

滋賀地域交通ビジョン (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 滋賀の交通をめぐる課題
- 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、都市計画との整合、目指す地域交通の姿、目指す姿のロードマップ

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、淡海ユニバーサルデザイン行動指針との連携、災害時対応、北部振興、その他県施策との連携

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
<ul style="list-style-type: none"> ■人口 減少するものの広範囲に点在 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学状況 公共交通の分担率が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の満足度 満足していない人が約半数 ■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割 ■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 ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり、費用負担の約3割を行政が負担 ■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 ■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
広域交通の状況		
<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通ネットワーク 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に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

