第3章　滋賀県が目指す暮らしの姿

3.1 滋賀地域交通ビジョン

本計画の前段階として、滋賀県は県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、さまざまな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・活性化を目指すことを目的とし、ビジョンを策定しました。

本章ではビジョンで整理した、滋賀県が目指す地域交通の姿や、滋賀県として保障すべきとした移動目的を再掲します。

3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿

鉄道、バス、タクシー等の地域交通は、何よりもまずは「安全に運行を継続」することが重要です。

その上で、滋賀の現状と交通をめぐる課題を踏まえ、将来の姿としては、自家用車利用を一定の前提としつつ、地域特性に応じた移動手段により、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、また自家用車を「使わない」という選択ができることが重要と考えます。また、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現に向け、広域拠点と地域拠点、また地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

ビジョンでは以上の考えのもと、2040 年代を見据え、目指す地域交通の姿を「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」と設定しました。



図 3.1 滋賀県が目指す地域交通の姿(滋賀地域交通ビジョンより)

3.1.2 全ての住民に保障すべき移動目的の設定

ビジョンでは、他都市事例や住民・市町の意向をもとに、全ての住民に保障すべき移動目的を、下図のとおり「通勤・通学」「通院・福祉」に設定しました。

これは、「通勤・通学」「通院・福祉」に求めるサービス水準は他目的と比較して高く、これらの移動ができるサービス水準を確保すれば、買物、観光等のその他の目的の移動は一定確保され得るという考えによるものです。

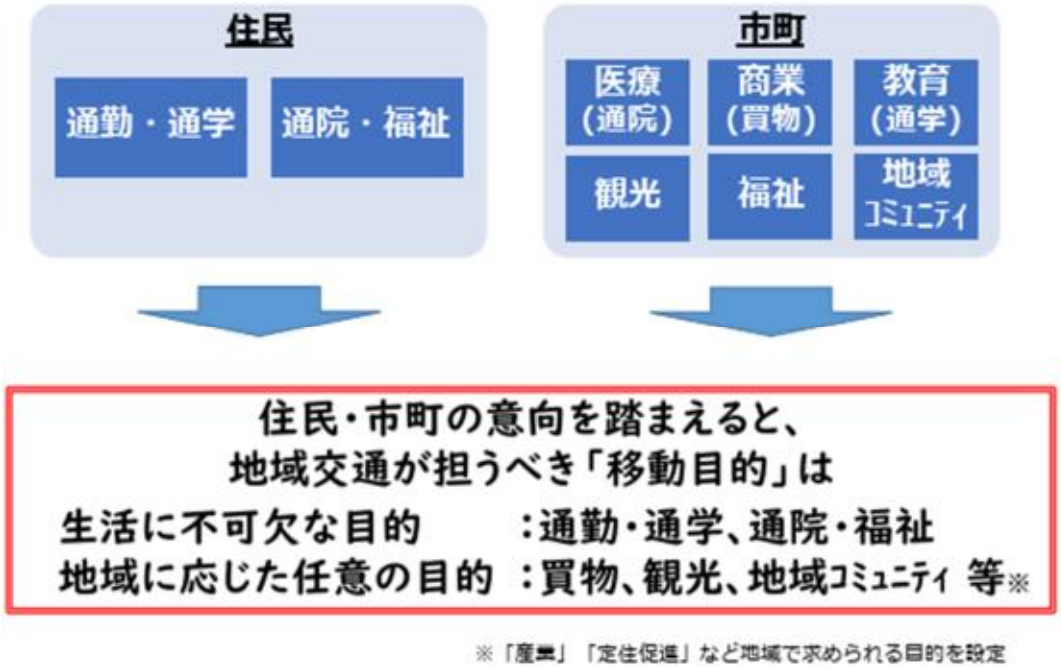


図 3.2 県域指標の設定(滋賀地域交通ビジョンより)

3.2 県民が考える望ましい暮らし

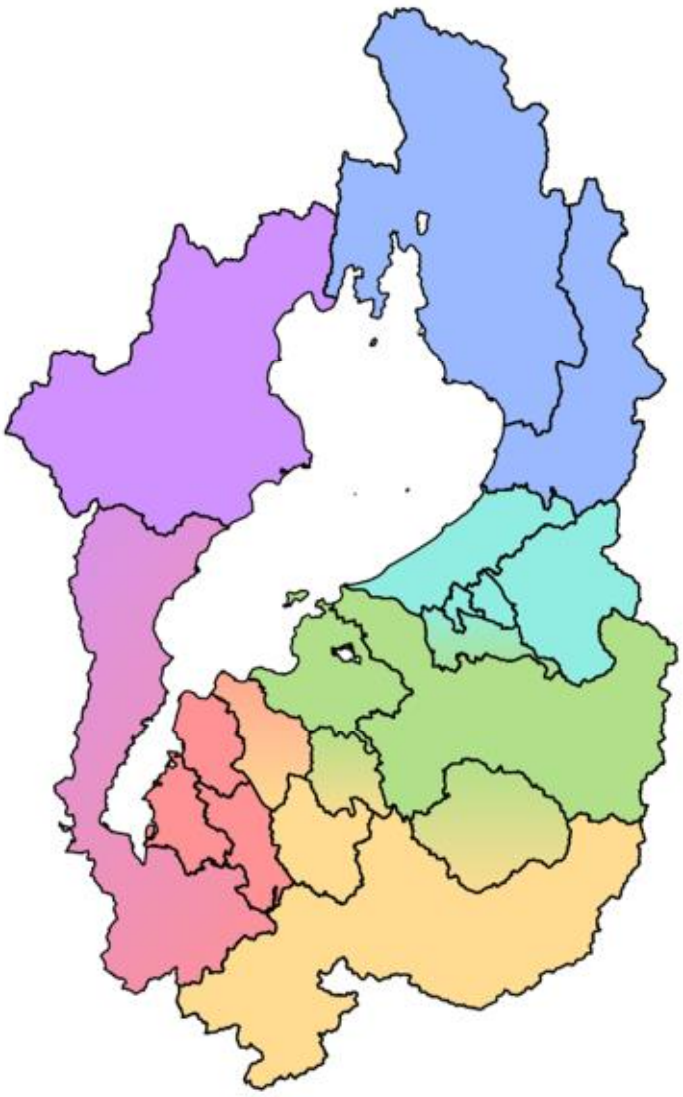
3.2.1 県民等との公論熟議

県民が望む暮らしについて把握し、それを実現するうえで必要な施策を検討するため、ワークショップ、フォーラム、お出かけトーク、滋賀地域交通活性化協議会を開催し、公論熟議を重ねました。

1) 第１回地域交通ワークショップ

第１回ワークショップでは、県民が望む暮らしを把握することを目的に、日々の移動にかかる困りごとやその解決のためのアイデア等について、県民とともに交通事業者と県・市町の職員が一緒になって議論しました。同じ県内でも地域によって暮らしが異なり、移動の状況、課題も異なると考えられることから、県内を６地域に分けて実施しました。

また、建設的な議論となるよう、地域ごとに人の移動や地域交通の整備状況、主要な箇所へのアクセシビリティ評価、バスや鉄道の経営状況や将来の地域交通の維持・充実に追加で必要となる費用を賄う方法等について情報提供を行いました。



地域区分	構成市町名
大津・湖南	大津市(南部) 草津市 守山市 栗東市 野洲市 近江八幡市
甲賀	甲賀市 湖南市 野洲市 日野町 竜王町
東近江	近江八幡市 東近江市 日野町 竜王町 愛荘町
湖東	彦根市 愛荘町 豊郷町 甲良町 多賀町
湖北	長浜市 米原市
湖西	大津市(北部) 高島市

図 3.3 地域の区分図と構成市町

(1) 開催概要

第１回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.1　第１回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数※
大津・湖南	令和６年９月８日(日) 9:30～12:30	守山市役所	34 人
甲賀	令和６年９月８日(日) 14:30～17:30	甲賀市役所	30 人
東近江	令和６年９月７日(土) 9:30～12:30	八日市ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ	30 人
湖東	令和６年９月７日(土) 14:00～17:00	ビバシティ彦根	26 人
湖北	令和６年７月 13 日(土) 9:30～12:30	米原市役所	35 人
湖西	令和６年８月 17 日(土) 9:30～12:30	高島市観光物産プラザ	31 人

※参加者数には、一般参加者に加え、交通事業者、市町職員等の人数を含む



図 3.4　第１回ワークショップの様子（左：湖北地域　　右：湖西地域）

a) 一般参加者の属性

第１回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■年齢　　■性別　　■立場

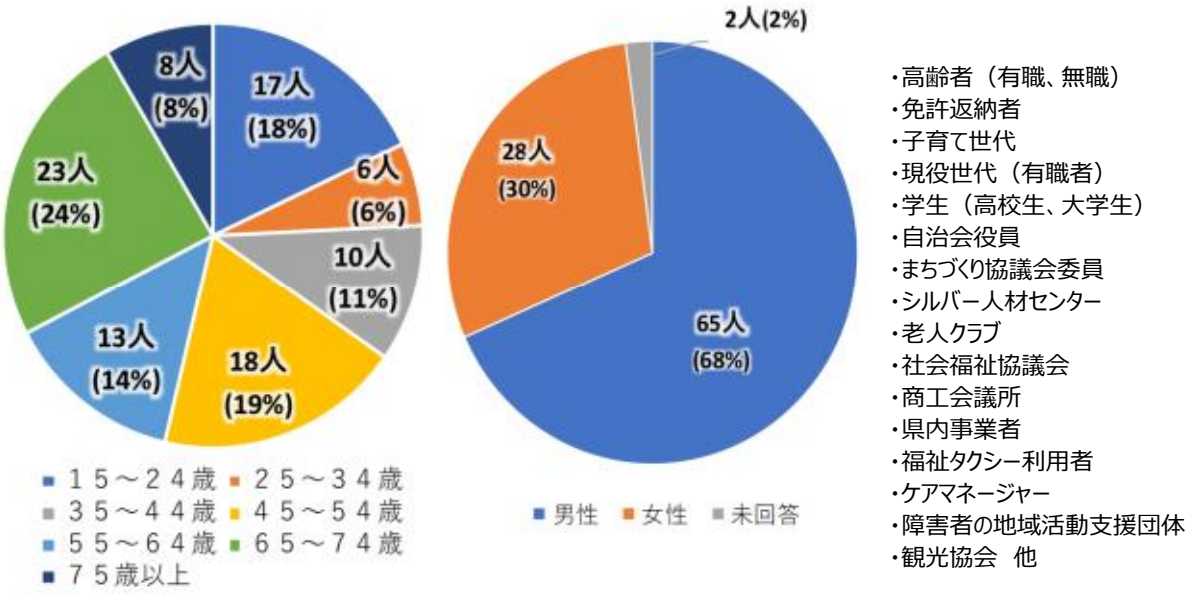


図 3.5　第１回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第１回ワークショップは以下のとおり実施しました。

表 3.2 第1回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	ワークショップの位置づけについての説明
説明	各エリアのまちづくりと交通の現状についての説明
グループワーク１	
質問 1	1 週間に何日、出かけているか？
質問 2	どこへ、何のために、どのように移動をしているか？許容できる移動時間はどのぐらいか？
質問 3	したくないのにせざるを得ない移動は？（例：家族の送迎）
質問 4	したいのに現在はできていない移動は？（例：友だちと遊びに行く）
質問 5	もし制約がなければ、どこへ、何のために、どのように移動をしたいですか？
質問 6	移動がこうなったらいいなあと思うことは？
情報提供２	
「財源」に関する議論の論点を整理	
グループワーク２	
議題	財源を含むギャップ（運行等についてのコスト縮減、運賃収入の増加、補助金等の増額など）をどう解消すればいいと思いますか？

(3) 実施結果

第１回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.3 第1回ワークショップ参加者の意見

	大津・湖南	甲賀	東近江	湖東	湖北	湖西
通勤・通学	ダイヤ改正で不便に/目的地によっては不便	工業団地近辺の交通渋滞/公共交通での通勤は現実的に不可能	帰りが遅くなると便がないため、バス通勤はできない	バスの始発では授業に間に合わない/多賀工業団地の渋滞が酷い	部活後の移動手段がない/通勤時間帯も本数が少なく不便	JR湖西線が運転見合わせになる度、堅田駅まで送迎が必要
通院・福祉	かかりつけ医の変更必要/大回りして通院/自宅までのサービス必要	通院しやすい地域へ転居余儀なく/交通手段さえあれば自力通院可能な人もいる	行く手段はあれど、帰る手段がない/有償ドライバーも不足している	シルバーパスの導入により高齢者の利用が大幅に増加	助け合い輸送は「知人に通院を知られたくない」という理由で嫌がる人がいる	タクシーでは運賃面から通院ができない/駅のバリアフリー化がされていない
買物	移動に交通費がかかりすぎるため断念/買物客は京阪神に流れている	公共交通の編成上軽視されているのでは/利用者増加のための運行経路が必要	デマンドタクシーの利用用途はほとんど買い物	ちょっとした食品の買い出しでも車が必要/彦根商店街に人が集まらない	バスの間隔が2時間以上空いており、買い物にも不便	家族の買い物に送迎が必要
自由目的	公営施設へのアクセスが確保されていない/運賃値下げ/些細な移動でも1日かかる	いつも終電や終バスを気にする/観光客に公共交通で移動してもらえるようにする観光導線の工夫があるとよい	運行ダイヤの都合上当日決まった集まりに参加しづらい/駅利用の上で有料駐車場を使用する必要がある	目的地ありきの移動しかできない/学生は自家用車を持っていないため人数が集まっても遠出ができない	早いところでは18時にタクシー運行が終了する/カフェやキャンプ等公共交通で行きにくい場所がある	デマンドタクシーの存在を知らない、公共交通がよくわからない人が多くいる
その他	交通渋滞によりバス定時性が確保されず、利用者に影響あり	甲賀地域を経由しつつ京阪神と中京を繋ぐ電車があればよい	チョイソコひのの利用に住民票が必須/金額面から公共交通が選択肢に入らない	20時にバスがなくなってしまう/京阪神からの電車が野洲駅で止まってしまう	デマンド交通が知られていない/自家用車を前提とする場面があっても良い	湖西線から琵琶湖線沿線に行く際は山科駅で乗り換えが必要/湖西線の頻繁な運行見合わせ

2) 第2回地域交通ワークショップ

第２回ワークショップでは、第１回ワークショップにおいて、現状の地域交通が不便で使えないことから「充実」を望む意見、車での移動が中心であり新たな負担をしてまで充実は望まず必要最低限の移動が確保された「現状維持」で十分であるとの意見、ライドシェアの解禁など「市場原理に任せるべき」といった意見も踏まえながら、３つの暮らしのシナリオを「地域交通が充実した暮らし（地域交通積極投資）」、「車と地域交通の両方を利用する暮らし（現状維持）」、「移動を市場原理にゆだねる暮らし（市場原理）」を提示し、それぞれのシナリオに必要となる施策の概算費用や効果・影響を示した上で、暮らしがどのように変わるのか、移動を支えるための費用や負担をどう考えるかなどについて議論しました。

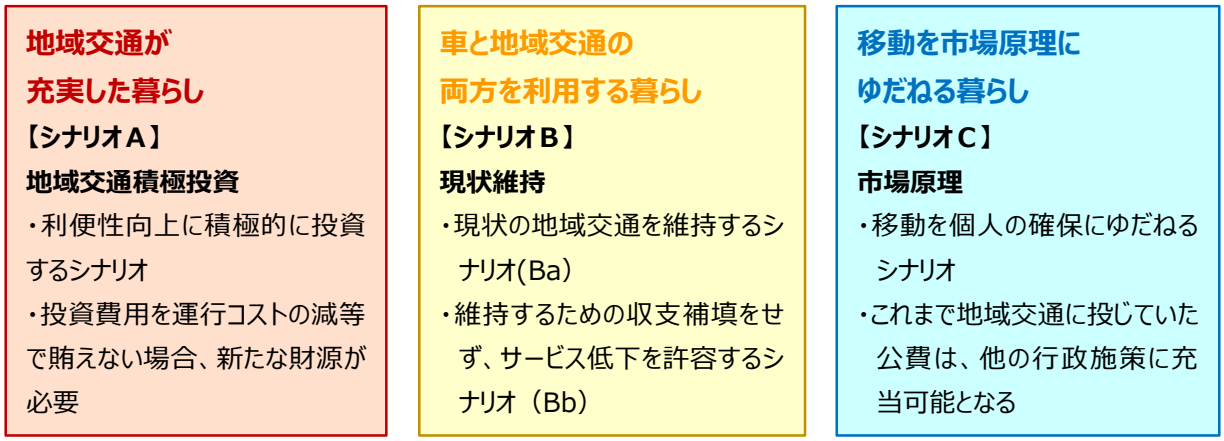


図 3.6 第2回ワークショップで使用した3つの将来シナリオ

(1) 開催概要

第２回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.4 第2回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数※
大津・湖南	令和６年 12 月 15 日(日)9:30～12:30	明日都浜大津ふれあいプラザ	29 人
甲賀	令和６年 11 月 16 日(土)14:00～17:00	サンライフ甲西	23 人
東近江	令和６年 12 月 22 日(日)14:30～17:30	能登川コミュニティセンター	21 人
湖東	令和７年１月 18 日(土)14:00～17:00	ビバシティ彦根	24 人
湖北	令和６年 12 月 22 日(日)9:30～12:30	県立文化産業交流会館	24 人
湖西	令和６年 12 月 14 日(土)9:30～12:30	高島市観光物産プラザ	16 人

※参加者数には、一般参加者に加え、交通事業者、市町職員等の人数を含む

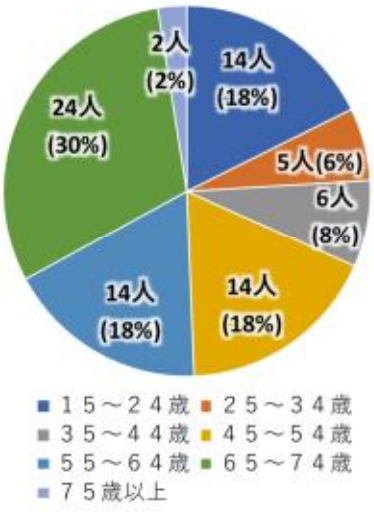


図 3.7 第2回ワークショップの様子(左：湖北地域　右：湖西地域)

a) 一般参加者の属性

第２回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■年齢



■性別



■立場

・高齢者（有職、無職）
・免許返納者
・子育て世代
・現役世代（有職者）
・学生（高校生、大学生）
・自治会役員
・まちづくり協議会委員
・シルバー人材センター
・老人クラブ
・社会福祉協議会
・商工会議所
・県内事業者
・福祉タクシー利用者
・ケアマネージャー
・障害者の地域活動支援団体
・観光協会　他

図 3.8 第2回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第２回ワークショップは以下のとおり実施しました。

表 3.5 第2回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	第 1 回ワークショップと第 2 回ワークショップのつながり
説明	３つのシナリオの違いと特徴、日々の暮らしの変化、 概算事業費およびその影響を説明
グループワーク 1	
質問 1	自分の現在の生活スタイルにおいて、 1 日にどのような移動が発生しているか？
質問 2	公共交通が充実した社会になった場合、 自分の 1 日に発生する移動がどのように変化すると思うか？ （例：子どもの送迎が不要になり朝に余裕ができる）
質問 3	公共交通が縮小し移動を自力で確保する社会になった場合、 自分の 1 日に発生する移動がどのように変化すると思うか？ (例：通院のたびにタクシーを予約する必要がある)
質問 4	自身の移動が質問 2 や質問 3 の回答のように変化した場合、 どんなメリットがあると思うか？
質問 5	自身の移動が質問 2 や質問 3 の回答のように変化した場合、 どんなデメリットがあると思うか？
質問 6	公共交通が充実、または縮小した社会について考えたとき、 分からないこと・気になることはなにか？
グループワーク 2	
議題 1	移動確保のための費用や負担についてどのように考えるか？ どのような負担の形になれば納得できるのか？
議題 2	公共交通に求める機能や意義は何か？ どのようなサービスの形がふさわしいと思うか？

(3) 実施結果

第２回ワークショップでは、以下の表のような意見が集まりました。

表 3.6 第2回ワークショップ参加者の意見

	大津・湖南	湖北	湖西	湖東	甲賀	東近江
交通に対する共通の意見	【公共交通の考え方・必要性に関する意見】 ・移動できる手段※を確保すること、JR線を維持することが必要　※現在の公共交通に限らない →私鉄・バスまで維持するべきかについては個々人で意見が分かれた ・まちづくり・コミュニティづくりと一体に考えるべき 意見の例：企業が誘致できなければ公共交通を維持できない 移動できなければ転居する 移動することを通じたコミュニティづくりができる 【自家用車と公共交通の兼ね合いに関する意見】 ・運転できる間は自家用車を使い続ける ・未成年者と免許返納者の移動手段の確保が課題 ・マイカーから公共交通への乗り換えが想起しにくい ・マイカーに代わる移動手段として選択されるためには、ドアtoドアをいかに達成するかが課題 意見の例：高齢になっても使い続けられる 【より良い公共交通実現のための課題・アイデア】 ・ライドシェアを完全解禁すべき ・バリアフリーの推進/交通施策と福祉施策の役割分担と連携 ・見直しによる税制度や路線網の最適化 ・運転手不足の解消/自動運転の実証					
負担に対する共通の意見	【賛同】何らかの形態で負担してもよい 【懸念】現状の税負担が既に大きくこれ以上の負担は望まない/公共交通の主な利用層として想定される年金生活者にできる負担は限られる/都度の負担は下げて欲しい/地域が偏る負担は望まない					
地域ごとの特色が出た意見	渋滞解消・公共交通の充実 デマンド交通の充実	デマンド交通の充実	デマンド交通の充実 移動を住民が支え合うライドシェア		移動を住民が支え合うライドシェア	

また、ワークショップでは、３つの将来シナリオ（P90 参照（シナリオA、シナリオB、シナリオC））を提示し、負担のあり方も含めて、どのレベルの暮らしを望むのか参加者に問いかけ、その理由やメリット・デメリットなどについて議論しました。

その結果、シナリオBよりシナリオAに寄ったレベルを望む声がやや多い結果となりました。

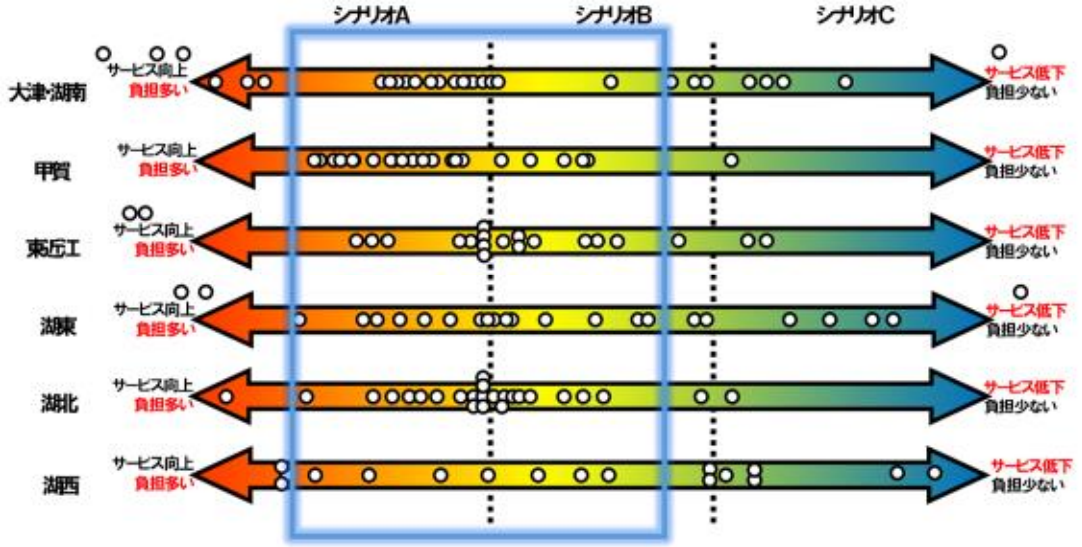


図 3.9 第2回ワークショップ参加者が望む暮らしのシナリオの分布状況

3) 第2回地域交通フォーラム（令和6年度（2024年度）開催）

県内６地域で実施したワークショップの結果を共有するとともに、これまでの取組結果から県全体として目指す暮らしの方向性を示し、その暮らしの実現のためにできることやその財源について議論しました。

(1) 開催概要

実施場所：イオンシネマ草津　スクリーン１（滋賀県草津市新浜町 300　イオンモール草津３階）
実施日時：令和７年２月 15 日（土）午後１時から３時まで
参加者数：350 名超（WEB 参加者を含む）



図 3.10 第2回地域交通フォーラムの様子

(2) 実施内容

第２回地域交通フォーラムは以下のとおり実施しました。

表 3.7 第2回地域交通フォーラム実施内容

情報提供	
OP	企画趣旨説明、プログラム説明、Slido 使用方法説明
WS 結果発表	第 1 回、第 2 回地域交通ワークショップ実施概要の説明 ワークショップ結果をもとに作成された、各地域の将来シナリオの解説
説明	大野悠貴氏（バスぷら博士）による全国各地の公共交通に関する取組事例の説明 公共交通を利活用する意義についての説明
意見交換会	
議題 1	WS 結果、情報提供に対する意見
議題 2	全体シナリオに対する意見
議題 3	財源、負担についての意見
総括	
総括	グラフィックレコーディングの成果物発表 本イベント全体を通して見た、意見の大まかな傾向等のとりまとめの発表
講評	本イベントに対する県政、公共交通、WS 参加者の視点から講評の発表

（3）実施結果

第２回地域交通フォーラムでは、以下のような意見がありました。

表 3.8 第2回地域交通フォーラム参加者の意見

意見が多かった話題	
①まちづくりについて	大型の集客施設が駅から離れすぎている。スーパーが住宅地の付近になく、そもそも自家用車がないと生活必需品すら買い揃えられない地域も増えたのではないか。 土地価格の調整や敷地面積確保等、駅前に集客施設を集約する取組を実施すべき。
	市街地のスポンジ化が進行している。住居を建設できる地域を行政で規制し、まちのコンパクト化を進めるべき。また、どこに住んでも便利であれば人口の集約が進まない。 人口をまとめたい地域に人が集まるように、行政として提供するサービスレベルを調整するべき。
	徒歩で移動可能な距離であっても、歩道が整備されていない上、交通量が多いという理由で安全面から自家用車を選択しがち。 駅前であっても、バスの利用者や徒歩・自転車の利用者の利便性よりも、自家用車の利便性を優先した街並みになっている。郊外ではなく公共交通の付近に住みたくなるような、ウォーカブルな駅前づくりを進めるべき。
	公共交通の減便・廃線が続いているが、滋賀全体の人口は増加傾向にある。公共交通の利便性を確保することが、転入者の子世代の定住促進に繋がるのではないか。 ひいては、公共交通に対する費用負担は、町を活性化するための投資でありインフラを維持するための必要経費といえるのではないか。
②公共交通について	ほとんど同じ経路を複数のバス会社が運行していたり、なのにＪＲ線が遅延・運休した時に代替運行ができる路線は無かったりと、非効率な面が目立つ。現在の人口分布と公共交通が噛み合っていないのではないか。 負担が少ないことは必ずしもサービス低下に直結しない。まずは無駄な事業を選定し、道路整備込みで交通網全体の効率化を図るべき。
	実際は滋賀県の中でもかなりの範囲が公共交通で移動できるが、どの経路をどの程度の頻度で公共交通が運行しているかという情報にたどり着くための導線が不親切。「目的地に公共交通があるかわからないから」つい自家用車に頼ってしまう。 地域ごとや市町ごとではなく、県全域の各公共交通の情報が一目でわかるよう、県内の全路線を可視化したマップを作成すれば利用の増加が見込めるのではないか。
	目的地にバス等で向かう場合、ほとんどの場合駅で乗り換えが必要になる。 利用者の少ない駅を路線の発着点にするより、スーパーや病院、公共施設などの集客施設を発着地にしたほうが利用の増加が見込めるのではないか。
	地下鉄直通に伴う運賃増により、京津線から利用客が離れ赤字になってしまったことからもわかるように、運賃を低く設定することは利用を促進するうえで重要。また、天候や渋滞で定時性が確保されていないのも、公共交通が選択されない理由となっている。 増便・運賃の調整等により利便性を確保すれば自然と利用も増加する。
③交通施策について	公共交通が民間事業である以上、そもそも行政が口を出すこと自体に違和感がある。民間に行政が口を出すからサービスが微妙になるのではないか。 人口減少に伴って諦める・妥協する部分はあってしかるべきであり、本当に必要なものが残り、不要なものが消えるだけ。
	今後、北陸新幹線延伸やリニアの開通等により広域移動が大きく変化するのはわかりきっている。現状の交通だけでなく、今後の変化を考慮したうえで公共交通の再編が必要。
④税施策について	今までの大きな事業で失敗してきたため、県政自体への不信感がある。公会計や事業整理等による信用回復が必要。そもそも税負担自体を下げたほうが、滋賀県全体の活力上昇につながり、最終的には公共交通も活性化するのではないか。
	駅前と郊外で住居費に差が生じるのは、移動も含めた生活利便性に差があるから当然のこと。公共交通が便利な場所に住むためのコストを払わない人のために、公共交通が発展した場所に住むためのコストを払っている人間まで費用負担しなければならないのはおかしい。 原則、受益者負担で自由経済に委ねるべき。
	交通税導入というゴールありきで話が進んでいるように感じる。 まずは如何に公共交通の利用者を増やすか、税投入がなくても公共交通が成り立つようにするかを真剣に議論すべき。現状は議論が全体的にぼんやりしている。

⑤ 負担と財源について	名古屋市や京都市等の人口が密集した都市でも赤字になる公共交通の拡充を、人口密度の低く、人口減少が進む滋賀県で行うと考えると不安。便利を税金に頼ると負担に際限がなくなる。 高齢化の進行を見据えて公共交通を拡充すべきという論調にも疑問。高齢化の進行は、税金を払える生産年齢人口の減少とイコールなのに。
	渋滞対策として道路を便利にする工事を行うから交通量が増えて渋滞がなくならない。道路整備のための膨大な予算を一定公共交通にまわせば負担を増やすことなく移動手段を充実させられるのではないか。 また、自家用車に付加税をかけ、公共交通への転換を促しつつ予算を確保しても良いのではないか。
	サービスは受益者負担が原則なのだから、利用者が負担して当然。 利用者でもない人間の財布を当てにするのは事業としてどうなのか。
	公共交通のような、必要だが採算の合わない事業こそ、公的資金を投入するべき。受益者負担が原則といっても、公共交通の存在が地域経済に与える好影響や、公共交通の存在によって未然に軽減されている渋滞等を考慮すると、住民すべてが受益者といえるのではないか。 また、昨今の物価高を考慮すると税負担の増加はある程度やむをえないのではないか。
⑥ 新しいサービスや仕組みについて	ライドシェアは「タクシーが使いたいけど車両が足りていない」場合の解決策であり、みんな自家用車を持っている滋賀で実施したところで意味があるのか。また、公共交通の一部として導入するなら、持続性も必要になり、責任の所在の明確化や収益性の確保が必須になるが、それはもうタクシーで良いのではないか。
	地域コミュニティ自体が人口減少・少子高齢化で存続の危機にある以上、地域社会でライドシェアは担えないのではないか。 ライドシェアが解禁されたところで、そもそもドライバーのなり手がいない地域に、いきなりドライバーが増えることはない。
	ライドシェア解禁で問題が大きく解決することはないだろうが、大きな問題が発生したり、大きく負担が増えることもないように思う。 税負担を増やさずに、選択肢を増やせて、そのうえ大したデメリットもないのに導入が進まない理由がわからない。
	滋賀県では LRT の計画が立ち消えてしまったが、同時期に計画が発足した栃木県宇都宮市では LRT が大成功している。 滋賀県でも再度 LRT の計画を動かしても良いのではないか。

また、会場からの意見はグラフィックレコーディングにより以下のとおりまとめました。



図 3.11 グラフィックレコーディングの成果物(1/3)

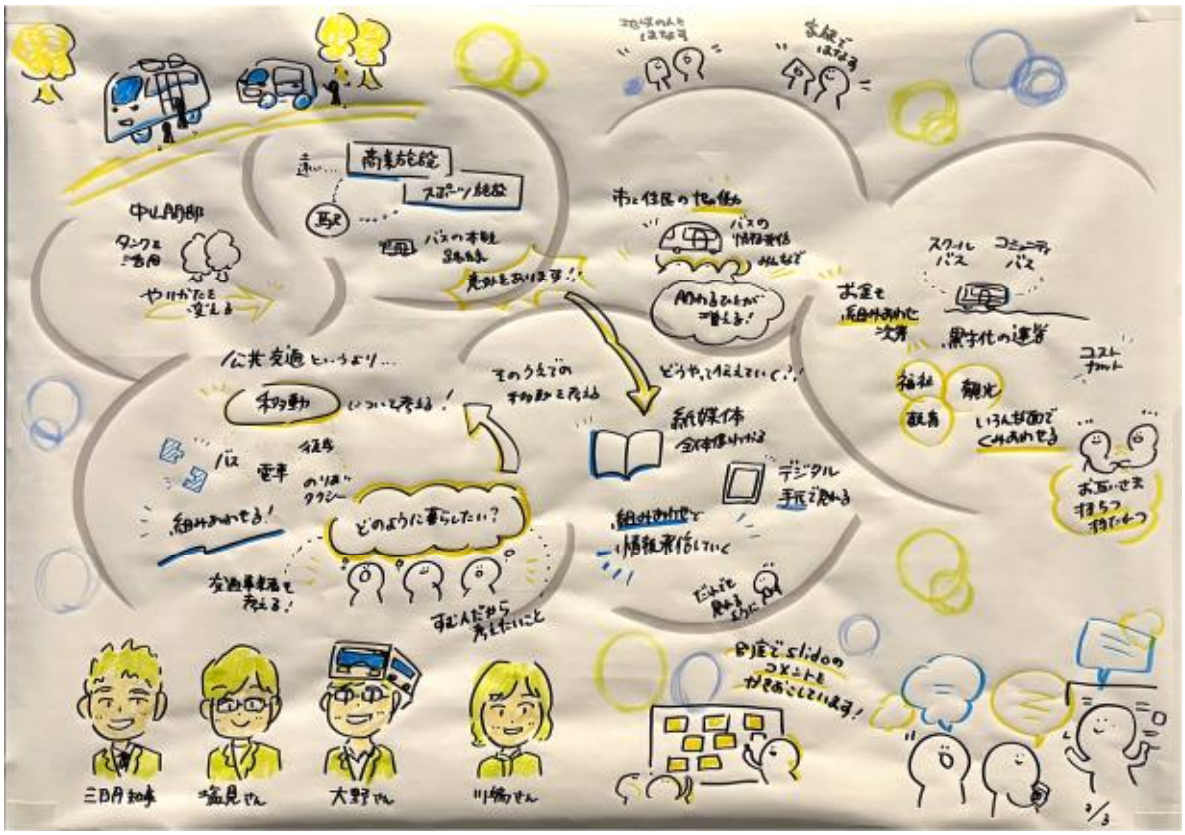


図 3.12 グラフィックレコーディングの成果物(2/3)



図 3.13 グラフィックレコーディングの成果物(3/3)

第 2 回地域交通フォーラムの総括として、計画策定に向けた 3 つの方針を示しました。

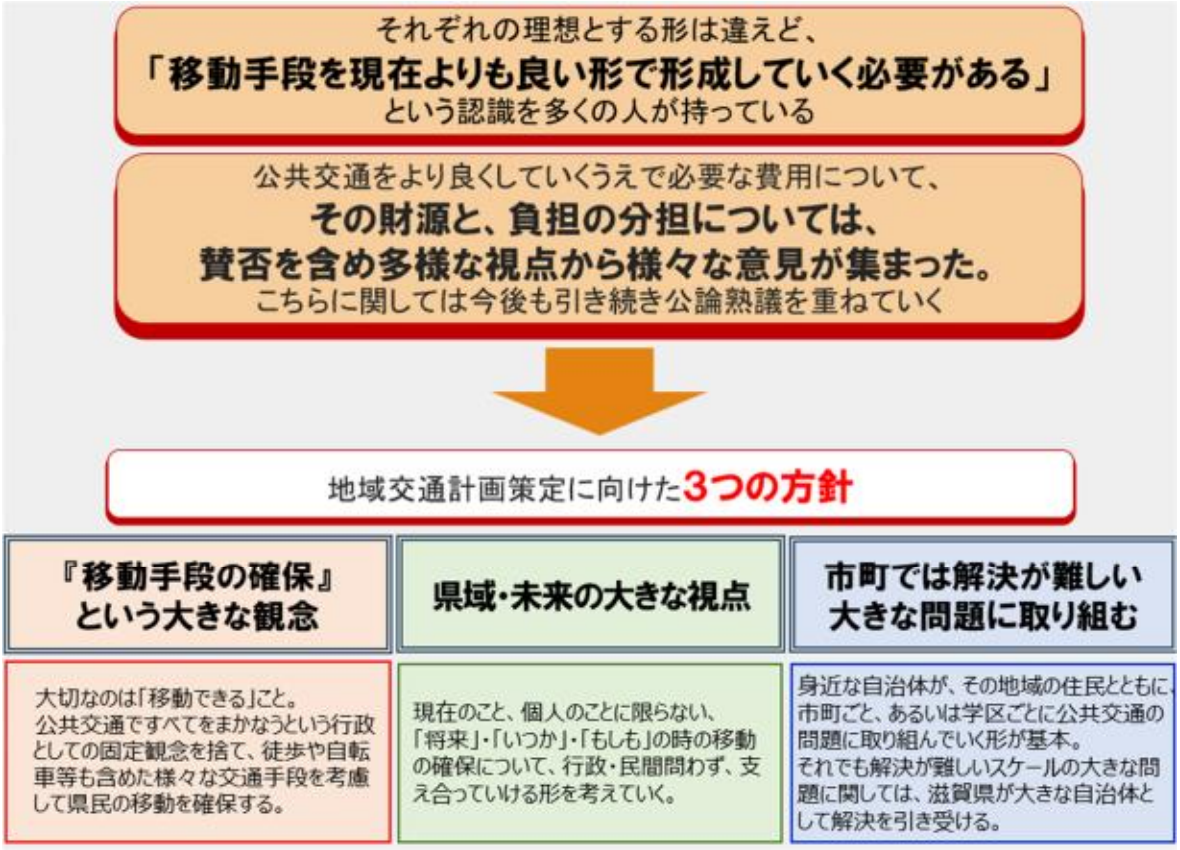


図 3.14 第2回地域交通フォーラムの総括

4) 第3回地域交通ワークショップ

令和６年度の取組（第１回、第２回ワークショップ、第２回フォーラム）により、地域毎の目指す暮らしを整理しました。これを踏まえ、第３回ワークショップでは、地域ごとの目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、より広い「県域目線」で地域交通について対話することで、地域交通を県民全体で支える機運の醸成、相互理解につなげることを目的に実施しました。

(1) 開催概要

第３回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.9 第3回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数※
湖西	令和７年７月27日(日) 14:00～17:00	【大津会場】 なぎさのテラス Hashing dinner	5人
大津・湖南			16人
甲賀			13人
東近江	令和７年８月２日(土) 14:10～17:00	【彦根会場】 アルプラザ彦根 Cozy town cafe	13人
湖東			10人
湖北			11人

※交通事業者および市町職員等は含まない。（オブザーバーとして参加）

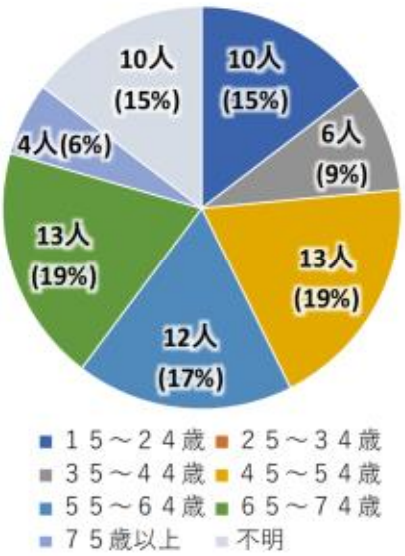


図 3.15 第3回ワークショップの様子(左：彦根会場　右：大津会場)

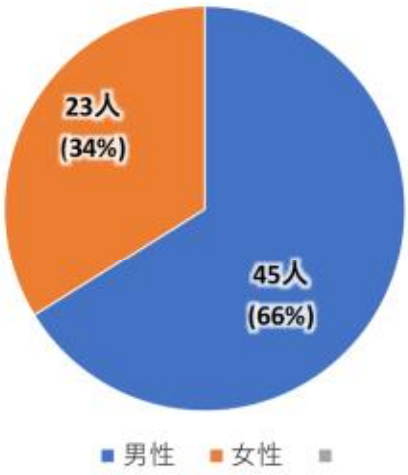
a) 参加者の属性

第３回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■年齢



■性別



■立場

・高齢者（有職、無職）
・免許返納者
・子育て世代
・現役世代（有職者）
・学生（高校生、大学生）
・自治会役員
・まちづくり協議会委員
・シルバー人材センター
・老人クラブ
・社会福祉協議会
・商工会議所
・県内事業者
・福祉タクシー利用者
・ケアマネージャー
・障害者の地域活動支援団体
・観光協会　他

図 3.16 第3回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第３回ワークショップは、議論の視点を個人目線から県域目線での共有に高めるべく、他の地域の人や他の地域区分の方と対話を繰り返すことで議論を深めることを目的にワールドカフェ方式のワークショップを以下のとおり実施しました。

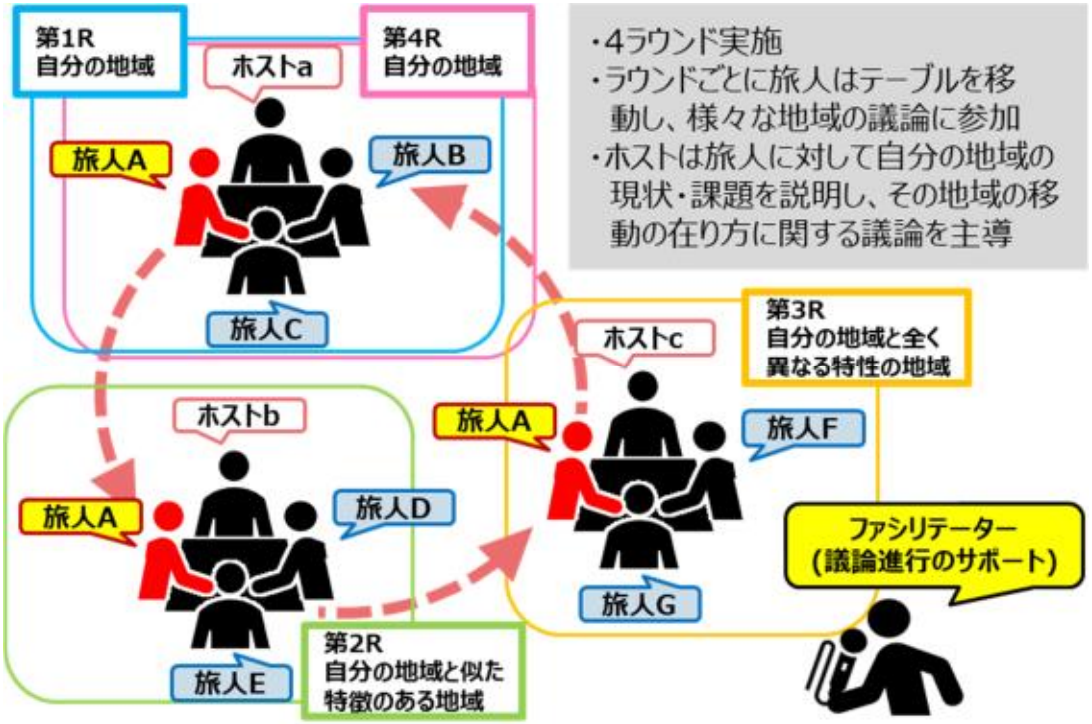


図 3.17 ワールドカフェ方式の概略図

表 3.10 第3回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	これまでの取組成果の説明、地域交通将来デザイン案の説明
説明	ワールドカフェの基本説明、本日のテーマ発表 ワールドカフェの進行方法とホストの役割説明
ワールドカフェ	
第 1 ラウンド	グループ内で対話
第 2 ラウンド	他地域同一区分のテーブルへ移動し対話
第 3 ラウンド	他地域他区分のテーブルへ移動し対話
第 4 ラウンド	元のグループで対話（気づきの共有）
発表	各グループの発表・共有
総括	ワークショップ全体の振り返り

(3) 実施結果

第３回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.11 第3回ワークショップ参加者の意見（地域別）

項目	地域を問わず見られた意見	地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ
交通手段の現状と課題	主な移動手段は自家用車 →通学・通勤手段の選択肢として、バスは選びにくい タクシーは高額で利用をためらう人が多い デマンドタクシーは市町内の利用に限られる バス運転士の不足	バス停は近いが利用は少ない バスの渋滞問題 若年層は積極的にライドシェアを利用 コンパクトシティの推進 あいのりタクシーはルートがあり最短距離ではない	公共交通手段の必要性を感じていない バス停が遠いため利用しづらい デマンドタクシー・ライドシェアは利用方法の認知が進んでおらず、使いにくい空気がある	バス路線・本数が限られており、買い物・通院等時間の定まらない外出では利用しにくい バス停の設置間隔が広いため、徒歩移動が困難な人は利用を断念してしまう
要望	公共交通の利用促進運動の強化 （割引券の配布、便利さの周知など）	電車本数・車両の増加 駅前駐車場の拡大 低価格での送迎 待ち時間の過ごし方（駅ビル・コンビニ等）	バス便・電車車両の増加 スクールバスの運用 デマンド交通に対する利用制限の緩和 自転車利用者のモラル改善	コミュニティバスの導入・拡大 デマンド交通に対する規制の緩和 ライドシェアや自動運転など柔軟な仕組みづくり
負担への意見	税負担増加への賛否	幹線系交通の充実に費用を当てるべき 税金の用途や配分が適正に行われているのかという疑念	税金の用途や配分が適正に行われているのかという疑念	行政任せにしない自助努力の必要性 費用配分や補助制度の見直しが課題
その他・提案	ライドシェアの安全面への懸念や、心理的抵抗感	施設による定期ルート運用の提案	外出しなくても良い・合図で止まる循環バスなど新しい仕組みの構築 自家用車を交通手段としてうまく使えないか LRT の実現	タクシー利用に対する補助金の拡大 公共交通の定額化

表 3.12 第3回ワークショップ参加者の詳細な意見

問題意識	• 現状では財源を確保するだけで上手くいくとは思えない。既存の地域交通の前提を疑うような広い視点が必要。 • 公共交通は移動だけではなくWell-beingのための大切な要素である。 • 気候変動などの環境問題の観点からも自家用車の利用を減らしていくべき。 • 多くの人にとっては、免許返納を考えた時が公共交通に目を向ける時。その時に選択される公共交通を目指すべき。 • それによって生じる困りごとは違えど、県内ではどの地域であろうと自家用車が無いと生活できないのは同じ。 • 自家用車に代わる交通手段が想像できない。 • どの地域も抱える問題や要望は似通っていると思った。地域性というよりは時勢が大切ではないか。 • 道路の新設に偏らず、既存の道路網でどのように交通を捌くか、運用を考えてほしい。 • 現状の公共交通を含めて維持するのは非現実的ではないか。 • あらゆる面において、『どの程度』に着地させるのか難しい。 • 観光面も視野に入れて考えていく必要がある。京都へ訪れた観光客を、如何にして滋賀まで誘導するか、という観点も必要ではないか。
要望	• WSであぶり出された郊外部と都市部との違いを、全県的な方針でも明記するべき。また、このような議論の場を市町内でも設けるよう県として働きかけてほしい。 • それぞれの地域の特性にあわせた必要なサービスを届けてほしい。 • 交通に着目するのみならず、地域の活性化、一体感を向上させる施策が必要。 • 市町の枠を越えたデマンドタクシー、ライドシェアの運行
税負担への意見	• 持続可能な地域交通の実現には費用負担が必要と感じた。 • 新たな税を導入するにしろしないにしろ、WS参加者だけでは周知と議論が不十分。もっと話し合いが必要。 • 暮らしやすさの基準は人それぞれであり、曖昧な目標のためにこれ以上負担を増やすべきではない。 • 負担があるのなら、それに見合うだけの納得感のある還元が必要。 • 交通を便利にするためには税の導入等、一定の負担増がついて回る。行政に頼る場面と自助のバランスが肝要 • 山間部と都市部等、居住する地域ごとで地域公共交通に対する考えが大きく異なるが、どう分担していくべきか。 • 交通税には賛成だが、負担増で新たに実施できる施策にはどれだけの効果があるのかも知りたい。 • 人口減少や少子化が避けられない以上、税負担増による事業の拡充ではなく、不要な事業の削減から考えるべき。 • 持続可能な地域交通の実現のためには、減税によって企業誘致をし、他府県から人を呼び込む必要がある。
参加して良かった点	• さまざまな地域の取組み、課題、仕組みを知る事が出来た。持ち帰って共有していきたい。 • 話し合うことで、様々な見方や側面を知ることが出来て良い学びを得た。行政に頼った考えでは無く、自分たちの生活で何が必要かを考えさせられた。 • 全国のロールモデルになるべく、知恵を出し合い協力してより良い未来を実現したい。 • 税の負担の大きさがよく分かっていなかったが、その重みや重要性、未来に目を向ける必要性を理解できた。 • 他地域の好事例を参考に自らのフィールドでの取り組みをすすめていきたい。

5) お出かけトーク

滋賀県の将来を担う若い世代や、今後、一層の増加が見込まれる高齢者から意見を聴取し、施策に反映するための取組として、若い世代や高齢者を対象としたイベントにこちらから出向いて意見を聞く「お出かけトーク」を実施しました。

(1) 実施概要

a) 第1回お出かけトーク

対象イベント：すまいる・あくしょんフェスタ 2025
実施場所：守山市民ホール
実施日時：令和７年８月 11 日（月・祝）10 時～15 時
参加者数：54 名

b) 第2回お出かけトーク

対象イベント：滋賀けんせつみらいフェスタ
実施場所：滋賀県希望が丘文化公園
実施日時：令和７年９月 20 日（土）10 時～15 時
参加者数：158 名

c)第3回お出かけトーク

対象イベント：第 34 回滋賀県高齢者大会
実施場所：大津市生涯学習センター
実施日時：令和７年 11 月 21 日（金）13 時 30 分～16 時
参加者数：24 名

(2) 実施内容

イベント等への参加者に対して、令和６年度に実施したワークショップで出た意見のうち、自身の考えに近い意見、共感できる意見に投票（複数回答可）していただきました。

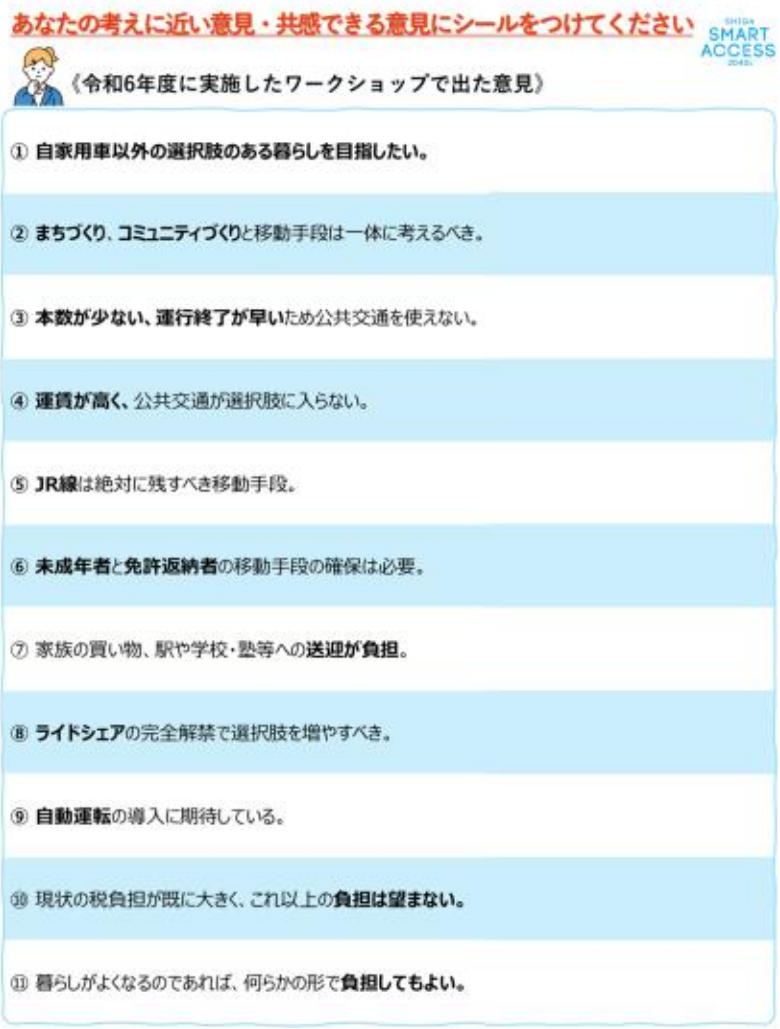


図 3.18 お出かけトークで使用した投票台紙

(3) 実施結果

若い世代を対象にしたイベントにおいて実施した第１回および第２回お出かけトークでの投票結果は以下の図のとおりでした。

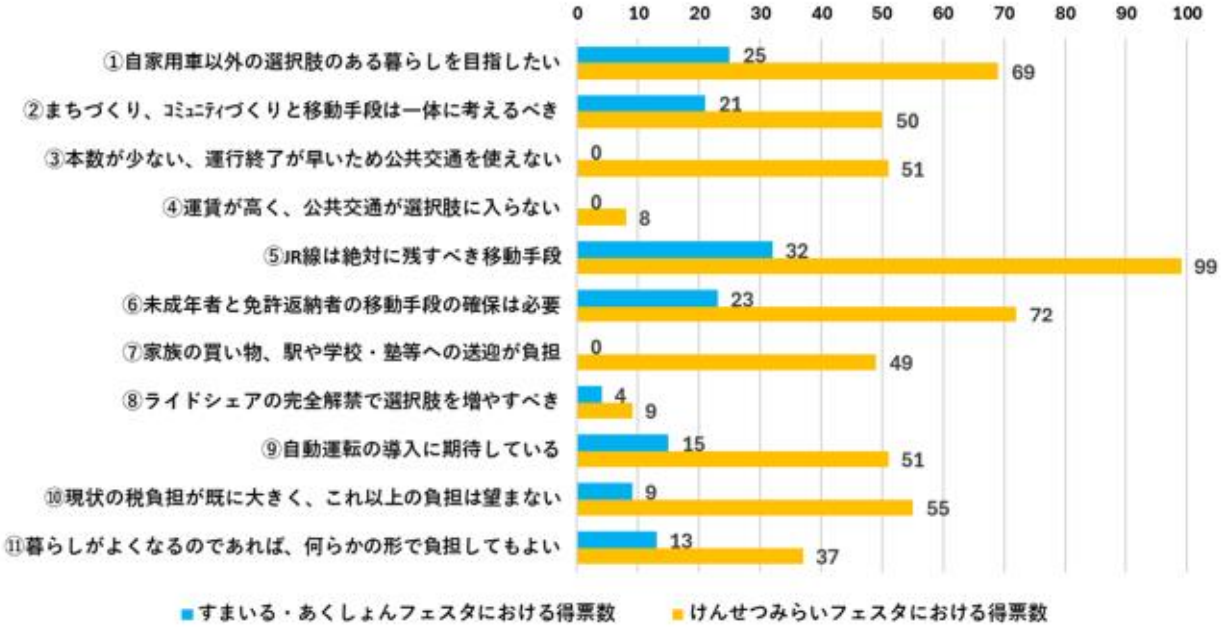


図 3.19 お出かけトークにおける意見投票結果（第1回、第2回）

共感の多かった上位の意見は、どちらのお出かけトークでも共通しており、以下のとおりでした。

⑤ＪＲ線は絶対に残すべき移動手段
　　第１回お出かけトーク　　32 票（１位）
　　第２回お出かけトーク　　99 票（１位）

⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要
　　第１回お出かけトーク　　23 票（3 位）
　　第２回お出かけトーク　　72 票（2 位）

①自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい
　　第１回お出かけトーク　　25 票（2 位）
　　第２回お出かけトーク　　69 票（3 位）

また、負担に対する意見として、以下の２つ（⑩、⑪）の意見がありましたが、投票数に大きな差はなく、負担に対する意見は二分する結果になりました。
⑩現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない
⑪暮らしがよくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい



図 3.20 第１回および第２回お出かけトークの様子
（左：第１回、右：第２回）



図 3.21 投票結果（第2回）

高齢者を対象にしたイベントにおいて実施した第３回お出かけトークでは、県から地域交通の現状や将来に向けての取組等について説明後、参加者の方に共感できる項目に投票してもらうとともに、その理由を発表していただきました。

投票結果は以下の図のとおりでした。

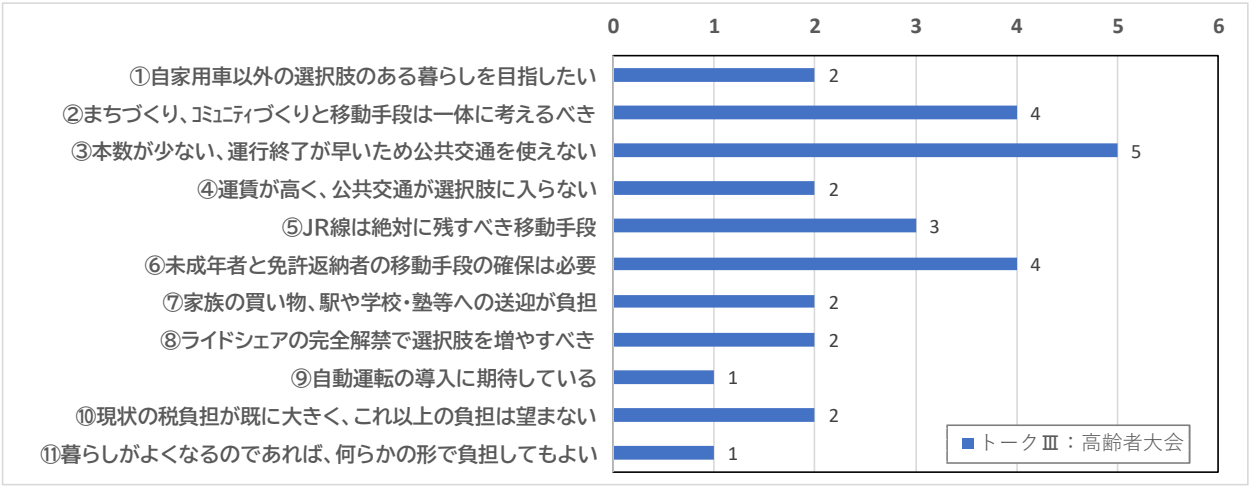


図 3.22 お出かけトークにおける意見投票結果（第3回）

共感の多かった意見は、上位から、③本数が少ない、運行終了が早いため公共交通を使えない、②まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき、⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要、の順でした。

投票理由については、③に関しては、行きの手段はあっても帰りの手段がなく、公共交通が選択肢から外れること、②に関しては、行きたいところにバスが走っていないため、実際のコミュニティにあわせて路線を考えるべきだという意見、⑥に関しては、③や②のような状況で免許証を返納するとどこにも行けなくなる、といった意見が理由として発表されまし

た。公共交通の利便性に関する理由が主でした。



図 3.23　第３回お出かけトークの様子

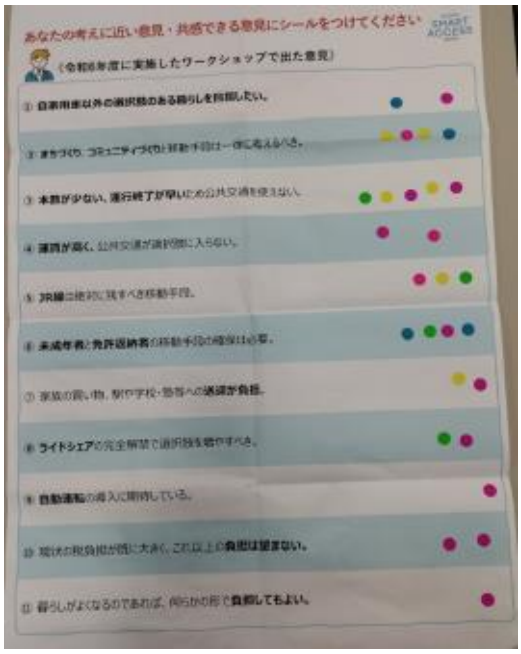


図 3.24　投票結果（第３回）

6)第3回地域交通フォーラム（令和7年度（2025年度）開催）

滋賀県が将来に目指す暮らしの姿と、その暮らしをつくる地域交通の姿を県全体に共有するとともに、その実現に必要となる施策とその財源、負担・分担について議論しました。

なお、本フォーラムでは、地域交通に関心の薄い方（サイレントマジョリティ）にも参加いただくことを目的に、住民基本台帳から無作為抽出した 2,660 名に参加依頼を郵送しました。また、同日にイオンモール草津内に特設会場を設置し、買い物等の一般客に対してアンケート調査を実施し、多くの方からご意見をいただきました。

(1) 開催概要

実施場所：イオンシネマ草津　スクリーン１（滋賀県草津市新浜町 300　イオンモール草津３階）
実施日時：令和７年 12 月 13 日（土）午後１時から３時まで
参加者数：340 名超（WEB 参加者を含む）



図 3.25 第3回地域交通フォーラムの様子

(2) 実施内容

第３回地域交通フォーラムは以下のとおり実施しました。

表 3.13 第3回地域交通フォーラム実施内容

情報提供	
OP	プログラム説明、Slido 使用方法説明、企画趣旨説明
目指す暮らしと 地域交通計画について	過年度成果発表、計画素案共有
講演	
講演①	筑波大学谷口教授による講演「クルマの功と罪」
講演②	京都府立大学川勝教授による講演 「欧米にみる持続可能な公共サービスとしての公共交通とまちづくり」
意見交換会・・・Slido を使用した参加者全体での意見交換の実施	
テーマ１	地域交通が「あること」、「充実すること」でどのような暮らしができるかについて
テーマ２	求める暮らしの実現に向けた施策の実施に必要な「財源のあり方」について
総括	
総括	グラフィックレコーディングの成果物発表 本イベント全体を通して見た、意見の大まかな傾向等のとりまとめの発表
講評	本イベントに対する県政、地域交通、WS 参加者の視点から講評の発表

a) 財源の確保に関するアンケート

フォーラムでは、地域交通の維持・充実のために今後必要となる財源をどのように賄うべきと考えるか、以下の①～⑥項目についてアンケートを行いました。

① 利用者による負担（運賃値上げ）
② 交通事業者の努力（コストダウン、広告収入など）
③ 既存予算の組み換えや新たな国庫補助の獲得
④ 新たな税（利用者以外も含めたみんなで負担）
⑤ 寄付（ふるさと納税やクラウドファンディングなど）
⑥ さらに費用をかける必要はない
※ 複数選択可

なお、アンケートについては、フォーラムでのプログラム（学識者による講演や意見交換会等）によって財源の賄い方に対する考え方に変化があったのかを把握するため、プログラム開始前と、プログラム終了後の２回、同じ項目にて実施しました。

b) 事後アンケート

フォーラムにおいて、地域交通の維持・充実のために今後必要となる財源の賄い方に対する考えについてアンケートを実施しましたが、フォーラムのどのプログラムが考えの変化に影響したのかを把握するため、フォーラム参加者に対して事後アンケートを実施しました。

表 3.14 事後アンケート設問

【回答者の属性に関する設問】
Q1.招待の有無
Q2. 年齢
Q3.性別
Q4.お住まいの地域の郵便番号
Q5.公共交通の利用頻度

【地域交通と負担に対する考えに関する設問】
Q6.オープニングで実施したアンケートの回答内容
（フォーラムに参加する前の考え）
Q7.意見交換会終了時に実施したアンケートの回答内容
（フォーラムに参加した後の考え）
Q8. Q6とQ7では、回答内容に変化があったか。変化があった場合は、
フォーラムのプログラムのうちどの内容を受けて考えが変わったのか

（3）実施結果

会場からの意見はグラフィックレコーディングにより以下のとおり取りまとめました。

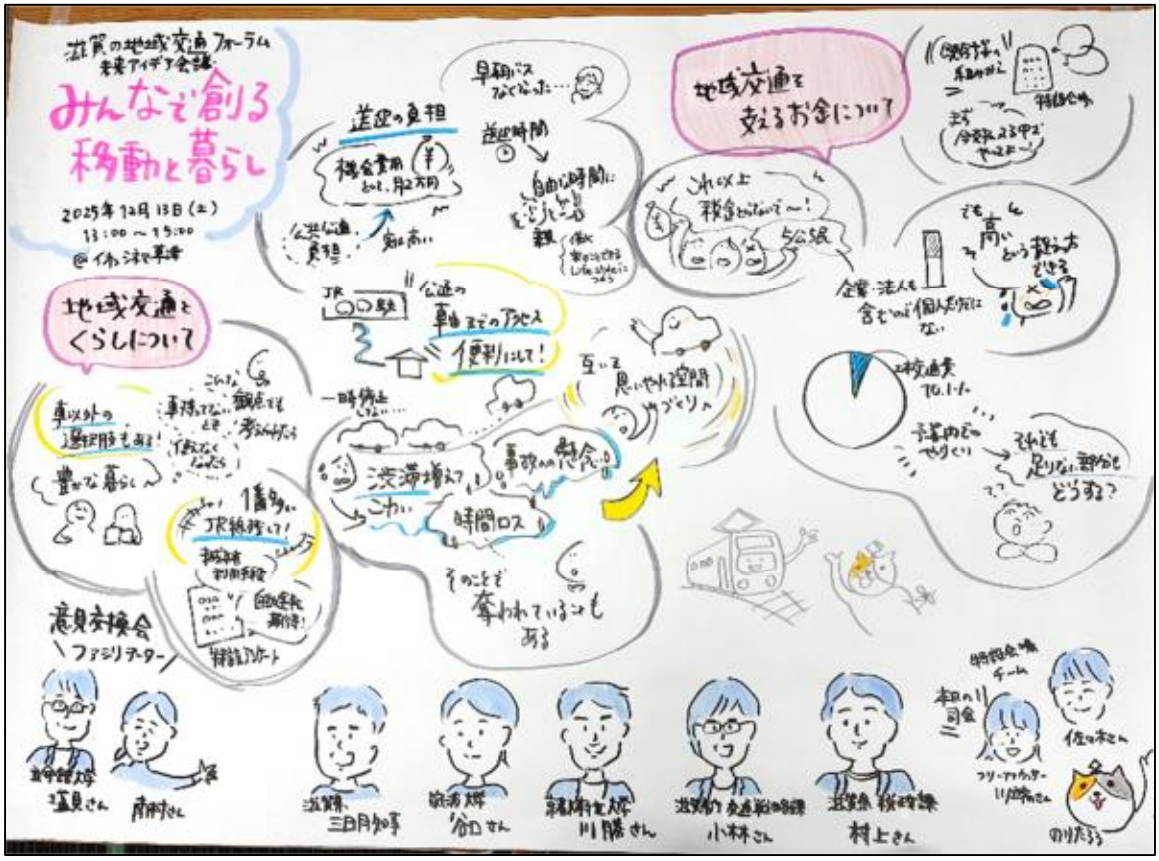


図 3.26 グラフィックレコーディングの成果物（1/3）

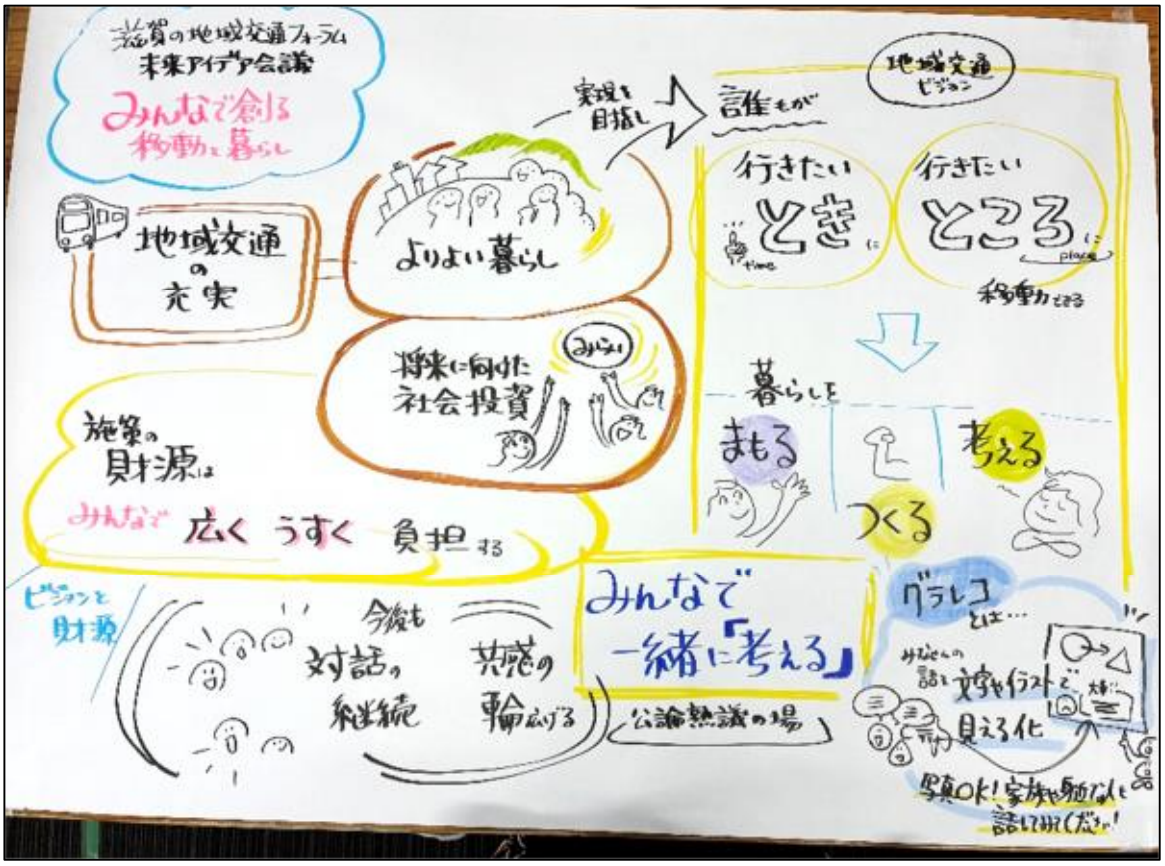


図 3.27 グラフィックレコーディングの成果物（2/3）

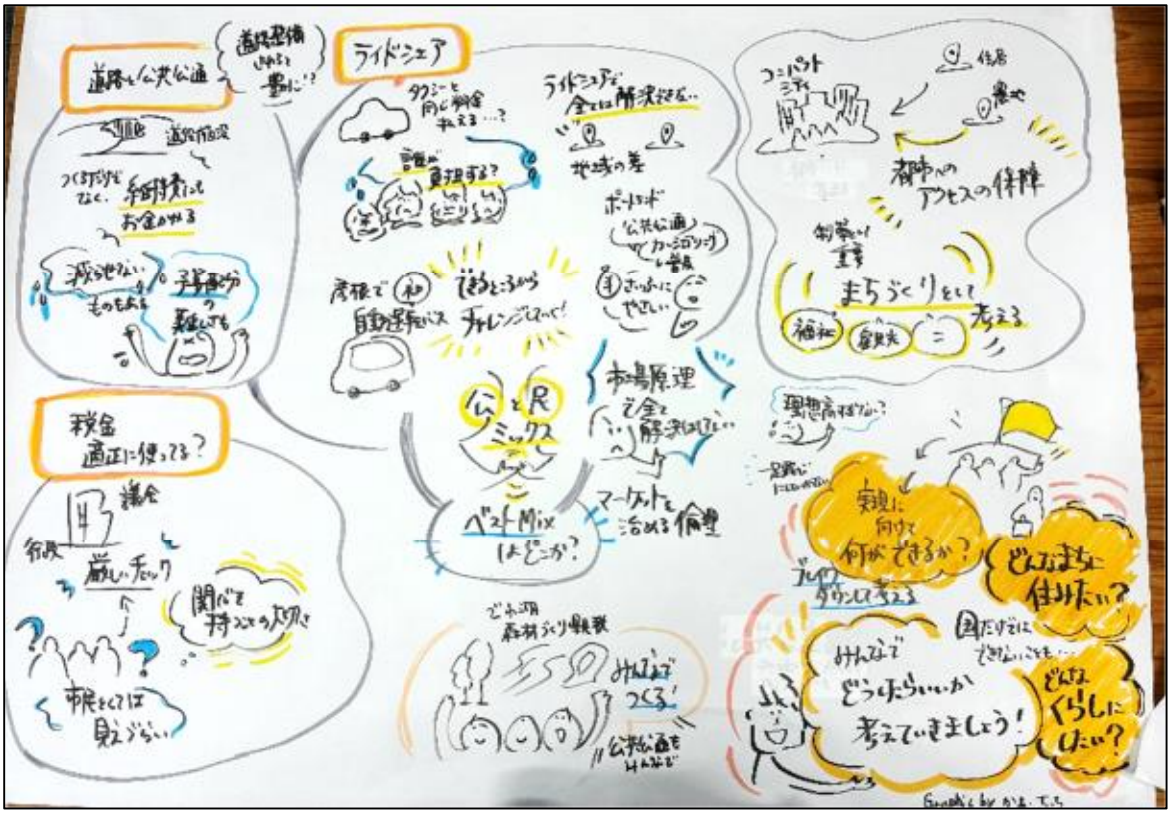


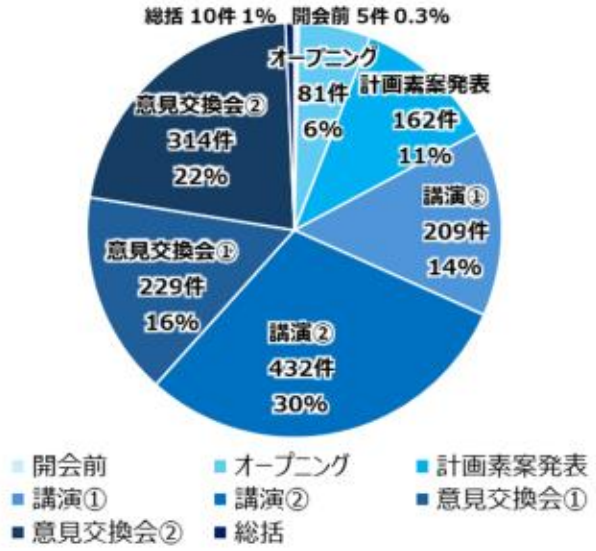
図 3.28　グラフィックレコーディングの成果物（３/３）



図 3.29　グラフィックレコーディングの様子

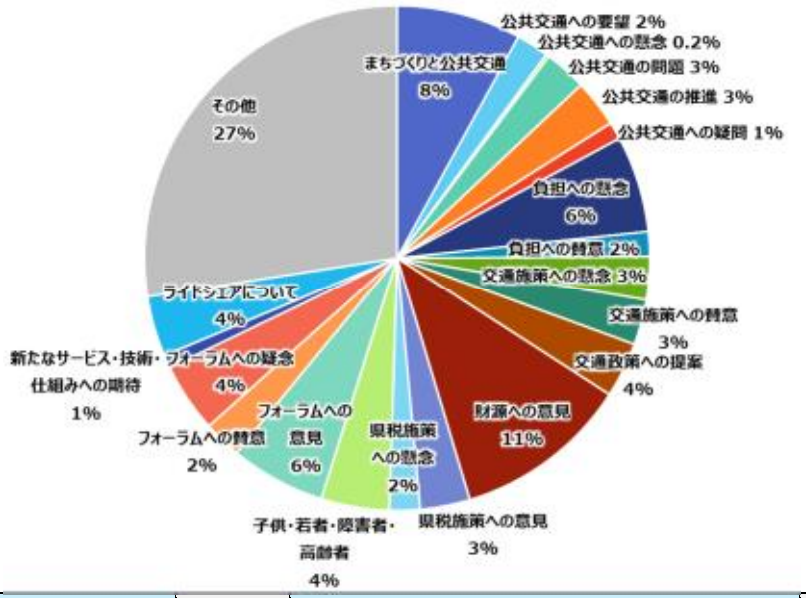
(4)フォーラム参加者の意見投稿と財源確保の手段に対する意見

第３回フォーラム参加者の意見投稿は以下の通りでした。



意見投稿総数	1442件
開会前	5件
オープニング	81件
計画素案発表	162件
講演①	209件
講演②	432件
意見交換会①	229件
意見交換会②	314件
総括	10件

図 3.30　第３回地域交通フォーラム参加者のコンテンツ別意見投稿数



まちづくりと公共交通	115 件	財源への意見	162 件
公共交通への要望	30 件	県税施策への意見	46 件
公共交通への懸念	3 件	県税施策への懸念	28 件
公共交通の問題	38 件	子供・若者・障害者・高齢者	63 件
公共交通の推進	44 件	フォーラムへの意見	88 件
公共交通への疑問	16 件	フォーラムへの賛意	35 件
負担への懸念	89 件	フォーラムへの疑念	64 件
負担への賛意	23 件	新たなサービス・技術・仕組みへの期待	12 件
交通施策への懸念	40 件	ライドシェアについて	56 件
交通施策への賛意	42 件	その他	397 件
交通政策への提案	51 件		

図 3.31　第 3 回地域交通フォーラム参加者の内容別意見投稿数

フォーラム参加者の財源確保の手段に対する考え方は以下の通りでした。

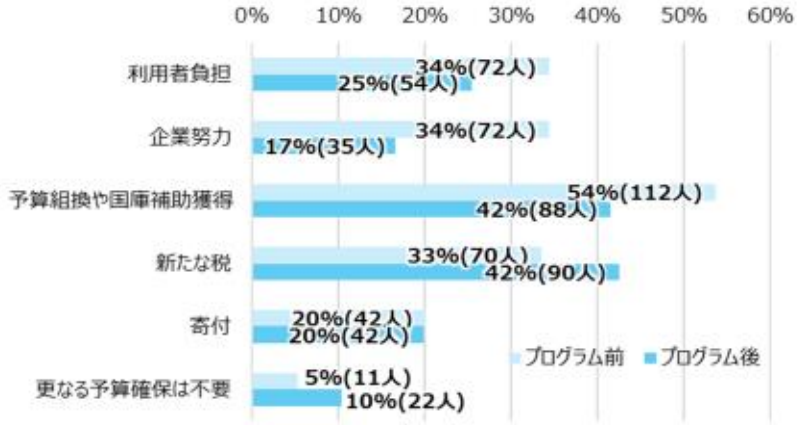


図 3.32　財源確保の手段に対する考え方

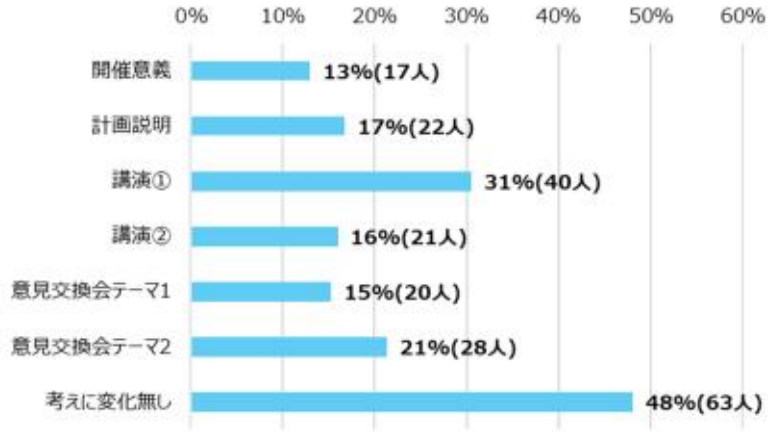


図 3.33　考えの変化に寄与したプログラム（事後アンケート）

★フォーラムに参加する前後では、以下の通りアンケート上の得票数が変化している

得票数が減少：利用者負担、企業努力、予算組換や国庫補助獲得

得票数が増加：新たな税、更なる予算確保は不要

変動なし：寄付

・地域交通に関する問題が、利用者や事業者だけに留まるものではないという理解は一定得られた

・フォーラムを通じて予算確保を不要と考えるようになった層も一定存在する

★フォーラムへの参加を通じて、考えが変化した人は約半数

・最も考えの変化に寄与した意見

谷口教授による講演で、**参加者の約３割(考えが変化したうちの約６割)**が影響を受けた。

・次いで考えの変化に寄与した意見

意見交換会の後半で、**参加者の約２割(考えが変化したうちの約４割)**が影響を受けた。

・その他のプログラムについては、概ね**参加者の 15%前後(考えが変化したうちの約３割)**が影響を受けた。

図 3.34　第3回地域交通フォーラム参加者の意見の統括

(5)特設会場

地域交通への関心が高く、ワークショップやフォーラムに積極的に参加する方だけなく、現時点で地域交通に関心の薄い人が、望ましい地域交通やその達成に向けた取組にかかる費用負担について、どのような考えを持っているか把握するため、イオンモール草津３階ゲームランド前に特設会場を設置し、通行客を対象に街頭調査を実施しました。

c) 開催概要

実施場所：イオンモール草津　ゲームランド前（滋賀県草津市新浜町300　イオンモール草津３階）
実施日時：令和７年12月13日（土）午前１０時から午後３時まで
参加者数：62名超



図 3.35 特設会場の様子

d) 実施内容

イオンモール草津への来客に対して、望ましい交通を達成するための負担分担・財源について、アンケートを実施しました。

表 3.15 特設会場でのアンケート設問

【アンケート1】令和6年度に実施したワークショップで出た意見のうち、考えに近い意見・共感できる意見を全て選択してください。

- 自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい
- まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき
- 運行本数が少ない、運行終了が早いため公共交通は使えない
- 運賃が高く、公共交通が選択肢に入らない
- JR線は絶対残すべき移動手段
- 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要
- 家族の買い物、駅や学校・塾への送迎が負担
- ライドシェアの完全解禁で選択肢を増やすべき
- 自動運転の導入に期待している

【アンケート2】地域交通の維持・充実には、今後さらに費用が必要です。その財源を賄うために、どのような方法があると思いますか？考えに近い意見・共感できる意見を全て選択してください。

- 利用者による負担（運賃値上げ）
- 交通事業者の努力（コストダウン・広告収入など）
- 既存予算の組み換えや、新たな国庫補助の獲得
- 新たな税（利用者以外も含めたみんなで負担）
- 寄付（ふるさと納税やクラウドファンディングなど）
- さらにお金をかける必要はない

e) 実施結果

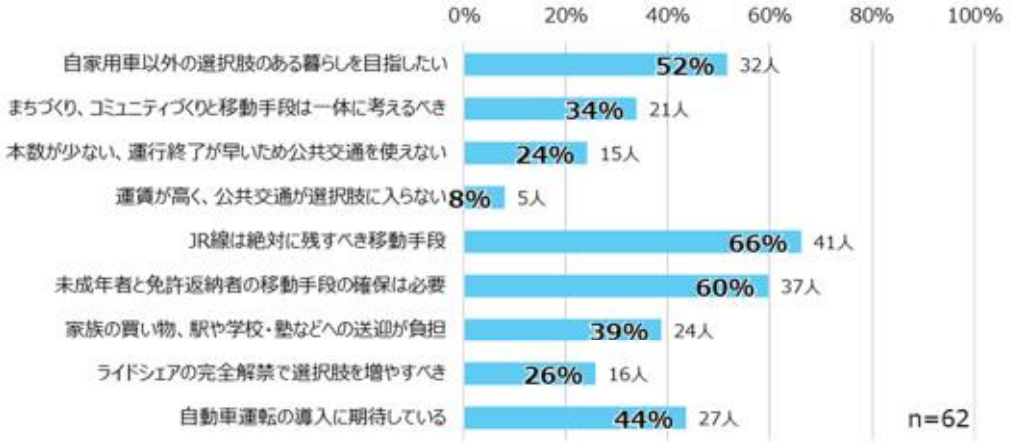
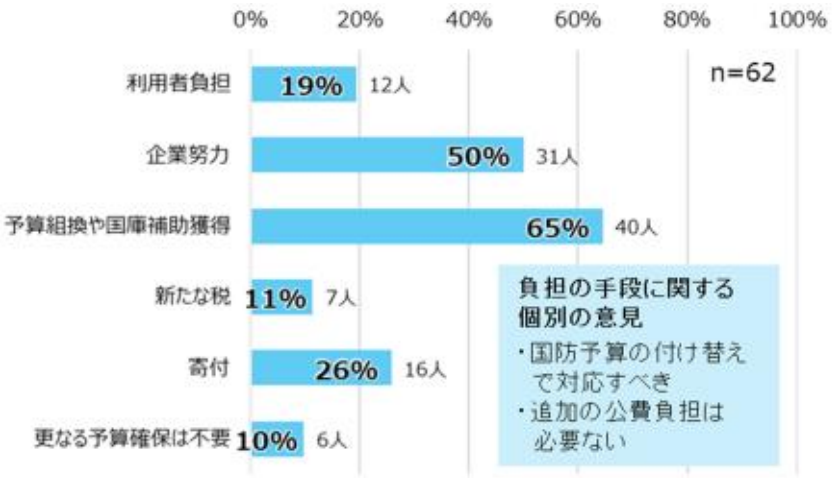




図 3.36 アンケート 1 の結果



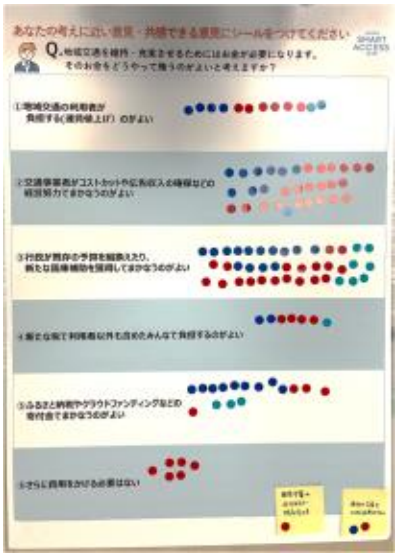


図 3.37 アンケート2の結果

(6)無作為抽出者(フォーラム参加招待者)へのアンケート

第３回フォーラムでは、現時点で地域交通に関心の薄い人に対し議論への参画を促すため、住民基本台帳から無作為に抽出した 2,660 名に参加招待を送付し、フォーラムへの参加を依頼しましたが、同時に、ご参加いただけない方には、お出かけトークで実施した内容と同一のアンケートへの回答を依頼しました。

f) 実施概要

回答期間：令和７年 10 月 31 日（金）から令和７年 12 月 12 日（金）まで
回答者数：92 名

g) 実施結果

令和６年度に実施したワークショップで出た意見のうち、自身の考えに近い意見、共感できる意見に投票（複数回答可）していただきました。

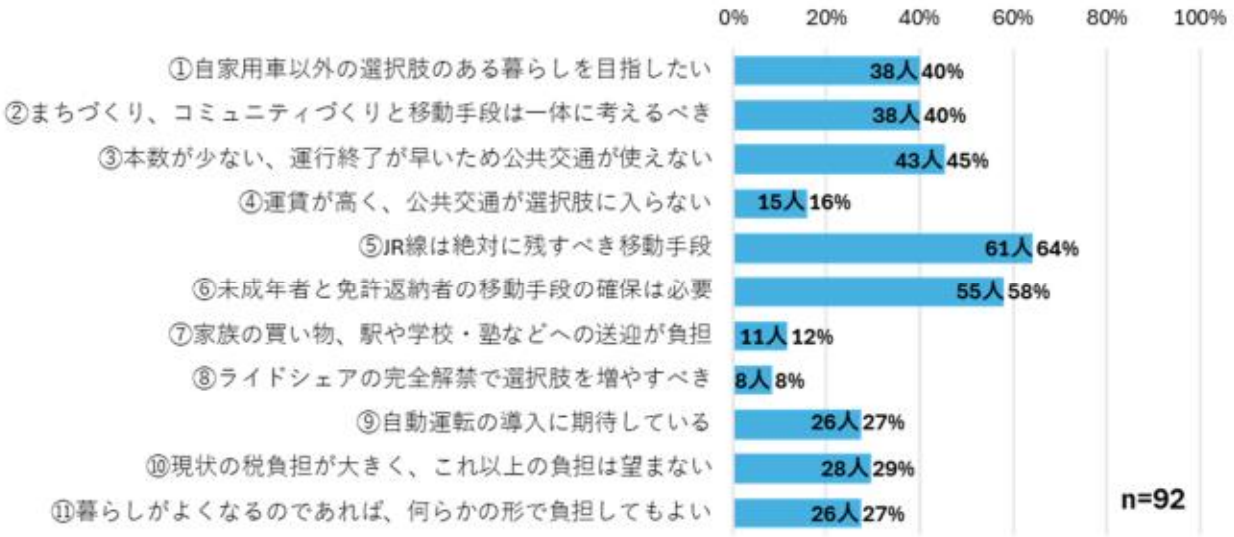


図 3.38 無作為抽出した県民に対するアンケート結果

共感の多かった上位の意見は以下のとおりで、第１回・第２回お出かけトークとの結果とよく似た結果となりました。

⑤ＪＲ線は絶対に残すべき移動手段　61 票（１位）
⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要　55 票（３位）
③本数が少ない、運行終了が早いため公共交通が使えない　43 票（２位）

また、負担に対する意見については、
⑩現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない
⑪暮らしがよくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい
の２つの意見に対して、投票数に大きな差は見られず、負担に対する意見は二分していました。

7)滋賀地域交通活性化協議会

滋賀地域交通計画策定に向けた議論を行うため、学識経験者、交通事業者、行政関係者、地域交通利用者、運輸局・支局、公安委員会、道路管理者等を構成員とする協議会を立ち上げ、以下のとおり開催しました。

(1) 開催概要

h) 第1回滋賀地域交通活性化協議会(立ち上げ)

実施場所：滋賀県建設技術センター　２階研修室
実施日時：令和６年３月 27 日(水)　午前 10 時から 12 時まで
議　　題：1 滋賀地域交通活性化協議会設置要綱（案）について
2 会長、副会長および監事の選任について
3 関係規程の整備について
4 令和６年度予算（案）および事業計画（案）について
5 滋賀地域交通計画策定の方針（案）について
6 その他

i) 第2回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター　２階研修室
実施日時：令和６年 11 月８日(金) 午前 10 時から 11 時半まで
議　　題：1 第１回地域交通ワークショップについて
2 第２回地域交通ワークショップについて
3 今後のスケジュールについて
4 その他

j) 第3回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター　２階研修室
実施日時：令和７年３月 25 日(月) 午前 10 時から 11 時半まで
議　　題：1 滋賀地域交通計画骨子(案) について
2 令和６年度事業報告および令和６年決算見込みについて
3 令和７年度予算(案)および事業計画(案)について
4 その他

k) 第4回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県危機管理センター１階　プレスセンター
実施日時：令和７年 10 月 24 日(金) 午前９時半から 11 時半まで
議　　題：1 今年度のスケジュールについて
2 県民等との対話状況について
3 将来デザインと施策たたき台について
4 未来アイデア会議地域交通フォーラムについて
5. その他

3.2.2 住民の認識する6地域の交通の課題と、それに対する意見

本章で紹介した、公論熟議を目的とした取組の結果から、6 地域ごとに以下のような意見が見られました。

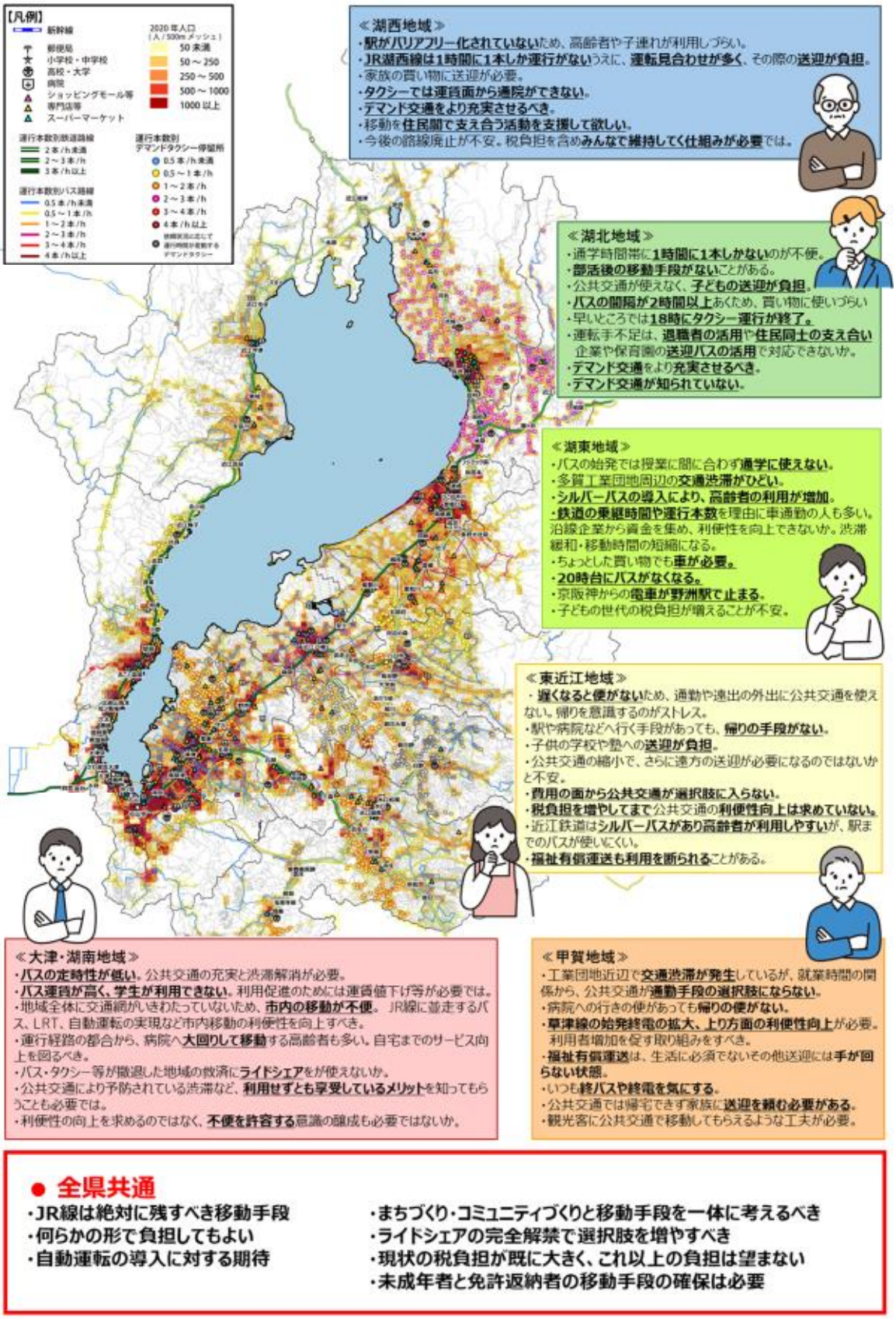


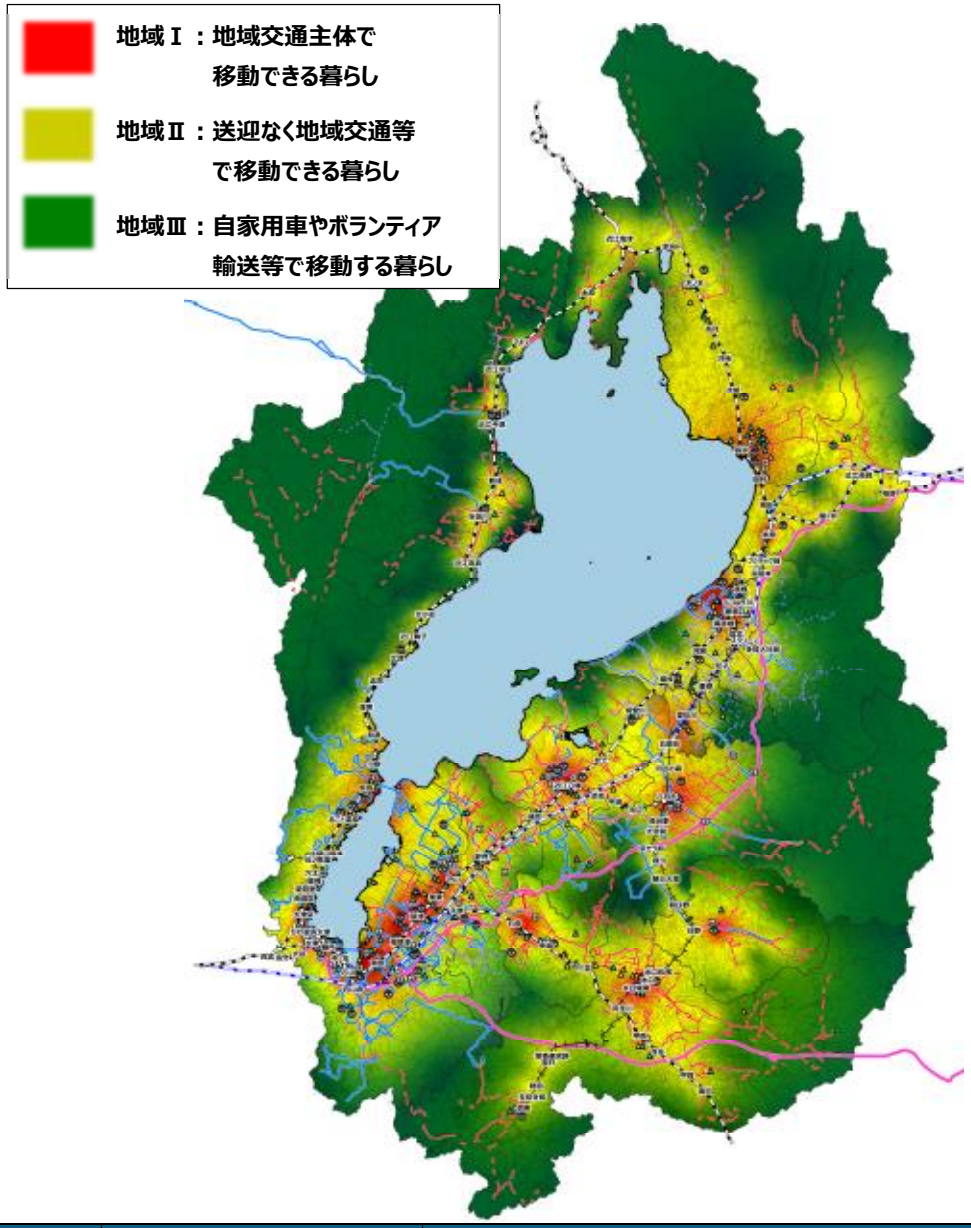
図 3.39 ワークショップ結果からみる地域毎の意見と課題

3.3 滋賀県が目指す暮らしと、それを実現するための交通の将来像

3.3.1 滋賀県が目指す暮らし

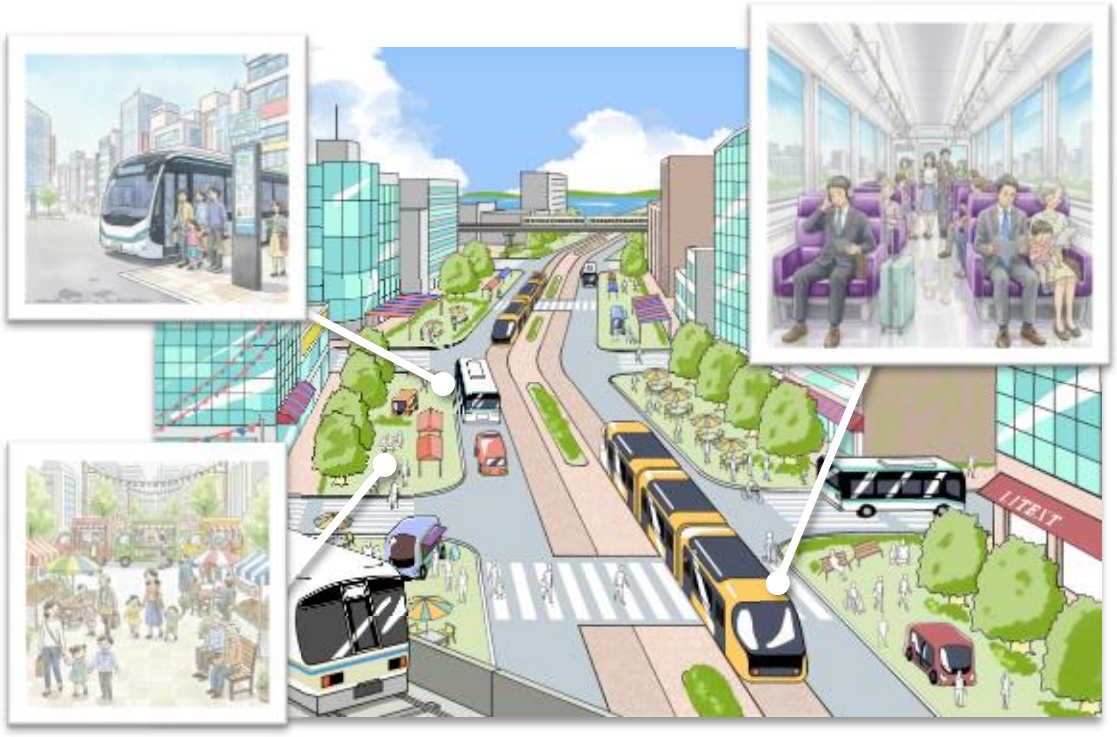
3.2 までに記載した取組をもとに、滋賀県が目指す地域交通の将来像を以下に定めます。

地域の状況に応じた「暮らしの姿」を検討するため、人口密度、人流の状況、市町のまちづくりの方向性等を総合的に勘案し、滋賀県を３つの地域区分に分類しました。



地域分類	数値的な目安	その他要因
Ⅰ	**可住地面積における人口密度が 3,000 人/k㎡以上 10,000 人/日以上の流動がある地域が複数存在する**	**拠点となる鉄道駅に複数路線が乗り入れている** (広域的な移動の拠点としての実態がある) **人口集積以外の要因で OD※が集中する地域が存在する** (目的地となる施設が密集して立地している) **市町の立地適正化計画の対象地域** ※OD とは、Origin（出発地）と Destination（到着地）の略語
Ⅱ	**可住地面積における人口密度が 500 人/k㎡以上**	**人口の分布が一定密集している**(地域 1 に隣接する形で人口が分布している)
Ⅲ	**可住地面積における人口密度が 500 人/k㎡未満**	**飛び地的に人口が分布している**（人口分布が存在しない山野部等に囲まれている）

図 3.40 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図



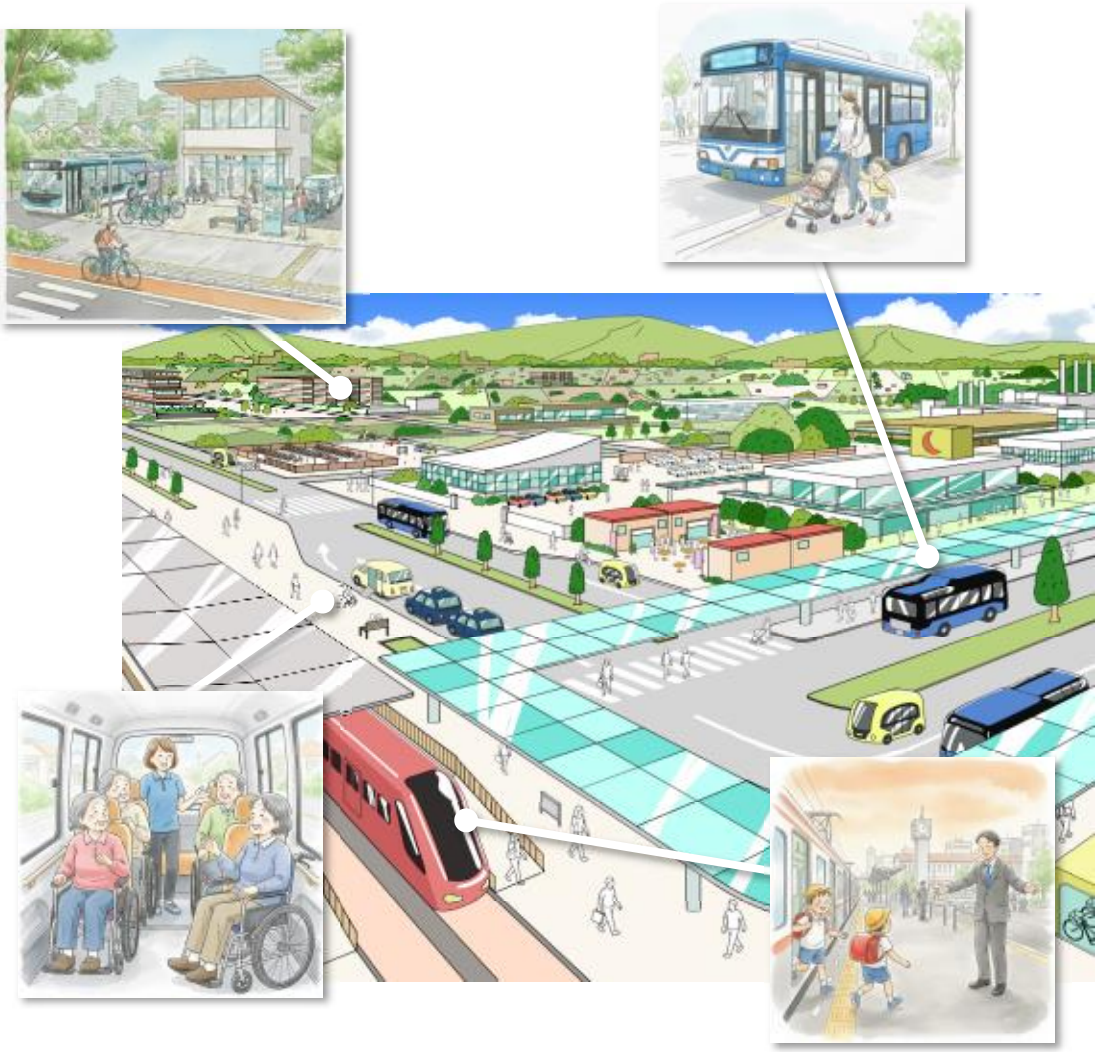
【地域Ⅰの目指す将来像】

地域交通主体で移動できる暮らし

・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
・自家用車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域Ⅰに分類される地域の現状と課題

- **交通渋滞が深刻**。また、渋滞に伴い電車を除く**地域交通の定時性が低下**
- 地域交通が充足していることが知られていない
- **公共施設、集客施設が分散**しており、**路線も細切れ**であるため周遊が難しい



【地域Ⅱの目指す将来像】

送迎なく地域交通等で移動できる暮らし

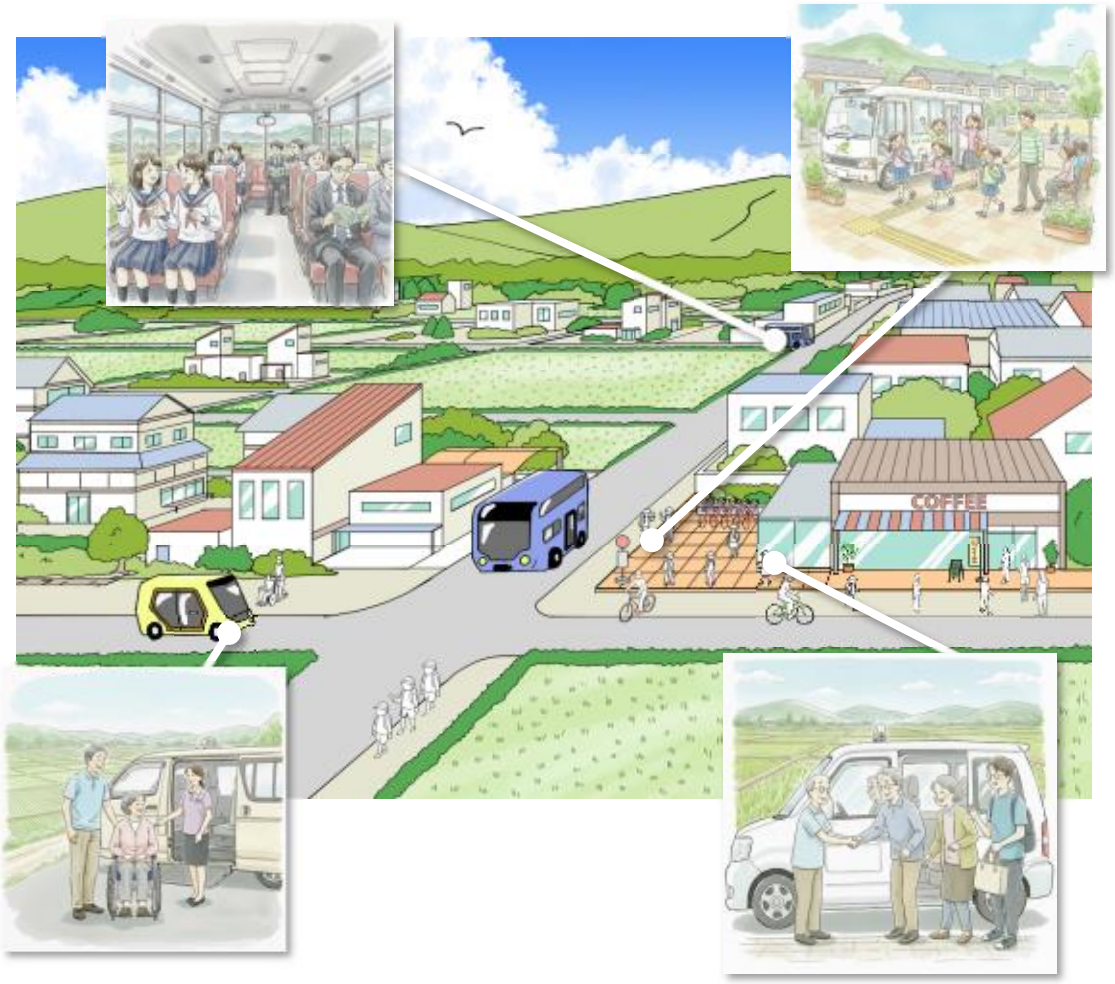
・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎の負担が緩和

・タクシーやデマンド交通の車両が増えて、待ち時間が減少

・地域交通の利用が多い地域は、利便性の高いバス路線が運行されている

地域Ⅱに分類される地域の現状と課題

- 工業団地等企業集積地の近辺において交通渋滞が発生
- 自家用車利用の意識が強く、地域交通への転換が選択されない
- 家族の通勤通学、私用のための送迎が負担



【地域Ⅲの目指す将来像】

地域の状況に適した手段で移動する暮らし

・主な移動手段は自家用車だが、自家用車が運転できない人・運転しない人にも、移動手段が確保されている

・地域のボランティア輸送、デマンド交通など様々な手段の活用や、自動運転などの最新技術の実証等、移動手段確保に向けた挑戦が行われている

・交通軸となる鉄道、バス路線は適切に維持されている

地域Ⅲに分類される地域の現状と課題

- 自家用車の運転が難しくなった人が生活利便性の高い地域へ流出している
- 路線網が脆弱、運行間隔が広い、始発時刻が遅く最終時刻が早いなどの理由から地域交通が選択肢にならない
- 高齢化が進行し、停留所まで徒歩で移動することが難しい層が増加
- 住民間での移動支援活動が実施されている地域もあるが、ノウハウの共有や行政からの支援が不足している

3.3.2 目指す暮らしの実現に向けた 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン（交通軸）」

先に定めた暮らしの姿を実現するため、地域の移動の軸となる鉄道・バス路線については、特にサービス水準の確保が必要です。そこで、ワークショップやフォーラム等での県民の意見や各市町の交通計画、まちづくり計画等を踏まえ、交通軸およびその目指すサービスレベルを以下のとおり定めました。市町、交通事業者と連携し、将来的な実現を目指します。

1) 交通軸の基本方針

県外および県内他地域との間の移動手段として、交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、産業立地、観光等訪問者の増加につなげます。

2) 目指すサービスレベル

(1) 鉄道軸 ※特急および新幹線を除く

a) JR線

- 朝の通勤通学時間帯で１時間に２本以上の運行
- コロナ禍以前のダイヤレベルへの回復
- 草津線（貴生川駅以東）・北陸本線（長浜駅以北）・湖西線（近江今津駅以北）において、昼間時間帯で１時間に２本以上の運行

b) 京阪大津線

- 京津線：現在の運行状況を維持
- 石山坂本線：現在の運行状況を維持

c) 近江鉄道線

- 近江鉄道本線において、昼間時間帯で１時間に２本以上の運行
- 八日市線において、終日１時間に４本以上の運行
- 多賀線において、現在の運行状況を維持

d) 信楽高原鐵道線

- 現在の運行状況を維持

(2) バス軸

- 接続する鉄道の運行ダイヤに合わせた運行

(3) 交通結節点

- 交通軸と交通網のシームレスな接続

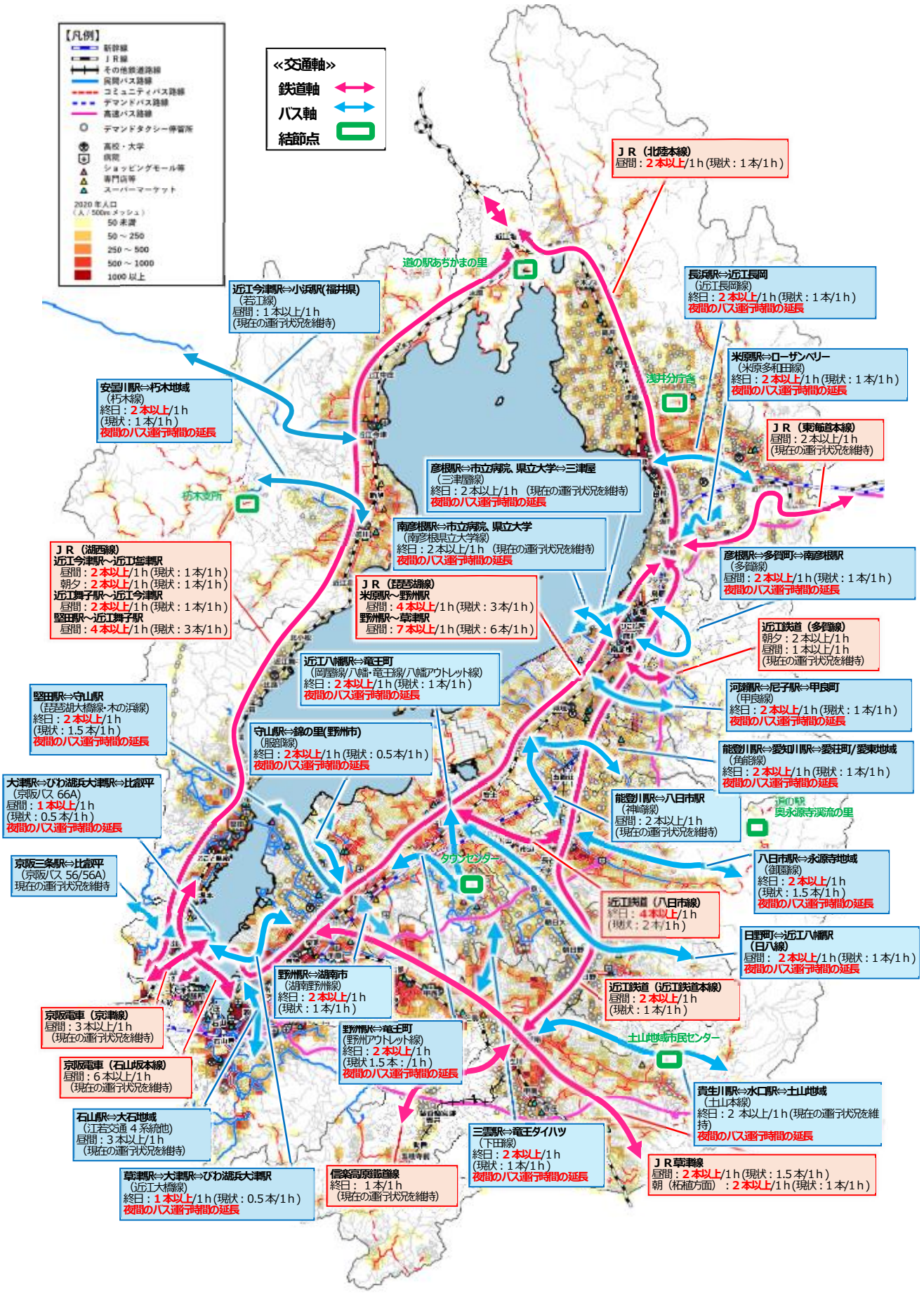


図 3.41 地域交通「将来デザイン」〔交通軸〕

表 3.16 鉄道軸運行本数一覧

鉄道軸一覧				始発		最終		通勤通学時間帯(6~9·17~20 時)				昼間時間帯(9~17 時)			
								目標運行頻度		現状運行頻度		目標運行頻度		現状運行頻度	
運行元	路線	区間		発着駅①の出発時刻	発着駅②の出発時刻	発着駅①の出発時刻	発着駅②の出発時刻	(本/h)	※うち新快速	(本/h)	※うち新快速	(本/h)	※うち新快速	(本/h)	※うち新快速
		発着駅①	発着駅②												
ＪＲ	東海道線	米原	柏原(関ケ原)	6:06	5:43	23:09	23:45	2.0	-	2.0	-	2.0	-	2.0	
ＪＲ	琵琶湖線	大津(京都)	草津	5:41	4:57	0:27	23:49	8.8	3.8	8.8	3.8	7.0	3.0	7.0	3.0
ＪＲ	琵琶湖線	草津	野洲	5:56	4:46	0:43	23:34	7.8	3.4	7.8	3.4	7.0	3.0	6.0	2.0
ＪＲ	琵琶湖線	野洲	米原	6:05	4:59	0:12	23:01	5.5	2.1	5.5	2.1	4.0	2.0	3.0	1.0
ＪＲ	北陸本線	米原	長浜	5:41	6:00	23:32	22:48	2.6	1.5	2.6	1.5	2.0	-	1.0	-
ＪＲ	北陸本線	長浜	近江塩津(敦賀)	5:50	5:37	23:18	22:25	1.8	0.7	1.8	0.7	2.0	-	1.0	-
ＪＲ	草津線	草津	貴生川	5:29	5:26	23:34	23:19	2.4	-	2.4	-	2.0	-	1.0	-
ＪＲ	草津線	貴生川	油日(柘植)	5:54	5:47	23:32	23:06	2.0	-	1.8	-	2.0	-	1.0	-
ＪＲ	湖西線	大津京(京都)	堅田	6:02	5:34	23:56	23:33	4.0	0.0	4.0	0.0	4.0	1.0	4.0	1.0
ＪＲ	湖西線	堅田	近江舞子	6:14	5:18	0:09	23:17	4.0	0.0	3.7	0.0	4.0	1.0	3.0	1.0
ＪＲ	湖西線	近江舞子	近江塩津	8:51	6:14	21:57	21:59	2.0	0.0	1.5	0.0	2.0	1.0	1.0	1.0
京阪電鉄	京津線	大谷(御陵)	びわ湖浜大津	5:16	5:10	23:30	23:45	3.4	-	3.4	-	3.1	-	3.1	-
京阪電鉄	石山坂本線	石山寺	坂本比叡山口	5:30	5:02	23:44	23:04	7.2	-	7.2	-	6.0	-	6.0	-
近江鉄道	本線	貴生川	米原	6:11	6:00	21:32	21:59	2.0	-	1.8	-	2.0	-	1.0	-
近江鉄道	八日市線	近江八幡	八日市	6:14	5:33	23:30	23:02	4.0	-	2.3	-	4.0	-	2.0	-
近江鉄道	多賀線	高宮	多賀大社前	5:54	6:07	23:06	22:20	2.2	-	2.2	-	1.5	-	1.5	-
信楽高原鐵道	本線	信楽	貴生川	6:10	6:50	22:08	22:41	1.0	-	1.0	-	1.0	-	1.0	-

令和 7 年 4 月 1 日時点

表 3.17 バス軸運行本数一覧

バス軸一覧				始発		最終		通勤通学時間帯		昼間時間帯	
				発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	目標運行頻度	現状運行頻度	目標運行頻度	現状運行頻度
地域	路線	区間						（本/h）	（本/h）	（本/h）	（本/h）
		発着地①	発着地②								
湖北	近江長岡線	長浜駅	近江長岡	6:55	6:15	19:27	20:00	2.0	1.1	2.0	0.8
湖北	米原多和田線	米原駅	ローザンベリー多和田	7:40	8:00	19:00	19:30	2.0	0.6	2.0	0.8
湖東	三津屋線 （市立病院、県立大学経由）	彦根駅	三津屋	6:36	6:00	20:27	19:55	2.5	2.5	2.3	2.3
湖東	南彦根県立大学線	南彦根駅	市立病院、県立大学	6:36	6:00	20:27	19:55	2.3	2.3	2.0	2.0
湖東	多賀線（多賀町経由）	彦根駅	南彦根駅	8:50	7:34	20:00	19:40	2.0	1.9	2.0	1.1
湖東	甲良線（尼子駅経由）	河瀬駅	甲良町	7:13	6:55	19:45	1919	2.0	1.8	2.0	1.4
東近江	角能線（愛知川駅経由）	能登川駅	愛荘町	7:09	6:17	19:20	19:14	2.0	0.9	2.0	1.0
東近江	神崎線	能登川駅	八日市駅	6:27	5:57	21:51	21:20	2.3	2.3	2.0	1.9
東近江	御園線	八日市駅	永源寺地域	6:53	6:12	20:10	20:26	2.3	2.3	2.1	2.1
東近江	日八線	日野町	近江八幡駅	6:38	7:00	20:14	21:01	2.3	2.3	2.0	1.2
東近江	岡屋線	近江八幡駅	竜王町	6:50	6:08	21:00	19:55	2.0	1.8	2.0	1.7
東近江	八幡アウトレット線	近江八幡駅	竜王町	8:45	9:25	20:10	20:40	2.0	0.8	2.0	0.8
東近江	八幡・竜王線	近江八幡駅	竜王町	7:45	7:00	20:15	19:48	2.0	0.9	2.0	1.2
甲賀	野洲アウトレット線	野洲駅	竜王町	7:15	9:10	20:40	21:15	2.0	1.5	2.0	1.9
甲賀	下田線(三雲駅ルート)	三雲駅	竜王ダイハツ	7:09	7:35	20:57	20:30	2.0	1.3	2.0	1.0
甲賀	湖南野洲線	野洲駅	湖南市	6:40	6:10	21:03	20:30	2.0	1.3	2.0	0.9
甲賀	土山本線 水口駅	貴生川駅	土山地域	6:55	6:05	20:40	19:50	2.2	2.2	2.0	2.0
湖南	服部線	守山駅	錦の里(野洲市)	7:55	6:54	20:35	19:56	2.0	0.6	2.0	0.4
湖南	江若交通４系統他	石山駅	大石地域	6:21	5:53	23:10	22:13	5.8	5.8	3.3	3.3
湖南	近江大橋線（大津駅経由）	草津駅	びわ湖浜大津駅	6:55	7:50	18:45	19:45	1.0	0.6	1.0	0.3
湖南	66A:大津-比叡平 （びわ湖浜大津駅経由）	大津京駅	比叡平	6:40	7:15	19:10	18:30	1.0	0.9	1.0	0.4
湖南	56/56A:比叡平-三条京阪	京阪三条駅	比叡平	8:40	7:10	20:00	19:05	0.5	0.5	0.6	0.6
湖南・湖西	琵琶湖大橋線	堅田駅	守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.4	2.0	0.5
湖南・湖西	木の浜線(守山-堅田駅)	堅田駅	守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.5	2.0	0.4
湖西	朽木線	安曇川駅	朽木地域	7:39	6:34	19:07	18:20	2.0	0.9	2.0	0.8
湖西	若江線	近江今津駅	天増川口	7:05	9:27	18:45	19:47	0.8	0.8	1.0	1.0

令和７年４月１日時点

3.3.3 目指す暮らしの実現に向けた 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン（交通網）」

1) 交通網の基本方針

交通網については、原則、各市町が地域の状況等に応じて最適な手段により構築する必要があることから、具体的なサービスレベル等を定めるのではなく、地域区分毎に目指す方向性を整理しました。

(1) 地域Ⅰ

鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指します。

(2) 地域Ⅱ

- 路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指します。（通勤・通学、通院、買物、観光）
- 夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢になることを目指します。
- 通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性確保等を目指します。

(3) 地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運送等住民主体の交通など様々な移動手段の活用に加え、自動運転などの最新技術の導入にも積極的に挑戦し、通院、買物など日々の暮らしに必要な移動の確保を目指します。



図 3.42 地域交通「将来デザイン」〔交通網〕

3.3.4 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

地域交通は、特に自家用車を自ら運転できない・しない人の移動手段として重要ですが、その価値は移動手段であるのみにとどまらず、健康増進、環境負荷軽減、経済活性化、渋滞の緩和など、多分野に及びます。

このような地域交通の持つ多様な価値を「見える化」するため、「地域交通将来デザイン」が実現した場合の便益について、以下により算出しました。

表 3.18 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	算出内容	算出結果
地域交通の利便性向上 ※鉄道駅に 20 分以内でアクセスできる人口カバー率 ※アクセシビリティ指標での算出のため、デマンド等の時刻表がない移動手段は含まない	「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)に基づき、地域交通の運行本数等を考慮した所要時間から、鉄道駅にアクセスできる所要時間別の人口カバー率を算出	**現状:75.8 万人(約 50%)** **実現後:93.9 万人(約 61%)**
自家用車から地域交通転換による**交通混雑の緩和**	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換すること※1による通行時間短縮(渋滞緩和)効果※2を算出	**78.57 億円/年** (短縮時間 :10,839 時間/日)
自家用車から地域交通転換による**環境負荷軽減**	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換すること※1によるCO_2削減効果※3を算出	**1.17 億円/年** (CO2 排出削減量 :1.1 万トン/年)
自家用車から地域交通転換による**健康増進**	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換すること※1による健康増進効果(歩行量増加効果) ※4を算出	**14.62 億円/年** (増加歩数:1,633 歩/人・日)
送迎にかかる時間を減少させることによる可処分時間の増加	現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 ⇒生産性向上による所得の増加※5	**滋賀県:56.0 億円/年**※8 **一人当たり:20.0 万円/年**※8 (可処分時間:一人当たり 100 時間/年※8) ※8 送迎日を平日 244 日/年と仮定
所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	1 日の車の維持費 1,200 円/日※6(保険、税金、駐車場代)等より、自家用車減少による維持費削減額を算出	**滋賀県:590 億円/年** **一台当たり:43.8 万円/年** (削減台数:13.4 万台)
駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の7割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率 1.4%をかけた額を年間削減額として加算 ⇒地域交通があることによる削減効果	**173.6 億円(初期費用)** **+1.7 億円/年** (転換台数:13,676 台)
広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進	現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 ⇒1 人当たりの生産性等から経済的利益を算出	**640.4 億円/年** (通勤が可能となる人数:3,459 人)
広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)	現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 ⇒1 人当たりの消費額等※7から経済的利益を算出	**38.0 億円/年** (来訪者の増加人数:84.5 万人)

※1 R4県民アンケートによる地域交通選択確率により、転換する利用者数を算出(1,460 万人/年)
※2 国土交通省 費用便益分析マニュアルに基づく時間価値原単位により試算
※3 国土交通省 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(R6)に基づく CO2 の貨幣価値原単位により試算
※4 医療抑制額 0.061 円/歩(久野譜也他筑波大学大学院人間総合科学研究科教授 新潟県見附市における健康運動教室参加者の医療抑制効果から算出)
※5 R6賃金構造基本統計調査により、滋賀県における送迎実施年齢の平均時給を算出(2,000 円/h)
※6 総務省統計局の家計調査および内閣府の高齢者の交通安全対策に関する調査の結果を参考に試算
※7 R6滋賀県入込客統計調査により1人当たり観光消費額を算出(4,491 円/年・人)

以下に、地域交通の多面的な効果を補足するための参考資料として、他の自治体における多面的効果の情報発信事例や地域交通の充実によるまちづくり等への効果事例を紹介します。

＜参考：地域交通の多面的な効果をわかりやすく情報発信している事例（富山県）＞



図 3.43：富山県パンフレット「電車・バスで行こう」

1. パンフレットの概要

電車やバスなどの地域交通は、車を運転しない人たちだけでなく、地域の観光、教育、福祉、商業などにとって欠かせないサービスで、CO_2の削減や道路の渋滞緩和、交通事故の削減など、様々なメリットがあります。富山県では、持続可能な地域交通サービスを確保するために「富山県地域交通戦略」を策定。富山県の活力・魅力の向上、そしてウェルビーイングの向上をもたらす持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けてチャレンジしていきます。

2. ウェルビーイングが向上する地域交通

「富山県地域交通戦略」においては、次のような地域交通サービスを目指します。

・誰もが利用でき、便利で快適に移動できる。
・社会との関わりが増え、生き生きと暮らせる。
・日常生活でお得感や満足感、新しい発見を得られる。

3. 富山県地域交通戦略の 3 つの目標

目標 1：県民一人当たりの地域交通利用回数　50 回／年
目標 2：ガソリン車の台数　20 万台減
目標 3：地域交通への満足度　1.25 倍

4. 充実することで期待できる効果（マンガで紹介）

・経済面の効果

自家用車の維持費（年間約 40 万円）を削減できるなど、家計にやさしい。

・時間の有効活用

運転から解放され、自分時間が増える。移動中に読書や仕事も可能。

・健康面の効果

公共交通利用で歩く機会が増え、年間約 6kg の体脂肪減に相当する運動量を確保。

・環境面の効果

CO_2排出量を大幅削減（鉄道は自家用車の約 1/6、バスは約 1/2）。SDGs 達成に貢献。

＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（富山県富山市）＞

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、平成 18 年 4 月に全国初の本格的 LRT となる富山ライトレールの開業や、平成 21 年 12 月の市内電車の環状線化、平成 27 年 3 月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、各種施策を推進された。

そして、令和 2 年 3 月にＪＲ富山駅で南北に分断されていた路線を接続する南北接続事業を完成し、富山駅を中心とした全長約 15.2km の利便性の高い LRT ネットワークを形成された。

これにより、南北接続前に比べ、平日で約 2.4 倍、休日で約 2.6 倍に利用者が増加した。路面電車沿線においては、平成 26 年から毎年転入超過が続くなど、居住推進効果が見られた。



図 3.44：路面電車沿線全体の社会動態　（富山市データ）

また、南北接続事業後の沿線事業所アンケート調査において、中心市街地にある商業施設の約 22%、その他路面電車沿線商業施設の約 40%が、南北接続前の前後で自身の店舗周辺に新しい店が増えたと感じていると回答し、中心市街地商業施設の 25%、その他路面電車沿線商業施設の 37%が「南北接続後により新規の来店客が増加した」と感じていると回答するなど、中心市街地及び地域生活拠点の活性化が確認できた。



図 3.45：周辺への店舗出店の変化



図 3.46：新規のお客さんの来店増加

＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県宇都宮市、芳賀町）＞

芳賀・宇都宮 LRT 事業は、本地域の東西基幹交通として、ＪＲ宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備され、令和５年８月に開業した。誰もが公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRT の導入とあわせてバス路線の新設や地域内交通の接続、端末交通の充実を図る等、公共交通ネットワークの構築等の整備も実施された。

開業当初から予想を上回る利用があり、開業後も利用者が着実に増加し、令和７年８月 19 日の開業から２周年目前の 725 日で累計利用者数 1,000 万人に到達した。住民の生活の足として定着するだけでなく、沿線周辺において人口増加や地価上昇、1,100 億円を超える民間投資が行われるなど、経済波及効果も見られる。ライトライン※1の主な整備効果については、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会において、以下の図のとおり整理されている。

※１　ライトライン：宇都宮ライトレール株式会社が運行する LRT（次世代型路面電車システム）



図 3.47：ライトライン整備効果※2（ライフスタイルに関するもの）



図 3.48：ライトライン整備効果※2（まちづくりに関するもの）

※２　ライトラインの整備効果について　第４０回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料(R7.5.16)

＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県小山市）＞

小山市では、コミュニティバス『おーバス』利用促進プロジェクトとして、大きく３つの施策を実施。①バスを使ったライフスタイルを提案する生活情報のタブロイド紙の発行、②noroca という従来の７割引で市内全線乗り放題となる定期券の販売、③積極的な新規路線の増便（市民病院へのバス増便、商業施設シャトルバスを路線バス化）により、利用者の増加につなげた。

この公共交通をリデザインし、“バスのある豊かな暮らし”の実現を目指した取り組みは全国的に高く評価され、「グッドデザイン賞」等を受賞した。



図 3.49：日野自動車株式会社の PR 誌「ひのでーす」 2021 年 4 月号（Vol.767）



図 3.50：コミュニティバス等の年間利用者数の推移（小山市地域公共交通計

また、小山市では、コンパクトシティ・ウォーカブルシティを目指すための立地適正化計画（令和２年１月作成公表）においても『おーバス』の増便等公共交通の利便性向上を重点事業と位置づけ、町中において、マルシェの開催や空き店舗の減少、シェアオフィスのオープンなど、周辺土地の活用、空き地・空き店舗の活用などの変化が生まれてきており、利用増加はもとより、中心市街地の活性化やウォーカブルなまちづくりに影響を与えている点が高く評価され、第 12 回 EST※交通環境大賞において、優秀賞を受賞した。

※EST（Environmentally Sustainable Transport　環境的に持続可能な交通）



図 3.51：小山の町中の公共空間周辺の変化（引用：第 12 回 EST 交通環境大賞　資料）

＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（山形県鶴岡市）＞

鶴岡市では、庄内交通株式会社と官民連携により、令和４年 10 月に市内循環バス路線の再編を行った。車両の小型化や多頻度化および、きめ細かなルート設定を行い、利便性の向上や利用者の大幅な増加を実現した。

また、再編により土日の運行を行ったことで、観光利用が増加。主要観光地バス停の乗降客数について、令和５年度の中間実績において、すでに令和７年度目標値を上回るなどの実績が出ている。

表 3.19：市内循環バスの再編概要

▼市内循環バスの再編概要

	再編前	再編後
車両定員	約25人	12人（ハイエースを導入）
運行便数	12便/日	48便/日
バス停数	58ヶ所	79ヶ所（約300mに1ヶ所）
路線数	2路線4系統	3路線6系統
運行日	月～金曜日	毎日（年末年始除く）
運賃	200～420円	一律300円


基本目標３：市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保

指標	当初（R2）	中間目標（R5）	中間実績（R5）	目標値（R7）	考察
主要観光地バス停の乗降客数（出羽三山・加茂水族館・庄内観光物産館等）	338人	354人	401人	370人	・コロナの終息により、観光客が徐々に戻っている。 ・市内循環線による、観光施設へのアクセスが増加した。
駅や商店街の歩行者数	3,691人	4,085人	3,936人	4,480人	・コロナの終息により、住民の外出機会の増加や観光客の回復により、中心市街地の歩行者が増えたと考えられる。 ・市内循環線の充実による外出機会の増加も好影響を与えていると考えられる。

図 3.52：鶴岡市地域公共交通計画の中間評価
（令和６年度第４回鶴岡市地域公共交通活性化協議会資料）



図 3.53：“市内循環バスに乗ってつるおかまちあるき”パンフレット

このように、地域交通の充実による効果は多面的であり、多分野に及ぶ一方で、以下のような様々な影響があることにも留意する必要があります。

そうした様々な影響が生じることを踏まえ、地域交通の整備は、まちの魅力向上をはじめ、関係する分野の施策などとともに進めていくことが重要であると考えます。

【働き手の県外流出】

地域交通の充実により、県外とのアクセス性が向上することで、県民が県外に働きに行くことによる県内経済活動の流出

【自動車産業の売上低下】

地域交通の充実により、自家用車を利用する人が減少することで、自家用車および関連する産業の売上の低下

【経済的負担額の増加】

地域交通利用による運賃や自家用車から地域交通利用に転換することによる乗り換え待ち時間等の時間的な損失の発生（本来なら得られるはずの時間の損失（機会損失））

※地域交通の充実では、乗り換えによる待ち時間の短縮などシームレスな移動手段への転換を想定していますが、自家用車と比較すると時間的な損失が一定程度発生するため、その機会損失について試算しました。

表 3.20　2040 年代に目指す「地域交通デザイン」が実現した場合の影響

項目	算出内容	算出結果
働き手の県外流出	地域交通の充実による県外への通勤の増加人数(流出人数)を試算⇒1人当たりの生産性等※1から経済的損失を算出	**787億円/年** (県外への流出人数：6,075 人)
自動車産業の売上低下	地域交通の充実による自家用車の削減台数から**税収減少額**※2を算出 削減台数分は新車購入が減少すると仮定し、全国の滋賀県の自家用車の売上比率、将来の自家用車保有意向等をもとに滋賀県の**自家用車売上減少額**※3を算出	**252 億円/年** (削減台数：9,500 台/年) (税収減少額：2.2 億円) (自家用車売上減少額：250 億円)
経済的負担額の増加	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換する※4ことによる**移動にかかる費用**※5および乗り換え等の待ち時間により生じる**機会損失額**(自家用車の場合に有効活用できた時間に時間単価※6を乗じて算出)を算出	**114 億円/年** (移動にかかる費用：26 億円/年) (機会損失額:88 億円/年)

※1　Ｒ３経済センサス活動調査より算出した一人当たり平均売上額を算出（1,295 万円/年）
※2　自動車税額は普通車 3.6 万円/年、小型車 3.05 万円/年、軽自動車 1.08 万円/年とした
※3　乗用車市場動向調査（2023 年日本自動車工業会）の新車平均購入価格（264 万円）による
※4　Ｒ４県民アンケートによる地域交通選択確率により、転換する利用者数を算出（1,460 万人/年）
※5　県内バス路線の平均運賃（180 円/回）により試算
※6　令和６年賃金構造基本統計調査により滋賀県の平均的な時間単価を算出（1,956 円/h）