

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	概算事業費	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公共交通であり、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 (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
					→

《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	株式会社シガ・エージェンツシステム			
土山本線	貴生川駅	新水口	田村神社				

事業リスト	No.9 路線バス・コミュニティバスの運行維持					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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。軸につながる網としての役割を担う路線バスやコミュニティバスの運行維持・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 (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.10 デマンド交通の運行維持					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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 (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.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			概算事業費	-	
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 路線バス・コミュニティバスの合理化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
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、路線バスやコミュニティバスの運行を再編し合理化を図る取組を支援します。</p> <p>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やコミュニティ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 (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を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 (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.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			概算事業費	-	
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、コミュニティバスの運行時間を調整することが必要です。市町と事業者、または複数事業者が連携し、スムーズな乗換を実現する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 (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.15 給与水準向上等、運転士の待遇改善による運転士・担い手の確保				
事業分類	既存 新規 維持 充実	概算事業費	4,800~6,800 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>●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"> ・市内の事業に対して、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 (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.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			概算事業費	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 (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.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			概算事業費	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 (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.18 交通軸となる路線バスの増便実証の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
事業内容						
<p>路線バスで移動したいが、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いる人や、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、バス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、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 (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.19 鉄道の増便実証の検討					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
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、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 (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.20 鉄道の増便要望					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	-	
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 (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.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			概算事業費	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 (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.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			概算事業費	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、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 (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.23 コミュニティバスの充実、高度化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	4.1 億～18.6 億円	
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、各市町が運行するコミュニティバスについて、増便や路線の拡充、運行時間の延長、停留所の増設など、サービスレベルの充実・高度化を図る取組を支援します。</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 (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.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			概算事業費	2,200~1億400万円	
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る取組を支援します。</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 (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.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			概算事業費	200~300万円	
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、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 (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.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

概算事業費

1,860~2,020 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、公共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 (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.27 教育、福祉、観光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			概算事業費	-	
事業内容						
<p>地域交通は、教育、福祉、観光、産業立地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教育、福祉、観光、産業等様々な分野との連携を検討しながら取組を進めます。</p> <p>また、湖上交通の活用、充実についても関係者が連携し、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	
◎		○	○		○教育・福祉関係者等	
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.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	概算事業費	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の導入を検討または支援します。</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、地域交通を乗換移動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 (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.29 バス運賃支援制度の導入					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	16億3,000万円	
事業内容						
<p>鉄道などの幹線につながる路線バスの運賃を支援し、学生や高齢者に限らず、来訪者も含めて、運賃面から、誰にとっても路線バスが利用しやすい環境を整備します。通勤・通学や外出、買い物、観光など、あらゆる目的のための移動手段として選ばれ、利用者促進につながることを目指します。</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.30 タクシー等運賃支援制度の導入

事業分類

既存 | 新規 | 維持 | 充実

概算事業費

1,800~2,700 万円

事業内容

高齢者や身体障害者の方など、地域交通による移動に配慮が必要な人に対して、タクシー等の利用料金を補助する制度を実施または支援します。経済的な負担を軽減し、通院など生活に必要な移動を支えます。

《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)』の購入にかかる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)の購入にかかる経費の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 (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.31 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			概算事業費	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 (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 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			概算事業費	-	
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.33 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			概算事業費	-	
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 (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.34 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			概算事業費	-	
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、既存駅の活用にかかる取組および支援を検討します。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 (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.35 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			概算事業費	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、高齢者や身体障害者、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>						
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.36 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			概算事業費	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 (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.37 ノンステップバスの導入					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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 (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.38 自動運転の実証運行・実装化					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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により、地域交通の維持が危ぶまれており、運転士の処遇改善等の雇用に向けた取組支援や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、ドライバー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、彦根城ルートでの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、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 (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.39 新モビリティ（LRT/BRT等）の研究					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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。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、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を研究し、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 (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.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）					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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 (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.42 キャッシュレス化の推進					
事業分類	既存 新規 維持 充実			概算事業費	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、運営側の両替等にかかる業務の軽減、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 (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。

図表: 甲賀市バス可視化プロジェクトのシステム構成とデジタルサイネージの表示内容。

デジタルサイネージ表示内容 (貴生川駅 10:14):

時刻	路線	座席状況
10:15	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	空席あり
10:20	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	やや混雑
10:30	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	混雑
10:40	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	空席あり
10:40	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	空席あり
10:54	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	空席あり
10:55	甲賀市第一号線(一宮-六甲)行	空席あり
11:00	八景線(下野)	空席あり

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

第6章 計画の達成状況に対する評価基準(KPI 設定など)

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。

6.1 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。

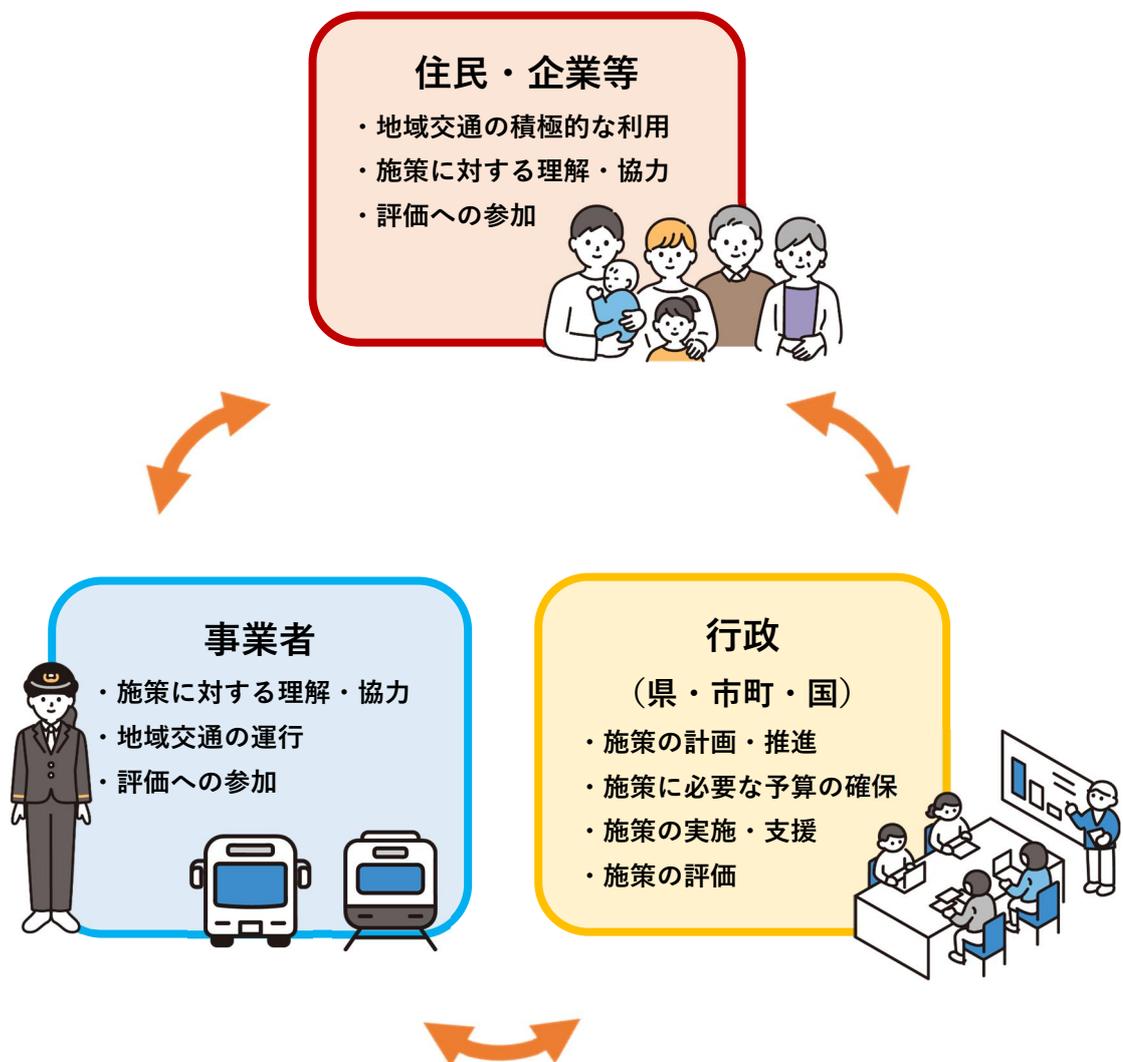


図 6.1 各主体の進行管理への関わり方

6.2 評価指標(KPI)の設定

計画の進捗状況を把握・管理するための具体的な指標および目標を以下のとおり設定します。

【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

【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する取組を進めます。その為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

【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

【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・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を評価する指標

● 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% ⇒ 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

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)

6.3 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、滋賀地域交通活性化協議会等の取組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。

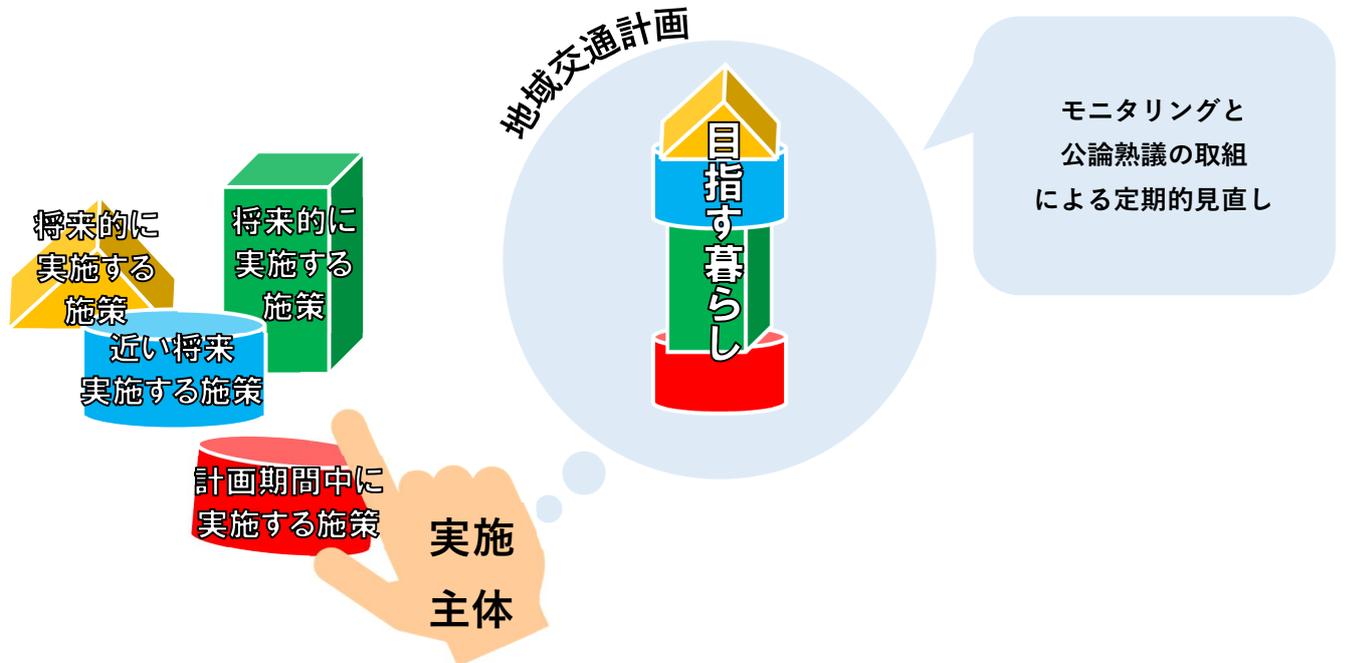


図 6.2 目指す暮らしの実現までのイメージ



図 6.3 過年度における未来アイデア会議の様子



図 6.4 ワークショップの様子(R7)



図 6.5 お出かけトークの様子(R7)

第7章 施策実施のための財源

7.1 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や、GX の進展など社会的に対応が求められていることを踏まえて実施すべき施策について、適切な財源を充当しながら、継続的に展開していく必要があります。

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、県予算事業の不断の見直し等による財源捻出などに官民連携で取り組んでいきますが、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と考えられることから、新たな財源を含めた検討が不可欠であると考えます。

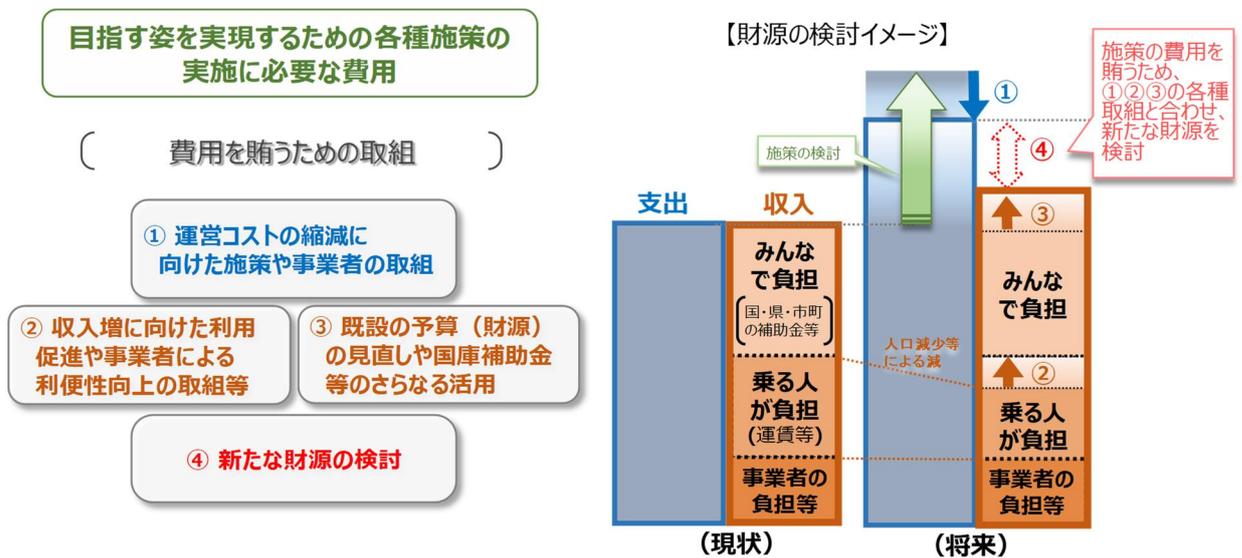


図 7.1 施策に要する費用を賄うための取組と、財源検討イメージ

地域交通はみんなの移動を支え、暮らしを豊かにする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と考えます。

また、新たな財源としては、税、寄附などが考えられますが、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ります。

したがって、新たな財源の手法として、広く負担を分かち合うことが可能であり、かつ、毎年安定的な財源を確保できる「新たな税」について検討します。

7.2 新たな税の制度検討における論点

新たな税についての制度検討に当たる主な論点は、以下のとおりです。

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を整理する必要があります。

2) 新たな税の使途

新たな税の使途については、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する必要があります。

また、事業の内容によっては、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、税収の一部を市町に交付する場合の考え方も整理する必要があります。

3) 課税方式

新たな税の課税方式については、滋賀県税制審議会での過去の議論を踏まえて、既存税目への超過課税（税率の上乗せ）を基本として検討します。

超過課税の対象とする税目については、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て検討する必要があります。その際、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ります。

4) 税率

新たな税の税率は、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て検討します。

また、税の負担感が社会課題となっている昨今の社会情勢や、他の都道府県での超過課税の状況も踏まえて、過度な税負担とならないか検討することも必要ですが、その際、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があるのではないかという視点も重要となります。

5) 税収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、その税収や使途を会計上明確に区分することが必要です。

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、税収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ます。

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を検討する必要があります。

7) 新たな税の見直し

もし新たな税を導入した場合には、それが漫然と継続されることは望ましくありません。

そのため、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です。

7.3 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

目指す暮らしを実現するためには、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、利便性の向上や利用環境の整備など、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ります。

第5章で示した計画期間に実施する事業に必要な公費負担額および現時点における財源の考え方については、以下のとおりです。

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)
	2030年※	2040年代の増加見込み額
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	

財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源で実施
新たな税の用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

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

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

財源の考え方

現行の税収を基盤とした財源に加え
新たな税の用途としても検討

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（滋賀県土木交通部資料）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

表 7.1 新たな税の使途としても検討する事業および事業費

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
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。	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。	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つながる。	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。	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	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。 人で賑わうウォークアブルなまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円
国分担額： 8.9～21.7 億円 市町分担額： 1.1～13.9 億円			53.0億円	24.7～43.0億円

7.4 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

「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いるところであり、令和7年度中に制度の方
向性を示す予定です。

そして、制度案を含めた「新たな税」のあり方について、本計画に記載する施策と合わせて
県民の皆さまに適宜情報提供し、公論熟議を重ねた上で、「新たな税」の導入の是非について
判断します。

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ありません。

なお、新たな税の使途が、本計画に基づく施策を対象とするのであれば、本計画の見直し時
期に合わせ、施策の効果や地域交通を取り巻く状況等も踏まえながら、新たな税の見直しにつ
いても同時に検討するのが望ましいと考えます。

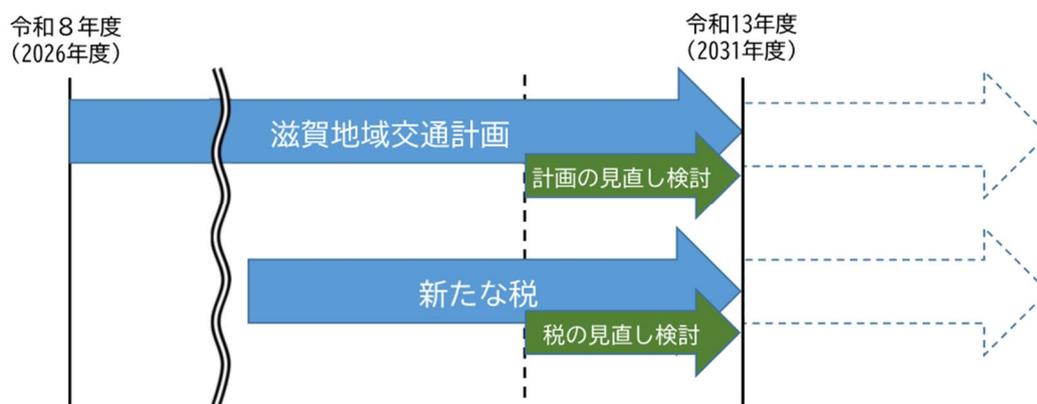


図 7.2「滋賀地域交通計画」と「新たな税」のスケジュールイメージ