

土木交通・警察・企業常任委員会 資料4-3  
令和6年(2024年)3月7日  
土木交通部交通戦略課

# 滋賀地域交通ビジョン(案) 【本編】

滋賀県



|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 第1章 策定の趣旨                            | 1  |
| 1.1 策定の必要性                           | 1  |
| 1.2 策定のポイント                          | 2  |
| 1.2.1 理念                             | 2  |
| 1.2.2 都市計画との整合                       | 3  |
| 1.2.3 滋賀県が目指す地域交通のキーワード              | 4  |
| 1.2.4 目指す姿へのロードマップ                   | 5  |
| 1.2.5 滋賀県が目指す地域交通の姿の実現に必要な仕組み・システム   | 7  |
| 1.3 ビジョンの策定に当たって                     | 7  |
| 1.3.1 住民アンケート・県民アンケート                | 8  |
| 1.3.2 市町アンケート                        | 8  |
| 1.3.3 事業者アンケート                       | 9  |
| 1.3.4 滋賀の公共交通未来アイデア会議(県民トーク・県民フォーラム) | 10 |
| 1.3.5 県内主要鉄道駅でのご意見箱設置                | 15 |
| 1.4 その他の検討項目                         | 16 |
| 1.4.1 滋賀県基本構想の実現                     | 16 |
| 1.4.2 CO <sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりへの寄与 | 17 |
| 1.4.3 ユニバーサルデザインの推進                  | 17 |
| 1.4.4 災害時対応                          | 17 |
| 1.4.5 北部振興                           | 17 |
| 1.4.6 その他県施策との連携                     | 17 |
| 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項                 | 18 |
| 1.5.1 ビジョンの性格                        | 18 |
| 1.5.2 目標年次                           | 18 |
| 1.5.3 構成                             | 18 |
| 1.5.4 ビジョンの位置付け                      | 18 |
| 第2章 滋賀の現状                            | 19 |
| 2.1 活用データ・調査の概要                      | 19 |
| 2.1.1 統計データ                          | 19 |
| 2.2 地域の状況                            | 20 |
| 2.2.1 人口                             | 20 |
| 2.2.2 運転免許返納者数                       | 22 |
| 2.2.3 通学状況                           | 23 |
| 2.3 公共交通の状況                          | 25 |
| 2.3.1 公共交通サービスレベル(人口カバー率)            | 25 |
| 2.3.2 収支・費用負担状況                      | 27 |
| 2.3.3 利用者数の状況                        | 28 |
| 2.3.4 運転手の確保の状況                      | 29 |
| 2.4 公共交通のニーズ                         | 30 |
| 2.4.1 県内住民の公共交通のニーズ                  | 30 |
| 2.4.2 県外来訪者の公共交通のニーズ                 | 45 |
| 2.4.3 公共交通のニーズのまとめ                   | 48 |
| 2.5 広域交通の状況                          | 49 |
| 第3章 滋賀の交通をめぐる課題                      | 50 |

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| 3.1 滋賀の交通をめぐる課題.....           | 50  |
| 3.2 将来の考慮すべき環境変化.....          | 51  |
| 3.2.1 環境変化の要素.....             | 51  |
| 3.2.2 環境変化を踏まえた将来の動向.....      | 63  |
| 3.2.3 環境変化を踏まえた将来の検討事項.....    | 66  |
| 第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿.....         | 67  |
| 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは.....         | 67  |
| 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状.....    | 68  |
| 4.3 地域分類の設定.....               | 70  |
| 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿.....         | 72  |
| 第5章 目指す姿を実現するための施策例.....       | 74  |
| 5.1 県域指標と地域指標の考え方.....         | 74  |
| 5.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定.....    | 75  |
| 5.3 地域指標例の設定.....              | 82  |
| 5.3.1 他都市の事例.....              | 82  |
| 5.3.2 地域分類別の現状・ニーズ.....        | 86  |
| 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析.....       | 94  |
| 5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例..... | 106 |
| 第6章 施策推進に向けて.....              | 107 |
| 6.1 財源や整備手法の検討.....            | 107 |
| 6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算.....      | 116 |
| 第7章 まとめ.....                   | 125 |

## 第1章 策定の趣旨

### 1.1 策定の必要性

地域交通は、福祉、教育、観光、企業誘致、さらには CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会の実現など社会を支える土台であるとともに、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動への参画や人との交流のために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラであると言えます。

しかし、人々のライフスタイルの変化、人口減少、近江鉄道線の事業継続の課題、**JR 線の減便**、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、本県の地域交通を取り巻く状況は大きく変化しています。

「滋賀地域交通ビジョン」（以下、「本ビジョン」といいます）は、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、さまざまな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・活性を目指すことを目的として策定するものです。

#### 【近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化】

- ・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
- ・**JR 線の減便**
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大
  - ⇒利用者の減少、**公共交通の担い手不足や高齢化**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
- ・**自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制（2024 年問題）**
- ・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の企業が 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）



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、ビジョンを策定

## 1.2 策定のポイント

### 1.2.1 理念

本ビジョンでは、公共交通を「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」、地域交通を「乗合バス、タクシー、鉄道等の公共交通に加え、カーシェアリングや自転車等、日々の生活に密着した日常的な移動を支える移動手段」と定義します。

地域交通は、個人レベルでは、外出することによって、身体的活動とコミュニケーションの機会を創出することで、身体的・精神的な健康の増進に寄与します。社会レベルにおいては、教育、福祉、産業、観光など、人々の活動の基盤となります。また、地域交通の積極的な活用により、CO<sub>2</sub>ネットゼロの推進など環境に配慮した暮らし方や、地域の経済的・社会的活力を生み出すことにも繋がり、本県が進める「健康しが」の取組みに必要不可欠です。

こうした活動により「交わり、つながる」という人間の根源的欲求を満たし、人々の幸せを支え、地域の文化を育み、滋賀らしい社会の実現を目指します。

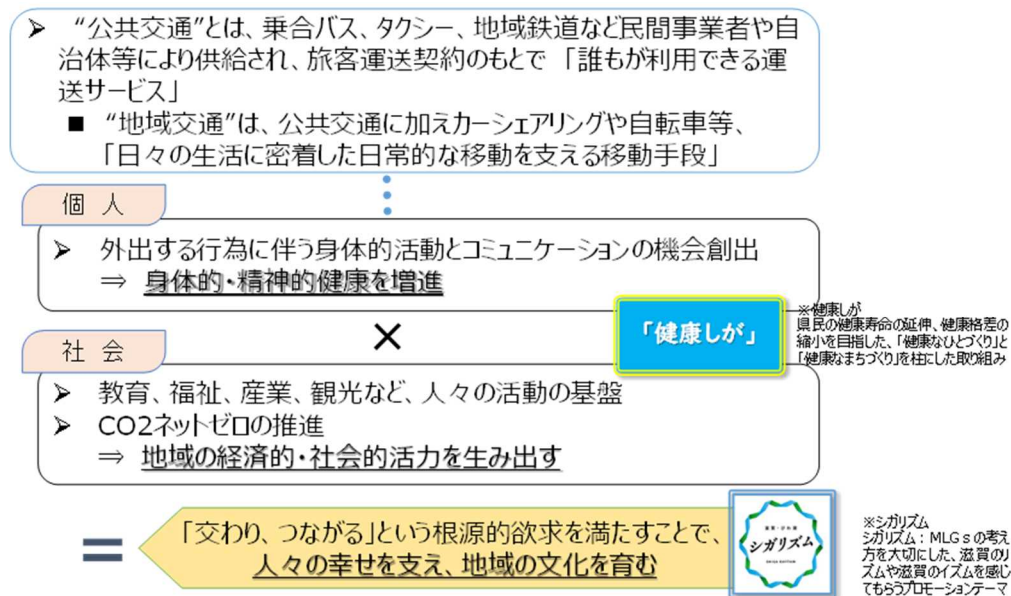


図 1.1 理念のイメージ図

本ビジョンにおいては、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と位置づけます。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を持つことから、国、自治体、住民、**企業**、交通事業者が地域交通の維持等に一定の責務を負うものとします。

自治体は地域における総合的な交通政策の立案・実施を、**住民や企業は自治体の施策への理解と協力および地域交通の積極的に利用する責務を担う**。交通事業者は自治体とともに施策を展開し公益的主体として社会インフラである地域交通の維持・管理を行う責務を担うものとします。

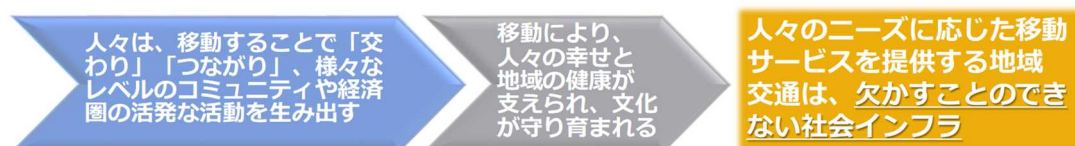
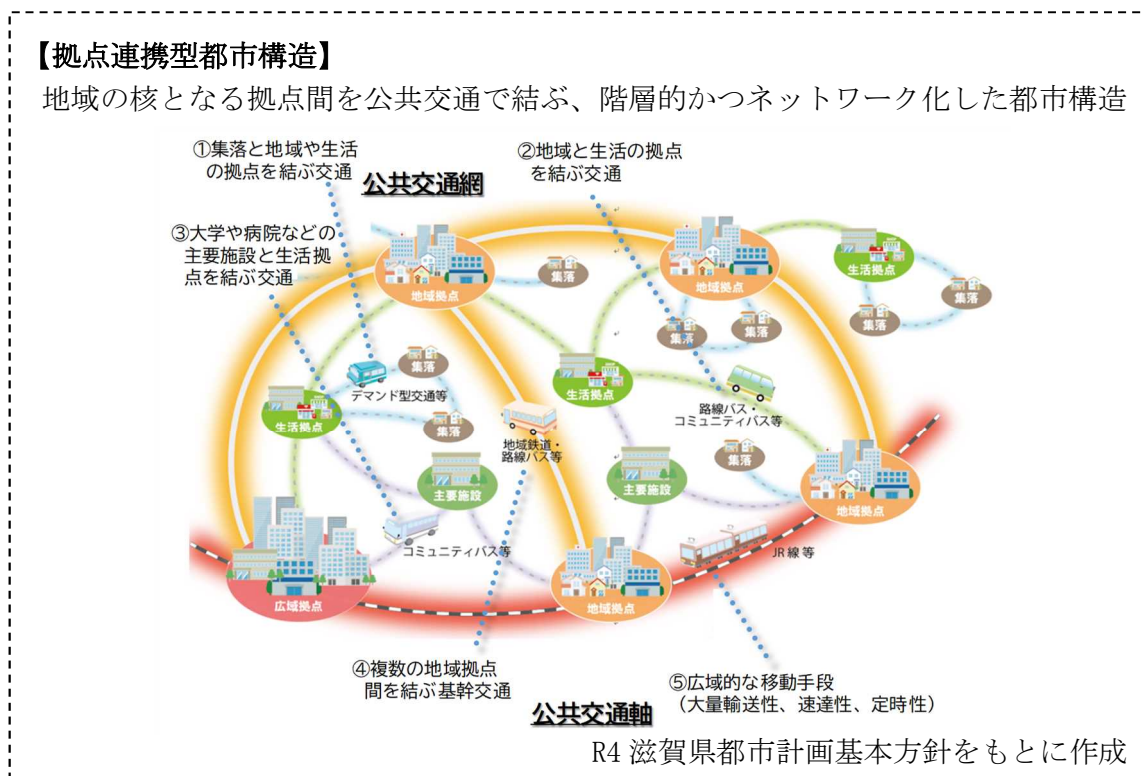


図 1.2 地域交通の位置づけ

### 1.2.2 都市計画との整合

本県では令和4年3月に滋賀県都市計画基本方針を策定しました。この基本方針の中で示された、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である「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、広域拠点と地域拠点、地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指します。

広域拠点と地域拠点間については、広域移動手段である鉄道線や市町間をまたぐ幹線路線バスを活用します。地域拠点と生活拠点・集落間については、住民に最も身近な交通手段である地域内路線バスやコミュニティバス、タクシー、デマンド交通等を活用し交通空白地の解消や交通不便地の改善につなげていきます。その結果、規模の異なる多様な拠点間を公共交通ネットワークで結ぶことで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能を補完しあうことが可能となります。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積が高まることで、公共交通の利用者が増加し、公共交通の利用促進・利便性の向上が可能となります。これら都市計画と公共交通の連携した取組により好循環が生み出され、持続可能で質の高い都市構造が形成されます。





|   |  |
|---|--|
| <p><b>公共交通軸</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ JR線、近江鉄道線、京阪電車線、信楽高原鉄道線<br/>大量輸送性、速達性、定時性に優れ、広域移動手段である鉄道線を「交通軸」として最大限活用</li> <li>✓ 市町間をまたぐ幹線路線バス<br/>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</li> </ul>                 |
| <p><b>公共交通網</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域内路線バス<br/>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</li> <li>✓ コミュニティバス、タクシー、デマンド交通等<br/>路線バスを補完する、交通空白地の解消や、交通不便地における交通手段として活用</li> </ul> |

図 1.3 公共交通軸・公共交通網の位置づけ

### 1.2.3 滋賀県が目指す地域交通のキーワード

本ビジョンでは、下記に示す各要素から、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、地域分類ごとに具体的に描きます。その描いた目指す地域交通の姿を県民、交通事業者等と共有し、実現に向けて連携していきます。

#### 【滋賀県が目指す地域交通の姿の要素】

##### ①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**根源的欲求**

##### 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

##### ④その他キーワード

- ・統合的政策（環境・福祉など様々な施策との連携）
- ・淡海ユニバーサルデザイン行動指針
- ・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（**デジタル地域コミュニティ通貨** ビワコ）



## 1.2.4 目指す姿へのロードマップ

## 1) 指標の設定

## (1) 指標の設定

目指す姿の実現に向けて、公共サービスとしての地域交通について、適正な水準、効率化の観点も考慮して指標を設定します。県内の人口分布や生活スタイル等が異なることから、地域特性に応じた指標例もあわせて検討します。

こうした指標を達成することで、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実現し、自家用車も含めた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」社会へ進めていきます。

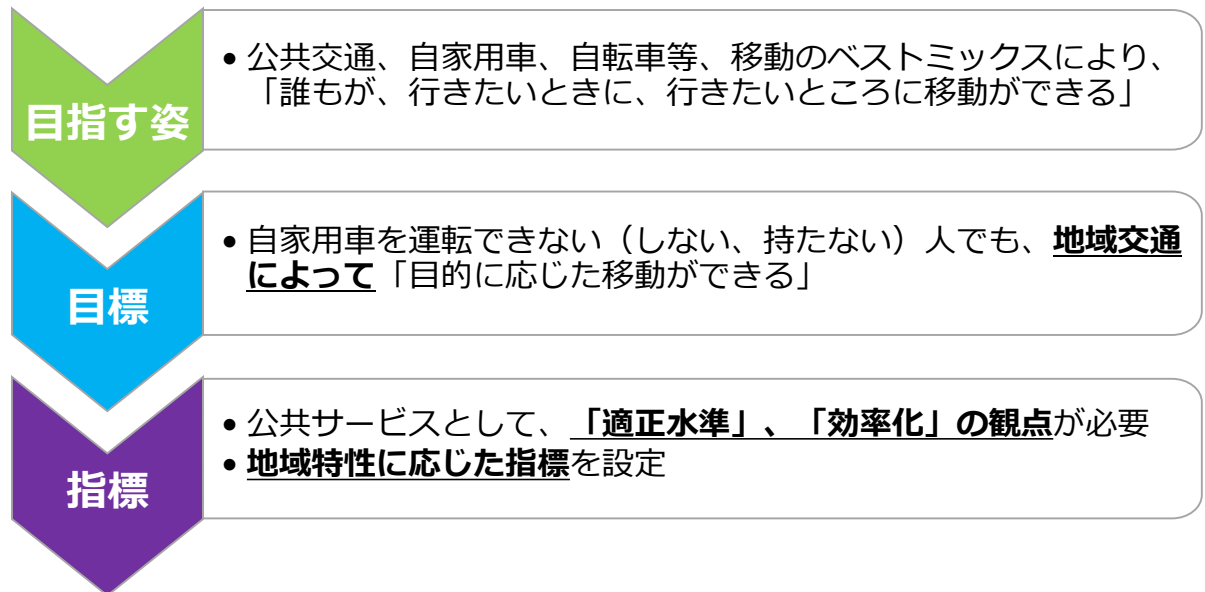


図 1.4 滋賀県が目指す地域交通の姿へのロードマップ

## (2) 県域指標・地域指標の関係性

指標は県域指標と地域指標の2つの指標を設定します。「県域指標」は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」として設定します。「地域指標」は、日用品以外の買い物・観光等生活に不可欠ではないものの、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とし、地域の実態に応じて検討を進めます。また少子高齢化の進展等、将来の地域交通を取り巻く環境変化を見据え、利用者と効率化の観点から指標の設定を検討します。本ビジョンではこの「地域指標」は例示で示し、各地域公共交通活性化協議会での具体的な指標設定を促していきます。

(3) ギャップ分析

地域指標・目指す姿と現状の地域交通のサービスレベルとのギャップを分析し、課題を抽出します。また、抽出した課題の解決に向けた施策を、全国・海外の先行事例を踏まえ事例集として整理します。

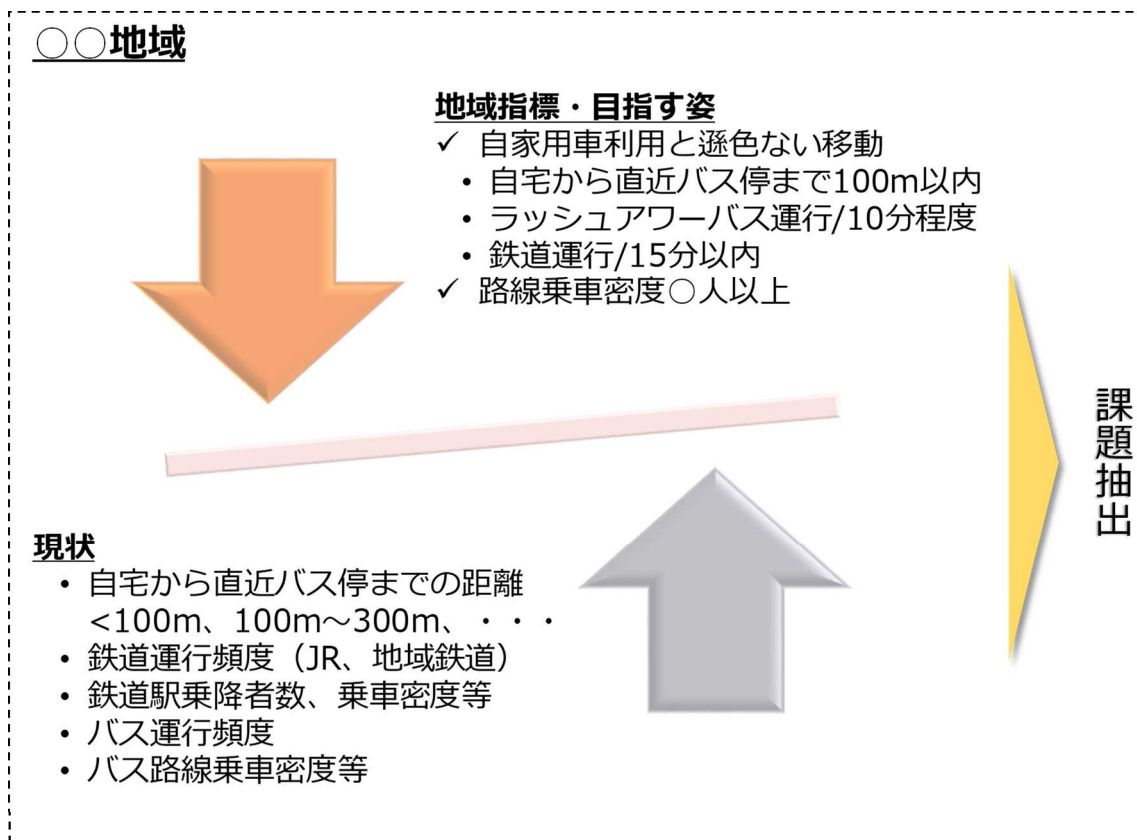


図 1.5 ギャップ分析のイメージ

表 1.1 施策例イメージ

| 課題                | 施策例   |
|-------------------|---|
| a) 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<br>・需要が見込めるバス路線の運行頻度増加<br>・地域の輸送資源によるバス路線の補完<br>・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)<br>・コミバスの運行・充実 |
| b) 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   |
| c) 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  |

### 1.2.5 滋賀県が目指す地域交通の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」状況から「乗ってみたいくなる」「今度も乗ろう」と利用者に思われるような状況への転換を図るため、キャッシュレス、ロケーションシステム、MaaS、バリアフリー化等利便性向上の取組み、利用ポイント、サブスクリプション等利用促進策を進め、「楽しい移動手段」とすることで利用者の増加による事業者の収益増を目指します。こうした目指す姿の実現に必要な仕組み・システムを構築することで、自動運転等の新たな技術への投資を促し、より利便性の高い地域交通の実現へと繋がります。

社会状況の変化等からもはや地域交通を利用者負担のみで維持することは困難であり、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を持つことから自治体は生活に必要な路線の維持に一定の責務を負うと考え、地域交通の維持・活性化のための負担のあり方についても検討します。

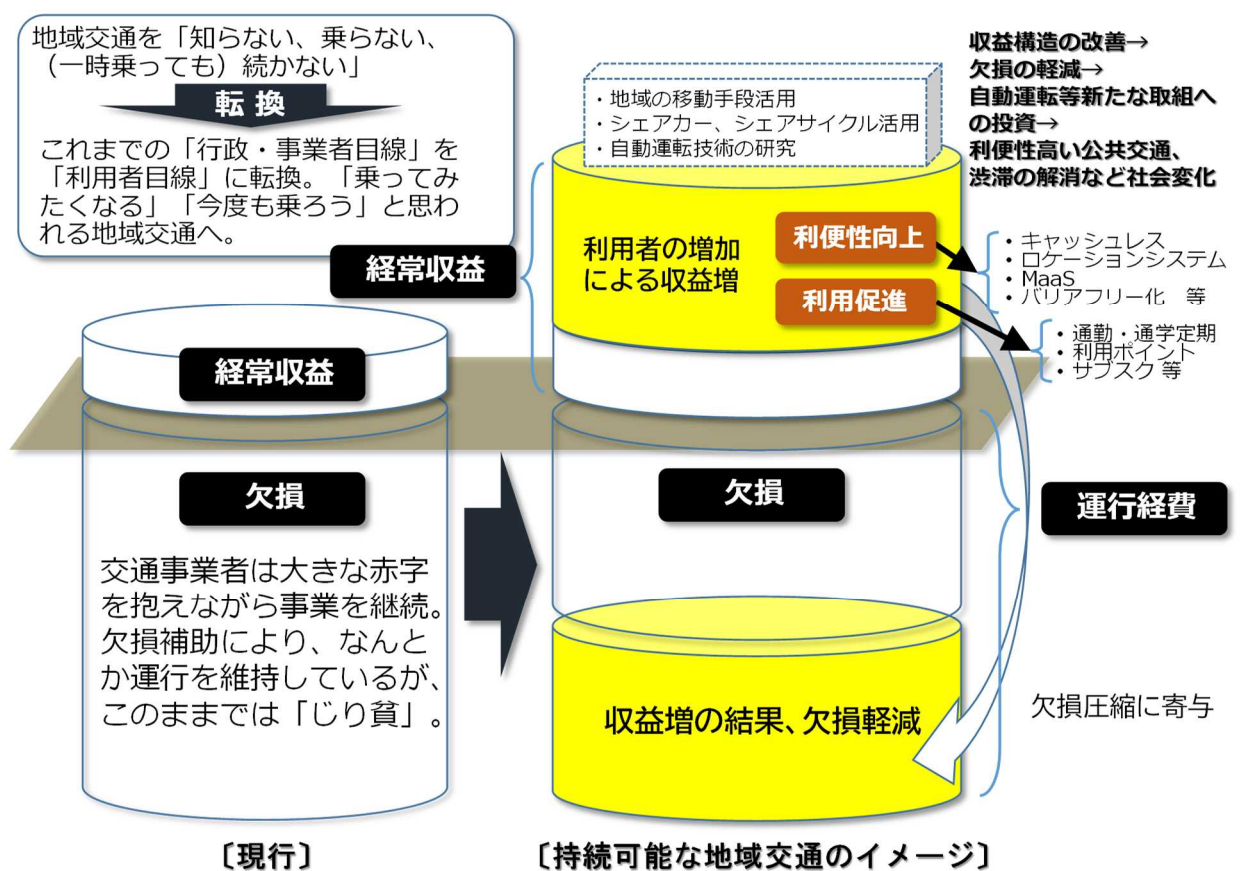


図 1.6 滋賀県が目指す地域交通の姿の実現に必要な仕組み・システムのイメージ

### 1.3 ビジョンの策定に当たって

本ビジョンの策定は、「公論熟議」、「民公共創」、「維持・活性」の3つをキーワードに、住民・県民等に対するアンケート、「滋賀の公共交通未来アイデア会議」、県内主要駅でのご意見箱設置など、様々な手段により、県民や交通事業者、市町等との対話を重ね、「理解と共感」の醸成に取り組みながら進めました。

## 1.3.1 住民アンケート・県民アンケート

|      |   |
|------|---|
| 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調査   |
| 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 | : 滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握<br>1.回答者属性<br>2.県内で利用する公共交通の状況<br>3.公共交通の現状に対する認識<br>4.新たな費用負担に対する意向<br>5.公共交通に求めるサービス水準<br>6.公共交通サービス向上に向け、必要な取組<br>7.自動車から公共交通への転換に向けた意向 |
| 実施媒体 | : ①住民アンケート（郵送・WEB）<br>※無作為に抽出した県内各市町 350 世帯、計 6,650 世帯対象<br>②県民アンケート（WEB）<br>※滋賀県 HP に二次元バーコード掲載  |
| 回収数  | : 計 2,997 通<br>(①住民アンケート（郵送・WEB）の回収率 40.6%)   |

表 1.2 回収状況

| 実施媒体           | 回収数   | 回収率   |
|----------------|-------|-------|
| ①住民アンケート（郵送・紙） | 1,941 | 40.6% |
| ①住民アンケート（WEB）  | 762   |       |
| ②県民アンケート（WEB）  | 294   | -     |
| 合計             | 2,997 | 40.6% |

## 1.3.2 市町アンケート

|      |  |
|------|--|
| 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%）   |

※「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？(近畿運輸局)」の「地域公共交通地域が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目」の12分野を採用

## 1.3.3 事業者アンケート

|      |   |
|------|---|
| 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9月21日(水)~令和4年10月7日(金)   |
| 実施内容 | : 県内路線バス事業者20社、地域鉄道(近江鉄道、京阪電気鉄道、信楽高原鉄道)3社の合計23事業者を対象とし、以下内容を把握<br>1.交通事業の現況<br>2.事業運営における懸念事項<br>3.該当路線の対策検討の有無および内容<br>(対策が必要だと考えている路線の対策内容・必要条件等把握)<br>4.サービス向上に向けた取組への意向<br>5.新技術の導入意向 |
| 実施媒体 | : メール   |
| 回収数  | : 14通(回収率60.9%)   |

### 1.3.4 滋賀の公共交通未来アイデア会議(県民トーク・県民フォーラム)

#### 1) 概要

目指す地域交通の姿等について、県民の意見やアイデアをいただく活動として「滋賀の公共交通未来アイデア会議（「県民トーク」、「県民フォーラム」）を開催しました。

| イベント     |      | 県民トーク  |               |                |           | 県民フォーラム  |
|----------|------|--|---------------|----------------|-----------|--|
| 形式       |      | <ul style="list-style-type: none"> <li>職員が各施設へ出向き、タブレットを持って「将来の公共交通として求めるレベル」、「公共交通の問題点や課題」、「費用負担の方法の意向」等をアンケート形式で来訪者と対話</li> <li>時間のある方には動画「SHIGA SMART ACCESS 2040S」を視聴いただき、公共交通の課題を解決するための望む施策等についても意見聴取</li> </ul> |               |                |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>県民トークの結果等を踏まえ、県民同士でも意見交換する</li> </ul> |
| 開催地      | 地域分類 | ①  | ②             | ③              | ④         | ①  |
|          | エリア  | 湖南   | 湖東            | 甲賀             | 湖西        | 湖南   |
|          | 施設種類 | 病院   | 商業施設          | 商業施設           | 道の駅       | 商業施設   |
|          | 名称   | 滋賀県立総合病院(ロビー)  | イオンタウン彦根      | アル・プラザ水口       | 道の駅くつき新本陣 | イオンシネマ草津   |
| 主なターゲット層 |      | 通院患者およびその家族  | 若年層<br>ファミリー層 | ファミリー層<br>車利用者 | 車利用者      | 県民全体<br>(WEB 併用)   |

※県民トークは上記4箇所とは別に県内市役所・町役場庁舎でも実施（全19回）

※その他、高校生、大学生、交通事業者とも対話を実施

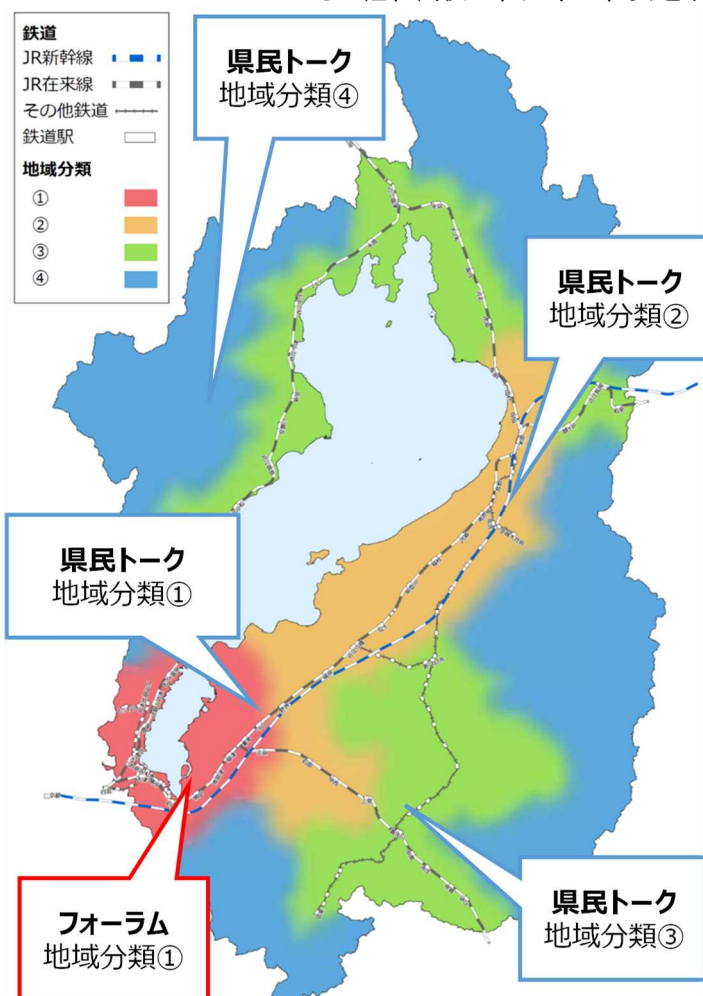


図 1.7 県民トーク・県民フォーラムの実施内容

2) 県民トーク実施結果

|           |  |   |        |   |      |   |      |
|-----------|--|---|--------|---|------|---|------|
| 実施時期      | : 令和 5 年 7 月 18 日(火)～令和 5 年 10 月 28 日(土)   |   |        |   |      |   |      |
| 実施内容      | : 属性、公共交通の利用状況、必要性に対する意向、費用負担意向等を把握  |   |        |   |      |   |      |
| 実施形式      | : ①県民トーク（対面）<br>※滋賀県内各地で施設訪問者に対し、アンケート形式でヒアリングを実施<br>②県民フォーラム（対面+WEB）<br>※イオンシネマ草津を会場に、参加者がアイデアを共有するフォーラムを開催<br>③アンケート（WEB）<br>※ポスター・チラシ上に二次元バーコード掲載 |   |        |   |      |   |      |
| アンケート回収数  | : <table border="1"> <tr> <td>①</td> <td>1,006名</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>351名</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>235通</td> </tr> </table>          | ① | 1,006名 | ② | 351名 | ③ | 235通 |
| ①         | 1,006名   |   |        |   |      |   |      |
| ②         | 351名   |   |        |   |      |   |      |
| ③         | 235通   |   |        |   |      |   |      |
| 県民トーク実施場所 | : 県内 19 市町役場、道の駅くつき新本陣、アル・プラザ水口、イオンタウン彦根、滋賀県立総合病院  |   |        |   |      |   |      |



図 1.8 ポスター(県民トーク・県民フォーラム)

表 1.2 県民トーク回答数(県内4箇所)

| 日時                  | 場所        | 回答数 |
|---------------------|-----------|-----|
| 7/30(日) 8:00~12:00  | 道の駅くつき新本陣 | 101 |
| 8/9(水) 10:00~17:00  | アル・プラザ水口  | 54  |
| 8/11(金) 10:00~17:00 | イオンタウン彦根  | 74  |
| 8/25(金) 9:00~16:00  | 滋賀県立総合病院  | 71  |
| 合計                  |           | 300 |

▼道の駅くつき新本陣 ▼アル・プラザ水口



▼イオンタウン彦根



▼滋賀県立総合病院



図 1.9 対話状況

表 1.3 県民トーク回収数(県内市役所・町役場庁舎)

| 日時                 | 場所      | 回答数 |
|--------------------|---------|-----|
| 7/18(火)9:00~16:00  | 守山市役所   | 54  |
| 7/25(火)9:00~16:00  | 長浜市役所   | 54  |
| 7/27(木)9:00~15:00  | 甲良町役場   | 22  |
| 8/1(火)9:00~16:00   | 東近江市役所  | 50  |
| 8/3(木)9:00~16:00   | 甲賀市役所   | 51  |
| 8/8(火)9:00~15:00   | 竜王町役場   | 18  |
| 8/22(火)9:00~16:00  | 愛荘町役場   | 18  |
| 8/24(木)9:00~16:00  | 米原市役所   | 37  |
| 9/5(火)9:00~16:00   | 近江八幡市役所 | 56  |
| 9/7(木)9:00~16:00   | 栗東市役所   | 30  |
| 9/19(火)9:00~16:00  | 高島市役所   | 41  |
| 9/20(水)9:00~16:00  | 草津市役所   | 41  |
| 10/10(火)9:00~16:00 | 大津市役所   | 41  |
| 10/12(木)9:00~16:00 | 湖南市役所   | 24  |
| 10/17(火)9:00~16:00 | 日野町役場   | 18  |
| 10/18(水)9:00~16:00 | 彦根市役所   | 39  |
| 10/19(木)9:00~16:00 | 野洲市役所   | 29  |
| 10/24(火)9:00~16:00 | 多賀町役場   | 14  |
| 10/26(木)9:00~16:00 | 豊郷町役場   | 17  |
| 合計                 |         | 654 |

※その他県内高校など 計52件



3) 県民フォーラム実施結果

|      |   |
|------|---|
| 実施日時 | : 令和5年10月28日(土) 13:00~15:00 (12:30開場)                                       |
| 実施場所 | : イオンシネマ草津  |
| 実施形式 | : 対面 (上限300人) +WEB<br>※オーディエンスインタラクシオンツール「Slido」を活用し、対面・WEBともに参加者からの意見を募集集約 |
| 参加者数 | : 計351名 (対面253名、WEB98名)   |



図 1.10 ポスター(県民フォーラム)

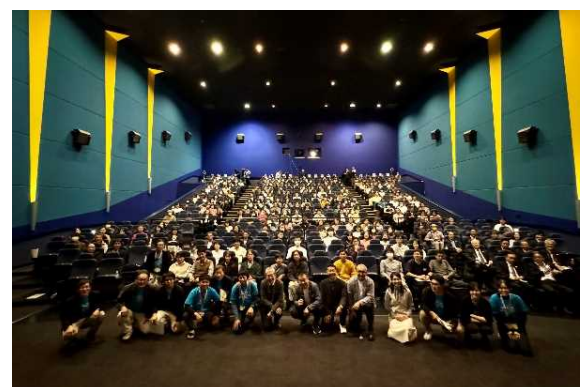


図 1.11 県民フォーラム実施状況

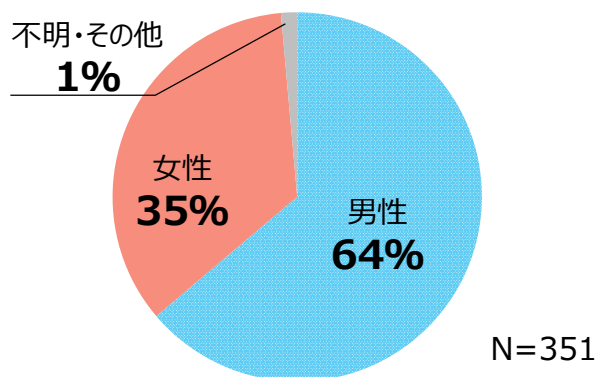


図 1.12 参加者属性(性別)

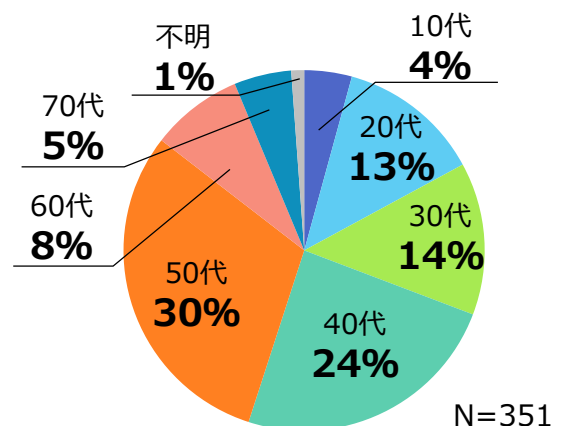


図 1.13 参加者属性(年代)

滋賀の公共交通  
未来アイデア会議

ご意見をいただくために

◆Slidoの使い方

- 会場参加の方  
⇒受付でお配りした案内用紙又は  
スライド画面右上の二次元バーコード  
から読み取り回答をお願いします
- オンライン参加の方  
⇒スライド画面右上の二次元バーコード  
から読み取り回答をお願いします

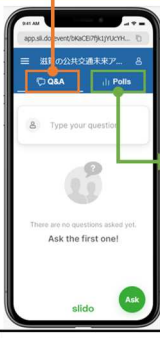
【注意事項】  
・二次元バーコードを読み込んだあとは、画面を閉じないでください（閉じた場合、回答が保存されないおそれがあります。その場合は、最初から回答をお願いします）  
・回答の際は、ブラウザのプライベートモードをオフにしてください（回答が保存されないおそれがあります。）

「Q&A」  
ご意見・ご質問をいつでもお送りいただけます！

「Polls」  
進行に沿って投票を行います（画面は自動で切り替わります）

回答は匿名で、いつでも編集可能ですので、ぜひご意見をお送りください！

さっそくテスト（Polls）をしてみましょう！



【Slidoを用いた意見募集】

- Slidoとは：二次元バーコードからスマホでいつでも匿名で回答出来るシステム
- 常時質問・感想を回答出来る他、発表の合間に投票を行い登壇者と聴衆の対話に寄与

図 1.14 Slido の使い方説明スライド

▼進行の流れ

|              |   |   |
|--------------|---|---|
| 開会           | 将来の公共交通の姿を描いた動画&実行委員のご紹介  | ① |
| プロフェッショナルトーク | パネリスト①<br>京都府立大学 教授<br>川勝 健志氏<br>● 公共交通の魅力とは？<br>● 公共交通が発達した海外の都市からみる日本との違い   | ② |
|              | パネリスト②<br>(一社)グローバル交流推進機構 理事長<br>土井 勉氏<br>● 公共交通の価値や役割を一緒に考えよう  | ③ |
| 県民トークデータ発表!  | 今までにいただいた県民の皆様のご意見をご紹介します！県職員等が悩みをぶっちゃけます！<br>テーマ①：自動車社会の中で本当に公共交通が要るのか？<br>テーマ②：乗っていない中でどうやって維持すればよいのか？<br>テーマ③：どんな公共交通になったら使ってもらえるのか？ |   |
| 知事トーク        | パネリスト③<br>滋賀県知事 三日月大造氏<br>● なぜ今滋賀県で「公共交通」を考えるのか   | ④ |
| ディスカッション     | 各トーク内容や皆さまからのご意見・ご質問を踏まえ、滋賀の公共交通について対話しましょう！<br>◆ 公共交通は「誰にとって」「どんなときに」必要？<br>◆ 公共交通があることの魅力<br>◆ どうやって公共交通を支えるか？                        |   |

▼Slido質問項目

|   |   |
|---|---|
| ① | 今日はどの交通手段で会場まで来ましたか？（複数選択可）   |
|   | 1. 徒歩 2. 自転車<br>3. バイク(自動二輪・原付) 4. 自動車<br>5. タクシー 6. バス 7. 鉄道<br>8. その他               |
| ② | 動画※を踏まえて、あなたが思う将来の公共交通の望ましいレベル  |
|   | 1. 現状よりもサービスレベルが下がって良い<br>2. 現状維持<br>3. 動画までは不要だが今よりもサービス向上<br>4. 動画と同程度・それ以上のサービスレベル |
| ③ | 公共交通は、誰に・どんなときに必要だと思いますか？（自由記述）   |
| ④ | どのような“まち”で暮らしたいですか？<br>そのために、どんな公共交通を望みますか？（自由記述）                                     |

そのほか、フォーラムを通して公共交通に対する質問・疑問やアイデア等自由意見を募集

図 1.15 進行の流れ(県民フォーラム)

※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」  
滋賀県の 2040 年代における理想的な交通の将来像のイメージを共有するため、地域 4 分類別に描いた動画をアンケート時に再生

▼動画キャプチャ（左：都市部（地域①）、右：郊外 2（地域④））



### 1.3.5 県内主要鉄道駅でのご意見箱設置

これからの滋賀の公共交通についての意見（自由記述）を募るため、県内主要駅にご意見箱を設置しました。回答結果は、「運行本数増加」や「利用環境改善」等公共交通のサービスレベル向上に関わる要望が約8割でした。

表 1.4 実施日時・期間および回収数

| 日時                | 期間                       | 回収数   |
|-------------------|--------------------------|-------|
| 9/25(月)~10/23(月)  | 近江今津駅、大津駅、貴生川駅、京阪びわ湖浜大津駅 | 268 件 |
| 10/18(水)~11/16(木) | 堅田駅、彦根駅、南草津駅、近江鉄道八日市駅    |       |

表 1.5 回答内容

| 項目      | 回収数 | 比率     |        |
|---------|-----|--------|--------|
| 運行本数増加  | 81  | 30.2%  | 81.0%  |
| 利用環境改善  | 108 | 40.3%  |        |
| 新交通システム | 28  | 10.4%  |        |
| 交通税     | 4   | 1.5%   | 1.5%   |
| その他     | 47  | 17.5%  | 17.5%  |
| 合計      | 268 | 100.0% | 100.0% |



図 1.16 ご意見箱設置状況

## 1.4 その他の検討項目

### 1.4.1 滋賀県基本構想の実現

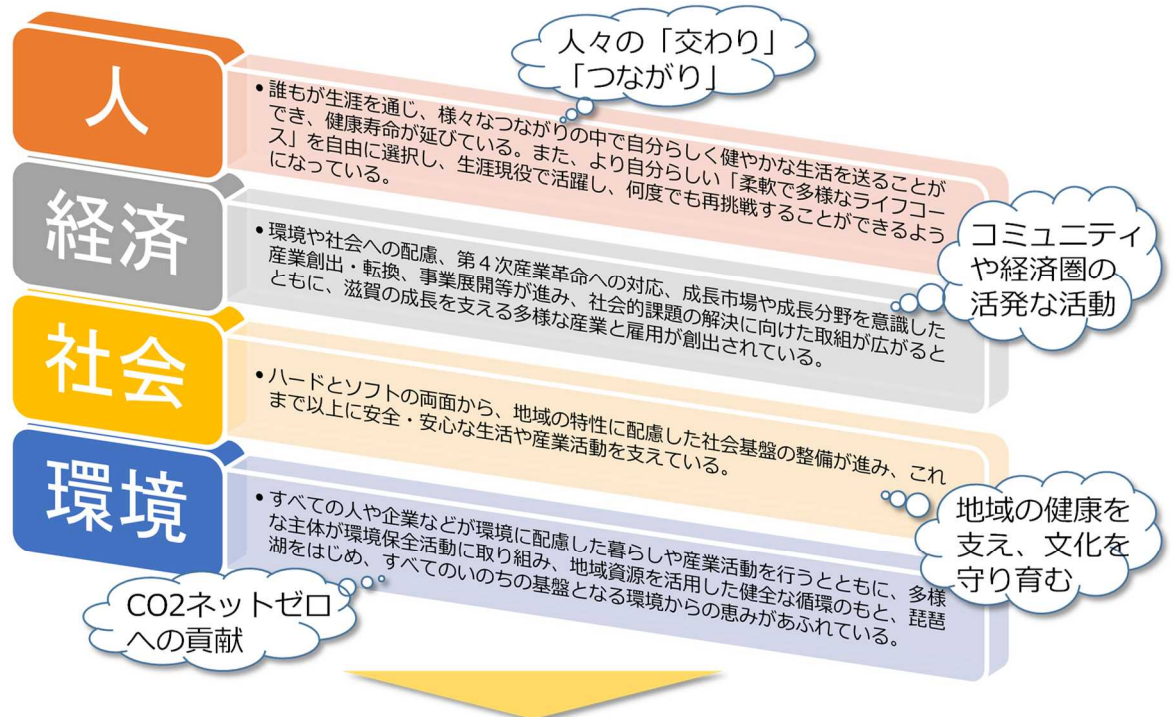
平成 31 年 3 月に策定された滋賀県基本構想では「変わる滋賀 続く幸せ ～Evolving SHIGA～」を基本理念に掲げ、「人」、「経済」、「社会」、「環境」の 4 つの視点で描いています。

地域交通の発展により、「人」においては人々の「交わり」「つながり」の増加、「経済」においてはコミュニティや経済圏の活発な活動創出への貢献、「社会」においては地域の健康を支え、文化を守り育む社会基盤の構築、「環境」においては CO<sub>2</sub> ネットゼロへの貢献が期待されます。

そのため、滋賀県基本構想の実現に向けて、地域交通の維持・活性化を促進します。

#### ●みんなで目指す 2030 年の姿

【滋賀県基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」(2019 年度～2030 年度) (平成 31 年 3 月策定)】



### 滋賀県基本構想の実現に向け、地域交通を促進

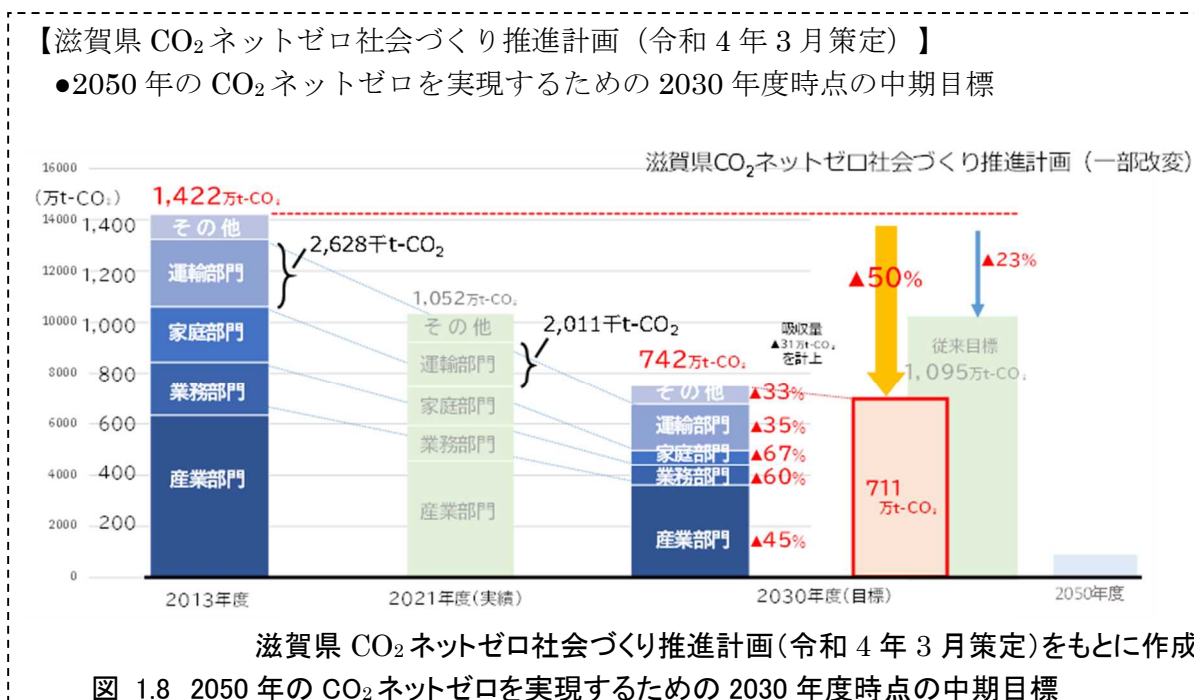
滋賀県基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」(2019 年度～2030 年度)をもとに作成

図 1.7 みんなで目指す 2030 年の姿(滋賀県基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」)

### 1.4.2 CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりへの寄与

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 **19.1%** であり、そのうち自動車（生活由来）の占める割合は **53.7%**（2021年度実績）です。

地域交通の充実により、CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりに寄与します。



### 1.4.3 ユニバーサルデザインの推進

令和5年10月に策定された「ユニバーサルデザイン行動指針」を踏まえ、誰もが自らの意思で自由に行動でき、快適に生活するため、利用者の視点に立った生活環境の整備や、その機能を維持し、「誰もが暮らしやすいまちづくり」を進めます。

### 1.4.4 災害時対応

「滋賀県地域防災計画」に基づき、災害時における救助物資および避難者等の緊急輸送など、災害の発生時に被害を最小化するため、国、市町、交通事業者等と連携し対応にあたります。

### 1.4.5 北部振興

「北の近江振興プロジェクト」に基づき、市町、交通事業者、住民等と連携し、県北部地域の移動手段の維持・活性化を図ります。

### 1.4.6 その他県施策との連携

東海道新幹線や北陸新幹線等の高速鉄道やリニア中央新幹線と JR 在来線との有機的な結合、災害時の人的・物的資源の輸送手段としての交通ネットワーク確保、福祉、健康医療、教育、観光、移住促進等様々な施策との連携を進めます。

## 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

### 1.5.1 ビジョンの性格

本ビジョンは、本県における地域交通の将来の目指す姿と今後のあり方を示すものです。

### 1.5.2 目標年次

本ビジョンは、2040年代の滋賀が目指す地域交通の姿を展望します。

### 1.5.3 構成

本ビジョンは、「第1章 策定の趣旨」、「第2章 滋賀の現状」、「第3章 滋賀の交通をめぐる課題」、「第4章 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」、「第6章 施策推進に向けて」、「第7章 まとめ」の全7章で構成されています。

### 1.5.4 ビジョンの位置付け

本ビジョンは広域的視点から県内の将来の地域交通の姿を示すもので、今後、ビジョンの実現に向け、市町が策定した「地域公共交通計画」と整合を図りながら取組みを進めてまいります。

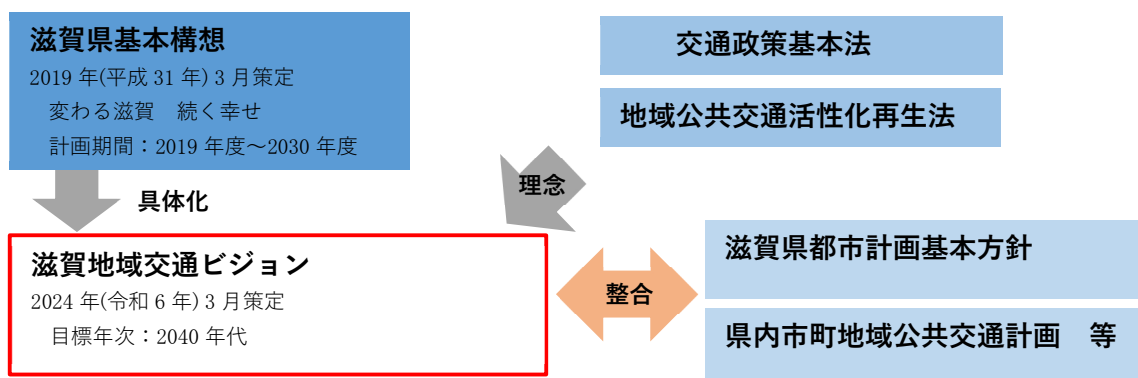


図 1.9 ビジョンの位置付け

## 第2章 滋賀の現状

### 2.1 活用データ・調査の概要

現状把握にあたり活用したデータおよび実施した調査について、以下に示します。

#### 2.1.1 統計データ

表 2.1 統計データ一覧

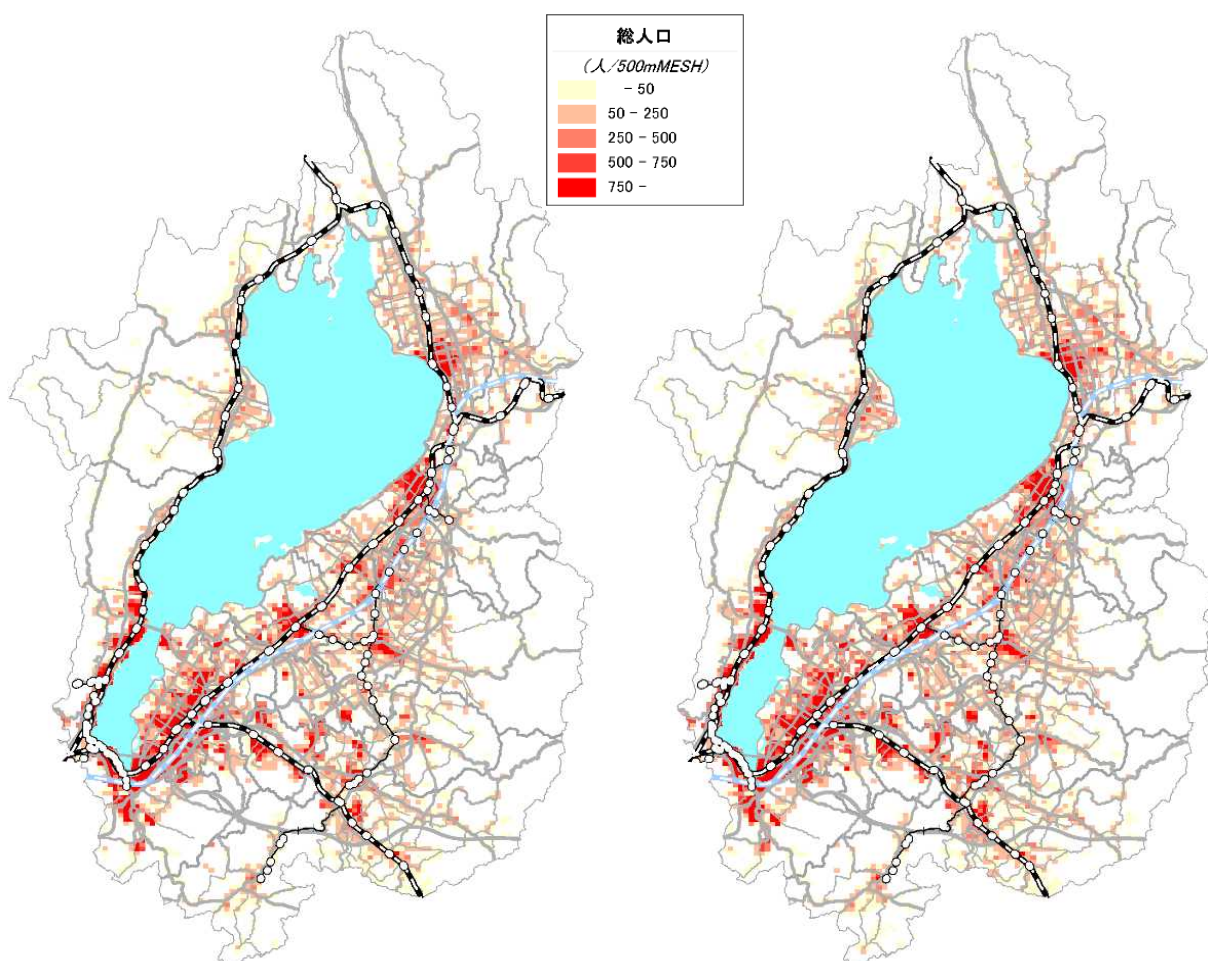
| 大項目                                     | 詳細                  | 単位   | 出典  |
|---|---------------------|------|---|
| 公共交通カバー率<br>(運行本数などのサービスレベルに応じたカバー率の算定) | 鉄道・バスネットワーク、サービスレベル | 県、地域 | R2 年度バス事業者提供資料                            |
|   | 年齢階層別人口             | メッシュ | 国土数値情報 (500m メッシュ別将来推計人口<H30 国政局推計>)      |
| 公共交通分担率<br>(通勤・通学)                      | 移動状況                | 県、地域 | R2 国勢調査                                   |
| 収支率、乗車密度                                | バス停別・便別人員、収支、運行本数   | 路線   | R2 年度バス事業者提供資料、WEB 検索 (Yahoo! JAPAN 路線情報) |
| 人口・高齢化                                  |                     | メッシュ | 国土数値情報 (500m メッシュ別将来推計人口<H30 国政局推計>)      |
| 運転免許保有状況                                |                     | 県    | 運転免許統計 (H27~R3)                           |
| 自動車交通量                                  |                     | 路線   | H27 道路交通センサス                              |

## 2.2 地域の状況

### 2.2.1 人口

本県では、将来、人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、人口が増加するエリアも広範囲に点在すると推計されています。

このため、今後の土地利用の変化を踏まえたとしても、公共交通がカバーすべき範囲は広域にまたがると考えられます。

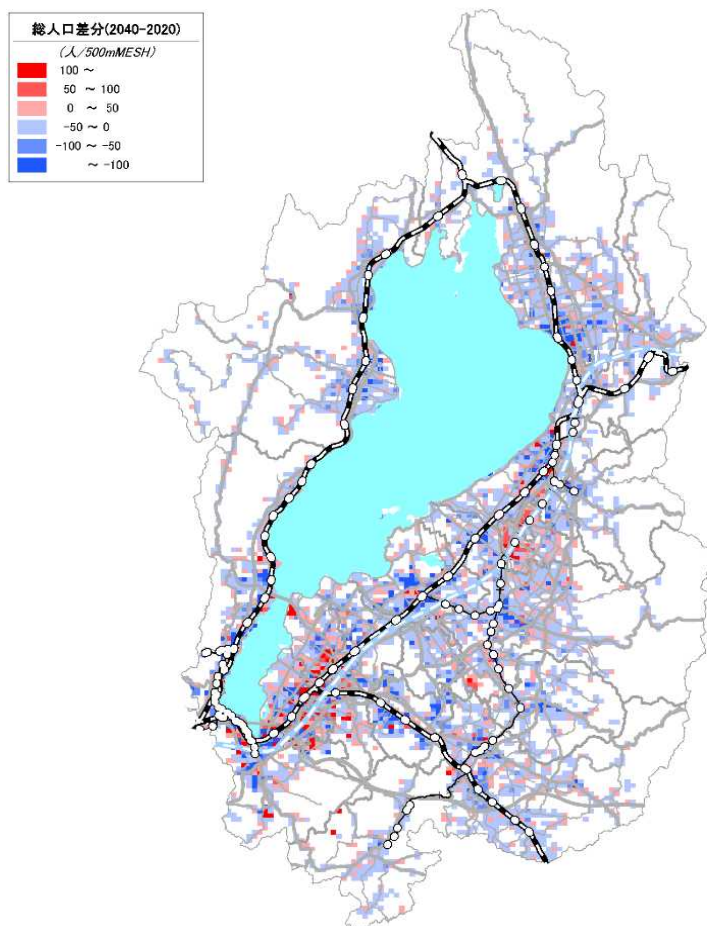


出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口〈H30国政局推計〉）

図 2.1 2020年総人口

図 2.2 2040年総人口





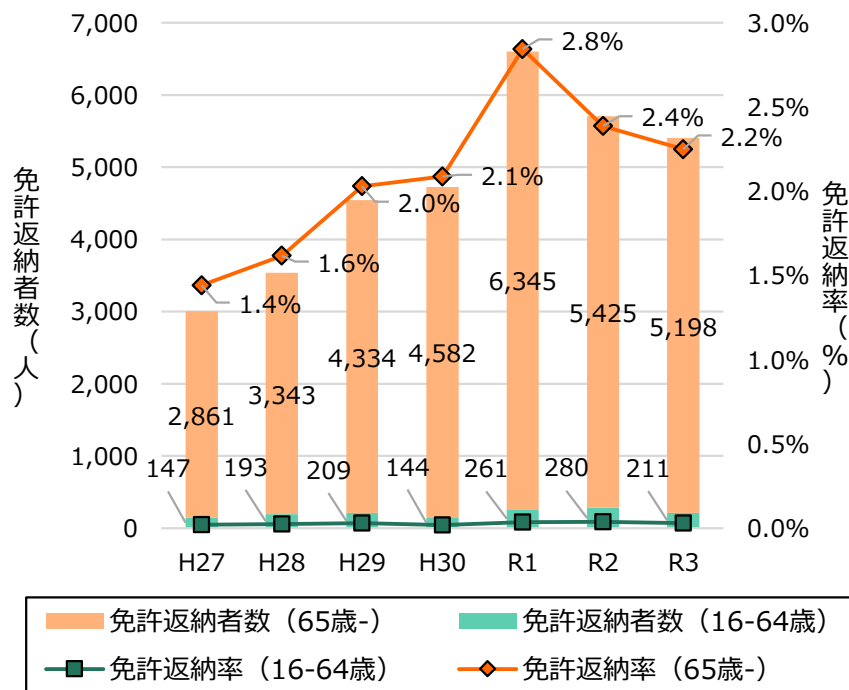
出典：国土数値情報（500m メッシュ別将来推計人口〈H30 国政局推計〉）

図 2.3 総人口差分(2040 年-2020 年)

### 2.2.2 運転免許返納者数

コロナの影響により令和2年度、3年度の免許返納率は低下したものの、高齢ドライバーによる事故の増加を踏まえ、今後は政策的に免許返納は促進される状況にあります。

そのため、地域の移動手段としての公共交通の必要性は高まると考えられます。



出典：運転免許統計（警察庁）

図 2.4 滋賀県の運転免許返納者数

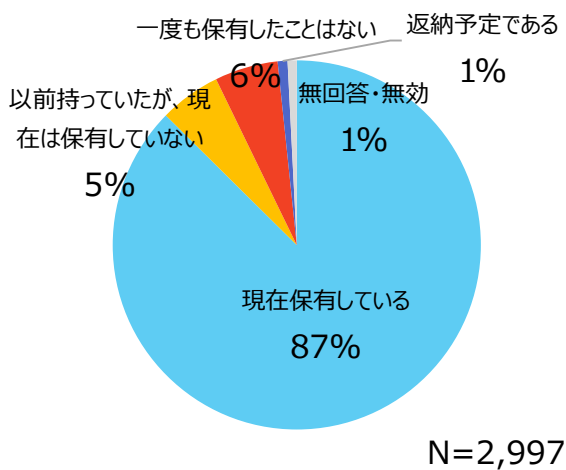
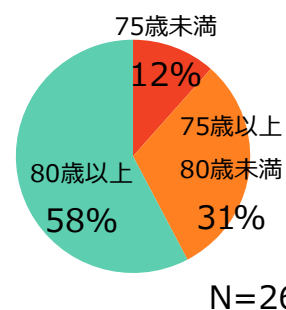


図 2.5 自動車運転免許(自動二輪を含む)保有状況



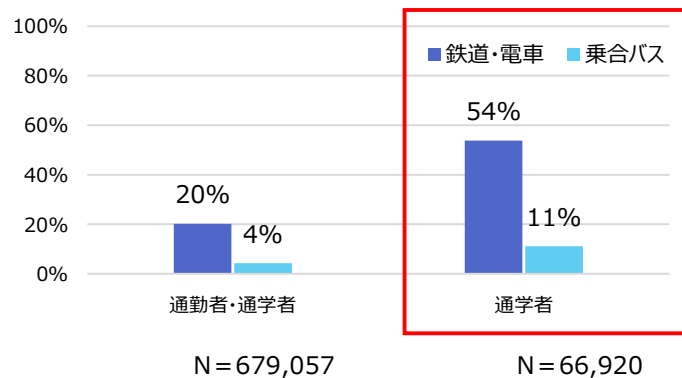
出典：住民アンケート(令和4年10月実施)  
図 2.6 「返納予定である」を選択した場合、何歳ごろ返納予定か

### 2.2.3 通学状況

#### 1) 全体

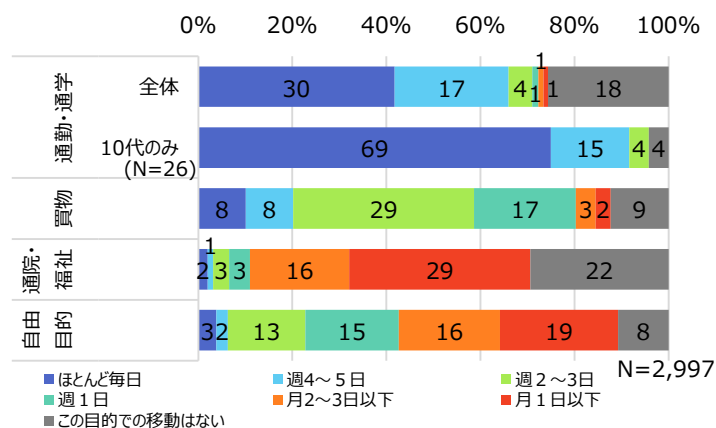
通勤・通学における公共交通分担率および日常的・最低限必要な外出頻度は、他目的と比較して高く、特に通学は突出して高い状況にあります。

通勤・通学における公共交通の必要性は高く、特に通学は必須と考えられます。



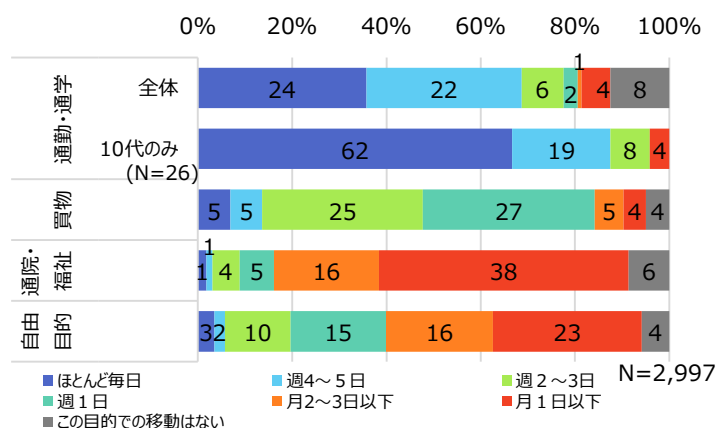
出典：R2 国勢調査

図 2.7 通勤・通学目的での利用交通手段割合



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.8 日常的な外出頻度

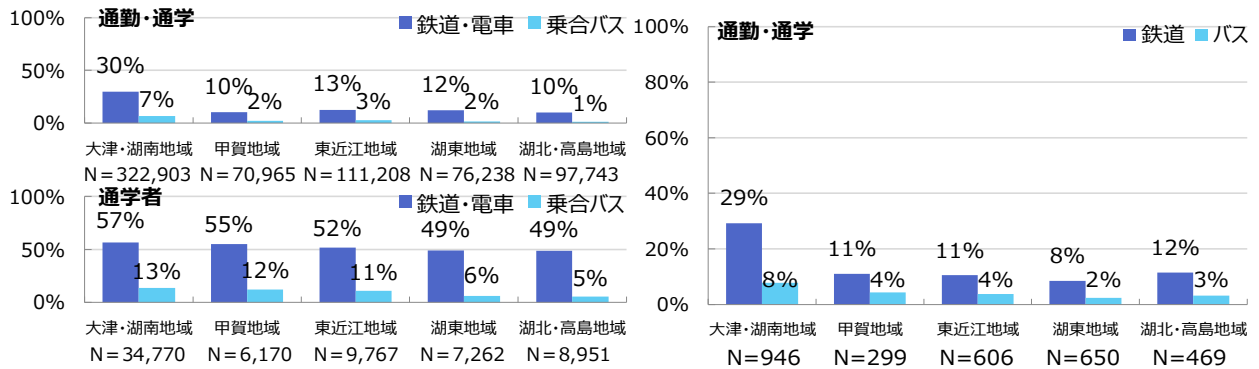


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.9 最低限必要な外出頻度

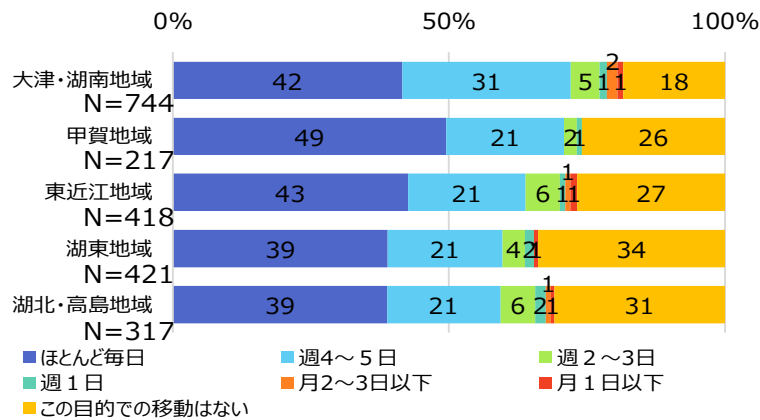
2) 地域別分析

通勤・通学における公共交通分担率は、鉄道・バスともに大津・湖南地域の割合が高いものの、通学のみでは地域差があまりみられない結果となっています。



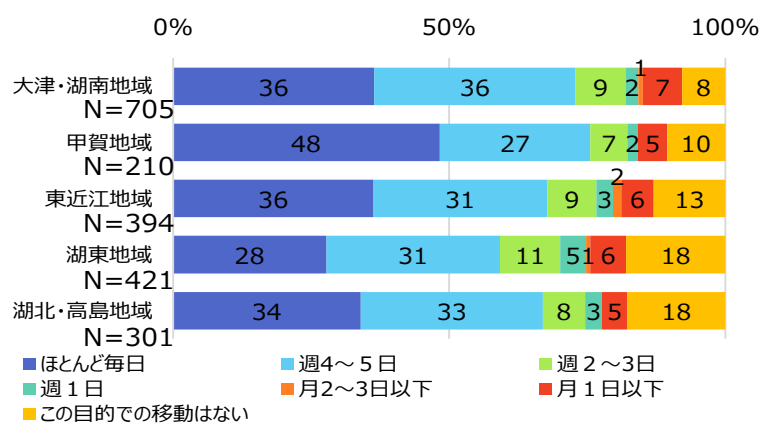
出典：R2 国勢調査、住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.10 通勤・通学目的での利用交通手段割合 (左: 国勢調査、右: 住民アンケート調査)



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.11 通勤・通学目的の日常的な外出頻度



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.12 通勤・通学目的の最低限必要な外出頻度

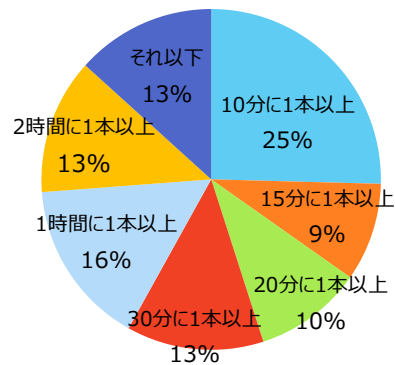
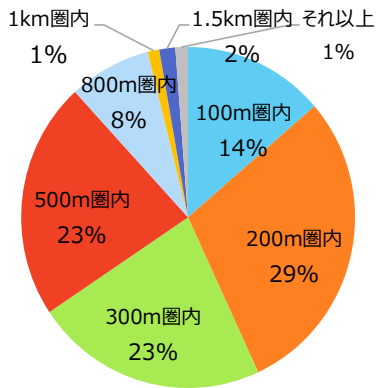
## 2.3 公共交通の状況

### 2.3.1 公共交通サービスレベル(人口カバー率)

#### 1) 全体

公共交通（鉄道、バス）の人口カバー率は、300m 以内で約 66% となっています。

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% となっています。



出典：国勢調査（250m メッシュ人口）

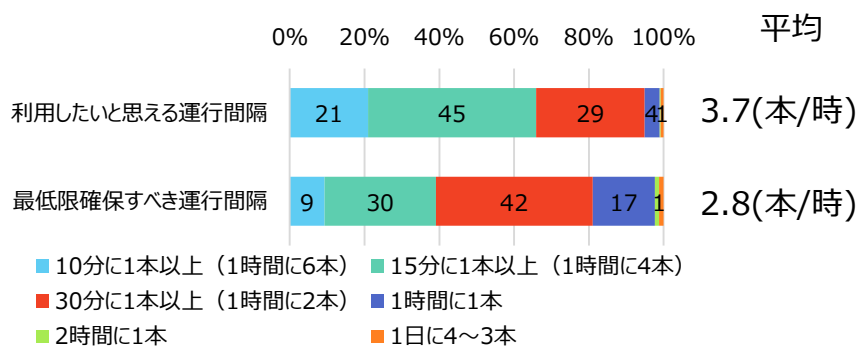
図 2.13 公共交通の人口カバー率

図 2.14 運行間隔別の公共交通圏\*人口カバー率

※公共交通圏（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

公共交通に求めるサービス水準として、最低限確保すべき運行間隔では平均 2.8 本/時、利用したいと思える運行間隔では平均 3.7 本/時となっています。

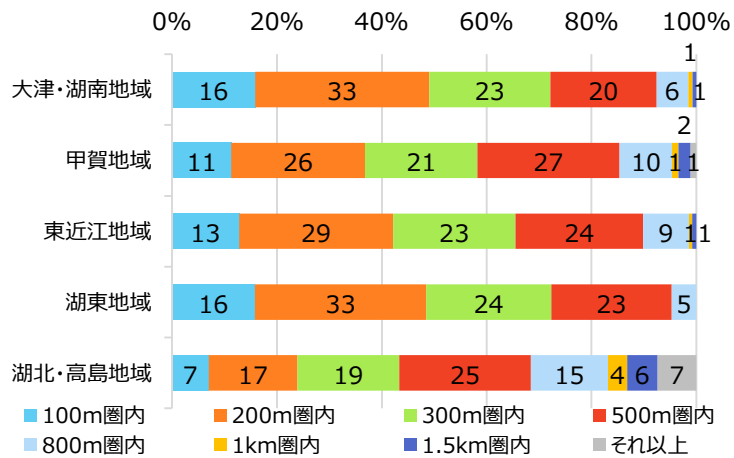


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.15 公共交通に求めるサービス水準

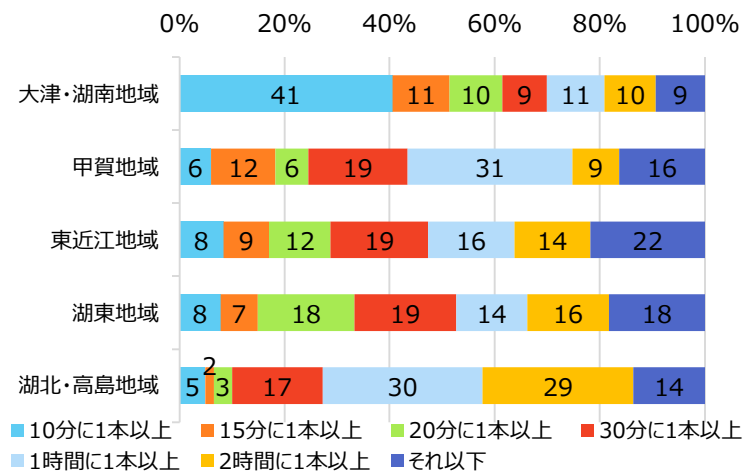
2) 地域別分析

公共交通（鉄道・バス）の人口カバー率は、湖北・高島地域が相対的に低くなっています。運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率について、大津・湖南地域は「10分に1本以上」の割合が高くなっています。



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.16 公共交通の人口カバー率

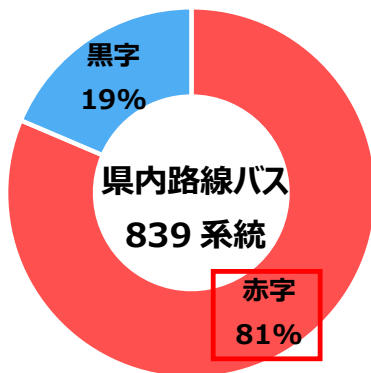


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.17 運行間隔別の公共交通圏人口カバー率

### 2.3.2 収支・費用負担状況

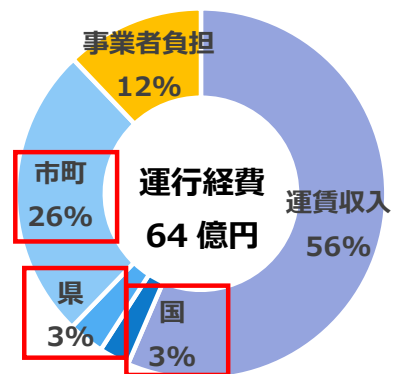
県内路線バスの8割が赤字であり、費用負担の約3割が行政負担となっています。



※コミュニティバスを含む

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 2.18 公共交通の赤字割合



※コミュニティバスを含む

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 2.19 公共交通の費用負担割合

#### 【鉄道の収支状況】

全国的な傾向として。輸送人員は減少しており、赤字割合は令和元年度から9ポイント増加しているなど、鉄道においても厳しい収支状況にあります。

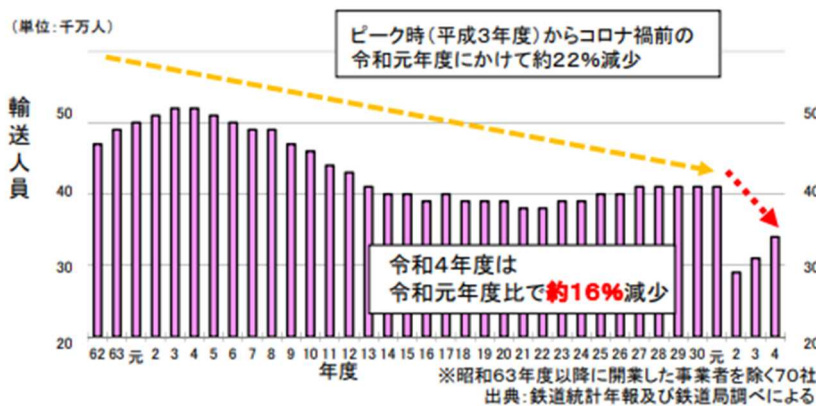


図 2.20 輸送人員の推移

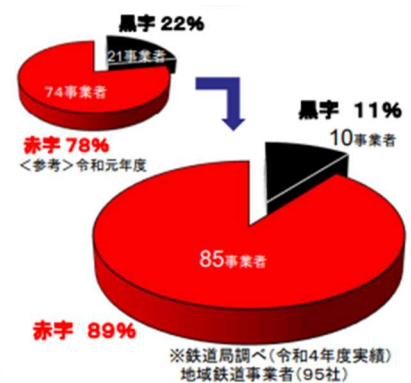


図 2.21 経常収支

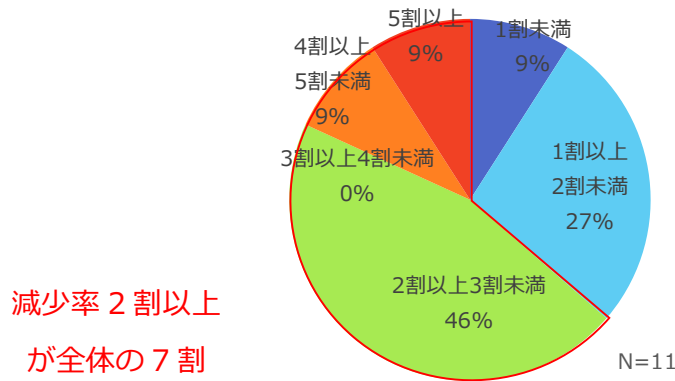
(令和4年度:鉄軌道事業)

出典：地域鉄道の現状 (国交省)

※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

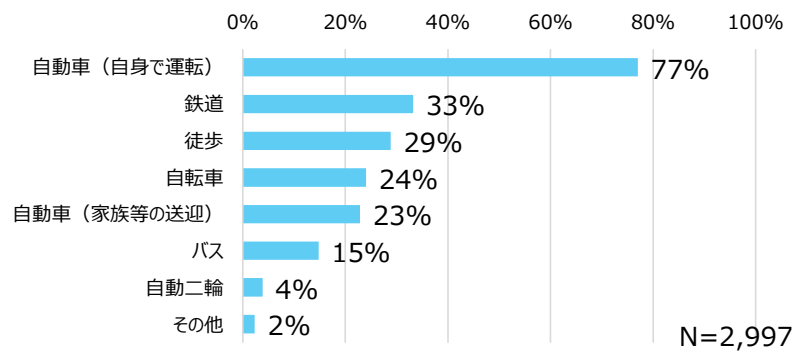
### 2.3.3 利用者数の状況

利用者数は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 割となっています。また、日頃移動時に利用する主な交通手段は自動車（自身で運転）が約 8 割と最も多く、鉄道は約 3 割、バスは約 2 割にとどまります。



出典：R3 年度地域鉄道・バス事業者提供資料

図 2.22 コロナ前後での県内地域鉄道・バス事業者利用者減少率 (R3/H30 年度)



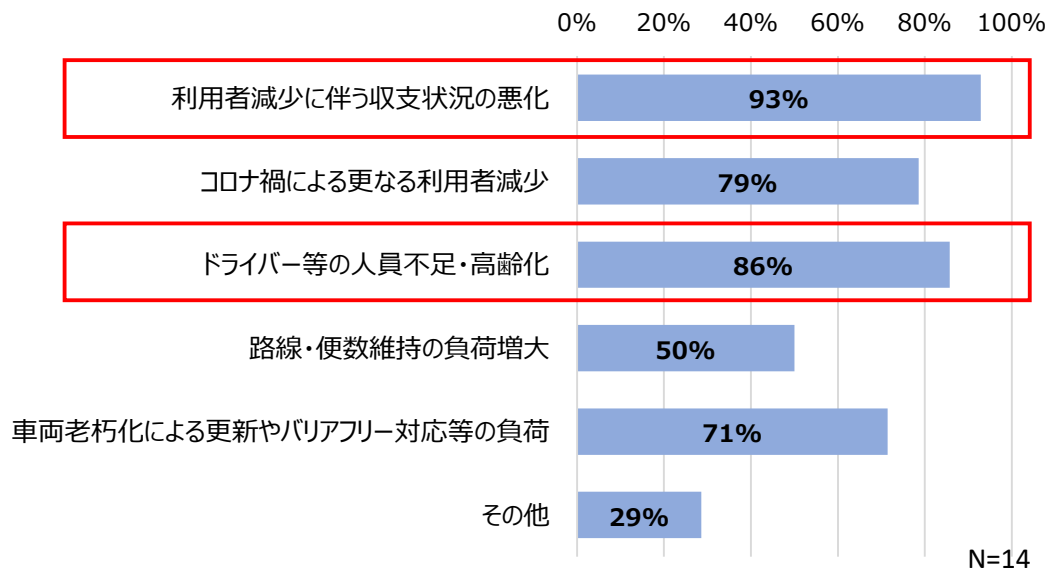
出典：住民アンケート（令和 4 年 10 月実施）

図 2.23 日頃移動時に利用する主な交通手段 (複数回答可)



## 2.3.4 運転手の確保の状況

事業運営における懸念事項としては、コロナ等の利用環境変化等による利用者減少による収支状況の悪化が9割以上であり、次いでドライバー等の人員不足・高齢化が8割以上となっています。



出典：R4年度交通事業者アンケート

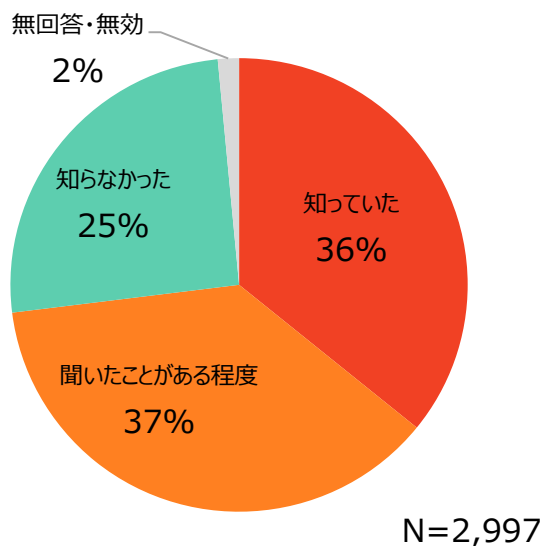
図 2.24 事業運営における懸念事項(複数回答可)

## 2.4 公共交通のニーズ

### 2.4.1 県内住民の公共交通のニーズ

#### 1) 公共交通の運行状況に対する認知度

「知っていた」よりも少ないものの、「知らなかった」が約3割となっています。



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.25 公共交通の運行状況に対する認知度

#### 【事前提示資料】

##### ①公共交通の利用・運行状況

県内では車利用が増加しており、公共交通の輸送人員は減少しています（図1）。

また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています（図2）。

このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

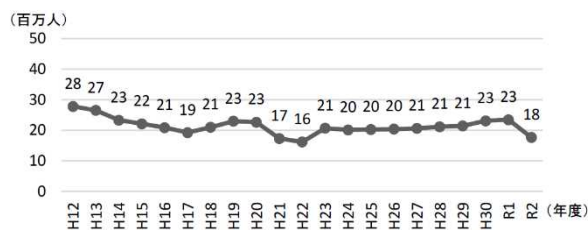


図1 公共交通（一般乗合\*）輸送人員数の推移

一般乗合\*：乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業（例：路線バス、乗合タクシー）

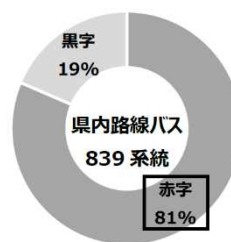


図2 公共交通の赤字割合

出典：R2年度バス事業者提供資料

2) 公共交通の費用負担に対する認知度・意向

費用負担状況は、約4割が「知らなかった」と回答しています。

県市町の運行費用の負担は、8割以上が許容できると回答しています。

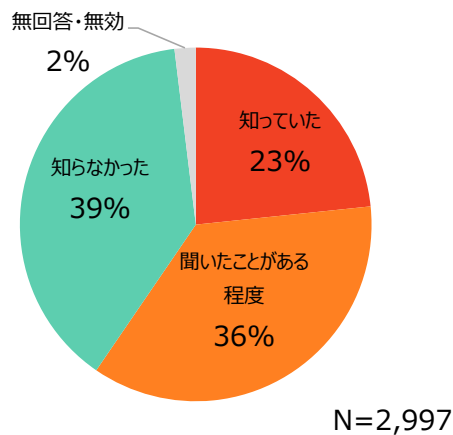
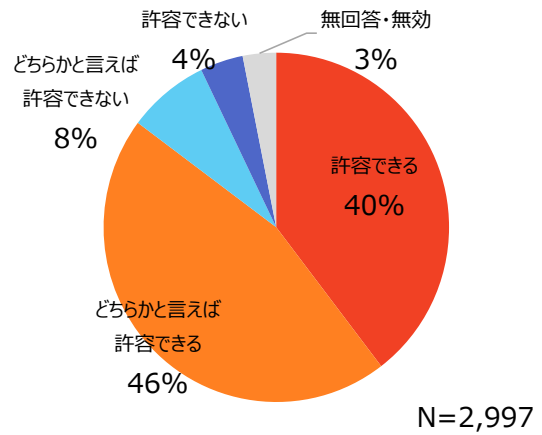


図 2.26 費用負担状況に対する認知度



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.27 県市町が運行費用を負担することへの考え

【事前提示資料】

②公共交通の費用負担状況

県内の公共交通に対しては、既に国、県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持が来ています（図3）。

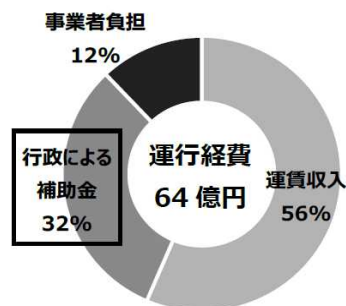
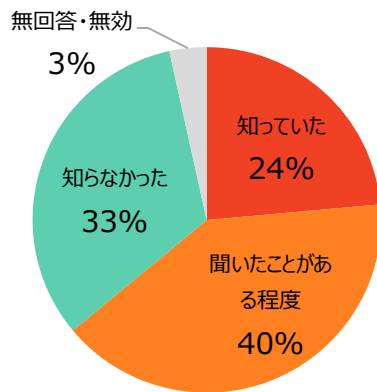


図3 公共交通の費用負担割合  
出典：R2年度バス事業者提供資料

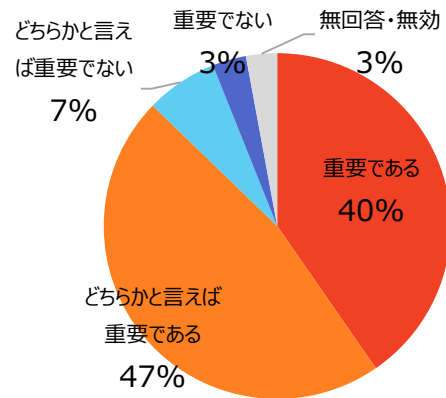
3) 公共交通の多面的な効果の認知度・重要度

多面的な効果の認知度は、約 3 割が「知らなかった」と回答しています。

多面的な効果の重要度は、約 9 割が「重要である」と回答しています。



N=2,997



N=2,997

出典：住民アンケート（令和 4 年 10 月実施）

図 2.28 多面的な効果の認知度

図 2.29 公共交通の維持に関しての多面的な効果の重要度

【事前提示資料】

③公共交通がもたらす多面的な効果

公共交通は目的地までの移動を確保するだけでなく、地域に住み続けたいと考える人の増加や環境負荷軽減等、多面的な効果をもたらすものです（図 4）。

こうした多面的な効果を加味すると、営業収益が少ない場合であっても費用を上回る価値を発揮している可能性があることから、公共交通の必要性はこの効果を踏まえて検討する必要があります。

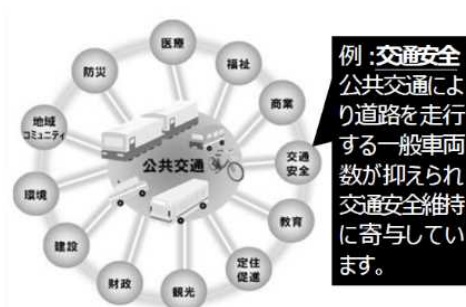


図 4 多面的な効果のイメージ

これまでの考え方

・営業収益が少なく、必要性が低いと判断されてしまふ



これからの考え方

・営業収益が少なくても、多面的な効果を加味すると費用を上回る価値を発揮している可能性がある

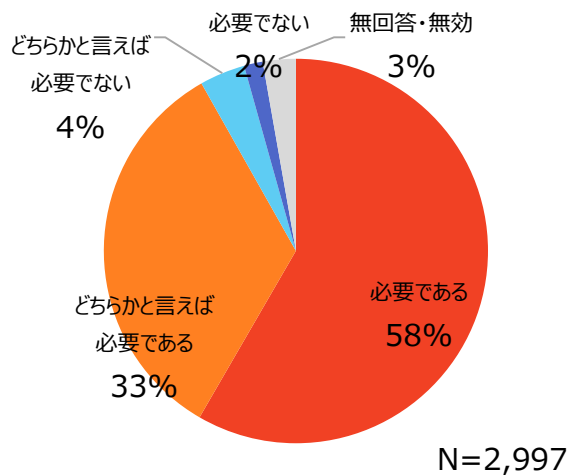


4) 公共交通の必要性

(1) 全体

住民アンケートでは、公共交通の必要性は「必要である」が約6割で、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答しています。

県民トークでは、公共交通の必要性は9割以上が「必要である」と回答しています。



「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

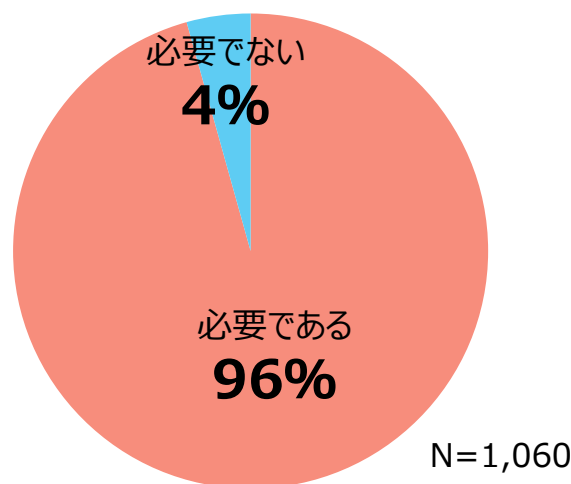
- ・ 将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・ 誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・ 車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・ 車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.30 公共交通の必要性(全体)



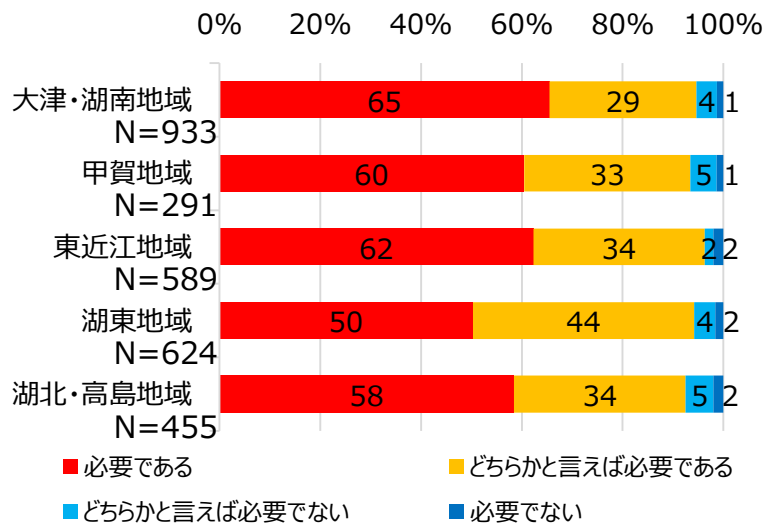
出典：県民トーク

図 2.31 公共交通の必要性(全体)

## (2) 地域別分析

住民アンケートでは、公共交通の必要性はどの地域も「必要である」が5割以上を占め、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答しています。

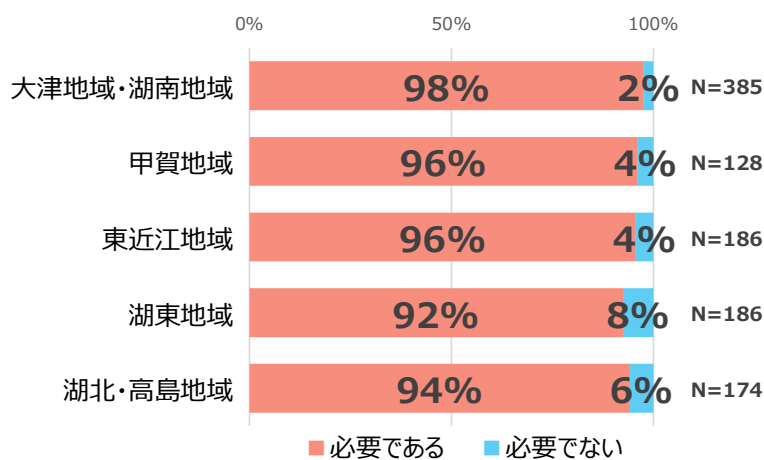
県民トークでは、公共交通の必要性は全ての地域において9割以上が「必要である」と回答しています。



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.32 公共交通の必要性(地域別)

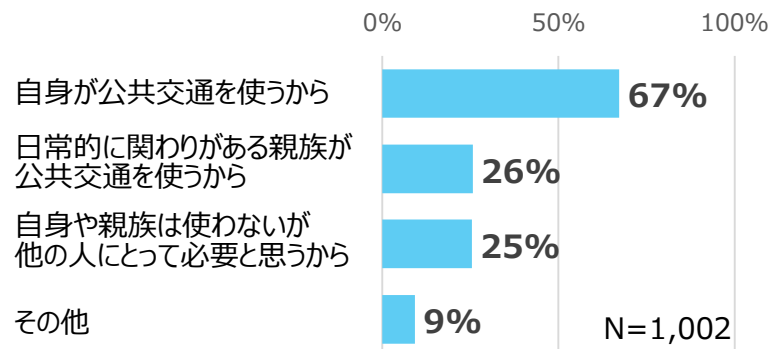


出典：県民トーク

図 2.33 公共交通の必要性(地域別)

## (3) 必要な理由

公共交通が必要である理由として、約7割が「自身が公共交通を使うから」と回答しています。



出典：県民トーク

図 2.34 必要な理由

公共交通があることで実現できている具体例

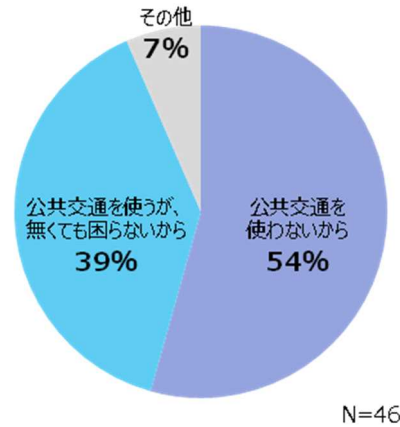
- ・遠くに出かけるときに便利・楽
- ・出かけた先でお酒を飲むことができる
- ・運転免許を持っていない人や免許を返納した人にとって必要
- ・通勤・通学の選択肢が広がる

等

(4) 必要でない理由

公共交通が必要でない理由として、**5割以上**が「公共交通を使わないから」と回答しています。

使わない理由としては「自宅近くに駅やバス停がないから」「他の交通手段と比較して費用が掛かるから」「人込みを避けたいから」が24%と最も多く回答されています。



出典：県民トーク

図 2.35 必要でない理由

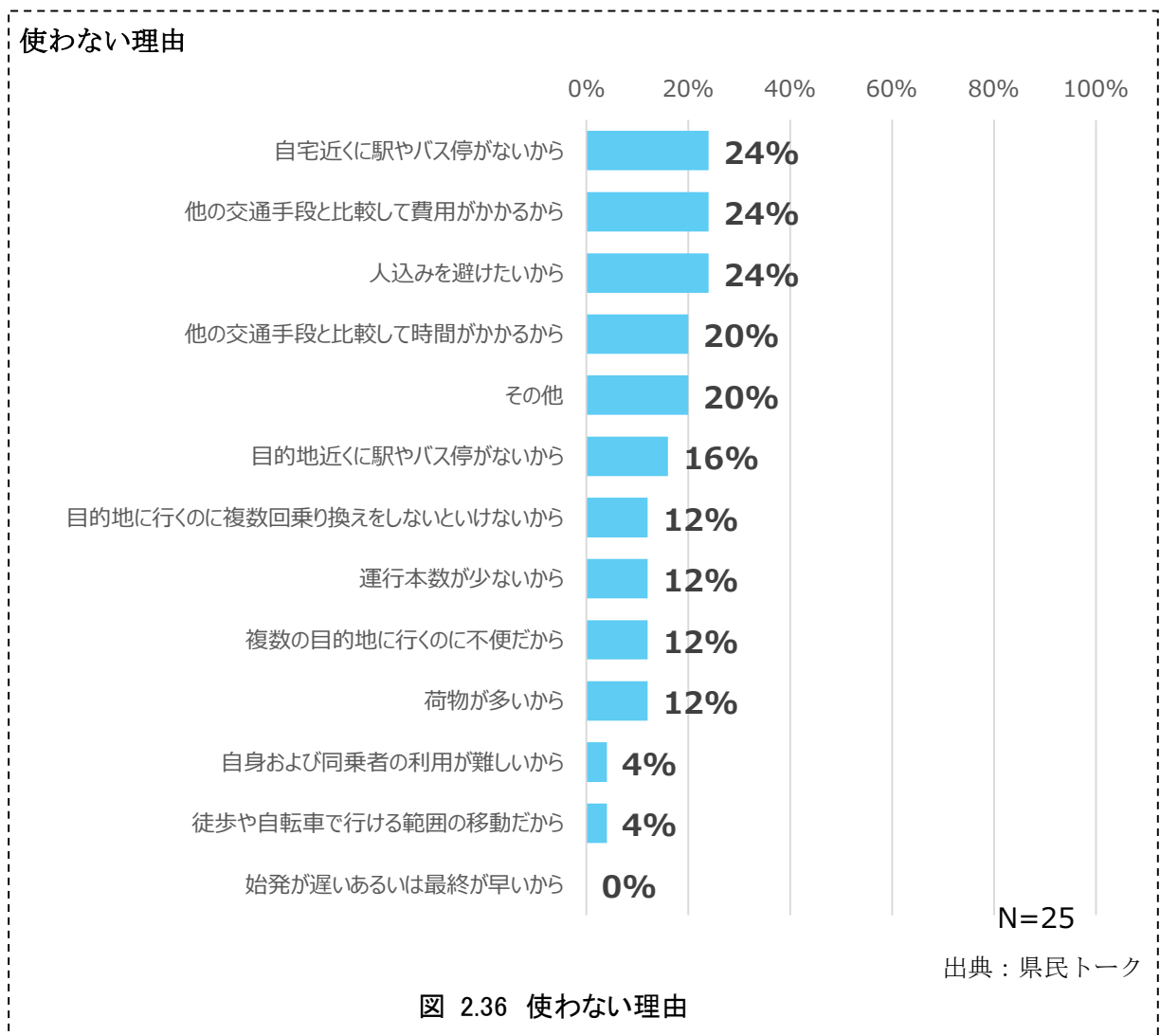


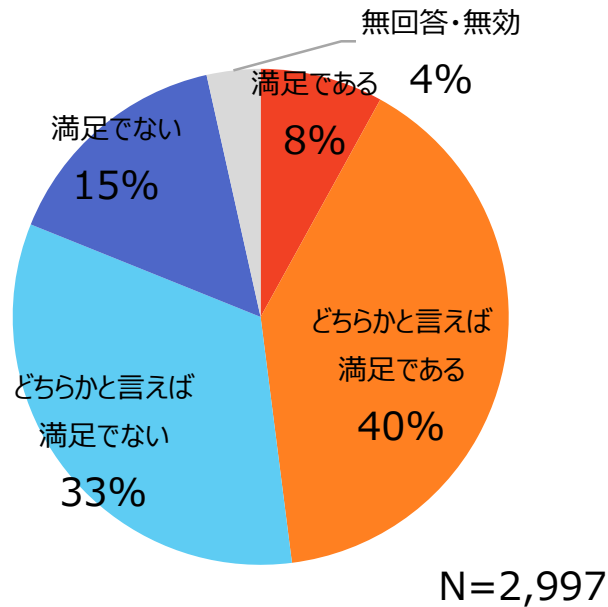
図 2.36 使わない理由



5) 公共交通の満足度

(1) 全体

公共交通は必要であるとの回答が9割以上（P.33 参照）である一方で、満足度は半数近くが「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」と回答しています。

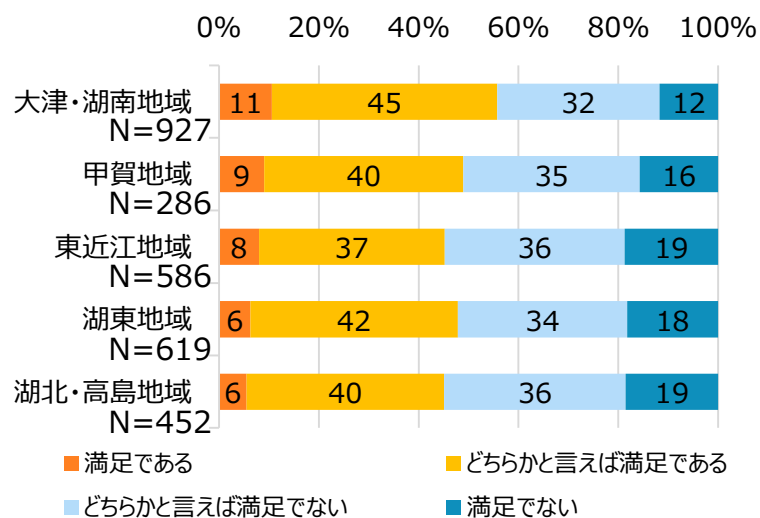


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.37 公共交通に対する満足度

(2) 地域別分析

大津・湖南地域では「満足である」「どちらかと言えば満足である」との回答が56%となったのに対し、その他の地域では「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」との回答が5割を超えています。



※無回答・無効の回答を除く

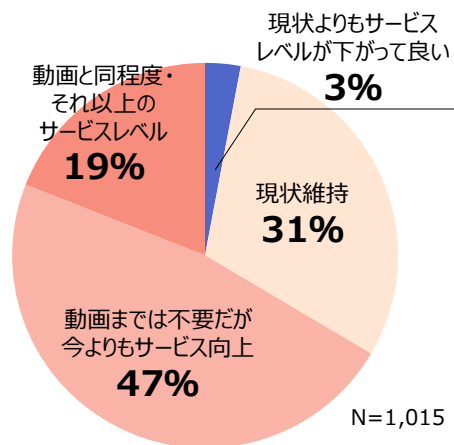
出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.38 公共交通に対する満足度

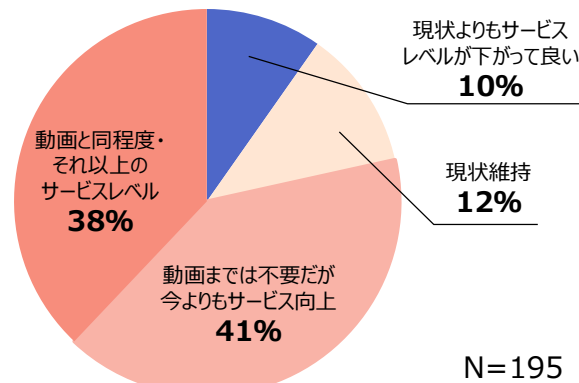
6) 将来の公共交通として求めるレベル

県民トークでは、将来の公共交通として「動画\*までは不要だが今よりもサービス向上」を求める割合が47%と半数近くに達しています。

県民フォーラムでは、将来の公共交通として「動画\*までは不要だが今よりもサービス向上」と「動画と同程度・それ以上のサービスレベル」を求める割合が約4割ずつとなっています。



出典：県民トーク

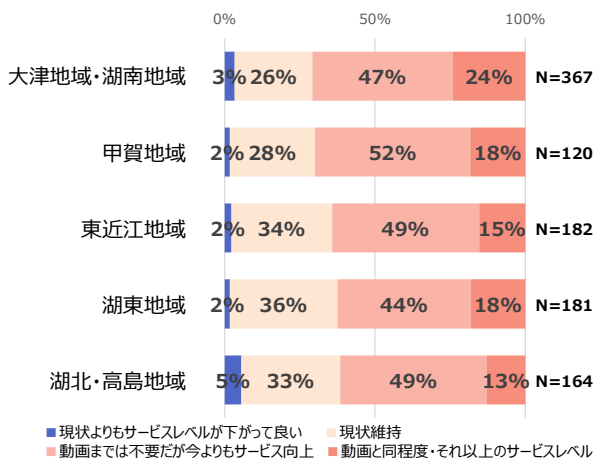


※県内・県外居住者の内訳不明

出典：県民フォーラム

図 2.39 将来の公共交通として求めるレベル(全体)

図 2.40 将来の公共交通として求めるレベル



出典：県民トーク

図 2.41 将来の公共交通として求めるレベル(地域別)

※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」

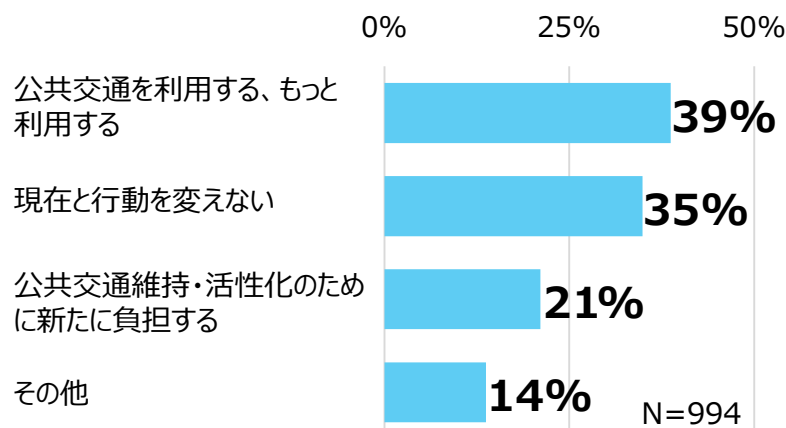
滋賀県の2040年代における理想的な交通の将来像のイメージを共有するため、地域4分類別に描いた動画をアンケート時に再生

▼動画キャプチャ (左：都市部 (地域①)、右：郊外2 (地域④))



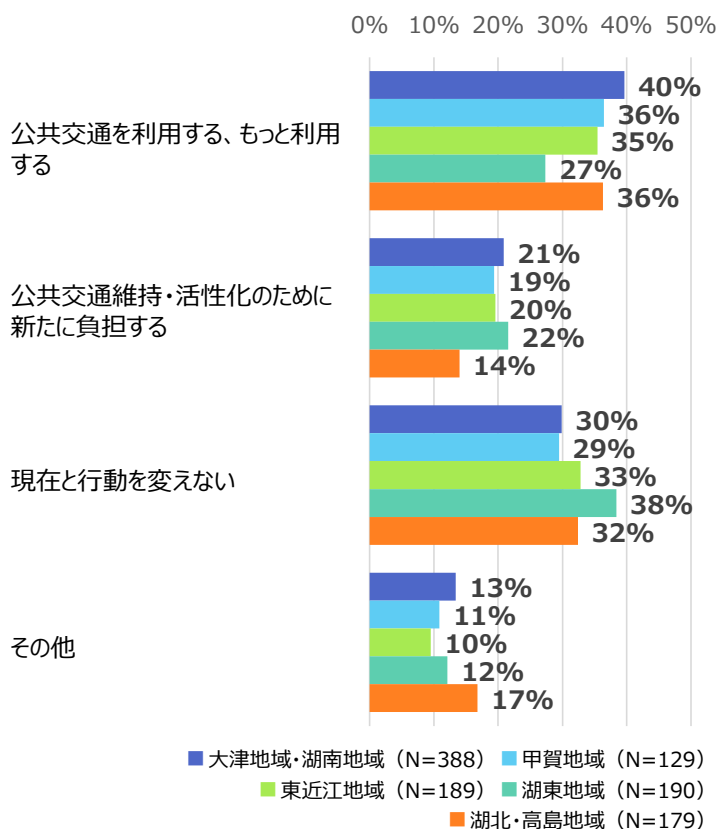
7) 公共交通の状況を踏まえた行動意向

公共交通の状況を踏まえた意向としては、全体では「公共交通を利用する・もっと利用する」が約4割と最も多いものの、地域により異なります。



出典：県民トーク

図 2.42 公共交通の状況を踏まえた行動意向(全体)



公共交通の状況を踏まえた行動意向のその他の内容

- ・ 運賃が下がれば利用する
- ・ 運行本数が増えるならば利用する
- ・ 高齢者の免許返納後のことを考えると公共交通の維持は重要 等

出典：県民トーク

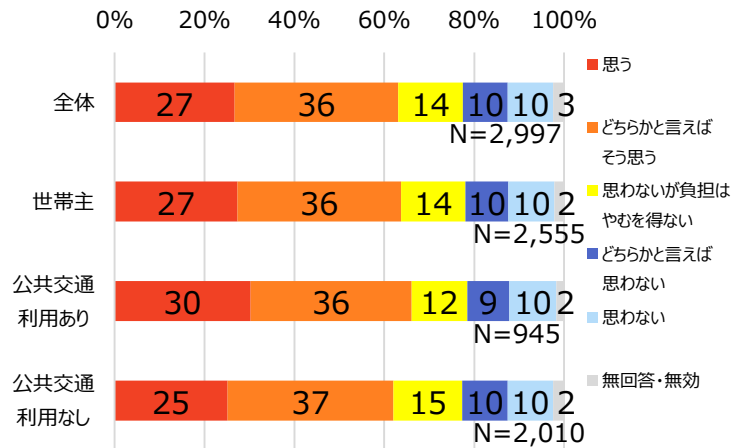
図 2.43 公共交通の状況を踏まえた行動意向(地域別)

8) 公共交通への新たな費用負担の意向

(1) 全体

全体では「思う」「どちらかと言えばそう思う」の合計が*いずれも* 6割以上を占めます。

a) 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向

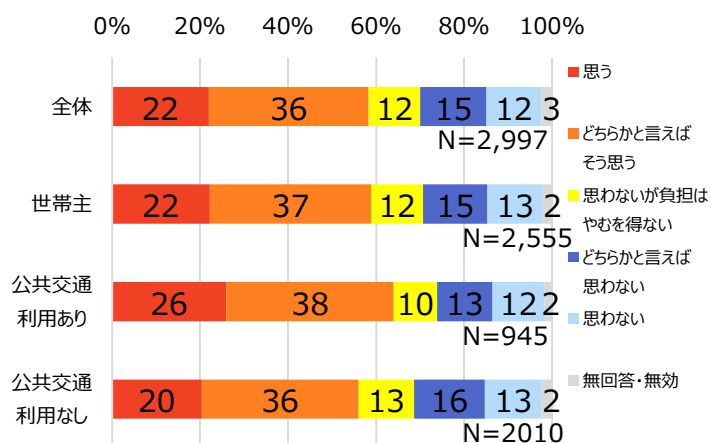


- 「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由
- ・ 将来、自分も高齢者になり利用する可能性があるから
  - ・ 子どもや高齢者の安全のためには必要だから 等
- 「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由
- ・ 維持していくためには仕方がないから
  - ・ 負担額にもよるが維持は必要だと思うから 等
- 「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由
- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
  - ・ 現状納めている税金の範囲で補填すべき 等

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.44 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向

## b) 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向



## 「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由

- ・ 利便性が向上すれば公共交通を利用しようと思うから
- ・ 投資による地域の活性化を期待しているから 等

## 「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由

- ・ より便利になってほしいから
- ・ 負担額にもよるがサービス向上は必要だと思うから 等

## 「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由

- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
- ・ 投資してもサービスが良くなると思えないから 等

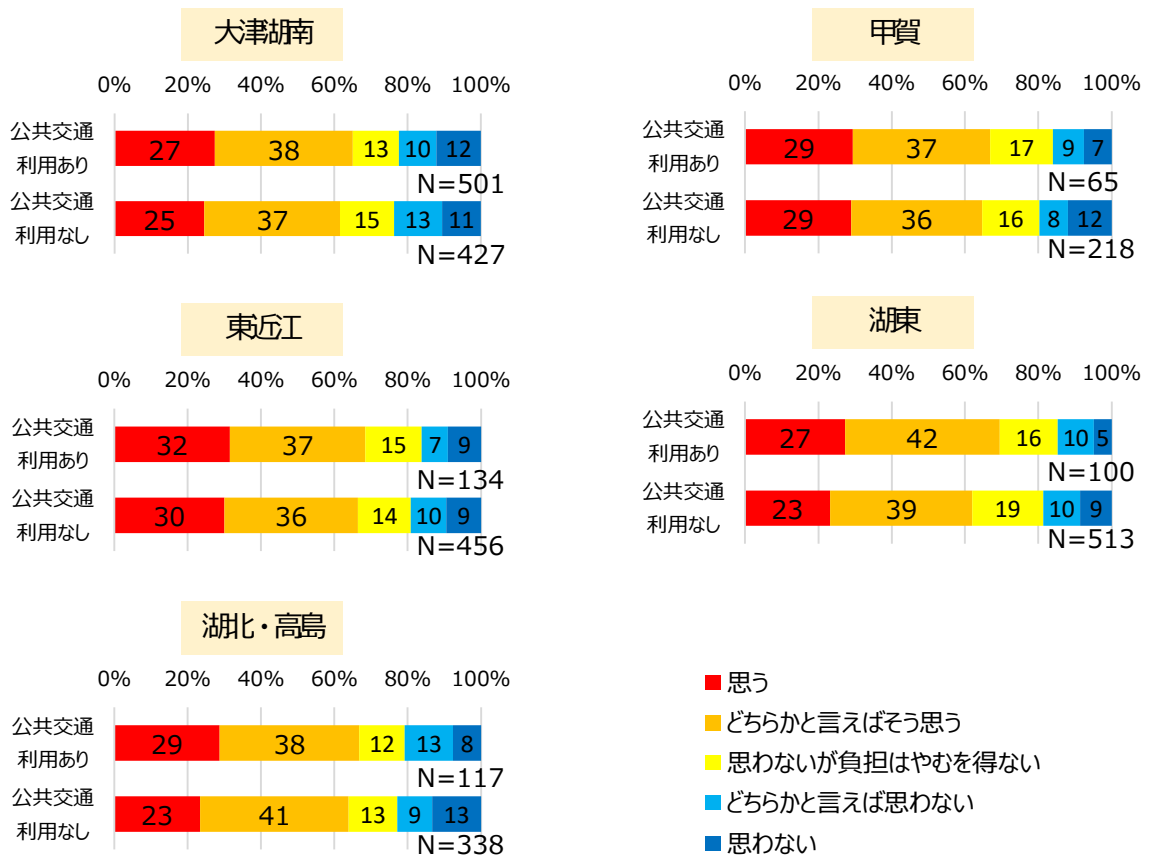
出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.45 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向

(2) 地域別分析

サービスレベルの維持、向上ともに地域による差異は小さく、公共交通利用有無に関わらず5割以上が「思う」「どちらかと言えばそう思う」と回答しています。

a) 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向

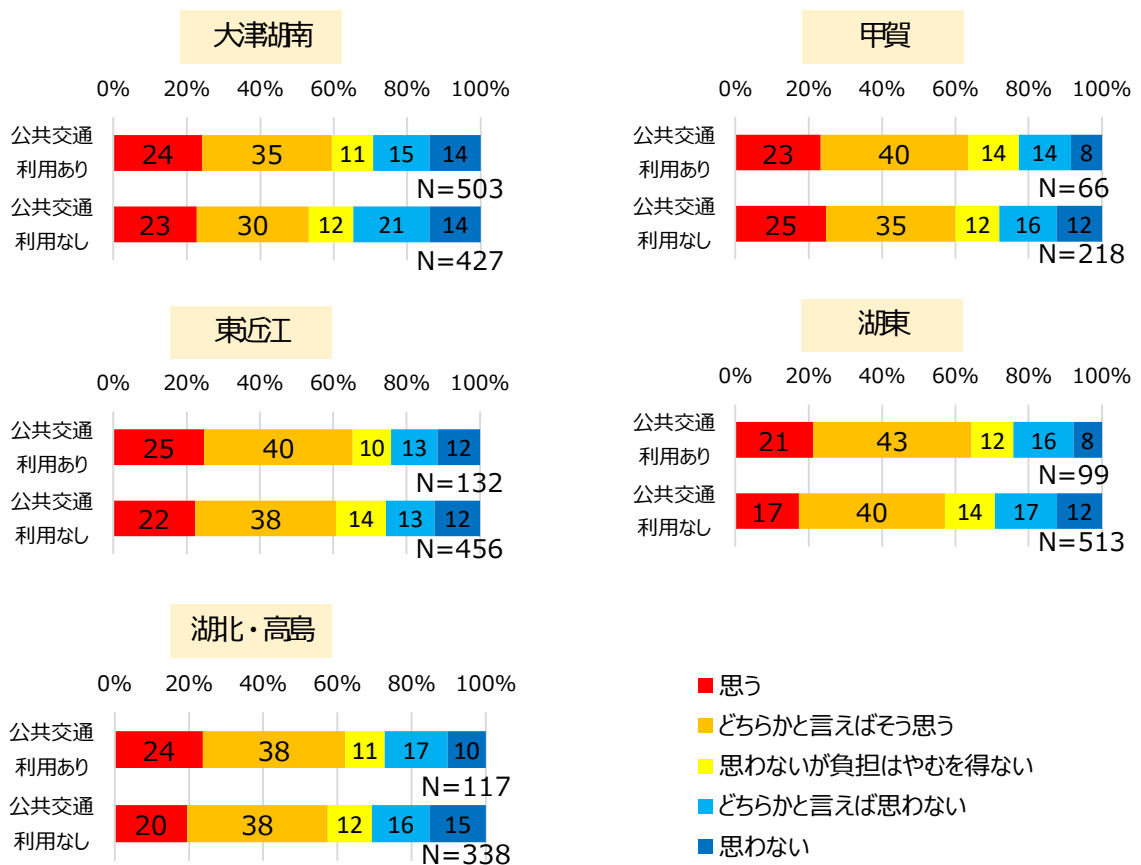


※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.46 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向(地域別分析)

b) 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向



※公共交通利用あり  
 「鉄道、バスの利用頻度」について、「ほぼ毎日」「週に3~4日程度」「週に1~2日程度」「月に数日程度」を選択

※公共交通利用なし  
 「鉄道、バスの利用頻度」について、「年に数日程度」「ほぼ使わない」「使ったことはない」を選択

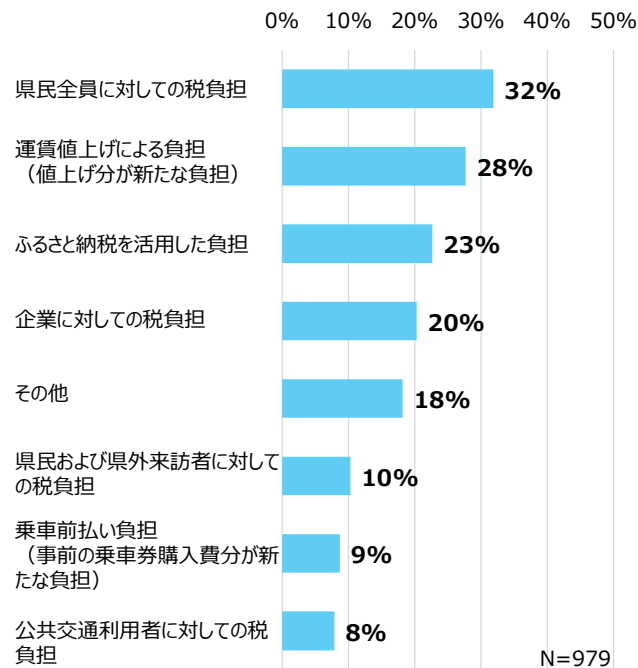
※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.47 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向(地域別分析)

9) 公共交通への新たな費用負担方法の意向

公共交通への新たな費用負担方法は「県民全体に対しての税負担」が約 3 割と最も多く回答しています。

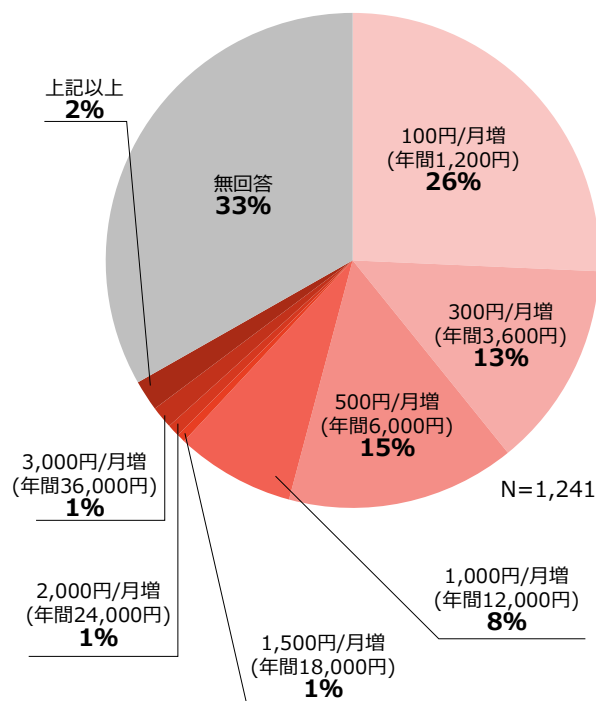


出典：県民トーク

図 2.48 公共交通への新たな費用負担方法の意向

10) 負担に対する許容額

負担に対する許容額は無回答が約 3 割と最も多く、次いで 100 円/月増が約 3 割となっています。



出典：県民トーク

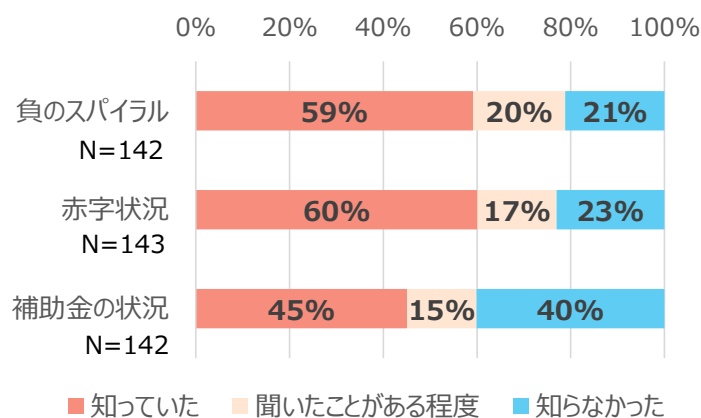
図 2.49 負担に対する許容額



## 2.4.2 県外来訪者の公共交通のニーズ

## 1) 公共交通のおかれている状況の認知度

県外来訪者の過半数が「聞いたことがある程度」「知っていた」と回答しています。



出典：県民トーク

図 2.50 公共交通がおかれている状況の認知度

**【事前提示内容】**

・負のスパイラル

自家用自動車へのシフトや少子高齢化による人口減少等により、利用者が減少し、その結果、交通事業者の経営状況は厳しくなり、サービス水準の低下が進み更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。

・赤字状況

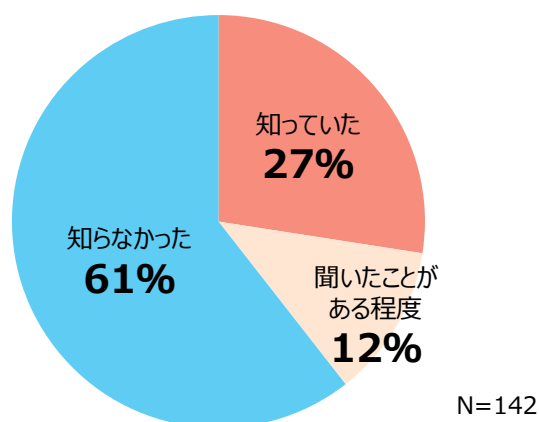
公共交通の輸送人員は減少しており、また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています。このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

・補助金の状況

県内の公共交通に対しては、既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持ができています。

## 2) 滋賀県での公共交通の議論に対する認知度

県外来訪者のうち約6割が、滋賀県での公共交通の議論を知らなかったと回答しています。

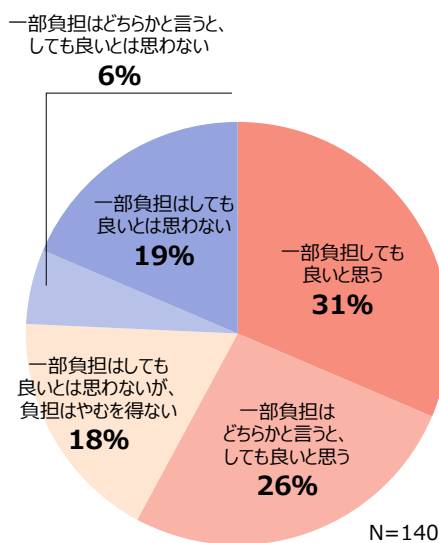


出典：県民トーク

図 2.51 滋賀県での公共交通の議論に対する認知度

## 3) 滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向

県外来訪者のうち7割以上が、滋賀県来訪時の費用負担を許容すると回答しています。

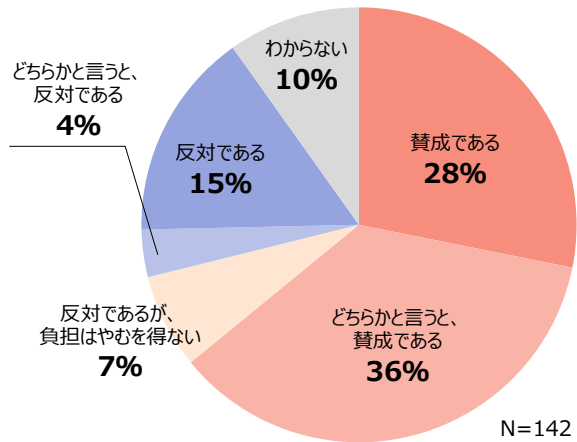


出典：県民トーク

図 2.52 滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向

## 4) 公共交通の維持・活性化のための新たな費用負担の意向

県外来訪者のうち7割以上が、国民や企業等への公共交通維持・活性化のための新たな負担を求めることを許容すると回答しています。



出典：県民トーク

図 2.53 国民や企業等へ公共交通維持・活性化のために新たな負担を求めることに対する意向

## 2.4.3 公共交通のニーズのまとめ

公共交通のニーズとして、「公共交通の必要性」「将来の公共交通として求めるレベル」「公共交通の状況を踏まえた行動意向」「新たな費用負担方法・許容額の意向」に関して下図の通り整理しました。

県民にとって公共交通は必要であり、将来的なサービスレベルは現状維持を最低限とし、サービスレベルの向上を求めている意見もあることから、公共交通の維持・活性化の取り組みを進める必要があります。

公共交通の維持・活性化のために、公共交通が必要と思いつつも現在と行動を変えない県民の行動変容を促すことによる利用者増加（収入増）や、既存ストックの有効活用等の種々の方法により公共交通が利用しやすい環境を整備する必要があります。

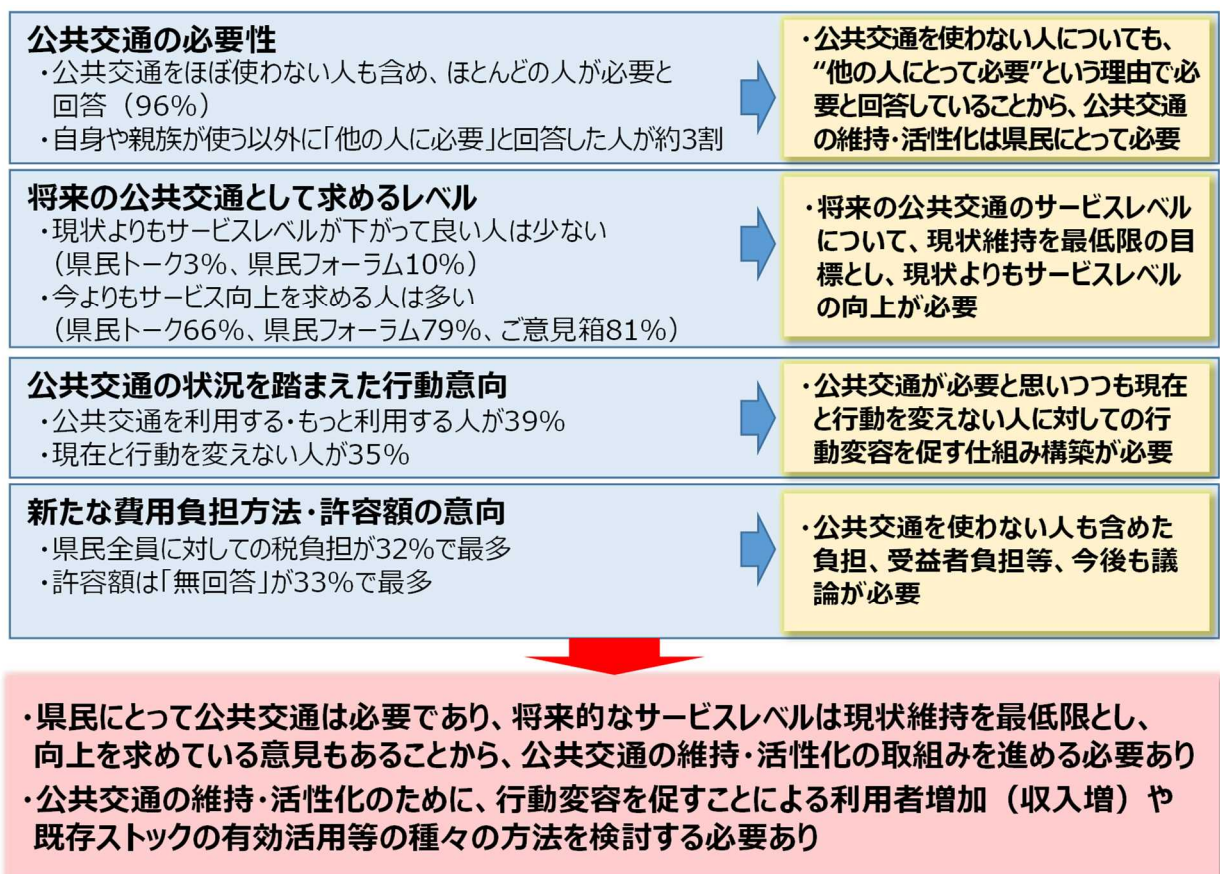


図 2.54 公共交通のニーズのまとめ

## 2.5 広域交通の状況

## 1) 広域交通ネットワーク

本県は古くから近畿圏、中部圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝として栄え、現在もこれらの地域を結ぶ高速道路等の幹線道路やJR線等の鉄道が整備されています。また、国際空港や重要港湾とも高速道路網で結ばれており、太平洋側にも日本海側にもアクセスが良好な恵まれた状況にあります。

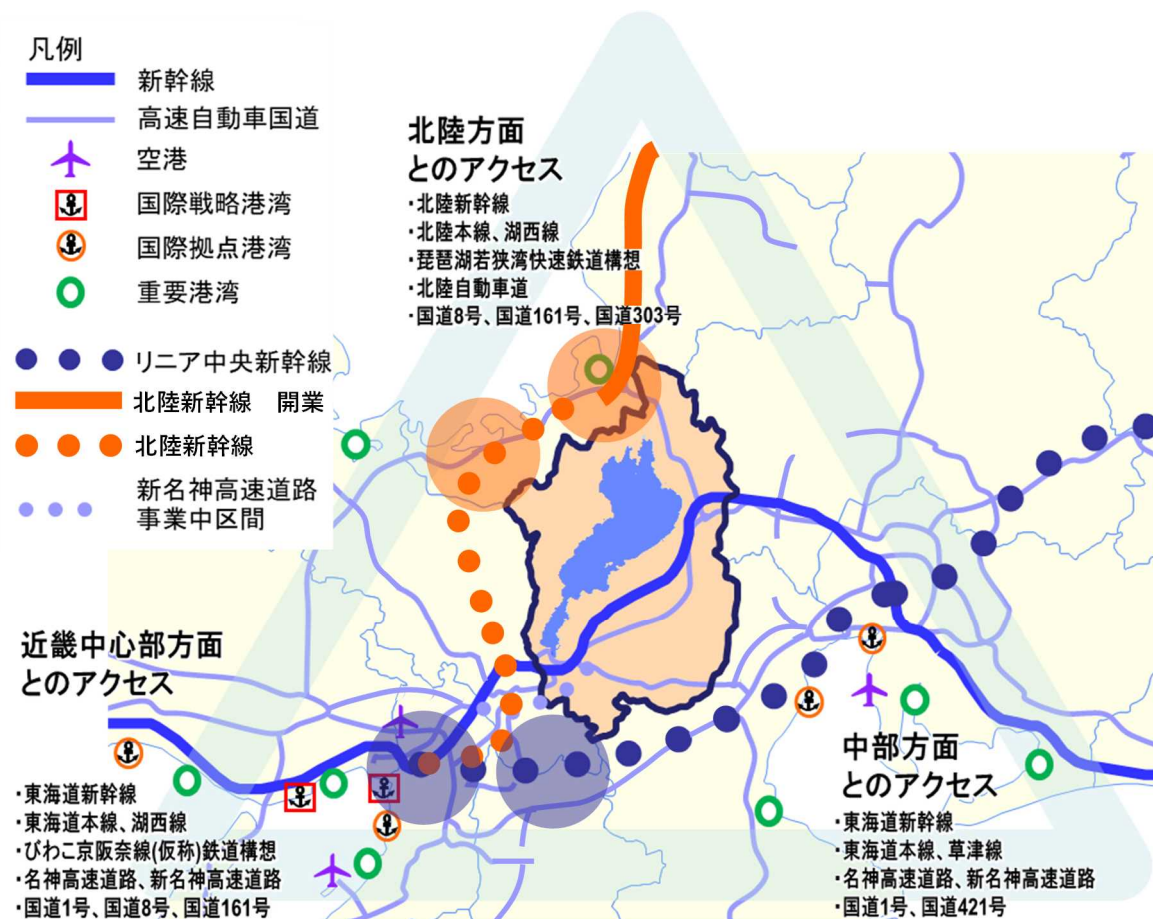
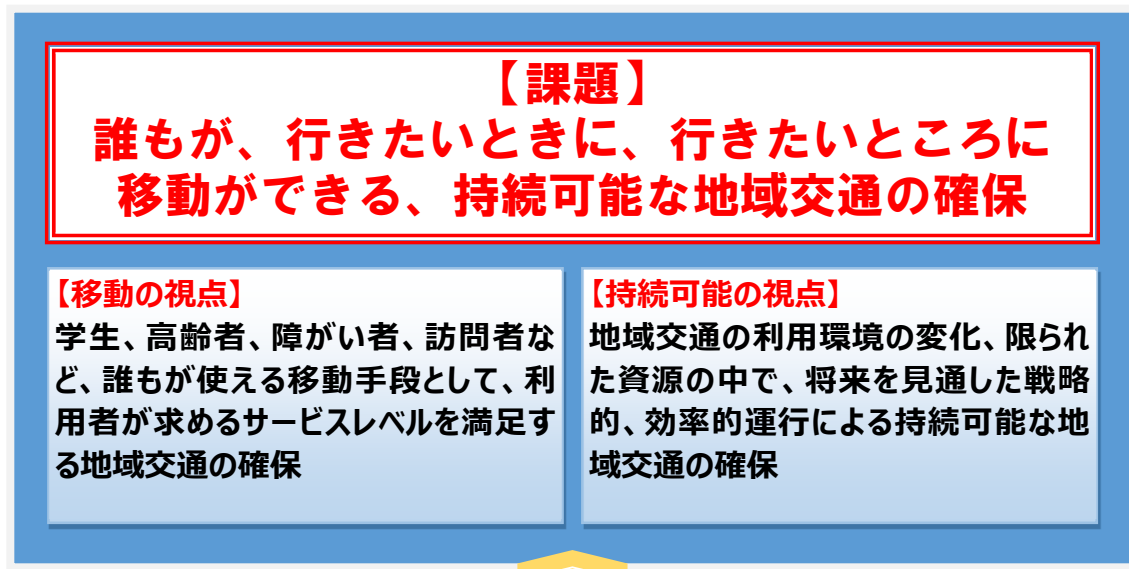


図 2.55 放射状ネットワーク

## 第3章 滋賀の交通をめぐる課題

### 3.1 滋賀の交通をめぐる課題

第1～2章を踏まえ、地域交通の課題を以下の通りとします。



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

## 3.2 将来の考慮すべき環境変化

## 3.2.1 環境変化の要素

滋賀県の将来の地域交通に影響を与える環境変化について、以下の要素が考えられます。

表 3.1 将来の地域交通に影響を与える環境変化

| 環境変化の要素              | 要素による影響  |
|----------------------|--|
| 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 <b>外出機会</b> の減少                             |
|                      | ・自動運転技術の進展により、 <b>公共交通担い手不足の解消</b>   |
|                      | ・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向上、 <b>経費の削減</b>                                   |
| 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）                                 |
| 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、スロー効果により <b>経済活動の衰退の可能性あり</b>                         |
| 脱炭素・カーボンニュートラル（CN）   | ・生活交通、物流等で輸送量当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進・モーダルコネクト・モーダルシフト等が進むことによる公共交通の役割増加・拡大 |

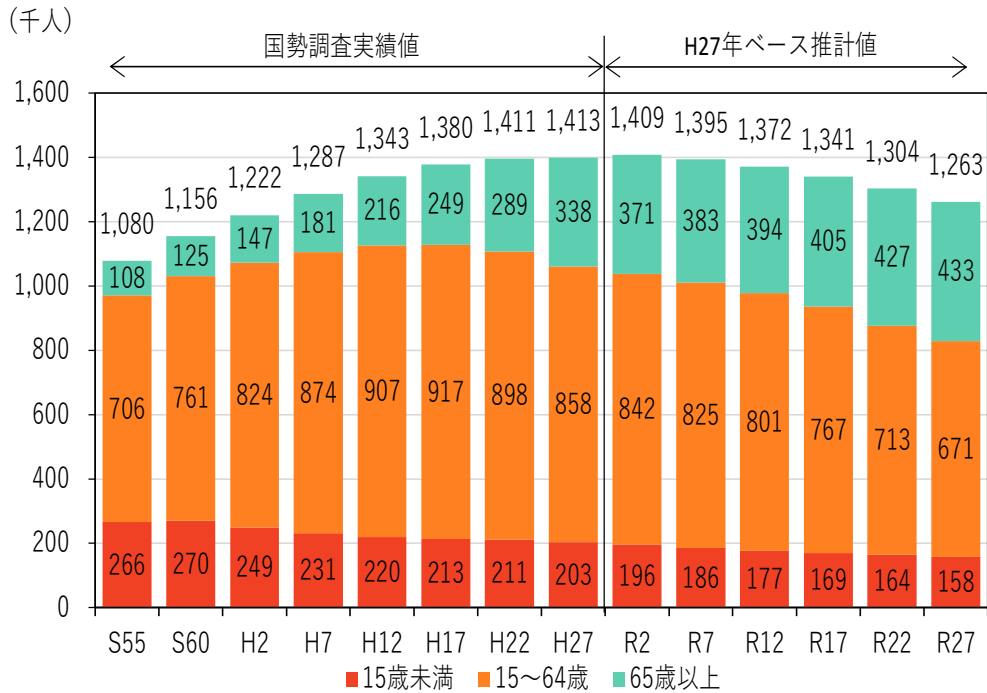
1) 人口減少・高齢化

2045年(令和27年)の人口・高齢化について、2015年(平成27年)と比較して人口は約10%減少、高齢者割合は約30%増加する見込みとなっています。

外出頻度は、通院・福祉を除き高齢者が低い傾向にあります。

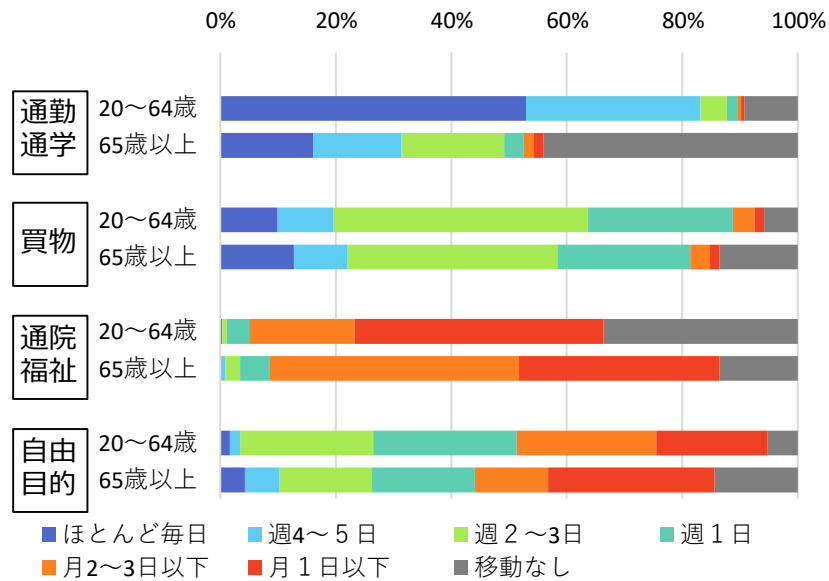
免許返納者は高止まり傾向にあり、公共交通の潜在需要も高まると考えられます。

公共交通の需要については、上記の環境変化を考慮する必要があります。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

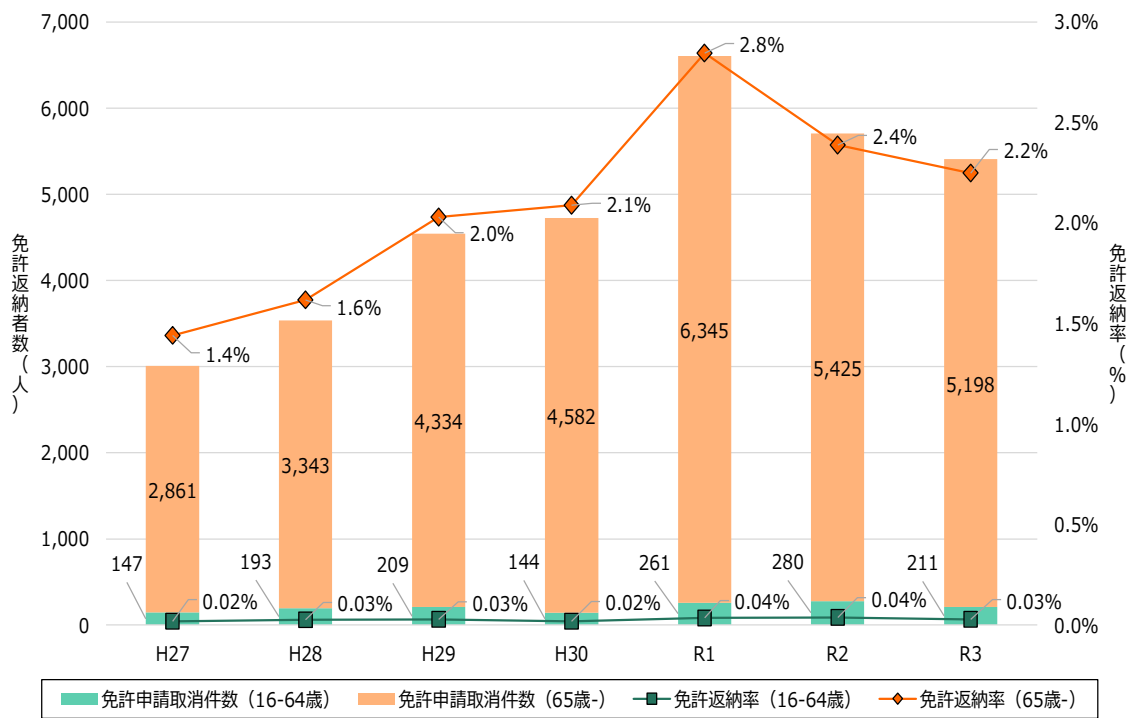
図 3.1 人口・高齢化推移



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 3.2 目的別年齢別外出頻度





出典：運転免許統計（警察庁）

図 3.3 免許返納者数の推移

## 2) 新型コロナウイルス

テレワークの実施率は約2割、継続希望は約8割となっており、今後も実施率2割程度で推移すると想定されます。

路線バスの利用者数はコロナ前と比較して減少しており、コロナ前の利用者数に回復していません。

テレワークが今後も実施率2割程度で推移する見込みである等、行動変容によりコロナ前の利用者数には今後も戻らないと考えられるため、新型コロナウイルスによる影響は織り込み済と想定します。ただし、将来の情勢変化によっては検討の必要性が生じる可能性があります。

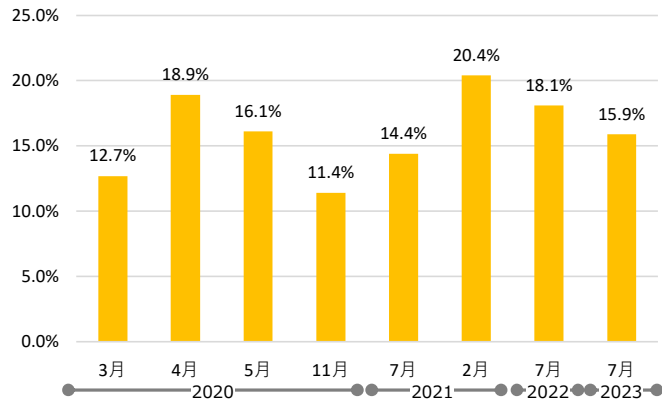
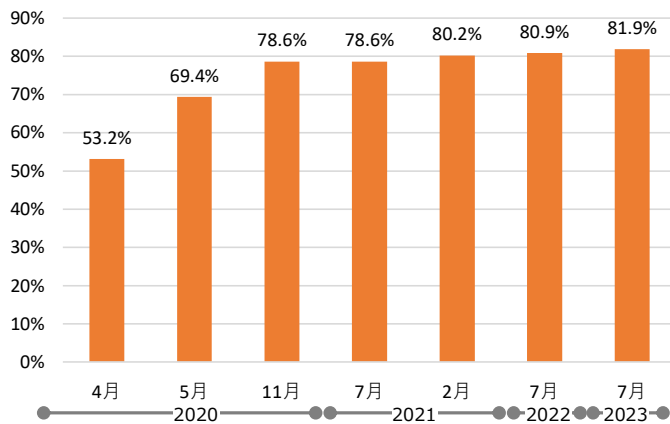
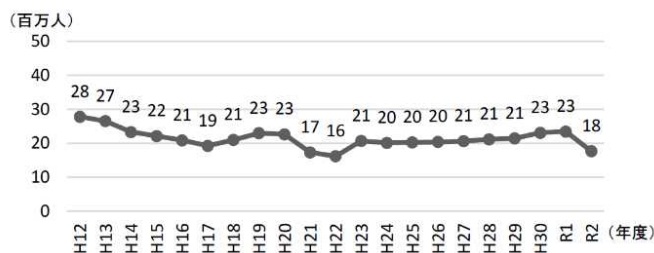


図 3.4 滋賀県のテレワーク実施率



出典：パーソル総合研究所「第八回・新型コロナウイルス対策による  
テレワークへの影響に関する調査」

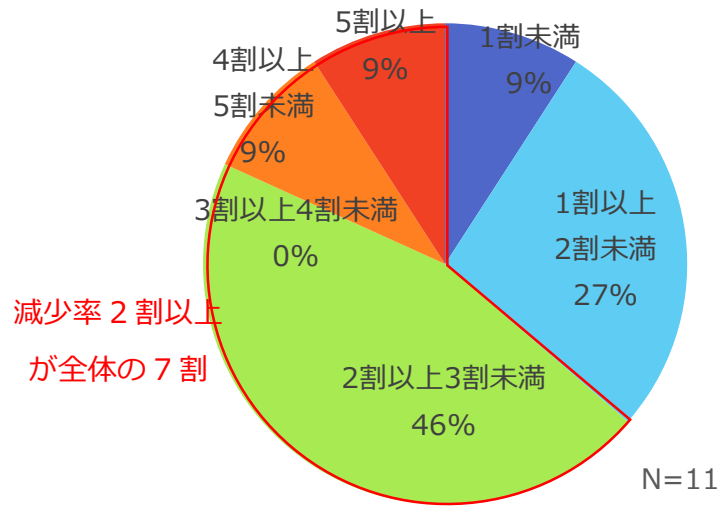
図 3.5 テレワーク実施者のテレワーク継続希望意向



※乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業（例：路線バス、乗合タクシー）

出典：R2年度バス事業者提供資料

図 3.6 公共交通(一般乗合※)輸送人員の推移



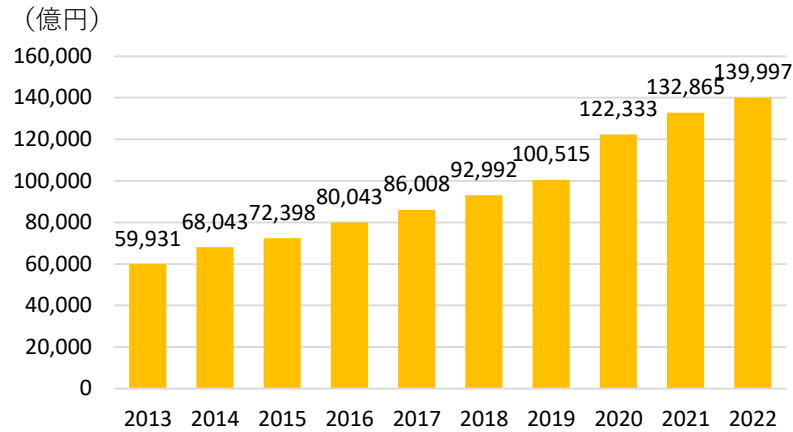
出典：R3年度地域鉄道・バス事業者提供資料

図 3.7 コロナ前後での県内地域鉄道・バス事業者利用者減少率(R3/H30年度)

## 3) Society5.0 の進展

EC（電子商取引：インターネット上で商品やサービスの売買を行う取引全般）、出前（デリバリー）の市場規模は今後も拡大が想定され、外出機会が減少する可能性があります。

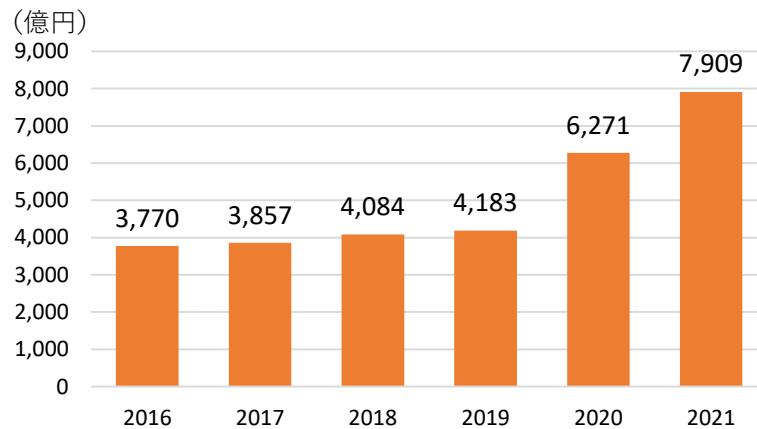
一方で、バスへの自動運転技術活用により、運転手不足の解消等によるサービスレベルの向上、経費削減等の可能性が考えられるため、今後の技術の進展に応じて考慮する必要があります。



※物販系分野：①食品、飲料、酒類、②生活家電、AV機器、PC・周辺機器等、③書籍、映像・音楽ソフト、④化粧品、医薬品、⑤生活雑貨、家具、インテリア、⑥衣類・服装雑貨等、⑦自動車、自動二輪車、パーツ等、⑧その他

出典：令和4年度電子商取引に関する市場調査報告書  
（経済産業省商務情報政策局情報経済課）

図 3.8 物販系分野の BtoC-EC の市場規模



出典：エヌピーディー・ジャパン調べ

図 3.9 出前(デリバリー)の市場規模

### 課題の解決

#### ■都市交通における課題

- ・高齢化の進展、免許返納後の移動手段確保
- ・渋滞、駐車等の都市交通課題

⇒公共交通の充実・利用促進

#### ■環境問題・持続可能性における課題

- ・個別移動の増加による環境負荷
- ・交通の安全性向上
- ・誰もが利用でき持続可能な手段の確保

⇒負荷の少ない効率的な移動手段の提供

#### ■運輸事業における課題

- ・運転士不足、運転士の高齢化
- ・運行経費の増加
- ・利用者減少による事業採算性の低下

⇒公共交通サービス維持が困難

出典：基幹的なバス分科会からの報告

図 3.10 バスへの自動運転技術活用への期待

4) 県や市町が目指すまちづくりの進展

県が目指すまちづくりとしては「滋賀県都市計画基本方針」(p.3 参照)があり、各市町が目指すまちづくりとしては立地適正化計画等があります。

各市町のまちづくりの方向性・進展の熟度に応じて、公共交通への影響を考慮する必要があります。具体的には、市町、交通事業者等と調整のうえ、滋賀県が目指す地域交通の姿に反映します。

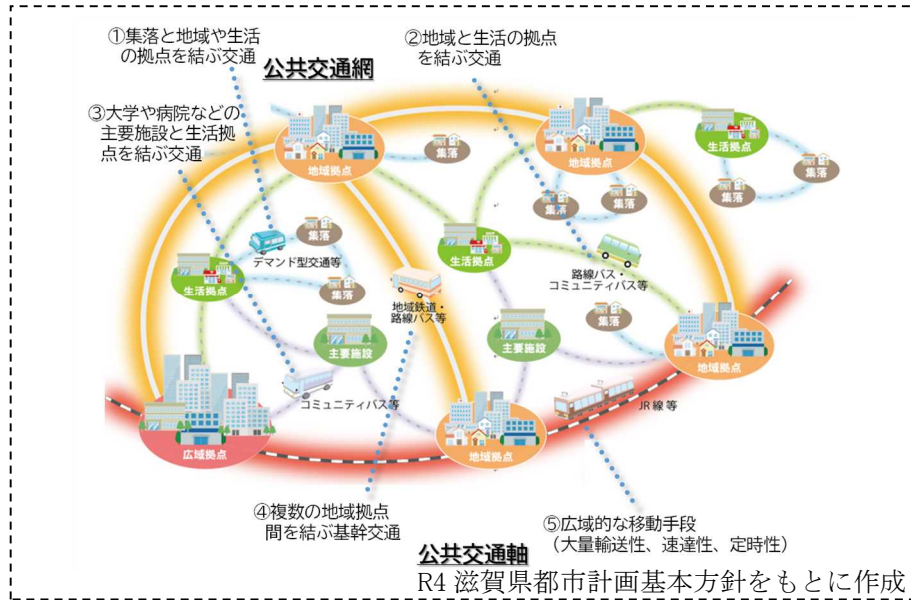


図 3.11 県が目指すまちづくり(滋賀県都市計画基本方針)



図 3.12 市町が目指すまちづくり(立地適正化計画 等)

5) 広域交通の整備

リニア、北陸新幹線の新駅が滋賀県周辺で整備されることで、北陸・中部方面等からの来訪者増加が期待できます。一方で、ストロー効果による影響も懸念され、発生抑制に資する対策が必要です。

整備の進展に応じ滋賀県への影響を予測・施策の見直し等に活用することが必要であり、具体的には、需要予測によるリニア・北陸新幹線等の影響を把握し、滋賀県が目指す地域交通の姿・施策等を見直しに反映します。

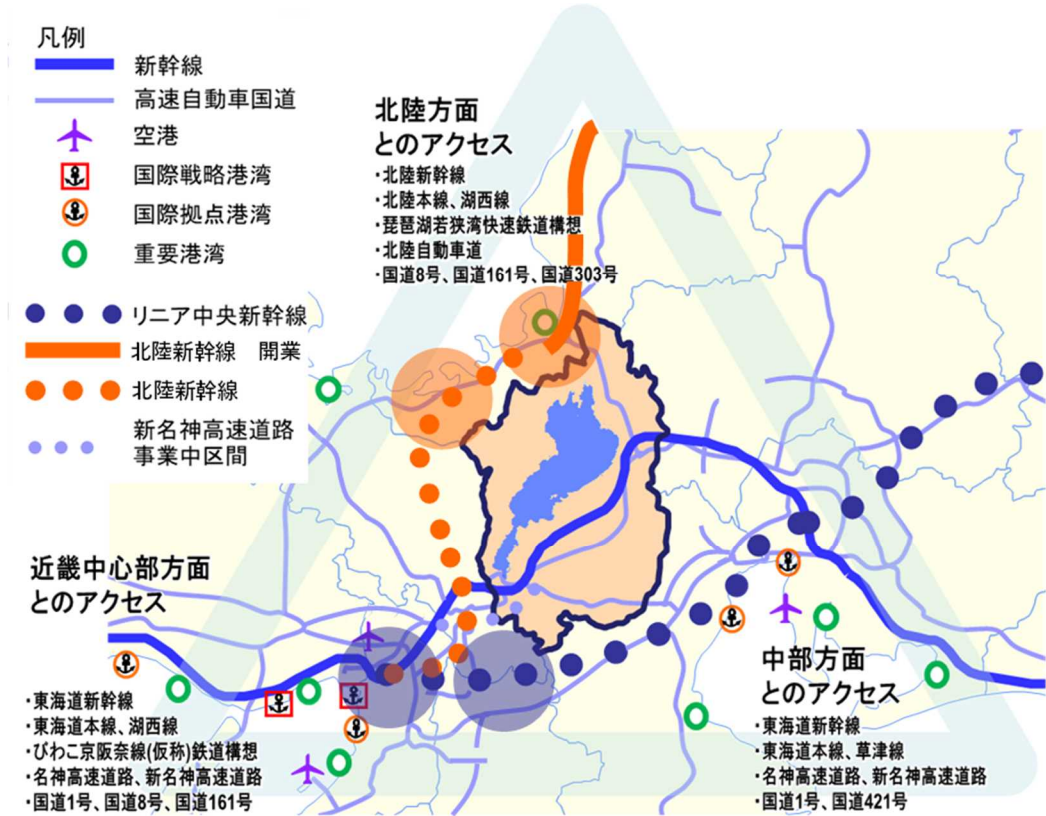
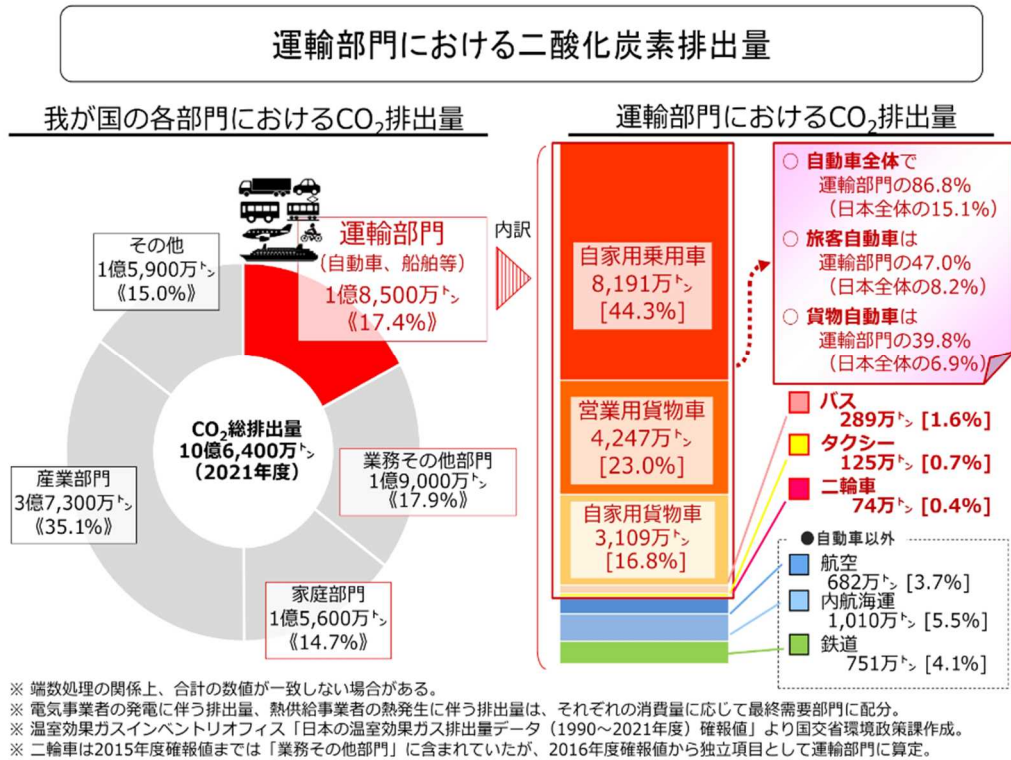


図 3.13 放射状ネットワーク

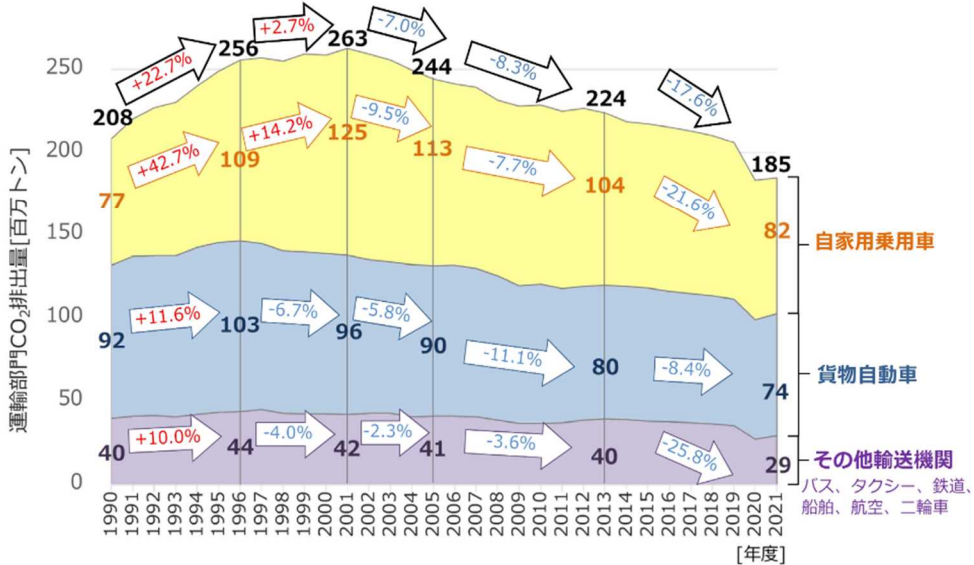
6) 脱炭素・カーボンニュートラル(CN)

運輸部門からの排出量は減少傾向にあるものの、2021年度における日本の二酸化炭素排出量(10億6,400万トン)のうち、1億8,500万トン(17.4%)を占めています。

輸送量あたりの二酸化炭素の排出量について、バスは自家用車に比べて小さく、自家用車から公共交通への転換を図り効率のよい輸送を促進することにより、二酸化炭素排出量の削減が期待されます。また、貨物輸送においても、鉄道等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用により二酸化炭素排出量の削減が図れるため、共同輸配送やモーダルシフト等の促進による公共交通の役割増加・拡大が期待されます。



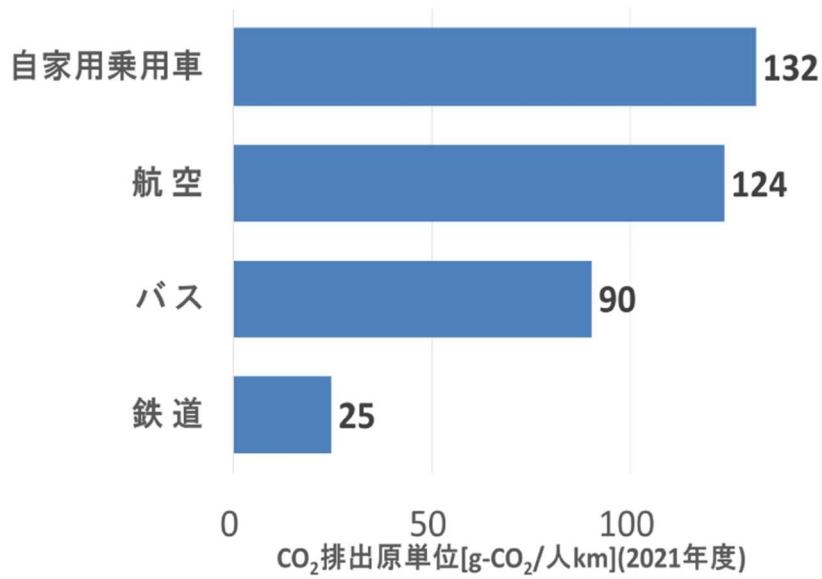
### 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



出典：運輸部門における二酸化炭素排出量および推移（国土交通省）  
 図 3.14 運輸部門における二酸化炭素排出量

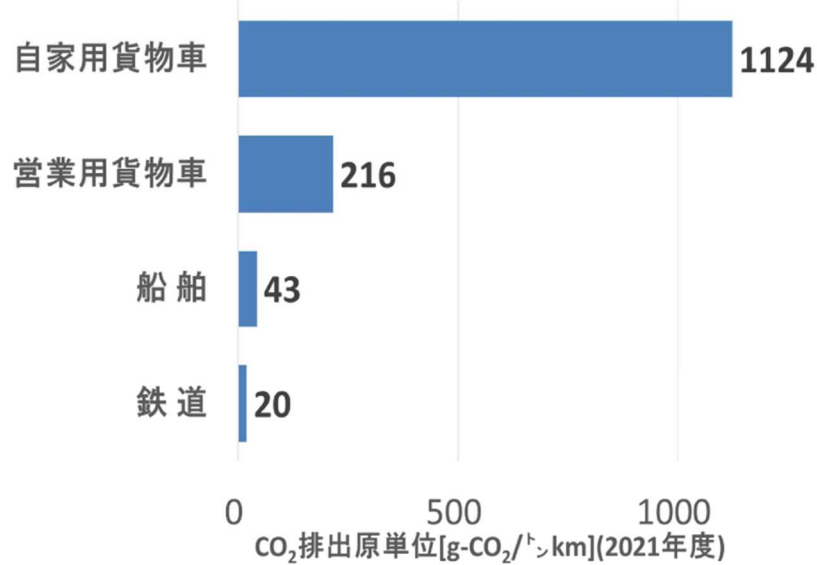


輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

出典：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省）

図 3.15 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客・貨物)

**【国の動向:令和5年版 国土交通白書 第7章美しく良好な環境の保全と創造 1 地球温暖化対策の推進 2 地球温暖化対策(緩和策)の推進より】****(1) まちづくりのグリーン化の推進**

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、「まちづくりのグリーン化」に取り組んでいる。具体的には、都市のコンパクト・プラス・ネットワークや居心地が良く歩きたくなる空間づくりを進め公共交通の利用の促進等を図ることでCO<sub>2</sub>排出量の削減につなげる「都市構造の変革」、エネルギーの面的利用や環境に配慮した民間都市開発等を推進することでエネルギー利用の効率化につなげる「街区単位での取組」、グリーンインフラの社会実装の推進等により都市部のCO<sub>2</sub>吸収源拡大につなげる「都市における緑とオープンスペースの展開」の3つの柱で取組みを進めている。

**(2) 環境に優しい自動車の開発・普及、最適な利活用の推進**

環境性能に優れた自動車の普及を促進するため、エコカー減税等による税制優遇措置を実施している。

**(3) 交通流対策等の推進**

道路の整備に伴って、いわゆる誘発・転換交通が発生する可能性があることを認識しつつ、二酸化炭素の排出削減に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化、ETC2.0を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策、ICT・AI等を活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な渋滞対策の導入検討などの取組みのほか、道路照明灯の更なる省エネルギー化、高度化を図るとともに、LED道路照明の整備を推進している。また、安全で快適な自転車利用環境の向上に関する取組みを推進している。加えて、通勤交通マネジメントをはじめとする事業者の主体的な取組みの促進等により、日常生活における車の使い方をはじめとする国民の行動変容を促す取組みの推進により、自動車交通量の減少等を通じて環境負荷の低減を図っている。

**(4) 公共交通機関の利用促進**

自家用乗用車からエネルギー効率が高くCO<sub>2</sub>排出の少ない公共交通機関へのシフトは、地球温暖化対策の面から推進が求められている。このため、環境省と連携して、LRT・BRTシステムの導入を支援するほか、エコ通勤優良事業所認証制度を活用した事業所単位でのエコ通勤の普及促進に取り組んだ。

**(5) 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み**

国内物流の輸送機関分担率(輸送トンキロベース)はトラックが最大であり、5割を超えている。トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位は、大量輸送機関の鉄道、内航海運より大きく、物流部門におけるCO<sub>2</sub>排出割合は、トラックが約9割を占めている。国内物流を支えつつ、CO<sub>2</sub>の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。更なる環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向け、大型CNGトラック等の環境対応車両の普及促進、港湾の低炭素化の取組みへの支援や冷凍冷蔵倉庫において使用する省エネ型自然冷媒機器の普及促進等を行っている。また、共同輸配送やモーダルシフトの促進や、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んでいる。

### 3.2.2 環境変化を踏まえた将来の動向

将来の動向としては、様々なサービス機能が集積した都市機能集積地域では人口等の集積が図られ、公共交通の維持・利便性向上が期待できると予測されます。

一方で、それ以外の地域は、人口拡散化・高齢化・自動車依存継続等により公共交通の利用者が減少、分散化するため、公共交通の効率的運行、最適化が必要と予測します。

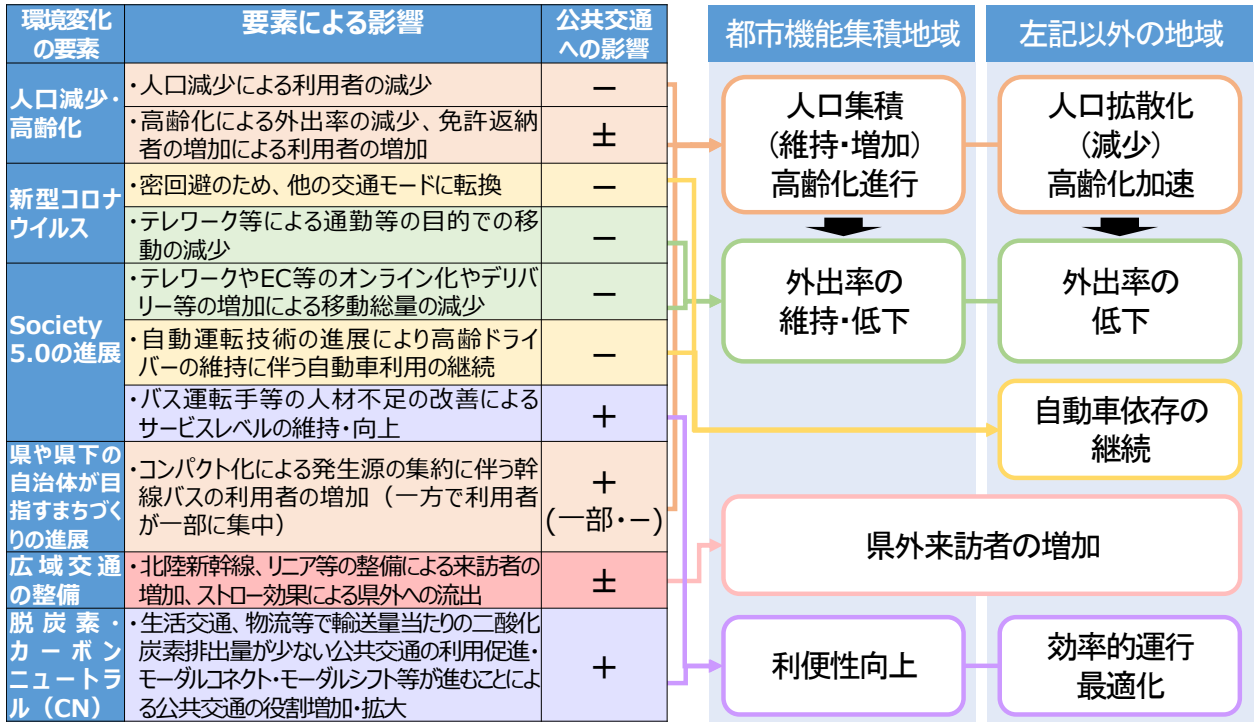
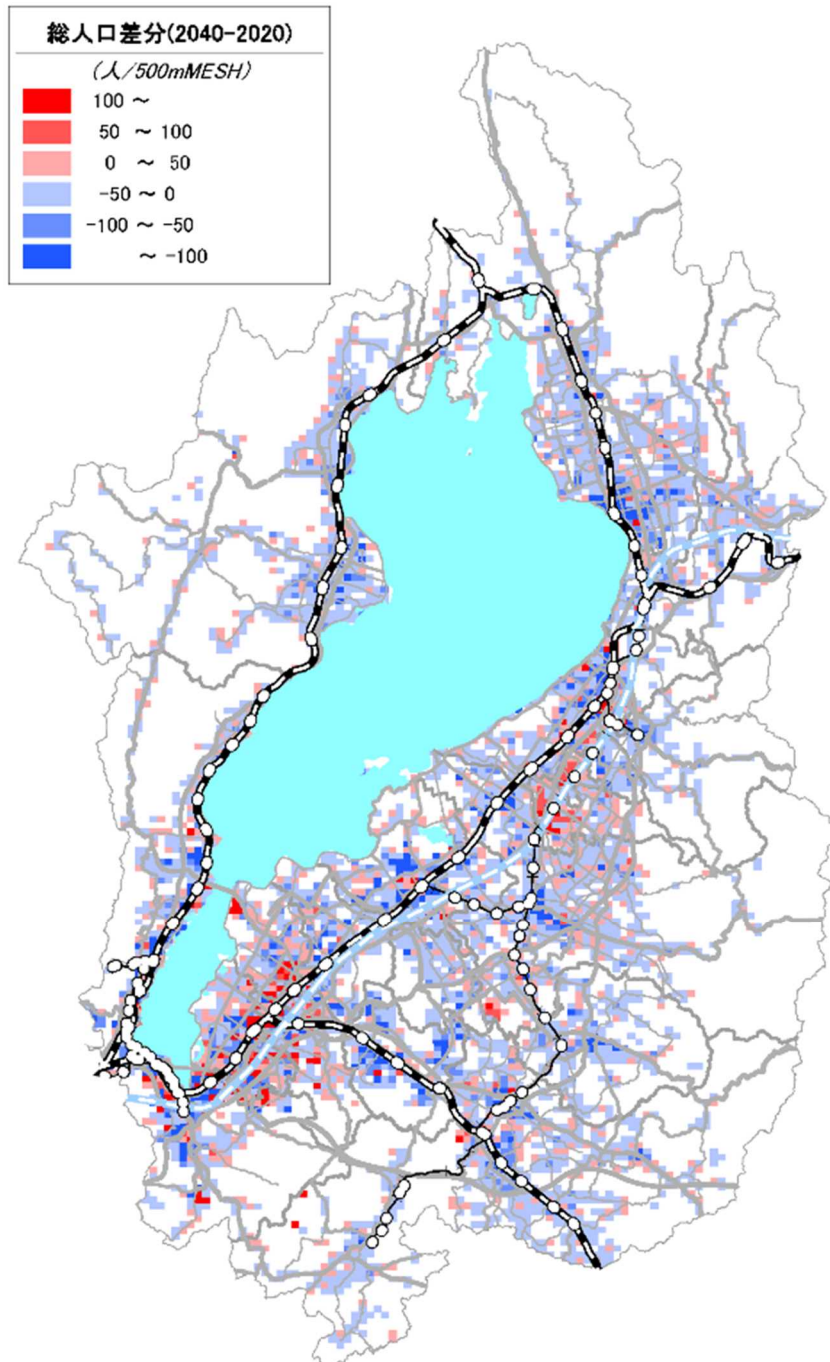


図 3.16 環境変化を踏まえた将来の動向イメージ

(参考：人口)

将来、人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、国勢調査に基づいた将来推計人口によると県内には人口が増加するエリアも広範囲に点在しており、このままでは公共交通のカバー範囲が狭まることはないと考えられます。

自然を活かしながら様々なサービス機能が集積した多様な拠点を公共交通サービスで結ぶ都市構造である「拠点連携型都市構造」が進むことで地域毎に人口の集積が図られます。

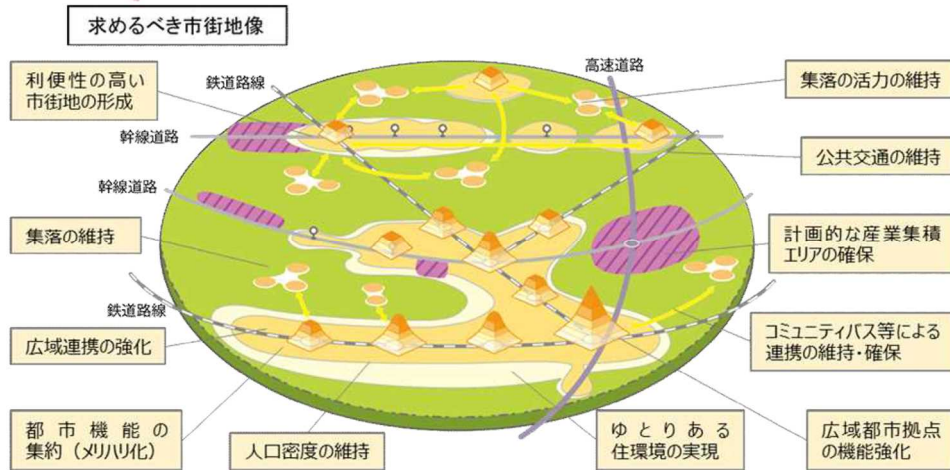


出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口〈H30国政局推計〉）

図 3.17 総人口差分(2040-2020)

「拠点連携型都市構造」の概要

- ・自然を活かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ都市構造
- ・一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域毎に存在する核となる多様な拠点（市街地の駅周辺、旧町役場周辺、農山村集落等）に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造を形成するもの



出典：滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月）

## 3.2.3 環境変化を踏まえた将来の検討事項

「拠点連携型都市構造」(P.3 参照)に基づき、拠点間・拠点内および分散化した集落間の移動において、需要に応じて最適化された移動手段が構築されると想定します。

それまでの過程において、公共交通に対する検討や段階的な整備等、目指す姿を達成するための財源についても議論が必要です。



図 3.18 環境変化を踏まえた将来の検討事項イメージ

## 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

**バスや鉄道等公共交通**は、人々を「束ねて」「運ぶ」移動手段であることから、何よりもまずは「安全に運行を継続」することが重要です。

その上で、滋賀の現状と交通をめぐる課題を踏まえ、将来の姿としては、自家用車を日頃利用する人が約8割と多い状況 (p.28 参照) から、自家用車利用を一定の前提としつつ、地域特性に応じた移動手段により、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出来、かつ自家用車を「使わない」という選択が出来ることが重要と考えます。

また、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現に向け、**広域拠点と地域拠点**、また地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

そのため、2040年代を見据え、滋賀県が目指す地域交通の姿を「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」とします。

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。

+

地域特性に応じた移動手段により

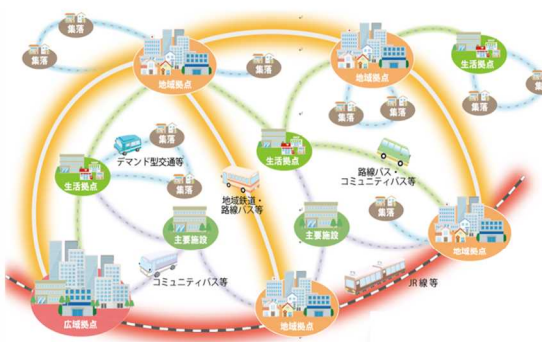
- 自家用車を「使わない」という選択ができる。



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**

※一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、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、定時性に優れ、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**

鉄道を補充する広域移動手段 (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、細かな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



**タクシー、デマンド交通等**

交通不便地や交通空白地において路線バスを補充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**

図 4.1 滋賀県が目指す地域交通の姿

## 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状

県内市町の地域公共交通計画において、地域により抱える課題は様々であることから、地域をいくつかのパターンに分類した上で、滋賀県が目指す地域交通の具体的な姿を決定します。

各地域公共交通が掲げる課題・現状について、以下の通り整理します。

表 4.1 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状(1/2)

| 項目            | 内容   |
|---------------|--|
| 運転手不足         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスやタクシーの乗務員不足【草津】</li> <li>・交通事業者の乗務員不足【守山】</li> <li>・バス・タクシーの運転手不足と高齢化【東近江】</li> <li>・運行事業者の運転手確保【長浜】</li> <li>・<b>バス運転手等の担い手不足が進展【高島】</b></li> </ul>   |
| 情報不足          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・JRと路線バス、路線バス同士の乗り継ぎに関する情報案内不足(連携不足)【草津】</li> <li>・ダイヤ情報入手しやすい環境整備【甲賀】</li> <li>・バスの運行情報をリアルタイムに入手できる仕組み【長浜】</li> <li>・<b>情報不足によりバスで鉄道駅まで移動できる人は5割【高島】</b></li> </ul>   |
| 渋滞<br>(自動車依存) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要道路や駅周辺の交通渋滞により、路線バス等の定時性・速達性の低下【草津】</li> <li>・商業施設、文化施設、医療施設の郊外化によりマイカー利用が増加【草津】</li> <li>・市外からの通勤、通学等の流入人口増に伴い交通渋滞が増加【草津】</li> <li>・自動車依存体質【守山】</li> <li>・児童・学生のおでかけ環境の整備【東近江】</li> </ul>   |
| 交通弱者<br>対応    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者(高齢者(免許返納者)、小中高校生)の多様な移動ニーズへの対応【大津】</li> <li>・自由な移動手段を持たない高齢者の増加(高齢者の免許保有率増)への対応【草津】</li> <li>・低床式バス車両や道路のバリアフリー化への対応【草津】</li> <li>・少子高齢化(マイカー利用者からの転換含む)社会を見据え、誰もが移動できる環境整備【守山】</li> <li>・将来を見据えた(高齢化進展)公共交通サービスの確保・維持【甲賀】</li> <li>・バリアフリー対応車両への更新【甲賀】</li> <li>・学生(小・中・高)の通学需要に応じた運行方法やダイヤ改善【甲賀】</li> <li>・障がい者・高齢者の移動支援【甲賀】</li> <li>・高齢者、免許返納者のマイカー以外のモビリティ確保【東近江】</li> <li>・通学における交通手段の確保【湖東】</li> <li>・高齢者、障がい者の乗り継ぎ(停留所までの移動)に対する抵抗感【長浜】</li> <li>・高齢者、免許返納者、障がい者、学生等のニーズにあった交通体系【長浜】</li> </ul> |
| 観光            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・(信楽高原鐵道)観光路線としての魅力向上【甲賀】</li> <li>・公共交通で観光地巡りができる環境の整備【甲賀】</li> <li>・観光需要を踏まえ、ICTを活用した公共交通の情報提供【東近江】</li> <li>・観光周遊時における移動手段の確保・利便性向上【湖東】</li> <li>・<b>観光客のアクセス向上や市内2次アクセスの向上【高島】</b></li> </ul>   |
| 環境            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷低減のため、環境対応の車両導入【甲賀】</li> </ul>   |

出典：各県内市町地域公共交通計画



表 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状(2/2)

|                         | 内容  |
|-------------------------|---|
| 運行環境<br>(ダイヤ、<br>運行経路等) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道とバスが連携するネットワークの確保【大津】</li> <li>・ 乗り継ぎ拠点の案内表示・バス待ち環境【甲賀】</li> <li>・ 運行方法の改善、運賃収入以外の収入源の確保【甲賀】</li> <li>・ 重複している路線のダイヤの見直し【甲賀】</li> <li>・ 運行方法の改善、運賃収入以外の収入源の確保【甲賀】</li> <li>・ 将来の都市構造を見据えた路線再編【甲賀】</li> <li>・ 鉄道・バスのスムーズな乗換【湖東】</li> <li>・ 朝夕のピーク時と昼間帯の利用状況の不均衡【長浜】</li> <li>・ バスの停留所、運行経路、運行形態の見直し【長浜】</li> <li>・ 利用しやすい環境整備、案内表示等の改善【高島】</li> </ul> |
| 輸送資源の<br>有効活用等          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域特性を踏まえた地域公共交通サービスの提供【大津】</li> <li>・ 福祉有償運送や介護タクシー等多様な交通手段を選択できる環境整備【草津】</li> <li>・ 既存の輸送資源の活用【長浜】</li> <li>・ 地域住民が主体となった交通体系の整備【長浜】</li> <li>・ 福祉輸送運送やボランティア輸送との連携【高島】</li> </ul>  |
| その他                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺等の駐輪場不足への対応【草津】</li> </ul>  |

出典：各県内市町地域公共交通計画

## 4.3 地域分類の設定

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します。

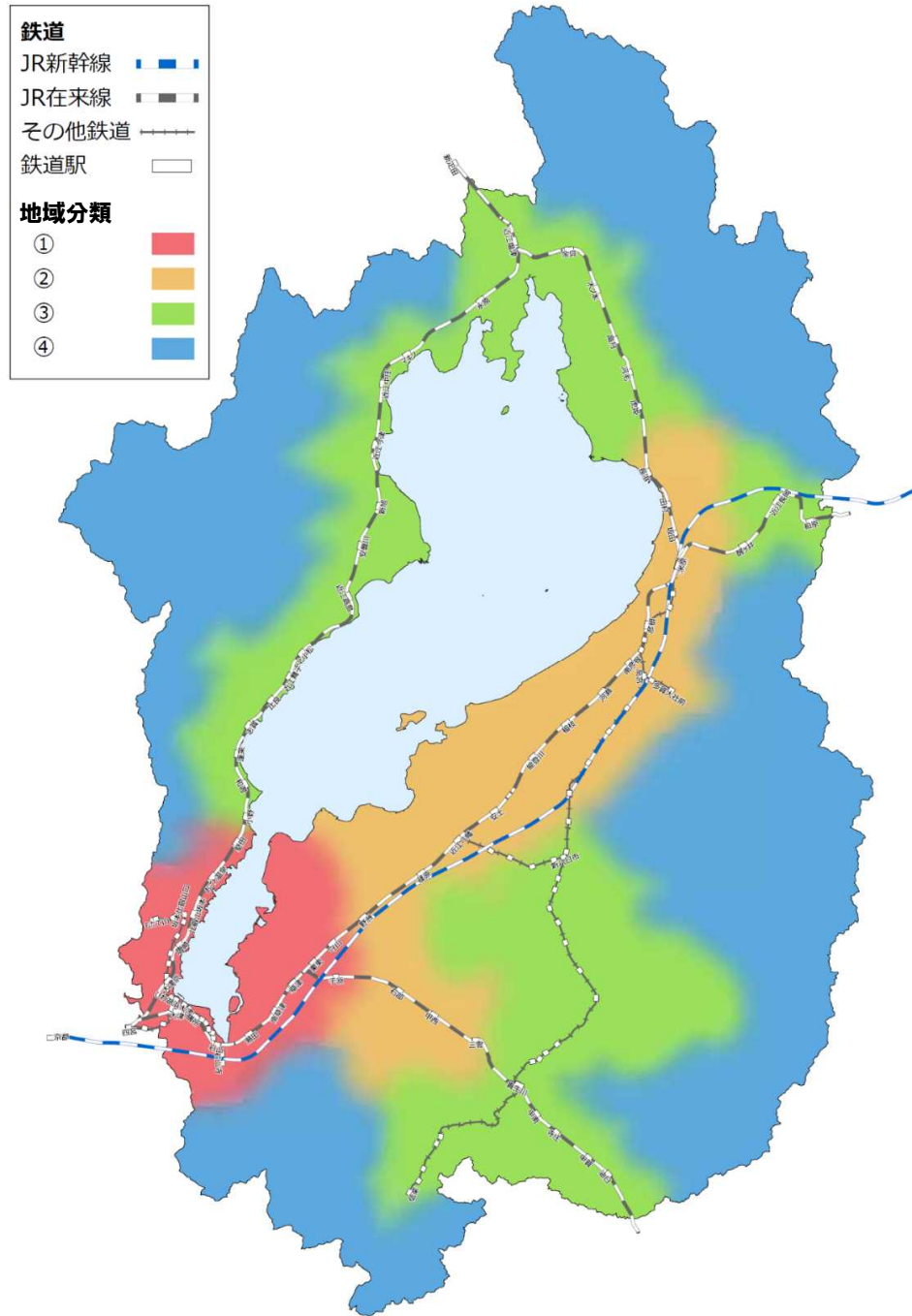
表 4.3 地域分類のイメージ

| 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、 <b>地域交通の積極的な利用を促す地域</b>                         | 生活の拠点：都市<br>活動の拠点：都市<br><br>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、 <b>車から地域交通への転換を促す地域</b>                   | 生活の拠点：都市周辺<br>活動の拠点：都市<br><br>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、 <b>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</b>    | 生活の拠点：郊外<br>活動の拠点：都市・郊外<br><br>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、 <b>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</b> | 生活の拠点：郊外<br>活動の拠点：郊外<br><br>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     |

※「生活の拠点」は住居、「活動の拠点」は就業・就学等の場と想定

表 4.4 分類方法

| 地域分類 | 自動車分担率(通勤・通学)<br>60%未満 | 人口密度<br>500人/km <sup>2</sup> 以上 | 鉄道最寄駅距離<br>3km以内 |
|------|------------------------|---------------------------------|------------------|
| ①    | ○                      | ○                               | ○                |
| ②    | ×                      | ○                               | ○                |
| ③    | ×                      | ×                               | ○                |
| ④    | ×                      | ×                               | ×                |



※「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、便宜的に県域を分類したイメージ図

図 4.2 地域分類のイメージ図

#### 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿

次頁に滋賀県が目指す地域交通の姿を整理しました。

| 滋賀県が目指す地域交通の姿の整理   |  |   |  |  |                                       |
|--|--|---|--|--|---------------------------------------|
| <p>滋賀県の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に県南部で人口密度が高い</li> <li>・人口減少かつ高齢社会。特に山間部地域で顕著な高齢化。2020年にはおおよその地域で20%を超える高齢化率になる見込み</li> <li>・鉄道や幹線道路沿線で事業所の集積が見られる</li> <li>・鉄道ネットワークは比較的充実。一方で、駅1km以内に住む割合は総人口の4割以下と全国平均以下</li> <li>・多くの地域で路線バス事業者が撤退。コミュニティバスやデマンド方式の導入など</li> <li>・人口、事業所集積が厚い大津、草津などでは道路交通量が多く渋滞が慢性化。事故も。</li> <li>・駅や停留所から300m圏内の公共交通人口カバー率は、75.5%に留まり、地域によっては運行本数が限られる場合も</li> <li>・交通分担率は8割以上が乗用車</li> <li>・登校目的以外では、業務・帰宅・通勤・自由目的で自動車利用が最も多い。自動車以外では鉄道が出勤・登校目的、自転車が登校・自由・帰宅目的が利用される</li> <li>・大津・高島地域では鉄道、南部地域では自転車が他の地域よりも利用される</li> <li>・駅までの交通手段は、大津・高島地域、南部地域では徒歩が多い。甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車が多い。湖東、湖北ではバス利用が低い</li> </ul> | <p>地域分類1: 中心市街地、大阪・京都などへも通勤通勤、通学、自由目的に公共交通利用者多い。徒歩、自転車、鉄道の分担率高い。<br/>【自動車分担率(出勤+登校目的)60%未満、人口密度500人/km<sup>2</sup>以上、鉄道最寄駅3km以内】</p>   | <p>地域分類2: 中心市街地の周辺/ベッドタウン/大型商業施設/草津・大津へ通勤通勤、通学の公共交通利用者は多いが、自由目的はほぼ車。自転車、鉄道の分担率高い。<br/>【人口密度500人/km<sup>2</sup>以上、鉄道最寄駅3km以内】</p>  | <p>地域分類3: 地域分類2よりさらに中心市街地に遠く、車移動が中心<br/>通勤、通学に電車を利用するが、駅までは車利用が多い。車通勤者も多い。車の分担率高い。<br/>【鉄道最寄駅3km以内】</p>  | <p>地域分類4: 鉄道駅のない地域(中山間地域)<br/>一部はバスを利用するものの、多くは駅、会社まで車で移動。移動手段はほぼ車。<br/>【周辺に鉄道駅がない】</p>  |                                       |
|  | <p>主な公共交通手段</p>  | <p>JR(琵琶湖線(野洲以南)、湖西線(堅田以南))</p>   | <p>JR(琵琶湖線(地域分類1以外)、草津線(三雲以西)、湖西線(堅田より北～近江今津以南))<br/>京阪京津線、近江鉄道八日市線</p>  | <p>JR(北陸線、草津線(三雲より東)、湖西線(近江今津より北))<br/>近江鉄道線(地域分類2以外)、SKR</p>  | <p>バス、デマンド</p>                        |
|  | <p>現状の交通事情に対して目指す姿の方向性</p>   | <p>長所を伸ばす<br/>※長所とは、交通資源が大都市部ほどではないが、豊富にある</p>  | <p>短所(弱点)を補う</p>   | <p>短所(弱点)を補う</p>   | <p>短所(弱点)を補う</p>                      |
|  | <p>輸送スタイル</p>  | <p>集団輸送(サイズ大)<br/>列車、中型バスなど</p>   |  |  | <p>個別輸送(サイズ小)<br/>自家用車、デマンドタクシーなど</p> |
|  | <p>居住環境</p>  | <p>集合住宅<br/>狭小住宅</p>  |  |  | <p>広大な庭付き一軒家</p>                      |
| <p>全体的な課題</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間のバス路線が中心となって地域公共交通ネットワークが形成されているが、バス乗務員不足が深刻化しており乗務員の確保が課題となっている(運転手不足)</li> <li>・運賃収受方法や運賃体系の事業者間での統一が無いため利便性が低下している(情報の不足)</li> <li>・集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在し、中心市街地の求心力が低下しつつあることから移動手段がマイカー利用に頼りがちとなっている</li> </ul>   |   |  |  |                                       |
| <p>当該地域分類に特徴的な課題</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用への需要は高いものの、駅周辺などの駐輪場は満車傾向にあり慢性的な駐輪場不足が生じている</li> <li>・交通量の増加により事故や公共交通の遅延の発生率が高まる(運行環境)</li> <li>・多くの区間で渋滞が発生しており、定時性・速達性の欠如、目的地までの所要時間や到着時刻を予測できない等の利便性の低下が発生している。(渋滞/自動車依存)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者等の交通弱者にとっては、路線バスやまめバスだけでなく、福祉有償運送屋介護タクシーなど多様な交通手段を選択できる環境整備の必要性が高まっている(交通弱者対応)</li> <li>・駅を中心とした放射状のバスネットワークが整備されているが、市域外へのネットワークに課題があり、今後医療や福祉サービスを受けるための市域内や市域を跨ぐ移動への対応が不十分となる可能性がある(運行環境)</li> <li>・世帯ごとの車保有台数の増加による環境負荷の増加(環境)</li> <li>・多くの区間で渋滞が発生しており、定時性・速達性の欠如、目的地までの所要時間や到着時刻を予測できない等の利便性の低下が発生している。(渋滞/自動車依存)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期外利用者の減少率が大きいと、地域の観光資源などを活用した沿線地域外からの利用促進が必要(観光)</li> <li>・都市拠点などの中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にする、朝夕のピーク時とそれ以外の時間帯の運行体系変更など、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要(運行環境)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの収支率の低い地域もあり、全体の運行補助額も増加していることから利用促進や、デマンド運行などを活用した効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保などによる収益性の改善が必要(運行環境)</li> <li>・バス相互や鉄道とバスの乗り継ぎなど、公共交通相互の乗り継ぎが多く、高齢者や障がいのある人にとっては体への負担が大きいことから、乗り継ぎ拠点における案内表示やバス待ち環境などの乗り継ぎ環境の改善が必要。(運行環境)</li> <li>・地域によっては最寄りの停留所まで距離が遠く、バス待ち環境に課題がある</li> </ul>   |                                       |
| <p>解決策</p>   | <p>自動車に頼らない移動環境の構築<br/>シェアリングの普及<br/>シェアサイクルや電動キックボードなどのシェアリングサービス<br/>LRT(次世代型路面電車システム)<br/>ウォーカーブル・サイカブルな都市設計<br/>コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン・パークアンドライド<br/>駐車場/駐輪場の整備<br/>次世代モビリティの利用<br/>パーソナルモビリティ(例えばセグウェイなど)、グリーンズローモビリティ(小さな電動自動車)<br/>新たなテクノロジーの活用<br/>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、赤信号のタイミングを事前に教えてくれるマシンFlo、電子標識、スマートシティ</p>  | <p>地域交通ネットワークの充実<br/>他エリアへの円滑な移動<br/>コンパクトシティ化、公共交通ネットワークの再編、BRT(隊列走行バス)<br/>公共交通利用への抵抗感の減少<br/>バス待ち環境の整備、バスの駅、スマートバス停、定額制タクシー、<br/>道路沿いの生活の最適化<br/>コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン<br/>新たなテクノロジーの活用<br/>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、電子標識、</p>   | <p>地域交通手段の強化、あらゆる手段の活用<br/>新たな交通サービスによる、地域間交流の活性化<br/>水上タクシーやサイクルシップなどの湖上交通、事業者送迎サービスの活用、事業者連携による運行情報のリアルタイム配信<br/>物理的な距離や身体能力に制限されない移動手段の選択<br/>パークアンドライド、パーソナルモビリティ、オンデマンドバス、バス停と鉄道駅の直結、バリアフリー化<br/>新たなテクノロジーの活用<br/>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、AI活用による運航体系の最適化、自動運転による公共交通の高頻度運行、エアモビリティ(空飛ぶ車)</p>  | <p>地域交通手段の強化、維持<br/>無理のない収益バランスの確保<br/>貨客混載による公共交通の収益確保、オンデマンドバス/コミュニティバスの拡充<br/>身体的負担の軽減・・・乗り換え拠点の創出と刷新、定額制移動サービス、乗り合いタクシー、相乗りバス、グリーンズローモビリティ(小さな電動自動車)<br/>新たなテクノロジーの活用<br/>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、無人移動販売、パーソナルモビリティロボット(一人乗り低速ロボット)</p>   |                                       |
| <p>ライフスタイル(将来)</p>   | <p>生活の拠点: 都市 活動の拠点: 都市</p> <p>都市域で生活し、活動を行うウォーカーブル、サイカブルな空間でのライフスタイル</p>   | <p>生活の拠点: 都市周辺 活動の拠点: 都市</p> <p>都市周辺で生活し、活動の拠点である都市域へ移動を行うライフスタイル</p>   | <p>生活の拠点: 郊外 活動の拠点: 都市・郊外</p> <p>郊外で生活し、テレワークを活用しながら都市・郊外の両拠点で活動を行うライフスタイル</p>   | <p>生活の拠点: 郊外 活動の拠点: 郊外</p> <p>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</p>   |                                       |
| <p>未来の姿</p>  | <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ちょっとした距離は電動キックボードやセグウェイで楽々移動渋滞回避のために予定より早くから活動する必要がない</li> <li>・新たなテクノロジーの活用で無駄な信号待ちがなくなり、渋滞緩和、時間通りに</li> </ul> <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路と自動運転が連携、歩行者を自動で感知して事故減少</li> <li>・公共交通は自動運転に、時間通りの発着で渋滞も回避</li> <li>・シェアリング普及で、自転車や電動キックボード、パーソナルモビリティを駐輪場に頼らず、コンビニの前などに気軽に乗り捨て</li> <li>・車を所有しないことが当たり前になり、駐車場が減少して公園が増加するなど地域の魅力が上がる、景観が良くなる</li> <li>・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人でも安全に通行が可能</li> <li>・新たなテクノロジーの進化により、乗務員の労力が減り、また人員削減による運行が可能となる</li> </ul> | <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車を持っていない学生でもいろいろな場所に遊びに行ける</li> <li>・市街地への1回のお出かけでいろいろなお店へ買い回りがしやすくなる</li> <li>・大型商業施設に自動運転バスなどで行き、帰りは自動配送などで手ぶらで帰る</li> <li>・交通路線の充実により帰宅時間が早くなり、家族で夜ご飯を一緒に食べられる</li> <li>・渋滞や物理的な距離を気にせず住む場所を自由に選べる、</li> <li>・運賃や運行スケジュールが分かりやすくなる</li> <li>・気分に合わせて車、鉄道、バスを使い分けできる</li> <li>・世帯ごとの車保有台数の減少により、自家用車の維持コストが減少</li> </ul> <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音・排出ガス量等の環境改善で道路沿いの生活が快適になる</li> <li>・交通の便にとらわれず、中心部から離れた場所でも商店や飲食店の営業が行いやすくなる</li> <li>・テクノロジーの活用による事故の減少</li> <li>・高齢者の免許返納がしやすくなる</li> <li>・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人が自分のニーズに合わせた交通手段の選択が可能</li> </ul> | <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズのある時間帯、時期に合わせて移動方法が提供されており、効率的な手段選択が可能</li> <li>・通勤可能範囲が広がるため、郊外にも住む選択ができる</li> <li>・スーパーなど生活の拠点到りに気軽に行け、スマホがなくてもタッチパネルや電話で簡単にバスやタクシーを呼べる</li> <li>・学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる</li> <li>・狭い路地でもパーソナルモビリティで楽々移動</li> <li>・通勤時間や移動距離を気にせず、自分のライフスタイルから住居の場所や形態を選べる</li> </ul> <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・値段を気にせずタクシーなどを利用でき、移動しやすくなる</li> <li>・事故が減る</li> <li>・観光客が湖上タクシーを楽しむ</li> <li>・湖上タクシーやエアモビリティの活用で地域間交流が活性化</li> <li>・県内事業者連携によって、運行情報や最適ルート等の情報が一つのアプリに集約、観光客も迷うことがない</li> <li>・観光客の流入により、観光関連サービスのビジネスチャンスが新たに生まれる</li> </ul> | <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・孫が他地域から気軽に遊びに来てくれる</li> <li>・緊急時に自動運転で素早く市街地への病院へ行ける</li> <li>・スーパーなど生活の拠点到りに気軽に行くことができ、スマホがなくてもあらゆる場所に設置されているタッチパネルや電話で簡単にバスやタクシーを呼べる</li> <li>・持ち帰る荷物は自動配送してもらうことで移動の負担が減少</li> <li>・学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる</li> <li>・閉じこもらずに友人に会いに行くなどできる(地域コミュニティへの参加/社会参加)</li> <li>・生活に必要な消費行動や行政サービスへの接続に制限を受けることなく、自分の希望に合う環境の場所に暮らすことができる</li> </ul> <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人も行きたい場所に自分で行くことができる</li> <li>・値段を気にせずタクシーなどを利用でき、病院に行きやすくなる</li> <li>・訪問診療・介護が容易になり、生活の質が向上する</li> </ul> |                                       |

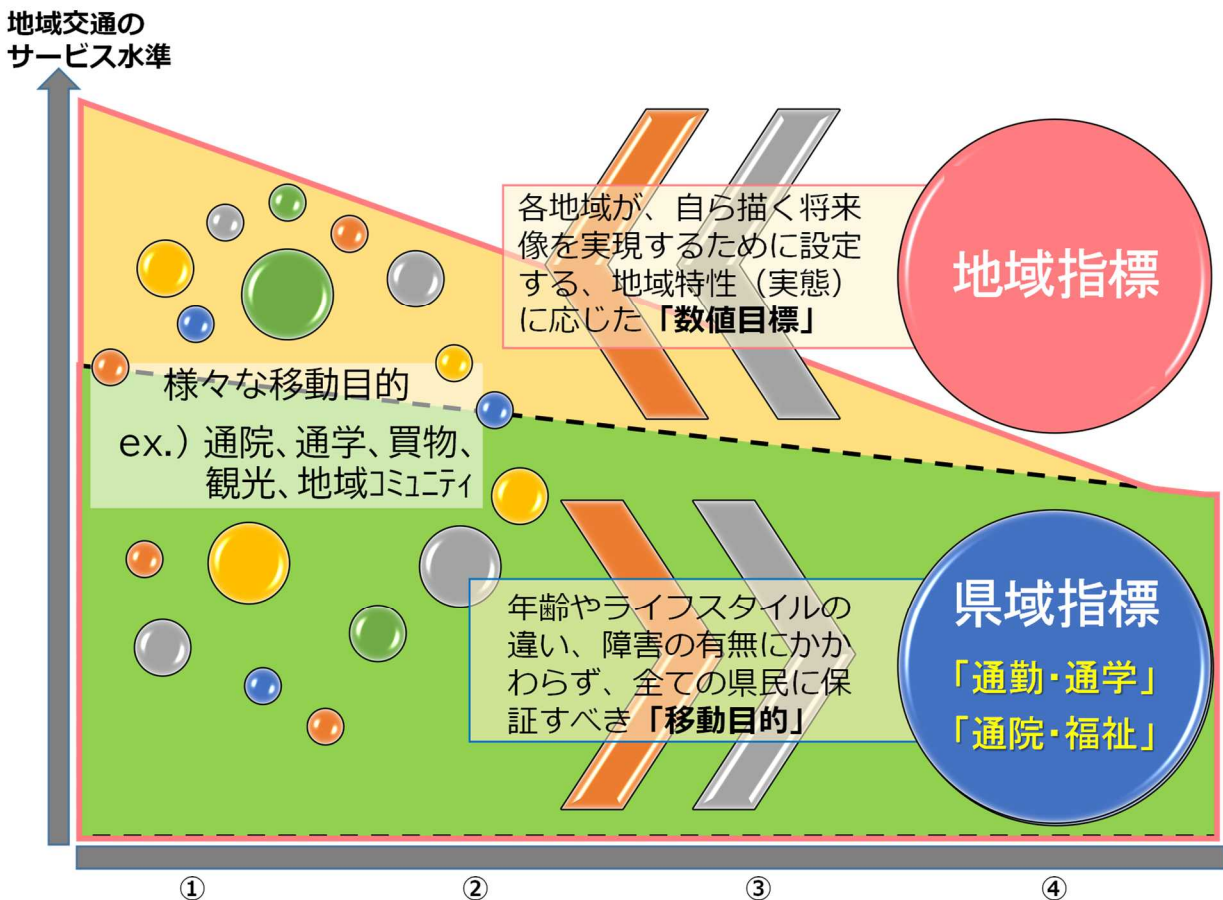
1 第5章 目指す姿を実現するための施策例

2 5.1 県域指標と地域指標の考え方

3 本ビジョンでは、目指す姿を実現するための指標として、県域指標と数値指標の2つの  
4 指標を設定します。

5 県域指標は全ての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動）「移動目的」として設定し  
6 ます。地域指標は、県域指標を実現するため、各地域が自ら描く将来像を実現するために  
7 設定する、地域特性（実態）に応じた「数値目標」として設定します。本ビジョンでは、  
8 地域指標は例示で示し、各地域公共交通活性化協議会での具体的な指標設定を促していき  
9 ます。

10  
11



12  
13  
14  
15

図 5.1 県域指標・地域指標のイメージ

5.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定

他都市事例や県民・市町の意向をもとに、全ての県民に保証すべき移動目的を設定します。

1) 他都市の事例

国内他都市においては、確保すべき移動目的を記載している計画は2つあり、どちらも「通学」「通院」「買物」を挙げています。

表 5.1 県域指標における他都市の事例

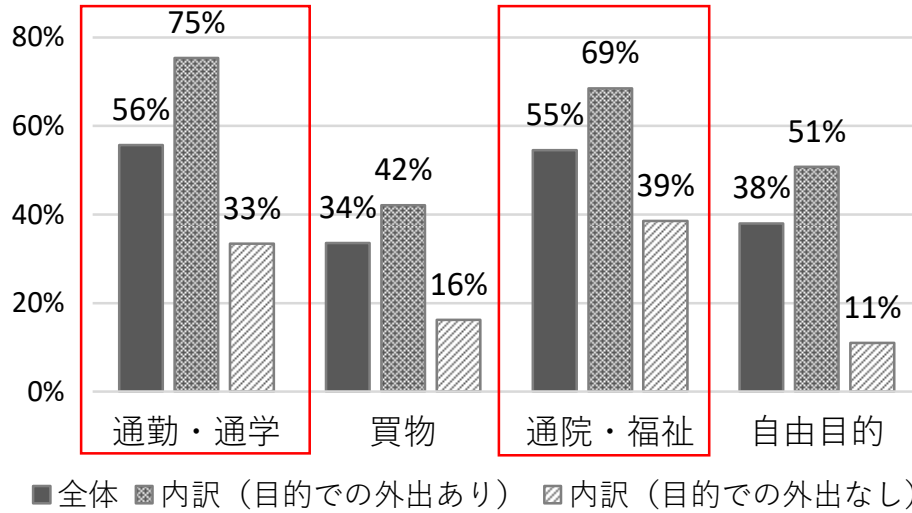
| 策定主体                              |                    | 青森県八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町   | 岐阜県飛騨市  |  |
|-----------------------------------|--------------------|--|---|--|
| 採用されている本ビジョン・計画等                  | 計画名                | 第2次八戸圏域公共交通計画（八戸圏域地域公共交通網形成計画の前身）  | 飛騨市地域公共交通計画   |  |
|                                   | 策定年度               | 2014   | 2021  |  |
|                                   | 策定主体               | 八戸市・三戸市・五戸市・田子市・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町  | 飛騨市   |  |
| 取組・目的<br>(取組施策に対する事業の場合、取組の概要と目的) |                    | 地域公共交通の「品質向上戦略」の実践   | 地域公共交通、徒歩、自転車により各移動を市内全体で確保し、市民のQOL（生活の質）を保障する<br>目標1：地域公共交通により以下の移動を市内全域で確保し、市民のQOLを保障する   |  |
| 確保すべきサービスレベル                      | 移動目的               | 通学・通院・商業集積地区へのアクセス   | 通院、買い物、高校通学、通勤、観光   | 通院、買物、高校通学   |
|                                   | ネットワーク構成・運行回数・輸送量等 | ・圏域住民の「高校への通学」「中核的な医療機関への通院」「一定の規模を擁する商業集積地区へのアクセス」を確保することを重視し、これらの活動を達成する手段として、市町村に跨る広域的な公共交通の戦略的な品質保証を図る | <b>【通院】</b><br>・地域の診療所及び市内の総合病院に通院できるようにする<br><b>【買物】</b><br>・通院にあわせた買物等を可能にする<br><b>【高校通学】</b><br>・可能な限り高校生が市内の高校に通学できるようにする<br><b>【通勤】</b><br>・上記整備にあわせて、通勤対応も可能な限り実施する<br><b>【観光】</b><br>・市外からの来訪者が観光に利用できる公共交通を整備する | <b>【通院】</b><br>・地域内診療所、中心部総合病院に午前中に通院できる<br>・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100%<br><b>【買物】</b><br>・地域内商店、中心部商店等に1日1回以上買物に行く機会がある<br>・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100%<br><b>【高校通学】</b><br>・始業時間までに市内高校または近隣高校に到着できる<br>・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100%（ただし、対応できない地域において、担保されていないことに関する合意形成がなされている場合は除く） |

2) 地域交通が担うべき目的に関する県民の意向

住民アンケートから、地域交通が担うべき移動目的と、現状および最低限必要な外出頻度に対する意向を把握します。

(1) 外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合

通勤・通学、通院・福祉目的で、その目的での外出がない回答者も含め、担うべきと回答した割合が高い結果となっています。



■全体 ■内訳（目的での外出あり） ▨内訳（目的での外出なし）

※「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」と回答した場合は「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

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.2 外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合

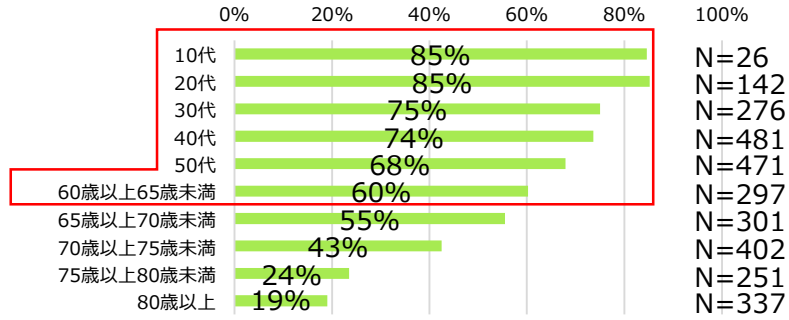


(2) 年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合

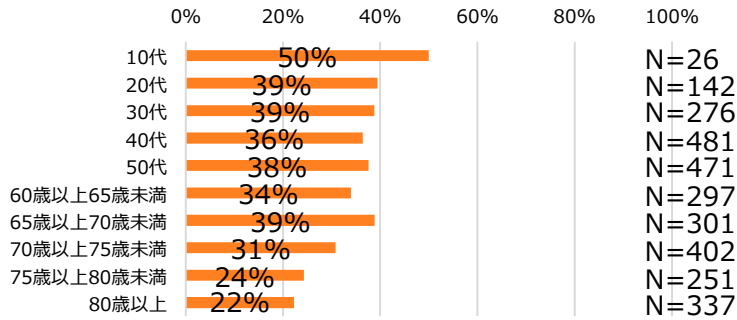
通勤・通学目的では、その目的での移動が必要な全年代の回答割合が他目的と比較して高い結果となっています。

通院・福祉目的では、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結果となっています。

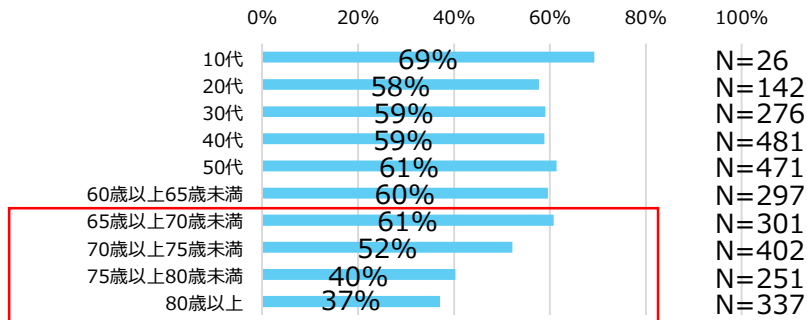
【通勤・通学】



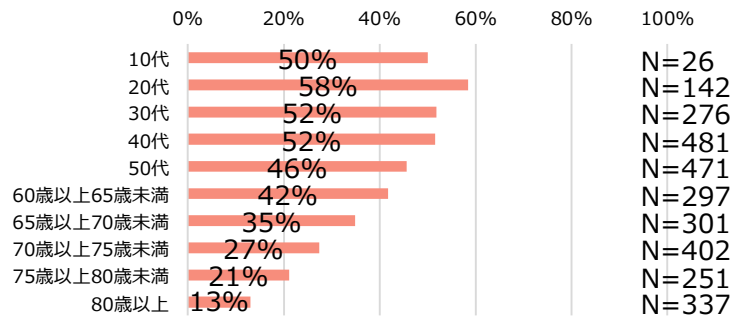
【買物】



【通院・福祉】



【自由目的】

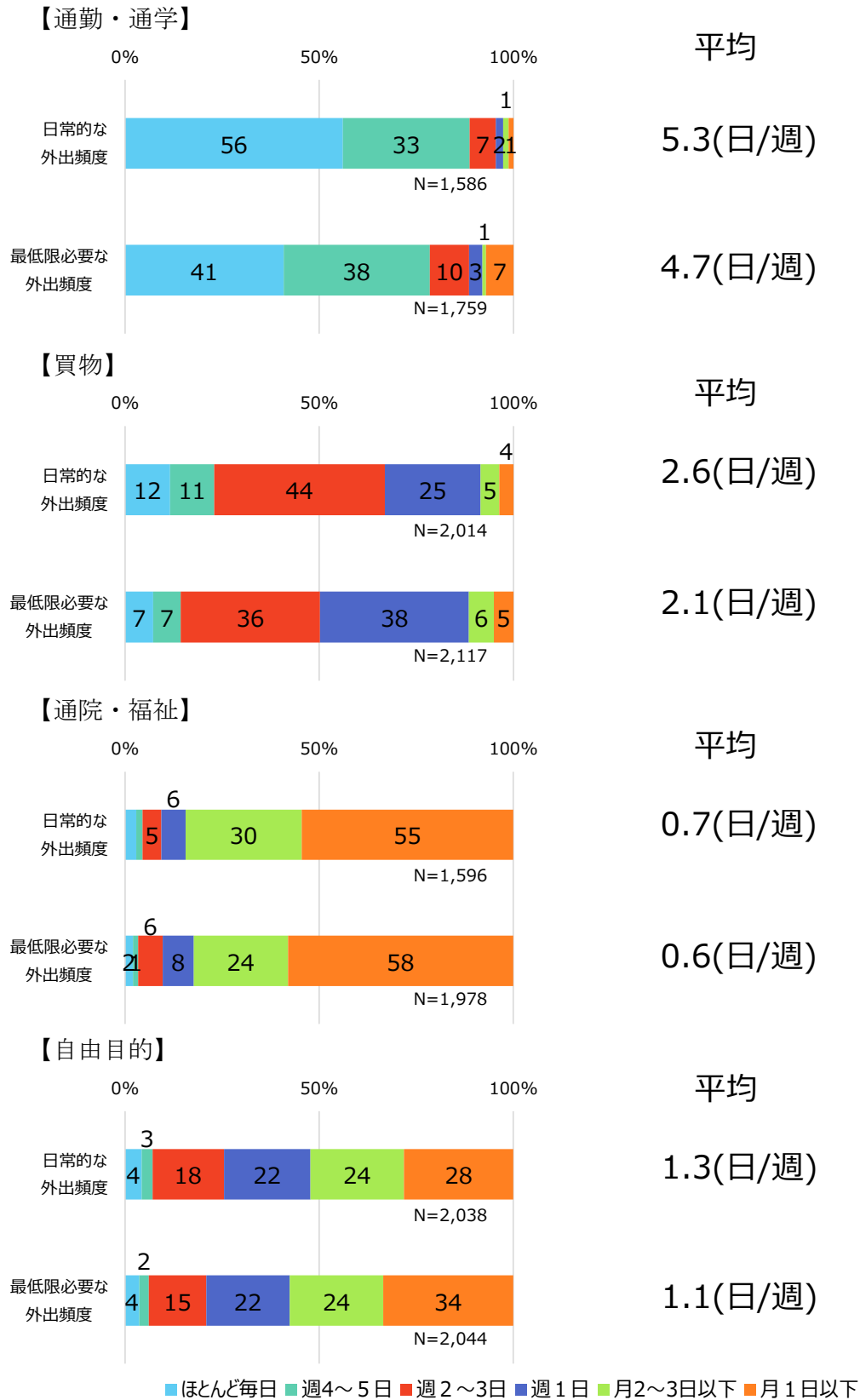


出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.3 年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合

(3) 現状および最低限必要な外出頻度

通勤は最低限必要な外出頻度が週5日程度と高い一方で、通院・福祉は週1日程度と低く、買物・自由目的は週1~2日となっています。

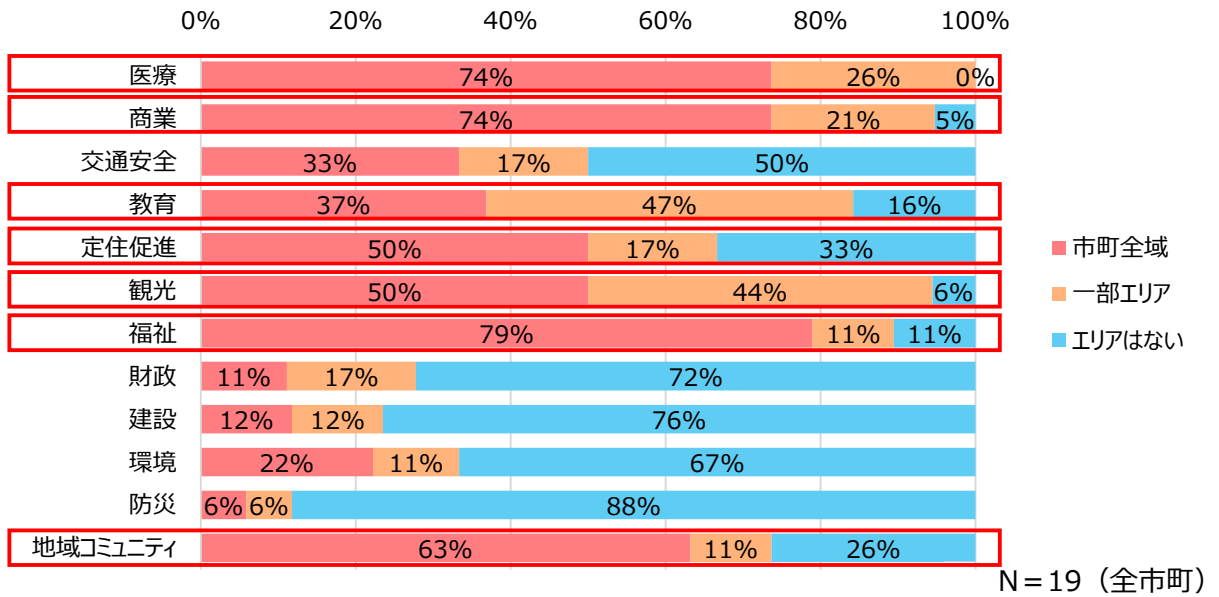


出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.4 現状および最低限必要な外出頻度

3) 地域交通が担うべき目的に関する市町の意向

市町アンケートにおいて、約7割の市町が医療・商業・教育・定住促進・観光・福祉分野において、一部エリアまたは市町全域で地域交通が移動の役割を担っていると回答しています。



出典：R4 市町アンケート

図 5.5 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

下記の項目において、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ことがわかります。

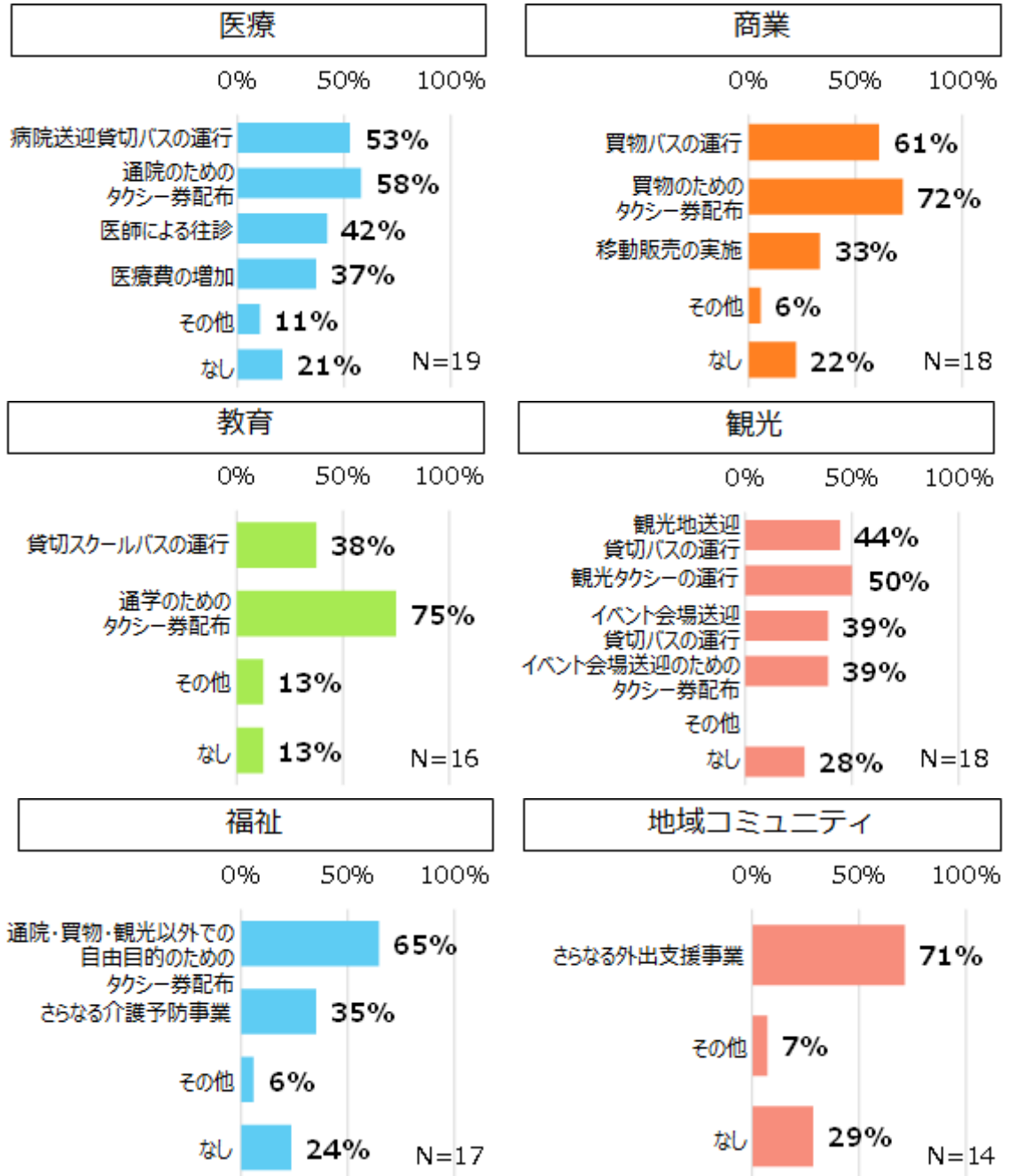
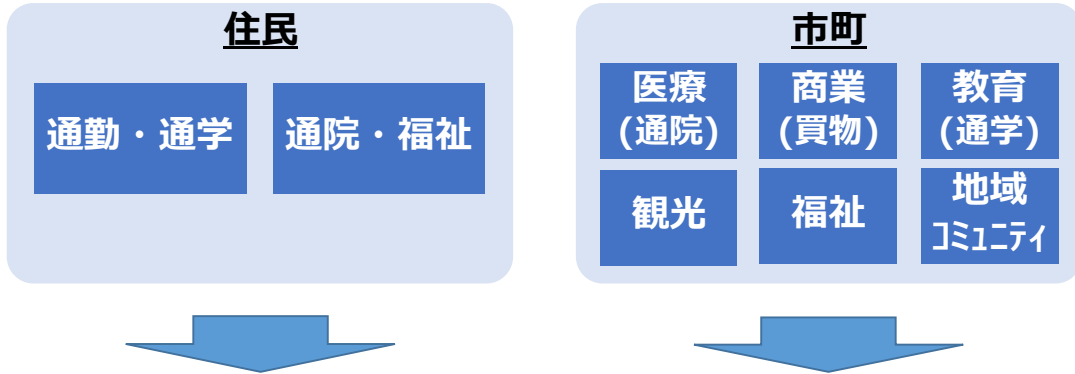


図 5.6 バス交通や地域鉄道が現在運行されていることで実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項

4) 意向を踏まえた県域指標

県民・市町の意向を踏まえ、また県域指標においては、障害等の有無に関わらず全ての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動としての）移動目的を設定することを考慮し、県域指標として「通勤・通学」「通院・福祉」を設定します。その他、買物、観光、地域コミュニティ等の目的は、地域に応じた任意の目的とします。



**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**

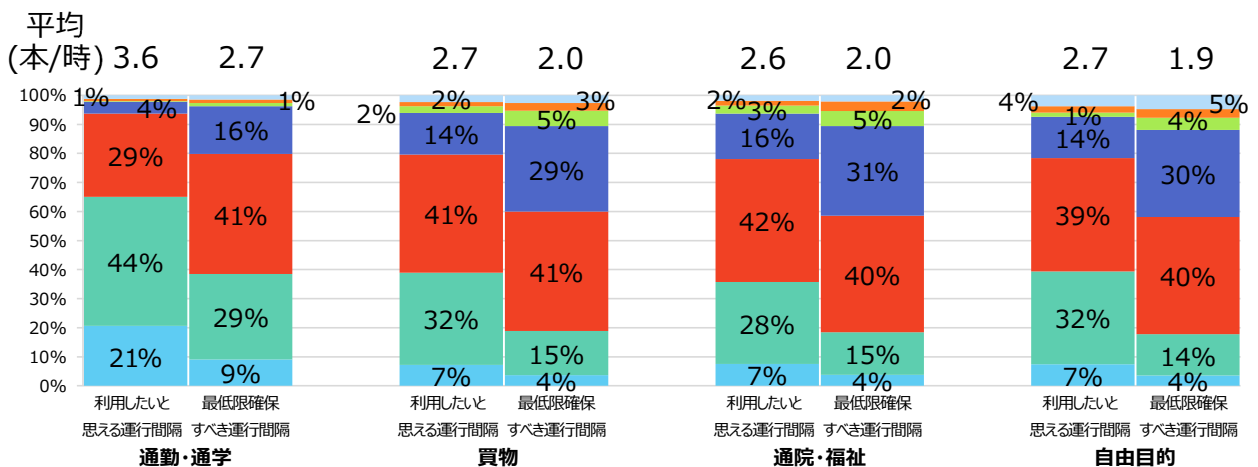
**生活に不可欠な目的 : 通勤・通学、通院・福祉**  
**地域に応じた任意の目的 : 買物、観光、地域コミュニティ 等※**

※「産業」「定住促進」など地域で求められる目的を設定

図 5.7 県域指標の設定

【すべての県民に保証すべき「移動目的」】

「通勤・通学」「通院・福祉」は求めるサービス水準は多目的と比較して高く、これら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ます。



※無回答・無効、予約制の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.8 地域交通に求めるサービス水準

5.3 地域指標例の設定

他都市事例や地域分類別のニーズをもとに、地域指標を設定します。なお、本ビジョンでは地域指標は例示で示し、各地域公共交通活性化協議会での具体的な指標設定を促していきます。

5.3.1 他都市の事例

他都市から収集した地域指標の事例を、「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）」、「効率化（地域交通の状況を判断する指標）」、「その他」の視点に分けて整理し、用いる地域指標を選定します。

1) 「利用者」の視点

「利用者」の視点では、「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」が採用されています。

本県において用いる地域指標としては、利用者意識における満足度に影響を及ぼすとともに利便性を直接的に判断できる指標である「公共交通圏域」および「運行間隔」とし、地域分類①～④の全てで用いることとします。

表 5.2「利用者」の視点における他都市の地域指標事例

| 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<br>(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<br>(60.5%) | ①現状のバスに対する総合的な満足度<br>②子どもの通学送迎に対する保護者の負担感<br>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<br>②市内の高校に子どもが通学する場合、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<br>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<br>②山口県美弥市<br>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<br>(25.6%) | ①主要結節点における利用環境の改善数<br>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<br>②-  | ①山口県美祢市<br>②広島県廿日市市   |
|                                 | 情報提供    | 9<br>(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<br>(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」及び「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

2) 「効率化」の視点

「効率化」の視点では、「利用率・利用者数」が9割以上の団体に採用されており、他に「輸送効率(平均乗車密度等)」「財政負担」「収支率・事業費」が採用されています。

本県において用いる地域指標は、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<sup>\*</sup>」とします。

用いる地域指標のうち、需要が見込める地域分類①②は「収支率」、運行の適正化が求められる地域分類③④は「平均乗車密度」を採用することを想定します。

<sup>\*</sup>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

表 5.3「効率化」の視点における他都市の地域指標事例

| 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<br>(地域交通の状況を判断する指標) | 利用率・利用者数      | 41<br>(95.3%) | ①公共交通の利用者数<br>②コミュニティバスの年間利用者数<br>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<br>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<br>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<br>②大分県九重町<br>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<br>(46.5%) | ①バス1便当たりの利用者数<br>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)<br>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<br>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<br>③-         | ①広島県広島市<br>②山口県宇部市<br>③長崎県対馬市                              |
|                         | 財政負担          | 15<br>(34.9%) | ①利用者1人あたり財政負担額<br>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<br>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<br>②大分県九重町                              |
|                         | 収支率・事業費       | 10<br>(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」及び「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

3) 「その他」の視点

「その他」の視点では、「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」が採用されています。

用いる地域指標は、各地域において任意で設定するものとし、本ビジョンでは採用しないこととします。

表 5.4 「その他」の視点における他都市の地域指標事例

| 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<br>(51.2%) | ①公共交通人口カバー率<br>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<br>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<br>③埼玉県上尾市 |
|     | 利用促進策 | 14<br>(32.6%) | ①公共交通に関するイベントの開催回数<br>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<br>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<br>②長崎県佐世保市           |
|     | 観光    | 9<br>(20.9%)  | ①バス利用者に占める観光目的の割合<br>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<br>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<br>②佐賀県               |
|     | 担い手育成 | 2<br>(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<br>(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<br>(2.3%)   | 交通事故件数(人身事故)                                  | —   | 広島県東広島市                       |
|     | 環境    | 1<br>(2.3%)   | CO2 排出量                                       | —   | 広島県東広島市                       |

※ 「地域公共交通計画」及び「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



【地域指標における国外他都市の事例：SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans)】

- 欧州における交通政策のガイドラインとして、SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) が挙げられます。
- SUMP とは、都市内及び近郊で人々及びビジネスのより良い生活・事業のため必要なモビリティ充実のため設計された戦略的計画であり、コア指標（持続可能な目的の達成を直接測定する指標）と SMART 指標（施策のモニタリングのための指標）が設定されています。

**ステップ6：変化を測定可能とするための戦略的指標及び目標を設定する**

**ビジョン及び目的で示された変化を測定可能とするために適切な戦略的指標及び目標 (targets) を策定・定義**

|                        |   |
|------------------------|---|
| 行動 6.1：すべての目的に対する指標の特定 |   |
|                        | 主要関係者や他の機関との議論を通じて、十分に定義された既存の標準指標を利用し、持続可能な目的の達成を直接測定するインパクト指標（別名アウトカム指標）に焦点を当て、かつ、意思決定者や一般市民とのコミュニケーションに役立つ少数の指標を含めながら、容易に測定・理解可能で、各目的に明確に紐付けられる定量的及び定性的コア指標を定め、明確に定義する |
|                        | 利用可能な既存データやデータソースを評価し、アウトカム測定におけるギャップを特定し、必要に応じて、新しいデータソース（例、サーベイデータ、自動測定からの定量データ）を作成もしくは特定する   |
| 行動 6.2：測定可能な目標への合意     |   |
|                        | 各戦略的コア指標に対して、目的達成に向けた進捗をモニタリングすることを可能とする「具体的・測定可能・達成可能・現実的かつ期限を定めた (SMART)」目標を設定する  |
|                        | 目標の設定には、目標が広く支持され、かつ現実的であることを保証するために、主要関係者を巻き込む   |

出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021

図 5.9 EU における指標設定の考え方 (SUMP: 持続可能な都市モビリティ計画)

表 5.5 トリノ市の SUMP (PUMS) 指標評価の例

| 分野             | アクション            | 参考指標            | 2008 | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 目標    |
|----------------|------------------|-----------------|------|------|------|------|------|-------|
| 1) 公共交通インフラ改善  |                  | 公共交通利用者数 (千人/日) | 430  | 480  | NA   | 435  | 430  | 587   |
| 2) アクセシビリティの改善 | 公共交通へのアクセシビリティ改善 | アクセシブルな公共交通車両数  | 777  | 890  | 986  | 966  | 976  | 1,269 |
|                |                  | アクセシブルな車両の割合    | 57%  | 65%  | 79%  | 89%  | 90%  | 94%   |
|                |                  | アクセシブルな停留所の割合   | 14%  | 16%  | 81%  | 83%  | 83%  | 86%   |
|                | 障害者のアクセシビリティ確保   | 音響装置付き信号機数      | 29   | 43   | 58   | 66   | 71   | 45    |

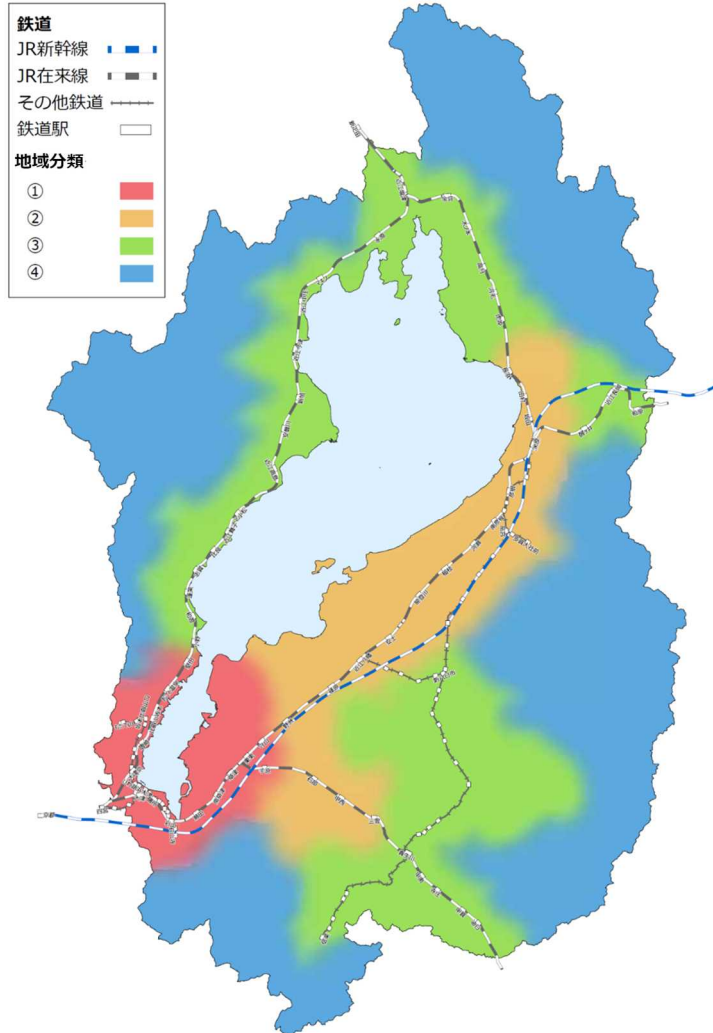
出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021

1 5.3.2 地域分類別の現状・ニーズ

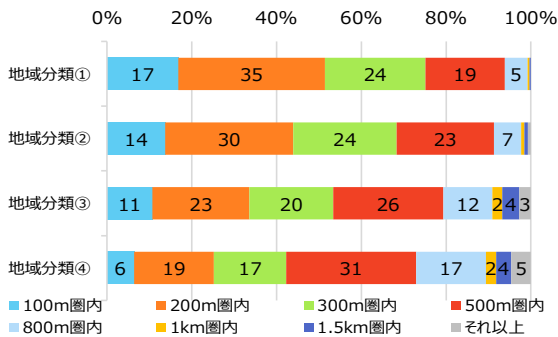
2 1) 公共交通圏人口カバー率

3 地域分類①から④の順で地域交通の人口カバー率は低下しています。  
 4 公共交通圏人口カバー率は地域分類①が突出して高い結果となっています。

5  
6

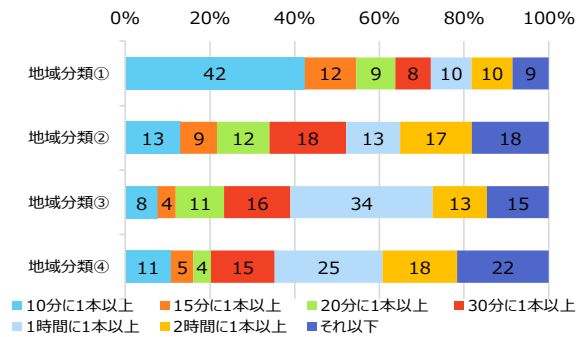


7  
8



※公共交通圏: 鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏

図 5.10 地域交通の人口カバー率



※通勤・通学時間帯(6-9時、17-20時)の運行間隔

図 5.11 運行間隔別の公共交通圏人口カバー率

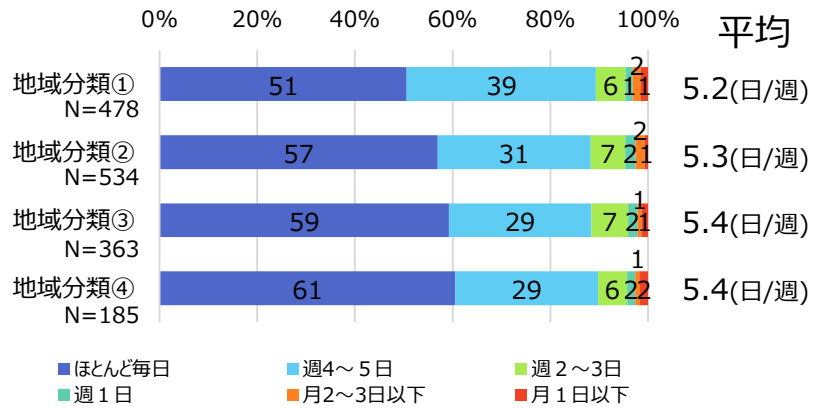
出典: 国勢調査(250m メッシュ人口)

9

2) 外出頻度の現状

県域指標として想定している「通勤・通学」「通院・福祉」について、日常および最低限必要な外出頻度は地域分類で大きな差は見られません。

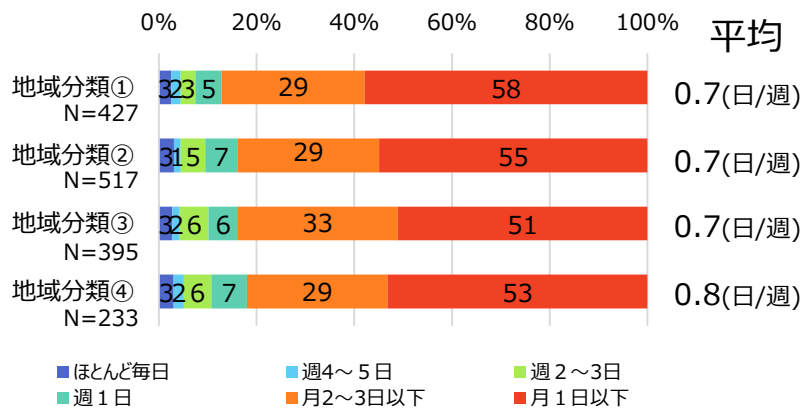
(1) 日常的な外出頻度



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.12 通勤・通学

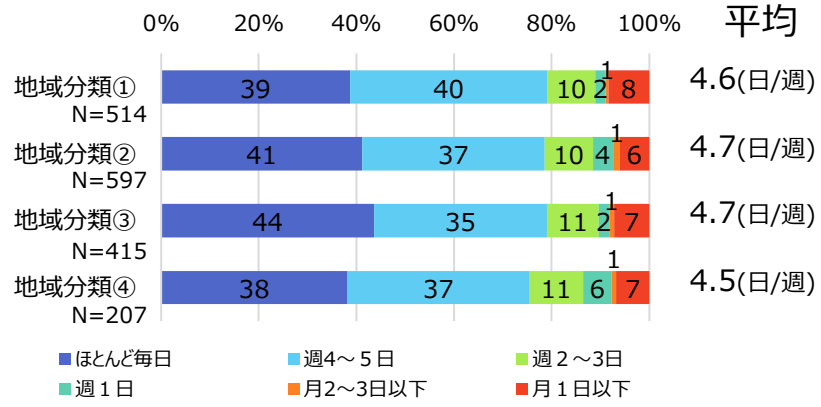


※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.13 通院・福祉

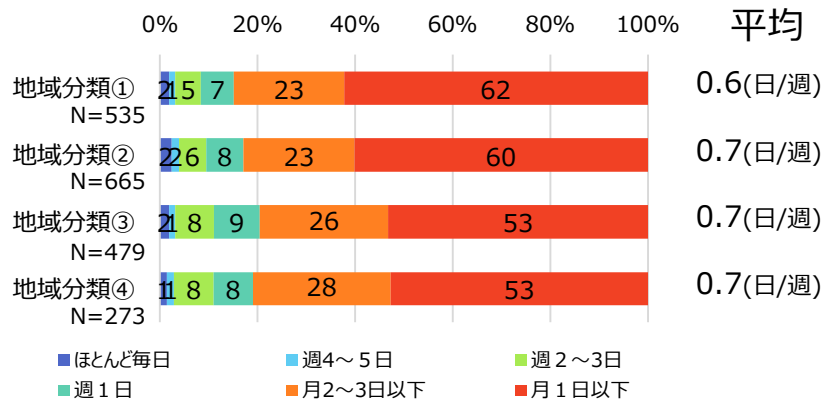
1 (2) 最低限必要な外出頻度



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.14 通勤・通学



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

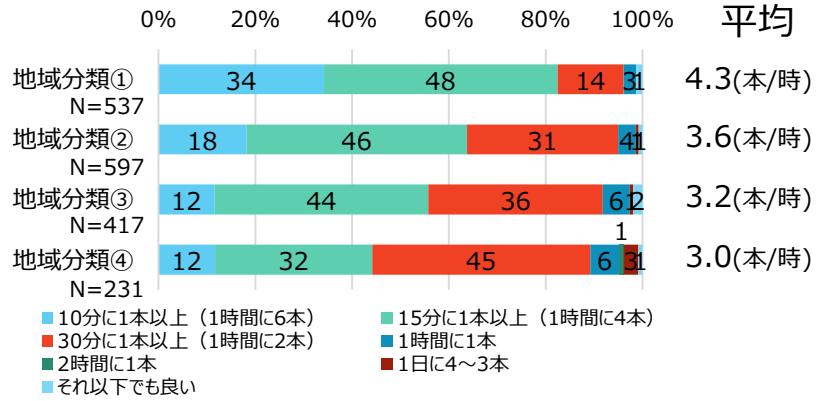
図 5.15 通院・福祉

2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15

3) 公共交通に求める運行間隔

「通勤・通学」「通院・福祉」とともに、地域分類①から④の順で運行間隔の意向は長くなる傾向にあります。

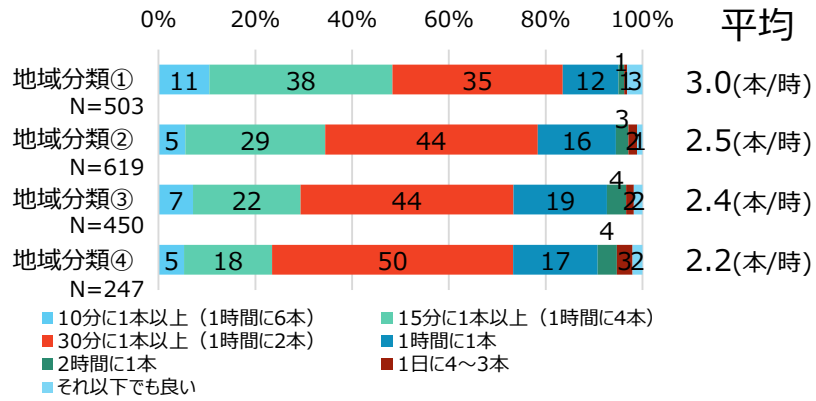
(1) 利用したいと思える運行間隔



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.16 通勤・通学

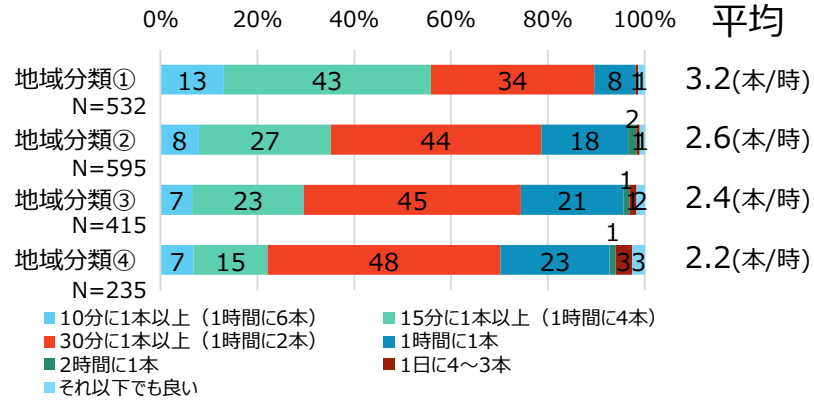


※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.17 通院・福祉

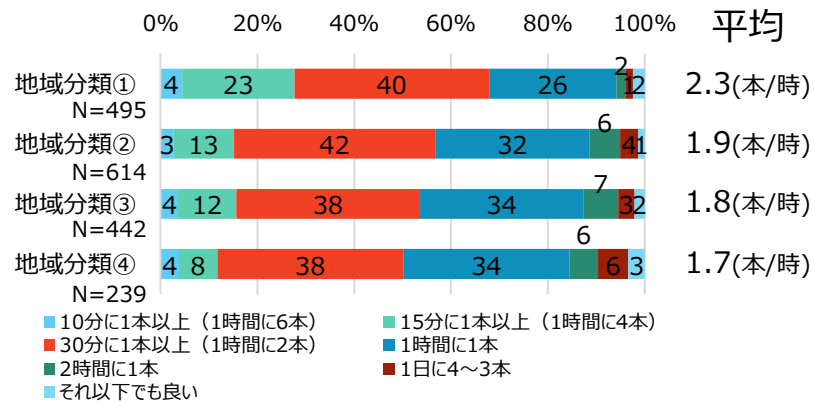
1 (2) 最低限確保すべき運行間隔



※無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.18 通勤・通学



※無回答・無効の回答を除く

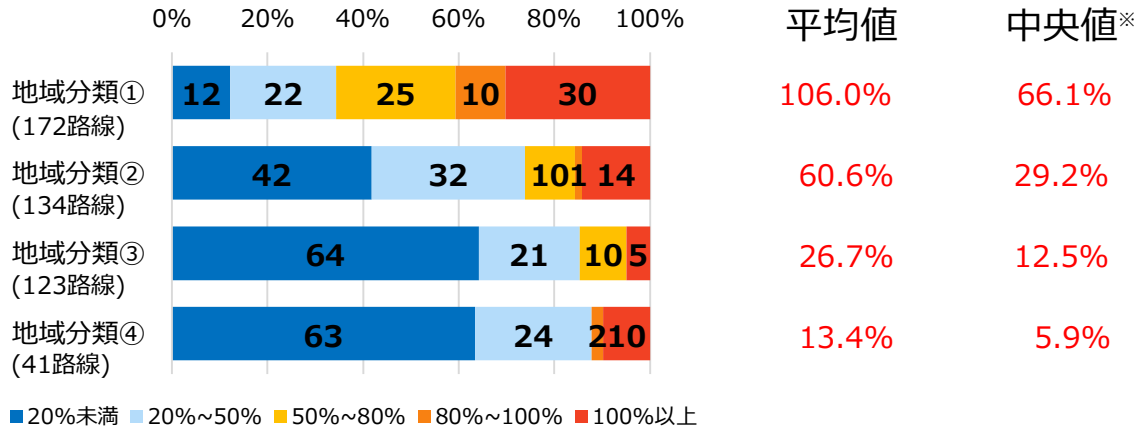
出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.19 通院・福祉

4) 収支率

地域分類①～④の順で路線バス・コミュニティバスの収支率の平均値は低下しています。  
 収支率が100%以上の路線は、需要が見込める地域分類①でも30%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にあります。

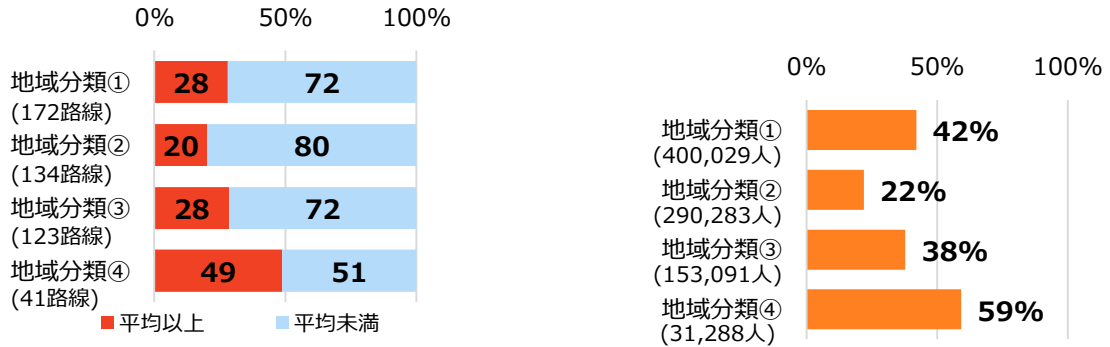
(1) 地域分類別の収支率



※路線バス・コミュニティバス対象  
 ※中央値：データを小さい順に並べたとき中央にあるデータ  
 出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.20 収支率

(2) 収支率が平均以上の路線割合およびカバー率



※路線バス・コミュニティバス対象  
 出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.21 路線割合

図 5.22 人口カバー率※

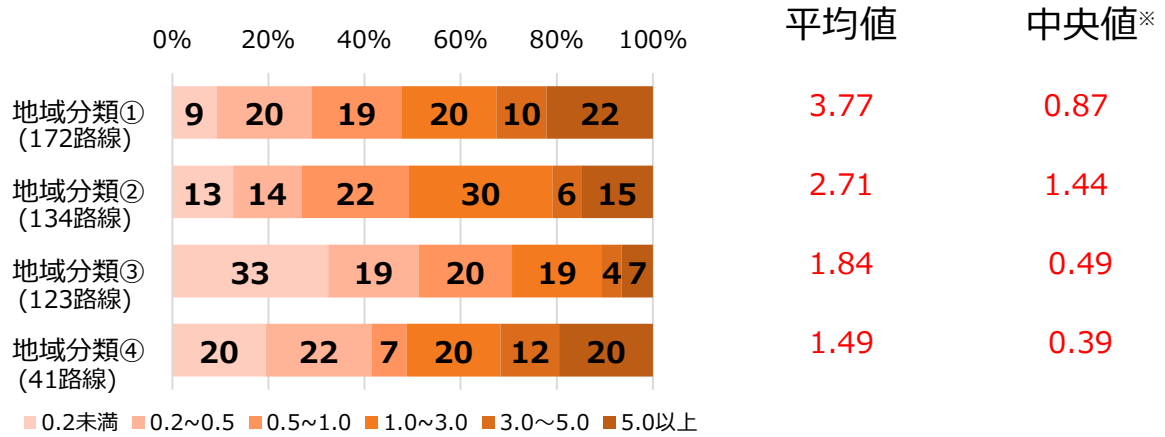
※地域分類別の全路線のカバー人口に対する収支率が平均以上の路線のカバー人口の割合

5) 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しています。

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状況です。

(1) バスの平均乗車密度



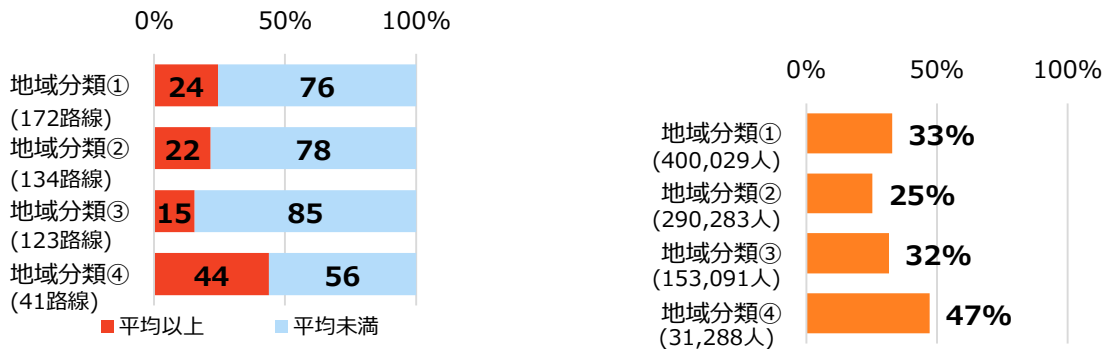
※路線バス・コミュニティバス対象

※中央値：データを小さい順に並べたとき中央にあるデータ

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.23 平均乗車密度

(2) 平均乗車密度が平均以上の路線割合および人口カバー率



※路線バス・コミュニティバス対象

出典：R2 年度バス事業者提供資料

図 5.24 路線割合

図 5.25 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平均乗車密度が平均以上の路線のカバー



6) 地域分類別の地域指標例

他都市の地域指標事例および地域分類別の現状・ニーズを踏まえ、地域指標例を以下の通り示します。

|   |  |
|---|--|
| <p>地域分類①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、<b>地域交通の積極的な利用を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約76%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>20分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約63%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>106%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>3.77</b></li> </ul>                        | <p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車利用と遜色ない移動</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>200m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>20分以内</b></li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 <b>100%以上</b></li> </ul>   |
| <p>地域分類②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、<b>車から地域交通への転換を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約68%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約52%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>60.6%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>2.71</b></li> </ul>                  | <p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車の代替可能</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>20分以内</b></li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 <b>現状維持(現状の平均以上)</b></li> </ul>  |
| <p>地域分類③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約54%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約39%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>26.7%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>1.84</b></li> </ul>   | <p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通不便の改善</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>30分以内</b><br/>(定時型運行：運行間隔<b>30分以内</b>)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 <b>現状維持(現状の平均以上)</b></li> </ul>                                  |
| <p>地域分類④</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は<b>300m圏内が約42%</b></li> <li>・通勤・通学時間帯で<b>30分に1本以上</b>の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は<b>約35%</b></li> <li>・収支率の平均：<b>13.4%</b> ・平均乗車密度の平均：<b>1.49</b></li> </ul> | <p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白地域の解消</li> <li>・自宅から直近停留所まで<b>300m以内</b></li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔<b>30分以内</b></li> <li>・通院・福祉時間帯の運行間隔<b>30分以内</b><br/>(予約型運行：運行間隔<b>30分以内</b>)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 <b>1.00以上</b></li> </ul> |

図 5.26 地域分類別の地域指標例

(注1) 人口密度も高く、既存の輸送資源も豊富であることから、客観的データにもとづき戦略を立て、需要の取り込みを図る運行

(注2) 人口密度が低く、輸送資源が豊富でないことから、一定の需要が見込めるルートを選定する等少しでも多くの需要を満たす運行

※収支率・平均乗車密度は路線バス・コミュニティバスを対象として集計

1 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析

2 1) 地域分類①

3 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>人口構成</b>                                     | 人口:558,893人、人口密度:2,501人/km <sup>2</sup>   |  |
| <b>交通手段分担率<br/>(日頃移動時に<br/>利用する主な交<br/>通手段)</b> | 鉄道 53%、バス 24%<br>自動車:<br>(自身で運転:69%)<br>(家族等の送迎:24%)<br>自転車:37%<br>徒歩:47%   |  |
| <b>主な交通手段</b>                                   | JR、京阪電車、バス、タクシー   |  |
| <b>バス構成比率</b>                                   | 民間路線:9割、コミバス:1割   |  |
| <b>公共交通の<br/>人口カバー率</b>                         | 300m 圏内:約 76%   |  |
| <b>運行間隔別の<br/>公共交通圏<br/>人口カバー率</b>              | 20分に1本以上の<br>運行間隔の人口<br>カバー率:約 63%  |  |
| <b>民間バス経営<br/>状況</b>                            | ■ 収支率<br>平均値:106.0%<br>中央値:66.1%<br>■ 利用者数<br>約 720万人(路線計・年間)   |  |
| <b>平均乗車密度</b>                                   | 平均値:3.77<br>中央値:0.87  |  |
| <b>住民満足度</b>                                    | 満足が 56%<br>満足でないが 44%   |  |
| <b>住民の求める<br/>サービス水準</b>                        | 利用したいと思える<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 4.3<br>通院・福祉 平均 3.0<br>最低限確保すべき<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 3.2<br>通院・福祉 平均 2.3 |  |

出典: R2年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

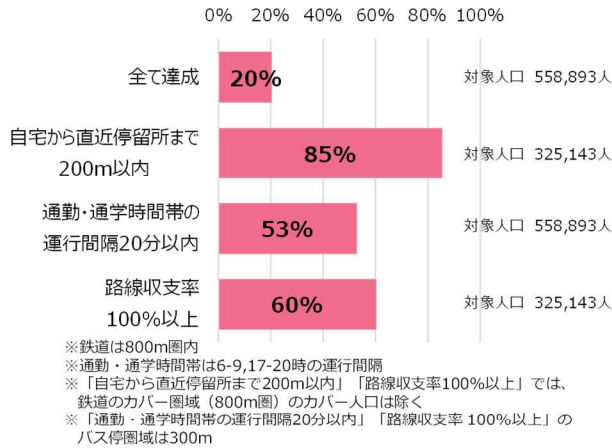
4  
5

1 (2) ギャップ分析

2 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%となっ  
 3 ています。

4 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  
 5 低くなっています。

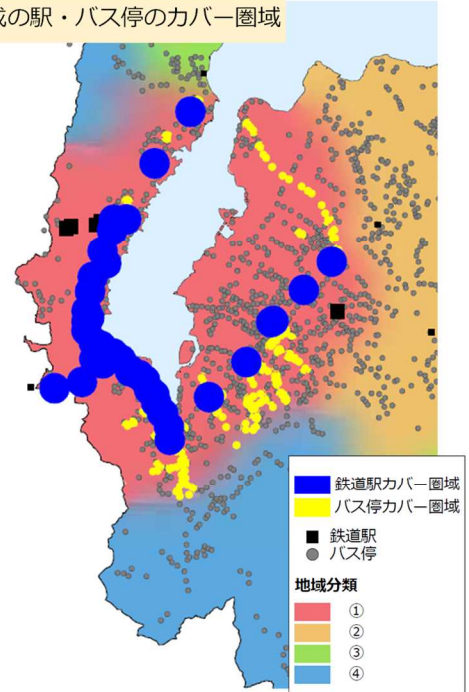
6 ▼地域分類①の地域指標例の人口カバー率



【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

図 5.27 地域指標例とのギャップ分析(地域分類①) 1/2

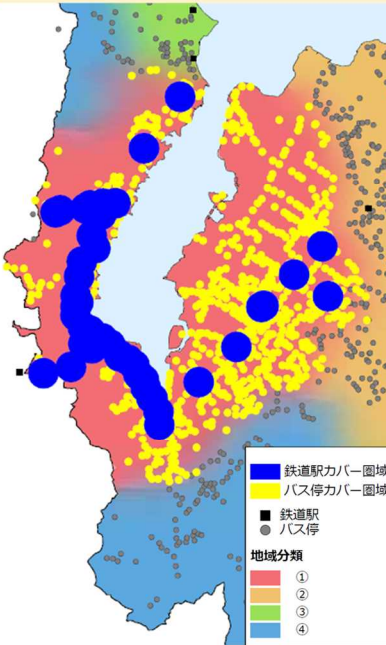
7  
8  
9  
10

1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況

2 「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  
3 状況となっています。

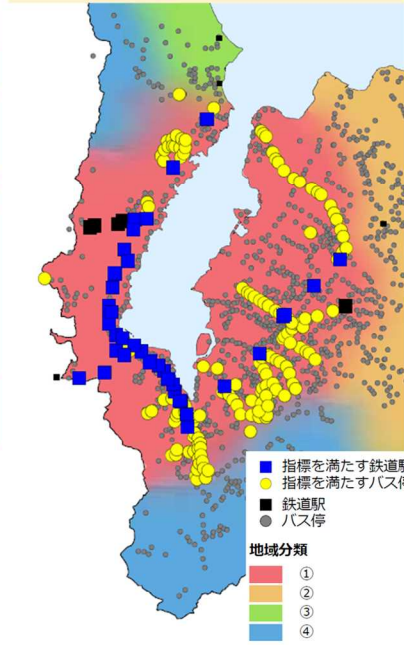
4 「運行間隔 20 分以内」「路線収支率 100%以上」を満たすバス停は、石山～守山間の鉄  
5 道駅にアクセスする路線に多い傾向にあります。

自宅から直近停留所まで200m以内  
カバー圏域



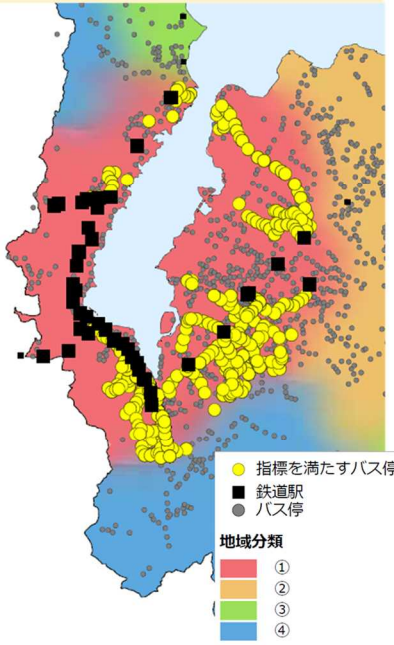
※鉄道のカバー圏域（800m圏）は除く

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

7 図 5.28 地域指標例とのギャップ分析(地域分類①) 2/2  
8  
9

1 2) 地域分類②

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

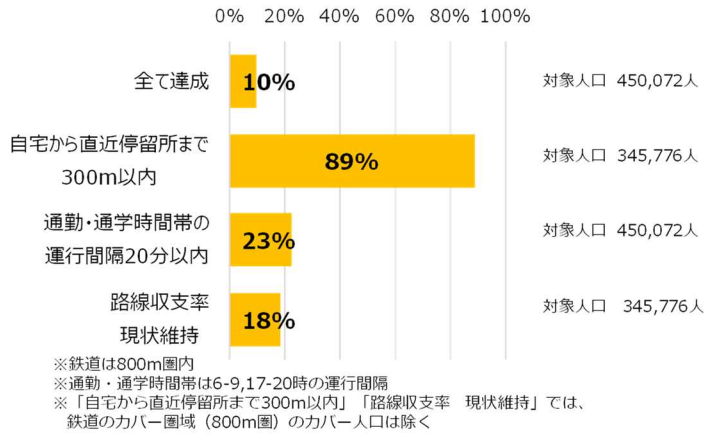
|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>人口構成</b>                                     | 人口:450,072人、人口密度:721人/km <sup>2</sup>   |   |
| <b>交通手段分担率<br/>(日頃移動時に<br/>利用する主な交<br/>通手段)</b> | 鉄道 32%、バス 12%<br>自動車:<br>(自身で運転:78%)<br>(家族等の送迎:22%)<br>自転車:24%<br>徒歩:27%   | <p>※複数回答<br/>N=1,014</p>  |
| <b>主な交通手段</b>                                   | JR、近江鉄道、バス、タクシー   |   |
| <b>バス構成比率</b>                                   | 民間路線:3割、コミバス:7割   |   |
| <b>公共交通の<br/>人口カバー率</b>                         | 300m 圏内:約 68%   | <p>地域分類②</p>  |
| <b>運行間隔別の<br/>公共交通圏<br/>人口カバー率</b>              | 30分に1本以上の<br>運行間隔の人口<br>カバー率:約 52%  | <p>※鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 ※通勤・通学時間帯 (6-9 時) の運行間隔</p>   |
| <b>民間バス経営<br/>状況</b>                            | <b>■ 収支率</b><br>平均値:60.6%<br>中央値:29.2%<br><b>■ 利用者数</b><br>約 300 万人(路線計・年間)                                       | <p>地域分類②<br/>(134路線)</p>  |
| <b>平均乗車密度</b>                                   | 平均値:2.71<br>中央値:1.44  | <p>地域分類②<br/>(134路線)</p>  |
| <b>住民満足度</b>                                    | 満足が 52%<br>満足でないが 49%<br>※四捨五入により、<br>合計が 100%とならない   | <p>地域分類②<br/>N=976</p>  |
| <b>住民の求めるサ<br/>ービス水準</b>                        | 利用したいと思える<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 3.6<br>通院・福祉 平均 2.5<br>最低限確保すべき<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 2.6<br>通院・福祉 平均 1.9 | <p>通勤・通学 (N=597): 利用したい (18%), 最低限確保 (8%), 満足でない (27%), 満足 (44%), 満足でない (18%), 満足 (21%)<br/>                     通院・福祉 (N=595): 利用したい (5%), 最低限確保 (3), 満足でない (13%), 満足 (42%), 満足でない (16%), 満足 (31%)<br/>                     通勤・通学 (N=619): 10分に1本以上 (1時間6本) (18%), 15分に1本以上 (1時間4本) (46%), 30分に1本以上 (1時間2本) (31%), 1時間に1本 (41%)<br/>                     通院・福祉 (N=614): 15分に1本以上 (1時間4本) (3), 2時間に1本 (13%), 1日に4~3本 (42%), 1日に4~3本 (32%), 1日に4~3本 (6), 1日に4~3本 (41%)</p> |

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

3  
4  
5  
6

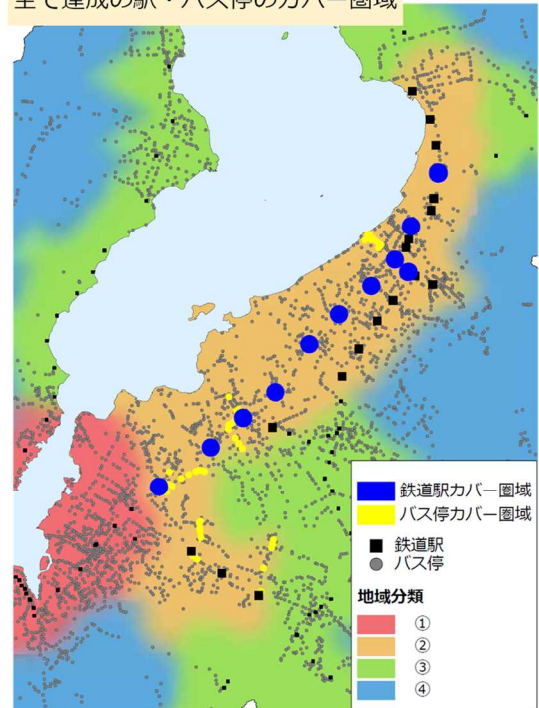
- 1 (2) ギャップ分析  
 2 地域分類②の3つの指標例を全て達成する駅・バス停の人口カバー率は約10%となっ  
 3 ています。  
 4 各指標別の人口カバー率では「路線収支率 現状維持」が最も低い割合となっています。  
 5

▼地域分類②の地域指標例の人口カバー率



- 【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

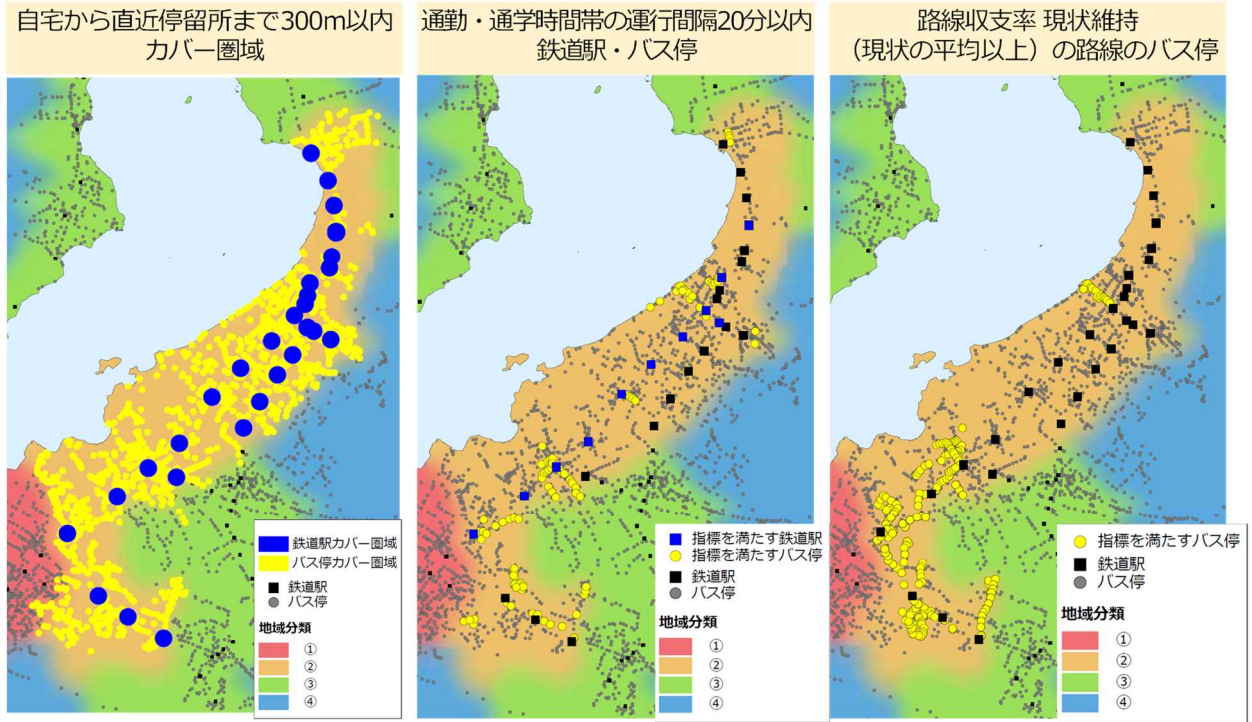
- 6  
 7  
 8

図 5.29 地域指標例とのギャップ分析(地域分類②) 1/2

1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況

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  
3 ています、それ以外はほとんど満たしていない状況です。

4 「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、  
5 南彦根等の鉄道駅にアクセスする路線で見られます。



7 ※鉄道のカバー圏域 (800m圏) は除く

8 ※通勤・通学時間帯 (6-9,17-20時) の運行間隔

9 出典：R2年度バス事業者提供資料

図 5.30 地域指標例とのギャップ分析(地域分類②) 2/2

1 3) 地域分類③

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

|                                      |  |   |
|--------------------------------------|--|---|
| <b>人口構成</b>                          | 人口:300,826人、人口密度:327人/km <sup>2</sup>  |   |
| <b>交通手段分担率</b><br>(日頃移動時に利用する主な交通手段) | 鉄道 24%、バス 11%<br>自動車:<br>(自身で運転:81%)<br>(家族等の送迎:21%)<br>自転車:15%<br>徒歩:22%  | <p>※複数回答 N=724</p>  |
| <b>主な交通手段</b>                        | JR、近江鉄道、信楽高原鉄道、バス、タクシー   |   |
| <b>バス構成比率</b>                        | 民間路線:2割、コミバス:8割  |   |
| <b>公共交通の人口カバー率</b>                   | 300m 圏内:約 54%  |   |
| <b>運行間隔別の公共交通圏人口カバー率</b>             | 30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率:約 39%   | <p>※鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 ※通勤・通学時間帯 (6-9 時) の運行間隔</p>   |
| <b>民間バス経営状況</b>                      | <b>■ 収支率</b><br>平均値:26.7%<br>中央値:12.5%<br><b>■ 利用者数</b><br>約 83 万人(路線計・年間)   |   |
| <b>平均乗車密度</b>                        | 平均値:1.84<br>中央値:0.49   |   |
| <b>住民満足度</b>                         | 満足が 43%<br>満足でないが 57%  | <p>N=697</p>  |
| <b>住民の求めるサービス水準</b>                  | 利用したいと思える<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 3.2<br>最低限確保<br>通院・福祉 平均 2.4<br>最低限確保すべき<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 2.4<br>通院・福祉 平均 1.8 | <p>Legend: 10分に1本以上 (1時間に6本), 15分に1本以上 (1時間に4本), 30分に1本以上 (1時間に2本), 1時間に1本, 2時間に1本, 1日に4~3本, それ以下でも良い</p> |

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

3  
4  
5

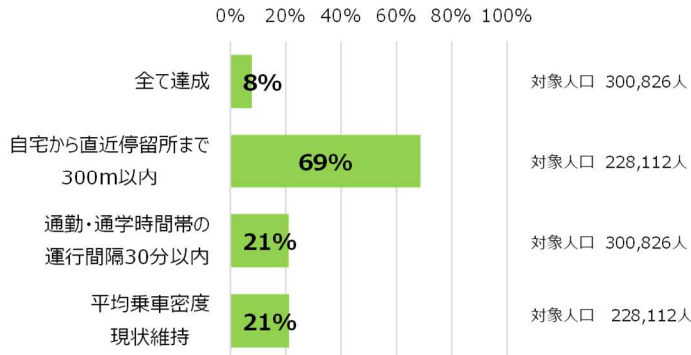


1 (2) ギャップ分析

2 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%となっ  
 3 ています。

4 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  
 5 現状維持」が低い割合となっています。

▼地域分類③の地域指標例の人口カバー率

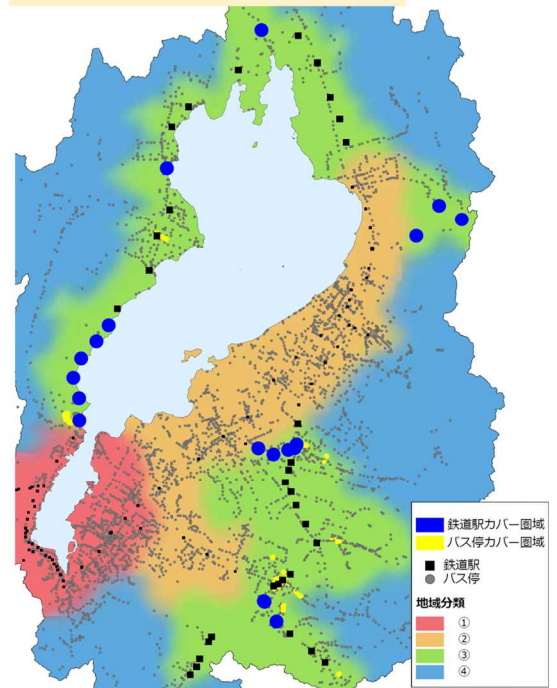


※鉄道は800m圏内  
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔  
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度 現状維持」では、  
 鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

【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

図 5.31 地域指標例とのギャップ分析(地域分類③)1/2

(3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況

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ます。

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ます。

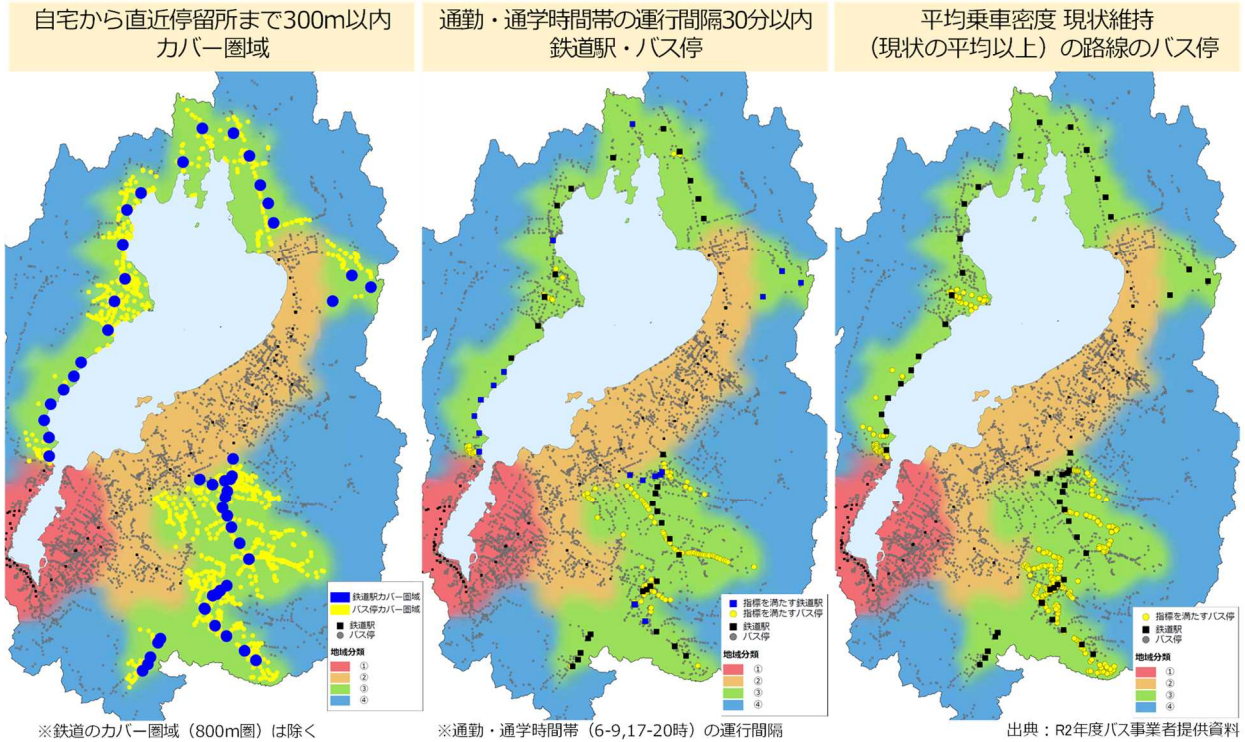


図 5.32 地域指標例とのギャップ分析(地域分類③) 2/2

1 4) 地域分類④

2 (1) 地域指標に関わる地域交通の現況

|                                      |   |  |
|--------------------------------------|---|--|
| <b>人口構成</b>                          | 人口:77,219人、人口密度:47人/km <sup>2</sup>   |  |
| <b>交通手段分担率</b><br>(日頃移動時に利用する主な交通手段) | 鉄道 19%、バス 11%<br>自動車:<br>(自身で運転:82%)<br>(家族等の送迎:25%)<br>自転車:17%<br>徒歩:16%   | <p>※複数回答 N=489</p>   |
| <b>主な交通手段</b>                        | バス、タクシー   |  |
| <b>バス構成比率</b>                        | 民間路線:3割、コミバス:7割   |  |
| <b>公共交通の人口カバー率</b>                   | 300m 圏内:約 42%   | <p>地域分類④</p>   |
| <b>運行間隔別の公共交通圏人口カバー率</b>             | 30分に1本以上の運行間隔の人口カバー率:約 35%  | <p>※鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏 ※通勤・通学時間帯 (6-9 時) の運行間隔</p>  |
| <b>民間バス経営状況</b>                      | <b>■収支率</b><br>平均値:13.4%<br>中央値:5.9%<br><b>■利用者数</b><br>約 6 万人 (路線計・年間)   | <p>地域分類④ (41路線)</p>  |
| <b>平均乗車密度</b>                        | 平均値:1.49<br>中央値:0.39  | <p>地域分類④ (41路線)</p>  |
| <b>住民満足度</b>                         | 満足が 45%<br>満足でないが 55%   | <p>地域分類④ N=470</p>   |
| <b>住民の求めるサービス水準</b>                  | 利用したいと思える<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 3.0<br>通院・福祉 平均 2.2<br>最低限確保すべき<br>運行間隔(本/時):<br>通勤・通学 平均 2.2<br>通院・福祉 平均 1.7 | <p>                         ■ 10分に1本以上 (1時間に6本) ■ 15分に1本以上 (1時間に4本)<br/>                         ■ 30分に1本以上 (1時間に2本) ■ 1時間に1本<br/>                         ■ 2時間に1本 ■ 1日に4~3本<br/>                         ■ それ以下でも良い                     </p> |

出典: R2 年度バス事業者提供資料、住民アンケート(令和4年10月実施)

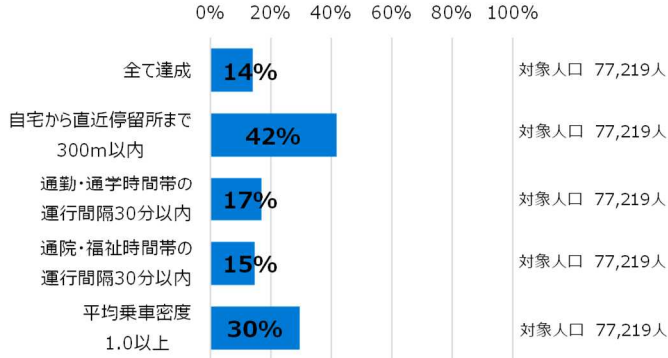
3  
4  
5

1 (2) ギャップ分析

2 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%となっ  
3 ています。

4 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」が最も低い割合  
5 となっています。

▼地域分類④の地域指標例の人口カバー率

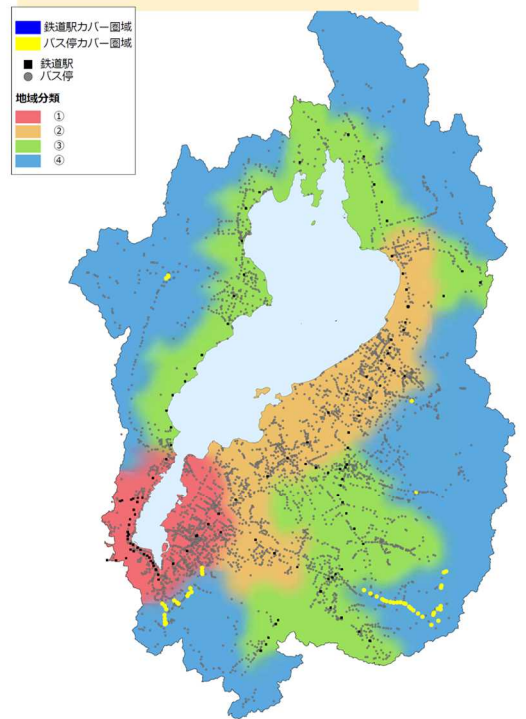


※鉄道は800m圏内  
 ※通勤・通学時間帯は6-9,17-20時の運行間隔  
 ※通院・福祉時間帯は9-17時の運行間隔  
 ※「自宅から直近停留所まで300m以内」「平均乗車密度1.0以上」では、鉄道のカバー圏域(800m圏)のカバー人口は除く

【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

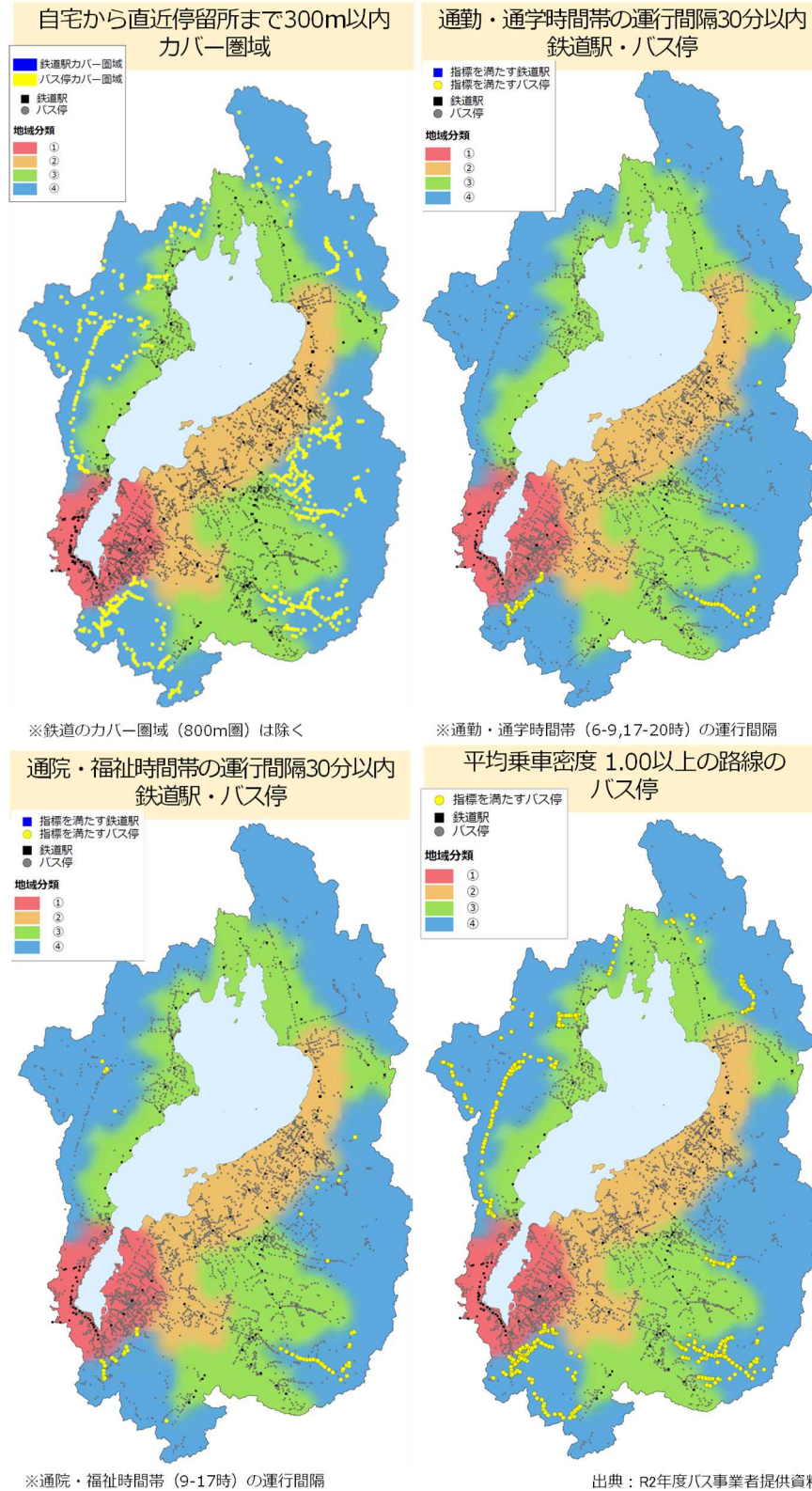
7  
8  
9  
図 5.33 地域指標例とのギャップ分析(地域分類④)1/2

1 (3) 地域指標例と比較した地域交通の分布状況

2 「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」  
 3 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ます。

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  
 5 で一部みられます。

6



7 図 5.34 地域指標例とのギャップ分析(地域分類④) 2/2

8  
9

5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

地域分類別に目指す姿を実現するために想定される施策例を以下に示します。  
各施策の詳細については資料編に記載しています。

表 5.6 ギャップを埋めるための想定される施策

| 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、増便     | ○    | ○ | ○ |   |
|                             |  |   | 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   |      | ○ | ○ |   |
|                             |  |   | バス運転士・鉄道運転士等の担い手確保 | ○    | ○ | ○ | ○ |
|                             |  | 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  | ○                  | ○    | ○ | ○ |   |
| バリアフリー、ユニバーサルデザイン           |  | ○   | ○                  | ○    | ○ |   |   |
| 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<br>平均輸送密度に応じたダウンサイジング<br>路線見直し及び他手段への転換 |                    | ○    | ○ | ○ |   |
| 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  | ○                  | ○    | ○ | ○ |   |
|                             |  | 互助輸送  | ○                  | ○    | ○ | ○ |   |
| 企業連携                        | 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<br>操縦士等担い手不足により運行体制の維持が困難 | 利用促進、利便性向上、経費削減、操縦士等担い手確保のための取組の実施                  | ○                  | ○    | ○ |   |   |
|                             |  |   |                    |      |   |   |   |
| 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/BRT   | ○                  | ○    |   |   |   |
|                             |  | 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                                     | ○                  |      |   |   |   |
| 福祉施策                        |  | 空飛ぶクルマ  | ○                  | ○    | ○ | ○ |   |
|                             |  | 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

### 6.1 財源や整備手法の検討

#### 1) 施策推進に向けた課題

地域交通の多くは現状でも赤字状態にあり、人口減少に伴う継続的な利用者の減少により更に維持が困難になると考えられます。

欠かすことのできない重要な社会インフラである地域交通を維持・活性化するためには、県民の地域交通に対する満足度を向上させる必要があり、県民の行動変容を促し、地域交通の利用者数の向上を図っていくことが必要です。

#### 2) 課題に対する対応方針

県民、交通事業者、市町等と共に公論熟議を重ね、地域毎の実態に応じた具体的な地域交通の施策を検討するとともに、施策の実現に向けて、「既存ストックの有効活用」「多様な主体との連携」「既存財源の活用」「新たな財源の確保」等、様々な方法を検討し、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通の確保」を図ります。

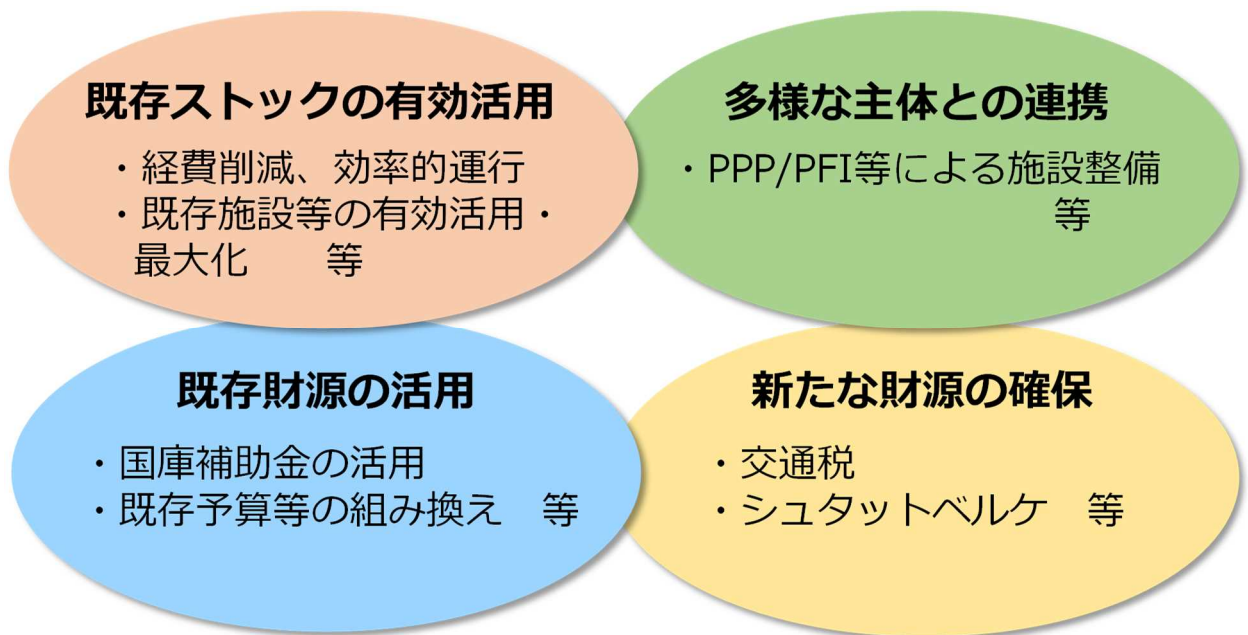


図 6.1 施策推進に向けた取組み例

3) 取組み例 既存ストックの有効活用 経費削減、効率的運行

利用状況に応じたダウンサイジング、デマンド化等による経費削減や幹線・支線の役割分担等による効率的運行など、需要に応じたサービス転換により、既存ストックの有効活用を図ります。

経費削減、効率的運行例 三重県菰野町

利用状況に応じたダウンサイジング

- ・利用の比較的小さいエリアの定時定路線をデマンド型のりあいタクシーに置き換え



▲町内公共交通ネットワーク概略図

資料：国土交通省HP

| 市町村名        | 取組概要   |
|-------------|--|
| 山形県<br>朝日町  | 町では、既存の民間路線バスの経営を圧迫しないように時間帯や利用対象者の限定といった条件を設けつつ、事業者と住民の双方の納得を得て、住民からの要望が多かったデマンドタクシーの対象区域拡大を実施                            |
| 奈良県<br>宇陀市  | 利用客減少に伴うバスの小型化により、狭い道路の走行が可能となり、路線設定の選択肢が増加することで地域の実態やニーズに対応しやすくなるとともに、燃料費等の経費を削減  |
| 愛媛県<br>伊予市  | 市営の定時定路線型コミュニティバスについて、導入後約3年間の運行データの整理・分析、課題の洗い出しを行い、利用者の利便性向上や経費削減のため、運行日や運行ルートを再編  |
| 福岡県<br>嘉麻市  | 合併前の旧市町で区々となっていたバス路線を、市内地域間や隣接する市町との間の交通を担う幹線と地域内で交通を担う枝線に再編し、枝線は利用が集中する時間帯のみ定時定路線運行とし、それ以外をデマンド運行とすることで、住民ニーズに合った運行体系に見直し |
| 鹿児島県<br>日置市 | 従前にデマンドタクシーを導入した市内の他地域における財政負担の削減効果を、地域公共交通会議において比較検証することにより、更なるデマンドタクシーの導入を円滑に進めることで、運行体系を見直し                             |

資料：地域公共交通の確保等に関する実態調査〈結果に基づく通知〉

(総務省 令和4年1月25日)



4) 取組み例 既存ストックの有効活用 有効活用・最大化

貨客混載や企業等の送迎バスの路線バス化、「滋賀県版ライドシェア」としてマイカーの活用による自家用有償運送など、既存のサービスの有効活用・最大化や、既存ストックの有効活用を図ります。

**貨客混載 兵庫県三田市**

神姫バス（株）、JA 兵庫六甲、三田市の連携事業

- ・三田・小柿間のバス路線を活用し、高平地区で収穫された農産物を市の中心部にある「パスカルさんだ一番館」へ運ぶ
- ・生産者の高齢化等による出荷量の減少と出荷にかかる労力の負担軽減、人口減少やコロナ禍におけるバス利用者減少への対策
- ・「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰（R4）」受賞



資料：三田市HP

**企業等の送迎バスの路線バス化 富山県黒部市**

YKK（株）、黒部市、東京大学、交通事業者の連携事業

- ・社員専用バスを新幹線生地線として、市民も利用可能な公共路線化
- ・2016年に産学官連携で社会実験を実施し、2017年に社員通勤需要を取り込んだ南北循環線の定期路線化
- ・社員証による運賃清算システムを導入し、運賃を支払うことなく乗車が可能(運賃は会社が負担)



事業所内のバス停

市内のバス停

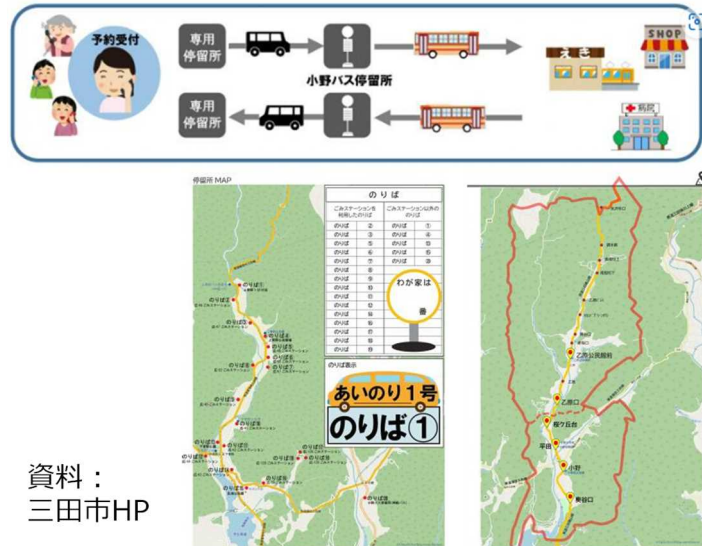
写真提供：YKK

資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP  
「第12回EST交通環境大賞」ダイジェスト

14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21

22  
23

1 自家用有償運送「あいのり1号」、「お互いさま之助」 兵庫県三田市  
 2 兵庫県三田市、元気な広野をつくる会／松風おでかけサポート委員会の連携事業  
 3 ・「自家用有償旅客運送」のしくみを活用し、広野地区／小野地区内で自家用車（白ナ  
 4 ンバー）を活用した乗合サービスを実施  
 5 ・自宅近くの乗り場から主要バス停まで運送し、主要バス停からは路線バスに乗り換え  
 6 ることでアクセス向上を期待  
 7



資料：三田市HP

8  
 9  
 10 **マイカーを活用した共助型公共交通 富山県朝日町**  
 11 富山県朝日町、(株)博報堂、(有)黒東自動車商会の連携事業  
 12 ・令和元年度にドライバーの外出予定（マイカーの余白）と移動ニーズをマッチングさ  
 13 せる仕組み〈ノッカルあさひまち〉を構築し、住民同士の共助で成り立つ新しいモビ  
 14 リティサービスとして始動  
 15

**マイカーを活用した共助型公共交通 ノッカルあさひまち**

**サービスコンセプト**

住民ドライバーの普段のマイカーでのおでかけに、予約をして「のっかる」ことで目的地まで移動できる、**住民同士の助け合いの気持ちを形にした公共交通**

# ノッカル

あさひまち

**利用方法**

ドライバーの予定をシステムに登録し、利用者がLINEが電話で前日17時までに予約。利用料は1回600円。

- 電話もしくはWEBで乗車予約  
 予約システム  
 乗客の予約は前日17時までに済ませます。  
 乗客の乗車場所はLINEで指定します。  
 乗客の乗車場所はLINEで指定します。
- 最寄りの指定乗降場所で乗車  
 町内の各地区  
 町内中心部
- 目的地で降車・支払い

**サービスにおける役割**

移動の課題を持続的に解決するために、行政が一方的に提供するのではなく、住民も参加し、地域内外の企業と連携して行う、**共助・共創型の公共サービス**

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| <b>運行主体</b><br>行政<br>(朝日町役場)           | <b>ドライバー・車両</b><br>住民<br>(朝日町民)     |
| <b>運行管理/予約受付</b><br>交通事業者<br>(黒東自動車商会) | <b>サービス/システム設計</b><br>外部企業<br>(博報堂) |

共助 & 共創

**使用システム**

ドライバーと利用者をマッチングさせるための運行管理システムを使用。ドライバーは専用アプリで運行情報を把握し、**利用者はLINEで予約が可能。**

資料：内閣官房デジタル田園都市国家構想 HP デジ田メニューブック  
 「マイカーを活用した共助型公共交通 ノッカルあさひまち」

5) 取組み例 多様な主体との連携 PPP/PFI 等による施設整備

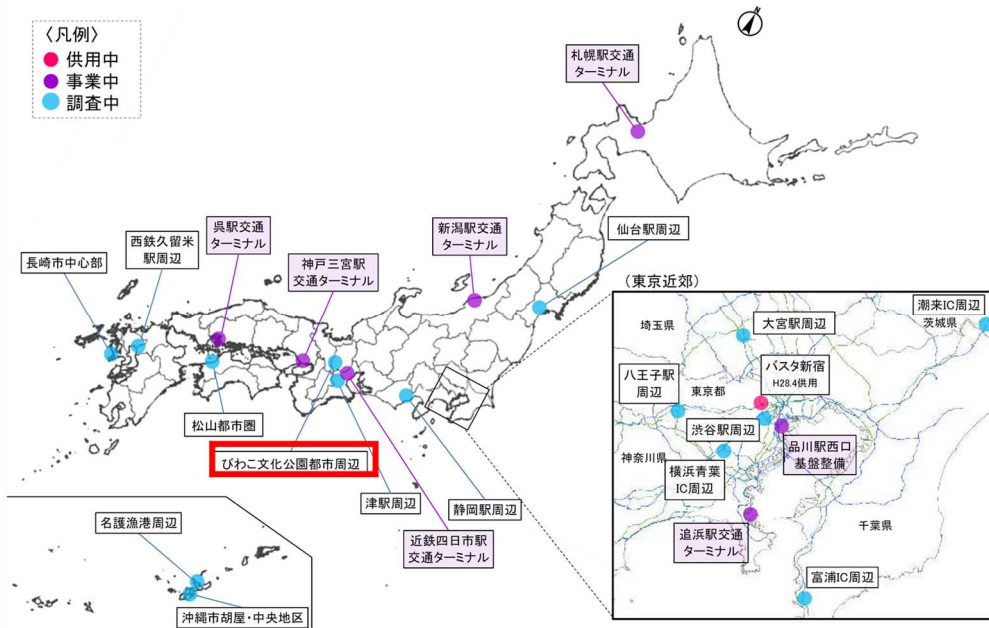
官民連携で公共交通ターミナル整備を進める「バスタプロジェクト」等、PPP/PFI の導入が加速します。

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、交通拠点等の整備促進を図ります。

バスタプロジェクト

- ・鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト
- ・滋賀県では「びわこ文化公園都市周辺」で調査中

バスタプロジェクトマップ（2023.4.1時点）



資料：国土交通省HP（バスタプロジェクト）

拠点形成事業 千葉県陸沢町

- ・PFI 法第 6 条に基づく民間提案制度による事業者提案に基づき実施された事業
- ・地産天然ガスを活用した自立発電を行い供給する事業と、人口減少に歯止めをかけ持続可能なまちづくりを推進するため、「健康づくり」「定住促進」「地域活性化」等に資する拠点として「道の駅」と「地域優良賃貸住宅」を一体で整備する事業を同時に実施
- ・定住人・来訪者の増加に寄与



資料：内閣府HP（PPP/PFI事業の多様な効果に関する事例集）

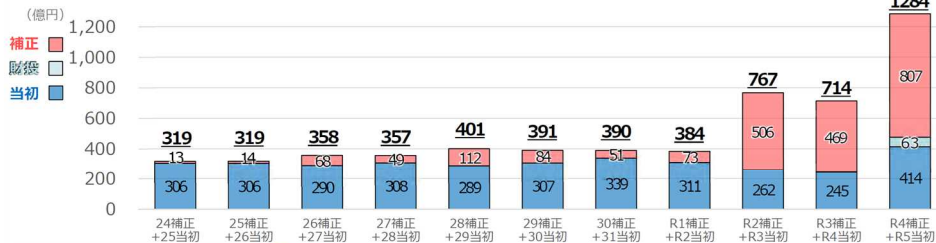
6) 取組み例 既存財源の活用 国庫補助金の活用

国の地域公共交通関係予算は令和2年度以降増加傾向にあります。

既存の補助事業に加え、社会資本整備総合交付金等の新たな補助事業を活用し、公共交通の財源の確保を図ります。

地域公共交通関係予算(R4補正予算・R5予算案)

国土交通省



主なR4補正予算・R5予算案

- 地域公共交通確保維持改善事業
  - ・地域交通への運行支援
  - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
  - ・地域公共交通再構築調査事業
  - ・交通DX・GX
  - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算(交通事業者支援)
  - ・交通による観光地の高付加価値化事業
  - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)**等

(※1)エリア一括協定運行事業 (R5~)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示(事業改善インセンティブ)



(※2)社会資本整備総合交付金 (R5~)

基幹事業

- 道路 ○ 港湾 ○ 河川
  - 砂防 ○ 下水道 ○ 海岸
  - 都市公園 ○ 市街地整備
  - 住宅 ○ 住環境整備 等
- 「地域公共交通再構築」を追加  
→ 「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充

効果促進事業 (R5~)

- ・基幹事業の効果をもとめ、必要事業
- ・全体事業費の2割目途



資料：内閣府HP(国と地方のシステムワーキング・グループ 第35回会議資料 参考資料2「国土交通省提出資料(地域公共交通ネットワークの再構築に関する最近の動き)」)

7) 取り組み例 既存財源の活用 既存予算等の組み換え

他分野との共創の推進、他事業等から公共交通事業への予算組み替えにより、公共交通の財源の確保を図ります。

交通以外の分野を含めた事業連携 国交省

- ・ 地域公共交通の厳しい運行状況への対策の一つとして、交通分野単体ではなく他分野との連携・協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高めようとする方針
- ・ 地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等（共創モデル実証プロジェクト）への支援を実施

**他分野を含めた共創**

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現

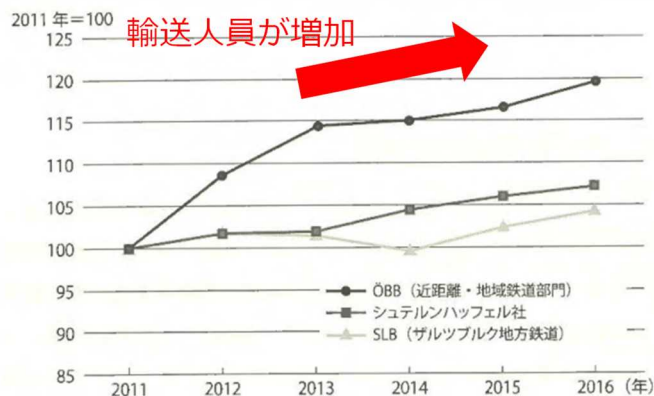


資料：国交省 HP「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について」（令和5年）

地域公共交通再生に向けた予算配分の見直し例 オーストリア

- ・ 法律上で、地域公共交通における連邦と州の役割、インフラと運行サービスの両面に対する財政支援を明確に制度化
- ・ 地域公共交通再生に向け、各州政府の予算配分見直しにより財源を確保し、輸送人員は増加傾向

▼ 地域交通の輸送人員の推移



資料：宇都宮浄人「オーストリアにおける地域鉄道の財政支援構造」,交通学研究第62号 p.133(令和元年)

## 8) 取組み例 新たな財源の確保 交通税

海外では公共交通の維持・活性化のための税負担を導入している地域があります。

既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、**さらなる財源の確保等に向けた国への提案**、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進などに取組んでもなお財源が足りない場合、公共交通の維持・充実に資する財源確保の一つの方法として、例えば交通税のようなものがあればどうい社会になるのかということ示しながら、丁寧に議論を重ねていきます。

|                          | フランス  | アメリカ   |
|--------------------------|---|--|
| <b>公共交通に関する理念・考え方</b>    | ・ 基本的人権として <b>交通権</b> を規定し、公共交通によって漸進的に実現する                           | ・ 交通システムの整備を奨励・促進し、人や物のモビリティを効率的に最大化すると共に、交通分野の燃料消費量と大気汚染を最小化することは国の利益               |
| <b>根拠法令等</b>             | ・ 国内交通基本法第2条  | ・ 連邦法典第49編「交通」第53章「大量輸送交通機関」第5301条   |
| <b>公共交通整備・運営のための資金内訳</b> | <p>料金収入 20.4%<br/>国の助成 2.9%<br/>自治体負担金 31.6%<br/>管理者財源(交通税) 45.1%</p> | <p>料金収入 22.2%<br/>連邦助成 16.7%<br/>州助成 20.2%<br/>事業者財源(売上税等) 21.7%<br/>自治体負担 19.3%</p> |
| <b>補足</b>                | <b>都市交通の運営に当てられる目的税</b> として国が法定化し、地方圏交通局が課税権限を有する。使途は都市内公共交通の整備・運営    | 住民投票を通じて、公共交通運営団体が輸送サービスを提供する地域内において、通常の売上税率に <b>公共交通に充当される税率分を上乗せ</b> して課税          |

※以下の参考文献をもとに作成

- ・ 財団法人自治体国際化協会「米国における公共交通の運営—LRTを中心として—」, CLAIR REPORT NUMBER 301 (2007)
- ・ 阪井清志「先進諸国における都市圏交通計画制度—フランス、アメリカ、ドイツ、イギリス及び日本の比較を通じた特徴ある都市圏交通計画制度の仕組みについて—」, (社)日本都市計画学会都市計画論文集 No.43-3 (2008)

## 9) 取組み例 新たな財源の確保 シュタットベルケ

ドイツなどでは、自治体が出資（多くはほぼ 100%）した事業者がエネルギー等の収益事業の利益を非収益事業に内部補填して支える仕組みにより、公共交通の財源の確保を図っています。このような事例を参考に、本県の実情に応じた最適な手法を研究します。

## シュタットベルケの概要 例：ドイツ



資料：運輸総合研究所 HP セミナー資料より抜粋

## シュタットベルケの強み（メリット）

- ・民間経営：従来行政より機動的で、収益性確保に努める。
- ・自治体の関与：自治体が出資するため公益性が担保される。
- ・監査と執行の分離：経営者は経営に集中でき迅速な意思決定が可能。
- ・経営陣の専門性：プロ経営者を配置することで競争力・経営効率が向上。
- ・経済的効果：顧客は市民であり、地域経済への波及が大きい。シュタットベルケのブランド力、信頼性が高く、市民はやや高くてもシュタットベルケから購入する。
- ・情報開示：積極的に情報開示され、信頼性が高い。

## 日本で導入する場合の留意点

- ・競争優位性：競争市場に参入して勝てるか、経営効率が低い組織を構築できるか。
- ・税制度：ドイツは 50% 超出資子会社との間でも損益相殺が可能だが、日本は 100% 出資子会社との間でのみ。
- ・ガバナンス：日本は取締役が執行役を兼任することができ、ガバナンス不全の懸念をドイツほど除去できない。
- ・情報開示：ドイツは法律で情報開示の内容が定められているが、日本は情報開示の制度、調査権等が弱い。

資料：国土交通政策研究所 HP 『インフラ・公共サービスの効率的な地域管理に関する研究』  
報告書より作成

## 6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算

### 1) 条件設定

住民アンケートの結果を踏まえ、地域分類毎に以下の3パターンについて費用を試算します。

- ▶ パターンA：現状と同じ地域交通
- ▶ パターンB：県民が最低限確保を望む地域交通
- ▶ パターンC：県民が理想として望む地域交通

各パターンにおけるサービスレベルや試算における費用・収入等について次表に整理します。



1  
2

表 6.1 目指す姿のパターンおよび追加で必要となる費用

| 確保するサービスレベル  |                |   | パターン A<br>現状と同じ地域交通 |                  | パターン B<br>県民が最低限確保を望む地域交通                                   | パターン C<br>県民が理想として望む地域交通  |
|--------------|----------------|---|---------------------|------------------|---|---|
|              |                |   | バス                  | 鉄道               | 県民が最低限確保を望む運行本数   | 県民が利用したいと思える運行本数<br>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<br>(本/h) | ① | 1.2<br>(約50分に1本)    | 6.6<br>(約10分に1本) | 3.2 (約20分に1本)   | 4.3 (約15分に1本)   |
|              |                | ② | 1.0<br>(約1時間に1本)    | 3.8<br>(約15分に1本) | 2.6 (約25分に1本)   | 3.6 (約15分に1本)   |
|              |                | ③ | 0.6<br>(約1時間半に1本)   | 2.1<br>(約30分に1本) | 2.4 (約25分に1本)   | 3.2 (約20分に1本)   |
|              |                | ④ | 0.4<br>(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<br>(本/h) | ① | 1.1<br>(約1時間に1本)    | 5.5<br>(約10分に1本) | 2.3 (約25分に1本)   | 3.0 (約20分に1本)   |
|              |                | ② | 1.0<br>(約1時間に1本)    | 2.6<br>(約25分に1本) | 1.9 (約30分に1本)   | 2.5 (約25分に1本)   |
|              |                | ③ | 0.6<br>(約1時間半に1本)   | 1.5<br>(約40分に1本) | 1.8 (約35分に1本)   | 2.4 (約25分に1本)   |
|              |                | ④ | 0.4<br>(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    |                  | II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分<br>III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等 | II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分<br>III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等<br>IV 他施策導入のための必要経費 |
| 新たに見込める収入    |                |   | —                   |                  | V 利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分                                    | V 利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分  |
| 追加で必要となる費用合計 |                |   | I                   |                  | II + III ± V  | II + III + IV ± V   |

3 ※「現状と同じ運行本数」は R2 年度バス事業者提供資料・Yahoo! JAPAN 路線情報から算出  
 4 ※「県民が最低限確保を望む運行本数」「県民が利用したいと思える運行本数」は住民アンケート(令和4年10月  
 5 実施)から算出  
 6 ※「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時及び17～20時、通院・福祉は9～17  
 7 時として設定  
 8

各費用の算出方法を以下の通り設定し、追加で必要となる費用を試算します。

表 6.2 必要な費用の算出方法及び留意点(バス)

| 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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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)、R3PT 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</li> </ul>   |
| 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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>   |
| 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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> |
| IV 他施策導入のための必要経費               | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>導入する施策は表 5.6 参照</li> </ul>  |
| V 利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分       | <ul style="list-style-type: none"> <li>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、運賃収入増減額分を算出</li> </ul>  |  |

4

1

表 6.3 必要な費用の算出方法および留意点(鉄道)

| 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"> <li>R2 年度鉄道事業者提供資料から、現状(R2 年度)の鉄道利用者数および利用者1人当たり運賃収入を算出</li> <li>人口減少を加味した上で将来鉄道利用者数を推計し、現状鉄道利用者との差から運賃収入減少分を算出</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>将来鉄道利用者数は、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)、R3PT 調査から人口減少・年齢階層別の鉄道利用率を加味して推計</li> </ul> |
| 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"> <li>路線のある地域分類において、県民が最低限確保を望む/理想として望む運行本数に増便した場合の運行経費増額分を算出</li> <li>路線が複数の地域分類にまたがる場合は、運行本数の多い値を採用</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内における近年の鉄道整備事例(非公表情報)から算出</li> <li>減価償却費、固定資産税、設備投資の借入利息等は除く</li> </ul>                         |
| III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>II で必要となる運行本数に増便した場合に、追加で必要となる概算事業費(土木費・軌道費・建築費・電気費・車両費・用地費・総経費の合計)を算出</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>国内における近年の鉄道整備事例(非公表情報)から算出</li> <li>消費税及び建設利息は除く</li> <li>固定資産税、都市計画税、圧縮記帳等は考慮していない</li> </ul>   |
| V 利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分        | <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少を加味した上で、運行本数増加による将来鉄道利用者増加分を推計し、運賃収入増減額分を算出</li> </ul>   |   |

2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9

※「県民が最低限確保を望む運行本数」「利用したいと思える運行本数」は住民アンケート(令和4年10月実施)から算出  
 ※「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  
 ※経営上の判断等により、各路線毎の詳細なデータが得られなかったことから、近年の事例を参照した一定の前提のもとでの概略検討にとどまっており、特にII、IIIの費用については、実際に要する費用とは大幅に上下に差が生じる可能性がある。

10

費用項目II・IIIで算出する対象路線

12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23

- ・信楽高原鐵道(信楽線: 貴生川~信楽) : 現状1本/h から2本/h(県民が最低限確保を望む)、3本/h(県民が理想として望む)に増便
- ・近江鐵道(本線: 米原~貴生川) : 現状2本/h から3本/h(県民が最低限確保を望む)、4本/h(県民が理想として望む)に増便
- ・近江鐵道(八日市線: 八日市~近江八幡) : 現状3本/h から4本/h(県民が理想として望む)に増便  
 ※最低限は現状と同じ本数のため算出対象外
- ・近江鐵道(多賀線: 高宮~多賀大社前) : 現状2本/h から3本/h(県民が最低限確保を望む)、4本/h(県民が理想として望む)に増便
- ・西日本旅客鐵道(湖西線、草津線、北陸線) : 現状1~2本/h から2~3本/h(県民が最低限確保を望む)、3~4本/h(県民が理想として望む)に増便

1       パターン C（県民が理想として望む地域交通）の実現に向けて実施が考えられる施策一覧  
2       と、その実施に必要な事業費を、表 5.6 をもとに整理し次頁以降に示します。

3       なお、表 6.4～表 6.6 の概算事業費は、全国の先行事例において公表されている数値をもと  
4       に算出したものです。

5  
6

1 表 6.4 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(1/3)

| 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・利用・算出条件等  | 概算事業費(想定)<br>※仁チャリスト以外は年間費用<br>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・バスのダイヤの調整、増便            | 実績データより算出         |   |   | 費用項目Ⅱ、Ⅲで算出  |             |             |              |            |
|               |          |                | 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         |   |   | 費用項目Ⅱ、Ⅲで算出  |             |             |              |            |
|               |          |                | 域内交通ネットワークの強化              | 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相当あたり単価を適用  | 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<br>百万円  | 約86<br>百万円  |              |            |
|               |          |                | 地域の輸送資源(施設送迎バス等)によるバス路線の補完 | 事例より              | 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メッシュ人口の合計であり合計が合わない場合がある       | 約2.4<br>百万円   | 約2.0<br>百万円 |             |              |            |
|               |          |                | コミバスの運行・充実                 | 実績データより相当あたり単価    | 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<br>百万円  | 約104<br>百万円 | 約32<br>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<br>百万円 | 約3.2<br>百万円  |            |
|               |          |                | シェアビリティの検討                 | -                 | 民間事業  |   | -   | -           | -           | -            |            |
|               |          |                | 買物バス等の運行                   | コミバスの実績を適用        | 平均285万円/1路線(地域④)                                      | 4エリア程度を想定   |   |             |             | 約11.4<br>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メッシュ人口の合計であり合計が合わない場合がある       |   |             | 約1.3<br>百万円 | 約0.3<br>百万円  |            |
|               | 利便性向上    | 利用がしにくい        | 利用促進                       | カゴ、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<br>百万円 | 約189<br>百万円 | 約123<br>百万円  | 約51<br>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<br>百万円 | 約136<br>百万円 | 約91<br>百万円   | 約23<br>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<br>百万円   | 約1.1<br>百万円 | 約0.7<br>百万円 | 約0.2<br>百万円  |            |
|               |          |                |                            | 事例より              | デジタルサイン:2900万円(仁チャリスト)                                | デジタルサイン(仁チャリスト)   | 約30<br>百万円  | 約30<br>百万円  | 約30<br>百万円  | 約30<br>百万円   |            |
|               |          |                |                            | バリアフリー、ユニバーサルデザイン | ※福祉施策に記載  |   |   |             |             |              |            |
| 維持が困難         |          | 政策目標を踏まえた各種取組  | 事例より                       | 予算配分の変更           |   | -   | -   | -           | -           |              |            |

1 表 6.5 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(2/3)

| 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<br>ボリューム・算出条件等   | 概算事業費(想定)                          |               |           |          |         |         |  |
|                      |                     |                     |                    |                 |   |  | ※インフラコスト以外は年間費用<br>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        | 運行効率化               | 運行効率が低い・赤字          | 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 相当り単価 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イヤ調整    |                 |   | コストは減額想定   |                                    |               | -         | -        | -       |         |  |
|                      |                     |                     | 路線見直し及び他手段への転換     |                 |   | コストは減額想定   |                                    |               |           | -        | -       |         |  |
|                      | 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ュニティバス | -   | 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 町、4 町を想定               |               |           | 約 8 百万円  | 約 8 百万円 |         |  |
|                      |                     |                     |                    | 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カーシェアリングに同じ  |                                    | -             | -         | -        | -       |         |  |
|                      |                     |                     |                    | 企業連携            | 企業の送迎バスの路線バス化                                       | 事例より   | 民間連携                               |               | -         | -        | -       | -       |  |
|                      |                     |                     |                    | シタットハル等         | 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                           | 事例より   | 約 500 万円(5 割強出資)                   | 1 地域 1 件で 4 町 | 約 5 百万円   | 約 5 百万円  | 約 5 百万円 | 約 5 百万円 |  |
|                      | 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<br>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 か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 48 百万円                           | 約 48 百万円      | 約 24 百万円  |          |         |         |  |
| チラシの印刷費(バスマップの半額を想定) |                     |                     |                    |                 |   | 約 0.7 百万円  | 約 0.5 百万円                          | 約 0.4 百万円     | 約 0.1 百万円 |          |         |         |  |

2  
3

1 表 6.6 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(3/3)

| 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・リム・算出条件等   | 概算事業費(想定)<br>※インフラ以外は年間費用                      |           |           |           |  |
|      |   |      |                                    |  | 地域①  | 地域②       | 地域③       | 地域④       |  |
| 通等   | LRT                                     | 事例より | 宇都宮 LRT の相当り事業費 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 の相当り事業費を適用。運営費用は試算額              | (インフラ約 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 インフラ約 2 千万円、ランニングコストは民間事業 | 1 エリアインフラ約 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(事業費に含まない)         | 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、Eバーサルサ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 |  |
|      |   |      |                                    | Eバーサルサ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   |  |

2

2) 試算結果

試算の結果、目指す姿の達成に向けて必要な1年あたり概算費用としては、パターンAでは約25億円、パターンBでは約94億円、パターンC（施策なし）では約101億円、パターンC（施策あり）では約128億円となりました。

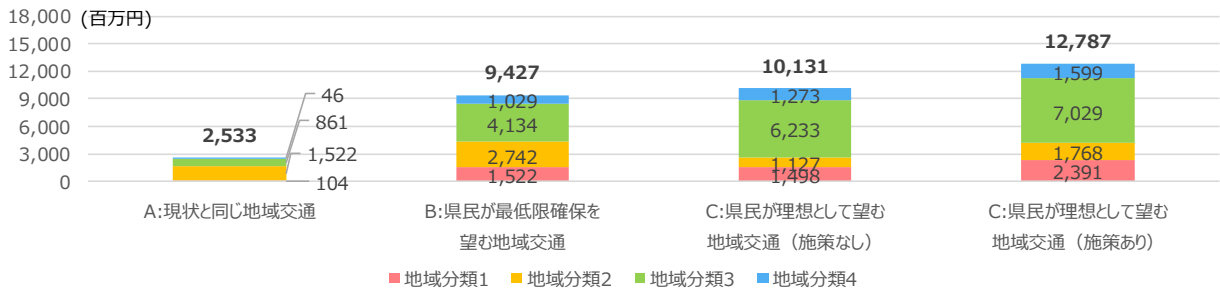


図 6.2 目指す姿の達成に必要な1年あたり概算費用

表 6.7 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     |
|--------------------------|---------------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|
|                          |                                 | バス               |       |       |       | 鉄道    |        |       |        |        |
|                          |                                 | 地域①              | 地域②   | 地域③   | 地域④   | 地域①   | 地域②    | 地域③   | 地域④    |        |
| パターンA<br>現状と同じ<br>地域交通   | I 利用者減による運賃収入減少分の補填             | -8               | 35    | 101   | 46    | 112   | 1,487  | 760   | 0      | 2,533  |
|                          | 合計                              | -8               | 35    | 101   | 46    | 112   | 1,487  | 760   | 0      | 2,533  |
| パターンB<br>県民が最低限確保を望む地域交通 | 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   | -     | 767    | 2,022 | -      | 5,242  |
|                          | III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等 | 611              | 449   | 461   | 274   | -     | 114    | 385   | -      | 4,236  |
|                          |                                 | 620              | 495   | 520   | 307   | -     | -      | -     | -      | -      |
|                          | V 利用者減, 運行本数増加による運賃収入増減額分       | -878             | -286  | -118  | -47   | 112   | 783    | 383   | -      | -51    |
| 合計                       | 1,410                           | 1,078            | 1,344 | 1,029 | 112   | 1,664 | 2,790  | 0     | 9,427  |        |
| パターンC<br>県民が理想として望む地域交通  | 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   | -     | 1,319  | 3,592 | -      | 8,493  |
|                          | III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等 | 846              | 662   | 692   | 299   | -     | 383    | 1,151 | -      | 6,736  |
|                          |                                 | 859              | 730   | 780   | 334   | -     | -      | -     | -      | -      |
|                          | IV 他施策導入のための必要経費                | 893              | 641   | 796   | 326   | -     | -      | -     | -      | 2,656  |
|                          | V 利用者減, 運行本数増加による運賃収入増減額分       | -1,681           | -734  | -284  | -120  | 112   | -1,870 | -521  | -      | -5,098 |
|                          | 合計(施策なし: IVなし)                  | 1,386            | 1,295 | 2,011 | 1,273 | 112   | -168   | 4,222 | 0      | 10,131 |
| 合計(施策あり: IVあり)           | 2,279                           | 1,936            | 2,807 | 1,599 | 112   | -168  | 4,222  | 0     | 12,787 |        |

※この概算費用は、県全域の路線全てのサービス水準を一樣に維持・向上させることを前提に算出した参考値であり、**県が将来負担する総額やいわゆる「交通税」の額ではない。**

※鉄道のIIIについて、運行本数増分にかかる費用項目のうち、減価償却を伴わない整備単年度費用項目(土木費、用地費、総経費)は考慮していない。

※鉄道のVについて、運行本数増加による収入増額分よりも、利用者減による影響が大きいいためプラスとなる地域あり。

※「IV他施策導入のための必要経費」は表 6.4～表 6.6 を基に算出しています。



## 1 第7章 まとめ

2 第1章～第6章までの内容を以下にまとめます。

### 4 (1) 理念(第1章～第3章)

5 福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO<sub>2</sub>ネットゼロ社会の実現など、社会を支える  
6 土台であり、地域にとって欠かすことのできない**重要な社会インフラ**である地域交通を維持・  
7 活性化することが、誰もが自由に、かつ安全に楽しみながら移動し、社会活動へ参画したり、  
8 人々が集い・交流できる、にぎわいと活力あるまちづくりの実現に繋がります。

9 しかし、ライフスタイルや社会環境の変化等により、交通事業者の経営環境は極めて厳しく、  
10 これまでのように民間経営のみで将来にわたり**安定的に運行を維持することは困難な状況に**  
11 あります。

12 そのため、**地域交通の維持、充実**に向け、県は、国、市町、交通事業者、県民等とともに、  
13 **相応の役割を果たすことが必要**です。

### 15 (2) 滋賀県が目指す地域交通の姿(第4章)

16 「**安全**」を大前提に、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  
17 生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「**誰も**  
18 **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**」の構築を目指  
19 します。

### 21 (3) 目指す姿の実現に向けて(第5章～第6章)

22 地域交通に対する住民ニーズと現状に大きな乖離があり、民間経営のみでギャップを埋める  
23 ことは困難と思われることから、鉄道およびバスの運行本数について「**県民が最低限確保を望**  
24 **む水準**」「**県民が理想として望む水準**」を確保するために、新たに必要となる費用を試算しま  
25 した。

26 地域交通が「移動の選択肢」になるためには「理想として望む水準」を目指すことが望まし  
27 いものの、試算結果によると多額の費用が必要です。一方、ビジョン策定に当たって続けてき  
28 た県民との対話では、9割を超える多くの方が「将来的に使うから」「自分は使わなくても地  
29 域の誰かにとって必要だから」という理由で、「公共交通は必要」と回答されました。これは  
30 「**時間軸+他人軸**」の観点から、「**“今だけ、ココだけ、自分だけ”**」ではなく、**豊かな暮らし**  
31 **の実現のために、地域にとって公共交通が必要**」との意思が示されたものと考えます。

32 そのため、地域特性に応じた、より利便性が高くかつ効率的で、**地域に最適化した交通手段**  
33 **について、費用の低減も見据えながら、住民、交通事業者、市町等とともに議論を重ねていき**  
34 ます。

35 既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、**さらなる財源の確保等に向けた国への提案**、  
36 既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進などに取組んでもなお財源が足りない  
37 場合、財源確保の一つの方法として、例えば交通税のようなものがあればどのような社会にな  
38 るのかということを示しながら、**財源や整備手法について丁寧に県民等と議論を重ねていきま**  
39 **す。**