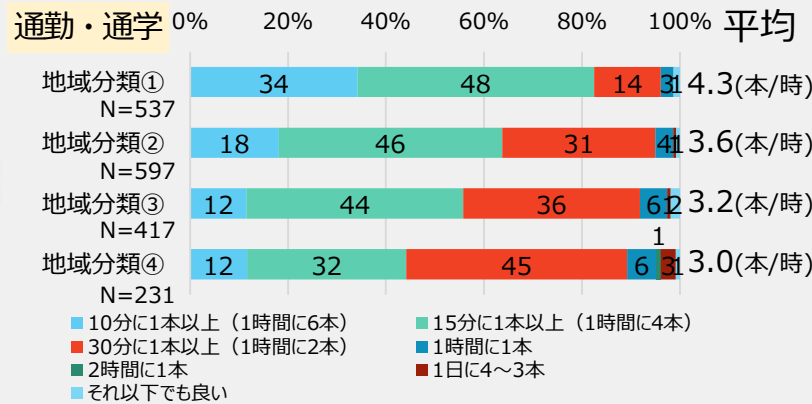


第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

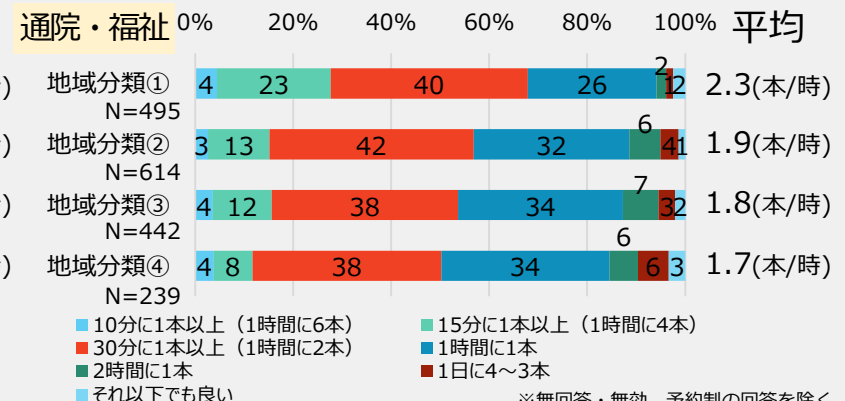
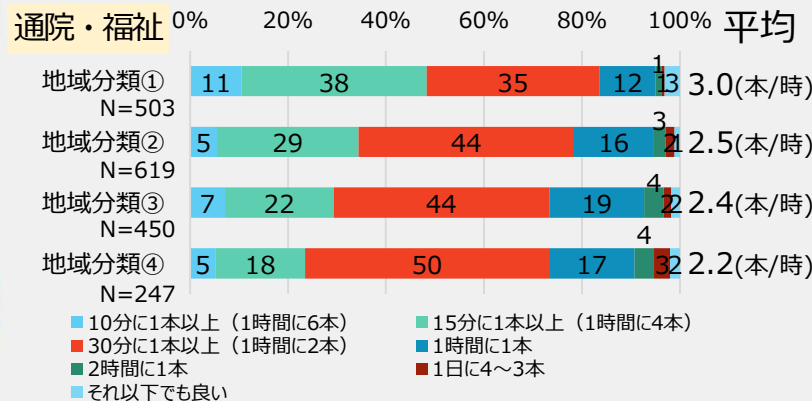
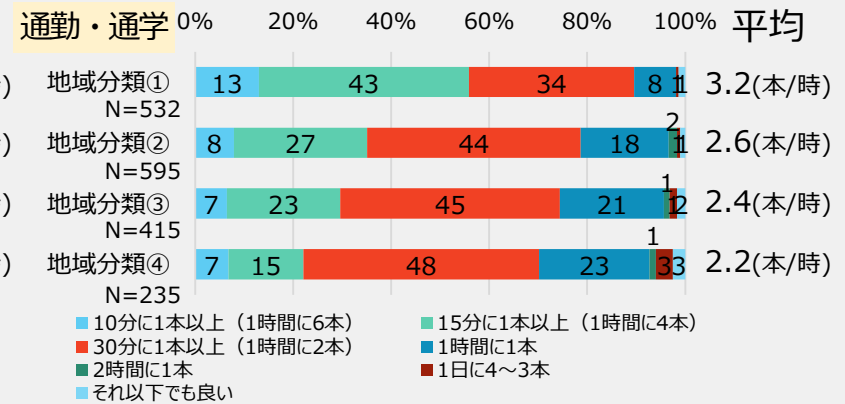
③地域分類別の運行間隔

- 最低限確保すべき運行間隔は、平均値より「通勤・通学」では地域分類①で20分以内、地域分類②～④で30分以内、「通院・福祉」では地域分類①で30分以内、地域分類②～④で30～40分以内

▼利用したいと思える運行間隔



▼最低限確保すべき運行間隔



※無回答・無効、予約制の回答を除く

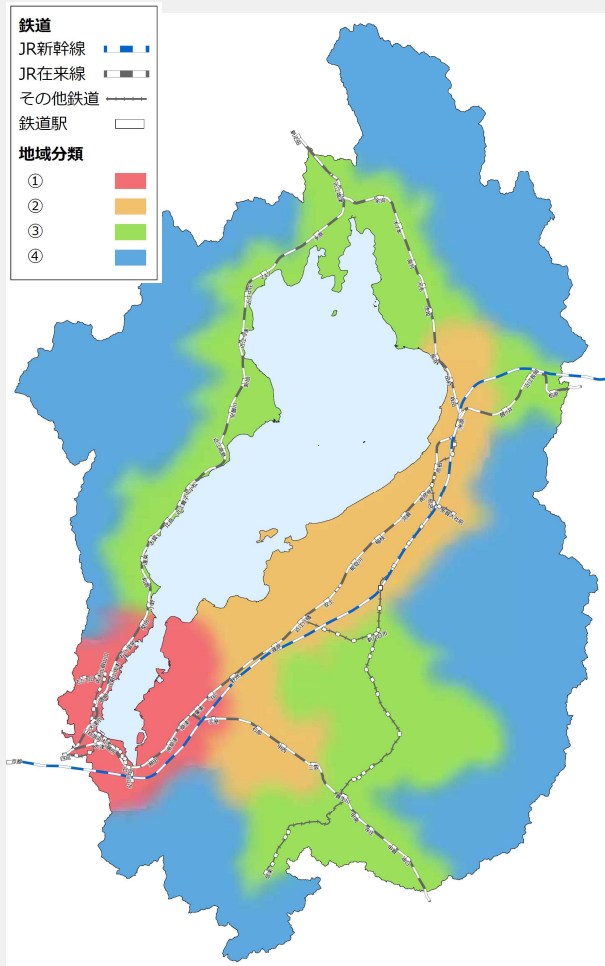
出典：住民アンケート（2022年10月実施）

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

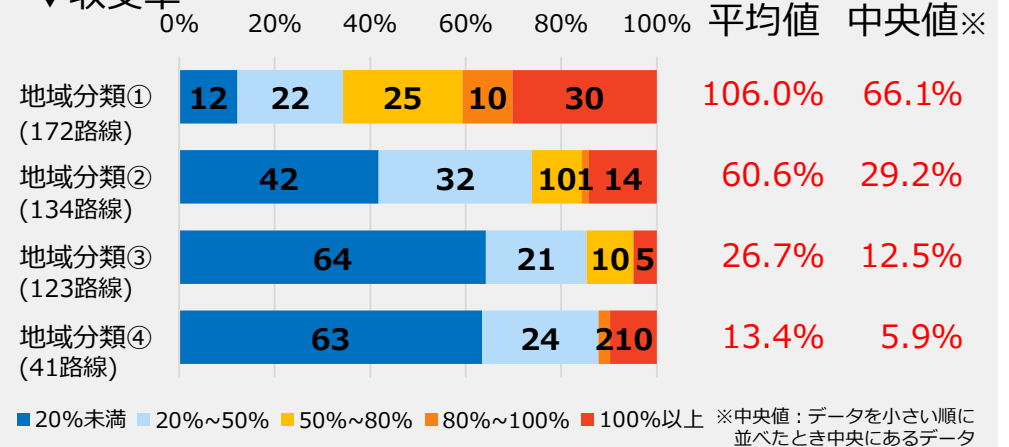
④地域分類別の収支率

- 地域分類①～④の順で路線バスの収支率の平均値は低下
- 収支率が平均以上の路線は需要が見込める地域分類①,②でも2～3割程度であり、少ない黒字路線で他の赤字路線を補っている状況

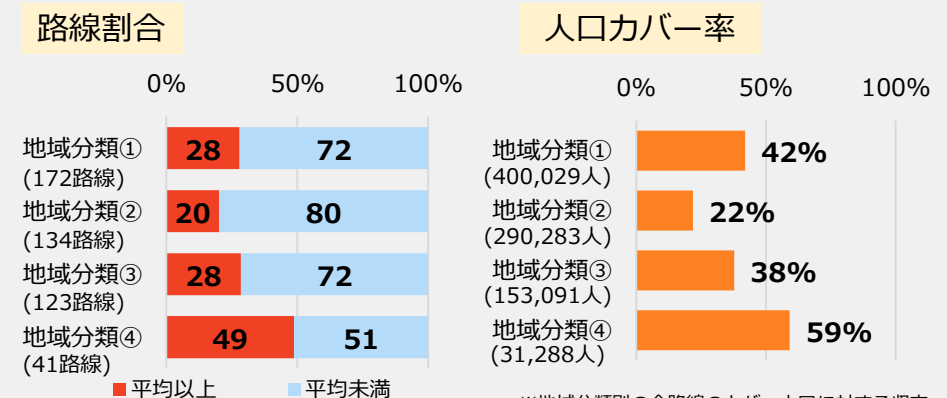
▼地域分類のイメージ図



▼収支率



▼収支率が平均以上の路線割合および人口カバー率



※地域分類別の全路線のカバー人口に対する収支率が平均以上の路線のカバー人口の割合

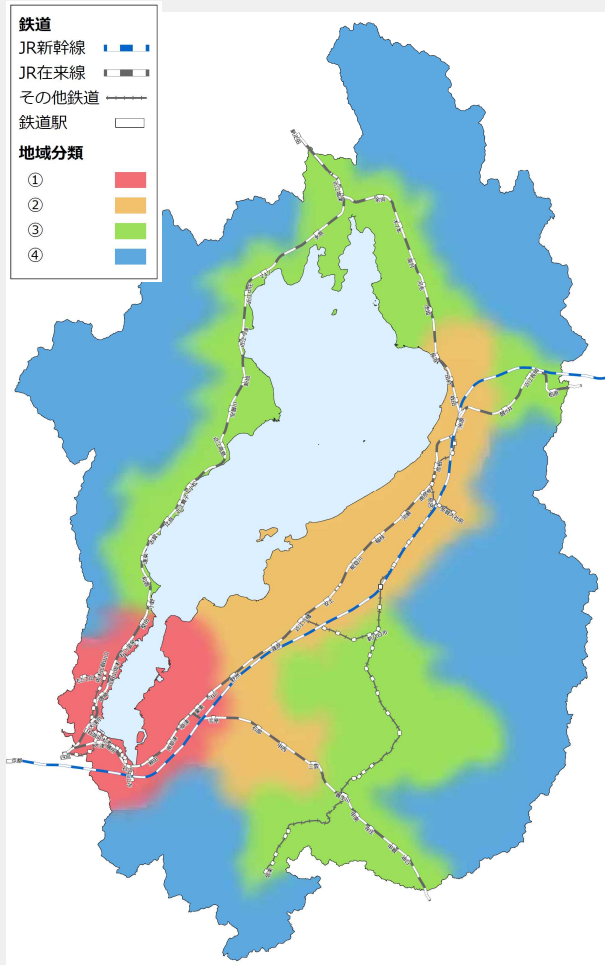
出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

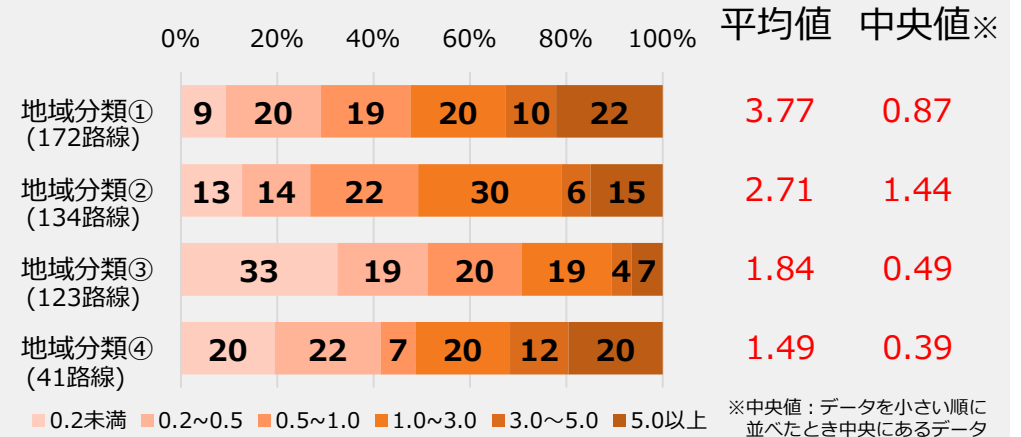
⑤地域分類別の平均乗車密度

- 地域分類①～④の順で路線バスの平均乗車密度の平均値は低下
- 平均乗車密度の平均値は全地域で1.0以上あるものの効率的な運行が必要な地域分類③,④について、平均以上の路線は少ない

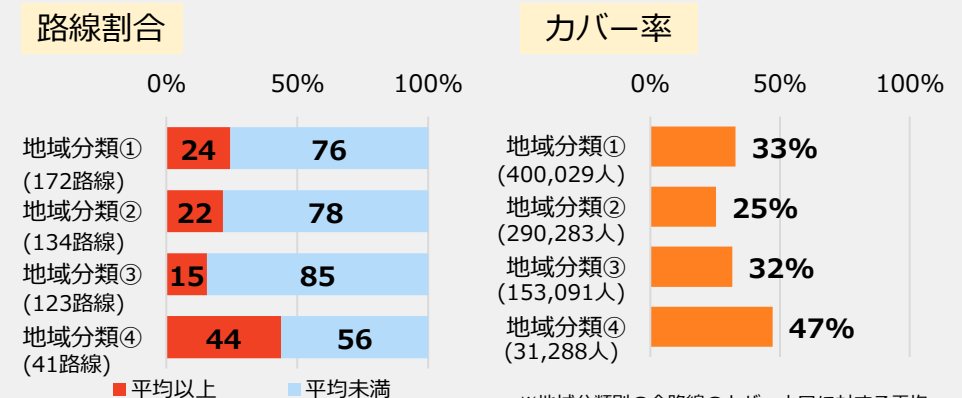
▼地域分類のイメージ図



▼平均乗車密度



▼平均乗車密度が平均以上の路線割合およびカバー率



※地域分類別の全路線のカバー人口に対する平均乗車密度が平均以上の路線のカバー人口の割合
出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標例の設定

⑥ 地域分類別の指標例

地域分類①

- 車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、**地域交通の積極的な利用を促すべき地域**
- 公共交通の人口カバー率は**300m圏内が約76%**
- 通勤・通学時間帯で**20分に1本以上**の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は**約63%**
- 収支率の平均：**106%** ・平均乗車密度の平均：**3.77**

【指標例】

- 自家用車利用と遜色ない移動
 - ・自宅から直近停留所まで200m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
- 戦略的運行による需要の取り込み
 - ・路線収支率 100%以上

地域分類②

- 車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いいため、**車から地域交通への転換を促すべき地域**
- 公共交通の人口カバー率は**300m圏内が約68%**
- 通勤・通学時間帯で**30分に1本以上**の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は**約52%**
- 収支率の平均：**60.6%** ・平均乗車密度の平均：**2.71**

【指標例】

- 自家用車の代替可能
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
- 戦略的運行による需要の取り込み
 - ・路線収支率 現状維持(現状の平均以上)

地域分類③

- 車利用が多く人口密度も低い、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べき地域**
- 公共交通の人口カバー率は**300m圏内が約54%**
- 通勤・通学時間帯で**30分に1本以上**の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は**約39%**
- 収支率の平均：**26.7%** ・平均乗車密度の平均：**1.84**

【指標例】

- 交通不便の改善
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内(定時型運行:運行間隔30分以内)
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)

地域分類④

- 車利用が多く人口密度も低い、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べき地域**
- 公共交通の人口カバー率は**300m圏内が約42%**
- 通勤・通学時間帯で**30分に1本以上**の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は**約35%**
- 収支率の平均：**13.4%** ・平均乗車密度の平均：**1.49**

【指標例】

- 公共交通空白地域の解消
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内
 - ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内(予約型運行:運行間隔30分以内)
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 1.00以上

第5章 目指す姿を実現するための施策例

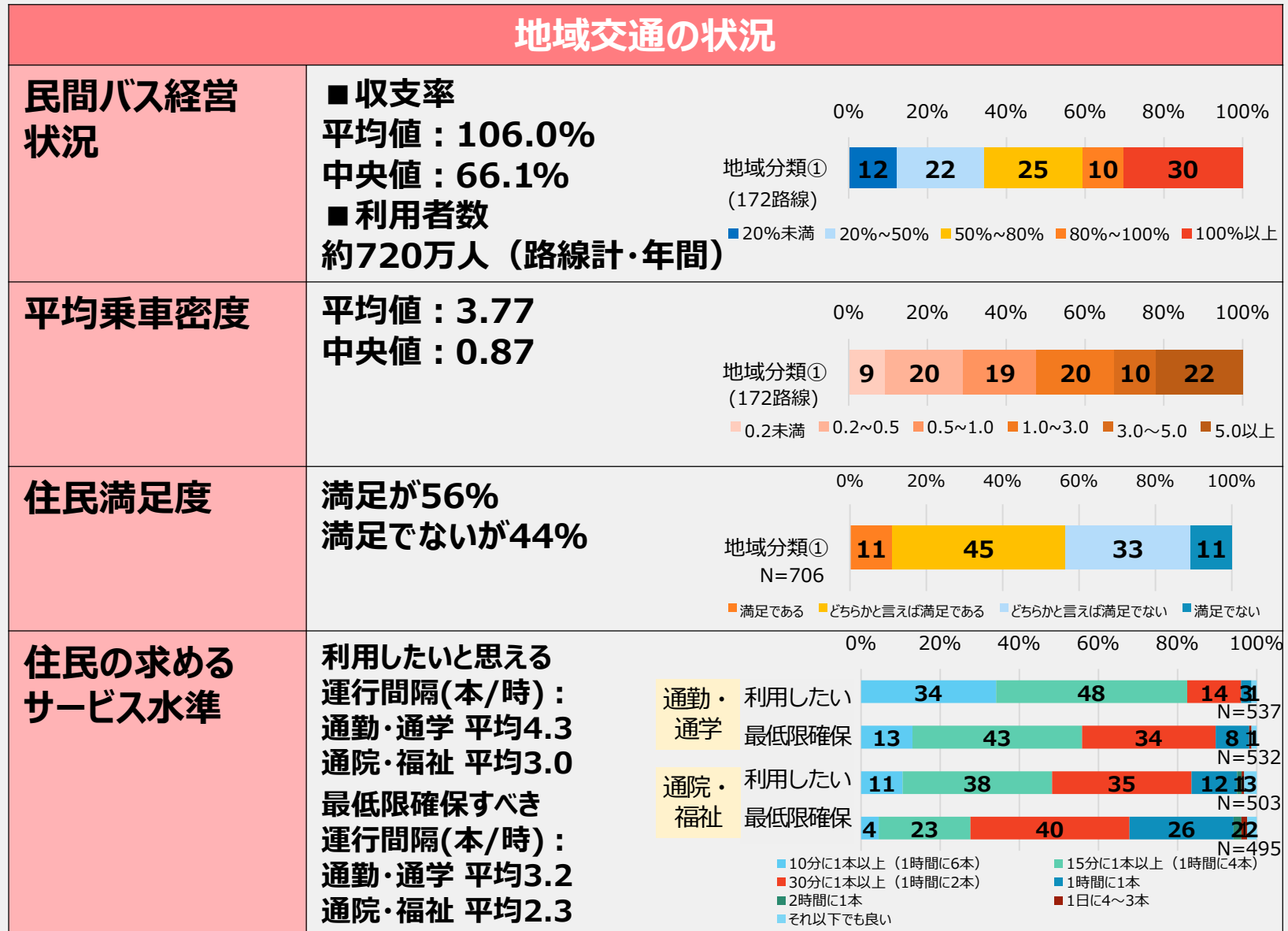
地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類①

【現状】

人口構成	人口：558,893人、人口密度：2,501人/km ²	
地域交通の状況		
交通手段利用率 (日頃移動時に利用する主な交通手段)	鉄道：53% バス：24% 自動車： (自身で運転：69%) (家族等の送迎：24%) 自転車：37% 徒歩：47%	<p>※複数回答 N=721</p> <p>出典：住民アンケート（2022年10月実施）</p>
主な公共交通手段	JR、京阪鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線：9割、 コミバス：1割	
公共交通の人口カバー率	300m圏内：約76%	
運行間隔別の公共交通圏人口カバー率	20分に1本以上の運行間隔の人口カバー率：約63%	

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類①



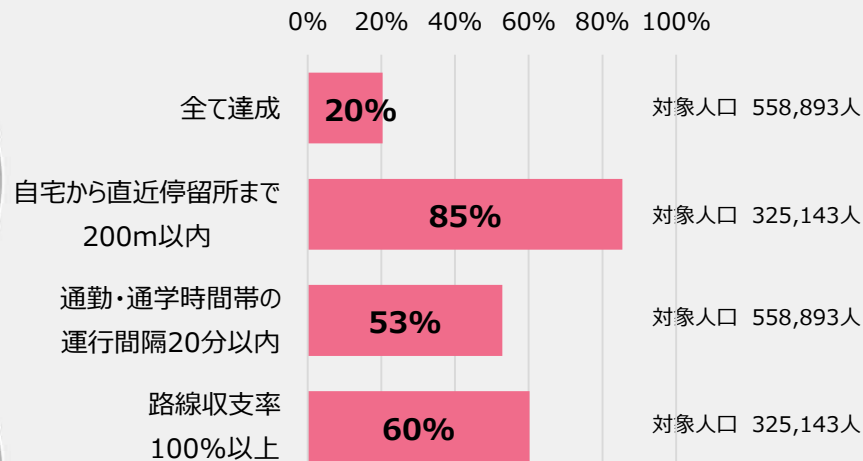
出典：R2年度バス事業者提供資料、住民アンケート（2022年10月実施）

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類①

- 地域分類①の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約20%
- 各指標別の人口カバー率では「通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内」の割合が最も低い

▼地域分類①の地域指標例の人口カバー率

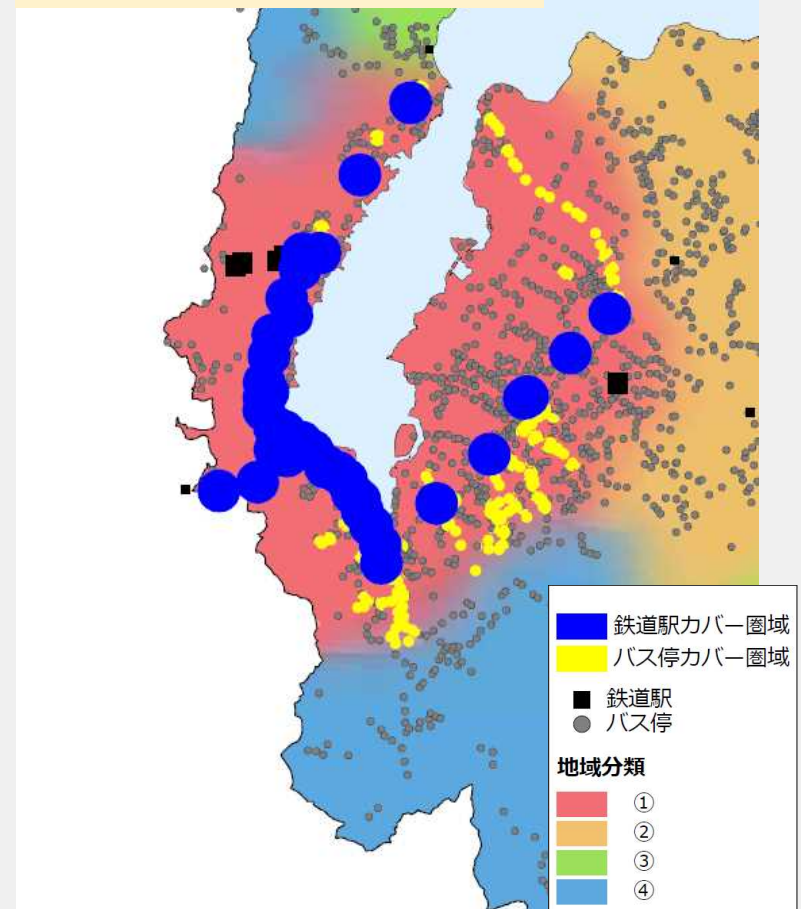


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで200m以内」「路線収支率100%以上」では、鉄道のカバー圏域（800m圏）のカバー人口は除く
 ※「通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内」「路線収支率100%以上」のバス停圏域は300m

【指標例】

- 自家用車利用と遜色ない移動
 - ・ 自宅から直近停留所まで200m以内
 - ・ 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
- 戦略的運行による需要の取り込み
 - ・ 路線収支率100%以上

全て達成の駅・バス停のカバー圏域



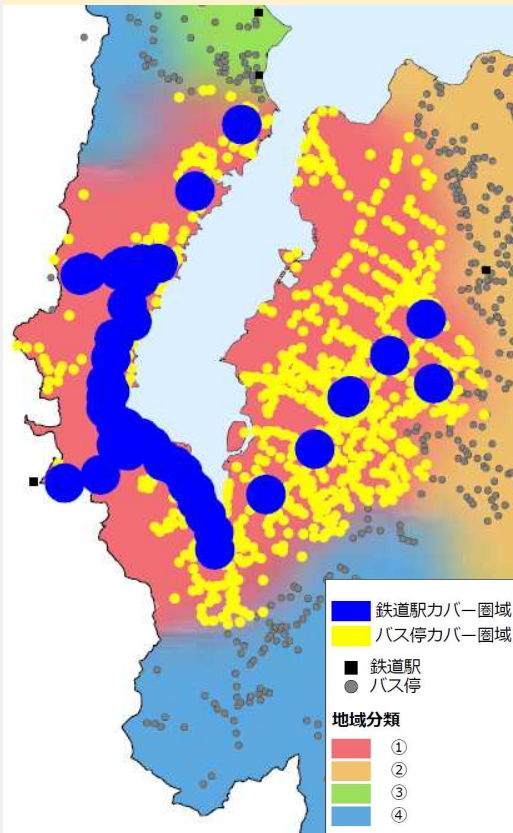
出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類①

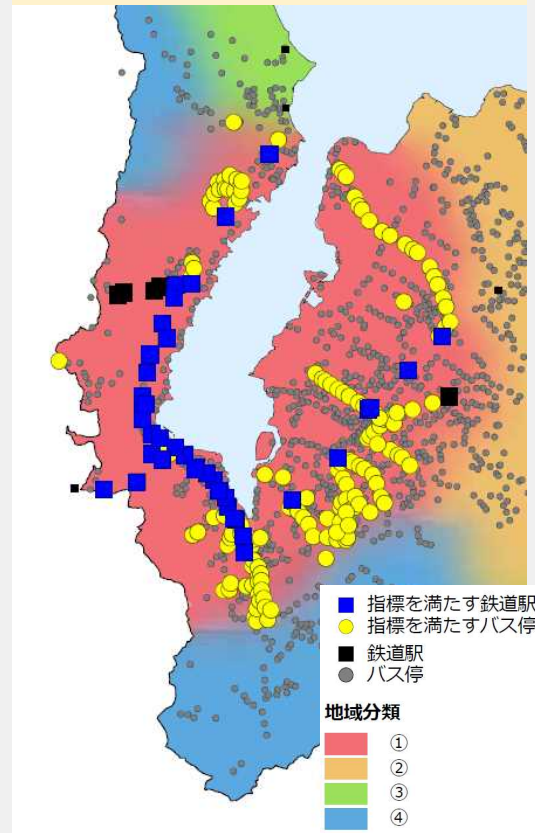
- 「通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内」を満たす鉄道駅は多いもののバス停は少ない
- 「運行間隔20分以内」「路線収支率 100%以上」を満たすバス停は石山～守山間の鉄道駅にアクセスする路線に多い傾向

自宅から直近停留所まで200m以内
カバー圏域



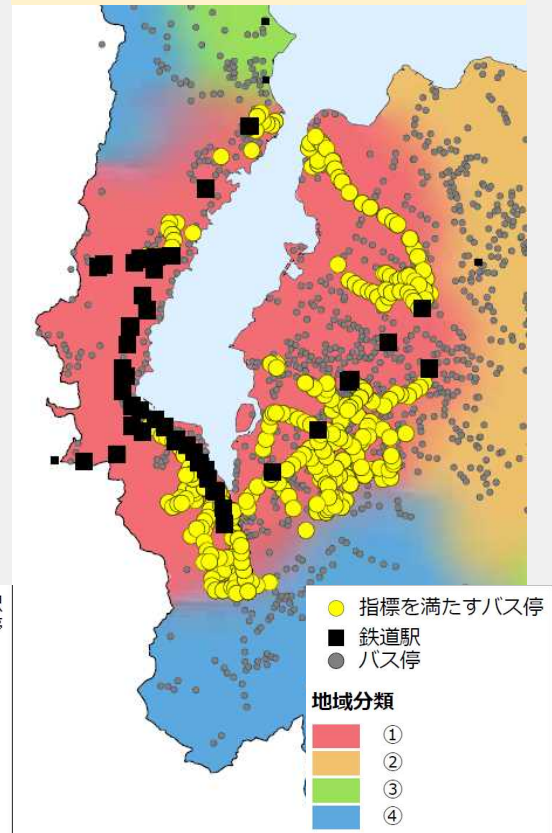
※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
鉄道駅・バス停



※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

路線収支率 100%以上の路線の
バス停



出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類②

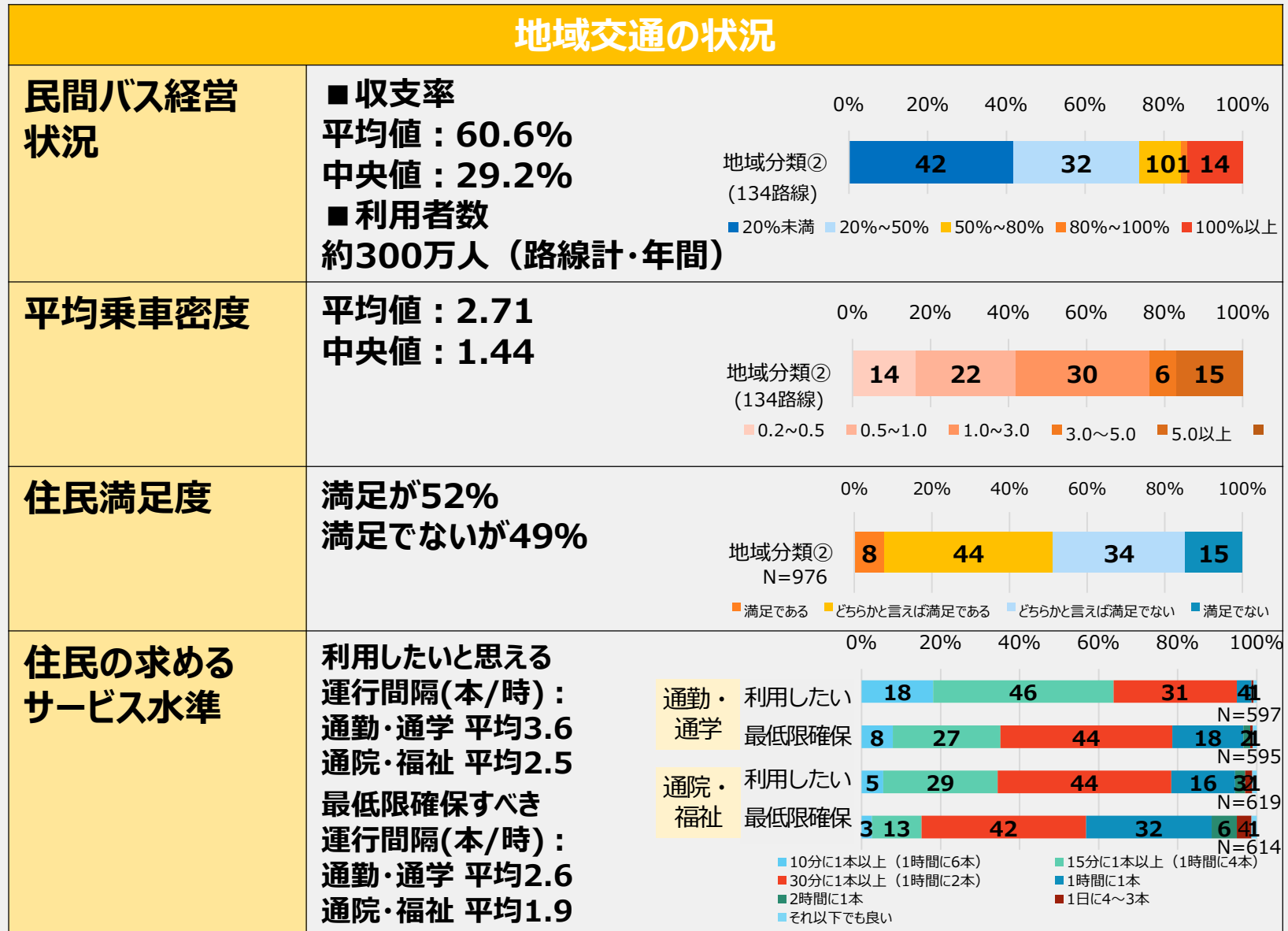
【現状】

人口構成	人口：450,072人、人口密度：721人/km ²	
地域交通の状況		
交通手段利用率 (日頃移動時に利用する主な交通手段)	鉄道：32% バス：12% 自動車： (自身で運転：78%) (家族等の送迎：22%) 自転車：24% 徒歩：27%	<p>※複数回答 N=1,014</p> <p>出典：住民アンケート（2022年10月実施）</p>
主な公共交通手段	JR、近江鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線：3割、 コミバス：7割	
公共交通の人口カバー率	300m圏内：約68%	
運行間隔別の公共交通圏人口カバー率	30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率：約52%	

※鉄道800m圏およびバス300m圏 ※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類②



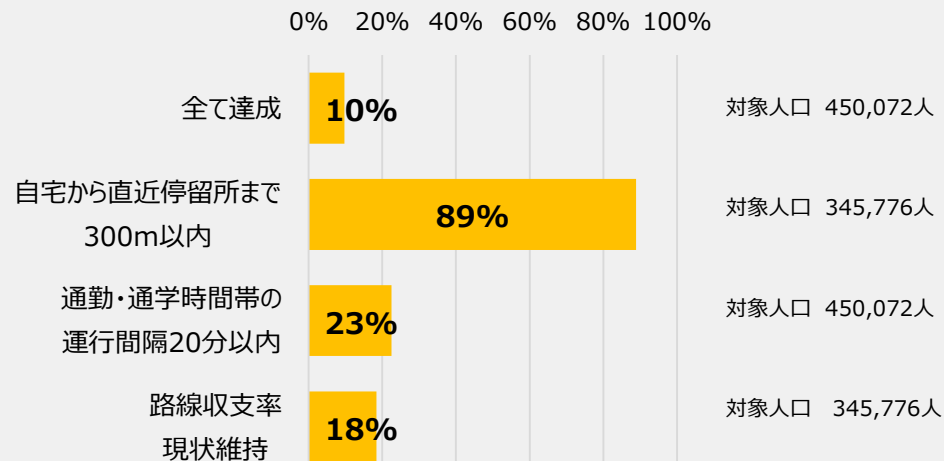
出典：R2年度バス事業者提供資料、住民アンケート（2022年10月実施）

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類②

- 地域分類②の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約10%
- 各指標別の人口カバー率では「路線収支率 現状維持」の割合が最も低い

▼地域分類②の地域指標別の人口カバー率

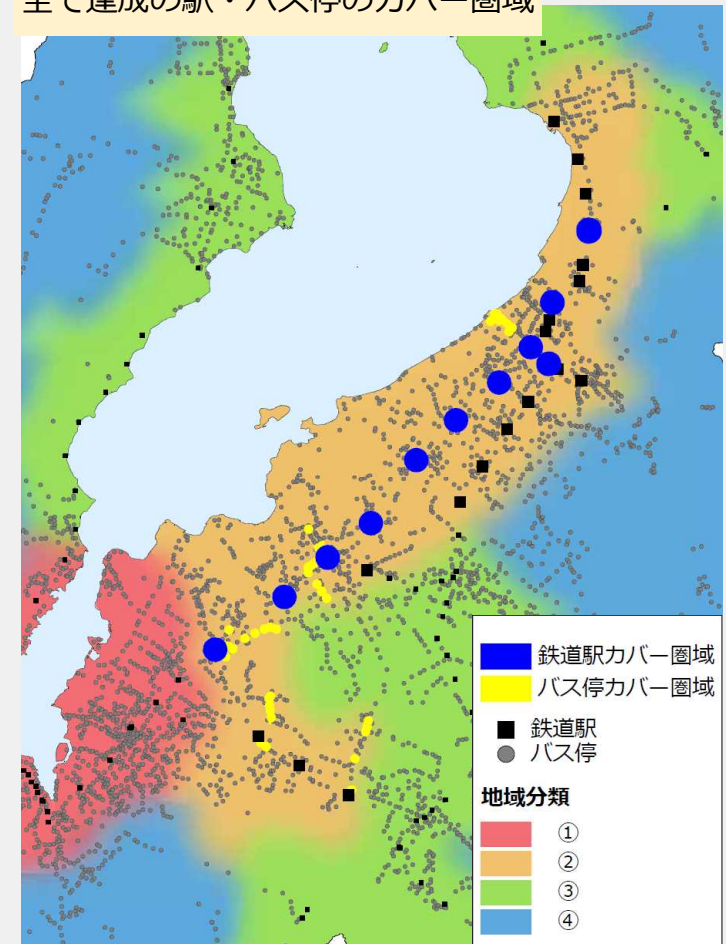


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「路線収支率 現状維持」では、鉄道のカバー圏域（800m圏）のカバー人口は除く

【指標例】

- 自家用車の代替可能
 - ・ 自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・ 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
- 戦略的運行による需要の維持
 - ・ 路線収支率 現状維持（現状の平均以上）

全て達成の駅・バス停のカバー圏域



出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類②

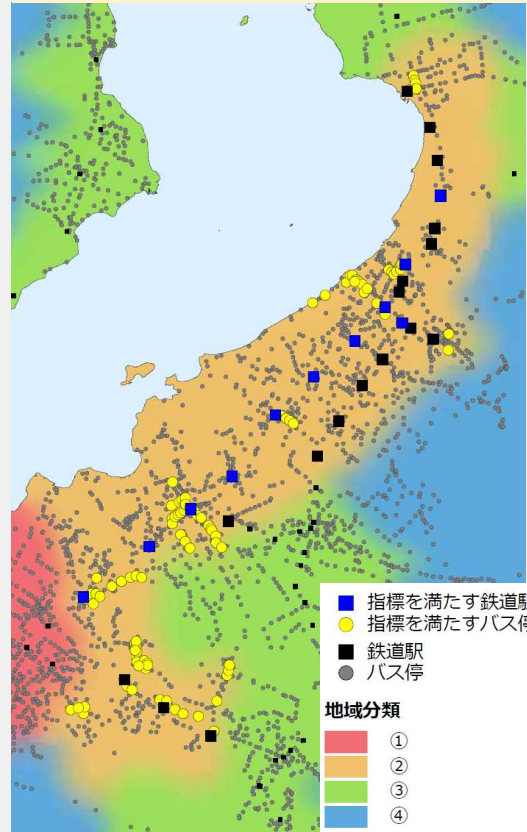
- 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内の鉄道駅・バス停について、JRは比較的満たしているが、それ以外はほとんど満たしていない
- 「運行間隔20分以内」「路線収支率 現状維持」を満たすバス停は、野洲～近江八幡間、南彦根等の鉄道駅にアクセスする路線で見られる

自宅から直近停留所まで300m以内
カバー圏域



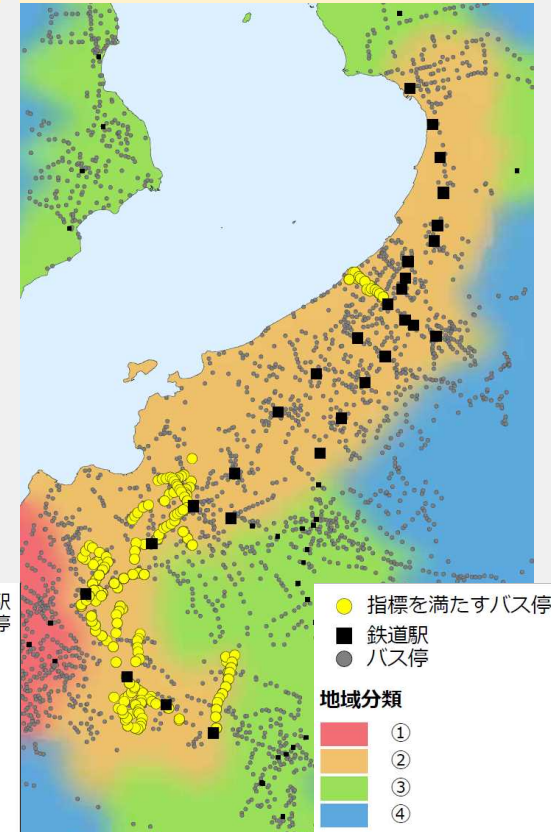
※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内
鉄道駅・バス停



※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

路線収支率 現状維持
（現状の平均以上）の路線のバス停



出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類③

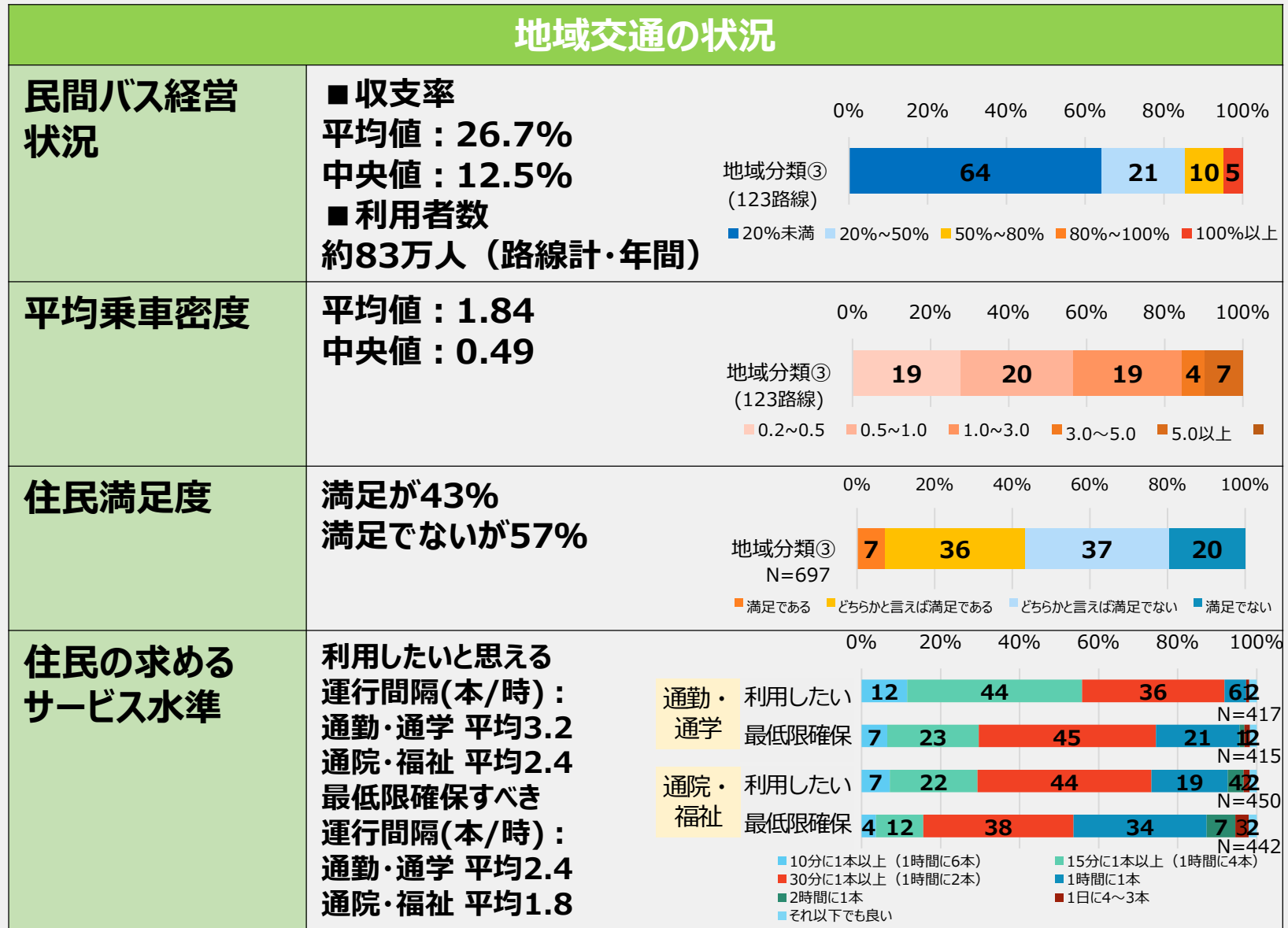
【現状】

人口構成	人口：300,826人、人口密度：327人/km ²	
地域交通の状況		
交通手段利用率 (日頃移動時に利用する主な交通手段)	鉄道：24% バス：11% 自動車： (自身で運転：81%) (家族等の送迎：21%) 自転車：15% 徒歩：22%	<p>※複数回答 N=724</p> <p>出典：住民アンケート（2022年10月実施）</p>
主な公共交通手段	JR、近江鉄道、信楽高原鉄道、バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線：2割、 コミバス：8割	
公共交通の人口カバー率	300m圏内：約54%	
運行間隔別の公共交通圏人口カバー率	30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率：約39%	

※鉄道800m圏およびバス300m圏 ※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類③



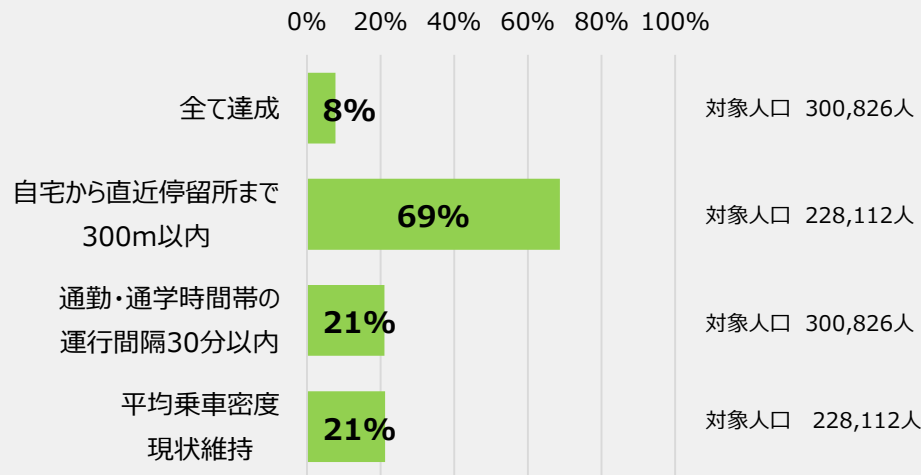
出典：R2年度バス事業者提供資料、住民アンケート（2022年10月実施）

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類③

- 地域分類③の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約8%
- 各指標別の人口カバー率では「通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内」「平均乗車密度 現状維持」の割合が低い

▼地域分類③の地域指標別の人口カバー率

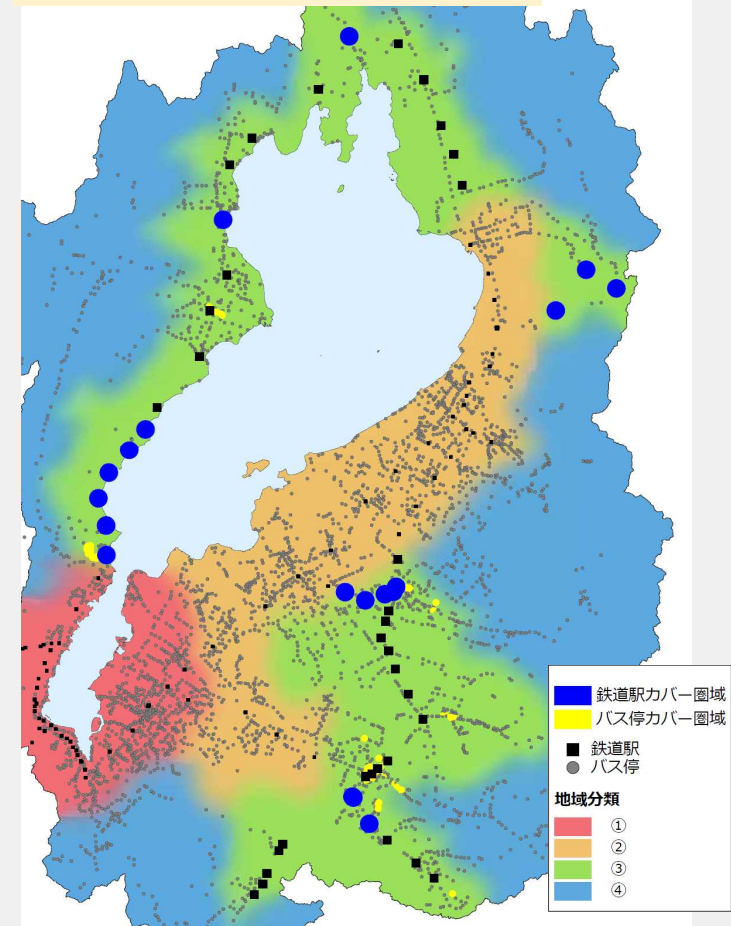


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度 現状維持」では、鉄道のカバー圏域（800m圏）のカバー人口は除く

【指標例】

- 交通不便の改善
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内（定時型運行：運行間隔30分以内）
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 現状維持（現状の平均以上）

全て達成の駅・バス停のカバー圏域



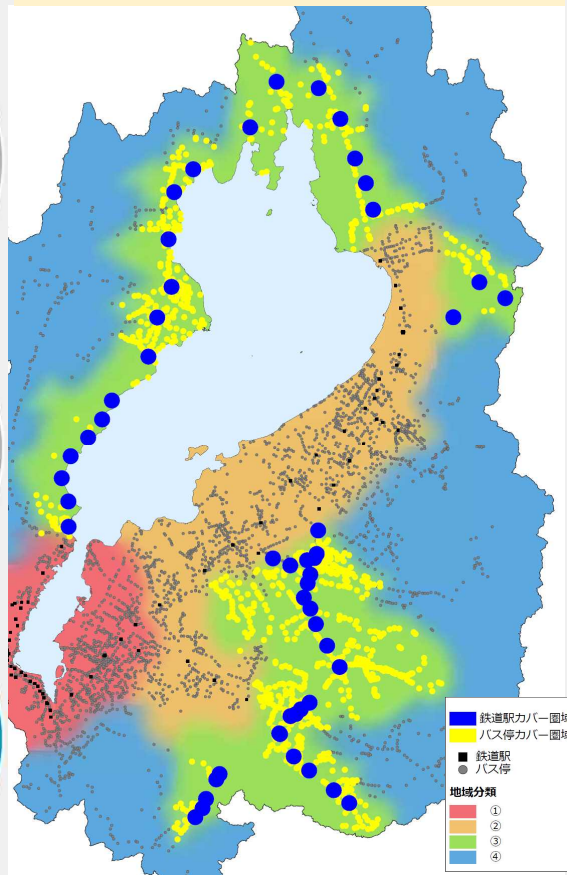
出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類③

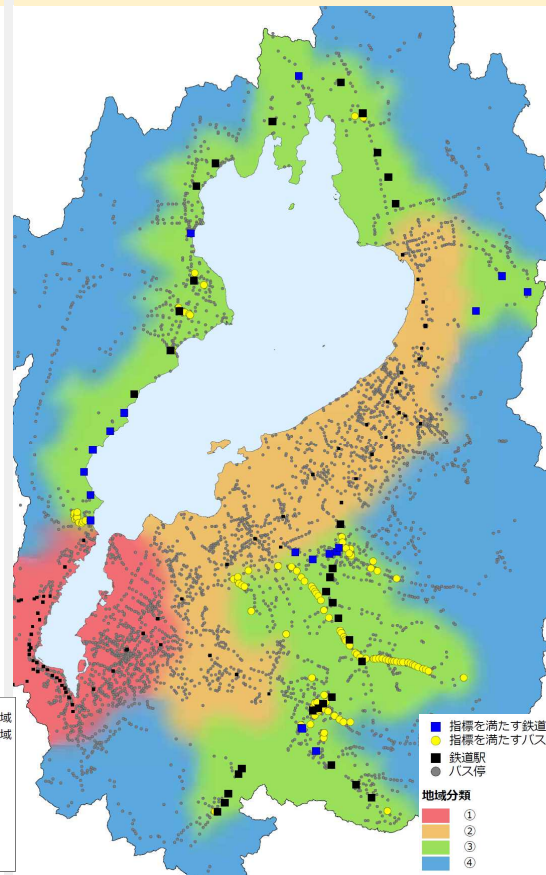
- 通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内を満たしている鉄道駅・バス停は少なく、バス停は甲賀市、竜王町等の南側で一部みられる
- 平均乗車密度 現状維持を満たしているバス停は貴生川、水口等、鉄道駅にアクセスする路線で一部みられる

自宅から直近停留所まで300m以内
カバー圏域



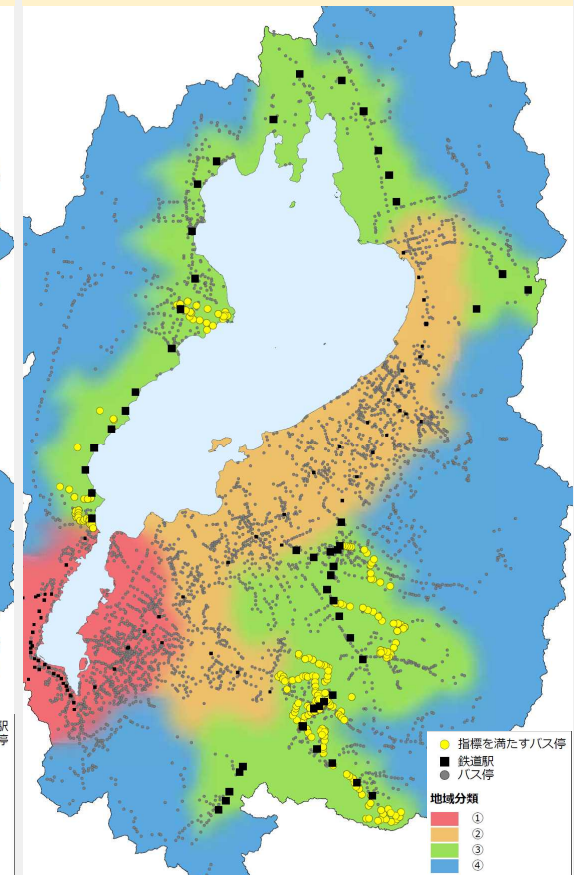
※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内
鉄道駅・バス停



※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

平均乗車密度 現状維持
(現状の平均以上) の路線のバス停



出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類④

【現状】

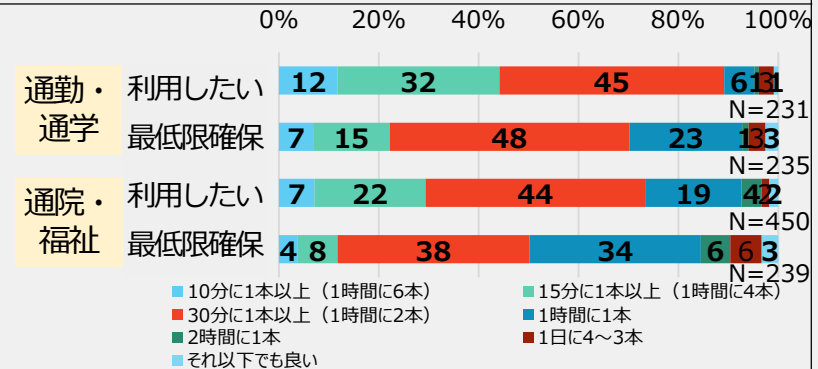
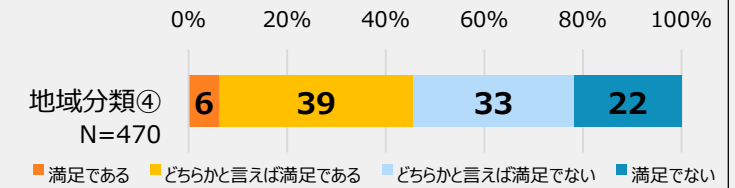
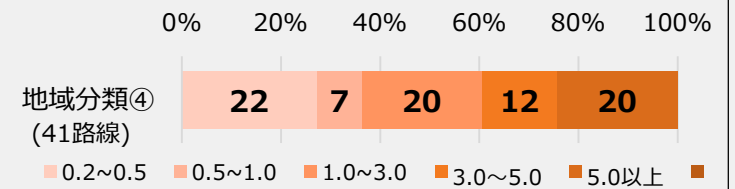
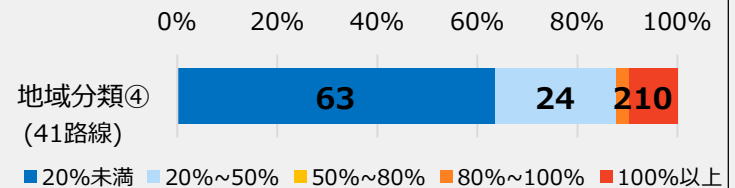
人口構成	人口：77,219人、人口密度：47人/km ²	
地域交通の状況		
交通手段利用率 (日頃移動時に利用する主な交通手段)	鉄道：19% バス：11% 自動車： (自身で運転：82%) (家族等の送迎：25%) 自転車：17% 徒歩：16%	<p>※複数回答 N=489</p> <p>出典：住民アンケート（2022年10月実施）</p>
主な公共交通手段	バス、タクシー	
バス構成比率	民間路線：3割、 コミバス：7割	
公共交通の人口カバー率	300m圏内：約42%	
運行間隔別の公共交通圏人口カバー率	30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率：約35%	

※鉄道800m圏およびバス300m圏 ※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類④

地域交通の状況	
民間バス経営状況	■ 収支率 平均値：13.4% 中央値：5.9% ■ 利用者数 約6万人（路線計・年間）
平均乗車密度	平均値：1.49 中央値：0.39
住民満足度	満足が43% 満足でないが57%
住民の求めるサービス水準	利用したいと思える 運行間隔(本/時)： 通勤・通学 平均3.0 通院・福祉 平均2.2 最低限確保すべき 運行間隔(本/時)： 通勤・通学 平均2.2 通院・福祉 平均1.7

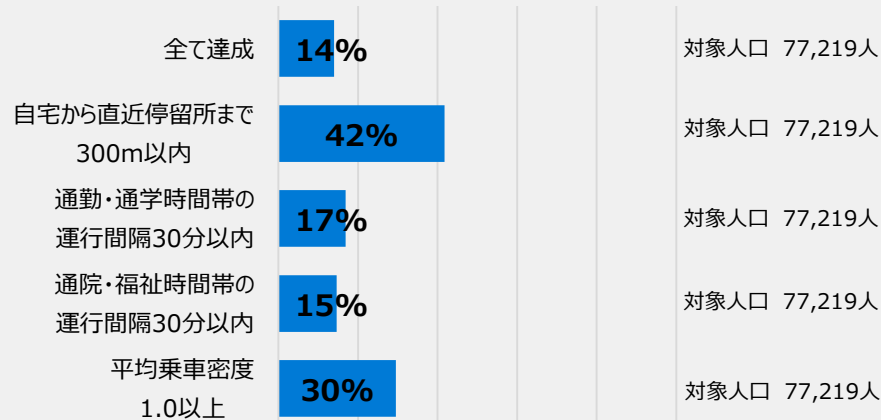


第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類④

- 地域分類④の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約14%
- 各指標別の人口カバー率では「通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内」の割合が最も低い

▼地域分類④の地域指標別の人口カバー率

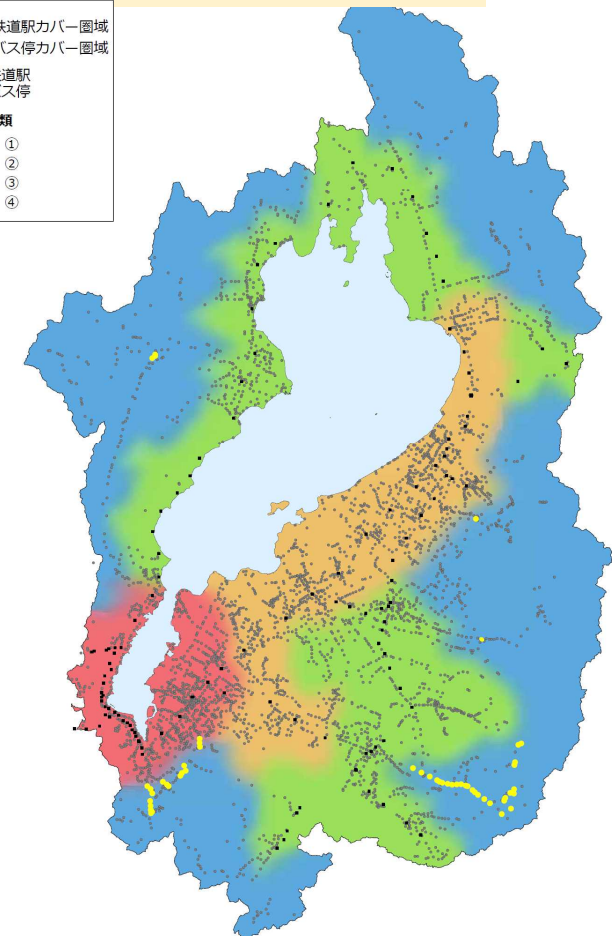


※鉄道は800m圏内
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔
 ※通院・福祉時間帯は9-17時の運行間隔
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度 1.0以上」では、鉄道のカバー圏域（800m圏）のカバー人口は除く

【指標例】

- 公共交通空白地域の解消
 - ・自宅から直近停留所まで300m以内
 - ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内
 - ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内（予約型運行：運行間隔30分以内）
- 効率的運行による最適化
 - ・平均乗車密度 1.00以上

全て達成の駅・バス停のカバー圏域

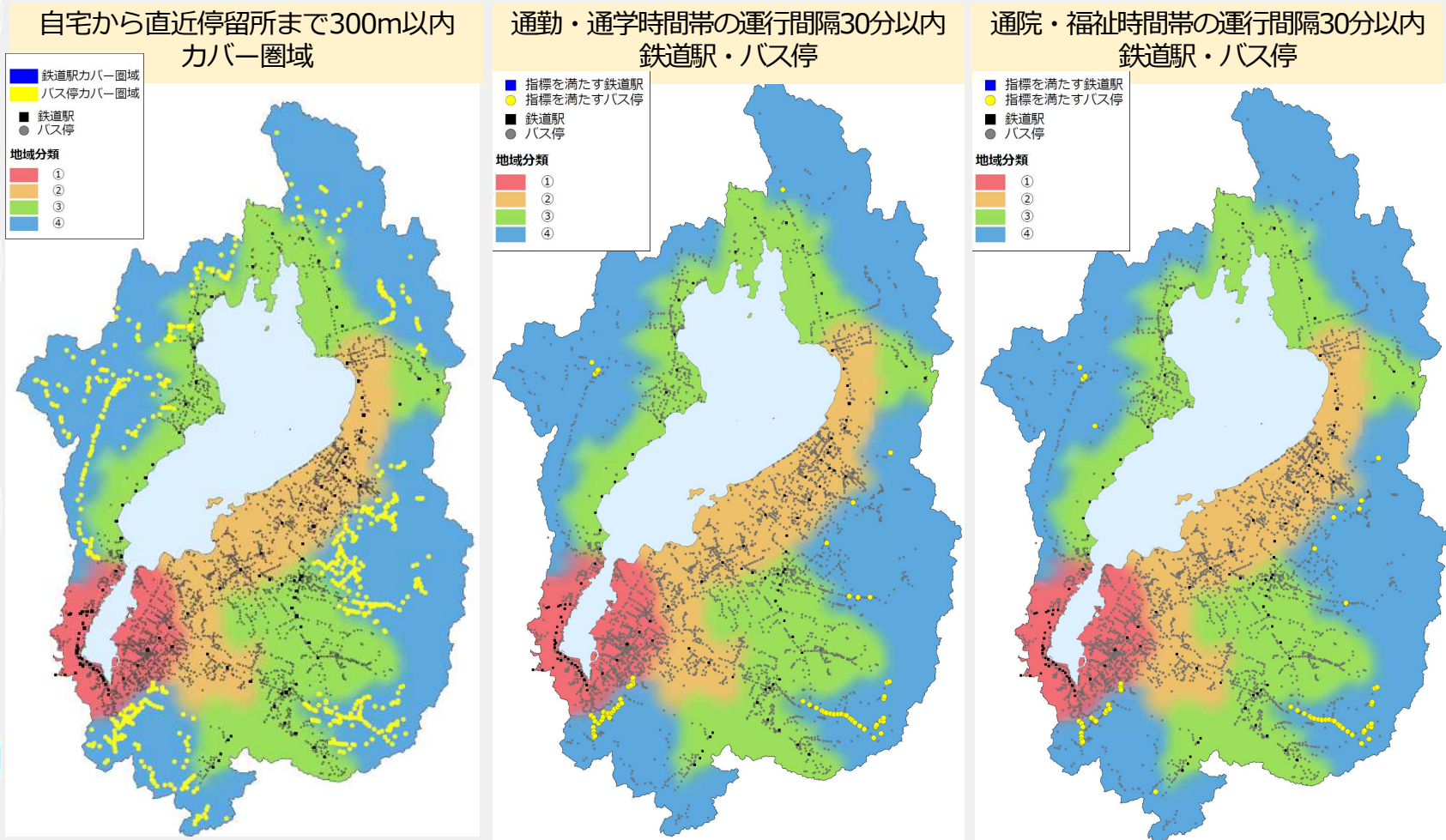


出典：R2国勢調査（250mメッシュ人口）、R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類④

- 「通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内」「通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内」を満たしているバス停は大津市、甲賀市の路線で一部みられる



※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

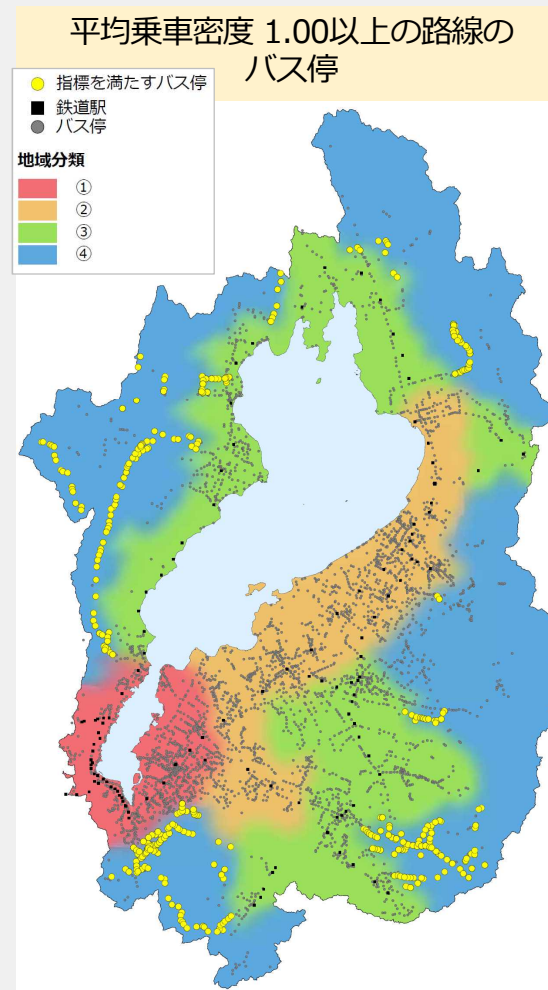
※通勤・通学時間帯（6-9,17-20時）の運行間隔

※通院・福祉時間帯（9-17時）の運行間隔

出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例 地域指標を踏まえたギャップ分析 地域分類④

- 「平均乗車密度 1.00以上」を満たしているバス停は大津市、甲賀市、高島市等の路線で一部みられる



出典：R2年度バス事業者提供資料

第5章 目指す姿を実現するための施策例

地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

➤ ギャップを埋めるための想定される施策を以下に整理

分類	課題	問題の状況	想定される施策	地域分類				
				①	②	③	④	
滋賀の課題 解決に向けた 施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整	○	○	○		
			域内交通ネットワークの強化	需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	○	○		
				鉄道を補完するバス路線活用・導入		○	○	
				地域の輸送資源（施設送迎バス等）によるバス路線の補完	○	○		
				コミバスの運行・充実		○	○	○
			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	○	○	○	○
				買物バス等の運行				○
				地域の輸送資源（病院等各種施設の送迎バス等）との連携			○	○
			利用がしにくい	利用促進	サブスク、エリア運賃導入	○	○	○
	料金割引	○			○	○	○	
	バス料金無料化	○			○	○	○	
	わかりやすい情報周知	○		○	○	○		
	運行効率化	運行効率が低い・赤字	需要に応じたサービス転換	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					○	○	○	
路線見直しおよび他手段への転換						○	○	
多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	行政主導、地域主導による運営	自治体連携広域コミバス		○	○	○	
			自治会運行・負担			○	○	
			カーシェアリング	○	○	○	○	
		企業連携	互助輸送	○	○	○	○	
			企業の送迎バスの路線バス化	○	○	○	○	
			シュタットベルケ	再生可能エネルギー・電力会社等による公共交通運営支援	○	○	○	○
湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難	利用促進、利便性向上、経費削減	○	○	○			
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等			LRT	○				
			自動運転	○	○	○	○	
			様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み	○	○	○	○	
			電動キックボードシェアサービス	○				
			空飛ぶクルマ	○	○	○	○	
福祉施策			バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助 等	○	○	○	○	

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

➤ 3パターンの目指す姿およ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	・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 ・目指す姿を実現するための施策導入(スライド43-46参照)
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件費、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件費、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

※「現状と同じ運行本数」はR2年度バス事業者提供資料から算出

※「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(スライド19参照)

※「地域分類別サービスレベル」を確保する時間帯は、通勤・通学は6-9および17-20時、通院・福祉は9-17時として設定

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

➤ 各費用の算出方法を設定し、追加で必要となる費用を試算

▼ 必要な費用の算出方法および留意点

費用項目	算出方法	留意点
I 利用者減による運賃収入減少分の補填	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2年度バス事業者提供資料から現状のバス利用者数および利用者1人当たり運賃収入を算出 ・ 人口減少を加味した上で将来バス利用者数を推計し、現状バス利用者との差から運賃収入減少分を算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来バス利用者数は、国勢調査、国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ（H30国政局推計）、H22PT調査から人口減少・年齢階層別のバス利用率を加味して推計
II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2年度バス事業者提供資料から運行本数あたり運行経費を算出 ・ 各パターンに必要な運行本数と現状との差から、必要な運行経費増額分を算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両購入費および追加で必要となるバス運転手人件費のイニシャルコストはⅢで別途算出
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各パターンに必要な運行本数と現状との差から、追加で必要となる車両台数を算出し、車両購入費およびバス運転手人件費（追加車両1台につき1人必要と設定）のイニシャルコストを算出 ・ 1台あたり車両購入費については「運輸安全マネジメントに関する取り組みについて(近江鉄道)」の実績値から算出 ・ バス運転手人件費はR2年賃金構造基本統計調査から算出（430万円/年） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 追加で必要となる車両台数について、現況の路線当たり車両保有台数が不明であり推定で算出しているため、実際の必要追加台数と異なる可能性がある ・ 1台あたり車両購入費について、物価高の影響等により必要額が増加となる可能性がある ・ 人件費について、人材不足の中募集が必要であること、今後は人件費が更に上昇する可能性があることから、算出時より必要額が増加となる可能性がある
IV 他施策導入のための必要経費	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2年度バス事業者提供資料から実車走行キロを整理、他施策の実績値（キロ当たり単価等）を参考に算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入する施策はスライド43-46参照
V 運行本数増加による運賃収入増加分	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少を加味した上で、運行本数増加による将来バス利用者増加分を推計し、運賃収入増額分を算出 	

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

▼C：理想的な地域交通の実現に向けて実施が考えられる施策一覧（1/4）

分類	課題	問題の状況	想定される施策	事業費							
				算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定ボリューム・算出条件等	概算事業費（想定） ※仁心リスト以外は年間費用				
							地域①	地域②	地域③	地域④	
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整、増便	実績データより算出			別途掲載				
			需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	実績データより算出			別途掲載				
			鉄道を補完するバス路線活用・導入	実績データより	県内民間バス事業者のキロ当たり単価を適用	近江鉄道のうち課題が大きく本数が少ない彦根～貴生川においてバスを1時間に1本・10回/日運行した場合の経費		約56 百万円	約86 百万円		
			地域交通ネットワークの強化	事例より	地域の輸送資源（施設送迎バス等）によるバス路線の補完	八尾市における65歳以上人口と登録者数の比率（登録率0.47%）、1人当たり負担額（傷害保険）934円/人	地域分類別の総人口（R2）のうち0.47%が登録すると想定 ※250mメッシュ人口の合算であり合計が合わない場合がある	約2.4 百万円	約2.0 百万円		
				実績データより	コミュニティバスの運行・充実	運行経費10.9億円、収入1.8億円、収支差額9.1億円	運行距離が1.2倍（不足地域へ延伸）、収入（＝利用者数）が1.1倍と想定すると収支差額11.1億円、実施前より増加する負担分を補填		約36 百万円	約104 百万円	約32 百万円
	交通空白地が存在		デマンド交通の導入	事例より	地域分類1は民間事業、地域分類2, 3, 4は予約型等の実績で1エリア約320万円	地域分類2, 3, 4で2エリア程度を想定			約3.2 百万円	約3.2 百万円	
			シェアモビリティの検討	-	民間事業		-	-	-	-	
			買物バス等の運行	コミュニティバスの実績を適用	平均285万円/1路線（地域④）	4エリア程度を想定				約11.4 百万円	
			地域の輸送資源（病院等各種施設の送迎バス等）との連携	輸送資源の事例と同様	八尾市における65歳以上人口と登録者数の比率（登録率0.47%）、1人当たり負担額（傷害保険）934円/人	地域分類別の総人口（R2）のうち0.47%が登録すると想定 ※250mメッシュ人口の合算であり合計が合わない場合がある			約1.3 百万円	約0.3 百万円	

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

▼C：理想的な地域交通の実現に向けて実施が考えられる施策一覧（2/4）

分類	課題	問題の状況	想定される施策		事業費						
					算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定 ボリューム・算出条件等	概算事業費（想定） ※インシャルコスト以外は年間費用			
								地域①	地域②	地域③	地域④
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	利用がしにくい	利用促進	サブスク、エリア運賃導入	事例より	民間事業・必要に応じて減収分の補填		-	-	-	-
				料金割引	実績と割引パターンで想定	減収分の補填	半額で利用者数1.5倍の場合	約495百万円	約189百万円	約123百万円	約51百万円
				バス料金無料化	事例	約2.1億円（岡山市の事例8日間、人口は滋賀県の約半数） 参考：滋賀県年間の運行経費は約58.3億円	日・祝8日間の場合	約169百万円	約136百万円	約91百万円	約23百万円
			わかりやすい情報周知	事例より	チラシ：広告事業0円～330万円（印刷費）	広告印刷費	約1.3百万円	約1.1百万円	約0.7百万円	約0.2百万円	
					デジタルサイネージ：2900万円（インシャルコスト）	デジタルサイネージ（インシャルコスト）	約300百万円	約300百万円	約300百万円	約300百万円	
	困難維持が	政策目標を踏まえた各種取組	事例より	予算配分の変更		-	-	-	-		
	運行効率化	低運行効率・赤字が	需要に応じたサービス転換	定時定路線のデマンド化	実績より	県内の予約型乗合タクシーの実績より キロ当たり単価428円	民間バスのうち収支率20%未満がデマンド化と想定			約185百万円	約32百万円
				平均輸送密度に応じたダウンサイジング		コストは減額想定			-	-	-
				路線見直しおよび他手段への転換		コストは減額想定				-	-

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

▼C：理想的な地域交通の実現に向けて実施が考えられる施策一覧（3/4）

分類	課題	問題の状況	想定される施策		事業費								
					算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定ボリューム・算出条件等	概算事業費（想定） ※仁シャルスト以外は年間費用					
								地域①	地域②	地域③	地域④		
滋賀の課題解決に向けた施策	多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の継続が困難	行政主導、地域主導による運営	自治体連携広域コミバス	-	市町の運営							
				自治会運行・負担	事例より	約400万円	地域3, 4で各2エリア、4エリアを想定			約800万円	約800万円		
				カーシェアリング	事例より	民間事業・地域運営（経費は約20万円/台・年）		-	-	-	-		
				互助輸送	-	地域での運営、車両費は行政負担の場合はカーシェアリングに同じ		-	-	-	-		
				企業連携	事例より	企業の送迎バスの路線バス化	民間連携		-	-	-	-	
				シェアサイクル等	事例より	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援		約500万円（5割強出資）	1地域1件で4エリア	約500万円	約500万円	約500万円	約500万円
				湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難	利用促進、利便性向上 経費削減	事例より	約160万円（乗用車8000円の1・2割引で約3カ月実施の場合の印刷等を含む総事業費）	割引額の補填。地域2は沖島通船の往復1000円の500円割引、利用者数を基に想定。地域1は地域2と同額、地域3は半額を想定。	約480万円	約480万円	約240万円	
チラシの印刷費（バスマップの半額を想定）	約0.7万円	約0.5万円	約0.4万円						約0.1万円				

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

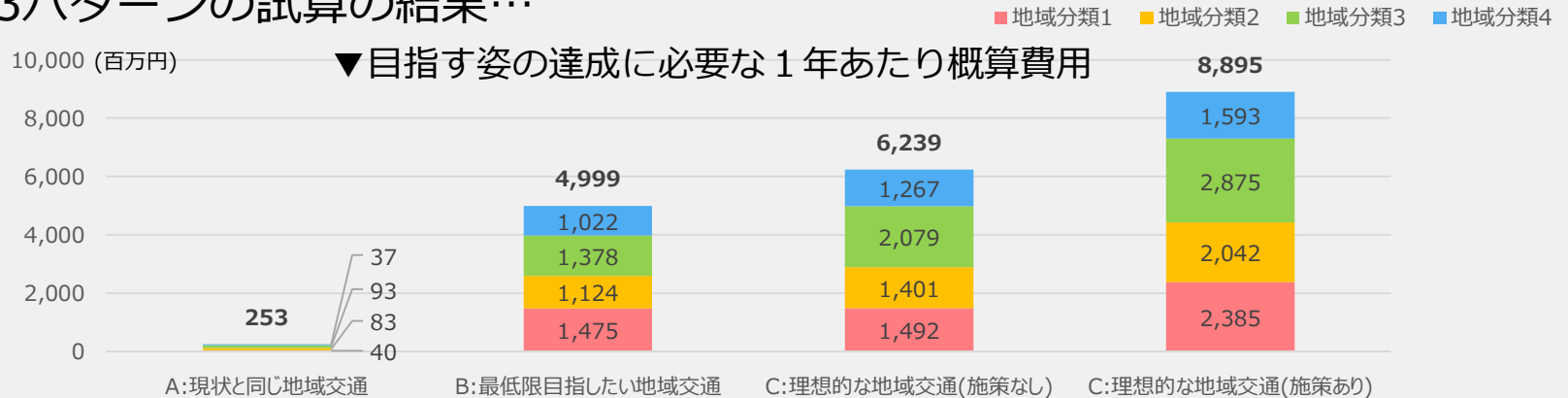
▼C：理想的な地域交通の実現に向けて実施が考えられる施策一覧（4/4）

分類	想定される施策	事業費							
		算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定ボリューム・算出条件等	概算事業費（想定） ※インシャルコスト以外年間費用				
					地域①	地域②	地域③	地域④	
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等	LRT	事例より	宇都宮LRTのキロ当たり事業費50.2億円/kmを適用	整備距離は12kmと想定し、整備費は宇都宮LRTのキロ当たり事業費を適用。運営費用は試算額	(インシャルコスト約602億円、ランニングコスト約4億円、赤字補填額1.5~2.8億円)				
	自動運転	事例より	1.04億円/年	4エリア	約1.04億円	約1.04億円	約1.04億円	約1.04億円	
	様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み	事例より	鳥取型MaaSインシャルコスト約2千万円、ランニングは民間事業	1エリアインシャルコスト約2千万円、各地域1エリアを想定	約20百万円	約20百万円	約20百万円	約20百万円	
	電動キックボードシェアサービス		民間事業を想定、土地提供等の支援（事業費に含まぬ）	利用料金の低減又は欠損の一部補填等を想定	約2百万円				
	空飛ぶクルマ		民間事業を想定		-	-	-	-	
福祉施策	バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助等	事例より		特別乗車券の交付（身体・精神障がい者1人当たり1.2万円/年を想定）※県計の障がい者人口を地域分類人口比率で案分	約12.0百万円	約9.6百万円	約6.4百万円	約1.7百万円	
				ユニバーサルデザイン車両購入費補助（40万円×4地域×10台/年を想定）	約4百万円	約4百万円	約4百万円	約4百万円	

第6章 施策推進に向けて

① 目指す姿の達成に必要な費用の試算

➤ 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)				合計	
	地域分類1	地域分類2	地域分類3	地域分類4		
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(5年償却)	611	449	461	274	1,795
	の車両購入費・人件費増額分	620	495	520	307	1,942
	追加運転手人件費	-813	-240	-84	-54	-1,191
IV 運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分						
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(5年償却)	846	662	692	299	2,499
	の車両購入費・人件費増額分	859	730	780	334	2,703
	追加運転手人件費	893	641	796	326	2,656
	IV 他施策導入のための必要経費					
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(スライド42-46)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。

滋賀地域交通ビジョン骨子(案)に対する御意見

分類	御意見概要
目指す姿	2040年代には、モビリティの姿自体が変わってくると思っている。また、今と「移動の価値」も変わっているはずであり、それらを見越しておくことが必要。
	道路整備には多額の税金を投入しながら、公共交通は民間事業としているが、先日のような大雪などで公共交通が止まってしまうと、社会活動も止まってしまうという現実を踏まえて検討が必要。
	公共交通の利用を促すにはどれだけ便利かが重要。車よりも公共交通の方が便利になっていないとモーダルシフトは起きにくい。
	目指す姿の実現のためにはバスダイヤの調整だけでは難しく、鉄道との連携が必要。
施策	公共交通が不便なところで、移動の選択肢が確保できるようになっていくことが重要。それが、定住促進や地域コミュニティの維持にもつながる。
	地域に乗降拠点を作り、そこでタクシーとバスを連絡し駅までつなげるなど、効率的な運行という観点も必要。医療にも観光にも地域交通が必要であるが、実際には使っていない。あればいいけど乗らない、という現実をどう変えていくか。市町が認識しているよりも住民ニーズはさらに細かく多様であり、どのような施策で対応していくかを考えなくてはならない。
	ユニバーサルデザインは地域によって異なるものではない。人口が多いところ少ないところで若干の差があるかもしれないが、考え方としては県域全体だということはどこかで明記する方が良い。
	世界的に脱炭素を進めるトレンドにあり、運輸部門のCO2削減は大きな課題になっている。滋賀県は環境立県というところもあり、ビジョンの中で脱炭素を進めることについて記載があったほうがよい。
	デジタル化は今後あらゆる場面で進んでいき、交通面ではMaaSなどDXが進んでいくため、その観点も反映しておくべき。
小さい時から公共交通に乗る経験をする等、モビリティマネジメントという観点も必要。	

滋賀地域交通ビジョン骨子(案)に対する御意見

分類	御意見概要
サービス水準	骨子案の指標例にある「自宅から最寄りのバス停まで300m」は、求めすぎとの意見があると思われる一方、高齢者や身体の不自由な人にとっては、それくらいの距離で確保する必要があるかもしれない。どこまでのサービス水準を達成し、どこまでを負担するかの検討が必要。
	バスは20～25分に1本くらいあればいいのではないかと。30分に1本といっても、30分待つわけではないので、説明の仕方が大切。駅でバス利用者を見ていると学生が多く、通学のためにバスは残していかなければならない。また、通学が無くなると、交通事業者の経営も成り立たない。
	バスについて、単に頻度だけが課題でなく、定時性が担保されないと乗ってもらえない。BRTなどにより定時制を確保し、利便性を感じてもらうことも重要。
その他	交通税ありきではいけない。滋賀県では、森林づくり県民税のように、地域をよくするために独自の税を徴取して取り組んでいるという先行事例を示しながら、受益と負担のあり方について説明しなくてはならない。
	交通税の仕組みはまだ決まっていないが、仮に試算結果の50億円を個人県民税で徴取とした場合、かなり大きな金額となる。
	動画について、タクシーが出ておらず、入れておくべき。免許返納者が、自家用車のような感覚で手軽にタクシーが利用できたら高齢者にとって便利。タクシーもひとつの要素として加えて頂きたい。
	第6章のパターンA、B、CのBで「最低限目指したい」という表現は適切か。これから負担のあり方などを議論していくと思うが、いきなりここを目指さないといけないのか、とゴールを提示されている印象になってしまう。