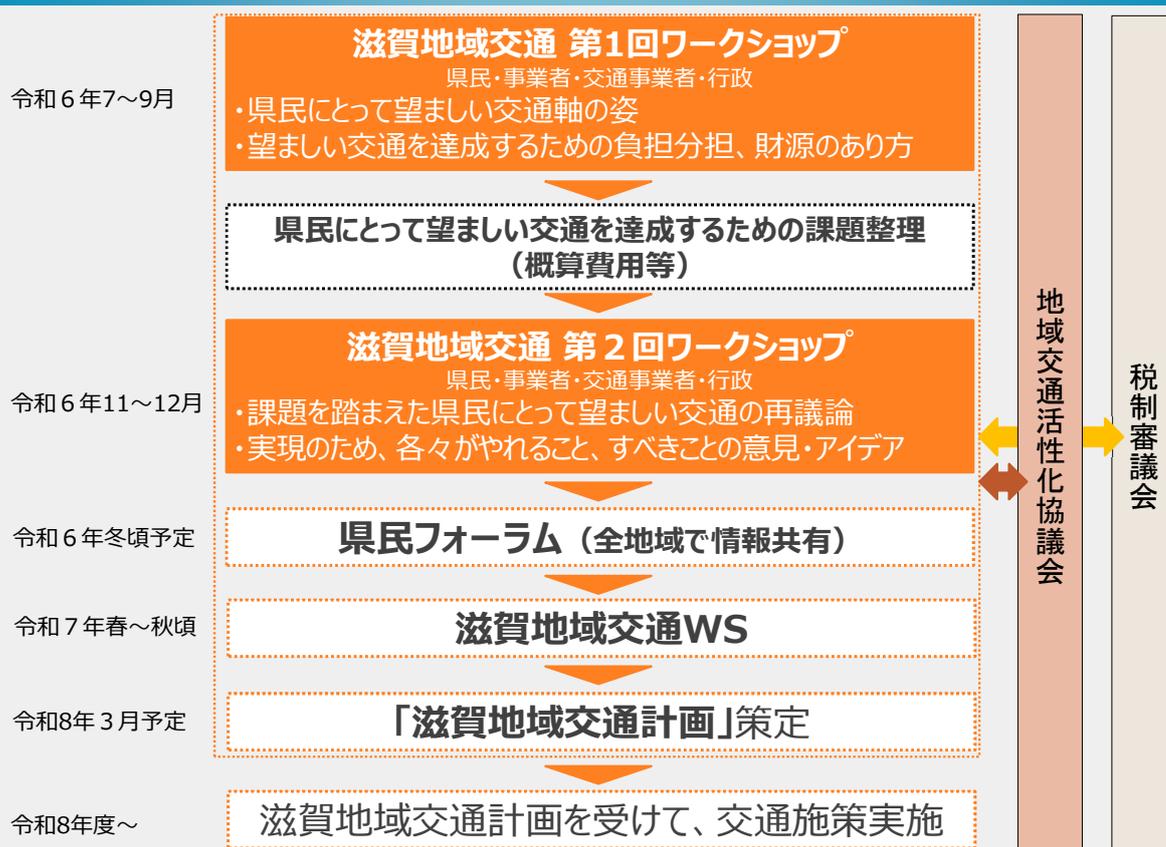


# 滋賀の公共交通未来アイデア会議 第2回ワークショップ報告

土木交通部交通戦略課

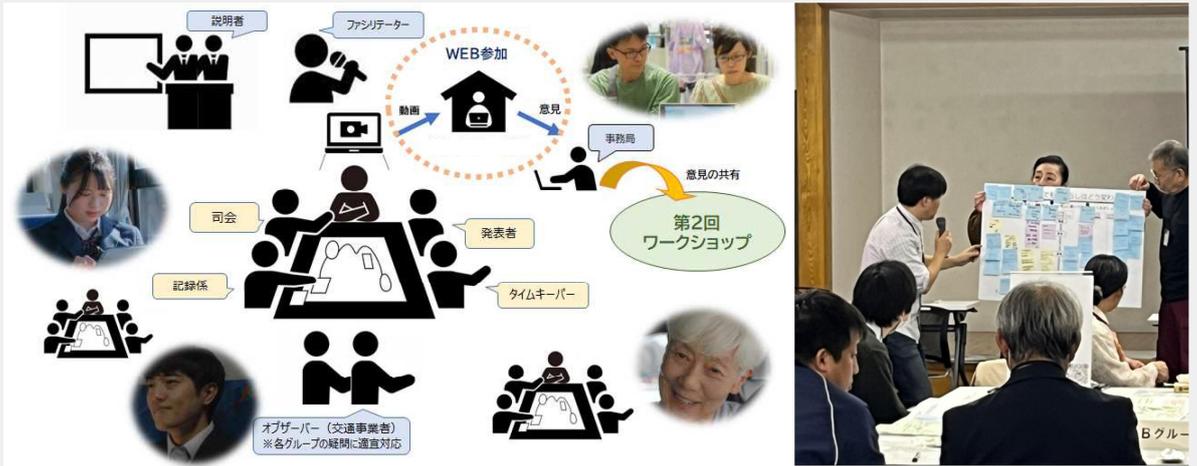


## ワークショップ (WS) の位置づけ



# ワークショップの概要

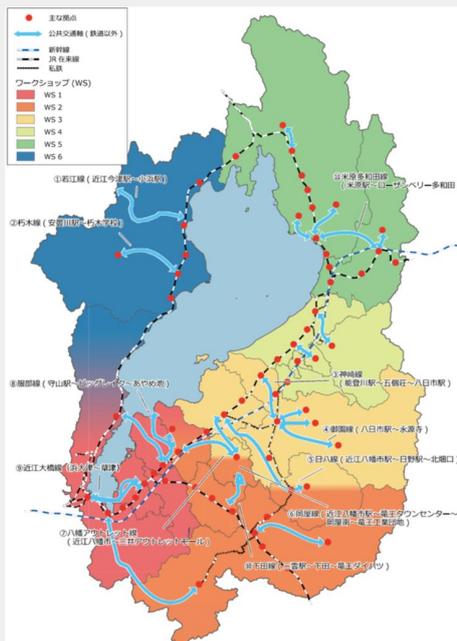
- **実施内容** : ワークショップでの対話により、県民の以下に関する考えを把握
  - 県民の移動の現状と課題、ライフスタイルに応じた移動のあり方を踏まえた望ましい交通軸の姿
  - 望ましい交通を達成するための負担分担、財源のあり方
- **実施形式** : ワークショップ形式 : 各回3グループ  
(各グループに県民、交通事業者、市町・県職員が参加)



2

# ワークショップの概要

## ○ 実施エリア・実施時期



## ○ 実施時期 【第1回】

| 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)<br>9:30~12:30  | 守山市役所<br>1階 多目的ホール    | 34人  |
| 甲賀    | 令和6年9月8日(日)<br>14:30~17:30 | 甲賀市役所<br>別館101会議室     | 30人  |
| 東近江   | 令和6年9月7日(土)<br>9:30~12:30  | 八日市コミュニティセンター<br>ホール1 | 30人  |
| 湖東    | 令和6年9月7日(土)<br>14:00~17:00 | ピバシティ彦根<br>会議室1・2     | 26人  |
| 湖北    | 令和6年7月13日(土)<br>9:30~12:30 | 米原市役所<br>3階会議室        | 35人  |
| 湖西    | 令和6年8月17日(土)<br>9:30~12:30 | 高島市観光物産プラザ<br>大ホール    | 31人  |

## 【第2回】

| 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)<br>9:30~12:30  | 明日都浜大津<br>大津ふれあいプラザ<br>大ホール | 29人  |
| 甲賀    | 令和6年11月16日(土)<br>14:00~17:00 | サンライフ甲西<br>大ホール             | 23人  |
| 東近江   | 令和6年12月22日(日)<br>14:30~17:30 | 能登川コミュニティセンター<br>学習室1・2・3・4 | 21人  |
| 湖東    | 令和7年1月18日(土)<br>14:00~17:00  | ピバシティ彦根<br>会議室1・2           | 24人  |
| 湖北    | 令和6年12月22日(日)<br>9:30~12:30  | 県立文化産業交流会館<br>第1会議室         | 24人  |
| 湖西    | 令和6年12月14日(土)<br>9:30~12:30  | 高島市観光物産プラザ<br>視聴覚室          | 16人  |

| 地域    | 構成市町名                     |
|-------|---------------------------|
| 大津・湖南 | 大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市 |
| 甲賀    | 甲賀市、野洲市、湖南市、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、高島市                   |

3

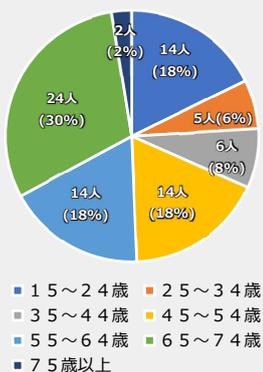
## 第二回ワークショップ参加者のプロフィール

### ○ 6地域のワークショップ参加者

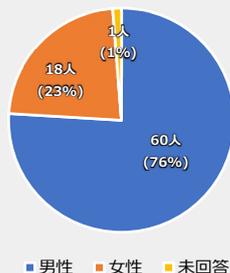
| 属性      | 大津・湖南 | 甲賀 | 東近江 | 湖東 | 湖北 | 湖西 | 全県 |      |
|---------|-------|----|-----|----|----|----|----|------|
| 学生(高校生) | 0     | 2  | 1   | 0  | 5  | 1  | 9  | 11%  |
| 学生(大学生) | 2     | 1  | 0   | 1  | 0  | 0  | 4  | 5%   |
| 事業者     | 2     | 1  | 1   | 2  | 1  | 1  | 8  | 10%  |
| 高齢者     | 4     | 1  | 5   | 5  | 1  | 4  | 20 | 25%  |
| 有職・高齢者  | 0     | 1  | 2   | 1  | 2  | 0  | 6  | 8%   |
| 子育て世代   | 2     | 2  | 1   | 3  | 3  | 0  | 11 | 14%  |
| 有職      | 4     | 2  | 2   | 4  | 4  | 5  | 21 | 27%  |
| 合計      | 14    | 10 | 12  | 16 | 16 | 11 | 79 | 100% |

### ○ ワorkshop参加県民のプロフィール

(1) 年齢



(2) 性別



(3) 職業・立場等

- ・ 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、
- ・ 免許返納者、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

4

## 第二回ワークショップ参加者のプロフィール

### ○ ワorkshop参加の交通事業者一覧

| 交通事業者名            | 大津・湖南 | 甲賀 | 東近江 | 湖東 | 湖北 | 湖西 |
|-------------------|-------|----|-----|----|----|----|
| 京阪電気鉄道株式会社        | ○     |    |     |    |    |    |
| 近江鉄道株式会社          | ○     | ○  | ○   | ○  |    |    |
| 信楽高原鉄道株式会社        |       | ○  |     |    |    |    |
| 湖国バス株式会社          |       |    |     | ○  | ○  | ○  |
| 京阪バス株式会社          | ○     |    |     |    |    |    |
| 西日本ジェイアールバス       |       |    |     |    |    | ○  |
| 滋賀バス株式会社          |       | ○  |     |    |    |    |
| 株式会社シガ・エージェントシステム |       | ○  |     |    |    |    |
| 帝産湖南交通株式会社        | ○     |    |     |    |    |    |
| 近江タクシー株式会社        | ○     |    | ○   | ○  | ○  |    |
| 滋賀タクシー株式会社        |       | ○  |     |    |    |    |
| 長浜タクシー株式会社        |       |    |     |    | ○  |    |
| 滋賀エムケイ株式会社        | ○     |    |     |    |    |    |
|                   | 6社    | 5社 | 2社  | 3社 | 3社 | 2社 |

5

## 第二回ワークショップの概要

### ○ 質問内容

| ワークショップ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<br>(例：子供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<br>(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                                     |

| ワークショップ② |  |
|----------|--|
| 議論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<br>どのような負担の形になれば納得できるのか |
| 議論②      | 公共交通に求める機能や意義は何か<br>どのようなサービスの形がふさわしいと思うか          |

6

## 第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ

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**

**【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とも地域交通で「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

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**

**【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がたいサービス低下を許容するシナリオ (Bb)

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。ライドシェアの完全解禁で市場原理に任せるべき。



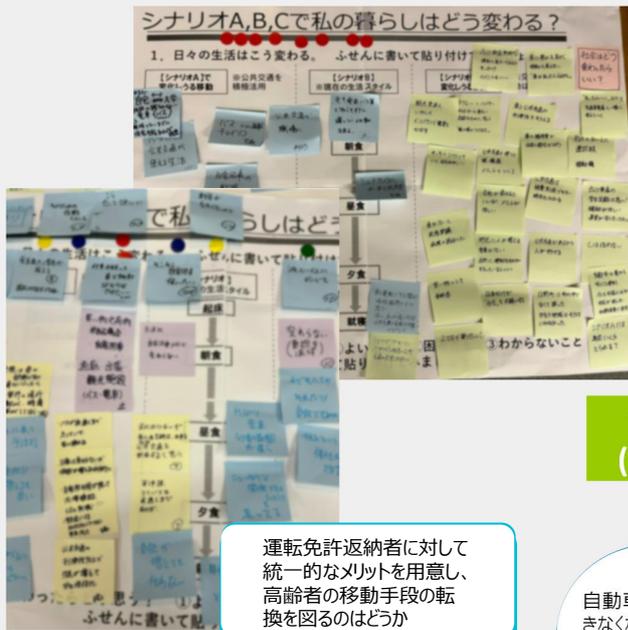
**移動を市場原理に  
ゆだねる暮らし**

**【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

7

## 第二回ワークショップ参加者の意見 甲賀

### シナリオA (公共交通拡充)



自家用車が運転できなくとも、それ以外の移動手段があるというのは良いことだと思う。高齢者の免許返納も促進され、交通事故のリスクも低減されるのではないかな。

運転士不足はどうなのか？公共交通を充足させたところで本当に利用は増えるのか？等懸念点が多く非現実的に感じる。



飲み会に参加しやすくなることでコミュニケーションが活発化され企業の業務効率が向上する。交通利便性の向上により京阪神からの移住者が増える等、公共交通の発展が地域全体の活性化に繋がるのではないかな

公共交通がどうなると、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。



### シナリオB (現状維持)

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のはどうか

自動車が運転できなくなったら、移動が確保されている地域に転居する

郊外部と都市部の格差が拡大し、都市部への人口集中や集落の過疎化が加速するのではないかな。また、街の活気がなくなってしまうのではないかな

自家用車の利用機会が増える分ガソリン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な



### シナリオC (公共交通縮小)

8

### よりよい 地域交通 実現のための アイデア



利用者の少ない路線バスではなく、スクールバスとして運行するのはどうか

## 第二回ワークショップ参加者の意見 甲賀

サービス向上  
負担増加

サービス低下  
負担減少

|            | 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<br>【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な   | 年金生活者の負担を増やすのは厳しいのではないかな             | 負担は現状のままで済むのではないかな/自家用車の利用機会が増える分ガソリン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な  |

### 疑問点

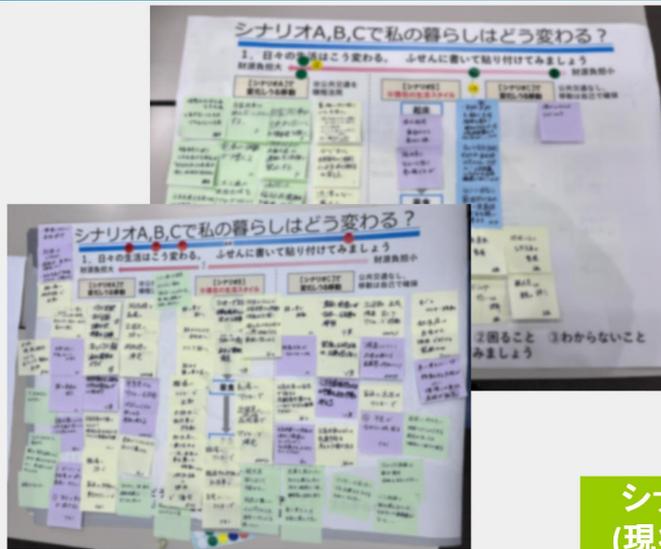
利用者がどの程度増加すれば行政負担なく公共交通が運行できるのか。黒字化のための目安人数はどの程度か/公共交通を充実させようにも、運転士不足等懸念点が多く、実現は非現実的ではないか/渋滞が増加すると説明があったが、人口減少が進んでいる中本当に渋滞なんて発生するのか/ライドシェアが実現すると移動がどう変化するか

### 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おう/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

9

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖西



増便したところで利用者増は見込めないのではないか？  
投資しても状況の改善にはつながらないのではないか？

外出の際に、駐車場が空いているかどうかの心配が要らなくなる



環境負荷や交通事故のリスクが軽減する他、運転が難しい年齢になっても生活できるという安心感に繋がる

**シナリオA  
(公共交通拡充)**

**シナリオB  
(現状維持)**

現状の公共交通は、とても利用できないというほどではないが、通院と買い物と同時に済ませられない



**よりよい  
地域交通  
実現のための  
アイデア**

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のではないかと



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を構築すべき

湖西線が残せれば他はなくても問題ないのではないかと

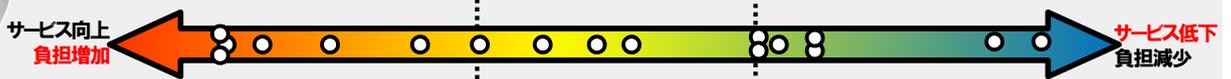
自助・共助を軸に生活の維持を図ればよいのではないかと。自助・共助が促進されれば地域コミュニティの活性化につながるのではないかと

高齢者世帯ではいつまで生活を維持できるか不明瞭。介護保険の財政も悪化するのではないかと。

**シナリオC  
(公共交通縮小)**



## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖西



|                   | シナリオA  | シナリオB  | シナリオC  |
|-------------------|--|--|--|
| <b>移動や生活の変化</b>   | 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と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/  |
| <b>メリット・デメリット</b> | <b>【メリット】</b> 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<br><b>【デメリット】</b> 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と/投資しても状況の改善にはつながらないのではないかと | <b>【デメリット】</b> 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 | <b>【メリット】</b> 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<br><b>【デメリット】</b> 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 |
| <b>負担・その他</b>     | 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/湖西線が残せれば他はなくても問題ないのではないかと/自助・共助を軸に生活の維持を図ればよいのではないかと/ライドシェアの実現が前提ではないかと  |

### 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

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖南



外出機会の増加による健康増進や、通学圏の拡大によって、町が活気づき住みやすい地域になる

移動に必要な時間が予測しやすくなるのではないかな？

拡充しても公共交通の赤字が拡大するのではないかな？

### シナリオA (公共交通拡充)

現状でも移動手段として公共交通は選択できる

今ある公共交通をすべてそのまま残すのではなく、適正なサイズ感やサービス水準に落とし込むのが良い

### シナリオB (現状維持)

交通利便性の高い地域への転出が増加するかもしれない

まずは税全体の使い道を精査し、無駄をなくすべき

公共交通が縮小すれば、仕事の形態自体がそれに合わせ変化するのではないかな？

### シナリオC (公共交通縮小)

### よりよい地域交通実現のためのアイデア

公共交通利用のための仕組みの簡便化、ICOCAやクレジット決済の導入等、ソフト面の利便性向上

地元企業が交通税として自治体に納入するのがよいのではないかな？

自家用車移動が当たり前という県全体にある意識をどのようにひっくり返すのか

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖南



|            | シナリオA  | シナリオB  | シナリオC   |
|------------|--|--|---|
| 移動や生活の変化   | 家族の送迎が減少する/外出機会の増加   | 現状でも移動手段として公共交通は選択できる/鉄道は維持していくべき/電車を使ったことのない学生も多い | 生活に大きな変化は生じない/家族を送迎する負担が増加する/外出機会の減少/渋滞により移動にかかる時間が増加する/後期高齢者になったら転居するかもしれない  |
| メリット・デメリット | 【メリット】通学圏が拡大する/移動に必要な時間が予測しやすくなる/健康増進/環境負荷の低減/交通混雑の緩和<br>【デメリット】拡充しても公共交通の赤字が拡大するのではないかな |  | 【メリット】自家用車であれば自分最優先で時間をコントロールできる/ライドシェア等の規制を緩和すれば現状より交通手段が多様化する<br>【デメリット】認知症患者が増加するのではないかな/高齢者の免許返納が進まなくなる/免許返納後の生活が不安になる/体調不良でも病院を我慢するようになる |
| 負担・その他     | 設備は行政が負担し、運営費は企業が支出するような運営体制の構築すべき/税負担増でも公共交通/地元企業が交通税として自治体に納入するのがよいのではないかな             | 今ある公共交通をすべてそのまま残すのではなく、適正なサイズ感やサービス水準に落とし込むのが良い    | 負担が減れば生活にゆとりができる/自家用車と自転車の必要性が増大し家計の負担は増加するのではないかな/公共交通が縮小すれば、仕事の形態自体がそれに合わせ変化するのではないかな/まずは税全体の使い道を精査し、無駄をなくすべき                               |

### 疑問点

増便で利用者はどのくらい増える見込みなのか/自家用車移動が当たり前という意識をどのようにひっくり返すのか

### 理想の地域交通を実現するためのアイデア

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るべき/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

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖北

**シナリオA (公共交通拡充)**

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

空気を運ぶ車両が増えるだけではないか？

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？

**シナリオB (現状維持)**

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ではないか

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高齢者が多い

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

のシナリオでも自家用車が運転できる人の生活は変わらない

**シナリオC (公共交通縮小)**

学生等若い世代の転出が増加するのではないか？

**よりよい地域交通実現の為にアイデア**

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

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

14

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖北



|                   | シナリオA   | シナリオB   | シナリオC   |
|-------------------|---|---|---|
| <b>移動や生活の変化</b>   | 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   |
| <b>メリット・デメリット</b> | 【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<br>【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<br>【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 |
| <b>負担・その他</b>     | 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/<br>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

15

## 第二回ワークショップ参加者の意見 東近江



飲酒・散歩等、行動の選択肢が増え、外出が促進されるのではないかと？

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



自家用車が利用できる人の生活様式は変化しないのではないかと？

### シナリオA (公共交通拡充)

公共交通の利用は町外に出るタイミングに限られる



交通弱者に対して必要な支援が届けば、現状のままでよいのではないかと

### シナリオB (現状維持)

浮いた予算を他の政策の予算として充当できる

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

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

### シナリオC (公共交通縮小)



### よりよい 地域交通 実現の為の アイデア

デマンド交通のPRを高年齢者だけでなく子供に対しても積極的に行うべき

公共交通は広域移動に絞り、地域内の移動は移動支援等てよいのではないかと

公共交通のキャッシュレス化を推進すべき

## 第二回ワークショップ参加者の意見 東近江

サービス向上  
負担増加

サービス低下  
負担減少

|            | 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<br>【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<br>【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かと  | 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てよいのではないかと/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を高年齢者だけでなく子供に対しても積極的に行う

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖東

**シナリオA (公共交通拡充)**

- 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
- 高齢の家族に免許返納を勧めやすくなる
- 移動手段の選択肢が増えること自体がメリットになる

**シナリオB (現状維持)**

- なににしろ、交通費の上昇は避けられないのではないか
- 公共交通に手を加えるのではなく、駅近くにまちを集約するべきではないか

**シナリオC (公共交通縮小)**

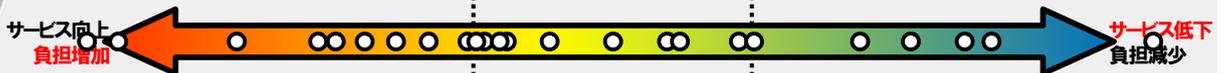
- 公的資金を投入したところで、地域公共交通の維持は不可能ではないか
- 郊外部居住の高齢者は生活が困難になる
- 公的資金の投入により住民全体に負担を求めるのではなく、受益者負担で対応すべき

**よりよい地域交通実現のためのアイデア**

- 公共交通は利用する上で理解しておくべき情報が多く、利用ハードルが高い。このハードルをどう下げるか
- 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
- 利用者からの運賃収入増だけではなく、ほかの収益源が必要ではないか

18

## 第二回ワークショップ参加者の意見 湖東



|                   | シナリオA   | シナリオB  | シナリオC   |
|-------------------|---|--|---|
| <b>移動や生活の変化</b>   | 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が安価   |
| <b>メリット・デメリット</b> | 【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<br>【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  |
| <b>負担・その他</b>     | 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でないか/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すべき | 結局自己負担額が増えるのではないか/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い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はなく、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

19

## 第二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 |
|---------------------|--|-----------|-------------------------------|----|------------------|-----|
| <b>交通に対する共通の意見</b>  | <p><b>【公共交通の考え方・必要性に関する意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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<br/>→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</li> <li>まちづくり・コミュニティづくりと一体を考えるべき</li> </ul> <p>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<br/>移動できなければ転居する<br/>移動することを通じたコミュニティづくりができる</p> <p><b>【自家用車と公共交通の兼ね合いに関する意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転できる間は自家用車を使い続ける</li> <li>未成年者と免許返納者の移動手段の確保が課題</li> <li>マイカーから公共交通への乗り換えが想起しにくい</li> <li>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</li> </ul> <p>意見の例：高齢になっても使い続けられる</p> <p><b>【より良い公共交通実現のための課題・アイデア】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ライドシェアを完全解禁すべき</li> <li>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</li> <li>見直しによる税制度や路線網の最適化</li> <li>運転手不足の解消/自動運転の実証</li> </ul> |           |                               |    |                  |     |
| <b>負担に対する共通の意見</b>  | <p><b>【賛同】</b>何らかの形態で負担してもよい</p> <p><b>【懸念】</b>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</p>   |           |                               |    |                  |     |
| <b>地域ごとの特色が出た意見</b> | 渋滞解消・公共交通の充実<br>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<br>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 |     |

20

## 第二回ワークショップの実施状況

### ▼甲賀（令和6年11月16日(土)）



### ▼湖西（令和6年12月14日(土)）



21

## 第二回ワークショップの実施状況

▼大津・湖南（令和6年12月15日(日)）



▼湖北（令和6年12月22日(日)）



22

## 第二回ワークショップの実施状況

▼東近江（令和6年12月22日(日)）



▼湖東（令和7年1月18日(土)）



23