



滋賀地域交通計画の目次案

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
- ・公論熟議による計画の評価、見直し
(未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等)

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たな税について

【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による 「より良い暮らし」の実現

人が行き交い、経済が賑わう、
安全で楽しいまちづくり！



【施策の例】

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

行きたい学校を選択でき、
通学が便利に！



【施策の例】

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

年をとっても、
いきいきと暮らせる！



【施策の例】

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

滋賀の地域交通「将来デザイン」〔交通軸〕

《交通軸の基本方針》

京阪神や北陸、東海などの県外との、また、県内他地域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

コロナ前ダイヤレベルへの復活 + α

α …草津線（貴生川以東）、北陸線（長浜以北）、湖西線（近江今津以北）⇒ 昼間1時間に2本以上

●京阪電車：現在の運行状況を維持

●近江鉄道線

近江鉄道本線：昼間1時間に2本以上

八日市線：終日1時間に4本以上

多賀線：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

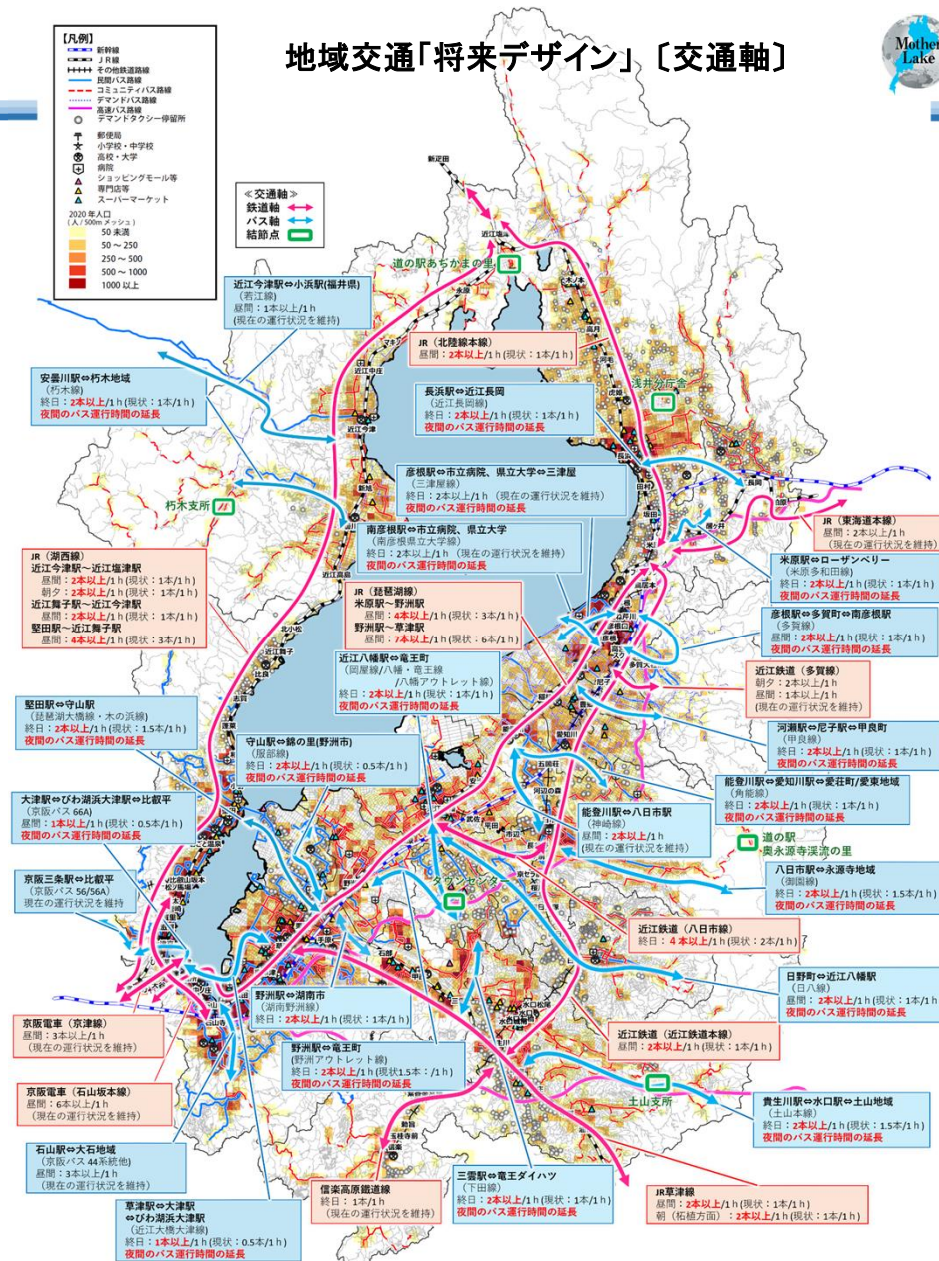
バス軸

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

結節点（鉄道駅以外のみ表示）

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〕



滋賀の地域交通「将来デザイン」〔交通網〕

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、公共交通主体の生活が可能な運行を目指す

(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

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・通学への利用を促進
- ・企業の通勤手段の公共交通への転換により渋滞解消と、それに伴う公共交通の定時性を確保

地域Ⅲ

デマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買物など日々の暮らしに必要な最低限の移動を確保

(具体的な地域Ⅲの例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等

東近江地域：永源寺地区等

湖北地域：余呉北部、伊吹北部等

甲賀地域：信楽朝宮地区等

湖東地域：多賀町佐目地区等

湖西地域：朽木地域、マキノ北部等

地域交通「将来デザイン」〔交通網〕



利便性の高い地域交通が存在することによる便益



「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算 ※令和7年11月26日時点の試算値

	項目	算出内容	算出結果
まちづくり	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CO ₂ 削減効果を算出	1.17億円/年 (CO ₂ 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
住民	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
	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
企業	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
	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
	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	67.6億円/年

【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、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

施策案・公費負担額の概算

※令和7年11月26日時点の試算値



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
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	2030年※ 22.2億円
合計	59.8億円

(参考)
2040年代の
増額見込み
42.2億円

財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源で実施
**新たな税の使途として
想定しない**

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（年間）

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

利用者増により
公費負担額の圧縮につなげる

現行の税収を基盤とした財源に加えて
**新たな税の使途としても
検討**

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（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

事業案・事業費分担額の概算

※令和7年11月26日時点の試算値



「目指す暮らし」を実現するため、計画期間(2026年度～2030年度)に実施する事業（案）

※県分担費は、国や市町の分担割合による幅を見込む

内容	具体的事業	考え方	事業費	県分担額	(年) 目指す暮らしの姿		
					人が行き交い、 経済が賑わう、 安全で楽しい まちづくり！	行きたい学校を 選択でき、 通学が便利に！	年をとっても いきいきと 暮らせる！
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。	0.5億円	0.3～0.5億円	○		○
再構築 高度化	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。	26.1億円	4.4～19.6億円	○	○	○
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。	16.3億円	16.3億円	○	○	○
	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。	1.1億円	0.6～0.8億円	○		○
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。	1.3億円	0.6～1.0億円	○		
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。	3.4億円	1.6～2.2億円	○		○
新モビリティ 実証	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。	3.2億円	0.5～1.6億円	○	○	○
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	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。	0.9億円	2,700～8,500万円	○	○	○
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。人で賑わうウォーカブルなまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円	○		
			53.0億円	24.7～43.0億円			

まちづくり施策と合わせ、地域交通を利用しやすくすることで、
利用者を増やし、JR等の運行本数の増に繋がります。

国分担額：8.9～21.7億円
市町分担額：1.1～13.9億円