

(3) 社会情勢の変化

1) 持続可能な開発目標

ア 持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)

SDGs は、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された開発目標であり、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、発展途上国のみならず、先進国が取り組むユニバーサル(普遍的)な目標であり、日本においても SDGs の実施に率先して取り組んでいく方針が決定されている。



資料:外務省 持続可能な開発目標(SDGs)と日本の取組
図-SDGs 17 の国際目標

イ マザーレイクゴールズ(Mother Lake Goals:MLGs)

滋賀県は琵琶湖版の SDGs として、2030 年の環境と経済・社会活動をつなぐ健全な循環の構築に向けて、琵琶湖を切り口とした独自の 13 のゴールを定めている。琵琶湖環境保全と琵琶湖環境保全を通じた持続可能社会実現に向けて取り組みを推進している。



資料:マザーレイクゴールズ推進委員会 マザーレイクゴールズ(MLGs)アジェンダ
図-MLGs の目標

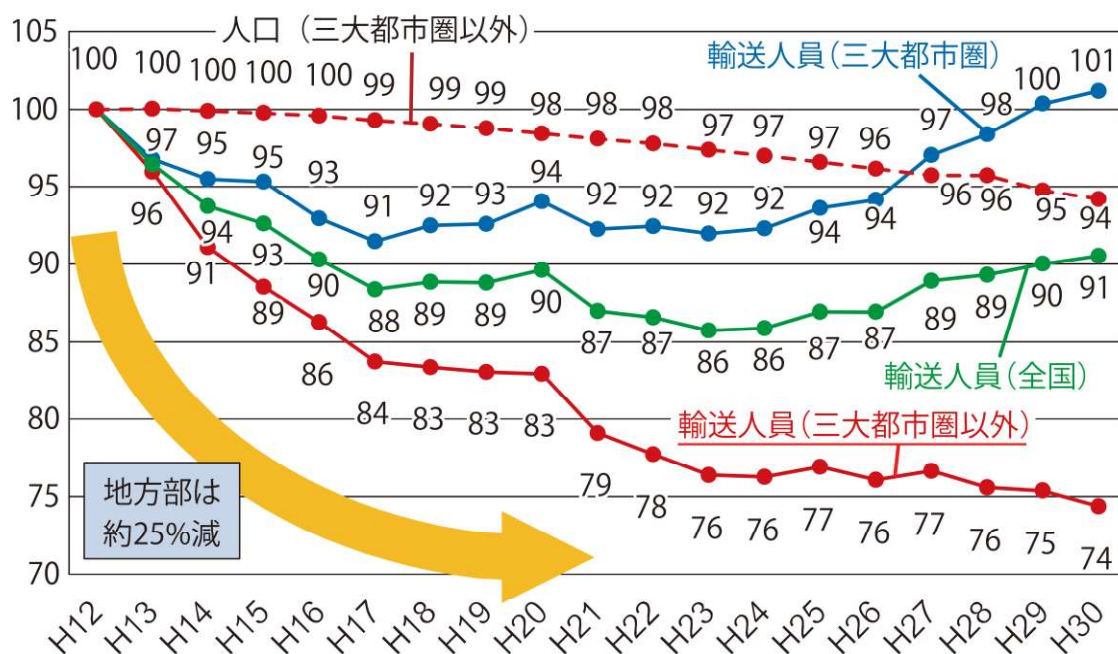
2) 新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は令和元年12月に確認されて以降、感染が急速に拡大し、世界的なパンデミックを引き起こしている。感染拡大防止のため通勤ラッシュの回避や学校の休校、イベント自粛、不要不急の外出を控える等の要請がなされるなど、新型コロナウイルス感染症の流行は情報流通をはじめデジタル経済にも大きな影響を及ぼしている。

ア 公共交通機関への影響

公共交通機関は、地域住民の生活上の移動のため必要不可欠なインフラであるものの、コロナ禍以前より人口減少等の様々な社会情勢の変化により、公共交通の利用者数は減少の一途をたどっており、経営は非常に厳しい状況に置かれている。

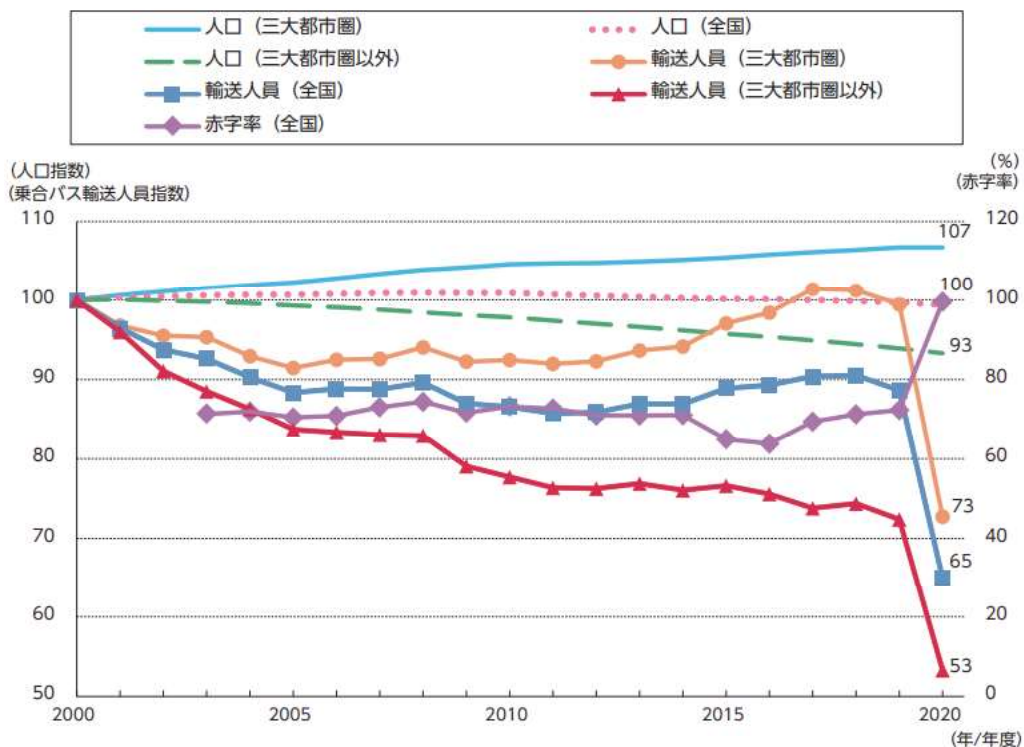
コロナ禍により、感染拡大防止のため外出抑制を実施しており、人流の減少やインバウンドの消失などにより、公共交通の利用者はさらに減少し、経営は極めて深刻な状況に陥っている。



※乗合バス（平成12年を100とした輸送人員）

資料：国土交通白書（2021）

図一バスの輸送人員



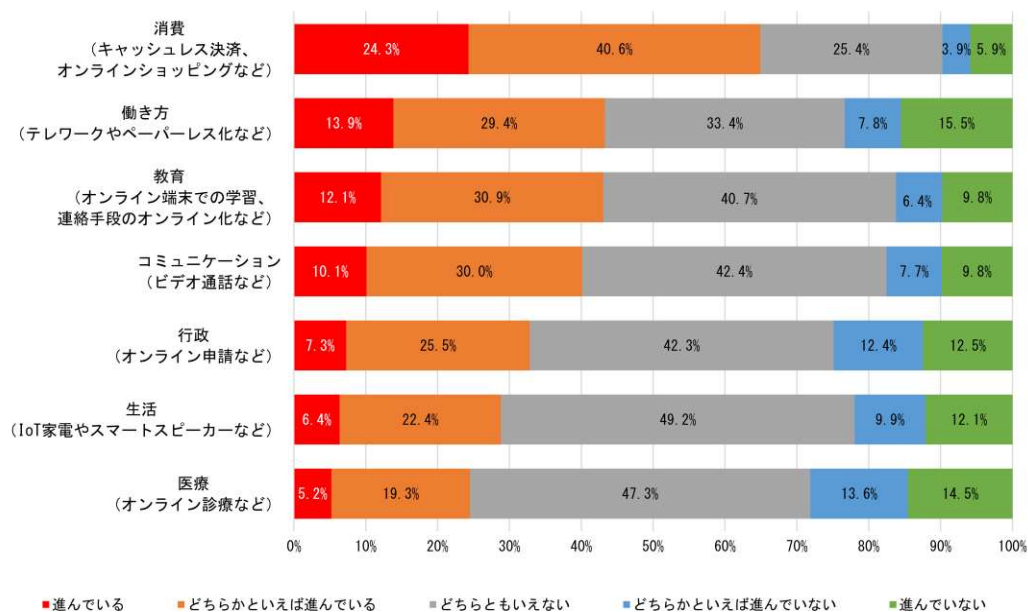
(注1) ここで「三大都市圏」とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫の集計値である。
 (注2) 輸送人員の数値は 2000 年度を、人口の数値は 2000 年をそれぞれ 100 とした場合の指数である。
 (注3) ここで「赤字率」とは、乗合バスの調査対象事業者(保有車両数 30 両以上の 233 事業者)のうち、当該年度を赤字と答えた割合である。
 (注4) 人口については年集計、その他の輸送人員と赤字率については年度で集計したものである。
 資料) 総務省「人口推計」、国土交通省「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成)

資料:国土交通白書(2023)

図一バスの輸送人員

イ ライフスタイルへの影響

新型コロナウイルス感染拡大直後、テレワークの進展や密を避けた行動、外出自粛、消毒など日々の生活が短期的に大きく変化し、人々の生活や意識に影響を及ぼしている。特に、消費や働き方、教育は感染症拡大を契機としてデジタル化が進んでいるという意見が多く挙げられており、新たなライフスタイルが定着している。



資料：内閣府 第5回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（2022）

図ーデジタル化の進展に関する意識

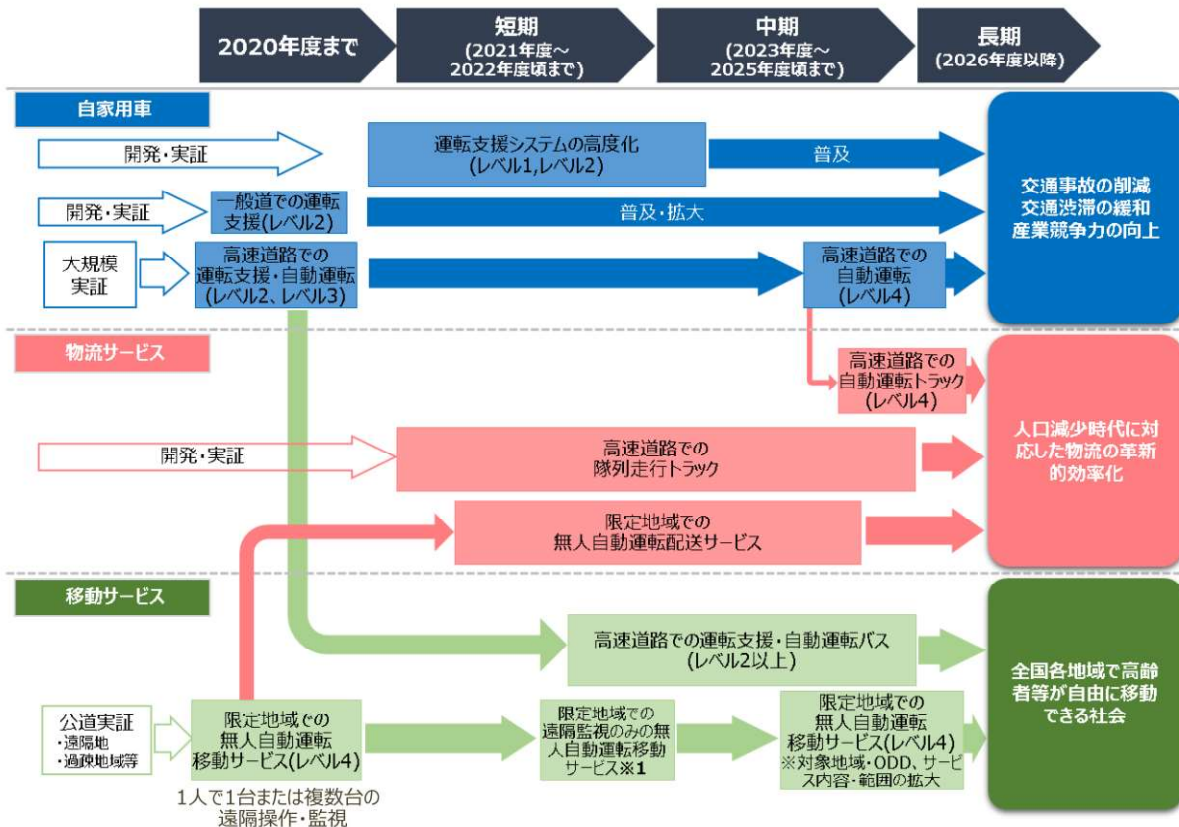
（問 感染症拡大と契機として暮らしのデジタル化が進んだと思うか）

3) 交通分野における ICT の活用

インターネット等の情報通信技術の進化・発展にともない、日常社会における様々なものがインターネットで繋がり、手軽に情報の伝達、共有が行える環境が広がっている。さらに、AI、5G などの技術分野の進展も著しく、このような状況を背景に新たな経済活動も拡大している。

ア 自動運転の動向

近年、国内において自動運転バスの公道実証運行が盛んに行われており、本格的な社会実装に向けて研究が進められている。また、自動車メーカーの多くは、レベル3相当（国土交通省：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置から運転操作の全部を代替する状態）の自動運転走行が可能な車両の販売も開始しており、今後自動運転を搭載した車両は急速に普及されることが予想される。



※ 1 : 無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

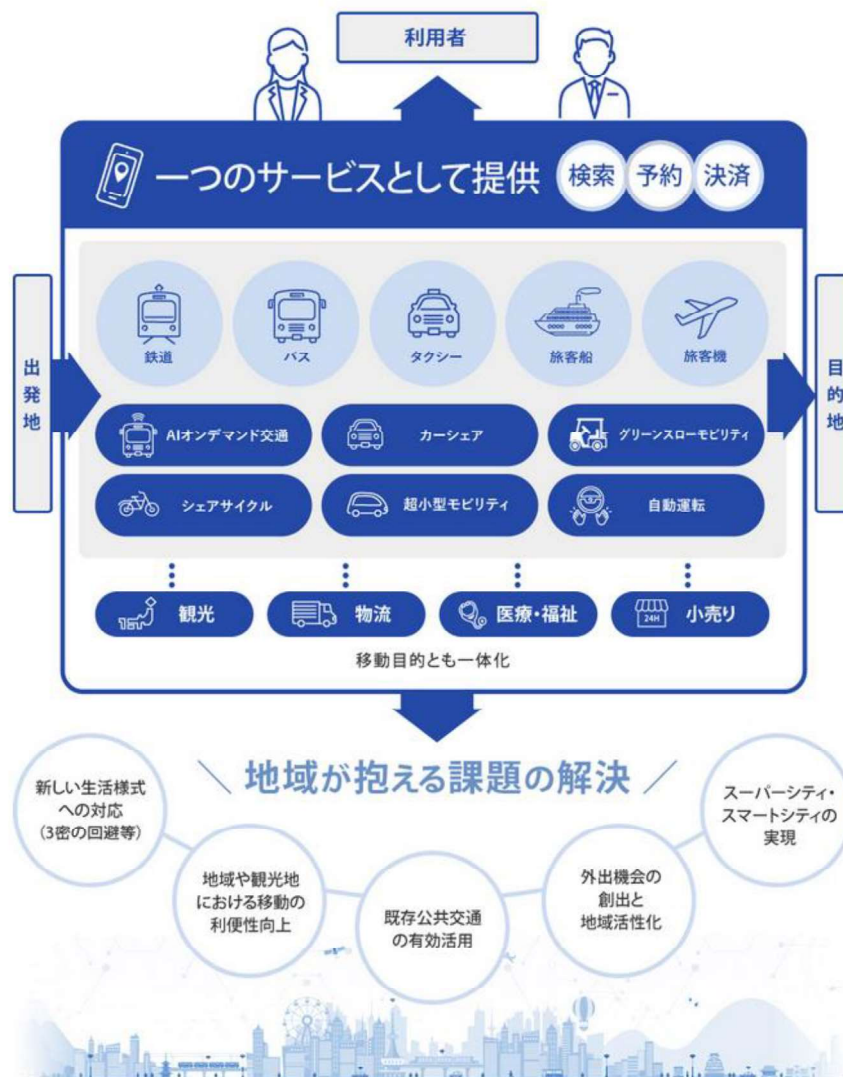
資料：官民 ITS 構想・ロードマップこれまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方（令和 3 年 6 月 15 日）

図－自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ

イ MaaSの動向

MaaS（マース:Mobility as a Service）は、地域住民や観光客一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを適切に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスである。

MaaSにより、既存の公共交通の利便性が向上することで、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることにつながるほか、病院・商業施設・観光施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による外出機会の創出や観光地での周遊促進による観光消費の増加等、地域の活性化に資することも期待される。



資料:国土交通省

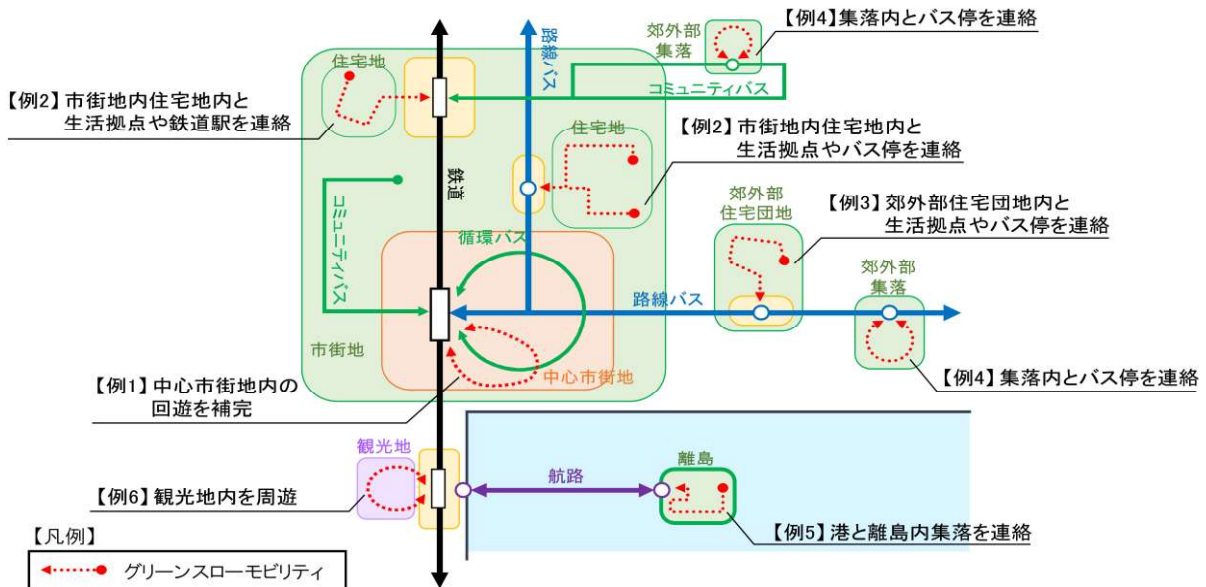
図-MaaSの概要

ウ グリーンスローモビリティの動向

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で行動を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスである。高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での環境に優しいエコなモビリティの普及が期待できる。

自動車の種別		軽自動車	小型自動車	普通自動車	普通自動車
車両寸法 (cm)	全長	311~315	396	441~500	475
	全幅	122~134	133	190~200	211
	全高	175~184	184	243~245	264
	ステップ高さ	25~30	26	27	23~24
性能等	登坂(度)	20	20	12~15	15(4駆の場合)
	乗車定員(人)	4	7	10~16	11~14
必要電源		AC100VまたはAC200V	AC200V	AC100VまたはAC200V	AC100VまたはAC200V

資料:国土交通省(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き)
図-グリーンスローモビリティの車両の例

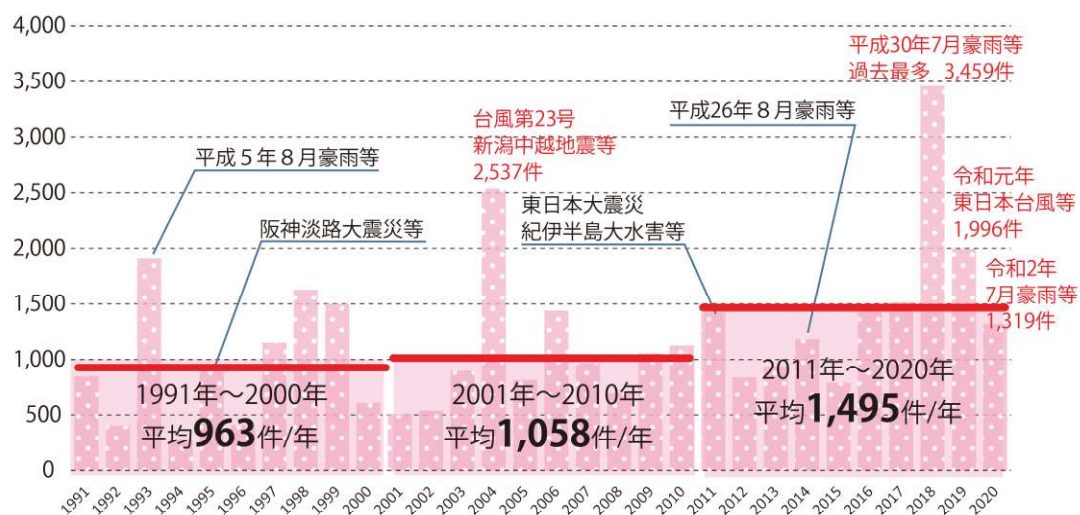


資料:国土交通省(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き)
図-グリーンスローモビリティの活用の例

4) 大規模災害への対応

近年、気候変動の進行により、水災害の激甚化・頻発化しており、平成 30 年における全国の土砂災害の発生件数は過去最多の 3,459 件となり、近年多くの土砂災害が発生している。特に令和 2 年 7 月豪雨では、37 都道府県において 961 件の土砂災害が発生しており、過去最大クラスの広域災害が記録された。

甲賀市内においても平成 25 年の台風 18 号により、多くの家屋と道路が被害を受けており、風水害をはじめとする様々な災害に対し備えていく必要がある。



資料:国土交通白書(2021)

図一土砂災害の発生件数の推移

水害写真



通常



資料:滋賀県 水害情報発信(H31)

図一平成 25 年 台風 18 号の被害状況(貴生川駅前)