

(3) 滋賀交通ビジョンアンケート調査結果

ア 調査の概要

(ア) 調査の背景と目的

「滋賀交通ビジョン」の策定にあたり、交通サービスの利用者の視点を反映するため、県民の日常生活における交通行動や、交通に対するニーズや意識、意見の把握を目的とする県民アンケートを実施した。

(イ) 調査の概要

- ・調査方法: 県内各市町に居住する20歳以上の県民3,150名への郵送での配布および回収
- ・調査期間: 平成24年1月13日(金)～1月23日(月)の11日間
- ・回収状況: 1,447件(回収率: 45.9%)

(ウ) 調査結果の見方

- ・調査結果の分析に当たっては、有効回答数をN数として表示している。
- ・百分率(%)は原則として少数第2位を四捨五入し、少数第1位までを表示している。四捨五入の結果、個々の比率の合計と全体を示す数値が一致しないことがある。
- ・グラフおよび分析結果における設問名称については、調査票の設問名称を趣旨が変わらない範囲内で簡略化し表示している箇所がある。
- ・地域別比較は、単純集計結果(全体平均)と地域別集計結果をもとに比較を行っている。

イ 調査結果

(ア) 概要

| 回答者の属性 | |
|--|--|
| ● 高齢者の回収率が高い(60歳以上が半数) ● 地域ごとの回収率はおおむね同じ割合 | |

| 車社会について | 公共交通の役割について |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車を「週5日以上利用」する人が約6割(うち8割は自分で運転)→P81 ● 車社会を「今のままでよい」と感じる人が半数近く→P81-82 | <ul style="list-style-type: none"> ● 7割弱が公共交通の役割は重要と認識→P83-86 ● 理由は、「交通手段がない人がいる」、「通勤通学等の大量輸送が可能」が多い→P84 |

| 交通手段の利用状況 | | |
|---|--------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● いずれの外出時においても「自家用車・バイクを自分で運転」が最も多く、40%から60%を占める→P86-87 《地域別の特徴》 <ul style="list-style-type: none"> ● 甲賀地域、湖北地域では通勤・通学時に「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高く、5割前後→P87 | 外出のケース | 上位3つの交通手段 |
| | 通勤・通学の時 | ①「自家用車・バイク」41%、②「鉄道」10%、③「自転車」5% |
| | 買物や食事に行くとき | ①「自家用車・バイク」67%、②「送迎の自家用車・バイク」11%、③「自転車」5% |
| | 通院の時 | ①「自家用車・バイク」62%、②「送迎の自家用車・バイク」9%、③「自転車」5% |
| | 観光・レジャーなどの余暇 | ①「自家用車・バイク」42%、②「鉄道」23%、③「送迎の自家用車・バイク」14% |

| 鉄道利用 | |
|--|--|
| 《全体傾向》 <ul style="list-style-type: none"> ● 7割弱が「全く利用しない」または「年に数日利用」→P88 ● 余暇活動時は2割強が鉄道利用→P86 ● 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は、「自家用車・バイクを自分で運転」が4割、「徒歩のみ」又は「自転車」をあわせて3割強→P89 ● 改善要望は、「運賃」、「運行本数」、「乗継・乗換」の順に多い→P90-91 | 《地域別の特徴》 →P88-91 <ul style="list-style-type: none"> ● 南部地域: 鉄道利用は他地域より多い ● 湖北地域: 「全く利用しない」または「年に数日利用」が8割弱、鉄道駅まで「自家用車・バイクを自分で運転」が過半数 ● 大津・高島地域: 鉄道駅まで「バス」が他地域より多い ● 湖東地域: 鉄道駅まで「自転車」が他地域より多い |

| バス(デマンドタクシー含む)利用 | |
|---|--|
| <p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 6割強が「利用しない」、2割強が「年に数日利用」→P91 ● 自宅から最寄りのバス停までの交通手段は「徒歩のみ」が8割強→P92 ● 改善要望は、「運行本数」、「運賃」、「鉄道との乗継」、「路線拡大」の順に多い→P93 | <p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 湖北地域:4分の3が「利用しない」→P92 ● 南部地域:バス停まで「徒歩のみ」が9割強→P93 ● 東近江地域:バス停まで「自転車」が他地域より多い(1割強)→P93 |
| タクシー利用 | |
| <p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5割強が「利用しない」、4割弱が「年に数日利用」→P95 ● 改善要望は、「運賃」、「高齢者等向け割引」の順に多い→P96 | <p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 甲賀地域:6割強が「利用しない」→P95 ● 湖東地域:「高齢者等向け割引」の要望が他地域より多い→P97 |
| 自転車利用 | |
| <p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 3割強が「利用しない」が、3割弱が「週に1日以上は利用」→P97 ● 改善要望は、「専用道整備」と「マナー向上」が突出→P98-99 | <p>《地域別の特徴》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 南部地域:4割強が「週1日以上は利用」→P97 ● 甲賀地域:過半数が「利用しない」→P97 |

滋賀県の交通の望ましい将来の姿

| | |
|--|---|
| <p>《全体傾向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「自家用車に頼らなくても移動が容易」、「交通格差の是正」、「安全通行できる道路環境」の順で多い→P100 | <p>《地域別の特徴》→P101</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大津・高島地域:「災害に強い交通体系」 ● 南部地域:「道路渋滞緩和」、「安全通行できる道路環境」 ● 湖北地域:「県外への移動利便性」が他地域より多い |
|--|---|

望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み

| | |
|---|---|
| <p>《全体傾向》→P101-102</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 6割強が「公共交通機関同士の連携強化」、5割弱が「自転車専用道の整備」と多い ● 続いて、3割前後で「コミバス、デマンドタクシーの支援」と「道路網の強化」 | <p>《地域別の特徴》→P103</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大津・高島地域:「湖上交通」と「道路網強化」 ● 南部地域と湖東地域:「自転車専用道の整備」 ● 甲賀地域:「新名神高速道路大津以西の早期開通」 ● 湖北地域:「北陸新幹線へのアクセス向上」が他地域より多い |
|---|---|

地域の公共交通維持のための考え方

《全体傾向》→P103-104

- 「行政負担が増えても路線維持を維持すべき」が過半数
- 「住民はもっと公共交通を利用すべき」が4割弱

公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持すべき

これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持すべき

利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方ない

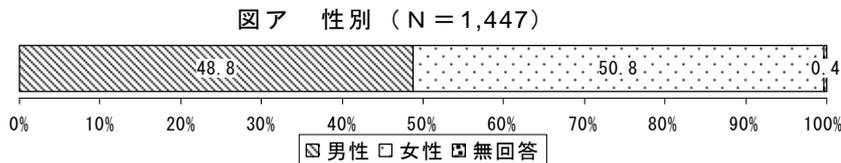
住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用すべき

| 考え方 | 割合 (%) |
|--|--------|
| 公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持すべき | 51.8 |
| これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持すべき | 32.8 |
| 利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方ない | 15.4 |
| 住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用すべき | 35.9 |
| その他 | 5.6 |
| 無回答 | 7.1 |

(イ) 回答者属性

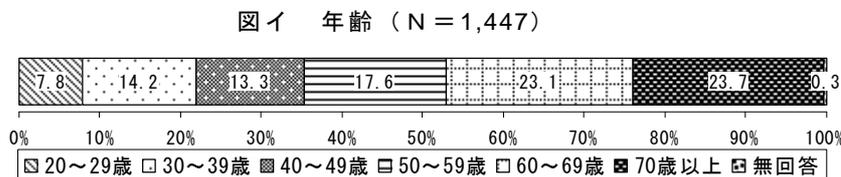
a 性別（問1）

回答者の性別は、「男性」（706件、48.8%）、「女性」（735件、50.8%）であった。



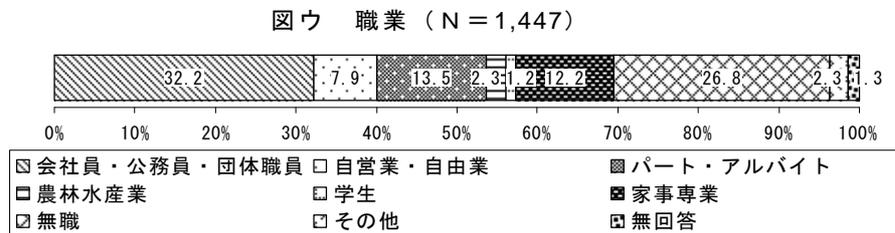
b 年齢（問1）

回答者の年齢は、「70歳以上」（343件、23.7%）が最も多く、「60～69歳」（334件、23.1%）、「50～59歳」（255件、17.6%）と続いている。



c 職業（問1）

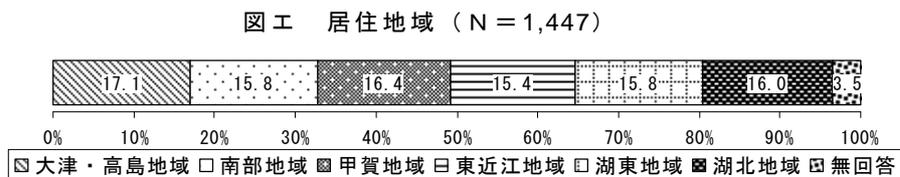
回答者の職業は、「会社員・公務員・団体職員」（466件、32.2%）が最も多く、「無職」（388件、26.8%）、「パート・アルバイト」（196件、13.5%）と続いている。



【その他（34件）】
 ・嘱託職員（5件） ・僧侶（2件） ・その他（17件） ・無回答（10件）

d 居住地域（問1）

回答者の居住地域は、「大津・高島地域」（247件、17.1%）が最も多く、「甲賀地域」（237件、16.4%）、「湖北地域」（232件、16.0%）と続いている。



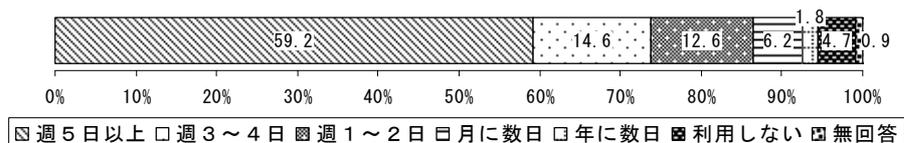
(ウ) 車社会について

a 自家用車の利用頻度 (問2)

自家用車の利用頻度は、「週5日以上」(857件、59.2%)が最も多く、「週3~4日」(211件、14.6%)、「週1~2日」(182件、12.6%)と続いている。

地域別では、【甲賀地域】・【湖北地域】において「週5日以上」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、自動車への依存が高いと言える。

図オ 自家用車の利用頻度 (N = 1,447)



表ア <地域別> 自家用車の利用頻度 (N = 1,396)

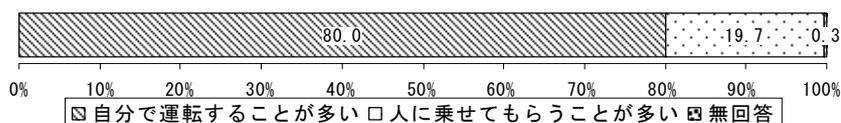
| | 合計 | ①週5日以上 | ②週3~4日 | ③週1~2日 | ④月に数日 | ⑤年に数日 | ⑥利用しない | ⑦無回答 |
|---------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|
| 全体 | 100.0 | 59.2 | 14.6 | 12.6 | 6.2 | 1.8 | 4.7 | 0.9 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 60.3 | 10.5 | 12.6 | 7.7 | 1.6 | 6.1 | 1.2 |
| 南部地域 | 100.0 | 50.4 | 17.1 | 18.9 | 6.6 | 1.8 | 3.9 | 1.3 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 65.0 | 14.8 | 10.1 | 5.9 | 0.4 | 3.0 | 0.8 |
| 東近江地域 | 100.0 | 54.3 | 17.0 | 12.1 | 6.3 | 3.1 | 6.7 | 0.4 |
| 湖東地域 | 100.0 | 59.0 | 14.4 | 11.4 | 6.1 | 0.9 | 7.0 | 1.3 |
| 湖北地域 | 100.0 | 67.7 | 12.9 | 9.9 | 3.9 | 3.0 | 2.2 | 0.4 |

※ ■ : 全体平均より5%以上高いことを示す (以下同様)

b 自家用車の利用方法 (問3)

自家用車の利用方法は、「自分で運転することが多い」(1,093件、80.0%)が8割を占め、「人に乗せてもらうことが多い」(269件、19.7%)であった。

図カ 自家用車の利用方法 (N = 1,366)



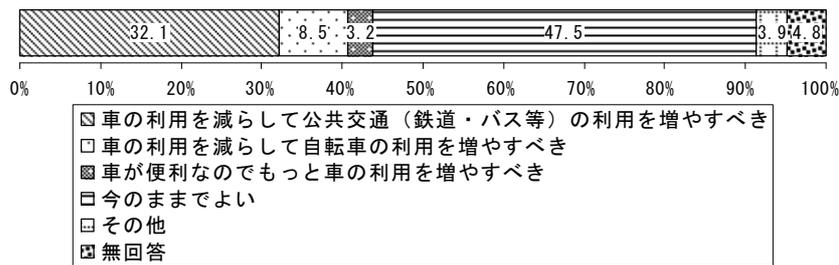
c 車社会について感じる事 (問4)

車社会について感じる事は、「今のままでよい」(687件、47.5%)が最も多く、「車の利用を減らして公共交通(鉄道・バス等)の利用を増やすべき」(465件、32.1%)、「車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき」(123件、8.5%)と続いている。

地域別では、【湖北地域】では「車の利用を減らして公共交通(鉄道・バス等)の利用を増やすべき」が低く、一方で、「今のままでよい」が全体平均よりも高い傾向にある。

【湖東地域】では、「車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき」が全体平均より高い傾向にある。

図キ 車社会について感じる事 (N=1,447)



【その他 (57件)】

- ・公共交通機関がない・不便・改善希望 (14件)
- ・道路整備を進めてほしい (5件)
- ・地域性を考慮すべきである (3件)
- ・わからない (1件)
- ・車は必要である (10件)
- ・エコカーの推進 (5件)
- ・その他 (18件)
- ・無回答 (5件)

表イ <地域別>車社会について感じる事 (N=1,396)

| | 合計 | ①車の利用を減らして公共交通（鉄道・バス等）の利用を増やすべき | ②車の利用を減らして自転車の利用を増やすべき | ③車が便利なのでもっと車の利用を増やすべき | ④今のままでよい | ⑤その他 | ⑥無回答 |
|---------|-------|---------------------------------|------------------------|-----------------------|----------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 32.1 | 8.5 | 3.2 | 47.5 | 3.9 | 4.8 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 33.6 | 5.7 | 3.6 | 44.5 | 4.9 | 7.7 |
| 南部地域 | 100.0 | 36.0 | 12.3 | 2.6 | 40.8 | 3.9 | 4.4 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 34.6 | 5.5 | 2.1 | 48.9 | 5.1 | 3.8 |
| 東近江地域 | 100.0 | 34.5 | 7.6 | 2.7 | 47.1 | 2.2 | 5.8 |
| 湖東地域 | 100.0 | 31.0 | 13.5 | 6.1 | 44.1 | 1.3 | 3.9 |
| 湖北地域 | 100.0 | 22.4 | 7.8 | 1.7 | 59.5 | 5.2 | 3.4 |

d 車の利用を減らすべきと考える理由 (問4-1)

車の利用を減らすべきと考える理由は、「自動車は地球温暖化や大気汚染など地球環境に与える負荷が大きい」(410件、69.7%)が最も多く、「自動車が増えると交通事故が増える」(305件、51.9%)、「自動車が増えると交通渋滞が発生する」(265件、45.1%)と続いている。

【南部地域】では、「自動車は地球温暖化や大気汚染など地球環境に与える負荷が大きい」、「自動車が増えると交通事故が増える」が全体平均よりも高い傾向にある。

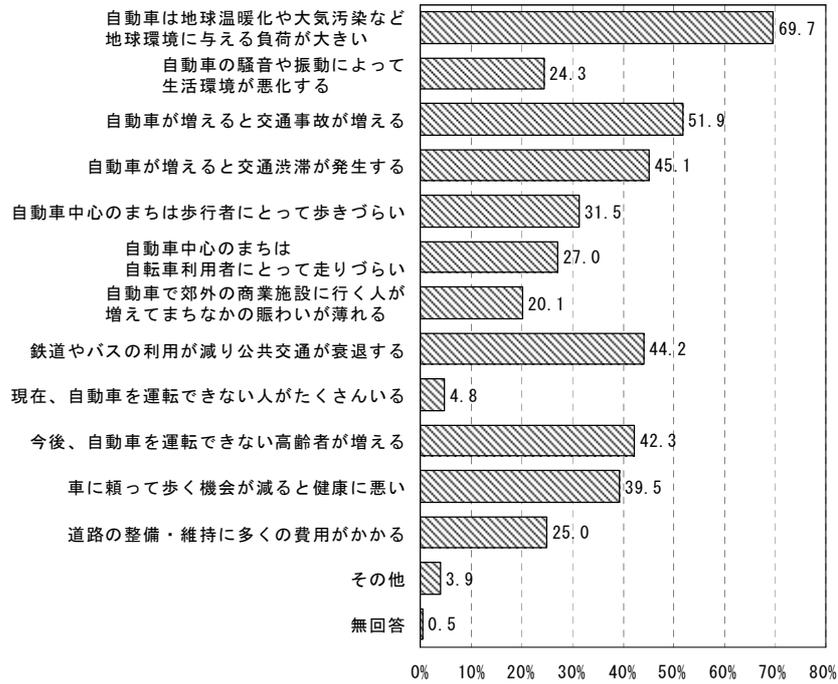
【甲賀地域】では、「郊外の商業施設に行く人が増えてまちなかの賑わいが薄れる」、「今後、自動車を運転できない高齢者が増える」が全体平均よりも高い傾向にある。

【東近江地域】では、「自動車が増えると交通事故が増える」が多い。

【湖東地域】では、「自動車中心のまちは自転車利用者にとって走りづらい」、「郊外の商業施設に行く人が増えてまちなかの賑わいが薄れる」が多い。

【湖北地域】では、「自動車中心のまちは歩行者にとって歩きづらい」、「鉄道やバスの利用が減り公共交通が衰退する」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ク 車の利用を減らすべきと考える理由（N＝588、複数回答）



【その他（23件）】
 ・高齢者の運転が危険である（5件） ・公共交通が不便・改善希望（4件）
 ・車の維持費がかかる（4件） ・その他（9件） ・無回答（2件）

表ウ <地域別>車の利用を減らすべきと考える理由（N＝568、複数回答）

| | 合計 | ①地球環境への負荷が大きい | ②生活環境が悪化する | ③交通事故が増える | ④交通渋滞が発生する | ⑤歩行者にとって歩きづら | ⑥自転車利用者にとって走りづら | ⑦まちなかの賑わいが薄 | ⑧公共交通が衰退する | ⑨現在、自動車を運転できない人がたくさんいる | ⑩今後、自動車を運転できない高齢者が増える | ⑪歩く機会が減るため健康に悪い | ⑫道路の整備・維持に費用がかさむ | ⑬その他 | ⑭無回答 |
|---------|-------|---------------|------------|-----------|------------|--------------|-----------------|-------------|------------|------------------------|-----------------------|-----------------|------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 69.7 | 24.3 | 51.9 | 45.1 | 31.5 | 27.0 | 20.1 | 44.2 | 4.8 | 42.3 | 39.5 | 25.0 | 3.9 | 0.5 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 73.2 | 26.8 | 50.5 | 48.5 | 36.1 | 26.8 | 20.6 | 48.5 | 7.2 | 44.3 | 41.2 | 28.9 | 2.1 | 0.0 |
| 南部地域 | 100.0 | 74.5 | 30.9 | 50.0 | 53.6 | 30.0 | 26.4 | 13.6 | 31.8 | 2.7 | 44.5 | 43.6 | 26.4 | 4.5 | 0.9 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 72.6 | 21.1 | 47.4 | 42.1 | 26.3 | 22.1 | 25.3 | 47.4 | 5.3 | 55.8 | 29.5 | 20.0 | 7.4 | 0.0 |
| 東近江地域 | 100.0 | 62.8 | 18.1 | 58.5 | 41.5 | 29.8 | 27.7 | 13.8 | 40.4 | 5.3 | 37.2 | 37.2 | 22.3 | 4.3 | 0.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 68.6 | 25.5 | 55.9 | 44.1 | 29.4 | 32.4 | 25.5 | 46.1 | 4.9 | 36.3 | 43.1 | 22.5 | 0.0 | 1.0 |
| 湖北地域 | 100.0 | 65.7 | 20.0 | 51.4 | 31.4 | 37.1 | 21.4 | 22.9 | 57.1 | 4.3 | 35.7 | 40.0 | 27.1 | 4.3 | 1.4 |

(I) 公共交通について

a 公共交通（鉄道・バス等）が果たしている役割について（問5）

公共交通が果たしている役割については、「重要だと思う」（961件、66.4%）が最も多く、「どちらかといえば重要だと思う」（360件、24.9%）、と続いている。

地域別でも、大きな違いはなく、全地域で公共交通が「重要だと思う」が60%を超えている。

表オ <地域別>公共交通の役割を重要だと思う理由（N=1,278、複数回答）

| | 合計 | ①公共交通以外に移動手段のない人がいるから | ②多くの人を一度に運べるから | ③公共交通を利用するほうが経済的だから | ④運行時間が決まっておりに行動の予定が立てやすいから | ⑤安全だから | ⑥環境にやさしいから | ⑦公共交通がまちのシンボルになるから | ⑧まちに賑わいをつくりだすから | ⑨その他 | ⑩無回答 |
|---------|-------|-----------------------|----------------|---------------------|----------------------------|--------|------------|--------------------|-----------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 81.1 | 64.6 | 23.4 | 34.2 | 32.8 | 34.0 | 6.3 | 16.3 | 2.7 | 0.8 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 83.0 | 65.6 | 25.9 | 40.6 | 39.3 | 40.2 | 5.8 | 18.8 | 2.7 | 0.9 |
| 南部地域 | 100.0 | 81.3 | 67.9 | 20.6 | 36.8 | 28.7 | 37.3 | 7.2 | 16.3 | 2.9 | 0.5 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 81.9 | 67.0 | 20.8 | 35.7 | 32.1 | 32.6 | 9.0 | 14.9 | 2.3 | 0.0 |
| 東近江地域 | 100.0 | 81.6 | 60.7 | 23.8 | 31.1 | 25.7 | 30.1 | 5.8 | 16.5 | 3.4 | 1.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 75.1 | 59.2 | 21.6 | 33.8 | 31.0 | 32.4 | 7.0 | 17.4 | 2.3 | 1.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 82.4 | 67.8 | 24.9 | 24.4 | 38.5 | 32.7 | 2.9 | 15.6 | 2.4 | 0.5 |

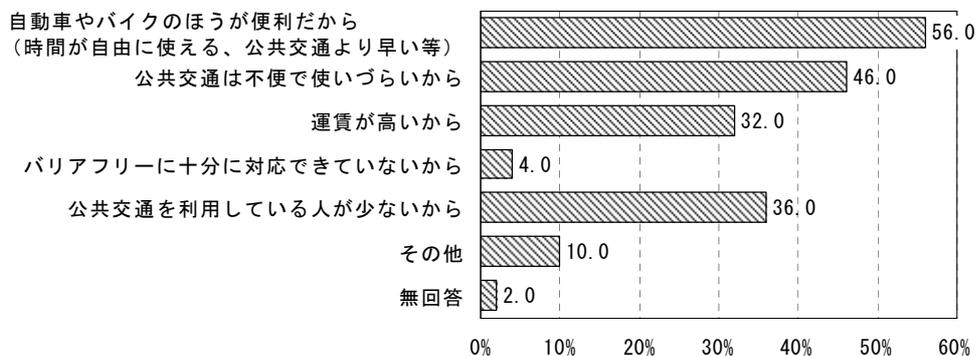
c 公共交通の役割を重要でないと思う理由（問5-2）

公共交通の役割を重要でないと思う理由は、「自動車やバイクのほうが便利だから（時間が自由に使える、公共交通より早い等）」（28件、56.0%）が最も多い。

地域別では、【大津・高島地域】では「バリアフリーに十分に対応できていないから」が、【南部地域】・【湖東地域】では、「自動車やバイクのほうが便利だから（時間が自由に使える、公共交通より早い等）」、「公共交通は不便で使いづらいから」、「運賃が高いから」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【湖北地域】では、「公共交通を利用している人が少ないから」が全体平均よりも高い傾向にある。

図サ 公共交通の役割を重要でないと思う理由（N=50、複数回答）



【使いづらい理由（23件）】

- ・本数が少ない（10件）
- ・近くに駅またはバス停がない（4件）
- ・その他（3件）
- ・無回答（9件）

【その他（5件）】

- ・近くに駅がない
- ・皆の利用時間帯にあまり運行していない為
- ・バスは回数が少ないので外出すると一日かかる

等

表力 <地域別>公共交通の役割を重要でないと思う理由 (N=45、複数回答)

| | 合計 | ①自動車やバイクのほうが便利だから | ②公共交通は不便で使いづらいから | ③運賃が高いから | ④バリアフリーに対応できていないから | ⑤公共交通を利用している人が少ないから | ⑥その他 | ⑦無回答 |
|---------|-------|-------------------|------------------|----------|--------------------|---------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 56.0 | 46.0 | 32.0 | 4.0 | 36.0 | 10.0 | 2.0 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 33.3 | 44.4 | 33.3 | 11.1 | 33.3 | 22.2 | 0.0 |
| 南部地域 | 100.0 | 83.3 | 100.0 | 50.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 40.0 | 20.0 | 0.0 |
| 東近江地域 | 100.0 | 57.1 | 28.6 | 14.3 | 0.0 | 28.6 | 0.0 | 0.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 62.5 | 62.5 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 0.0 |
| 湖北地域 | 100.0 | 50.0 | 30.0 | 30.0 | 10.0 | 50.0 | 10.0 | 10.0 |

(オ) 外出時に最もよく利用する交通手段 (問6)

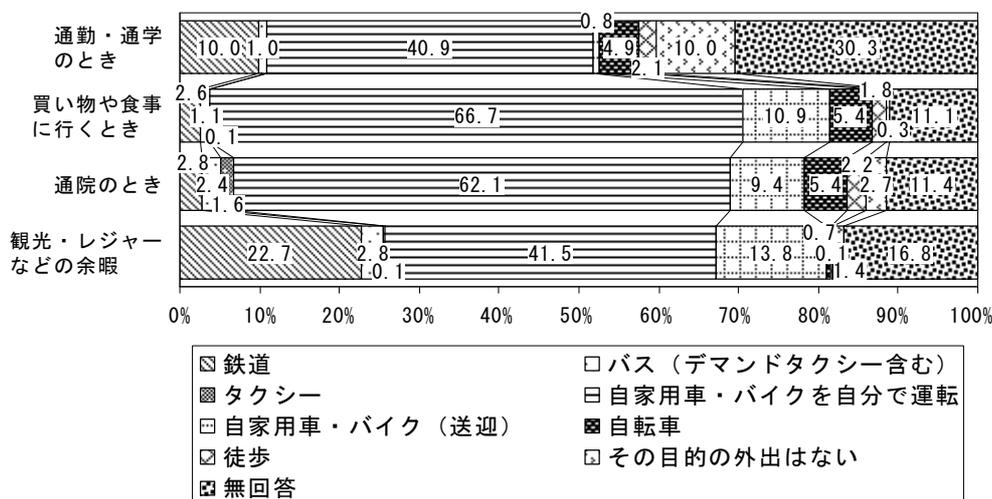
いずれの外出時においても「自家用車・バイクを自分で運転」が最も多く、40%から60%を占めている。

観光・レジャーなどの余暇の際は、「鉄道」(328件、22.7%)、「自家用車・バイクで送迎してもらう」(200件、13.8%)の割合も多くなっているが、依然として「自家用車・バイクを自分で運転」(601件、41.5%)が最も多い。

地域別では、通勤・通学時に【甲賀地域】・【湖北地域】で「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高く、日常生活における自家用車の依存度が高いことが分かる。

また、【南部地域】では通勤・通学時の「自転車」利用が全体平均よりも高いことから、自転車利用者向けの施策の充実が求められるものと考えられる。

図シ 外出時に最もよく利用する交通手段 (N=1,447)



表キ <地域別>外出時に最もよく利用する交通手段 (N=1,396)

【通勤・通学】

| | 合計 | ①鉄道 | ②バス (デマン ドタク シー含 む) | ③タク シー | ④自家用 車・バイ クを自分 で運転 | ⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う | ⑥自転車 | ⑦徒歩 | ⑧その目的の外出 はない | ⑨無回答 |
|---------|-------|------|---------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|------|-----|-----------------|------|
| 全体 | 100.0 | 10.0 | 1.0 | 0.0 | 40.9 | 0.8 | 4.9 | 2.1 | 10.0 | 30.3 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 13.8 | 1.2 | 0.0 | 33.2 | 1.2 | 4.5 | 1.2 | 15.0 | 30.0 |
| 南部地域 | 100.0 | 14.9 | 1.8 | 0.0 | 38.8 | 0.9 | 10.5 | 3.5 | 9.6 | 21.9 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 5.5 | 1.7 | 0.0 | 51.1 | 0.8 | 2.1 | 0.8 | 7.6 | 30.4 |
| 東近江地域 | 100.0 | 12.6 | 0.9 | 0.0 | 43.0 | | 3.6 | 1.3 | 8.5 | 30.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 9.2 | 0.4 | 0.0 | 34.1 | 0.9 | 3.9 | 3.5 | 10.5 | 37.6 |
| 湖北地域 | 100.0 | 5.2 | 0.0 | 0.0 | 47.4 | 1.3 | 4.3 | 2.8 | 9.9 | 29.3 |

【買い物・食事】

| | 合計 | ①鉄道 | ②バス (デマン ドタク シー含 む) | ③タク シー | ④自家用 車・バイ クを自分 で運転 | ⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う | ⑥自転車 | ⑦徒歩 | ⑧その目的の外出 はない | ⑨無回答 |
|---------|-------|-----|---------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|------|-----|-----------------|------|
| 全体 | 100.0 | 2.6 | 1.1 | 0.1 | 66.7 | 10.9 | 5.4 | 1.8 | 0.3 | 11.1 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 4.5 | 2.8 | 0.0 | 61.9 | 10.1 | 7.3 | 2.0 | 0.8 | 10.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 4.4 | 0.4 | 0.0 | 61.8 | 13.2 | 7.9 | 2.2 | 0.0 | 10.1 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 3.0 | 0.8 | 0.0 | 70.9 | 11.4 | 1.7 | 1.3 | 0.4 | 10.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 0.9 | 1.3 | 0.4 | 69.1 | 10.8 | 4.9 | 2.2 | 0.0 | 10.3 |
| 湖東地域 | 100.0 | 0.9 | 0.9 | 0.0 | 68.6 | 7.9 | 5.7 | 2.6 | 0.9 | 12.7 |
| 湖北地域 | 100.0 | 2.2 | 0.4 | 0.0 | 69.0 | 12.9 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 11.2 |

【通院】

| | 合計 | ①鉄道 | ②バス (デマン ドタク シー含 む) | ③タク シー | ④自家用 車・バイ クを自分 で運転 | ⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う | ⑥自転車 | ⑦徒歩 | ⑧その目的の外出 はない | ⑨無回答 |
|---------|-------|-----|---------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|------|-----|-----------------|------|
| 全体 | 100.0 | 2.8 | 2.4 | 1.6 | 62.1 | 9.4 | 5.4 | 2.2 | 2.7 | 11.4 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 7.7 | 3.2 | 1.6 | 57.1 | 9.7 | 4.5 | 2.8 | 2.8 | 10.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 3.5 | 1.3 | 0.9 | 59.6 | 8.3 | 8.8 | 4.4 | 3.5 | 9.6 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 0.8 | 1.3 | 0.0 | 67.1 | 10.5 | 3.8 | 3.0 | 1.3 | 12.2 |
| 東近江地域 | 100.0 | 1.8 | 4.0 | 2.7 | 62.8 | 9.0 | 5.8 | 0.4 | 2.2 | 11.2 |
| 湖東地域 | 100.0 | 2.2 | 4.4 | 2.6 | 63.3 | 7.9 | 6.1 | 0.9 | 3.1 | 9.6 |
| 湖北地域 | 100.0 | 0.0 | 0.4 | 0.9 | 65.1 | 11.6 | 3.9 | 1.3 | 3.9 | 12.9 |

【観光・レジャー】

| | 合計 | ①鉄道 | ②バス (デマン ドタク シー含 む) | ③タク シー | ④自家用 車・バイ クを自分 で運転 | ⑤自家用 車・バイ クで送迎 してもら う | ⑥自転車 | ⑦徒歩 | ⑧その目的の外出 はない | ⑨無回答 |
|---------|-------|------|---------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------|------|-----|-----------------|------|
| 全体 | 100.0 | 22.7 | 2.8 | 0.1 | 41.5 | 13.8 | 0.7 | 0.1 | 1.4 | 16.8 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 25.1 | 3.2 | 0.0 | 38.5 | 8.9 | 0.4 | 0.0 | 2.4 | 21.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 24.1 | 2.2 | 0.0 | 43.0 | 17.5 | 0.4 | 0.0 | 1.3 | 11.4 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 23.6 | 2.1 | 0.4 | 42.6 | 16.5 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 13.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 18.8 | 4.9 | 0.4 | 42.6 | 14.8 | 0.4 | 0.0 | 1.8 | 16.1 |
| 湖東地域 | 100.0 | 23.1 | 2.2 | 0.0 | 42.8 | 12.7 | 2.2 | 0.4 | 0.9 | 15.7 |
| 湖北地域 | 100.0 | 21.1 | 3.0 | 0.0 | 39.2 | 15.1 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 20.3 |

(カ) 鉄道の利用について

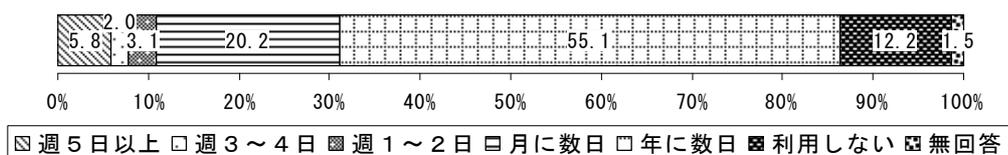
a 鉄道の利用頻度（問7）

鉄道の利用頻度は、「年に数日」（798件、55.1%）が最も多い。

地域別では、【南部地域】で「週5日以上」の割合が全体平均よりも高く、鉄道への依存度が高いことが分かる。

一方、【湖北地域】では「年に数日」、【東近江地域】では「利用しない」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、鉄道への依存度が低いと言える。

図ス 鉄道の利用頻度（N=1,447）



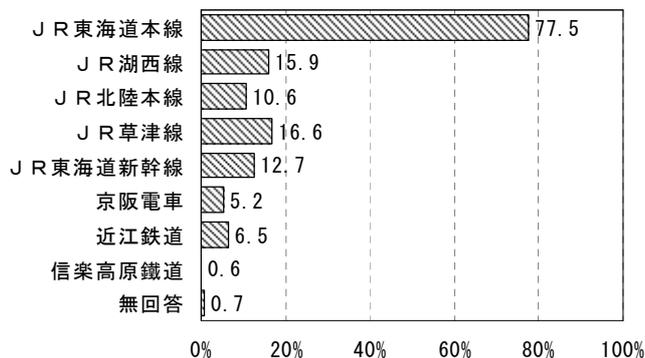
表ク <地域別> 鉄道の利用頻度（N=1,396）

| | 合計 | ①週5日以上 | ②週3~4日 | ③週1~2日 | ④月に数日 | ⑤年に数日 | ⑥利用しない | ⑦無回答 |
|---------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|
| 全体 | 100.0 | 5.8 | 2.0 | 3.1 | 20.2 | 55.1 | 12.2 | 1.5 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 8.1 | 3.6 | 5.3 | 23.9 | 47.0 | 10.5 | 1.6 |
| 南部地域 | 100.0 | 11.8 | 1.8 | 7.5 | 23.7 | 49.1 | 5.7 | 0.4 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 3.4 | 0.8 | 2.5 | 20.7 | 58.6 | 12.7 | 1.3 |
| 東近江地域 | 100.0 | 7.2 | 3.6 | 1.8 | 17.0 | 52.0 | 17.5 | 0.9 |
| 湖東地域 | 100.0 | 3.5 | 0.4 | 1.3 | 20.5 | 58.5 | 13.5 | 2.2 |
| 湖北地域 | 100.0 | 2.2 | 1.7 | 0.9 | 16.4 | 63.4 | 13.8 | 1.7 |

b よく利用する県内の鉄道路線（問8）

よく利用する県内の鉄道路線は、「JR東海道本線」（968件、77.5%）が最も多く、「JR草津線」（207件、16.6%）、「JR湖西線」（199件、15.9%）と続いている。

図セ よく利用する県内の鉄道路線（N=1,249、複数回答）



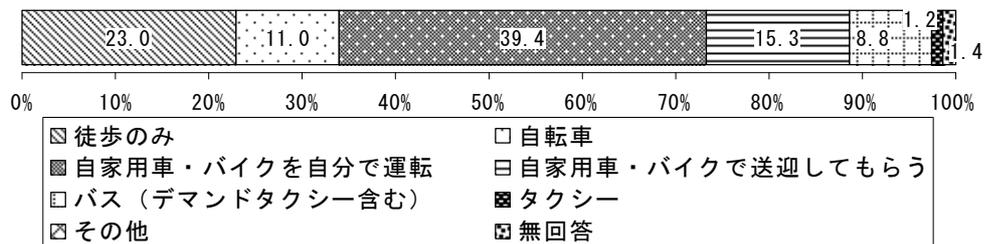
c 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（問9）

自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は、「自家用車・バイクを自分で運転」（492件、39.4%）が最も多く、「徒歩のみ」（287件、23.0%）、「自家用車・バイクで送迎してもらう」（191件、15.3%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】・【南部地域】で「徒歩のみ」が全体平均より高い傾向にある。また、【大津・高島地域】は、「バス（デマンドタクシー）」の割合も全体平均より高い傾向にある。

【湖東地域】は「自転車」が、【湖北地域】は「自家用車・バイクを自分で運転」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ソ 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（N=1,249）



表ケ <地域別> 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段（N=1,206）

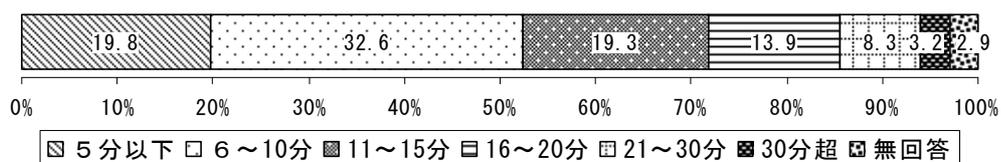
| | 合計 | ①徒歩のみ | ②自転車 | ③自家用車・バイクを自分で運転 | ④自家用車・バイクで送迎してもらう | ⑤バス（デマンドタクシー含む） | ⑥タクシー | ⑦その他 | ⑧無回答 |
|---------|-------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 23.0 | 11.0 | 39.4 | 15.3 | 8.8 | 1.2 | 0.0 | 1.4 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 28.6 | 11.5 | 33.2 | 9.7 | 15.7 | 0.9 | 0.0 | 0.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 28.5 | 15.4 | 24.8 | 15.9 | 12.1 | 1.9 | 0.0 | 1.4 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 22.5 | 6.4 | 43.6 | 18.6 | 7.8 | 0.5 | 0.0 | 0.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 20.9 | 10.4 | 44.0 | 12.1 | 9.9 | 0.5 | 0.0 | 2.2 |
| 湖東地域 | 100.0 | 17.6 | 16.6 | 37.3 | 18.1 | 5.7 | 2.1 | 0.0 | 2.6 |
| 湖北地域 | 100.0 | 18.9 | 4.1 | 56.1 | 16.8 | 1.5 | 1.0 | 0.0 | 1.5 |

d 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間（問10）

自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間は、「6～10分」（402件、32.6%）が最も多く、「5分以下」（244件、19.8%）、「11～15分」（238件、19.3%）と続いている。

地域別では、【東近江地域】で「21分～30分」の割合が全体平均よりも高く、鉄道の利用促進に向けては、鉄道駅までの利便性向上が課題であると考えられる。

図タ 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間（N=1,232）



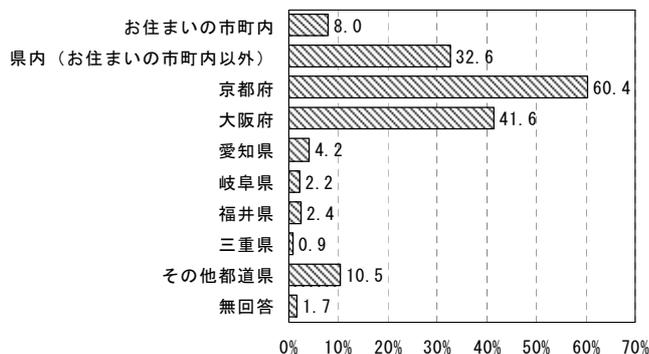
表コ <地域別> 自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間 (N = 1,189)

| | 合計 | ①5分以下 | ②6～10分 | ③11～15分 | ④16～20分 | ⑤21～30分 | ⑥30分超 | ⑦無回答 |
|---------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|-------|------|
| 全体 | 100.0 | 19.8 | 32.6 | 19.3 | 13.9 | 8.3 | 3.2 | 2.9 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 23.1 | 34.3 | 18.1 | 9.7 | 6.0 | 3.2 | 5.6 |
| 南部地域 | 100.0 | 18.0 | 33.2 | 25.1 | 14.2 | 6.2 | 1.4 | 1.9 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 21.7 | 26.6 | 21.7 | 17.2 | 9.4 | 2.5 | 1.0 |
| 東近江地域 | 100.0 | 15.2 | 28.7 | 16.9 | 12.9 | 15.2 | 7.3 | 3.9 |
| 湖東地域 | 100.0 | 20.7 | 36.7 | 19.7 | 13.8 | 5.9 | 1.1 | 2.1 |
| 湖北地域 | 100.0 | 20.7 | 36.3 | 14.0 | 16.1 | 6.7 | 3.1 | 3.1 |

e 鉄道でよく行く目的地 (問 11)

鉄道でよく行く目的地は、「京都府」(755 件、60.4%) が最も多く、「大阪府」(519 件、41.6%)、「県内 (お住まいの市町内以外)」(407 件、32.6%) と続いている。

図チ 鉄道でよく行く目的地 (N = 1,249、複数回答)



【その他都道府県 (131 件)】

- ・東京都 (54 件) ・兵庫県 (23 件) ・石川県 (5 件) ・奈良県 (5 件)
- ・神奈川県 (5 件) ・千葉県 (4 件) ・福岡県 (4 件) ・埼玉県 (3 件)
- ・岡山県 (2 件) ・鳥取県 (2 件) ・熊本県 (2 件) ・富山県 (2 件)
- ・鳥取県 (2 件) ・九州 (2 件) ・その他 (12 件) ・無回答 (24 件)

f 鉄道について改善が必要な点 (問 12)

鉄道について改善が必要な点は、「運賃を安くする」(683 件、47.2%) が最も多く、「運行本数を増やす」(573 件、39.6%) と続いている。

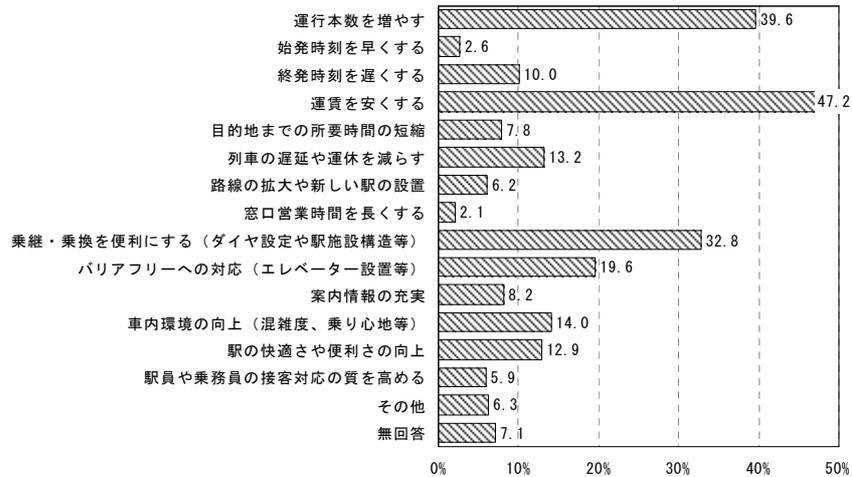
地域別では、【大津・高島地域】で「運行本数を増やす」、「列車の遅延や運休を減らす」、「バリアフリーへの対応 (エレベーター設置等)」の割合が全体平均よりも高い。特に、バリアフリー化に関する要望は全地域の中で最も高い。

【南部地域】では、「運賃を安くする」、「列車の遅延や運休を減らす」、「車内環境の向上 (混雑度、乗り心地等)」の割合が全体平均よりも高い傾向にある。

【甲賀地域】では、「運行本数を増やす」、【東近江地域】では、「運賃を安くする」が全体平均よりも高く、両者ともに全地域の中で最も高い。

【湖北地域】では、「運行本数を増やす」、「乗継・乗換を便利にする (ダイヤ設定や駅施設構造等)」が全体平均よりも高い傾向にあり、特に乗継・乗換に関する要望は全地域の中で最も高い傾向にある。

図ツ 鉄道について改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)



【その他 (91 件)】

- ・安全面 (11 件)
- ・駅前駐車場の整備・改善 (6 件)
- ・駅までのアクセス向上 (4 件)
- ・喫煙者への配慮 (3 件)
- ・運休や遅延時の情報提供 (3 件)
- ・その他 (20 件)
- ・特になし・わからない・利用しない (21 件)
- ・停車駅の変更 (6 件)
- ・複線化 (4 件)
- ・車両数の変更 (4 件)
- ・痴漢対策 (3 件)
- ・駅前駐輪場の整備 (2 件)
- ・現状でよい (7 件)
- ・無回答 (2 件)

表サ <地域別> 鉄道について改善が必要な点 (N=1,396、複数回答)

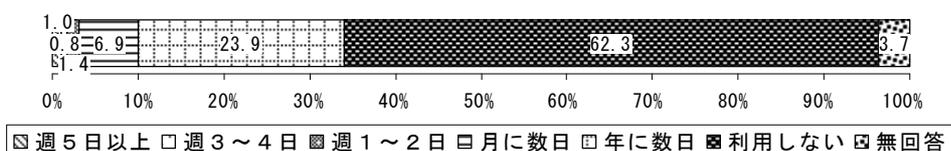
| | 合計 | ① 運行本数の増便 | ② 始発時刻の繰上げ | ③ 終発時刻の繰下げ | ④ 運賃の引下げ | ⑤ 所要時間の短縮 | ⑥ 遅延や運休の減少 | ⑦ 路線拡大や新駅設置 | ⑧ 窓口営業時間の延長 | ⑨ 乗継・乗換利便性の向上 | ⑩ パリアフリー化の推進 | ⑪ 案内情報の充実 | ⑫ 車内環境の向上 | ⑬ 駅の快適さや便利さの向上 | ⑭ 駅員や乗務員の接客対応の向上 | ⑮ その他 | ⑯ 無回答 |
|---------|-------|-----------|------------|------------|----------|-----------|------------|-------------|-------------|---------------|--------------|-----------|-----------|----------------|------------------|-------|-------|
| 全体 | 100.0 | 39.8 | 2.8 | 10.0 | 47.2 | 7.8 | 13.2 | 8.2 | 2.1 | 32.8 | 19.8 | 8.2 | 14.0 | 12.9 | 5.9 | 6.3 | 7.1 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 49.0 | 3.8 | 8.5 | 42.9 | 12.1 | 25.5 | 4.9 | 1.8 | 28.3 | 25.9 | 5.7 | 13.4 | 8.1 | 5.7 | 5.7 | 5.7 |
| 南部地域 | 100.0 | 21.1 | 1.3 | 11.0 | 53.5 | 3.9 | 18.9 | 4.4 | 3.5 | 26.3 | 19.7 | 11.8 | 20.6 | 17.5 | 7.9 | 6.1 | 7.0 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 51.9 | 2.1 | 11.8 | 40.5 | 8.8 | 8.0 | 9.7 | 1.3 | 37.1 | 19.4 | 8.0 | 10.5 | 11.0 | 5.1 | 6.3 | 5.9 |
| 東近江地域 | 100.0 | 33.8 | 3.1 | 8.1 | 53.8 | 5.8 | 10.8 | 9.9 | 3.8 | 28.9 | 21.5 | 8.5 | 17.5 | 13.5 | 4.5 | 6.7 | 6.7 |
| 湖東地域 | 100.0 | 30.6 | 3.9 | 9.8 | 50.2 | 9.2 | 8.7 | 5.7 | 0.4 | 33.2 | 19.2 | 10.5 | 11.8 | 15.7 | 5.2 | 7.0 | 7.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 48.3 | 2.2 | 13.8 | 43.1 | 7.8 | 8.2 | 3.0 | 2.8 | 47.4 | 12.5 | 5.2 | 10.8 | 13.4 | 7.3 | 4.7 | 8.6 |

(キ) バス (デマンドタクシーを含む) の利用について

a バス (デマンドタクシーを含む) の利用頻度 (問 13)

バスの利用頻度は、「利用しない」(902 件、62.3%) が最も多く、特に【湖北地域】で「利用しない」割合が高い傾向にある。

図テ バス (デマンドタクシーを含む) の利用頻度 (N=1,447)



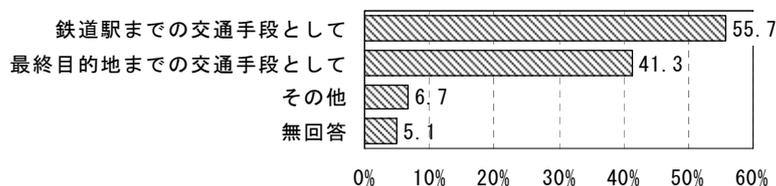
表シ <地域別>バス（デマンドタクシーを含む）の利用頻度（N=1,396）

| | 合計 | ①週5日以上 | ②週3～4日 | ③週1～2日 | ④月に数日 | ⑤年に数日 | ⑥利用しない | ⑦無回答 |
|---------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|
| 全体 | 100.0 | 1.0 | 0.8 | 1.4 | 6.9 | 23.9 | 62.3 | 3.7 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 1.2 | 1.6 | 2.8 | 9.3 | 23.9 | 56.3 | 4.9 |
| 南部地域 | 100.0 | 2.2 | 0.4 | 1.8 | 8.8 | 30.7 | 53.9 | 2.2 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 0.8 | 0.4 | 0.8 | 7.2 | 23.6 | 64.1 | 3.0 |
| 東近江地域 | 100.0 | 1.8 | 1.3 | 2.2 | 4.9 | 26.0 | 58.3 | 5.4 |
| 湖東地域 | 100.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 21.4 | 67.2 | 2.6 |
| 湖北地域 | 100.0 | 0.0 | 0.4 | 0.9 | 2.6 | 17.7 | 75.0 | 3.4 |

b バス（デマンドタクシーを含む）の利用目的（問14）

バスの利用目的は、「鉄道駅までの交通手段として」（274件、55.7%）が最も多く、「最終目的地までの交通手段として」（203件、41.3%）と続いている。

図ト バス（デマンドタクシーを含む）の利用目的（N=492、複数回答）



【その他（33件）】

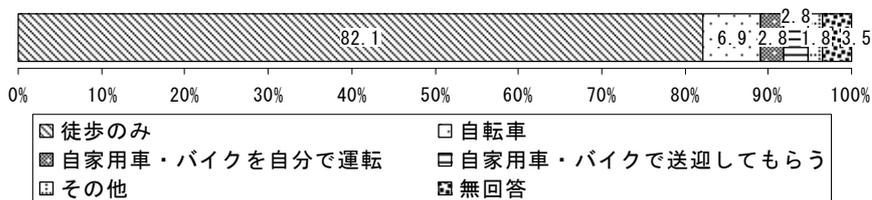
- ・観光・レジャー（7件）
- ・外出先で利用（6件）
- ・飲酒時（4件）
- ・病院（4件）
- ・買い物（3件）
- ・その他（8件）
- ・わからない（1件）
- ・無回答（3件）

c 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段（問15）

自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段は、「徒歩のみ」（404件、82.1%）が最も多く、「自転車」（34件、6.9%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】・【南部地域】で「徒歩のみ」が全体平均よりも高い傾向にある。また、【東近江地域】では「自転車」が全体平均よりも高く、バスの利用促進、利便性を高めるため、バス停における駐輪場の設置等が求められる。

図ナ 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段（N=492）



【その他（9件）】

- ・電車（2件）
- ・最寄りのバス停は利用しない（3件）
- ・最寄りにバス停がない（2件）
- ・無回答（2件）

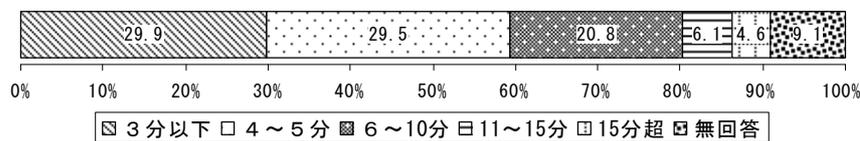
表ス <地域別> 自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段 (N=474)

| | 合計 | ①徒歩のみ | ②自転車 | ③自家用車・バイクを自分で運転 | ④自家用車・バイクで送迎してもらう | ⑤その他 | ⑥無回答 |
|---------|-------|-------|------|-----------------|-------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 82.1 | 6.9 | 2.8 | 2.8 | 1.8 | 3.5 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 87.5 | 4.2 | 4.2 | 3.1 | 0.0 | 1.0 |
| 南部地域 | 100.0 | 91.0 | 5.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 3.0 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 82.1 | 3.8 | 5.1 | 1.3 | 5.1 | 2.6 |
| 東近江地域 | 100.0 | 75.3 | 12.3 | 0.0 | 6.2 | 1.2 | 4.9 |
| 湖東地域 | 100.0 | 78.3 | 4.3 | 4.3 | 2.9 | 4.3 | 5.8 |
| 湖北地域 | 100.0 | 78.0 | 8.0 | 4.0 | 2.0 | 2.0 | 6.0 |

d 自宅から最寄りのバス停までの所要時間 (問16)

自宅から最寄りのバス停までの所要時間は、「3分以下」(142件、29.9%)が最も多く、「4~5分」(140件、29.5%)、「6~10分」(99件、20.8%)と続いている。

図二 自宅から最寄りのバス停までの所要時間 (N=475)

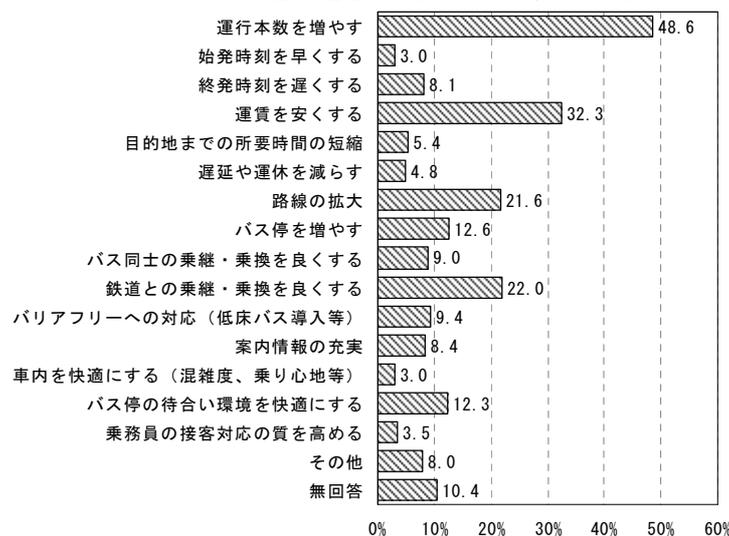


e バス(デマンドタクシーを含む)について改善が必要な点 (問17)

バスの改善点は、「運行本数を増やす」(703件、48.6%)が最も多く、「運賃を安くする」(468件、32.3%)、「鉄道との乗継・乗換を良くする」(319件、22.0%)と続いている。

地域別では、【南部地域】で「運賃の引下げ」、【甲賀地域】は、「鉄道との乗継・乗換を良くする」、【湖東地域】は、「路線の拡大」がそれぞれ全体平均よりも高い傾向にある。

図ヌ バスについて改善が必要な点 (N=1,447、複数回答)



【その他 (116件)】

- ・車両の改善 (小型化・エコ化) (4件)
- ・バスは不便・わかりにくい (4件)
- ・ダイヤ通りの運行 (2件)
- ・バスは必要ない (6件)
- ・特になし・わからない・利用しない (63件)
- ・デマンド化 (4件)
- ・利用促進 (3件)
- ・その他 (21件)
- ・現状でよい (4件)
- ・無回答 (5件)

表セ <地域別>バスについて改善が必要な点 (N=1,396、複数回答)

| | 合計 | ①運行本数の増便 | ②始発時刻の繰上げ | ③終発時刻の繰下げ | ④運賃の引下げ | ⑤所要時間の短縮 | ⑥遅延や運休の減少 | ⑦路線の拡大 | ⑧バス停の増設 | ⑨バス同士の乗継・乗換利便性の向上 | ⑩鉄道との乗継・乗換利便性の向上 | ⑪バリアフリー化の推進 | ⑫案内情報の充実 | ⑬車内環境の向上 | ⑭バス停における待合環境の向上 | ⑮乗務員の接客対応の向上 | ⑯その他 | ⑰無回答 |
|---------|-------|----------|-----------|-----------|---------|----------|-----------|--------|---------|-------------------|------------------|-------------|----------|----------|-----------------|--------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 48.6 | 3.0 | 8.1 | 32.3 | 5.4 | 4.8 | 21.6 | 12.6 | 9.0 | 22.0 | 9.4 | 8.4 | 3.0 | 12.3 | 3.5 | 8.0 | 10.4 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 47.0 | 3.2 | 8.1 | 29.1 | 5.7 | 6.9 | 17.4 | 12.6 | 8.1 | 23.5 | 13.4 | 5.3 | 2.8 | 13.0 | 4.5 | 8.5 | 11.7 |
| 南部地域 | 100.0 | 51.3 | 2.8 | 11.4 | 42.1 | 3.9 | 7.5 | 23.2 | 9.2 | 6.1 | 15.4 | 8.8 | 11.0 | 3.9 | 12.7 | 6.1 | 7.9 | 7.9 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 51.9 | 3.0 | 8.0 | 24.8 | 7.6 | 3.8 | 21.9 | 15.6 | 12.2 | 28.7 | 9.3 | 8.0 | 3.0 | 7.2 | 1.3 | 8.4 | 10.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 43.5 | 4.5 | 9.9 | 35.0 | 4.9 | 3.8 | 17.9 | 13.0 | 6.7 | 18.4 | 9.0 | 5.8 | 2.2 | 16.6 | 3.1 | 7.2 | 13.5 |
| 湖東地域 | 100.0 | 46.7 | 4.4 | 6.8 | 31.9 | 2.2 | 3.9 | 30.6 | 14.4 | 9.6 | 22.3 | 8.3 | 8.3 | 2.6 | 12.7 | 3.1 | 7.9 | 8.7 |
| 湖北地域 | 100.0 | 51.7 | 1.3 | 5.2 | 31.8 | 6.0 | 3.4 | 19.4 | 11.2 | 10.3 | 22.8 | 6.9 | 13.4 | 2.8 | 10.3 | 2.8 | 6.9 | 11.2 |

(ク) 公共交通のバリアフリー化について

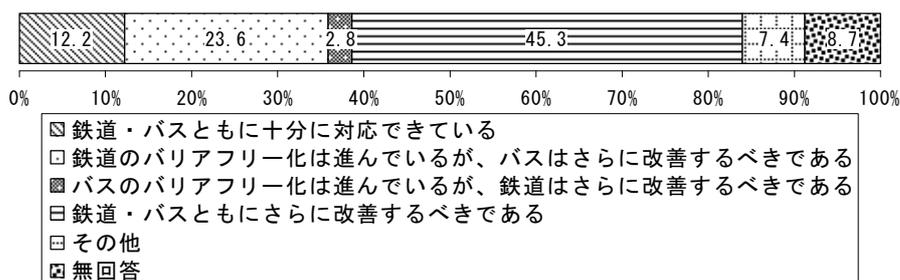
a 公共交通機関（鉄道やバスなど）のバリアフリー化の対応について（問18）

公共交通機関（鉄道やバスなど）のバリアフリー化の対応については、「鉄道・バスともにさらに改善するべきである」（655件、45.3%）が最も多く、「鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである」（341件、23.6%）、「鉄道・バスともに十分に対応できている」（177件、12.2%）と続いている。

地域別では、【湖北地域】で「鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである」の割合が全体平均より高い傾向にある。

また、【甲賀地域】では「鉄道・バスともにさらに改善するべきである」の割合が全体平均よりも高い傾向にあり、今後、一層バリアフリー化を進めていくことが公共交通の利用促進を検討する上で重要な課題であると言える。

図ネ 公共交通機関のバリアフリー化の対応について (N=1,447)



【その他 (107件)】

- ・鉄道の改善を希望 (7件)
- ・鉄道は進んでいるが、バスはわからない (4件)
- ・現状でよい・不便を感じない (6件)
- ・特になし・わからない・利用しない (74件)
- ・その他 (8件)
- ・無回答 (9件)

表ソ <地域別>公共交通機関のバリアフリー化の対応について (N=1,396)

| | 合計 | ①鉄道・バスともに十分に対応できている | ②鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善すべきである | ③バスのバリアフリー化は進んでいるが、鉄道はさらに改善すべきである | ④鉄道・バスともにさらに改善すべきである | ⑤その他 | ⑥無回答 |
|---------|-------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 12.2 | 23.6 | 2.8 | 45.3 | 7.4 | 8.7 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 15.0 | 19.8 | 2.8 | 45.3 | 6.5 | 10.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 11.4 | 26.8 | 3.1 | 47.4 | 5.7 | 5.7 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 8.9 | 18.6 | 3.8 | 54.4 | 7.2 | 7.2 |
| 東近江地域 | 100.0 | 10.3 | 24.2 | 2.2 | 44.4 | 7.6 | 11.2 |
| 湖東地域 | 100.0 | 14.4 | 22.3 | 3.1 | 43.2 | 9.6 | 7.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 12.1 | 29.3 | 2.6 | 39.2 | 7.8 | 9.1 |

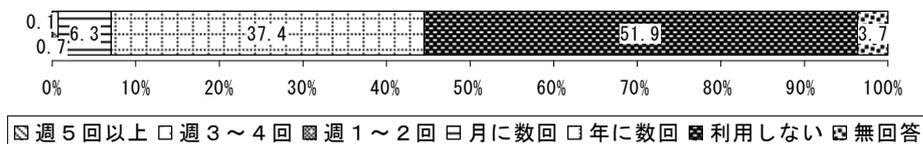
(ケ) タクシーの利用について (デマンドタクシーを除く)

a タクシーの利用頻度 (問 19)

タクシーの利用頻度は、「利用しない」(751件、51.9%)が最も多く、「年に数回」(541件、37.4%)、「月に数回」(91件、6.3%)と続いている。

地域別では、全地域を通じて利用が少ない中、【南部地域】で「年に数回」利用する割合が高く、一方で、【甲賀地域】で「利用しない」割合が高い傾向にある。

図ノ タクシーの利用頻度 (N=1,447)



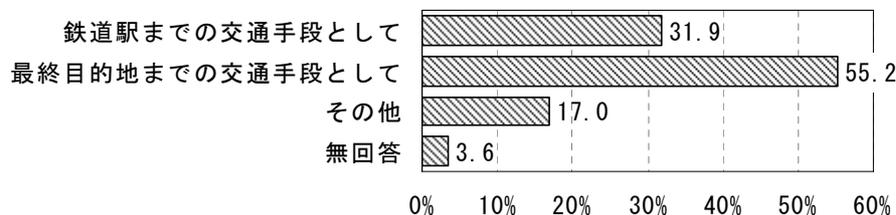
表タ <地域別>タクシーの利用頻度 (N=1,396)

| | 合計 | ①週5回以上 | ②週3~4回 | ③週1~2回 | ④月に数回 | ⑤年に数回 | ⑥利用しない | ⑦無回答 |
|---------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|
| 全体 | 100.0 | 0.0 | 0.1 | 0.7 | 6.3 | 37.4 | 51.9 | 3.7 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | 6.5 | 37.2 | 50.6 | 4.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.2 | 50.0 | 39.5 | 1.3 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 2.5 | 27.4 | 64.6 | 4.6 |
| 東近江地域 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | 5.4 | 35.9 | 53.8 | 4.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 7.9 | 39.3 | 48.0 | 4.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 6.5 | 36.2 | 53.9 | 2.6 |

b タクシーの利用目的 (問 20)

タクシーの利用目的は、「最終目的地までの交通手段として」(355件、55.2%)が最も多く、「鉄道駅までの交通手段として」(205件、31.9%)と続いている。

図ハ タクシーの利用目的 (N=643、複数回答)



【その他 (109件)】

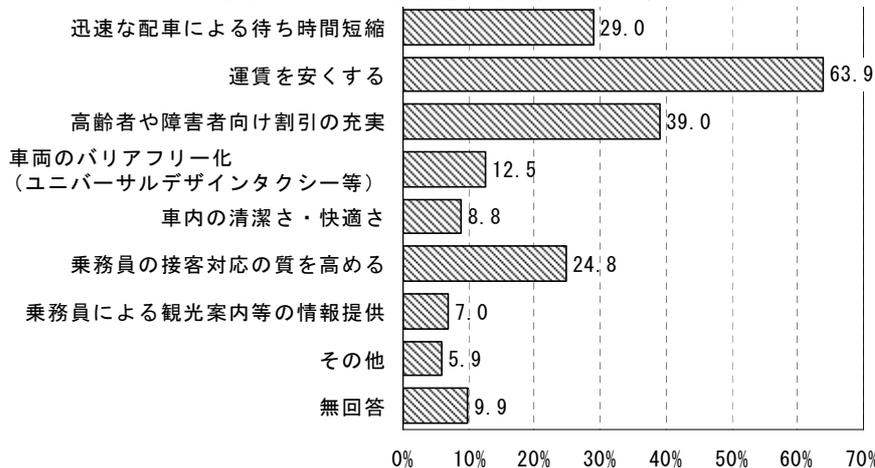
- ・ 飲酒時・飲酒する予定がある時 (32件)
- ・ 駅から自宅まで (14件)
- ・ 病院 (5件)
- ・ 駅から目的地まで (4件)
- ・ 天候が悪い時 (3件)
- ・ その他 (13件)
- ・ 他の交通手段がない時 (25件)
- ・ 自宅まで (8件)
- ・ 緊急時 (4件)
- ・ 旅行・観光の時 (4件)
- ・ 体調不良の時 (2件)
- ・ 無回答 (13件)

c タクシーについて改善が必要な点・期待する機能や役割 (問 21)

タクシーについて改善が必要な点・期待する機能や役割は、「運賃を安くする」(924件、63.9%)が最も多く、「高齢者や障害者向け割引の充実」(565件、39.0%)、「迅速な配車による待ち時間短縮」(419件、29.0%)と続いている。

地域別では、【湖東地域】で「高齢者や障害者向け割引の充実」が全体平均よりも高い。

図ヒ タクシーの改善点・期待する機能や役割 (N=1,447、複数回答)



【その他 (85件)】

- ・ 乗務員が道を知らない (5件)
- ・ 乗務員の態度が悪い (3件)
- ・ 禁煙の徹底 (3件)
- ・ タクシーは必要ない (6件)
- ・ 特になし・わからない・利用しない (30件)
- ・ 運賃 (5件)
- ・ 迅速な配車 (3件)
- ・ カーナビの設置 (2件)
- ・ 現状でよい (1件)
- ・ 安全運転 (5件)
- ・ その他 (19件)
- ・ 無回答 (3件)

表チ <地域別>タクシーの改善点・期待する機能や役割 (N=1,396、複数回答)

| | 合計 | ①待ち時間の短縮 | ②運賃の引下げ | ③高齢者や障害者向け割引の充実 | ④車両のバリアフリー化 | ⑤車内の清潔さ・快適さ | ⑥乗務員の接客対応の向上 | ⑦乗務員による観光案内等の情報提供 | ⑧その他 | ⑨無回答 |
|---------|-------|----------|---------|-----------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 29.0 | 63.9 | 39.0 | 12.5 | 8.8 | 24.8 | 7.0 | 5.9 | 9.9 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 25.1 | 61.5 | 40.1 | 13.4 | 10.5 | 27.1 | 4.0 | 6.5 | 11.7 |
| 南部地域 | 100.0 | 25.4 | 66.7 | 36.0 | 8.8 | 12.7 | 27.2 | 3.9 | 7.5 | 9.6 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 31.6 | 59.9 | 38.4 | 13.1 | 8.0 | 21.5 | 7.6 | 5.5 | 12.7 |
| 東近江地域 | 100.0 | 28.7 | 65.0 | 33.2 | 12.6 | 6.3 | 27.4 | 9.9 | 4.9 | 9.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 33.6 | 63.3 | 45.9 | 10.0 | 8.3 | 21.4 | 7.4 | 4.8 | 7.9 |
| 湖北地域 | 100.0 | 29.3 | 65.9 | 40.1 | 17.2 | 6.9 | 24.6 | 9.1 | 6.9 | 7.3 |

(ロ) 自転車の利用について

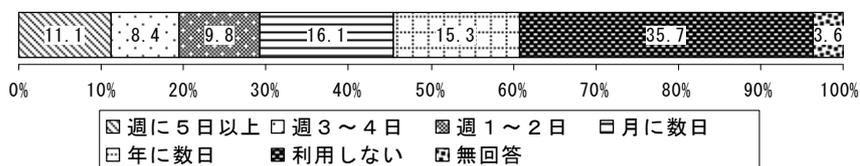
a 自転車の利用頻度 (問 22)

自転車の利用頻度は、「利用しない」(517件、35.7%)が最も多く、「月に数日」(233件、16.1%)、「年に数日」(221件、15.3%)と続いている。

地域別では、【南部地域】で「週5回以上」の割合が全体平均より高い傾向にある。

一方、【大津・高島地域】・【甲賀地域】・【湖北地域】では「年に数日」や「利用しない」が全体平均よりも高い傾向にある。

図フ 自転車の利用頻度 (N=1,447)



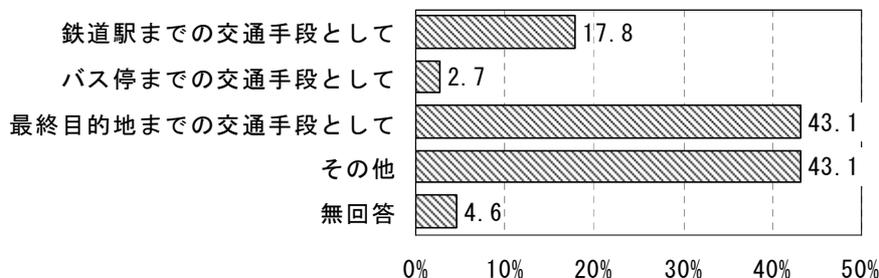
表ツ <地域別>自転車の利用頻度 (N=1,396)

| | 合計 | ①週5日以上 | ②週3~4日 | ③週1~2日 | ④月に数日 | ⑤年に数日 | ⑥利用しない | ⑦無回答 |
|---------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|------|
| 全体 | 100.0 | 11.1 | 8.4 | 9.8 | 16.1 | 15.3 | 35.7 | 3.6 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 10.1 | 6.5 | 6.5 | 14.2 | 12.6 | 45.7 | 4.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 16.2 | 12.3 | 11.4 | 18.0 | 13.6 | 28.1 | 0.4 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 4.2 | 3.4 | 8.4 | 13.1 | 10.5 | 54.9 | 5.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 13.0 | 10.3 | 9.4 | 13.9 | 16.6 | 32.7 | 4.0 |
| 湖東地域 | 100.0 | 13.5 | 13.1 | 10.5 | 17.5 | 17.0 | 24.5 | 3.9 |
| 湖北地域 | 100.0 | 8.6 | 5.2 | 13.8 | 19.4 | 21.6 | 28.9 | 2.6 |

b 自転車の利用目的（問 23）

自転車の利用目的は、「最終目的地までの交通手段として」（378 件、43.1%）が最も多く、「鉄道駅までの交通手段として」（156 件、17.8%）、「バス停までの交通手段として」（24 件、2.7%）と続いている。

図へ 自転車の利用目的（N = 878、複数回答）



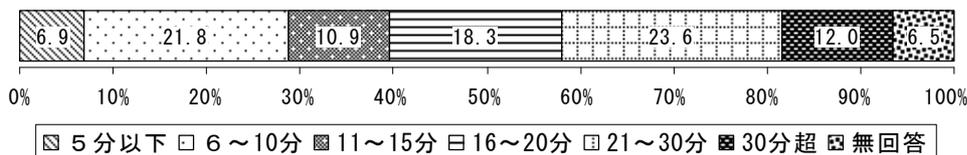
【その他（378 件）】

| | |
|------------------------|------------------|
| ・ 近隣への移動（買い物除く）（103 件） | ・ 買い物（103 件） |
| ・ 健康・運動のため、趣味（39 件） | ・ 仕事・通勤・通学（22 件） |
| ・ 田畑・農園（22 件） | ・ 散歩・遊び（14 件） |
| ・ 用事（役所・銀行等）（16 件） | ・ 病院（8 件） |
| ・ 観光・レジャー（10 件） | ・ ゴミ出し（5 件） |
| ・ 子どもの送迎（6 件） | ・ その他（18 件） |
| ・ 無回答（53 件） | |

c 自転車の時間による移動範囲（問 24）

自転車の時間による移動範囲は、「21～30 分」（207 件、23.6%）が最も多く、「6～10 分」（191 件、21.8%）、「16～20 分」（161 件、18.3%）と続いている。

図ホ 自転車の時間による移動範囲（N = 878）



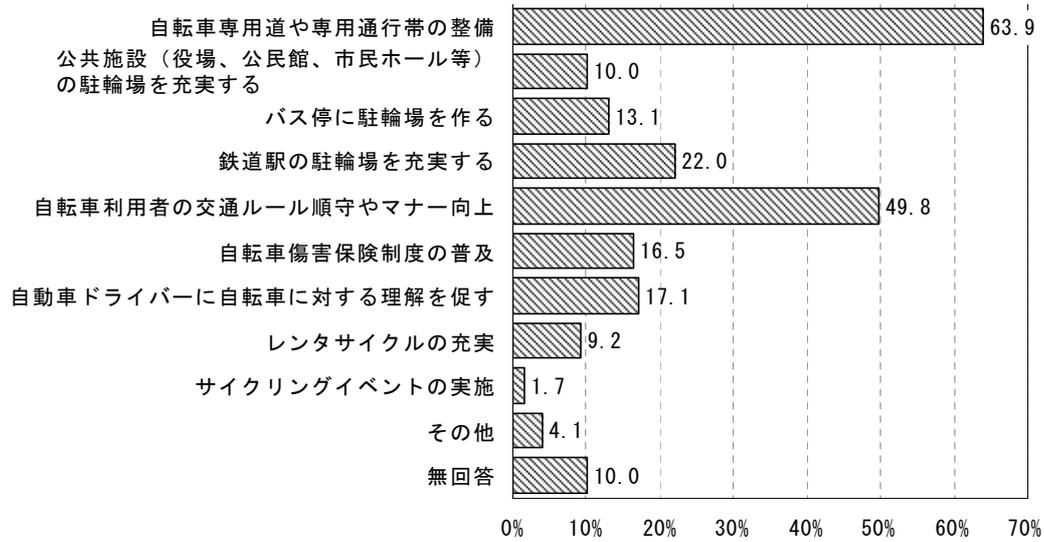
d 自転車利用について改善が必要な点（問 25）

自転車利用について改善が必要な点は、「自転車専用道や専用通行帯の整備」（924 件、63.9%）が最も多く、「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」（720 件、49.8%）、「鉄道駅の駐輪場を充実する」（319 件、22.0%）と続いている。

地域別では、【南部地域】で「自転車専用道や専用通行帯の整備」、「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【甲賀地域】でも「自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上」が、【東近江地域】ではバス停までの主な移動手段が「自転車」（問 15 参照）であることを受け、「バス停に駐輪場を作る」の割合が全体平均よりも高い傾向にある。

図マ 自転車利用について改善が必要な点（N=1,447、複数回答）



【その他（60件）】

- ・道路（10件）
- ・積雪時の対応（4件）
- ・盗難防止（3件）
- ・特になし・わからない・利用しない（20件）
- ・ルール・マナー（4件）
- ・駐輪場（3件）
- ・その他（12件）
- ・無回答（6件）

表テ 自転車利用について改善が必要な点（N=1,447、複数回答）

| | 合計 | ①自転車専用道や専用通行帯の整備 | ②公共施設の駐輪場整備 | ③バス停の駐輪場整備 | ④鉄道駅の駐輪場整備 | ⑤自転車利用者のマナー向上 | ⑥自転車傷害保険制度の普及 | ⑦自動車ドライバーの自転車意識の向上 | ⑧レンタサイクルの充実 | ⑨サイクリングイベントの実施 | ⑩その他 | ⑪無回答 |
|---------|-------|------------------|-------------|------------|------------|---------------|---------------|--------------------|-------------|----------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 63.9 | 10.0 | 13.1 | 22.0 | 49.8 | 16.5 | 17.1 | 9.2 | 1.7 | 4.1 | 10.0 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 57.1 | 8.5 | 10.1 | 21.1 | 49.0 | 20.2 | 15.4 | 10.9 | 1.6 | 5.3 | 10.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 70.2 | 13.2 | 12.7 | 26.3 | 56.1 | 13.6 | 18.0 | 10.5 | 1.3 | 3.1 | 6.6 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 63.3 | 7.6 | 13.5 | 17.3 | 55.3 | 16.5 | 18.1 | 9.7 | 2.1 | 2.1 | 11.8 |
| 東近江地域 | 100.0 | 62.8 | 7.2 | 19.7 | 24.2 | 45.3 | 18.4 | 16.6 | 8.1 | 1.3 | 5.4 | 10.3 |
| 湖東地域 | 100.0 | 66.8 | 10.5 | 10.5 | 24.9 | 47.2 | 18.3 | 21.4 | 10.0 | 2.2 | 6.1 | 7.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 64.2 | 13.4 | 10.8 | 18.5 | 47.4 | 13.4 | 14.2 | 6.5 | 1.7 | 2.6 | 12.5 |

(サ) 滋賀県における、今後の交通政策・施策について

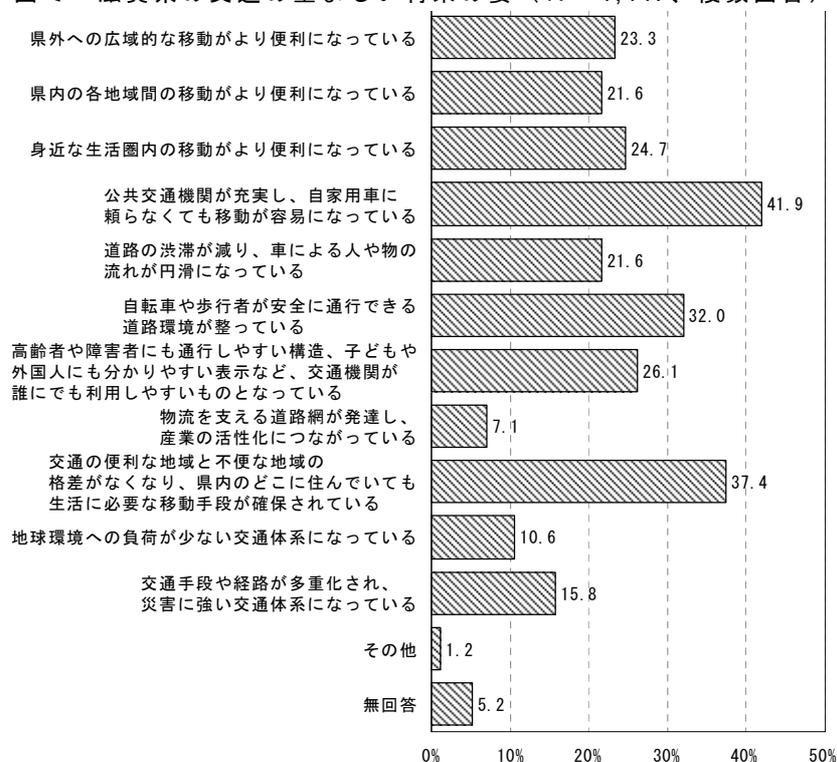
a 滋賀県の交通の望ましい将来の姿 (問 26)

滋賀県の交通の望ましい将来の姿は、「公共交通機関が充実し、自家用車に頼らなくても移動が容易になっている」(607件、41.9%)が最も多く、「交通の便利な地域と不便な地域の格差がなくなり、県内のどこに住んでいても生活に必要な移動手段が確保されている」(541件、37.4%)、「自転車や歩行者が安全に通行できる道路環境が整っている」(463件、32.0%)と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】で「交通手段や経路が多重化され、災害に強い交通体系になっている」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【南部地域】では「道路の渋滞が減り、車による人や物の流れが円滑になっている」、「自転車や歩行者が安全に通行できる道路環境が整っている」が、【湖北地域】では、「県外への広域的な移動がより便利になっている」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ミ 滋賀県の交通の望ましい将来の姿 (N = 1,447、複数回答)



【その他 (18件)】

- ・過疎地は変化なしと思われる
- ・理想であり実現にはまだ格差がある
- ・今までよりは少し良くなるくらい
- ・運賃を安くする、高齢者フリーパス配布
- ・交通事故が減ることを望んでいる
- ・甲南町から県外(三重、奈良)は不便
- ・スローな社会、スローな生活、スローな移動がベター
- ・米原⇄名古屋間の交通を便利にする(特に朝夕の通勤時、鉄道増便)
- ・緊急避難時の経路が複数確保されている
- ・道路環境はもちろんであるが、車社会人(ドライバー)の養成が急務
- ・主要道路の車線多重化
- ・自転車に乗る子供達へ交通ルールをきちんと学んでほしい
- ・JR東海道線が止まっても、京都へ出られる様に
- ・特になし・わからない(5件)

表ト <地域別>滋賀県の交通の望ましい将来の姿（N=1,396、複数回答）

| | 合計 | ① 県外への広域移動利便性の向上 | ② 県内地域間の移動利便性の向上 | ③ 生活圏内の移動利便性の向上 | ④ 公共交通機関の充実 | ⑤ 道路渋滞の減少 | ⑥ 安全に通行できる道路環境整備の充実 | ⑦ 高齢者や障害者等誰にも利用しやすい交通の確立 | ⑧ 道路網の発達による産業活性化 | ⑨ 交通格差の是正による移動手段の確保 | ⑩ 地球環境への負荷が少ない交通体系の確立 | ⑪ 災害に強い交通体系の確立 | ⑫ その他 | ⑬ 無回答 |
|---------|-------|------------------|------------------|-----------------|-------------|-----------|---------------------|--------------------------|------------------|---------------------|-----------------------|----------------|-------|-------|
| 全体 | 100.0 | 23.3 | 21.6 | 24.7 | 41.9 | 21.6 | 32.0 | 26.1 | 7.1 | 37.4 | 10.6 | 15.8 | 1.2 | 5.2 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 26.3 | 20.6 | 21.5 | 40.1 | 21.1 | 27.1 | 22.7 | 6.5 | 37.7 | 8.1 | 23.5 | 0.0 | 8.5 |
| 南部地域 | 100.0 | 20.6 | 25.4 | 25.9 | 41.2 | 28.1 | 37.7 | 27.6 | 5.3 | 29.8 | 12.7 | 14.0 | 1.8 | 2.6 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 26.6 | 18.6 | 27.0 | 45.1 | 23.6 | 26.6 | 28.3 | 8.0 | 38.0 | 8.4 | 16.9 | 0.4 | 5.5 |
| 東近江地域 | 100.0 | 17.0 | 23.8 | 20.6 | 45.3 | 18.4 | 35.9 | 21.5 | 6.3 | 41.7 | 13.5 | 11.7 | 1.8 | 6.3 |
| 湖東地域 | 100.0 | 18.8 | 20.1 | 26.2 | 43.2 | 19.2 | 35.4 | 30.6 | 9.2 | 39.3 | 10.0 | 11.4 | 1.3 | 5.2 |
| 湖北地域 | 100.0 | 31.5 | 20.3 | 26.7 | 37.9 | 19.4 | 29.3 | 25.9 | 7.3 | 38.8 | 12.1 | 15.9 | 1.7 | 2.6 |

b 望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み（問27）

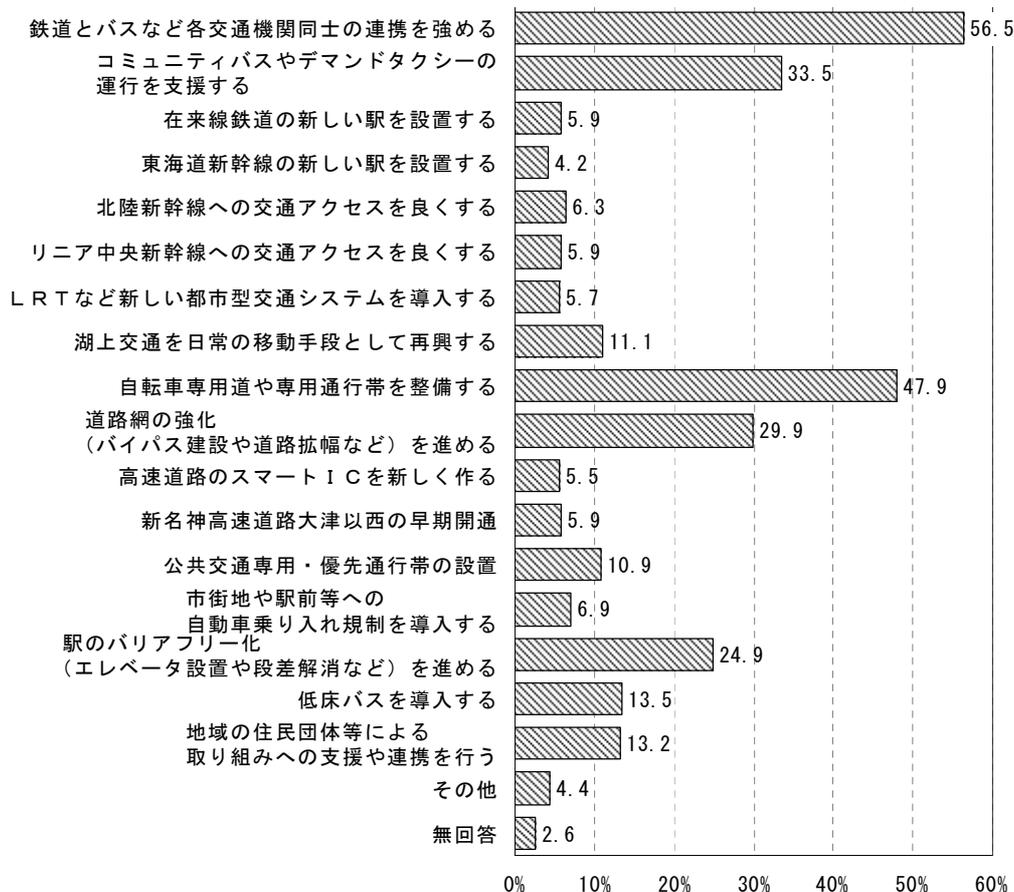
望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組みは、「鉄道とバスなど各交通機関同士の連携を強める」（775件、56.5%）が最も多く、「自転車専用道や専用通行帯を整備する」（657件、47.9%）、「コミュニティバスやデマンドタクシーの運行を支援する」（459件、33.5%）と続いている。

地域別では、【大津・高島地域】で「湖上交通を日常の移動手段として再興する」、「道路網の強化（バイパス建設や道路拡幅など）を進める」が全体平均よりも高い傾向にある。

また、【南部地域】・【湖東地域】では「自転車専用道や専用通行帯を整備する」が全体平均よりも高い傾向にある。

【甲賀地域】では「新名神高速道路大津以西の早期開通」が、【湖北地域】では「北陸新幹線への交通アクセスを良くする」が全体平均よりも高い傾向にある。

図ム 望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み（N=1,372、複数回答）



【その他 (60件)】

- 鉄道について (16件)
 - ・JR草津線の複線化
 - ・鉄道の本数、時刻、ダイヤの改善 等
- 道路について (14件)
 - ・渋滞をおこす信号機の見直し
 - ・建物内だけでなく、道路や歩道など、まち全体のバリアフリー化 等
- バスについて (8件)
 - ・バス路線の拡大、充実
 - ・高齢になるとバスの利用も増えるので回数を増やしてほしい 等
- 公共交通について (5件)
 - ・利用料金を安くし、車の移動より安くする 等
- タクシーについて (2件)
 - ・タクシー等のCO₂排出半減 等
- エコカーへの減税・助成 (2件)
 - ・クリーンエネルギー (電気) の自動車への減税 等
- その他 (8件)
 - ・自然環境を出来るだけ残す施策が必要である 等
- 特になし・わからない (4件)
- 無回答 (5件)

表ナ <地域別>望ましい将来の姿を実現するために必要な取り組み(N=1,324、複数回答)

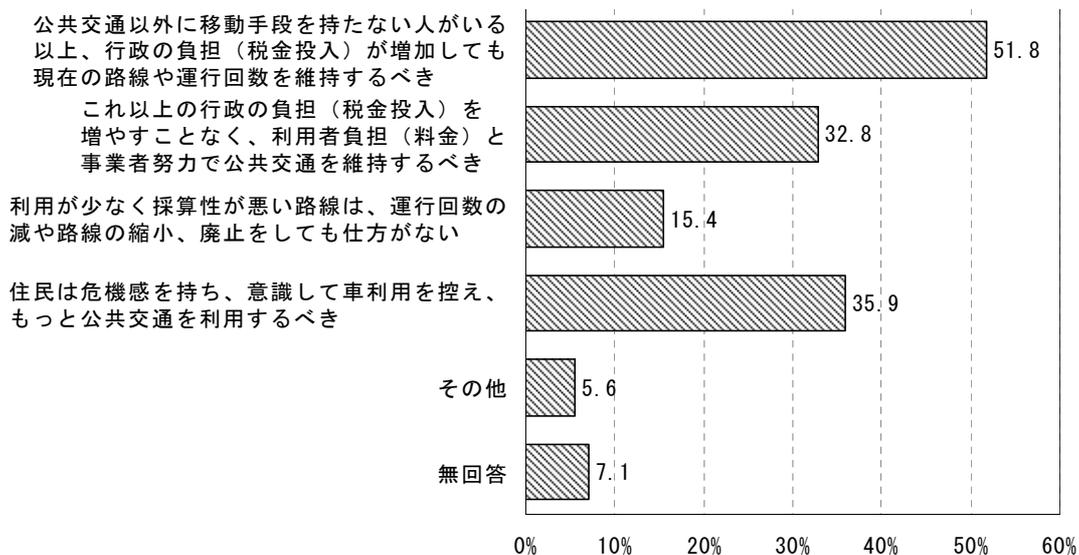
| | ① 交通機関同士の連携強化 | ② コミュニティバスなどの運行支援 | ③ 在来鉄道の新駅設置 | ④ 東海道新幹線の新駅設置 | ⑤ 北陸新幹線へのアクセス向上 | ⑥ リニア中央新幹線へのアクセス向上 | ⑦ LRTなど都市型交通システムの導入 | ⑧ 湖上交通の再興 | ⑨ 自転車専用道や専用通行帯の整備 | ⑩ 道路網の強化 | ⑪ スマートICの整備促進 | ⑫ 新名神高速道路大津以西の早期開通 | ⑬ 公共交通専用・優先通行帯の設置 | ⑭ 市街地や駅前等への自動車乗入規制の導入 | ⑮ 駅のバリアフリー化 | ⑯ 低床バスの導入 | ⑰ 地域住民団体等による取り組みへの支援 | ⑱ その他 | ⑲ 無回答 | |
|---------|---------------|-------------------|-------------|---------------|-----------------|--------------------|---------------------|-----------|-------------------|----------|---------------|--------------------|-------------------|-----------------------|-------------|-----------|----------------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 100.0 | 56.5 | 33.5 | 5.9 | 4.2 | 6.3 | 5.9 | 5.7 | 11.1 | 47.9 | 29.9 | 5.5 | 5.9 | 10.9 | 6.9 | 24.9 | 13.5 | 13.2 | 4.4 | 2.6 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 57.1 | 33.2 | 4.4 | 1.3 | 6.6 | 4.9 | 3.5 | 20.4 | 42.9 | 39.4 | 1.8 | 7.5 | 11.5 | 9.7 | 28.8 | 15.0 | 11.1 | 5.3 | 1.8 |
| 南部地域 | 100.0 | 54.1 | 37.8 | 5.4 | 4.5 | 4.1 | 8.6 | 9.5 | 9.9 | 57.2 | 26.1 | 2.3 | 5.0 | 14.0 | 6.8 | 20.7 | 11.3 | 10.8 | 3.6 | 2.7 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 80.3 | 37.1 | 10.7 | 7.6 | 1.3 | 6.7 | 4.9 | 4.5 | 40.6 | 29.0 | 3.6 | 13.4 | 7.1 | 5.4 | 29.0 | 16.1 | 13.8 | 4.9 | 2.7 |
| 東近江地域 | 100.0 | 54.1 | 34.9 | 6.7 | 7.2 | 1.9 | 5.3 | 3.8 | 9.1 | 49.3 | 30.6 | 8.1 | 2.4 | 9.1 | 6.7 | 21.5 | 13.9 | 12.0 | 4.8 | 2.9 |
| 湖東地域 | 100.0 | 56.2 | 32.3 | 4.1 | 2.8 | 6.5 | 3.7 | 8.3 | 10.6 | 58.5 | 25.8 | 8.3 | 4.6 | 14.3 | 8.3 | 24.4 | 12.0 | 15.7 | 2.8 | 1.4 |
| 湖北地域 | 100.0 | 58.0 | 25.7 | 4.0 | 2.2 | 17.7 | 7.1 | 5.3 | 13.7 | 39.4 | 29.2 | 9.3 | 3.1 | 8.8 | 4.9 | 23.0 | 11.1 | 18.8 | 4.9 | 3.5 |

c 地域の公共交通維持のための考え方 (問 28)

公共交通維持のためには、「公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担（税金投入）が増加しても現在の路線や運行回数を維持するべき」（749件、51.8%）が最も多く、「住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用するべき」（520件、35.9%）、「これ以上の行政の負担（税金投入）を増やすことなく、利用者負担（料金）と事業者努力で公共交通を維持するべき」（475件、32.8%）と続いている。

地域別で大きな差はなく、全地域で「公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担（税金投入）が増加しても現在の路線や運行回数を維持するべき」が多い。

図メ 地域の公共交通維持のための考え方 (N=1,447、複数回答)



【その他（81件）】

- ・公共交通の維持・改善（26件）
- ・行政の努力が必要（8件）
- ・バス・タクシーの利用割引（6件）
- ・行政の負担を軽減する（4件）
- ・サービス（配達等）の多様化（2件）
- ・特になし（2件）
- ・デマンドタクシーの推進（8件）
- ・住民の意見を調査・反映（8件）
- ・車両の小型化・エコ化（5件）
- ・利用促進（PR等）（2件）
- ・その他（16件）
- ・無回答（8件）

表二 <地域別>地域の公共交通維持のための考え方（N=1,396、複数回答）

| | 合計 | ①行政負担が増加しても現在の機能を維持すべき | ②行政負担を増やさず関係者が努力すべき | ③採算性を踏まえた廃止・縮小を検討すべき | ④住民はより一層公共交通を利用すべき | ⑤その他 | ⑥無回答 |
|---------|-------|------------------------|---------------------|----------------------|--------------------|------|------|
| 全体 | 100.0 | 51.8 | 32.8 | 15.4 | 35.9 | 5.6 | 7.1 |
| 大津・高島地域 | 100.0 | 54.3 | 34.8 | 12.6 | 37.7 | 8.5 | 6.1 |
| 南部地域 | 100.0 | 49.6 | 33.3 | 13.2 | 36.4 | 2.6 | 9.2 |
| 甲賀地域 | 100.0 | 52.3 | 31.6 | 16.5 | 40.1 | 4.6 | 5.1 |
| 東近江地域 | 100.0 | 47.5 | 33.6 | 15.7 | 33.2 | 6.3 | 8.5 |
| 湖東地域 | 100.0 | 55.9 | 30.6 | 15.3 | 37.6 | 3.9 | 7.0 |
| 湖北地域 | 100.0 | 51.3 | 34.5 | 19.8 | 31.0 | 6.5 | 6.0 |

(シ) 滋賀県の交通について（問29）

本調査では、滋賀県の交通について496件のご意見が寄せられた。

なお、複数の項目についてご意見いただいた回答は以下の13項目に振り分けている。主な意見（多数寄せられている意見、特徴的な意見）は以下の通りである。

- 道路について（歩道・自転車道を含む）（192件）
 - ・ 滋賀の道路整備は遅れている。道路の拡幅、バイパスの敷設、四車線化を進めてほしい。
 - ・ 車道と歩道・自転車道の区別（特に国道・県道）と確保を進めてほしい。
 - ・ 道路標識の表示がわかりにくい所がある。 等
- 鉄道について（140件）
 - ・ 湖西線を利用させてもらうことが多いが、とにかく本数が少なすぎて、電車の時間を考えて行動しないといけないところが不便でいつも困っている。
 - ・ 草津線の本数を増やしたり、車両編成、複線化を考えたりしてほしい。
 - ・ 湖西線は強風でよく止まるので、通勤に使うのは難しい。
 - ・ エレベーターの設置のない駅があるので、早く設置を願いたい。
 - ・ 草津線と琵琶湖線の連携や地域のコミュニティバスとJRの連携がうまくいっていない時間帯があるので改善される事を望む。 等
- バス（デマンドタクシー含む）について（131件）
 - ・ 運転免許返上者に対するバス等の割引はよいと思う。もっと拡充してほしい。
 - ・ コミュニティバスの姿を見かけるが、いつどこでどの様に利用すればいいのかわかりにくい。 等
- 車利用について（マナーを含む）（97件）
 - ・ 車の運転マナーが悪い。
 - ・ 時間にゆとりをもって、車の利用を減らすことが環境にも優しく、体力づくりにもつながるため、一石二鳥の取り組みになるのかなと感じた。
 - ・ スピード違反だけではなく、歩行者や対向車、緊急時の通行車等に対してのマナーが悪い車の取り締まりもしてほしい。 等

- 公共交通について（64件）
 - ・ 無駄な運行をなくし、一部負担が増えたとしてもみんなが利用し、守っていただける様な公共交通を整備してもらえたらいいと思う。
 - ・ 駅周辺にもっと商業施設があれば、公共交通を利用すると思う。
 - ・ 今後ほとんどの人が自動車を運転出来なくなり、頼りは公共交通である。各自の負担は当然であるが、それにも限界があり、市政と共に県においても更なる地域住民の利便性確保に十分な検討、解決策をお願いしたい。 等
- 交通全体について（49件）
 - ・ 山間部の人口減少はやはり交通の不便さが大きい。どうしても子供の通学等から考えて便利のよい所へ移住していく若者若夫婦がいるのが現状だと思う。
 - ・ 商業施設（日用品、食料品）が近くにないと、今後老人が増えると移動手段がなくなる。交通体系は店と共に計画すべきである。 等
- 自転車について（35件）
 - ・ 自転車走行のルールや、マナーについて厳重に罰則を設けてもらいたい。特に右側通行、夜間無灯火等。 等
- 積雪・凍結時の対応について（15件）
 - ・ 除雪業者の技術向上をしてほしい(除雪幅が狭く、対向が危険)。
 - ・ 除雪が車中心なので徒歩の人も自転車の比とも走りにくい。したがって、人も車道を歩かざるを得ず危険である。 等
- タクシーについて（9件）
 - ・ バス、タクシーをもっと手軽に使いたい。
 - ・ バス・タクシー等の運転がアラク、利用したいと思わない。
 - ・ タクシーは高いので、つつい車で駅まで行く。 等
- 湖上交通について（6件）
 - ・ 水上交通（琵琶湖）を簡便、利用しやすいものにする。
 - ・ ヘリや湖上交通の利用等災害の為の交通体系を考えてほしい。
 - ・ 長浜、彦根、近江八幡から今津、安曇川に行く湖上定期船があれば良いと思う。 等
- まちづくりについて（6件）
 - ・ もっと歩行者や、バス等が行き交う街並みの整備を進めてほしい。
 - ・ 滋賀県は自動車がないと不便な地域の発展化が進んでいる。もっと歩行者が集まる街並みを作り、自動車では入れない滋賀県独自の「県」に変革してほしい。
 - ・ 通過県にならない様な”都市づくり”をしっかりと進めてほしい。 等
- 観光・イベント等について（4件）
 - ・ 最近自転車ブームと琵琶湖の自然のため、多くの自転車が走るようになった。ロードバイクの大会や自転車ロードを再整備して、滋賀県の売りにはどうか。
 - ・ 他県にもっと観光案内等をアピールして1人でも多く滋賀県に来てもらう。 等
- その他（17件）
 - ・ 東側と西側（湖の）のつながりをもっと深くするべきだと思う。湖東から感じることは、湖西側は別県の様にも思える。
 - ・ コミュニティバスやLRT、デマンドバス等分らない言葉が多い。使い方や料金についてももっと周知すべき。
 - ・ 北陸新幹線が敦賀までは着工の見込みがつかいましたが経済（建設費用など）面からも米原への接続をのぞみます。
 - ・ 高齢化等により交通関係に支障を来す人は増加するだろう。地域に結びついた日常生活を手助け出来る行政を心掛けて欲しい。 等

問5-1【問5で1または2を選択した方へお尋ねします】公共交通の役割を重要だと思う理由は何か。(あてはまるものすべてに○)

- 1 公共交通以外に移動手段のない人がいるから
- 2 通勤・通学の利用者など多くの人を一度に運べるから
- 3 自家用車より公共交通を利用するほうが経済的だから
- 4 運行時間が決まっており行動の予定が立てやすいから
- 5 安全だから
- 6 環境にやさしいから
- 7 公共交通がまちのシンボルになるから(個性的な車庫や駅舎など)
- 8 公共交通がまちなかへ人を運ぶことにより、まちに賑わいをつくりだすから
- 9 その他(具体的に:)

問5-2【問5で3または4を選択した方へお尋ねします】公共交通の役割を重要ではないと思う理由は何か。(あてはまるものすべてに○)

- 1 自動車やバイクのほうが便利だから(時間が自由に使える、公共交通より早い等)
- 2 公共交通は不便で使いつらいから(具体的に:)
- 3 運賃が高いから
- 4 バリアフリーに十分に対応できていないから
- 5 公共交通を利用している人が少ないから
- 6 その他(具体的に:)

問6 外出時に最もよく利用する交通手段は何か。外出の目的ごとに1つずつお選び下さい。なお、複数の交通手段を利用する場合は、最も移動時間の長い交通手段に○をつけてください。(○は外出の目的ごとに1つ)

| 交通手段 | 外出の目的 | | | |
|------------------|----------|-------------|-------|--------------|
| | 通勤・通学のとき | 買い物や食事に行くとき | 通院のとき | 観光・レジャーなどの余暇 |
| 鉄道 | | | | |
| バス(デマンドタクシー含む)※ | | | | |
| タクシー | | | | |
| 自家用車・バイクを自分で運転 | | | | |
| 自家用車・バイクで送迎してもらう | | | | |
| 自転車 | | | | |
| 徒歩 | | | | |
| その目的の外出はない | | | | |

それぞれの太枠内ごとに、○は1つだけ。

※ デマンドタクシー：事前予約制をとるなど利用者のニーズに応じて運行する乗合型のタクシー

鉄道の利用について

問7 鉄道をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5日以上
- 2 週3~4日
- 3 週1~2日
- 4 月に数日
- 5 年に数日
- 6 利用しない
- 7 1~2日
- 8 12ヶ月

問8 よく利用する県内の路線はどれですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 J R東海道本線
- 2 J R湖西線
- 3 J R北陸本線
- 4 J R草津線
- 5 J R東海道新幹線
- 6 京阪電車
- 7 近江鉄道
- 8 信濃高原鉄道

問9 ご自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は何ですか。(○は1つ)

- 1 徒歩のみ
- 2 自転車
- 3 自家用車・バイクを自分で運転
- 4 自家用車・バイクで送迎してもらう
- 5 バス(デマンドタクシー含む)
- 6 タクシー
- 7 その他

問10 問9で選んだ交通手段を利用した場合、ご自宅から最寄りの鉄道駅までの所要時間はどれくらいかかりますか。



約 時間 分 (数字を記入下さい)

問11 鉄道でよく行く目的地はどこですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 お住まいの市町内
- 2 県内(お住まいの市町内以外)
- 3 京都府
- 4 大阪府
- 5 愛知県
- 6 岐阜県
- 7 福井県
- 8 三重県
- 9 その他都道府県(具体的に:)

問12 鉄道について改善が必要だと思う点は何か。(重要なものから3つまでに○)

- 1 運行本数を増やす
- 2 始発時刻を早くする
- 3 終発時刻を遅くする
- 4 運賃を安くする
- 5 目的地までの所要時間の短縮
- 6 列車の遅延や休車を減らす
- 7 路線の拡大や新しい駅の設置
- 8 窓口営業時間を長くする
- 9 乗継・乗換を便利にする(ダイヤ設定や駅施設構造等)
- 10 バリアフリーへの対応(エレベーター設置等)
- 11 案内情報の充実
- 12 車内環境の向上(混雑度、乗り心地等)
- 13 駅の快適さや便利さの向上
- 14 駅員や乗務員の接客対応の質を高める
- 15 その他

バス(デマンドタクシーを含む)の利用について

問13 バス(デマンドタクシーを含む)をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5日以上
 - 2 週3～4日
 - 3 週1～2日
 - 4 月に数日
 - 5 年に数回
 - 6 利用しない
- 問17へ

問14 バス(デマンドタクシーを含む)をどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 最終目的地までの交通手段として
- 3 その他 ()

問15 ご自宅から最寄りのバス停までの主な交通手段は何ですか。(○は1つ)

- 1 徒歩のみ
- 2 自転車
- 3 自家用車・バイクを自分で運転
- 4 自家用車・バイクで送迎してもらう
- 5 その他 ()

問16 問15で選んだ交通手段を利用した場合、ご自宅から最寄りのバス停までの所要時間はどれくらいかかりますか。

約 時間 分 (数字を記入下さい)

問17 バス(デマンドタクシーを含む)について改善が必要だと思える点は何ですか。(重要なものから3つまでに○)

- 1 運行本数を増やす
- 2 始発時刻を早くする
- 3 終発時刻を遅くする
- 4 運賃を安くする
- 5 目的地までの所要時間の短縮
- 6 運延や運体を減らす
- 7 路線の拡大
- 8 バス停を増やす
- 9 バス同士の乗継・乗換を良くする
- 10 鉄道との乗継・乗換を良くする
- 11 バリアフリーへの対応(低床バス導入等)
- 12 案内情報の充実
- 13 車内を快適にする(混雑度、乗り心地等)
- 14 バス停の待合い環境を快適にする
- 15 乗務員の接客対応の質を高める
- 16 その他 ()

公共交通のバリアフリー化について

問18 あなたがよく利用する公共交通機関(鉄道やバスなど)は、バリアフリー化に十分に対応できていると思いますか。(○は1つ)

- 1 鉄道・バスともに十分に対応できている
- 2 鉄道のバリアフリー化は進んでいるが、バスはさらに改善するべきである
- 3 バスのバリアフリー化は進んでいるが、鉄道はさらに改善するべきである
- 4 鉄道・バスともにさらに改善するべきである
- 5 その他(具体的に:)

タクシーの利用について(デマンドタクシーを除く)

問19 タクシーをどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週5回以上
 - 2 週3～4回
 - 3 週1～2回
 - 4 月に数回
 - 5 年に数回
 - 6 利用しない
- 問21へ

問20 タクシーをどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 最終目的地までの交通手段として
- 3 その他 ()

問21 タクシーについて改善が必要だと思える点や、期待する機能や役割は何ですか。(重要なものから3つまでに○)

- 1 迅速な配車による待ち時間短縮
- 2 運賃を安くする
- 3 高齢者や障害者向け割引の充実
- 4 車両のバリアフリー化(ユニバーサルデザインタクシー等※)
- 5 車内の清潔さ・快適さ
- 6 乗務員の接客対応の質を高める
- 7 乗務員による観光案内等の情報提供
- 8 その他 ()

※ユニバーサルデザインタクシー: 乗降が容易な構造や、車内が平坦で車イスが乗せられるなど、誰もが利用しやすい作りになったタクシー。

自転車の利用について

問22 自転車をどの程度利用されますか。(○は1つ)

- 1 週に5日以上
 - 2 週3～4日
 - 3 週1～2日
 - 4 月に数日
 - 5 年に数回
 - 6 利用しない
- 問25へ

問23 自転車をどのように使っていますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1 鉄道駅までの交通手段として
- 2 バス停までの交通手段として
- 3 最終目的地までの交通手段として
- 4 その他 ()

問24 自転車での移動範囲は、時間にしてどの程度ですか。

約 時間 分までの範囲

問25 自転車利用について改善が必要だと思える点は何ですか。(重要なものから3つまでに○)

- 1 自転車専用道や専用通行帯の整備
- 2 公共施設(役場、公民館、市民ホール等)の駐輪場を充実する
- 3 バス停に駐輪場を作る
- 4 鉄道駅の駐輪場を充実する
- 5 自転車利用者の交通ルール順守やマナー向上
- 6 自転車傷害保険制度の普及
- 7 自動車ドライバイパーに自転車に対する理解を促す
- 8 レンタサイクルの充実
- 9 サイクリングイベントの実施
- 10 その他 ()



滋賀県における、今後の交通政策・施策について

問 26 将来の滋賀県の交通は、どのような姿になっていることが望ましいと思いますか。
(重要なものから3つまでに○)

- 1 県外への広域的な移動がより便利になっている
- 2 県内の各地域間の移動がより便利になっている
- 3 身近な生活圏内の移動がより便利になっている
- 4 公共交通機関が充実し、自家用車に頼らなくても移動が容易になっている
- 5 道路の渋滞が減り、車による人や物の流れが円滑になっている
- 6 自転車や歩行者が安全に通行できる道路環境が整っている
- 7 高齢者や障害者にも通行しやすい構造、子どもや外国人にも分かりやすい表示など、交通機関が誰にでも利用しやすいものとなっている
- 8 物流を支える道路網が発達し、産業の活性化につながっている
- 9 交通の便利な地域と不便な地域の格差がなくなり、県内のどこに住んでいても生活に必要な移動手段が確保されている
- 10 地球環境への負荷が少ない交通体系になっている
- 11 交通手段や経路が多重化され、災害に強い交通体系になっている
- 12 その他(具体的に：)

問 27 問26で○をつけた望ましい将来の姿を実現するためには、交通分野において今後どのような取り組みが必要だと思いますか。(重要なものから4つまでに○)

- 1 鉄道とバスなど各交通機関同士の連携を強める
- 2 コミュニティバスやデマンドタクシーの運行を支援する
- 3 在来線鉄道の新しい駅を設置する
- 4 東海道新幹線の新しい駅を設置する
- 5 北陸新幹線(※)への交通アクセスを良くする
- 6 リニア中央新幹線(※)への交通アクセスを良くする
- 7 LRTなど新しい都市型交通システムを導入する
- 8 湖上交通を日常の移動手段として再興する
- 9 自転車専用道や専用通行帯を整備する
- 10 道路網の強化(バイパス建設や道路拡幅など)を進める
- 11 高速道路のスマートICを新しく作る
- 12 新名神高速道路大津以西の早期開通
- 13 公共交通専用・優先通行帯の設置
- 14 市街地や駅前等への自動車乗り入れ規制を導入する
- 15 駅のバリアフリー化(エレベーター設置や段差解消など)を進める
- 16 低床バスを導入する
- 17 地域の住民団体等による取り組みへの支援や連携を行う
- 18 その他(具体的に：)

※「リニア中央新幹線」：東京と大阪を約1時間あまりで結ぶ超高速鉄道で、東京-名古屋間が2027年、名古屋-大阪間が2045年に開業予定。
 ※「北陸新幹線」：東京と大阪を昼越、北陸経由で結ぶ整備新幹線計画で、東京-長野間は開業済み、長野-金沢間は2015年開業予定、米野工区間のうち敦賀-大原間は、詳細な建設ルートは未定(整備計画では福井県小浜市付近経由となっている)。

問 28 山間部など人口減少地域では、公共交通の利用低迷によって撤退した交通事業者に代わって自治体の財政負担によりコミュニティバスやデマンドタクシーが運行されている場合がありますが、地域の公共交通を維持していくための考え方として、最も近いものはどれですか。(重要なものから2つまでに○)

- 1 公共交通以外に移動手段を持たない人がいる以上、行政の負担(税金投入)が増加しても現在の路線や運行回数を維持すべき
- 2 これ以上の行政の負担(税金投入)を増やすことなく、利用者負担(料金)と事業者努力で公共交通を維持すべき
- 3 利用が少なく採算性が悪い路線は、運行回数の減や路線の縮小、廃止をしても仕方がない
- 4 住民は危機感を持ち、意識して車利用を控え、もっと公共交通を利用すべき
- 5 その他(具体的に：)

滋賀県の交通について

問 29 滋賀県の交通について御意見がございましたら、自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

お答えいただいた調査票は同封の封筒に入れ、切手を貼らずに平成24年1月23日(月)までに郵便ポストに投函してください。