

滋賀地域交通ビジョン素案について

1 概要

本県の地域交通を取り巻く社会環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな生活スタイルの浸透や、新しい技術・仕組みの実装が進むなど、近年大きく変化している。

このような中で、利用者の減少、運転手不足に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域交通の維持は困難な状況にあることから、「重要な社会インフラ」である地域交通の将来にわたる維持・活性化に向け、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」滋賀の地域交通の実現を目指す、「滋賀地域交通ビジョン」を策定する。

2 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた県民等との対話の結果

別添資料1<滋賀の公共交通未来アイデア会議について>のとおり(スライド1~)

3 滋賀地域交通ビジョン素案

別添資料2<滋賀地域交通ビジョン(素案)概要版>のとおり(スライド23~)

4 これまでの経過および今後の主な予定

※適宜、県議会へ検討状況を報告・議論

令和5年

7月~10月 滋賀の公共交通未来アイデア会議(県民トーク、県民フォーラム)

12月20日 第4回 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会
(予定) ・「ビジョン素案」について

令和6年

1月 パブリックコメント

2月 第5回 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会
・「ビジョン案」について

滋賀の公共交通未来アイデア会議について

土木交通部交通戦略課

1



Mother Lake
Goals
変えよう、あなたと私から



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です

3 すべての人に
健康と福祉を



5 ジェンダー平等を
実現しよう



11 住み続けられる
まちづくりを



13 気候変動に
具体的な対策を



17 パートナーシップで
目標を達成しよう



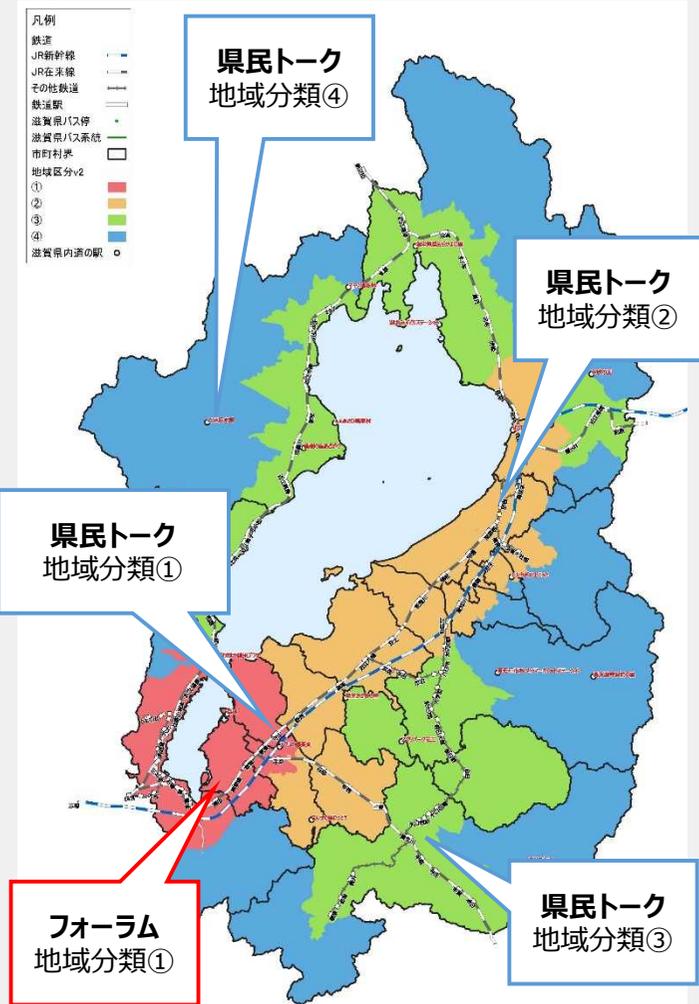
1

滋賀の公共交通未来アイデア会議の概要（1）

- 目指す地域交通の姿等について、県民の意見やアイデアをいただく活動として「滋賀の公共交通未来アイデア会議（「県民トーク」、「県民フォーラム」）を開催

イベント		県民トーク				県民フォーラム
形式		<ul style="list-style-type: none"> ・職員が各施設へ出向き、タブレットを持って「将来の公共交通として求めるレベル」、「公共交通の問題点や課題」、「費用負担の方法の意向」等をアンケート形式で来訪者と対話 ・時間のある方には動画「SHIGA SMART ACCESS 2040S」を視聴いただき、公共交通の課題を解決するための望む施策等についても意見聴取 				<ul style="list-style-type: none"> ・県民トークの結果等を踏まえ、県民同士でも意見交換する
	地域分類	①	②	③	④	①
開催地	エリア	湖南	湖東	甲賀	湖西	湖南
	施設種類	病院	商業施設	商業施設	道の駅	商業施設
	名称	滋賀県立総合病院	イオンタウン彦根	アル・プラザ水口	道の駅 かつき新本陣	イオンシネマ草津
主なターゲット層		通院患者およびその家族	若年層 ファミリー層	ファミリー層 車利用者	車利用者	県民全体 (WEB併用)

※県民トークは上記4箇所とは別に県内市役所・町役場庁舎でも実施（全19回）
 ※その他、高校生、大学生、交通事業者とも対話を実施



滋賀の公共交通未来アイデア会議の概要（2）

概要

- **実施時期** : 令和5年7月18日(月)～令和5年10月28日(土)
- **実施内容** : 属性、公共交通の利用状況、必要性に対する意向、費用負担意向等を把握
- **実施形式** : ①県民トーク（対面）
 ※滋賀県内各地で施設訪問者に対し、アンケート形式でヒアリングを実施
 ②県民フォーラム（対面＋WEB）
 ※イオンシネマ草津を会場に、参加者がアイデアを共有するフォーラムを開催
 ③アンケート（WEB）
 ※ポスター・チラシ上に二次元バーコード掲載

○ 実施結果 :	①	1,006名
	②	350名
	③	235通

県民トーク実施場所：県内19市町役場、道の駅くつき新本陣、アル・プラザ水口、イオンタウン彦根、滋賀県立総合病院

▼ポスター



県民トーク

①概要

【県内4箇所】

日時	場所	回答数
7/30(日) 8:00~12:00	道の駅くつき新本陣	101
8/9(水) 10:00~17:00	アル・プラザ水口	54
8/11(金) 10:00~17:00	イオンタウン彦根	74
8/25(金) 9:00~16:00	滋賀県立総合病院	71
合計		300

▼道の駅くつき新本陣



▼アル・プラザ水口



▼イオンタウン彦根



▼滋賀県立総合病院



【県内市役所・町役場庁舎】

日時	場所	回答数
7/18(火)9:00~16:00	守山市役所	54
7/25(火)9:00~16:00	長浜市役所	54
7/27(木)9:00~15:00	甲良町役場	22
8/1(火)9:00~16:00	東近江市役所	50
8/3(木)9:00~16:00	甲賀市役所	51
8/8(火)9:00~15:00	竜王町役場	18
8/22(火)9:00~16:00	愛荘町役場	18
8/24(木)9:00~16:00	米原市役所	37
9/5(火)9:00~16:00	近江八幡市役所	56
9/7(木)9:00~16:00	栗東市役所	30
9/19(火)9:00~16:00	高島市役所	41
9/20(水)9:00~16:00	草津市役所	41
10/10(火)9:00~16:00	大津市役所	41
10/12(木)9:00~16:00	湖南市役所	24
10/17(火)9:00~16:00	日野町役場	18
10/18(水)9:00~16:00	彦根市役所	39
10/19(木)9:00~16:00	野洲市役所	29
10/24(火)9:00~16:00	多賀町役場	14
10/26(木)9:00~16:00	豊郷町役場	17
合計		654

その他県内高校など 計52件

県民トーク

①概要 対話状況

▼守山市役所



▼道の駅くつき新本陣



▼甲賀市役所



▼イオンタウン彦根



県民トーク

①概要 質問一覧

【県内居住者①】

Q1 あなたにとって公共交通は必要ですか？

- ①必要である
- ②必要でない

Q2 なぜ必要なのか、当てはまるものを選択ください（複数選択）

- ①自身が公共交通を使うから
- ②日常的に関わりがある親族が公共交通を使うから
- ③自身や親族は使わないが他の人にとって必要と思うから
- ④その他

Q3 なぜ必要でないか、その理由を教えてください

- ①公共交通を使わないから
- ②公共交通を使うが、無くても困らないから
- ③その他

Q4 あなたが日常的に関わりがある親族の中で公共交通を利用している人を選択ください（複数選択）

- ①配偶者②兄弟・姉妹③子供④父母・祖父母
- ⑤孫⑥その他の親族

Q5 公共交通の主な利用目的を選択ください

- ①通勤②通学③通院④福祉⑤レジャー⑥買物
- ⑦習い事⑧食事⑨その他

Q6 公共交通があることで可能となっている、助かっている具体例について教えてください

- 例) 子供が遠くの学校に通うことができている
- 例) 親の通院で送迎しなくて済んでいる
- 例) 公共交通で帰れるので、通勤先等、外でお酒を嗜むことができる

Q7 [現在の影響] [将来の影響] を踏まえた上であなたにとって公共交通は必要ですか？

※公共交通がなくなることによる影響

[現在の影響]

親族の通学や通院、習い事等で公共交通の代わりとして

- ・自身等が送迎する必要が出てくる（自身の負担増）
- ・タクシー等の公共交通より割高な移動手段を利用する必要が出てくる（コスト増）

[将来の影響]

自身が自家用車等の移動手段が使えなくなった場合に

- ・親族等に送迎してもらう必要が出てくる（親族の負担増）
- ・タクシー等の公共交通より割高な移動手段を利用する必要が出てくる（コスト増）

- ①必要である
- ②必要でない

Q8 なぜ必要でないか、理由をお答えください

- ①負担増やコスト増の影響よりも公共交通以外の移動手段（自家用車等）のメリットの方が大きいと思うから
- ②負担増やコスト増の影響よりも公共交通を使うことによるデメリットの方が大きいと思うから
- ③現在の移動手段以外の移動は考えられないから
- ④その他

Q9 多面的な効果を踏まえて、あなた自身が利用するかどうかに関わらず公共交通の必要性についてお答えください

「公共交通がもたらす多面的な効果」

公共交通は目的地までの移動を確保するだけでなく、地域に住み続けたいと考える人の増加や環境負荷軽減等、多面的な効果をもたらすものです。こうした多面的な効果を加味すると、営業収益が少ない場合であっても費用を上回る価値を発揮している可能性があることから、公共交通の必要性はこの効果を踏まえて検討する必要があります。

- ①必要と思う
- ②どちらかと言えば、必要と思う
- ③どちらかと言えば、必要でないと思う
- ④必要でないと思う

県民トーク

①概要 質問一覧

【県内居住者②】

Q10 動画※のような将来になった場合の公共交通の利用意向についてお答えください

- ①積極的に利用する
- ②どちらかと言えば、利用する
- ③どちらかと言えば、利用しない
- ④利用しない

※動画概要はスライド11に記載

Q11 動画を踏まえ、将来の公共交通として望ましいレベルについてあなたの考えをお答えください

- ①現状よりもサービスレベルが下がって良い
- ②現状維持
- ③動画までは不要だが今よりもサービス向上
- ④動画と同程度・それ以上のサービスレベル

Q12 サービス向上に向けて、現状の公共交通におけるあなたが思う問題点・課題をお答えください。また、その問題点・課題を解決するために望む施策をお答えください。

※路線名や地域等、より具体的かつ詳細にお答えください。
※身近な公共交通の問題点・課題など、公共交通に対して思うことをお書きください。

- 例) ●●路線は●●病院へのアクセスとして重要な路線であるが、3時間に1本しか走っていないため、運行本数を増やすべき
例) ●●路線は、利用者が少ないものの、廃止すると自動車以外で移動できなくなるため、人が住みにくくなり、●●集落が一層衰退する懸念があるため、●●路線は存続すべき

Q13 これらの状況を踏まえ、公共交通の維持・活性化に対してあなたができる行動についてお答えください（複数選択）

- ①公共交通を利用する、もっと利用する
- ②公共交通維持・活性化のために新たに負担する
- ③現在と行動を変えない
- ④その他

Q14 新たな負担が必要となった場合に負担の方法について、どのような方法が望ましいか選択ください（3つまで）

※乗車前払い負担とは、利用有無に関わらず一定額の乗車券を県民等に予め購入してもらうものです。
日頃公共交通を利用していない人にも購入してもらうなど、予め決まった金額の財源が確保でき、負担した分の公共交通を利用すれば負担分が相殺される仕組みとなります。

- ①運賃値上げによる負担（値上げ分が新たな負担）
- ②乗車前払い負担（事前の乗車券購入費分が新たな負担）
- ③公共交通利用者に対するの税負担
- ④県民全員に対するの税負担
- ⑤県民および県外来訪者に対するの税負担
- ⑥企業に対するの税負担
- ⑦ふるさと納税を活用した負担
- ⑧その他

Q15 負担する場合の許容額（現状に対して追加で支払っても良いと思う上限額）について以下から選択ください

- ①100円/月増（年間1,200円）
- ②300円/月増（年間3,600円）
- ③500円/月増（年間6,000円）
- ④1,000円/月増（年間12,000円）
- ⑤1,500円/月増（年間18,000円）
- ⑥2,000円/月増（年間24,000円）
- ⑦3,000円/月増（年間36,000円）
- ⑧上記以上

県民トーク

①概要 質問一覧

【県外居住者】

Q1 滋賀県へ来訪する主な目的について選択ください

- ①通勤②通学③観光・レジャー④通院⑤福祉
⑥習い事⑦買物⑧食事⑨業務⑩その他

Q2 滋賀県へ来訪する主な手段について選択ください

- ①鉄道②高速バス③路線バス④自動車
⑤自転車⑥徒歩⑦その他

Q3 滋賀県への来訪頻度について選択ください

- ①ほぼ毎日②週に3～4日程度③週に1～2日程度
④月に数日程度⑤年に数日程度⑥ほとんどない⑦全くない

Q4 滋賀県の公共交通の状況※をご覧くださいましたが、あなたのお住まいの地域など、全国的に同様の状況となっています。これらの公共交通のおかれている状況について、認知状況をお選びください。

- ①知っていた
②聞いたことがある程度
③知らなかった

Q5 滋賀県においても、公共交通の存続が厳しい状況にあります。このような状況の中、現在、滋賀県では県内の公共交通の維持・活性化のために新たな負担について議論をしているところですが、滋賀県の新たな負担の議論について認知状況をお選びください。

- ①知っていた
②聞いたことがある程度
③知らなかった

Q6 滋賀県の公共交通の維持・活性化のために新たな負担を求めることに対してどのように思いますか ※滋賀県の来訪時等に負担が発生するものとし、あなたが負担する立場にある状況を想定してお答えください。

- ①一部負担しても良いと思う
②一部負担はどちらかと言うと、しても良いと思う
③一部負担はどちらかと言うと、しても良いとは思わない
④一部負担はしても良いとは思わない
⑤一部負担はしても良いとは思わないが、負担はやむを得ない

Q7 一般的に国民や企業等から、公共交通の維持・活性化のために新たに負担してもらうことについての考えをお答えください ※あなたが生活している地域で負担する立場にある状況を想定してお答えください

- ①賛成である
②どちらかと言うと、賛成である
③どちらかと言うと、反対である
④反対である
⑤反対であるが、負担はやむを得ない
⑥わからない

※滋賀県の公共交通の状況 事前提示内容

○負のスパイラル

自家用自動車へのシフトや少子高齢化による人口減少等により、利用者が減少し、その結果、交通事業者の経営状況は厳しくなり、サービス水準の低下が進み更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。

○赤字状況

公共交通の輸送人員は減少しており、また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています。このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

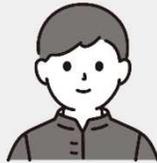
○補助金の状況

県内の公共交通に対しては、既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持ができています。

県民トーク

①概要

対話例



公共交通があることで遠くの高校に通学できる。彦根発米原方面行の始発電車の時刻が遅いので、早くしてほしい。(男性・10代)



出張時に使うため公共交通は必要。職場は公共交通を使わなくても通える距離だが、同僚たちは8割公共交通を利用しており、駅から徒歩20分ほどの距離で苦勞している。公共交通が使いやすければ車を手放す選択肢はある。公共交通の充実のためには、車利用者への負担が良いのでは。(男性・30代)



移動手段としては電車を選択したい。公共交通があることで子どもが通学に利用しており、自身も飲み会の帰りに利用している。事故の発生時に長時間待たされること、密になりやすい点が気になる。(女性・30代)



公共交通を利用すると移動時に寝ていられるのが便利。ただベビーカーの利用はしづらく、運行本数も少ない。(女性・30代)



公共交通は必要だとは思いますが、中途半端にバスがあるから使い勝手が悪いと不満が出るし経費もかかる。新たな税は負担したくない、国が負担するべきである。(男性・50代)



足が悪く、デマンドは利用できないが通院でタクシーを呼んでも空きがなければ来ないので利用できない。通院や市役所などの足になる路線バスは最低限必要であり、もっとお年寄りや不自由な人にやさしい公共交通にしてほしい。(女性・70代)

県民トーク

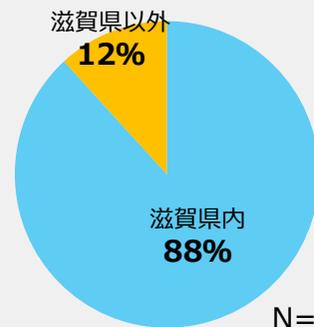
②対話結果 回答者属性等

- 回答者のうち県内居住者が8割以上で、年代は県内・県外居住者ともに40,50代が多い
- 公共交通の利用頻度は、県内居住者は年に数日程度以下が半数以上

【回答者属性（県内・県外共通）】

▼居住地

【全体】



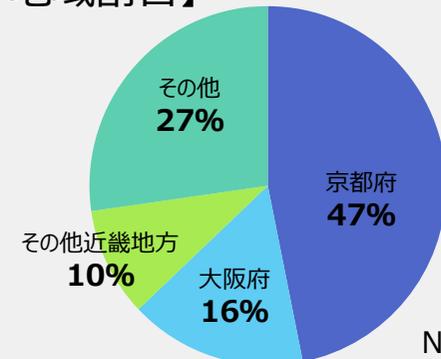
N=1,220

【県内地域割合】



N=1,075

【県外地域割合】

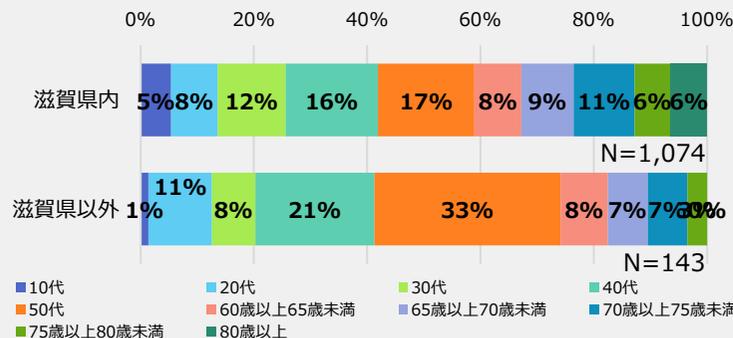


N=141

大津地域・湖南地域（大津市・草津市・守山市・栗東市・野洲市）、甲賀地域（甲賀市・湖南市）、東近江地域（近江八幡市・東近江市・日野町・竜王町）、湖東地域（彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）、湖北・高島地域（米原市・長浜市・高島市）

その他近畿地方（兵庫県・奈良県・和歌山県）

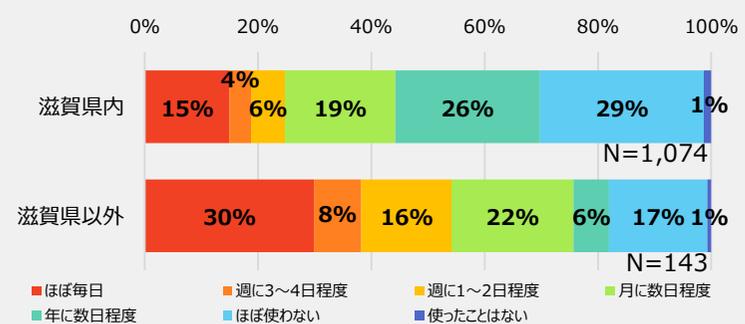
▼年代



N=1,074

N=143

▼公共交通の利用頻度



N=1,074

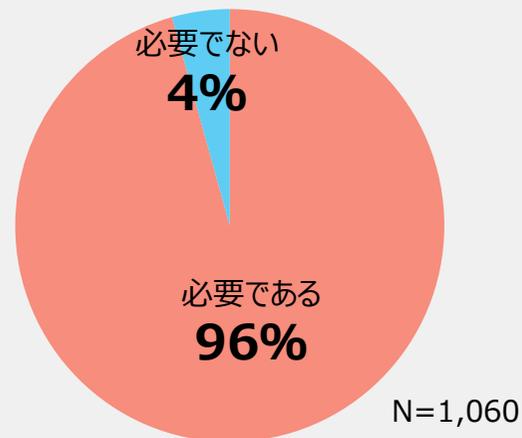
N=143

県民トーク

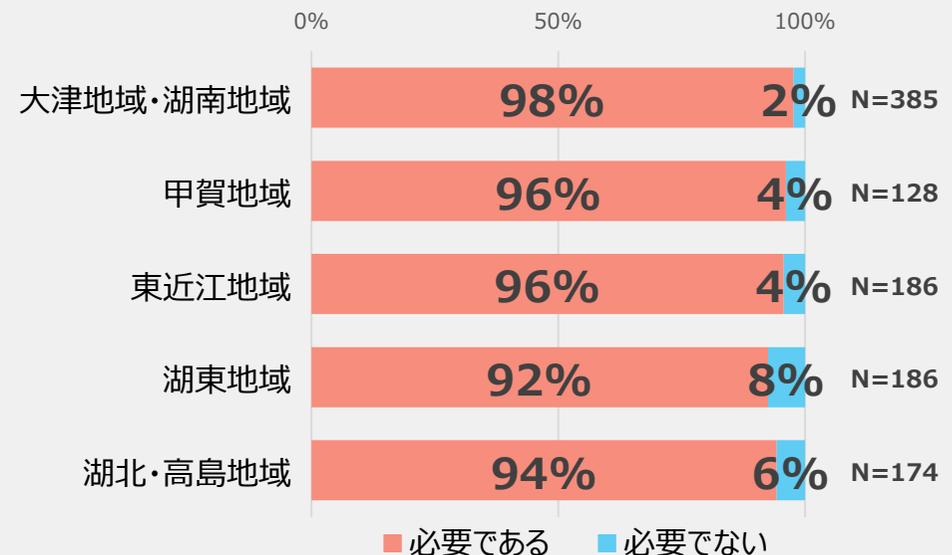
②対話結果 県内居住者 公共交通の必要性

●公共交通の必要性は全ての地域において9割以上が「必要である」と回答し、その理由としては「自身が公共交通を使うから」が約7割

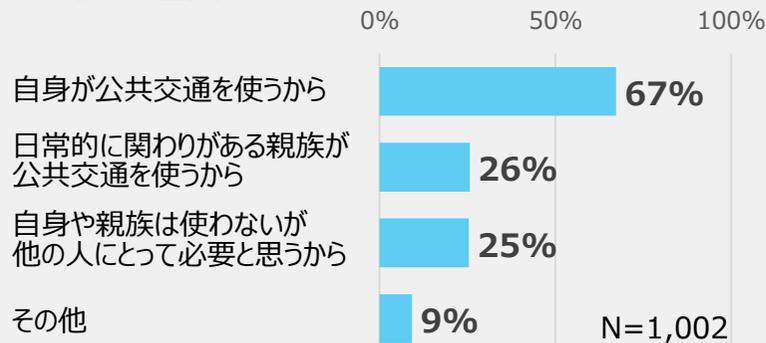
▼公共交通の必要性（全体）



▼公共交通の必要性（地域別）



▼必要な理由



▼公共交通があることで実現できている具体例

- 遠くに出かけるときに便利・楽
- 出かけた先でお酒を飲むことができる
- 運転免許を持っていない人や免許を返納した人にとって必要
- 通勤・通学の選択肢が広がる

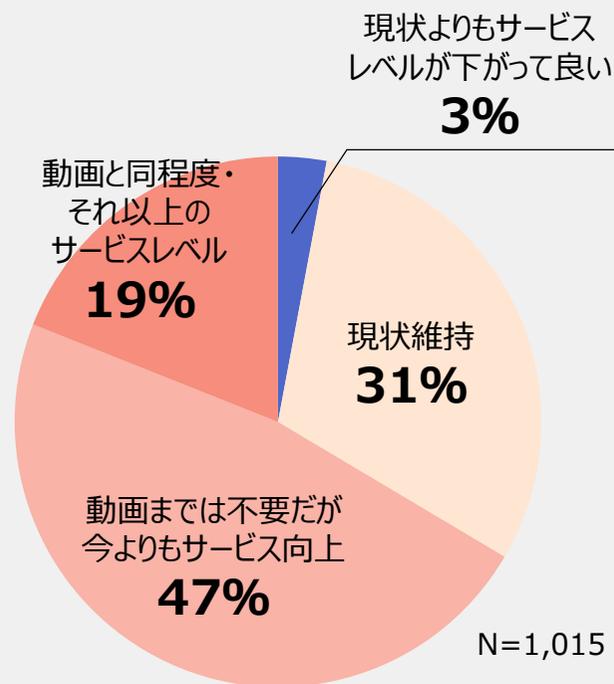
等

県民トーク

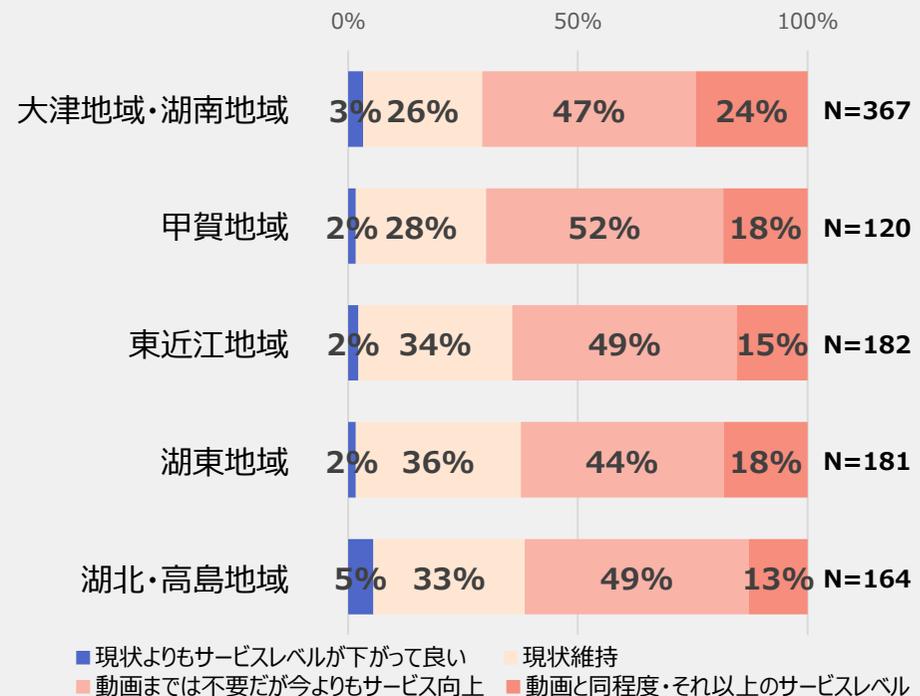
②対話結果 県内居住者 将来の公共交通の意向

●将来の公共交通として、湖東地域以外は「動画※までは不要だが今よりもサービス向上」を求める割合が最も多い

▼将来の公共交通として求めるレベル



▼将来の公共交通として求めるレベル（地域別）



※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」

滋賀県の2040年代における理想的な交通の将来像のイメージを共有するため、地域4分類別に描いた動画をアンケート時に再生

▶動画キャプチャ

左：都市部（地域①）

右：郊外2（地域④）

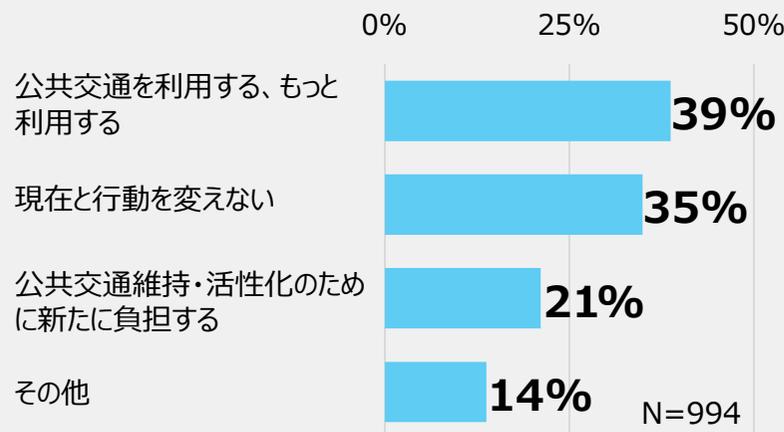


県民トーク

②対話結果 県内居住者 行動意向

●公共交通の状況を踏まえた意向としては、全体では「公共交通を利用する・もっと利用する」が最も多いが、地域により異なる

▼公共交通の状況を踏まえた行動意向

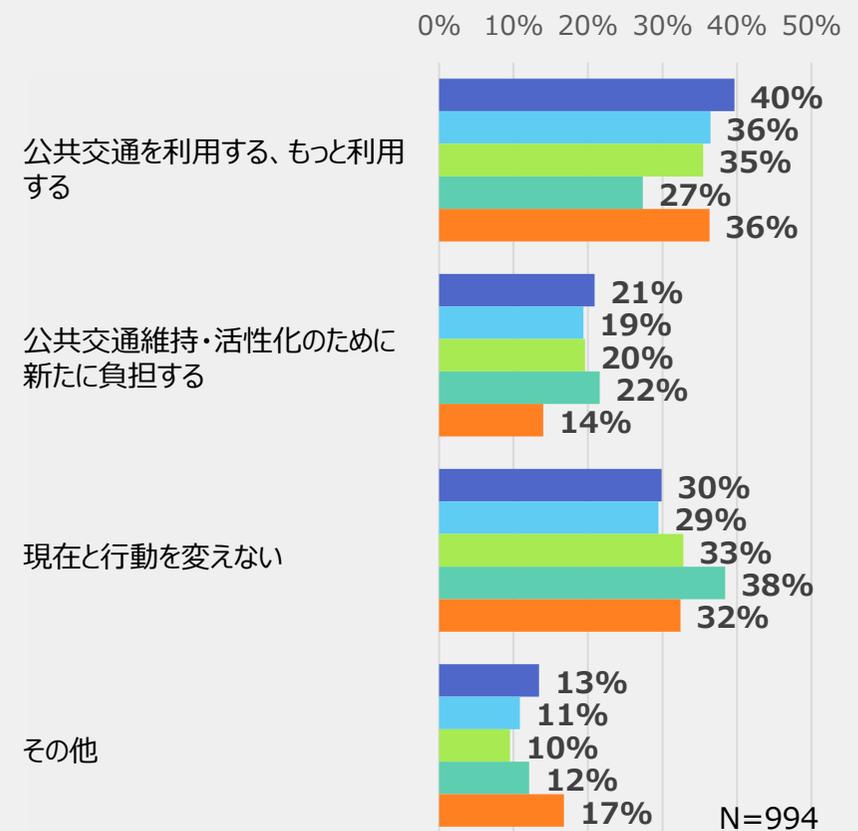


▼公共交通の状況を踏まえた行動意向 (その他：自由記述)

- 運賃が下がれば利用する
- 運行本数が増えるならば利用する
- 高齢者の免許返納後のことを考えると公共交通の維持は重要

等

▼公共交通の状況を踏まえた行動意向 (地域別)



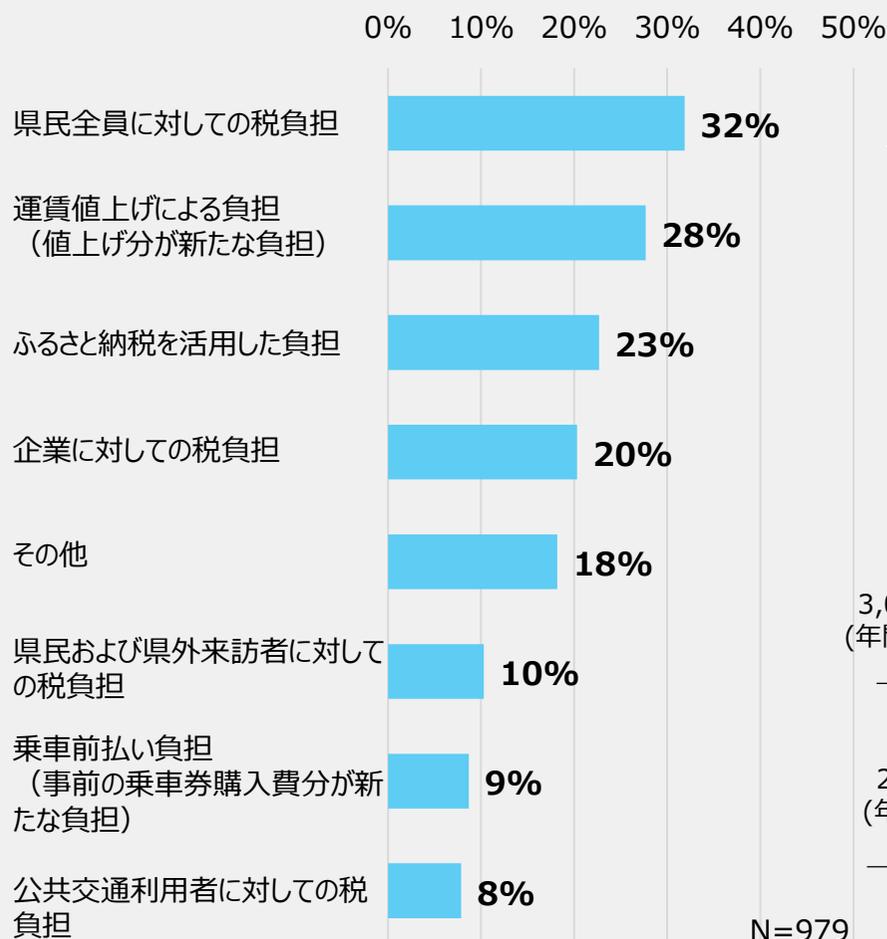
■ 大津地域・湖南地域 (N=388) ■ 甲賀地域 (N=129)
■ 東近江地域 (N=189) ■ 湖東地域 (N=190)
■ 湖北・高島地域 (N=179)

県民トーク

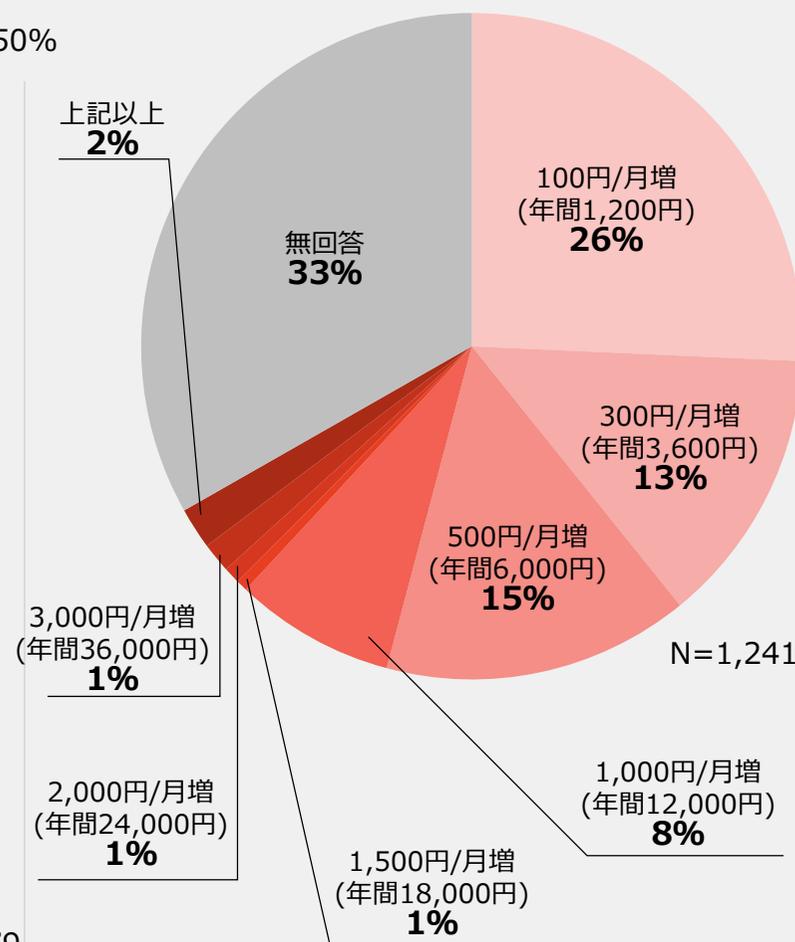
②対話結果 県内居住者 費用負担の意向

●公共交通への新たな費用負担方法は「県民全体に対しての税負担」が最多であり、許容額は「無回答」が約3割と最も多く、次いで100円/月増が約3割

▼公共交通への新たな費用負担方法の意向



▼負担に対しての許容額

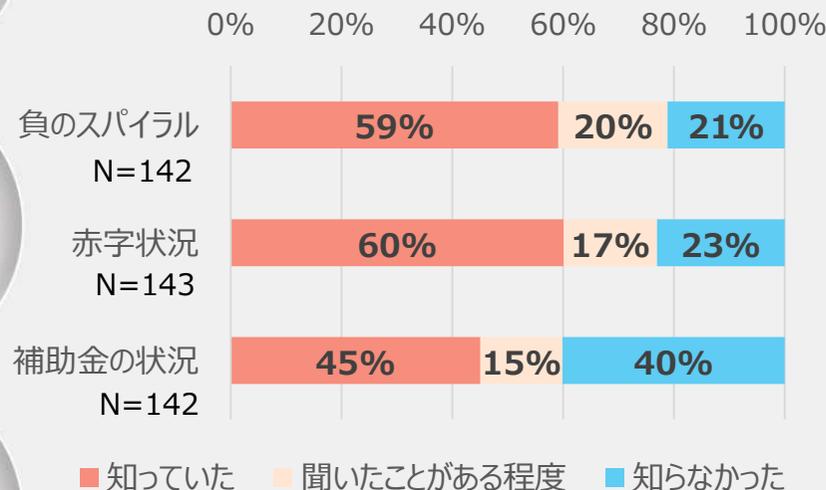


県民トーク

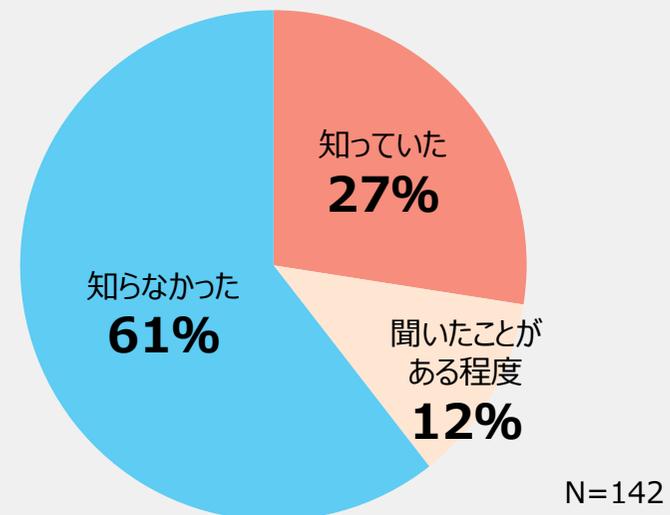
②対話結果 県外来訪者 公共交通の認知度

●公共交通が置かれている状況は過半数が聞いたことがある・知っていたと回答する一方、公共交通の議論は約7割が知らなかったと回答

▼公共交通がおかれている状況の認知度



▼滋賀県での公共交通の議論に対する認知度



【事前提示内容】

○負のスパイラル

自家用自動車へのシフトや少子高齢化による人口減少等により、利用者が減少し、その結果、交通事業者の経営状況は厳しくなり、サービス水準の低下が進み更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。

○赤字状況

公共交通の輸送人員は減少しており、また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています。このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

○補助金の状況

県内の公共交通に対しては、既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持ができています。

県民トーク

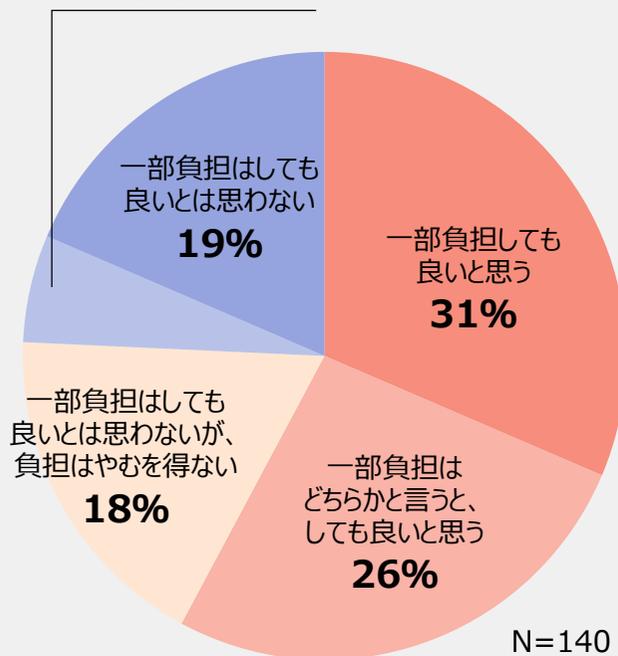
②対話結果 県外来訪者 費用負担の意向

- 県外来訪者のうち、滋賀県来訪時の費用負担を7割以上が許容
- 国民や企業等への公共交通維持・活性化のための新たな負担を6割以上が許容

▼滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向

一部負担はどちらかと言うと、
しても良いとは思わない

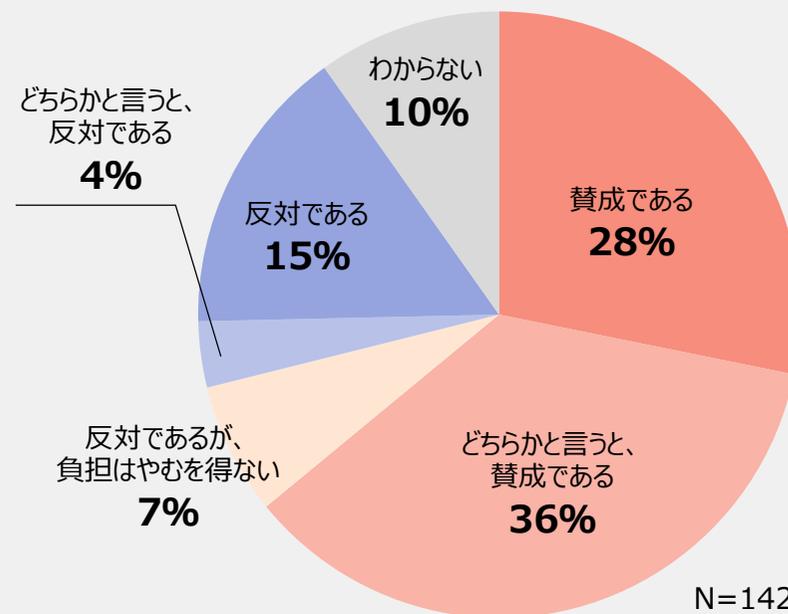
6%



▼国民や企業等へ公共交通維持・活性化のために新たな負担を求めることに対する意向

どちらかと言うと、
反対である

4%

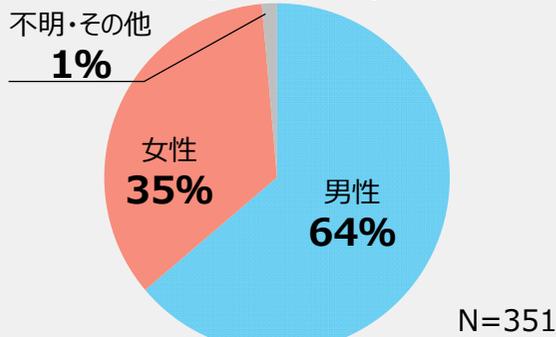


県民フォーラム

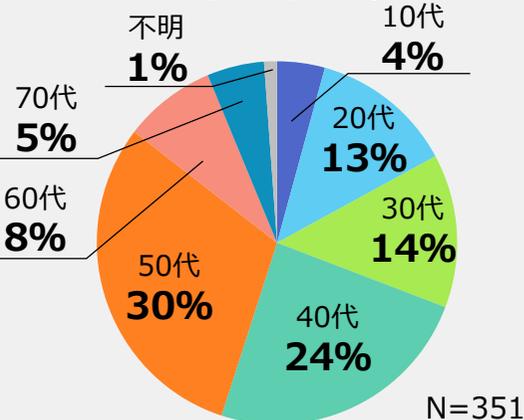
①概要

- **実施日時**：令和5年10月28日(土) 13:00~15:00
- **実施場所**：イオンシネマ草津
- **実施形式**：対面（上限300人）+WEB
※オーディエンスインタラクショントール「Slido」を活用し、対面・WEBともに参加者からの意見を募集集約
- **参加者数**：計351名（対面 253名、WEB 98名）

▼参加者属性（性別）



▼参加者属性（年代）



▼フォーラム実施状況



【Slidoを用いた意見募集】

- Slidoとは：二次元バーコードからスマホでいつでも匿名で回答出来るシステム
- 常時質問・感想を回答出来る他、発表の合間に投票を行い登壇者と聴衆の対話に寄与

▼Slidoの使い方説明スライド

滋賀の公共交通 ご意見をいただくために
未来アイデア会議

◆Slidoの使い方

- 会場参加の方
⇒受付でお配りした案内用紙又はスライド画面右上の二次元バーコードから読み取って回答をお願いします
- オンライン参加の方
⇒スライド画面右上の二次元バーコードから読み取り回答をお願いします

【注意事項】
・二次元バーコードを読み込んだあとは、画面を閉じないでください（閉じた場合、回答が保存されないのであります。その場合は、最初から回答をお願いします）
・回答の際は、ブラウザのプライベートモードをオフにしてください（回答が保存されないのであります。）

「Q&A」
ご意見・ご質問をいつでもお送りいただけます！

「Polls」
進行に沿って投票を行います（画面は自動で切り替わります）
回答は匿名で、いつでも編集可能ですので、ぜひご意見をお送りください！

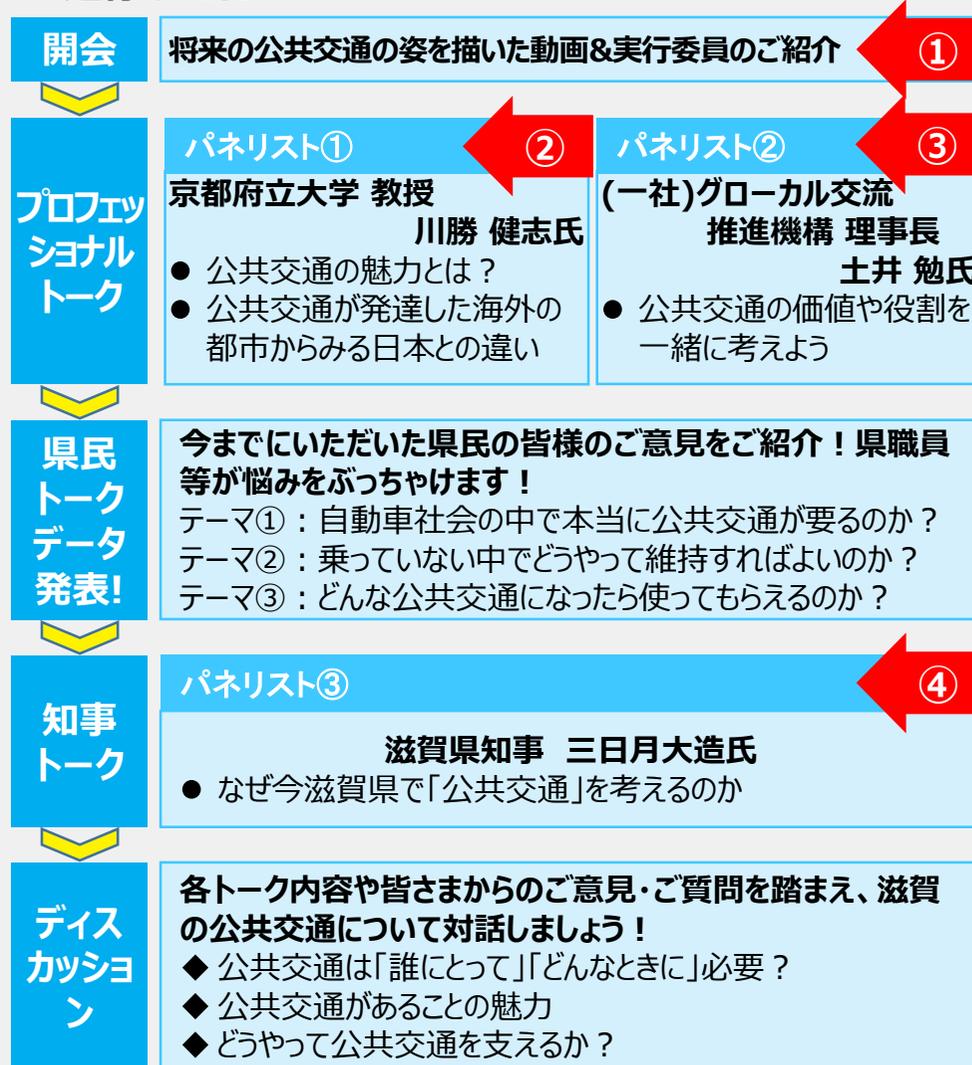
さっそくテスト（Polls）をしてみましょう！

県民フォーラム

②進行

●進行に応じて計4回の投票機会を設定する他、自由意見も募集

▼進行の流れ



▼Slido質問項目

- ① 今日どの交通手段で会場まで来ましたか？（複数選択可）**
1. 徒歩
 2. 自転車
 3. バイク(自動二輪・原付)
 4. 自動車
 5. タクシー
 6. バス
 7. 鉄道
 8. その他
- ② 動画※を踏まえて、あなたが思う将来の公共交通の望ましいレベル**
1. 現状よりもサービスレベルが下がって良い
 2. 現状維持
 3. 動画までは不要だが今よりもサービス向上
 4. 動画と同程度・それ以上のサービスレベル
- ③ 公共交通は、誰に・どんなときに必要だと思いますか？（自由記述）**
- ④ どのような“まち”で暮らしたいですか？そのために、どんな公共交通を望みますか？（自由記述）**

※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」（スライド11と同じ）

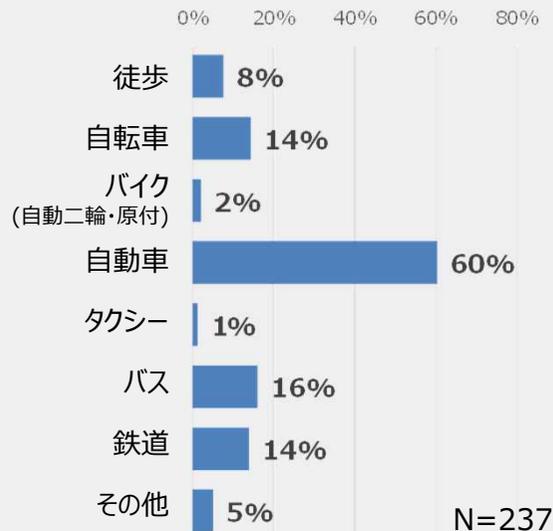
そのほか、フォーラムを通して公共交通に対する質問・疑問やアイデア等自由意見を募集

県民フォーラム

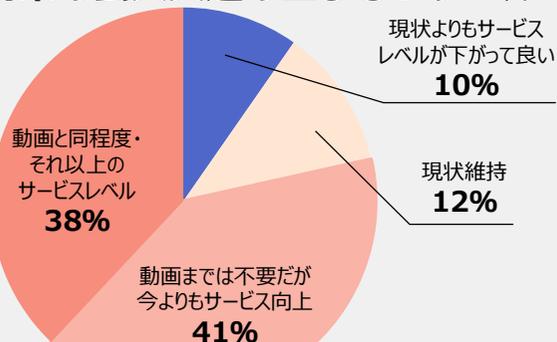
③意見交換 (Slido) 1/2

●投票は設問あたり100件以上、自由意見は300件以上の回答が得られた

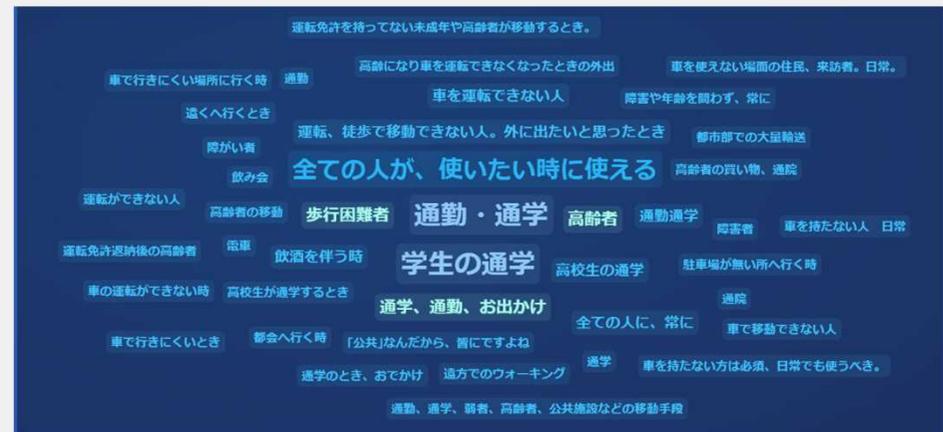
①今日はどの交通手段で会場まで来ましたか？（複数選択可）



②動画を踏まえて、あなたが思う将来の公共交通の望ましいレベル

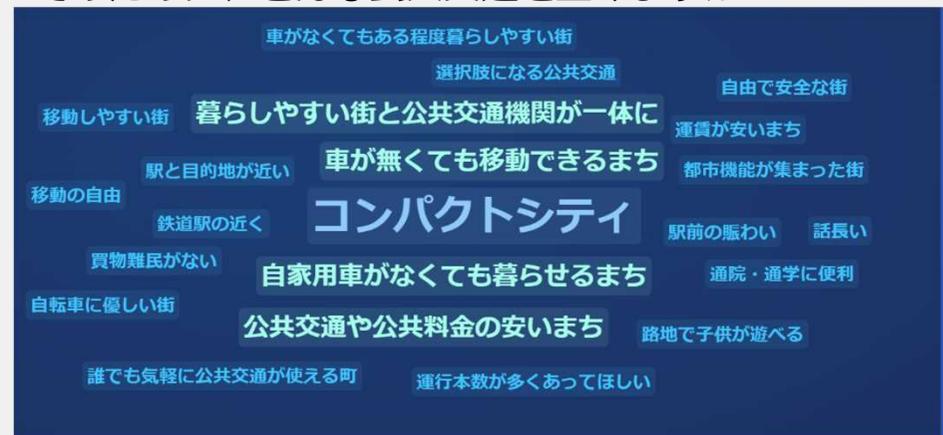


③公共交通は、誰に・どんなときに必要だと思いますか？



N=138

④どのような“まち”で暮らしたいですか？
そのために、どんな公共交通を望みますか？



N=108

※③④では、文章中に多く共通する短い語句や人気のある投稿ほど大きく表示される

県民フォーラム

③意見交換 (Slido) 2/2

▼自由意見投稿状況

総投稿数	384件
フォーラム表示投稿数 ※総投稿数のうち、フォーラム中に画面に 掲示した投稿数	302件 (79%)
一意の投稿者数 (同一ID除外) ※ID空欄は1名としてカウント	136人以上

▼投稿内容抜粋



公共交通の維持には、都市計画としっかりと連携させる必要がある。都市機能や居住の集積とセットで考える必要があるのでは。



交通事業者の立場から、運転者のなり手が圧倒的に不足している。この問題も避けて通れないのではないかと。



交通税は負担が大きい。ライドシェアの導入、道路整備のための税金を公共交通維持に回すなど、増税以外の手段を考えるべき。

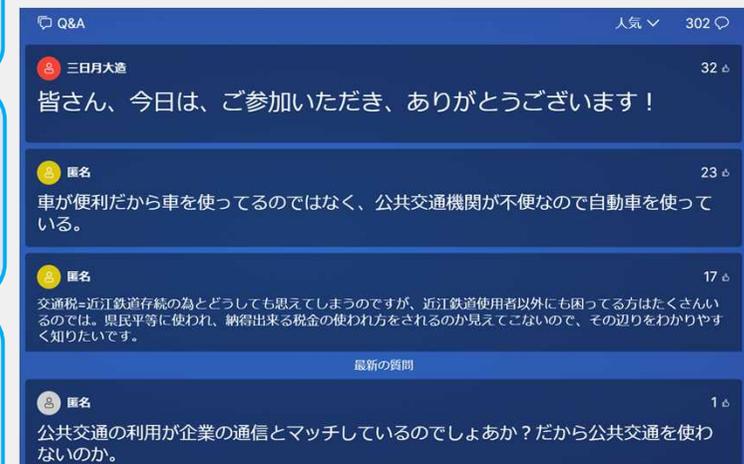


利用しなければサービスが低下し不便になり、利用者が減る負のスパイラルに陥っている。皆がこれを転換しようと思わなければ変わらない。

▼フォーラムの様子



▼スマホ画面表示状況 (人気順)



ご意見箱（県内主要駅設置）でいただいたご意見

● 県内主要駅でのご意見箱からはサービスレベル向上に関わる要望が8割

▼概要

日時	場所	回収数
9/25(月)～ 10/23(月)	近江今津駅、大津駅、貴生川駅、京阪びわ湖浜大津駅	268件
10/18(水)～ 11/16(木)	堅田駅、彦根駅、南草津駅、近江鉄道八日市駅	

▼回答内容

項目	回収数	比率	
運行本数増加	81	30.2%	81.0%
利用環境改善	108	40.3%	
新交通システム	28	10.4%	
交通税	4	1.5%	1.5%
その他	47	17.5%	17.5%
合計	268	100.0%	100.0%

▼自由意見投稿状況



お年寄り、障がいを持つ方、子どもなど、一番必要とされる方を切りすてない、人にやさしい交通であって欲しいです。

車の運転ができなくても生活できるようにしてほしい。

コンビニエンスストアなどの近隣施設と連携したバス待合スペース確保

故障トラブルや大雨の時電車が不通になったら、代替バスで対応してほしいです。

湖西線の本数を30分に1本にして欲しい

社会の安全安心を支える公共交通従事者の給料が低すぎる。働き手のやる気が損なわれていくところか、安心して公共交通機関を利用できなくなることが問題視されるべきであり、賃金の上昇こそがこれからの公共交通に重要である。

県民トーク・県民フォーラム・ご意見箱 対話結果 まとめ

公共交通の必要性

- ・公共交通をほぼ使わない人も含め、ほとんどの人が必要と回答（96%）
- ・自身や親族が使う以外に「他の人に必要」と回答した人が約3割

・公共交通を使わない人についても、“他の人にとって必要”という理由で必要と回答していることから、公共交通の維持・活性化は県民にとって必要

将来の公共交通として求めるレベル

- ・現状よりもサービスレベルが下がって良い人は少ない（県民トーク3%、県民フォーラム10%）
- ・今よりもサービス向上を求める人は多い（県民トーク66%、県民フォーラム79%、ご意見箱81%）

・将来の公共交通のサービスレベルについて、現状維持を最低限の目標とし、現状よりもサービスレベルの向上が必要

公共交通の状況を踏まえた行動意向

- ・公共交通を利用する・もっと利用する人が39%
- ・現在と行動を変えない人が35%

・公共交通が必要と思いつつも現在と行動を変えない人に対しての行動変容を促す仕組み構築が必要

新たな費用負担方法・許容額の意向

- ・県民全員に対しての税負担が32%で最多
- ・許容額は「無回答」が33%で最多

・公共交通を使わない人も含めた負担、受益者負担等、今後も議論が必要

- ・県民にとって公共交通は必要であり、将来的なサービスレベルは現状維持を最低限とし、向上を求めている意見もあることから、公共交通の維持・活性化の取組みを進める必要あり
- ・公共交通の維持・活性化のために、行動変容を促すことによる利用者増加（収入増）や既存ストックの有効活用等の種々の方法を検討する必要あり

滋賀地域交通ビジョン (素案) 概要版

土木交通部交通戦略課

滋賀地域交通ビジョン

第1章 策定の趣旨

- 1.1 策定の必要性
- 1.2 策定のポイント
- 1.3 ビジョンの策定に当たって
- 1.4 その他の検討項目
- 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

第2章 滋賀の現状

- 2.1 活用データ・調査の概要
- 2.2 地域の状況
- 2.3 公共交通の状況
- 2.4 公共交通のニーズ
- 2.5 広域交通の状況

第3章 滋賀の交通をめぐる課題

- 3.1 地域交通の課題
- 3.2 将来の考慮すべき環境変化

第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

- 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは
- 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状
- 4.3 地域分類の設定
- 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿

第5章 目指す姿を実現するための 施策例

- 5.1 県域指標と地域指標の考え方
- 5.2 県域指標の設定
- 5.3 地域指標例の設定
- 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析
- 5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

第6章 施策推進に向けて

- 6.1 財源や整備手法の検討
- 6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算

第7章 まとめ

滋賀地域交通ビジョン（概要）

第1章策定の趣旨

策定の必要性

社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を
目指し策定

策定のポイント

理念、各主体の責務・役割分担(交通は欠かすことのできない社会インフラ)、
都市計画との整合、目指す地域交通の姿 等

ビジョン策定にあたって

「公論熟議」「民公共創」、「維持・活性」をキーワードに関係者と対話を重ね、目指す姿を共有しながら策定

その他の検討項目

滋賀県基本構想の実現、CO2ネットゼロ社会づくりへの寄与、県施策との連携

基本的事項

目標年次等、ビジョンの構成 等

第2章滋賀の現状 / 第3章滋賀の交通をめぐる課題

【現状】

地域の状況	住民ニーズの状況	公共交通の状況
■人口 減少するものの広範囲に集積	■公共交通の満足度 満足していない人が半数以上	■サービスレベル 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバー率が低い
■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移	■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割	■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり、費用の約3割を行政負担
■通学 公共交通の分担率が高い	■公共交通の多面的な効果の重要度 「重要」と思う人が約9割	■利用者数 コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割
広域交通の状況	■公共交通への新たな費用負担に対する意向 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割	■運転手 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念
■広域ネットワーク リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達		

【課題】

誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通の確保

☞ 地域交通は、単なる移動手段にとどまらず多面的な効果をもたらすことから、住民、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し、地域交通を支える仕組みの構築が必要

第4章滋賀県が目指す地域交通の姿

2040年代を見据え

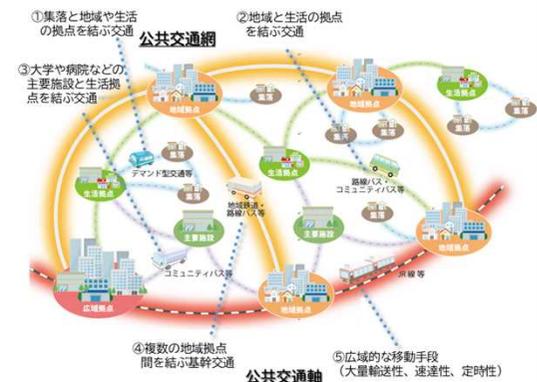
誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通

(滋賀県都市計画基本方針（R4.3月策定）「拠点連携型都市構造」※の実現）

自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、

- 自家用車を「使えない人」「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる
- 自家用車を「使わない」という選択ができる

※ 一極集中的な都市構造を目指すのではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点到り居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造

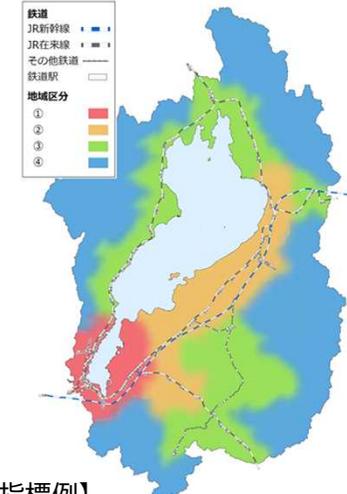


滋賀地域交通ビジョン（概要）

第4章滋賀県が目指す地域交通の姿 / 第5章目指す姿を実現するための施策例

【地域分類の設定】

地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定	地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定
①	地域交通の分担率が高く、人口密度も高いため、 地域交通の積極的な利用を促す 地域	生活拠点：都市 活動拠点：都市 生活、活動ともに都市域で行うオーカブルな空間でのライフスタイル	③	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、 車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る 地域	生活拠点：郊外 活動拠点：都市・郊外 生活は郊外で、活動はテレワークを活用しながら都市・郊外の高拠点で行うライフスタイル
②	車の分担率が高いものの、人口密度が高く鉄道駅に近いため、 車から地域交通への転換を促す 地域	生活拠点：都市周辺 活動拠点：都市 生活は都市周辺で、活動は都市域へ移動し行うライフスタイル	④	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道駅が遠いため、 車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保する 地域	生活拠点：郊外 活動拠点：郊外 日常的には郊外で生活、活動を行い、必要に応じ、都市域への移動を行うライフスタイル

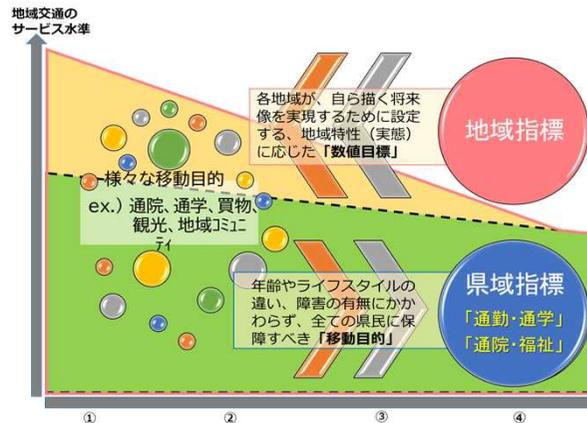


各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、右表に沿って**便宜的に4つの地域分類イメージを設定**

▼分類方法

地域区分	自動車分担率 (通勤・通学) 60%未満	人口密度 500人/km ² 以上	鉄道最寄駅 距離 3km以内
①	○	○	○
②	×	○	○
③	×	×	○
④	×	×	×

【県域指標と地域指標の関係性(イメージ)】



【移動目的と指標の設定】

住民・市町の意向を踏まえた地域交通が担うべき移動目的を整理

⇒生活に不可欠な目的
通勤・通学、通院・福祉
⇒【**県域指標**】として設定

⇒地域に応じた任意の目的
買物、観光、地域コミュニティ等
⇒【**地域指標**】として設定

※「地域指標」は今後各地域毎に設定

現状とのギャップ分析から
地域分類別の指標例を設定

【地域分類別の指標例】

地域分類①	<ul style="list-style-type: none"> 車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、地域交通の積極的な利用を促すべき地域 公共交通の人口カバー率は300m圏内が約97.6% 通勤・通学時間帯で20分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約6.3% 収支率の平均：106%・平均乗車密度の平均：3.77 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車利用と遜色ない移動 ● 自宅から直近停留所まで200m以内 ● 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ● 戦略的運行による需要の取り込み ● 路線収支率 100%以上
地域分類②	<ul style="list-style-type: none"> 車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いいため、車から地域交通への転換を促すべき地域 公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68% 通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約5.2% 収支率の平均：60.6%・平均乗車密度の平均：2.71 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車の代替可能 ● 自宅から直近停留所まで300m以内 ● 通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ● 戦略的運行による需要の取り込み ● 路線収支率 現状維持(現状の平均以上)
地域分類③	<ul style="list-style-type: none"> 車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図るべき地域 公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54% 通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約3.9% 収支率の平均：26.7%・平均乗車密度の平均：1.84 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便の改善 ● 自宅から直近停留所まで300m以内 ● 通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内(定時型運行：運行間隔30分以内) ● 効率的運行による最適化 ● 平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)
地域分類④	<ul style="list-style-type: none"> 車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保すべき地域 公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42% 通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約3.5% 収支率の平均：13.4%・平均乗車密度の平均：1.49 	<p>【指標例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通空白地域の解消 ● 自宅から直近停留所まで300m以内 ● 通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 ● 通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内(予約型運行：運行間隔30分以内) ● 効率的運行による最適化 ● 平均乗車密度 1.00以上

【施策例】

課題解決に向けた施策	ダイヤ調整、シェアモビリティ検討、利用促進(サブスクリプション、料金割引、バス料金無料化)、企業連携 等
デジタル技術を活用した公共交通等	自動運転、MaaS等の新たな仕組み、空飛ぶクルマ 等
福祉施策	バリアフリー、特別乗車券交付、福祉有償運送、UD車両購入費補助 等

滋賀地域交通ビジョン（概要）

第6章 施策推進にむけて

【財源や整備手法の検討】

既存ストックの有効活用 ・経費削減・効率的運行
 ・既存施設等の有効活用（滋賀県版ライドシェア）等

既存財源の活用 ・国庫補助金の活用
 ・既存予算等の組み換え 等

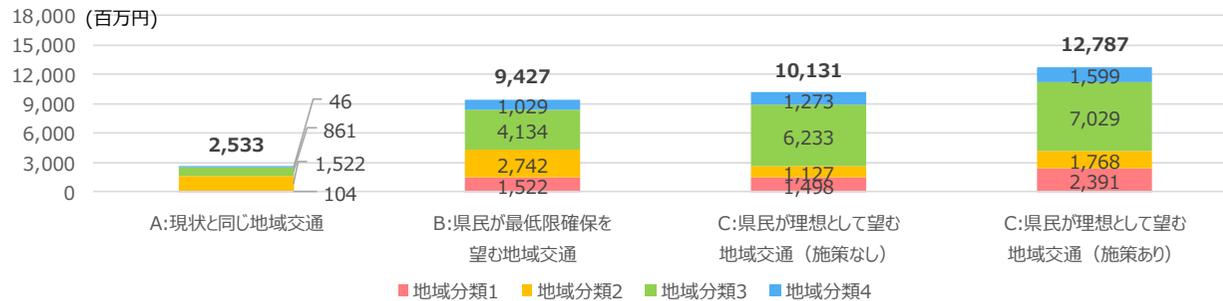
多様な主体との連携 ・PPP/PFIによる施設整備 等

新たな財源の確保 ・交通税
 ・シュタットベルケ 等

【目指す姿の達成に必要な費用の試算】

A現状と同じ地域交通、B県民が最低限確保を望む地域交通、C県民が理想として望む地域交通（施策あり/なし）の3パターン目指す姿および、それに応じて追加が必要となる費用を設定し、費用を試算

【試算結果】



項目	概算費用 (単位: 百万円/年)								合計
	バス				鉄道				
	地域①	地域②	地域③	地域④	地域①	地域②	地域③	地域④	
パターンA 現状と同じ地域交通	I 利用者減による運賃収入減少分の補填								2,533
	-8	35	101	46	112	1,487	760	0	2,533
	合計								2,533
パターンB 県民が最低限確保を望む地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分								5,242
	1,057	420	481	495	-	767	2,022	-	5,242
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費(5年償却)								4,236
	611	449	461	274	-	114	385	-	4,236
	車両購入費・人件費増額分								8,493
	620	495	520	307	-	-	-	-	8,493
	IV 利用者減、運行本数増加による運賃収入増減額分								-51
	-878	-286	-118	-47	112	783	383	-	-51
	合計								9,427
	1,410	1,078	1,344	1,029	112	1,664	2,790	0	9,427
パターンC 県民が理想として望む地域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分								8,493
	1,362	637	823	760	-	1,319	3,592	-	8,493
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費(5年償却)								6,736
	846	662	692	299	-	383	1,151	-	6,736
	車両購入費・人件費増額分								2,656
	893	641	796	326	-	-	-	-	2,656
	IV 他施策導入のための必要経費								-5,098
	-1,681	-734	-284	-120	112	-1,870	-521	-	-5,098
	合計(施策なし: II+III+IV)								10,131
	1,386	1,295	2,011	1,273	112	-168	4,222	0	10,131
	合計(施策あり: II+III+IV-V)								12,787
	2,279	1,936	2,807	1,599	112	-168	4,222	0	12,787

※この概算費用は、県全域の路線全てのサービス水準を一樣に維持・向上させることを前提に算出した参考値であり、**県が将来負担する総額やいわゆる「交通税」の額ではない。**

※鉄道のⅢについて、運行本数増分にかかる費用項目のうち、減価償却を伴わない整備半年度費用項目（土木費、用地費、総経費）は考慮していない。

※鉄道のⅣについて、運行本数増加による収入増額分よりも、利用者減による影響が大きいいためプラスとなる地域あり。

滋賀地域交通ビジョン（概要）

第7章 まとめ

【理念】

- 地域交通は、福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO2ネットゼロ社会の実現など、社会を支える土台であり、また、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動へ参画したり、人と交流したりするために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラ
- ライフスタイルや社会環境の変化等により、交通事業者の経営環境は極めて厳しく、これまでのように民間経営のみで運行を将来にわたり安定的に維持することは困難な状況
- 地域交通の維持、充実に向け、県は、国、市町、交通事業者、県民等とともに、相応の役割を果たすことが必要

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

- 地域交通により、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す

【目指す姿の実現に向けて】

- 地域交通に対する住民ニーズと現状に大きな乖離があり、民間経営のみでギャップを埋めることは困難と思われることから、鉄道およびバスの運行本数について「県民が最低限確保を望む水準」「県民が理想として望む水準」を確保するために、新たに必要となる費用を試算
- 地域交通が「移動の選択肢」になるためには「理想として望む水準」を目指すことが望ましいが、多額の費用が必要となるため、費用の低減も見据えながら、地域特性に応じた、より利便性が高くかつ効率的で、地域に最適化した交通手段を、住民、交通事業者、市町等とともに議論を重ねる
- 既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進などに取組んでもなお財源が足りない場合、財源確保の一つの方法として、例えば交通税のようなものがあればどうい社会になるのかということを示しながら、丁寧に議論を重ねていく