

第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ

交通手段さえあれば自力で買物や通院ができる方もいるが、病院への行きの便はあれど帰りの便がない等の壁がある。自家用車で移動するばかりだとまちがスプロール化してしまう。「公共」交通を皆で維持できないか。



地域交通が充実した暮らし

【シナリオA】

地域交通積極投資

- ・通勤、通学、通院などで送迎がなくとも地域交通で「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」社会を目指して、**地域交通の利便性向上に積極的に投資するシナリオ**
- ・投資費用を運行コストの減等で賄えない場合、新たな財源が必要

まちの変化

公共交通：運行本数増加・最終便繰下げ・乗換利便向上
車分担率：減少
道路環境：渋滞緩和

通勤・通学のイメージ



- ・通勤・通学時間が短縮
- ・交通事故の心配や、渋滞によるストレスから解放
- ・読書やスマホ視聴など、移動中の時間を自由に活用可能
- ・送迎に頼ることなく移動ができることで、通勤・通学者は自らの都合で移動でき、送迎者は送迎が不要に
- ・クラブ活動や進路選択の幅の広がり



通院のイメージ

- ・家族の送迎なく、時間を気にせず通院が可能に
- ・復路の待ち時間が減少し通院にかかる時間が短縮
- ・遠方の病院への通院も可能に
- ・タクシーを利用することで、自宅から直接通院することも可能



外出のイメージ

- ・遠出や買物、飲食等が時間にとらわれることなく可能に
- ・外出機会が増加



第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ

自家用車を前提とする場面があっても良い。自分が利用しない公共交通を維持するために負担が増えるのは納得ができない。送迎してくれる家族がいない、車も運転できない人は、公共交通が無くなれば移動手段がなくなるのではないかと不安。



**車と地域交通の両方を
利用する暮らし**

【シナリオB】

現状維持

- ・現状で、最低限必要な移動は確保されているという前提で、**現状の地域交通を維持するシナリオ（Ba）**
- ・維持するための収支補填を行わず、人口減等の利用者減にしたがいサービス低下を許容するシナリオ（Bb）

まちの変化

公共交通：現状維持
車分担率：現状維持
道路環境：現状維持

以下、地方部における

通勤・通学のイメージ

- ・公共交通が充実していない地域では時間的な制約が生じる
- ・車移動の方が便利
- ・駅や学校まで送迎が必要であり、道路渋滞等のストレスが存在



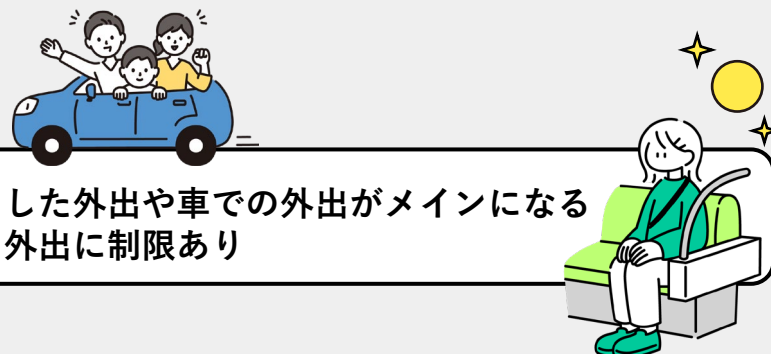
通院のイメージ

- ・車での通院がメイン
- ・公共交通が充実していない地域では復路の利用や乗継ぎなどで時間がかかる
- ・時間帯によっては家族等による送迎やタクシー利用が必要
送迎は家族への、タクシー利用は家計への負担となる



外出のイメージ

- ・送迎を前提とした外出や車での外出がメインになる
- ・最終便など、外出に制限あり



第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ

現状の課題と、利用者のニーズのギャップが大きすぎるが、事態が好転することはあるのか。県や市町の負担が増加することによって税負担が増えるのではないか。ライドシェアの完全解禁で市場原理に任せるべき。



**移動を市場原理に
ゆだねる暮らし**



【シナリオC】

市場原理

- ・地域交通に対して、公的補助等による維持、充実は行わず、市場原理に委ねて、赤字の路線などは廃止し、**移動を個人の確保にゆだねるシナリオ**
- ・これまで地域交通に投じた公費は、他の行政施策に充当可能となる

まちの変化

公共交通：民間投資による利便向上(経営が成り立つ都市部)
赤字路線廃止等による利便低下(地方部)
車分担率：増加
道路環境：渋滞悪化

以下、地方部における

通勤・通学のイメージ

- ・スクールバスや子どもの送迎が必須化
- ・通勤経路によっては通勤時間が大幅に増加
- ・進路や就業の選択肢が、移動手段により制限



通院のイメージ

- ・家族の送迎、タクシーやライドシェアなど、個人で移動手段を確保することが必要
- ・遠方への通院を諦める人も



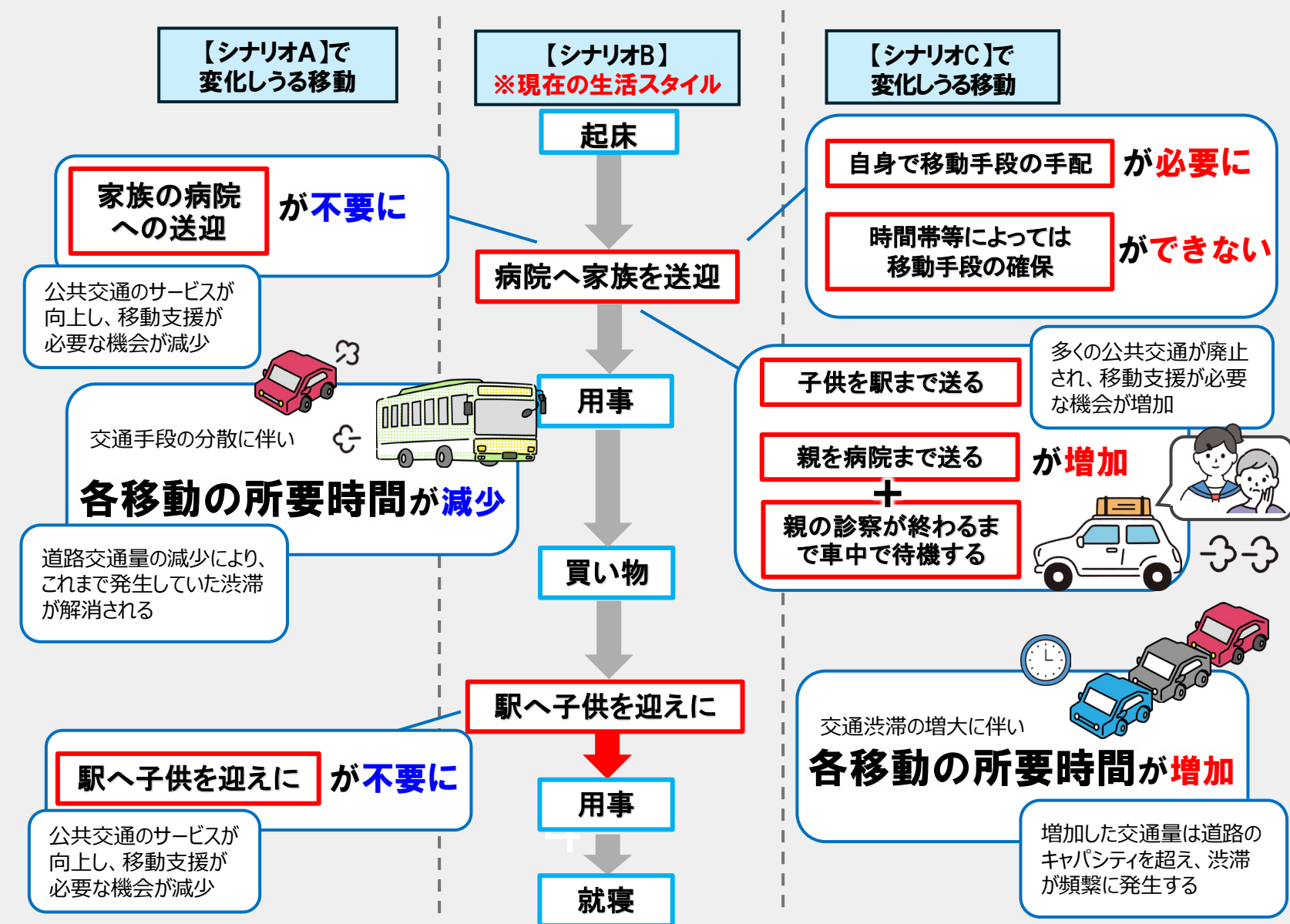
外出のイメージ

- ・送迎を前提とした外出や車での外出に
- ・外出を諦める人も

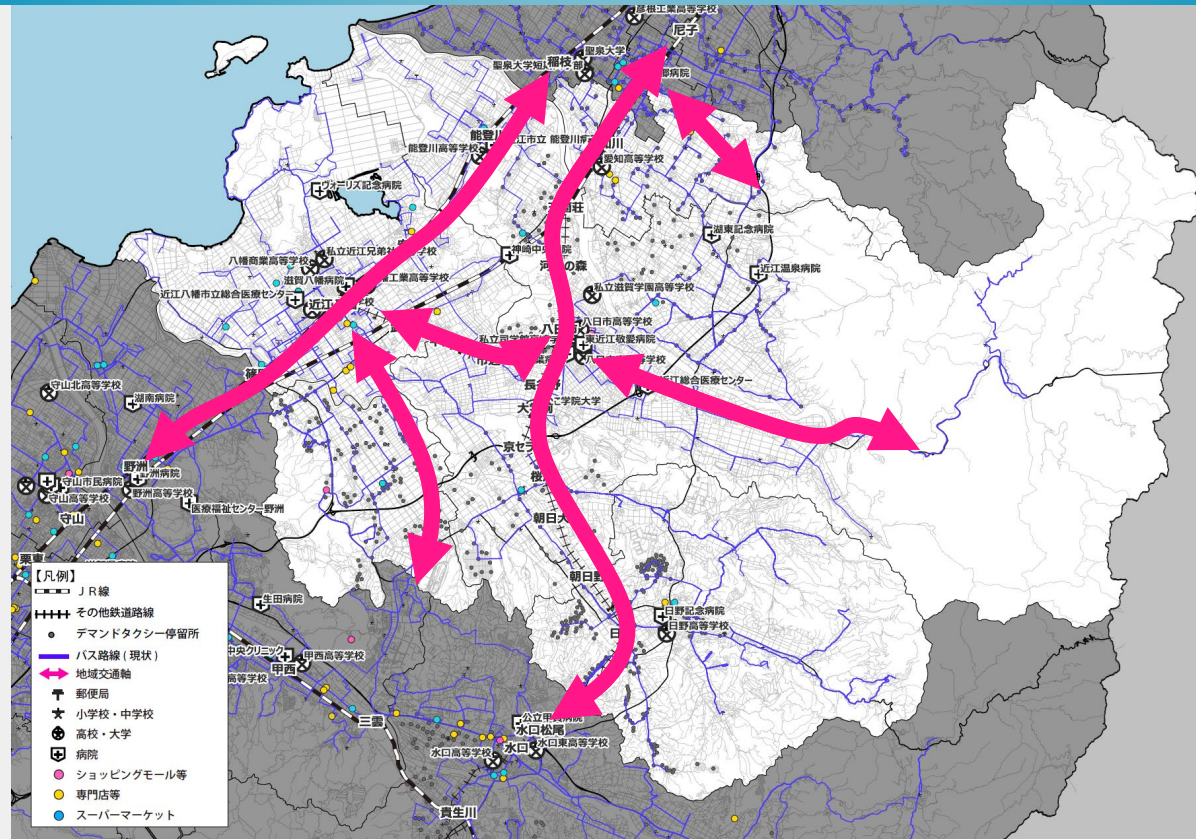


第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ

▼日々の生活がこう変わる？ ～送迎が必要な家庭を例に～



シナリオA：東近江地域交通デザイン（例）



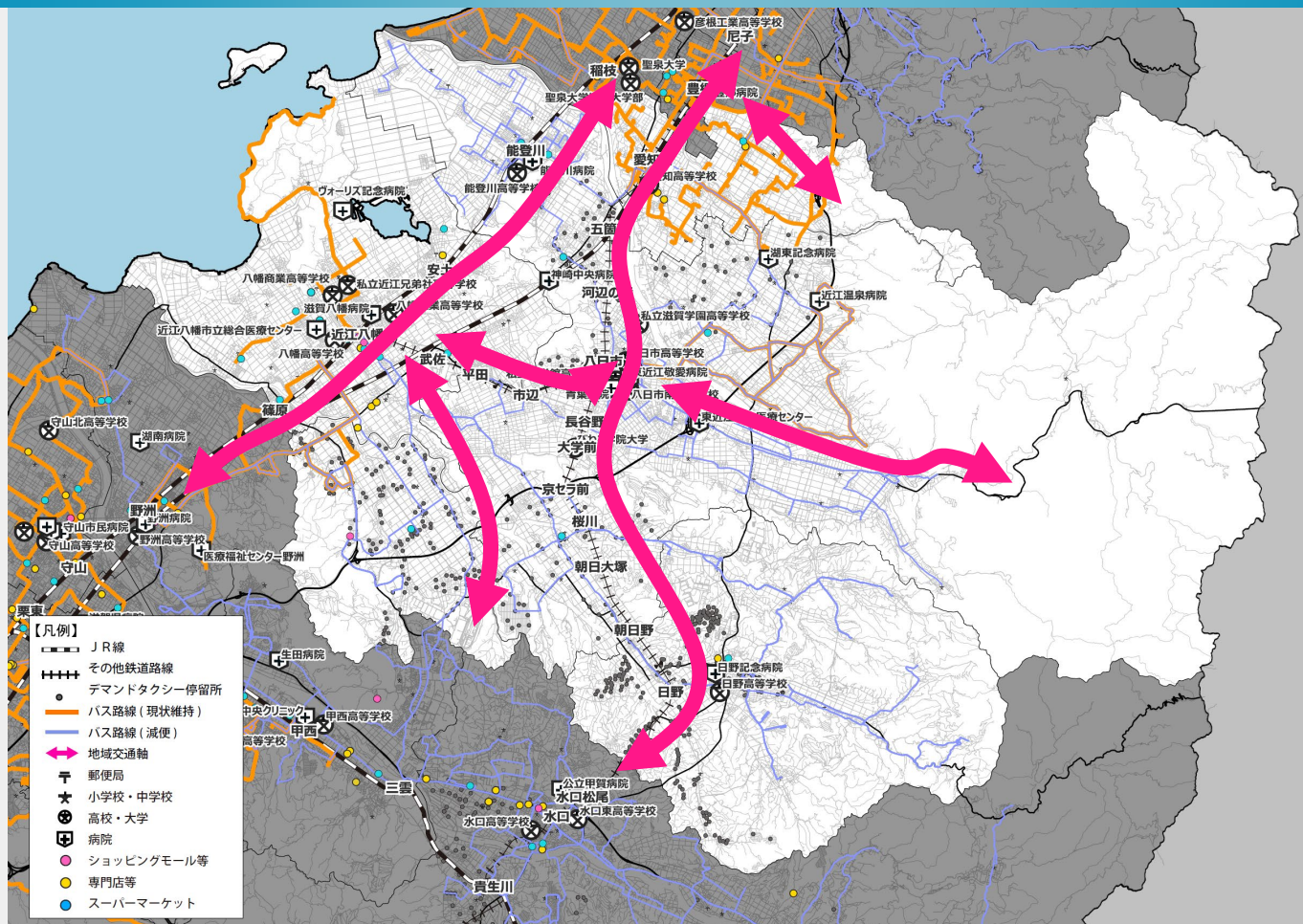
基本方針：積極投資

- ・通勤、通学、通院等、
送迎なしに地域交通で移動が可能※
（例：通勤通学時間 1本/15分（近江鉄道・バス併せ））
- ・域外移動や夜の飲食を踏まえた**最終便確保※**
（例：23時台までタクシー（デマンド含む）の運行確保）
- ・運行本数・利用者数ともに**少ない路線のデマンド化**
- ・**運転者の処遇改善、運転者確保の取り組み**を実施

※手段は限定せずに移動を確保

・投資費用を運行コストの減等で賄えない場合、
新たな財源が必要

シナリオB：東近江地域交通デザイン（例）

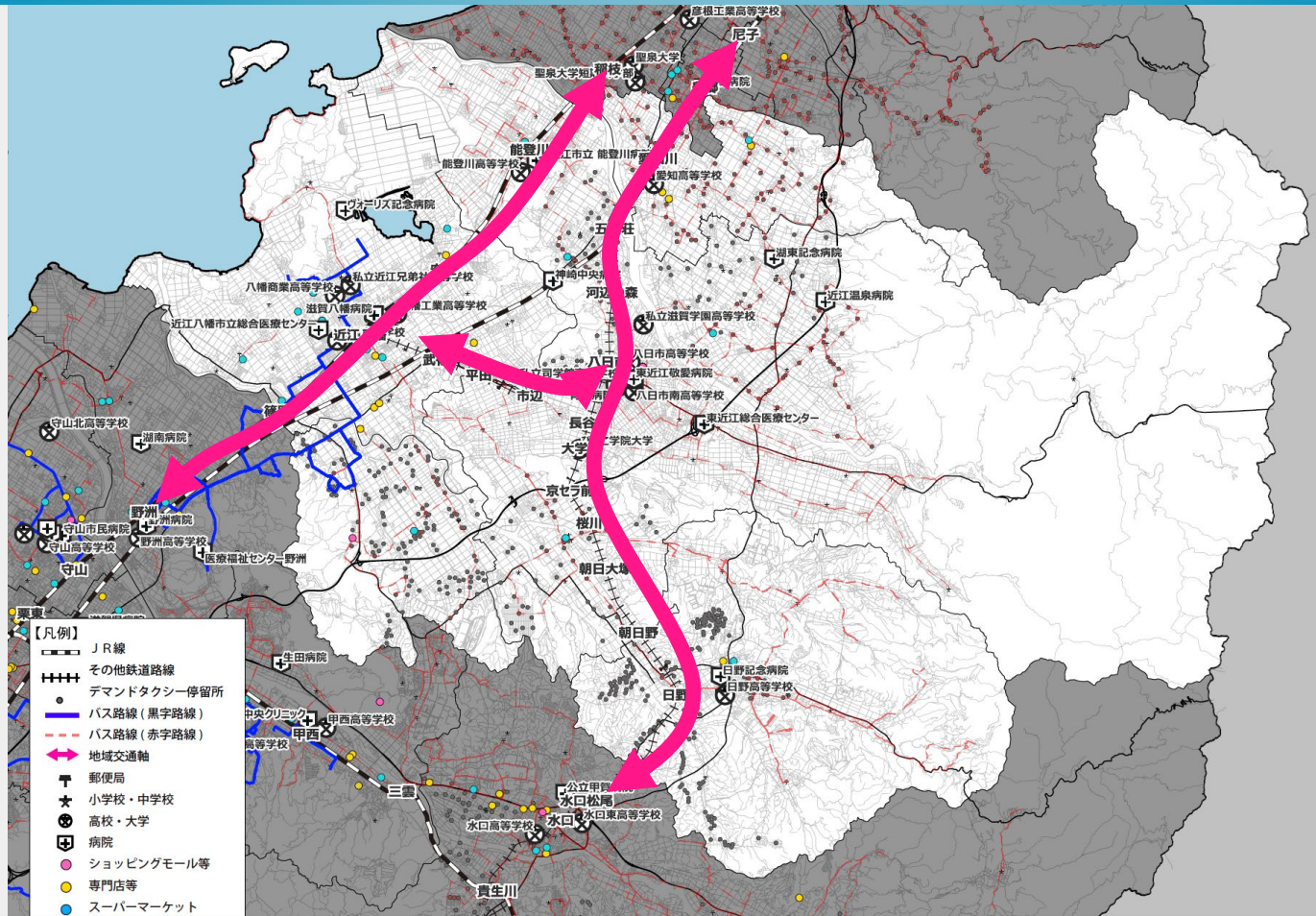


基本方針：現状維持

- ・主な移動手段は自家用車
- ・現状の路線や運行本数を最低限維持する
- ・地域の人口減に伴い、緩やかにサービスが低下していく
- ・運転者の処遇改善、運転者確保の取り組みを実施

- ・現状のサービス水準の維持を求める場合、収入減分等の補填に要する新たな財源が必要
- ・サービス水準低下を許容する場合、新たな財源は不要

シナリオC：東近江地域交通デザイン（例）



基本方針：市場原理

- ・主な移動手段は自家用車
- ・不採算路線は廃線にしタクシーやライドシェアで代替
- ・個々人の移動を各自で確保し、公共交通の動向は市場原理に任せる

- ・新たな財源は不要
- ・既存の地域交通施策への公費負担も不要になる

東近江地域における シナリオ実施による概算事業費・効果・影響等

○概算事業費算出およびシナリオ実施による影響（シナリオA）

項目	概算事業費・効果額等（年間）
概算事業費	①鉄道・バスの運行本数増便 ※鉄道について、近年の事例を参照した一定の前提のもとでの概略検討にとどまっており、実際に要する費用とは大幅に上下に差が生じる可能性がある。 25.05億円 (バス：7.52億円、鉄道：17.53億円※)
	②鉄道・バスの最終便・終電の繰り下げ 1.70億円 注) バス路線のみで試算
	③人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額 5.32億円 (バス:0.79億円、鉄道:4.53億円)
	④バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上 —
	⑤運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ（自動運転バス等） -0.64億円 注) 運行本数が少ないバス路線のデマンド化のみで試算
現公費負担額	地域交通に既に投入されている公費負担額 (収入補填、鉄道補助金等) 注) コミバス、デマンドタクシーも含む 15.51億円 (バス：6.15億円、鉄道：9.36億円)
シナリオ実施による影響	地域交通の運行本数増便等に伴う利用者増による収入増 9.79億円 (バス：1.66億円、鉄道：8.13億円)
	地域交通の利便性向上 ※鉄道駅に30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 現状： 15万人（約61%） 実施後： 16万人（約67%）
	自動車から地域交通転換による交通混雑の緩和 2.2億円 (短縮時間 307時間/日)
	自動車から地域交通転換による環境負荷軽減 0.09億円 (CO2排出削減量 874トン)
	自動車から地域交通転換による健康増進 3.76億円
	貨幣換算の難しい効果（駅前等のにぎわいの創出、地域の活性化、移住・定住の促進、企業誘致 等） —

■ 概算事業費は、滋賀県独自の基準に基づき算出したものであり、関係市町、関係交通事業者により精査されたものではありません。

また、将来の物価高騰による影響は考慮していません。

■ 「①鉄道・バスの運行本数増便」等の算出で用いる人件費（平均年収）は全産業平均値（460万円）を採用

○シナリオ実施による影響（シナリオB）

項目		影響量
概算事業費	（収入補填を行う場合） 将来人口減少、少子高齢化による地域交通 利用者数の減少および運賃収入の減少に対 する補填	5.32億円 (バス：0.79億円、鉄道：4.53億円)
現公費負担額	地域交通に既に投入されている公費負担額 （収入補填、鉄道補助金等） 注）コミバス、デマンドタクシーも含む	15.51億円 (バス：6.15億円、鉄道：9.36億円)
シナリオ実施に よる影響	（収入補填を行わない場合） 利用者が減少するバス路線の維持が困難となる	減便路線数 41路線

- 概算事業費は、滋賀県独自の基準に基づき算出したものであり、関係市町、関係交通事業者により精査されたものではありません。
また、将来の物価高騰による影響は考慮していません。

○シナリオ実施による影響（シナリオC）

項目	分野	影響量
シナリオ実施による影響	赤字路線廃止および代替の移動確保として、デマンドタクシー、ライドシェア等の運行 ※滋賀県中部地域のタクシー許認可車両台数131台	必要車両台数 128台※
	交通空白地の発生 ※空白地：鉄道800m、バス300m圏外	【空白地面積】 約28%⇒約49% 【空白地人口】 約5%⇒約31%
公費負担への影響	赤字路線廃止地域における移動確保のため新たに必要となる費用	9.18億円
	医療分野：病院送迎バスの運行費用、通院用タクシー券配布費用、医師による往診費用、医療費の増加	(1.66億円)
	商業分野：買物バスの運行費用、買物用タクシー券配布費用	(0.31億円)
	教育分野：スクールバスの運行費用、通学用タクシー券配布費用	(4.39億円)
	福祉分野：福祉施設送迎バスの運行費用、福祉施設用タクシー券配布費用	(0.15億円)
	産業分野：通勤用送迎バスの運行費用、通勤用タクシー券配布費用	(2.68億円)
	赤字路線廃止により不要となる補助金・委託金	6.05億円

- 路線毎に、各分野において表中に記載する施策の中で最も小さい施策費用を採用して試算
- 概算事業費は、滋賀県独自の基準に基づき算出したものであり、関係市町、関係交通事業者により精査されたものではありません。
また、将来の物価高騰による影響は考慮していません。

財源の考え方について

(将来)

(現状)

支出

収入



支出増加を伴わない場合
(収入減に合わせ支出を減らす場合など)

(デマンド化など、
運行等にかかる
コストの削減、
不採算路線の
減便など)

新たな財源
の必要なし

(人口減少に伴う
乗客減による収入
減等)



支出増加を伴う場合

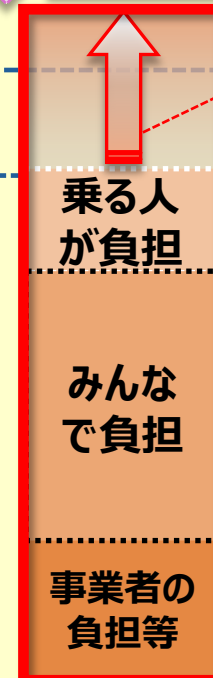
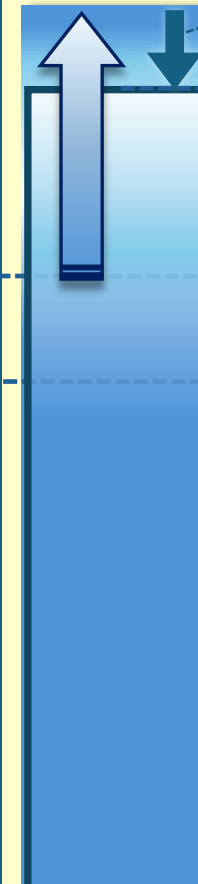
積極投資などに伴い生じる収支
差を、コスト削減や収入増で賄えな
いときは、新たな財源が必要

(デマンド化など、運行等
にかかるコストの削減)

新たな財源(国補助
や交通税等)が必要

地域単位ではなく、全県で
考える必要があることに注意

利用促進
等による運
賃収入の
増等



(※)他の事業利益からの補てん等

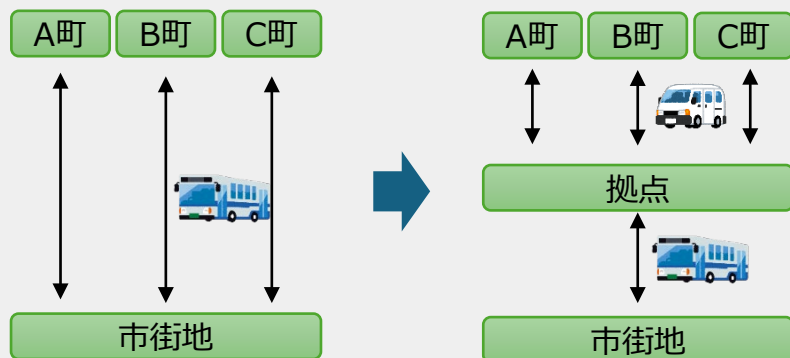
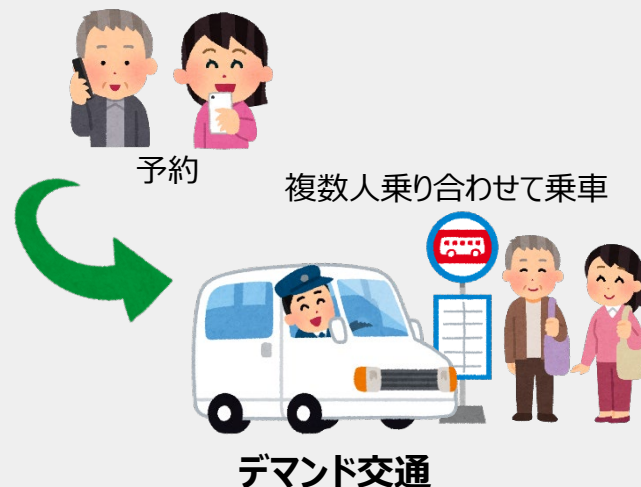
地域交通の向上または維持で生じるギャップをどう埋めるか

(アプローチの例)

① 運行等にかかるコストの削減



利用状況に応じたダウンサイジング



路線の再編



ライドシェア
送迎ボランティア

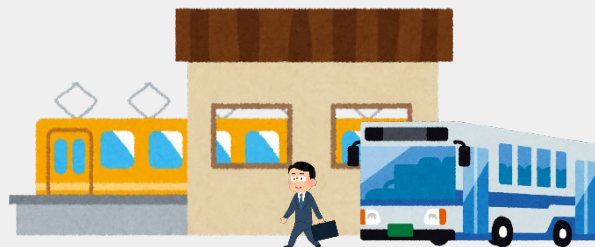
地域交通の向上または維持で生じるギャップをどう埋めるか

(アプローチの例)

② 運賃収入の増加



キャッシュレスの促進



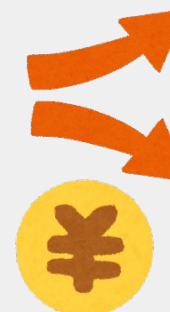
交通手段間の接続の改善



多言語化



わかりやすい情報提供
(路線マップなど)

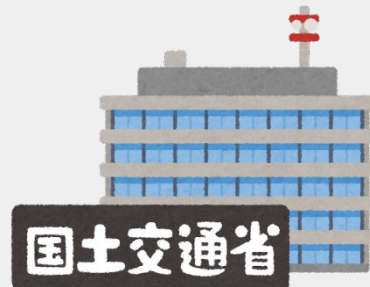
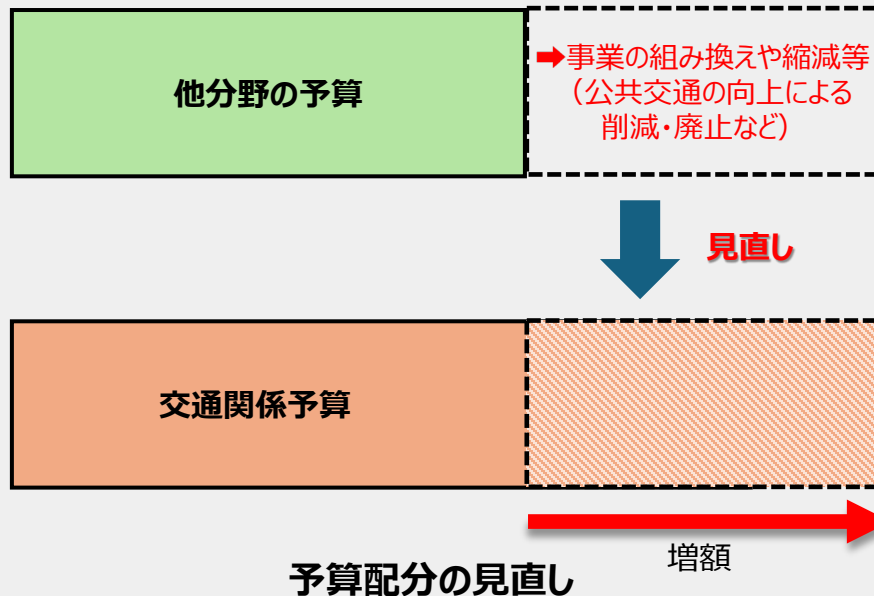


運賃の見直し

地域交通の向上または維持で生じるギャップをどう埋めるか

(アプローチの例)

③ 補助金等の増額



国庫補助金の活用



寄付（ふるさと納税など）の活用



新たな税による支え合い