

総務・企画・公室 常任委員会
文書ポ・土木・警察 常任委員会
地方創生・公共交通対策 特別委員会
資料 1 - 5
令和 8 年 (2026年) 3 月 17 日
総務部 税政課
土木交通部 交通戦略課

滋賀地域交通計画(原案)

令和 8 年(2026 年)3 月

滋賀県

全体目次

第1章 計画策定に当たって	1
1.1 計画策定の基本方針	1
1.2 計画概要	1
1.2.1 計画区域	1
1.2.2 計画期間	1
1.2.3 計画の目標	1
1.2.4 計画策定までの流れ	2
1.3 本計画の位置づけ	3
1.3.1 滋賀県として滋賀地域交通計画を策定する意義	3
1.3.2 県・市町・交通事業者の役割分担	3
1.3.3 法律、上位計画、その他諸計画、各市町・圏域の地域公共交通 計画との関係	4
第2章 滋賀県の地域交通の現状	5
2.1 人口の状況	5
2.1.1 人口の推移	5
2.1.2 人口の分布	6
2.1.3 人口分布の変化	7
2.2 地域交通の状況	8
2.2.1 交通ネットワーク	8
2.2.2 運行頻度	10
2.2.3 夜間の運行状況	12
2.2.4 休日の運行状況	14
2.2.5 アクセスの状況	16
2.2.6 バリアフリー化の状況	18
2.2.7 満足状況	21
2.3 各地域における移動の状況	26
2.3.1 湖北地域(長浜市、米原市)	26
2.3.2 湖東地域(彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)	35
2.3.3 東近江地域(近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町)	43
2.3.4 甲賀地域(甲賀市、湖南市、野洲市、日野町、竜王町)	54
2.3.5 大津・湖南地域 (大津市南部、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市)	64
2.3.6 湖西地域(大津市北部、高島市)	75
第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿	84
3.1 滋賀地域交通ビジョン	84
3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿	84
3.1.2 全ての住民に保障すべき移動目的の設定	85
3.2 県民が考える望ましい暮らし	86
3.2.1 県民等との公論熟議	86
3.2.2 住民の認識する6地域の交通の課題と、それに対する意見	119
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	120

3.3.1 滋賀県が目指す暮らし.....	120
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)」.....	124
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)」.....	128
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.....	130
第 4 章 地域交通の再構築における実施方針.....	137
4.1 基本理念.....	137
4.2 施策実施における考え方.....	139
4.2.1 都市計画との整合.....	139
4.2.2 本計画に係る施策の範囲.....	140
4.3 実施方針.....	141
第 5 章 実施方針に基づく施策および事業.....	146
5.1 2030 年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿.....	146
5.2 2030 年度に向けた5年間のロードマップ.....	148
5.3 実施方針に基づく施策メニュー.....	149
5.4 計画期間に実施する事業.....	150
第 6 章 施策実施のための財源のあり方.....	184
第 7 章 計画の進行管理.....	186
7.1 各主体とその関わり方.....	186
7.2 評価指標(KPI)の設定.....	187
7.3 公論熟議による計画の評価、見直し.....	189

第1章 計画策定に当たって

1.1 計画策定の基本方針

滋賀県は古来、東海道や中山道、北国街道などが通る交通の要衝として発展し、全国・世界とのつながりの中で「暮らし」を育んできた地域です。現在も新幹線や高速道路などの主要な広域交通基盤が集中する交通の結節点として、東京、名古屋、大阪といった国内主要都市への良好な広域アクセス環境を有しています。

マザー工場や開発拠点が数多く立地する日本一のモノづくり県としての滋賀県も、多くの農産物を京阪神地域に供給する米どころとしての滋賀県も、交通利便性の高さによってその発展を支えられています。

地域交通は、福祉、教育、観光、産業立地、移住・定住、さらにはCO₂ネットゼロ社会の実現など社会を支える土台であるとともに、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動への参画や人との交流のために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラであると言えます。

しかし、ライフスタイルの変化、人口減少、担い手不足、JR線の減便、北陸新幹線やリニア中央新幹線等の広域交通の整備、自動運転やMaaS等の新技術の発展等、滋賀県の地域交通を取り巻く状況は大きく変化しています。

そのため、滋賀県では、県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、さまざまな社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指すことを目的に、「滋賀地域交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）を策定しました。なお、ビジョンにおいて、地域交通を「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」と定義しました。

「滋賀地域交通計画」（以下「本計画」という。）は、このビジョンのアクションプランとして、ビジョンで描いた目指す地域交通の姿の実現を進めることを目的とし、県民、交通事業者、市町と丁寧に議論を重ねながら策定しました。

ビジョンで描く姿からのバックキャストで、鉄道、バス、タクシーをはじめ多様な移動手段を活用し、より利便性が高く、かつ効率的で、地域に最適化した地域交通ネットワークを具体化するための施策と、その施策の実施に必要な財源のあり方等をまとめています。

1.2 計画概要

1.2.1 計画区域

計画対象区域は滋賀県全域とします。

1.2.2 計画期間

2040年代を見据えた、計画策定から5年間とします。

（令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度））

1.2.3 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します。

1.2.4 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

「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々取り組んでいます。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。相互に連携しながら取組を進めていくこととします。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（交通体系のり・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 法律、上位計画、その他諸計画、各市町・圏域の地域公共交通計画との関係

本県では、県政運営の基本方針を示した「滋賀県基本構想」を平成31年3月に策定しており、その基本理念である“変わる滋賀 続く幸せ”を実現するために、各分野において、部門別計画・ビジョンを策定しています。本計画は、令和6年3月に策定した「滋賀地域交通ビジョン」に基づく5年間の行動計画であり、基本構想の理念実現に向けた部門別計画・ビジョン、これら部門別計画・ビジョンの実現に向けた行動計画とも連携しながら、取組を進めることとしています。

また、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市町・圏域の地域公共交通計画と連携を図ることや、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した。

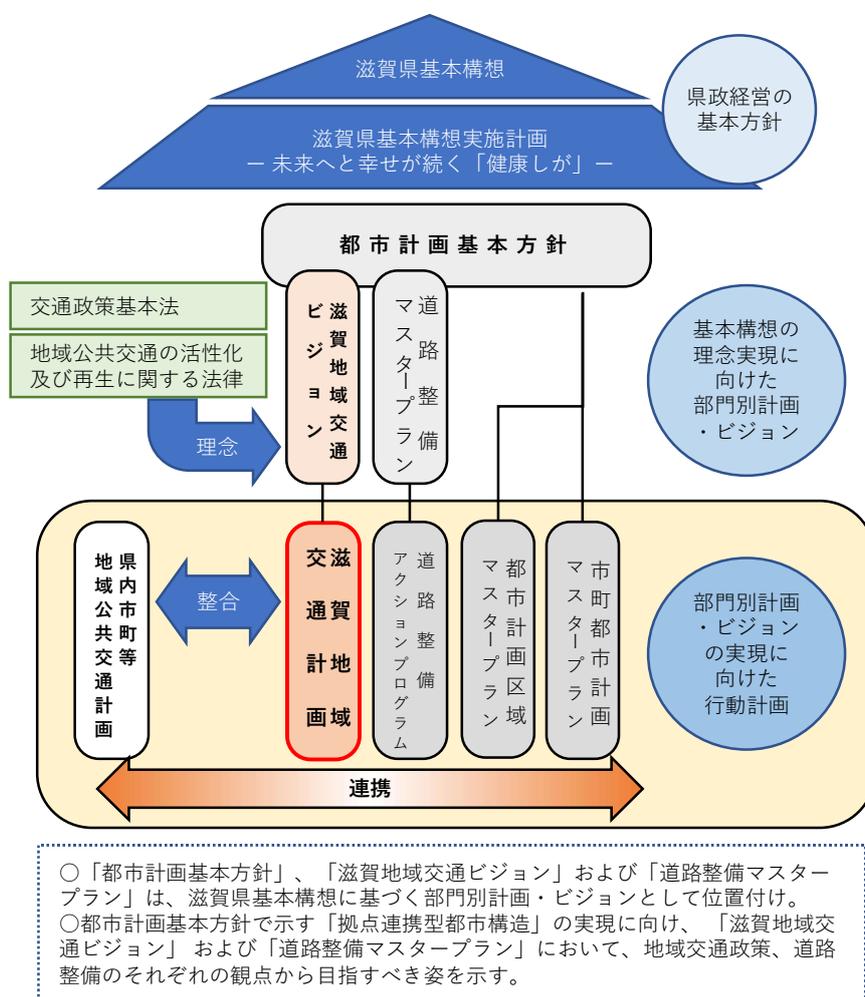


図 1.1 滋賀地域交通計画と法律、滋賀県の上位計画、諸計画および各市町、圏域の地域公共交通計画との関係

第2章 滋賀県の地域交通の現状

2.1 人口の状況

2.1.1 人口の推移

滋賀県の総人口は平成 26 年(2014 年)から減少に転じており、将来的にはさらに減少していくことが見込まれます。

また、年少人口^{※1}、生産年齢人口^{※2}、高齢人口^{※3}ではそれぞれ異なる推移が見られます。年少人口は現在緩やかな減少傾向にあります。今後は令和 12 年(2030 年)ごろまでに大幅な減少があり、それ以降も緩やかに減少していくことが見込まれています。生産年齢人口は現在から令和 17 年(2035 年)ごろまでは横ばいの推移が見込まれていますが、それ以降は大幅に減少していくことが見込まれています。一方、高齢人口は現在大幅な増加傾向にあります。今後は伸びが緩やかになるものの、今後の一定期間においては増加傾向自体は変わらないことが見込まれています。



※赤字は予測値

図 2.1 滋賀県における人口の推移(出典:国勢調査、日本の将来推計人口)

※1 年少人口：15歳未満(法令により就労を原則禁じられている年齢)の人口

※2 生産年齢人口：15歳以上65歳未満の人口

※3 高齢人口：65歳以上の人口

2.1.2 人口の分布

滋賀県における人口の分布の状況について、主に鉄道駅周辺に人口集積が見られますが、一部地域では郊外部であっても人口集積が見られる地点があります。

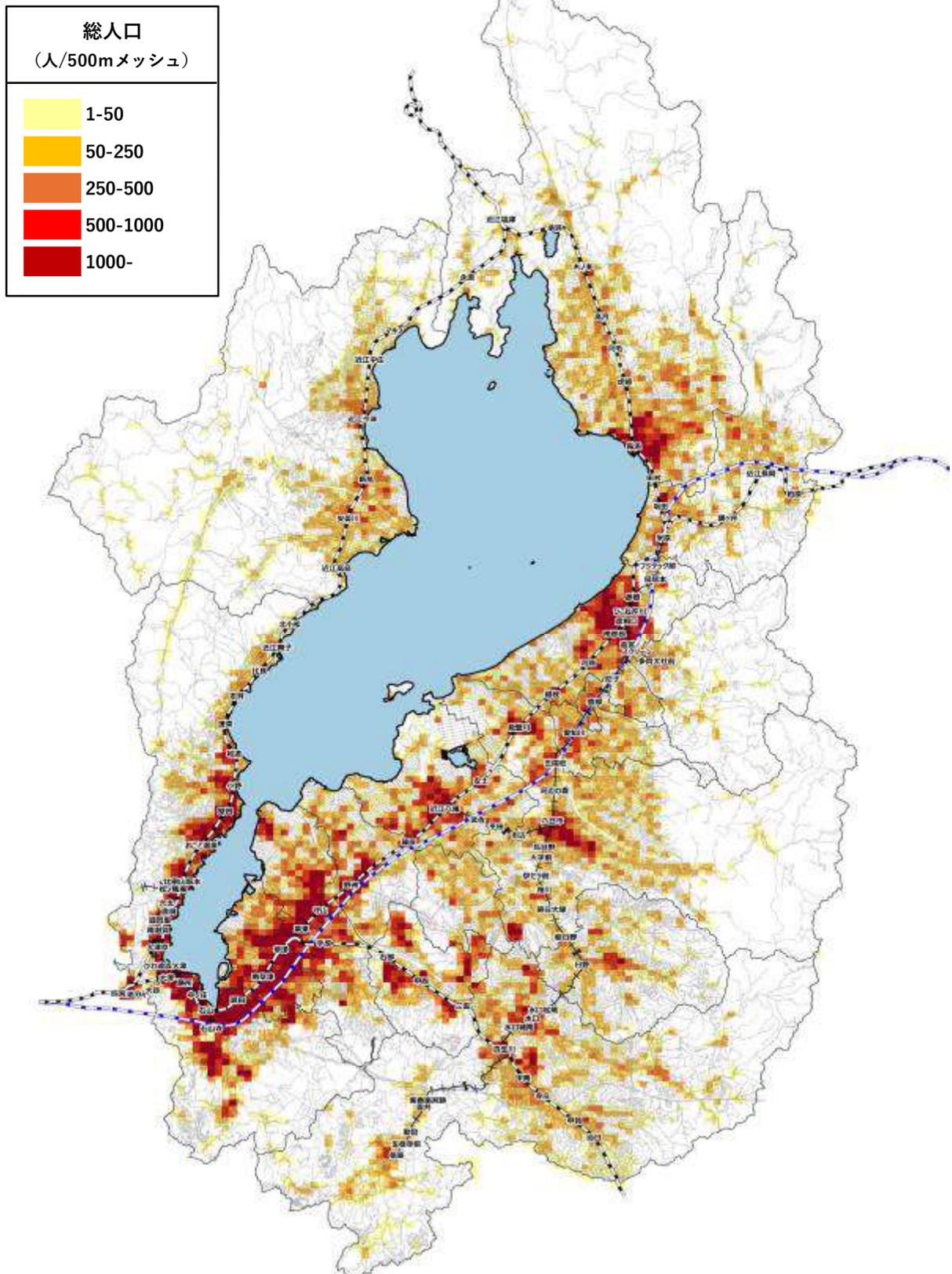


図 2.2 滋賀県の人口分布図(出典:国勢調査、国土数値情報)

2.1.3 人口分布の変化

将来人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、増加すると見込まれるエリアも広域にわたり存在しており、更なる人口の分散が予想されています。

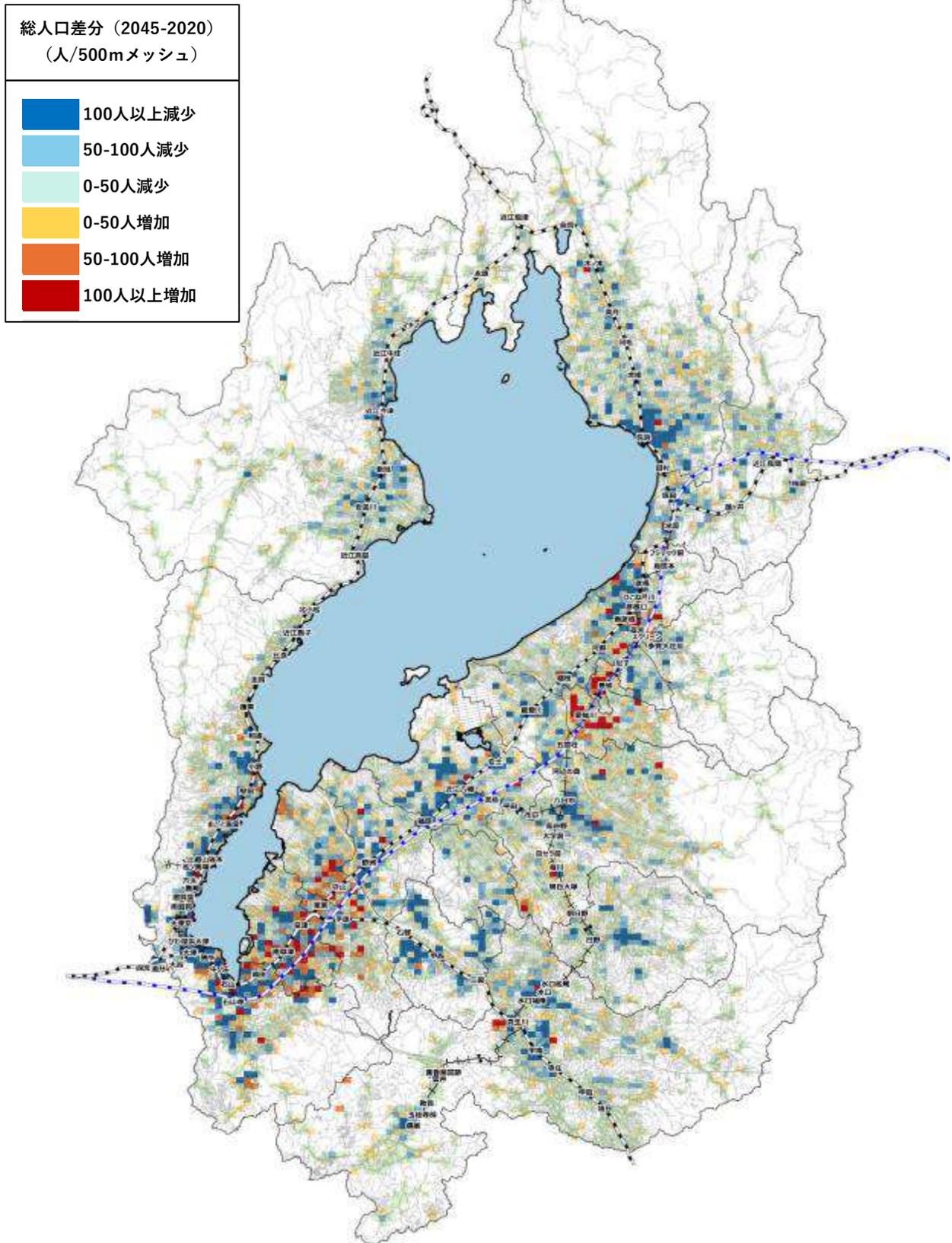


図 2.3 2045 年-2020 年人口の差分図(出典:国勢調査、国土数値情報)

2.2 地域交通の状況

2.2.1 交通ネットワーク

滋賀県の地域交通ネットワークは鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者に加え、その他福祉有償運送サービス等によって支えられています。

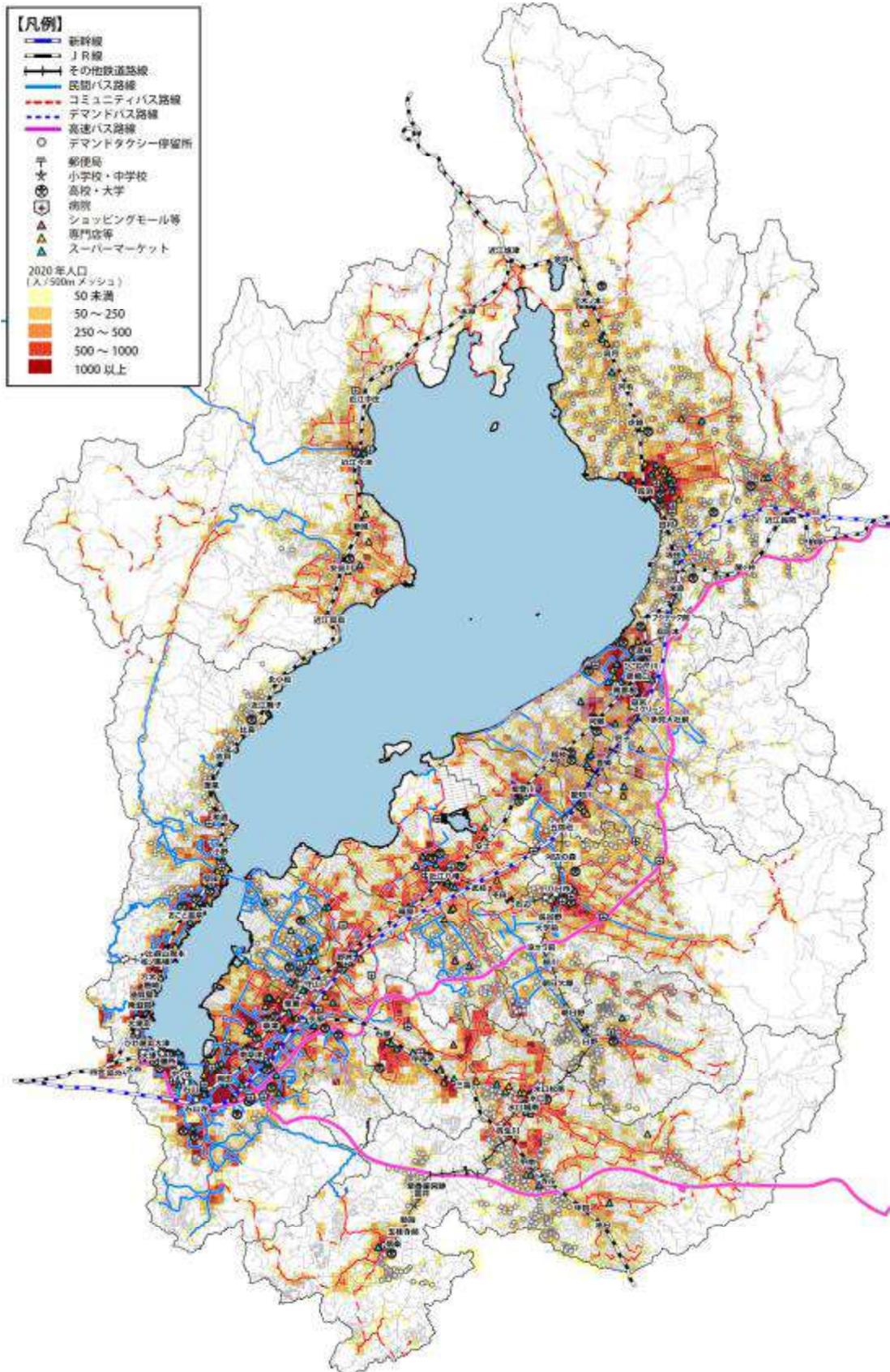


図 2.4 県内における地域交通の路線図

滋賀県における地域交通 800m圏内の人口カバー率^{※1}は、全ての市町で98%を上回っています。一方で、300m圏内の人口カバー率は市町によって差があり、最も高い地域ではほぼ100%を達成していますが、75%程度にとどまっている地域もあります。

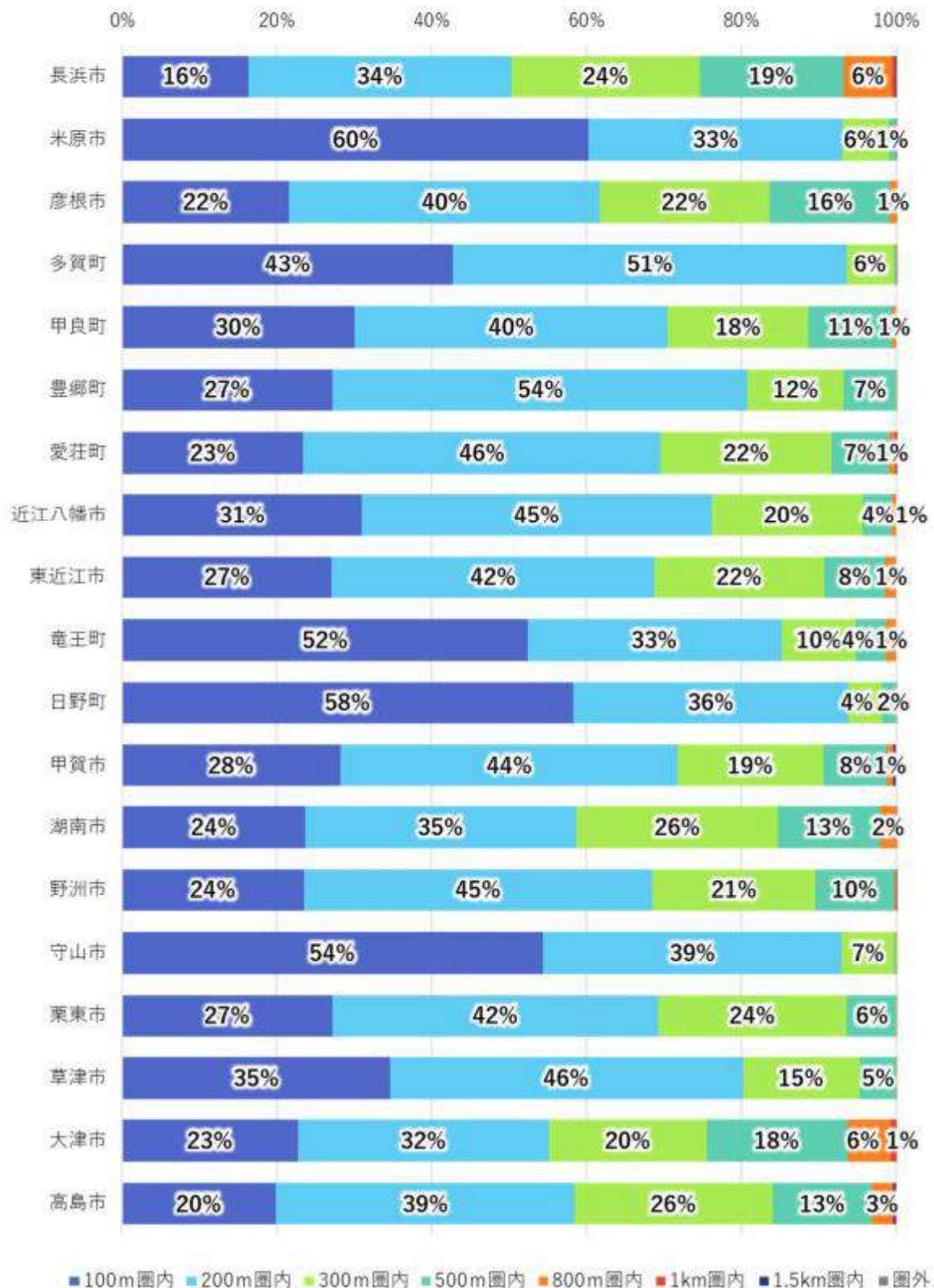


図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典:2020年国勢調査^{※2})

※1 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

※2 人口：R2国勢調査 250m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

2.2.2 運行頻度

地域交通の運行頻度は、市町によって大きな差があります。30分に1本以上の運行がある地域の人口カバー率は、最も高い多賀町では95%を上回っている一方、多賀町に隣接する甲良町では15%程度にとどまっています。

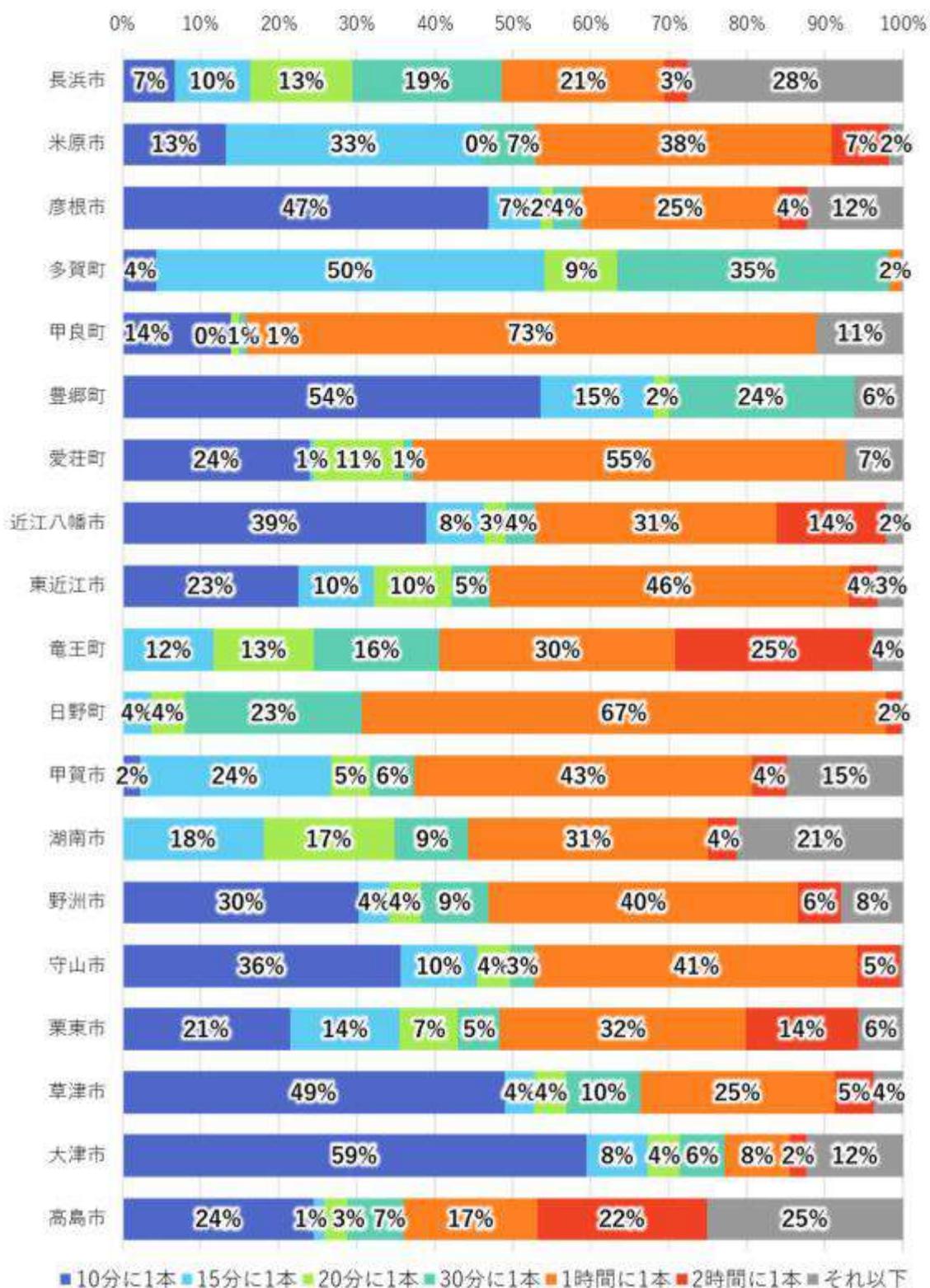


図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別 (出典：2020 年国勢調査)

※運行頻度は、バス停の利用範囲を 300m 圏内、鉄道駅の利用範囲を 800m 圏内として算出

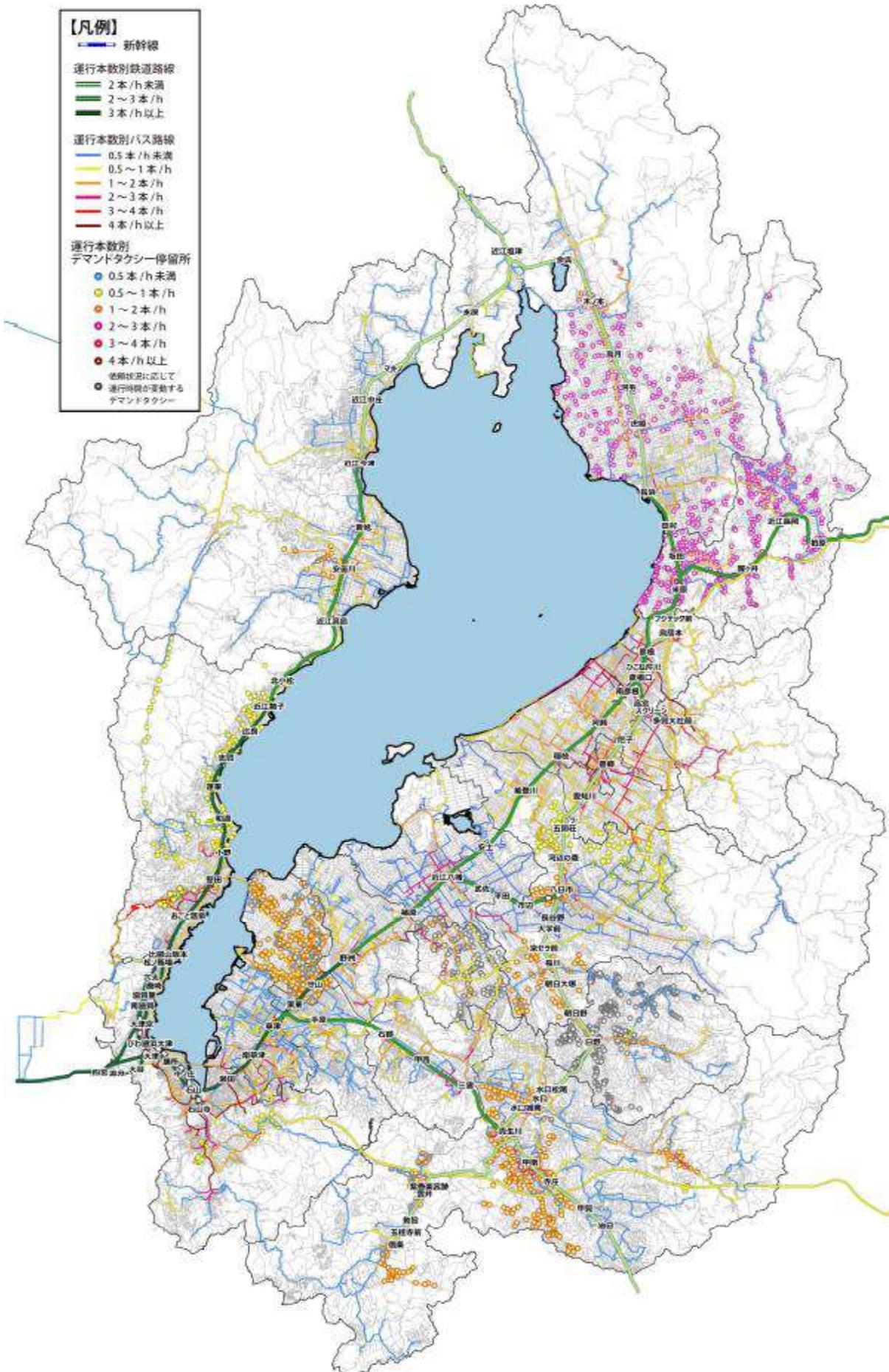


図 2.7 地域交通の平均運行間隔(平日)

2.2.3 夜間の運行状況

滋賀県南部の人口が集積している地域においては、20時以降も運行するバス路線が多くみられ、夜間の移動手段がある程度確保されています。しかし、それ以外の地域では18時台や19時台で運行を終了する路線が多く、地域交通を用いた夜間の移動が難しい状況にあります。

デマンド交通については、大津市の一部地域において20時台の運行がありますが、それ以外の地域では、18時台までの運行が最も多く、夜間の移動手段としての利用が難しい状況にあります。

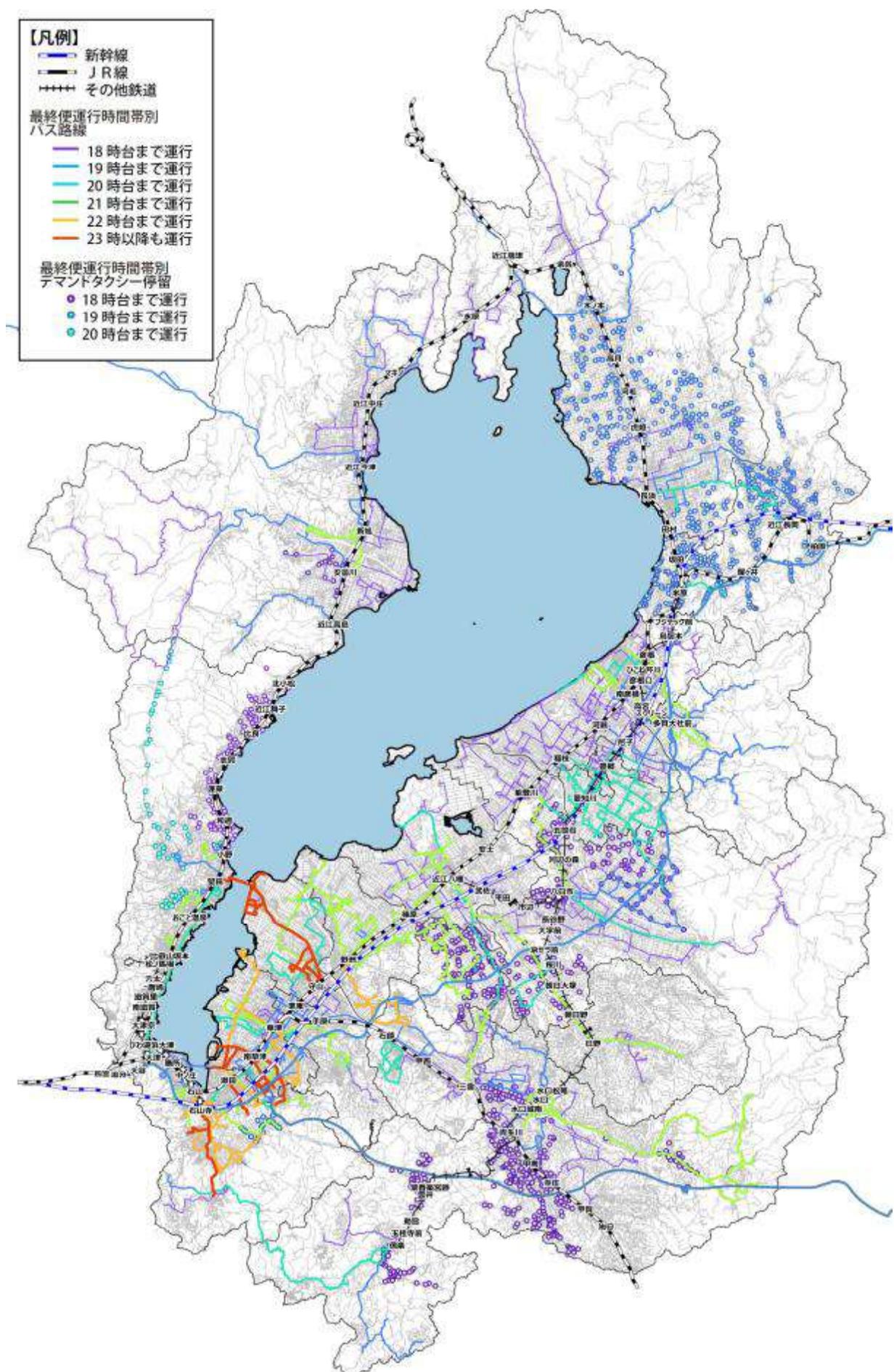


図 2.8 夜間の運行状況(平日)

2.2.4 休日の運行状況

休日^{*}には、民間バス・コミュニティバスともに一部路線が運行を休止しているほか、一部市町ではデマンド交通も運行を休止しています。鉄道路線や、運行しているバス路線も、便数が大幅に減少する、始発便の時間が後ろ倒しになる、最終便の時間が前倒しになるなど、平日と比べて全体的に移動がしにくい状況にあります。郊外部などの地域交通の選択肢が限られている地域では、休日は運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

※休日は、日曜日および祝日とする。

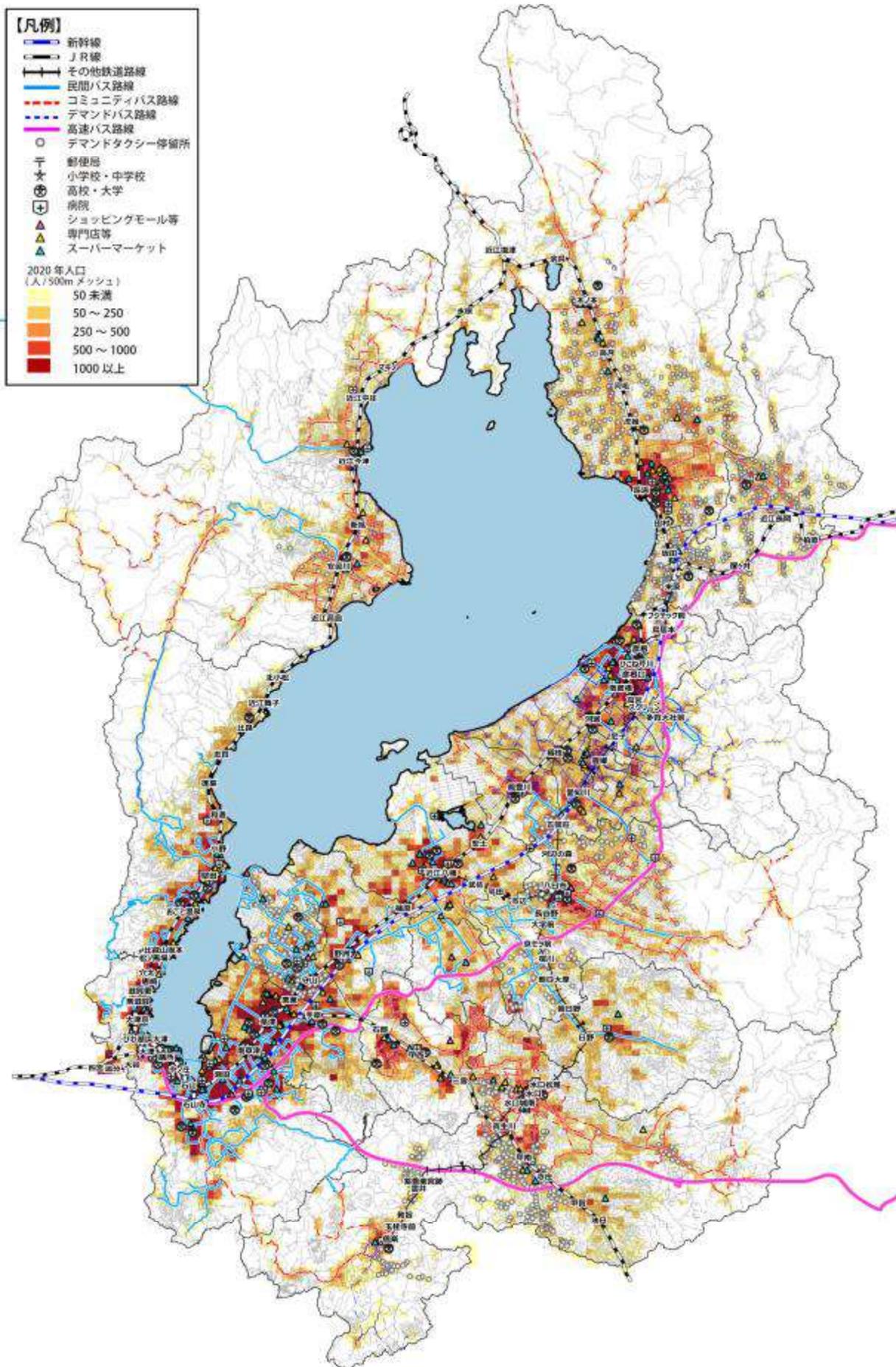


図 2.9 休日の運行状況

2.2.5 アクセスの状況

滋賀県内の鉄道駅に対する平均的なアクセシビリティは 24 分弱となっています。自家用車や二輪車を使用しない場合において 30 分未満で鉄道駅へアクセスできる人口は全体の 73%であり、おおむね滋賀県に住む 4 人に 1 人は、駅へのアクセスに 30 分以上の時間が必要な状況です。

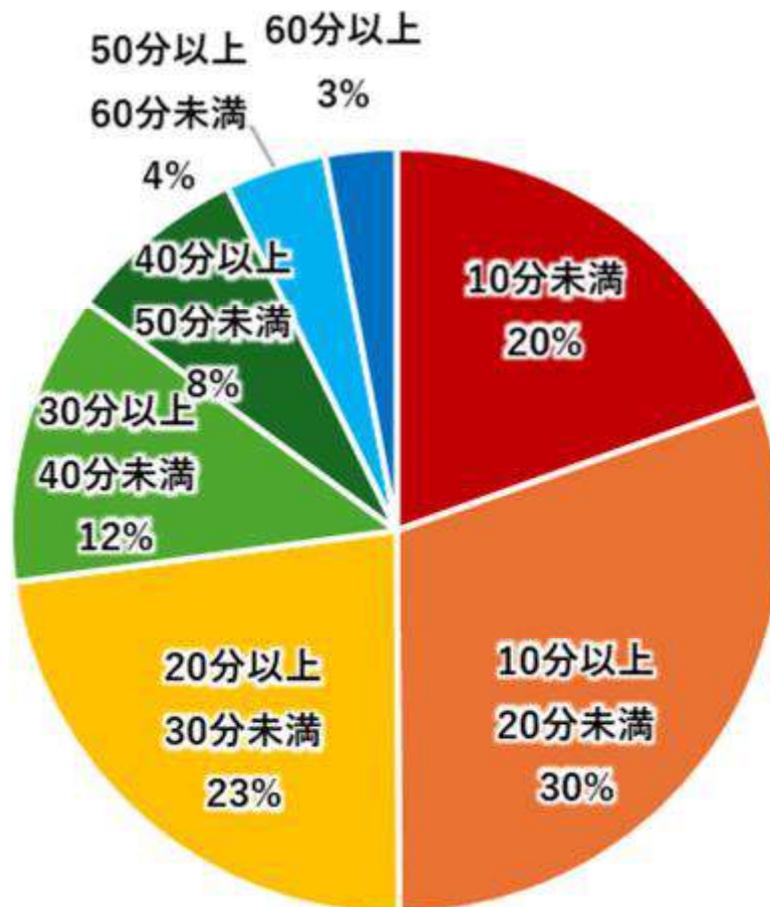


図 2.10 鉄道駅に対するアクセシビリティ別人口の割合

アクセシビリティとは、目的の達成しやすさや利便性を指す言葉です。
地域交通に対して用いられる場合においては、目的地に対する移動しやすさを時間的・空間的観点などから見た結果を指します。
なお、算出に使用する手法上、定時定路線型ではないデマンド交通は考慮していません。

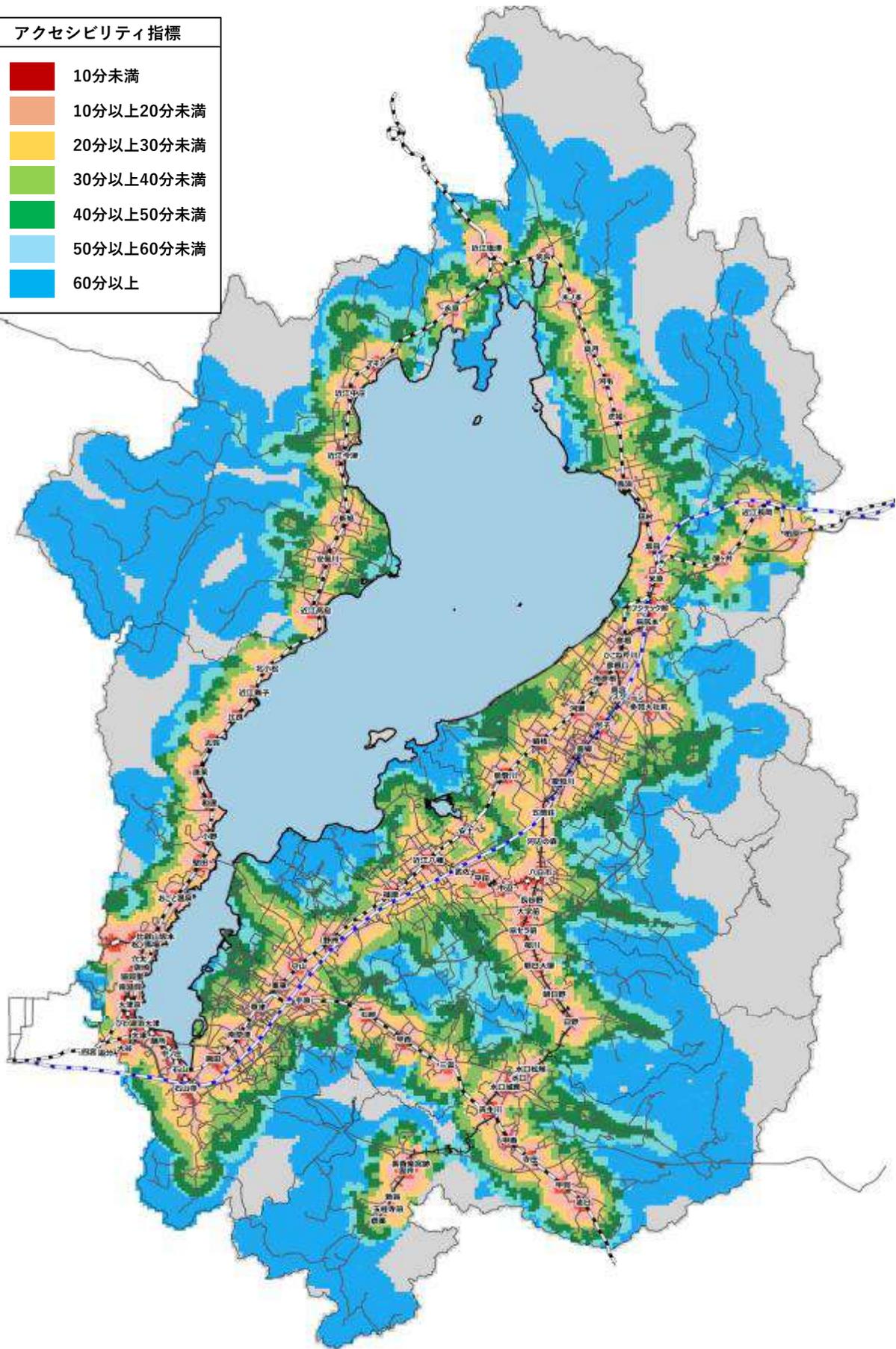
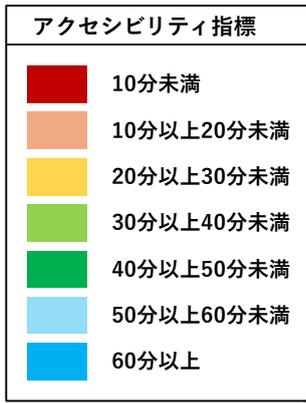


図 2.11 鉄道駅に対するアクセシビリティ図

2.2.6 バリアフリー化の状況

本県では、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、バリアフリー化の取組を推進しているところですが、地域交通における車両のバリアフリー化の状況は、令和6年3月末時点において、ノンステップバス車両の導入比率は55.6%（全国比率70.5%）、UDタクシー車両の導入比率は7.6%（全国比率23.5%）となっており、車両のバリアフリー化率は全国平均と比べて低い状況にあります。

また、鉄道駅におけるバリアフリー化の状況については、バリアフリー化が未実施のJR鉄道駅が県内に15駅あり、その多くが湖西地域・湖北地域に集中しています。特にJR湖西線などの高架線である駅では、ホームまで長い階段を上る必要があり、バリアフリー化を積極的に推進していくことが肝要です。

バリアフリー化が未実施のJR鉄道駅は、以下の通りです。

湖西線7駅（蓬萊、志賀、近江舞子、北小松、近江中庄、マキノ、永原）

北陸本線5駅（近江塩津、河毛、虎姫、田村、坂田）

東海道本線3駅（醒ヶ井、近江長岡、柏原）

地域交通は暮らしを支える移動手段であることから、誰もが利用できる移動手段としての役割も担っているため、バリアフリー化は今後も進めていく必要があります。

表 2.1 都道府県別移動円滑化基準適合車両導入状況
 (出典:国土交通省「バス車両のバリアフリー化について(令和6年3月末現在)」)

都道府県	総車両数 (台)	対象車両数 (台)	基準適合車両数(台)		導入比率(%)	
			合計	ノンステップ	基準適合車両 総車両数比	ノンステップ 対象車両数比
北海道	3,125	2,464	2,218	1,413	71.0%	57.3%
青森	615	501	436	228	70.9%	45.5%
岩手	746	513	474	226	63.5%	44.1%
宮城	1,121	974	891	723	79.5%	74.2%
秋田	529	365	326	163	61.6%	44.7%
山形	386	280	278	228	72.0%	81.4%
福島	844	553	505	376	59.8%	68.0%
茨城	1,000	784	777	616	77.7%	78.6%
栃木	507	434	415	266	81.9%	61.3%
群馬	421	330	297	249	70.5%	75.5%
埼玉	1,959	1,820	1,763	1,620	90.0%	89.0%
千葉	1,879	1,509	1,458	1,041	77.6%	69.0%
東京	8,416	6,860	6,831	6,239	81.2%	90.9%
神奈川	4,189	4,056	4,043	3,111	96.5%	76.7%
山梨	293	233	227	149	77.5%	63.9%
新潟	1,119	888	851	448	76.1%	50.5%
富山	304	195	175	162	57.6%	83.1%
石川	532	453	448	301	84.2%	66.4%
長野	881	575	385	217	43.7%	37.7%
福井	270	218	202	182	74.8%	83.5%
岐阜	622	506	501	245	80.5%	48.4%
静岡	1,355	1,234	1,200	877	88.6%	71.1%
愛知	2,005	1,793	1,791	1,625	89.3%	90.6%
三重	685	530	486	274	70.9%	51.7%
滋賀	428	363	349	202	81.5%	55.6%
京都	1,828	1,684	1,681	1,440	92.0%	85.5%
大阪	2,855	2,367	2,364	1,849	82.8%	78.1%
兵庫	2,256	1,818	1,805	1,311	80.0%	72.1%
奈良	659	534	534	403	81.0%	75.5%
和歌山	286	205	182	141	63.6%	68.8%
鳥取	279	210	206	194	73.8%	92.4%
島根	349	246	216	193	61.9%	78.5%
岡山	627	485	381	154	60.8%	31.8%
広島	1,436	1,136	1,071	680	74.6%	59.9%
山口	587	513	495	414	84.3%	80.7%
徳島	309	225	198	179	64.1%	79.6%
香川	396	191	166	152	41.9%	79.6%
愛媛	474	333	265	196	55.9%	58.9%
高知	319	213	150	105	47.0%	49.3%
福岡	2,236	1,939	1,939	779	86.7%	40.2%
佐賀	235	183	183	125	77.9%	68.3%
長崎	1,301	1,050	751	416	57.7%	39.6%
熊本	916	580	541	459	59.1%	79.1%
大分	483	338	246	101	50.9%	29.9%
宮崎	341	299	211	141	61.9%	47.2%
鹿児島	1,050	794	461	235	43.9%	29.6%
沖縄	779	562	552	421	70.9%	74.9%
合計	54,232	44,336	41,925	31,269	77.3%	70.5%

(注1)「対象車両数」は、乗合バス総車両数から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた数とする。

表 2.2 UD タクシー車両の導入状況

(出典:国土交通省「バス車両のバリアフリー化について(令和6年3月末現在)」)

都道府県	UD車両		総車両数
	車両数	割合比	
北海道	1,587	17.9%	8,843
青森	205	9.1%	2,245
岩手	72	3.7%	1,941
宮城	293	8.4%	3,478
秋田	41	4.1%	1,001
山形	99	8.7%	1,140
福島	254	11.9%	2,126
茨城	130	5.4%	2,411
栃木	185	11.4%	1,626
群馬	84	6.1%	1,373
埼玉	1,230	23.2%	5,294
千葉	1,563	28.4%	5,505
東京	19,530	65.2%	29,938
神奈川	2,141	22.6%	9,494
山梨	98	12.0%	814
新潟	231	9.7%	2,379
富山	132	19.2%	688
石川	166	10.2%	1,635
長野	157	7.1%	2,216
福井	94	11.5%	819
岐阜	250	15.0%	1,665
静岡	687	16.0%	4,301
愛知	2,228	30.9%	7,203
三重	132	12.5%	1,059
滋賀	82	7.6%	1,083
京都	730	13.0%	5,634
大阪	2,179	15.3%	14,265
兵庫	824	13.3%	6,200
奈良	75	7.8%	956
和歌山	112	8.8%	1,274
鳥取	179	33.5%	535
島根	44	4.7%	934
岡山	186	7.3%	2,533
広島	451	9.3%	4,844
山口	57	2.8%	2,045
徳島	10	1.1%	912
香川	62	4.6%	1,361
愛媛	88	4.9%	1,809
高知	91	9.0%	1,011
福岡	1,431	17.0%	8,395
佐賀	113	11.7%	965
長崎	139	6.2%	2,228
熊本	102	3.8%	2,672
大分	320	16.5%	1,936
宮崎	98	5.5%	1,796
鹿児島	142	5.1%	2,801
沖縄	604	17.5%	3,453
全国	39,708	23.5%	168,836

2.2.7 満足状況

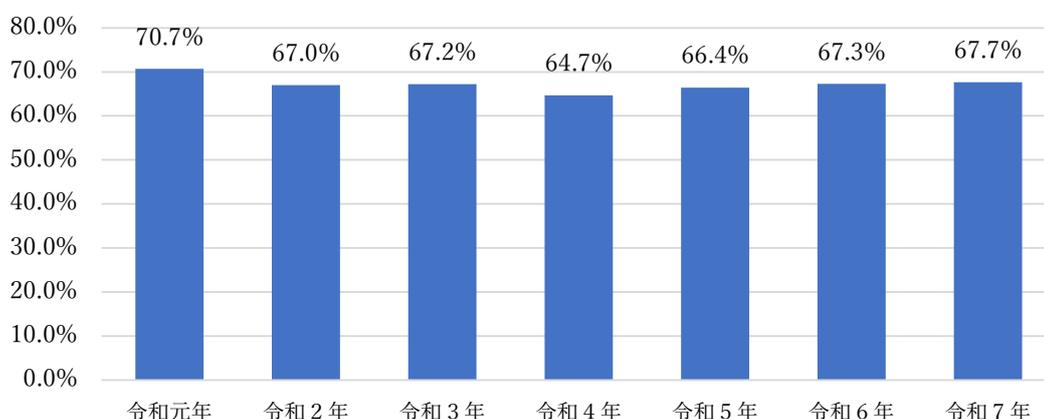
滋賀県が毎年実施している「滋賀県政世論調査」において、回答項目が見直された令和元年度（2019年度）以降、「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか」という設問に対して、不満足度は横ばい状態で、7年連続で最下位の状況です。

地域別でみると、大津地域、湖南地域など公共交通が比較的充実している地域に対して、甲賀地域や湖西地域等の鉄道、バスともにサービスレベルが低い地域で不満足度が高くなっています。

また、性別でみると、女性の不満足度が高く、年代でみると18～34歳および75歳以上でやや不満足度が低い傾向にはあるが、おおむね全年代で不満足度が高い傾向にあります。

居住年数でみると、比較的居住年数が短い人だけでなく、10年以上の長い間住んでいる人の不満足度も高い状況にあります。

定住意向別の不満足度では、不満足度が高い人ほど「住みつづけたいとは思わない」「どちらともいえない」と回答する割合が高くなっており、県民の他県への移住等による人口流出につながらないように不満足度の改善が望まれます。



※「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか。」に対する満足度
 図 2.12 不満足度(どちらかと言えば感じない、感じないの合計)

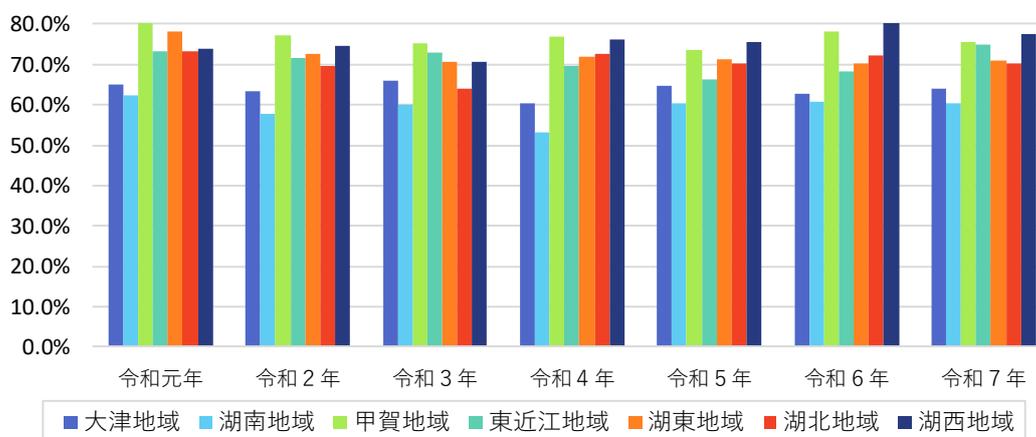


図 2.13 地域別の不満足度

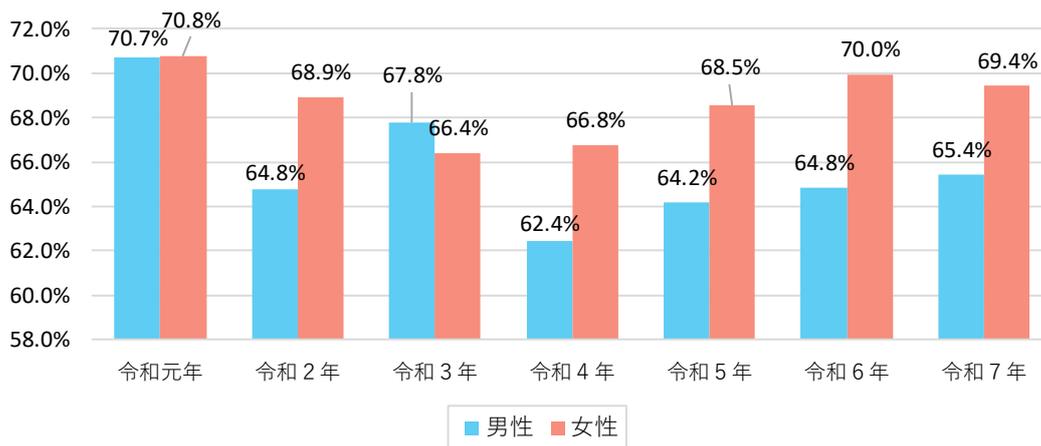


図 2.14 性別の不満足度

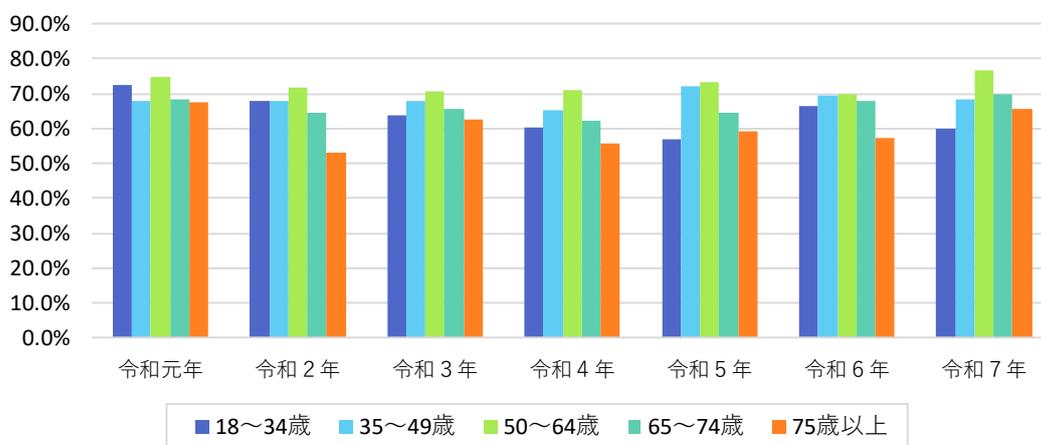


図 2.15 年代別の不満足度

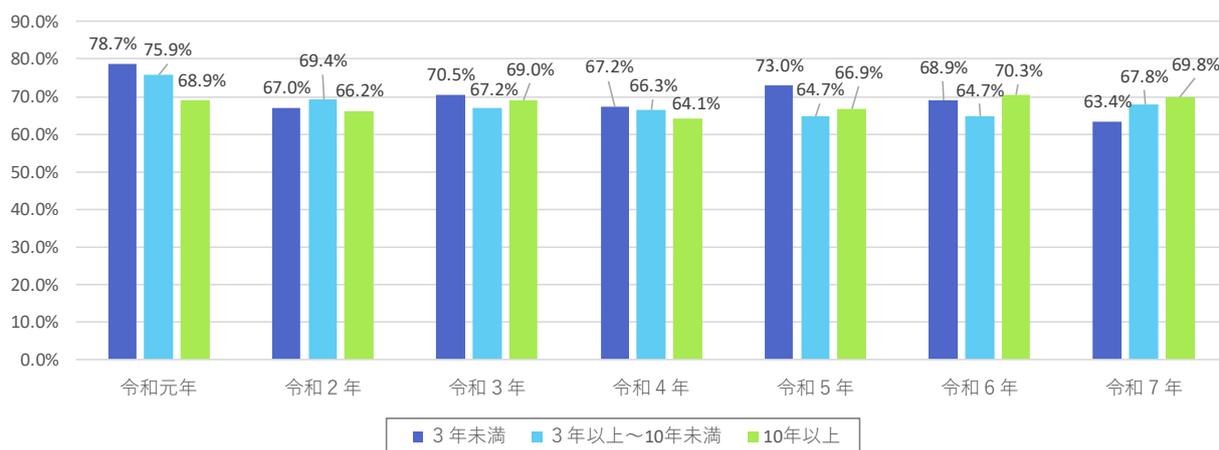


図 2.16 転入後の居住年数別の不満足度

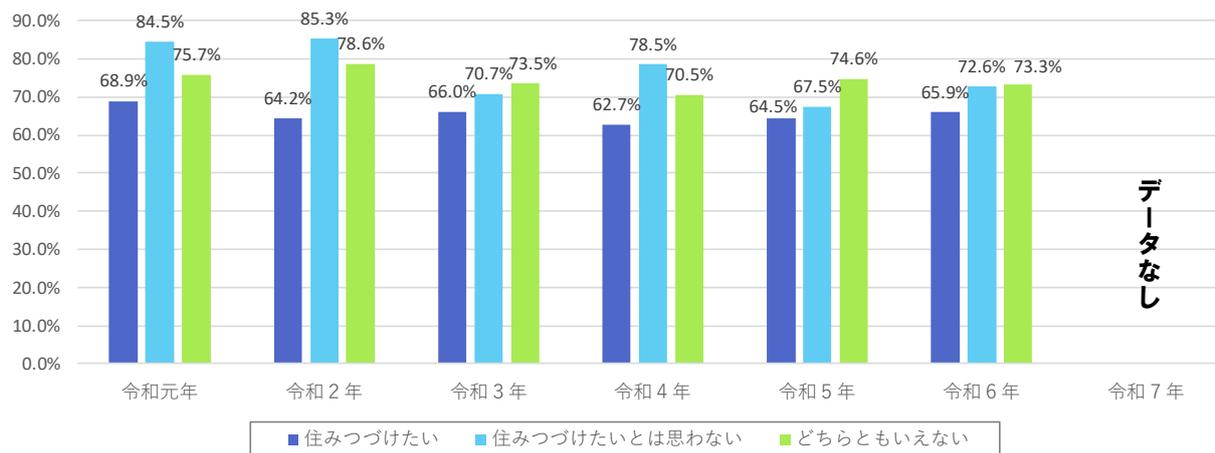


図 2.17 定住意向別の不満足度

不満足度が高い理由に関して、令和4年度（2022年）に実施した住民アンケートおよび県民アンケート※の満足度について詳細に分析した結果、日頃から公共交通を使う人も使わない人も不満割合は高くなっていました。不満割合が高くなる要因としては、公共交通の利便性（運行本数、費用等）が影響する可能性が高く、滋賀県民にとって公共交通の利便性が満足する状況にないことが考えられます。特に、比較的サービスレベルが高いJR琵琶湖線沿線以外の地域や、駅までのアクセスに時間がかかる地域での不満割合が高くなる傾向にありました。

また、地域交通を使わざるを得ない人の中には、不便な状況に移動を合わせる、つまり暮らしを地域交通に合わせている人もあり、一定満足している人も見られますが、高校生等の10代では不満割合が高くなっていました。また、運行本数が少なくなる昼間などに移動する業務や買物等の目的での不満割合が高くなっていることから、現状の公共交通の利便性に満足していないことが考えられました。

以上より、公共交通に対する満足度が低い要因として、「公共交通の利便性」が重要な要素であると考えられることから、満足度向上のためには、鉄道駅沿線以外の相対的にサービスレベルが劣る地域について、幹線となる鉄道駅までのアクセス性向上や増便、乗換等により高くなる費用の抑制など特に二次交通の利便性向上に資する取組を実施していくことが必要です。

※ 住民アンケートおよび県民アンケート

タイトル : 公共交通の現状および意向に関するアンケート調査

実施時期 : 令和4年10月11日(火)～令和4年10月31日(月)

実施内容 : 滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握

1. 回答者属性
2. 県内で利用する公共交通の状況
3. 公共交通の現状に対する認識
4. 新たな費用負担に対する意向
5. 公共交通に求めるサービス水準
6. 公共交通サービス向上に向け、必要な取組
7. 自動車から公共交通への転換に向けた意向

実施媒体 : ①住民アンケート（郵送・WEB）

※無作為に抽出した県内各市町350世帯、計6,650世帯対象

②県民アンケート（WEB）

※滋賀県HPに二次元バーコード掲載

回答数 : 2,997件

①住民アンケート（郵送・紙）1,941件、（WEB）762件

②県民アンケート（WEB）294件

表 2.3 住民アンケートによる詳細分析結果まとめ

項目	比較結果	考察
地域	<ul style="list-style-type: none"> 琵琶湖沿いの J R 沿線地域（大津、長浜、近江八幡、草津など）は「満足、どちらかという満足」が高く、内陸の J R 沿線外の地域（日野町、竜王町など）は「どちらかという不満、不満」の割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い（アクセス、本数、路線など）
性別	<ul style="list-style-type: none"> 性別に関して、「満足」「不満」の割合に大きく差はないが、男性のほうが「どちらかという満足」の割合が高く、女性のほうが「どちらかという不満」の割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 世帯主は男性が多いと仮定すると、男性よりも女性のほうが不満を感じている可能性が高い
世帯内の属性	<ul style="list-style-type: none"> 世帯内の属性に関して、世帯主以外（同居人）の不満割合が比較的高い 	
年代	<ul style="list-style-type: none"> 20 代が最も満足の割合(61.3%)が高く、10 代が最も不満の割合(61.5%)が高い 30 歳～65 歳は不満割合が半分以上を占め、65 歳以降は不満割合が徐々に低下 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を使わざるを得ない 10 代は利便性が影響し、不満が高い可能性がある一方で、同じく公共交通を使わざるを得ない高齢者は現状の公共交通にある程度満足している可能性が高い パート、アルバイト、無職の方にとって移動にかかる費用（運賃）が高いことから不満を感じている可能性
職業	<ul style="list-style-type: none"> 職業に関して、高校生の不満の割合(75.0%)が最も高い 大学生、専門学生は最も満足の割合(55.6%)が高い パート、アルバイト、無職の方が比較的不満割合が高い 	
免許証	<ul style="list-style-type: none"> 自動車免許の有無ではどれも 50%前後と大きな差はみられない 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車移動できる人も移動できない人もどちらも不満を感じている可能性
送迎の有無	<ul style="list-style-type: none"> 送迎してもらえない人の方が不満割合は比較的高い 	<ul style="list-style-type: none"> 車などで自由に移動できない人が不満を感じている可能性
日頃の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> バス、鉄道を日頃利用している方は比較的満足度が高い(50%以上)一方で、自動車、自動二輪を利用している方は比較的不満割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通をよく利用する人は現状に一部満足している可能性がある ※ただし、不満割合が 40%以上あることから満足している人は一部と想定
公共交通の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通をよく利用する人ほど満足割合が高く、利用頻度が減少するにつれて不満割合が高くなっている 	
利用目的	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数が比較的多い、朝夕の時間帯に移動する目的（通勤・通学）は満足割合が高く、運行本数が比較的少なくなる昼間の時間帯に移動する目的（業務、買物等）の不満割合が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い
最寄り駅までの時間	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの駅、バス停までの距離が短いほど比較的満足度が高く、距離が長くなるにつれ、不満割合が高くなっている 	

2.3 各地域における移動の状況

2.3.1 湖北地域(長浜市、米原市)

1) 移動の状況

湖北地域は長浜市中心市街部を起終点とした流動が多く、長浜市は市内の流動、米原市は長浜市や県外など市外との流動が多い傾向があります。また、発生集中量※が多いエリアは、鉄道駅を中心に分布していますが、工場集積地等の郊外部にも一部存在しています。

※発生集中量：ある地域を出発（発生）する移動と到着（集中）する移動を足し合わせたもの

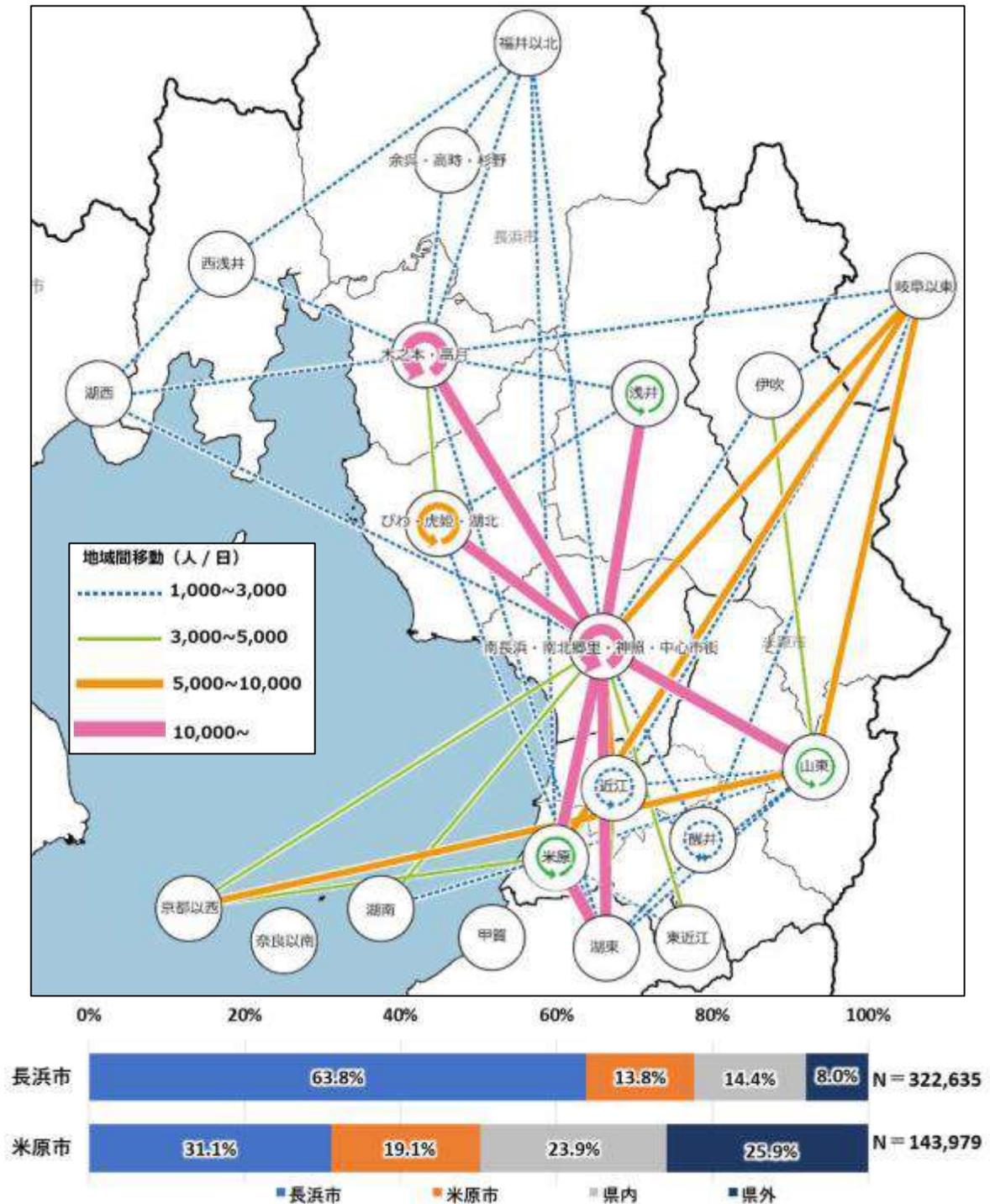


図 2.18 湖北地域の流動(出典:全国うごき統計※令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

※全国うごき統計:ソフトバンクの携帯電話基地局の仕組みを利用した人流統計サービス

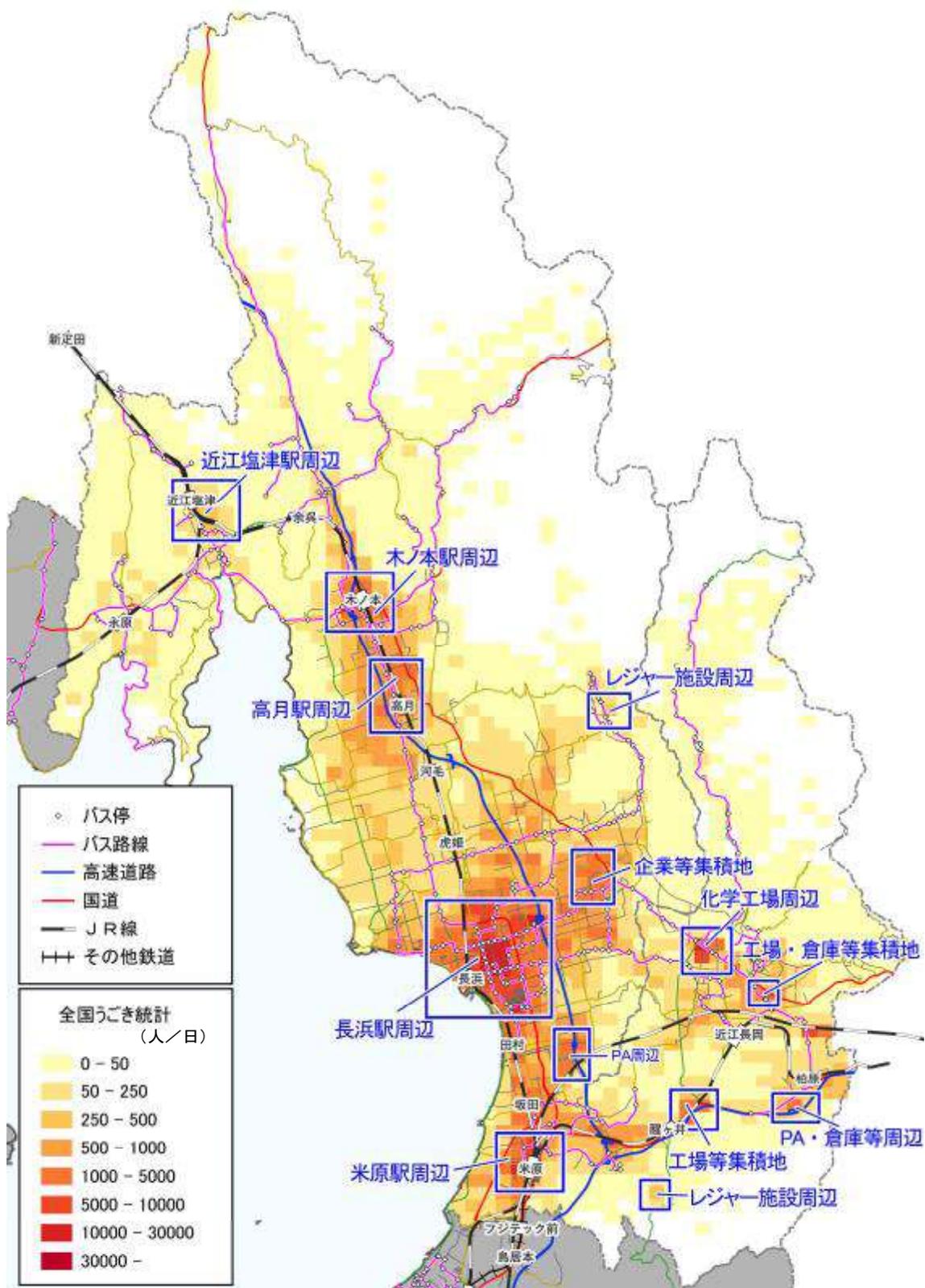


図 2.19 湖北地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

湖北地域には、地域全体を滋賀県南部や京阪神、北陸とつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR北陸本線とJR東海道本線、そしてJR湖西線が存在しており、滋賀県内唯一の新幹線駅であるJR米原駅も立地しています。

湖北地域内の移動については、バス路線として、長浜駅-近江長岡駅間を長浜市の中心市街地を經由してつなぐ近江長岡線と、米原駅-ローザンベリー多和田間を坂田駅やその周辺住宅地を經由してつなぐ米原多和田線が軸として存在し、その他の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ます。

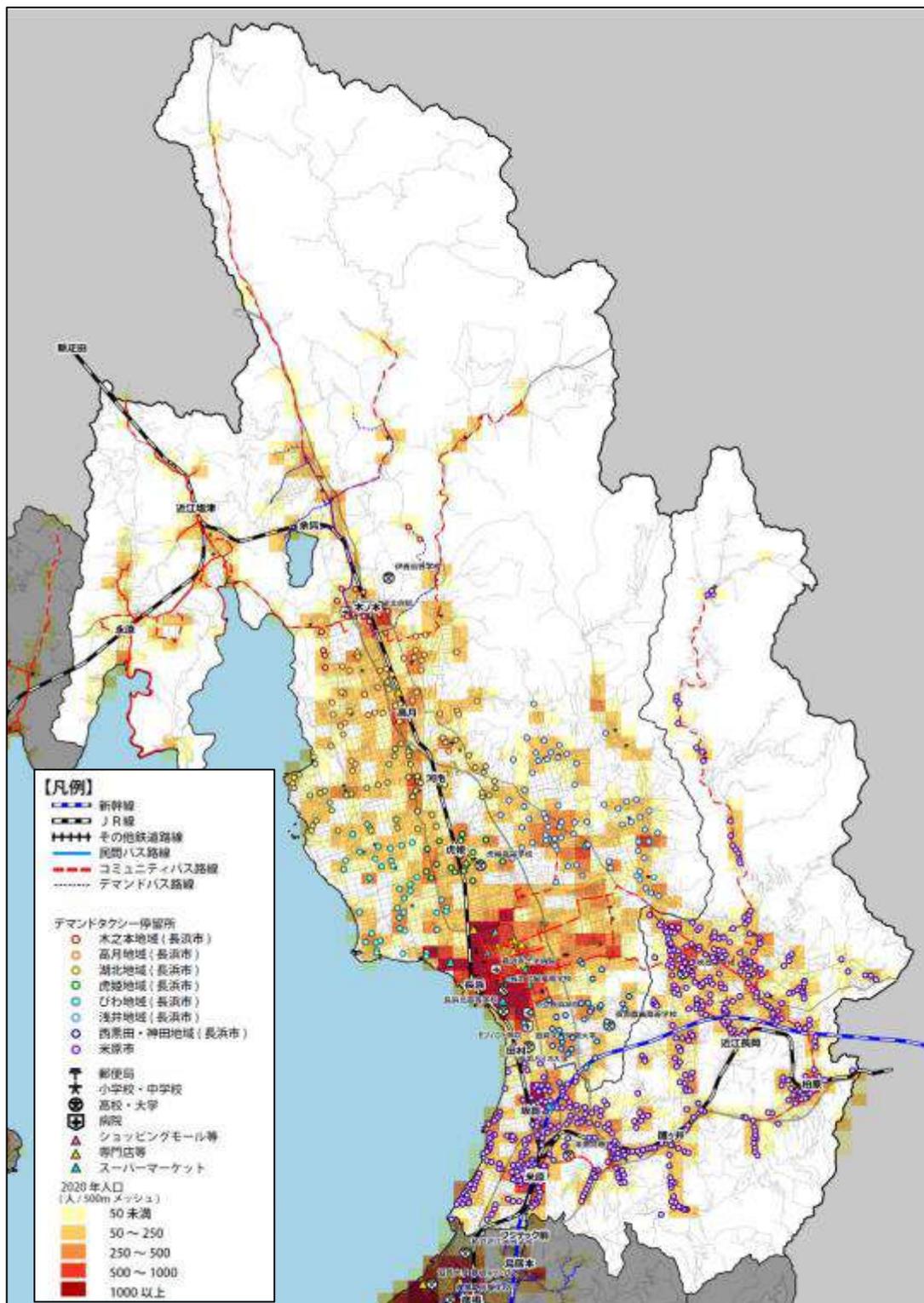


図 2.20 湖北地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖北地域を運行する地域交通の運行頻度は決して高くなく、移動の軸となる鉄道路線であっても、JR湖西線・JR北陸本線の平均的な運行頻度は1時間に1本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、2時間に1本、またはそれ以下の運行頻度の路線がほとんどを占めています。

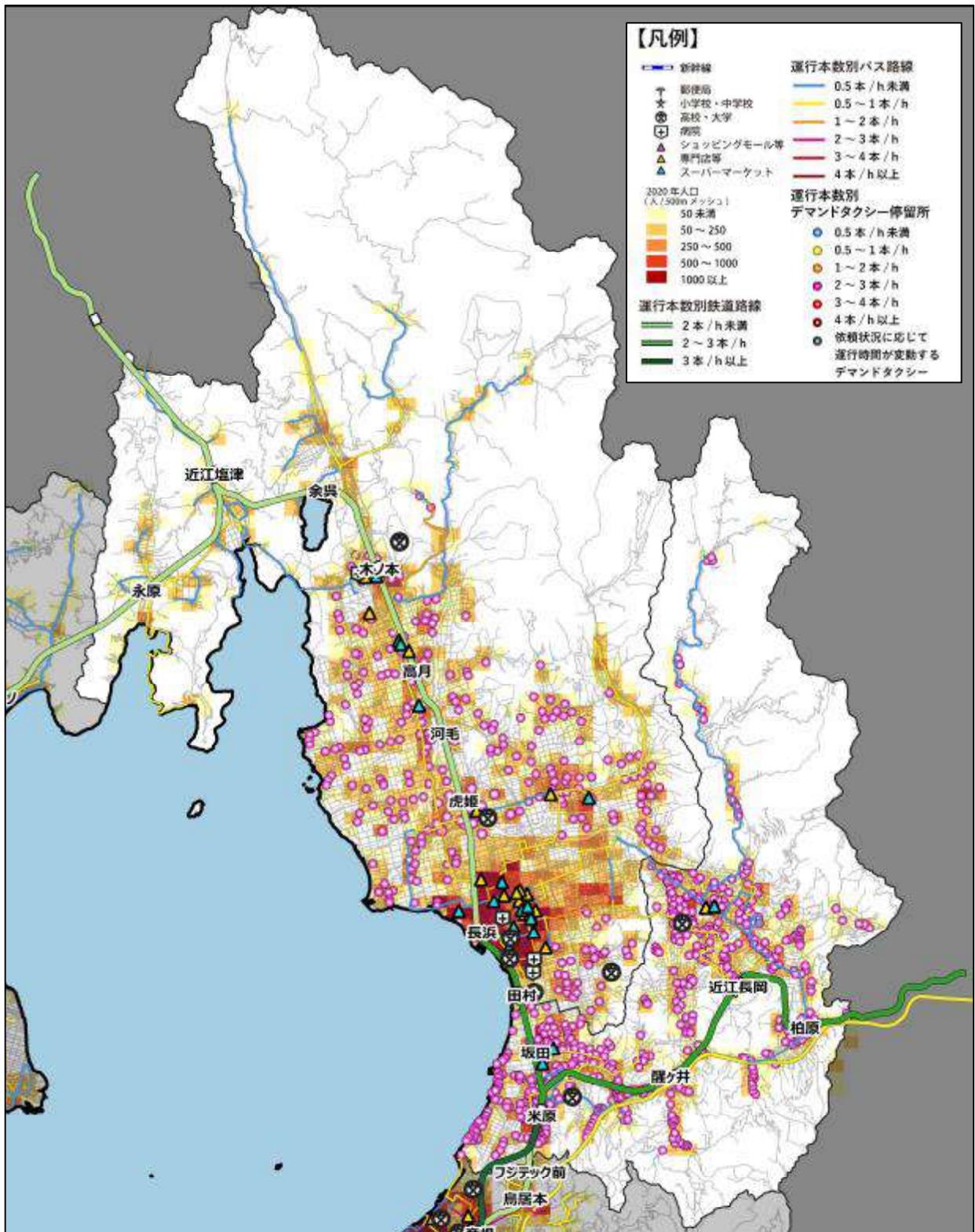


図 2.21 湖北地域における地域交通の運行頻度(平日)

特に夜間では、地域内の移動の軸である近江長岡線と米原多和田線がおおむね 20 時台まで運行があることを除けば、全てのバス路線が平日であっても 20 時までには運行を終了しており、18 時以前に運行を終了する路線も存在します。

また、デマンド交通においても、乗車の 30 分前までの予約で利用は可能となっていますが、長浜市・米原市とも 19 時半までの運行となっており、夜間の移動手段として選択しにくく、自家用車や送迎に依存する状況にあります。

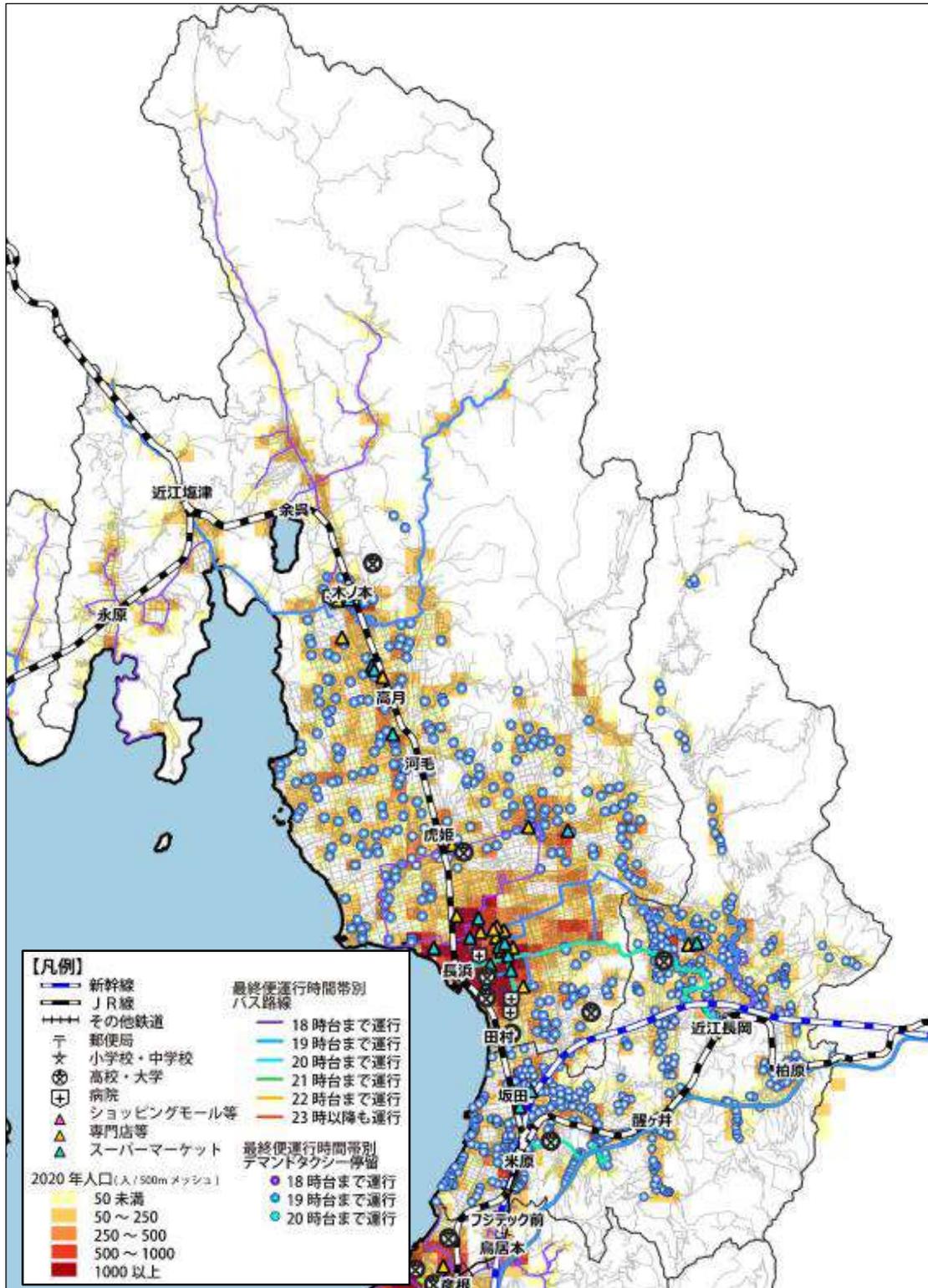


図 2.22 湖北地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスの一部路線が運行していないほか、全体的に休日ダイヤが設定されており、平日よりも運行頻度が低下し、地域交通による移動がしにくい状況にあります。特に地方部や地域交通の選択肢が限られている地域では、平日と比べて便数が大幅に減少し、乗換等において長時間の待機が必要となる可能性が高くなっています。

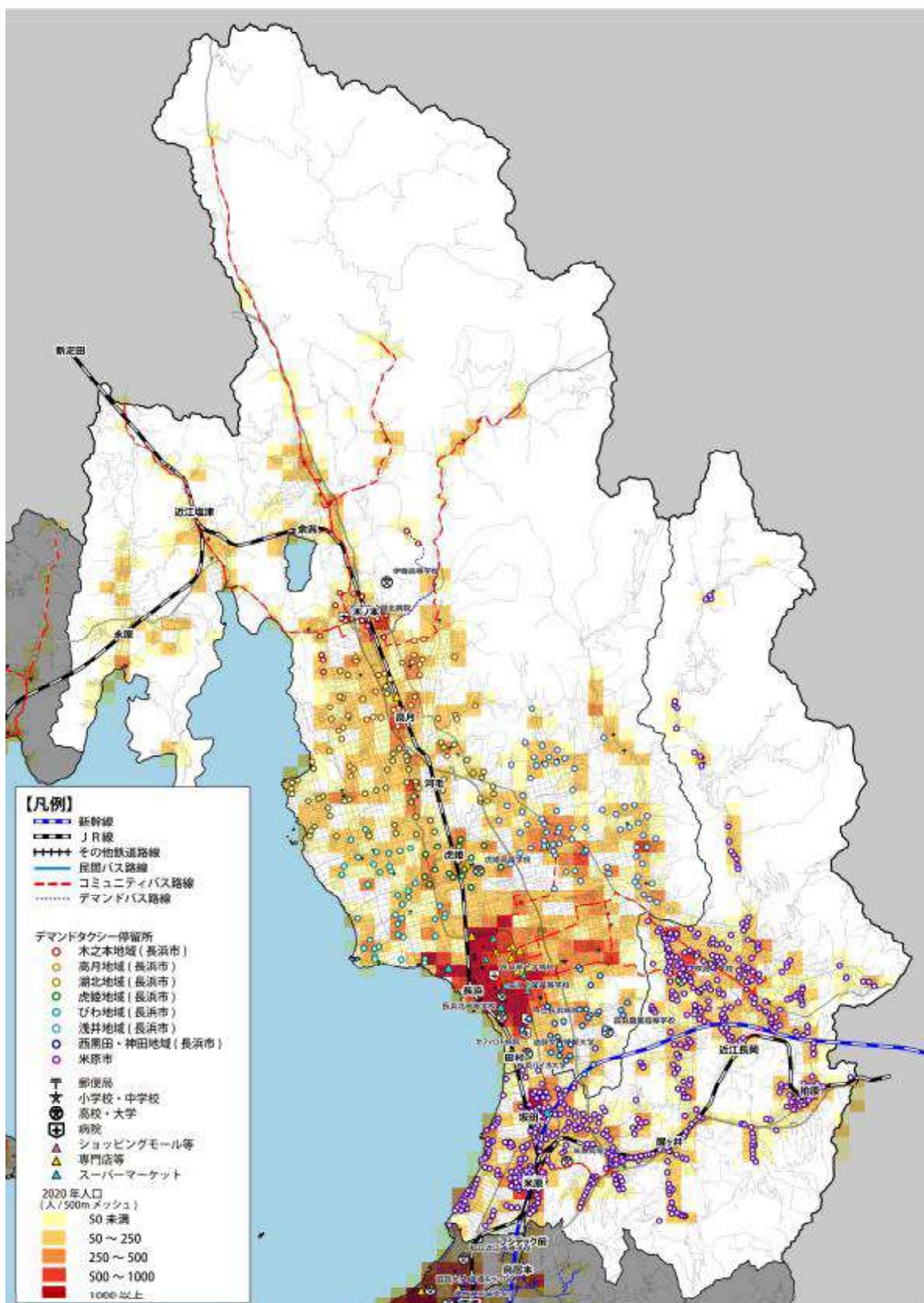


図 2.23 湖北地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 市立長浜病院

市立長浜病院は、木之本田村線等のバス路線で長浜駅・田村駅と接続しており、これらバス路線と、JR北陸本線等の鉄道路線を組み合わせることで、湖北地域の人口の約4割が30分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.24）。しかし、各バス路線の運行頻度は1時間に1本以下であるため、突発的な体調不良等による受診や、学校や仕事の後の受診などにおいて、バス路線が利用できない場合、市立長浜病院へ30分未満でアクセス可能な人口は全体の約1割に留まります(図 2.25)。

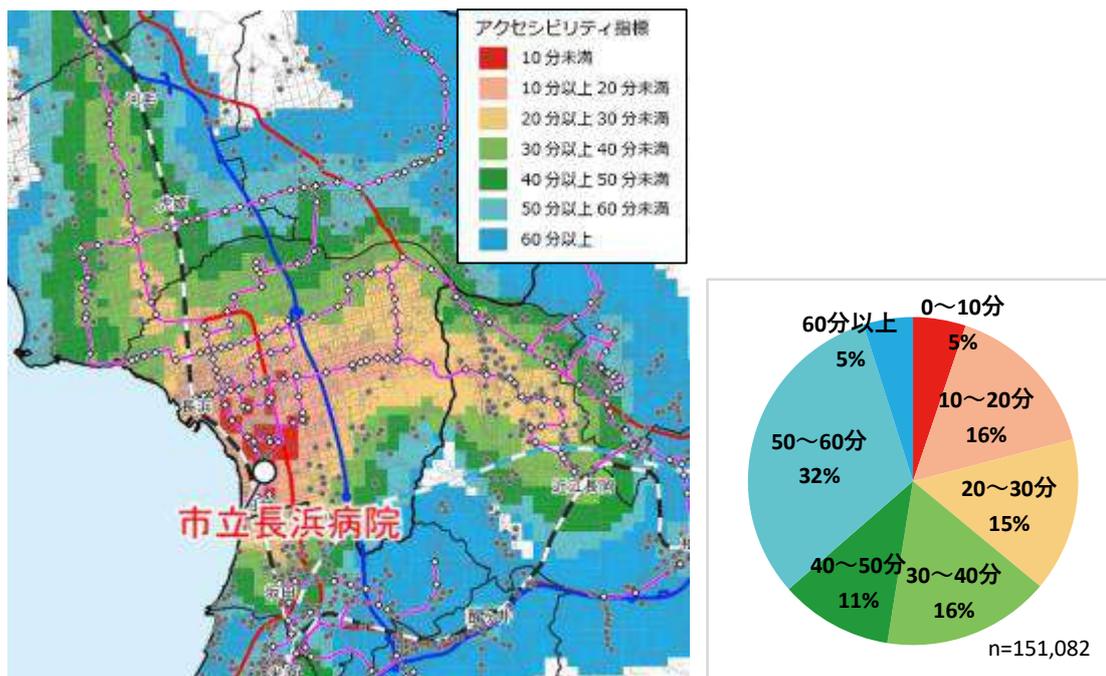


図 2.24 市立長浜病院のアクセシビリティ

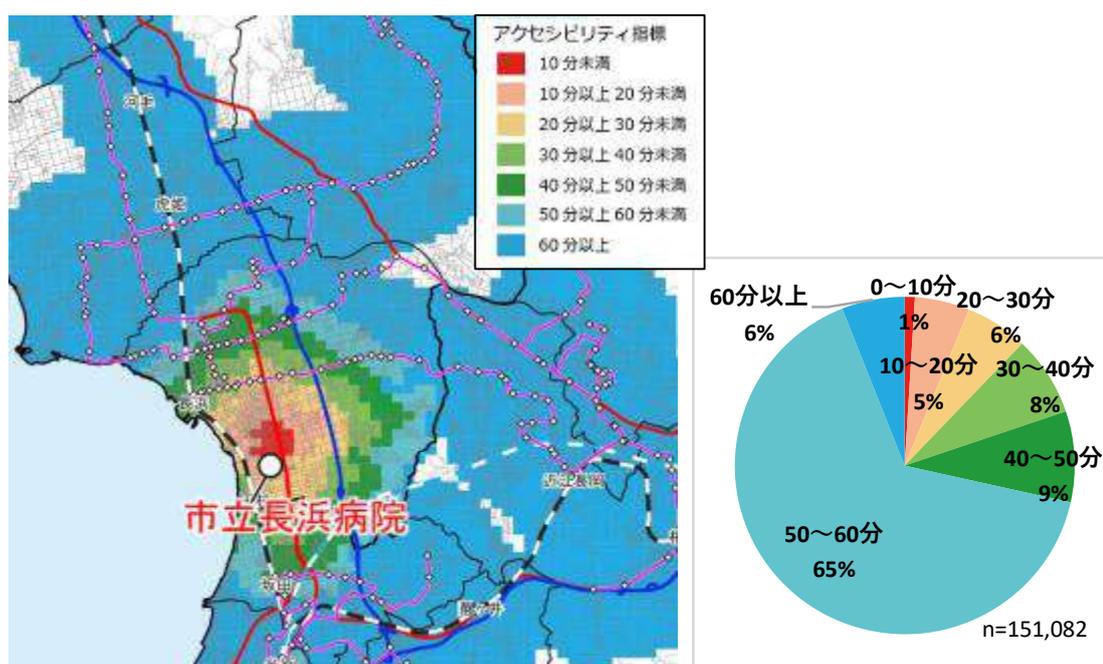
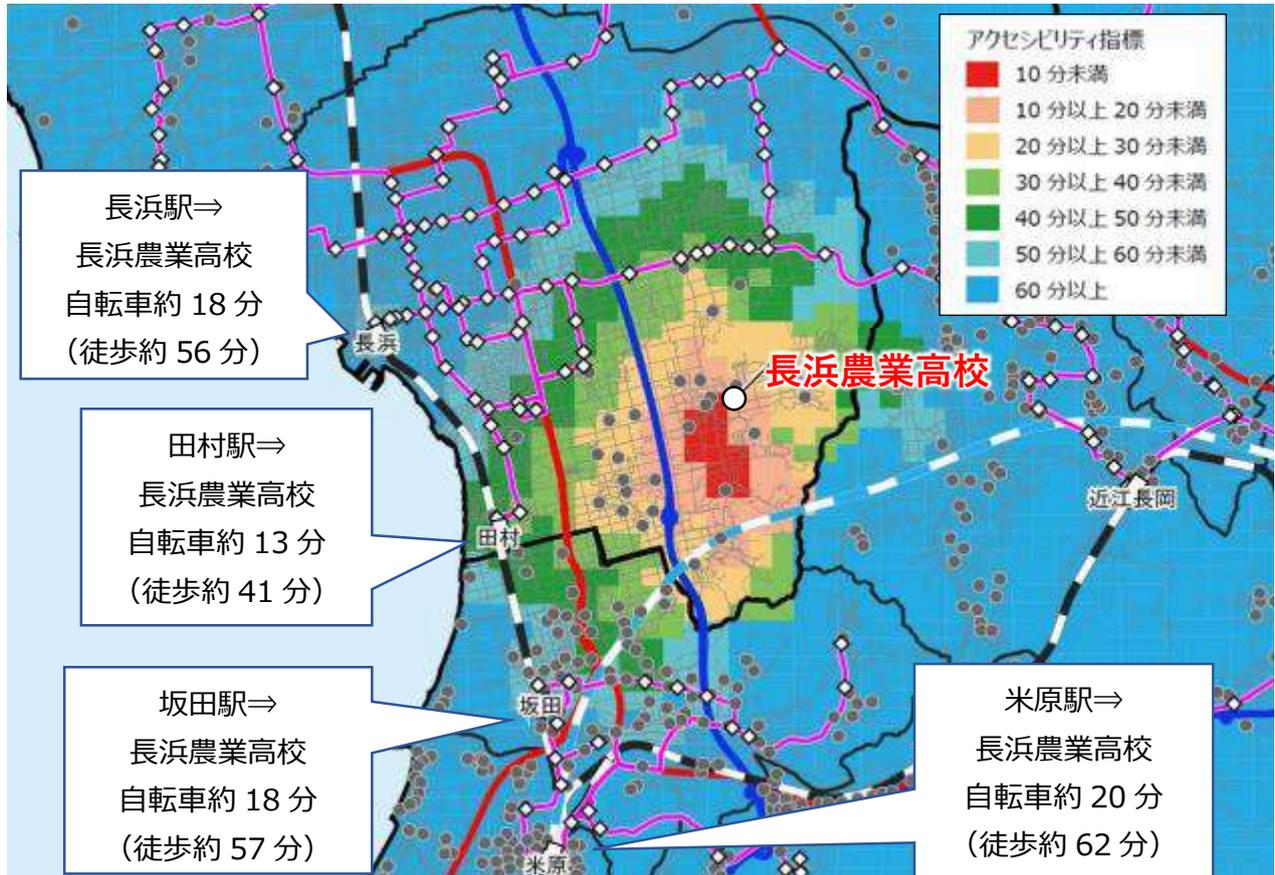


図 2.25 バス路線を利用できない場合における市立長浜病院のアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 長浜農業高校

湖北地域には7つの高等学校が立地していますが、現状、長浜農業高校へアクセスする路線バスは存在しません。長浜農業高校に対する各鉄道駅からの平均移動時間はそれぞれ、学校の最寄り駅である田村駅から自転車で13分（徒歩約41分）、その他、長浜駅から自転車で18分（徒歩約56分）、坂田駅から自転車で18分（徒歩約57分）となっており、アクセスには時間を要する状況にあります（図2.26）。



※鉄道駅からの平均移動時間は、徒歩での移動速度を分速80m、
自転車での移動速度を分速250mとして算出

図 2.26 長浜農業高校のアクセシビリティ

ii) 伊吹高校

米原市に立地する伊吹高校は近江長岡線（バス）によって長浜駅、近江長岡駅と接続しており、近江長岡線を使用すると、近江長岡駅から約 12 分、長浜駅から約 26 分でアクセスできます（図 2.27）。近江長岡線の運行頻度は 1 時間に 1 本程度ですが、乗合タクシーが 30 分に 1 本で運行しており、1 時間に 2 本以上の移動手段が確保されている状況です。

しかしながら、運行時間外など、これらの移動手段が利用出来ず、徒歩で移動する場合は、近江長岡駅まで自転車で約 16 分（徒歩約 50 分）、長浜駅までは自転車で約 42 分（徒歩約 130 分）必要になります（図 2.28）。

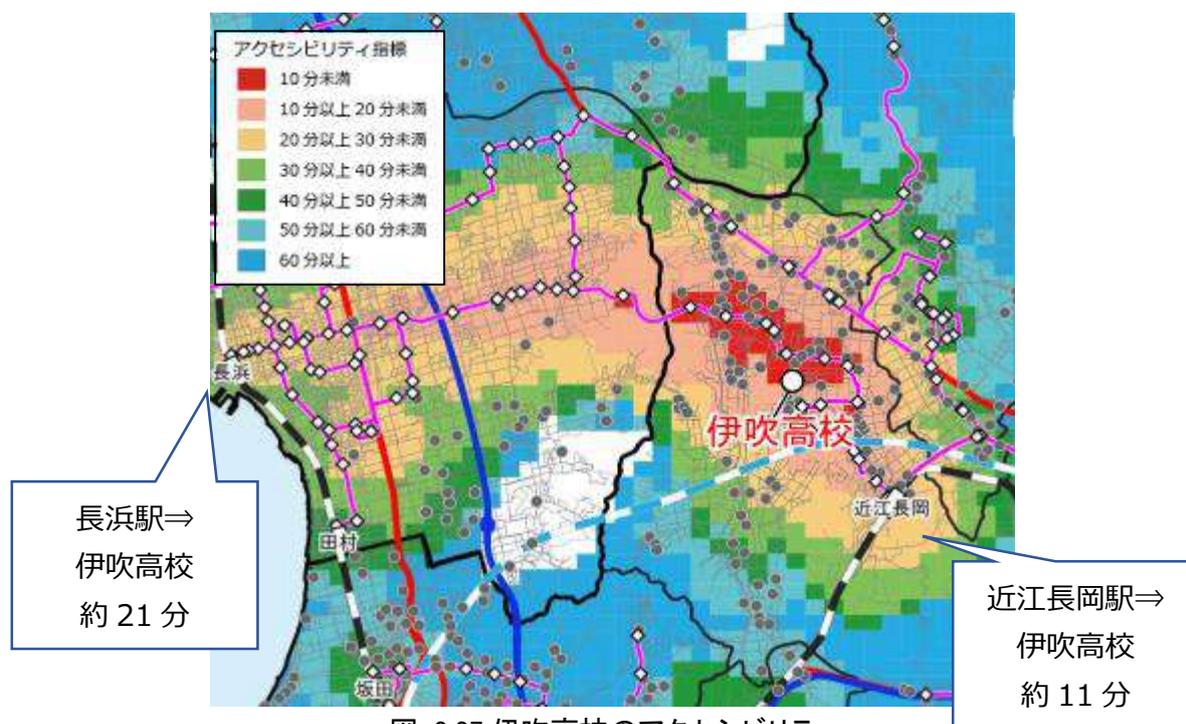
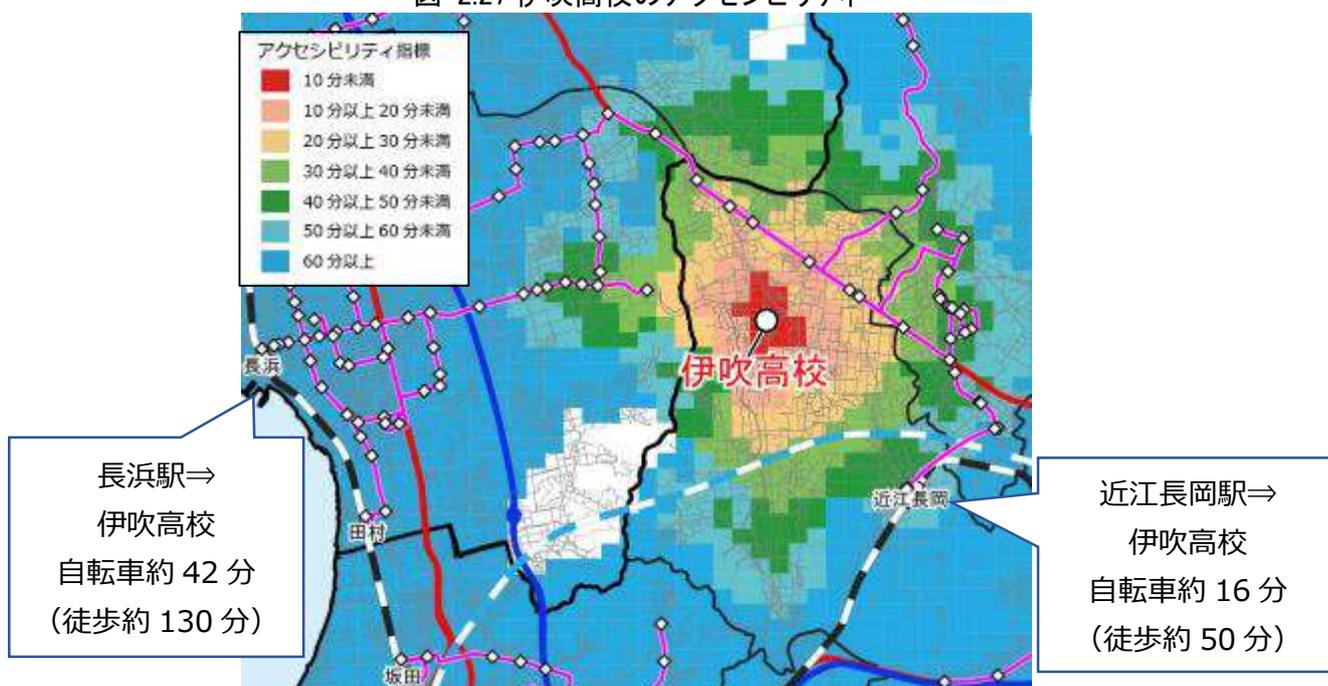


図 2.27 伊吹高校のアクセシビリティ



※鉄道駅からの平均移動時間は、徒歩での移動速度を分速 80m、自転車での移動速度を分速 250mとして算出

図 2.28 近江長岡線および乗合タクシーが利用できない場合における伊吹高校のアクセシビリティ

2.3.2 湖東地域(彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)

1) 移動の状況

湖東地域は彦根市中心部(旧城下町・高宮等)内の、または中心部を起点とした流動が多く、愛荘町以外は彦根市との流動が多く、愛荘町は東近江地域など県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に、一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

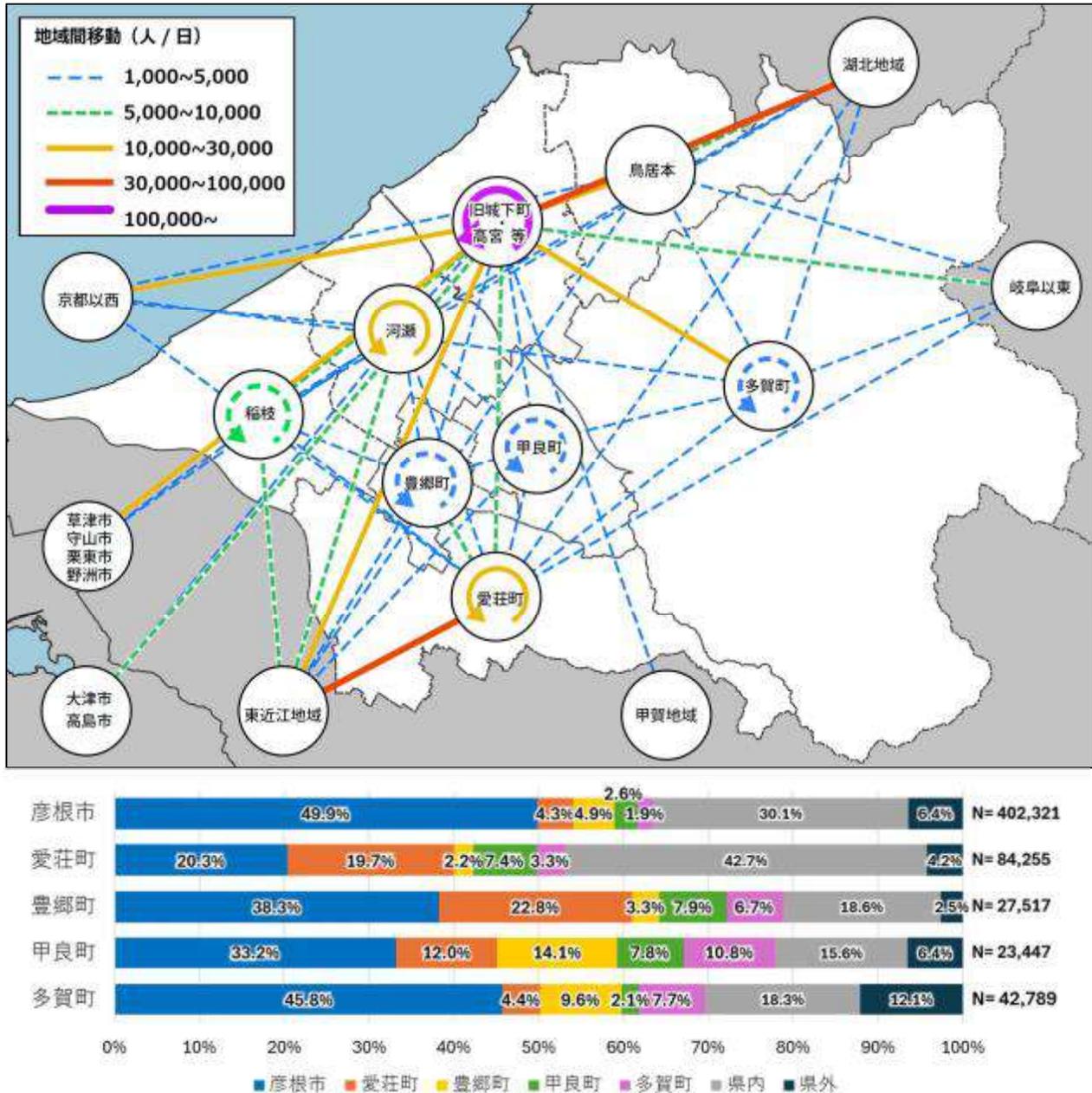


図 2.29 湖東地域の流動(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

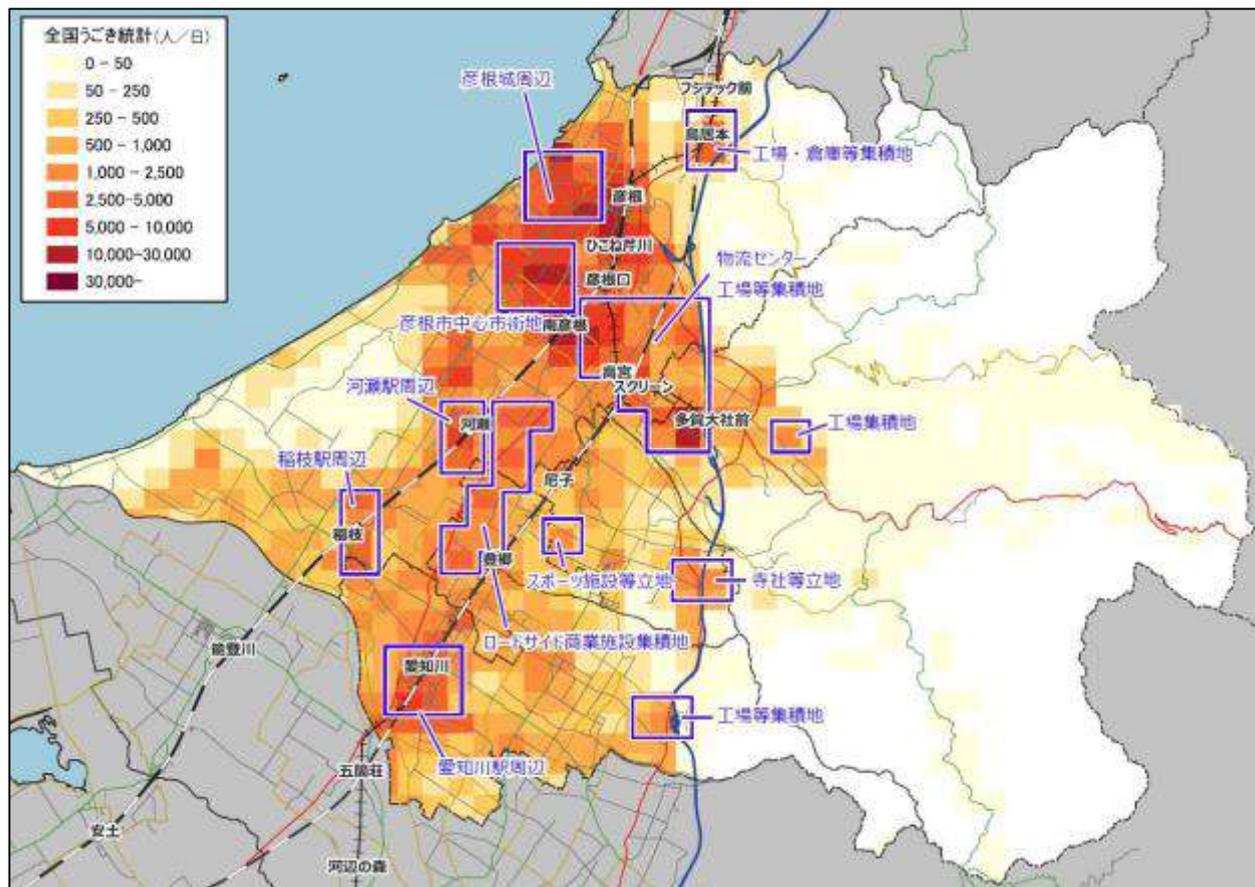


図 2.30 湖東地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

湖東地域には、彦根市を中心に県内や京阪神と結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

湖東地域内の移動については、近江鉄道多賀線のほかバス路線として、彦根駅-多賀町-南彦根駅間を市街地から地域内の広範囲につなぐ多賀線と、南彦根駅-市立病院、県立大学をつなぐ南彦根県立大学線、彦根駅と彦根市立病院、県立大学といった施設を接続する三津屋線が軸として存在し、その他の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ます。

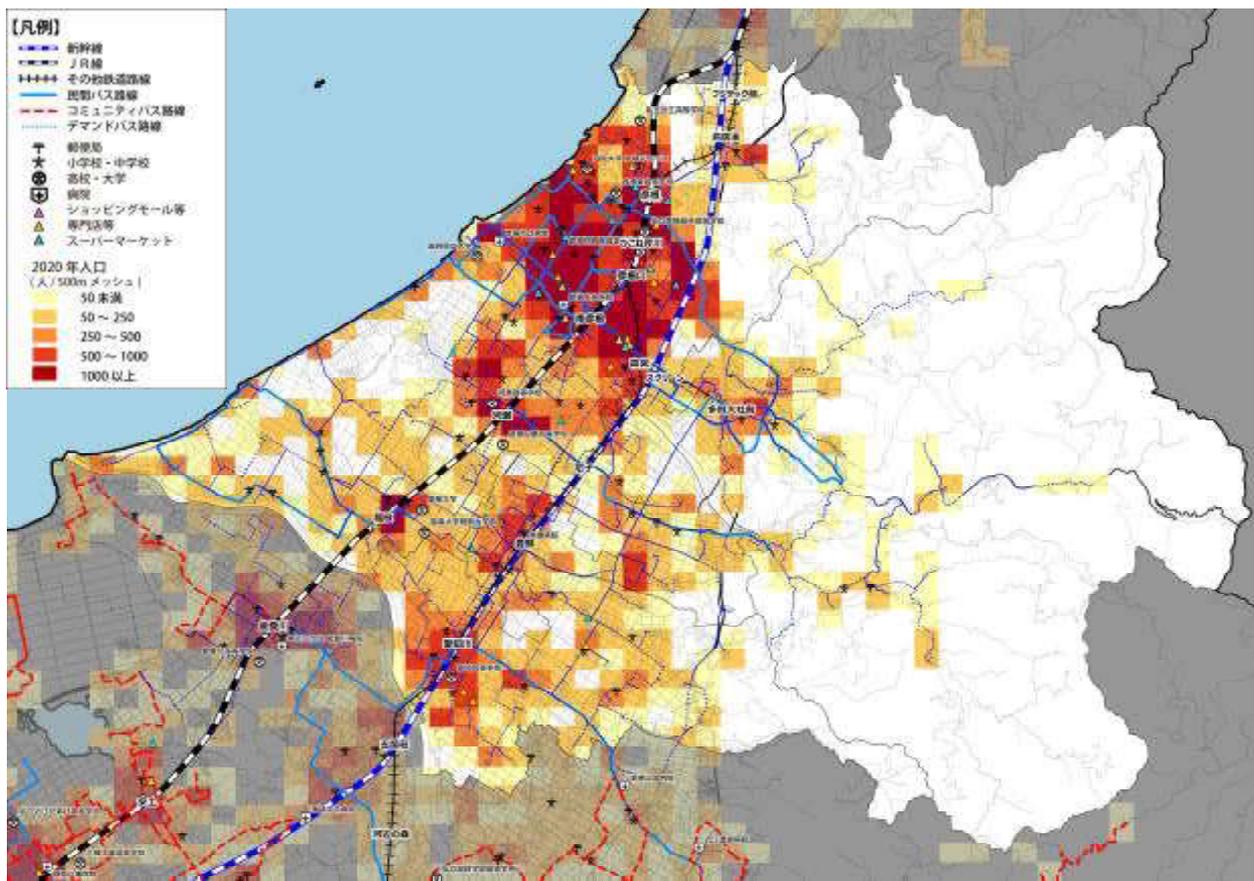


図 2.31 湖東地域の地域交通ネットワーク

湖東地域を運行する地域交通の運行頻度は、彦根市の中心部など一部市街地では比較的高くなっていますが、郊外部は運行頻度が高いとはいえない状況にあります。移動の軸となる鉄道路線であっても、J R琵琶湖線が1時間に3～4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度となっています。バス路線については、運行頻度が1時間に1本以下の路線がほとんどで主要路線以外はデマンド交通が多くを占めています。

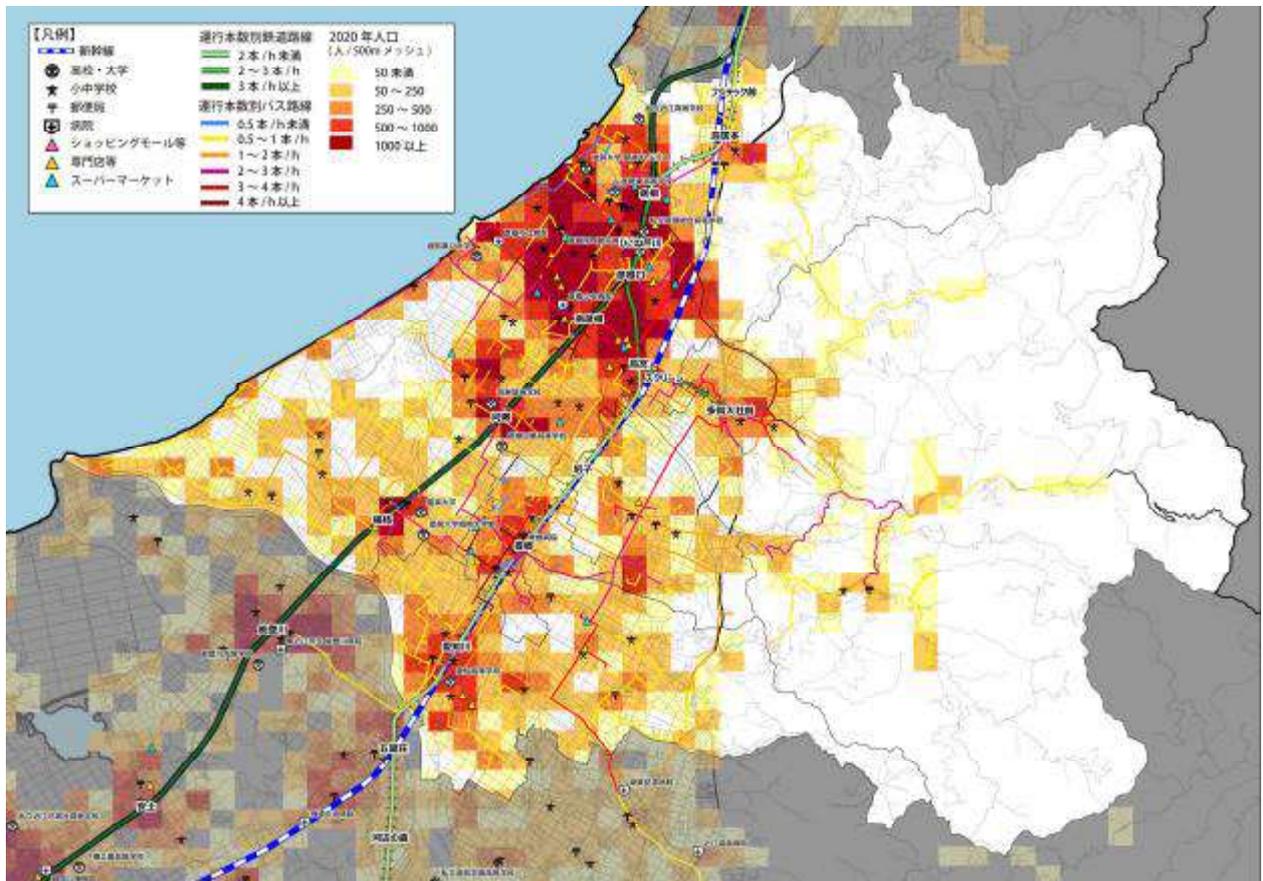


図 2.32 湖東地域における地域交通の運行頻度(平日)

夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線とJR琵琶湖線は23時台まで運行がありますが、バス路線は市町により運行終了時刻に差がある状況です。愛荘町などでは、21時台まで地域交通の運行がありますが、彦根市南部では18時台に運行が終了します。そのため、夜間の移動を地域交通で行う選択肢が存在する地域と、自家用車に依存せざるを得ない地域が存在します。

また、湖東地域の交通網は一部を除きほとんどがデマンド交通で構成されており、タクシーの運行台数も多いため、地域交通の運行終了時刻が比較的遅い地域であっても人口に対して夜間の移動手段を確保できているとは一概に言えない状況にあります。

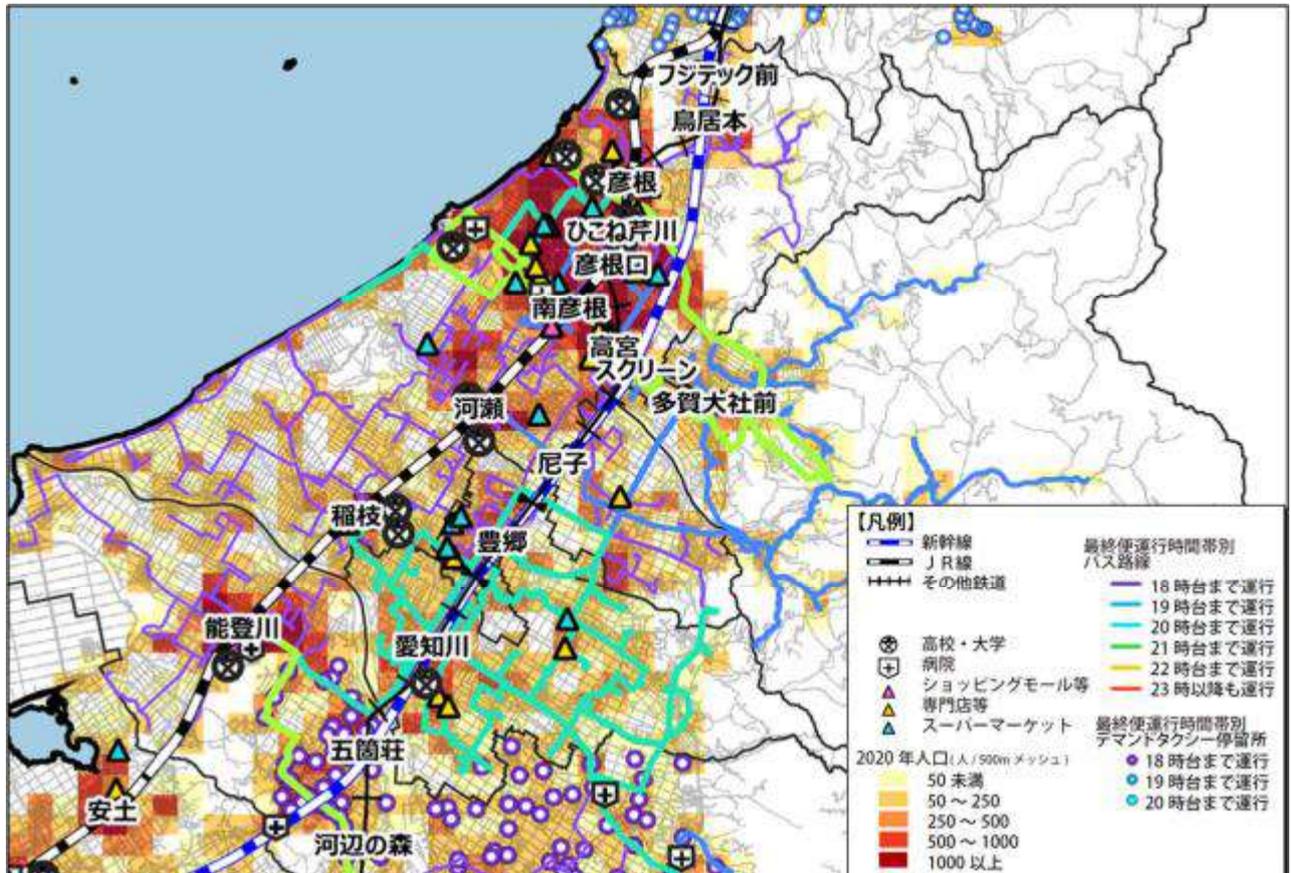


図 2.33 湖東地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日には、郊外部においては平日と変わらずデマンド交通が運行し地域内の移動を確保していますが、主要な地域交通である鉄道や、中心市街地に接続する民間バスの運行頻度は平日よりも低くなっており、地域交通では移動がしにくい状況にあります。

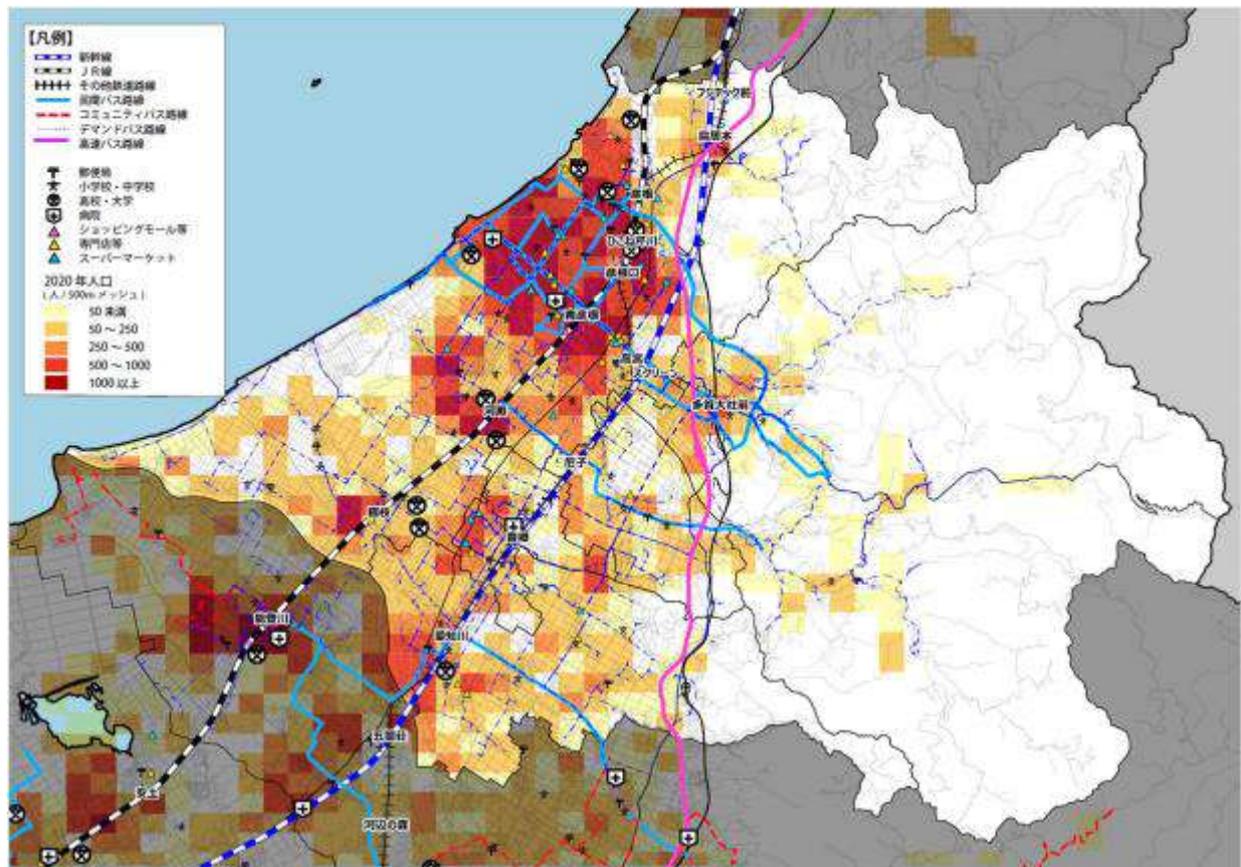


図 2.34 湖東地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 豊郷病院

豊郷病院は、愛のりタクシーが存在することで豊郷町の人口における93%が10分未満でアクセスできる状況にあります。(図 2.35)。しかし愛のりタクシーは事前に利用予約が必要であるため、学校や仕事の後の受診や事前に利用時間が分からないなど利用できない場合は、豊郷病院へ10分未満でアクセス可能な人口は豊郷町における21%に留まります(図 2.36)。

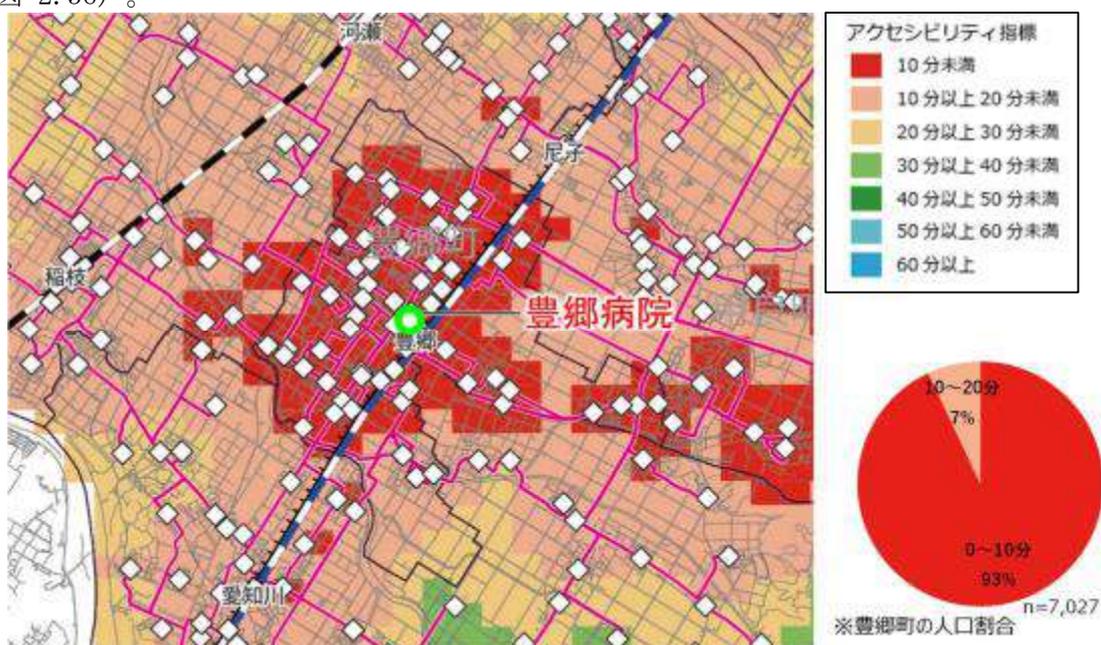


図 2.35 豊郷病院のアクセシビリティ

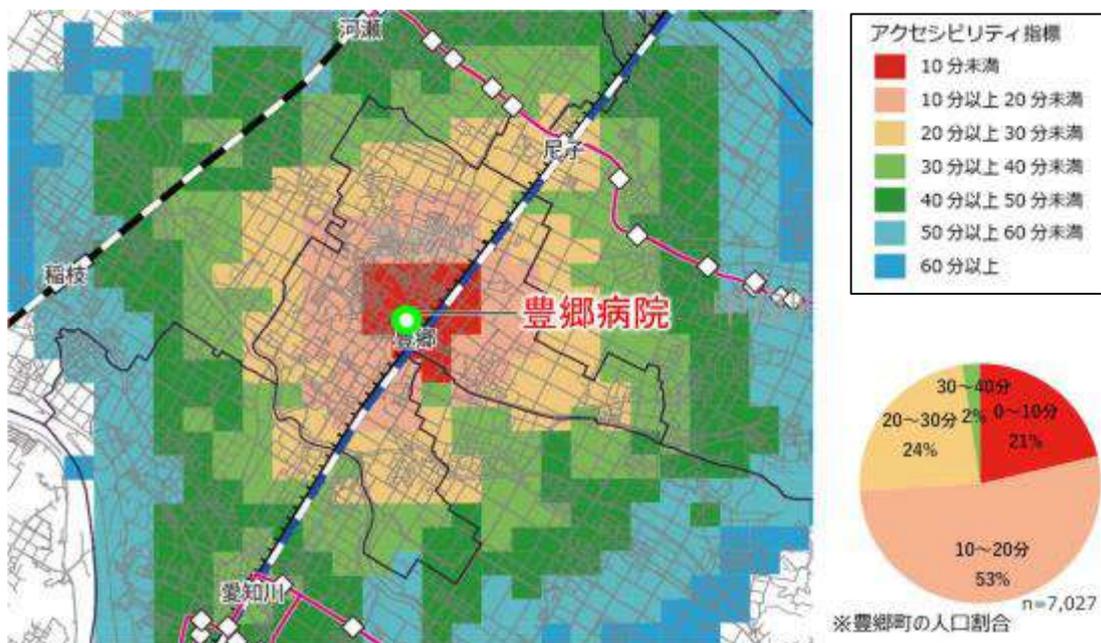


図 2.36 愛のりタクシーが利用できない場合における豊郷病院のアクセシビリティ

ii) 彦根市立病院

彦根市立病院は、三津屋線等のバス路線および愛のリタクシーが存在することで彦根市の人口における93%が30分未満でアクセスできる状況にあります(図 2.37)。しかし、三津屋線等が無い時は30分未満でアクセスできる人口が彦根市の人口19%に留まります(図 2.38)。

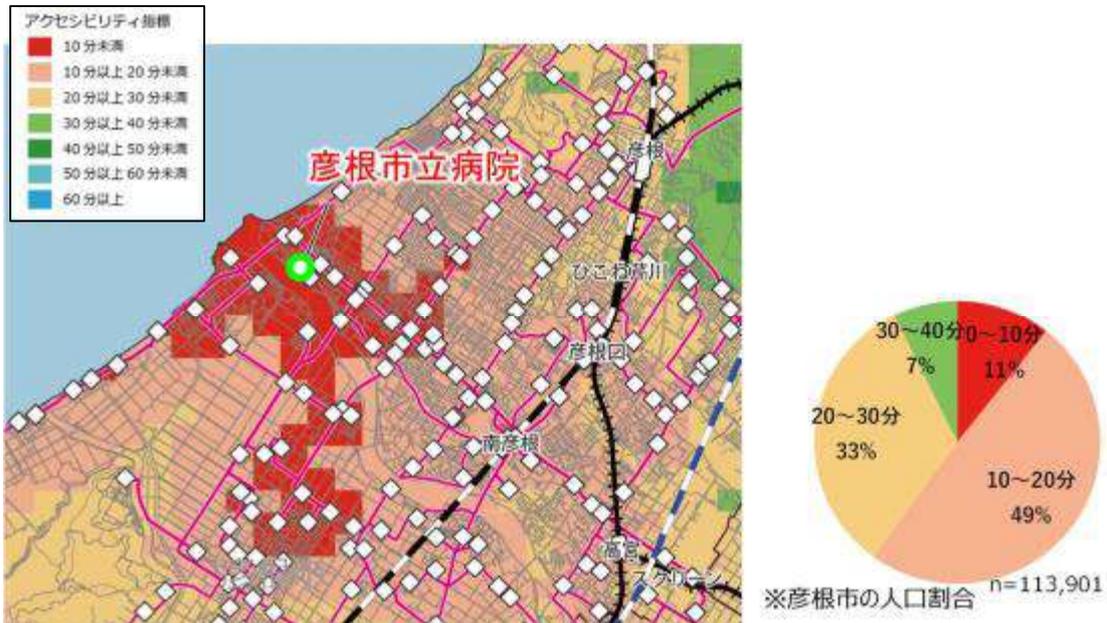


図 2.37 彦根市立病院のアクセシビリティ

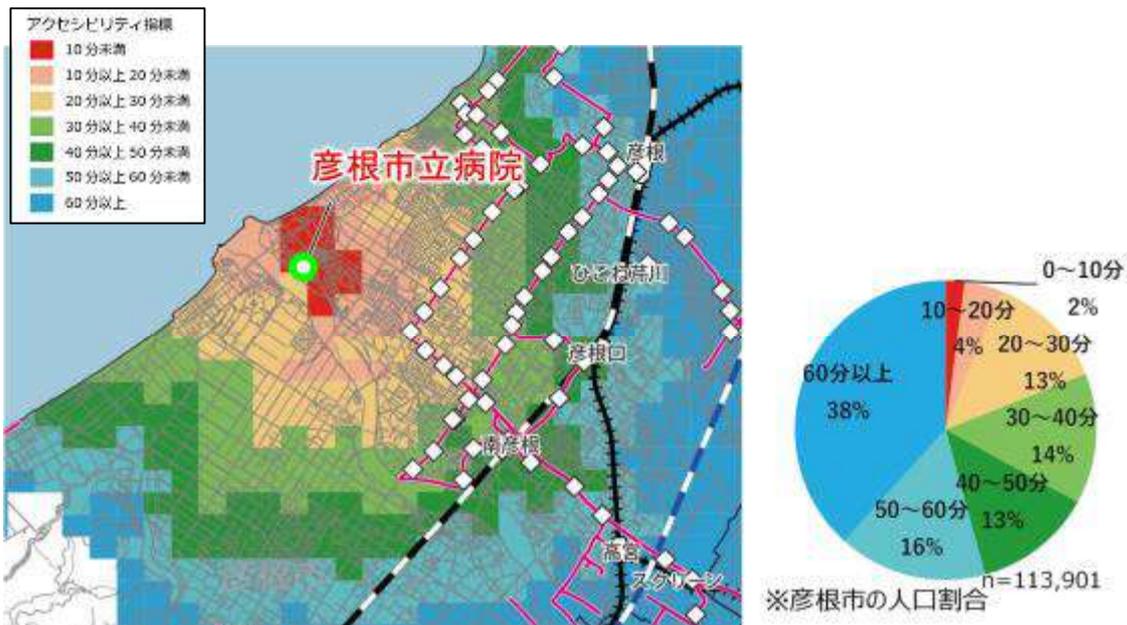


図 2.38 三津屋線等のバス路線および愛のリタクシーが利用できない場合における彦根市立病院のアクセシビリティ

2.3.3 東近江地域(近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町)

1) 移動の状況

東近江地域は近江八幡市と東近江市八日市・蒲生の地域内やそれらの地域を起点とした流動が多く、日野町、愛荘町は東近江市と県内他地域との流動、竜王町は県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部にも存在しています。

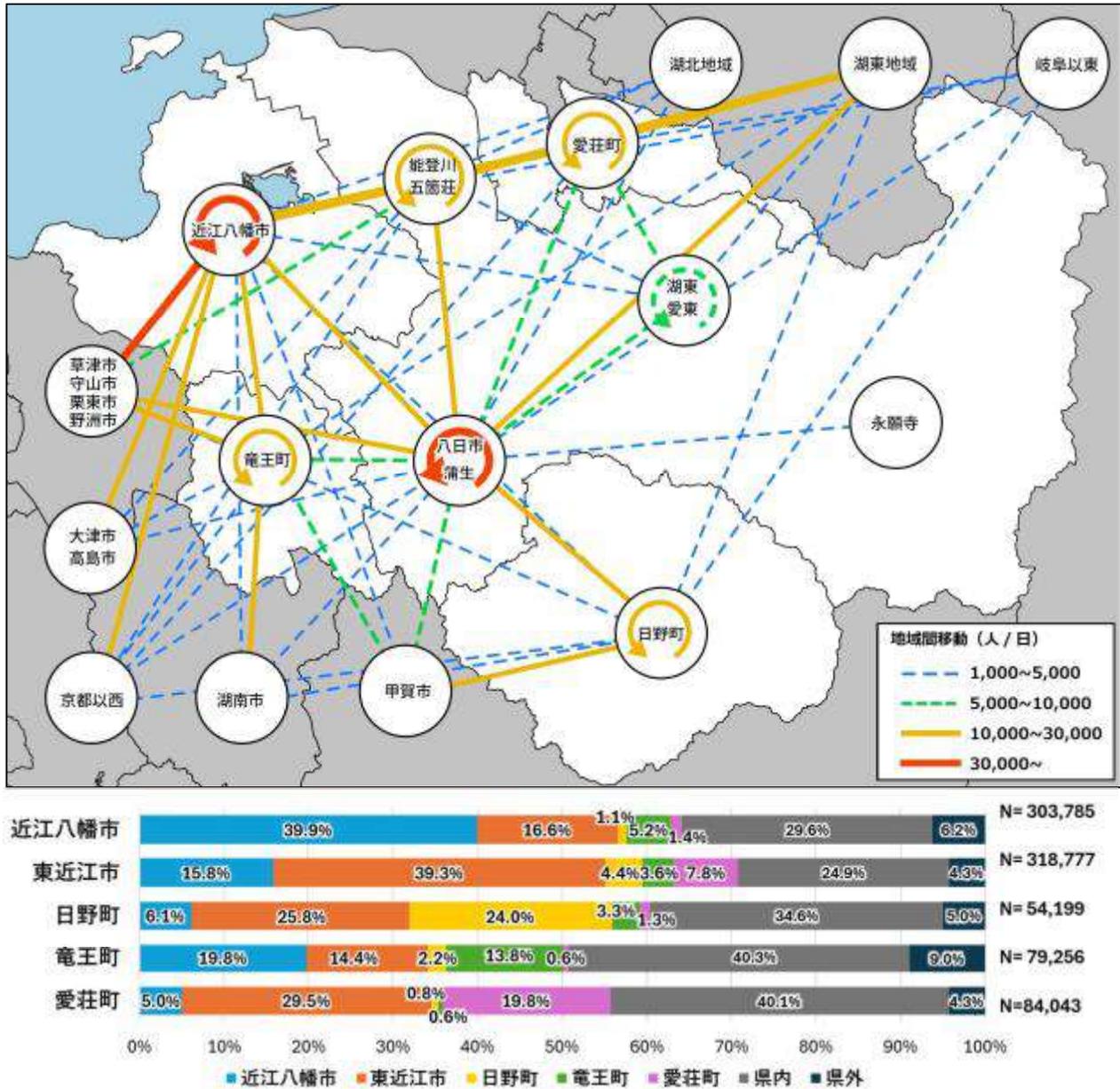


図 2.39 東近江地域の流動(出典: 全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

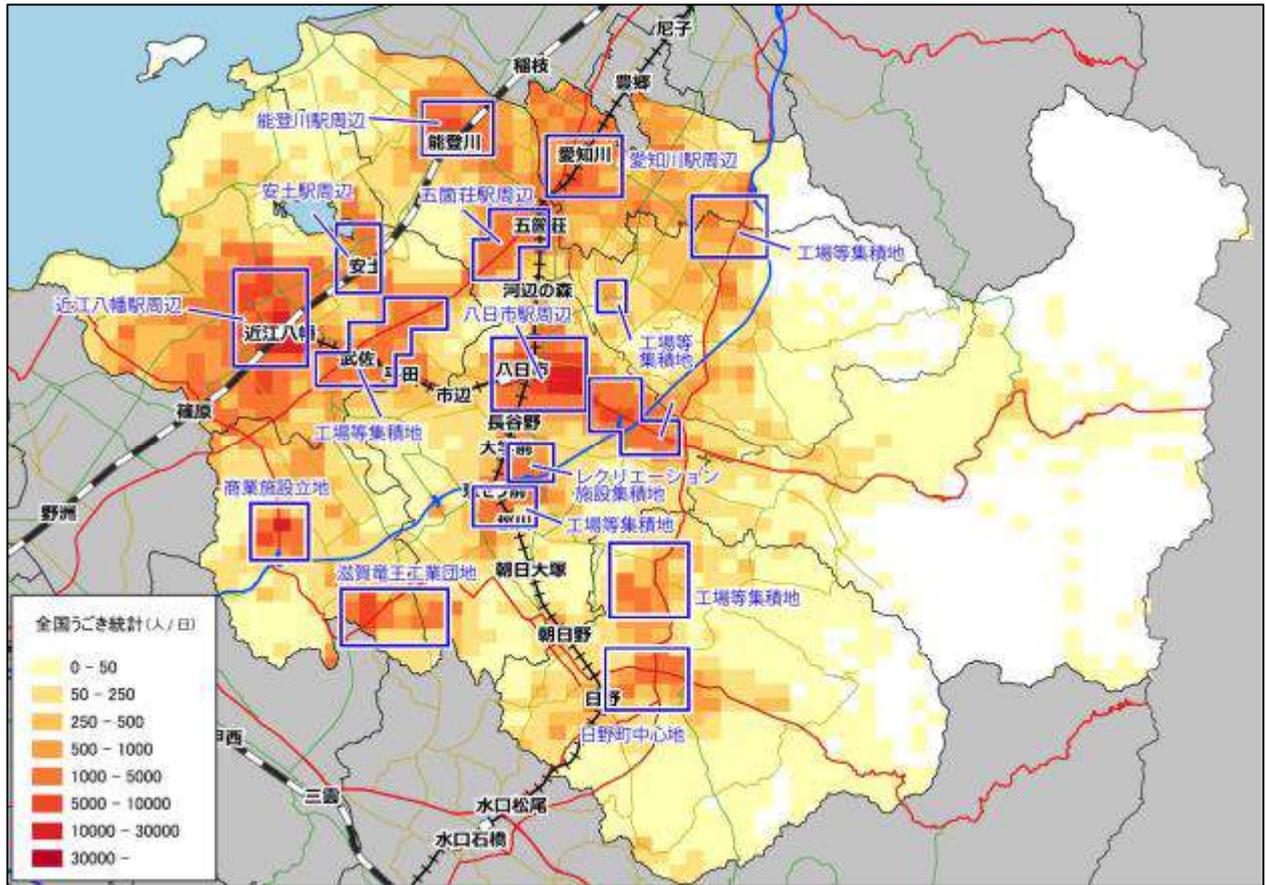


図 2.40 東近江地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

東近江地域には、近江八幡駅と八日市駅を中心に滋賀県の南北を結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

東近江地域内の移動について、鉄道路線では近江八幡駅と八日市駅を結ぶ近江鉄道八日市線、バス路線では能登川駅-愛荘町間を愛知川駅を經由して広域につなぐ角能線、JR近江八幡駅-竜王町をつなぐ岡屋線・八幡アウトレット線・八幡竜王線、近江八幡駅-日野町をつなぐ日八線、能登川駅-八日市駅をつなぐ神崎線が主な軸として存在し、その他の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ます。

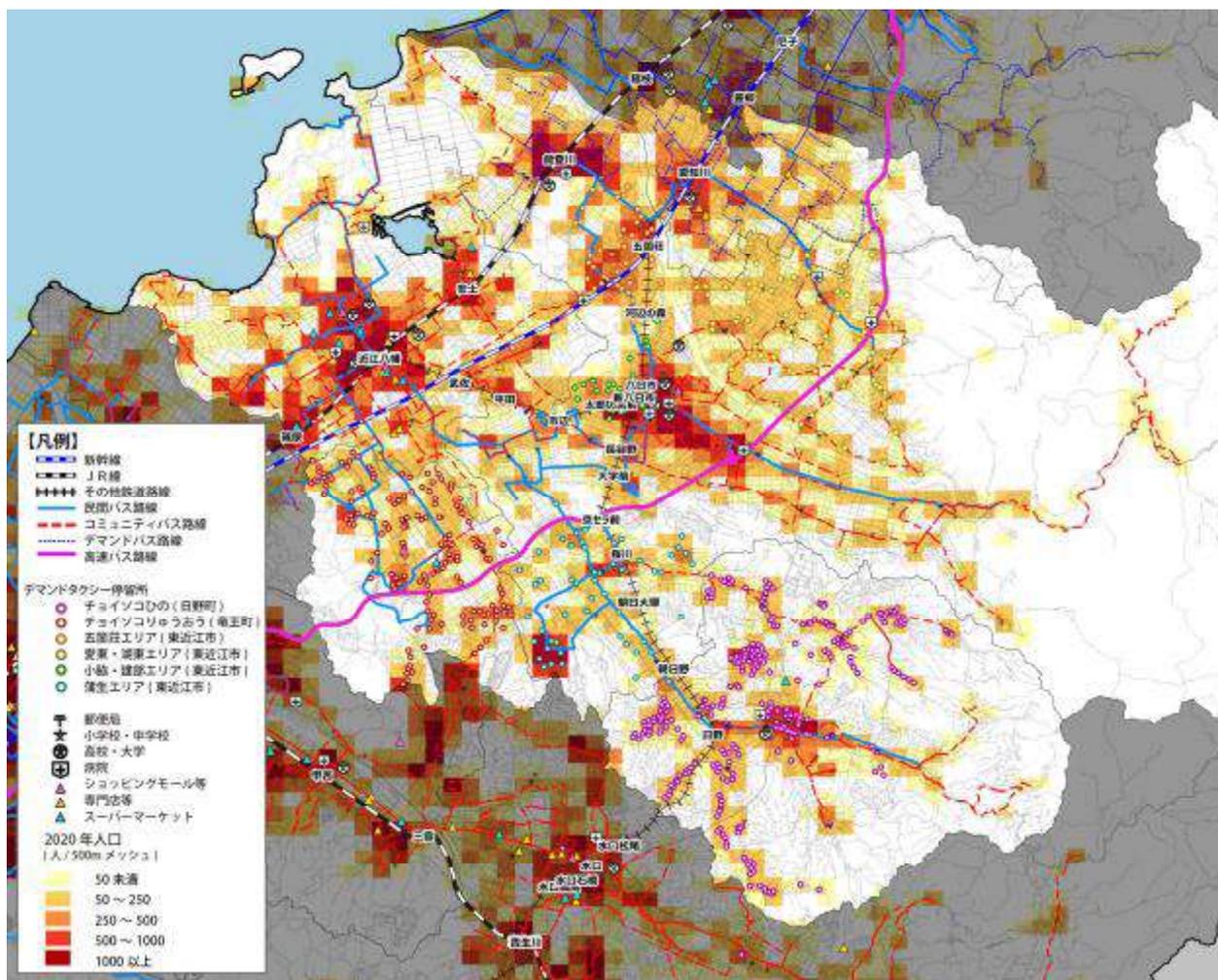


図 2.41 東近江地域の地域交通ネットワーク

東近江地域を運行する地域交通の運行頻度は、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では比較的高くなっていますが、郊外部までは同じ運行頻度は確保されていません。移動の軸となる鉄道路線では、近江鉄道八日市線の平日の平均的な運行頻度は1時間に2～3本程度での運行頻度、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度の運行頻度となっています。バス路線については更に運行頻度が低く、1時間に1本、またはそれ以下の運行頻度の路線がほとんどを占めています。

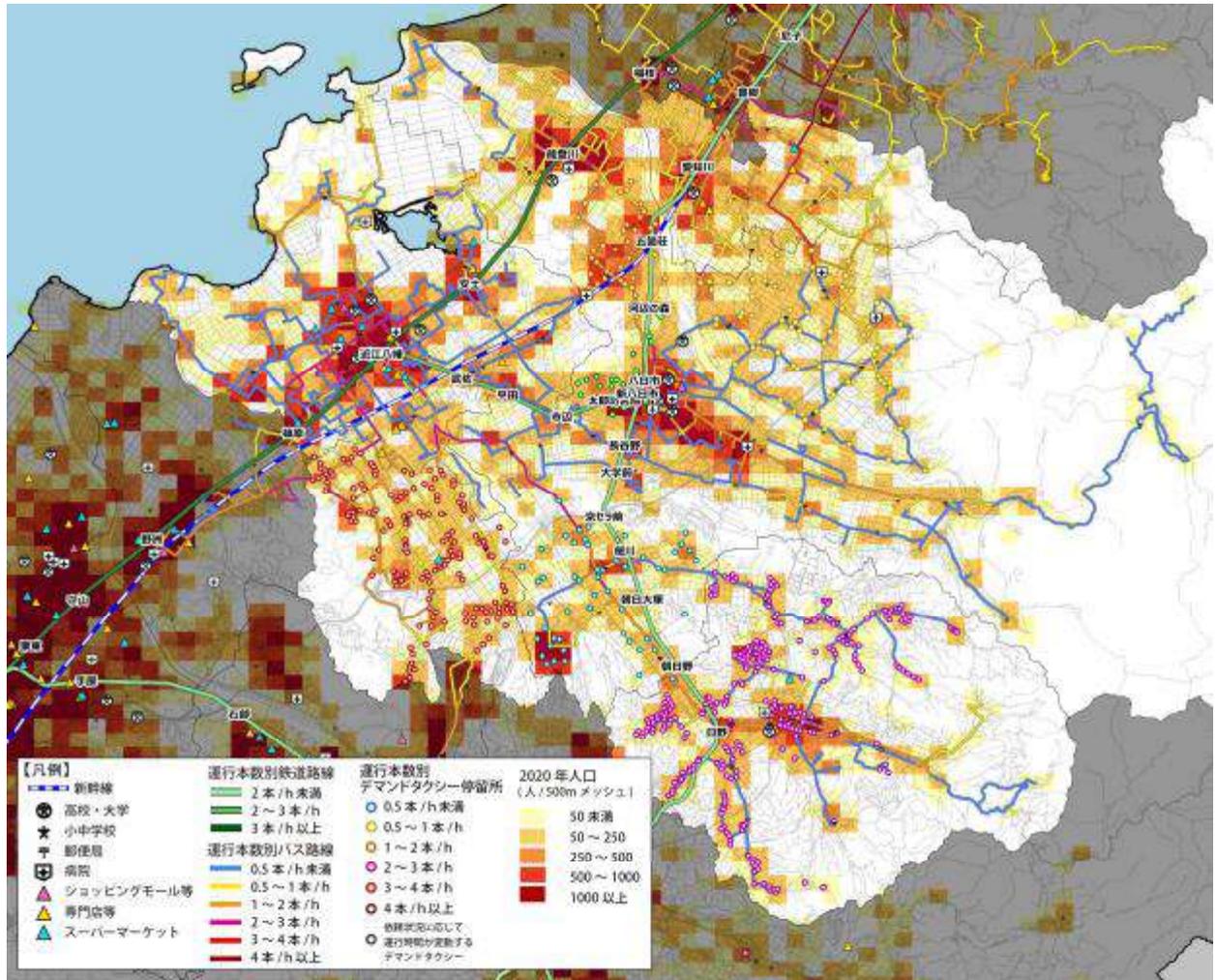


図 2.42 東近江地域における地域交通の運行頻度(平日)

夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線とJR琵琶湖線が23時台まで運行があり、平日は21時以降も運行しているバス路線も複数見られます。しかし、主要な路線に限られており、地域全体としてバス路線は運行頻度が高くないため、夜間の移動手段としては選択されにくい状況にあります。

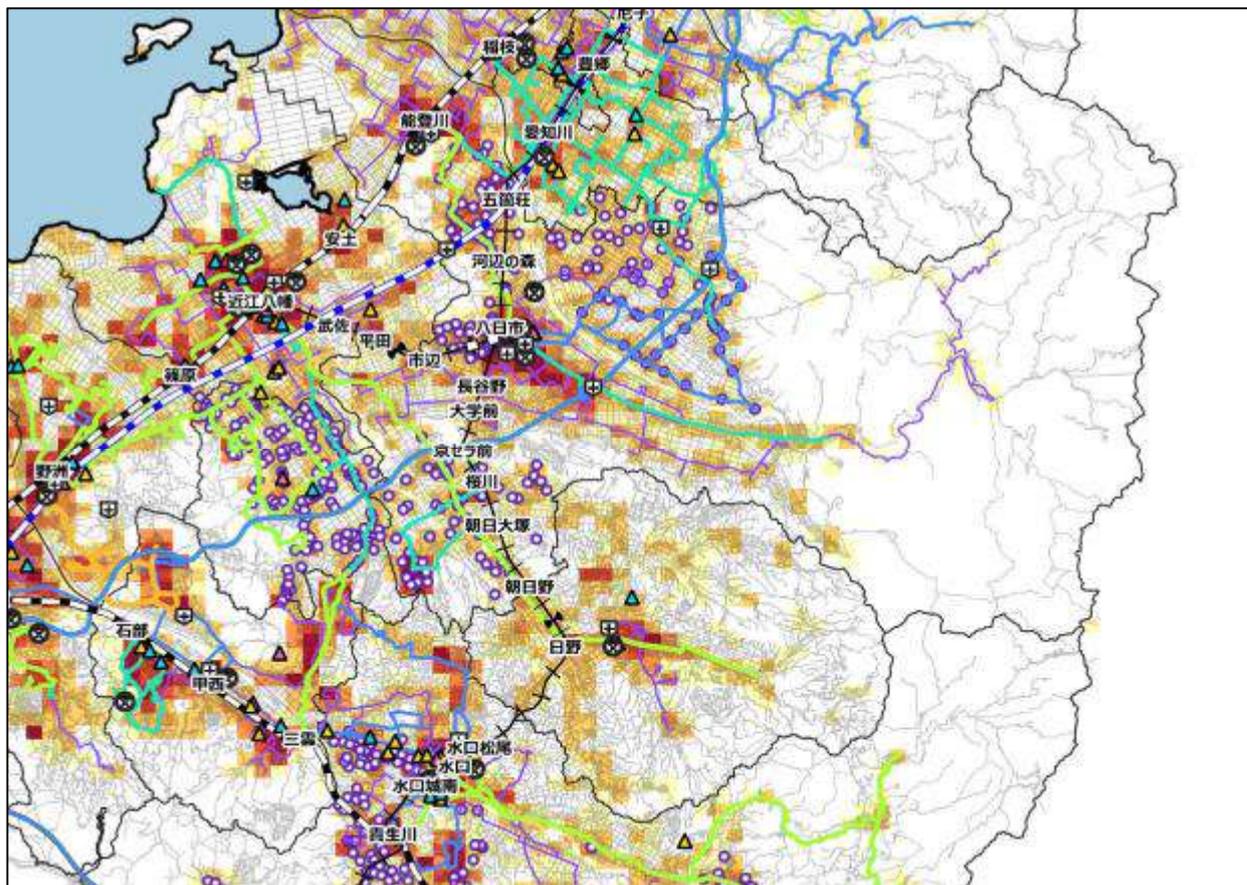


図 2.43 東近江地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスの一部路線が運行していないほか、運行している路線も平日と比べて便数が大幅に減少しているなど、全体的に移動がしにくい状況にあります。特に近江八幡市郊外部など地域交通の選択肢が限られている地域では、運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

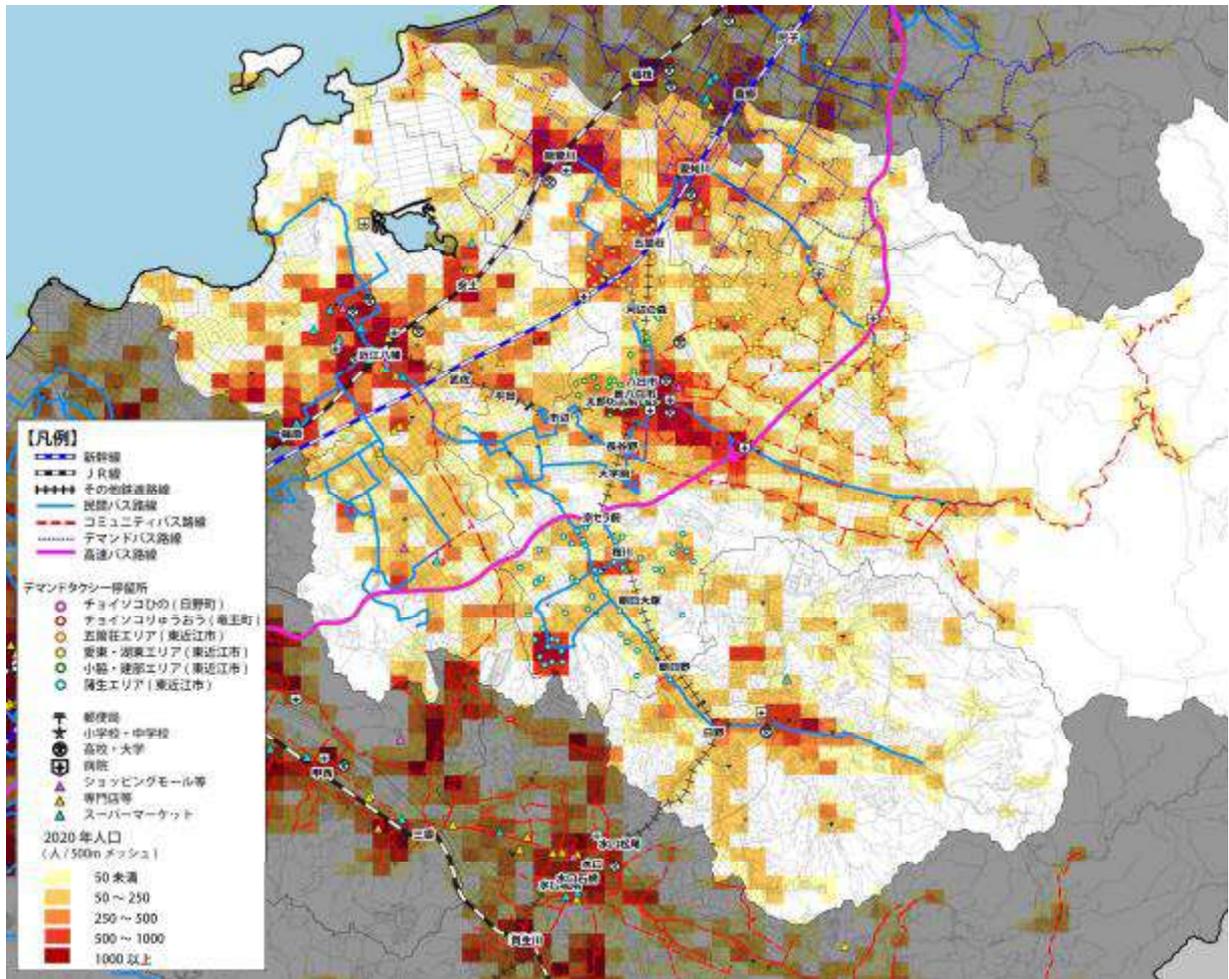


図 2.44 東近江地域における休日の地域交通運行状況

3) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 東近江総合医療センター

東近江総合医療センターは、御園線、市原線、沖野玉緒線、南部御園線で八日市駅と接続しており、これらバス路線が存在することで、東近江市の人口の39%が30分未満でアクセス可能な状況です（図 2.45）。これらのバス路線が利用できない場合は、30分未満でアクセスできる割合は、東近江市の人口の11%に留まります（図 2.46）。

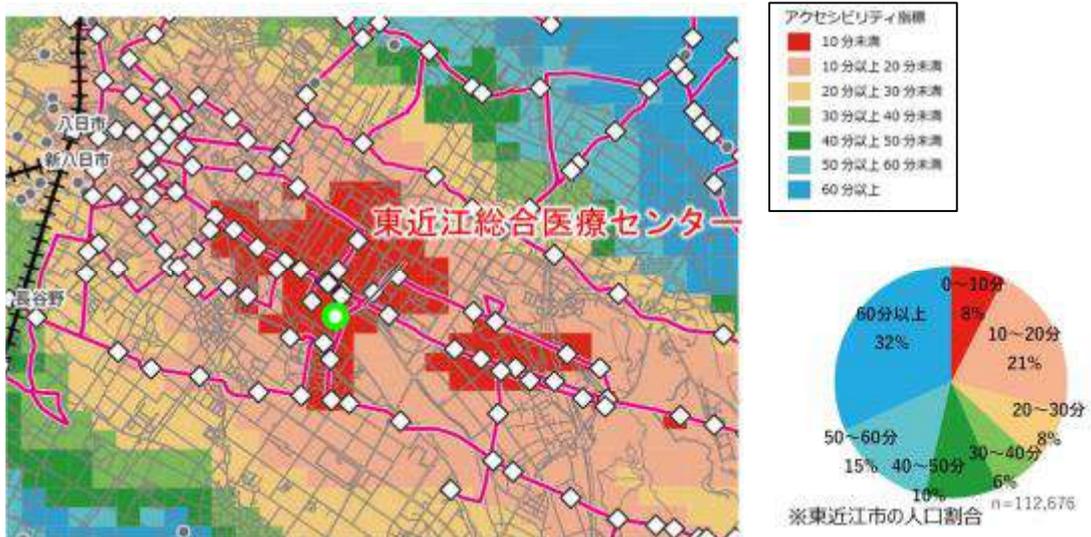


図 2.45 東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

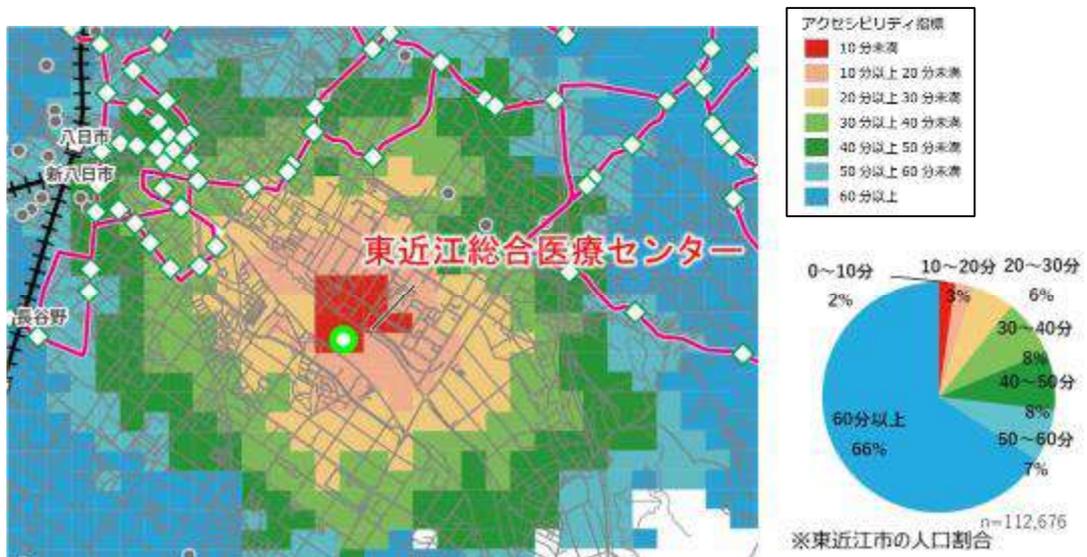


図 2.46 御園線等が利用できない場合における東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

ii) 近江八幡市立総合医療センター

近江八幡市立総合医療センターは、あかこんバス（市民バス）と近江鉄道バス直行便（平日の朝1便のみ）で近江八幡駅と接続しています。あかこんバスは、市内全域を12路線※で運行、全路線が近江八幡市立総合医療センターを経由しており、近江八幡市の人口における79%が30分未満でアクセスが可能な状況です（図2.47）。

※あかこんバス12路線：島・沖島町コース、馬淵・新巻町コース、武佐・末広町コース、北里・佐波江町・新畑コース、桐原・竹町・東川町コース、桐原・篠原コース、駅南・循環コース、島・岡山・王ノ浜コース、北里・岡山・丸の内町コース、安土北・金田コース、安土南・金田コース、老蘇・金田コース

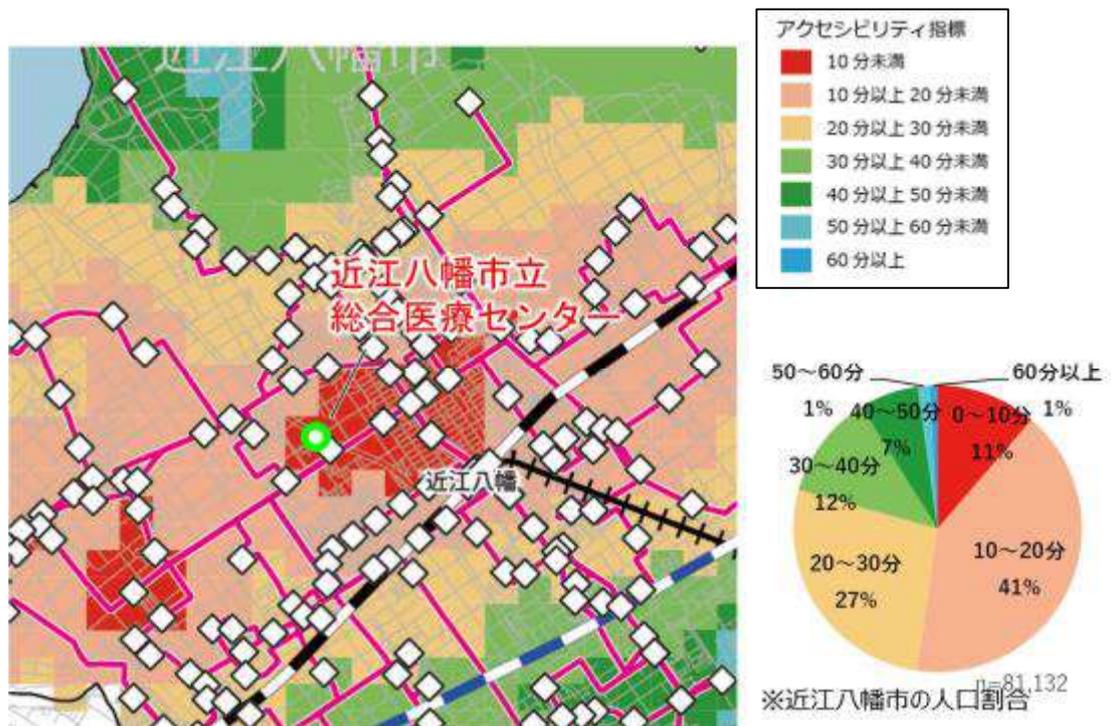


図 2.47 近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

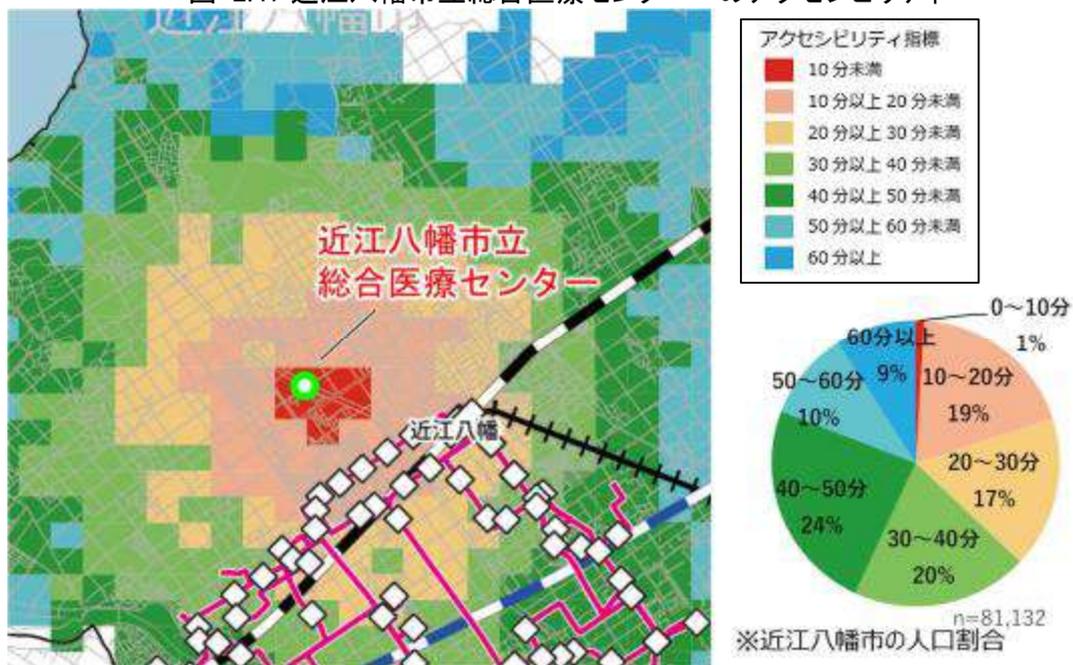


図 2.48 島・沖島町コース等が利用できない場合における近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

iii) 日野記念病院

日野記念病院は、日野町営バス全線によって町内各地と接続しています。日野町営バスが存在することにより、日野町の人口における 75%が 30 分未満でアクセス可能な状況です(図 2.49)。しかし、日に町営バスが無い時は、30 分未満でアクセスできる人口が日野町の人口における 41%に留まります(図 2.50)。

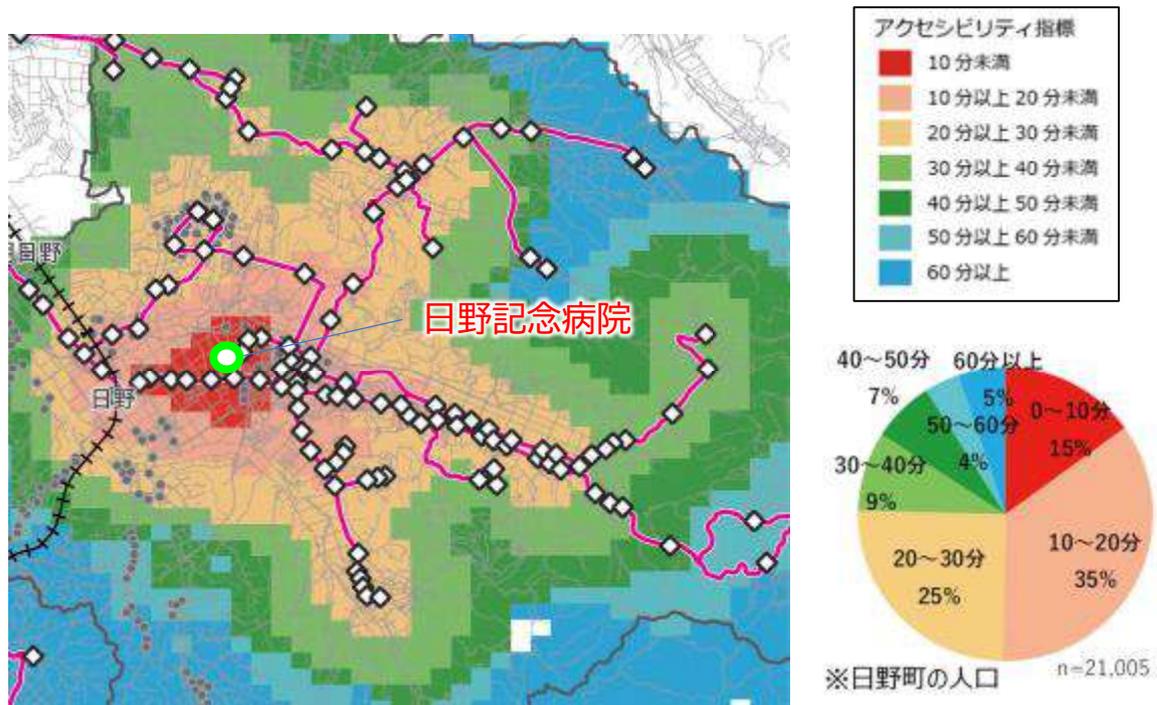


図 2.49 日野記念病院へのアクセシビリティ

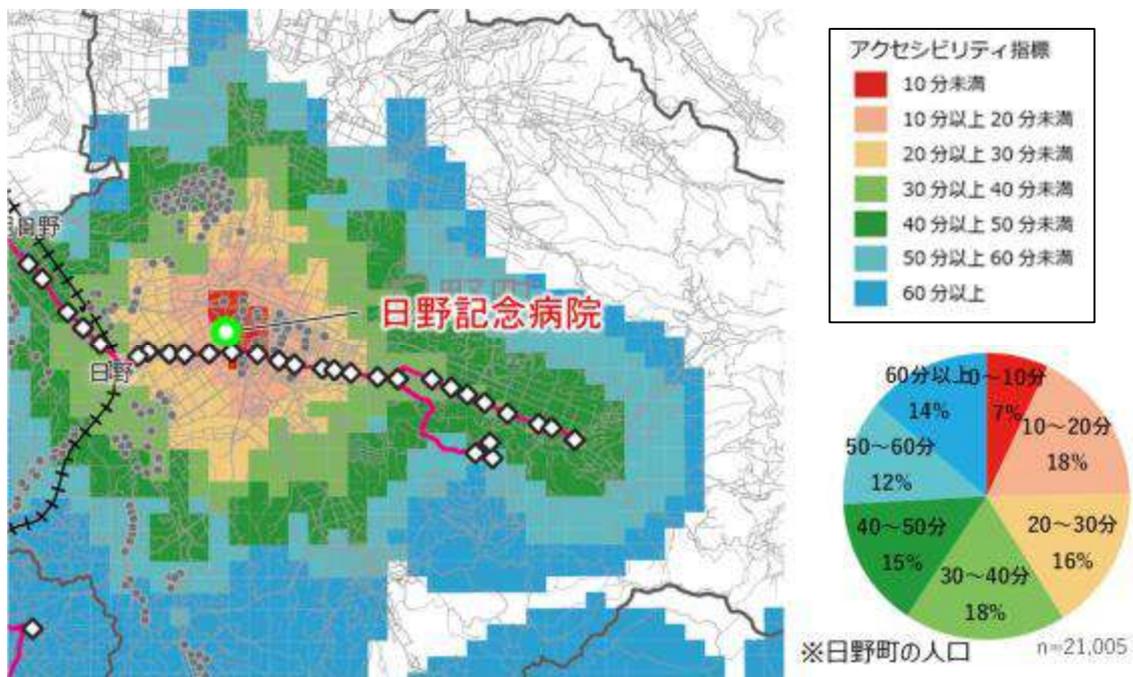


図 2.50 日八線および日野町営バスが利用できない場合における日野記念病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 日野高校

日野高校は、日野駅と日野町営バス鎌掛線や近江鉄道バス日八線で接続しています。鎌掛線や日八線が存在することで日野町の人口における 66%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.51）。しかし、鎌掛線や日八線は運行が平日の通勤通学時間帯に集中しており、それ以外の時間帯は1時間に1本程度の運行頻度となっています。そのため、行事等で時間割が変則的な日や、部活動などによる休日の登下校等、これら路線を利用できない場合は、30分未満でアクセスできる割合は日野町の人口における43%に留まります（図 2.52）。

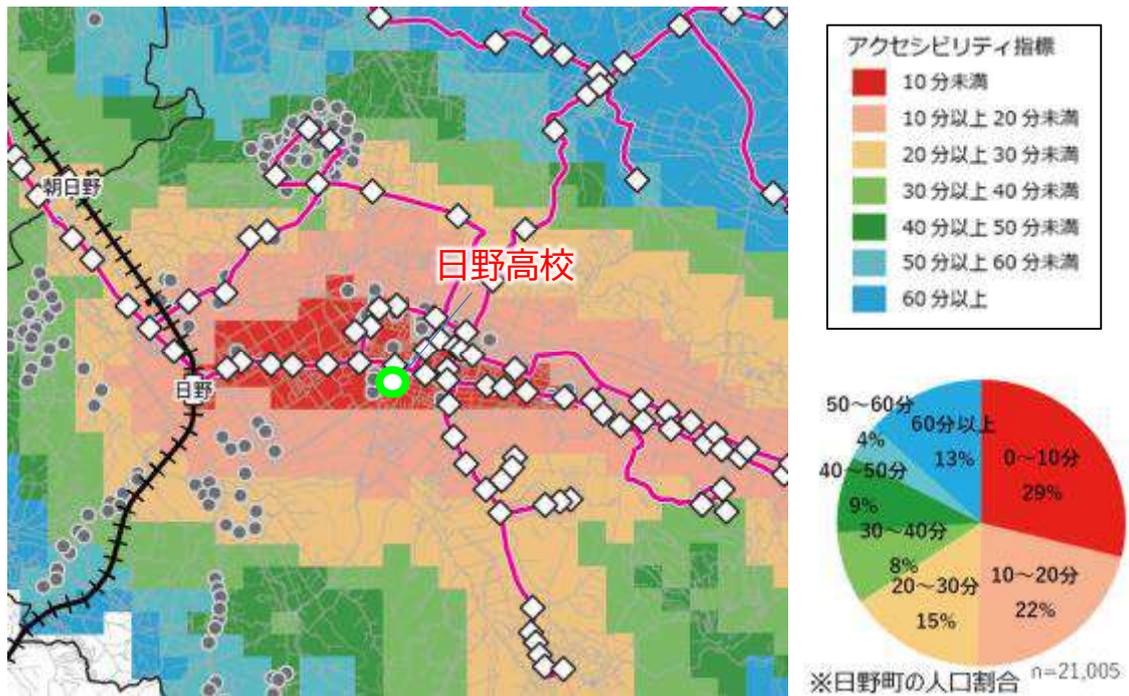


図 2.51 日野高校へのアクセシビリティ

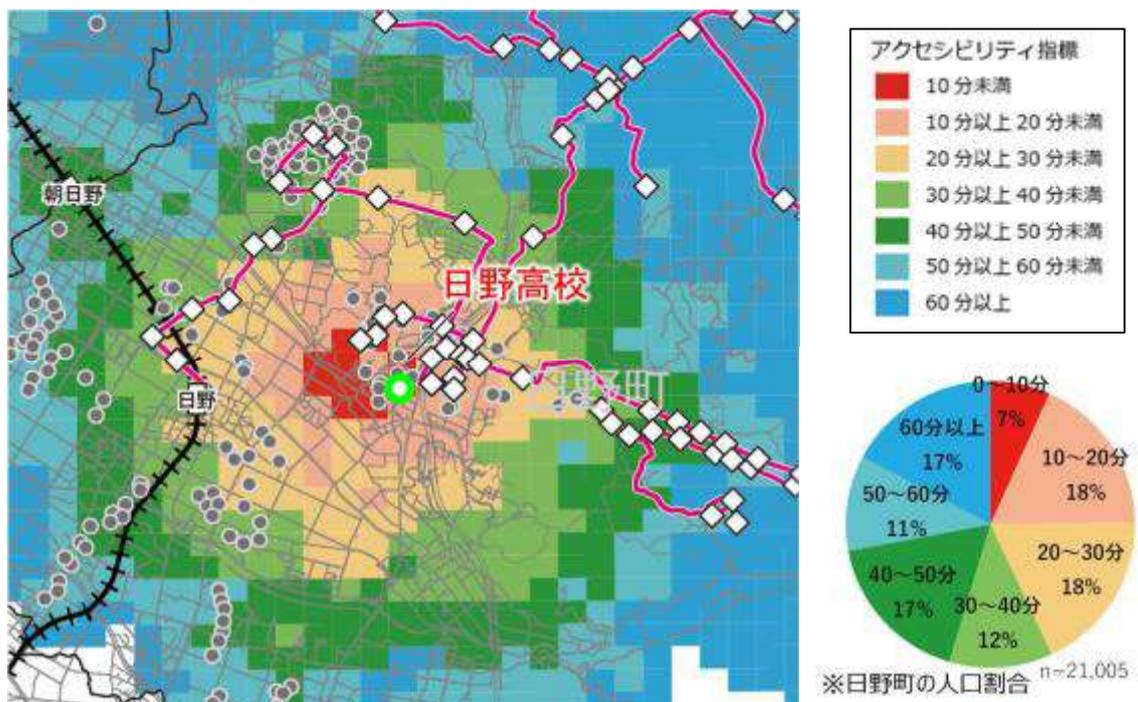


図 2.52 鎌掛線・日八線が利用できない場合における日野高校へのアクセシビリティ

ii) 八日市高校

八日市高校は、ちょっとバスによって八日市駅と接続しており、ちょっとバスが存在することで、東近江市の人口における 44%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です (図 2.53)。

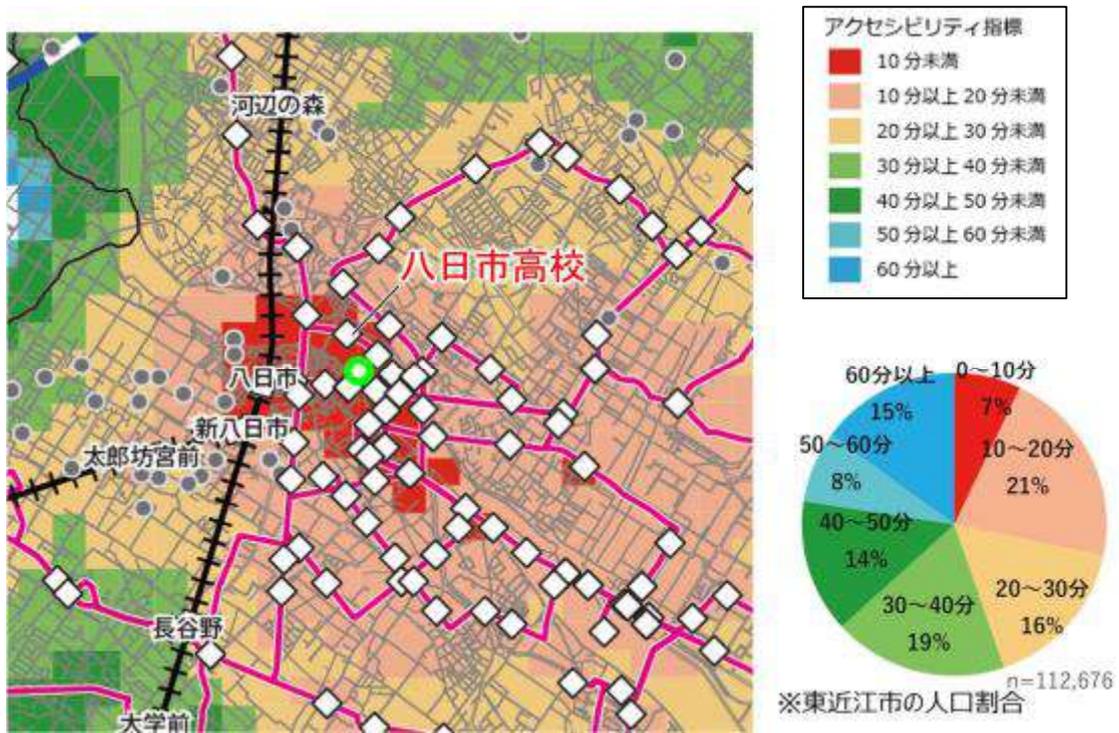


図 2.53 八日市高校へのアクセシビリティ

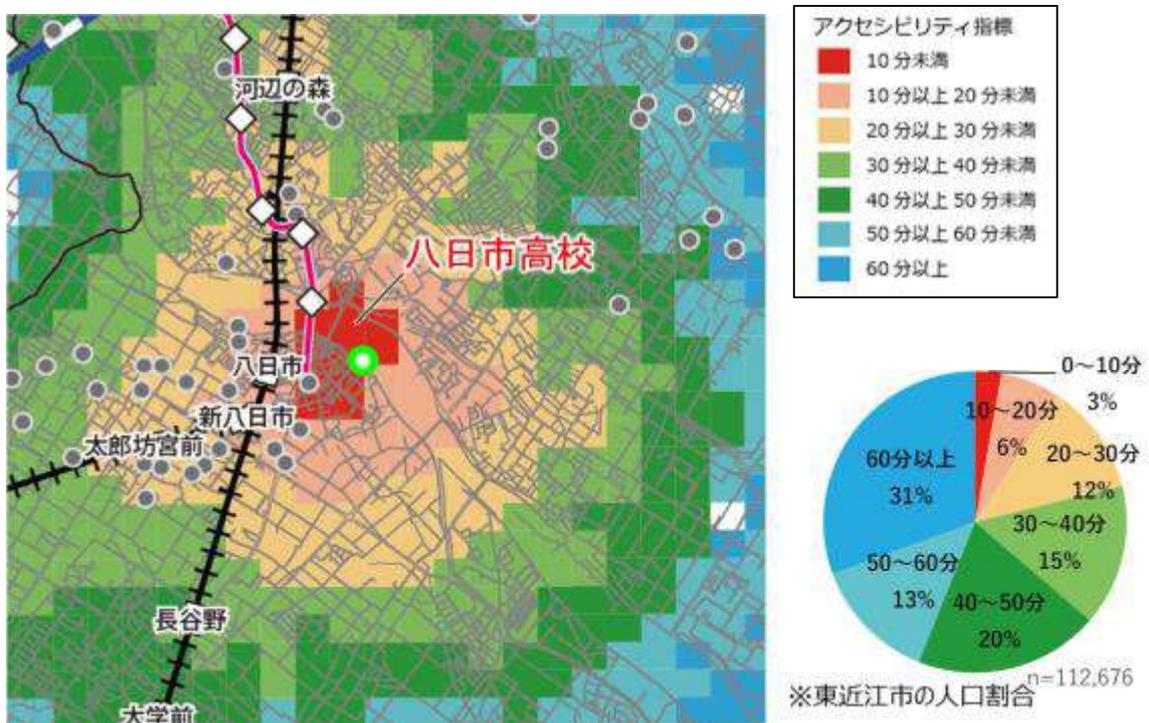


図 2.54 ちょっとバスが利用できない場合における八日市高校へのアクセシビリティ

2.3.4 甲賀地域(甲賀市、湖南市、野洲市、日野町、竜王町)

1) 移動の状況

甲賀地域は甲賀市、湖南市は市内での流動が多く、一方で、野洲市、日野町、竜王町は県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部の工場集積地等にも存在しています。

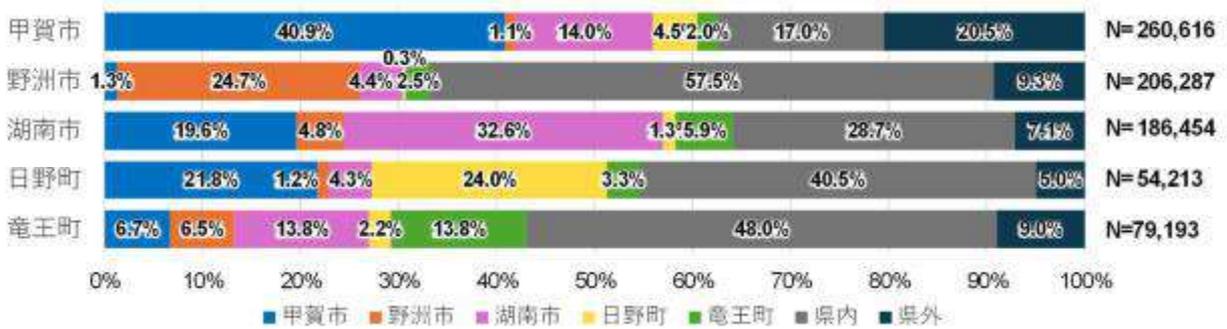
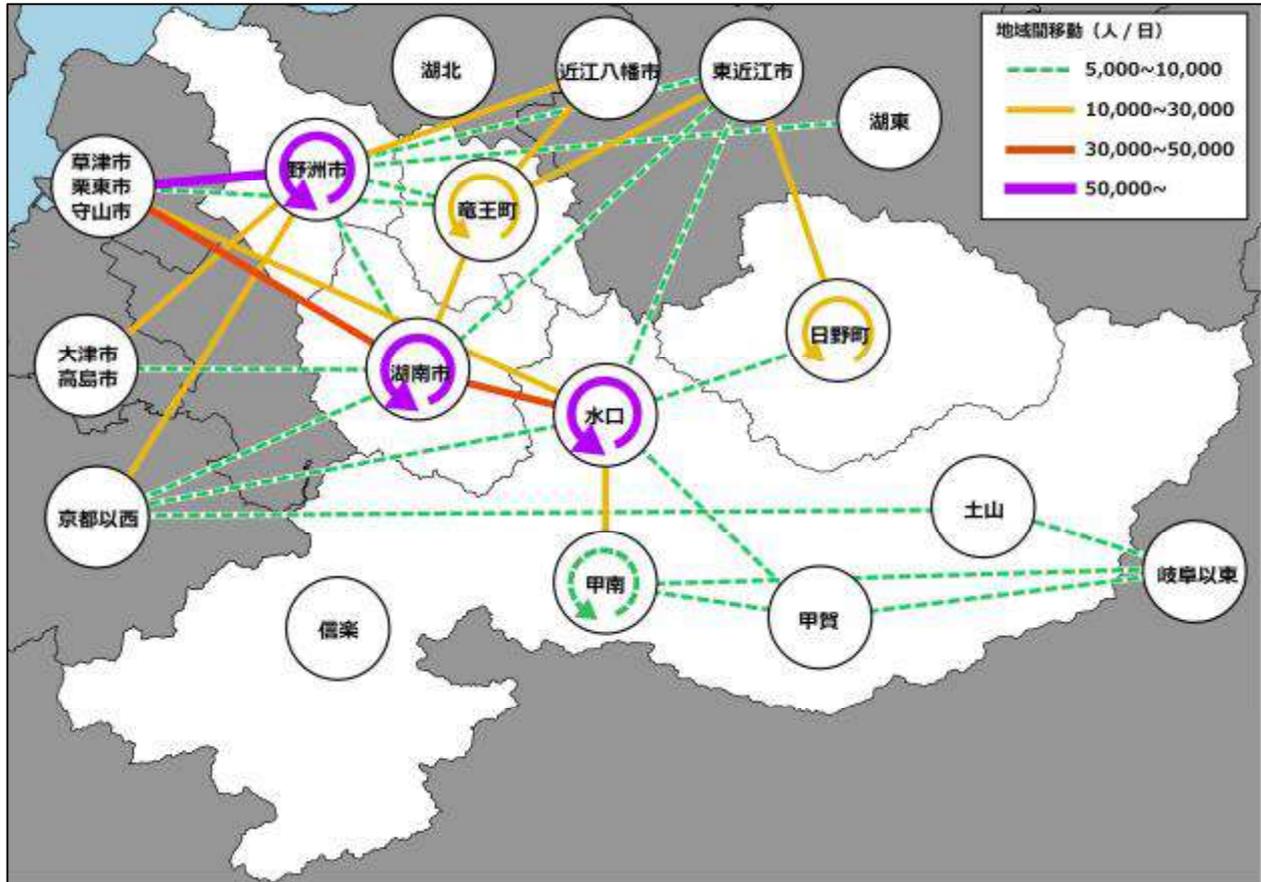


図.2.55 甲賀地域の流動(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

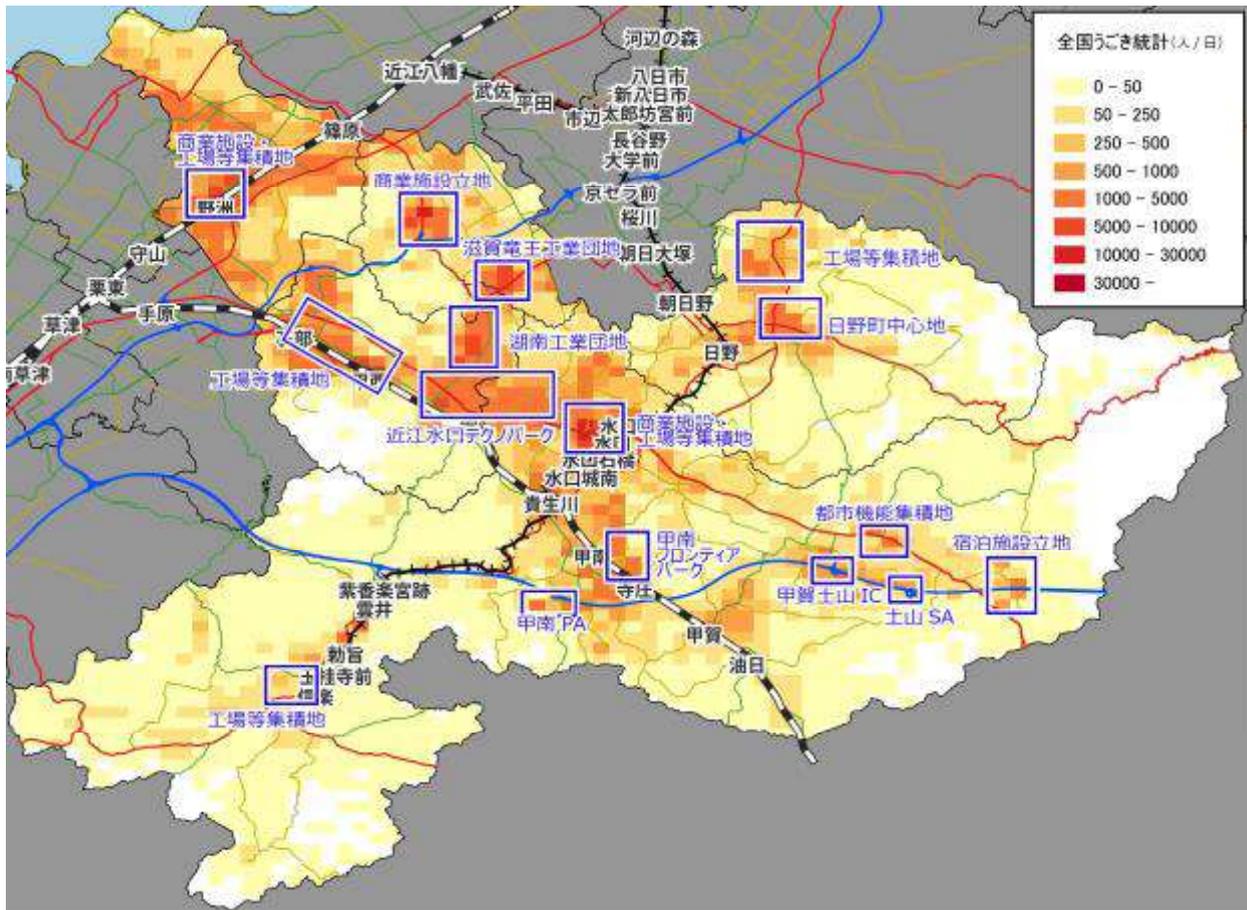


図 2.56 甲賀地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

甲賀地域では、滋賀県内や中部を結ぶ広域的な移動の軸として、J R琵琶湖線、J R草津線および近江鉄道本線が整備されています。

甲賀地域内の移動については、鉄道路線ではJ R草津線と近江鉄道本線、信楽高原鐵道が、市域をまたぎながらXを描く形で存在しています。バス路線では野洲市-竜王町間で商業・産業拠点を結び、買い物や通勤の利便性を支える野洲アウトレット線や竜王町へ接続する下田線、湖南市-野洲市間を結び公共・文化施設を經由し、生活圏を広くカバーする湖南野洲線、水口地域と土山地域を結ぶ土山本線が軸として存在し、その他の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ます。

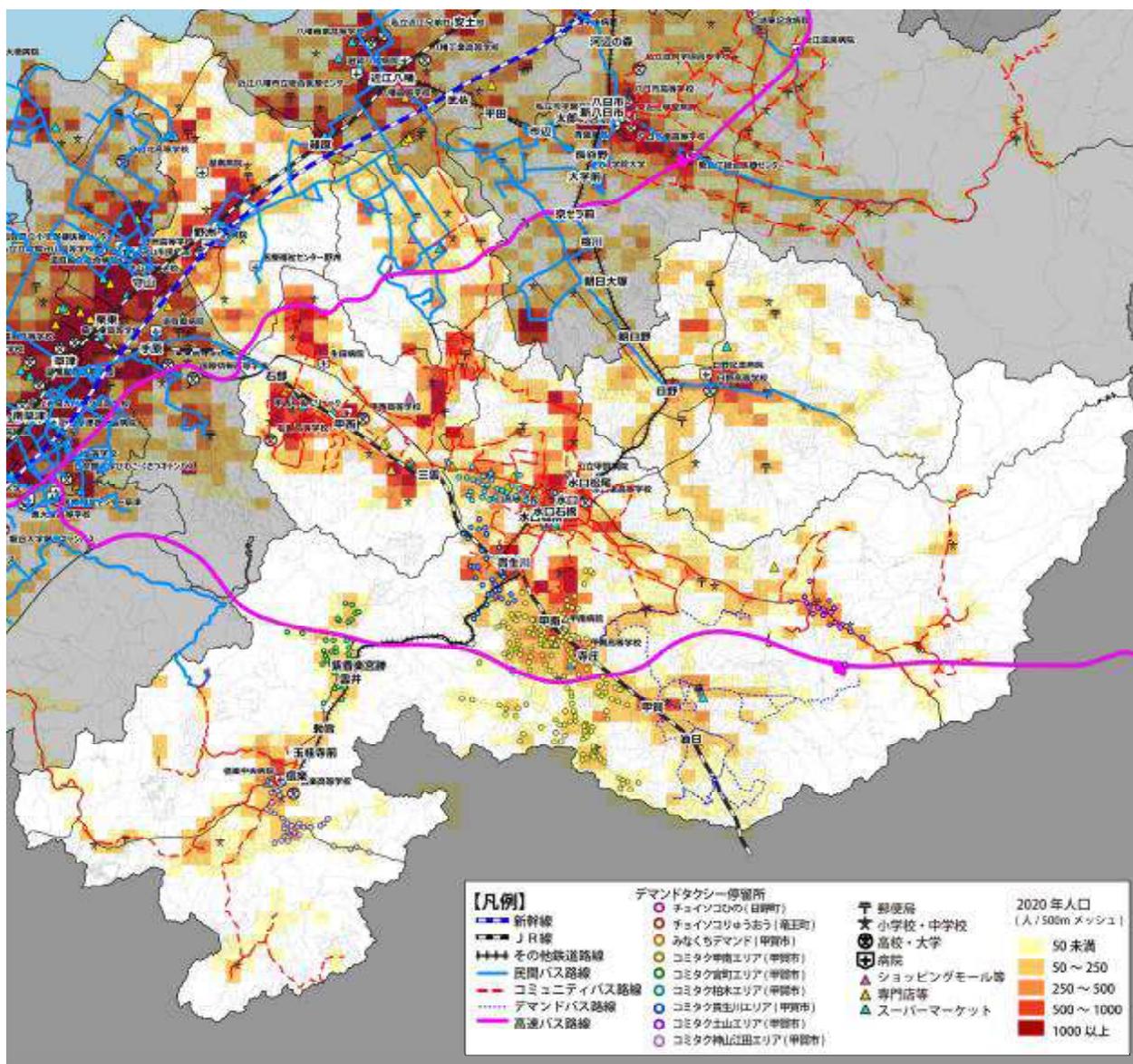


図 2.57 甲賀地域の地域交通ネットワーク

しかし、甲賀地域を運行する地域交通の運行頻度は決して高くなく、野洲駅に停車するJR琵琶湖線を除き、移動の軸となる鉄道路線であってもJR草津線は平日昼間の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、主要路線以外では1時間に1本、またはそれ以下の運行頻度の路線とデマンド交通がほとんどを占めています。

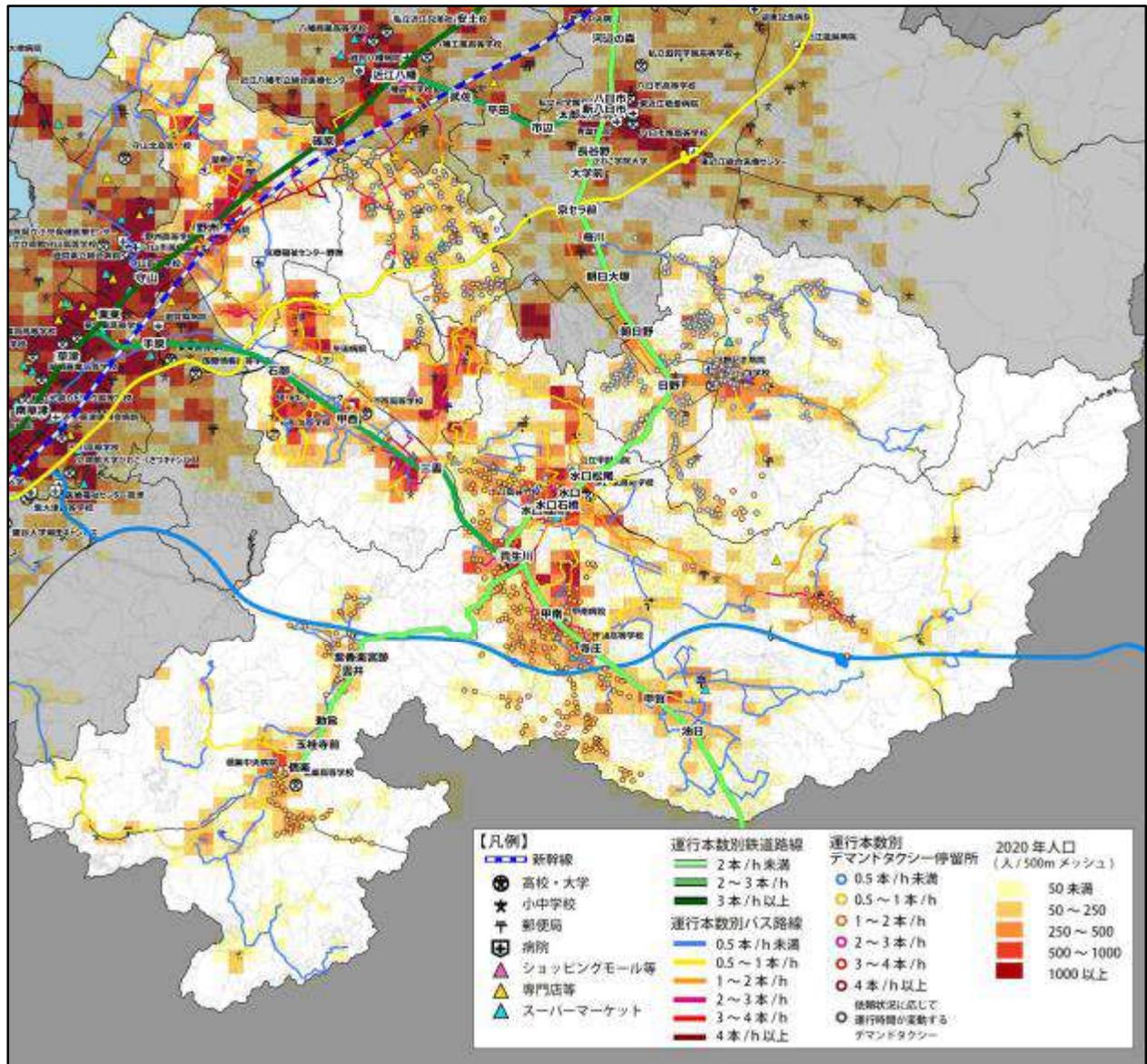


図 2.58 甲賀地域における地域交通の運行頻度(平日)

特に夜間では、地域内の移動の軸である鉄道路線については23時台まで運行がありますが、バス路線などの交通網を担う地域交通は運行が乏しい状況にあります。竜王町や野洲市では、一部のバス路線で21時台まで運行がありますが、貴生川以東の地域では信楽の一部を除きほとんどすべてのバス路線の運行が18時までに終了するうえ、デマンド交通の運行も18時台で終了します。

地域全体として主要路線以外では、バス路線等の運行頻度が低いいため、夜間の移動手段としては選択されにくい状況です。

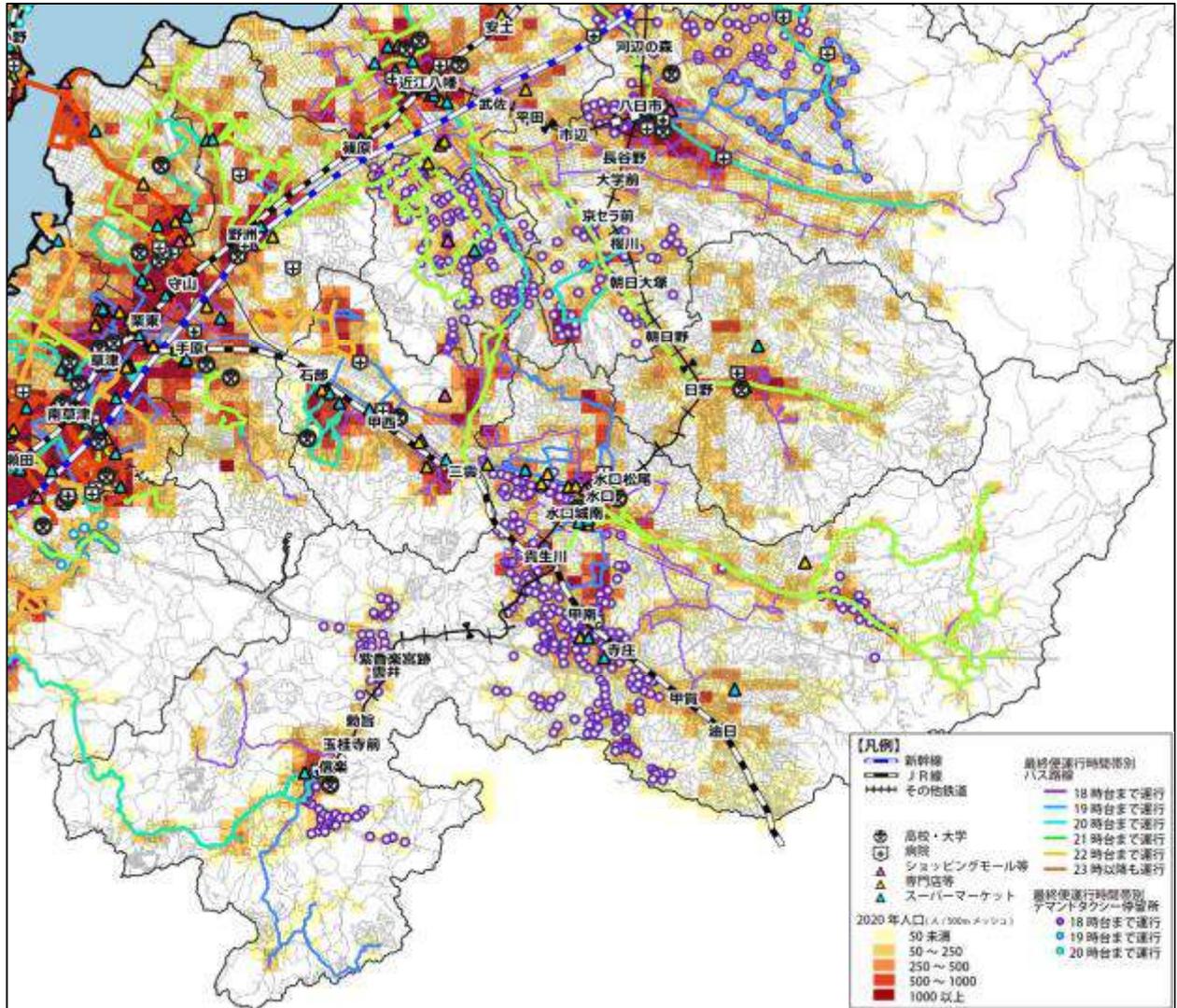


図 2.59 甲賀地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスやデマンド交通の一部路線が運行していないほか、運行している路線も平日と比べて便数が大幅に減少しているなど、全体的に移動がしにくい状況にあります。特に野洲市郊外部など、地域交通の選択肢が限られている地域では、運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

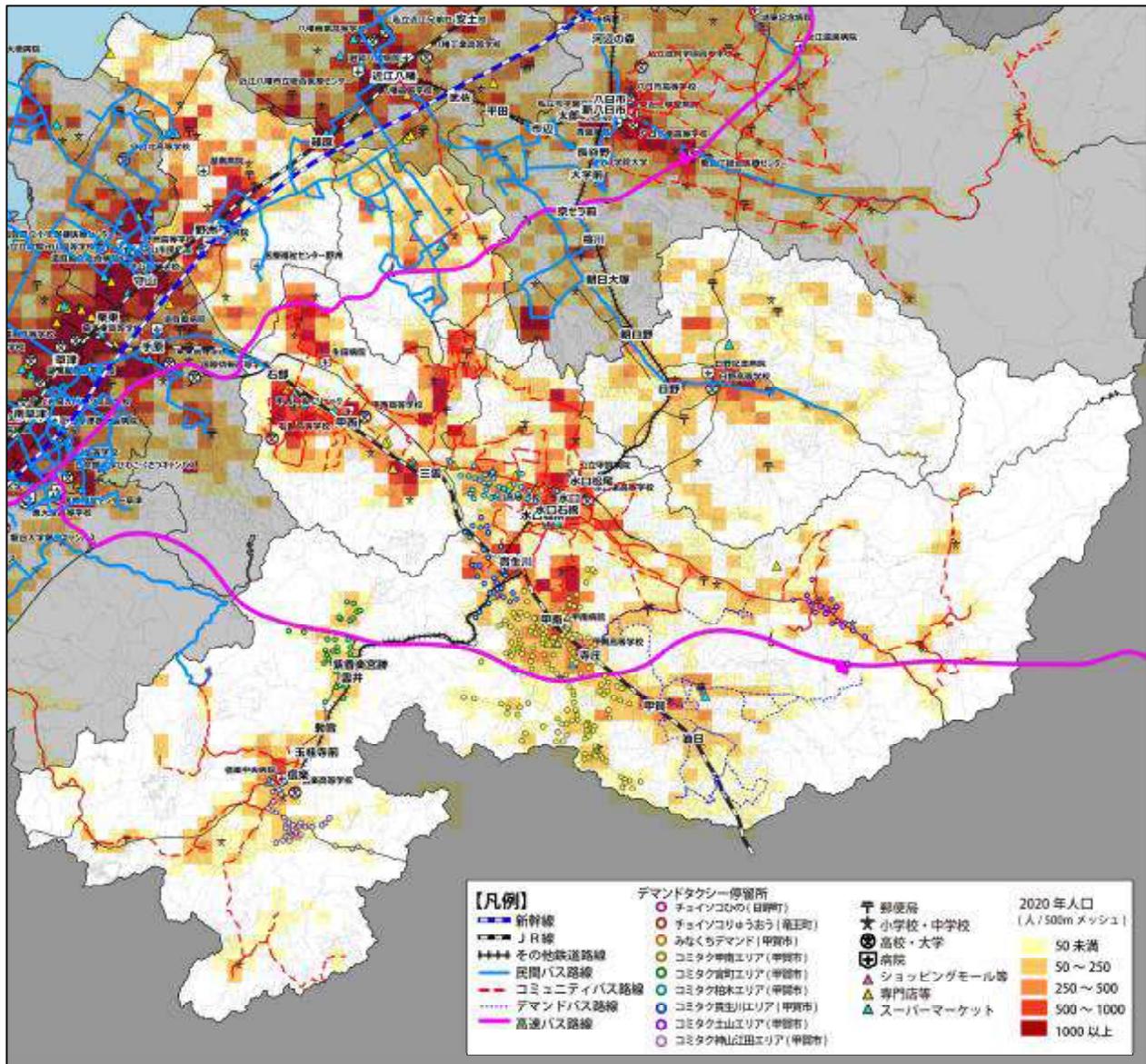


図 2.60 甲賀地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 公立甲賀病院

公立甲賀病院は、甲賀市コミュニティバス※で貴生川駅等の鉄道駅と接続しています。これら路線が存在することで甲賀市の人口における 52%が 30 分未満でアクセス可能な状況にあります(図 2.61)。甲賀市コミュニティバスが利用できない場合は、30 分未満でアクセスできる割合は甲賀市の人口の 13%に留まります(図 2.62)。

※甲賀市コミュニティバス(広域水口線、希望ヶ丘・水口線、和野・中畑線、広野台線、八田線)、みなくちデマンド

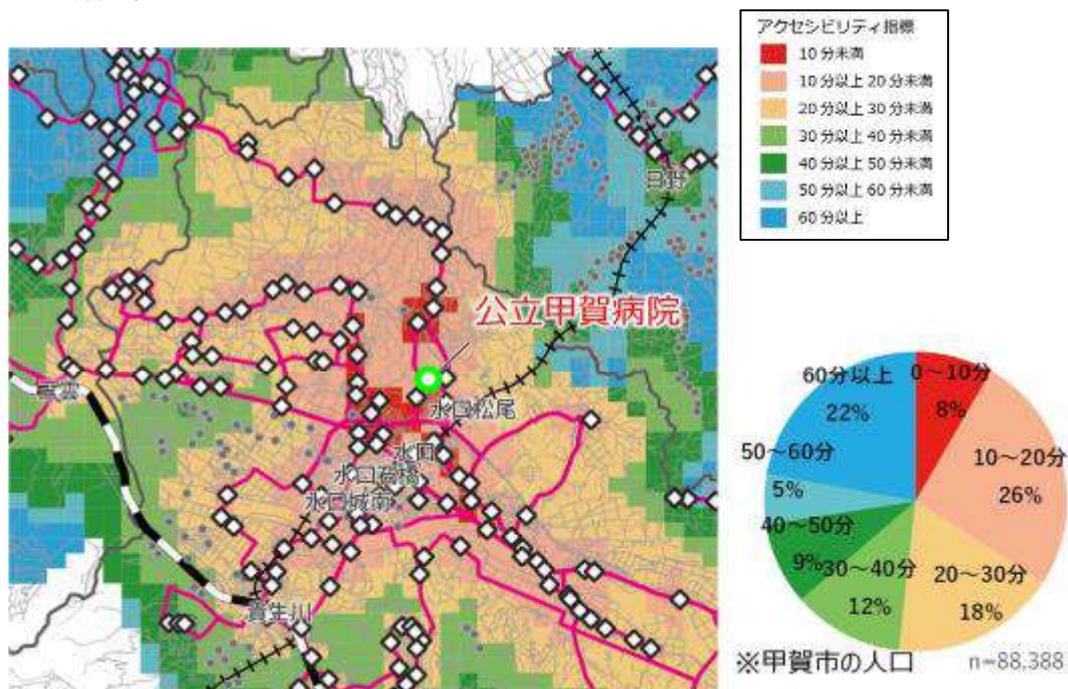


図 2.61 公立甲賀病院へのアクセシビリティ

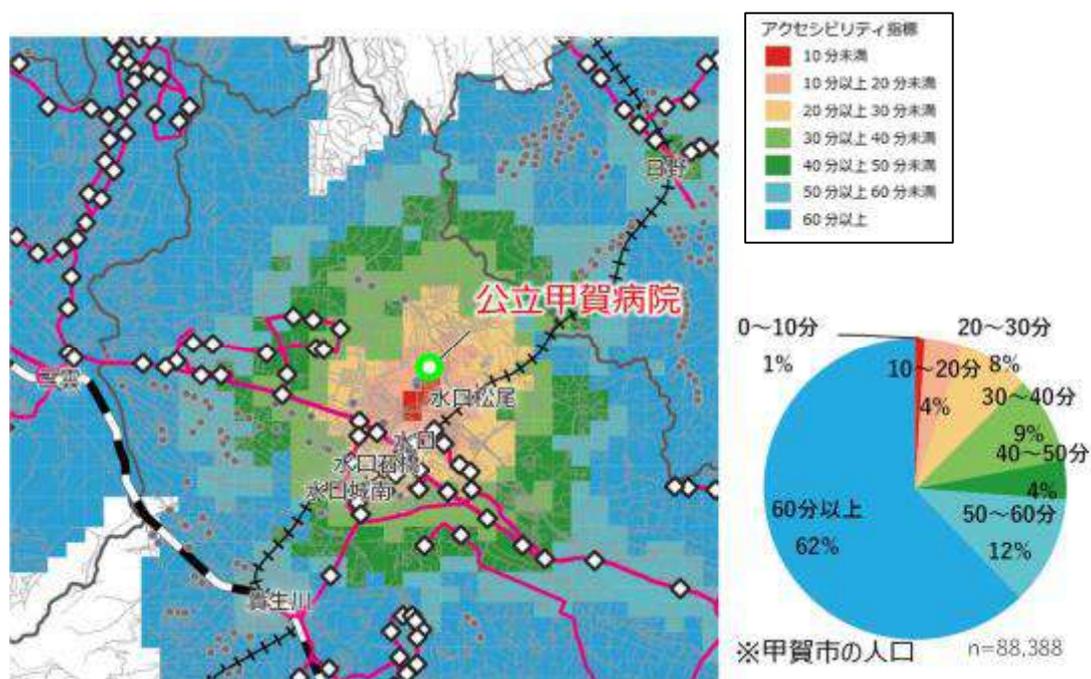


図 2.62 甲賀市コミュニティバスが利用できない場合における公立甲賀病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 信楽高校

信楽高校は信楽駅からほど近く、信楽高原鐵道と各バス路線が接続しています。また、朝宮線等の甲賀市コミュニティバス路線*が、信楽地域内におけるアクセス性の向上に大きく寄与しています（図 2.63、図 2.64）。

※朝宮線、多羅尾線、田代、畑、陶芸の森巡回線、たらおデマンド、たしろ・はたデマンド

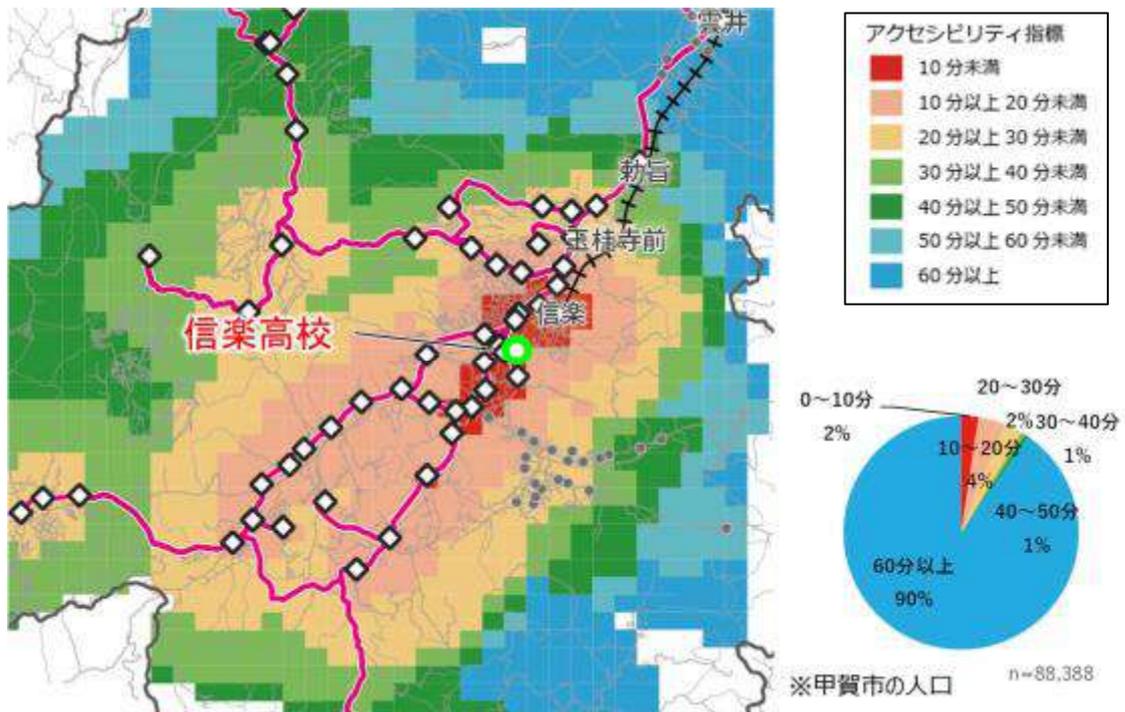


図 2.63 信楽高校へのアクセシビリティ

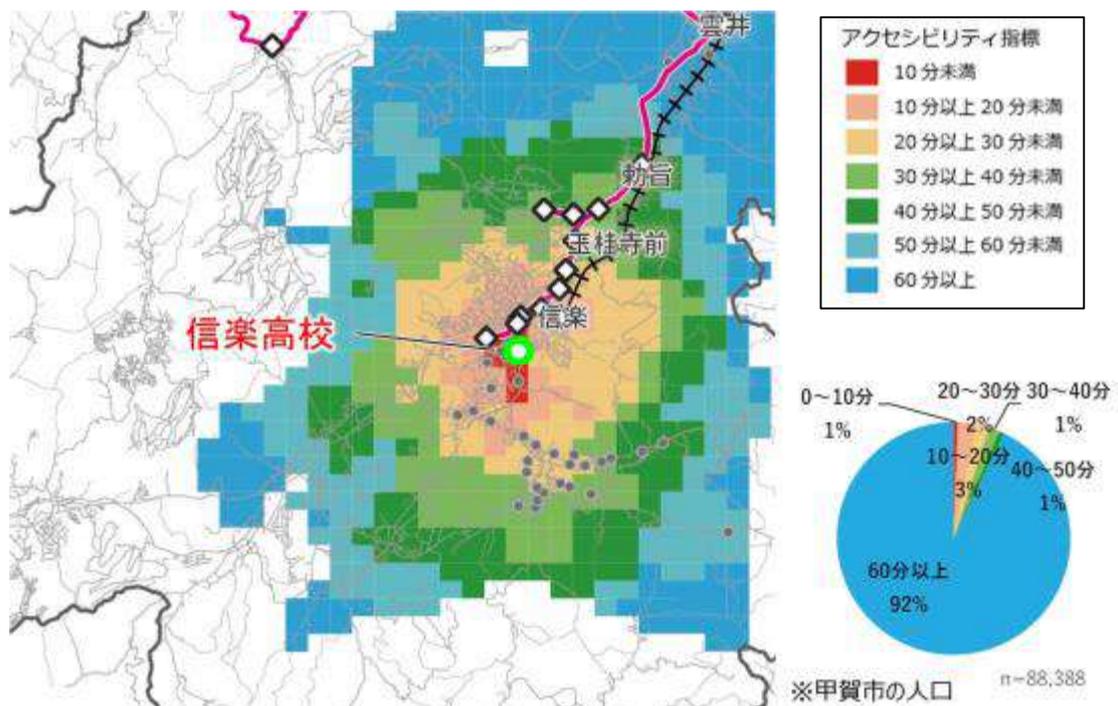


図 2.64 朝宮線等が利用できない場合における信楽高校へのアクセシビリティ

ii) 石部高校

石部高校は石部駅、甲西駅と石部循環線によって接続しています。石部循環線が存在することで、湖南省市の人口における 58%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.65）。

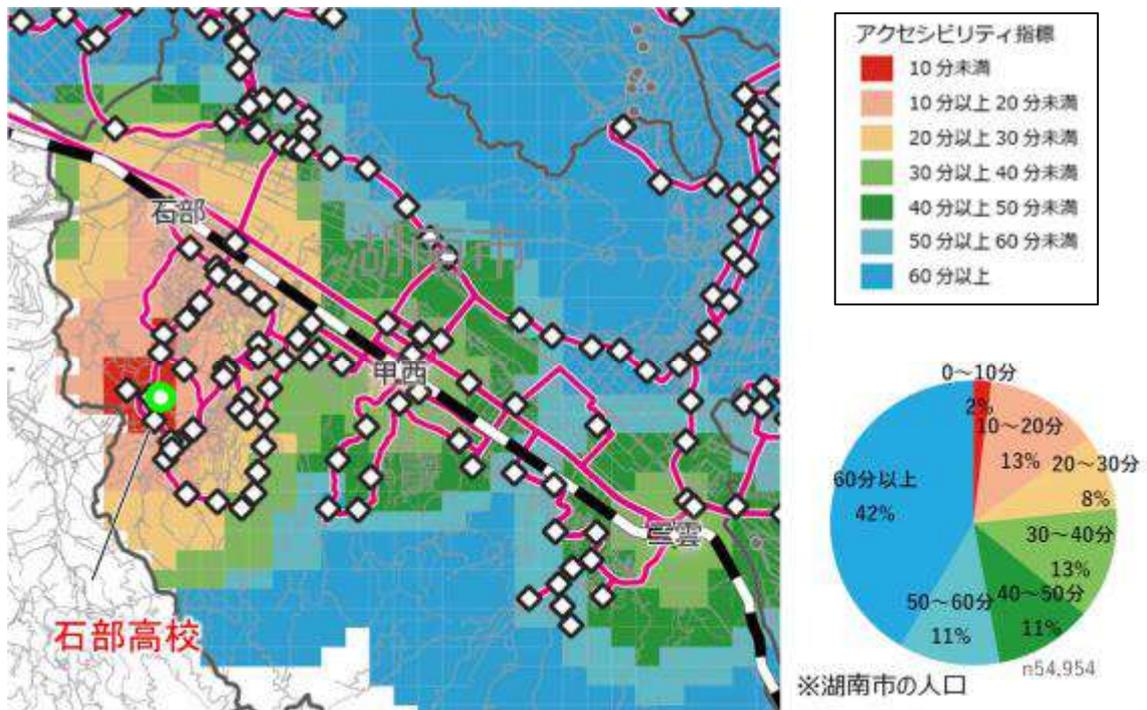


図 2.65 石部高校へのアクセシビリティ

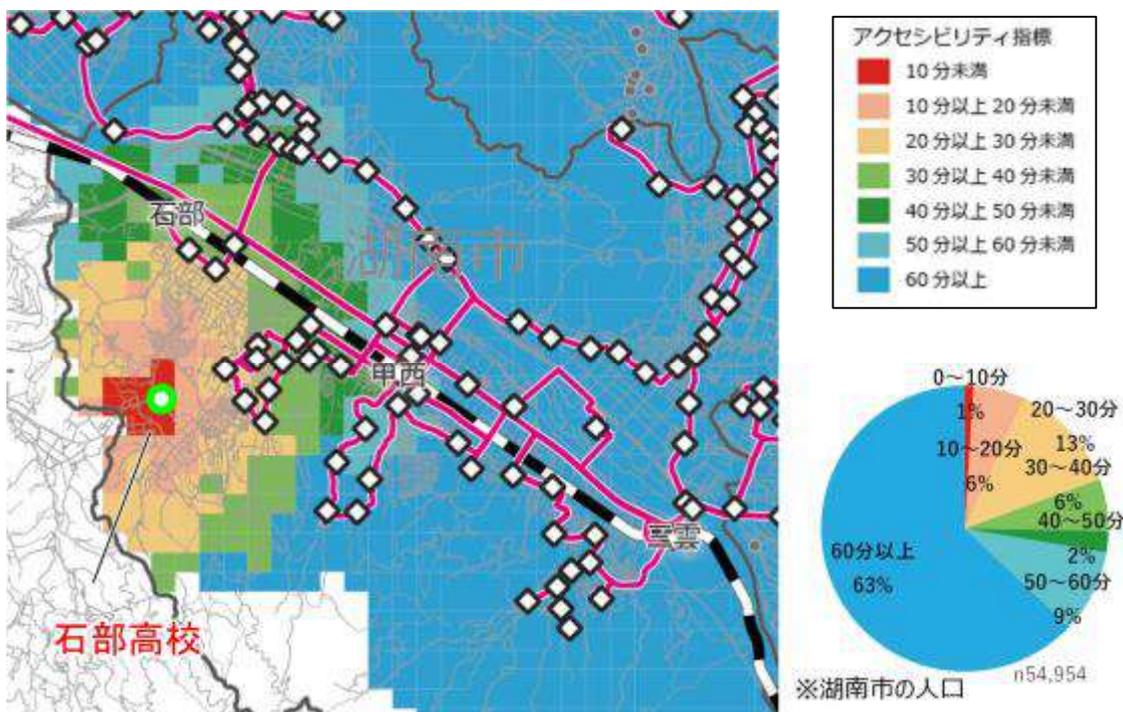


図 2.66 石部循環線が利用できない場合における石部高校へのアクセシビリティ

iii) 水口高校・水口東高校

水口高校、水口東高校は、甲賀市コミュニティバス※で貴生川駅等の鉄道駅と接続しています。これら路線が存在することで、甲賀市の人口における約 53%が 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.67）。

※甲賀市コミュニティバス（希望ヶ丘・水口線、和野・中畑線、三雲駅・市役所線、八田駅、土山本線、広域水口線）、みなくちデマンド

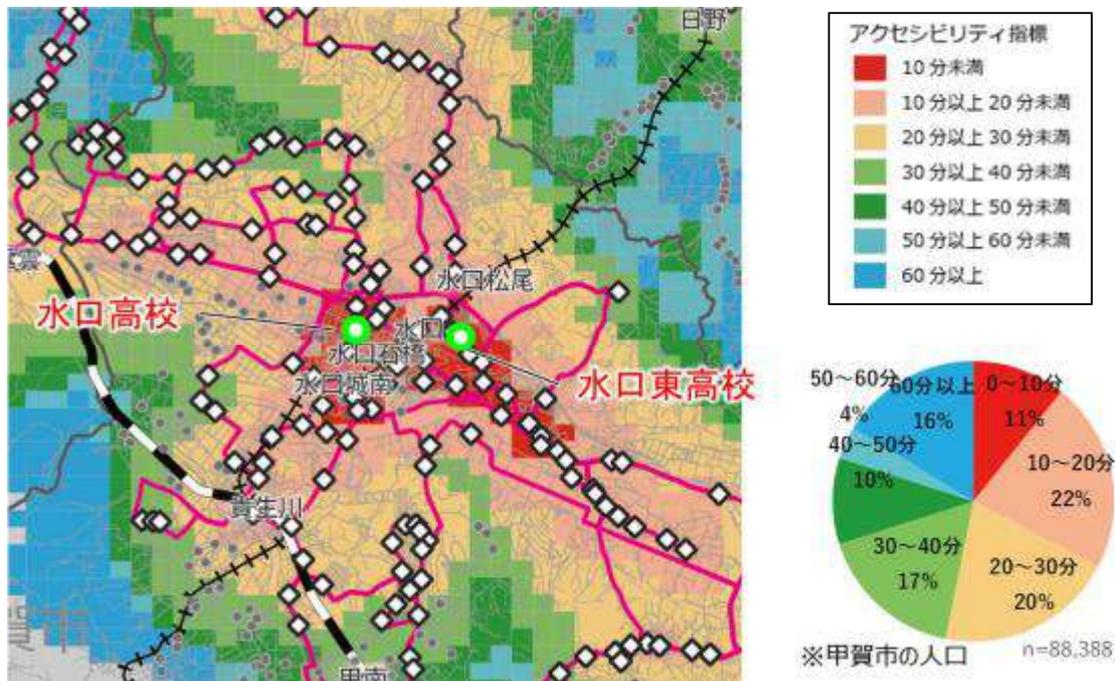


図 2.67 水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

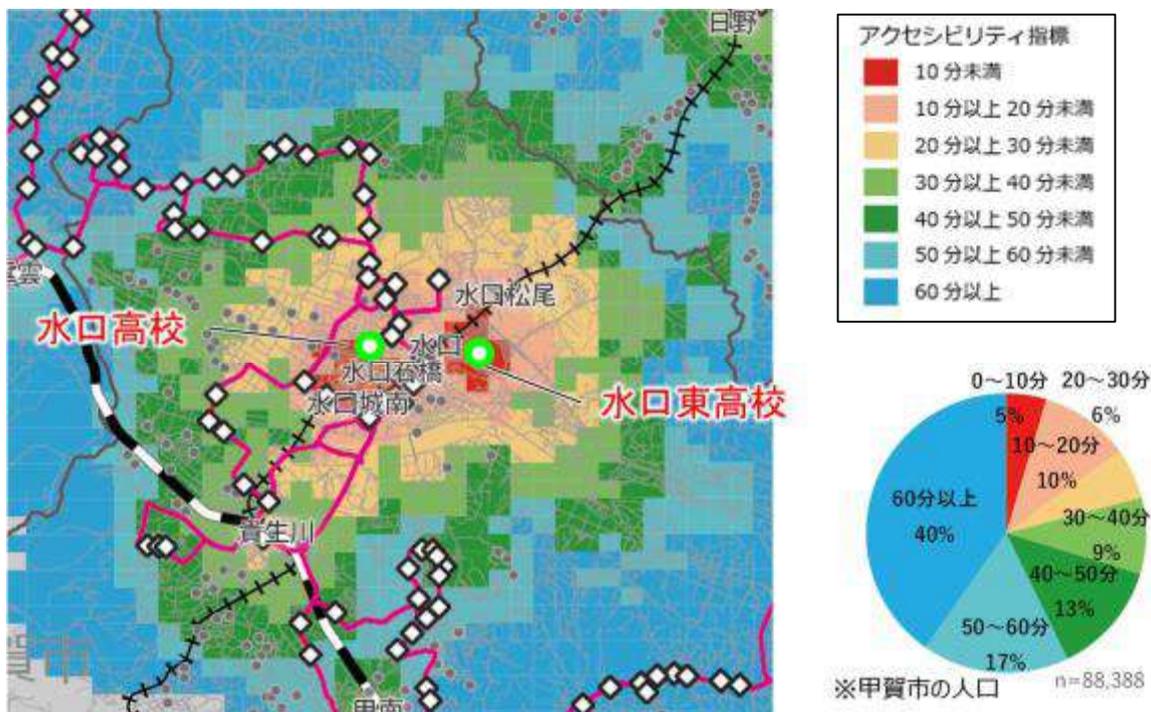


図 2.68 甲賀市コミュニティバスが利用できない場合における水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

2.3.5 大津・湖南地域(大津市南部、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市)

1) 移動の状況

大津・湖南地域は草津市、近江八幡市を中心に各市内での流動が多く、市域をまたぐ流動としては草津市を起点としたものや、京阪神との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の大学等集積地やレクリエーション施設集積地にも存在しています。

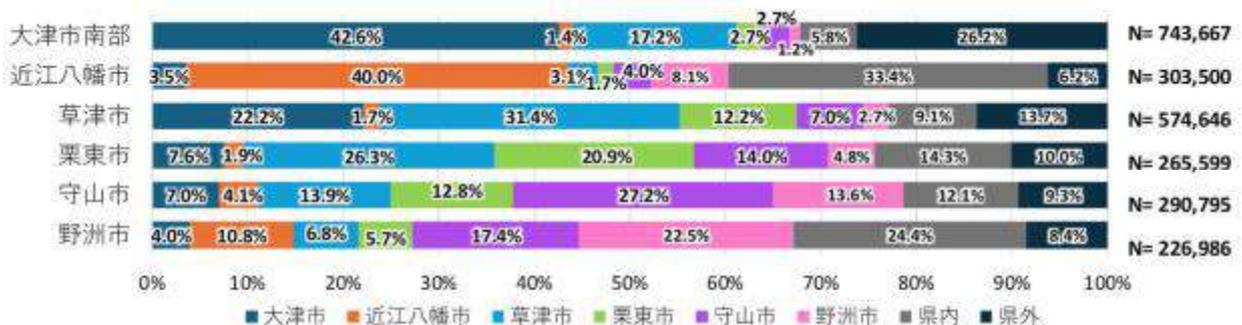
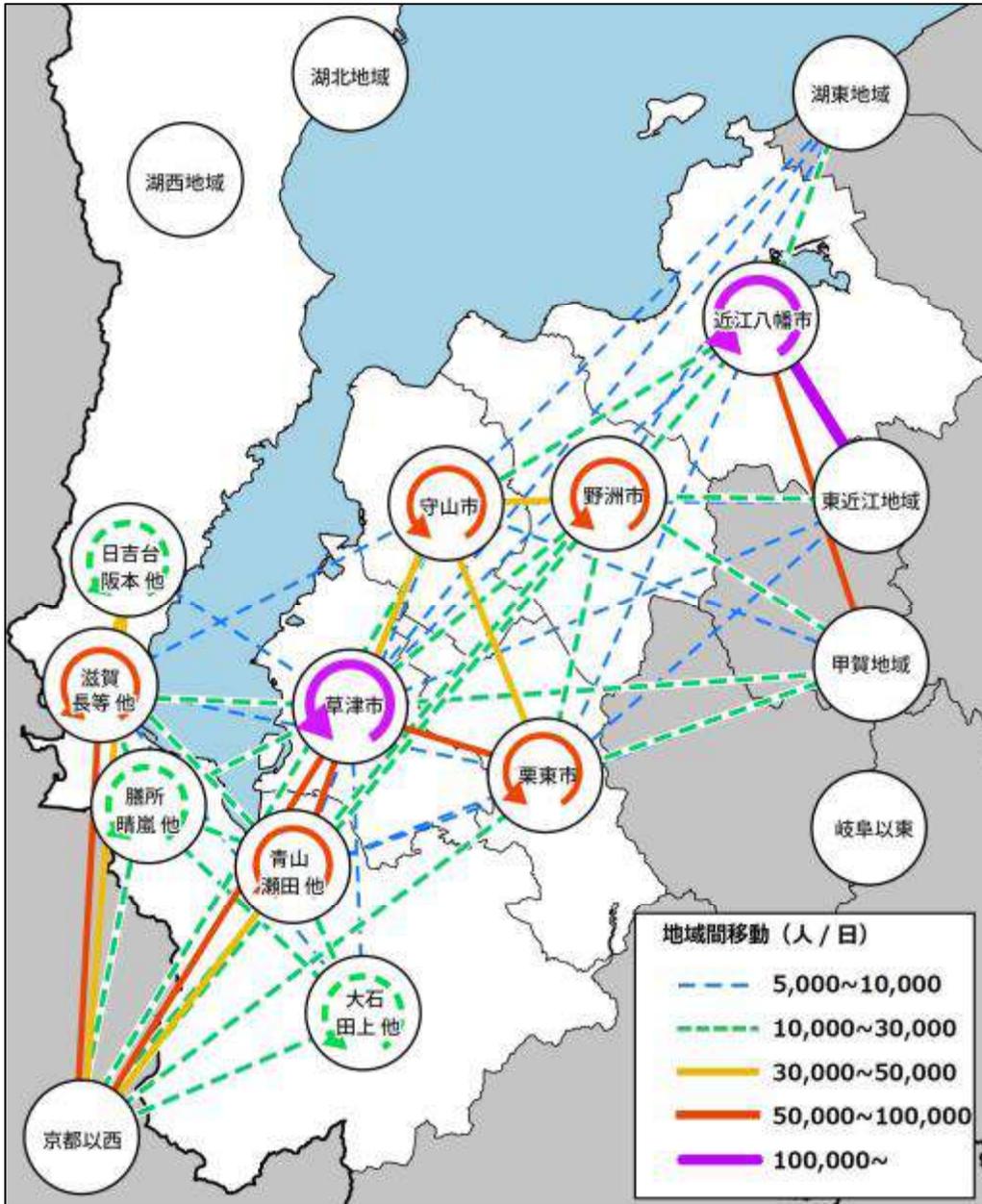


図 2.69 大津・湖南地域の流動(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

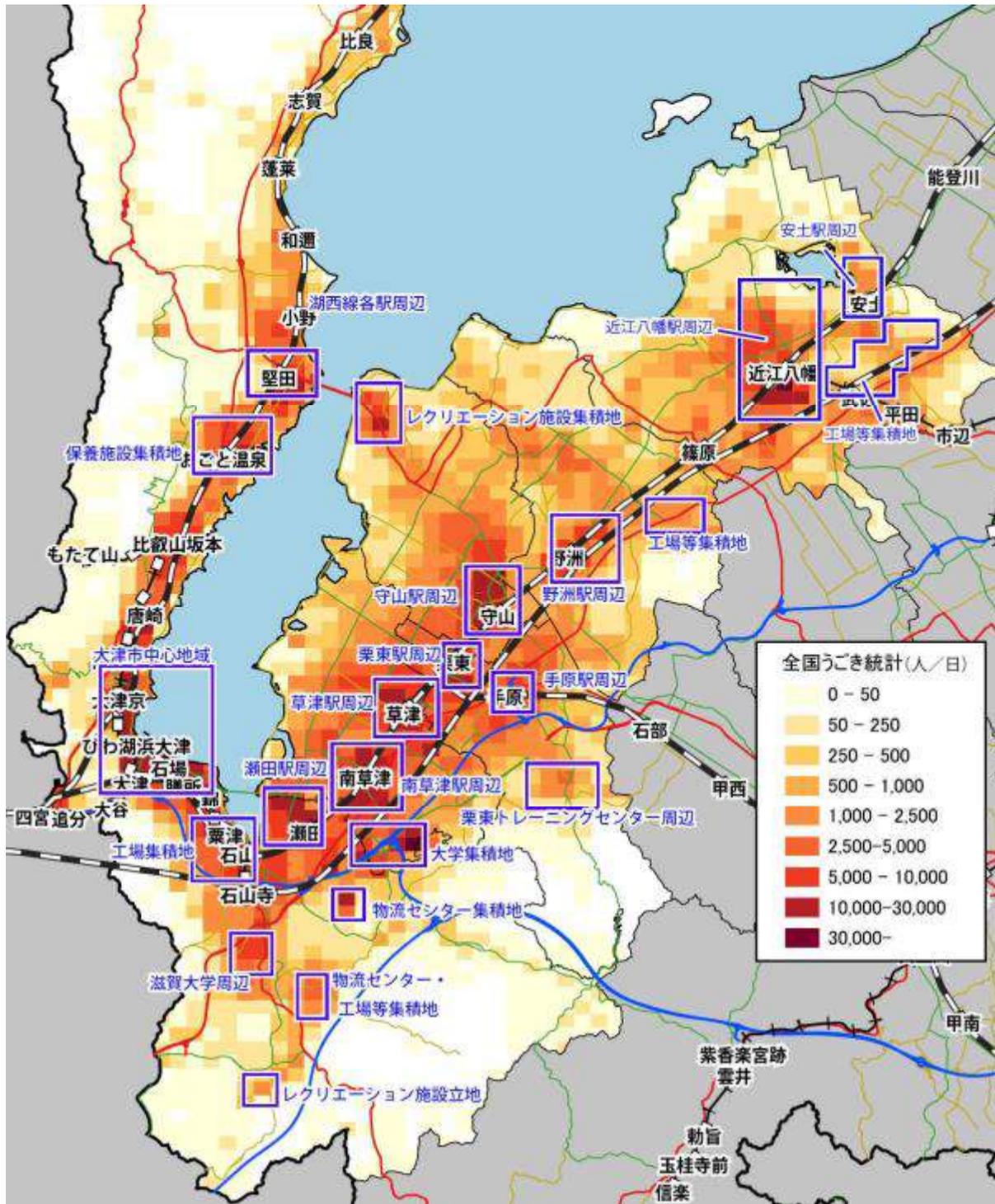


図 2.70 大津・湖南地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

大津・湖南地域には、滋賀県北部、京阪神へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR琵琶湖線、JR湖西線、京阪京津線、京阪石山坂本線が存在しています。

主に通勤・通学を支えるバス路線としては下田線（三雲駅ルート）、66A系統（大津～比叡平）、56・56A系統（比叡平～三条京阪）が都市部と住宅地をつないでいるほか、野洲アウトレット線・服部線・江若交通4系統（石山駅～大石小学校）が存在しています。

また、琵琶湖の東側と西側を結ぶバス路線として、堅田駅-守山駅間をつなぐ琵琶湖大橋線・木の浜線や、草津駅-大津駅-びわ湖浜大津駅間を結ぶ近江大橋線が存在しています。これら移動の軸を、その他の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る状況です。

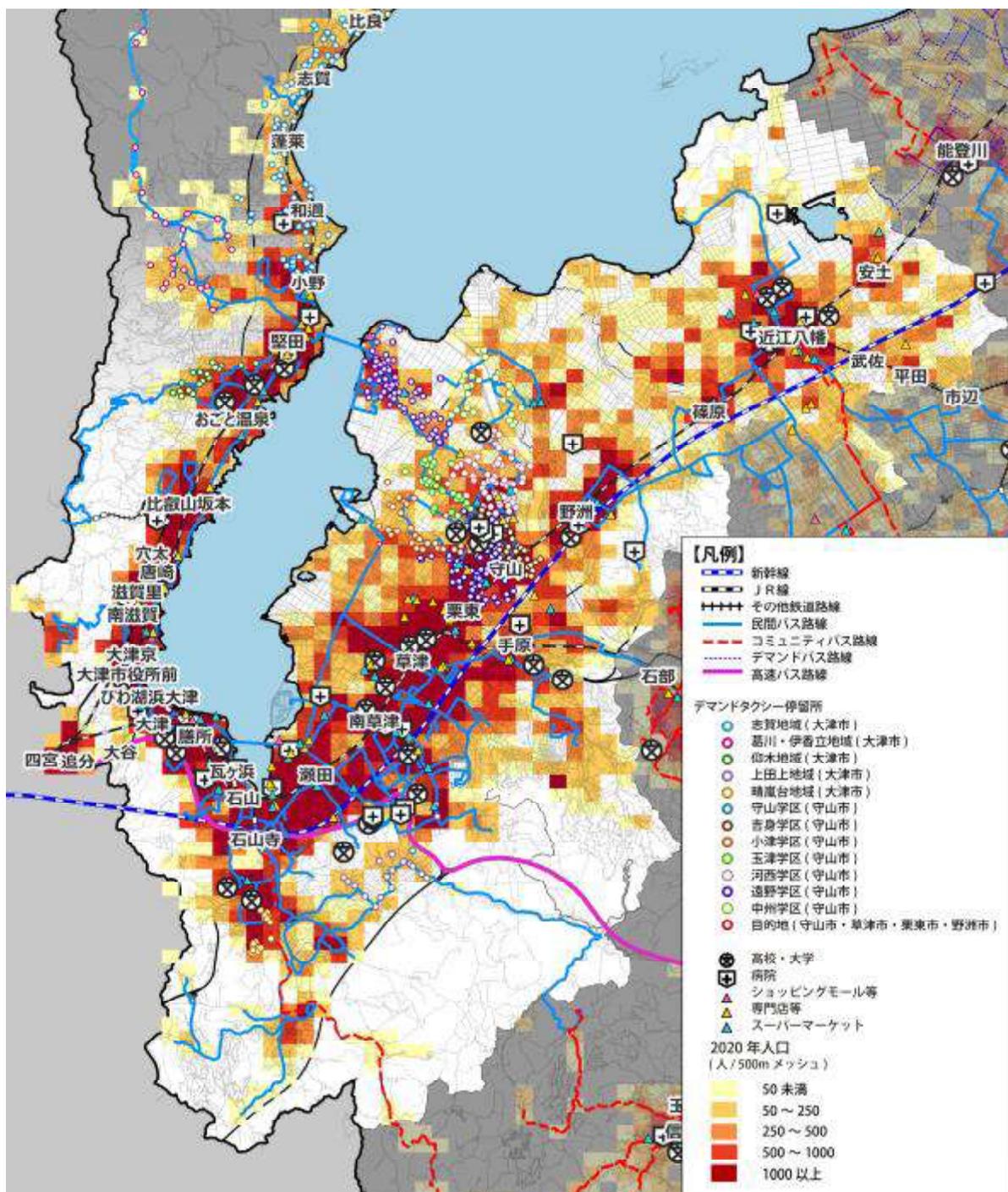


図 2.71 大津・湖南地域の地域交通ネットワーク

しかし、大津・湖南地域を運行するバス路線の運行頻度は高くありません。鉄道は充足していますが、バスについては、沿線の人口密度に関わらず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差があります。10～15分に1本程度の高頻度で運行している路線も多くみられる反面、数時間に1本しか運行していない路線もあります。

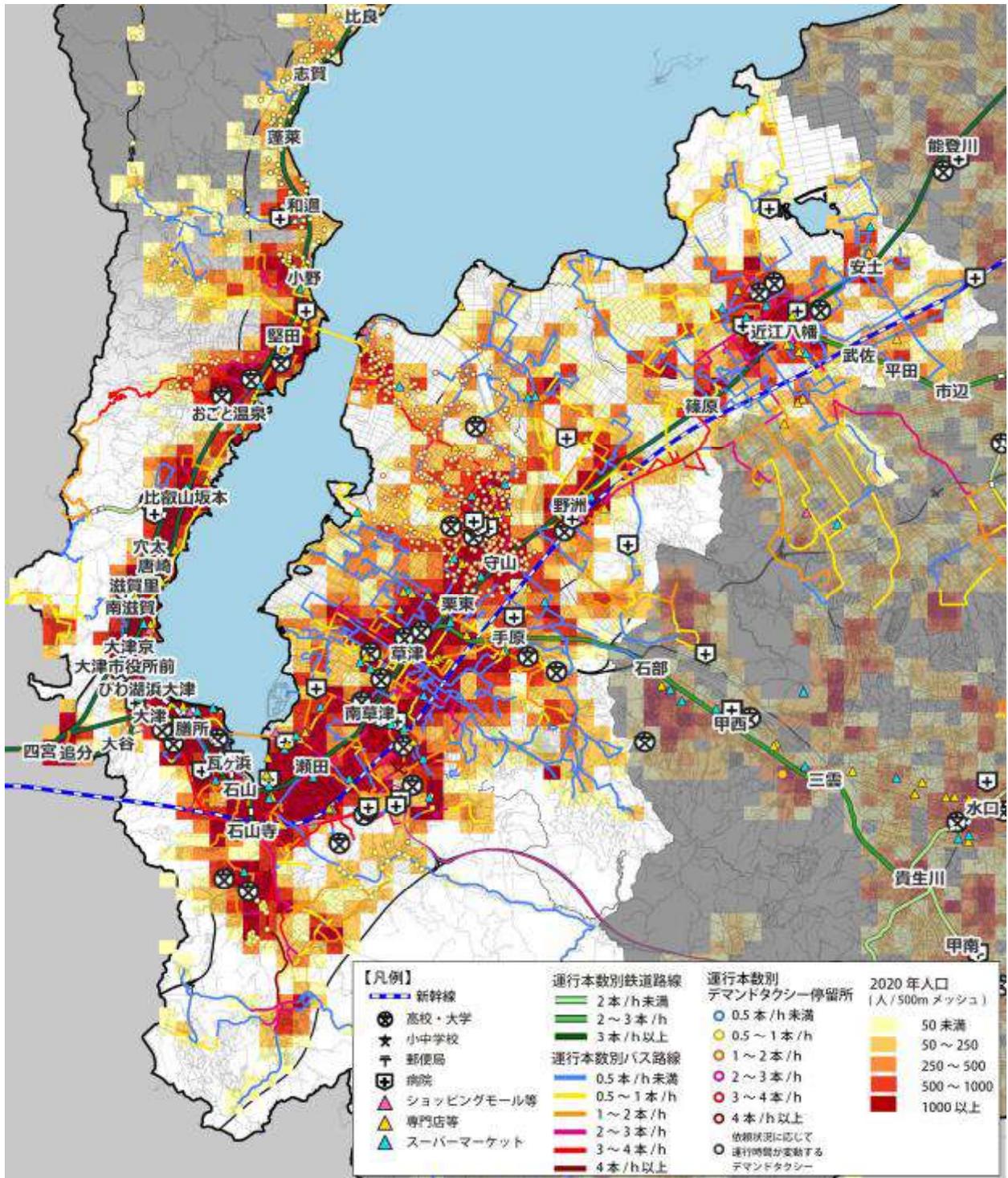


図 2.72 大津・湖南地域における地域交通の運行頻度(平日)

夜間では、21 時以降も運行しているバス路線が複数見られ、草津市のデマンド交通は 20 時まで運行しているなど、全体的に運行終了時刻が遅く、他地域と比べると夜間の移動手段は比較的整っている状況と言えます。また、タクシーの運行台数も県内他地域の数倍と多く、夜間の移動を含め地域交通での移動が可能な状況にあります。

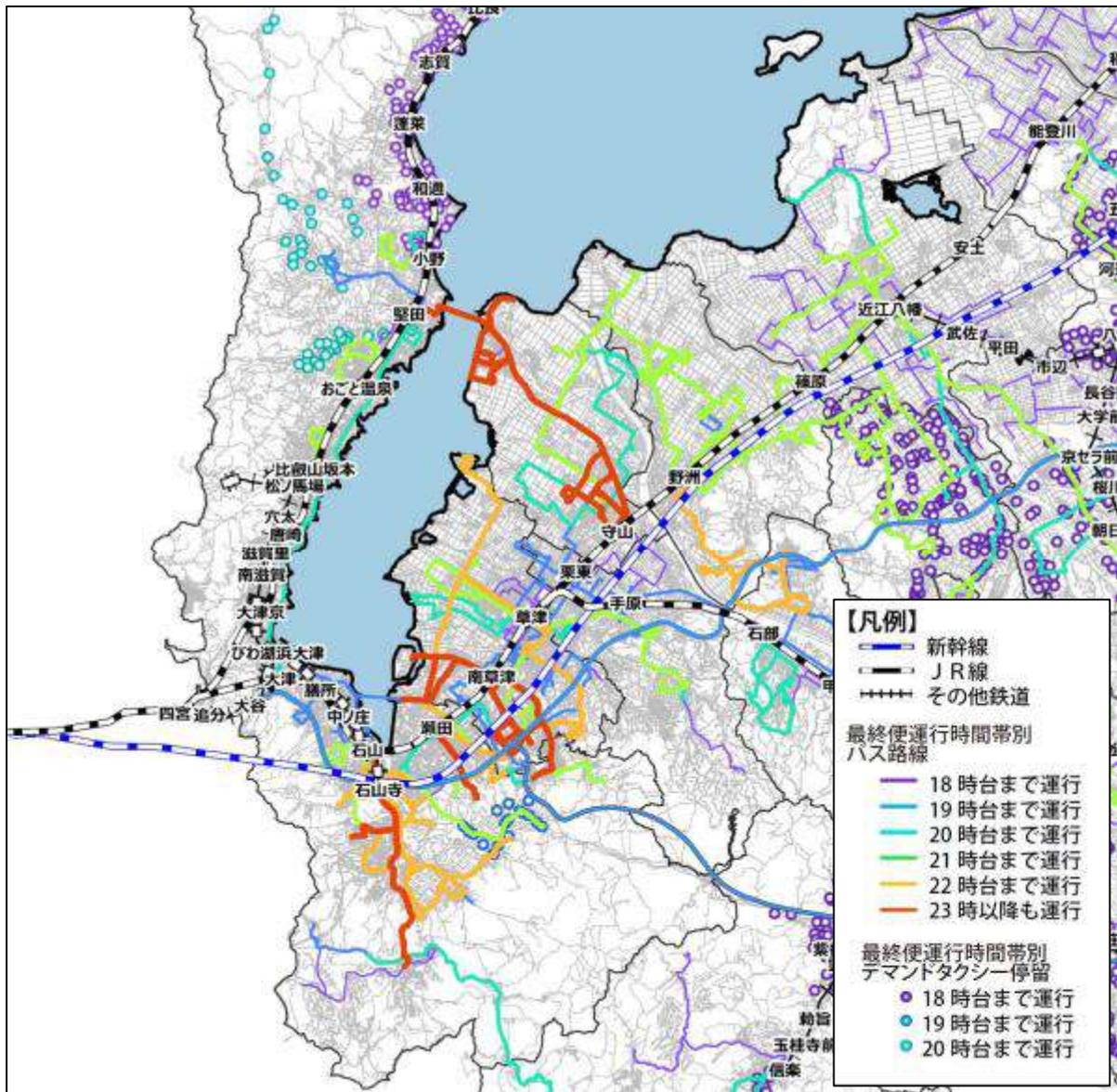


図 2.73 大津・湖南地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日には、鉄道駅付近などの中心市街地では地域交通が平日とそん色ない頻度で運行されていますが、郊外部ではコミュニティバスやデマンド交通の一部路線が運行していないほか、全体的に運行頻度が低くなっており、移動がしにくい状況にあります。郊外部と中心市街地では、地域交通の利便性に平日以上の大きな差がある状況です。

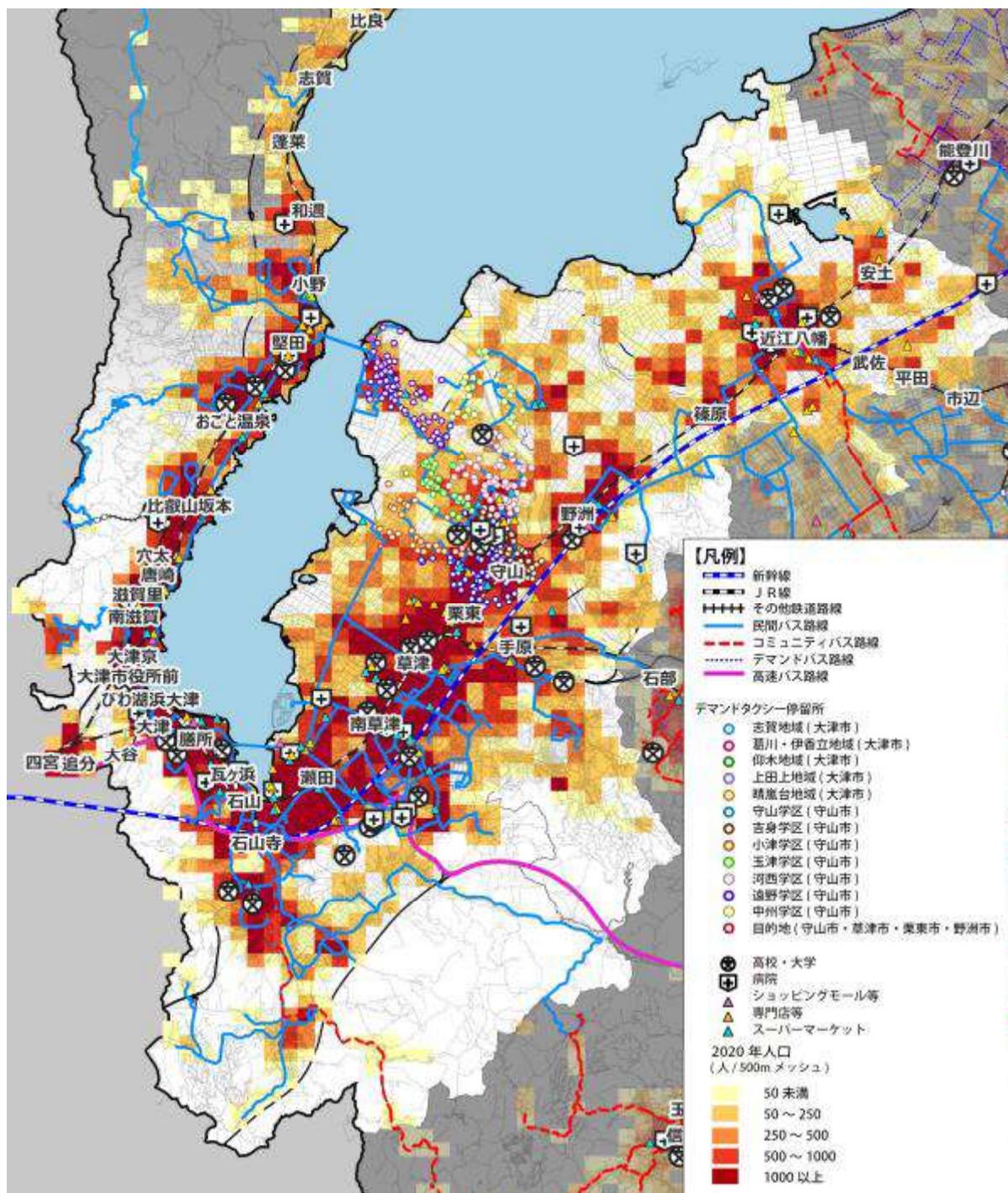


図 2.74 大津・湖南地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 済生会滋賀県病院

済生会滋賀県病院は、草津伊勢落線等※のバス路線で手原駅、守山駅と接続しており、栗東市の人口における83%が30分未満でアクセスできます（図 2.75）。

※草津伊勢落線、葉山循環線、治田金勝線、宅屋線

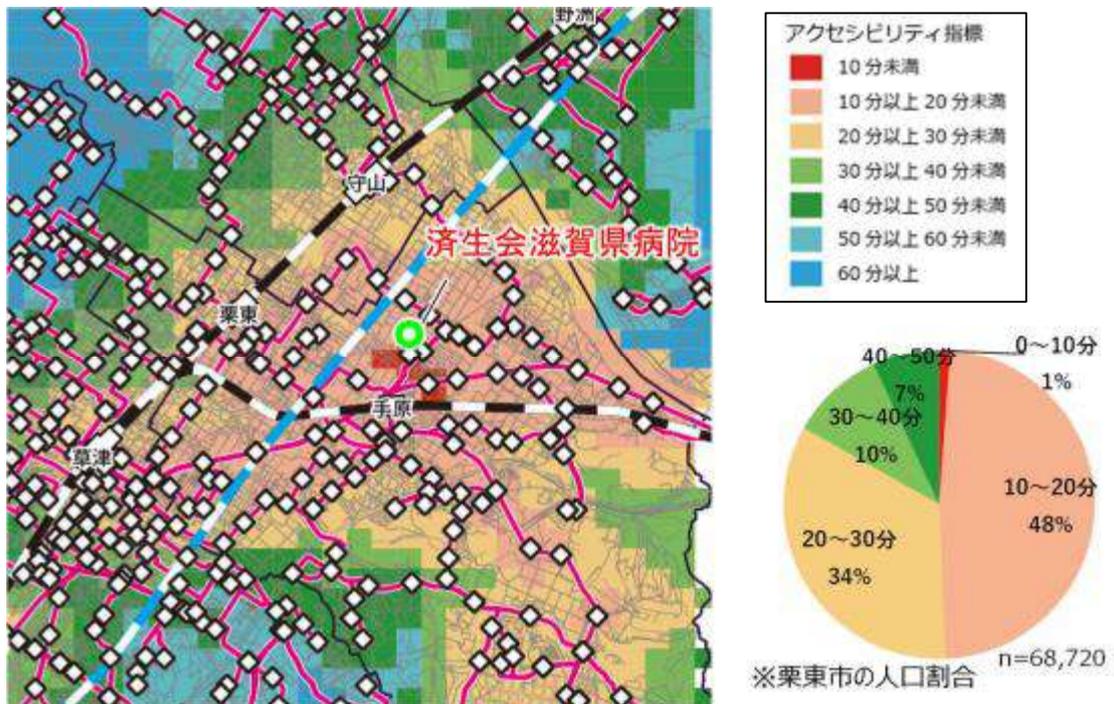


図 2.75 済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

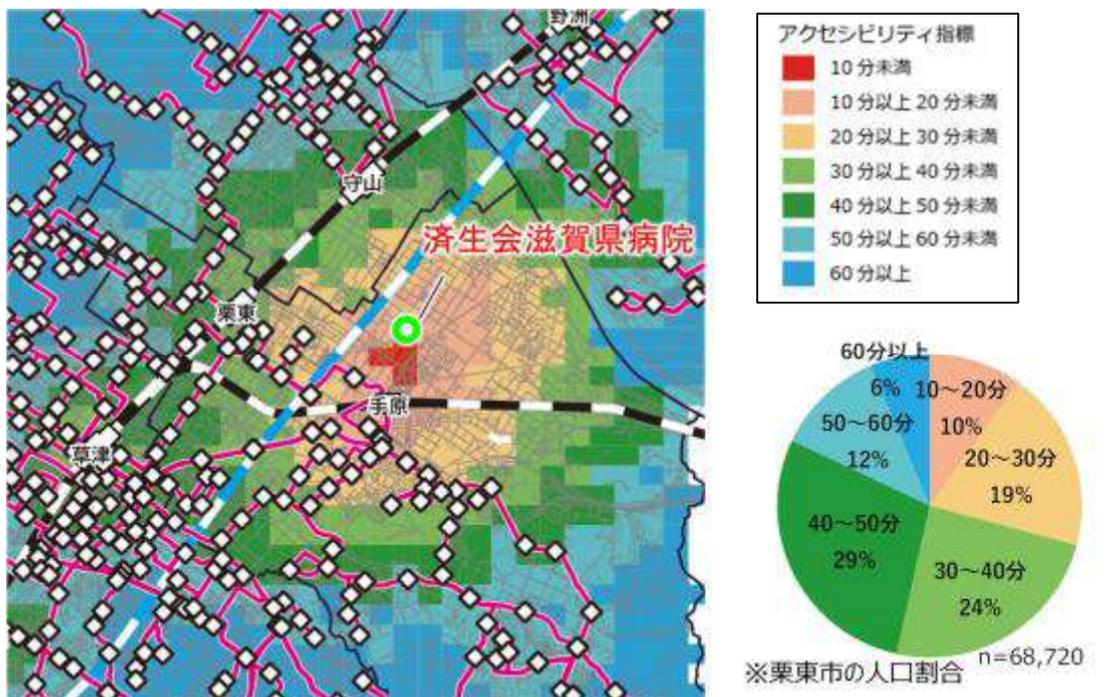


図 2.76 草津伊勢落線等が利用できない場合における済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

ii) 滋賀県立総合病院

滋賀県立総合病院は小浜線等※によって守山駅と接続しています。小浜線等が存在することで、守山市の人口における73%が30分未満でアクセスできます(図 2.77)。

※小浜線、木の浜線、市民ホール線、琵琶湖大橋線、大宝循環線

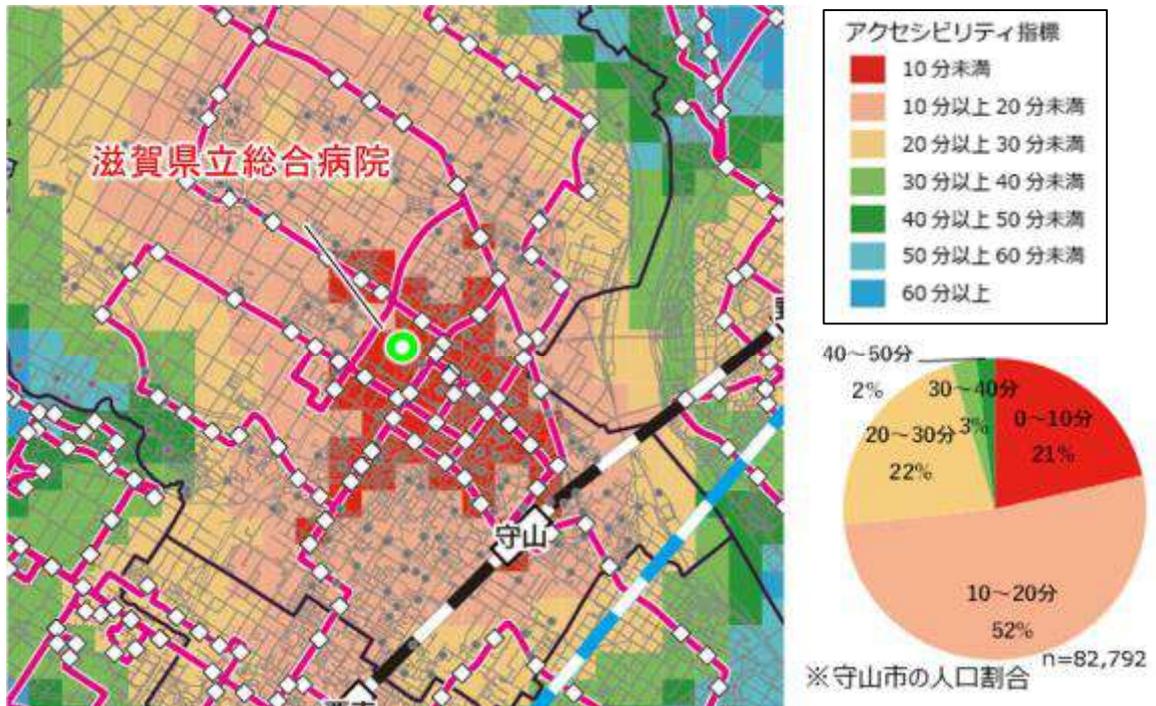


図 2.77 滋賀県立総合病院へのアクセシビリティ

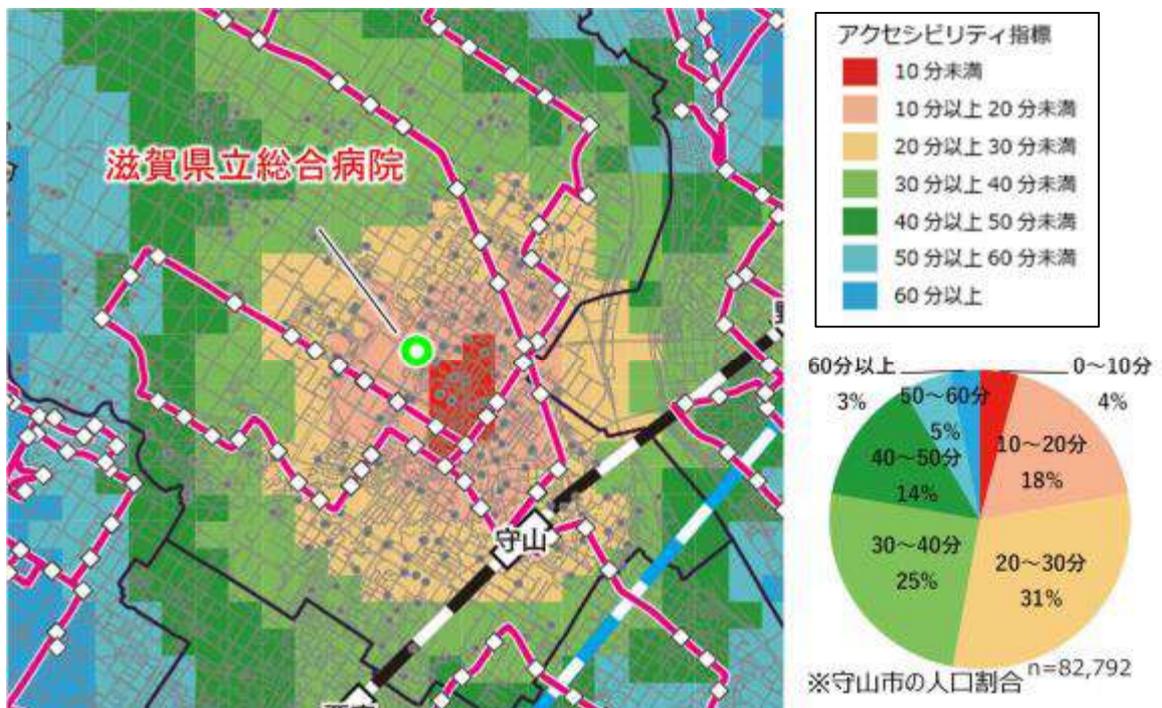


図 2.78 小浜線等が利用できない場合における滋賀県立総合病院へのアクセシビリティ

b) 大学

i) 滋賀医科大学

滋賀医科大学はバスにより草津駅、南草津駅、瀬田駅等と接続しています。草津駅医大線等※が存在することで、草津市の人口における86%が60分未満でアクセス可能なほか、JR琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から30分未満でアクセス可能な状況です（図2.79）。

※草津駅医大線、南草津飛島線、南草津医大線、南草津駅～養護学校線

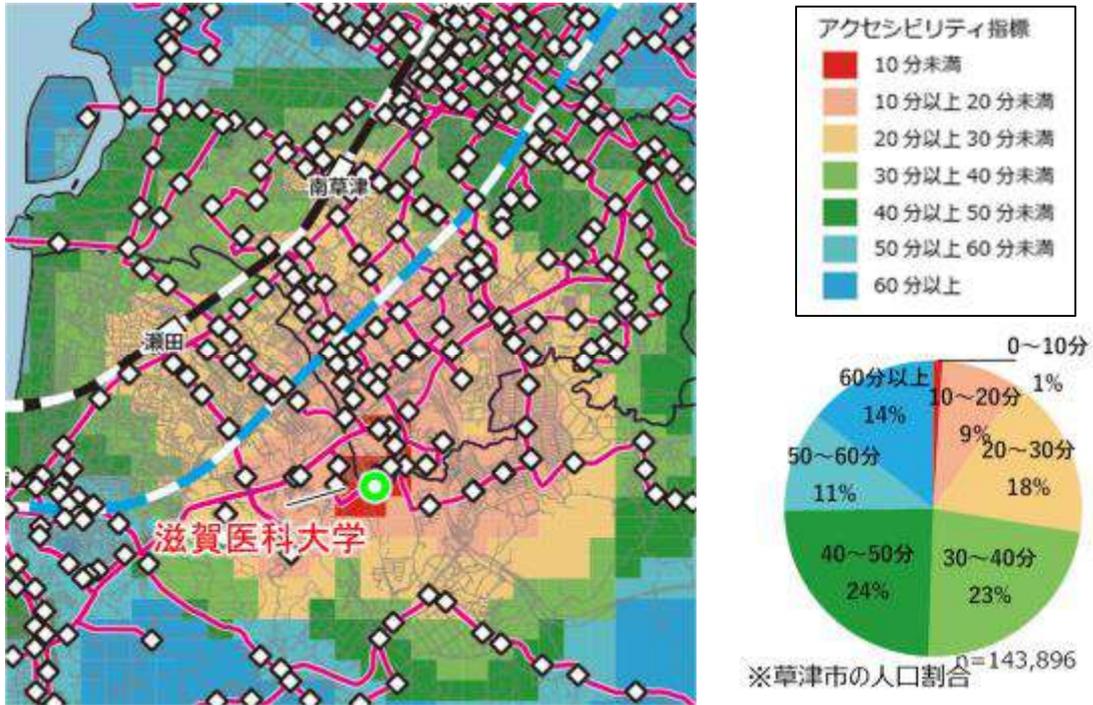


図 2.79 滋賀医科大学へのアクセシビリティ

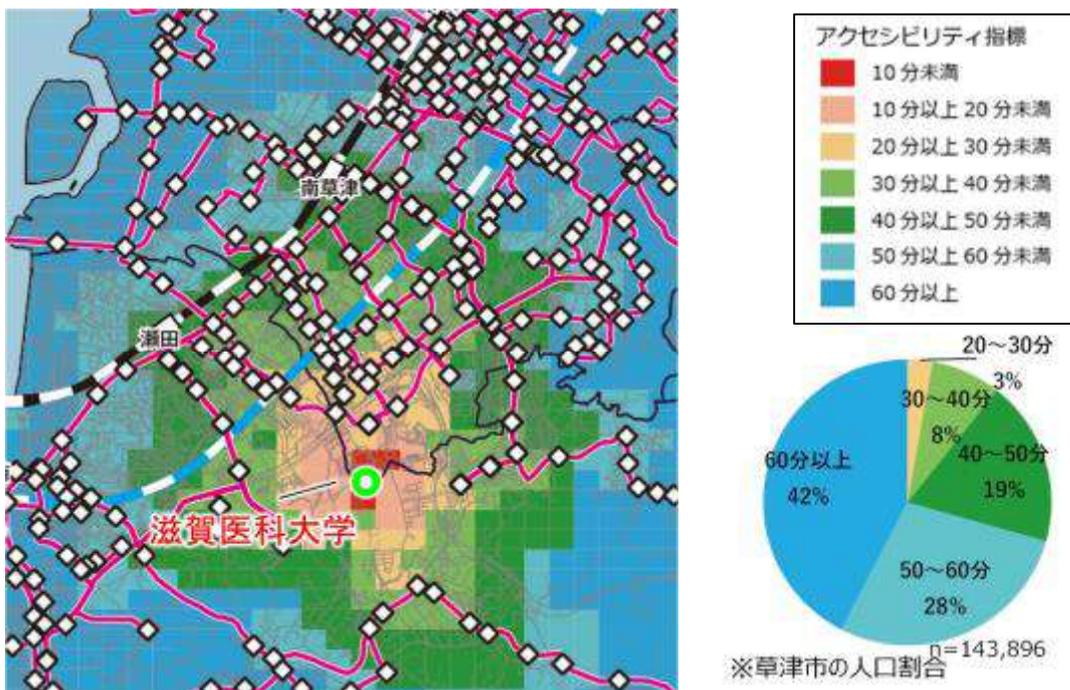


図 2.80 草津駅医大線等が利用できない場合における滋賀医科大学へのアクセシビリティ

ii) 立命館大学

立命館大学は南草津駅、瀬田駅等と接続しています。南草津飛島線等※が存在することで、草津市の人口における 88%が 60 分未満でアクセス可能なほか、J R琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.81）

※南草津飛島線、南草津立命線、UCD-ARROW 循環線、草津立命線、草津医大線

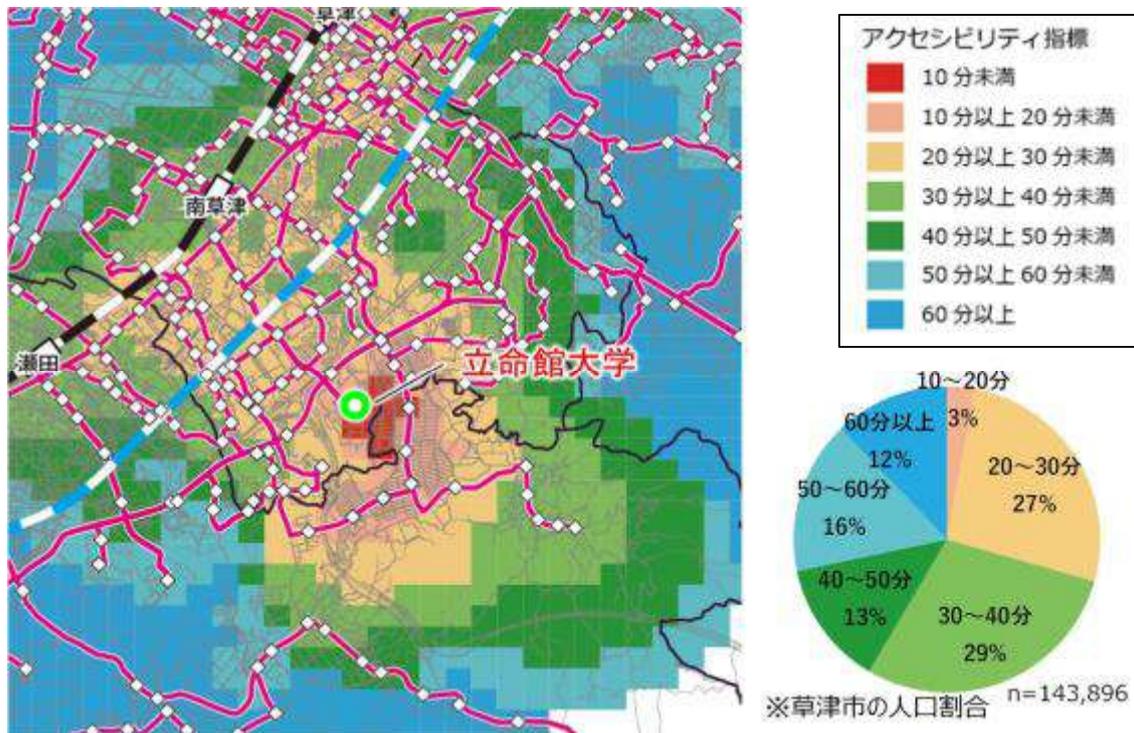


図 2.81 立命館大学へのアクセシビリティ

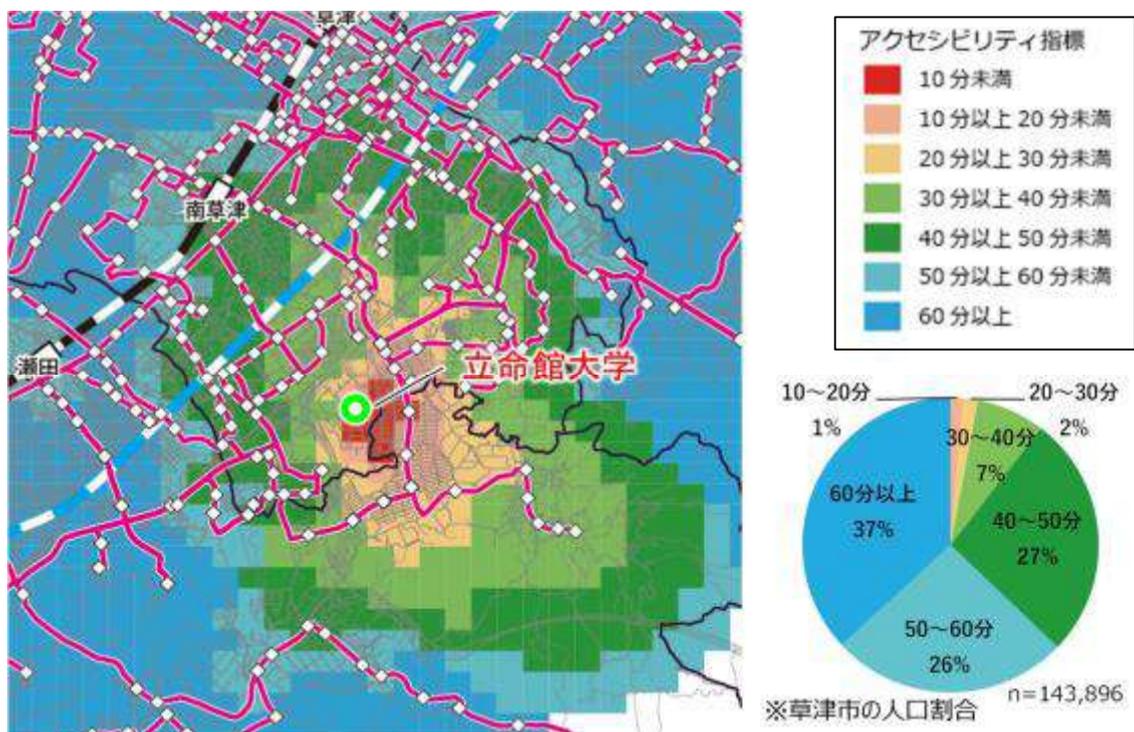


図 2.82 南草津飛島線等が利用できない場合における立命館大学へのアクセシビリティ

c) 商業施設

i) イオンモール草津

イオンモール草津はバス路線で南草津駅、瀬田駅、石山駅と接続しています。イオンモール瀬田線等※が存在することで、草津市の人口における 93%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.83）。

※イオンモール瀬田線、イオンモール南草津線、近江大橋線、浜街道線

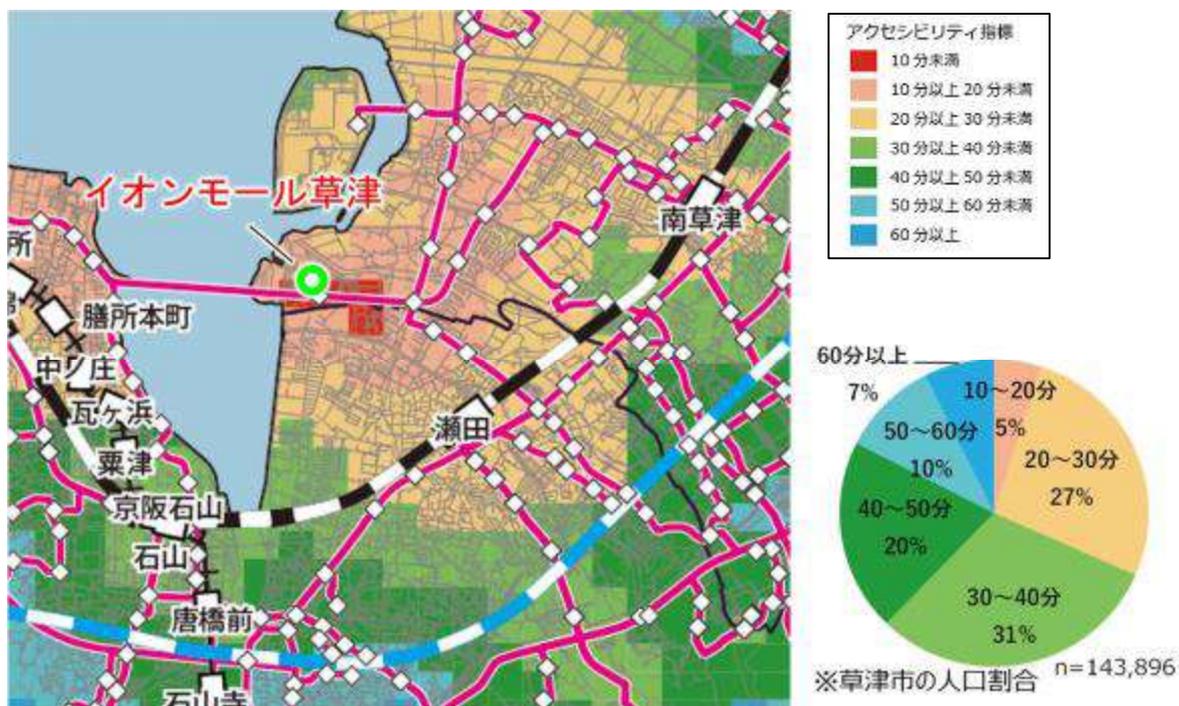


図 2.83 イオンモール草津へのアクセシビリティ

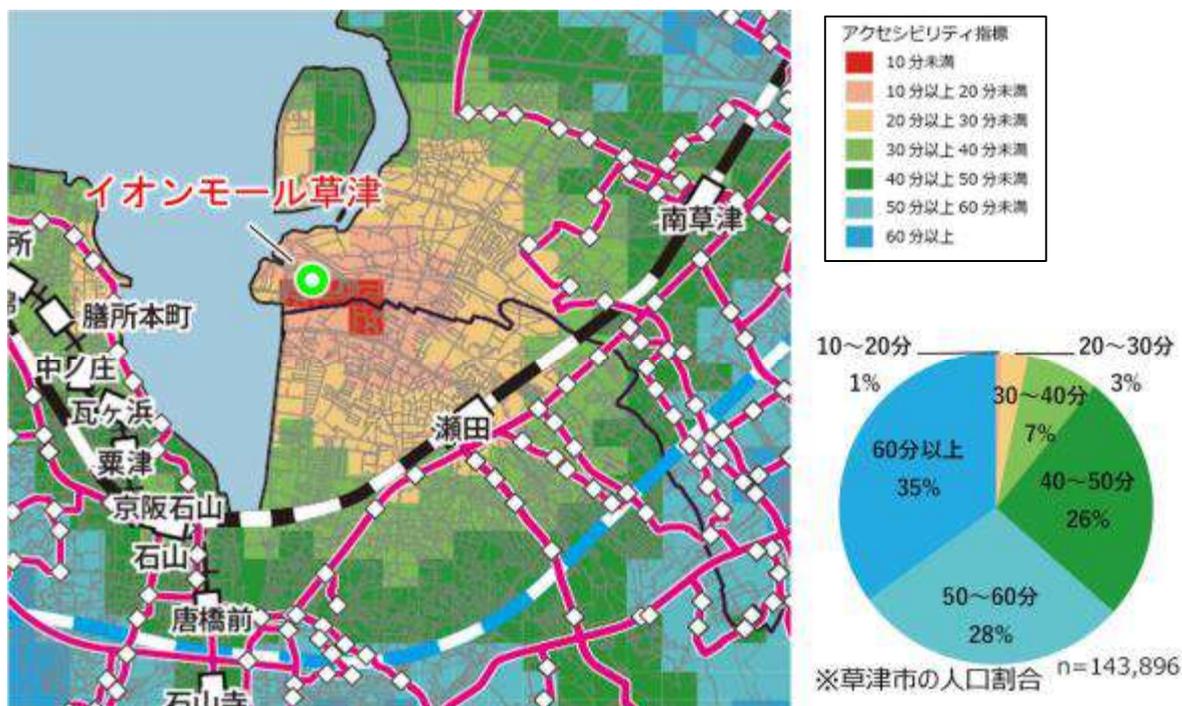


図 2.84 イオンモール瀬田線等が利用できない場合におけるイオンモール草津へのアクセシビリティ

2.3.6 湖西地域(大津市北部、高島市)

1) 移動の状況

湖西地域は大津市北部（小松・木戸・和邇・葛川・真野・堅田等）内の流動や、県内他地域との流動が多く、高島市は大津市との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

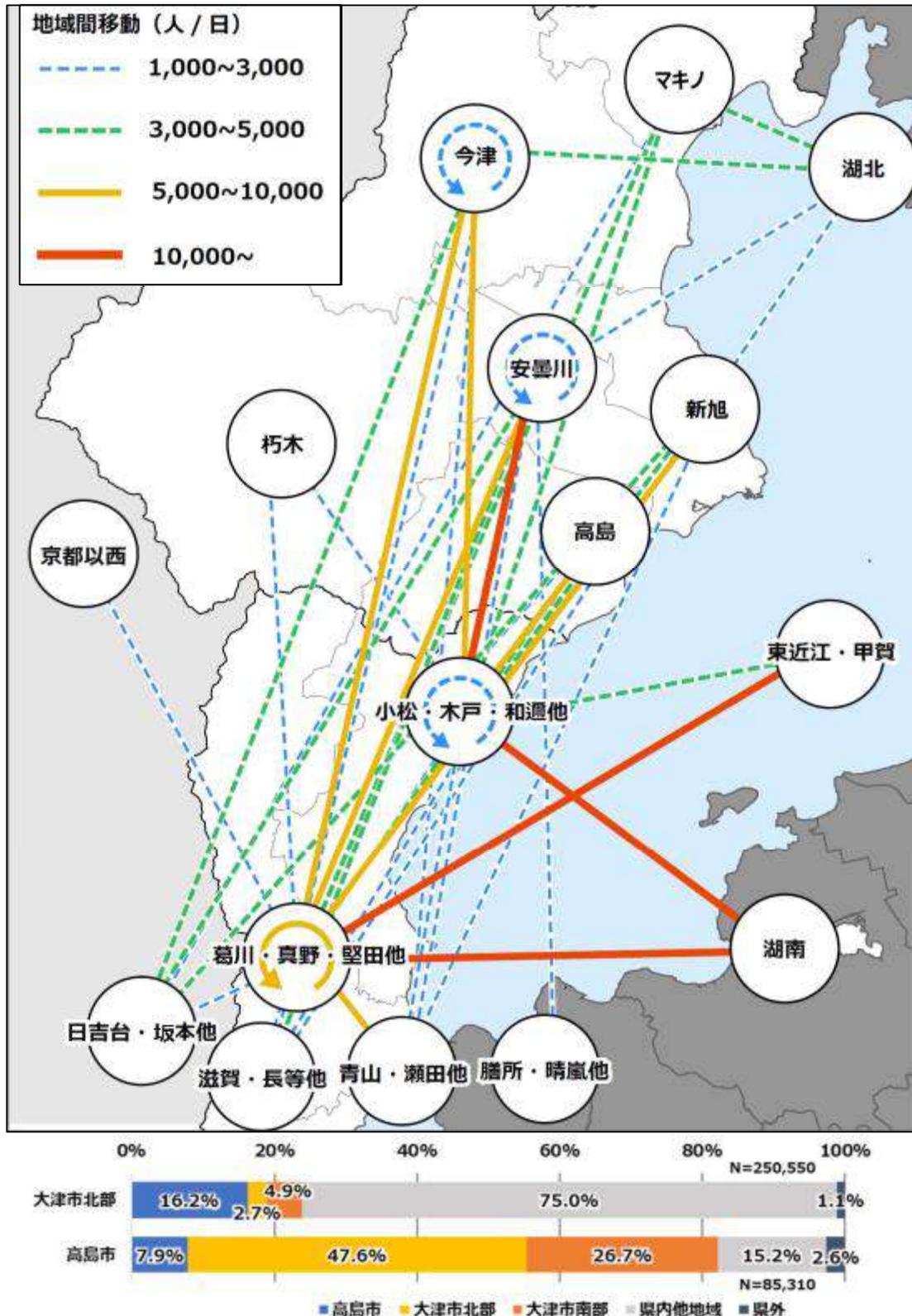


図 2.85 湖西地域の流動(出典: 全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

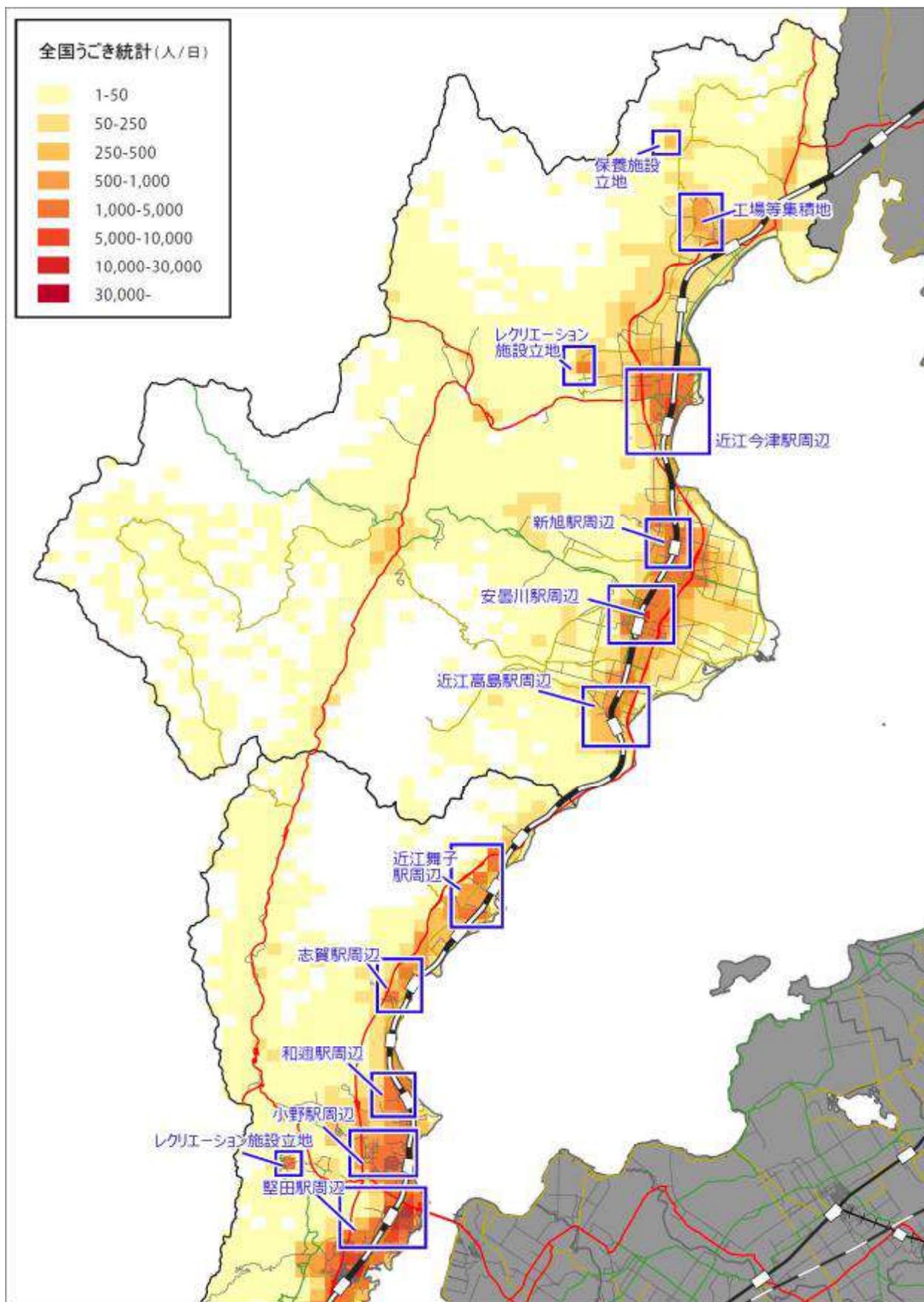


図 2.86 湖西地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

2) 交通の状況

湖西地域には、滋賀県内、京阪神、北陸へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてJR湖西線が存在しています。湖西地域内の移動については、バスで安曇川駅-朽木地域間をつなぐ朽木線、近江今津駅-小浜駅(福井県)間をつなぐ若江線が移動の軸として存在し、その他の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ます。

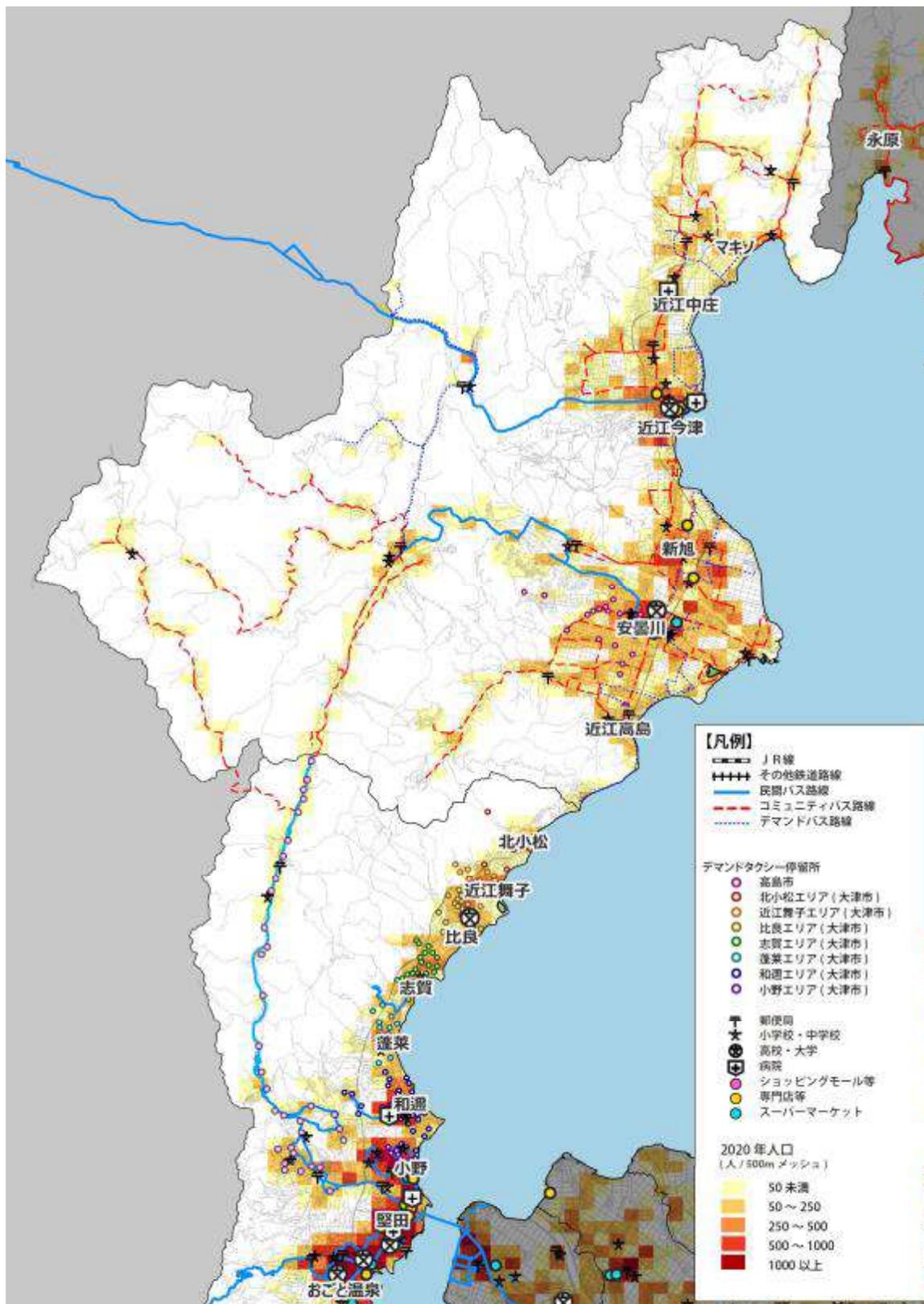


図 2.87 湖西地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖西地域を運行する地域交通の運行頻度は高くなく、鉄道路線であっても、JR湖西線の平日昼間の平均的な運行頻度は1時間に1～3本程度です。さらに、JR湖西線は強風の影響により運転を見合わせる事が多々あります。

また、バス路線についてはさらに運行頻度が少なく、1時間に1本、またはそれ以下の運行頻度の路線が大部分を占めています。

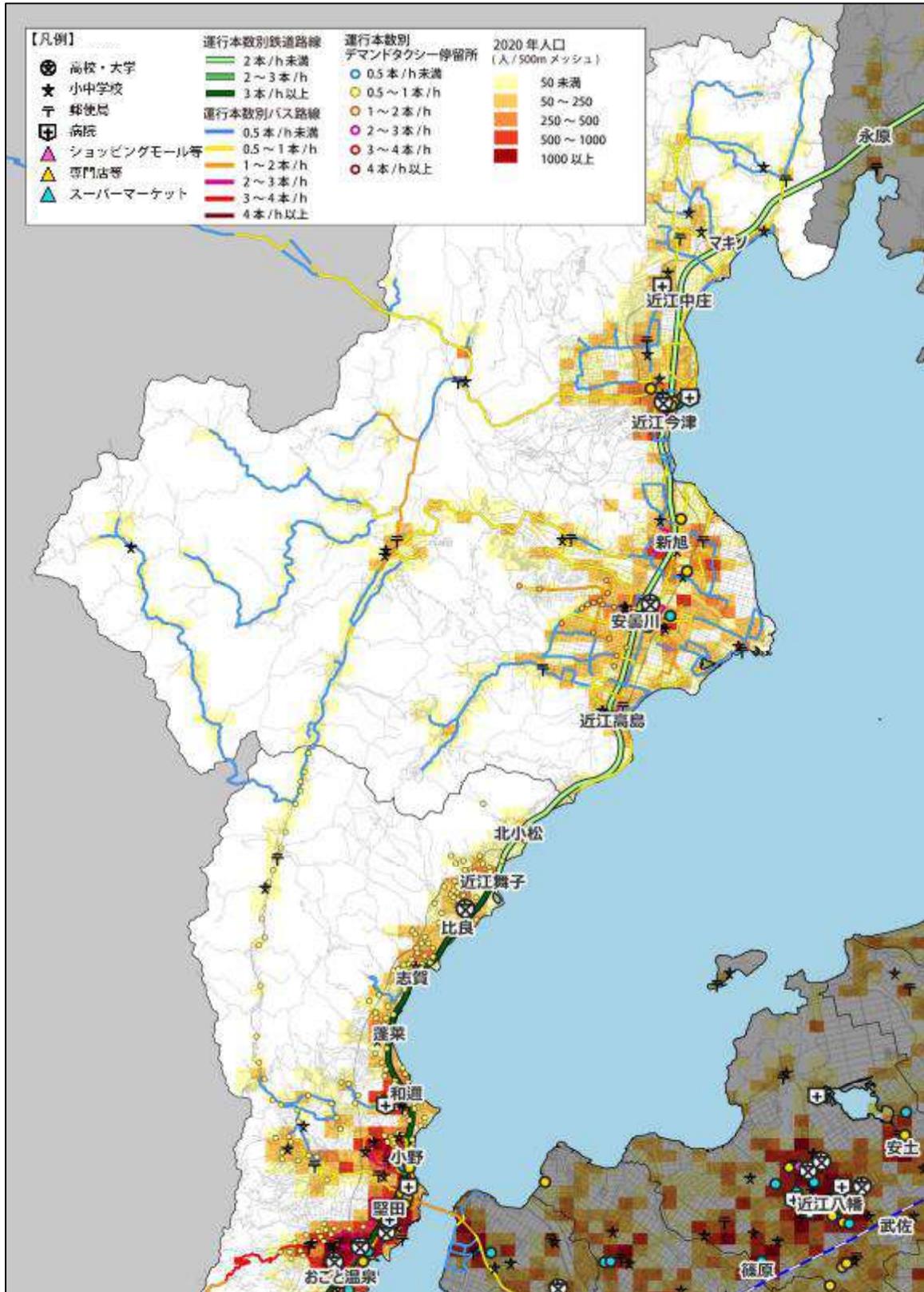


図 2.88 湖西地域における地域交通の運行頻度(平日)

特に夜間ではJR湖西線はおおむね23時台まで運行していますが、ほとんどのバス路線は平日であっても20時までに運行を終了しており、最寄り駅まで戻った先の移動手段がない状況にあります。19時以前に運行を終了する路線の中には、市街地を運行する路線も存在します。

そのためほとんどの地域において、夜間の移動を地域交通で行うことは難しい状況で、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ります。

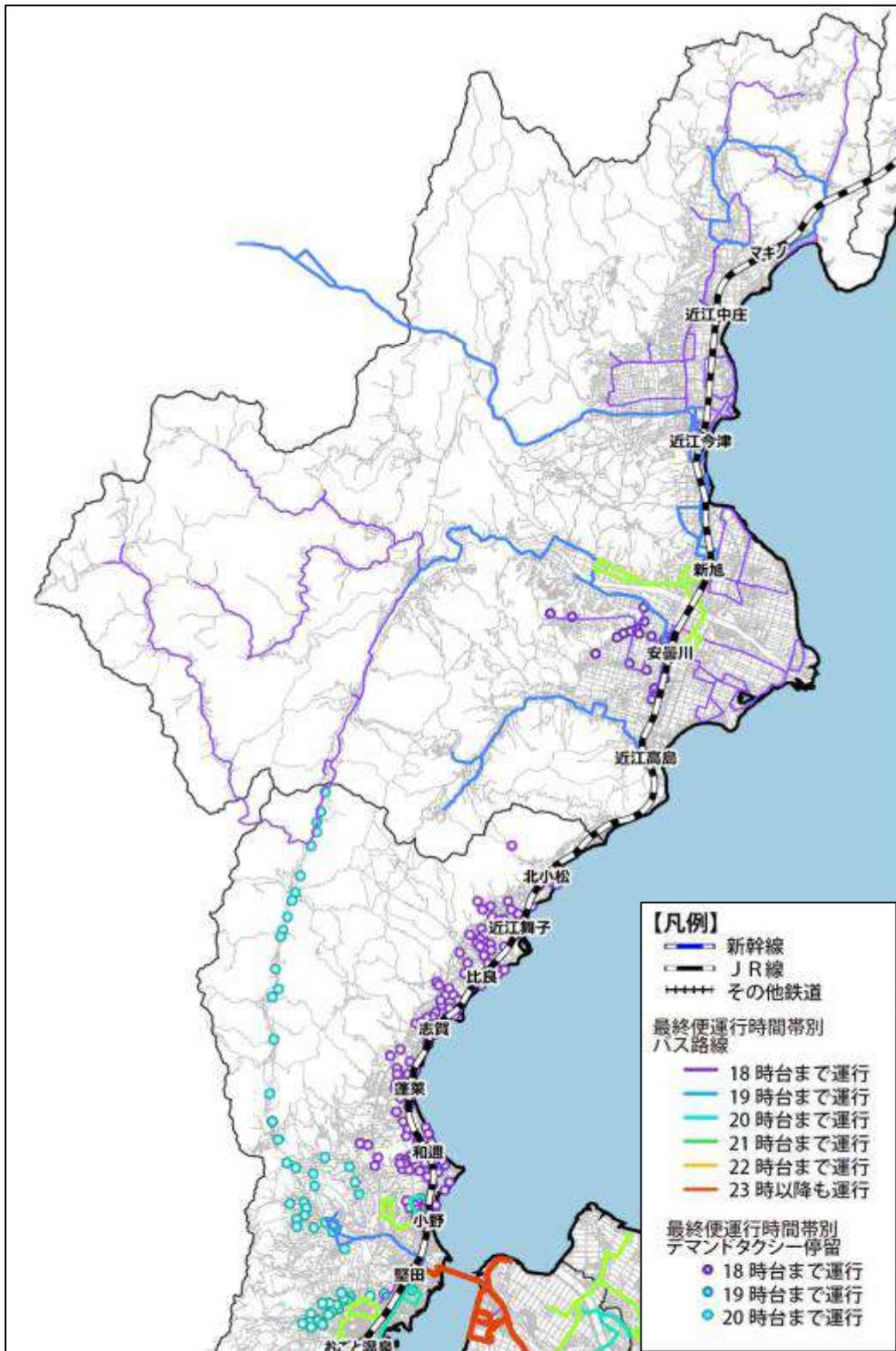


図 2.89 湖西地域における夜間の地域交通運行状況

また、平日と比較したとき、休日に運行している路線の数自体には大きな差がありませんが、平日よりも更に運行頻度が低下していることから、地域交通での移動が難しい状況にあります。

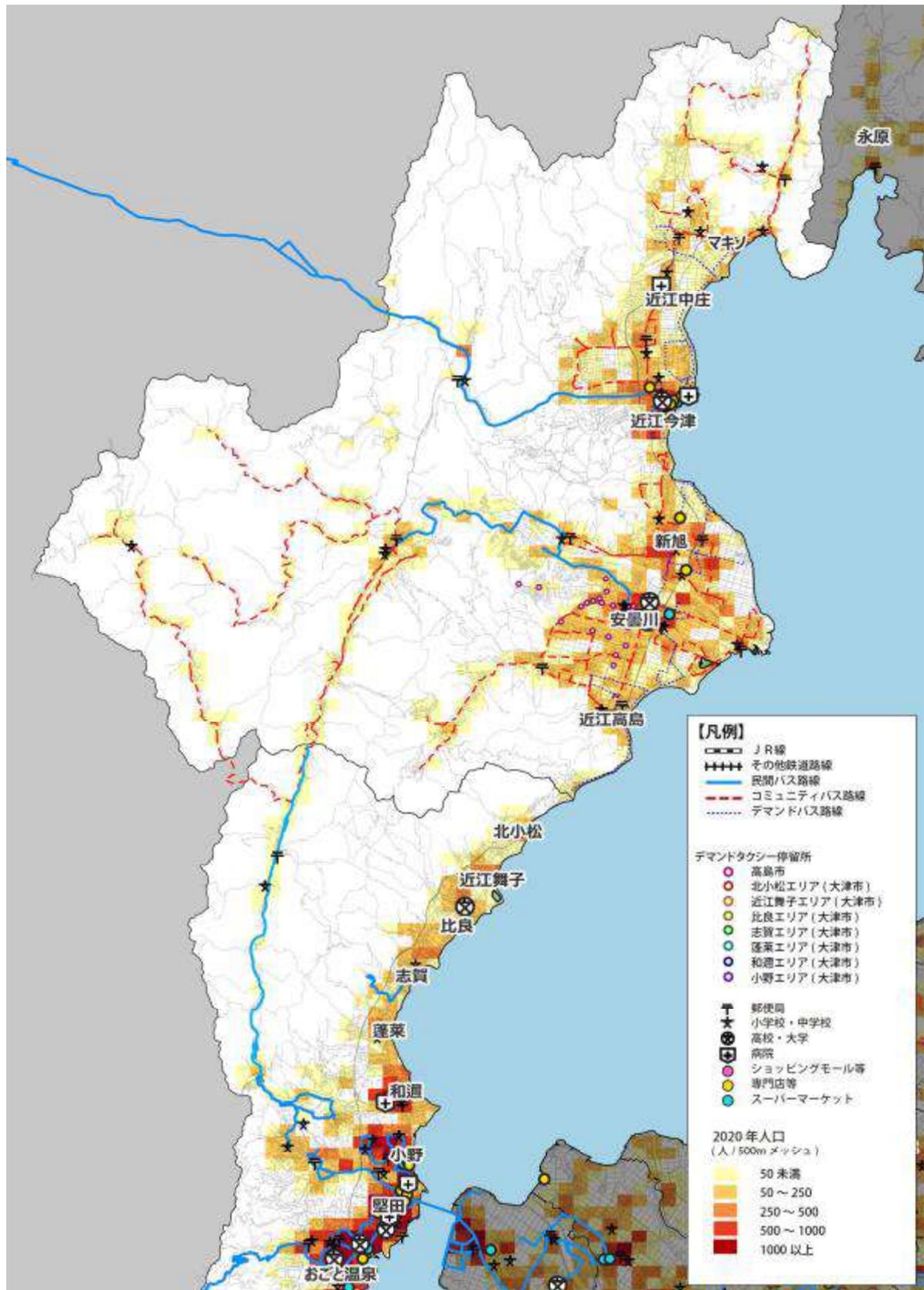


図 2.90 湖西地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 高島市民病院

高島市民病院は近江高島駅と高島安曇川線等※の各バス路線で接続しています。高島安曇川線等が存在することで、高島市の人口における73%が60分未満でアクセス可能な状況です(図2.91)。

※高島安曇川線、畑線、武曾・横山線、鶉川線

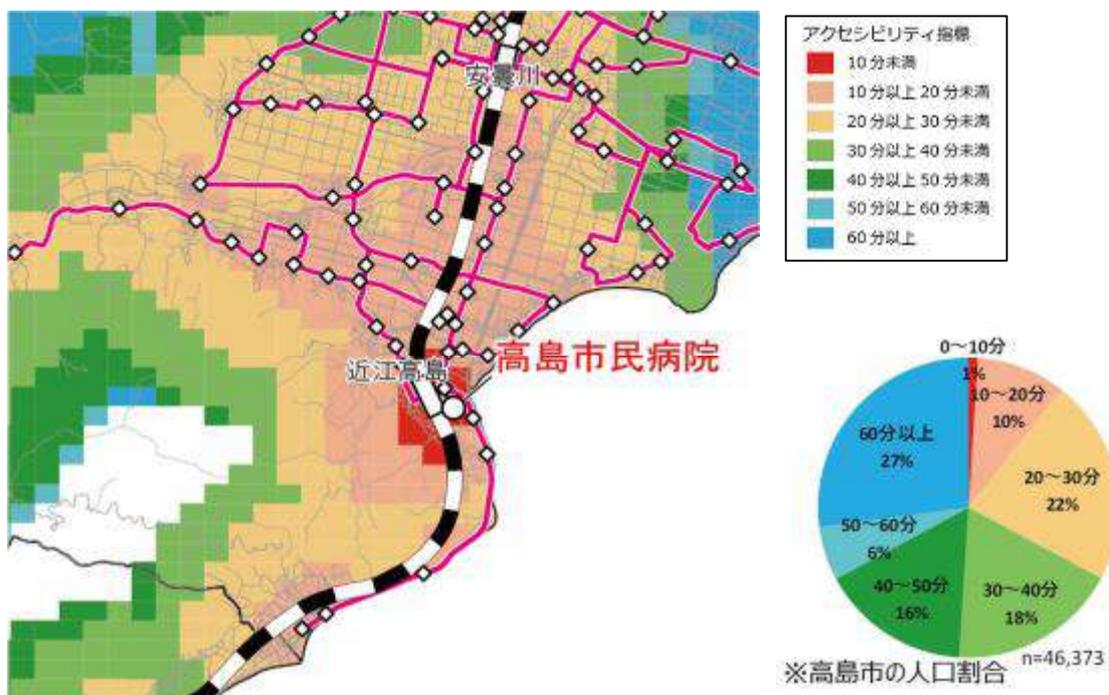


図 2.91 高島市民病院へのアクセシビリティ

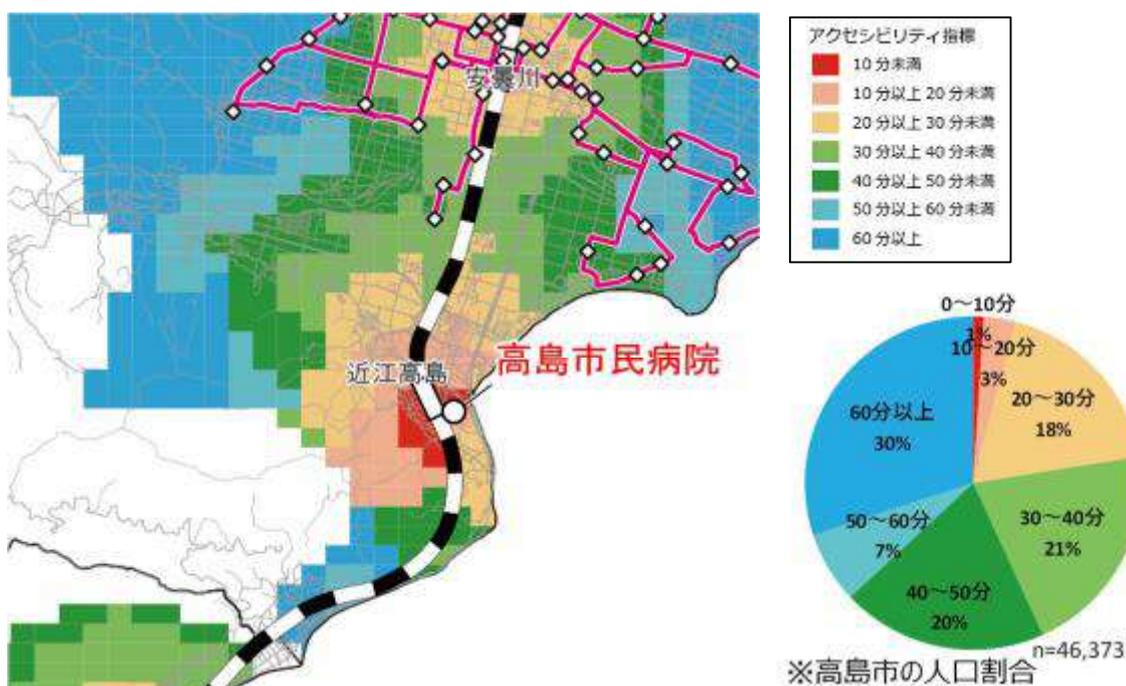


図 2.92 高島安曇川線等が利用できない場合における高島市民病院へのアクセシビリティ

ii) 大津赤十字志賀病院

大津赤十字志賀病院は和邇駅とバスの和迩栗原線によって接続しています。和迩栗原線が存在することで、大津市北部の人口における 41%が 30 分未満で、95%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.93）。

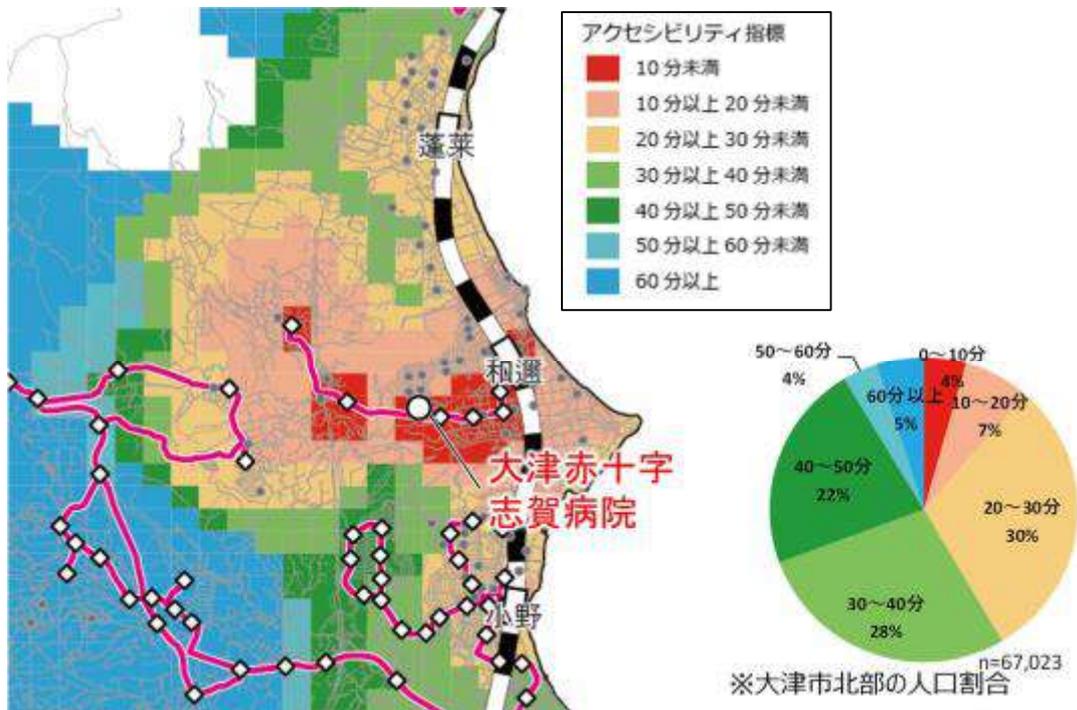


図 2.93 大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

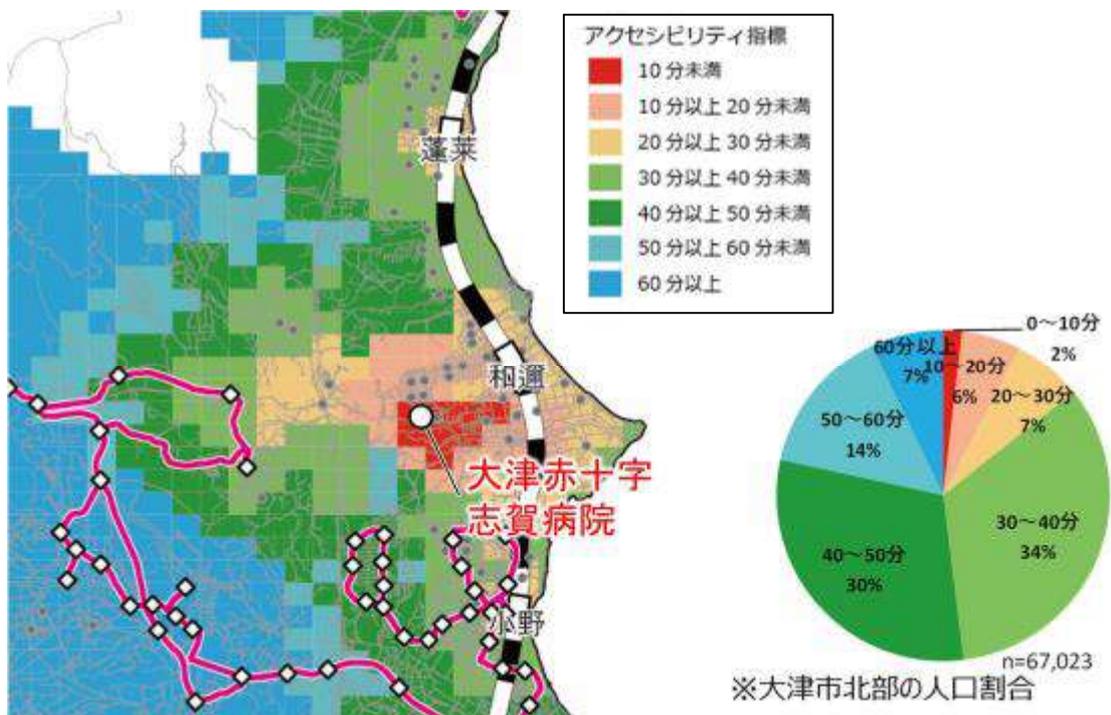


図 2.94 和迩栗原線が利用できない場合における大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 安曇川高校

安曇川高校は安曇川駅とバスの安曇川中央循環線等各路線バス※で接続しています。安曇川中央循環線等各バス路線が存在することで、高島市の人口における74%が60分未満でアクセス可能な状況です(図 2.95)。

※安曇川中央循環線、船木線、新旭南循環線、新旭・安曇川線

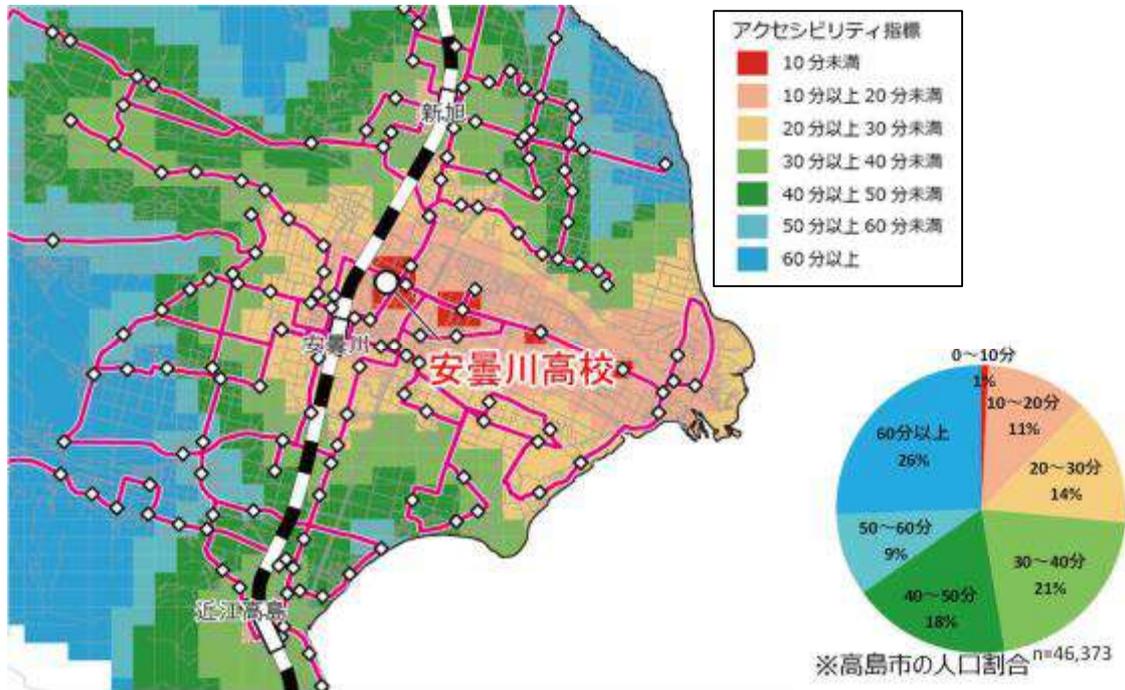


図 2.95 安曇川高校へのアクセシビリティ

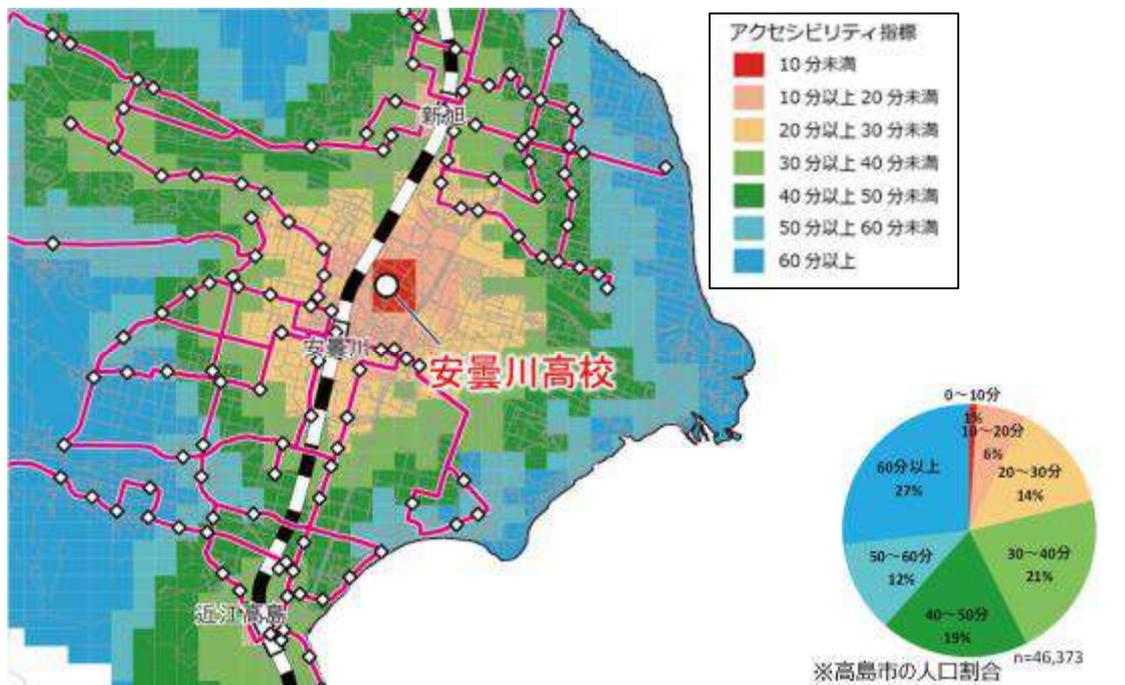


図 2.96 安曇川中央循環線等が利用できない場合における安曇川高校へのアクセシビリティ

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

3.1 滋賀地域交通ビジョン

本計画の前段階として、滋賀県は県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、さまざまな社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指すことを目的とし、ビジョンを策定しました。

本章ではビジョンで整理した、滋賀県が目指す地域交通の姿や、滋賀県として保障すべきとした移動目的を再掲します。

3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿

鉄道、バス、タクシー等の地域交通は、何よりもまずは「安全に運行を継続」することが重要です。

その上で、滋賀の現状と交通をめぐる課題を踏まえ、将来の姿としては、自家用車利用を一定の前提としつつ、地域特性に応じた移動手段により、自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる、また自家用車を「使わない」という選択ができることが重要と考えます。また、滋賀県都市計画基本方針による「拠点連携型都市構造」の実現に向け、広域拠点と地域拠点、また地域拠点と生活拠点等を結ぶ地域交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

ビジョンでは以上の考えのもと、2040年代を見据え、目指す地域交通の姿を「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」と設定しました。



図 3.1 滋賀県が目指す地域交通の姿(滋賀地域交通ビジョンより)

3.1.2 全ての住民に保障すべき移動目的の設定

ビジョンでは、他都市事例や住民・市町の意向をもとに、全ての住民に保障すべき移動目的を、下図のとおり「通勤・通学」「通院・福祉」に設定しました。

これは、「通勤・通学」「通院・福祉」に求めるサービス水準は他目的と比較して高く、これらの移動ができるサービス水準を確保すれば、買物、観光等のその他の目的の移動は一定確保され得るという考えによるものです。

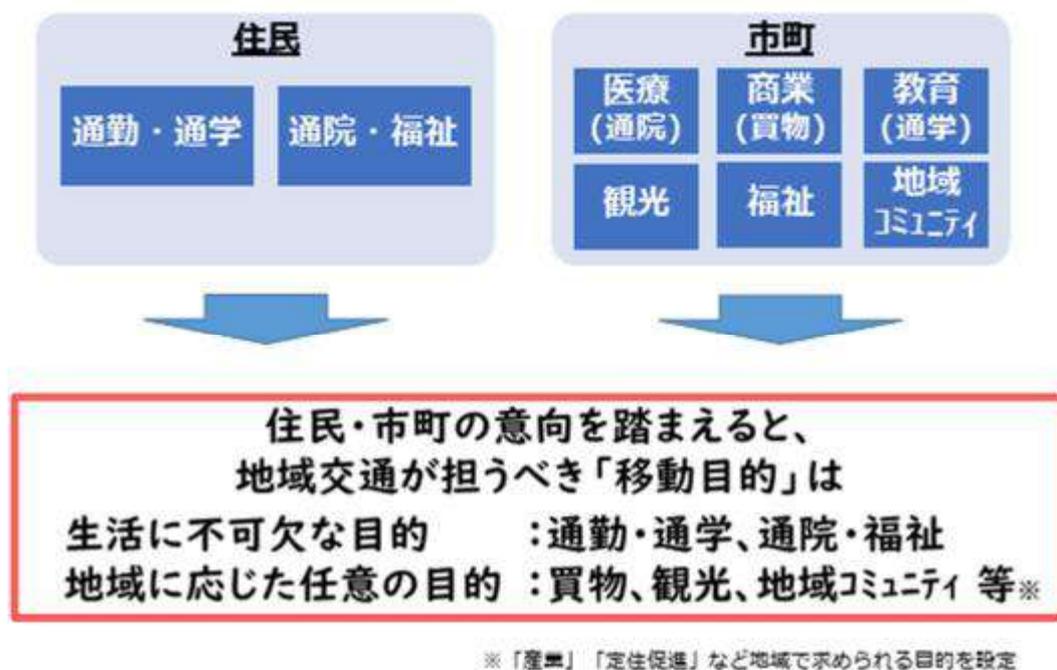


図 3.2 県域指標の設定(滋賀地域交通ビジョンより)

3.2 県民が考える望ましい暮らし

3.2.1 県民等との公論熟議

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、公論熟議を重ねました。

1) 第1回地域交通ワークショップ

第1回ワークショップでは、県民が望む暮らしを把握することを目的に、日々の移動にかかる困りごとやその解決のためのアイデア等について、県民とともに交通事業者と県・市町の職員が一緒になって議論しました。同じ県内でも地域によって暮らしが異なり、移動の状況、課題も異なると考えられることから、県内を6地域に分けて実施しました。

また、建設的な議論となるよう、地域ごとに人の移動や地域交通の整備状況、主要な箇所へのアクセシビリティ評価、バスや鉄道の経営状況や将来の地域交通の維持・充実に追加で必要となる費用を賄う方法等について情報提供を行いました。

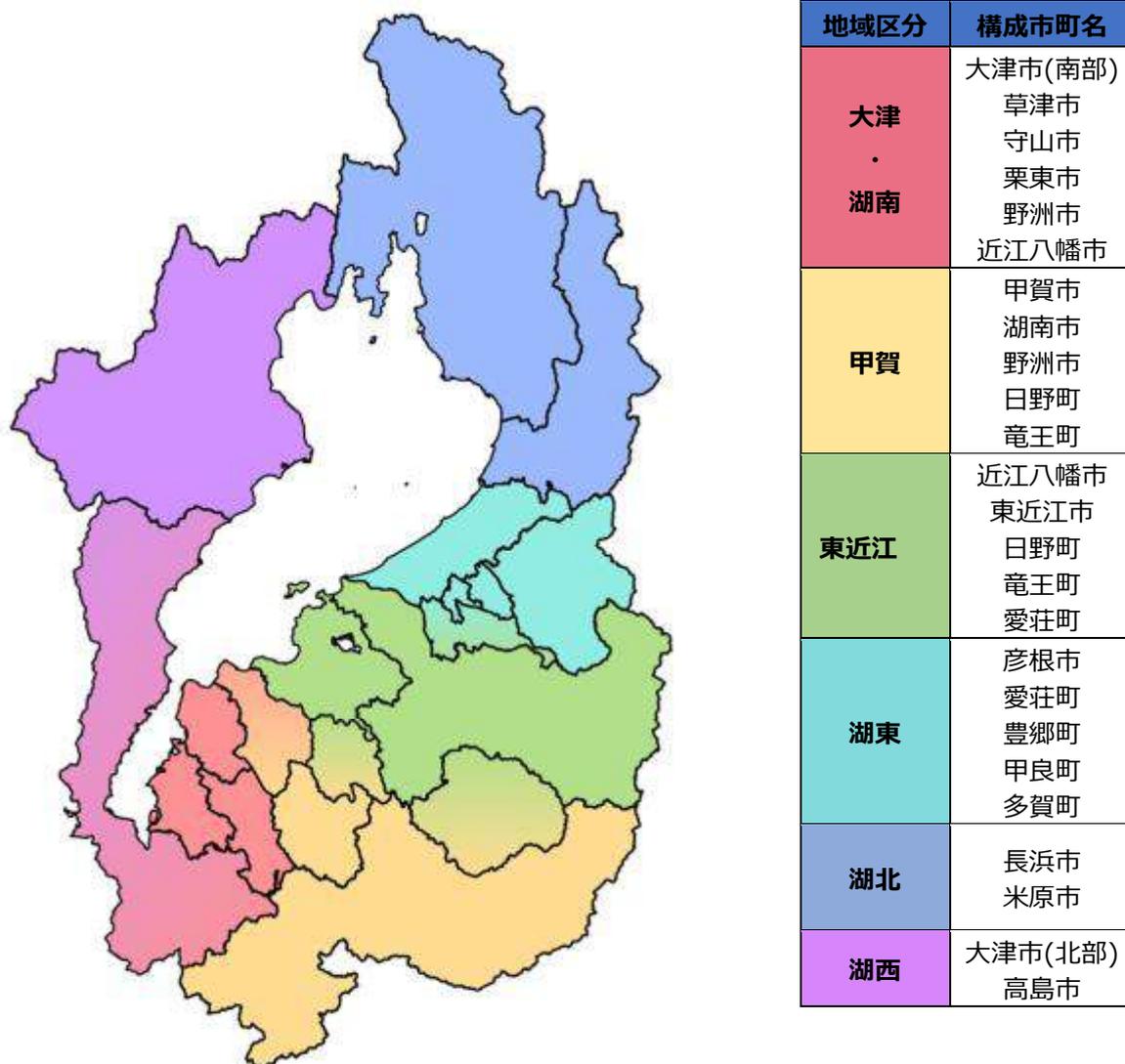


図 3.3 地域の区分図と構成市町

(1) 開催概要

第1回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.1 第1回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数 [※]
大津・湖南	令和6年9月8日(日) 9:30~12:30	守山市役所	34人
甲賀	令和6年9月8日(日) 14:30~17:30	甲賀市役所	30人
東近江	令和6年9月7日(土) 9:30~12:30	八日市コミュニティセンター	30人
湖東	令和6年9月7日(土) 14:00~17:00	ビバシティ彦根	26人
湖北	令和6年7月13日(土) 9:30~12:30	米原市役所	35人
湖西	令和6年8月17日(土) 9:30~12:30	高島市観光物産プラザ	31人

※参加者数には、一般参加者に加え、交通事業者、市町職員等の人数を含む



図 3.4 第1回ワークショップの様子(左：湖北地域 右：湖西地域)

a) 一般参加者の属性

第1回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■ 年齢

■ 性別

■ 立場

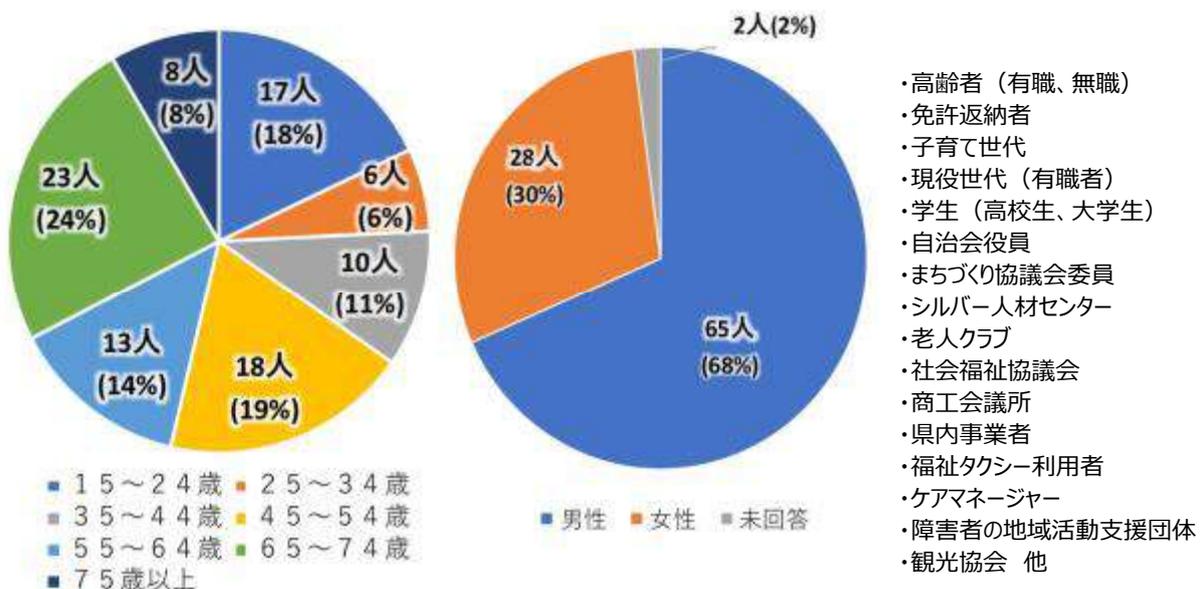


図 3.5 第1回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第1回ワークショップは以下のとおり実施しました。

表 3.2 第1回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	ワークショップの位置づけについての説明
説明	各エリアのまちづくりと交通の現状についての説明
グループワーク 1	
質問 1	1 週間に何日、出かけているか？
質問 2	どこへ、何のために、どのように移動をしているか？許容できる移動時間はどのぐらいか？
質問 3	したくないのにせざるを得ない移動は？（例：家族の送迎）
質問 4	したいのに現在までできていない移動は？（例：友だちと遊びに行く）
質問 5	もし制約がなければ、どこへ、何のために、どのように移動をしたいですか？
質問 6	移動がこうなったらいいなあと思うことは？
情報提供 2	
「財源」に関する議論の論点を整理	
グループワーク 2	
議題	財源を含むギャップ（運行等についてのコスト縮減、運賃収入の増加、補助金等の増額など）をどう解消すればいいと思いますか？

(3) 実施結果

第1回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.3 第1回ワークショップ参加者の意見

	大津・湖南	甲賀	東近江	湖東	湖北	湖西
通勤・通学	ダイヤ改正で不便に/目的地によっては不便	工業団地近辺の交通渋滞/公共交通での通勤は現実的に不可能	帰りが遅くなると便がないため、バス通勤はできない	バスの始発では授業に間に合わない/多賀工業団地の渋滞が酷い	部活後の移動手段がない/通勤時間帯も本数が少なく不便	JR湖西線が運転見合わせになる度、堅田駅まで送迎が必要
通院・福祉	かかりつけ医の変更必要/大回りして通院/自宅までのサービス必要	通院しやすい地域へ転居余儀なく/交通手段さえあれば自力通院可能な人もある	行く手段はあれど、帰る手段がない/有償ドライバーも不足している	シルバーバスの導入により高齢者の利用が大幅に増加	助け合い輸送は「知人に通院を知られたくない」という理由で嫌がる人がいる	タクシーでは運賃面から通院ができない/駅のバリアフリー化がされていない
買物	移動に交通費がかかりすぎるため断念/買物客は京阪神に流れている	公共交通の編成上軽視されているのでは/利用者増加のための運行経路が必要	デマンドタクシーの利用用途はほとんど買い物	ちょっとした食品の買い出しでも車が必要/彦根商店街に人が集まらない	バスの間隔が2時間以上空いており、買い物にも不便	家族の買い物に送迎が必要
自由目的	公営施設へのアクセスが確保されていない/運賃値下げ/些細な移動でも1日かかる	いつも終電や終バスを気にする/観光客に公共交通で移動してもらえようとする観光導線の工夫があるとよい	運行ダイヤの都合上当日決まった集まりに参加しづらい/駅利用の上で有料駐車場を使用する必要がある	目的地ありきの移動しかできない/学生は自家用車を持っていないため人数が集まっても遠出ができない	早いところでは18時にタクシー運行が終了する/カフェやキャンパス等公共交通で行きにくい場所がある	デマンドタクシーの存在を知らない/公共交通がよくわからない人が多い
その他	交通渋滞によりバス定時性が確保されず、利用者に影響あり	甲賀地域を経由しつつ京阪神と中京を繋ぐ電車があればよい	チョイソコひの利用に住民票が必須/金額面から公共交通が選択肢に入らない	20時にバスがなくなってしまう/京阪神からの電車が野洲駅で止まってしまう	デマンド交通が知られていない/自家用車を前提とする場面があっても良い	湖西線から琵琶湖線沿線に行く際は山科駅で乗り換えが必要/湖西線の頻繁な運行見合わせ

2) 第2回地域交通ワークショップ

第2回ワークショップでは、第1回ワークショップにおいて、現状の地域交通が不便で使えないことから「充実」を望む意見、車での移動が中心であり新たな負担をしてまで充実は望まず必要最低限の移動が確保された「現状維持」で十分であるとの意見、ライドシェアの解禁など「市場原理に任せるべき」といった意見も踏まえながら、3つの暮らしのシナリオを「地域交通が充実した暮らし（地域交通積極投資）」、「車と地域交通の両方を利用する暮らし（現状維持）」、「移動を市場原理にゆだねる暮らし（市場原理）」を提示し、それぞれのシナリオに必要な施策の概算費用や効果・影響を示した上で、暮らしがどのように変わるのか、移動を支えるための費用や負担をどう考えるかなどについて議論しました。

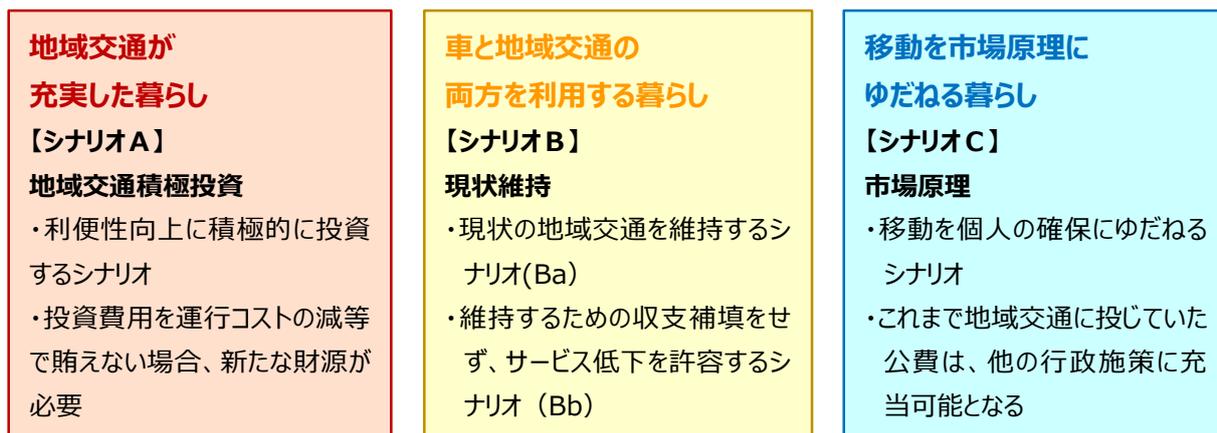


図 3.6 第2回ワークショップで使用した3つの将来シナリオ

(1) 開催概要

第2回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.4 第2回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数 [※]
大津・湖南	令和6年12月15日(日)9:30~12:30	明日都浜大津ふれあいプラザ	29人
甲賀	令和6年11月16日(土)14:00~17:00	サンライフ甲西	23人
東近江	令和6年12月22日(日)14:30~17:30	能登川コミュニティセンター	21人
湖東	令和7年1月18日(土)14:00~17:00	ビバシティ彦根	24人
湖北	令和6年12月22日(日)9:30~12:30	県立文化産業交流会館	24人
湖西	令和6年12月14日(土)9:30~12:30	高島市観光物産プラザ	16人

※参加者数には、一般参加者に加え、交通事業者、市町職員等の人数を含む

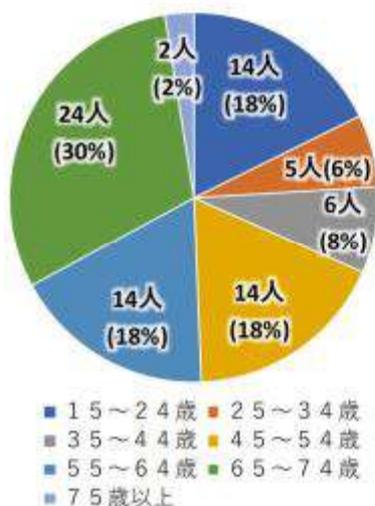


図 3.7 第2回ワークショップの様子(左:湖北地域 右:湖西地域)

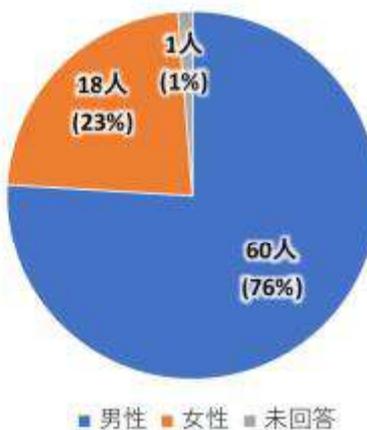
a) 一般参加者の属性

第2回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

■ 年齢



■ 性別



■ 立場

- ・高齢者（有職、無職）
- ・免許返納者
- ・子育て世代
- ・現役世代（有職者）
- ・学生（高校生、大学生）
- ・自治会役員
- ・まちづくり協議会委員
- ・シルバー人材センター
- ・老人クラブ
- ・社会福祉協議会
- ・商工会議所
- ・県内事業者
- ・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

図 3.8 第2回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第2回ワークショップは以下のとおり実施しました。

表 3.5 第2回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	第1回ワークショップと第2回ワークショップのつながり
説明	3つのシナリオの違いと特徴、日々の暮らしの変化、概算事業費およびその影響を説明
グループワーク1	
質問1	自分の現在の生活スタイルにおいて、1日にどのような移動が発生しているか？
質問2	公共交通が充実した社会になった場合、自分の1日に発生する移動がどのように変化すると思うか？ (例：子どもの送迎が不要になり朝に余裕ができる)
質問3	公共交通が縮小し移動を自力で確保する社会になった場合、自分の1日に発生する移動がどのように変化すると思うか？ (例：通院のたびにタクシーを予約する必要がある)
質問4	自身の移動が質問2や質問3の回答のように変化した場合、どんなメリットがあると思うか？
質問5	自身の移動が質問2や質問3の回答のように変化した場合、どんなデメリットがあると思うか？
質問6	公共交通が充実、または縮小した社会について考えたとき、分からないこと・気になることはなにか？
グループワーク2	
議題1	移動確保のための費用や負担についてどのように考えるか どのような負担の形になれば納得できるのか？
議題2	公共交通に求める機能や意義は何か どのようなサービスの形がふさわしいと思うか？

(3) 実施結果

第2回ワークショップでは、以下の表のような意見が集まりました。

表 3.6 第2回ワークショップ参加者の意見

	大津・湖南	湖北	湖西	湖東	甲賀	東近江
交通に対する共通の意見	<p>【公共交通の考え方・必要性に関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動できる手段※を確保すること、JR線を維持することが必要 →私鉄・バスまで維持するべきかについては個々人で意見が分かれた ・まちづくり・コミュニティづくりと一体に考えるべき <p>意見の例：企業が誘致できなければ公共交通を維持できない 移動できなければ転居する 移動することを通じたコミュニティづくりができる</p> <p>【自家用車と公共交通の兼ね合いに関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転できる間は自家用車を使い続ける ・未成年者と免許返納者の移動手段の確保が課題 ・マイカーから公共交通への乗り換えが想起しにくい ・マイカーに代わる移動手段として選択されるためには、ドアtoドアをいかに達成するかが課題 <p>意見の例：高齢になっても使い続けられる</p> <p>【より良い公共交通実現のための課題・アイデア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアを完全解禁すべき ・バリアフリーの推進/交通施策と福祉施策の役割分担と連携 ・見直しによる税制度や路線網の最適化 ・運転手不足の解消/自動運転の実証 					
負担に対する共通の意見	<p>【賛同】何らかの形態で負担してもよい</p> <p>【懸念】現状の税負担が既に大きくこれ以上の負担は望まない/公共交通の主な利用層として想定される年金生活者にはできる負担に限られる/都度の負担は下げて欲しい/地域が偏る負担は望まない</p>					
地域ごとの特色が出た意見	渋滞解消・公共交通の充実 デマンド交通の充実	デマンド交通の充実	デマンド交通の充実 移動を住民が支え合うライドシェア		移動を住民が支え合うライドシェア	

また、ワークショップでは、3つの将来シナリオ（P90 参照（シナリオA、シナリオB、シナリオC））を提示し、負担のあり方も含めて、どのレベルの暮らしを望むのか参加者に問いかけ、その理由やメリット・デメリットなどについて議論しました。

その結果、シナリオBよりシナリオAに寄ったレベルを望む声はやや多い結果となりました。

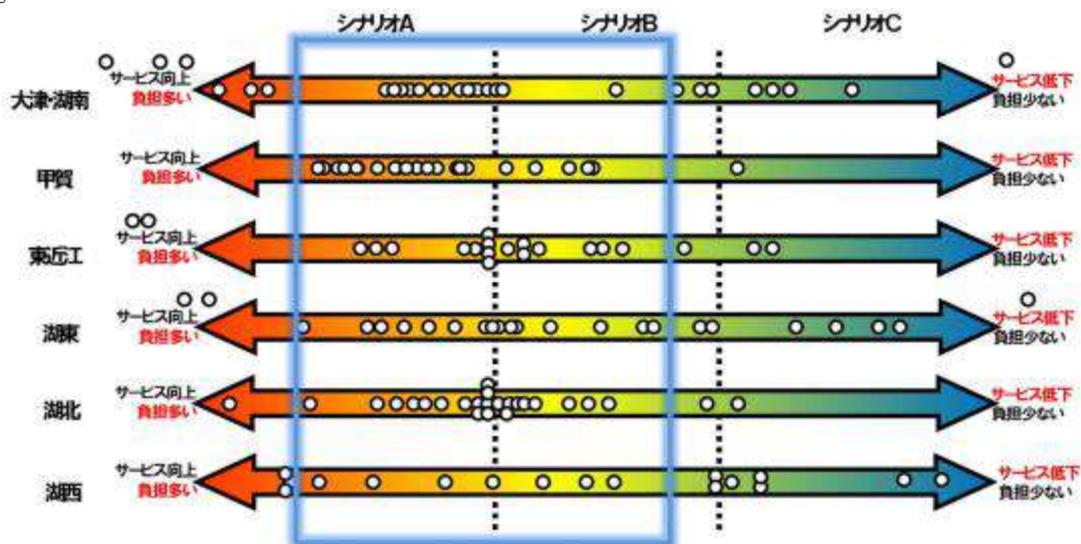


図 3.9 第2回ワークショップ参加者が望む暮らしのシナリオの分布状況

3) 第2回地域交通フォーラム(令和6年度(2024年度)開催)

県内6地域で実施したワークショップの結果を共有するとともに、これまでの取組結果から県全体として目指す暮らしの方向性を示し、その暮らしの実現のためにできることやその財源について議論しました。

(1) 開催概要

実施場所：イオンシネマ草津 スクリーン1 (滋賀県草津市新浜町300 イオンモール草津3階)

実施日時：令和7年2月15日(土) 午後1時から3時まで

参加者数：350名超 (WEB参加者を含む)



図 3.10 第2回地域交通フォーラムの様子

(2) 実施内容

第2回地域交通フォーラムは以下のとおり実施しました。

表 3.7 第2回地域交通フォーラム実施内容

情報提供	
OP	企画趣旨説明、プログラム説明、Slido 使用方法説明
WS 結果発表	第1回、第2回地域交通ワークショップ実施概要の説明 ワークショップ結果をもとに作成された、各地域の将来シナリオの解説
説明	大野悠貴氏 (バスぷら博士) による全国各地の公共交通に関する取組事例の説明 公共交通を利活用する意義についての説明
意見交換会	
議題 1	WS 結果、情報提供に対する意見
議題 2	全体シナリオに対する意見
議題 3	財源、負担についての意見
総括	
総括	グラフィックレコーディングの成果物発表 本イベント全体を通して見た、意見の大まかな傾向等のとりまとめの発表
講評	本イベントに対する県政、公共交通、WS 参加者の視点から講評の発表

(3)実施結果

第2回地域交通フォーラムでは、以下のような意見がありました。

表 3.8 第2回地域交通フォーラム参加者の意見

意見が多かった話題	
① まちづくりについて	<p>大型の集客施設が駅から離れすぎている。スーパーが住宅地の付近になく、そもそも自家用車がないと生活必需品すら買い揃えられない地域も増えたのではないか。</p> <p>土地価格の調整や敷地面積確保等、駅前に集客施設を集約する取組を実施すべき。</p> <p>市街地のスポンジ化が進行している。住居を建設できる地域を行政で規制し、まちのコンパクト化を進めるべき。また、どこに住んでも便利であれば人口の集約が進まない。</p> <p>人口をまとめた地域に人が集まるように、行政として提供するサービスレベルを調整するべき。</p> <p>徒歩で移動可能な距離であっても、歩道が整備されていない上、交通量が多いという理由で安全面から自家用車を選択しがち。</p> <p>駅前であっても、バスの利用者や徒歩・自転車の利用者の利便性よりも、自家用車の利便性を優先した街並みになっている。郊外ではなく公共交通の付近に住みたくするような、ウォークアブルな駅前づくりを進めるべき。</p> <p>公共交通の減便・廃線が続いているが、滋賀全体の人口は増加傾向にある。公共交通の利便性を確保することが、転入者の子世代の定住促進に繋がるのではないか。</p> <p>ひいては、公共交通に対する費用負担は、町を活性化するための投資でありインフラを維持するための必要経費といえるのではないか。</p>
② 公共交通について	<p>ほとんど同じ経路を複数のバス会社が運行していたり、なのにJR線が遅延・運休した時に代替運行ができる路線は無かったりと、非効率な面が目立つ。現在の人口分布と公共交通が噛み合っていないのではないか。</p> <p>負担が少ないことは必ずしもサービス低下に直結しない。まずは無駄な事業を選定し、道路整備込みで交通網全体の効率化を図るべき。</p> <p>実際は滋賀県の中でもかなりの範囲が公共交通で移動できるが、どの経路をどの程度の頻度で公共交通が運行しているかという情報にたどり着くための導線が不親切。「目的地に公共交通があるかわからないから」といって自家用車に頼ってしまう。</p> <p>地域ごとや市町ごとではなく、県全域の各公共交通の情報が一目でわかるよう、県内の全路線を可視化したマップを作成すれば利用の増加が見込めるのではないか。</p> <p>目的地にバス等で向かう場合、ほとんどの場合駅で乗り換えが必要になる。</p> <p>利用者の少ない駅を路線の発着点にするより、スーパーや病院、公共施設などの集客施設を発着地にしたほうが利用の増加が見込めるのではないか。</p> <p>地下鉄直通に伴う運賃増により、京津線から利用客が離れ赤字になってしまったことからわかるように、運賃を低く設定することは利用を促進するうえで重要。また、天候や渋滞で定時性が確保されていないのも、公共交通が選択されない理由となっている。</p> <p>増便・運賃の調整等により利便性を確保すれば自然と利用も増加する。</p>
③ 交通施策について	<p>公共交通が民間事業である以上、そもそも行政が口を出すこと自体に違和感がある。民間に行政が口を出すからサービスが微妙になるのではないか。</p> <p>人口減少に伴って諦める・妥協する部分はあってもいいべきであり、本当に必要なものが残り、不要なものが消えるだけ。</p> <p>今後、北陸新幹線延伸やリニアの開通等により広域移動が大きく変化するのはわかりきっている。現状の交通だけでなく、今後の変化を考慮したうえで公共交通の再編が必要。</p>
④ 税施策について	<p>今までの大きな事業で失敗してきたため、県政自体への不信感がある。公会計や事業整理等による信用回復が必要。そもそも税負担自体を下げたほうが、滋賀県全体の活力上昇につながり、最終的には公共交通も活性化するのはではないか。</p> <p>駅前と郊外で住居費に差が生じるのは、移動も含めた生活利便性に差があるから当然のこと。公共交通が便利な場所に住むためのコストを払わない人のために、公共交通が発展した場所に住むためのコストを払っている人間まで費用負担しなければならないのはおかしい。</p> <p>原則、受益者負担で自由経済に委ねるべき。</p> <p>交通税導入というゴールありきで話が進んでいるように感じる。</p> <p>まずは如何に公共交通の利用者増やすか、税投入がなくても公共交通が成り立つようにするかを真剣に議論すべき。現状は議論が全体的にぼんやりしている。</p>

⑤ 負担と財源について	<p>名古屋市や京都市等の人口が密集した都市でも赤字になる公共交通の拡充を、人口密度の低く、人口減少が進む滋賀県で行うと考えると不安。便利を税金に頼ると負担に際限がなくなる。高齢化の進行を見据えて公共交通を拡充すべきという論調にも疑問。高齢化の進行は、税金を払える生産年齢人口の減少とイコールなのに。</p> <p>渋滞対策として道路を便利にする工事を行うから交通量が増えて渋滞がなくなる。道路整備のための膨大な予算を一定公共交通にまわせば負担を増やすことなく移動手段を充実させられるのではないかと。また、自家用車に付加税をかけ、公共交通への転換を促しつつ予算を確保しても良いのではないかと。</p> <p>サービスは受益者負担が原則なのだから、利用者が負担して当然。利用者でもない人間の財布を当てにするのは事業としてどうなのか。</p> <p>公共交通のような、必要だが採算の合わない事業こそ、公的資金を投入するべき。受益者負担が原則といっても、公共交通の存在が地域経済に与える好影響や、公共交通の存在によって未然に軽減されている渋滞等を考慮すると、住民すべてが受益者といえるのではないかと。また、昨今の物価高を考慮すると税負担の増加はある程度やむをえないのではないかと。</p>
⑥ 新しいサービスや仕組みについて	<p>ライドシェアは「タクシーが使いたいけど車両が足りていない」場合の解決策であり、みんな自家用車を持っている滋賀県で実施したところで意味があるのか。また、公共交通の一部として導入するならば、持続性も必要になり、責任の所在の明確化や収益性の確保が必須になるが、それはもうタクシーで良いのではないかと。</p> <p>地域コミュニティ自体が人口減少・少子高齢化で存続の危機にある以上、地域社会でライドシェアは担えないのではないかと。</p> <p>ライドシェアが解禁されたところで、そもそもドライバーのなり手がいない地域に、いきなりドライバーが増えることはない。</p> <p>ライドシェア解禁で問題が大きいが解決することはないだろうが、大きな問題が発生したり、大きく負担が増えることもないと思う。</p> <p>税負担を増やさずに、選択肢を増やせて、そのうえ大したデメリットもないのに導入が進まない理由がわからない。</p> <p>滋賀県ではLRTの計画が立ち消えてしまったが、同時期に計画が発足した栃木県宇都宮市ではLRTが大成功している。</p> <p>滋賀県でも再度LRTの計画を動かしても良いのではないかと。</p>

また、会場からの意見はグラフィックレコーディングにより以下のとおりまとめました。



図 3.11 グラフィックレコーディングの成果物(1/3)

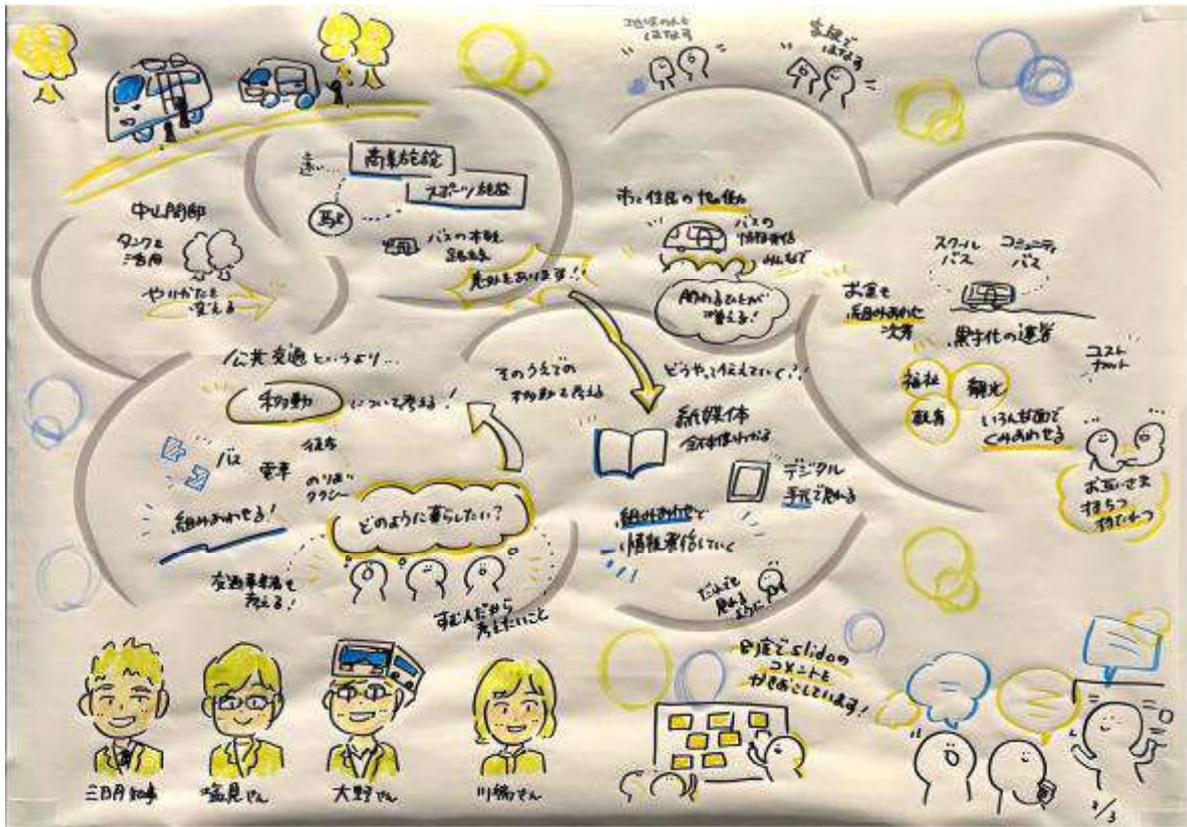


図 3.12 グラフィックレコーディングの成果物(2/3)



図 3.13 グラフィックレコーディングの成果物(3/3)

第2回地域交通フォーラムの総括として、計画策定に向けた3つの方針を示しました。

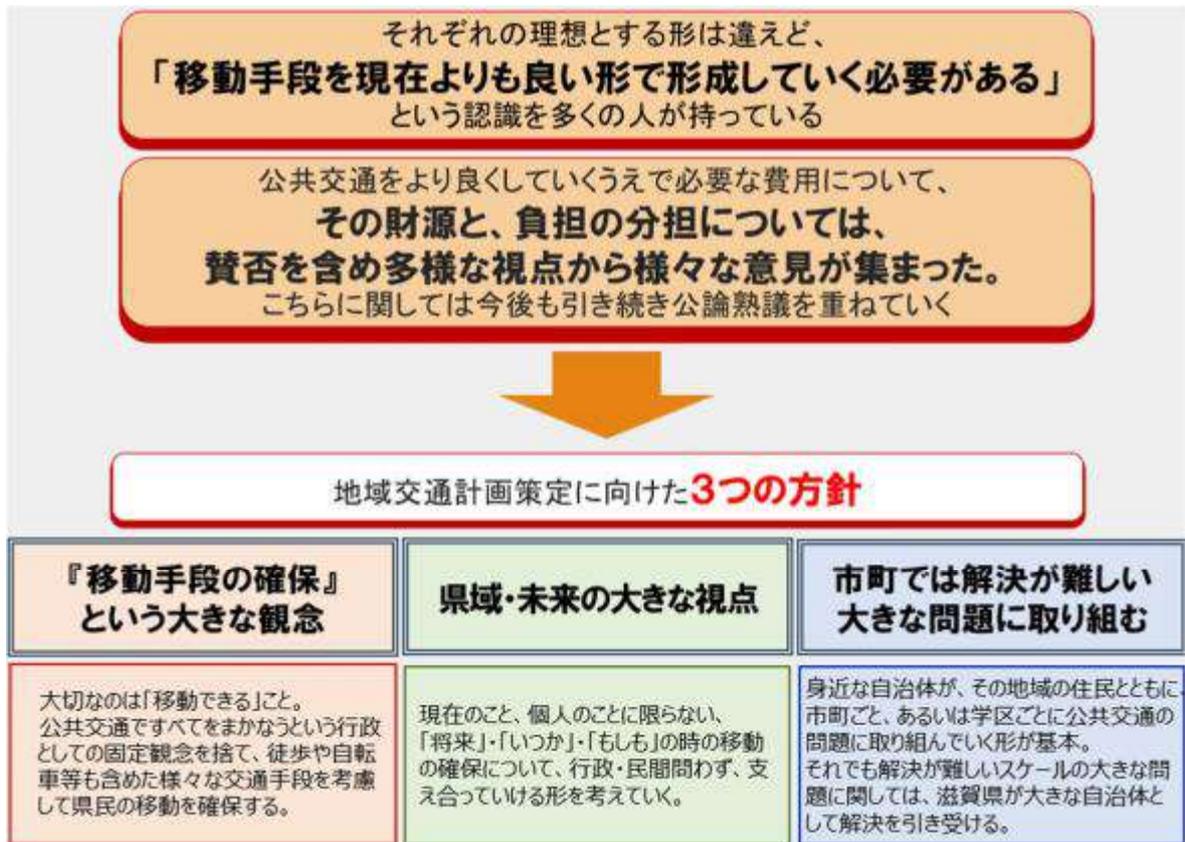


図 3.14 第2回地域交通フォーラムの総括

4) 第3回地域交通ワークショップ

令和6年度の取組（第1回、第2回ワークショップ、第2回フォーラム）により、地域毎の目指す暮らしを整理しました。これを踏まえ、第3回ワークショップでは、地域ごとの目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、より広い「県域目線」で地域交通について対話することで、地域交通を県民全体で支える機運の醸成、相互理解につなげることを目的に実施しました。

(1) 開催概要

第3回ワークショップは以下のとおり開催しました。

表 3.9 第3回ワークショップの開催概要と参加者数

地域	開催日時	開催場所	参加者数※
湖西	令和7年7月27日(日) 14:00~17:00	【大津会場】	5人
大津・湖南		なぎさのテラス	16人
甲賀		Hashing dinner	13人
東近江	令和7年8月2日(土) 14:10~17:00	【彦根会場】	13人
湖東		アルプラザ彦根	10人
湖北		Cozy town cafe	11人

※交通事業者および市町職員等は含まない。（オブザーバーとして参加）



図 3.15 第3回ワークショップの様子(左:彦根会場 右:大津会場)

a) 参加者の属性

第3回ワークショップには以下のとおり、年齢も立場も様々な方が参加しました。

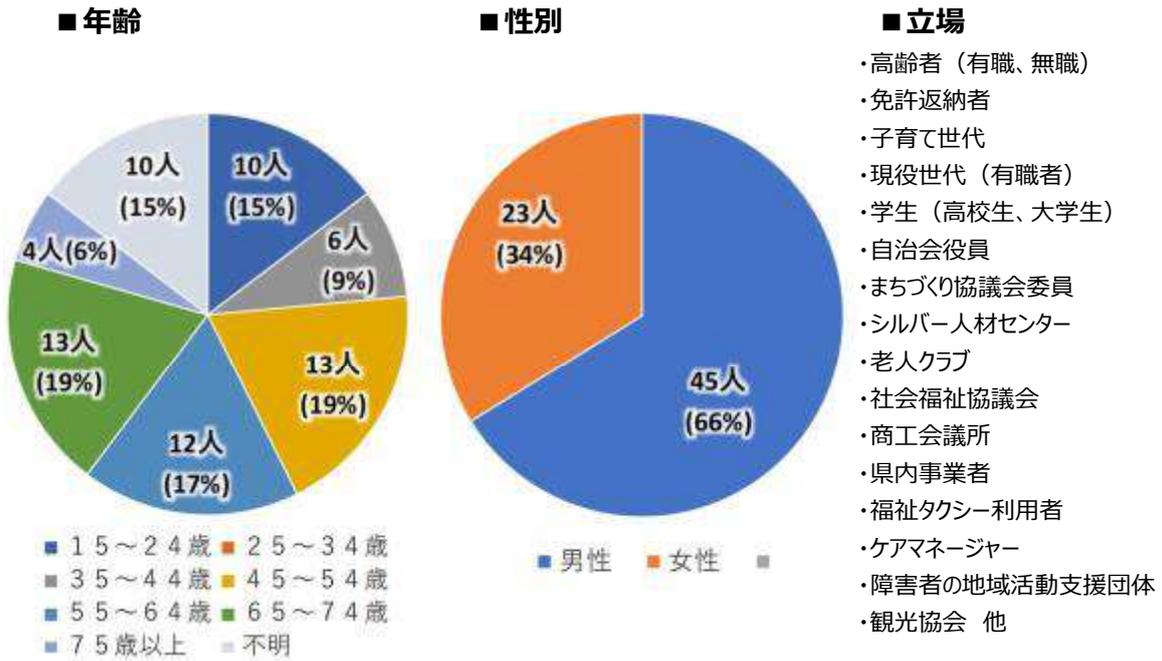


図 3.16 第3回ワークショップ参加者の年齢と性別、立場

(2) 実施内容

第3回ワークショップは、議論の視点を個人目線から県域目線での共有に高めるべく、他の地域の人や他の地域区分の方と対話を繰り返すことで議論を深めることを目的にワールドカフェ方式のワークショップを以下のとおり実施しました。

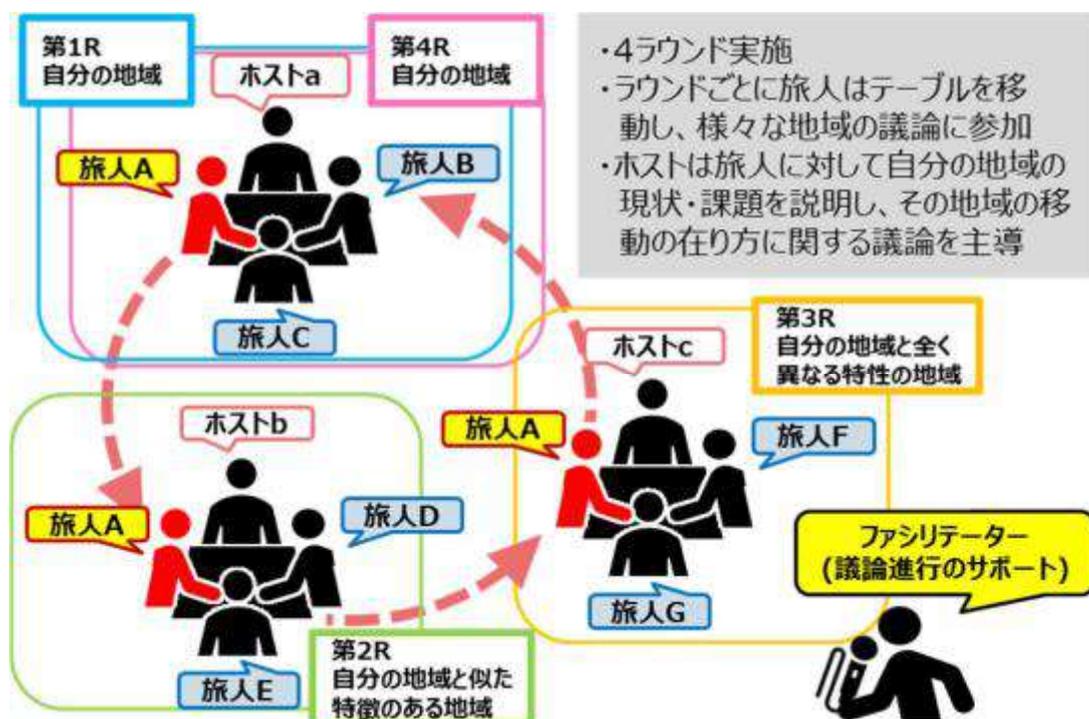


図 3.17 ワールドカフェ方式の概略図

表 3.10 第3回ワークショップ実施内容

情報提供	
イントロ	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
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
ワールドカフェ	
第1ラウンド	グループ内で対話
第2ラウンド	他地域同一区分のテーブルへ移動し対話
第3ラウンド	他地域他区分のテーブルへ移動し対話
第4ラウンド	元のグループで対話（気づきの共有）
発表	各グループの発表・共有
総括	ワークショップ全体の振り返り

(3) 実施結果

第3回ワークショップでは、以下のような意見が集まりました。

表 3.11 第3回ワークショップ参加者の意見(地域別)

項目	地域を問わず見られた意見	地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ
交通手段の現状と課題	主な移動手段は自家用車 →通学・通勤手段の選択肢として、バスは選びにくい タクシーは高額で利用をためらう人が多い デマンドタクシーは市町内の利用に限られる バス運転士の不足	バス停は近いが利用は少ない バスの渋滞問題 若年層は積極的にライドシェアを利用 コンパクトシティの推進 あいのりタクシーはルートがあり最短距離ではない	公共交通手段の必要性を感じていない バス停が遠いため利用しづらい デマンドタクシー・ライドシェアは利用方法の認知が進んでおらず、使いにくい空気がある	バス路線・本数が限られており、買い物・通院等時間の定まらない外出では利用しにくい バス停の設置間隔が広い ため、徒歩移動が困難な人は利用を断念してしまう
要望	公共交通の利用促進運動の強化 (割引券の配布、便利さの周知など)	電車本数・車両の増加 駅前駐車場の拡大 低価格での送迎 待ち時間の過ごし方(駅ビル・コンビニ等)	バス便・電車車両の増加 スクールバスの運用 デマンド交通に対する利用制限の緩和 自転車利用者のモラル改善	コミュニティバスの導入・拡大 デマンド交通に対する規制の緩和 ライドシェアや自動運転など柔軟な仕組みづくり
負担への意見	税負担増加への賛否	幹線系交通の充実に費用を当てるべき 税金の用途や配分が適正に行われているのかという疑念	税金の用途や配分が適正に行われているのかという疑念	行政任せにしない自助努力の必要性 費用配分や補助制度の見直しは課題
その他・提案	ライドシェアの安全面への懸念や、心理的抵抗感	施設による定期ルート運用の提案	外出しなくても良い・合図で止まる循環バスなど新しい仕組みの構築 自家用車を交通手段としてうまく使えないか LRTの実現	タクシー利用に対する補助金の拡大 公共交通の定額化

表 3.12 第3回ワークショップ参加者の詳細な意見

<p>問題意識</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では財源を確保するだけで上手くいくとは思えない。既存の地域交通の前提を疑うような広い視点が必要。 ・ 公共交通は移動だけではなくWell-beingのための大切な要素である。 ・ 気候変動などの環境問題の観点からも自家用車の利用を減らしていくべき。 ・ 多くの人にとっては、免許返納を考えた時が公共交通に目を向ける時。その時に選択される公共交通を目指すべき。 ・ それによって生じる困りごとは違えど、県内ではどの地域であろうと自家用車が無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。 ・ どの地域も抱える問題や要望は似通っていると思った。地域性というよりは時勢が大切ではないが。 ・ 道路の新設に偏らず、既存の道路網でどのように交通を削るか、運用を考えてほしい。 ・ 現状の公共交通を含めて維持するのは非現実的ではないか。 ・ あらゆる面において、『どの程度』に着地させるのが難しい。 ・ 観光面も視野に入れて考えていく必要がある。京都へ訪れた観光客を、如何にして滋賀まで誘導するか、という観点も必要ではないか。
<p>要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ WSであぶり出された郊外部と都市部との違いを、全県的な方針でも明記するべき。また、このような議論の場を市町内でも設けるよう県として働きかけてほしい。 ・ 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。 ・ 交通に着目するのみならず、地域の活性化、一体感を向上させる施策が必要。 ・ 市町の枠を越えたデマンドタクシー、ライドシェアの運行
<p>税負担への意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 暮らしやすさの基準は人それぞれであり、曖昧な目標のためにこれ以上負担を増やすべきではない。 ・ 負担があるのなら、それに見合うだけの納得感のある還元が必要。 ・ 交通を便利にするためには税の導入等、一定の負担増がついて回る。行政に頼る場面と自助のバランスが肝要 ・ 山間部と都市部等、居住する地域ごとで地域公共交通に対する考えが大きく異なるが、どう分担していくべきか。 ・ 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も知りたい。 ・ 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。 ・ 持続可能な地域交通の実現のためには、減税によって企業誘致をし、他府県から人を呼び込む必要がある。
<p>参加して良かった点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ さまざまな地域の取組み、課題、仕組みを知る事が出来た。持ち帰って共有していきたい。 ・ 話し合うことで、様々な見方や側面を知ることが出来て良い学びを得た。行政に頼った考えでは無く、自分たちの生活で何が必要かを考えさせられた。 ・ 全国のロールモデルになるべく、知恵を出し合い協力してより良い未来を実現したい。 ・ 税の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。 ・ 他地域の好事例を参考に自らのフィールドでの取り組みをすすめていきたい。

5) お出かけトーク

滋賀県の将来を担う若い世代や、今後、一層の増加が見込まれる高齢者から意見を聴取し、施策に反映するための取組として、若い世代や高齢者を対象としたイベントにこちらから出向いて意見を聞く「お出かけトーク」を実施しました。

(1) 実施概要

a) 第1回お出かけトーク

対象イベント：すまいる・あくしょんフェスタ 2025

実施場所：守山市民ホール

実施日時：令和7年8月11日（月・祝）10時～15時

参加者数：54名

b) 第2回お出かけトーク

対象イベント：滋賀けんせつみらいフェスタ

実施場所：滋賀県希望が丘文化公園

実施日時：令和7年9月20日（土）10時～15時

参加者数：158名

c) 第3回お出かけトーク

対象イベント：第34回滋賀県高齢者大会

実施場所：大津市生涯学習センター

実施日時：令和7年11月21日（金）13時30分～16時

参加者数：24名

(2) 実施内容

イベント等への参加者に対して、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、自身の考えに近い意見、共感できる意見に投票（複数回答可）していただきました。

あなたの考えに近い意見・共感できる意見にシールをつけてください



〈令和6年度に実施したワークショップで出た意見〉

- ① 自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい。
- ② まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき。
- ③ 本数が少ない、運行終了が早いので公共交通を使えない。
- ④ 運賃が高く、公共交通が選択肢に入らない。
- ⑤ JR線は絶対に残すべき移動手段。
- ⑥ 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要。
- ⑦ 家族の買い物、駅や学校・塾等への送迎が負担。
- ⑧ ライトシェアの完全解禁で選択肢を増やすべき。
- ⑨ 自動運転の導入に期待している。
- 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。

図 3.18 お出かけトークで使用した投票台紙

(3) 実施結果

若い世代を対象にしたイベントにおいて実施した第1回および第2回お出かけトークでの投票結果は以下の図のとおりでした。

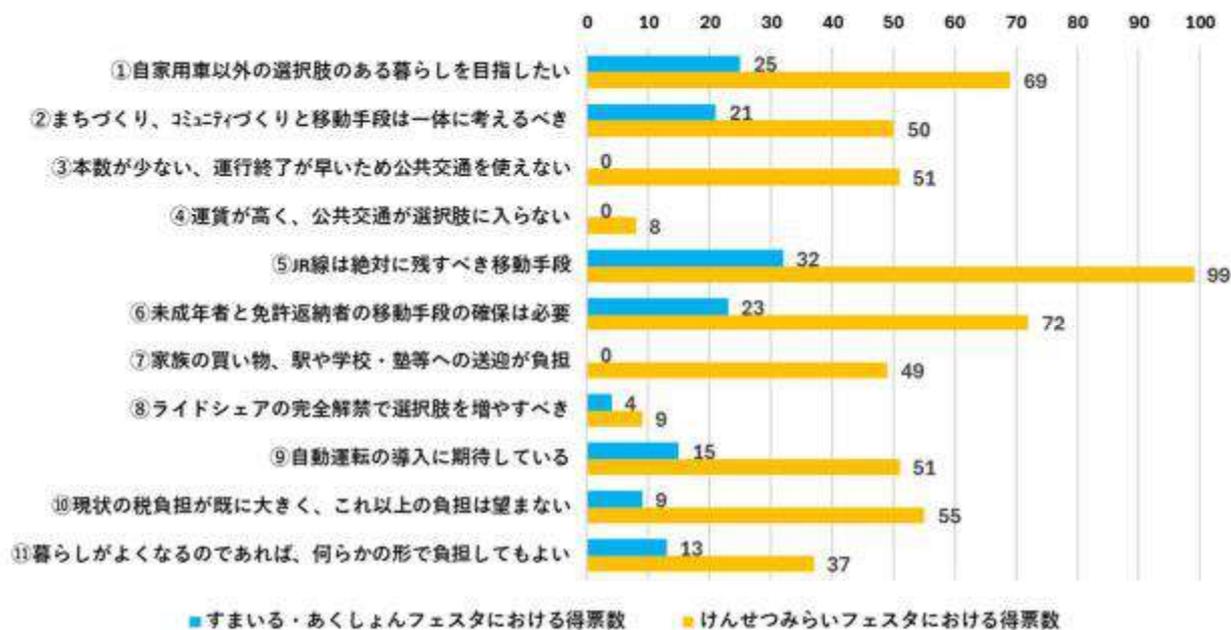


図 3.19 お出かけトークにおける意見投票結果(第1回、第2回)

共感の多かった上位の意見は、どちらのお出かけトークでも共通しており、以下のとおりでした。

⑤ JR線は絶対に残すべき移動手段

第1回お出かけトーク 32票 (1位)

第2回お出かけトーク 99票 (1位)

⑥ 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要

第1回お出かけトーク 23票 (3位)

第2回お出かけトーク 72票 (2位)

① 自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい

第1回お出かけトーク 25票 (2位)

第2回お出かけトーク 69票 (3位)

また、負担に対する意見として、以下の2つ(⑩、⑪)の意見がありましたが、投票数に大きな差はなく、負担に対する意見は二分する結果になりました。

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



図 3.20 第1回および第2回お出かけトークの様子
(左：第1回、右：第2回)



図 3.21 投票結果(第2回)

高齢者を対象にしたイベントにおいて実施した第3回お出かけトークでは、県から地域交通の現状や将来に向けての取組等について説明後、参加者の方に共感できる項目に投票してもらうとともに、その理由を発表していただきました。

投票結果は以下の図のとおりでした。

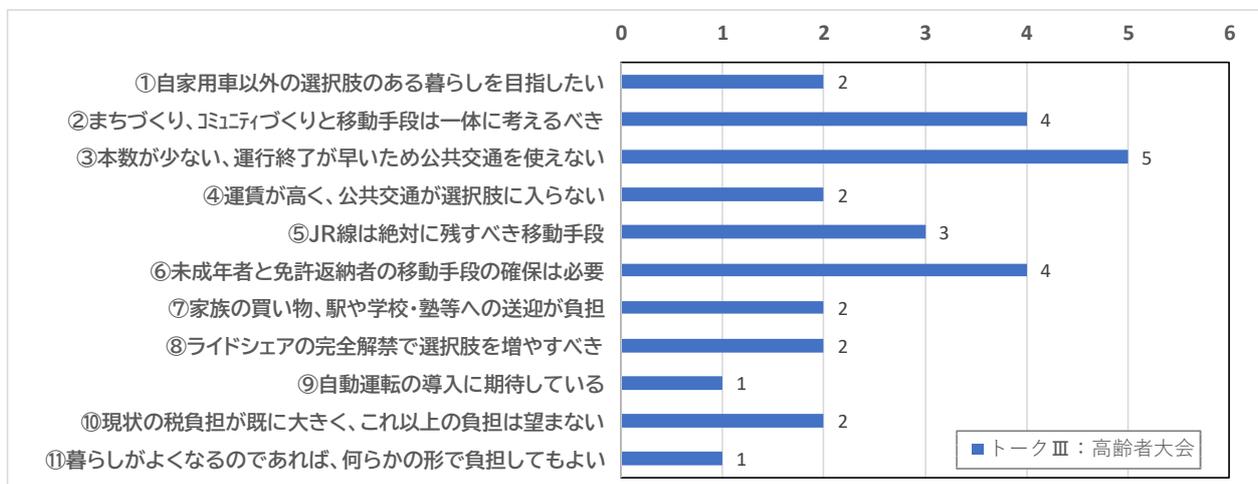


図 3.22 お出かけトークにおける意見投票結果(第3回)

共感の多かった意見は、上位から、③本数が少ない、運行終了が早いので公共交通を使えない、②まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき、⑥未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要、の順でした。

投票理由については、③に関しては、行き的手段はあっても帰りの手段がなく、公共交通が選択肢から外れること、②に関しては、行きたいところにバスが走っていないため、実際のコミュニティにあわせて路線を考えるべきだという意見、⑥に関しては、③や②のような状況で免許証を返納するとどこにも行けなくなる、といった意見が理由として発表されまし

た。公共交通の利便性に関する理由が主でした。



図 3.23 第3回お出かけトークの様子



図 3.24 投票結果 (第3回)

6)第3回地域交通フォーラム(令和7年度(2025年度)開催)

滋賀県が将来に目指す暮らしの姿と、その暮らしをつくる地域交通の姿を県全体に共有するとともに、その実現に必要な施策とその財源、負担・分担について議論しました。

なお、本フォーラムでは、地域交通に関心の薄い方(サイレントマジョリティ)にも参加いただくことを目的に、住民基本台帳から無作為抽出した2,660名に参加依頼を郵送しました。また、同日にイオンモール草津内に特設会場を設置し、買い物等の一般客に対してアンケート調査を実施し、多くの方からご意見をいただきました。

(1) 開催概要

実施場所：イオンシネマ草津 スクリーン1(滋賀県草津市新浜町300 イオンモール草津3階)

実施日時：令和7年12月13日(土)午後1時から3時まで

参加者数：340名超(WEB参加者を含む)



図 3.25 第3回地域交通フォーラムの様子

(2) 実施内容

第3回地域交通フォーラムは以下のとおり実施しました。

表 3.13 第3回地域交通フォーラム実施内容

情報提供	
OP	プログラム説明、Slido 使用方法説明、企画趣旨説明
目指す暮らしと地域交通計画について	過年度成果発表、計画素案共有
講演	
講演①	筑波大学谷口教授による講演「クルマの功と罪」
講演②	京都府立大学川勝教授による講演「欧米にみる持続可能な公共サービスとしての公共交通とまちづくり」
意見交換会・・・Slidoを使用した参加者全体での意見交換の実施	
テーマ1	地域交通が「あること」、「充実すること」でどのような暮らしができるかについて
テーマ2	求める暮らしの実現に向けた施策の実施に必要な「財源のあり方」について
総括	
総括	グラフィックレコーディングの成果物発表 本イベント全体を通して見た、意見の大まかな傾向等のとりまとめの発表
講評	本イベントに対する県政、地域交通、WS参加者の視点から講評の発表

a) 財源の確保に関するアンケート

フォーラムでは、地域交通の維持・充実のために今後必要となる財源をどのように賄うべきと考えるか、以下の①～⑥項目についてアンケートを行いました。

- ① 利用者による負担（運賃値上げ）
 - ② 交通事業者の努力（コストダウン、広告収入など）
 - ③ 既存予算の組み換えや新たな国庫補助の獲得
 - ④ 新たな税（利用者以外も含めたみんなで負担）
 - ⑤ 寄付（ふるさと納税やクラウドファンディングなど）
 - ⑥ さらに費用をかける必要はない
- ※ 複数選択可

なお、アンケートについては、フォーラムでのプログラム（学識者による講演や意見交換会等）によって財源の賄い方に対する考え方に変化があったのかを把握するため、プログラム開始前と、プログラム終了後の2回、同じ項目にて実施しました。

b) 事後アンケート

フォーラムにおいて、地域交通の維持・充実のために今後必要となる財源の賄い方に対する考えについてアンケートを実施しましたが、フォーラムのどのプログラムが考えの変化に影響したのかを把握するため、フォーラム参加者に対して事後アンケートを実施しました。

表 3.14 事後アンケート設問

<p>【回答者の属性に関する設問】</p> <p>Q1.招待の有無</p> <p>Q2. 年齢</p> <p>Q3.性別</p> <p>Q4.お住まいの地域の郵便番号</p> <p>Q5.公共交通の利用頻度</p> <p>【地域交通と負担に対する考えに関する設問】</p> <p>Q6.オープニングで実施したアンケートの回答内容 (フォーラムに参加する前の考え)</p> <p>Q7.意見交換会終了時に実施したアンケートの回答内容 (フォーラムに参加した後の考え)</p> <p>Q8. Q6とQ7では、回答内容に変化があったか。変化があった場合は、フォーラムのプログラムのうちどの内容を受けて考えが変わったのか</p>
--

(3) 実施結果

会場からの意見はグラフィックレコーディングにより以下のとおり取りまとめました。

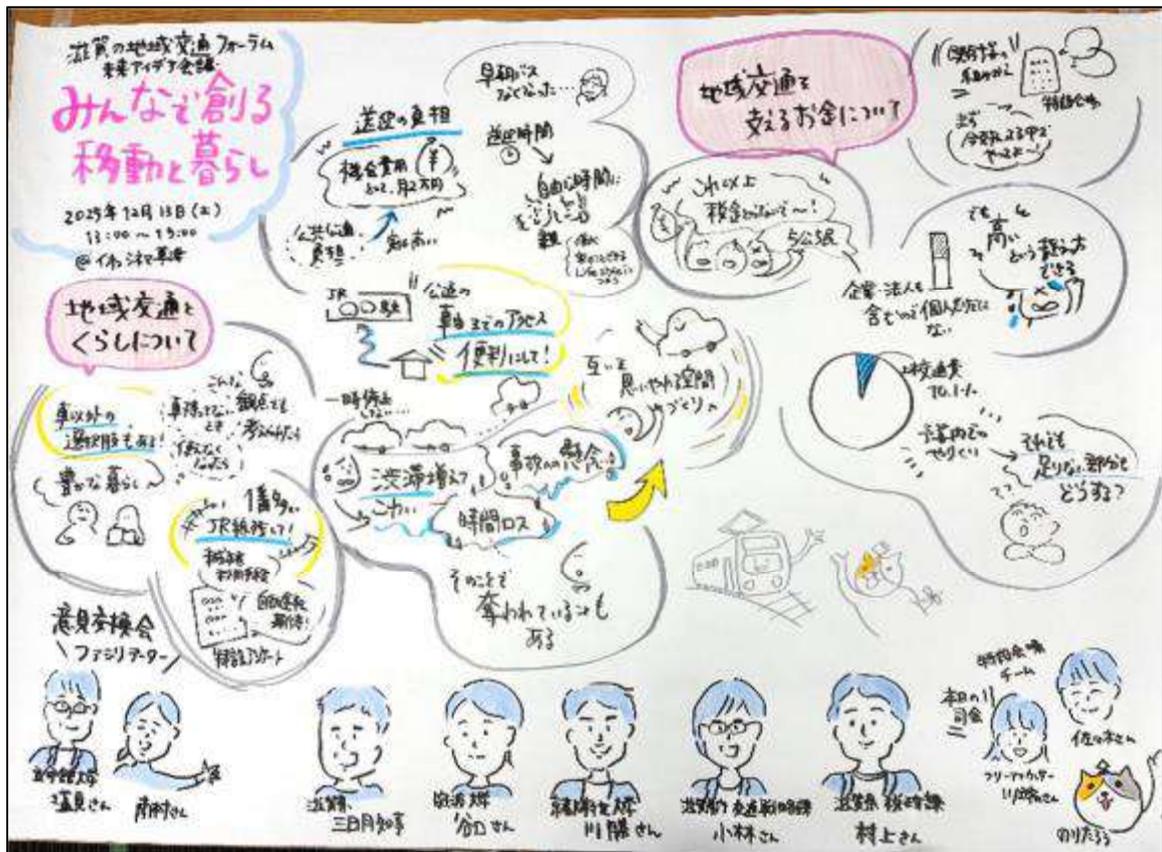


図 3.26 グラフィックレコーディングの成果物(1/3)

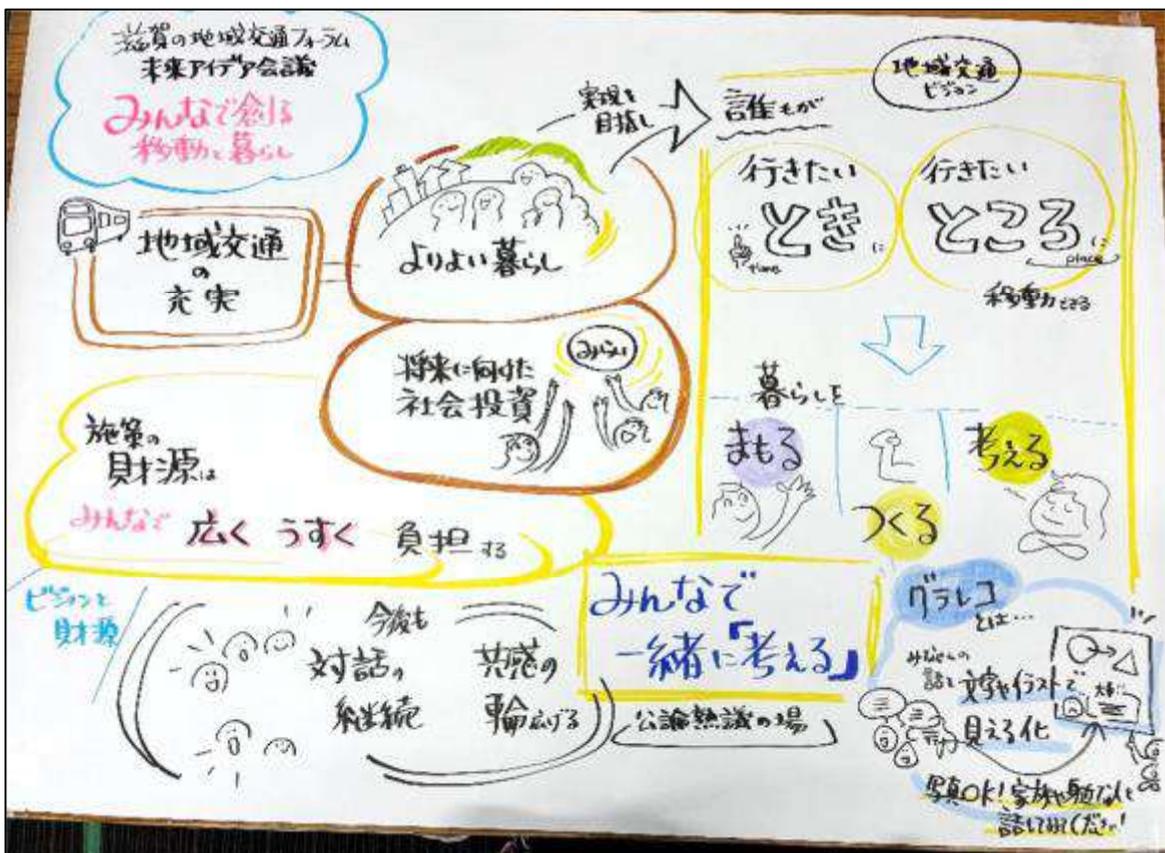


図 3.27 グラフィックレコーディングの成果物(2/3)

(4)フォーラム参加者の意見投稿と財源確保の手段に対する意見

第3回フォーラム参加者の意見投稿は以下の通りでした。

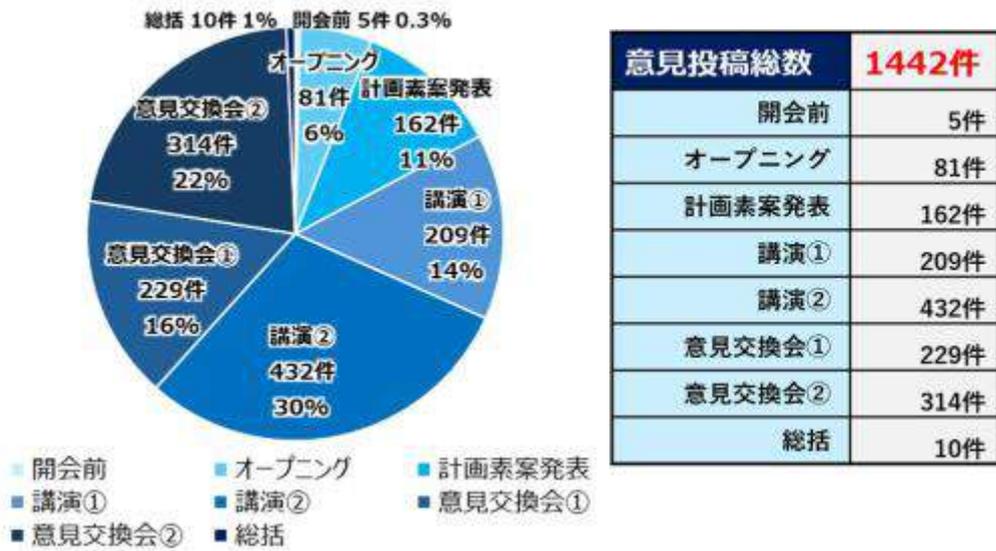


図 3.30 第3回地域交通フォーラム参加者のコンテンツ別意見投稿数

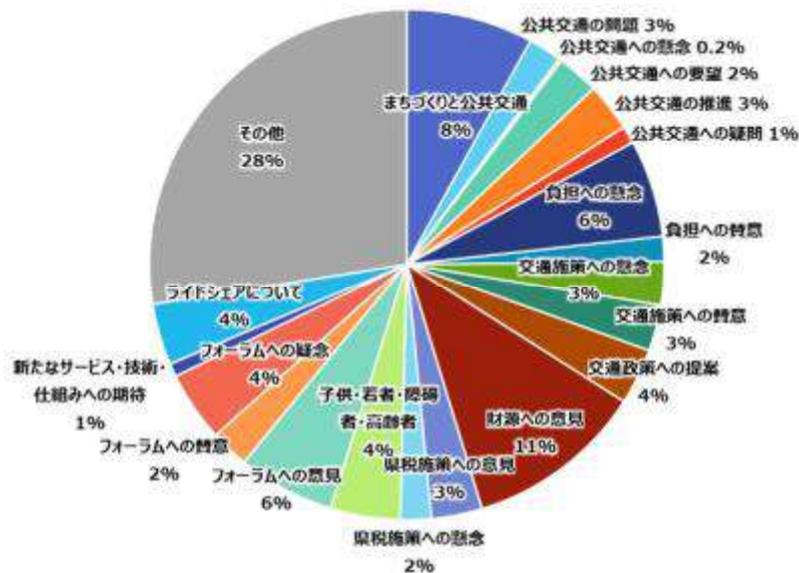


図 3.31 第3回地域交通フォーラム参加者の内容別意見投稿数

フォーラム参加者の財源確保の手段に対する考え方は以下の通りでした。

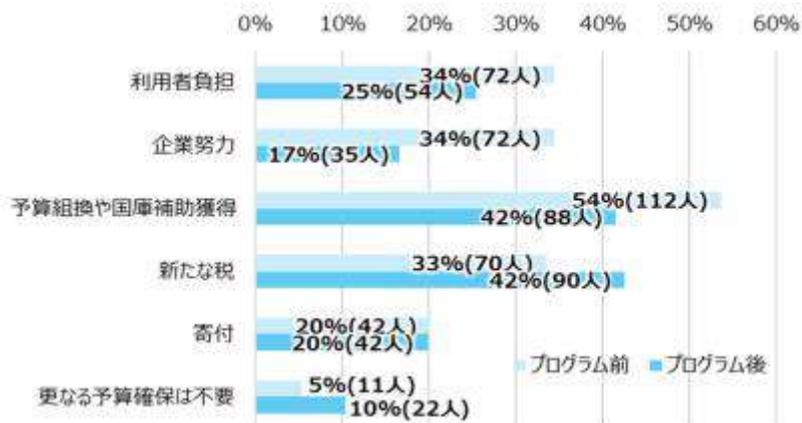


図 3.32 財源確保の手段に対する考え方



図 3.33 考えの変化に寄与したプログラム（事後アンケート）

★フォーラムに参加する前後では、以下の通りアンケート上の得票数が変化している

得票数が**減少**：利用者負担、企業努力、予算組換や国庫補助獲得

得票数が**増加**：新たな税、更なる予算確保は不要

変動なし：寄付

・地域交通に関する問題が、利用者や事業者だけに留まるものではないという理解は一定得られた

・フォーラムを通じて予算確保を不要と考えるようになった層も一定存在する

★フォーラムへの参加を通じて、考えが変化した人は約半数

・最も考えの変化に寄与した意見

谷口教授による講演で、参加者の約3割(考えが変化したうちの約6割)が影響を受けた。

・次いで考えの変化に寄与した意見

意見交換会の後半で、参加者の約2割(考えが変化したうちの約4割)が影響を受けた。

・その他のプログラムについては、概ね参加者の15%前後(考えが変化したうちの約3割)が影響を受けた。

図 3.34 第3回地域交通フォーラム参加者の意見の統括

(5) 特設会場

地域交通への関心が高く、ワークショップやフォーラムに積極的に参加する方だけでなく、現時点で地域交通に関心の薄い人が、望ましい地域交通やその達成に向けた取組にかかる費用負担について、どのような考えを持っているか把握するため、イオンモール草津3階ゲームランド前に特設会場を設置し、通行客を対象に街頭調査を実施しました。

c) 開催概要

実施場所: イオンモール草津 ゲームランド前(滋賀県草津市新浜町300 イオンモール草津3階)

実施日時: 令和7年12月13日(土) 午前10時から午後3時まで

参加者数: 62名超



図 3.35 特設会場の様子

d) 実施内容

イオンモール草津への来客に対して、望ましい交通を達成するための負担分担・財源について、アンケートを実施しました。

表 3.15 特設会場でのアンケート設問

<p>【アンケート1】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、考えに近い意見・共感できる意見を全て選択してください。</p> <ul style="list-style-type: none">➢ 自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい➢ まちづくり、コミュニティづくりと移動手段は一体に考えるべき➢ 運行本数が少ない、運行終了が早いため公共交通は使えない➢ 運賃が高く、公共交通が選択肢に入らない➢ JR線は絶対残すべき移動手段➢ 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要➢ 家族の買い物、駅や学校・塾への送迎が負担➢ ライドシェアの完全解禁で選択肢を増やすべき➢ 自動運転の導入に期待している
<p>【アンケート2】地域交通の維持・充実には、今後さらに費用が必要です。その財源を賄うために、どのような方法があると思いますか？考えに近い意見・共感できる意見を全て選択してください。</p> <ul style="list-style-type: none">➢ 利用者による負担（運賃値上げ）➢ 交通事業者の努力（コストダウン・広告収入など）➢ 既存予算の組み換えや、新たな国庫補助の獲得➢ 新たな税（利用者以外も含めたみんなで負担）➢ 寄付（ふるさと納税やクラウドファンディングなど）➢ さらにお金をかける必要はない

e) 実施結果

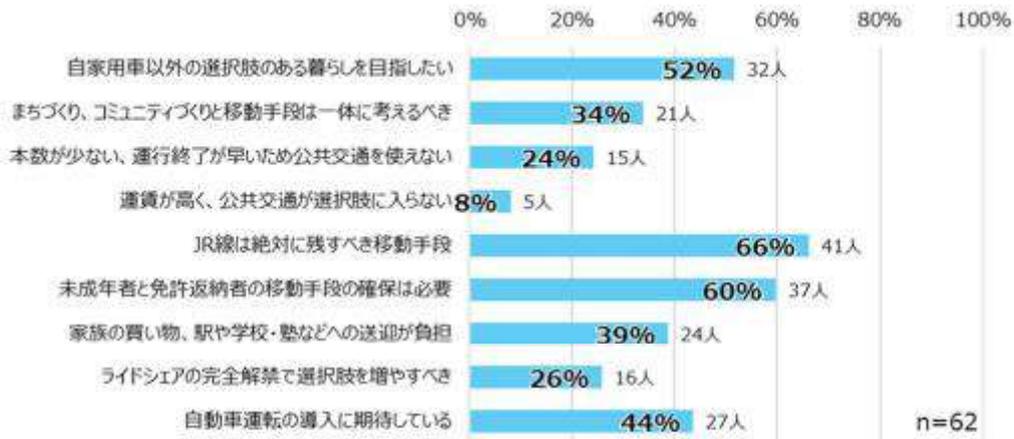


図 3.36 アンケート1の結果

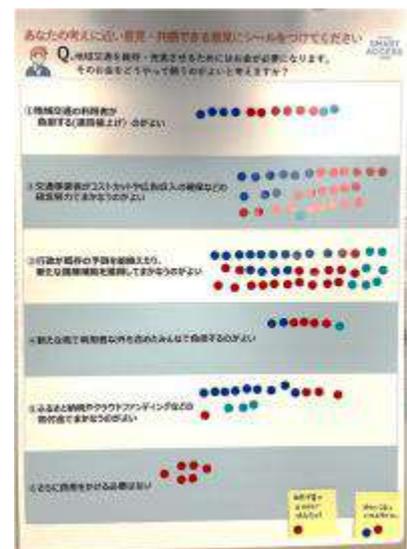
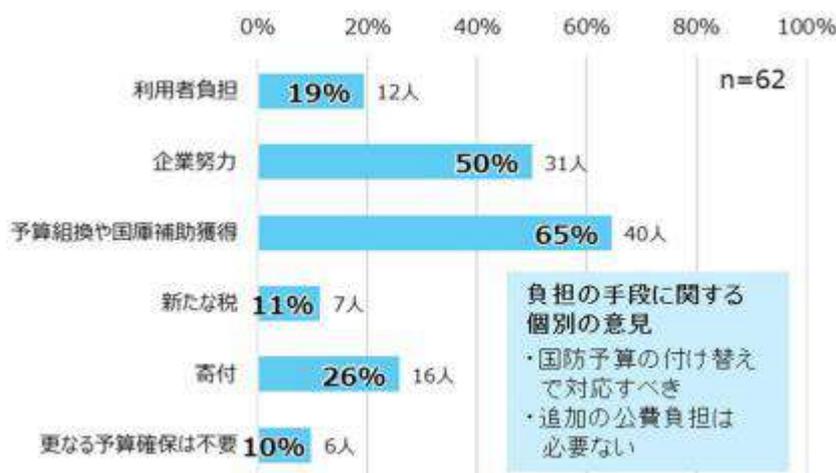


図 3.37 アンケート2の結果

(6) 無作為抽出者(フォーラム参加招待者)へのアンケート

第3回フォーラムでは、現時点で地域交通に関心の薄い人に対し議論への参画を促すため、住民基本台帳から無作為に抽出した2,660名に参加招待を送付し、フォーラムへの参加を依頼しましたが、同時に、ご参加いただけない方には、お出かけトークで実施した内容と同一のアンケートへの回答を依頼しました。

f) 実施概要

回答期間：令和7年10月31日（金）から令和7年12月12日（金）まで
回答者数：92名

g) 実施結果

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、自身の考えに近い意見、共感できる意見に投票（複数回答可）していただきました。

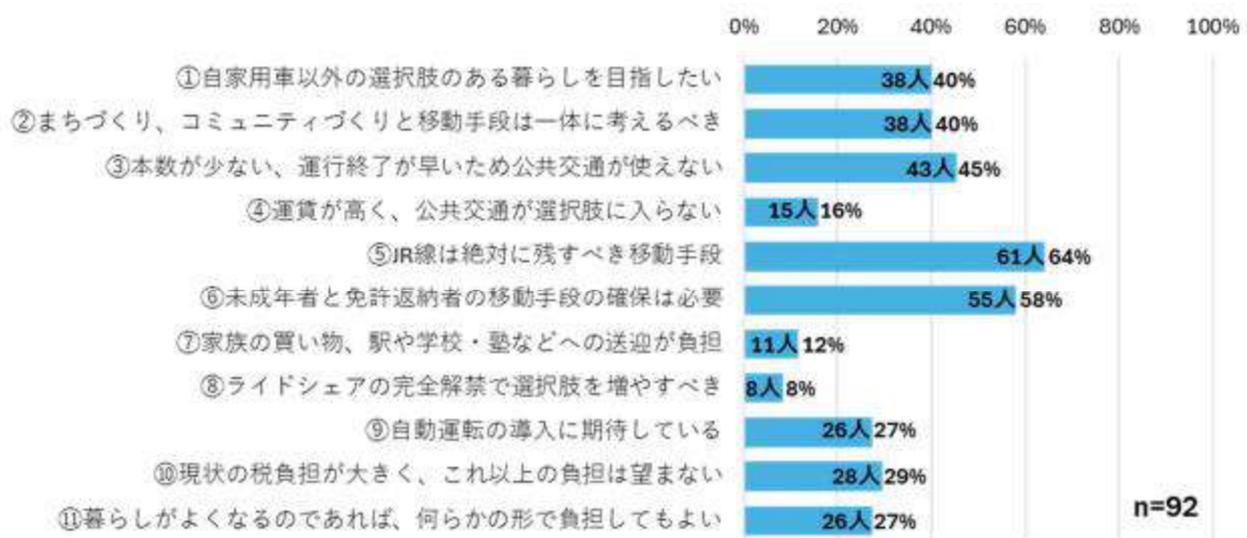


図 3.38 無作為抽出した県民に対するアンケート結果

共感の多かった上位の意見は以下のとおりで、第1回・第2回お出かけトークとの結果とよく似た結果となりました。

- ⑤ JR線は絶対に残すべき移動手段 61票（1位）
- ⑥ 未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要 55票（3位）
- ③ 本数が少ない、運行終了が早いので公共交通が使えない 43票（2位）

また、負担に対する意見については、

- 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
- の2つの意見に対して、投票数に大きな差は見られず、負担に対する意見は二分していました。

7) 滋賀地域交通活性化協議会

滋賀地域交通計画策定に向けた議論を行うため、学識経験者、交通事業者、行政関係者、地域交通利用者、運輸局・支局、公安委員会、道路管理者等を構成員とする協議会を立ち上げ、以下のとおり開催しました。

(1) 開催概要

h) 第1回滋賀地域交通活性化協議会(立ち上げ)

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和6年3月27日(水) 午前10時から12時まで

- 議 題：1 滋賀地域交通活性化協議会設置要綱(案)について
2 会長、副会長および監事の選任について
3 関係規程の整備について
4 令和6年度予算(案)および事業計画(案)について
5 滋賀地域交通計画策定の方針(案)について
6 その他

i) 第2回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和6年11月8日(金) 午前10時から11時半まで

- 議 題：1 第1回地域交通ワークショップについて
2 第2回地域交通ワークショップについて
3 今後のスケジュールについて
4 その他

j) 第3回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県建設技術センター 2階研修室

実施日時：令和7年3月25日(月) 午前10時から11時半まで

- 議 題：1 滋賀地域交通計画骨子(案)について
2 令和6年度事業報告および令和6年決算見込みについて
3 令和7年度予算(案)および事業計画(案)について
4 その他

k) 第4回滋賀地域交通活性化協議会

実施場所：滋賀県危機管理センター1階 プレスセンター

実施日時：令和7年10月24日(金) 午前9時半から11時半まで

- 議 題：1 今年度のスケジュールについて
2 県民等との対話状況について
3 将来デザインと施策たたき台について
4 未来アイデア会議地域交通フォーラムについて
5. その他

3.2.2 住民の認識する6地域の交通の課題と、それに対する意見

本章で紹介した、公論熟議を目的とした取組の結果から、6地域ごとに以下のような意見が見られました。

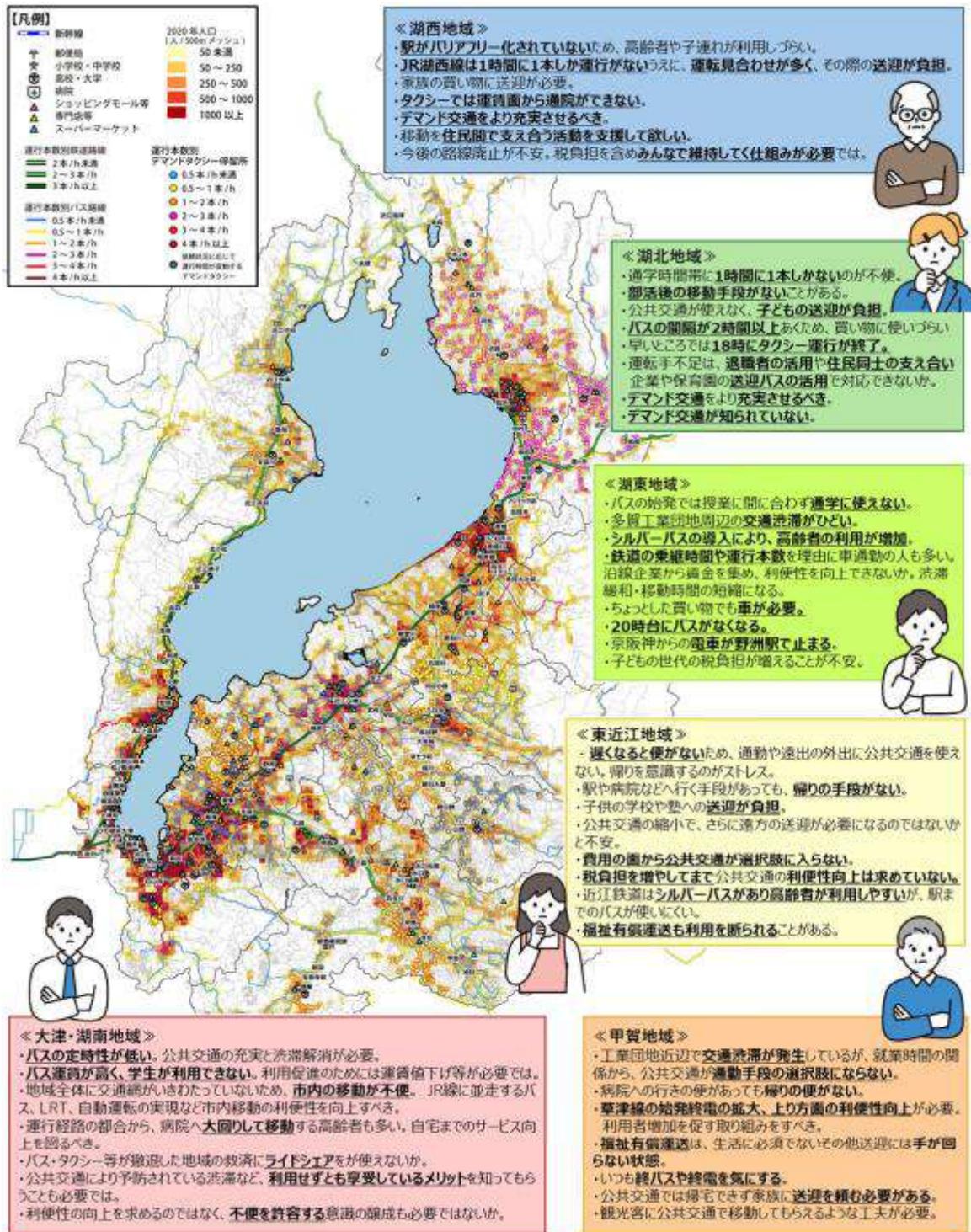


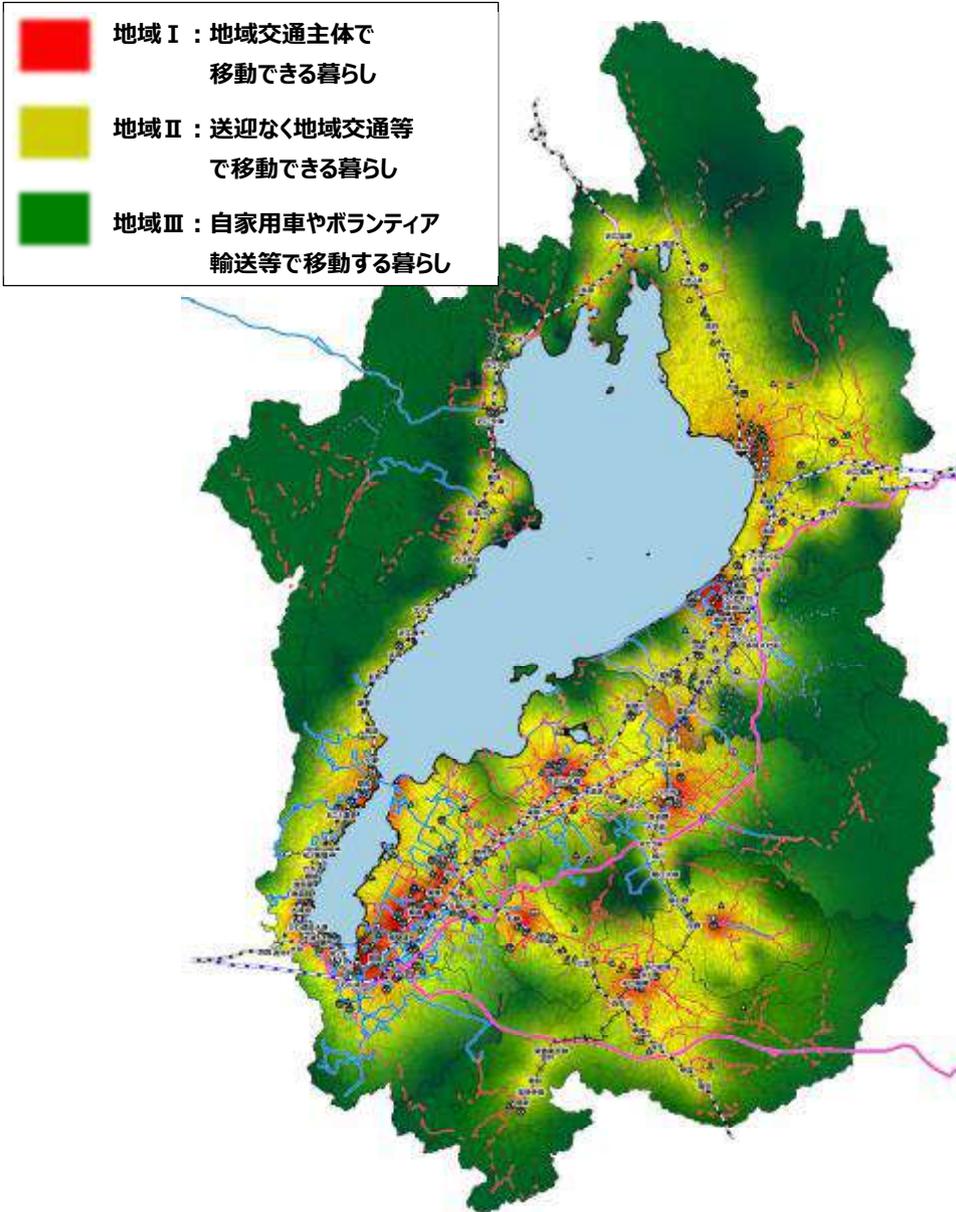
図 3.39 ワークショップ結果からみる地域毎の意見と課題

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

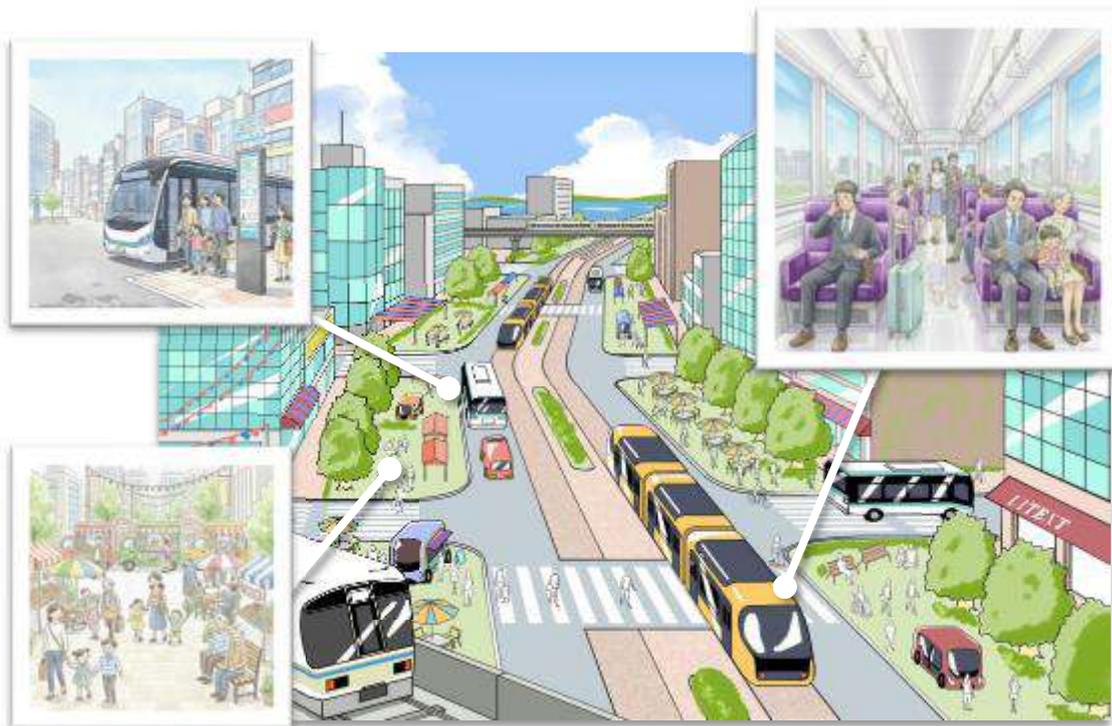
3.2 までに記載した取組をもとに、滋賀県が目指す地域交通の将来像を以下に定めます。

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、市町のまちづく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。



地域分類	数値的な目安	その他要因
I	可住地面積における人口密度が 3,000 人/k㎡以上 10,000 人/日以上流動が ある地域が複数存在する	拠点となる鉄道駅に複数路線が乗り入れている (広域的な移動の拠点としての実態がある) 人口集積以外の要因で OD※が集中する地域が存在する (目的地となる施設が密集して立地している) 市町の立地適正化計画の対象地域 ※OD とは、Origin (出発地) と Destination (到着地) の略語
II	可住地面積における人口密度が 500 人/k㎡以上	人口の分布が一定密集している(地域 1 に隣接する形で人口が分布している)
III	可住地面積における人口密度が 500 人/k㎡未満	飛び地的に人口が分布している (人口分布が存在しない山野部等に囲まれている)

図 3.40 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図



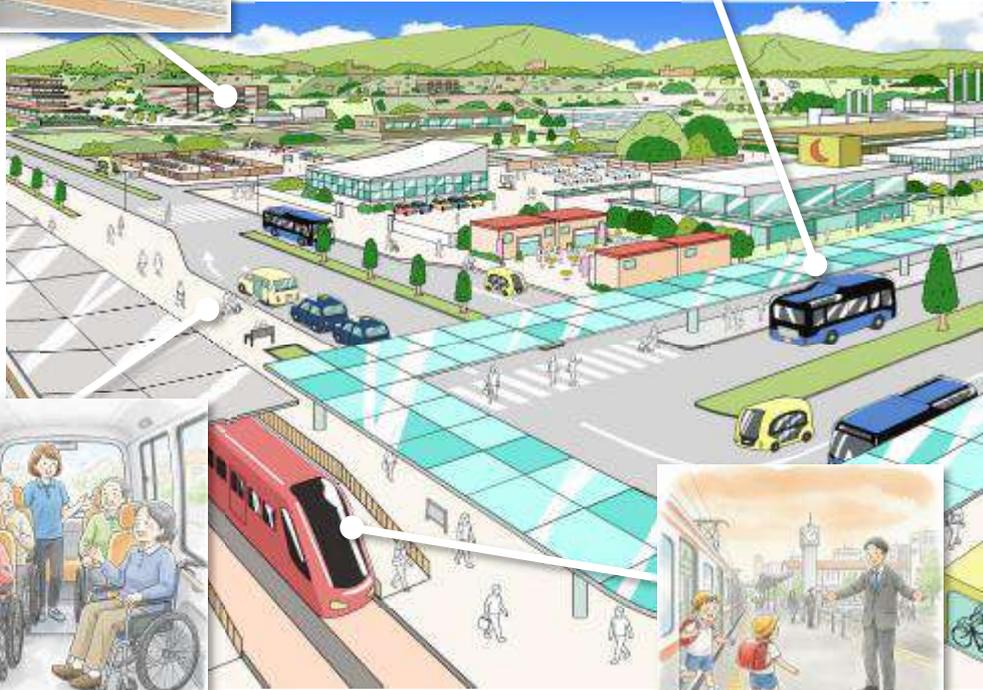
【地域Ⅰの目指す将来像】

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
- ・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、賑わいを感じられる

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



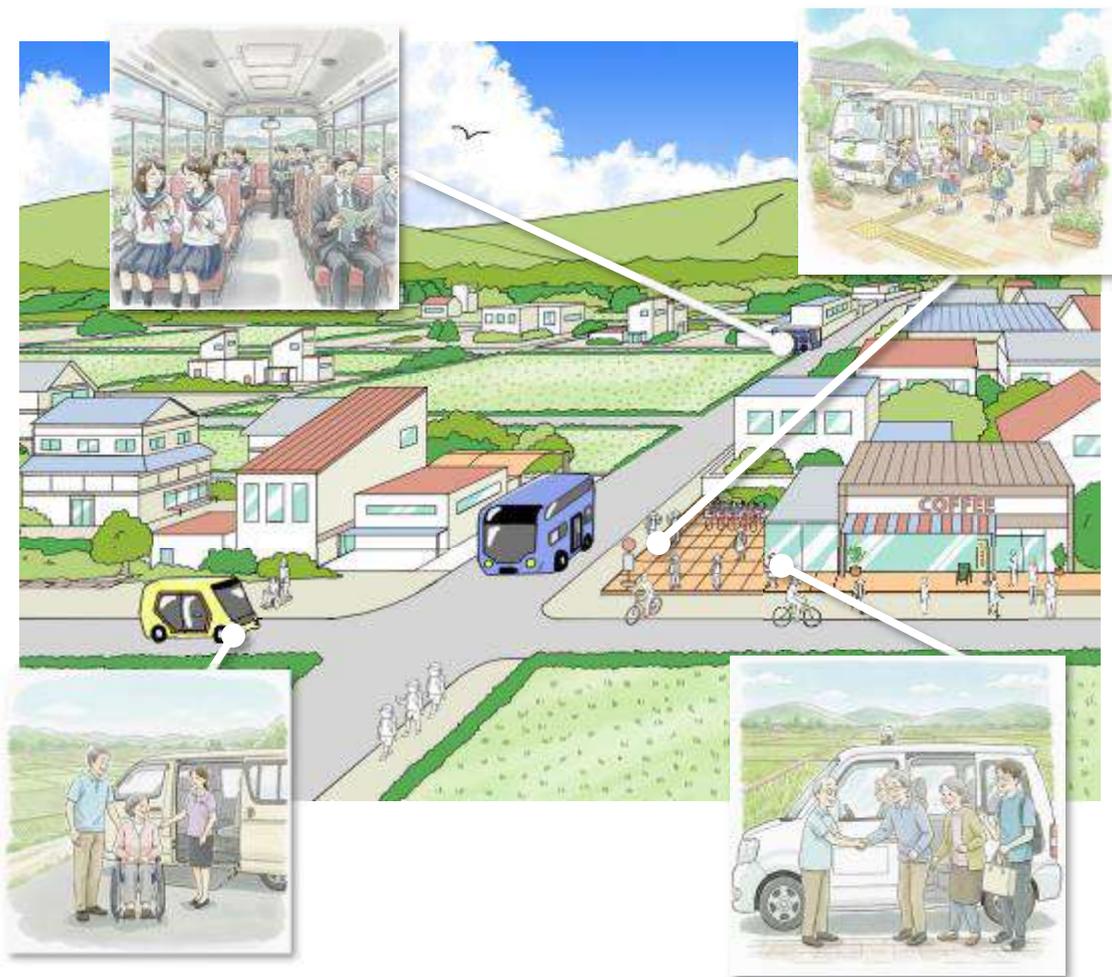
【地域Ⅱの目指す将来像】

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
- ・ 自家用車利用の意識が強く、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・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

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 地域交通が選択肢にならない
- ・ 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、ワークショップやフォーラム等での県民の意見や各市町の交通計画、まちづくり計画等を踏まえ、交通軸およびその目指すサービスレベルを以下のとおり定めました。市町、交通事業者と連携し、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、産業立地、観光等訪問者の増加につなげます。

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

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) 信楽高原鐵道線

- 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

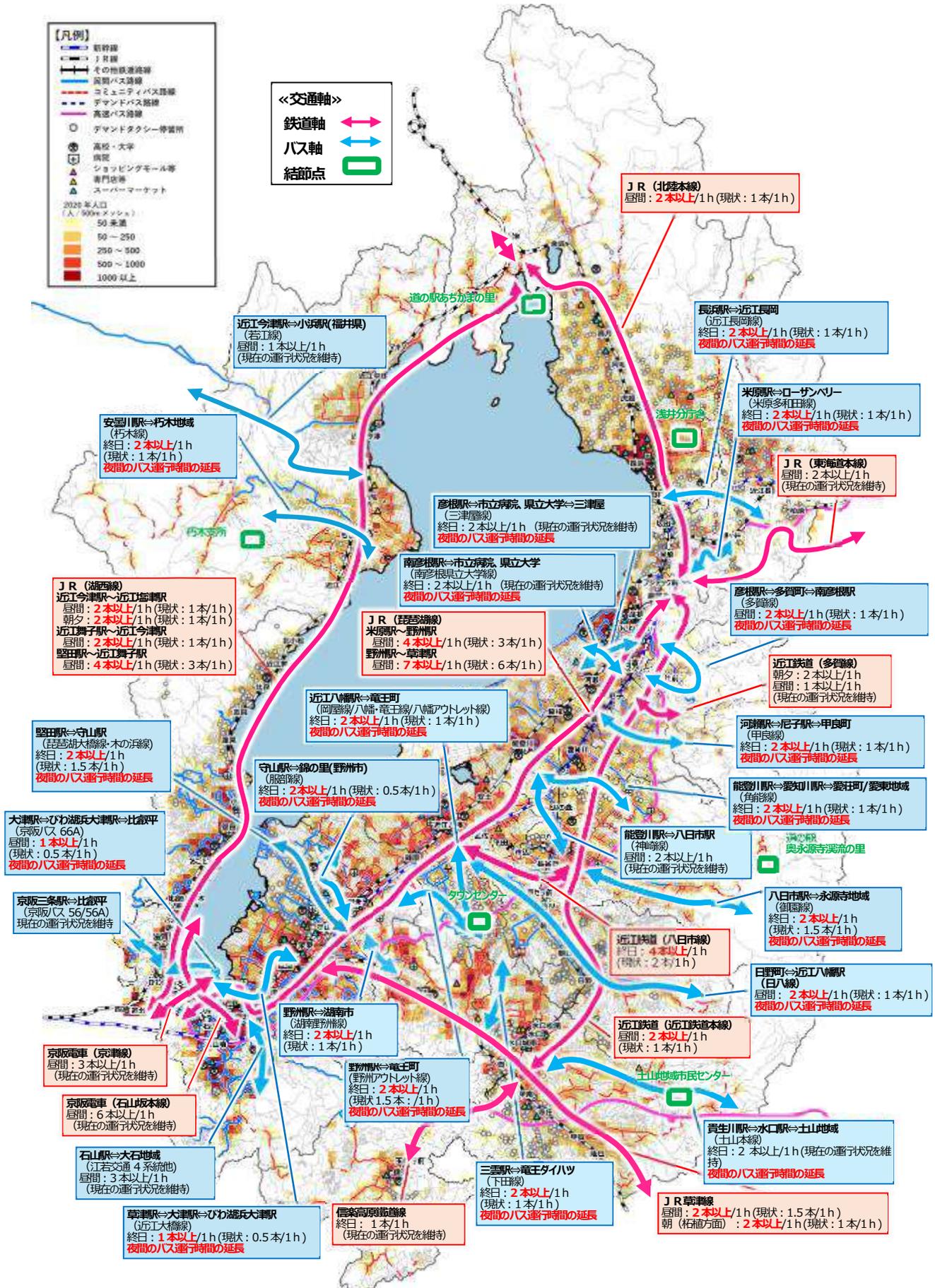


図 3.41 地域交通「将来デザイン」〔交通軸〕

表 3.16 鉄道軸運行本数一覧

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)			
				発着駅① の出発時刻	発着駅② の出発時刻	発着駅① の出発時刻	発着駅② の出発時刻	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
		発着駅①	発着駅②												
J R	東海道線	米原	柏原 (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 (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	北陸本線	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	北陸本線	長浜	近江塩津 (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 (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 (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 (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	多賀大社前	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4月1日時点

表 3.17 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	
				発着地① の出発時刻	発着地② の出発時刻	発着地① の出発時刻	発着地② の出発時刻	目標運行 頻度	現状運行 頻度	目標運行 頻度	現状運行 頻度
								(本/h)	(本/h)	(本/h)	(本/h)
地域	路線	区間									
		発着地①	発着地②								
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 (市立病院、県立大学経由)	彦根駅	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(多賀町経由)	彦根駅	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(尼子駅経由)	河瀬駅	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(愛知川駅経由)	能登川駅	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 水口駅	貴生川駅	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	江若交通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	近江大橋線(大津駅経由)	草津駅	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 (びわ湖浜大津駅経由)	大津京駅	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	7:05	9:27	18:45	19:47	0.8	0.8	1.0	1.0

令和7年4月1日時点

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。

(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を目指します。(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なることを目指します。
- ・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の確保を目指します。



図 3.42 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、多分野に及びます。

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 3.18 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 ^{※1} による通行時間短縮(渋滞緩和)効果 ^{※2} 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 ^{※1} によるCO ₂ 削減効果 ^{※3} を算出	1.17億円/年 (CO ₂ 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 ^{※1} による健康増進効果(歩行量増加効果) ^{※4} 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 ^{※5}	滋賀県:56.0億円/年 ^{※8} 一人当たり:20.0万円/年 ^{※8} (可処分時間:一人当たり100時間/年 ^{※8}) ※8 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 ^{※6} (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 ^{※7} 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)

※1 R4県民アンケートによる地域交通選択確率により、転換する利用者数を算出(1,460万人/年)

※2 国土交通省 費用便益分析マニュアルに基づく時間価値原単位により試算

※3 国土交通省 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(R6)に基づくCO₂の貨幣価値原単位により試算

※4 医療抑制額0.061円/歩(久野譜也他筑波大学大学院人間総合科学研究科教授 新潟県見附市における健康運動教室参加者の医療抑制効果から算出)

※5 R6賃金構造基本統計調査により、滋賀県における送迎実施年齢の平均時給を算出(2,000円/h)

※6 総務省統計局の家計調査および内閣府の高齢者の交通安全対策に関する調査の結果を参考に試算

※7 R6滋賀県入込客統計調査により1人当たり観光消費額を算出(4,491円/年・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 3.43：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された。

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 3.44：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%、その他路面電車沿線商業施設の約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 3.45：周辺への店舗出店の変化



図 3.46：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、J R 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^{※1}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）



図 3.47：ライトライン整備効果^{※2}（ライフスタイルに関するもの）



図 3.48：ライトライン整備効果^{※2}（まちづくりに関するもの）

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

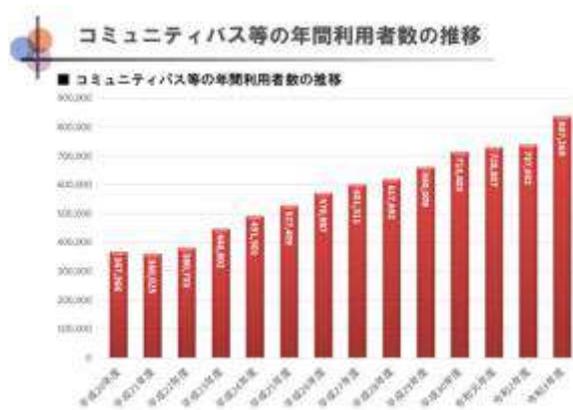


図 3.50：コミュニティバス等の年間利用者数の推移（小山市地域公共交通計）

また、小山市では、コンパクトシティ・ウォーク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クブルなまちづくりに影響を与えている点が高く評価され、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 3.51：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的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 3.19：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)	考査
主要観光地バス停の乗降客数 （出羽三山・飯茂水原 面・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	3,930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与えていると考えられる。

図 3.52：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 3.53：“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。

表 3.20 2040 年代に目指す「地域交通デザイン」が実現した場合の影響

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 ^{※1} 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 税込減少額 ^{※2} 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 ^{※3} を算出	252 億円/年 (削減台数：9,500 台/年) (税込減少額：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 ^{※4} ことによる 移動にかかる費用 ^{※5} 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 ^{※6} 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)

※1 R3 経済センサス活動調査より算出した一人当たり平均売上額を算出 (1,295 万円/年)

※2 自動車税額は普通車 3.6 万円/年、小型車 3.05 万円/年、軽自動車 1.08 万円/年とした

※3 乗用車市場動向調査 (2023 年日本自動車工業会) の新車平均購入価格 (264 万円) による

※4 R4 県民アンケートによる地域交通選択確率により、転換する利用者数を算出 (1,460 万人/年)

※5 県内バス路線の平均運賃 (180 円/回) により試算

※6 令和6年賃金構造基本統計調査により滋賀県の平均的な時間単価を算出 (1,956 円/h)

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っての基本理念は、安全・安心を大前提に、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。

モータリゼーションの進展により、特に本県を含む地方圏では、移動手段として自家用車が中心である生活様式が一般的になりました。自家用車はドアツードアで自由に、快適に移動できる手段であり、多くの人が生活のための移動の大部分を自家用車に頼っています。

一方、各家庭に自家用車が普及した結果、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活における移動手段が、地域交通から自家用車に変わり、地域交通の利用者は年々減少し、地方圏の地域交通は、民間事業としてはもはや成り立たなくなりつつあります。

このまま地域交通が衰退してしまえば、自家用車を利用できない人、例えば、免許を返納した高齢者や学生などは、買い物、通学などの基本的な生活に支障が生じる懸念があります。加えて、今は自家用車が利用できる人でも歳を取れば運転が難しくなること、急な用事や怪我などの不測の事態により自家用車で移動できない場合があることなどを考えれば、誰もがこのような状況に陥る可能性があります。

また、本県におけるCO₂排出量のうち、運輸部門の占める割合は22.5%であり、そのうち自家用車（生活由来）の占める割合は51.5%とおおむね半数を占めており、CO₂ネットゼロ社会の実現に向けて、自家用車からのCO₂排出量を削減することは、社会的な要請です。

このようなことや、「第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿」に記載した県民の皆様との対話を踏まえ、本県は、自家用車に過度に依存しない、「自家用車以外の移動の選択肢がある社会」の構築を進めることが、「より良い暮らし」の実現につながると考えています。

そして、「自家用車以外の選択肢のある社会」を構築するためには、地域交通が「移動の選択肢」となり得るよう、維持し、かつ、地域のニーズに応じて充実していくことが必要です。

したがって、地域交通を維持し、ニーズに応じて充実することは、「より良い暮らしの実現」、さらには、まちの賑わい創出、移住定住の促進、産業立地など、地域経済の活性化にもつながる公共サービスの供給という側面を持つことから、交通事業者のみならず、国、自治体も一定の責務を負うものと考えます。

これまでも、本県は、国、市町とともに、多くの公費を投入しながら、交通事業者と連携し、撤退した路線バスの代替手段の導入など、主に維持に係る施策に取り組んできました。

今後は、これまでの取組に加え、充実に係る施策についても積極的に展開し、移動手段を充実させ、「より良い暮らし」の実現に向けて取り組んでいきます。

【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

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

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。

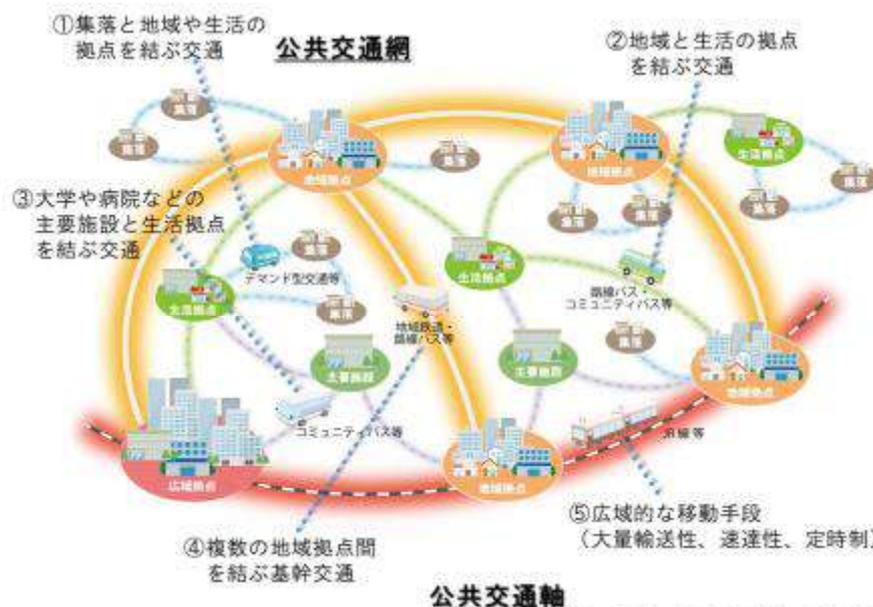
このことにより、多様な拠点間を相互に補完することで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能をより高めることを目指します。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積を高めることで、地域交通の利用者増や利便性の向上につなげます。

なお、都市計画基本方針における「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。

【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

図 4.1 拠点連携型都市構造のイメージ

4.2.2 本計画に係る施策の範囲

本計画では、鉄道、バス、タクシー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、高齢者、要介護者、障害のある方や児童・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。

なお、徒歩や自転車、自家用車による移動等の各個人が担う移動についても、地域交通のアクセス地点までの重要な移動であり、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ます。



図 4.2 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当たり、政策方針として、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、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

【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線をはじめとする鉄道線や、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、地域交通が整っているとと言えます。

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交通渋滞の緩和、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は、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努力のみでは地域交通を維持することすら困難な状況にあり、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、多くの方の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ちゅうちょされている人、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。

さらに、持続可能な交通サービスを提供するために、地域の実情にあったより柔軟な運用が可能となる規制の緩和についても関係者間で連携しながら研究を進め、必要に応じ国に対応を求めています。

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、かつ安全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、高齢者、要介護者、身体に障害のある方や児童・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、ライドシェア、事業者の送迎サービス、シェアモビリティ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させます。これらにより、「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・通学の利便性向上や交通事故の減少、安全の確保による移動の安心、健康の増進、さらにはまちのにぎわい創出、移住・定住の促進、産業立地、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つなげていきます。

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の快適化

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、また、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、MaaS、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、琵琶湖において令和元年（2019年）と令和2年（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。

本県では、令和4年（2022年）3月に「滋賀県CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画」を策定して、2050年の「CO₂ネットゼロ」の実現に向けた取組を通じて地域の持続的な発展をも実現する「CO₂ネットゼロ社会づくり」を推進し、より豊かな滋賀を次の世代に引き継いでいく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22.5%であり、そのうち自家用車（生活由来）の占める割合は51.5%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等の次世代自動車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、CO₂ネットゼロ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（2023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トで、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

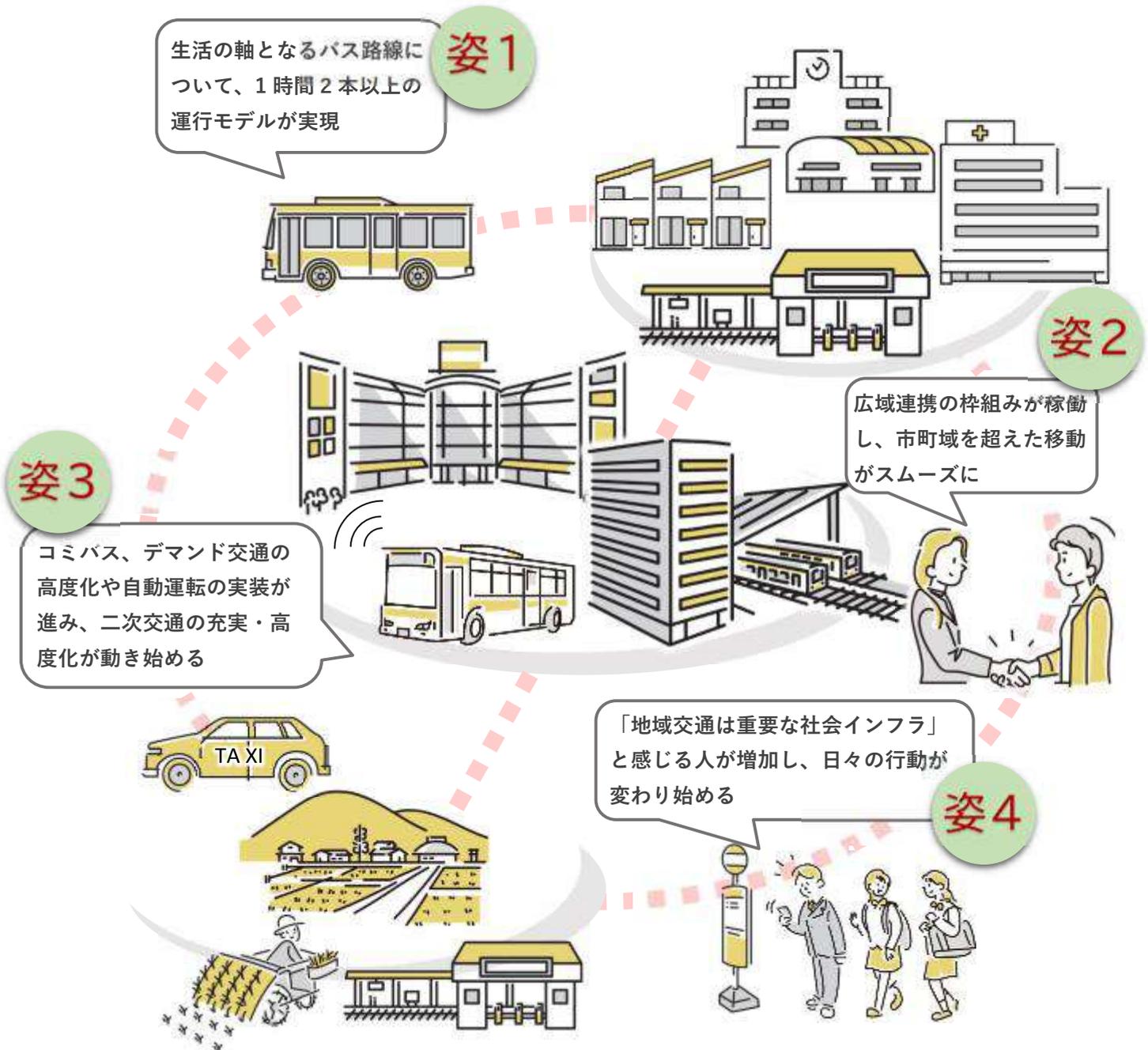


図 5.1 令和 12 年度に到達を目指す「暮らし」の姿

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 3.17 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、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。

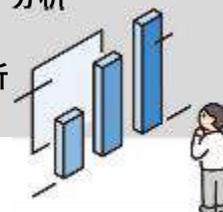
なお、「充実」のためには土台となる「維持」が必要であり、ロードマップに示す取組以外の「維持に係る施策」についても、必要に応じて見直し等も行いながら、適切に進めていきます。

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

- 交通軸の利用状況の評価
- 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

5.3 実施方針に基づく施策メニュー

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、第4章に示した実施方針に基づき今後推進していくべきと考えられる施策メニュー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	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	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、かつ安全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の快適化
	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

5.4 計画期間に実施する事業

次に、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、計画期間に実施する事業とその考え方を以下に整理しました。

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 計画期間中に取り組む事業の考え方

内容	具体的事業	考え方
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。
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。
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つながり、経済が発展し、まちが賑わう。
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。
	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つながる。
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。
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。
新モビリティ 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。
DXの推進	キャッシュレス化、バスロケシステムの活用、MaaSの研究など	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。
その他	今後に向けたサブスクリプション等の制度研究、GXの推進など	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。

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 5.3 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係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、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 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。

事業リスト	No.1 SNS等(LINE、X、Facebook、Instagram、TikTok等)の活用					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	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.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			概算拠出額	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.3 地域交通利用促進に係るイベント等の実施

事業分類

既存・新規 | 維持・充実

概算拠出額

3,400~5,000 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がります。

《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.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			概算拠出額	480～540 万円	
事業内容						
<p>鉄道の利用促進や増便などを旨し、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を共有・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. 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

概算拠出額

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》

●交通環境学習の取組への参画(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「幼少期から地域の地域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. 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			概算拠出額	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. 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			概算拠出額	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. 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	概算拠出額	9億9,000万円		
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バス路線は地域にとって重要な基幹的地域交通であり、市域間をまた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
					▶

《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	長峰集会所				
		桜川駅、松井					
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	飯屋	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	京阪バス株式会社			
土山本線	貴生川駅	新水口	田村神社	株式会社シガ・エージェンツシステム			

事業リスト	No.9 コミュニティバス等路線バスの運行維持					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	1億6,700万円	
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。網としての役割を担うコミュニティバス等の路線バスの運行維持・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.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						
<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						
<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、運行に伴う活動の支援を検討します。</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 コミュニティバス等路線バスの合理化					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	-	
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、コミュニティバス等路線バスの運行を再編し合理化を図る取組を支援します。市町間をまたがる広域な路線の再編等については、県が調整役を担います。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.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

概算拠出額

-

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.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			概算拠出額	-	
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、デマンド交通の運行時間を調整することが必要です。市町と交通事業者、または複数の交通事業者が連携し、スムーズな乗換を実現するため、県はその調整役を担うなど取組を支援します。</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.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				
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					
<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上でも、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実施など、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。</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。 <p>●一般乗用旅客自動車運送事業者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"> ・大津市域交通圏で営業するタクシー事業者(個人タクシーを除く)を対象に、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(以下、「従業者」という)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.16 一種免許等保有者等の活用					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	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。</p> <p>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、中型二種免許保有者や一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.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			概算拠出額	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						
<p>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。</p> <p>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。</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.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						
<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、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。</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.20 鉄道の増便要望					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	-	
事業内容						
<p>J R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。</p> <p>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J R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.21 J R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			概算拠出額	60万円	
事業内容						
<p>J R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J R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、J R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						
<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、山科駅への延伸が決定された「特急はるか」の活用や、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						
<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、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。</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.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						
<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り、それを支えていく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、関係機関の各種計画とも連携しながら、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.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、地域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						
<p>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、地域間にはばらつきや、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>						
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.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	概算拠出額	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について、市町や交通事業者とも連携しながら実証実験等、導入を検討・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と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、地域交通の乗換にかかる運賃を割り引く制度を検討・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、高齢者や身体に障害のある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)』の購入に必要な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)の購入に必要な経費の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.30 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			概算拠出額	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.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					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	-	
事業内容						
<p>移動手段間の乗換の良し悪しは、地域交通を利用する上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。</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 乗換拠点や停留所の環境改善、整備の検討					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	-	
事業内容						
<p>乗換拠点やバス停留所等の待合環境は、地域交通を利用する上で重要な要素の一つです。特に夏季や冬季においては、待合環境が整備されていない場合、高齢者や小さな子どもなど体力に不安がある人の利用を困難にします。そのため、停留所への上屋やベンチの設置等、安全で快適な待合環境を整備し、地域交通を利用しやすくする取組の支援を検討します。</p> <p>また、各市役所支所や大津港等、交通結節点としての機能を有する乗換拠点の環境改善・整備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	
○		◎	○			
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.33 既存駅の活用および新駅の検討					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	-	
事業内容						
<p>鉄道駅は広域移動の乗換拠点として必要な役割を担っています。特に、米原駅は県内唯一の新幹線発着駅であり、他府県からの来訪者を受け入れる玄関口としても重要な駅です。</p> <p>そのため、県内各地の観光情報やイベント情報などが簡単に入手できるよう来訪者に向けた情報提供のさらなる充実、県内各地への周遊や日々の移動が便利になるよう、スムーズな乗換え、待合スペースの充実など、既存駅の活用に係る取組および支援を検討します。</p> <p>また、将来に向けた新駅の可能性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	
◎		◎	◎	○		
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						
<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、高齢者や身体に障害のある方、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、全ての人々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> <p>※「2.2.6 バリアフリー化の現状」参照</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.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						
<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.36 ノンステップバスの導入					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	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.37 自動運転の実証運行、実装化					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	6,500~1 億 2,700 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等により、地域交通の維持が危ぶまれており、運転士の増加、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、関係機関と連携しながら、運転士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た取組が必要です。</p> <p>このため、まずは彦根城ルートでの実装運行に向けた取組を進めるとともに、本事例で培ったノウハウをもとに、都市型、中山間地型など、それぞれの地域課題に適した手法で自動運転技術を県内に展開できるよう、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.38 新モビリティ（LRT/BRT 等）の研究					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	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、関係機関の各種計画等と連携しながら、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.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）					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	1,600～3,200 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、一般的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・決済システムも連携し、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.41 キャッシュレス化の推進					
事業分類	既存・新規 維持・充実			概算拠出額	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のシステム構築に係る取組を支援し、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、運営側の両替等に要する業務の軽減、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。

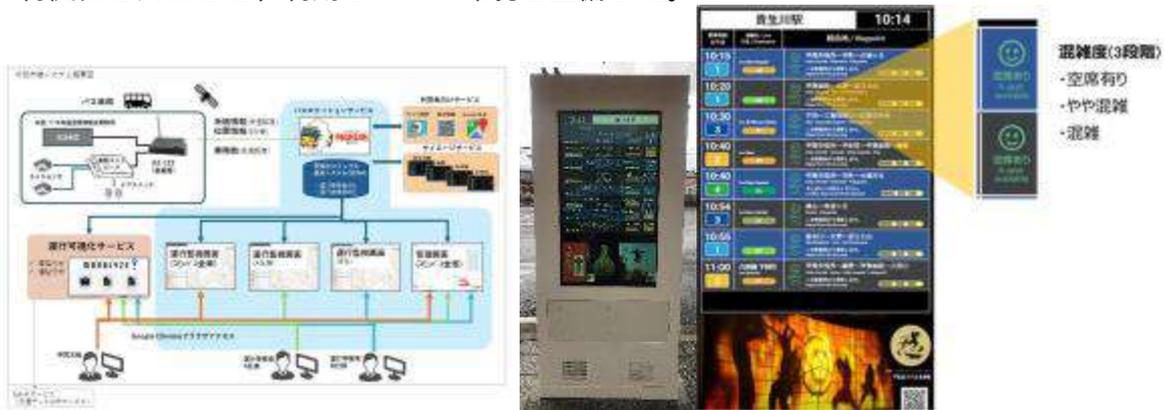
●デジタルサイネージの整備

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
◎	○	◎	◎		

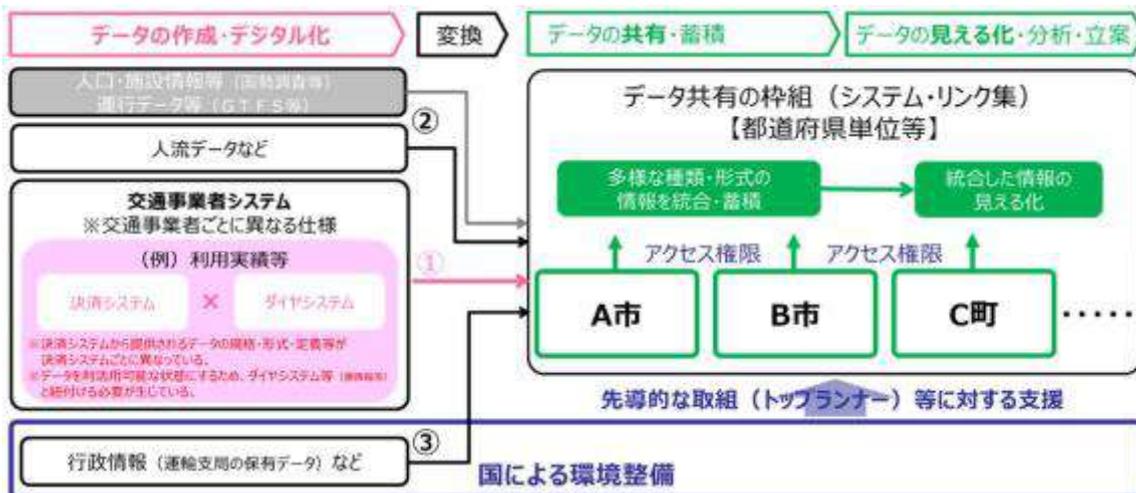
実施スケジュール

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 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係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、防災をはじめ他分野との連携検討、促進	○	○	○	○	-
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
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
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。

第6章 施策実施のための財源のあり方

第5章に掲げる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」を社会資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国に対し提案・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じ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きます。

5. 新たな財源の検討

まずは1～4の取組を進めますが、事業を安定的に実施するため、これらの取組に加えて新たな財源を検討します。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・充実に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。

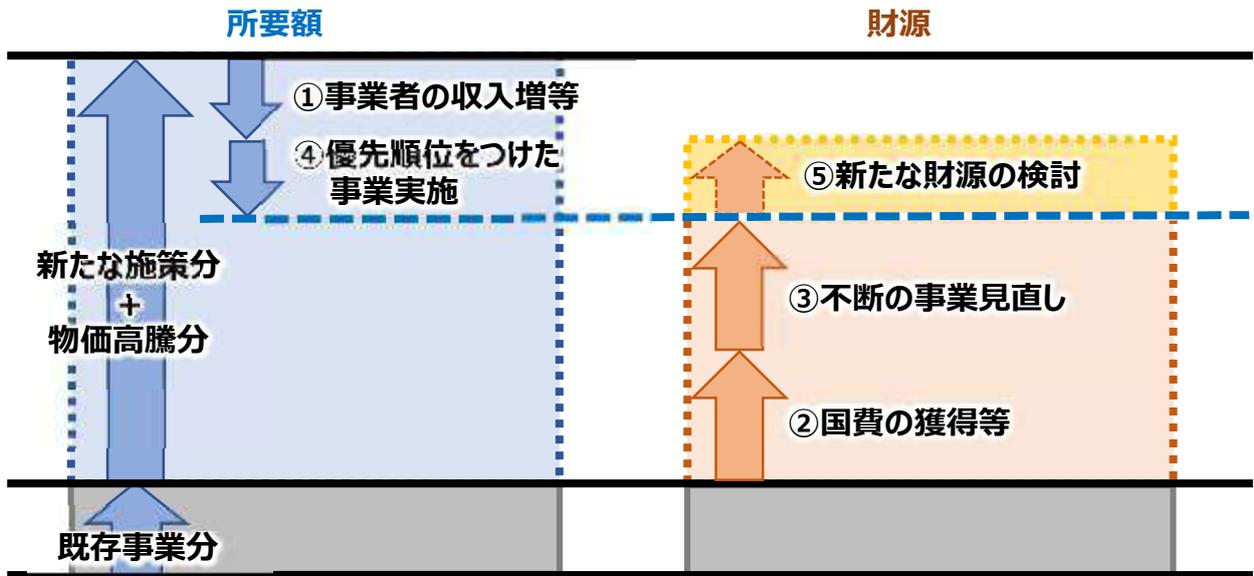


図 6.1 施策実施に係る所要額(県拠出額)と財源のイメージ

表 6.1 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	県や市町において随時実施				
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				
新たな財源の検討	上記財源で事業に取り組みながら、新たな税について検討し、結論を得る (県民、市町、県議会、税制審議会等)				

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。

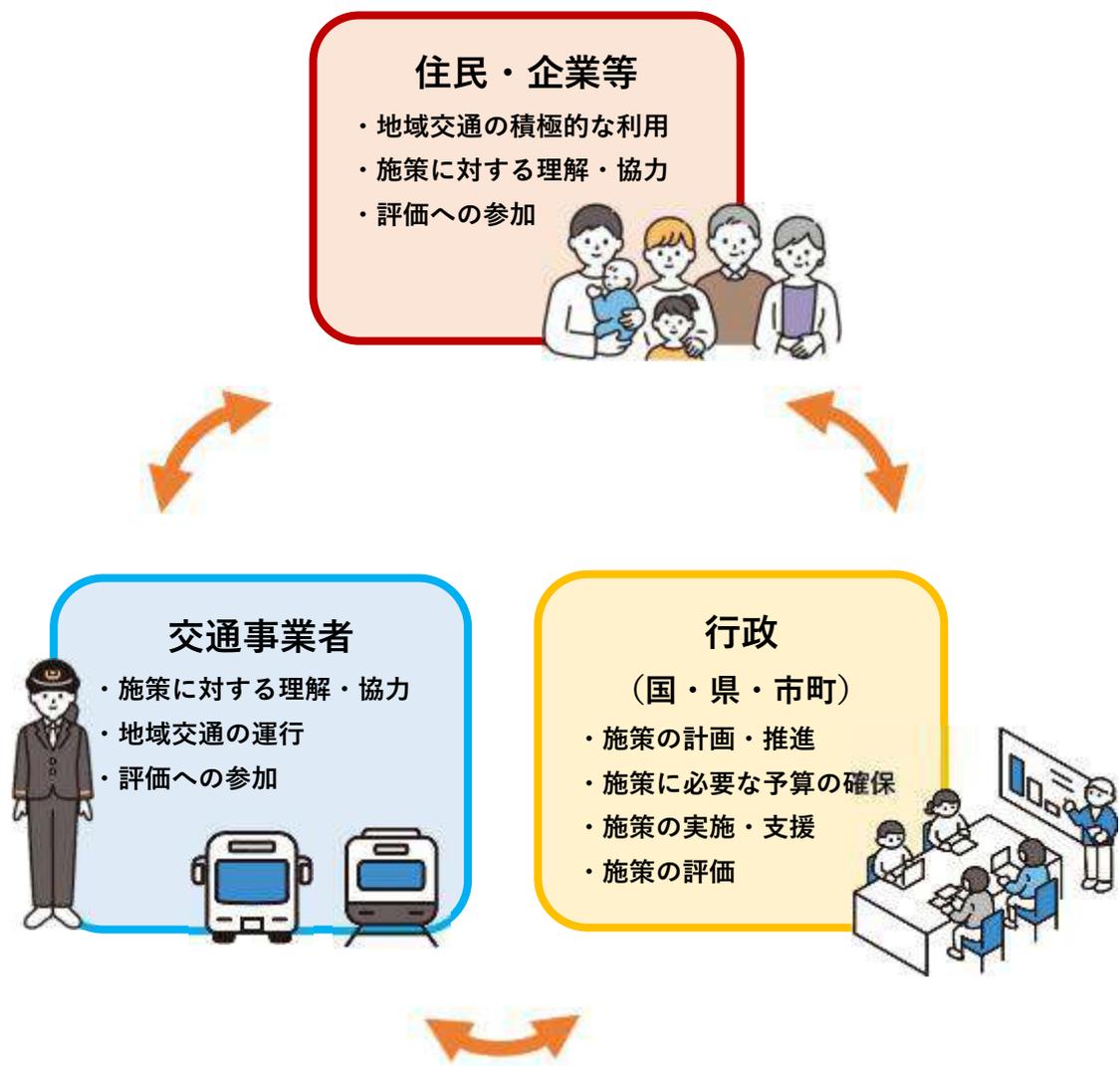


図 7.1 各主体の進行管理への関わり方

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・管理するための計画最終年度となる令和12年度における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、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

【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

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)

※ 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。

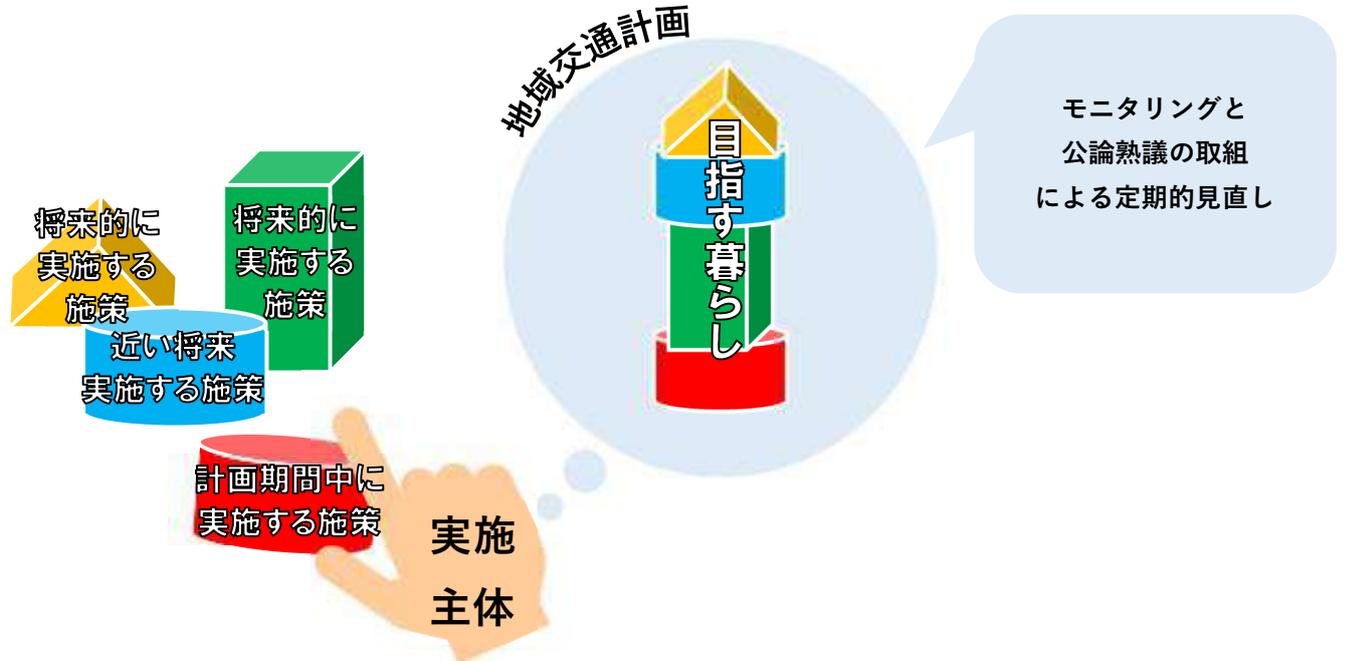


図 7.2 目指す暮らしの実現までのイメージ



図 7.3 未来アイデア会議の様子(R6)



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)