# 第4章　地域交通の再構築における実施方針

## 4.1 基本理念

今後、滋賀の地域交通を再構築していくに当たっての基本理念は、安全・安心を大前提に、目指すべきは「より良い暮らし」の実現であること、そして、そのために必要な移動手段はどうあるべきかを考えることとし、本計画における施策や事業を整理していきます。

モータリゼーションの進展により、特に本県を含む地方圏では、移動手段として自家用車が中心である生活様式が一般的になりました。自家用車はドアツードアで自由に、快適に移動できる手段であり、多くの人が生活のための移動の大部分を自家用車に頼っています。

一方、各家庭に自家用車が普及した結果、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活における移動手段が、地域交通から自家用車に変わり、地域交通の利用者は年々減少し、地方圏の地域交通は、民間事業としてはもはや成り立たなくなりつつあります。

このまま地域交通が衰退してしまえば、自家用車を利用できない人、例えば、免許を返納した高齢者や学生などは、買い物、通学などの基本的な生活に支障が生じる懸念があります。加えて、今は自家用車が利用できる人でも歳を取れば運転が難しくなること、急な用事や怪我などの不測の事態により自家用車で移動できない場合があることなどを考えれば、誰もがこのような状況に陥る可能性があります。

また、本県における$CO_2$排出量のうち、運輸部門の占める割合は22.5%であり、そのうち自家用車（生活由来）の占める割合は51.5%とおおむね半数を占めており、$CO_2$ネットゼロ社会の実現に向けて、自家用車からの$CO_2$排出量を削減することは、社会的な要請です。

このようなことや、「第３章　滋賀県が目指す暮らしの姿」に記載した県民の皆様との対話を踏まえ、本県は、自家用車に過度に依存しない、「自家用車以外の移動の選択肢がある社会」の構築を進めることが、「より良い暮らし」の実現につながると考えています。

そして、「自家用車以外の選択肢のある社会」を構築するためには、地域交通が「移動の選択肢」となり得るよう、維持し、かつ、地域のニーズに応じて充実していくことが必要です。

したがって、地域交通を維持し、ニーズに応じて充実することは、「より良い暮らしの実現」、さらには、まちの賑わい創出、移住定住の促進、産業立地など、地域経済の活性化にもつながる公共サービスの供給という側面を持つことから、交通事業者のみならず、国、自治体も一定の責務を負うものと考えます。

これまでも、本県は、国、市町とともに、多くの公費を投入しながら、交通事業者と連携し、撤退した路線バスの代替手段の導入など、主に維持に係る施策に取り組んできました。

今後は、これまでの取組に加え、充実に係る施策についても積極的に展開し、移動手段を充実させ、「より良い暮らし」の実現に向けて取り組んでいきます。

【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による『より良い暮らし』の実現

## 人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！




【施策の狙い】

・地域交通が充実し、乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化

・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成

など

## 通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】

・様々な移動手段を活用して通学手段が充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけを可能に

・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすく

など

## 年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】

・先進技術にも挑戦しながらきめ細かな移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に

・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ることで、外出や交流の機会を創出

など

## 4.2 施策実施における考え方

### 4.2.1 都市計画との整合

滋賀県都市計画基本方針（令和４年３月策定）で示された、地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造である「拠点連携型都市構造」の実現も念頭に置きながら、地域交通ネットワークの構築を進めます。

このことにより、多様な拠点間を相互に補完することで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能をより高めることを目指します。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積を高めることで、地域交通の利用者増や利便性の向上につなげます。

なお、都市計画基本方針における「主な拠点」については、本計画における交通軸と地域区分などを踏まえ、市町と協議した上で、『広域拠点』、『地域拠点』等を整理していきます。

このように、都市計画に基づいた地域交通施策を進めることで、「より良いまちづくり」の好循環を生み出し、持続可能で質の高い都市構造の形成につなげていきます。

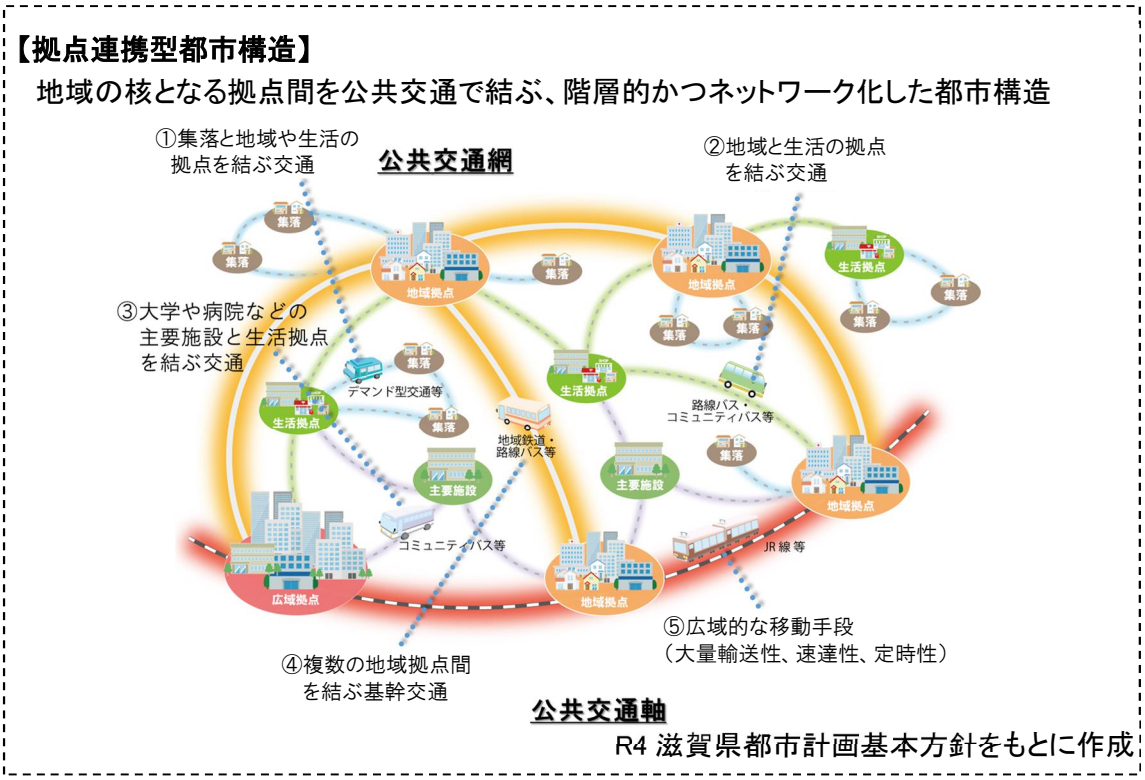


図 4.1 拠点連携型都市構造のイメージ

### 4.2.2 本計画に係る施策の範囲

本計画では、鉄道、バス、タクシー等の公共交通に加え、カーシェアリングや自転車等、日々の生活に密着した日常的な移動を支える移動手段である地域交通を対象としています。

原則、個人の住居と地域交通のアクセス地点までの間は、各個人が徒歩や自転車等で自らの移動を担い、アクセス地点と主要な目的地として想定される学校、病院などの施設や中心市街地との間を、乗合（公共）交通が担う形で、目的の移動を達成できるように地域交通を整備します。

特に、高齢者、要介護者、障害のある方や児童・生徒など、アクセス地点や目的施設までの移動に特段の配慮が必要な人に対しては、福祉施策や教育施策と連携し、対応していきます。

さらに、地域交通の接続を加味した市町の枠にとらわれない広域な生活圏も意識しながら、交通と一体となった新たなまちづくりを検討していきます。

なお、徒歩や自転車、自家用車による移動等の各個人が担う移動についても、地域交通のアクセス地点までの重要な移動であり、より便利で安全が確保されるよう、関係部局の各種計画と連携しながら取り組みます。




図 4.2 移動における役割分担のイメージ

### 4.3 実施方針

滋賀県が目指す暮らしの姿の実現に向けた地域交通の再構築のための施策実施に当たり、政策方針として、未来に向けた新たなまちづくりの視点を持ち、以下のとおり４つの実施方針を設定し、取組を進めます。

**【政策方針】未来に向けた新たなまちづくり**

**【実施方針１】**

**日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します**

**【実施方針２】**

**日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます**

**【実施方針３】**

**「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に、かつ安全に使えるよう取組を進めます**

**【実施方針４】**

**技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GX の取組を進めます**

**【実施方針１】**

**日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します**

滋賀県は、古来、交通の要衝であり、交通事業者や各市町による創意工夫の下で、ＪＲ線をはじめとする鉄道線や、鉄道駅を基点とするバス路線網、デマンド交通が整備されてきたことから、地方としては比較的、地域交通が整っていると言えます。

しかしながら本県では、一部の都市機能集積地域を除き、日常の移動を自家用車に依存する傾向があり、県全体では自家用車を日頃利用する人が約８割と多く、地域交通が有効に活用されていない状況にあります。
また、地域交通が整備されていることを知らない方、地域交通の乗り方が分からず、利用を控える方なども多く存在します。

そのため、まずは既存の地域交通を有効活用し、その効果を最大限発揮するため、地域交通の持つ価値や魅力を積極的に情報発信するとともに、地域交通の乗り方説明会や乗車体験イベントの実施等にも取組み、県民や企業等の積極的な利用を促すことで、家族等による送迎負担の緩和、高齢者の外出や交流の促進、通勤手段の転換による交通渋滞の緩和、地域コミュニティの活性化などにつなげていきます。

一方、県民や企業等にとって「地域交通が選択肢」となるためには、移動ニーズにあった地域交通のサービスレベルを提供することが必要であり、そのための施策については、実施方針２および３に定めます。

施策１　地域交通の利用方法・運行情報やトピックス等を積極的に発信

施策２　家族で楽しみながら地域交通を体験したり、企業が通勤手段を考えたりできる場・機会を創出

施策３　みんなで地域交通の持つ価値や魅力を共有し、考える取組を促進

**【実施方針２】**

**日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます**

モータリゼーションの進展やコロナ禍を経た社会情勢の変化による利用者の減少、2024 年問題でクローズアップされた運転士不足等により、これまでのように交通事業者の経営努力のみでは地域交通を維持することすら困難な状況にあり、近年、多くの路線で廃止、減便がなされています。

そのため、各市町においては、これらの廃止路線や減便を補完する形でコミュニティバスやデマンドタクシーの運行等、移動手段の確保に取り組んでいますが、その負担は非常に大きくなっています。

さらに、今後の人口減少・少子高齢化の進行を鑑みれば、利用者は一層減少すると見込まれ、それにより路線の廃止や減便が進むことが危惧されます。

先述のとおり、本県では、多くの方の生活に必要な移動を自家用車が担っていますが、学生など自身での移動手段を持たず家族等の送迎に頼らざるを得ない人や、高齢のため免許を返納したいが交通事情により返納を躊躇されている人、また、事故や病気で一時的に運転ができなくなった人など、自家用車以外での移動手段を必要とする方もいます。

また、災害時における救助物資および避難者等の緊急輸送など、災害の被害を最小化するためにも、地域において様々な移動手段を維持・確保しておくことが重要です。

このため、交通事業者、各市町が鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の既存の地域交通によって提供してきたサービスレベルを、今後も維持するとともに、地域特性や移動の実態に合わせた最適化を図り、県民の生活に必要な移動を確保します。

さらに、持続可能な交通サービスを提供するために、地域の実情にあったより柔軟な運用が可能となる規制の緩和についても関係者間で連携しながら研究を進め、必要に応じ国に対応を求めていきます。

施策４　現状の鉄道、バス等の運行レベルやダイヤを維持

施策５　地域特性や利用状況に合わせてコミュニティバスやデマンド交通を合理化、最適化

施策６　地域の暮らしを支える運転士の魅力をみんなで共有し、担い手を増加

【実施方針３】

**「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に、かつ安全に使えるよう取組を進めます**

滋賀県が、県民生活の満足度などを把握するために毎年実施している県政世論調査の結果で、「鉄道やバスなどの公共交通への不満足度」が、令和７年度において 15 年連続して第１位となっています。

これまでの経緯を分析すると、甲賀地域での不満足度が経年的に高い状況にある中で、近年は湖西地域でより高くなってきています。また、世代別では、主に 40 代から 60 代において高い傾向にあります。

一方、県の施策で力を入れてほしい施策としては、「地域公共交通の活性化」が令和７年度の結果で第２位であるなど経年的に高い順位となっています。

特に、年代別では 75 歳以上の 42.1%、職業別では学生の 39.1%が「公共交通の活性化」に力を入れてほしいと望んでおり、高齢者や学生など自身で手段を持たない人の移動を確保することが望まれています。

このような中で、本県は、令和５年度に策定した「滋賀地域交通ビジョン」に基づき、現在の自家用車に依存する生活様式から、自家用車以外の地域公共交通や徒歩、自転車等の多様な移動手段（地域交通）も選択できる生活様式への転換を目指すこととしました。

令和６年度、７年度に実施したワークショップや県民フォーラムでは、「地域交通について、現状より一定の充実を望む」声が多く、「自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい」という方向性を共有しました。

このため、高齢者、要介護者、身体に障害のある方や児童・生徒など移動に特段の配慮が必要な人への対応など、福祉および教育をはじめ他分野との連携を進めるとともに、鉄道、バス、タクシーはもとより、自転車、ライドシェア、事業者の送迎サービス、シェアモビリティなど地域の様々な移動手段を活用しながら、移動ニーズに沿った「選択肢となり得る」地域交通に向けてサービスレベルを充実させます。これらにより、「便利だから乗る、乗るからさらに便利になる」といった正のスパイラルへの転換を図り、通勤・通学の利便性向上や交通事故の減少、安全の確保による移動の安心、健康の増進、さらにはまちのにぎわい創出、移住・定住の促進、産業立地、観光客等訪問者の増加など、「より良い暮らし」の実現と、地域全体の価値の向上につなげていきます。

施策７　「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化

施策８　移動軸となる鉄道・バスと有機的につながるタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等を再構築

施策９　グリーンスローモビリティ、事業者の送迎サービス、ライドシェアなど多様な移動手段の活用を検討・実証

施策 10　みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築

施策 11　乗換拠点の整備と待合環境の快適化

施策 12　誰もが利用しやすいよう、地域交通のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進

【実施方針４】

**技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GX の取組を進めます**

モータリゼーションの進展やコロナ禍を経た社会情勢の変化による利用者の減少、また、運転士不足等により、交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。そのため、県、市町、住民、交通事業者など多様な関係者が連携し、地域交通の維持・充実を図るとともに、新技術の活用や先進施策の導入にも積極的に取り組むことが必要です。

キャッシュレス、顔認証システム、MaaS、自動運転技術など、地域交通分野における DX の取組は、事業者の生産性向上、利用者の利便性向上の両面から重要な要素であるとともに、持続可能性の向上の観点からも果たす役割は大きく、積極的に取組を進めていきます。

また、地球温暖化によるここ数十年の気候変動は、自然環境や生態系への影響、自然災害や健康被害などの様々な課題を引き起こしています。本県においても、台風による被害の増加、年平均気温の上昇による熱中症救急搬送者数の増加、琵琶湖において令和元年（2019 年）と令和２年（2020 年）に全層循環が確認されないなど気候変動の影響とみられる現象が発生しています。

本県では、令和４年（2022 年）３月に「滋賀県 $CO_2$ ネットゼロ社会づくり推進計画」を策定して、2050 年の「$CO_2$ネットゼロ」の実現に向けた取組を通じて地域の持続的な発展をも実現する「$CO_2$ネットゼロ社会づくり」を推進し、より豊かな滋賀を次の世代に引き継いでいくことを目指し取組を進めています。

本県における $CO_2$ 排出量のうち、運輸部門の占める割合は 22.5%であり、そのうち自家用車（生活由来）の占める割合は 51.5%とおおむね半数となっており、地域交通の充実により環境と人にやさしいまちづくりを目指し、自家用車から地域交通への転換を図ることや、EV 等の次世代自動車の導入など地域交通分野における GX の進展に取り組むことは、$CO_2$ネットゼロ社会の実現において果たす役割は大きく、積極的に取組を進めていきます。

※$CO_2$排出量は、滋賀県域からの温室効果ガス排出実態（2023 年度）による

施策 13　新モビリティなど先進施策を研究・実証

施策 14　地域交通分野における DX・GX を推進

DX：Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）の略。
デジタル技術を活用して、業務やサービス等を変革する取組。単なるデジタル化による改善、効率化に留まらず、業務のあり方や組織そのものの変革を図り、競争上の優位性を確立すること。

GX：Green Transformation（グリーントランスフォーメーション）の略。
温室効果ガス排出量の削減を目指し、化石燃料をできるだけ使わず、再生可能なクリーンなエネルギーへの転換を進め、経済や社会の仕組みそのものを持続可能な方向へ変革していく取組のこと。