

滋賀地域交通計画（素案）

【概要版】

滋賀県



第1章 計画策定にあたって

- ・計画策定の基本方針
- ・計画概要
(目的、区域、目標、期間、策定までの流れ)
- ・本計画の位置づけ

第2章 滋賀県の地域交通の現状

- ・人口の状況
- ・公共交通の状況
- ・各地域における移動の状況

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

- ・滋賀地域交通ビジョン
- ・県民が考える望ましい暮らし
(ワークショップおよびフォーラム結果)
- ・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
(地域交通将来デザイン)

第4章 地域交通の再構築における実施方針

- ・基本理念
- ・施策実施における考え方
- ・実施方針

第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

- ・実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト
- ・計画期間に実施する事業

第6章 計画の実施

- ・各主体とその関わり方
- ・評価指標 (KPI) の設定
- ・公論熟議による計画の評価、見直し
(未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等)

第7章 施策実施のための財源

- ・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
- ・新たな税の制度検討における論点
- ・みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税の用途について
- ・みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税について

滋賀地域交通計画 第1章 計画策定にあたって



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、バックキャストिंग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

計画策定から5年間（令和8年度～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

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

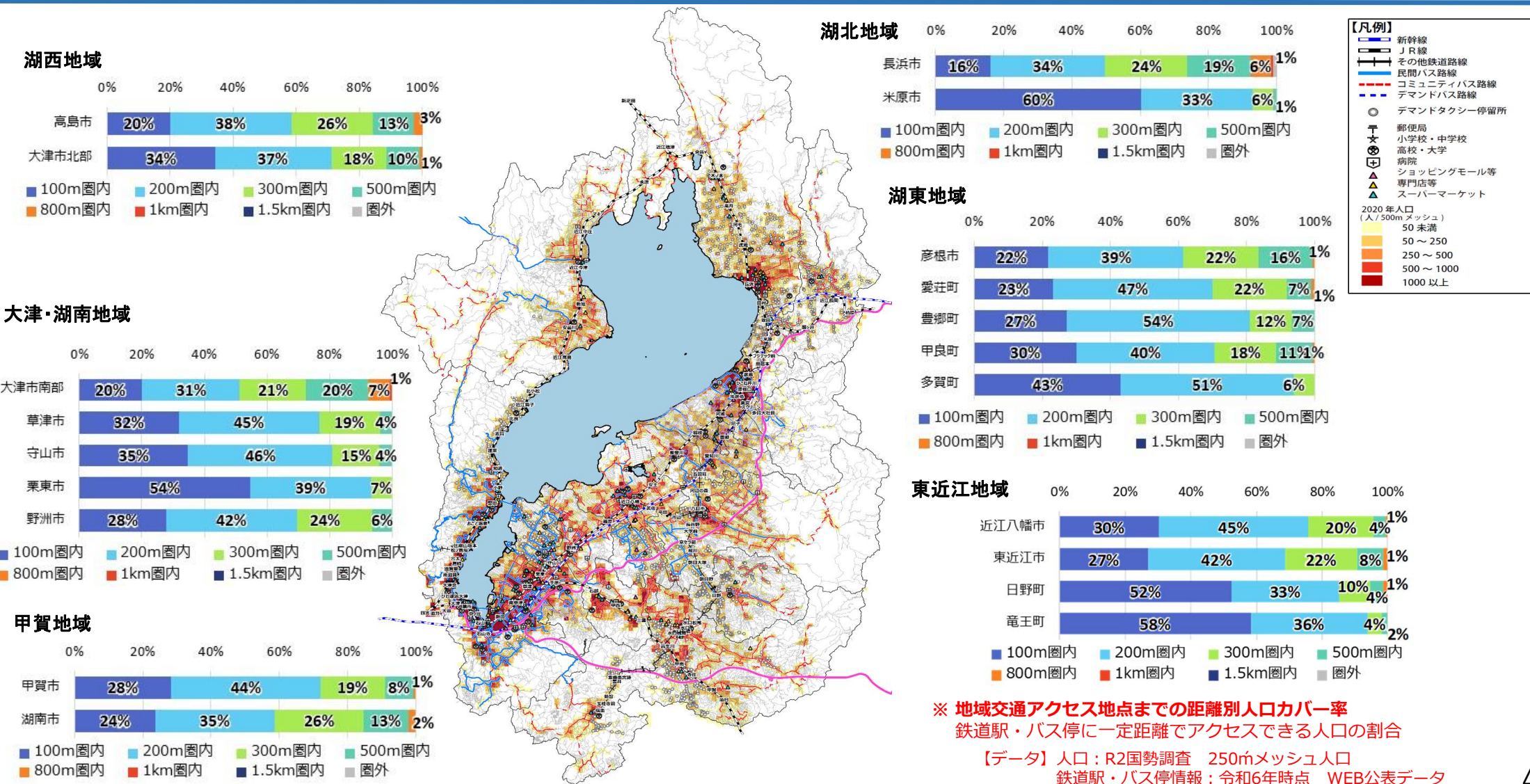
令和7年12月

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
(予定)

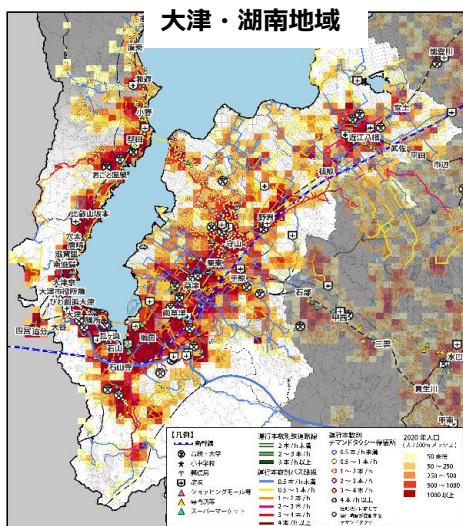
「滋賀地域交通計画」策定

滋賀地域交通計画 第2章 滋賀県の地域交通の現状 (地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率)



※ 地域交通アクセス地点までの距離別人口カバー率
 鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合
 【データ】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

滋賀地域交通計画 第2章 滋賀県の地域交通の現状



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。

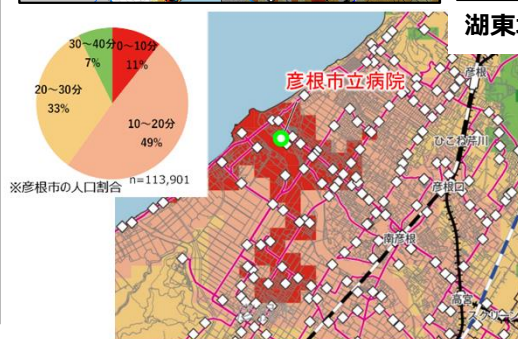
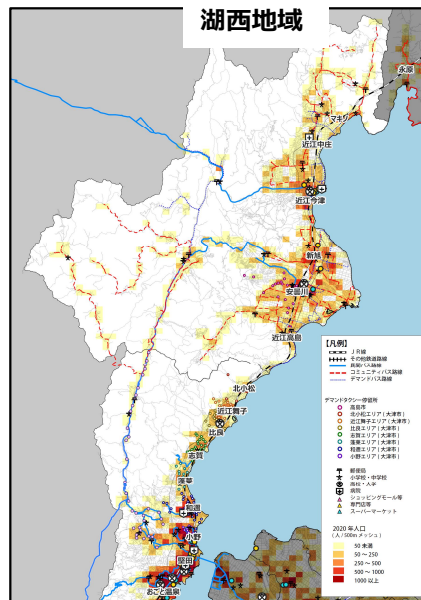
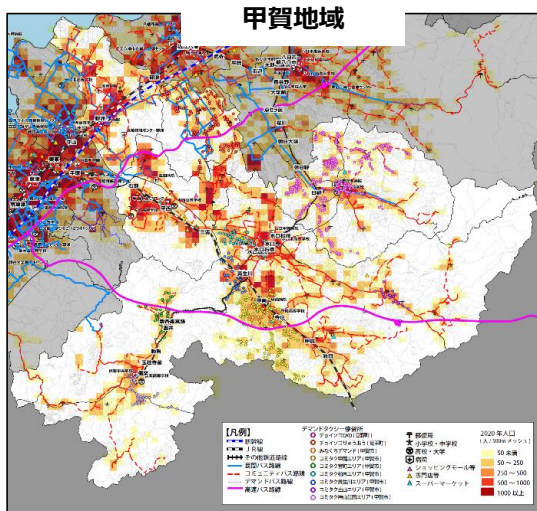
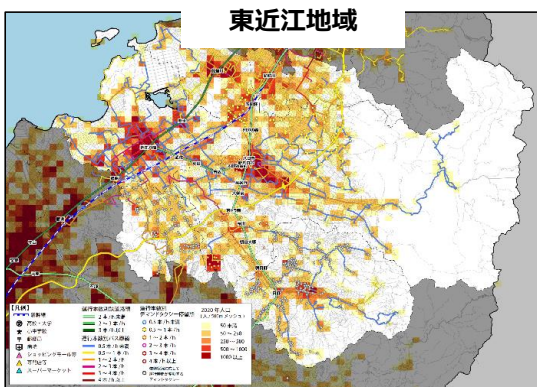
東近江地域

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1～2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。

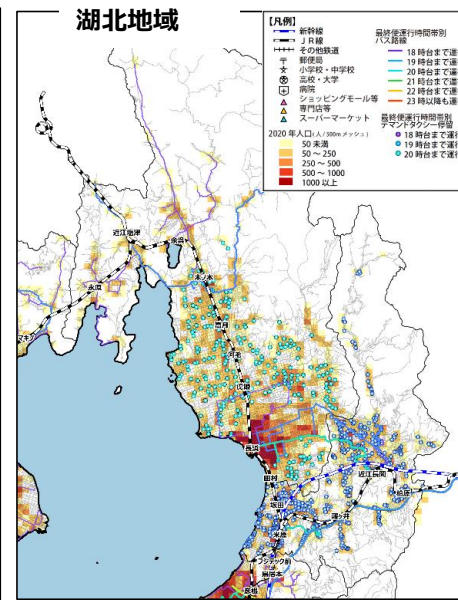
甲賀地域

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。



湖東地域

彦根市立病院へのアクセシビリティ評価を実施。彦根市立病院は、三津屋線などの地域交通が乗り入れており、彦根市の人口のうち92%が30分以内にアクセスできる状況にある(図左)。しかし、これらの地域交通が無い場合、30分以内にアクセスできる人口は17%に留まり(図右)、この地域における通院手段として重要である。



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。

県民が「望む暮らしの姿」とは、また、そのために必要な「移動のあり方」とはどのようなものか、様々な対話の機会を設け、公論熟議を重ねてきた。

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



ワークショップの結果を共有し、県全体として目指す暮らしの実現のために出来ること、その財源について議論

お出かけトーク



ワークショップで出た意見をもとに、若い世代や高齢者に向け投票を実施。

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

滋賀地域交通計画 第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿



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

地域Ⅱ：送迎なく地域交通等で移動できる暮らし

地域Ⅲ：地域の状況に適した手段で移動する暮らし

地域Ⅰの暮らしのイメージ

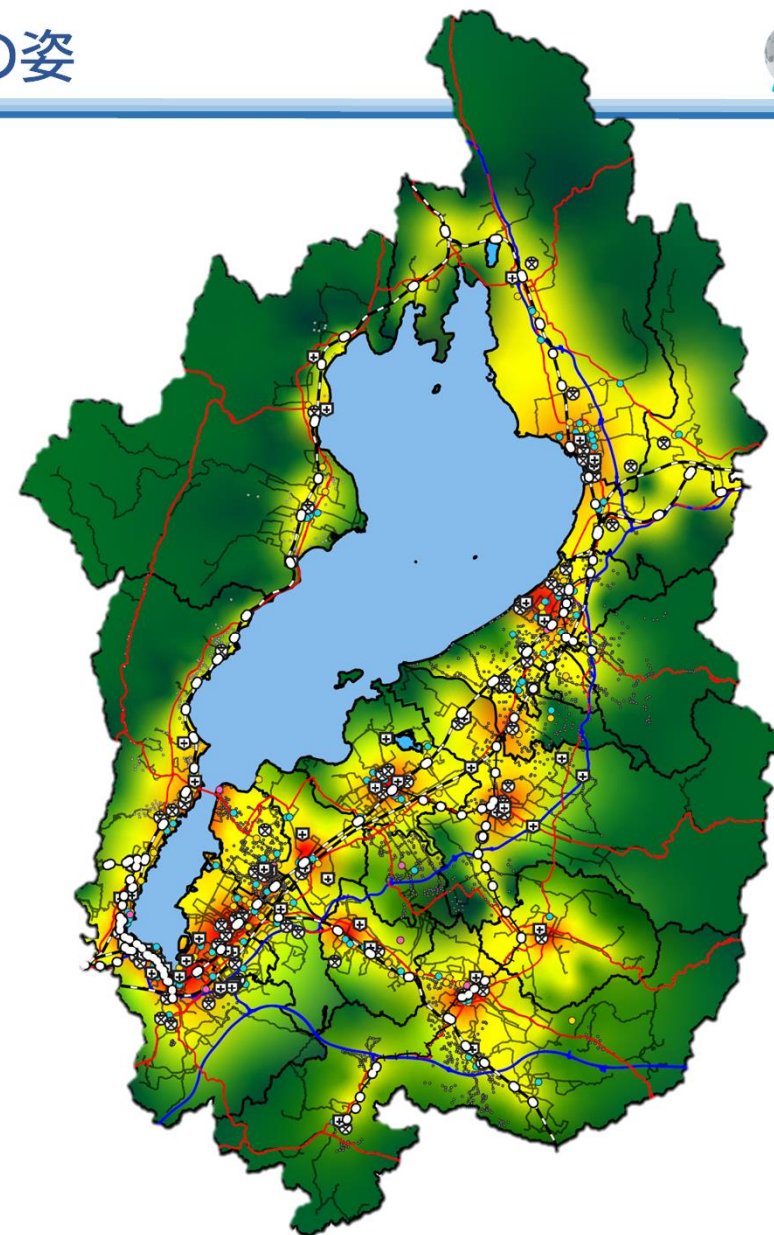
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる

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の暮らしのイメージ

- ・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



**Mother
Lake**

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

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：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

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

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

地域交通「将来デザイン」〔交通軸〕

凡例

- 新路線
- その他鉄道路線
- バス線
- その他のバス路線
- コミュニティバス路線
- デマンドバス路線
- 道路バス路線
- ダイヤモンドタクシー停留所
- 駅・乗降場
- 小学校・中学校
- 高校・大学
- 商業施設
- ショッピングモール等
- 官公庁等
- スーパーマーケット

2020年人口
(人/300mメッシュ)

- 50未満
- 50～250
- 250～500
- 500～1000
- 1000以上

<交通軸>

- 鉄道線
- バス線
- 結節点

近江寺津駅⇨小浜町(福井県)
(若江線)
区間：1本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

JR (北陸線本線)
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)

長浜駅⇨近江長岡
(近江長岡線)
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

彦根駅⇨市立病院、国立大学⇨三津屋
(三津屋線)
終日：2本以上/1h (現在の運行状況を維持)
夜間のバス運行時間の延長

南彦根駅⇨市立病院、国立大学
(南彦根線)
終日：2本以上/1h (現在の運行状況を維持)
夜間のバス運行時間の延長

米原駅⇨野洲駅
区間：4本以上/1h (現状：3本/1h)
野洲駅⇨草津駅
区間：7本以上/1h (現状：6本/1h)

近江八幡駅⇨竜王町
(同原線) / 橋本線 / 八幡アクトレックス
終日：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

守山駅⇨緑の里(野洲市)
(原野線)
終日：2本以上/1h (現状：0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

聖田駅⇨守山駅
(守山線) / 水の沢線
終日：2本以上/1h (現状：1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

大津駅⇨びわ湖大津駅⇨比叡平
(比叡平線)
区間：1本以上/1h (現状：0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

京阪三条駅⇨比叡平
(京阪バス59号線)
現在の運行状況を維持

京阪電車 (石山線本線)
区間：6本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

石山駅⇨大石地蔵
(京阪バス44系統他)
区間：3本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

草津駅⇨大津駅⇨びわ湖大津駅
(びわ湖大津線)
終日：1本以上/1h (現状：0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

信楽高原鉄道線
終日：1本/1h
(現在の運行状況を維持)

三雲駅⇨竜王ダイハツ
(下出線)
終日：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

JR東海線
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)
朝 (折越方面)：2本以上/1h (現状：1本/1h)

近江鉄道 (八日市場)
終日：4本以上/1h (現状：2本/1h)

近江鉄道 (近江鉄道本線)
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)

能登川駅⇨八日市場
(神崎線)
区間：2本以上/1h (現在の運行状況を維持)

能登川駅⇨愛知川⇨長谷町⇨愛媛地蔵
(角形線)
終日：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

道の駅
奥永源寺溪谷の里

八日市場⇨永通寺地蔵
(御用線)
終日：2本以上/1h (現状：1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

日野町⇨近江八幡駅
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

貴生川駅⇨水口駅⇨土山地蔵
(土山本線)
終日：2本以上/1h (現状：1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

河瀬駅⇨尼子駅⇨甲良町
(甲良線)
終日：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

近江鉄道 (多賀線)
朝夕：2本以上/1h
区間：1本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

米原駅⇨ローザンベリー
(米原多賀線)
終日：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

彦根駅⇨多賀町⇨雨彦根駅
(多賀線)
区間：2本以上/1h (現状：1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

2040年代を目指す「将来デザイン」〔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

(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・通学手段の選択肢に
- ・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、ライドシェア、福祉有償輸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

(具体的な地域Ⅲの例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等

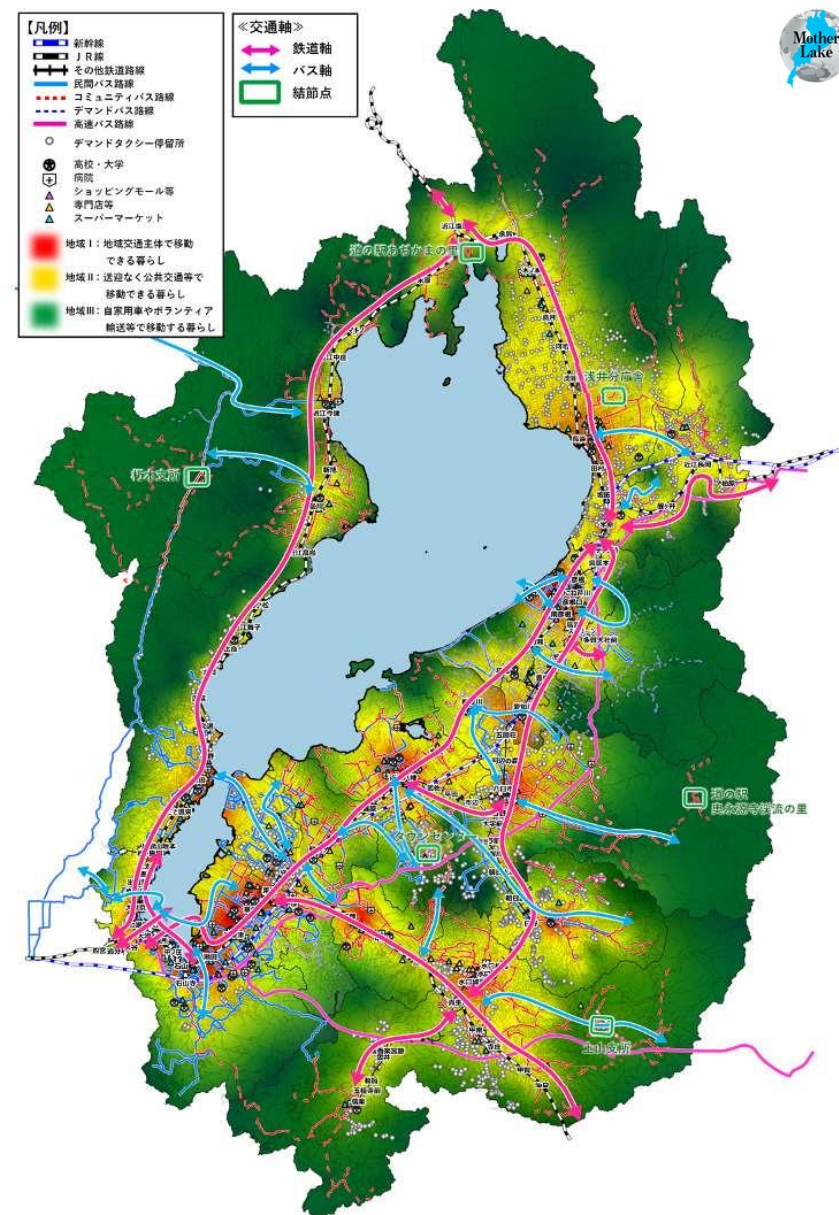
甲賀地域：甲賀市多羅尾地区等

東近江地域：東近江市永源寺地区等

湖東地域：多賀町佐目地区等

湖北地域：長浜市余呉北部・米原市伊吹北部等

湖西地域：高島市朽木・マキノ北部等



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		算出内容	算出結果
地域交通	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%）
	自動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、自動車から地域交通に転換することによる通行時間短縮（渋滞緩和）効果を算出	78.57億円/年 （短縮時間 10,839時間/日）
	自動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、自動車から地域交通に転換することによるCO ₂ 削減効果を算出	1.17億円/年 （CO ₂ 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	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる健康増進効果（歩行量増加効果）を算出	14.62億円/年 （増加歩数1,633歩/人・日）
住民	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	現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 →生産性向上による所得の増加	滋賀県：56.0億円/年 一人当たり：48.8万円/年 （可処分時間：一人当たり152時間/年）
	所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	1日の車の維持費2,000円/日（保険、税金、駐車場代）等より、自家用車減少による維持費削減額を算出	滋賀県：1,462億円/年 一台当たり：73.0万円/年 （削減台数：20万台）
企業	駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の7割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率1.4%をかけた額を年間削減額として加算 →地域交通があることによる削減効果	173.6億円（初期費用） + 1.7億円/年 （転換台数：13,676台）
	広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進	現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 →1人当たりの生産性等から経済的利益を算出	640.4億円/年 （通勤が可能となる人数：3,459人）
	広域からの来訪による地域経済の活性化（観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加）	現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 →1人当たりの消費額等から経済的利益を算出	38.0億円/年 （来訪者の増加人数：84.5万人）

【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、安い運賃で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

本計画にかかる施策の範囲

- ・原則、個人の住居と地域交通のアクセス地点までは、徒歩や自転車等で各個人が**自らの移動を担い**、アクセス地点と目的地となる学校、病院等までの移動は**乗合交通が担う**形で、目的の移動を達成できるように地域交通ネットワークを構築
- ・移動に特段の配慮が必要な人に対しては、教育施策や福祉施策と連携し対応
- ・地域交通の充実の取組の中で、「新たなまちづくり」についても検討



【 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

滋賀地域交通計画 第5章 施策メニューおよび事業リスト（施策メニュー）



施策メニュー		実施方針1	実施方針2	実施方針3	実施方針4
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	◎			
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		◎	○	
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		○	◎	
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	○	○	○	◎

滋賀地域交通計画 第5章 施策メニューおよび事業リスト（計画期間に実施する事業）



	事業リスト
施策1	SNS等(LINE,X,Facebook、Instagram,TikTok等)の活用、乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用
施策2	地域交通利用促進にかかるイベント等の実施
施策3	沿線企業における意見交換会等の実施、各教育機関における交通関連カリキュラムの展開、地域交通の乗り方講座の実施、滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施
施策4	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）、路線バス・コミュニティバスの運行維持、デマンド交通の運行維持、ボランティア輸送の運行維持
施策5	路線バス・コミュニティバスの合理化、デマンド交通の運行効率化、多様な交通モード間での乗換調整
施策6	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、一種免許等所持者等の活用、HPやSNS等による運転士の魅力発信
施策7	交通軸となる路線バスの増便実証の検討、鉄道の増便実証の検討、鉄道の増便要望、JR湖西線における強風対策の検討、府県をまたぐ新たな広域移動の検討
施策8	コミュニティバスの充実・高度化、デマンド交通の充実・高度化
施策9	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、ライドシェアの導入検討・実装化 教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進
施策10	サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討、バス運賃支援制度の導入、タクシー等運賃支援制度の導入、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	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、乗換拠点や停留所の環境改善・整備の検討、既存駅の活用および新駅の検討
施策12	鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備、ユニバーサルデザイン車両の導入、ノンステップバスの導入
施策13	自動運転の実証運行・実装化、新モビリティ（LRT/BRT等）の研究、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	ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、キャッシュレス化の推進、バスロケーションシステム等の活用

滋賀地域交通計画 第6章 計画の達成状況に対する評価基準（KPI設定など）



各実施主体とその役割

本計画を確実に遂行するには、

滋賀県に関わる全ての人が

それぞれに役割を果たすことが必要不可欠。

住民・企業等

- ・地域交通の積極的な利用
- ・施策に対する理解・協力
- ・評価への参加



事業者

- ・施策に対する理解・協力
- ・地域交通の運行
- ・評価への参加



行政 (県・市町・国)

- ・施策の計画・推進
- ・施策に必要な予算の確保
- ・施策の実施・支援
- ・施策の評価



【滋賀県が目指す地域交通の姿】

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

【評価指標】

地域交通の積極的利用の状況の評価する指標

・地域交通の利用者数

・事業実施により、路線バス・コミバスの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バス運賃低廉化、コミバス・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の評価する指標

・軸となる幹線バスの地域交通の収支率

・物価上昇の中、現状の収支率以上に改善
幹線5路線 R7収支率 ⇒ R7収支率以上に改善
(近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線)

・地域交通への公的資金投入額

・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる
県補助(幹線・コミバス)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下

地域交通の充実の状況の評価する指標

・地域交通の満足度

・地域交通への不満度の概ね半数への改善

県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ おおむね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

地域交通の新たな取組み状況の評価する指標

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数

・すべての事業主体でのキャッシュレス化を目指す
キャッシュレス化未対応事業主体数 2主体⇒0主体

まちの活性化の状況の評価する指標(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価)

【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、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

【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

公論熟議による計画の評価、見直し

施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を、**定期的なモニタリング**を通じて、前項に定めた評価指標に則り検証・評価する。さらにその結果について未来アイデア会議（フォーラム、ワークショップ等）、滋賀地域交通活性化協議会等により**公論熟議を重ね、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していく。

モニタリングと公論熟議の取り組みによる定期的見直し



フォーラムの様子(R6)



ワークショップの様子(R7)



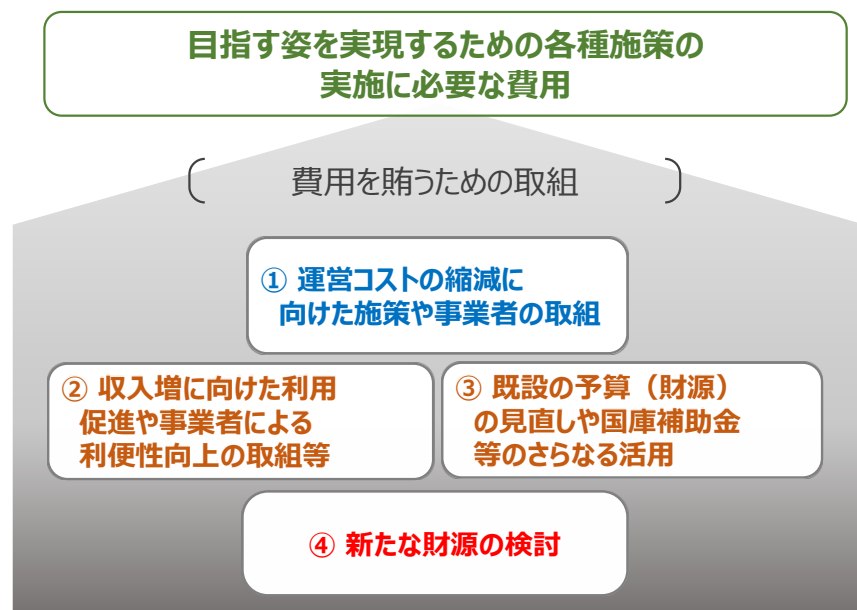
お出かけトークの様子(R7)

滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源

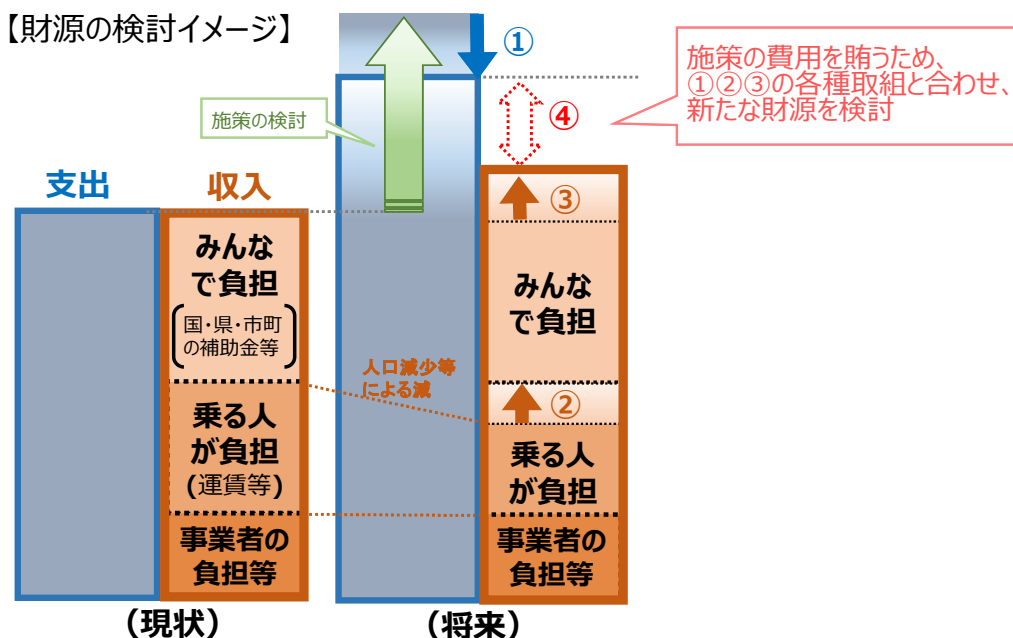


目指す暮らしの実現には、その重要な手段である地域交通をみんなで支える意識の醸成に取り組むとともに、利便性の向上や環境整備など、地域交通の維持・充実にに向けた各種施策を継続的に展開していく必要があり、本計画期間中に必要な公費負担額の概算額は、112.8億円と試算。

施策実施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り、新たな財源を含めた検討が不可欠である。



【財源の検討イメージ】



「新たな財源」として、広く負担を分かち合うことが可能であり、かつ、毎年安定的に確保できる財源として「新たな税」について検討する。

「新たな税」の制度の検討にあたって主な論点

(1) 移動を支えるための施策の財源を新たな税に求めることの意義

既存の予算とは別に、新たな税に財源を求めることの意義の整理が必要。

(2) 新たな税の使途

使途については、滋賀地域交通ビジョンで目指す地域交通の姿を踏まえて検討が必要。

また、事業内容によっては、地域の実情をよく知る市町が実施することでより効果が発揮されることも考えられるため、税收の一部を市町に交付する場合の考え方の整理も必要。

(3) 課税方式

滋賀県税制審議会での過去の議論を踏まえ、既存税目への超過課税（税率の上乗せ）を基本に検討。
超過課税の対象とする税目は、新たな税を活用して実施する施策・事業の受益者や効果などを踏まえ、単一の税目における超過課税に限定せず、複数の税目の組み合わせも選択肢として検討。

(4) 税率

税率については、新たな税を活用して実施する施策の事業費と超過課税の対象となる税目を踏まえ検討。
社会情勢や、他の都道府県での超過課税の状況を踏まえ、過度な税負担とならないかという視点や、新たな税を活用して実施する施策によって減らせる費用や負担もあるという視点からも検討。

(5) 税收および使途の管理の手法

新たな税を既存税目への超過課税とする場合、その「税收」や「使途」を会計上明確に区分することが必要。
本県で実施している県民税均等割への超過課税である琵琶湖森林づくり県民税においては、税收を会計上明確に区分する方法として基金を活用しており、同様の手法によることが考えられる。

(6) 効果検証

新たな税が効果的に活用できているか検証するため、施策の効果を定量的に検証する仕組みが必要。

(7) 新たな税の見直し

仮に新たな税を導入した場合、それが漫然と継続されることは望ましくない。
本計画の見直しのタイミングを踏まえつつ、定期的に新たな税の見直しを検討することが必要。

滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源（使途の考え方）



財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源で実施
新たな税の使途として想定しない

利用者増により
 公費負担額の圧縮につなげる

現行の税収を基盤とした財源に加えて
新たな税の使途としても検討

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）
 1.3倍を見込んで、概算費用を算出
 → 今後のさらなる物価上昇や人件費の高騰に留意が必要

a.現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用	(参考) 2040年代の 増加見込み額
	2030年※	
地域交通に既に投入されている公費負担額 （鉄道・バス・デマンド交通補助金等）	37.6億円	—
人口減少等による利用者数の減少や物価上昇等による 公費負担額の増額見込み額	22.2億円	42.2億円
合計	59.8億円	

b.目指す暮らしの実現に追加に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用
	2030年
積極的な情報発信、機運醸成（SNS活用、地域交通利用促進イベントなど）	0.5億円
コミュニティバス、デマンド交通の高度化・再構築	26.1億円
運賃施策（バス運賃の支援、タクシー運賃支援、免許証返納者支援など）	17.4億円
担い手の確保、運転士の魅力発信	1.3億円
バリアフリー、ユニバーサルデザイン化	3.4億円
新モビリティ等導入検討、自動運転実装化	3.2億円
DXの推進（キャッシュレス化、バスロケシステムの活用など）	0.9億円
その他（サブスクリプションの制度研究など）	0.2億円
合計	53.0億円

滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源（事業費分担額の概算）

新たな税の使途としても検討する事業および事業費

※県分担費は、国や市町の分担割合による幅を見込む

(年)

内容	具体的事業	考え方	事業費	県分担額
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。	0.5億円	0.3～0.5億円
再構築 高度化	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繋がり、経済が発展し、まちが賑わう。	26.1億円	4.4～19.6億円
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。また、学生の通学がしやすくなり、行きたい学校を選択しやすくなる。	16.3億円	16.3億円
	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繋がる。	1.1億円	0.6～0.8億円
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。	1.3億円	0.6～1.0億円
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。	3.4億円	1.6～2.2億円
新モビリティ 実証	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。	3.2億円	0.5～1.6億円
DXの推進	キャッシュレス化、 バスロケシステムの活用など	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。	0.9億円	2,700～8,500万円
その他	今後に向けたサブスクリプション等の制度研究など	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。人で賑わうウォーカブルなまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円
			53.0億円	24.7～43.0億円

国分担額：
8.9～21.7億円
市町分担額：
1.1～13.9億円

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税

「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」（新たな税）は、滋賀県税制審議会で審議しながら、具体的な制度案の検討を進めており、令和7年度中に制度の方向性を示す予定。

そして、制度案を含めた「新たな税」のあり方について、本計画の内容と合わせて県民の皆さまに適宜情報提供し、公論熟議を重ねた上で、その導入の是非について判断する。

そのため、本計画の策定をもって、税の導入の是非を決定するものではない。

