

環境変化の推定

土木交通部交通戦略課



環境変化の推定

①環境変化の要素

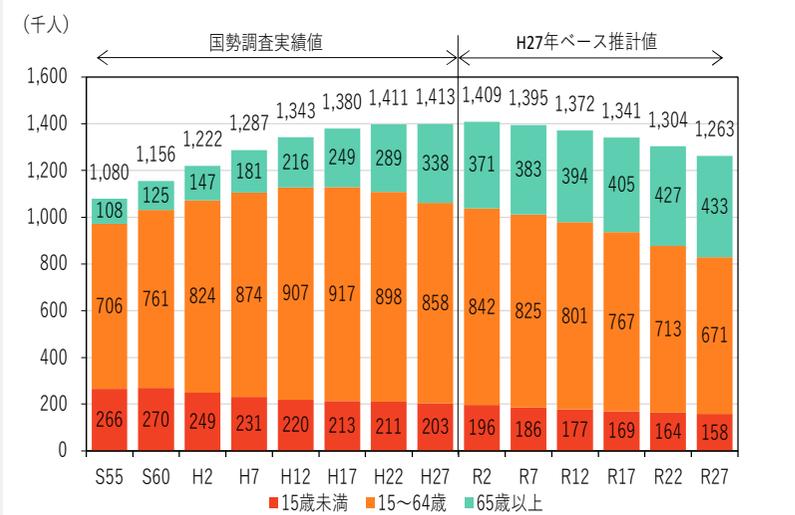
➤ 将来の公共交通に影響を与える環境変化について以下に整理

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

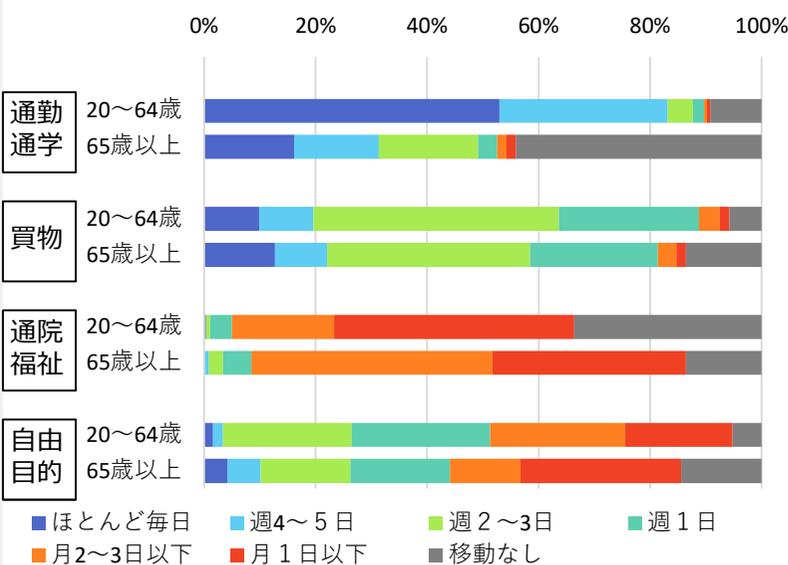
環境変化の推定

②人口減少・高齢化

▼人口・高齢化推移



▼目的別年齢別外出頻度

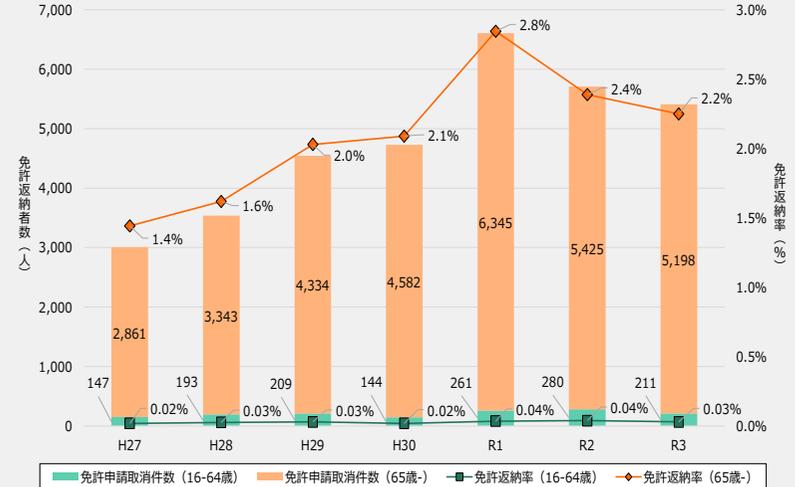


2045年の人口・高齢者

- ・人口：10%減少
 - ・高齢者：17%増加
- ### 外出頻度
- ・高齢者は低い傾向
- ### 免許返納者
- ・増加傾向（公共交通の潜在需要）

上記の変数をもとに
将来の公共交通の需要変化を試算

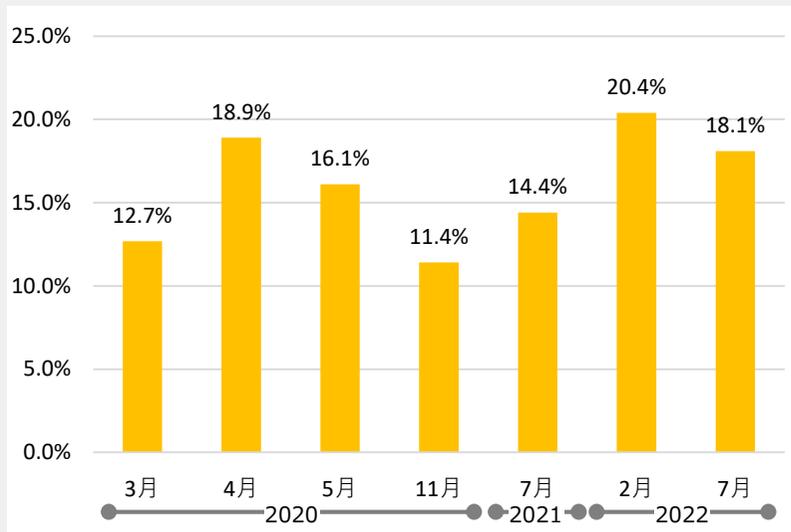
▼免許返納者数の推移



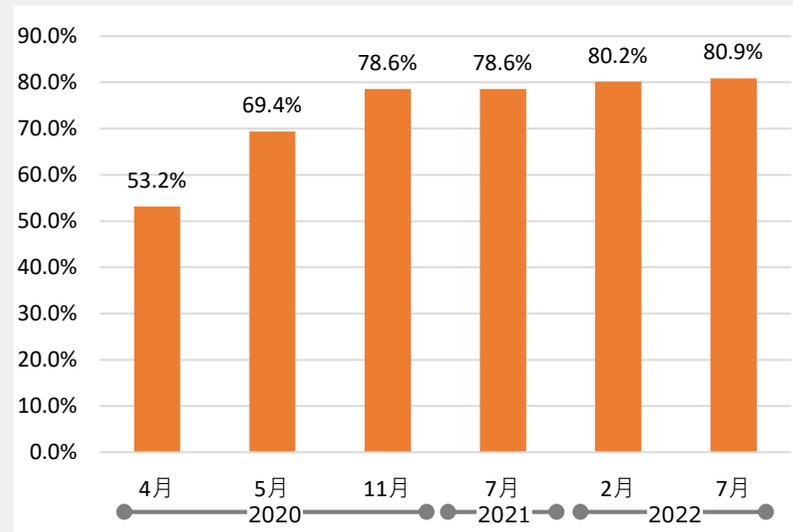
環境変化の推定

③新型コロナウイルス

▼滋賀県のテレワーク実施率

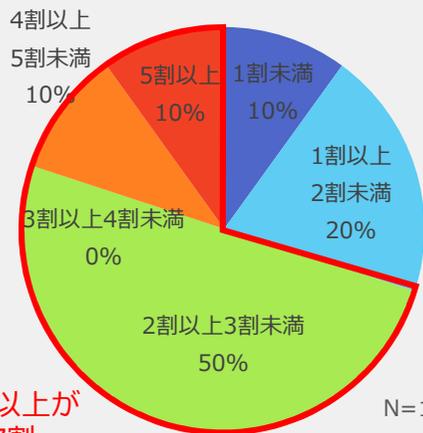


▼テレワーク実施者のテレワーク継続希望意向



出典：パーソル総合研究所「第七回・新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する調査」

▼コロナ前後での県内地域鉄道※・バス事業者利用者減少率（R3/H30年度）



減少率2割以上が
全体の7割

N=10
※近江鉄道は調査中

出典：R3年度地域鉄道・バス事業者提供資料

テレワークの状況

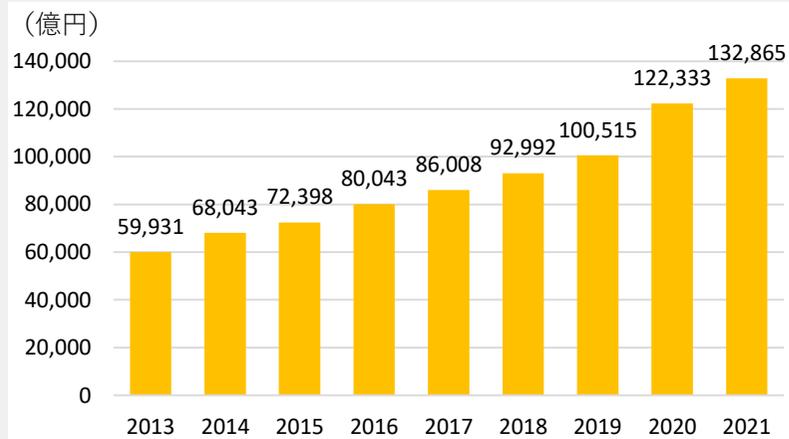
- ・実施率は約2割、継続希望は約8割
⇒今後も実施率2割程度で推移と想定
路線バスの利用者数
- ・コロナ前と比較して減少（コロナ前の利用者数に戻っていない）

**新型コロナウイルスによる影響は、
現在の利用者数に織り込み済みと想定（現在の利用者数をもとに検討）**

環境変化の推定

④ Society5.0の進展

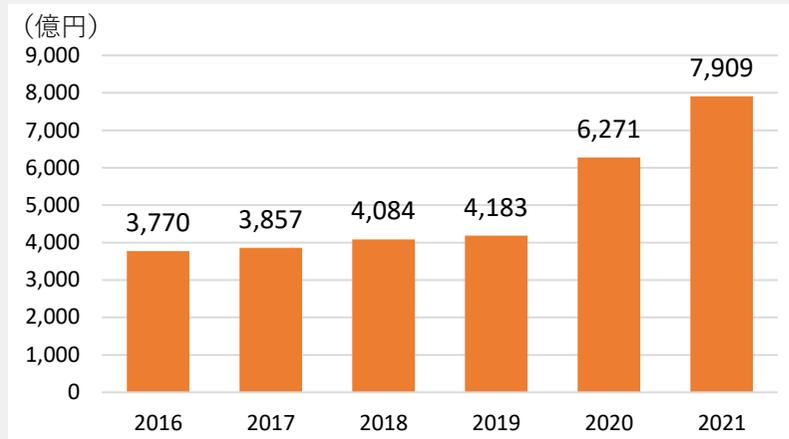
▼物販系分野のBtoC-ECの市場規模



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

出典：令和3年度電子商取引に関する市場調査報告書（経済産業省商務情報政策局情報経済課）

▼出前（デリバリー）の市場規模



出典：エヌピーディー・ジャパン株式会社調べ

▼バスへの自動運転技術活用への期待

課題の解決

■都市交通における課題

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

⇒公共交通の充実・利用促進

■環境問題・持続可能性における課題

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

⇒負荷の少ない効率的な移動手段の提供

■運輸事業における課題

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

⇒公共交通サービス維持が困難

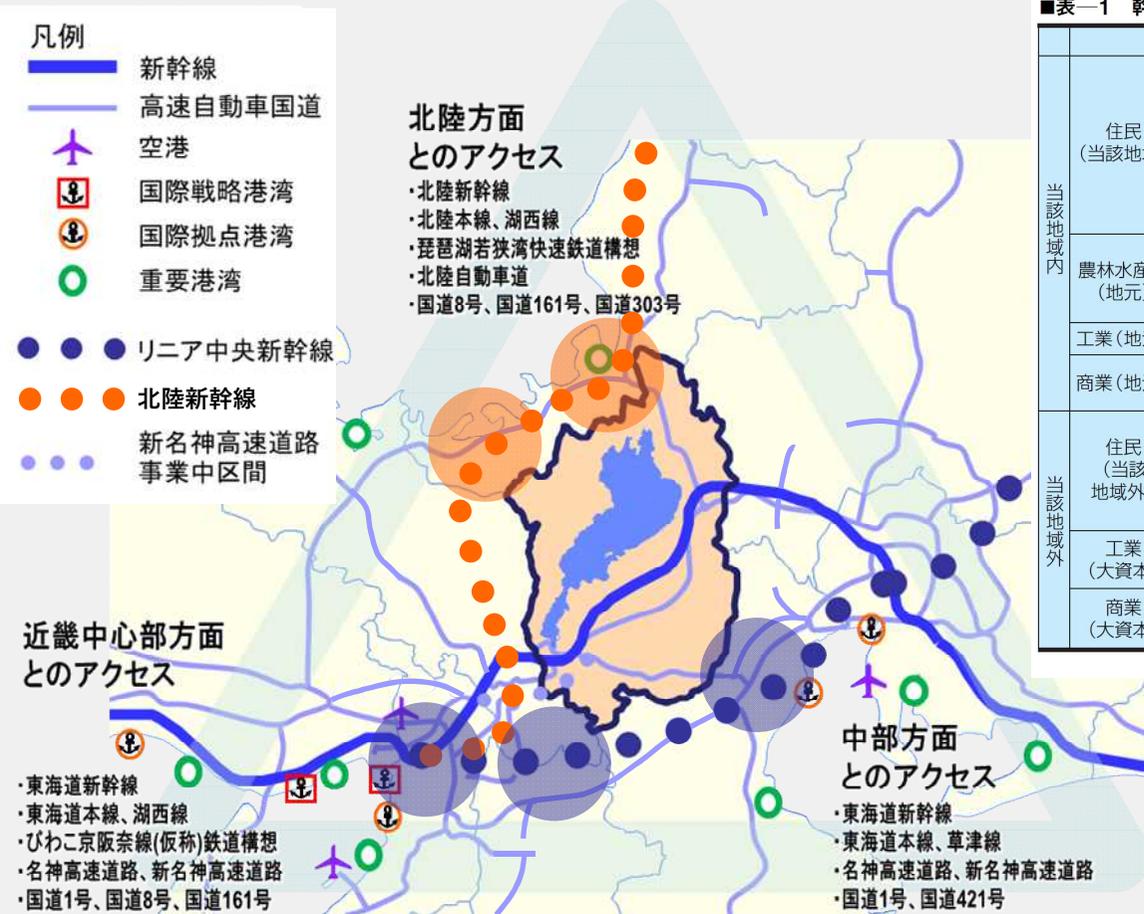
出典：基幹的なバス文科会からの報告

- ・ EC、出前(デリバリー)の市場規模は今後も増加と想定⇒外出機会の減少
- ・ 自動運転バスによる運転手不足の解消

外出機会の減少が考えられる一方で
運転手不足の解消等によるサービス
レベルの向上、経費削減等も考えら
れる（施策検討時に考慮）

環境変化の推定

⑥ 広域交通の整備



■表—1 幹線交通整備の社会的メリットとデメリット

	社会的メリット	社会的デメリット	
当該地域内	住民(当該地域)	<ul style="list-style-type: none"> — 都市間交通利便性向上/生活圏拡大 — 物流コストの低減による物価低下 — 災害時リダンダンシー向上 	<ul style="list-style-type: none"> — 来訪増加による環境悪化 — 短距離交通網低下による生活交通利便性低下 — 地産地消の喪失による財・サービスの劣化
	農林水産業(地元)	— 経済的な競争力の向上	<ul style="list-style-type: none"> — ストロー効果による後継者不足 — 地産地消衰微による減収
	工業(地元)	— 経済的な競争力の向上	— 大資本進出による減収
当該地域外	商業(地元)	— 来訪者増加による増収	<ul style="list-style-type: none"> — ストロー効果による減収 — 大資本進出による減収
	住民(当該地域外)	<ul style="list-style-type: none"> — アクセシビリティ向上 — 物流コストの低減による物価低下 — 来訪選択肢の増加 	— 地域風土衰微による魅力低下
	工業(大資本)	<ul style="list-style-type: none"> — 経済的な競争力の向上 — 立地選択肢の増加 	特になし
商業(大資本)	<ul style="list-style-type: none"> — 来訪者増加による増収 — 立地選択肢の増加 	特になし	

網掛け項目＝長期的に生ずる項目

出典：幹線交通網整備の社会的なメリットとデメリット
(藤井 聡 運輸政策研究 2006年8巻4号p.019-024)

6

- ・ リニア、北陸新幹線の新駅が滋賀県周辺で整備
- ⇒北陸・中部方面等からの来訪者増
- ・ ストロー効果による影響の懸念
- ⇒発生抑制に資する対策が必要

整備の進展に応じて、滋賀県への影響を予測し、施策の見直し等に活用

※具体的には、需要予測によるリニア、北陸新幹線等の影響を把握し、滋賀県が目指す地域交通の姿、施策等を見直しに反映