

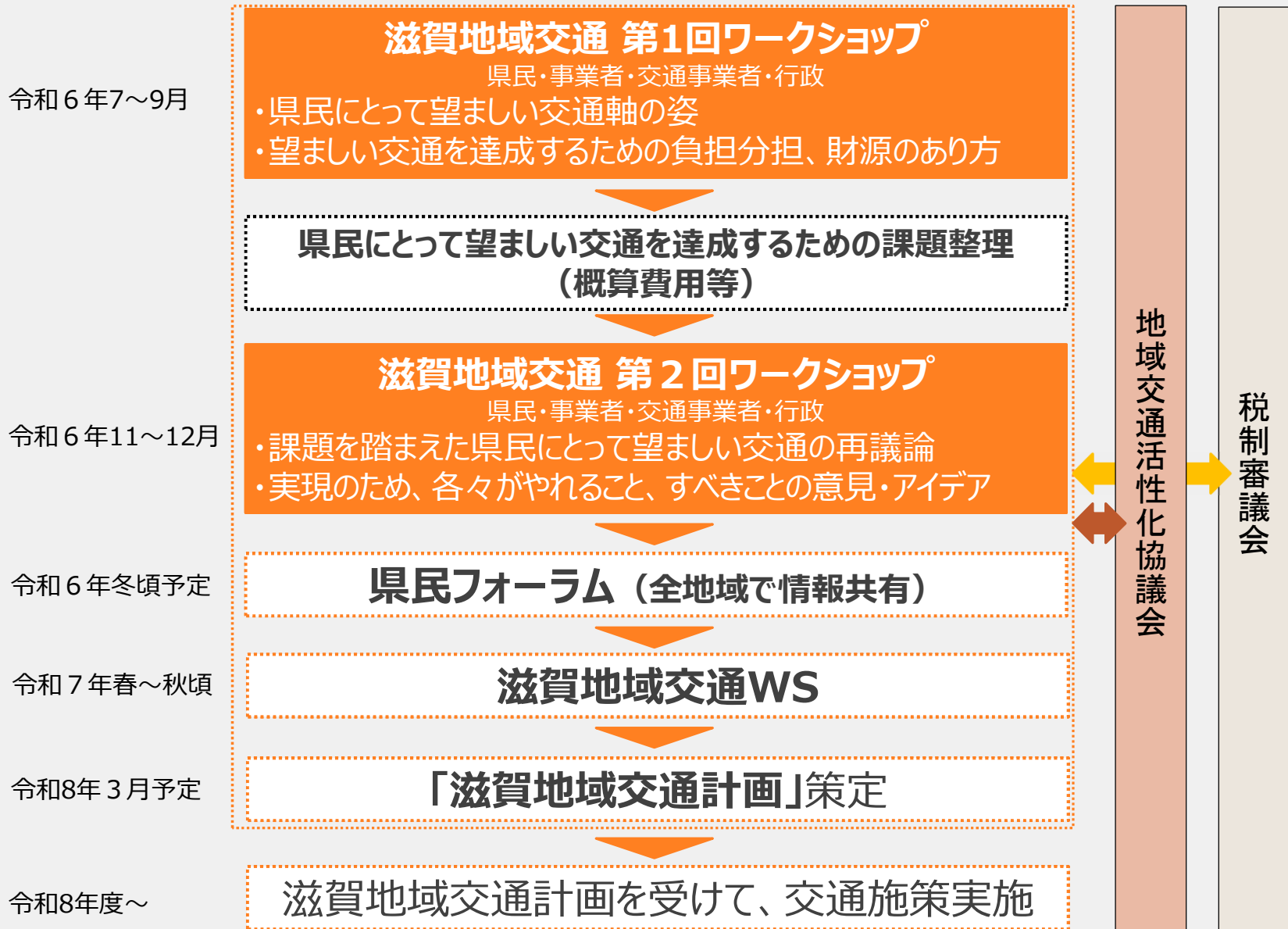
滋賀の公共交通未来アイデア会議 第1回ワークショップ報告

(令和6年9月17日時点 速報版)

土木交通部交通戦略課



ワークショップ（WS）の位置づけ



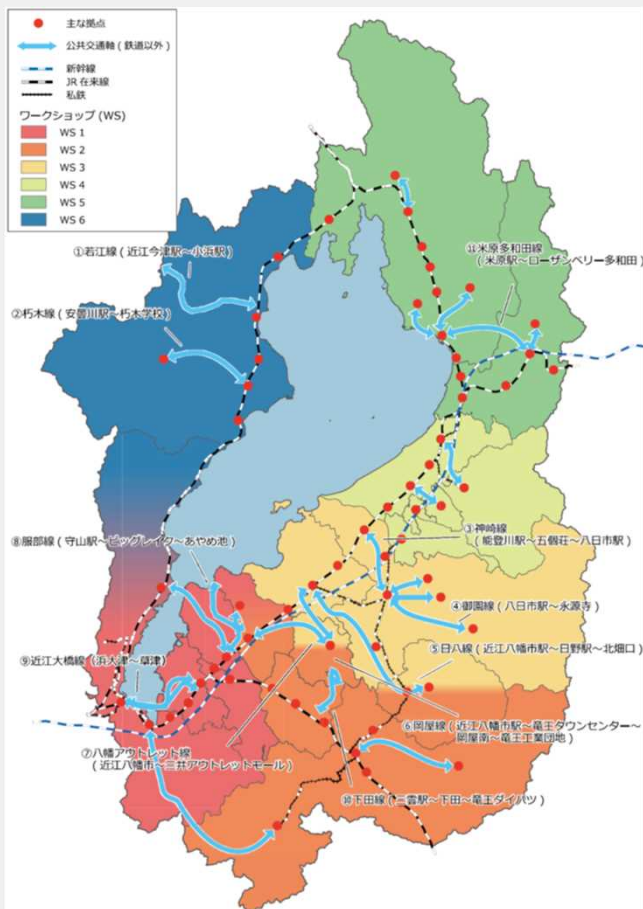
ワークショップの概要

- **実施内容** : ワークショップでの対話により、県民の以下に関しての考えを把握
 - 県民の移動の現状と課題、ライフスタイルに応じた移動のあり方を踏まえた望ましい交通軸の姿
 - 望ましい交通を達成するための負担分担、財源のあり方
- **実施形式** : ワークショップ形式 : 各回3グループ
(各グループに県民、交通事業者、市町・県職員が参加)



ワークショップの概要

○ 実施エリア・実施時期



地域	構成市町名
大津・湖南	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市
甲賀	甲賀市、野洲市、湖南市、日野町、竜王町
東近江	近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町
湖東	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
湖北	長浜市、米原市
湖西	大津市、高島市

○ 実施時期

【第1回】

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 1階 多目的ホール	34人
甲賀	令和6年9月8日(日) 14:30～17:30	甲賀市役所 別館101会議室	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 ホール1	30人
湖東	令和6年9月7日(土) 14:00～17:00	ビバシティ彦根 会議室1、2	26人
湖北	令和6年7月13日(土) 9:30～12:30	米原市役所 3階会議室	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 大ホール	31人

【第2回】

各地域11～12月に実施予定



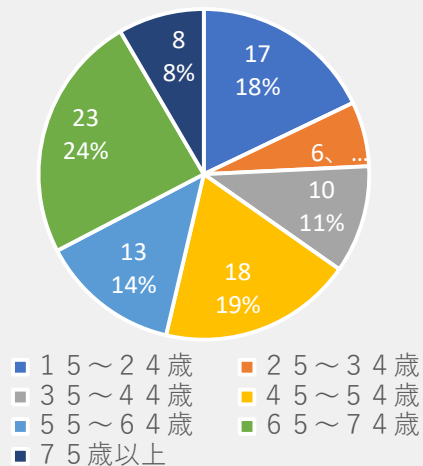
ワークショップ参加者のプロフィール

○ 6地域のワークショップ参加者

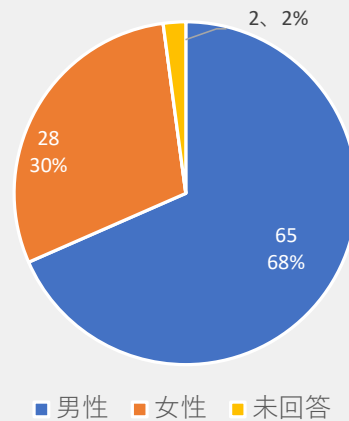
属性	大津・湖南	甲賀	東近江	湖東	湖北	湖西	全県	
	9月8日	9月8日	9月7日	9月7日	7月13日	8月17日	人数	割合
一般参加者	17	14	15	13	19	17	95	51%
交通事業者	8	6	6	4	6	5	35	19%
市町・県職員	6	7	6	6	7	6	38	20%
ファシリテーター	3	3	3	3	3	3	18	10%
合計	34	30	30	26	35	31	186	100%

○ ワorkshop参加県民のプロフィール

(1) 年齢



(2) 性別



(3) 職業・立場等

- ・ 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

ワークショップ参加者のプロフィール

○ ワークショップ参加の交通事業者一覧

【参加事業者】 鉄道事業者 4社、バス事業者 10社、タクシー事業者 7社

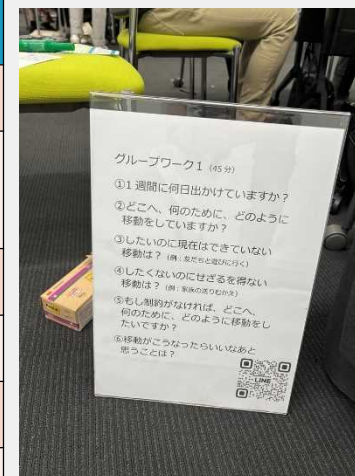
	No	交通事業者名	大津 湖南	甲賀	東近江	湖東	湖北	湖西
鉄道事業者	1	西日本旅客鉄道株式会社	○	○	○	○	○	○
	2	京阪鉄道株式会社	○					
	3	近江鉄道株式会社			○	○		
	4	信楽高原鐵道株式会社		○				
バス事業者	1	近江鉄道株式会社	○		○			
	2	帝産湖南交通株式会社	○					
	3	京阪バス株式会社	○					
	4	江若交通株式会社						○
	5	滋賀バス株式会社		○				
	6	湖国バス株式会社				○	○	○
	7	西日本ジェイアールバス株式会社						○
	8	滋賀中央交通株式会社					○	
	9	余呉バス株式会社					○	
	10	株式会社シガ・エージェントシステム		○				
タクシー事業者	1	近江タクシー株式会社	○		○	○	○	
	2	滋賀タクシー株式会社		○	○			
	3	琵琶湖タクシー株式会社			○			
	4	守山タクシー株式会社	○					
	5	長浜タクシー株式会社					○	
	6	株式会社しが山急		○				
	7	滋賀エムケイ株式会社	○					
			8社	6社	6社	4社	6社	4社

ワークショップの概要

○ 質問内容

【グループワーク1】

質問	内容
①	1週間に何日、出かけているか
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。
③	したくないのにせざるを得ない移動は？（例：家族の送迎）
④	したいのに現在はできていない移動は？（例：友だちと遊びに行く）
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？
⑥	移動がこうなったらいいなあと思うことは？



【グループワーク2】

質問	内容
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？

ワークショップの実施状況

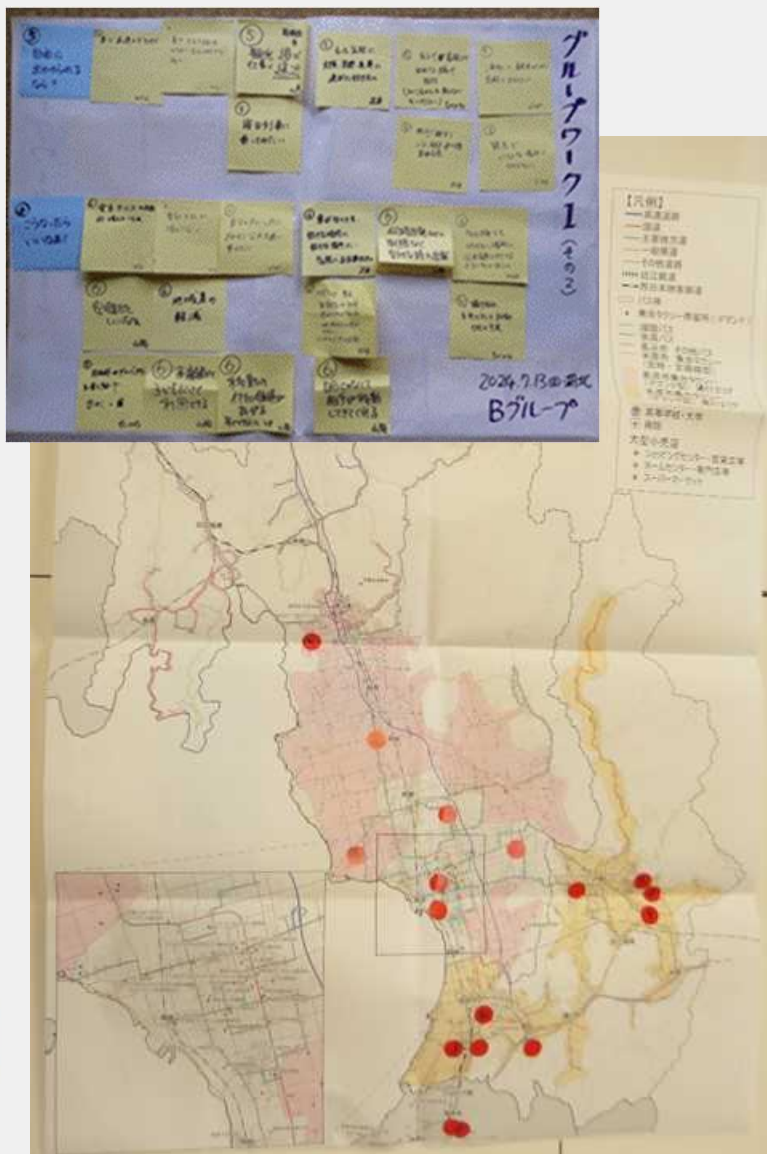
▼湖北（令和6年7月13日（土））



▼湖西（令和6年8月17日（土））



ワークショップ参加者の意見 湖北



通学時間帯に1時間に1本しかないのは辛い。部活後に移動手段がないことがある。交通費が高いため、友だちと遊びに行くことをためらう場合がある。どのような取組みをしたらバス停の設置や、鉄道の増便をしてもらえるのか教えてほしい。

子供の送迎が負担になっている。公共交通が使えないので、雨や雪の日でも自家用車での送迎が必要なため、運転が心配。渋滞に巻き込まれて予定が狂う。買物などでバスを利用しているときに、次のバスが2時間後だと使いにくい



早いところでは、18時にタクシーが終了するところがあり、飲んだ帰りの移動手段がなくなる場合がある。企業や保育園が運行している送迎バスなど民間の取組みを活かす方法はないか。ライドシェアの完全解禁による市場原理に任せる方法もある。

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のではないかと。ドライバー不足は昼間だけ動ける人や定年退職後の高齢者の力を活用し、住民同士で支え合う方法もあるのでは。



ワークショップ参加者の意見 湖北

<p>通勤・通学</p>	<p>【現状のお出かけ状況】仕事・学校で週4～6日／通勤時間帯の移動は1時間に1本は辛い、30分に1本が望ましい／部活後の移動手段がなくなる場合がある 【したくないのにせざるを得ない移動】雪の日の自家用車での運転（安全性、混雑の問題）、学校への子供の送迎、移動するときに高齢者に運転してもらう必要あり 【疑問点】どのような取り組みをしたらバス停を新設したり、鉄道の本数を増やせるのか 【意見】工場へのバスなど民間の取り組みを生かす方法は無いのか／企業や保育園のバスなど昼間は遊んでいるバスを地域で活かせるように仕組み化できるとよい</p>
<p>通院・福祉</p>	<p>【意見】一部の公共交通施策は本質的には福祉施策ではないのか（まちづくり政策、雇用施策（企業立地）、福祉施策、公共施策の役割分担が見えない）／米原市内のある地域で助け合い輸送の仕組みが立ち上がったことがあるが、「知っている人に病院に送迎されたくない」という利用者側の事情でなくなった。</p>
<p>買物</p>	<p>【現状のお出かけ状況】買い物やお出かけで週1～2日／バスの間隔が2時間空くと辛いので、1時間に1本が望ましい／大阪など県外への買い物 【したくないのにせざるを得ない移動】雪の日の自家用車での買物</p>
<p>自由目的</p>	<p>【現状のお出かけ状況】実家（県外）への帰省、遊びレジャー、部活・クラブチーム活動、子ども送迎、喫茶店、食事 【したいのにできない移動】早いところでは18時にタクシー終了するため飲んだ後の移動手段がない／代行は複数人でないとホテルの方が安い／交通費が高いので、友だちと遊びに行くことをためらう場合がある／カフェやキャンプは公共交通で行きにくい場所にある／遠方へ遊びに行くのはハードルが高い【したくないのにせざるを得ない移動】習い事などでの子供の送迎、移動するときに高齢者に運転してもらう必要あり【もし制約がなければ、どこへ、何のために、どのように移動したいか】もっと気軽に大阪・京都・兵庫へ遊びに行く、観光へ行く／送り迎えを気にせず自由に会食や旅行ができる</p>
<p>その他</p>	<p>【意見：負担分担】少子化人口減少が止まらない以上、税負担率が上がる続けるのではないかと（持続可能性はあるのか）／サービスを上げればコストも上がる。困っている人の意見をよく聞いて、誰に向けたサービスが必要なのかをはっきりさせる／住民同士で支え合う方法もあるのではないかと／ライドシェアの完全解禁で市場原理に任せるべき【意見：まちづくり】既存のまちづくりや路線網を前提としない検討が必要ではないかと／自家用車を前提とする場面があっても良い／クルマで移動するばかりだとまちがスプロール化してしまう。富山市のようなまちづくりがよい。【意見：ドライバー不足】働きたい人の意欲を生かす。子育て世代で昼間だけなら動ける人や、第二の人生を探している高齢者などを活用する／参入障壁を下げるために2種免許をなくすことは考えられないかと／安心安全を考えると2種免許は必要では【意見：その他】サイクリング、ドライブのように目的になる移動があってもよい／デマンド交通が知られていない／スマートフォンで予約できるようにするなど、公共交通に合わせて移動が考えやすい仕組み</p>

ワークショップ参加者の意見 湖西



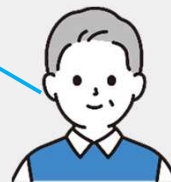
エレベーターが設置されていない駅では、長い階段を上ることがつらくて外出に電車が利用できない高齢者や、子連れでの駅利用に苦労している子育て世代がいる。点字ブロックの設置やトイレの整備も遅れているので、駅のバリアフリー化を急いでほしい。

JR湖西線は1時間に1本しか運行していないうえ、運転見合わせになる度堅田駅まで家族を車で送迎する必要があり大変。代行バスによる振替等を行ってほしい。また、琵琶湖線沿線地域に向かうためにわざわざ山科まで行き乗り換える必要があるのは面倒。



タクシーの利用が運行範囲であったり、運賃面から難しい人がある。高齢者が気軽に、自分の力で移動できる交通手段が必要。また、福祉の観点ではドアtoドアの移動ができるか、小刻みに停留所が設定されているかなど、歩く距離を縮める事も重要。

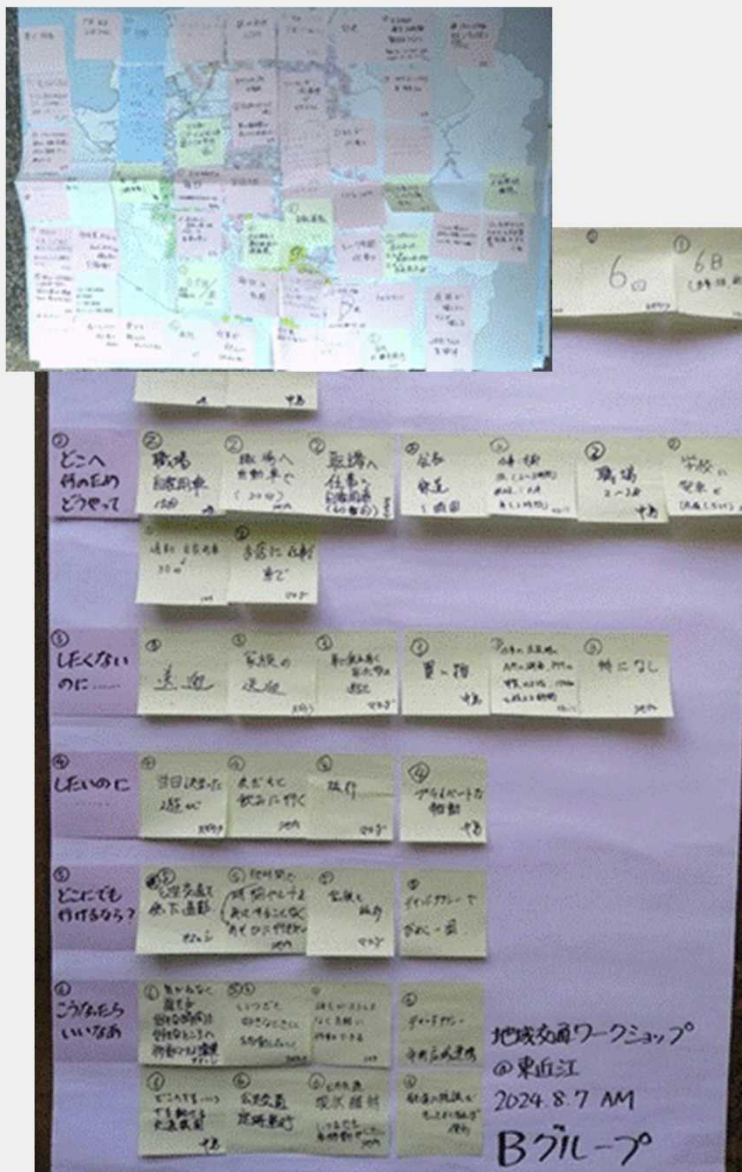
今後ほとんどの人にとって公共交通が他人事になっていき、赤字路線は廃止するような流れになるのではないかと不安。『公共』交通なのだから、より多くの人に関心を持ってもらい、税負担も含め皆で負担し皆で維持していく仕組みが必要なのではないか。



ワークショップ参加者の意見 湖西

通勤・通学	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】学校・習い事への送迎/JR湖西線が運転見合わせになる度、堅田駅まで車で送迎する必要あり/JR通勤者に対して社用車での送迎/部活動の移動支援</p> <p>【したいのできない移動】マキノ駅～マキノ工業団地間をつなぐバスがあるとよい</p> <p>【意見】高齢者や学生が交通から置き去りにされている。学生のためには勉学に必要な施設へのアクセスが充実した公共交通でありたい/学生が学べる環境を維持するための支援が必要</p>
通院・福祉	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】普段の通院の送迎や、滋賀医大など遠方の病院への送迎が負担になっている</p> <p>【したいのできない移動】タクシーでは運賃面から遠方の専門病院への通院ができない/駅にエレベーターが設置されておらず、高齢者のみならず若い子連れの方も苦労している/高齢者が気軽に移動できる環境の創出/祖母の自力での通院</p> <p>【意見】移動支援は支援を受ける側が気を使ってしまう/身体的困難を有する住民にとっては徒歩が必要な距離をいかに短くするかも重視されており、ドアtoドアの移動ができるか、或いはどの程度小刻みに停留所が設定されているかが肝要になる</p>
買物	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】家族の買い物の送迎</p>
自由目的	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】駅までの送迎/市内のイベントの送迎</p> <p>【したいのできない移動】関西空港まで乗り換えなしで移動したい/時間を意識せず遊ぶ/出先で飲酒した後でも利用できる22:00程度まで運行しているバス/バスだけでも市外へ移動して帰ってこれるように/エレベーターのない駅の階段がつかく、外出がしにくくなる/夜間の用事</p> <p>【不安】トラブルの責任がドライバーにかかってしまう</p> <p>【意見】市外に移動する際、公共交通だとちょうどよい時間に到着できない/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</p>
その他	<p>【不安】電車は夜間の安全面（事件やトラブルに巻き込まれる等）が心配/ほとんどの人にとって公共交通が他人事になっていくのではないか/今後は赤字路線を廃止する流れになってしまうのではないか/運転ができない年齢になったときにまだバスが走ってくれているかわからない</p> <p>【疑問点】より多くの人に公共交通に関心を持ってもらうにはどうすればよいか/交通が不便な地域ほど利用者にとって使いにくい本数や停留所の配置になっているのはなぜか/利用者の生活利便性の保守と、事業者の経営の維持はどちらを優先すべきか/そもそもなぜ公共交通を民営化したのか/退職者のパワーをなにかに活かせないか</p> <p>【意見：利便性】JR湖西線の運転見合わせ時、代行バスによる振替等の対応を行ってほしい/湖西線から琵琶湖線沿線に行く際、山科駅で乗り換える必要があるのが面倒/JRとバスの運行時間を連動してほしい/公共交通に関する情報をインターネットで調べやすくなってほしい/湖西線が1時間に1本しか運行していないこと、風で頻繁に運行見合わせになることが自家用車の利用を後押ししている/移動時間の面では自家用車が優れているが、安心・安全の面では公共交通のほうがよい</p> <p>【意見：負担】「公共」交通なので税負担も含め皆で負担し皆で維持できないか</p>

ワークショップ参加者の意見 東近江



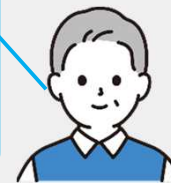
予定が空いていたとしても、電車やバスの時刻表の都合上、急な遊びの誘いに応じられない。遊びに行っても、帰りの時間を意識し続けるストレスが付きまとう。タクシーを利用しようにも運賃が高く、台数も少ない。特に夜間はタクシーがない。

子供を塾や学校へ送迎する事が負担になっている、将来子供が将来町外へ進学したとき、日野駅までの送迎を想定しているが、今以上に公共交通の縮小が進むと、より遠方への送迎が必要になりそうで不安。



公共交通の維持コストを支払うことに公共交通を利用しない住民が納得するのか不明瞭。税負担を増やしてまで公共交通の利便性向上は求めている。増税の前に支出の無駄を無くすべきではないか。また、道路財源を公共交通に使用できないか。

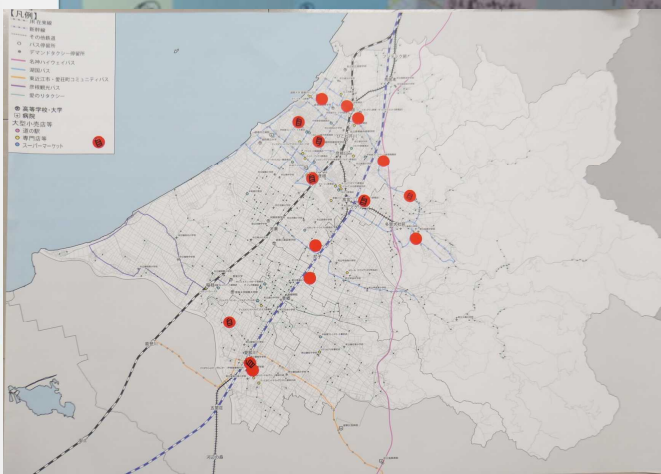
駅や病院等の目的地に行く手段はあれど、帰る手段がなくて困っている。近江鉄道はシルバーパスがあり高齢者が利用しやすいが、駅までのバスが使いにくい。デマンド交通は終了時間の不明瞭な通院には利用しにくく、有償福祉輸送も利用を断られることがある。



ワークショップ参加者の意見 東近江

<p>通勤・通学</p>	<p>【現状のお出かけ状況】仕事・学校等で5～7日/大学への通学に毎日2時間かけていた 【したくないのにせざるを得ない移動】塾や学校等への子供の送迎/免許を返納した高齢の家族の送迎/帰りが遅くなるとバスがないので、車で通勤はできない 【不安】子供が町外へ進学した際には日野駅への送迎を考えているが、公共交通の衰退により長時間・長距離の送迎を余儀なくされるのではないかと 【意見】通勤には公共交通を利用することを法制化できないか/現役地代の公共交通利用を促す取り組みとして、企業から従業員に対する公共交通利用の強制などするべきでは</p>
<p>通院・福祉</p>	<p>【したいのにできない移動】駅や病院等の目的地に行く手段はあれど、帰る手段がなくて困っている。/デマンドタクシーは1時間前の予約が必要なため、すぐのりたいに時に対応できず、時間のよめない通院には利用できない/福祉有償輸送を利用するためには条件があり、登録も必要。免許返納に伴って利用したいという場合は対応できない。運行時間、曜日にも制限があり、また1台のみであるため利用を断らざるを得ない場合もある。 【意見】みんな車を持ってしまうと、免許返納者や学生等の移動ができない人の気持ちがわからなくなるのではないかと。/出先でちょっとバスが利用できるか調べようにも冊子を持ち歩くことは難しい。調べ物はスマホの利用が前提のような仕組みではなく、高齢者にも使いやすい情報提供の方式があるとよい。/車、バス等が共存して使いやすくなれば、元気な高齢者の移動の支援が必要。買い物、通院でちょっと手伝って欲しいという要望に答えられるようになるといい。有償ドライバーも不足している。 【疑問点】高齢者の移動手段としてライドシェアは有効なのかどうか</p>
<p>買物</p>	<p>【意見】バス停が近くにあるが、バスで移動する範囲は自家用車を利用する/デマンドタクシーの利用用途はほとんど買い物</p>
<p>自由目的</p>	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】JR線を利用するために駅まで自家用車で向かい、有料駐車場を使用しなければならないこと/車で4時間かかるため帰省が億劫 【したいのにできない移動】当日決まった遊び/友人との飲み会/公共交通で通勤し、仕事帰りに飲みに行きたい</p>
<p>その他</p>	<p>【したいのにできない移動】駅へのアクセスにおいて金額面から公共交通が選択肢にならない/住民票がないとチョイソコひのが予約できず、帰省者等が公共交通として利用できない/日野の中心部をつないだり、野洲市と繋がる路線があるとよい。/行政区域を意識しない、近隣市町をつなぐ利便性重視の路線になるとよい 【不安】送迎してくれる家族もいない、車も運転できないという人物は、公共交通がなくなったら移動手段がなくなるのではないかと/他者の交通に興味がない人をどうどう巻き込めばいいのか 【意見：利便性】駅を社会的結節点というものと捉えなおして活性化につなげられないか。/どういう考えで運行再編が行われているのか分からない。乗る人がいないバスルート・路線バスを無くして、デマンドタクシーにすれば良い/コミュニティバスを県道・国道をのぞいてフリー乗降に出来ないか【意見：費用負担】ドイツ等のように道路財源を公共交通に使えないか/税負担を増やしてまで公共交通の利便性向上を求めているわけではない。/公共交通の維持コストに公共交通を利用しない住民は納得するのかが</p>

ワークショップ参加者の意見 湖東



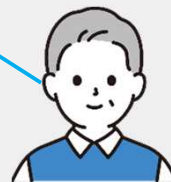
バスの始発に乗っていても授業の開始時刻に間に合わないため通学時は利用できない上、運行本数も少ない。体調不良で早退した学生が、運行ダイヤの都合上駅から1時間かけて徒歩で帰宅せざるを得ないことがあった。荒天時は通学が辛い。

企業を誘致できれば利用者が増加するのではないかと。乗継時間や運行本数の観点から自家用車で通勤する人も多いため、沿線に位置する企業から従業員への福利厚生の一環として資金を集め、交通利便性を向上させられないか。



一人当たりの負担が増えることを不安視している。公共交通の利益体制を再建し、累積赤字を減らしていくべきではないか。公共交通維持のために住民負担を増加する場合、日常的に公共交通を使わない人の不公平感が強まるのではないかと。

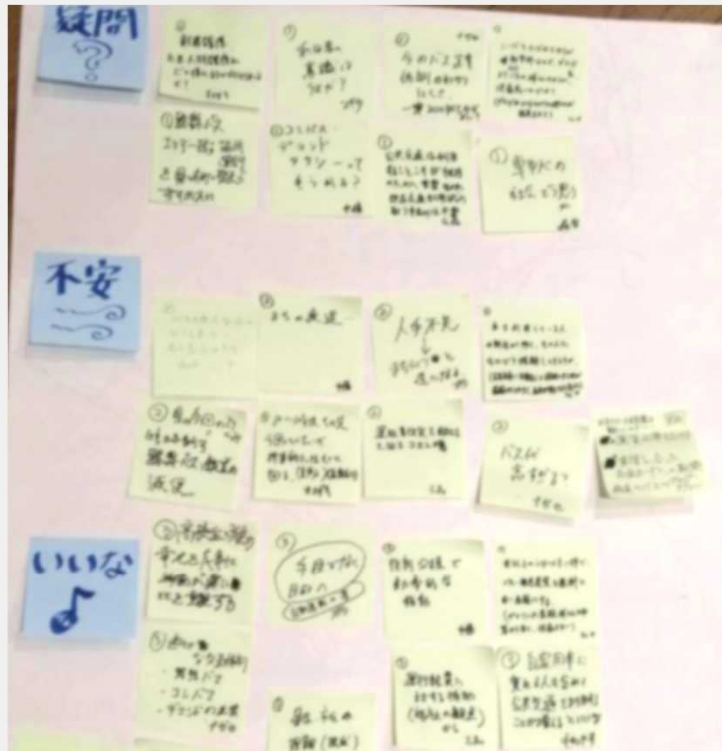
現状維持を考えるのではなく、鉄道を廃線し、バス専用道として整備する、LRTに変更する等、新たな公共交通への移行を考えるべき。全体の運賃は値上げしつつ、シルバーパスのように学生・シニア世代と公共交通が本当に必要な世代の金額のみ安価に設定しても良いのではないかと。



ワークショップ参加者の意見 湖東

<p>通勤・通学</p>	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】雨天時に娘を駅まで送迎しているが、駅からの通勤路である国道8号線が渋滞する/荒天時の自転車通学(バスの始発では講義開始に間に合わないため選択肢がない)/バスの運行本数の都合から、早退した子供が1時間かけて体調不良の中徒歩で帰宅したことがある</p> <p>【したいのにできない移動】職場から駅まで距離があるが、運行本数の少なさから路線バスは交通手段の選択肢に入らず、会社の送迎バスもない/鉄道の乗継時間が20分を超えることもあるほど長く、運行本数自体が少ない為、結果車で通勤する人が多い</p> <p>【意見】公共交通沿線に位置する企業から従業員への福利厚生の一環として資金を集め、交通利便性を向上させられないか。/工業団地と駅を繋げば利用が見込まれるのではないか/多賀工業団地の渋滞がひどい</p>
<p>通院・福祉</p>	<p>【意見】近江鉄道をLRTに変更すれば、高齢者は乗り降りしやすくなるのではないか/シルバーパスの導入により高齢者の利用が大幅に増加した</p>
<p>買物</p>	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】近隣に商店がないため、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。何かないと交通は成り立たないので、企業が来ると人が集まるのではないか</p>
<p>自由目的</p>	<p>【したいのにできない移動】免許を持っている友人は多くとも車を持っている友人はほぼいないため、学生は人数が集まっても遠出ができない/酔っていると鉄道は選択肢にならず、飲み会の帰りはタクシーになることが多い。/現状の公共交通だと目的地を決め、運行ダイヤを調べ、ダイヤに合わせてタイムスケジュールを組む必要があるため、明確な目的のない外出ができない</p> <p>【意見】18歳までは免許がとれないので、公共交通はやはり必要だと思う</p>
<p>その他</p>	<p>【したいのにできない移動】行きはバスがあるが、帰りのバスがない。20時に帰りのバスがなくなってしまう。/京阪神からの電車がみんな野洲駅で止まってしまうため、野洲駅からタクシーを利用する人が多い。</p> <p>【不安】人口減少・高齢化を進むと、子どもの世代の一人当たりの負担が増えることが不安/公共交通の累積赤字はいつ解消されるのか。利益体制をきちんと構築しないと事業として成立しないのではないか/今以上に近江鉄道の運賃が上がるのではないか/どうやって人材を確保するのか。ぎりぎりの人員で公共交通を運行中、不意な欠員があった際どう対応していくのか/運転手の育成には時間がかかるが、運転手になるまでの期間どうやって人材の流出を防ぐか/公共交通の必要性が高い人口過疎地ほど公共交通が失われていくのではないか/人材不足と設備の老朽化という事故を誘発する要因をどうやって解消していくか</p> <p>【意見：負担】現状を維持することばかりを考えるのではなく、鉄道を廃線し、そこをバス専用道として活用すれば、メンテナンス費用が軽減できるのではないか/全体の運賃を値上げしつつ、若い世代・シニア世代と公共交通が本当に必要な世代の金額のみ安価に設定しても良いのではないか/受益者負担が一定程度ないと、使わない人の不公平感が強まるのではないか/年間1,800円が6,700円になるという試算に対しては結構な負担増加だという印象があり、主婦など日常的に公共交通を使わない人にとっては突飛かつ納得のいかない負担増加になるのではないか</p>

ワークショップ参加者の意見 大津・湖南



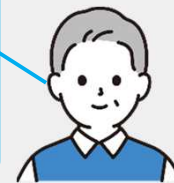
バスは運賃が高く、移動に交通費がかかりすぎるため学生は大型商業施設へ買い物に行くことすら難しい。また、国道8号などの交通渋滞により定時性も低い。利用促進のためには渋滞緩和と補助金の活用による運賃値下げ等が必要なのではないか。

地域全体には公共交通網がいきわたっていないため、市内の移動が不便。そのせいで買い物等の消費行動が京阪神に流れている。JR線に並走するバス路線の実現や運賃値下げなどによる市内の移動利便性を確保するべきではないか。



交通手段がないためかかりつけ医を変えざるを得ない高齢者や、近隣の病院へ運行経路の都合上ものすごく大回りして通院している高齢者は多い。移動は健康維持や人権の問題と捉え、自宅までのサービス向上を図る必要があるのではないか。

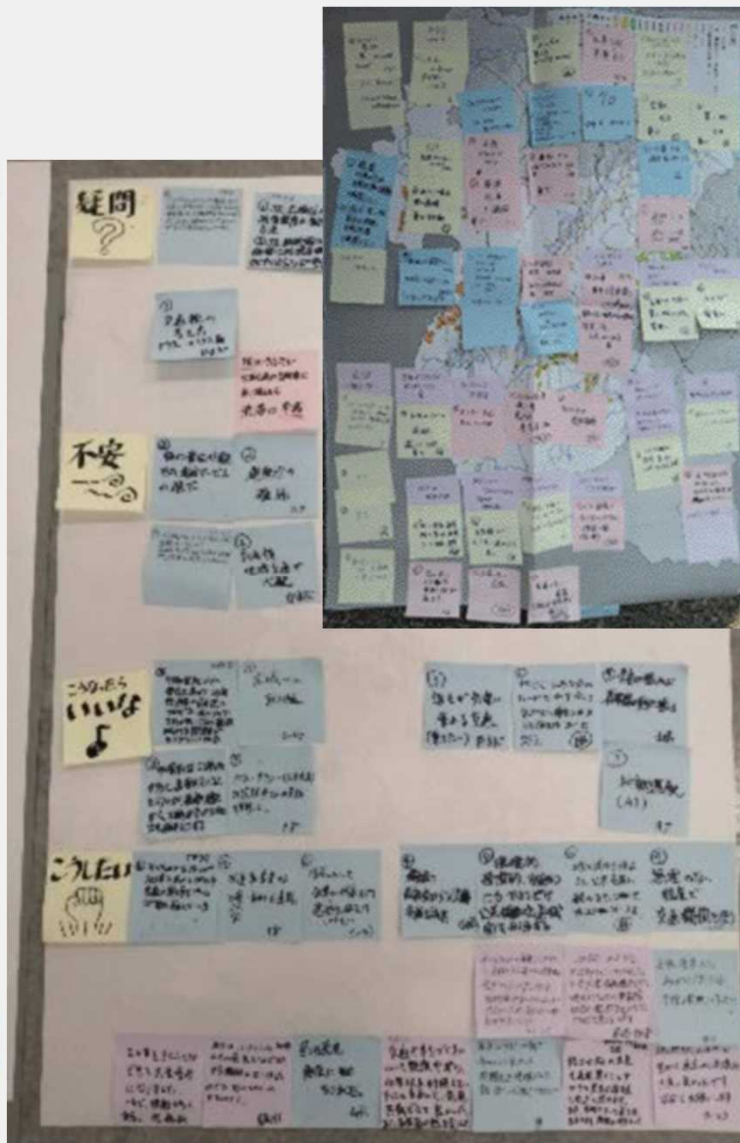
公共交通とその利用者が存在することで予防されている渋滞など、利用せずとも無意識のうちに享受しているメリットをどうやって知ってもらうのか。また、交通が不便であることは悪いことなのか。際限なく利便性の向上を要求するのではなく、不便を許容する意識の醸成が必要なのではないか。



ワークショップ参加者の意見 大津・湖南

通勤・通学	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】子供の習い事の送迎/ダイヤ改正のたびに通勤が少しずつ不便になる</p> <p>【したいのにできない移動】バスが走っており便利だが、交通網が地域全体に行き届いてはならず、目的地によっては不便なため車移動が多い/子供時代は駅までバス使っていたが、今通勤で使おうと思っても、荷物や利用の多様化等がきっかりで利用しづらい</p>
通院・福祉	<p>【したいのにできない移動】交通手段がないためかかりつけ医を変えざるを得ない、直線距離なら近い病院まで運行経路の都合上ものすごく大回りして通院している高齢者は多い</p> <p>【意見】移動は健康維持や人権の問題と捉える必要があるのではないかと/もーりーカー帰りの予約が不便/ラストワンマイルのスローモビリティを増やすなど、自宅までのサービス向上が必要</p>
買物	<p>【したいのにできない移動】大型商業施設でのショッピングがしたいが、移動に交通費がかかりすぎるため学生は買い物に行くことすら難しい/現在は大津市内での移動が不便なことから、買い物客が京阪神に流れている。</p>
自由目的	<p>【したいのにできない移動】バスの運行が数時間に1本であるため、不在時の荷物受け取りやささやかな買い物等些細な内容の外出に丸一日かかってしまう/図書館、博物館等の公営施設へのアクセスが確保されていない/JR線に並走するバス路線の実現や運賃値下げなどによる大津市内の移動利便性の確保をするべきではないか/荷物が多いためにバスを利用するのは難しい</p>
その他	<p>【疑問点】利用者が減少すると公共交通が衰退し地域の輸送力が低下するのに、なぜ利用者を奪うシェアライドがこんなに盛り上がっているのか/路線バスや一般タクシーがすでに撤退した地域等を救済するために活用するのであればシェアライドの推進も悪くないのではないかと/公共交通の必要性を自家用車で移動する人々にどう理解してもらえばいいか。公共交通とその利用者が存在することで予防されている渋滞など、無意識のうちに享受しているメリットをどう知ってもらうか</p> <p>【意見：負担】行政や企業による強気な公共交通の利用促進が必要ではないか。大ナタは効果的/運賃が高いと利用者は離れていく。大阪まで行くのにお金がかかるから補助金が必要ではないかと思う。/野洲駅まで、バスで510円かかり、高いと感じている/バス料金どれくらいになったら乗る・乗らないのアンケートやったことがあるのか？いまは乗っていないが、高齢者になったときに必要なので残すためのアピールがもっと必要</p> <p>【意見：利便性】交通が不便であることはそんなに悪いのか。際限なく利便性の向上を要求するのではなく、不便を許容する意識の醸成が必要なのではないか//渋滞に巻き込まれ定時性低い/バスは普段使わないが、便数よりは交通渋滞による障害を大きく感じる→8号線が渋滞するためバス利用者も20～30分立ったままとなり不満も高い 渋滞がなくなれば利用ストレスも減るのでは</p> <p>【意見：その他】コミュニティバスではなく、バス会社が合同でJRに並走するような東西を結ぶ路線を運航できないのか</p>

ワークショップの実施結果 甲賀



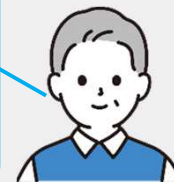
車両が工業団地の始業時間に集中し、道路が渋滞するが、業務時間帯や勤務形態が異なるためバスの運行ダイヤを企業に合わせる事が難しく、また、出稼ぎ労働者は交通費を惜しんで自転車で通勤することが予測される。

有償福祉輸送で買物・通院の付き添い送迎を行っているが、生活に必須でないその他の送迎は手が回らない状態。利用者の中には交通手段さえあれば自力で買物や通院ができる方もいるが、病院への行きはあれど帰りの便がない等の壁がある。



利用者の減少で減便や廃線になるのであれば、利用者の増加を促す対応を行うべき。観光客料金を設定し、観光客には駅付近で自家用車を駐車してもらい、そこからは公共交通で移動できるようにする等観光導線の工夫があるとよいのではないかな。

現状の課題と、利用者のニーズのギャップが大きすぎるが、事態が好転することはあるのか。県や市町の負担が増加することによって税負担が増えるのではないかな。自分が利用しないエリアの公共交通を維持するために負担が増えるのは納得ができない

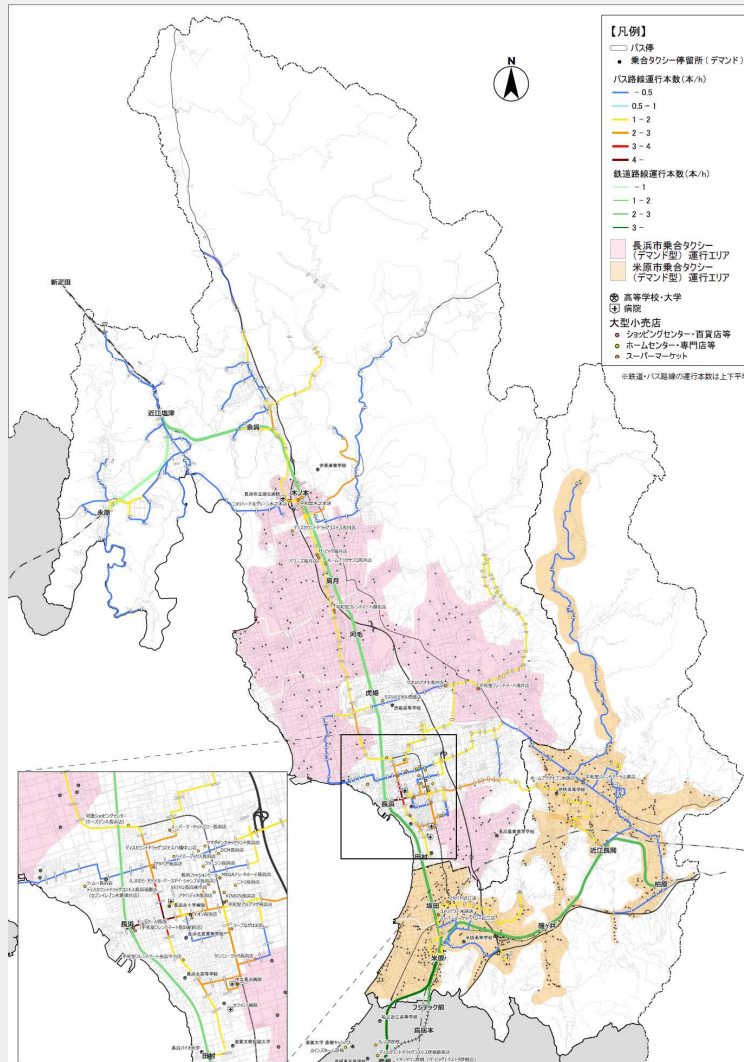


ワークショップ参加者の意見 甲賀

通勤・通学	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】子供の部活の送迎および、それに合わせた生活リズムを組む必要があること/キャンプ場でアルバイトをしている妹の送迎/現実的に仕事で公共交通を使うのは不可能/車両が工業団地の始業時間に集中し、道路が渋滞する/工業団地は企業ごとに業務時間帯や勤務形態が異なるためバスの運行ダイヤを企業に合わせることが難しく、また、出稼ぎ労働者は交通費を惜しんで自転車で通勤することが予測される</p> <p>【意見】通勤者用の有料駐車場を整備し、その売上を公共交通の維持費に回してはどうか</p>
通院・福祉	<p>【したいのにできない移動】買物・通院の付き添い送迎をやっている。それ以外の習い事や友人と会うのにでかける時に送迎してほしいと言われるが、手がまわらない状態/有償福祉輸送の利用者の中には駅までの交通手段さえあれば、自力で買物や病院に行くことができる方もいる/安部はバスの運行が1時間に1本しかなく、病院に行くことはできても帰りの便がない。これ以上の減便があれば通院しやすい地域へ転居する必要がある。</p>
買物	<p>【疑問点】ショッピング等の、生存に必須ではないが文化的な生活に必要な行為が公共交通を編成する上で軽視されているのではないかと/利用者の減少で減便や廃線になるのであれば、なぜ観光客が利用しやすい運行経路等、利用者の増加を促す対応を行わないのか</p>
自由目的	<p>【したくないのにせざるを得ない移動】公共交通機関で乗りすごした際、公共交通では帰宅できず誰かに迎えに来てもらう必要がある/友人と遊んでも終電や終バスを気にするか、身内に送迎を頼む必要がある。</p> <p>【意見】日野町と湖南市を直接つなぐ交通手段があればよい/観光客料金を設定し、観光客には駅付近で自家用車を駐車してもらい、そこからは公共交通で移動してもらえようとするといった観光導線の工夫があるとよいのではないかと</p>
その他	<p>【不安】人口が減って乗客がいなくなると路線がなくなるのではないかと。もしなくれば、遠出ができなくなる。高速道路で運転できない人もいる/県や市町の負担が増加することによって増税されるのではないかと</p> <p>【疑問点】現状の課題と利用者の希望やニーズのギャップが大きすぎるが、事態が好転することはあるのか</p> <p>【意見：負担】自分が利用しないエリアの公共交通を維持するために交通税が新設されるのは納得ができない/貴生川駅周辺は団地開発により駅利用者の増加が期待され、このままでも公共交通は維持できるのではないかと</p> <p>【意見：利便性】終点・始発が貴生川になってしまったので、元に戻して欲しい【意見：その他】自転車道がなく、自転車での移動が怖い。滋賀県では駅から5km圏内に人口の95%が居住しているため、エリアを決めて自動車道を整備してほしい/奈良発名古屋行等の甲賀地域を経由しつつ京阪神と中京を繋ぐ電車が運行するようになればよい/自家用車を利用している人に生活様式を変えるよう促すことは難しい/運転手不足やJR乗車数の減少の話は聞きかぎり、行政は地域活性のために学校や物流・工場などを誘致する必要があるのではないかと/既存の公共交通を無くすことは悪いことではなく、地域にとって最適なものを考えることが大事ではないかと/相乗り等コミュニティー精神があれば公共交通の必要性は低くなるのではないかと/工業団地や住宅地を計画するのであれば、交通アクセスを確保してからにするべき</p>

第2回ワークショップに向けた検討

○ 現状の公共交通ネットワーク 【例：湖北地域】



第1回の結果から現状に対して望ましい公共交通、持続可能な公共交通に向けての取組みを把握

現状の問題・課題および望ましい公共交通(例)

項目	現状	望ましい
①運行本数	【通勤・通学】 1時間に●本	【通勤・通学】 1時間に●本
②通学	高校への通学時に雨や雪の場合、自動車送迎が必要	雨や雪が凌げる交通手段の整備
③帰宅	●●後の帰宅時の交通手段がない	遅い時間帯でのバスやタクシーの運行

持続可能な公共交通に向けての取組み

- ・住民同士の助け合い、ライドシェアの完全解禁
- ・●●

第1回の意見を踏まえて、各地域の県民にとって望ましい・持続可能な交通ネットワークを設定(地域交通デザイン)

地域デザイン(例)	内容
自家用車だけに頼らない暮らしの実現 ・JRによる広域移動 ・通学時の交通手段の充実 ・夜間の交通手段の確保	交通軸：目指す水準 本/時 JR北陸線、琵琶湖線、東海道本線 路線バス(●●線、○○線) 交通網：目指す水準 本/時 コミバス、デマンドタクシー タクシー(特に夜間営業) ライドシェア、福祉輸送

地域デザインに基づく概算事業費を算出