

滋賀地域交通計画の策定に向けた取組状況について

1 今年度のスケジュール

令和7年 4月～	骨子案公表、意見投稿フォームによる意見聴取
5月～6月	滋賀地域交通活性化協議会幹事会(市町、事業者)
<u>5月27日</u>	<u>骨子案、スケジュール案の報告</u>
<u>6月定例会議</u>	<u>滋賀地域交通ワークショップ企画案の報告</u>
7月8日	第36回滋賀県首長会議
7月27日、 8月2日	ワークショップの開催
<u>9月26日</u>	滋賀地域交通活性化協議会幹事会(市町、事業者)
<u>9月定例会議</u>	<u>首長会議等の結果報告、施策案たたき台の提示</u>
(以下、予定)	
10月24日	滋賀地域交通活性化協議会
<u>11月定例会議</u>	<u>素案の報告</u>
12月	県民フォーラムの開催
12月～ 令和8年 ～1月	パブリックコメントの実施
<u>2月定例会議</u>	<u>原案の報告</u>
3月末	滋賀地域交通計画 策定

※上記以外においても、適宜、県議会へ検討状況を報告・議論

2 県民等との対話状況について

(1)第 36 回滋賀県首長会議

・地域交通ネットワークの充実に向けて、地域交通将来デザイン案のたたき台を提示

(2)第3回滋賀地域交通ワークショップ

- ・大津と彦根の 2 会場で開催
- ・個人目線から県民目線での対話を目的にワールドカフェ方式で実施

(3)お出かけトーク

- ・子育て世代の集まるイベントに出向いて対話を実施
- ・今後、学生、高齢者対象の場において実施予定

3 施策案たたき台について

・滋賀地域交通計画の施策部分について、実施方針や考え方のたたき台を提示

第36回首長会議の概要

地方創生・公共交通対策特別委員会 資料1-2
令和7年（2025年）10月15日
総務部 税政課
土木交通部 交通戦略課

会議:第36回 滋賀県首長会議

日時:令和7年7月8日(火) 14時～

会場:甲賀市 みなくるプラザ 鹿深ホール

出席者:知事、各市町長 ※草津市長、守山市長欠席

議題:

<テーマ1>

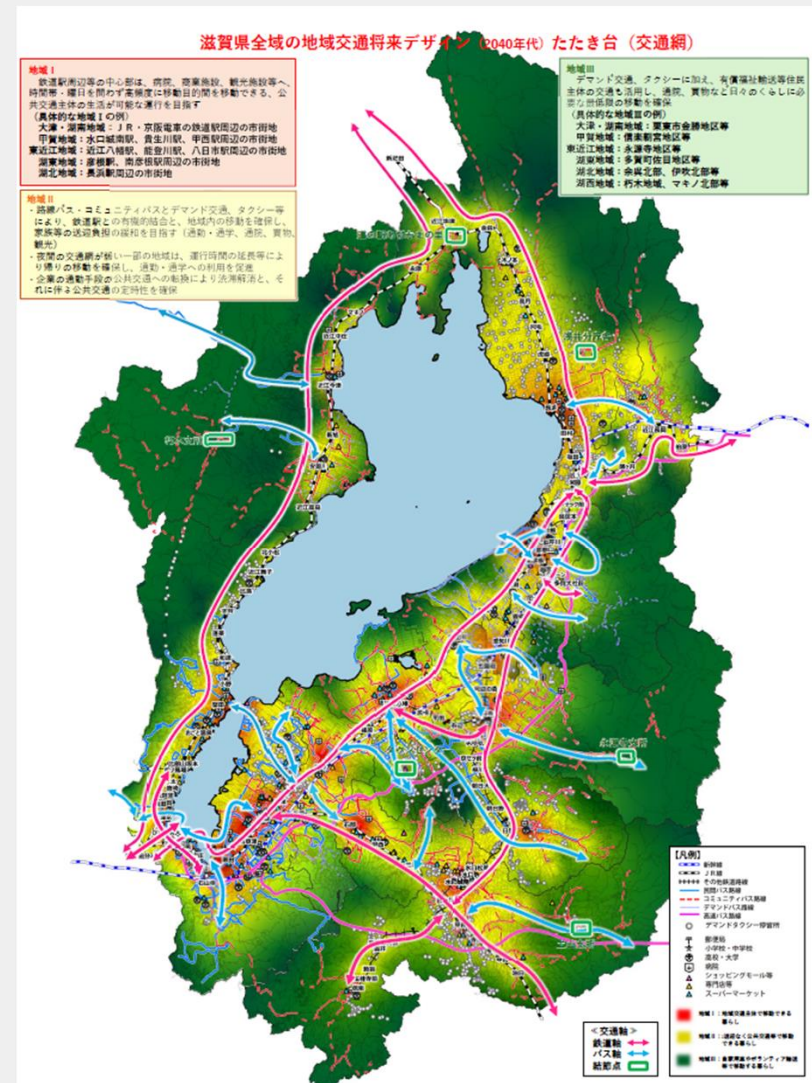
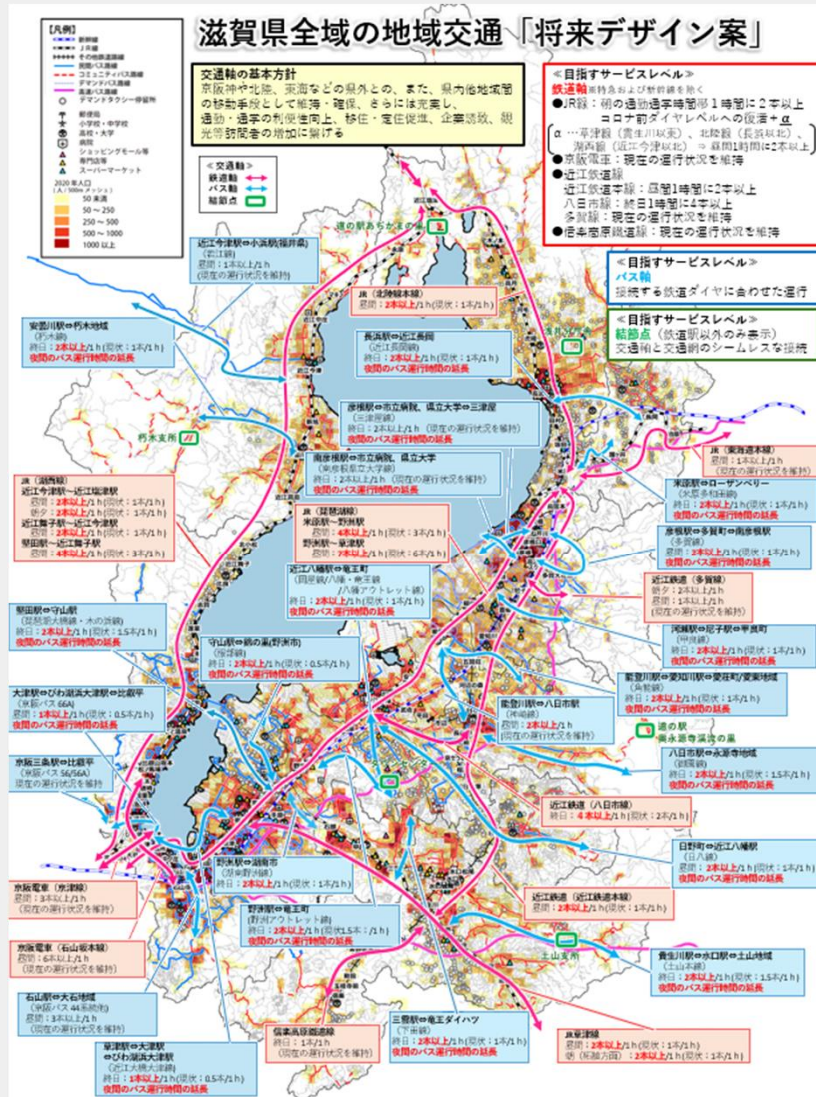
地域交通ネットワークの充実に向けて

<テーマ2>

分収造林事業地の今後の森林整備のあり方について

地域交通ネットワークの充実に向けて 説明資料（抜粋）

「地域交通将来デザイン案のたたき台」を提示し、意見を伺った。



地域交通ネットワークの充実に向けて 説明資料（抜粋）

また、滋賀地域交通計画(骨子案)で示した、
目指す暮らしの実現に必要な費用、財源の検討に関する資料も提示した。

目指す暮らしを実現するための施策実施に必要な概算費用
(滋賀地域交通計画(骨子案)で示した概算費用) ※2040年代に1年間に必要となる費用

a. 現在のサービスレベルの維持に必要な概算費用

項目	対象地域			
	地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人
概算事業費				
地域交通に既に投入されている公費負担額 (収入補填、鉄道補助金等)	8.3億円	21.8億円	7.5億円	37.6億円
人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
合計	17.6億円	35.9億円	7.9億円	61.4億円

b. 目指す姿の実現に追加で必要な概算費用

項目	対象地域			
	地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
概算事業費				
鉄道・バスの運行本数増便/最終便・終電の繰り下げ	15.4億円	43.0億円	5.2億円	63.6億円
バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上	—	—	—	—
運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ（自動運転バス等）	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
小計	15.0億円	42.2億円	3.3億円	60.5億円
上記以外の施策（バリアフリー化、運賃割引、わかりやすい情報発信、地域の輸送資源の活用等）	8.9億円	14.4億円	3.3億円	26.6億円
合計	23.9億円	56.6億円	6.6億円	87.1億円

c. 目指す姿の実現に必要な概算費用合計(a+b)	41.5億円	92.5億円	14.5億円	148.5億円
---------------------------	--------	--------	--------	---------

(注：国・県・市町・利用者・事業者等の関係者全体で必要な費用)

※今後の施策検討により、概算費用は増減する可能性があります。

将来デザイン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を継続的に展開していく必要がある。

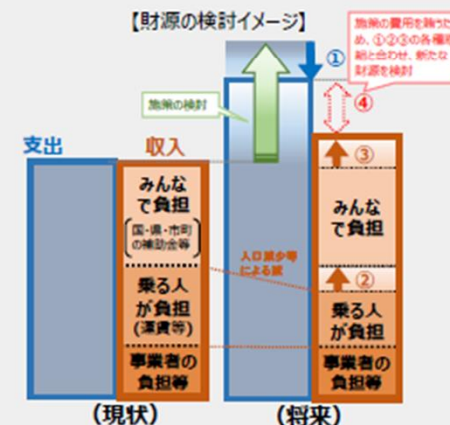
これらの施策に要する費用を賄うため、運営コストの縮減や収入増、既存財源のさらなる活用などに官民連携で取り組んでいくが、今後の人口減少等を踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困難であることから、新たな財源を含めた検討が不可欠である。

目指す姿を実現するための各種施策の
実施に必要な費用

費用を賄うための取組

-
- ① 運営コストの削減に向けた施策や事業者の取組
- ② 収入増に向けた利用促進や事業者による利便性向上の取組等
- ③ 既設の予算（財源）の見直しや国庫補助金等のさるなる活用
- ④ 新たな財源の検討

【財源の検討イメージ】



第36回首長会議での主な意見（まとめ）

首長会議での主な意見は、以下のとおり

- JR線の増便など、移動の幹線となる路線の維持・充実を希望
- 今後を見据えた「自動運転」や「ライドシェア」への期待
- 新たな税、財源の議論には、使途への納得が必要
- 「行かなければならないところに行けない」厳しい現状
運転士不足への対応、行政サービスの絞り込みも必要
- タクシーの営業区域など、実情に合わせた「規制緩和」の必要性
地域の力を借りることも必要
- 福祉の視点も重要
また、教育、医療、観光、産業の視点も重要

第36回首長会議での意見を受けた今後の取組

首長会議での意見を受け、以下のように取組を進めていく

- 現状の維持、運転士不足への対応に加え、幹線となる路線の充実、その幹線に繋がる網の充実に市町、交通事業者と連携しながら取り組む
- 「自動運転」や「ライドシェア」など、新たな手段の実装に向け、実証実験などに積極的に取り組む
- 新たな税、財源については、フォーラムやパブリックコメント等、引き続き公論熟議を重ねる
- 地域の暮らし、実情に合った取組となるよう、規制緩和などの制度改善の検討と合わせて、ボランティア等地域の力の活用にも取り組む
- 庁内プロジェクトチームを活用し、福祉、教育、医療、観光、産業など他部局との連携を強化する。

滋賀の公共交通未来アイデア会議 第3回ワークショップ報告

土木交通部交通戦略課

1



Mother Lake
Goals
変えよう、あなたと私から



ワークショップ（WS）の位置づけ

令和6年7～9月

滋賀地域交通 第1回ワークショップ

県民にとって望ましい交通を達成するための課題整理

令和6年11～12月

滋賀地域交通 第2回ワークショップ

令和7年2月

県民フォーラム（全地域で情報共有）

「滋賀地域交通計画（骨子案）」作成

県が目指す暮らしのシナリオの共有

令和7年7～8月

滋賀地域交通 第3回 ワークショップ

令和7年12月頃

県民フォーラム（全地域で議論）

令和8年3月

「滋賀地域交通計画」策定

令和8年度～

滋賀地域交通計画を受けて、交通施策実施

地域交通活性化協議会

税制審議会

ワークショップの概要

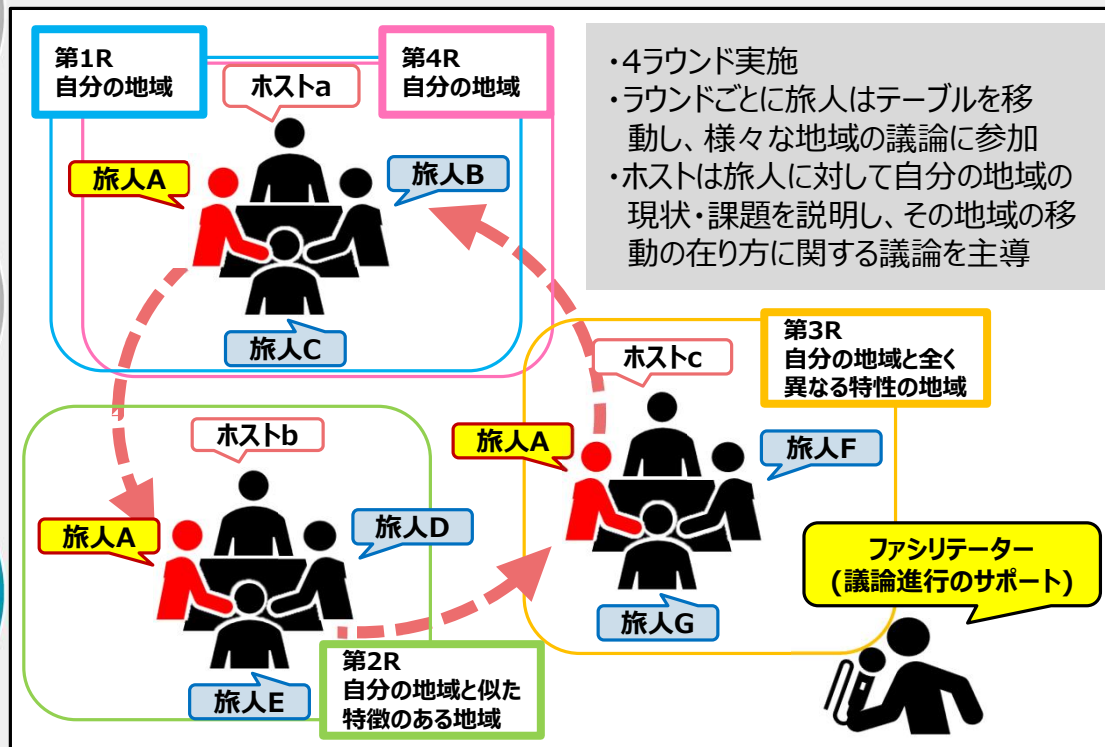
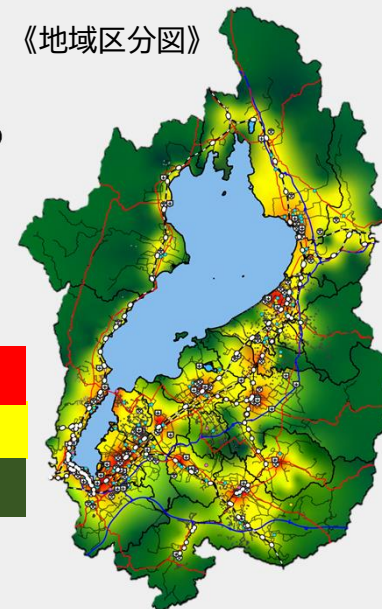
《実施目的》

昨年度までの取組を踏まえ、「地域の暮らしと移動のあり方」について、個人目線から県域目線での共有へと高められるよう、県民対話を行う

《実施方法》

居住地の所在地および地域区分Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ毎にグループ分け
ワールドカフェ方式のワークショップにより、同じ地域区分や異なる地域区分の人との対話を繰り返すことで議論を深める
※大津市と彦根市の2会場で実施(1会場9グループ)

《地域区分図》



第3回ワークショップの進行

項目	内容	時間
全体説明 (情報提供)	・本日の進行 ・これまでの取組成果の説明 ・地域交通将来デザイン案の説明	20分
WS 説明	・ワールドカフェの基本説明 ・本日のテーマ発表 ・ワールドカフェの進行方法とホストの役割説明	5分
ワールドカフェ	ワールドカフェの練習・アイスブレイク	5分
	第1ラウンド グループ内で対話	20分
	第2ラウンド 他地域同一区分のテーブルへ移動し対話	20分
	休憩	10分
	第3ラウンド 他地域他区分のテーブルへ移動し対話	20分
	第4ラウンド 元のグループで対話（気づきの共有）	20分
発表	各グループの発表・共有	50分
総括	ワークショップ全体のふりかえり	5分

テーマ1. 地域区分毎に「目指す暮らし」と「抱える課題」、
滋賀県全域の地域交通「将来デザイン案」について、どう思うのか。
テーマ2. そのために、県・市町、交通事業者、市民は何が必要で、何をすべきか

第3回ワークショップ参加者概要

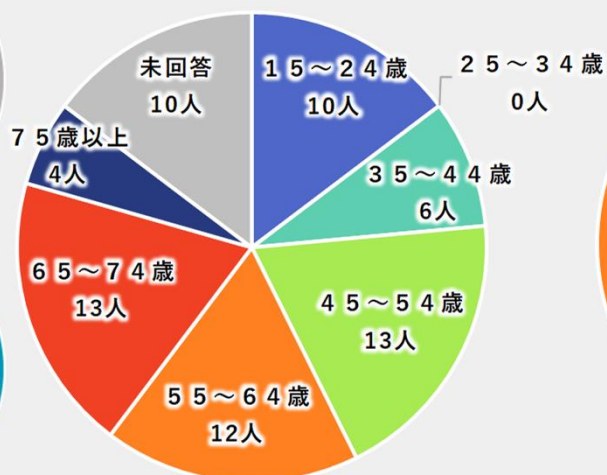
○ 参加者数：68人

地域	開催日時	開催場所	参加者数
湖西 大津・湖南 甲賀	令和7年7月27日(日) 14:00～17:00	【大津会場】 なぎさのテラス Hashing dinner	34人
東近江 湖東 湖北	令和7年8月2日(土) 14:10～17:00	【彦根会場】 アルプラザ彦根 Cozy town cafe	34人

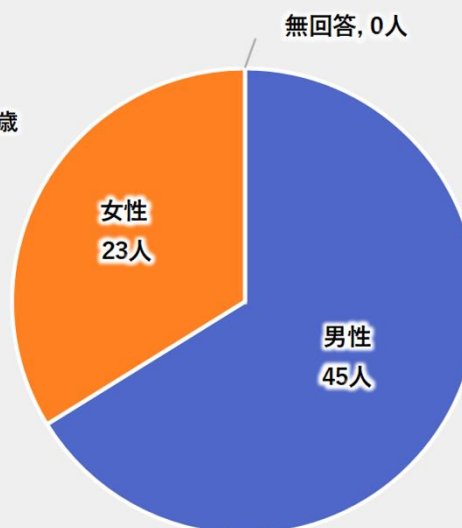


○ ワークショップ参加県民のプロフィール

(1) 年齢



(2) 性別



(3) 職業・立場等

- ・ 高齢者(有職、無職)
- ・ 免許返納者
- ・ 子育て世代
- ・ 現役世代(有職)
- ・ 学生(高校生、大学生)
- ・ 自治会役員、まちづくり協議会委員
- ・ コミュニティセンター
- ・ 社会福祉協議会
- ・ 福祉タクシー利用者
- ・ ケアマネージャー
- ・ 障害者の地域活動支援団体
- ・ 観光協会 他

第3回ワークショップの実施状況(大津会場)

▼ 主要な話題

1) 望ましい暮らし

- ▶ ゴールは「暮らしやすさ」である
 - ・移動しにくいのも暮らしにくい
 - ・コミュニティが衰退しすぎても暮らしにくい
 - ・税金が高すぎても暮らしにくい

2) 望ましい暮らしの実現に向けた取組

- ▶ 自宅で受診可能なオンライン診療サービスの充実など、「しなくてはならない移動」を減らせる仕組みづくりや、自動運転の導入等、**新たなシステムや手段**の導入が求められている

3) 公共交通の運用改善の必要性

- ▶ 移動の実態に応じた**運用の改善**と、公共交通に関する**正しい知識の周知**が必要
 - ・デマンド交通は市境を跨いだ運行がなく、必要な移動が行えない
 - ・バスは無料でも経路や頻度等、利便性の面から利用機会がない
 - ・ライドシェアはなんとなく安心できない 等

4) 負担のあり方について

- ▶ 地域を問わず参加者の意見が二分された
 - ・現状の負担が既に大きいため、これ以上の**負担増は許容できない**
 - ・既存の公的支出の用途を見直したうえで、適正に税が使われるのであれば**負担増を許容できる**



第3回ワークショップの実施状況(彦根会場)

▼ 主要な話題

1) 望ましい暮らし

- ▶ 今後、さらに人口が減少することを踏まえ、短期的・長期的な視点から、自動運転など新たな技術の進展等の状況変化を見込みつつ、**どのような暮らし方、移動のあり方を目指して取り組みを進めるかのプロセスが重要**

2) 望ましい暮らしの実現に向けた取組

- ▶ 使い勝手の良いデマンド交通への関心が高い
- ▶ 他地域の工夫に学びつつ、デマンド交通やボランティア輸送、ライドシェアなど、**小規模な輸送を上手く活用**していく必要がある

3) 公共交通の運用改善の必要性

- ▶ 現行の運用では移動ニーズの実態にそぐわないケースが見られるため、「**使えるようにする**」観点から、市町間を跨ぐデマンド交通の運用等、効率化や工夫が必要
- ▶ 市町と県の役割を分けて考える必要がある

4) 負担のあり方について

- ▶ **負担のあり方について**、運賃負担や税による負担の他、ボランティアなど労力の提供による負担といった意見もあった
- ▶ 負担の増加については、意見が二分された
 - ・現状の負担が既に大きいため、これ以上の**負担増は許容できない**
 - ・**新たな税の活用**や**利用者負担の増額で賄うべき**



第3回ワークショップのまとめ

《ワークショップのまとめ》

- ・ 広域的な視点での議論により、**地域交通の持つ多様な価値や、課題**を共有
- ・ 地域を超えた議論の結果、「**地域交通の自分ゴト化**」が進み、**地域の活性化、暮らしやすい社会の構築に向けた建設的な提案**
- ・ 負担増に対しては「**賛成**」と「**反対**」の両方の意見と、**さらなる議論の必要性**が提示

ワークショップの最後に参加者が付箋に記載したコメント抜粋

地域交通 の価値	・ 公共交通は移動だけではなくWell-beingのための大切な要素。 ・ 公共交通の利用が増えることにより、市や町が豊かになる。人々の交流をもっと増やすことで、より良くなるのでは。 ・ 気候変動を考えて自家用車の利用を減らしていくべき。 ・ 観光客を如何にして滋賀まで誘導するかという、観光面からの視点も必要ではないか。
課題	・ どの地域であっても自家用車がないと生活できないのは同じ。自家用車に代わる交通手段が想像できない。 ・ 自動車が運転出来ない人（高齢者・学生）や免許返納時の移動手段を考える必要がある。 ・ 地域毎に暮らしや地域公共交通に対する考え方が異なる。あらゆる面において「着地点」が難しい。
学び (地域交通へ の意識)	・ 地域毎の困りごと、取組み、住民の助け合い等を知る事が出来た。自分たちの生活で何が必要かを考えさせられた。 ・ 地域、年齢、様々な中でも、「交通に関しての困り事を通じて良くしていこう」という思いは共通だった。 ・ 今まで車移動が当たり前と考えていた自分を反省。生活を見直そうと考え直せた。 ・ 税負担の大きさがよく分かっていなかったが、その重みや重要性、未来に目を向ける必要性を理解できた。 ・ 交通を便利にするためには一定の負担増がついて回る。行政に頼り過ぎは良くない。できることは自力で。
提案 (希望)	・ それぞれの地域の特性にあわせた必要なサービスを届けてほしい。 ・ 「くらしやすさ」には、交通のみに着目するのではなく、地域の活性化、一体感を向上させる施策が必要。 ・ 高齢化と利便性。新しい技術で住民の方が暮らしやすい世界にしていこう。 ・ 市町の枠を超えたデマンドタクシー、ライドシェアの運行、移動を必要としない社会の構築。 ・ 情報を得やすい仕組みがあるとよい。
負担	・ 持続可能な地域交通の実現には費用負担が必要と感じた。 ・ 交通税には賛成だが、負担増で新たに実施できる施策には、どれだけの効果があるのか知りたい。 ・ 暮らしやすさの基準は人それぞれであり、これ以上負担を増やすべきではない。 ・ 人口減少や少子化が避けられない以上、税負担増による事業の拡充ではなく、不要な事業の削減から考えるべき。 ・ 新たな税を導入するにしろしないにしろ、WS参加者だけでは周知と議論が不十分。もっと話し合いが必要。

第3回ワークショップ結果を受けた今後の取組

ワークショップでの意見を受け、以下のように取り組みを進めていく

- 地域交通の充実の先にある「より良い暮らし」を目指す
- 地域交通の社会的価値の周知、学びの機会を設けるなど積極的な利用を促進する
- 移動実態やニーズ合った「選ばれる地域交通」になるように、多様な手段の組み合わせ等により、サービスレベルの充実を図る
- 将来の技術の進展や社会的要請を踏まえ、自動運転などの新たな手段の導入、DX・GXの推進に取り組む
- 負担のあり方の議論については、ワークショップやフォーラムだけでなく、アンケートや出前講座など、多様な手段を活用し、県民の声を聴く場を設け、引き続き対話を重ねていく

お出かけトークの実施結果概要

1 お出かけトークの概要

イベント参加者に、令和 6 年度に実施したワークショップで出た意見のうち、ご自身の考えの近い意見、共感できる意見に投票(複数回答可)いただいた。

今後、高齢者や学生向けにお出かけトークを実施予定

トークⅠ：すまいる・あくしょんフェスタ 2025(主催：子ども若者政策・私学振興課)

日 時：令和 7 年 8 月 11 日(月)祝 10 時～15 時

会 場：守山市民ホール

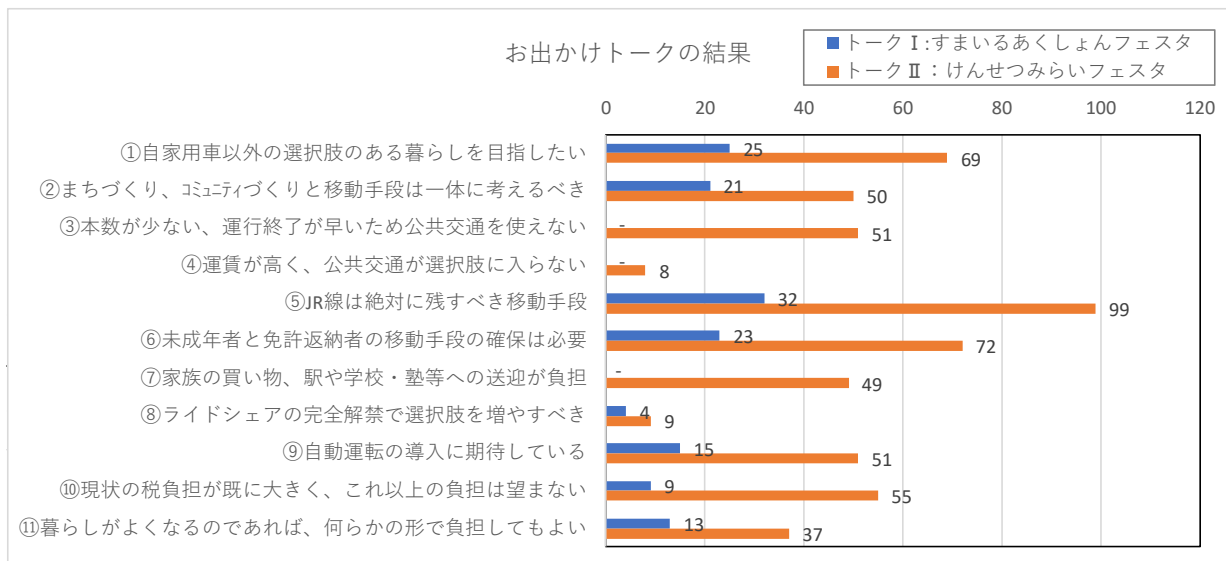
トークⅡ：けんせつみらいフェスタ 2025(主催：滋賀県建設産業魅力アップ 実行委員会)

日 時：令和 7 年 9 月 20 日(土) 10 時～15 時

会 場：希望が丘文化公園

2 お出かけトークの結果

《回答者数》トークⅠ：54 人、トークⅡ：158 人



※ ③、④、⑦は、トークⅡから追加した項目

○2 回の出かけトークとも、共感の多かった順に 1～3 番は共通であった。

1 番目：⑤JR 線は絶対に残すべき移動手段

2 番目：⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要

3 番目：①自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい

○負担に対する意見では、「⑩現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない」

「⑪暮らしがよくなるのであれば、何らかの形で負担してもよい」ともに共感の声があり、投票数に大きな差はなく、負担に対する意見は二分していた。

○「⑨自動運転の導入に期待している」への共感も多かった。

3. お出かけトークの状況

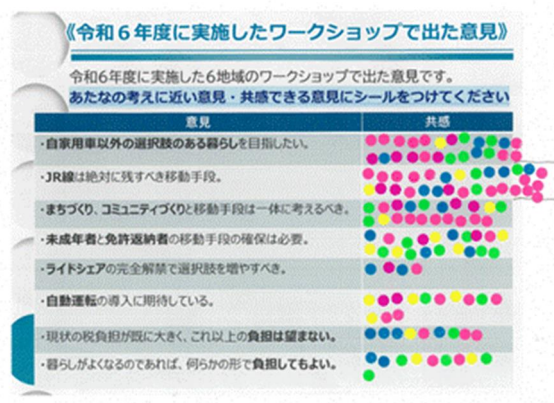
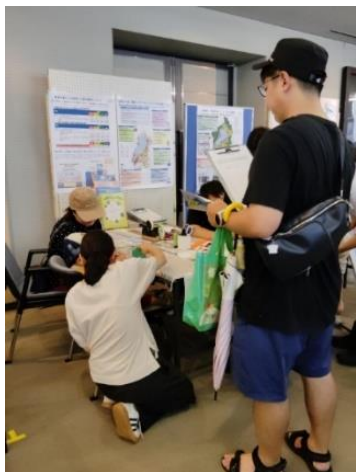


写真:すまいる・あくしょんフェスタでの投票状況と投票結果



写真:滋賀けんせつみらいフェスタでの投票状況と投票結果

滋賀地域交通計画 目次(案)

第 1 章 計画策定にあたって

- ・計画策定の基本方針
- ・計画概要(目的、区域、目標、期間、策定までの流れ)

第 2 章 滋賀県の地域交通の現状

- ・現状分析と課題整理
(アクセシビリティ評価)
- ・地域特性と課題整理

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
(ワークショップおよびフォーラム結果)
- ・目指す暮らしと地域交通の将来像(地域交通将来デザイン)

第 4 章 目指す暮らしの実現に向けた地域交通の再構築

- ・実施方針
- ・施策実施における考え方

第 5 章 施策メニューおよび事業リスト

- ・施策メニュー
- ・事業リスト

第 6 章 計画の実施

- ・評価指標(KPI)の設定
- ・公論熟議(滋賀の公共交通未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等)
による計画の評価、見直し

第 7 章 施策実施のための財源

- ・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
- ・みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新しい財源について

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。

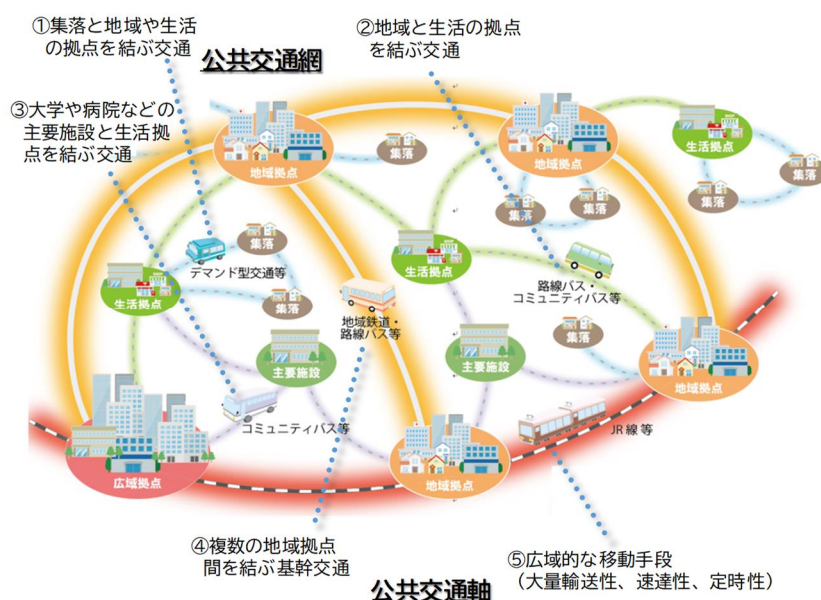
このことにより、多様な拠点間を相互に補完することで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能をより高めることを目指します。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積を高めることで、地域交通の利用者増や利便性の向上に繋がります。

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

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。

施策 15 未来に向けた新たなまちづくり



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	

施策メニュー		No	事業内容	方針1	方針2	方針3	方針4	既存の 取組の有無	新規の 取組の有無	維持に 該当	充実に 寄与
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	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	◎	-	-	-	○	-	○	○
		4	企業におけるエコ通勤の推進	◎	-	-	-	○	-	○	○
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	◎	-	-	-	○	-	○	○
		6	各教育機関における交通関連カリキュラムの展開	◎	-	-	-	○	-	○	○
		7	地域交通の乗り方講座の実施	◎	-	-	-	○	-	○	○
		8	滋賀の公共交通未来アイデア会議の実施	◎	-	-	-	○	-	○	○
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	-	◎	-	-	○	-	○	-
		10	路線バス・コミュニティバスの運行維持	-	◎	-	-	○	-	○	-
		11	デマンド交通の運行維持	-	◎	-	-	○	-	○	-
		12	ボランティア輸送の運行	-	◎	-	-	○	-	○	○
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	-	◎	-	-	○	-	○	-
		14	デマンド交通の運行効率化	-	◎	-	-	○	-	○	-
		15	多様な交通モード間での乗り継ぎ調整	-	◎	-	-	○	-	○	-
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	-	◎	◎	-	○	-	○	○
		17	2種小型・1種免許所持者の活用	-	◎	○	-	○	-	○	○
		18	専門的就職相談窓口の設置、企業説明会の開催	-	◎	○	-	○	-	○	○
		19	HPやSNS等による運転士の魅力発信	-	◎	○	-	○	-	○	○
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	-	-	◎	-	-	○	-	○
		21	鉄道の増便実証	-	-	◎	-	-	○	-	○
		22	鉄道の増便要望	-	-	◎	-	○	-	○	○
		23	JR湖西線における強風対策	-	○	◎	-	○	-	○	○
		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	-	-	◎	-	-	○	-	○
		25	びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の検討	-	-	◎	-	○	-	-	○
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	-	-	◎	-	-	○	-	○
		27	デマンド交通の運行・再構築による充実	-	-	◎	-	-	○	-	○
		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	-	-	◎	-	-	○	-	○
		29	シェアモビリティの導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
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	-	-	◎	○	○	-	○	○
		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	-	-	◎	○	○	-	○	○
		32	ライドシェアの導入検討・実証運行	-	○	◎	◎	○	-	○	○
		33	教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進	-	-	◎	○	○	-	○	○
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	-	-	◎	-	-	○	-	○
		35	エリア均一運賃の導入検討	-	-	◎	-	-	○	-	○
		36	ダイナミックプライシングの導入検討	-	-	◎	-	-	○	-	○
		37	通学定期券運賃の割引制度の導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
		38	タクシー等運賃割引制度の導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
		39	乗り継ぎ運賃割引制度の導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
		40	周遊チケットの販売	-	○	◎	-	○	-	○	○
		41	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	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	-	○	◎	-	○	-	○	○
		43	バス停留所への上屋・ベンチの設置	-	○	◎	-	○	-	○	○
		44	乗り換え拠点への待合室設置	-	○	◎	-	○	-	○	○
		45	新幹線発着駅（米原駅）の活用	-	○	◎	-	○	-	○	○
		46	パークアンドライドの推進	-	○	◎	-	○	-	○	○
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	-	○	◎	-	○	-	○	○
		48	鉄道駅の有人化	-	○	◎	-	○	-	○	○
		49	車椅子のまま乗車が可能なタクシー車両の導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
		50	ユニバーサルデザイン車両の導入	-	○	◎	-	○	-	○	○
		51	多言語対応端末の導入検討	-	-	◎	-	-	○	-	○
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	-	○	○	◎	○	-	○	○
		53	LRT/BRTに関する研究・検討	-	-	○	◎	-	○	-	○
		54	バス専用・優先レーン、バス優先信号整備の検討	-	-	○	◎	-	○	-	○
		55	新たなモビリティの研究	-	-	○	◎	-	○	-	○
		56	湖上交通の活用検討	-	-	○	◎	-	○	-	○
		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	-	-	○	◎	-	○	-	○
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	○	-	○	◎	-	○	○	○
		59	キャッシュレス化の推進	-	-	○	◎	○	-	○	○
		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のリアルタイム情報発信）	○	-	○	◎	○	-	○	○
		61	デジタルサイネージの整備	○	-	○	◎	○	-	○	○
		62	バス・デマンド交通・タクシーにおける車両のEV化	-	-	-	◎	○	-	○	○
		63	MaaSの推進	-	-	-	◎	-	○	-	○
		64	GTFSデータの活用（経路検索の利便性向上）	-	○	-	◎	○	-	○	○
		65	AIオンデマンドシステムの導入	-	○	-	◎	○	-	○	○
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	○	○	○	○	-	○	○	○