

滋賀地域交通計画 (骨子案)

土木交通部交通戦略課



**Mother Lake
Goals**
変えよう、あなたと私から



滋賀地域交通計画の構成

序章

滋賀の暮らし

第1章 策定の趣旨

- 1.1 計画の目的
- 1.2 計画の区域
- 1.3 計画の目標
- 1.4 計画期間
- 1.5 計画策定までの流れ

第2章 現状分析

- 2.1 活用データ・調査の概要
- 2.2 各地域の現状
- 2.3 現状分析（診断）

第3章 滋賀県が目指す暮らし

- 3.1 県民が考える暮らし
 - ① ワークショップの概要
 - ② 県民の意見を踏まえたシナリオ設定
 - ③ シナリオを踏まえた県民が求める暮らし
- 3.2 県民の意見を踏まえた滋賀県が目指す暮らし

第4章 目指す暮らしを実現するための地域交通の姿

- 4.1 施策実施の考え方
- 4.2 目指す暮らしを実現するための実施施策
- 4.3 施策実施に必要な概算費用
- 4.4 施策実施による効果

第5章 施策実施に対する評価・モニタリング

- 5.1 評価指標（KPI）
- 5.2 モニタリングの実施方法

第6章 施策実施に向けた財源確保

- 6.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について
- 6.2 「地域交通をみんなで支える」新たな財源について

序章

滋賀の暮らし

琵琶湖とともに生き、全国・世界とのつながりの中で育まれた
「暮らし」

食のめぐみ

発酵文化、米・湖魚・野菜
の産地

京の都へ



ふなずし

歴史

近江を制するものは、
天下を制す



産業

日本一のモノづくり県
マザー工場、開発拠点が
集積

文化

「三方よし」の精神
故郷湖国を大事にしながら
全国へ



2

暮らしを支える土台

日々の移動のための手段：地域交通

第1章 策定の趣旨

1.1 計画の目的

- ・県民、交通事業者、市町と丁寧な議論を重ねながら、「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向け、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、滋賀県が目指す地域交通の姿の実現を進めることを目的とする。

1.2 計画の区域

滋賀県全域

1.3 計画の目標

- ・各地域の実情、地域住民の求める暮らし方等を踏まえ、将来の社会環境変化に応じた持続発展できる滋賀県の実現に資する最適な地域交通ネットワークを構築する

1.4 計画期間

- ・計画策定から5年間
(令和8年度～令和12年度)

1.5 計画策定までの流れ

(右図参照)

令和6年夏～冬

令和7年2月

令和7年春～秋頃

令和8年3月予定

令和8年度～

「滋賀地域交通ビジョン」
広域的視点から県内の将来交通の姿を示すもの

滋賀地域公共交通WS
県民・事業者・交通事業者・行政

県民フォーラム

滋賀地域公共交通WS

「滋賀地域交通計画」策定

滋賀地域交通計画を受けて、交通施策実施

第2章 現状分析

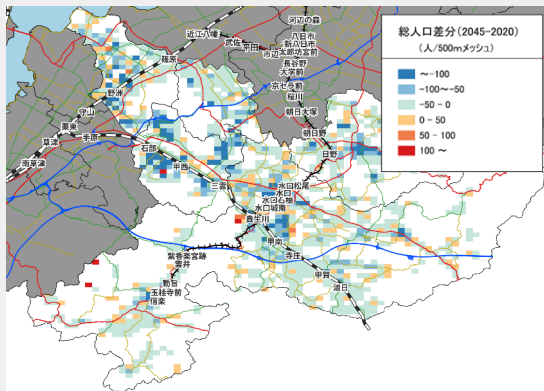
2.1 活用データ・調査の概要

2.2 各地域の現状

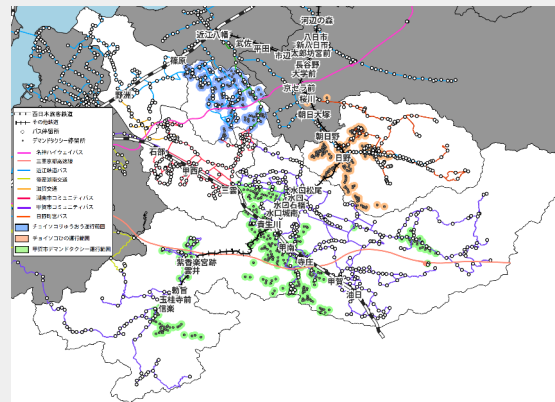
人口分布や公共交通の状況、関連計画の状況、人の移動状況等を把握する。

県内で交通状況やライフスタイルが異なることから、県内を6地域に分け、地域毎に現状を把握する。

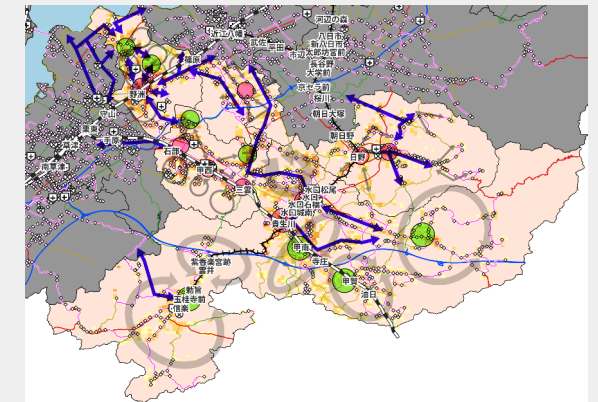
▼人口分布（2045-2020人口差分）（甲賀地域）



▼交通の状況（路線図）（甲賀地域）



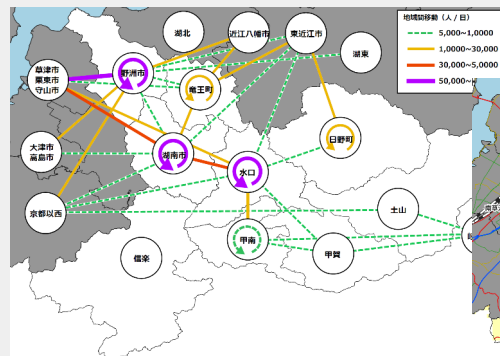
▼関連計画の状況（甲賀地域）



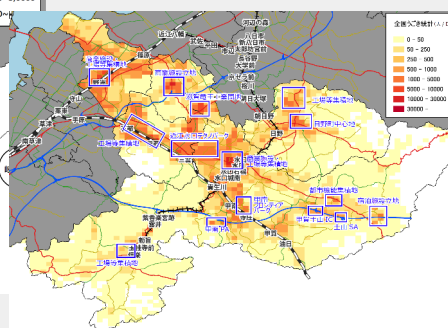
2.3 現状分析（診断）

- ・県内6地域において、人口情報や人の移動状況、公共交通の状況などについて、ビッグデータやGISデータ等を活用し、地域特性情報と重ね合わせることで、交通軸や交通空白、交通サービスの需要と供給のギャップ、潜在需要等を把握する。

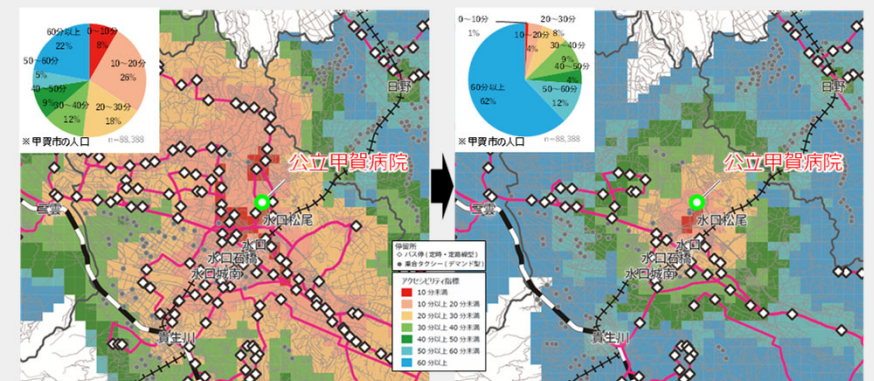
▼流動図 出典：全国うごき統計（甲賀地域）



▼発生集中量分布（甲賀地域）



▼アクセシビリティ評価（主要施設における公共交通の影響）



第3章 滋賀県が目指す暮らし

3.1 県民が考える暮らし

①ワークショップの実施

県民が望む暮らしの把握、その実現のための施策検討のため、県内6地域で各2回、県民・交通事業者・行政職員と一緒に議論するワークショップを開催した。2回目では施策に係る概算費用を提示し、財源を一体で議論した。

表1 第1回ワークショップの日時・開場・参加人数

地域	開催日時	開催場所	参加人数
大津・湖南	令和6年9月8日(日)	守山市役所1階 多目的ホール	34人
甲賀	令和6年9月8日(日)	甲賀市役所別館101会議室	30人
東近江	令和6年9月7日(土)	八日市ミニテスターホール1	30人
湖東	令和6年9月7日(土)	琵琶シティ彦根会議室1・2	26人
湖北	令和6年7月13日(土)	米原市役所3階会議室	35人
湖西	令和6年8月17日(土)	高島市観光物産プラザ 大ホール	31人

表2 第2回ワークショップの日時・開場・参加人数

地域	開催日時	開催場所	参加人数
大津・湖南	令和6年12月15日(日)	明日都浜大津 大津ふれあいプラザ大ホール	29人
甲賀	令和6年11月16日(土)	サンライフ甲西大ホール	26人
東近江	令和6年12月22日(日)	能登川ミニテスター学習室	24人
湖東	令和7年1月18日(土)	琵琶シティ彦根会議室1・2	28人
湖北	令和6年12月22日(日)	県立文化産業交流会館第1会議室	27人
湖西	令和6年12月14日(土)	高島市観光物産プラザ視聴覚室	19人



②県民の意見を踏まえたシナリオ設定

第1回ワークショップで出た意見から、暮らしのシナリオを3つ作成し、第2回ワークショップで参加者に提示し、議論した。

**地域交通が
充実した暮らし**

【シナリオA】
地域交通積極投資
・利便性向上に積極的に投資するシナリオ
・投資費用を運行コストの減等で賄えない場、新たな財源が必要

**車と地域交通の
両方を利用する暮らし**

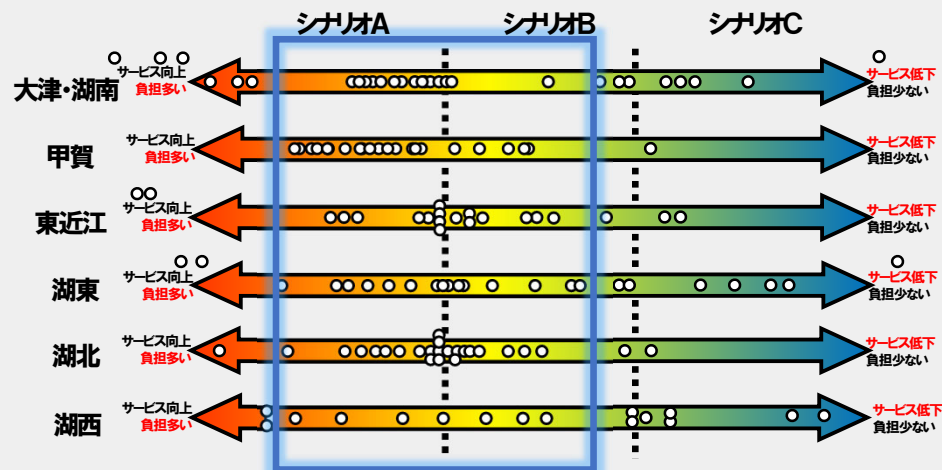
【シナリオB】
現状維持
・現状の地域交通を維持するシナリオ(Ba)
・維持するための収支補填をせず、サービス低下を許容するシナリオ(Bb)

**移動を市場原理に
ゆだねる暮らし**

【シナリオC】
市場原理
・移動を個人の確保にゆだねるシナリオ
・これまで地域交通に投じた公費は、他の行政施策に充当可能となる

③シナリオを踏まえた県民が求める暮らし

3つの暮らしのシナリオに対して、負担のあり方も含め参加者に問い、その理由や利点、問題点などについて議論した。



◎ 全体として、A寄りのBのシナリオを望む声が多い結果となった。

第3章 滋賀県が目指す暮らし

3.2 県民の意見を踏まえた滋賀県が目指す暮らし

① 県民フォーラムの開催

県内6地域で実施したWSでの意見の共有し、WS結果を受けて作成した目指す暮らしについて、全県で議論するフォーラムを開催した。



- 開催日時
2月15日（土）
13時～15時
- 会場
イオンシネマ草津
- 参加者
会場 約310名
WEB 56名

フォーラムでは、Webシステムを活用し、参加者と対話型の意見交換会を行い、会場とwebを合わせ700件以上の意見が投稿された。当日の意見はグラフィックレコーディング（グラレコ）により、視覚的にわかりやすく取りまとめた。

ワークショップやフォーラムを通じ、「望ましい暮らし」や「そのために必要な移動のあり方」について対話を重ね、多くの皆様と「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た。

② 県民の意見を踏まえた目指す暮らしの提案

ワークショップやフォーラムでの意見を踏まえ、人口密度、流動状況等から県内を大きく3つの地域に区分し、地域毎に目指す暮らしを整理した。

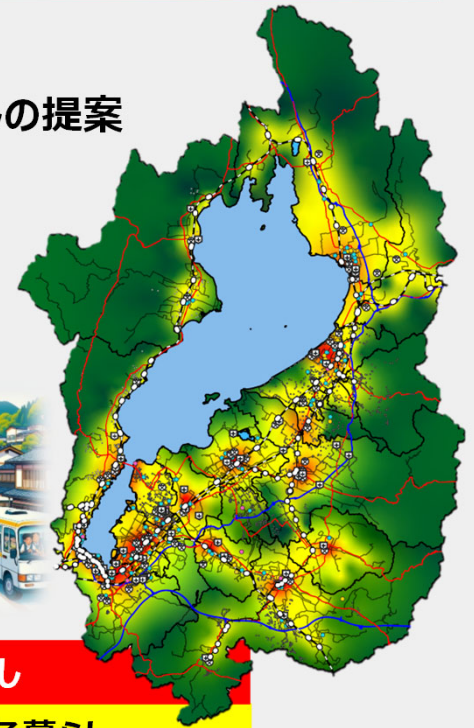
▼各地域の暮らしのイメージ



地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

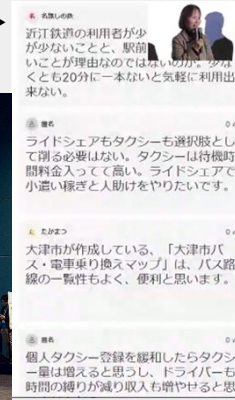
地域Ⅱ：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

地域Ⅲ：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし



投稿された意見の一例 ▶

▼意見交換会の様子



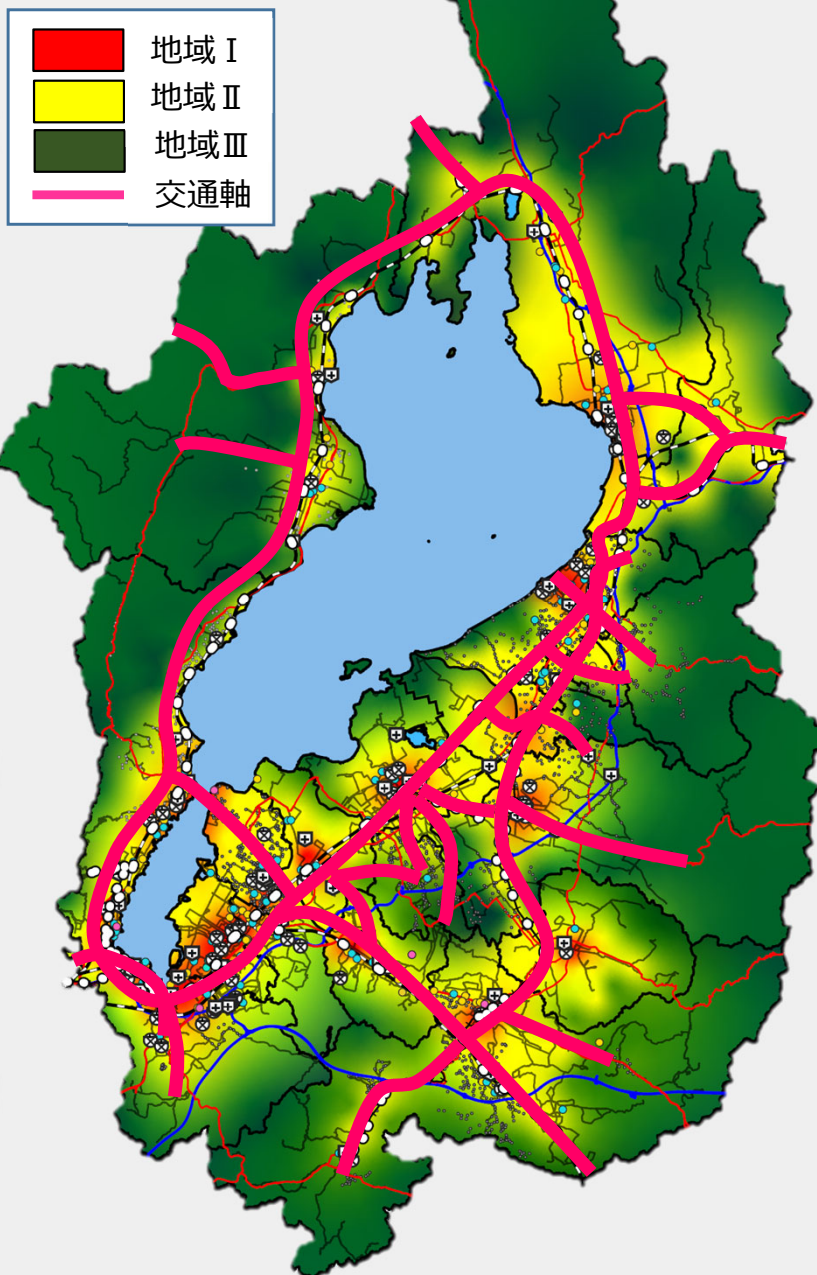
▼グラレコ成果（1/3枚）



ワークショップやフォーラム結果は、Web公開し、さらに広く意見を受け付け、これらを参考に滋賀県が目指す地域交通の姿を取りまとめる。

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.1 施策実施の考え方



地域交通軸：地域Ⅰを繋ぐ軸

- 鉄道
- 幹線路線バス

【施策】 鉄道の運行頻度増加、
終電・最終便の繰り下げ、バ
スと鉄道の乗り継ぎ利便性向
上、新ビリティ導入 等



地域交通網：地域Ⅰと地域ⅡⅢを繋ぐ網



- 地域内路線バス
- コミュニバス、デマンド交通等

【施策】 路線バス・タクシーの維持・
充実、コミバス・デマンド交通の運
行・充実、日本版ライドシェア、
新ビリティ導入 等

地域交通網：地域Ⅲの移動確保

- コミュニバス、デマンド交通
- ボランティア輸送等

【施策】 コミバス・デマンドの運行、公共
ライドシェア、ボランティア輸送、新ビ
リティ導入 等



その他：交通網と交通軸の連携強化

【施策】 交通結節点整備、サブスク、エリア運賃導入、MaaSの
導入、多様な交通モード連携、利用促進イベント 等

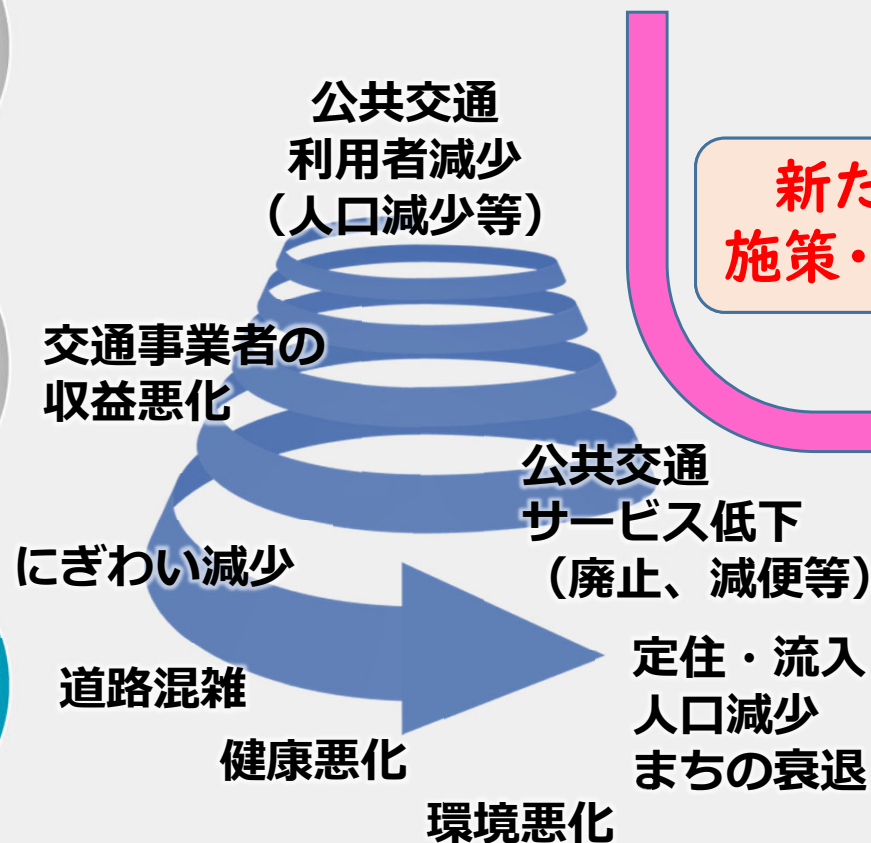
第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.1 施策実施の考え方

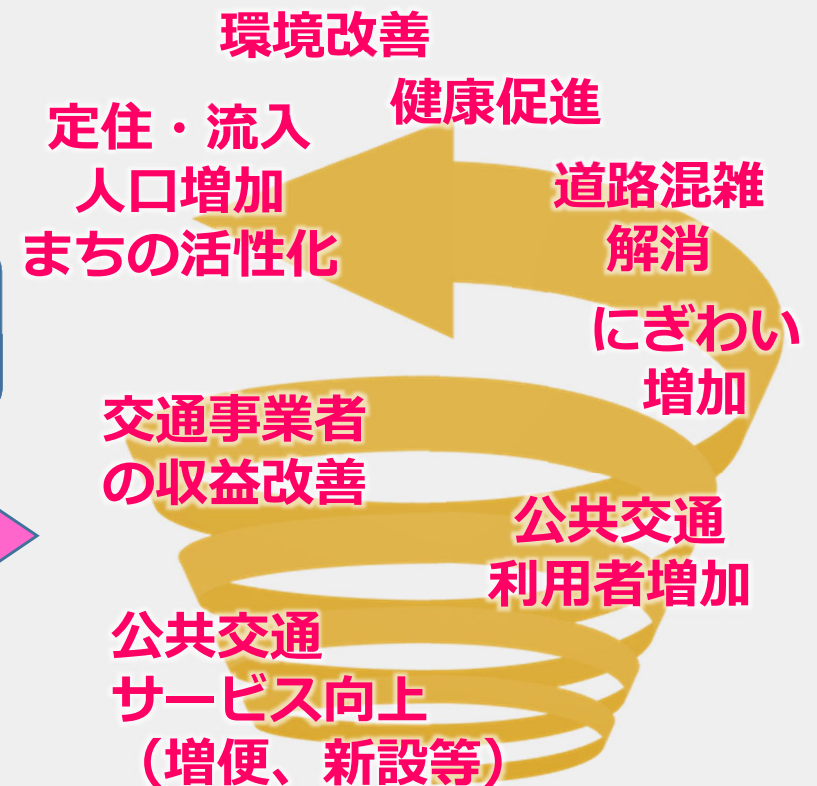
公共交通に対しての現公費負担額は現状約37.6億円

公共交通サービスを現状維持する場合、2040年代を見据えると、
人口減少等により、さらに23.8億円が追加で必要

公共交通の負のスパイラル



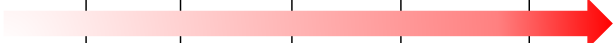
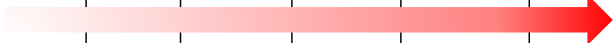
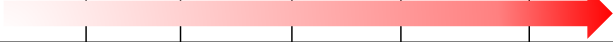
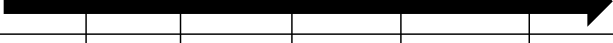
新たな
施策・投資



負のスパイラルを脱却し、
公共交通の正のスパイラルへ

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.2 目指す暮らし方を実現するための実施施策（仮）

分類	施策	実施主体	時期					
			R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	R 13～
既存手段の 維持	①鉄道・幹線バスの維持	県・市町・交通						
	②バス路線の維持	市町・交通						
	③コミバス・デマンド交通の運行	市町・交通						
既存手段の 強化	④鉄道・地域の重要な幹線バスの増便（終電・最終便の繰り下げ、始発の繰り上げを含む）	県・市町・交通						
	⑤バス路線の新設・増便	市町・交通						
	⑥コミバス・デマンド交通の充実	市町・交通						
既存手段の 再編・合理化	⑦既存ダイヤ内での鉄道・バスダイヤの調整	県・市町・交通						
	⑧多様な交通モードの乗り継ぎ調整	市町・交通						
	⑨定時定路線のデマンド化	市町・交通						
	⑩路線見直しおよび他手段（ライドシェア等）への転換	市町・交通						
	⑪平均輸送密度に応じたダウンサイジング	市町・交通						
	⑫地域の輸送資源（施設送迎バス、スクールバス等）によるバス路線の補完	市町・交通						

➡ 現在の財源で実施可能な施策

➡ 新たな財源で実施可能な施策

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.2 目指す暮らし方を実現するための実施施策（仮）

分類	施策	実施主体	時期					
			R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	R 13～
新たな 手段の導入	⑬自動運転バス等の実証運行	県・市町・交通						
	⑭シェアモビリティの運行	県・市町・交通						
	⑮シームレスな乗り継ぎが可能な駅前広場・バス停整備	県・市町・交通						
	⑯湖上交通の充実	県・市町・交通						
ソフト対策	⑰わかりやすい情報周知	市町・交通						
	⑱予約時間の短縮等（予約システムの改善）	市町・交通						
	⑲利用促進イベント	県・市町・交通						
	⑳様々な移動手段の統合（MaaS等）	県・市町・交通						
	㉑サブスク、エリア運賃導入、料金割引	県・市町・交通						
その他	㉒施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化	県・市町・交通						
	㉓福祉有償運送	市町・交通・NPO等						
	㉔ボランティア輸送、自治会運行輸送	市町・交通・NPO・自治会等						
	㉕カーシェアリング	市町・交通						
	㉖運転士等担い手確保のための取組の実施	県・市町・交通						

➡ 現在の財源で実施可能な施策

➡ 新たな財源で実施可能な施策

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.3 施策実施に必要な概算費用 （注：国・県・市町・利用者・事業者等の関係者全体に必要な費用）

a. 現在のサービスレベルの維持に必要な概算費用

（年間）

項目		対象地域			
		地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人
概算事業費	地域交通に既に投入されている公費負担額 （収入補填、鉄道補助金等）	8.3億円	21.8億円	7.5億円	37.6億円
	人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額 （施策①②③）	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
	合計	17.6億円	35.9億円	7.9億円	61.4億円

b. 目指す姿の実現に追加に必要な概算費用

（年間）

項目		対象地域			
		地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
概算事業費	鉄道・バスの運行本数増便/最終便・終電の繰り下げ（施策④⑤⑥）	15.4億円	43.0億円	5.2億円	63.6億円
	バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上（施策⑦⑧）	—	—	—	—
	運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ （自動運転バス等）（施策⑨⑩）	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
	小計	15.0億円	42.2億円	3.3億円	60.5億円
	上記以外の施策（施策⑫⑬⑮⑰⑲⑳㉑㉒㉔）	8.9億円	14.4億円	3.3億円	26.6億円
	合計	23.9億円	56.6億円	6.6億円	87.1億円

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

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.4 施策実施による効果

目指す姿の実現に必要な施策の実施による効果

項目	対象地域			
	地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人
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	現状：75.8万人（約50%） 実施後：93.9万人（約61%）			
自動車から地域交通転換による 交通混雑の緩和	78.57億円/年 （短縮時間 10,839時間/日）			
自動車から地域交通転換による 環境負荷軽減	1.17億円/年 （CO2排出削減量 1.1億トン/年）			
自動車から地域交通転換による 健康増進	14.62億円/年			
貨幣換算の難しい効果 （駅前等のにぎわいの創出、地域の活性化、移住・定住の促進、企業誘致 等）	—			

第5章 施策実施に対する評価・モニタリング

5.1 評価指標（KPI）

評価指標は、公共交通の利用状況の変化など、施策の進捗・効果を的確に反映し、且つ、誰もがわかりやすい指標・目標値を設定する。交通が持つ多面的な効果（健康増進、CO2削減等）も数値化し、評価する。

評価指標として、下記の項目等を検討する。

指標案	指標設定の考え方
交通軸として定める路線の 運行本数、利用者数、収支率	運行本数、利用者数、収支率、公的資金投入額等により、サービス水準と利用状況进行评估する
公共交通人口カバー率 (交通空白地人口)	公共サービスにより生活に必要な通勤・通学、通院・福祉などの目的とした移動手段が確保できているかを評価する(鉄道800m圏、バス300m圏を基準とする)
公共交通分担率(自動車分担率)	人口集中地域における自家用車からの転換状況进行评估する
アクセシビリティ評価	学校、病院、公共施設等へのアクセス性を見える化し、評価する
クロスセクター効果	公共交通が持つ多面的な効果を数値換算し評価する 健康増進、co2削減効果、渋滞緩和による経済効果等を数値化して評価する
満足度・認知度	公共交通に対する住民の満足度や認知度を評価する

5.2 モニタリングの実施方法

公共交通は、広域ネットワークを形成するもの。そのため、市町や交通事業者と連携が必要不可欠であり、滋賀地域活性化協議会やその下部組織である幹事会を活用し、施策の調整、評価を行う。

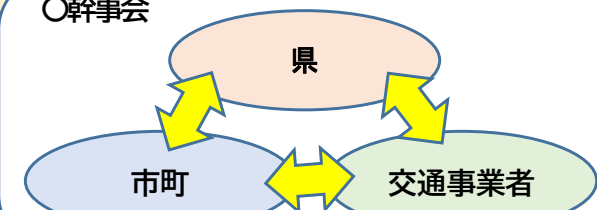
評価は、年1回以上行う。結果は公表するとともにフィードバックを行いながら取り組みを進める。

▼滋賀地域交通活性化協議会の構成イメージ

●滋賀地域交通
活性化協議会

- ・公共交通利用者
- ・有識者
- ・国
- ・警察

○幹事会



第6章 施策実施に向けての財源確保

6.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について

県民が目指す暮らしを実現するには、その重要な手段である地域交通をみんなで支える意識の醸成に取り組むとともに、利便性の向上や環境整備など、地域交通の維持・充実に向けた各種施策を継続的に展開していく必要がある。

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

目指す姿を実現するための各種施策の実施に必要な費用

（費用を賄うための取組）

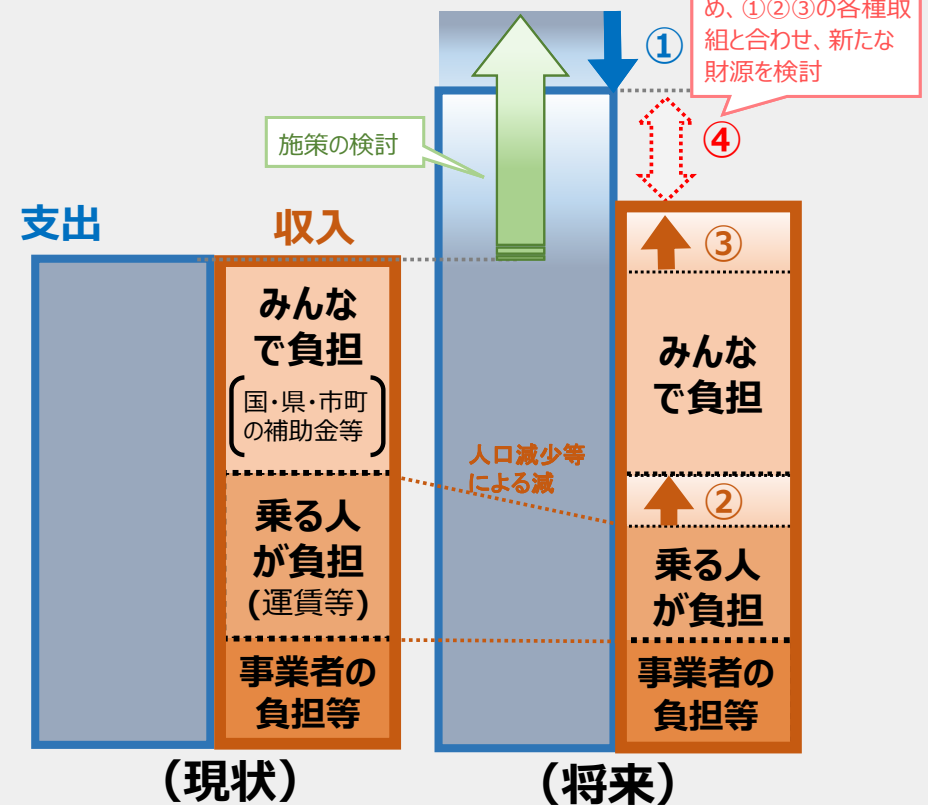
① 運営コストの縮減に向けた施策や事業者の取組

② 収入増に向けた利用促進や事業者による利便性向上の取組等

③ 既設の予算（財源）の見直しや国庫補助金等のさらなる活用

④ 新たな財源の検討

【財源の検討イメージ】



第6章 施策実施に向けた財源確保

6.2 「地域交通をみんなで支える」新たな財源について

地域交通は県民の生活や将来にわたる地域の存続・発展のために必要不可欠な社会インフラであるとともに、その維持・向上による受益は、交通機関の利用者のみにとどまらないことから、新たな財源（負担）については、利用者や交通事業者以外の主体も含め、広く分かち合うことが望ましい。

また、地域交通をみんなで支えるための新たな財源としては、税、寄附などが考えられるが、地域交通の維持・向上にかかる継続的な費用を賄うには、安定的な財源である必要がある。

したがって、その手法としては、広く負担を分かち合うことが可能であり、かつ、毎年安定的な財源を確保できる税を主体とすることが適当であることから、「地域交通を支える税（交通税）」の在り方について、公論熟議で検討し、本計画にも記載する。