

滋賀地域交通活性化協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

○2040年代を見据えた将来ビジョン

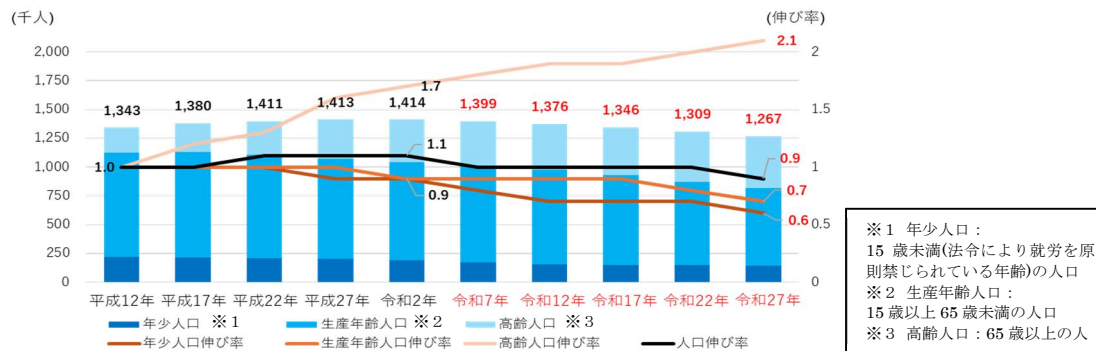
令和6年3月に策定した「滋賀地域交通ビジョン」で示した滋賀県が目指す地域交通の姿の実現を進めることを目的に、ビジョンで描く姿からのバックキャストで、鉄道、バス、タクシーをはじめ多様な移動手段を活用し、より利便性が高く、かつ効率的で、地域に最適化した地域交通ネットワークを形成する。

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

『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』

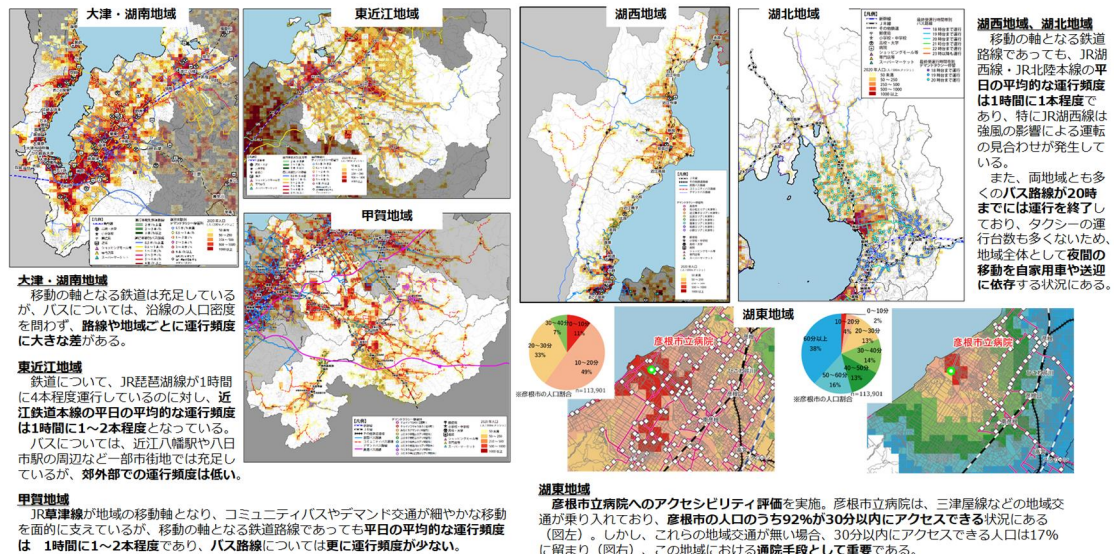
自家用車利用を一定の前提としつつ、地域特性に応じた移動手段により、自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる、また自家用車を「使わない」という選択ができる、そのような暮らしの実現を目指す。

○滋賀県の現状（人口の推移）



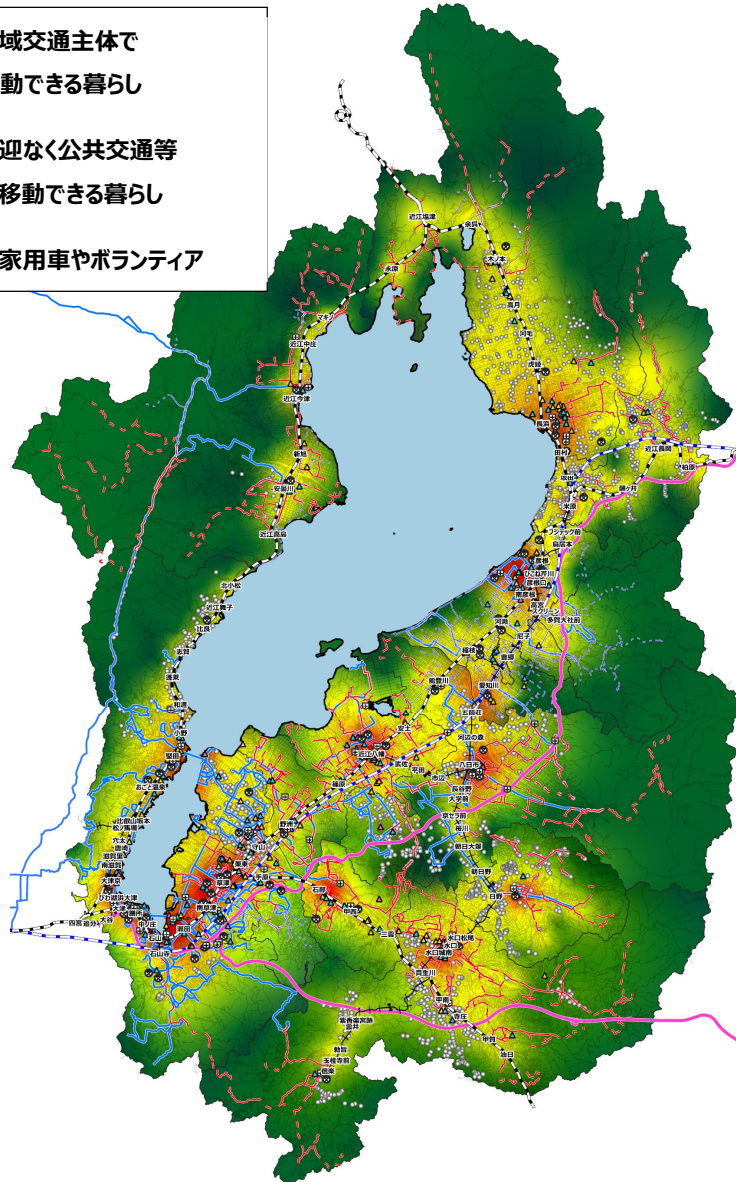
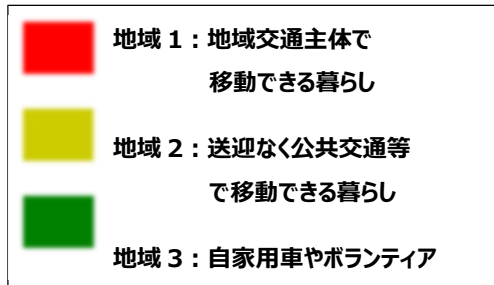
出典：国勢調査、日本の将来推計人口

○滋賀県の地域交通の現状



○滋賀県が目指す暮らし

地域の状況に応じた「暮らしの姿」を検討するため、人口密度、人流の状況、市町のまちづくりの方向性等を総合的に勘案し、滋賀県を3つの地域区分に分類する。



| 地域分類 | 数値的な目安 | その他要因 |
|------|---|---|
| 1 | 可住地面積における人口密度が3,000人/k㎡以上 10,000人/日以上以上の流動がある地域が複数存在する | 拠点となる鉄道駅に複数路線が乗り入れている (広域的な移動の拠点としての実態がある) 人口集積以外の要因でODが集中する地域が存在する (目的地となる施設が密集して立地している) 市町の立地適正化計画の対象地域 |
| 2 | 可住地面積における人口密度が500人/k㎡以上 | 人口の分布が一定密集している(地域1に隣接する形で人口が分布している) |
| 3 | 可住地面積における人口密度が500人/k㎡未満 | 飛び地的に人口が分布している(人口分布が存在しない山野部等に囲まれている) |

各地域が目指す暮らしは以下のとおり。
暮らしがイメージしやすいように、
イラストを作成した。

<地域Ⅰ>

地域交通主体で移動出来る暮らし

<地域Ⅱ>

送迎なく地域交通等で移動出来る暮らし

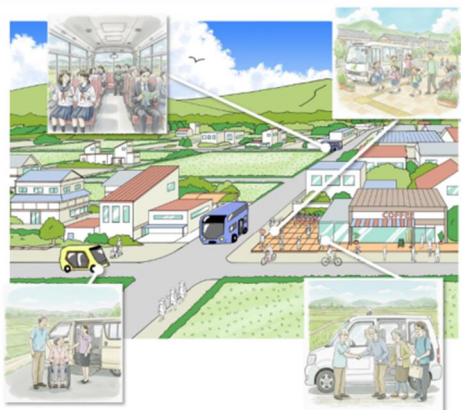
<地域Ⅲ>

地域の状況に提起した手段で移動する
暮らし



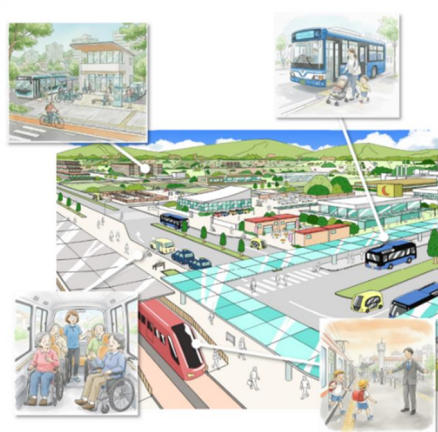
【地域Ⅰの目指す将来像】
地域交通主体で移動できる暮らし

- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる



【地域Ⅲの目指す将来像】
地域の状況に適した手段で移動する暮らし

- ・主な移動手段は自家用車だが、自家用車が運転できない人にも、移動手段が確保されている
- ・地域のボランティア輸送、デマンド交通など様々な手段の活用や、自動運転などの最新技術の実証等、移動手段確保に向けた挑戦が行われている
- ・交通軸となる鉄道、バス路線は適切に維持されている

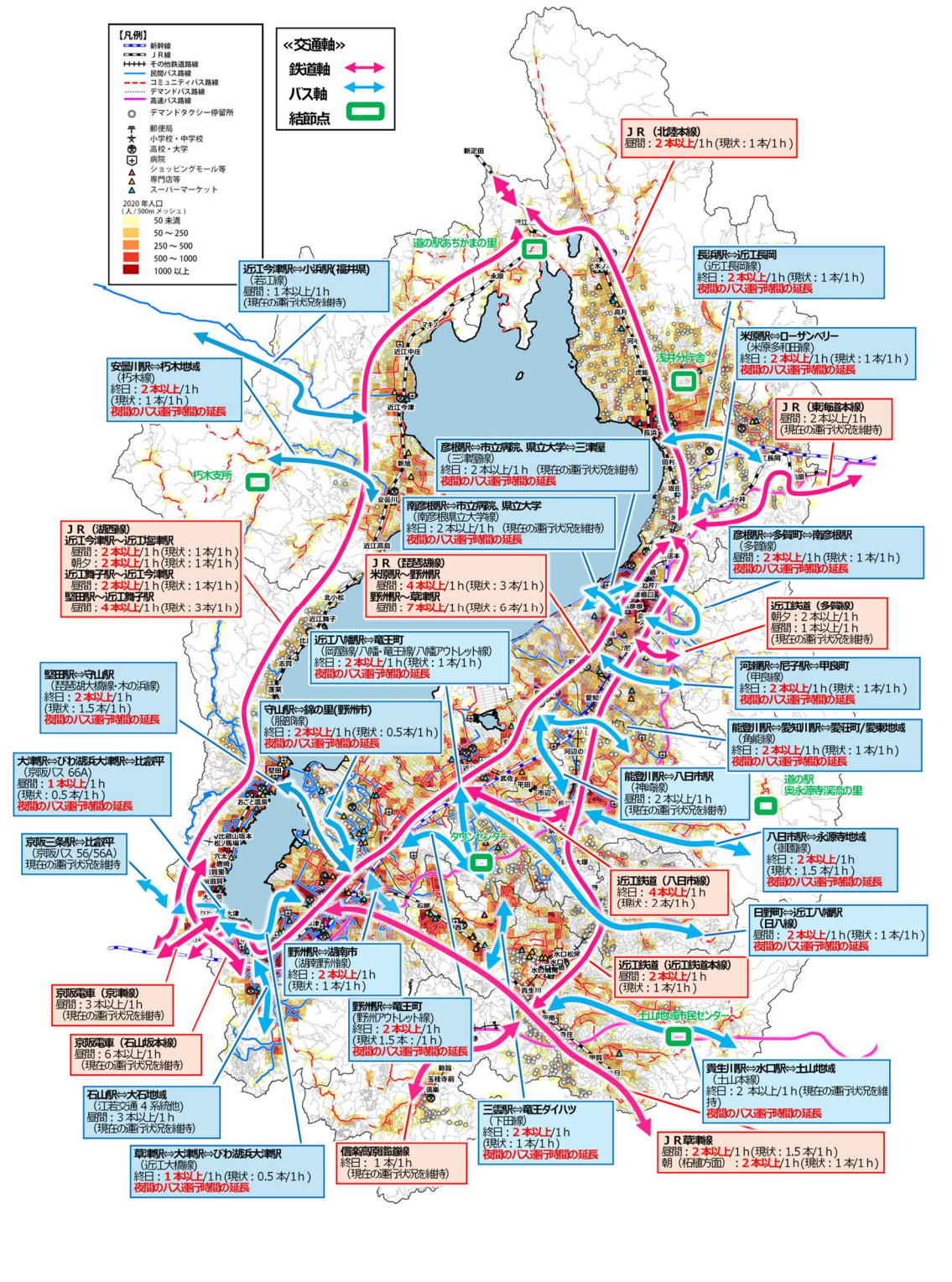


【地域Ⅱの目指す将来像】
送迎なく地域交通等で移動できる暮らし

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
- ・タクシーやデマンド交通の車両が増えて、待ち時間が減少
- ・地域交通の利用が多い地域は、利便性の高いバス路線が運行されている

○目指す暮らしの実現に向けた、2040年代に目指す「地域交通将来デザイン（交通軸）」

暮らしの姿を実現するため、地域の移動の軸となる鉄道・バス路線について、県外および県内他地域間の移動手段として、交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加につなげる。



○目指す暮らしの実現に向けた、2040年代に目指す「地域交通将来デザイン（交通網）」
交通網については、原則、各市町が地域の状況等に応じて最適な手段により構築する必要があることから、具体的なサービスレベル等を定めるのではなく、地域区分毎に目指す方向性を以下の通り整理する。

(1) 地域Ⅰ

鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指す

(2) 地域Ⅱ

- ・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指す。(通勤・通学、通院、買物、観光)
- ・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢になることを目指す。
- ・企業の通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性確保等を目指す。

(3) 地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運送等住民主体の交通など様々な移動手段の活用に加え、自動運転などの最新技術の導入にも積極的に挑戦し、通院、買物など日々の暮らしに必要な移動の確保を目指します。

「令和7年度策定予定の滋賀地域交通計画の概要」

○計画の基本方針

「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて、県民、交通事業者、市町との「公論熟議」を元に、バックカスティングでこの5年間に取り組む具体的な施策と財源のあり方をまとめる。

○計画期間：令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）

○計画の目標

滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築する。

○基本理念

目指すべきは「より良い暮らし」の実現であり、そのために必要な移動手段はどうあるべきかを考え、その実現に向けた施策や事業を整理する。

【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による 「より良い暮らし」の実現

人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！



【施策の狙い】

・地域交通が充実し、安い運賃で乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化
・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成

など

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】

・様々な移動手段を活用して通学手段が充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけを可能に
・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすく

など

年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】

・先進技術にも挑戦しながらきめ細かな移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に
・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ることで、外出や交流の機会を創出

など

施策実施に当たり、未来に向けた新たなまちづくりの視点を持ち、以下の4つの実施方針を設定して取組を推進する。

【政策方針】未来に向けた新たなまちづくり

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】

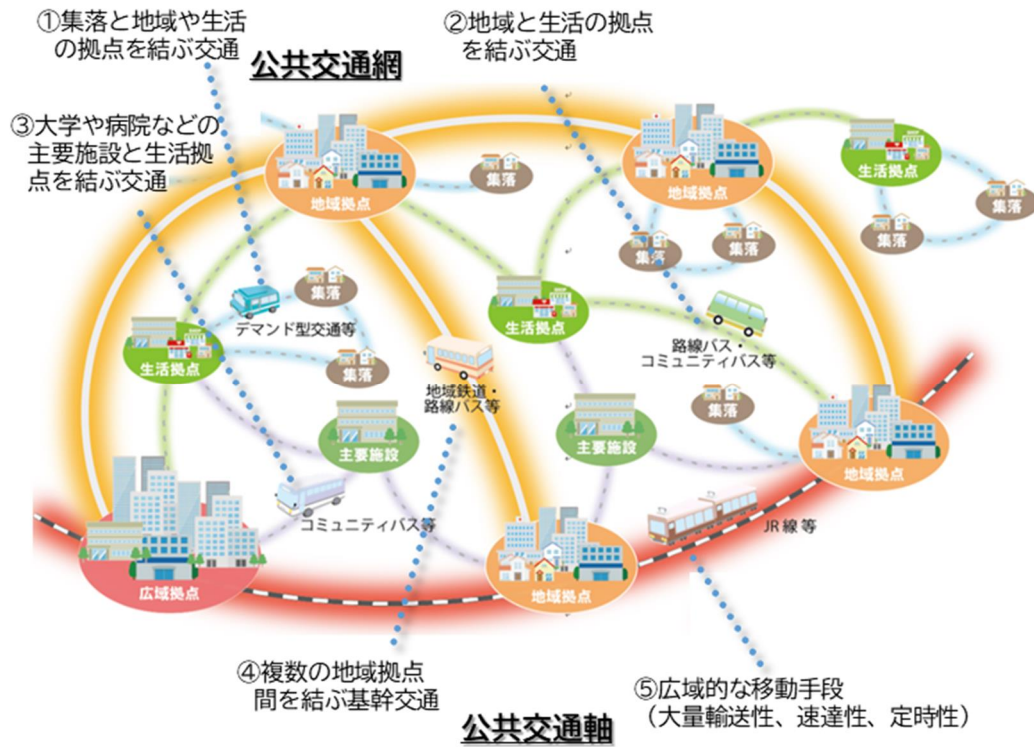
「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

公共交通ネットワークのイメージ図

広域拠点と地域拠点、また地域拠点と生活拠点を結ぶ地域交通ネットワークを構築し、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現を目指す。



【拠点連結型都市構造】

※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をめざす

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

○2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算
 地域交通の持つ多様な価値を「見える化」するため、「地域交通将来デザイン」が実現した場合の便益について、以下のとおり算出した。

| 項目 | 算出内容 | 算出結果 |
|--|---|--|
| 地域交通の利便性向上 ※鉄道駅に 20 分以内でアクセスできる人口カバー率 ※アクセシビリティ指標での算出のため、デマンド等の時刻表がない移動手段は含まない | 「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)に基づき、地域交通の運行本数等を考慮した所要時間から、鉄道駅にアクセスできる所要時間別の人口カバー率を算出 | 現状：75.8 万人(約 50%) 実現後：93.9 万人(約 61%) |
| 自家用車から地域交通転換による交通混雑の緩和 | 地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる通行時間短縮(渋滞緩和)効果を算出 | 78.57 億円/年 (短縮時間：10,839 時間/日) |
| 自家用車から地域交通転換による環境負荷軽減 | 地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる CO2 削減効果を算出 | 1.17 億円/年 (CO2 排出削減量：1.1 万トン/年) |
| 自家用車から地域交通転換による健康増進 | 地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる健康増進効果(歩行量増加効果)を算出 | 14.62 億円/年 (増加歩数：1,633 歩/人・日) |
| 送迎にかかる時間を減少させることによる可処分時間の増加 | 現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 ⇒生産性向上による所得の増加 | 滋賀県：56.0 億円/年 一人当たり：48.8 万円/年 (可処分時間：一人当たり 100 時間/年) |
| 所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加 | 1 日の車の維持費 1,200 円/日(保険、税金、駐車場代)等より、自家用車減少による維持費削減額を算出 | 滋賀県：590 億円/年 一台当たり：43.8 万円/年 (削減台数：13.4 万台) |
| 駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減 | 地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の 7 割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率 1.4%をかけた額を年間削減額として加算 ⇒地域交通があることによる削減効果 | 173.6 億円(初期費用) +1.7 億円/年 (転換台数：13,676 台) |
| 広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進 | 現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 ⇒1 人当たりの生産性等から経済的利益を算出 | 640.4 億円/年 (通勤が可能となる人数：3,459 人) |
| 広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加) | 現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 ⇒1 人当たりの消費額等から経済的利益を算出 | 38.0 億円/年 (来訪者の増加人数：84.5 万人) |

○滋賀地域交通計画の目標設定（KPI）の設定

令和7年度の策定を目指し、現在、作成を進めている滋賀地域交通計画において、以下のKPI設定を想定している。

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

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

【評価指標】

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

地域交通の積極的利用の状況を評価する指標

・地域交通の利用者数

・事業実施により、路線バス・コミバスのデマンド交通の利用者の1.17倍の増加を目指す

R7利用者数 ⇒ R7利用者数の1.17倍以上

※R4住民アンケートによるバス選択確率に基づくバス運賃低廉化、コミバス・デマンド増便での利用者増の期待値

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

地域交通の維持の状況を評価する指標

・軸となる幹線バスの地域交通の収支率

・物価上昇の中、現状の収支率以上に改善

幹線5路線 R7収支率 ⇒ R7収支率以上に改善
(近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線)

・地域交通への公的資金投入額

・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる

県補助(幹線・コミバス)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下

【実施方針3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

地域交通の充実の状況を評価する指標

・地域交通の満足度

・地域交通への不満度の概ね半数への改善

県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ おおむね50%

・運転士数(第二種免許保有者数)

・不足する運転士数の解消

路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人

※R7.10時点 県内バス事業者9社からの聞き取り

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

地域交通の新たな取組み状況を評価する指標

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数

・すべての事業主体でのキャッシュレス化を目指す

キャッシュレス化未対応事業主体数 2主体⇒0主体

【未来に向けた新たなまちづくり】

交通と一体となった新たなまちづくりに挑戦します

まちの活性化の状況を評価する指標(参考指標)

・代表的な交通結節点の基準地価

・まちの活性化による、基準地価の上昇

7基準地価 R7価格 ⇒ R7以上に上昇

(大津駅、草津駅、貴生川駅、八日市駅、彦根駅、米原駅、安曇川駅直近基準地番)

○計画の評価、見直し

本計画に基づく事業については、未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等により、県民等と公論熟議を重ねながら、計画を評価、見直し、最適化を図る。



写真. 未来アイデア会議 (左: R7 ワークショップ、中央・右: R7 フォーラム)

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

令和7年度の取組は以下のとおり。

R7.5～6 第1回幹事会※1：ワークショップ資料の調整

R7.7～8 ワークショップの開催（県内2箇所（各3地域））

R7.8～11 お出かけトーク※2の実施（県内3箇所）

R6.10 第1回協議会：ワークショップ結果の共有、
施策案たたき台について協議、フォーラム企画案について協議

R7.9 第2回幹事会：施策案たたき台の調整

R7.11 第3回幹事会：計画素案の調整

R7.12 フォーラムの開催：有識者講演、WEBシステムを活用した意見交換会の実施
お出かけトークの実施

R7.12～R8.1 計画素案に対するパブリックコメントの実施

R8.2 第4回幹事会：計画原案の調整

R8.3 第2回協議会：計画原案について審議

R8.3 滋賀地域交通計画策定

※1 幹事会：協議会の下部組織。県内19市町の交通政策担当課長と県内交通事業者で構成する。

※2 お出かけトーク：こちらから他機関主催のイベント等に出向き、アンケート調査を実施。ワークショップやフォーラム等への積極的な参加者以外の声を拾うために実施。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

| 地域公共交通確保維持改善事業 | | | | |
|----------------|------|-----------|----|------------|
| 事業 | 実施主体 | 着手・実施期間 | 種別 | 事業概要 |
| 地域公共交通調査事業 | 滋賀県 | R7.4~R8.3 | 策 | 滋賀地域交通計画策定 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業、継策：運送継続計画策定事業、継推：運送継続計画推進事業

| その他補助事業 | | | |
|---------|------|---------|------|
| 事業 | 実施主体 | 着手・実施期間 | 事業概要 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

非補助事業

| 事業 | 実施主体 | 着手・実施期間 | 事業概要 |
|----|------|---------|------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

| 事業 | 取組内容 | 効果目標 |
|----|------|------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

4. 具体的取組に対する評価

① 現状分析および将来予測の可視化

県内6地域毎に、より良い暮らしを実現するための施策（増便）の前後で学校や病院等へのアクセシビリティ評価を行い、施策実施における効果を可視化した。効果を可視化し、効果の確認・検証やワークショップ等の議論において活用した。

② ワークショップおよびフォーラムの開催（施策（案）の概算費用の算出を含む）

県内6地域を3地域毎にまとめ、7月～8月に大津市および彦根市の2箇所でワークショップを開催し、68名の住民が参加した。ワールドカフェ方式で実施し、地域毎の課題や取組を共有し、課題解決に向けた施策等について圏域目線で対話した。ワークショップにより、県民が望む暮らしのレベル、事業等を把握した。

また、12月にフォーラムを開催し、会場・webを合わせ340名以上が参加した。本県から滋賀地域交通計画（素案）により、計画期間に取り組む事業やその実施にかかる概算費用、事業実施による多面的な効果を貨幣価値に換算し提示し、有識者からの情報提供後、webシステムを活用し、参加者との意見交換を行うことで、県の取組への理解、地域交通をみんなで支えることへの機運醸成に努めた。

③ 地域公共交通計画（案）の作成

ワークショップやフォーラムでの意見、幹事会や協議会での意見を踏まえ、施策および評価指標を検討し、滋賀地域交通計画（素案）を作成した。その後、パブリックコメントや市町・交通事業者への意見照会を実施し、いただいた意見を踏まえ、滋賀地域交通計画（原案）を作成している。今年度末に開催する協議会において、この原案について審議後、滋賀地域交通計画を策定する予定。

本計画においては、将来に目指す地域交通の姿が視覚的にわかるように、地図上に交通の軸となる路線とその整備目標を明示した将来デザインを作成するとともに、自分が住む地域がどう変わるのかイメージできる様に県内3地域（中心地、郊外地、中山間地）毎に暮らしのイメージ図を作成し、フォーラムで参加者に示すとともに本計画に掲載する。

④ 協議会および幹事会の開催

ワークショップやフォーラムの企画案、内容の確認、施策案のたたき台や計画（素案）、計画（原案）の調整のため、幹事会を4回、協議会を2回開催する。

3月25日の協議会において計画（原案）について審議いただき、今年度内に滋賀地域交通計画を策定する予定。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

| 課 題 | 課題への対応方針 |
|---|--|
| 施策検討にかかる課題 ・住民ニーズの把握 ・市町、事業者のニーズの把握 | ・多様な住民が参加するように、住民基本台帳から無作為抽出した住民へフォーラムへの参加案内を送付 ・多様な媒体を活用しての参加呼びかけ ・市町及び事業者との対話の実施 （協議会下部組織である幹事会の開催） |
| 計画策定への課題 ・計画策定に対する住民の理解 | ・事業実施により将来の暮らしがどう良くなるのかイメージできる様に、県内を人口密度や移動状況、市町のまちづくり計画等により区分した3地域毎に将来の暮らしの姿を示すイラストを作成して提示 |
| 財源のあり方の検討に係る課題 ・施策と財源の一体での議論 ・負担に対する住民の理解 | ・ワークショップやフォーラムにおいて、事業の概算費用を示しながら、施策とその財源について、一体で議論 ・議論の資料として、地域交通充実による交通混雑の緩和、環境負荷軽減、健康増進、可処分時間の増加、可処分所得の増加、広域からの通勤者確保、来訪者による地域経済の活性化等の効果を貨幣価値に換算により見える化して提示 ・滋賀県税制審議会における委員からの意見を反映したワークショップ、フォーラム資料を作成 |
| | |
| | |
| | |

滋賀地域交通活性化協議会（これまでの経緯）

| 1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況 | | |
|---|--|---|
| 昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果 | 事業評価結果の反映状況（具体的対応内容） | 今後の対応方針 |
| <p>県域ごとに課題を検討し、協議会の外側にいる県民との積極的な対話姿勢が評価できる。</p> <p>計画策定に当たっては、幅広い県民の意見を吸い上げ、施策と財源のあり方を検討いただきたい。</p> <p>併せて、関係各団体との連携も図られたい。</p> | <p>7月～8月に大津市と彦根市の2箇所で開催したワークショップを、12月に草津市でフォーラムを開催し、県民と積極的な対話を行った。</p> <p>また、幅広い県民の意見を吸い上げるため、フォーラムの参加者については、住民基本台帳から無作為抽出した方に参加案内を送付し、約30名に参加いただいた。</p> <p>計画策定にあたっては、事業実施に必要となる概算事業費を示した上で議論を重ねるなど、施策と財源のあり方をセットで検討した。</p> <p>住民との対話だけでなく、協議会の下部組織である幹事会（交通事業者と県内19市町の交通政策担当課長で構成）での議論や、県内の他部局との調整会議等を開催し、関係各団体とも連携しながら計画策定に取り組んだ。</p> | <p>計画策定後も引き続き県民、市町、交通事業者との対話・連携し、計画に記載した事業の実施を進めるとともに、事業の評価・見直しによる最適化に取り組みながら、事業効果の最大化を図っていく。</p> |
| | | |

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・ワークショップについては、県内6地域を3地域ずつ2つに分け、ワールドカフェ方式によるワークショップを開催し、参加者が自身の住む地域と異なる地域の方との対話を重ねることで、より広い目線で地域交通について対話を重ねることを目的に実施した。
- ・フォーラムについては、普段から地域交通に興味があるような積極的な参加者以外のかたにも参加いただくため、住民基本台帳から無作為抽出した約2500世帯に対してフォーラムの参加案内を送付し、34名の参加申し込みがあった。
- ・財源のあり方については、財源の一つとして、新たな税について滋賀県税制審議会において議論しており、当委員会の委員の御意見も踏まえながら、ワークショップやフォーラムでの資料作成を進め、施策と財源のあり方を一体で議論できる様に取り組んだ。
- ・財源のあり方について議論する際には、事業実施にかかる概算費用を算出し示すだけでなく、これに加え、地域交通充実による便益として、交通混雑の緩和、環境負荷軽減、健康増進の効果、可処分時間の増加、可処分所得の増加、広域からの通勤者確保、来訪者による地域経済の活性化等の効果を貨幣価値に換算し「見える化」して示した。