

滋賀の公共交通 未来アイデア会議

地域交通 ワークショップ 成果発表



県民フォーラムの位置づけ ワークショップ成果発表



令和6年7～9月

滋賀地域交通 第1回ワークショップ

県民・事業者・交通事業者・行政

- ・県民にとって望ましい交通軸の姿
- ・望ましい交通を達成するための負担分担、財源のあり方

県民にとって望ましい交通を達成するための課題整理
(概算費用等)

令和6年11～12月

滋賀地域交通 第2回ワークショップ

県民・事業者・交通事業者・行政

- ・課題を踏まえた県民にとって望ましい交通の再議論
- ・実現のため、各々がやれること、すべきことの意見・アイデア

令和6年冬頃予定

県民フォーラム（全地域で情報共有）

令和7年春～秋頃

滋賀地域交通WS

令和8年3月予定

「滋賀地域交通計画」策定

令和8年度～

滋賀地域交通計画を受けて、交通施策実施

地域交通活性化協議会

税制審議会



第1回ワークショップ 次第

ワークショップ成果発表



情報提供

①

地域交通ワークショップの位置付けについて
各地域のまちづくりと交通の現状について

ワーク ショップ①

どこ行く？ どうやって行く？ あなたの移動

情報提供

②

公共交通の現状と、抱えている課題について

ワーク ショップ②

財源を含むギャップの解消方法について

- ①：疑問に思うこと
- ②：不安に思うこと
- ③：こうなったらいいなと思うこと
- ④：③を実現するために自分がしたいこと



第2回ワークショップ 次第

ワークショップ成果発表



情報提供

①

前回のふりかえり
3つの将来シナリオの共有

ワーク ショップ①

3つのシナリオから、暮らしがどう変わるか考える

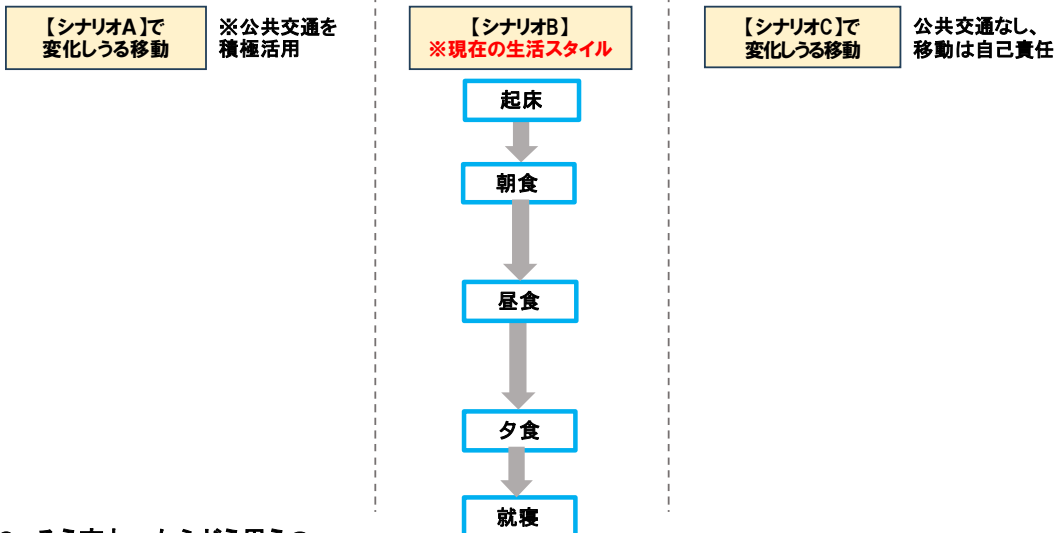
ワーク ショップ②

朝起きてから寝るまで
「どんな暮らし方」を「どんな負担」で求めるか



シナリオA,B,Cで私の暮らしはどう変わる？

1. 日々の生活はこう変わる。ふせんに書いて貼り付けてみましょう



2. そう変わったらどう思う？

①よいこと ②困ること ③わからないこと ふせんに書いて貼り付けてみましょう

第1回WSを踏まえた想定シナリオ

ワークショップ成果発表



交通手段さえあれば自力で買物や通院ができる方もいるが、病院への行きはあれど帰りの便がない等の壁がある。自家用車で移動するばかりだとまちがスプロール化してしまう。「公共」交通を皆で維持できないか。



**地域交通が
充実した暮らし**

自家用車を前提とする場面があっても良い。自分が利用しない公共交通を維持するために負担が増えるのは納得ができない。送迎してくれる家族がいない、車も運転できない人は、公共交通が無くなれば移動手段がなくなるのではないかと不安。



**車と地域交通の
両方を利用する暮らし**

現状の課題と、利用者のニーズのギャップが大きすぎるが、事態が好転することはあるのか。県や市町の負担が増加することによって税負担が増えるのではないかと。ライドシェアの完全解禁で市場原理に任せるべき。



**移動を市場原理に
ゆだねる暮らし**

【シナリオA】

地域交通積極投資

- ・通勤、通学、通院などで送迎がなくても地域交通で「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」社会を目指して、地域交通の利便性向上に積極的に投資するシナリオ
- ・投資費用を運行コストの減等で賄えない場合、新たな財源が必要

【シナリオB】

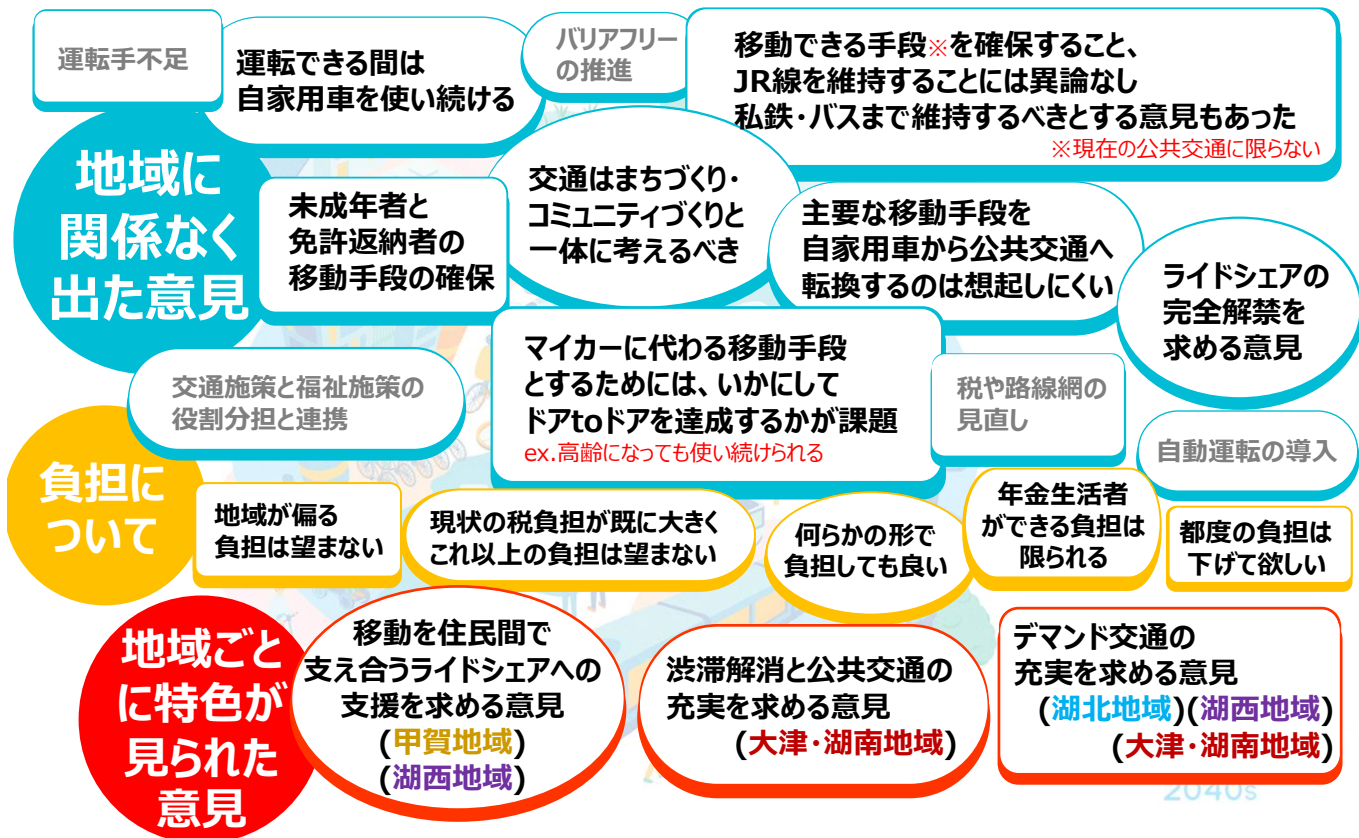
現状維持

- ・現状で、最低限必要な移動は確保されているという前提で、現状の地域交通を維持するシナリオ (Ba)
- ・維持するための収支補填を行わず、人口減等の利用者減にしたがいサービス低下を許容するシナリオ (Bb)

【シナリオC】

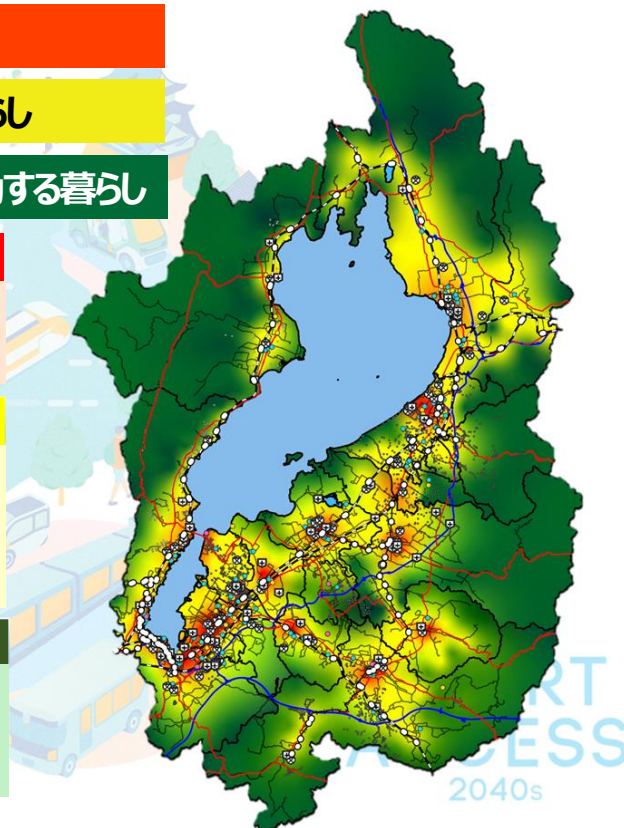
市場原理

- ・地域交通に対して、公的補助等による維持、充実は行わず、市場原理に委ねて、赤字の路線などは廃止し、移動を個人の確保にゆだねるシナリオ
- ・これまで地域交通に投じた公費は、他の行政施策に充当可能となる

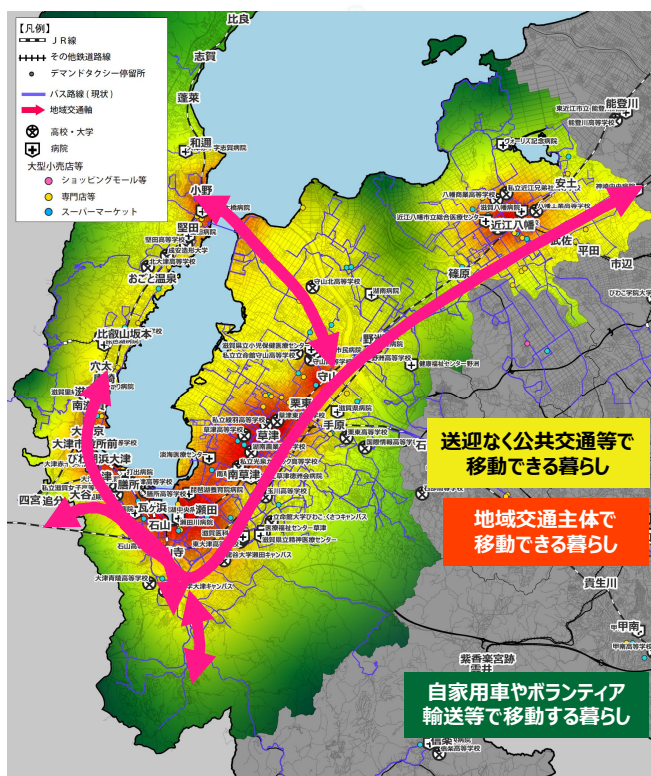


負担や財源に関する意見は人それぞれ…





デマンドタクシー等公共交通を利用するための仕組みをもっと簡便化する/ICOCAやクレジット決済の導入/公共交通を無料で乗車体験できるイベントや制度の実施/公共交通の規模を適正化すべき/都市計画から考え直すべき/年代に応じて公共交通の利用料金を変える



湖北地域の暮らし

- ・琵琶湖線や京阪で、県内や京阪神へ自由に不便なく移動できる暮らし
- ・駅までの送迎に公共交通利用が増え、駅周辺の渋滞が緩和
- ・移動が便利になり、人や物の移動が活発化、商業施設の立地や企業誘致が進み、街がにぎわう

地域①：地域交通主体で移動できる暮らし

- ・日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・次世代交通サービスの導入など、より快適に移動

地域②：送迎なく公共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、駅までの送迎が不要となり、駅周辺の渋滞が緩和
- ・渋滞緩和により、公共交通の定時制が確保
また、自動車利用者も移動時間が短縮される

地域③：自家用車や輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェアなど多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも学生等の移動にバスなどは一定維持して運行



	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	自家用車が利用できる人の生活様式は変化しない/交通弱者が自力で移動できるようになる/飲酒・散歩等、行動の選択肢が増える	公共交通の利用は町外に出るタイミングに限られる/公共交通で移動するより自家用車のガソリン代等のほうが安価	現状から生活様式は変化しない/老後の通院が難しくなる/家族を送迎する機会が増加する
メリット・デメリット	【メリット】交通混雑の緩和/外出が促進される/免許返納後も生活が成り立つ/駐車場代が不要になる 【デメリット】自家用車のほうが便利なのは明らか/買い物の際に公共交通では大荷物の運搬手段がない		【メリット】浮いた予算を他政策に予算を充当できる 【デメリット】免許返納後の生活が不安になる/新たに高齢者の移動支援や、子供の通学支援の方法を考える必要がある/渋滞が増加
負担・その他	快適さの追求と財源の折り合いをどこでつけるかが課題/必要な財源は公費として負担すべき	交通弱者に必要な支援が届けば現状のままでよい/交通税はどこから・どう取るかの設定が難しいのではない	学生や免許返納者等の交通弱者を支援するために用いられる費用は税負担が発生してもよい/公共交通に対して税を投入することは構わないが、負担増は不適切

疑問点

どのシナリオでも末端交通は自家用車が主力になると思うが、ここをどうやって転換させるのか

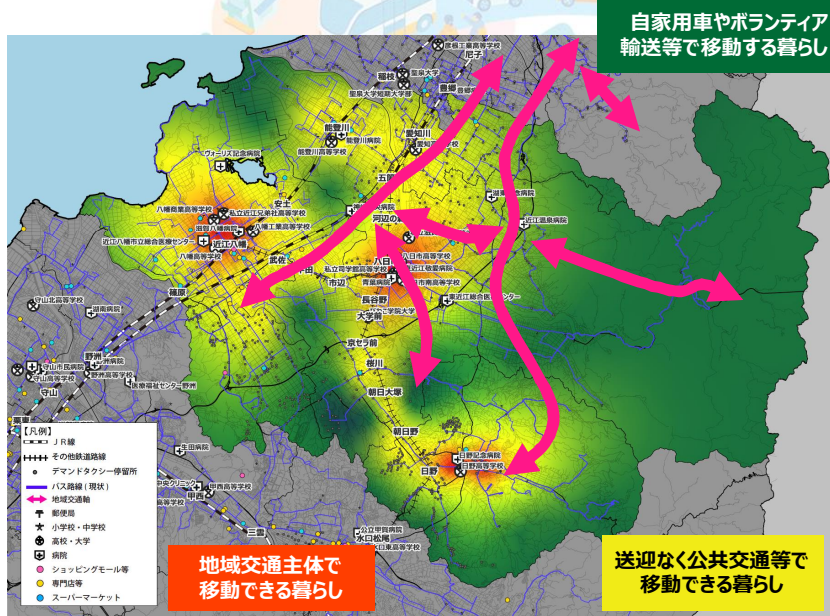
理想の地域交通を実現するためのアイデア

公共交通のキャッシュレス化の推進/運行ルートの見直し/公共交通は広域移動に絞り、地域内の移動は移動支援等ではないのか/公共交通を活用した集団登校を実施できないか/デマンド交通のPRを高齢者だけでなく子供に対しても積極的に行う



東近江地域の暮らし

- ・琵琶湖線と近江鉄道で県内外へ、接続の待ち時間なく、移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、企業誘致が進み街がにぎわう
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保し、送迎の必要がない暮らし



地域①：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、公共交通中心
- ・車に頼らずとも自力で移動ができ、送迎が必要ない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域②：送迎なく公共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、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増え、帰りの手段を気にせず移動できる。
- ・琵琶湖線、近江鉄道、バスの接続がよく、待ち時間なく移動できる

地域③：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも学生等の移動にバスなどは一定維持して運行



	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	自家用車を手放せる/悪天候の日は公共交通で通勤できる/送迎の負担減少/通勤にかかる時間が増加する	現状の生活様式で不便がない	シナリオBと生活には差がないのではないか/自家用車の燃料費のほう安価
メリット・デメリット	【メリット】高齢の家族に免許返納をすすめやすくなる/送迎していた側もされていた側も時間的制約がなくなる/事故のリスクが低減される 【デメリット】道幅が狭いため、バス等が運行すると渋滞が増加するのではないか		【デメリット】郊外部居住の高齢者は生活が困難になる/渋滞増加により移動がしにくくなる/転出が増加する/事故が増加する
負担・その他	税負担が増えて生活が苦しくなるのではないか/予算をどこから確保するのか	どちらにしろ交通費の上昇は避けられない/公共交通の存在を認知させるだけでも状況は変化するのはないか/公共交通は現状のままでよいが、それよりも駅近くにまちを集約をするべき	結局自己負担額が増えるのではないかと/負担を差し引いたうえで満足できるほどこの地域が便利になるとは思えない/公的資金を投入したところで地域公共交通の維持は不可能ではないか/投資により住民全体に負担を求めるのではなく受益者負担で対応すべき

疑問点

運賃収入が見込めない路線は便利にならず、便利にならないと利用者が増えず、利用が増えないと運賃収入も増えないがこの負のスパイラルをどうするのか/公共交通機関の乗り場までの移動がそもそも難しい人はどうするのか/経路だけ把握していればよい自家用車とは異なり、公共交通は支払方法や運行ダイヤの確認方法(デマンドであれば予約方法など)を理解する必要があるため利用ハードルが高い。このハードルをどう下げるか

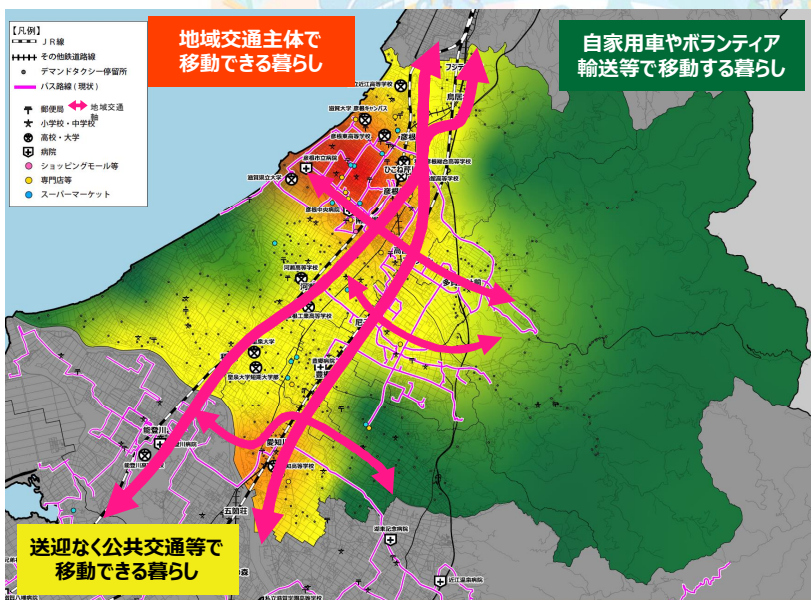
理想の地域交通を実現するためのアイデア

今後少子化により学校が合併し、スクールバスの運行が必須になる。朝夕はスクールバス、昼間は民間の足、というような新しい公共交通が作れるのではないか/利用者からの運賃収入増だけでなく、ほかの収益源が必要ではないか/目的地に合わせて路線を置くのではなく、路線に合わせて目的地を移転すべき/公共交通が自家用車より経済的に優れる仕組みを作る



湖東地域の暮らし

- 琵琶湖線や近江鉄道で県南部へ、北陸線で県北部や福井県へ、不便なく移動できる暮らし
- 移動が便利になり、人の交流や、観光客の来訪が進み街がにぎわう。
- 観光地間の移動も便利になり、観光客の複数地点の訪問につながる。
- 通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保



地域①：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、公共交通中心
- 車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- 彦根城周辺は、観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域②：送迎なく公共交通等で

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、送迎が不要
- タクシー、デマンド交通の車両が増えて、時間を気にせず移動が可能
- 利用が多い地域は、バスの利便性向上やデマンドのバス路線化

地域③：自家用車やボランティア輸送等で

移動する暮らし

- 自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- 利用は少なくとも学生等の移動にバスなどは一定維持して運行



	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	子供の通学や家族の通院のための送迎が不要になる/通勤手段が自家用車から公共交通に変化する/飲み会からバスで帰宅できるようになる	公共交通がどうなるかと自家用車主体の生活様式は変化しないため現状で構わない	送迎が必要な機会が増加する/通勤手段が自家用車に変化する/移動がすべてタクシー利用になる/送迎サービスのある病院に通院先を変更する/移動が確保されている地域に転居する
メリット・デメリット	【メリット】家からバス・停留場まで歩くようになり健康増進/公共交通の運行ダイヤにとらわれず好きなタイミングで移動が行える/駐車場が空いているかどうかの心配が要らなくなる/移住者の増加等、地域全体の活性化に繋がる		【メリット】自家用車であれば好きなタイミングで移動ができるため、時間に余裕を持ちやすい 【デメリット】運転ができなくなったら誰かに移動支援を依頼する必要がある/都市部への人口集中が加速する/京阪神への移動がしにくくなる/交通弱者の移動手段がなくなる/学校を欠席せざるを得ない日が増える/渋滞等で移動にかかる時間が増加する
負担・その他	負担が増加するのは仕方ないことではないか	年金生活者の負担を増やすのは厳しいのではないかと	負担は現状のままで済むのではないかと/自家用車の利用機会が増える分がソリ代がより必要になり、結果的にシナリオAと負担は変わらないのではないかと

疑問点

利用者がどの程度増加すれば行政負担なく公共交通が運行できるのか。黒字化のための目安人数はどの程度か/公共交通を充実させようにも、運転士不足等懸念点が多く、実現は非現実的ではないか/渋滞が増加すると説明があったが、人口減少が進んでいる中本当に渋滞なんて発生するのか/ライドシェアが実現すると移動がどう変化するのか

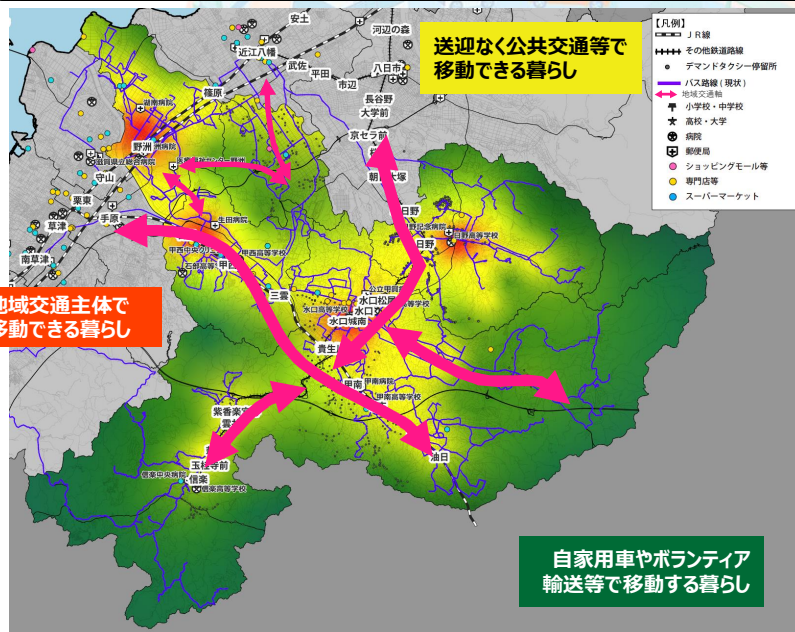
理想の地域交通を実現するためのアイデア

自動車税を増額しそれを公共交通のために活用することで、自家用車の利用者にも負担してもらう/運転免許返納者に対して統一的なメリットを用意し、高齢者の移動手段の転換を図る/観光需要を活かして、インバウンドを取り込めないか/利用の少ない路線バスではなく、スクールバスとして運行すればどうか/運行ダイヤ等の改善だけではなく、山間部に繋がる道路に街灯を整備する等、安全の確保にも気を配るべき/ガチャフェスのように公共交通が便利だと気付くきっかけになるイベントを開催/こまごまとした場所に乗降できる



甲賀地域の暮らし

- ・草津線で県南部や三重県などの県外、近江鉄道で県北部へ、最終便の時間を気にせず移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、移住や定住が進む。また、企業誘致や観光客の来訪により、街が賑わう
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保



地域①：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、公共交通中心
- ・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②：送迎なく公共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、送迎が不要
- ・工業団地等の車通勤者による渋滞が軽減（公共交通への転換）
- ・草津線、近江鉄道、バスの接続がよく、待ち時間なく移動できる

地域③：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも学生等の移動にバスなどは一定維持して運行



サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	利便性がどう変化しても公共交通を利用することはない/自家用車が運転できなくなったら公共交通を利用するようになる	移動手段の選択肢を広げてもいいが、現状でも悪くはない/衰退を食い止め、現状を維持するのが妥当な落としどころ	通販を多用するようになる/自家用車が運転できる人の生活は変わらない/行動範囲が狭くなる
メリット・デメリット	【メリット】交流促進/定住促進/企業誘致の促進/雇用の条件が広がる 【デメリット】他人と同じ空間で移動すること自体が苦手な人も多い/空気を運ぶ車両が増えるだけではないか		【メリット】公共交通の関連施設だった土地を有効活用できる/公共交通の衰退に適応した新しいサービスが生まれる 【デメリット】誰が交通弱者の送迎を負担するかが問題になる/学生等若い世代の転出が増加
負担・その他	外出促進効果により地域の健康増進につながるとして民生費からも予算をとれるのではないか/現状をそのままにすれば確実に公共交通が衰退するのだから、意図的に発展させるべき	自家用車の運転が難しい人へのセーフティネットは必要/既に山間部の生活は破綻しており、施設に入所せざるを得ない、入所の順番待ちをしている高齢者が多い/交通税に関しては、反対派と賛成派ではないかやむなし派が五分五分ではないか	そもそも行政が民間事業である公共交通にかかわる必要はないのではないか/駅前への転居を推進するなど、住み方を変えることも必要

疑問点

公共交通が発展すると広域移動が促進され、消費が京阪神に流れるのではないか？

理想の地域交通を実現するためのアイデア

デマンド交通のエリア分けを撤廃し、市全域に拡大する/地域医療の充実やスーパーの宅配サービスの拡大等、移動せずに目的が達成できるシステムを構築すべき/むしろガソリン税・自動車税を軽減するなどして、自家用車が必須の地域と公共交通が充足している地域の釣り合いをとるべきではないか/公共交通に先行投資することで企業や学術機関の誘致を強化すべき/企業の送迎バスを有効活用できないか/自治会で移動支援を手配し、自治会費から費用を捻出すればよい

第2回WS参加者の意見(湖北)



湖北地域の暮らし

- ・北陸線、東海道線の運行本数が確保され、福井・岐阜方面、県南部へ、不便なく、移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、企業誘致が進み、街がにぎわう
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保

地域①：地域交通主体で移動できる暮らし

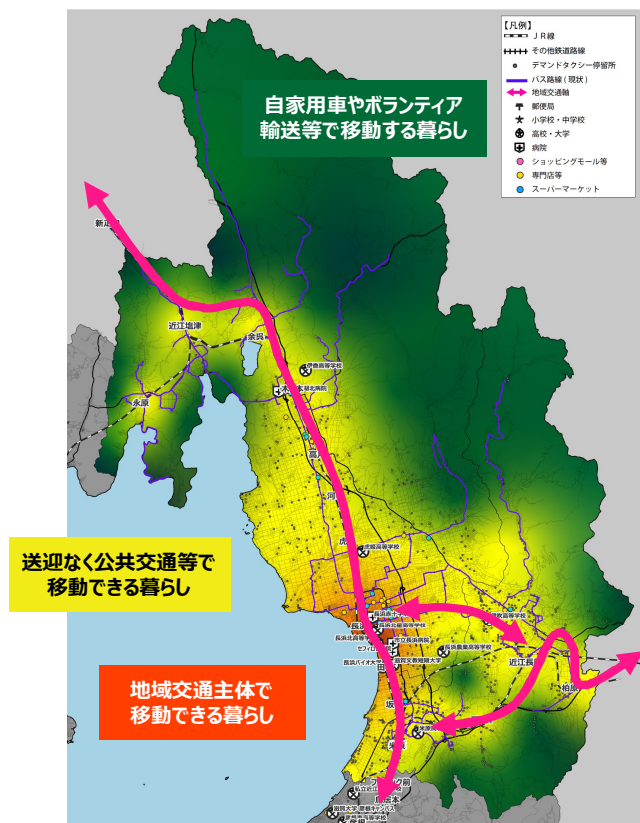
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心で、車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・自動車の利用が少なく、安心して街を歩ける
- ・長浜駅周辺では、住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域②：送迎なく公共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、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増えて、待ち時間に不便を感じない
- ・利用が多い地域はバスの利便性が向上

地域③：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも、学生等の移動にバスなどは一定維持して運行



送迎なく公共交通等で
移動できる暮らし

地域交通主体で
移動できる暮らし

第2回WS参加者の意見(湖西)

ワークショップ成果発表



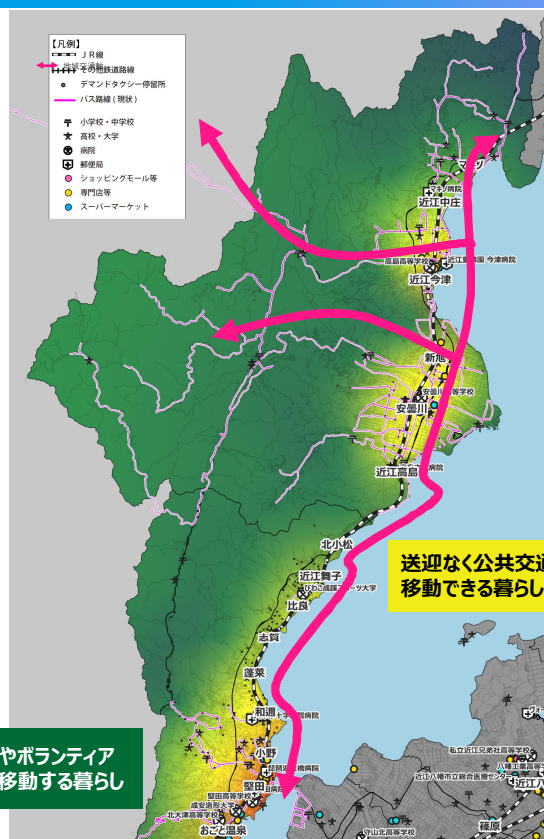
	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	家族の送迎が不要になる/高齢者の自力通院が可能になる/タクシーが予約しやすくなる	現状で不便はない/現状の公共交通形態では通院と買い物が同時に済ませられない/移動はほとんど自家用車	家族の送迎の機会が増える/移動手段がすべて自家用車になる/
メリット・デメリット	【メリット】環境負荷の軽減/交通事故のリスクが減少する/運転が難しい年齢になっても生活できる安心感がある/交通事故のリスクが低下する 【デメリット】路線バスを増便したところで利用者は増加しないのではないか/投資しても状況の改善にはつながらないのではないか	【デメリット】飲み会に参加できるのが一部のバス移動できる圏内に限られる/観光客の移動手段が駅より先はなくなる	【メリット】費用は掛かるがマイカーの方が不便がない/ライドシェアが便利になれば問題ない/自助・共助が促進され地域コミュニティの活性化につながる 【デメリット】高齢者世帯ではいつまで生活を維持できるか不明瞭/高齢者の買い物や通院が自力で行えなくなり介護保険の財政が悪化/渋滞が増加
負担・その他	税負担が増加する可能性がある	収入に見合う範囲であれば一定の負担はせざるを得ない/湖水浴目的のインバウンド需要がある	負担は少ないほうがよい/湖西線が残れば他はなくても問題ないのではないか/自助・共助を軸に生活の維持を図ればよいのではないか/ライドシェアの実現が前提ではないか

疑問点

結局自家用車が一番便利だが、その快適さを公共交通でどこまでカバーできるのか？/公共交通が充実すれば自家用車を所有しなくなる人はどの程度いるのか？/そもそも公共交通で移動できる圏内に目的地になる施設がそろっているのか？/まず一回使ってみてもらうきっかけをどう作っていくのか？/公共交通への転換が進んだとして、公共交通のキャパシティは足りるのか？

理想の地域交通を実現するためのアイデア

退職者によるライドシェア運転/利用料金が低下すれば自然と移動が促進されるのではないかと/公共交通に関する情報にアクセスしやすい環境の構築/生活のための移動が便利になるより、生活のための移動が不要になるほうがよい/公共交通の料金を、観光客は高価に、地域住民は安価に設定する



湖西地域の暮らし

- ・湖西線で県南北や京都へ、不便なく移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、定住や移住が進み、街がにぎわう
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保

地域②：

送迎なく公共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、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増えて、自力での通院・買い物に不便を感じない
- ・駅のバリアフリー化により、利便性が向上

地域③：

自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、地域のボランティア輸送、デマンド交通など多様な手段により、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも、湖西線（今津・安曇川）までの交通軸となるバス路線（若江線・朽木線）は維持

自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

送迎なく公共交通等で移動できる暮らし



項目		対象地域			
		地域① 58.3万人	地域② 65.8万人	地域③ 17.7万人	地域計 141.8万人
概算事業費	鉄道・バスの運行本数増便/最終便・終電の繰り下げ	15.4億円	43.0億円	5.2億円	63.6億円
	人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
	バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上	－	－	－	－
	運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ（自動運転バス等）	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
	合計	24.3億円	56.3億円	3.7億円	84.3億円
	民間企業による輸送、ボランティア輸送等、地域の輸送資源への補助	－	△	○	－
現公費負担額	地域交通に既に投入されている公費負担額（収入補填、鉄道補助金等）	8.3億円	21.8億円	7.5億円	37.6億円
シナリオ実施による影響	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	現状：75.8万人（約50%） 実施後：93.9万人（約61%）			
	自動車から地域交通転換による交通混雑の緩和	78.57億円 （短縮時間 10,839時間/日）			
	自動車から地域交通転換による環境負荷軽減	1.17億円 （CO2排出削減量 1.1億トン）			
	自動車から地域交通転換による健康増進	14.62億円			
	貨幣換算の難しい効果 （駅前等のにぎわいの創出、地域の活性化、移住・定住の促進、企業誘致 等）	－			

