別添資料４

滋賀地域交通計画
（原案）
【概要版】

SHIGA SMART ACCESS 2040s

移動しやすく、暮らしやすく。豊かな滋賀をみんなでつくろう。

Mother Lake Goals 変えよう、あなたと私から

Mother Lake 滋賀県

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 2030年に向けて世界が合意した「持続可能な開発目標」です

3 すべての人に健康と福祉を

5 ジェンダー平等を実現しよう

11 住み続けられるまちづくりを

13 気候変動に具体的な対策を

17 パートナーシップで目標を達成しよう

滋賀県

滋賀地域交通計画　目次

第１章　計画策定に当たって
・計画策定の基本方針
・計画概要
（区域、期間、目標、策定までの流れ）
・本計画の位置づけ

第２章　滋賀県の地域交通の現状
・人口の状況
・地域交通の状況
・各地域における移動の状況

第３章　滋賀県が目指す暮らしの姿
・滋賀地域交通ビジョン
・県民が考える望ましい暮らし
・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

第４章　地域交通の再構築における実施方針
・基本理念
・施策実施における考え方
・実施方針

第５章　実施方針に基づく施策および事業
・2030年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿
・2030年度に向けた５年間のロードマップ
・実施方針に基づく施策メニュー
・計画期間に実施する事業

第６章　施策実施のための財源のあり方

第７章　計画の進行管理
・各主体とその関わり方
・評価指標（KPI）の設定
・公論熟議による計画の評価、見直し

滋賀地域交通計画　第１章　計画策定に当たって

計画策定の基本方針

「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて、県民、交通事業者、市町との「公論熟議」を元に、バックキャスティングでこの５年間に取り組む具体的な施策と財源のあり方をまとめる。

計画区域

滋賀県全域

計画期間

計画策定から５年間（令和8年度～令和12年度）

計画の目標

滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築する。

計画策定までの流れ

令和6年3月	「滋賀地域交通ビジョン」 策定
令和6年 夏～冬	第1回滋賀地域交通ワークショップ　開催 第2回滋賀地域交通ワークショップ　開催 県民・交通事業者・市町等、異なる立場を交えた対話から、 各地域の将来の姿や必要な施策を導き出す取組
令和7年2月	地域交通フォーラム(2024年度)　開催 幅広くアイデア・意見を県民から募るとともに、 ここまでの議論を共有し、地域間(圏域間)の連携を進める取組
令和7年3月	「滋賀地域交通計画(骨子案)」公表
令和7年夏	第3回滋賀地域交通ワークショップ　開催 異なる状況にある地域に住む県民間での対話から、全県的な 視点で望ましい将来の姿や必要な施策を導き出す取組
令和7年12月	地域交通フォーラム(2025年度)　開催 ここまでの議論を共有し、地域間(圏域間)の連携を進めるとともに、 「より良い暮らし」を実現するために必要な施策と、 そのために必要な財源に関して、みんなで議論し、考える取組
令和8年3月 （予定）	「滋賀地域交通計画」策定

滋賀地域交通計画　第２章　滋賀県の地域交通の現状（地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率）

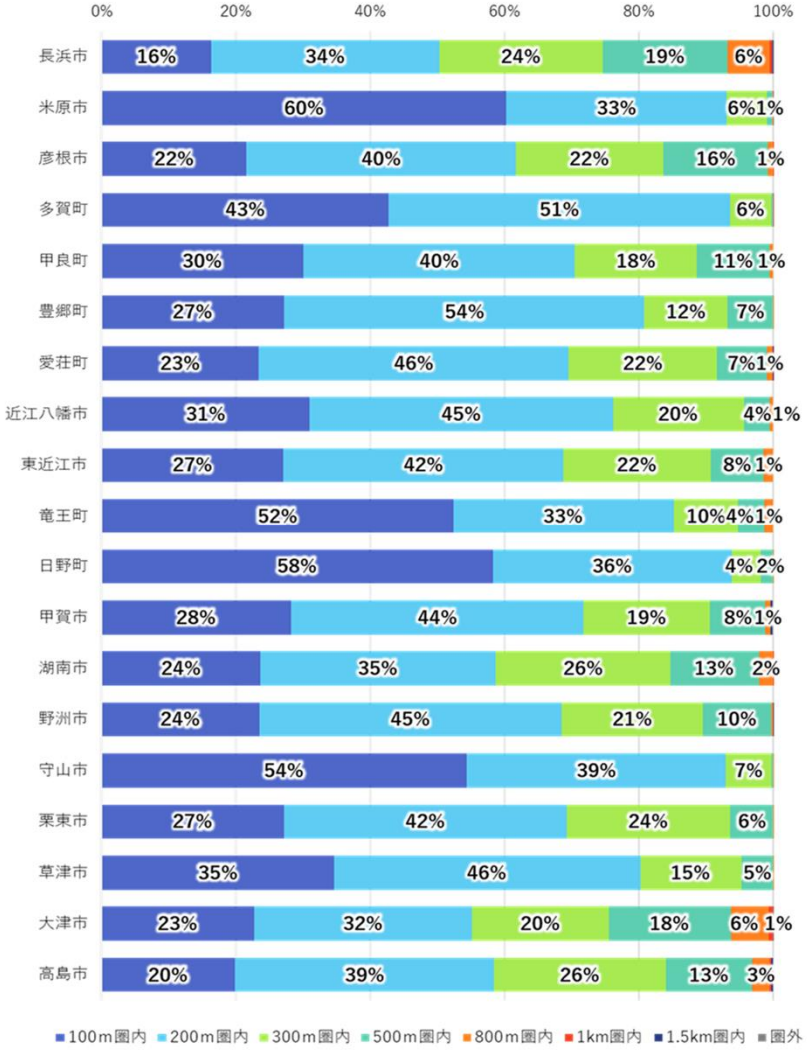
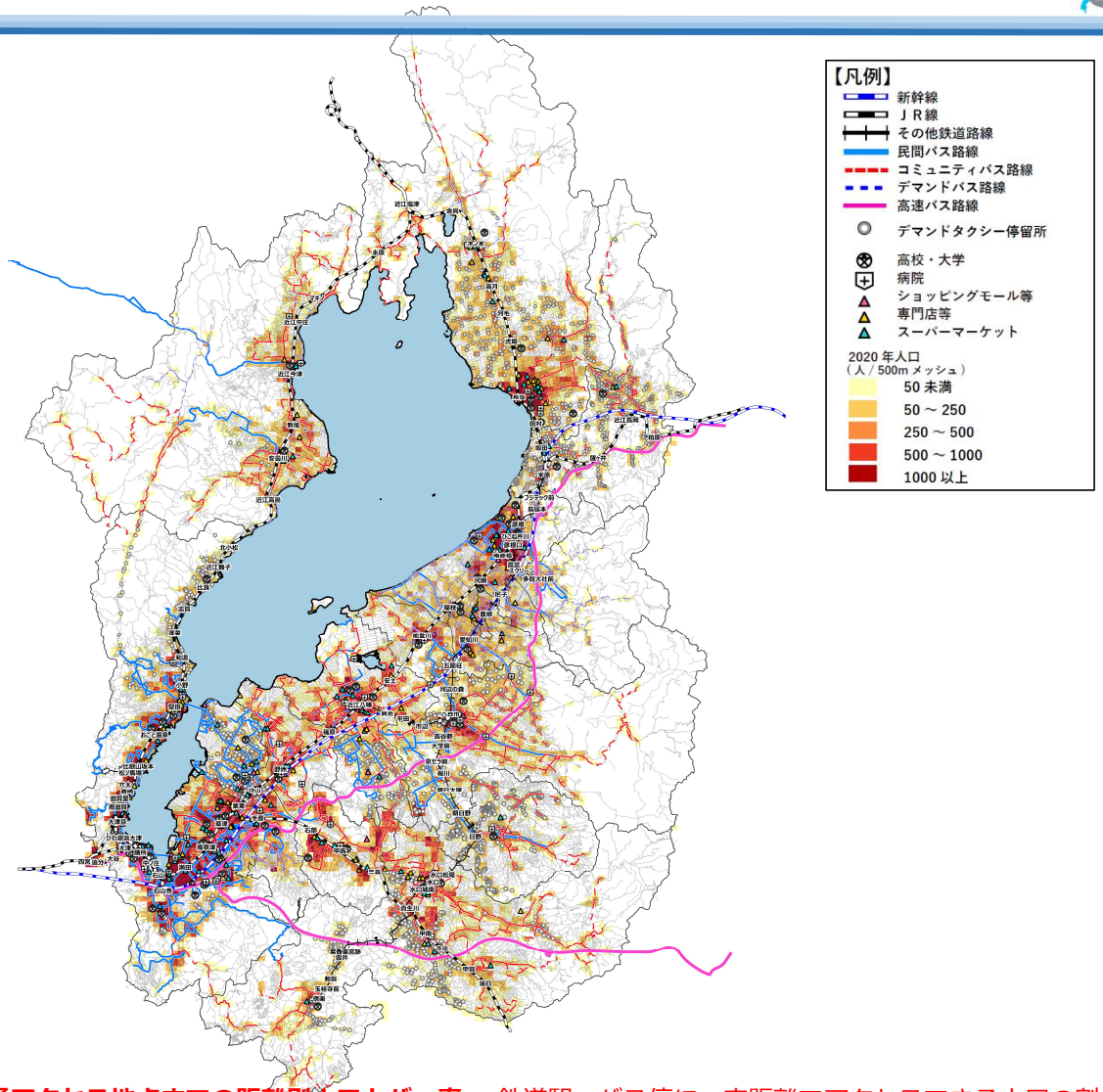


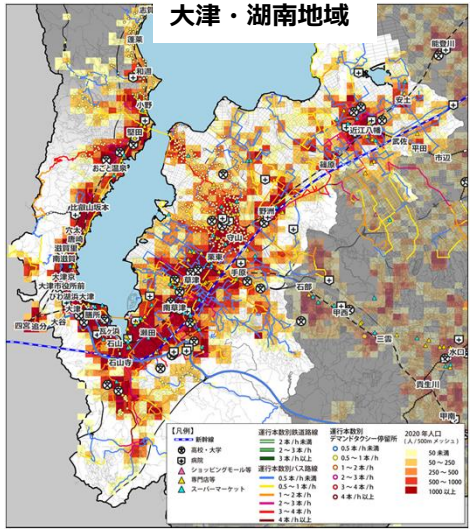
図 2.5　地域交通の人口カバー率・距離別

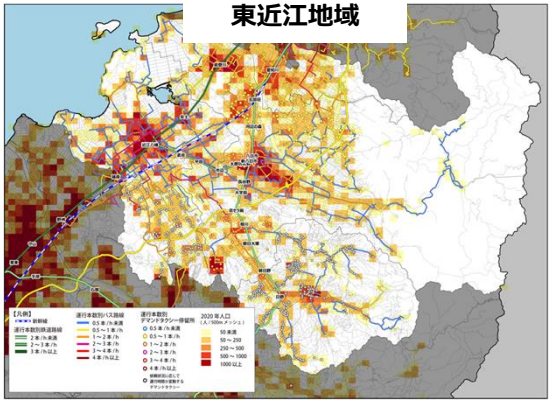


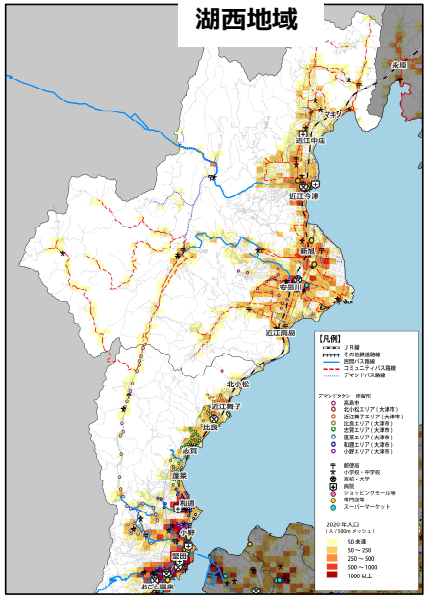
※ **地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率：** 鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合

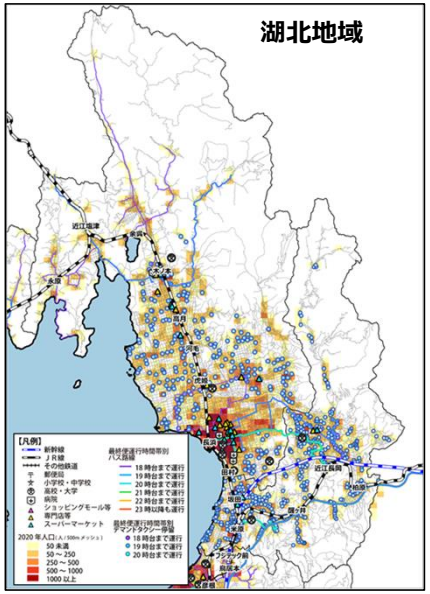
【データ】**人口**：R2国勢調査　250㎡メッシュ人口　**鉄道駅・バス停情報**：令和6年時点　WEB公表データ

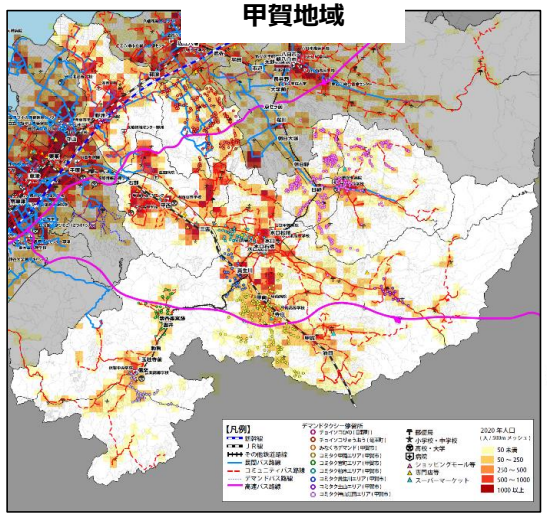
滋賀地域交通計画　第２章　滋賀県の地域交通の現状











大津・湖南地域

移動の軸となる鉄道は充足しているが、バスについては、沿線の人口密度を問わず、**路線や地域ごとに運行頻度に大きな差**がある。

東近江地域

鉄道について、JR琵琶湖線は1時間に4本程度の運行頻度となっており、**近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に2～3本程度**となっている。

バスについては、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足しているが、**郊外部での運行頻度は低い**。

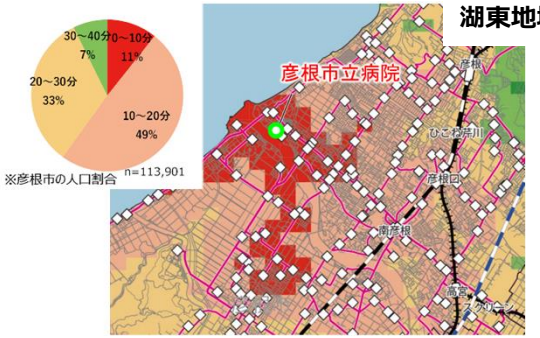
甲賀地域

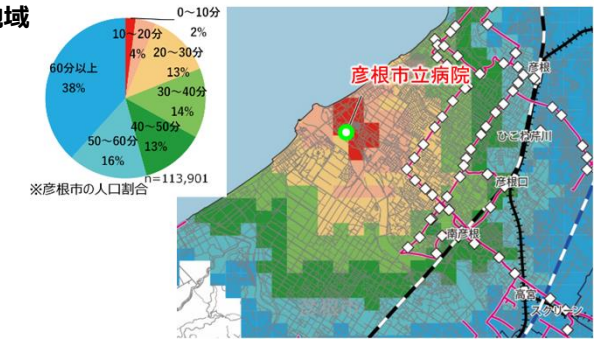
JR**草津線**が地域の移動軸となり、コミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えているが、移動の軸となる鉄道路線であっても**平日の平均的な運行頻度は　1時間に1～2本程度**であり、**バス路線**については**更に運行頻度が少ない**。

湖西地域、湖北地域

移動の軸となる鉄道路線であっても、JR湖西線・JR北陸本線の**平日の平均的な運行頻度は1時間に1本程度**であり、特にJR湖西線は強風の影響による運転の見合わせが発生している。

また、両地域とも多くの**バス路線が20時までには運行を終了**しており、タクシーの運行台数も多くないため、地域全体として**夜間の移動を自家用車や送迎に依存**する状況にある。





湖東地域

彦根市立病院へのアクセシビリティ評価を実施。彦根市立病院は、三津屋線等の路線バスおよび愛のりタクシーが乗り入れており、**彦根市の人口のうち93%が30分以内にアクセスできる**状況にある（図左）。しかし、これらの地域交通が無い場合、30分以内にアクセスできる人口は19%に留まり（図右）、この地域における**通院手段として重要**である。

滋賀地域交通計画　第３章　滋賀県が目指す暮らしの姿

県民が望む暮らしについて把握し、それを実現するうえで必要な施策を検討するため、ワークショップ、フォーラム、お出かけトーク、滋賀地域交通活性化協議会を開催し、公論熟議を重ねきた。

ワークショップ

県内を6地域に分け、地域毎の目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、県民、交通事業者、県・市・町の職員がともに議論

フォーラム

滋賀県が目指す暮らしの姿を県全体に共有し、その施策とその財源、負担・分担について議論

お出かけトーク

ワークショップで出た意見をもとに、若い世代や高齢者に向け投票を実施

滋賀地域交通活性化協議会

滋賀県内の地域交通の活性化・再生を図るための法定協議会

構成員：有識者、交通事業者、行政関係者、公共交通利用者

地域分類毎に目指す暮らしを整理

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

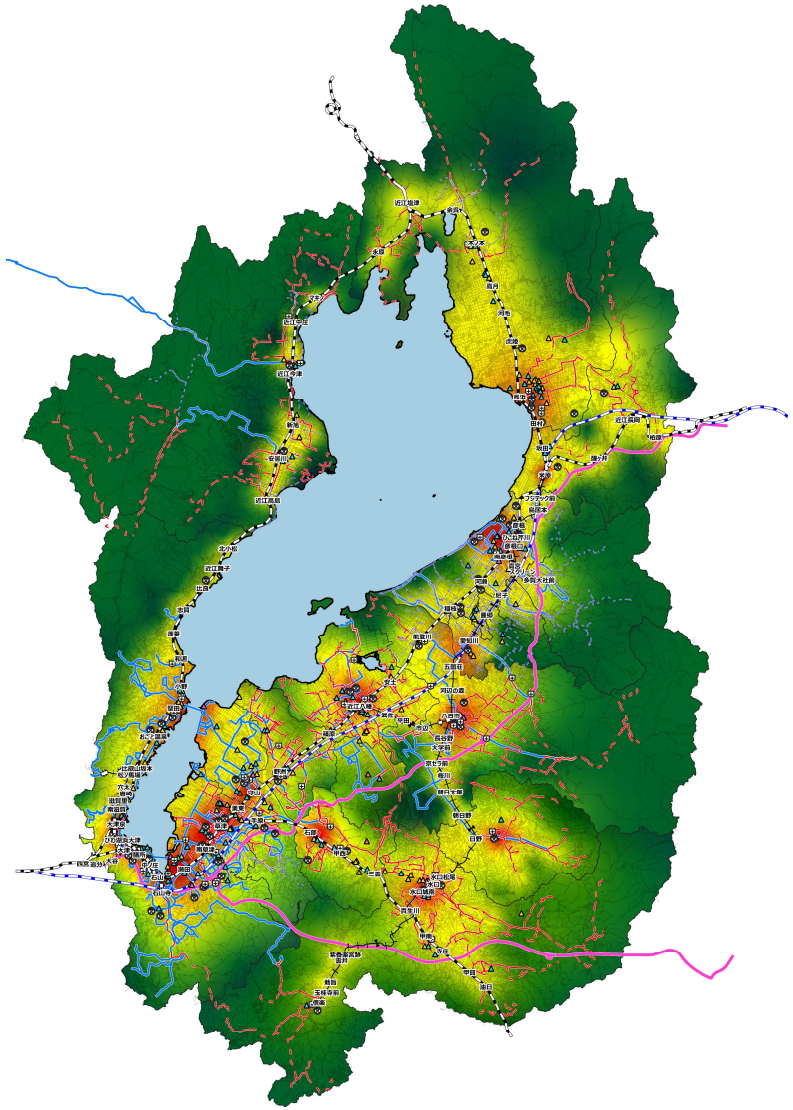
・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
・自家用車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

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、送迎の負担が緩和
・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・運転しない人にも、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　第３章　滋賀県が目指す暮らしの姿
（2040年代に目指す「将来デザイン」〔交通軸〕）

《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、産業立地、観光等訪問者の増加につなげる

≪目指すサービスレベル≫

鉄道軸※特急および新幹線を除く

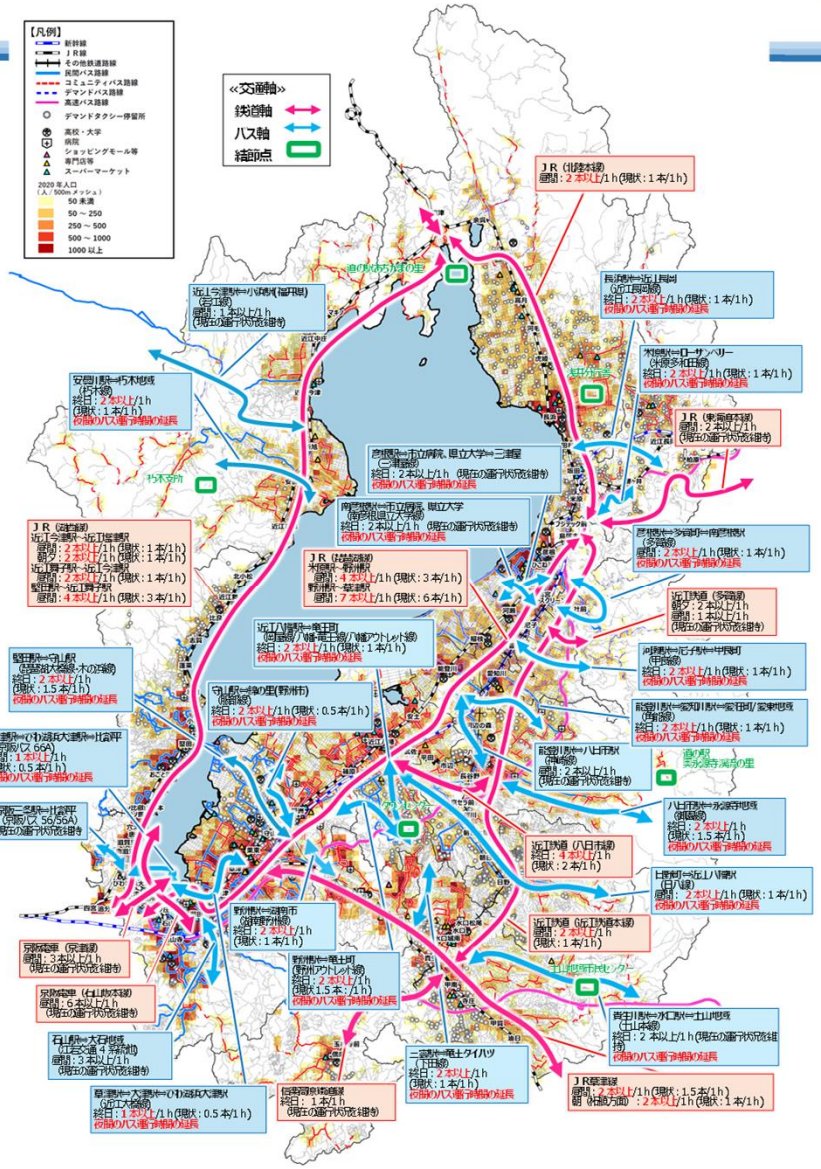
- ●JR線
  - 朝の通勤通学時間帯１時間に２本以上
  - コロナ禍以前のダイヤレベルへの復活
  - 草津線(貴生川駅以東)・北陸本線(長浜駅以北)・湖西線(近江今津駅以北)において、昼間時間帯で１時間に２本以上の運行
- ●京阪大津線
  - 京　津　線：現在の運行状況を維持
  - 石山坂本線：現在の運行状況を維持
- ●近江鉄道線
  - 近江鉄道本線において、昼間時間帯で１時間に２本以上の運行
  - 八日市線において、終日１時間に４本以上の運行
  - 多賀線において、現在の運行状況を維持
- ●信楽高原鐵道線
  - 現在の運行状況を維持

バス軸

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

交通結節点　交通軸と交通網のシームレスな接続

地域交通「将来デザイン」〔交通軸〕



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す

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を目指す（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
・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

地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運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を確保

滋賀地域交通計画　第３章　滋賀県が目指す暮らしの姿
（2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」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%）** **実現後：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CO_2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：20.0万円/年** (可処分時間：一人当たり100時間/年) ※送迎日を平日244日/年と仮定)
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1,200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：590億円/年** **一台当たり：43.8万円/年** (削減台数：13.4万台)
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)

地域交通の充実による効果は多面的であり、多分野に及ぶ一方で、以下のような様々な影響があることにも留意することが必要
そうした様々な影響が生じることを踏まえ、地域交通の整備は、まちの魅力向上をはじめ、関係する分野の施策などとともに進めていくことが重要

項目	算出内容	算出結果
働き手の県外流出	地域交通の充実による県外への通勤の増加人数（流出人数）を試算⇒１人当たりの生産性等から経済的損失を算出	**787億円/年** (県外への流出人数：6,075人)
自動車産業の売上低下	地域交通の充実による自家用車の削減台数から**税収減少額**を算出 削減台数分は新車購入が減少すると仮定し、全国の滋賀県の自家用車の売上比率、将来の自家用車保有意向等をもとに滋賀県の**自家用車売上減少額**を算出	**252億円/年** (削減台数：9,500台/年) (税収減少額：2.2億円) (自家用車売上減少額：250億円)
経済的負担額の増加	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる**移動にかかる費用**および乗り換え等の待ち時間により生じる**機会損失額**（自家用車の場合に有効活用できた時間に時間単価を乗じて算出）を算出	**114億円/年** (移動にかかる費用：26億円/年) (機会損失額：88億円/年)

【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！

【施策の狙い】
・地域交通が充実し、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

本計画に係る施策の範囲

・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
・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
・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
・各個人が担う移動についても、より便利で安全が確保されるよう、関係部局の各種計画と連携しながら取り組み

【　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

【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、かつ安全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

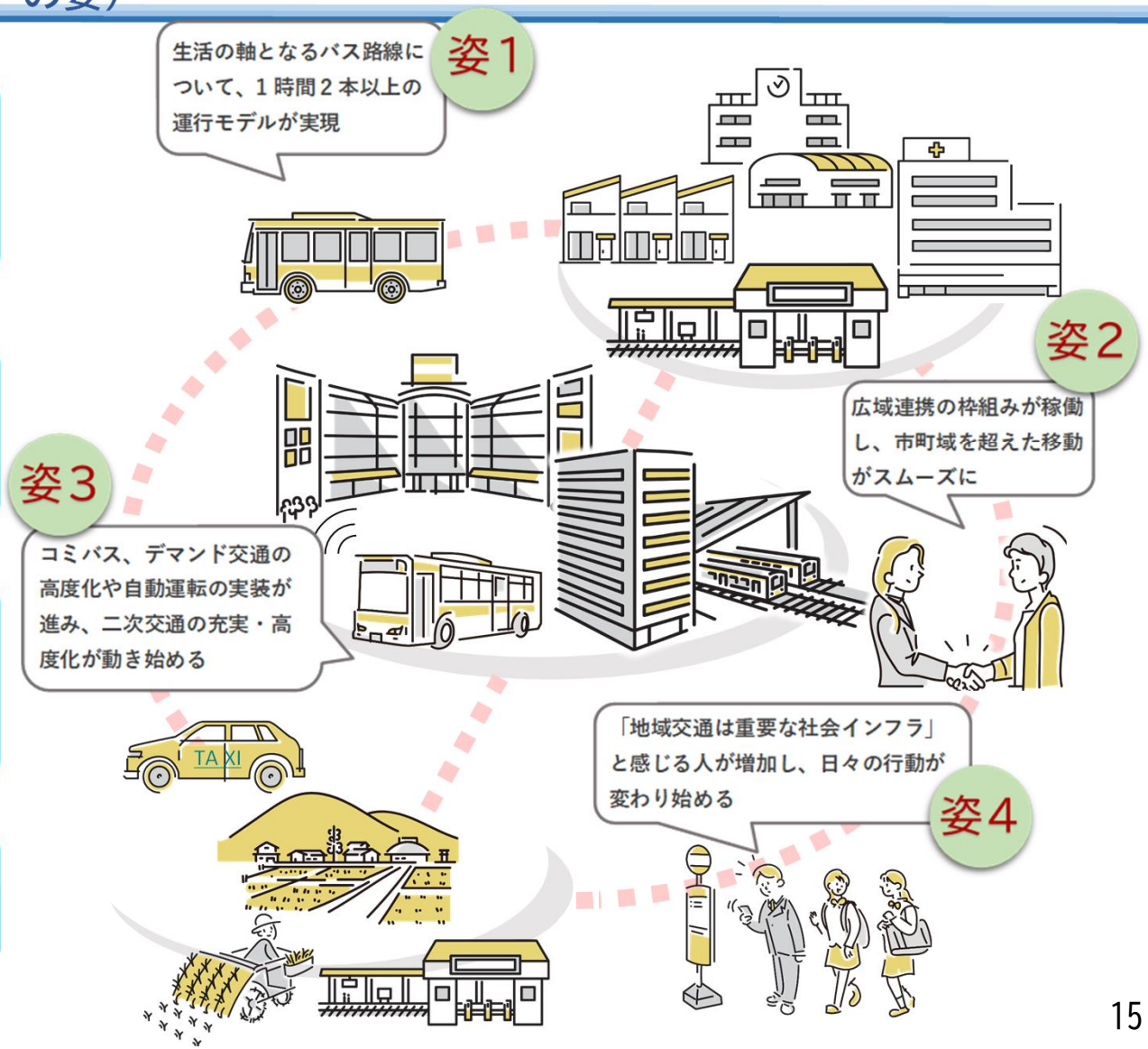
滋賀地域交通計画　第５章　実施方針に基づく施策および事業
（2030年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿）

【目指す姿１】
交通軸となるバス路線の一部で“1時間2本”を先行実現
→成功事例をつくることで、他市町への波及効果を創出

【目指す姿２】
広域連携の運行スキームが稼働している
→交通軸と網の連携、広域調整の枠組み、交通事業者との協定の枠組みを構築

【目指す姿３】
二次交通の充実・高度化に向けて動き始めている
→駅までのアクセスが充実し、交通空白地が解消され、地域内の移動が滑らかに

【目指す姿４】
住民の移動行動が変わり始めている
→行動変容の“兆し”が見え始める



滋賀地域交通計画　第５章　実施方針に基づく施策および事業
（ 2030年度に向けた５年間のロードマップ）

1年目 2026年度
制度設計フェーズ
- バス等補助、運賃支援、バリアフリー化・ＪＲ線の増便に向けた利用者増加スキームの設計とモデル事業の実施・分析
- 市町、交通事業者との協議
- 交通軸となるバス路線の交通データの収集・分析
- 県民との対話の実施

2年目 2027年度
試行開始フェーズ
- 広域交通協議会の設置
- バス等補助、運賃支援、バリアフリー化・ＪＲ線の増便に向けた利用者増加スキームの確定と一部地域での試行実施
- 新スキームによる交通軸となるバス路線での運行実証開始
- 公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の実証促進
- MaaSの検討
- 増便実証実験に向けた検討
- 県民との対話の実施

3年目 2028年度
先行実施フェーズ
- 需要の高い交通軸バス路線で増便（1時間2本）を試行
- バス等高度化支援、運賃支援の一部地域での先行実施
- 公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の導入強化
- 新スキームによる駅のバリアフリー化開始
- 新たな自動運転実証の展開
- MaaSの導入・改善
- 県民との対話の実施

4年目 2029年度
拡大フェーズ
- 市町間の連携を強化
- 移動手段間の連携を強化
- 乗り継ぎ改善（ダイヤ調整・停留所整備）
- 自動運転導入促進
- 交通軸となる鉄道線、バス路線の交通データの収集・分析
- 県民との対話の実施

5年目 2030年度
定着・評価フェーズ
- 交通軸の利用状況を評価
- 次の5年計画（2031～2035）へ反映
- 県民との対話の実施

※　モデル的な取組や駅のバリアフリー化等は、市町、交通事業者と調整がついた個所から実施

滋賀地域交通計画　第５章　実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）

実施方針	施策メニュー	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額（千円）
実施方針１	施策1	１．SNS等(LINE,X,Facebook,Instagram,TikTok等)の活用	○	○	○	○	700 ～ 1,100
		２．乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	○	-	○	○	7,000 ～ 13,000
	施策2	３．地域交通利用促進にかかるイベント等の実施	○	○	○	○	34,000 ～ 50,000
	施策3	４．沿線企業における意見交換会等の実施	○	-	○	○	4,800 ～ 5,400
		５．各教育機関における交通関連カリキュラムの展開	○	-	○	○	1,400 ～ 2,000
		６．地域交通の乗り方講座の実施	○	-	○	○	1,000 ～ 2,000
		７．滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施	○	-	○	○	15,600
実施方針２	施策4	８．地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）	○	-	○	-	990,000
		９．コミュニティバス等路線バスの運行維持	○	-	○	-	167,000
		10．デマンド交通の運行維持	○	-	○	-	60,000
		11．ボランティア輸送の運行維持	-	○	○	○	22,500 ～ 30,000
	施策5	12．コミュニティバス等路線バスの合理化	○	-	○	-	-
		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	○	○	○	○	114,000 ～ 168,000
		16．一種免許等保有者等の活用	-	○	○	○	23,000 ～ 34,000
		17．HPやSNS等による運転士の魅力発信	-	○	○	○	4,000 ～ 6,000

滋賀地域交通計画　第５章　実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）

実施方針	施策メニュー	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額（千円）
実施方針３	施策7	18. 交通軸となる路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	180,000
		19. 鉄道の増便実証の検討	-	○	-	○	-
		20. 鉄道の増便要望	○	-	○	○	-
		21. ＪＲ湖西線における強風対策の検討	○	-	○	○	600
		22. 府県をまたぐ新たな広域移動の検討	○	○	-	○	500
	施策8	23. コミュニティバス等路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	540,000 ～ 2,160,000
		24. デマンド交通の充実、高度化	-	○	-	○	152,000 ～ 404,000
	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	○	○	○	○	69,000 ～ 103,000
		26. ライドシェアの導入検討、実装化	○	○	○	○	131,300 ～ 190,200
		27. 教育、福祉、観光、防災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	-	○	-	○	9,700 ～ 12,700
		29. バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入	○	○	○	○	18,000 ～ 659,000
		30. 運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）	○	○	○	○	38,000 ～ 56,000
	施策11	31. 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	-	○	○	○	-
		32. 乗換拠点や停留所の環境改善、整備の検討	○	○	○	○	-
		33. 既存駅の活用および新駅の検討	○	○	○	○	-
	施策12	34. 鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備	○	○	○	○	143,000 ～ 220,000
		35. ユニバーサルデザイン車両の導入	○	○	○	○	11,000 ～ 13,000
		36. ノンステップバスの導入	○	○	○	○	10,000 ～ 13,000

滋賀地域交通計画　第５章　実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）

実施方針	施策メニュー	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額（千円）
実施方針４	施策13	37. 自動運転の実証運行、実装化	○	○	○	○	65,000 ～ 127,000
		38. 新モビリティ（LRT/BRT等）の研究	○	○	-	○	11,000 ～ 27,000
		39. 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）	-	○	○	○	16,000 ～ 32,000
	施策14	40. ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaSの研究	-	○	○	○	5,000 ～ 9,500
		41. キャッシュレス化の推進	○	○	○	○	1,300 ～ 6,500
		42. バスロケーションシステム等の活用	-	○	○	○	21,000 ～ 43,000
		43. 地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究	-	○	○	○	-
合計							2,867,400 ～ 5,801,100

概算拠出額：県の令和12年度時点での単年度拠出額の概算。５年間の物価・労務費の上昇率を1.3倍※と見込む。また、国庫補助率が未確定なことや、県と市町で賄う財源割合が未決定であることを踏まえ、幅をもって表記している。
※令和３年度から７年度の５年間による物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）による

事業分類：
既存　県が、令和７年度時点で恒常的に実施している事業（モデル的な実証事業であっても、複数年実施している事業を含む）
新規　県が、令和８年度以降に新たに開始する事業（市町がすでに取り組んでいる事業であって、県が新たに支援を行う、または支援を検討する事業を含む）
維持　現状のサービスレベルを維持するための事業
充実　サービスレベルの向上に資する事業

実施主体
事業実施において主体的に取り組むものに◎、支援する立場で取り組むものに○を付す。
なお、事業によっては主体的または支援する立場の主体が複数あると考えられることから、そのような事業は複数に◎または○を付す。
今後、新たな主体が事業化するなどにより、実施主体が変更となる場合がある。

滋賀地域交通計画　第６章　施策実施のための財源のあり方

目指す暮らしと地域交通の姿の実現に向け、第５章に掲げる事業を着実に進めるべく、その実施に必要な費用を賄うために次のような様々な取組を市町や交通事業者とともに進める

(1) 事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組

地域交通の運行管理を担う事業者の収入増に向けた取組、デジタル技術等を活用した効率化等による運営コストの縮減・増加抑制に向けた取組等により、県と市町で分担しているバス等の運行対策に係る補助金等の公費投入額の圧縮につなげることを目指す。

(2) 国費の獲得や国への提案・要望

国、県および市町の連携を深化させ、県、市町から将来の地域交通のあり方に関して積極的に国に対し提案・要望していく。これらの取組等により、地域交通の維持・充実に向けた取組に充当できる国費のさらなる獲得に努める。

(3) 不断の事業見直し

地域交通の維持・充実に積極的に取り組む市町と歩調を合わせた新たな施策を推進するに当たり、予算編成における各種事業の不断の見直しや有利な地方財政措置の積極的な活用等を進め、県のみでできる財源の捻出にも取り組む。

(4) 優先順位をつけた事業実施

１～３の取組のみで賄うことが困難となる場合は、各市町と調整し、１～３により確保できた予算の範囲内で、優先順位をつけて事業を実施することや事業費の圧縮等により施策を進める。

(5) 新たな財源の検討

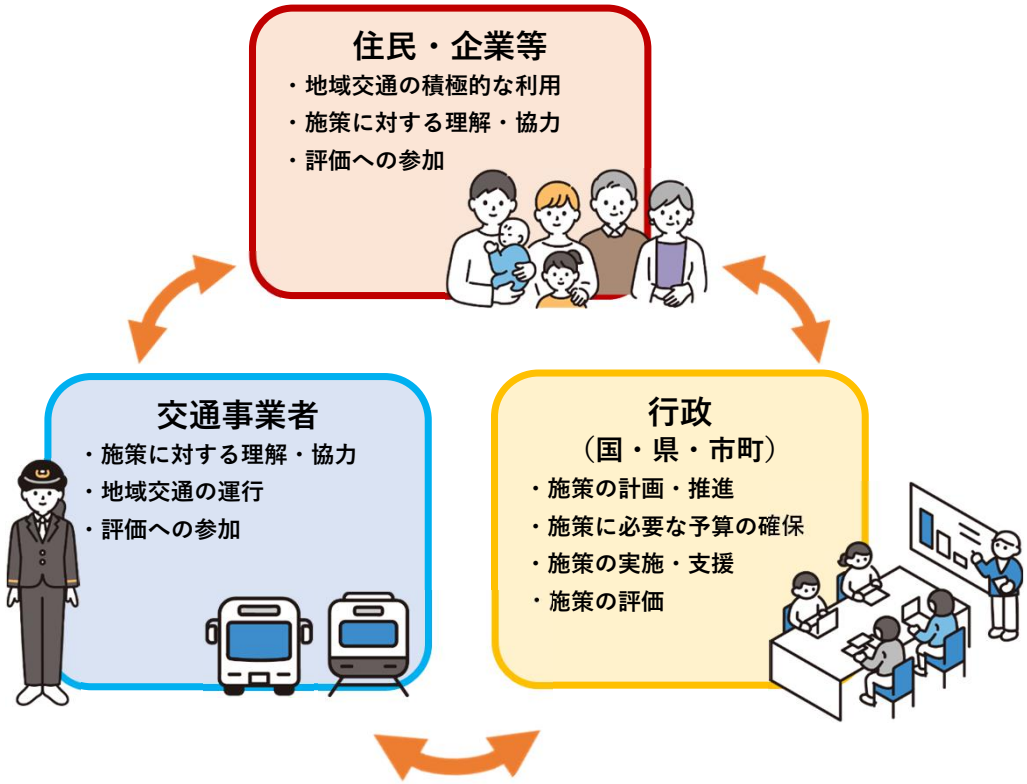
これらの取組に加えて新たな財源を検討する。地域交通の維持・充実をみんなで支えるための方法であり、かつ、安定的にその財源を賄える手段である「新たな税」について、社会情勢の変化を踏まえつつ引き続き丁寧に議論を積み重ねて検討し、結論を得る。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮問し議論いただいているところ。「ふさわしい制度のあり方」についての中間答申およびその内容に基づいて県で行った機械的試算の内容を、参考資料として掲載。

滋賀地域交通計画　第７章　計画の進行管理

各主体と進行管理への関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、
滋賀県の地域交通に関わる様々な主体に関与いただき、
みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠。



【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

【評価指標】（目標：令和12年度）

【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

・地域交通の利用者数
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

・軸となるバス路線の収支率
幹線5路線　R7収支率
⇒　R7収支率以上に改善
（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
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、快適にかつ安全に使えるよう取組を進めます

・地域交通の満足度
県政世論調査不満足度　67.7%　⇒　50%
・運転士数（第二種免許保有者数）
路線バス運転士不足者数　52人※⇒0人
・交通軸となるバス路線において
１時間２本以上運行する路線数（昼間時間帯）
R7：5路線　⇒　7～8路線
・「広域交通協議会」が制度化され、
実際に運用を開始した地域数
R7：０地域　⇒　６地域
・コミュニティバス・デマンド交通の
充実・高度化に取り組んだ市町数
新スキームに基づき取り組む市町数
⇒ 全市町・圏域
・自動運転運行地域数
R7：１地域　⇒　２地域

【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

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数
R7：２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

・代表的な交通結節点の基準地価
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）

※ 地価は、地域交通以外の様々な要因でも上下するものであることから「参考」指標とします

公論熟議による計画の評価、見直し

施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性、財源確保の状況等を、**定期的なモニタリング**を通じて、検証・評価する。さらに、その結果について未来アイデア会議を通じた県民との対話や、「（仮称）滋賀の地域交通サミット」等の枠組みによる市町や交通事業者との議論により**公論熟議を重ね、毎年度予算への反映や、適宜計画を見直し・更新**することで、施策の最適化を図り、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く。

モニタリングと公論熟議の取り組みによる定期的見直し

目指す暮らしの実現までのイメージ

フォーラムの様子(R6)

ワークショップの様子（R7）

お出かけトークの様子（R7）