

人口減少を見据えた公共交通のあり方検討協議会の検討状況について

1 協議会の開催状況

	開催日	主な議論のテーマ
第 1 回	平成 28 年 6 月 24 日	● 滋賀県の交通の現状等について
第 2 回	平成 28 年 8 月 23 日	● 公共交通の存在価値、必要性について ● 公共交通を維持するためには
第 3 回	平成 28 年 11 月 2 日	● 公共交通機関の利用促進について ● 各主体の役割について

2 本県における地域公共交通の現状と今後の予測について

1. 【公共交通の人口カバー率】鉄道駅より半径 1km 圏内およびバス停より半径 500m 圏内の人口カバー率は 91.6%。バス停より半径 300m 圏内では 75.8%。ただし、一定の運行頻度以上を対象とすると人口カバー率はさらに低下する可能性がある。
2. 【自動車の利用割合（代表交通手段）】自動車の利用は、大津、南部地域以外では 6 割を超えており、公共交通の体制が整っている大阪市や京都市と比べてその割合は非常に高い。
3. 【鉄道駅までの交通手段】大津や南部では徒歩の割合が高いが、その他の地域では自動車の割合が高く 3 割超える。
4. 【路線バス等の運行状況】民間バス事業者が運行する路線バスの撤退が進行し、湖北および湖東地域の一部では、市町が運行するコミュニティバスやデマンドタクシーのみとなっている。
5. 【将来の交通利用量】人口減少に連動して利用量も減少し、平成 52 年には南部地域以外では現在の 6~8 割の水準まで減少する。特に鉄道の落ち込みが大きい。

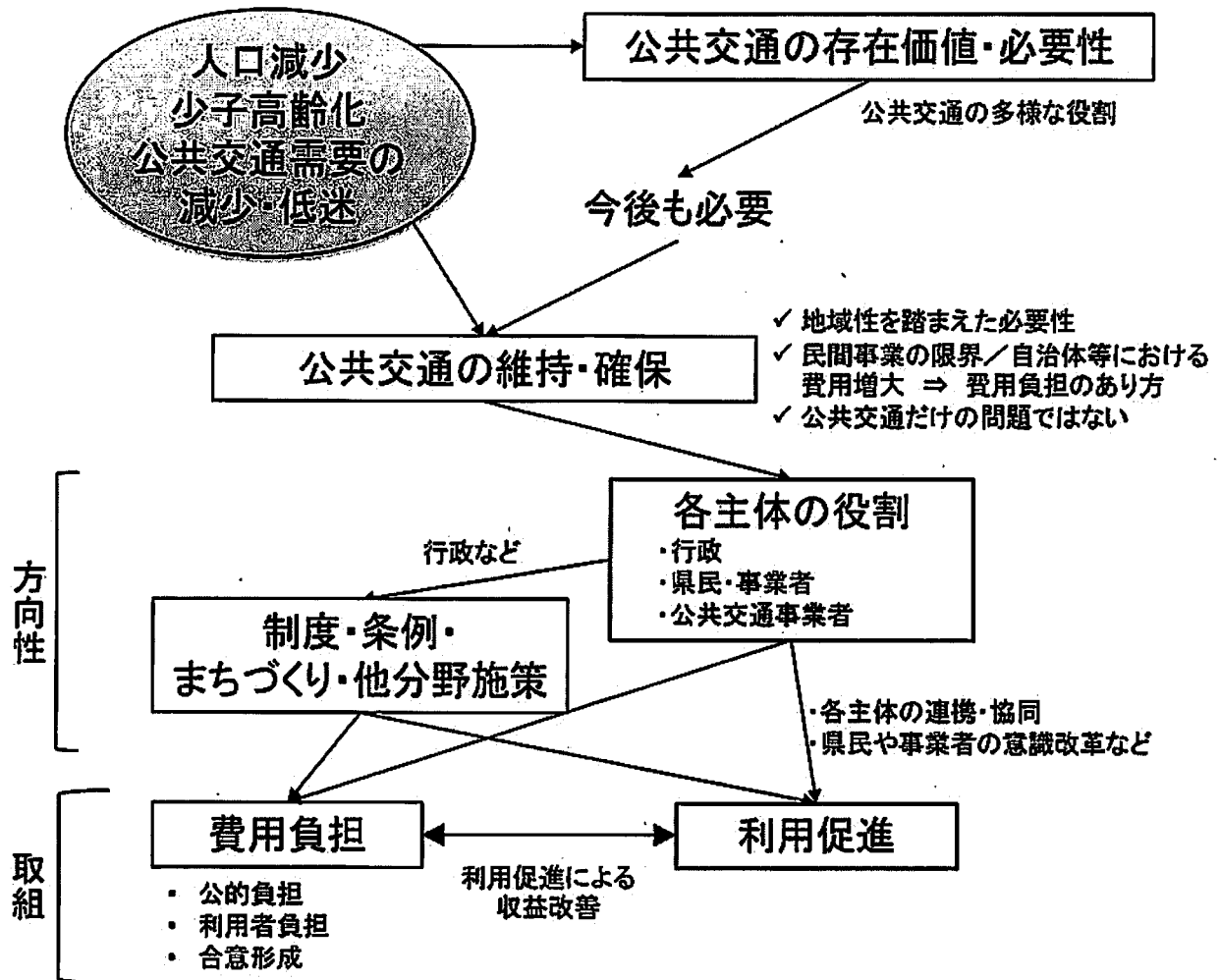
3 協議会における意見

これまでに開催した協議会における出席委員からの主な意見

項目	意見内容
公共交通の必要性・存在価値について	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要性や存在価値を考える場合には、公共交通の果たしている役割をもう一度見直すことが必要。<u>将来使うかもしれない使える環境にあることのオプションとしての効果、地域のシンボルとしての効果、その他医療費削減等のクロスセクター効果、人間関係を結びつける存在としての役割がある。</u> ● 必要性については同意が得られるであろうが、どこまでサービスを拡大し、きめ細かく提供するかについてはサービス提供側の負担の兼ね合いもあり限界がある。 ● <u>滋賀県は地域差が大きい。それぞれの地域に応じて必要性やあり方を論じるべき。</u>

<p>公共交通の維持・確保について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口が少ない集落ではデマンド交通の維持ですら困難である。人口減少によりそういう集落・地域が拡大する。 ● 大半の地域では公共交通を民間事業としてやっていくのは難しい。 ● 各地の事例をみると、公共交通のために公的な資金が投じられている。<u>公共交通に公費を投じて、公共交通の利用を促進し、維持・確保するという方法がある。</u> ● 交通だけではなく他分野との施策との連携を考えていく方法もある。まちづくりともセットで考えていくべき。 ● <u>自動車の使い方も関連する。場合によっては、生活スタイルの見直しなどにも関連する。</u> ● <u>自動車の分担率を下げるなどの数値目標を示すことを滋賀県にはやってもらいたい。</u> ● 収支率の良い市町の運行事例をヒントにするとよい。
<p>公共交通の利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 将来の人口減少の様子を把握し、何に困るのかを考えること。 ● <u>利用者目線で利便性の向上を考える。例えば、高齢者の利用しやすさ、バス停への歩きやすさ、ICカードの導入、表示案内のわかりやすさなど。</u> ● <u>少子化と高齢化とを分けて、それぞれで解決策や対策を考えるべきである。また、福祉の観点も踏まえて、考えていくべきである。</u> ● 二次アクセスなど公共交通同士の連携やネットワークの充実。公共交通と自転車との連携など公共交通全体の利用のしやすさを考えるべき。 ● <u>従来の概念や考え方を変えて利用や活用の仕方を考える。例えば、観光での利用（観光振興）、企業送迎の利用、個別ニーズに対するプライベートなサービスなど。</u> ● 公共交通が便利であることをもっとPRしたらよい。 ● 利用者の多い学校と地域とが連携できるとよい。
<p>各主体の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>民間事業者だけで支えることができないのであれば、各主体が役割を担っていく必要がある。県民の意識改革も必要である。</u> ● <u>維持していくための経費を誰が負担するのかが問題。公的資金を投じるのか、地元市町が事業者と一緒にやらなければならないのか、こうした点を議論すべき。</u> ● <u>費用を負担するだけでなく公的な機関が事業リスクを負うくらいの覚悟が必要である。</u> ● 人口そのものが減ってきているなかで利用促進だけで問題解決するのは現実的に難しい。

(参考) 議論の相関イメージ



4 今後の検討スケジュールについて

(1) 今後の主な議論のテーマ

- ・ 各主体の役割
- ・ 費用負担 など

(2) 協議会開催予定

- ・ 第4回協議会 平成29年1月
- ・ 第5回協議会 平成29年3月 ⇒ 年度内に協議会としてのとりまとめ

滋賀県における将来交通利用量予測結果(鉄道・バス)

このまま人口が減少すると、鉄道とバスの需要はどの程度減少するのか？

※H22パーソントリップ調査結果と人口問題
研究所の将来人口予測結果から試算

現在H22の市町別男女別年齢階層別
利用者数(鉄道・バス)

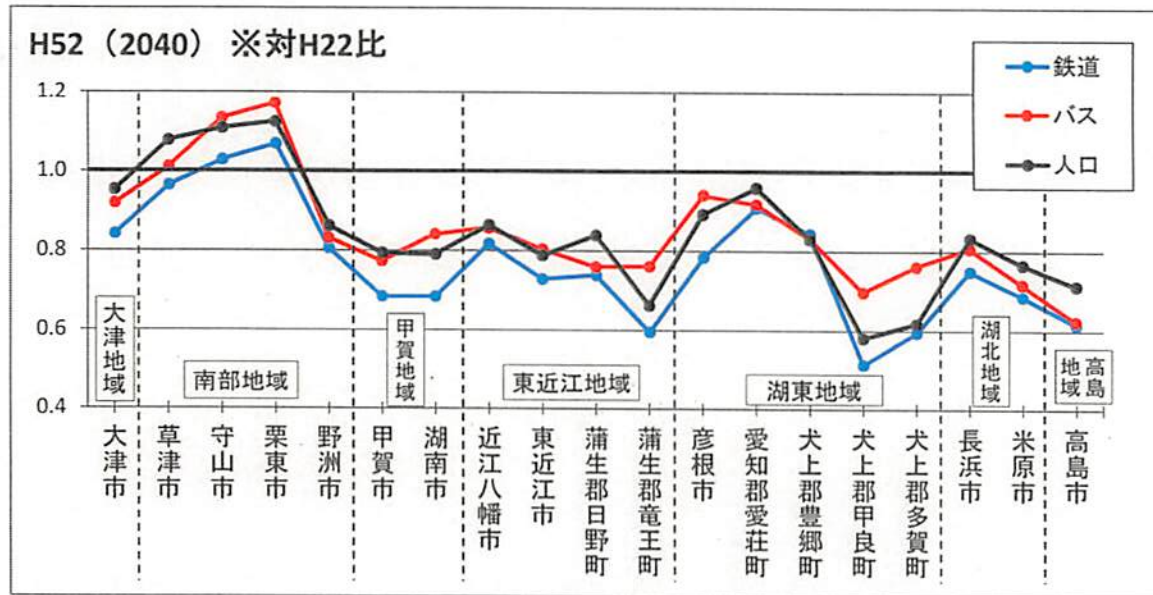
市町別男女別年齢階層別
の人口の伸び率

公共交通のサービス水準
の変化は考慮せず

将来H52の市町別男女別年齢階層別
利用者数(鉄道・バス)

▼結果

- バスより鉄道の方が減少幅が大きい。
通学・通勤世代の人口減少が大きく響いている。
- バスは人口減少と同等の減少幅。
- 地域別では、湖南地域以外の減少率
が高く、平成52年(2040年)には現在の
6~8割の水準まで減少。



鉄道利用者数: 代表交通手段の利用(トリップ)
バス利用者数: 代表交通手段+端末交通手段の
利用(トリップ)