

滋賀県の現状
<ul style="list-style-type: none"> 主に県南部で人口密度が高い 人口減少かつ高齢社会。特に山間部地域で高い高齢化。2020年にはおよそその地域で20%を超える高齢化率になる見込み 鉄道や幹線道路沿線で事業所の集積が見られる 鉄道ネットワークは比較的充実。一方で、駅1km以内に住む割合は総人口の4割以下と全国平均以下 多くの地域で路線バス事業者が撤退。コミュニティバスやデマンド方式の導入など 人口、事業所集積が厚い大津、草津などでは道路交通量が多く渋滞が慢性化。事故も。 駅や停留所から300m圏内に住む公共交通の人口カバー率は、75.5%に留まり、地域によっては運行本数が限られる場合も。 交通分担率は8割以上が乗用車。 登校目的以外では、業務・帰宅・出勤・自由目的で自動車利用が最も多い。自動車以外では鉄道が出勤・登校目的、自転車が出稿・自由・帰宅目的が利用される。 大津・高島地域では鉄道、南部地域では自転車が他の地域よりも利用される 駅までの交通手段は、大津・高島地域、南部地域では徒歩が多い。甲賀地域、東近江地域、湖北地域では自動車が多い。湖東、湖北ではバス利用が低い

滋賀県が目指す地域交通の姿の整理				
地域分類	A: 中心市街地、大阪・京都などへも通勤通勤、通学、自由目的に公共交通利用者多い。徒歩、自転車、鉄道の分担率高い。 【自動車分担率(出勤+登校目的)60%未満、人口密度500人/km2以上、鉄道最寄駅3km以内】	B: 中心市街地の周辺/ベッドタウン/大型商業施設/草津・大津へ通勤 通勤、通学の公共交通利用者は多いが、自由目的はほぼ車。自転車、鉄道の分担率高い。 【人口密度500人/km2以上、鉄道最寄駅3km以内】	C: Bよりさらに中心市街地に遠く、車移動が中心 通勤、通学に電車を利用するが、駅までは車利用が多い。車通勤者も多い。車の分担率高い。 【鉄道最寄駅3km以内】	D: 鉄道駅のない地域(中山間地域) 一部はバスを利用するものの、多くは駅、会社まで車で移動。移動手段はほぼ車。 【周辺に鉄道駅がない】
主な公共交通手段	JR(琵琶湖線(野洲以南)、湖西線(堅田以南))	JR(琵琶湖線(A以外)、草津線(三雲以西)、湖西線(堅田より北～近江今津以南)) 京阪京津線、近江鉄道八日市線	JR(北陸線、草津線(三雲より東)、湖西線(近江今津より北)) 近江鉄道線(B以外)、SKR	バス、デマンド
現状の交通事情に対して目指す姿の方向性	長所を伸ばす ※長所とは、交通資源が大都市部ほどではないが、豊富にある	短所(弱点)を補う	短所(弱点)を補う	短所(弱点)を補う
輸送スタイル	集団輸送(サイズ大) 列車、中型バスなど			個別輸送(サイズ小) 自家用車、デマンドタクシーなど
居住環境	集合住宅 狭小住宅			広大な庭付き一軒家
全県的な課題	<ul style="list-style-type: none"> 多くの区間で渋滞が発生しており、定時性・速達性の欠如、目的地までの所要時間や到着時刻を予測できない等の利便性の低下が発生している。(渋滞/自動車依存) 民間のバス路線が中心となって地域公共交通ネットワークが形成されているが、バス乗務員不足が深刻化しており乗務員の確保が課題となっている(運転手不足) 運賃収受方法や運賃体系の事業者間での統一が無いため利便性が低下している(情報の不足) 			
当該地域分類に特徴的な課題	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用への需要は高いものの、駅周辺などの駐輪場は満車傾向にあり慢性的な駐輪場不足が生じている 交通量の増加により事故や公共交通の遅延の発生率が高まる(運行環境) 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者等の交通弱者にとっては、路線バスやまめバスだけでなく、福祉有償運送屋介護タクシーなど多様な交通手段を選択できる環境整備の必要性が高まっている(交通弱者対応) 駅を中心とした放射状のバスネットワークが整備されているが、市域外へのネットワークに課題があり、今後医療や福祉サービスを受けるための市域内や市域を跨ぐ移動への対応が不十分となる可能性がある(運行環境) 集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在し、中心市街地の求心力が低下しつつあることから移動手段がマイカー利用に頼りがちとなっている 世帯ごとの車保有台数の増加による環境負荷の増加(環境) 	<ul style="list-style-type: none"> 定期外利用者の減少率が大きいため、地域の観光資源などを活用した沿線地域外からの利用促進が必要(観光) 都市拠点などの中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にする、朝夕のピーク時とそれ以外の時間帯の運行体系変更など、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要(運行環境) 	<ul style="list-style-type: none"> バスの収支率の低い地域もあり、全体の運行補助額も増加していることから利用促進や、デマンド運行などを活用した効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保などによる収益性の改善が必要(運行環境) バス相互や鉄道とバスとの乗り継ぎなど、公共交通相互の乗り継ぎが多く、高齢者や障害のある人にとっては体への負担の大きいことから、乗り継ぎ所点における案内表示やバス待ち環境などの乗り継ぎ環境の改善が必要。(運行環境) 地域によっては最寄りの停留所まで距離が遠く、バス待ち環境に課題がある
解決策	自動車に頼らない移動環境の構築 シェアリングの普及 シェアサイクルや電動キックボードなどのシェアリングサービス LRT(次世代型路面電車システム) ウォークアブル・サイカブルな都市設計 コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン・パークアンドライド 駐車場/駐輪場の整備 次世代モビリティの利用 パーソナルモビリティ(例えばセグウェイなど)、グリーンスローモビリティ(小さな電動自動車) 新たなテクノロジーの活用 自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、赤信号のタイミングを事前に教えてくれるマシンFlo、電子標識、スマートシティ	地域交通ネットワークの充実 他エリアへの円滑な移動 コンパクトシティ化、公共交通ネットワークの再編、BRT(隊列走行バス) 公共交通利用への抵抗感の減少 バス待ち環境の整備、バスの駅、スマートバス停、定額制タクシー、 道路沿いの生活の快適化 コンパクトシティ、自転車やバスの専用レーン 新たなテクノロジーの活用 自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ビッグデータ活用、電子標識、	地域交通手段の強化、あらゆる手段の活用 新たな交通サービスによる、地域間交流の活性化 水上タクシーやサイクルシップなどの湖上交通、事業者送迎サービスの活用、事業者連携による運行情報のリアルタイム配信 物理的な距離や身体能力に制限されない移動手段の選択 パークアンドライド、パーソナルモビリティ、オンデマンドバス、バス停と鉄道駅の直結、バリアフリー化 新たなテクノロジーの活用 自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、AI活用による運航体系の最適化、自動運転による公共交通の高頻度運行、エアモビリティ(空飛ぶ車)	地域交通手段の強化、維持 無理のない収益バランスの確保 貨客混載による公共交通の収益確保、オンデマンドバス/コミュニティバスの拡充 身体的負担の軽減 ・・・乗り換え拠点の創出と刷新、定額制移動サービス、乗り合いタクシー、相乗りバス、グリーンズローモビリティ(小さな電動自動車) 新たなテクノロジーの活用 自動運転、MaaS(交通情報の一括情報提供・一括利用)、ドローン配送、無人移動販売、パーソナルモビリティロボット(一人乗り低速ロボット)
ライフスタイル(将来)	生活拠点:都市 活動拠点:都市 都市域で生活し、活動を行うウォークアブル、サイカブルな空間でのライフスタイル	生活拠点:都市周辺 活動拠点:都市 都市周辺で生活し、活動拠点である都市域へ移動を行うライフスタイル	生活拠点:郊外 活動拠点:都市・郊外 郊外で生活し、テレワークを活用しながら都市・郊外の両拠点で活動を行うライフスタイル	生活拠点:郊外 活動拠点:郊外 日常的には郊外で生活、活動を行い、必要に応じ、都市域への移動を行うライフスタイル
未来の姿	【生活の変化】 <ul style="list-style-type: none"> ちょっとした距離は電動キックボードやセグウェイで楽々移動。渋滞回避のために予定より早くから活動する必要がない 新たなテクノロジーの活用で無駄な信号待ちがなくなり、渋滞緩和、時間通りに。 スマホ一つで運行状況の確認から移動までが全て完結、時間も支払いも気にせずストレスフリー 飲み会でも終電を気にせず、ノンアルコールを飲む必要がない 【社会の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 道路と自動運転が連携、歩行者を自動で感知して事故減少 公共交通は自動運転に、時間通りの発着で渋滞も回避 シェアリング普及で、自転車や電動キックボード、パーソナルモビリティを駐輪場に限らず、コンビニの前などに気軽に乗り捨て 車を所有しないことが当たり前になり、駐車場が減少して公園が増加するなど地域の魅力が上がる、景観が良くなる 高齢や障害など体の動きに制限がある人でも安全に通行が可能 新たなテクノロジーの進化により、乗務員の労力が減り、また人員削減による運行が可能となる 	【生活の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 車を持っていない学生でもいろいろな場所に行ける 市街地への1回のお出かけでいろいろなお店へ買い回りをしやすくなる 大型商業施設に自動運転バスなどで行き、帰りは自動配送などで手ぶらで帰る 交通路線の充実により帰宅時間が早くなり、家族で夜ご飯を一緒に食べられる、 渋滞や物理的な距離を気にせず住む場所を自由に選べる、 運賃や運行スケジュールが分かりやすくなる 気分に合わせて車、鉄道、バスを使い分けできる 世帯ごとの車保有台数の減少により、自家用車の維持コストが減少 【社会の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 騒音・排出ガス量等の環境改善で道路沿いの生活が快適になる 交通の便にとらわれず、中心部から離れた場所でも商店や飲食店の営業が行いやすくなる テクノロジーの活用による事故の減少 高齢者の免許返納がしやすくなる 高齢や障害など体の動きに制限がある人が自分のニーズに合わせた交通手段の選択が可能 	【生活の変化】 <ul style="list-style-type: none"> ニーズのある時間帯、時期に合わせて移動方法が提供されており、効率的な手段選択が可能 通勤可能範囲が広がるため、郊外にも住む選択ができる スーパーなど生活拠点に気軽に駆け、スマホがなくてもタッチパネルや電話でも簡単にバスやタクシーを呼べる 学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる 狭い路地でもパーソナルモビリティで楽々移動 通勤時間や移動距離を気にせず、自分のライフスタイルから住居の場所や形態を選べる 【社会の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 値段を気にせずタクシーなどを利用でき、移動しやすくなる 事故が減る 観光客が湖上タクシーを楽しむ 湖上タクシーやエアモビリティの活用で地域間交流が活性化 県内事業者連携によって、運行情報や最速ルート等の情報が一つのアプリに集約、観光客も迷うことがない 観光客の流入により、観光関連サービスのビジネスチャンスが新たに生まれる 	【生活の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 孫が他地域から気軽に遊びに来てくれる 緊急時に自動運転で素早く市街地への病院へ行ける スーパーなど生活拠点に気軽にいくことができ、スマホがなくてもあらゆる場所に設置されているタッチパネルや電話でも簡単にバスやタクシーを呼べる 持ち帰る荷物は自動配送してもらうことで移動の負担が減少 学生が郊外地域に住みながらも様々な地域に通学できる 閉じこもらずに友人に会いに行くなどできる(地域コミュニティへの参加/社会参加) 生活に必要な消費行動や行政サービスへの接続に制限を受けることなく、自分の希望に合う環境の場所に暮らすことができる 【社会の変化】 <ul style="list-style-type: none"> 高齢や障害など体の動きに制限がある人も行きたい場所に自分で行くことができる 値段を気にせずタクシーなどを利用でき、病院に行きやすくなる 訪問診療・介護が容易になり、生活の質が向上する