

## 地域公共交通 = 社会を支える土台であり、重要な社会インフラ

CO2ネットゼロ

(鉄道・乗合バス・タクシー等)

まちづくり

福祉

教育

観光

産業立地

など

### 現状・課題

利用者減少や運転士不足等により、  
住民に必要な路線であっても、**廃止や減便が続いている状況**

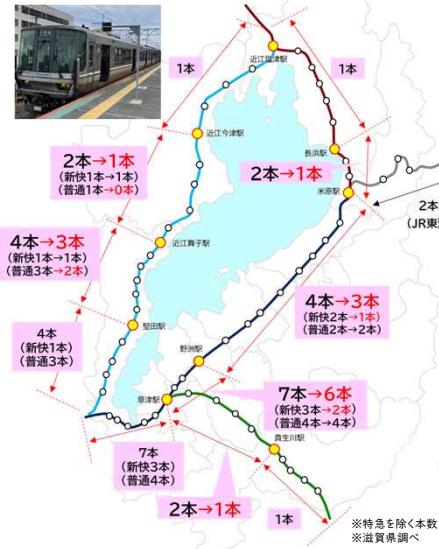
例1: 県内路線バスの赤字割合: **赤字81%** (県内路線バス839系統) ※R2年度バス事業者提供資料 (コミュニティバスを含む)

例2: 民間路線バスにおける  
減便・廃線件数の推移

年度	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
減便数	3	10	20	14	19	45	24
廃線数	1	7	6	1	0	3	0

(路線数(コミュニティバス除く) ※滋賀県調べ)

例3: コロナ禍減便後の  
昼間時間帯運行本数  
(県内JR線・片方向・1時間あたり)



### 暮らしや経済活動への影響

(高齢者の通院・買い物、学生の通学、地域での移動など)

病院への行きの便はあるが、帰りの便がなくて困っている。

通学時間帯に1時間に1本しかバスの便がないのは辛い。

#### R7滋賀県政世論調査

- ① 県民生活への**不満度**
- ② **力を入れてほしい施策**

鉄道やバスなどの公共交通  
が整っていると感じますか

**「公共交通の活性化」**

不満度: **全体1位 (15年連続)**  
(全体の67.7%)

**全体2位 (2年連続)**  
(全体の35.4%)

### 安定的な公的資金により、国民みんなで支える仕組みが必要

※国の有識者検討会においても、交通ネットワークのあり方に関して

「安定的な財源確保」や「幅広い受益者から負担を収受する仕組み」等の議論がされている。

(国土交通省: 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会)

### 国への提言

- (1) 地域公共交通が、地域社会の維持・発展に不可欠な『**公共財・社会インフラ**』であることを明確に位置付けること
- (2) 地域公共交通を維持し、さらに充実させていくための**安定的な財源を確保すること**

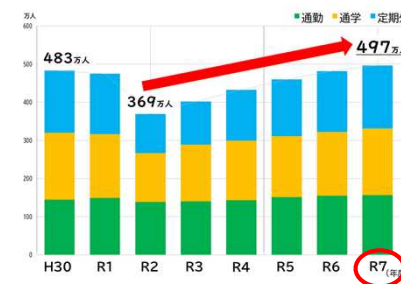
### [滋賀県]

#### ● R6.4~近江鉄道の公有民営化(上下分離)

・コロナ禍前の  
輸送人員レベルに回復

(参考) R6→R7年度\_増減率  
・定期(通勤・通学): +2.6%  
・定期外: +3.9%

近江鉄道線の輸送人員実績



・新たなサービス開始  
による利便性向上

(R8.3~ICOCA導入、子どもICOCA利用で1乗車10円等)

(参考) 定期外のICOCA利用率(人数ベース) 全体の70%(R8.3)

#### ● R8.3「滋賀地域交通計画」策定

移動手段の充実による  
「より良い暮らし」の実現

・ワークショップやフォーラムなど、  
県民等との公論熟議を重ね、策定

・目指す姿・施策と「新たな税」を含む  
(維持、充実、利用促進、DX・GX) 財源を一体的に検討

令和8年度は、**県内19市町において、  
タウンミーティングを開催し、**県民等との対話を通じて、  
地域交通の充実に向けた機運を醸成