

# 滋賀の公共交通未来アイデア会議 県民フォーラム報告

## 土木交通部交通戦略課



### 県民フォーラムの位置づけ

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月～令和7年1月

#### 滋賀地域交通 第2回ワークショップ

#### 県民フォーラム（全地域で情報共有）

県民・専門家・行政

- ・ ワークショップの結果を県全体に共有
- ・ 県民がどのような暮らしを望むのか
- ・ 望む暮らしの実現のために、  
どの程度の負担や行動を許容できると考えるか

令和7年2月15日

#### 滋賀地域交通WS

#### 「滋賀地域交通計画」策定

令和7年春～秋頃

令和8年3月予定

令和8年度～

地域交通活性化協議会

税制審議会

# 県民フォーラムの概要

## ○タイトル：滋賀の公共交通 未来アイデア会議

- 目的：県内6地域で実施したワークショップ結果を共有するとともに、ワークショップを受けて作成した目指す暮らしのシナリオとその実現に必要となる費用のあり方について、全県で議論する。
- 実施形式：シンポジウム形式（会場現地+ZOOM配信）  
オンライン意見投稿フォームの活用（Slido）  
グラフィックレコーディングの作成
- 内容：スライドP3スケジュールのとおり
- 参加者：約370人（会場約310人、WEB56人）  
(詳細はスライドP4)
- 日時：令和7年2月15日（土）  
13時～15時
- 会場：イオンシネマ草津  
スクリーン1  
(草津市新浜町300)



2

# 県民フォーラムの概要

## ○スケジュール

項目	概要
オープニング	・企画趣旨説明 ・プログラム説明 ・Slido使用方法説明
地域交通 ワークショップ 成果発表	・第1、2回地域交通ワークショップ結果の説明 ・ワークショップ結果をもとに作成した、各地域の将来シナリオの説明
バスぶら博士の “ちょい足し”小噺	・全国各地の公共交通に関する取り組み事例の紹介 ・公共交通を利活用する意義についての説明
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 (主な議題は以下の通り) ● WS結果、情報提供に対する意見 ● 全体シナリオに対する意見 ● 財源、負担についての意見
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
エンディング	・本イベントに対する講評の発表

3

# 県民フォーラム参加者のプロフィール

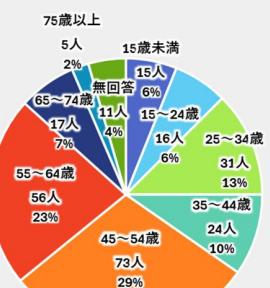
## ○ 県民フォーラム参加者

参加者総数	約370人
会場参加者	約310人
オンライン参加者	56人

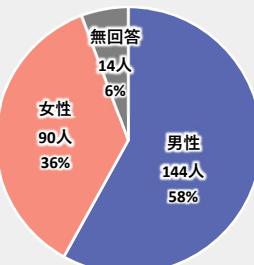
## ○ 会場参加者のプロフィール

※ 事前登録済み参加者248名

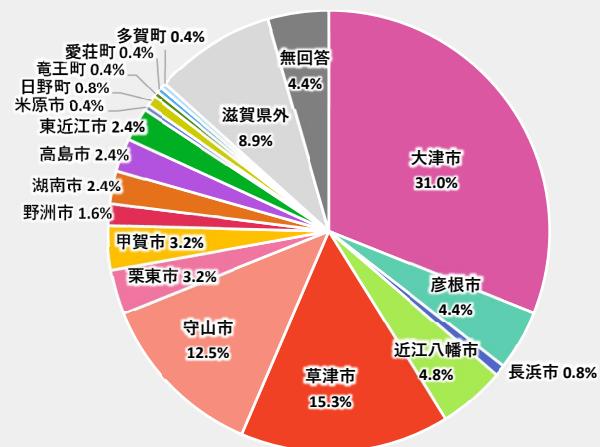
(1) 年齢比率



(2) 性別比率



(3) 居住地域比率



会場参加者の居住地

大津市	77人	31.0%	高島市	6人	2.4%
彦根市	11人	4.4%	東近江市	6人	2.4%
長浜市	2人	0.8%	米原市	1人	0.4%
近江八幡市	12人	4.8%	日野町	2人	0.8%
草津市	38人	15.3%	竜王町	1人	0.4%
守山市	31人	12.5%	愛荘町	1人	0.4%
栗東市	8人	3.2%	多賀町	1人	0.4%
甲賀市	8人	3.2%	滋賀県外	22人	8.9%
野洲市	4人	1.6%	無回答	11人	4.4%
湖南市	6人	2.4%			

# 滋賀県が目指す暮らしのシナリオの提示

## ● ワークショップ結果を基に作成した「滋賀県が目指す暮らしのシナリオ」を提示

地域①：地域交通主体で移動できる暮らし

地域②：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

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

### 地域①の暮らしのイメージ

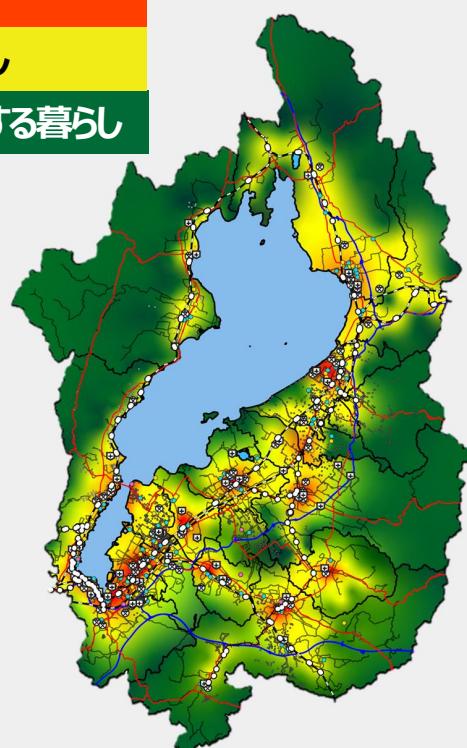
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

### 地域②の暮らしのイメージ

- ・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る、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の暮らしのイメージ

- ・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、交通軸となる鉄道、バス路線は維持



5

# 滋賀県が目指す暮らしの実現に必要な概算費用

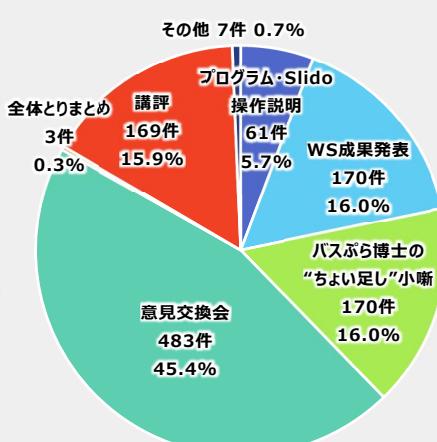
## ● 滋賀県が目指す暮らしの実現に必要な施策の概算費用と実施による影響

項目		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
現公費負担額	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	—	△	○	—
	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れない				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)				—

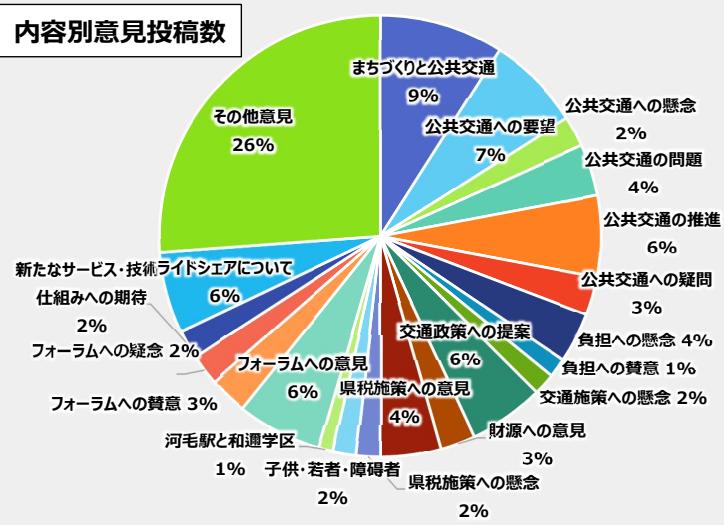
6

## フォーラム参加者の意見

コンテンツ別意見投稿数



内容別意見投稿数



## フォーラム参加者の意見

### ○ 意見投稿が多かった話題①：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する。一方で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。  
負担が少ないと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。

滋賀県内かなりの範囲を公共交通で移動できるが、どの経路をどの時間に公共交通が運行しているという情報にたどり着くのが難しく、自家用車を利用してしまう。  
県内の各公共交通の情報が一目でわかるような、全路線を可視化したマップを作成すべき。  
使い易くなれば、利用者が増えるのではないか。

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・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が伸びるのではないか。

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ことも、公共交通が選択されない理由となっている。  
利便性が確保されないと誰も公共交通を利用しない。

8

## フォーラム参加者の意見

### ○ 意見投稿が多かった話題②：交通施策について

公共交通は民間事業であり、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。

### ○ 意見投稿が多かった話題③：負担と財源について

名古屋市や京都市等の人口密集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の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と、交通量が増えて渋滞がなくなる。  
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。  
自家用車に付加税をかけ、公共交通へ転換を促しつつ予算を確保できないか。

9

## フォーラム参加者の意見

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、公的資金を投入すべき。受益者負担が原則といつても、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。

公共交通はインフラであり、費用負担は「将来への投資」であると考えるべき。

今までの大きな事業で失敗してきたため、県政自身への不信感がある。  
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 자체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。

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増やすか、税投入がなくても公共交通が成り立つように真剣に議論すべき。

10

## フォーラム参加者の意見

### ○ 意見投稿が多かった話題④：その他、新しいサービス、まちづくり等

ライドシェアを解禁すべきでは。税負担を増やす、選択肢を増やす、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。

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する意味があるのか。  
そもそもドライバーのなり手がないのでは。

大型の集客施設が駅から離れすぎて、スーパーが住宅地の付近になく、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がほとんど。  
駅前に集客施設を集約するような取り組みを実施すべき。

市街地のスプロール化が進行している。  
住居を建設できる地域を行政で規制し、行政主導でまちのコンパクト化を進めるべき。

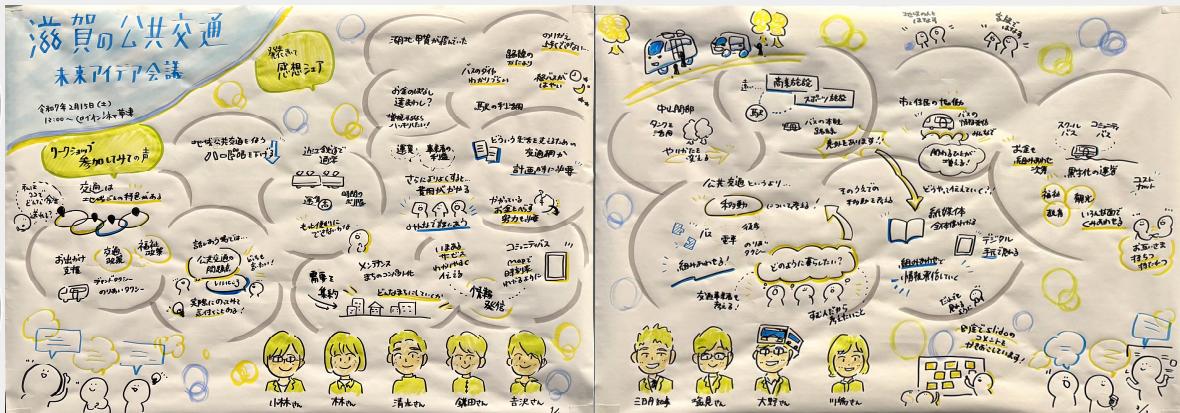
徒歩で移動可能な距離であっても、歩道が整備されていない上に交通量が多く、安全面に懸念がある。駅前もバス利用者や徒歩・自転車利用者の利便性より自家用車の利便性が優先されている。  
駅前に住みたくなるような、ウォーカブルなまちづくりを進めるべき。

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。

11

## フォーラム総括（グラフィックレコーディング成果）

### ▼制作したグラフィックレコーディング



### ▼グラフィックレコーディングの様子



12

## フォーラム総括

### ○フォーラム総括

- ・滋賀県が目指す暮らしのシナリオ実現に向けて取り組む方向性を共有した。
- ・暮らしの実現に必要となる費用の財源、負担・分担のあり方については、賛否を含め様々な意見があり、今後も引き続き公論熟議を重ねていく。

### ○計画策定に向けた3つの方針

計画策定に向け、以下の3つの方針に基づき公論熟議を重ねる。

- ①移動することの大切さを共有し、公共交通以外の多様な視点で移動を考える。
- ②自分だけではなく、みんなのこと、今だけでなく、未来のことを考える。
- ③それぞれの地域でできること、県全体でできることを考える。

13

# 県民フォーラムの実施状況

## ▼現地写真

