滋賀地域交通ビジョン（概要）

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

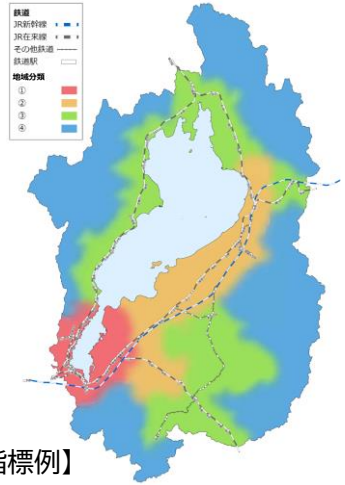
【地域分類の設定】

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

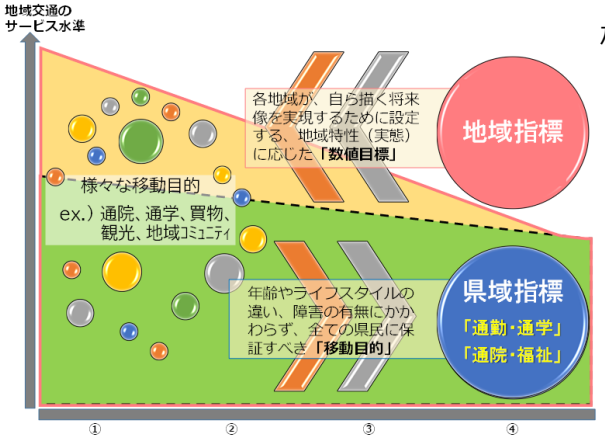
▼分類方法

地域区分	自動車分担率（通勤・通学）60%未満	人口密度 500人/km²以上	鉄道最寄駅距離 3km以内
①	○	○	○
②	×	○	○
③	×	×	○
④	×	×	×

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、右表に沿って**便宜的に４つの地域分類イメージを設定**



【県域指標と地域指標の関係性（イメージ）】



【移動目的と指標の設定】

住民・市町の意向を踏まえた地域交通が担うべき移動目的を整理

⇒生活に不可欠な目的
通勤・通学、通院・福祉
⇒【県域指標】として設定

⇒地域に応じた任意の目的
買物、観光、地域ｺﾐｭﾆﾃｨ 等
⇒【地域指標】として設定

※「地域指標」は今後各地域毎に設定

現状とのギャップ分析から地域分類別の指標例を設定

【地域分類別の指標例】

地域分類①	・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、**地域交通の積極的な利用を促す**べき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約76% ・通勤・通学時間帯で20分に１本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約63% ・収支率の平均：106% ・平均乗車密度の平均：3.77	【指標例】 ●自家用車利用と遜色ない移動 ・自宅から直近停留所まで200m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ●戦略的運行による需要の取り込み(注1) ・路線収支率 100%以上
地域分類②	・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、**車から地域交通への転換を促す**べき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68% ・通勤・通学時間帯で30分に１本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約52% ・収支率の平均：60.6% ・平均乗車密度の平均：2.71	【指標例】 ●自家用車の代替可能 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ●戦略的運行による需要の取り込み(注1) ・路線収支率 現状維持（現状の平均以上）
地域分類③	・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、**車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る**べき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54% ・通勤・通学時間帯で30分に１本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約39% ・収支率の平均：26.7% ・平均乗車密度の平均：1.84	【指標例】 ●交通不便の改善 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内（定時型運行：運行間隔30分以内） ●効率的運行による最適化(注2) ・平均乗車密度 現状維持（現状の平均以上）
地域分類④	・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、**車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保**すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42% ・通勤・通学時間帯で30分に１本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約35% ・収支率の平均：13.4% ・平均乗車密度の平均：1.49	【指標例】 ●公共交通空白地域の解消 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内（予約型運行：運行間隔30分以内） ●効率的運行による最適化(注2) ・平均乗車密度 1.00以上

(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

【施策例】

課題解決に向けた施策	ダイヤ調整、シェアモビリティ検討、利用促進（サブスクリプション、料金割引、バス料金無料化）、企業連携　等
デジタル技術を活用した公共交通等	自動運転、MaaS等の新たな仕組み、空飛ぶクルマ　等
福祉施策	バリアフリー、特別乗車券交付、福祉有償運送、UD車両購入費補助　等

滋賀地域交通ビジョン（概要）

第６章　施策推進にむけて

【財源や整備手法の検討】

既存ストックの有効活用　・経費削減、効率的運行
・既存施設等の有効活用・最大化
（滋賀県版ライドシェア）　等

多様な主体との連携　・PPP/PFIによる施設整備　等

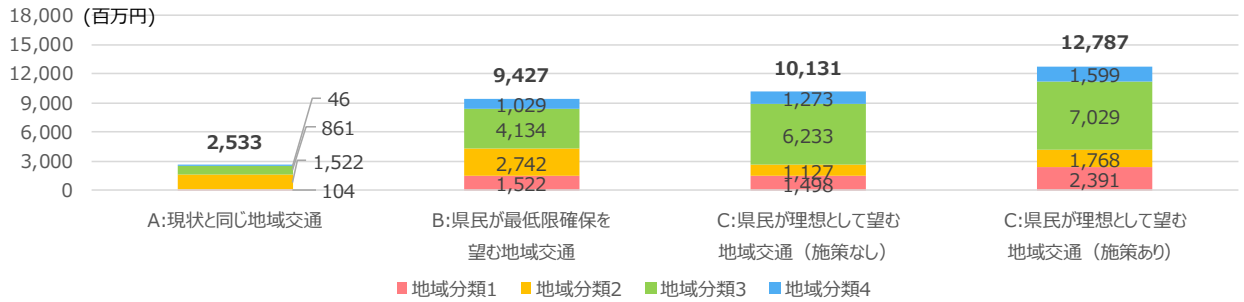
既存財源の活用　・国庫補助金の活用
・既存予算等の組み換え　等

新たな財源の確保　・交通税
・シュタットベルケ　等

【目指す姿の達成に必要な費用の試算】

A現状と同じ地域交通、B県民が最低限確保を望む地域交通、C県民が理想として望む地域交通（施策あり/なし）の3パターンの目指す姿および、
それに応じて追加で必要となる費用を設定し、費用を試算

【試算結果】



項目		概算費用（単位：百万円/年） バス 地域①	バス 地域②	バス 地域③	バス 地域④	鉄道 地域①	鉄道 地域②	鉄道 地域③	鉄道 地域④	合計
パターンA 現状と同じ地域交通	Ⅰ利用者減による運賃収入減少分の補填	-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 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 車両購入費(5年償却)	611	449	461	274	-	114	385	-	4,236
	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 追加運転手人件費	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 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 車両購入費(5年償却)	846	662	692	299	-	383	1,151	-	6,736
	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 追加運転手人件費	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	-1870	-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様に維持・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ためプラスとなる地域あり。

滋賀地域交通ビジョン（概要）

第７章　まとめ

【理念】

- 福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO_2ネットゼロ社会の実現など、社会を支える土台であり、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・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、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**に繋がる
- 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、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
- **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、**相応の役割を果たすことが必要**

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

- **「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」**の構築を目指す

【目指す姿の実現に向けて】

- 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**
- 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い**ものの、試算結果によると多額の費用が必要。一方、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
- **「“今だけ、ココだけ、自分だけ”ではなく、豊かな暮らしの実現のため」**、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**を重ねていく
- 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、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う社会にな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議論を重ねていく**