

2019年2月9日(土) 14:00～15:30

アーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)

『駅からひろがるまちづくり』セミナー第2回目



これからの地域公共交通のあり方について

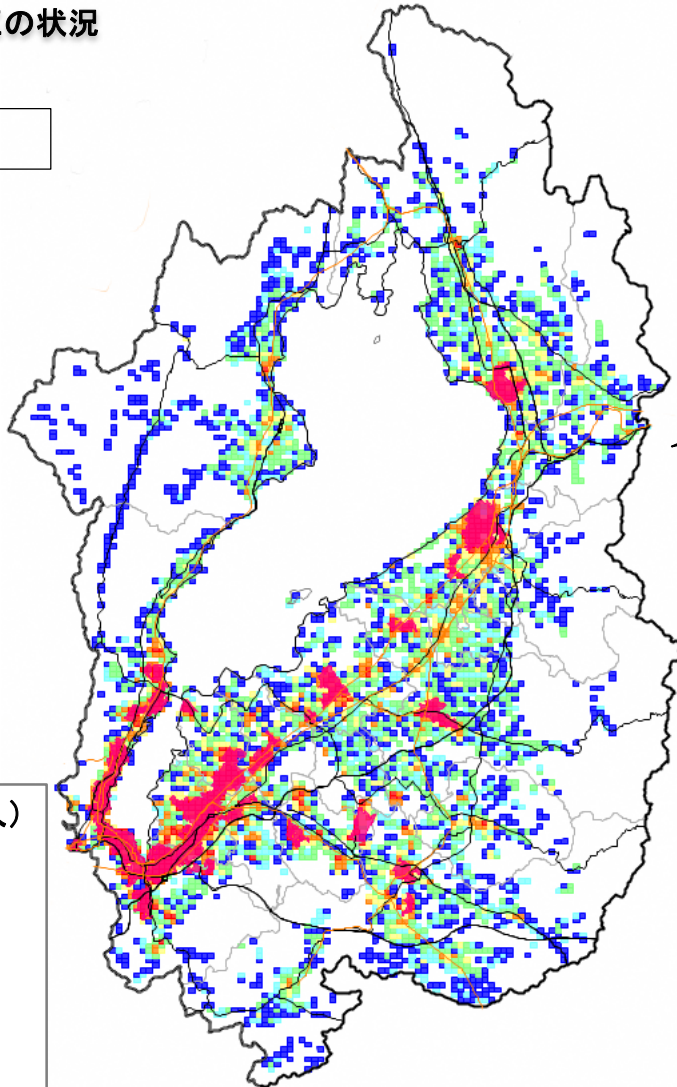
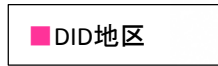
～持続可能な地域公共交通に向けた一方策について～

- 滋賀県の地域モビリティの現状と課題
- 公共交通を取り巻く課題・取組
 - 地方鉄道（近江鉄道について）
 - 自動運転
 - M a a S
 - エコ交通・MM(モビリティ・マネジメント)
- 大津湖南エリア地域公共交通網形成計画

人口【DID地区(人口集中地区)】

- **DID地区**は、大津・南部地域の**JR琵琶湖線や湖西線沿いに連なる**。また、都市の中心市街地部に存在。
- 県土面積の2.7%に相当。H17からH22にかけて **DID地区の面積は拡大し、人口は増加**。

▼DID地区の状況



凡例(単位:人)

- 1~50
- 50~100
- 100~300
- 300~500
- 500~1000
- >1000

- DID面積(108km²)は、県面積(4,017km²)の**2.7%**
- 県人口141万人のうち、**47%の66万人が、県土の2.7%のDID区域に居住**
- 県全体のDID(DID人口・DID面積)の**約50%が大津市・草津市に集中**

	総人口 (人)	DID人口 (人)	DID面積 (km ²)	DID人口密度 (人/km ²)
2005年 (H17)	1,380,361	614,213	102	5,996
2010年 (H22)	1,410,777	659,239	108	6,121

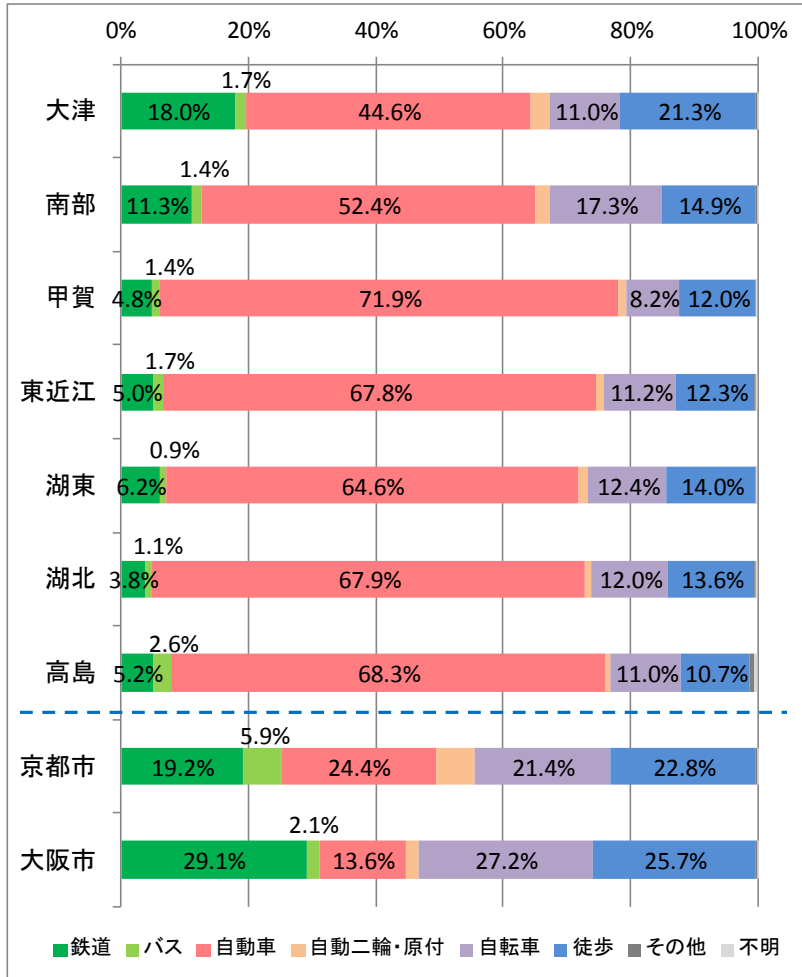
※DID地区(人口集中地区)

一定の人口密度以上の地域が複数隣接して連なっている地域で、人口合計が5,000人以上を有している地域。人口密度の基準は1平方キロメートル当たり4,000人以上である。

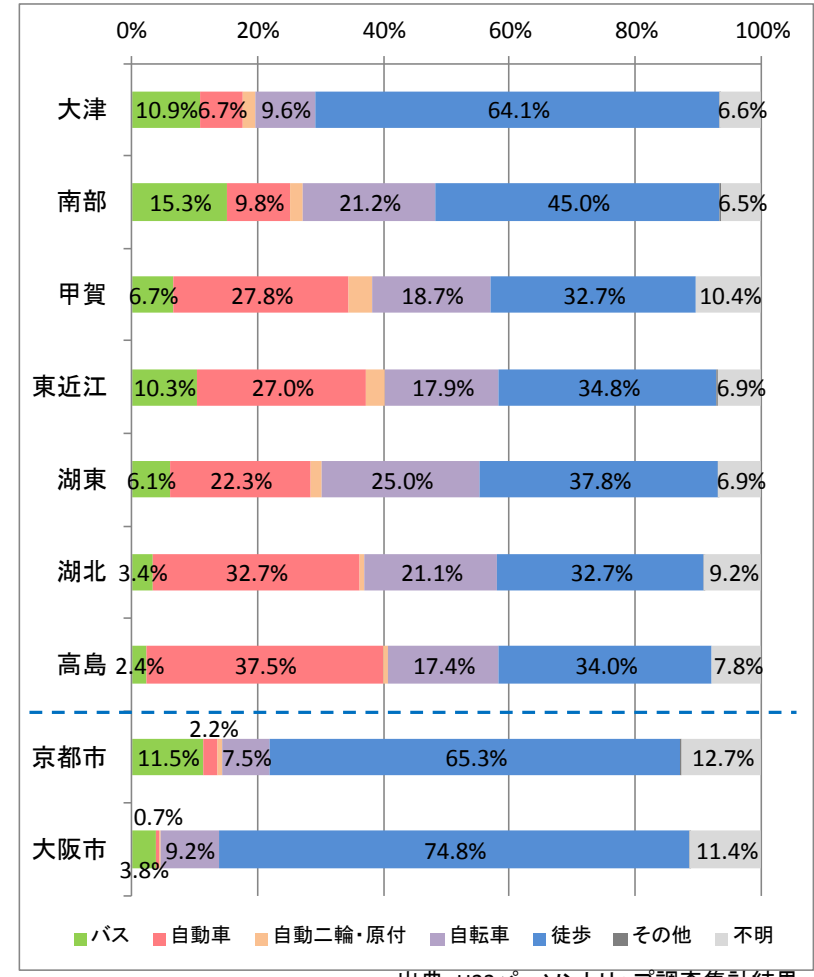
滋賀県の地域モビリティの現状と課題

- 自動車の分担率は大津、南部地域以外では6割を超えている。
- 駅へのアクセスも公共交通機関より自動車を利用する割合が高い。

■ 地域別の代表交通手段



■ 地域別の鉄道端末交通手段 (駅までの交通手段)



出典：H22パーソントリップ調査集計結果

県内の鉄道の状況について

滋賀県内鉄道路線別 乗車人数



* 人口集中地区(DID) * 国勢調査・滋賀県統計書から作成

JR線

1日当たり乗車人員

線区	A 1965(S40)	B 1986(S61)	C 2016(H28)	C/A増減率
県内 JR在来線旅客数	146,714	213,356	313,231	215%
北陸本線	12,482	5,656	9,677	78%
琵琶湖線	113,399	160,648	230,635	203%
湖西線(1974~)		33,320	49,878	(449%)
草津線	14,897	11,397	16,263	109%
信楽線(~1986)	1,733			
東海道線(JR東海)	4,203	2,335	1,523	36%
新幹線米原駅			6,760	

* 湖西線の増減率は、江若鉄道との対比

私鉄線

1日当たり乗車人員

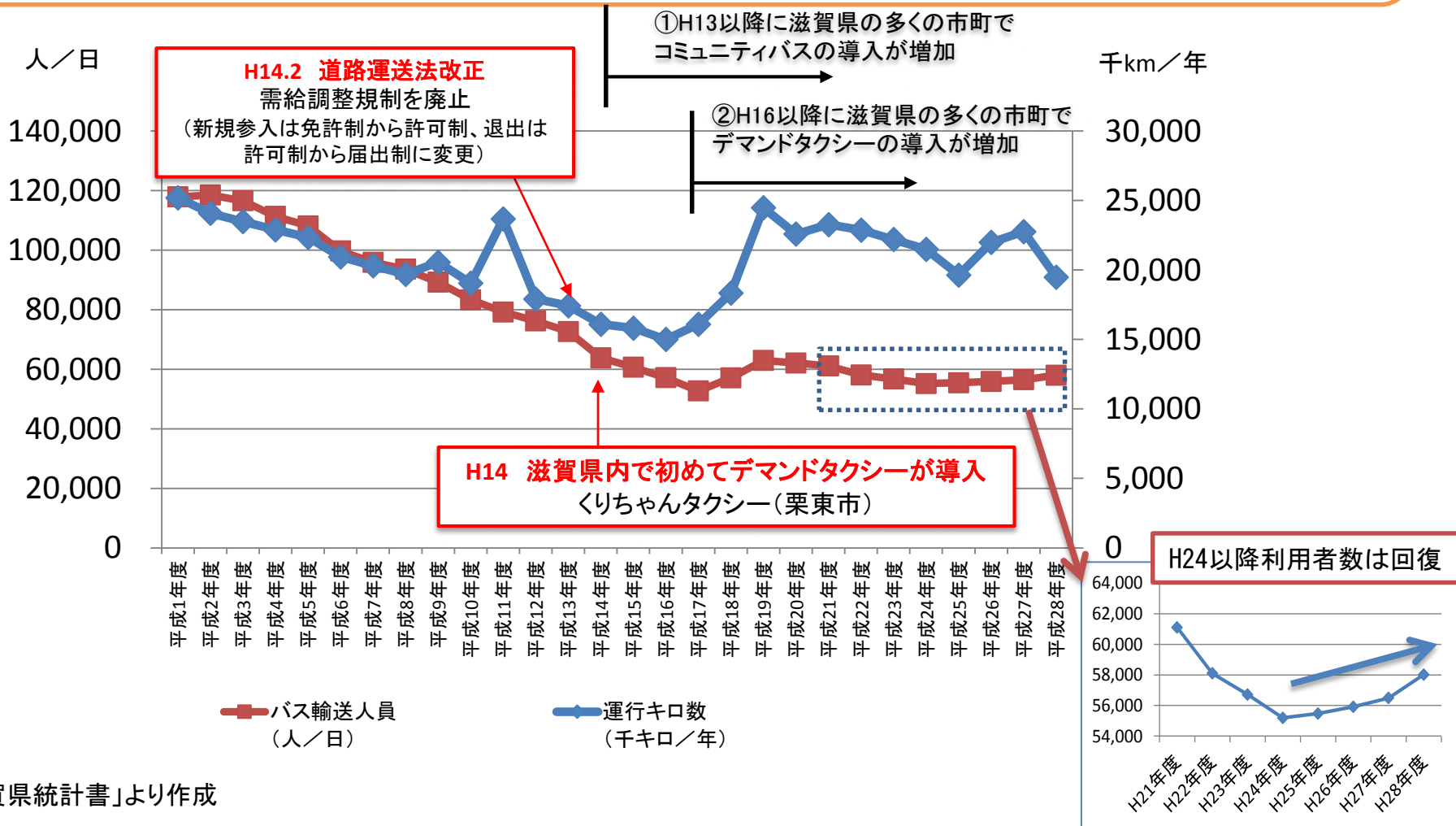
線区	A 1965(S40)	B 1986(S61)	C 2015(H27)	C/A増減率
県内私鉄旅客数 全体	132,348	71,599	52,615	40%
近江鉄道	29,827	12,216	12,486	42%
信楽高原鐵道 (1987~)		1,784	1,323	(76%)
江若鐵道 (~1969)	11,111			
京阪電鉄	90,963	57,238	39,686	44%
比叡山鐵道	447	361	700	157%

* 信楽高原鐵道はS62年の実績 増減率は、国鉄信楽線との対比

滋賀県の地域モビリティの現状と課題

バスの輸送人員および運行キロ数 1989年～

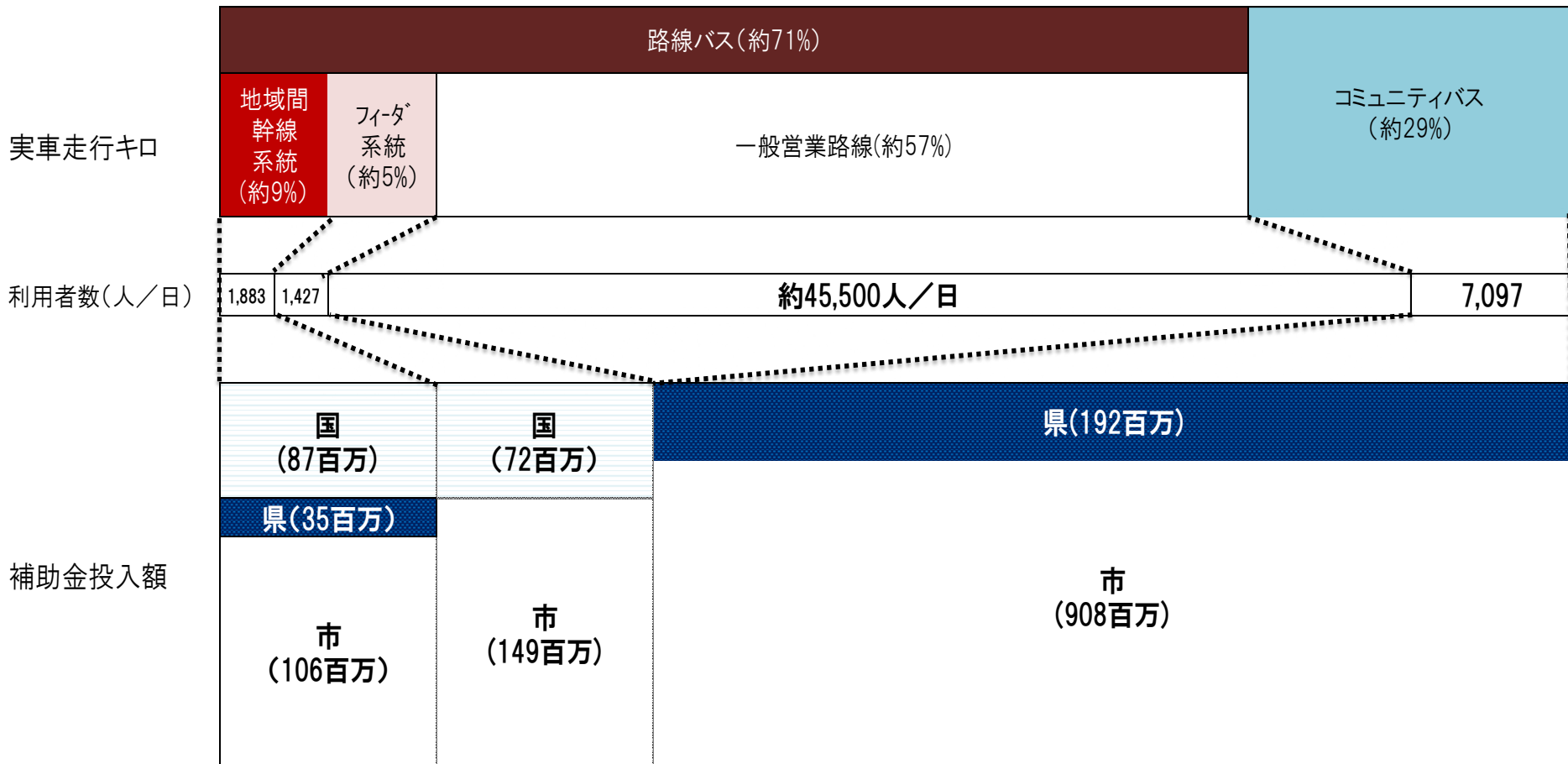
- バスの輸送人員は、昭和40年代より減少傾向であったが、平成18年度以降横ばいで推移。
平成24年以降、緩やかな回復傾向がみられる。
- 運行キロ数は、輸送人員とともに減少したのち、コミュニティバスやデマンドタクシーの導入等に伴い、増加に転じている。



滋賀県の地域モビリティの現状と課題

県内の路線バスの全体像(走行キロ・利用者数・補助金投入額)

- 公費投入路線は、実車走行キロベースで全体の約43%、利用者ベースで約18%。
- 補助金の投入額については、市の投入額が最も多い。



※一般営業路線には一部市単独補助路線有り(補助金:市単費約43千円)

滋賀県の地域モビリティの現状と課題

予測される将来の課題に対する対応イメージ

持続可能な公共交通に向けて

法改正・・

運行維持の補助制度・・

利用促進

みんなで乗ろう！
みんなで使おう！

交通利用者

路線バス

コミュニティバス

デマンドタクシー

福祉有償運送

スクールバス

支え合い交通

病院やスーパーへの送迎

カーシェア

ライドシェア

サイクルシェア

自家用車運転
(家族の送迎)

自転車・徒歩

M a s S
Mobility as a Service

自動運転技術
の活用

なんの対策もしないと・・・

公共交通の衰退・・・
持続不可能・・・

交通落者

交通楽者

地域交通の現状(まとめ)

〔利用者となる人口の減少と超高齢化〕

○2015年をピークに2045年までの30年間で▲10.6%

※高齢人口の増加（+127%）と年少・生産年齢人口の減少（▲22.6%）

うち、75歳以上人口は(+154%)

〔交通手段の状況〕

○県内 J R 線は、利用者は増加傾向

※ J R 線の1日当たりの旅客人数は、1986年：213,356人⇒2016年：306,468人（+144%）

○私鉄線の利用者は減少傾向から若干回復傾向

※私鉄線の1日当たりの旅客人数は、1986年：69,815人⇒2002年：45,229人（▲35%）⇒2016年：54,050人（119%）

○バスの利用者は大幅に減少してきたが、近年若干回復している

※バスの1日当たりの旅客人数は、1989年(平成元年)：117,910人⇒2016年(平成28年)：58,016人（▲51%）

○自動車依存度が高く、駅へのアクセスも公共交通機関より自動車利用の割合が高い。 ※地域別代表交通分担率（自動車）

大津:44.6% 南部:52.4% 甲賀71.9% 東近江67.8% 湖東64.6% 湖北67.9% 高島68.3%