

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

3.1 滋賀地域交通ビジョン

本計画の前段階として、滋賀県は県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、さまざまな社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指すことを目的とし、ビジョンを策定しました。

本節ではビジョンで整理した、滋賀県が目指す地域交通の姿や、滋賀県として保証すべきとした移動目的を再掲します。

3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿

鉄道、バス、タクシー等の公共交通は、何よりもまずは「安全に運行を継続」することが重要です。

その上で、滋賀の現状と交通をめぐる課題を踏まえ、将来の姿としては、自家用車利用を一定の前提としつつ、地域特性に応じた移動手段により、自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる、また自家用車を「使わない」という選択ができることが重要と考えます。また、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現に向け、広域拠点と地域拠点、また地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

ビジョンでは以上の考えのもと、2040 年代を見据え、目指す地域交通の姿を「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」と設定しました。



図 3.1 滋賀県が目指す地域交通の姿(滋賀地域交通ビジョンより)

3.1.2 全ての住民に保証すべき移動目的の設定

ビジョンでは、他都市事例や住民・市町の意向をもとに、全ての住民に保証すべき移動目的を、下図のとおり「通勤・通学」「通院・福祉」に設定しました。

これは、「通勤・通学」「通院・福祉」に求めるサービス水準は他目的と比較して高く、これらの移動ができるサービス水準を確保すれば、買物、観光等のその他の目的の移動は一定確保され得るという考え方によるものです。

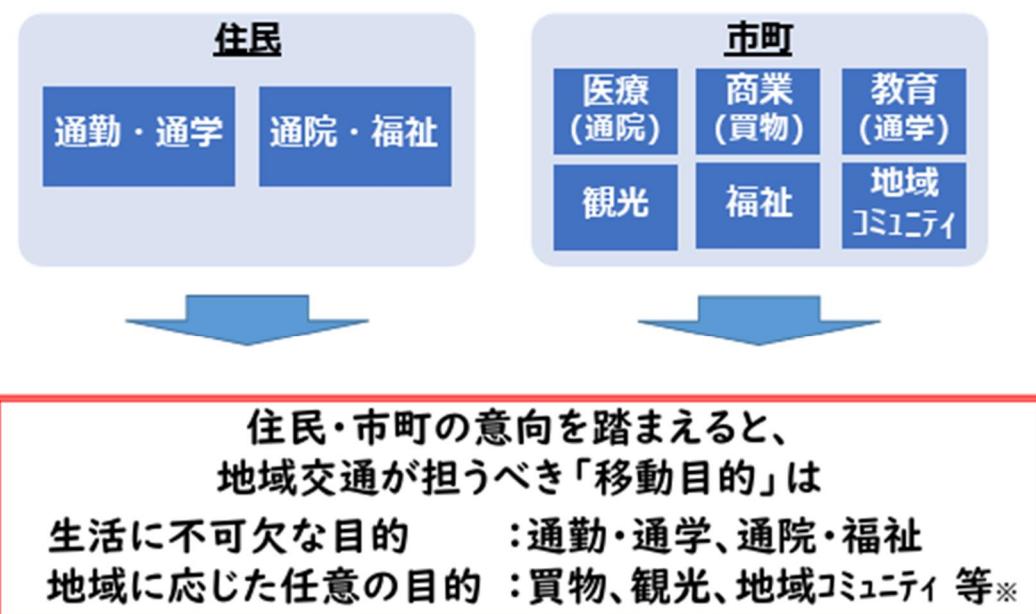


図 3.2 県域指標の設定(滋賀地域交通ビジョンより)

3.2 県民が考える望ましい暮らし

3.2.1 県民等との公論熟議

県民が望む暮らしについて把握し、それを実現するうえで必要な施策を検討するため、ワークショップ、フォーラム、お出かけトーク、滋賀地域交通活性化協議会を開催し、公論熟議を重ねました。

1) 第1回地域交通ワークショップ

第1回ワークショップでは、県民が望む暮らしを把握することを目的に、日々の移動にかかる困りごとやその解決のためのアイデア等について、県民とともに交通事業者と県・市町の職員が一緒になって議論しました。同じ県内でも地域によって暮らし方が異なり、移動の状況、課題も異なると考えられることから、県内を6地域に分けて実施しました。

また、建設的な議論となるよう、地域ごとに人の移動や地域交通の整備状況、主要な箇所へのアクセシビリティ評価、バスや鉄道の経営状況や将来の地域交通の維持・充実に追加で必要となる費用を賄う方法等について情報提供を行いました。

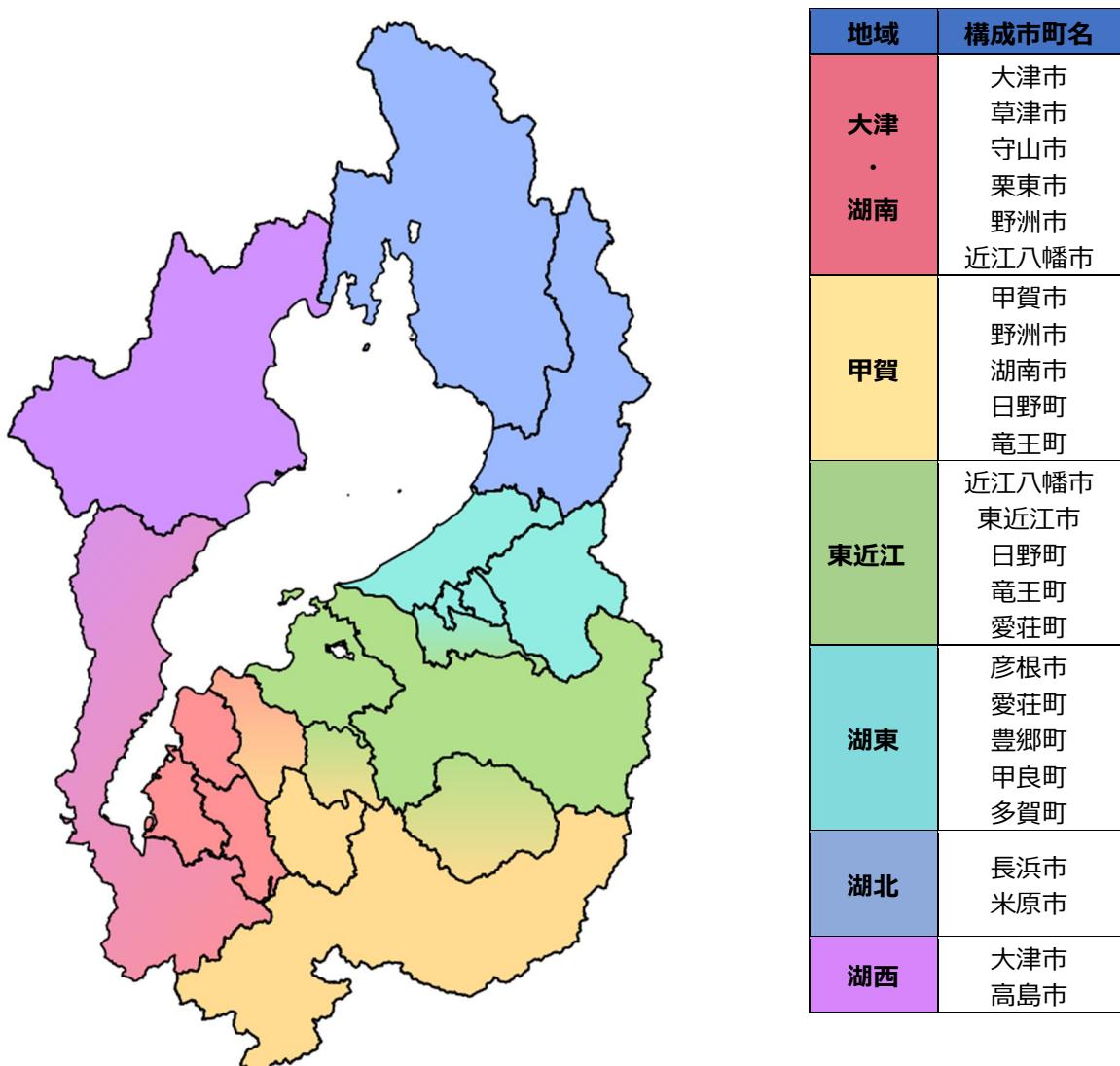


図 3.3 地域の区分図と構成市町

(1) 開催概要

第1回ワークショップは下記のとおり開催しました。

表 3.1 第1回ワークショップの開催概要と参加者数

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) 9:30~12:30	守山市役所	34人
甲賀	令和6年9月8日(日) 14:30~17:30	甲賀市役所	30人
東近江	令和6年9月7日(土) 9:30~12:30	八日市コミュニティセンター	30人
湖東	令和6年9月7日(土) 14:00~17:00	ビバシティ彦根	26人
湖北	令和6年7月13日(土) 9:30~12:30	米原市役所	35人
湖西	令和6年8月17日(土) 9:30~12:30	高島市観光物産プラザ	31人

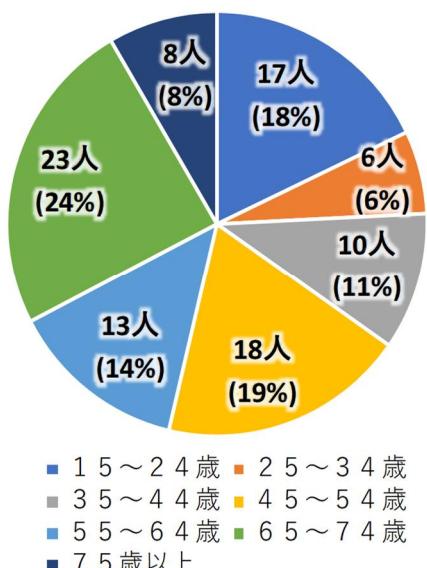


図 3.4 第1回ワークショップの様子(左:湖北地域 右:湖西地域)

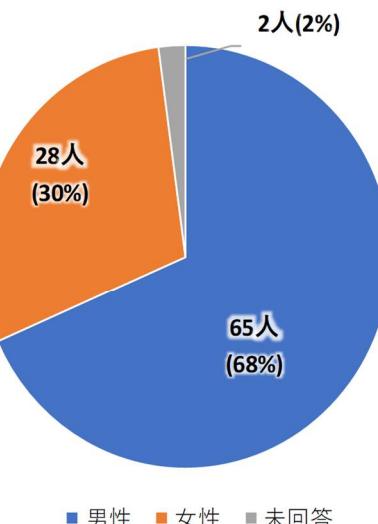
a) 参加者の属性

ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■年齢



■性別



■立場

- ・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
- ・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

図 3.5 第1回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第1回ワークショップは以下のとおり進行しました。

表 3.2 第1回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	ワークショップの位置づけについての説明
説明	各エリアのまちづくりと交通の現状についての説明
グループワーク 1	
質問 1	1週間に何日、出かけているか？
質問 2	どこへ、何のために、どのように移動をしているか？許容できる移動時間はどのくらいか？
質問 3	したくないのにせざるを得ない移動は？（例：家族の送迎）
質問 4	したいのに現在までできない移動は？（例：友だちと遊びに行く）
質問 5	もし制約がなければ、どこへ、何のために、どのように移動をしたいですか？
質問 6	移動がこうなったらいなあと思うことは？
情報提供 2	
「財源」に関する議論の論点を整理	
グループワーク 2	
議題	財源を含むギャップ（運行等についてのコスト縮減、運賃収入の増加、補助金等の増額など）をどう解消すればいいと思いますか？

(3) 実施結果

第1回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.3 第1回ワークショップ参加者の意見

	大津・湖南	甲賀	東近江	湖東	湖北	湖西
通勤・通学	ダイヤ改正で不便に/目的地によっては不便	工業団地近辺の交通渋滞/公共交通での通勤は現実的に不可能	帰りが遅くなると便がないため、バス通勤はできない	バスの始発では授業に間に合わない/多賀工業団地の渋滞が酷い	部活後の移動手段がない/通勤時間帯も本数が少なく不便	JR湖西線が運転見合わせになる度、堅田駅まで送迎が必要
通院・福祉	かかりつけ医の変更必要/大回りして通院/自宅までのサービス必要	通院しやすい地域へ転居余儀なく/交通手段さえあれば自力通院可能な人もいる	行く手段はあれど、帰る手段がない/有償ドライバーも不足している	シルバーパスの導入により高齢者の利用が大幅に増加	助け合い輸送は「知人に通院を知られたくない」という理由で嫌がる人がいる	タクシーでは運賃面から通院ができない/駅のバリアフリー化がされていない
買物	移動に交通費がかかりすぎるため断念/買物客は京阪神に流れている	公共交通の編成上軽視されているのでは/利用者増加のための運行経路が必要	デマンドタクシーの利用用途はほとんど買い物	ちょっとした食品の買い出しでも車が必要/彦根商店街に人が集まらない	バスの間隔が2時間以上空いており、買い物にも不便	家族の買い物に送迎が必要
自由目的	公営施設へのアクセスが確保されていない/運賃値下げ/些細な移動でも1日かかる	いつも終電や終バスを気にする/観光客に公共交通で移動してもらえるようにする観光導線の工夫があるとよい	運行ダイヤの都合上当日決まりに参加しづらい/駅利用の上で有料駐車場を使用する必要がある	目的地ありきの移動しかできない/学生は自家用車を持っていないため人数が集まっても遠出ができない	早いところでは18時にタクシー運行が終了する/カフェやキャンプ等公共交通で行きにくい場所がある	デマンドタクシーの存在を知らない/公共交通がよくわからない人が多くいる
その他	交通渋滞によりバス定時性が確保されず、利用者に影響あり	甲賀地域を経由しつつ京阪神と中京を繋ぐ電車があればよい	チョイソコひの利用に住民票が必要/金額面から公共交通が選択肢に入らない	20時にバスがなくなってしまう/京阪神からの電車が野洲駅で止まってしまう	デマンド交通が知られていない/自家用車を前提とする場面があっても良い	湖西線から琵琶湖線沿線に行く際は山科駅で乗り換えが必要/湖西線の頻繁な運行見合わせ

2) 第2回地域交通ワークショップ

第2回ワークショップでは、第1回ワークショップで出た意見も踏まえながら、3つの暮らしのシナリオを「地域交通が充実した暮らし（地域交通積極投資）」、「車と地域交通の両方を利用する暮らし（現状維持）」、「移動を市場原理にゆだねる暮らし（市場原理）」を提示し、それぞれのシナリオに必要となる施策の概算費用や効果・影響を示した上で、交通が充実したら暮らしがどのように変わらるのか、移動を支えるための費用や負担をどう考えるかなどについて議論しました。

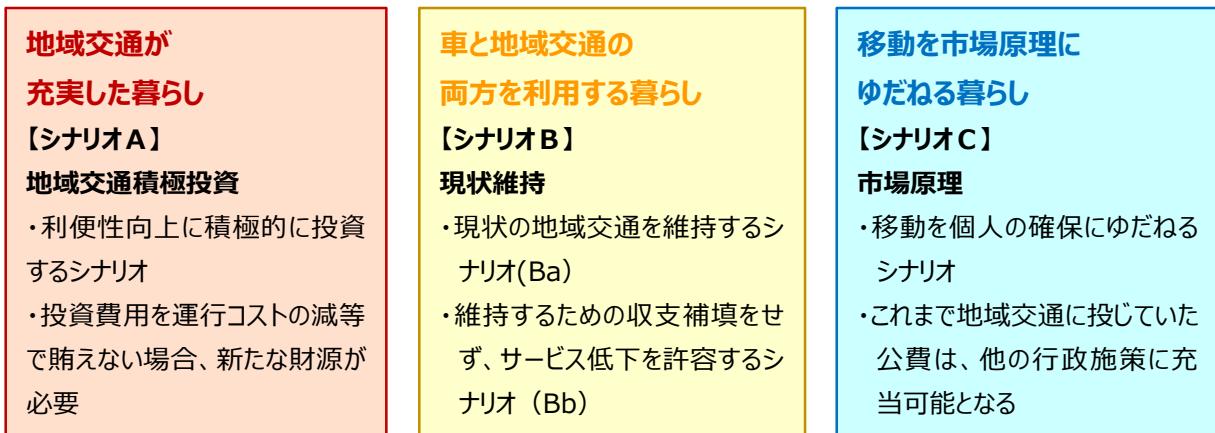


図 3.6 第2回ワークショップで使用した3つの将来シナリオ

(1) 開催概要

第2回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.4 第2回ワークショップの開催概要と参加者数

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



図 3.7 第2回ワークショップの様子(左:湖北地域 右:湖西地域)

a) 参加者の属性

ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

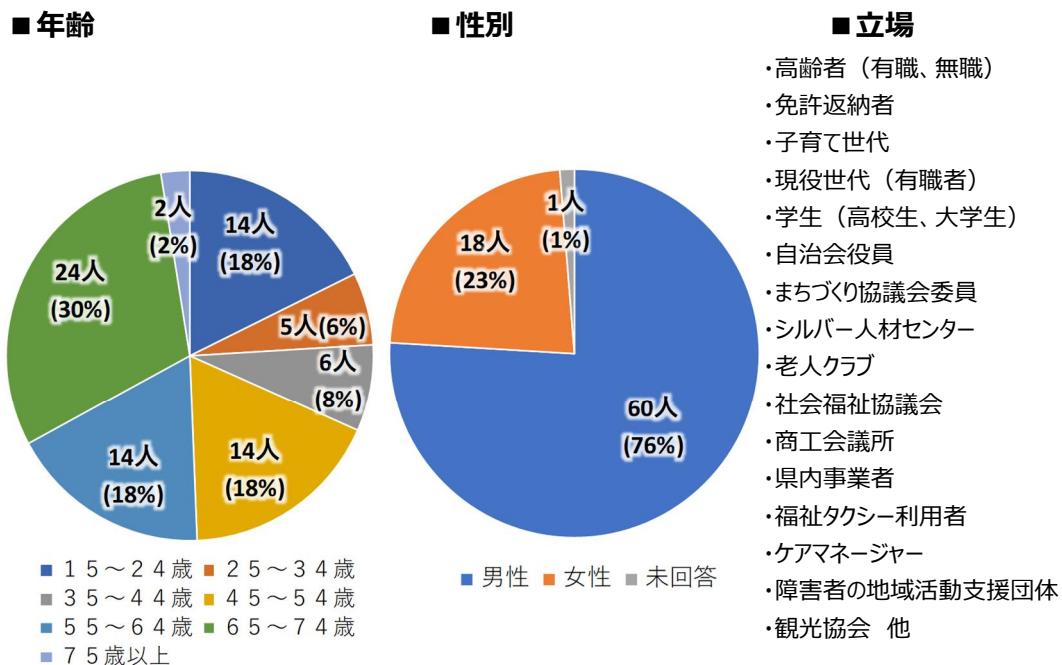


図 3.8 第2回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第2回ワークショップは以下のとおり進行しました。

表 3.5 第2回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	第1回ワークショップと第2回ワークショップのつながり
説明	3つのシナリオの違いと特徴、日々の暮らしの変化、概算事業費およびその影響を説明
グループワーク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？ (例：子ども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？ (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、分からぬこと・気になることはなにか？
グループワーク2	
議題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 どのような負担の形になれば納得できるのか？
議題2	公共交通に求める機能や意義は何か どのようなサービスの形がふさわしいと思うか？

(3) 実施結果

第2回ワークショップでは、以下の表のような意見が集まりました。

表 3.6 第2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	
交通に対する共通の意見		<p>【公共交通の考え方・必要性に関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 →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 ・まちづくり・コミュニティづくりと一体に考えるべき 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 移動できなければ転居する 移動することを通じたコミュニティづくりができる <p>【自家用車と公共交通の兼ね合いに関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転できる間は自家用車を使い続ける ・未成年者と免許返納者の移動手段の確保が課題 ・マイカーから公共交通への乗り換えが想起しにくい ・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 意見の例：高齢になつても使い続けられる <p>【より良い公共交通実現のための課題・アイデア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアを完全解禁すべき ・パリアフリーの推進/交通施策と福祉施策の役割分担と連携 ・見直しによる税制度や路線網の最適化 ・運転手不足の解消/自動運転の実証 					
負担に対する共通の意見		<p>【賛同】何らかの形態で負担してもよい</p> <p>【懸念】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>					
地域ごとの特色が出た意見	渋滞解消・公共交通の充実 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 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		

また、3つの暮らしのシナリオに対し、負担のあり方も含めどのくらい地域交通の充実を望むのかを参加者に投げかけ、その理由やメリット・デメリットなどについて議論しました。

その結果、シナリオBの「車と地域交通の両方を利用する暮らし」（現状維持）より、シナリオAの「地域交通が充実した暮らし」に寄ったレベルを望む声がやや多い結果となりました。

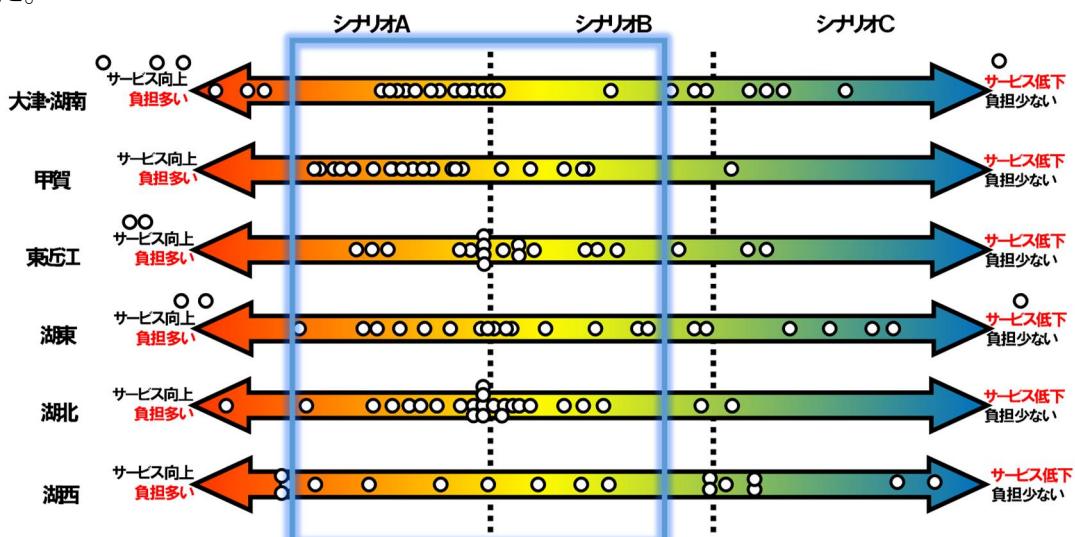


図 3.9 第2回ワークショップ参加者が望む暮らしのシナリオの分布状況

3) 地域交通フォーラム(2024年度開催)

県内6地域で実施したワークショップの結果を共有するとともに、これまでの取組結果から県全体として目指す暮らしの方向性を示し、目指す暮らしの実現のためにできることやその財源について議論しました。

(1) 開催概要

実施場所：イオンシネマ草津 スクリーン1 (滋賀県草津市新浜町300 イオンモール草津3階)

実施日時：令和6年2月15日（土）午後1時から3時まで

参加者数：350名超



図 3.10 第2回地域交通フォーラムの様子

(2) 実施内容

第2回地域交通フォーラムは以下のとおり進行しました。

表 3.7 第2回地域交通フォーラム実施内容

情報提供	
OP	企画趣旨説明、プログラム説明、Slido 使用方法説明
WS 結果発表	第1回、第2回地域交通ワークショップ実施概要の説明 ワークショップ結果をもとに作成された、各地域の将来シナリオの解説
説明	大野悠貴氏（バスぶら博士）による全国各地の公共交通に関する取組事例の説明 公共交通を利活用する意義についての説明
意見交換会	
議題1	WS結果、情報提供に対する意見
議題2	全体シナリオに対する意見
議題3	財源、負担についての意見
総括	
総括	グラフィック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の発表
講評	本イベントに対する県政、公共交通、WS参加者の視点から講評の発表



図 3.11 グラフィックレコーディングの成果物

「移動手段を現在よりも良い形で形成していく必要がある」という認識を多くの人が持っている

公共交通をより良くしていくうえで必要な費用について、
その財源と、負担の分担については、
賛否を含め多様な視点から様々な意見が集まつた
こちらに関しては今後も引き続き公論熟議を重ねていく

地域交通計画策定に向けた3つの方針

『移動手段の確保』 という大きな観念

県域・未来の大きな視点

市町では解決が難しい
大きな問題に取り組む

大切なのは「移動できる」こと。
公共交通ですべてをまかぬうという行政としての固定観念を捨て、徒歩や自転車等も含めた様々な交通手段を考慮して県民の移動を確保する。

現在のこと、個人のことには限らない、「将来」・「いつか」・「もしも」の時の移動の確保について、行政・民間問わず、考え合っていける形を考えていく。

身近な自治体が、その地域の住民とともに、市町ごと、あるいは学区ごとに公共交通の問題を取り組んでいく形が基本。それでも解決が難しいスケールの大きな問題に関しては、滋賀県が大きな自治体として解決を引き受ける。

図 3.12 第2回地域交通フォーラムの総括

表 3.8 第2回地域交通フォーラム参加者の意見

意見が多かった話題	
① ま ち づ く り に つ い て	<p>大型の集客施設が駅から離れすぎている。スーパーが住宅地の付近になく、そもそも自家用車がないと生活必需品すら買えない地域も増えたのではないか。</p> <p>土地価格の調整や敷地面積確保等、駅前に集客施設を集約する取組を実施すべき。</p> <p>市街地のスponジ化が進行している。住居を建設できる地域を行政で規制し、まちのコンパクト化を進めるべき。また、どこに住んでも便利であれば人口の集約が進まない。</p> <p>人口をまとめたい地域に人が集まるように、行政として提供するサービスレベルを調整すべき。</p> <p>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、交通量が多いという理由で安全面から自家用車を選択しがち。</p> <p>駅前であっても、バスの利用者や徒歩・自転車の利用者の利便性よりも、自家用車の利便性を優先した街並みになっている。郊外ではなく公共交通の付近に住みたくなるような、ウォーカブルな駅前づくりを進めるべき。</p> <p>公共交通の減便・廃線が続いているが、滋賀全体の人口は増加傾向にある。公共交通の利便性を確保することが、転入者の子世代の定住促進に繋がるのではないか。</p> <p>ひいては、公共交通に対する費用負担は、町を活性化するための投資でありインフラを維持するための必要経費といえるのではないか。</p>
② 公 共 交 通 に つ い て	<p>ほとんど同じ経路を複数のバス会社が運行していたり、なのに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。現在の人口分布と公共交通が噛み合っていないのではないか。</p> <p>負担が少ないことは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。</p> <p>実際は滋賀県の中でもかなりの範囲が公共交通で移動できるが、どの経路をどの程度の頻度で公共交通が運行しているかという情報にたどり着くための導線が不親切。「目的地に公共交通があるかわからないから」つい自家用車に頼ってしまう。</p> <p>地域ごとや市町ごとではなく、県全域の各公共交通の情報が一目でわかるよう、県内の全路線を可視化したマップを作成すれば利用の増加が見込めるのではないか。</p> <p>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。</p> <p>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の増加が見込めるのではないか。</p> <p>地下鉄直通に伴う運賃増により、京津線から利用客が離れ赤字になってしまったことからもわかるように、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のも、公共交通が選択されない理由となっている。</p> <p>増便・運賃の調整等により利便性を確保すれば自然と利用も増加する。</p>
③ 交 通 施 策 に つ い て	<p>公共交通が民間事業である以上、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
④ 税 施 策 に つ い て	<p>今までの大きな事業で失敗してきたため、県政自体への不信感がある。公会計や事業整理等による信用回復が必要。そもそも税負担自体を下げたほうが、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。</p> <p>駅前と郊外で住居費に差が生じるのは、移動も含めた生活利便性に差があるから当然のこと。公共交通が便利な場所に住むためのコストを払わない人のために、公共交通が発展した場所に住むためのコストを払っている人間まで費用負担しなければならないのはおかしい。</p> <p>原則、受益者負担で自由経済に委ねるべき。</p> <p>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。</p> <p>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するかを真剣に議論すべき。現状は議論が全体的にぼんやりしている。</p>

⑤ 負担と財源について	<p>名古屋市や京都市等の人口が密集した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。</p> <p>高齢化の進行を見据えて公共交通を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。</p> <p>渋滞対策として道路を便利にする工事を行うから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。</p> <p>また、自家用車に付加税をかけ、公共交通への転換を促しつつ予算を確保しても良いのではないか。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
⑥ 新しいサービスや仕組みについて	<p>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したところで意味があるのか。また、公共交通の一部として導入するなら、持続性も必要になり、責任の所在の明確化や収益性の確保が必須になるが、それはもうタクシーで良いのではないか。</p> <p>地域コミュニティ自体が人口減少・少子高齢化で存続の危機にある以上、地域社会でライドシェアは担えないのではないか。</p> <p>ライドシェアが解禁されたところで、そもそもドライバーのなり手がいない地域に、いきなりドライバーが増えることはない。</p> <p>ライドシェア解禁で問題が大きく解決することはないだろうが、大きな問題が発生したり、大きく負担が増えることもないように思う。</p> <p>税負担を増やすずに、選択肢を増やせて、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。</p> <p>滋賀県では LRT の計画が立ち消えてしまったが、同時期に計画が発足した栃木県宇都宮市では LRT が大成功している。</p> <p>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。</p>

4) 第3回地域交通ワークショップ

令和6年度の取組（第1回、第2回ワークショップ、フォーラム）により、地域毎の目指す暮らしを整理しました。これを踏まえ、第3回ワークショップでは、地域ごとの目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、より広い「県域目線」で地域交通について対話することで、地域交通を県民全体で支える機運の醸成、相互理解につなげることを目的に実施しました。

(1) 開催概要

第3回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.9 第3回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数
湖西	令和7年7月27日(日) 14:00～17:00	【大津会場】 なぎさのテラス	5人
大津・湖南		Hashing dinner	16人
甲賀			13人
東近江	令和7年8月2日(土) 14:10～17:00	【彦根会場】 アルプラザ彦根	13人
湖東		Cozy town cafe	10人
湖北			11人



図 3.13 第3回ワークショップの様子(左:彦根会場 右:大津会場)

a) 参加者の属性

ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

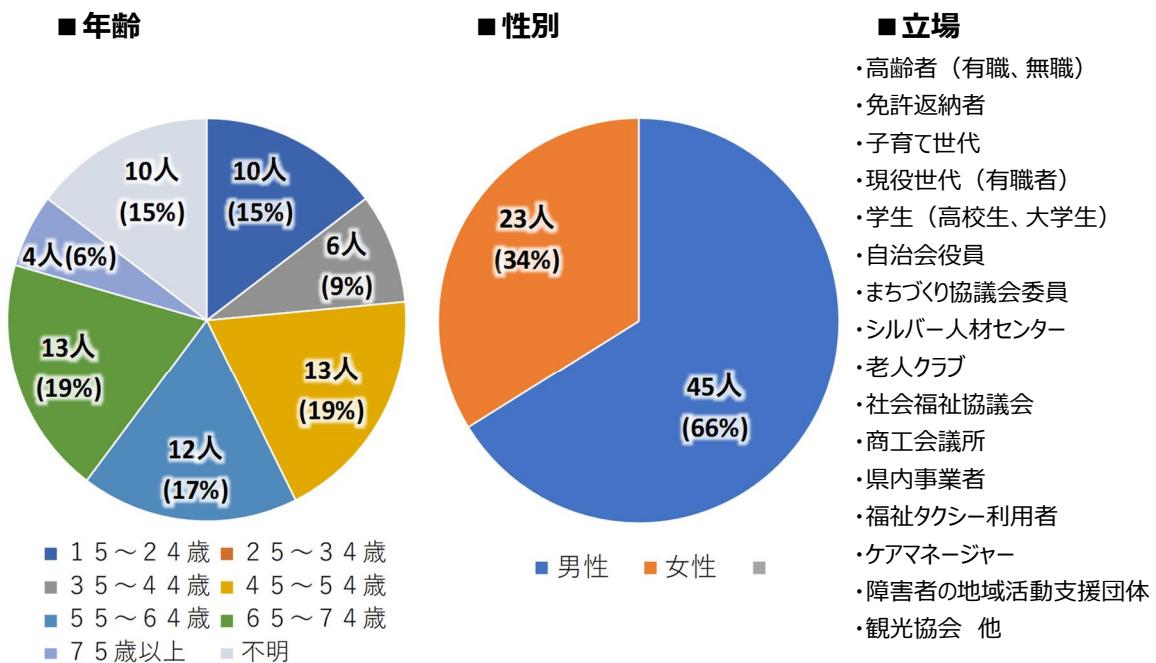


図 3.14 第3回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第3回ワークショップは、議論の視点を個人目線から県域目線での共有に高めるべく、他の地域の人や他の地域区分の方と対話を繰り返すことで議論を深めるワールドカフェ方式のワークショップを開催し、以下のとおり進行しました。

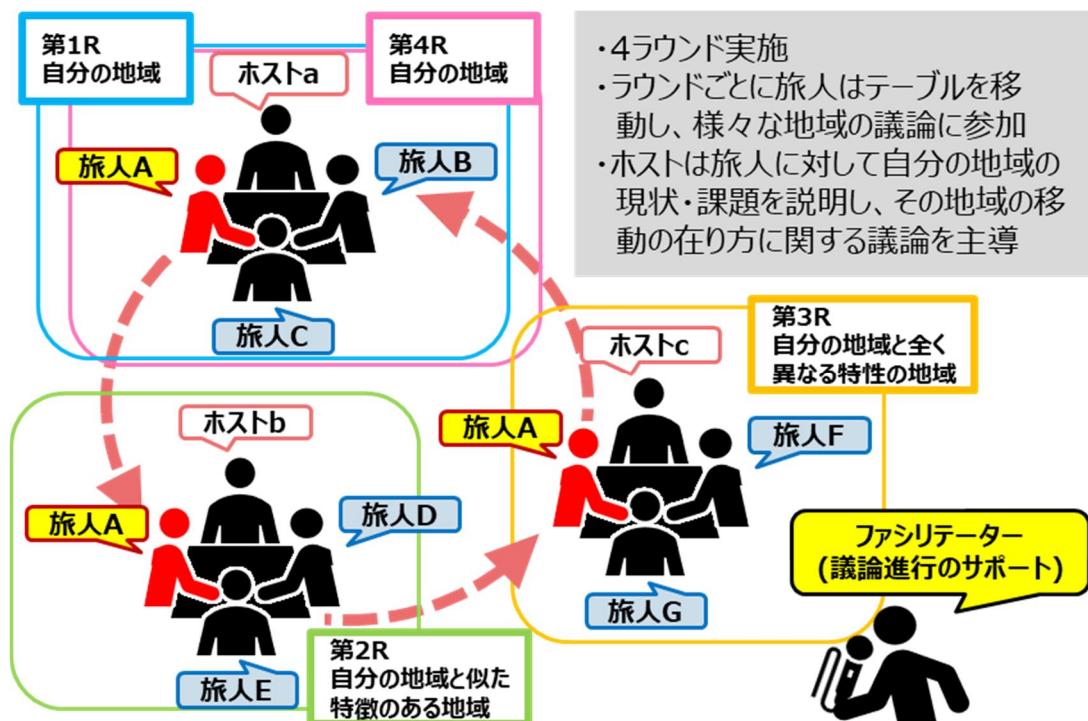


図 3.15 ワールドカフェ方式の概略図

表 3.10 第3回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	これまでの取組成果の説明、地域交通将来デザイン案の説明
説明	ワールドカフェの基本説明、本日のテーマ発表 ワールドカフェの進行方法とホストの役割説明
ワールドカフェ	
第1ラウンド	グループ内で対話
第2ラウンド	他地域同一区分のテーブルへ移動し対話
第3ラウンド	他地域他区分のテーブルへ移動し対話
第4ラウンド	元のグループで対話（気づきの共有）
発表	
発表	各グループの発表・共有
総括	ワークショップ全体の振り返り

(3) 実施結果

第3回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.11 第3回ワークショップ参加者の意見(地域別)

項目	地域を問わず 見られた意見	地域①	地域②	地域③
交通手段の 現状と課題	主な移動手段は自家用車 →通学・通勤手段の選択肢 としてバスは選びにくい タクシーは高額で利用をため らう人が多い デマンドタクシーは市町内の 利用に限られる バス運転士の不足	バス停は近いが利用は少な い バスの渋滞問題 若年層は積極的にライド シェアを利用 コンパクトシティの推進 あいのりタクシーはルートが あり最短距離ではない	公共交通手段の必要性を 感じていない バス停が遠いため利用しづ らい デマンドタクシー・ライドシェア は利用方法の認知が進ん でおらず使いにくい空気があ る	バス路線・本数が限られて おり、買い物・通院等時間 の定まらない外出では利用 しにくい バス停の設置間隔が広いた め、徒歩移動が困難な人 は利用を断念してしまう
要望	公共交通の利用促進運動 の強化 (割引券の配布、便利さの 周知など)	電車本数・車両の増加 駅前駐車場の拡大 低価格での送迎 待ち時間の過ごし方 (駅ビ ル・コンビニ等)	バス便・電車車両の増加 スクールバスの運用 デマンド交通に対する利用 制限の緩和 自転車利用者のモラル改 善	コミュニティバスの導入・拡 大 デマンド交通に対する規制 の緩和 ライドシェアや自動運転など 柔軟な仕組みづくり
負担への 意見	税負担増加への賛否	幹線系交通の充実に費用 を当てるべき 税金の用途や配分が適正 に行われているのかという疑 念	税金の用途や配分が適正 に行われているのかという疑 念	行政任せにしない自助努力 の必要性 費用配分や補助制度の見 直しが課題
その他・提案	ライドシェアの安全面への懸 念や、心理的抵抗感	施設による定期ルート運用 の提案	外出しなくても良い・合図で 止まる循環バスなど新しい 仕組みの構築 自家用車を交通手段として うまく使えないか LRTの実現	タクシー利用に対する補助 金の拡大 公共交通の定額化

表 3.12 第3回ワークショップ参加者の詳細な意見

問題意識	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では財源を確保するだけで上手くいくとは思えない。既存の地域交通の前提を疑うような広い視点が必要。 ・ 公共交通は移動だけではなくWell-beingのための大切な要素である。 ・ 気候変動などの環境問題の観点からも自家用車の利用を減らしていくべき。 ・ 多くの人にとっては、免許返納を考えた時が公共交通に目を向ける時。その時に選択される公共交通を目指すべき。 ・ それによって生じる困りごとは違えど、県内ではどの地域であろうと自家用車が無いと生活できないのは同じ。 ・ 自家用車に代わる交通手段が想像できない。 ・ どの地域も抱える問題や要望は似通っていると思った。地域性というよりは時勢が大切ではないか。 ・ 道路の新設に偏らず、既存の道路網でどのように交通を捌くか、運用を考えてほしい。 ・ 現状の公共交通を含めて維持するの非現実的ではないか。 ・ あらゆる面において、『どの程度』に着地させるのが難しい。 ・ 観光面も視野に入れて考えていく必要がある。京都へ訪れた観光客を、如何にして滋賀まで誘導するか、という観点も必要ではないか。
要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ WSがあぶり出された郊外部と都市部との違いを、全県的な方針でも明記するべき。また、このような議論の場を市町内でも設けるよう県として働きかけてほしい。 ・ それぞれの地域の特性にあわせた必要なサービスを届けてほしい。 ・ 交通に着目するのみならず、地域の活性化、一体感を向上させる施策が必要。 ・ 市町の枠を越えたデマンドタクシー、ライドシェアの運行
税負担への意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な地域交通の実現には費用負担が必要と感じた。 ・ 新たな税を導入するにしろしないにしろ、WS参加者だけでは周知と議論が不十分。もっと話し合いが必要。 ・ 著らしやすさの基準は人それぞれであり、曖昧な目標のためにこれ以上負担を増やすべきではない。 ・ 負担があるのなら、それに見合だけの納得感のある還元が必要。 ・ 交通を便利にするためには税の導入等、一定の負担増がついて回る。行政に頼る場面と自助のバランスが肝要 ・ 山間部と都市部等、居住する地域ごとで地域公共交通に対する考え方が大きく異なるが、どう分担していくべきか。 ・ 交通税には賛成だが、負担増で新たに実施できる施策にはどれだけの効果があるのかも知りたい。 ・ 人口減少や少子化が避けられない以上、税負担増による事業の拡充ではなく、不要な事業の削減から考えるべき。 ・ 持続可能な地域交通の実現のためには、減税によって企業誘致をし、他府県から人を呼び込む必要がある。
参加して良かった点	<ul style="list-style-type: none"> ・ さまざまな地域の取組み、課題、仕組みを知る事が出来た。持ち帰って共有していきたい。 ・ 話し合うことで、様々な見方や側面を知ることが出来て良い学びを得た。行政に頼った考えでは無く、自分たちの生活で何が必要かを考えさせられた。 ・ 全国のロールモデルになるべく、知恵を出し合い協力してより良い未来を実現したい。 ・ 税の負担の大きさがよく分かっていなかつたが、その重みや重要性、未来に目を向ける必要性を理解できた。 ・ 他地域の好事例を参考に自らのフィールドでの取り組みをすすめていきたい。

5) お出かけトーク

滋賀県の今後を担う若い世代や、今後増加が見込まれる高齢者の意見を収集し施策に反映するための取組として、お出かけトークを開催しました。

(1) 開催概要

a) すまいる・あくしょんフェスタ 2025(第1回)

実施場所：守山市民ホール

実施日時：令和7年8月11日（月・祝）10時～15時

参加者数：54名

b) 滋賀けんせつみらいフェスタ 2025(第2回)

実施場所：滋賀県希望が丘文化公園

実施日時：令和7年9月20日（土）10時～15時

参加者数：158名

c) 第34回滋賀県高齢者大会(第3回)

実施場所：大津市生涯学習センター

実施日時：令和7年11月21日（金）13時30分～16時

参加者数：24名

(2) 実施内容

イベント参加者に、令和6年度に実施したワークショップで出た意見のうち、自身の考えに近い意見、共感できる意見に投票（複数回答可）していただきました。

あなたの考えに近い意見・共感できる意見にシールをつけてください

SHIGA
SMART
ACCESS
2040

《令和6年度に実施したワークショップで出た意見》

① 自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい。

② まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき。

③ 本数が少ない、運行終了が早いため公共交通を使えない。

④ 運賃が高く、公共交通が選択肢に入らない。

⑤ JR線は絶対に残すべき移動手段。

⑥ 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要。

⑦ 家族の買い物、駅や学校・塾等への送迎が負担。

⑧ ライドシェアの完全解禁で選択肢を増やすべき。

⑨ 自動運転の導入に期待している。

⑩ 現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない。

⑪暮らし가よくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい。

図 3.16 使用した投票台紙

(3) 実施結果

若い世代を対象にしたイベントにおいて実施した第1回および第2回お出かけトークでの投票結果は以下の図のとおりでした。

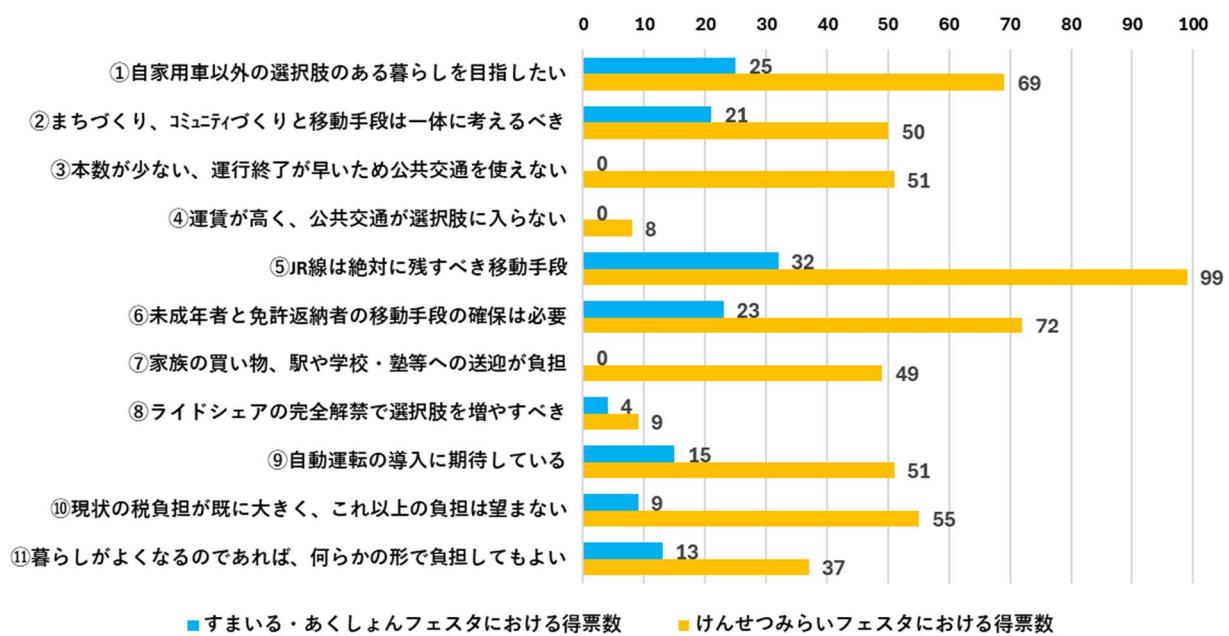


図 3.17 お出かけトークにおける意見投票結果(第1回、第2回)

共感の多かった上位の意見は、どちらのお出かけトークでも共通しており、以下のとおりでした。

⑤ JR線は絶対に残すべき移動手段

すまいる・あくしょんフェスタ 32 票 (1 位)

滋賀けんせつみらいフェスタ 99 票 (1 位)

⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要

すまいる・あくしょんフェスタ 23 票 (3 位)

滋賀けんせつみらいフェスタ 72 票 (2 位)

①自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい

すまいる・あくしょんフェスタ 25 票 (2 位)

滋賀けんせつみらいフェスタ 69 票 (3 位)

また、負担に対する意見として、

⑩現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない

⑪暮らしがよくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい

以上2種類の選択肢がありました、投票数に大きな差はなく、負担に対する意見は二分する結果になりました。



図 3.18 第1回および第2回お出かけトークの様子
(左: 第1回、右: 第2回)

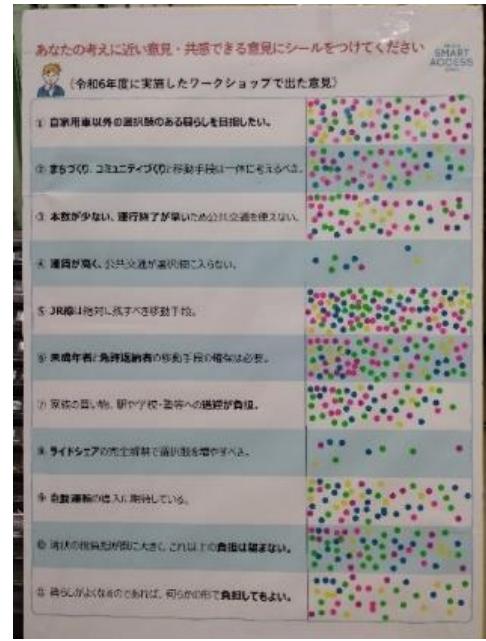


図 3.19 投票結果(第2回)

高齢者を対象にしたイベントにおいて実施した第3回お出かけトークでは、県から地域交通の現状や将来に向けての取組等について説明後、参加者の方に共感できる項目に投票してもらうとともに、その理由を発表していただきました。

投票結果は以下の図のとおりでした。

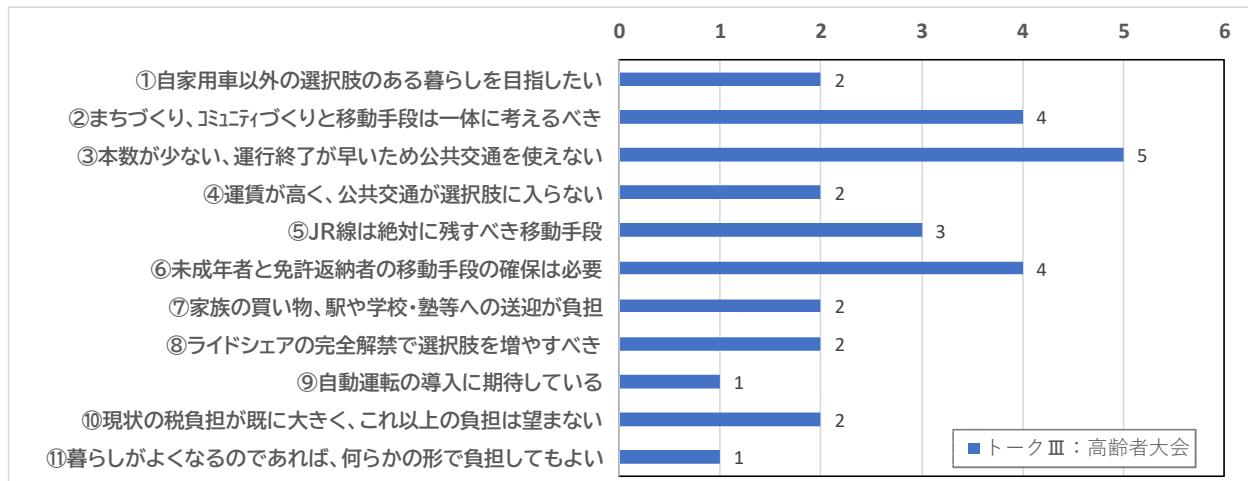


図 3.20 お出かけトークにおける意見投票結果(第3回)

共感の多かった意見は、上位から、③本数が少ない、運行終了が早いため公共交通を使えない、②まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき、⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要、の順でした。

③については、行きの手段はあっても帰りの手段がなく、公共交通が選択肢から外れること、②については、行きたいところにバスが走っていないため、実際のコミュニティにあわせて路線を考えるべきだというご意見、⑥については、③や②のような状況で免許証を返納するとどこにも行けなくなるといった意見が理由として挙げられたなど、公共交通の利便性に関する話題が主でした。



図 3.21 お出かけトークの様子(第3回)

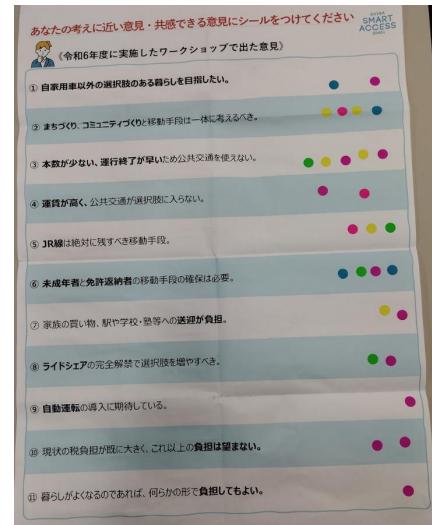


図 3.22 投票結果 (第3回)

6) 滋賀地域交通活性化協議会

滋賀地域交通計画策定に向けた議論を行うため、有識者、交通事業者、行政関係者、地域交通利用者を構成員とする協議会を以下のとおり開催しました。

(1) 開催概要

a) 第1回滋賀地域交通活性化協議会(立ち上げ)

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和6年3月27日(水) 午前10時から12時まで

議 題：1 滋賀地域交通活性化協議会設置要綱(案)について

2 会長、副会長および監事の選任について

3 関係規程の整備について

4 令和6年度予算(案)および事業計画(案)について

5 滋賀地域交通計画策定の方針(案)について

6 その他

b) 第2回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和6年11月8日(金) 午前10時から11時半まで

議 題：1 第1回地域交通ワークショップについて

2 第2回地域交通ワークショップについて

3 今後のスケジュールについて

4 その他

c) 第3回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和7年3月25日(月) 午前10時から11時半まで

議 題：1 滋賀地域交通計画骨子(案)について

2 令和6年度事業報告および令和6年決算見込みについて

3 令和7年度予算(案)および事業計画(案)について

4 その他

d) 第4回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県危機管理センター1階 プレスセンター

実施日時：令和7年10月24日(金) 午前9時半から11時半まで

議 題：1 今年度のスケジュールについて

2 県民等との対話状況について

3 将来デザインと施策たき台について

4 未来アイデア会議地域交通フォーラムについて

5. その他

3.2.2 住民の認識する6地域の交通の課題と、それに対する意見

本章で紹介した、公論熟議を目的とした取組の結果から、6地域ごとに以下のような意見の傾向が見られました。

滋賀県内6地域が抱える課題・意見 (R6 WS結果)

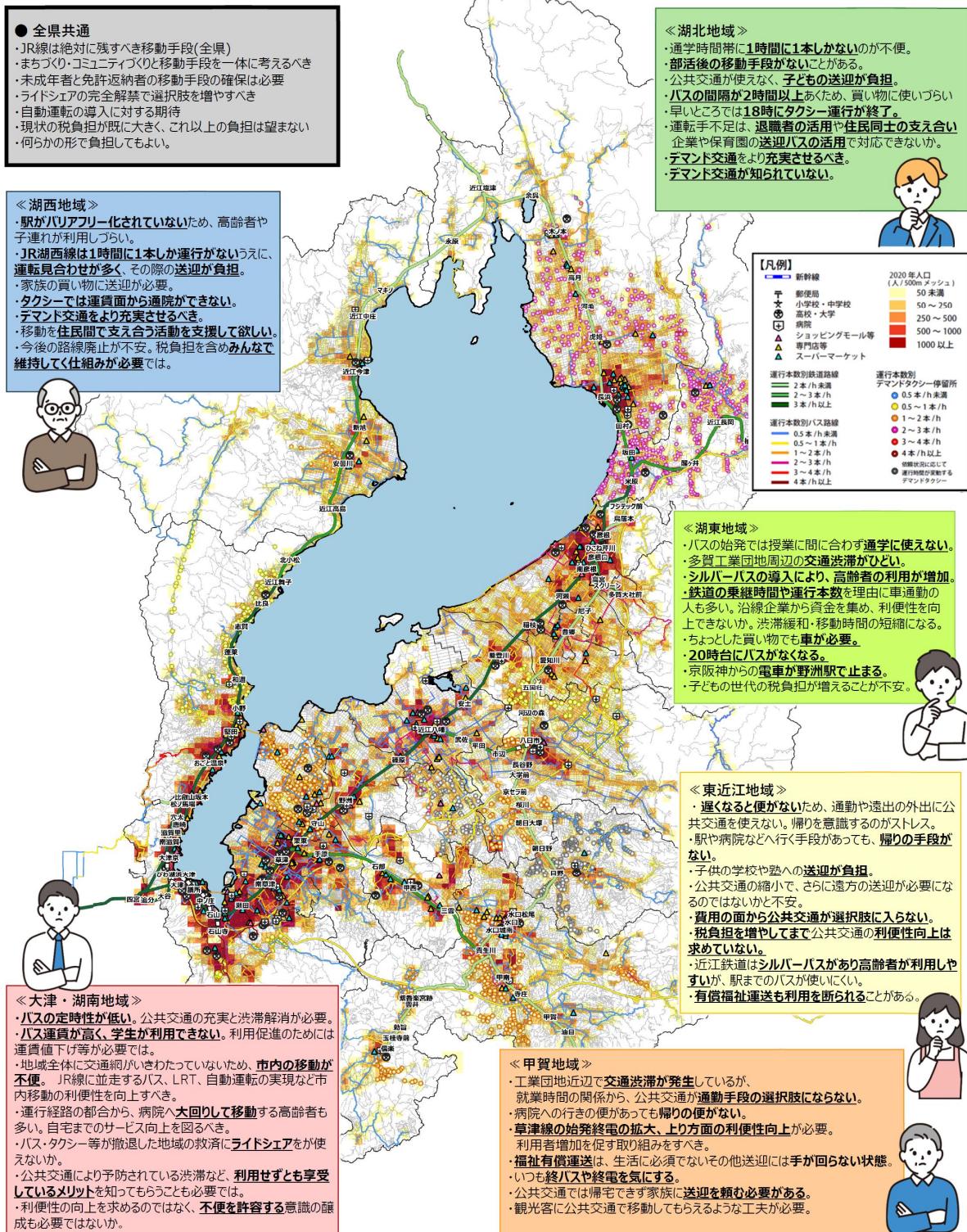


図 3.23 ワークショップ結果からみる各地域に対する意見と課題

3.3 滋賀県が目指す暮らしと、それを実現するための交通の将来像

3.3.1 滋賀県が目指す暮らし

3.2までに記載した意見をもとに、滋賀県が目指す地域交通の将来像を以下に定めます。

地域の状況に応じた「暮らしの姿」を検討するため、人口密度、人流の状況、市町のまちづくりの方向性等を総合的に勘案し、滋賀県を3つの地域区分に分類しました。

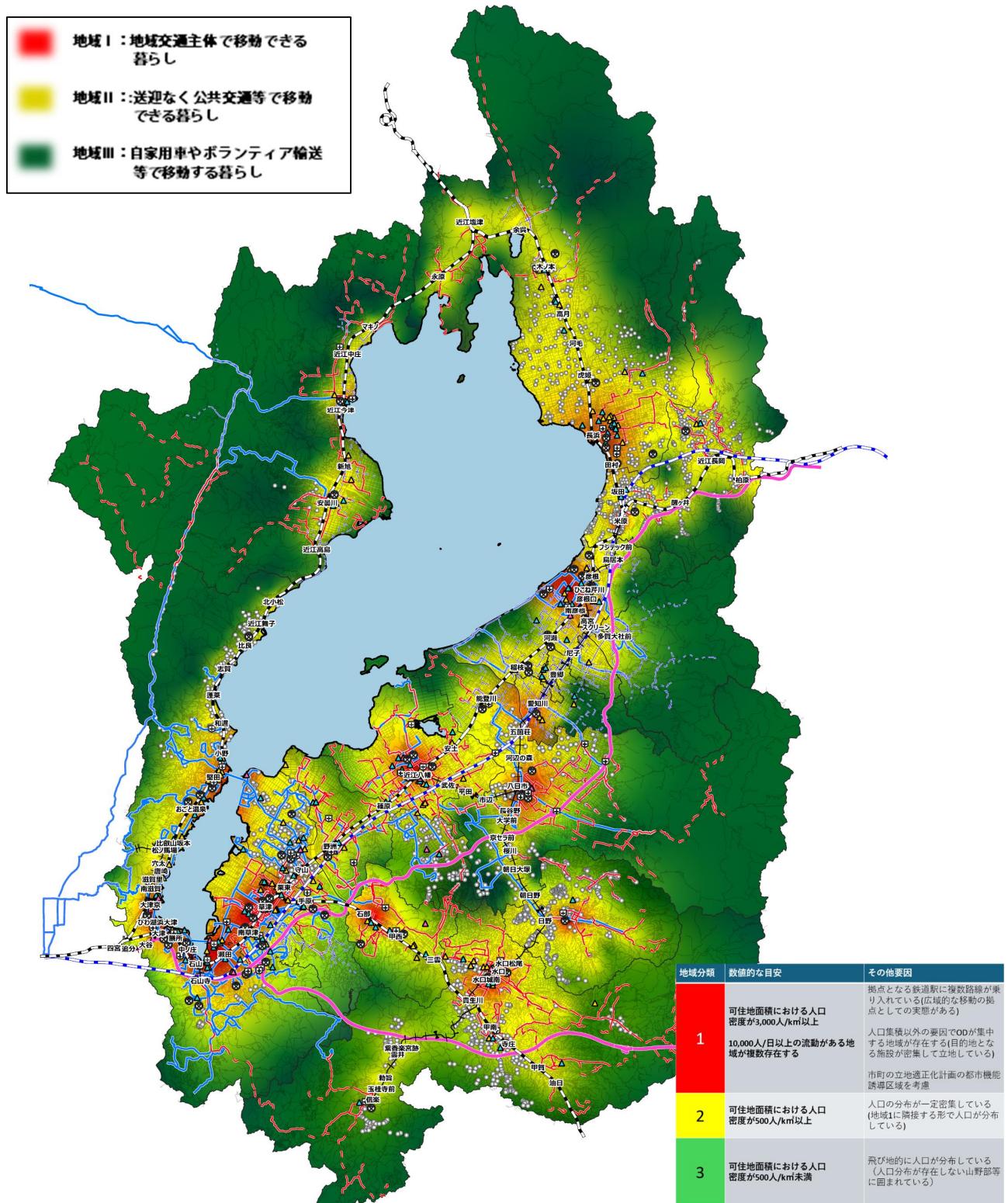
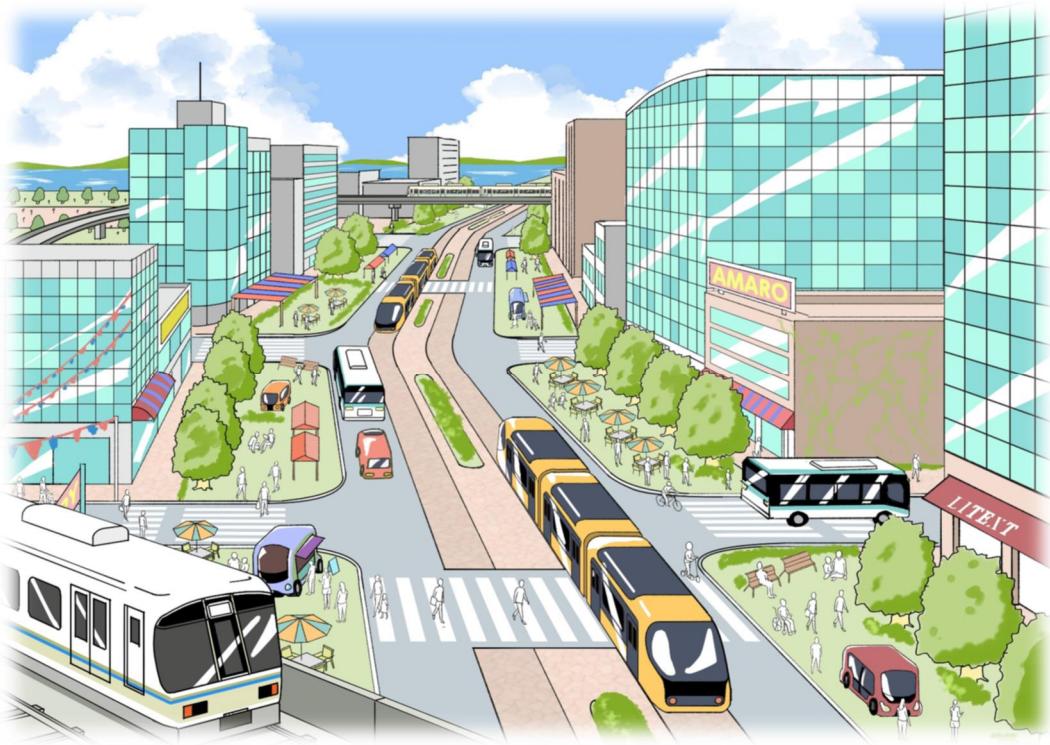


図 3.24 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図



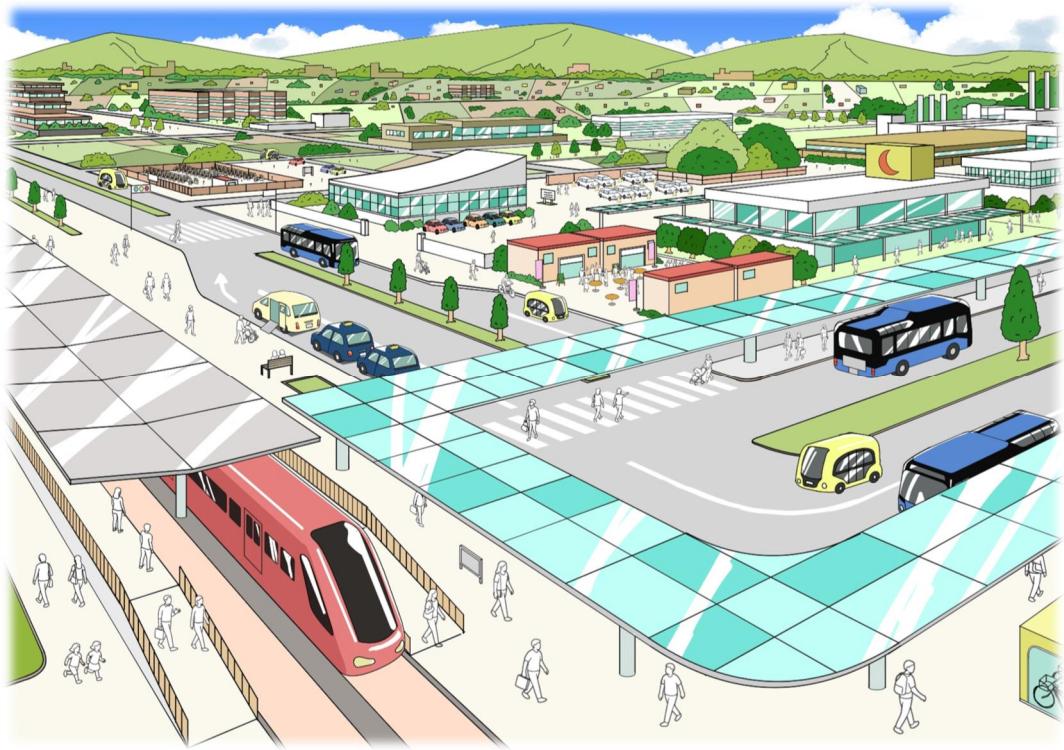
【地域Iの目指す将来像】

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、地域交通中心
- ・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Iに分類される地域の現状と課題

- ・ 交通渋滞が深刻。また、渋滞に伴い電車を除く地域交通の定時性が低下
- ・ 地域交通が充足していることが知られていない
- ・ 公共施設、集客施設が分散しており、路線も細切れであるため周遊が難しい



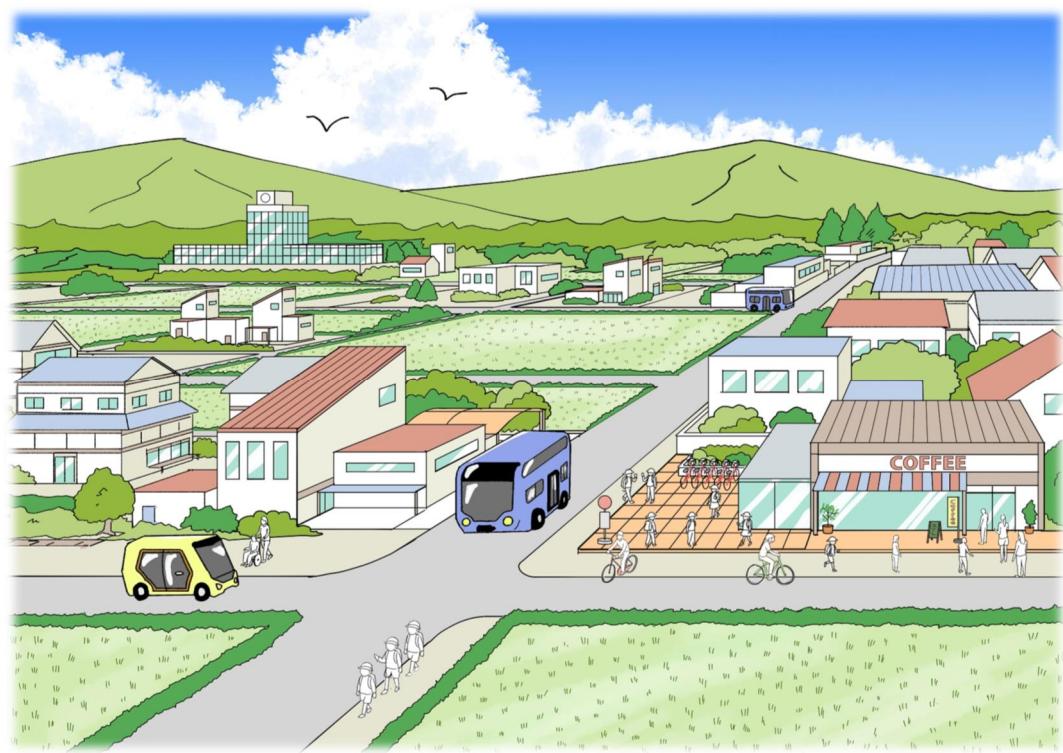
【地域Ⅱの目指す将来像】

送迎なく地域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
- ・タクシーやデマンド交通の車両が増えて、待ち時間が減少
- ・地域交通の利用が多い地域は、利便性の高いバス路線が運行されている

地域Ⅱに分類される地域の現状と課題

- ・工業団地等企業集積地の近辺において交通渋滞が発生
- ・自家用車利用の意識が強く、地域交通への転換が選択されない
- ・家族の通勤通学、私用のための送迎が負担



【地域IIIの目指す将来像】

地域の状況に適した手段で移動する暮らし

- ・主な移動手段は自家用車だが、自家用車が運転できない人にも、移動手段が確保されている
- ・地域のボランティア輸送、デマンド交通など様々な手段の活用や、自動運転などの最新技術の実証等、移動手段確保に向けた挑戦が行われている
- ・交通軸となる鉄道、バス路線は適切に維持されている

地域IIIに分類される地域の現状と課題

- ・自家用車の運転が難しくなった人が生活利便性の高い地域へ流出している
- ・路線網が脆弱、運行間隔が広い、始発時刻が遅く最終時刻が早いなどの理由から
地域交通が選択肢にならない
- ・高齢化が進行し、停留所まで徒歩で移動することが難しい層が増加
- ・住民間での移動支援活動が実施されている地域もあるが、ノウハウの共有や行政からの支援が不足している

3.3.2 目指す暮らしの実現に向けた 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン(交通軸)」

先に定めた暮らしの姿を実現するため、地域の移動の軸となる鉄道・バス路線については、特にサービス水準の確保が必要です。そこで、交通軸およびその目指すサービスレベルを以下のとおり定め、市町、交通事業者と共有することで、将来的な実現を目指します。

1) 交通軸の基本方針

県外および県内他地域との間の移動手段として、交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加につなげます。

2) 目指すサービスレベル

(1) 鉄道軸 ※特急および新幹線を除く

a) JR線

- 朝の通勤通学時間帯で 1 時間に 2 本以上の運行
- コロナ禍以前のダイヤレベルへの回復
- 草津線(貴生川駅以東)・北陸本線(長浜駅以北)・湖西線(近江今津駅以北)において、昼間時間帯で 1 時間に 2 本以上の運行

b) 京阪大津線

- 京津線：現在の運行状況を維持
- 石山坂本線：現在の運行状況を維持

c) 近江鉄道線

- 近江鉄道本線において、昼間時間帯で 1 時間に 2 本以上の運行
- 八日市線において、終日 1 時間に 4 本以上の運行
- 多賀線において、現在の運行状況を維持

d) 信楽高原鐵道線

- 現在の運行状況を維持

(2) バス軸

- 接続する鉄道の運行ダイヤに合わせた運行

(3) 交通結節点

- 交通軸と交通網のシームレスな接続

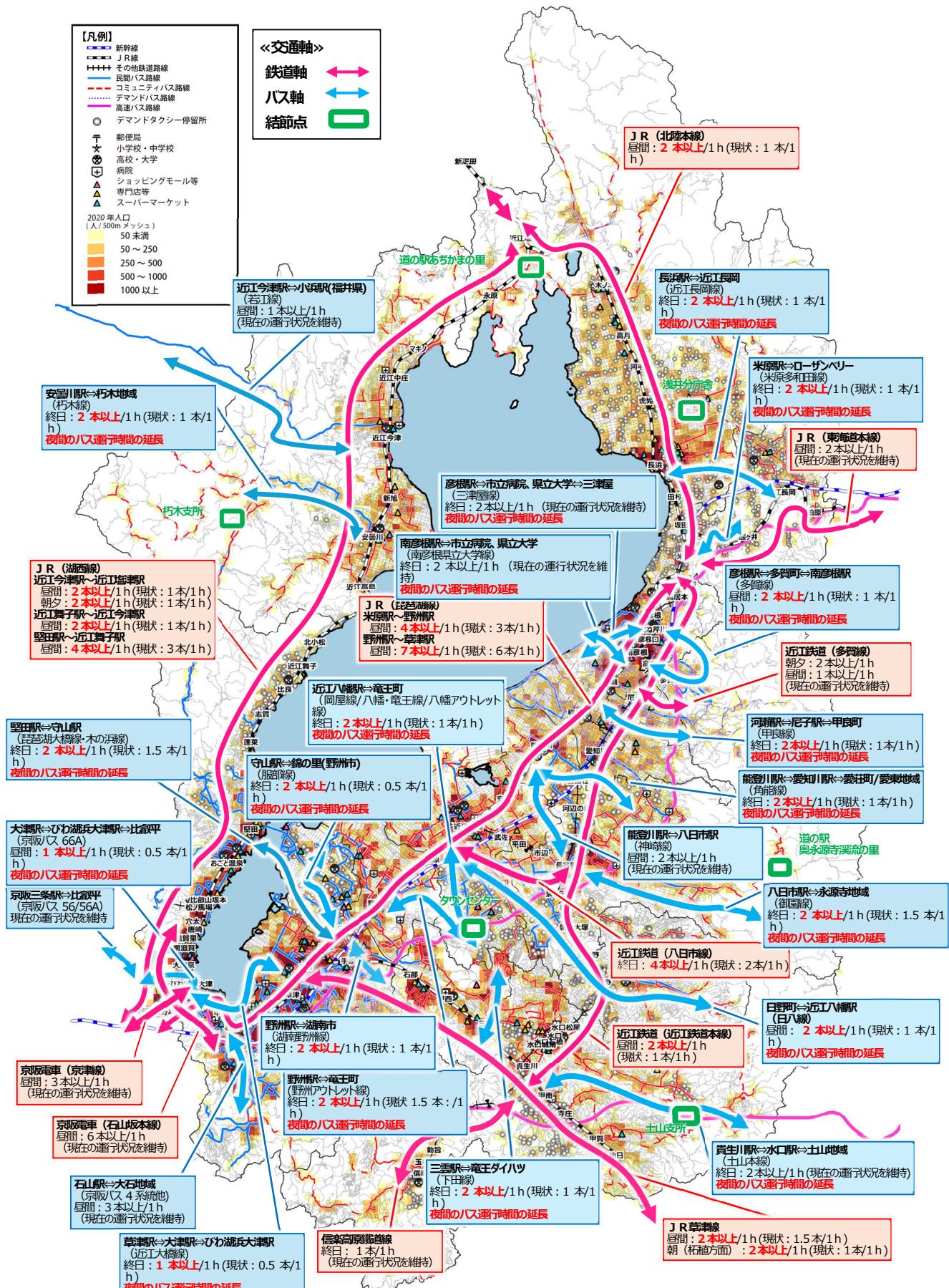


図 3.25 地域交通「将来デザイン」[交通軸]

表 3.13 鉄道軸運行本数一覧

鉄道軸一覧				始発		最終		通勤通学時間帯 (6~9・17~20 時)			昼間時間帯(9~17 時)		
				発着駅①の出発時刻	発着駅②の出発時刻	発着駅①の出発時刻	発着駅②の出発時刻	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)	※うち新快速	※うち新快速
運行元	路線	区間		発着駅①の出発時刻	発着駅②の出発時刻	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)	※うち新快速	※うち新快速	※うち新快速	※うち新快速
J R	東海道線	米原	柏原 (関ヶ原)	6:06	5:43	23:09	23:45	2.0	-	2.0	-	2.0	2.0
J R	琵琶湖線	大津 (京都)	草津	5:41	4:57	0:27	23:49	8.8	3.8	8.8	3.8	7.0	3.0
J R	琵琶湖線	草津	野洲	5:56	4:46	0:43	23:34	7.8	3.4	7.8	3.4	7.0	3.0
J R	琵琶湖線	野洲	米原	6:05	4:59	0:12	23:01	5.5	2.1	5.5	2.1	4.0	2.0
J R	北陸本線	米原	長浜	5:41	6:00	23:32	22:48	2.6	1.5	2.6	1.5	2.0	-
J R	北陸本線	長浜	近江塩津 (敦賀)	5:50	5:37	23:18	22:25	1.8	0.7	1.8	0.7	1.0	-
J R	草津線	草津	貴生川	5:29	5:26	23:34	23:19	2.4	-	2.4	-	2.0	-
J R	草津線	貴生川	油日 (柘植)	5:54	5:47	23:32	23:06	2.0	-	1.8	-	2.0	-
J R	湖西線	大津京 (京都)	堅田	6:02	5:34	23:56	23:33	4.0	0.0	4.0	0.0	4.0	1.0
J R	湖西線	堅田	近江舞子	6:14	5:18	0:09	23:17	4.0	0.0	3.7	0.0	4.0	1.0
J R	湖西線	近江舞子	近江塩津	8:51	6:14	21:57	21:59	2.0	0.0	1.5	0.0	2.0	1.0
京阪電鉄	京津線	大谷 (御陵)	びわ湖 浜大津	5:16	5:10	23:30	23:45	3.4	-	3.4	-	3.1	-
京阪電鉄	石山坂 本線	石山寺	坂本 比叡山口	5:30	5:02	23:44	23:04	7.2	-	7.2	-	6.0	-
近江鉄道	本線	貴生川	米原	6:11	6:00	21:32	21:59	2.0	-	1.8	-	2.0	-
近江鉄道	八日市線	近江八幡	八日市	6:14	5:33	23:30	23:02	4.0	-	2.3	-	4.0	-
近江鉄道	多賀線	高宮	多賀大社前	5:54	6:07	23:06	22:20	2.2	-	2.2	-	1.5	-
信楽高原 鐵道	本線	信楽	貴生川	6:10	6:50	22:08	22:41	1.0	-	1.0	-	1.0	-

令和7年4月1日時点

表 3.14 バス軸運行本数一覧

バス軸一覧				始発		最終		通勤通学時間帯		昼間時間帯	
				発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	目標運行頻度	現状運行頻度	目標運行頻度	現状運行頻度
地域	路線	区間		発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	発着地①の出発時刻	発着地②の出発時刻	(本/時)	(本/時)	(本/時)	(本/時)
		発着地①	発着地②								
湖北	近江長岡線	長浜駅	近江長岡	6:55	6:15	19:27	20:00	2.0	1.1	2.0	0.8
湖北	米原多和田線	米原駅	ローザンベリー多和田	7:40	8:00	19:00	19:30	2.0	0.6	2.0	0.8
湖東	三津屋線 (市立病院、県立大学経由)	彦根駅	三津屋	6:36	6:00	20:27	19:55	2.5	2.5	2.3	2.3
湖東	南彦根県立大学線	南彦根駅	市立病院、県立大学	6:36	6:00	20:27	19:55	2.3	2.3	2.0	2.0
湖東	多賀線 (多賀町経由)	彦根駅	南彦根駅	8:50	7:34	20:00	19:40	2.0	1.9	2.0	1.1
湖東	甲良線 (尼子駅経由)	河瀬駅	甲良町	7:13	6:55	19:45	19:19	2.0	1.8	2.0	1.4
東近江	角能線 (愛知川駅経由)	能登川駅	愛莊町	7:09	6:17	19:20	19:14	2.0	0.9	2.0	1.0
東近江	神崎線	能登川駅	八日市駅	6:27	5:57	21:51	21:20	2.3	2.3	2.0	1.9
東近江	御園線	八日市駅	永源寺地域	6:53	6:12	20:10	20:26	2.3	2.3	2.1	2.1
東近江	日八線	日野町	近江八幡駅	6:38	7:00	20:14	21:01	2.3	2.3	2.0	1.2
東近江	岡屋線	近江八幡駅	竜王町	6:50	6:08	21:00	19:55	2.0	1.8	2.0	1.7
東近江	八幡アウトレット線	近江八幡駅	竜王町	8:45	9:25	20:10	20:40	2.0	0.8	2.0	0.8
東近江	八幡・竜王線	近江八幡駅	竜王町	7:45	7:00	20:15	19:48	2.0	0.9	2.0	1.2
甲賀	野洲アウトレット線	野洲駅	竜王町	7:15	9:10	20:40	21:15	2.0	1.5	2.0	1.9
甲賀	下田線(三雲駅ルート)	三雲駅	竜王ダイハツ	7:09	7:35	20:57	20:30	2.0	1.3	2.0	1.0
甲賀	湖南野洲線	野洲駅	湖南市	6:40	6:10	21:03	20:30	2.0	1.3	2.0	0.9
甲賀	土山本線 水口駅	貴生川駅	土山地域	6:55	6:05	20:40	19:50	2.2	2.2	2.0	2.0
湖南	服部線	守山駅	錦の里(野洲市)	7:55	6:54	20:35	19:56	2.0	0.6	2.0	0.4
湖南	京阪バス 4 系統他	石山駅	大石地域	6:21	5:53	23:10	22:13	5.8	5.8	3.3	3.3
湖南	近江大橋線 (大津駅経由)	草津駅	びわ湖浜大津駅	6:55	7:50	18:45	19:45	1.0	0.6	1.0	0.3
湖南	66A:大津-比叡平 (びわ湖浜大津駅経由)	大津京駅	比叡平	6:40	7:15	19:10	18:30	1.0	0.9	1.0	0.4
湖南	56/56A:比叡平-三条京阪	京阪三条駅	比叡平	8:40	7:10	20:00	19:05	0.5	0.5	0.6	0.6
湖南・湖西	琵琶湖大橋線	堅田駅	守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.4	2.0	0.5
湖南・湖西	木の浜線(守山-堅田駅)	堅田駅	守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.5	2.0	0.4
湖西	朽木線	安曇川駅	朽木地域	7:39	6:34	19:07	18:20	2.0	0.9	2.0	0.8
湖西	若江線	近江今津駅	天増川口	7:05	9:27	18:45	19:47	0.8	0.8	1.0	1.0

令和7年4月1日時点

3.3.3 目指す暮らしの実現に向けた 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン(交通網)」

1) 交通網の基本方針

交通網については、原則、各市町が地域の状況等に応じて最適な手段により構築する必要があることから、具体的なサービスレベル等を定めるのではなく、地域区分毎に目指す方向性を整理しました。

(1) 地域 I

鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指します。

(具体的な地域 I の例)

大津・湖南地域：JR・京阪電車の鉄道駅周辺の市街地
甲賀地域：水口城南駅、貴生川駅、甲西駅周辺の市街地
東近江地域：近江八幡駅、能登川駅、八日市駅周辺の市街地
湖東地域：彦根駅、南彦根駅周辺の市街地
湖北地域：長浜駅周辺の市街地

(2) 地域 II

- ・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指します。（通勤・通学、通院、買物、観光）
- ・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢になることを目指します。
- ・企業の通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性確保等を目指します。

(3) 地域 III

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運送等住民主体の交通など様々な移動手段の活用に加え、自動運転などの最新技術の導入にも積極的に挑戦し、通院、買物など日々の暮らしに必要な移動の確保を目指します。

(具体的な地域 III の例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等 甲賀地域：甲賀市多羅尾地区等
東近江地域：東近江市永源寺地区等 湖東地域：多賀町佐目地区等
湖北地域：長浜市余呉北部・米原市伊吹北部等 湖西地域：高島市朽木・マキノ北部等

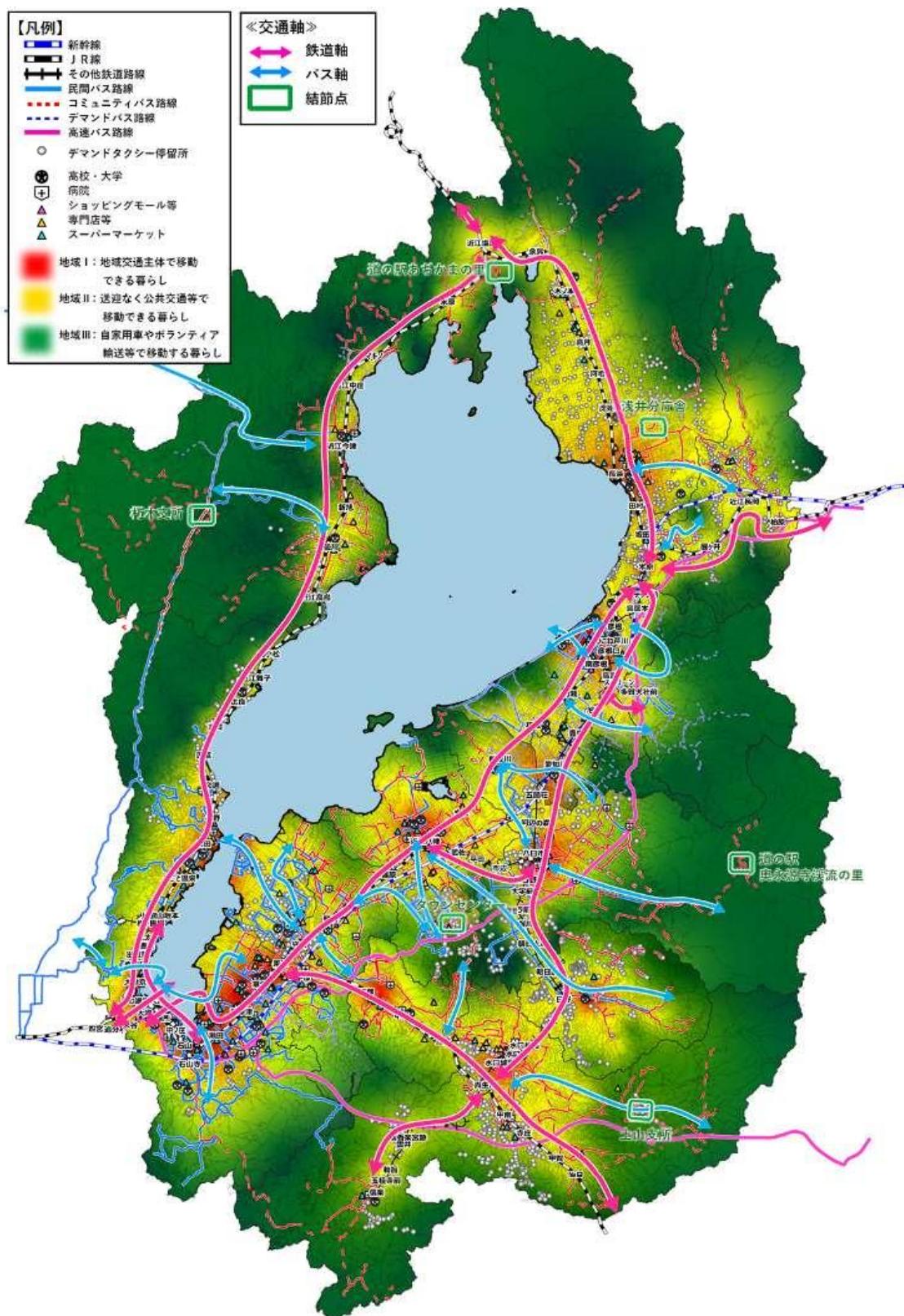


図 3.26 地域交通「将来デザイン」〔交通網〕

3.3.4 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

地域交通は、特に自家用車を自ら運転できない・しない人の移動手段として重要ですが、その価値は移動手段であるのみにとどまらず、健康増進、環境負荷軽減、経済活性化、渋滞の緩和など、他分野に及びます。

このような地域交通の持つ多様な価値を「見える化」するため、「地域交通将来デザイン」が実現した場合の便益について、以下により算出しました。

表 3.15 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	算出内容	算出結果
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	「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)に基づき、地域交通の運行本数等を考慮した所要時間から、鉄道駅にアクセスできる所要時間別の人口カバー率を算出	現状: 75.8 万人(約 50%) 実現後: 93.9 万人(約 61%)
自家用車から地域交通転換による交通混雑の緩和	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる通行時間短縮(渋滞緩和)効果を算出	78.57 億円/年 (短縮時間 10,839 時間/日)
自家用車から地域交通転換による環境負荷軽減	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる CO2 削減効果を算出	1.17 億円/年 (CO2 排出削減量 1.1 万トン/年)
自家用車から地域交通転換による健康増進	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる健康増進効果(歩行量増加効果)を算出	14.62 億円/年 (増加歩数 1,633 歩/人・日)
送迎にかかる時間を減少させることによる可処分時間の増加	現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 ⇒生産性向上による所得の増加	滋賀県: 56.0 億円/年 一人当たり: 48.8 万円/年 (可処分時間: 一人当たり 152 時間/年)
所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	1日の車の維持費 2,000 円/日(保険、税金、駐車場代)等より、自家用車減少による維持費削減額を算出	滋賀県: 1,462 億円/年 一台当たり: 73.0 万円/年 (削減台数: 20 万台)
駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の7割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率 1.4%をかけた額を年間削減額として加算 ⇒地域交通があることによる削減効果	173.6 億円(初期費用) +1.7 億円/年 (転換台数: 13,676 台)
広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進	現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 ⇒1 人当たりの生産性等から経済的利益を算出	640.4 億円/年 (通勤が可能となる人数: 3,459 人)
広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)	現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 ⇒1 人当たりの消費額等から経済的利益を算出	38.0 億円/年 (来訪者の増加人数: 84.5 万人)

一方、地域交通の充実は、通学や通勤が県外に向けてもしやすくなることで、県内から県外への人の流出を促す可能性があるなど、様々な影響があることにも留意する必要があります。

そのためにも、地域交通の整備はまちづくりとともにを行い、「まちの魅力の向上」と合わせて進めていくことが重要だと考えられます。

＜参考：地域交通のメリットを情報発信している事例＞

富山県地域交通戦略～富山をよりよい未来へつなぐ～



1. 戦略の概要

富山県では、電車やバスなどの公共交通を「公共サービス」と位置づけ、県民の暮らしの質を高めるための地域交通戦略を推進しています。この取組は、単なる移動手段の確保にとどまらず、ウェルビーイング（心身の充実）や持続可能な社会の実現を目指すものです。公共交通は、観光・教育・福祉・商業に欠かせないだけでなく、CO₂削減、渋滞緩和、交通事故減少など多くのメリットをもたらします。

2. ウェルビーイングが向上する地域交通

- 地域交通の充実により、次のような価値が生まれます。
- ・誰もが利用でき、便利で快適に移動できる。
 - ・社会との関わりが増え、生き生きと暮らせる。
 - ・日常生活でお得感や満足感、新しい発見を得られる。

3. 富山県地域交通戦略の3つの目標

目標1：県民一人当たりの地域交通利用回数 50回／年

目標2：ガソリン車の台数 20万台減

目標3：地域交通への満足度 1.25倍

4. 充実することで期待できる効果

・経済面の効果

自家用車の維持費（年間約40万円）を削減でき、家計にやさしい。

・時間の有効活用

運転から解放され、自分時間が増える。移動中に読書や仕事も可能。

・健康面の効果

公共交通利用で歩く機会が増え、年間約6kgの体脂肪減に相当する運動量を確保。

・環境面の効果

CO₂排出量を大幅削減（鉄道は自家用車の約1/6、バスは約1/2）。SDGs達成に貢献。

・地域活性化

公共交通利用により街に賑わいが生まれ、地域経済にもプラス効果。