

これからの検討論点

- **地域活力の維持・活性化やまちづくり施策の一つとして、実情を踏まえた適切な移動手段の導入**
 - 地域社会の健康バロメーターとして、人々の移動可能性（mobility）を適切に維持し、活発な行動を促す基本的インフラという認識の共有
 - シビルミニマムとしての公共交通の受持ちを明確にしつつ、それ以外の手段も柔軟に取り入れて、地域の実情に適したベストミックスを実現
- **地域公共交通の諸問題を解決する新たな技術やシステムの導入、活用**
 - ライドシェアや自動運転技術等の導入に向けた社会的ルールの構築、公共交通における位置づけ
- **公共交通の役割や必要性、多様な効果を踏まえた財源確保策**
 - クロスセクター効果、オプション効果を踏まえ、これまで交通経費・財源の前提となっていた独立採算性の再考

公共交通とは？

公共交通機関(public transport)とは、不特定多数の人々が利用する交通機関を指す。なお、タクシーについては、これを公共交通機関に含むという解釈と含まないという解釈がある

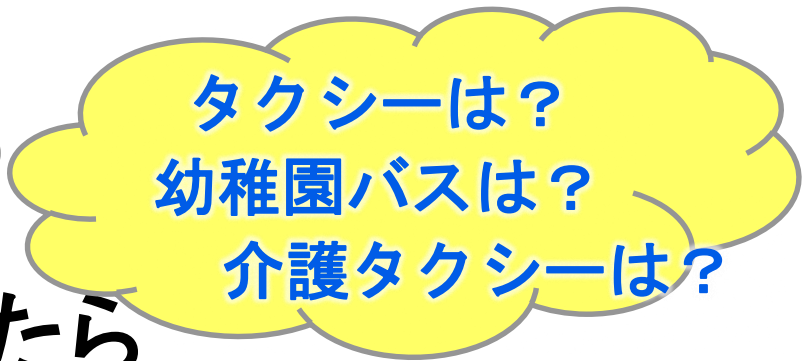
Wikipediaより

一般の人々が共同で使用する交通機関。鉄道・バス・航空路・フェリーなど。
デジタル大辞泉より

運賃という対価の支払いによって、乗客や貨物の輸送を利用者にかわって行う交通機関のこと。
日本大百科全書(ニッポニカ)の解説 より

鉄道、バス、航空機など、(有料無料を問わないが、ふつうは運賃を払うことで)
誰もが利用可能な交通機関。
はてなキーワード より

他には？



車が乗れなくなったら
どうやって移動したらいいの？

近江鉄道線



近江鉄道線

全線 59.5km

本線 47.7km
(米原～貴生川)

多賀線 2.5km
(高宮～多賀大社)

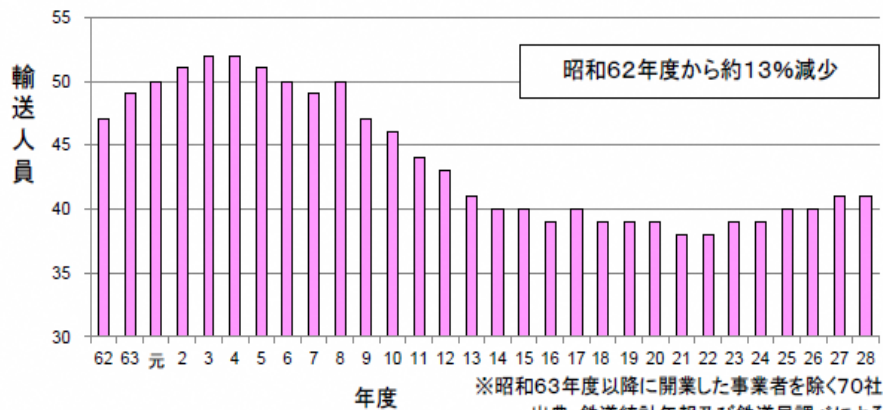
八日市線 9.3km
(八日市～近江八幡)

駅数 33駅
内、4駅がJRと接続

全国の地域鉄道の現状

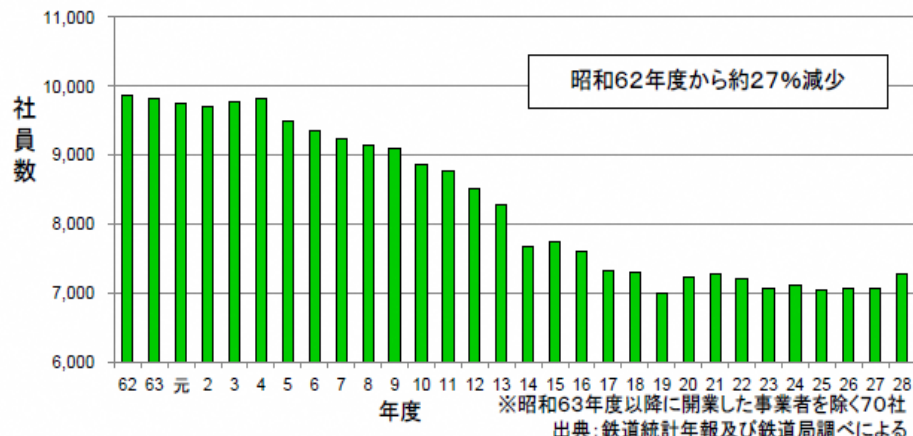
輸送人員の推移

(単位:千万人)



鉄軌道部門社員数の推移

(単位:人)

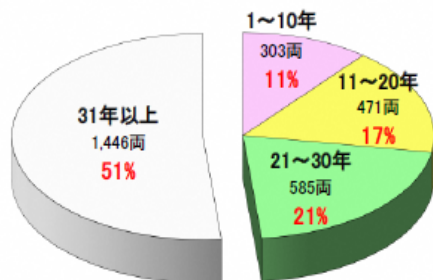


車齢

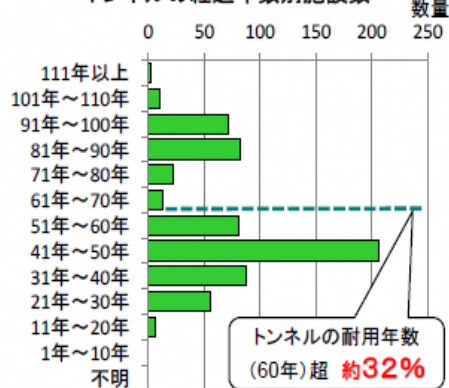
施設の現状

トンネル・橋りょうの経過年数別施設数

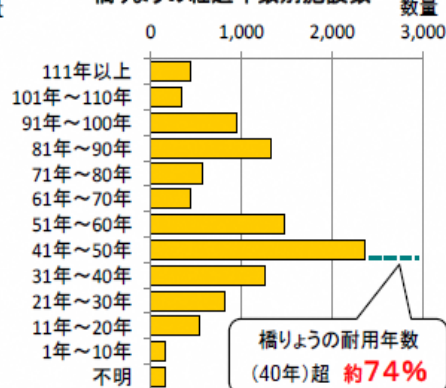
内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年



トンネルの経過年数別施設数



橋りょうの経過年数別施設数



※鉄道局調べ(平成28年度末実績) 地域鉄道事業者(96社)

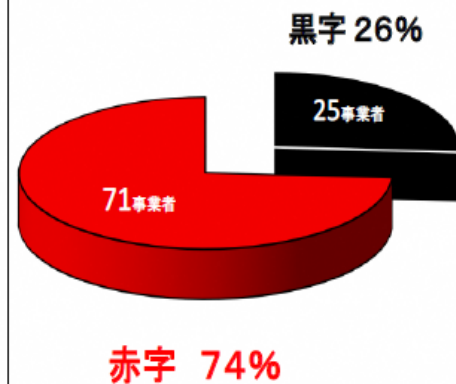
老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

※鉄道局調べ(平成28年度末実績) 地域鉄道事業者(96社)

※割合は不明分を除く
※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

平成 28 年度(鉄軌道事業)



※鉄道局調べ(平成28年度末実績) 地域鉄道事業者(96社)

自動運転等公共交通のスマート化に向けて

考え方

1 現状

- 「官民ITS構想・ロードマップ2017」で自動運転レベルを定義
- 「公道での遠隔型自動実証実験の新ガイドライン」（2017年警察庁）が策定されているが、法整備はこれから（ドイツは2017年にレベル3に対応）

2 課題

- 自動運転技術は各社が開発途上
- 安全性や事故時の責任の所在など技術、制度両方で社会の受入れ体制は未整備

3 対応の方向性

- 地域公共交通の課題対応や利便性向上の観点から、自動運転による対応可能性を早期に把握
- 自動運転の実現が社会のシステム（シェアリングエコノミー、社会コスト低減）に及ぼす影響に備えた行動変容の取組を進める。

レベル	システムによる対応	安全の監視・対応
5 (完全運転自動化)	全ての運転タスク	システム
4 (高度運転自動化)	全ての運転タスク (限定領域)	システム
3 (条件付運転自動化)	全ての運転タスク (限定領域)	システム (困難な場合は運転者)
2 (部分運転自動化)	前後・左右の 両方の車両制御	運転者
1 (運転支援)	前後・左右の いずれかの車両制御	運転者

自動運転レベルの定義

（「官民ITS構想・ロードマップ2017」をもとに作成）

技術

レベル4（限定地域）を2020年までに実現し、2025年をめどに普及



バスタイプ

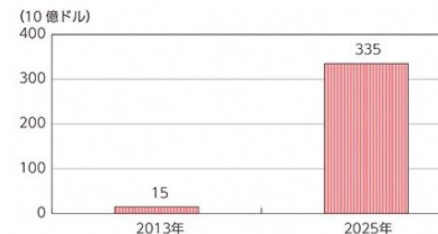
乗用車タイプ

責任

民事責任（製造物責任）、刑事責任は議論中

対応可能性

- バス等運転手の担い手に依存しない移動手段
- ラストマイルや市街地の移動機会の創出等サービス水準の向上



シェアリング・エコノミーの市場規模
(平成27年版 情報通信白書)

事業展開

シミュレーション

- 技術の確立、制度整備に備えて、県内で導入すべき地域等を調査し、実装可能性を検討

社会受容性

- 自動運転社会に備えて、セミナー等によるモビリティ・マネジメントを実施
- 実際に地域に導入される可能性のある車両を用いて、乗車体験を含めた実証実験を実施

実装可能性調査 → 実装可能性調査 → 社会実装試行

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 情報収集 動向把握 | <ul style="list-style-type: none"> ● 社会受容性の醸成 ● 導入可能地域検討 地域絞込、事業性評価、オペレーション検 | <ul style="list-style-type: none"> ● 実証実験 社会実装に向けた実験、ビジネスモデルの検証 |
|---|--|--|

モビリティ・マネジメントによる社会受容性向上

2019

2020

2021

2022

現在
2014年

利便性の高い
マイカーへの依存生活



意識
変革

エコ交通でエコ生活



将来
2030年

持続可能な社会づくり

県民の意識変革を
促すために…



意識変革の輪を拡げます

2014年
滋賀交通ビジョン元年

まずは
県庁から
変わります!

市・町へ

企業・団体へ

県民へ

I 県庁における率先的な取組

- ・県庁がエコ通勤優良事業所認証を取得
 - ・職員のエコ通勤チャレンジを実施
 - ・エコ通勤コンシェルジュを配置
- 等々

II 官民協働に向け、県内企業と連携した取組

- ・県内企業へエコ通勤アンケートの実施
 - ・エコ通勤優良事業所認証取得をPR
 - ・滋賀GPN エコ交通研究会
- 等々

III 県内全域に取組拡大へ

- ・公開セミナーの開催
- 等々



交通環境学習の目的

次世代を担う子供たちに、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の環境負荷の小さい交通体系について理解してもらうとともに、**自発的に環境に優しい交通行動を選択するきっかけとする。**

交通環境学習の活用方法について

◆2年生や4年生の公共交通を利用した校外学習の事前学習

【学習内容】

公共交通ってなに？、切符の買い方、バスや電車の乗り方・乗車マナー、本物の路線バスへの乗車体験やバスの観察 など

★さらに・・・！

各学年の生活科や社会科、総合学習と合わせた学習展開も可能です。

- (例) ・ 公共施設の工夫やマナー (バスの仕組みや工夫、乗車マナーの学習)
 ・ 働く人の学習 (交通事業者・バス運転手など現場で働く人の話が聞ける)
 ・ バリアフリーの学習 (バスでのバリアフリー体験)

※他にも・・・環境問題、まちの広がりや歴史など、人々の生活に不可欠な「交通」を通して様々な学習展開が可能。本物や実体験を通して学習することで、より深い学びにも繋がると、先生方からもご好評を頂いています。



〈乗車体験〉



〈車いすでの乗車体験〉



〈教室での座学〉

「1人が100歩進むより、
100人が1歩進む県政」により、
誰もが自由に移動できる社会へ。

持続可能な社会を創るために、私たちは何ができるでしょうか。
交通行動を変えてみる。

たったこれだけでも、地球の未来は救われます。
できることから、やれることからでいいんです。

未来のために、まずは明日、「**エコ交通**」してみませんか。

