



第36回滋賀県首長会議

地域交通ネットワークの充実に向けて

SHIGA
SMART
ACCESS
2040s

み 豊 暮 移
ん かな ら 動
な な 滋 し や
で 賀 や す
つ 賀 す く
く を く
ろ 。
う 。

滋賀県

本日御議論いただきたいこと

- ◆ 各市町が目指す将来の地域公共交通の姿とそれを実現するための取組や課題
- ◆ 広域行政としての県に求められる役割や施策などについて、御意見、御議論をお願いします。

本日の議論を踏まえ、今後、バックキャスティングにより、計画期間である5年間に実施する施策を整理し、「滋賀地域交通計画(素案)」の取りまとめを行ってまいります。

※ 素案、原案作成の段階においても、適宜、各市町との調整を行いながら、計画策定を進めます

「滋賀地域交通ビジョン」で描く目指す地域交通の姿

自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により



- 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。

+

- 自家用車を「使わない」という選択ができる。

地域特性に応じた
移動手段により

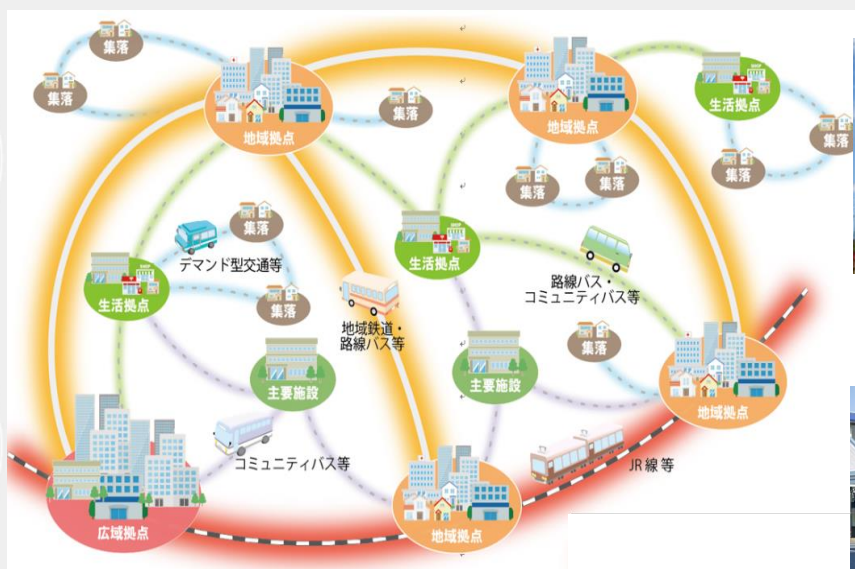


「滋賀地域交通ビジョン」で描く目指す地域交通の姿

今から20年後、2040年代を見据え

滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定） 「拠点連携型都市構造」※の実現

※ 一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点到に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造



公共交通軸

JR線、地域鉄道線

大量輸送性、速達性、定時制に優れ、広域移動手段である鉄道線を交通軸として最大限活用



市町間をまたぐ幹線路線バス

鉄道線を補完する広域移動手段（主に東西方向）として活用

公共交通網

地域内路線バス

住民に身近な交通手段で、細かなニーズに対応できる路線バスを交通網の主な担い手として最大限活用



タクシー、デマンド交通等

交通不便地や空白地において路線バスを補完する交通手段として活用

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

「地域交通の充実」が導く「より良い暮らし」

地域交通の価値

個人

外出する行為に伴う身体的活動とコミュニケーションの機会創出
⇒身体的・精神的健康を増進

社会

教育、福祉、産業、観光など、人々の活動の基盤
CO2ネットゼロの推進
⇒地域の経済的・社会的活力を生み出す

×

「健康しが」

=

「交わり、つながる」という根源的欲求を満たすことで、
人々の幸せを支え、地域の文化を育む

地域にとって欠かすことのできない「社会インフラ」

「より良い暮らし」に向けた「地域交通の充実」

より良い暮らしを、地域交通の充実により実現



行きたい学校を選択でき、通学が便利に！

【必要な施策例】

- ・ 自宅一駅、駅一学校間の移動手段を確保
- ・ 通学時間帯運行ダイヤの充実
- ・ 運賃負担や家族による送迎負担の緩和

年をとっても、生き生きと暮らせる！！

【必要な施策例】

- ・ 病院、買物・交流施設等への移動手段確保
- ・ 目的に応じた運行ダイヤの確保
- ・ バリアフリー化



まちがにぎわい、安全で楽しい！！！！

【必要な施策例】

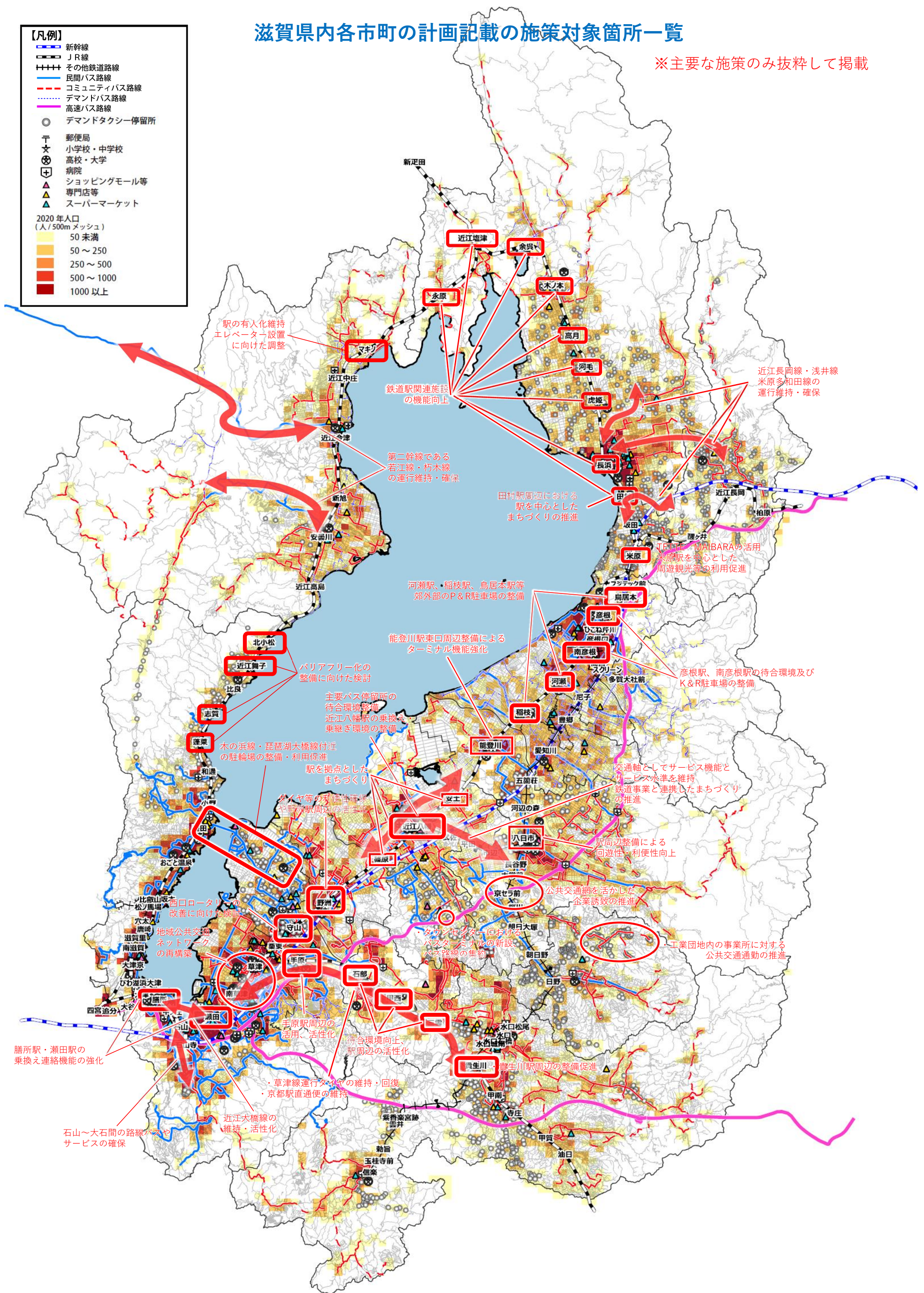
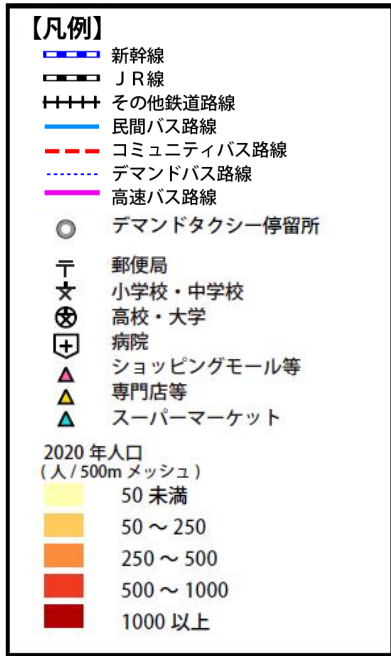
- ・ 中心市街地内の高頻度運行
- ・ 利用しやすい運賃サービス
- ・ 通勤手段の充実
- ・ 新モビリティの研究、実証

滋賀地域交通計画における施策検討にかかる考え方

1. 市町策定の地域公共交通計画をベースとする
2. 地域交通カバー率、運行本数、運行ダイヤ、運賃等のサービスレベルについて、令和6年度のワークショップ結果(現状よりも一定充実を望む声が多い)を踏まえ、将来デザインを描く
3. 将来デザインについて、以下に基づき整理する
 - ① 地域交通軸として、路線および目指すサービスレベルを明示
 - ② 地域交通網について、市町の意向を尊重しつつ、フォーラムで提示した「各地域の目指す暮らし」を踏まえ、充実の方向性を提案
 - ③ 軸と網の連携強化に向けた施策を整理、提案
4. 財源のあり方について、「新たな税」も選択肢に、あわせて検討

滋賀県内各市町の計画記載の施策対象箇所一覧

※主要な施策のみ抜粋して掲載



湖南地域の施策一覧

大津市の施策一覧	
既存手段の維持	既存手段の強化
基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討	バス待合環境の向上
支線となる地域内フィーダー系統路線の維持	乗換え連絡機能の強化
地域公共交通について関係者(地域住民・交通事業者・行政等)が協議する場の構築	
新たな手段の導入	既存手段の再編・合理化
デマンド型のりあいタクシー「光ルくん号」の運行	地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスの明確化
新たな輸送サービス導入に向けた社会実験への積極的な参画	交通モード間の乗継利便性の向上
ソフト対策	その他
MICEの誘致やその他観光振興策と連動した利用促進	新型コロナウイルス感染症による影響に対する支援
広報誌等における情報提供	地域主体の取組みに対する検討サポート
幅広い世代に対する継続的なモビリティ・マネジメントの実施	立地適性化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画等と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築
電車・バスを便利に使ってもらうための効果的な情報提供	
高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進	地域主体の実証運行に対する側面的支援
イベントやキャンペーンを通じたPRの推進	ノンステップバスの導入促進
バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進	鉄道駅のバリアフリー化の促進
【再掲】交通モード間の乗継利便性の向上	

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

湖南地域の施策一覧

草津市の施策一覧

既存手段の維持	交通安全教育の実施
地域公共交通ネットワークの再構築	高齢運転者の事故防止の促進
バス路線の確保に向けた支援への検討、幹線・地域内フィーダー系統路線の維持	運転免許自主返納高齢者支援制度の充実
隣接市と連携したバス路線網の強化	運賃割引等による利用促進
既存手段の強化	その他
コミュニティバス「まめバス」、デマンド型乗合タクシー「まめタク」の運行	担い手（運転手等）確保に向けた支援の検討
【再掲】隣接市と連携したバス路線網の強化	交通不便地のデマンド交通の拡充
大津湖南エリアの地域公共交通の充実	福祉支援サービスの充実
サイクル&バスライドの環境整備の拡充	地域の主体的な助け合いのまちづくりの推進
連節バスの有効活用	地域公共交通のバリアフリー化の推進
既存手段の再編・合理化	鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進
【再掲】地域公共交通ネットワークの再構築	バス待ち環境の整備
ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実	新たな財源の確保
鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	地域と連携したバス車内のにぎわい創出
バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上	地域公共交通による駅へのアクセス強化
病院・事業所等の送迎サービスとの連携	駅前ロータリーの機能性の向上
ソフト対策	鉄道駅周辺での自転車駐輪スペースの整備
ＩＣＴの活用や新たな技術の導入検討	自転車走行空間の整備
地域や事務所、小学校等へのモビリティ・マネジメントの推進	レンタサイクル事業の展開
まめタクの乗り方教室の実施	放置自転車等の削減対策
地域公共交通に関する情報提供の充実	※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策
来訪者等の地域公共交通利用の促進	
交通系ＩＣカード等のキャッシュレス決済の導入促進	
バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討	

湖南地域の施策一覧

守山市の施策一覧	
既存手段の維持	ソフト対策
近隣市と連携した交通網の形成（ぐるっとバスの運行）	もーりーカーの周知等の認知度向上に向けた取組み、乗り方講座や試し乗りの実施
幹線・地域内フィーダー系統路線の維持	マイカー利用者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
既存手段の強化	A I オンデマンド交通やM a a S等の新技術の導入による既存公共交通の効率化等に向けた検討
デマンド型乗合交通「もーりーカー」の運行	免許返納者割引の継続
高齢者利用者の多い乗り場のベンチ設置等による利用環境の向上に向けた検討	ギャラリーバスやラッピング車両等、バス車両を活用した関心と利用の拡大
	バスの日まつり等の地域公共交通に親しみを持ってもらう機会の創出
B T S（自転車駐輪場）の整備	スマートフォン等を利用した予約・決済導入に向けた検討
J R 守山駅西口ロータリーの改善に向けた検討	守山駅におけるわかりやすい路線バス案内の実施
既存手段の再編・合理化	路線バス等の現在位置情報等の提供
利便性の高いダイヤや運賃サービスの検討	ホームページやSNS、アプリ等を活用した情報提供の実施に向けた検討
もーりーカーの乗降場所や目的地の検討、登録要件や利用方法の見直しに向けた検討	路線バス初心者のための乗り方講座・試し乗りの実施や、料金サービス等による利用者の獲得
	観光客や来訪者を取り込むための仕組みづくりや利便性向上に向けた検討
バス路線再編に向けた検討	幅広い層を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
バスやもーりーカー等の利用データの収集と分析による運行効率化・利用促進等の検討	学校との共創：小学校等における交通環境学習塾等の実施
	商業施設との共創：地域公共交通利用者を対象としたサービスの実施
	駅やバス停周辺のバリアフリー化等の利用環境改善に関する検討
	地域公共交通の担い手（乗務員等）の確保に向けた情報提供
	企業との共創：通勤での地域公共交通利用の促進
	地域公共交通のあり方を考える場の創出
	「わ」で輝く自治会応援報償事業を活用した「公共交通に関する学習」等の推進
	自治会等によるバス停の清掃や維持活動等のさらなる推進

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

湖南地域の施策一覧

栗東市の施策一覧

既存手段の維持

各種バス運行の維持、確保、改善

乗用タクシーの維持、確保

利用状況の継続的把握

行政の財政負担による維持確保

既存手段の強化

くりちゃんバス・タクシーの運行

JRや関連自治体等と連携した、鉄道の利用促進や利便性向上

バス停留所の改善

既存手段の再編・合理化

鉄道ダイヤを踏まえたバスダイヤの調整

ソフト対策

駅舎や駅周辺の活用や活性化

地域公共交通にかかる情報提供の改善

バスへの交通系ICカード（ICOCA等）決済導入

通学における鉄道・バス利用促進

ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメント

【再掲】地域公共交通にかかる情報提供策の改善

その他

担い手不足への対応

野洲市の施策一覧

既存手段の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

バス運行の利便性確保・向上

既存手段の強化

コミュニティバス「おのりやす」の運行

事業者や地域等が連携した利便性確保

JR野洲駅の機能強化

既存手段の再編・合理化

2024年問題を踏まえた再構築

施設再編を踏まえた再構築

JR運行の利便性確保・向上

【再掲】JR野洲駅の機能強化

ソフト対策

情報発信の充実による利用障壁削減

地域公共交通を利用する機会創出

地域公共交通の運賃抵抗の緩和

その他

その他地域拠点の強化

バス・タクシーと地域との結節強化

福祉の移動手段の維持確保

福祉の視点からみた外出支援

自家用車や自家用自転車との連携

来街者の移動手段としての機能確保

関係機関での協議・調整の場の確保

地域住民による地域公共交通への参画

積極的な担い手募集

将来の担い手の養成

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

甲賀地域の施策一覧

甲賀市の施策一覧

既存手段の維持

草津線の利用促進と利便性向上

幹線系統路線の維持

コミバス・コミタクの見直し（ダイヤ・停留所等の見直し）

近江鉄道・SKRの利用促進と安全運行の確保

既存手段の強化

コミュニティバス・タクシーの運行

まちづくり連携した交通結節機能の整備

【再掲】草津線の利用促進と利便性向上

コミタクの見直し（エリア外運行制度導入等）

【再掲】近江鉄道・SKRの利用促進と安全運行の確保

既存手段の再編・合理化

【再掲】近江鉄道・SKRの利用促進と安全運行の確保

コミバスの見直し（予約制デマンド運行の導入）

J R草津線の利便性向上（接続改善等）

J R草津線の定期利用者を増やす取組み
（貴生川駅周辺整備の促進等）

近江鉄道線駅的环境整備
（駅舎の利活用、バリアフリー化の推進）

ソフト対策

【再掲】近江鉄道の利用促進と安全運行の確保

【再掲】コミバス・コミタクの見直し

駅の活性化（各種イベントの実施）

J R草津線の定期外利用者を増やす取組み
（観光施策との連携、企業と連携した通勤実証等）

信楽高原鐵道と連携した企画乗車券の販売やイベント等の実施

その他

障害者や高齢者の移動支援（地域の輸送資源の活用）

通学を担う移動手段の見直し

JRおよび関係する団体との連携強化

国庫補助、県費補助制度の活用

湖南市の施策一覧

既存手段の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

バス路線の再編

行政の財政的負担によるバス路線の維持確保

既存手段の強化

コミュニティバス「めぐるくん」の運行

安全・快適な駅前の交通環境整備

J R草津線の利便性向上

駅待合環境の維持・向上

パーソナルな移動手段と鉄道との結節（駐車場・駐輪場整備、送迎
車待機スペースの確保等）

主要停留所の待合環境改善

既存手段の再編・合理化

バリアフリーや環境等に配慮したバス・タクシー車両への更新

「福祉」分野との連携

「教育」分野との連携

民間の送迎輸送との連携

ソフト対策

無料乗車制度の実施（高齢者向けの維持、改善、対象者の検討）

めぐるくんによる移動回数を増やす仕掛けづくり

めぐるくんから鉄道や路線バスへ乗り継ぐ際の乗継割引検討

その他

【再掲】他分野の移動施策との連携

地域公共交通の協議の場の継続

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

東近江地域の施策一覧

近江八幡市の施策一覧

既存手段の維持

鉄道のサービス機能・水準の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

既存手段の強化

コミュニティバス「あかこんバス」の運行

航路のサービス機能・水準の維持

主要バス停留所の待合環境整備

乗換え・乗り継ぎ環境の整備

既存手段の再編・合理化

【再掲】あかこんバスの運行

新たな手段の導入

日常生活を支える新たな交通の検討

バスではカバーしきれない移動ニーズへの対応方法の研究

ソフト対策

駅前広場へのアクセス環境の改善

潜在的な利用者に向けた利用の
きっかけとなるサービスの検討

公共交通の情報発信及び高度化の検討

モビリティマネジメント

公共交通で行ける観光モデルルートの構築等に向けた働きかけ

その他

観光2次交通の工夫と充実

乗り捨てできるレンタサイクル等を活用した周遊促進の検討

【再掲】

公共交通で行ける観光モデルルートの構築等に向けた働きかけ

東近江市の施策一覧

既存手段の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

鉄道のサービス機能・水準の維持

車両ラッピング等による運賃外収入の確保

多様な資源の活用(ふるさと寄付等)

既存手段の強化

ちょこっとバス・タクシーの運行

JR能登川駅東口周辺整備

近江鉄道駅周辺整備

都市計画道路等の道路整備推進

待合環境等の改善

パーク&ライド、サイクル&バスライドの推進

既存手段の再編・合理化

通勤・通学時の利便性向上(バスのダイヤ改正)

利用動態・将来需要を見据えた路線バスの路線
見直し

利用動態・将来需要を見据えたちょこっとバス
の路線見直し

停留所の見直し(増設、位置変更、統合等)

運行時間の改編

運行エリアの再編・見直し

定時定路線運行からエリア運行への変更

新たな手段の導入

在来線・新幹線とのネットワーク強化

自動運転サービスの推進と他地域展開に向けた
課題検証

ソフト対策

公共交通優先システム(P T P S)導入に向けた
検討

バスロケーションシステムの導入

M a a S導入に向けた環境整備の推進

交通系 I C カードの利用拡大

移動をサービスと捉えた多様な運賃体系や決済シ
ステムの検討

その他

公共交通網をいかした企業誘致の推進

ユニバーサルデザインの推進

ノンステップ車両・障害者対応車両の拡充

環境負荷低減車両導入に向けた検討

観光イベント等との連携

高齢者のおでかけ機会の創出に向けた健康福祉分
野との連携

近隣市町と連携した公共交通利用施策の実施

利用者の視点に立ったサービス向上の取組

停留所へのネーミングライツ導入の検討

少量貨物輸送実施路線の拡大

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

東近江地域の施策一覧

竜王町の施策一覧

既存手段の維持

路線バスの効果的・効率的運行

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

既存手段の強化

チョイソコリゅうおうの効率的・効果的運行

【再掲】路線バスの効果的・効率的運行

既存手段の再編・合理化

【再掲】路線バスの効果的・効率的運行

【再掲】チョイソコリゅうおうの効率的・効果的運行

路線バスとチョイソコリゅうおうの連携強化

公共交通の利用促進

新たな手段の導入

既存公共交通サービスの高度化

安全で便利に自動車等を利用できる環境整備

ソフト対策

【再掲】路線バスの効果的・効率的運行

【再掲】チョイソコリゅうおうの効率的・効果的運行

【再掲】路線バスとチョイソコリゅうおうの連携強化

その他

【再掲】安全で便利に自動車等を利用できる環境整備

子育て世帯が利用しやすい交通環境の充実

高齢者の運転免許証自主返納支援

タクシーの利用環境整備

その他移動支援の維持・確保

タウンセンター等の交通拠点機能強化

日野町の施策一覧

既存手段の強化

鉄道のサービス機能・水準の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

日野駅におけるターミナル機能の向上

まちなかにおけるターミナル機能の向上

利用しやすいバス停に向けた整備・保全

既存手段の再編・合理化

近江鉄道バス日八線、日野町営バス等の再編

A I オンデマンド交通（チョイソコひの）の導入

通学バスの持続可能な運行方法の検討・実施

新たな手段の導入

ボランティア輸送等との連携

公共交通を補完する移動手段としての自転車の活用

新たな移動手段、仕組み等の情報収集

ソフト対策

工業団地内事業所等を対象とした公共交通通勤の促進

日野町営バスの運賃体系の見直し

通学定期券の購入補助の調査・研究

モビリティ・マネジメント（MM）の実施

地域公共交通に関する情報発信の改善

地域公共交通の活性化と利便性向上につながる I C T 技術等の活用

その他

観光客を含めた町内周遊促進のための仕組みづくり

公共交通を利用して町民が出かけたいような町のにぎわいづくり

バス・一般タクシー乗務員確保の支援等

一般タクシーの常駐台数維持の支援

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

湖東地域の施策一覧

湖東圏の施策一覧	
既存手段の維持	新たな手段の導入
「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道の維持	観光多客期における小型モビリティなどの取組
フィーダー路線としての愛のリタクシー運行	ソフト対策
既存手段の強化	通勤・通学利用者数の維持・増加に向けた取組
彦根市中心部における市民や観光客の回遊性向上等に向けた路線見直し	新たな利用者の確保に向けた取り組み
P & R駐車場の設置	駅周辺及びスマホ・PCにおけるバス運行情報提供
彦根駅、南彦根駅の待合室等のバス待ち環境整備	乗換運賃割引の継続と利用促進
彦根駅K & R駐車場の整備	利用しやすい運賃施策の展開
既存手段の再編・合理化	紙媒体での情報提供総合時刻表の作成・配布
彦根市中心部におけるバス路線再編	新技術を活用した時代の要請に合わせた利便性向上策の実施
通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成	かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト
鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化(パターンダイヤの本格実施)	各種イベント・地域との連携、各種利用促進・P R
需要に合わせた運行ダイヤの適正化と持続的な運行継続	その他
バスとの競合の見直しによる運営の安定化	老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化
鉄道・バスと愛のリタクシーとの乗換利便性向上	運転士の担い手不足に向けた対応策の検討
駅・主要バス停における待合環境向上	

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

湖北地域の施策一覧

長浜市の施策一覧

既存手段の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

既存手段の強化

コミュニティバス・乗合タクシーの運行

将来の都市構造を見据えた交通結節機能の強化

放課後児童クラブへの移動手段の確保(福祉施策)

既存手段の再編・合理化

地域の特性や利用実態に応じた地域公共交通の運行形態の見直し

新たな手段の導入

将来を見据えた新たなサービスの導入

新たなモビリティサービスの展開

【再掲】地域の特性に応じた運行方法の見直し

ソフト対策

地域公共交通の利用促進と関係者間の連携

観光MaaSの実装(観光施策)

【再掲】将来を見据えた新たなサービスの導入

その他

誰もが快適に利用することができる環境の整備

レンタサイクル等の利用促進(観光施策)

北陸新幹線の敦賀延伸を活かした観光誘客(観光施策)

高齢者の日常生活における外出支援(福祉施策)

人工透析患者の通院交通費の助成(福祉施策)

校外学習等における移動支援(教育施策)

遠距離通学におけるコミュニティバス利用の支援(教育施策)

脱炭素社会に向けた新たなモビリティの導入検討(環境施策)

地域運行活動に対する側面的支援(地域コミュニティ施策)

【再掲】将来の都市構造を見据えた交通結節機能の強化

【再掲】地域公共交通の利用促進と関係者間の連携

米原市の施策一覧

既存手段の維持

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

地域公共交通の維持に向けた資金確保

既存手段の再編・合理化

乗合タクシーまいちゃん号の運行および効率化

コミュニティバスの運行

地域資源の活用による移動手段の確保に向けた検討

利用実態に応じたバス路線の見直し

乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上

地域公共交通間の接続性の改善

ソフト対策

鉄道・路線バスの利用促進

市民に対する地域公共交通への意識醸成

デジタル技術を用いたサービスの活用

ターゲットに応じた利用促進事業の実施

パークアンドライドの推進

その他

運転手の確保・育成に向けた支援

脱炭素社会の実現に向けた取組

ユニバーサルデザイン車両の導入促進

鉄道駅および周辺地域の整備

観光や商業施設、企業等との連携

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

湖西地域の施策一覧

高島市の施策一覧

既存手段の維持

地域公共交通の運行維持・効率化や既存資源の活用

幹線・地域内フィーダー系統路線の維持

既存手段の再編・合理化

コミュニティバス・乗合タクシーの運行

鉄道・バス・乗合タクシー等の乗継環境向上

鉄道乗継等を考慮した鉄道、バス、乗合タクシーの改善

【再掲】

地域公共交通の運行維持・効率化や既存資源の活用

ソフト対策

利用しやすい運賃体系や
支払いしやすい制度の導入

地域公共交通にかかる情報発信

湖西線の利用促進

子ども・高齢者を中心としたバス等の利用促進

その他

地域公共交通の担い手確保

駅周辺の活性化や沿線施設との連携

観光客への地域公共交通利用環境の整備

※ 赤字の施策は、p7に記載関連施策

大津市(堅田以北)の施策一覧

既存手段の維持

基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討

地域公共交通について関係者（地域住民・交通事業者・行政等）が協議する場の構築

既存手段の強化

デマンド型のりあいタクシー「光るくん号」の運行

バス待合環境の向上

既存手段の再編・合理化

地域公共交通の維持・確保に向けたプロセスの明確化

交通モード間の乗継利便性の向上

新たな手段の導入

新たな輸送サービス導入に向けた社会実験への積極的な参画

ソフト対策

広報誌等における情報提供

幅広い世代に対する継続的なモビリティ・マネジメントの実施

電車・バスを便利に使ってもらうための効果的な情報提供

高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進

イベントやキャンペーンを通じたPRの推進

バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進

【再掲】交通モード間の乗継利便性の向上

その他

新型コロナウイルス感染症による影響に対する支援

地域主体の取組みに対する検討サポート

立地適性化計画や高齢者福祉計画・介護保険事業計画等と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築

地域主体の実証運行に対する側面的支援

ノンステップバスの導入促進

鉄道駅のバリアフリー化の促進

滋賀県内各市町の公共交通運行状況



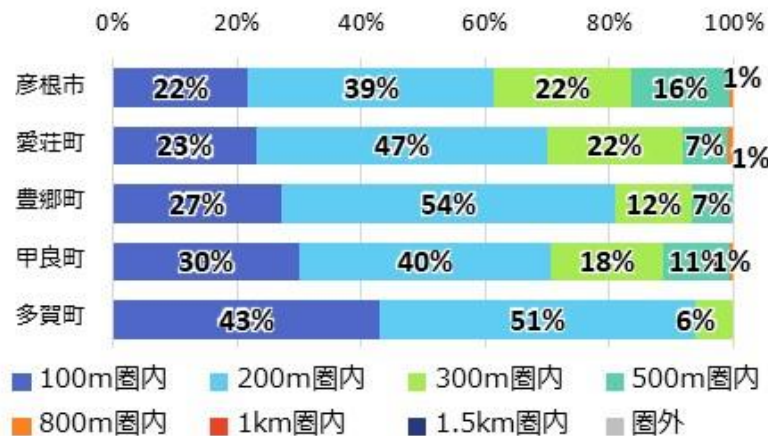
公共交通の人口カバー率（湖西地域）



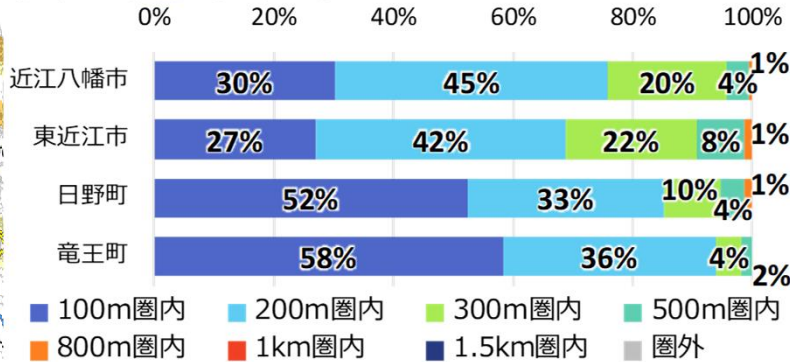
公共交通の人口カバー率（湖北地域）



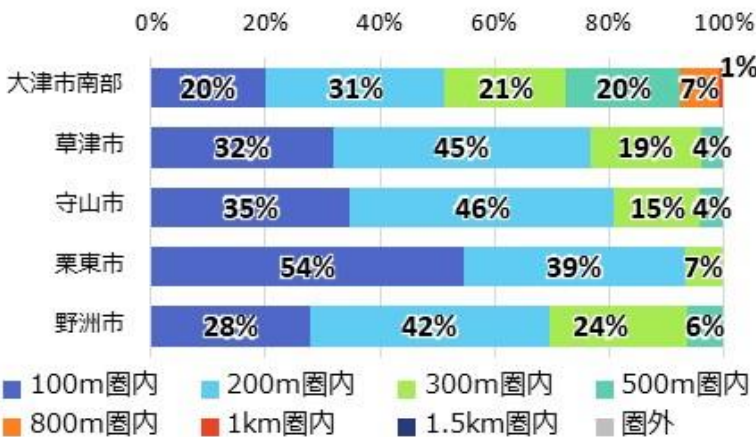
公共交通の人口カバー率（湖東地域）



公共交通の人口カバー率（東近江地域）



公共交通の人口カバー率（大津・湖南地域）



公共交通の人口カバー率（甲賀地域）



昨年度WS結果に基づく全県の将来シナリオ

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

地域Ⅰの暮らしのイメージ

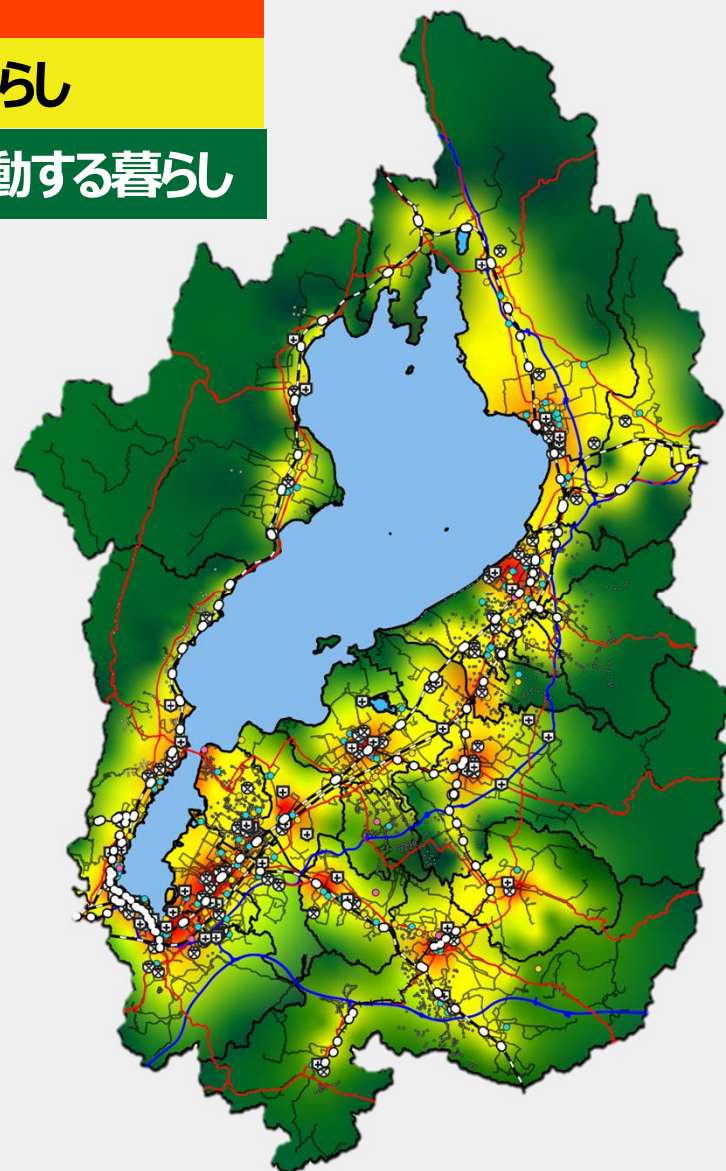
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる

地域Ⅱの暮らしのイメージ

- ・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、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増えて、待ち時間に不便を感じない
- ・利用が多い地域はバスの利便性が向上

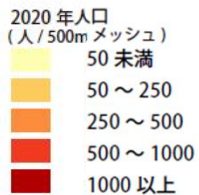
地域Ⅲの暮らしのイメージ

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、地域のボランティア輸送、デマンド交通など多様な手段により、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくとも、交通軸となる鉄道、バス路線は維持



滋賀県全域の地域交通将来デザイン (2040年代) たたき台 (交通軸・結節点)

- 【凡例】
- 新幹線
 - JR線
 - その他鉄道路線
 - 民間バス路線
 - コミュニティバス路線
 - デマンドバス路線
 - 高速バス路線
 - ダイヤモンドタクシー停留所
 - 郵便局
 - 小学校・中学校
 - 高校・大学
 - 病院
 - ショッピングモール等
 - 専門店等
 - スーパーマーケット



交通軸の基本方針

京阪神や北陸、東海などの県外との、また、県内他地域間の移動手段として維持・確保、さらには充実し、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋げる

《交通軸》
鉄道軸
バス軸
結節点

《目指すサービスレベル》

鉄道軸 ※特急および新幹線を除く

- JR線：朝の通勤通学時間帯 1時間に2本以上
コロナ前ダイヤレベルへの復活+α
〔α…草津線（貴生川以東）、北陸線（長浜以北）、湖西線（近江今津以北）⇒ 昼間1時間に2本以上〕
- 京阪電車：現在の運行状況を維持
- 近江鉄道線
近江鉄道本線：昼間1時間に2本以上
八日市線：終日1時間に4本以上
多賀線：現在の運行状況を維持
- 信楽高原鐵道線：現在の運行状況を維持

JR（北陸線本線）
昼間：1時間に2本以上

長浜駅⇔近江長岡
(近江長岡線)
終日：1時間に2本以上
夜間のバス運行時間の延長

JR（東海道本線）
昼間：1時間に2本以上

米原駅⇔ローザンベリー
(米原多和田線)
終日：1時間に2本以上

彦根駅⇔多賀町⇔南彦根駅
(多賀線)
昼間：1時間に2本以上

近江鉄道（多賀線）
朝夕：1時間に2本以上
昼間：1時間に1本以上
(現在の運行状況を維持)

河瀬駅⇔尼子駅⇔甲良町
(甲良線)
終日：1時間に2本以上

能登川駅⇔愛知川駅⇔愛荘町/愛東地域
(角能線)
終日：1時間に2本以上

能登川駅⇔八日市駅
(神崎線)
昼間：1時間に2本以上

八日市駅⇔永源寺地域
(御園線)
終日：1時間に2本以上

近江鉄道（八日市線）
終日：1時間に4本以上

日野町⇔近江八幡駅
(日八線)
昼間：1時間に2本以上

近江鉄道（近江鉄道本線）
昼間：1時間に2本以上

貴生川駅⇔水口駅⇔土山地域
(土山本線)
昼間：1時間に2本以上

《目指すサービスレベル》

バス軸

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

《目指すサービスレベル》

結節点 (鉄道駅以外のみ表示)

交通軸と交通網のシームレスな接続

信楽高原鐵道線
1時間に1本
(現在の運行状況を維持)

JR草津線
昼間：1時間に2本以上
朝（柘植方面）：1時間に2本以上

三雲駅⇔竜王ダイハツ
(下田線)
終日：1時間に2本以上

野洲駅⇔湖南市
(湖南野洲線)
終日：1時間に2本以上

近江八幡駅⇔竜王町
(岡屋線/八幡・竜王線
/八幡アウトレット線)
終日：1時間に2本以上

JR（琵琶湖線）
米原駅⇔野洲駅
野洲駅⇔草津駅
昼間：1時間に4本以上
野洲駅⇔草津駅
昼間：1時間に7本以上

南彦根駅⇔市立病院、県立大学
(南彦根県立大学線)
終日：1時間に2本以上
(現在の運行状況を維持)

彦根駅⇔市立病院、県立大学⇔三津屋
(三津屋線)
終日：1時間に2本以上
(現在の運行状況を維持)

近江今津駅⇔小浜駅(福井県)
(若江線)
昼間：1時間に1本以上
(現在の運行状況を維持)

安曇川駅⇔朽木地域
(朽木線)
終日：1時間に2本以上
夜間のバス運行時間の延長

JR（湖西線）
近江今津駅⇔近江塩津駅
昼間：1時間に2本以上
朝夕：1時間に2本以上
近江舞子駅⇔近江今津駅
昼間：1時間に2本以上
堅田駅⇔近江舞子駅
昼間：1時間に4本以上

堅田駅⇔守山駅
(琵琶湖大橋線・木の浜線)
終日：1時間に2本以上

大津駅⇔びわ湖浜大津駅
⇔比叡平
(京阪バス)
終日：1時間に1本以上

京阪三条駅⇔比叡平
(京阪バス)
現在の運行状況を維持

京阪電車（京津線）
昼間：1時間に3本以上
(現在の運行状況を維持)

京阪電車（石山坂本線）
昼間：1時間に6本以上
(現在の運行状況を維持)

石山駅⇔大石地域
(京阪バス)
昼間：1時間に3本以上
(現在の運行状況を維持)

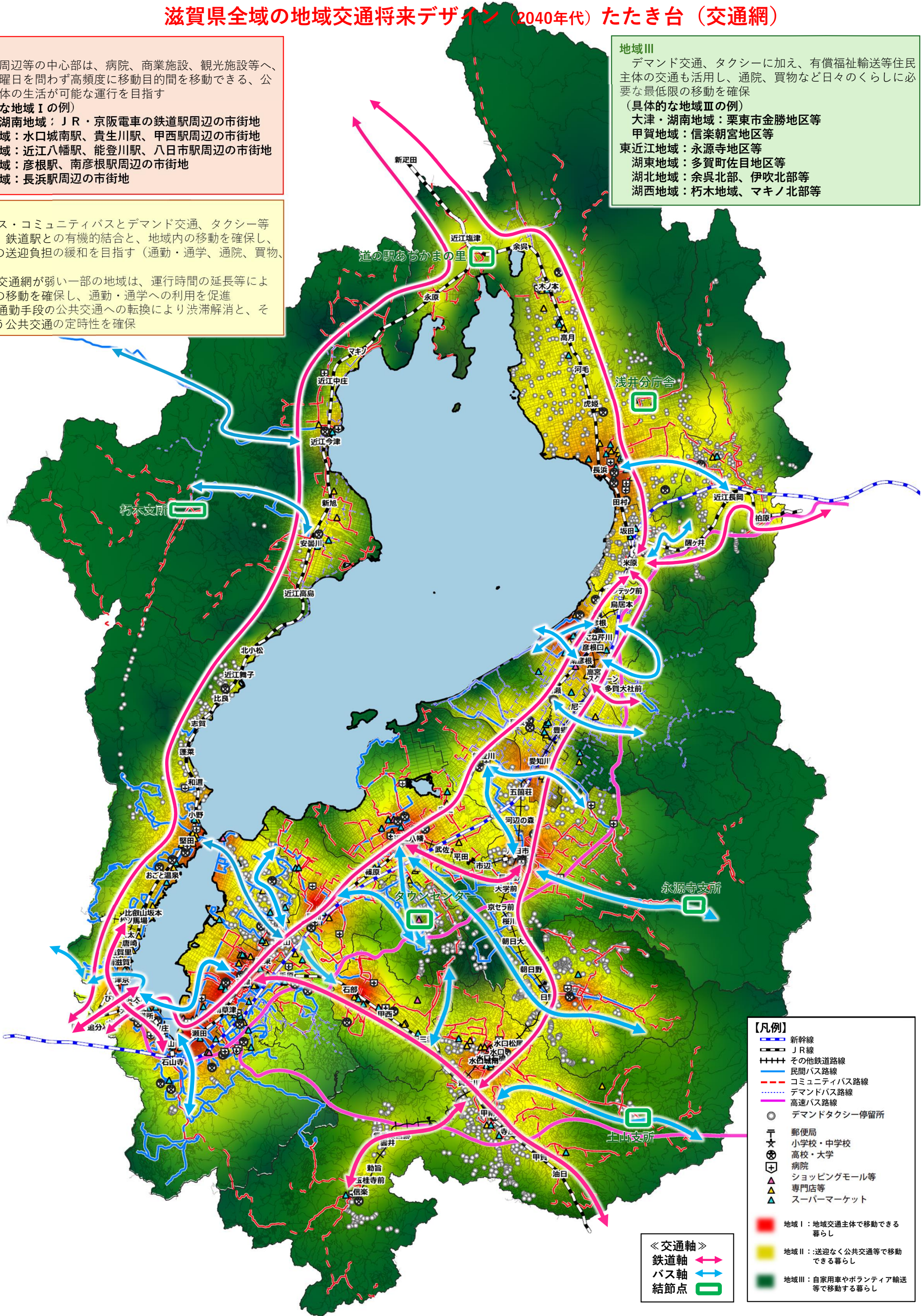
草津駅⇔大津駅
⇔びわ湖浜大津駅
(近江大橋大津線)
終日：1時間に1本以上

滋賀県全域の地域交通将来デザイン（2040年代）たたき台（交通網）

地域Ⅰ
鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、公共交通主体の生活が可能な運行を目指す
（具体的な地域Ⅰの例）
大津・湖南地域：ＪＲ・京阪電車の鉄道駅周辺の市街地
甲賀地域：水口城南駅、貴生川駅、甲西駅周辺の市街地
東近江地域：近江八幡駅、能登川駅、八日市駅周辺の市街地
湖東地域：彦根駅、南彦根駅周辺の市街地
湖北地域：長浜駅周辺の市街地

地域Ⅱ
・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指す（通勤・通学、通院、買物、観光）
・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学への利用を促進
・企業の通勤手段の公共交通への転換により渋滞解消と、それに伴う公共交通の定時性を確保

地域Ⅲ
デマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買物など日々の暮らしに必要な最低限の移動を確保
（具体的な地域Ⅲの例）
大津・湖南地域：栗東市金勝地区等
甲賀地域：信楽朝宮地区等
東近江地域：永源寺地区等
湖東地域：多賀町佐目地区等
湖北地域：余呉北部、伊吹北部等
湖西地域：朽木地域、マキノ北部等



【凡例】	
	新幹線
	J R線
	その他鉄道路線
	民間バス路線
	コミュニティバス路線
	デマンドバス路線
	高速バス路線
	デマンドタクシー停留所
	郵便局
	小学校・中学校
	高校・大学
	病院
	ショッピングモール等
	専門店等
	スーパーマーケット
	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

《交通軸》
鉄道軸
バス軸
結節点

滋賀県および県内各市町の交通施策に関する取り組み・トピック等

滋賀県

・「未来アイデア会議」

第3回 滋賀地域交通ワークショップの開催
 大津会場(なぎさのテラス):7月27日(日)
 彦根会場(アルプラザ彦根):8月 2日(土)

・R7「デスティネーションキャンペーン」の決定
 ・滋賀県草津線複線化促進期成同盟会、湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会、鉄道を活かした湖北地域振興協議会等の取り組みに加え、『琵琶湖線沿線まちづくり勉強会』を新たに実施。

高島市

・路線バスをコミュニティバスと同額の220円で乗車できるバス利用促進券や、乗継券の取組を継続



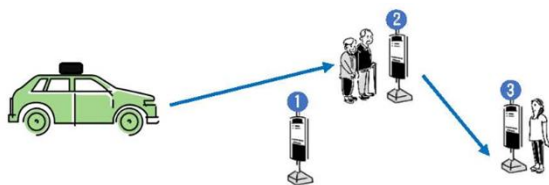
大津市

タクシーの二種免許取得にかかる補助制度の継続実施、タクシー事業者のUDタクシー車両の導入の補助制度の創設。



長浜市

デマンド型乗合タクシーの運行において、区域外停留所を設置し利便性向上を図る実証実験を実施。
 (R5.6月～R7.9月)



米原市

「伊吹高校通学支援」として、路線バスと乗合タクシーまいちゃん号の両方が利用できる共通定期券を生徒に配布。



湖東圏域

(彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)
 予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」を運行



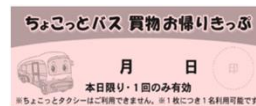
近江八幡市

市内全域12コースの定時定路線「あかこんバス」運行、各学区まちづくり協議会を中心に「日常生活を支える互助輸送」を支援。



東近江市

「東近江市近江鉄道・路線バス通学利用促進補助金」や「ちょこっとバス学生応援お試しキャンペーン」、「買物お帰りきっぷ事業」を継続実施し、利用を促進。



ちょこっとバス



草津市、栗東市、守山市

「こども無料乗車デー」の対象を小学生へ拡大した実証実験を実施。(R7.7/19～8/30)



野洲市

野洲市民病院開院(令和9年3月)に向け、野洲市コミュニティバスの再編業務を実施。



甲賀市

予約制乗合交通「甲賀流ライドシェア」の第2期実証運行を開始。(R7.6/1～R8.3/15)



日野町

・AI搭載の運行管理システムによる予約制乗合タクシー「チョイソコひの」の運行と、公共ライドシェア実証実験の実施。
 (R7.6/1～R8.3/15)



竜王町

路線バスの通学定期の半額補助とチョイソコりゅうおうのサービス拡充を継続実施。



湖南市

「官民連携による企業共同運行バスの実現に向けた人材育成プロジェクト」を実施し、工業団地等の事業所へ勉強会を開催予定。



目指す暮らしを実現するための施策実施に必要な概算費用 (滋賀地域交通計画(骨子案)で示した概算費用)

※2040年代に1年間に必要となる費用

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			
	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
	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			
	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			
	—	—	—	—
	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)			
	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
	15.0億円	42.2億円	3.3億円	60.5億円
	上記以外の施策(バリアフリー化、運賃割引、わかりやすい情報発信、地域の輸送資源の活用等)			
	8.9億円	14.4億円	3.3億円	26.6億円
	23.9億円	56.6億円	6.6億円	87.1億円

c. 目指す姿の実現に必要な概算費用合計(a+b)

地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
41.5億円	92.5億円	14.5億円	148.5億円

(注：国・県・市町・利用者・事業者等の関係者全体に必要な費用)

※今後の施策検討により、概算費用は増減する可能性があります。

将来デザイン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）

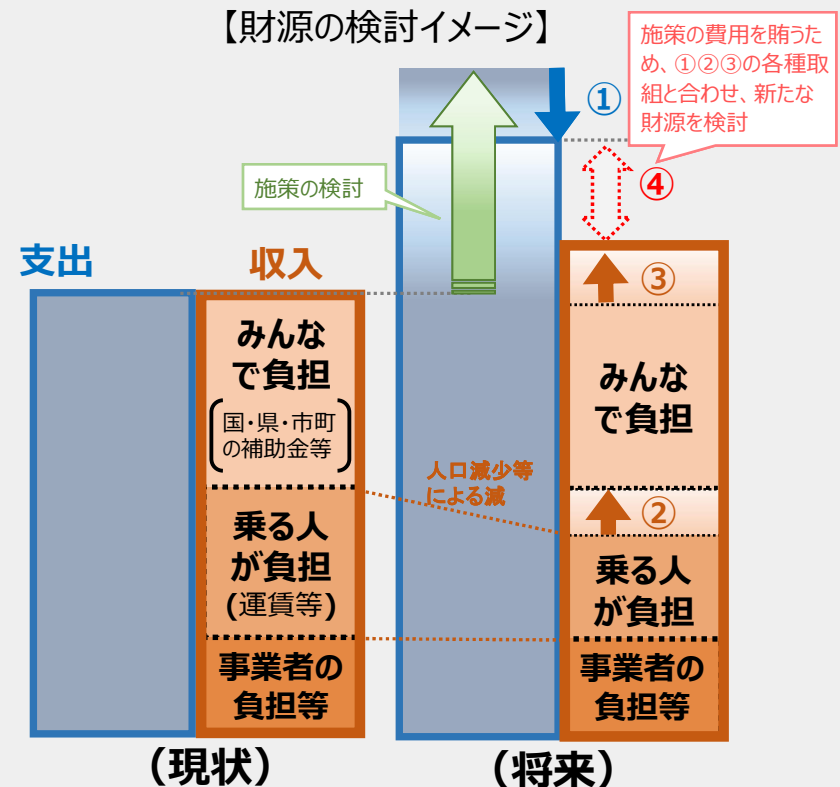
① 運営コストの縮減に向けた施策や事業者の取組

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

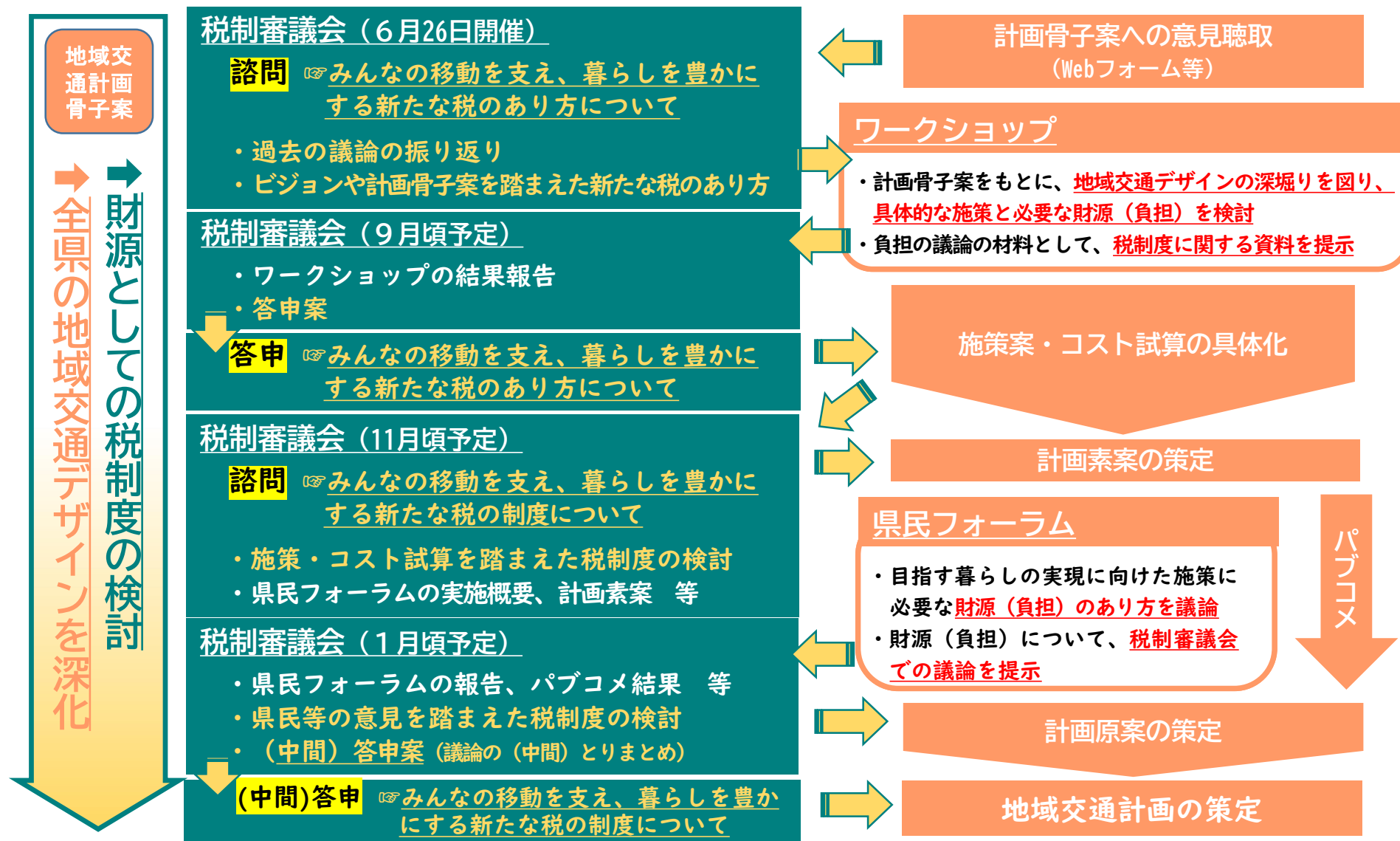
④ 新たな財源の検討

【財源の検討イメージ】



滋賀地域交通計画策定に係る施策と財源（税制度含）の検討について

県民の皆様との対話と議論の予定（令和7年度スケジュール案）



みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のあり方について（令和7年6月26日諮問）

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のあり方について（諮問）

令和2年7月17日に諮問しました「滋賀にふさわしい税制のあり方」において、貴審議会からは、「地域公共交通を支えるための税制」について、「子どもから高齢者まで、また障害のある方もない方も、誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域 みんなで支えるべきものである」とした上で、「その導入可能性を検討していくべきである」との答申（以下、「令和3年4月答申」という。）をいただきました。

また、令和3年4月答申を受け、地域公共交通を支えるための施策実施に向けた財源確保の一つの手段としての新たな税制について、その導入へ向けた議論を前に進めるため、令和3年11月19日に「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」について諮問したところ、「地域公共交通の維持・充実は、地域の暮らし全般を支える基礎的なニーズであると同時に、単にその利用者のみならず、県全体の社会・経済の基盤であり、産業や観光の振興にもつながるものであることを踏まえて、」「『滋賀交通ビジョン』の見直しと並行して、『地域公共交通を支えるための税制』の導入に向けて、県民とも議論を行い、新たな税制を設けることに具体的に挑戦する」べきであるとの答申（以下、「令和4年4月答申」という。）をいただきました。

その後、令和4年4月答申を踏まえ、「滋賀地域交通ビジョン」や「滋賀地域交通計画」の策定過程において、目指す地域交通の姿やその実現に必要な施策と財源のあり方について、県民との対話を重ねる中で、導入に向けて挑戦している新たな税制で支えたいものは、地域公共交通そのものというよりも、それらの手段により不自由なく移動ができることによるみんなの豊かな暮らしであるとの認識に至ったところです。

つきましては、今年度中に「滋賀地域交通計画」を策定することを目指し、施策の議論と、新たな税制を含めた財源のあり方の議論をより深めるため、下記の点を中心に、貴審議会の意見を求めます。

記

- (1) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするため、施策に要する費用の一部を賄う安定的な財源としての「新たな税」のあり方について

第25回(令和7年6月26日)滋賀県税制審議会での主な意見①

新たな税にふさわしい使途の考え方についての主な意見

- 同じ県民だから支え合うという考え方もあるが、みんなの暮らしを豊かにするということがあれば、経済政策の視点は必要。公共交通が便利であれば、観光の誘客や労働力の確保にも寄与する。
- 自動運転など、交通を取り巻く状況はどんどん変わっていくので、使途について短期間で柔軟に変えていける仕組みづくりが必要ではないか。
- 交通をどうしたいかではなく、それによってどういうライフスタイルを実現したいのか、それに資する施策がまさに新たな税の使途になる。
- 企業に負担してもらう場合は、経済的な視点が必要。例えば、新たな税を使って低運賃化を図るとすれば、通勤手当を減らせるなどわかりやすい便益となる。
- 効果が見えやすい使途が望ましい。例えば、海外では、定期券を買っている人に対し、休日子どもと一緒に乗れたりする事例がある。
- 公共交通にテコ入れすればどうなるのか、あらかじめ公表しておいた方がいい。その際、どのような効果が発現したのか検証できるように、テコ入れ前のデータを取っておくことが必要。

地域交通に頼る人の多い世代と税を主に負担する世代との不一致についての主な意見

- どんな世代にとってもメリットがあり、県全域で共通してできる施策から始めてはどうか。
- 利便性が高い公共交通による便益は、現在、車を主に使っている人も含めてすべての世代にある。そういう意味では不一致はないのではないか。
- 公共交通の充実により地域全体の価値が上がるというまちづくりの観点では、県民全員が受益する。
- 利用者という狭い概念のプラスマイナスではない便益を広く議論すべき。その便益は貨幣換算が難しくてもなるべく数字で示すようにした方がいい。

第25回(令和7年6月26日)滋賀県税制審議会での主な意見②

施策の受益者や効果を踏まえた課税の対象についての主な意見

- みんなで負担し合うということであれば、個人・法人の県民税均等割の超過課税が考えやすいのではないか。
- 個人県民税所得割の超過課税も考えられるが、導入している団体は少ない。
- 公共交通の充実が県経済に裨益するということが説明できれば、企業への課税根拠になるのではないか。
- 公共交通の利便性が上がれば地価も上がるので、固定資産税の超過課税も有力な候補。ただし市町税なので市町の協力が必要。
- 地域ごとに求める施策に濃淡が出てくるので、固定資産税は課税自主権を尊重し、より高次の施策が必要だとなった場合に市町の判断で超過課税ができるようにしておいた方がいいのではないか。
- 公共交通の充実により市街地開発が進み、地価が上がれば固定資産税が増加するので、税率を引き上げる必要はなくなるかもしれない。
- 自動車税も超過課税の対象としていいのではないかと思うが、軽自動車税は市町税なので難しいところ。

その他の意見

- 地域間の対立にならないような見せ方を意識するといいいのではないか。
- CO₂の排出削減量を各施策に結び付けて示せば、意思決定にも影響するのではないか。
- これまで県民との対話を重ねてきたプラットフォームは、今後のまちづくりにも使えるのではないか。

(参考)

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税に関する
これまでの経過(過去の滋賀県税制審議会答申)

これまでの経過について

- ・ 滋賀県税制審議会からは、「地域公共交通を支えるための税制」に関連して、これまで三度の答申をいただいている。
- ・ 答申を受け、目指す地域交通の姿を検討していく中で、その受益と負担のあり方についても県民との対話などを通じて、幅広く御意見を伺い、滋賀地域交通ビジョンや滋賀地域交通計画の骨子案に反映してきた。
- ・ また、滋賀地域交通ビジョンや滋賀地域交通計画の策定過程においては、市町の皆さまにも御参画いただき、各市町の自主性・自立性も尊重しながら、連携して検討を進めてきた。

令和3年4月答申 「滋賀にふさわしい税制の在り方について」

(1) 滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性

- ①コミュニティの強化につながる税制
- ②脱炭素社会の実現に向けたグリーンな税制
- ③デジタル化の進展によるライフスタイルの変化に対応した税制
- ④産業構造の転換に対応するための税制
- ⑤税制を通じて県としての役割を果たしていくこと

(2) 滋賀にふさわしい税制へ向けた合意形成のあり方について

- 議会における議論はもとより、住民等との直接対話により合意形成を図ることが重要であり、合意形成の過程自体が、住民自治を涵養するものとなるように配慮することが大切
- 証拠に基づく政策立案(EBPM)の考え方は、税制においても当然に求められることから、意思決定過程における透明性を確保するために、根拠データを公開・開示することが必要
- 新たな税負担により県民にいかなる受益がもたらされるのかを明示することが不可欠

(3) 地域公共交通を支えるための税制

- 誰でもいつでも利用できる地域公共交通は利用者のみならず、地域みんなで支えるべきもの
- 地域公共交通を支えるための税制は、滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性にも適い、その負担を税によって分かち合おうという考えにも適合的であり、地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討していくべき

令和4年1月答申 「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について」

(1) 地域公共交通を支えるための税制との関係性について

- 公共交通の維持・充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりに資するものと考えられる。
- 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

0 前文

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について（答申）

令和3年11月19日付け滋税第473号により諮問のあったこのことについて、下記のとおり答申します。

記

先に令和2年7月17日付け滋税第253号により諮問を受けて、令和3年4月21日に答申した「滋賀にふさわしい税制のあり方について」において、当審議会は、「滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性」として、(1)コミュニティの強化につながる税制、(2)脱炭素社会の実現へ向けたグリーンな税制、(3)デジタル化の進展によるライフスタイルの変化に対応した税制、(4)産業構造の転換に対応するための税制、(5)税制を通じて県としての役割を果たしていくこと、という5つの方向性を提示した。

その上で、同答申においては、「誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域のみんなで支えるべきもの」とし、「地域公共交通を支えるための税制」について、上述の5つの方向性にも適い、かつ、そのための負担を税によって分かち合おうという考え方に適合的であることから、その導入可能性を検討していくべきとしたところである。

また、令和3年7月19日付け滋税第335号により諮問を受けて、令和4年1月7日に答申した「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について」において、当審議会は、「公共交通の維持・充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりにも資する」とした上で、「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要である」としたところである。

こうした経緯を踏まえて、当審議会では、令和3年11月19日付け滋税第473号による諮問を受けて、標題のことについて、更なる議論を重ねた結果、地域公共交通の維持・充実は、地域住民の暮らし全般を支える基礎的なニーズであると同時に、単にその利用者のみならず、県全体の社会・経済の基盤であり、産業や観光の振興にもつながるものであることを踏まえて、貴県が現在進めている「滋賀交通ビジョン」の見直しと並行して、「地域公共交通を支えるための税制」の導入に向けて、県民とも議論を行い、新たな税制を設けることに具体的に挑戦するとともに、もって、その議論のプロセス自体を通じて、「より良き自治を追求」し、「変わる滋賀、続く幸せ」の実現につなげていくべきであることを提言する。

なお、以下、諮問事項に沿って、当審議会の考えを述べる。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

1 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について

(1) 地域公共交通を支えるために新たな税負担を求めるべき理由について

地域公共交通を支えるために新たな税負担を求めることについての議論を開始すべき理由として、当審議会では、主に、以下の3点があると考ええる。

ア 滋賀県基本構想等が描く将来像との関係

地域公共交通は、単に人や物の移動手段であるだけでなく、それにより地域の環境や、教育、福祉などのあらゆる分野が支えられる基礎的な社会インフラであるとともに、移動の機会を提供することにより、人々の幸せと地域の健康を支え、文化を育むものでもあることから、滋賀県基本構想(平成31年3月策定)が目指す「未来へと幸せが続く滋賀」の実現に不可欠なものである。

また、滋賀県都市計画基本方針(令和4年3月策定)においては、各種拠点や主要施設を公共交通軸や公共交通網で結ぶ拠点連携型都市構造を目指すことが謳われており、滋賀県の県土構造を効率的な公共投資と持続可能な経済成長を実現する21世紀型の都市構造としていくためにも、地域公共交通の維持・充実、欠くことのできないものである。

そして、この滋賀県都市計画基本方針を受けて、貴県では、目下、「滋賀交通ビジョン」の見直しが進められており、それぞれの地域特性に応じた交通手段によって、誰もが行きたいときに、行きたいところに移動ができる公共交通の姿が描かれることが期待される。

加えて、公共交通の維持・充実、自動車に過度に依存しない生活につながり、貴県が進めるC O 2 ネットゼロ社会づくりの観点からも重要である。

したがって、地域公共交通の維持・充実を確実なものとするために、その財源として税負担のあり方を考えていくことは、滋賀県基本構想を始めとして、滋賀県都市計画基本方針や見直し後の「滋賀交通ビジョン」を確実に実現させるために必須の取組であるのみならず、貴県が目指すC O 2 ネットゼロ社会の実現にも資することから、早期にその議論を開始する必要がある。

イ 様々な環境の変化に伴う地域公共交通の危機を転機とする対応

2050年の将来人口予測によれば、滋賀県内において、引き続き人口が増加する地域と、そうではない地域とで、人口の偏りが大きくなることや、少子高齢社会の到来に伴う単身世帯(特に高齢者の単身世帯)の増加による世帯分布の偏りが大きくなることが予想される。

こうした将来推計を前提とした人口分布下においては、地域公共交通は、これまでのような利用者負担の考え方では、全県的に維持することが相当困難となり、仮に地域公共交通が維持されなくなると、そういった人口分布の偏りが一層加速化するという、負の循環に陥ってしまうことが容易に予想される。

また、新型コロナウイルス感染症のまん延に伴う人流の減少や訪日外国人旅行の消失などにより、地域公共交通は、利用者の更なる減少により、極めて深刻な状況に陥っており、既存の民間交通事業者が当然に存在するという認識は、改めるべき時が来ている。

加えて、現下の緊迫化する世界情勢が、交通事業者に与える影響はもとより、地方自治体の税財政そのものに与える影響も決して看過できない。

したがって、このような様々な環境の変化がもたらす地域公共交通の危機を転機として、その維持・充実に戦略的に取り組むことを通して、県全体の発展につなげていくとともに、先に述べた滋賀県都市計画基本方針が描く拠点連携型都市構造の実現へ向けた取組を新たな行政課題と捉えていくことが求められているのであり、そうした取組を確実なものとするための地域の自主財源を安定的に得るためにも、新たな税負担を求めることが必要である。

ウ 交通に対する基本的な需要を適切に充足するための財源の必要性

平成25年(2013年)に成立した交通政策基本法においては、移動権・交通権といった文言が含まれることには至らなかった。また、交通を、「国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの」とであるとし、「交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」と位置付けているものの、国においては、そのための明確な財源的な手段までには検討されていない。

確かに、広く県民一般が受益者となりうる行政分野は他にも存在するが、例えば、子ども子育てを含む社会保障の分野については消費税・地方消費税収を社会保障施策に要する経費に充てることが明確化され、また、脱炭素・C O 2 ネットゼロ社会づくりの分野については炭素税の導入が現に議論されていることなどと比べると、地域公共交通の分野については、これまで交通事業者の自助努力にその多くを依存し、財源論が置き去りにされてきた面がある。

そこで、誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる地域公共交通を構築するための取組はもとより、その地域公共交通をしっかりと財源に裏打ちされたものとしていこうとする取組については、ただ国の動きを待つのではなく、地方自治体としてもその地域特性に応じて、積極的な努力と試行錯誤が求められている一方で、本来主体となるべきは基礎自治体であるといえ、交通はネットワークであり広域的な観点が必要であることや、個々の市町の取組では対応に差が生じるおそれもあることから、広域自治体である県が、積極的に市町に働きかけて取り組むことも求められている。

滋賀県は、歴史的にも交通の要衝とされてきた。また、県政世論調査では、地域公共交通に関する項目が11年連続で不満度ナンバー1であり、地域公共交通の維持・充実への県民ニーズも高いことが窺われる。したがって、そのような滋賀県においてこそ、国に先んじて地域公共交通を支えるための新たな税負担に向けた取組に積極果敢に挑戦することにより、利用者の減少と利用料金の引上げとの負のスパイラルを超克するための全国の先駆けとなる先進事例を創出し、全国へと発信していくべきである。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

1 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について

(2) 税負担を求める上での議論のあり方について

貴県は、現在進めている「滋賀交通ビジョン」の見直しの中で、目指すべき滋賀の地域公共交通の姿を描こうとされている。そのため、その実現に向けた財源となる新たな税負担を検討する際には、目指すべき姿だけが先行してしまって税を含めた財源の議論が後回しになるべきではなく、かといって、税負担の議論が先行して目指すべき姿の検討がしにくくなることもあってはならないことから、目指すべき地域公共交通の姿と財源を巡る議論は、同時並行で、あたかもキャッチボールをするかのように進めていく必要がある。

また、住民との合意形成については、先の答申（令和3年4月21日）においても4つの事項を提示しているが、「より良き自治の追求」につなげていくためにも、更に、以下の3点に配慮が必要である。

ア 参加型税制

納税者である住民が、単に費用を負担するだけではなく、負担を巡る議論を通じて、ともに地域の将来像を描いていく仕組みであるとも言える参加型税制の考え方に立ち、税を巡る議論に多くの住民が参加することにより、その住民との合意形成の過程自体を通じて、住民のニーズを掘り起こしていくとともに、住民にも理解と納得感を持ってもらうことが肝心である。したがって、たとえ、事務手間やコストが必要になるのだとしても、可能な限り、住民との対話や熟議を経ることで、その合意形成の過程自体を、地域コミュニティの再生や、ソーシャルキャピタルの再構築につなげていくべきである。

イ 県民参加を促す工夫

合意形成の過程には、なるべく多くの県民参加を促す必要があり、そのために工夫を凝らすことが必要である。具体的には、多様な参加手段を設けるとともに、行政と県民との対話だけではなく、県民相互の意見交換が可能となるような方式も模索するべきである。

ウ 税の議論を合わせて行うことの意味

税負担の議論が、地域公共交通のあり方の議論と一体的に行われることにより、後者の議論がより一層真剣なものとなることが期待される。また、税の議論を合わせて行うことにより、新たな税制が導入された場合に、単に負担増となる面だけではなく、それにより負担減となる面や便益が増加する面についても含めて、総合的に議論することが可能となる。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

2 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について

(1) 県と市町の関係性について

まずもって、県と市町とは対等な関係であり、相互に協調するパートナーであるとの認識に立って対話することが前提である。また、県は、補完性の原理に基づき、県全体の均衡を図る必要などから、率先して主導権を発揮したり、最終的には県の責任のもとで判断を下したりするべき場合もあるとはいえ、そのような場合であっても、県は、「より良き自治の追求」のために、可能な限り、各市町の自主性・自立性が持続的に最大限発揮されるような条件を整えるための役割を果たすべきであって、県の考えを各市町に一方的に押し付けることは慎まなければならない。

このことを前提として、地域公共交通を支えるための税制について検討していくにあたっては、更に、以下の点に留意が必要である。

ア 交通圏の概念

地域公共交通を考える際には、各市町の行政区域にとどまらない広域的な交通圏を考慮しなければ非効率となる場面も多く、関係市町による連携を促すためには、県による積極的な橋渡しが必要となる。したがって、地域公共交通を支えるための新たな税制について検討する場合においても、そうした観点も踏まえて、個々の市町税としてではなく県税として、そのあり方を考える必要がある。

イ 縦割り行政の超克

県および市町ともに、都市計画と交通政策の担当部署が別々になっていることも多く、ましてや、税部局はそれらとは別の部局となっていることから、新しい税制について検討する際には、こうした行政内部での縦割りを乗り越えて一体となって取り組んでいくことが必要となる。なお、そのための方法としては、何らかの協議会を形成することや、既存の協議会を活用することも考えられる。

ウ 他の行政分野との連携

地域公共交通は、環境、教育、健康などのあらゆる行政分野に関係することから、そのあり方を考える際には、都市計画、交通政策、税制を所管する部局のみならず、他部局の関連施策も結び付けて考えることになる。したがって、新たな税負担を議論していく際にも、様々な観点からの受益と負担のバランスについて考慮していくことが求められる。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

2 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について

(2) 市町に及ぶ効果についての考え方

地域公共交通を支えるための財源確保策については、各市町がそれぞれに検討し、新たな税制を市町税として検討することが考えられるとはいえ、1で述べたように、滋賀県基本構想等の実現や、全県的な地域公共交通の維持・充実および県単位で交通に対する基本的な需要を充足していくことの必要性に鑑みると、市町単位での取組を超えて、県として財源確保策を検討していくことが必要となる。

その際、県税として徴収する以上は、県の事業・施策に充当することを通じて、県内各市町にも効果が及ぶ形とすることが基本となる。また、新たな税制の納税義務者や課税客体によっては、税金のうちの一定額を市町の事業・施策に充当することを検討する必要があることも考えられるが、その場合には、県の事業はもとより、市町の充当事業・施策においても、以下の点も踏まえたものとする必要がある。

ア 効果の検証

追加負担をすることとなる住民の納得感につなげるためにも、住民との対話から明らかとなったニーズも考慮して、使途を明確にし、「滋賀交通ビジョン」の実現に資するものとなっているか、事業・施策の進捗管理をするとともに、成果を検証できるようにする必要があるのではないか。また、そうした効果検証のプロセス自体を見直していくような機会も設ける必要があるのではないか。

イ 広域的な効果

単に各市町の区域内における効果を持つに留まるのではなく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築につながるなど、「滋賀交通ビジョン」の実現に資するものである必要があるのではないか。

ウ 住民参加の手続

新たな税制の導入や導入後の取組を通じて、地域コミュニティの再生にもつなげていこうとする観点からは、単に地域公共交通の維持・充実のみならず、各市町における住民自治の涵養につなげるためにも、政策形成過程において住民参加による議論を経てその使途が決定される仕組みが設けられている必要があるのではないか。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

3 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式について

(1) 使途について

将来の地域公共交通の姿をどのように描くのかについて、県民との合意形成を図ることが先決であって、その目的が共有されるのであれば、それに応じて、そのために必要な手段となる施策が決まるのであり、新たな税収はその施策に充当されることとなる。

そうした前提のもとで、使途について考える際には、次の3点に留意が必要である。

ア 地域公共交通の変化への対応

既存の地域公共交通の利便性や魅力を高めるための取り組みはもとより、デジタルトランスフォーメーションやアフターコロナの状況において、地域公共交通の姿や、求められる住民ニーズは大きく変わりつつあることから、既存の交通手段に限定することなく、多様な交通手段の可能性が広がっていくような使い道を考えるべきである。

イ 地域間の格差への対応

地域公共交通が既に比較的充実している地域と、必ずしもそうではない地域があることから、どのような地域であっても納得感が得られるような使途を模索する必要がある。その際には、地域ごとに求められる交通体系が異なり、地域公共交通を維持・充実させることにより目指すべき地域環境の姿が異なることにも配慮しつつ、丁寧に合意形成を図るとともに、新たな税収により実施される地域公共交通の維持・充実策により、県全体に利益がもたらされることを示せるようにする必要がある。

ウ 本来の目的に見合った税収規模と使途への限定

当然のことながら、本来の目的に見合った税収規模を設定すべきであり、税収規模に合わせて事業規模が設定されるようなことがあってはならない。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)

3 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式について

(2) 課税方式について

新たな税負担を求める場合の課税方式については、法定外税方式と超過課税方式が考えられるが、地域公共交通の維持・充実による受益が、単にその利用者だけではなく、幅広い関係者に及ぶことを踏まえると、既存税目に対する超過課税方式から検討することが考えられる。

その上で、どのような税目での超過課税とするかについては、新たな税負担に基づき実施する事業・施策の受益者や効果などを踏まえて決定すべきであり、単一の税目における超過課税に限定することなく、複数の税目を組み合わせることも選択肢となる。また、県民の納得と理解が前提となるので、どのような税目を組み合わせていくのかについても、県民との議論を踏まえて考えるべきである。

そこで、税目ごとの趣旨等を踏まえて論点を整理すると、以下のとおりである。

なお、以下のいずれの税目に対する超過課税を行うことになったとしても、当該超過課税による税収を会計上においても明確に区分するとともに、超過課税を実施しているという事実について、十分に周知し、県民の認知度を向上させることにより、しっかりとコスト意識を持ってもらうことが肝要である。

ア 資産課税についての考え方

地域公共交通を支えるための税制は、安定財源であることが必要であり、また、地域公共交通の充実による受益との関係も考慮するならば、固定資産税等の資産課税に対する超過課税が考えられる。しかし、固定資産税は市町税であり、各市町が歩調を合わせて超過課税を導入することには困難を伴うことが予想される。一方で、県税である不動産取得税で超過課税を行うことも考えられるが、同税は流通税であり、不動産の取得が発生したときにしか課税されないことから、受益との関係が不十分である。

イ 個人県民税と法人二税についての考え方

地域公共交通の維持・充実による受益が広く県民一般に及ぶことを考えるならば、県民税に対する超過課税が考えられる。このうち個人の県民税については、琵琶湖森林づくり県民税として既に超過課税している均等割のみでは十分な税収を確保できない場合には、この他に、所得割を超過課税の対象にすることも考えられる。一方で、法人の県民税についても、超過課税により確保が可能な税収規模についても考慮すると、均等割のみならず法人税割や、さらには法人事業税も含めて超過課税を実施することが考えられるが、赤字法人の取扱に課題が残ることに加え、法人事業税を対象とする場合には、地域公共交通の維持・充実を図ることが、県全体の経済成長等に資することの説明が求められる。

ウ 車体課税についての考え方

CO₂ネットゼロ社会づくりの観点や、渋滞解消を目指し道路損耗等を軽減するといった観点からも、自動車利用から公共交通利用への転換という行動変容を促すことを目的とするのであれば、市町税である軽自動車税種別割との均衡を図る必要があるが、県税である自動車税種別割に対する超過課税が考えられる。この場合には、自動車保有者が減少するに伴って、税収も減少することとなるため、恒久的な安定財源とはなり得ない点に留意が必要であるが、自動車利用の減少に連れて、地域公共交通の利用者が増加すれば、それに伴う運賃収入の増加を見込むことができることも考慮する必要がある。