

# 滋賀地域交通計画策定の経緯と その周辺

---

立命館大学 塩見 康博

## ことの経緯をお話すると…

---

- 2022年度～2023年度 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会  
(会長：塚口 博司)
  - 「滋賀地域交通ビジョン」(2024年3月改訂)
- 2023年12月頃 滋賀県交通戦略課の担当者さん来訪
  - 「『滋賀地域公共交通活性化協議会』の立ち上げを…」
  - 「先の長い計画になるので、若い世代の方を…」
  - 「ご推薦をいただいて…」
  - 「いいですか？ほんとうにいいんですか？マスコミの取材とかもありますよ？！」
- 2024年3月～ 滋賀地域公共交通活性化協議会 (会長：塩見 康博)
  - 滋賀地域交通計画策定に向けた検討

# 滋賀地域交通ビジョン

- 2024年3月策定
- 地域の特性やライフスタイル想定に沿った目標サービスレベルの設定
- 費用の試算と財源確保の方法にまで踏み込んだ検討
- 地域ごとに徹底したコミュニケーション



## 【滋賀県が目指す地域交通の姿】

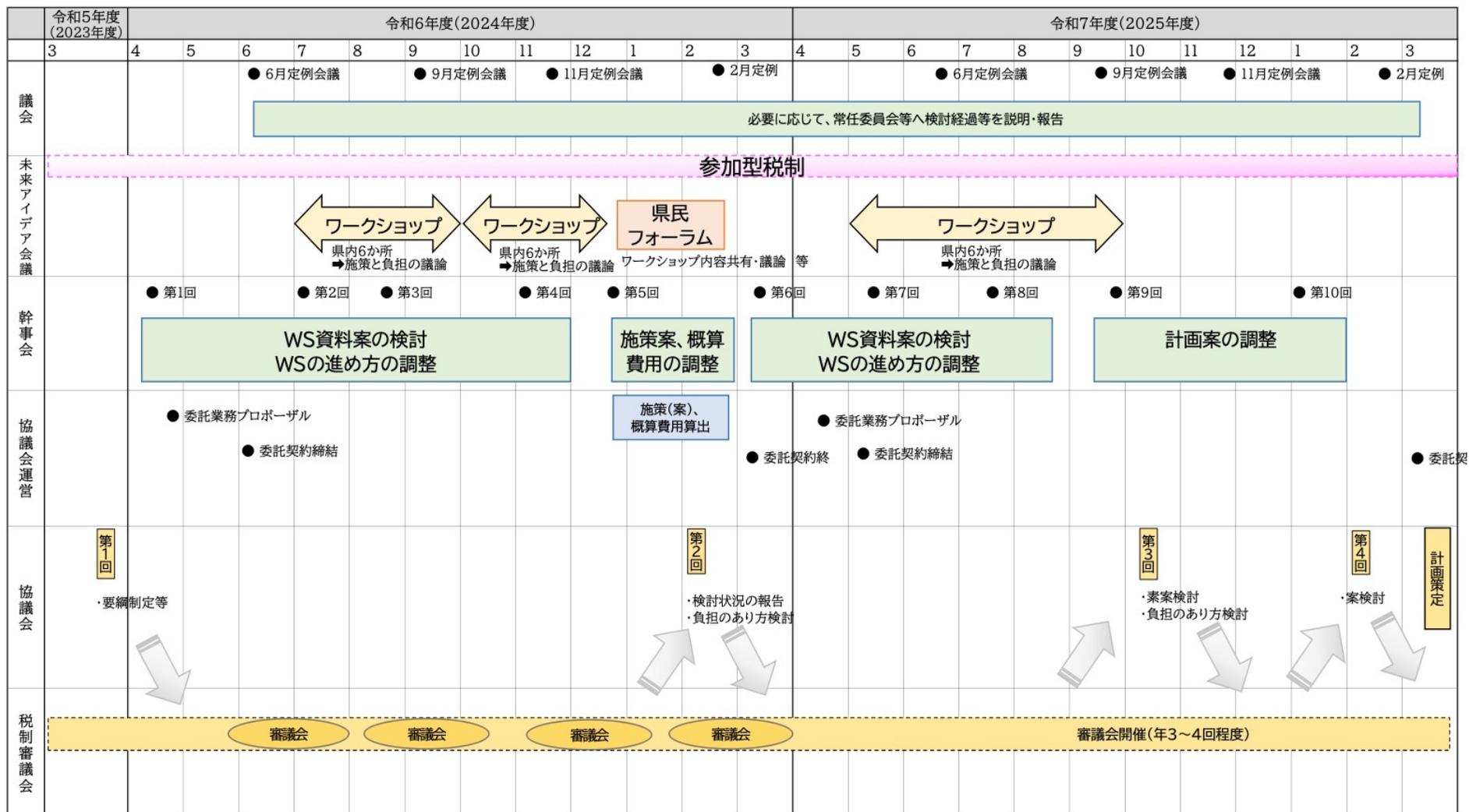
「安全」を大前提に、地域交通により、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す

## 滋賀県内での交通に関する議論の経緯

- 2016年6月 近江鉄道より滋賀県へ鉄道事業の経営状況説明と協議の申し入れ
  - 以降、勉強会（2017-2018）→ 任意協議会（2018-2019）→ 法定協議会（近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会）（2019-）
  - 2024年度から**公有民営化方式による上下分離**へ移行
- 2019年 滋賀県基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」
  - 人・経済・社会・環境の4つの視点
  - 「社会」の項目内で「地域公共交通」を位置づけ
- 2019年7月～ 滋賀県税制審議会（会長 諸富 徹） 設置
  - 基本構想を受けた、自治の持続可能性、安定的かつ継続的な財政基盤、受益と負担のあり方
  - **第1回時の知事あいさつ**  
「また来年度以降は、県全体の行政需要と税財源の議論を踏まえながら、例えば、琵琶湖の活用について、例えば廃棄物対策について、**例えば、公共交通の財源のあり方について**、それぞれ税制という観点から、議論審議等を賜れば幸いであると考えているところ」

- 滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性について
  1. コミュニティの強化につながる税制
  2. 脱炭素社会の実現へ向けたグリーンな税制
  3. デジタル化の進展によるライフスタイルの変化に対応した税制
  4. 産業構造の転換に対応するための税制
  5. 税制を通じて県としての役割を果たしていくこと
  
- 滋賀にふさわしい税制についての具体的提言
  1. 地域公共交通を支えるための税制
    - 子どもから高齢者まで、また障害のある人もない人も、**誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域のみんなで支えるべき**
    - 税制構築に向けた議論は、**計画づくりやビジョンづくりと並行して進めるべき**
  2. コロナ後を見据えた戦略的な税制
  3. 琵琶湖を活用した税制

# 滋賀地域交通計画策定のスケジュール



# 県民理解に向けた県の取り組み

2023年7月～10月

2023年10月28日

## 県民トーク



## 県民フォーラム2023



<https://www.shigasmart2040.jp>

- ▶ 県民とのコミュニケーションになっていない、  
という強い危機感

## 県民の動き

---

- 2021年「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会2021 in 滋賀」のオンライン開催（実行委員長：塚口博司 立命館大学名誉教授）
- 実行委員会メンバーを中心に「人と環境にやさしい交通まちづくり（こまち）プラットフォーム滋賀」を2023年6月に設立  
（代表 宇都宮浄人 関西大学教授）
  - 近江鉄道線が上下分離・公有化となる機会に、まちづくりに交通を活用する「交通まちづくり」を沿線住民が主体となってプロデュースする人材育成
- **県民トーク・県民フォーラムに参加した中心メンバーによる強い危機感…**



2024年から、県の主催する県民ワークショップにファシリテータとして正式参加

# 県民理解に向けた県の取り組み

## 2024年度 地域別ワークショップ



滋賀地域交通計画素案より

▶ 地域ごとの交通に関わる課題，  
望ましい交通社会のあり方についての議論

# 県民理解に向けた県の取り組み

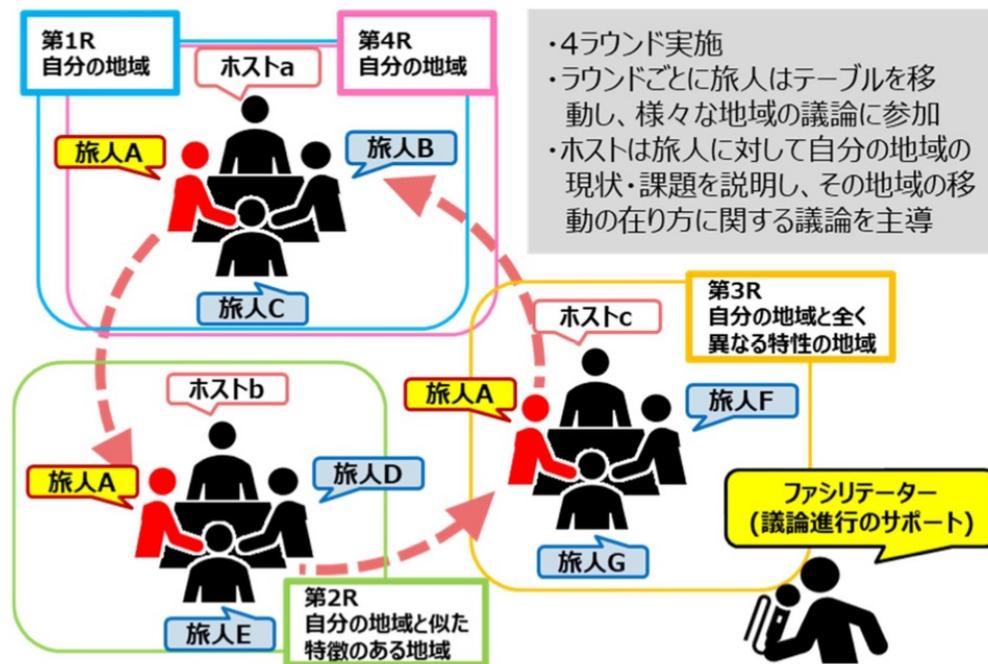
2025年2月15日 県民フォーラム



滋賀地域交通計画素案より

## 2025年度 地域別ワークショップ

地域	開催日時	開催場所	参加者数
湖西	令和7年7月27日(日) 14:00~17:00	【大津会場】	5人
大津・湖南		なぎさのテラス	16人
甲賀		Hashing dinner	13人
東近江		【彦根会場】	13人
湖東	令和7年8月2日(土) 14:10~17:00	アルプラザ彦根	10人
湖北		Cozy town cafe	11人



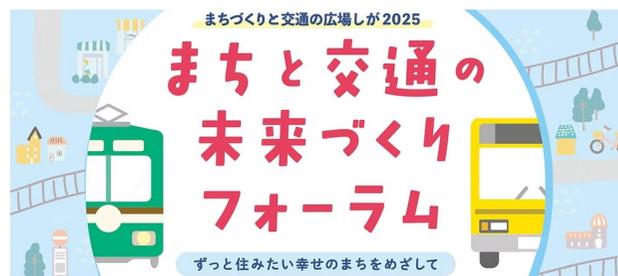
# 「こまちしが」の取り組み

## 【第1回】2025/8/23「住み続けられるまちと交通」

- ・基調講演「住み続けられるまちを支える交通の話」  
藻谷浩介さん（地域エコノミスト）
- ・報告「滋賀の交通事情と滋賀県がめざすもの 地域交通ワークショップから」  
佐々木和之さん（びわこ学院大学非常勤講師）
- ・トークライブ「ずっと住みたい幸せのまちを目指して」  
藻谷浩介さん（地域エコノミスト）  
楠田悦子さん（モビリティジャーナリスト）  
塩見康博（立命館大学 理工学部）  
進行 宇都宮浄人（やさしい交通しが代表）

## 【第2回、第3回、第4回フィールドワーク】

- 彦根 公共交通を活かした観光まちづくり
- 日野 駅を中心ににぎわうまちづくり
- 草津 誰もが暮らしやすいまちづくり



## 【第5回】2025/11/30

- 「自分たちでつくる、住み続けたいまち」
- ・基調講演「移動貧困からの脱却 誰もが困らないで移動できる社会とは？」  
楠田悦子さん（モビリティジャーナリスト）
- ・報告「みんなが支える地域交通 滋賀地域交通ワークショップから」  
佐々木和之さん（びわこ学院大学非常勤講師）
- ・彦根、日野、草津フィールドワーク報告
- ・トークライブ「住み続けたいまちと交通をみんなで作る」  
楠田悦子さん（モビリティジャーナリスト）  
佐々木和之さん（びわこ学院大学非常勤講師）  
今 佐和子さん（国土交通省 都市環境課 課長補佐）  
南村多津恵（滋賀地域交通WS ファシリテータ）  
福島 森さん（**滋賀県土木交通部交通戦略課参事**）  
進行 宇都宮浄人（やさしい交通しが代表）
- ・ワークショップ「暮らしたい未来のまちを考えてみよう」
- ・まちづくりと交通の広場しが2025からの提案  
松原光也（名古屋大学大学院）  
山田和昭（合同会社 日本鉄道マーケティング 代表）

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするため、施策に要する費用の一部を賄う安定的な財源としての「新たな税」のあり方について

1. 計画やそこに盛り込まれる施策は、ビジョンで掲げた目指すべき滋賀の地域交通の姿と整合し、滋賀の地域交通を巡る課題の解決、ひいては県民の望む暮らし方の実現につながるものでなければならない。
2. 利便性の高い**地域交通が存在することによる便益**は、まちのにぎわい創出やCO2排出量の削減、子どもの送迎負担の軽減、高齢者の社会参加の促進、健康の増進、渋滞の緩和など幅広く、単に利用者のみが受益するものではなく、**どの世代にも便益が及び、社会全体の価値の向上に貢献する**。したがって、その受益を一人一人の県民が認識できるよう、**地域ごとに便益を言語化**し、県民に分かりやすく提示する必要がある。また、その便益は個人に留まらず、従業員の確保や誘客の促進など、県内企業にも及ぶと考えられることから、特に**経済的な観点から見た便益**についても説明が求められる。

## 税制審の答申（2025/9/4）

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするため、施策に要する費用の一部を賄う安定的な財源としての「新たな税」のあり方について

3. 新たな税の用途については、新たな負担に対応する受益を明確化するため、**県民が実現したい暮らし方と整合**しつつ、**地域の実情を踏まえた地域交通の充実**のための施策に充当することが望ましい。また、納税者の理解を深めるため、新たな税を導入したことにより、どのような政策的効果が発揮されたのか、定量的に検証するための仕組みづくりを進めることが必要である。
4. 新たな税を既存税目への超過課税方式とする場合の税目ごとの論点は、令和4年4月21日に答申した「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について」のとおりであり、施策の受益者やその効果を踏まえて検討することが必要である。なお、当審議会では、広域的な交通圏を考慮する必要性から、県税を基本として新たな税のあり方を検討しているが、市町がより高次の地域交通の施策を必要とする場合は、**市町が自らの課税自主権を活用することも考えられる**。

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするため、施策に要する費用の一部を賄う  
安定的な財源としての「新たな税」のあり方について

5. 貴県では、すでに琵琶湖森林づくり県民税および法人県民税法人税割で超過課税を実施している。今後、県民や法人に新たな税負担を求めるのであれば、税の負担感が社会課題となっている昨今の社会情勢や、他の都道府県での超過課税の状況も踏まえて、**現行の超過課税も含めて過度な税負担となっていないか検討するとともに、新たな税負担について広く理解が得られるよう、税負担に見合う便益があることを情報発信**するべきである。
6. 地域交通の危機は全国的な課題であり、交通政策基本法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、「地域公共交通のリ・デザイン」の取組が進められているところ。貴県が、ビジョンの実現に取り組むにあたっては、こうした動きと協調しつつ、**国の財源も活用しながら進めていくこと**が必要である。

# 滋賀地域交通計画（素案）

【施策の根底にある理念】

## 移動手段の充実による 「より良い暮らし」の実現

人が行き交い、経済が賑わう、  
安全で楽しいまちづくり！



【施策の例】

- ・バス運賃の補助による自家用車からの移動手段の転換
- ・マイクロモビリティや周遊バスなどによる地域内移動の充実
- ・イベント実施、イベント等の情報の発信
- ・自動運転やライドシェアの実証、新モビリティ等、都市型交通の導入研究

行きたい学校を選択でき、  
通学が便利に！



【施策の例】

- ・コミバス、デマンド交通等による自宅-駅、駅-学校間の移動手段確保
- ・通学時間帯運行ダイヤの充実
- ・バス運賃の支援

年をとっても、  
いきいきと暮らせる！



【施策の例】

- ・タクシー、デマンド交通等による病院、買物・交流施設等への移動手段確保
- ・目的に応じた運行ダイヤ等の再構築
- ・免許返納者支援
- ・バリアフリー化、UD化

# 滋賀地域交通計画（素案）

**地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし**

**地域Ⅱ：送迎なく地域交通等で移動できる暮らし**

**地域Ⅲ：地域の状況に適した手段で移動する暮らし**

## 地域Ⅰの暮らしのイメージ

- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる

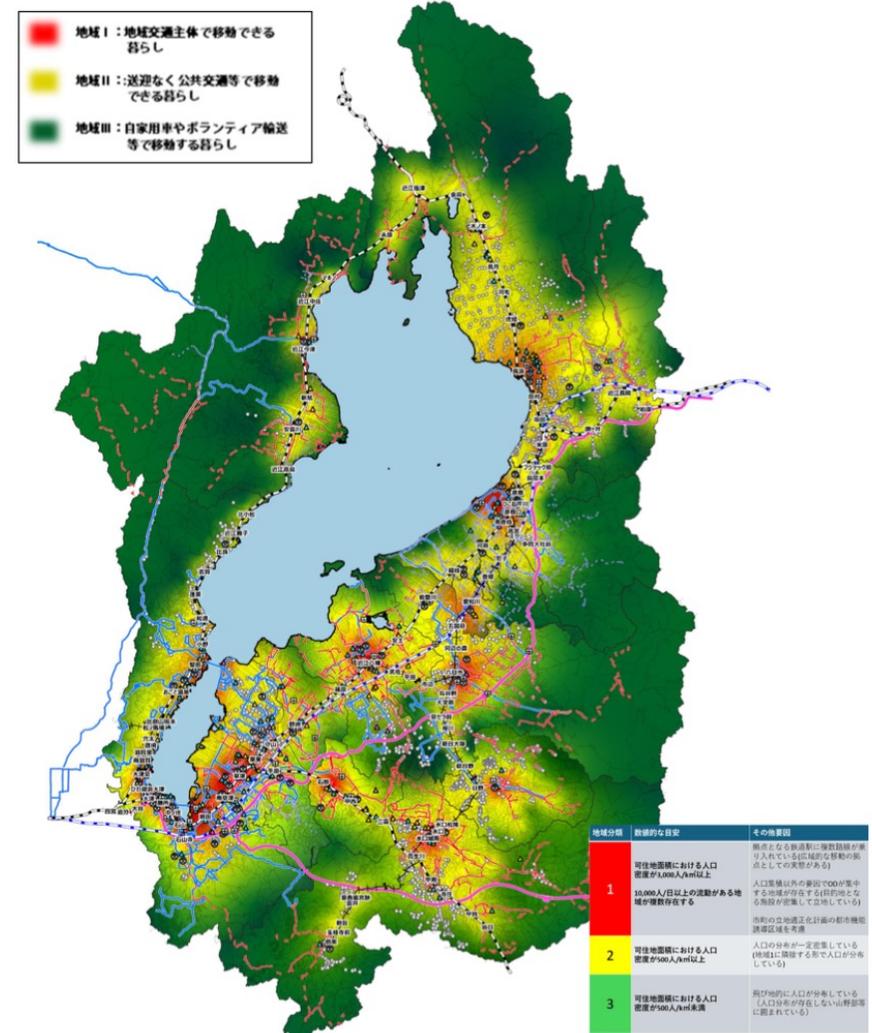
## 地域Ⅱの暮らしのイメージ

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
- ・タクシーやデマンド交通の車両が増えて、待ち時間が減少
- ・地域交通の利用が多い地域は、利便性の高いバス路線が運行されている

## 地域Ⅲの暮らしのイメージ

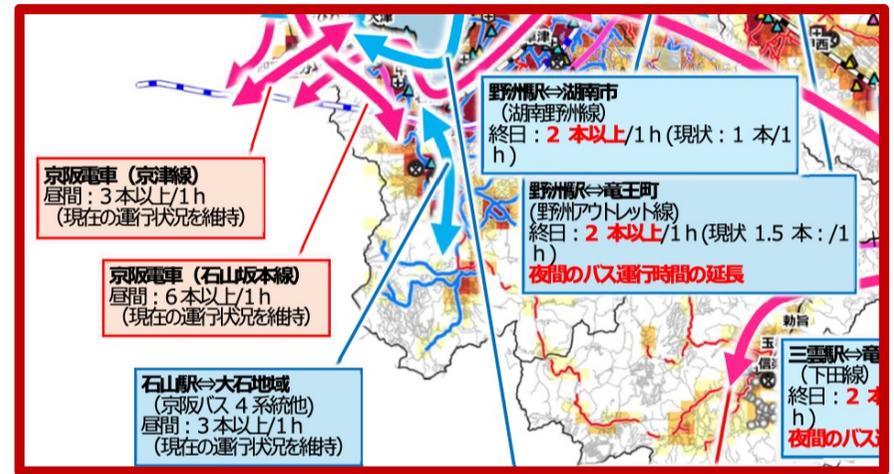
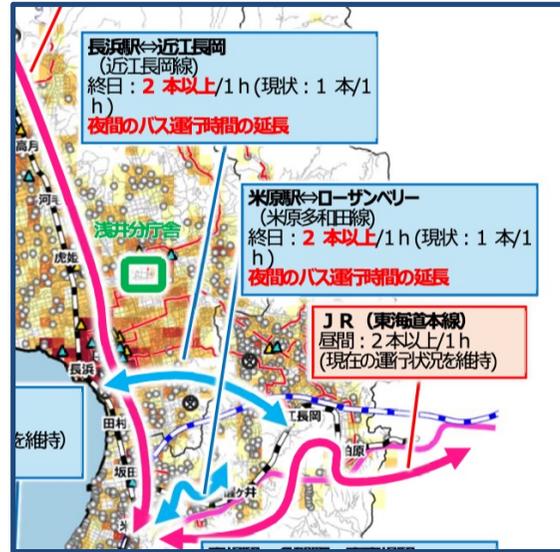
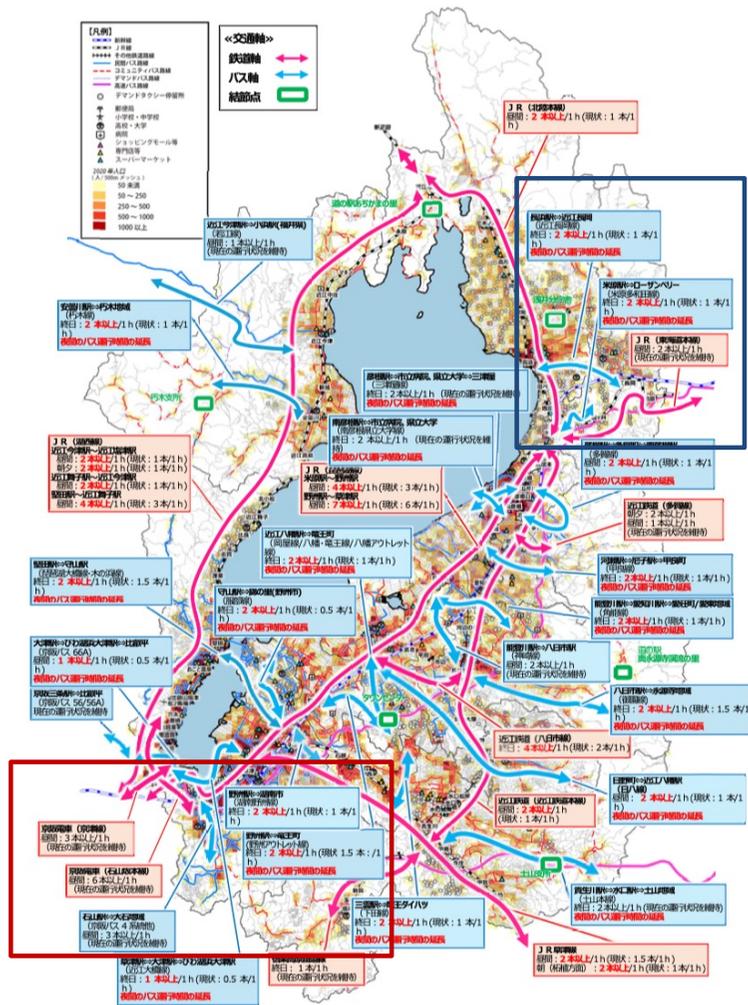
- ・主な移動手段は自家用車だが、自家用車が運転できない人にも、移動手段が確保されている
- ・地域のボランティア輸送、デマンド交通など様々な手段の活用や、自動運転などの最新技術の実証等、移動手段確保に向けた挑戦が行われている
- ・交通軸となる鉄道、バス路線は適切に維持されている

滋賀地域交通計画素案より



# 滋賀地域交通計画 (素案)

滋賀地域交通計画素案より



# 県民理解に向けた県の取り組み

2025年12月13日 県民フォーラム



[https://www.kyoto-np.co.jp/articles/gallery/1618765?img=https://kyoto-np.ismcdn.jp/mwimgs/d/4/150m/img\\_d44f222d70c981f76171ce58c184a6741160159.jpg](https://www.kyoto-np.co.jp/articles/gallery/1618765?img=https://kyoto-np.ismcdn.jp/mwimgs/d/4/150m/img_d44f222d70c981f76171ce58c184a6741160159.jpg)

# さまざまなハレーション…

5月15日 ...

賛成派の学者しか登壇されない茶番だったフォーラムから1年経ちます。#滋賀県 #交通税反対 Newsを自由主義目線で解説！【滋賀県の交通税導入に向けた県民フォーラム】 [youtu.be/F8zc9SFX-RM?si...](https://youtu.be/F8zc9SFX-RM?si...) @YouTubeより

9月11日 ...

生活が苦しいって言ってんの!!!  
歳出を見直せ!!!  
増税反対!!!  
滋賀県とは遠いけど、反対!!

公共交通維持へ「交通税」検討、「森林づくり県民税」に加え新税導入となるか... 「県民へのメリット説明を」(読売新聞オンライン) - Yahoo!ニュース [news.yahoo.co.jp/articles/6e98c...](https://news.yahoo.co.jp/articles/6e98c...)

購入する

滋賀県「交通税」導入に対する反対声明

～増税ではなく規制緩和で交通課題を解決しよう～

滋賀県が新たに導入しようとしている「交通税」について、強く反対いたします。

## 自民県議団「反対」 滋賀・三日月知事検討の交通税 来年は知事選

高田誠 2025年12月20日 10時45分

📷 f X B! ...



滋賀県

地域交通の充実を目的に滋賀県が導入を検討している「交通税」について、自民県議団は19日に開いた11月定例会議終了後の記者会見で、「反対」を表明した。また、来年7月の任期満了に伴う知事選について候補者擁立に向けて準備する考えを明らかにした。

交通税は、三日月大造知事が2022年の知事選で「検討」を公約に掲げて3選した。県が今年17日に公表した滋賀地域交通計画の素案では、現在のサービスレベルの維持とは別に、目指す暮らしの実現に必要な公費負担として、30年度にはコミュニティバスやデマンド交通の高度化などに53億円が必要とする試算を提示。財源として「新たな税の使途としても検討する」と述べている。

自民は県議会の最大会派。川島隆二代表は県議団で議論した結果として「交通税をやりたいがために計画を作っているように見える。人口が減るなかで公共交通を増やしていくと税金がどんどん上がる。自動運転やライドシェアを導入すれば

よい」と述べ、交通税に「反対」と言い切った。

また、奥村芳正副代表は、三日月県政の検証結果を来年1月か2月前半に出すと説明。三日月知事の多選を牽制(けんせい)しつつ、党支持者から声が多いという候補者擁立に努めることを明らかにした。

<https://www.asahi.com/articles/ASTDM42SXTDMPTJB00LM.html>

## 二元論になりつつある現状

### 公共交通・交通税を推進したい派

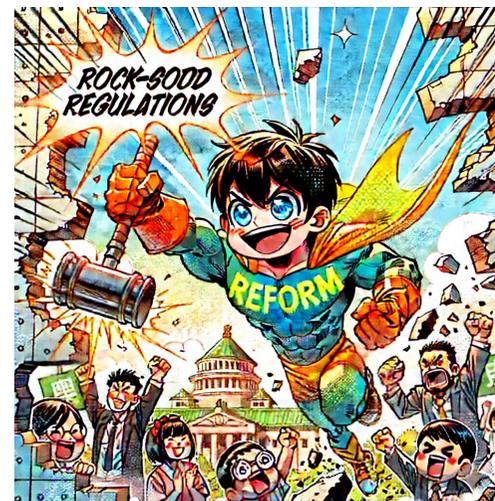
- バス・鉄道の維持
- 財源確保
- 持続可能
- まちの活性化
- 環境負荷軽減…



### 公共交通・交通税の推進に反対派

- 利権排除・市場原理
- 規制緩和・ライドシェア
- テクノロジー
- 受益者負担
- 助け合い…

VS



## 考えるべきこと

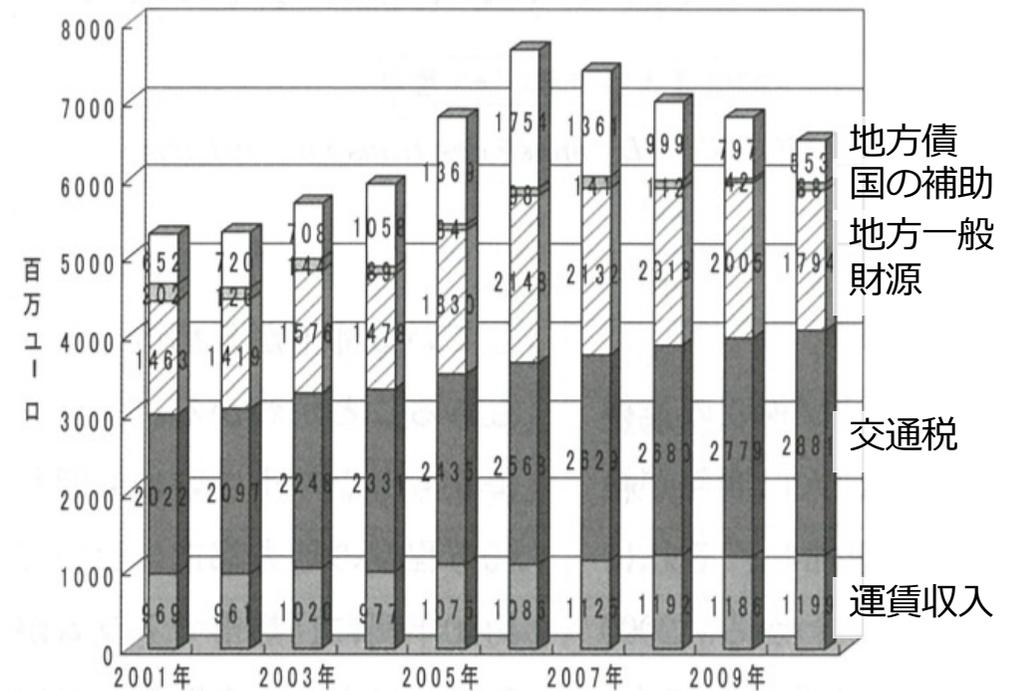
いま一度、冷静に「交通税」とは何なのか、を考えたい

〔交通税：公共交通の財源に供するため、  
目的税として新たに課す税金〕



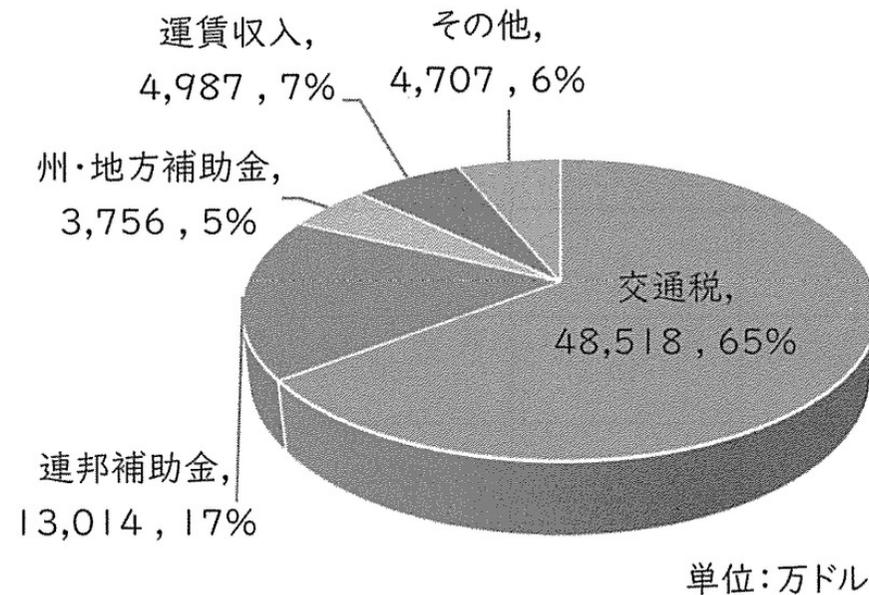
## 海外の交通税の導入状況：フランス (川勝、2013)

- 国内交通基本法（1982）における「交通権」
  - 交通手段を選択する自由
  - すべての人の移動する権利
  - 利用できる交通手段とその利用方法に関する情報を知る権利
- 交通税（Versement Transport）
  - 人口1万人以上の都市圏交通区域内に立地する従業員9名以上を雇用している個人及び法人を対象に**従業員の給与総額に一定の税率を乗じて課税**
  - 公共交通の整備に伴う労働市場の拡大等による**「集積の利益」を享受する雇用者**に負担を求め、社会に還元するという設計思想



都市圏交通局の財源構成の推移

- ポートランド都市圏交通局 TriMet
  - バス・路面電車・通勤鉄道・乗り合いサービス
- **賃金税**（都市圏内の民間事業者や地方自治体に対しては給与総額に、自営業者に対しては圏内で獲得した純所得に課税）**の上乗せ税率分をTriMetに固有の財源として付与**

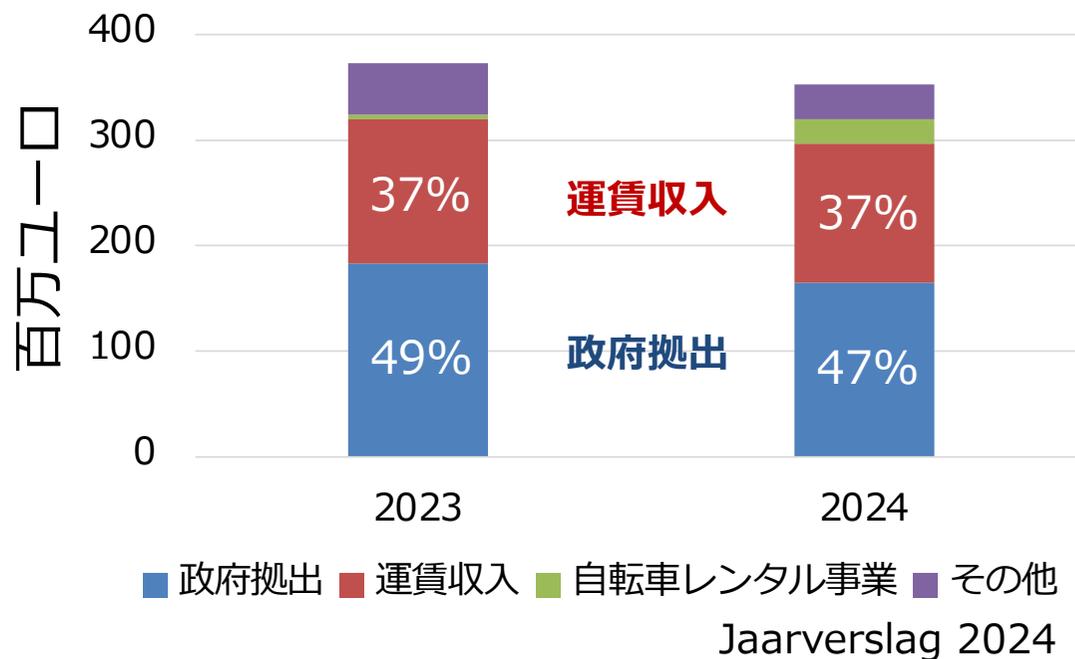


# オランダの公金投入状況

- ハーグ市営交通局（HTM）：圏内人口100万人程度



2023年・2024年 営業利益



# 南オランダ州の2024年の歳出決算

Totale uitgaven  
**€1.246.442.628**

Voorjaarsnota 2025

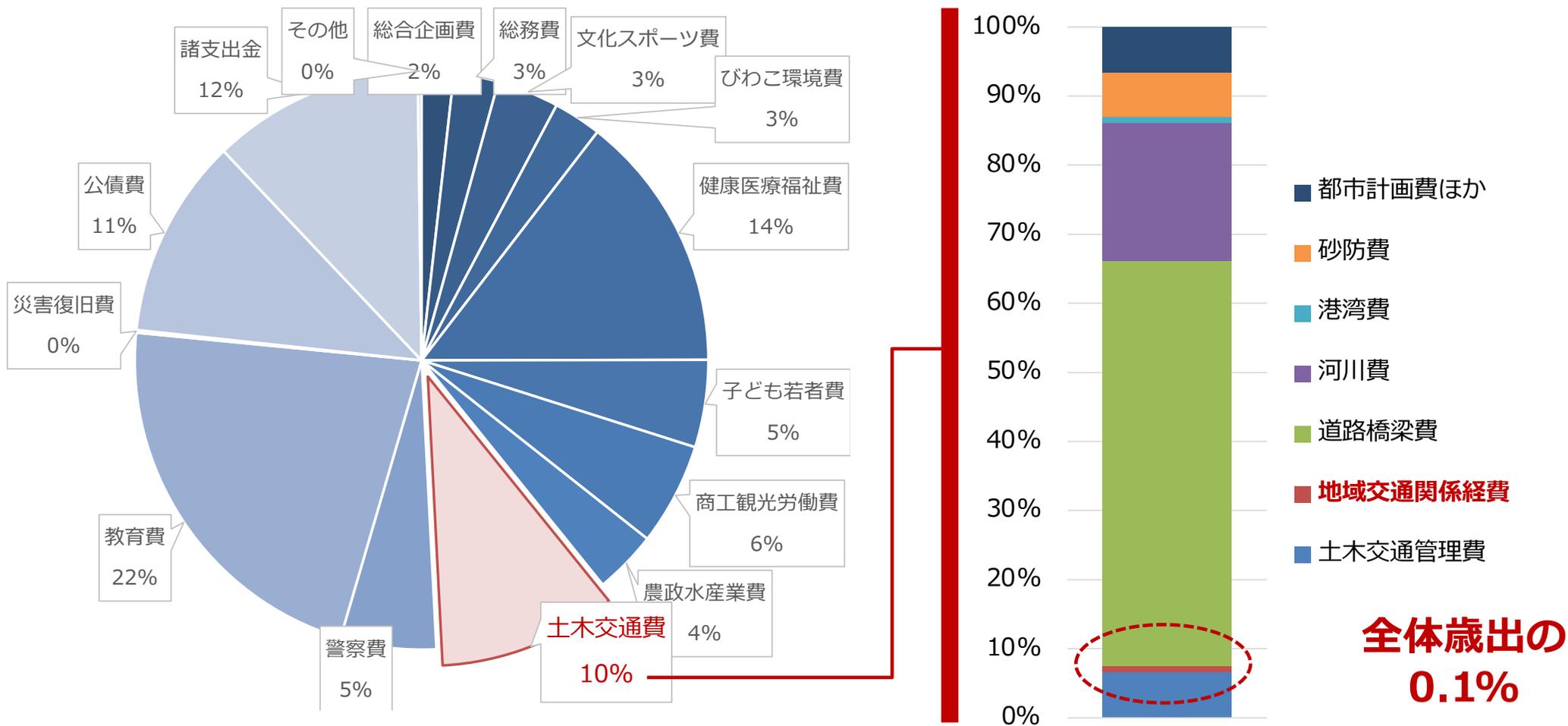
- Stimulating the transition to sustainable, safe and smart passenger transport: €8.829.347
- **Adequate and sustainable public transport offering: €148.104.278**
- Sustainable and efficient freight transport: €2.783.773
- Preparation of provincial infrastructure projects and subsidies (PZI): €10.637.362
- Implementation of provincial infrastructure projects (PZI): €40.156.765
- Sustainable, silent and new aviation: €1.022.479
- Management and maintenance in order and sustainable: €176.082.195



Overview of general resources  
 Clean energy for everyone  
 Working together on South Holland  
 Strong cities and villages in South Holland  
 A prosperous South Holland  
 Healthy and safe South Holland  
 Business Operations, Finance and Organization  
 Health nature, future-proof water system and vital agriculture  
**Accessible South Holland**

**全体歳出の  
 11.9%**

# 2025年の滋賀県の歳出予算



## 租税原則 (内閣府)

- ワグナーの4大原則9原則
    1. 財政政策上の原則
      - a. 課税の十分性
      - b. 課税の弾力性
    2. 国民経済上の原則
      - a. 正しい税源の選択
      - b. 正しい税種を選択
    3. 公正の原則
      - a. 課税の普遍性
      - b. 課税の公平性
    4. 租税行政上の原則
      - a. 課税の明確性
      - b. 課税の便宜性
      - c. 最小徴税费への努力
  - アダム・スミスの4原則
    1. 公平の原則
    2. 明確の原則
    3. 便宜の原則
    4. 最小徴税费の原則
  - マスグレイブの7条件
    1. 十分性
    2. 公平
    3. 負担者
    4. 中立 (効率性)
    5. 経済の安定と成長
    6. 明確性
    7. 費用最小
- **近代租税の本質 (下村、1972)**
- ・ **租税正義の原則**
  - ・ **公平負担の原則**

## 正義とは??

- 功利主義（ジェレミー・ベンサム、18世紀頃）
    - 最大多数の最大幸福
  - 自由主義（ジョン・ロールズ、1971）
    - 原初状態において平等な基本財のもとでの選択の自由（無知のヴェール）
  - 共同体主義（マイケル・サンデル、1982）
    - 社会共通の善（共通善、common good）
  - ケイパビリティアプローチ（アマルティア・セン、1980年代）
    - 「最低限のことをしたいのにできない」状況（=不正義）の改善
- ↑ 批判
- ↑ 批判
- ↑ 疑問
- ↑ 批判

- 功利主義（ジェレミー・ベンサム、18世紀頃）
  - 個人の効用の総和を最大化させるための財の再配分
- 自由主義（ジョン・ロールズ、1971）
  - 最も不利な立場にある人の状況改善に資する財の再配分（maxmin原則）
- 共同体主義（マイケル・サンデル、1982）
  - 財の再配分による共通善の最大化
- ケイパビリティアプローチ（アマルティア・セン、1980年代）
  - 人々が自ら価値ある生を送る能力（ケイパビリティ）の保障

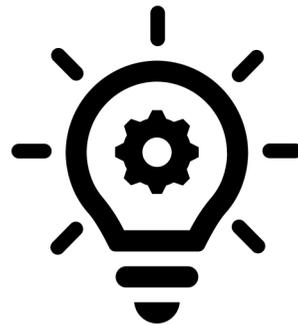
## センのケイパビリティ

- マーサ・ヌスバウムによるケイパビリティのリスト化
  - **生命**——普通の人々が普通に生活していたら生きられる程度に長生きできること。
  - **身体的健康**——普通の人々が普通に食べられ、健康でいられ、普通の家に住めること。
  - 身体の不可侵性——性的暴行や家庭内暴力（DV）を含む暴力を受けないこと。
  - **感覚、想像力、思考**——普通に教育を受けることができ、正しい情報が与えられ、まともな教養を身に付けることができ、政治的な発言ができ、表現の自由があること。
  - 感情——普通に愛し、感じ、想像し、考えられること。
  - 実践理性——何が善いことかを自分で考えられること。良心の自由を妨げられないこと。
  - **連帯**—— A 他の人たちと一緒に生きていけること。社会的な交流の場に参加できること。  
B 自尊心を持つことができ、対等な人間として扱われること。
  - 他の種——動物や自然環境と共生できること。
  - 遊び——笑ったり遊んだりできること。
  - **自分の環境のコントロール**—— A 政治的環境——言論の自由が保障され、政治的な活動に参加できること。 B 物質的環境——平等な財産権を持ち、**平等に求職する権利を持ち**、不当な捜索および押収を受けることはなく、職場ではひとりの人間としてまともに扱われ、自分で考えることができ、他の労働者と平等な関係を築くことができること。

## 多様な正義を統合すると…

---

- 過度な自動車利用にかかる社会的なコストを内部化する目的で課税  
(功利主義的正義)
- 共同体の目標にかなう (共同体主義的正義) 移動に関わるケイパビリティリストを作成 (ケイパビリティ・アプローチ)
- ケイパビリティの最低基準に満たないリスクの高い個人・地域に資源の配分  
(自由主義的正義)



# 滋賀県での議論の状況

## ・ 共通善の明確化

### 【滋賀県が目指す地域交通の姿】

「安全」を大前提に、地域交通により、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す

## ・ ケイパビリティの評価

<b>地域分類①</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、<b>地域交通の積極的な利用を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約76%</li> <li>・通勤・通学時間帯で20分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約63%</li> <li>・収支率の平均:106% ・平均乗車密度の平均:3.77</li> </ul>	<b>【指標例】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車利用と遜色ない移動</li> <li>・自宅から直近停留所まで200m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内</li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 100%以上</li> </ul>
<b>地域分類②</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、<b>車から地域交通への転換を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68%</li> <li>・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約52%</li> <li>・収支率の平均:60.6% ・平均乗車密度の平均:2.71</li> </ul>	<b>【指標例】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車の代替可能</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内</li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 現状維持(現状の平均以上)</li> </ul>
<b>地域分類③</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、<b>車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図るべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54%</li> <li>・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約39%</li> <li>・収支率の平均:26.7% ・平均乗車密度の平均:1.84</li> </ul>	<b>【指標例】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通不便の改善</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内(定時型運行:運行間隔30分以内)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)</li> </ul>
<b>地域分類④</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、<b>車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42%</li> <li>・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約35%</li> <li>・収支率の平均:13.4% ・平均乗車密度の平均:1.49</li> </ul>	<b>【指標例】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白地域の解消</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内</li> <li>・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内(予約型運行:運行間隔30分以内)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 1.00以上</li> </ul>

## 地域交通計画・交通税への反対意見との対応

---

- リバタリアンは「課税や再分配自体が不正義」
  - ネオリバタリアンは「市場への介入が不正義」
  - マルクス主義者は「税の枠内での調整は不正義の根源を温存」
  - 相対主義者は「善や能力の基準を設定すること自体が不正義」
- ▼
- かといって、自動運転の普及を座して待つ余裕はない…
  - 交通需要の少ない地域でライドシェアが成立するとは思えない  
(ボランティア輸送にも限界)
- ▼
- 情報通信と交通の相補性・代替性
  - **「移動しなくても生活できる世界」は実現可能か？**

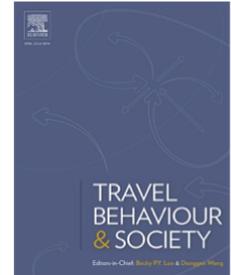
Travel Behaviour and Society 43 (2026) 101221



Contents lists available at [ScienceDirect](#)

## Travel Behaviour and Society

journal homepage: [www.elsevier.com/locate/tbs](http://www.elsevier.com/locate/tbs)



# Adapting to new mobility conditions: Evidence from a Japanese survey on the substitution of in-person mobility with online services for daily necessities

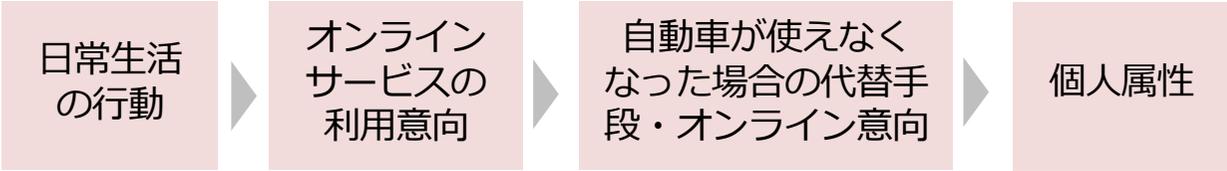
Tomoyuki Yakura<sup>a</sup>, An Minh Ngoc<sup>b</sup>, Yasuhiro Shiomi<sup>c,\*</sup>

<sup>a</sup> Graduate School of Science and Engineering, Ritsumeikan University, Address: 1-1-1 Nojihigashi, Kusatsu City, Shiga 525-8577, Japan

<sup>b</sup> Research Organization of Science and Technology, Ritsumeikan University, Address: 1-1-1 Nojihigashi, Kusatsu City, Shiga 525-8577, Japan

<sup>c</sup> College of Science and Engineering, Ritsumeikan University, Address: 1-1-1 Nojihigashi, Kusatsu City, Shiga 525-8577, Japan

# アンケート調査概要

<p>目的</p>	<p>日常生活の行動の把握とオンラインサービスの利用意向の調査</p>
<p>方法</p>	<p>webアンケートとポスティングで調査を実施 → webアンケートだけでは集めることが難しい, 人口の少ない地域での属性を補完するため一部地域でポスティング配布</p>
<p>内容</p>	<p>日常生活を必要不可欠な行動である下記の3点に設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>買い物</u> (生鮮食品, 日用品)</li> <li>・ <u>医療</u></li> <li>・ <u>人との交流</u></li> </ul> <p>フロー</p>  <pre> graph LR     A[日常生活の行動] --&gt; B[オンラインサービスの利用意向]     B --&gt; C[自動車が使えなくなった場合の代替手段・オンライン意向]     C --&gt; D[個人属性]     </pre> <p>買い物, 医療, 人との交流の3点についてそれぞれ質問</p> <p>オンラインサービスの設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>買い物 : 即日配送型のオンラインショッピングサービス</li> <li>医療 : 遠隔診療が受けられるオンライン診療サービス</li> <li>交流 : オンラインミーティングサービス</li> </ul>

## オンライン活動の想定

### 即日配送型オンラインショッピングのサービスについて

自宅のパソコンや携帯電話から注文すると、お店から商品が配達されるサービスが近年、普及しつつあります。このサービスを利用すると、注文したその日のうちに、迅速に配達してもらえますが、送料や配達時間がかかります。

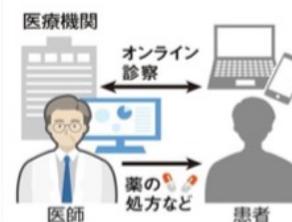


### オンライン診療サービスについて

定期診察など一部の医療は、パソコンやスマートフォンなどを用いて病院へ行かずに自宅から受診することができます。

このサービスの利点として、病院での待ち時間や移動時間を削減することができます。また、お薬は郵送で受け取ることができます。

#### オンライン診療のイメージ



### オンラインミーティングサービスについて

オンラインミーティングサービスを利用することで、友人・知人や離れて暮らす家族に直接会わなくてもパソコンやスマートフォンなどを用いて顔を見て話をすることができます。

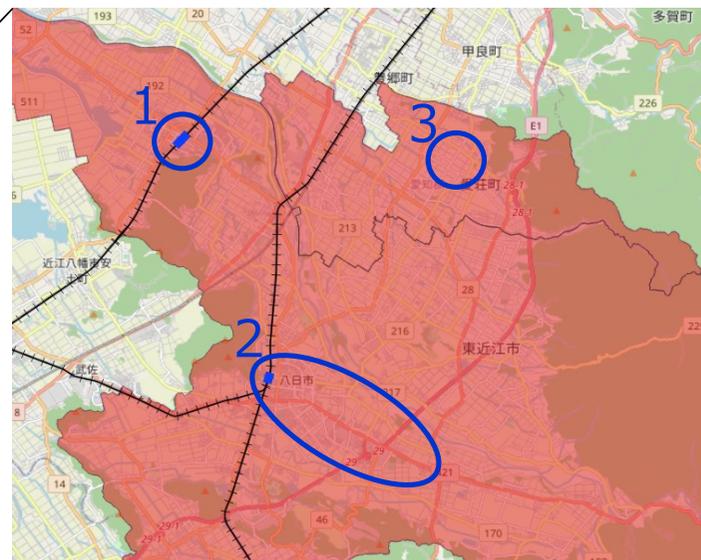
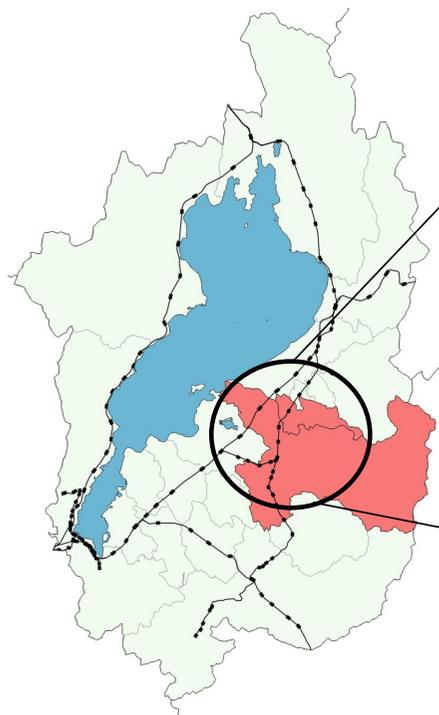
また、ライブやコンサートの会場に行くことをしなくてもオンライン上で配信を見て楽しむことができるサービスもあります。



# アンケート調査対象地域

・ webアンケート：滋賀県全域

・ ポスティング：東近江市・愛荘町



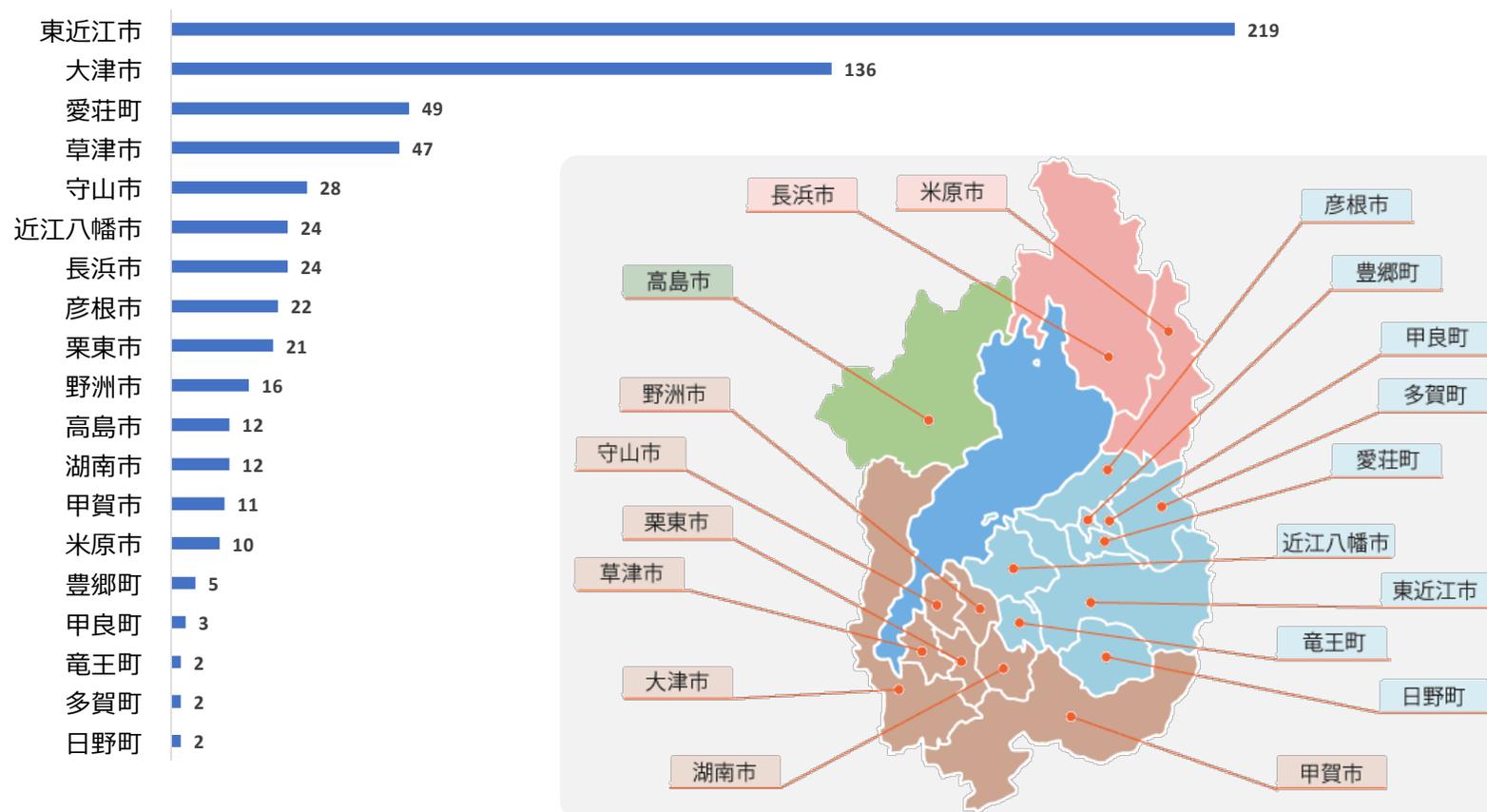
- 1：JR 能登川駅周辺
- 2：近江鉄道八日市駅周辺～八日市IC 周辺
- 3：愛荘町立秦荘東小学校周辺

日時：2022年12月15日～19日  
回答数：408件

日時：2022年11月19日  
回答数：237件（1000部配布）

# アンケート調査結果

## 市町村ごとのサンプル数

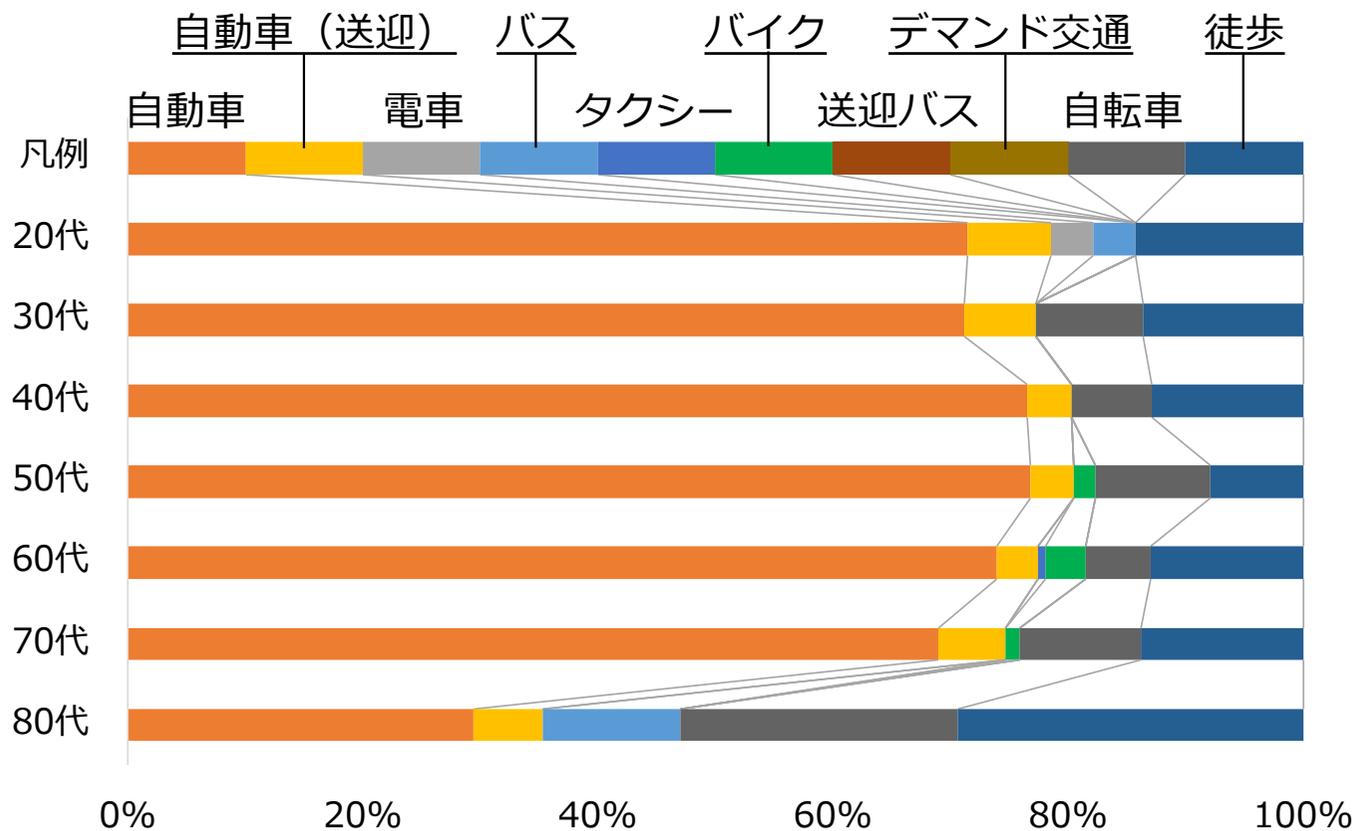






# 年齢別の現在の移動手段

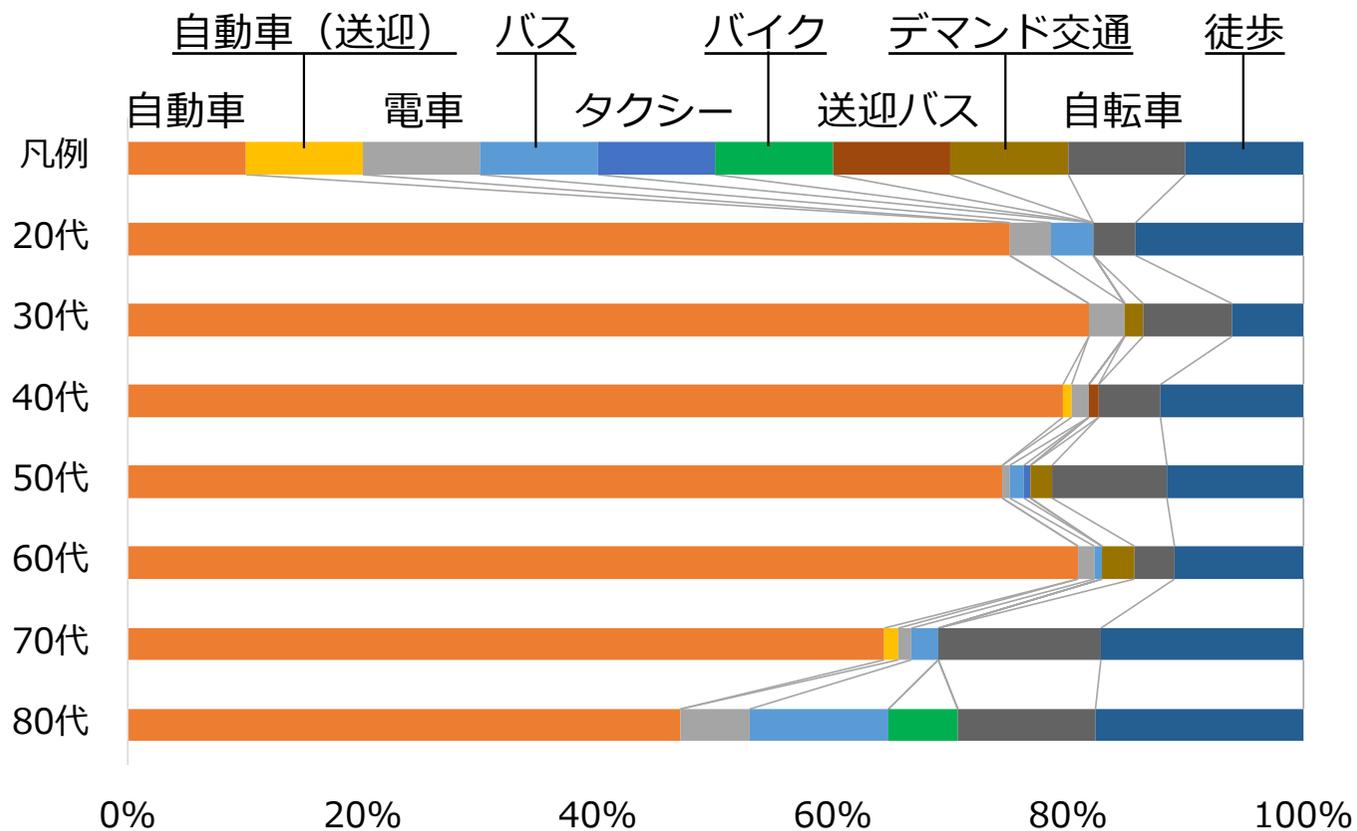
移動手段選択：日用品（年齢別）





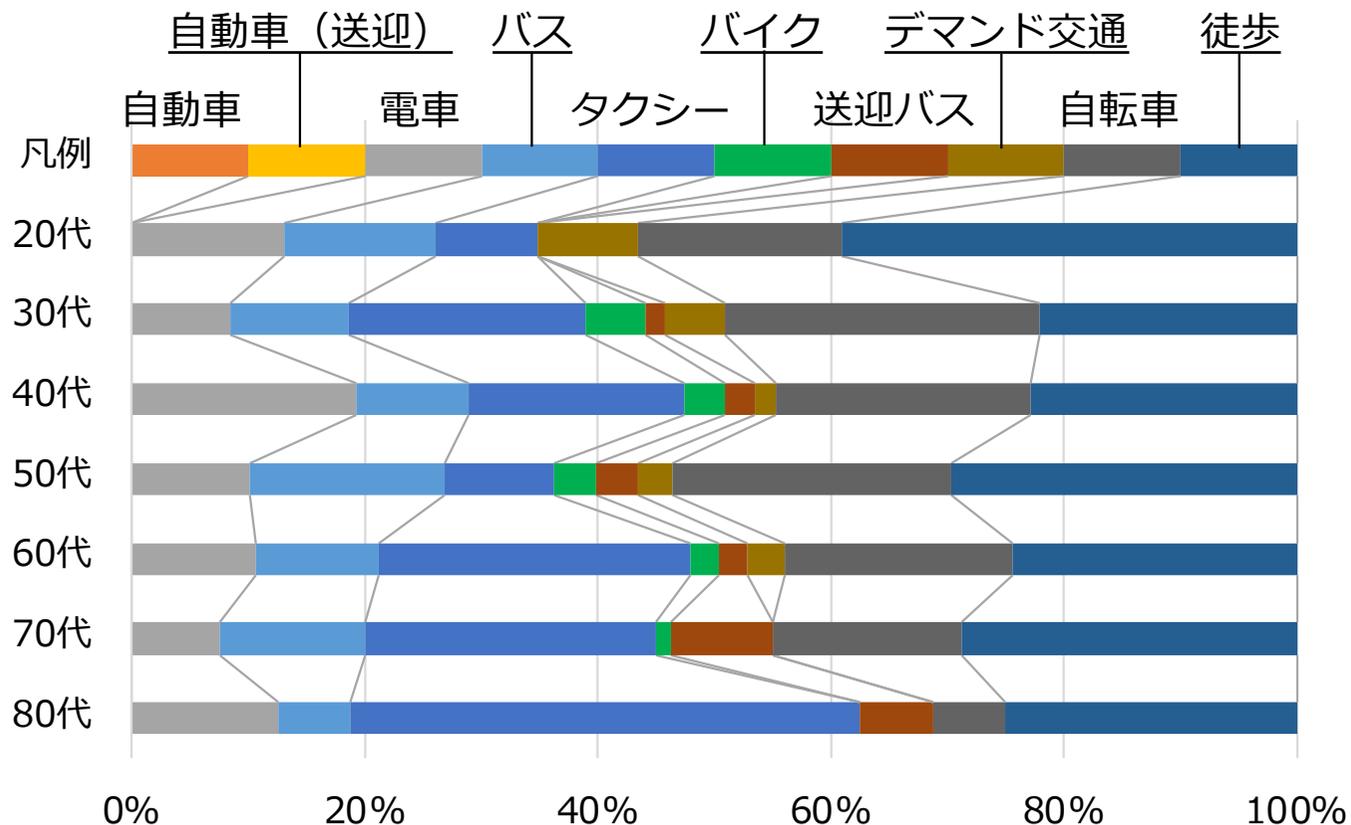
# 年齢別の現在の移動手段

移動手段選択：医療（年齢別）



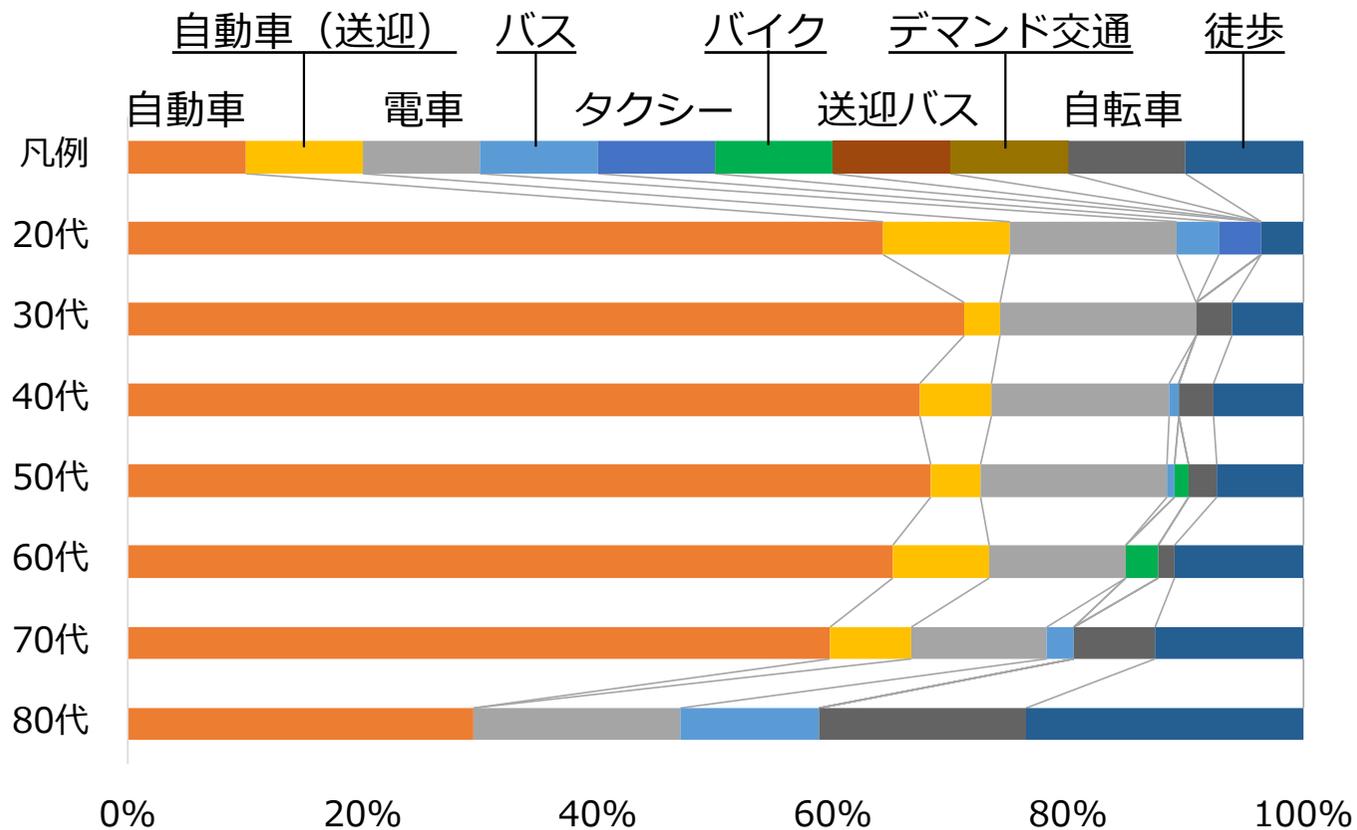
# クルマが使えなくなった場合の移動手段

移動手段選択：医療（年齢別）



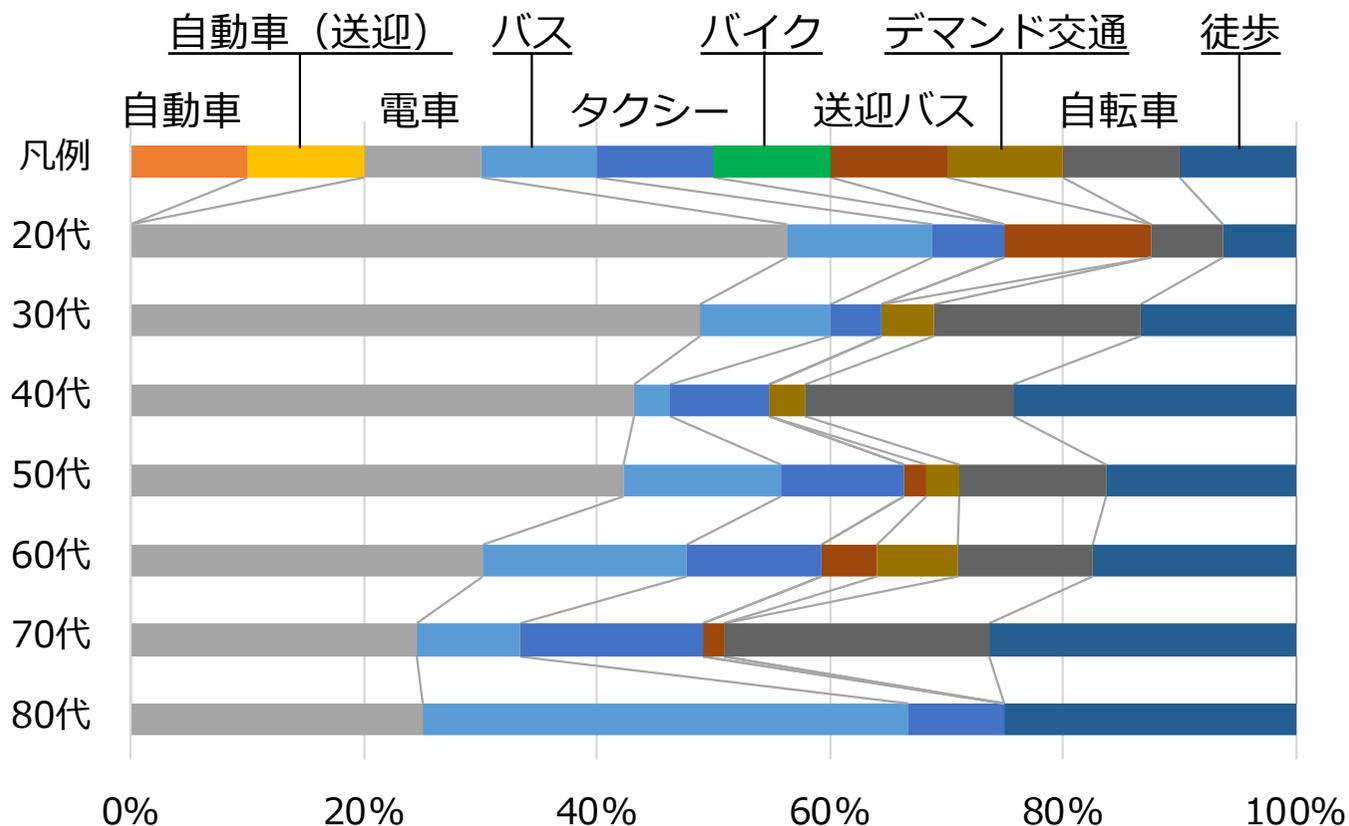
# 年齢別の現在の移動手段

移動手段選択：交流（年齢別）



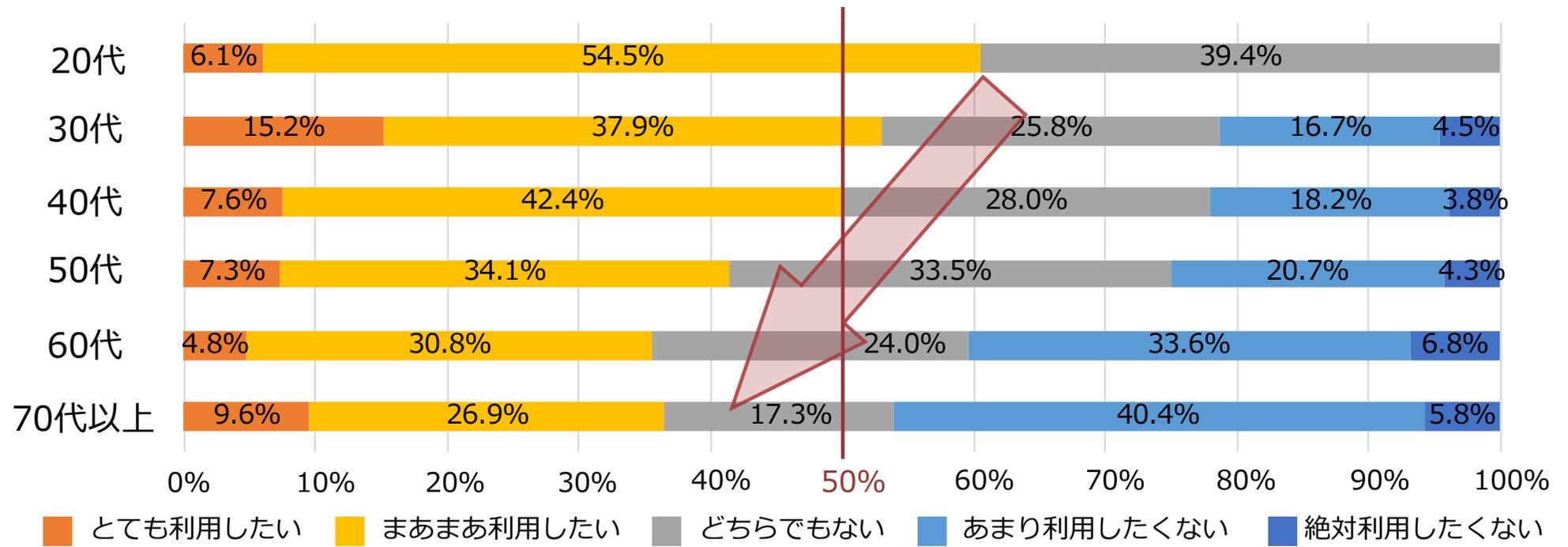
# クルマが使えなくなった場合の移動手段

移動手段選択：交流（年齢別）



# オンラインサービスの利用意向

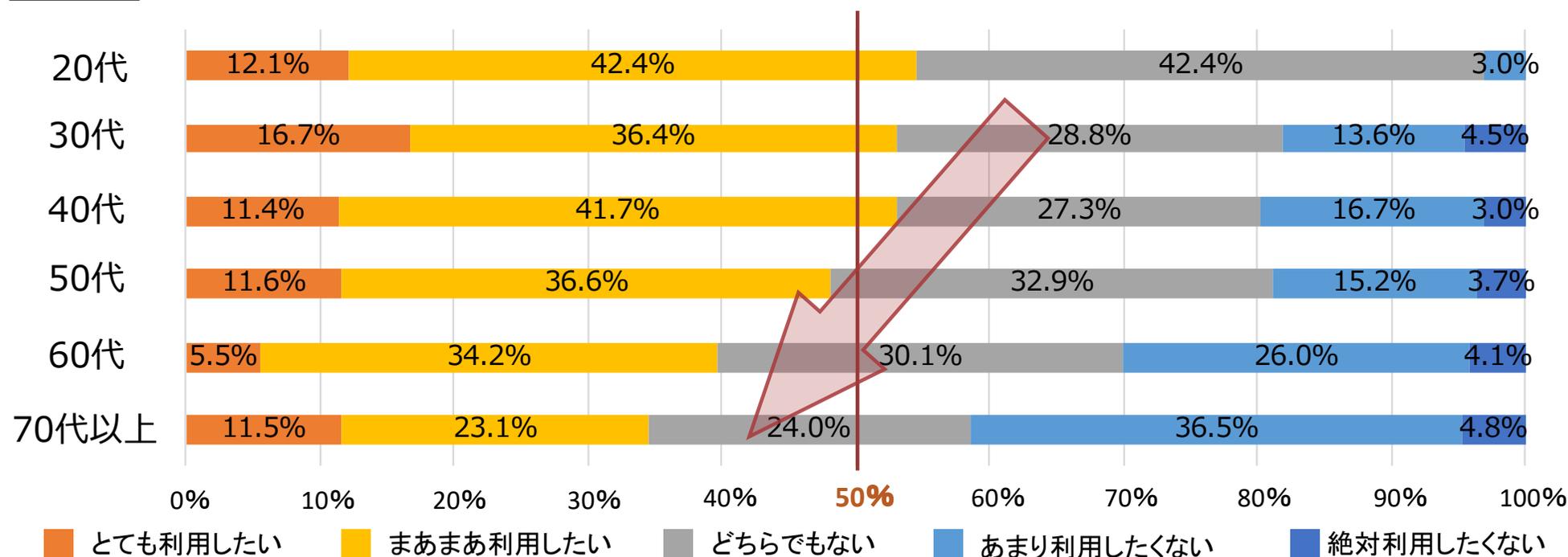
## 生鮮食品



・年齢が上がるほど利用意向が下がる傾向にある

## オンラインサービスの利用意向

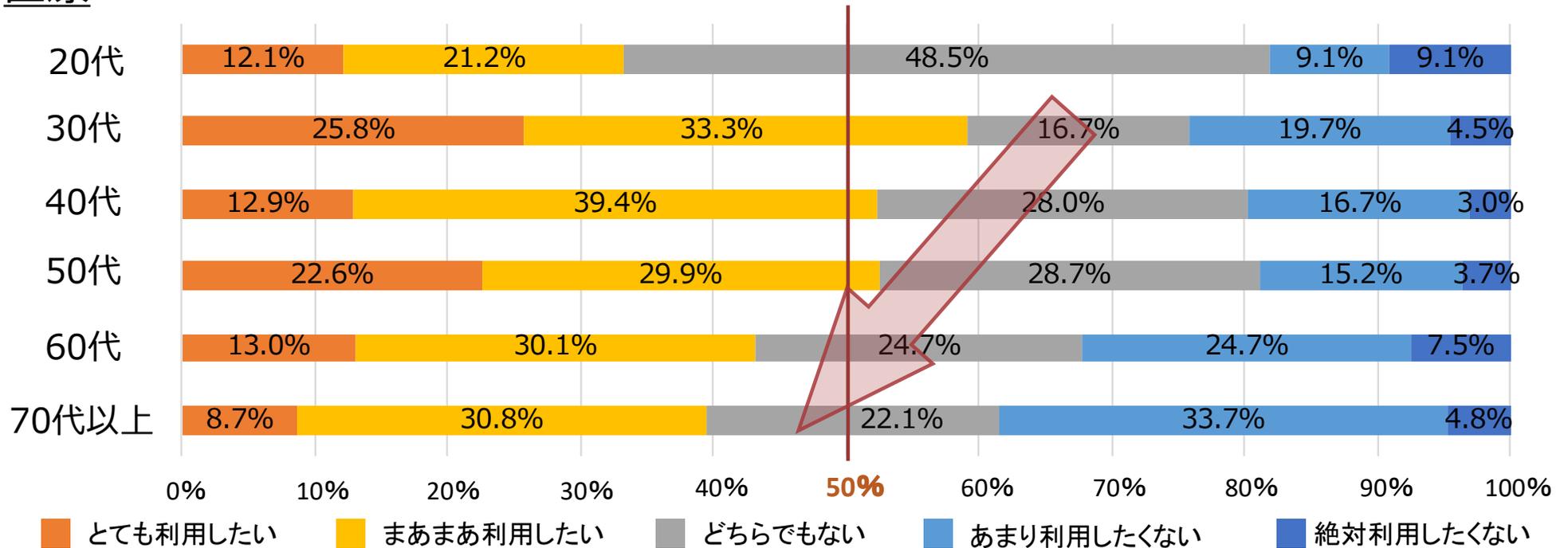
## 日用品



- 年齢が上がるほど利用意向が下がる傾向にある
- 生鮮食品よりも利用意向がやや上がっている → 日用品は、鮮度の心配がないことや、持ち運びの大変さが理由として考えられる

# オンラインサービスの利用意向

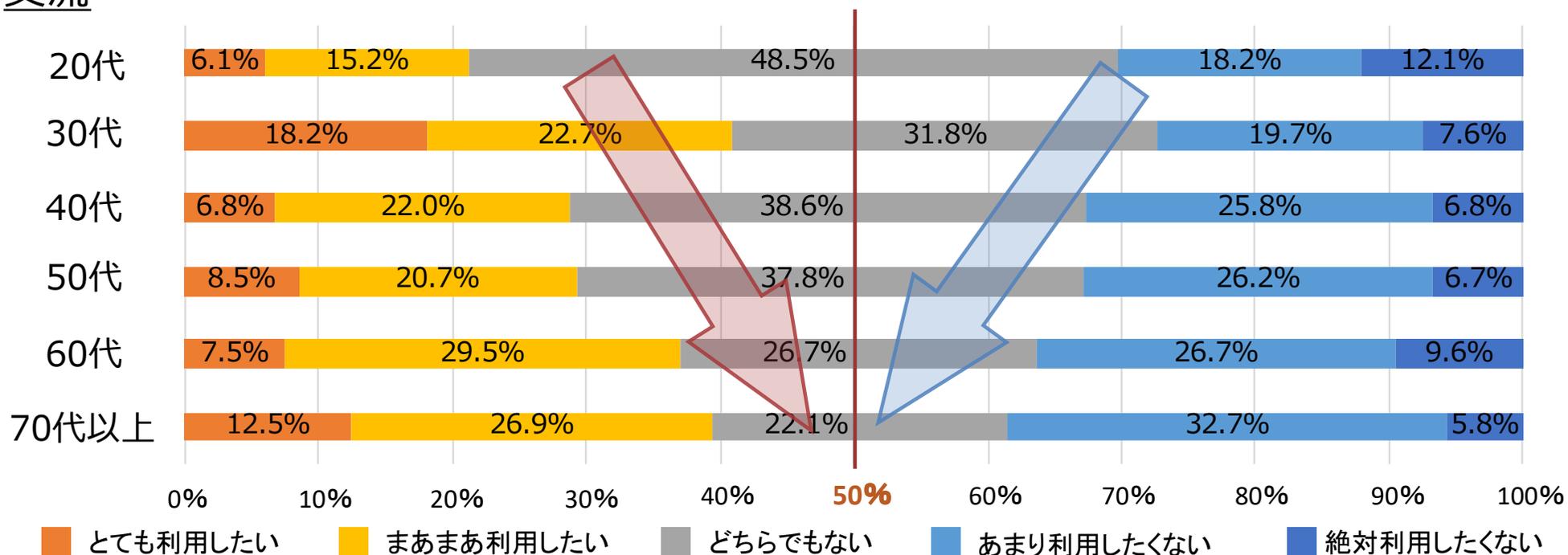
## 医療



- 他の活動に比べると利用意向が高い
- 50代では、医療のみ 50%を上回っている → 健康上の不安があり、インターネットの利用に抵抗がない年代

# オンラインサービスの利用意向

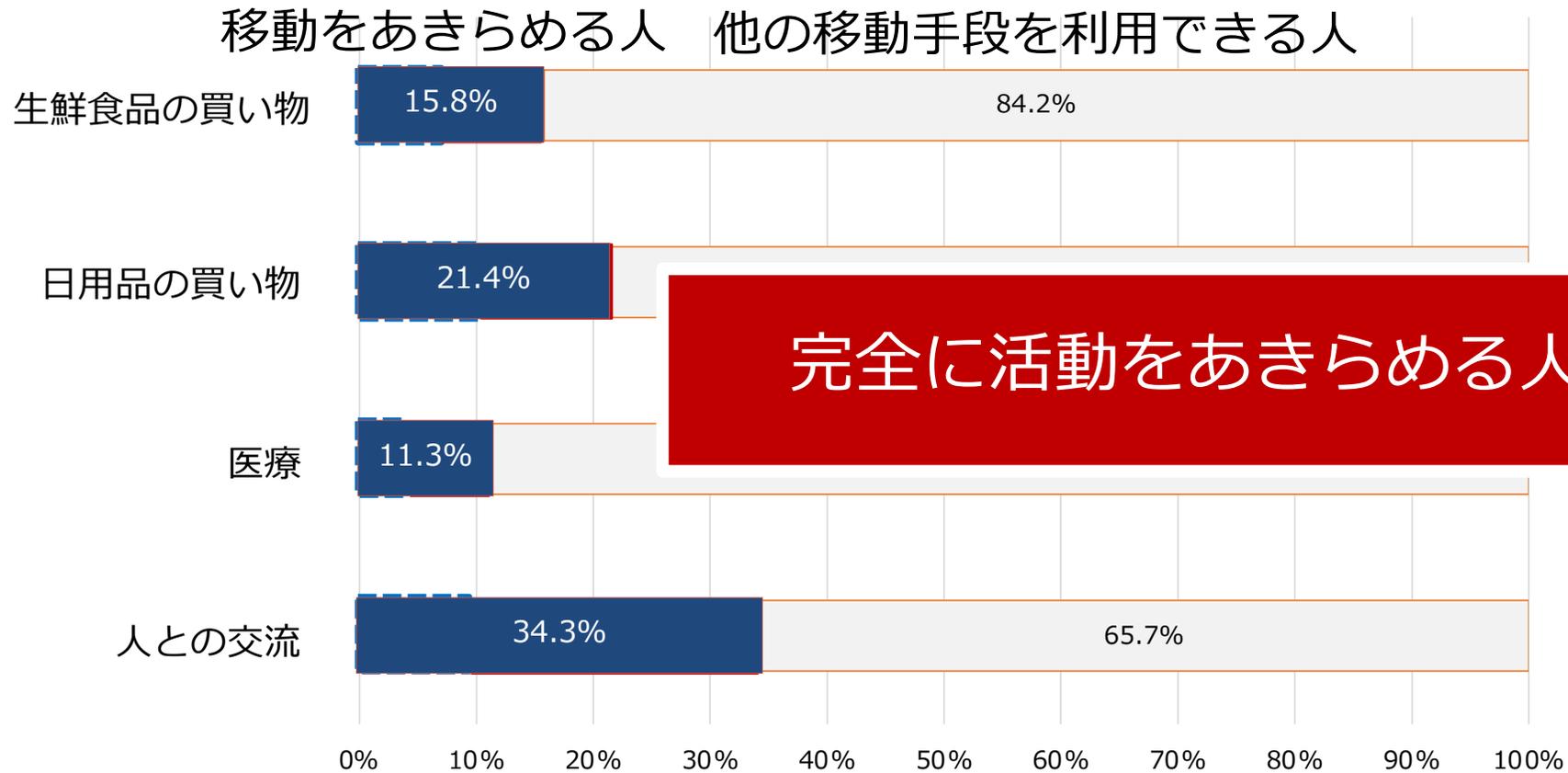
## 交流



- 他の活動に比べると利用意向が低い
- 年齢が上がるほど、利用したいと回答した人と利用したくないと回答した人が増える傾向

# もしクルマが使えなくなったら

## オンラインサービスの利用意向がある人



• Mixed logit modelの推定結果

Description	Fresh food		Daily necessity		Medical visit		Social activity		
	Coef.		Coef.		Coef.		Coef.		
<b>Fixed parameters</b>									
- Shipping cost	-0.0011	**	-0.0013	***					
<b>Sociodemographic</b>									
- Age ( $\geq 60 = 1$ , others = 0)	-0.581	***	-0.505	**	-0.354	*			
- Occupation (part-time worker = 1, others = 0)					0.447	*			
- Family composition (spouse = 1, others = 0)	0.390	**	0.426	**	0.370	*			
- Car ownership (owning = 1, others = 0)	0.612	*	1.00	***	0.733	**	1.016	**	
- Car ownership (sharing = 1, others = 0)			0.738	*			0.895	**	
- Distance					-0.081	***			
- Frequency							0.558	***	
- Tech-ownership (mobile owner = 1, others = 0)			0.803	**	0.979	***			
- Use of social networking service SNS (“yes” = 1, others = 0)			0.398	**					
<b>Build environment</b>									
- DID			0.511	**			0.635	***	
- Number of bus stops			-0.002	**					
<b>Model fit</b>									
- Log likelihood	-421.798		-415.081		-426.824		-391.62		
- p-value	0.0093		0.0001		0.0075		0.0081		
- MXL model: AIC	881.59		868.16		889.65		819.25		
- MXL model: BIC	966.51		953.07		970.09		899.69		
- Null model: AIC	884.39		891.80		895.03		823.10		
- Null model: BIC	888.86		896.27		899.5		827.57		

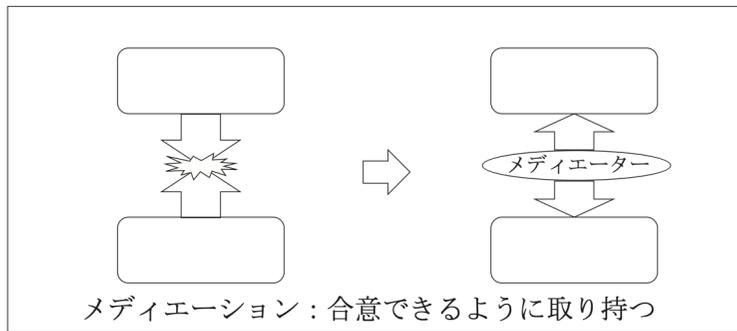
## まとめ

- 健康維持するための通院は、自動車が使えなくなっても、移動をあきらめる人の割合は低い
- 交流については、35%程度が移動をあきらめると回答  
→ モビリティの欠如が社会的なつながりに影響を及ぼす可能性
- 買い物では5%程度、医療では4%程度、交流では12%が、移動をあきらめ、かつ、オンラインサービスへの代替を受け入れない可能性
  - オンラインサービスへの移行を前提とした場合、現時点では世帯間格差が大きくなる可能性
  - フィジカルな移動との両面で行政などのサポートが必要不可欠

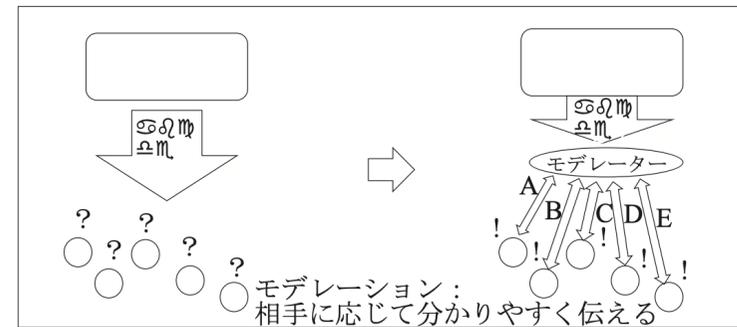
# 最後に

- コミュニケーションの形態とプロセス (板倉, 2016)

## メディエーション



## モデレーション



## コーディネーション

Deliberation and Division  
(審議つくして分断)



## ファシリテーション

