

# 滋賀地域交通ビジョン 【概要版】



SHIGA  
SMART  
ACCESS  
2040s

2024年（令和6年）3月  
滋賀県

# 【目次】

## 第1章 策定の趣旨

- 1.1 策定の必要性
- 1.2 策定のポイント
- 1.3 ビジョンの策定に当たって
- 1.4 その他の検討項目
- 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

## 第2章 滋賀の現状

- 2.1 活用データ・調査の概要
- 2.2 地域の状況
- 2.3 公共交通の状況
- 2.4 公共交通のニーズ
- 2.5 広域交通の状況

## 第3章 滋賀の交通をめぐる課題

- 3.1 滋賀の交通をめぐる課題
- 3.2 将来の考慮すべき環境変化

## 第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

- 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは
- 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状
- 4.3 地域分類の設定
- 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿

## 第5章 目指す姿を実現するための施策例

- 5.1 県域指標と地域指標の考え方
- 5.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定
- 5.3 地域指標例の設定
- 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析
- 5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

## 第6章 施策推進に向けて

- 6.1 財源や整備手法の検討
- 6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算

## 第7章 まとめ

## 第1章 策定の趣旨

● 策定の必要性	社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指し策定
● 策定のポイント	理念（各主体の責務・役割分担）、都市計画との整合、目指す地域交通のキーワード、目指す姿へのロードマップ、目指す地域交通の姿の実現に必要な仕組み・システム
● ビジョン策定にあたって	「公論熟議」「民公共創」「維持・活性化」をキーワードに関係者対話を重ね、目指す姿を共有しながら策定
● その他の検討項目	滋賀県基本構想の実現、CO <sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりへの寄与、ユニバーサルデザインの推進、災害時対応、北部振興、その他県施策との連携
● 基本的事項	ビジョンの性格、目標年次、構成、ビジョンの位置付け

## 第2章 滋賀の現状 / 第3章 滋賀の交通をめぐる課題

### 【現状】

地域の状況	住民ニーズの状況	公共交通の状況
<b>■人口</b> 減少するものの人口増加エリアが広範囲に点在 <b>■運転免許返納者数</b> 免許返納者数は高水準で推移 <b>■通学状況</b> 公共交通の分担率が高い	<b>■公共交通の満足度</b> 満足していない人が約半数 <b>■公共交通の必要性</b> 「必要」と思う人が約9割 <b>■公共交通の多面的な効果の重要度</b> 「重要」と思う人が約9割 <b>■公共交通への新たな費用負担に対する意向</b> 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割	<b>■サービスレベル</b> 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバー率が低い <b>■収支・費用負担</b> 県内路線バスの8割が赤字であり費用負担の約3割を行政が負担 <b>■利用者数</b> コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割 <b>■運転手</b> 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念
<b>広域交通の状況</b> <b>■広域交通ネットワーク</b> リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達		

### 【課題】

**誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通の確保**

☞ 地域交通は、単なる移動手段にとどまらず多面的な効果をもたらすことから、県民、企業、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し皆で地域交通を支える仕組みの構築が必要

## 第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

### 2040年代を見据え

**誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通**

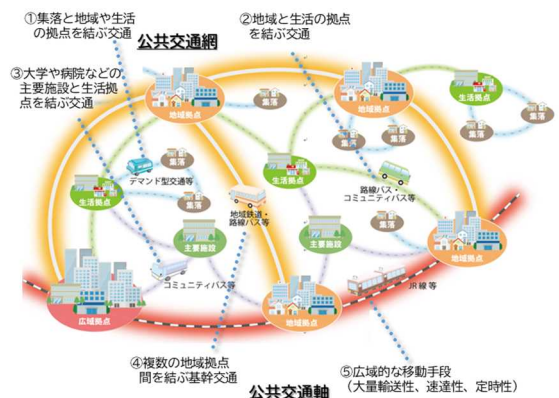
（滋賀県都市計画基本方針（R4.3月策定）「拠点連携型都市構造」<sup>※</sup>の実現）

自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、

- 自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる
- 自家用車を「使わない」という選択ができる

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

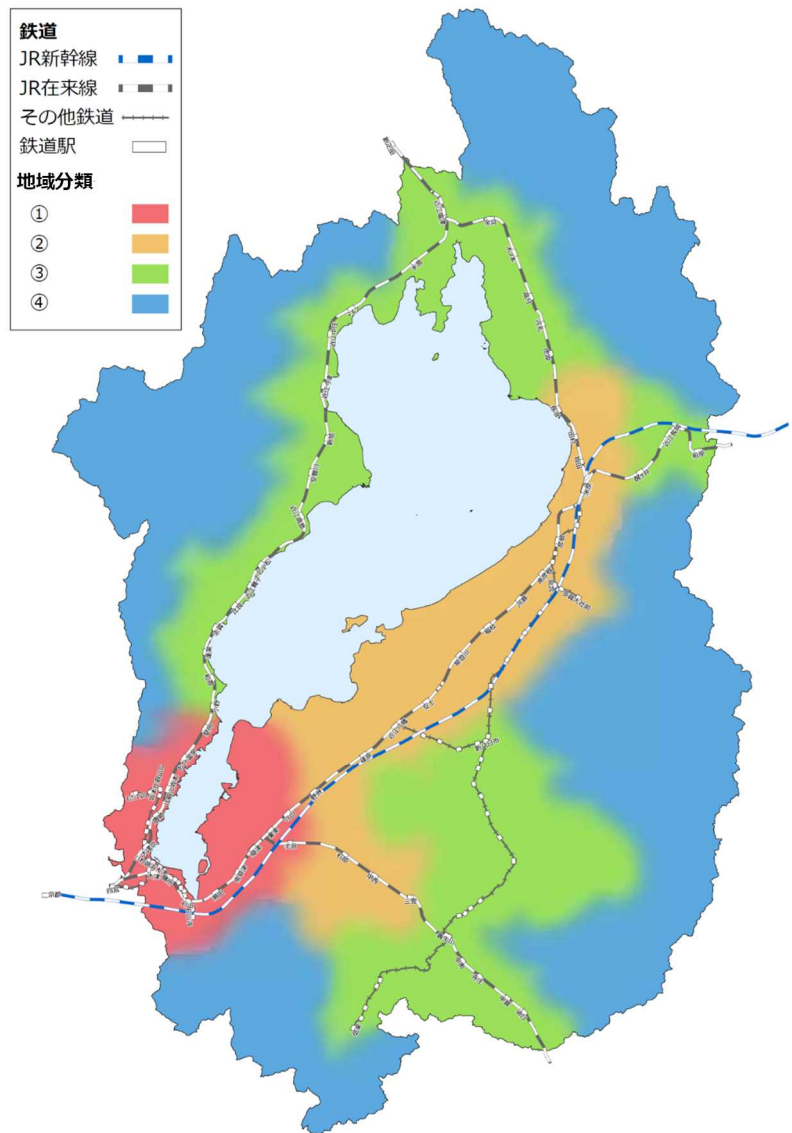
### ▼拠点連携型都市構造



## 【地域分類の設定】

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

### ▼地域分類のイメージ図



各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、下表に沿って**便宜的に4つの地域分類イメージを設定**

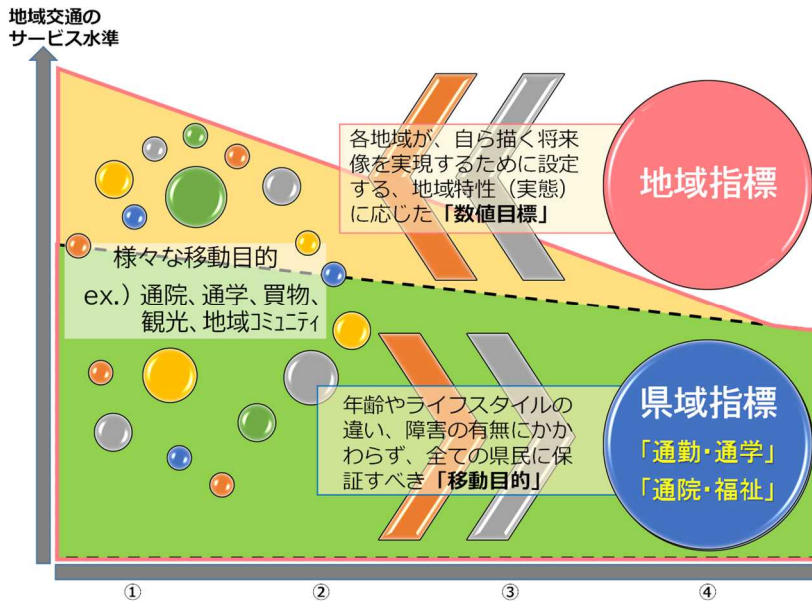
#### ▼分類方法

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



## 第5章 目指す姿を実現するための施策例

### 【県域指標と地域指標のイメージ】



### 【移動目的と指標の設定】

住民・市町の意向を踏まえた地域交通が担うべき移動目的を整理

⇒生活に不可欠な目的  
**通勤・通学、通院・福祉**  
⇒【**県域指標**】として設定

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

※「地域指標」は今後地域毎に設定

現状とのギャップ分析から地域分類別の指標例を設定

### 【地域分類別の指標例】

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

(注1)人口密度も高く、既存の輸送資源も豊富であることから、客観的データにもとづき戦略を立て、需要の取り込みを図る運行  
(注2)人口密度が低く、輸送資源が豊富でないことから、一定の需要が見込めるルートを選定する等少しでも多くの需要を満たす運行

※収支率・平均乗車密度は路線バス・コミュニティバスを対象として集計

### 【施策例】

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

## 第6章 施策実現に向けて

### 【財源や整備手法の検討】

#### 既存ストックの有効活用

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

#### 多様な主体との連携

- ・PPP/PFIによる施設整備 等

#### 既存財源の活用

- ・国庫補助金の活用
- ・既存予算等の組み換え 等

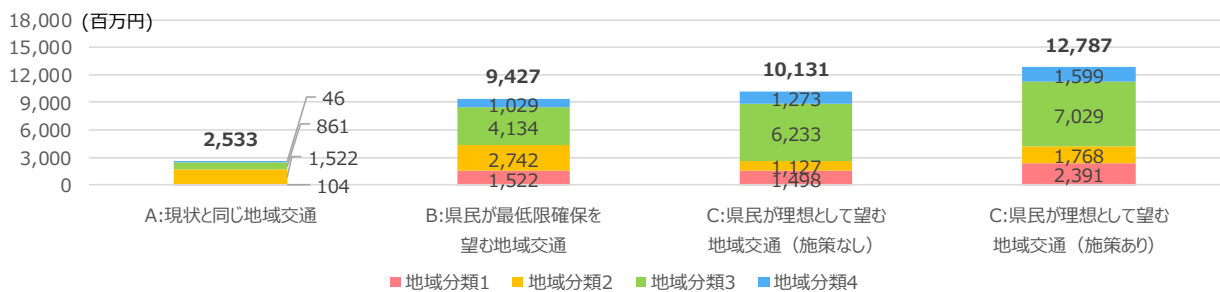
#### 新たな財源の確保

- ・交通税
- ・シュタットベルケ 等

### 【目指す姿の達成に必要な費用の試算】

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

### 【試算結果】



項目	概算費用 (単位: 百万円/年)								合計	
	バス				鉄道					
	地域①	地域②	地域③	地域④	地域①	地域②	地域③	地域④		
パターン A 現状と同じ 地域交通	I 利用者減による運賃収入減少分の補填	-8	35	101	46	112	1,487	760	0	2,533
	<b>合計</b>	<b>-8</b>	<b>35</b>	<b>101</b>	<b>46</b>	<b>112</b>	<b>1,487</b>	<b>760</b>	<b>0</b>	<b>2,533</b>
パターン B 県民が最低限確保を望む地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,057	420	481	495	-	767	2,022	-	5,242
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等	611	449	461	274	-	114	385	-	4,236
	V 利用者減, 運行本数増加による運賃収入増減額分	-878	-286	-118	-47	112	783	383	-	-51
	<b>合計</b>	<b>1,410</b>	<b>1,078</b>	<b>1,344</b>	<b>1,029</b>	<b>112</b>	<b>1,664</b>	<b>2,790</b>	<b>0</b>	<b>9,427</b>
パターン C 県民が理想として望む地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,362	637	823	760	-	1,319	3,592	-	8,493
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等	846	662	692	299	-	383	1,151	-	6,736
	IV 他施策導入のための必要経費	893	641	796	326	-	-	-	-	2,656
	V 利用者減, 運行本数増加による運賃収入増減額分	-1,681	-734	-284	-120	112	-1870	-521	-	-5,098
	<b>合計(施策なし: IVなし)</b>	<b>1,386</b>	<b>1,295</b>	<b>2,011</b>	<b>1,273</b>	<b>112</b>	<b>-168</b>	<b>4,222</b>	<b>0</b>	<b>10,131</b>
	<b>合計(施策あり: IVあり)</b>	<b>2,279</b>	<b>1,936</b>	<b>2,807</b>	<b>1,599</b>	<b>112</b>	<b>-168</b>	<b>4,222</b>	<b>0</b>	<b>12,787</b>

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

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

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

## 第7章 まとめ

### 【理念】

- 福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらには CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会の実現など、社会を支える土台であり、地域にとって欠かすことのできない重要な社会インフラである地域交通を維持・活性化することが、誰もが自由に、かつ安全に楽しみながら移動し、社会活動へ参画したり、人々が集い・交流できる、にぎわいと活力あるまちづくりの実現に繋がる
- ライフスタイルや社会環境の変化等により、交通事業者の経営環境は極めて厳しく、これまでのように民間経営のみで将来にわたり安定的に運行を維持することは困難な状況
- 地域交通の維持、充実に向け、県は、国、市町、交通事業者、県民、企業等とともに、相応の役割を果たすことが必要

### 【滋賀県が目指す地域交通の姿】

「安全」を大前提に、地域交通により、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す

### 【目指す姿の実現に向けて】

- 地域交通に対する住民ニーズと現状に大きな乖離があり、民間経営のみでギャップを埋めることは困難と思われることから、鉄道およびバスの運行本数について「県民が最低限確保を望む水準」「県民が理想として望む水準」を確保するために、新たに必要となる費用を試算
- 地域交通が「移動の選択肢」になるためには「理想として望む水準」を目指すことが望ましいものの、試算結果によると多額の費用が必要。一方、県民との対話では9割を超える多くの方が「将来的に使うから」「自分は使わなくても地域の誰かにとって必要だから」という理由で、「公共交通は必要」と回答
- 「“今だけ、ココだけ、自分だけ”ではなく、豊かな暮らしの実現のため」、地域特性に応じた、より利便性が高くかつ効率的で、地域に最適化した交通手段について、費用の低減も見据えながら、県民、交通事業者、市町等とともに議論を重ねていく
- 既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、さらなる財源の確保等に向けた国への提案、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進などに取組んでもなお財源が足りない場合、財源確保の一つの方法として、例えば交通税のようなものがあればどのような社会になるのかを示しながら、財源や整備手法について丁寧に議論を重ねていく

