

# 社会資本整備総合交付金（新規評価）

県東部地域の公共交通再構築による  
拠点連携型「まちづくり」の実現



滋賀県土木交通部  
県東部地域公共交通支援室

# 目次

---

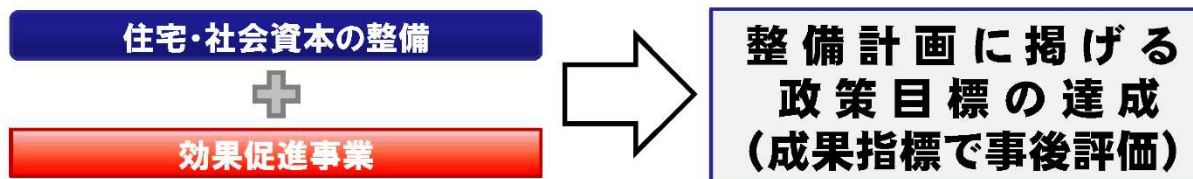
- 1 社会資本整備総合交付金の概要
- 2 近江鉄道線の概要
- 3 社会資本総合整備計画の概要
- 4 事業評価
- 5 県の対応方針（案）

# 1 社会資本整備総合交付金の概要

---

# 1 社会資本整備総合交付金の概要【地域公共交通再構築】

## 社会資本整備総合交付金の対象事業



住宅・社会資本の整備	効果促進事業
基幹事業	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路      ○ 港湾      ○ 河川      ○ 砂防</li> <li>○ 下水道   ○ 海岸      ○ 都市公園   ○ 市街地</li> <li>○ 住宅      ○ 住環境整備</li> </ul> <p>(※都市・地域交通戦略推進事業を含む)</p> <p><b>○ 地域公共交通再構築</b>      等</p> <p>(※基幹事業の追加は創設以来初めて)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(社会資本整備総合交付金の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成</li> <li>・ 民間投資を誘発する取組</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>例) 都市公園の整備</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>例) 港湾施設の整備</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入</p>  </div> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務</li> <li>○ 全体事業費の2割目途</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(社会資本整備総合交付金の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アーケードモールの設置・撤去</li> <li>・ 観光案内情報板の整備</li> <li>・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)</li> <li>・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>例) 観光案内情報板の整備</p> </div> </div>

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。



# 1 社会資本整備総合交付金の概要【地域公共交通再構築】

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

### 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】1/2

【**交付対象事業**】**地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

#### 【補助要件】

##### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること  
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

##### (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

##### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

##### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

## 2 近江鉄道線の概要

---

# 2-1 近江鉄道線の概要【路線等の状況】



## (1) 営業路線

営業路線	線名	区間	営業キロ	駅数
	本線	米原～貴生川	47.7km	25駅
	八日市線	八日市～近江八幡	9.3km	6駅
	多賀線	高宮～多賀大社前	2.5km	2駅
	計		59.5km	33駅

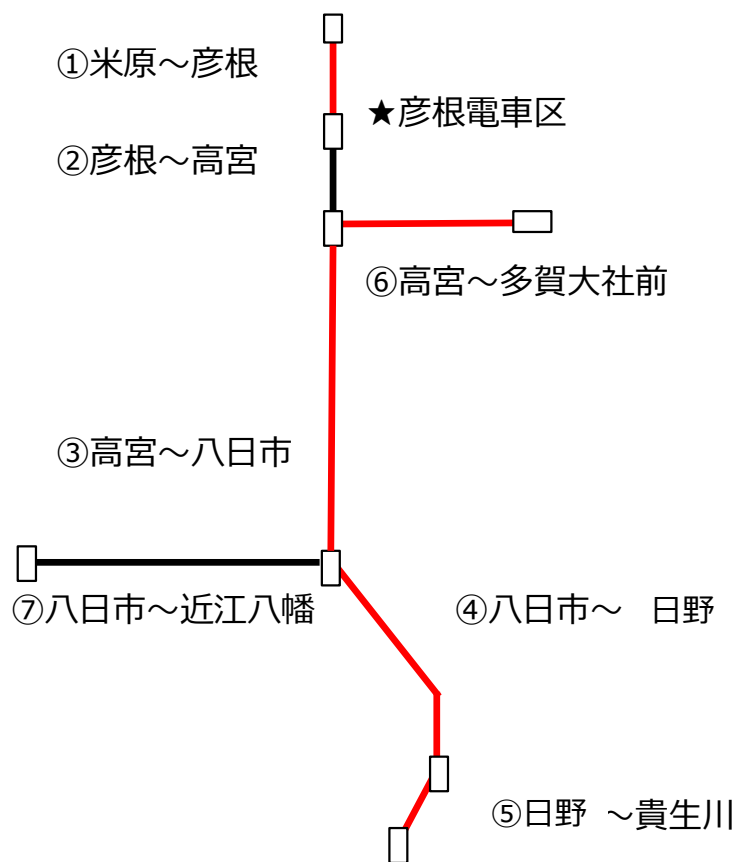
## (2) 施設および職員の数

施設	区分	箇所数
	車両	43両 (旅客車39、貨物車4)
橋梁	120箇所 (延1,788メートル)	
トンネル	2箇所 (延488メートル)	
踏切	175箇所 (第一種145、第四種30)	
変電所設備	4箇所	
職員 (鉄道部門)	104人 (本社部門13人、現業部門91人)	

令和元年度鉄道統計年報(国土交通省)を加工して作成



## 2-1 近江鉄道線の概要【線区別輸送状況】



線区	営業キロ	輸送密度	最混雑列車
全線	59.5km	1,630人	253人
①米原～彦根	5.8km	454人	64人
②彦根～高宮	4.1km	2,630人	167人
③高宮～八日市	15.4km	1,378人	175人
④八日市～日野	12.5km	948人	128人
⑤日野～貴生川	9.9km	1,197人	167人
⑥高宮～多賀大社前	2.5km	675人	110人
⑦八日市～近江八幡	9.3km	4,137人	253人

◇輸送密度：1日1kmあたりの平均輸送量（平均通過人員）

◇2022年度の実績値。最混雑列車は2017年度OD調査による。

- 多くの線区で輸送密度が2,000人を下回っています。
- 一方、最混雑列車はほとんどの線区で100人を超えています。

(参考)・旧国鉄再建法による廃止対象路線：4,000人/日未満

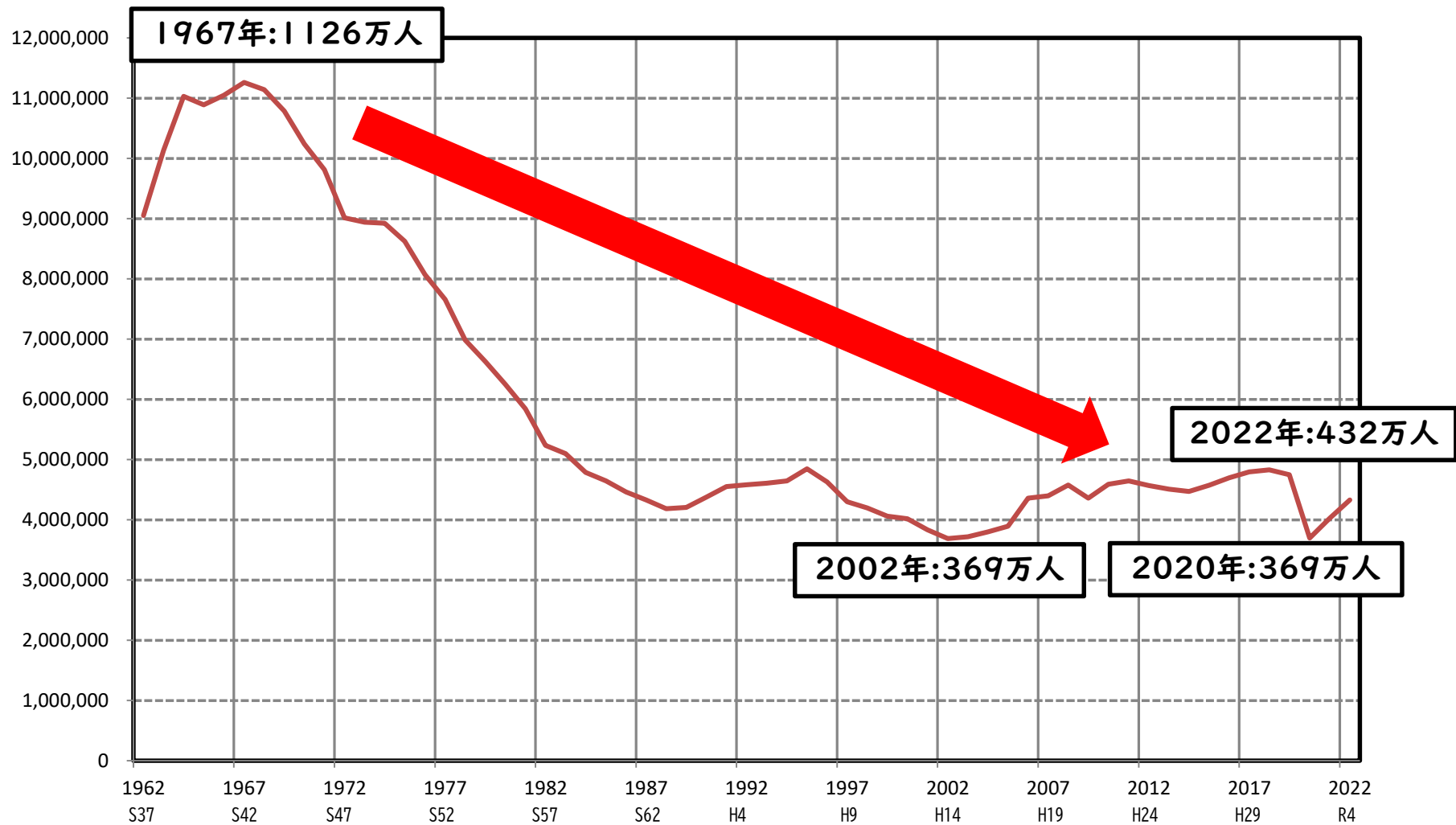
・大手民鉄で使用した廃止対象の選定基準：2,000人/日未満かつ30km未満

※JRの輸送密度(2019)：米原-京都120,758人、貴生川-草津18,237人、山科-近江塩津36,753人

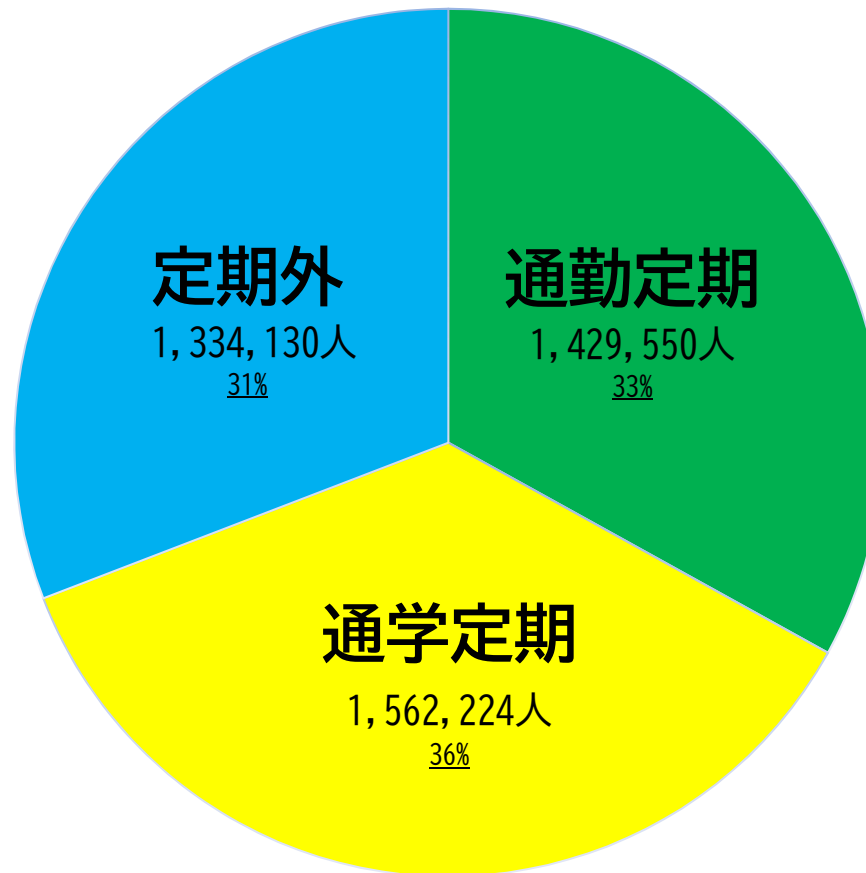


## 2-1 近江鉄道線の概要【乗車人員の推移】

単位：人

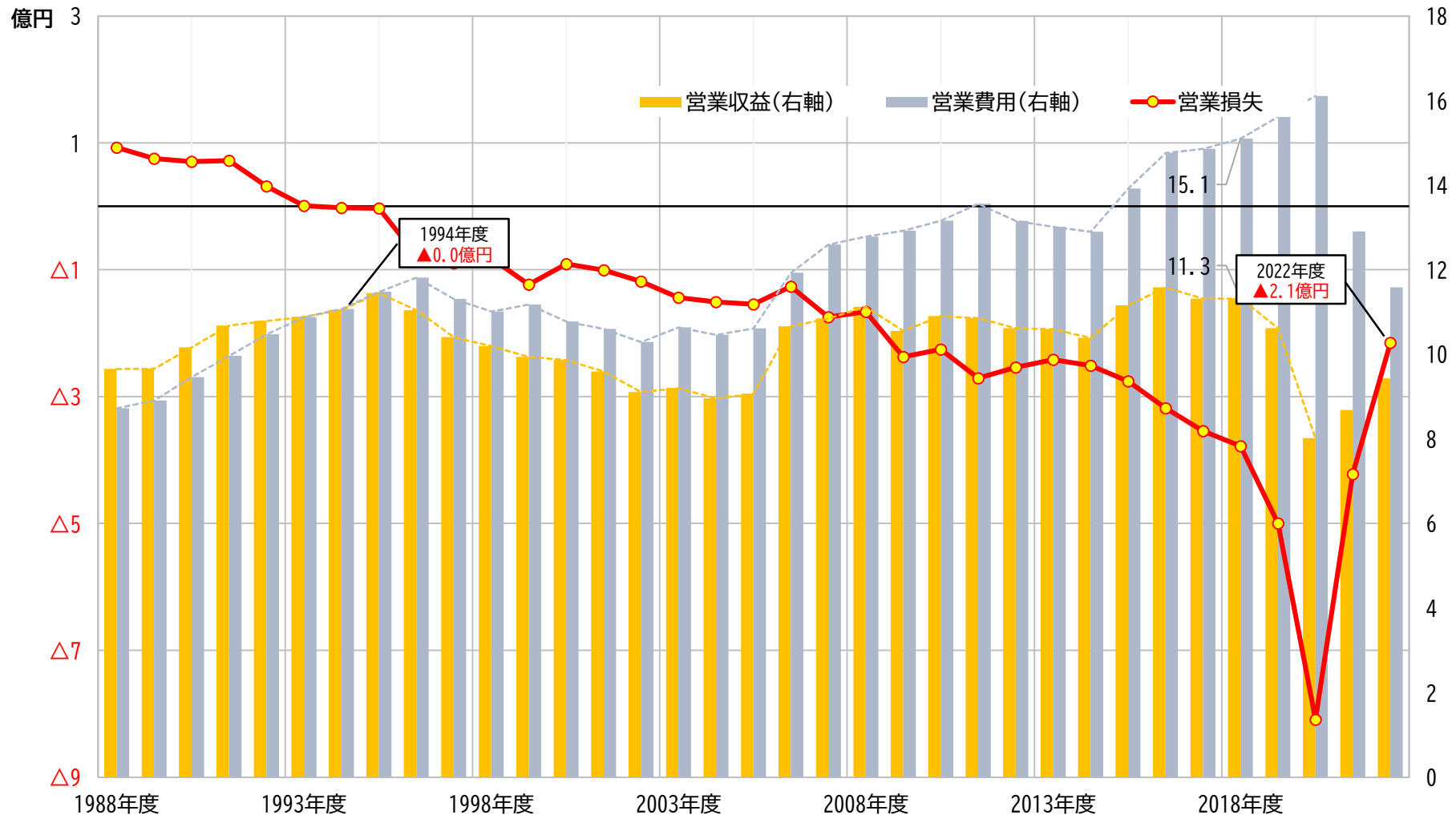


## 2-1 近江鉄道線の概要【定期・定期外別 利用状況（2022年度）】



- 定期と定期外の内訳を見ると、定期利用が全体の2/3以上に及び、全国の地域鉄道の中でも高い数値になっている。
- 定期利用が多く、**地域の生活にとって重要な**役割を果たしている。

## 2-1 近江鉄道線の概要【営業損益（鉄道）の推移（1988-2022）】



※ 営業損益は、補助金等受入れ後の損益状況を示す

- 1994年度から29年間営業赤字が継続。
- 施設維持更新費などの費用の増加により、赤字額は継続的に拡大。
- 令和3年度は鉄道資産の減損損失に伴う減価償却費に減少により営業損失が改善。

## 2-2 鉄道存続に至る経過

---

## 2-2 鉄道存続に至る経過【主な検討経過】

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

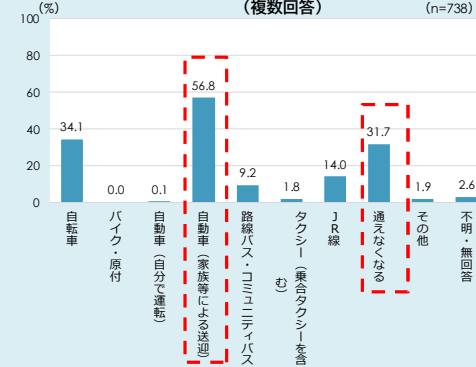


## 2-2 鉄道存続に至る経過【「全線存続」の合意に至ったポイント】

### 1. 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果

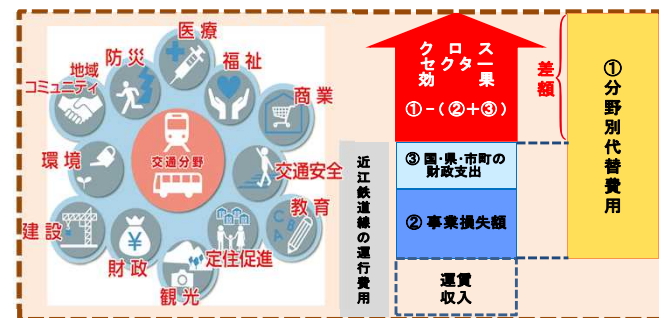
- 近江鉄道は、地域、年代、目的等を問わず、沿線地域全体の移動手段として大きな役割を果たしていること。
- 高校生等の約3割が「近江鉄道を使えなくなると通学できなくなる」と回答。自家用車等の送迎が増加すると、家族等への負担増大、道路渋滞の発生も見込まれること。
- 安全に移動できるという安心感とともに、まちのにぎわいの創出やまちのシンボルとなる。

沿線高校生が近江鉄道が 使えない場合に利用する交通手段 (複数回答) (n=738)



### 2. 近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果

- 医療、商業、観光、教育など様々な行政分野にわたり有形無形の多面的な効果を有していること。近江鉄道が廃止された場合に追加的に必要となる分野別代替費用は、少なくとも約19億円と見込まれること。



### 3. 地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果

- 駅は人と人が関わり集うことができる社会的結節点である。
- 特別支援学校や作業所へ通う人にとって、社会参加や自立促進等の機会として大きな役割を担っていること。
- サービスや利便性の向上への期待が大きいこと。

<フォーラム参加者、ヒアリングの主な意見>

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

### 4. 他モード転換等の検討結果

- 他モードへ転換することのデメリットや沿線地域への影響等を総合的に勘案すると鉄道として存続することが最もふさわしいこと。

<他モードへの転換のデメリット>

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

## 2-3 近江鉄道線の上下分離体制

---

## 2-3 近江鉄道線の上下分離体制【上下分離の基本的なスキーム】



### 第二種事業者（鉄道事業者）

鉄道事業者は「第二種事業者」として、第三種事業者が保有する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

上



運行に専念

○運行や乗務員、車両（※）等

※車両は第三種事業者が保有する場合もある

無償譲渡

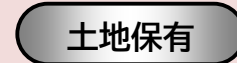
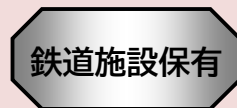


無償貸与

### 第三種事業者（自治体）

自治体は「第三種事業者」として、鉄道施設等を保有し、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる

下

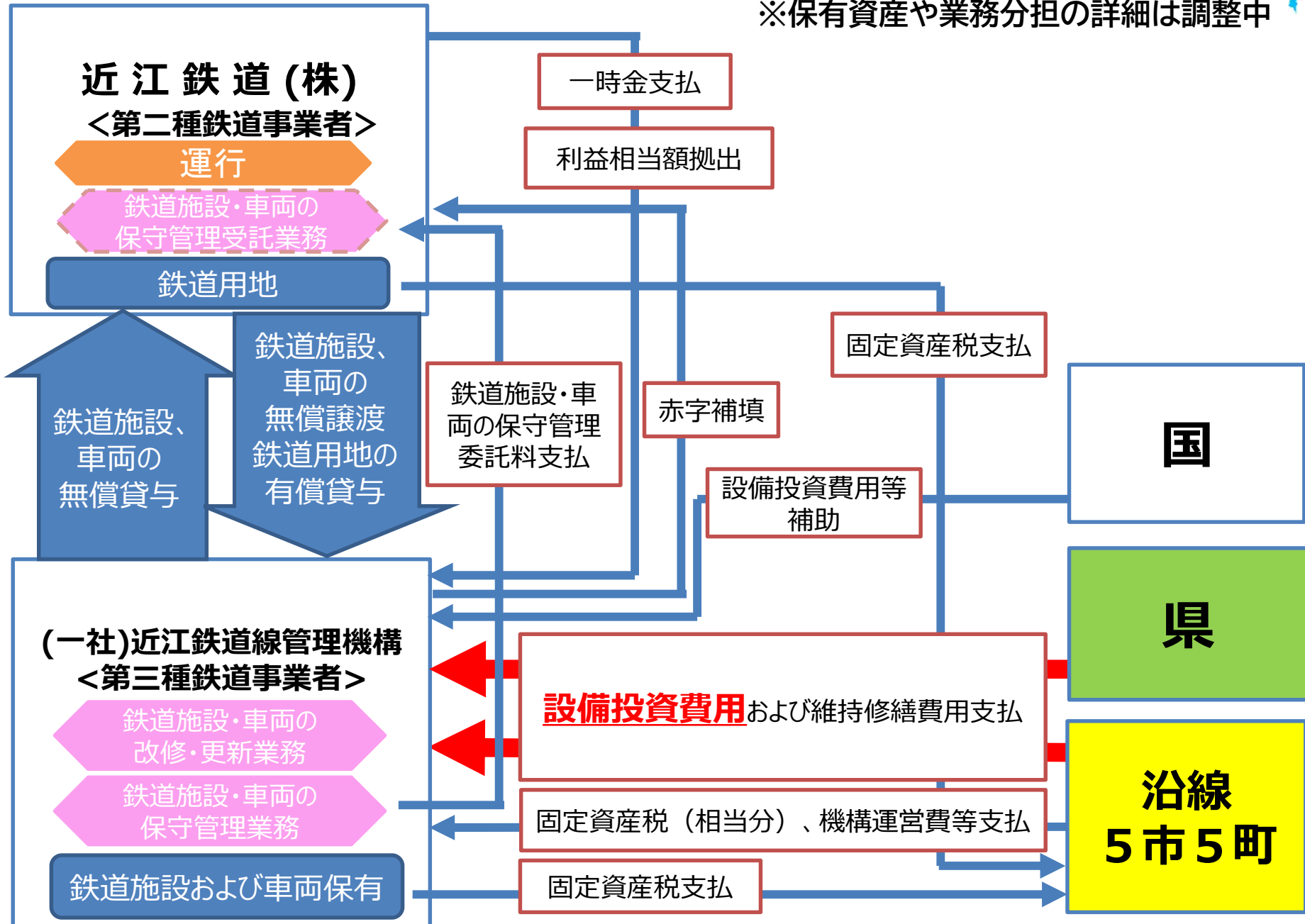


○線路や駅舎に係る土地等  
○線路、駅等の鉄道施設

自治体が鉄道施設を保有することにより、安定的・継続的かつ地域の声を反映した輸送の実現

## 2-3 近江鉄道線の上下分離体制【上下分離スキーム（案）】

※保有資産や業務分担の詳細は調整中



### 3 社会資本総合整備計画の概要

---



# 3-1 社会資本総合整備計画【近江鉄道線】



定めるべき事項	記載項目（案）
計画の名称	<p>県東部地域の公共交通再構築による拠点連携型「まちづくり」の実現</p> <p>「滋賀県都市計画基本方針」が目指す「拠点連携型都市構造」を具現化するため、<b>近江鉄道線の鉄道事業再構築事業を実施</b>する。</p>
計画期間	令和6年度～令和10年度
交付対象	滋賀県、彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
全体事業費（百万円）	<p>合計（A+B+C） 4,402百万円</p> <p>A（基幹事業） <u>3,687百万円</u> B（関連事業） なし</p> <p>C（効果促進事業） <u>715百万円</u></p>
計画の目標	<p>①利用者数：479万人（計画終了年度にコロナウィルス感染症発生前（令和元年度）輸送人員の回復） ※「鉄道事業再構築実施計画（R6～R15）」の目標数値</p> <p>②事業収支：収支均衡の実現</p> <p>③国／地方公共団体の支出額：計画に記載する負担総額</p>
対象事業（掲載事業）	<p>A基幹事業：鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備</p> <p>C効果促進事業：車両整備、駐輪場、駐車場整備、駅前における集客性の高いイベント実施、駅前ロータリー整備など、計画の目標実現と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業、事務</p>
その他	本事業に関連する施設整備を含め、実効性のある利用促進策が実施計画に具体的に位置づけられることが必要

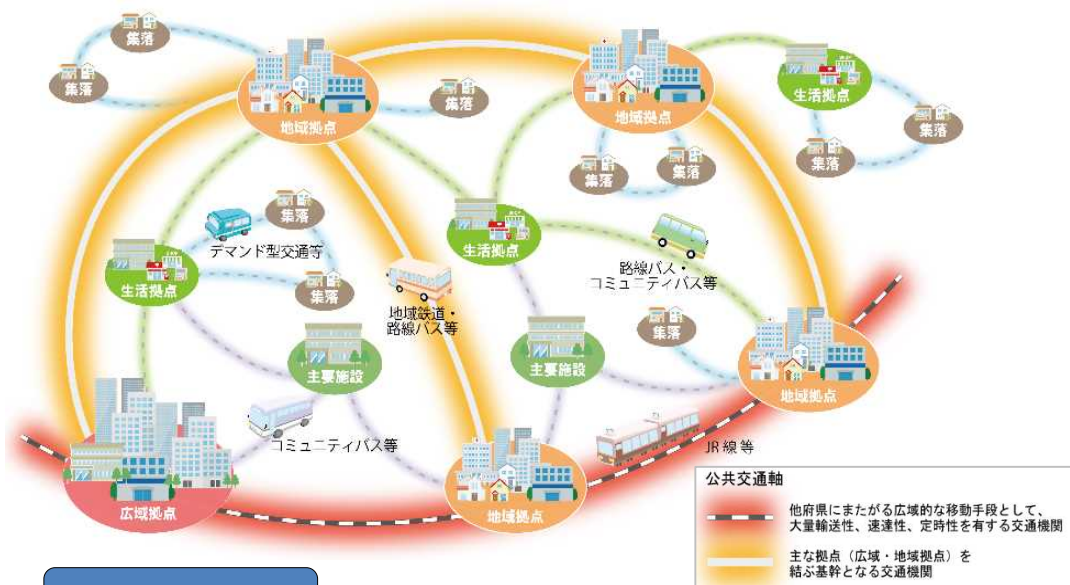
# 3-1 社会資本総合整備計画【近江鉄道線】



定めるべき事項	記載項目（案）
事業の目的	<p>「持続可能で生産性の高い設備投資、修繕、保守管理による安全、安心の実現と利用者の利便性と快適性のさらなる向上を図る。」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・施設等の計画的修繕、最適な改修。更新による鉄道運行の<u>持続可能性向上</u>と<u>安定輸送の実現</u></li><li>・軌道の強化による乗り心地改善や速達化、駅の高度化や車両の更新による<u>利用者の利便性・快適性の向上</u>を図る。</li><li>・将来のコスト縮減を見据えた計画的修繕の推進や保守管理設備の最適な更新により、<u>安全・安心に加え安定した輸送の実現</u>を図る。</li></ul>
事業評価	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>クロスセクター効果分析</b></li></ul>

# 3-2 計画の位置付け【滋賀県都市計画基本方針】

## 滋賀県都市計画基本方針が目指すまちづくりの方向性



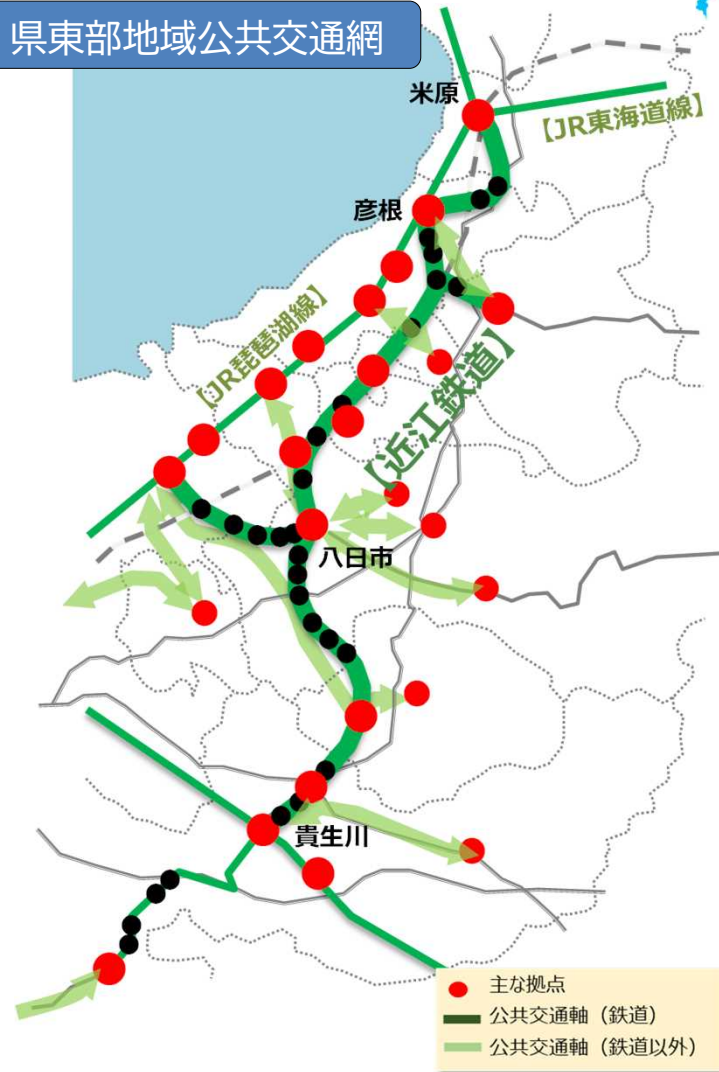
### 拠点の設定

- 拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定する。
- 県は、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部（市役所・役場周辺）を対象として、「**主な拠点（広域拠点および地域拠点）**」を位置付ける。
- 市町は、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」等において身近な生活に密着した活動を支える拠点として「**生活拠点**」および「**主要施設**」等を独自に位置付ける。

### 公共交通軸等の設定

- 県は、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「**公共交通軸**」として設定する。
- 市町は、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「**公共交通網**」として、各市町で策定する**地域公共交通計画**等において設定する。

## 県東部地域公共交通網



「滋賀県都市計画基本方針」が目指す「**拠点連携型都市構造**」を具現化するため、**近江鉄道線の鉄道事業再構築事業**を実施する。

## 3-2 事業の目的と事業分類

---

# 3-2 事業の目的と事業分類

## 鉄道利用者目線による目的・効果

- ・ 施設等の計画的な改修、最適な更新による鉄道運行の持続可能性向上と安定輸送の実現
- ・ 軌道の強化による乗り心地改善や速達化、駅の高度化や車両の更新による利用者の利便性、快適性の向上



## 鉄道事業者目線による目的・効果

- ・ 将来のコスト削減を見据えた計画的修繕の推進や、保守管理設備の最適な更新により、安全・安心に加え安定した輸送の実現を図る



持続可能で生産性の高い保守管理による安全・安心の実現と、利用者の利便性と快適性の更なる向上

### 1. 持続可能性向上

「橋梁など施設の計画的改修」、「保安設備や車両等の最適な更新」等により鉄道運行の持続性の向上を図る

1-1 橋梁	・補修設計、橋梁改修工事、洗掘対策設計・工事
1-2 トンネル	・漏水対策、ひび割れ補修工事
1-4 軌道	・道床更换
1-5 踏切道	・更新
2-1 CTC	・バッテリー更新
2-2 継電	・リレー更新
2-3 信号	・電機転てつ機更新、軌道回路機器、整流器更新、RHエアコン
2-4 踏切	・送受信機更新、遮断機更新、整流器更新、器具箱更新
2-5、6、7 電力設備	・柱上トランス、ケーブル、電源装置更新
2-8、10 無線・通信	・バッテリー、ケーブル更新
電路改修	・吊架線・トローリー線張替

### 2. 安定輸送の実現

「軌道の強化」「信号や踏切、配電設備等の最適な更新」「融雪機など危機管理設備の高度化」により、安定した輸送を実現する

1-1 橋梁 (再掲)	・補修設計、橋梁改修工事、洗掘対策設計・工事
1-3 法面	・法面補強工事、落石等防止対策
1-4 軌道	・レール重軌条化、PC枕木化、分岐器更新
1-5 踏切道	・ポーダン化、KG化、連軌ブロック化
2-1 CTC	・装置更新
2-3 信号	・信号機LED化
2-5 電力 (再掲)	・支持物建替え、き電線
2-8 無線	・基地局増設
2-11 融雪機	・電気融雪機器へ更新
2-12 風速・雨量計	・機器更新
2-13 緊急地震速報	・機器更新
2-14 監視設備	・カメラ更新

### 3. 利便性・快適性向上

「レール重軌条化、PC枕木化」を通じて「駅施設の高度化・改修」、「車体、車両設備の更新」による乗り心地の改善や速達化により利用者の利便性や快適性の向上を図る

1-4 軌道 (再掲)	・レール重軌条化、PC枕木化
1-6 駅施設	・バリアフリー化工事、ホーム上屋改修、
2-9 放送	・放送設備改修

### 4. 生産性向上

「無線基地局の増設」、「保守管理車両、車庫設備の最適な更新」により保守管理作業の効率化を図り生産性を向上させる

1-4 軌道 (再掲)	レール重軌条化、PC枕木化、分岐器更新
1-7 防草シート	・除草作業省力化
2-8 無線 (再掲)	・基地局増設、バッテリー更新
2-11 融雪機 (再掲)	・電気融雪機器へ更新
2-16、3-7 自動車	・保守管理や緊急時のために配備する自動車の更新
2-15、3-6 工具	・測定器、作業工具の更新

### 5. 効果促進

「新型車両の購入」、「ダイヤ増便」などにより利用促進を図るなど基幹事業の効果を促進する

3-1、2、3 車体、車体設備	・更新設計、車両購入、車体更新、機器購入費、解体、屋根更新、車輪、ATS更新
3-3 車両機器	・冷房機、ファンジ摩耗対策
3-4 車内設備	・室内機器更新、列車無線機更新
3-5 車庫設備	・ビット、クレーン、洗車機、車輪旋盤
①DX・GX	・IC化 ・ハイブリッド車導入による電車線・電柱の撤去
②JRとの相直運転	
③駐車場、駐輪場整備	・新設、増設等
④駅周辺の交通結節機能の強化	・駅前広場、駅周辺ロータリー整備、歩行空間の整備等
⑤駅周辺の活性化	・駅舎や駅周辺における地域の魅力を生かした集客性の高いイベント開催

#### ○ 2024-2033当交付金対象想定の実業費規模

- ・ 基幹事業 6, 564百万円
- ・ 効果促進 1, 461百万円
- 計 8, 025百万円



## 4 事業評価

---

## 4 事業評価【クロスセクター効果】

### 多面的な効果（クロスセクター効果）把握の目的

- 近江鉄道線は沿線地域の住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であり、公共財的役割は非常に大きい
- 近江鉄道線は、経営状況等の悪化により民間企業の経営努力による事業継続が困難
- 滋賀県や沿線市町においても財政難から近江鉄道線に対する支援の財源確保は容易ではない
- 近江鉄道線の必要性や効果は、定性的には把握できているが、定量的に把握できていない

近江鉄道線の必要性や効果を定量的に把握することを目的に、交通分野だけでなく多様な分野も含めた近江鉄道線の有する多面的な効果（クロスセクター効果）を算出

### クロスセクター効果とは

「医療」や「商業」・「まちづくり」等の交通分野以外の右図に示す多様な行政分野において、地域公共交通の代わりに行政施策を実施するとした場合の費用を算出することにより把握できる地域公共交通の有する多面的な効果

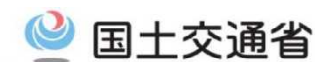


< 交通分野が関連する多様な分野 >

## 4 事業評価【クロスセクター効果】

クロスセクター効果とは（国土交通省資料）

### （参考）クロスセクター効果の算出ガイドライン



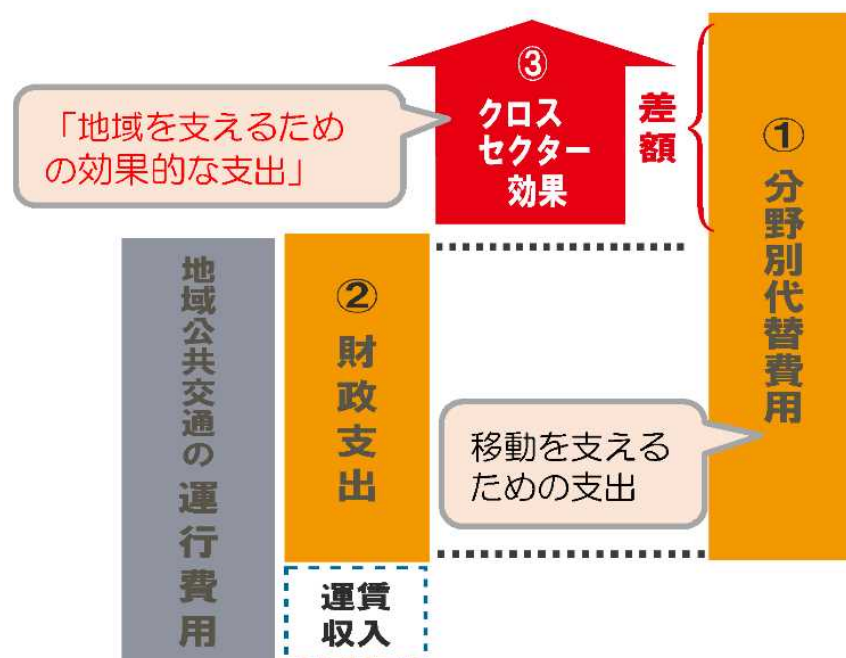
#### 地域公共交通のクロスセクター効果とは

地域公共交通を代替するのに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる**地域公共交通の多面的な効果**。

#### クロスセクター効果を算出する意義

- ・地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、財政支出・支援の必要性をより可視化することが可能。
- ・地域公共交通への支援の意義を行政内で共有でき、より利用者にとって使いやすい地域公共交通計画の実現が可能。

#### 地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ



①－②＝③＞0であれば、  
地域公共交通への財政支出は  
「地域を支えるための効果的な支出」  
（「交通分野における単なる赤字補填」ではない）

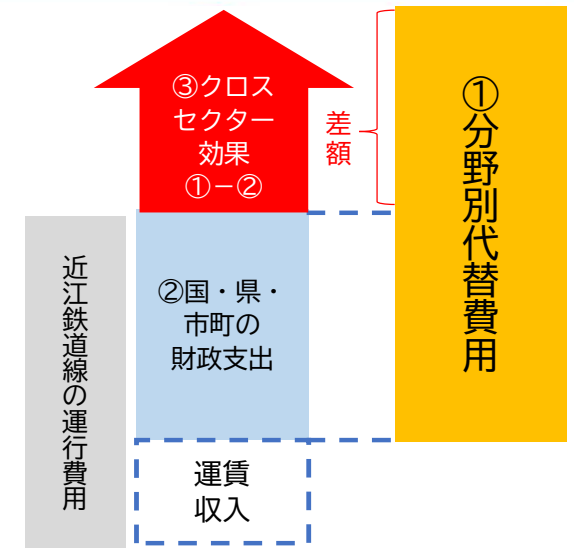
# 4 事業評価【クロスセクター効果】



## クロスセクター効果の算出方法

- クロスセクター効果は、仮に近江鉄道線が廃止された場合に、「医療」「教育」「建設」などの分野別に追加的に必要となる代替費用（右図①）を試算し、国・県・市町の財政支出額（右図②）の合計と比較して算出  
クロスセクター効果＝①－②

- 分野別代替費用の算出方法は、国土交通省近畿運輸局の「クロスセクター効果算出ガイドライン（案）」を参考に、近江鉄道沿線10市町に実施したアンケート調査結果も踏まえて分野別に代替施策を設定して算出



< クロスセクター効果のイメージ >

- 設定した代替施策は、現在近江鉄道線を利用している人の廃止後の移動手段として、通院・買い物・通学・観光・福祉目的での移動に対するバスやタクシーの運行や、通勤利用者が自動車利用に転換することに伴う交通混雑緩和のための道路の拡幅整備等を設定（詳細は次頁に示す）
- 分野別代替費用の算出に当たっては、施策の二重計上がないように配慮し、費用算出に用いる単価等についても分野別代替費用が過大評価とならないように設定
- 各分野において複数の代替施策を設定し、そのうち費用が最も小さいものを選択し、近江鉄道線の分野別費用を把握、参考として最大値も確認



## 4 事業評価【クロスセクター効果】

クロスセクター効果の算定（例）

### 通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



### 通院のためのタクシー券配布 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\ &\quad \times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \\ &\quad \times 2 \text{ (1往復)} \times \text{日数 [日/年]} \\ &\quad - \text{現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]} \end{aligned}$$

# 4 事業評価【クロスセクター効果】

## クロスセクター効果の算出結果

- 近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出の合計である15.8億円/年を上回ることが確認できた。



②近江鉄道線の国・県・市町の財政支出 15.8億円/年



①近江鉄道線の分野別代替費用 19.11~54.73億円/年



③クロスセクター効果 ①-② 3.31~38.93億円/年

# 4 事業評価【クロスセクター効果】

## 数値化されていないその他の効果

- 前頁に示した近江鉄道線のクロスセクター効果算出結果は、数値化が可能な行財政負担項目の費用を試算して算出したもの
- 建設分野の市町道の道路整備費用のように現況のデータがないために算出出来ないものや、仮に近江鉄道線が廃止された場合に必要となると考えられるが、**数値化が難しいために算出していない行財政負担項目は右表に示すように多数ある**



前頁で算出したクロスセクター効果以外にも、近江鉄道線は右表に示すような効果や必要性を有している

### ＜ 数値化の難しい行財政負担項目 ＞

分野	近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	近江鉄道線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	近江鉄道線を利用して通学していた生徒が徒歩や自転車通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	沿線市町外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから沿線市町外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	近江鉄道線がないということで沿線市町外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために沿線市町外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	近江鉄道沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備(市町道)	近江鉄道線利用者が自動車利用により増加する自動車交通に対応するための市町道整備を行う。
	駐車場の整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う近江鉄道線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少や近江鉄道線の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。



## 5 県に対応方針（案）

---

## 5 対応方針（案）

近江鉄道線に係る地域公共交通再構築事業は、以下の理由により、新規事業化は妥当である。

- 1 クロスセクター効果については、近江鉄道線の分野別代替費用が近江鉄道線の国・県・市町の財政支出を上回り、近江鉄道線を維持存続する方が効果的である
- 2 近江鉄道線は、地域、年代等を問わず、通勤、通学、日常生活等において幅広く利用されている貴重かつ不可欠な地域公共交通であり、県東部地域の広域的交通ネットワークを形成する基幹交通軸である
- 3 近江鉄道線は、福祉・医療、教育、商業、観光等様々な分野において多面的な効果を発揮しているとともに、本県の立地優位性を維持し、県全体の将来的な経済発展に不可欠な交通手段であり、沿線地域はもとより県にとっても将来にわたり欠くことのできない社会資本である
- 4 施設等の計画的な改修、最適な更新により鉄道運行の持続可能性向上と安定輸送が期待できる
- 5 軌道の強化による乗り心地改善や速達化、駅施設の高度化や車両の更新等により利用者の利便性、快適性が向上する
- 6 上記4、5に加えて、公有民営方式による上下分離へ移行し近江鉄道株式会社の鉄道事業に係る事業利益が確保されることで、キャッシュレス決済の導入やダイヤ改善等により、さらなる利便性向上が期待できる