

5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

地域分類別に目指す姿を実現するために想定される施策例を以下に示します。
各施策の詳細については資料編に記載しています。

表 5.6 ギャップを埋めるための想定される施策

分類	課題	問題の状況	想定される施策		地域分類			
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整、増便		○	○	○	
			域内交通ネットワークの強化	需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	○	○		
				鉄道を補完するバス路線活用・導入		○	○	
				地域の輸送資源(施設送迎バス等)によるバス路線の補完	○	○		
				コミバスの運行・充実				
			交通空白地が存在	デマンド交通の導入				
	シェアモビリティの検討							
	買物バス等の運行 地域の輸送資源(病院等各種施設の送迎バス等)との連携							
	利用がしにくい	利用促進	サブスク、エリア運賃導入	料金割引	○	○	○	○
				バス料金無料化	○	○	○	○
				わかりやすい情報周知	○	○	○	○
			バリアフリー、ユニバーサルデザイン		○	○	○	○
	運行効率化	運行効率が低い・赤字	需要に応じたサービス転換	定時定路線のデマンド化				
				平均輸送密度に応じたダウンサイジング 路線見直し及び他手段への転換				
	多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	行政主導、地域主導による運営	自治体連携広域コミバス				
自治会運行・負担 カーシェアリング								
互助輸送								
企業連携			企業の送迎バスの路線バス化					
シュタットベルケ	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援							
湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難 操縦士等担い手不足により運行体制の維持が困難	利用促進、利便性向上、経費削減、操縦士等担い手確保のための取組の実施		○	○	○		
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等	LRT			○				
	自動運転			○	○	○	○	
	様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み			○	○	○	○	
	電動キックボードシェアサービス 空飛ぶクルマ			○				
福祉施策	バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助等		○	○	○	○		

1 第6章 施策推進に向けて

2 6.1 財源や整備手法の検討

3 1) 施策推進に向けた課題

4 地域交通の多くは現状でも赤字状態にあり、人口減少に伴う継続的な利用者の減少によ
5 り更に維持が困難になると考えられます。

6 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・活性化するためには、
7 県民の地域交通に対する満足度を向上させる必要があり、県民の行動変容を促し、地域交
8 通の利用者数の向上を図っていくことが必要です。

9
10 2) 課題に対する対応方針

11 県民、交通事業者、市町等と共に公論熟議を重ね、地域毎の実態に応じた具体的な地域
12 交通の施策を検討するとともに、施策の実現に向けて、「既存ストックの有効活用」「多
13 様な主体との連携」「既存財源の活用」「新たな財源の確保」等、様々な方法を検討し、
14 「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」
15 を図ります。

16



17

18

19

20

図 6.1 施策推進に向けた取組み例

3) 取組み例 既存ストックの有効活用 経費削減、効率的運行

利用状況に応じたダウンサイジング、デマンド化等による経費削減や幹線・支線の役割分担等による効率的運行など、需要に応じたサービス転換により、既存ストックの有効活用を図ります。

経費削減、効率的運行例 三重県菰野町

利用状況に応じたダウンサイジング

- ・利用の比較的小さいエリアの定時定路線をデマンド型のりあいタクシーに置き換え



▲町内公共交通ネットワーク概略図

資料：国土交通省HP

市町村名	取組概要
山形県 朝日町	町では、既存の民間路線バスの経営を圧迫しないように時間帯や利用対象者の限定といった条件を設けつつ、事業者と住民の双方の納得を得て、住民からの要望が多かったデマンドタクシーの対象区域拡大を実施
奈良県 宇陀市	利用客減少に伴うバスの小型化により、狭い道路の走行が可能となり、路線設定の選択肢が増加することで地域の実態やニーズに対応しやすくなるとともに、燃料費等の経費を削減
愛媛県 伊予市	市営の定時定路線型コミュニティバスについて、導入後約3年間の運行データの整理・分析、課題の洗い出しを行い、利用者の利便性向上や経費削減のため、運行日や運行ルートを再編
福岡県 嘉麻市	合併前の旧市町で区々となっていたバス路線を、市内地域間や隣接する市町との間の交通を担う幹線と地域内で交通を担う枝線に再編し、枝線は利用が集中する時間帯のみ定時定路線運行とし、それ以外はデマンド運行とすることで、住民ニーズに合った運行体系に見直し
鹿児島県 日置市	従前にデマンドタクシーを導入した市内の他地域における財政負担の削減効果を、地域公共交通会議において比較検証することにより、更なるデマンドタクシーの導入を円滑に進めることで、運行体系を見直し

資料：地域公共交通の確保等に関する実態調査〈結果に基づく通知〉

(総務省 令和4年1月25日)

4) 取組み例 既存ストックの有効活用 有効活用・最大化

貨客混載や企業等の送迎バスの路線バス化、「滋賀県版ライドシェア」としてマイカーの活用による自家用有償運送など、既存のサービスの有効活用・最大化や、既存ストックの有効活用を図ります。

貨客混載 兵庫県三田市

神姫バス（株）、JA 兵庫六甲、三田市の連携事業

- ・三田・小柿間のバス路線を活用し、高平地区で収穫された農産物を市の中心部にある「パスカルさんだ一番館」へ運ぶ
- ・生産者の高齢化等による出荷量の減少と出荷にかかる労力の負担軽減、人口減少やコロナ禍におけるバス利用者減少への対策
- ・「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰（R4）」受賞



資料：三田市HP

企業等の送迎バスの路線バス化 富山県黒部市

YKK（株）、黒部市、東京大学、交通事業者の連携事業

- ・社員専用バスを新幹線生地線として、市民も利用可能な公共路線化
- ・2016年に産学官連携で社会実験を実施し、2017年に社員通勤需要を取り込んだ南北循環線の定期路線化
- ・社員証による運賃清算システムを導入し、運賃を支払うことなく乗車が可能(運賃は会社が負担)



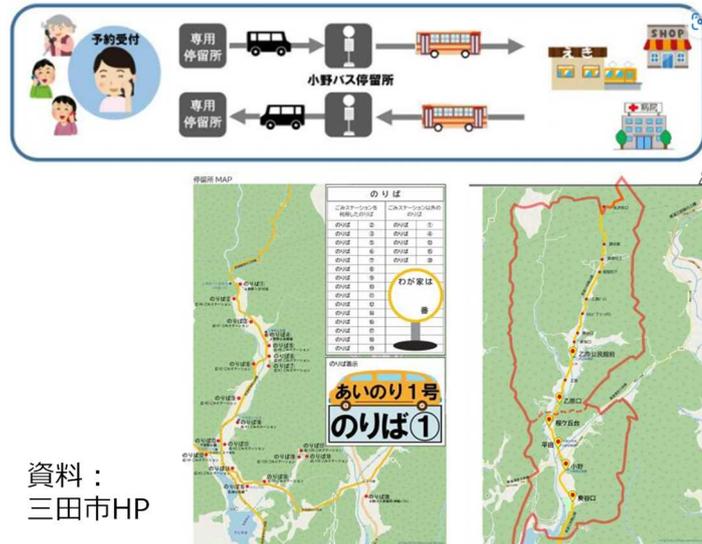
事業所内のバス停

市内のバス停

写真提供：YKK

資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP
「第12回EST交通環境大賞」ダイジェスト

1 **自家用有償運送「あいのり1号」、「お互いさま之助」 兵庫県三田市**
 2 兵庫県三田市、元気な広野をつくる会 / 松風おでかけサポート委員会の連携事業
 3 ・「自家用有償旅客運送」のしくみを活用し、広野地区 / 小野地区内で自家用車（白ナ
 4 ンバー）を活用した乗合サービスを実施
 5 ・自宅近くの乗り場から主要バス停まで運送し、主要バス停からは路線バスに乗り換え
 6 ることでアクセス向上を期待
 7



8 **マイカーを活用した共助型公共交通 富山県朝日町**
 9 富山県朝日町、(株)博報堂、(有)黒東自動車商会の連携事業
 10 ・令和元年度にドライバーの外出予定（マイカーの余白）と移動ニーズをマッチングさ
 11 せる仕組み ノックルあさひまち を構築し、住民同士の共助で成り立つ新しいモビ
 12 リティサービスとして始動
 13
 14
 15

マイカーを活用した共助型公共交通 ノックルあさひまち

サービスコンセプト

住民ドライバーの普段のマイカーでのおでかけに、予約をして「のっかる」ことで目的地まで移動できる、**住民同士の助け合いの気持ちを形にした公共交通**

ノックル
あさひまち

利用方法

ドライバーの予定をシステムに登録し、利用者がLINEが電話で前日17時までに予約。利用料は1回600円。

- 電話もしくはWEBで乗車予約
 予約システム
 乗客の予約日時
 乗客の乗車日時
 乗客の乗車場所
 乗客の乗車人数
- 最寄りの指定乗降場所で乗車
 町内の各地区
 町内中心部
- 目的地で降車・支払い

サービスにおける役割

移動の課題を持続的に解決するために、行政が一方向的に提供するのではなく、住民も参加し、地域内外の企業と連携して行う、**共助・共創型の公共サービス**

運行主体 行政 (朝日町役場)	共助 & 共創	ドライバー・車両 住民 (朝日町民)
運行管理/予約受付 交通事業者 (黒東自動車商会)		サービス/システム設計 外部企業 (博報堂)

使用システム

ドライバーと利用者をマッチングさせるための運行管理システムを使用。ドライバーは専用アプリで運行情報を把握し、**利用者はLINEで予約が可能。**

16 資料：内閣官房デジタル田園都市国家構想 HP デジ田メニューブック
 17 「マイカーを活用した共助型公共交通 ノックルあさひまち」
 18
 19

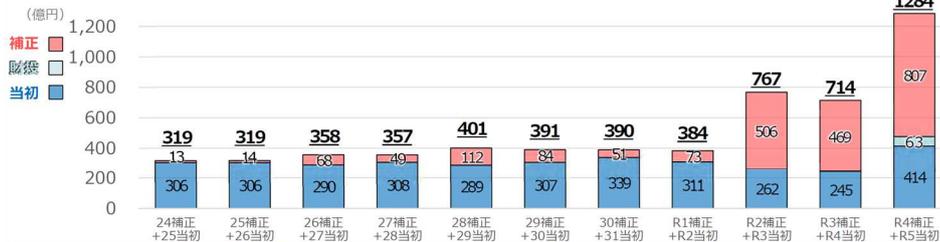
6) 取組み例 既存財源の活用 国庫補助金の活用

国の地域公共交通関係予算は令和2年度以降増加傾向にあります。

既存の補助事業に加え、社会資本整備総合交付金等の新たな補助事業を活用し、公共交通の財源の確保を図ります。

地域公共交通関係予算(R4補正予算・R5予算案)

国土交通省



主なR4補正予算・R5予算案

- 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・地域交通への運行支援
 - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
 - ・地域公共交通再構築調査事業
 - ・交通DX・GX
 - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算(交通事業者支援)
 - ・交通による観光地の高付加価値化事業
 - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)**等

(※1)エリア一括協定運行事業 (R5~)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示(事業改善インセンティブ)



(※2)社会資本整備総合交付金 (R5~)

- | 基幹事業 | 効果促進事業 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路 ○ 砂防 ○ 都市公園 ○ 住宅 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 港湾 ○ 下水道 ○ 市街地整備 ○ 住環境整備等 |
- 「地域公共交通再構築」を追加
→ 「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充



資料：内閣府HP(国と地方のシステムワーキング・グループ 第35回会議資料 参考資料2「国土交通省提出資料(地域公共交通ネットワークの再構築に関する最近の動き)」)

7) 取組み例 既存財源の活用 既存予算等の組み換え

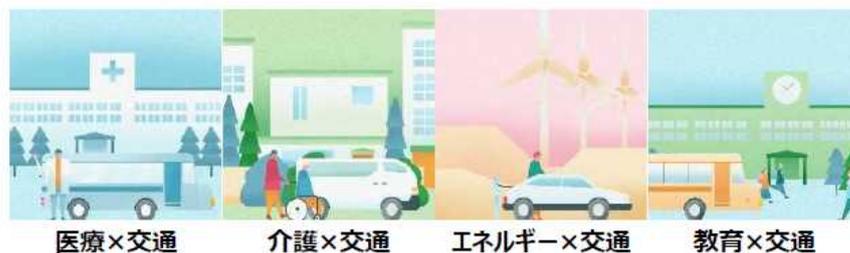
他分野との共創の推進、他事業等から公共交通事業への予算組み替えにより、公共交通の財源の確保を図ります。

交通以外の分野を含めた事業連携 国交省

- ・ 地域公共交通の厳しい運行状況への対策の一つとして、交通分野単体ではなく他分野との連携・協働を通じて、利便性・自足可能性・生産性を高めようとする方針
- ・ 地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等（共創モデル実証プロジェクト）への支援を実施

他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現

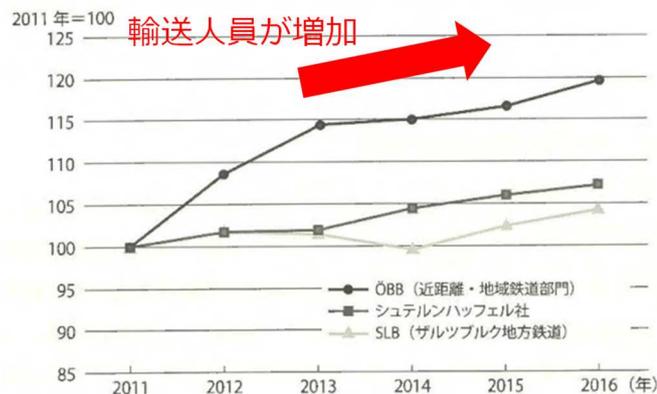


資料：国交省 HP「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について」（令和5年）

地域公共交通再生に向けた予算配分の見直し例 オーストリア

- ・ 法律上で、地域公共交通における連邦と州の役割、インフラと運行サービスの両面に対する財政支援を明確に制度化
- ・ 地域公共交通再生に向け、各州政府の予算配分見直しにより財源を確保し、輸送人員は増加傾向

▼地域交通の輸送人員の推移



資料：宇都宮浄人「オーストリアにおける地域鉄道の財政支援構造」,交通学研究第62号 p.133(令和元年)

8) 取組み例 新たな財源の確保 交通税

海外では公共交通の維持・活性化のための税負担を導入している地域があります。

既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、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、公共交通の維持・充実に資する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ということを示しながら、丁寧に議論を重ねていきます。

	フランス	アメリカ
公共交通に関する理念・考え方	・ 基本的人権として交通権を規定し、公共交通によって漸進的に実現する	・ 交通システムの整備を奨励・促進し、人や物のモビリティを効率的に最大化すると共に、交通分野の燃料消費量と大気汚染を最小化することは国の利益
根拠法令等	・ 国内交通基本法第2条	・ 連邦法典第49編「交通」第53章「大量輸送交通機関」第5301条
公共交通整備・運営のための資金内訳	<p>国助成 2.9% 料金収入 20.4% 自治体負担金 31.6% 管理者財源 (交通税) 45.1%</p>	<p>料金収入 22.2% 連邦助成 16.7% 州助成 20.2% 事業者財源 (売上税等) 21.7% 自治体負担 19.3%</p>
補足	都市交通の運営に当てられる目的税として国が法定化し、地方圏交通局が課税権限を有する。用途は都市内公共交通の整備・運営	住民投票を通じて、公共交通運営団体が輸送サービスを提供する地域内において、通常の売上税率に公共交通に充当される税率分を上乗せして課税

以下の参考文献をもとに作成

- ・ 財団法人自治体国際化協会「米国における公共交通の運営－LRTを中心として－」, CLAIR REPORT NUMBER 301 (2007)
- ・ 阪井清志「先進諸国における都市圏交通計画制度－フランス、アメリカ、ドイツ、イギリス及び日本の比較を通じた特徴ある都市圏交通計画制度の仕組みについて－」, (社)日本都市計画学会都市計画論文集 No.43-3 (2008)

9) 取組み例 新たな財源の確保 シュタットベルケ

ドイツなどでは、自治体が出資（多くはほぼ100%）した事業者がエネルギー等の収益事業の利益を非収益事業に内部補填して支える仕組みにより、公共交通の財源の確保を図っています。このような事例を参考に、本県の実情に応じた最適な手法を研究します。

シュタットベルケの概要 例：ドイツ



資料：運輸総合研究所 HP セミナー資料より抜粋

シュタットベルケの強み（メリット）

- ・民間経営：従来行政より機動的で、収益性確保に努める。
- ・自治体の関与：自治体が出資するため公益性が担保される。
- ・監査と執行の分離：経営者は経営に集中でき迅速な意思決定が可能。
- ・経営陣の専門性：プロ経営者を配置することで競争力・経営効率が向上。
- ・経済的効果：顧客は市民であり、地域経済への波及が大きい。シュタットベルケのブランド力、信頼性が高く、市民はやや高くてもシュタットベルケから購入する。
- ・情報開示：積極的に情報開示され、信頼性が高い。

日本で導入する場合の留意点

- ・競争優位性：競争市場に参入して勝てるか、経営効率が高い組織を構築できるか。
- ・税制度：ドイツは50%超出資子会社との間でも損益相殺が可能だが、日本は100%出資子会社との間でのみ。
- ・ガバナンス：日本は取締役が執行役を兼任することができ、ガバナンス不全の懸念をドイツほど除去できない。
- ・情報開示：ドイツは法律で情報開示の内容が定められているが、日本は情報開示の制度、調査権等が弱い。

資料：国土交通政策研究所 HP 『インフラ・公共サービスの効率的な地域管理に関する研究』
報告書より作成

6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算

1) 条件設定

住民アンケートの結果を踏まえ、地域分類毎に以下の3パターンについて費用を試算します。

- パターンA：現状と同じ地域交通
- パターンB：県民が最低限確保を望む地域交通
- パターンC：県民が理想として望む地域交通

各パターンにおけるサービスレベルや試算における費用・収入等について次表に整理します。

1
2

表 6.1 目指す姿のパターンおよび追加で必要となる費用

確保するサービスレベル			パターン A 現状と同じ地域交通		パターン B 県民が最低限確保を望む地域交通	パターン C 県民が理想として望む地域交通
			バス	鉄道	県民が最低限確保を望む運行本数	県民が利用したいと思える運行本数 目指す姿を実現するための施策導入
地域分類別サービスレベル	通勤・通学 (本/h)	現状	1.2 (約50分に1本)	6.6 (約10分に1本)	3.2 (約20分に1本)	4.3 (約15分に1本)
		目標	1.0 (約1時間に1本)	3.8 (約15分に1本)	2.6 (約25分に1本)	3.6 (約15分に1本)
		目標	0.6 (約1時間半に1本)	2.1 (約30分に1本)	2.4 (約25分に1本)	3.2 (約20分に1本)
		目標	0.4 (約2時間半に1本)	—	2.2 (約25分に1本)	3.0 (約20分に1本)
	通院・福祉 (本/h)	現状	1.1 (約1時間に1本)	5.5 (約10分に1本)	2.3 (約25分に1本)	3.0 (約20分に1本)
		目標	1.0 (約1時間に1本)	2.6 (約25分に1本)	1.9 (約30分に1本)	2.5 (約25分に1本)
		目標	0.6 (約1時間半に1本)	1.5 (約40分に1本)	1.8 (約35分に1本)	2.4 (約25分に1本)
		目標	0.4 (約2時間半に1本)	—	1.7 (約35分に1本)	2.2 (約25分に1本)
補填の必要がある費用			利用者減による運賃収入減少分		必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 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	必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 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 他施策導入のための必要経費
新たに見込める収入			—		利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分	利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分
追加で必要となる費用合計					+ ±	+ + ±

3 「現状と同じ運行本数」は R2 年度バス事業者提供資料・Yahoo! JAPAN 路線情報から算出
 4 「県民が最低限確保を望む運行本数」「県民が利用したいと思える運行本数」は住民アンケート(令和4年10月
 5 実施)から算出
 6 「地域分類別サービスレベル」を確保する時間帯は、通勤・通学は6~9時及び17~20時、通院・福祉は9~17
 7 時として設定
 8

1 各費用の算出方法を以下の通り設定し、追加で必要となる費用を試算します。

2
3

表 6.2 必要な費用の算出方法及び留意点(バス)

費用項目	算出方法	留意点
利用者減による 運賃収入減少分 の補填	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2 年度バス事業者提供資料から現状のバス利用者数および利用者 1 人当たり運賃収入を算出 ・ 人口減少を加味した上で将来バス利用者数を推計し、現状バス利用者との差から運賃収入減少分を算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来バス利用者数は、国勢調査、国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ(H30 国政局推計)、R3PT 調査から人口減少・年齢階層別のバス利用率を加味して推計
必要運行本数を 確保する場合の 運行経費増額分	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2 年度バス事業者提供資料から運行本数あたり運行経費を算出 ・ 各パターンに必要な運行本数と現状との差から、必要運行経費増額分を算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両購入費および追加で必要となるバス運転手人件費のイニシャルコストは別途算出
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各パターンに必要な運行本数と現状との差から、追加で必要となる車両台数を算出し、車両購入費およびバス運転手人件費(追加車両 1 台につき 1 人必要と設定)のイニシャルコストを算出 ・ 1 台あたり車両購入費については「運輸安全マネジメントに関する取り組みについて(近江鉄道)」の実績値から算出 ・ バス運転手人件費は R2 年賃金構造基本統計調査から算出(430 万円/年) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 追加で必要となる車両台数について、現況の路線当たり車両保有台数が不明であり推定で算出しているため、実際の必要追加台数と異なる可能性がある ・ 1 台あたり車両購入費について、物価高の影響等により必要額が増加となる可能性がある ・ 人件費について、人材不足の中募集が必要であること、今後は人件費が更に上昇する可能性があることから、算出時より必要額が増加となる可能性がある
他施策導入のた めの必要経費	<ul style="list-style-type: none"> ・ R2 年度バス事業者提供資料から実車走行キロを整理、他施策の実績値(キロ当たり単価等)を参考に算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入する施策は表 5.6 参照
利用者減、運行 本数増加による 運賃収入増減額 分	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少を加味した上で、運行本数増加による将来バス利用者増加分を推計し、運賃収入増減額分を算出 	

4

1

表 6.3 必要な費用の算出方法および留意点(鉄道)

費用項目	算出方法	留意点
利用者減による運賃収入減少分の補填	<ul style="list-style-type: none"> R2 年度鉄道事業者提供資料から、現状（R2 年度）の鉄道利用者数および利用者1人当たり運賃収入を算出 人口減少を加味した上で将来鉄道利用者数を推計し、現状鉄道利用者との差から運賃収入減少分を算出 	<ul style="list-style-type: none"> 将来鉄道利用者数は、国勢調査、国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）、R3PT 調査から人口減少・年齢階層別の鉄道利用率を加味して推計
必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	<ul style="list-style-type: none"> 路線のある地域分類において、県民が最低限確保を望む/理想として望む運行本数に増便した場合の運行経費増額分を算出 路線が複数の地域分類にまたがる場合は、運行本数の多い値を採用 	<ul style="list-style-type: none"> 国内における近年の鉄道整備事例（非公表情報）から算出 減価償却費、固定資産税、設備投資の借入利息等は除く
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	<ul style="list-style-type: none"> で必要となる運行本数に増便した場合に、追加で必要となる概算事業費（土木費・軌道費・建築費・電気費・車両費・用地費・総経費の合計）を算出 	<ul style="list-style-type: none"> 国内における近年の鉄道整備事例（非公表情報）から算出 消費税及び建設利息は除く 固定資産税、都市計画税、圧縮記帳等は考慮していない
利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少を加味した上で、運行本数増加による将来鉄道利用者増加分を推計し、運賃収入増減額分を算出 	

2 「県民が最低限確保を望む運行本数」「利用したいと思える運行本数」は住民アンケート（令和4年10月実施）
 3 から算出
 4 「地域分類別サービスレベル」を確保する時間帯は、通勤・通学は6-9 および 17-20 時、通院・福祉は9-17 時と
 5 して設定
 6 経営上の判断等により、各路線毎の詳細なデータが得られなかったことから、近年の事例を参照した一定の前提
 7 のもとでの概略検討にとどまっております、特に、の費用については、実際に要する費用とは大幅に上下に差が
 8 生じる可能性がある。
 9

10

費用項目 ・ で算出する対象路線

- 12 ・ 信楽高原鐵道（信楽線：貴生川～信楽） :現状 1 本/h から 2 本/h(県民が最低限確保を望む)、
 13 3 本/h (県民が理想として望む) に増便
- 14 ・ 近江鐵道（本線：米原～貴生川） :現状 2 本/h から 3 本/h(県民が最低限確保を望む)、
 15 4 本/h (県民が理想として望む) に増便
- 16 ・ 近江鐵道（八日市線：八日市～近江八幡） :現状 3 本/h から 4 本/h (県民が理想として望む) に
 17 増便
 18 最低限は現状と同じ本数のため算出対象外
- 19 ・ 近江鐵道（多賀線：高宮～多賀大社前） :現状 2 本/h から 3 本/h(県民が最低限確保を望む)、
 20 4 本/h (県民が理想として望む) に増便
- 21 ・ 西日本旅客鐵道（湖西線、草津線、北陸線） :現状 1～2 本/h から 2～3 本/h (県民が最低限確保を
 22 望む)、3～4 本/h (県民が理想として望む) に増便

23

1 パターン C（県民が理想として望む地域交通）の実現に向けて実施が考えられる施策一覧
2 と、その実施に必要な事業費を、表 5.6 をもとに整理し次頁以降に示します。

3 なお、表 6.4～表 6.6 の概算事業費は、全国の先行事例において公表されている数値をもと
4 に算出したものです。

5

6

1 表 6.4 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(1/3)

分類	課題	問題の状況	想定される施策	事業費								
				算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定・リム・算出条件等	概算事業費(想定)					
							インフラコスト以外は年間費用					
							地域	地域	地域	地域		
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスのダイヤの調整、増便	実績データより算出			費用項目、で算出					
			需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	実績データより算出			費用項目、で算出					
			鉄道を補完するバス路線活用・導入	実績データより	県内民間バス事業者の相当たり単価を適用	近江鉄道のうち課題が大きく本数が少ない彦根 貴生川においてバスを1時間に1本・10回/日運行した場合の経費		約56 百万円	約86 百万円			
			地域の輸送資源(施設送迎バス等)によるバス路線の補完	事例より	八尾市における65歳以上人口と登録者数の比率(登録率0.47%)、1人当たり負担額(傷害保険)934円/人	地域分類別の総人口(R2)のうち0.47%が登録すると想定 250mメッシュ人口の合算であり合計が合わない場合がある	約2.4 百万円	約2.0 百万円				
			コミバスの運行・充実	実績データより 相当たり単価	運行経費10.9億円、収入1.8億円、収支差額9.1億円	運行距離が1.2倍(不足地域へ延伸)、収入(=利用者数)が1.1倍と想定すると収支差額11.1億円、実施前より増加する負担分を補填		約36 百万円	約104 百万円	約32 百万円		
	交通空白地が存在			デマンド交通の導入	事例より	地域分類1は民間事業、地域分類2,3,4は予約型等の実績で1エリア約320万円	地域分類2,3,4で2エリア程度を想定			約3.2 百万円	約3.2 百万円	
				シェアビリティの検討		民間事業						
				買物バス等の運行	コミバスの実績を適用	平均285万円/1路線(地域)	4エリア程度を想定				約11.4 百万円	
				地域の輸送資源(病院等各種施設の送迎バス等)との連携	輸送資源の事例と同様	八尾市における65歳以上人口と登録者数の比率(登録率0.47%)、1人当たり負担額(傷害保 A)934円/人	地域分類別の総人口(R2)のうち0.47%が登録すると想定 250mメッシュ人口の合算であり合計が合わない場合がある			約1.3 百万円	約0.3 百万円	
	利便性向上	利用がしにくい	利用促進	カゴ、エリア運賃導入	事例より	民間事業・必要に応じて減収分の補填						
				料金割引	実績と割引パターンで想定	減収分の補填	半額で利用者数1.5倍の場合	約495 百万円	約189 百万円	約123 百万円	約51 百万円	
				バス料金無料化	事例	約2.1億円(岡山市の事例8日間、人口は滋賀県の約半数) 参考:滋賀県年間の運行経費は約58.3億円	日・祝8日間の場合	約169 百万円	約136 百万円	約91 百万円	約23 百万円	
				わかりやすい情報周知	事例より	チラシ:広告事業0円330万円(印刷費) デジタルサイン:2900万円(インフラコスト)	広告印刷費 デジタルサイン(インフラコスト)	約1.3 百万円	約1.1 百万円	約0.7 百万円	約0.2 百万円	
				バリアフリー、ユニバーサルデザイン	福祉施策に記載							
				維持が困難		政策目標を踏まえた各種取組	事例より	予算配分の変更				

1 表 6.5 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(2/3)

分類	課題	問題の状況	想定される施策	事業費						
				算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定 ホリウム・算出条件等	概算事業費(想定) インフラコスト以外は年間費用			
							地域	地域	地域	地域
滋賀の課題解決に向けた施策	運行効率化	運行効率が低い・赤字	定時定路線のデマンド化	実績より	県内の予約型乗合タクシーの実績より 相当り単価 428 円	民間バスのうち収支率 20%未満がデマンド化と想定			約 185 百万円	約 32 百万円
			平均輸送密度に応じたダイヤ調整			コストは減額想定				
			路線見直し及び他手段への転換			コストは減額想定				
	多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	行政主導、地域主導による運営	自治体連携広域コミュニティバス		市町の運営				
				自治会運行・負担	事例より	約 400 万円	地域 3,4 で各 2 エリア、4 エリアを想定		約 8 百万円	約 8 百万円
				カーシェアリング	事例より	民間事業・地域運営(経費は約 20 万円/台・年)				
				互助輸送		地域での運営、車両費は行政負担の場合はカーシェアリングに同じ				
			企業連携	企業の送迎バスの路線バス化	事例より	民間連携				
			シブタハシ等	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援	事例より	約 500 万円(5 割強出資)	1 地域 1 件で 4 エリア	約 5 百万円	約 5 百万円	約 5 百万円
	湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難	利用促進、利便性向上 経費削減	事例より	約 160 万円(乗用車 8000 円の 1・2 割引で約 3 カ月実施の場合の印刷等を含む総事業費)	割引額の補填。地域 2 は沖島通船の往復 1000 円の 500 円割引、利用者数を基に想定。地域 1 は地域 2 と同額、地域 3 は半額を想定。			約 48 百万円	約 48 百万円
チラシの印刷費(バスマップの半額を想定)								約 0.7 百万円	約 0.5 百万円	約 0.4 百万円

2
3

1

2 表 6.6 パターンC(県民が理想として望む地域交通)の実現に向けて実施が考えられる施策一覧(3/3)

分類	想定される施策	事業費							
		算出方法	考え方・参考金額	取り組みの想定・リム・算出条件等	概算事業費(想定)				
					インシャルコスト以外は年間費用				
地域	地域	地域	地域						
通等 新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通	LRT	事例より	宇都宮 LRT の和 当たり事業費 50.2 億円/km を適用	整備距離は 12km と想 定し、整備費は宇都宮 LRT の和当たり事業費 を適用。 運営費用は試算額	(インシャルコスト 約 602 億円、 ランニングコスト 約 4 億円、 赤字補填額 1.5 2.8 億 円)				
	自動運転	事例より	1.04 億円/年	4 エリア	約 1.04 億円	約 1.04 億円	約 1.04 億円	約 1.04 億円	
	様々な移動手段の統合に向けた MaaS 等の新たな仕組み	事例より	鳥取型 MaaS イン シャルコスト約 2 千万 円、ランニングコストは 民間事業	1 エリアインシャルコスト約 2 千万 円、各地域 1 エリアを想定	約 20 百万円	約 20 百万円	約 20 百万円	約 20 百万円	
	電動キックボードシェアサービス		民間事業を想定、 土地提供等の支援(事業費に含ま ない)	利用料金の低減又は欠 損の一部補填等を想定	約 2 百万円				
	空飛ぶクルマ		民間事業を想定						
福祉施策	バリアフリー、特別乗車券 の交付、福祉有償運 送、エビ-サルゲ-イン車 両購入費補助 等	事例より		特別乗車券の交付(身 体・精神障がい者 1 人 当たり 1.2 万円/年を想 定) 県計の障がい者人 口を地域分類人口比率 で案分	約 12.0 百万 円	約 9.6 百万 円	約 6.4 百万 円	約 1.7 百万 円	
				エビ-サルゲ-イン車両購 入費補助(40 万円×4 地域 ×10 台/年を想定)	約 4 百万円	約 4 百万 円	約 4 百万 円	約 4 百万 円	

3

2) 試算結果

試算の結果、目指す姿の達成に向けて必要な1年あたり概算費用としては、パターンAでは約25億円、パターンBでは約94億円、パターンC(施策なし)では約101億円、パターンC(施策あり)では約128億円となりました。

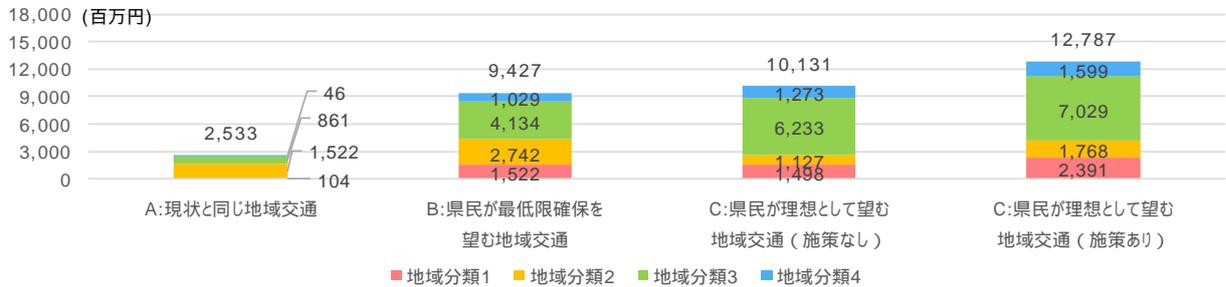


図 6.2 目指す姿の達成に必要な1年あたり概算費用

表 6.7 目指す姿の達成に必要な1年あたり概算費用の内訳

項目	概算費用 (単位: 百万円/年)								合計	
	バス				鉄道					
	地域	地域	地域	地域	地域	地域	地域	地域		
パターンA 現状と同じ 地域交通	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
	合計	-8	35	101	46	112	1,487	760	0	2,533
パターンB 県民が最低限確保を望む地域交通	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
	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
		620	495	520	307	-	-	-	-	-
	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
合計	1,410	1,078	1,344	1,029	112	1,664	2,790	0	9,427	
パターンC 県民が理想として望む地域交通	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
	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
		859	730	780	334	-	-	-	-	-
	他施策導入のための必要経費	893	641	796	326	-	-	-	-	2,656
	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	-1,870	-521	-	-5,098
	合計(施策なし: なし)	1,386	1,295	2,011	1,273	112	-168	4,222	0	10,131
合計(施策あり: あり)	2,279	1,936	2,807	1,599	112	-168	4,222	0	12,787	

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 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いためプラスとなる地域あり。

1 第7章 まとめ

2 第1章～第6章までの内容を以下にまとめます。

4 (1) 理念(第1章～第3章)

5 福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO₂ネットゼロ社会の実現など、社会を支える
6 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・
7 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、
8 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ります。

9 しかし、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、
10 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**に
11 あります。

12 そのため、**地域交通の維持、充実**に向け、県は、国、市町、交通事業者、県民等とともに、
13 **相応の役割を果たすことが必要**です。

15 (2) 滋賀県が目指す地域交通の姿(第4章)

16 「**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
17 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、**
18 **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
19 します。

21 (3) 目指す姿の実現に向けて(第5章～第6章)

22 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
23 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**」
24 「**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**しま
25 した。

26 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
27 いものの、試算結果によると多額の費用が必要です。一方、ビジョン策定に当たって続けてき
28 いた県民との対話では、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
29 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」と回答されました。これは
30 「**時間軸+他人軸**」の観点から、「**“今だけ、ココだけ、自分だけ”**ではなく、**豊かな暮らし**
31 **の実現のために、地域にとって公共交通が必要**」との意思が示されたものと考えます。

32 そのため、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**
33 **について、費用の低減も見据えながら、住民、交通事業者、市町等とともに議論を重ねていき**
34 **ます。**

35 既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、
36 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
37 通税のようなものがあればどういう社会になるのかということを示しながら、**財源や整備手法**
38 **について丁寧に県民等と議論を重ねていきます。**