

滋賀地域交通計画の策定に向けた検討状況について

1 県民政策コメントの実施結果等について

令和7年(2025年)12月26日から令和8年(2026年)1月31日までの間、滋賀県政策コメント制度に関する要綱(平成12年滋賀県告示第236号)に基づき、「滋賀地域交通計画(素案)」について意見・情報の募集を行うとともに、市町等に意見照会を行った結果、合計419件の意見・情報が寄せられた。(別添資料1 県民政策コメントおよび市町等意見照会の結果)

今後、意見・情報と、それらに対する県の考え方を整理し、原案へと反映していく。

2 滋賀地域交通計画(素案)の見直しの方向性

地方創生・公共交通対策特別委員会等における議会からの意見および1の意見・情報を踏まえ、滋賀地域交通計画(素案)から見直しを行う内容をとりまとめた(別添資料2 見直しの方向性)。主な見直し内容は以下のとおり。

(1) 県の役割の明確化

県の役割として、各市町村の区域を超えた広域的な見地から各市町に必要な助言その他の援助を行うこと、また、交通体系のリ・デザイン、新技術の活用等を先導する観点などにおいて、市町村の牽引役/伴走者となることが期待されていることを追記する。

併せて、広域的な見地から県内各市町等の地域公共交通計画との連携を図り、市町の取組に伴走・支援を行うため、県域全体の計画を策定することを追記する。(p 3~4)

(2) 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の精査

効果試算を精査し、「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」額を修正するとともに、他府県における地域交通の充実に伴う経済的効果の具体的事例および地域交通の充実によって生じる様々な影響について追記する。(p 5~11)

(3) 計画期間に目指す姿とロードマップの追加

滋賀地域交通ビジョンや、将来デザインにおいて描く2040年代に目指す姿と、本計画において取り組む施策の繋がりを明確にするため、「令和12年度(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」およびこれらに関するKPIを追記する。(p 12~18)

(4) 事業の見直し

計画期間中に取り組む事業を、地域住民および直接的な事業主体である市町に寄り添った内容になるよう見直し、概算拠出額を再算定する。(p 19~34)

地域の実情にあわせた市町の取組や、教育・福祉分野と連携した取組への支援を強化するため、No11 ボランティア輸送の運行維持、No23 コミュニティバス等路線バスの充実・高度化およびNo24 デマンド交通の充実・高度化に係る事業を充実させる。

あわせて、バス運賃支援制度の導入およびタクシー等運賃支援制度の導入については、市町の取り組みを支援する No29 バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入事業として構成し直す。

喫緊の課題である担い手確保のため、No15 運転士の待遇改善に直結する事業を充実させる。

市町から期待されている交通軸の充実および先進的事業への支援および県域での基盤整備に係る取組を強化するため、No18 交通軸となる路線バスの充実・高度化に係る事業を充実させる。

あわせて、新たに No43 地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究事業を追加する。

実施方針 2 に、規制緩和について研究を進めることを追記し、タクシーに係る規制緩和である No26 ライドシェアに関する事業を充実させる。

(5) 財源のあり方について整理

素案「第 7 章 施策実施のための財源」について、「新たな税」の検討が前面に出すぎている等の指摘を踏まえ、構成を見直すとともに、「第 6 章 計画の達成状況に対する評価基準」と順序を入れ替える。

施策を実施するための財源確保について、まずは事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組、国費の獲得や国への提案・要望、不断の事業見直しといった税以外でその費用を賄うための取組を進めることを明記する。そして、その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を圧縮すること等により施策を進めることも明記する

その上で、事業を着実に進捗させるため、「新たな税」について引き続き丁寧に議論を積み重ねて検討していくことを記載する。

参考資料として、これまでの検討の経過として、税制審議会の中間答申等を掲載する。

(p 35 ~ 38)

3 今後の予定

令和 8 年 2 月	特別委員会(見直し方針の報告) 第 4 回滋賀地域交通活性化協議会幹事会 第 3 回滋賀地域交通計画策定に係る府内 PT 会議
3 月	特別委員会(原案の報告) 第 5 回滋賀地域交通活性化協議会 滋賀地域交通計画 策定

1.3 本計画の位置づけ

1.3.1 滋賀県として滋賀地域交通計画を策定する意義

本計画はビジョンを踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）」（以下「法」という。）に基づく地域交通の活性化および再生のための計画として策定するものです。

滋賀県の地域交通を取り巻く状況は日々変化しており、県内市町や交通事業者は、時勢に対応した持続可能な地域交通の実現に向け各自取り組んでいます。しかしながら、行政と民間の連携や、観光・福祉等の他分野との連携、広域にまたがる施策、また、新たな取組については、個々の団体の力では及ばない場面や地域差が存在します。さらに、令和3年度（2021年度）より、地域公共交通計画の策定が乗合バスの運行費等に対する補助制度の要件とされた（令和6年事業年度まで経過措置あり）ことから、特に複数市町をまたぐ幹線路線への補助を受けるために、県域での計画策定に対する市町の期待は大きい状況にあります。

そこで、全県を対象とした本計画を策定することにより、県・市町・事業者、また他分野との連携を推進することで、持続可能な地域交通の実現に向けた取組を促進し、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せや移動環境の向上・利用促進を目指します。

1.3.2 県・市町・交通事業者の役割分担

本計画の主な実施主体は滋賀県・県内各市町・交通事業者の三者となります。

各主体の主な役割は、以下のとおりです。

1) 滋賀県

法において、都道府県は「各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなくてはならない」と定められており、また、国土交通省の「「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月）」において、都道府県に対し「地域間交通を支える観点（幹線、ローカル鉄道）に加え、喫緊の課題対応（交通体系のリ・デザイン、新技術の活用、運転手の確保など）を先導する観点、共通化による事務効率化の観点などから、市町村の牽引役／伴走者として、これまで以上に大きな役割が期待される」とされています。

これらを踏まえ、本県は、広域行政体として、交通軸をはじめとする県域全体のグランドデザインを描く役割を担い、その実現に向けた取組推進の中心となって、関係者間のパイプ役として各実施主体の連携・連絡を支援するほか、他分野との連携や、広域にまたがる施策、新たな取組を促進・主導するとともに、国に対する意見の提案等も行います。

2) 県内各市町

最も住民に身近な自治体として施策や事業を実施し、適切な移動手段の組み合わせによる各地域内を移動する交通網の構築に向け、主体的な検討・対応を実施します。

3) 交通事業者

自治体と連携して施策を展開し、安全で便利な交通サービスを提供するほか、担い手の確保や利用促進に向け、主体的な検討・対応を実施します。

1.3.3 市町の地域公共交通計画との関係

現在、県内各市町において、持続可能な地域交通の実現に向け、市町ごと、あるいは圏域ごとに交通施策の基本方針や具体的な取組を定めた地域公共交通計画が策定されています。

このため、上記の法の求めや都道府県に期待される役割を踏まえると、広域的な見地から各地域公共交通計画の連携を図ることや、市町の取組に伴走・支援を行うため、県域の地域公共交通計画の策定の必要性は高く、速やかに各市町・圏域の地域公共交通計画と整合を図りながら、本計画を策定することとします。

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 3.15 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%) 実現後: 93.9 万人(約 61%)
自家用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、自家用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)
自家用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、自家用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)
自家用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、自家用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)
送迎にかか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 1200 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)

以下に、地域交通の多面的な効果を補足するための参考資料として、他の自治体における多面的効果の情報発信事例や地域交通の充実によるまちづくり等への効果事例を紹介します。

＜参考：地域交通の多面的な効果をわかりやすく情報発信している事例（富山県）＞



図1：富山県パンフレット「電車・バスで行こう」

1. パンフレットの概要

電車やバスなどの地域交通は、車を運転しない人たちだけでなく、地域の観光、教育、福祉、商業などにとって欠かせないサービスで、CO₂ の削減や道路の渋滞緩和、交通事故の削減など、様々なメリットがあります。富山県では、持続可能な地域交通サービスを確保するために「富山県地域交通戦略」を策定。富山県の活力・魅力の向上、そしてウェルビーイングの向上をもたらす持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けてチャレンジしていきます。

2. ウェルビーイングが向上する地域交通

「富山県地域交通戦略」においては、次のような地域交通サービスを目指します。

- ・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（マンガで紹介）

・経済面の効果

自家用車の維持費（年間約40万円）を削減できるなど、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。_____

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（富山県富山市）>

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、平成18年4月に全国初の本格的LRTとなる富山ライトレールの開業や、平成21年12月の市内電車の環状線化、平成27年3月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、各種施策を推進された。

そして、令和2年3月にJR富山駅で南北に分断されていた路線を接続する南北接続事業を完成し、富山駅を中心とした全長約15.2kmの利便性の高いLRTネットワークを形成した。これにより、南北接続前に比べ、平日で約2.4倍、休日で約2.6倍に利用者が増加した。路面電車沿線においては、平成26年から毎年転入超過が続くなど、居住推進効果が見られた。

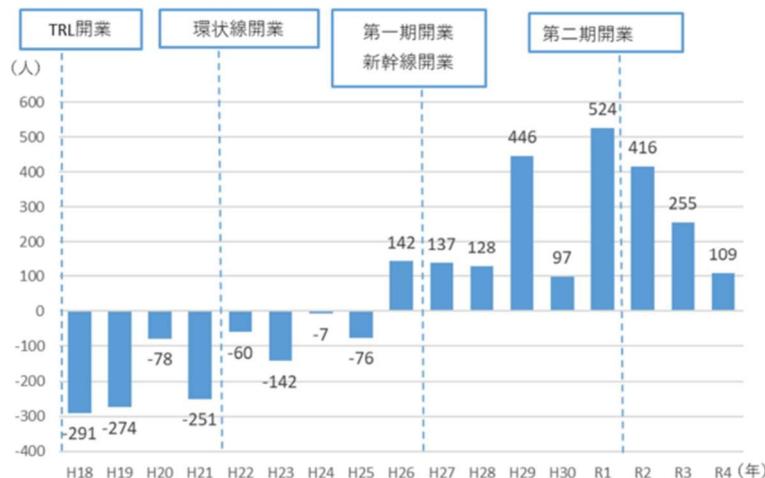


図1：路面電車沿線全体の社会動態（富山市データ）

また、南北接続事業後の沿線事業所アンケート調査において、中心市街地にある商業施設の約22%、その他商業施設の約40%が、南北接続前の前後で自身の店舗周辺に新しい店が増えたと感じていると回答し、中心市街地商業施設の25%、その他路面電車沿線商業施設の37%が「南北接続後により新規の来店客が増加した」と感じていると回答するなど、中心市街地及び地域生活拠点の活性化が確認できた。

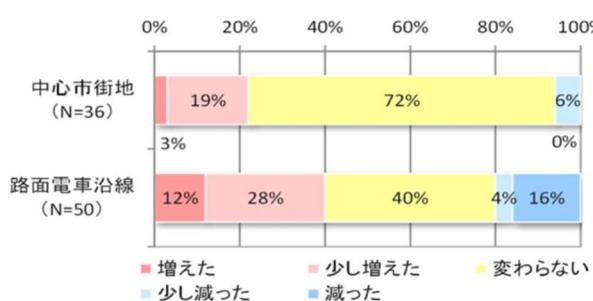


図2：周辺への店舗出店の変化

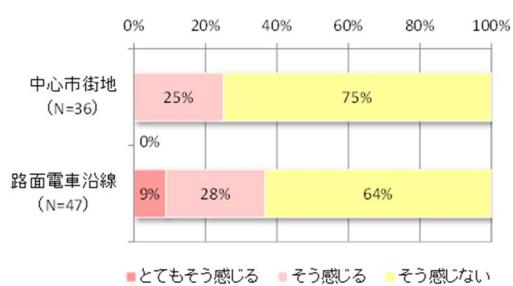


図3：新規のお客さんの来店増加

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県宇都宮市、芳賀町）>

芳賀・宇都宮 LRT 事業は、本地域の東西基幹交通として、JR 宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備され、令和 5 年 8 月に開業した。誰もが公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRT の導入とあわせてバス路線の新設や地域内交通の接続、端末交通の充実を図る等、公共交通ネットワークの構築等の整備も実施された。

開業当初から予想を上回る利用があり、開業後も利用者が着実に増加し、令和 7 年 8 月 19 日の開業から 2 周年目前の 725 日で累計利用者数 1,000 万人に到達した。住民の生活の足として定着するだけでなく、沿線周辺において人口増加や地価上昇、1,100 億円を超える民間投資が行われるなど、経済波及効果も見られる。ライトライン※の主な整備効果については、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会において、以下の図のとおり整理されている。

※ 1 ライトライン：宇都宮ライトレール株式会社が運行する LRT（次世代型路面電車システム）
2-(1) 駅東側の整備効果について
④ 令和 7 年度におけるライトライン整備効果（総括①）



図 1：ライトライン整備効果（ライフスタイルに関するもの）※

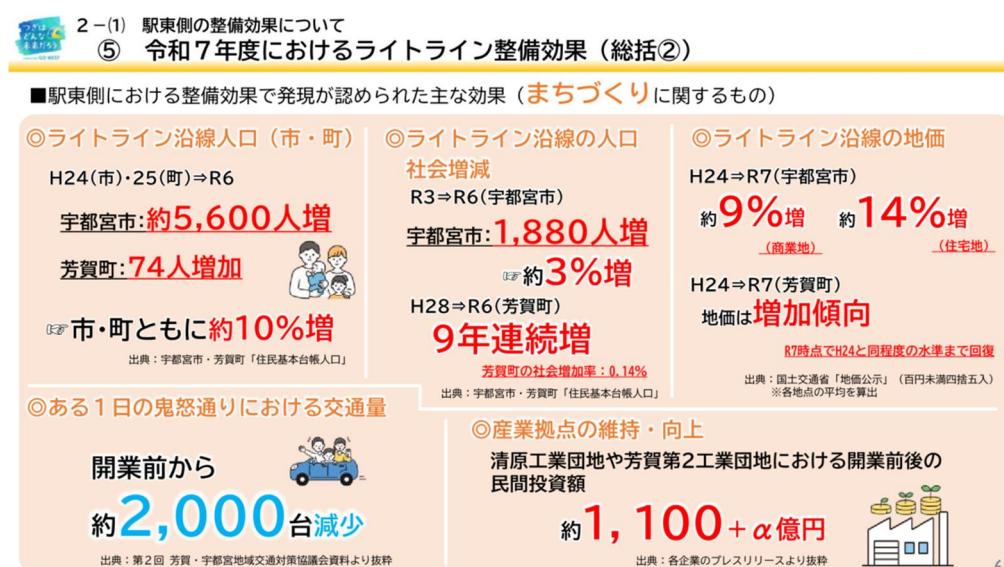


図 2：ライトライン整備効果（まちづくりに関するもの）※2

※2 ライトラインの整備効果について 第 40 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料 (R7.5.16)

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県小山市）>

小山市では、コミュニティバス『おーバス』利用促進プロジェクトとして、大きく3つの施策を実施。①バスを使ったライフスタイルを提案する生活情報のタブロイド紙の発行、②norocaという従来の7割引で市内全線乗り放題となる定期券の販売、③積極的な新規路線の増便（市民病院へのバス増便、商業施設シャトルバスを路線バス化）により、利用者の増加につなげた。

この公共交通をリデザインし、“バスのある豊かな暮らし”の実現を目指した取り組みは全国的に高く評価され、「グッドデザイン賞」等を受賞した。



図：日野自動車株式会社のPR誌「ひのでーす」
2021年4月号 (Vol. 767)



図：コミュニティバス等の年間利用者数の推移
(小山市地域公共交通計画)

また、小山市では、コンパクトシティ・ウォーカブルシティを目指すための立地適正化計画（令和2年1月作成公表）においても『おーバス』の増便等公共交通の利便性向上を重点事業と位置づけ、町中において、マルシェの開催や空き店舗の減少、シェアオフィスのオープンなど、周辺土地の活用、空き地・空き店舗の活用などの変化が生まれてきており、利用増加はもとより、中心市街地の活性化やウォーカブルなまちづくりに影響を与えていた点が高く評価され、第12回EST※交通環境大賞において、優秀賞を受賞した。

※EST (Environmentally Sustainable Transport 環境的に持続可能な交通)



図：小山の町中の公共空間周辺の変化（引用：第12回EST交通環境大賞 資料）



<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（山形県鶴岡市）>

鶴岡市では、庄内交通株式会社と官民連携により、令和4年10月に市内循環バス路線の再編を行った。車両の小型化や多頻度化およびきめ細かなルート設定を行い、利便性の向上や利用者の大幅な増加を実現した。

また、再編により土日の運行を行ったことで、観光利用が増加。主要観光地バス停の乗降客数について、令和5年度の中間実績において、すでに令和7年度目標値を上回るなどの実績が出ている。

表：市内循環バスの再編概要

▼市内循環バスの再編概要		
	再編前	再編後
車両定員	約25人	12人（ハイエースを導入）
運行便数	12便/日	48便/日
バス停数	58ヶ所	79ヶ所（約300mに1ヶ所）
路線数	2路線4系統	3路線6系統
運行日	月～金曜日	毎日（年末年始除く）
運賃	200～420円	一律300円

基本目標3：市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保					
指標	当初 (R2)	中間 目標 (R5)	中間 実績 (R5)	目標値 (R7)	考察
主要観光地バス停の乗降客数 (出羽三山・加茂水族館・庄内観光物産館等)	338人	354人	401人	370人	・コロナの終息により、観光客が徐々に戻っている。 ・市内循環線による、観光施設へのアクセスが増加した。
駅や商店街の歩行者数	3,691人	4,085人	3,936人	4,480人	・コロナの終息により、住民の外出機会の増加や観光客の回復により、中心市街地の歩行者が増えたと考えられる。 ・市内循環線の充実による外出機会の増加も好影響を考えていると考えられる。

図：鶴岡市地域公共交通計画の中間評価
(令和6年度第4回鶴岡市地域公共交通活性化協議会資料)



図：“市内循環バスに乗ってつるおかまちあるき”パンフレット

この様に、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必要があります。

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であると考えます。

【働き手の県外流出】

地域交通の充実により、県外とのアクセス性が向上することで、県民が県外に働きに行くことによる県内経済活動の流出

【自動車産業の売上低下】

地域交通の充実により、自家用車を利用する人が減少することで、自家用車および関連する産業の売上の低下

【経済的負担額の増加】

地域交通利用による運賃や自家用車から地域交通利用に転換することによる乗り換え待ち時間等の時間的な損失の発生（本来なら得られるはずの時間の損失（機会損失））

※地域交通の充実では、乗り換えによる待ち時間の短縮などシームレスな移動手段への転換を想定していますが、自家用車と比較すると時間的な損失が一定程度発生するため、その機会損失について試算しました。

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增加人数(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とともに滋賀県の 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)

第5章 実施方針に基づく施策および事業

5.1 2030年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿

本計画は、「1.1 計画策定の基本方針」に示したように、ビジョンで描く姿からのバックキャスティングで、地域交通ネットワークを具体化するための施策等をまとめることとしています。第3章では、2040年代に目指す暮らしの姿と、そのための「地域交通将来デザイン」を示しました。ここでは、本計画期間終期の令和12年度（2030年度）に到達を目指す「暮らし」と「地域交通」の姿の目標を以下に整理します。

1) 令和12年度（2030年度）に到達を目指す「暮らし」の姿

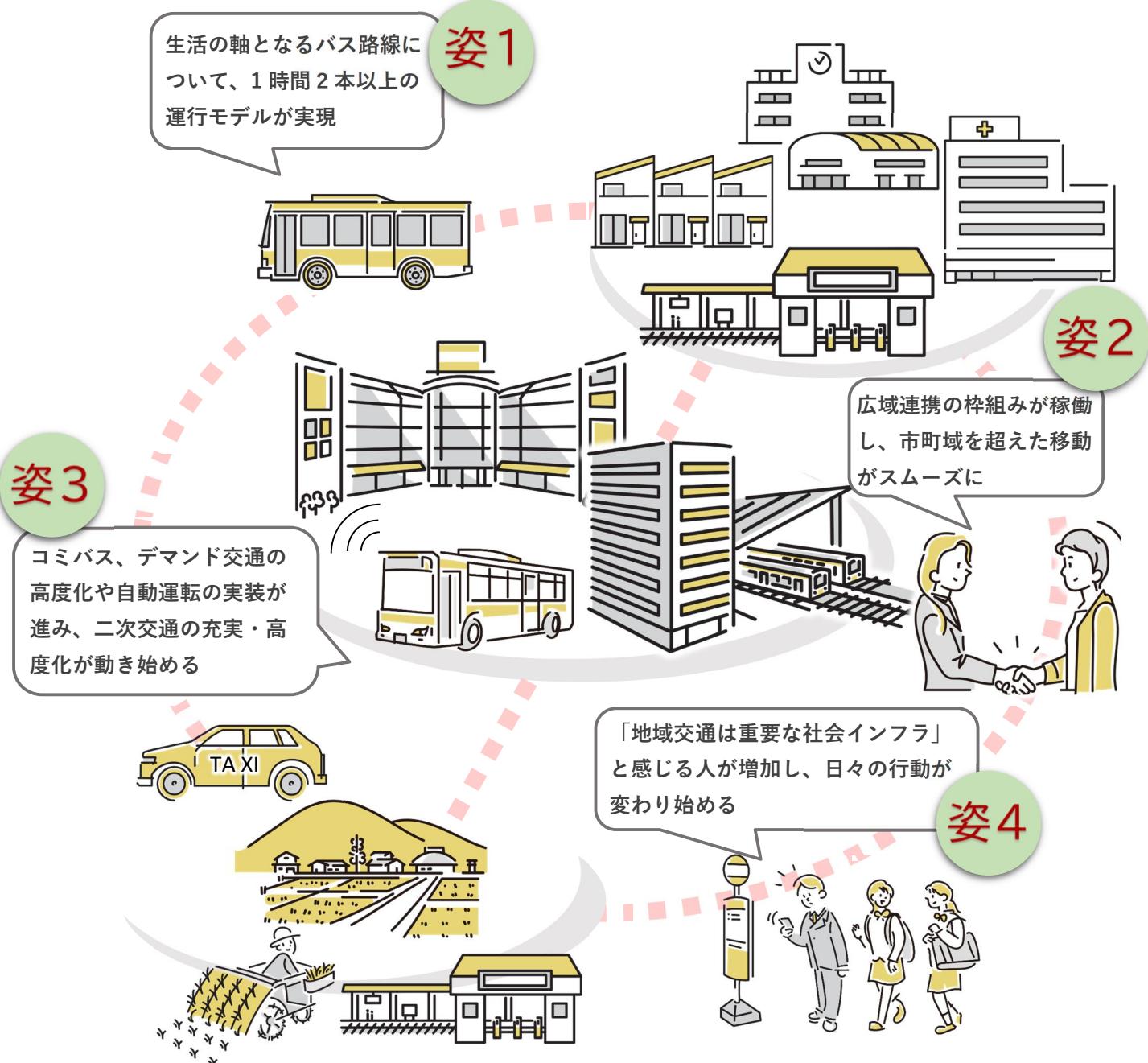


図 5.1 令和12年度に到達を目指す暮らしの姿

2) 令和 12 年度(2030 年度)に到達を目指す「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

- ① 市町との合意が整い、需要が高い路線から段階的に増便

例：表 3.14 に示すバス軸のうち、JR 駅を結ぶ主要バス、病院・大学・商業施設を結ぶ路線等において 2~3 路線程度の増便をモデルケースとして実現

- 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

- ① 県+複数市町+交通事業者の「広域交通協議会」を制度化
- ② 補助金の配分ルール、データ共有、ダイヤ調整の仕組みを構築
- ③ 事業者との協定運行（パートナーシップ）を整備

- 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

- ① すべての市町でコミュニティバス、デマンド交通の高度化が進んでいる
- ② 交通軸バス路線との乗り継ぎポイントを明確化
- ③ 地域の状況に応じ、公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の導入が進んでいる
- ④ 福祉、教育、観光等の他分野と連携した移動手段の導入が進んでいる
- ⑤ 自動運転の実装が進んでいる

- 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

- ① 運賃支援、二次交通の高度化により地域交通の利用者が増加し、結果として鉄道の増便、バリアフリー化がなされ、さらなる利用者の増加につながっている
- ② 高校生・大学生や高齢者の利用が特に増えている
- ③ MaaS 等の導入により、「車以外の移動手段がある」という認識が広がる

- 行動変容の“兆し”が見え始める

5.2 2030年度に向けた5年間のロードマップ

令和12年度（2030年度）に到達を目指す「地域交通」の姿の実現に向けて、特に「充実に係る施策」についての5年間のロードマップを以下に示します。

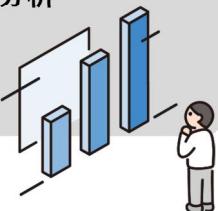
なお、「充実」のためには土台となる「維持」が必要であり、ロードマップに示す取組以外の「維持に係る施策」についても、必要に応じて見直し等も行いながら、適切に進めていきます。

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

第7章 計画の進行管理

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。

7.1 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のあり方を以下に示します。



図 7.1 各主体の進行管理への関わり方

7.2 評価指標(KPI)の設定

計画の実施方針に対する進捗状況を把握・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。

【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

【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

【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

【評価指標】

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、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

※R4住民アンケートによるバス選択確率に基づく路線バス・デマンド増便での利用者増の期待値

地域交通の維持の状況を評価する指標

● 交通軸となるバス路線の地域交通の収支率

・物価上昇の中、現状の収支率以上に改善

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

・物価や労務費の変動を考慮した補助額以下にとどめる

県補助(幹線・コミバス維持)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下※1

※1 5年間の物価・労務費の上昇率を1.3倍※2と見込む

※2 R3～7年度の物価・労務費上昇率(県土木交通部資料)による

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

・地域交通への不満足度のおおむね半数への改善

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)

・不足する運転士数の解消

路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人

※R7.10時点 県内バス事業者9社からの聞き取り

● 交通軸となるバス路線において1時間2本以上(昼間時間帯)運行する路線数

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

【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

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

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)

※ 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

7.3 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当たっては、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性、財源確保の状況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などに基づき検証・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、毎年度の予算への反映や、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。

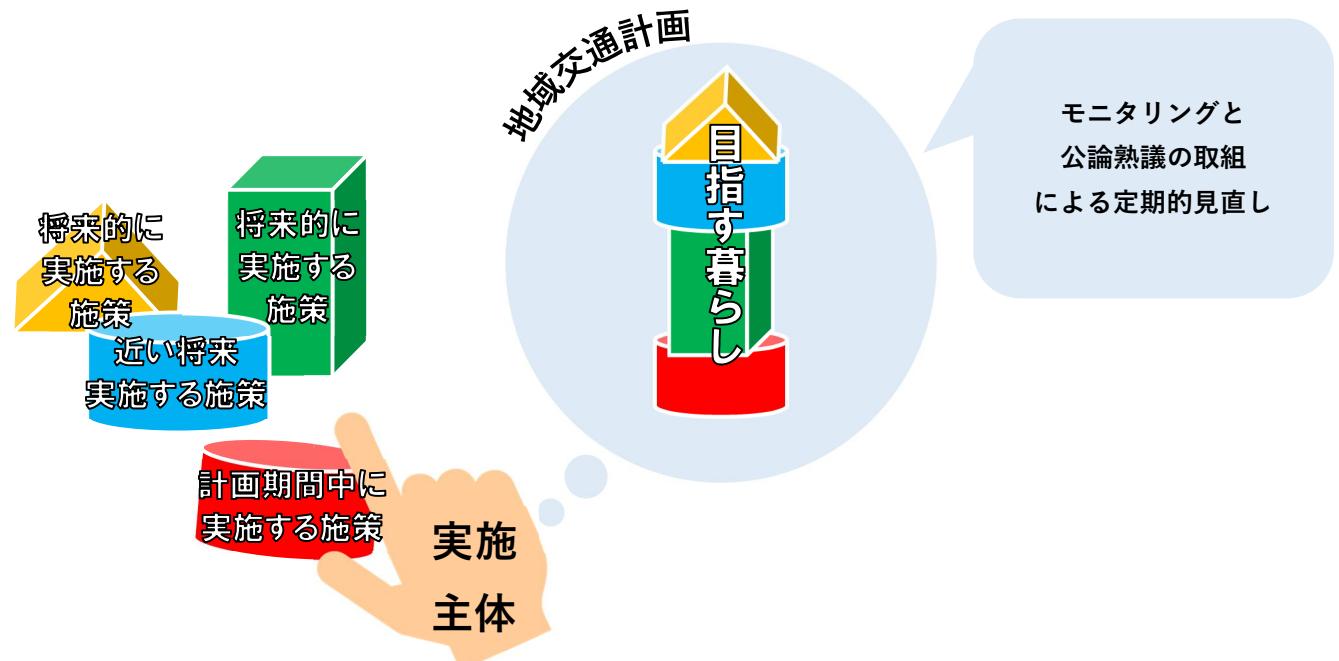


図 7.2 目指す暮らしの実現までのイメージ



図 7.3 過年度における未来アイデア会議の様子



図 7.4 ワークショップの様子(R7)

図 7.5 お出かけトークの様子(R7)

また、計画期間に実施する事業について、以下、実施方針および施策メニューとの関係を表に整理するとともに、事業個票を示します。

表 5.4.2 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. コミュニティバス等路線バスの運行維持 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. 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 16. 一種免許等保有者等の活用 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充実・高度化 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 22. 府県をまたぐ新たな広域移動の検討
	施策8	23. コミュニティバス等路線バスの充実・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
実施方針4	施策10	28. サブスククリプション制度等新しい運賃制度の導入検討 29. バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入 30. 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	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 35. ユニバーサルデザイン車両の導入 36. ノンステップバスの導入
実施方針4	施策13	37. 自動運転の実証運行・実装化 38. 新モビリティ(LRT/BRT等)の研究 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)
	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 41. キャッシュレス化の推進 42. バスロケーションシステム等の活用 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

事業個票

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。

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

概算拠出額

6,000 万円

事業内容

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。

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。

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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	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

概算拠出額

2,250 ~ 3,000 万円

事業内容

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、運行に伴う活動の支援を検討します。

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 紙与水準向上等、運転士の待遇改善等による
運転士・担い手の確保

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算拠出額

1億1,400～1億6,800万円

事業内容

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上でも、担い手の確保は急務となっています。

そのため、現在行っている取組に加え、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や運転士への直接的な補助等を実施、支援します。

《既存の取組例》**●バス生産性向上・運転士確保事業(滋賀県)**

- ・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交通事業者を支援。
- ・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。

●第二種運転免許取得支援事業補助金(大津市)

- ・市内の事業に対して、その従業者もしくは第二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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
					→	

事業リスト**No.18 交通軸となる路線バスの充実、高度化****事業分類**

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算拠出額

1億 8,000 万円

事業内容

鉄道駅から離れた地域などにおいては、路線バスが重要な交通軸となります。このような地域を維持し、魅力を高めるためには、交通軸となる路線を充実することが重要です。

そのため、地域にとって重要な交通軸となる路線バスについて、増便や路線の拡充、運行時間の延長など、サービスレベルの充実・高度化を図り、それを支えていくための取組の実施・支援に向けた検討を行います。

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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	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

概算拠出額

-

事業内容

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いる人、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、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、交通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。

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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	長期
■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	→

事業リスト**No.22 府県をまたぐ新たな広域移動の検討****事業分類**

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算拠出額

50 万円

事業内容

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。

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。

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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	長期	
■ ■	■	■ ■ ■	■	■ ■ ■	→	

事業リスト**No.23 コミュニティバス等路線バスの充実、高度化****事業分類**

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算拠出額

5 億 4 千 ~ 21 億 6,000 万円

事業内容

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。

そのため、コミュニティバス等路線バスについて、増便や路線の拡充、運行時間の延長など、サービスレベルの充実・高度化を図り、それを支えていくための取組を支援します。

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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	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	概算拠出額	1億 5,200～4億 400万円			
事業内容						
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。						
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り、それを支えていくための取組を支援します。						
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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	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	概算拠出額	6,900 ~ 1 億 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、シェアサイクル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>			

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

概算拠出額

1億3,130～1億9,020万円

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賄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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
					→	

事業リスト

No.27 教育、福祉、観光、防災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

概算拠出額

-

事業内容

地域交通は、教育、福祉、観光、産業立地、防災等の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、地域間にはらつきや、地域限定の取組にとどまるなど、一体的な取組となっておらず、効果が限定的となっている事例もあります。そのため、より効果的な取組になるよう他分野との連携を検討しながら取組を進めます。

特に観光分野においては、琵琶湖を有する滋賀ならではの移動手段である「湖上交通」や、大阪・関西万博のレガシーの一つでもある「空飛ぶクルマ」などについて、今後の活用が期待されます。事業者や関西広域連合等と連携し、こうした未来的な乗り物についても研究していきます。

また防災面においては、災害時等における救助物資および避難者等の緊急輸送の手段としても地域交通を活用できるよう維持・確保し、リダンダンシーの確保に努めるとともに、帰宅困難者対策についても関係者間の連携を強化します。

実施主体

滋賀県	国	市町	交通事業者	地域住民	その他
◎		○	○		○教育・福祉関係者等

実施スケジュール

令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	長期	
					→	

事業リスト

No.29 バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算拠出額

1,800～6億5,900万円

事業内容

各市町において、学生の通学に対する支援や、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する支援など、地域が抱える課題解決に向けた運賃負担の軽減に関する取組が実施されています。

このような取組を支援し、バス、タクシー等の運賃負担を軽減することで、通学や外出、買い物、観光など、生活に必要な移動や暮らしを豊かにする移動を支えます。

市町、交通事業者と新たなスキームの検討を行い、モデル的な試行による効果分析も行いながら、効果的な制度の導入を目指します。

《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）』の購入にかか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）の購入にかかる経費の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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	→	

事業リスト**No.34 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

概算拠出額

1億4,300～2億2,000万円

事業内容

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。

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。

「2.2.6 バリアフリー化の現状」参照

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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
						→

事業リスト**No.35 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

概算拠出額

1,100～1,300万円

事業内容

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う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。

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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
						→

事業リスト	No.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					
事業分類	既存 新規 維持 充実					
概算拠出額	500 ~ 950 万円					
事業内容						
<p>複数の交通モードを利用して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、市町をまたぐ移動において、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バスダイヤ等のオープンデータ化により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。さらに、予約・決裁システムも連携し、利用者のニーズに合わせて、県内の地域交通を一体的なサービスとして利用できる MaaS の構築について研究およびその導入に向けた取組を進めます。</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 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	長期	

事業リスト

No.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

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

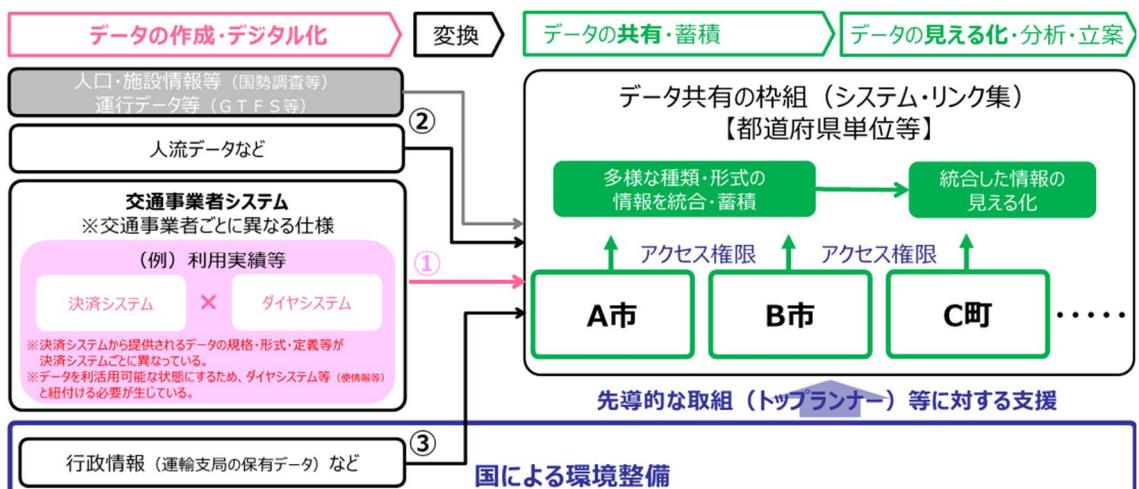
概算拠出額

-

事業内容

利用者や関係者が地域交通の課題を共有し、解決に向けた施策構築に向けた議論、検討を行うためには、課題の可視化が必要であり、そのためにはモビリティ・データの活用が必要不可欠です。また、データ活用の仕組み（システム・体制）を構築することにより、作業効率化や生産性を高めることも重要です。

そのため、市町、交通事業者と連携し、DX推進戦略に基づきながら、多様なデータを共有する枠組の構築に向けた研究を行います。



出典：国土交通省「「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月）」

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年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	長期	
					→	

表 5.4.3 事業一覧

(千円)

No	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額
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
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
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
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
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	○	-	○	-	-
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
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
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
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、観光をはじめ他分野との連携検討、促進	○	○	○	○	-
28	サブスクライブ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
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	○	○	○	○	-
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	ユー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
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
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。

国庫補助率が未確定なことや、県と市町で貯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。

No	事業	既存	新規	維持	充実	概算提出額	見直し前	(千円)	見直し後	(千円)
							概算提出額		概算提出額	
1	SNS等(LINE,X,Facebook、instagram,TikTok等)の活用	○	○	○	○	700 ~ 1,100			700 ~ 1,100	
2	乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	○	-	○	○	7,000 ~ 13,000			7,000 ~ 13,000	
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			34,000 ~ 50,000	
4	沿線企業における意見交換会等の実施	○	-	○	○	4,800 ~ 5,400			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			1,400 ~ 2,000	
6	地域交通の乗り方講座の実施	○	-	○	○	1,000 ~ 2,000			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			15,600	
8	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）	○	-	○	-	990,000			990,000	
9	コミュニティバス等路線バスの運行維持	○	-	○	-	167,000			167,000	
10	デマンド交通の運行維持	○	-	○	-	60,000			60,000	
11	ボランティア輸送の運行維持	-	○	○	○				22,500 ~ 30,000	
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	○	-	○	-	-			-	
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	○	○	○	○	48,000 ~ 68,000			114,000 ~ 168,000	
16	一種免許等保有者等の活用	-	○	○	○	23,000 ~ 34,000			23,000 ~ 34,000	
17	HPやSNS等による運転士の魅力発信	-	○	○	○	4,000 ~ 6,000			4,000 ~ 6,000	
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			600 ~ 600	
22	府県をまたぐ新たな広域移動の検討	○	○	-	○	500			500 ~ 500	
23	コミュニティバス等路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	410,000 ~ 1,860,000			540,000 ~ 2,160,000	
24	デマンド交通の充実、高度化	-	○	-	○	22,000 ~ 104,000			152,000 ~ 404,000	
25	グリーンローモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討・実証運行	○	○	○	○	2,000 ~ 3,000			69,000 ~ 103,000	
26	ライドシェアの導入検討・実装化	○	○	○	○	18,600 ~ 20,200			131,300 ~ 190,200	
27	教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討・促進	○	○	○	○	-			-	
28	サブ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			9,700 ~ 12,700	
29	バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入	○	○	○	○	1,630,000			18,000 ~ 659,000	
30	タクシー等運賃支援制度の導入	-	○	○	○	18,000 ~ 27,000			No.29に統合	
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			38,000 ~ 56,000	
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	○	○	○	○	-			-	
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			143,000 ~ 220,000	
35	ユーバーサルデザイン車両の導入	○	○	○	○	11,000 ~ 13,000			11,000 ~ 13,000	
36	ノンステップバスの導入	○	○	○	○	10,000 ~ 13,000			10,000 ~ 13,000	
37	自動運転の実証運行・実装化	○	○	○	○	65,000 ~ 127,000			65,000 ~ 127,000	
38	新モビリティ（LRT/BRT等）の研究	○	○	-	○	11,000 ~ 27,000			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			16,000 ~ 32,000	
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			5,000 ~ 9,500	
41	キャッシュレス化の推進	○	○	○	○	1,300 ~ 6,500			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			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						2,158,100 ~ 5,619,100			2,867,400 ~ 5,801,100	

第6章 施策実施のための財源のあり方

第5章に掲げた事業を実施するに当たり、計画期間の最終年度(令和12年度(2030年度))に県が拠出する概算額は、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、28.7～58.0億円と幅をもって見込んでいます。事業を円滑に実施するために、それぞれの事業ごとに、必要な費用を県と市町でどの割合で分担するかについて、今後市町と調整を行い適切な姿を見出していきます。

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ます。

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

地域交通を積極的に利用する機運の醸成や事業者の運賃の見直し等により、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を進めます。また、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も進めます。これらの取組等により、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します。

2 国費の獲得や国への提案・要望

国においては、「地域公共交通再構築事業」を社会资本整備総合交付金の基幹事業として位置づけることや、「交通空白」等の解消に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開など様々な取組が進められています。引き続き、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提案・要望していきます。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ます。

3 不断の事業見直し

路線バス・デマンド交通の充実・高度化など、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、その実情に応じた新たな施策を推進するに当たり、県のみでできる財源の捻出にも取り組みます。具体的には、毎年度の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ます。

4 優先順位をつけた事業実施

例えば、老朽化した社会インフラの維持管理・更新の確実な実施や、教育、医療、福祉など多様な行政ニーズに応えていく必要が生じています。そのような状況下で、数十億円単位の費用を1～3の取組のみで賄うことが困難となることも想定されます。その場合は各市町と調整した上で、1～3の取組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を圧縮すること等により施策を進めています。

そして、まずは1～4の取組を進めますが、事業を着実に進捗させるため、これらの取組

に加えて新たな財源を模索します。地域交通の維持・充実による受益は、地域交通の利用者のみにとどまらないことから、地域交通の維持・充実をみんなで支える方法の一つであり、かつ、安定的にその財源を貯める手段である「新たな税」について、引き続き丁寧に議論を積み重ねて検討し、結論を得ます。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮問しご議論いただいているところです。「ふさわしい制度のあり方」について令和8年3月4日にいただいた中間答申およびその内容に基づいて県で行った「新たな税」の機械的試算の内容について、参考資料として掲載しています。

図6.1 施策実施にかかる所要額（県拠出額）と財源のイメージ

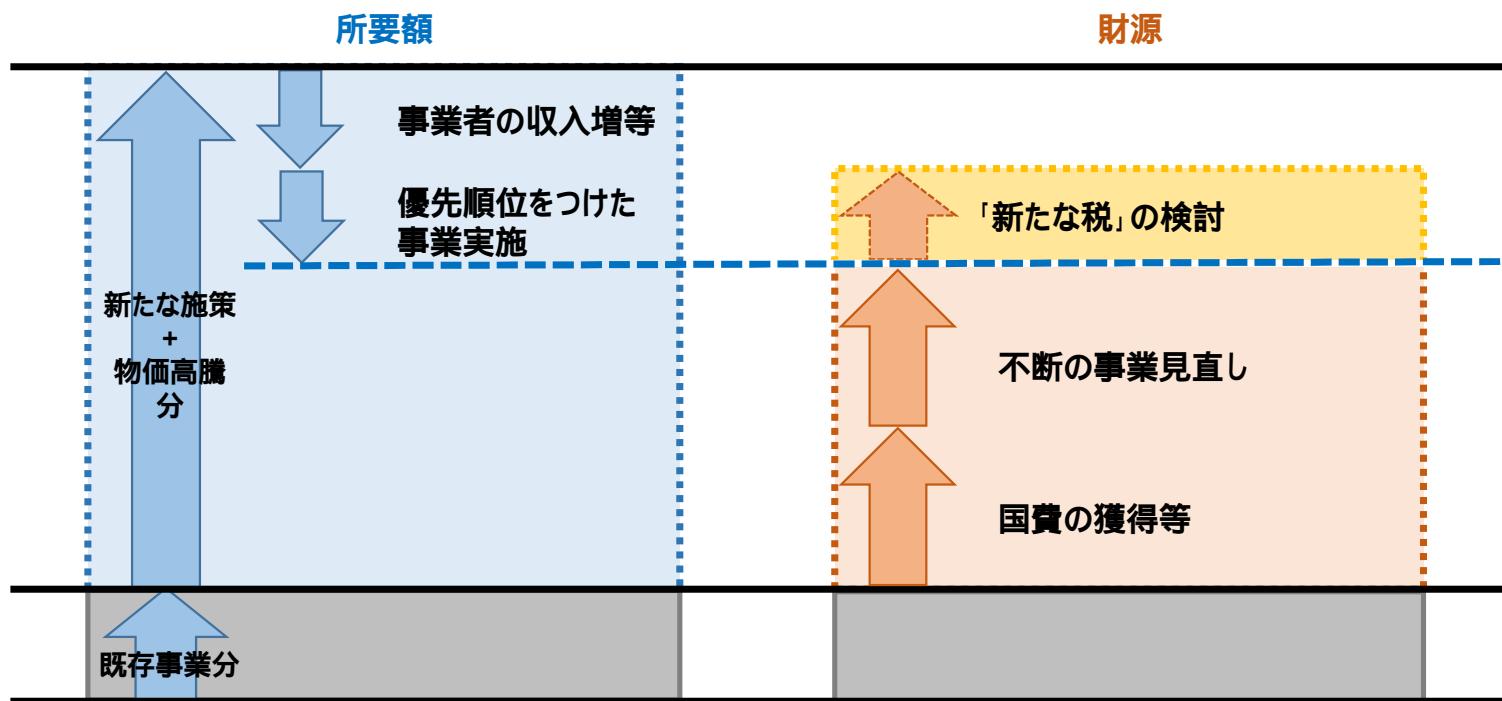


図6.2 財源確保のスケジュール

	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組			事業者において取り組むとともに、県や市町が支援		
国費の獲得や国への提案・要望			県や市町において隨時実施		
不断の事業見直し			毎年度の予算編成過程で実施		
優先順位をつけた事業実施			毎年度の予算編成過程で実施		
新たな税の検討		上記財源で事業に取り組みながら、新たな税の必要性について検討し、結論を得る (県民、市町、県議会、税制審議会等)			

(参考)滋賀地域交通計画 構成案

素案	見直し案
1章 計画策定にあたって	1章 計画策定にあたって 県の役割等について追記
2章 滋賀県の地域交通の現状	2章 滋賀県の地域交通の現状
3章 滋賀県が目指す暮らしの姿	3章 滋賀県が目指す暮らしの姿 ビジョンや将来デザインが実現した場合の効果試算を精査するとともに、他地域における経済的効果の具体的事例および様々な影響について追記
4章 地域交通の再構築における実施方針	4章 地域交通の再構築における実施方針
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章 実施方針に基づく施策および事業 令和12年度(2030年度)に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿および5年間のロードマップの追記 事業内容の見直し
6章 計画の達成状況に対する評価、見直し	6章 施策実施のための財源のあり方 施策を実施するための財源確保について、考え方を整理
7章 施策実施のための財源	7章 計画の進行管理 評価指標（KPI）を追加
	(参考資料) 税制審議会中間答申等