

3.2.3 環境変化を踏まえた将来の検討事項

「拠点連携型都市構造」(P.3 参照)に基づき、拠点間・拠点内および分散化した集落間の移動において、需要に応じて最適化された移動手段が構築されると想定します。

それまでの過程において、公共交通に対する検討や段階的な整備等、目指す姿を達成するための財源についても議論が必要です。



図 3.18 環境変化を踏まえた将来の検討事項イメージ

7
8
9
10
11

1 第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

2 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは

3 地域交通は、人々を「束ねて」「運ぶ」移動手段であることから、何よりもまずは「安全に運行を継続」することが重要です。

4
5 その上で、滋賀の現状と交通をめぐる課題を踏まえ、将来の姿としては、自動車を日頃利用する人が約8割と多い状況（p.27 参照）から、自家用車利用を一定の前提としつつ、
6
7 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出来、かつ自家用車を「使わない」という選択が出来ることが重要
8
9 と考えます。

10 また、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現に向け、拠点間を、
11 また、地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

12 そのため、2040年代を見据え、滋賀県が目指す地域交通の姿を「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」とします。

13 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。

+

地域特性に応じた移動手段により

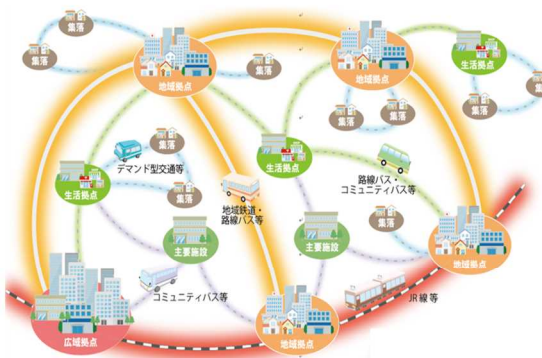
- 自家用車を「使わない」という選択ができる。



15 今から20年後、2040年代を見据え

**滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定）
「拠点連携型都市構造」※の実現**

※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



公共交通軸

JR線、地域鉄道線

大量輸送性、速達性、定時性に優れ、広域移動手段である鉄道線を交通軸として最大限活用



市町間をまたぐ幹線路線バス

鉄道を補完する広域移動手段（主に東西方向）として活用

公共交通網

地域内路線バス

住民に身近な交通手段で、細かいニーズに対応できる路線バスを交通網の主な担い手として最大限活用



タクシー、デマンド交通等

交通不便地や交通空白地において路線バスを補完する交通手段として活用

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

16
17 図 4.1 滋賀県が目指す地域交通の姿
18

4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状

県内市町の地域公共交通計画において、地域により抱える課題は様々であることから、地域をいくつかのパターンに分類した上で、滋賀県が目指す地域交通の具体的な姿を決定します。

各地域公共交通が掲げる課題・現状について、以下の通り整理します。

表 4.1 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状(1/2)

項目	内容
運転手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗務員不足(大型2種免許保有者の減少・高齢化)【大津湖南】 ・バスやタクシーの乗務員不足【草津】 ・交通事業者の乗務員不足【守山】 ・スクールバスの運転手確保【東近江】 ・バス・タクシーの運転手不足と高齢化【東近江】 ・運行事業者の運転手確保【長浜】
情報不足	<ul style="list-style-type: none"> ・運行サービスに関する情報不足【大津湖南】 ・JRと路線バス、路線バス同士の乗り継ぎに関する情報案内不足(連携不足)【草津】 ・ダイヤ情報を入手しやすい環境整備【甲賀】 ・バスの運行情報をリアルタイムに入手できる仕組み【長浜】
渋滞 (自動車依存)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞により、地域公共交通の定時性・速達性の欠如【大津湖南】 ・過度な自動車依存により地域公共交通への無関心【大津湖南】 ・主要道路や駅周辺の交通渋滞により、路線バス等の定時性・速達性の低下【草津】 ・商業施設、文化施設、医療施設の郊外化によりマイカー利用が増加【草津】 ・市外からの通勤、通学等の流入人口増に伴い交通渋滞が増加【草津】 ・自動車依存体質【守山】 ・児童・学生のおでかけ環境の整備【東近江】
交通弱者 対応	<ul style="list-style-type: none"> ・医療や福祉サービスを受けるための市域内や市域を跨ぐ移動への対応不足【大津湖南】 ・交通弱者(高齢者(免許返納者)、小中高校生)の多様な移動ニーズへの対応【大津】 ・自由な移動手段を持たない高齢者の増加(高齢者の免許保有率増)への対応【草津】 ・低床式バス車両や道路のバリアフリー化への対応【草津】 ・少子高齢化(マイカー利用者からの転換含む)社会を見据え、誰もが移動できる環境整備【守山】 ・将来を見据えた(高齢化進展)公共交通サービスの確保・維持【甲賀】 ・バリアフリー対応車両への更新【甲賀】 ・学生(小・中・高)の通学需要に応じた運行方法やダイヤ改善【甲賀】 ・障がい者・高齢者の移動支援【甲賀】 ・高齢者、免許返納者のマイカー以外のモビリティ確保【東近江】 ・通学における交通手段の確保【湖東】 ・高齢者、障がい者の乗り継ぎ(停留所までの移動)に対する抵抗感【長浜】 ・高齢者、免許返納者、障がい者、学生等のニーズにあった交通体系【長浜】
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・(信楽高原鐵道)観光路線としての魅力向上【甲賀】 ・公共交通で観光地巡りができる環境の整備【甲賀】 ・観光需要を踏まえ、ICTを活用した公共交通の情報提供【東近江】 ・観光周遊時における移動手段の確保・利便性向上【湖東】
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減のため、環境対応の車両導入【甲賀】

出典：各県内市町地域公共交通計画

1
2

表 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状(2/2)

	内容
運行環境 (ダイヤ、 運行経路等)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち環境がぜい弱【大津湖南】 ・事業者間で運賃收受方法の不統一【大津湖南】 ・鉄道とバスが連携不足【大津】 ・乗り継ぎ拠点の案内表示・バス待ち環境【甲賀】 ・運行方法の改善、運賃収入以外の収入源の確保【甲賀】 ・重複している路線のダイヤの見直し【甲賀】 ・運行方法の改善、運賃収入以外の収入源の確保【甲賀】 ・将来の都市構造を見据えた路線再編【甲賀】 ・鉄道・バスのスムーズな乗換【湖東】 ・朝夕のピーク時と昼間帯の利用状況の不均衡【長浜】 ・バスの停留所、運行経路、運行形態の見直し【長浜】
輸送資源の 有効活用等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性を踏まえた地域公共交通サービスの提供【大津】 ・福祉有償運送や介護タクシー等多様な交通手段を選択できる環境整備【草津】 ・既存の輸送資源の活用【長浜】 ・地域住民が主体となった交通体系の整備【長浜】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺等の駐輪場不足への対応【草津】

3
4

出典：各県内市町地域公共交通計画

4.3 地域分類の設定

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、下記に沿って便宜的に4つの地域分類イメージを設定します。

表 4.3 地域分類のイメージ

地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定
	地域交通の分担率が高く、人口密度も高いため、 地域交通の積極的な利用を促す 地域	生活拠点：都市 活動拠点：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
	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、 車から地域交通への転換を促す 地域	生活拠点：都市周辺 活動拠点：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
	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、 車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る 地域	生活拠点：郊外 活動拠点：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
	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、 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 地域	生活拠点：郊外 活動拠点：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

「生活拠点」は住居、「活動拠点」は就業・就学等の場と想定

表 4.4 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/m ² 以上	鉄道最寄駅距離 3km以内
	×		
	×	×	
	×	×	×

1

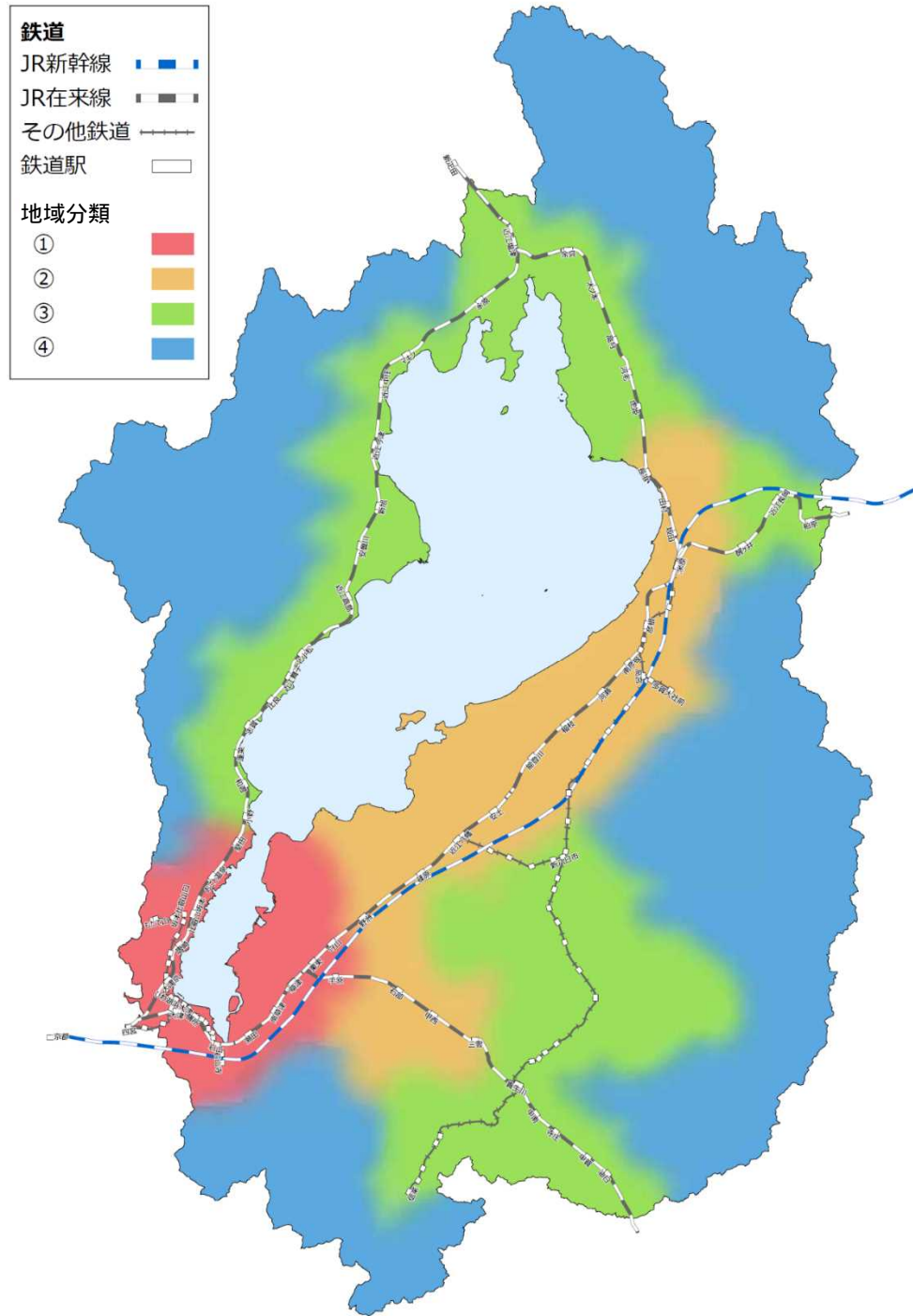


図 4.2 地域分類のイメージ図

2
3
4

- 1 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿
- 2 次頁に滋賀県が目指す地域交通の姿を整理しました。
- 3

<p>滋賀県の現状</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・主に県南部で人口密度が高い ・人口減少かつ高齢社会、特に山間部地域で顕著な高齢化。2020年にはおよそその地域で20%を超える高齢化率になる見込み ・鉄道や幹線道路沿線で事業所の集積が見られる ・鉄道ネットワークは比較的充実、一方で、駅1km以内に住む割合は総人口の4割以下と全国平均以下 ・多くの地域で路線バス事業者が撤退。コミュニティバスやデマンド方式の導入など ・人口、事業所集積が厚い大津、草津などでは道路交通量が多く渋滞が慢性化、事故も。 ・駅や停留所から300m圏内の公共交通人口カバー率は、75.5%に留まり、地域によっては運行本数が限られる場合も ・交通分担率は8割以上が乗用車 ・登校目的以外では、業務・帰宅・出勤・自由目的で自動車利用が最も多い。自動車以外では鉄道が出勤・登校目的、自転車が登校・自由・帰宅目的が利用される ・大津・高島地域では鉄道、南部地域では自転車ほかの地域よりも利用される ・駅までの交通手段は、大津・高島地域、南部地域では徒歩が多い。甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車が多い。湖東、湖北ではバス利用が低い

滋賀県が目指す地域交通の姿の整理				
地域分類	A: 中心市街地、大阪・京都などへも通勤通勤、通学、自由目的に公共交通利用者多い、徒歩、自転車、鉄道の分担率高い。 【自動車分担率(出勤+登校目的)60%未満、人口密度500人/km2以上、鉄道最寄駅3km以内】	B: 中心市街地の周辺/ベッドタウン/大型商業施設/草津・大津へ通勤、通学の公共交通利用者は多いが、自由目的はほぼ車、自転車、鉄道の分担率高い。 【人口密度500人/km2以上、鉄道最寄駅3km以内】	C: Bよりさらに中心市街地に遠く、車移動が中心通勤、通学に電車を利用するが、駅までは車利用が多い、車通勤者も多い、車の分担率高い。 【鉄道最寄駅3km以内】	D: 鉄道駅のない地域(中山間地域)一部はバスを利用するものの、多くは駅、会社まで車で移動、移動手段はほぼ車。 【周辺に鉄道駅がない】
主な公共交通手段	JR(琵琶湖線(野洲以南)、湖西線(堅田以南))	JR(琵琶湖線(A以外)、草津線(三雲以西)、湖西線(堅田より北-近江今津以南)) 京阪京津線、近江鉄道八日市線	JR(北陸線、草津線(三雲より東)、湖西線(近江今津より北)) 近江鉄道線(B以外)、SKR	バス、デマンド
現状の交通事情に対して目指す姿の方向性	長所を伸ばす 長所とは、交通資源が大都市部ほどではないが、豊富にある	短所(弱点)を補う	短所(弱点)を補う	短所(弱点)を補う
輸送スタイル	集団輸送(サイズ大) 列車、中型バスなど			個別輸送(サイズ小) 自家用車、デマンドタクシーなど
居住環境	集合住宅 狭小住宅			広大な庭付き一軒家
全体的な課題	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの区間で渋滞が発生しており、定時性・速達性の欠如、目的地までの所要時間や到着時刻を予測できない等の利便性の低下が発生している。(渋滞/自動車依存) ・民間のバス路線が中心となって地域公共交通ネットワークが形成されているが、バス乗務員不足が深刻化しており乗務員の確保が課題となっている(運転手不足) ・運賃収受方法や運賃体系の事業者間での統一が無いため利便性が低下している(情報の不足) 			
当該地域分類に特徴的な課題	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用への需要は高いものの、駅周辺などの駐輪場は満車傾向にあり慢性的な駐輪場不足が生じている ・交通量の増加により事故や公共交通の遅延の発生率が高まる(運行環境) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等の交通弱者にとっては、路線バスやまめバスだけでなく、福祉有償運送屋介護タクシーなど多様な交通手段を選択できる環境整備の必要性が高まっている(交通弱者対応) ・駅を中心とした放射状のバスネットワークが整備されているが、市域外へのネットワークに課題があり、今後医療や福祉サービスを受けるための市域内や市域を跨ぐ移動への対応が不十分となる可能性がある(運行環境) ・集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在し、中心市街地の求心力が低下しつつあることから移動手段がマイカー利用に頼りがちとなっている ・世帯ごとの車保有台数の増加による環境負荷の増加(環境) 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期外利用者の減少率が大きいため、地域の観光資源などを活用した沿線地域外からの利用促進が必要(観光) ・都市拠点などの中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にする、朝夕のピーク時とそれ以外の時間帯の運行体系変更など、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要(運行環境) 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの収支率の低い地域もあり、全体の運行補助額も増加していることから利用促進や、デマンド運行などを活用した効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保などによる収益性の改善が必要(運行環境) ・バス相互や鉄道とバスとの乗り継ぎなど、公共交通相互の乗り継ぎが多く、高齢者や障がいのある人にとっては体への負担が大きいことから、乗り継ぎ拠点における案内表示やバス待ち環境などの乗り継ぎ環境の改善が必要。(運行環境) ・地域によっては最寄りの停留所まで距離が遠く、バス待ち環境に課題がある
解決策	<p>自動車に頼らない移動環境の構築</p> <p>シェアリングの普及</p> <p>シェアサイクルや電動キックボードなどのシェアリングサービス LRT(次世代型路面電車システム)</p> <p>ウォークブル・サイカブルな都市設計</p> <p>コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン・パークアンドライド 駐車場/駐輪場の整備</p> <p>次世代モビリティの利用</p> <p>パーソナルモビリティ(例えばセグウェイなど)、グリーンスローモビリティ(小さな電動自動車)</p> <p>新たなテクノロジーの活用</p> <p>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、赤信号のタイミングを事前に教えてくれるマシンFIo、電子標識、スマートシティ</p>	<p>地域交通ネットワークの充実</p> <p>他エリアへの円滑な移動</p> <p>コンパクトシティ化、公共交通ネットワークの再編、BRT(隊列走行バス)</p> <p>公共交通利用への抵抗感の減少</p> <p>バス待ち環境の整備、バスの駅、スマートバス停、定額制タクシー、道路沿いの生活の快適化</p> <p>コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン</p> <p>新たなテクノロジーの活用</p> <p>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、電子標識</p>	<p>地域交通手段の強化、あらゆる手段の活用</p> <p>新たな交通サービスによる、地域間交流の活性化</p> <p>水上タクシーやサイクルシップなどの湖上交通、事業者送迎サービスの活用、事業者連携による運行情報のリアルタイム配信</p> <p>物理的な距離や身体能力に制限されない移動手段の選択</p> <p>パークアンドライド、パーソナルモビリティ、オンデマンドバス、バス停と鉄道駅の直結、バリアフリー化</p> <p>新たなテクノロジーの活用</p> <p>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、AI活用による運航体系の最適化、自動運転による公共交通の高頻度運行、エアモビリティ(空飛ぶ車)</p>	<p>地域交通手段の強化、維持</p> <p>無理のない収益バランスの確保</p> <p>貨客混載による公共交通の収益確保、オンデマンドバス/コミュニティバスの拡充</p> <p>身体的負担の軽減・・・乗り換え拠点の創出と刷新、定額制移動サービス、乗り合いタクシー、相乗りバス、グリーンスローモビリティ(小さな電動自動車)</p> <p>新たなテクノロジーの活用</p> <p>自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、無人移動販売、パーソナルモビリティロボット(一人乗り低速ロボット)</p>
ライフスタイル(将来)	生活拠点: 都市 活動拠点: 都市	生活拠点: 都市周辺 活動拠点: 都市	生活拠点: 郊外 活動拠点: 都市・郊外	生活拠点: 郊外 活動拠点: 郊外
未来の姿	<p>都市域で生活し、活動を行うウォークブル、サイカブルな空間でのライフスタイル</p> <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ちょっとした距離は電動キックボードやセグウェイで楽々移動渋滞回避のために予定より早くから活動する必要がない ・新たなテクノロジーの活用で無駄な信号待ちがなくなり、渋滞緩和、時間通りに ・スマホ一つで運行状況の確認から移動までが全て完結、時間も支払いも気にせずストレスフリー ・飲み会でも終電を気にせず、ノンアルコールを飲む必要がない <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路と自動運転が連携、歩行者を自動で感知して事故減少 ・公共交通は自動運転に、時間通りの発着で渋滞も回避 ・シェアリング普及で、自転車や電動キックボード、パーソナルモビリティを駐輪場に頼らず、コンビニの前などに気軽に乗り捨て ・車を所有しないことが当たり前になり、駐車場が減少して公園が増加するなど地域の魅力が上がる、景観が良くなる ・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人でも安全に通行が可能 ・新たなテクノロジーの進化により、乗務員の労力が減り、また人員削減による運行が可能となる 	<p>都市周辺で生活し、活動拠点である都市域へ移動を行うライフスタイル</p> <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車を持っていない学生でもいろいろな場所に遊びに行ける ・市街地への1回のお出かけしているいるなお店へ買い回りがしやすくなる ・大型商業施設に自動運転バスなどで行き、帰りは自動配送などで手ぶらで帰る ・交通路線の充実により帰宅時間が早くなり、家族で夜ご飯を一緒に食べられる ・渋滞や物理的な距離を気にせず住む場所を自由に選べる、 ・運賃や運行スケジュールが分かりやすくなる ・気分に合わせて車、鉄道、バスを使い分けできる ・世帯ごとの車保有台数の減少により、自家用車の維持コストが減少 <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音・排出ガス量等の環境改善で道路沿いの生活が快適になる ・交通の便にとらわれず、中心部から離れた場所でも商店や飲食店の営業が行いやすくなる ・テクノロジーの活用による事故の減少 ・高齢者の免許返納がしやすくなる ・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人が自分のニーズに合わせた交通手段の選択が可能 	<p>郊外で生活し、テレワークを活用しながら都市・郊外の両拠点で活動を行うライフスタイル</p> <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニーズのある時間帯、時期に合わせて移動方法が提供されており、効率的な手段選択が可能 ・通勤可能範囲が広がるため、郊外にも住む選択ができる ・スーパーなど生活拠点に気軽に行け、スマホがなくてもタッチパネルや電話で簡単にバスやタクシーを呼べる ・学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる ・狭い路地でもパーソナルモビリティで楽々移動 ・通勤時間や移動距離を気にせず、自分のライフスタイルから住居の場所や形態を選べる <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・値段を気にせずタクシーなどを利用でき、移動しやすくなる ・事故が減る ・観光客が湖上タクシーを楽しむ ・湖上タクシーやエアモビリティの活用で地域間交流が活性化 ・県内事業者連携によって、運行情報や最適ルート等の情報が一つのアプリに集約、観光客も迷うことがない ・観光客の流入により、観光関連サービスのビジネスチャンスが新たに生まれる 	<p>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</p> <p>【生活の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・孫が他地域から気軽に遊びに来てくれる ・緊急時に自動運転で素早く市街地への病院へ行ける ・スーパーなど生活拠点に気軽に行くことができ、スマホがなくてもあらゆる場所に設置されているタッチパネルや電話で簡単にバスやタクシーを呼べる ・持ち帰る荷物は自動配送してもらうことで移動の負担が減少 ・学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる ・閉じこもらずに友人に会いに行くなどできる(地域コミュニティへの参加/社会参加) ・生活に必要な消費行動や行政サービスへの接続に制限を受けることなく、自分の希望に合う環境の場所に暮らすことができる <p>【社会の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢や障がいなど体の動きに制限がある人も行きたい場所に自分で行くことができる ・値段を気にせずタクシーなどを利用でき、病院に行きやすくなる ・訪問診療・介護が容易になり、生活の質が向上する

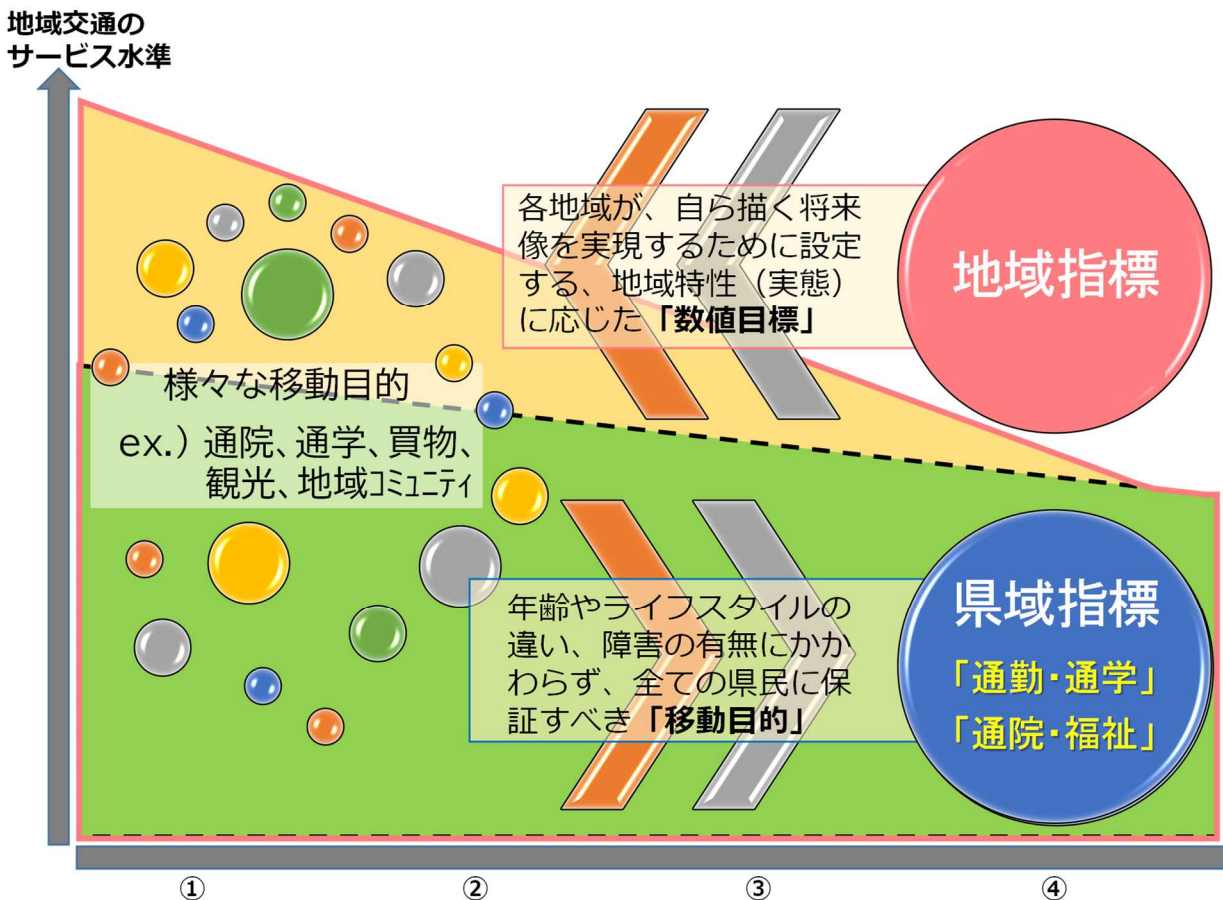
1 第5章 目指す姿を実現するための施策例

2 5.1 県域指標と地域指標の考え方

3 本ビジョンでは、目指す姿を実現するための指標として、県域指標と数値指標の2つの
4 指標を設定します。

5 県域指標は全ての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動）「移動目的」として設定し
6 ます。地域指標は、県域指標を実現するため、各地域が自ら描く将来像を実現するために
7 設定する、地域特性（実態）に応じた「数値目標」として設定します。本ビジョンでは、
8 地域指標は例示で示し、各地域公共交通活性化協議会での具体的な指標設定を促してい
9 ます。

10
11



12
13
14
15

図 5.1 県域指標・地域指標のイメージ

5.2 県域指標の設定

他都市事例や県民・市町の意向をもとに、県域指標を設定します。

1) 他都市の事例

国内他都市においては、確保すべき移動目的を記載している計画は2つあり、どちらも「通学」「通院」「買物」を挙げています。

表 5.1 県域指標における他都市の事例

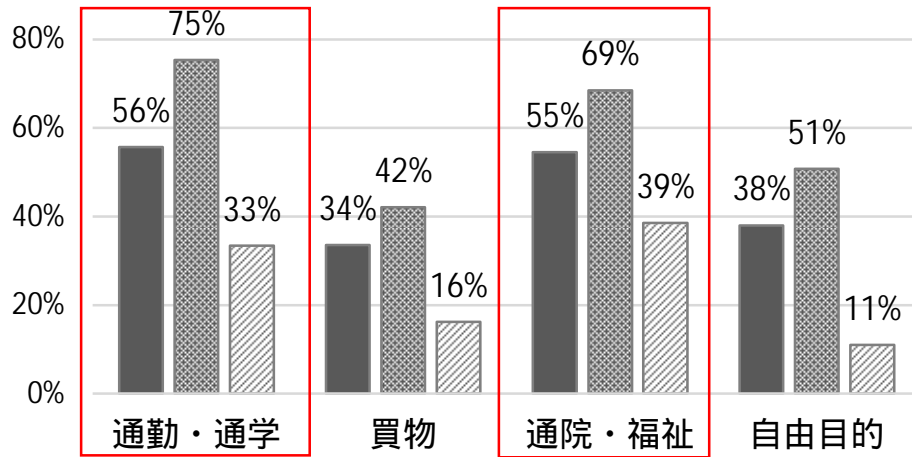
策定主体		青森県八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町	岐阜県飛騨市	
採用されている本ビジョン・計画等	計画名	第2次八戸圏域公共交通計画（八戸圏域地域公共交通網形成計画の前身）	飛騨市地域公共交通計画	
	策定年度	2014	2021	
	策定主体	八戸市・三戸市・五戸市・田子市・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町	飛騨市	
取組・目的 (取組施策に対する事業の場合、取組の概要と目的)		地域公共交通の「品質向上戦略」の実践	地域公共交通、徒歩、自転車により各移動を市内全体で確保し、市民のQOL（生活の質）を保障する 目標1：地域公共交通により以下の移動を市内全域で確保し、市民のQOLを保障する	
確保すべきサービスレベル	移動目的	通学・通院・商業集積地区へのアクセス	通院、買い物、高校通学、通勤、観光	通院、買物、高校通学
	ネットワーク構成・運行回数・輸送量等	・圏域住民の「高校への通学」「中核的な医療機関への通院」「一定の規模を擁する商業集積地区へのアクセス」を確保することを重視し、これらの活動を達成する手段として、市町村に跨る広域的な公共交通の戦略的な品質保証を図る	【通院】 ・地域の診療所及び市内の総合病院に通院できるようにする 【買物】 ・通院にあわせた買物等を可能にする 【高校通学】 ・可能な限り高校生が市内の高校に通学できるようにする 【通勤】 ・上記整備にあわせて、通勤対応も可能な限り実施する 【観光】 ・市外からの来訪者が観光に利用できる公共交通を整備する	【通院】 ・地域内診療所、中心部総合病院に午前中に通院できる ・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100% 【買物】 ・地域内商店、中心部商店等に1日1回以上買物に行く機会がある ・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100% 【高校通学】 ・始業時間までに市内高校または近隣高校に到着できる ・駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100%（ただし、対応できない地域において、担保されていないことに関する合意形成がなされている場合は除く）

2) 地域交通が担うべき目的に関する県民の意向

住民アンケートから、地域交通が担うべき移動目的と、現状および最低限必要な外出頻度に対する意向を把握します。

(1) 外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合

通勤・通学、通院・福祉目的で、その目的での外出がない回答者も含め、担うべきと回答した割合が高い結果となっています。



■全体 ■内訳（目的での外出あり） ▨内訳（目的での外出なし）

「現状の日常的な外出頻度」について「この目的での移動はない」と回答した場合は「目的での外出なし」とし、それ以外の回答を「目的での外出あり」として集計

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

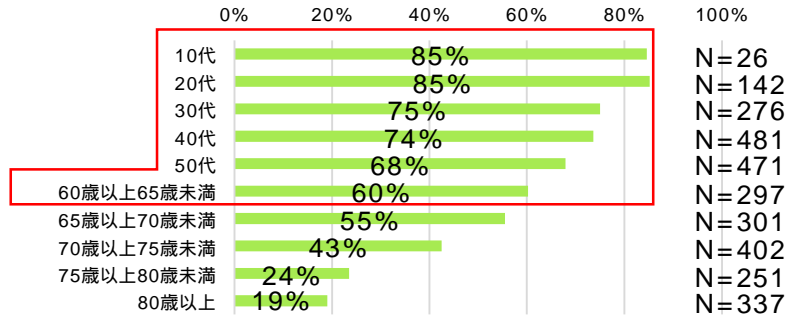
図 5.2 外出有無別の公共交通が担うべきと回答した割合

(2) 年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合

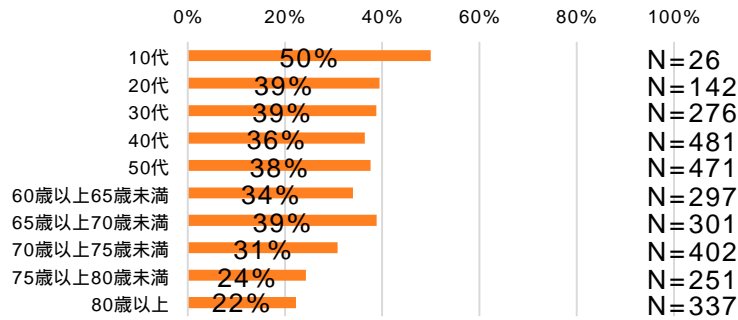
通勤・通学目的では、その目的での移動が必要な全年代の回答割合が他目的と比較して高い結果となっています。

通院・福祉目的では、その目的での移動が多い高齢者の回答割合が他目的と比較して高い結果となっています。

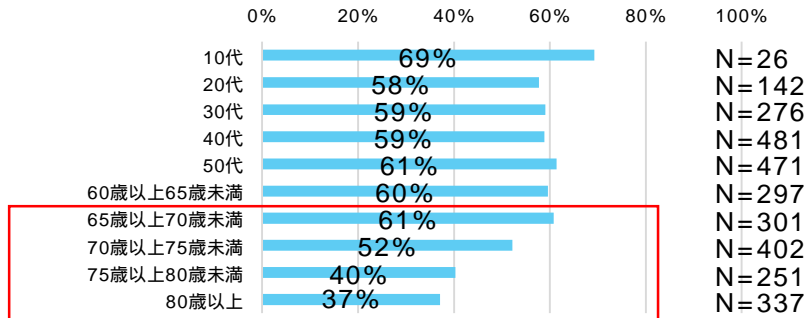
【通勤・通学】



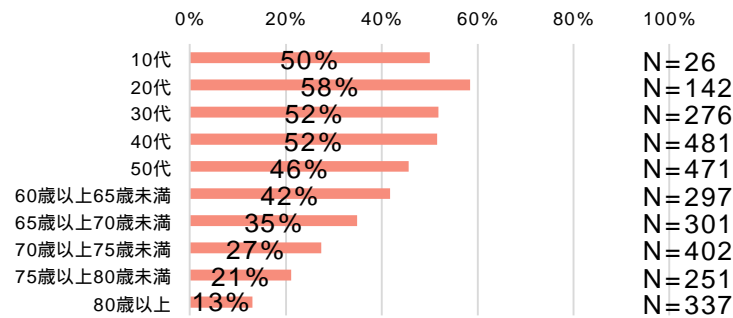
【買物】



【通院・福祉】



【自由目的】



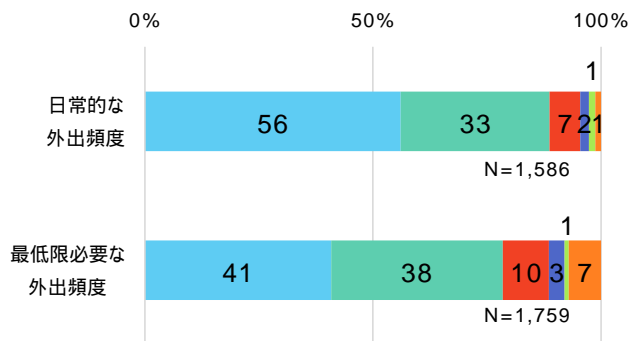
出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.3 年齢階層別の公共交通が担うべきと回答した割合

1 (3) 現状および最低限必要な外出頻度

2 通勤は最低限必要な外出頻度が週5日程度と高い一方で、通院・福祉は週1日程度と低
 3 く、買物・自由目的は週1~2日となっています。

4
 5 【通勤・通学】

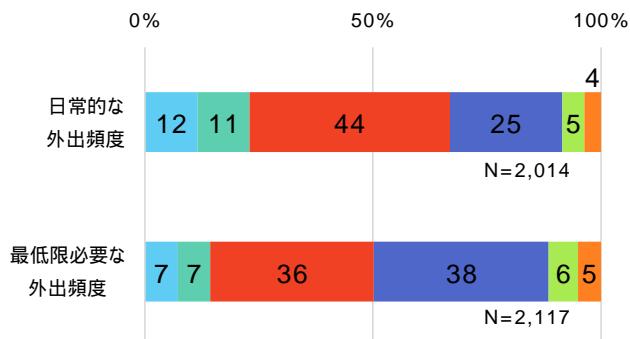


平均

5.3(日/週)

4.7(日/週)

6
 7 【買物】

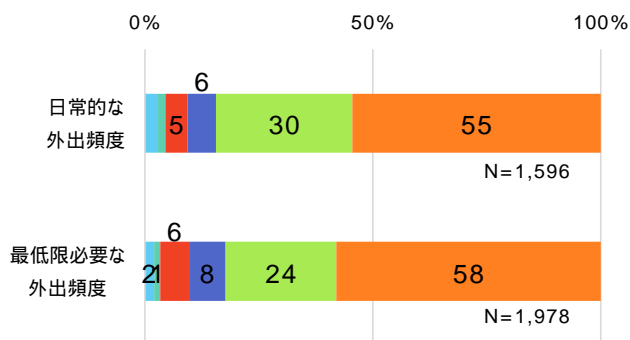


平均

2.6(日/週)

2.1(日/週)

8
 9 【通院・福祉】

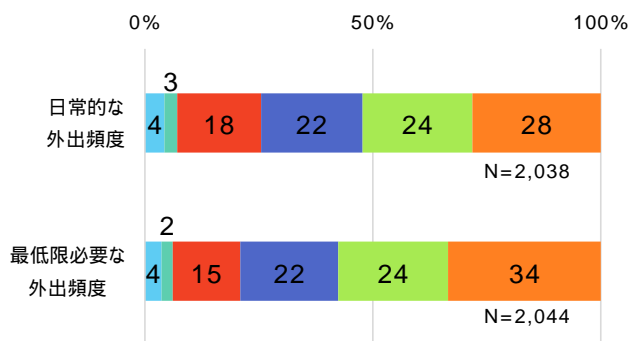


平均

0.7(日/週)

0.6(日/週)

10
 11 【自由目的】



平均

1.3(日/週)

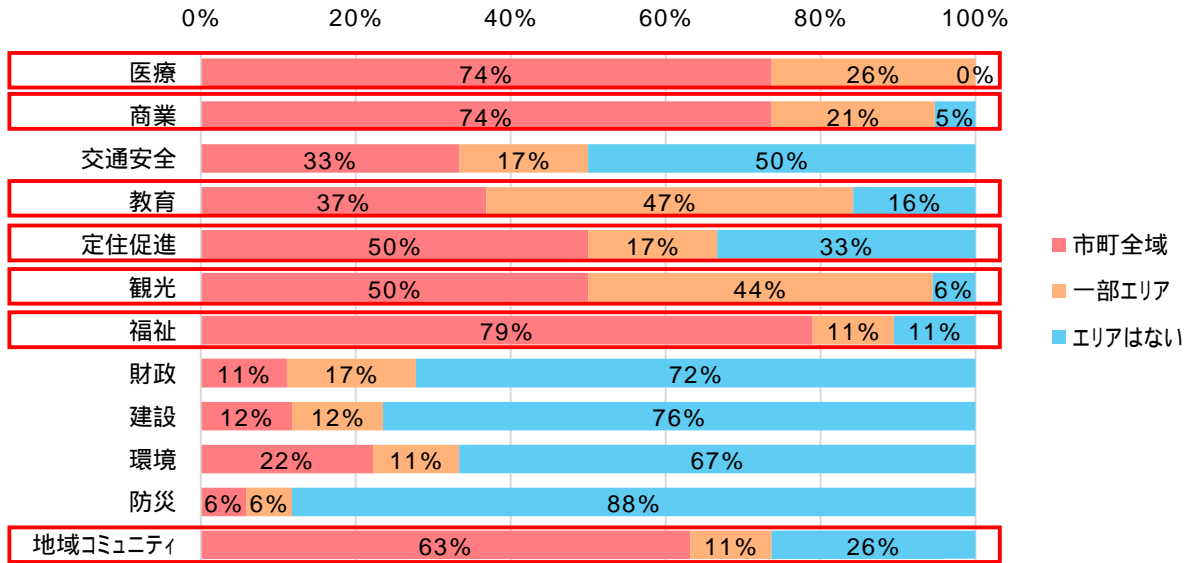
1.1(日/週)

■ ほとんど毎日 ■ 週4~5日 ■ 週2~3日 ■ 週1日 ■ 月2~3日以下 ■ 月1日以下

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

12
 13
 14
 15
 16 図 5.4 現状および最低限必要な外出頻度

1 3) 地域交通が担うべき目的に関する市町の意向
 2 市町アンケートにおいて、約7割の市町が医療・商業・教育・定住促進・観光・福祉分
 3 野において、一部エリアまたは市町全域で地域交通が移動の役割を担っていると回答して
 4 います。



5 N = 19 (全市町)
 6 出典：R4 市町アンケート

7 図 5.5 各分野における、地域交通が移動の役割を担うと想定されるエリア
 8

下記の項目において、バス交通や地域鉄道が現在運行されていることで実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項が「なし」と回答した市町は約1~3割であり、多くの市町が、地域交通があることで多様な効果を楽しんでいることがわかります。

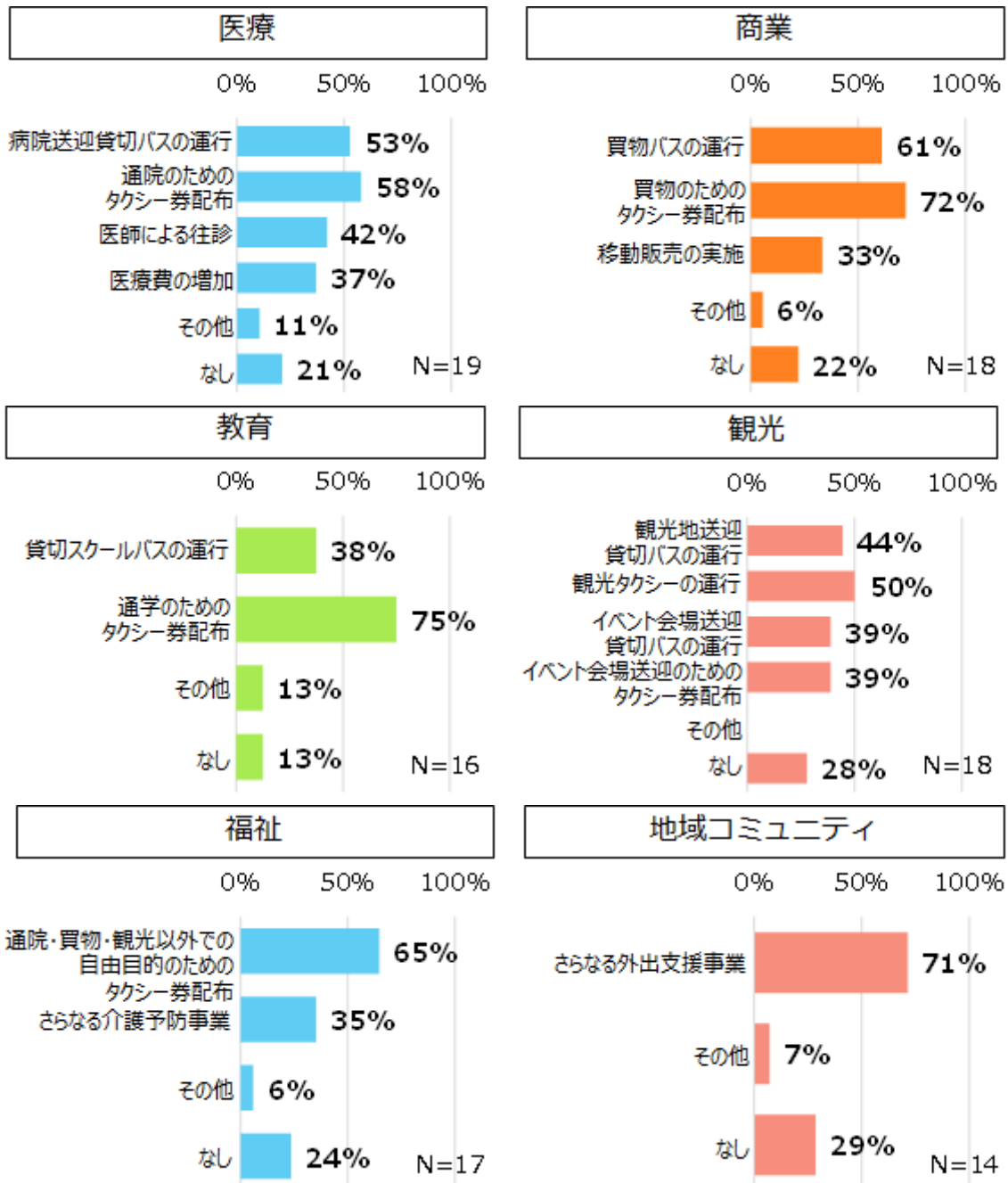
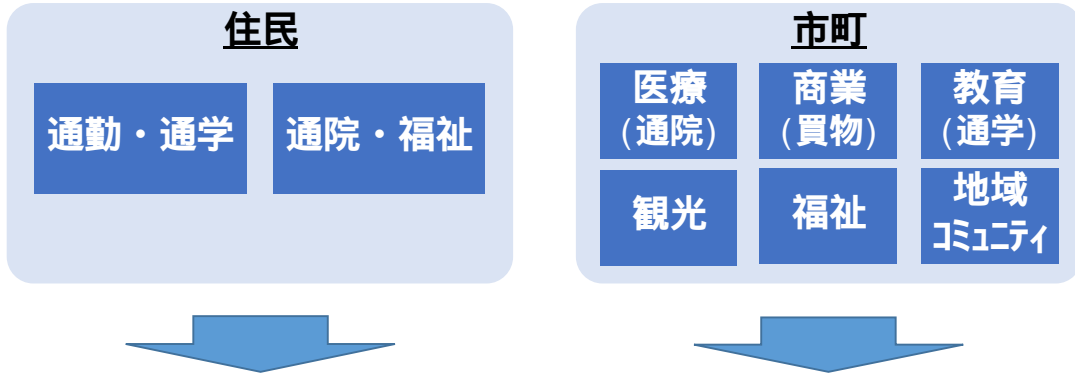


図 5.6 バス交通や地域鉄道が現在運行されていることで実施せずに済んでいる対策・抑制できている懸念事項

4) 意向を踏まえた県域指標

県民・市町の意向を踏まえ、また県域指標においては、障害等の有無に関わらず全ての県民に保証すべき（生活に不可欠な活動としての）移動目的を設定することを考慮し、県域指標として「通勤・通学」「通院・福祉」を設定します。その他、買物、観光、地域コミュニティ等の目的は、地域に応じた任意の目的とします。



住民・市町の意向を踏まえると、
地域交通が担うべき「移動目的」は

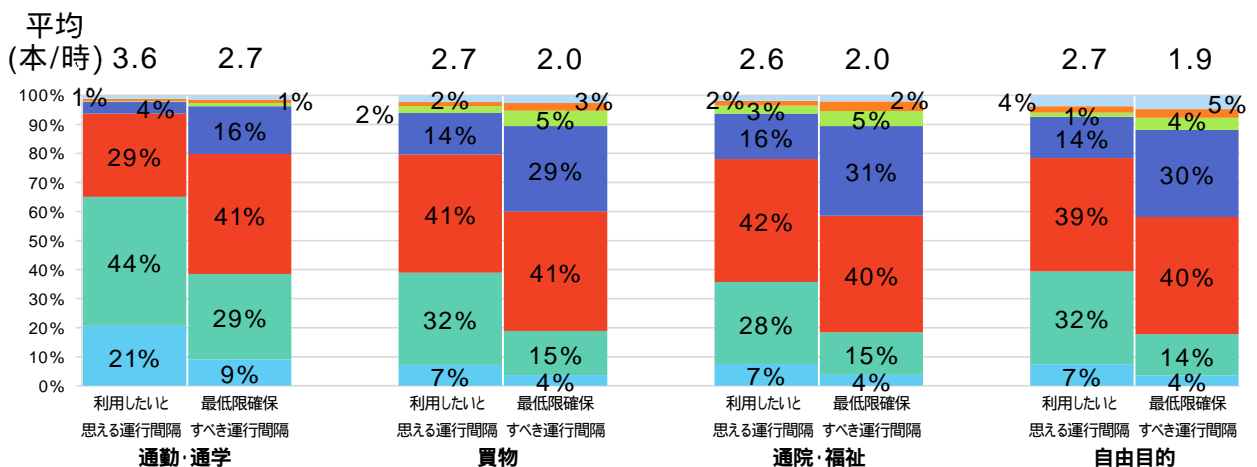
生活に不可欠な目的 : 通勤・通学、通院・福祉
 地域に応じた任意の目的 : 買物、観光、地域コミュニティ等

「産業」「定住促進」など地域で求められる目的を設定

図 5.7 県域指標の設定

【すべての県民に保証すべき「移動目的」】

「通勤・通学」「通院・福祉」は求めるサービス水準は多目的と比較して高く、これらの移動ができるサービス水準を確保すれば、買物、観光等のその他の目的の移動は一定確保され得ると考えられます。



無回答・無効、予約制の回答を除く

出典：住民アンケート(令和4年10月実施)

図 5.8 地域交通に求めるサービス水準

5.3 地域指標例の設定

他都市事例や地域分類別のニーズをもとに、地域指標を設定します。なお、本ビジョンでは地域指標は例示で示し、各地域公共交通活性化協議会での具体的な指標設定を促していきます。

5.3.1 他都市の事例

他都市から収集した地域指標の事例を、「利用者（地域交通に対する利用者の利便性を判断する指標）」、「効率化（地域交通の状況を判断する指標）」、「その他」の視点に分けて整理し、用いる地域指標を選定します。

1) 「利用者」の視点

「利用者」の視点では、「利用者意識」が6割以上の団体で採用されており、他に「拠点・環境整備」「情報提供」「バリアフリー」が採用されています。

本県において用いる地域指標としては、利用者意識における満足度に影響を及ぼすとともに利便性を直接的に判断できる指標である「公共交通圏域」および「運行間隔」とし、地域分類 ~ の全てで用いることとします。

表 5.2 「利用者」の視点における他都市の地域指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
利用者 (地域交通に対する利用者の利便性を判断する指標)	利用者意識	26 (60.5%)	現状のバスに対する総合的な満足度 子どもの通学送迎に対する保護者の負担感 高齢者における免許返納者数	平成28年度釧路市住民ニーズ把握調査結果をもとに、満足度の回答割合が10.0ポイント向上することを目標とする 市内の高校に子どもが通学する場合、送迎に負担を感じると回答した市内中学生の保護者の割合が40%未満になることを目標とする 圏域に在住する高齢者における運転免許の返納者の「維持」を目標とする	北海道釧路市 山口県美弥市 青森県八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町
	拠点・環境整備	11 (25.6%)	主要結節点における利用環境の改善数 市や交通事業者による交通結節点および乗継拠点における駐車場や駐輪場の新規整備件数	主要幹線が結ぶJR美祿駅、秋吉バス停、秋芳洞バスセンター、大田中央バス停の4箇所すべてを整備することを目標とする -	山口県美祿市 広島県廿日市市
	情報提供	9 (20.9%)	運行情報の電子化による検索可能路線割合	-	福島県・会津若松市・喜多方市・会津美里町・会津坂下町・柳津町・湯川村
	バリアフリー	2 (4.7%)	市内を運行するバス車両(高速便・バイパス便除く)のバリアフリー化率	100%(31台/31台)を目標とする	広島県廿日市市

「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43団体(令和3年5月末時点)の地域公共交通計画を収集・整理

2) 「効率化」の視点

「効率化」の視点では、「利用率・利用者数」が9割以上の団体に採用されており、他に「輸送効率(平均乗車密度等)」「財政負担」「収支率・事業費」が採用されています。

本県において用いる地域指標は、収入と支出のバランスが適正か判断できる「収支率」および利用に基づく効率的な運行状況かを判断できる「平均乗車密度」とします。

用いる地域指標のうち、需要が見込める地域分類は「収支率」、運行の適正化が求められる地域分類は「平均乗車密度」を採用することを想定します。

平均乗車密度：ある系統のバス1便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

表 5.3「効率化」の視点における他都市の地域指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
効率化 (地域交通の状況を判断する指標)	利用率・利用者数	41 (95.3%)	公共交通の利用者数 コミュニティバスの年間利用者数 通学定期の販売数	人口ビジョンにおける減少率と同様の値を目標とする 人口減少の中で、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待し、現状程度の利用者を確保することを目標とする 人口が減少する中においても、広域路線バスが高校生の通学手段として選択されるよう現状維持を目標とする	埼玉県東秩父村 大分県九重町 福島県・会津若松市・喜多方市・会津美里町・会津坂下町・柳津町・湯川村
	輸送効率(平均乗車密度等)	20 (46.5%)	バス1便当たりの利用者数 鉄道 鉄道、鉄道路線バスとの接続時間が15分程度の割合(JR宇部駅対象) スクール混乗バスの導入路線数・経費削減額	令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績の9割を目標とする 各交通事業者の連携・協力により可能な範囲でダイヤを調整していくこととし、目標値100%を目標とする	広島県広島市 山口県宇部市 長崎県対馬市
	財政負担	15 (34.9%)	利用者1人あたり財政負担額 コミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額	現在と同程度の水準維持を目標とする 現状の非効率的な運行状況を改善しつつ、公共交通の利用者を現状程度確保することを踏まえ、5年間で1割改善していくことを目標とする	大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県九重町
	収支率・事業費	10 (23.3%)	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	バス利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準に戻ると想定した上で、コロナ発生前の経常収支比率を参考に目標値を設定する	山口県宇部市

「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43団体(令和3年5月末時点)の地域公共交通計画を収集・整理

3) 「その他」の視点

「その他」の視点では、「まちづくり」が5割以上の団体で採用されており、他に「利用促進」「観光」「担い手育成」「計画評価」「事故」「環境」が採用されています。

用いる地域指標は、各地域において任意で設定するものとし、本ビジョンでは採用しないこととします。

表 5.4 「その他」の視点における他都市の地域指標事例

視点	指標分類	採用団体数(割合)	指標例		
			指標名	目標値設定の考え方	策定団体名
その他	まちづくり	22 (51.2%)	公共交通人口カバー率 高齢者の外出回数増加	運行形態の見直しと連携し、交通不便地域の縮小を図る 今後の増加を目指す	大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 埼玉県上尾市
	利用促進策	14 (32.6%)	公共交通に関するイベントの開催回数 地域が連携して企画・実現した利用促進の取組数	公共交通に係るイベント開催の拡充を図り年3回イベントを開催することを目標とする H30年11月時点に加えて1年に1件ずつ増やすことを目標とする	北海道釧路市 長崎県佐世保市
	観光	9 (20.9%)	バス利用者に占める観光目的の割合 公共交通を利用した観光来訪者数	平成28年度に実施した釧路市住民ニーズ把握調査結果および近年の釧路市への観光入込数の増加割合を考慮し、観光目的の利用割合を2倍に増加させることを目標とする 令和元年度の実績値の維持を目標とする	北海道釧路市 佐賀県
	担い手育成	2 (4.7%)	40代以下の路線バス運転手の割合	令和2年度以上を目標とする	北海道千歳市
	計画評価	2 (4.7%)	県内市町における地域公共交通網形成計画の策定率	—	愛媛県全域
	事故	1 (2.3%)	交通事故件数(人身事故)	—	広島県東広島市
	環境	1 (2.3%)	CO2 排出量	—	広島県東広島市

「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進計画」を策定済の43 団体(令和3年5月末時点)の地域公共交通計画を収集・整理

【地域指標における国外他都市の事例：SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans)】

- 欧州における交通政策のガイドラインとして、SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) が挙げられます。
- SUMP とは、都市内及び近郊で人々及びビジネスのより良い生活・事業のため必要なモビリティ充実のため設計された戦略的計画であり、コア指標（持続可能な目的の達成を直接測定する指標）と SMART 指標（施策のモニタリングのための指標）が設定されています。

ステップ6：変化を測定可能とするための戦略的指標及び目標を設定する

ビジョン及び目的で示された変化を測定可能とするために適切な戦略的指標及び目標 (targets) を策定・定義

行動 6.1：すべての目的に対する指標の特定	
	主要関係者や他の機関との議論を通じて、十分に定義された既存の標準指標を利用し、持続可能な目的の達成を直接測定するインパクト指標（別名アウトカム指標）に焦点を当て、かつ、意思決定者や一般市民とのコミュニケーションに役立つ少数の指標を含めながら、容易に測定・理解可能で、各目的に明確に紐付けられる定量的及び定性的コア指標を定め、明確に定義する
	利用可能な既存データやデータソースを評価し、アウトカム測定におけるギャップを特定し、必要に応じて、新しいデータソース（例、サーベイデータ、自動測定からの定量データ）を作成もしくは特定する
行動 6.2：測定可能な目標への合意	
	各戦略的コア指標に対して、目的達成に向けた進捗をモニタリングすることを可能とする「具体的・測定可能・達成可能・現実的かつ期限を定めた (SMART)」目標を設定する
	目標の設定には、目標が広く支持され、かつ現実的であることを保証するために、主要関係者を巻き込む

出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021

図 5.9 EU における指標設定の考え方 (SUMP: 持続可能な都市モビリティ計画)

表 5.5 トリノ市の SUMP (PUMS) 指標評価の例

分野	アクション	参考指標	2008	2010	2012	2014	2016	目標
1) 公共交通インフラ改善		公共交通利用者数 (千人/日)	430	480	NA	435	430	587
2) アクセシビリティの改善	公共交通へのアクセシビリティ改善	アクセシブルな公共交通車両数	777	890	986	966	976	1,269
		アクセシブルな車両の割合	57%	65%	79%	89%	90%	94%
		アクセシブルな停留所の割合	14%	16%	81%	83%	83%	86%
	障害者のアクセシビリティ確保	音響装置付き信号機数	29	43	58	66	71	45

出典：国土交通省「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」,2021