

第1章 計画策定にあたって

1.1 計画策定の基本方針

滋賀県は古来、東海道や中山道、北国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、交通利便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、このビジョンのアクションプランとして、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。

ビジョンで描く姿からのバックキャストिंगで、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む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。

各主体の主な役割は、以下のとおりです。

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。

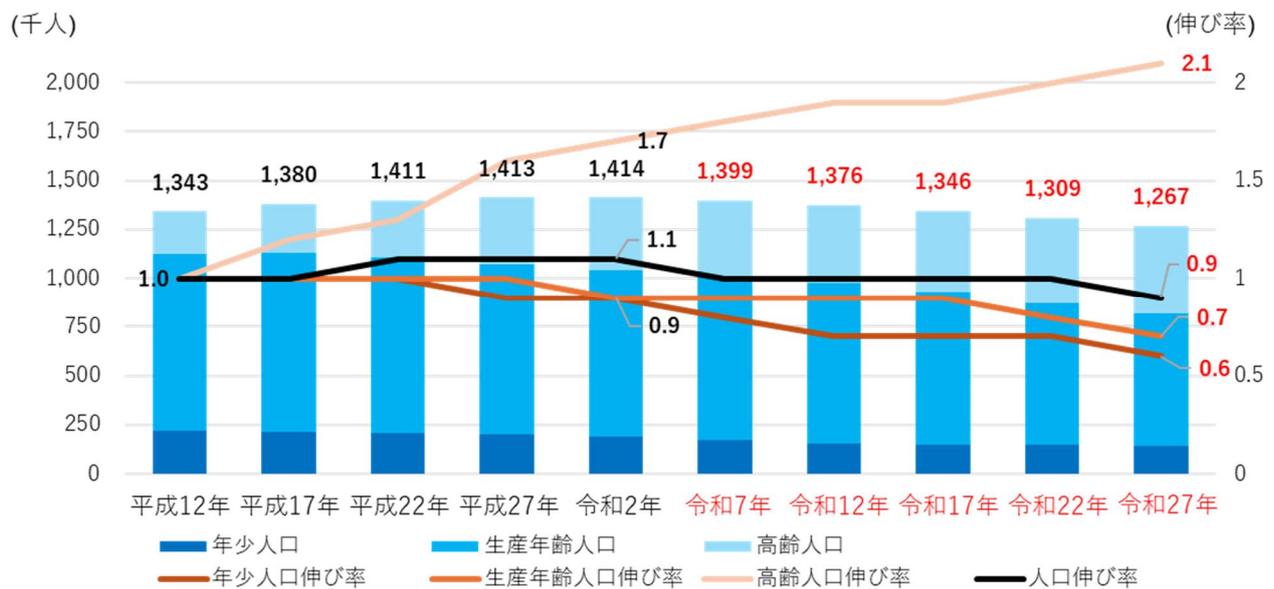
第2章 滋賀県の地域交通の現状

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は変わらないことが見込まれています。



※赤字は予測値

図 2.1 滋賀県における人口の推移(出典:国勢調査、日本の将来推計人口)

※1 年少人口：15歳未満(法令により就労を原則禁じられている年齢)の人口

※2 生産年齢人口：15歳以上65歳未満の人口

※3 高齢人口：65歳以上の人口

2.1.2 人口の分布

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

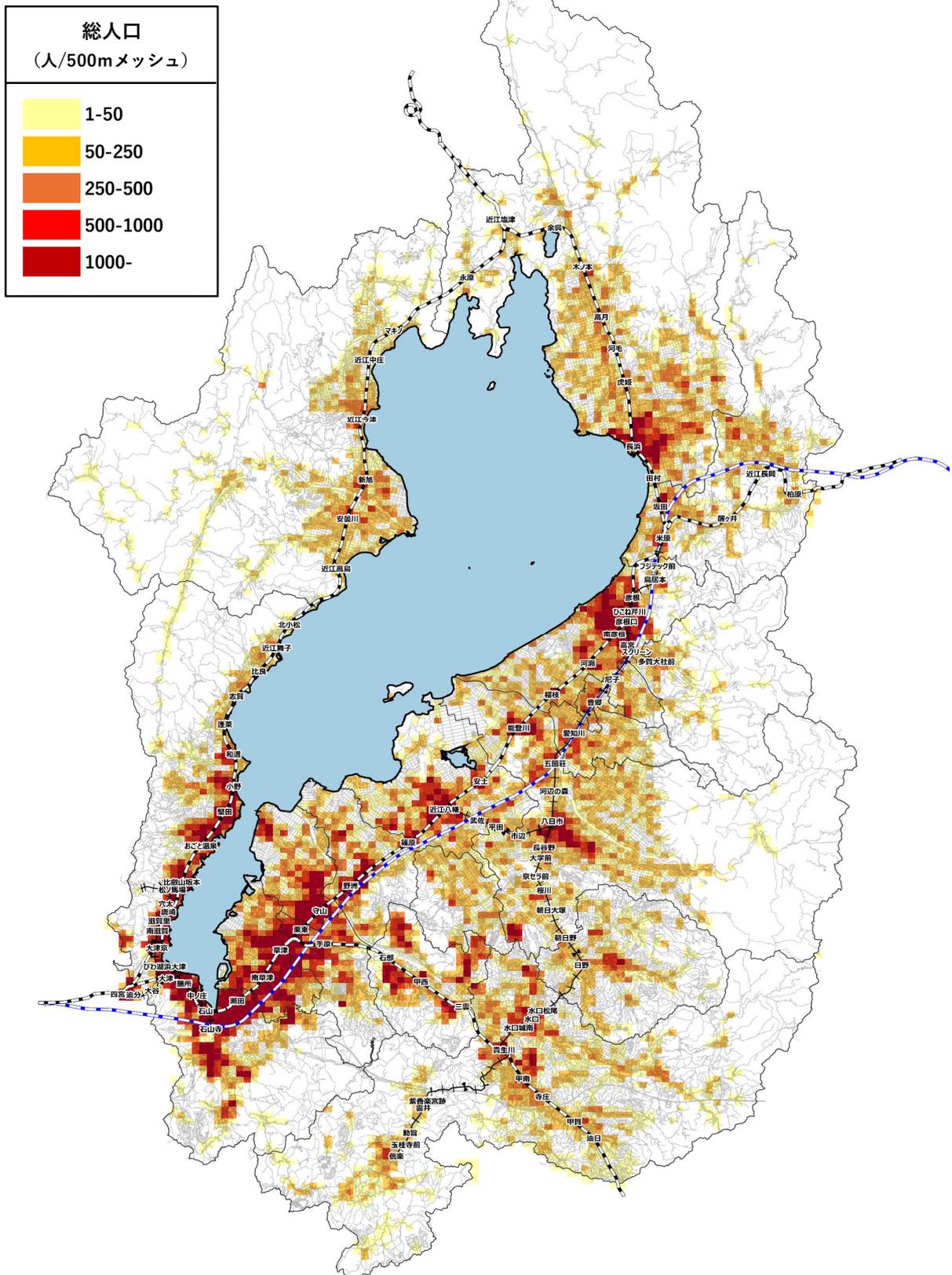


図 2.2 滋賀県の人口分布図(出典:国勢調査、国土数値情報)

2.1.3 人口分布の変化

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

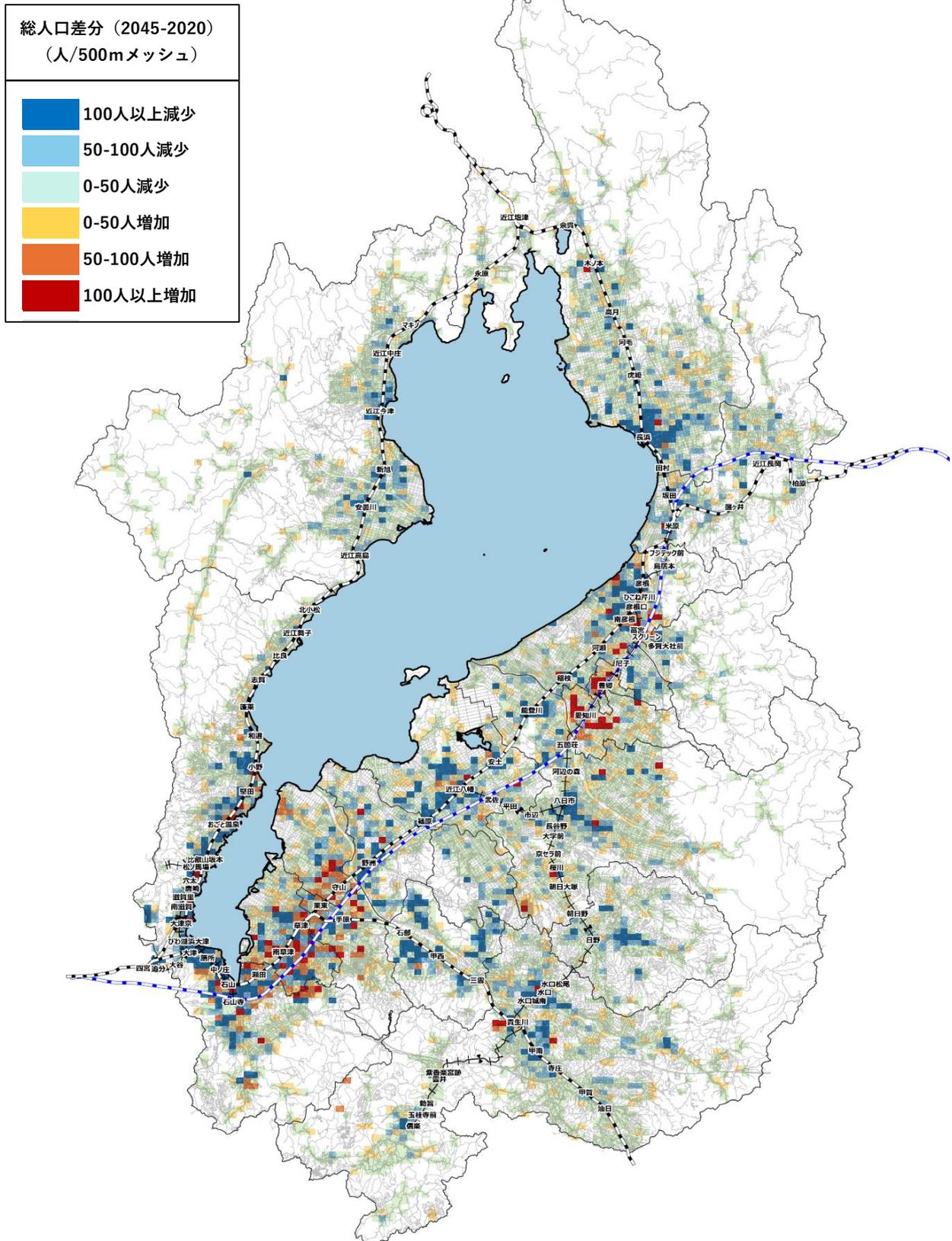


図 2.3 2045 年-2020 年人口の差分図(出典:国勢調査、国土数値情報)

2.2 公共交通の状況

2.2.1 交通ネットワーク

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

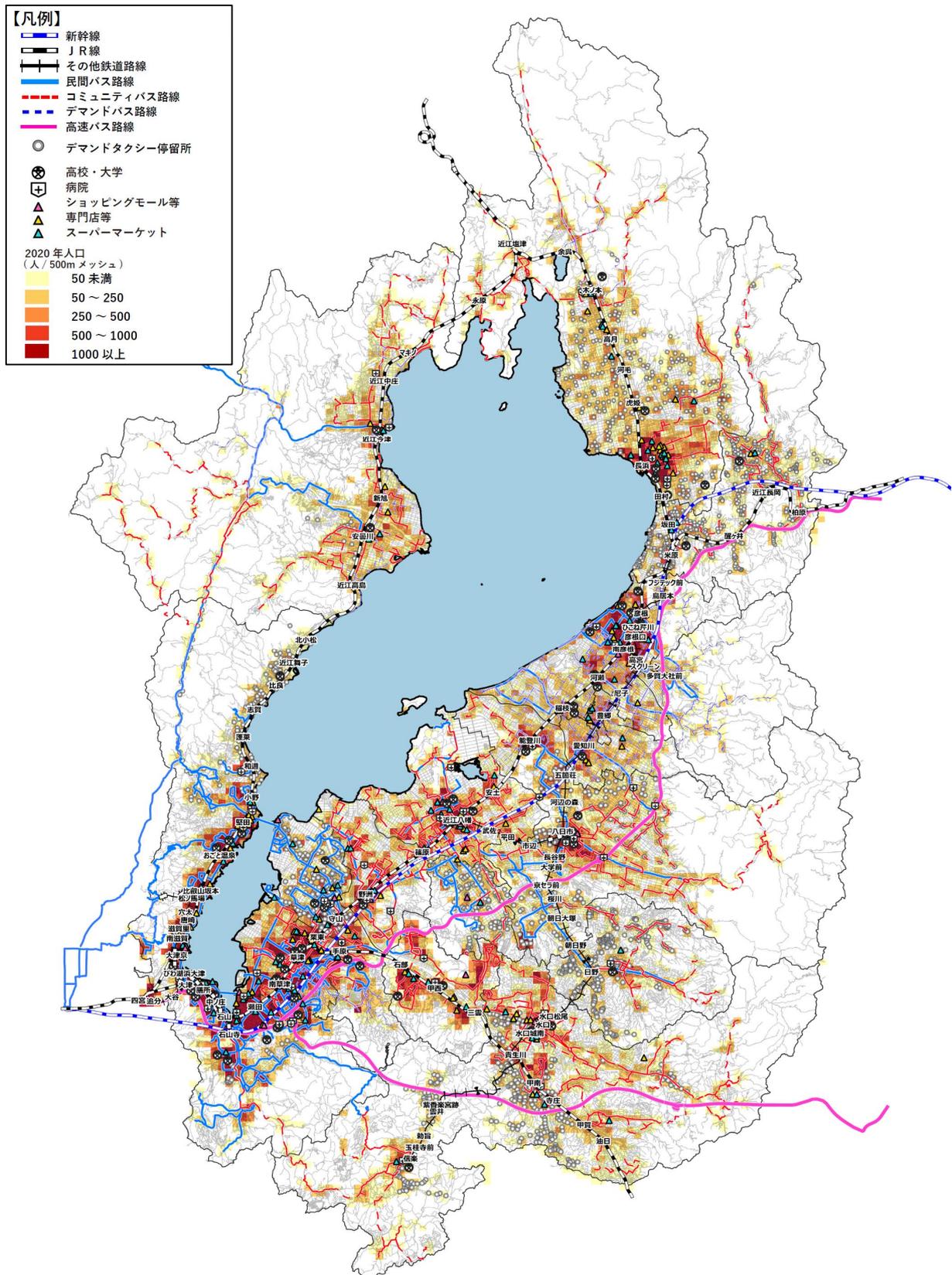


図 2.4 県内における地域交通の路線図

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

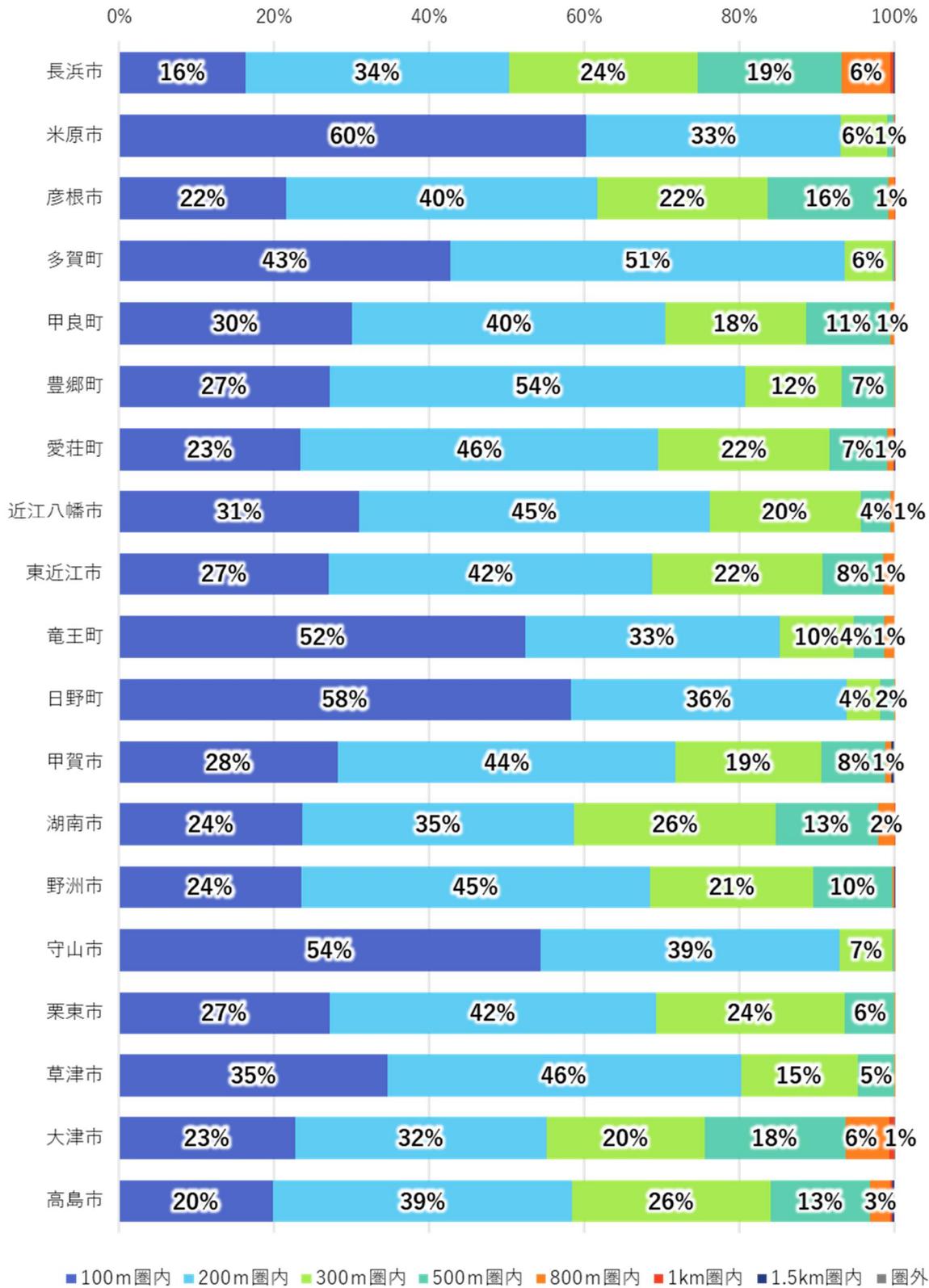


図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典:2020年国勢調査^{※2})

※1 人口カバー率: 鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合

※2 人口: R2国勢調査 250mメッシュ人口

鉄道駅・バス停情報: 令和6年時点 WEB公表データ

2.2.2 運行頻度

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

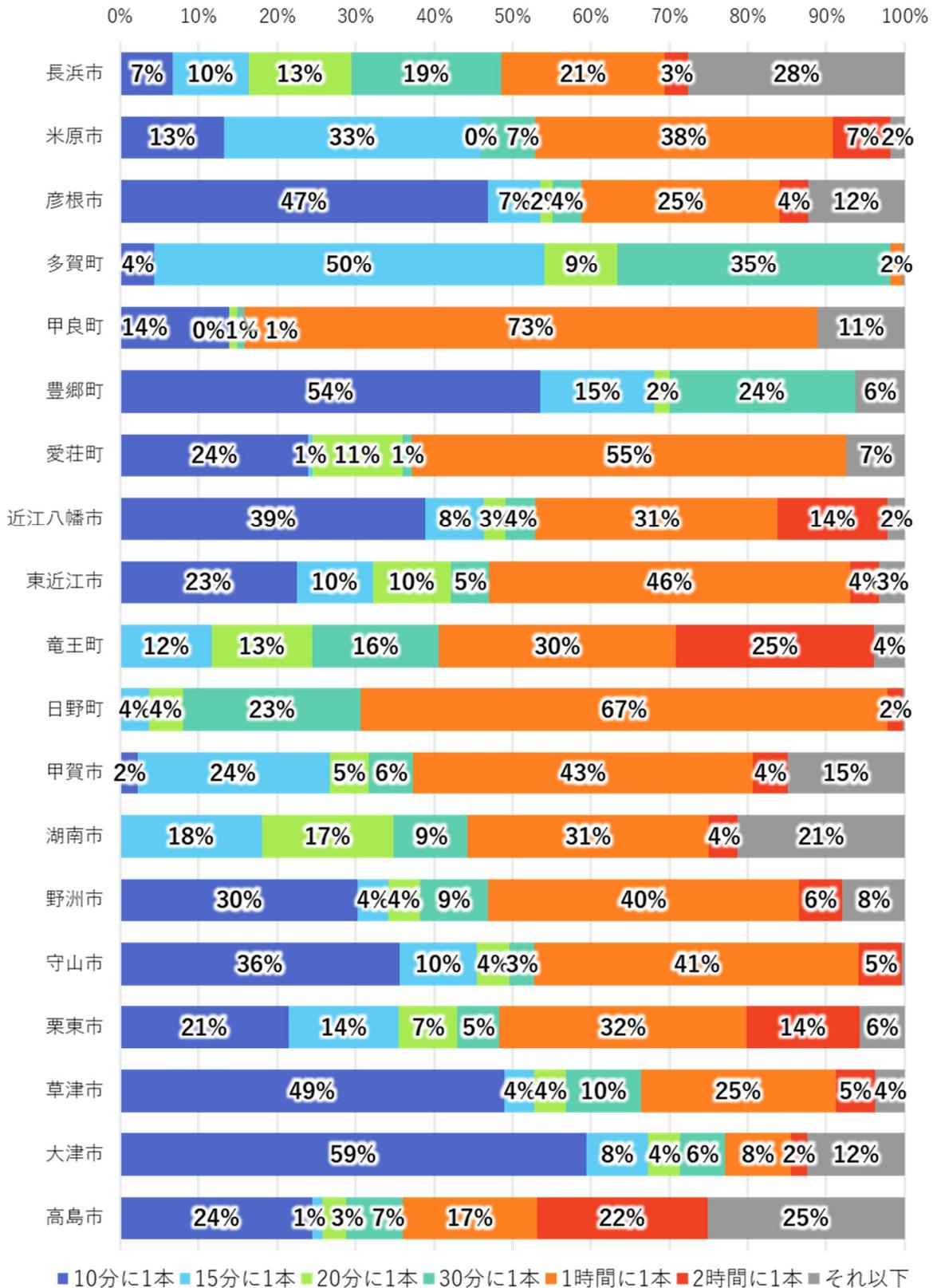


図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別(出典:2020年国勢調査)

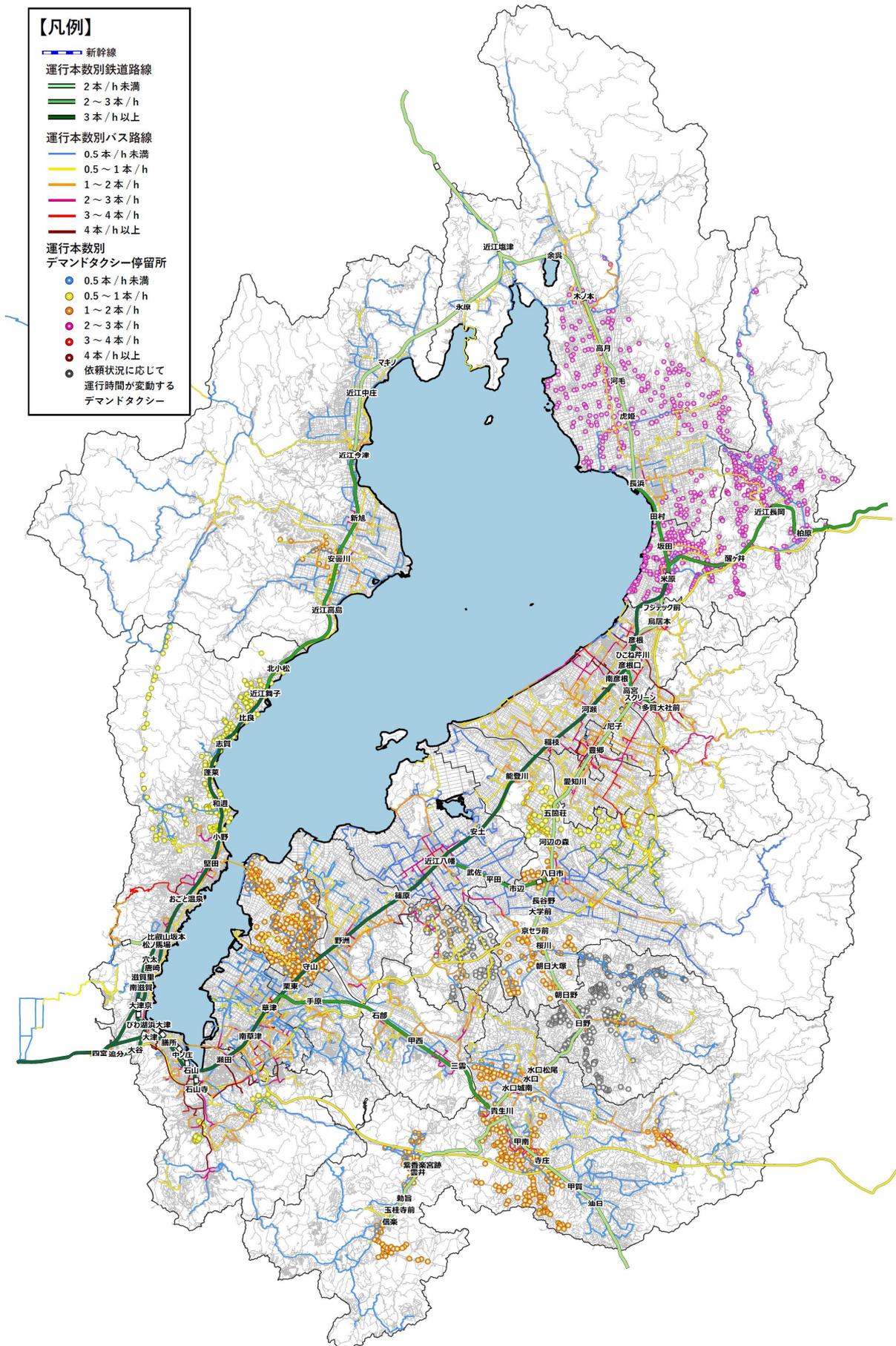
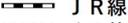
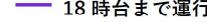
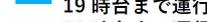
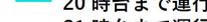
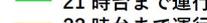
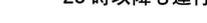


図 2.7 地域交通の平均運行間隔(平日)

2.2.3 夜間の運行状況

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

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

- 【凡例】**
-  新幹線
 -  J R線
 -  その他鉄道
- 最終便運行時間帯別
バス路線
-  18時台まで運行
 -  19時台まで運行
 -  20時台まで運行
 -  21時台まで運行
 -  22時台まで運行
 -  23時以降も運行
- 最終便運行時間帯別
デマンドタクシー停留
-  18時台まで運行
 -  19時台まで運行
 -  20時台まで運行

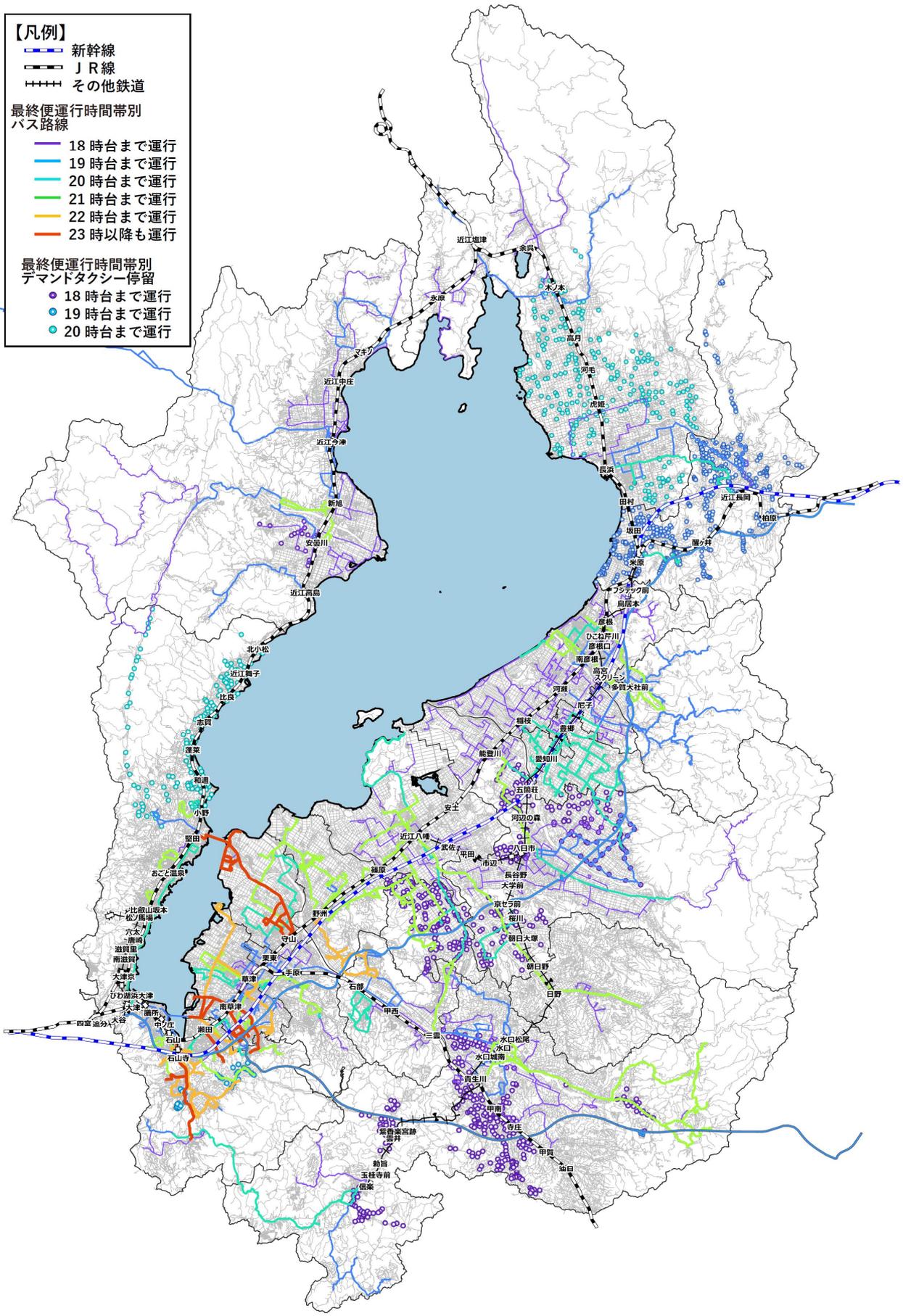


図 2.8 夜間の運行状況(平日)

2.2.4 アクセスの状況

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

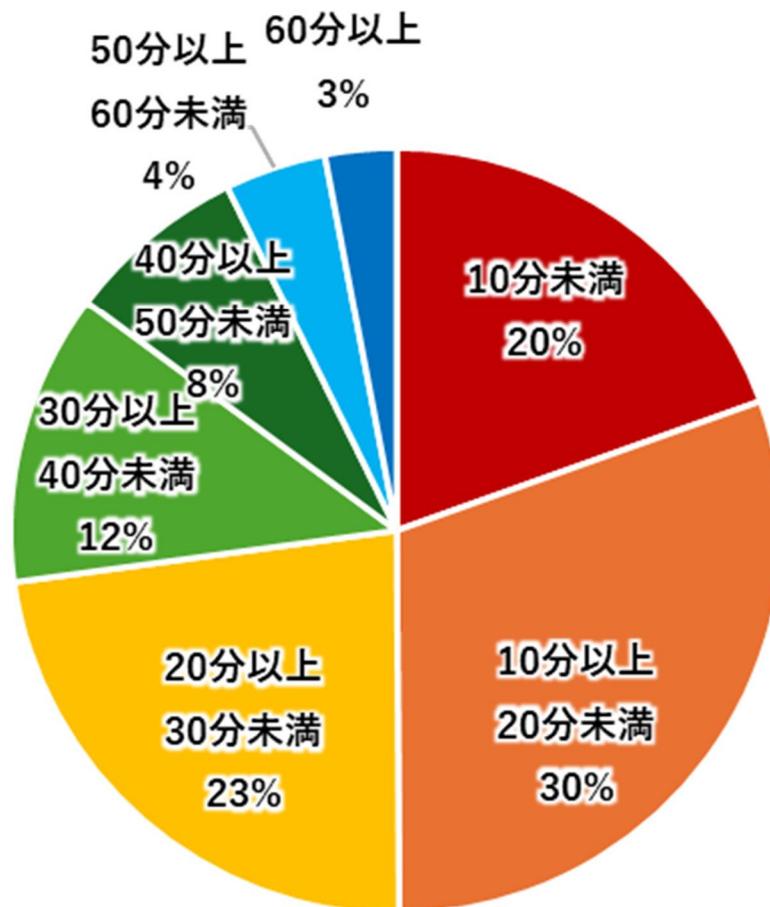


図 2.9 鉄道駅に対するアクセシビリティ別人口の割合

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

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

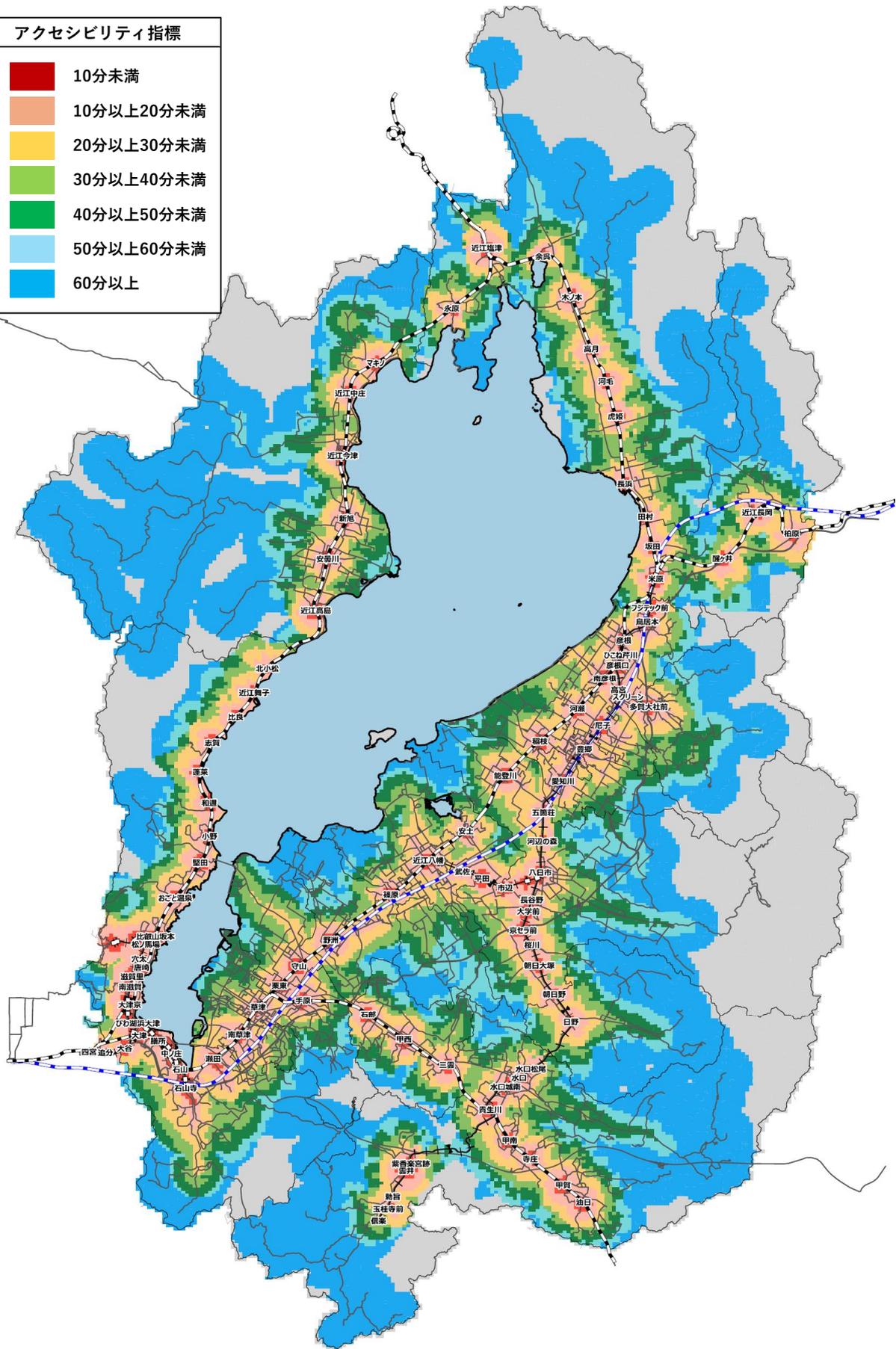
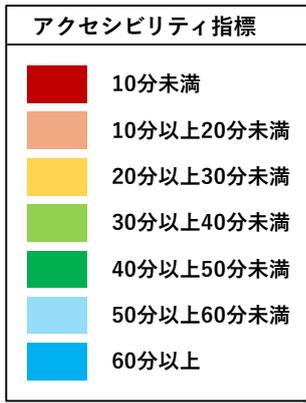


図 2.10 鉄道駅に対するアクセシビリティ図

2.2.5 満足状況

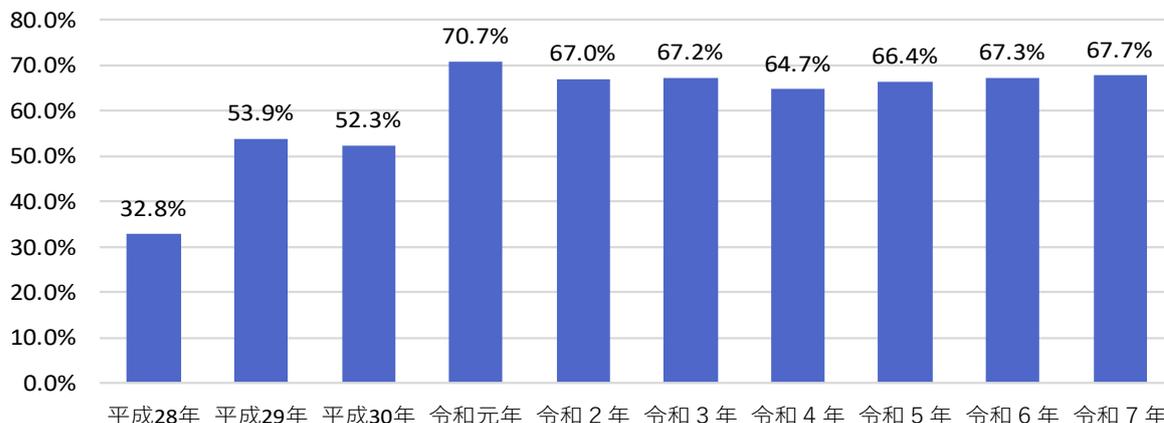
滋賀県が毎年実施している「滋賀県政世論調査」では、「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか」という設問について、平成28年度（2016年度）以降、不満足度が上昇し、令和元年度（2019年度）をピークに横ばいとなり、令和7年度（2025年度）には15年連続で満足度が最下位の状況です。

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

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

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

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



※「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか。」に対する満足度

図 2.11 不満足度(どちらかと言えば感じない、感じないの合計)

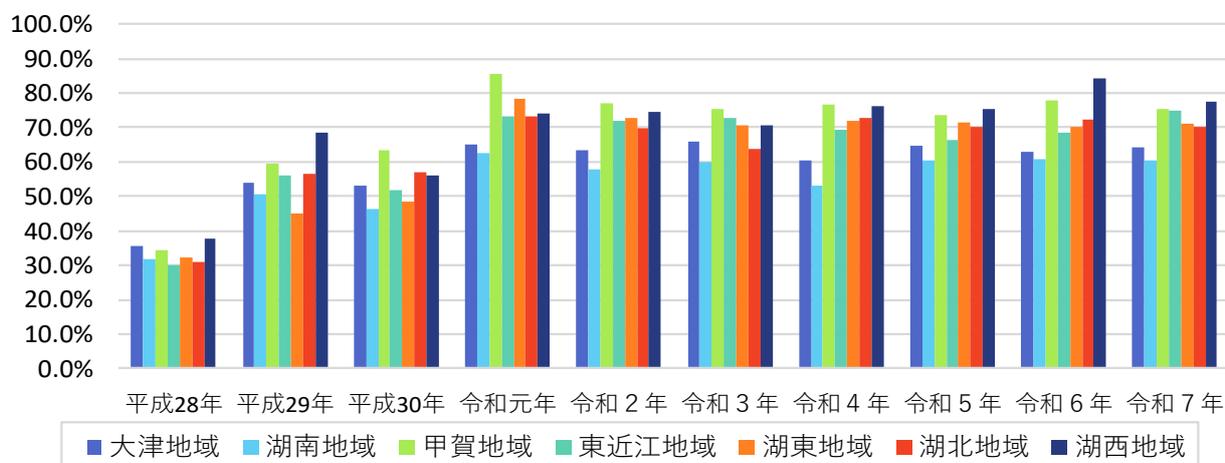


図 2.12 地域別の不満足度

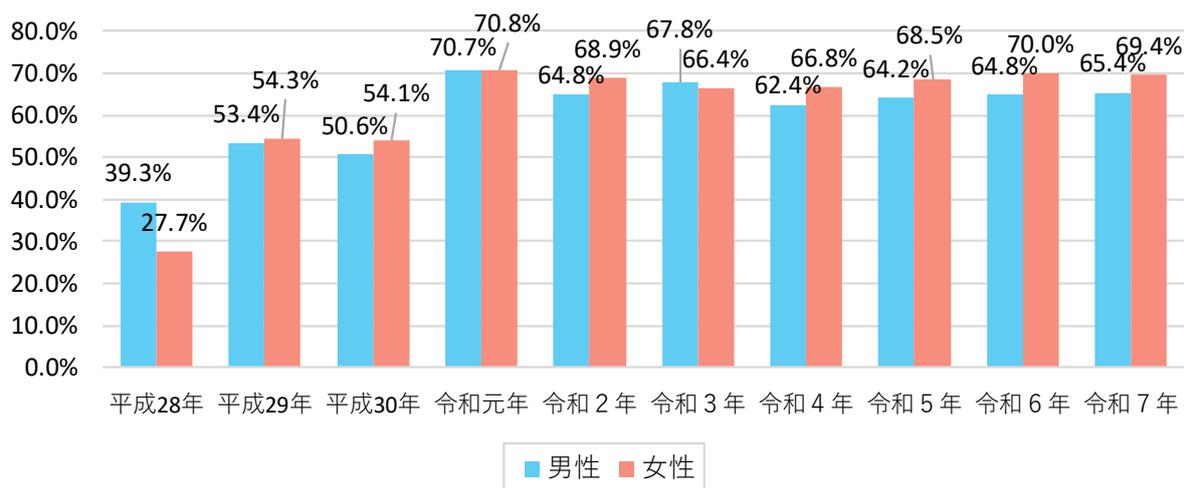


図 2.13 性別別の不満足度

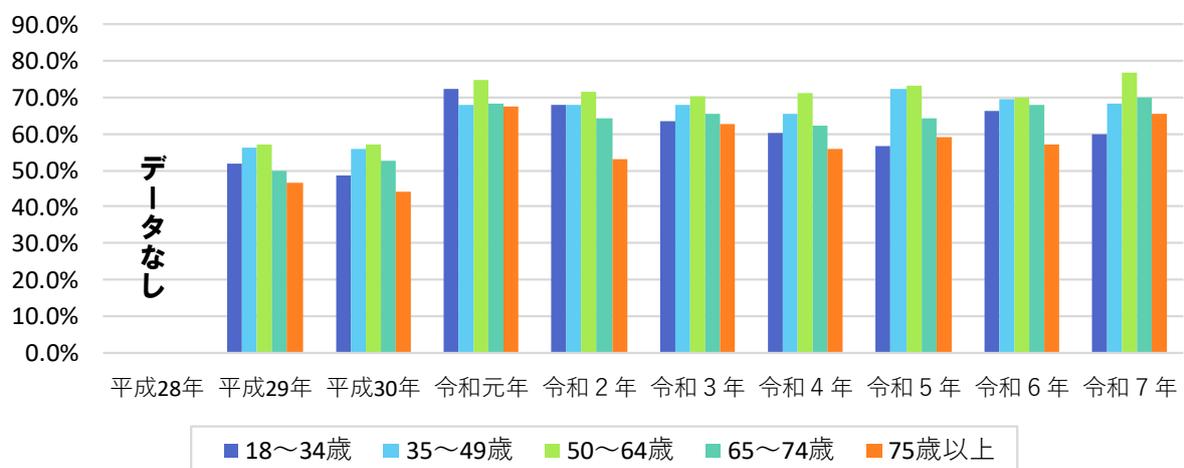


図 2.14 年代別の不満足度

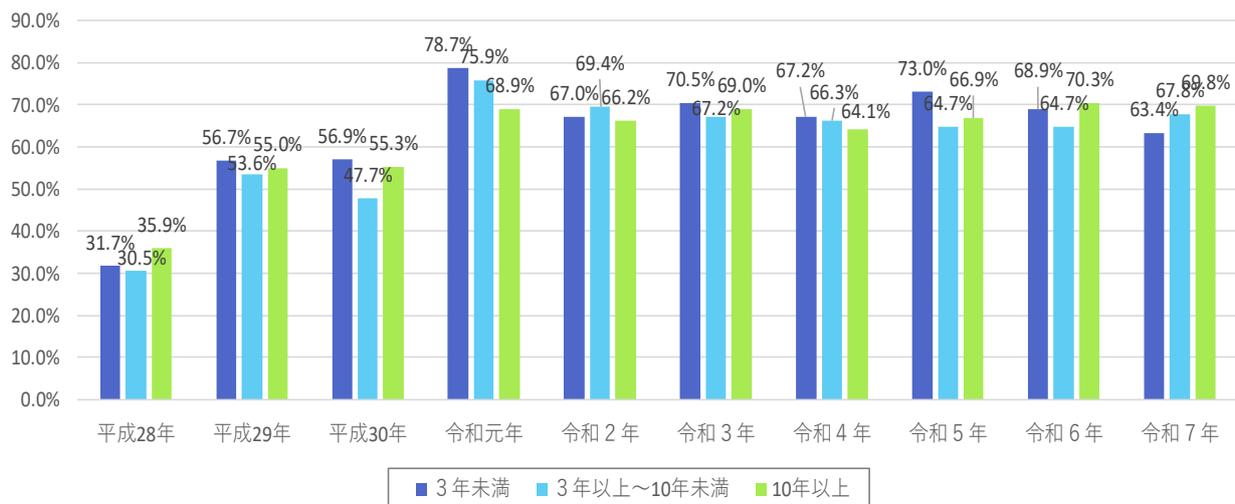


図 2.15 転入後の居住年数別の不満足度

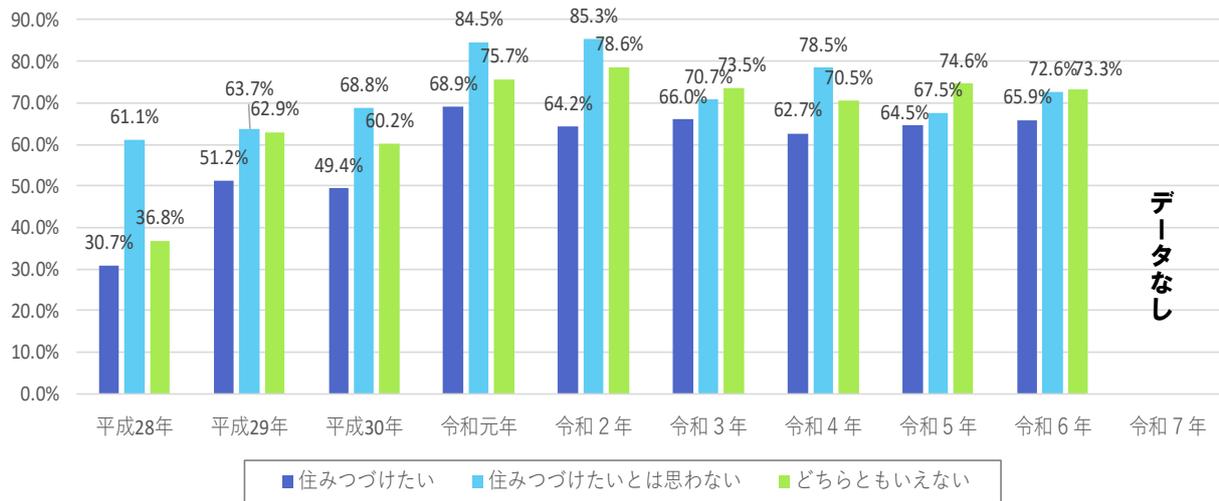


図 2.16 定住意向別の不満足度

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

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

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

※ 住民アンケートおよび県民アンケート

タイトル : 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査

実施時期 : 令和4年10月11日(火)～令和4年10月31日(月)

実施内容 : 滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握

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

実施媒体 : ①住民アンケート（郵送・WEB）

※無作為に抽出した県内各市町 350 世帯、計 6,650 世帯対象

②県民アンケート（WEB）

※滋賀県 HP に二次元バーコード掲載

回答数 : 2,997 件

①住民アンケート（郵送・紙）1,941 件、（WEB）762 件

②県民アンケート（WEB）294 件

表 2.1 住民アンケートによる詳細分析結果まとめ

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

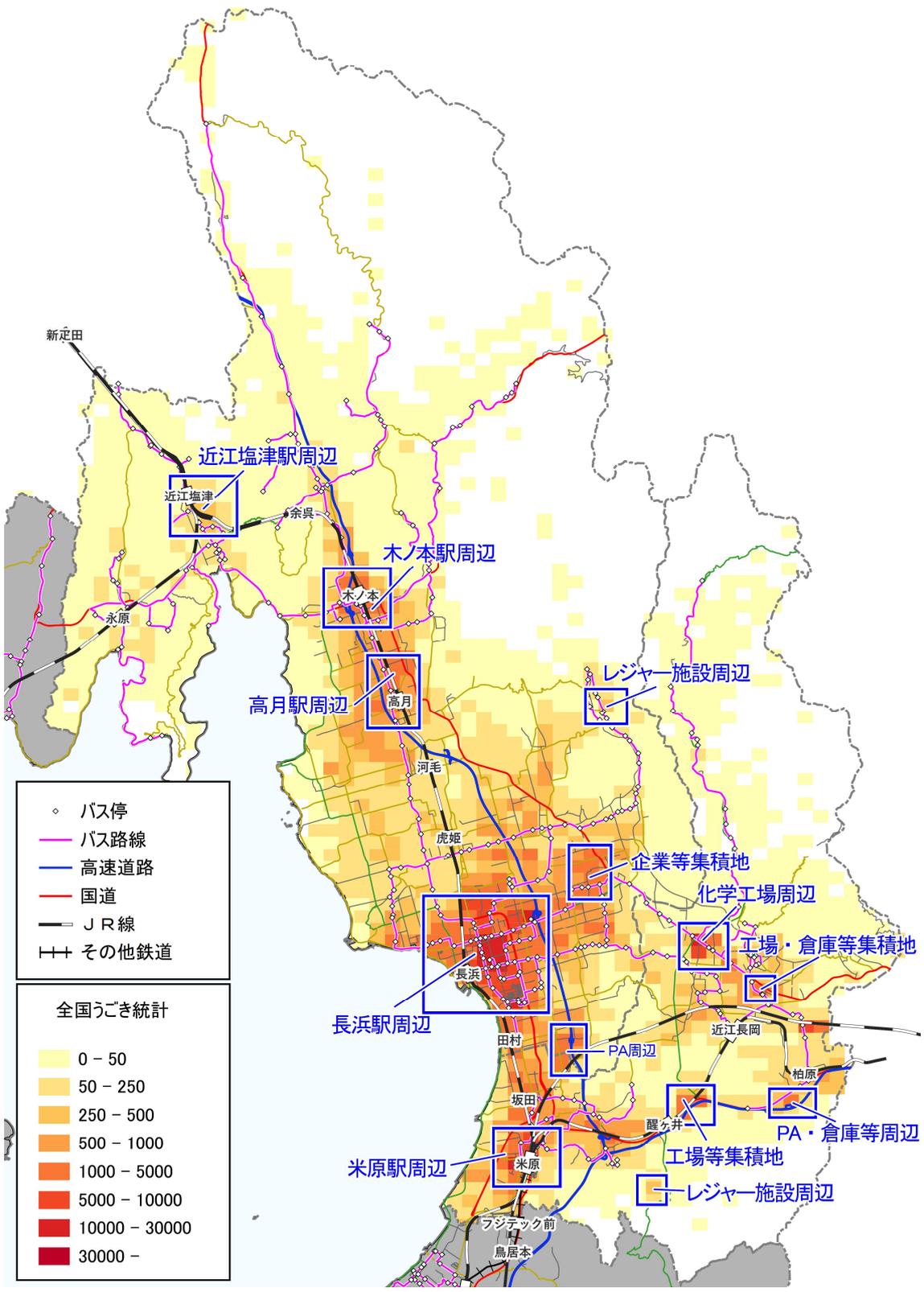


図 2.18 湖北地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

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

湖北地域内の移動については、バス路線として、長浜駅-近江長岡駅間を長浜市の中心市街地を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。

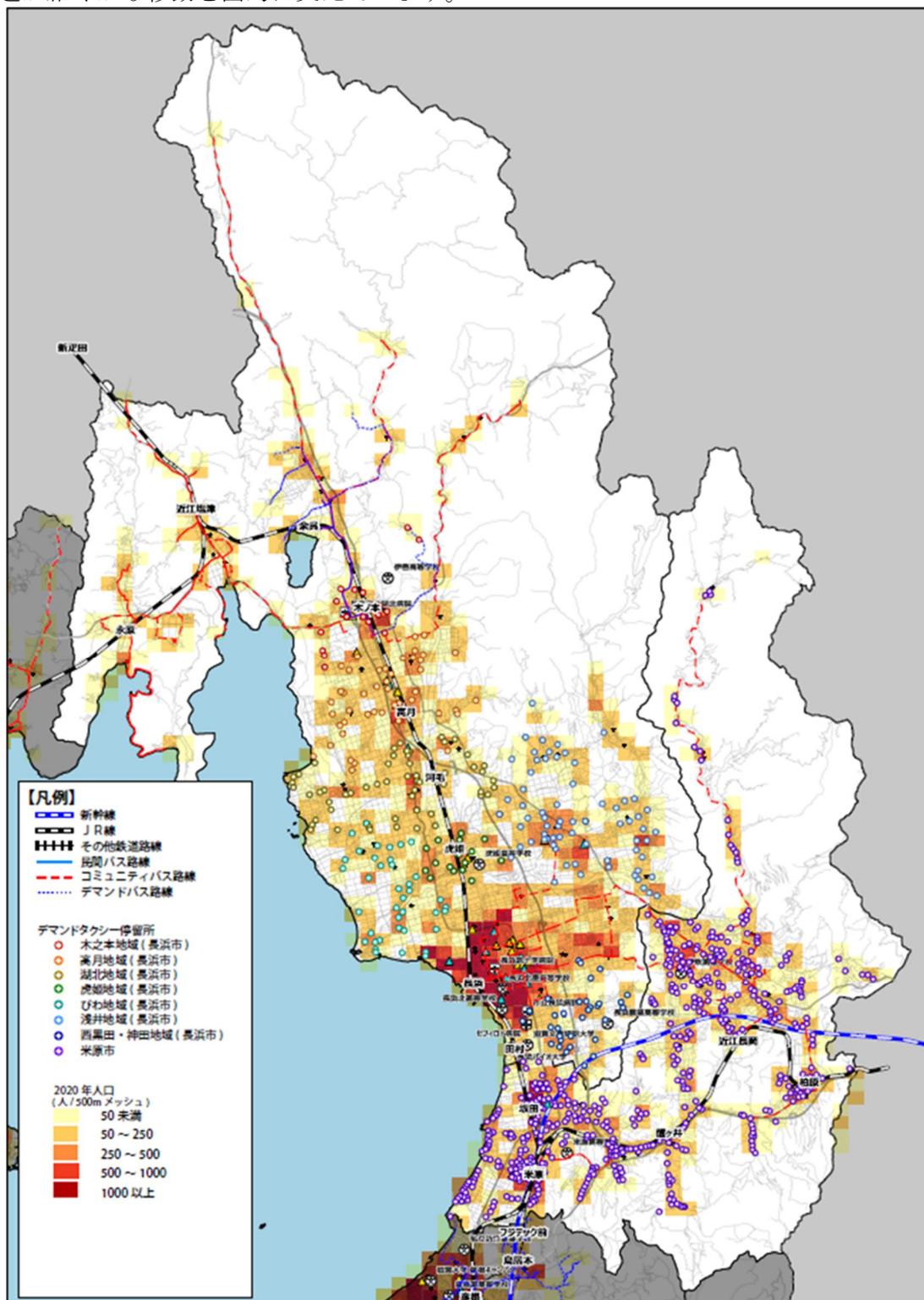


図 2.19 湖北地域の地域交通ネットワーク

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高くなく、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。

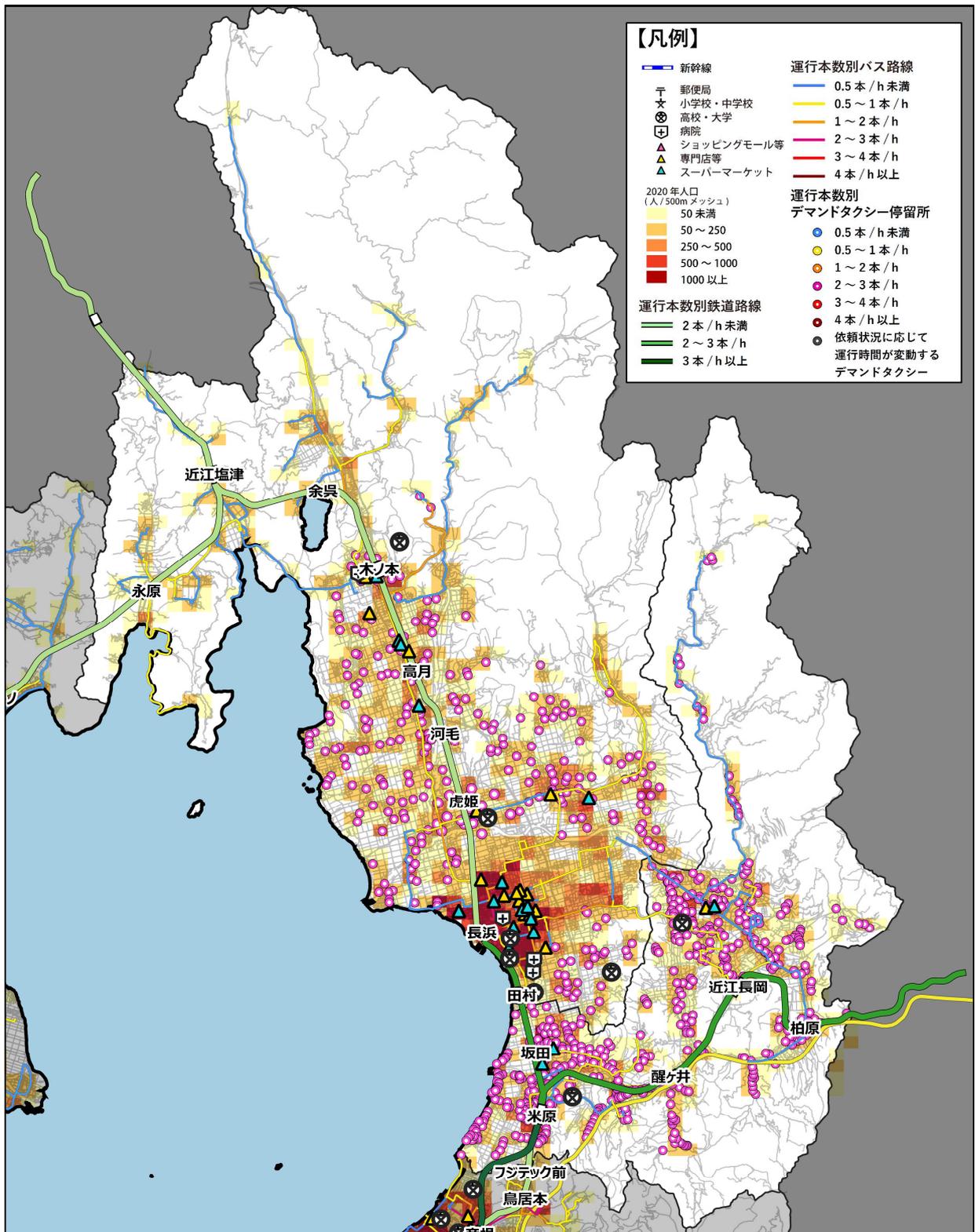


図 2.20 湖北地域における地域交通の運行頻度(平日)

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

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

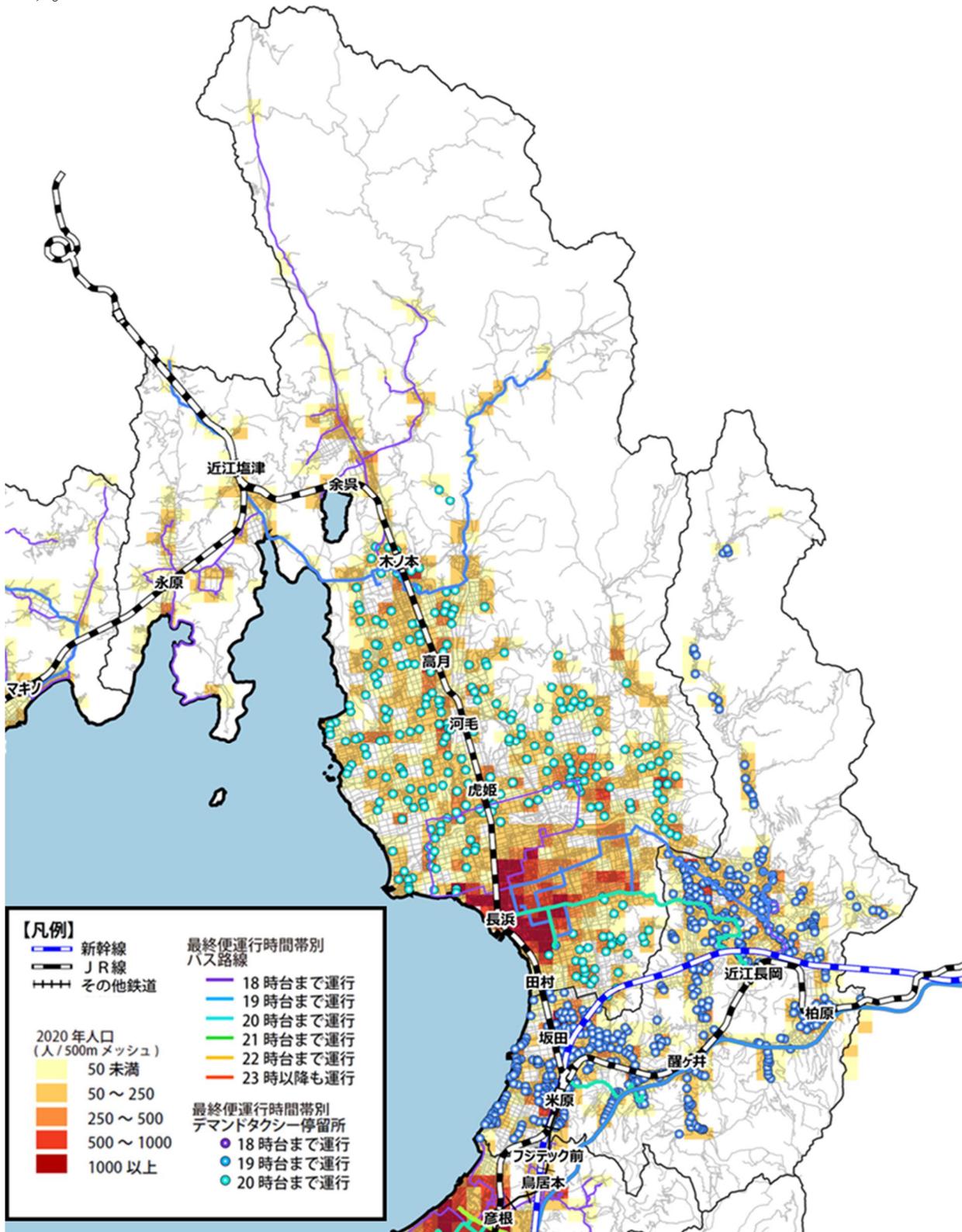


図 2.21 湖北地域における夜間の地域交通運行状況

(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(図 2.22)。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 2.23)。

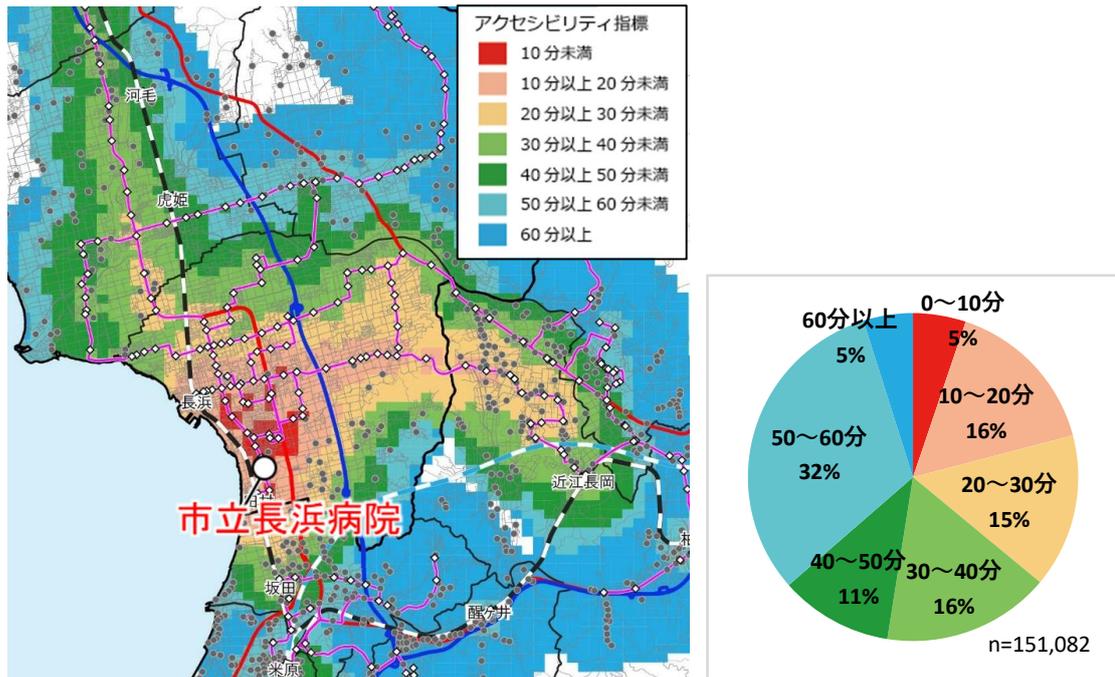


図 2.22 市立長浜病院のアクセシビリティ

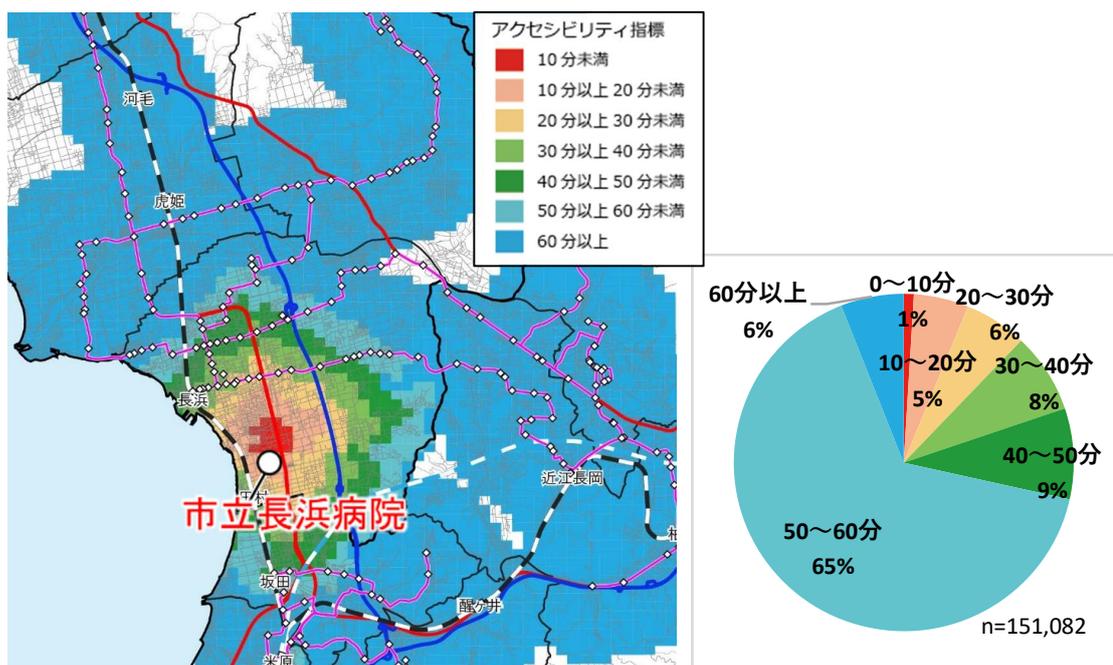


図 2.23 木之本田村線等を利用できない場合における市立長浜病院のアクセシビリティ