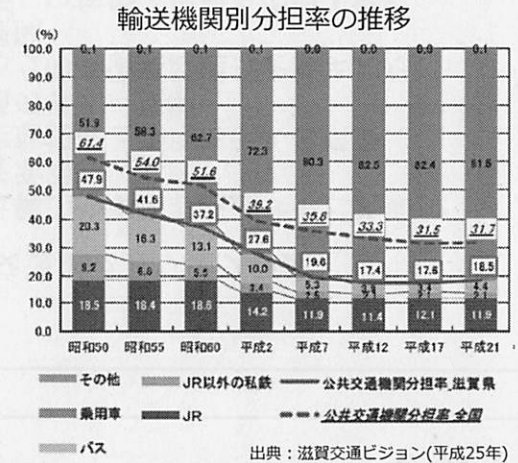


# 【地域公共交通の現状、課題および目指す方向性について】

## 現状

【公共交通ネットワークは一定形成されているが、利便性が低い地域が多い】

- 鉄道やバスによる交通ネットワークが一定形成されているが、駅またはバス停留所から300m圏外に住む人の割合は総人口の約24.5%であり、利用するために一定の距離を移動する必要がある人が多数存在。
- 運行回数が少ないなど利便性が低い路線もあり、公共交通の利用者は減少。また、運転手も不足しており、交通事業者の経営環境は厳しい。
- 県政世論調査における不満度調査において、公共交通に関する項目が9年連続でワーストであり、移動手段として自家用車への依存が高い状況。
- 自家用車依存の高まりから、公共交通利用者が減少し、運行路線や便数の削減がさらに自家用車依存を高める悪循環。



## 課題

【需要減による交通事業者の経営悪化への対応と、公共交通の利便性の向上】

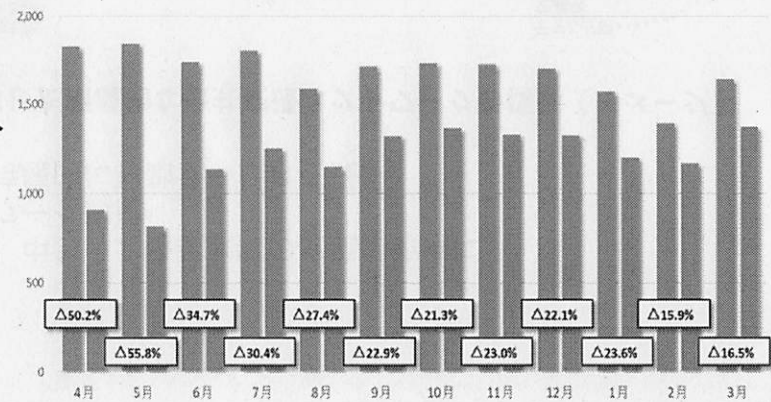
- 自家用車依存の高まり、人口減少の進行に伴う利用者の減少に加え、コロナ禍の影響により事業者の経営は極めて厳しい状況にある中、現行の事業路線を維持確保することが必要。
- 高齢者の運転免許返納の増加への対応や、移動手段の選択肢を増やすことで運転できない若年層等に対しても魅力あるまちづくりのため、公共交通の確保が必要。
- 公共交通の利便性向上と利用促進を図り、自家用車から公共交通への利用の転換が必要。

県内公共交通利用者数推移 1日当たり乗車人員(人)

旅客数	A 1965(S40)	B 1986(S61)	C 2019(R1)	C/A増減率
JR線	146,714	213,356	317,267	216.2%
私鉄線	132,348	71,599	53,081	40.1%
バス	150,942	117,992	64,301	42.6%

(資料)滋賀県統計書

乗合バス（幹線系統バス、フィーダー系統バス、コミュニティバス）の2019年と2020年比較



滋賀県交通戦略課調べ

## 目指す方向性

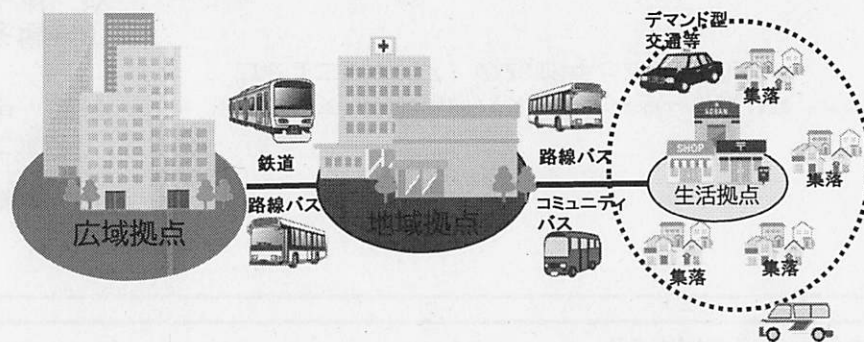
### 【鉄道、路線バスによる交通軸の形成】

- JRによる広域交流ネットワーク形成
  - ・整備が進む広域高速交通基盤と県内在来線が有機的に結合し、近畿、中部、北陸圏域間の交流結節点に。
- JR在来線、地域鉄道線と地域間系統路線バスによる地域間交通ネットワーク形成
  - ・県内各地域を公共交通が結び、県域交流をより活性化。各事業者が持続的に移動サービスを提供。県、市町は必要に応じて事業者を支援

### 【地域特性に応じた交通ネットワークの構築】

- 地域拠点を結ぶ交通ネットワーク形成
  - ・都市部は、駅、バス停を中心に、生活拠点や観光地が利便性、効率性を兼ね備えた交通手段で結合。集落から都市部へは、デマンド型交通、自動運転など、新しい技術・仕組みも導入し、交通手段を確保。
  - ・交通事業者、自治体、住民が、皆で地域公共交通ネットワークを支え、維持する。

### 地域に応じた階層的な公共交通ネットワークの構築（イメージ）



## 現在の取組

### 【鉄道、路線バスによる交通軸の維持確保】

- JR在来線の利便性向上と利用促進によるネットワーク強化
- 地域鉄道線の維持
  - ・近江鉄道沿線地域「地域公共交通計画」策定
  - ・近江鉄道の「公有民営」方式による上下分離へ移行
  - ・信楽高原鉄道等の運行維持
- 地域間系統路線バスの維持

### 【公共交通のあり方検討】

- 交通ネットワークの維持に向け、バスや多様な移動手段の活用に向けた役割を整理
- バスの運行補助や、多様な移動手段の活用、新しい技術・仕組みの導入検討への支援のあり方を整理

### 【地域の特性に応じた交通ネットワーク構築】

- 公共交通に加え、福祉輸送や事業者送迎サービス等、地域のあらゆる手段を活用
  - ・地域の移動手段の実態把握と活用モデルの構築
- 新たなデマンド型交通の導入、展開
  - ・チョイソコリゆうおうの有償実証運行を踏まえた本格運行と他地域展開
- MaaS、自動運転など新しい技術・仕組みの導入検討