

滋賀地域交通計画（素案）

【概要版】

滋賀県



第1章 計画策定にあたって

- ・ 計画策定の基本方針
- ・ 計画概要
(目的、区域、目標、期間、策定までの流れ)
- ・ 本計画の位置づけ

第2章 滋賀県の地域交通の現状

- ・ 人口の状況
- ・ 公共交通の状況
- ・ 各地域における移動の状況

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

- ・ 滋賀地域交通ビジョン
- ・ 県民が考える望ましい暮らし
(ワークショップおよびフォーラム結果)
- ・ 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
(地域交通将来デザイン)

第4章 地域交通の再構築における実施方針

- ・ 基本理念
- ・ 施策実施における考え方
- ・ 実施方針

第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

- ・ 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト
- ・ 計画期間に実施する事業

第6章 計画の実施

- ・ 各主体とその関わり方
- ・ 評価指標 (KPI) の設定
- ・ 公論熟議による計画の評価、見直し
(未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等)

第7章 施策実施のための財源

- ・ 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について
- ・ 新たな税の制度検討における論点
- ・ みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税の用途について
- ・ みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税について

計画策定の基本方針

「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて、県民、交通事業者、市町との「公論熟議」を元に、バックキャストिंगでこの5年間に取り組む具体的な施策と財源のあり方をまとめる。

計画区域

滋賀県全域

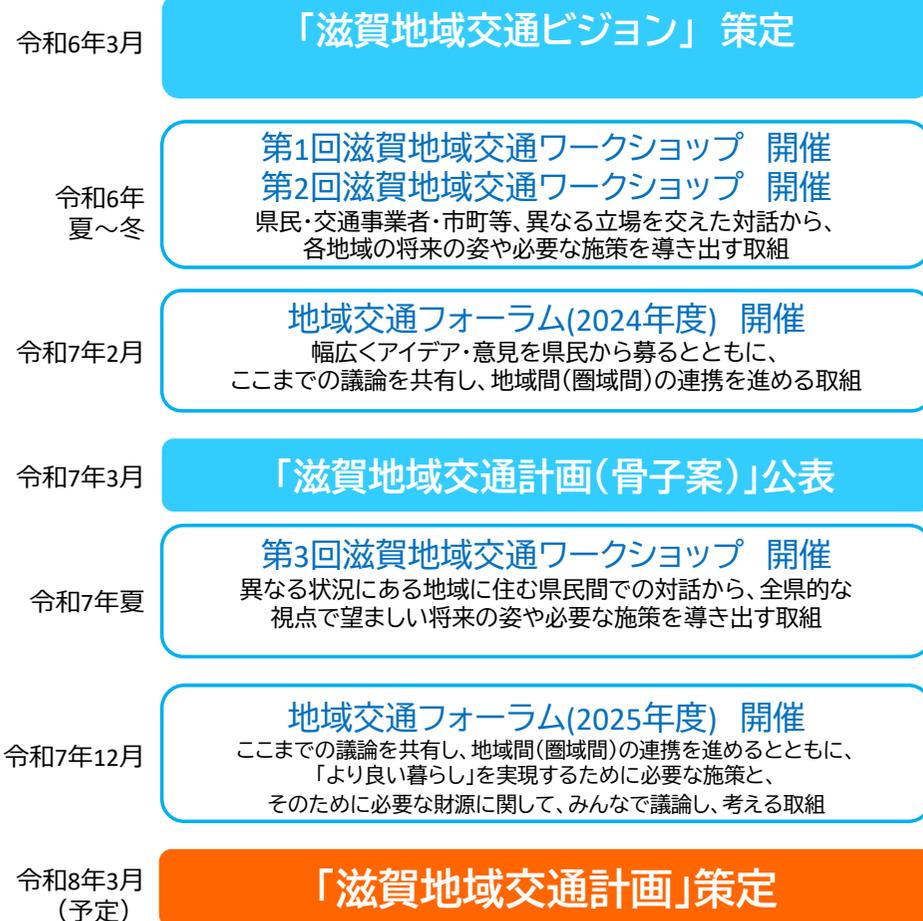
計画期間

計画策定から5年間（令和8年度～令和12年度）

計画の目標

滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築する。

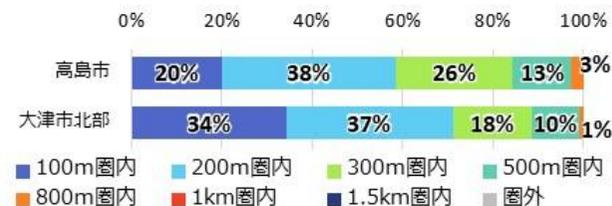
計画策定までの流れ



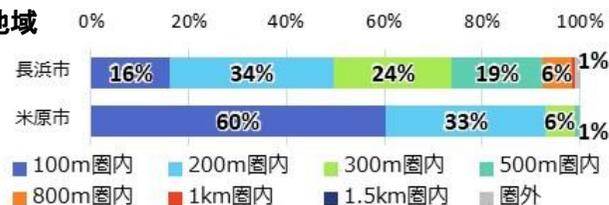
滋賀地域交通計画 第2章 滋賀県の地域交通の現状 (地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率)



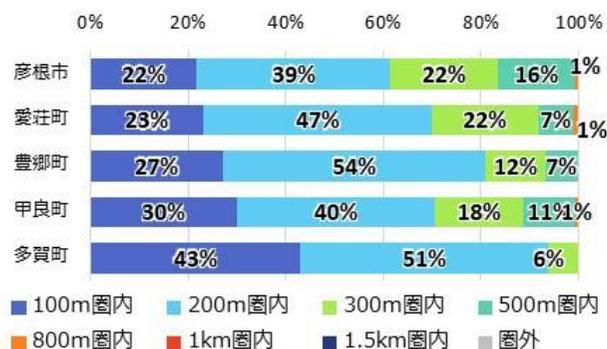
湖西地域



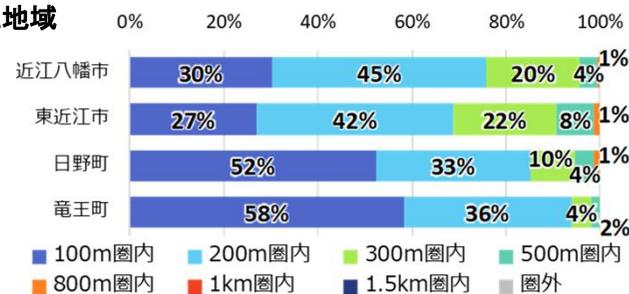
湖北地域



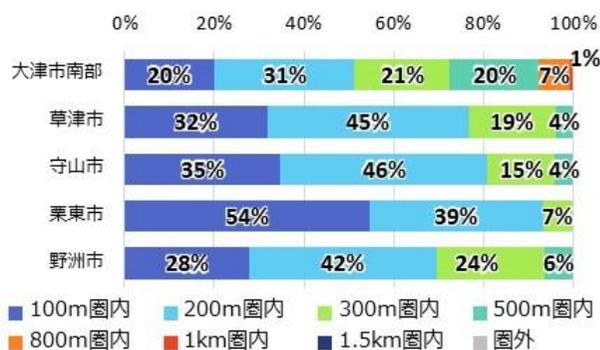
湖東地域



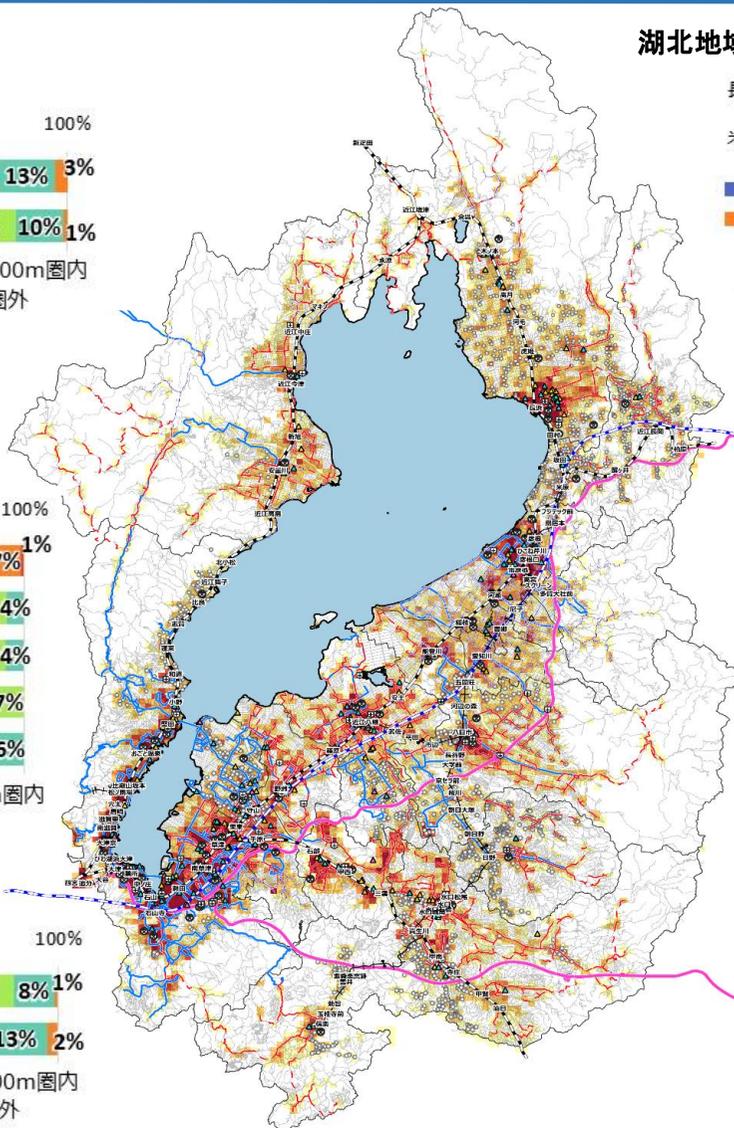
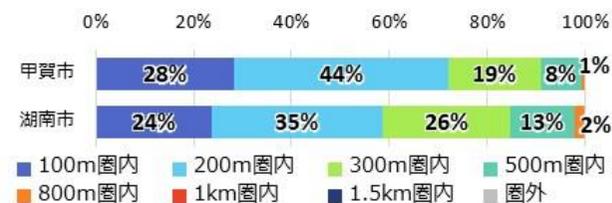
東近江地域



大津・湖南地域



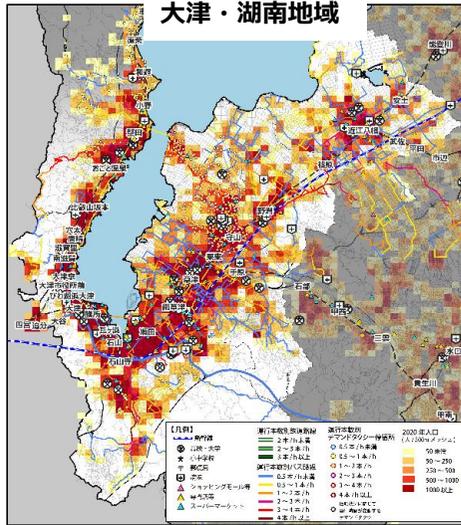
甲賀地域



※ 地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率
 鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合

【データ】 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

滋賀地域交通計画 第2章 滋賀県の地域交通の現状



大津・湖南地域

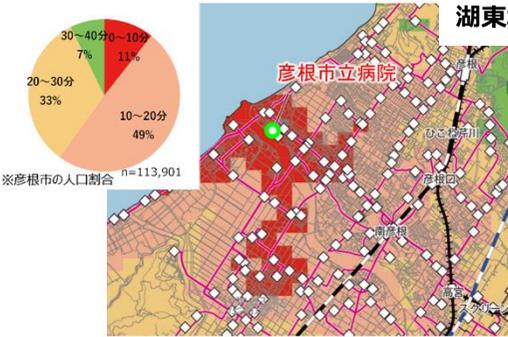
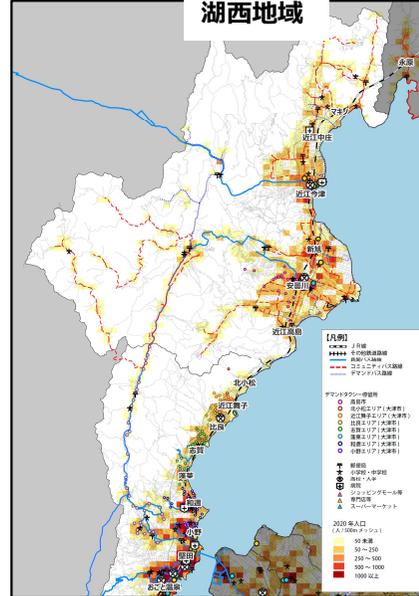
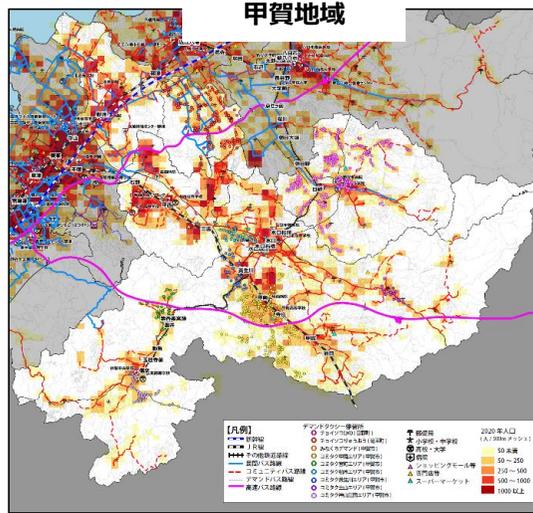
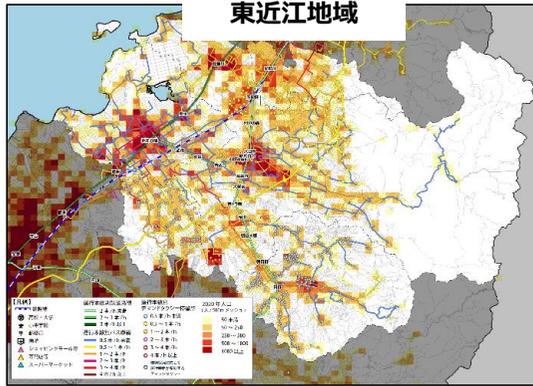
移動の軸となる鉄道は充足しているが、バスについては、沿線の人口密度を問わず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差がある。

東近江地域

鉄道について、JR琵琶湖線が1時間に4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1~2本程度となっている。バスについては、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足しているが、郊外部での運行頻度は低い。

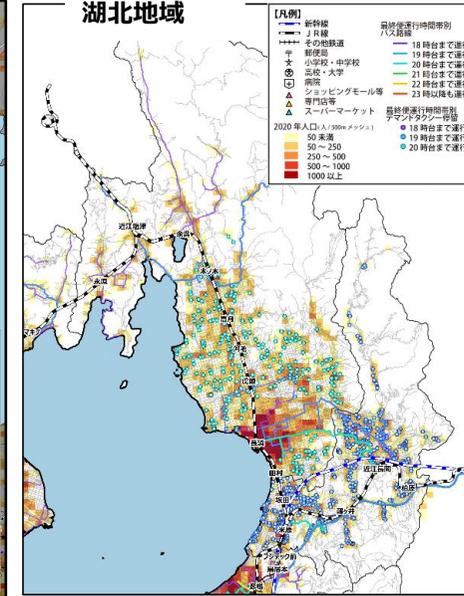
甲賀地域

JR草津線が地域の移動軸となり、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るが、移動の軸となる鉄道路線であっても平日の平均的な運行頻度は1時間に1~2本程度であり、バス路線については更に運行頻度が少ない。



湖東地域

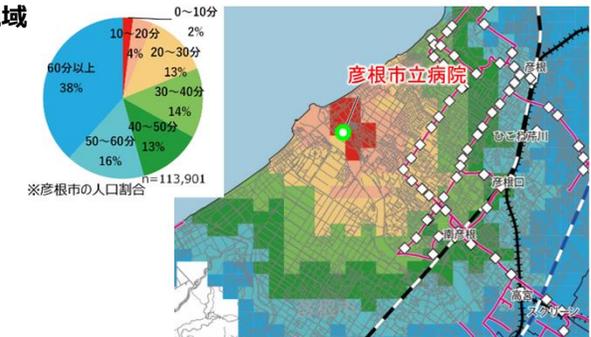
彦根市立病院へのアクセシビリティ評価を実施。彦根市立病院は、三津屋線などの地域交通が乗り入れており、彦根市の人口のうち92%が30分以内にアクセスできる状況にある(図左)。しかし、これらの地域交通が無い場合、30分以内にアクセスできる人口は17%に留まり(図右)、この地域における通院手段として重要である。



湖西地域、湖北地域

移動の軸となる鉄道路線であっても、JR湖西線・JR北陸本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1本程度であり、特にJR湖西線は強風の影響による運転の見合わせが発生している。

また、両地域とも多くのバス路線が20時までは運行を終了しており、タクシーの運行台数も多くないため、地域全体として夜間の移動を自家用車や送迎に依存する状況にある。



県民が「望む暮らしの姿」とは、また、そのために必要な「移動のあり方」とはどのようなものか、様々な対話の機会を設け、公論熟議を重ねてきた。

ワークショップ



県内を6地域に分け、地域毎の目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、県民、交通事業者、県・市・町の職員がともに議論

フォーラム



ワークショップの結果を共有し、県全体として目指す暮らしの実現のために出来ること、その財源について議論

お出かけトーク



ワークショップで出た意見をもとに、若い世代や高齢者に向け投票を実施。

滋賀地域交通活性化協議会

滋賀県内の地域交通の活性化・再生を図るための法定協議会。
構成員：有識者、交通事業者、行政関係者、公共交通利用者

地域分類毎に目指す暮らしを整理

地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

地域Ⅱ：送迎なく地域交通等で移動できる暮らし

地域Ⅲ：地域の状況に適した手段で移動する暮らし

地域Ⅰの暮らしのイメージ

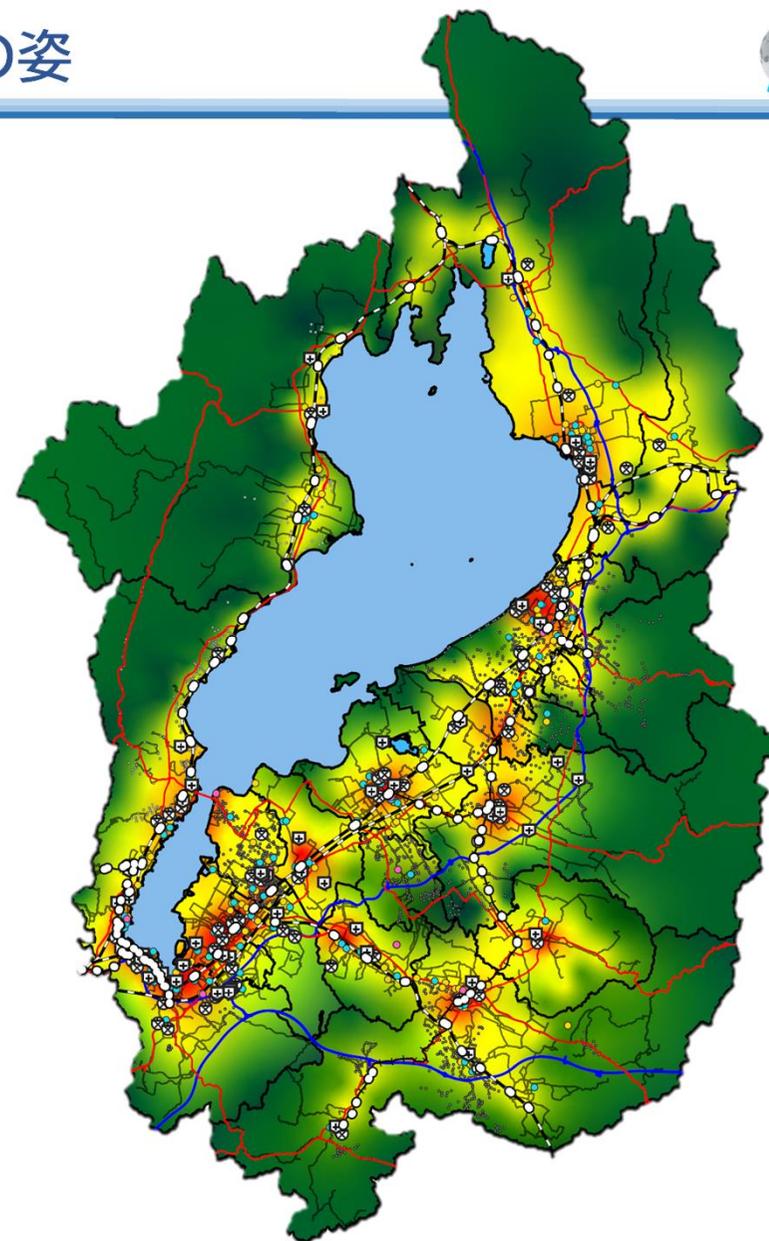
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域Ⅱ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、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Ⅲの暮らしのイメージ

- ・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



2040年代を目指す「将来デザイン」〔交通網〕



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

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
- ・企業の通勤手段の公共交通への転換により渋滞解消と、それに伴う公共交通の定時性を確保

地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償輸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を確保

(具体的な地域Ⅲの例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等

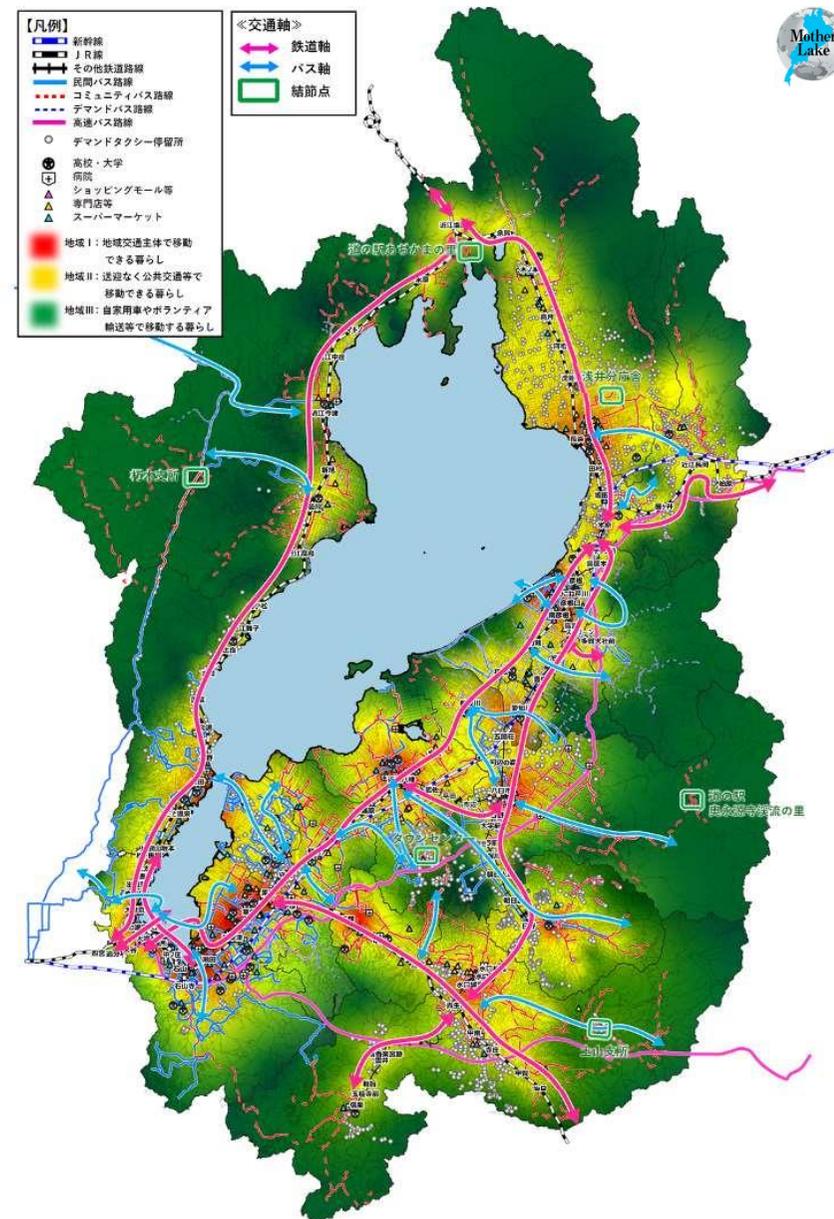
甲賀地域：甲賀市多羅尾地区等

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



2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算



項目		算出内容	算出結果
# ごみ の へん	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%）
	自動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、自動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)
	自動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、自動車から地域交通に転換することによるCO ₂ 削減効果を算出	1.17億円/年 (CO ₂ 排出削減量 1.1万トン/年)
	自動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、自動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)
住 民	送迎に係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)
企 業	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)

【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による 「より良い暮らし」の実現

人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！



【施策の狙い】

- ・地域交通が充実し、安い運賃で乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化
- ・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成

など

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】

- ・様々な移動手段を活用して通学手段が充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけを可能に
- ・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすく

など

年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】

- ・先進技術にも挑戦しながらきめ細かな移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に
- ・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ること、外出や交流の機会を創出

など

本計画にかかる施策の範囲

- ・原則、個人の住居と地域交通のアクセス地点までは、徒歩や自転車等で各個人が**自らの移動を担い**、アクセス地点と目的地となる学校、病院等までの移動は**乗合交通が担う**形で、目的の移動を達成できるように地域交通ネットワークを構築
- ・移動に特段の配慮が必要な人に対しては、教育施策や福祉施策と連携し対応
- ・地域交通の充実の取組の中で、「新たなまちづくり」についても検討



【 政策方針 】 未来に向けた新たなまちづくり

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会をすることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

滋賀地域交通計画 第5章 施策メニューおよび事業リスト（施策メニュー）



施策メニュー		実施方針1	実施方針2	実施方針3	実施方針4
施策1	地域交通の利用方法・運行情報やトピックス等を積極的に発信	◎			○
施策2	家族で楽しみながら地域交通を体験したり、企業が通勤手段を考えたりできる場・機会を創出	◎			
施策3	みんなで地域交通の持つ価値や魅力を共有し、考える取組を促進	◎			
施策4	現状の鉄道、バス等の運行レベルやダイヤを維持		◎		
施策5	地域特性や利用状況に合わせてコミュニティバスやデマンド交通を合理化、最適化		◎		
施策6	地域の暮らしを支える運転士の魅力をみんなで共有し、担い手を増加		◎	○	
施策7	「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化		○	◎	
施策8	移動軸となる鉄道・バスと有機的につながるタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等を再構築		○	◎	
施策9	グリーンスローモビリティ、事業者の送迎サービス、ライドシェアなど多様な移動手段の活用を検討・実証		○	◎	○
施策10	みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築		○	◎	
施策11	乗換拠点の整備と待合環境の快適化		○	◎	
施策12	誰もが利用しやすいよう、地域交通のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進		○	◎	
施策13	新モビリティなど先進施策を研究・実証		○	○	◎
施策14	地域交通分野におけるDX・GXを推進	○	○	○	◎

滋賀地域交通計画 第5章 施策メニューおよび事業リスト（計画期間に実施する事業）



事業リスト

	事業リスト
施策1	SNS等(LINE,X,Facebook、Instagram,TikTok等)の活用、乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用
施策2	地域交通利用促進にかかるイベント等の実施
施策3	沿線企業における意見交換会等の実施、各教育機関における交通関連カリキュラムの展開、地域交通の乗り方講座の実施、滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施
施策4	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）、路線バス・コミュニティバスの運行維持、デマンド交通の運行維持、ボランティア輸送の運行維持
施策5	路線バス・コミュニティバスの合理化、デマンド交通の運行効率化、多様な交通モード間での乗換調整
施策6	給与水準向上等、運転士の待遇改善等による運転士・担い手の確保、一種免許等所持者等の活用、HPやSNS等による運転士の魅力発信
施策7	交通軸となる路線バスの増便実証の検討、鉄道の増便実証の検討、鉄道の増便要望、JR湖西線における強風対策の検討、府県をまたぐ新たな広域移動の検討
施策8	コミュニティバスの充実・高度化、デマンド交通の充実・高度化
施策9	グリーンスローモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討・実証運行、ライドシェアの導入検討・実装化教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進
施策10	サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討、バス運賃支援制度の導入、タクシー等運賃支援制度の導入、運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）
施策11	シームレスに乗換可能な駅前広場・バス停留所の整備の検討、乗換拠点や停留所の環境改善・整備の検討、既存駅の活用および新駅の検討
施策12	鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備、ユニバーサルデザイン車両の導入、ノンステップバスの導入
施策13	自動運転の実証運行・実装化、新モビリティ（LRT/BRT等）の研究、新たな運営体制の研究（運輸連合、路線バス上下分離方式等）
施策14	ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、キャッシュレス化の推進、バスロケーションシステム等の活用



各実施主体とその役割

本計画を確実に遂行するには、

滋賀県に関わる全ての人が

それぞれに役割を果たすことが必要不可欠。

住民・企業等

- ・地域交通の積極的な利用
- ・施策に対する理解・協力
- ・評価への参加



事業者

- ・施策に対する理解・協力
- ・地域交通の運行
- ・評価への参加



行政
(県・市町・国)

- ・施策の計画・推進
- ・施策に必要な予算の確保
- ・施策の実施・支援
- ・施策の評価



【滋賀県が目指す地域交通の姿】

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

【評価指標】

地域交通の積極的利用の状況を評価する指標

- ・**地域交通の利用者数**
 - ・事業実施により、路線バス・コミバスのデマンド交通の利用者の1.17倍の増加を目指す
 - R7利用者数 ⇒ R7利用者数の1.17倍以上
 - ※R4住民アンケートによるバス選択確率に基づくバス運賃低廉化、コミバス・デマンド増便での利用者増の期待値

地域交通の維持の状況を評価する指標

- ・**軸となる幹線バスの地域交通の収支率**
 - ・物価上昇の中、現状の収支率以上に改善
 - 幹線5路線 R7収支率 ⇒ R7収支率以上に改善 (近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線)
- ・**地域交通への公的資金投入額**
 - ・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる
 - 県補助(幹線・コミバス)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下

地域交通の充実の状況を評価する指標

- ・**地域交通の満足度**
 - ・地域交通への不満度の概ね半数への改善
 - 県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ おおむね50%
- ・**運転士数(第二種免許保有者数)**
 - ・不足する運転士数の解消
 - 路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人
 - ※R7.10時点 県内バス事業者9社からの聞き取り

地域交通の新たな取組み状況を評価する指標

- ・**キャッシュレス化対応できていない事業主体数**
 - ・すべての事業主体でのキャッシュレス化を目指す
 - キャッシュレス化未対応事業主体数 2主体⇒0主体

まちの活性化の状況を評価する指標(参考指標)

- ・**代表的な交通結節点の基準地価**
 - ・まちの活性化による、基準地価の上昇
 - 7基準地価 R7価格 ⇒ R7以上に上昇 (大津駅、草津駅、貴生川駅、八日市駅、彦根駅、米原駅、安曇川駅直近基準地価)

【実施方針1】
日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】
日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】
「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

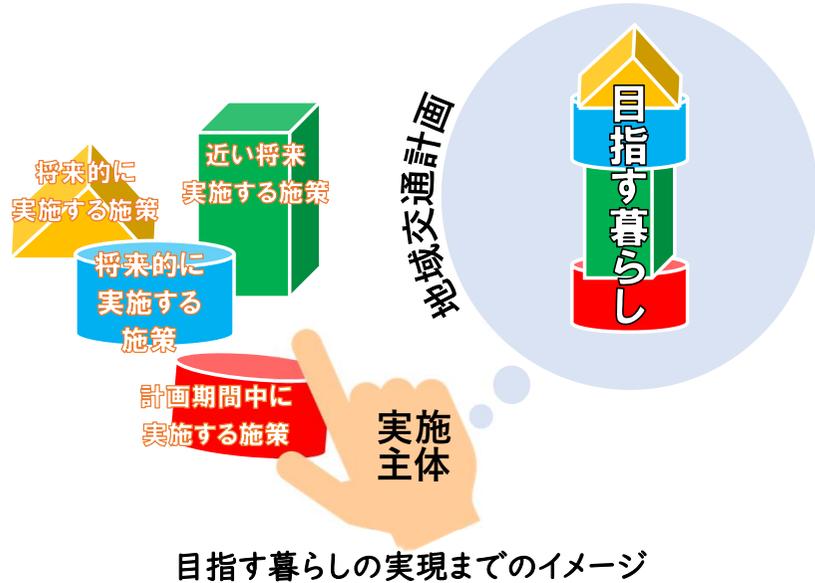
【実施方針4】
技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

【未来に向けた新たなまちづくり】
交通と一体となった新たなまちづくりに挑戦します

公論熟議による計画の評価、見直し

施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を、**定期的なモニタリング**を通じて、前項に定めた評価指標に則り検証・評価する。さらにその結果について未来アイデア会議（フォーラム、ワークショップ等）、滋賀地域交通活性化協議会等により**公論熟議を重ね、適宜計画を見直し・更新**することで、施策の最適化を図り、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化していく。

モニタリングと公論熟議の取り組みによる定期的見直し



フォーラムの様子(R6)



ワークショップの様子(R7)



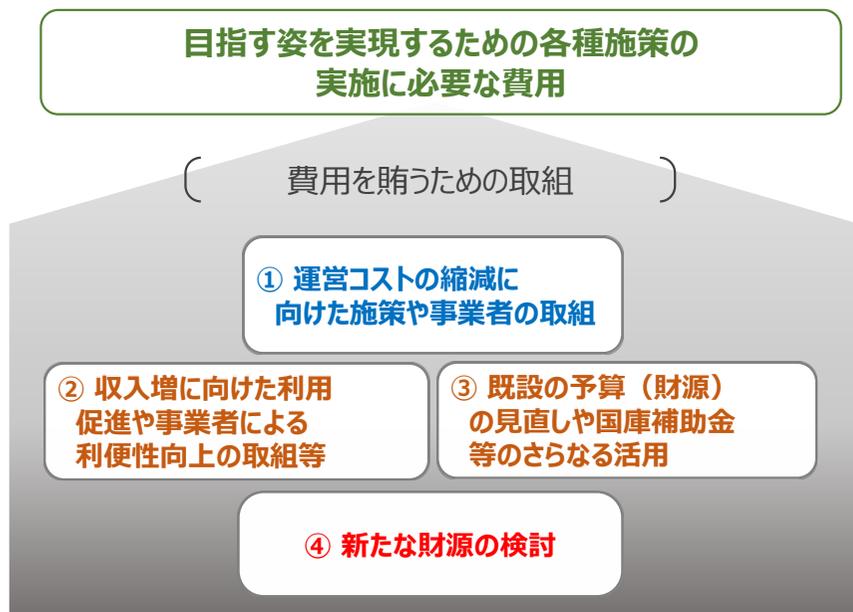
お出かけトークの様子(R7)

滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源

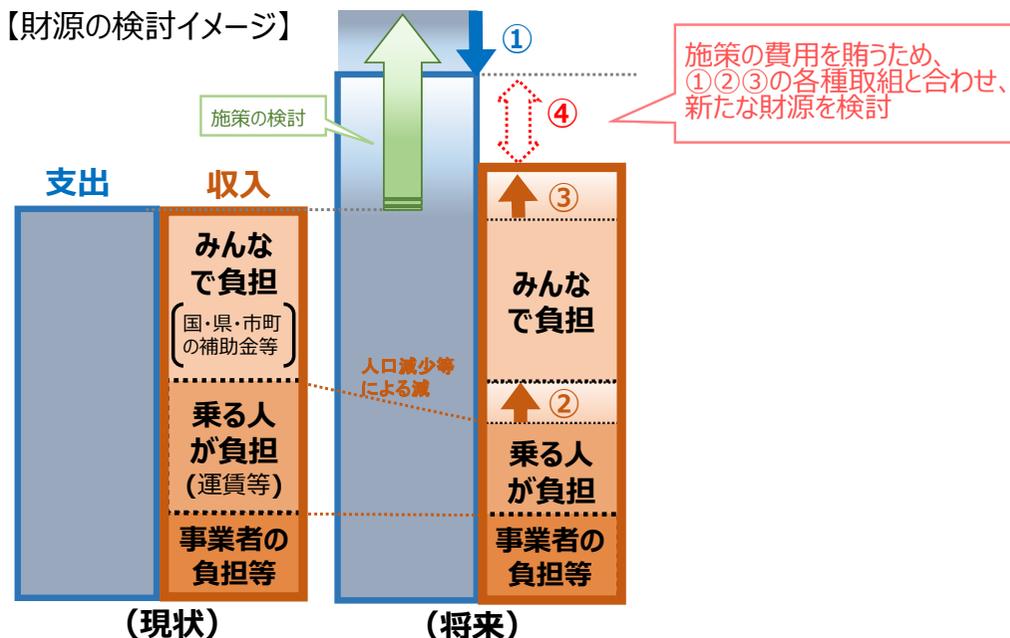


目指す暮らしの実現には、その重要な手段である**地域交通をみんなで支える意識の醸成**に取り組むとともに、利便性の向上や環境整備など、**地域交通の維持・充実にに向けた各種施策を継続的に展開していく**必要があり、**本計画期間中に必要な公費負担額の概算額は、112.8億円**と試算。

施策実施に要する費用を賄うため、運営コストの縮減や収入増、既存財源のさらなる活用などに官民連携で取り組んでいくが、**今後の人口減少等を踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困難であり、新たな財源を含めた検討が不可欠**である。



【財源の検討イメージ】



「新たな財源」として、**広く負担を分かち合うことが可能**であり、かつ、**毎年安定的に確保できる財源**として「**新たな税**」について検討する。

「新たな税」の制度の検討にあたって主な論点

(1) 移動を支えるための施策の財源を新たな税に求めることの意義

既存の予算とは別に、新たな税に財源を求めることの意義の整理が必要。

(2) 新たな税の使途

使途については、滋賀地域交通ビジョンで目指す地域交通の姿を踏まえて検討が必要。

また、事業内容によっては、地域の実情をよく知る市町が実施することでより効果が発揮されることも考えられるため、税金の一部を市町に交付する場合の考え方の整理も必要。

(3) 課税方式

滋賀県税制審議会での過去の議論を踏まえ、既存税目への超過課税（税率の上乗せ）を基本に検討。超過課税の対象とする税目は、新たな税を活用して実施する施策・事業の受益者や効果などを踏まえ、単一の税目における超過課税に限定せず、複数の税目の組み合わせも選択肢として検討。

(4) 税率

税率については、新たな税を活用して実施する施策の事業費と超過課税の対象となる税目を踏まえ検討。社会情勢や、他の都道府県での超過課税の状況を踏まえ、過度な税負担とならないかという視点や、新たな税を活用して実施する施策によって減らせる費用や負担もあるという視点からも検討。

(5) 税金および使途の管理の手法

新たな税を既存税目への超過課税とする場合、その「税金」や「使途」を会計上明確に区分することが必要。本県で実施している県民税均等割への超過課税である琵琶湖森林づくり県民税においては、税金を会計上明確に区分する方法として基金を活用しており、同様の手法によることが考えられる。

(6) 効果検証

新たな税が効果的に活用できているか検証するため、施策の効果を定量的に検証する仕組みが必要。

(7) 新たな税の見直し

仮に新たな税を導入した場合、それが漫然と継続されることは望ましくない。本計画の見直しのタイミングを踏まえつつ、定期的に新たな税の見直しを検討することが必要。



財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源で実施
新たな税の使途として想定しない

利用者増により
 公費負担額の圧縮につなげる

現行の税収を基盤とした財源に加えて
新たな税の使途としても検討

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）
 1.3倍を見込んで、概算費用を算出
 → 今後のさらなる物価上昇や人件費の高騰に留意が必要

a.現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用	(参考) 2040年代の 増加見込み額
	2030年※	
地域交通に既に投入されている公費負担額 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	37.6億円	-
人口減少等による利用者数の減少や物価上昇等による 公費負担額の増額見込み額	22.2億円	42.2億円
合計	59.8億円	

b.目指す暮らしの実現に追加に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用
	2030年
積極的な情報発信、機運醸成（SNS活用、地域交通利用促進イベントなど）	0.5億円
コミュニティバス、デマンド交通の高度化・再構築	26.1億円
運賃施策（バス運賃の支援、タクシー運賃支援、免許証返納者支援など）	17.4億円
担い手の確保、運転士の魅力発信	1.3億円
バリアフリー、ユニバーサルデザイン化	3.4億円
新モビリティ等導入検討、自動運転実装化	3.2億円
DXの推進（キャッシュレス化、バスロケシステムの活用など）	0.9億円
その他（サブスクリプションの制度研究など）	0.2億円
合計	53.0億円

滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源（事業費分担額の概算）



新たな税の使途としても検討する事業および事業費

※県分担費は、国や市町の花担割合による幅を見込む

(年)

内容	具体的事業	考え方	事業費	県分担額
イベント 情報発信	SNS活用、地域交通利用促進イベント、 乗り方講座の実施など	SNS等の情報やイベントへの参加により、地域交通の使い方や良さを知り、地域交通が移動手段の一つになる。	0.5億円	0.3～0.5億円
再構築 高度化	コミュニティバス、デマンド交通の統合、 システムの高度化による再構築の支援など	二次交通が充実し移動が便利になり、外出がしやすくなる。観光客や訪問者が増加し、消費の拡大や人との交流が生まれる。企業立地や雇用獲得にも繋がり、経済が発展し、まちが賑わう。	26.1億円	4.4～19.6億円
運賃施策	バス運賃の支援	バスの運賃を減免することで、利用を促進し、自家用車利用や送迎からのバス利用への転換を図る。外出機会の増による消費の拡大や、送迎負担の軽減、渋滞の解消により、可処分時間が増え、経済が活性化し、暮らしが豊かになる。また、学生の通学がしやすくなり、行きたい学校を選択しやすくなる。	16.3億円	16.3億円
	高齢者等要配慮者等への運賃支援 (タクシー運賃支援、免許証返納者支援)	金銭面での外出のハードルが下がり、外出がしやすくなる。外出機会が増え、消費の拡大や健康増進にも繋がる。	1.1億円	0.6～0.8億円
担い手確保	免許所持者の活用、 SNS等による運転士の魅力発信など	将来の地域交通を支える担い手が確保され、将来の移動に不安を持つことなく安心して住み続けられるまちになる。	1.3億円	0.6～1.0億円
バリアフリー UD化	スロープ、エレベーターの整備、ノンステップバス導入など	バリアフリー化、UD化により、誰もが地域交通を使いやすくなり、外出の機会が増える。	3.4億円	1.6～2.2億円
新モビリティ 実証	自動運転実証・実装化、 新たなモビリティの検討など	自動運転やライドシェア、新たなモビリティなど、新しい技術や暮らしの変化にも柔軟に対応し、将来の暮らしに希望が持てる。	3.2億円	0.5～1.6億円
DXの推進	キャッシュレス化、 バスロケシステムの活用など	ルート検索や乗換がより便利で快適になり、簡単に移動ができる。人との交流、まちの周遊が生まれ、外出する人や来訪者でまちが賑わう。	0.9億円	2,700～8,500万円
その他	今後に向けたサブスクリプション等の制度研究など	地域交通中心の移動で、駐車を気にせず、まちなかを回遊・滞在できる。人で賑わうウォークブルなまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円
			53.0億円	24.7～43.0億円

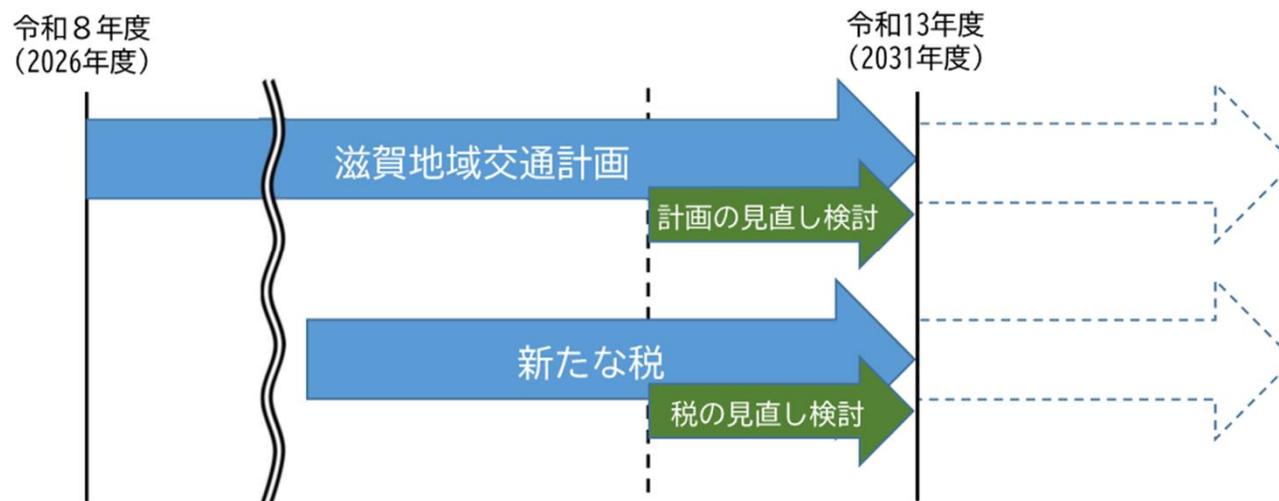
国分担額：
8.9～21.7億円
市町分担額：
1.1～13.9億円

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税

「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」（新たな税）は、滋賀県税制審議会でも審議しながら、具体的な制度案の検討を進めており、令和7年度中に制度の方向性を示す予定。

そして、制度案を含めた「新たな税」のあり方について、本計画の内容と合わせて県民の皆さまに適宜情報提供し、公論熟議を重ねた上で、その導入の是非について判断する。

そのため、本計画の策定をもって、税の導入の是非を決定するものではない。



全体目次

第1章 計画策定にあたって.....	1
1.1 計画策定の基本方針.....	1
1.2 計画概要.....	1
1.2.1 計画区域.....	1
1.2.2 計画期間.....	1
1.2.3 計画の目標.....	1
1.2.4 計画策定までの流れ.....	2
1.3 本計画の位置づけ.....	3
1.3.1 滋賀県として滋賀地域交通計画を策定する意義.....	3
1.3.2 県・市町・交通事業者の役割分担.....	3
1.3.3 市町の地域公共交通計画との関係.....	3
第2章 滋賀県の地域交通の現状.....	4
2.1 人口の状況.....	4
2.1.1 人口の推移.....	4
2.1.2 人口の分布.....	5
2.1.3 人口分布の変化.....	6
2.2 公共交通の状況.....	7
2.2.1 交通ネットワーク.....	7
2.2.2 運行頻度.....	9
2.2.3 夜間の運行状況.....	11
2.2.4 アクセスの状況.....	13
2.2.5 満足状況.....	15
2.3 各地域における移動の状況.....	19
2.3.1 湖北地域.....	19
2.3.2 湖東地域.....	27
2.3.3 東近江地域.....	34
2.3.4 甲賀地域.....	43
2.3.5 大津・湖南地域.....	53
2.3.6 湖西地域.....	63
第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿.....	71
3.1 滋賀地域交通ビジョン.....	71
3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿.....	71
3.1.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定.....	72
3.2 県民が考える望ましい暮らし.....	73
3.2.1 県民等との公論熟議.....	73
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.....	96
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.....	97
3.3.1 滋賀県が目指す暮らし.....	97
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)」	101
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)」	105
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	107
第 4 章 地域交通の再構築における実施方針	111
4.1 基本理念	111
4.2 施策実施における考え方	112
4.2.1 都市計画との整合	112
4.2.2 本計画にかかる施策の範囲	113
4.3 実施方針	114
第 5 章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト	119
5.1 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト	119
5.2 計画期間に実施する事業	120
第 6 章 計画の達成状況に対する評価基準(KPI 設定など)	152
6.1 各主体とその関わり方	152
6.2 評価指標(KPI)の設定	153
6.3 公論熟議による計画の評価、見直し	154
第 7 章 施策実施のための財源	155
7.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について	155
7.2 新たな税の制度検討における論点	156
7.3 みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税の用途について	157
7.4 みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税について	158

第1章 計画策定にあたって

1.1 計画策定の基本方針

滋賀は古来、東海道や中山道、北國街道などが通る交通の要衝として発展し、全国・世界とのつながりの中で「暮らし」を育んできた地域です。現在も新幹線や高速道路などの主要な広域交通基盤が集中する交通の結節点として、東京、名古屋、大阪といった国内主要都市への良好な広域アクセス環境を有しています。

マザー工場や開発拠点が数多く立地する日本一のモノづくり県としての滋賀県も、多くの農産物を京阪神地域に供給する米どころとしての滋賀県も、交通便利性の高さによってその発展を支えられています。

交通は、福祉、教育、観光、企業誘致、移住・定住、さらにはCO₂ネットゼロ社会の実現など社会を支える土台であるとともに、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動への参画や人との交流のために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラであると言えます。

しかし、ライフスタイルの変化、人口減少、担い手不足、JR線の減便、北陸新幹線やリニア中央新幹線等の広域交通の整備、自動運転やMaaS等の新技術の発展等、滋賀県の地域交通を取り巻く状況は大きく変化しています。

そのため、滋賀県では、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に、「滋賀地域交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定しました。なお、ビジョンにおいて、地域交通を「乗合バス、タクシー、鉄道等の公共交通に加え、カーシェアリングや自転車等、日々の正確に密着した日常的な移動を支える移動手段」と定義しました。

「滋賀地域交通計画」（以下、「本計画」という。）は、このビジョンで描いた目指す地域交通の姿の実現を進めることを目的とし、県民、交通事業者、市町と丁寧に議論を重ねながら策定しました。

鉄道、バス、タクシーをはじめ多様な移動手段を活用し、より利便性が高く、かつ効率的で、地域に最適化した地域交通ネットワークを具体化するための施策と、その施策の実施に必要な財源のあり方等をまとめています。

1.2 計画概要

1.2.1 計画区域

計画対象区域は滋賀県全域とします。

1.2.2 計画期間

2040年を見据えた、計画策定から5年間とします。

（令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度））

1.2.3 計画の目標

滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築します。

1.2.4 計画策定までの流れ

令和 6 年 3 月

「滋賀地域交通ビジョン」策定

令和 6 年夏～冬

第 1 回滋賀地域交通ワークショップ 開催
第 2 回滋賀地域交通ワークショップ 開催

県民・交通事業者・市町等、異なる立場を交えた対話から、
各地域の将来の姿や必要な施策を導き出す取組

令和 7 年 2 月

地域交通フォーラム(2024 年度) 開催

幅広くアイデア・意見を県民から募るとともに、
ここまでの議論を共有し、地域間(圏域間)の連携を進める取組

令和 7 年 3 月

「滋賀地域交通計画(骨子案)」公表

令和 7 年夏

第 3 回滋賀地域交通ワークショップ 開催

異なる状況にある地域に住まう県民間での対話から、全県的な
視点で望ましい将来の姿や必要な施策を導き出す取組

令和 7 年 12 月

地域交通フォーラム(2025 年度) 開催

ここまでの議論を共有し、地域間(圏域間)の連携を進めると
ともに、「より良い暮らし」を実現のするために必要な施策と、そ
のために必要な財源に関して、みんなで議論し、考える取組

令和 8 年 3 月

「滋賀地域交通計画」策定

(予定)

1.3 本計画の位置づけ

1.3.1 滋賀県として滋賀地域交通計画を策定する意義

本計画はビジョンを踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）」に基づく地域公共交通の活性化および再生のための計画として策定するものです。

滋賀県の地域交通を取り巻く状況は日々変化しており、県内市町や交通事業者は、時勢に対応した持続可能な地域交通の実現に向け各々取り組んでいます。しかしながら、行政と民間の連携や、観光・福祉等の他分野との連携、広域にまたがる施策、また、新たな取組については、個々の団体の力では及ばない場面や地域差が存在します。

そこで、全県を対象とした本計画を策定することにより、県・市町・事業者、また他分野との連携を推進することで、持続可能な地域交通の実現に向けた取組を促進し、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せや移動環境の向上・利用促進を目指します。

1.3.2 県・市町・交通事業者の役割分担

本計画の主な実施主体は滋賀県・県内各市町・交通事業者の三者となります。
各自の主な役割は、以下の通りです。

1) 滋賀県

広域行政体として、交通軸をはじめとする県域全体のグランドデザインを描く役割を担い、関係者間のパイプ役として各実施主体の連携・連絡を支援するほか、他分野との連携や、広域にまたがる施策、新たな取組を促進・主導し、国に対する意見の提案等も行います。

2) 県内各市町

最も住民に身近な自治体として施策や事業を実施し、適切な移動手段の組み合わせによる各地域内を移動する交通網の構築に向け、主体的な検討・対応を実施します。

3) 交通事業者

自治体と連携して施策を展開し、安全で便利な交通サービスを提供するほか、担い手の確保や利用促進に向け、主体的な検討・対応を実施します。

1.3.3 市町の地域公共交通計画との関係

現在、県内各市町において、持続可能な地域交通の実現に向け、市町ごと、あるいは圏域ごとに交通施策の基本方針や具体の取組を定めた地域公共交通計画が策定されています。本計画は、それら各市町・圏域の地域公共交通計画と整合を図ることとします。

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自体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:国税調査、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。

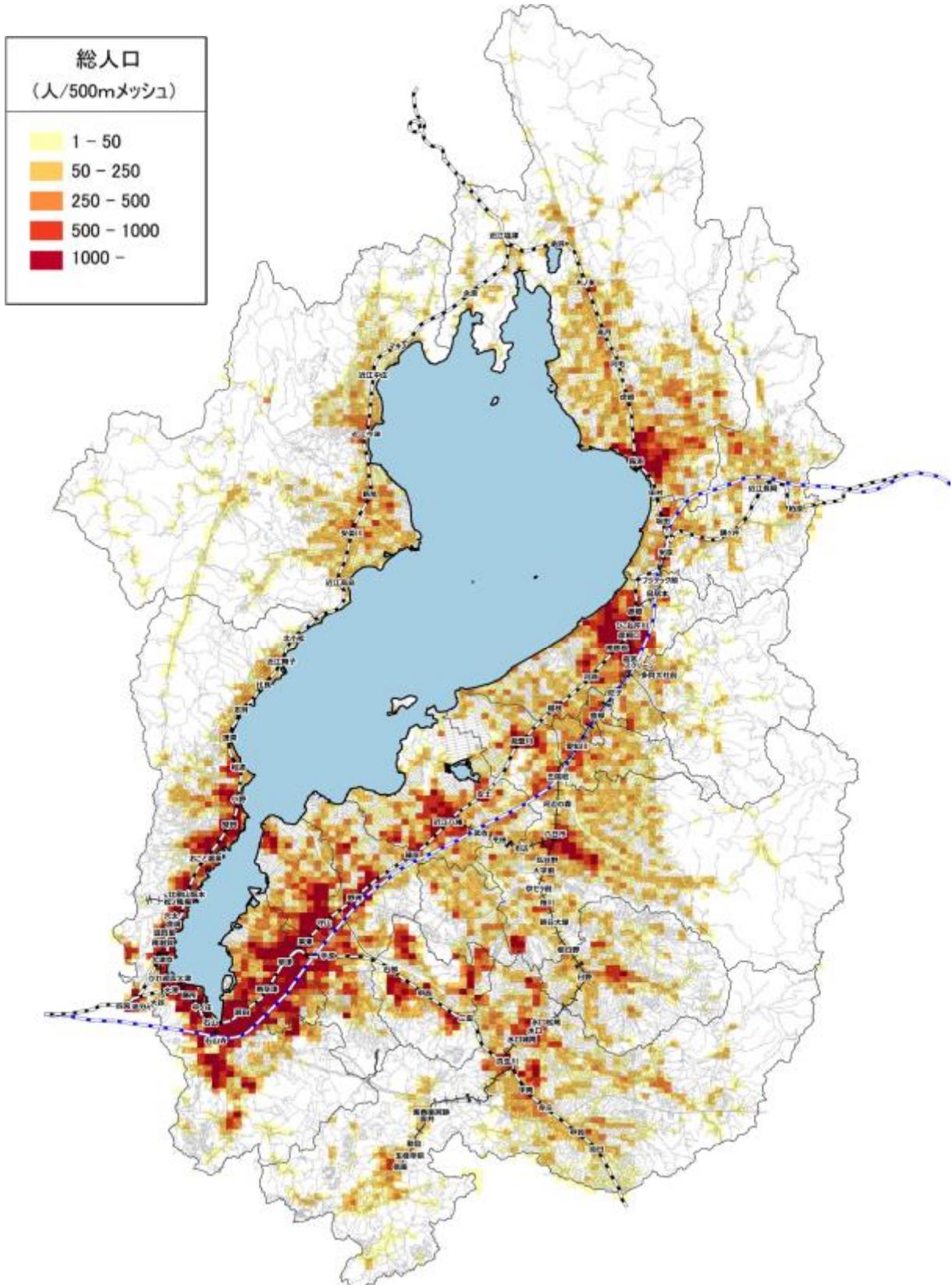


図 2.2 滋賀県の人口分布図(出典:国税調査、国土数値情報)

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。

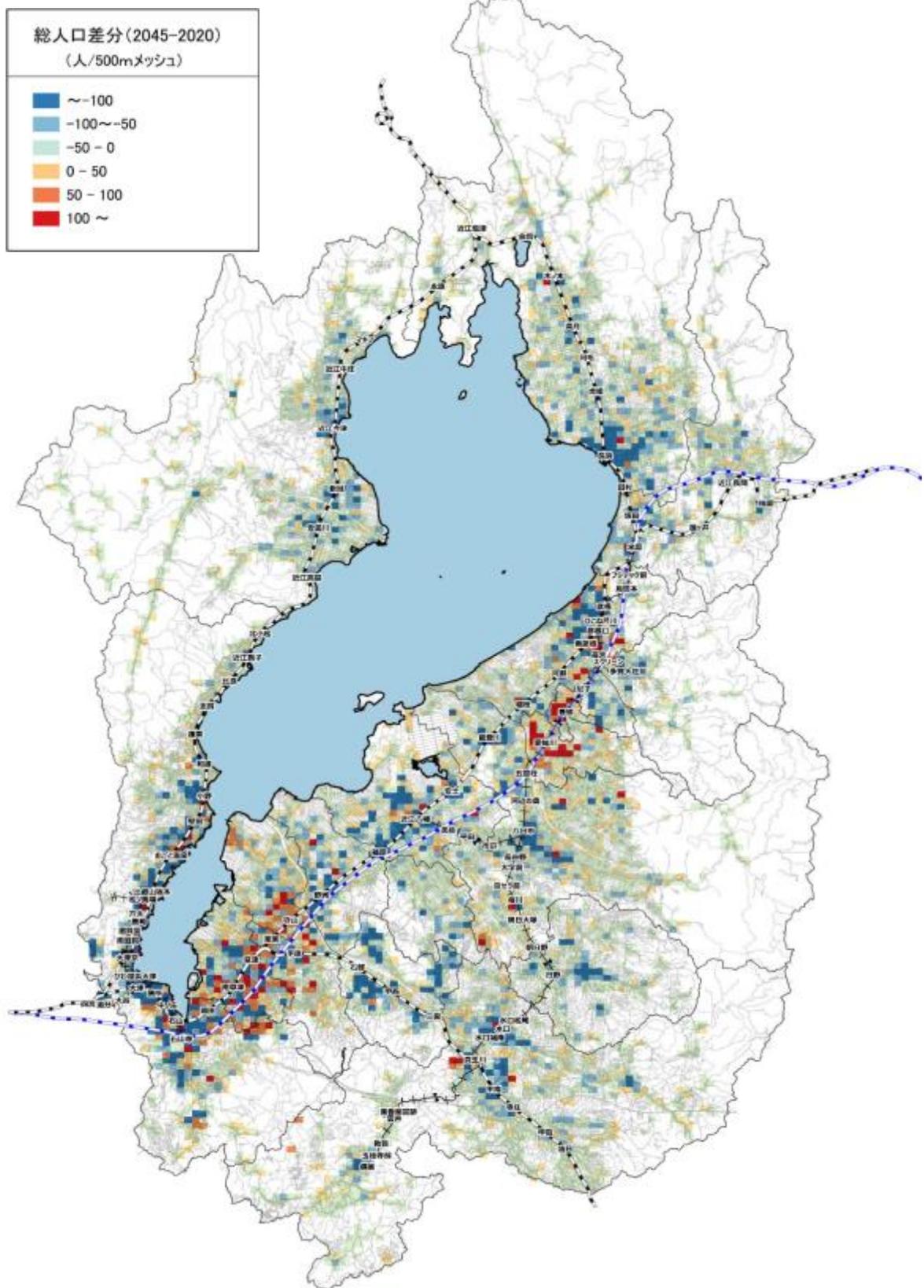


図 2.3 2045 年-2020 年人口の差分図(出典:国税調査、国土数値情報)

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、その他福祉輸送サービス等によって支えられています。

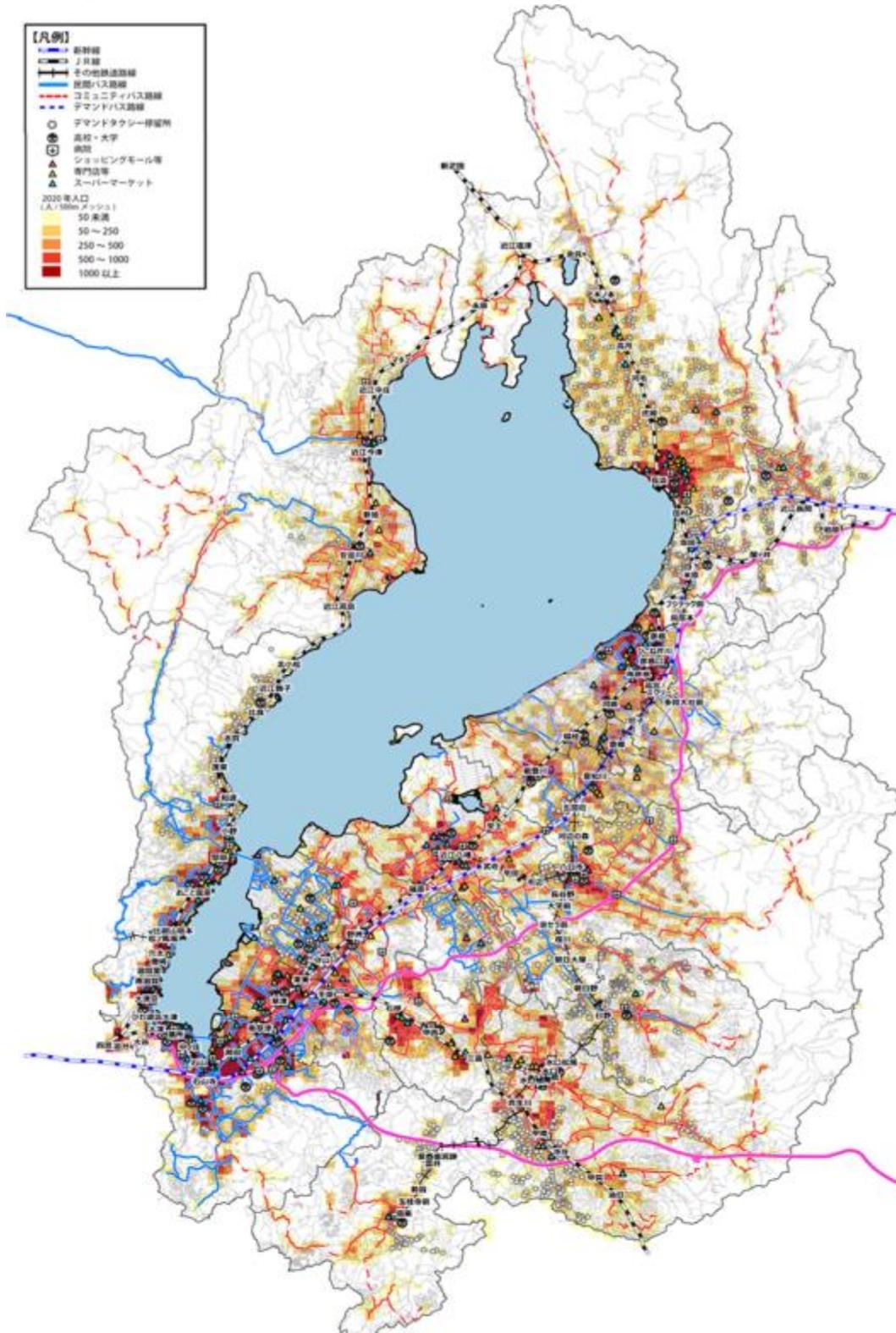


図 2.4 県内における地域交通の路線図

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。

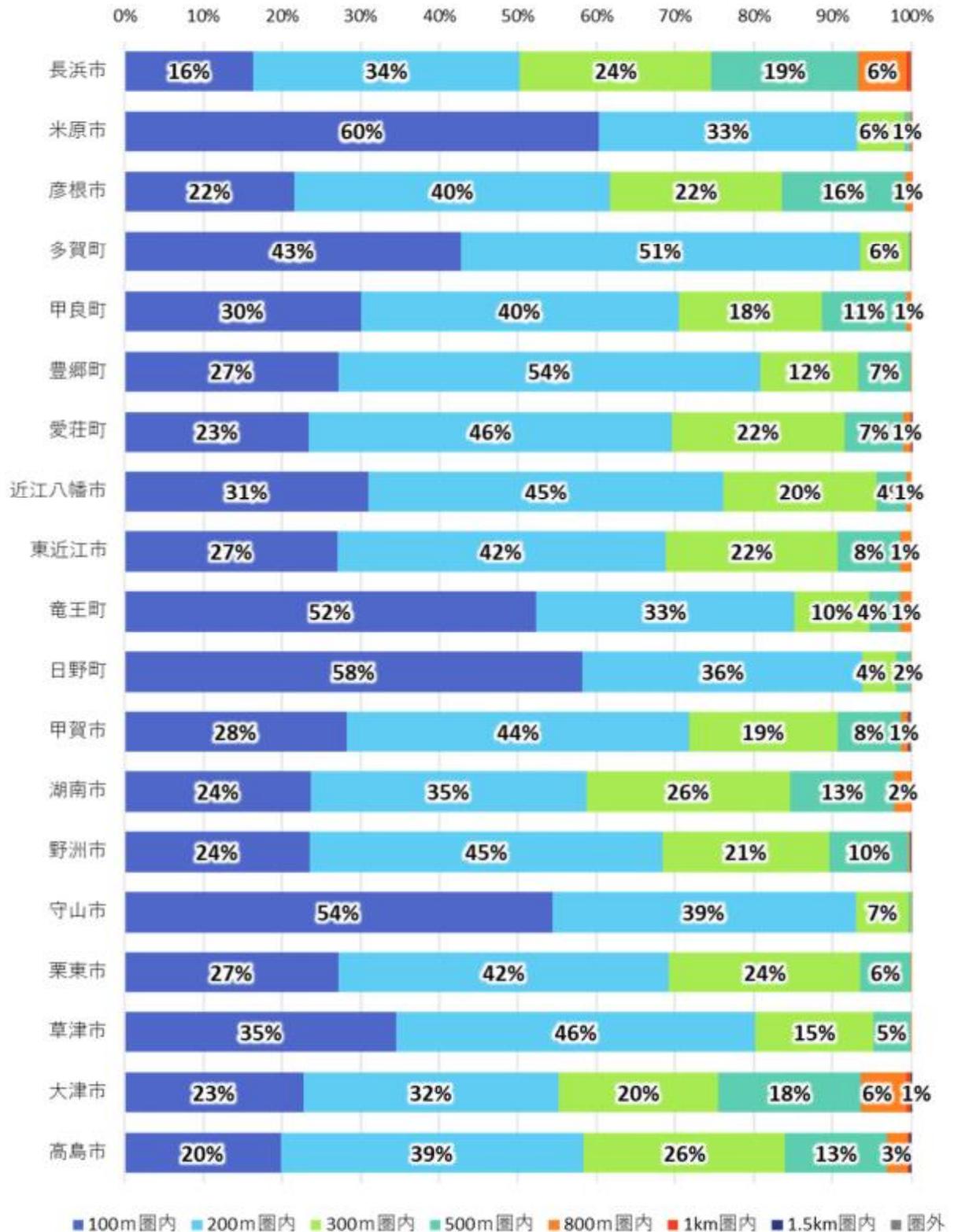


図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典:2020 年国勢調査^{※2})

※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。

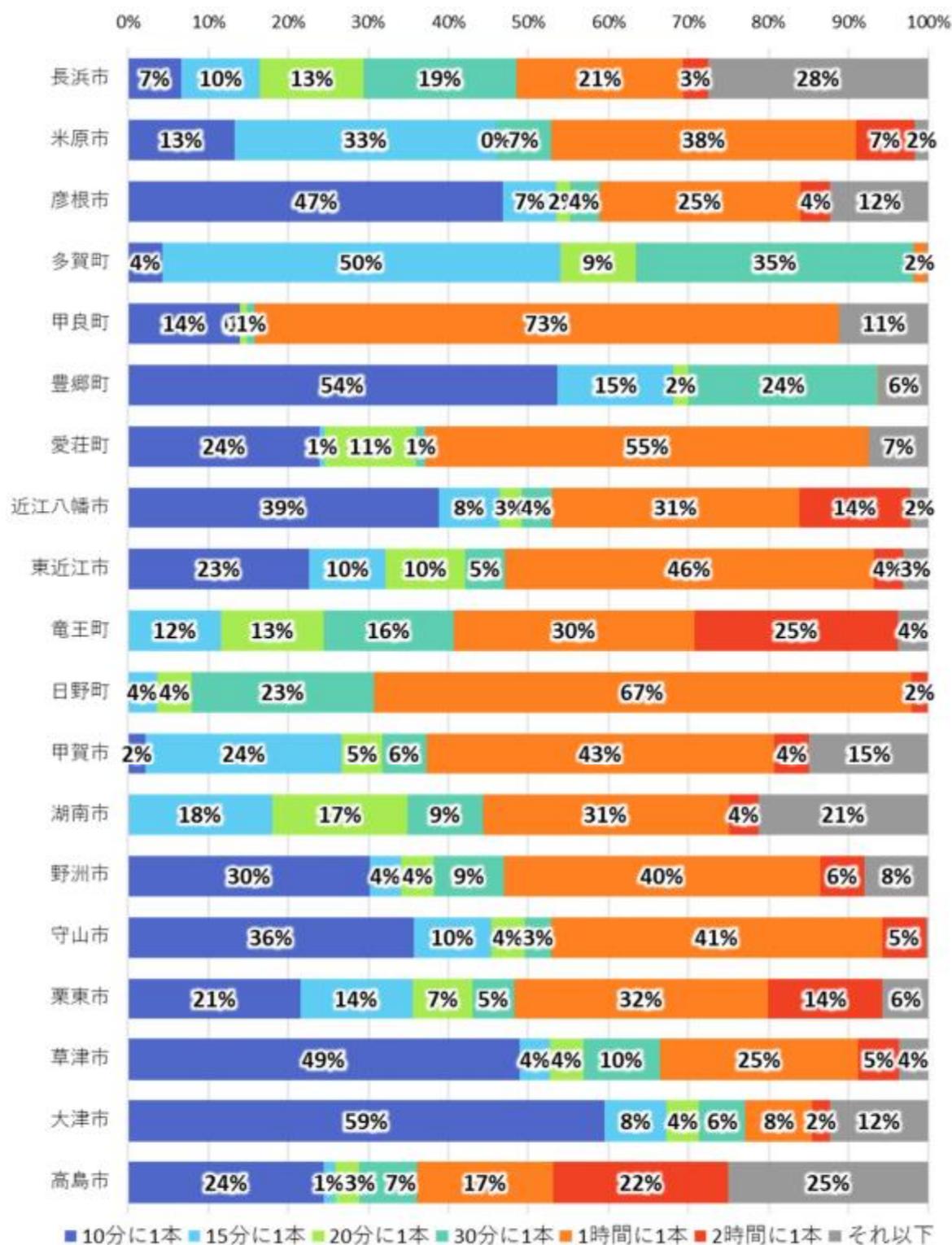


図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別(出典:2020年国勢調査)

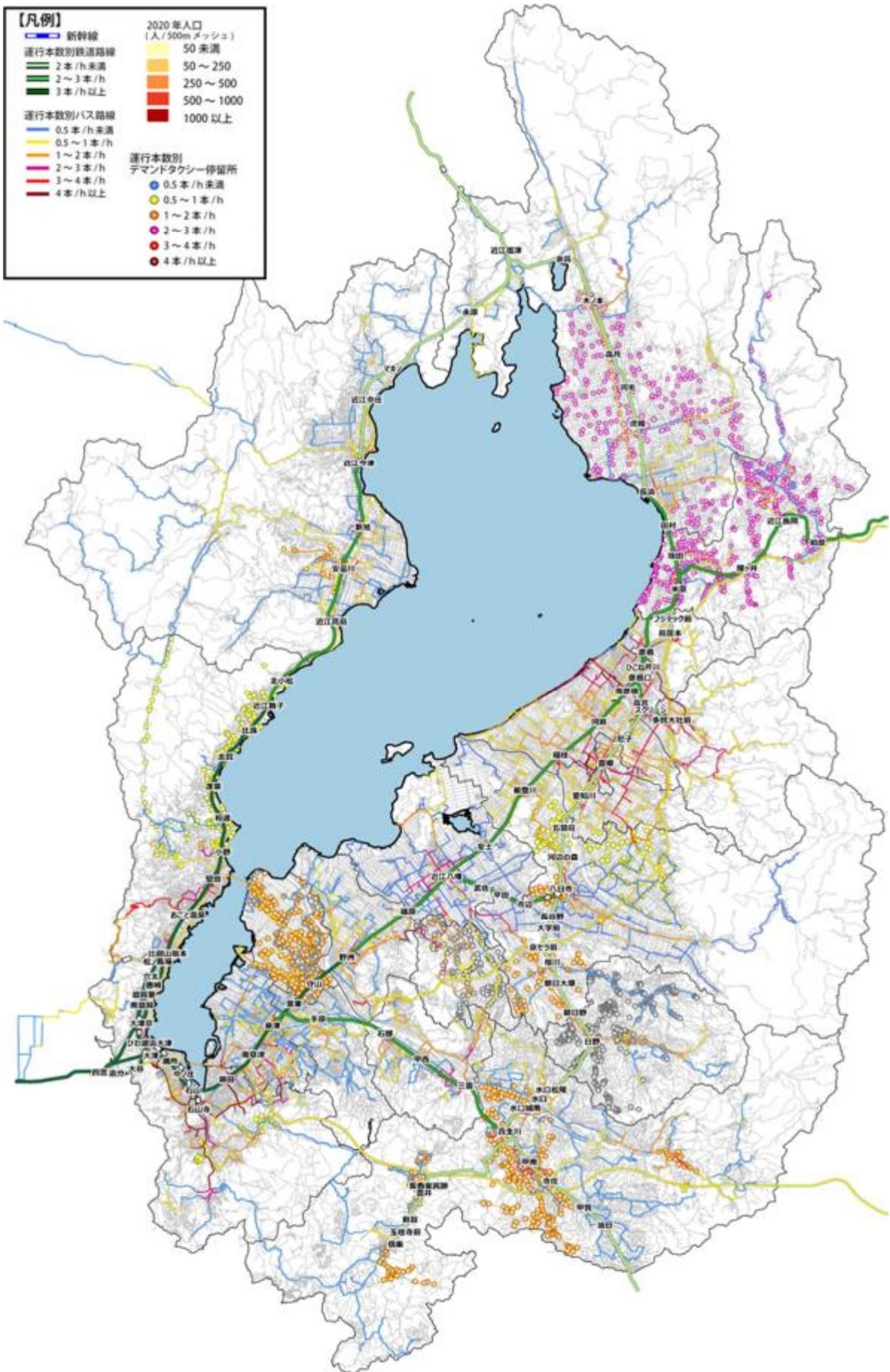


図 2.7 地域交通の平均運行間隔(平日)

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。

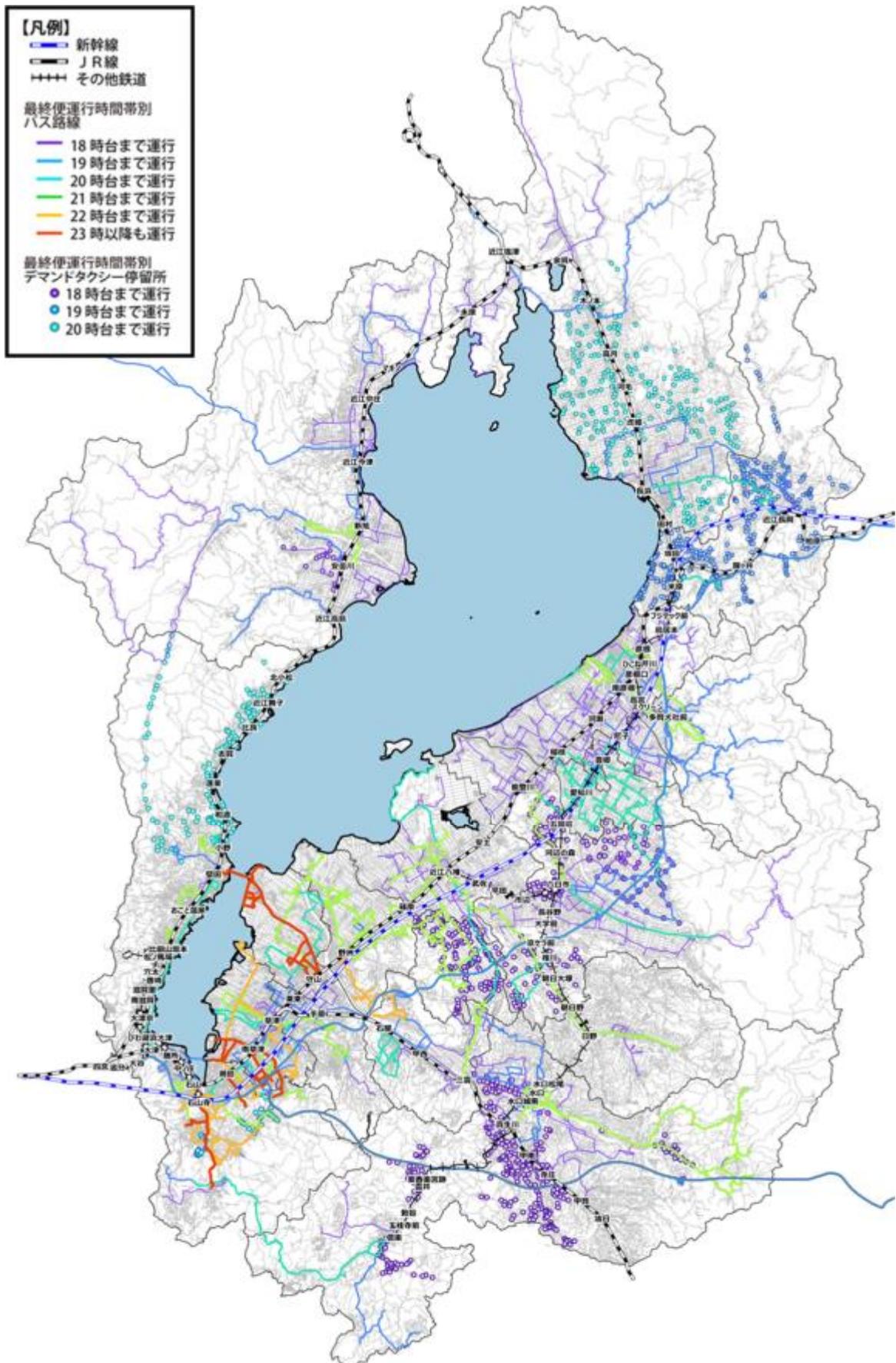


図 2.8 夜間の運行状況(平日)

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、概ね滋賀県に住む 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。

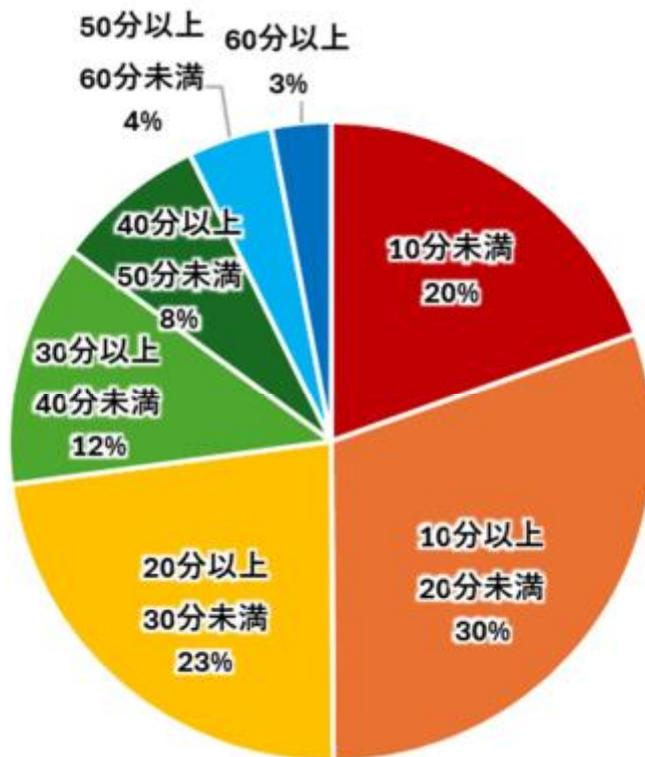


図 2.9 鉄道駅に対するアクセシビリティ別人口の割合

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・金銭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。

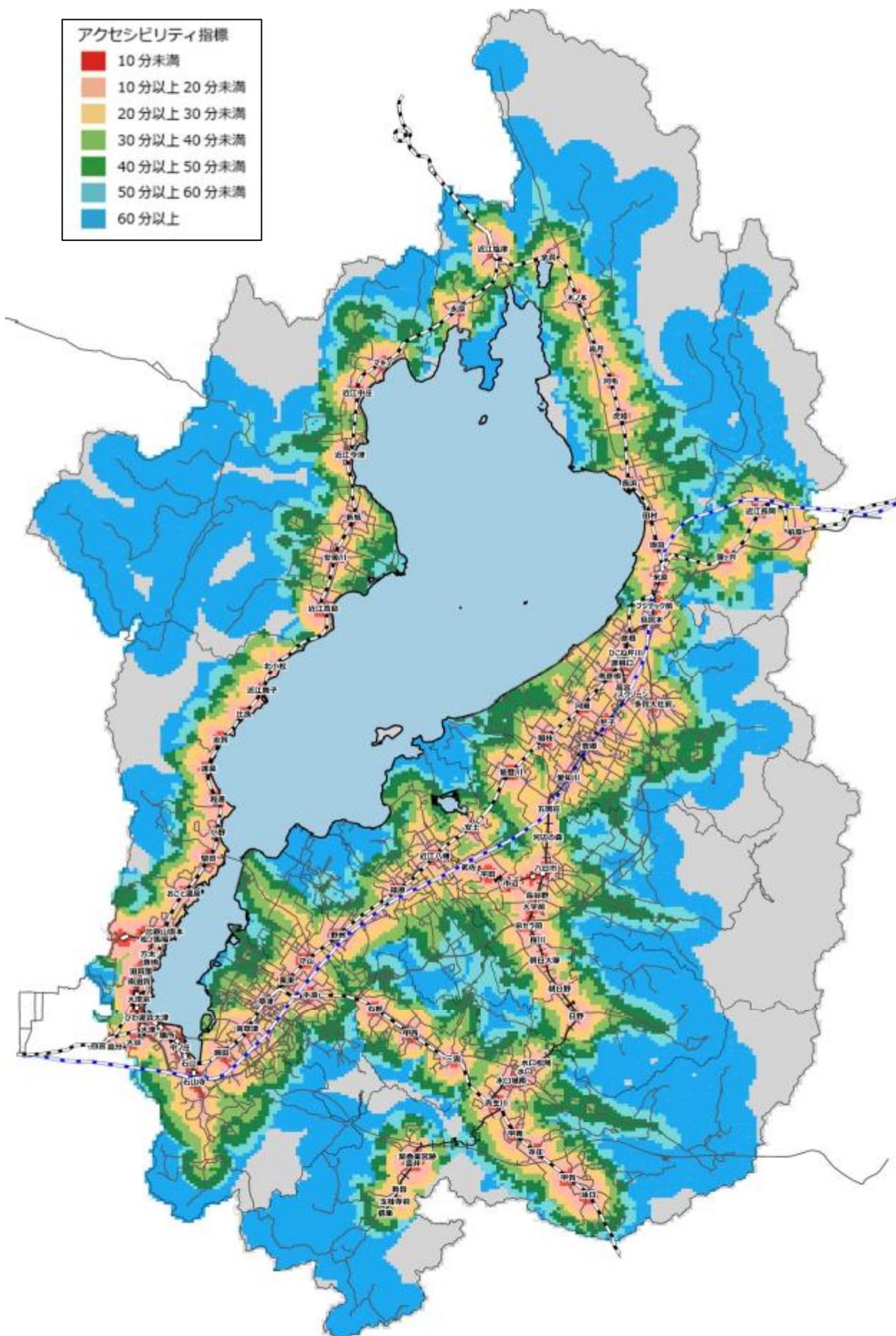


図 2.10 鉄道駅に対するアクセシビリティ図

2.2.5 満足状況

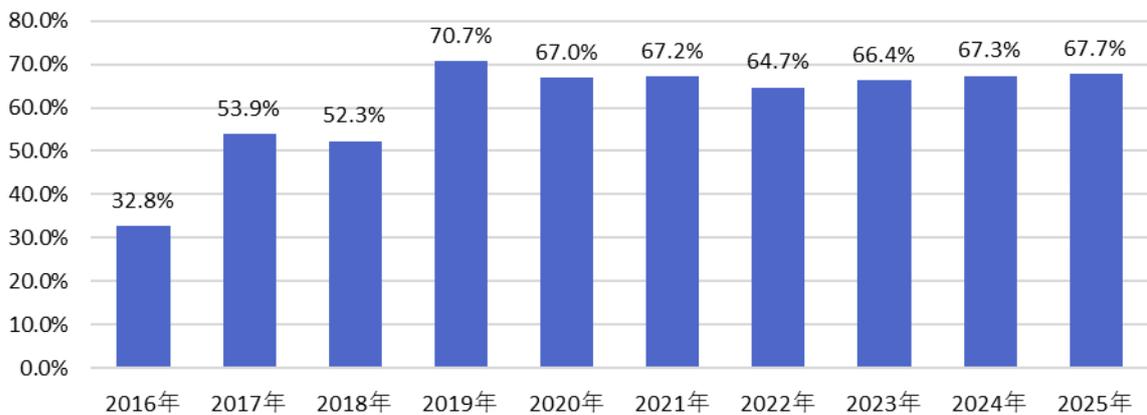
滋賀県が毎年実施している「滋賀県政世論調査」では、2016年以降、不満度が上昇し、2019年をピークに横ばいとなり、ここ数年は連続で満足度が最下位の状況です。

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、女性の不満度が高く、75歳以上を除く概ね全年代で不満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、不満度が高い状況にあり、不満を持ったまま仕方なく公共交通を使って生活している可能性があります。

定住意向別の不満度から、不満度が高い人ほど「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)

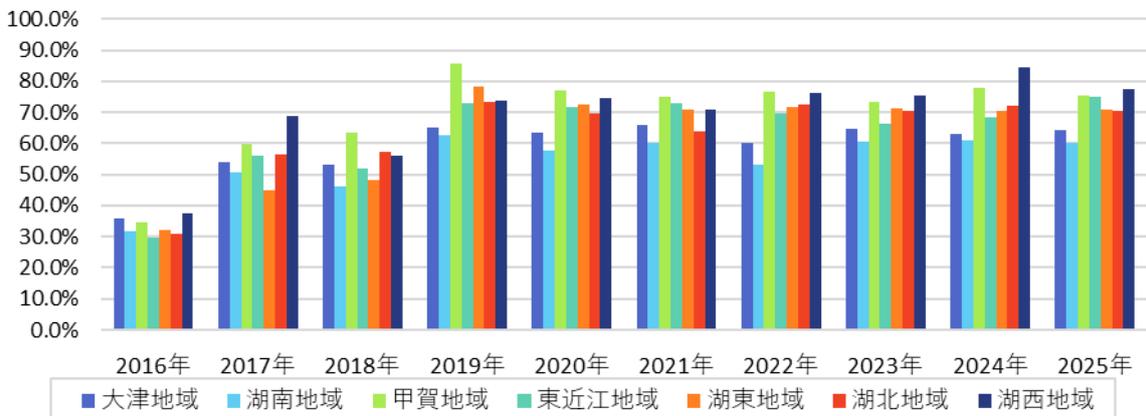


図 2.12 地域別の不満度

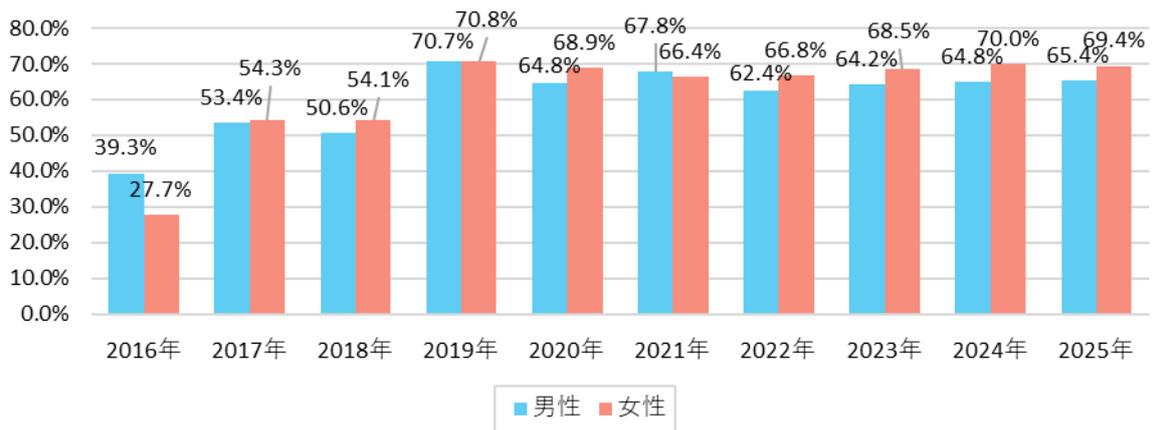


図 2.13 性別別の不満度

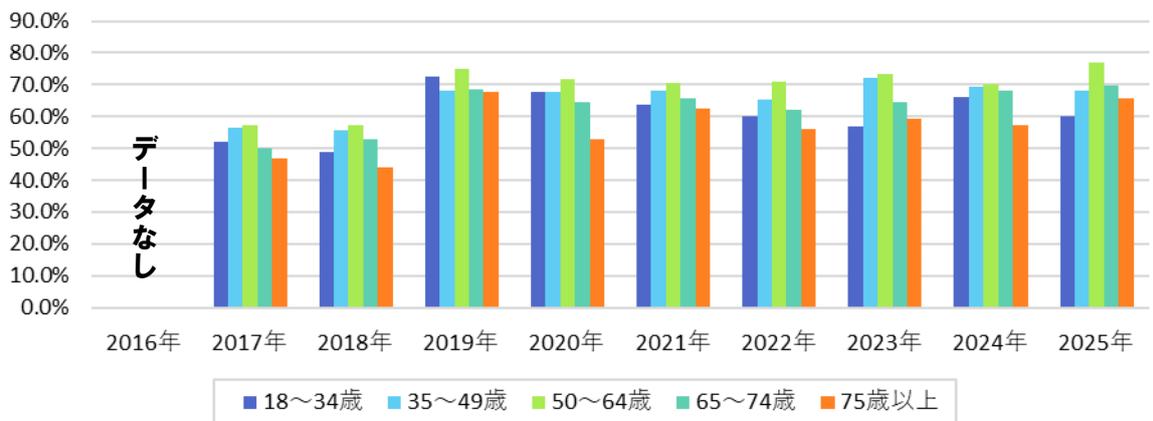


図 2.14 年代別の不満度

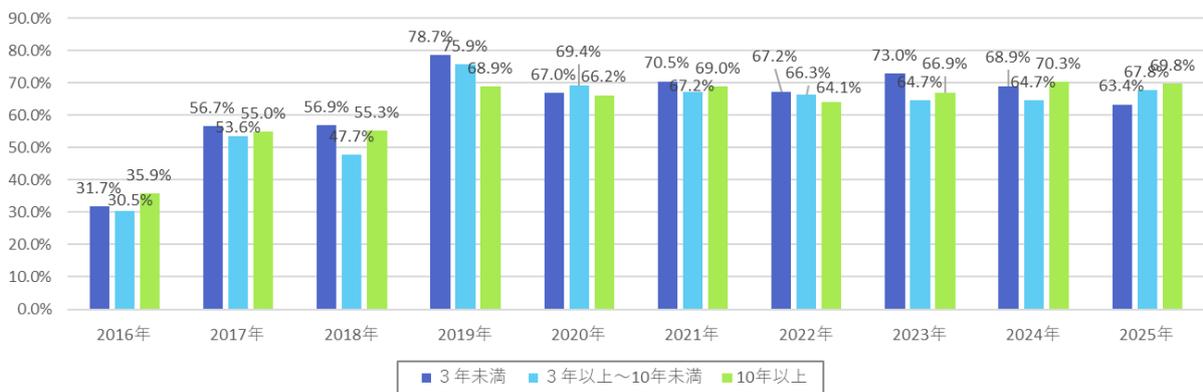


図 2.15 転入後の居住年数別の不満度

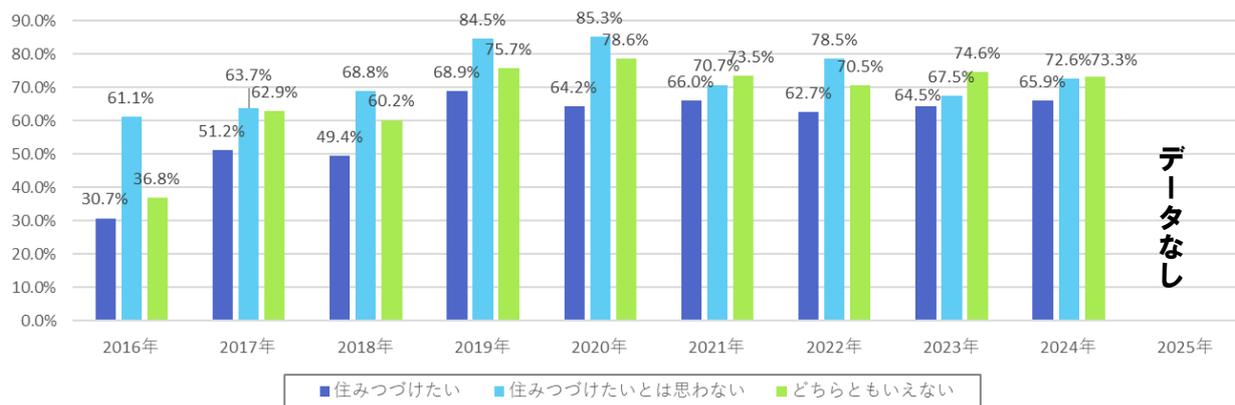


図 2.16 定住意向別の不満度

不満足度が高い理由に関して、令和4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み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） 1941 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	<ul style="list-style-type: none"> 琵琶湖沿いの JR 沿線地域（大津、長浜、近江八幡、草津など）は「満足、どちらか」というと満足」が高く、内陸の JR 沿線外の地域（日野町、竜王町など）は「どちらか」というと不満、不満」の割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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」というと満足」の割合が高く、女性のほうが「どちらか」というと不満」の割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 世帯主を選んでいる人に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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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代～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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 職業に関して、高校生の不満の割合(75.0%)がもっとも高い 大学生、専門学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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	
送迎の有無	<ul style="list-style-type: none"> 送迎してもらえない人の方が不満割合は比較的高い 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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4割以上あることから上記は一部の人と想定
公共交通の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	

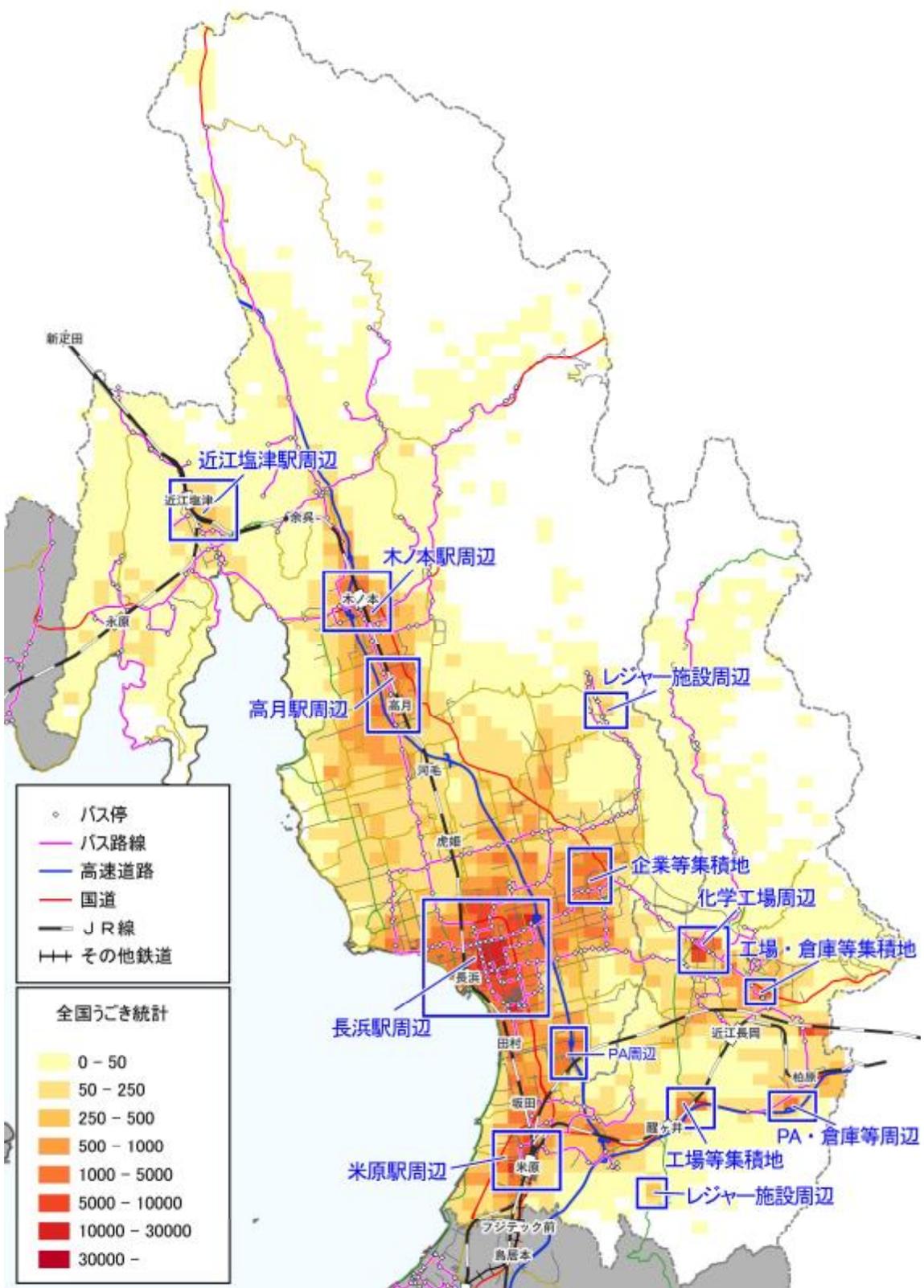


図 2.18 湖北地域の発生集中量(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

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經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經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。

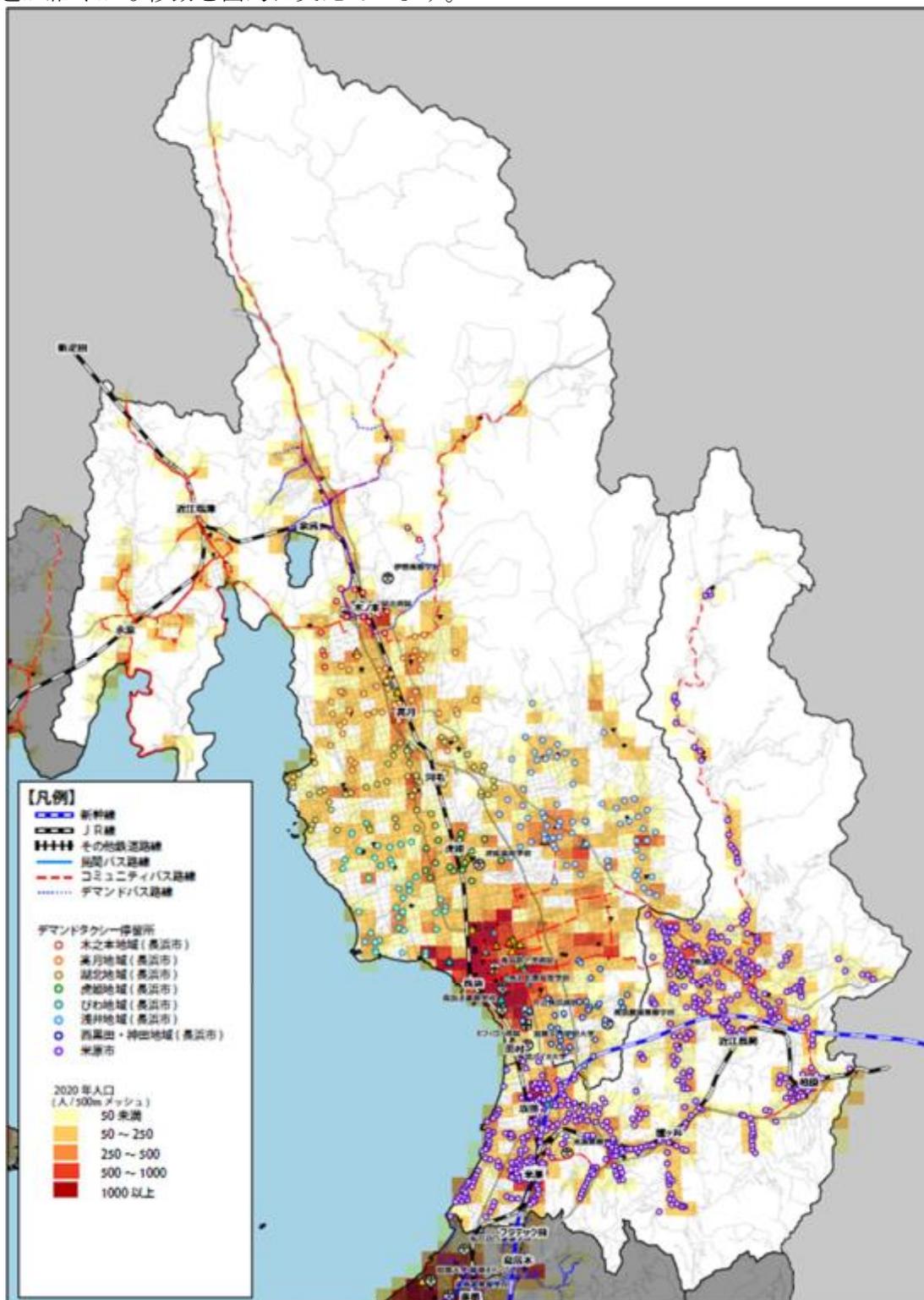


図 2.19 湖北地域の地域交通ネットワーク

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多くなく、移動の軸となる鉄道路線であっても、JR 湖西線・JR 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。

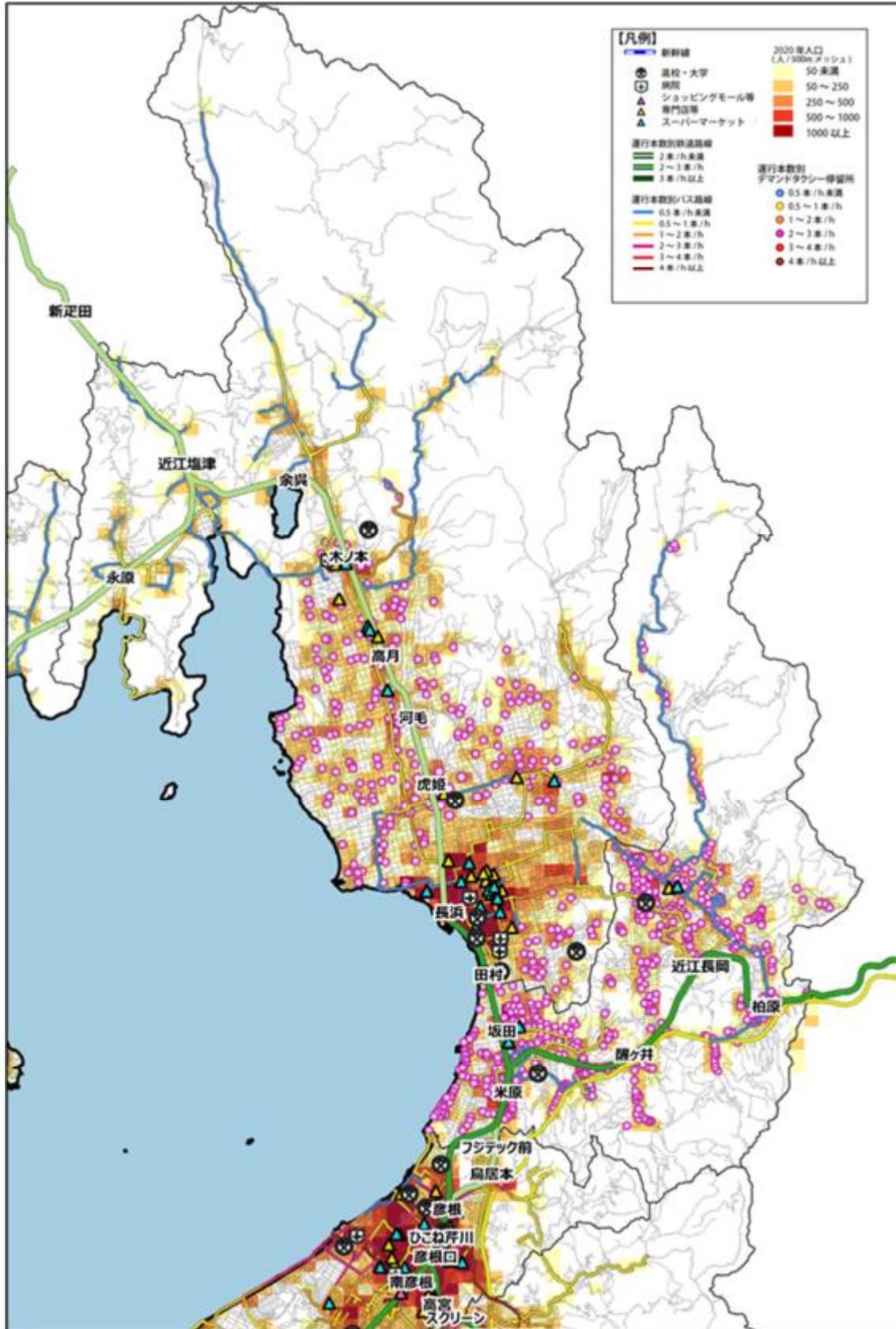


図 2.20 湖北地域における地域交通の運行頻度

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 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。

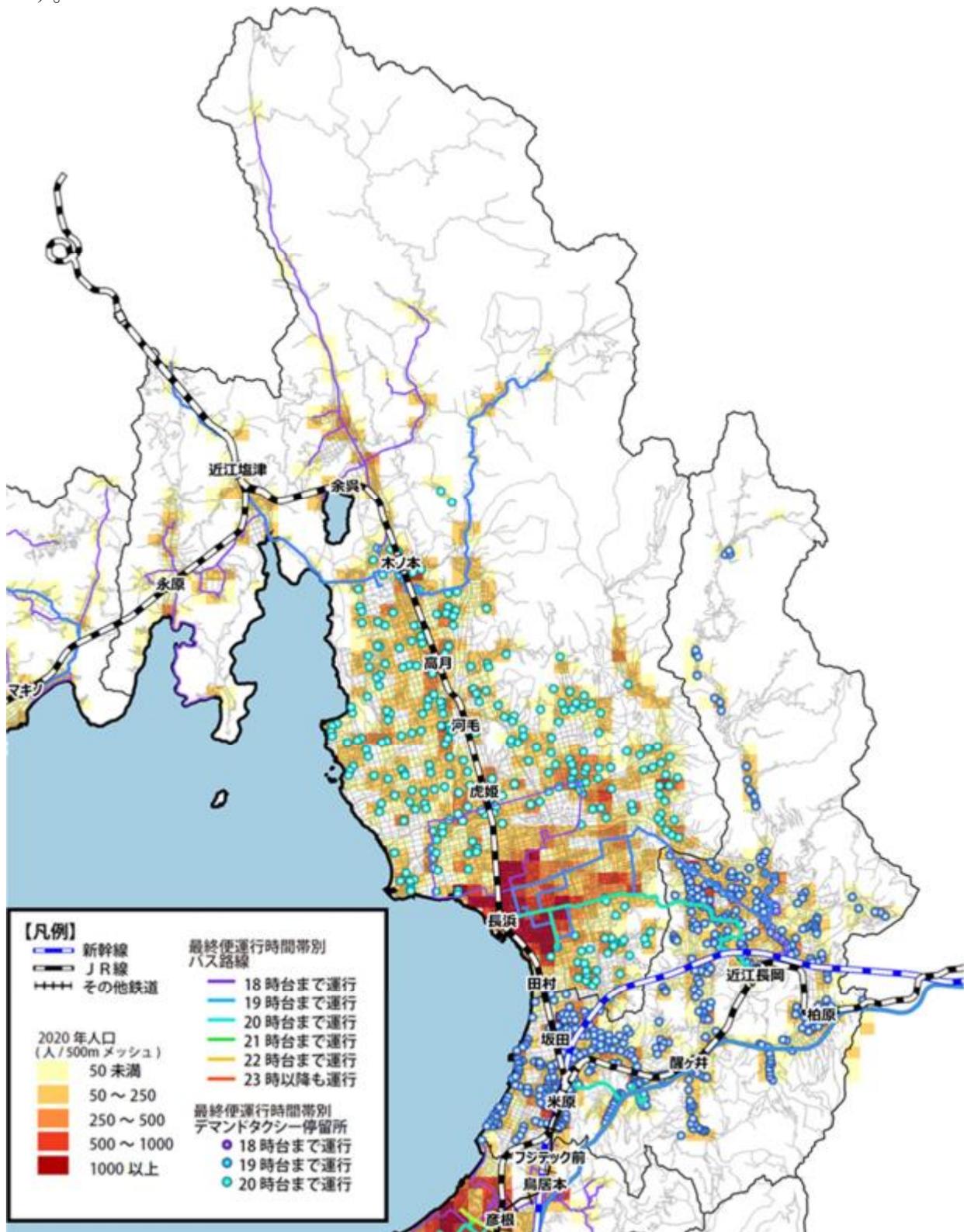


図 2.21 湖北地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 市立長浜病院

市立長浜病院は、木之本田村線等のバス路線で長浜駅・田村駅と接続しており、これらバス路線と、JR 北陸本線等の鉄道路線を組み合わせることで、湖北地域の人口の約 4 割が 30 分以内にアクセスが可能な状況です。しかし、各バス路線の運行頻度は 1 時間に 1 本以下であるため、突発的な不調による受診や、学校や仕事の後の受診などの場合は、バスが利用できないことも想定されるため、市立長浜病院へ 30 分以内にアクセス可能な人口は全体の約 1 割に留まります。

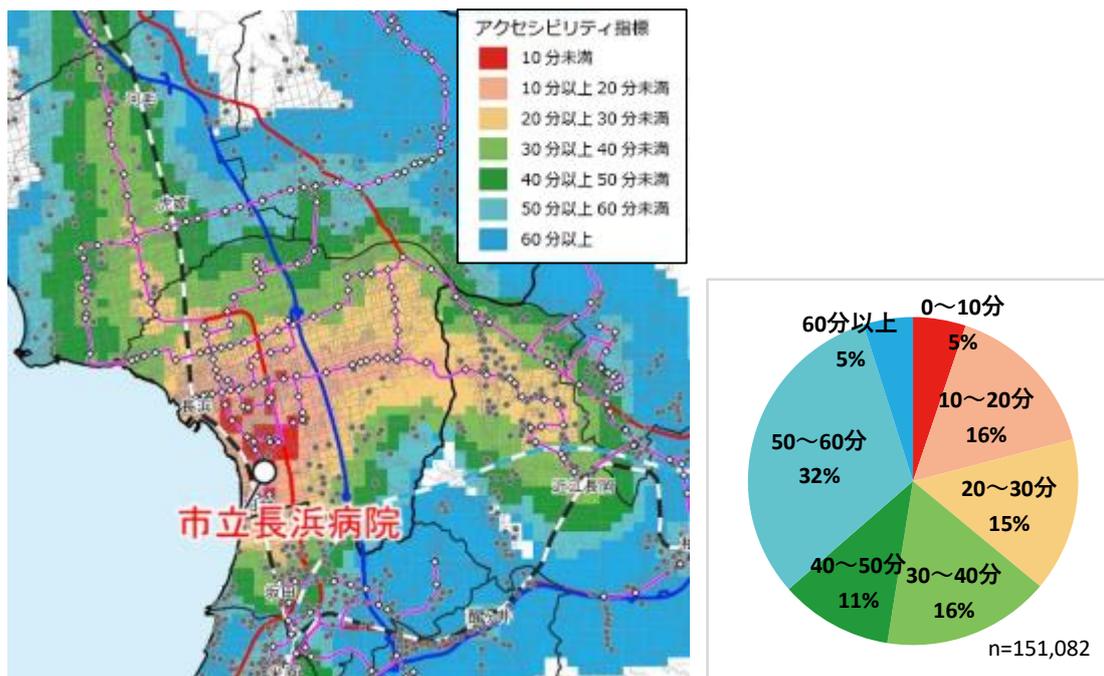


図 2.22 市立長浜病院のアクセシビリティ

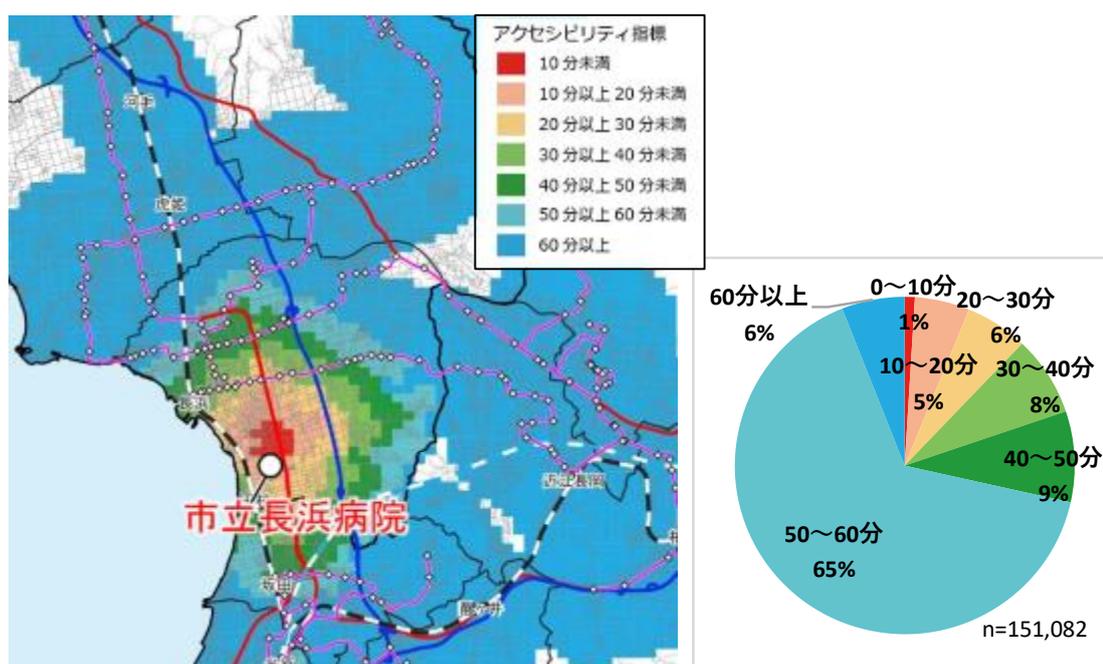


図 2.23 バス路線を利用できない場合における市立長浜病院のアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 長浜農業高校

湖北地域には7つの高等学校が立地していますが、現状、長浜農業高校へアクセスする地域交通は存在しません。長浜農業高校に対する各鉄道駅からの平均移動時間はそれぞれ、学校の最寄り駅である田村駅から約41分、その他の駅として、長浜駅から約56分、坂田駅から約57分となっており、周辺地域以外からの学生は通学が難しい状況にあります。

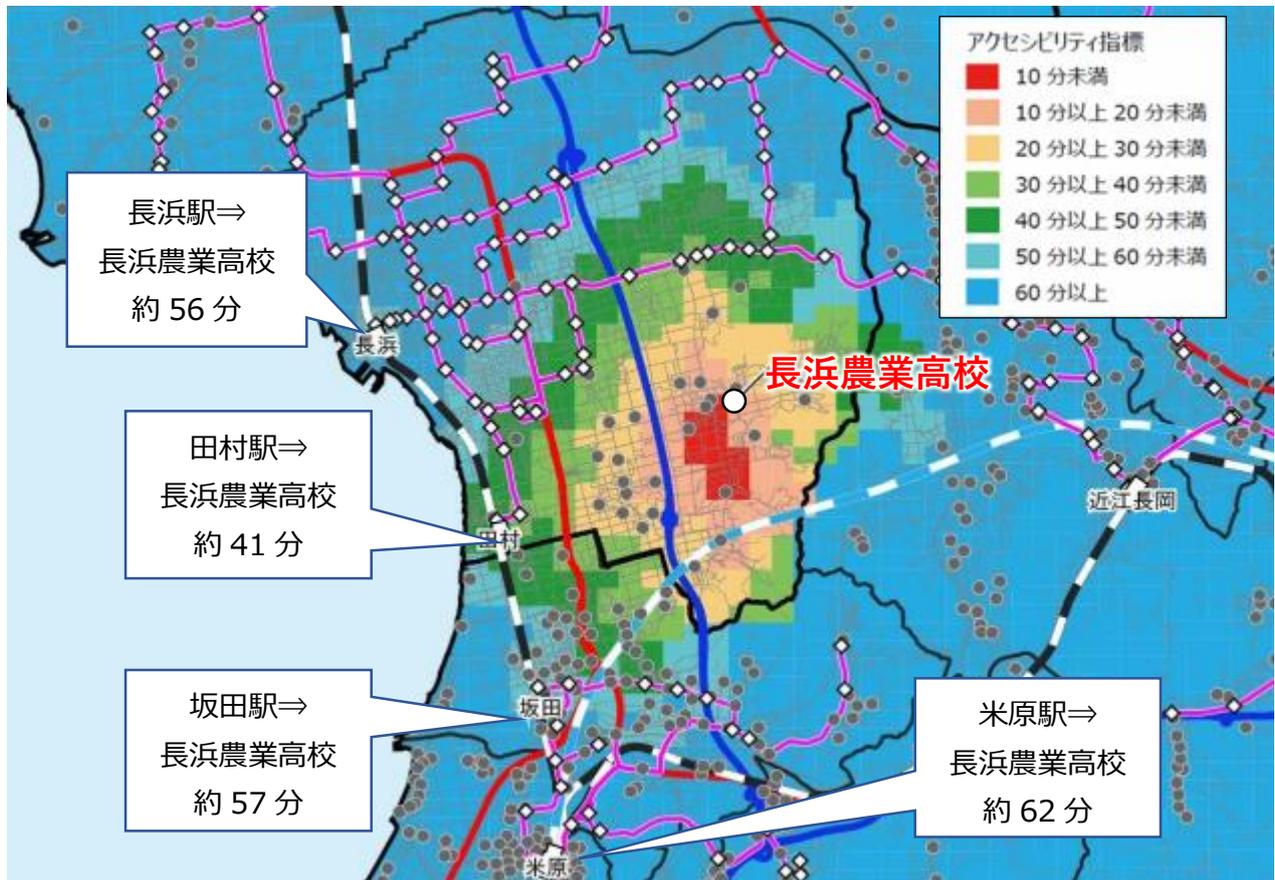


図 2.24 長浜農業高校のアクセシビリティ

ii) 伊吹高校

米原市に立地する伊吹高校は近江長岡線（バス）によって長浜駅、近江長岡駅と接続しており、近江長岡線を使用すると、近江長岡駅から約12分、長浜駅から約26分でアクセスできます（図 2.25）。しかし、近江長岡線の運行頻度は1時間に1本程度であり、帰宅時などバスの運行ダイヤに合わせて行動できない場合は、1時間に1本のバスを待つか、各駅まで徒歩で移動するほかありません。徒歩で移動する場合は、近江長岡駅まで約50分、長浜駅までは約130分必要になります（図 2.26）。

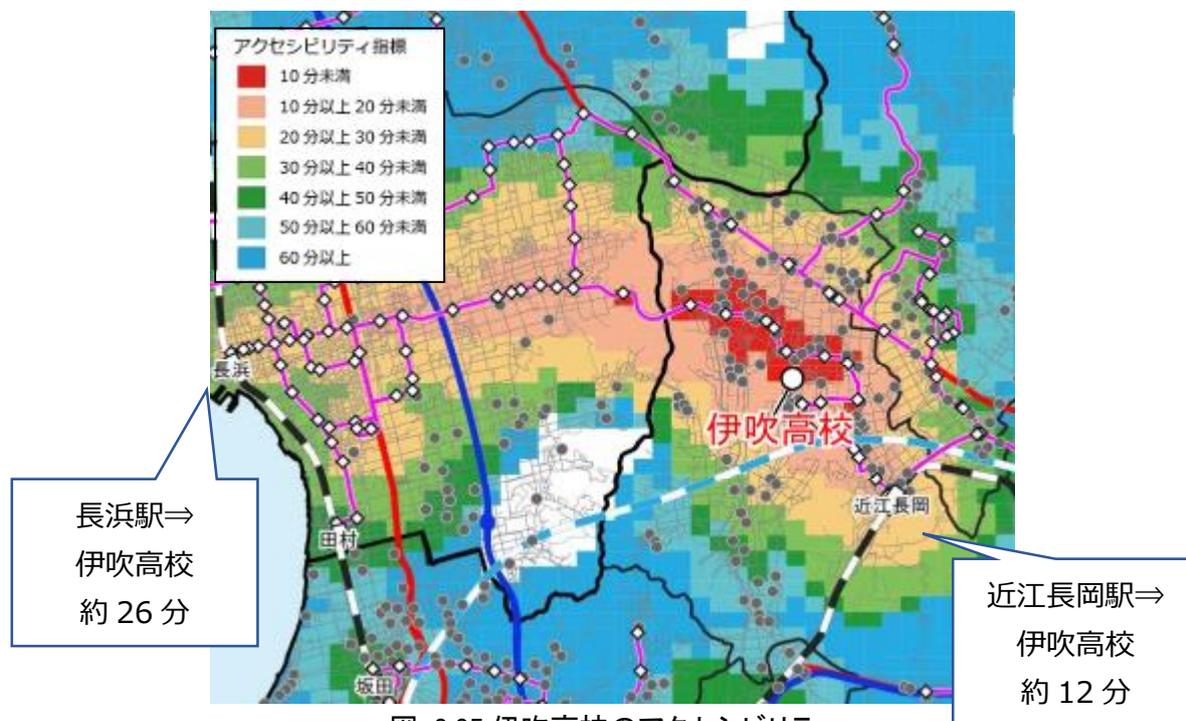


図 2.25 伊吹高校のアクセシビリティ

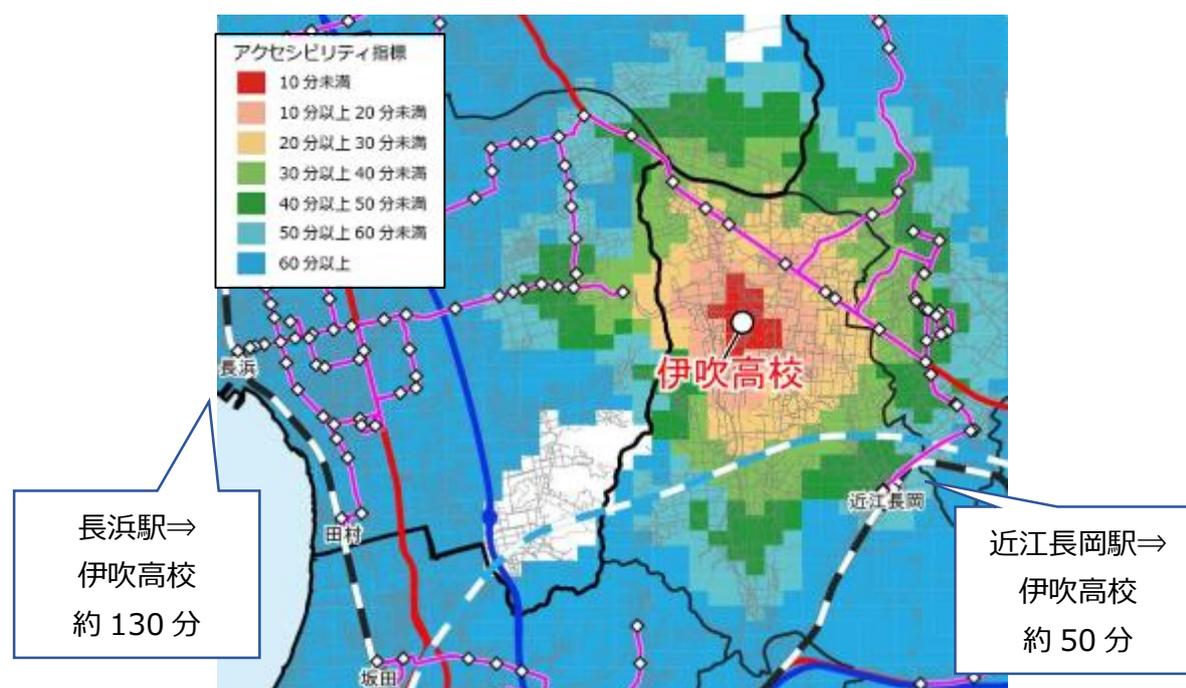


図 2.26 近江長岡線が利用できない場合における伊吹高校のアクセシビリティ

2.3.2 湖東地域

1) 移動の状況

湖東地域は彦根市中心部（旧城下町・高宮 等）内の、または中心部を起点とした流動が多く、愛荘町以外は彦根市との流動が多く、愛荘町は東近江地域など県内他地域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、一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

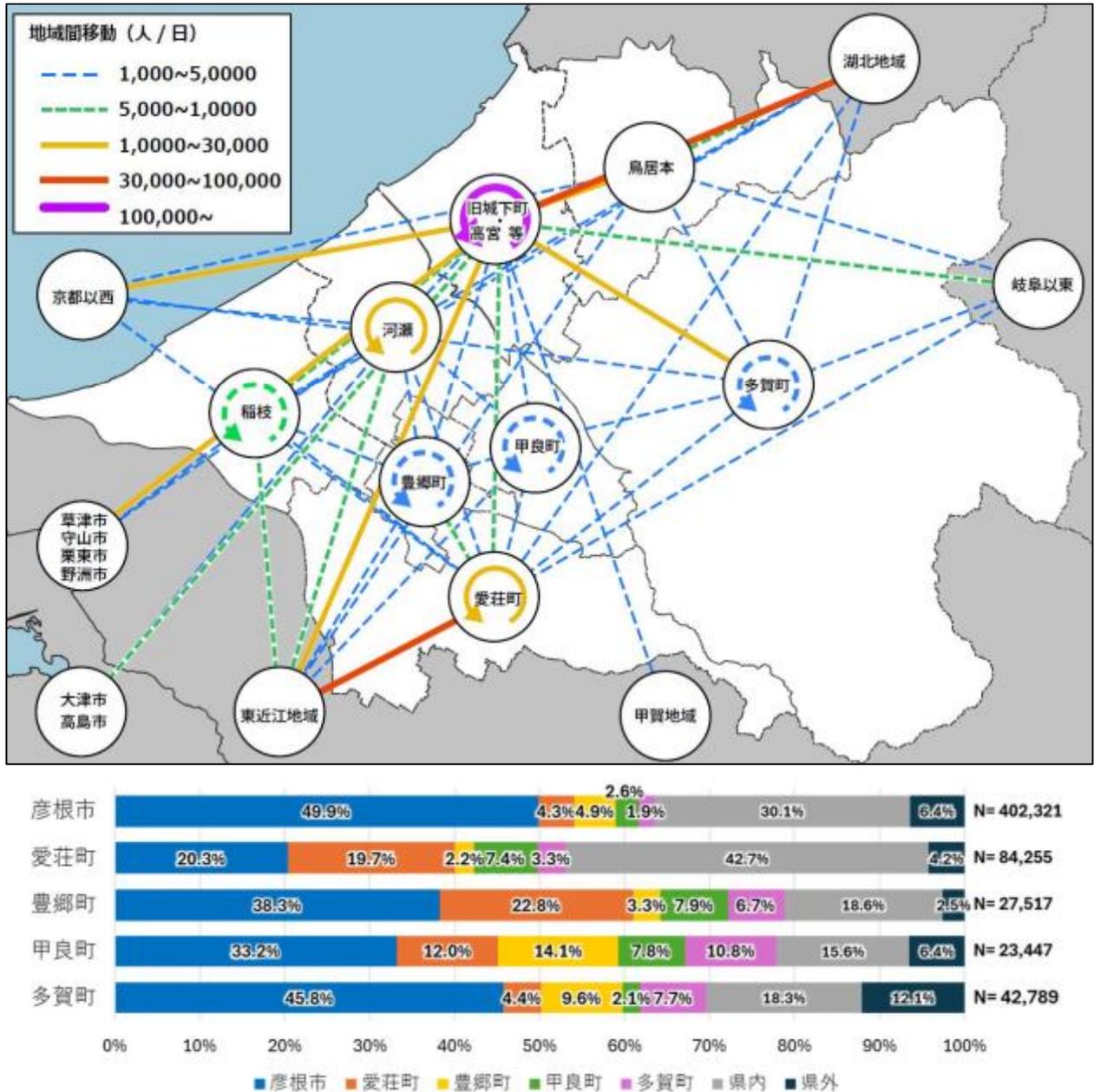


図 2.27 湖東地域の流動(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

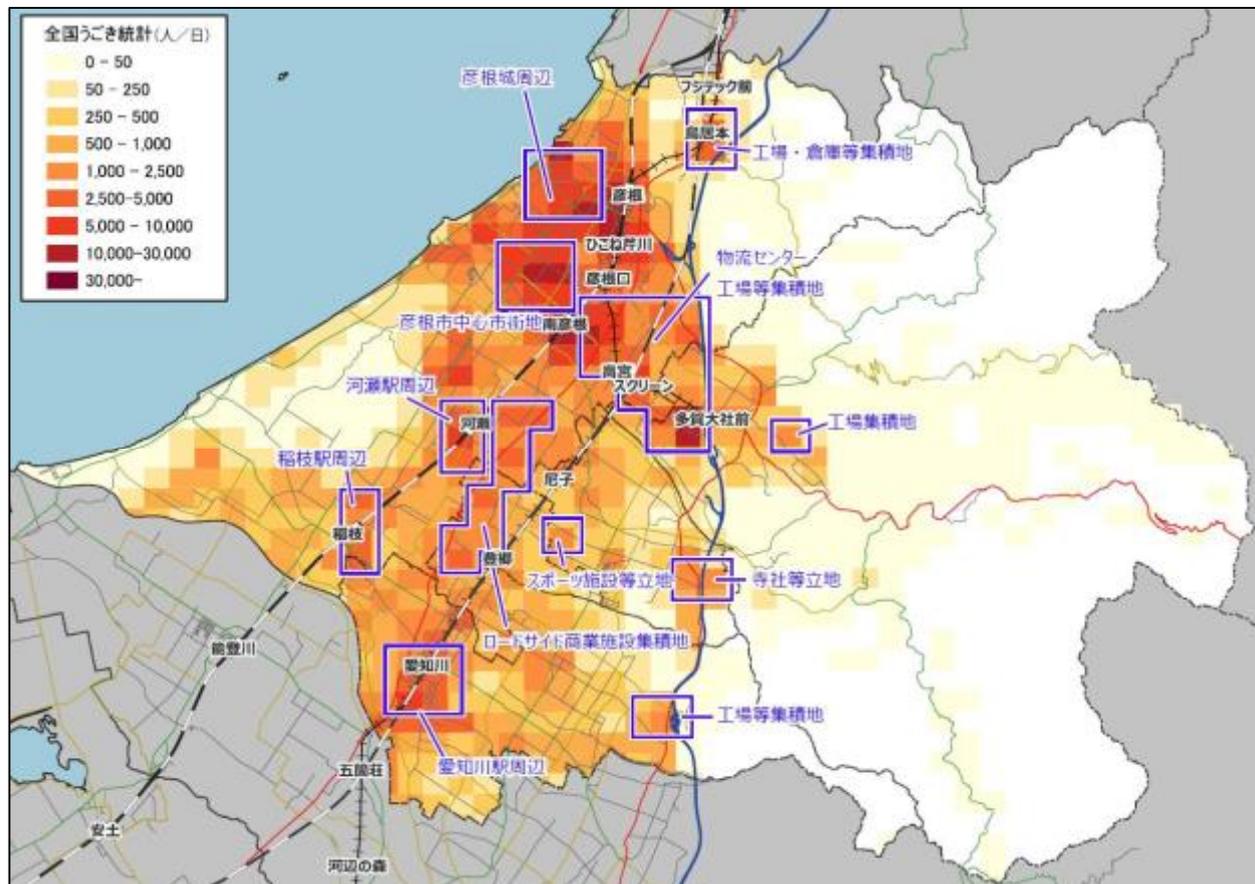


図 2.28 湖東地域の発生集中量(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖東地域には、彦根市を中心に県内や京阪神、中部、北陸と結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線として JR 琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

湖東地域内の移動については、近江鉄道多賀線のほかバス路線として、彦根駅-多賀町-南彦根駅間を市街地から地域内の広範囲につなぐ多賀線と、南彦根駅-市立病院、県立大学をつなぐ南彦根県立大学線、彦根駅と彦根市立病院、県立大学といった施設を接続する三津屋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。

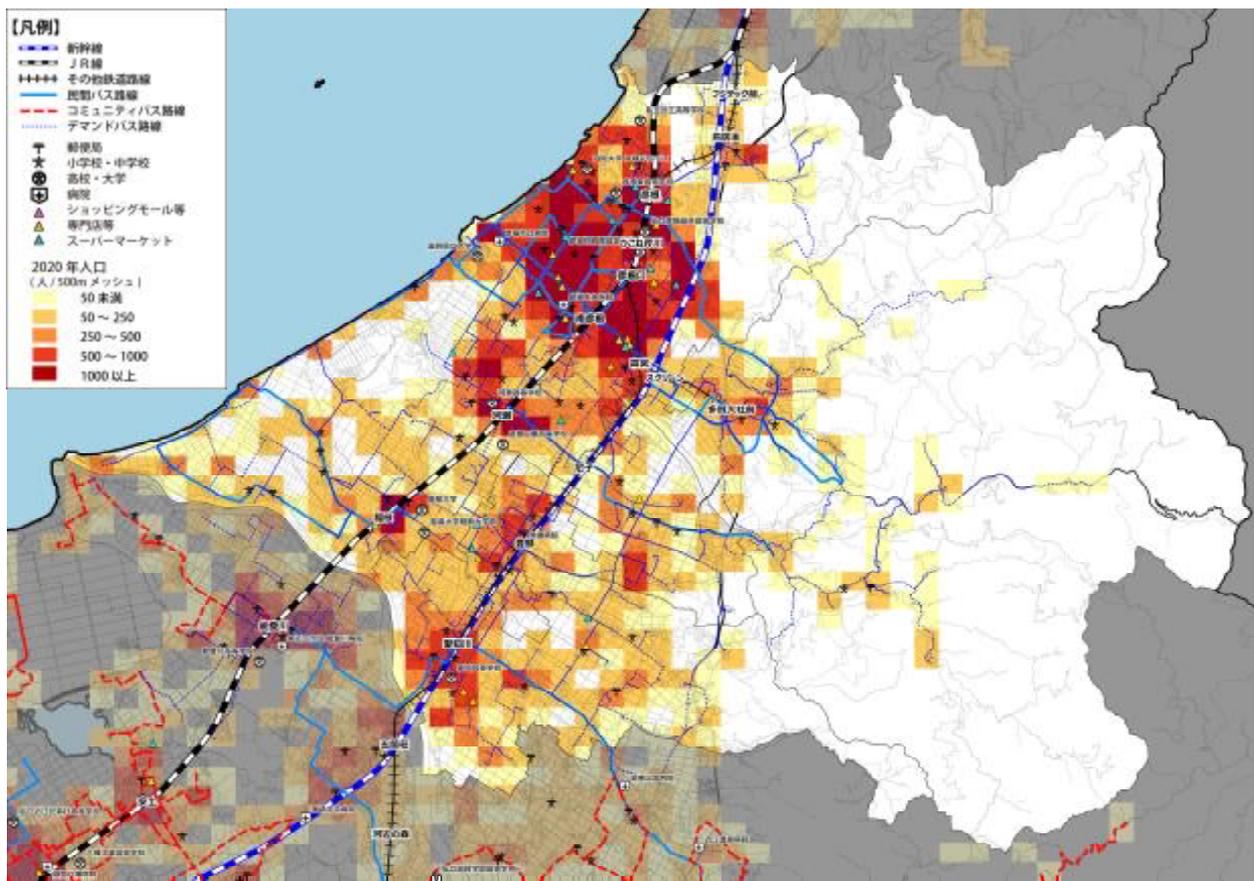


図 2.29 湖東地域の地域交通ネットワーク

湖東地域を運行する地域交通の運行頻度は、彦根市の中心部など一部市街地では充足していますが、郊外部まで交通網が充足しているとはいえない状況にあります。移動の軸となる鉄道路線であっても、JR 琵琶湖線が1時間に3～4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度です。バス路線については、運行頻度が1時間に1本以下の路線がほとんどで主要路線以外はデマンド交通が多くを占めています。

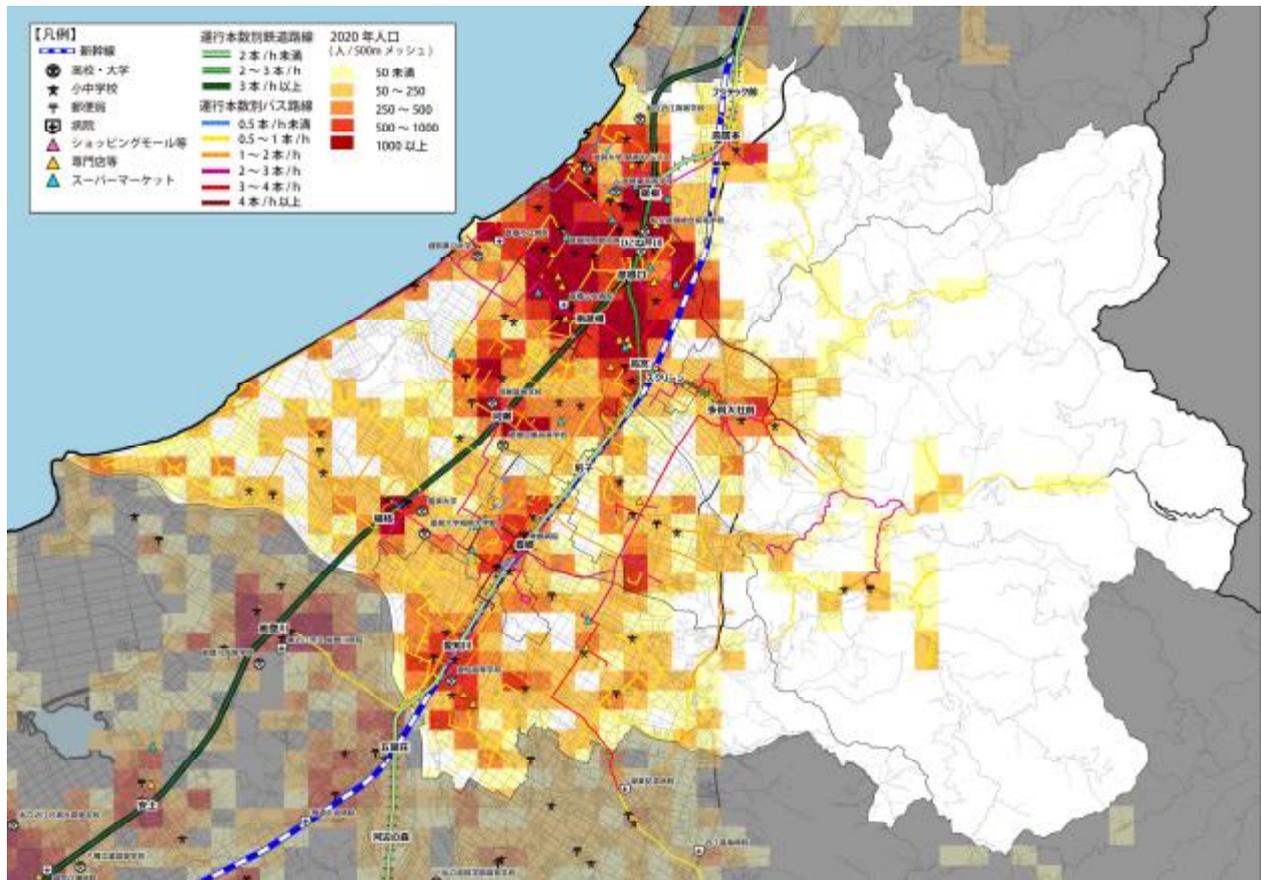


図 2.30 湖東地域における地域交通の運行頻度

夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線と JR 琵琶湖線は 23 時台まで運行があるものの、バス路線は市町により運行終了時刻に差があり、愛荘町などでは 21 時台まで地域交通の運行があるものの、彦根市南部では 18 時台に運行が終了します。そのため、夜間の移動を地域交通で行う選択肢の存在する地域と、自家用車に依存せざるを得ない地域が存在します。

しかし、湖東地域の交通網は一部を除きほとんどがデマンド交通で構成されており、タクシーの運行台数も多くないため、地域交通の運行終了時刻が比較的遅い地域であっても人口に対して夜間の移動手段を確保できているとは一概に言えない状況にあります。

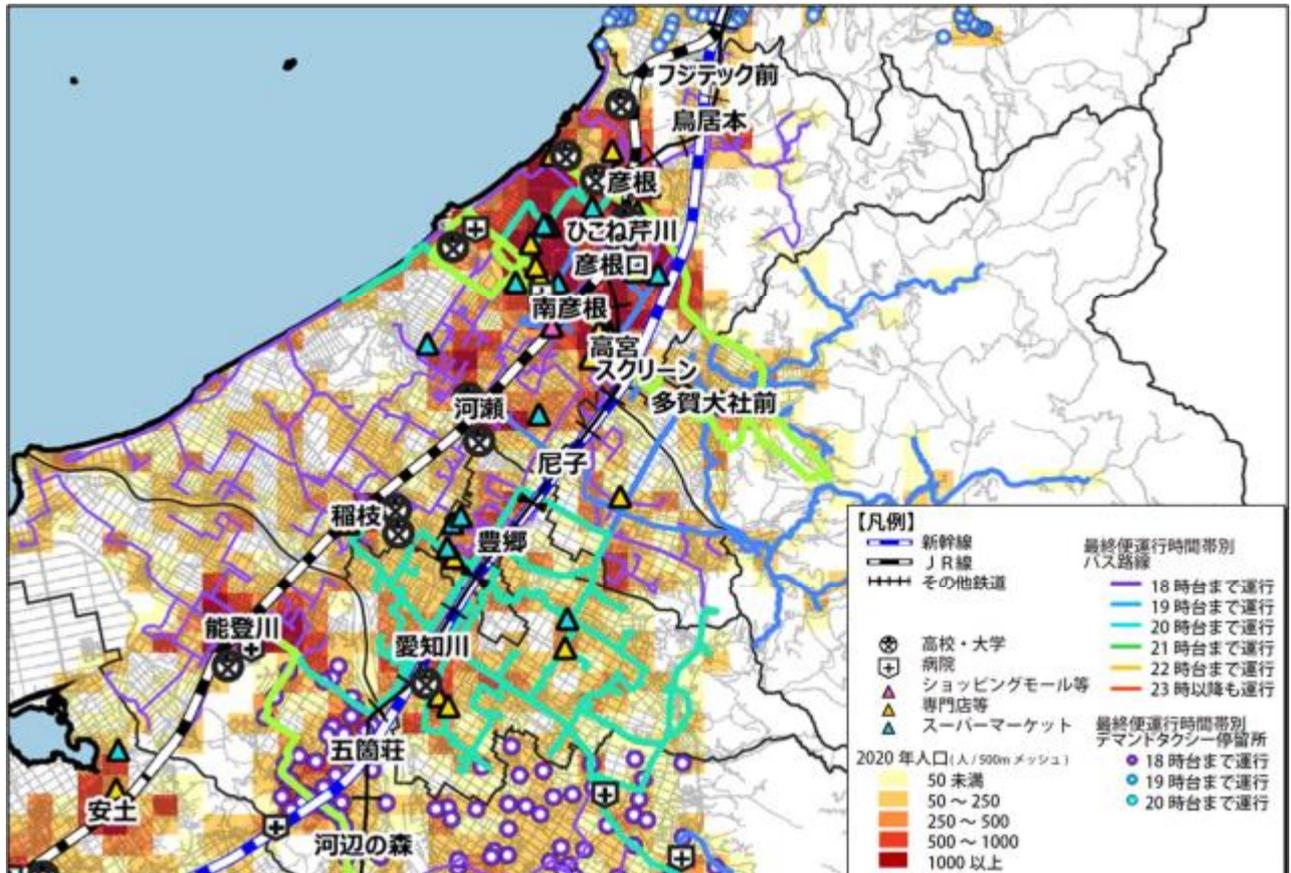


図 2.31 湖東地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 豊郷病院

豊郷病院は、愛のりタクシーが存在することで豊郷町の人口における93%が10分以内にアクセスできています(図 2.32)。しかし愛のりタクシーは事前に利用予約が必要であるため、学校や仕事の後の受診や事前に利用時間が分からないなど予約ができない場合は、豊郷病院へ10分以内にアクセス可能な人口は豊郷町における21%に留まります(図 2.33)。

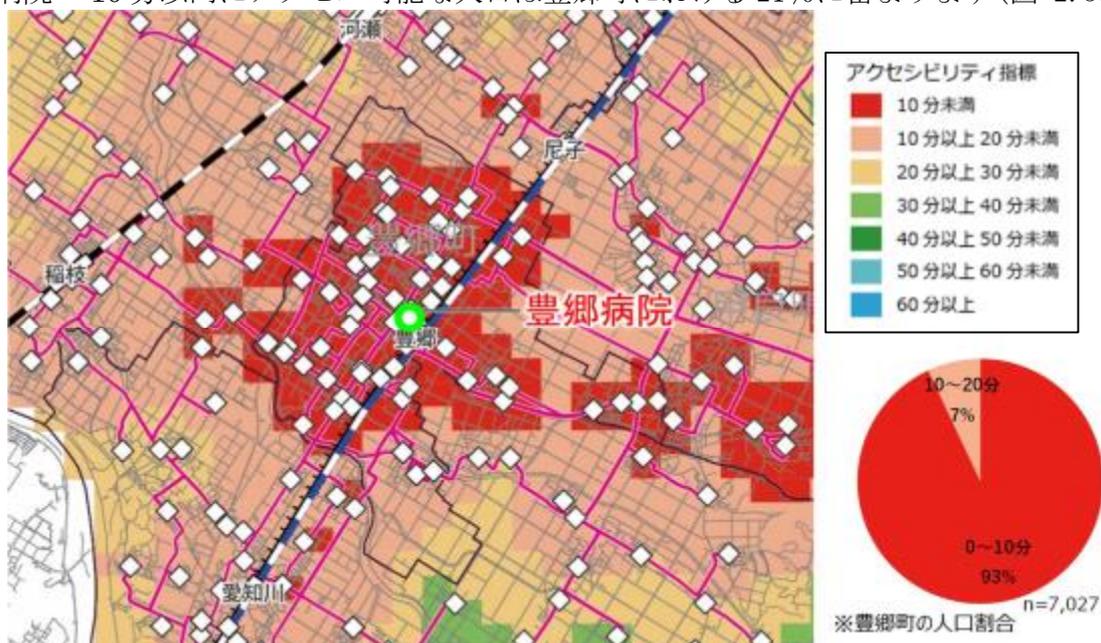


図 2.32 豊郷病院のアクセシビリティ

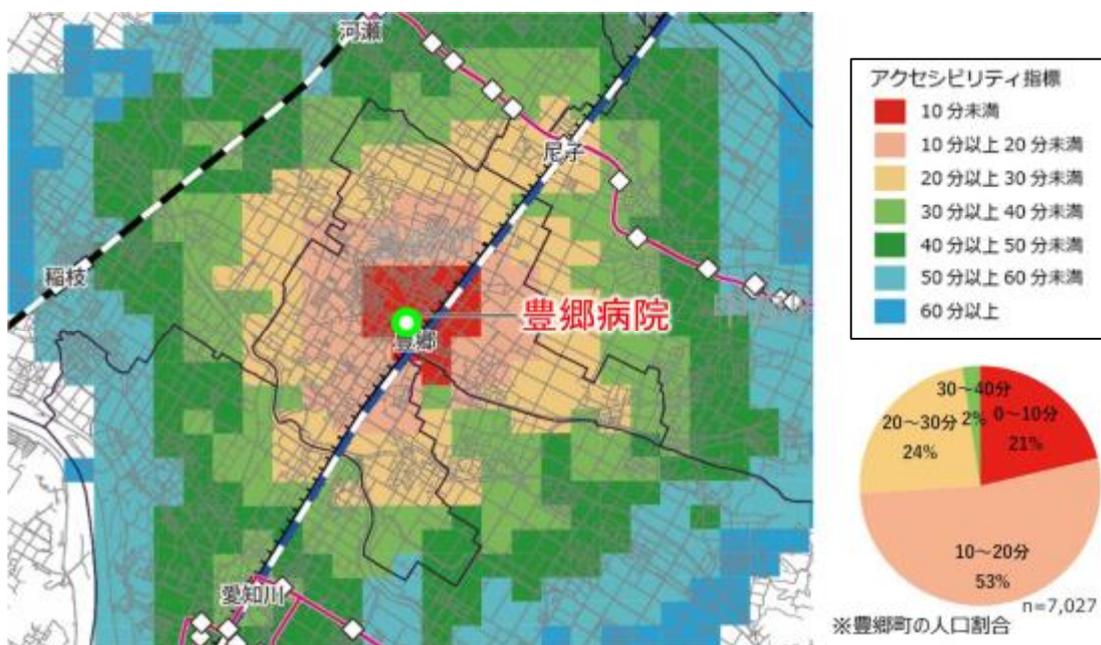


図 2.33 愛のりタクシーが利用できない場合における豊郷病院のアクセシビリティ

ii) 彦根市立病院

彦根市立病院は、三津屋線等が存在することで彦根市の人口における92%が30分以内にアクセスできる状況にあります(図 2.34)。しかし三津屋線等が無い時は30分以内にアクセスできる人口が彦根市の人口17%に留まります(図 2.35)。

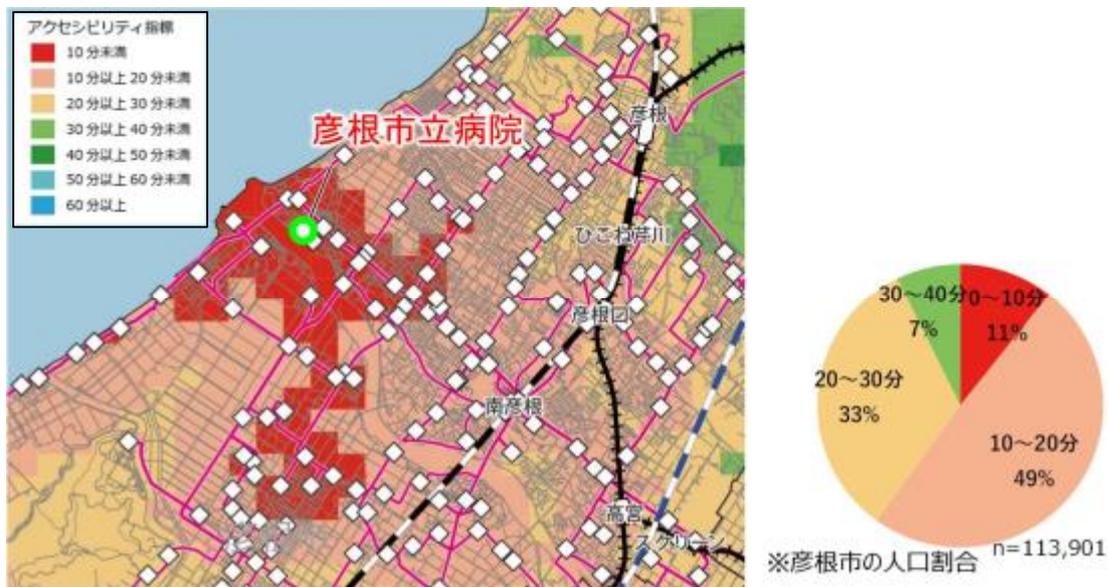


図 2.34 彦根市立病院のアクセシビリティ



図 2.35 三津屋線等が利用できない場合における彦根市立病院のアクセシビリティ

2.3.3 東近江地域

1) 移動の状況

東近江地域は近江八幡市と東近江市八日市・蒲生の内および起点とした流動が多く、近江八幡市、東近江市は市内での流動、日野町、愛荘町は東近江市と県内他地域との流動、竜王町は県内他地域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、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部にも存在しています。

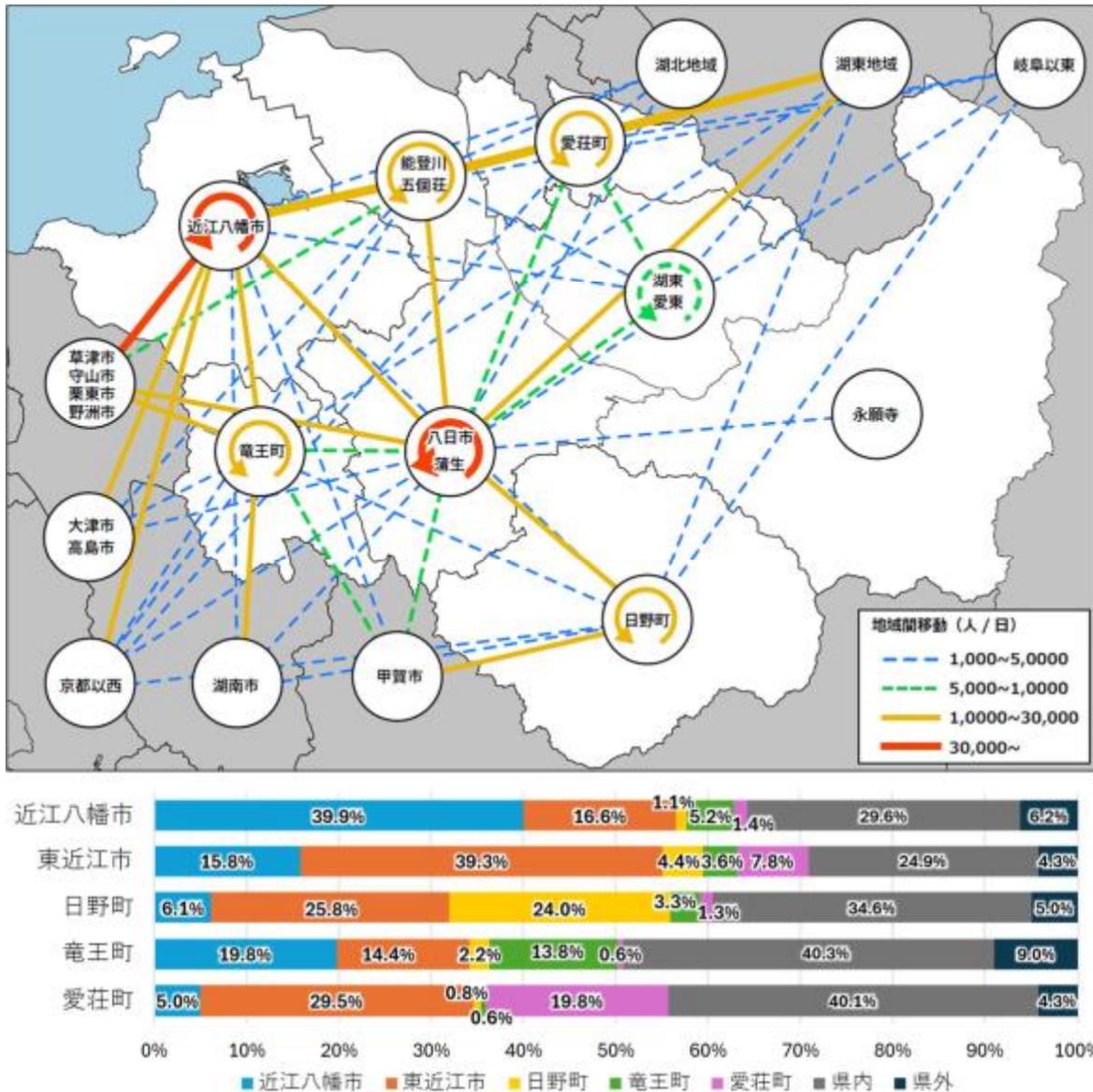


図 2.36 東近江地域の流動(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月 平日平均)

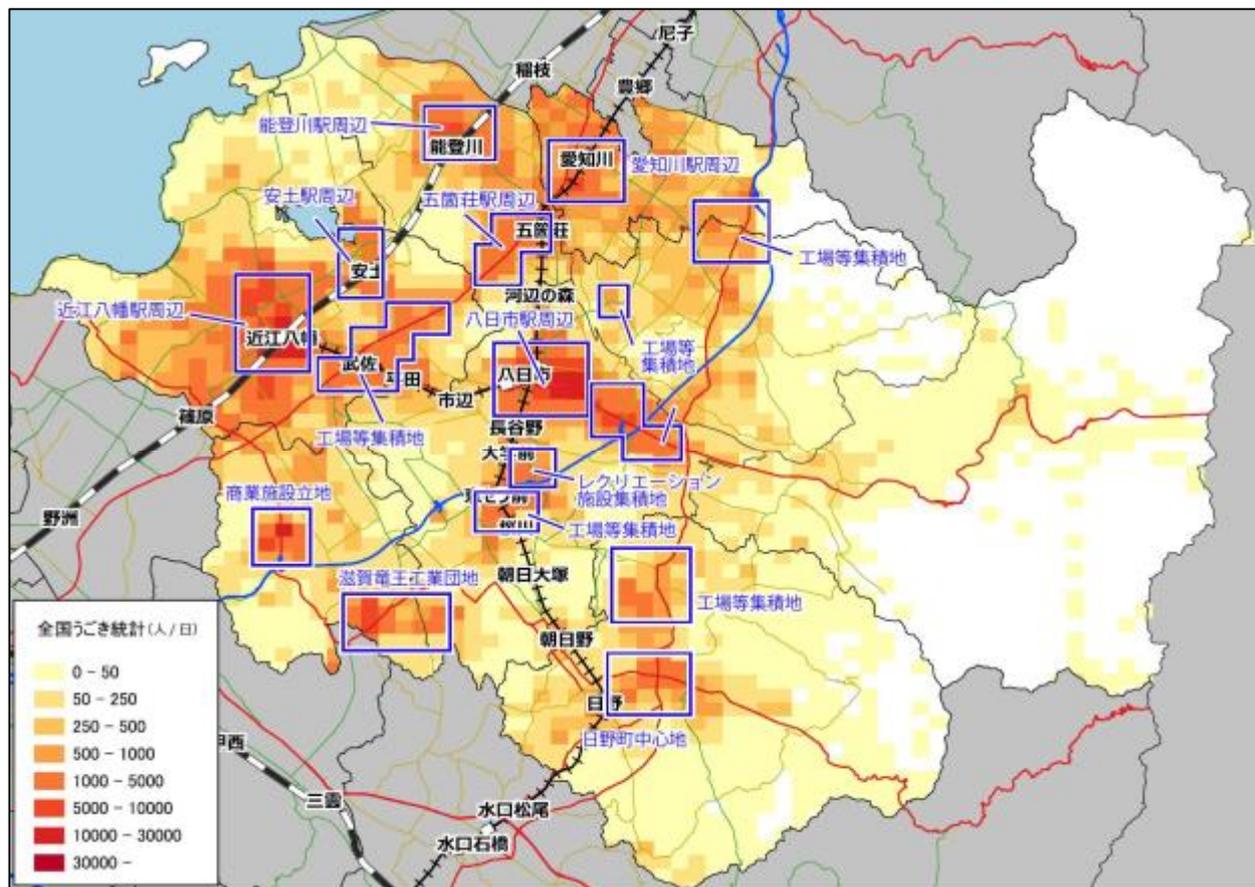


図 2.37 東近江地域の発生集中量(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

2) 交通の状況

東近江地域には、近江八幡駅と八日市駅を中心に滋賀県の南北を結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線として JR 琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

東近江地域内の移動について、鉄道路線では近江八幡駅と八日市駅を結ぶ近江鉄道八日市線、バス路線では能登川駅-愛荘町間を愛知川駅を經由して広域につなぐ角能線、JR 近江八幡駅-竜王町をつなぐ岡屋線・八幡アウトレット線・八幡・竜王線、近江八幡駅-日野町をつなぐ日八線、能登川駅-八日市駅をつなぐ神崎線が主な軸として存在し、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。

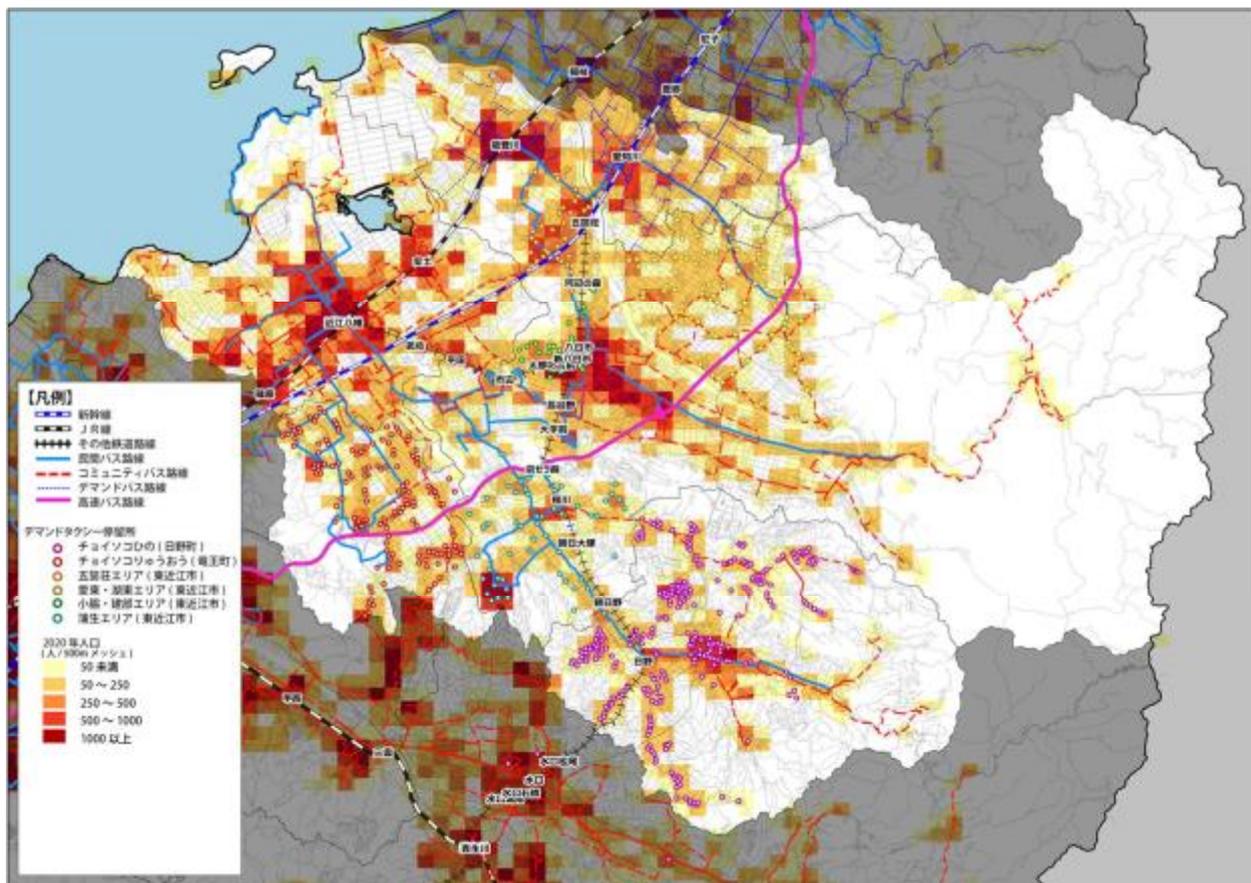


図 2.38 東近江地域の地域交通ネットワーク

東近江地域を運行する地域交通の運行頻度は、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足していますが、郊外部まで交通網が充足しているとはいえない状況にあります。移動の軸となる鉄道路線であっても、JR 琵琶湖線が1時間に3～4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、1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。

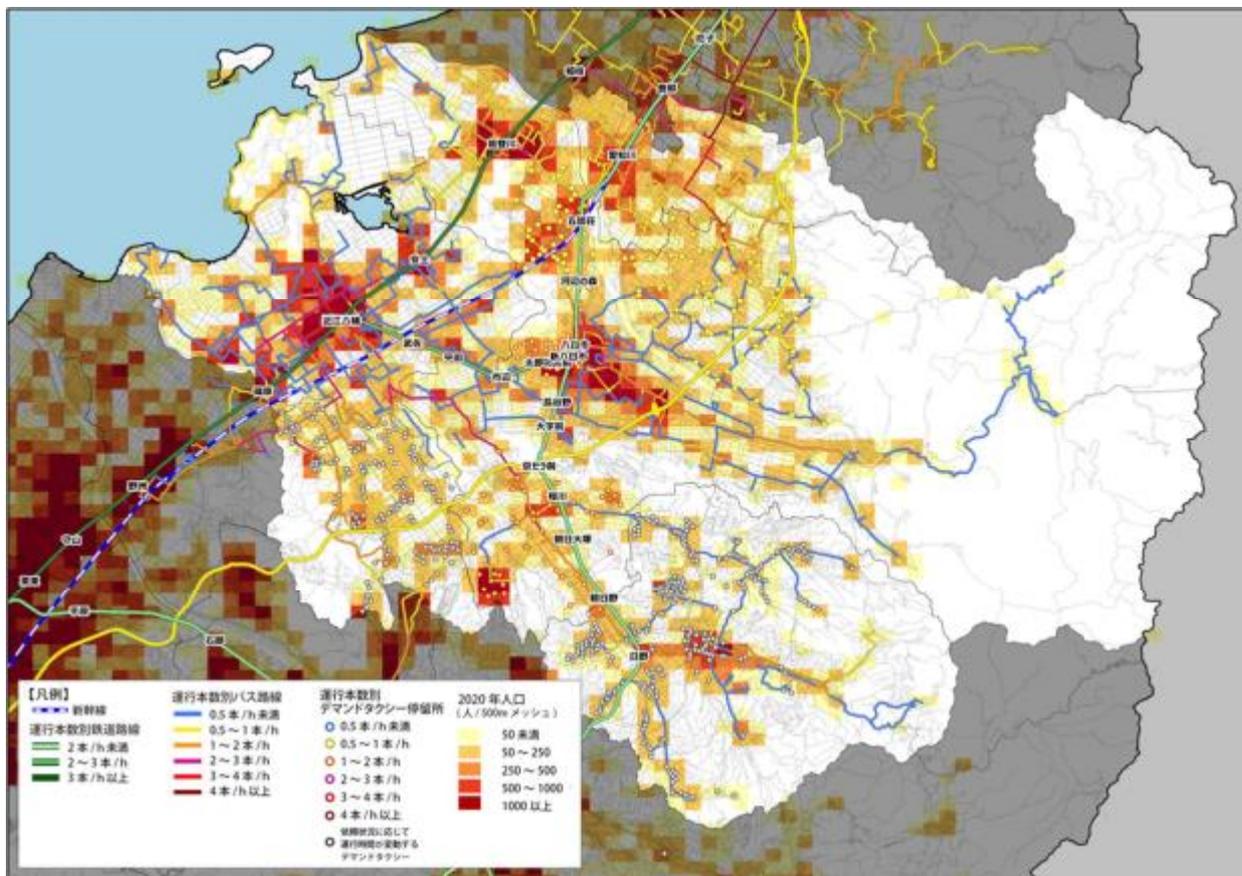


図 2.39 東近江地域における地域交通の運行頻度

特に夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線と JR 琵琶湖線が 23 時台まで運行があり、平日は 21 時以降も運行しているバス路線も複数見られます。しかし、主要な路線に限られており、地域全体としてバス路線は運行頻度が高くないため、夜間の有力な移動手段としては選択されにくい状況にあります。

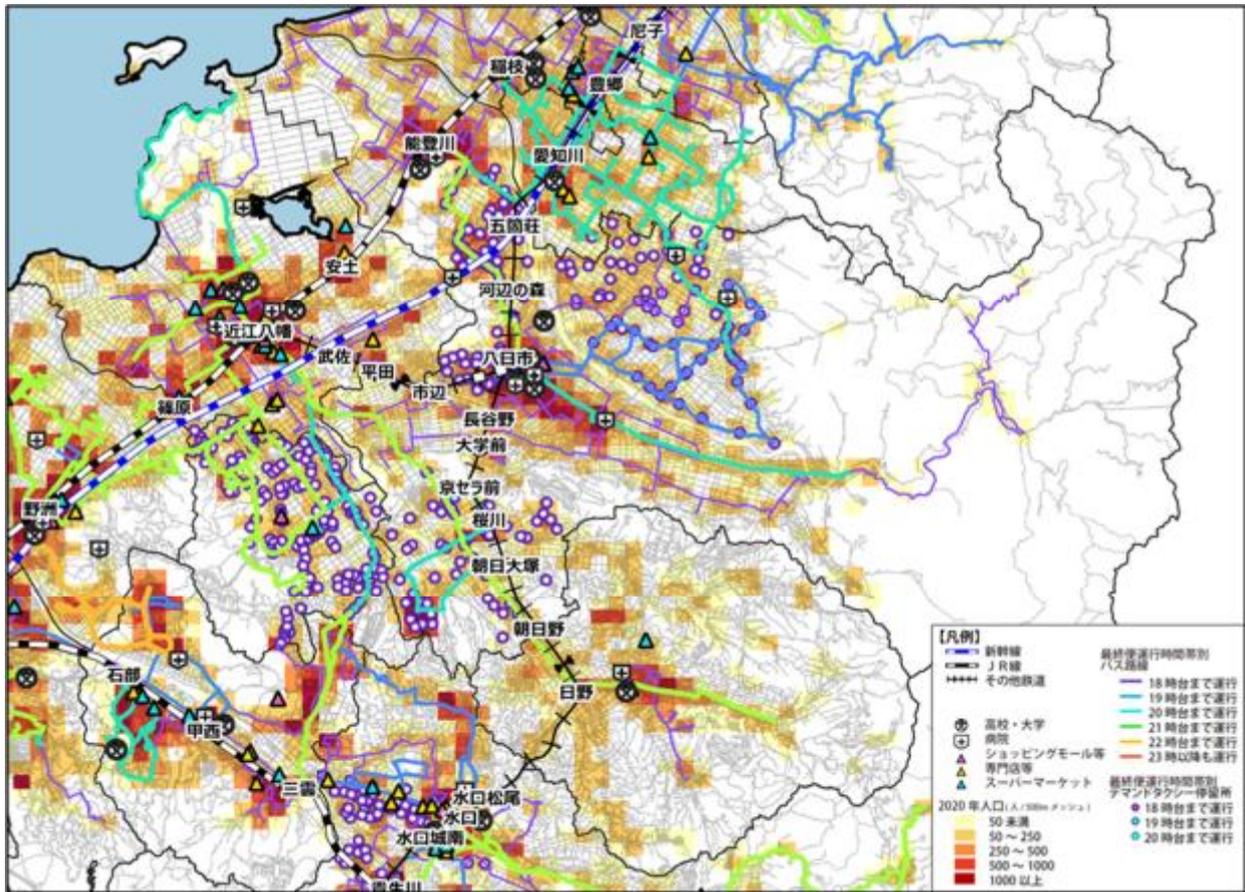


図 2.40 東近江地域における夜間の地域交通運行状況

3) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 東近江総合医療センター

東近江総合医療センターは御園線, 市原線, 沖野玉緒線, 南部御園線で八日市駅、新八日市駅、長谷野駅等と接続しており、これらバス路線と、近江鉄道本線等の鉄道路線を組み合わせることで、東近江地域の人口の37%が30分以内にアクセスが可能な状況です(図 2.41)。

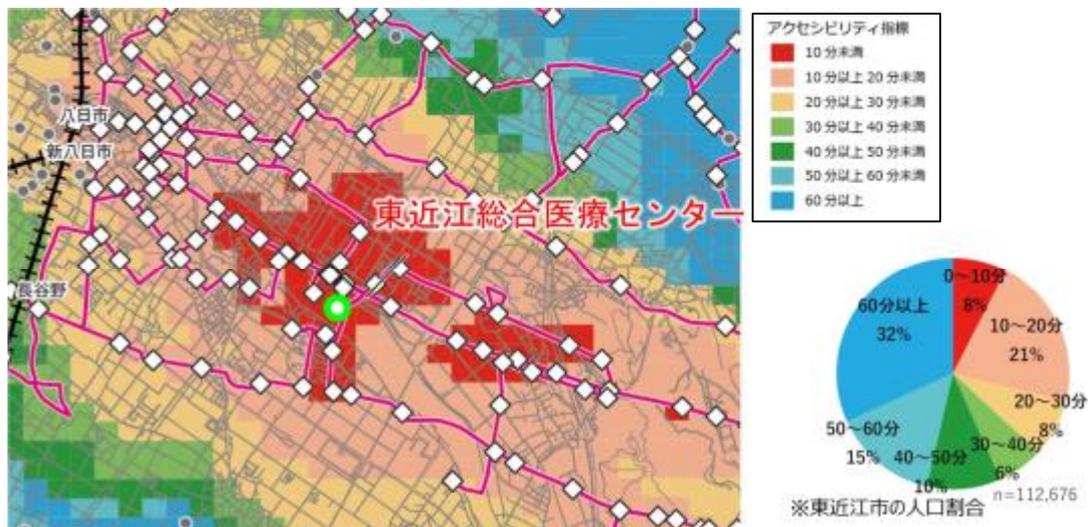


図 2.41 東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

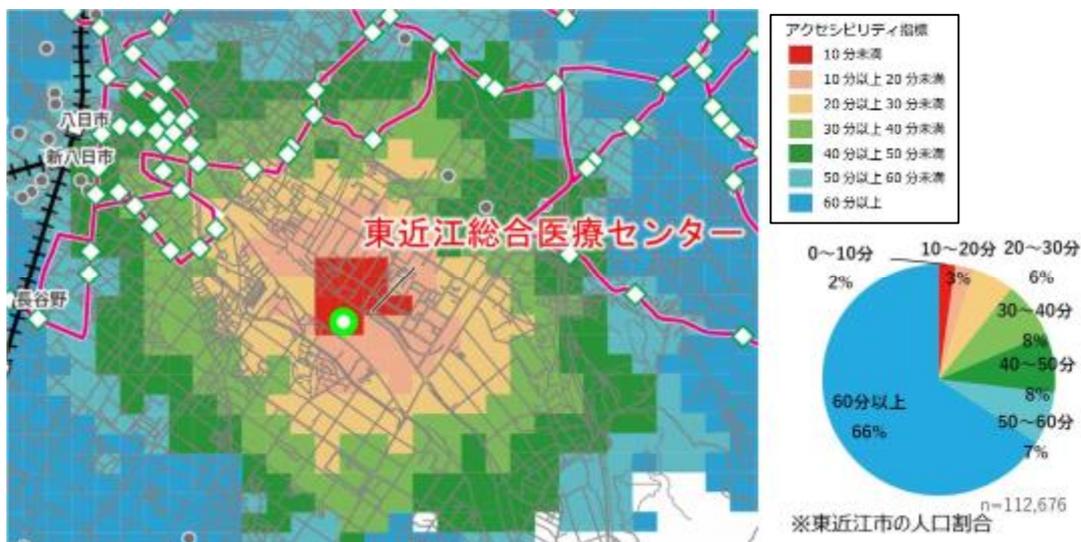


図 2.42 御園線等が利用できない場合における東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

ii) 近江八幡市立総合医療センター

近江八幡市立総合医療センターは、近江八幡駅と接続しています。あかこんバスなどの複数路線※が市内各地と近江八幡市立総合医療センターを接続しており、近江八幡市の人口における79%が30分以内にアクセスできています(図2.43)。

※島・沖島町コース, 馬淵・新巻町コース, 武佐・末広町コース, 北里・佐波江町・新畑コース, 桐原・竹町・東川町コース, 桐原・篠原コース, 駅南・循環コース, 島・岡山・王ノ浜コース, 北里・岡山・丸の内町コース, 安土北・金田コース, 安土南・金田コース, 老蘇・金田コース, 八幡市内線, 長命寺線, 江頭線, 船木線

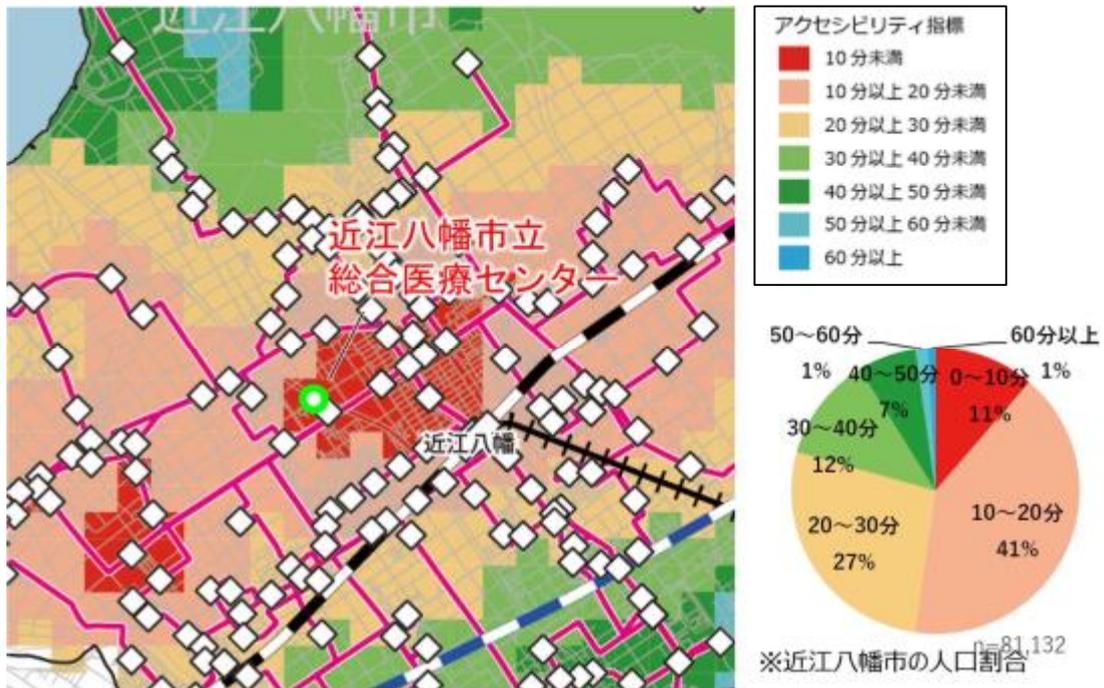


図 2.43 近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

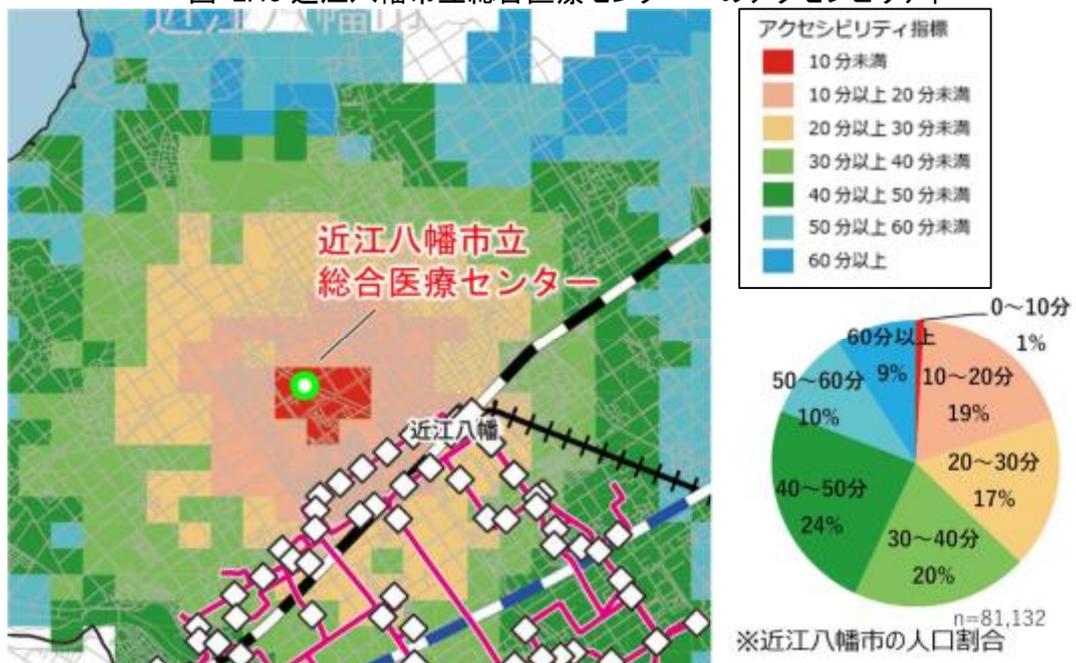


図 2.44 島・沖島町コースが利用できない場合における近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 日野高校

日野高校は、朝日野駅、日野駅と鎌掛線や日八線で接続しています。鎌掛線や日八線が存在することで日野町の人口における66%が30分以内にアクセスできる状況です(図 2.45)。しかし、鎌掛線や日八線は運行が平日の通勤通学時間帯に集中しており、それ以外の時間帯は1時間に1本程度の運行頻度です。そのため、行事等で時間割が変則的な日や、部活動などによる休日の登下校を利用場面として想定すると、30分以内にアクセスできる割合は日野町の人口における43%に留まります(図 2.46)。

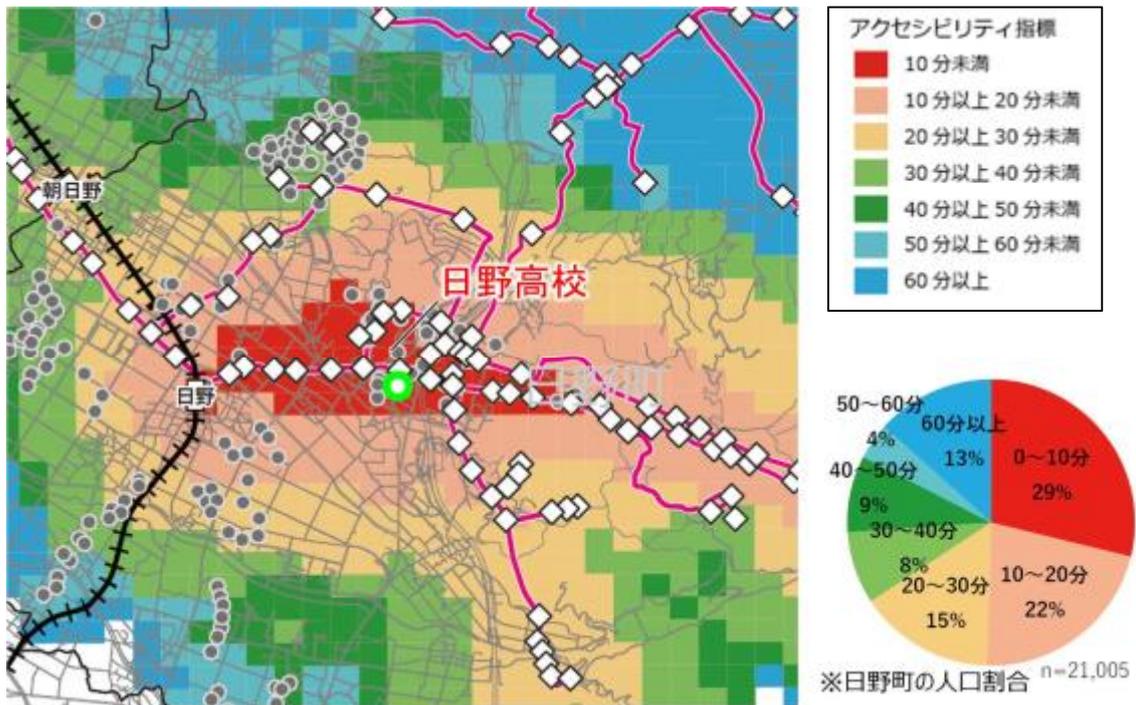


図 2.45 日野高校へのアクセシビリティ

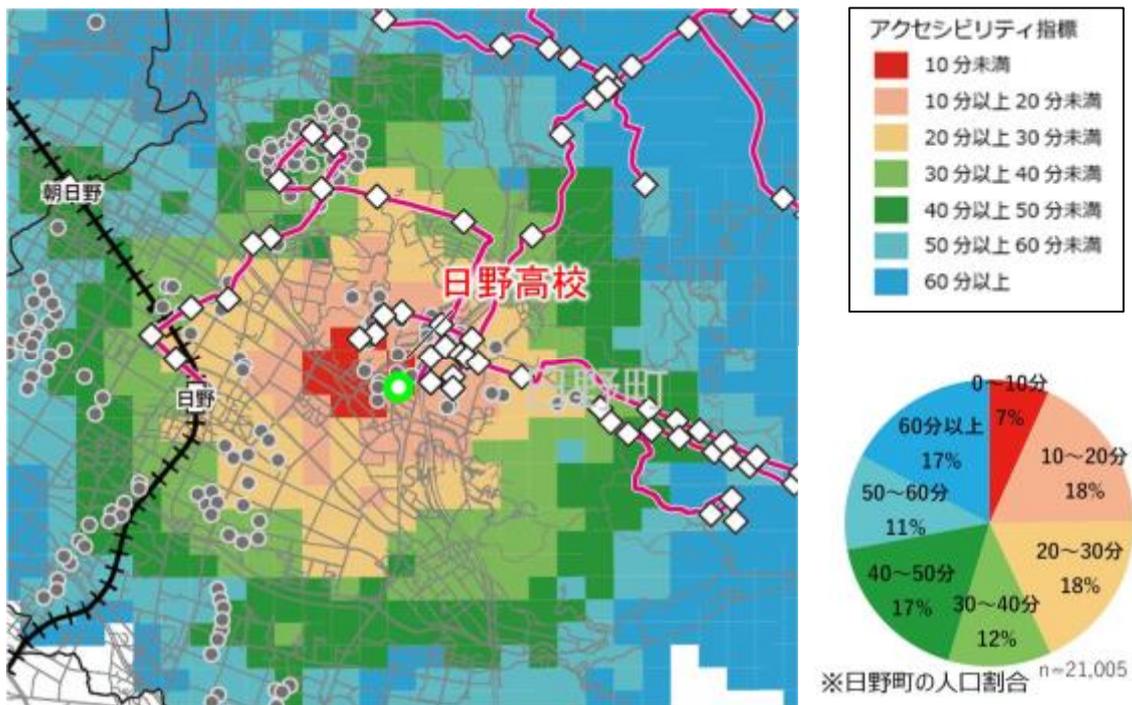


図 2.46 鎌掛線・日八線が利用できない場合における日野高校へのアクセシビリティ

ii) 八日市高校

八日市高校は、市街地循環線によって八日市駅、新八日市駅と接続することで、東近江市の人口における44%が30分以内にアクセス可能な状況になっています（図 2.47）。

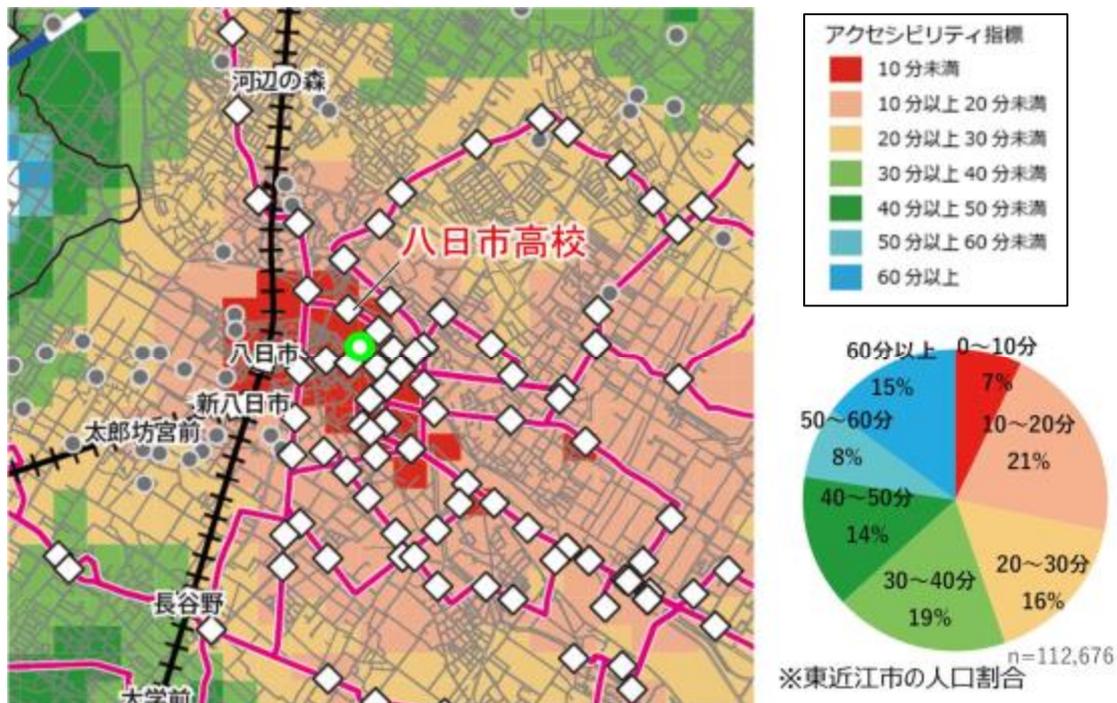


図 2.47 八日市高校へのアクセシビリティ

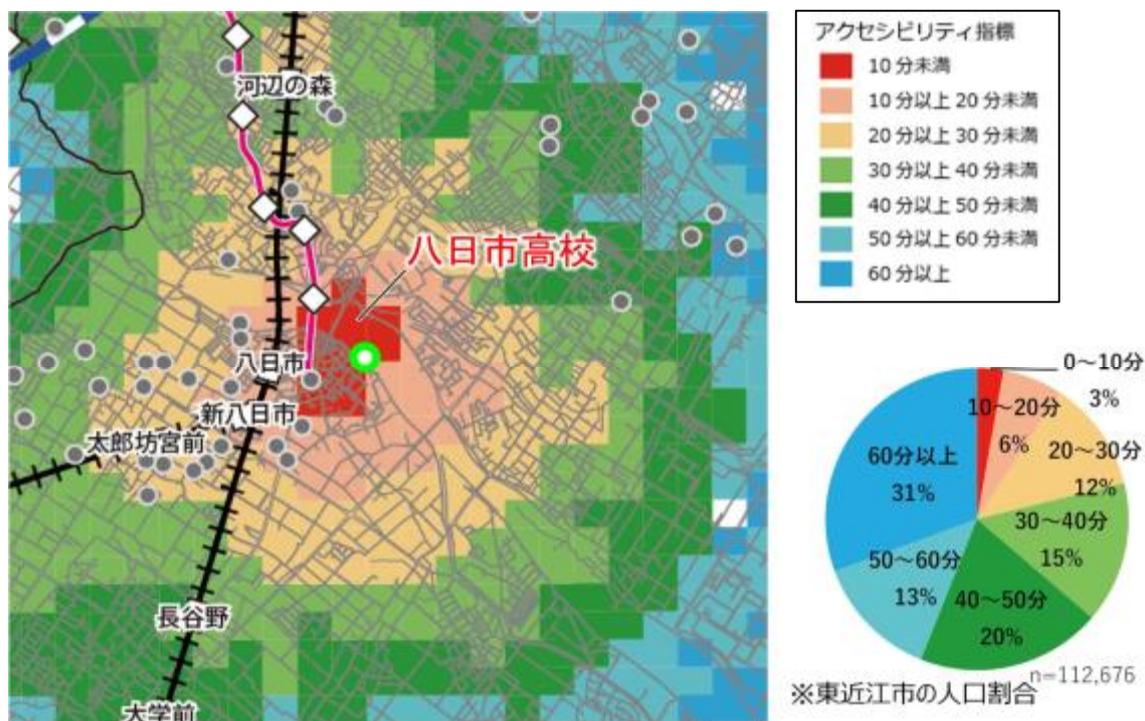


図 2.48 市街地循環線等が利用できない場合における八日市高校へのアクセシビリティ

2.3.4 甲賀地域

1) 移動の状況

甲賀地域は野洲市、湖南市、水口に関しての流動が多く、これらでは地域内の流動も多い傾向が見られます。甲賀市、湖南市は市内での流動が多く、一方で、野洲市、日野町、竜王町は県内他地域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、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部の工場集積地等にも存在しています。

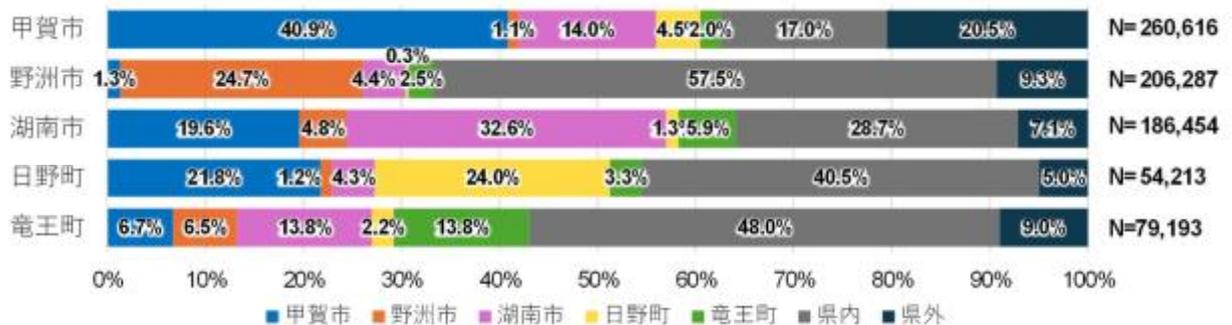
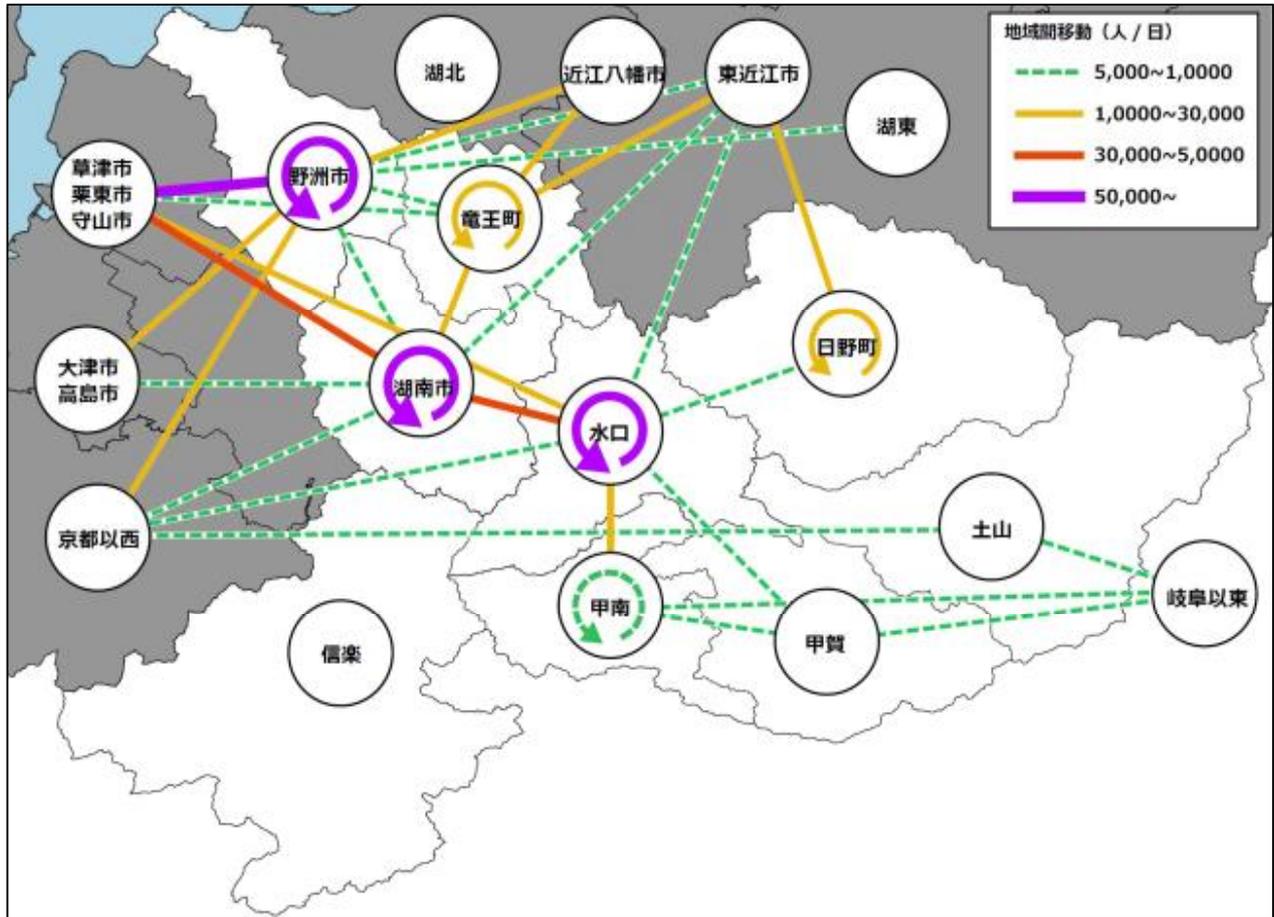


図 2.49 甲賀地域の流動(出典: 全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

2) 交通の状況

甲賀地域では、JR 草津線、滋賀県内や中部を結ぶ広域的な移動の軸として、JR 琵琶湖線および近江鉄道本線が整備されています。

甲賀地域内の地域内の移動については、鉄道路線では JR 草津線と近江鉄道本線、信楽高原鉄道が、市域をまたぎながら X を描く形で存在しています。バス路線では野洲市-竜王町間で商業・産業拠点を結び、買い物や通勤の利便性を繋ぐ野洲アウトレット線・下田線、湖南市-野洲市間を結び公共・文化施設を經由し、生活圏を広くカバーする湖南野洲線、水口地域と土山地域を結ぶ土山本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。

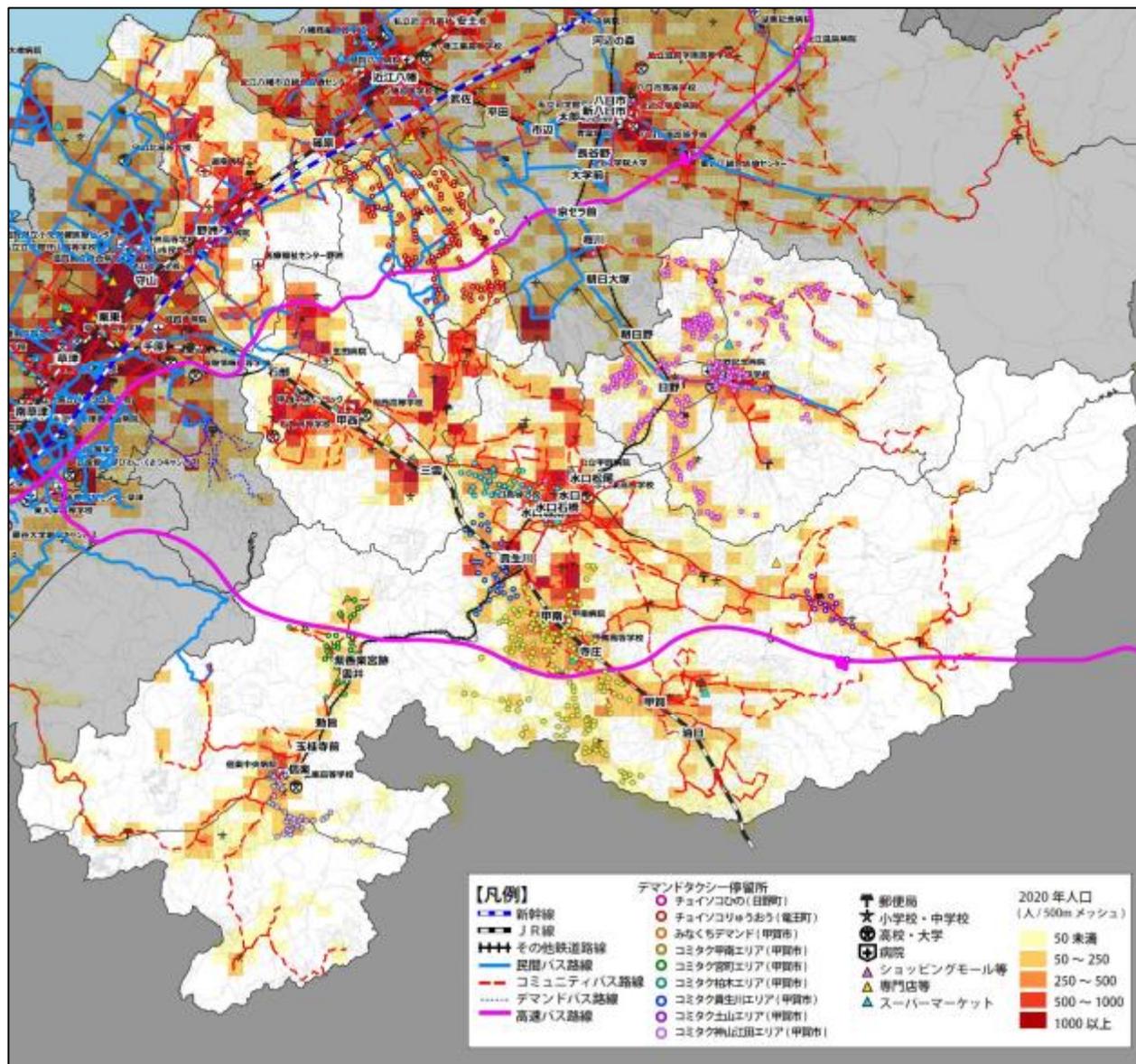


図 2.51 甲賀地域の地域交通ネットワーク

しかし、甲賀地域を運行する地域交通の運行頻度は決して多くなく、野洲駅に停車する JR 琵琶湖線を除き、移動の軸となる鉄道路線であっても JR 草津線は平日昼間の平均的な運行頻度は 1 時間に 1~2 本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、主要路線以外では 1 時間に 1 本、またはそれ以下の運行頻度の路線とデマンド交通がほとんどを占めています。

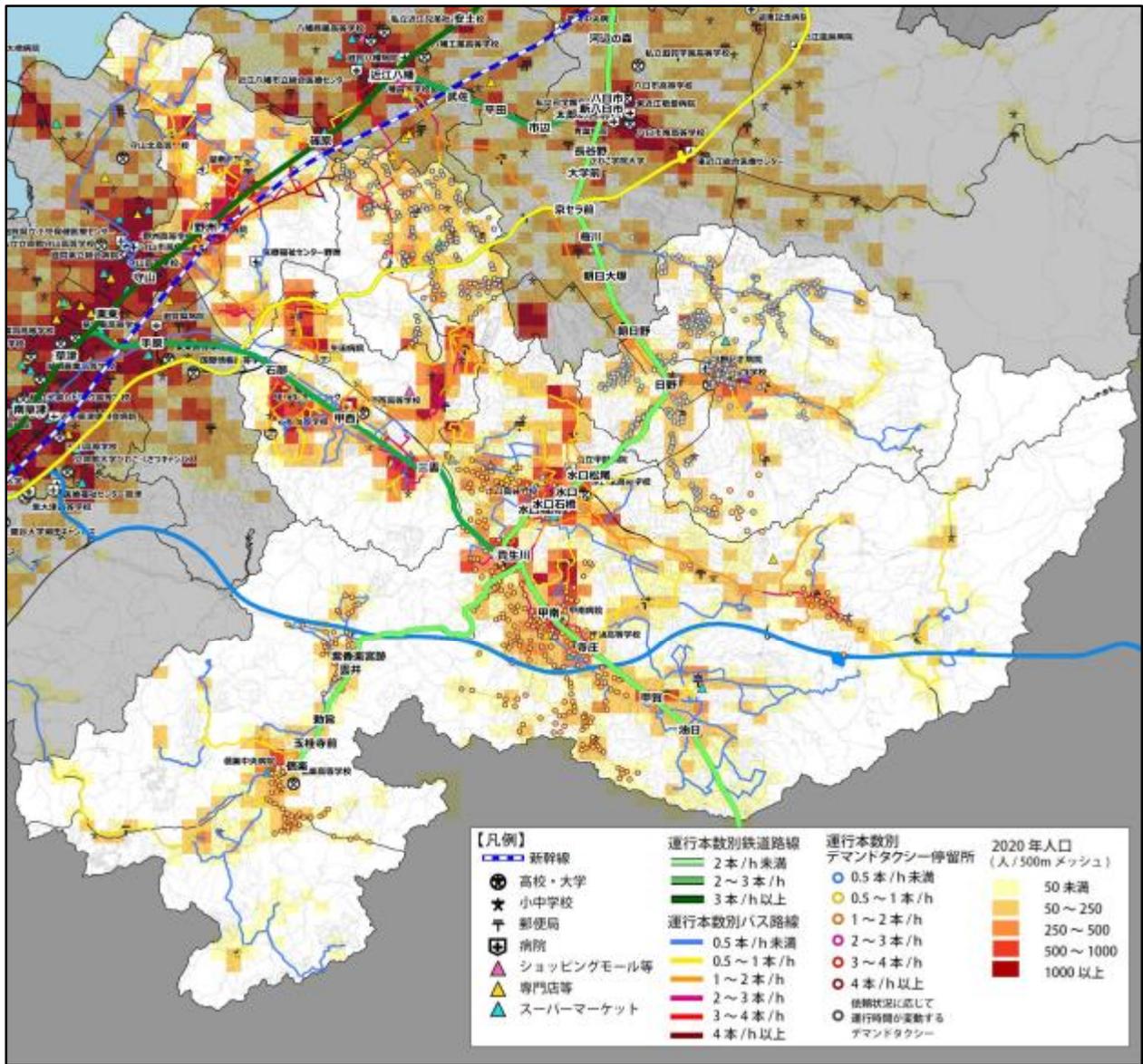


図 2.52 甲賀地域における地域交通の運行頻度

特に夜間では、地域内の移動の軸である鉄道路線については22時台まで運行がありますが、バス路線などの交通網を担う地域交通は運行が乏しい状況にあります。竜王町や野洲市は比較的夜間の交通手段が豊富ですが、貴生川以東の地域では信楽の一部を除きほとんどすべてのバス路線の運行が18時までに終了するうえ、デマンド交通の運行も18時台で終了します。また日野町でも、主要な地域交通であるデマンド交通が18時以前に運行を終了します。

地域全体として主要路線以外では、バス路線等の運行頻度が高くないため、夜間の有力な移動手段としては選択されにくい状況です。

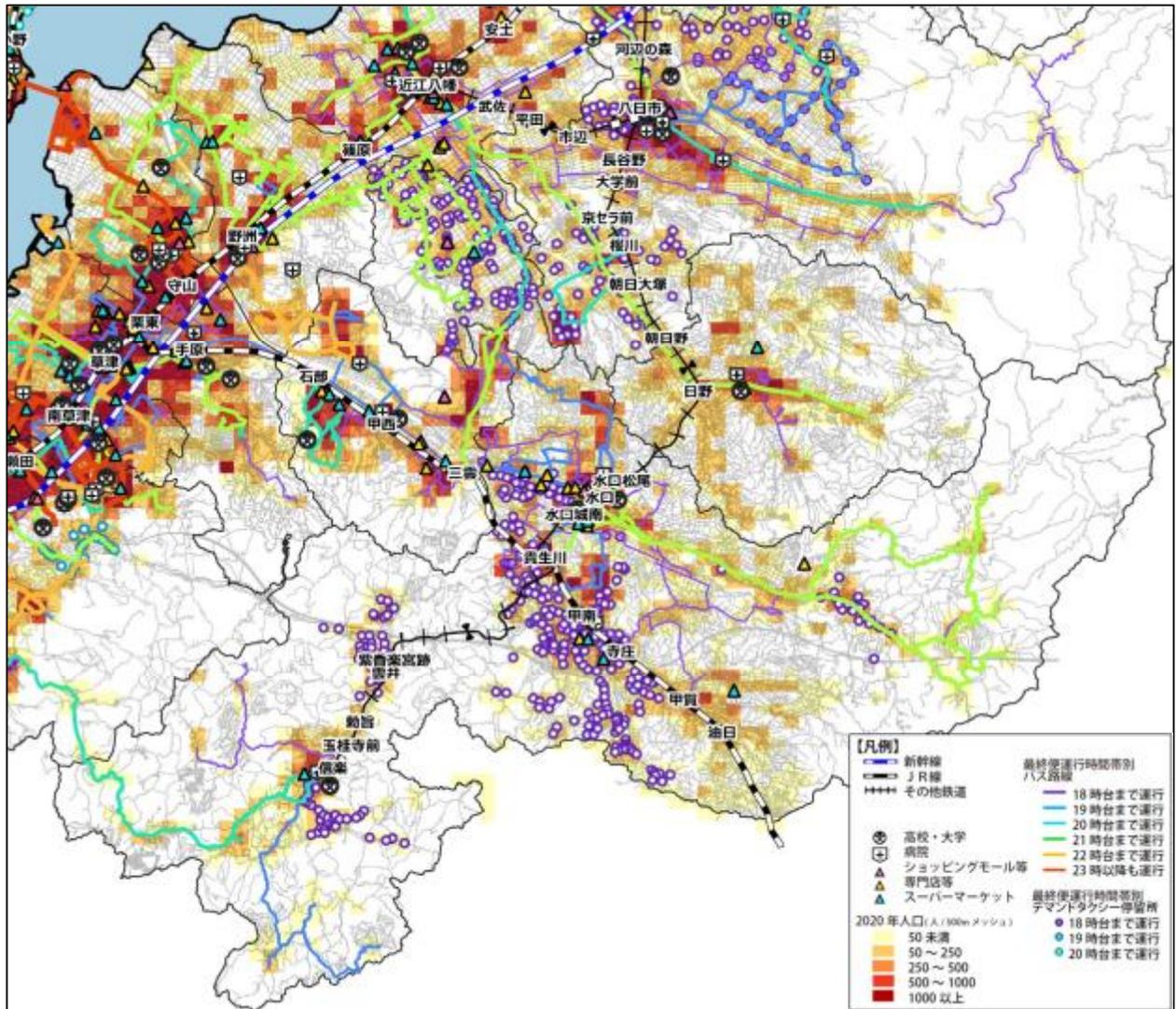


図 2.53 甲賀地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 公立甲賀病院

公立甲賀病院は、広野台線等※で水口松尾駅と接続しています。これら路線が存在することで甲賀市の人口における約 52%が 30 分以内にアクセス可能な状況にあります (図 2.54)。

※甲賀市コミュニティバス (広域水口線、希望ヶ丘・水口線、土山甲賀病院直通便、和野・中畑線、広野台線、八田線)

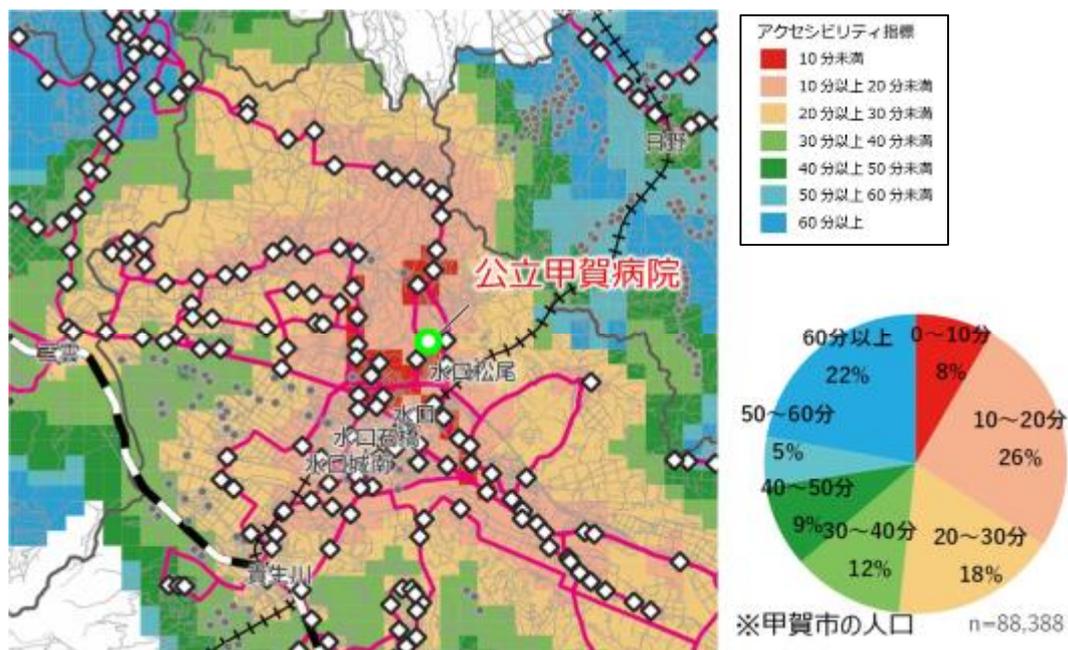


図 2.54 公立甲賀病院へのアクセシビリティ

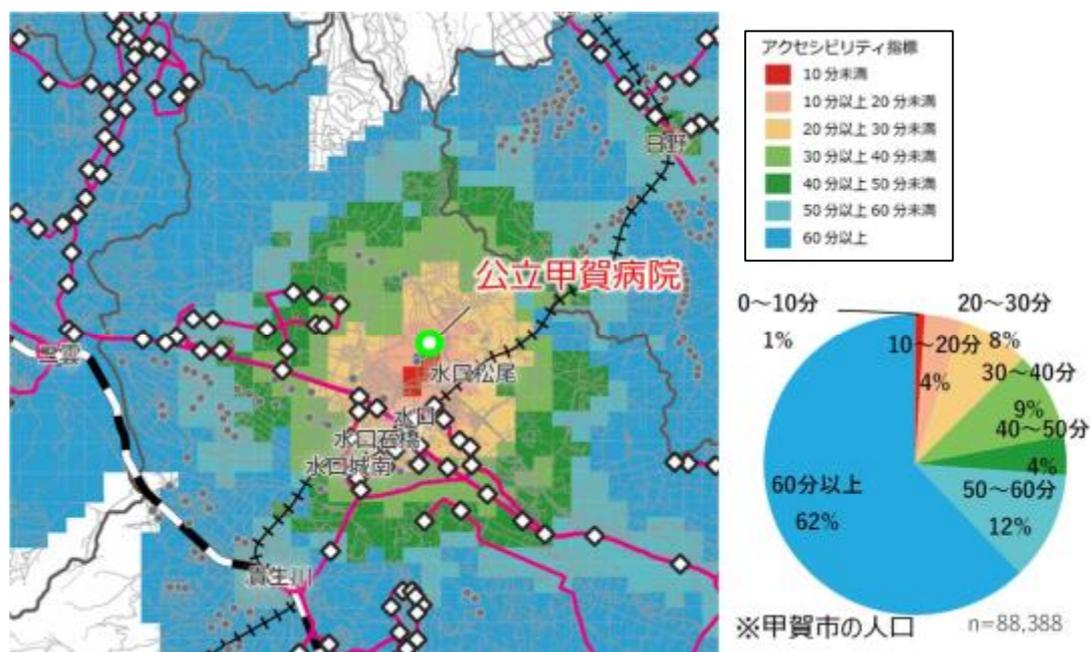


図 2.55 甲賀市コミュニティバス 広野台線等が利用できない場合における公立甲賀病院へのアクセシビリティ

ii) 日野記念病院

日野記念病院は、鎌掛線や日八線によって町内各地と接続しています。これら路線が存在することにより、日野町の人口における 75%が 30 分以内にアクセス可能な状況です（図 2.56）。しかし、日野町営バス鎌掛線が無い時は、30 分以内にアクセスできる人口が日野町の人口における 41%に留まります（図 2.57）。

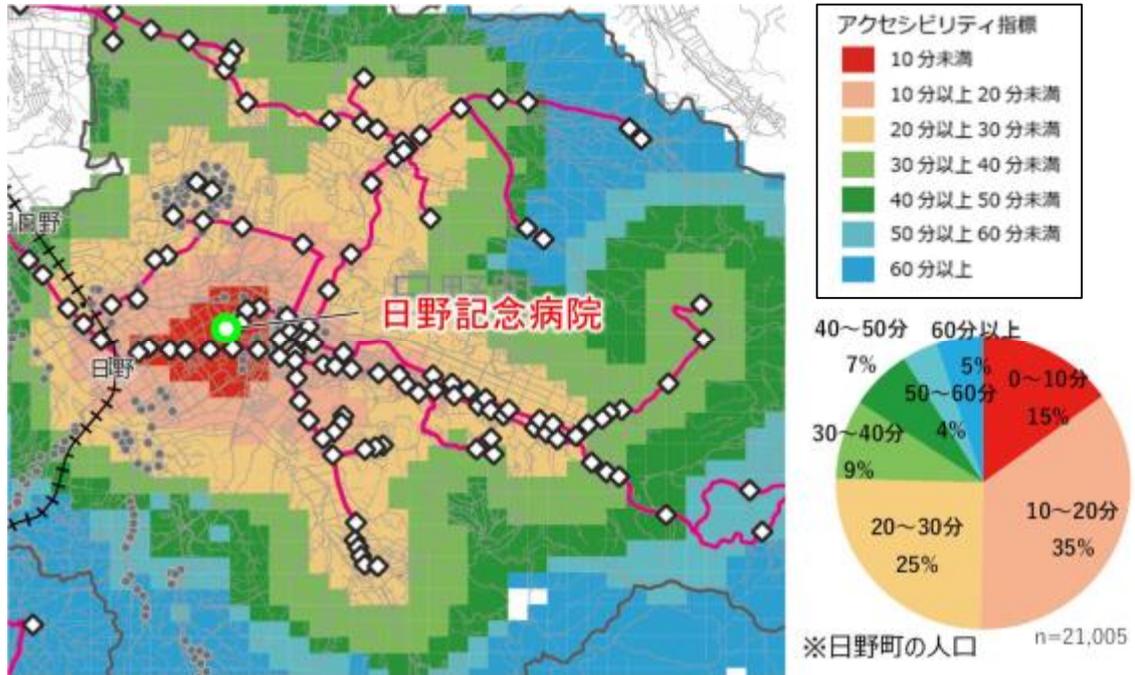


図 2.56 日野記念病院へのアクセシビリティ

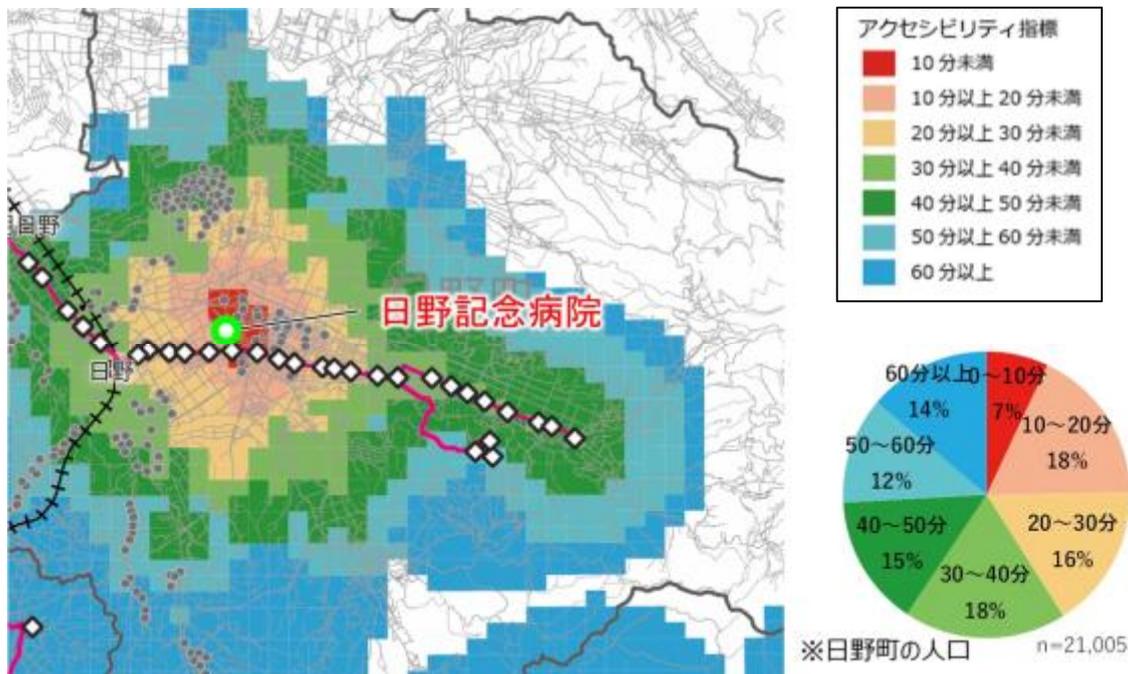


図 2.57 日野町営バス鎌掛線が利用できない場合における日野記念病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 信楽高校

信楽高校は信楽駅からほど近く、信楽高原鉄道と各バス路線が接続しています。また、朝宮線等のバス路線*が、信楽地域内におけるアクセス性の向上には大きく寄与しています(図 2.58、図 2.59)。

※朝宮線, 多羅尾線, 田代, 畑, 陶芸の森巡回線, たらおデマンド, たしろ・はたデマンド

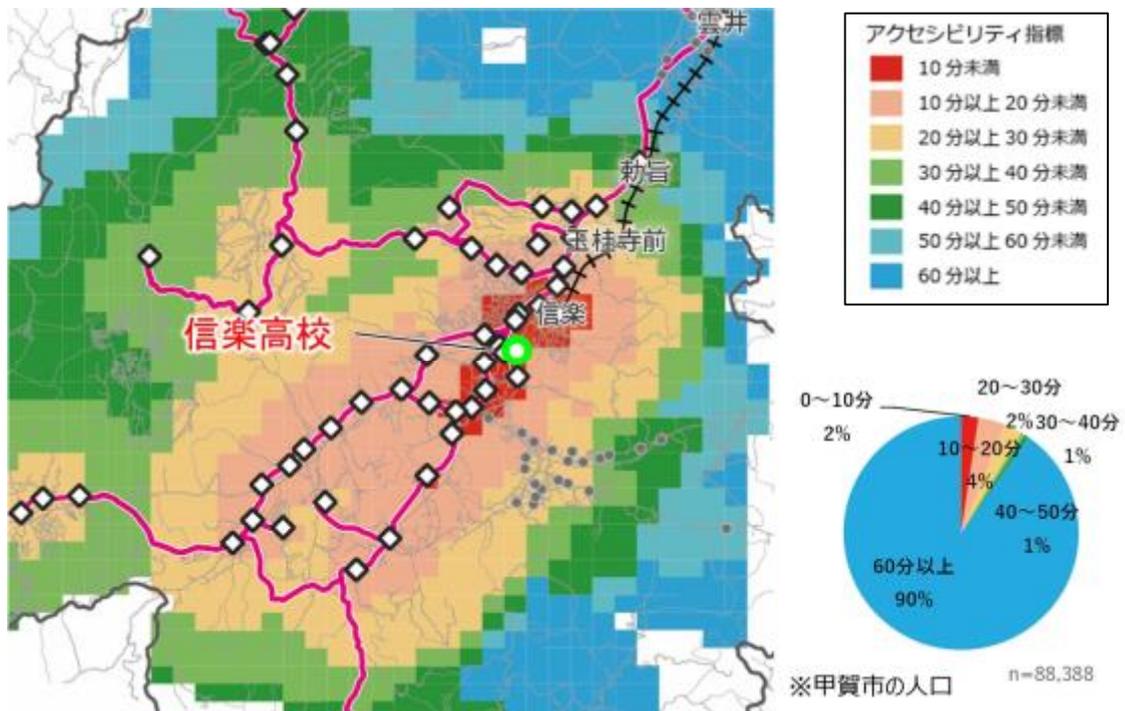


図 2.58 信楽高校へのアクセシビリティ

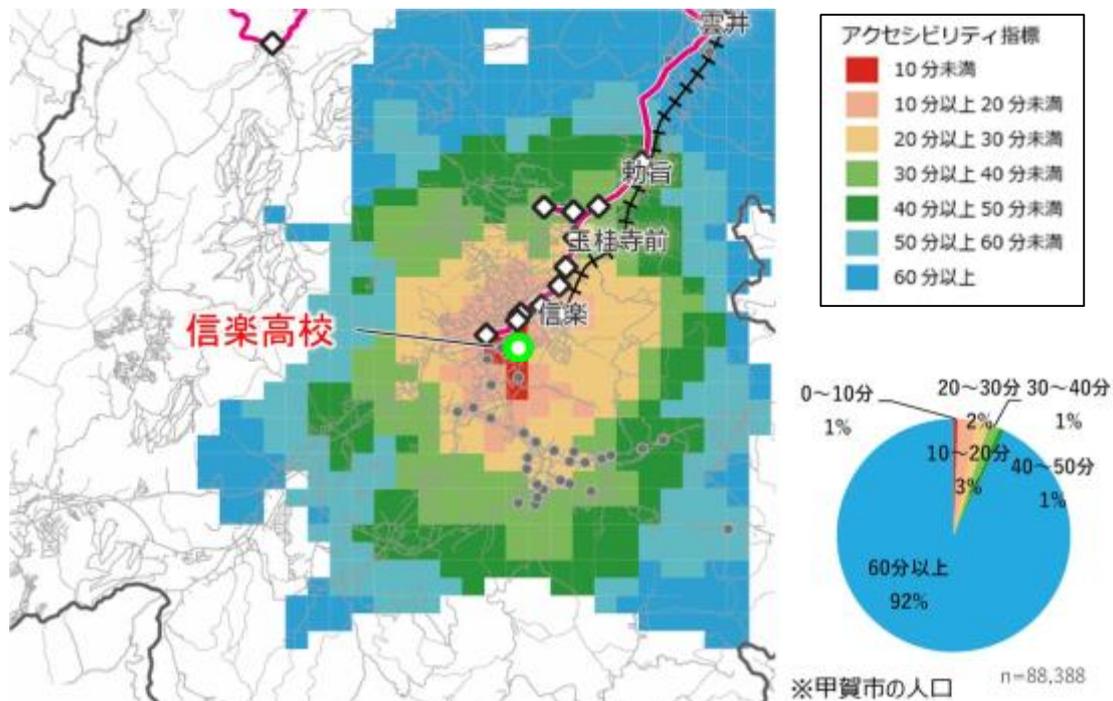


図 2.59 朝宮線が利用できない場合における信楽高校へのアクセシビリティ

ii) 石部高校

石部高校は石部駅、甲西駅と石部循環線によって接続しています。石部循環線が存在することで、湖南省市の人口における 58%が 60 分以内にアクセスできる状況です（図 2.60）。

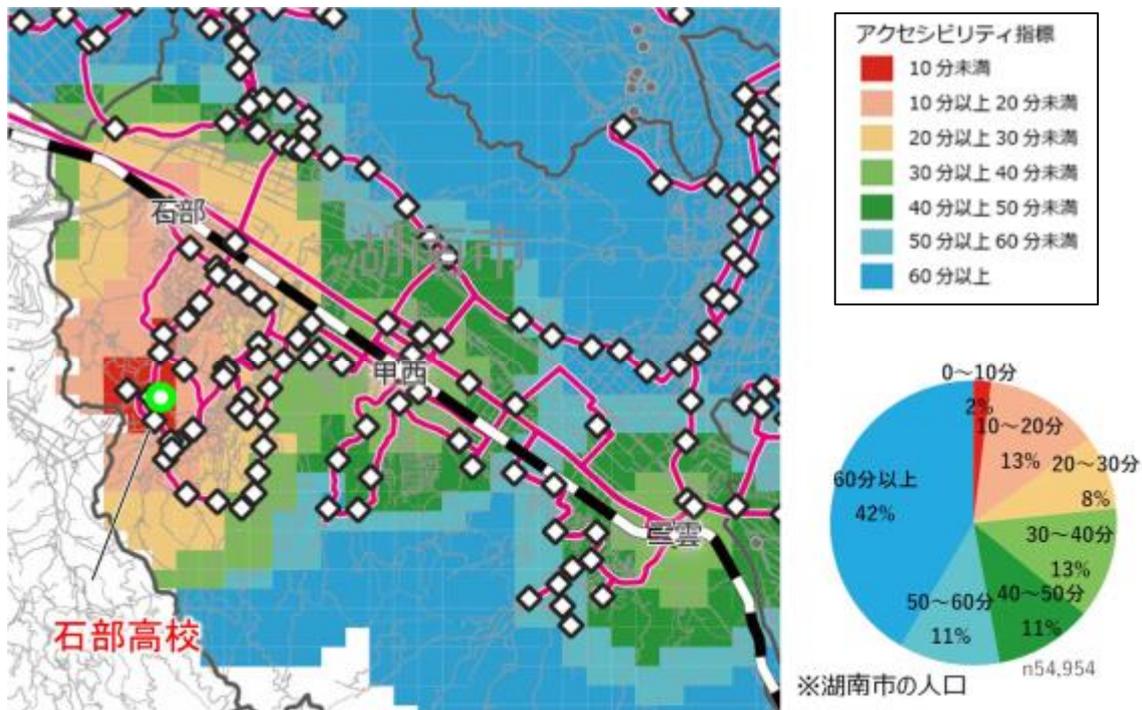


図 2.60 石部高校へのアクセシビリティ

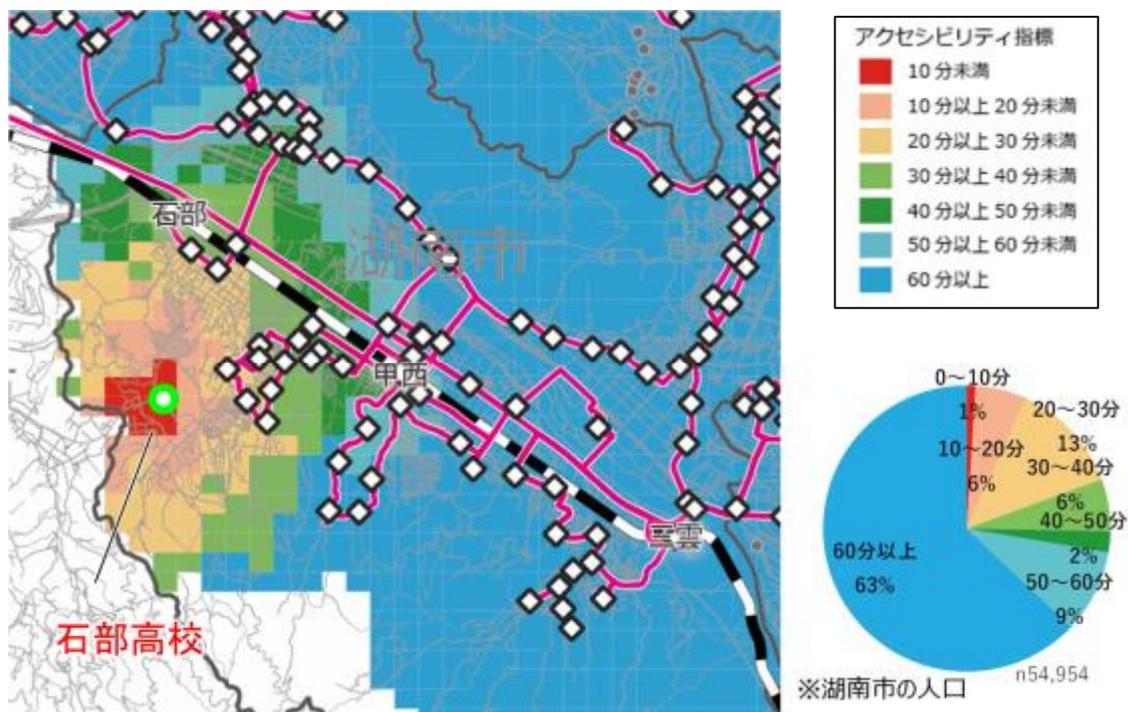


図 2.61 石部循環線が利用できない場合における石部高校へのアクセシビリティ

iii) 水口高校・水口東高校

水口高校、水口東高校は水口駅、水口石橋駅と接続しています。土山本線等の各バス路線※が存在することで、甲賀市の人口における約 53%が 30 分以内にアクセス可能な状況です(図 2.62)。

※甲賀市コミュニティバス(希望ヶ丘・水口線、和野、中畑線、三雲駅・市役所線、八田駅、土山本線、広域水口線)、みなくちデマンドバス

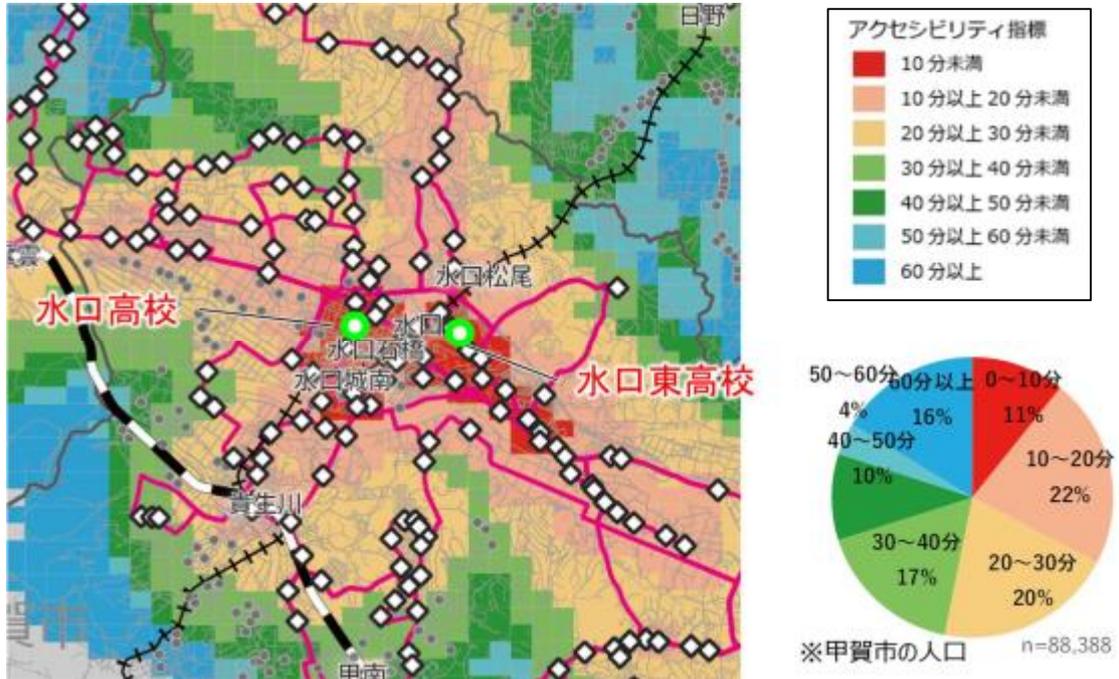


図 2.62 水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

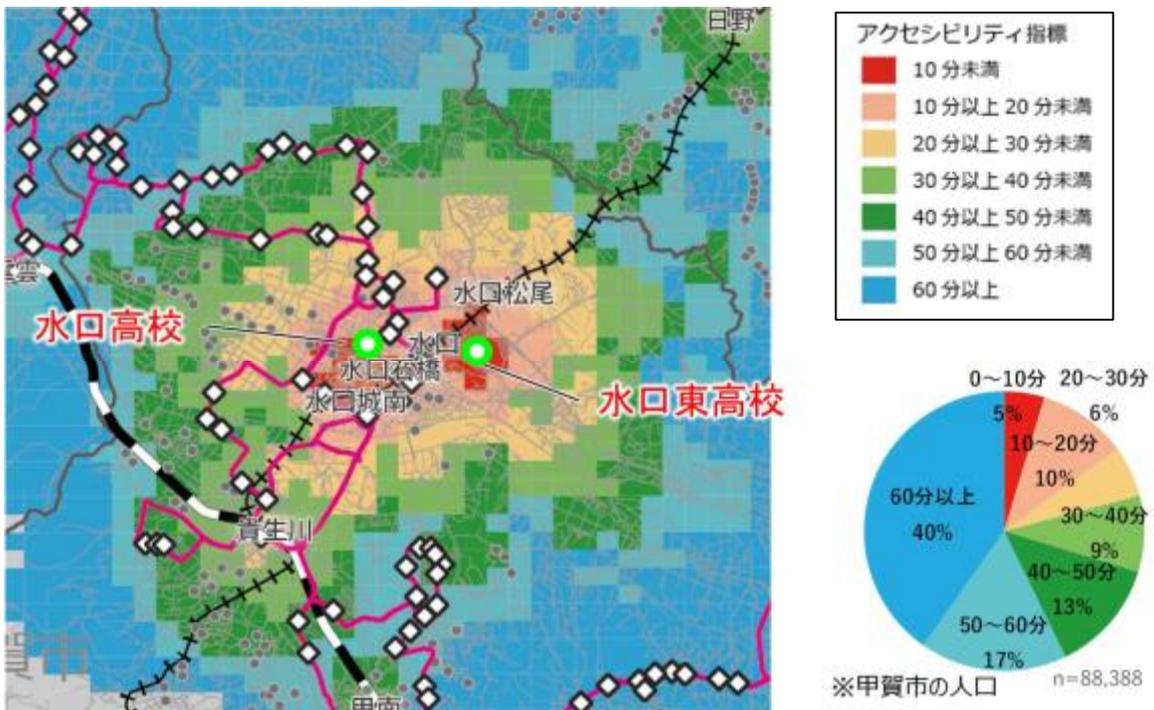


図 2.63 甲賀市コミバスが利用できない場合における水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

2.3.5 大津・湖南地域

1) 移動の状況

大津・湖南地域は草津市、近江八幡市を中心に各市内々の流動が多く、市域をまたぐ流動としては草津市を起点としたものや、京阪神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、鉄道駅を中心に一部郊外部の大学等集積地やレクリエーション施設集積地にも存在しています。

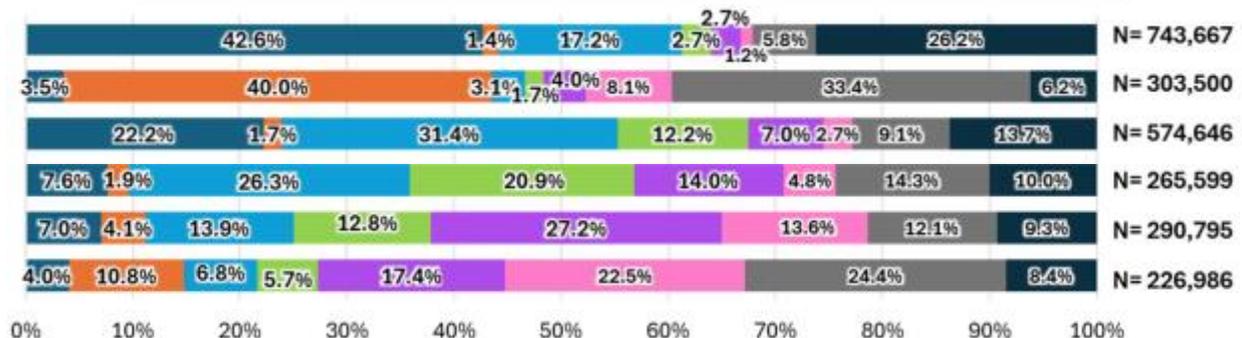
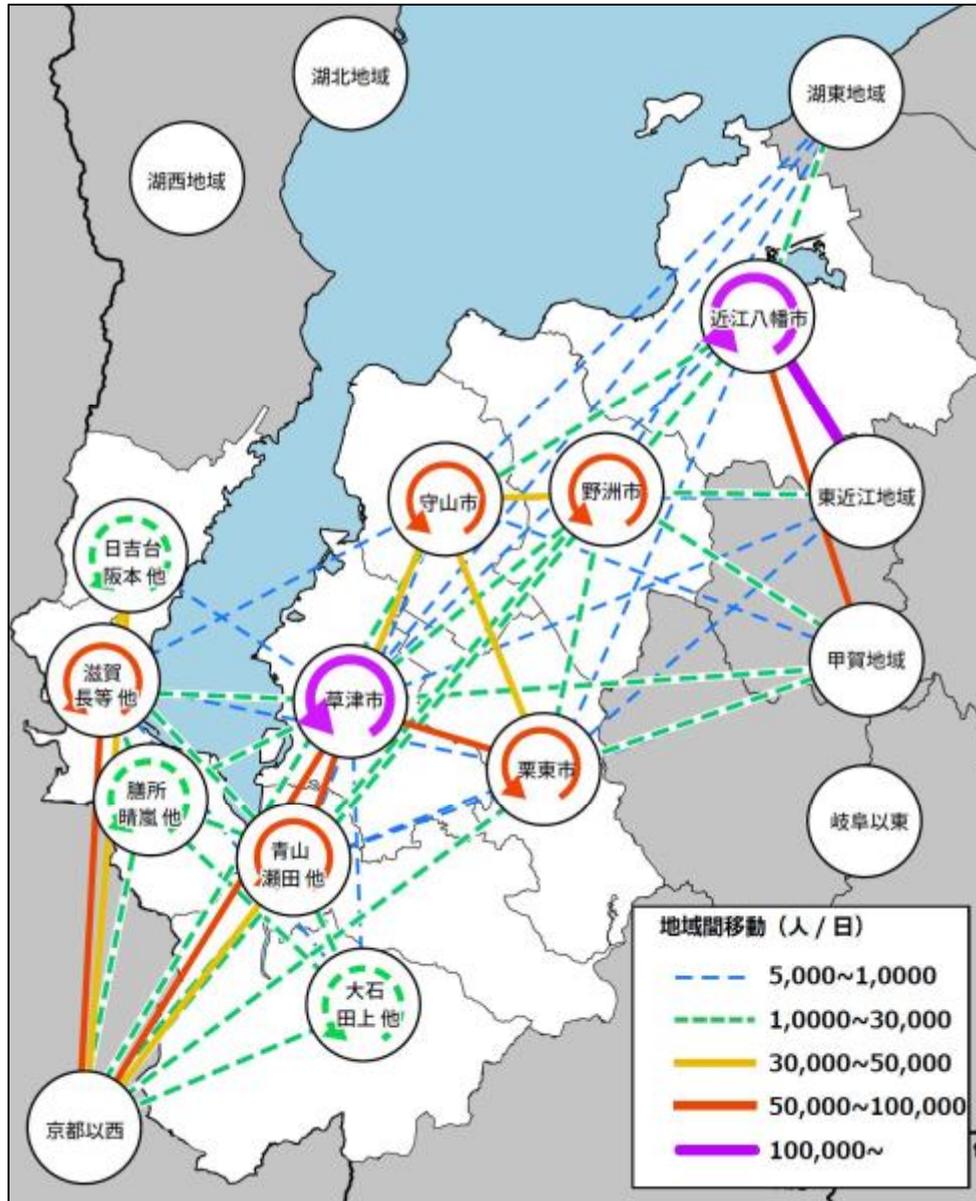


図 2.64 大津・湖南地域の流動(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

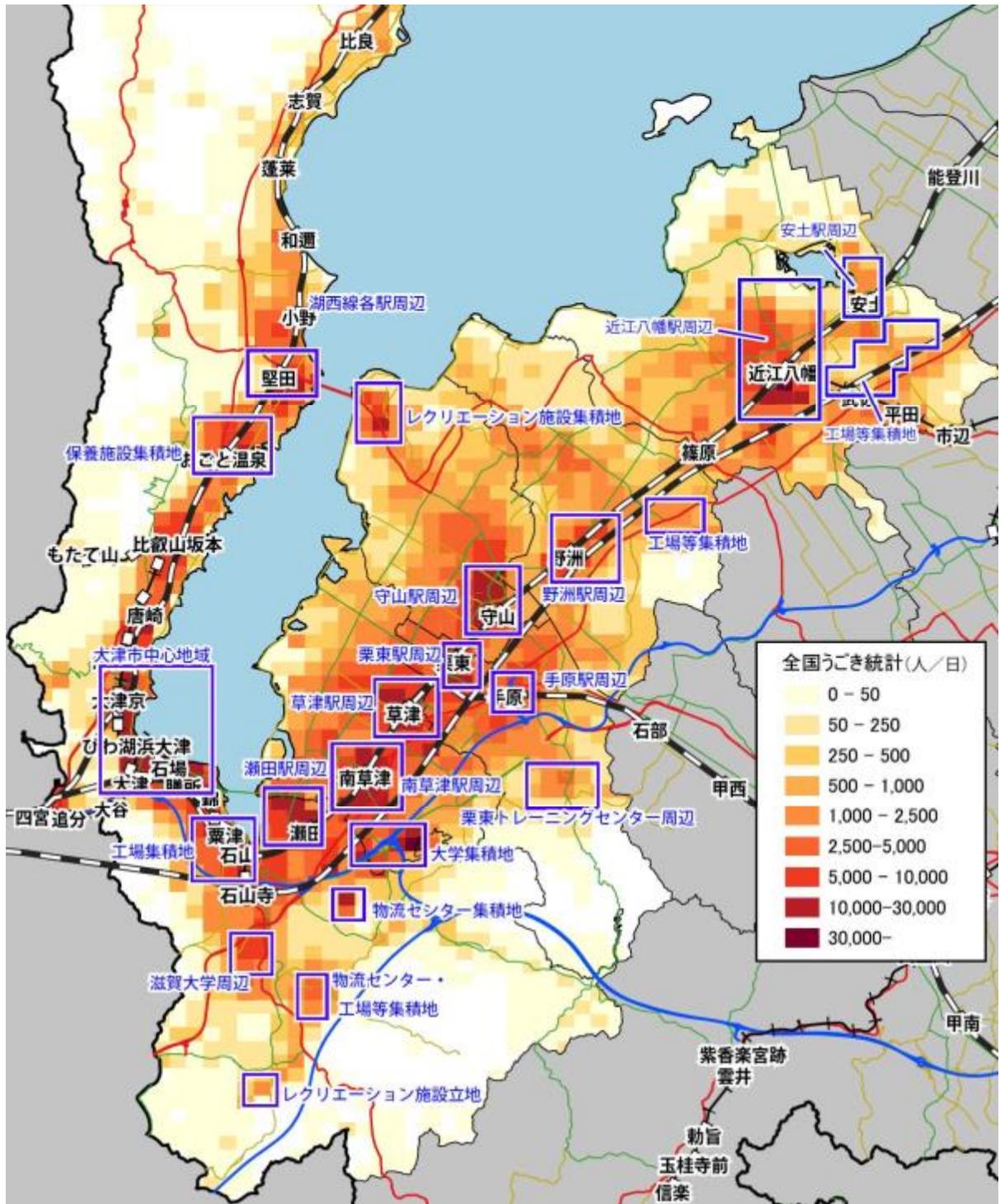


図 2.65 大津・湖南地域の発生集中度(出典:全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

2) 交通の状況

大津・湖南地域には、滋賀県北部、京阪神へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR琵琶湖線、JR湖西線、京阪京津線が存在しています。

主に通勤・通学を支える路線としては下田線（三雲駅ルート）、66A系統（大津～比叡平）、56・56A系統（比叡平～三条京阪）が都市部と住宅地をつないでいるほか、野洲アウトレット線・服部線・京阪バス4系統（石山駅～大石地域）が存在しています。

また、琵琶湖の東側と西側を結ぶ湖岸の連絡路線として、あるいは堅田駅-守山駅間を繋ぐ琵琶湖大橋線・木の浜線や、草津駅-大津駅-びわ湖浜大津駅間を結ぶ近江大橋線が存在しています。

これら移動の軸を、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る状況です。

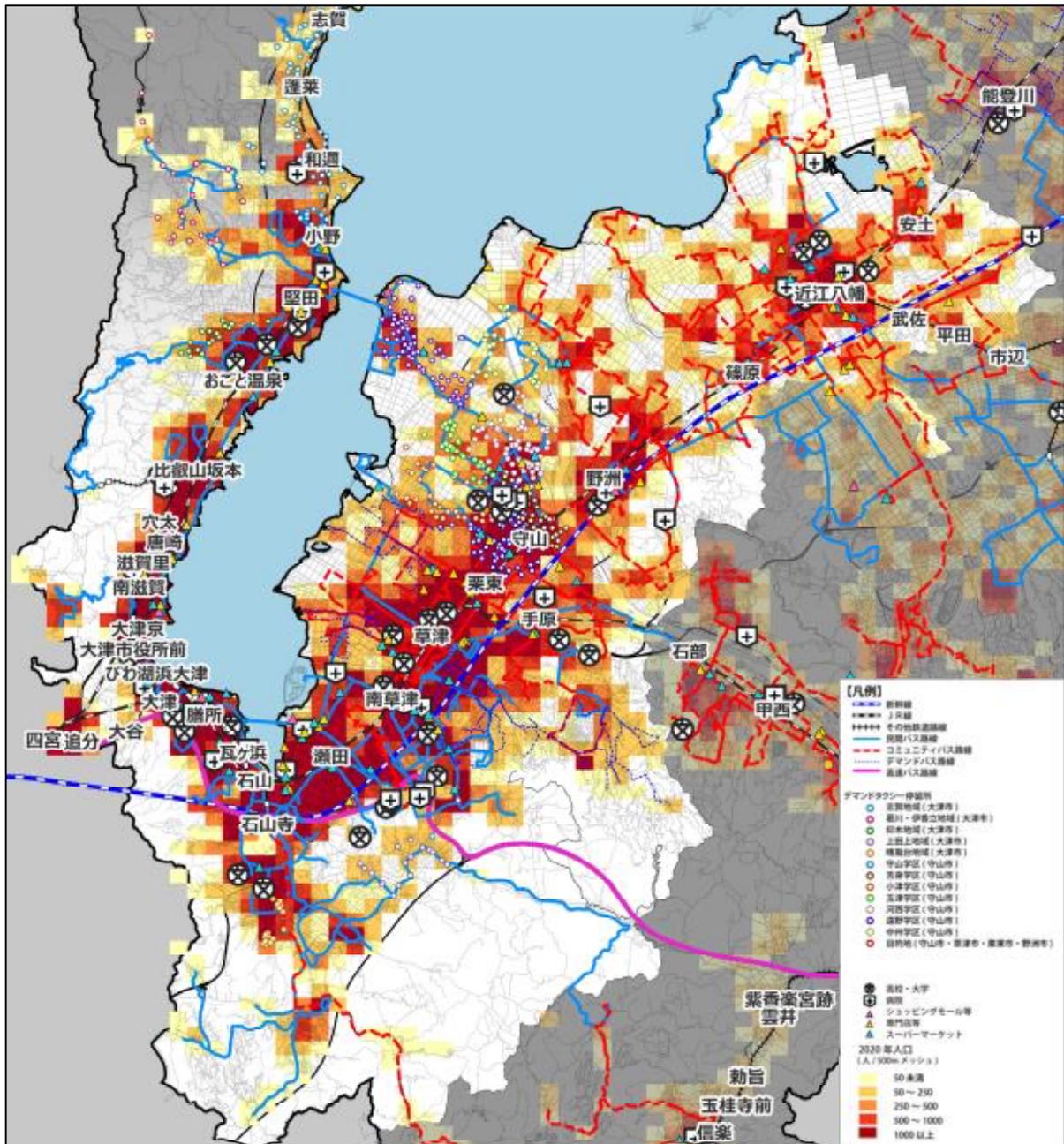


図 2.66 大津・湖南地域の地域交通ネットワーク

しかし、大津・湖南地域を運行するバス路線の運行頻度は多くありません。鉄道は充足していますが、バスについては、沿線の人口密度に関わらず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差があります。10分～15分に1本程度の高頻度で運行している路線も多くみられる反面、数時間に1本しか運行していない路線もあります。

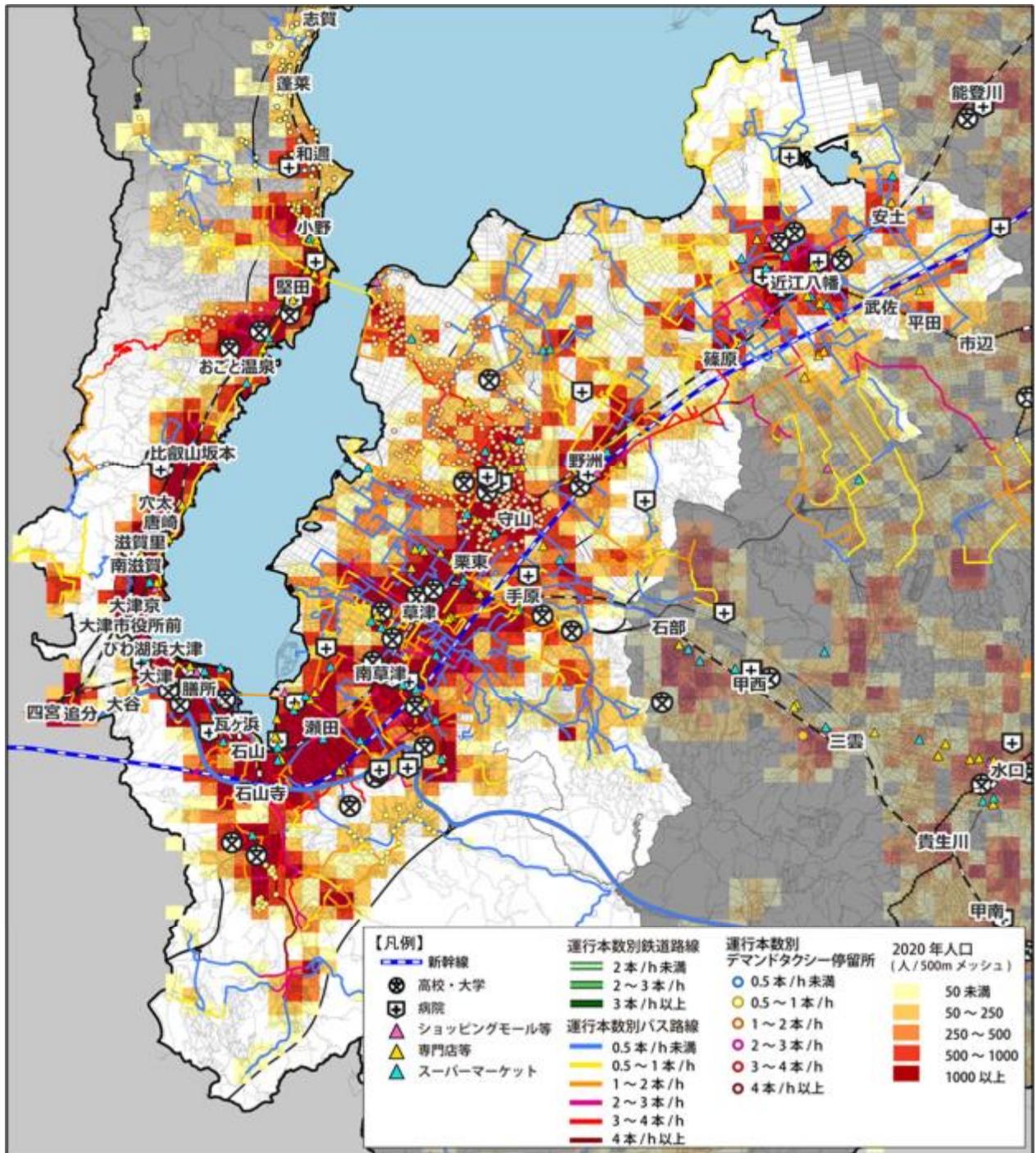


図 2.67 大津・湖南地域における地域交通の運行頻度

夜間では、21 時以降も運行しているバス路線が複数見られ、草津市のデマンド交通は 20 時まで運行しているなど、全体的に運行終了時刻が遅く、夜間の移動手段は比較的充足していると言えます。また、タクシーの運行台数も県内他地域の数倍と多く、夜間の移動を含め自家用車や送迎から地域交通へと転換可能な状況にあります。

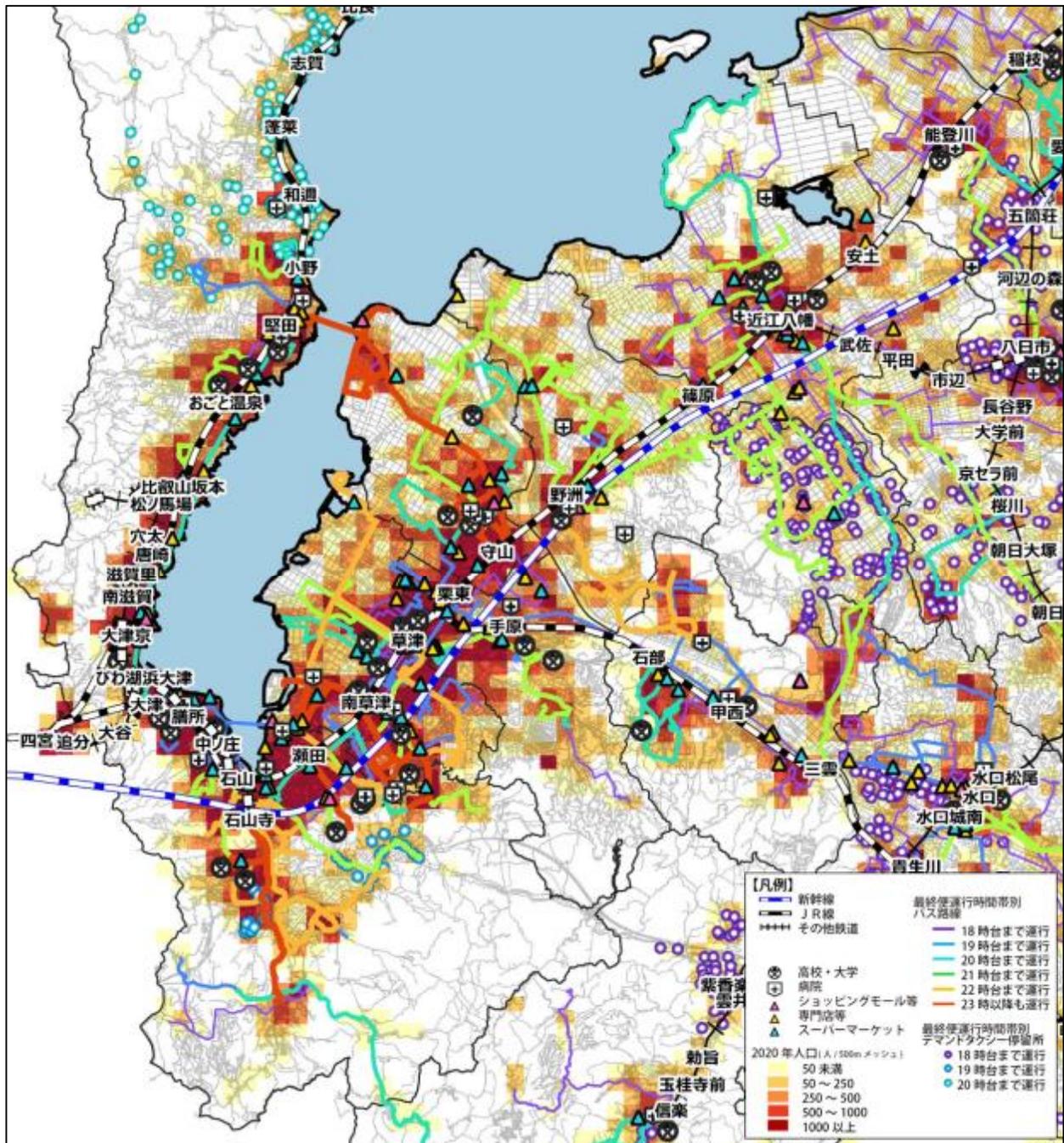


図 2.68 大津・湖南地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 済生会滋賀県病院

済生会滋賀県病院は、草津伊勢落線等※のバス路線で手原駅、守山駅と接続しており、栗東市の人口における83%が30分以内にアクセスできます（図 2.52）。

※草津伊勢落線、葉山循環線、治田金勝線、宅屋線

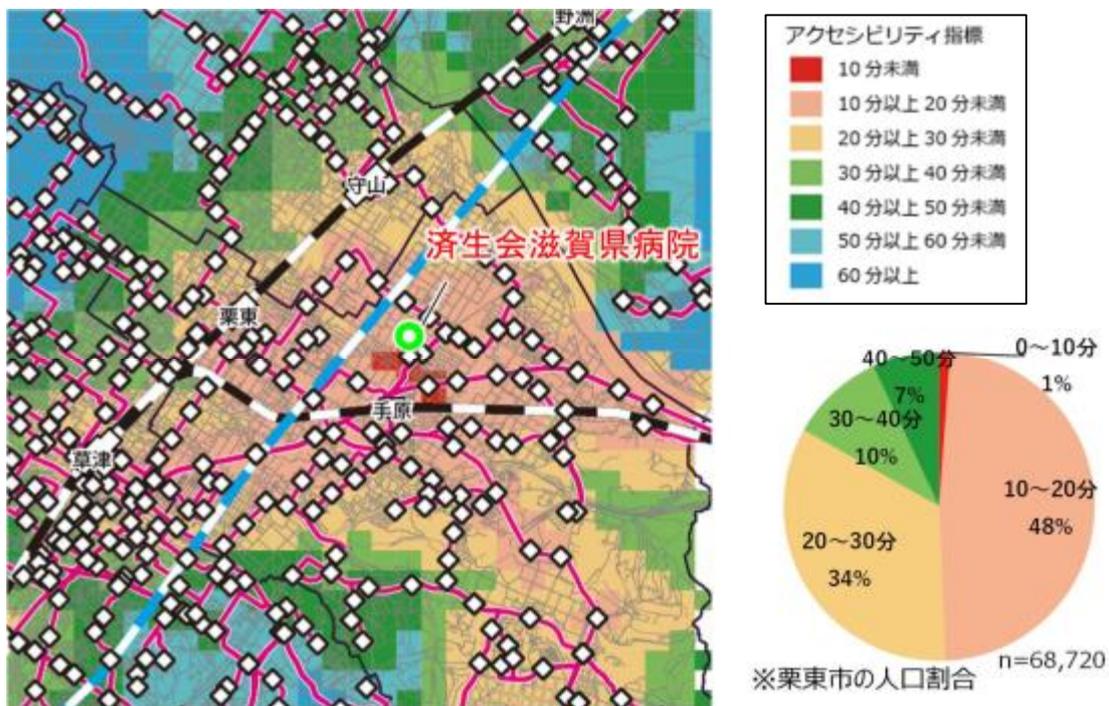


図 2.69 済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

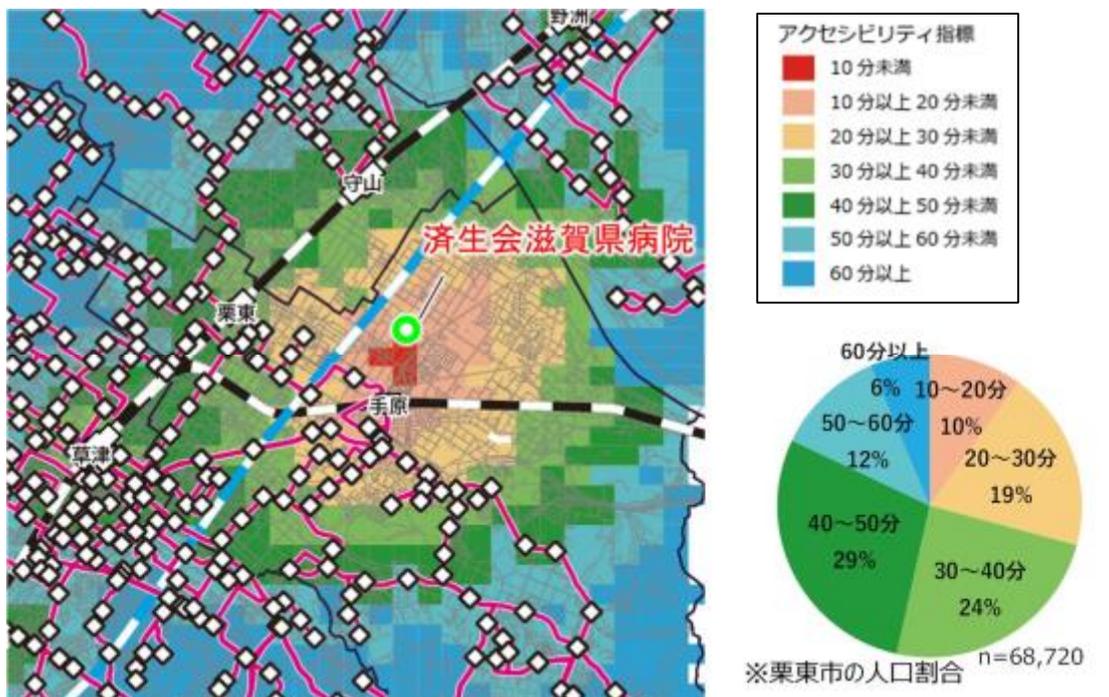


図 2.70 草津伊勢落線が利用できない場合における済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

ii) 滋賀県立総合病院

滋賀県立総合病院は小浜線等※によって守山駅と接続しています。小浜線等※が存在することで、守山市の人口における 73%が 30 分以内にアクセスできます (図 2.71)。

※小浜線, 木の浜線, 市民ホール線, 琵琶湖大橋線, 大宝循環線

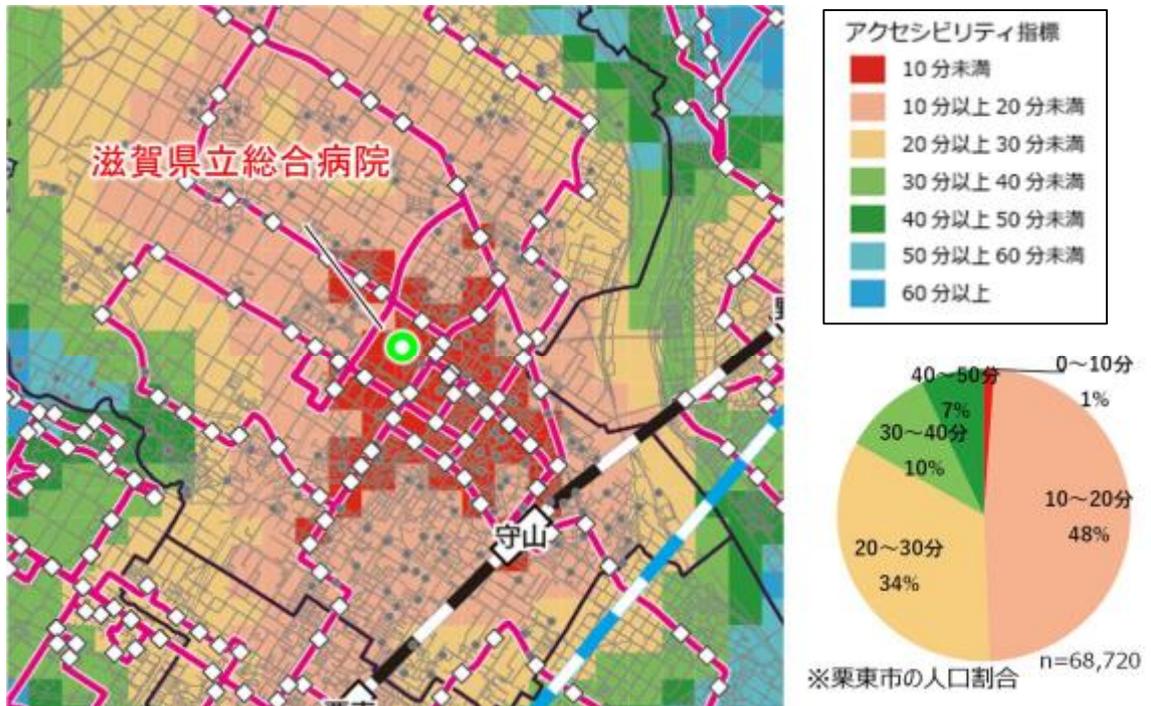


図 2.71 滋賀県内総合病院へのアクセシビリティ

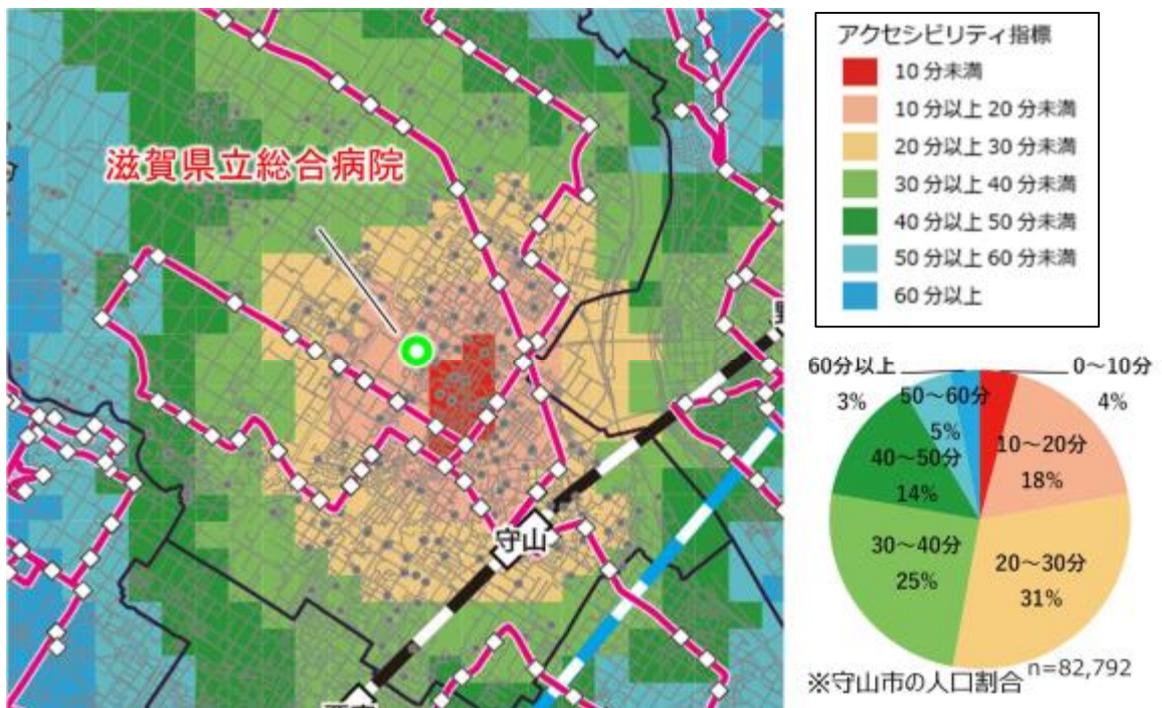


図 2.72 小浜線等が利用できない場合における滋賀県内総合病院へのアクセシビリティ

b) 大学

i) 滋賀医科大学

滋賀医科大学はバスにより南草津駅、瀬田駅と接続しています。草津駅医大線等※が存在することで、草津市の人口における 86%が 60 分以内にアクセス可能なほか、JR 琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.73）。

※草津駅医大線、飛島線、南草津医大線、南草津駅～養護学校線

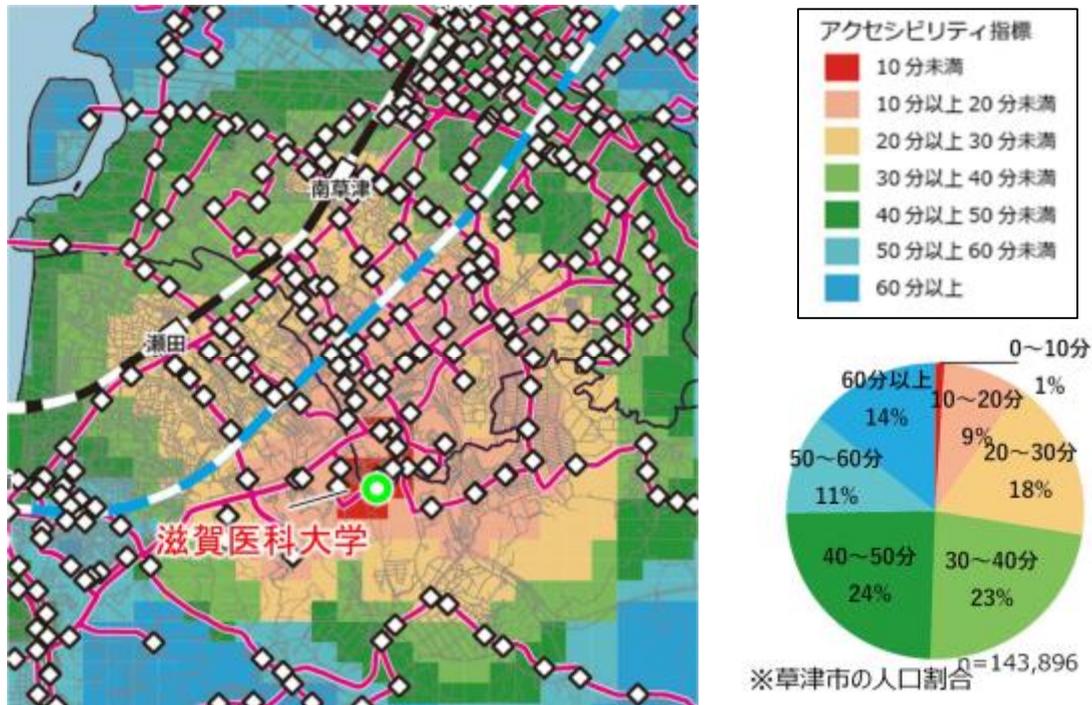


図 2.73 滋賀医科大学へのアクセシビリティ

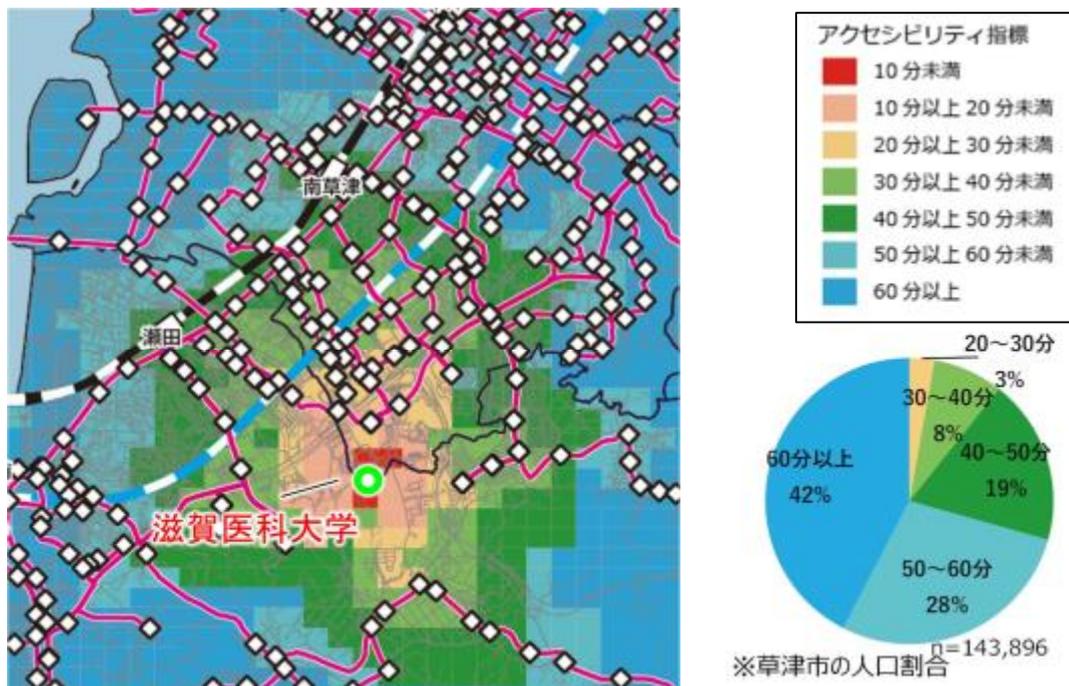


図 2.74 草津駅医大線が利用できない場合における滋賀医科大学へのアクセシビリティ

ii) 立命館大学

立命館大学は南草津駅、瀬田駅と接続しています。飛鳥線等※が存在することで、草津市の人口における 88%が 60 分以内にアクセス可能なほか、JR 琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.75）

※飛鳥線, 南草津立命線, UCD-ARROW 循環線, 草津立命線, 草津医大線

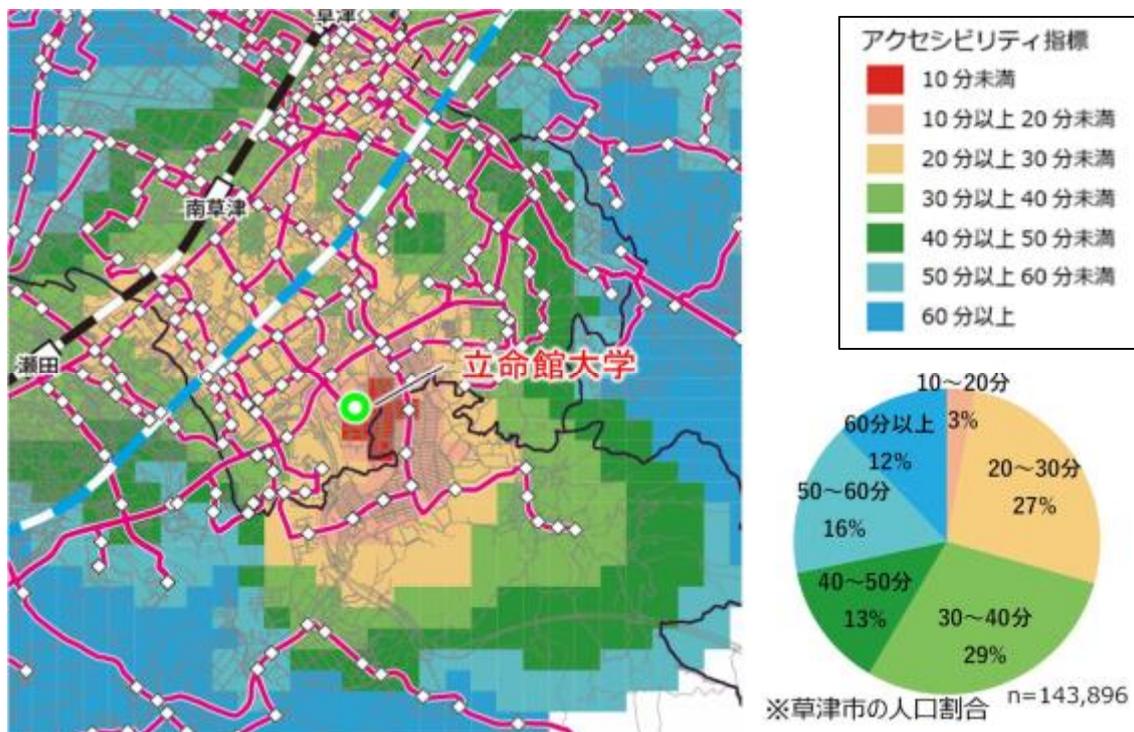


図 2.75 立命館大学へのアクセシビリティ

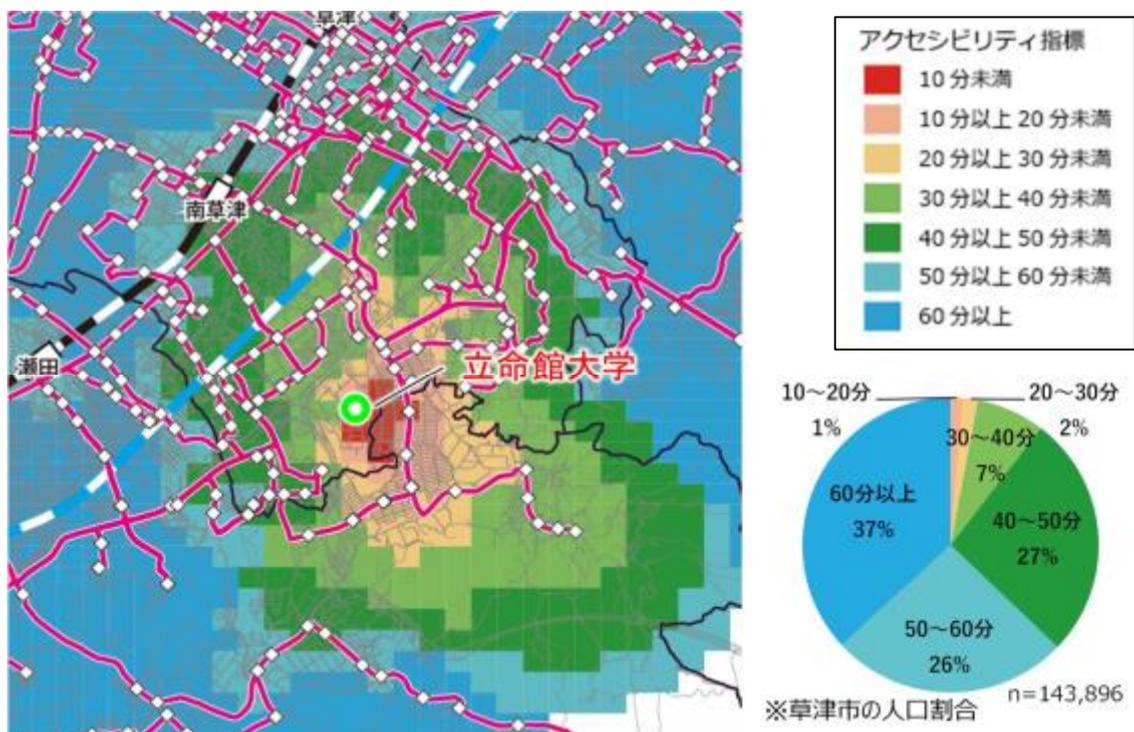


図 2.76 飛鳥線が利用できない場合における立命館大学へのアクセシビリティ

c) 商業施設

i) イオンモール草津

イオンモール草津はバス路線で南草津駅、瀬田駅、石山駅と接続しています。イオンモール瀬田線等※が存在することで、草津市の人口における 93%が 60 分以内にアクセス可能な状況です（図 2.77）。

※イオンモール瀬田線, イオンモール南草津線, 近江大橋線, 浜街道線, 近江大橋線

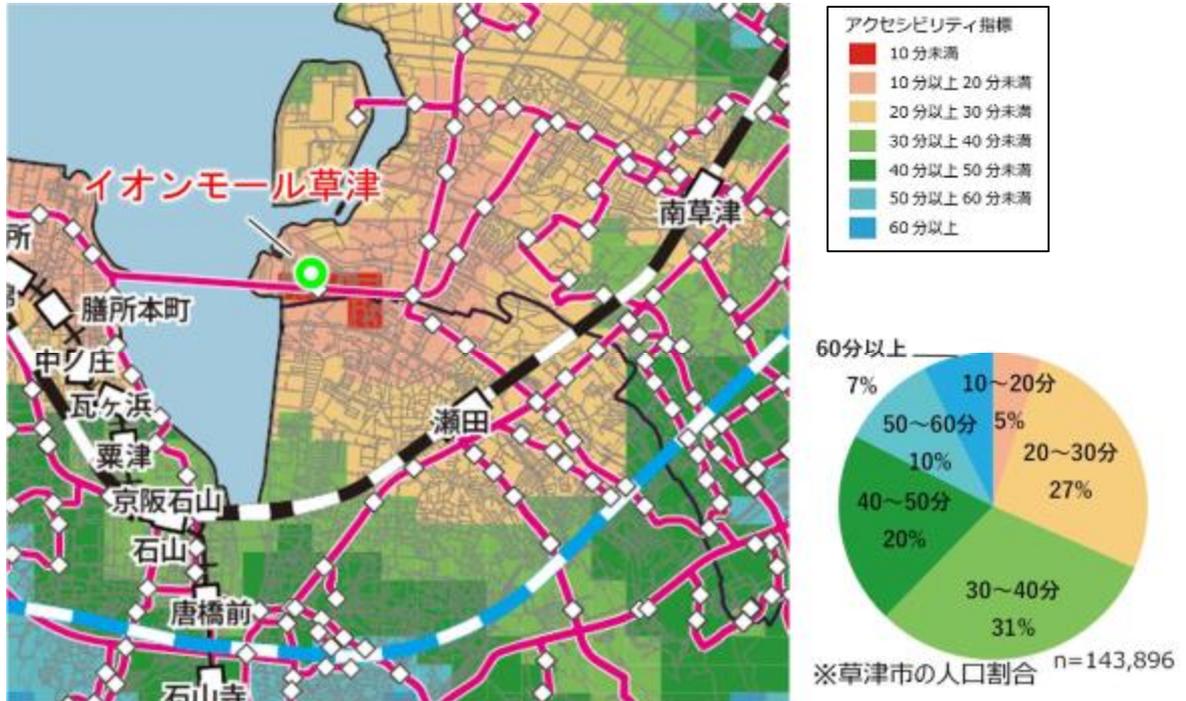


図 2.77 イオンモール草津へのアクセシビリティ

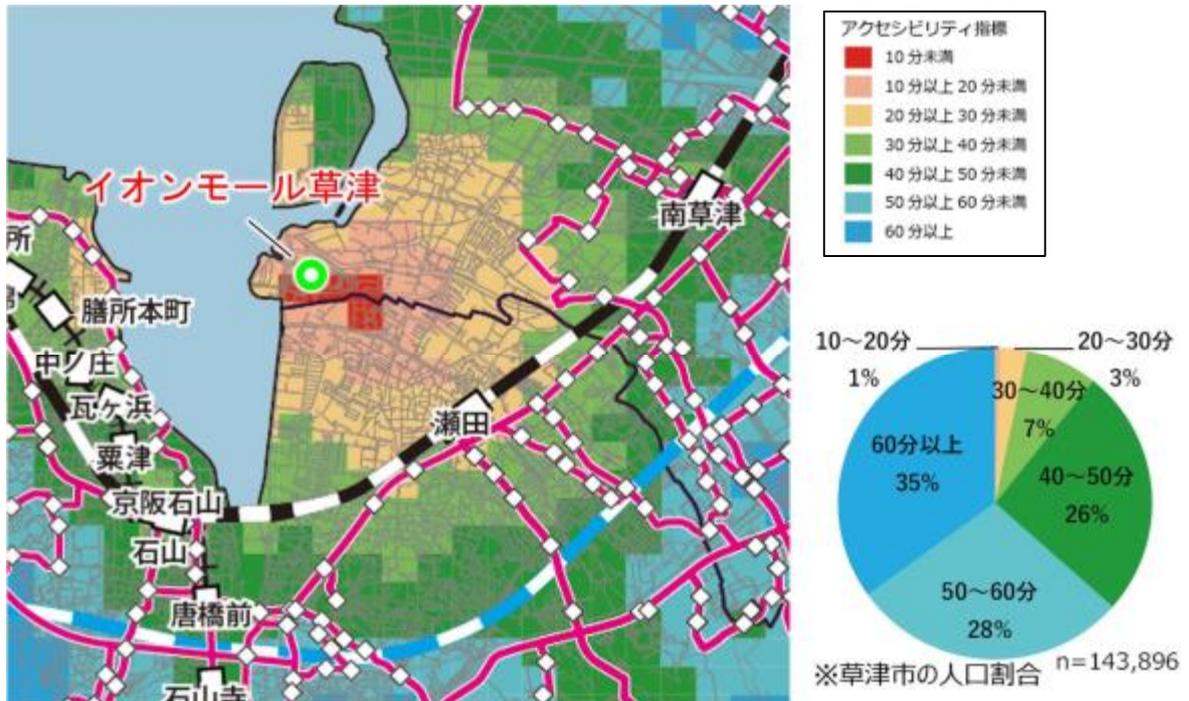


図 2.78 イオンモール瀬田線が利用できない場合におけるイオンモール草津へのアクセシビリティ

2.3.6 湖西地域

1) 移動の状況

湖西地域は大津市北部（小松・木戸・和邇・葛川・真野・堅田等）内の流動が多く、高島市は大津市との流動が多く、大津市北部は県内他地域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、鉄道駅を中心に一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

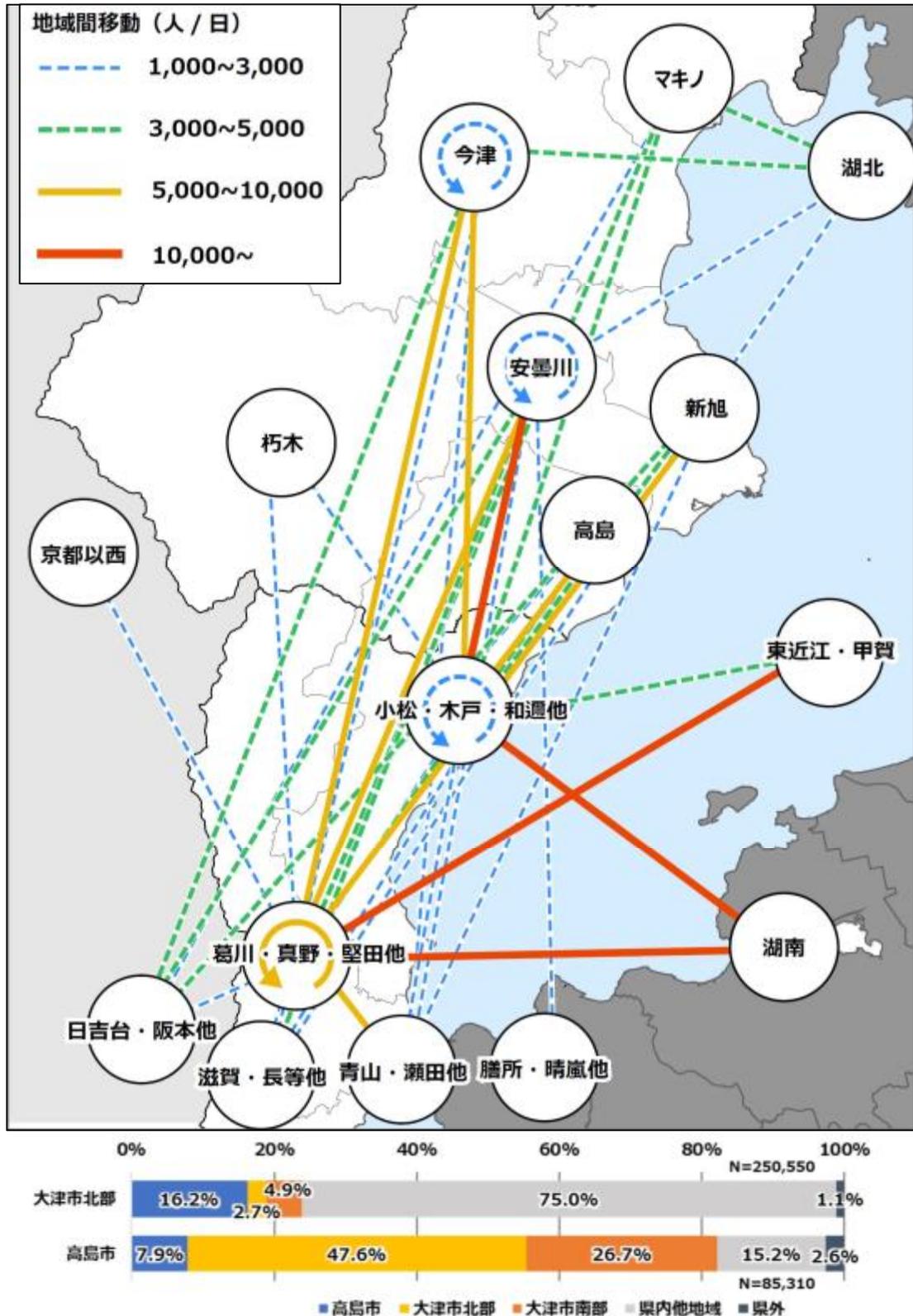


図 2.79 湖西地域の流動(出典：全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

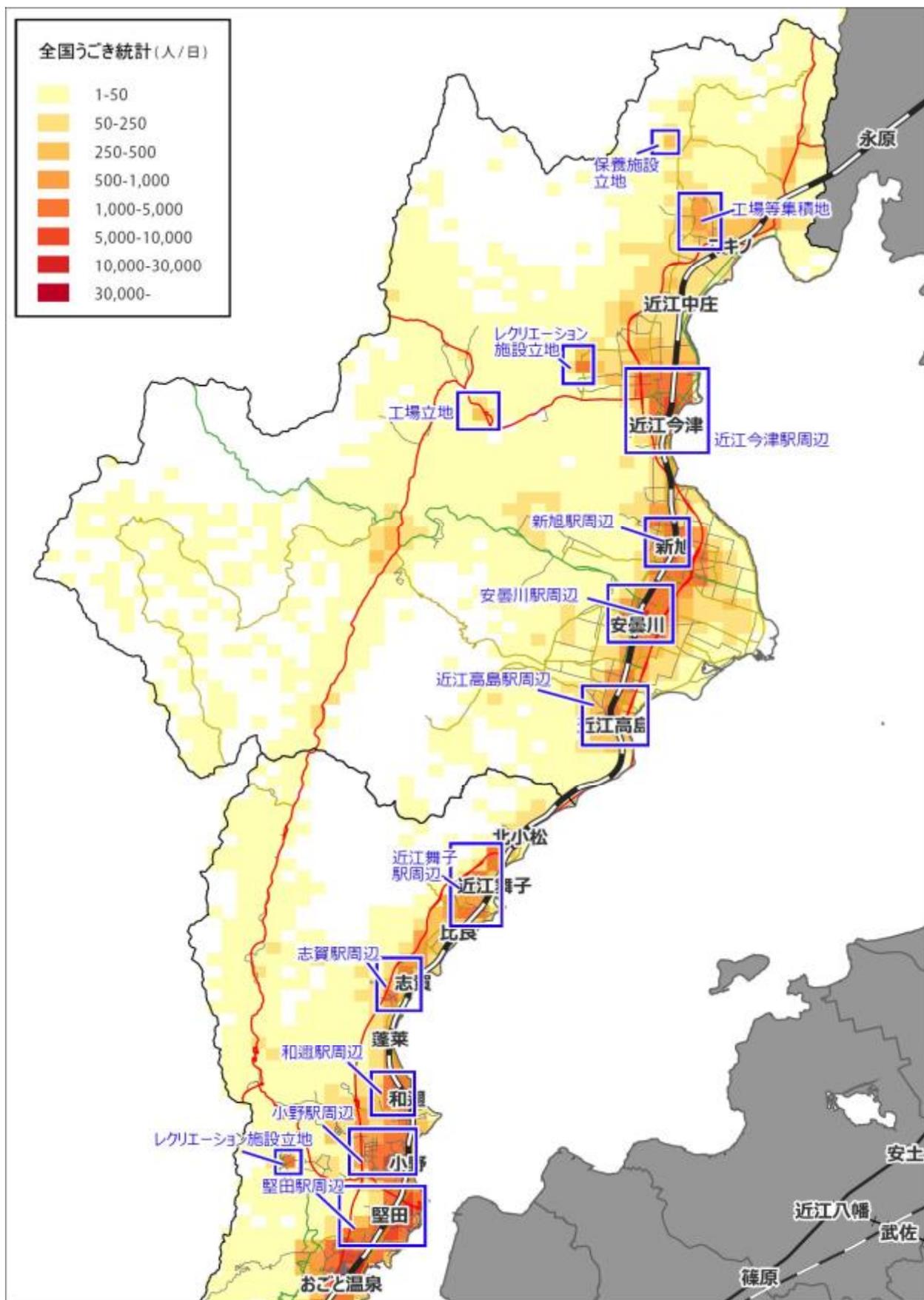


図 2.80 湖西地域の発生集中量(出典：全国うごき統計 2024 年 4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖西地域には、滋賀県内、京阪神、北陸へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR湖西線が存在しています。湖西地域内の移動については、バスで安曇川駅-朽木地域間をつなぐ朽木線、近江今津駅-小浜駅(福井県)間をつなぐ若江線が移動の軸として存在し、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。

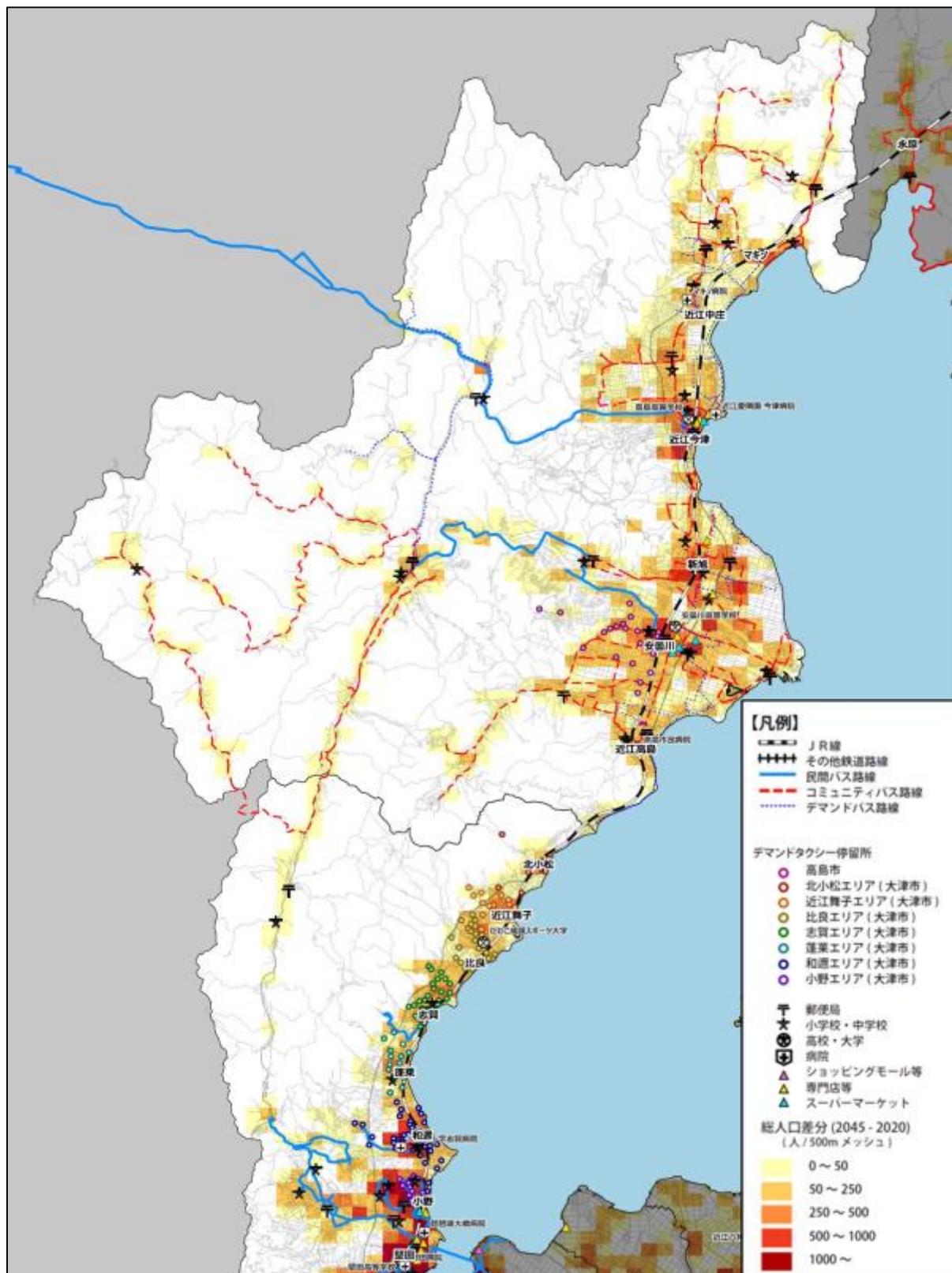


図 2.81 湖西地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖西地域を運行する地域交通の運行頻度は多くなく、鉄道路線であっても、JR 湖西線の平日昼間の平均的な運行頻度は1時間に1～3本程度です。さらに、JR 湖西線は強風の影響により運転を見合わせる事が多々あります。

また、バス路線についてはさらに運行頻度が少なく、1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。

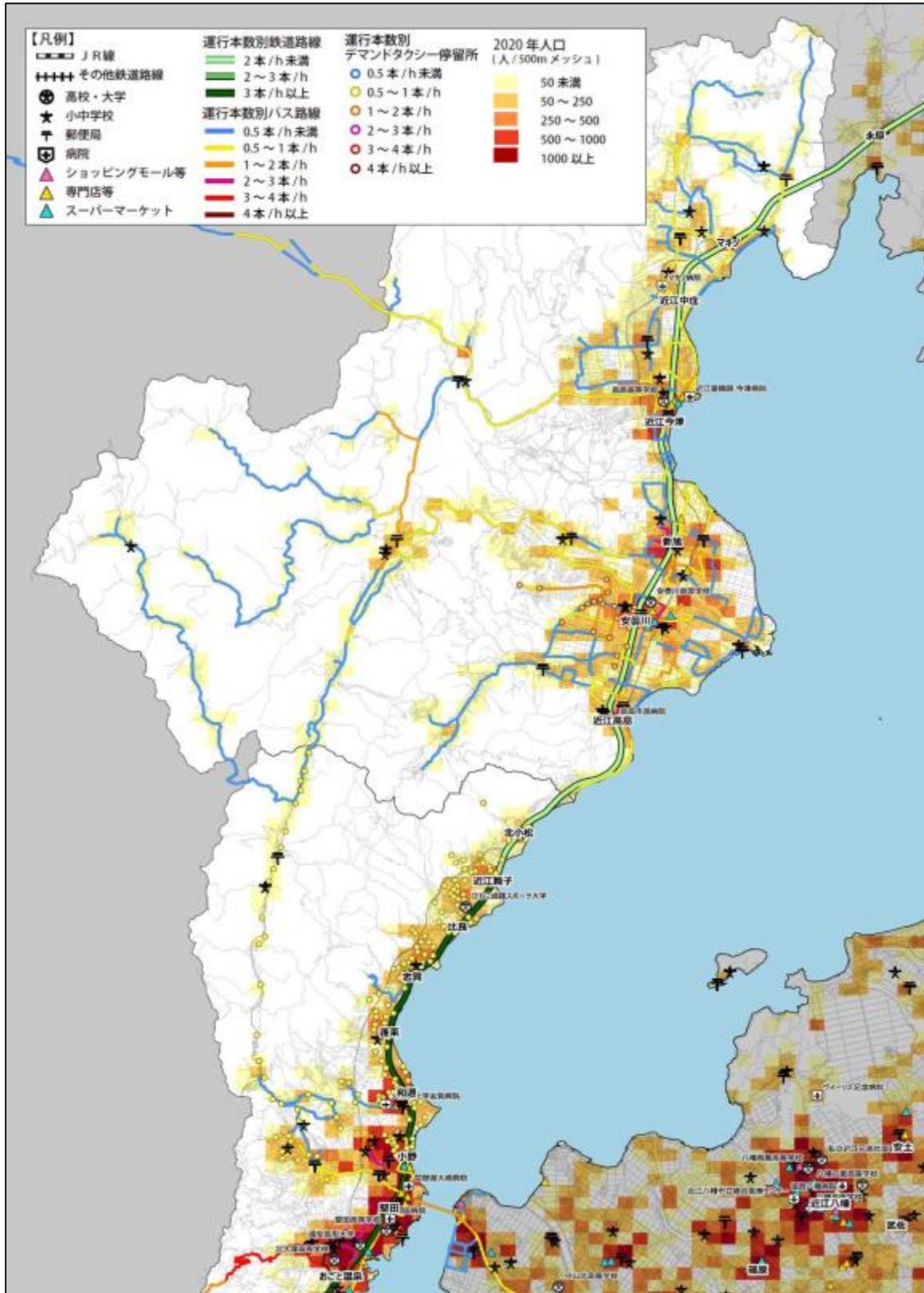


図 2.82 湖西地域における地域交通の運行頻度

特に夜間ではJR湖西線は概ね23時台まで運行していますがにもかかわらず、ほとんどのバス路線が平日であっても20時までに運行を終了しており、最寄り駅まで戻った先の移動手段がない状況にあります。19時以前に運行を終了する路線の中には、市街地を運行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ことは難しい状況で、タクシーの運行台数も多くないため、地域全体として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。

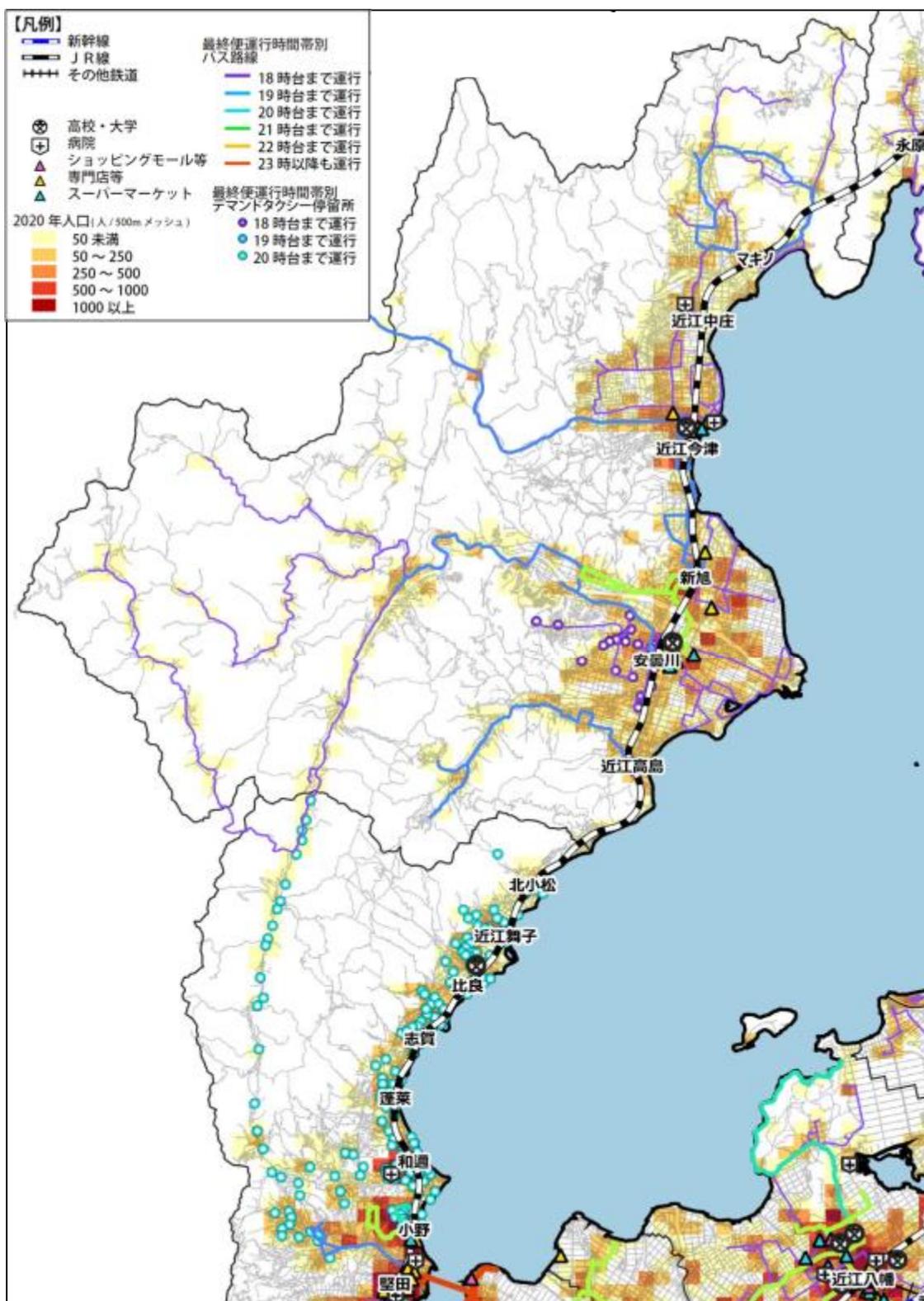


図 2.83 湖西地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 高島市民病院

高島市民病院は近江高島駅と高島安曇川線等※の各バス路線で接続しています。高島安曇川線等※が存在することで、高島市の人口における73%が60分以内にアクセス可能な状況です。

※高島安曇川線、畑線、武曾・横山線、鶉川線

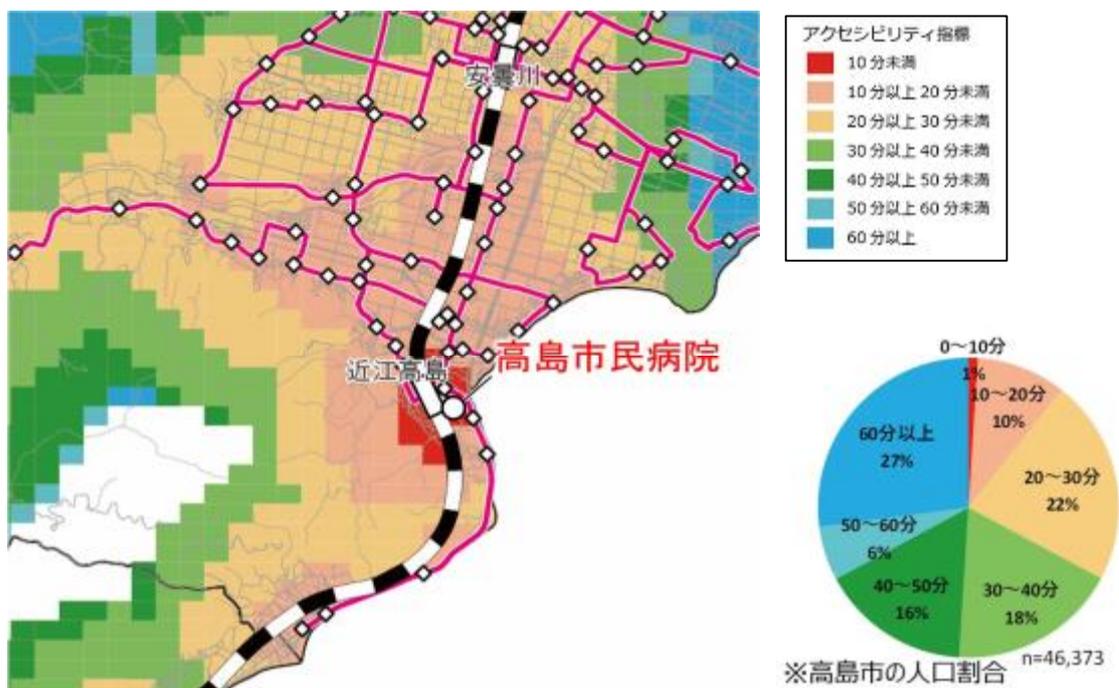


図 2.84 高島市民病院へのアクセシビリティ

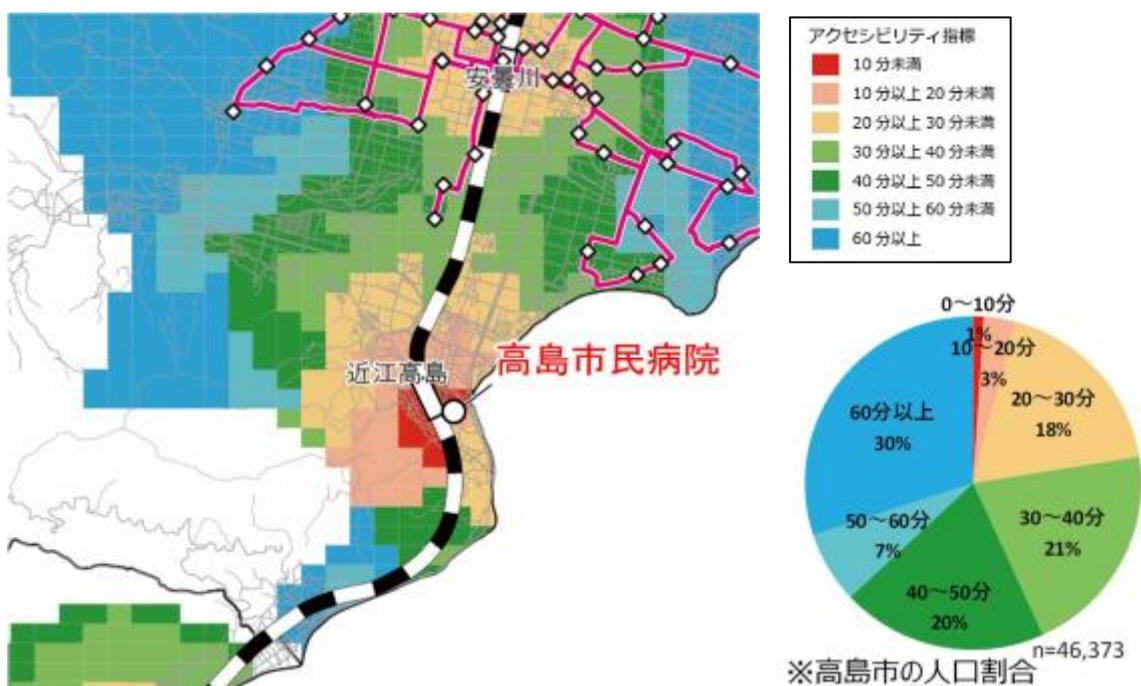


図 2.85 高島安曇川線等が利用できない場合における高島市民病院へのアクセシビリティ

ii) 大津赤十字志賀病院

大津赤十字志賀病院は和邇駅とバスの和迩栗原線によって接続しています。和迩栗原線が存在することで、大津市北部の人口における 41%が 30 分以内に、91%が 60 分以内にアクセス可能な状況です。

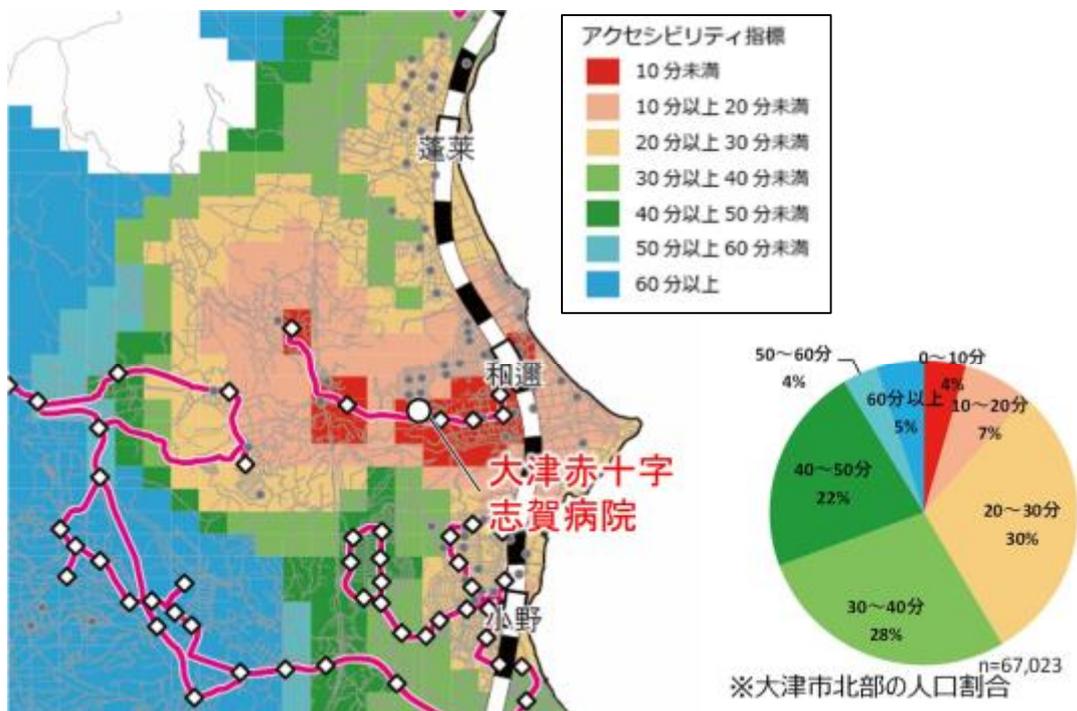


図 2.86 大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

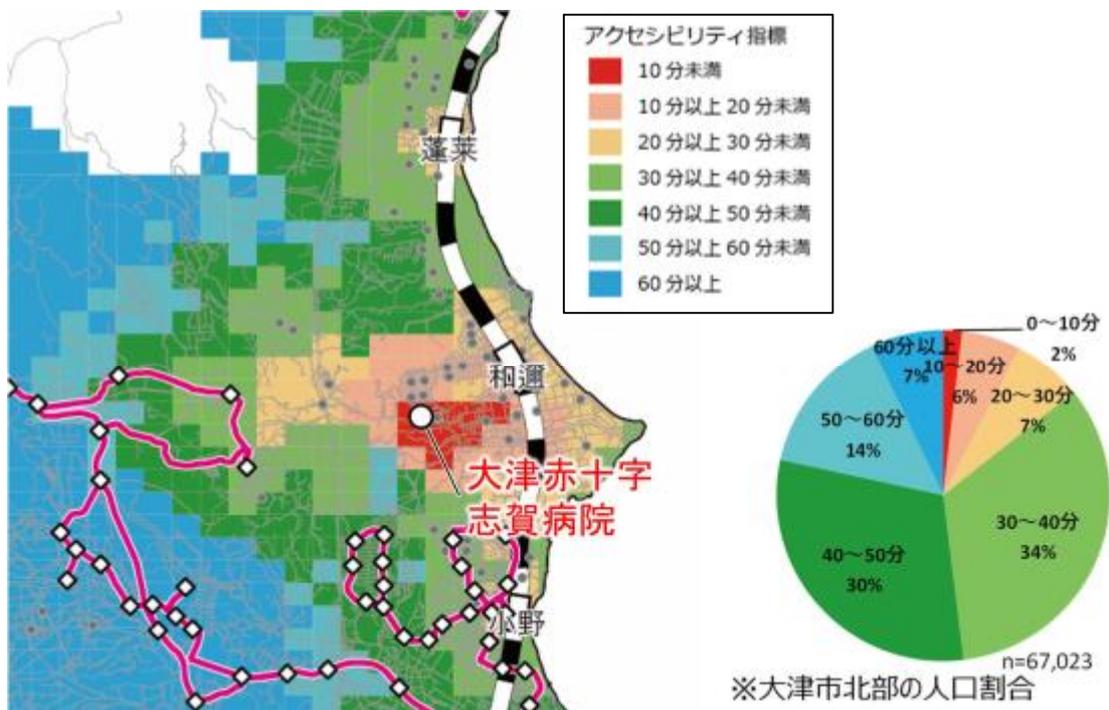


図 2.87 和迩栗原線が利用できない場合における大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 安曇川高校

安曇川高校は安曇川駅とバスの安曇川中央循環線等※で接続しているほか、安曇川駅を発着する各バス路線も利用可能です。各バス路線が存在することで、高島市の人口における74%が60分以内にアクセス可能な状況です(図 2.88)。

※安曇川中央循環線、船木線、新旭南循環線、新旭・安曇川線

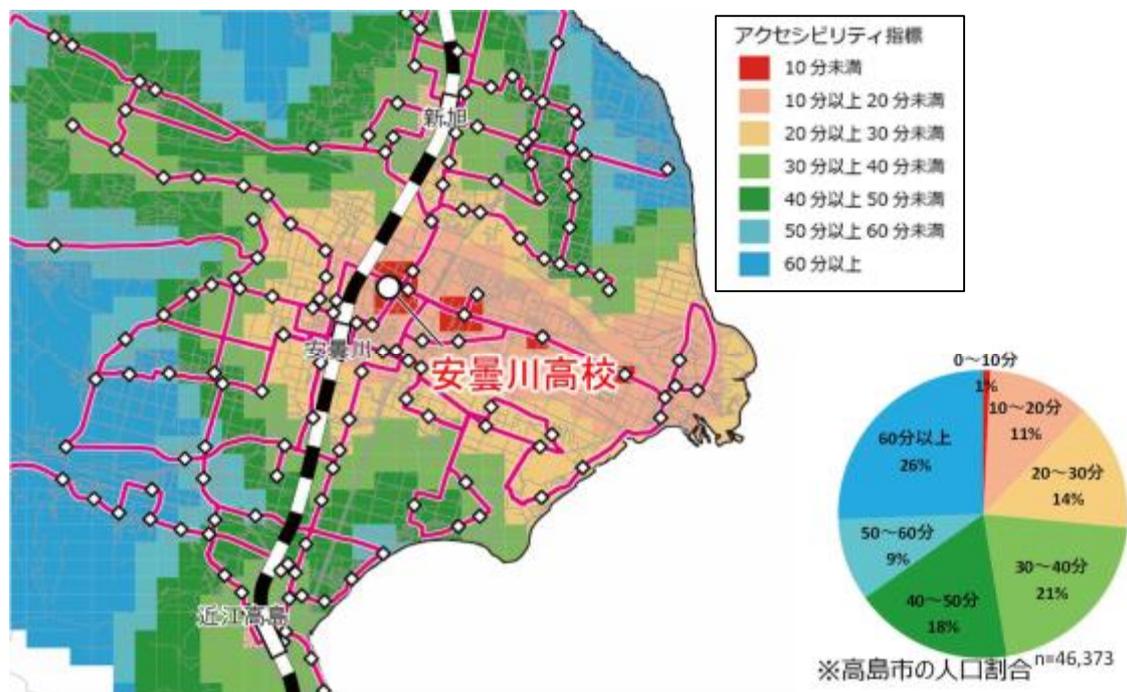


図 2.88 安曇川高校へのアクセシビリティ

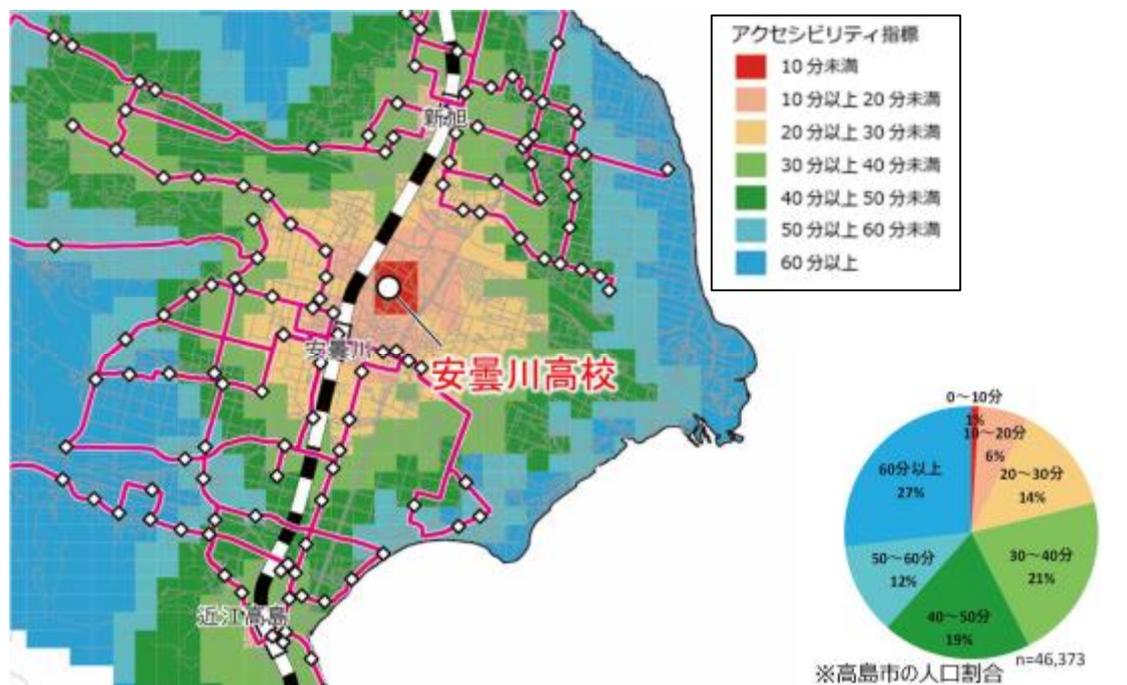


図 2.89 安曇川中央循環線等が利用できない場合における安曇川高校へのアクセシビリティ

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、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」という選択が出来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。

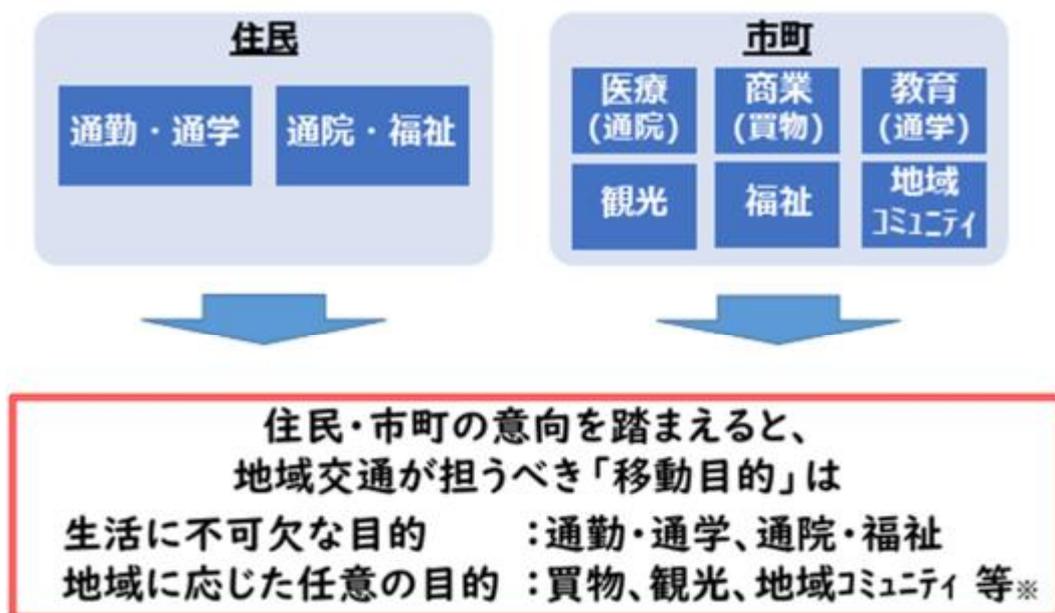


図 3.1 滋賀県が目指す地域交通の姿(滋賀地域交通ビジョンより)

3.1.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定

ビジョンでは、他都市事例や県民・市町の意向をもとに、全ての県民に保証すべき移動目的を、下図の通り「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によるものです。



※「産業」「定住促進」など地域で求められる目的を設定

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。

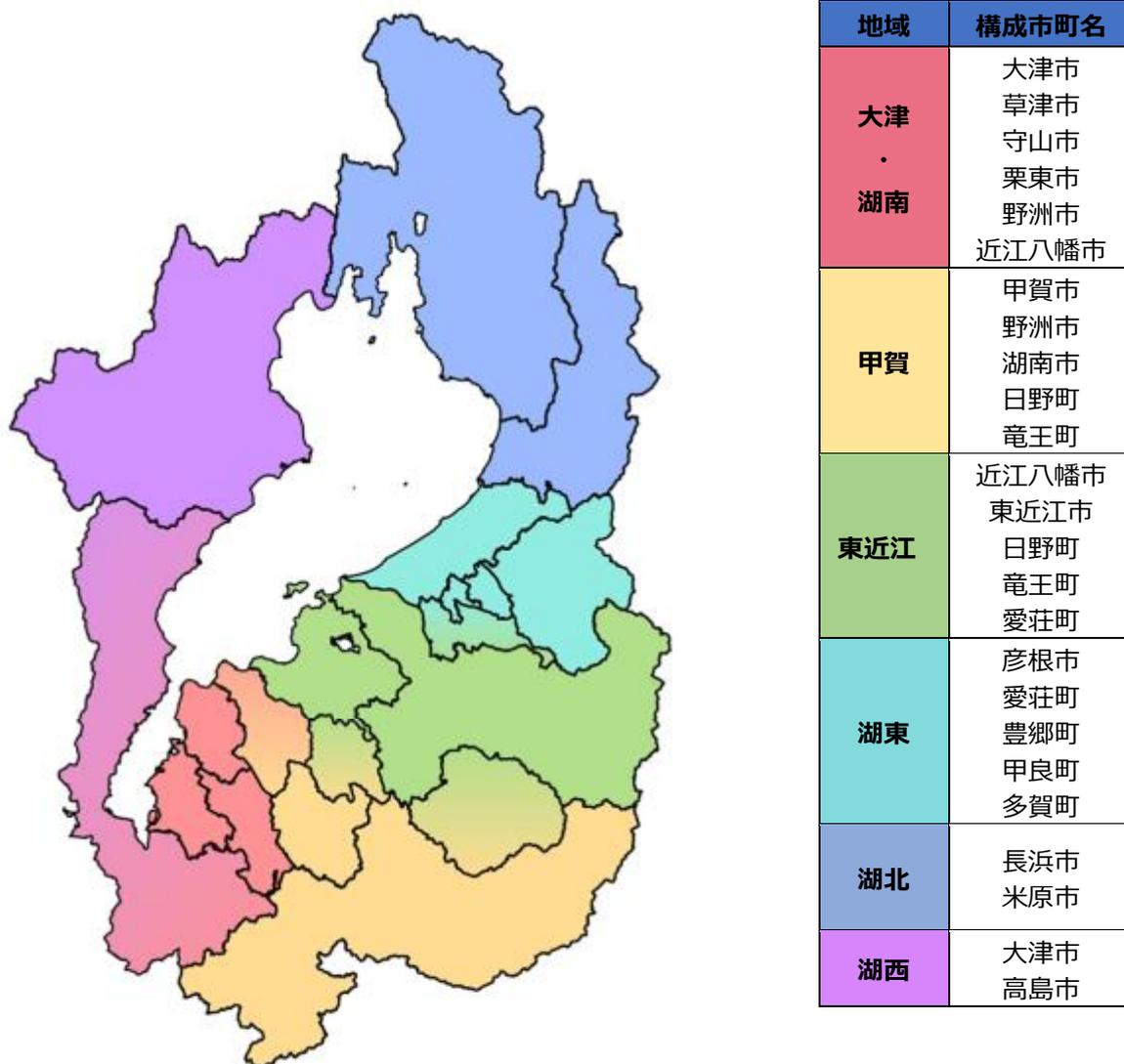


図 3.3 地域の区分図と構成市町

(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 地域別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

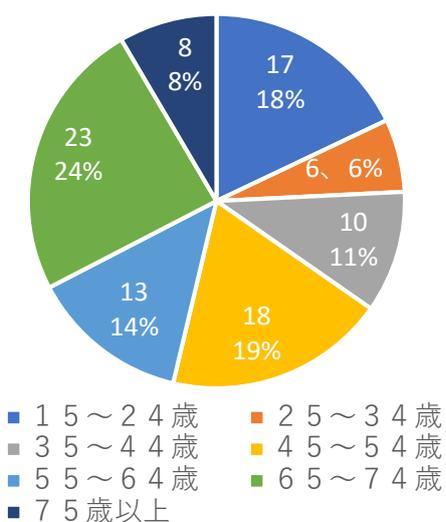


図 3.4 第1回ワークショップの様子(左:湖北地域 右:湖西地域)

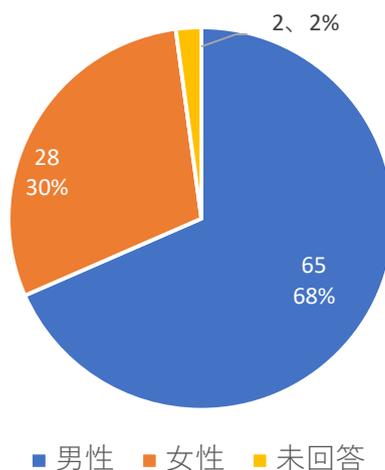
a) 参加者の属性

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
- ・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

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 1	
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ぐらいか。
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	したいのに現在ではできていない移動は？（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と思いますか？
質問 6	移動がこうなったらい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 1	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 3.2 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	シルバーバ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った集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/カフェやキャンパス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い
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須/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な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。

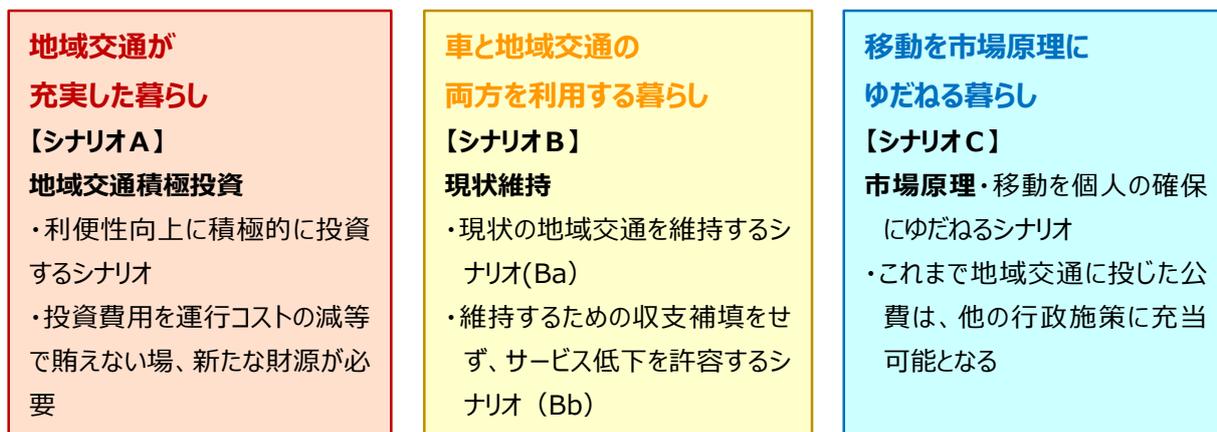


図 3.6 第2回ワークショップで使用した3つの将来シナリオ

(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 3.3 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視	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通り、年齢も立場も様々な方が参加しました。

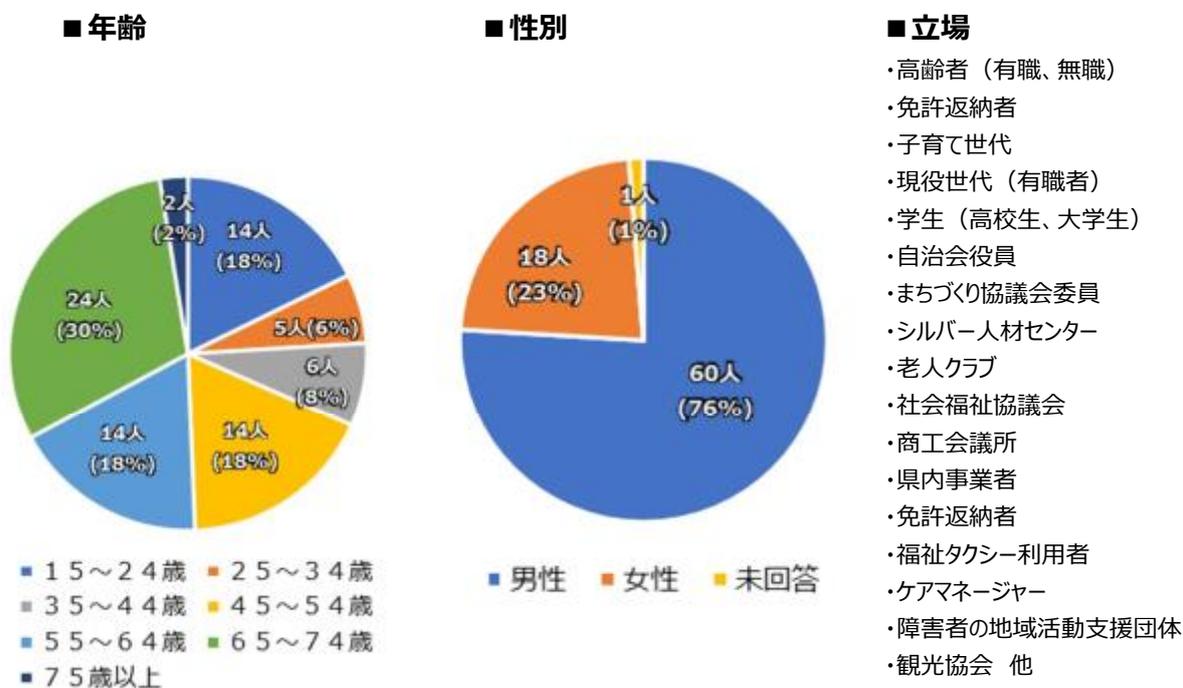


図 3.8 第2回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(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 1	
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、分からないこと・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 3.4 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 ※現在の公共交通に限らない →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：高齢になっ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 ・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 ・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はやや多い結果となりました。

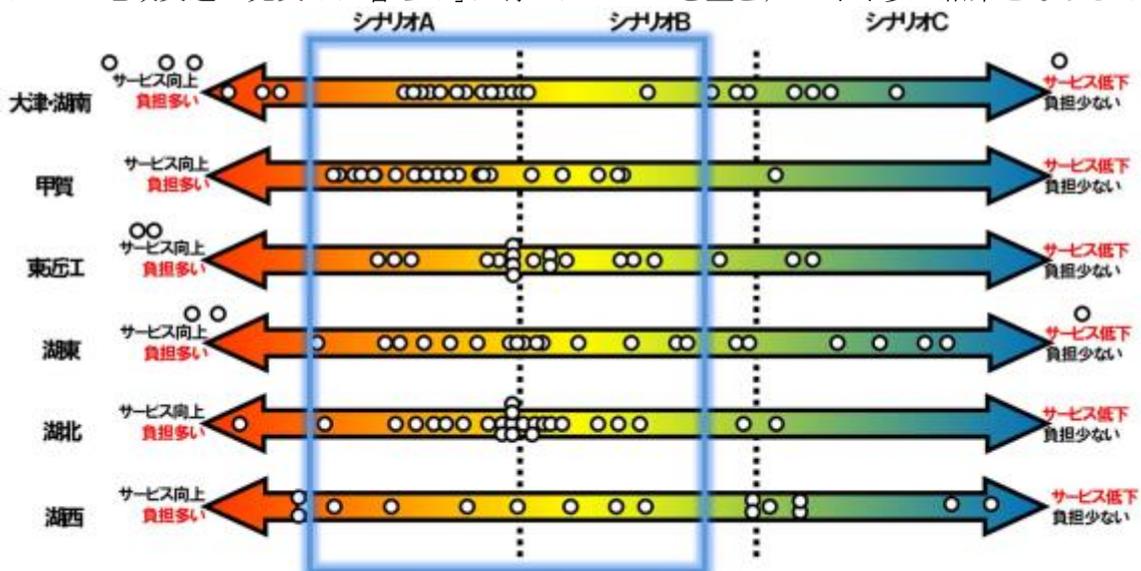


図 3.9 第2回ワークショップ参加者が望む暮らしのシナリオの分布状況

3) 第2回地域交通フォーラム(2025年2月開催)

※第1回は、ビジョンの策定の際(2023年10月)に開催

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)

実施期間：令和7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 3.5 第2回地域交通フォーラム実施内容

情報提供 1	
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・2・3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

(3) 実施結果



図 3.11 グラフィックレコーディングの成果物

表 3.6 第 2 回地域交通フォーラムの総括

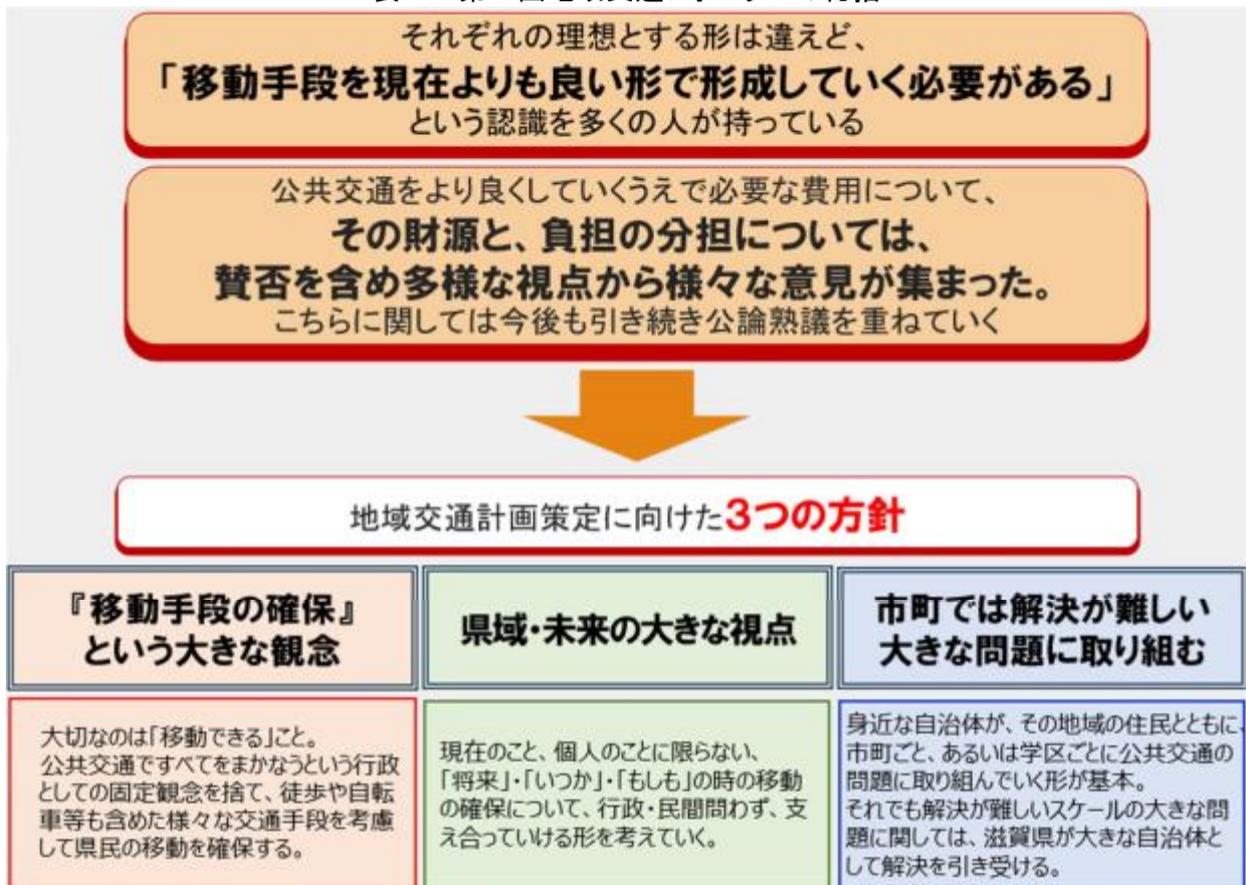


表 3.7 第 2 回地域交通フォーラム参加者の意見

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い揃えられない地域も増えたのではないかな。</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>市街地のスポン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るべき。</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、ウォークア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な。</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な。</p>
	<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な。</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>
② 公共交通について	<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」といって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な。</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、スーパーや病院、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な。</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>
	<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な。</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>
③ 交通施策について	<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>
	<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な。</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>
④ 税施策について	<p>（この行は上記の③の行と重複する内容を含むため、ここでは省略する）</p>
	<p>（この行は上記の③の行と重複する内容を含むため、ここでは省略する）</p>

<p>⑤ 負担と財源について</p>	<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。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。</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な。</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な。</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。 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な。</p> <p>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っても、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な。 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な。</p>
<p>⑥ 新しいサービスや仕組みについて</p>	<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が良いのではないかな。</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な。</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。 税負担を増やさずに、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。 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な。</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、相互理解に繋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下記の通り開催しました。

表 3.8 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
湖西	令和7年7月27日(日) 14:00~17:00	【大津会場】	5人
大津・湖南		なぎさのテラス	16人
甲賀		Hashing dinner	13人
東近江	令和7年8月2日(土) 14:10~17:00	【彦根会場】	13人
湖東		アルプラザ彦根	10人
湖北		Cozy town cafe	11人



図 3.12 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。

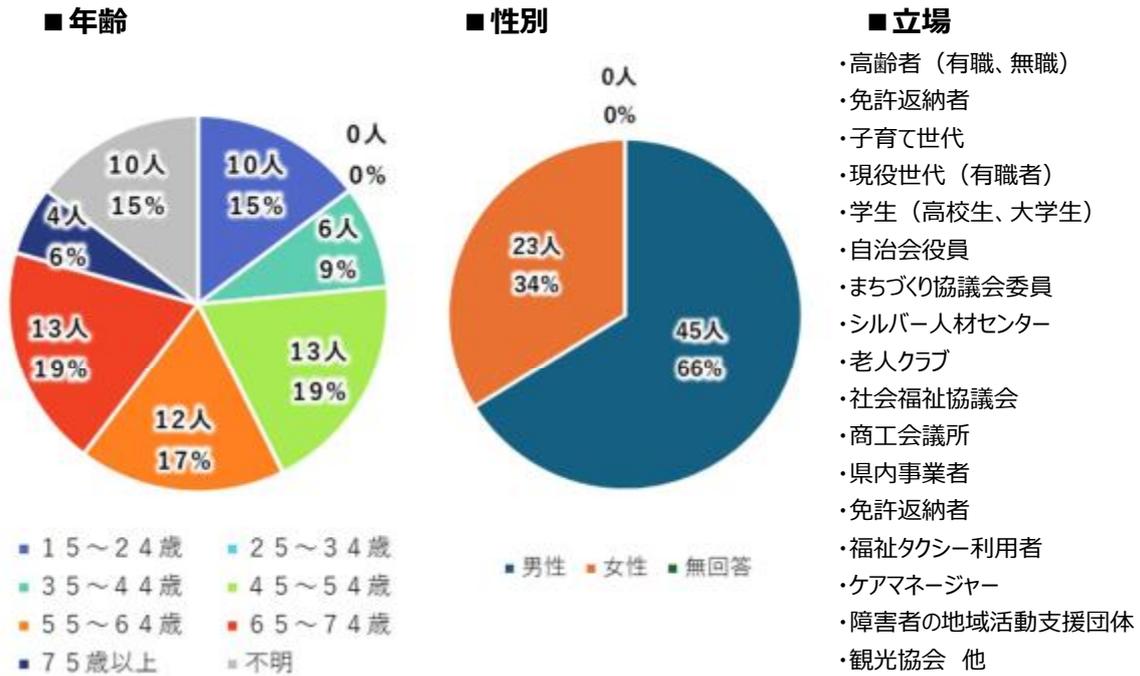


図 3.13 第 3 回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(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。

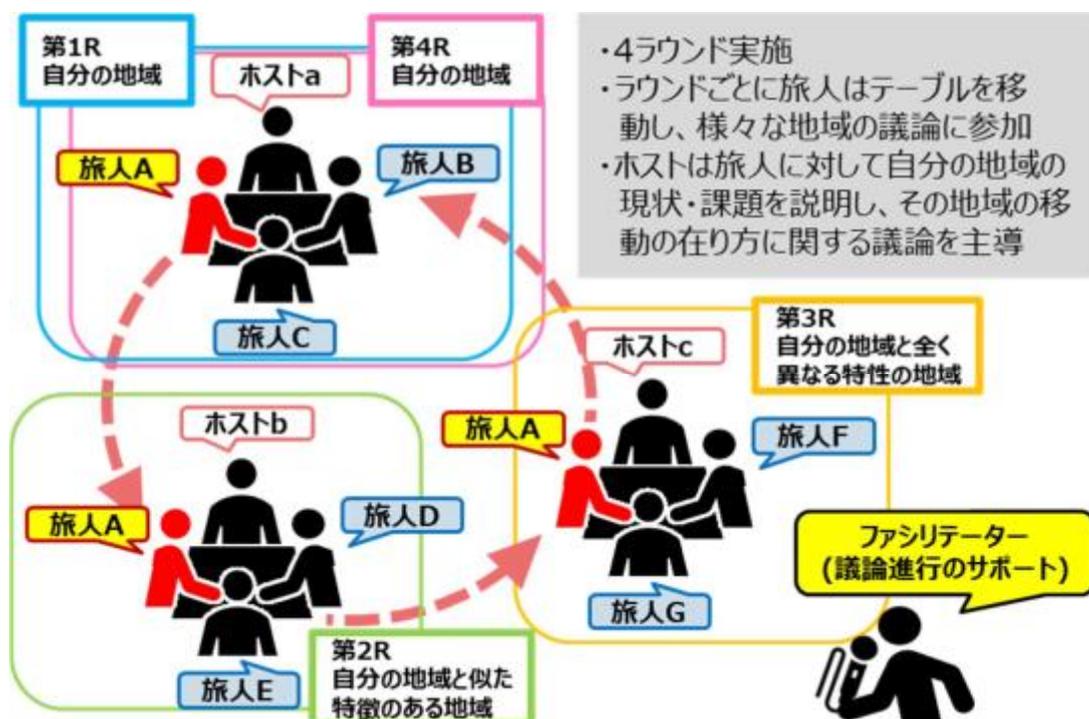


図 3.14 ワールドカフェ方式の概略図

表 3.9 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	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 3.10 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問	税金の用途や配分が適正に行われているのかという疑問	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 白タク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 3.11 第 3 回ワークショップ参加者の詳細な意見

<p>問題意識</p>	<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 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は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
<p>要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> WSで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
<p>税負担への意見</p>	<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 暮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、それに見合う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、不要な事業を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、他府県から人口呼び込む必要がある
<p>参加して良かった点</p>	<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ったが、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

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

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

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

SMART
ACCESS
2024



〈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 ライト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 暮らしがよくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい。

図 3.15 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通りでした。

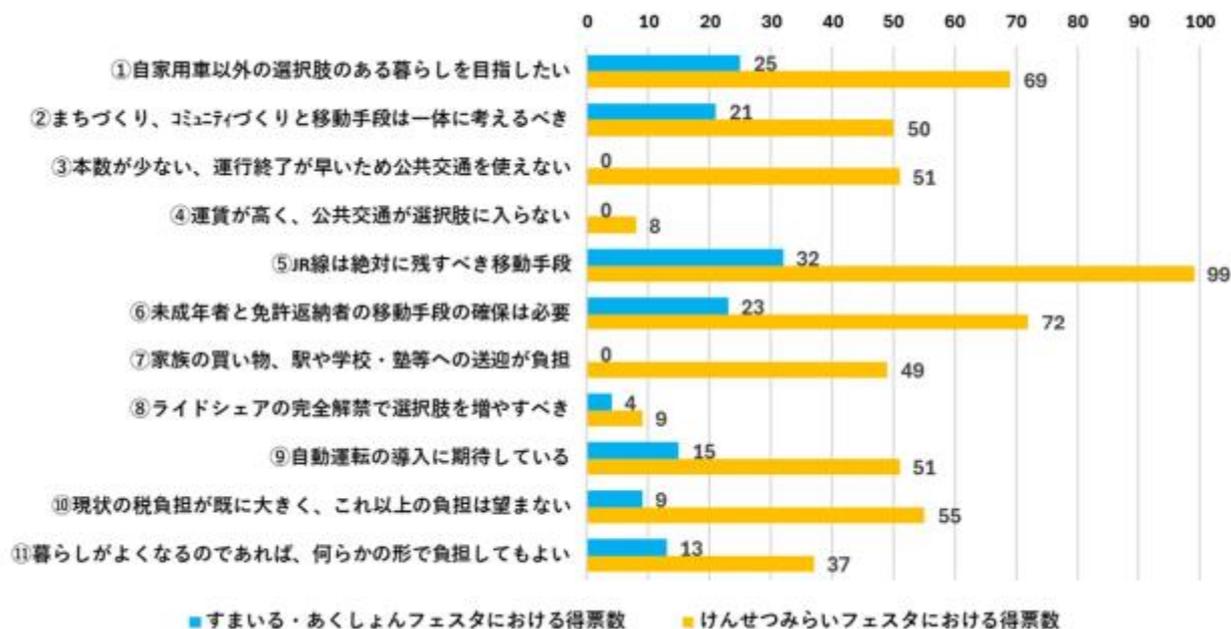


図 3.16 お出かけトークにおける意見投票結果(第1回、第2回)

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。

⑤JR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が、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 3.17 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)

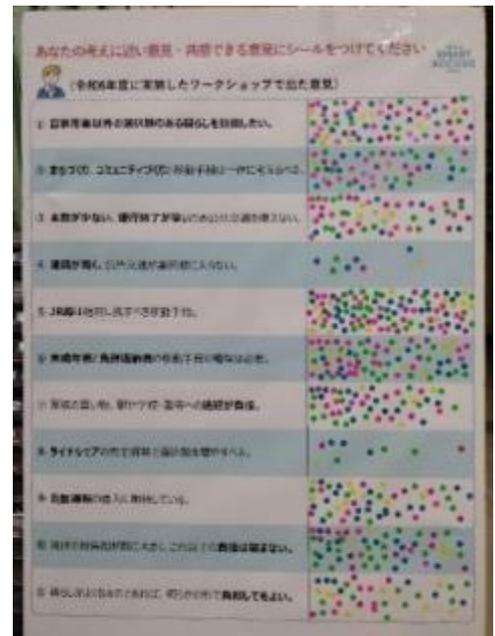


図 318 投票結果(第 2 回)

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、その理由を公表していただいた。

投票結果は以下の図の通りでした。

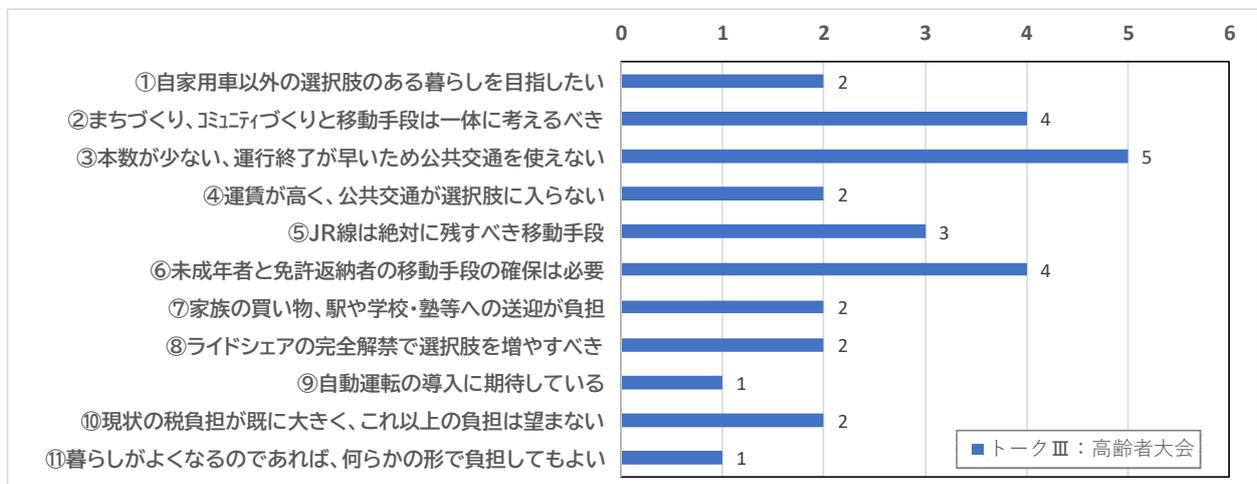


図 3.19 お出かけトークにおける意見投票結果(第 3 回)

共感の多かった意見は、上位から、③本数が少ない、運行終了が早いので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あった。

③については、行き的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ていた。

公共交通の利便性に関する話題が主であった。



図 3.20 お出かけトークの様子(第3回)



図 3.21 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通り開催しました。

(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

実施期間：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

実施期間：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

実施期間：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

実施期間：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)

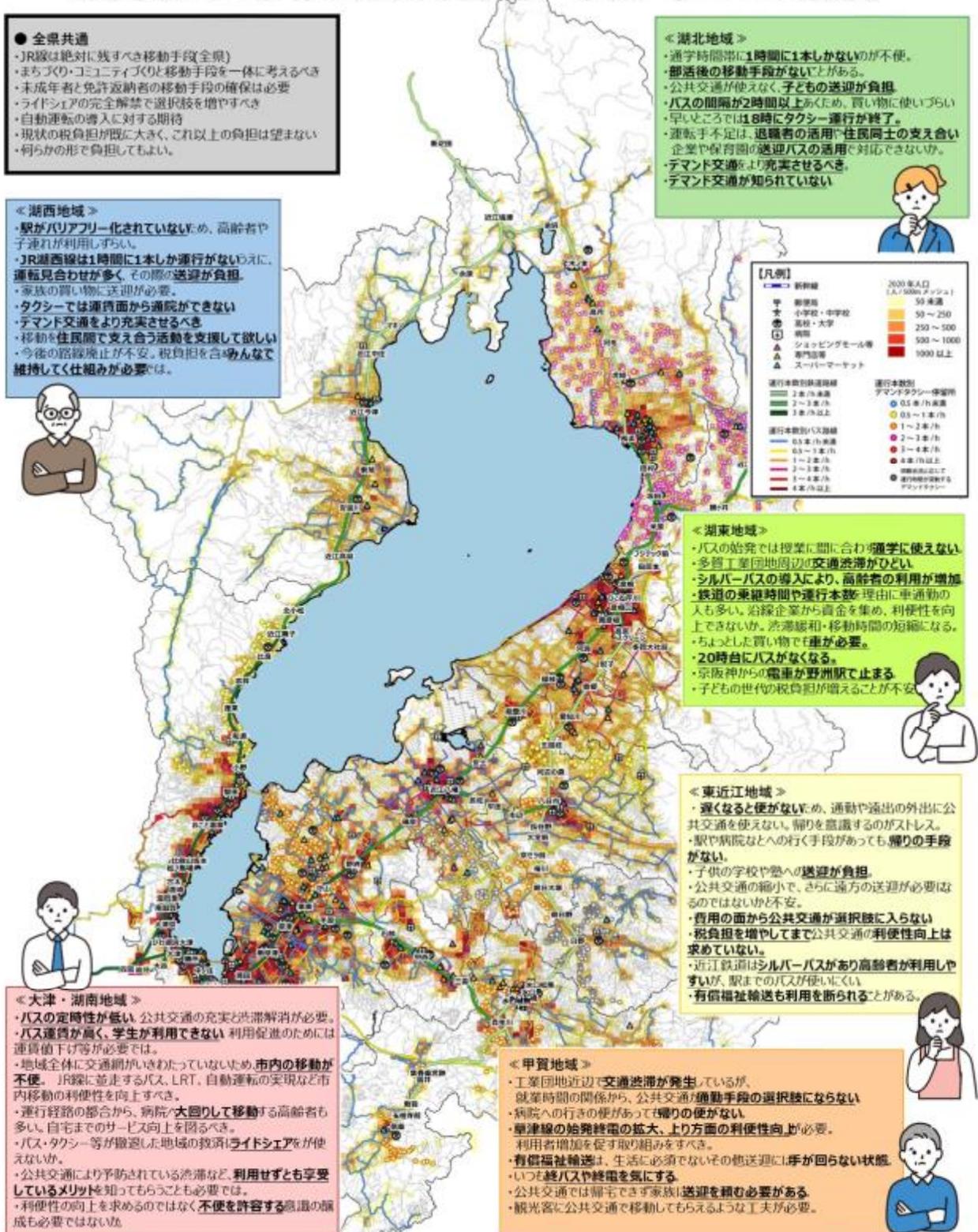


図 3.22 ワークショップ結果からみる各地域に対する意見と課題