

1.3.5 県内主要鉄道駅でのご意見箱設置

これからの滋賀の公共交通についての意見（自由記述）を募るため、県内主要駅にご意見箱を設置しました。回答結果は、「運行本数増加」や「利用環境改善」等公共交通のサービスレベル向上に関わる要望が約8割でした。

表 1.4 実施日時・期間および回収数

| 日時                | 期間                       | 回収数   |
|-------------------|--------------------------|-------|
| 9/25(月)～10/23(月)  | 近江今津駅、大津駅、貴生川駅、京阪びわ湖浜大津駅 | 268 件 |
| 10/18(水)～11/16(木) | 堅田駅、彦根駅、南草津駅、近江鉄道八日市駅    |       |

表 1.5 回答内容

| 項目      | 回収数 | 比率     |        |
|---------|-----|--------|--------|
| 運行本数増加  | 81  | 30.2%  | 81.0%  |
| 利用環境改善  | 108 | 40.3%  |        |
| 新交通システム | 28  | 10.4%  |        |
| 交通税     | 4   | 1.5%   | 1.5%   |
| その他     | 47  | 17.5%  | 17.5%  |
| 合計      | 268 | 100.0% | 100.0% |



図 1.16 ご意見箱設置状況

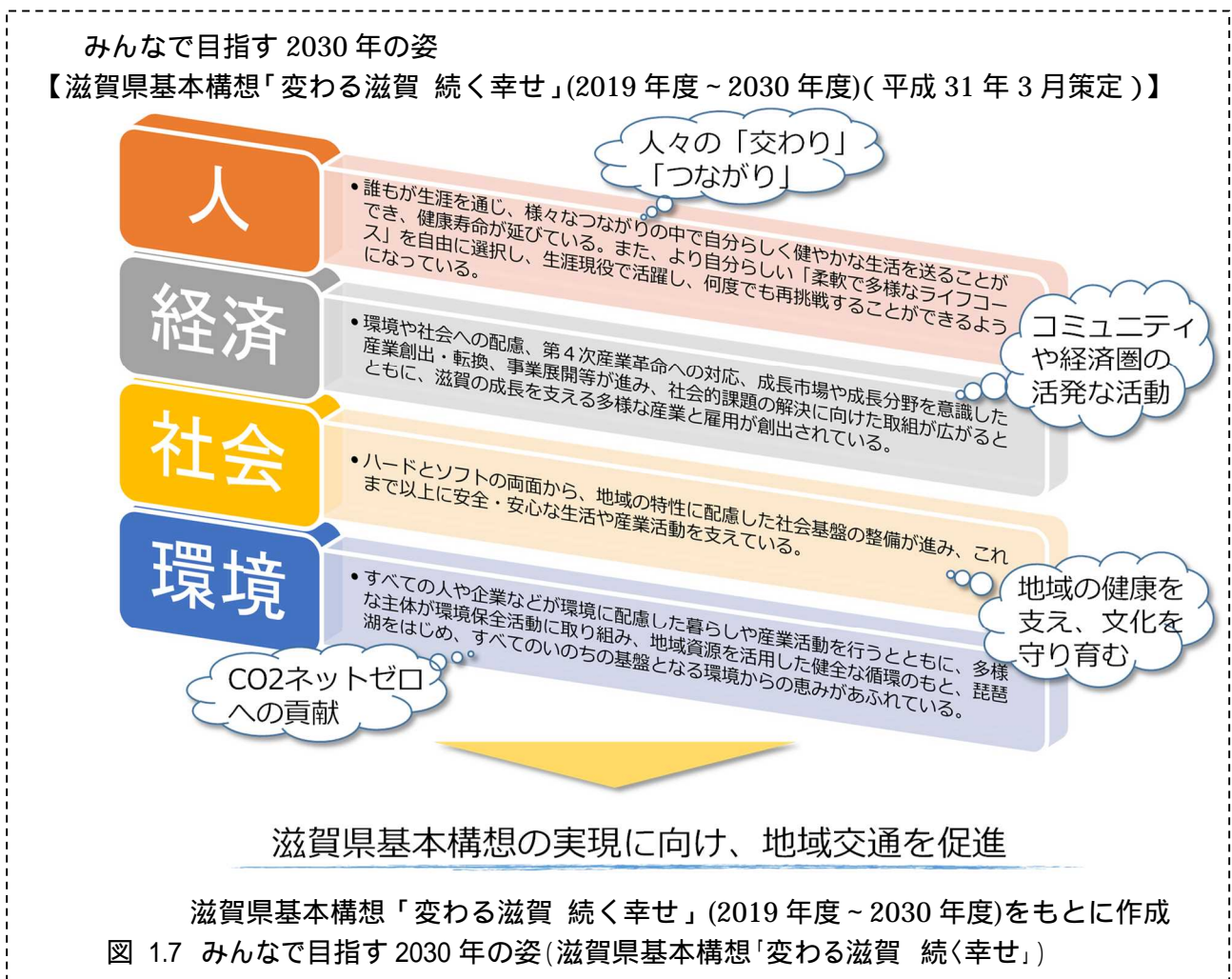
1 1.4 その他の検討項目

2 1.4.1 滋賀県基本構想の実現

3 平成31年3月に策定された滋賀県基本構想では「変わる滋賀 続く幸せ ~ Evolving  
4 SHIGA ~」を基本理念に掲げ、「人」、「経済」、「社会」、「環境」の4つの視点で描い  
5 ています。

6 地域交通の発展により、「人」においては人々の「交わり」「つながり」の増加、「経済」  
7 においてはコミュニティや経済圏の活発な活動創出への貢献、「社会」においては地域の健  
8 康を支え、文化を守り育む社会基盤の構築、「環境」においてはCO<sub>2</sub>ネットゼロへの貢献が  
9 期待されます。

10 そのため、滋賀県基本構想の実現に向けて、地域交通の維持・活性化を促進します。

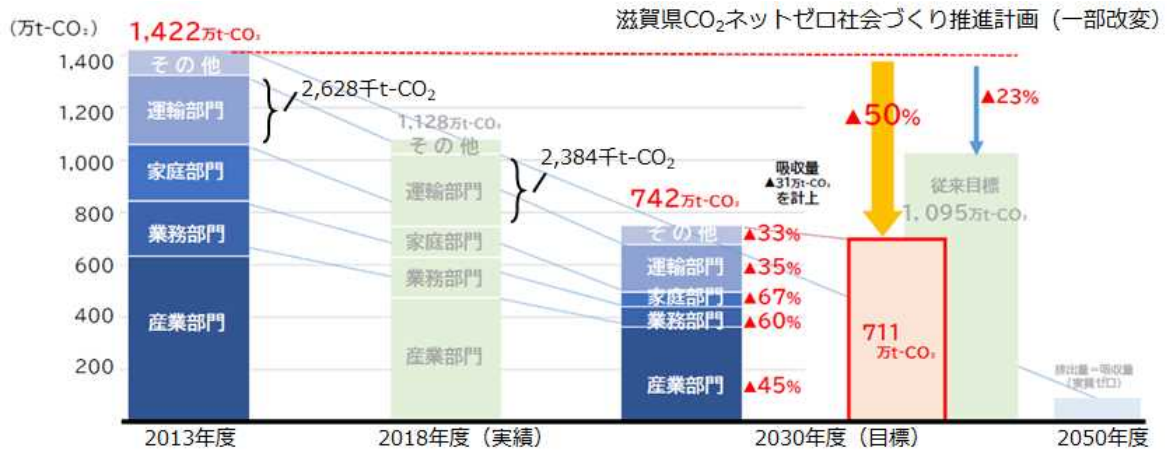


1.4.2 CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりへの寄与

滋賀県における温室効果ガス総排出量のうち、運輸部門の占める割合は 21.1%であり、そのうち自動車（生活由来）の占める割合は 56.1%（2018 年度実績）です。  
地域交通の充実により、CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくりに寄与します。

【滋賀県 CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくり推進計画（令和 4 年 3 月策定）】

●2050 年の CO<sub>2</sub> ネットゼロを実現するための 2030 年度時点の中期目標



滋賀県 CO<sub>2</sub> ネットゼロ社会づくり推進計画(令和 4 年 3 月策定)をもとに作成  
図 1.8 2050 年の CO<sub>2</sub> ネットゼロを実現するための 2030 年度時点の中期目標

1.4.3 淡海ユニバーサルデザイン行動指針との連携

令和 5 年 10 月に策定された「淡海ユニバーサルデザイン行動指針」との連携により、誰もが自らの意思で自由に行動でき、快適に生活するため、利用者の視点に立った生活環境の整備や、その機能を維持し、「誰もが暮らしやすいまちづくり」を進めます。

1.4.4 災害時対応

「滋賀県地域防災計画」に基づき、災害時における救助物資および避難者等の緊急輸送など、災害の発生時に被害を最小化するため、国、市町、交通事業者等と連携し対応にあたります。

1.4.5 北部振興

「北の近江振興プロジェクト」に基づき、市町、交通事業者、住民等と連携し、県北部地域の移動手段の維持・活性化を図ります。

1.4.6 その他県施策との連携

東海道新幹線や北陸新幹線等の高速鉄道やリニア中央新幹線と JR 在来線との有機的な結合、災害時の人的・物的資源の輸送手段としての交通ネットワーク確保、福祉、健康医療、教育、観光、移住促進等様々な施策との連携を進めます。

## 1 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

### 2 1.5.1 滋賀地域交通ビジョンの性格

3 滋賀地域交通ビジョンは、本県における地域交通の将来の目指す姿と今後のあり方を示  
4 すものです。

5

### 6 1.5.2 目標年次

7 滋賀地域交通ビジョンは、2040年代の滋賀が目指す地域交通の姿を展望します。

8

### 9 1.5.3 構成

10 滋賀地域交通ビジョンは、「第1章 策定の趣旨」、「第2章 滋賀の現状」、「第3  
11 章 滋賀の交通をめぐる課題」、「第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿」、「第5章 目  
12 指す姿を実現するための施策例」、「第6章 施策推進に向けて」、「第7章 まとめ」  
13 の全7章で構成されています。

14

## 1 第2章 滋賀の現状

## 2 2.1 活用データ・調査の概要

3 現状把握にあたり活用したデータおよび実施した調査について、以下に示します。

4

## 5 2.1.1 統計データ

6

表 2.1 統計データ一覧

| 大項目                                     | 詳細                  | 単位   | 出典  |
|---|---------------------|------|---|
| 公共交通カバー率<br>(運行本数などのサービスレベルに応じたカバー率の算定) | 鉄道・バスネットワーク、サービスレベル | 県、地域 | R2 年度バス事業者提供資料                            |
|   | 年齢階層別人口             | メッシュ | 国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口 H30 国政局推計)         |
| 公共交通分担率<br>(通勤・通学)                      | 移動状況                | 県、地域 | R2 国勢調査                                   |
| 収支率、乗車密度                                | バス停別・便別人員、収支、運行本数   | 路線   | R2 年度バス事業者提供資料、WEB 検索 (Yahoo! JAPAN 路線情報) |
| 人口・高齢化                                  |                     | メッシュ | 国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口 H30 国政局推計)         |
| 運転免許保有状況                                |                     | 県    | 運転免許統計 (H27 ~ R3)                         |
| 自動車交通量                                  |                     | 路線   | H27 道路交通センサス                              |

7

8

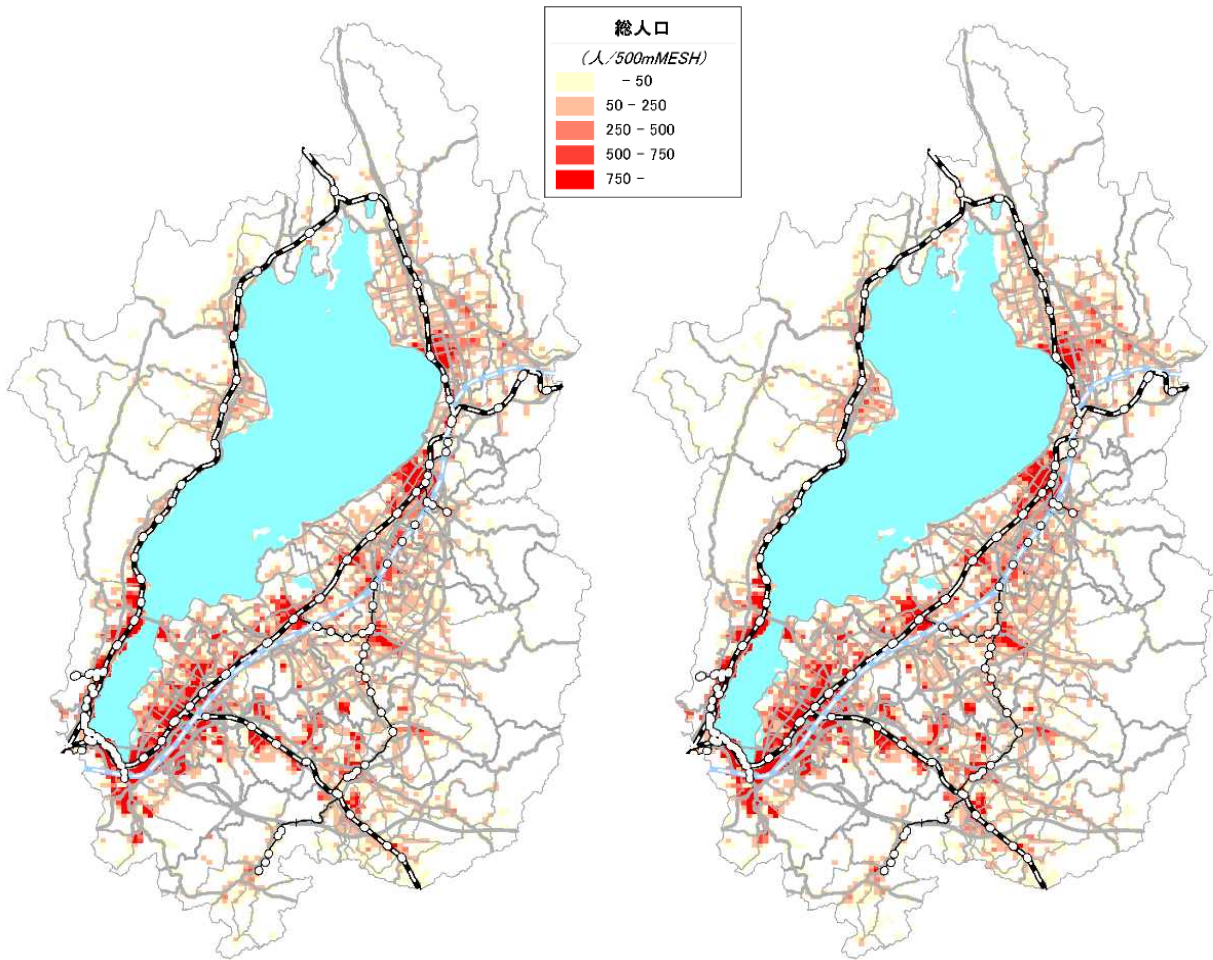
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9

2.2 地域の状況

2.2.1 人口

本県では、将来、人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、人口が増加するエリアも広範囲に点在すると推計されています。

このため、今後の土地利用の変化を踏まえたとしても、公共交通がカバーすべき範囲は広域にまたがると考えられます。

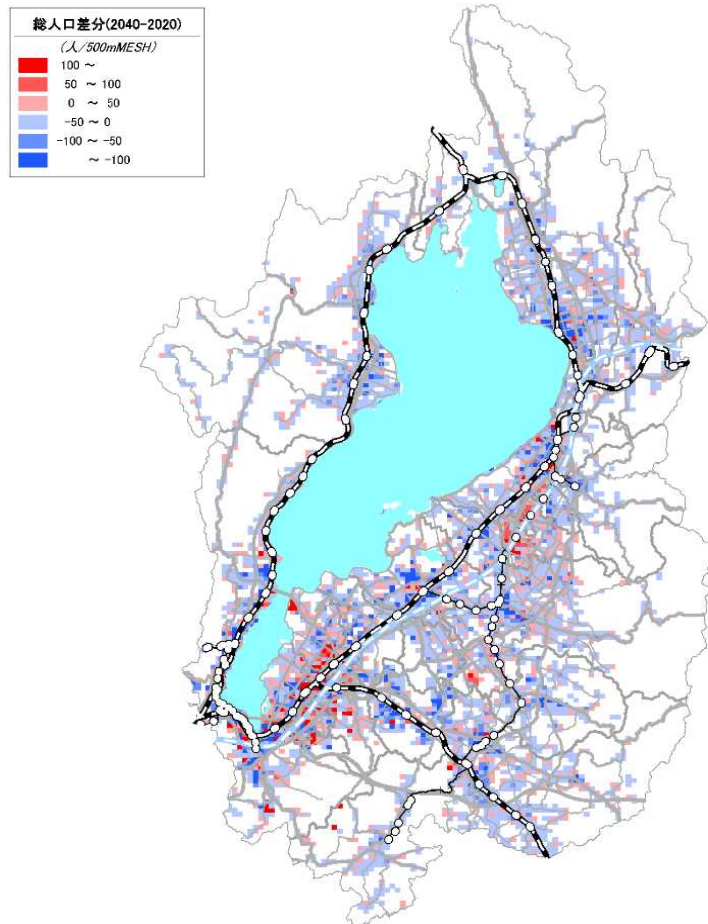


10  
11  
12  
13  
14  
15

出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口 H30 国政局推計）

図 2.1 2020 年総人口

図 2.2 2040 年総人口

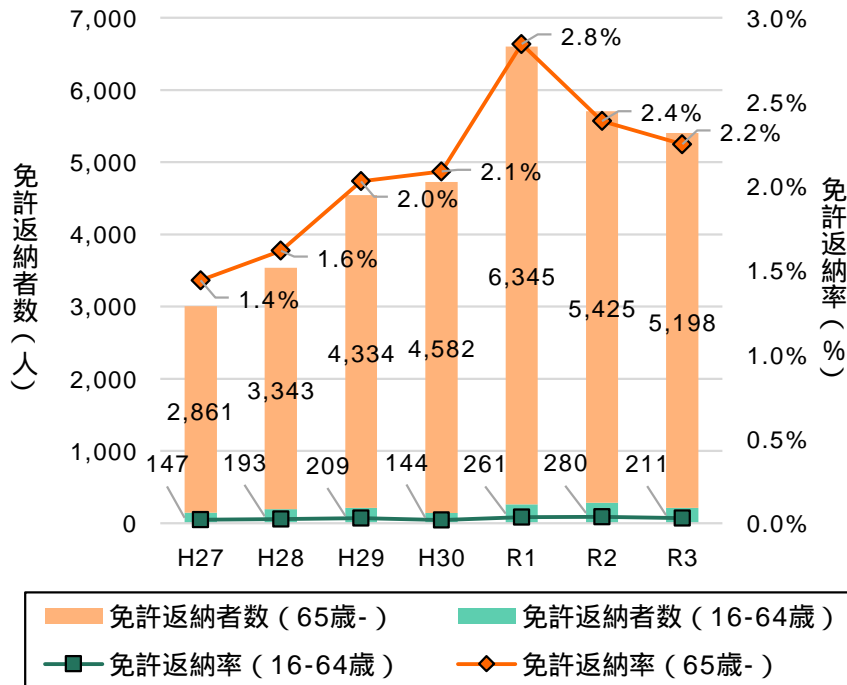


出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口 H30国政局推計）  
図 2.3 総人口差分(2040年-2020年)

1  
2  
3  
4

2.2.2 運転免許返納者数

コロナの影響により令和2年度、3年度の免許返納率は低下したものの、高齢ドライバーによる事故の増加を踏まえ、今後は政策的に免許返納は促進される状況にあります。そのため、地域の足としての公共交通の必要性は高まると考えられます。



出典：運転免許統計（警察庁）

図 2.4 滋賀県の運転免許返納者数

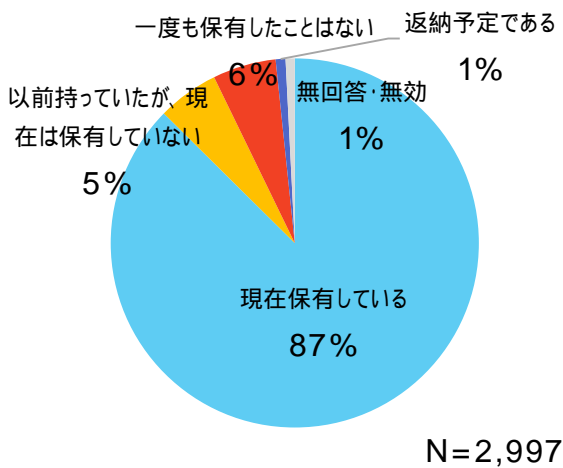
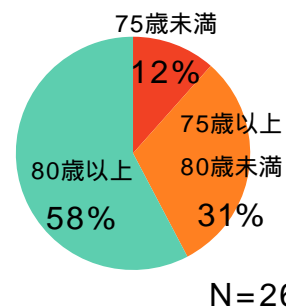


図 2.5 自動車運転免許(自動二輪を含む)保有状況



出典：住民アンケート(令和4年10月実施)  
図 2.6 「返納予定である」を選択した場合、何歳ごろ返納予定か

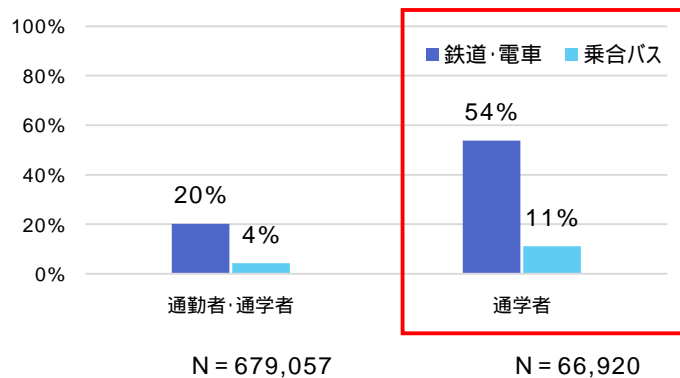


2.2.3 通学状況

1) 全体

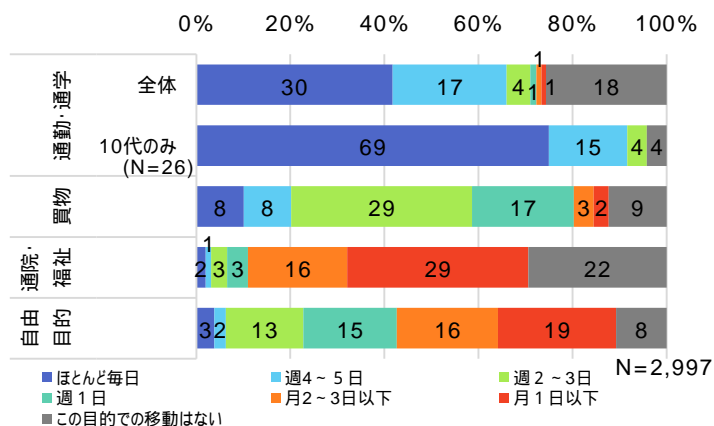
通勤・通学における公共交通分担率および日常的・最低限必要な外出頻度は、他目的と比較して高く、特に通学は突出して高い状況にあります。

通勤・通学における公共交通の必要性は高く、特に通学は必須と考えられます。



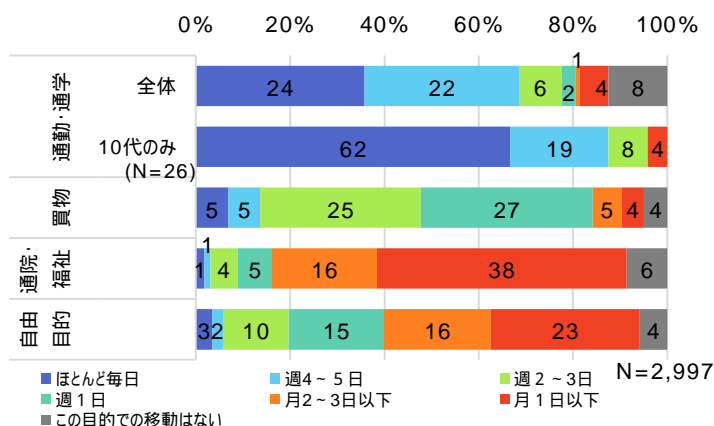
出典：R2 国勢調査

図 2.7 通勤・通学目的での利用交通手段割合



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.8 日常的な外出頻度

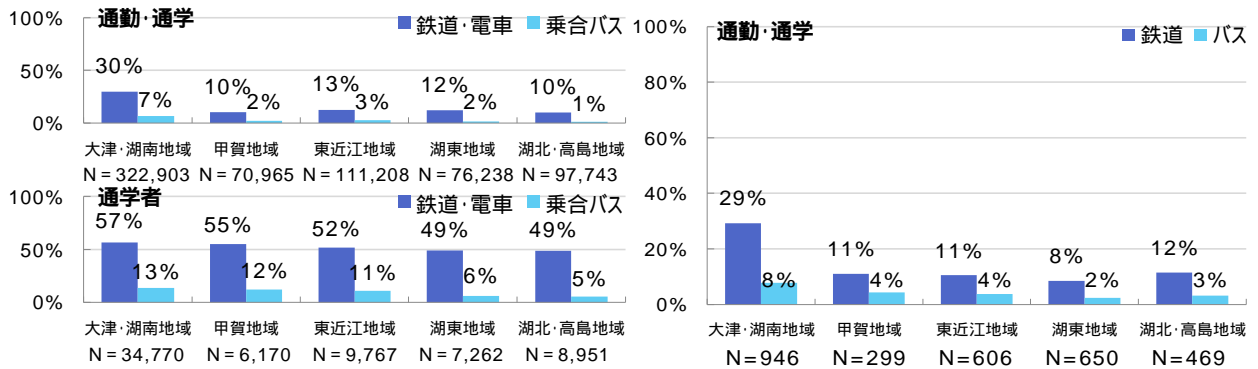


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.9 最低限必要な外出頻度

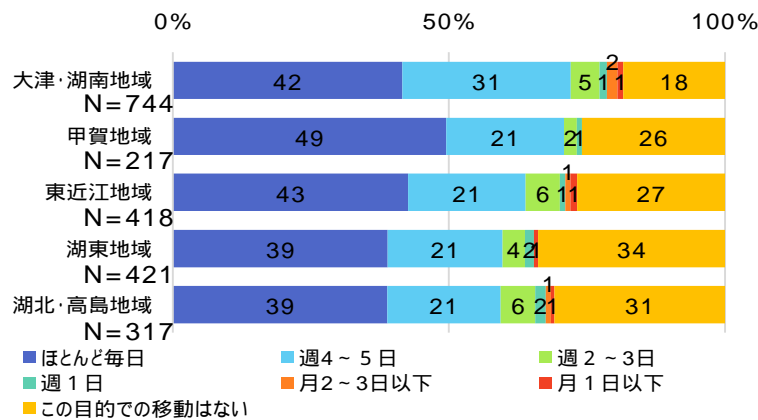
2) 地域別分析

通勤・通学における公共交通分担率は、鉄道・バスともに大津・湖南地域の割合が高いものの、通学のみでは地域差があまりみられない結果となっています。



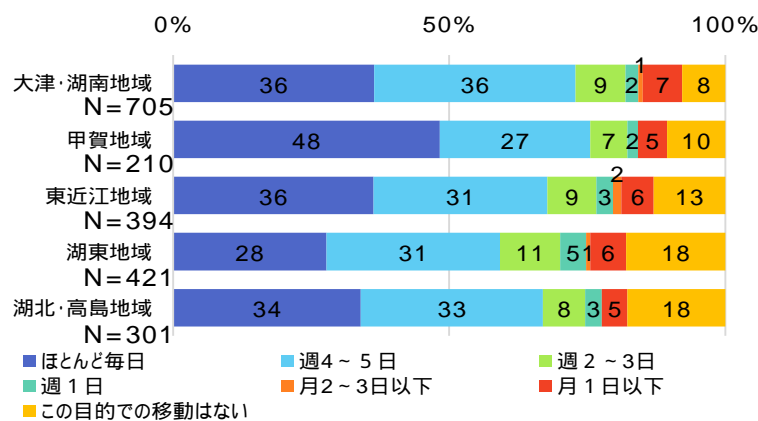
出典：R2 国勢調査、住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.10 通勤・通学目的での利用交通手段割合 (左:国勢調査、右:住民アンケート調査)



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.11 通勤・通学目的の日常的な外出頻度



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

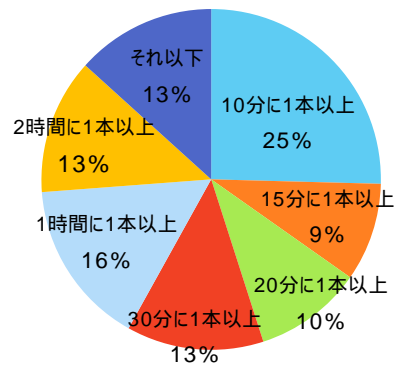
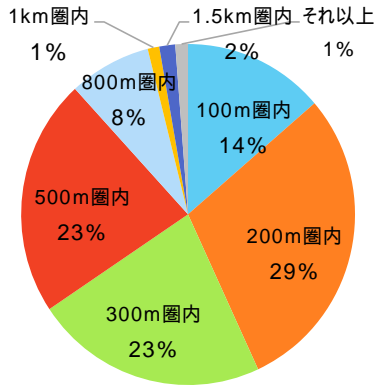
図 2.12 通勤・通学目的の最低限必要な外出頻度

1 2.3 公共交通の状況

2 2.3.1 公共交通サービスレベル(人口カバー率)

3 1) 全体

4 公共交通（鉄道、バス）の人口カバー率は、300m 以内で約 66% となっています。  
 5 公共交通圏 内の人口について、運行間隔別割合では、最低限確保すべき運行間隔の平均  
 6 である「20分に1本以上（1時間に3本）」の割合は約 45% となっています。



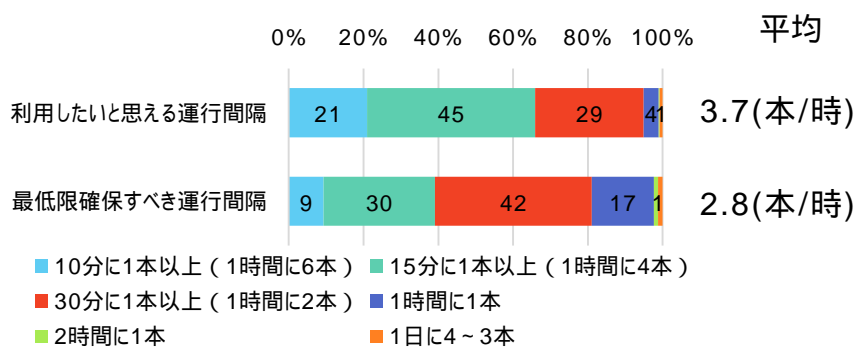
出典：国勢調査（250m メッシュ人口）

8 9 10 図 2.13 公共交通の人口カバー率

11 12 13 14 15 16 17 18 19 図 2.14 運行間隔別の公共交通圏 人口カバー率

公共交通圏（鉄道 800m 圏およびバス 300m 圏）  
 都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅 800m、バス停 300m 以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

公共交通に求めるサービス水準として、最低限確保すべき運行間隔では平均 2.8 本/時、利用したいと思える運行間隔では平均 3.7 本/時となっています。

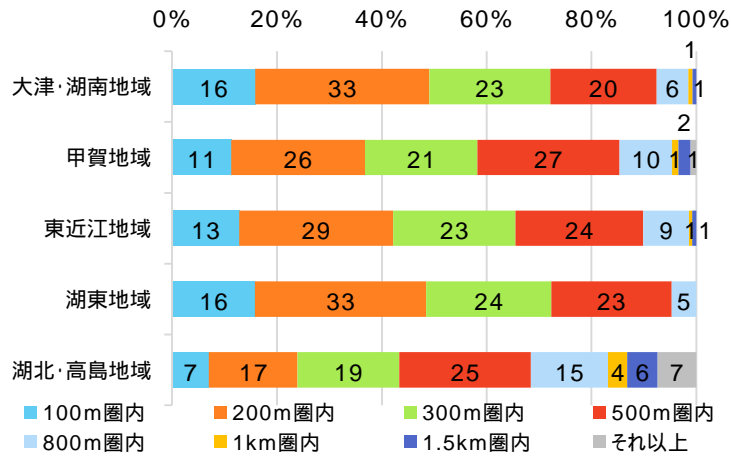


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

20 21 22 23 24 25 図 2.15 公共交通に求めるサービス水準

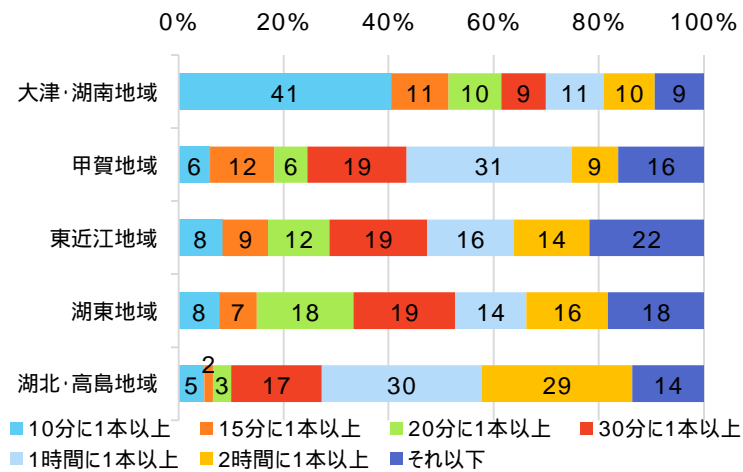
2) 地域別分析

公共交通（鉄道・バス）の人口カバー率は、湖北・高島地域が相対的に低くなっています。運行間隔別の公共交通圏人口カバー率について、大津・湖南地域は「10分に1本以上」の割合が高くなっています。



出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.16 公共交通の人口カバー率

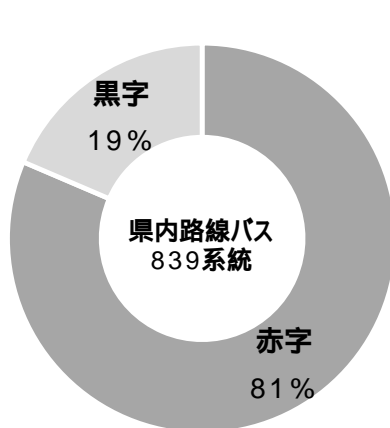


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

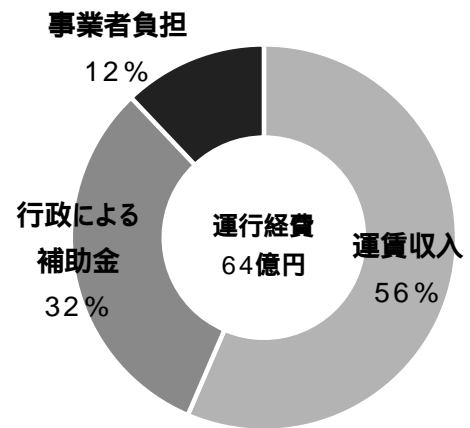
図 2.17 運行間隔別の公共交通圏人口カバー率

2.3.2 収支・費用負担状況

県内路線バスの8割が赤字であり、費用負担の約3割が行政負担となっています。



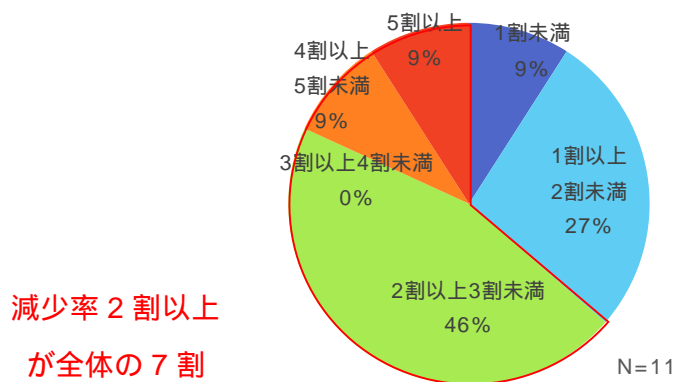
出典：R2 年度バス事業者提供資料  
図 2.18 公共交通の赤字割合



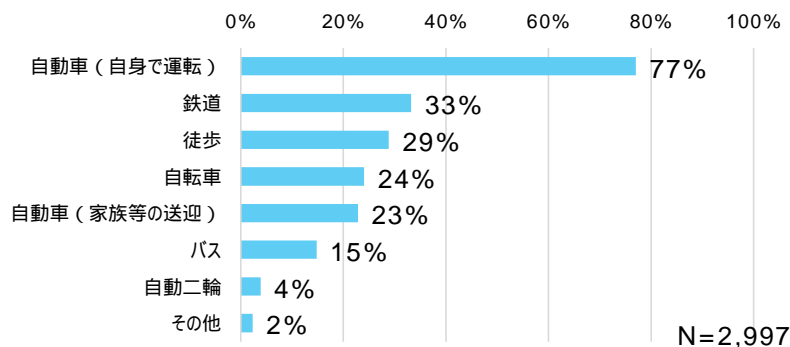
出典：R2 年度バス事業者提供資料  
図 2.19 公共交通の費用負担割合

2.3.3 利用者数の状況

利用者数はコロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割となっています。また、日頃移動時に利用する主な交通手段は自動車（自身で運転）が約8割と最も多く、鉄道は約3割、バスは約2割にとどまります。



出典：R3 年度地域鉄道・バス事業者提供資料  
図 2.20 コロナ前後での県内地域鉄道・バス事業者利用者減少率 (R3/H30 年度)

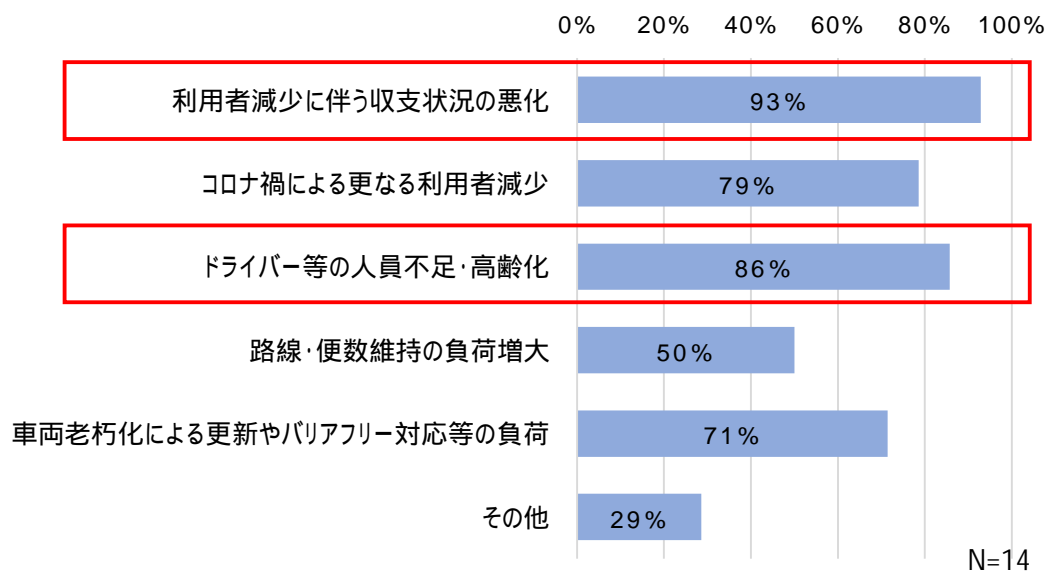


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）  
図 2.21 日頃移動時に利用する主な交通手段 (複数回答可)

## 1 2.3.4 運転手の確保の状況

2 事業運営における懸念事項としては、コロナ等の利用環境変化等による利用者減少によ  
 3 る収支状況の悪化が9割以上であり、次いでドライバー等の人員不足・高齢化が8割以上  
 4 となっています。

5



6

7

出典：R4年度交通事業者アンケート

8

図 2.22 事業運営における懸念事項(複数回答可)

9

10

11

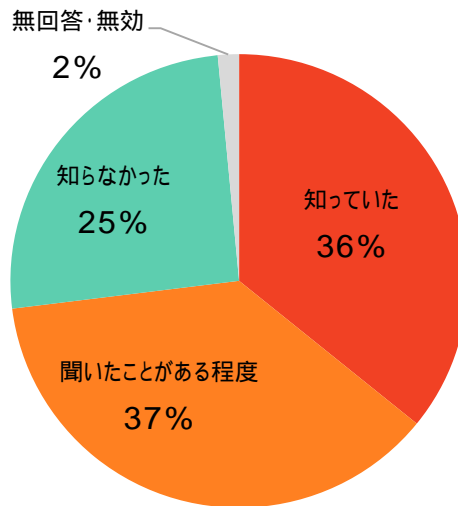
1 2.4 公共交通のニーズ

2 2.4.1 県内住民の公共交通のニーズ

3 1) 公共交通の運行状況に対する認知度

4 「知っていた」よりも少ないものの、「知らなかった」が約3割となっています。

5



N=2,997

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.23 公共交通の運行状況に対する認知度

6

7

8

9

10

11 【事前提示資料】

12 公共交通の利用・運行状況

13 県内では車利用が増加しており、公共交通の輸送人員は減少しています（図1）。

14 また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています（図2）。

15 このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるお  
16 それがあります。

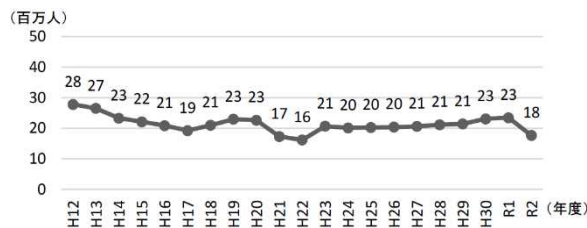


図1 公共交通（一般乗合\*）輸送人員数の推移

\*一般乗合\*：乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業（例：路線バス、乗合タクシー）

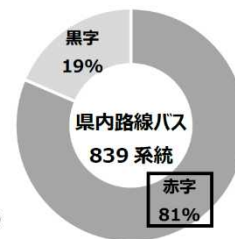


図2 公共交通の赤字割合

出典：R2年度バス事業者提供資料

17

18

19

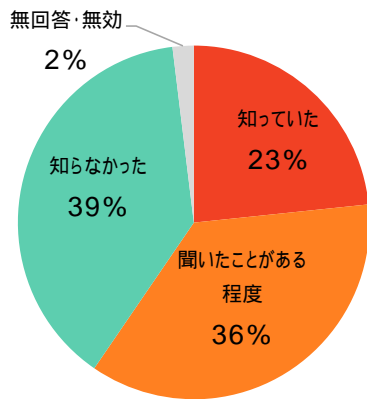
20

21

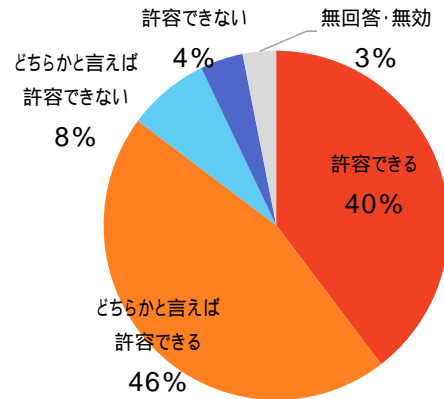
2) 公共交通の費用負担に対する認知度・意向

費用負担状況は、約4割が「知らなかった」と回答しています。

県市町の運行費用の負担は、8割以上が許容できると回答しています。



N=2,997



N=2,997

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.24 費用負担状況に対する認知度

図 2.25 県市町が運行費用を負担することへの考え

【事前提示資料】

公共交通の費用負担状況

県内の公共交通に対しては、既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持が来ています（図3）。

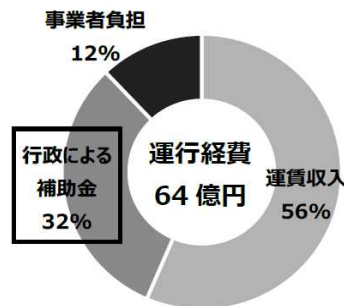


図3 公共交通の費用負担割合

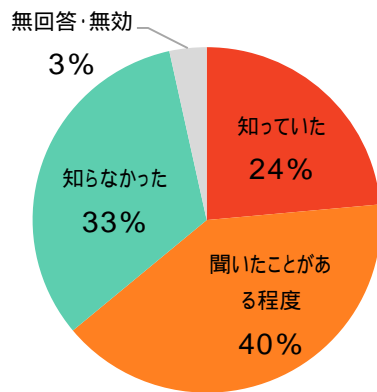
出典：R2年度バス事業者提供資料



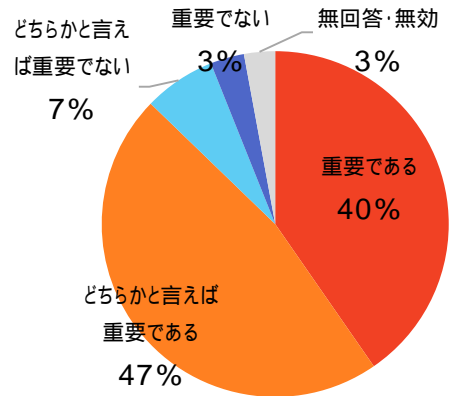
3) 公共交通の多面的な効果の認知度・重要度

多面的な効果の認知度は、約3割が「知らなかった」と回答しています。

多面的な効果の重要度は、約9割が「重要である」と回答しています。



N=2,997



N=2,997

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.26 多面的な効果の認知度

図 2.27 公共交通の維持に関しての多面的な効果の重要度

【事前提示資料】

公共交通がもたらす多面的な効果

公共交通は目的地までの移動を確保するだけでなく、地域に住み続けたいと考える人の増加や環境負荷軽減等、多面的な効果をもたらすものです（図4）。

こうした多面的な効果を加味すると、営業収益が少ない場合であっても費用を上回る価値を発揮している可能性があることから、公共交通の必要性はこの効果を踏まえて検討する必要があります。



図4 多面的な効果のイメージ