

滋賀地域交通計画

【概要版】



SHIGA
SMART
ACCESS
2040s

移動しやすく、
暮らしやすく。
豊かな滋賀を
みんなで作ろう。

2026年（令和8年） 3月

滋賀県

第1章 計画策定に当たって

計画策定の基本方針

「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて、県民、交通事業者、市町との「公論熟議」を元に、バックキャストリングでこの5年間に取り組む具体的な施策と財源のあり方をまとめる

計画区域

滋賀県全域

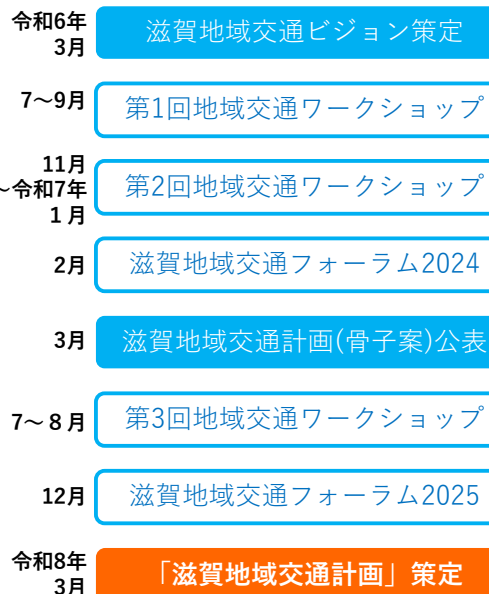
計画期間

令和8年度から令和12年度

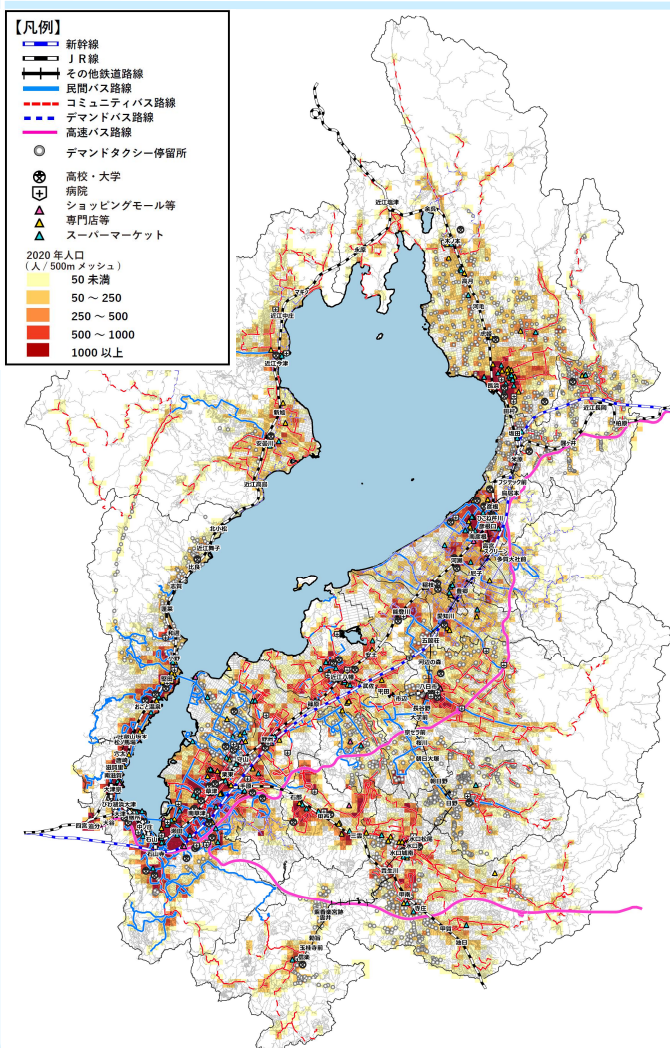
計画の目標

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、将来の社会情勢の変化に対応し、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する。

計画策定までの流れ



第2章 滋賀県の地域交通の現状



滋賀県における地域交通の路線図

大津・湖南地域

移動の軸となる鉄道は充足しているが、バスについては、沿線の人口密度を問わず、**路線や地域ごとに運行頻度**に大きな差がある。

甲賀地域

JR草津線が地域の移動軸となり、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るが、移動の軸となる鉄道路線であっても**平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度**であり、バス路線については更に**運行頻度が少ない**。

東近江地域

鉄道について、JR琵琶湖線が1時間に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2～3本程度**となっている。

バスについては、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足しているが、**郊外部での運行頻度は低い**。

湖東地域

鉄道について、JR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2～3本程度**となっている。

バスについては、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る。

湖西地域、湖北地域

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**平日の平均的な運行頻度は1時間に1本程度**であり、特にJR湖西線は強風の影響による運転の見合わせが発生している。

また、両地域とも多くのバス路線が**20時までには運行を終了**しており、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**する状況にある。

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

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、公論熟議を重ねきた。

ワークショップ



県内を6地域に分け、地域毎の目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、県民、交通事業者、県・市・町の職員がともに議論

フォーラム



滋賀県が目指す暮らしの姿を県全体に共有し、施策とその財源のあり方について議論

お出かけトーク



ワークショップで出た意見をもとに、若い世代や高齢者を対象としたイベントにおいて、投票を実施

滋賀地域交通活性化協議会

滋賀県内の地域交通の活性化・再生を図るための法定協議会。

構成員：有識者、交通事業者、行政関係者、公共交通利用者等

地域分類毎に目指す暮らしを整理

地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

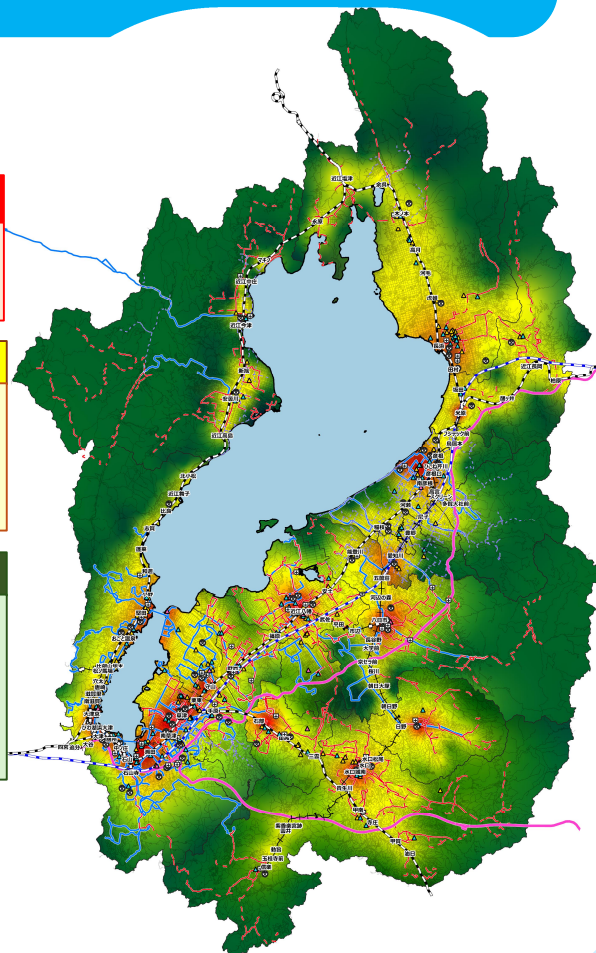
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる

地域Ⅱ：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Ⅲ：地域の状況に直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



第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

2040年代に目指す「将来デザイン」[交通軸・交通網]

《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、企業誘致、観光等訪問者の増加につなげる

《目指すサービスレベル》

鉄道軸※特急および新幹線を除く

●JR線

- ・朝の通勤通学時間帯 1 時間に 2 本以上
- ・コロナ前ダイヤレベルへの復活
- ・草津線(貴生川駅以东)・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

●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

●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

●信楽高原鐵道線

- ・現在の運行状況を維持

バス軸：接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

交通結節点：交通軸と交通網のシームレスな接続



[交通網]

地域Ⅰ：鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指す地域

地域Ⅱ・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指す（通勤・通学、通院、買物、観光）
・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢に
・企業の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を確保

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を確保

2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	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	現状：75.8万人（約50%） 実現後：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 1.1万トン/年)
自動車から地域交通転換による 健康増進	14.62億円/年(増加歩数1,633歩/人・日)
送迎に係る時間を減少させることによる可処分時間の増加	滋賀県:56.0億円/年 一人当たり:20.0万円/年 (可処分時間：一人当たり100時間/年)
所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	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	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	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)	38.0億円/年(来訪者の増加人数：84.5万人)
働き手の県外流出	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	252億円/年(削減台数：9,500台/年) (税收減少額：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	114億円/年(移動にかかる費用：26億円/年)(機会損失額：88億円/年)

第4章 地域交通の再構築における実施方針

【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、外出や交流の機会を創出など

本計画に係る施策の範囲



【政策方針】未来に向けた新たなまちづくり

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。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

第5章 実施方針に基づく施策および事業

2030年度に目指す「暮らし」と「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
→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
→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
→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
→行動変容の“兆し”が見え始める

姿1

生活の軸となるバス路線について、1時間2本以上の運行モデルが実現



姿2

広域連携の枠組みが稼働し、市町域を超えた移動がスムーズに



姿3

コミバス、デマンド交通の高度化や自動運転の実装が進み、二次交通の充実・高度化が動き始める



姿4

「地域交通は重要な社会インフラ」と感じる人が増加し、日々の行動が変わり始める



2030年度に向けた5年間のロードマップ

5年目

2030年度

定着・評価フェーズ
交通軸の利用状況を評価
次の5年計画(2031~2035)へ反映
県民との対話の実施



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



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



2年目

2027年度

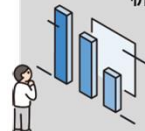
試行開始フェーズ
広域交通協議会の設置
バス等補助、運賃支援、バリアフリー化・JIR線の増便に向けた利用者増加スキームの確定と一部地域での試行実施
新スキームによる交通軸となるバス路線での運行実証開始
公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の実証促進
MaaSの検討
増便実証実験に向けた検討
県民との対話の実施



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・JIR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



※ モデル的な取組や駅のバリアフリー化等は、市町、交通事業者と調整がついた個所から実施

第5章 実施方針に基づく施策および事業

事業一覧

No	事業	概算拠出額（千円）	No	事業	概算拠出額（千円）
1	SNS等(LINE,X,Facebook,instagram,TikTok等)の活用	700 ～ 1,100	24	コミュニティバス等路線バスの充実、高度化	540,000 ～ 2,160,000
2	乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	7,000 ～ 13,000	25	デマンド交通の充実、高度化	152,000 ～ 404,000
3	地域交通利用促進に係るイベント等の実施	34,000 ～ 50,000	26	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
4	沿線企業における意見交換会等の実施	4,800 ～ 5,400	27	ライドシェアの導入検討、実装化	131,300 ～ 190,200
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	28	教育、福祉、観光、防災をはじめ他分野との連携検討、促進	-
6	地域交通の乗り方講座の実施	1,000 ～ 2,000	29	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
7	滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施	15,600	30	バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入	18,000 ～ 659,000
8	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）	990,000	31	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
9	コミュニティバス等路線バスの運行維持	167,000	32	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	-
10	デマンド交通の運行維持	60,000	33	乗換拠点や停留所の環境改善、整備の検討	-
11	ボランティア輸送の運行維持	22,500 ～ 30,000	34	既存駅の活用および新駅の検討	-
12	コミュニティバス等路線バスの合理化	-	35	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
13	デマンド交通の運行効率化	-	36	ユニバーサルデザイン車両の導入	11,000 ～ 13,000
14	多様な交通モード間での乗換調整	-	37	ノンステップバスの導入	10,000 ～ 13,000
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	38	自動運転の実証運行、実装化	65,000 ～ 127,000
16	一種免許等保有者等の活用	23,000 ～ 34,000	39	新モビリティ（LRT/BRT等）の研究	11,000 ～ 27,000
17	HPやSNS等による運転士の魅力発信	4,000 ～ 6,000	40	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
18	交通軸となる路線バスの充実、高度化	180,000	41	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
19	鉄道の増便実証の検討	-	42	キャッシュレス化の推進	1,300 ～ 6,500
20	鉄道の増便要望	-	43	バスロケーションシステム等の活用	21,000 ～ 43,000
21	JR湖西線における強風対策の検討	600	44	地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究	-
22	府県をまたぐ新たな広域移動の検討	500	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。
また、国庫補助率が未確定なことや、県事業の補助率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

第6章 施策実施のための財源のあり方

事業の実施に必要な費用を賄うための取組

（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

地域交通の運行管理を担う事業者の収入増に向けた取組、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す。

（2）国費の獲得や国への提案・要望

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・要望していく。これらの取組等により、地域交通の維持・充実に向けた取組に充当できる国費のさらなる獲得に努める。

（3）不断の事業見直し

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た新たな施策を推進するに当たり、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、県のみでできる財源の捻出にも取り組む。

（4）優先順位をつけた事業実施

（1）～（3）の取組のみで賄うことが困難となる場合は、各市町と調整し、（1）～（3）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の圧縮等により施策を進める。

（5）新たな財源の検討

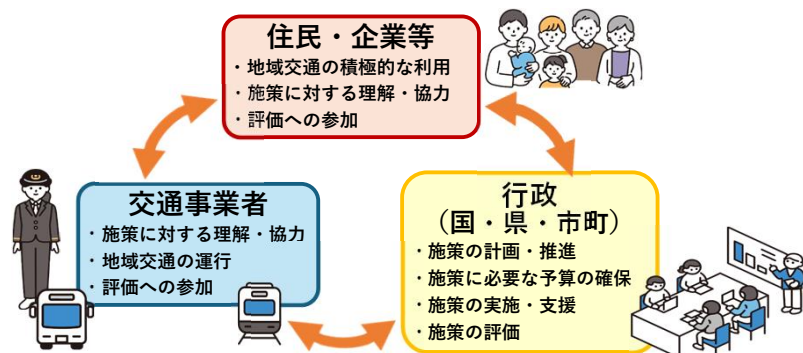
これらの取組に加えて新たな財源を検討する。地域交通の維持・充実にみんなで支えるための方法であり、かつ、安定的にその財源を賄える手段である「新たな税」について、社会情勢の変化を踏まえつつ引き続き丁寧に議論を積み重ねて検討し、結論を得る。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮問し議論いただいているところ。「ふさわしい制度のあり方」についての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を、参考資料として掲載。

第7章 計画の進管理

各実施主体とその関わり方

本計画の適切な進管理を行うには、**滋賀県の地域交通に関わる様々な主体**に関与いただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠



【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

【評価指標】（目標：令和12年度）

【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

・地域交通の利用者数

R7利用者数
⇒ R7利用者数の1.17倍以上

【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

・軸となるバス路線の収支率

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

県補助（幹線・コミバス）2.7億円⇒3.5億円以下

【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

・地域交通の満足度

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）

路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人

・交通軸となるバス路線において

1時間2本以上運行する路線数（昼間時間帯）

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⇒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

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数

R7：2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

・代表的な交通結節点の基準地価※

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

公論熟議による計画の評価、見直しの実施

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、施策の最適化を図り、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化



フォーラムの様子（R6）



ワークショップの様子（R7）