

近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画 策定基礎調査業務

[クロスセクター効果分析調査報告書]

令和2年3月

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会



目 次

1. クロスセクター効果の概要	1
(1) 近江鉄道線のクロスセクター効果把握の目的	1
(2) クロスセクター効果とは	2
(3) クロスセクター効果の算出方法	3
2. 沿線市町の各関係部署へのアンケート調査の実施	4
(1) アンケート調査概要	4
(2) アンケート調査結果	10
3. 近江鉄道線の分野別代替費用の算出	50
3.1. 近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	50
3.2. 分野別代替費用の算出条件	51
(1) 分野別代替費用算出の前提条件	51
(2) 分野別代替費用算出のためのデータ	53
3.3. 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法	54
3.4. 分野別代替費用の算出	56
(1) 医療分野	56
(2) 商業分野	65
(3) 教育分野	70
(4) 観光分野	75
(5) 福祉分野	82
(6) 財政分野	85
(7) 建設分野	86
(8) 分野別代替費用算出のまとめ	98
3.5. 定量化の難しい近江鉄道線が有するその他の効果	99
4. 近江鉄道線の財政支出と事業損失額	100
5. 近江鉄道線の有するクロスセクター効果のまとめ	102

1. クロスセクター効果の概要

(1) 近江鉄道線の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。

しかしながら 2018 年 12 月に近江鉄道株式会社より「民間企業の経営努力で近江鉄道線を維持することは困難」との見解が示され、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ための財源確保は容易でない状況にある。

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画においても、まちづくり、観光等の関係施策との連携を求めていることから、近江鉄道線の必要性や近江鉄道線が生み出す効果について、交通分野だけではなく、他の行政分野も含めて明確化することが必要である。

ここでは近江鉄道線の運行により、福祉や医療など他の行政分野に対して生み出す多面的な効果を「近江鉄道線のクロスセクター効果」として算出した。

近江鉄道線のクロスセクター効果とは、近江鉄道線が廃止された場合に必要となる、多様な行政部門の施策の費用を算出することで把握できる、近江鉄道線が有する多面的な効果である。

従来は、近江鉄道線への国や県、沿線市町からの財政支出の意義について、沿線住民や観光客の移動手段としての必要性や効果が定性的な観点から説明されてきたが、多面的な効果も含めた近江鉄道線のクロスセクター効果として定量的に提示することで、支出の必要性がより可視化されることになる。

また、クロスセクター効果を算出することで、近江鉄道線への支出の意義を県や沿線市町で共有することが可能となると共に、施策の関連性等についての意見交換を行うこと等を通して、より利用者にとって使いやすい近江鉄道線の実現に取り組むことが期待される。

(2) クロスセクター効果とは

クロスセクター効果とは、「医療」や「商業」「まちづくり」等の図 1.1 に示す地域公共交通に関連する多様な行政分野において、図 1.2 に示す地域公共交通の役割や効果を踏まえた代替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である。



図 1.1 地域公共交通が提供する多面的な効果に関連する行政分野

出典)「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？ 近畿運輸局」を基に作成



図 1.2 他分野に対する地域公共交通の役割・効果

出典) 地域公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)
算出ガイドライン(案) 国土交通省近畿運輸局

(3) クロスセクター効果の算出方法

近江鉄道線の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（図 1.3①）を試算し、近江鉄道線の事業損失額（図 1.3②）と、国・県・市町の財政支出額（図 1.3③）の合計と比較して算出する。

$$\text{クロスセクター効果} = \text{①} - (\text{②} + \text{③})$$

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した。

近江鉄道線が仮に廃止された場合に必要となる代替施策は、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した。

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した。

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代替費用を把握したが、参考として費用が最も大きいものを選択して最大値も確認した。

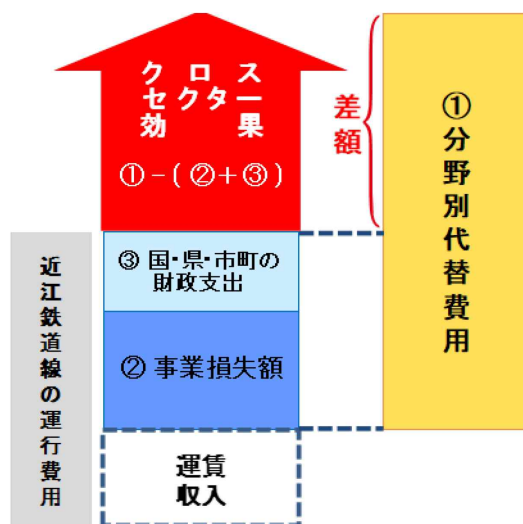


図 1.3 クロスセクター効果のイメージ

2. 沿線市町の各関係部署へのアンケート調査の実施

(1) アンケート調査概要

① 調査目的

より広い視点から近江鉄道線の価値を把握するため、仮に近江鉄道線が廃止された場合に影響を受ける沿線市町の関係部署に、“現在実施している移動に対する施策や補助の状況”、“近江鉄道線が仮に廃止された場合に補完することが必要となる施策と年間予算額、またその際に適用される制度”、“近江鉄道線の役割・効果、運行によるメリット”等についてのアンケート調査を実施した。

② 実施期間及びアンケート調査票

- ・ 配付市町：近江鉄道沿線市町 5市5町
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
- ・ 配付期間：令和元年 11 月上旬
回収期限 令和元年 11 月 29 日（金）

【調査依頼及び調査方法】

令和元年 10 月 31 日 〇〇〇〇〇〇地域公共交通担当課長 殿 近江鉄道線活性化再生協議会	であっても、事業者の赤字を補填している業務と捉えること意欲的な活動にも取り組みにくくなる。こうした担当職員の士気低下では、充実した政策の推進も容易ではなくなる。その結果、工夫が少ない路線などが減っていくことの被害者である住民を生み出すことになる。				
近江鉄道の価値把握のための調査をお願い	従来のプロジェクト評価は、費用対効果 (B/C) で計測されますが、ここで提示するクロスセクター効果は、地域公共交通が無くなった際に必要となる行政内の財政の支出をカウントすることで地域公共交通の持つ役割を可視化するものです。				
地域公共交通は、自由にクルマを使うことが出来ない人々（運転をすることが困難な高齢者、免許を取ることが出来ない高校生、様々な事情でクルマを使うことが出来ない人々）や、近年、特に若い人たちに増えている、クルマを移動手段として選択しない人にとって、日々の生活を行うためには不可欠なものです。近江鉄道も、鉄道ならではの大量性、速達性、定時性を活かし、通学や通勤、観光などの交通手段として、地域に欠かせないものとなっている。	すなわち、近江鉄道が假に無くなった場合の、医療や教育などの行政分野からの支出を積み上げたものと、これまで実施してきた近江鉄道への欠損への補助金を比較することで、近江鉄道の役割を把握するものです。				
しかしながら、地域公共交通の全てで収支が均衡して運行が続いているわけではなく、収支が均衡していなくても地域の人々の生活を支える極めて重要な役割を担っていることから、近江鉄道を始め、路線バス、コミュニティバス等については、行政からの支援により運行が続けられています。	また、例えばスクールバスと病院送迎を混雑させること等、多様な行政分野での地域公共交通が無くなった場合に必要となる対策を効率化させるために統合していくと、結局は現在運行されている地域公共交通に収容される可能性が高いと考えられます。				
こうした地域公共交通の多くでは、増収対策として利用者増加の取り組みが行われていますが、簡単に収支均衡には届かない場合が多く、地域公共交通の収支が均衡しない場合の欠損（運行費用－運賃収入）は、通常の事業の場合は「赤字」と呼ばれます。けれども、公共政策でサポートされる地域公共交通については、この欠損を「赤字」ということは適切ではないと考えられます。その理由は、以下の3点によるためです。	国土交通省では、クロスセクター効果を算出し、地域公共交通の必要性や、生み出す価値を定量的に可視化することにより、地域公共交通の必要性が明確になり、適切な財政的支援がなされ、地域公共交通だけでなく、地域のその他の維持・発展につながるかと考えています。				
① 「赤字」だとすると、赤字解消をすることが政策の目標になる。赤字解消をする方策としては運行費用（コスト側）の削減をすることになる。これを突き詰めると廃線がベストアンサーになる。 本来、地域の人々の足を支えるために支援していた地域公共交通を廃断することを進めることは本末転倒となる。「赤字」と言うことで、こうした政策推進をする錯誤を生む恐れがある。 ② 地域公共交通の利用者を増やすためには、サービス改善が不可欠である。サービス改善のためには投資が必要となる。しかし、赤字だと言うことで、サービス改善のための投資についての合意が困難となる場合が考えられる。行政からの支援は欠損部分を上限とするのであれば、サービス改善は困難となる。「赤字」ということで、こうした陥穽に陥る可能性がある。 ③ 赤字ということで、担当職員の士気を低下させる恐れがある。社会的に有意義な仕事	すです、別紙の調査にご回答・ご協力をお願い申し上げます。 また、不明の点等ございましたら、下記の問合せ先までお気軽にお問い合わせください。 敬具 記 <table border="0"> <tr> <td>1. 提出期限</td><td>令和元年 11 月 29 日（金）</td></tr> <tr> <td>2. 提出先・問合せ先</td><td>近江鉄道沿線地域公共交通連携形成計画 策定基礎調査業務 受託業者 一般社団法人 システム科学研究所（担当：古市、東） 株式会社 丸尾計画事務所（担当：西村） ohm@issr-kyoto.or.jp ※提出・問合せともに、上記メールアドレス宛にご連絡をお願いいたします。お問い合わせの回答は、沿線市町の地域公共交通担当者様宛に返信いたします。</td></tr> </table> 以上	1. 提出期限	令和元年 11 月 29 日（金）	2. 提出先・問合せ先	近江鉄道沿線地域公共交通連携形成計画 策定基礎調査業務 受託業者 一般社団法人 システム科学研究所（担当：古市、東） 株式会社 丸尾計画事務所（担当：西村） ohm@issr-kyoto.or.jp ※提出・問合せともに、上記メールアドレス宛にご連絡をお願いいたします。お問い合わせの回答は、沿線市町の地域公共交通担当者様宛に返信いたします。
1. 提出期限	令和元年 11 月 29 日（金）				
2. 提出先・問合せ先	近江鉄道沿線地域公共交通連携形成計画 策定基礎調査業務 受託業者 一般社団法人 システム科学研究所（担当：古市、東） 株式会社 丸尾計画事務所（担当：西村） ohm@issr-kyoto.or.jp ※提出・問合せともに、上記メールアドレス宛にご連絡をお願いいたします。お問い合わせの回答は、沿線市町の地域公共交通担当者様宛に返信いたします。				

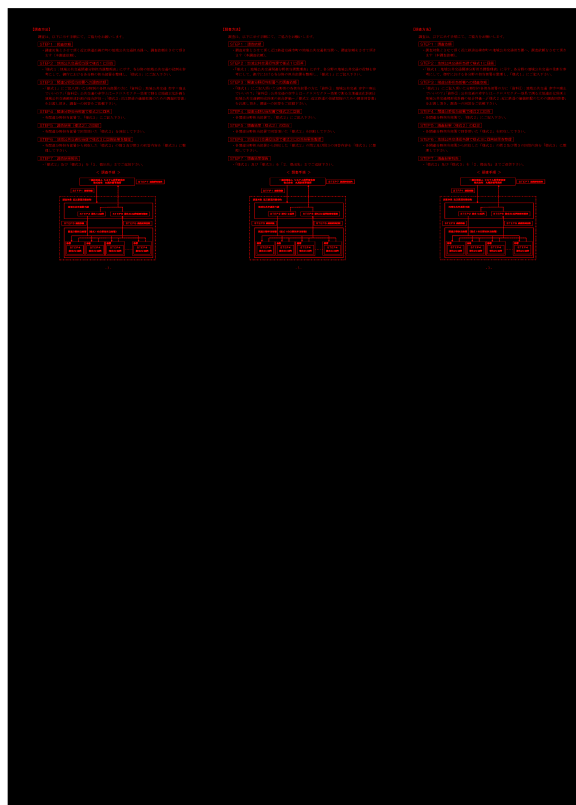


図 2.1 ①アンケート調査票(その1)

【様式1：地域公共交通関連分野担当課整理表】

＜ 地域公共交通関連分野担当課整理表 ＞					様式 1	
近江鉄道の役割・効果 (記入例)	分 野	近江鉄道が廃止された場合に 必要となる対策 (記入例)	担当部署名	担当者	連絡先	
・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 外出することによる健康増進	医 療	・病院送迎貸切バスの運行 ・医師による往診 医療費の増大対策				
外出しづらくなる高齢者の 通院や買物以外での外出手段 外出することによる介護予防	福 祉	タクシー券配布 (通院・買物以外での利用) さらなる介護予防事業				
スーパー・商店街等への買物手段	商 業	・買物のためのタクシー券配布 ・移動販売実施補助				
高齢者ドライバーによる 交通事故の低減	交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育				
学校への通学手段	教 育	貸切スクールバスの運行				
・企業への通勤手段 ・地域ブランド価値の維持・向上 ・日常生活での移動手段	定住促進	・地域外事業所近くでの居住による人口流出対策 ・さらなる定住支援事業 ・マイカー購入補助				
・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出	観 光	・観光地送迎貸切バスの運行 ・イベント会場送迎貸切バスの運行				
交通施設周辺地域の活性化	財 政	土地の価値低下等による税収減少対策				
・輸送密度の低い交通手段 (道路負荷の低減) ・自動車利用への対応	建 設 地域公共交通 以外の交通手段	・道路直線に対応した道路整備 ・駐車場の整備				
環境負荷の低減	環 境	さらなる温室効果ガス削減対策				
災害時における移動手段	防 災	災害時における住民の移動手段の調査				
コミュニケーションの増加	地 域 コミュニティ	さらなる外出支援事業				
この他の分野で近江鉄道の役割を担うと考えられる分野がある場合は、分野名と担当部署名をご記入下さい。						

【様式2：近江鉄道の価値把握のための調査回答書】

＜ 近江鉄道の価値把握のための調査回答書 ＞				様式 2																					
担当部署 ご記入者(担当者)氏名																									
問 1. 資料①、資料②をご覧頂き、担当業務において、近江鉄道の役割・効果、運行によるメリットや、近江鉄道がなくなることによって困る人や困ることについて想定されることをご記入下さい。 (例：地域コミュニティの活性化、まちのにぎわいの低下、土地の価値の低下 など)																									
問 2. 住民の移動に対して、あなたの担当課において既に実施している施策や補助はありますか。 (有 ・ 無) 有の場合、その施策等をご記入下さい。(例：福祉タクシー券の配布、スクールバスの運行 など) また、その場合の根拠となる省庁の部局や制度についても記載をお願いします。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>実施している施策や補助</th> <th>概 要</th> <th>令和元年度の 事業費</th> <th>根拠となる 省庁の部局や制度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> ※他分野に対する地域公共交通の役割・効果等の調査検討のため、資料①の4枚目や資料②の表-1の「地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行政負担項目」に示した分野や内容以外にも幅広く記載願います。						実施している施策や補助	概 要	令和元年度の 事業費	根拠となる 省庁の部局や制度																
実施している施策や補助	概 要	令和元年度の 事業費	根拠となる 省庁の部局や制度																						

問 3. 令和元年度の現時点で近江鉄道がなくなった場合に、あなたの担当課において補完することが必要となる施策と年間予算額を、資料①及び資料②等を参考に回答下さい。 また、その際に適用される制度など、関係する省庁の部局などもお答え下さい。 (例：医師による往診、日用品の訪問販売、タクシー券配布の拡大 など) ▼年間予算額などがわからない場合は、施策名だけでもご記入ください。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>補完が必要となる施策</th> <th>年間予算額 (概算)</th> <th>適用される制度</th> <th>関連する 省庁の部局</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> ※他分野に対する地域公共交通の役割・効果等の調査検討のため、資料①の4枚目や資料②の表-1の「地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行政負担項目」に示した分野や内容以外にも幅広く記載願います。				補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される制度	関連する 省庁の部局																
補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される制度	関連する 省庁の部局																				
問 4. 自由意見 (担当業務以外でも構いません) ご協力ありがとうございました。																							

図 2.1 ②アンケート調査票(その 2)

【様式3:近江鉄道の価値把握のための調査結果一覧】

様式 3

＜ 近江鉄道の価値把握のための調査結果一覧 ＞

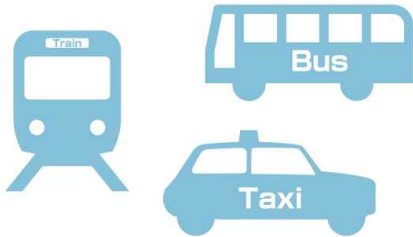
市町名： _____

分野	様式1	様式2 ー 問 2			様式2 ー 問 3			
	担当部署名	実施している施策や補助	令和元年度の 事業費	根拠となる 省庁の部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される制度	関連する 省庁の部局
医 療								
福 祉								
商 業								
交通安全								
教 育								
定住促進								
観 光								
財 政								
建 設 地域公共交通 以外の交通分野								
環 境								
防 災								
地 域 コミュニティ								
その他の関連分野								

図 2.1 ③アンケート調査票(その3)

【資料①:リーフレット】

地域公共交通 赤字=廃止でいいの？



地域公共交通が**廃止**になったら、
医療送迎やスクールバスが必要となり、
現在の補助金より行政コストが増加するかも
しれません

ちょっと計算してみませんか？



近畿運輸局

【資料②:公共交通の赤字とは】

公共交通の赤字とは
—クロスセクター効果で測る立地適正化計画と
地域公共交通網形成計画の総合評価—

西村和記¹・東嶺²・土井勉³・喜多秀行⁴

¹正会員 株式会社丸尾計画事務所（〒676-0043 兵庫県姫路市小姓町146）
E-mail: nishimura@maruokaika.co.jp

²正会員 一般社団法人システム科学研究所 調査研究部
（〒604-8223 京都府中京区新町通民生上ル小辻通町428）
E-mail: hisakazu@sys-kyoto.or.jp

³フェロー 大阪大学 CO デザインセンター（〒560-0003 豊中市待兼山町1-146）
E-mail: doi@coe-skyo.or.jp

⁴正会員 神戸大学 大学院工学研究科市民工学専攻（〒657-8501 神戸市灘区六甲台町1-1）
E-mail: ktageryu@kobe-u.ac.jp

利用者の減少等から地域公共交通の維持が困難な状況となっているため、行政から補助金等の財政支出がなされている。しかし、これまで企業として独立採算で運営されていた交通事業者に補助金を継続して投入することに対しては、行政側の財政負担からの否定的な意見なども少なくない。一方、地域公共交通の持続や必要性を重視する声も多数あるが、これまでは定性的に述べられていることが多く、収支率以外に定量的に評価されたものが残念ながら少ない状況である。

そこで本論文では、収支の影響せず「赤字」とされる地域公共交通に対する補助金等の財政支出が、他の分野も含めた行政全体の財政支出を削減している効果を、クロスセクター効果として定量的に算出することを試みるものである。このことを通じてクロスセクター効果が果たす政策評価の指標としての役割を明らかにする。

Key Words: cross sector effect, public policies, public transport, social value

1. はじめに

国社会福祉・人口問題研究所の2018年3月の報告¹⁾によると、2015年には我が国の総人口は1億640万人となり、2015年の1億2700万人に対して約2,000万人、163%の減少となることである。近畿圏の現在の総人口は約2,000万人であり、今後の30年間で近畿圏全体の人口が消える大規模な人口減少が想定されている。また、働き盛りの世代を中心に出生率低下の減少が進行すると、こうした人口減少以上に輸送需要が減少することが考えられる。自動車交通量だけでなく鉄道・バスなど地域公共交通の利用者数も減少すると考えられる。地域公共交通の運営は利用者が支払う運賃がベースとなるので、利用者数が減少すると路線維持が困難となる。国土交通省によるとバスの事業者は全国で246者であるが、このうち赤字の事業者は157者（64%）となっている。これを大都市圏以外の事業者で見ると全体で165者、赤字は136者（82%）であり²⁾、大都市に比べて人口密度が低い地方都市の収支が悪くなっていることがわかる。また、県下の事業者においても、個別路線を見ても県下の路線から得た収益で赤字の範囲の欠損分を埋める内部補助で運行しているケースが多い。2018年2月に岡山市で起こったクラスメイトミシンの新館建設費に対して同業グループによる新館建設費負担問題³⁾でも、バスの経営が極めて厳しい状況であることを我々に突きつけたものであるということができる。

今後の総人口減少社会を想定すると、赤字のバス事業者が増え、そして廃業していくことが想定される。バスだけでなく鉄道を含めた地域公共交通の維持が困難な状況となってきている。

が、このうち赤字の事業者は157者（64%）となっている。これを大都市圏以外の事業者で見ると全体で165者、赤字は136者（82%）であり²⁾、大都市に比べて人口密度が低い地方都市の収支が悪くなっていることがわかる。また、県下の事業者においても、個別路線を見ても県下の路線から得た収益で赤字の範囲の欠損分を埋める内部補助で運行しているケースが多い。2018年2月に岡山市で起こったクラスメイトミシンの新館建設費に対して同業グループによる新館建設費負担問題³⁾でも、バスの経営が極めて厳しい状況であることを我々に突きつけたものであるということができる。

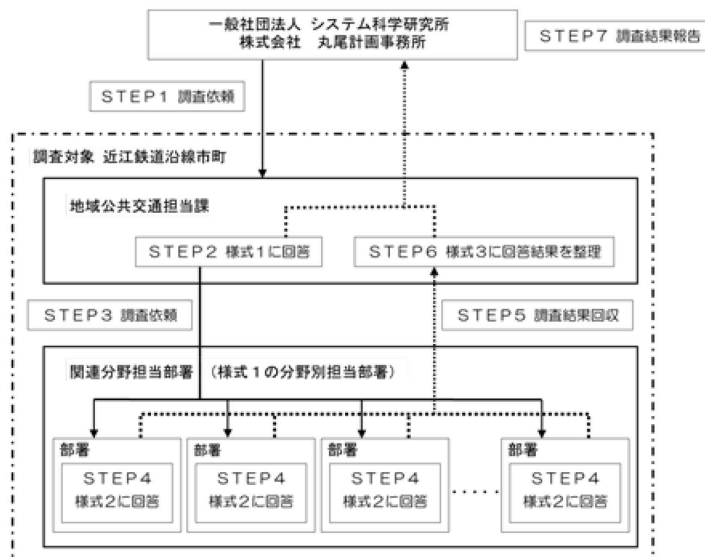
今後の総人口減少社会を想定すると、赤字のバス事業者が増え、そして廃業していくことが想定される。バスだけでなく鉄道を含めた地域公共交通の維持が困難な状況となってきている。

図 2.2 配布資料

③ 調査方法

アンケート調査は、下記に示す調査手順に従い実施した。

< 調査手順 >



【STEP 1：調査依頼】

- ・受託先が調査対象となる近江鉄道沿線市町の地域公共交通担当課へ調査を依頼。

【STEP 2：地域公共交通担当課で様式1に回答】

- ・「様式1：地域公共交通関連分野担当課整理表」に示す、各分野の地域公共交通の役割を参考に、各市町における各分野の担当部署を整理。

【STEP 3：関連分野担当部署への調査依頼】

- ・地域公共交通担当課から各関連分野担当部署へ「資料①：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの?」「資料②：公共交通の赤字とは 一クロスセクター効果で測る立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の総合評価―」「様式2：近江鉄道の価値把握のための調査回答書」を配布。

【STEP 4：関連分野担当部署で様式2に回答】

- ・各関連分野担当部署で、「様式2」を作成。

【STEP 5：地域公共交通担当課で調査結果（様式2）の回収】

- ・地域公共交通担当課において、各関連分野担当部署作成の「様式2」を回収。

【STEP 6：地域公共交通担当課で様式3に回答結果を整理】

- ・「様式2」の回答内容を「様式3」に整理。

【STEP 7：地域公共交通担当課から調査結果報告】

- ・地域公共交通担当課から「様式2」及び「様式3」を受託先へ提出。

(2) アンケート調査結果

① 分野別回答状況

アンケート調査結果から整理した、沿線市町が近江鉄道線の役割やメリットを認識している分野を表 2.1 に示した。

現在実施している施策や近江鉄道線が廃止されたときに必要となる施策は、「交通安全分野」を回答している市町が最も多い。次いで、「福祉分野」「教育分野」「定住促進分野」「観光分野」が多く、それぞれの分野で近江鉄道線の果たす役割が大きいと考えられていることが分かる。

甲賀市はその他分野として「労働」「総合計画」「広域交通」を回答しているが、「総合計画」は近江鉄道線が廃止されることによる交通に係る計画の変更であり、「広域交通」は計画の変更や鉄道等の利用促進に係る施策であることから、「労働分野」のみを新たな分野として設定した。

各市町からの回答を分野別に整理し、表 2.2～表 2.14 に示した。

表 2.1 分野別回答状況

沿線市町	医療分野	福祉分野	商業分野	交通安全分野	教育分野	定住促進分野	観光分野	財政分野	建設分野	環境分野	防災分野	地域コミュニティ分野	労働分野
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	○		○	○	○		○		△	△			

○：問 2 「住民の移動に対する既に実施している施策」

問 3 「近江鉄道がなくなった場合に補完することが必要となる施策」
での回答があった分野

△：問 1 「近江鉄道の役割・効果等、なくなって困る人・困ること」

問 4 「自由意見」で近江鉄道の役割・効果・メリットを認識していることの記入があった分野

表 2.2 アンケート調査結果(①医療分野:その1)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	近江八幡市立総合医療 センター医事課	メリット 自動車で通院等が出来ない患者の交通手段(近江鉄道利用)として有効である。 想定されること 近江鉄道を利用している患者にとっては、バス等の代替の交通手段が必要となる。 近江八幡市内では市内全域を市民バスが通っているため、近江鉄道の廃止により患者が困ることは少ないと考える。(近江鉄道を利用するとバスへの乗り換えが必要となるが、市域をめぐる市民バスの全てのルートは総合医療センターを経由するため、乗り換えの必要はなく、利便性は高いと思われる。)ただし、当医療センターの外来患者の4分の1が東近江市からの通院患者であるが、近江鉄道が廃止されることにより、そのうち近江鉄道利用の場合の通院が困難になると考えられる。	×	-	-	-	-	急性期病院としての当センターの役割と現在の診療体制から、医師による往診は検討していない。	-	-	-	-
	健康推進課	乳幼児健診やがん検診などを実施する際、車等の移動手段を持たない市内沿線住民(高齢者等)について、利便を考慮した保健センター近接の市民バス停利用もある一方で、廃止になった場合は近江鉄道利用による参加が困難になることが予想される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
甲良町	保健福祉課	近江鉄道を利用し、総合病院や沿線クリニック等へ定期受診されている方も存在する。従って、地域住民の日常的な移動手段を確保することは、在宅医療を進める上で重要となる。 一般的に年齢が高くなるにつれ、受診件数が増加することが見込まれるし、ニーズ調査等においても、外出支援に対するニーズが最も多い。町内の高齢化率は令和10月1日現在32.55%となっており、高度医療が必要のために総合病院に受診している高齢者は多い。 そのため、安心して医療受診できるアクセス確保が求められる。万が一、近江鉄道廃止に伴い、更なる地域内の公共交通縮小が進めば、本来医療受診が必要であるにもかかわらず、受診できないため重症化する方が出ることが懸念される。また、在宅診療医は未だ不足しており、訪問看護等の在宅医療・介護サービスにおいても、専門職不足等もあり充実していない。 他にも、医療受診等のような生命に直結する外出ニーズへの対応が難しくなれば、高齢運転者の免許証の自主返納が進まず、高齢者運転に係る事故防止を推進することへの影響も懸念されると考える。	○	外出支援	65歳以上で心身の障害や加齢のため交通機関の利用ができない。また、家族等の支援が困難な者に対し、医療機関への送迎支援をおこなう。彦根市・愛知郡・犬上郡内の医療機関および東近江市については湖東記念病院のみ。	3,200千円	甲良町外出支援サービス事業運営要綱	医師による往診	-	-	-	近江鉄道が果たしてきた役割については、学生の通学や高齢者の受診のための移動手段に至るまで幅広く利用されてきた背景がある。しかし高齢世帯や1人暮らしの高齢者の増加により、さらにきめ細かな外出支援のニーズが高まり、現在では広域で「愛のリタクシー」の充実や自治体ごとに外出支援サービスの整備を図っているところである。 今後鉄道が廃止された場合、その分を補完できるよう現状の外出支援サービスの利便性を高めてタクシーやタウンバスなどの広域化等、さらに利用しやすくするために近隣地域が協力し広域にわたる公共交通体制整備が必要になってくる。特に学生の通学路としての役割も大きく、それに代わる交通手段の確保は必須だと考える。
米原市	健康づくり課	会議や研修、イベントなどによる出張の交通手段として不便になることが考えられる。 市内での会場に来ていただくときや当方から会場に向くとき。 (JR琵琶湖線が不通の際の代替手段など)	×	-	-	-	-	-	-	-	-	通勤、通学の方や子どもや高齢者のための代替輸送手段を確保することが必要と考えます。
甲賀市	公共交通推進課	・通院手段 ・家族の送迎負担軽減	×	-	-	-	-	-	-	-	-	代替交通の運行
	福祉医療政策課	外出することによる健康増進	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
日野町	福祉保健課 (福祉担当)	・スクールバスを利用せずに自力で養護学校に通う児童・生徒の通学保障 ・障がい者の特性と仕事の内容をマッチングする際に事業所開拓(事業所選択)の範囲が限定される。また、公共交通機関を利用して就労されている人の通動手段が無くなる。 ・公共交通機関を利用して行う障がい者の余暇活動の範囲が限定される。 ・一人暮らしをするなど、将来のために公共交通機関を体験(練習)するための手段が減少する。 ・日野町から近隣市の障害者支援施設へ通所されている方で近江鉄道を利用されている方の手段がなくなる。	○	障がい者の外出支援	障がいのある方(手帳の級などによる対象者)について、1ヶ月あたり1,500円(年額18,000円)のガソリン費またはタクシー運賃を助成する。	4,296,000円(予算額)	日野町障害者外出支援助成事業実施要綱(町単独)	-	-	-	-	・自家用車による移動が出来ない方が利用されている公共交通機関のひとつですので、廃止された場合の影響は大きいと思います。都市部の公共交通機関が担う役割と農村部の公共交通機関の果たすべき役割は違いますが、慎重な対応をお願いします。
				障がい者の移動支援	屋外での移動に制限のある障害者または障害児に対して外出のための支援を行う。	636,000円(予算額)	日野町障害者移動支援事業実施要綱(障害者総合支援法(地域生活支援事業))	-	-	-	-	
				個別給付	居宅介護(通院等介助) 重度訪問介護 同行援護 行動援護	-	障害福祉サービス(障害者総合支援法)	-	-	-	-	
	福祉保健課 (保健センター)	・発達支援を必要とする児童において、鉄道を利用することにより外出経験ができ、なかなか家族で外出することが難しい児童やその家族の支援につながっている。また、外出することは、同時に目標をもって行動することを経験できる機会となっている。 ・町外の医療機関に通院されている者については、通院の手段がなくなる。 ・町外に居住されている病院等の医師の通動手段がなくなる。 ・健康づくりにおけるウォーキングが定着する中、その往復(発着)に鉄道を利用されている者の移動手段がなくなり、発着地の駐車場を確保を考えながらウォーキングを検討する必要が生じる。 ・精神障害者の自立、社会参加、社会復帰促進のため、鉄道を利用して支援施設等に通所している。	○	精神障害者の支援施設等通所交通費補助	精神障害者の自立、社会参加、社会復帰を促進するため、公共交通機関を利用して障害者支援施設等に通所する場合、交通費を補助する。	351千円(うち交通費補助 120千円)	日野町精神障害者支援施設等通所交通費補助金交付要綱(自治振興交付金)	町内における精神障害者自立、社会参加、社会復帰のための支援施設等の確保	-	-	-	・廃止された場合、送迎を担う者はその家族となり、家族中がそのための時間を確保する必要が生じるなど、時間の使い方を変えざるを得ず、働き方を始め、暮らしが大きく左右(影響)されることが考えられます。また、公共交通機関の有無で、就労・就学を始め、様々な機会への参加等ができなくなり、場所による格差を更に増大させることになると 생각합니다。

表 2.2 アンケート調査結果(①医療分野:その2)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
愛荘町	健康推進課	【メリット】 ・通院手段として有効 湖東保健医療圏内(二次保健医療圏)には4つの総合病院(彦根市立病院・彦根中央病院・友仁山崎病院・豊郷病院)があり、中でも愛知犬上4町(愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町)は、特に豊郷病院と医療・介護連携(オレンジファイブ:認知症初期集中支援センターチーム)を密に行っている。 その豊郷病院への通院に関し、近江鉄道の利用は不可欠であり、多くの診療科があるため、総合的な診療ができ、疾病の早期発見、継続治療が可能となること、また、他の医療機関にはない診療科(精神科・認知症疾患医療センター)への通院が行える等の利点がある。 ・行動範囲の拡大 近江鉄道を利用することで、生活圏域である彦根市や東近江市、JR西日本の利用に関し最寄り駅(近江八幡駅・彦根駅)への移動が可能となる。そのため、住民の行動範囲が拡大し、日用品の購入や交流機会が増大し、運動不足の解消や閉じこもり予防、介護予防へとつながる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	
	福祉課	-	○	高齢者通院支援助成事業	自ら自動車の運転ができない低所得の高齢者が、慢性的な疾患により医療機関へ通院するために必要な交通費の一部を助成。	2,247,000円	-	-	-	-	-	-
彦根市	-	-	-	-	-	-	-	豊郷病院への通院手段の確保	-	-	-	-
多賀町	福祉保健課	メリット 豊郷病院に行く手段のひとつ、多賀から彦根駅経由で遠方へ行くこともできる 雪の日に渋滞なく利用できる 車やバスを利用するよりあるく機会が増える(下肢筋力低下、閉じこもり防止) 観光客がもんげん町に歩くことで周囲の人が元気になり、役割をもち続けることで介護予防につながる 乗り換えの時間を考えるなど、あたまたの活性化につながる 電車の待合や車内での交流が増えることによる介護予防 困ること ひとり親や共働き家庭は鉄道がないと、学校への送迎が難しくなる	○	障害者の移動手段	-	-	-	通院者・介護支援者の移動手段の補完	-	-	-	-

表 2.3 アンケート調査結果(②福祉分野:その1)

市町村	担当部署名	問1	問2				問3				問4	
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	福祉保険部 障がい福祉課	作業所等への通所や医療機関への通院、買物等において近江鉄道を利用されている障がい者は交通手段がなくなり困ることになる。	○	福祉タクシー等費用及び 自動車燃料費費用助成 事業	移動時に支援が必要な障がい者の移動費用の負担軽減を図るために、その費用の一部を助成する。【対象者要件有り】 ・タクシー費助成券(500円)を原則として年間12枚交付 ・ガソリン費助成券(1,000円)を年間3枚交付	735,000円	-	-	-	-	-	近江鉄道は、通勤、通学、通院、JR沿線駅への繋ぎ等も含め、車に乗れない、所有しない方々の交通手段として、欠かせない役割を担ってきたと思います。 近江鉄道が廃止となった場合、鉄道利用の目的や頻度により、必要となる施策は違っていますが、当課においては、タクシー助成やガソリン券の助成制度があり、これまでの対象者の要件を拡充し、対応する方法も考えられます。しかし市単費の事業であり、通所や通勤に使用される方には、そぐわない制度であると思われます。
	福祉保険部 長寿福祉課	近江鉄道が無くなると、通院や買い物、社会参加のための移動手段として利用している高齢者にとっては、利便性の低下、代替手段の確保、外出の機会の減少など、日常生活への影響が生じることが考えられる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	鉄道が廃止になる場合は、沿線地域を結ぶバス路線等が必要になると思われます。
	安土町総合支所 安土未来づくり課	安土地域からは、近江鉄道の最寄の駅が遠いため、JR近江八幡駅経由で利用しているケースが想定される。 県とはなるが八日市高校の最寄り駅が八日市駅であるため、通学のため利用していると思われるが、特に豪雪時などは利用者が増加することが想定される。	○	安土福祉自動車の運行	安土地域在住の住民であって、道路運送法施行規則第49条第3号に規定する移動制約者で、市にあらかじめ登録を行った者が利用することができる。 運送区域は、安土地域内の医療機関又は公共施設となっている。	412万円	市条例・規則	-	-	-	-	-
	交通政策課	(運行時)武佐駅があることにより、周辺住民の近江八幡駅利用その他同方面アクセスを目的とした移動利便性の確保ができる。交通空白地域対策としてはあるが、それを補完する形で市民バスを運行する状況にある。 (廃止時)現行の市民バスの近接コースについて、鉄道駅が無くなり完全な交通空白地となった場合、一部ルートの再編等の必要性が生じる。地元自治会をはじめルート再編対象学区連合自治会と協議・調整が必要となる。また、鉄道線廃止による代替として市内完結型の路線確保策検討のほか、必要に応じて他自治体との関係性も出てくる(地域間幹線バス路線やコミュニティバス路線等の導入検討)。	○	市民バス運行事業	・市内交通空白地の解消と市民の交通手段の確保を図ることを目的に道路運送法に基づく自家用有償旅客運送を国の承認を得て運行している。 ・市内12コースの設定	94,535千円	道路運送法 地域公共交通確保維持 改善事業(地域内フィー ダー系統) 近畿運輸局	-	-	-	-	特に武佐駅周辺住民にとって、同鉄道の利用が日常的にない住民であっても、それがあることに対する安心感があると考えられる。(利用はしていないが、なくなることには(漠然と)不安になる)
				バス運行対策事業	・コミュニティバス路線や地域幹線系統(路線)を維持することで、地域で生活する高齢者や障がい者等いわゆる移動弱者の移動手段の確保を行うことで、より効率的で持続可能な公共交通体系の構築を図る。	12,420千円	地域間幹線系統確保維持事業(県コミュニティバス運行対策) 滋賀県交通戦略課	市民バス運行コースの見直し	-	-	-	
甲良町	保健福祉課	高齢者のニーズ調査の中で外出に関する項目については「通院や買い物支援の要望」がほとんどであるため、それ以外のニーズについての状況は把握できていないことから、現段階では新たな施策の検討はしていない。 また、介護予防事業についてはすでに送迎手段も含めての事業を実施しており、外出困難が原因で参加できない状況ではない。	○	外出支援	65歳以上で心身の障害や加齢のため交通機関の利用ができない。また、家族等の支援が困難な者に対し、医療機関への送迎支援をおこなう。彦根市・愛知郡・犬上郡内の医療機関および東近江市については湖東記念病院のみ。	3,200千円	甲良町外出支援サービス事業運営要綱	あいのりタクシーの付加サービス (追加料金を払うことで、自宅への送迎が可能となれば、高齢者等要支援者に対する利便性向上を図れる)。	-	-	-	近江鉄道が果たしてきた役割については、学生の通学や高齢者の受診のための移動手段に至るまで幅広く利用されてきた背景がある。しかし高齢世帯や1人暮らしの高齢者の増加により、さらにきめ細かな外出支援のニーズが高まり、現在では広域で「愛のりタクシー」の充実や自治体ごとに外出支援サービスの整備を図っているところである。 今後鉄道が廃止された場合、その分を補完できるよう現状の外出支援サービスの利便性を高めてタクシーやタウンバスなどの広域化等、さらに利用しやすくするために近隣地域が協力し広域にわたる公共交通体制整備が必要になってくる。特に学生の通学路としての役割も大きく、それに代わる交通手段の確保は必須だと考える。
東近江市	福祉総合支援課	鉄道を利用して通院や買い物されている方が廃線により移動手段がなくなることから外出支援が必要となる。 移動手段がなくなることにより、社会的孤立が進み、孤立死の増加や生きがいを感じられない高齢者の増加が懸念される。 また、外出手段がなくなることにより、通院がおろそかになり介護費や医療費の増加が予想される。	×	-	-	-	-	鉄道で通院、買い物をされていた方に対しての外出支援 高齢者への外出支援	-	-	-	-
米原市	社会福祉課	-	○	自動車燃料費助成	【対象者】 ・身体障害者手帳1～4級 ・療育手帳A1・A2 ・精神障害者保健福祉手帳1級 【内容】 500円の燃料費助成券の配布(1月につき2枚) 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる障がい者において、当該各号に定める枚数を限度とし交付するものとする。 1. 視覚障がい者 1月につき4枚 2. 全身性障がい者であって次号に該当しない者 1月につき4枚 3. 全身性障害者であって障害福祉サービスを行う施設、学校、児童福祉施設に通所、通学、通園を行い当該施設等による送迎を受けていない者 1月につき8枚 4. 人工透析療法を受ける腎臓機能障がい者であって当該医療機関による送迎を受けていない者 1月につき8枚	6,000,000円	米原市重度心身障がい者(児)自動車燃料費・福祉タクシー等運賃助成事業実施要綱	-	-	-	-	-

表 2.3 アンケート調査結果(②福祉分野:その2)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
米原市	社会福祉課		○	福祉タクシー運賃助成	【対象者】 ・身体障害者手帳1級・2級 ・療育手帳A1・A2 ・精神障害者保健福祉手帳2級 【内容】 500円の福祉タクシー助成券の配布(1月につき2枚) 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる障がい者において、当該各号に定める枚数を限度とし交付するものとする。 1. 視覚障がい者 1月につき4枚 2. 全身性障がい者であって次号に該当しない者 1月につき4枚 3. 全身性障害者であって障害福祉サービスを行う施設、学校、児童福祉施設に通所、通学、通園を行い当該施設等による送迎を受けていない者 1月につき8枚 4. 人工透析療法を受ける腎臓機能障がい者であって当該医療機関による送迎を受けていない者 1月につき8枚	(上記6,000,000円に含まれる)	米原市重度心身障がい者(児)自動車燃料費・福祉タクシー等運賃助成事業実施要綱					
				リフト付きタクシー運賃助成	【対象者】 全身性障がい者(両上肢および両下肢に障がいを有し、その程度が2級以上で、かつ、両上肢、両下肢、体幹および移動機能障がいのうち1つ以上に1級の障がいを有する者) 【内容】 2,000円のリフト付きタクシー助成券の配布 1月につき4枚	(上記6,000,000円に含まれる)	米原市重度心身障がい者(児)自動車燃料費・福祉タクシー等運賃助成事業実施要綱 米原市重度心身障がい者(児)自動車燃料費・福祉タクシー等運賃助成事業実施要綱					
				公共交通乗車券購入費助成	【対象者】 1. 70歳以上の者 2. 身体障害者手帳 3. 療育手帳 4. 精神障害者保健福祉手帳 【内容】 湖国バス株式会社が発行する高齢者用定期券(小判手形)または回数券の購入に係る経費に対し、2分の1に相当する額を助成する	1,190,000円	米原市公共交通乗車券購入費助成事業実施要綱					
				重度障がい者(児)移動支援事業	【対象者】 臥床または車椅子を使用しているため、一般の交通機関を利用することが困難な者 【内容】 リフト付き車両等により、利用者の居宅と福祉サービスを提供する施設、公共機関、医療機関等との間を送迎する	830,000円	米原市重度障がい者(児)移動支援事業実施要綱					
				障がい者等移動支援事業	【対象者】 視覚障がい(児)者 重度肢体不自由(児)者 知的障がい(児)者 精神障がい(児)者 発達障がい(児)者 【内容】 社会生活上不可欠な外出および余暇活動等の社会参加のための外出時に移動支援を行う。(個別移動支援・グループ移動支援)	16,400,000円	米原市障がい者等移動支援事業実施要綱					
				障がい者等移動支援事業	【対象者】 視覚障がい(児)者 重度肢体不自由(児)者 知的障がい(児)者 精神障がい(児)者 発達障がい(児)者 【内容】 社会生活上不可欠な外出および余暇活動等の社会参加のための外出時に移動支援を行う。(個別移動支援・グループ移動支援)	16,400,000円	米原市障がい者等移動支援事業実施要綱					

表 2.3 アンケート調査結果(②福祉分野:その3)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
米原市	くらし支援課	本市は、近江鉄道の始発・終着駅であり、JR琵琶湖線が並行して運行されていることから、市民生活に大きく影響することは少ないと考えられる。	○	外出支援サービス事業	在宅福祉サービスや医療機関に、一般公共交通等を利用して通院等することが困難な高齢者に対し、リフト付き車両等で送迎を行います。(米原市社会福祉協議会に業務委託)	2,058千円	厚生労働省 老健局	-	-	-	-	本市は、近江鉄道の始発・終着駅であり、JR琵琶湖線が並行して運行されていることから、近江鉄道の廃止が市民生活に大きく影響することは少ないと考えられる。 影響が有るとすれば、沿線上のフジテック前駅や鳥居本駅周辺への移動が困難になることが挙げられる(両駅とも彦根市)
				重度障がい者(児)移動支援事業 (社会福祉課の所管事業)	家庭や一般の公共交通機関を利用して外出することが困難な在宅の重度障がい者(児)に対し、リフト付き車両等で送迎を行います。(米原市社会福祉協議会に業務委託)	830千円	厚生労働省 社会援護局					
				地域お茶の間創造事業	高齢者等の居場所づくりや元気な高齢者が活躍できる場づくり、日常生活の困りごとなどを手助けする生活支援など、地域住民が主体となって取り組む支え合いの仕組みづくりに対し、支援を行います。	5,570千円 (うち外出支援等で支出可能な予算2,000千円)	厚生労働省 老健局					
甲賀市	公共交通推進課	外出しづらくなる高齢者、障害者の通院や買物以外での外出手段	○	甲賀市コミュニティバス無料乗車券交付事業	-	27,320千円	-	-	-	-	-	代替交通の運行
	障がい福祉課 長寿福祉課	外出することによる介護予防	○	介護認定者福祉車両運賃助成制度	-	9,000千円	介護保険法	-	-	-	-	-
日野町	長寿福祉課地域包括支援担当	・介護認定の要支援レベルの人は、自立支援を目標として支援計画を立てている。中には、近江鉄道を利用することを目標として、電車で東近江市にあるデイサービスへ通っている人もおられる。高齢者の運転免許返納が進む中、電車やバスを利用して、できるだけ自分で受診や買い物をしたいと考える人は多く、今後も公共交通機関の重要性が高まると考えられる。近江鉄道がなくなることで、高齢者の自立への希望が無くなる可能性がある。 ・鉄道の利用は、単なる移動手段でなく、不特定多数の中で活動する、という社会参加的な活動でもある。そこには、電車の時間に合わせたの準備が必要で、駅までの時間配分、更衣(季節や場面にあった衣類の選択)、運賃の計算と準備、階段の利用への自信を持てる身体づくり、など、多くの要素が含まれる。身近に鉄道があることで、高齢者の自立への意欲を引き出す効果があると考え。 ・近江鉄道を利用して近隣市町の高校へ通う孫の送迎を日課にしている高齢者もいる。近江鉄道がなくなることで、孫が通学できなくなれば、高齢者の役割がなくなる他、孫世代が日野町に住むことができなくなる。近江鉄道がなくなることで、家族が離れ離れに暮らさねばならなくなる可能性がある。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
愛荘町	福祉課	-	○	障害者社会参加促進助成事業	障がい者(児)が自らの障がいを克服するために、日常生活を支援する取り組みとして交通費の一部を助成。	1,653,000円	-	タクシー・バスチケットの充実	-	◎障害者社会参加促進助成事業 ◎高齢者通院支援助成事業	-	-
				高齢者通院支援助成事業	自ら自動車の運転ができない低所得の高齢者が、慢性的な疾患により医療機関へ通院するために必要な交通費の一部を助成。	2,247,000円	-					

表 2.4 アンケート調査結果(③商業分野)

市町村	担当部署名	問1	問2				問3				問4	
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	商工労政課	・自動車等を持たない交通弱者の移動手段になっている(買い物) ⇒廃止となれば、普段の買い物に支障をきたすことも想定できる。(但し、買い物支援に係る調査をしたことがないことから、実態は不明。) ・武佐駅付近には工場等も多く立地していることから、労働者に活用されていることが想定される(通勤) ⇒廃止となれば、労働者の交通手段の選択肢が減ることから、企業の安定した雇用に支障をきたすことが想定できる。	×	-	-	-	-	現時点ではその規模や 施策が不明なため、 回答不能。	-	-	-	-
	福祉保険部 長寿福祉課	近江鉄道が無くなると、通院や買い物、社会参加のための移動手段として利用している高齢者にとっては、利便性の低下、代替手段の確保、外出の機会の減少など、日常生活への影響が生じることが考えられる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	鉄道が廃止になる場合は、沿線地域を結ぶバス路線等が必要になると思われます。
甲良町	産業課	通勤・通学や日常生活に支障をきたす人が多くなる。(古河AS、学生) 高齢者や学生などの自家用車を持たない人の交通手段がなくなる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	近江鉄道に変わる代行手段を考えておく。(バス、タクシー) 線路や駅を再活用する。(商業施設、介護施設) 駅や路線を解体するための補助金等を考える。 (空き家対策が深刻化するなか駅をそのままにはできない。)
米原市	商工観光課	◆米原市は自然観光振興の一環としてサイクルツーリズムの推進を図っているなか、近江鉄道のサイクルトレインは県下のびワイチ推進と合わせて有効な交通ツールであり、びワイチ事業の全国的な浸透・知名度向上が進む上で今後の期待も高いと思慮する。 ◆フジテック(株)やサカタインクス(株)滋賀工場をはじめ、地域の経済を支える有力企業等の通勤等に利用されている。今後、民間主導で県下唯一の新幹線停車駅・米原駅東口周辺でまちづくりが計画されている中において、企業立地の付加価値低下を招く可能性がある他、少子高齢化が進む今日、地域住民の買い物等の際の交通手段が失われる懸念がある。	×	-	-	-	-	2次交通の充実	-	-	-	◆バス路線の新設(既存立地企業等に通勤等されている方、観光客、買物難民対策等) ◆買物難民対策として移動販売等の検討(主に彦根市側での対応が想定される。)
								新規企業立地、既存立地企業の撤退を防ぐための支援措置の検討	-	-	-	
甲賀市	公共交通推進課	スーパー・商店街等への買物手段	○	コミュニティバス運営事業	-	240,452千円	国土交通省 道路運送法	コミュニティバスの充実	-	-	-	代替交通の運行
多賀町	産業環境課	商業 近隣市町のスーパーや商店街等への買い物や、町外からの町内事業所等への交通手段 多賀大社前駅から多賀大社へ歩く人の減少に伴い、商店街が寂れる可能性がある	×	-	-	-	-	買い物のためのタクシー券配布 買い物バスの運行 移動販売実施補助	-	-	-	-

表 2.5 アンケート調査結果(④交通安全分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	交通政策課	(運行時)交通事業者において経費をかけて安全対策に取り組まれる一方で、路切等における交通安全上の危険性、走行電車との事故リスクは考えられる。交通安全啓発に取り組む必要がある。 (廃止時)生活道路等を抜け道として通行する車両が増加することが考えられ、地元から交通安全対策要望が増加し、市としての注意喚起看板配布等のほか、県関係として、法規制に関係し警察署(公安委員会)の取扱い事案が増加する。	-	-	-	-	-	生活道路等交通安全施設整備(交通規制強化、啓発看板等	啓発看板@2,000×予算の範囲内での配布枚数	-	-	-
	福祉保険部長寿福祉課	近江鉄道が無くなると、通院や買い物、社会参加のための移動手段として利用している高齢者にとっては、利便性の低下、代替手段の確保、外出の機会の減少など、日常生活への影響が生じることが考えられる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	鉄道が廃止になる場合は、沿線地域を結ぶバス路線等が必要になると思われます。
甲良町	総務課	・車に乗る人が増加し、交通事故増加	×	-	-	-	-	安全運転教育	-	-	-	-
東近江市	市民生活相談課	現在鉄道を利用して外出されている方が廃線により自動車での移動に転換される。高齢ドライバーが増加することとなり高齢者が加害者、被害者となる事故が増加する。	○	安全教室	-	-	-	高齢者ドライバーが増えることからドライバーの安全教育	-	-	-	-
米原市	防災危機管理課	近江鉄道廃止によるデメリット ・車移動の増加により、渋滞、交通事故の増加。(特に除雪時) ・高齢者の免許返納後の交通手段の減少に伴い、免許返納が滞り、高齢者の事故増加。 ・災害時にJR線が運転見合わせになった場合の帰宅困難者の移動手段の減少。 ・災害時における移動手段の減少に伴う影響が懸念される。 (住民の避難移動、帰宅困難者の対応、災害応援(受援)のルート手段の減少等)	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・通勤、通学手段。(彦根翔西館高校等) ・自転車と同乗できる数少ない交通手段 市内のサイクリング客の減少につながる可能性 ・特に積雪時には有効な通動手段。 ・県が存続支援を積極的に行うべきである。 ・夢ある「びわ湖・京阪奈線構想」はどうなったのか。 ・未来のリニア駅「亀山、城陽」とのアクセス確保に向け、企業使命に期待したい。 ・値下げできないのか。高いイメージがあり、利用敬遠の傾向にあると思われる。
甲賀市	公共交通推進課	・高齢者ドライバーによる交通事故の低減	○	・甲賀市運転免許証自主返納等支援事業	-	・540千円	-	-	-	-	-	・代替交通の運行
	生活環境課	・通学	○	・防犯等整備事業	-	・5,000千円	-	通学路における防犯等整備	-	-	-	・通学方法が自転車へ変更することによる交通安全、防犯対策
日野町	住民課生活環境交通担当	高齢者ドライバーの免許返納による移動手段の代替として、近江鉄道は大切な役割を果たしていることから、廃線となった場合に、交通事故の発生件数等についても影響があると考える。	×	-	-	-	-	・学生が保護者の送り迎えに頼り交通量が増えるため交通事故発生防止の予防啓発活動	0円	-	-	-
愛荘町	くらし安全環境課	・通勤・通学のために利用する者や、車の運転が難しい高齢者等にとって、近江鉄道の運行は大きな利便性がある。 ・廃線になると、自家用車で運転する者が増え、交通事故が増加するおそれがあるため、運転者への教育普及が課題となる。 ・また、自家用車を持たない人々にとっては町外への移動手段が狭まり、日常生活に支障が生じるおそれがある。	×	-	-	-	-	タクシー利用券の配布	-	-	-	・バスやタクシーといった、近江鉄道の代替となる交通機関の普及促進が必要となる。
彦根市	交通対策課	・フジテック前駅、スクリーン駅は、主に通勤に利用されており、近江鉄道線がなくなること、別の通勤手段により通勤されることになることが予想される。 ・本市内の近江鉄道線沿線に彦根総合高校、彦根翔西館高校があり、近江鉄道線がなくなること、別の通学手段を利用されることになることが予想される。また、通学手段のない地域では別の高校を進学先に選ぶことになることが予想される。 ・現在、通勤、通学利用で近江鉄道線を利用している人たちは、近江鉄道線がなくなった場合に、自家用車で移動することとなった場合、市内の道路で渋滞が深刻化したり、生活道路への通過車両の流入が増加することが予想される。 ・鳥居本駅、ひこね芹川駅、彦根口駅、高宮駅は、周辺地域住民の広域移動の際の鉄道交通へのアクセス口として機能していると考えられ、近江鉄道線がなくなると、鉄道を利用する際に、JR駅への移動を他の交通手段によって移動することになると予想される。	○	路線バス対策事業	彦根市内を運行する路線バスの運行を維持するため、運行による事業者の欠損額相当額を補助金として支出	8,500万円 (2月議会で補正する見込み)	-	路線バス対策事業	170,430千円	-	-	・近江鉄道沿線に市の事業に直接関係する施設はなく、近江鉄道線がなくなったときに、市の事業として当然に増加する費用はない。 ・近江鉄道線がなくなったときに、代替交通手段として自家用車の利用が増加することが想定される。近江鉄道線の現在の利用状況は、朝と夕方に集中しており、この時間帯は道路交通においても通行量が多い時間帯であるため、道路の渋滞の深刻化により、自家用車を利用する多くの市民生活に影響が及びことが予想される。また、渋滞を避けて生活道路に流入する車両も増加することが予想されるため、通学児童など徒歩通行者の交通安全にも影響することが予想される。 ・自家用車が利用できない市民の移動の確保のために、近江鉄道線沿線地域を含めて、予約型乗合タクシー「愛のリタクシー」を運行しており、代替交通手段として、愛のリタクシーの利用が増加することが予想される。ただし、鉄道の輸送能力に比べて、タクシーの輸送能力はわずかであるので、すべての移動の代替手段になるものではない。 ・近江鉄道線がなくなった場合、市民生活の影響を最小限に抑えるために、代替交通手段として路線バス等の運行を検討する必要がある。年間予算額として、「地域公共交通ネットワークのあり方調査報告書」の「代替バスの年間運行経費」のうち、「北部」の経費が本市内の近江鉄道線を路線バスに代替したときの費用におおよそ同党するが、この想定においても、道路の渋滞の深刻化や、鉄道線に比べて迂回する路線設定となることから、移動に要する時間が増加するなど利便性は低下することとなり、必要な経費としては十分でないと考えられる。また、運行の体制を構築することは困難であり、費用をかけたとしても、運行できない可能性が高い。
				公共交通活性化事業	愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町と構成する湖東圏域公共交通活性化協議会に負担金を支出。協議会では、圏域の1市4町で、予約型乗合タクシー「愛のリタクシー」を運行	33,121万円 (2月議会で補正する見込み)	-					
多賀町	企画課	-	○	1.免許自主自主返納者への補助	1.乗合タクシー回数券、または湖国バスの回数券を9千円分支給(湖東地域公共交通活性化協議会にて実施)	-	-	-	-	-	-	-
	総務課	交通事故の増加 生活道路の使用頻度が増加し、通学路の危険性増加	×	-	-	-	-	-	-	-	-	通勤通学等の重要交通インフラ 町外でのアルコール摂取時、帰宅手段

表 2.6 アンケート調査結果(⑤教育分野:その1)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額(概算)	適用される制度	関連する省庁の部局	自由意見
近江八幡市	学校教育課	●小学校で鉄道の学習や電車の乗り方の学習を行う際に、身近な教材として有効に活用できている。 ●小学校で、川辺生き物の森など校外学習の活動場所への移動手段の一つとして利用価値が高い。 ●中学校で、部活動の大会や練習試合の移動手段として利用価値が高い。 ●中学校で、公立、私立の高等学校受検による集団での引率の移動手段として利用価値が高い。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	市として最も影響が大きいのは、高等学校の受験の引率であると考える。学校として集団で引率することが多く、多くの受検生を引率する手段として、鉄道は最適である。 また受験は降雪時の冬である。バスや保護者の車での引率は、遅れることも多く、予定通り受検生を、会場まで引率できるか大変心配される。なお、市としては入学後の生徒に関する支援等(通学手段や安全指導に関すること等)については、主体の県教委への連携となってくる。
	教育総務課	-	○	スクールバス運行事業	遠距離通学者の通学を支援し、児童・生徒の負担の軽減を図るため、スクールバスを運行します。 通学区域の弾力化に伴うスクールバスを運行します。	3,898千円	文部科学省	-	-	-	-	-
				通船助成	沖島町に住む生徒の中学校通学に伴う通船利用助成をします。 通学区域の弾力化に伴う沖島小学校への通船助成をします。	886千円	文部科学省					
甲良町	教育委員会	小中学校においては、校外学習および部活動、職場体験等において近江鉄道を利用することが多く、また学習の一環として公共機関の利用等の学びにも活用している。特に部活動では子どもの減少化により他校と合同でのチーム編成もあることから、試合だけでなく練習での近江鉄道の利用が多くみられる。借り上げバス利用料が年々増加傾向にあるが、近江鉄道の廃線となった場合さらなる増加が見込まれる。 また、直接的な関わりではないが、町内の高校生等も登下校の手段として利用が見られる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
東近江市	教育総務課	近江鉄道沿線の高校への通学手段が低下することにより、志望する高校への進学を断念しなくてはならない状況となる。 平成27年11月に東近江市内の高校4校(八日市高校、八日市南高校、滋賀学園高校、能登川高校)の全生徒にアンケート調査を行った。その中で、市外に在住している高校生の主な登校手段は、870人中、386人 44%が近江鉄道であった。 また、近江鉄道を使って市内外の高校へ本市在住の高校生も多く通学していることから鉄道の廃線となると多くの学生の通学に支障をきたす。 東近江市内に唯一の大学である「びわこ学院大学」は、近江鉄道大学前駅と隣接しており、通学等に利用されていることから鉄道が廃線になると多くの学生の通学に支障をきたす。 また、周辺には、近江鉄道以外の公共交通機関がないため、びわこ学院大学を志望する学生の数にも影響を及ぼす。	○	スクールバスの運行	-	-	-	市内外学生の通学に対してJR駅まで送迎バスの運行	-	-	-	-
米原市	教育総務課	-	○	市内小中学校の通学において、スクールバスの運行および路線バスやデマンドタクシーを利用している。	・スクールバス 5台を直営で運行(4小学校、1中学校) ・路線バスの利用(2小学校) ・デマンドタクシーの利用(5小学校)	・スクールバス運行管理事業(予算額:13,822千円) ・路線バスおよびデマンドタクシー利用児童通学定期券(予算額:4,362千円)		-	-	-	-	-
甲賀市	公共交通推進課 学校教育課	学校への通学手段	○	・通学費支援事業	-	8,642千円	-	-	-	-	-	・市内県立学校、市外学校への通学代替交通(公共交通のみ、スクールバスは県教委) ・志望者数の減少対策(県)
	生活環境課	・通学	○	・防犯等整備事業	-	・5,000千円	-	通学路における防犯等整備	-	-	-	・通学方法が自転車へ変更することによる交通安全、防犯対策
日野町	学校教育課	現在、日野中学校から地元の高校である日野高等学校には4割の生徒が進学している。180人前後の生徒数であれば、70人ほどが町内で、残る100名ほどが町外の学校に通学している。これから推測すると、相当数の人が近江鉄道を利用していることとなる。また、日野高等学校は4クラスであることから、160定員の70名が日野中学校卒業生徒であると残りの90名ほどが近江鉄道等を利用して通学されている。 日野高等学校も総合学科を設置されたことで、県下全域が対象となったことで、多方面から通学されている。 このことから、近江鉄道がなくなること、町外に通学される生徒・日野高等学校に通学される町外の生徒に及ぼす影響は大きいと思われる。 日野高等学校は、4クラスの学校であることから、高等学校再編計画があるときには、常に対象となる学校である。仮に再編成され、日野高等学校が統合されれば、町内の生徒は町外の学校に行くことになる。その時、近江鉄道がない状態であれば、生徒の進学先が狭まる、教育的に、非常に大きな課題となる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	

表 2.6 アンケート調査結果(⑤教育分野:その2)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
愛荘町	教育振興課	中学生において、部活動などで他校と試合等をする場合に乗車していることから、場所によってはJRなど公共交通機関乗車となると遠くなることや、公共交通機関も利用できない場合もある。	○	学校活動における大型バスの利用	町所有の大型バスでの運行や貸切バスでの運行など	-	-	-	-	-	-	-
彦根市	-	-	-	-	-	-	-	彦根総合高校・彦根翔西館高校への通学手段の確保(現在、市では取り組んでいません)	-	-	-	-
多賀町	企画課	高校生の通学手段として、近江鉄道の必要性は高い 廃止された場合、彦根駅もしくは南彦根駅へと運行するバスの大型化・高頻度化が必要になる	○	高校生の通学支援	バス廃止地域の高校生の通学手段確保のための予約 不要乗合タクシーの運行	8,286千円(当初)	-	路線バスの増便	-	-	-	現在、彦根駅・南彦根駅へと運行する路線バス(湖国バス多賀線)があるが、近江鉄道が廃止された場合、朝2便、夕2便程度の増便が必要になる可能性がある。 また、終電時間等の兼ね合いで、デマンドタクシーの夜間運行が必要になる可能性もある。 しかしながら、バスの増便については運転士不足の深刻化により困難である可能性が高い。
	教育総務課	バス業者が少ないため、運行委託経費が高騰している	○	1.スクールバスの運行	1.小学校の登下校時にバスを運行	1. 28,650千円	-		-	-	-	-
				2.通学タクシーの運行	2.小中学校の登下校時にタクシーを運行	2. 6,320千円	-					
				3.校外学習のスクールバス運行	3.校外学習	3. 900千円	-					
豊郷町	-	近江鉄道がなくなると高校への通学に影響がある	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 2.7 アンケート調査結果(⑥定住促進分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	企画課	近江八幡市国土利用計画(第2次)において、『目標を達成するために必要な措置の概要』のうち『(2)人やものが行き交う活力ある市土づくり』の項目にて、「市内産業の活性化と地域間交流促進のための道路整備やコミュニティバスの運行等、地域の特性に応じた交通ネットワークの充実と社会インフラの戦略的維持管理を推進します。」と定める予定です。 また、鉄道廃止により駅周辺の土地利用上の利便性が低下すると、地価下落等につながることも想定される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	代替となる移動手段の確保
	交通政策課	(運行時)武佐駅があることにより、周辺住民の近江八幡駅利用その他同方面アクセスを目的とした移動利便性の確保ができる。交通空白地域対策としてはあるが、それを補完する形で市民バスを運行する状況にある。 (廃止時)現行の市民バスの近接コースについて、鉄道駅が無くなり完全な交通空白地となった場合、一部ルートの再編等の必要性が生じる。地元自治会をはじめルート再編対象学区連合自治会と協議・調整が必要となる。また、鉄道路線廃止による代替として市内完結型の路線確保策検討のほか、必要に応じて他自治体との関係性も出てくる(地域間幹線バス路線やコミュニティバス路線等の導入検討)。	○	市民バス運行事業	・市内交通空白地の解消と市民の交通手段の確保を図ることを目的に道路運送法に基づく自家用有償旅客運送を国の承認を得て運行している。 ・市内12コースの設定	94,535千円	道路運送法 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統) 近畿運輸局	市民バス運行コースの見直し	-	-	-	特に武佐駅周辺住民にとって、同鉄道の利用が日常的にない住民であっても、それがあることに対する安心感があると考えられる。(利用はしていないが、なくなることには(漠然と)不安になる)
甲良町	企画監理課	移住PR等の際、交通手段について質問されることが、多々ある。このため、ただでさえ少ない公共交通手段の一つがなくなるとは、都市部で自家用車移動になれない方についてはマイナスポイントとなりえる可能性がある。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
東近江市	中心市街地整備課	平成29年3月に近江鉄道八日市駅を核とした「東近江市中心市街地活性化基本計画」を策定し、駅前のホテル誘致や活性化ビルの検討、延命新地地区の街なみ整備、延命公園の再整備等、賑わいの再生や魅力創出に向け、近江鉄道線継続を大前提に着手したところである。併せて、交通結節点としての機能が失われ太郎坊宮前駅周辺整備についても計画しているところであり、鉄道が廃線となると駅前のにぎわいがなくなり本市のまちづくり、特に中心市街地の活性化に大きく影響し人口減少を招く要因にもなる。	×	-	-	-	-	鉄道路線がなくなることから地域外への人口流出対策	-	-	-	-
米原市	米原近江地域協働課	○本市の場合、米原駅から彦根駅の間はJRとの並行区間となっており、近江鉄道がなくなった場合の移動手段としての影響は限定的である。 米原駅から彦根駅間で、フジテック前、鳥居本駅はJR駅がないため、これらの駅への利用者の対応が課題となる。現在、米原から彦根方面への路線バス等はないので、フジテック前、鳥居本駅の通勤等の利用者は、タクシーや自転車などの代替手段が必要となる。 ○米原駅や鉄道の利用促進の観点から、利用減につながる。	○	コミュニティバス・タクシー運行対策事業	路線バスや乗合タクシーの運行に対し、欠損額への補助金交付など	124,200千円	国交省 道路運送法	通勤対応等 コミュニティバス運行対策事業で対応の場合	不明(数百万円)	-	-	主に米原駅からフジテックへの通勤者対応が課題となるが、補完施策が必要かどうか現時点で判断できない。仮に補完する場合も対応方法は様々であり、仮にバスや乗合タクシーによる対応であれば前述のように行政負担が増加する可能性はあるが、既存路線の再編などやり方によっては負担増とはならない(むしろ負担減となる)可能性もあるのではないかと考えている。
	商工観光課	◆フジテック(株)やサカタインクス(株)滋賀工場をはじめ、地域の経済を支える有力企業等の通勤等に利用されている。今後、民間主導で県下唯一の新幹線停車駅・米原駅東口周辺でまちづくりが計画されている中において、企業立地の付加価値低下を招く可能性がある他、少子高齢化が進む今日、地域住民の買い物等の際の交通手段が失われる懸念がある。	×	-	-	-	-	新規企業立地、既存立地企業の撤退を防ぐための支援措置の検討	-	-	-	◆バス路線の新設(既存立地企業等に通勤等されている方、観光客、買物難民対策等) ◆買物難民対策として移動販売等の検討(主に彦根市側での対応が想定される。)
甲賀市	公共交通推進課 政策推進課	・企業への通勤手段 ・地域ブランド価値の維持・向上 ・日常生活での移動手段	○	コミュニティバス運営事業	-	240,452千円	国交省 道路運送法	コミュニティバスの充実	-	-	-	・交通利便性低下による人口流出対策
日野町	公共交通推進課 政策推進課	・交通弱者(自動車を運転できない方)の町外への外出が極端に制限される。 ・移住への判断材料のひとつである交通アクセスが欠如するため、移住へのハードルが高くなる。 ・町外の高校や大学等に進学を希望する場合、通学することが困難になり、町外へ移住される場合や日野町への定住が少なくなることが予想される。	○	デマンドタクシーの運行	交通空白地の移動手段の確保ため、交通空白地から町営バスの最寄りのバス停までの区間を予約制で運行する。	56,434千円	道路運送法 道路運送法施行規則	日野町営バスおよび地域幹線系統路線の見直し、路線延長等。	-	-	国土交通省	・交通利便性低下による人口流出対策
				町営バスの運行	住民の移動手段の確保のため、町内6路線を平日5台、土曜日2台で運行する。	1,383千円	-					
愛荘町	みらい創生課	近江鉄道の利用者数として、平成30年度は年間約14万人となっており内訳として通勤定期が約2.3万人、通学定期が約9.5万人、定期外の利用約1.8万人。 国道8号線の渋滞が問題視されており、通勤の方2.3万人がすべて自動車への転換がされた場合、さらなる交通渋滞を招くこととなる。 また、県立高校生の通学手段が失われることから、代替手段の確保が必要となる。	○	湖東圏域公共交通活性化協議会 愛のリタクシー	予約型デマンドタクシー	10,672,000	湖東圏域公共交通活性化協議会	-	-	-	-	-
				地方バス路線維持費補助	近江バスへ補助金交付	8,145,000	-	-	-	-	-	県立愛知高校生の交通手段が奪われることになる。 稲枝駅から愛のリタクシーか、能登川駅からバスの選択肢となる。 【稲枝駅から通学に愛のリタクシーを利用した場合】 すべての近江鉄道通学者が稲枝駅から愛のリタクシーを利用した場合 稲枝駅から県立高校まで5.2km 通常のタクシーで1,500円程度(近江タクシー確認済) 愛のリタクシー本人運賃は400円 差額が欠損額となる 延べ95,000人×欠損額単価900円 ＝85,500,000円
				安全輸送設備整備事業	近江鉄道への補助	1,257,000	びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会	-	-	-	-	
	まちづくり協働課	・愛知高生徒の減少 ・現状でも、交通の便の悪さから学生が地域に不満を感じているが、さらにそれが強くなり、町内から出て行くことが増えたと予想される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	今後10年で自動運転が実用化され、乗客獲得が益々困難になると予想される。 よって、この自動運転を新たな交通として事業化され、行政はこれに投資支援する仕組みづくりを進めていくのはどうか。

表 2.8 アンケート調査結果(⑦観光分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額(概算)	適用される制度	関連する省庁の部局	自由意見
近江八幡市	文化観光課	・駅ならびに沿線にある観光拠点へのアクセスが悪くなり、誘客面でマイナスとなる。 ・ビア電、ワイン電車、地酒電車など、県外からも利用があるイベントが無くなることで、周辺観光拠点への波及効果が弱まる。 ・周辺自治体と連携した観光振興協議会を中心に、広域的な誘客を進めているが、主要な交通手段である近江鉄道が無くなることで、利便性が低下し、広域での誘客面でマイナスとなる。	-	-	-	-	-	観光拠点への送迎バス運行	-	-	-	-
甲良町	産業課	観光客が減るおそれがある。 尼子駅コミュニティ施設として設置しており、その条例の見直しが必要である。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	近江鉄道に変わる代行手段を考えておく。(バス、タクシー) 線路や駅を再活用する。(商業施設、介護施設) 駅や路線を解体するための補助金等を考える。 (空き家対策が深刻化するなか駅をそのままにはできない。)
東近江市	観光物産課	平成29年3月に策定した「東近江市観光戦略」に基づいて、近江鉄道沿線自治体と連携し、近江鉄道を利用した沿線観光ルートの造成等を行い、太郎坊宮をはじめ沿線の観光地に積極的な誘客の展開を図っているところでもあり、鉄道の廃線となると本市の観光戦略にも支障をきたすこととなる。	×	-	-	-	-	観光地送迎貸切バスの運行	-	-	-	-
米原市	商工観光課	米原市は自然観光振興の一環としてサイクルツーリズムの推進を図っているなか、近江鉄道のサイクルトレインは県下のピワイチ推進と合わせて有効な交通ツールであり、ピワイチ事業の全国的な浸透・知名度向上が進む上で今後の期待も高いと思慮する。	×	-	-	-	-	2次交通の充実	-	-	-	バス路線の新設(既存立地企業等に通勤等されている方、観光客、買物難民対策等)
	政策推進課	(総合戦略関連) ・米原駅を拠点としたサイクルツーリズム推進手段として、ジャパンエコトラックに近江鉄道のサイクルトレインを活用したルートを登録中 ・米原市の核となる米原駅の都市機能が低下する。 ・鉄道沿線まちづくりによる沿線価値の低下	×	-	-	-	-	自転車による琵琶湖一周「ピワイチ」による体験型観光ネックレス創造事業	4,828千円(R2商観要求額)	地方創生推進交付金	内閣府	-
甲賀市	公共交通推進課 観光企画推進課	・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出	○	コミュニティバス運営事業	-	240,452千円	国交省 道路運送法	コミュニティバスの充実	-	-	-	交通利便性の確保
多賀町	産業環境課	観光 観光地・イベント会場への移動手段 初詣時期の多賀大社周辺の駐車場の混雑激化	×	-	-	-	-	観光地送迎貸切バスの運行 イベント会場送迎貸切バスの運行 駐車場整備	-	-	-	-
日野町	商工観光課商工観光担当	・観光客が日野町に来る手段が自家用車・バス・タクシーのみになるため、観光アクセスの利便性が低下する。また、町内でレンタサイクルを実施しており、日野駅前の施設でレンタルも可能であるが、駅まで到着する手段が近江鉄道線なくしては難しい。 ・観光アクセスの利便性の低下が公共交通機関を利用した観光客の減少につながり、各種イベントの参加者の減少、商業・観光施設の利用者や個店の売り上げ、まちなかへの誘客の減少に影響が波及することが考えられる。また、それに伴い町全体の賑わいの低下にも影響する。 ・町外から近江鉄道線を利用し通勤している方の通勤手段がなくなる。	○	レンタサイクル	日野駅と町内観光施設、名所などの相互の移動手段、周遊環境の向上を図るため、町内4箇所にレンタサイクル施設を設置。	-	-	-	-	-	-	

表 2.9 アンケート調査結果(⑧財政分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	企画課	近江八幡市国土利用計画(第2次)において、『目標を達成するために必要な措置の概要』のうち『(2)人やものが行き交う活力ある市土づくり』の項目にて、「市内産業の活性化と地域間交流促進のための道路整備やコミュニティバスの運行等、地域の特性に応じた交通ネットワークの充実と社会インフラの戦略的維持管理を推進します。」と定める予定です。 また、鉄道廃止により駅周辺の土地利用上の利便性が低下すると、地価下落等につながることも想定される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	代替となる移動手段の確保
甲良町	総務課	・交通施設周辺地域の活性化 特に意見なし	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
米原市	税務課	地価について、当課の業務において米原駅周辺の宅地の不動産鑑定を委託している不動産鑑定士に意見を求めたところ、近江鉄道米原駅がなくなったことによる地価の下落は考えにくく、仮に下落すると想定しても1%未満の下落に止まるのではないかと回答だった。 理由については次のとおり。 ・JR米原駅があるため、近江鉄道駅が存在しないことで宅地需要が低下するとは考えにくい。 ・JR彦根駅のように近江鉄道とJRが併設されている駅を利用することで近江鉄道利用者の代替経路が想定できる。(利便性が大きく低下しない。) ・県内の市街地はJR沿線にあり、近江鉄道を利用する方法でしか行けない市街地がない。 米原駅前は固定資産税、都市計画税への影響が大きい地域であり、現状の地価は下落していないが、平和堂の撤退等、下落につながるような要因があるため、これらに合わさって近江鉄道駅の廃止が下落率を強めると税収の低下が懸念される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
甲賀市	公共交通推進課 財政課 税務課	交通施設周辺地域の活性化	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・交通利便性の確保
日野町	総務課	○土地の評価額の低下により税収に影響が生じる。(影響想定額 年286千円)	×	-	-	-	-	-	-	-	-	○コミュニティバスの運行経路等の見直し これまで近江鉄道日野駅のハブ機能が無くなれば、町外の他公共交通との連絡をコミュニティバスで行う必要が生じることが懸念される。また、これに伴う運行経費が生じる。 ○流入人口の減少 地理的要因から、公共交通としての鉄道が廃止されれば、流入人口の減少が懸念される。また、流入人口が減少すれば生産年齢人口も減少することになり、住民税が減収となる。

表 2.10 アンケート調査結果(⑨建設分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	土木課	・現在の利用状況についての情報が少ないため、どれだけの利用者がどこからどこに行かれる人が何人いるのか分からないので、正確な判断は難しい。 利用されている方で学生が多ければ、鉄道の代替についてバスや車、または自転車、バイク等に移行すると考えられる。その事によりこの道路の交通量が増えるのか、不明であり回答することが困難。当然交通量が地域として増えると想定されるが、渋滞については現在も発生しており、改良の必要な交差点については、今までとおり対応が必要であることに変わりはない。 ・実際鉄道利用者にアンケートを取って、利用実態・意向調査をする必要があると考えます。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	問3 近江鉄道の利用者が例えば、近江八幡駅から八日市駅までの通勤や通学に利用されている方がほとんどであっても、近江八幡市在住の利用者がどれだけおられるのか、また、東近江市方面から近江八幡市に来られる方がどれだけおられるのか不明なため、どのような対策が必要なのか分からない。 問4 近江鉄道が儲からない原因を分析して、一定以上の乗車数を確保できる方法を考えるべきではないか。地域として公共交通を守っていくのであれば、CO2削減や交通渋滞の緩和など、企業が通勤に利用するよう取組んでいく。各駅からのバスの運行も多くなるなど、戦略をねっていく工夫が必要ではないか。また、鉄道の利用については、通勤通学以外に観光客の誘致のための工夫をしていく必要がある。例えば、トロック列車などを定期的に運行して、観光客を増やすなどの工夫が必要であり、県内の企業から公共交通税なるものを取って、近江鉄道や地域の商業発展のため、循環バス運行のための資金にするなど、様々な知恵を働かせて対応していくことが大事ではないか。
	文化観光課	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	存続の有無のみを協議するのではなく、周辺自治体と、鉄道を活用したまちづくりを、どのように進めていくかを協議することが必要であると考えます。
甲良町	建設水道課	-	×	-	-	-	-	交通量増加による道路拡充	-	社会資本整備交付金	国土交通省	-
東近江市	道路課	現在でも朝夕の通勤、通学ラッシュ時の近江鉄道線に並行する主要地方道彦根・八日市・甲西線や国道421号などの幹線道路は、渋滞が日常化している中で、鉄道が廃線となり代替バス等を導入した場合、近江鉄道線の線区ごとの最混雑列車人員は、八日市～高宮124人、八日市～水口203人、八日市～近江八幡238人(勉強会資料より)であり、このうちの何割かが車に転換すれば、渋滞が生活道路にも波及し、さらに渋滞問題は深刻化する。	×	-	-	-	-	道路渋滞に対する道路整備	-	-	-	-
米原市	都市計画課	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを実現するために、市民が安心して利用できる利便性の高い公共交通体系の構築が重要と考えるが、近江鉄道は、本市の域内において拠点同士や集落間を結ぶ路線網ではないため、役割や効果、廃止時の代替施策に関する意見は特にない。
甲賀市	公共交通推進課 生活環境課 建設管理課 建設事業課 都市計画課	・輸送密度の高い交通手段(道路負荷の低減) ・自動車利用への対応	○	・自転車歩行者優先道路対策事業 ・市営駐車、駐輪場管理事業	-	・0千円 ・4,000千円	-	・道路渋滞緩和 ・駐車場、駐輪場整備 ・ロータリー整備	-	-	-	・道路混雑に対応した道路整備 ・自転車道の整備 ・駐車場、駐輪場の整備 ・駅前ロータリーの整備
日野町	建設計画課	・電車利用から自家用車による通勤や通学の送迎への転換による町の混雑(渋滞) ・交通量増に伴う道路の路面劣化の修繕対応の増	×	-	-	-	-	道路維持補修費の増	-	-	-	資料②の福崎町の算出事例では、建設分野での代替費用は0となっていますが、例えば、近江鉄道の廃止によりBRT転換されるとすれば、その路面の維持費用等の代替費用が生じるのではないかと考える。
		・策定済みの都市計画マスタープランや地区計画制度において「駅」が位置付けされており、近江鉄道がなくなることは「駅」がなくなることになる。 「駅」を中心とした町づくりを掲げている分野については、見直しを要することとなる。						道路の拡幅等整備費の増	-	-	-	
愛荘町	建設・下水道課	-	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・当町唯一の公共交通機関であり、観光イベント等を考える上ではなくてはならない鉄道であり、今後のまちのにぎわいを創出する手段のひとつ。
	建設・下水道課	運行によるメリット 現在、駅前町道の道路線形の修正および自転車歩行者道の整備を実施済み。 また、関係部署と協議をしながら、今後駅前歩道整備の残地である個人所有地の用地を取得し、駅前ロータリー整備を検討中。 ロータリー計画を実施することで、現在運行している湖国バス・近江タクシーの乗降場所の確保、駅駐輪場の大幅な確保、鉄道利用者の送迎や駐車場の確保もできることから利用者の増加が期待できる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
多賀町	地域整備課	彦根市へ流入する国道(306号野田山交差点付近)や県道(ブリヂストン彦根工場前付近)の渋滞が酷くなる恐れがある	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 2.11 アンケート調査結果(⑩環境分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	環境課	・近江鉄道がなくなり通勤等に自家用車を利用する方が増えた場合、二酸化炭素排出量が増加する可能性が懸念される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
甲良町	住民課	公共交通の利用により、自家用車の使用が削減され温室効果ガス削減の効果が期待できる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
米原市	環境保全課	公共交通が減少(失われる)ことにより、その代替手段がバスや自家用車に代わることが予想される。 その結果、電車と比較し、CO2の排出量が増加するなど、温暖化への悪影響が考えられる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・米原高校等、滋賀県内の高校が部活動の大会で、開催場所によっては近江鉄道を利用するため、近江鉄道が廃止になると、大会開催地の変更や、保護者による送迎が必要になる可能性がある。結果、自家用車で送迎が増えると、温室効果ガスの排出量が増える可能性がある ・滋賀県の推進しているびワイチでの湖岸ルート以外への誘客に影響があると考えられる。 (サイクルトレインがあることによる観光等へのメリットが失われる) ・JR米原駅を利用し、近江鉄道を利用している企業(フジテック等)のあり方が変わってくることにより、沿線の 大企業が離れるといった悪影響が懸念される ・JR運休時の代替線が失われる ・近江鉄道を通勤、通学として利用している人がいると思うので、廃止になった場合の利便性の低下。また、その代替交通手段の確保が困難。
甲賀市	生活環境課	環境負荷の低減	×	-	-	-	-	-	-	-	-	環境にやさしいバスの導入
日野町	住民課生活環境交通担当	環境負荷の低減については、通学生が近江鉄道を利用できないと朝夕の学生の送り迎えのため保護者の車が多くなり二酸化炭素の排出量を増やすことにつながる。	×	-	-	-	-	・環境効果ガス発生が多くなることから抑制のため 0円の啓発活動	-	-	-	-
愛荘町	くらし安全環境課	近江鉄道がなくなると、近江鉄道を利用して通勤・通学している方の車の利用が増加することが予想され、それに伴い、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量が増加し、オゾン層破壊による地球温暖化など地球環境の悪化が懸念される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	くらし安全環境課	通勤される際に、自家用車を使用せず近江鉄道を使用されるメリットとしてCO2の削減が図れる 鉄道事故がなくなる	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・通勤通学や、営業および観光に来られる方々の輸送手段がバスもしくはタクシーのみとなるため、新たな輸送手段が必要となる。特に、愛知高校生徒の通学手段はできるだけ確保が必要では。
多賀町	産業環境課	鉄道輸送は、自家用車輸送と比べ、ひとり当たりCO2排出量が少なく、環境負荷が少ない。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 2.12 アンケート調査結果(⑪防災分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	市民部 危機管理課	近江鉄道は、近江八幡市地域防災計画において指定地方公共機関としての位置付け。 指定地方公共機関は、その業務の公共性にかんがみ、自ら防災活動を実施するとともに、県及び市町の活動が円滑に行われるようその業務に協力する。 [近江鉄道株式会社] 災害(原子力災害)時における鉄道車両による救助物資及び避難者等の緊急輸送の協力 ★有事の際、特に地震災害時においては、鉄道車両による救助物資及び避難者等の緊急輸送は、状況による対応となり必ずではないが、緊急輸送の手段の選択肢が一つなくなる。 滋賀県地域防災計画における、「帰宅困難者対策計画」に基づく鉄道事業者等の協力。 災害による交通機関の停止等で、駅周辺に滞留する外出者及び観光客、通勤・通学者が「帰宅困難になること」が想定される。市本部や鉄道事業者等は、外出者や観光客等、帰宅が可能となるまで待機場所が無い者を、一時的に滞在させるため、施設を確保する。【一時滞在施設の確保】 ★帰宅困難者に対する鉄道車両の提供による、一時滞在施設の確保の協力依頼ができなくなる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	近江八幡市地域防災計画 災害対策基本法(昭和36年法律第223号。以下「法」という。)第42条の規定に基づき、近江八幡市防災会議が作成する計画であって、近江八幡市(以下「市」という。)、県、指定地方行政機関、指定公共機関、指定地方公共機関等の防災関係機関が、その有する全機能を有効に発揮して、市域における災害に係る災害予防、災害応急対策及び災害復旧を実施することにより、市の地域並びに市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的とする。 市の実施責任 市の地域並びに地域住民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、防災の第一次的責任者として、指定地方行政機関、指定公共機関、指定地方公共機関及び他の地方公共団体の協力を得て防災活動を実施する。 ★市は、防災関係機関の協力を得て、関係機関が現有する全機能を有効に発揮し、防災活動を実施するため、 現存する全機能を有効に活用した計画策定、施策検討等を行うことから、他分野との各観点とは少し違うのではないかと考える。
甲良町	総務課	・災害時における移動手段 災害時は電車自体が動かなくなる可能性が高いため、災害時の移動手段にはならないと思われる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
米原市	防災危機管理課	近江鉄道廃止によるデメリット ・車移動の増加により、渋滞、交通事故の増加。(特に除雪時) ・高齢者の免許返納後の交通手段の減少に伴い、免許返納が滞り、高齢者の事故増加。 ・災害時にJR線が運転見合わせになった場合の帰宅困難者の移動手段の減少。 ・災害時における移動手段の減少に伴う影響が懸念される。 (住民の避難移動、帰宅困難者の対応、災害応援(受援)のルート手段の減少等)	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・通勤、通学手段。(彦根翔西館高校等) ・自転車と同乗できる数少ない交通手段 市内のサイクリング客の減少につながる可能性 ・特に積雪時には有効な通勤手段。 ・県が存続支援を積極的に行うべきである。 ・夢ある「びわ湖・京阪奈線構想」はどうなったのか。 ・未来のリニア駅「亀山、城陽」とのアクセス確保に向け、企業使命に期待したい。 ・値下げできないのか。高いイメージがあり、利用敬遠の傾向にあると思われる。
甲賀市	危機管理課	災害時における移動手段	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
愛荘町	くらし安全環境課	高速道路や主要道路が寸断された際、近江鉄道が湖東地域での物資輸送手段になる。 災害時に自動車が無い方の移動手段がなくなる。	×	-	-	-	-	町バスの代替運行	-	-	経営戦略課	近江鉄道の役割としては主として通勤、通学に利用する人がメインであろうかと思う。その人たちには欠かせない 鉄道であるが、限られた一部の方たちになるため利用者の裾野をひろげ普段利用しない人たちにも価値観を理解してもらう必要があるのではないかと 利用しない人たちに価値観等を見直してもらう機会が必要

表 2.13 アンケート調査結果(⑫地域コミュニティ分野)

市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
		地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
近江八幡市	総合政策部 まちづくり 協働課	・免許を持たない学生等の通学、特に女性(学生)の利用が多い。(近江八幡市街への買い物、八日市地域への通学等) ・近江八幡、八日市には中学・高校(各々、市立・県立・私立の所管学校)があり、武佐地域の学生が武佐駅や平田駅から利用している。駅から遠い学生は自転車駅を駅に置き通学している。(近江八幡駅からJRを利用する学生も含む) ・企業によっては、通勤に最寄りの在来線があれば利用することが決まっている。(近江八幡駅からJRを利用) ロジステックスや銀行など、企業が通勤に武佐駅を利用。 ・西宿町、長光寺町、武佐町、友定町、末広町(平田駅)の近隣であることから、特に土日祝日、市民バスが営業していない時に利用が増えていると考えられる。行き先等によって各交通手段を乗り分けていると考えられる。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	・路線バスの充実(JRの時刻表と連携を図る)。 ・シャトルバスの運行(JR近江八幡⇄八日市駅:JRの時刻表と連携を図る)。 ・廃止代替としての相乗りタクシーなど、新たな交通手段の検討。
	企画課	近江八幡市国土利用計画(第2次)において、『目標を達成するために必要な措置の概要』のうち『(2)人やものが行き交う活力ある市づくり』の項目にて、「市内産業の活性化と地域間交流促進のための道路整備やコミュニティバスの運行等、地域の特性に応じた交通ネットワークの充実と社会インフラの戦略的維持管理を推進します。」と定める予定です。 また、鉄道廃止により駅周辺の土地利用上の利便性が低下すると、地価下落等につながることも想定される。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	代替となる移動手段の確保
甲良町	企画監理課	移住PR等の際、交通手段について質問されることが、多々ある。このため、ただでさえ少ない公共交通手段の一つがなくなることは、都市部で自家用車移動にならない方についてはマイナスポイントとなりえる可能性がある。	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
米原市	くらし支援課	本市は、近江鉄道の始発・終着駅であり、JR琵琶湖線が並行して運行されていることから、市民生活に大きく影響することは少ないと考えられる。	○	外出支援サービス事業	在宅福祉サービスや医療機関に、一般公共交通等を利用して通院等することが困難な高齢者に対し、リフト付き車両等で送迎を行います。(米原市社会福祉協議会に業務委託)	2,058千円	-	-	-	-	-	本市は、近江鉄道の始発・終着駅であり、JR琵琶湖線が並行して運行されていることから、近江鉄道の廃止が市民生活に大きく影響することは少ないと考えられる。 影響が有るとすれば、沿線上のフジテック前駅や鳥居本駅周辺への移動が困難になることが挙げられる(両駅とも彦根市)
				重度障がい者(児)移動支援事業(社会福祉課の所管事業)	家庭や一般の公共交通機関を利用して外出することが困難な在宅の重度障がい者(児)に対し、リフト付き車両等で送迎を行います。(米原市社会福祉協議会に業務委託)	830千円	-					
				地域お茶の間創造事業	高齢者等の居場所づくりや元気な高齢者が活躍できる場づくり、日常生活の困りごとなどを手助けする生活支援など、地域住民が主体となって取り組む支え合いの仕組みづくりに対し、支援を行います。	5,570千円 (うち外出支援等で支出可能な予算2,000千円)	厚生労働省 老健局					
甲賀市	政策推進課	コミュニケーションの増加	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
日野町	公共交通推進課 政策推進課	・交通弱者(自動車を運転できない方)の町外への外出が極端に制限される。 ・移住への判断材料のひとつである交通アクセスが欠如するため、移住へのハードルが高くなる。 ・町外の高校や大学等に進学を希望する場合、通学することが困難になり、町外へ移住される場合や日野町への定住が少なくなることが予想される。	○	デマンドタクシーの運行	交通空白地の移動手段の確保ため、交通空白地から町営バスの最寄りのバス停までの区間を予約制で運行する。	56,434千円	道路運送法 道路運送法施行規則	日野町営バスおよび地域幹線系統路線の見直し、路線延長等。	-	-	国土交通省	・交通利便性低下による人口流出対策
				町営バスの運行	住民の移動手段の確保のため、町内6路線を平日5台、土曜日2台で運行する。	1,383千円	-					

表 2.14 アンケート調査結果(⑬追加分野)

分野	市町村	担当部署名	問1	問2					問3				問4
			地域公共交通があることのメリット、なくなることのデメリット	有無	実施している施策や補助	概要	令和元年度の事業費	根拠となる省庁の 部局や制度	補完が必要となる施策	年間予算額 (概算)	適用される 制度	関連する 省庁の部局	自由意見
労働	甲賀市	商工労務課 公共交通推進課	労働場所の確保 労働条件の確保 女性活躍	○	コミュニティバス運営事業	-	240,452千円	国土交通省 道路運送法	コミュニティバスの充実	-	-	-	・通学送迎が必要になることによる労働時間減少、労働力の減少、女性の活躍機会減少対策 ・労働場所の確保対策 ・交通アクセス確保
総合計画	甲賀市	都市計画課 政策推進課 公共交通推進課	貴生川駅周辺構想 庁舎周辺の活性化 県東部との交流 少子化対策 コンパクトシティ	○	第2次総合計画 貴生川駅周辺構想 立地適正化計画 都市計画マスタープラン	-	-	-	計画の変更	-	-	-	交通アクセス低下により、JR草津線などの基幹交通利便性低下へとつながれば、土地価値等の低下、人口流出へとつながることから、交通利便性の確保が必要
広域交通	甲賀市	公共交通推進課	貴生川駅の交通結節点としての存在 JR草津線、信楽高原鐵道へのアクセス リニア新幹線対策	○	甲賀市地域公共交通網 形成計画 市民交流駅管理事業 公共交通推進事業 信楽高原鐵道運営事業 コミュニティバス運営事業	-	・240,452千円	国土交通省 道路運送法	計画の変更 コミュニティバスの充実 草津線の利用確保対策	-	-	-	・草津線の利用者減少対策 ・代替交通の検討 ・BRTの検討

② 既実施施策と近江鉄道線廃止後に補完が必要となる施策

沿線市町で“住民の移動に関して既に実施されている施策や補助（問２）”、“近江鉄道がなくなった場合に補完が必要となる施策（問３）”について、「労働分野」を追加した 13 分野別に整理、集約した。

表 2.15 既実施施策と近江鉄道線廃止後に補完が必要となる施策(問2・問3結果):その1

分野	施策	概要	問2(既実施施策)で回答	問3(必要となる施策)で回答
医療分野	高齢者の通院費用助成	高齢者の通院のための交通費の一部助成	愛荘町	
	医療機関への移動手段の確保	病院への通院手段の確保	甲良町	彦根市・多賀町
		鉄道で通院していた人への外出支援		東近江市
	医師による往診			甲良町
	乗合タクシーの付加サービス	追加料金による自宅への送迎		甲良町
福祉分野	バス・コミュニティバスの運行	自家用有償運送旅客運送 市内12コース	近江八幡市	
		市民バス運行コースの見直し		近江八幡市
	バス・コミュニティバス運行支援	コミュニティバスや路線バスへの補助金交付	近江八幡市	
	乗合タクシーの付加サービス	追加料金による自宅への送迎		甲良町
	外出支援	高齢者への外出支援		東近江市
	支え合いの仕組みづくりへの支援	地域住民主体の支え合いの仕組みづくりへの支援	米原市	
	公共交通利用費用助成	公共交通乗車券購入支援・無料化	米原市・甲賀市	
		タクシー・バスチケットの充実		愛荘町
商業分野	買い物施設アクセス確保	コミュニティバスの運行	甲賀市	
		コミュニティバスの充実		甲賀市
	買い物のための移動支援	買い物のためのタクシー券配布		多賀町
		買い物バスの運行		多賀町
		鉄道で買い物していた人への外出支援		東近江市
	移動販売実施補助	移動販売実施補助		多賀町
交通安全分野	交通安全教室の実施	高齢者交通安全教室の実施	東近江市	
	交通安全施設整備	交通安全啓発活動		近江八幡市・甲良町 東近江市・日野町
		通学路における防犯等整備		甲賀市
	運転免許証自主返納支援		甲賀市・多賀町	
	路線バス対策事業		彦根市	
	公共交通活性化事業		彦根市	
教育分野	教育施設アクセスの確保	スクールバスの運行	近江八幡市・東近江市 米原市・多賀町	
		通学手段としての路線バス・デマンドタクシーの利用	米原市	
		通学タクシーの運行	多賀町	
	通学費用支援	通船助成	近江八幡市	
		通学費支援	甲賀市	
	学校活動での移動支援	学校活動での大型バス利用	愛荘町	
校外学習のためのスクールバスの運行		多賀町		

* 施策の内容により分野を振り分けたため、回答分野以外の分野で既実施施策、必要となる施策としている市町がある。

表 2.15 既実施施策と近江鉄道線廃止後に補完が必要となる施策(問2・問3結果):その2

分野	施策	概要	問2(既実施施策) で回答	問3(必要となる施策) で回答
定住促進分野	バス・コミュニティバスの運行	バス・コミュニティバスの運行	近江八幡市・甲賀市 日野町	
		市民バス運行コースの見直し		近江八幡市
		コミュニティバスの充実		甲賀市
		バスの路線延長等		日野町
	デマンドタクシーの運行	デマンドタクシーの運行	日野町・愛荘町	
	バス・コミュニティバス運行支援	コミュニティバスや路線バスへの補助金交付	近江八幡市・米原市 愛荘町	
	乗合タクシー運行支援	乗合タクシーへの補助金交付	米原市	
	鉄道対策事業	鉄道事業の活性化	米原市	甲賀市
	人口流出対策			東近江市
観光分野	観光施設アクセス確保	バス・コミュニティバスの運行	甲賀市	
		レンタサイクル施設の設置	日野町	
		送迎バスの運行		近江八幡市・東近江市 多賀町
		コミュニティバスの充実		甲賀市
		2次交通の充実		米原市
		自転車道整備		米原市
		駐車場整備		多賀町
財政分野				
建設分野	自転車歩行者優先道路整備	自転車歩行者優先道路整備	甲賀市	
	駐車・駐輪場の管理	駐車・駐輪場の管理	甲賀市	
		駐車・駐輪場整備		甲賀市
		ロータリー整備		甲賀市
	交通量増加による道路拡充			東近江市・甲良町 日野町
	渋滞対策			甲賀市
環境分野	温室効果ガス削減対策	抑制のための啓発活動		日野町
防災分野	災害時の輸送手段の確保	バスの代替運行		愛荘町
地域コミュニティ分野	支え合いの仕組みづくりへの支援	地域住民主体の支え合いの仕組みづくりへの支援	米原市	
分 追 野 加	労働	コミュニティバスの運行	甲賀市	
		コミュニティバスの充実		甲賀市

* 施策の内容により分野を振り分けたため、回答分野以外の分野で既実施施策、必要となる施策としている市町がある。

③ 近江鉄道線運行によるメリット、近江鉄道線がなくなることによって困る人、困ること

“近江鉄道の役割・効果、運行によるメリット、近江鉄道がなくなることによって困る人や困ること（問１）”及び自由意見（問４）から把握できる、近江鉄道線の役割・効果のうち、これまで認識されていなかったものについて表 2.16 に整理した。

表 2.16 近江鉄道線の役割・効果、運行によるメリット、近江鉄道線がなくなることによって困る人、困ることから新たに把握できた近江鉄道線の役割・効果（問１・問４から）

分 野	近江鉄道線の役割・効果、運行によるメリットや、近江鉄道線がなくなることによって困る人や困ること	近江鉄道線の役割・効果
2. 福祉分野	・ 社会的孤立が進み、孤立死の増加や生きがいを感じられない高齢者の増加が懸念される。	・ 高齢者の生きがい創出
	・ できるだけ自分で受診や買い物をしたいと考える高齢者や障害者の自立への希望が無くなる可能性がある。	・ 高齢者・障害者の自立への意欲創出
4. 交通安全	・ 自家用車で移動することとなった場合、市内の道路で渋滞が深刻化したり、生活道路への通過車両の流入が増加することが予想される。	・ 生活道路への自動車の進入抑制
5. 教育分野	・ 通学手段がなくなる地域では別の高校を進学先に選ぶことになる。	・ 進学先の選択肢の増加
	・ 通学方法が自転車へ変更することによる交通安全、防犯対策。	・ 通学路の防犯等対策費の軽減（街路灯、自転車道・歩道整備）
	・ 小学校で鉄道の学習や電車の乗り方の学習を行う際に、身近な教材として有効に活用。	・ 小学生の身近な教材（電車の乗り方教室）
	・ 近江鉄道沿線の高校への通学手段が低下することにより、志望する高校への進学を断念しなくてはならない状況となる。	・ 地域の学校志望者数の減少抑制
6. 定住促進分野	・ 鉄道の利用が日常的にない住民であっても、鉄道駅があることに対する安心感があると考えられる。	・ 鉄道駅があることによる安心感
8. 財政分野	・ 廃止となれば、労働者の交通手段の選択肢が減ることから、企業の安定した雇用に支障をきたすことが想定できる。	・ 企業の雇用の安定
11. 防災分野	・ 災害時にJR線が運転見合わせになった場合の帰宅困難者の移動手段の減少。	・ JR不通時の代替手段
13. 労働分野	・ 通学送迎が必要になることによる労働時間減少、労働力の減少、女性の活躍機会減少対策。	・ 送迎負担がないことによる労働力の確保・女性の活躍機会創出
14. その他分野	・ 町外でのアルコール摂取時、帰宅手段。	・ アルコール摂取時の帰宅手段

④ 新たに把握できた地域公共交通の役割・効果

これまで把握されていた地域公共交通の役割・効果に加えて、②及び③で近江鉄道沿線市町へのアンケート調査結果から新たに把握できた地域公共交通の役割・効果は、表 2.17 に示すとおりである。

表 2.17 各分野別にみた地域公共交通の役割・効果

	地域公共交通の役割・効果	
	これまで認識されていた役割・効果	新たに把握できた役割・効果
1. 医療分野	・ 通院手段 ・ 家族の送迎負担軽減 ・ 通院による医療費の適正化 ・ 健康診断による早期発見重症化予防 ・ 定期受診定期検診による早期発見重症化予防 ・ 病院併設駐車場の規模抑制 ・ 救急搬送時間短縮 ・ 外出することによる健康増進	
2. 福祉分野	・ クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 ・ 障害者の外出手段 ・ 生活保護者の移動手段 ・ 障害者の社会参加就労機会の増加 ・ 障害者の勤労機会拡大による社会保障費の削減 ・ 外出することによる介護予防 ・ 社会保険事業費の軽減	・ 高齢者・障害者の自立への意欲創出
3. 商業分野	・ スーパー・商店街等への買い物手段 ・ まちなかのにぎわい創出、地域商業の活性化	
4. 交通安全	・ 交通事故の低減 ・ 迷惑駐車防止	(積雪時の交通事故を含む) ・ 生活道路への自動車の進入抑制
5. 教育分野	・ 学校への通学手段 ・ 保護者の送迎負担軽減 ・ 通学費の補助軽減 ・ 児童生徒の郊外活動の移動手段	・ 通学路の防犯等対策費の軽減(街路灯、自転車道・歩道整備) ・ 進学先の選択肢の増加 ・ 地域の学校志望者数の減少抑制 (受験時の引率含む) ・ 小学生の身近な教材(電車の乗り方教室)
6. 定住促進分野	・ 企業への通勤手段 ・ 地域のブランド価値の維持向上 ・ 人口企業流出の抑制 ・ 移住希望者の現地確認での移動手段	・ 鉄道駅があることによる安心感
7. 観光分野	・ 観光地やイベント会場への移動手段 ・ 地域の魅力創出 ・ 地域公共交通そのものが観光資源 ・ 観光地での駐車場規模拡大抑制	
8. 財政分野	・ 交通施設周辺地域の活性化 ・ 住民税法人税の低減回避 ・ 交通弱者対策費の抑制 ・ 交付税の低減回避 ・ 地方消費税の低減回避	・ 企業の雇用の安定
9. 建設分野	・ 輸送密度の高い交通手段(道路負担の軽減) ・ 各種施設併設駐車場の規模抑制 ・ 道路関連施策の維持管理費の削減 ・ 歩道自転車道の過剰な整備抑制 ・ 道路関連施設整備削減 ・ 放置自転車の防止 ・ 除雪費用の軽減	
10. 環境分野	・ 環境負荷の低減	
11. 防災分野	・ 災害時における移動手段 ・ 緊急車両の通行の円滑化	・ JR不通時の代替手段
12. 地域コミュニティ分野	・ コミュニケーションの増加 ・ 治安の悪化防止	
13. 労働分野		・ 送迎負担がないことによる労働力の確保・女性の活躍機会創出
14. その他分野		・ アルコール摂取時の帰宅手段

⑤ 新たに把握できた地域公共交通の役割・効果を踏まえた行財政負担項目

④で新たに把握できた地域公共交通の役割・効果を踏まえて、地域公共交通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は、表 2.18 に示すとおりである。

「交通安全分野」において“生活道路安全対策”と“通学路の安全対策”が、これまで認識されておらず、地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目に加えて、新たに把握できた。

表 2.18 地域公共交通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

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
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	地域公共交通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	地域公共交通を利用して通学していた児童・生徒が徒歩や自転車通勤のために通学路となる道路の安全対策を実施する。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域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地域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	地域公共交通がないということで地域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地域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。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光タクシーの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光タクシーを運行する。
	イベント会場送迎貸切バスの運行	イベント会場へ行くことができなくなる人の移動手段として、イベント会場までの貸切送迎バスを運行する。
	イベント会場送迎のためのタクシー券配布	イベント会場へ行くことができなくなる人の移動手段として、イベント会場へのタクシー券配布を行う。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	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。
財政	土地の価値低下等による税收減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税收が減少する。
	人が集まりにくくなることによる税收減少	地域公共交通関係施設周辺の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税收減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通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	地域公共交通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地域公共交通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バス等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。

 : 今回追加した項目

3. 近江鉄道線の分野別代替費用の算出

3.1. 近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目

近江鉄道線が廃止された場合に、必要と考えられる分野別の行財政負担項目は2章で実施した沿線市町へのアンケート調査結果を踏まえて表3.1.1に示すとおりである。このうち、数値化が可能な「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「財政」「建設」分野について、行財政負担項目別の費用を算出し、分野別代替費用として算出した。

表 3.1.1 近江鉄道線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

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
医 療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	近江鉄道線利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商 業	買物バスの運行	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができない人のために移動販売を実施する。
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児童・生徒が徒歩や自転車で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。
教 育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定 住 促 進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域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地域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地域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地域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。
観 光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光タクシーの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光タクシーを運行する。
	イベント会場送迎貸切バスの運行	イベント会場へ行くことができない人の移動手段として、イベント会場までの貸切送迎バスを運行する。
	イベント会場送迎のためのタクシー券配布	イベント会場へ行くことができない人の移動手段として、イベント会場へのタクシー券配布を行う。
福 祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	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。
財 政	土地の価値低下等による税収減少	近江鉄道線関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
	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	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	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。
コ ミ ュ ニ ティ 地 域	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バス等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。

 : 数値化の難しい項目

3.2. 分野別代替費用の算出条件

(1) 分野別代替費用算出の前提条件

3.1 で、仮に近江鉄道線が廃止になった場合の行財政負担項目として「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」分野ではタクシー券の配布が挙げられているため、タクシー券を配布するとしたときの配布条件を設定した（「教育」「観光」分野は全ての利用者に配布）。

また、「財政」分野では、駅周辺の土地の価格低下等による税収減少を挙げているため、近江鉄道線が廃止された場合に影響が出るエリアを設定した。

ここで、近江鉄道沿線 10 市町の高齢者を対象とした移動支援制度及び公共交通勢圏の設定状況を表 3.2.1 に整理した。

表 3.2.1 より近江鉄道線利用が 2 番目に多い近江八幡市（最も多い東近江市は高齢者を対象とした移動支援制度がないため）が 65 歳以上の人を対象に高齢者への移動支援していることから、タクシー券の配布条件を 65 歳以上の人と設定した。

また、近江鉄道線の廃止により影響が出るエリアは、近江鉄道線利用が最も多い東近江市が「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」を基に鉄道駅の徒歩圏を 800 m 圏内としていることから、近江鉄道線廃止時影響エリアを鉄道駅から半径 800m と設定した。このとき、近江鉄道線の駅勢圏であっても JR や信楽高原鐵道の駅勢圏となるエリアは除いている（図 3.2.1 参照）。

表 3.2.1 沿線市町の高齢者への移動支援制度及び公共交通勢圏

市町	支援制度	対象者年齢	概要	公共交通勢圏(m)	
				鉄道	バス
彦根市	—	—	—	500	300
近江八幡市	市民バス「あかこんバス」回数券	・ 65 歳以上	・ 2,000 円券 (200 円券 12 枚と 100 円券 1 枚綴り)	1,000	300
	市民バス「あかこんバス」定期券	・ 65 歳以上	・ 1 か月 3,000 円		
甲賀市	コミュニティバス・コミタク無料乗車券交付事業	・ 満 75 歳以上	・ コミュニティバス・コミタク無料乗車券の配布	800	300
東近江市	—	—	—	800	300
米原市	乗合タクシー「まいちゃん号」割引	・ 乗車回数券: 満 70 歳以上	・ 11 枚綴り回数券 5,000 円が 3,000 円	—	—
		・ タクシー助成券: 満 75 歳以上	・ まいちゃん号を経由し区域外へ移動するタクシー料金 12,000 円助成 (年度 1 回)		
	米原市公共交通乗車券購入費助成事業	・ 70 歳以上	・ 湖国バス株式会社が発行する高齢者用定期券 (小判手形) または回数券の購入に係る経費に対し、2 分の 1 に相当する額を助成する		
日野町	福祉乗車証制度	・ 満 70 歳	・ 町営バスを無料で利用できる福祉乗車証を交付	—	—
愛荘町	高齢者通院支援助成事業	・ 満 65 歳以上の高齢者のみの世帯 ・ 満 75 歳以上の昼間高齢者のみ世帯	・ 慢性的な疾患により定期的に通院するために必要な交通費の一部を助成	500	300
豊郷町	—	—	—	500	300
甲良町	—	—	—	500	300
多賀町	—	—	—	500	300
近江鉄道バス 湖国バス	高齢者用定期券「小判手形」	・ 満 65 歳以上	・ 近江鉄道バス・湖国バスのバス路線が一乗車 100 円	—	—
湖国バス	彦根地域限定 高齢者回数券 「鶴亀回数券」	・ 満 61 歳以上	・ JR 彦根駅、JR 南彦根駅、JR 河瀬駅、JR 稲枝駅、江鉄道多賀大社前駅を起終点とする路線バスで利用可能な高齢者用回数券 1,500 円 (100 円券 20 枚綴り)	—	—

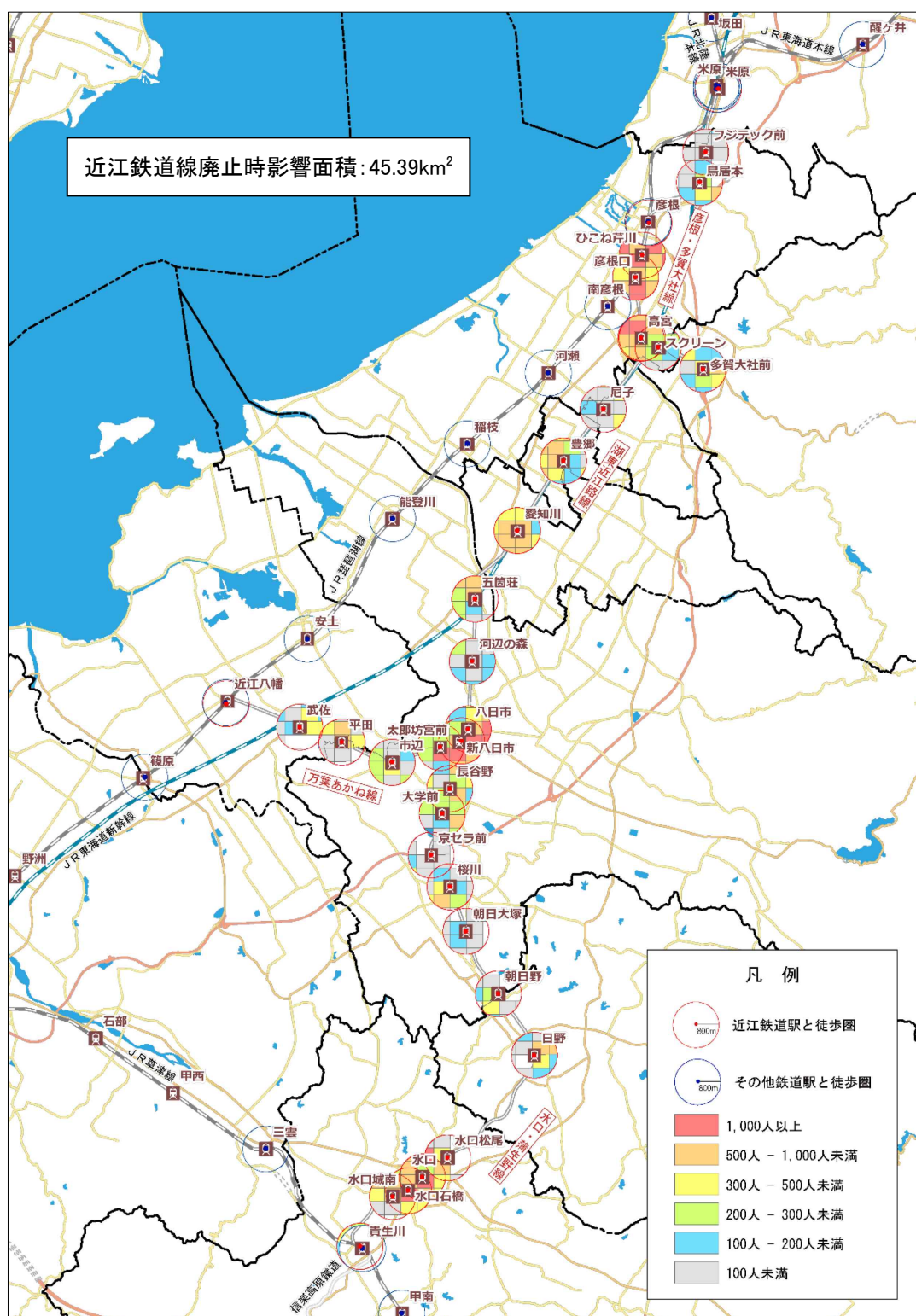


図 3.2.1 近江鉄道線廃止時影響エリア

(2) 分野別代替費用算出のためのデータ

分野別代替費用算出のためのデータは、表 3.2.2 に示すとおりである。

近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者割合は、平成 22 年第 5 回近畿圏パーソントリップ調査結果から集計した。

表 3.2.2 分野別代替費用算出のためのデータ

データ項目	使用データ
近江鉄道線、ＪＲ、 信楽高原鐵道駅位置	国土数値情報（平成30（2018）年12月31日時点）
鉄道勢圏	鉄道駅から半径800m
近江鉄道線の利用者数	平成30（2018）年度
近江鉄道線の 年間運行日数	・全 日：365日 ・平 日：245日 1年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数を設定（「算出ガイドライン（案）」に基づく）
近江鉄道線利用者の 目的別年齢別利用者割合	平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査結果

3.3. 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法

近江鉄道線の分野別代替費用の算出に当たって、複数の分野で用いる近江鉄道線利用者数及び目的別年齢別利用者数のデータの根拠及び算出方法について整理した。

分野別代替費用は分野や行財政負担項目によって1年のうち全日を対象とするものと平日のみを対象とするものを設定して算出する。このときの1日当たりの費用は平成22年パーソントリップ調査結果等の平日の値を基に算出した。

また、推計値や算出結果の精度を高めるため小数点以下をもった値で算出しており、四捨五入の関係で、各計算式から算出した値と、示した結果の値が合わない場合がある。

① 近江鉄道線利用者数 [人/年度]

○ 近江鉄道線利用者数 [人/年度]

= 近江鉄道線年間利用者数 [人/年度]

= 4,828,222 人/年度

: 平成30(2018)年度利用者数 [人/年度]

② 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数 [人/日]

● 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数 [人/日]

= 近江鉄道線年間利用者数 [人/年度]

× 平成 22 年パーソントリップ調査結果目的別年齢別利用者割合 [%]

÷ 年間日数 [日/年度]

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人
65 歳以上	12.4 人	0.0 人	71.4 人	26.1 人	16.5 人	92.0 人	30.2 人	263.6 人	512.1 人

○ 近江鉄道線年間利用者数 [人/年度]

= 4,828,222 人/年度

: 平成 30(2018)年度利用者数 [人/年度]

○ 平成 22 年パーソントリップ調査結果目的別年齢別利用者割合 [%]

: 平成 22 年パーソントリップ調査結果から推計した乗車または降車が近江鉄道線利用者の平日の目的別年齢別利用者割合。

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数及び割合

	目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	小計	不明	合計
利用者全体	移動量	1,889 人	2,171 人	94 人	170 人	19 人	640 人	178 人	4,473 人	9,634 人	0 人	9,634 人
	構成比	19.6%	22.5%	1.0%	1.8%	0.2%	6.6%	1.8%	46.4%	100%		
65 歳以上	移動量	9 人	0 人	52 人	19 人	12 人	67 人	22 人	192 人	373 人	0 人	373 人
	利用者全体 に対する 構成比	0.1%	0.0%	0.5%	0.2%	0.1%	0.7%	0.2%	2.0%	3.9%		

○ 年間日数 [日/年]

= 365 日/年

: 平成 30(2018)年度日数

3.4. 分野別代替費用の算出

(1) 医療分野

医療分野においては、“病院送迎貸切バスの運行”、“通院のためのタクシー券配布”、“医師による往診”、“医療費の増加”について行財政負担額の算出を行うが、医療分野における分野別代替費用としては“病院送迎貸切バスの運行”、“通院のためのタクシー券配布”及び“医師による往診”のうち、いずれか小さいものと、“医療費の増加”の合計とした。

①-1 病院送迎貸切バスの運行

医療施設へ近江鉄道線を利用して通院している人を、病院送迎貸切バスで送迎するとして算出した。病院送迎貸切バスは、平日のみ運行するとした。

算定式(1)①-1：病院送迎貸切バスの運行

病院送迎貸切バス運行費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス利用料金 [円/日]} \times \text{年間運行日数 (平日) [日/年]} \\
 &= 61,967 \text{ 円/日} \times 245 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{15,181,797 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 貸切バス利用料金 [円/日]

： 貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。

また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス時間制運賃下限額 [円/時間] (税別)} \times \text{消費税} \\
 &\quad \times (\text{運行時間 [時間/日]} + \text{点呼点検時間 [時間/日]}) \\
 &\quad \times \text{貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数} \\
 &= 4,340 \text{ 円/時間} \times 1.10 \times (9 \text{ 時間/日} + 2 \text{ 時間/日}) \times 1.18 \\
 &= \boxed{61,967 \text{ 円/日}}
 \end{aligned}$$

○ 貸切バス時間制運賃下限値 [円/時間] (税別)

： 貸切バスの時間制運賃は、下表に示す近畿運輸局での貸切バス時間制運賃下限値を用いた。

表 貸切バス時間制運賃下限額(円/時間)(税別)

運輸局	北海道 運輸局	東北 運輸局	関東 運輸局	北陸信越 運輸局	中部 運輸局	近畿 運輸局	中国 運輸局	四国 運輸局	九州 運輸局	沖縄総合 事務局
時間制運賃 下限額	3,080	3,740	3,850	3,690	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950

出典)「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲
(平成26年3月31日現在)」

○ 運行時間 [時間/日]

： 運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として9時間/日となる(表3.4.2参照)。

・ 運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の沿線 10 市町を域内とした、表 3.4.2 を作成し、時刻帯別合計値の割合(表 3.4.2 参照)を近江鉄道線の通院目的利用者数(表 3.4.1 参照)に乗じて、近江鉄道線の時刻帯別通院目的利用者数を推計する。その合計が、通院目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行に必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別通院目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{病院送迎貸切バス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別通院目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{ 人/台}$$

表 3. 4. 1 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・ 病院送迎貸切バス乗車定員数 [人/台]

$$= 28 \text{ 人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○ 点呼点検時間 [時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 1 \text{ 台/日} \times 2 \text{ 時間/台}$$

$$= 2 \text{ 時間/日}$$

・ バス必要台数 [台/日]

：表 3.4.2 に示す「時刻帯別通院目的利用者数」で設定したバス必要台数。
結果として1台/日となる。

・ 点呼点検時間 [時間/台]

$$= 2 \text{ 時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（近畿運輸局 平成 26 年 3 月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1 時間ずつ合計 2 時間とした。

○ 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

$$= 1.18$$

：「算出ガイドライン(案)」に基づき設定した。

● 年間運行日数（平日）[日/年]

$$= 245 \text{ 日/年}$$

：1年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数。

表 3.4.2 時刻帯別通院目的利用者数 [人/時間]

時間	1 時台	2 時台	3 時台	4 時台	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	24 時台	計
	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内	域外→域内	域内→域外	域内→域内
通院目的	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
通院目的のある	19	30	37	21	48	41	171	512	1,487	1,971	3,438	2,528	1,241	1,435	1,692	2,837	2,396	1,476	987	591	616	247	58	16	23,895
帰宅目的	0	0	0	0	0	0	18	26	64	66	199	272	376	273	281	443	216	256	94	174	56	79	24	0	2,917
帰宅目的	0	0	0	18	0	0	0	0	27	17	125	33	82	0	90	166	40	69	54	0	0	0	0	26	747
合 計	19	30	37	21	48	41	171	512	1,487	1,971	3,438	2,528	1,241	1,435	1,692	2,837	2,396	1,476	987	591	616	247	58	16	23,895
近江鉄道線通院目的利用者数	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.07	0.12	0.12	0.12	0.07	0.06	0.05	0.07	0.09	0.09	0.05	0.03	0.02	0.01	0.01	0.00	0.00	1.00
病院送迎貸切バス利用者数	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.3	1.4	8.6	16.0	15.5	15.0	9.3	7.4	6.6	8.8	12.0	11.1	7.0	3.8	2.2	1.8	1.0	0.3	0.1	129.1
バス必要台数								1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台								104
運行時間							■	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	■							

○:運行時間 ■:点呼点検時間

①-2 通院のためのタクシー券配布

医療施設へ近江鉄道線を利用して通院している人の内、タクシー券の配布条件とした 65 歳以上の人に通院のためのタクシー券を配布するとして算出した。

通院のためのタクシー券の配布は、平日のみとした。

算定式(1)①-2：通院のためのタクシー券配布

通院のためのタクシー券配布費用【円/年】

$$\begin{aligned}
 &= \text{近江鉄道線を利用して通院しているタクシー券配布対象者数【人/日】} \\
 &\quad \times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用【円/人回】} \times 2 \text{ (1往復)【回】} \\
 &\quad \times \text{年間配布日数(平日)【日/年】} \\
 &= 72 \text{ 人/日} \times 2,375 \text{ 円/人回} \times 2 \text{ (1往復) 回} \times 245 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{83,790,000 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 近江鉄道線を利用して通院しているタクシー券配布対象者数【人/日】

： 65 歳以上の通院目的の利用者数

= 71.4 人/日 ⇒ 72 人/日

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人
65 歳以上	12.4 人	0.0 人	71.4 人	26.1 人	16.5 人	92.0 人	30.2 人	263.6 人	512.1 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

● 1人1回当たりタクシー券配布費用【円/人回】

： 目的地までタクシーで移動するとして、65 歳以上の近江鉄道線通院目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

➤ 平均乗車距離

： 平成 22 年パーソントリップ調査結果から、近江鉄道線利用のうち 65 歳以上の通院目的利用者の平均移動距離を算出した。このときの乗車距離は駅間の直線距離とした。

65 歳以上の通院目的利用者の平均乗車距離は、下表に示すとおりである。

表 近江鉄道線利用の目的別年齢別平均乗車距離

目 的	通院	買物	通学	観光	その他
利用者全体	—	—	7,986 m	6,332 m	—
65 歳以上	6,097 m	8,421 m	—	—	8,354 m

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

○ 平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用)【円/人回】

： タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

・ 距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、表 3.4.3 に示す近江鉄道沿線市町が適用される「滋賀県中部・湖東・湖北地区」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$\begin{aligned}
&= \text{初乗運賃 [円]} + \text{平均乗車距離までの加算回数 [回]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= \text{初乗運賃 [円]} + \\
&\quad (\text{平均乗車距離 [km]} - \text{初乗距離 [km]}) \div \text{加算距離 [km]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= (470 \text{ 円} + 500 \text{ 円}) \div 2 \\
&\quad + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div (0.242 \text{ km} + 0.257 \text{ km})) \div 2 \\
&\quad \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= 485 \text{ 円} + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div 0.2495 \text{ km} \times 90 \text{ 円/回})
\end{aligned}$$

○ 65 歳以上の高齢者の通院目的のタクシー料金 [円]

$$\begin{aligned}
&= 485 \text{ 円} + ((6,097 \text{ m} - 1,100 \text{ m}) \div 249.5 \text{ m} \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= \underline{2,375 \text{ 円}}
\end{aligned}$$

* 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

表 3.4.3 公定幅運賃:タクシーに係る基本運賃

			下限運賃				上限運賃			
			初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離	初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離
大阪府	大坂市域・北摂地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
	河北・河南・河南 B・泉州・豊能郡地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
京都府	京都市域地区	普通車	1.2 km	420 円	80 円	276 m	1.2 km	460 円	80 円	252 m
	京都北部地区	普通車	1.3 km	550 円	80 円	234 m	1.3 km	570 円	80 円	226 m
兵庫県	神戸・阪神間地区	普通車	1.5 km	610 円	80 円	249 m	1.5 km	660 円	80 円	230 m
	姫路・東西播地区	中型車	1.3 km	610 円	80 円	299 m	1.3 km	660 円	80 円	240 m
	淡路島地区	普通車	1.3 km	640 円	80 円	239 m	1.3 km	650 円	80 円	235 m
	兵庫北部地区	普通車	1.3 km	600 円	80 円	285 m	1.3 km	640 円	80 円	226 m
奈良県	奈良市域地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	生駒地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	中部地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
滋賀県	大津市域地区	普通車	1.2 km	480 円	90 円	246 m	1.2 km	500 円	90 円	236 m
	湖南地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
	中部・湖東・湖北地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
和歌山県	和歌山市域地区	中型車	1.5 km	600 円	90 円	332 m	1.5 km	650 円	90 円	276 m
	有田・御坊地区	普通車	1.4 km	500 円	80 円	346 m	1.4 km	530 円	80 円	326 m
	橋本地区	普通車	1.5 km	590 円	80 円	260 m	1.5 km	610 円	80 円	251 m
	紀南地区	普通車	1.2 km	540 円	90 円	289 m	1.2 km	580 円	90 円	269 m

出典)「一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について
(令和2年2月1日から適用)」

● 年間配布日数 (平日) [日/年]

$$= 245 \text{ 日/年}$$

: 1年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数。

①-3 医師による往診

医療施設へ近江鉄道線を利用して通院している人の内、タクシー券の配布条件とした 65 歳以上の人に該当する人の診察のために、医師が往診するとして算出した。

算定式(1)①-3：医師による往診

医師による往診費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{医師及び看護師の person 費 [円/年チーム]} \times \text{必要チーム数 [チーム]} \\
 &+ \text{往診調整担当事務員等諸経費 [円/年]} \\
 &= 20,717,000 \text{ 円/年チーム} \times 5 \text{ チーム} + 8,166,000 \text{ 円/年} \\
 &= \boxed{111,751,000 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 医師及び看護師の person 費 [円/年チーム]

$$\begin{aligned}
 &= \text{医師1人当たり person 費 [円/年]} + \text{看護師1人当たり person 費 [円/年]} \\
 &= 15,166,000 \text{ 円/年} + 5,551,000 \text{ 円/年} \\
 &= \underline{20,717,000 \text{ 円/年チーム}}
 \end{aligned}$$

○ 医師1人当たり person 費 [円/年]

$$= 15,166 \text{ 千円/年}$$

：「病院経営監理指標」に示されている近畿地方の一般病院・自治体開設病院の常勤医師1人当たり person 費。

○ 看護師1人当たり person 費 [円/年]

$$= 5,551 \text{ 千円/年}$$

：「病院経営監理指標」に示されている近畿地方の一般病院・自治体開設病院の常勤看護師1人当たり person 費。

表 医師・看護師 person 費(一般病院・自治体開設)(千円/年)

自治体	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
常勤医師1人当たり	22,071	18,144	14,935	16,505	15,166	16,503	17,342	16,002
常勤看護師1人当たり	5,501	5,779	5,981	5,593	5,551	5,320	5,720	5,333

出典)「平成 29 年度 病院経営監理指標」(厚生労働省)

● 必要チーム数 [チーム]

$$\begin{aligned}
 &: \text{平日に近江鉄道線を利用して通院している 65 歳以上の高齢者数 [人/日]} \\
 &\div \text{1日往診可能患者数 [人/日]} \\
 &= \underline{1 \text{ チーム}}
 \end{aligned}$$

$$= 72 \text{ 人/日} \div 16 \text{ 人/日}$$

$$= 4.50 \text{ チーム} \Rightarrow \underline{5 \text{ チーム}}$$

○ 平日に近江鉄道線を利用して通院している 65 歳以上の高齢者数 [人/日]

$$= 71.4 \text{ 人/日} \Rightarrow \underline{72 \text{ 人/日}}$$

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人
65 歳以上	12.4 人	0.0 人	71.4 人	26.1 人	16.5 人	92.0 人	30.2 人	263.6 人	512.1 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

○ 1日往診可能患者数 [人/日]

= 16 人/日

: 患者1人当たりの診察と移動に要する時間を 30 分と設定し、1日8時間で診察可能な患者数。

● 往診調整担当事務員等諸経費 [円/年]

= 8,166 千円/年

: 職員1人が往診調整担当事務を行うと設定。

○ 職員1人当たり人件費 [円/年]

= 8,166 千円/年

: 「病院経営監理指標」に示されている近畿地方の一般病院・自治体開設病院の職員1人当り人件費。

表 職員人件費(一般病院・自治体開設)(千円/年)

自治体	北海道	東 北	関 東	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州
職員1人当たり人件費	8,871	8,580	8,467	8,231	8,166	7,480	7,801	7,680

出典)「平成 29 年度 病院経営監理指標」(厚生労働省)

② 医療費の増加

現在の近江鉄道線利用者が自動車で送迎してもらい、またはタクシーを利用することにより駅へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加額を、近江鉄道線が廃止された場合に減少する歩数により算出した。

算定式(1)②：医療費の増加

医療費増加額 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{減少1歩当たりの医療費増加額 [円/歩]} \\
 &\quad \times \text{近江鉄道線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数 [歩/年]} \\
 &\quad \times \text{医療費行政負担割合 [\%]} \\
 &= 0.061 \text{ 円/歩} \times 5,573,705,051 \text{ 歩/年} \times 38.4 \% \\
 &= \boxed{130,558,467 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

●減少1歩当たりの医療費増加額 [円/歩]

$$= 0.061 \text{ 円/歩}$$

：筑波大学久野研究室による新潟県見附市での健康運動教室参加者における運動活動量の歩行量への換算と医療費抑制効果推計値。

●近江鉄道線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数 [歩/年]

$$= \text{近江鉄道線年間利用者数 [人/年度]}$$

$$\times \text{近江鉄道線利用者が近江鉄道線の駅まで歩く距離 [m]} \div \text{歩幅 [m]}$$

$$= 4,828,222 \text{ 人/年度} \times 800\text{m} \div 0.693\text{m}$$

$$= \underline{5,573,705,051 \text{ 歩}}$$

○近江鉄道線年間利用者数 [人/年度]

$$= \underline{4,828,222 \text{ 人/年度}}$$

○近江鉄道線利用者が近江鉄道線の駅まで歩く距離 [m]

$$= 800\text{m}$$

：分野別代替費用算出条件として設定した鉄道勢圏(p.53 参照)

○歩幅 [m]

$$= 0.693\text{m}$$

：国立長寿医療研究センターが発表している「老化に関する長期縦断疫学研究」において示されている40歳以上の人の平均の通常歩行歩幅を設定。

表 通常歩行歩幅 (cm)

	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	80 歳以上	計
男性	75.6	74.0	72.7	68.2	62.4	71.9
女性	68.1	69.6	67.3	63.6	58.3	66.6
計	71.8	71.8	70.1	66.0	60.5	69.3

出典)「老化に関する長期縦断疫学研究」(国立長寿医療研究センター)

● 医療費行政負担割合[%]

= 38.4% (国庫 25.3% 地方 13.1%)

・出典は、平成 29 年度財源別国民医療費割合。

(2) 商業分野

商業分野においては、“買物バスの運行”、“買物のためのタクシー券配布”について行財政負担額の算出を行い、商業分野における分野別代替費用としては、いずれか小さいものとした。

①-1 買物バスの運行

商業施設へ近江鉄道線を利用して買物に行っている人を、買物バスで送迎するとして算出した。買物バスは、毎日運行するとした。

算定式(2)①-1：買物バスの運行

買物バス運行費用【円/年】

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス利用料金【円/日】} \times \text{年間運行日数（全日）【日/年】} \\
 &= 61,967 \text{ 円/日} \times 365 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{22,617,780 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

●貸切バス利用料金【円/日】

：貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。

また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス時間制運賃下限額【円/時間】(税別)} \times \text{消費税} \\
 &\quad \times (\text{運行時間【時間/日】} + \text{点呼点検時間【時間/日】}) \\
 &\quad \times \text{貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数} \\
 &= 4,340 \text{ 円/時間} \times 1.10 \times (9 \text{ 時間/日} + 2 \text{ 時間/日}) \times 1.18 \\
 &= \underline{61,967 \text{ 円/日}}
 \end{aligned}$$

○貸切バス時間制運賃下限値【円/時間】(税別)

：貸切バスの時間制運賃は、下表に示す近畿運輸局での貸切バス時間制運賃下限値を用いた。

表 貸切バス時間制運賃下限額(円/時間)(税別)

運輸局	北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局
時間制運賃下限額	3,080	3,740	3,850	3,690	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950

出典)「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲(平成26年3月31日現在)」

○運行時間【時間/日】

：運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として9時間/日となる(表3.4.5参照)。

・ 運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の沿線 10 市町を域内とした、表 3.4.5 を作成し、時刻帯別合計値の割合(表 3.4.5 参照)を近江鉄道線の買物目的利用者数(表 3.4.4 参照)に乗じて、近江鉄道線の時刻帯別買物目的利用者数を推計する。その合計が、買物目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別買物目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{買物バス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別買物目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{ 人/台}$$

表 3. 4. 4 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・ 買物バス乗車定員数 [人/台]

$$= 28 \text{ 人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○ 点呼点検時間 [時間/日]

$$= \text{平日のバス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 1 \text{ 台/日} \times 2 \text{ 時間/台}$$

$$= 2 \text{ 時間/日}$$

・ バス必要台数 [台/日]

：表 3.4.5 に示す「時刻帯別買物目的利用者数」で設定したバス必要台数。
結果として1台/日となる。

・ 点呼点検時間 [時間/台]

$$= 2 \text{ 時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（近畿運輸局 平成 26 年 3 月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1 時間ずつ合計 2 時間とした。

○ 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

$$= 1.18$$

：「算出ガイドライン(案)」に基づき設定した。

● 年間運行日数 (全日) [日/年]

$$= 365 \text{ 日/年}$$

表 3.4.5 時刻帯別買物目的の利用者数[人/時間]

時間		1 時台	2 時台	3 時台	4 時台	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	24 時台	計
バス利用者の 乗降目的	域内→域内	82	60	19	25	47	339	325	1,198	4,609	12,303	8,497	4,049	5,152	5,923	5,792	6,898	5,871	3,627	2,014	1,017	398	168	138	17	68,568
	域外→域内	0	0	0	0	9	0	44	151	312	874	885	598	854	653	463	678	298	693	490	194	115	0	56	30	7,407
	域内→域外	0	0	0	0	0	0	48	252	968	851	480	573	622	835	808	447	363	439	243	79	69	0	31	0	7,108
	域内→域内	89	60	20	19	58	458	995	1,492	2,815	4,884	10,055	8,453	4,565	6,238	8,424	10,126	10,392	7,853	4,989	3,500	2,613	1,282	411	187	89,978
	域外→域内	0	29	0	29	0	0	51	80	31	302	551	364	299	452	619	720	730	536	342	201	182	204	108	74	5,904
乗降目的 の乗客	域内→域外	0	0	0	0	0	0	0	31	67	176	576	413	380	343	559	654	247	264	302	146	109	16	57	0	4,340
	合計	171	149	39	73	114	797	1,463	3,204	8,802	19,390	21,044	14,450	11,872	14,454	16,665	19,523	17,901	13,412	8,380	5,137	3,486	1,670	801	308	183,305
乗客比率		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.05	0.11	0.11	0.08	0.06	0.08	0.09	0.11	0.10	0.07	0.05	0.03	0.02	0.01	0.00	0.00	1.00
近江鉄道線買物目的の利用者数		0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	1.0	1.9	4.1	11.2	24.7	26.8	18.4	15.1	18.4	21.2	24.9	22.8	17.1	10.7	6.5	4.4	2.1	1.0	0.4	233.4
買物バス利用者数											24.7	26.8	18.4	15.1	18.4	21.2	24.9	22.8	17.1							189
バス必要台数											1台	1台	1台	1台	1台	1台	1台	1台	1台							
運行時間											○	○	○	○	○	○	○	○	○	■						

○:運行時間 ■:点呼点検時間

①-2 買物のためのタクシー券配布

商業施設へ近江鉄道線を利用して買物に行っている人の内、タクシー券の配布条件とした 65 歳以上の人に買物のためのタクシー券を配布するとして算出した。タクシー券は、毎日配布するとした。

算定式(2)①-2：買物のためのタクシー券配布

買物のためのタクシー券配布費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{近江鉄道線を利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\
 &\quad \times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \times 2 \text{ (1往復) [回]} \\
 &\quad \times \text{年間配布日数 (全日) [日/年]} \\
 &= 27 \text{ 人/日} \times 3,185 \text{ 円/人回} \times 2 \text{ (1往復) 回} \times 365 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{62,776,350 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 近江鉄道線を利用して買物しているタクシー券配布対象者 [人/日]

: 65 歳以上の買物目的の利用者数 [人/日]

$$= 26.1 \text{ 人/日} \Rightarrow \underline{27 \text{ 人/日}}$$

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人
65 歳以上	12.4 人	0.0 人	71.4 人	26.1 人	16.5 人	92.0 人	30.2 人	263.6 人	512.1 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

● 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]

: 目的地までタクシーで移動するとして、65 歳以上の近江鉄道線買物目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

➤ 平均乗車距離

: 平成 22 年パーソントリップ調査結果から、近江鉄道線利用のうち 65 歳以上の買物目的利用者の平均移動距離を算出した。このときの乗車距離は駅間の直線距離とした。

65 歳以上の買物目的利用者の平均乗車距離は、下表に示すとおりである。

表 近江鉄道線利用の目的別年齢別平均乗車距離

目 的	通院	買物	通学	観光	その他
利用者全体	—	—	7,986 m	6,332 m	—
65 歳以上	6,097 m	8,421 m	—	—	8,354 m

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

○ 平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用) [円/人回]

: タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

- ・ 距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、表 3.4.6 に示す近江鉄道沿線市町が適用される「滋賀県中部・湖東・湖北地区」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$\begin{aligned}
&= \text{初乗運賃 [円]} + \text{平均乗車距離までの加算回数 [回]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= \text{初乗運賃 [円]} + \\
&\quad (\text{平均乗車距離 [km]} - \text{初乗距離 [km]}) \div \text{加算距離 [km]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= (470 \text{ 円} + 500 \text{ 円}) \div 2 \\
&\quad + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div (0.242 \text{ km} + 0.257 \text{ km}) \div 2 \\
&\quad \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= 485 \text{ 円} + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div 0.2495 \text{ km} \times 90 \text{ 円/回})
\end{aligned}$$

○ 65 歳以上の高齢者の買物目的のタクシー料金 [円]

$$\begin{aligned}
&= 485 \text{ 円} + ((8,421 \text{ m} - 1,100 \text{ m}) \div 249.5 \text{ m} \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= \underline{3,185 \text{ 円}}
\end{aligned}$$

* 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

表 3.4.6 公定幅運賃:タクシーに係る基本運賃

			下限運賃				上限運賃			
			初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離	初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離
大阪府	大坂市域・北摂地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
	河北・河南・河南 B・泉州・豊能郡地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
京都府	京都市域地区	普通車	1.2 km	420 円	80 円	276 m	1.2 km	460 円	80 円	252 m
	京都北部地区	普通車	1.3 km	550 円	80 円	234 m	1.3 km	570 円	80 円	226 m
兵庫県	神戸・阪神間地区	普通車	1.5 km	610 円	80 円	249 m	1.5 km	660 円	80 円	230 m
	姫路・東西播地区	中型車	1.3 km	610 円	80 円	299 m	1.3 km	660 円	80 円	240 m
	淡路島地区	普通車	1.3 km	640 円	80 円	239 m	1.3 km	650 円	80 円	235 m
	兵庫北部地区	普通車	1.3 km	600 円	80 円	285 m	1.3 km	640 円	80 円	226 m
奈良県	奈良市域地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	生駒地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	中部地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
滋賀県	大津市域地区	普通車	1.2 km	480 円	90 円	246 m	1.2 km	500 円	90 円	236 m
	湖南地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
	中部・湖東・湖北地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
和歌山県	和歌山市域地区	中型車	1.5 km	600 円	90 円	332 m	1.5 km	650 円	90 円	276 m
	有田・御坊地区	普通車	1.4 km	500 円	80 円	346 m	1.4 km	530 円	80 円	326 m
	橋本地区	普通車	1.5 km	590 円	80 円	260 m	1.5 km	610 円	80 円	251 m
	紀南地区	普通車	1.2 km	540 円	90 円	289 m	1.2 km	580 円	90 円	269 m

出典)「一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について
(令和2年2月1日から適用)」

● 年間配布日数 (全日) [日/年]

$$= \underline{365 \text{ 日/年}}$$

(3) 教育分野

教育分野においては、“貸切スクールバスの運行”、“通学のためのタクシー券配布”について行財政負担額の算出を行い、教育分野における分野別代替費用としてはいずれか小さいものとした。

①-1 貸切スクールバスの運行

学校へ近江鉄道線を利用して通学している学生の通学手段として、貸切のスクールバスを運行するとして算出した。貸切スクールバスは、夏休み等を除く平日のみ運行するとした。

算定式(3)①-1：貸切スクールバスの運行

貸切スクールバス運行費用【円/年】

$$\begin{aligned} &= \text{貸切バス利用料金【円/日】} \times \text{年間通学日数【日/年】} \\ &= 867,531 \text{ 円/日} \times 200 \text{ 日/年} \\ &= \boxed{173,506,256 \text{ 円/年}} \end{aligned}$$

●貸切バス利用料金【円/日】

：貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。

また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。

$$\begin{aligned} &= \text{貸切バス時間制運賃下限額【円/時間】(税別)} \times \text{消費税} \\ &\quad \times (\text{運行時間【時間/日】} + \text{点呼点検時間【時間/日】}) \\ &\quad \times \text{貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数} \\ &= 4,340 \text{ 円/時間} \times 1.10 \times (100 \text{ 時間/日} + 54 \text{ 時間/日}) \times 1.18 \\ &= \underline{867,531 \text{ 円/日}} \end{aligned}$$

○貸切バス時間制運賃下限値【円/時間】(税別)

：貸切バスの時間制運賃は、下表に示す近畿運輸局での貸切バス時間制運賃下限値を用いた。

表 貸切バス時間制運賃下限額(円/時間)(税別)

運輸局	北海道 運輸局	東北 運輸局	関東 運輸局	北陸信越 運輸局	中部 運輸局	近畿 運輸局	中国 運輸局	四国 運輸局	九州 運輸局	沖縄総合 事務局
時間制運賃 下限額	3,080	3,740	3,850	3,690	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950

出典)「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲
(平成26年3月31日現在)」

○運行時間【時間/日】

：平日の運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として100時間/日となる。(表3.4.8参照)

・ 運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の沿線 10 市町を域内とした、表 3.4.8 に示す表を作成し、時刻帯別合計値の割合(表 3.4.8 参照)を近江鉄道線の通学目的利用者数(表 3.4.7 参照)に乗じて、近江鉄道線の時刻帯別通学目的利用者数を推計する。その合計が、通学目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別通学目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{貸切スクールバス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別通学目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{ 人/台}$$

表 3.4.7 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・ 貸切スクールバス乗車定員数 [人/台]

$$= 28 \text{ 人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○ 点呼点検時間 [時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 27 \text{ 台/日} \times 2 \text{ 時間/台}$$

$$= 54 \text{ 時間/日}$$

・ バス必要台数 [台/時間]

：表 3.4.8 に示す「時刻帯別通学目的利用者数」で設定した平日のバス必要台数。
結果として 27 台/日となる。

・ 点呼点検時間 [時間/台]

$$= 2 \text{ 時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（近畿運輸局 平成 26 年 3 月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1 時間ずつ合計 2 時間とした。

○ 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

$$= 1.18$$

：「算出ガイドライン(案)」に基づき設定した。

● 年間通学日数 [日/年]

$$= 200 \text{ 日/年}$$

：「算出ガイドライン(案)」に基づき、我が国の小中学校において概ね授業が行われている授業日数を設定。

表 3.4.8 時刻帯別通学目的利用者数 [人/時間]

時間			1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	計
			域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	
バス利用状況	通学目的	域内→域内	0	0	0	0	0	196	20,689	34,741	1,483	506	65	140	120	137	136	278	36	96	34	0	0	0	0	0	58,657
		域外→域内	0	0	0	0	0	0	569	2,602	686	407	244	89	0	0	0	66	0	0	0	33	26	0	0	0	4,722
	通学目的のある 帰宅目的	域内→域外	0	0	0	0	123	2,349	4,018	1,975	606	521	162	118	78	40	100	64	0	33	35	0	0	0	0	0	10,222
		域内→域内	0	57	0	0	0	27	637	1,103	154	111	447	771	783	2,916	14,821	19,050	13,080	6,537	4,088	3,601	2,129	1,310	226	24	71,872
バス利用状況	通学目的のある 帰宅目的	域外→域内	133	0	0	0	0	0	67	30	60	69	0	24	234	153	448	873	1,499	1,828	1,575	1,209	841	742	324	22	10,131
		域内→域外	0	0	0	0	0	0	74	104	37	36	77	112	73	93	419	705	798	796	400	335	130	287	45	0	4,521
	バス利用状況	合計	133	57	0	0	123	2,572	26,054	40,555	3,026	1,650	995	1,254	1,288	3,339	15,924	21,036	15,413	9,290	6,165	5,171	3,100	2,339	595	46	160,125
		構成比	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.16	0.25	0.02	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.02	0.10	0.13	0.10	0.06	0.04	0.03	0.02	0.01	0.00	0.00
近江鉄道線通学目的利用者数			2.5	1.1	0.0	0.0	2.3	47.9	485.0	755.0	56.3	30.7	18.5	23.3	24.0	62.2	296.4	391.6	286.9	172.9	114.8	96.3	57.7	43.5	11.1	0.9	2,980.9
貸切スクールバス利用者数									485.0	755.0						62.2	296.4	391.6	286.9	172.9	114.8	96.3					2,661
バス必要台数									18台	27台						3台	11台	14台	11台	7台	5台	4台					
運行時間								■	○	○						○	○	○	○	○	○	○	■				
3台目								■	○	○						○	○	○	○	○	○	○	■				
4台目								■	○	○							○	○	○	○	○	○	■				
5台目								■	○	○							○	○	○	○	○	○	■				
6・7台目								■	○	○							○	○	○	○	○	○	■				
8～11台目								■	○	○							○	○	○	○	○	○	■				
12～14台目								■	○	○							○	○	○	○	○	○	■				
15～18台目								■	○	○																	
19～27台目									■	○																	

○:運行時間 ■:点呼点検時間

①-2 通学のためのタクシー券配布

学校へ近江鉄道線を利用して通学している学生に、通学のためのタクシー券を配布するとして算出した。通学のためのタクシー券配布は、夏休み等を除く平日のみとした。

算定式(3)①-2：通学のためのタクシー券配布

通学のためのタクシー券配布費用【円/年】

$$\begin{aligned}
 &= \text{近江鉄道線を利用して通学している人数【人/日】} \\
 &\quad \times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用【円/人回】} \times 2 \text{ (1往復)【回】} \\
 &\quad \times \text{年間通学日数【日/年】} \\
 &= 2,981 \text{ 人/日} \times 3,005 \text{ 円/人回} \times 2 \text{ (1往復) 回} \times 200 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{3,583,162,000 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 近江鉄道線を利用して通学している人数【人/日】

: 通学目的の利用者数【人/日】

= 2,980.9 人/日 ⇒ 2,981 人/日

表 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

● 1人1回当たりタクシー券配布費用【円/人回】

: 目的地までタクシーで移動するとして、近江鉄道線通学目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

➤ 平均乗車距離

: 平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の近江鉄道線利用のうち通学目的利用者の平均移動距離を算出した。このときの乗車距離は駅間の直線距離とした。

通学目的利用者の平均乗車距離は、下表に示すとおりである。

表 近江鉄道線利用の目的別年齢別平均乗車距離

目 的	通院	買物	通学	観光	その他
利用者全体	—	—	7,986 m	6,332 m	—
65 歳以上	6,097 m	8,421 m	—	—	8,354 m

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

○ 平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用)【円/人回】

- : タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。
- ・ 距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、表 3.4.9 に示す近江鉄道沿線市町が適用される「滋賀県中部・湖東・湖北地区」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$\begin{aligned}
&= \text{初乗運賃 [円]} + \text{平均乗車距離までの加算回数 [回]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= \text{初乗運賃 [円]} + \\
&\quad (\text{平均乗車距離 [km]} - \text{初乗距離 [km]}) \div \text{加算距離 [km]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\
&= (470 \text{ 円} + 500 \text{ 円}) \div 2 \\
&\quad + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div (0.242 \text{ km} + 0.257 \text{ km}) \div 2 \\
&\quad \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= 485 \text{ 円} + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div 0.2495 \text{ km} \times 90 \text{ 円/回})
\end{aligned}$$

○ 通学目的利用者のタクシー料金 [円]

$$\begin{aligned}
&= 485 \text{ 円} + ((7,986 \text{ m} - 1,100 \text{ m}) \div 249.5 \text{ m} \times 90 \text{ 円/回}) \\
&= \underline{3,005 \text{ 円}}
\end{aligned}$$

＊ 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

表 3.4.9 公定幅運賃:タクシーに係る基本運賃

			下限運賃				上限運賃			
			初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離	初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離
大阪府	大坂市域・北摂地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
	河北・河南・河南 B・泉州・豊能郡地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
京都府	京都市域地区	普通車	1.2 km	420 円	80 円	276 m	1.2 km	460 円	80 円	252 m
	京都北部地区	普通車	1.3 km	550 円	80 円	234 m	1.3 km	570 円	80 円	226 m
兵庫県	神戸・阪神間地区	普通車	1.5 km	610 円	80 円	249 m	1.5 km	660 円	80 円	230 m
	姫路・東西播地区	中型車	1.3 km	610 円	80 円	299 m	1.3 km	660 円	80 円	240 m
	淡路島地区	普通車	1.3 km	640 円	80 円	239 m	1.3 km	650 円	80 円	235 m
	兵庫北部地区	普通車	1.3 km	600 円	80 円	285 m	1.3 km	640 円	80 円	226 m
奈良県	奈良市域地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	生駒地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	中部地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
滋賀県	大津市域地区	普通車	1.2 km	480 円	90 円	246 m	1.2 km	500 円	90 円	236 m
	湖南地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
	中部・湖東・湖北地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
和歌山県	和歌山市域地区	中型車	1.5 km	600 円	90 円	332 m	1.5 km	650 円	90 円	276 m
	有田・御坊地区	普通車	1.4 km	500 円	80 円	346 m	1.4 km	530 円	80 円	326 m
	橋本地区	普通車	1.5 km	590 円	80 円	260 m	1.5 km	610 円	80 円	251 m
	紀南地区	普通車	1.2 km	540 円	90 円	289 m	1.2 km	580 円	90 円	269 m

出典)「一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について
(令和2年2月1日から適用)」

● 年間通学日数 [日/年]

$$= 200 \text{ 日/年}$$

: 「算出ガイドライン(案)」に基づき、我が国の小中学校において概ね授業が行われている授業日数を設定。

(4) 観光分野

観光分野の行財政負担額の算出は、“観光地送迎貸切バスの運行”、“観光タクシーの運行”について行い、観光分野における分野別代替費用としては、いずれか小さいものとした。

①-1 観光地送迎貸切バスの運行

近江鉄道線を利用して観光施設に行っている人を、貸切バスで送迎するとして算出した。観光地送迎バスは、毎日運行するとした。

算定式(4)①-1：観光地送迎貸切バスの運行

観光地送迎貸切バス運行費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス利用料金 [円/日]} \times \text{年間運行日数 (全日) [日/年]} \\
 &= 61,967 \text{ 円/日} \times 365 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{22,617,780 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

●貸切バス利用料金 [円/日]

：貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。

また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。

$$\begin{aligned}
 &= \text{貸切バス時間制運賃下限額 [円/時間] (税別)} \times \text{消費税} \\
 &\quad \times (\text{運行時間 [時間/日]} + \text{点呼点検時間 [時間/日]}) \\
 &\quad \times \text{貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数} \\
 &= 4,340 \text{ 円/時間} \times 1.10 \times (9 \text{ 時間/日} + 2 \text{ 時間/日}) \times 1.18 \\
 &= \underline{61,967 \text{ 円/日}}
 \end{aligned}$$

○貸切バス時間制運賃下限値 [円/時間] (税別)

：貸切バスの時間制運賃は、下表に示す近畿運輸局での貸切バス時間制運賃下限値を用いた。

表 貸切バス時間制運賃下限額(円/時間)(税別)

運輸局	北海道 運輸局	東北 運輸局	関東 運輸局	北陸信越 運輸局	中部 運輸局	近畿 運輸局	中国 運輸局	四国 運輸局	九州 運輸局	沖縄総合 事務局
時間制運賃 下限額	3,080	3,740	3,850	3,690	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950

出典)「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲
(平成26年3月31日現在)」

○運行時間 [時間/日]

：運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として9時間/日となる(表3.4.10参照)。

・ 運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の沿線 10 市町を域内とした、表 3.4.10 に示す表を作成し、時刻帯別合計値の割合(表 3.4.10 参照)を近江鉄道線の観光地送迎バス利用対象者数に乗じて、近江鉄道線の時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数を推計する。その合計が、観光地送迎バス利用対象者数の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{観光地送迎貸切バス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{ 人/台}$$

・ 近江鉄道線観光地送迎貸切バス利用対象者数 [人/日]

：下表に示す近江鉄道線観光目的利用者のうち観光地送迎貸切バス利用者の割合

$$= \text{近江鉄道線観光目的利用者} [\text{人/日}] \times \text{観光地送迎貸切バス利用者割合} [\%]$$

$$= 26.1 \text{ 人/日} \times 36.8\%$$

$$= \underline{9.6 \text{ 人/日}}$$

表 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・ 観光地送迎貸切バス利用者割合 [%]

$$= 36.8\%$$

：下表に示す近江鉄道線観光目的利用者のうち、域外在住者の域内着及び、域内内々を移動する人の割合とした。

表 近江鉄道線利用者の観光目的での域内発着トリップ数

	発	着	内々	関連トリップ 計
域内在住	12	0	0	12
	63.2 %	0.0 %	0.0 %	63.2 %
域外在住	0	7	0	7
	0.0 %	36.8 %	0.0 %	36.8 %
合計	12	7	0	19
	63.2 %	36.8 %	0.0 %	100.0 %

出典)平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果

・ 観光地送迎貸切バス乗車定員数 [人/台]

$$= \underline{28 \text{ 人/台}}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○ 点呼点検時間 [時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 1 \text{ 台/日} \times 2 \text{ 時間/台}$$

$$= \underline{2 \text{ 時間/日}}$$

- ・ バス必要台数 [台/日]

： 表 3.4.10 に示す「時刻帯別観光目的利用者数」で設定した平日のバス必要台数。結果として1台/日となる。

- ・ 点呼点検時間 [時間/台]

= 2時間/台

： 点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（近畿運輸局 平成 26 年 3 月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1 時間ずつ合計 2 時間とした。

- 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

= 1.18

： 「算出ガイドライン(案)」に基づき設定した。

- 年間運行日数（全日） [日/年]

= 365 日/年

表 3.4.10 時刻帯別観光目的利用者数 [人/時間]

バス 乗降 場所	時間	1 時 台	2 時 台	3 時 台	4 時 台	5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	計
		域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内	域内→域内
観光目的 のある 乗降目的	到着	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	19	33	136	271	118	42	21	103	0	34	0	0	0	0	845
	出発	0	0	0	0	17	45	472	1,160	509	380	531	380	224	304	145	40	39	75	16	0	0	0	0	0	4,337
観光目的 のある 乗降目的	域内→域外	0	0	0	0	29	78	158	22	15	63	0	91	118	337	664	973	439	56	85	99	105	71	0	0	3,403
	合計	0	0	0	0	46	123	630	1,182	524	511	550	504	478	912	927	1,055	499	234	101	133	105	71	0	0	8,585
近江鉄道線観光目的利用者数	乗降比率	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.07	0.14	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.11	0.11	0.12	0.06	0.03	0.01	0.02	0.01	0.01	0.00	0.00	1.00
	乗降比率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.7	1.3	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	1.0	1.0	1.2	0.6	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	9.6
観光地送迎貸切バス利用者数	乗降比率							0.7	1.3	0.6	0.6	0.6	0.6		1.0	1.0	1.2									8
	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
バス必要台数	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
運行時間	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
運行時間	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									
	乗降比率							1台	1台	1台	1台	1台	1台		1台	1台	1台									

○:運行時間 ■:点呼点検時間

①-2 観光タクシーの運行

近江鉄道線を利用して観光施設に行っている人の移動手段として、観光タクシーを運行するとして算出した。なお、観光タクシーは、表 3.4.13 に示すとおり、3 時間で約 15,000 円と高額であるため、分野別代替費用が過剰にならないように、本分析では通常のタクシー料金により算出した。

また、観光タクシーは毎日運行するとした。

算定式(4)①-2：観光タクシーの運行

観光タクシー運行費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{近江鉄道線を利用して観光しているグループ} [\text{グループ/日}] \\
 &\quad \times \text{1グループ1回当たりタクシー料金} [\text{円/グループ回}] \times 2 \text{ (1往復)} [\text{回}] \\
 &\quad \times \text{年間運行日数 (全日)} [\text{日/年}] \\
 &= 4 \text{ グループ/日} \times 2,375 \text{ 円/グループ回} \times 2 \text{ (1往復) 回} \times 365 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{6,935,000 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 近江鉄道線を利用して観光しているグループ [グループ/日]

： 1グループ3人で移動するとし、近江鉄道線の観光目的利用者数から算出。

$$= \text{観光目的利用者数} [\text{人/日}] \div \text{1グループ人数} [\text{人/グループ}]$$

$$= 9.6 \text{ 人/日} \div 3 \text{ 人/グループ}$$

$$= 3.2 \text{ グループ/日} \Rightarrow \underline{4 \text{ グループ/日}}$$

○ 近江鉄道線観光タクシー利用対象者数 [人/日]

： 下表に示す近江鉄道線観光目的利用者のうち、観光タクシー利用者の割合

$$= \text{近江鉄道線観光目的利用者} [\text{人/日}] \times \text{観光タクシー利用者割合} [\%]$$

$$= 26.1 \text{ 人/日} \times 36.8\%$$

$$= \underline{9.6 \text{ 人/日}}$$

表 近江鉄道線利用者の目的別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・ 観光タクシー利用者割合 [%]

$$= 36.8\%$$

： 表 3.4.11 に示す近江鉄道線観光目的利用者のうち、域外在住者の域内着及び、域内内々を移動する人の割合とした。

表 3.4.11 近江鉄道線利用者の観光目的での域内発着トリップ数

	発	着	内々	関連トリップ計
域内在住	12	0	0	12
	63.2 %	0.0 %	0.0 %	63.2 %
域外在住	0	7	0	7
	0.0 %	36.8 %	0.0 %	36.8 %
合計	12	7	0	19
	63.2 %	36.8 %	0.0 %	100.0 %

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果

● 1グループ1回当たりタクシー料金 [円/グループ回]

： 目的地までタクシーで移動するとして、近江鉄道線観光目的利用の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1グループ1回当たりタクシー料金として設定した。

➤ 平均乗車距離

： 平成 22 年パーソントリップ調査結果から、平日の近江鉄道線利用のうち観光目的利用者の平均移動距離を算出した。このときの乗車距離は駅間の直線距離とした。
観光目的利用者の平均乗車距離は、下表に示すとおりである。

表 近江鉄道線利用の目的別年齢別平均乗車距離

目 的	通院	買物	通学	観光	その他
利用者全体	—	—	7,986 m	6,332 m	—
65 歳以上	6,097 m	8,421 m	—	—	8,354 m

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

○ 平均乗車距離のタクシー料金(1グループ1回当たりタクシー料金) [円/グループ回]

： タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

・ 距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、表 3.4.12 に示す近江鉄道沿線市町が適用される「滋賀県中部・湖東・湖北地区」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$= \text{初乗運賃 [円]} + \text{平均乗車距離までの加算回数 [回]} \times \text{加算運賃 [円/回]}$$

$$= \text{初乗運賃 [円]} + \\ (\text{平均乗車距離 [km]} - \text{初乗距離 [km]}) \div \text{加算距離 [km]} \times \text{加算運賃 [円/回]} \\ = (470 \text{ 円} + 500 \text{ 円}) \div 2 \\ + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div (0.242 \text{ km} + 0.257 \text{ km}) \div 2 \\ \times 90 \text{ 円/回})$$

$$= 485 \text{ 円} + ((\text{平均乗車距離 [km]} - 1.1 \text{ km}) \div 0.2495 \text{ km} \times 90 \text{ 円/回})$$

○ 観光目的のタクシー料金

$$= 485 \text{ 円} + ((6,332 \text{ m} - 1,100 \text{ m}) \div 249.5 \text{ m} \times 90 \text{ 円/回})$$

$$= 2,375 \text{ 円}$$

＊ 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

表 3.4.12 公定幅運賃:タクシーに係る基本運賃

			下限運賃				上限運賃			
			初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離	初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離
大阪府	大坂市域・北摂地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
	河北・河南・河南 B・泉州・豊能郡地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
京都府	京都市域地区	普通車	1.2 km	420 円	80 円	276 m	1.2 km	460 円	80 円	252 m
	京都北部地区	普通車	1.3 km	550 円	80 円	234 m	1.3 km	570 円	80 円	226 m
兵庫県	神戸・阪神間地区	普通車	1.5 km	610 円	80 円	249 m	1.5 km	660 円	80 円	230 m
	姫路・東西播地区	中型車	1.3 km	610 円	80 円	299 m	1.3 km	660 円	80 円	240 m
	淡路島地区	普通車	1.3 km	640 円	80 円	239 m	1.3 km	650 円	80 円	235 m
	兵庫北部地区	普通車	1.3 km	600 円	80 円	285 m	1.3 km	640 円	80 円	226 m
奈良県	奈良市域地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	生駒地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	中部地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
滋賀県	大津市域地区	普通車	1.2 km	480 円	90 円	246 m	1.2 km	500 円	90 円	236 m
	湖南地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
	中部・湖東・湖北地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
和歌山県	和歌山市域地区	中型車	1.5 km	600 円	90 円	332 m	1.5 km	650 円	90 円	276 m
	有田・御坊地区	普通車	1.4 km	500 円	80 円	346 m	1.4 km	530 円	80 円	326 m
	橋本地区	普通車	1.5 km	590 円	80 円	260 m	1.5 km	610 円	80 円	251 m
	紀南地区	普通車	1.2 km	540 円	90 円	289 m	1.2 km	580 円	90 円	269 m

出典)「一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について
(令和2年2月1日から適用)」

● 年間運行日数（全日）[日/年]

= 365 日/年

表 3.4.13 観光タクシー料金一覧

	近江タクシー	MKタクシー	観光タクシー たびの足
2.5 時間	12,000 円	—	12,540 円
3.0 時間	14,400 円	16,450 円	—
3.5 時間	16,800 円	—	—
4.0 時間	19,200 円	21,150 円	—

出典) 各事業者ホームページ (令和2年3月現在)

* 近江タクシー・MKタクシー: 普通車料金
観光タクシーたびの足: 中型タクシー

(5) 福祉分野

① 通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布

近江鉄道線を利用して、通院・買物・観光以外での自由目的で移動しているタクシー券の配布条件とした 65 歳以上の人に、当該目的のためのタクシー券を配布するとして算出した。タクシー券は、毎日配布するとした。

算定式(5)①：通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布

通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{近江鉄道線を通院・買物・観光以外での自由目的で利用している} \\
 &\quad \text{タクシー券配布対象者数 [人/日]} \\
 &\quad \times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \times 2 \text{ (1往復) [回]} \\
 &\quad \times \text{年間配布日数 (全日) [日/年]} \\
 &= 92 \text{ 人/日} \times 3,185 \text{ 円/人回} \times 2 \text{ (1往復) [回]} \times 365 \text{ 日/年} \\
 &= \boxed{213,904,600 \text{ 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 近江鉄道線を通院・買物・観光以外での自由目的で利用している 65 歳以上の高齢者数 [人/日]

： 65 歳以上の通院・買物・観光以外での自由目的の利用者数 [人/日]

= 91.99 人/日 ⇒ 92 人/日

表 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数

目 的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	合計
利用者全体	2,593.7 人	2,980.9 人	129.1 人	233.4 人	26.1 人	878.8 人	244.4 人	6,141.7 人	13,228.0 人
65 歳以上	12.4 人	0.0 人	71.4 人	26.1 人	16.5 人	91.99 人	30.2 人	263.6 人	512.1 人

(p.55 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑨参照)

● 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]

： 目的地までタクシーで移動するとして、65 歳以上の近江鉄道線その他自由目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

➤ 平均乗車距離

： 平成22年パーソントリップ調査結果から、その他自由目的利用者の平均移動距離を算出した。このときの乗車距離は駅間の直線距離とした。

65 歳以上のその他自由目的利用者の平均乗車距離は、下表に示すとおりである。

表 近江鉄道線利用の目的別年齢別平均乗車距離

目 的	通院	買物	通学	観光	その他
利用者全体	—	—	7,986 m	6,332 m	—
65 歳以上	6,097 m	8,421 m	—	—	8,354 m

出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

○ 平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用) [円/人回]

：タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

・距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、表 3.4.14 に示す近江鉄道沿線市町が適用される「滋賀県中部・湖東・湖北地区」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

= 初乗運賃 [円] + 平均乗車距離までの加算回数 [回] × 加算運賃 [円/回]

= 初乗運賃 [円] +

(平均乗車距離 [km] - 初乗距離 [km]) ÷ 加算距離 [km] × 加算運賃 [円/回]

= (470 円 + 500 円) ÷ 2

+ ((平均乗車距離 [km] - 1.1 km) ÷ (0.242 km + 0.257 km) ÷ 2

× 90 円/回)

= 485 円 + ((平均乗車距離 [km] - 1.1 km) ÷ 0.2495 km × 90 円/回)

○ 65 歳以上の高齢者のその他自由目的のタクシー料金 [円]

= 485 円 + ((8,354 m - 1,100 m) ÷ 249.5 m × 90 円/回)

= 3,185 円

* 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

表 3.4.14 公定幅運賃:タクシーに係る基本運賃

			下限運賃				上限運賃			
			初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離	初乗距離	初乗運賃	加算運賃	加算距離
大阪府	大坂市域・北摂地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
	河北・河南・河南 B・泉州・豊能郡地区	普通車	1.7 km	630 円	80 円	260 m	1.7 km	680 円	80 円	241 m
京都府	京都市域地区	普通車	1.2 km	420 円	80 円	276 m	1.2 km	460 円	80 円	252 m
	京都北部地区	普通車	1.3 km	550 円	80 円	234 m	1.3 km	570 円	80 円	226 m
兵庫県	神戸・阪神間地区	普通車	1.5 km	610 円	80 円	249 m	1.5 km	660 円	80 円	230 m
	姫路・東西播地区	中型車	1.3 km	610 円	80 円	299 m	1.3 km	660 円	80 円	240 m
	淡路島地区	普通車	1.3 km	640 円	80 円	239 m	1.3 km	650 円	80 円	235 m
	兵庫北部地区	普通車	1.3 km	600 円	80 円	285 m	1.3 km	640 円	80 円	226 m
奈良県	奈良市域地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	生駒地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
	中部地区	中型車	1.5 km	660 円	90 円	307 m	1.5 km	690 円	90 円	266 m
滋賀県	大津市域地区	普通車	1.2 km	480 円	90 円	246 m	1.2 km	500 円	90 円	236 m
	湖南地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
	中部・湖東・湖北地区	普通車	1.1 km	470 円	90 円	257 m	1.1 km	500 円	90 円	242 m
和歌山県	和歌山市域地区	中型車	1.5 km	600 円	90 円	332 m	1.5 km	650 円	90 円	276 m
	有田・御坊地区	普通車	1.4 km	500 円	80 円	346 m	1.4 km	530 円	80 円	326 m
	橋本地区	普通車	1.5 km	590 円	80 円	260 m	1.5 km	610 円	80 円	251 m
	紀南地区	普通車	1.2 km	540 円	90 円	289 m	1.2 km	580 円	90 円	269 m

出典)「一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について
(令和2年2月1日から適用)」

● 年間配布日数（全日）〔日/年〕
= 365 日/年

(6) 財政分野

① 土地の価値低下等による税収減少

近江鉄道線廃止時影響エリアの地価が低下することによる税収（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を算出した。

算定式(6)①：土地の価値低下等による税収減少

土地の価値低下等による税収減少額 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{近江鉄道線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税及び都市計画税 [円/年]} \\ &\quad \times \text{土地の価格低下率 [\%]} \\ &= 928,130,357 \text{円/年} \times 1\% \\ &= \boxed{9,281,304 \text{円/年}} \end{aligned}$$

● 近江鉄道線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税及び都市計画税 [円/年]

= 土地の固定資産税及び都市計画税合計 [千円/年]

× 近江鉄道線廃止時影響エリア面積 [km²] ÷ 沿線 10 市町の可住地面積 [km²]

$$= 13,078,789 \text{千円/年} \times 45.39 \text{ km}^2 \div 639.64 \text{ km}^2$$

$$= \underline{928,130,357 \text{円/年}}$$

○ 土地の固定資産税及び都市計画税合計 [円/年]

： 固定資産税 = 36,743,543 千円 都市計画税 = 2,492,823 千円 計 39,236,366 千円

・ 出典は、平成 29 年度財政状況資料集(滋賀県ホームページ)。

・ 土地に係る固定資産税及び都市計画税を固定資産税及び都市計画税の1/3として算出。

$$= 39,236,366 \text{千円/年} \times 1/3 = \underline{13,078,789 \text{千円/年}}$$

○ 近江鉄道線廃止時影響エリア面積 [km²]

= 45.39 km²(人口あり 500m メッシュ面積)

： 3.2(1)「分野別代替費用算出の前提条件」で設定した廃止時影響エリアの人口1人以上の面積を、国勢調査に関する地域メッシュ統計(平成 27 年)を用いて算出。

○ 近江鉄道沿線 10 市町の可住地面積 [km²]

= 639.64 km²(人口あり 500m メッシュ面積)

： 近江鉄道線廃止時影響エリア面積を国勢調査に関する地域メッシュ統計(平成 27 年)を用いて算出しているため、可住地面積についても人口1人以上の地域メッシュを可住地として、地域メッシュ統計(平成 27 年)を用いて算出した。

● 土地の価格低下率 [%]

$$= \underline{1\%}$$

・ 平成 12 年度以降廃止された鉄道駅勢圏と、廃止駅が位置する自治体の存続駅の鉄道駅勢圏(鉄道駅から半径1km)の平成 27 年度までの地価変動の違いを分析した結果であり、存続エリアに対する廃止エリアの土地価格低下率。

(7) 建設分野

① 道路混雑に対応した道路整備(地域公共交通以外の交通分野)

近江鉄道線利用者が全て自動車利用に転換し、鉄道に並行する道路を利用するとしたとき、その道路で自動車交通量が増加し、現道拡幅(車線数の増加)が必要となることによる道路整備費用を、道路施設の耐用年数等を考慮した50年で除して算出する。

ただし、下表に示すように各分野で近江鉄道線の利用目的に応じた対策が検討されているが、通勤目的の利用者への対策はどの分野でも検討されていない。そのため、並行する道路の増加交通量は、通勤目的での利用者が自動車利用に転換するとして算出した。

他分野の貸切バスの運行やタクシー券の配布によっても、自動車交通量は増加するが、それらの増加交通量は、分野別代替費用が過大にならないためにも増加交通量の対象としていない。

表 他分野での対策

分 野	対 策
医療分野	病院送迎貸切バスの運行 通院のためのタクシー券配布 医師による往診
商業分野	買物バスの運行 買物のためのタクシー券配布
教育分野	貸切スクールバスの運行 通学のためのタクシー券配布
観光分野	観光地送迎貸切バスの運行 観光タクシーの運行
福祉分野	その他自由目的での移動のための タクシー券配布

算定式(7)①：道路混雑に対応した道路整備費用（国道・県道）

道路混雑に対応した道路整備費用 [円/年]

$$\begin{aligned}
 &= (2\text{車線拡幅整備単価 [円/m]} \times 2\text{車線整備道路延長 [m]} \\
 &\quad + 4\text{車線拡幅整備単価 [円/m]} \times 4\text{車線整備道路延長 [m]} \\
 &\quad + 6\text{車線拡幅整備単価 [円/m]} \times 6\text{車線整備道路延長 [m]}) \\
 &\quad \div \text{道路施設の耐用年数 [年]} \\
 &= (2.5\text{百万 円/m} \times 3,300 \text{ m} \\
 &\quad + 3.3\text{百万 円/m} \times 17,200 \text{ m} \\
 &\quad + 9.6\text{百万 円/m} \times 200 \text{ m}) \div 50 \text{ 年} \\
 &= (8,250\text{百万 円/m} + 56,760\text{百万 円/m} + 1,920\text{百万 円/m}) \\
 &\quad \div 50 \text{ 年} \\
 &= 66,930\text{百万 円/m} \div 50 \text{ 年} \\
 &= \boxed{1,338.6 \text{ 百万 円/年}}
 \end{aligned}$$

● 車線数別道路拡幅整備単価 [円/m]

：「算出ガイドライン(案)」に示された下表の値とした。

表 道路拡幅整備単価

拡幅後車線数	2 車線	4 車線	6 車線	8 車線
単価 (百万円/m)	2.5	3.3	9.6	14.4

* 整備単価は、工事費（消費税込み）と用地費を集計したものである。

● 車線数別整備道路延長 [m]

：下表に示す拡幅後車線数別整備道路延長。算出手順は次頁以降に示す。

表 拡幅後車線数別整備道路延長

拡幅後車線数	2 車線	4 車線	6 車線
整備延長 (m)	3,300m	17,200m	200m

● 道路施設の耐用年数 [年]

= 50 年

：道路の「費用便益分析マニュアル」での検討年数。

● 車線数別整備道路延長 [m] の算出

○ 車線別整備道路延長の算出手順

車線別整備道路延長は、図 3.4.1 に示す手順に従い算出した。

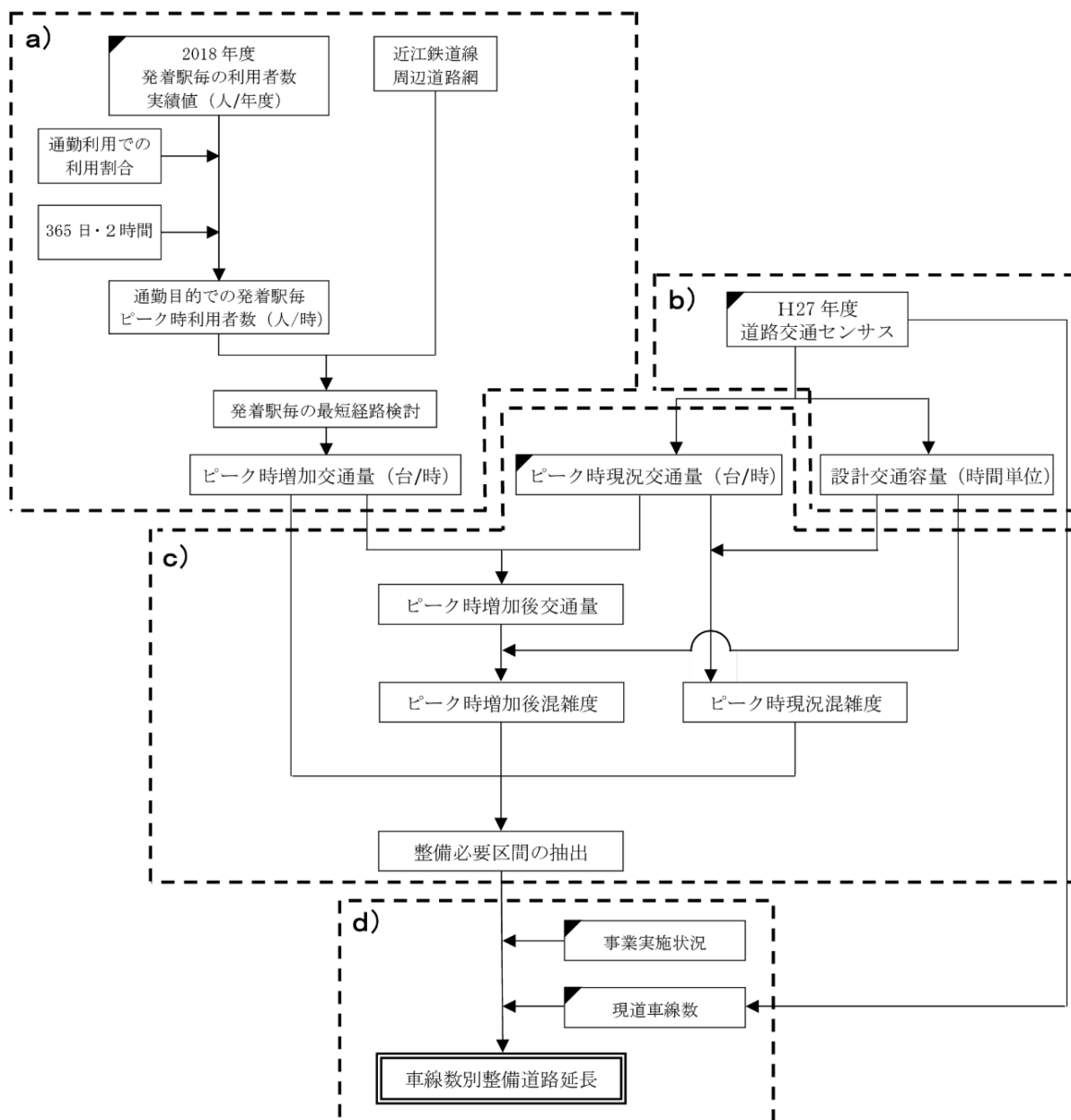


図 3.4.1 車線数別整備道路延長算出手順

【 a ）：自動車利用に転換することによるピーク時増加交通量の推計 】

近江鉄道線利用者が自動車利用に転換することによる道路の増加交通量は、通勤目的の利用者のみが自動車利用に転換するとして推計する。そのため、近江鉄道株式会社より提供された平成 30（2018）年度発着駅毎の利用実績値に、平成 22 年パーソントリップ調査結果から推計した近江鉄道線の通勤目的利用者割合を乗じて、自動車利用に転換する発着駅毎利用者数を算出した。この値を 365 日で除して 1 日の利用者数にするとともに、通勤目的であることから、朝の 7～9 時の 2 時間の利用が多いと考え、さらに 2 時間で除して、ピーク時発着駅毎の利用者数とした。

このピーク時発着駅毎の利用者は、自動車利用に転換したとき、発着駅毎に所要時間が最短となるルートを利用するとして、経路探索を行った。各道路区間のピーク時増加交通量は、ルート探索により得られたルートを利用するピーク時発着駅毎の利用者数（交通量）の総和として算出した。

【 b ）：設計交通容量（時間単位）の算出 】

a）で推計した近江鉄道線利用者が自動車利用に転換したときに、交通量が増加する道路区間の設計交通容量（時間単位）を、平成 27 年道路交通センサスから算出した。

【 c ）：整備必要区間の抽出 】

整備必要条件は、ピーク時現況混雑度、ピーク時増加後混雑度及びピーク時増加交通量を基に設定し、条件に合致した区間を整備必要区間として抽出した。

ピーク時現況混雑度は、b）で算出した設計交通容量（時間単位）とピーク時現況交通量から算出した。ピーク時増加後混雑度は、ピーク時増加後交通量と設計交通容量（時間単位）から算出した。ピーク時増加後交通量は、ピーク時現況交通量と a）で推計した道路区間毎のピーク時増加交通量から算出した。

【 d ）：車線数別整備道路延長の算出 】

c）で抽出した整備必要区間について、現在の事業実施状況を確認するとともに、各区間の車線数を平成 27 年道路交通センサスから整理した。

車線数別整備道路延長は、現在事業が実施されていない整備必要区間の延長を車線数別に集計して算出した。

a) 自動車利用に転換することによるピーク時増加交通量の推計

近江鉄道線利用者が自動車利用に転換することによる道路の増加交通量は、他分野で対策が検討されていない通勤目的の利用者のみが自動車利用に転換するとして推計した。

近江鉄道株式会社より提供された 2018 年 4 月～2019 年 3 月の発着駅毎の利用実績値に、表 3.4.15 に示す平成 22 年パーソントリップ調査結果から集計した近江鉄道線の通勤目的利用者割合を乗じて、自動車利用に転換する発着駅毎利用者数を算出した。

表 3.4.15 近江鉄道線利用者の目的別利用者数及び割合(平日)

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他 自由	業務	帰宅	小計	不明	合計
移動量	1,889 人	2,171 人	94 人	170 人	19 人	640 人	178 人	4,473 人	9,634 人	0 人	9,634 人
構成比	19.6%	22.5%	1.0%	1.8%	0.2%	6.6%	1.8%	46.4%	100.0%		

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出

算出した発着駅毎利用者数は、365 日で除して 1 日の利用者数にするとともに、通勤目的であることから、朝の 7～9 時の 2 時間の利用が多いと考え、さらに 2 時間で除して、ピーク時の発着駅毎利用者数とした。

このピーク時発着駅毎利用者は、自動車利用に転換した際、各発着駅間の所要時間が最短となるルートを利用すると考えられる。そのため、近江鉄道線周辺の道路網で各駅間の最短ルート検索を行い、得られたルートを各発着駅の利用者が自動車で利用する道路とした。

各道路区間のピーク時増加交通量は、ピーク時発着駅毎の利用者数（交通量）の総和として推計した。

自動車利用に転換する際に交通量が増加する道路のピーク時増加交通量は、図 3.4.2 に示した。

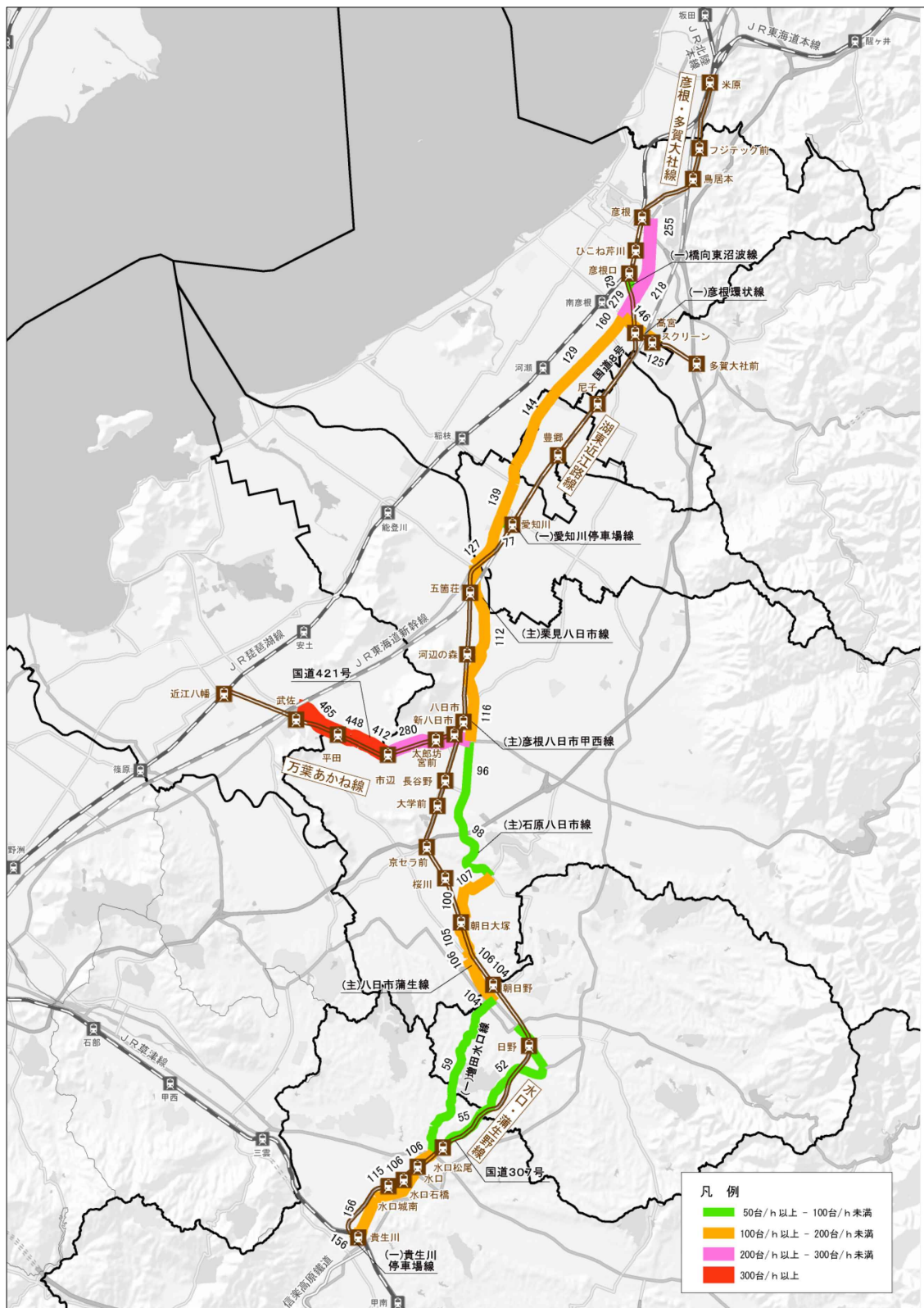


図 3.4.2 ピーク時増加交通量

※50台/h未満は示していない

b) 設計交通容量（時間単位）の算出

a) で推計した近江鉄道線利用者が自動車利用に転換したときに交通量が増加する道路のうち、図 3.4.2 に示したピーク時増加交通量が 50 台/h 以上の区間について、平成 27 年道路交通センサスから設計交通容量（時間単位）を算出した。

設計交通容量（時間単位）は、下記の式で算出される。

$$\text{設計交通容量（時間単位）} = C_{12} \times \frac{K' \times D}{5000}$$

C_{12} : 12 時間交通容量（台/12h）

K' : 年平均 12 時間交通量に対する 30 番目時間交通量の割合（%）

D : ピーク時重方向率（乗用車換算）（%）

算出した設計交通容量（時間単位）は、図 3.4.3 に示した。

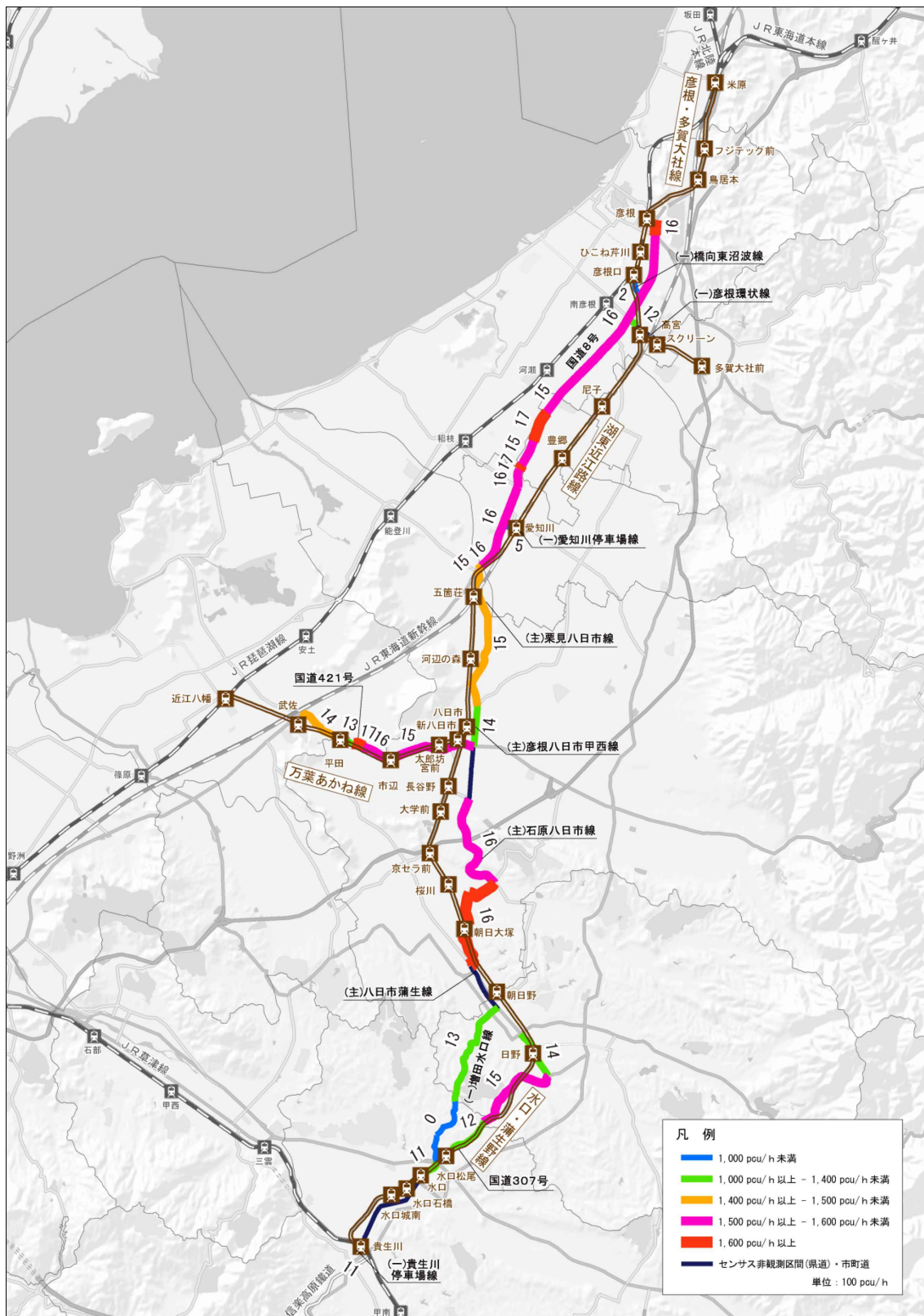


図 3.4.3 設計交通容量(時間単位)

c) 整備必要区間の抽出

整備必要区間は、ピーク時混雑度とピーク時増加交通量を基に整備条件を設定し、条件に合致した区間を整備必要区間として抽出した。設定した整備条件は、表 3.4.16 に示した。

ピーク時混雑度は、交通容量以上の交通量となる 1.0 を基準とし、増加交通量は、100 台/h を基準とした。

表 3.4.16 整備条件

ピーク時混雑度		増加交通量	整備の有無
現況	増加後		
1.0 以下	1.0 以下		なし
1.0 以下	1.0 以上		あり
1.0 以上		100 台/h 以上	あり
1.0 以上		100 台/h 未満	なし

ピーク時現況混雑度は、b) で算出した設計交通容量（時間単位）及びピーク時現況交通量から算出した。

ピーク時増加後混雑度は、ピーク時現況交通量にピーク時増加交通量を加えたピーク時増加後交通量と設計交通容量（時間単位）から算出した。

なお、道路混雑に対応した道路整備費用は、平成 27 年度道路交通センサスから現況交通量等の道路状況が把握できる国道・県道を対象とした。交通量等が不明な市町道や、国道・県道であっても平成 27 年度道路交通センサスで非観測区間となっている区間については、整備必要区間の検討対象外とした。

表 3.4.16 に示した整備条件を基準に、検討対象道路の現況及び増加後のピーク時混雑度と増加交通量を図 3.4.4 に示した。

図 3.4.4 から整備条件に合致する道路を抽出し、整備必要区間とした。

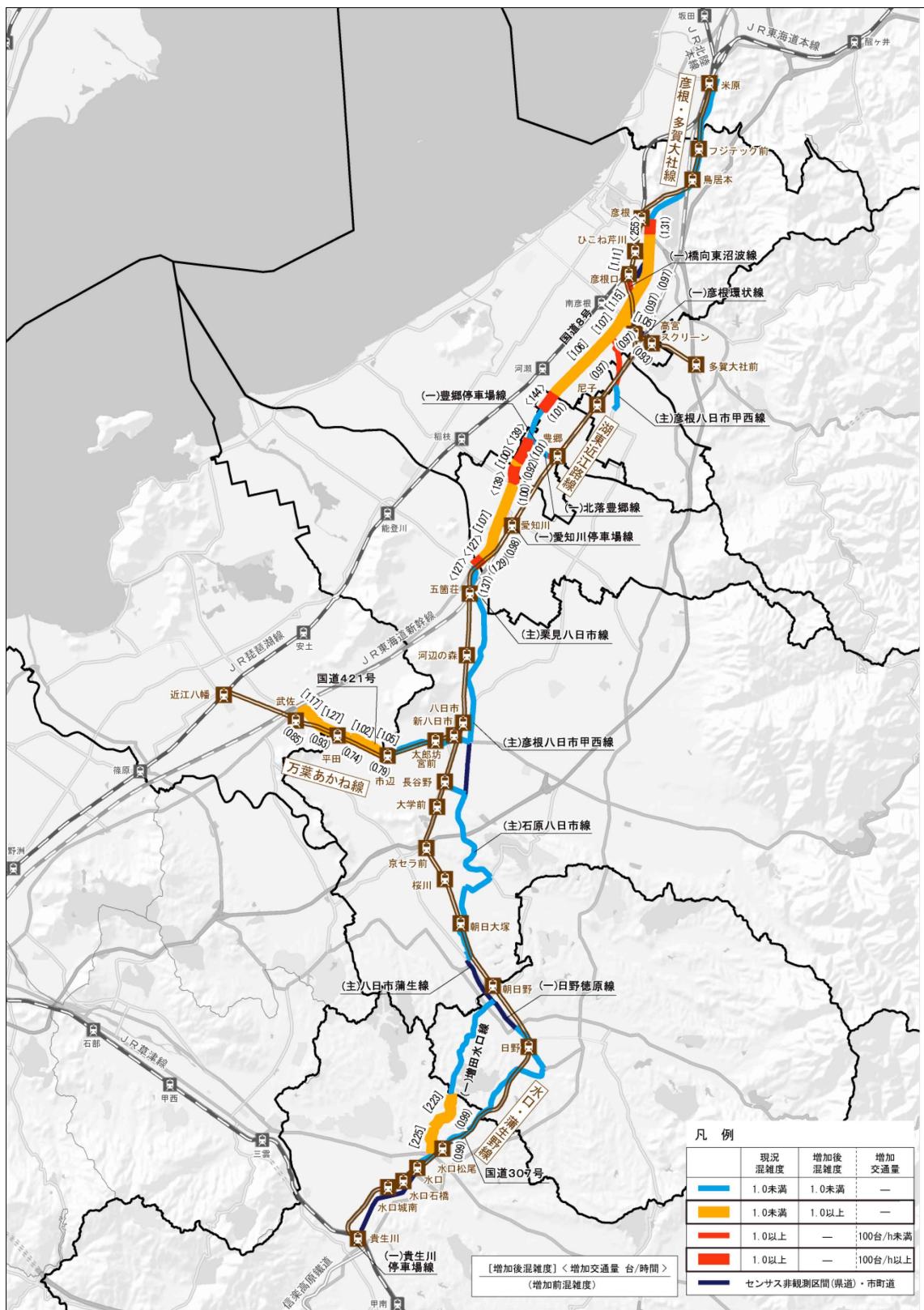


図 3.4.4 ピーク時混雑度及び増加交通量

d) 車線数別整備道路延長の算出

c) で抽出した整備必要区間は、「滋賀県道路整備アクションプログラム 2018」の整備計画等から、事業化されている区間がないことを確認した。

整備必要区間の車線数を平成 27 年道路交通センサスから整理し、車線数別に整備必要区間延長を整理した。

整理した整備必要区間の車線数別整備延長等は表 3.4.17 に、整備区間の車線数は図 3.4.5 に示した。

表 3.4.17 車線数別整備延長等

区間 番号	路線名	管理 区分	区間 延長 (km)	車線数	設計交通容量 (時間単位) (pcu/h)	現 況			ピーク時 増加交通量 (台/h)	増 加 後		
						ピーク時交通量		ピーク時 混雑度		ピーク時交通量		ピーク時 混雑度
						(台/h)	(pcu/h)			(台/h)	(pcu/h)	
1	一般国道8号	国	0.6	2	1,619	1,841	2,122	1.31	255	2,096	2,377	1.47
2	一般国道8号	国	2.2	2	1,594	1,426	1,554	0.97	218	1,644	1,772	1.11
3	一般国道8号	国	0.9	2	1,594	1,426	1,554	0.97	279	1,705	1,833	1.15
4	一般国道8号	国	0.4	2	1,594	1,426	1,554	0.97	160	1,586	1,714	1.07
5	一般国道8号	国	3.2	2	1,594	1,426	1,554	0.97	129	1,555	1,683	1.06
6	一般国道8号	国	1.2	2	1,545	1,426	1,554	1.01	144	1,570	1,698	1.10
7	一般国道8号	国	1.2	2	1,533	1,426	1,554	1.01	139	1,565	1,693	1.10
8	一般国道8号	国	0.2	2	1,689	1,426	1,554	0.92	139	1,565	1,693	1.00
9	一般国道8号	国	1.4	2	1,557	1,426	1,554	1.00	139	1,565	1,693	1.09
10	一般国道8号	国	2.1	2	1,582	1,426	1,554	0.98	139	1,565	1,693	1.07
11	一般国道8号	国	0.1	2	1,584	1,875	2,047	1.29	127	2,002	2,174	1.37
12	一般国道8号	国	0.3	2	1,491	1,875	2,047	1.37	127	2,002	2,174	1.46
13	一般国道421号	県	1.1	2	1,562	1,162	1,229	0.79	412	1,574	1,641	1.05
14	一般国道421号	県	0.2	2	1,651	1,162	1,229	0.74	448	1,610	1,677	1.02
15	一般国道421号	県	0.5	2	1,324	1,162	1,229	0.93	448	1,610	1,677	1.27
16	一般国道421号	県	1.6	2	1,445	1,162	1,229	0.85	465	1,627	1,694	1.17
17	(一)増田水口線	県	1.5	1	47	46	47	0.99	59	105	106	2.23
18	(一)増田水口線	県	1.0	1	47	46	47	0.99	59	105	106	2.25
19	(一)橋向東沼波線	県	0.8	1	201	198	201	1.00	62	260	263	1.31
20	(一)彦根環状線	県	0.2	4	1,240	1,129	1,156	0.93	146	1,275	1,302	1.05

1車線から2車線に拡幅が必要な区間	3.3km
2車線から4車線に拡幅が必要な区間	17.2km
4車線から6車線に拡幅が必要な区間	0.2km
整備必要区間 計	20.7km

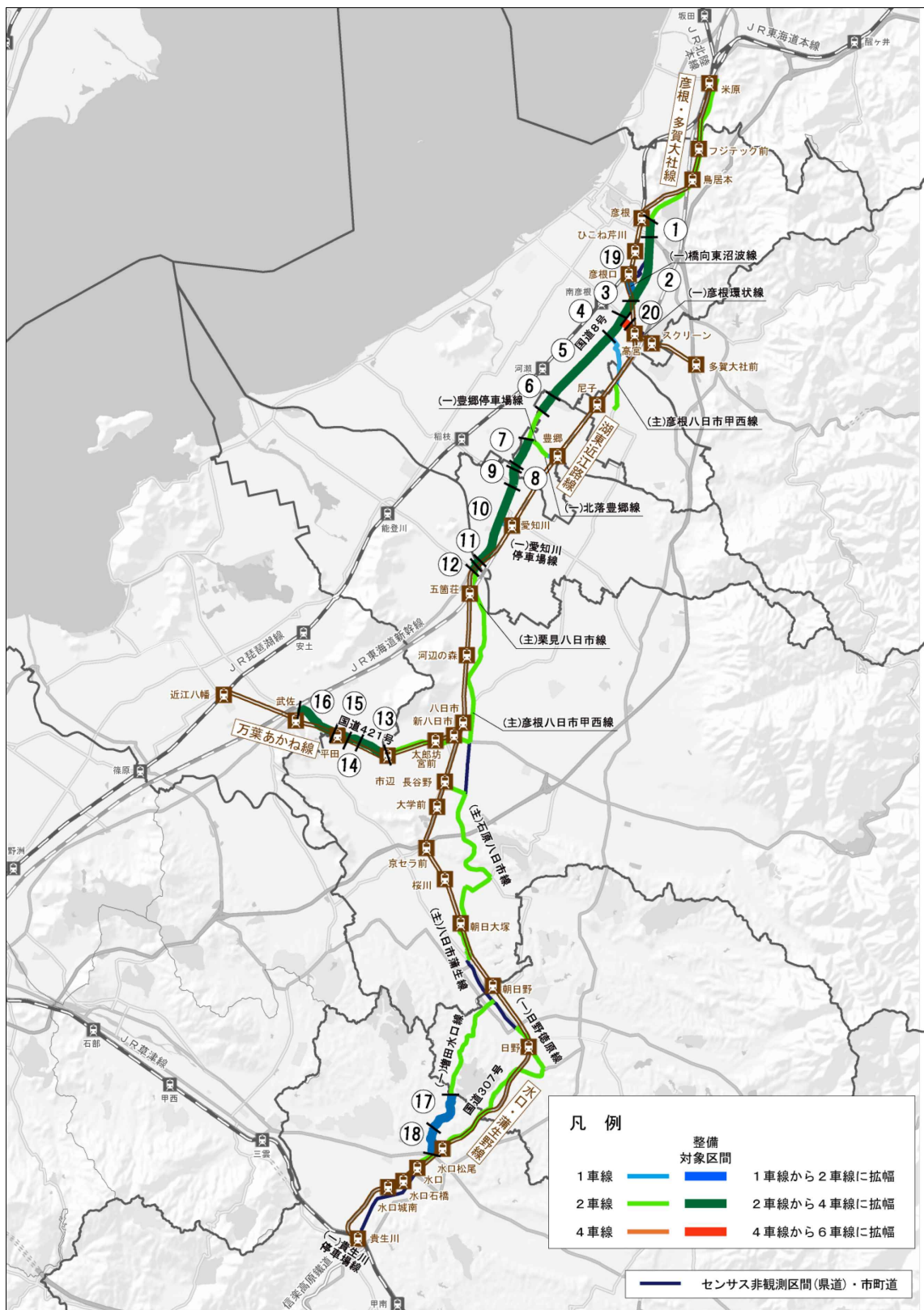


図 3.4.5 整備区間の車線数

(8) 分野別代替費用算出のまとめ

(1)～(7)で算出した近江鉄道線の分野別代替費用は、表 3.4.18 に示すとおりである。

分野別代替費用は、各分野の行財政負担項目の施策実施費用が最小になるものを選択するが、参考として最大のものを選択した場合の分野別代替費用も示した。

表 3.4.18 に示すとおり、仮に近江鉄道線が廃止された場合、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、最も少なく算出した場合で 19.1 億円/年となり、最も多く算出した場合は 54.7 億円/年となる。

表 3.4.18 分野別代替費用算出のまとめ

分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年	費用を小さく採る 1,518 万円/年	費用を大きく採る 11,175 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	8,379 万円/年		
	医師による往診	11,175 万円/年		
	医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行	2,262 万円/年	費用を小さく採る 2,262 万円/年	費用を大きく採る 6,278 万円/年
	買物のためのタクシー券配布	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	費用を小さく採る 17,350 万円/年	費用を大きく採る 358,316 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	費用を小さく採る 694 万円/年	費用を大きく採る 2,261 万円/年
	観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税收減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

3.5. 定量化の難しい近江鉄道線が有するその他の効果

3.4 で算出した、仮に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は、数値化が可能な「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「財政」「建設」分野の行財政負担項目別の費用を算出したものである。

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できていないものや、「交通安全」「定住促進」「環境」の分野のように、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多数ある。

それらの数値化の難しい行財政負担項目は、表 3.5.1 に示した。

表 3.5.1 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。

4. 近江鉄道線の財政支出と事業損失額

「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書 2019 年 3 月 一般財団法人 地域公共交通総合研究所」に示されている、2018～2027 年度の今後 10 年間の収支見通しでは、近江鉄道線は国 10.6 億円、県 3.0 億円、市町 2.0 億円の合計 15.6 億円の財政支出を見込んでも、51.5 億円の営業損失が発生すると推計されている。

今後 10 年間の収支見通しを、表 4.1 に示す。

表 4.1 今後 10 年間の修正見通し

「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書 2019 年3月
一般財団法人 地域公共交通総合研究所」

表 34 今後 10 年間の収支見通し (単位: 万円)

損益		計画(現制度)													
		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	10年間計			
営業収入	運輸収入	99,300	97,970	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	980,931			
	運輸雑収	10,121	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	62,521			
合計		109,422	103,792	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	1,043,453			
営業費用	線路保存費	人件費	4,991	5,383	5,317	5,362	5,362	5,407	5,407	5,357	5,362	5,312	53,262		
		内訳	修繕費	7,448	8,948	7,548	7,548	7,548	9,548	7,548	7,548	7,548	7,548	78,780	
			軌道・道床など	6,710	8,210	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	69,400	
			土木構築物・土木設備など	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	250	
			橋梁	5	5	5	5	5	2,005	5	5	5	5	2,050	
			駅施設・建物など	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	1,250	
		その他	583	583	583	583	583	583	583	583	583	583	5,830		
		その他経費	839	839	839	839	839	839	839	839	839	839	8,393		
		計	13,279	15,170	13,705	13,750	13,750	15,795	13,795	13,744	13,750	13,699	140,435		
	電路保存費	人件費	4,299	4,739	5,298	5,700	5,521	5,568	5,568	5,591	5,591	5,591	53,465		
		修繕費	3,664	3,514	3,564	3,599	3,590	3,564	3,564	3,564	3,599	3,590	35,811		
		内訳	電気一般	1,550	1,410	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	14,640	
			通信機器・設備など	265	115	115	150	141	115	115	115	150	141	1,422	
			電力線設備など	1,724	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	17,464	
			変電所設備	115	230	230	230	230	230	230	230	230	230	2,185	
			その他	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100	
		その他経費	603	603	603	603	603	603	603	603	603	603	6,035		
		計	8,566	8,857	9,466	9,902	9,714	9,735	9,735	9,758	9,793	9,784	95,311		
	車両保存費	人件費	4,486	4,651	5,140	5,518	5,484	5,529	5,529	5,529	5,529	5,529	52,924		
		修繕費	6,818	4,553	6,631	5,813	5,853	4,473	5,813	7,113	7,073	5,813	59,953		
		電車一般	6,555	4,260	6,338	5,520	5,560	4,180	5,520	6,820	6,780	5,520	57,053		
		内訳	機関車一般												
			その他	263	293	293	293	293	293	293	293	293	293	2,900	
	その他経費	1,449	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	12,722			
	計	12,753	10,457	13,024	12,584	12,589	11,254	12,594	13,894	13,854	12,594	125,599			
	営業費用	運転費	人件費	19,397	19,370	19,378	19,337	19,348	19,367	19,158	19,177	19,196	19,252	192,980	
			内訳	動力費	13,580	13,580	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	139,000
				経費	664	575	642	642	642	642	642	642	642	642	6,372
		計	33,641	33,524	34,000	33,959	33,970	33,988	33,780	33,799	33,817	33,873	338,351		
		運輸費	人件費	12,677	12,417	13,194	13,340	13,464	13,840	13,338	13,338	13,348	13,348	132,303	
			内訳	修繕費	360	328	328	328	328	328	328	328	328	328	3,310
				経費	4,008	3,907	4,040	4,040	4,040	4,190	4,190	4,190	4,190	4,190	40,987
		計	17,045	16,652	17,562	17,708	17,832	18,358	17,856	17,856	17,866	17,866	176,601		
		保守管理費	人件費												
			内訳	動力費(車両)	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	2,200
				経費	726	715	715	715	715	715	715	715	715	715	7,162
		計	946	935	935	935	935	935	935	935	935	935	9,362		
		輸送管理費	人件費	9,145	9,010	9,371	9,319	9,307	9,307	9,307	9,307	9,307	9,307	92,687	
			内訳	経費	3,135	2,992	2,892	2,892	2,892	2,742	2,742	2,742	2,742	2,742	28,509
				計	12,279	12,002	12,263	12,211	12,199	12,049	12,049	12,049	12,049	12,049	121,196
		一般管理費	人件費	8,661	8,637	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	86,789	
			内訳	修繕費	65	21	22	22	22	22	22	22	22	22	258
	経費			4,597	4,883	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	47,084	
	計	13,322	13,542	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	134,132			
	諸税		9,911	9,718	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	96,223		
	減価償却費	内訳	建物	2,240	2,644	3,278	3,290	3,132	3,049	2,976	2,956	2,941	2,809	29,316	
			構築物	15,726	16,162	16,607	16,806	16,854	16,653	16,422	16,796	16,941	16,948	165,915	
			機械装置	4,271	4,444	4,358	4,292	4,284	3,985	3,879	3,807	3,129	2,731	39,181	
			車両運搬具	5,475	6,231	6,973	7,659	7,971	8,563	9,049	9,577	9,462	8,596	79,555	
			工具器具備品・その他	701	567	677	676	627	654	634	620	596	594	6,346	
		無形固定資産	118	114	114	114	114	114	111	104	104	104	1,111		
	計	28,532	30,163	32,008	32,838	32,983	33,016	33,071	33,860	33,173	31,782	321,426			
	合計	150,274	151,019	155,944	156,869	156,954	158,113	156,797	158,878	158,220	155,566	1,558,636			
営業損益		-40,852	-47,227	-52,164	-53,090	-53,174	-54,333	-53,017	-55,099	-54,440	-51,787	-515,184			
補助金 (安全輸送対策等の補助金制度によるもの及び踏切格上げ)	設備投資工事に関連するもの	国	11,230	13,630	11,733	8,417	6,557	5,787	12,305	7,873	8,933	13,917	100,382		
		内訳	県	2,511	2,689	2,889	2,889	3,222	2,744	4,222	2,111	2,933	3,667	29,878	
			市町	1,622	1,344	1,444	2,044	2,211	1,972	2,711	1,656	2,067	2,433	19,506	
		計	15,363	17,663	16,067	13,350	11,990	10,503	19,238	11,640	13,933	20,017	149,765		
	修繕工事に関連するもの	国	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	5,667		
		内訳	県	378										378	
			市町	189										189	
		計	1,133	567	567	567	567	567	567	567	567	567	6,233		
	合計	国	11,797	14,197	12,300	8,983	7,123	6,353	12,872	8,440	9,500	14,483	106,048		
		内訳	県	2,889	2,689	2,889	2,889	3,222	2,744	4,222	2,111	2,933	3,667	30,256	
市町			1,811	1,344	1,444	2,044	2,211	1,972	2,711	1,656	2,067	2,433	19,694		
総計	16,497	18,230	16,633	13,917	12,557	11,070	19,805	12,207	14,500	20,583	155,998				
自治体の修繕補助金		567										567			
自治体の設備投資額		4,133	4,033	4,333	4,933	5,433	4,717	6,933	3,767	5,000	6,100	49,383			
自治体負担額合計		4,700	4,033	4,333	4,933	5,433	4,717	6,933	3,767	5,000	6,100	49,950			
営業損益を0にした場合の負担額合計		45,552	51,260	56,497	58,023	58,608	59,050	59,951	58,865	59,440	57,887	565,134			

今後 10 年間の事業損失額

国・県・市町の今後 10 年間の財政支出額



5. 近江鉄道線の有するクロスセクター効果のまとめ

近江鉄道線のクロスセクター効果は、3.4で算出した、仮に近江鉄道線が廃止された場合に必要となる分野別代替費用の合計と、4に示した今後10年間を見通した近江鉄道線の1年間の国・県・市町の財政支出と事業損失額を比較して算出した。

算出した近江鉄道線のクロスセクター効果は、表5.1に示すとおりである。

仮に近江鉄道線が廃止された場合に必要となる分野別代替費用は、最小で19.1億円/年と推計され、国・県・市町の財政支出額と近江鉄道線の事業損失額の合計6.7億円と比較すると、近江鉄道線のクロスセクター効果は、12.4億円/年と推計される。分野別代替費用を最大値の54.7億円/年とした場合は、クロスセクター効果は48.0億円/年と推計される。

クロスセクター効果がプラスであることが確認されたことから、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも、近江鉄道線を維持存続する方が効果的であるといえる。

表 5.1 近江鉄道線のクロスセクター効果

分野		近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
				最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行		1,518 万円/年	1,518 万円/年	11,175 万円/年
	通院のためのタクシー券配布		8,379 万円/年		
	医師による往診		11,175 万円/年		
	医療費の増加		13,056 万円/年		
商業	買物バスの運行		2,262 万円/年	2,262 万円/年	6,278 万円/年
	買物のためのタクシー券配布		6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行		17,350 万円/年	17,350 万円/年	358,316 万円/年
	通学のためのタクシー券配布		358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行		2,261 万円/年	694 万円/年	2,261 万円/年
	観光タクシーの運行		694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布		21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税收減少		928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備		133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計				191,059 万円/年	547,265 万円/年

③
123,941
~480,147
万円/年
クロスセクター効果

国: 10,605 万円/年
県・市町: 4,995 万円/年
財政支出額
近江鉄道線の事業損失額 (赤字)
51,518 万円/年

差額

②
67,118 万円/年
①
191,059 ~547,265 万円/年

近江鉄道線の運行費用

運賃収入

③クロスセクター効果
①-②
1240 ~48.02億円/年

②近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計
6.71億円/年

①近江鉄道線の分野別代替費用
19.11~54.73億円/年

また、3.5に示したように、算出した分野別代替費用以外にも、数値化が難しい行財政負担項目は多数あり、仮に近江鉄道線が廃止された場合に実施が必要となる施策の事業費はさらに大きくなることから、近江鉄道線は表5.1で示したクロスセクター効果以上の効果や必要性を有している。

分野別代替費用、財政支出等を一覧にして、近江鉄道線のクロスセクター効果算出結果をA3版1枚にとりまとめた。

また、クロスセクター効果の算出概要をパワーポイントにまとめ、法定協議会資料とした。

A3にまとめたクロスセクター効果算出結果と、パワーポイント資料を次頁以降に示した。

＜「近江鉄道線」の有する多面的な効果(クロスセクター効果)＞

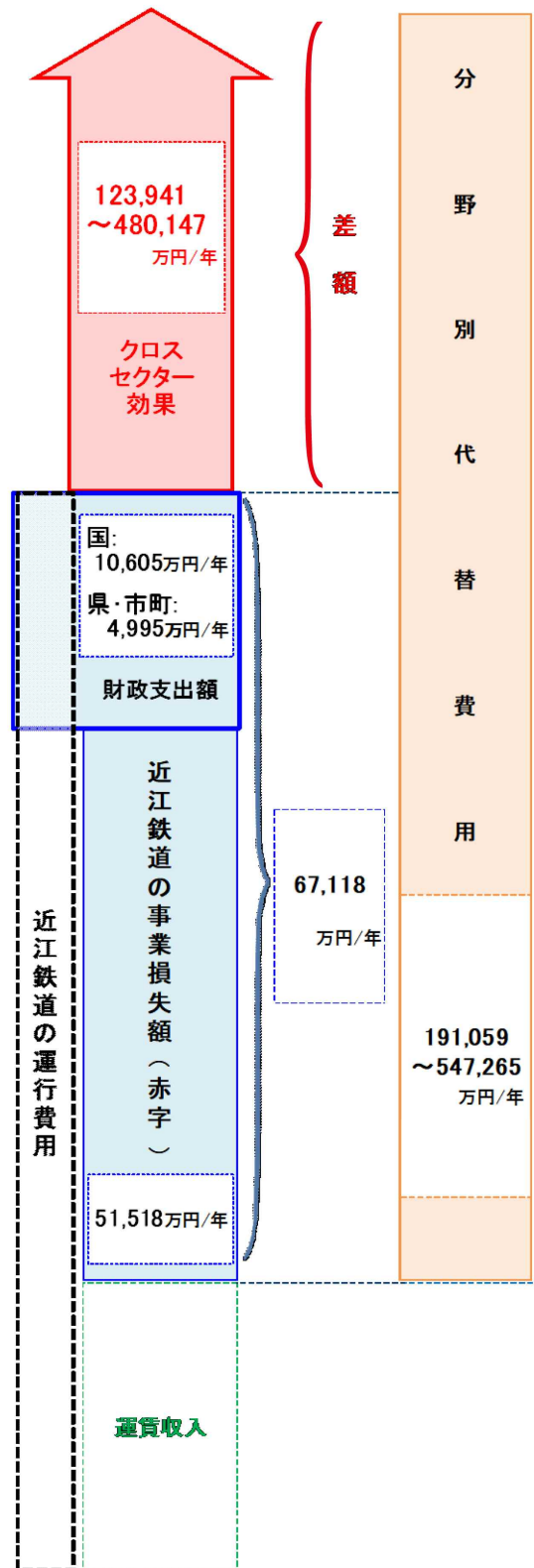
近江鉄道線は、滋賀県東部の彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町の5市5町を運行している。

近江鉄道線は、県東部地域における基幹交通軸であり、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となっており、近江鉄道線の公共財的役割は非常に大きなものである。しかし、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となっている。滋賀県や沿線市町から近江鉄道線に対する支援を行うにも、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が容易ではない状況である。

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画においても、まちづくり、観光等の関係施策との連携を求めていることから、近江鉄道線の必要性や近江鉄道線が生み出す効果について、交通分野だけではなく、他の行政分野も含めて明確化することが必要である。

そこで、近江鉄道線が廃止された場合に必要となる多様な行政部門の施策の費用を試算し、将来見込まれる近江鉄道線への財政支出額と比較することにより、近江鉄道線が生み出す効果と必要性を検討した。

その結果、近江鉄道線の価値は、現在の事業損失額と国・県・市町からの財政支出の合計 6 億 7,118 万円を上回る 19 億 1,059～54 億 7,265 万円と算出され、近江鉄道線を維持するための財政支出は行政分野の支出抑制に有効であるといえる。



分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在近江鉄道線を利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	1,518 万円/年	費用を小さく 1,518 万円/年 費用を大きく 11,175 万円/年	
	通院のためのタクシー券配布 現在近江鉄道線を利用して通院しているタクシー券配布対象者に通院のためのタクシー券を配布するとして計上	8,379 万円/年		
	医師による往診 現在近江鉄道線を利用して通院しているタクシー券配布対象者を医師が往診するとして計上	11,175 万円/年		
	医療費の増加 近江鉄道線利用者が車での送迎等に転換することにより、駅まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行 現在近江鉄道線を利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	2,262 万円/年	費用を小さく 2,262 万円/年 費用を大きく 6,278 万円/年	
	買物のためのタクシー券配布 現在近江鉄道線を利用して買物しているタクシー券配布対象者に買物のためのタクシー券を配布するとして計上	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行 現在近江鉄道線を利用して通学している人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行する費用として算出	17,350 万円/年	費用を小さく 17,350 万円/年 費用を大きく 358,316 万円/年	
	通学のためのタクシー券配布 現在近江鉄道線を利用して通学している人の通学手段として、通学のためのタクシー券を配布するとして算出	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在近江鉄道線を利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	2,261 万円/年	費用を小さく 694 万円/年 費用を大きく 2,261 万円/年	
	観光タクシーの運行 現在近江鉄道線を利用して観光地に行っている人を観光タクシーを運行して送迎するとして計上	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布 現在、近江鉄道を利用して、通院・買物・観光以外での自由目的で移動しているタクシー券配布対象者に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止される駅周辺の地価が低下することによる税(土地の固定資産税及び都市計画税)減少分を想定して計上	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備 近江鉄道線利用者が自動車利用に転換するために、自動車交通量が増加し、現道拡幅が必要になることによる道路整備費用を、道路施設の耐用年数等を考慮し50年で除して算出	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

近江鉄道線に対する財政支出額(万円/年)	沿線10市町	滋賀県	国	その他	計
	1,969	3,026	10,605		15,600

近江鉄道線の事業損失額(万円/年)	51,518
-------------------	--------

合計	67,118
----	--------

＜数値化が困難だが近江鉄道線が廃止になった場合に必要となる行財政負担項目＞

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で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移住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。

近江鉄道線の価値
191,059 万円/年 > 67,118 万円/年
～ 547,265
であり、近江鉄道線に対する財政支出額と近江鉄道線の事業損失額の合計より近江鉄道線が他の行政分野の支出を抑制する効果を確認できた。

また、上表に示す「数値化が困難だが地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目」も多数あり、沿線市町における「近江鉄道線」は社会基盤として必要である。

1. 「近江鉄道線」の有する多面的な効果(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

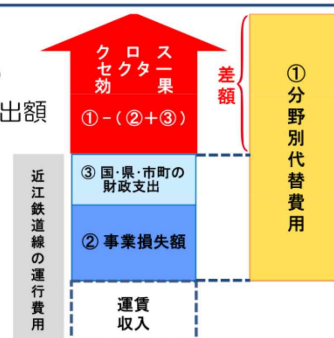


— 1 —

2. 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、近江鉄道線の事業損失額(右図②)と、国・県・市町の財政支出額(右図③)の合計と比較して算出
クロスセクター効果 = ① - (② + ③)

- ・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



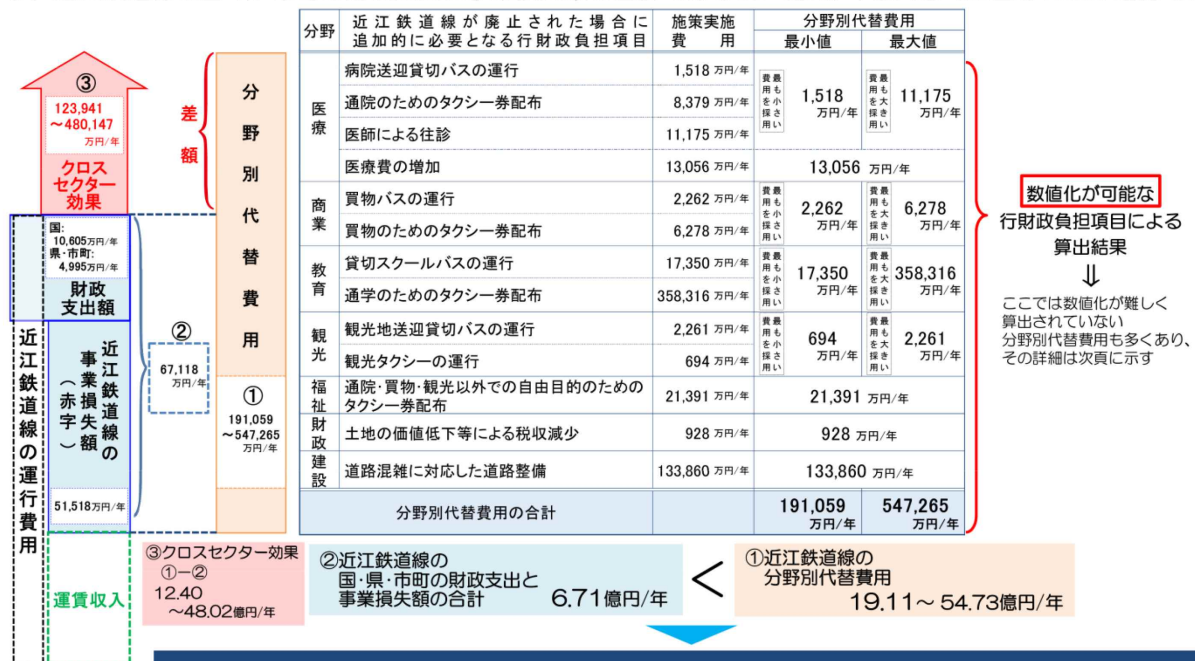
< クロスセクター効果のイメージ >

- ・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

— 2 —

3. 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・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認できた



4. 数値化されていないが近江鉄道線が有するその他の効果

- ・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へ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收減少	近江鉄道線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收減少。
	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。
建設	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。
	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。