

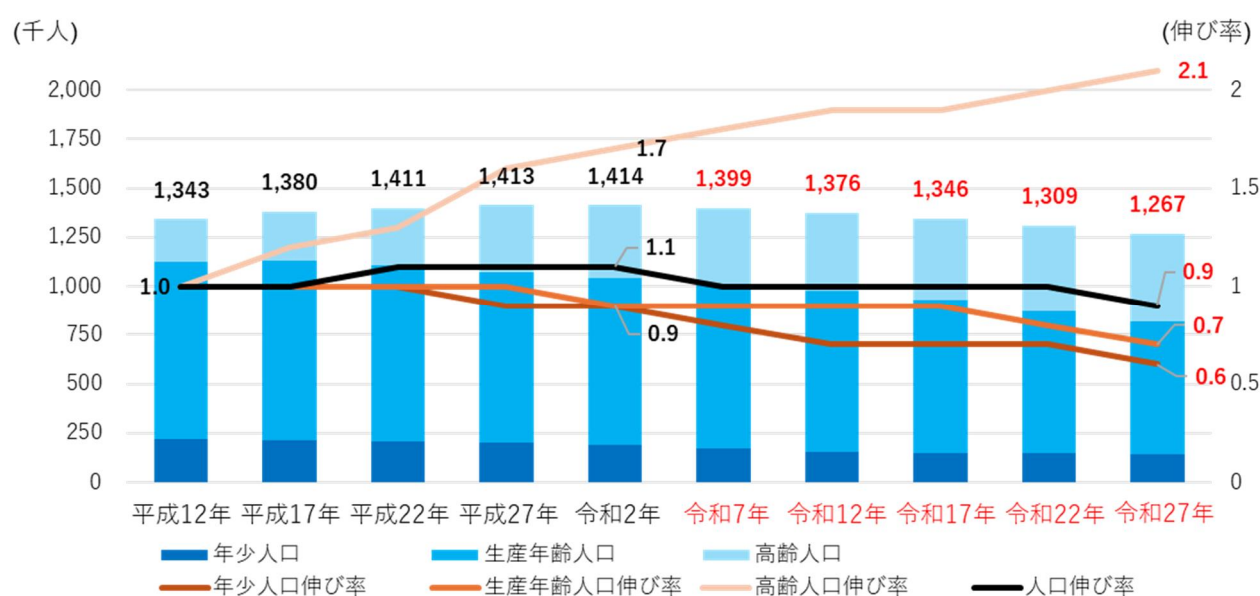
第2章 滋賀県の地域交通の現状

2.1 人口の状況

2.1.1 人口の推移

滋賀県の総人口は平成 26 年(2014 年)から減少に転じており、将来的にはさらに減少していくことが見込まれます。

また、年少人口※¹、生産年齢人口※²、高齢人口※³ではそれぞれ異なる推移が見られます。年少人口は現在緩やかな減少傾向にあります。今後は令和 12 年(2030 年)ごろまでに大幅な減少があり、それ以降も緩やかに減少していくことが見込まれています。生産年齢人口は現在から令和 17 年(2035 年)ごろまでは横ばいの推移が見込まれていますが、それ以降は大幅に減少していくことが見込まれています。一方、高齢人口は現在大幅な増加傾向にあります。今後は伸びが緩やかになるものの、今後の一定期間においては増加傾向は変わらないことが見込まれています。



※赤字は予測値

図 2.1 滋賀県における人口の推移(出典:国勢調査、日本の将来推計人口)

※1 年少人口：15 歳未満(法令により就労を原則禁じられている年齢)の人口

※2 生産年齢人口：15 歳以上 65 歳未満の人口

※3 高齢人口：65 歳以上の人口

2.1.2 人口の分布

滋賀県における人口の分布の状況について、主に鉄道駅周辺に分布しますが、一部地域では郊外部であっても人口集積が見られる地点があります。

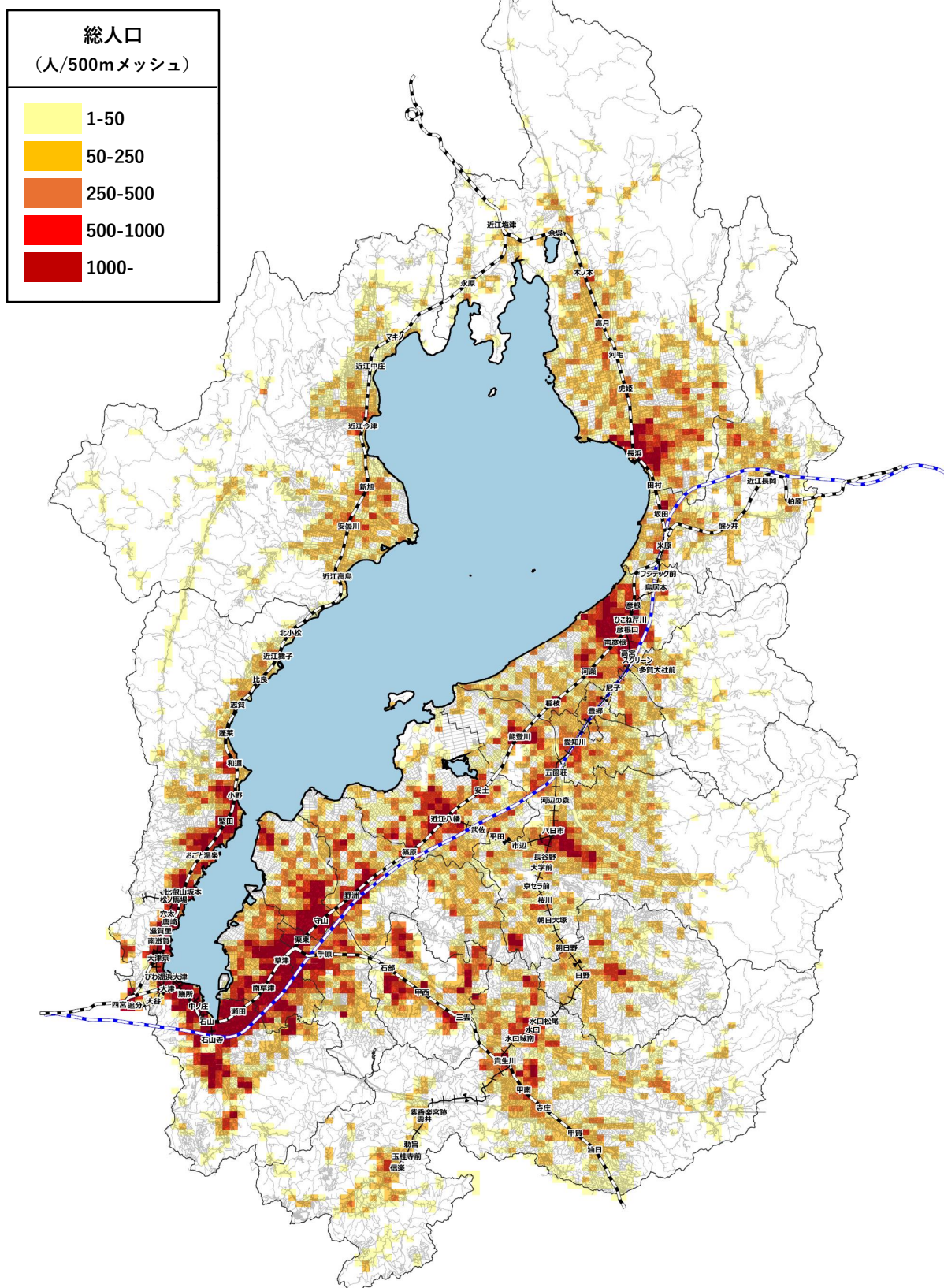


図 2.2 滋賀県の人口分布図(出典: 国勢調査、国土数値情報)

2.1.3 人口分布の変化

将来人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、人口増加が見られるエリアも広域にわたり存在しており、更なる人口分散が予想されています。

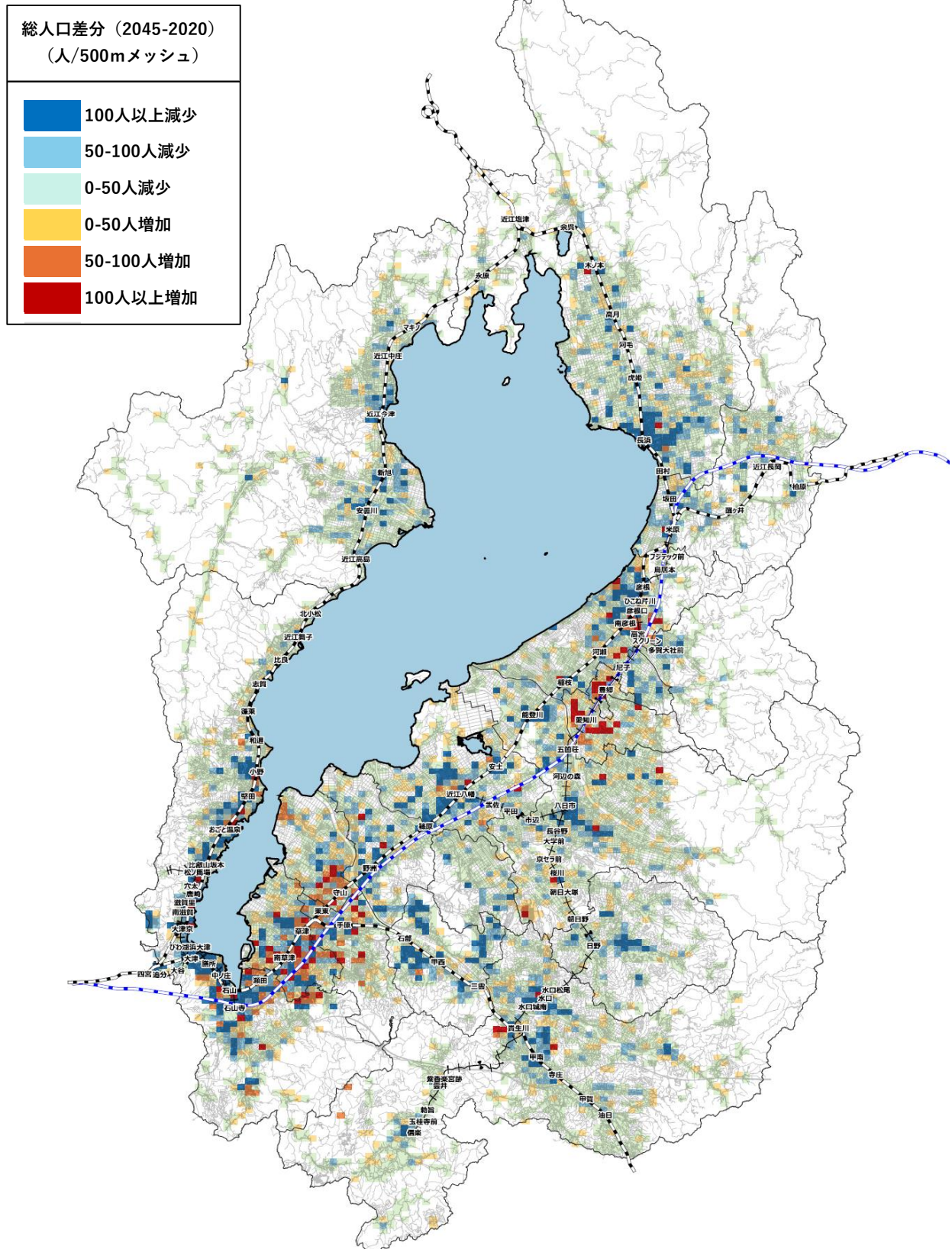


図 2.3 2045 年-2020 年人口の差分図(出典:国勢調査、国土数値情報)

2.2 公共交通の状況

2.2.1 交通ネットワーク

滋賀県の地域交通ネットワークは鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者に加え、その他福祉有償運送サービス等によって支えられています。

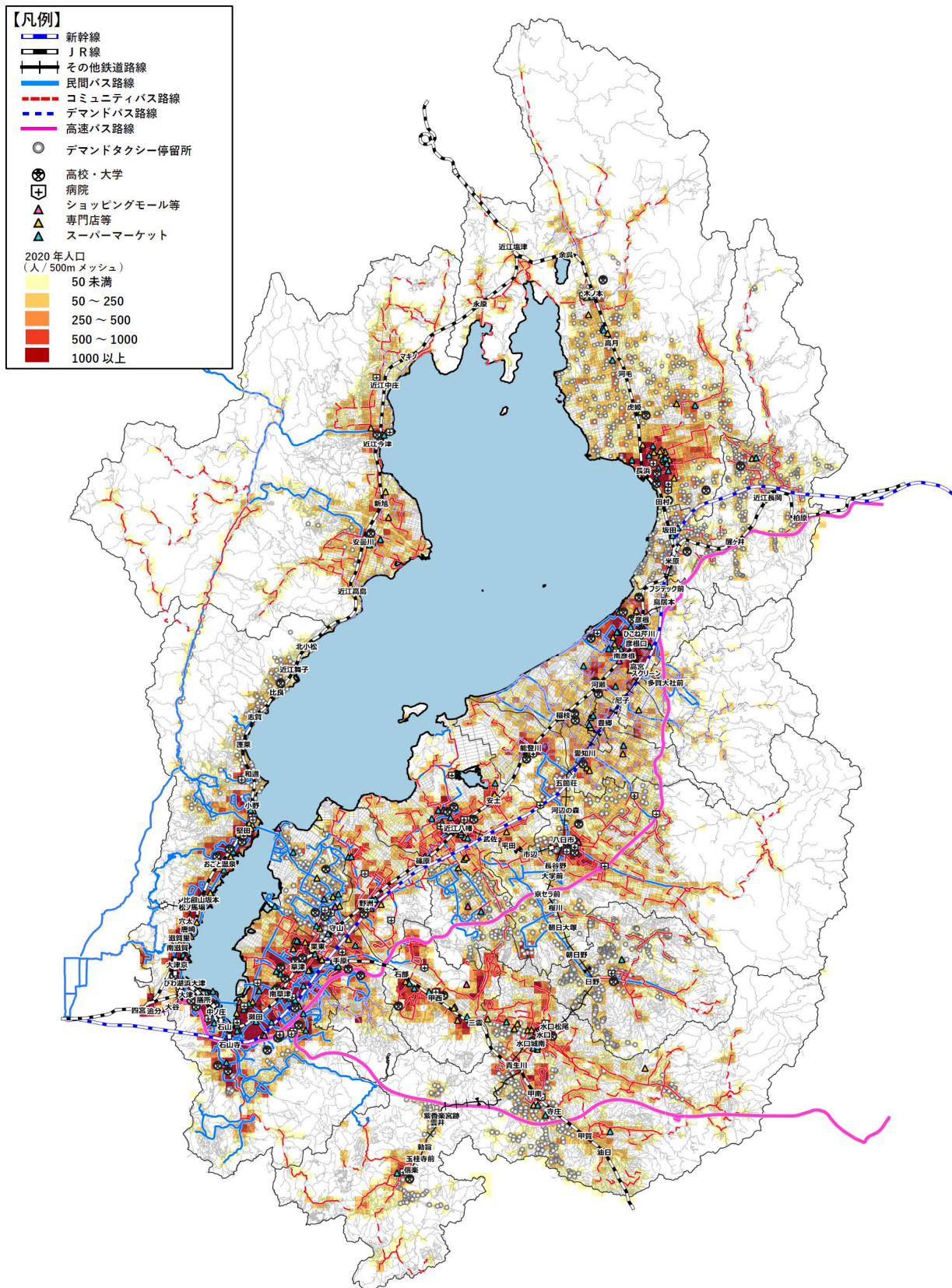


図 2.4 県内における地域交通の路線図

滋賀県における公共交通 800m圏内の人口カバー率※¹は、全ての市町で 98%を上回っています。一方で、300m圏内の人口カバー率は市町によって差があり、最も高い地域ではほぼ 100%を達成していますが、75%程度にとどまっている地域もあります。

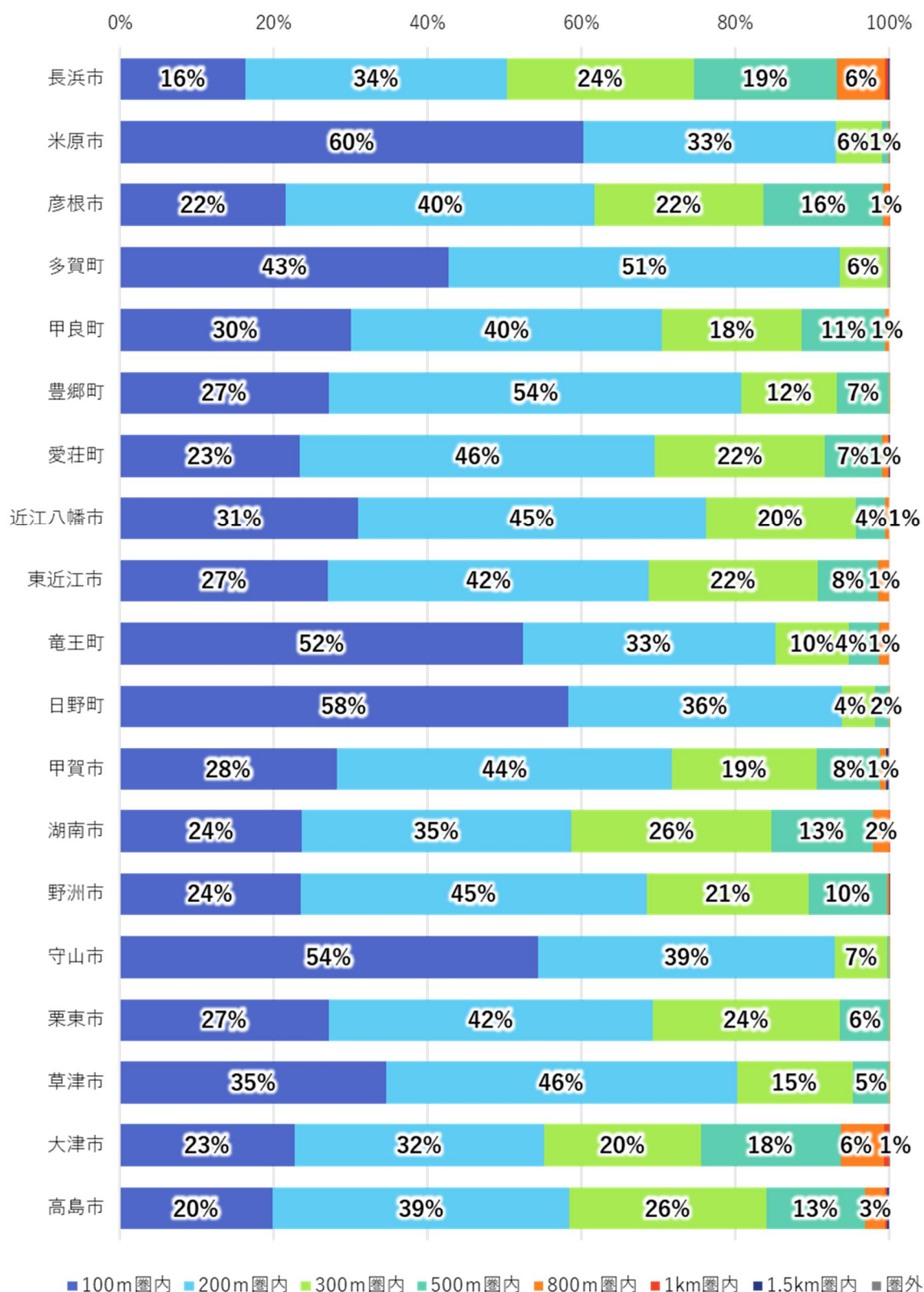


図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典:2020 年国勢調査※²)

※¹ 人口カバー率：鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合

※² 人口：R2 国勢調査 250m メッシュ人口

鉄道駅・バス停情報：令和 6 年時点 WEB 公表データ

2.2.2 運行頻度

地域交通の運行頻度は、市町によって大きな差があります。30分に1本以上の運行がある地域の人口カバー率は、最も高い多賀町では95%を上回っている一方、多賀町に隣接する甲良町では15%程度にとどまっています。

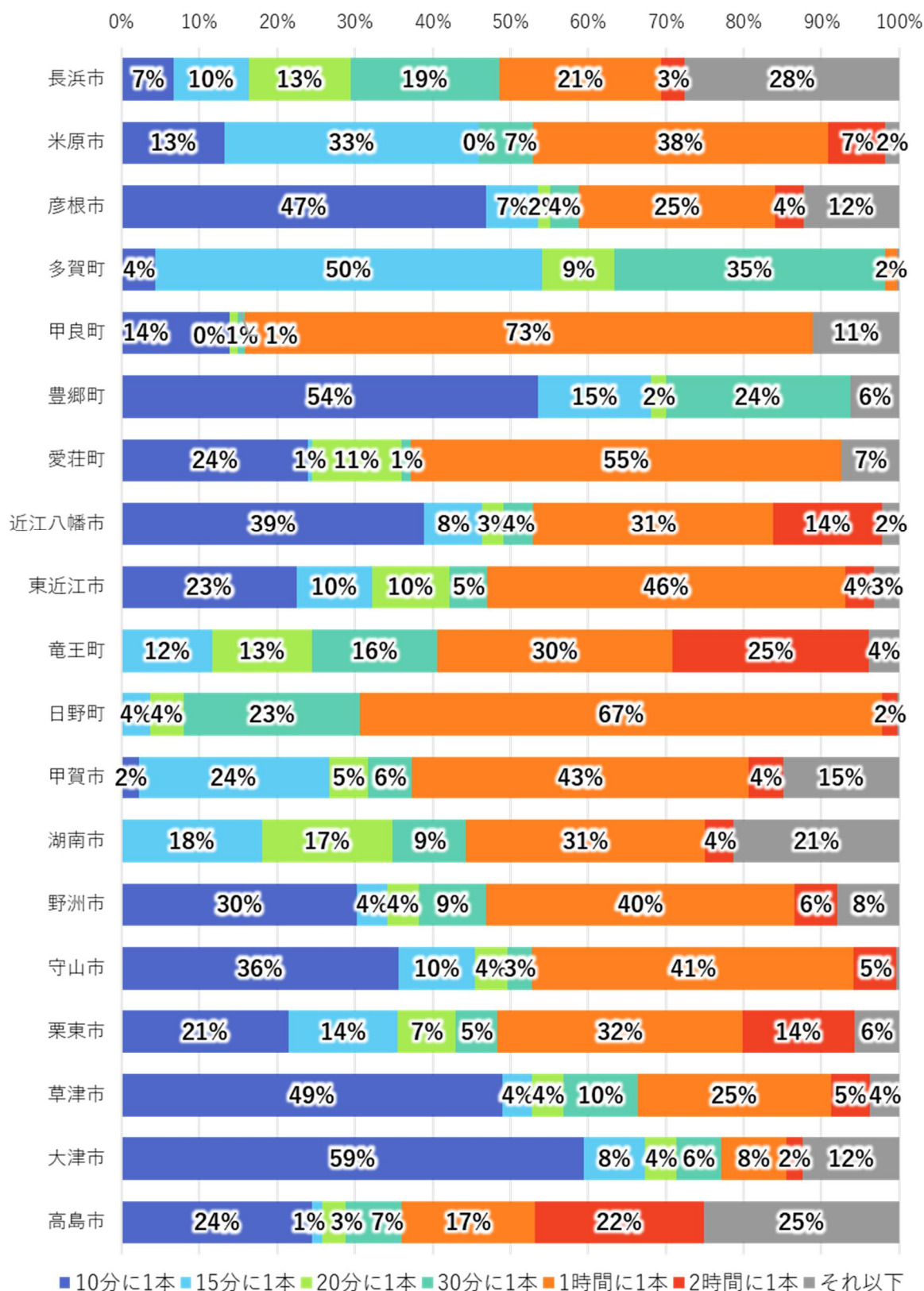


図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別(出典:2020 年国勢調査)

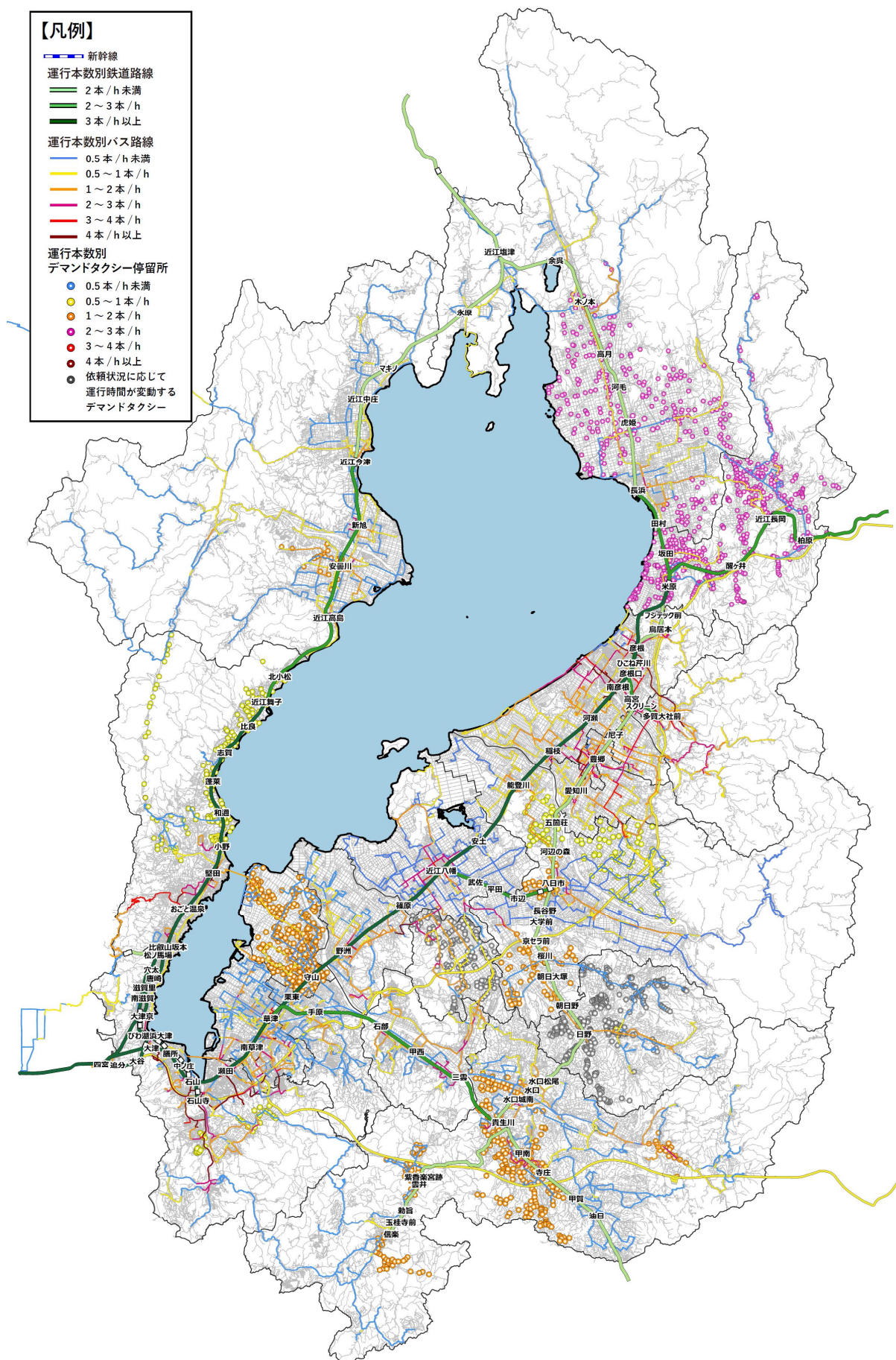


図 2.7 地域交通の平均運行間隔(平日)

2.2.3 夜間の運行状況

滋賀県南部の人口が集積している地域においては、20 時以降も運行する路線が多くみられ、夜間の移動手段がある程度確保されています。しかし、それ以外の地域では 18 時台や 19 時台で運行を終了する路線が多く、地域交通を用いた夜間の移動が難しい状況にあります。

さらに、デマンド交通は利用の 30 分から 1 時間前までに予約が必要であることから、たとえ運行終了時刻が同じであっても、デマンド交通が主体の地域では、バスが主体の地域よりも柔軟な移動が難しい状況にあると言えます。

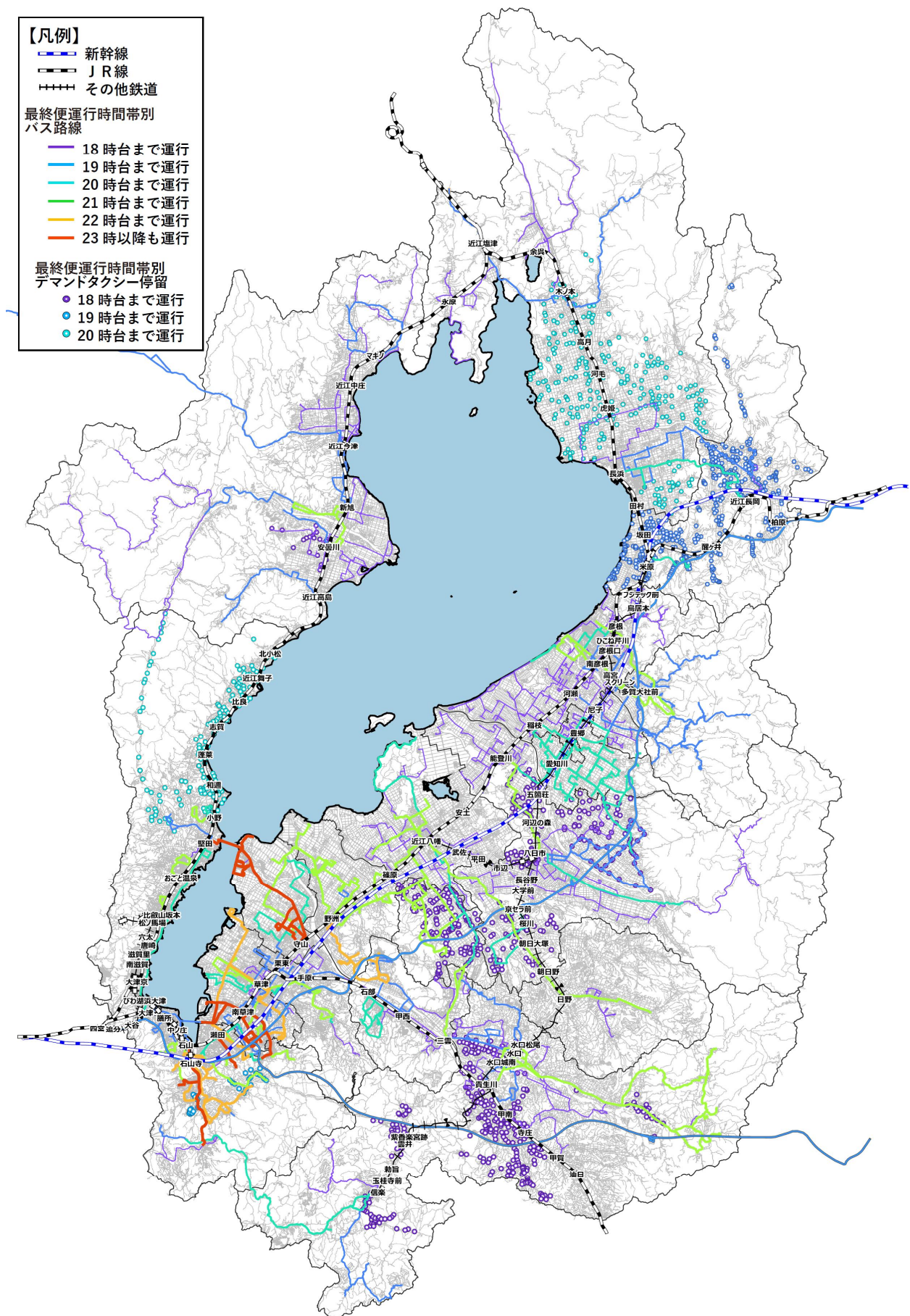


図 2.8 夜間の運行状況(平日)

2.2.4 アクセスの状況

滋賀県内の鉄道駅に対する平均的なアクセシビリティは 24 分弱となっています。自家用車や二輪車を使用しない場合において 30 分未満で鉄道駅へアクセスできる人口は全体の 73%であり、おおむね滋賀県に住む 4 人に 1 人は、駅へのアクセスに 30 分以上の時間が必要な状況です。

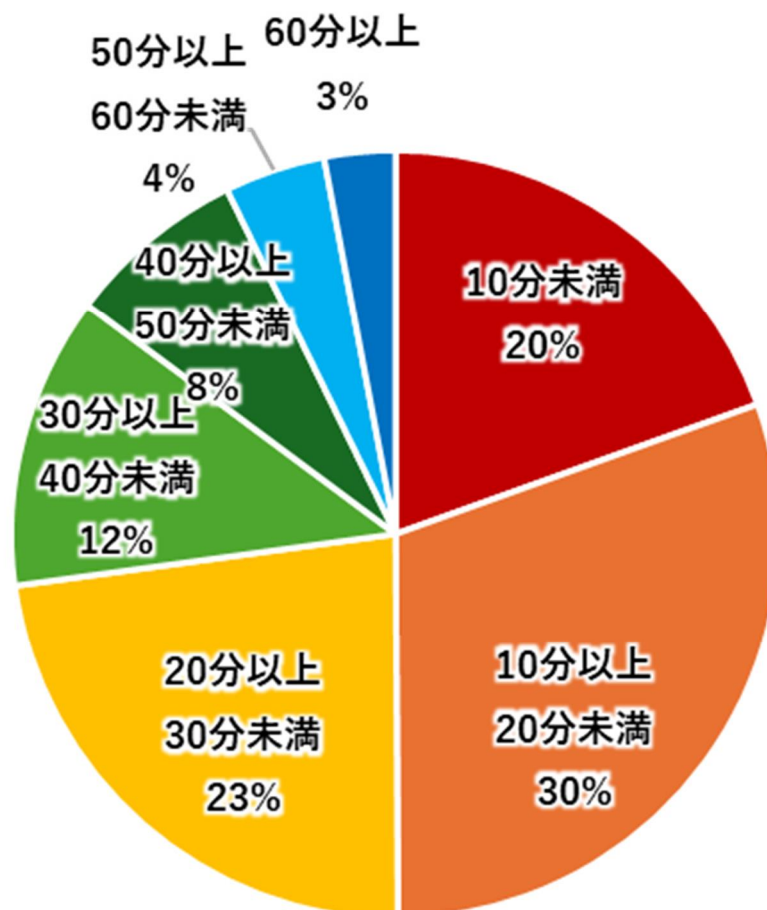


図 2.9 鉄道駅に対するアクセシビリティ別人口の割合

アクセシビリティとは、目的の達成しやすさや利便性を指す言葉です。地域交通に対して用いられる場合においては、目的地に対する移動しやすさを時間的・空間的観点などから見た結果を指します。

なお、算出に使用する手法上、定時定路線型でないデマンド交通は考慮していません。

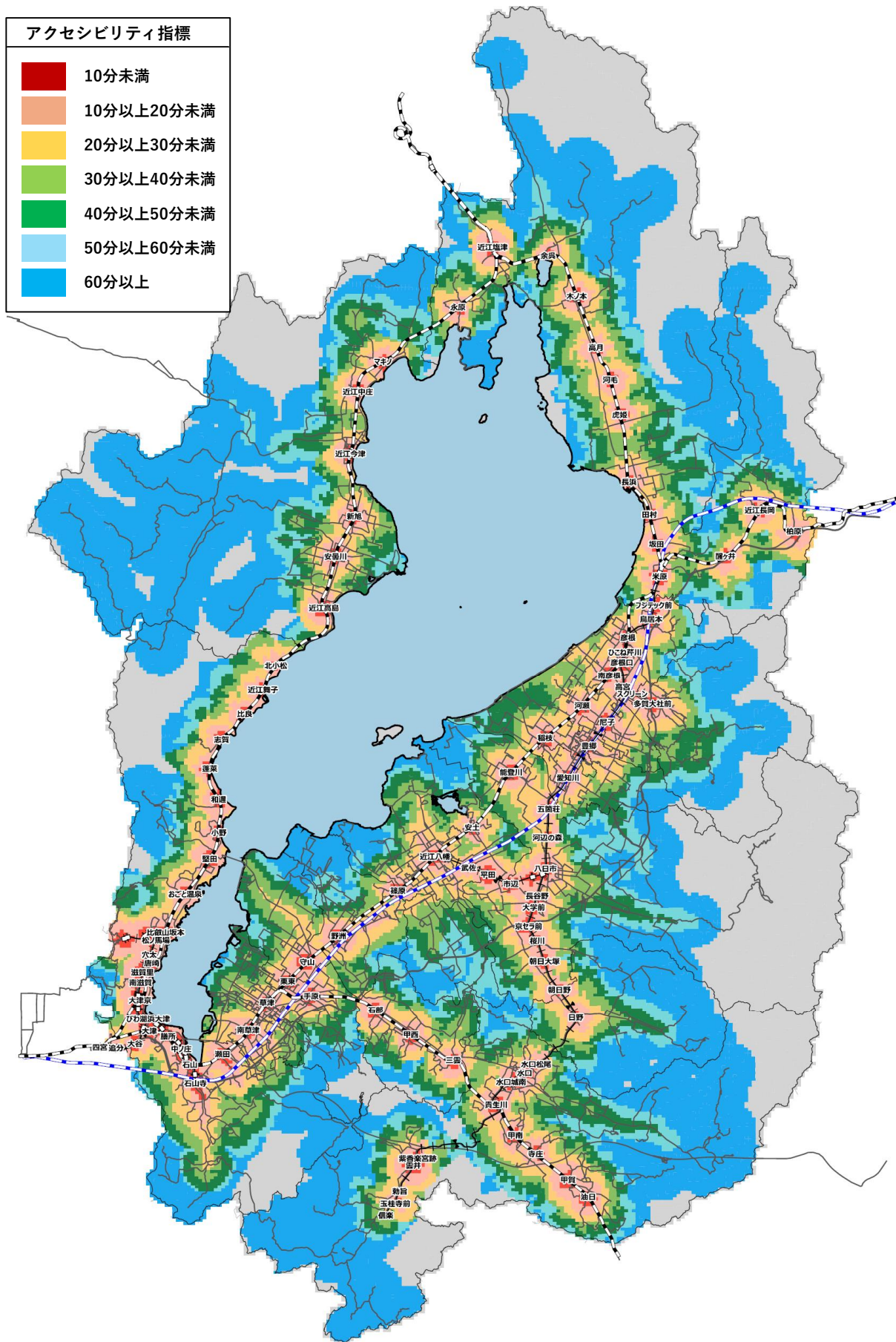


図 2.10 鉄道駅に対するアクセシビリティ図

2.2.5 満足状況

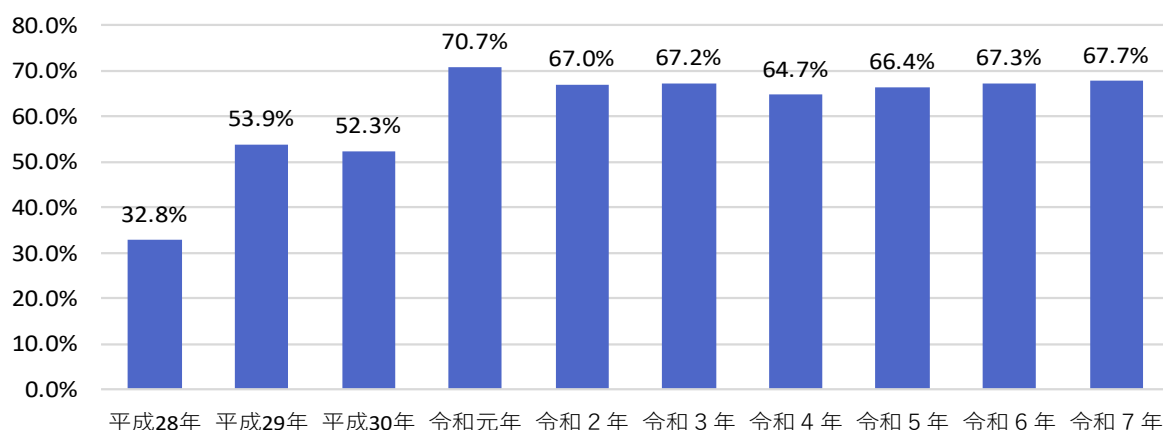
滋賀県が毎年実施している「滋賀県政世論調査」では、「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか」という設問について、平成 28 年度（2016 年度）以降、不満足度が上昇し、令和元年度（2019 年度）をピークに横ばいとなり、令和 7 年度（2025 年度）には 15 年連続で満足度が最下位の状況です。

地域別でみると、大津地域、湖南地域など公共交通が比較的充実している地域に対して、甲賀地域や湖西地域等の鉄道、バスともにサービスレベルが低い地域で不満足度が高くなっています。

また、性別や年代でみると、女性の不満足度が高く、75 歳以上を除くおおむね全年代で不満足度が高い傾向にあります。

居住年数でみると、比較的居住年数が短い人だけでなく、10 年以上の長い間住んでいる人でさえ、不満足度が高い状況にあります。

定住意向別の不満足度から、不満足度が高い人ほど「住みつづけたいとは思わない」「どちらともいえない」と回答する割合が高いため、不満足度が高い状況を放置すると県民が他県に移住するなどの人口流出が危惧されます。



※「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか。」に対する満足度
図 2.11 不満足度(どちらかと言えば感じない、感じないの合計)

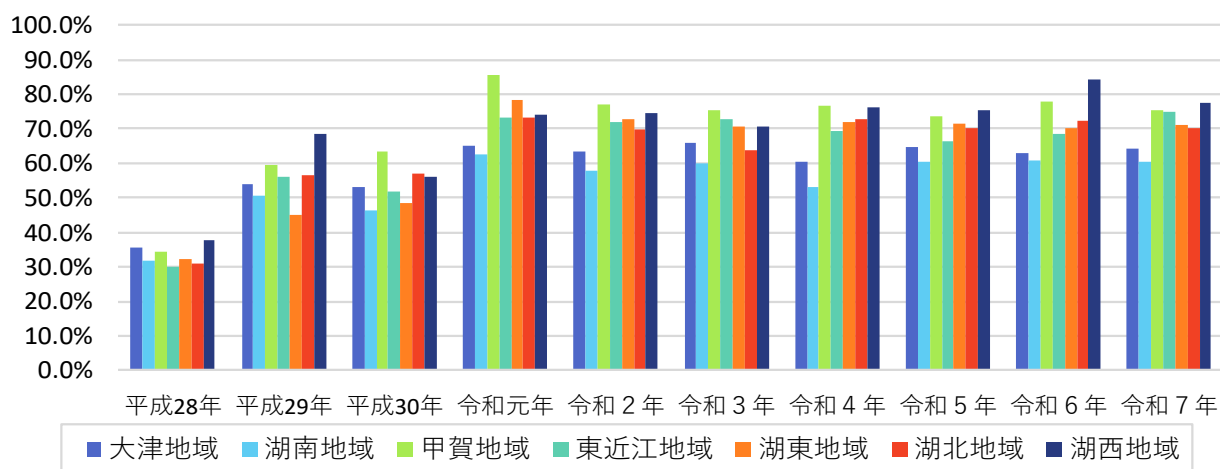


図 2.12 地域別の不満足度

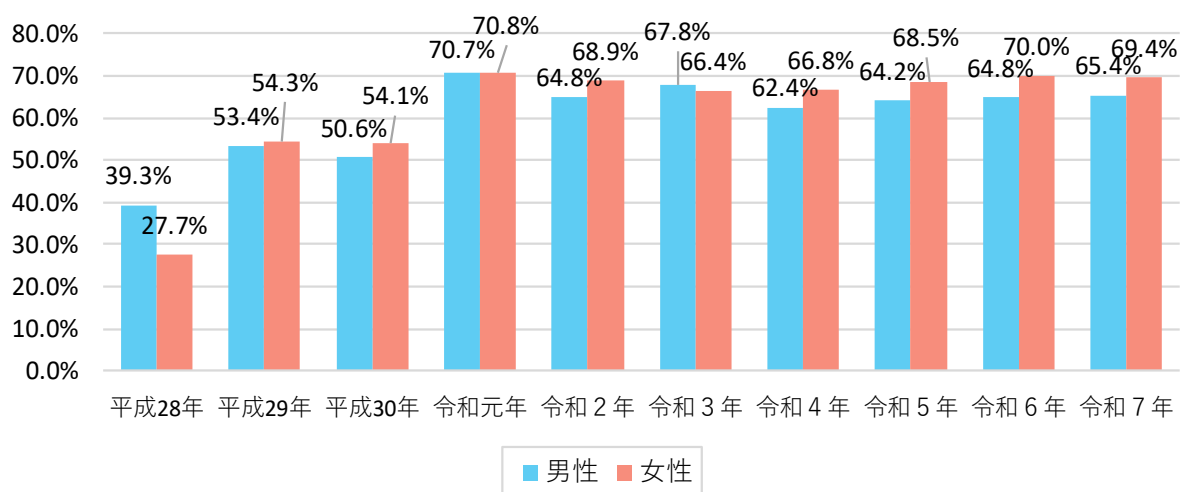


図 2.13 性別別の不満足度

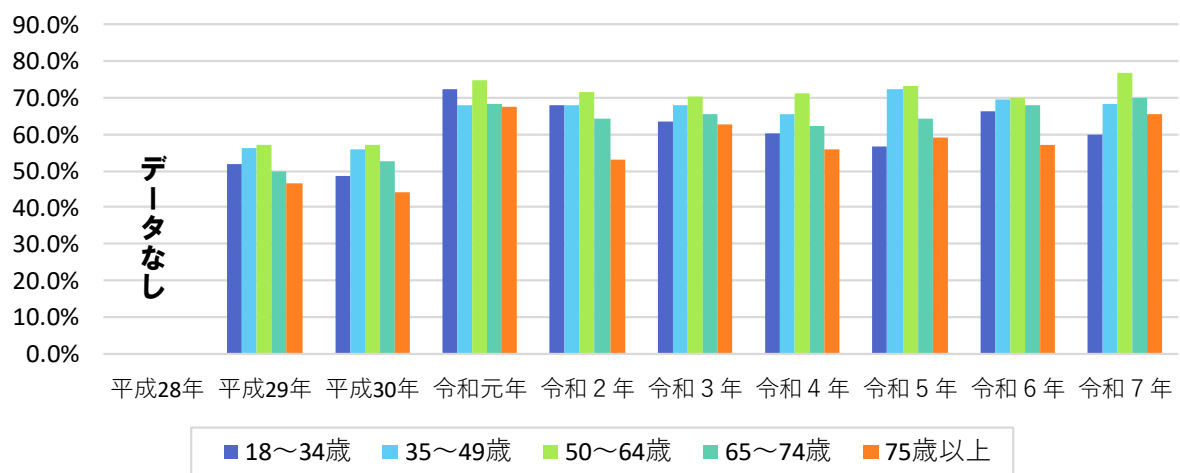


図 2.14 年代別の不満足度

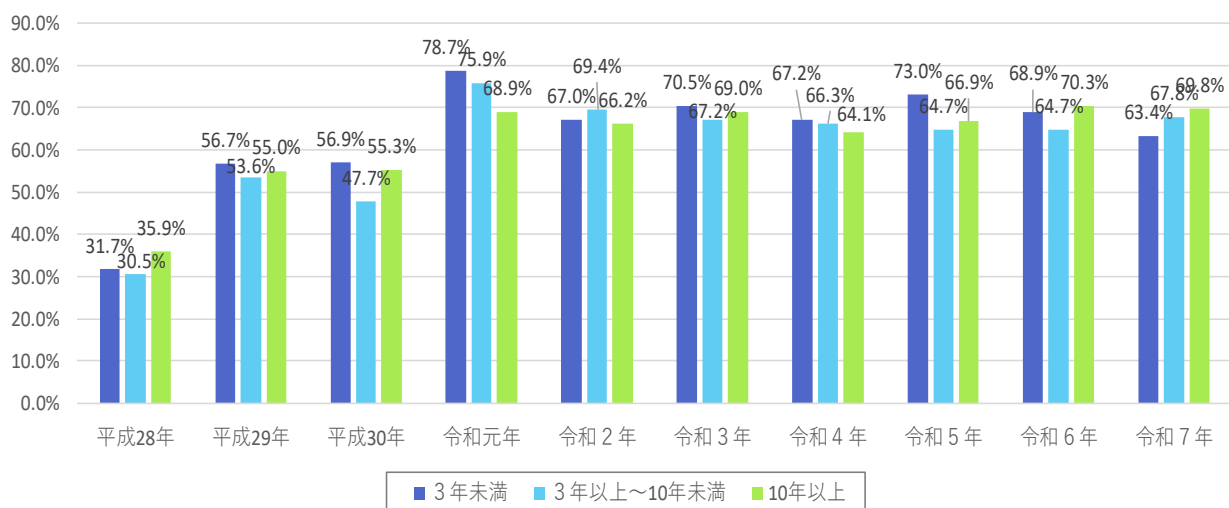


図 2.15 転入後の居住年数別の不満足度

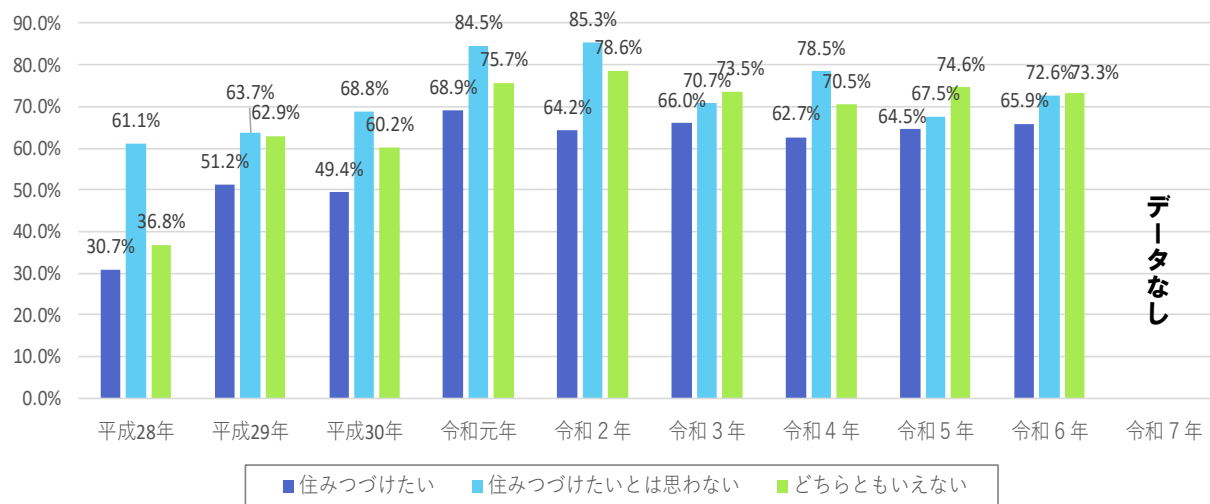


図 2.16 定住意向別の不満足度

不満足度が高い理由に関して、令和4年度（2022 年）に実施した住民アンケートおよび県民アンケート※の満足度について詳細に分析した結果、日頃から公共交通を使う人も使わない人も不満割合は高く、また、不満割合が高くなる要因として公共交通の利便性（運行本数、費用等）が影響する可能性が高く、滋賀県民にとって公共交通の利便性が満足する状況にないことが考えられます。特に比較的サービスレベルが高いＪＲ琵琶湖線沿線以外の地域や駅までアクセスに時間がかかる地域での不満割合が高くなる傾向にあります。

また、公共交通を使わざるを得ない人の中には、不便な状況に移動を合わせる、つまり暮らしを合わせている人もおり、一定満足している人も見られますが、高校生等の10代では不満割合が高くなっており、また、運行本数が少なくなる昼間などに移動する業務や買物等の目的で不満割合が高くなっていることから、潜在的には現状の公共交通の利便性に満足していないことが考えられます。

以上より、公共交通に対する満足度が低い要因として、「公共交通の利便性」が重要な要素であることから、満足度向上のためには、鉄道駅沿線以外の相対的にサービスレベルが劣る地域について、幹線となる鉄道駅までのアクセス性向上や増便、乗換等により高くなる費用の抑制など特に二次交通の利便性向上に資する取組を実施していくことが必要です。

※ 住民アンケートおよび県民アンケート

タイトル : 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査

実施時期 : 令和4年10月11日(火)～令和4年10月31日(月)

実施内容 : 滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握

1. 回答者属性
2. 県内で利用する公共交通の状況
3. 公共交通の現状に対する認識
4. 新たな費用負担に対する意向
5. 公共交通に求めるサービス水準
6. 公共交通サービス向上に向け、必要な取組
7. 自動車から公共交通への転換に向けた意向

実施媒体 : ①住民アンケート（郵送・WEB）

※無作為に抽出した県内各市町 350 世帯、計 6,650 世帯対象

②県民アンケート（WEB）

※滋賀県 HP に二次元バーコード掲載

回答数 : 2,997 件

①住民アンケート（郵送・紙）1,941 件、（WEB）762 件

②県民アンケート（WEB）294 件

表 2.1 住民アンケートによる詳細分析結果まとめ

項目	比較結果	考察
地域	・琵琶湖沿いの J R 沿線地域（大津、長浜、近江八幡、草津など）は「満足、どちらかという満足」が高く、内陸の J R 沿線外の地域（日野町、竜王町など）は「どちらかという不満、不満」の割合が高い	・公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い（アクセス、本数、路線など）
性別	・性別に関して、「満足」「不満」の割合に大きく差はないが、男性のほうが「どちらかという満足」の割合が高く、女性のほうが「どちらかという不満」の割合が高い	・世帯主は男性が多いと仮定すると、男性よりも女性のほうが不満を感じている可能性が高い
世帯内の属性	・世帯内の属性に関して、世帯主以外（同居人）の不満割合が比較的高い	
年代	・20 代が最も満足の割合(61.3%)が高く、10 代が最も不満の割合(61.5%)が高い ・30 歳～65 歳は不満割合が半分以上を占め、65 歳以降は不満割合が徐々に低下	・公共交通を使わざるを得ない 10 代は利便性が影響し、不満が高い可能性がある一方で、同じく公共交通を使わざるを得ない高齢者は現状の公共交通にある程度満足している可能性が高い ・パート、アルバイト、無職の方にとって移動にかかる費用（運賃）が高いことから不満を感じている可能性
職業	・職業に関して、高校生の不満の割合(75.0%)が最も高い ・大学生、専門学校生は最も満足の割合(55.6%)が高い ・パート、アルバイト、無職の方が比較的不満割合が高い	
免許証	・自動車免許の有無ではどれも 50%前後と大きな差はみられない	・自動車で移動できる人も移動できない人もどちらも不満に感じている可能性
送迎の有無	・送迎してもらえない人の方が不満割合は比較的高い	・車などで自由に移動できない人が不満を感じている可能性
日頃の交通手段	・バス、鉄道を日頃利用している方は比較的満足度が高い(50%以上)一方で、自動車、自動二輪を利用している方は比較的不満割合が高い	・公共交通をよく利用する人は現状に一部満足している可能性がある ※ただし、不満割合が 40%以上あることから満足している人は一部と想定
公共交通の利用頻度	・公共交通をよく利用する人ほど満足割合が高く、利用頻度が減少するにつれて不満割合が高くなっている	
利用目的	・運行本数が比較的多い、朝夕の時間帯に移動する目的（通勤・通学）は満足割合が高く、運行本数が比較的少なくなる昼間の時間帯に移動する目的（業務、買物等）の不満割合が高い	・公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い
最寄り駅までの時間	・最寄りの駅、バス停までの距離が短いほど比較的満足度が高く、距離が長くなるにつれ、不満割合が高くなっている	

2.3 各地域における移動の状況

2.3.1 湖北地域(長浜市、米原市)

1) 移動の状況

湖北地域は長浜市中心部に関する流動が多く、長浜市は市内、米原市は長浜市や県外など市外との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に分布していますが、工場集積地等の郊外部にも一部存在しています。

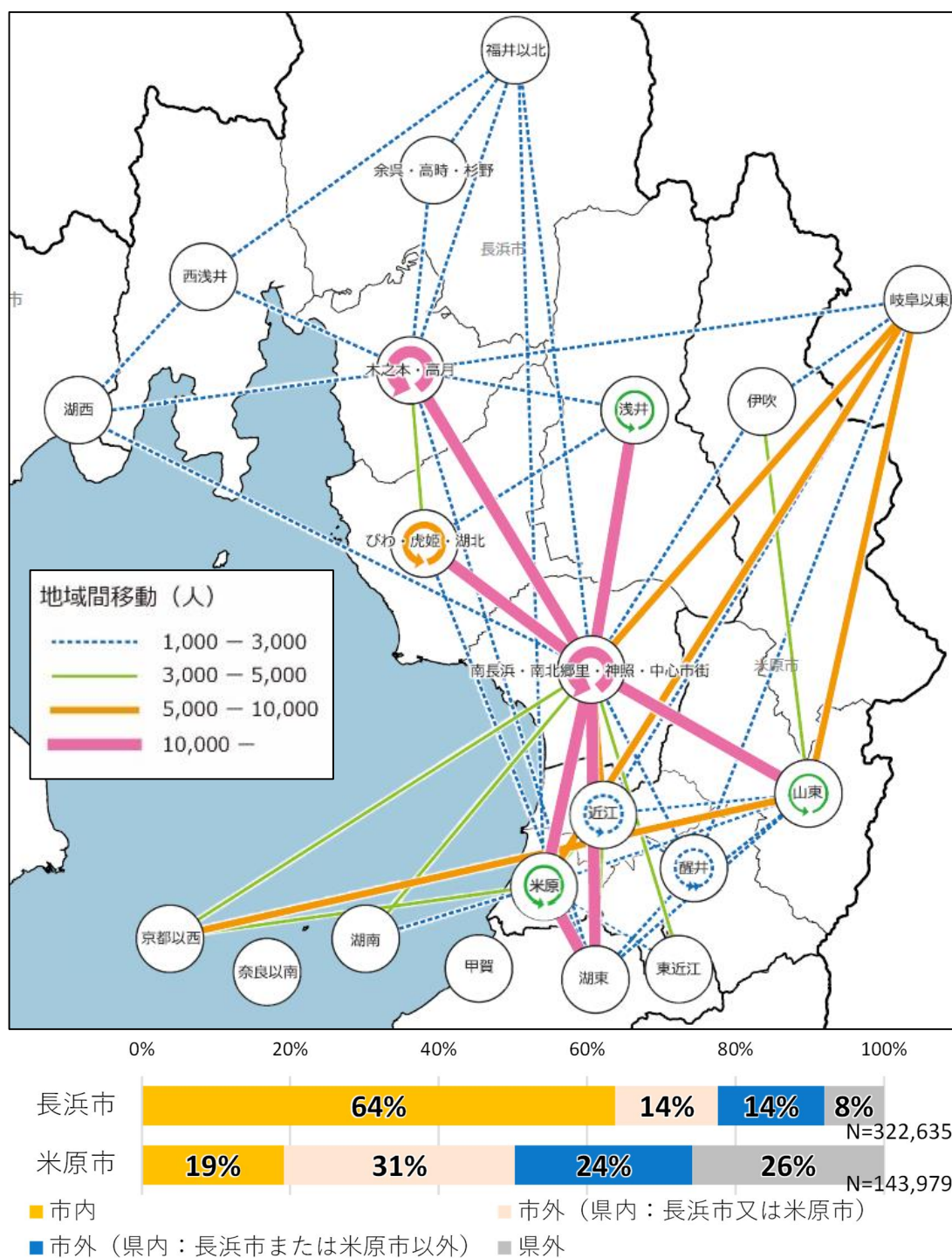


図 2.17 湖北地域の流動(出典: 全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖北地域には、地域全体を滋賀県南部や京阪神、北陸とつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ北陸本線とＪＲ東海道本線、そしてＪＲ湖西線が存在しており、滋賀県内唯一の新幹線駅であるＪＲ米原駅も立地しています。

湖北地域内の移動については、バス路線として、長浜駅-近江長岡駅間を長浜市の中心市街地を経由してつなぐ近江長岡線と、米原駅-ローザンベリー多和田間を坂田駅やその周辺住宅地を経由してつなぐ米原多和田線が軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

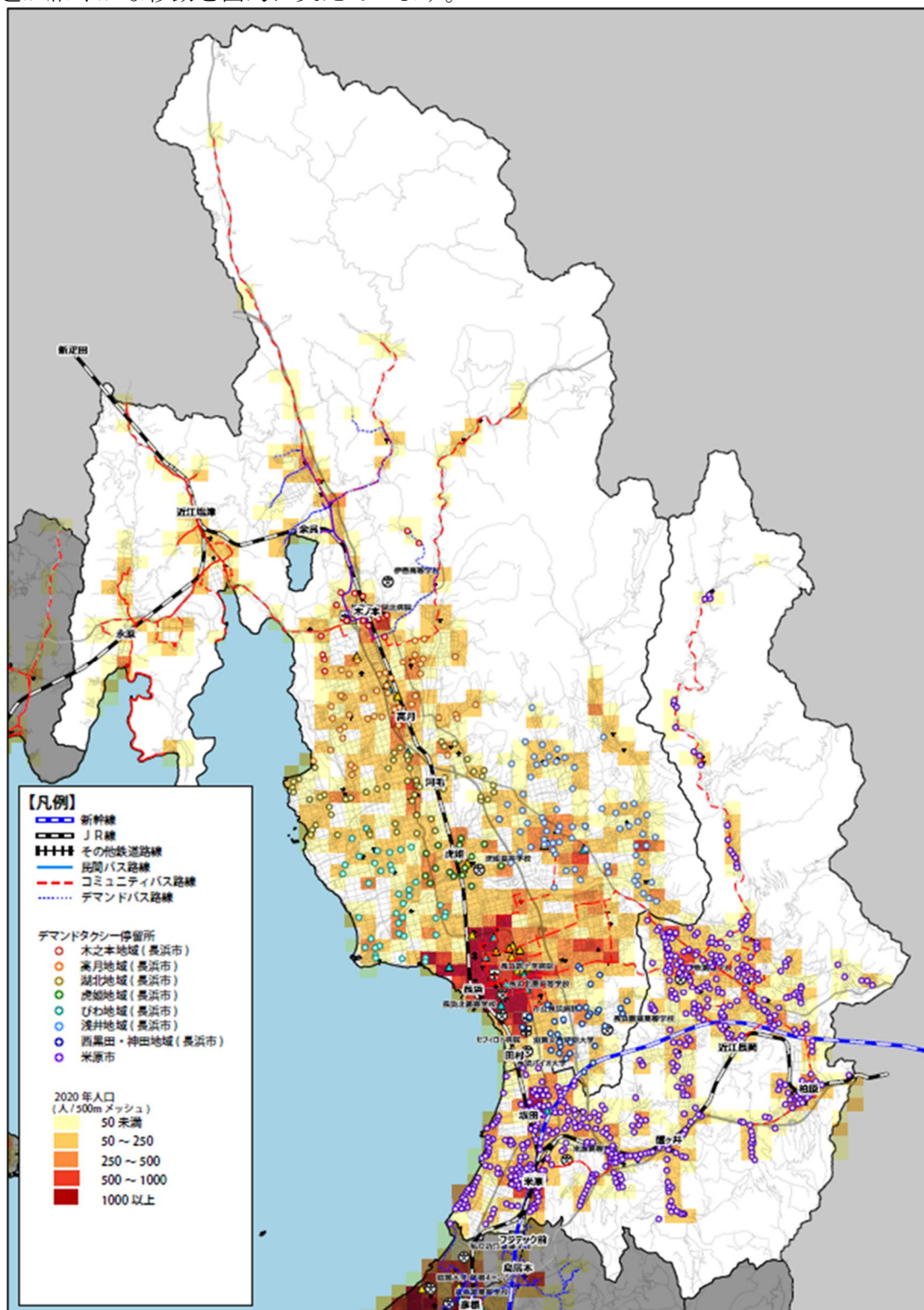


図 2.19 湖北地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖北地域を運行する地域交通の運行頻度は決して高くなく、移動の軸となる鉄道路線であっても、J R湖西線・J R北陸本線の平均的な運行頻度は1時間に1本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、2時間に1本、またはそれ以下の運行頻度の路線がほとんどを占めています。

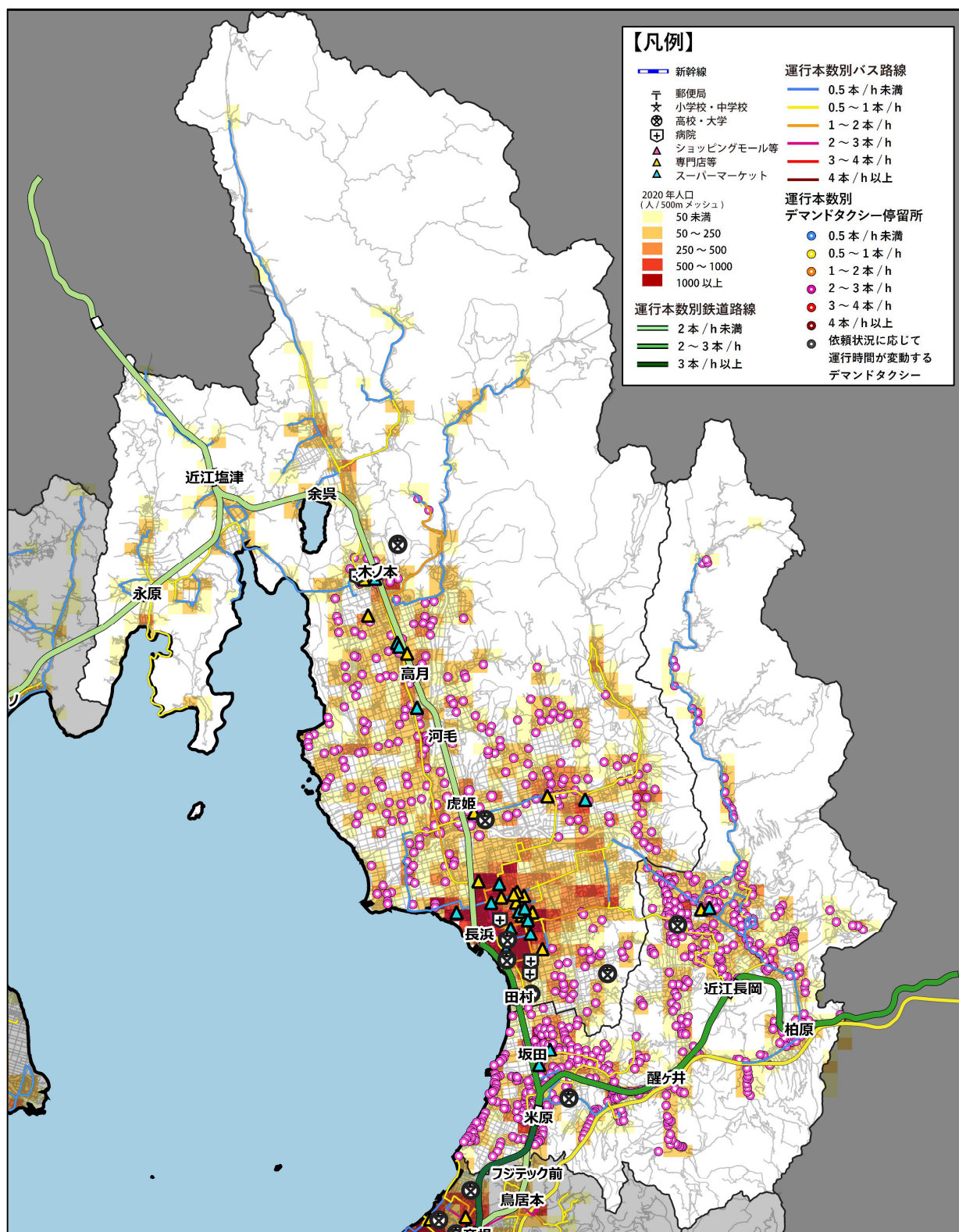


図 2.20 湖北地域における地域交通の運行頻度(平日)

特に夜間では、地域内の移動の軸である近江長岡線と米原多和田線がおおむね 20 時台まで運行があることを除けば、全てのバス路線が平日であっても 20 時までには運行を終了しており、18 時以前に運行を終了する路線も存在します。そのためほとんどの地域において、夜間の移動を地域交通で行う場合の選択肢はデマンド交通のみになります。

米原市のデマンド交通は 19 時半まで、長浜市のデマンド交通は 20 時までの運行ですが、乗車の 30 分前までに予約が必要であり、夜間の移動を自家用車や送迎に依存する状況にあります。

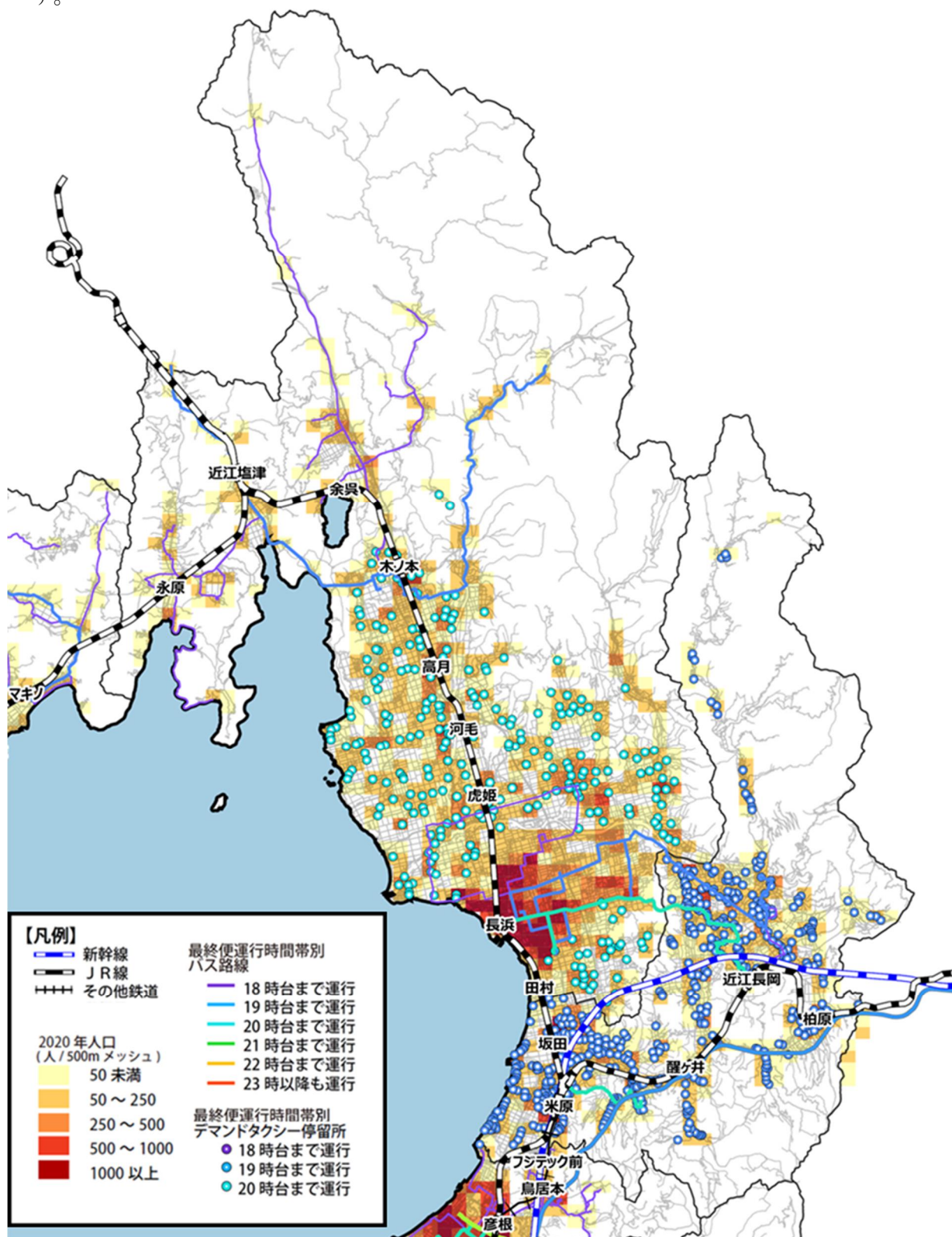


図 2.21 湖北地域における夜間の地域交通運行状況