第7章　計画の進行管理

滋賀県が目指す暮らしを実現するうえで、本計画に定める施策、事業を適切に進める必要があります。そのためには、適切な進行管理を行い、時勢に対応する計画の見直しが必要不可欠です。

そこで、計画推進のための基本的な考え方や、進捗状況を正確に把握・管理するために必要な評価指標などを本章に定めます。

7.1 各主体とその関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、本県のみならず、市町や国、地域交通の運行に携わる事業者、地域交通を利用する人、地域交通の便益を受ける全ての県民や企業など、滋賀県の地域交通に関わる様々な主体に関与していただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠です。

それぞれの立場における、進行管理への関わりのあり方を以下に示します。

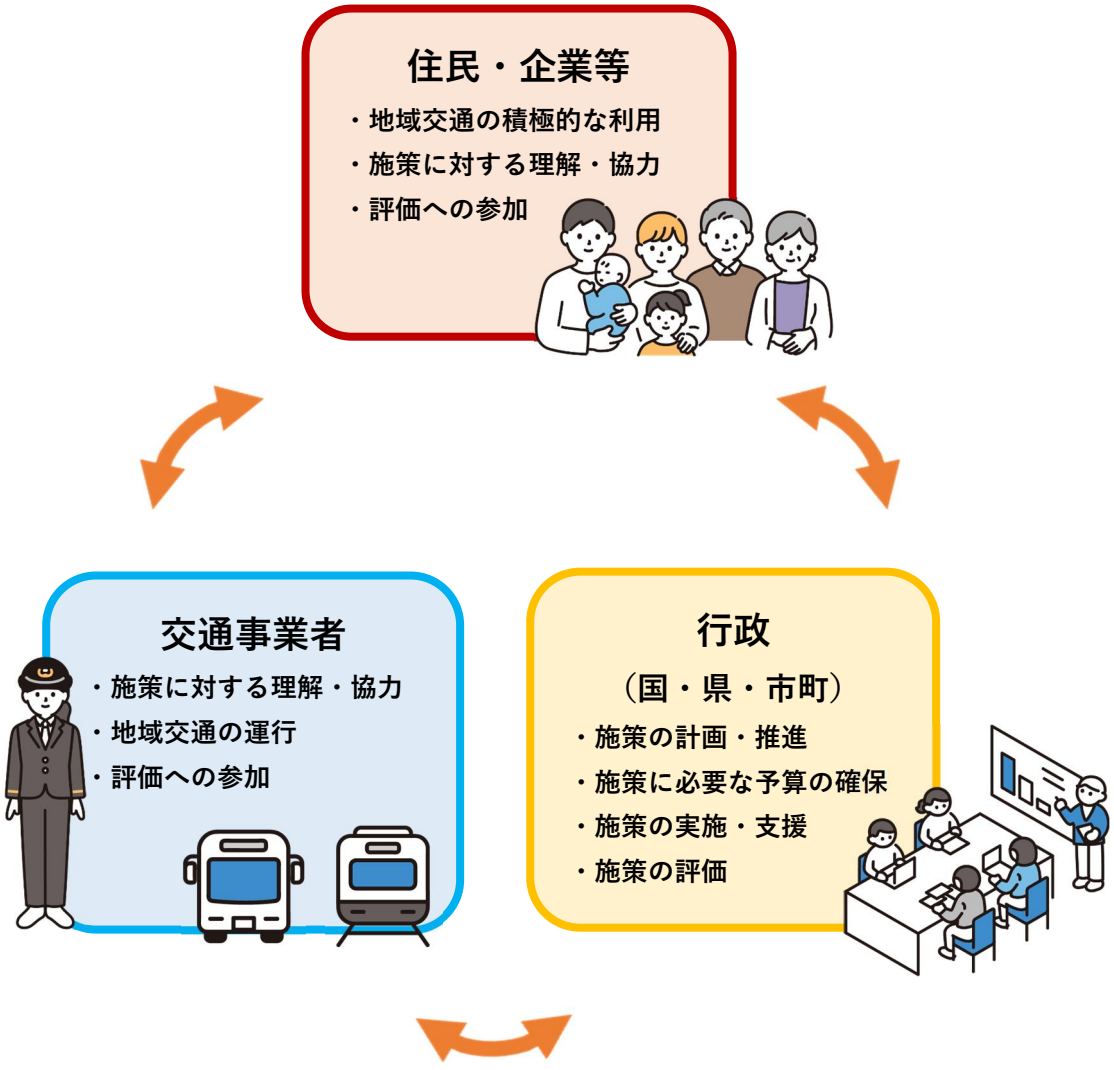


図　7.1 各主体の進行管理への関わり方

7.2 評価指標（KPI）の設定

計画の実施方針に対する進捗状況を把握・管理するための計画最終年度となる令和 12 年度における具体的な指標および目標を以下のとおり設定します。

【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

【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

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、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路線バス・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

● **交通軸となるバス路線の収支率**

・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**

・物価や労務費の変動を考慮した補助額以下にとどめる

県補助(幹線・コミバス維持)2.7 億円　⇒3.5 億円以下※1

※1　5 年間の物価・労務費の上昇率を 1.3 倍※2 と見込む

※2　R３～７年度の物価・労務費上昇率（県土木交通部資料）による

【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、かつ安全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**

・地域交通への不満足度のおおむね半数への改善

県政世論調査不満足度　67.7%　⇒　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

● **交通軸となるバス路線において１時間２本以上（昼間時間帯）運行する路線数**

R7：5 路線　⇒　7～8 路線

● **「広域交通協議会」が制度化され、実際に運用を開始した地域数**

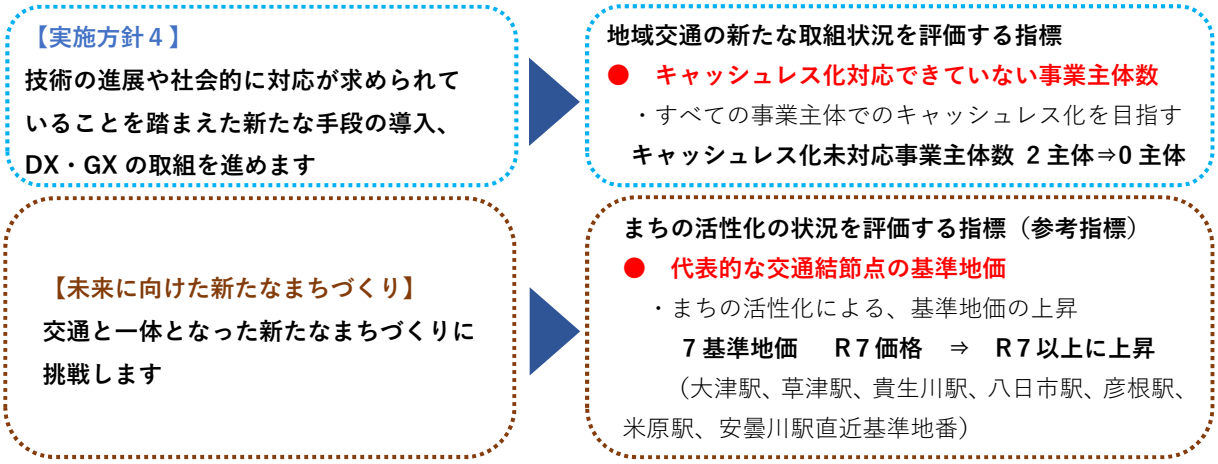
R7：０地域　⇒　６地域

● **コミュニティバス・デマンド交通の充実・高度化に取り組んだ市町数**

新スキームに基づき取り組む市町数⇒全市町・圏域

● **自動運転運行地域数**

R7：１地域　⇒　２地域



※ 地価は、地域交通以外の様々な要因でも上下するものであることから「参考」指標とします

7.3 公論熟議による計画の評価、見直し

本計画に基づいて施策・事業を継続的に展開するに当たっては、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性、財源確保の状況等を定期的なモニタリングを通じて、前項に定めた評価指標などに基づき検証・評価します。さらに、その結果について、未来アイデア会議を通じた県民との対話や、「（仮称）滋賀の地域交通サミット」等の枠組みによる市町や交通事業者との議論により公論熟議を重ね、毎年度の予算への反映や、適宜計画を見直し・更新することで施策の最適化を進め、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化していきます。

図　7.2 目指す暮らしの実現までのイメージ

図　7.3 未来アイデア会議の様子（R6）

図　7.4 ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟの様子（R7）

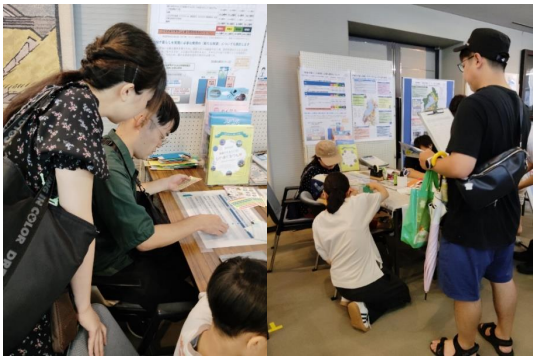


図　7.5 お出かけトークの様子（R7）