

3.3 滋賀県が目指す暮らしと、それを実現するための交通の将来像

3.3.1 滋賀県が目指す暮らし

3.2 までに紹介した意見をもとに、滋賀県が目指す地域交通の将来像を以下に定めます。

地域の状況に応じた「暮らしの姿」を検討するため、人口密度、人流の状況、市町のまわりの方向性等を総合的に勘案し、滋賀県を3つの地域区分に分類しました。

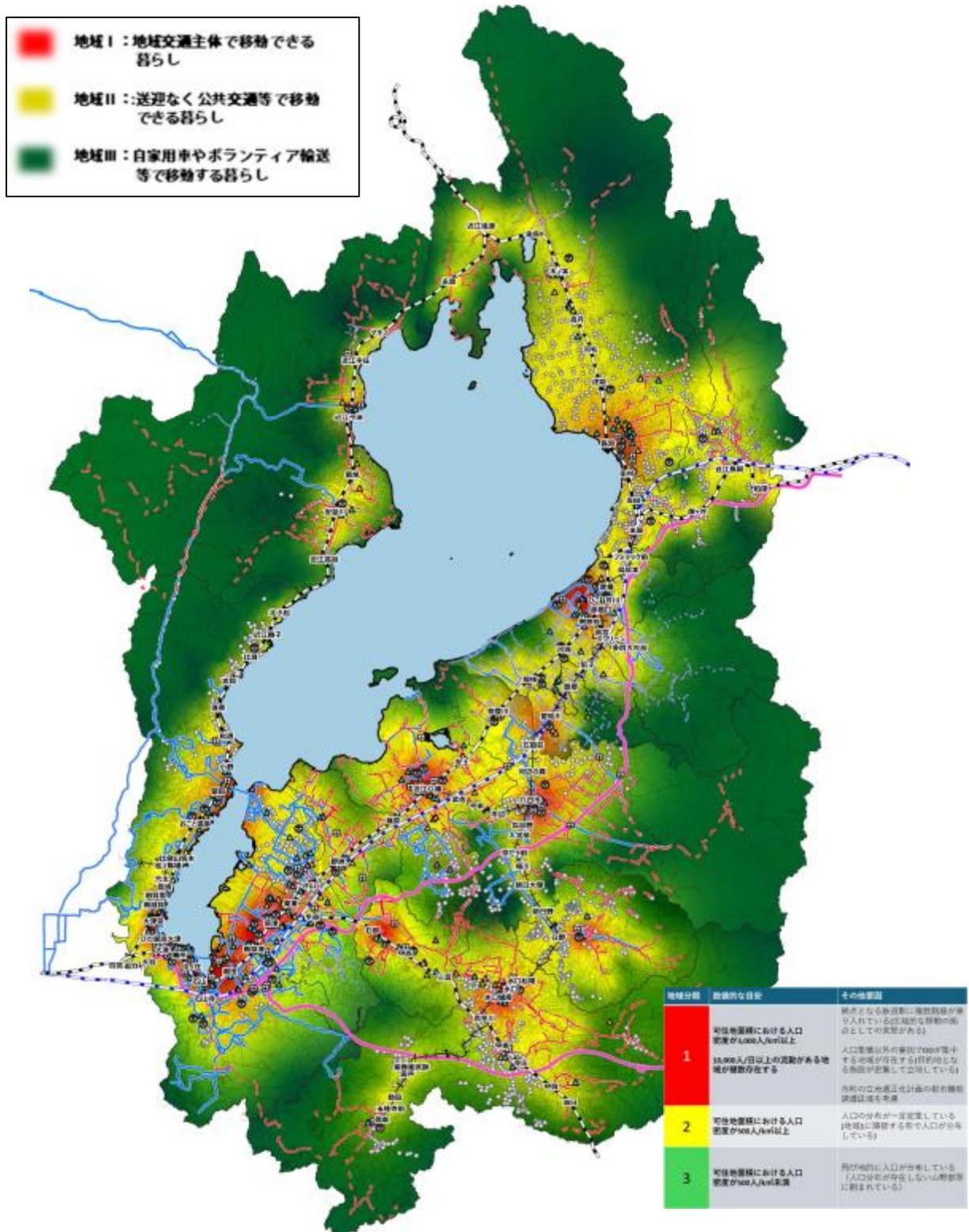


図 3.23 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図



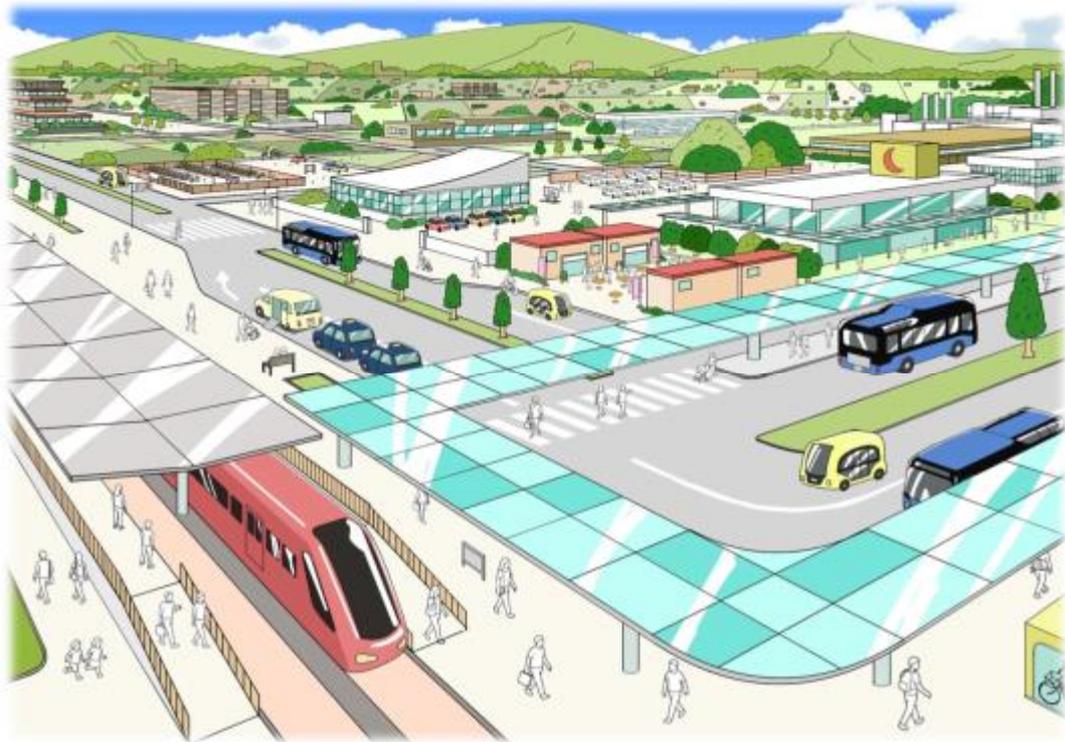
【地域Ⅰの目指す将来像】

地域交通主体で移動できる暮らし

- ・ 通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
- ・ 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、賑わいが感じられる

地域Ⅰに分類される地域の現状と課題

- ・ 交通渋滞が深刻。また、渋滞に伴い電車を除く地域交通の定時性が低下
- ・ 地域交通が充足していることが知られていない
- ・ 公共施設、集客施設が分散しており、路線も細切れであるため周遊が難しい



【地域Ⅱの目指す将来像】

送迎なく地域交通等で移動できる暮らし

- ・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Ⅱに分類される地域の現状と課題

- ・工業団地等企業集積地の近辺において交通渋滞が発生
- ・マイカー指向が強く、地域交通への転換が選択されない
- ・家族の通勤通学、私用のための送迎が負担



【地域Ⅲの目指す将来像】

地域の状況に適した手段で移動する暮らし

- ・ 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

地域Ⅲに分類される地域の現状と課題

- ・ 自家用車の運転が難しくなった人が生活利便性の高い地域へ流出している
- ・ 路線網が脆弱、運行間隔が広い、始発時刻が遅く最終時刻が早いなどの理由から 地域交通が実用に耐えない
- ・ 高齢化が進行し、停留所まで徒歩で移動することが難しい層が増加
- ・ 住民間での移動支援活動が実施されている地域もあるが、ノウハウの共有や行政からの支援が不足している

3.3.2 目指す暮らしの実現に向けた2040年代に目指す「地域交通将来デザイン(交通軸)」

先に定めた暮らしの姿を実現するため、地域の移動の軸となる鉄道・バス路線については、特にサービス水準の確保が必要です。そこで、交通軸およびその目指すサービスレベルを以下の通り定め、市町、交通事業者と共有することで、将来的な実現を目指します。

1) 交通軸の基本方針

県外および県内他地域との間の移動手段として、交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋がります。

2) 目指すサービスレベル

(1) 鉄道軸 ※特急および新幹線を除く

a) JR線

- 朝の通勤通学時間帯で1時間に2本以上の運行
- コロナ禍以前のダイヤレベルへの回復
- 草津線(貴生川駅以東)・北陸本線(長浜駅以北)・湖西線(近江今津駅以北)において、昼間時間帯で1時間に2本以上の運行

b) 京阪京津線

- 現在の運行状況を維持

c) 近江鉄道線

- 近江鉄道本線において、昼間時間帯で1時間に2本以上の運行
- 八日市線において、終日1時間に4本以上の運行
- 多賀線において、現在の運行状況を維持

d) 信楽高原鉄道線

- 現在の運行状況を維持

(2) バス軸

接続する鉄道の運行ダイヤに合わせた運行

(3) 交通結節点

交通軸と交通網のシームレスな接続

表 3.12 鉄道軸運行本数一覧長

鉄道軸一覧			始発		最終		通勤通学時間帯 (6~9・17~20時)				昼間時間帯(9~17時)			
			起 終 点 ①	起 終 点 ②	起 終 点 ①	起 終 点 ②	目標 運行頻度		現状 運行頻度		目標 運行頻度		現状 運行頻度	
運 行 元	路 線	区 間					(本 h)	※ うち 新 快 速	(本 h)	※ うち 新 快 速	(本 h)	※ うち 新 快 速	(本 h)	※ うち 新 快 速
J R	東海道線	米原～柏原 (米原～関ヶ原)	6:06	5:43	23:09	23:45	2.0	-	2.0	-	2.0	-	2.0	-
J R	琵琶湖線	大津～草津 (京都～草津)	5:41	4:57	0:27	23:49	8.8	3.8	8.8	3.8	7.0	3.0	7.0	3.0
J R	琵琶湖線	草津～野洲	5:56	4:46	0:43	23:34	7.8	3.4	7.8	3.4	7.0	3.0	6.0	2.0
J R	琵琶湖線	野洲～米原	6:05	4:59	0:12	23:01	5.5	2.1	5.5	2.1	4.0	2.0	3.0	1.0
J R	北陸線	米原～長浜	5:41	6:00	23:32	22:48	2.6	1.5	2.6	1.5	2.0	-	1.0	-
J R	北陸線	長浜～近江塩津 (長浜～敦賀)	5:50	5:37	23:18	22:25	1.8	0.7	1.8	0.7	1.0	-	1.0	-
J R	草津線	草津～貴生川	5:29	5:26	23:34	23:19	2.4	-	2.4	-	2.0	-	1.0	-
J R	草津線	貴生川～油日 (貴生川～柘植)	5:54	5:47	23:32	23:06	2.0	-	1.8	-	2.0	-	1.0	-
J R	湖西線	大津京～堅田 (京都～堅田)	6:02	5:34	23:56	23:33	4.0	0.0	4.0	0.0	4.0	1.0	4.0	1.0
J R	湖西線	堅田～近江舞子	6:14	5:18	0:09	23:17	4.0	0.0	3.7	0.0	4.0	1.0	3.0	1.0
J R	湖西線	近江舞子～近江塩津	8:51	6:14	21:57	21:59	2.0	0.0	1.5	0.0	2.0	1.0	1.0	1.0
京阪電鉄	京津線	大谷～びわ湖浜大津 (御陵～びわ湖浜大津)	5:16	5:10	23:30	23:45	3.4	-	3.4	-	3.1	-	3.1	-
京阪電鉄	石山坂 本線	石山寺～坂本比叡山口	5:30	5:02	23:44	23:04	7.2	-	7.2	-	6.0	-	6.0	-
近江鉄道	本線	貴生川～米原	6:11	6:00	21:32	21:59	2.0	-	1.8	-	2.0	-	1.0	-
近江鉄道	八日市線	近江八幡～八日市	6:14	5:33	23:30	23:02	4.0	-	2.3	-	4.0	-	2.0	-
近江鉄道	多賀線	高宮～多賀神社前	5:54	6:07	23:06	22:20	2.2	-	2.2	-	1.5	-	1.5	-
信楽高原 鐵道	本線	信楽～貴生川	6:10	6:50	22:08	22:41	1.0	-	1.0	-	1.0	-	1.0	-

令和7年度4月1日時点の数値

表 3.13 バス軸運行本数一覧

バス軸一覧			始発		最終		通勤通学 時間帯		昼間時 間帯	
			起終点①	起終点②	起終点①	起終点②	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)	目標運行頻度 (本/h)	現状運行頻度 (本/h)
運行元	路線	区間								
湖北	近江長岡線	長浜駅⇔近江長岡	6:55	6:15	19:27	20:00	2.0	1.1	2.0	0.8
湖北	米原多和田線	米原駅⇔ローザンバリー多和田	7:40	8:00	19:00	19:30	2.0	0.6	2.0	0.8
湖東	三津屋線	彦根⇔市立病院、県立大学⇔三津屋	6:36	6:00	20:27	19:55	2.5	2.5	2.3	2.3
湖東	南彦根県立大学線	南彦根駅⇔市立病院、県立大学	6:36	6:00	20:27	19:55	2.3	2.3	2.0	2.0
湖東	多賀線	彦根駅⇔多賀町⇔南彦根駅	8:50	7:34	20:00	19:40	2.0	1.9	2.0	1.1
湖東	甲良線	河瀬駅⇔尼子駅⇔甲良町	7:13	6:55	19:45	19:19	2.0	1.8	2.0	1.4
東近江	角能線	能登川駅⇔愛知川駅⇔愛荘町	7:09	6:17	19:20	19:14	2.0	0.9	2.0	1.0
東近江	神崎線	能登川駅⇔八日市駅	6:27	5:57	21:51	21:20	2.3	2.3	2.0	1.9
東近江	御園線	八日市駅⇔永源寺地域	6:53	6:12	20:10	20:26	2.3	2.3	2.1	2.1
東近江	日八線	日野町⇔近江八幡駅	6:38	7:00	20:14	21:01	2.3	2.3	2.0	1.2
東近江	岡屋線	近江八幡駅⇔竜王町	6:50	6:08	21:00	19:55	2.0	1.8	2.0	1.7
東近江	八幡アウトレット線	近江八幡駅⇔竜王町	8:45	9:25	20:10	20:40	2.0	0.8	2.0	0.8
東近江	八幡・竜王線	近江八幡駅⇔竜王町	7:45	7:00	20:15	19:48	2.0	0.9	2.0	1.2
甲賀	野洲アウトレット線	野洲駅⇔竜王町	7:15	9:10	20:40	21:15	2.0	1.5	2.0	1.9
甲賀	下田線(三雲駅ルート)	三雲駅⇔竜王ダイハツ	7:09	7:35	20:57	20:30	2.0	1.3	2.0	1.0
甲賀	湖南野洲線	野洲駅⇔湖南市	6:40	6:10	21:03	20:30	2.0	1.3	2.0	0.9
甲賀	土山本線	貴生川駅⇔水口駅⇔土山地域	6:55	6:05	20:40	19:50	2.2	2.2	2.0	2.0
湖南	服部線	守山駅⇔錦の里(野洲市)	7:55	6:54	20:35	19:56	2.0	0.6	2.0	0.4
湖南	京阪バス4 系統他	石山駅⇔大石地域	6:21	5:53	23:10	22:13	5.8	5.8	3.3	3.3
湖南	近江大橋大津線	草津駅⇔大津駅⇔びわ湖浜大津駅	6:55	7:50	18:45	19:45	1.0	0.6	1.0	0.3
湖南	66A:大津-比叡平	大津京駅⇔びわ湖浜大津駅⇔比叡平	6:40	7:15	19:10	18:30	1.0	0.9	1.0	0.4
湖南	56/56A:比叡平-三条京阪	京阪三条駅⇔比叡平	8:40	7:10	20:00	19:05	0.5	0.5	0.6	0.6
湖南・湖西	琵琶湖大橋線	堅田駅⇔守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.4	2.0	0.5
湖南・湖西	木の浜線(守山-堅田駅)	堅田駅⇔守山駅	6:40	6:40	19:45	18:50	2.0	0.5	2.0	0.4
湖西	朽木線	安曇川駅⇔朽木地域	7:39	6:34	19:07	18:20	2.0	0.9	2.0	0.8
湖西	若江線	近江今津駅⇔天増川口(⇔福井県)	7:05	9:27	18:45	19:47	0.8	0.8	1.0	1.0

令和7年度4月1日時点の数値

3.3.3 目指す暮らしの実現に向けた 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン(交通網)」

1) 交通網の基本方針

交通網については、原則、各市町が地域の状況等に応じて最適な手段により構築する必要があることから、具体的なサービスレベル等を定めるのではなく、地域区分毎に目指す方向性を整理しました。

(1) 地域Ⅰ

鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指します。

(具体的な地域Ⅰの例)

大津・湖南地域：JR・京阪電車の鉄道駅周辺の市街地
甲賀地域：水口城南駅、貴生川駅、甲西駅周辺の市街地
東近江地域：近江八幡駅、能登川駅、八日市駅周辺の市街地
湖東地域：彦根駅、南彦根駅周辺の市街地
湖北地域：長浜駅周辺の市街地

(2) 地域Ⅱ

- ・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和（通勤・通学、通院、買物、観光）
- ・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢に
- ・企業の通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性確保等を目指します。

(3) 地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償輸送等住民主体の交通など様々な移動手段の活用に加え、自動運転などの最新技術の導入にも積極的に挑戦し、通院、買物など日々の暮らしに必要な移動の確保を目指します。

(具体的な地域Ⅲの例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等 甲賀地域：甲賀市多羅尾地区等
東近江地域：東近江市永源寺地区等 湖東地域：多賀町佐目地区等
湖北地域：長浜市余呉北部・伊吹北部等 湖西地域：高島市朽木・マキノ北部等



図 3.25 地域交通「将来デザイン」 [交通網]

3.3.4 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

地域交通は、特に自家用車を自ら運転できない・しない人の移動手段として重要ですが、その価値は移動手段であるのみにとどまらず、健康増進、環境負荷軽減、経済活性化、渋滞の緩和など、他分野に及びます。

このような地域交通の持つ多様な価値を「見える化」するため、「地域交通将来デザイン」が実現した場合の便益について、以下により算出しました。

表. 3.11 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	算出内容	算出結果
地域交通の利便性向上 ※鉄道駅に 20 分以内でアクセスできる人口カバー率 ※アクセシビリティ指標での算出のため、デマンド等の時刻表がない移動手段は含まない	「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)に基づき、地域交通の運行本数等を考慮した所要時間から、鉄道駅にアクセスできる所要時間別の人口カバー率を算出	現状:75.8 万人(約 50%) 実施後:93.9 万人(約 61%)
自動車から地域交通転換による交通混雑の緩和	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる通行時間短縮(渋滞緩和)効果を算出	78.57 億円/年 (短縮時間 10,839 時間/日)
自動車から地域交通転換による環境負荷軽減	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる CO2 削減効果を算出	1.17 億円/年 (CO2 排出削減量 1.1 万トン/年)
自動車から地域交通転換による健康増進	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる健康増進効果(歩行量増加効果)を算出	14.62 億円/年 (増加歩数 1,633 歩/人・日)
送迎に係る時間を減少させることによる可処分時間の増加	現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 ⇒生産性向上による所得の増加	滋賀県:56.0 億円/年 一人当たり:48.8 万円/年 (可処分時間:一人当たり 152 時間/年)
所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	1 日の車の維持費 2,000 円/日(保険、税金、駐車場代)等より、自家用車減少による維持費削減額を算出	滋賀県:1,462 億円/年 一台当たり:73.0 万円/年 (削減台数:20 万台)
駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の7割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率 1.4%をかけた額を年間削減額として加算 ⇒地域交通があることによる削減効果	173.6 億円(初期費用) +1.7 億円/年 (転換台数:13,676 台)
広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進	現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 ⇒1 人当たりの生産性等から経済的利益を算出	640.4 億円/年 (通勤が可能となる人数:3,459 人)
広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)	現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 ⇒1 人当たりの消費額等から経済的利益を算出	38.0 億円/年 (来訪者の増加人数:84.5 万人)

一方、地域交通の充実は、通学や通勤が県外に向けてもしやすくなることで、県内から県外への人の流出を促す可能性があるなど、様々な影響があることにも留意する必要があります。

そのためにも、地域交通の整備はまちづくりとともに、「まちの魅力の向上」と合わせて進めていくことが重要だと考えられます。

<参考：地域交通のメリットを情報発信している事例>

富山県地域交通戦略 ～富山をよりよい未来へつなぐ



1. 戦略の概要

富山県では、電車やバスなどの公共交通を「公共サービス」と位置づけ、県民の暮らしの質を高めるための地域交通戦略を推進しています。

この取組は、単なる移動手段の確保にとどまらず、ウェルビーイング（心身の充実）や持続可能な社会の実現を目指すものです。

公共交通は、観光・教育・福祉・商業に欠かせないだけでなく、CO₂削減、渋滞緩和、交通事故減少など多くのメリットをもたらします。

2. ウェルビーイングが向上する地域交通

地域交通の充実により、次のような価値が生まれます。

- ・誰もが利用でき、便利で快適に移動できる。
- ・社会との関わりが増え、生き生きと暮らせる。
- ・日常生活でお得感や満足感、新しい発見を得られる。

3. 富山県地域交通戦略の3つの目標

目標 1：県民一人当たりの地域交通利用回数 50回／年

目標 2：ガソリン車の台数 20万台減

目標 3：地域交通への満足度 1.25倍

4. 充実することで期待できる効果

・経済面の効果

マイカー維持費（年間約 40 万円）を削減でき、家計にやさしい。

・時間の有効活用

運転から解放され、自分時間が増える。移動中に読書や仕事も可能。

・健康面の効果

公共交通利用で歩く機会が増え、年間約 6kg の体脂肪減に相当する運動量を確保。

・環境面の効果

CO₂排出量を大幅削減（鉄道は自家用車の約 1/6、バスは約 1/2）。SDGs 達成に貢献。

・地域活性化

公共交通利用により街に賑わいが生まれ、地域経済にもプラス効果。

第4章 地域交通の再構築における実施方針

4.1 基本理念

今後、滋賀の地域交通を再構築していくに当たる基本理念は、目指すべきは「より良い暮らし」の実現であること、そして、そのために必要な移動手段はどうあるべきかを考えることとし、本計画における施策や事業を整理していきます。

【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

人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！



【施策の狙い】

- ・地域交通が充実し、安い運賃で乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化
- ・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成など

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】

- ・様々な移動手段を活用して通学手段が充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけを可能に
- ・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすくなど

年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】

- ・先進技術にも挑戦しながらきめ細やかな移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に
- ・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ることで、外出や交流の機会を創出など

4.2 施策実施における考え方

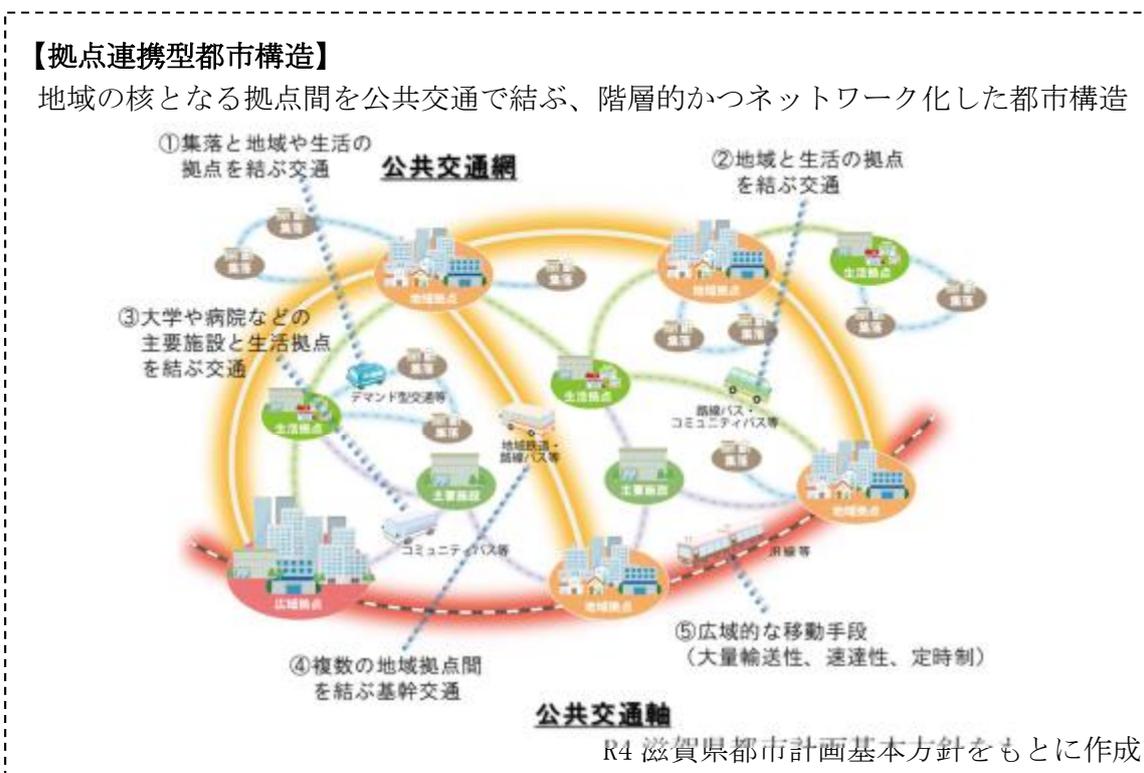
4.2.1 都市計画との整合

滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定）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つなげます。

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つなげていきます。



4.2.2 本計画にかかる施策の範囲

本計画では、鉄道、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、アクセス地点と主要な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（公共）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・生徒など、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、福祉施策や教育施策と連携し、対応していきます。

さらに、地域交通の接続を加味した市町の枠にとらわれない広域な生活圏も意識しながら、交通と一体となった新たなまちづくりを検討していきます。



図 4.1 移動における役割分担のイメージ

4.3 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、未来に向けた新たなまちづくりの視点を持ち、以下のとおり4つの実施方針を設定し、取組を進めます。

【政策方針】 未来に向けた新たなまちづくり

【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します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【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による創意工夫の下で、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つなげていきます。

一方、県民や企業等にとって「地域交通が選択肢」となるためには、移動ニーズに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します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

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、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んでいますが、その負担は非常に大きくなっています。

さらに、今後の人口減少・少子高齢化の進行を鑑みれば、利用者は一層減少すると見込まれ、それにより路線の廃止や減便が進むことが危惧されます。

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が担っていますが、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人や、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人、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。

また、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、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人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へ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」という方向性を共有しました。

このため、要介護者、身体障害者や児童・生徒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、デマンド交通等を再構築

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、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

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、積極的に取組を進めていきます。

また、地球温暖化によるここ数十年の気候変動は、自然環境や生態系への影響、自然災害や健康被害などの様々な課題を引き起こしています。本県においても、台風による被害の増加、年平均気温の上昇による熱中症救急搬送者数の増加、琵琶湖において2019年と2020年に全層循環が確認されないなど気候変動の影響とみられる現象が発生しています。

そのため、本県においても、琵琶湖をはじめとする豊かな自然環境を守り、豪雨災害等に強い持続可能な社会を次世代に引き継ぐため、2050年までにCO₂排出量を実質ゼロにすることを目指し、令和2年3月に「滋賀県CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画」を策定しました。県民、事業者等多様な主体と連携し、温室効果ガス削減にとどまらず、地域や産業の持続的な発展に繋がることを目指し取組を進めています。

本県における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%とおおむね半数となっており、地域交通の充実により環境と人にやさしいまちづくりを目指し、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

DX：Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）の略。
デジタル技術を活用して、業務やサービス等を変革する取組。単なるデジタル化による改善、効率化に留まらず、業務のあり方や組織そのものの変革を図り、競争上の優位性を確立すること。

GX：Green Transformation（グリーントランスフォーメーション）の略。
温室効果ガス排出量の削減を目指し、化石燃料をできるだけ使わず、再生可能なクリーンなエネルギーへの転換を進め、経済や社会の仕組みそのものを持続可能な方向へ変革していく取組のこと。

第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

5.1 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

滋賀県が目指す暮らしの実現にむけた実施方針に基づき、2040 年代を見据え、今後推進していくべきと考えられる施策メニューと事業リストを以下に整理しました。

表 5.1 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	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します。そのためにも、地域の实情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます	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、デマンド交通等を再構築
	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、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

5.2 計画期間に実施する事業

目指す暮らしの実現にむけて、計画期間（令和 8 年度～12 年度）においては、「二次交通全体を使いやすく、便利なものにすることで利用者を増やし、交通事業者が増便を決定できるような環境を整えていく」という考え方により事業に取り組んでいきます。

この考え方に基づき、5.1 で整理した事業のうち、計画期間に優先して実施する事業とその考え方、事業費を以下に整理しました。なお、事業費は計画最終年度（2030 年度）に 1 年間で必要となる公費負担額とし、5 年間の物価・労務費の上昇率を 1.3 倍*と見込み、概算事業費を算出しています。

なお、「目指す暮らし」の実現には、以下の事業以外にも取り組むことが望ましい事業も存在します。引き続き、どのような事業に取り組むべきかの検討を続け、情報収集を行いつつ、必要に応じて事業化の検討を行います。

表 5.2.1 計画期間中に取り組む事業の考え方とその事業費(公費負担額)

内容	具体的事業	考え方	事業費（億円）	
維持 (合理化 最適化)	既存の地域交通の維持 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	既存の地域交通を再編・合理化しつつ、サービスレベルを維持し、通勤・通学、通院、買い物など日常生活を送るために必要な移動を守るとともに、「より良い暮らし」の実現に向けた土台を支える。	37.6	59.8
	(利用者の減少や物価上昇等による公費負担額の増額見込み額)		22.2	
イベント 情報発信	SNS活用、地域交通利用促進イベント、 乗り方講座の実施など	SNS等の情報やイベントへの参加により、地域交通の使い方や良さを知り、地域交通が移動手段の一つになる。	0.5	
高度化 再構築	コミュニティバス、デマンド交通の統合、 システムの高度化による再構築の支援など	二次交通が充実し移動が便利になり、外出がしやすくなる。観光客や訪問者が増加し、消費の拡大や人との交流が生まれる。企業立地や雇用獲得にも繋がり、経済が発展し、まちが賑わう。	26.1	
運賃施策	バス運賃の支援	バスの運賃を減免することで、利用を促進し、自家用車利用や送迎からのバス利用への転換を図る。外出機会の増による消費の拡大や、送迎負担の軽減、渋滞の解消により、可処分時間が増え、経済が活性化し、暮らしが豊かになる。	16.3	53.0
	高齢者等要配慮者等への運賃支援 (タクシー運賃支援、免許証返納者支援)	金銭面での外出のハードルが下がり、外出がしやすくなる。外出機会が増え、消費の拡大や健康増進にも繋がる。	1.1	
担い手確保	免許所持者の活用、 SNS等による運転士の魅力発信など	将来の地域交通を支える担い手が確保され、将来の移動に不安を持つことなく安心して住み続けられるまちになる。	1.3	
バリア フリー UD化	スロープ、エレベーターの整備、 ノンステップバス導入など	バリアフリー化、UD化により、誰もが地域交通を使いやすくなり、外出の機会が増える。	3.4	
新規リテ 実証など	自動運転実証・実装化、 新たなモビリティの検討など	自動運転やライドシェア、新たなモビリティなど、新しい技術や暮らしの変化にも柔軟に対応し、将来の暮らしに希望が持てる。	3.2	
DXの推進	キャッシュレス化、 バスロケシステムの活用など	ルート検索や乗換がより便利で快適になり、簡単に移動ができる。人との交流、まちの周遊が生まれ、外出する人や来訪者でまちが賑わう。	0.9	
その他	今後に向けたサブスクリプション等の 制度研究など	地域交通中心の移動で、駐車を気にせず、まちなかを回遊・滞在できる。人で賑わうウォークアブルなまちになる。	0.2	
			112.8	

※令和 3 年度から令和 7 年度の物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）による

また、計画期間に優先して実施する事業について、実施方針および施策メニューとの関係を以下の表に整理するとともに、それぞれの事業個票を以下に示します。

表 5.2.2 計画期間中に取り組む事業と実施方針および施策メニューとの関係

実施方針	施策メニュー	事業リスト
実施方針 1	施策 1	1. SNS 等(LINE,X,Facebook、instagram,TikTok 等)の活用 2. 乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用
	施策 2	3. 地域交通利用促進にかかるイベント等の実施
	施策 3	4. 沿線企業における意見交換会等の実施 5. 各教育機関における交通関連カリキュラムの展開 6. 地域交通の乗り方講座の実施 7. 滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施
実施方針 2	施策 4	8. 地域間幹線の運行維持 (バス・鉄道) 9. 路線バス・コミュニティバスの運行維持 10. デマンド交通の運行維持 11. ボランティア輸送の運行維持
	施策 5	12. 路線バス・コミュニティバスの合理化 13. デマンド交通の運行効率化 14. 多様な交通モード間での乗換調整
	施策 6	15. 給与水準向上等、運転士の待遇改善等による運転士・担い手の確保 16. 1 種免許等所持者等の活用 17. HP や SNS 等による運転士の魅力発信
実施方針 3	施策 7	18. 交通軸となる路線バスの増便実証の検討 19. 鉄道の増便実証の検討 20. 鉄道の増便要望 21. J R 湖西線における強風対策の検討 22. 府県を跨ぐ新たな広域移動の検討
	施策 8	23. コミュニティバスの充実・高度化 24. デマンド交通の充実・高度化
	施策 9	25. グリーンスローモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討・実証運行 26. ライドシェアの導入検討・実装化 27. 教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進
	施策 10	28. サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討 29. バス運賃支援制度の導入 30. タクシー等運賃支援制度の導入 31. 運転免許証自主返納者への支援 (乗車券、割引券の配布)
	施策 11	32. シームレスに乗換可能な駅前広場・バス停留所の整備の検討 33. 乗換拠点や停留所の環境改善・整備の検討 34. 既存駅の活用および新駅の検討
	施策 12	35. 鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備 36. ユニバーサルデザイン車両の導入 37. ノンステップバスの導入
実施方針 4	施策 13	38. 自動運転の実証運行・実装化 39. 新モビリティ (LRT/BRT 等) の研究 40. 新たな運営体制の研究 (運輸連合、路線バス上下分離方式等)
	施策 14	41. ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成 42. キャッシュレス化の推進 43. バスロケーションシステム等の活用

事業個票

※概算事業費：県の公費負担額の概算。国庫補助の活用可能性や、市町との分担割合が決定していないことを踏まえ、幅をもって表記している。

事業リスト	No.1 SNS(LINE、X、Facebook、Instagram、TikTok 等)の活用					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	70～110 万円	
事業内容						
<p>地域交通の運行状況や利用方法に関する情報や、地域交通の利用につながるイベント情報などを、プッシュ型で利用者の多い SNS 等により積極的に発信します。</p> <p>地域交通が移動手段として使えることを知り、イベント等を通じて実際に利用することで、地域交通が移動手段の選択肢の一つになるよう情報を提供します。</p>						
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 乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	700～1,300 万円	
事業内容						
<p>インターネットや SNS 等に馴染みのない方、スマートフォンなどの電子機器に不慣れな方でも簡単に情報が入手できる様に紙媒体での情報提供も行います。</p> <p>地域交通の乗り方ガイドブックや運行ルートや乗り場をまとめたマップなど、利用者目線でどこでも手軽に、簡単に確認できる冊子等を作成し、利用しやすい環境を整えます。</p>						
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.3 地域交通利用促進にかかるイベント等の実施

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

2,500~4,100 万円

事業内容

地域交通を利用し、良さを知るきっかけを作るため、地域交通の利用促進につながるイベント等を実施、または開催を支援します。地域交通の乗り方を知るための乗車体験イベント、地域交通を使って複数箇所をめぐるイベント、駅を起点としたウォーキングイベント等、地域交通の利用につながるイベントにより、より多くの方に楽しみながら地域交通の良さを知ってもらい、地域交通の利用につなげます。

《既存の取組例》

●近江鉄道グループにぎわいづくり DAY『ガチャフェス』(近江鉄道株式会社)

- ・近江鉄道線が 100 円で 1 日乗り放題（小学生以下無料）となるイベント。
- ・近江鉄道沿線のにぎわいづくりや活性化を目指し、沿線において約 50 の地域イベントを開催する。
- ・近江鉄道を利用してイベントを楽しむ機会を提供する。



●バスの日まつり(滋賀県バス協会)

- ・公共交通機関の利用促進に向けて、公共交通の安全・安心、親しみやすさ、楽しさを広く発信するための PR イベントを開催
- ・バス・タクシー車両の展示や交通事業者によるグッズ販売会、交通環境学習、情報提供コーナー、運転士などの採用相談会などを開催



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.4 沿線企業における意見交換会等の実施					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	350～410 万円	
事業内容						
<p>鉄道の利用促進や増便などを目指し、鉄道沿線の複数企業と県・市町、交通事業者が集まり、講師などを招いた勉強会や各企業の取組の共有・議論する意見交換会等を開催、または支援します。</p> <p>地域交通の利便性を向上し、利用しやすい環境を整えるため、関係者が連携して取り組みます。</p>						
実施主体						
滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他	
◎		◎	◎		◎沿線企業	
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.5 各教育機関における交通関連カリキュラムの展開

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

140~200 万円

事業内容

地域交通を持続可能なものにするためには、滋賀の将来を担う若い世代の地域交通に対する意識を高めることが重要です。そのため、児童・生徒を対象に地域交通の社会的役割や便益に関する講義や、実際に地域交通に乗る体験会の開催等、各教育機関において地域交通に関する学習機会を提供する取組を実施、支援します。

《既存の取組例》

●交通環境学習の取り組みへの参画(滋賀県)

・各市町や交通事業者と連携し、幼稚園・保育園児および小・中学生を対象に「幼少期から地域の公共交通に親しみを持ち、自発的に環境にやさしい交通行動を選択できる人間を育てる」ことを目的とした交通環境学習の実践と普及活動に取り組む。



実施主体

滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他
◎		○	○	○	◎教育機関

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.6 地域交通の乗り方講座の実施					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	100~200 万円	
事業内容						
<p>地域交通の利用方法がわからないことや、利用が難しそうといった先入観が、地域交通を移動手段として選ぶ際の障壁となっている面があることから、地域交通が簡単で手軽に利用できることを知る機会を設けます。</p> <p>そのため、自治会や団体等を対象に地域交通の乗り方講座等を開催・支援します。利用方法を知り、身近な移動手段として認知することで利用につながります。</p>						
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.7 滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1,560 万円	
事業内容						
<p>本県ではこれまで、アンケートやワークショップ、フォーラム等を開催し、将来の地域交通のあり方について、県民の皆様と公論熟議を重ねてきました。計画策定後も県民の皆さまとの対話を続け、計画に基づく取組の評価、分析を行い、より良い施策の実施や計画の見直しへ反映していきます。</p> <p>《既存の取組例》 滋賀の地域交通フォーラム「未来アイデア会議」(滋賀県) ・地域交通の課題と未来像について公論熟議するためのフォーラムをイオンシネマ草津にて開催。会場約 300 名に加え、オンライン参加も可能とし、より多くの方との対話を可能にした。令和 5 年度から毎年実施。</p>						
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.8 地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）				
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	9億1,000万円		
事業内容					
<p>県民の将来の暮らしを守るため、現在の地域交通のサービスレベルを最低限維持・確保することが必要です。県内を運行する地域間幹線系統は地域にとって重要な基幹的公共交通であり、市域間を跨ぐ広域的な幹線ネットワークとして必要不可欠な役割を果たしており、これまでから維持に努めています。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、それぞれの地域での暮らしにおいて、移動の軸となるバス路線の運行維持・確保のための取組を支援します。</p> <p>また、鉄道についても運行維持・確保のための取組を支援します。</p>					
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
					→

《地域公共交通確保維持改善事業の補助対象路線の概要》

路線名	起点	主な経由地	終点	実施主体	運行形態	補助事業の活用	
岡屋線	岡屋線	小口、竜王町タウンセンター	近江八幡駅	近江鉄道株式会社	路線定期運行	幹線	
日八線	近江八幡駅	市子殿、日野駅	北畑口				
		桜川駅、宮川 桜川駅、松井	長峰集会所				
御園線	八日市駅	名神八日市、東近江総合医療センター	永源寺車庫				
神崎線	八日市駅	石塚	能登川駅				
八幡アウトレット線	近江八幡駅	弓削	三井アウトレットパーク				
近江大橋線	草津駅西口	イオンモール草津	浜大津				
服部線	守山駅	服部	錦の里				
朽木線	安曇川駅	上古賀	朽木学校前				江若交通株式会社
若江線	近江今津	仮屋	小浜				西日本ジェイアールバス株式会社
下田線	三雲駅	竜王ダイハツ	三雲駅				滋賀バス株式会社
米原多和田線	米原駅東口	中多良	ローザンベリー多和田				湖国バス株式会社
近江長岡線	長浜駅	市立長浜病院	近江長岡駅				京阪バス株式会社
京都比叡平線	比叡平	京大正門	三条京阪				株式会社シガ・エージェントシステム
土山本線	貴生川駅	新水口	田村神社				

事業リスト	No.9 路線バス・コミュニティバスの運行維持					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1,900 万円	
事業内容						
<p>県民の将来の暮らしを守るため、現在の地域交通のサービスレベルを最低限維持・確保することが必要です。そのためには、地域の移動の軸となる鉄道やバス路線に加え、その軸につながる網の運行維持が不可欠です。軸につながる網としての役割を担う路線バスやコミュニティバスの運行維持・確保のための取組を支援します。</p>						
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.10 デマンド交通の運行維持					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	2億1,000万円	
事業内容						
<p>路線バスやコミュニティバスの利用者が少ない山間地域などは、定時・定路線の運行を維持することは難しいことから、デマンド交通へと転換し、県民の移動を確保している地域もあります。</p> <p>県民の将来の暮らしを守るため、こういった地域の移動を支えるデマンド交通の維持・確保の取組を支援します。</p>						
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.11 ボランティア輸送の運行維持					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>交通事業者や県・市町では対応が難しい地域についても、そこで暮らす県民の最低限の移動手段を確保する必要があり、ボランティア輸送や福祉輸送など、地域住民の協力により確保されている移動に対して、運行の維持や、運行に伴う活動を支援を検討します。</p>						
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.12 路線バス・コミュニティバスの合理化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>地域交通を使える移動手段として維持していくためには、利用者の移動実態や移動ニーズに合った運行であることが重要です。</p> <p>移動実態やニーズ調査に基づき、路線バスやコミュニティバスの運行を再編し合理化を図る取組を支援します。</p> <p>また、移動の実態に合わせた、ダウンサイジングや路線バスやコミュニティバスのデマンド化の取組についても支援します。</p>						
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.13 デマンド交通の運行効率化

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

-

事業内容

デマンド交通は、利用者にとって利便性の高い移動手段ですが、運営側にとっては、予約受付のためのコールセンターや配車ルートの検討などにコストがかかり、持続可能な移動手段として運営していくためには、運行の効率化を図ることが重要です。

そのため、近隣市町間でのコールセンターの共同化、予約・運行管理者システムの導入などの運行効率化の取組を調整、支援します。

《既存の取組例》

●愛のリタクシー(湖東圏域)

- ・湖東圏域(彦根市、豊郷町、多賀町、甲良町、愛荘町)では、1市4町で公共交通活性化協議会を立上げ、「愛のリタクシー」の名称で予約型乗合タクシーを運行。
- ・運行の効率化を図る共に市町間を越えた運行により、利便性の高い移動を確保。



●予約締め切り時間の見直し(竜王町)

- ・予約締め切り時間を1時間前から30分前に変更し、急に乗車が必要になった場合や、予定が変更になった場合でも利用しやすく改善。
- ・WEBでの会員登録を開始。申込時に会員番号が発行されるため、すぐに利用が可能に。



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.14 多様な交通モード間での乗換調整					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>地域交通が移動手段として選択されるためには、交通モード間での乗換がスムーズに出来ることが重要です。乗換が悪く、長い待ち時間が発生すると、移動手段として選ばれません。そのため、乗換がよくなるように鉄道や路線バス、コミュニティバスの運行時間を調整することが必要です。市町と事業者、または複数事業者が連携し、スムーズな乗り換を実現するための取組を支援します。</p>						
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.15 給与水準向上等、運転士の待遇改善による運転士・担い手の確保				
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	4,500~6,500 万円		
事業内容					
<p>少子高齢化による労働力の不足が社会問題となっている中、地域交通の運行を担う運転士は特に不足しています。運転士不足は、減便や廃線につながる深刻な問題であり、将来にわたり持続可能な交通ネットワークを形成するうえでも、担い手の確保は急務となっています。</p> <p>そのため、現在の行っている取り組みに加え、運転士をより魅力ある職種にし、雇用を確保するための給与水準向上や福利厚生の充実など、運転士を確保するための取組の拡充を実施、支援します。</p> <p>《既存の取組例》</p> <p>●バス生産性向上・運転士確保事業(滋賀県)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシーの運行維持に必要な運転士を確保するため、生産性の向上および労働環境の改善に取り組む事業者を支援。 ・多様な人材確保に向けた広報・研修等に要する経費、利用促進や利便性向上に資する経費等を支援。 <p>●第二種運転免許取得支援事業補助金(大津市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の事業に対して、その従業者もしくは第2種運転免許の取得後に雇用予定の者に普通第二種免許および中型第二種免許を取得させる事業を実施するのに必要な費用の一部を補助する。 ・補助金の申請は従業者1名につき1回限り ・補助額は120,000円または補助対象経費に2分の1を乗じた額のいずれか少ない方の額 					
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.16 1種免許等所持者等の活用					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	2,300~3,400 万円	
事業内容						
<p>運転士の高齢化や運転士不足により、全ての路線で大型二種免許保有者を運転士として配置することが難しくなっています。そのため、利用実態から、車両をダウンサイジングし、運行の効率化を図りつつ、中型2種免許保有者や1種免許保有者等を運転士として活用することで運転士を確保する取組を実施、支援します。</p>						
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.17 HP や SNS 等による運転士の魅力発信					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	400~600 万円	
事業内容						
<p>運転士不足を解決するためには、運転士の給与水準向上や福利厚生の充実など、待遇改善に努めるとともに、運転士という職業のやりがいを知ってもらうことが重要です。</p> <p>そのため、若い世代にとって身近な情報源である SNS や HP 等を活用し、運転士の魅力や運転士のメリット等を写真や動画投稿でわかりやすく情報発信する取組を実施、支援します。</p>						
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.18 交通軸となる路線バスの増便実証の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>路線バスで移動したいが、運行時間や運行本数の関係から、やむを得ず自家用車を利用している人や、移動自体を諦めている人も一定数います。そのため、試験的に、期間・地域を限定して、バスの運行時間を延長し、運行本数を増やすなどの社会実験を実施し、利便性を高めることが利用者増につながるか、事業者の収益改善につながるか等を検証する増便実証を検討します。</p>						
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.19 鉄道の増便実証の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>鉄道で移動したいが、運行時間や運行本数の関係から、やむを得ず自家用車を利用して人、移動自体を諦めている人も一定数います。</p> <p>そのため、試験的に、期間・地域を限定して、鉄道の運行時間を延長し、運行本数を増やすなどの社会実験を実施し、利便性を高めることが利用者増につながるか、事業者の収益改善につながるか等を検証する増便実証を検討します。</p>						
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.20 鉄道の増便要望					
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	-			
事業内容						
<p>JR 線は、広域な移動を担う重要な移動手段ですが、コロナ禍の減便以降、運行本数が回復していないほか、県内北部地域など運行頻度や運行時間帯が限られる地域が存在します。運行本数が少ないことや運行時間が限られることで自家用車に頼らざるを得ない人も多く、また、企業の雇用獲得や来訪者の周遊機会の創出、日々の送迎負担の軽減等のためにも、コロナ禍前までの運行レベルの復活と、さらなる運行のサービスレベル向上を目指し、引き続き JR と協議・調整を進めます。</p>						
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.21 JR 湖西線における強風対策の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	60 万円			
事業内容						
<p>JR 湖西線は、湖西地域に暮らす県民の広域的な移動を担う重要な移動手段ですが、気象状況の悪化による運休等が多発し、沿線住民の生活や企業活動等に支障が生じています。</p> <p>そのため、これまでも JR 西日本に対して改善・対策を要望しており、防風柵設置や AI を活用した高精度の強風予測システムの導入などの対策が進められています。</p> <p>引き続き、JR 西日本と協議・調整を重ねながら、さらなる改善に向けた検討を進めていきます。</p>						
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.22 府県を跨ぐ新たな広域移動の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	50 万円	
事業内容						
<p>リニア中央新幹線の開通による三重県から滋賀県への来訪者の移動を見据え、三重県との連携強化を検討します。</p> <p>また、近隣府県への新たな移動手段として、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想など、将来に向けたより広域移動についても検討します。</p>						
実施主体						
滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他	
◎	○	◎	○		◎近隣府県	
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.23 コミュニティバスの充実、高度化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	4.1 億～18.6 億円	
事業内容						
<p>移動手段として選択される地域交通となるためには、利便性を向上させ、利用しやすくすることが重要です。</p> <p>そのため、各市町が運行するコミュニティバスについて、増便や路線の拡充、運行時間の延長、停留所の増設など、サービスレベルの充実・高度化を図る取組を支援します。</p>						
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.24 デマンド交通の充実、高度化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	2,200～1億400万円	
事業内容						
<p>移動手段として選択される地域交通となるためには、利便性を向上させ、利用しやすくすることが重要です。</p> <p>そのため、各市町が運行するデマンド交通について、運行時間の延長や停留所の充実、予約締め切り時間の短縮、行政区域を越えたサービス網の広域化など、デマンド交通の再構築やサービスレベルの充実を図る取組を支援します。</p>						
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.25 グリーンスローモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討・実証運行					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	200～300万円	
事業内容						
<p>生活に必要な最低限の移動を確保するためには、既存の地域交通では賄いきれない地域内の小さな移動や、利用者間で共同利用する移動などについても、その手段を確保することが重要です。</p> <p>そのため、低速で移動するグリーンスローモビリティやシェアモビリティ等の新たな移動手段の導入に向けた検討・実証運行を実施、支援します。</p>						
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.26 ライドシェアの導入検討・実装化

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

1860~2020 万円

事業内容

生活に必要な最低限の移動を確保するためには、既存の地域交通では賅いきれない地域内の移動について、ライドシェア等の一般ドライバーを活用した移動手段を活用することも重要です。

そのため、地域の移動実態にあったライドシェアの実装化に向け、導入検討や実証運行などの取組を実施、支援します。

《既存の取組例》

●日野町公共ライドシェア実証実験運行(日野町)

- ・土日祝日におけるタクシーの配車がないため、公共交通を利用した観光目的での来訪者や移動手段を持たない方の移動ニーズに対応するため、乗合型の公共ライドシェア（自家用有償旅客運送：交通空白地有償運送）の実証運行を実施する。
- ・令和7年6月1日から令和8年3月15日までの土日祝日・年末年始限定
- ・平日のみ運行しているデマンド型乗合タクシー「チョイソコひの」の車両を活用



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.27 教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>地域交通は、教育、福祉、観光、産業立地等を様々な分野において必要となる移動を支える重要な社会インフラです。そのため、各分野においても、移動を支えるための取組を実施されていますが、地域間にばらつきや、地域限定の取組に留まるなど、一体的な取組となっておらず、効果が限定的となっています。そのため、より効果的な取組になるよう教育、福祉、観光、産業等様々な分野との連携を検討しながら取組を進めます。</p> <p>また、湖上交通の活用、充実についても関係者が連携し、検討を進めていきます。</p>						
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.28 サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討				
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	970~1,270 万円		
事業内容					
<p>エリア運賃制度やサブスクリプション制度等、地域の暮らしや住民ニーズ等に応じた新しい運賃制度の導入を検討または支援します。</p> <p>●エリア運賃制度 一定地域内の運賃が均一となるエリア運賃制度について研究し、自家用車中心の移動から地域交通中心への移動に転換を促す新しい料金制度の導入を検討・支援します。</p> <p>●サブスクリプション制度 一定期間に一定区間の地域交通が定額で乗り放題となるサブスクリプション制度について研究し、自家用車中心の移動から地域交通中心への移動に転換を促す新しい料金制度の導入を検討・支援します。</p> <p>●ダイナミックプライシング 需要が集中する時間帯や時期の運賃を高く設定し、需要の平準化により混雑を緩和して利用環境を改善することや、需要が少ない時間帯や時期の運賃を安く設定し、新たな利用（需要）を掘り起こすことを目的にしたダイナミックプライシングの導入を検討・支援します。ダイナミックプライシングは交通事業者の収益改善にもつながる可能性があります。</p> <p>●乗換運賃制度 バスから鉄道など、地域交通を乗換で利用する際、それぞれの運賃に「初乗り運賃」が発生するため、運賃が割高になり、地域交通の利用を阻害する一因となっています。そのため、地域交通を乗換移動にかかる運賃を割り引く制度を検討・支援します。利用者の利便性を高め、地域交通の利用促進や送迎負担の軽減につなげます。</p>					
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.29 バス運賃支援制度の導入					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	16.3 億円	
事業内容						
<p>鉄道などの幹線に繋がる路線バスの運賃を支援し、学生や高齢者に限らず、来訪者も含めて、運賃面から、誰にとっても路線バスが利用しやすい環境を整備します。通学・通学や外出、買い物、観光など、あらゆる目的のための移動手段として選ばれ、利用者促進につながることを目指します。</p>						
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.30 タクシー等運賃支援制度の導入

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

1,800~2,700 万円

事業内容

高齢者や身体障害者の方など、地域交通による移動に配慮が必要な人に対して、タクシー等の利用料金を補助する制度を実施または支援します。経済的な負担を軽減し、通院など生活に必要な移動を支えます。

《既存の取組例》

●公共交通乗車券購入助成事業(米原市)

- ・市内に居住する高齢者の社会参加の促進のため、湖国バス株式会社が発行する『高齢者用定期券小判手形(小判手形)』の購入に係る経費を一部助成する。
- ・対象者は市内に居住する70歳以上の方
- ・湖国バス株式会社が発行する高齢者用定期券(小判手形)の購入に係る経費の2分の1に相当する額を補助

高齢者用定期券(小判手形)販売額

種類	金額	助成額
1か月券	2,500円	1,250円
3か月券	5,900円	2,950円
6か月券	10,600円	5,300円

●福祉総合交通利用助成券の交付(高島市)

- ・市指定の事業所が運行する交通サービスの利用に、月額1000円を補助。1枚100円の券で、1度に使用できる枚数の上限はない。
- ・市内に住所を有し、市民税非課税世帯に属する方で、介護保険法(平成9年法律第123号)による要介護状態区分または要支援状態区分のいずれかに該当する方、75歳以上でひとり暮らしの方、70歳以上の者のみの世帯およびこれに準ずる世帯で生活する75歳以上の方が対象。

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.31 運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	3,800～5,600 万円	
事業内容						
<p>運転免許証の自主返納後も、日々の生活に必要な移動を地域交通で賄えるように地域交通の維持に努めるとともに、日々の移動手段として地域交通を気軽に利用できる環境を整えることが重要です。</p> <p>そのため、運転免許証自主返納者に対して、地域交通機関の乗車券や割引券の配布等を行い、経済面から地域交通を利用しやすい環境を整える取組を実施または支援します。</p>						
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.32 シームレスに乗換可能な駅前広場-バス停留所の整備の検討

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

-

事業内容

移動手段間の乗換の良し悪しは、地域交通を利用するうえで重要な要素の一つです。乗換箇所が分かりにくい場合や乗換箇所までが遠いことは、利用を阻害する原因となります。そのため、スムーズに移動ができるように、駅前広場やバス停留場を一体で整備し、利用者の利便性を向上させ、利用しやすくする取組を検討します。

《既存の取組例》

●大津市駅前広場整備事業(滋賀県大津市)

- ・ JR 大津駅から琵琶湖岸沿いまでの一帯の活性化を目指すまちづくり計画。駅周辺から琵琶湖へのアクセスを改善し、にぎわいの創出を目的としている。



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.35 鉄道駅のスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1億4,300~2億2,000万円	
事業内容						
<p>県内にはエレベーターやスロープ等が設置されておらず、高齢者や身体障害者、車椅子利用者、小さなお子様連れなど、地域交通の利用に配慮が必要な方にとって利用しにくい鉄道駅が複数存在しています。そのため、鉄道駅のバリアフリー化やホーム柵等の設置を支援し、全ての人が利用しやすい環境整備を支援します。</p> <p>また、これまで進まなかった環境整備を進めるため、新たな支援制度の検討を行います。</p>						
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.36 ユニバーサルデザイン車両の導入					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	2,700~2,900万円	
事業内容						
<p>健康な方だけでなく、高齢者、車椅子利用者、ベビーカー利用者等、すべての人にとって使いやすいように設計されたユニバーサルデザイン車両の導入や、ユニバーサルデザイン化のために車両を改修する取組を支援し、誰もが利用しやすい環境を整えます。</p>						
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.37 ノンステップバスの導入					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1,000~1,300 万円	
事業内容						
<p>高齢者や障害者、小さなお子様など、利用に配慮が必要な人が乗り降りしやすいように設計されたノンステップバスの導入を支援し、誰もが利用しやすい環境を整えます。</p>						
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.38 自動運転の実証運行・実装化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1 億 2,900~1 億 9,100 万円	
事業内容						
<p>全国的に社会課題となっている運転士不足により、地域交通の維持が危ぶまれており、運転士の処遇改善等の雇用に向けた取組支援や車両のダウンサイジング化や地域の輸送資源の活用など、地域の力も借りながら移動の確保に取り組むとともに、少子高齢化が一層進む将来を見据え、ドライバーによるハンドル操作を必要としないレベル 4 での自動運転の実装化に向け、彦根城ルートでの取組みを進めるとともに、本事例で培ったノウハウをもとに、他地域での取組を実施、支援します。</p>						
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.39 新モビリティ（LRT/BRT等）の研究					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	1,100～2,700万円	
事業内容						
<p>路線バスは、渋滞等の交通状況の影響を受けやすく、定時性の確保が課題となっています。</p> <p>そのため、将来を見据え、定時性、輸送力、快適性に優れたLRTやBRT等の新モビリティに関して、メリットやデメリット、最適な地域や導入による地域への波及効果などを研究し、導入の可能性を検討します。</p>						
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.40 新たな運営体制の研究（運輸連合、路線バス上下分離方式等）					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	2,900～4500万円	
事業内容						
<p>人口減少や高齢化が進行する中、これまでのように交通事業者の運営だけで移動サービスを賄うことは困難になってきており、将来にわたり持続可能なものにするためには、運営をより一層効率化し、経済負担を軽減することが重要です。</p> <p>そのため、複数の交通事業者が共同で運営する運輸連合や路線バスの運営と施設整備・管理を分離する上下分離方式による経営、シュタットベルケといった新たな運営体制についての研究を進めていきます。</p> <p>※シュタットベルケ：ドイツにおいて、一般艇に自治体を主たる出資者として私法に基づいて設立される会社であり、電気・ガス・水道・公共交通・プール等の様々な公共サービスを総合的に提供する公益事業体。</p>						
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.41 ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	500～950 万円	
事業内容						
<p>複数の交通モードを乗換目的地へ向かう場合、交通モード毎に運行時間や運賃を検索し、最適な乗換方法を検討するために多大な労力を要します。特に、市町を跨ぐ移動において、各市町が運営するコミュニティバスを利用する場合は、一層の労力が必要です。</p> <p>そのため、各市町が運行するコミュニティバスも含めた県内すべての地域交通を網羅したポータルサイトを作成し、出発地から目的地までの最適なルートをワンストップで検索可能にすることで、利用者の利便性を高め、利用しやすい環境の整備に取り組みます。</p>						
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.42 キャッシュレス化の推進					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	130～650 万円	
事業内容						
<p>交通系 IC カードの利用やスマートフォン決済など、事前の運賃検索やチケット購入などが不要となるキャッシュレス化を支援し、利用者の利便性を高め、利用しやすい環境を整備します。</p> <p>これにより、運営側の両替等にかかる業務の軽減、運行時間のロス軽減に加え、利用状況の可視化による運行の効率化・改善に繋がります。</p>						
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	

事業内容

路線バスは交通状況による影響を受けやすく、遅延が度々発生するが、その遅延状況が利用者に伝わらず、利用満足度を低下させ、利用を阻害する要因の一つになっています。

そのため、バスロケーションシステム等を活用し、バスの運行状況を利用者に発信、また利用者自身が運行状況を手軽に確認できる環境を整備する取組を支援するとともに、バスの運行状況や乗車状況等をデータ化することで、運行の効率化を図る取組を支援します。

●バスロケーションシステムの活用

バスの運行状況やバス停への到着時間を可視化するバスロケーションシステムの導入を支援します。これにより、利用者は、スマートフォンなどによりリアルタイムで運行状況を確認することが出来るようになります。

●乗降センサーの設置

乗降センサーを設置し、バスの乗降車の情報をリアルタイムに把握し、バスの混雑状況を利用者に情報提供するとともに、混雑状況等を活用し、運行の効率化を図る取組を支援します。

●デジタルサイネージの整備

主要な待合室や停留所に、バス乗り場や行き先、発車時刻などをわかりやすく表示また検索できるデジタルサイネージを設置し、利用しやすい環境を整備する取組を支援します。

《既存の取組例》

●コミュニティバス可視化プロジェクト(滋賀県甲賀市)

・バスロケーションシステムからデジタルサイネージまでワンストップ導入を行い、利用者の利便性を向上させ、利用しやすい環境を整備した。



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	

第6章 計画の達成状況に対する評価基準(KPI 設定など)

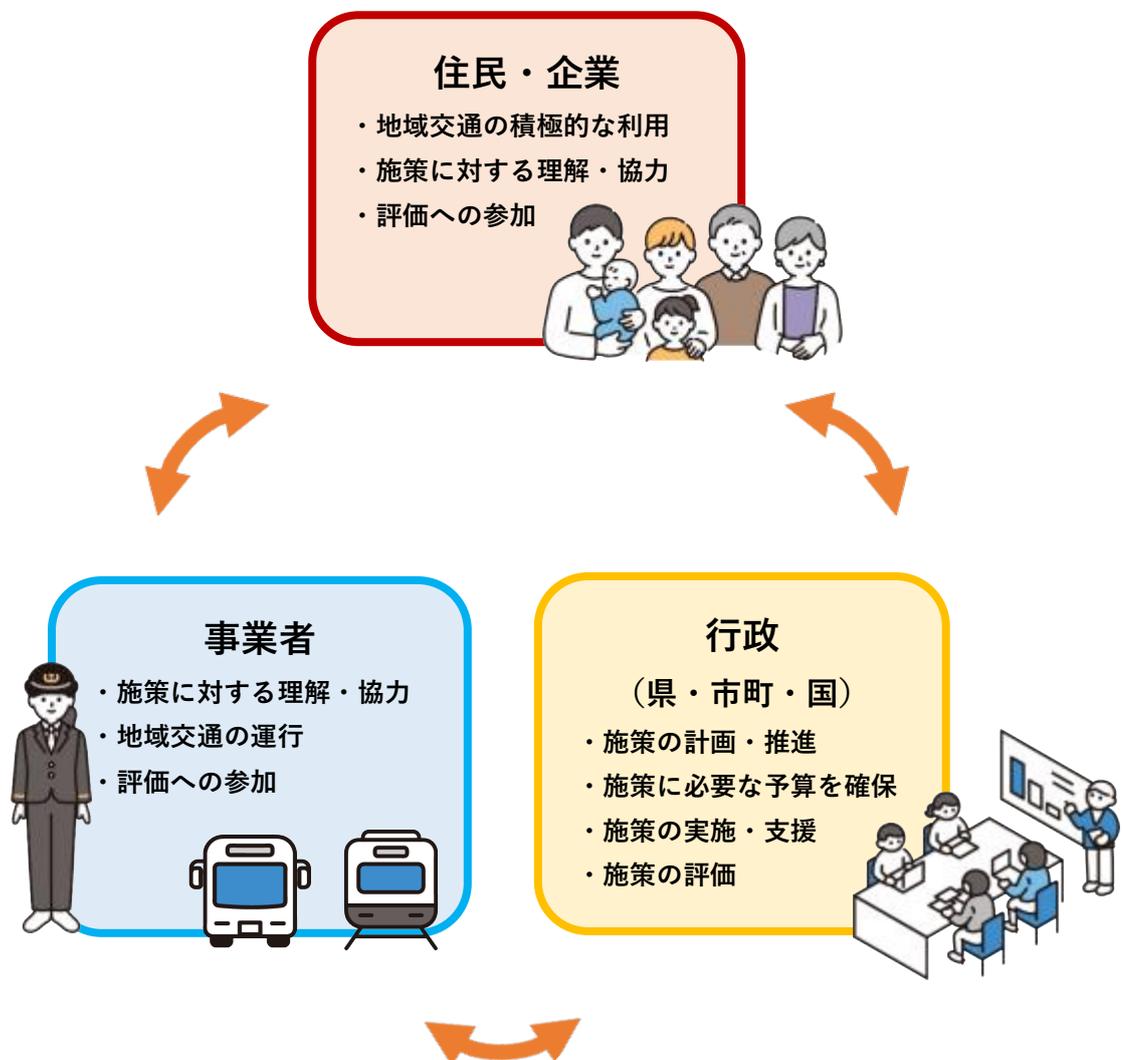
滋賀県が目指す暮らしを実現するうえで、本計画に定める施策、事業を適切に進める必要があります。そのためには、適切な進行管理を行い、時勢に対応する計画の見直しが必要不可欠です。

そこで、計画推進のための基本的な考え方や、進捗状況を正確に把握・管理するために必要な評価指標などを本章に定めます。

6.1 各主体とその関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、本県のみならず、市町や国、地域交通の運行に携わる事業者、地域交通を利用する人、地域交通の便益を受ける全ての県民や企業など、滋賀県の地域交通に関わる様々な主体に関与していただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠です。

それぞれの立場における、進行管理への関わり方を以下に示します。



6.2 評価指標(KPI)の設定

計画の進捗状況を把握・管理するための具体的な指標および目標を以下のとおり設定します。

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

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
⇒生活に不可欠な目的「通勤・通学、通院・福祉」等を地域交通が担う

【評価指標】

【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

地域交通の積極的利用の状況を評価する指標

● 地域交通の利用者数

・事業実施により、路線バス・コミバスのデマンド交通の利用者の1.17倍の増加を目指す

R7利用者数⇒R7利用者数の1.17倍以上

【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その為にも地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

地域交通の維持の状況を評価する指標

● 軸となる幹線バスの地域交通の収支率

・物価上昇中、現状の収支率以上の改善

幹線5路線 R7収支率⇒R7収支率以上の改善

(近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線)

● 地域交通への公的資金投入額

・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる

県補助(幹線・コミバス)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下

【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

地域交通の充実の状況を評価する指標

● 地域交通の満足度

・地域交通への不満度のおおむね半数への改善

県政世論調査不満度 67.7% ⇒ おおむね50%

● 運転士数(第二種免許保有者数)

・不足する運転士数の解消

運転士不足者数 53人⇒0人

【実施方針4】

技術の進展や社会的な要請踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

地域交通の新たな取組状況を評価する指標

● キャッシュレス化対応できていない事業主体数

・すべての事業主体でのキャッシュレス化を目指す

キャッシュレス化未対応事業主体数 2主体⇒0主体

【未来に向けた新たなまちづくり】

交通と一体となった新たなまちづくりに挑戦します

まちの活性化の状況を評価する指標(参考指標)

● 代表的な交通結節点の基準地価

・まちの活性化による、基準地価の上昇

7基準地価 R7価格 ⇒ R7以上に上昇

(大津駅、草津駅、貴生川駅、八日市駅、彦根駅、米原駅、安曇川駅直近基準地番)

6.3 公論熟議による計画の評価、見直し

本計画に基づいて施策・事業を継続的に展開するにあたっては、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を定期的なモニタリングを通じて、前項に定めた評価指標にのっとり検証・評価します。さらに、その結果について未来アイデア会議、 滋賀地域交通活性化協議会等の取組により公論熟議を重ね、適宜計画を見直し・更新することで、施策の最適化を進め、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化していきます。

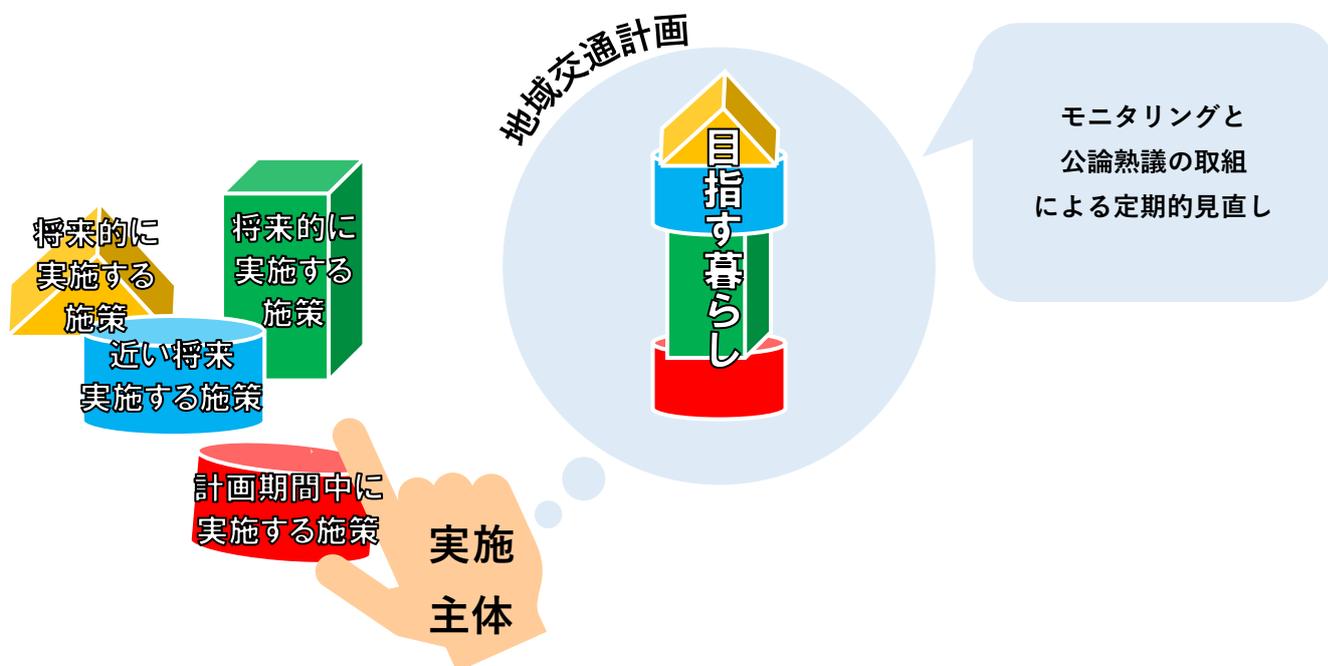


図 6.1 目指す暮らしの実現までのイメージ



図 6.2 過年度における未来アイデア会議の様子



図 6.3 ワークショップの様子 (R7)



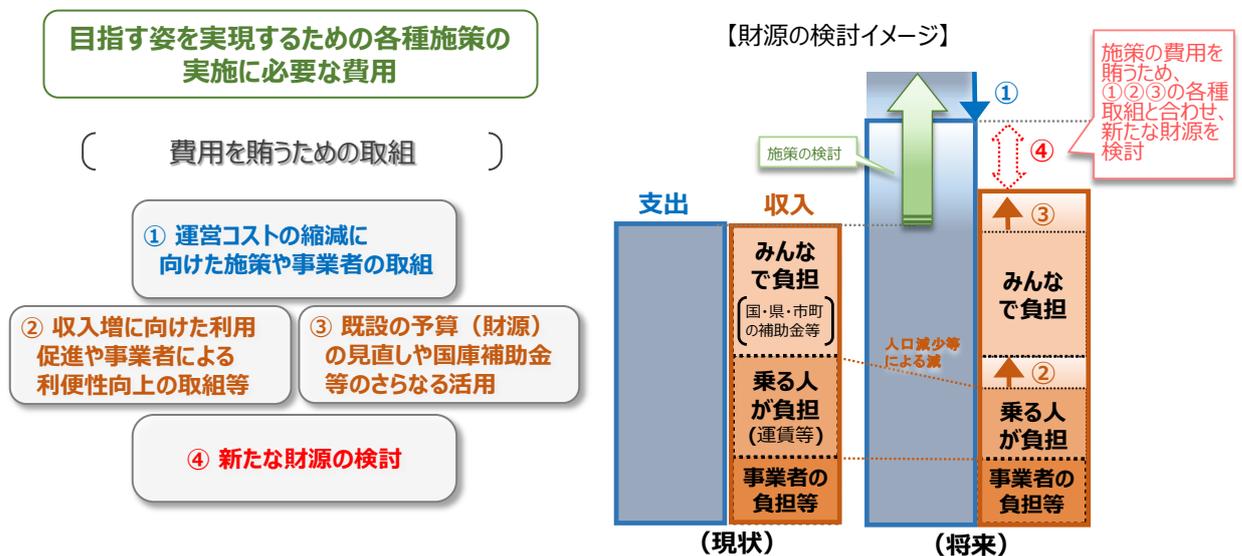
図 6.4 お出かけトークの様子 (R7)

第7章 施策実施のための財源

7.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について

県民が目指す暮らしを実現するには、その重要な手段である地域交通をみんなで支える意識の醸成に取り組むとともに、利便性の向上や環境整備など、地域交通の維持・充実に向けた各種施策や、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について、適切な財源を充当しながら、継続的に展開していく必要があります。

これらの施策に要する費用を賄うため、運営コストの縮減や収入増、県予算事業の不断の見直し等による財源捻出などに官民連携で取り組んでいきますが、今後の人口減少等を踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困難と考えられることから、新たな財源を含めた検討が不可欠であると考えます。



地域交通はみんなの移動を支え、暮らしを豊かにするために必要不可欠な社会インフラであるとともに、その維持・向上による受益は、交通機関の利用者のみにとどまらないことから、新たな財源(負担)については、利用者や交通事業者以外の主体も含め、広く分かち合うことが望ましいと考えます。

また、新たな財源としては、税、寄附などが考えられますが、地域交通の維持・向上にかかる継続的な費用を賄うには、安定的な財源である必要があります。

したがって、新たな財源の手法としては、広く負担を分かち合うことが可能であり、かつ、毎年安定的な財源を確保できる「新たな税」について検討します。

7.2 新たな税の制度検討における論点

新たな税についての制度検討にあたる主な論点は、以下のとおりです。

1) 移動を支えるための施策の財源を新たな税に求めることの意義

既存の予算とは別に、新たな税に財源を求めることの意義を整理する必要があります。

2) 新たな税の使途

新たな税の使途については、滋賀地域交通ビジョンで目指す地域交通の姿を踏まえて検討する必要があります。

また、事業の内容によっては、地域の実情をよく知る市町が実施することでより効果が発揮されることも考えられるため、税収の一部を市町に交付する場合の考え方も整理する必要があります。

3) 課税方式

新たな税の課税方式については、滋賀県税制審議会での過去の議論を踏まえて、既存税目への超過課税（税率の上乗せ）を基本として検討します。

超過課税の対象とする税目については、新たな税を活用して実施する施策・事業の受益者や効果などを踏まえて検討する必要があります。その際、単一の税目における超過課税に限定することなく、複数の税目を組み合わせることも選択肢となります。

4) 税率

新たな税の税率は、新たな税を活用して実施する施策の事業費と超過課税の対象となる税目を踏まえて検討します。

また、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、過度な税負担とならないか検討することも必要ですが、その際、新たな税を活用して実施する施策によって減らせる費用や負担があるのではないかという視点も重要となります。

5) 税収および使途の管理の手法

新たな税を既存税目への超過課税とする場合、その税収や使途を会計上明確に区分することが必要です。

本県で実施している県民税均等割への超過課税である琵琶湖森林づくり県民税においては、税収を会計上明確に区分する方法として基金を活用しており、同様の手法によることが考えられます。

6) 効果検証

新たな税が効果的に活用できているか検証するため、施策の効果を定量的に検証する仕組みを検討する必要があります。

7) 新たな税の見直し

もし新たな税を導入した場合には、それが漫然と継続されることは望ましくありません。

そのため、本計画の見直しのタイミングを踏まえつつ、定期的に新たな税の見直しを検討することが必要です。

7.3 みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税の用途について

目指す暮らしを実現するためには、その重要な手段である地域交通をみんなで支える意識の醸成に取り組むとともに、利便性の向上や利用環境の整備など、地域交通の維持・充実に向けた各種施策を継続的に展開していく必要があります。

第5章で示した計画期間に実施する事業に必要な公費負担額および、現時点における財源の考え方については、以下の通りです。

a. 現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用	(参考) 2040年代の 増加見込み額
	2030年 [※]	
地域交通に既に投入されている公費負担額 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	37.6億円	-
人口減少等による利用者数の減少や物価上昇等による 公費負担額の増額見込み額	22.2億円	42.2億円
合計	59.8億円	

財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源で実施
新たな税の用途として想定しない

利用者増により
公費負担額の
圧縮につなげる

b. 目指す暮らしの実現に追加に必要な公費負担額の概算

項目	概算費用
	2030年
積極的な情報発信、機運醸成（SNS活用、地域交通利用促進イベントなど）	0.5億円
コミュニティバス、デマンド交通の高度化・再構築	26.1億円
運賃施策（バス運賃の支援、タクシー運賃支援、免許証返納者支援など）	17.4億円
担い手の確保、運転士の魅力発信	1.3億円
バリアフリー、ユニバーサルデザイン化	3.4億円
新モビリティ等導入検討、自動運転実装化	3.2億円
DXの推進（キャッシュレス化、バスロケシステムの活用など）	0.9億円
その他（サブスクリプションの制度研究など）	0.2億円
合計	53.0億円

財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源に加え
新たな税の用途としても検討

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（滋賀県土木交通部資料） 1.3倍を見込んで、概算費用を算出
→今後のさらなる物価上昇や人件費の高騰に留意が必要

7.4 みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税について

「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」（新たな税）は、滋賀県税制審議会
で審議しながら、具体的な制度案の検討を進めているところであり、令和7年度中に制度の方
向性を示す予定です。

そして、制度案を含めた「新たな税」のあり方について、本計画に記載する施策と合わせて
県民の皆さまに適宜情報提供し、公論熟議を重ねた上で、「新たな税」の導入の是非について
判断します。

そのため、本計画の策定をもって、税の導入の是非を決定するものではありません。

なお、新たな税の用途が、本計画に基づく施策を対象とするのであれば、本計画の見直し時
期に合わせ、施策の効果や地域交通を取り巻く状況等も踏まえながら、新たな税の見直しにつ
いても同時に検討するのが望ましいと考えます。

