

1 目指す暮らしの実現に向けた地域交通の再構築

1-1 実施方針

滋賀県が目指す暮らしの姿の実現に向けた地域交通の再構築のための施策実施にあたり、4つの実施方針を以下の通り設定します。

【施策の根底にある理念】

移動手段の確保による「より良い暮らし」の実現

行きたい学校を選択でき、
通学が便利に！



【必要な施策の例】

- ・自宅-駅、駅-学校間の移動手段確保
- ・運賃支援制度の導入
- ・通学時間帯運行ダイヤ充実

年をとっても、
いきいきと暮らせる！



【必要な施策の例】

- ・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の再編・合理化
- ・バリアフリー化

まちが賑わい、
安全で楽しく！



【必要な施策の例】

- ・中心市街地内の高頻度運行による移動手段の充実
- ・利用しやすい運賃サービス
- ・新モビリティの導入研究



【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会をすることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持する取組を進めます

【実施方針3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

【実施方針 1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

滋賀県は、古来、交通の要衝であり、交通事業者や各市町が創意工夫の下で、JR 線を始めとする鉄道線や、鉄道駅を基点とするバス路線網、デマンド交通が整備されてきたことから、地方としては比較的、地域公共交通が整っていると言えます。

しかしながら本県では、一部の都市機能集積地域を除き、日常の移動を自家用車に依存する傾向があり、県全体では自家用車を日頃利用する人が約 8 割と多く、地域公共交通が有効に活用されていない状況にあります。

また、地域交通が整備されていることをそもそも知らない方、地域交通の乗り方が分からず、利用を控える方なども多く存在します。

そのため、まずは既存の地域交通を有効活用し、その効果を最大限発揮するため、地域交通の持つ価値や魅力を積極的に情報発信するとともに、地域交通の乗り方説明会や乗車体験イベントの実施等にも取り組み、県民や企業等の積極的な利用を促すことで、家族等による送迎負担の緩和、高齢者の外出や交流の促進、通勤手段の転換による道路渋滞の緩和、地域コミュニティの活性化などに繋げていきます。

一方、県民や企業等の皆さまにとって「地域交通が選択肢」となるためには、移動ニーズの実態あった地域交通のサービスレベルを提供することが必要であり、そのための施策について、実施方針 2 および 3 に定めます。

施策 1 地域交通の利用方法・運行情報やトピックス等を積極的に発信

施策 2 家族で楽しみながら地域交通を体験したり、企業が通勤手段を考えたりできる場・機会を創出

施策 3 みんなで地域交通の持つ価値や魅力を共有し、考える取組を促進

【実施方針 2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、
鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持する取組を進めます

モータリゼーションの進展やコロナ禍を経た社会情勢の変化による利用者の減少、いわゆる 2024 年問題でクローズアップされた運転士不足等により、これまでのように交通事業者の経営のみで地域交通を維持することは困難な状況にあり、近年、多くの路線で廃止、減便がなされています。

そのため、各市町においては、これらの廃止路線や減便を補完する形でコミュニティバスやデマンドタクシーの運行等、移動手段の確保に取り組まれています、その負担は非常に大きくなっています。

今後の人口減少・少子高齢化の進行も相まって、さらに利用者が減少し、さらなる路線の廃止、減便が危惧されています。

先述のとおり、本県では、多くの方が生活に必要な移動を自家用車により賄っていますが、学生など自身での移動手段を持たず家族等の送迎に頼らざるを得ない方や、高齢のため免許を返納したいが交通事情により返納を躊躇されている方、また、事故や病気で一時的に運転ができなくなった人など、自家用車以外での移動手段を必要とする方もいます。

さらには、災害時における救助物資および避難者等の緊急輸送など、災害の被害を最小化するためにも、地域において様々な移動手段を維持・確保しておくことが重要です。

このため、交通事業者、各市町が鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の既存の地域交通によって提供してきたサービスレベルを、まずは今後も維持するとともに、地域特性や移動の実態に合わせた最適化を図り、県民の生活に必要な移動を確保します。

施策 4 現状の鉄道、バス等の運行レベルやダイヤを維持

施策 5 地域特性や利用状況に合わせてコミュニティバスやデマンド交通を合理化、最適化

施策 6 地域の暮らしを支える運転士の魅力をみんなで共有し、担い手を増加

【実施方針 3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

滋賀県が、県民生活の満足度などを把握するために毎年実施している県政世論調査の結果で、「鉄道やバスなどの公共交通への不満足度」が、令和7年度において15年連続して第1位となっています。

これまでの経緯を分析すると、甲賀地域での不満足度が経年的に高い状況にある中で、近年は湖西地域でより高くなってきています。また、世代別では、主に40代から60代において高い傾向にあります。

一方、県の施策で力を入れてほしい施策としては、「地域公共交通の活性化」が令和7年度の結果で第2位であるなど経年的に高い順位となっています。

特に、年代別では75歳以上の42.1%、職業別では学生の39.1%が「公共交通の活性化」に力を入れてほしいと望んでおり、高齢者や学生など自身で手段を持たない交通弱者の移動を確保することが望まれています。

このような中で、本県は、令和5年度に策定した「滋賀地域交通ビジョン」に基づき、現在の自家用車に依存する生活様式から、自家用車以外の地域公共交通や徒歩、自転車等の多様な移動手段（地域交通）も選択できる生活様式の転換を目指すこととしました。

令和6年度、7年度に実施したワークショップや県民フォーラムでは、「地域交通について、現状より一定の充実を望む」声が多く、「自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい」という方向性を県民と共有しました。

このため、要介護者、身体障害者や児童など移動に特段の配慮が必要な人への対応など、福祉および教育をはじめ他分野との連携を進めるとともに、鉄道、バス、タクシーはもとより、自転車、公共ライドシェア、事業者の送迎サービス、カーシェアなど地域の様々な移動手段を活用しながら、移動ニーズに沿った「選択肢となり得る」地域交通に向けてサービスレベルを充実することで、「便利だから乗る、乗るからさらに便利になる」といった正のスパイラルへの転換を図り、通勤・通学の利便性向上、まちのにぎわい創出、移住・定住の促進、健康の増進、企業誘致、観光客等訪問者の増加など、「より良い暮らし」の実現と、地域全体の価値の向上に繋げていきます。

施策 7 「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化

施策 8 移動軸となる鉄道・バスと有機的につながるタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等を充実、高度化

施策 9 グリーンスローモビリティ、事業者の送迎サービス、公共ライドシェアなど多様な移動手段の活用を検討・実証

施策 10 みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築

施策 11 乗換拠点の整備と待合環境の改善

施策 12 誰もが利用しやすいよう、地域交通のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進

【実施方針 4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、
DX・GX の取組を進めます

先述のとおり、モータリゼーションの進展やコロナ禍を経た社会情勢の変化による利用者の減少や運転士不足等により、交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。そのため、県、市町、住民、交通事業者など多様な関係者が連携し、地域交通の維持・充実を図るとともに、新技術の活用や先進施策の導入にも積極的に取り組むことが必要です。

キャッシュレス、顔認証システム、自動運転技術など、地域交通分野における DX の取組は、事業者の生産性向上、利用者の利便性向上の両面から重要な要素であるとともに、持続可能性の向上の観点からも果たす役割は大きく、積極的に取り組みを進めていきます。

また、本県における主な温室効果ガスである CO2 排出量のうち、運輸部門の占める割合は 21.1%であり、そのうち自家用車(生活由来)の占める割合は 50.7%と概ね半数となっています。そのため、地域交通の充実により自家用車から地域交通への転換を図ることや、EV 車両の導入など地域交通分野における GX の進展に取り組むことは、低炭素化社会の実現においても果たす役割は大きく、積極的に取組を進めていきます。

※CO2 排出量は、滋賀県域からの温室効果ガス排出実態（2022 年度）による

施策 13 新モビリティなど先進施策を研究・実証

施策 14 地域交通分野における DX・GX を推進

2 施策実施における考え方

2-1 都市計画との整合

滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月）で示された、地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造である「拠点連携型都市構造」の実現も念頭に置きながら、地域交通ネットワークの構築を進めます。

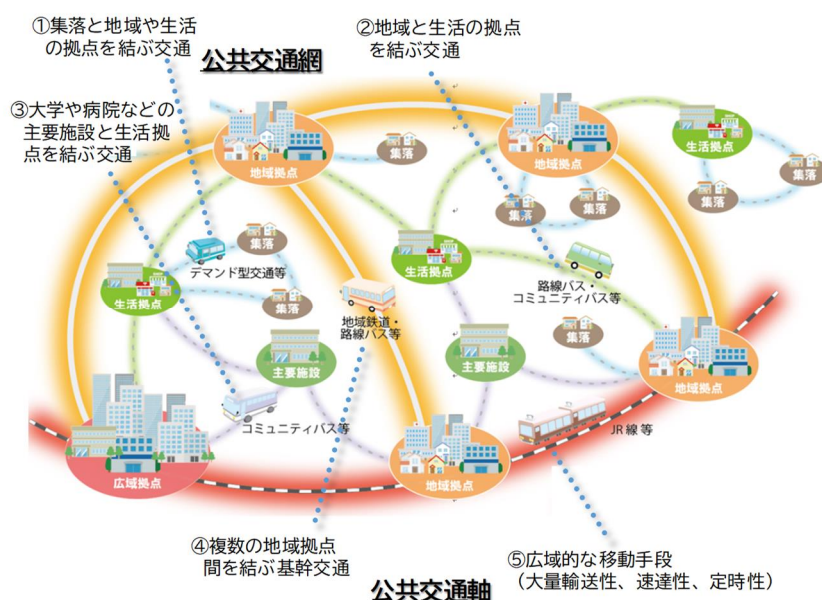
このことにより、多様な拠点間を相互に補完することで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能をより高めることを目指します。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積を高めることで、地域交通の利用者増や利便性の向上に繋がります。

なお、県が定める「主な拠点」については、本計画における交通軸と地域区分などを踏まえ、市町と協議した上で、『広域拠点』、『地域拠点』等を整理していきます。

このように、都市計画に基づいた地域交通施策を進めることで、「より良いまちづくり」の好循環を生み出し、持続可能で質の高い都市構造の形成に繋がっていきます。

【拠点連携型都市構造】

地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造



R4 滋賀県都市計画基本方針をもとに作成

施策 15 未来に向けた新たなまちづくり

2-2 本計画にかかる施策の範囲

本計画では、乗合バス、タクシー、鉄道等の公共交通に加え、カーシェアリングや自転車等、日々の生活に密着した日常的な移動を支える移動手段である地域交通を対象としています。

原則、個人の住居と地域交通のアクセス地点までの間は、各個人が徒歩や自転車等で自らの移動を担い、アクセス地点と目的地として想定される学校、病院などの施設や中心市街地との間を乗合交通が担う形で、目的の移動を達成できるように地域交通を整備します。

特に、要介護者、身体障害者や児童など、アクセス地点や目的施設までの移動に特段の配慮が必要な人に対しては、教育施策や福祉施策と連携し、対応していきます。

また、こうしたより良い暮らしを目指した地域交通の充実の取組の中で、市町域を越えたより広域的な視点で「新たなまちづくり」についても検討します。



図 2.2 移動における役割分担のイメージ

2-3 施策ごとの財源

先述した実施方針を達成するための施策においては、“維持にかかる施策”と“充実にかかる施策”が想定されます。

また、GXの進展など、社会的に対応が求められていることを踏まえて実施すべき施策も存在します。

それぞれの施策の目的を踏まえ、適切な財源を充当しながら、優先順位をつけて施策を実施していくことが必要です。

維持にかかる施策（例：コミバス・デマンドの運行維持）や、既存の地域交通のダイヤ再編等によるサービスレベルの向上を伴わない合理化・最適化にかかる施策は、原則、“**既存財源の枠組み**”で実施します。

充実にかかる施策（鉄道・バス増便や使いやすい運賃体系の構築など、**サービスレベルの向上に向けて実施していく施策**）や、社会的に対応を求められていることを踏まえて実施する施策は、「より良い暮らし」を実現するための取組であり、受益は利用者のみならず地域全体に及ぶと考えられること、また、多額の費用が必要となることから、既存財源の枠組みに加えて“**新たな財源**”を確保しつつ実施することとします。

なお、運賃収入の増、国庫補助金のさらなる活用、既存予算の見直しなどにも取り組んでいきますが、それだけで全てを賄うことは困難と考えられることから、「新たな財源」として、「新たな税」についても選択肢の一つとして検討を行っていきます。

3 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

滋賀県が目指す地域交通の実現にむけた実施方針に基づき、今後推進する施策メニューと事業リストを以下に整理しました。

表 3.1 目標を達成するための施策メニュー

実施方針	施策メニュー	
【実施方針 1】 日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します	施策 1	地域交通の利用方法・運行情報やトピックス等を積極的に発信
	施策 2	家族で楽しみながら地域交通を体験したり、企業が通勤手段を考えたりできる場・機会を創出
	施策 3	みんなで地域交通の持つ価値や魅力を共有し、考える取組を促進
【実施方針 2】 日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持する取組を進めます	施策 4	現状の鉄道、バス等の運行レベルやダイヤを維持
	施策 5	地域特性や利用状況に合わせてコミュニティバスやデマンド交通を合理化、最適化
	施策 6	地域の暮らしを支える運転士の魅力をみんなで共有し、担い手を増加
【実施方針 3】 「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます	施策 7	「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化
	施策 8	移動軸となる鉄道・バスと有機的につながるタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等を充実、高度化
	施策 9	グリーンスローモビリティ、事業者の送迎サービス、公共ライドシェアなど多様な移動手段の活用を検討・実証
	施策 10	みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築
	施策 11	乗換拠点の整備と待合環境を快適化
	施策 12	誰もが利用しやすいよう、地域交通のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進
【実施方針 4】 技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます	施策 13	新モビリティなど先進施策を研究・実証
	施策 14	地域交通分野における DX・GX を推進
【実施方針 1～4】 未来に向けた新たなまちづくり	施策 15	交通と一体となって進める新たなまちづくりの検討

実施方針 1

施策 No.	施策メニュー	事業 No.	事業内容	既存/ 新規	維持/充 実
施策 1	地域交通の利用方法・運 行情報やトピックス等を 積極的に発信	1	SNS(LINE,X,facebook、 instagram,TikTok 等)の活用	既存	維持/ 充実
		2	乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	既存	維持/ 充実
施策 2	家族で楽しみながら地 域交通を体験したり、 企業が通勤手段を考え たりできる場・機会を 創出	3	地域交通利用促進にかかるイベント等 の実施	既存	維持/ 充実
		4	企業におけるエコ通勤の推進	既存	維持/ 充実
施策 3	みんなで地域交通の持 つ価値や魅力を共有 し、考える取組を促進	5	沿線企業における意見交換会等の実施	既存	維持/ 充実
		6	各教育機関における交通関連カリキュラ ムの展開	既存	維持/ 充実
		7	地域交通の乗り方講座の実施	既存	維持/ 充実
		8	滋賀の公共交通未来アイデア会議の実施	既存	維持/ 充実

実施方針 2

施策 No.	施策メニュー	事業 No.	事業内容	既存/ 新規	維持/ 充実
施策 4	現状の鉄道、バス等の運行 レベルやダイヤを維持	9	地域間幹線系統バスの運行維持	既存	維持
		10	路線バス・コミュニティバスの運行維持	既存	維持
		11	デマンド交通の運行維持	既存	維持
		12	ボランティア輸送の運行	既存	維持/ 充実
施策 5	地域特性や利用状況に合わせ てコミュニティバスやデ マンド交通を合理化、最適 化	13	路線バス・コミュニティバスの再編・合理化	既存	維持
		14	デマンド交通の運行効率化	既存	維持
		15	多様な交通モード間での乗り継ぎ調整	既存	維持
施策 6	地域の暮らしを支える運転 士の魅力をみんなで共有 し、担い手を増加	16	給与水準向上等、運転士の待遇改善、 運転士・担い手の確保	既存	維持/ 充実
		17	第2種小型・第1種免許保有者の活用	既存	維持/ 充実
		18	専門の就職相談窓口の設置、企業説明会の 開催	既存	維持/ 充実
		19	HP や SNS 等による運転士の魅力発信	既存	維持/ 充実

実施方針 3

施策 No.	施策メニュー	事業 No.	事業内容	既存/ 新規	維持/ 充実
施策 7	「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化	20	交通軸となる路線バスの増便実証	新規	充実
		21	鉄道の増便実証	新規	充実
		22	鉄道の増便要望	既存	維持/ 充実
		23	JR 湖西線における強風対策	既存	維持/ 充実
		24	リニア中央新幹線の開通を見据えた三重県との連絡強化の検討	新規	充実
		25	びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の検討	既存	充実
施策 8	移動軸となる鉄道・バスと有機的につながるタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等を充実、高度化	26	路線バス・コミュニティバスの充実、高度化	新規	充実
		27	デマンド交通の運行・再構築による充実	新規	充実
		28	待機タクシーの台数確保、タクシーアプリ導入等によるタクシーの充実	新規	充実
		39	シェアモビリティの導入	既存	維持/ 充実
施策 9	グリーンスローモビリティ、事業者の送迎サービス、公共ライドシェアなど多様な移動手段の活用を検討・実証	30	グリーンスローモビリティ、マイクロモビリティの導入検討・実証運行	既存	維持/ 充実
		31	事業者送迎サービス等、地域のあらゆる手段の活用検討、実証運行	既存	維持/ 充実
		32	ライドシェアの導入検討・実証運行	既存	維持/ 充実
		33	教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進	既存	維持/ 充実
施策 10	みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築	34	サブスクリプション制度の導入検討	新規	充実
		35	エリア均一運賃の導入検討	新規	充実
		36	ダイナミックプライシングの導入検討	新規	充実
		37	通学定期券運賃の割引制度の導入	既存	維持/ 充実
		38	タクシー等運賃割引制度の導入	既存	維持/ 充実
		39	乗り継ぎ運賃割引制度の導入	既存	維持/ 充実
		40	周遊チケットの販売	既存	維持/ 充実
		41	運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）	既存	維持/ 充実

施策 11	乗換拠点の整備と待合環境を快適化	42	シームレスに乗り継ぎ可能な駅前広場・バス停留所の整備	既存	維持/ 充実
		43	バス停留所への上屋・ベンチの設置	既存	維持/ 充実
		44	乗り換え拠点への待合室設置	既存	維持/ 充実
		45	新幹線発着駅（米原駅）の活用	既存	維持/ 充実
		46	パークアンドライドの推進	既存	維持/ 充実
施策 12	誰もが利用しやすいよう、地域交通のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進	47	鉄道駅でのスロープ・エレベーター、ホーム柵等の整備	既存	維持/ 充実
		48	鉄道駅の有人化	既存	維持/ 充実
		49	車椅子のまま乗車可能なタクシー車両の導入	既存	維持/ 充実
		50	ユニバーサルデザイン車両の導入	既存	維持/ 充実
		51	多言語対応端末の導入検討	新規	充実

実施方針 4

施策 No.	施策メニュー	事業 No.	事業内容	既存/ 新規	維持/ 充実
施策 13	新モビリティなど先進施策を研究・実証	52	自動運転バスの実証運行	既存	維持/ 充実
		53	LRT/BRT に関する研究・検討	新規	充実
		54	バス専用・優先レーン、バス優先信号整備の検討	新規	充実
		55	新たなモビリティの研究	新規	充実
		56	湖上交通の活用検討	新規	充実
		57	運輸連合、路線バスの上下分離方式、シュタットベルケなど新たな運営体制の研究	新規	充実
施策 14	地域交通分野におけるDX・GXを推進	58	ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成	新規	維持/ 充実
		59	キャッシュレス化推進	既存	維持/ 充実
		60	バスロケーションシステムや乗降センサー等の活用（バスの発車時刻や運行状況等のリアルタイム情報発信）	既存	維持/ 充実
		61	デジタルサイネージの整備	既存	維持/ 充実
		62	バス・デマンド交通・タクシーにおける車両のEV化	既存	維持/ 充実
		63	MaaSの推進	新規	充実
		64	GTFSデータの活用（経路検索の利便性向上）	既存	維持/ 充実
		65	AI オンデマンドシステムの導入	既存	維持/ 充実

実施方針 1～4

施策 No.	施策メニュー	事業 No.	事業内容	既存/ 新規	維持/ 充実
施策 15	未来に向けた新たなまちづくり	66	交通と一体となって進める新たなまちづくりの検討	新規	維持/ 充実

事業リスト	No.1					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費		
事業内容						
実施主体						
滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他	
実施スケジュール						
令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和 10 年 (2028 年)	令和 11 年 (2029 年)	令和 12 年 (2030 年)	長期	

事業リスト	No.2					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費		
事業内容						
実施主体						
滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他	
実施スケジュール						
令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和 10 年 (2028 年)	令和 11 年 (2029 年)	令和 12 年 (2030 年)	長期	