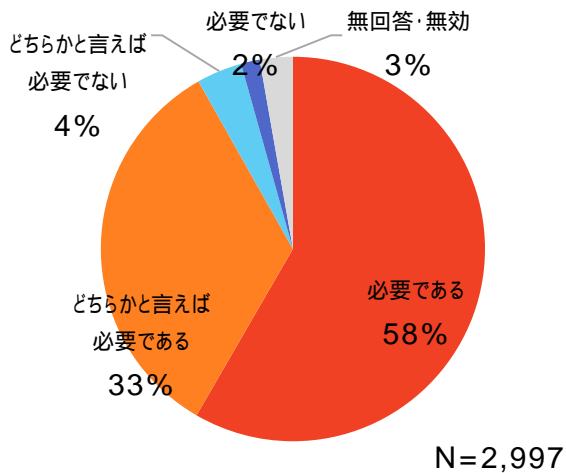


4) 公共交通の必要性

(1) 全体

住民アンケートでは、公共交通の必要性は「必要である」が約6割で、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答しています。

県民トークでは、公共交通の必要性は9割以上が「必要である」と回答しています。



「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

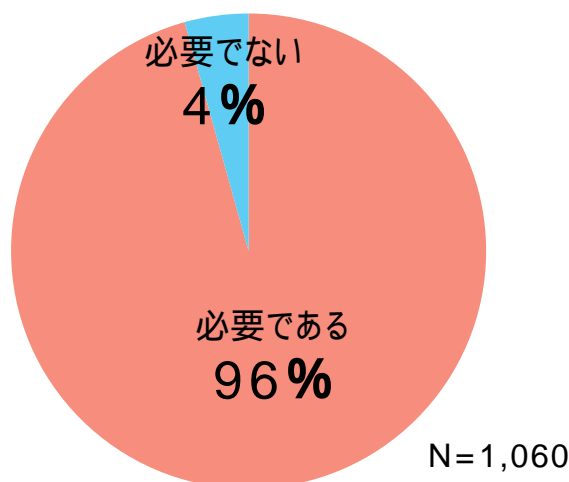
- ・ 将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・ 誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・ 車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・ 車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.28 公共交通の必要性(全体)

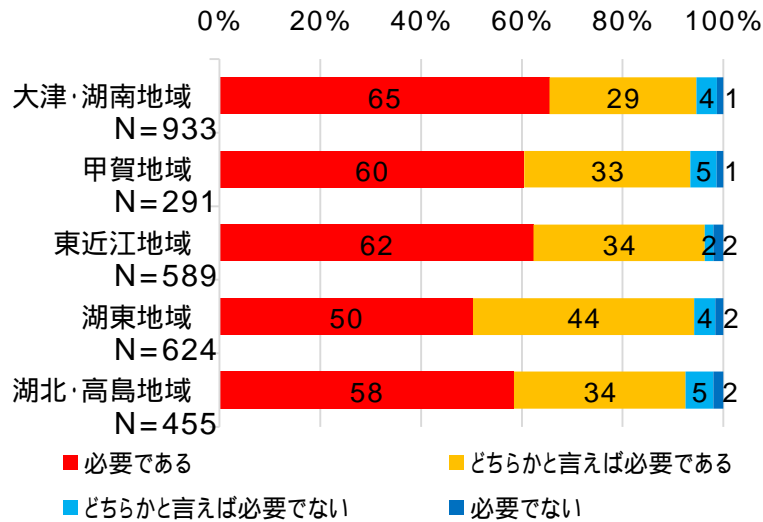


出典：県民トーク

図 2.29 公共交通の必要性(全体)

1 (2) 地域別分析

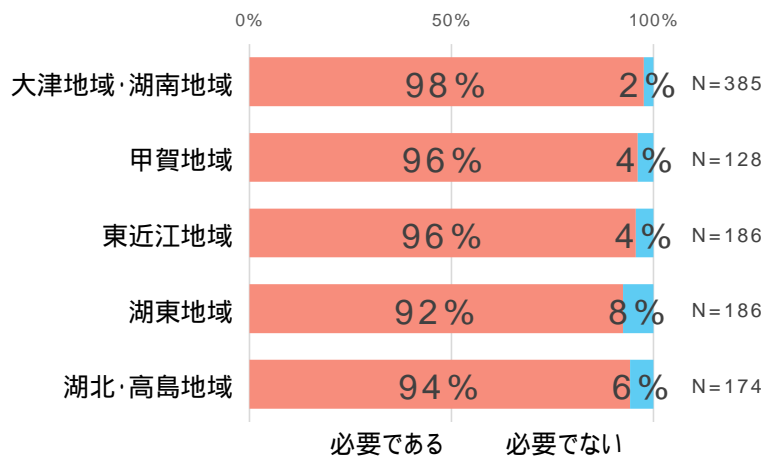
2 住民アンケートでは、公共交通の必要性はどの地域も「必要である」が5割以上を占め、
 3 「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答しています。
 4 県民トークでは、公共交通の必要性は全ての地域において9割以上が「必要である」と
 5 回答しています。
 6



無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

10 図 2.30 公共交通の必要性(地域別)



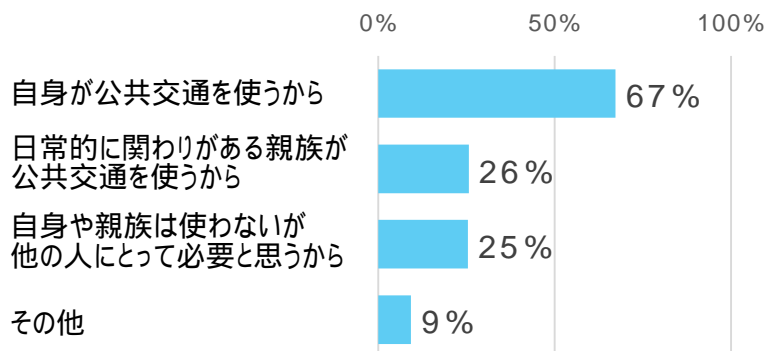
出典：県民トーク

12 図 2.31 公共交通の必要性(地域別)

13
14
15
16
17

1 (3) 必要な理由

2 公共交通が必要である理由として、約7割が「自身が公共交通を使うから」と回答して
 3 います。



5 出典：県民トーク

6 図 2.32 必要な理由

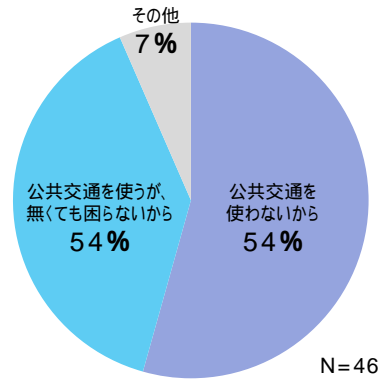
7 公共交通があることで実現できている具体例

- 8
- 9
- 10 ・遠くに出かけるときに便利・楽
 - 11 ・出かけた先でお酒を飲むことができる
 - 12 ・運転免許を持っていない人や免許を返納した人にとって必要
 - 13 ・通勤・通学の選択肢が広がる
- 14 等
- 15

1 (4) 必要でない理由

2 公共交通が必要でない理由として、約5割が「公共交通を使わないから」と回答してい
3 ます。

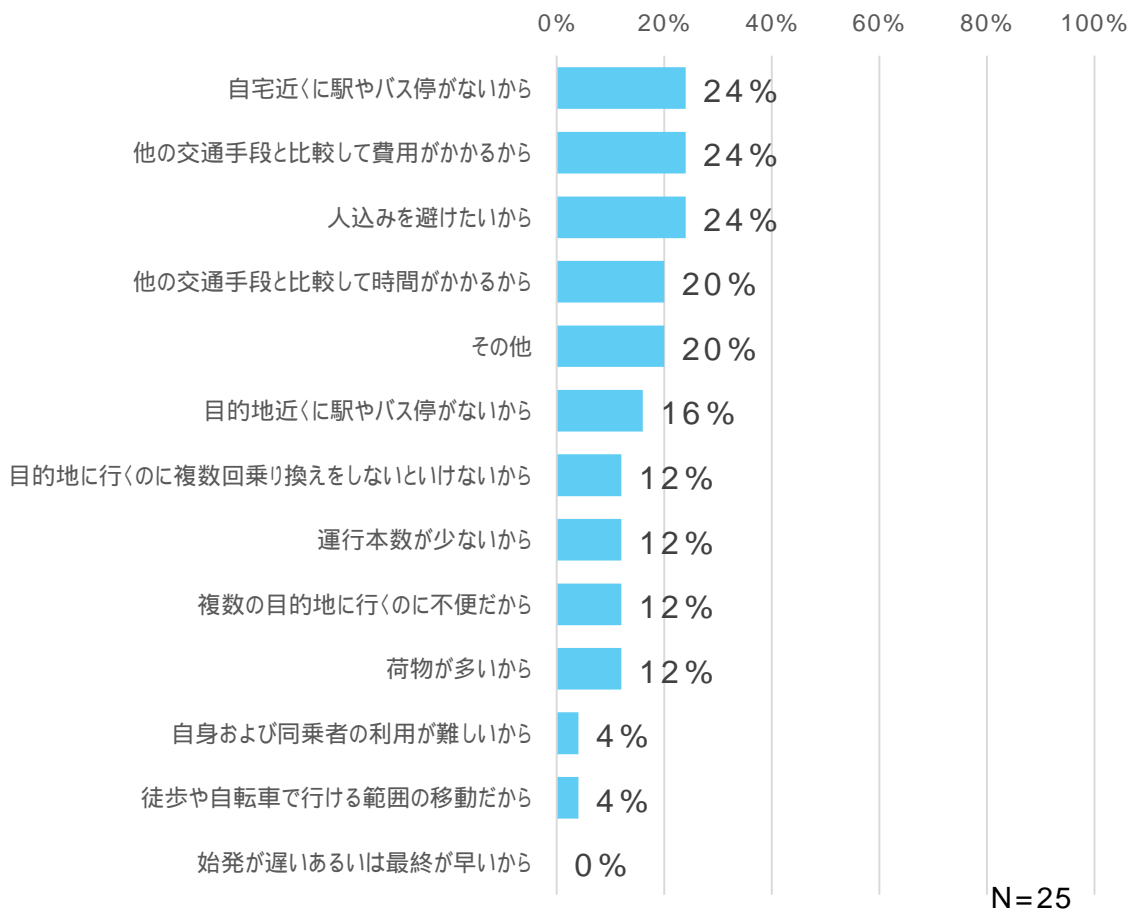
4 使わない理由としては「自宅近くに駅やバス停がないから」「他の交通手段と比較して
5 費用が掛かるから」「人込みを避けたいから」が24%と最も多く回答されています。
6



7 出典：県民トーク

8 図 2.33 必要でない理由

9 使わない理由



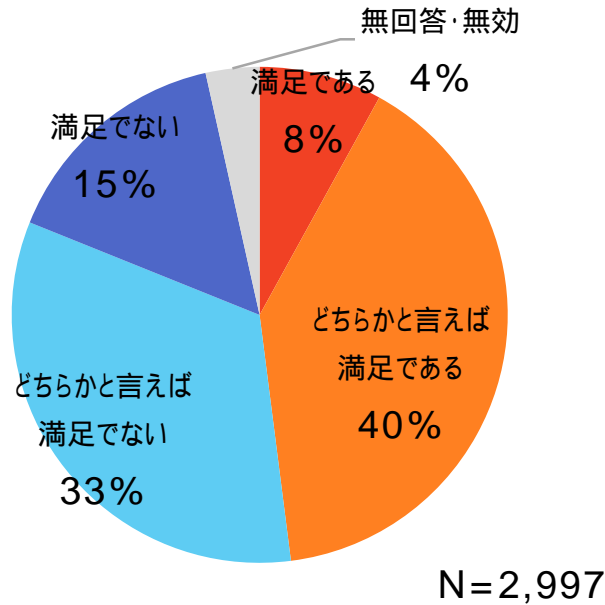
10 出典：県民トーク

11 図 2.34 使わない理由

5) 公共交通の満足度

(1) 全体

公共交通は必要であるとの回答が9割以上（P.32 参照）である一方で、満足度は半数近くが「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」と回答しています。

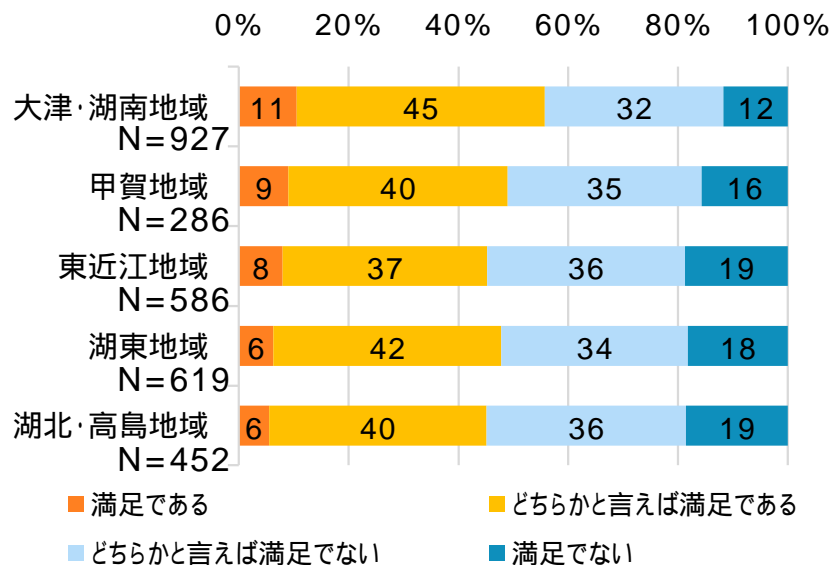


出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.35 公共交通に対する満足度

(2) 地域別分析

地域別の満足度はどの地域も半数近くが「満足でない」「どちらかと言えば満足でない」と回答しています。



無回答・無効の回答を除く

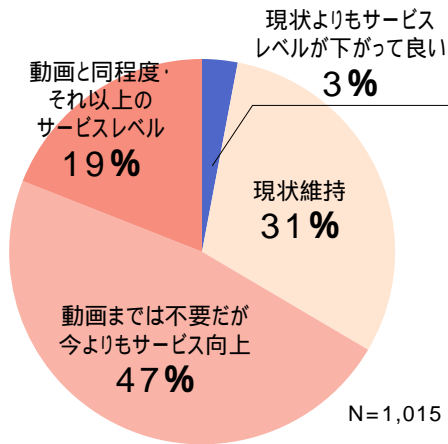
出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.36 公共交通に対する満足度

6) 将来の公共交通として求めるレベル

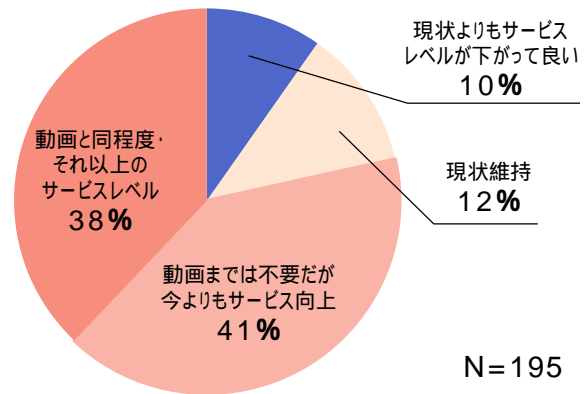
県民トークでは、将来の公共交通として「動画 まででは不要だが今よりもサービス向上」を求める割合が4割以上と最も多く回答しています。

県民フォーラムでは、将来の公共交通として「動画 まででは不要だが今よりもサービス向上」を求める割合が約4割と最も多く回答しています。



N=1,015

出典：県民トーク



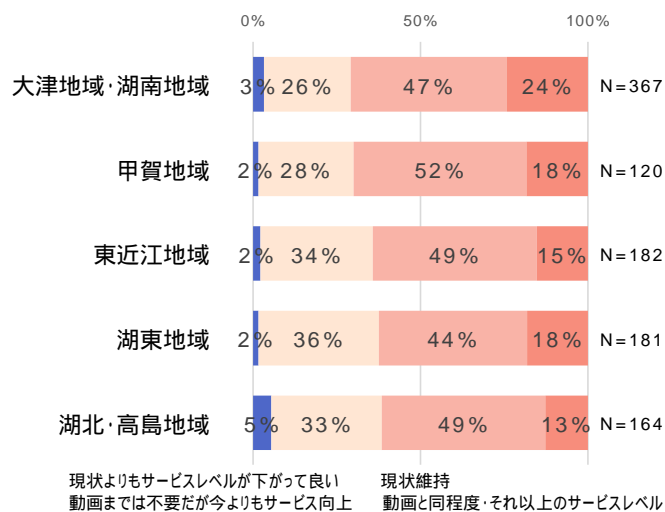
N=195

県内・県外居住者の内訳不明

出典：県民フォーラム

図 2.37 将来の公共交通として求めるレベル(全体)

図 2.38 将来の公共交通として求めるレベル



出典：県民トーク

図 2.39 将来の公共交通として求めるレベル(地域別)

動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」

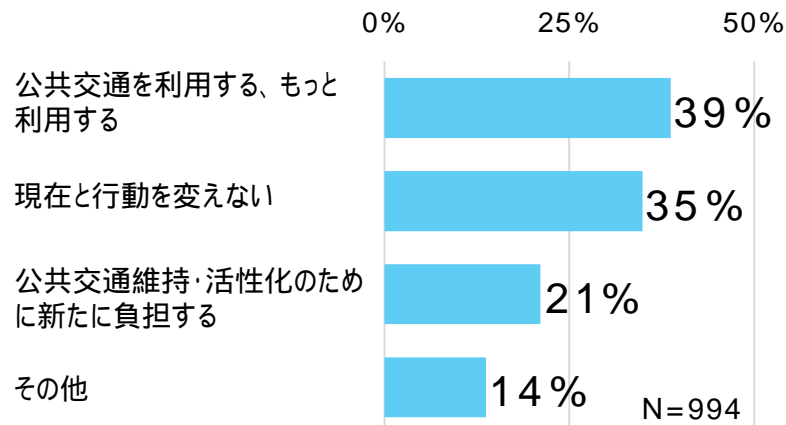
滋賀県の 2040 年代における理想的な交通の将来像のイメージを共有するため、地域 4 分類別に描いた動画をアンケート時に再生

▼動画キャプチャ(左：都市部(地域)、右：郊外2(地域))



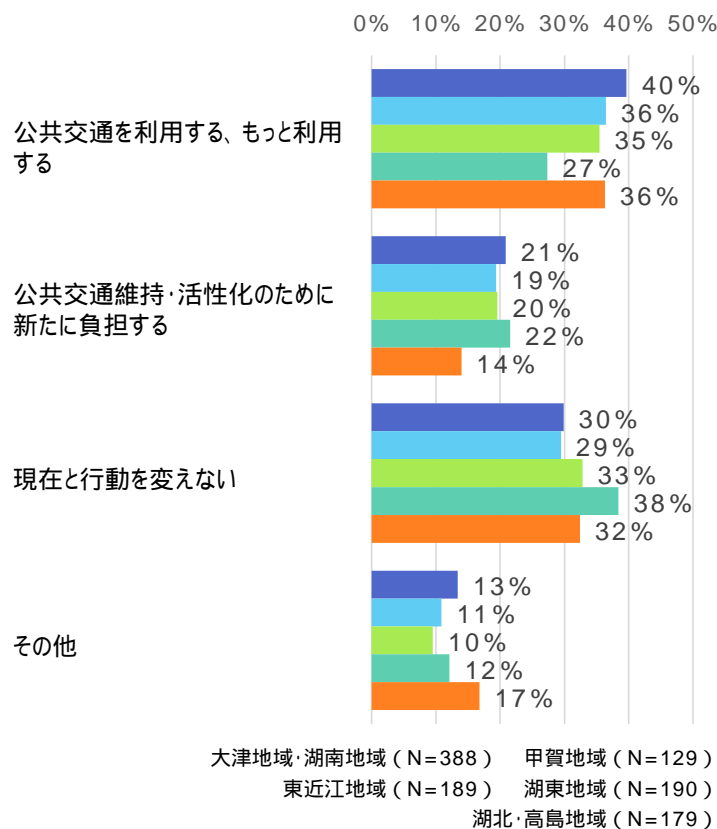
7) 公共交通の状況を踏まえた行動意向

公共交通の状況を踏まえた意向としては、全体では「公共交通を利用する・もっと利用する」が約4割と最も多いものの、地域により異なります。



出典：県民トーク

図 2.40 公共交通の状況を踏まえた行動意向(全体)



公共交通の状況を踏まえた行動意向のその他の内容

- ・ 運賃が下がれば利用する
- ・ 運行本数が増えるならば利用する
- ・ 高齢者の免許返納後のことを考えると公共交通の維持は重要 等

出典：県民トーク

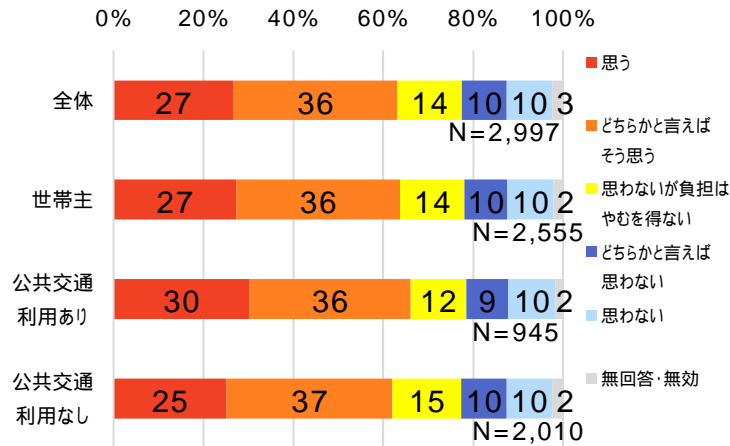
図 2.41 公共交通の状況を踏まえた行動意向(地域別)

8) 公共交通への新たな費用負担の意向

(1) 全体

全体では「思う」「どちらかと言えばそう思う」の合計がどちらも6割以上を占めます。

a) 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向



「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由

- ・ 将来、自分も高齢者になり利用する可能性があるから
- ・ 子どもや高齢者の安全のためには必要だから 等

「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由

- ・ 維持していくためには仕方がないから
- ・ 負担額にもよるが維持は必要だと思うから 等

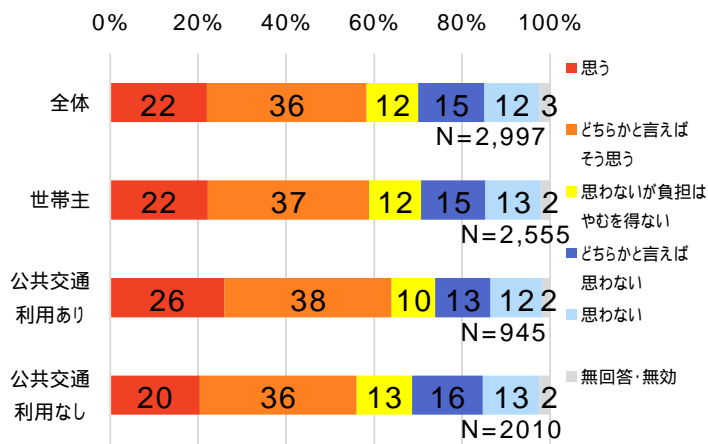
「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由

- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
- ・ 現状納めている税金の範囲で補填すべき 等

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.42 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向

b) 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向



- 「思う」「どちらかと言えばそう思う」を選択した理由**
- ・ 利便性が向上すれば公共交通を利用しようと思うから
 - ・ 投資による地域の活性化を期待しているから 等
- 「思わないが負担はやむを得ない」を選択した理由**
- ・ より便利になってほしいから
 - ・ 負担額にもよるがサービス向上は必要だと思うから 等
- 「思わない」「どちらかと言えば思わない」を選択した理由**
- ・ 公共交通を利用しないのに負担するのは不満だから
 - ・ 投資してもサービスが良くなると思えないから 等

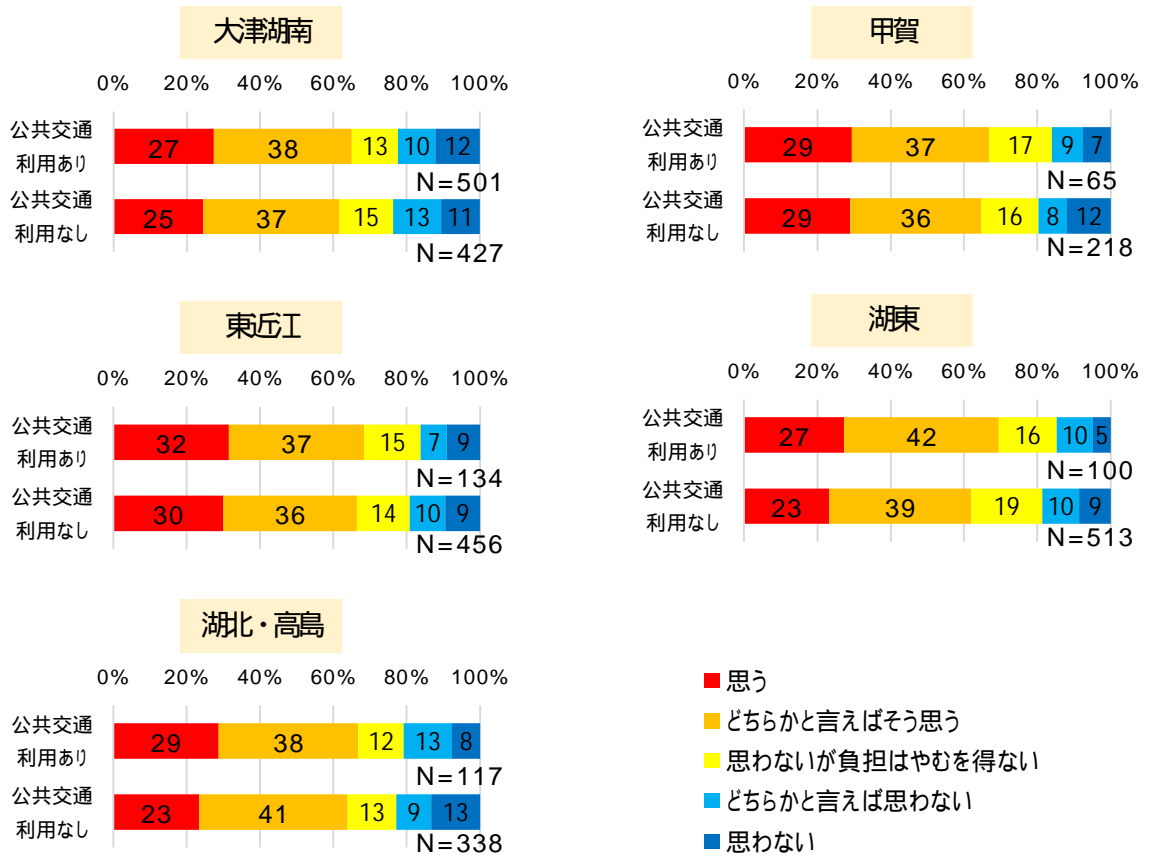
出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.43 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向

(2) 地域別分析

サービスレベルの維持、向上とともに地域による差異は小さく、公共交通利用有無に関わらず5割以上が「思う」「どちらかと言えばそう思う」と回答しています。

a) 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向

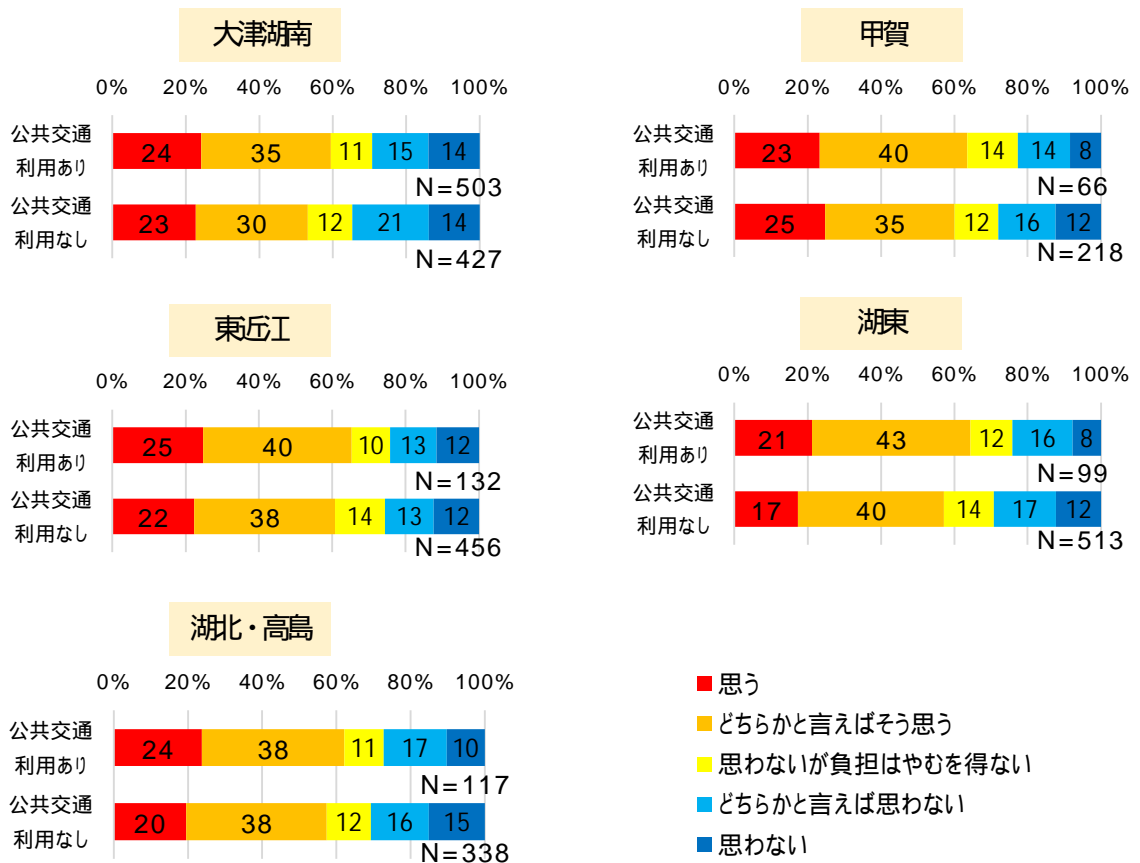


無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.44 公共交通の維持(サービスレベルの維持)に必要な費用の負担意向(地域別分析)

b) 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向



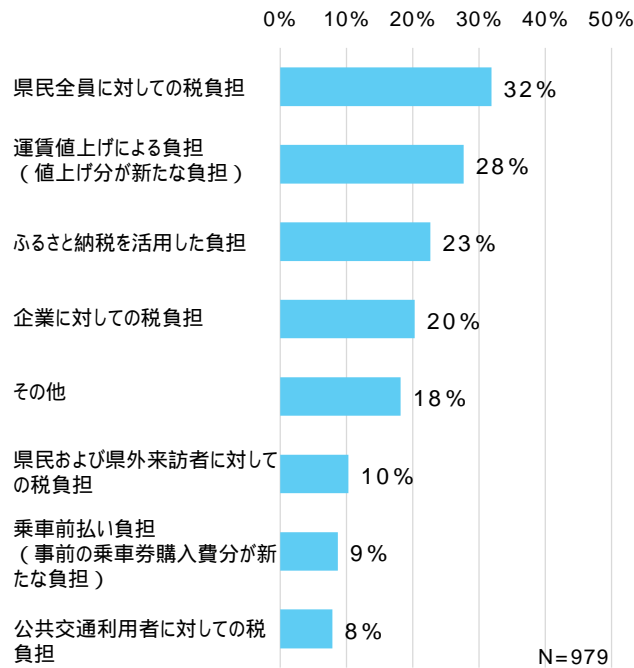
公共交通利用あり
 「鉄道、バスの利用頻度」について、「ほぼ毎日」「週に3~4日程度」「週に1~2日程度」「月に数日程度」を選択
 公共交通利用なし
 「鉄道、バスの利用頻度」について、「年に数日程度」「ほぼ使わない」「使ったことはない」を選択

無回答・無効の回答を除く

出典：住民アンケート（令和4年10月実施）

図 2.45 公共交通への投資(サービスレベルの向上)に必要な費用の負担意向(地域別分析)

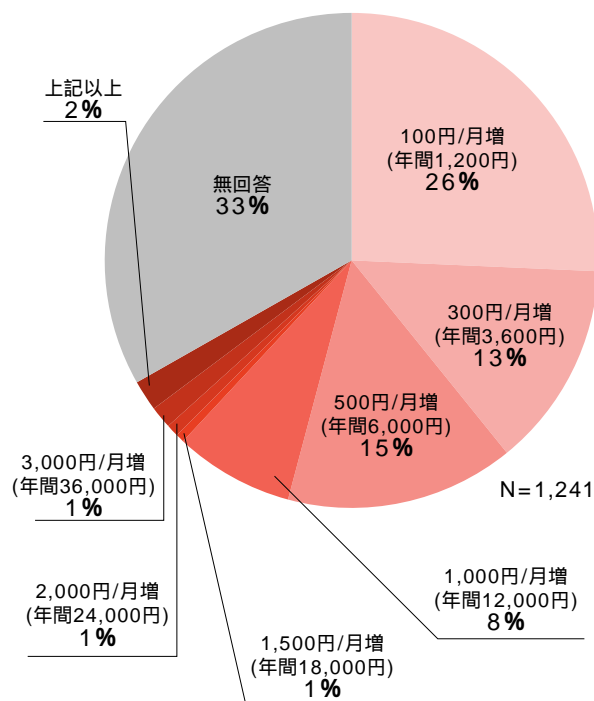
1 9) 公共交通への新たな費用負担方法の意向
 2 公共交通への新たな費用負担方法は「県民全体に対しての税負担」が約3割と最も多く
 3 回答しています。



出典：県民トーク

図 2.46 公共交通への新たな費用負担方法の意向

4
 5
 6
 7
 8 10) 負担に対しての許容額
 9 負担に対しての許容額は無回答が約3割と最も多く、次いで100円/月増が約3割とな
 10 っています。



出典：県民トーク

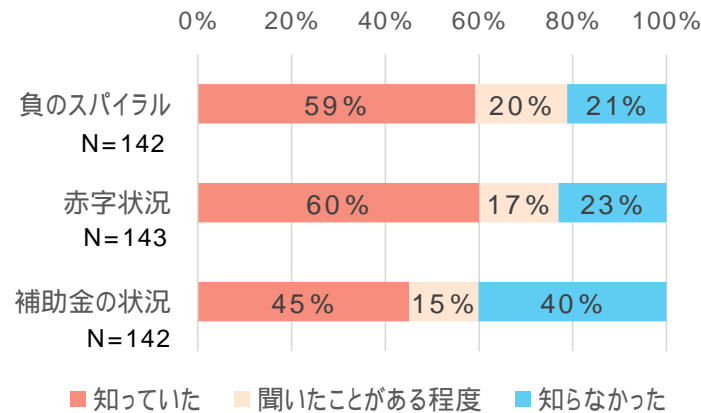
図 2.47 負担に対しての許容額

12
 13
 14

2.4.2 県外来訪者の公共交通のニーズ

1) 公共交通のおかれている状況の認知度

県外来訪者の過半数が「聞いたことがある程度」「知っていた」と回答しています。



出典：県民トーク

図 2.48 公共交通がおかれている状況の認知度

【事前提示内容】

・**負のスパイラル**

自家用自動車へのシフトや少子高齢化による人口減少等により、利用者が減少し、その結果、交通事業者の経営状況は厳しくなり、サービス水準の低下が進み更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。

・**赤字状況**

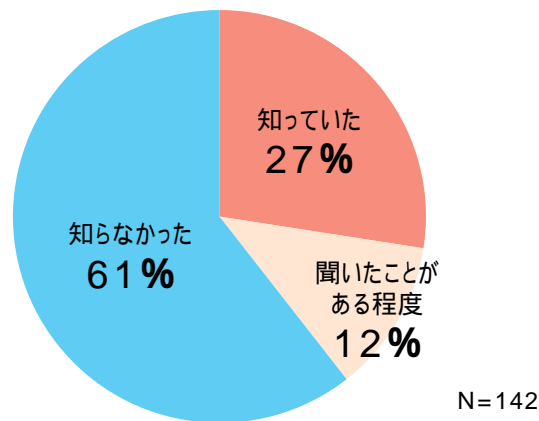
公共交通の輸送人員は減少しており、また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています。このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

・**補助金の状況**

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。

2) 滋賀県での公共交通の議論に対する認知度

県外来訪者のうち約6割が、滋賀県での公共交通の議論を知らなかったと回答しています。

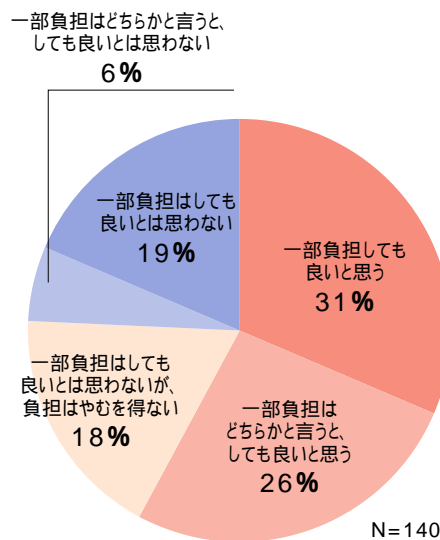


出典：県民トーク

図 2.49 滋賀県での公共交通の議論に対する認知度

3) 滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向

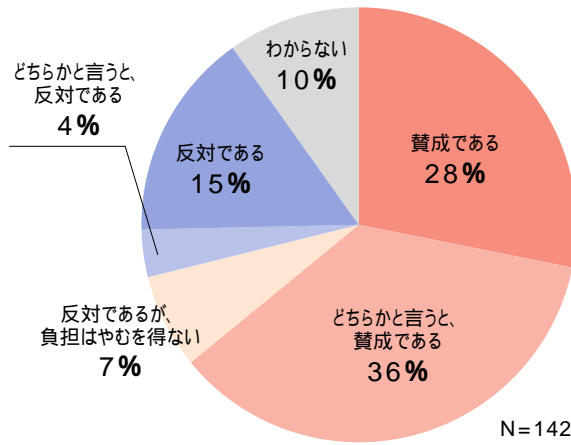
県外来訪者のうち7割以上が、滋賀県来訪時の費用負担を許容すると回答しています。



出典：県民トーク

図 2.50 滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向

1 4) 公共交通の維持・活性化のための新たな費用負担の意向
 2 県外来訪者のうち6割以上が、国民や企業等への公共交通維持・活性化のための新たな
 3 負担を求めることを許容すると回答しています。
 4



5
 6 出典：県民トーク

7 図 2.51 国民や企業等へ公共交通維持・活性化のために新たな負担を求めることに対する意向
 8
 9

2.4.3 公共交通のニーズのまとめ

公共交通のニーズとして、「公共交通の必要性」「将来の公共交通として求めるレベル」「公共交通の状況を踏まえた行動意向」「新たな費用負担方法・許容額の意向」に関して下図の通り整理しました。

県民にとって公共交通は必要であり、将来的なサービスレベルは現状維持を最低限とし、サービスレベルの向上を求めている意見もあることから、公共交通の維持・活性化の取り組みを進める必要があります。

公共交通の維持・活性化のために、公共交通が必要と思いつつも現在と行動を変えない県民の行動変容を促すことによる利用者増加（収入増）や、既存ストックの有効活用等の種々の方法により公共交通が利用しやすい環境を整備する必要があります。

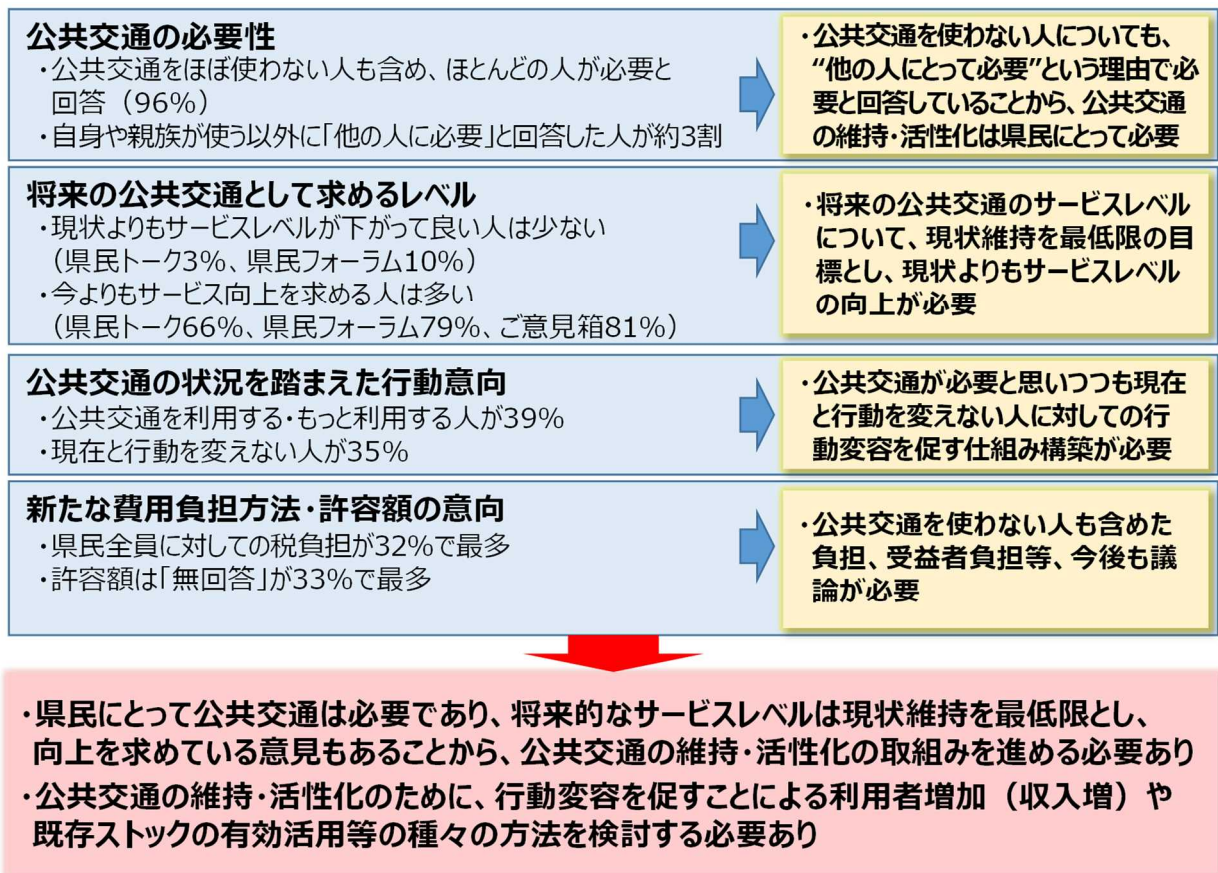


図 2.52 公共交通のニーズのまとめ

12
13
14
15

2.5 広域交通の状況

1) 放射状ネットワーク

滋賀県周辺においては、リニア中央新幹線や北陸新幹線、新名神高速道路等の広域交通の整備が進められ、滋賀の交通環境に将来的な影響を及ぼすと考えられます。

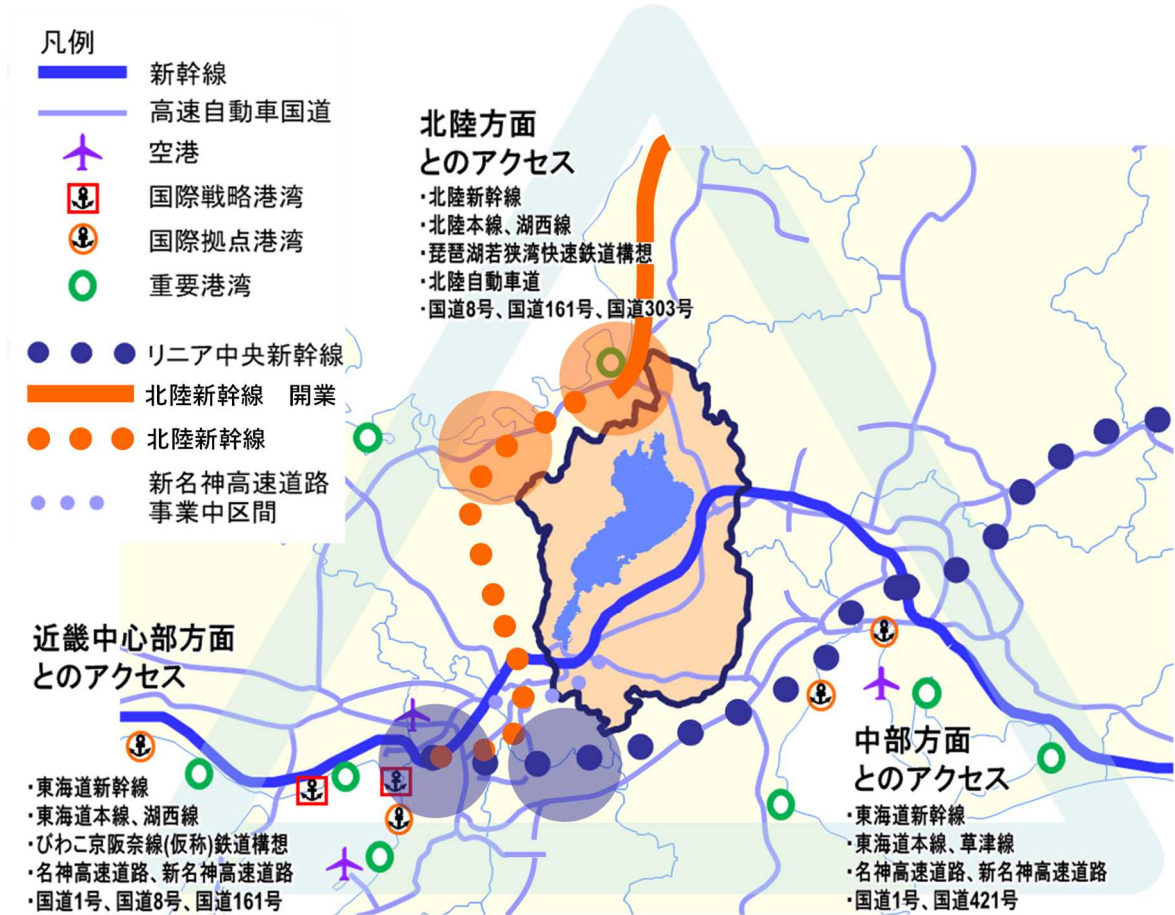


図 2.53 放射状ネットワーク