

資料2-1

滋賀県都市計画基本方針(素案)(概要説明資料)

1. 趣旨

- 近年、都市を取り巻く環境は大きく変化し、人口減少、高齢化、市街地拡散、自然災害の頻発・激甚化、コロナ禍を契機とした変化などへの対応が求められている。
- また、我が国が目指しているSociety5.0※の実現が、経済や社会に大きなインパクトをもたらすとされている。
- このような中、本県では、多様な人々が集う「未来へと幸せが続く滋賀」を目指しており、安全・安心な生活や経済活動を支えるため、**概ね20年後を見据えた**本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示した「**滋賀県都市計画基本方針**」を策定する。

※IoT、ビッグデータ、AI等最先端の技術を活用して経済発展と社会的課題の解決を両立し、誰もが快適で活力に満ちた質の高い生活をおくることができる「人間中心の社会」

2. 役割・位置づけ

- 本方針は、法的な位置づけはないが、法定計画である「**都市計画区域マスタープラン**」および「**市町の都市計画マスタープラン**」の上位方針という位置づけ(図1)のもと、現在の11都市計画区域(図2)に限らず、**県土全体を対象**とする。

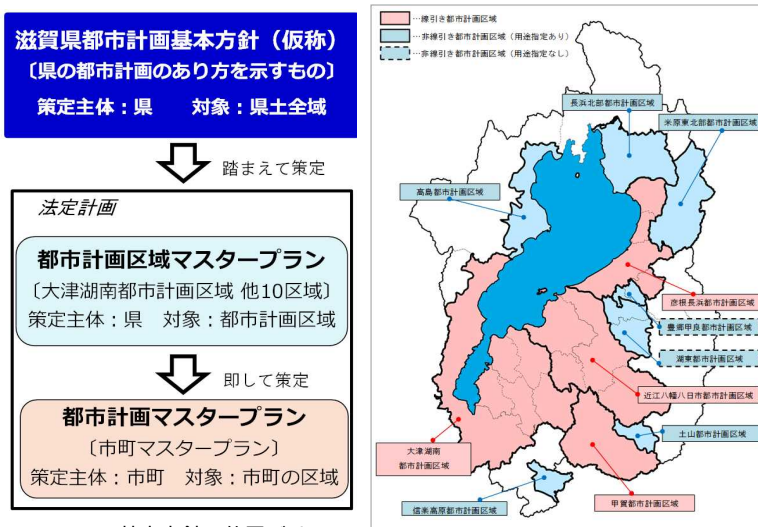


図1 基本方針の位置づけ

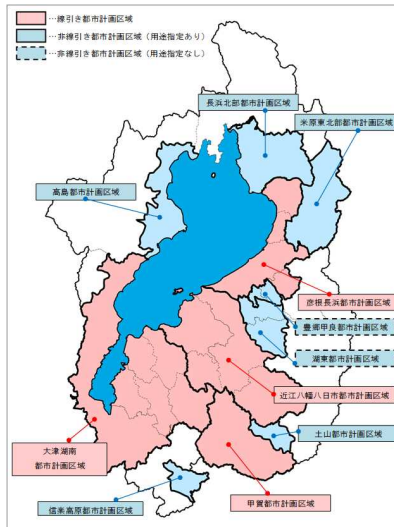


図2 滋賀県の都市計画区域 (11区域)

3. 滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望

- 人口減少・超高齢社会
- 地域公共交通サービスの利用者減少
- 市街地の無秩序な拡大と低密度化
- 自然災害の頻発・激甚化 等

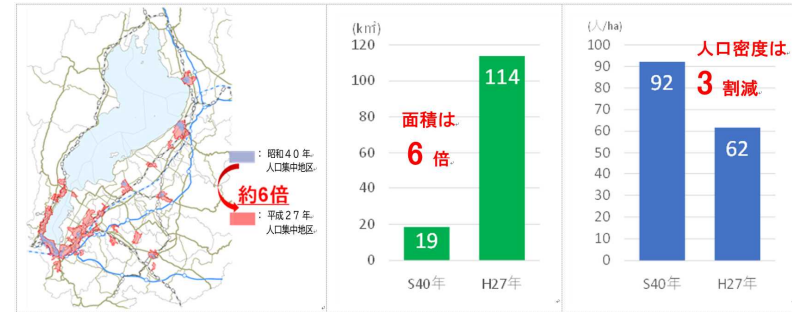


図3 人口集中地区の区域図と人口集中地区面積・人口密度の推移

4. 都市の将来像

滋賀県基本構想 (平成31年3月) 「みんなで目指す2030年の姿」

- **人** 自分らしい未来を描ける生き方
- **経済** 未来を拓く新たな価値を生み出す産業
- **社会** 未来を支える多様な社会基盤
- **環境** 未来につなげる豊かな自然の恵み

都市の将来像

- (1) 住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会
- (2) 成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による、便利で快適に生活できる社会
- (3) 拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会
- (4) 自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会
- (5) 歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然と共生する文化が育まれる社会

5. 目指すべきまちづくりの方向性

5-1. 拠点連携型都市構造への転換

- 依然として開発圧力が高く、市街地が拡大している地域がある一方で、県内の多くの地域においては、少子化により人口が減少し、空き地や空き家の課題が出てきている。今後は、既存市街地の低密度化および中心市街地の空洞化の進行等により、道路・公共交通等のインフラに係る維持管理・運営効率の悪化などの問題が顕在化するおそれがある。
- このような状況を踏まえ、低密度な拡散型の都市構造から、既存のストックを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指す(図4)
- 本方針においては、自然を活かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ「**拠点連携型都市構造**」の実現を目指す。
- 「**拠点連携型都市構造**」とは、一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域毎に存在する核となる**多様な拠点**(市街地の駅周辺、旧町役場周辺、農山村集落等)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を形成する**ものである。
- また、災害ハザードエリアにおける立地規制や移転促進を図るとともに、宅地の嵩上げや河川整備等により居住地の安全性を高めることで、災害に強く・安全な拠点への人口集積・機能強化を図る。

5-2. 目指すべきまちづくりの方向性

- 本基本方針の都市の将来像および「**拠点連携型都市構造**」の実現に向けて、**5つの目指すべきまちづくりの方向性**を示す。

方向性1

職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成

方向性2

滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり

方向性3

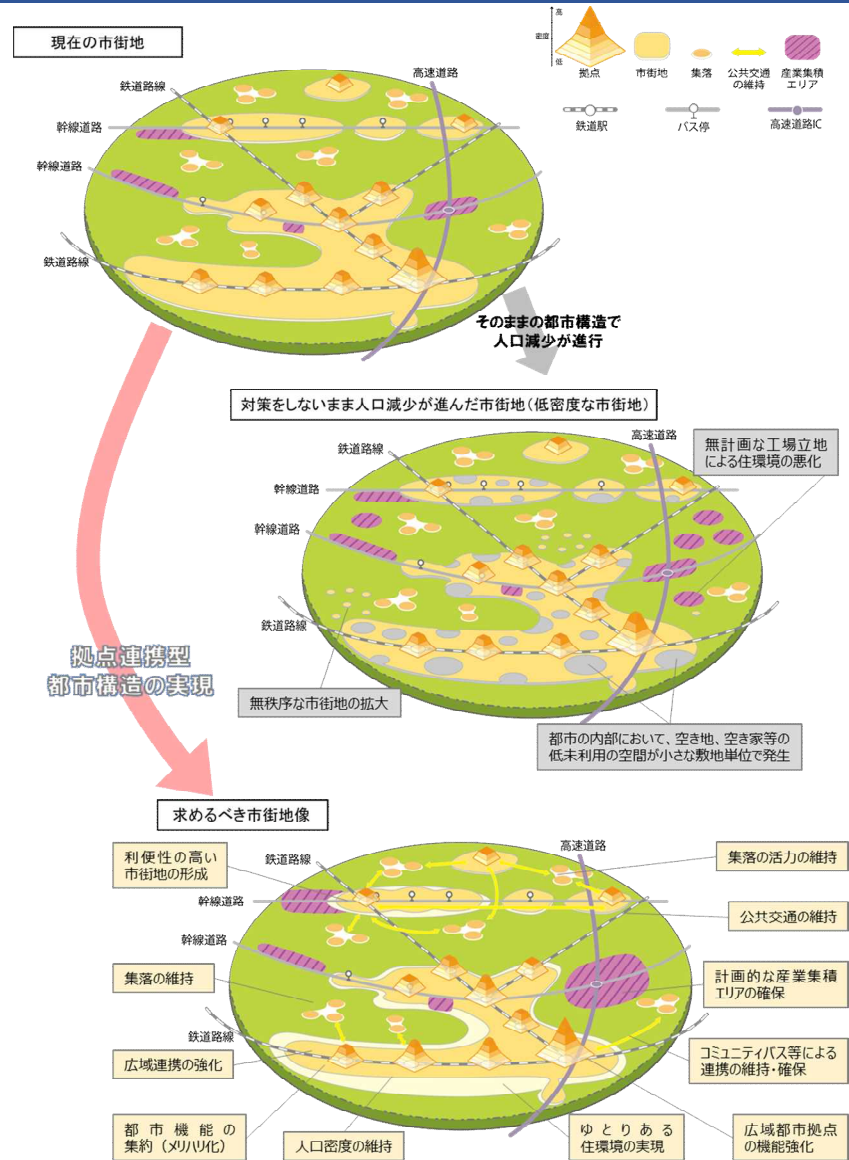
人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成

方向性4

災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり

方向性5

滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり



6. 5つ方向性の実現に向けた取組

6-1. 滋賀県における将来都市構造の考え方

- ・ 拠点連携型都市構造を具現化するため、地域に応じた階層的かつネットワーク化した**拠点と公共交通を県と市町の役割分担のもと設定**する。

(1) 拠点の設定

- ・ 拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定する。
- ・ **県は、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部(市役所・役場周辺)を対象として、「主な拠点(広域拠点および地域拠点)」を位置付ける。**
- ・ **市町は、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」等において身近な生活に密着した活動を支える拠点として「生活拠点」および「主要施設」等を独自に位置付ける。**

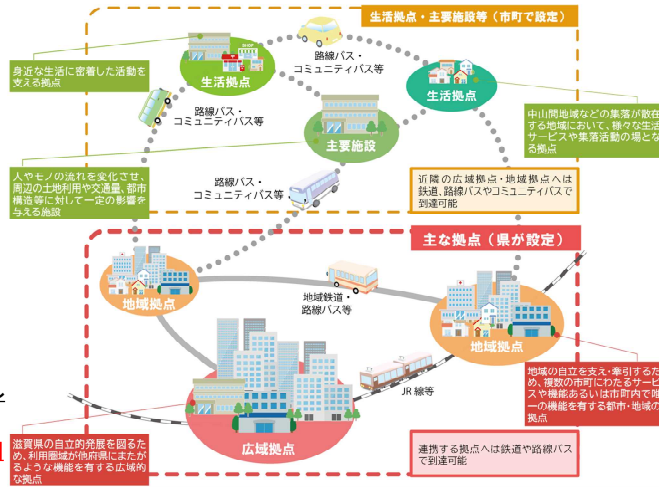


図5 地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築（イメージ）

(2) 公共交通軸等の設定

- ・ **県は、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定する。**
- ・ **市町は、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「公共交通網」として、各市町で策定する地域公共交通計画等において設定する。**

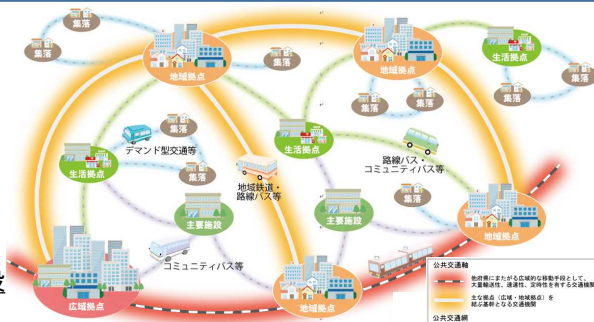


図6 公共交通軸と公共交通網のイメージ

(3) 主な拠点と公共交通軸の設定

- ・ 当基本方針で定める「主な拠点」と「公共交通軸」の設定は下図のとおり。今後、市町や地域における地域公共交通協議会、公共交通の運行状況の実情等を踏まえて、**適宜見直し**を行う。

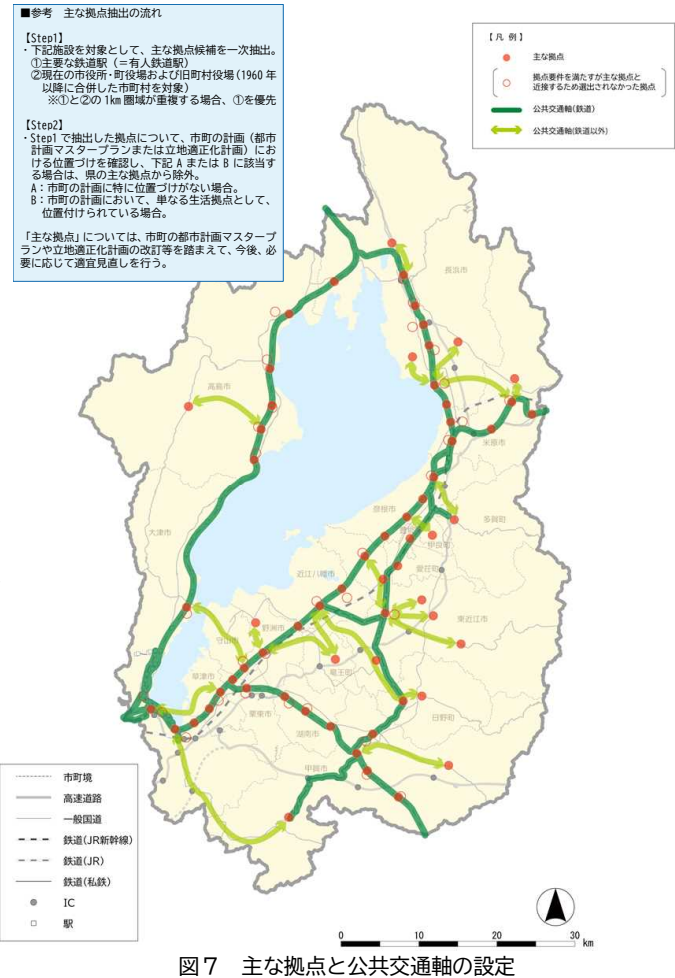


図7 主な拠点と公共交通軸の設定

6-2.まちづくり施策の進め方
【ポイント】

- 都市の利便性や良好な自然環境、地域の文化を将来にわたって引き継いでいくため、市街地や農地など、それぞれの地域の状況や特性を踏まえ、**無秩序な市街地拡大防止を図る地域において、区域区分等による適切な土地利用コントロール**を実施する。
- 主に持続可能な拠点形成の観点から、**既存ストックの有効活用を基本とした効果的・効率的な土地利用コントロール**を行う。具体には、**居住・生活サービス機能の集積・誘導を図る区域の明確化を進める**。
- 多様な産業創出の観点から、**IC(SIC含む)周辺等においては、周辺環境との調和を図りながら、また、従業者の居住・通勤環境等の立地条件も踏まえつつ、新たに工場や物流拠点の企業立地に必要な用地の計画的な確保に努め、秩序ある土地利用の実現を目指す**。
- さらに、安全なまちづくりの観点から、**激甚化する自然災害に対応した、持続可能で強靱な都市を目指すための土地利用コントロール**を実施する。具体には、**災害ハザードエリアにおける新たな開発や市街化を抑制**する。

7. 地域の実情に応じた整備・開発及び保全の方向性について

- 「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、地域毎の実情や将来像、特性に応じたものとする観点から、**県内を5つの地域(圏域)に区分し、各地域(圏域)の特性を活かした拠点の形成・都市機能の強化の方向性等を定める**。



8. 主要関連計画等の推進

- 本基本方針の考え方を念頭におき、**主要関連計画等に基づくインフラの整備等を推進**。

6-2 まちづくり施策の進め方	5 目指すべきまちづくりの方向性				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(ア)計画的な土地利用					
【持続可能な拠点形成のための土地利用】					
<既成市街地における集積・誘導するエリアの設定と都市機能の誘導>					
○市街地や公共交通の利用が容易なエリアにおいて、居住・生活サービス機能の誘導・集積を図る区域の明確化	●		●		
○広域的に影響を及ぼす大規模集客施設の市街地の拠点への立地誘導	●		●		
<既成市街地以外での市街地拡大抑制>					
○まとまりのある良好な市街地を形成し、無秩序な市街地拡大防止を図る地域において、区域区分による土地利用コントロールの実施	●	●	●	●	●
○非線引き都市計画区域における特定用途制限地域の活用	●	●	●	●	●
○市街化調整区域のバイパス沿線において、集客施設や居住・生活サービス施設などの無秩序な立地を抑制することによる拠点の空洞化防止	●				●
○他法令に基づく規制誘導手法を活用した重層的な土地利用の規制・誘導	●				●
○居住・生活サービス機能の誘導・集積のための土地の確保が困難な拠点において、必要に応じて拠点に近接した区域での必要最小限かつ計画的な市街地の形成	●				
○市街化区域における市街化が見込まれない地域や人口減少により人口密度の低下が見込まれる地域、居住誘導区域外における立地規制により居住の誘導がなされた地域などにおける逆線引きの積極的な検討	●				●
【多様な産業創出・農林業振興のための土地利用】					
○広域交通アクセスに優れるインターチェンジ(スマートインターチェンジ含む)周辺・主要路線沿いや既存の工場集積地など既存ストックの活用が可能なエリアにおいて、必要に応じた新たな工場用地や物流拠点などを計画的に確保		●			
○工場用地や物流拠点などの確保に係る公的関与の状況等に応じた区域区分の随時見直しの実施		●			
○本県の農林業を支え、県土の保全にも寄与している農林業に従事する方が居住する農山村集落を維持するための居住・日常生活サービス機能の誘導	●	●			
【安全なまちづくりのための土地利用】					
○災害ハザードエリアにおける新たな開発・市街化の抑制					●
○安全な土地利用および住まい方への誘導					●
○安全な地域への居住や生活サービス機能の誘導					●
(イ)計画的な都市施設の配置及び整備、自然環境の保全					
○拠点における既存ストックの改変による居心地が良く歩きやすくなる空間の形成など、官民連携による市街地整備やまちなかの居住・生活サービス機能の更新	●	●	●		
○駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置、過度な自動車流入の抑制など公共交通結節点の機能強化・充実	●		●		
○都市公園の整備、機能強化、適切なマネジメント、官民連携によるにぎわい創出	●				
○大規模自然災害に備えた市街地の安全対策の推進				●	
○居住誘導区域外など居住を誘導しない区域において、居住環境の再構築や自然的環境への転換	●				●
○防災・減災のための緑とオープンスペース(街路空間、緑地・公園、都市農地、水辺空間、民間空地など)の保全および確保					●
○都市公園を核とした公園、広場、緑地等のオープンスペースの充実とネットワーク化、都市緑化の推進	●				●
○農地や樹林地、水辺など身近な自然環境の保全					●
○防災・減災、環境保全、地域振興など自然環境が有する多面的な機能の活用					●

滋賀交通ビジョン 総括



滋賀交通ビジョンの全体像

平成26年度から
令和3年度にかけ、
延べ96施策を実施

基本理念

将来像

交通政策の方向性

課題解決のための施策

滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通

<広域交通の将来像>
近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通

【基本的な視点】

低炭素型交通体系の構築

すべての人にとって使いやすい交通の確保

交通の安定的な機能維持

<地域交通の将来像>
地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」交通

<広域交通政策の方向性>

1 放射状ネットワークの強化に向けた取組

2 クロスポイントの形成に向けた取組

3 強くてしなやかな広域交通ネットワークづくり

<地域交通政策の方向性>

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進

2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

3 まちづくりと一体となった交通の整備

- ①北陸新幹線の整備のあり方検討
- ②リニア中央新幹線開業を見据えた広域交通のあり方検討
- ③道路インフラ整備の促進
- ④中部方面とのアクセスの確保
- ⑤北陸方面とのアクセスの確保
- ⑥近畿中心部方面とのアクセスの確保
- ①人流のクロスポイント形成
- ②物流のクロスポイント形成
- ①国土軸の代替性確保
- ②既存交通インフラの再生と長寿命化
- ③陸上交通遮断時の湖上交通の活用
- ①「エコ交通ネットワーク」の形成
- ②自転車を利用しやすい環境づくり
- ③公共交通の利用促進と県民の意識変革
- ④自動車利用のエコ化推進
- ①県全域における交通空白域の改善
- ②バス利用を促進する環境整備
- ③関係者の役割分担による公共交通の維持
- ④県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域交通体系
- ①地域が主役の交通まちづくり
- ②人と人とのふれあいを生み出す公共交通
- ③安全・安心な交通網の整備

主な外部環境の変化

滋賀交通ビジョン策定(H25)以後の主な外部環境の変化

- 滋賀県人口が、H25の142万人をピークに減少に転じる
- 北陸新幹線敦賀以西ルート検討
→ 小浜京都ルートについて与党決定 (H28)
- 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
→ 近江鉄道線のあり方検討開始 (H28～)
- 自動運転、MaaS等の新しい技術・仕組みの開発
→ エリア内のさまざまな交通サービスの検索・予約・決裁を一括で行うMaaSが世界で実用化 (例えばフィンランドがH28にアプリ「Whim」を開発)
自動車大手が2020年代に自動運転の実用化を表明 (トヨタ：2020年代前半。
ホンダ：2025年ごろをめどにレベル4 技術確立)
- 新型コロナウイルス感染症の拡大
→ 人々の移動の自粛が求められ、交通事業者の経営環境が極めて悪化 (R2～)



ビジョンに基づく取組について、**現時点での総括**を行い、
外部環境の変化に対応した**新たな計画への見直し**につなげる

広域交通の将来像

近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展をけん引する交通

1 放射状ネットワークの強化に向けた取組



主な施策の実績

- リニア中央新幹線開業における交通流動の変化を評価し、中部圏との交流促進に向けた検討・分析を実施。
- 北陸新幹線ルートについて、政府・与党が提示する諸条件に対応し、敦賀以西に並行在来線が存在しないことの理論を構築し、政府・与党に対して主張。
(関西広域連合が最優位とまとめた「米原ルート案」は実現せず)
- 3圏域とのアクセス確保に向け、リレー快速の導入等の方策を検討し、国やJRへ提案するとともに、道路インフラ整備を促進。

課題

- 自治体の意向を広域交通施策へ反映することは困難な状況
- 交通流動の変化を踏まえた、JR在来線の維持確保および高速鉄道基盤との有機的結合

今後の対応

- 北陸新幹線敦賀延伸や、リニア開業をさらなる発展の機会として最大限活かせるよう、交通流動の変化を見据え適切に対応する。
- 湖西線、草津線も含めた北陸中京鉄道アクセスの維持・向上、琵琶湖線区の「駅を中心としたまちづくり」や、新名神高速道路および国道等主要道路の整備促進、名神名阪連絡道路の整備実現等に取り組み、広域交通の放射状ネットワークのさらなる強化を進める。

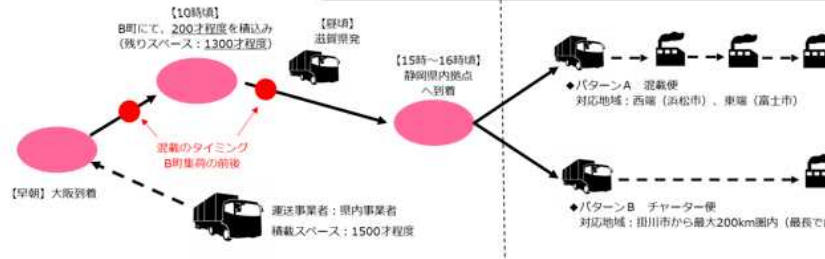
広域交通の将来像

2 クロスポイントの形成に向けた取組



主な施策の実績

- スマートインターチェンジの設置等が進み、高速道路と一般道路のアクセスが充実し、道路ネットワークが強化。
- 物流効率化に向け、関係者とともに2つのモデルスキームを構築。



ミルクラン型スキームによる物流効率化モデルルート

課題

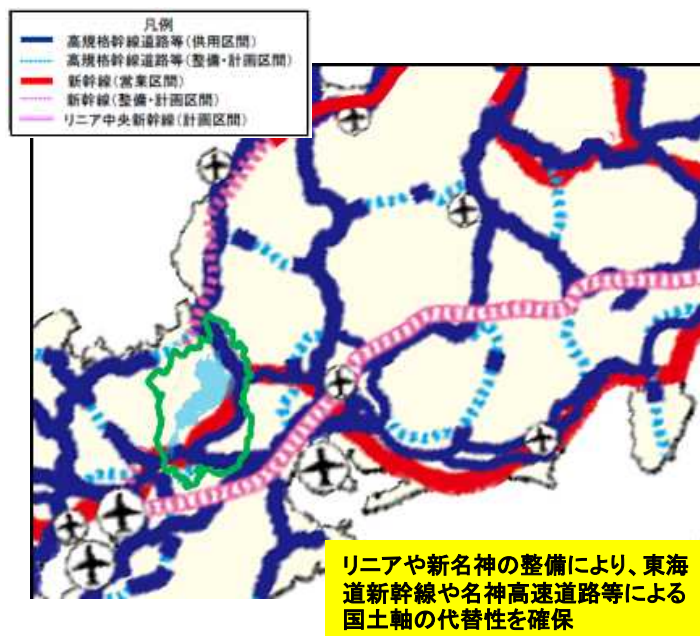
- 人流・物流のクロスポイントの形成・強化による「通過交通」から「本県を目的とした交通」へのさらなる転換

今後の対応

- 鉄道、道路ネットワークの強化を進め、にぎわい創出等により本県を目的地とした交通量のさらなる増加等に取り組み、人流のクロスポイントの形成を進める。
- コロナ禍を受けた物流の動向やCO2ネットゼロに向けた物流の変容等について調査し、必要な取組を進める。

広域交通の将来像

3 強くてしなやかな広域ネットワークづくり



(「国土のグランドデザイン2050 参考資料」を一部改変)

主な施策の実績

- リニアの早期開通に向けた取組や、新名神等の道路ネットワーク整備により、国土軸の代替性確保を促進。
- 長寿命化修繕計画に基づく既存交通インフラの計画的な修繕を実施。

国道1号 栗東水口道路 I



国道8号 塩津バイパス開通式



課題

- 既存の代替となる新たな国土軸の早期整備と、本県への効果波及

今後の対応

- リニアの早期開業、新名神供用開始や国道等主要道路の整備促進により交通基盤を多重化し、国土軸の代替性の確保を進めるとともに、本県への効果波及を図る。
- 既存交通インフラについて、引き続き長寿命化修繕計画に基づき計画的に修繕を実施しながら、予防保全への早期移行を図る。

地域交通の将来像

地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」交通

1 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進



主な施策の実績

- 琵琶湖環状鉄道軸（湖西線、北陸線、琵琶湖線）の維持強化、東琵琶湖縦断鉄道軸（近江鉄道線、信楽高原鉄道線、びわこ京阪奈線（仮称）構想）の維持形成とともに、琵琶湖横断交通軸（草津線、琵琶湖大橋横断バス路線）を維持確保。
- ビワイチ等の自転車利用を促進するとともに、交通環境学習や各地域における県民参加型協議会の設置を促進。

課題

- 公共交通の利便性向上と利用促進
- 公共交通、自家用車、自転車等の「ベストミックス」の実現

今後の対応

- コロナ禍により利用者が減少する中で、事業者、住民と自治体が協働で利用促進、利便性向上に取り組むことで、琵琶湖環状および東琵琶湖縦断鉄道軸ならびに琵琶湖横断交通軸の維持を図る。
- 一層の自転車活用や、住民の意識変革と交通政策への参加を促し、公共交通、自家用車、自転車等による「ベストミックス」の実現を進める。

地域交通の将来像

2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり

新たなデマンド型交通
チョイソコリゅうおう(竜王町)

地域の実態に合った
交通手段の実証実験

道の駅を拠点とした
自動運転サービス(東近江市)



近江鉄道沿線地域公共交通
再生協議会



主な施策の実績

- 地域の課題に応じた交通手段の導入に向けた実証実験等を実施。
- 生活を支える路線バスについて、国、市町と連携し維持するとともに、キャッシュレス化等により利便性を向上。
- 各地域において、住民も参画する協議体の設置を促進。

課題

- 公共交通を「知らない、乗らない、(一時乗っても)続かない」状況の改善
- 交通不便・空白域の解消
- 地域鉄道、路線バス等の維持確保と持続可能な仕組みの構築

今後の対応

- 自動運転やMaaS等の新しい技術の革新や仕組みの実用化を見据え、新たなデマンド型交通等による移動不便の改善を図る。
- 福祉輸送、事業者送迎サービスなど地域のあらゆる交通手段を活用し、地域鉄道やバス等の公共交通と組合わせた利便性の高い交通ネットワークの構築と、それを住民等の皆で利用して支える仕組みを構築する。

地域交通の将来像

3 まちづくりと一体となった交通の整備



自転車走行空間整備



甲南駅
バリアフリー化



港・湖上交通を活用した
災害時物資輸送訓練

主な施策の実績

- 生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するバイパス整備の促進等による、道路交通網の強靱性確保を推進。
- 道路整備アクションプログラムや自転車活用推進計画等に基づき、通学路の歩道整備、自転車走行空間確保等を推進。
- 地域が主体となる交通まちづくりの取組推進と、災害時に道路が途絶したときのバックアップ機能を拡充。

課題

- 都市政策と交通政策のさらなる融合
- 住民との協働による交通まちづくりの推進

今後の対応

- 都市政策に沿い「拠点連携型都市構造」の実現に向けた交通政策を進めるとともに、地域住民と協働で駅を中心とする利便性の高いまちづくりを進める。
- 既存インフラの耐震対策や計画的な修繕の実施、災害時の代替輸送路確保などにより、安全、安心な交通網の整備を進める。

滋賀交通ビジョン総括

- 広域交通として、広域高速鉄道と鉄道在来線との有機的な結合に向けた検討や、広域高速道路など道路インフラ整備を進めることで、放射状交通ネットワークを強化するとともに、人や物の流動を支える新たな国土軸の形成に寄与。

国政レベルの広域鉄道施策については、自治体の意向を反映できるよう、複数県の連携等の枠組みも活用し、国に対し効果的に提案・要望を行うとともに、広域道路ネットワークの整備促進等については国と連携して取組を進めるなど、広域交通施策に対する県の関わり方を整理し、取り組んでいくことが必要である。

- 地域交通として、地域鉄道や路線バス等の維持確保を図るとともに、ビワイチ等の自転車利用の促進や、小学生等を対象とした交通環境学習を実施し、公共交通を主体とした「エコ交通」を推進。

利用者の減少、運転手不足等に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域公共交通の維持は困難な状況であることから、一層の利便性向上と利用促進に取り組むとともに、地域公共交通を皆で支える仕組みの構築が必要である。

県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、社会情勢の変化に対応した、持続可能な地域公共交通の構築を目指し、ビジョンを見直していくことが必要

ビジョン見直しの方向性

拠点連携型都市構造の実現と、持続可能な仕組みづくりを見据え、「滋賀交通ビジョン」を見直す。

- 地域公共交通は、人々のニーズに応じた移動サービスを提供することで、人々の「交わり」や「つながり」を生み、様々なレベルのコミュニティや経済圏の活発な活動を生み出す。移動により、人々の幸せと地域の健康が支えられ、文化が守り育まれることから、**地域公共交通は欠かすことのできない社会インフラである。**
- 地域の特性に応じた交通手段によって、居住地、病院や店舗等の生活拠点、観光地などに、**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を目指す。**



・鉄道を中心に路線バスが補完する形で、**県内と県外を、また県内各地域間を結ぶ交通軸を形成。**

目指す公共交通ネットワークのイメージ



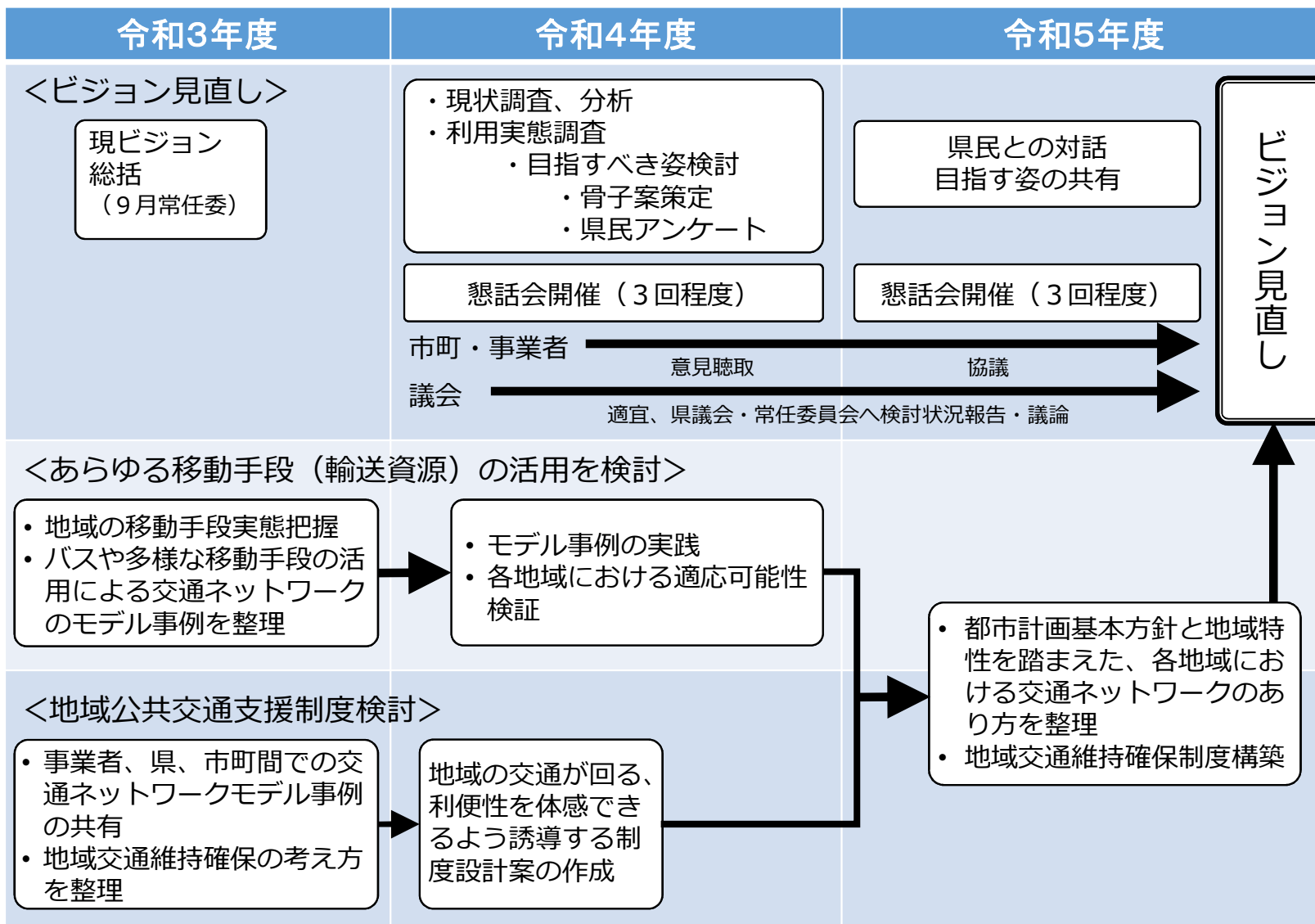
・地域では、公共交通とあらゆる交通手段を活用し、**集落と拠点や拠点間をつなぐ交通網を形成。**

・公共交通の利用促進により、自動車事故の経済的損失や運輸部門における二酸化炭素排出量の削減に寄与。

役割分担

- 採算ベースに乗る路線は、民間事業者が更なるサービス向上に努め、利便性を向上させながら持続的に営業。
- 不採算路線や交通不便地域は、事業者補助、デマンド交通や自動運転の導入など、地域特性に応じた手段により、自治体が住民とともに支える。

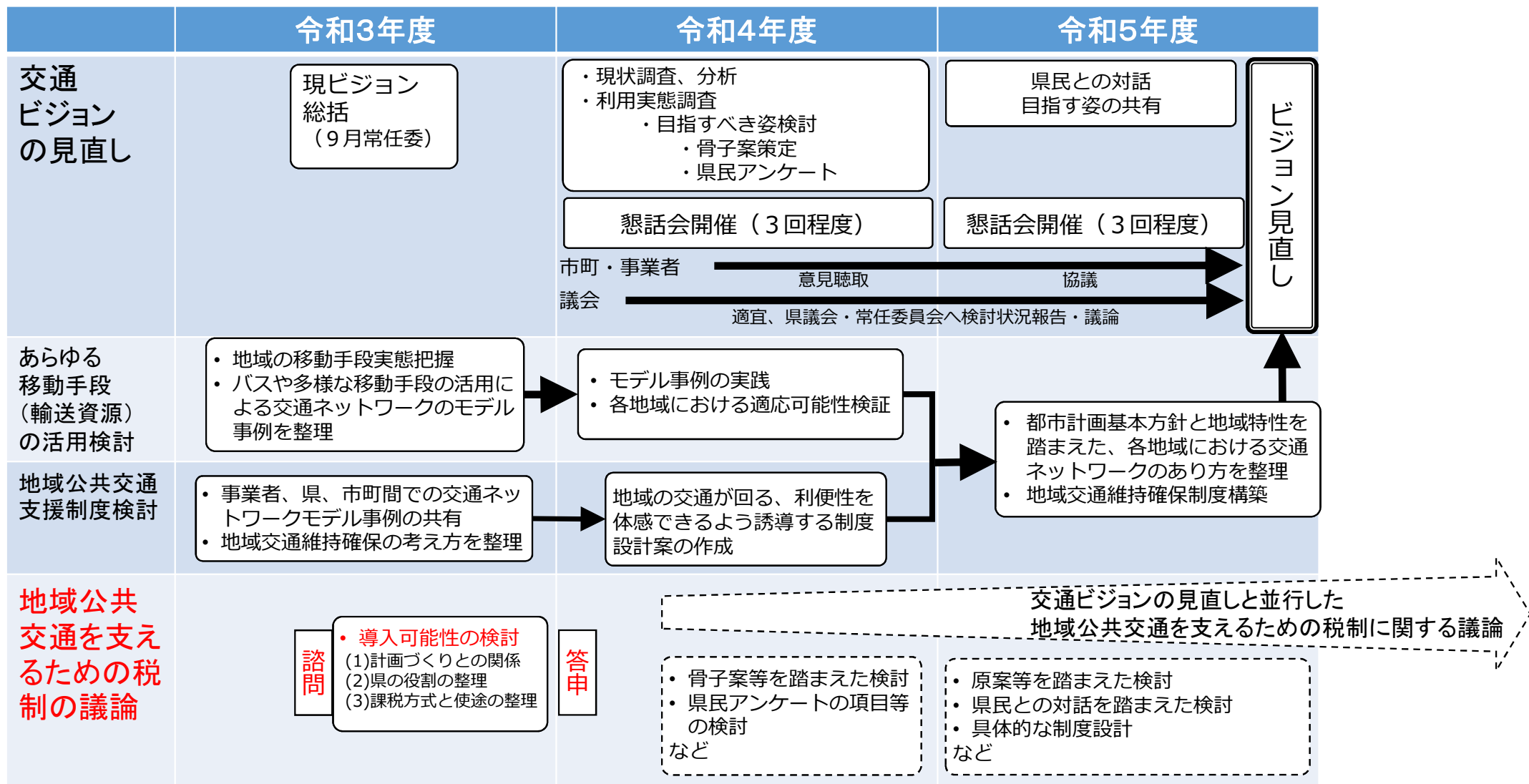
想定スケジュール



資料2-3

滋賀交通ビジョンの見直しとそれと並行した税制の議論のイメージ

滋賀交通ビジョンの見直しとそれと並行した税制の議論のイメージ



資料2-4

滋賀県内の地域公共交通の状況

県内の鉄道事業の状況

鉄道総駅数 126駅390.7km

- ・ 在来線総駅数 121駅317.3km
- JR 58駅 (224.0km)
- 琵琶湖線 18駅 61.0km
- 湖西線 19駅 73.0km
- 北陸本線 9駅 37.8km
- 草津線 9駅 35.3km
- 東海道本線 3駅 16.9km
- 京阪電車 24駅 19.1km
- 近江鉄道 33駅 59.5km
- 信楽高原鐵道 6駅 14.7km
- ・ 東海道新幹線 1駅 73.4km
- ・ 叡山ケーブル 4駅

県内鉄道路線図 (新幹線、叡山ケーブル除く)

平成18年10月直流化完成
 (長浜～近江塩津23.7km
 近江塩津～永原5.8km 計29.5km)



北陸本線
 1882年(明治15年)長浜～金ヶ崎開業
 1889年(明治22年)米原～長浜開業

湖西線
 1974年(昭和49年)7月開業

1889年(明治22年)
 東海道本線全線開通

1964年(昭和39年)10月1日
 東海道新幹線開業

草津線
 1890年(明治23年)全線開業
 1980年(昭和55年)3月全線電化

滋賀県内鉄道路線別 乗車人数



JR線

1日あたり利用者数

	1965(S40) A	1985(S60) B	2000(H12) C	2019(R1) D	増減率(D/B)	増減率(D/A)
北陸本線	12,362	5,935	8,458	9,273	156.2%	75.0%
琵琶湖線	113,400	161,660	201,141	234,416	145.0%	206.7%
湖西線(1974~)		31,994	47,900	49,381	154.3%	※1(456.9%)
草津線	14,895	11,600	16,055	15,889	137.0%	106.7%
信楽線(~1986)	1,733	1,576				
東海道本線	4,605	2,425	1,649	1,447	59.7%	31.4%
計	146,995	215,190	275,203	310,406	144.2%	211.2%

※1 江若鉄道との対比

私鉄線

1日あたり利用者数

	1965(S40) A	1985(S60) B	2000(H12) C	2019(R1) D	増減率(D/B)	増減率(D/A)
近江鉄道	29,827	12,723	11,007	12,971	101.9%	43.5%
信楽高鉄道(1987~)			1,780	1,196	※2(75.9%)	※2(69.0%)
江若鉄道(~1969)	10,809					
京阪電鉄	90,714	57,488	38,931	38,167	66.4%	42.1%
比叡山鉄道	447	365	430	747	204.7%	167.1%
計	131,797	70,576	52,148	53,081	75.2%	40.3%

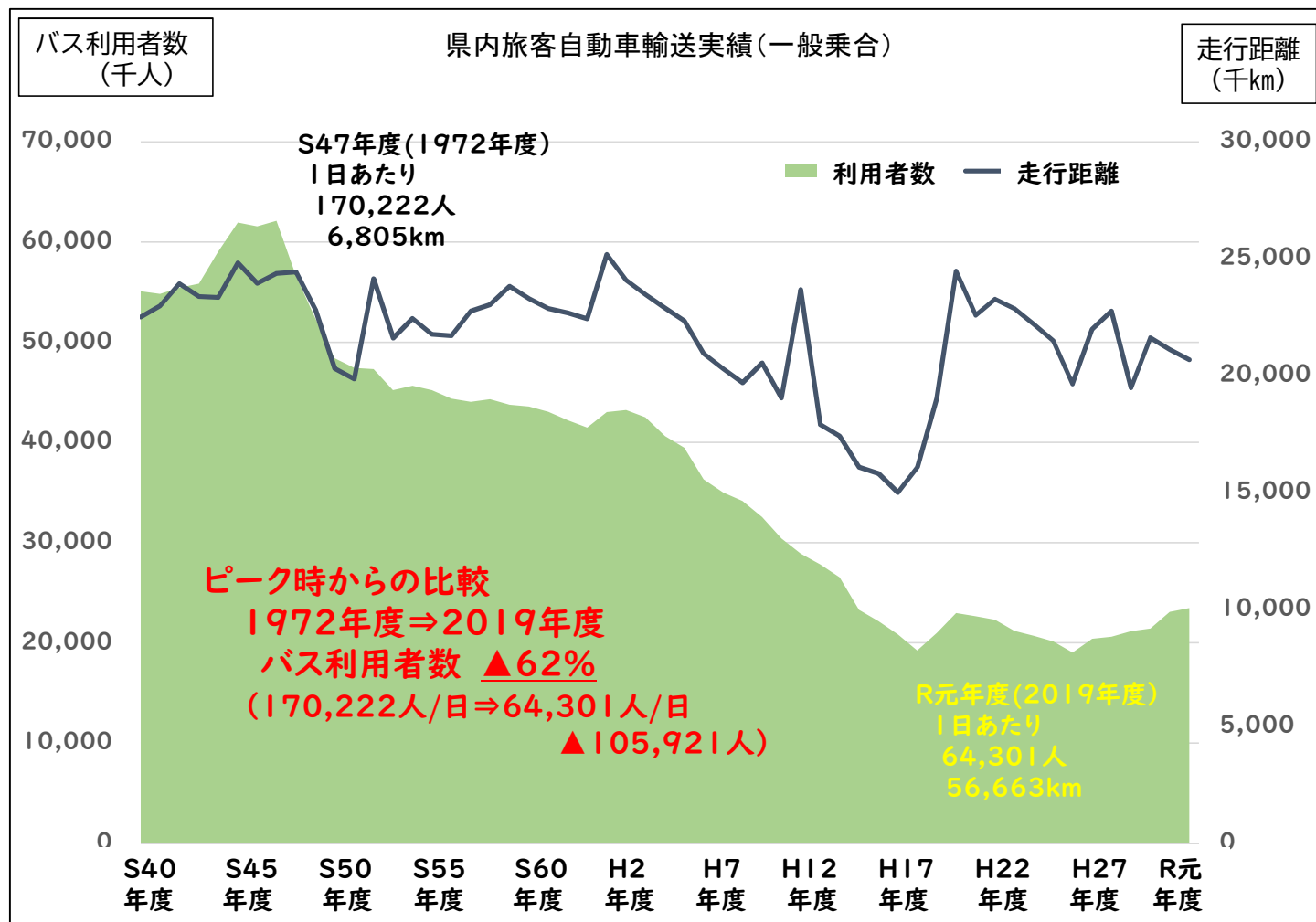
※2 信楽線との対比

出典：滋賀県統計書

県内のバス事業の状況



バス事業者(19社)
近江鉄道(株)
江若交通(株)
滋賀交通(株)
帝産湖南交通(株)
湖国バス(株)
彦根観光バス(株)
(株)帝産観光バス滋賀
(株)帝産タクシー滋賀
滋賀中央タクシー(株)
(株)シガ・エージェントシステム
滋賀バス(株)
(株)余呉バス
近江タクシー(株)
滋賀第一交通(株)
伊香交通(株)
滋賀タクシー(株)
永源寺タクシー(株)
大津第一交通(株)
(有)ニイサカ



出典：滋賀県統計書

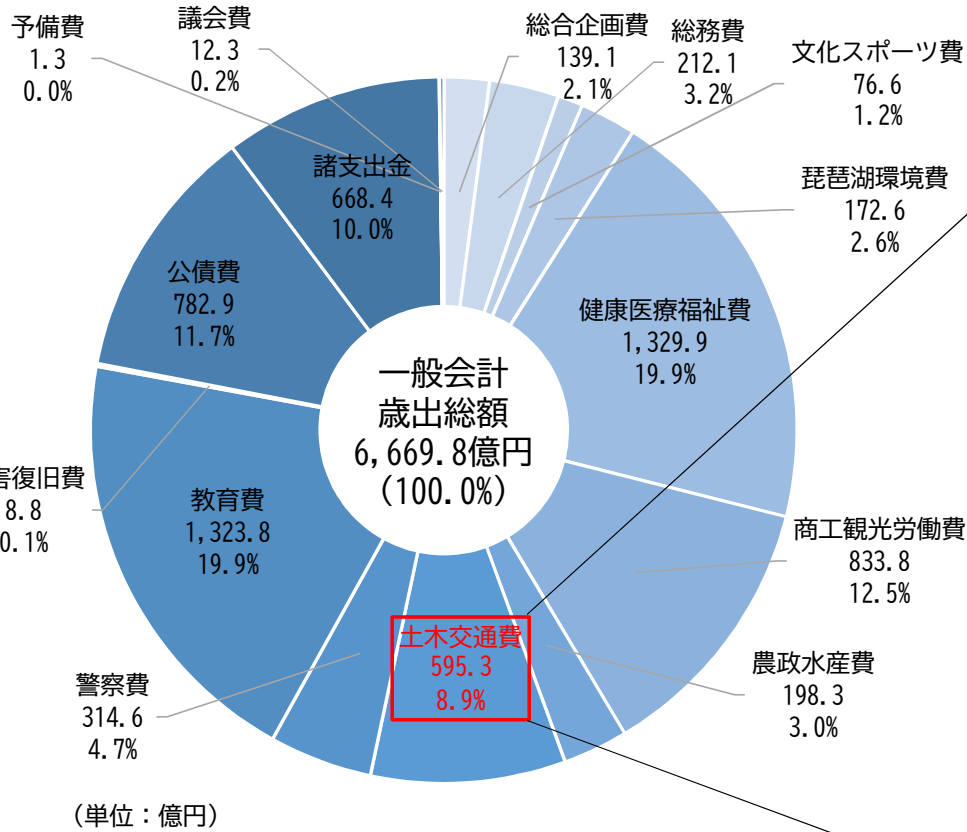
資料2-5

県・市町における地域公共交通関係予算の状況

本県予算における地域公共交通関係費用



令和3年度一般会計歳出予算(当初)



土木交通管理費

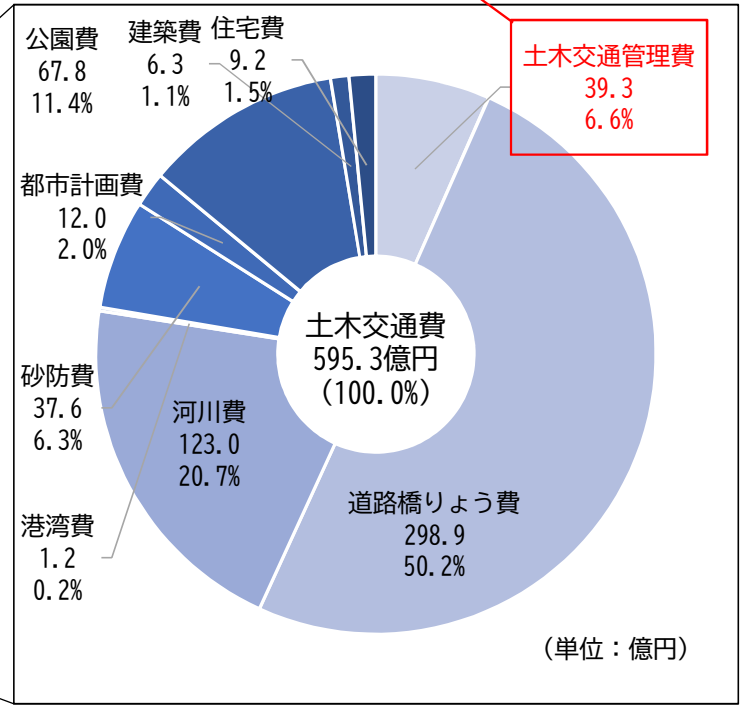
(内訳)

- ・土木交通総務費
- ・建設業指導監督費
- ・交通対策費

32.2億円
0.6億円
6.5億円

交通安全推進費	249,764千円
交通事故対策費	649千円
鉄道整備促進事業費	115,830千円
地域交通対策費	235,978千円
(地方バス等対策費)	
近畿圏整備対策費	10千円
総合交通企画費	45,057千円

※下線部を合計した約4億円が地域公共交通関係経費
(一般会計総額の約0.06%)

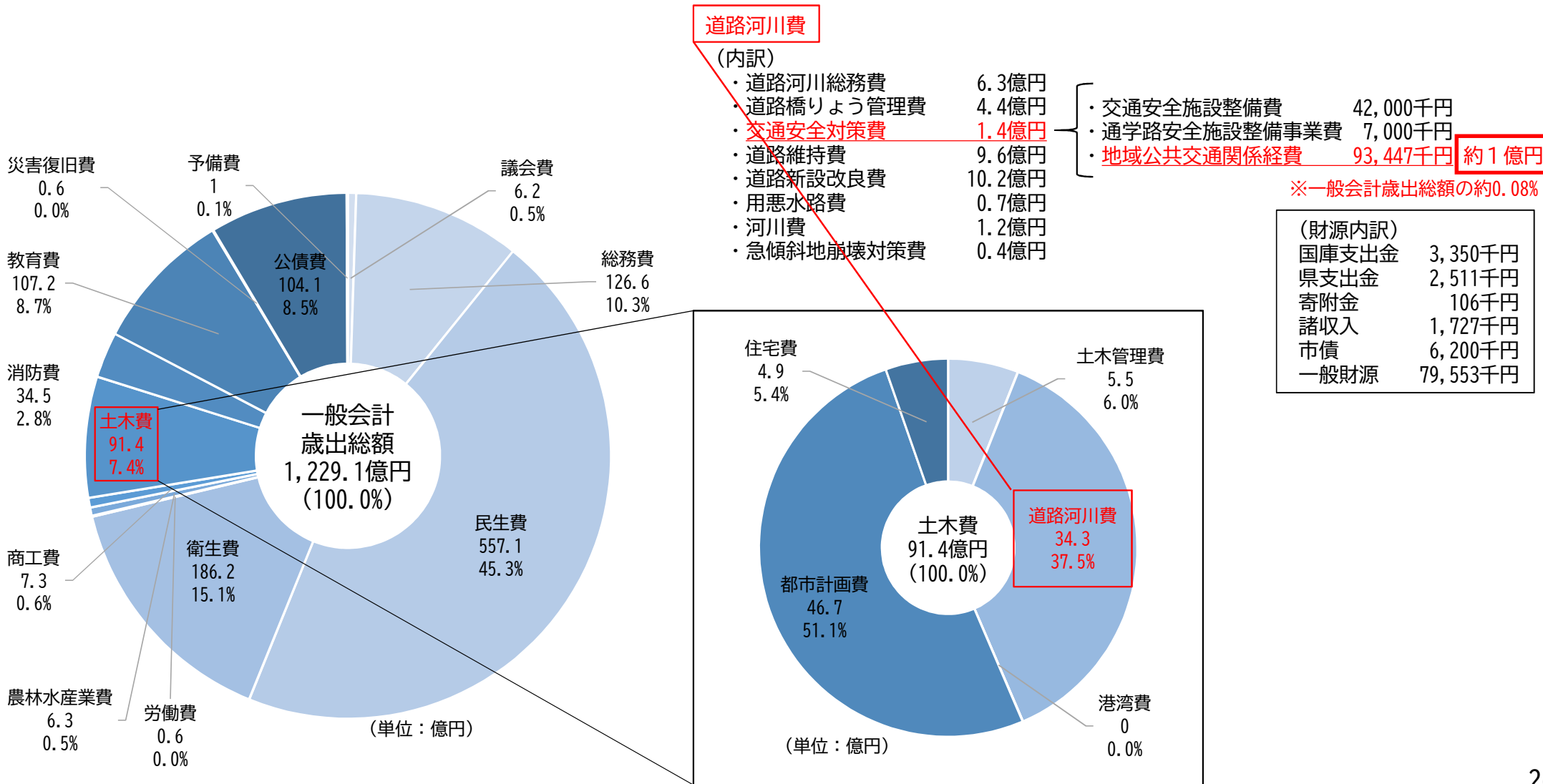


(財源内訳)

国庫支出金	8,937千円
財産収入	79千円
繰入金	50,000千円
一般財源	337,859千円



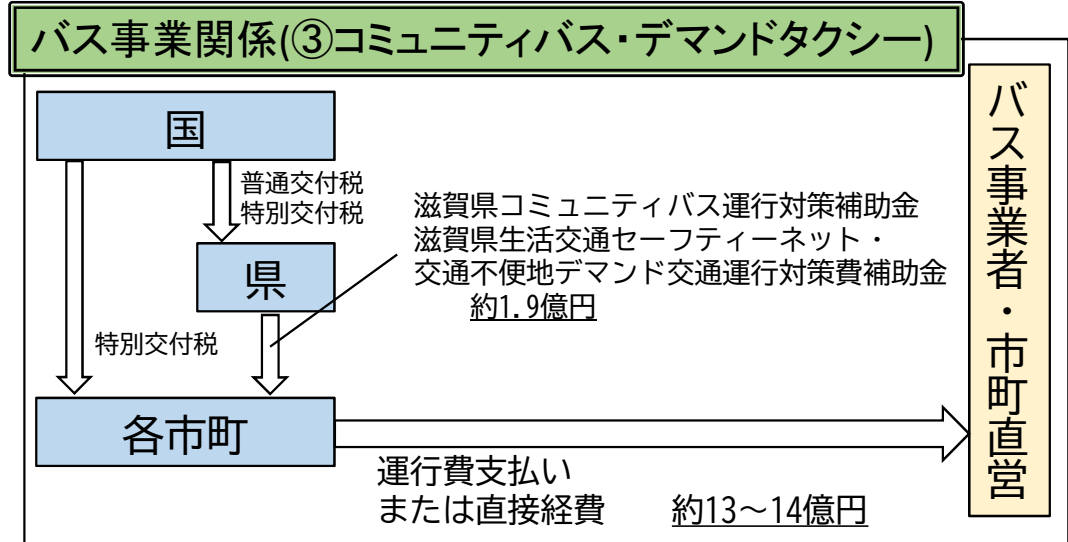
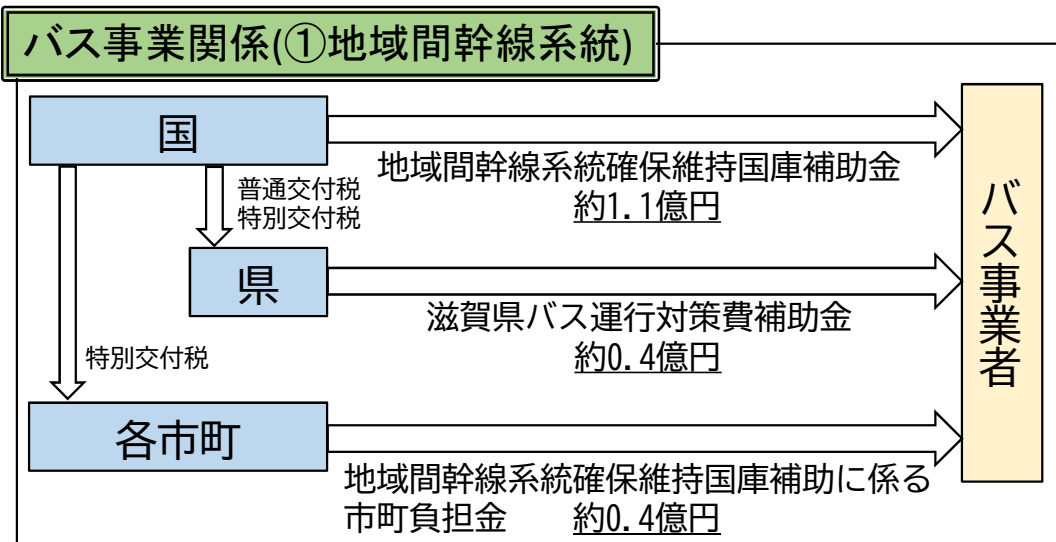
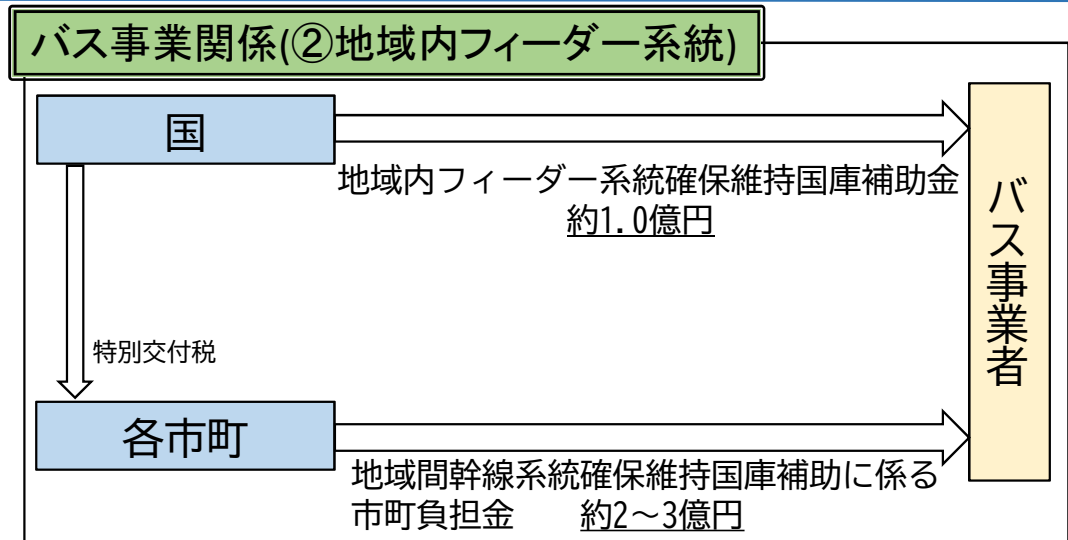
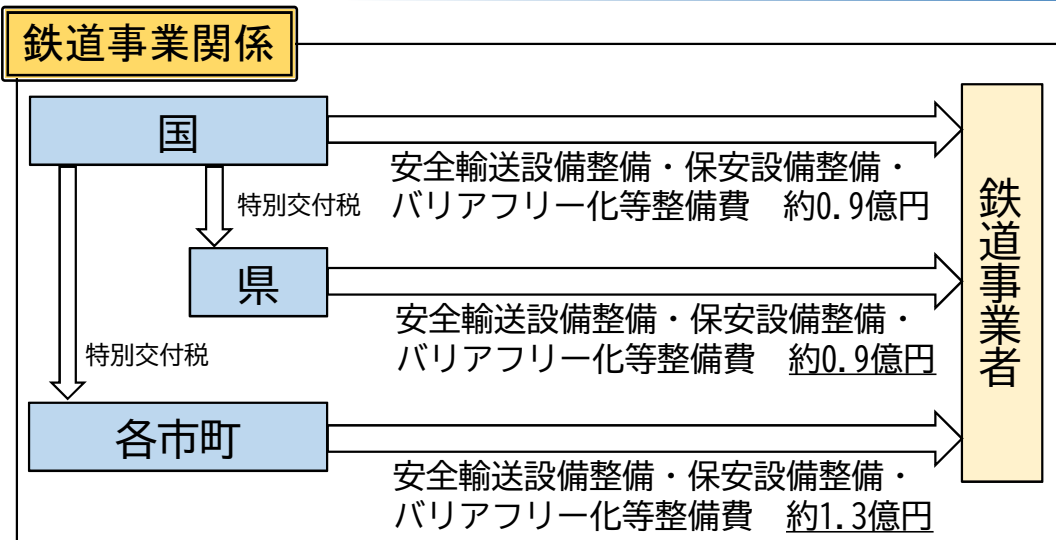
市町予算における地域公共交通関係費用((例)大津市の場合)



資料2-6

交通事業に係る補助金等の支出額の規模について

本県内の交通事業に係る補助金等の支出額の規模(R2実績ベース)



資料2-7

地域公共交通の維持・活性化に必要な費用【例示】

地域公共交通の維持・活性化に必要な費用【例示】



バス・デマンドタクシー

- コミュニティバスの維持に要する費用 約13～14億円／年
- 路線バスの維持に必要な費用 約3億円／年
- デマンドバス・タクシーの維持に必要な費用 約2億円／年
- 自家用有償運送の維持に必要な費用 約1.5億円／年

※ 現在、県・市町が負担している費用。

バス・デマンドタクシー、鉄道の維持存続に必要な費用（※）

約28～31億円／年

※ 県・市町が負担している（する）費用

鉄道

- 近江鉄道線の維持存続に必要な費用 約6.4億円／年
- 信楽高原鐵道の維持存続に必要な費用 約2～4億円／年
- JR線の利便性向上に必要な費用
 - ・ 新駅設置 約60億円／駅
 - ・ ホームドア設置 約15億円／面(2ホーム)
 - ・ バリアフリー整備 約2～25億円／駅
 - ・ 車両の購入 約2億円／両

※ 施設・設備整備費および維持修繕費。

運営改善期間(令和4～5年度)における県・沿線市町が負担する費用。

上下分離移行後(令和6年度以降)については、未定

※ 保安設備整備等および保守委託で、県・甲賀市が負担している費用。甲賀市算定。

新たな交通手段

- LRT
 - 整備に要する費用 約100億円 (既設道路に3km整備する場合)
 - 運営に要する費用 約2億円／年 (200円×3,000人／日の利用に相当)
 - ※ H28 県調査による。
- 自動運転
 - 自動運転車の導入に要する費用 約0.6億円／台 (小型バスタイプ) ※ 大津市の例による。



BRT (バス高速輸送システム) 中自転車等を中心とした低炭素な交通システム
「2040年、道路の景色が変わる」国土交通省より抜粋

全国の法定外税と超過課税の実施状況

- ・「法定外税」とは、地方税法に定めのある税目以外に、地方自治体が、条例で定めるところにより、課するものをいう。
(法定外税には、その使い道を自由に決められる「法定外普通税」とあらかじめ使い道を特定したうえで課税する「法定外目的税」とがある。)
- ・「超過課税」とは、地方税法に定めのある税目について、地方自治体が、条例で定めるところにより、法に定める税率(標準税率)を超えて、課するものをいう。
(ただし、地方税法上、税率が標準税率として定められているものに限る、全国一律の税率(一定税率)として定められているものは、超過課税できない。)

法定外税の状況①

(令和3年4月1日現在)

令和元年度決算額 670億円 (地方税収額に占める割合0.16%)

1 法定外普通税 (令和元年度決算額)

[単位：億円]

[都道府県]		
石油価格調整税	沖縄県	10
核燃料税	福井県、愛媛県、佐賀県、島根県、静岡県、 鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県	247
核燃料等取扱税	茨城県	12
核燃料物質等取扱税	青森県	194
計	13件	464
[市区町村]		
別荘等所有税	熱海市 (静岡県)	5
砂利採取税	山北町 (神奈川県)	0.1
歴史と文化の環境税	太宰府市 (福岡県)	1
使用済核燃料税	薩摩川内市 (鹿児島県)、伊方町 (愛媛県) 柏崎市 (新潟県) ^(※3)	8
狭小住戸集合住宅税	豊島区 (東京都)	5
空港連絡橋利用税	泉佐野市 (大阪府) ^(※3)	4
計	8件	23
[合計]	21件	487

法定外税の状況②



2 法定外目的税

[都道府県]

産業廃棄物税等(*1)	三重県、鳥取県、岡山県、広島県、青森県、岩手県、秋田県、 滋賀県 、奈良県、新潟県、山口県、宮城県、京都府、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県	7 3
宿泊税	東京都、大阪府、福岡県	3 9 (*4)
乗鞍環境保全税	岐阜県	0. 1 (*3)
計	3 1 件	1 1 3

[市区町村]

遊漁税	富士河口湖町（山梨県）	0. 1
環境未来税	北九州市（福岡県）	8
使用済核燃料税	柏崎市（新潟県）R2.9.30失効(*3)、玄海町（佐賀県）	1 0
環境協力税等(*2)	伊是名村（沖縄県）、伊平屋村（沖縄県）、渡嘉敷村（沖縄県）、座間味村（沖縄県）	0. 3
開発事業等緑化負担税	箕面市（大阪府）	1
宿泊税	京都市（京都府）、金沢市（石川県） 倶知安町（北海道）、福岡市（福岡県） 北九州市（福岡県）	5 1 (*4) (*3)
計	1 3 件	7 0 (*4)
[合 計]	4 4 件	1 8 3 (*4)

- *1 産業廃棄物処理税（岡山県）、産業廃棄物埋立税（広島県）、産業廃棄物処分場税（鳥取県）、産業廃棄物減量税（島根県）、循環資源利用促進税（北海道）など、実施団体により名称に差異があるが、最終処分場等への産業廃棄物の搬入を課税客体とすることに着目して課税するものをまとめてここに掲載している。
- *2 環境協力税（伊是名村、伊平屋村、渡嘉敷村）、美ら島税（座間味村）など実施団体により名称に差異があるが、地方団体区域への入域を課税客体とするものをまとめてここに掲載している。
- *3 柏崎市の使用済核燃料税は、令和2年10月1日から法定外普通税として施行。そのため、令和3年4月現在の件数は法定外普通税として計上し、令和元年度決算額は法定外目的税として計上している。
- *4 福岡県宿泊税、福岡市宿泊税、北九州市宿泊税はいずれも令和2年4月1日施行であり、令和元年度の決算額がないため含まれていない。
- *5 端数処理のため、計が一致しない。

超過課税の実施状況①

ア 超過課税実施団体数（令和2年4月1日現在）

○ 都道府県

<道府県民税>

個人均等割

37団体

岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、神奈川県、富山県、石川県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、**滋賀県**、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

所得割

1団体

〔神奈川県〕

法人均等割

35団体

岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、富山県、石川県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、**滋賀県**、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

法人税割

46団体

〔**滋賀県**を含む46都道府県（静岡県は除く。）〕

<法人事業税>

8団体

宮城県、東京都、神奈川県、静岡県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県

○ 市町村

<市町村民税>

個人均等割

2団体

〔神奈川県横浜市、兵庫県神戸市〕

所得割

1団体

〔兵庫県豊岡市〕

法人均等割

391団体

法人税割

1,014団体

<固定資産税>

152団体

<軽自動車税>

14団体

<鉱産税>

30団体

<入湯税>

9団体

〔北海道釧路市、北海道登別市、北海道上川町、北海道壮瞥町、三重県桑名市、大阪府箕面市、岡山県美作市、山口県長門市、大分県別府市〕

超過課税の実施状況②

イ 超過課税の規模（令和元年度決算）

○ 道府県税

道府県民税	個人均等割	(37団体)	248.8億円
	所得割	(1団体)	27.7億円
	法人均等割	(35団体)	102.1億円
	法人税割	(46団体)	1,318.2億円
法人事業税		(8団体)	1,657.3億円
道府県税計			3,354.0億円

○ 市町村税

市町村民税	個人均等割	(2団体)	20.0億円
	所得割	(1団体)	0.5億円
	法人均等割	(388団体)	165.5億円
	法人税割	(996団体)	3,149.5億円
固定資産税		(152団体)	355.4億円
軽自動車税		(15団体)	3.1億円
鉱産税		(30団体)	7百万円
入湯税		(6団体)	1.9億円
市町村税計			3,695.9億円

超過課税合計	7,050.0億円
--------	-----------

※ 地方法人二税の占める割合:90.7%

(注)イの表中における団体数は、平成31年4月1日現在。

資料2-9

地方税法上の税率と滋賀県における税率

地方税法上の税率と滋賀県における税率①



税目		地方税法上の税率			滋賀県における税率	令和2年度 決算額(収入額) (百万円)
		種類	税率	制限税率		
個人 県民税	均等割	標準税率	1,000円 (H26.4.1~R6.3.31:1,500円)	無	1,800円(※1) (H26.4.4~R6.3.31:2,300円)(※1)	1,668
	所得割	標準税率	4%	無	(標準税率のとおり)	51,793
	配当割	一定税率	5%			1,416
	株式等 譲渡所得割	一定税率	5%			1,823
法人 県民税	均等割	標準税率	20,000円~800,000円	無	22,200円~888,000円(※1)	1,656
	法人税割	標準税率	1.0%	有 (2.0%)	資本金額が1億円以下の法人で、かつ、課税標準となるべき法人税額が年5,000万円以下の法人 1.0%(※2) 上記以外の法人 1.8%	3,126
県民税	利子割	一定税率	5%			391

※1 滋賀県では、琵琶湖森林づくり県民税として、超過課税を実施している。

※2 令和5年2月1日以後に終了する事業年度分からは、法人税割額が2,000万円以下の法人に適用されることとなる。

地方税法上の税率と滋賀県における税率②



税目	地方税法上の税率			滋賀県における税率	令和2年度 決算額 (百万円)
	種類	税率	制限税率		
個人 事業税	標準税率	第1種事業 5% 第2種事業 4% 第3種事業 5% (あん摩・マッサージ業 等：3%)	有 (1.1倍)	(標準税率のとおり)	1,686
法人 事業税	標準税率	外形標準課税対象法人 付加価値割 1.2% 資本割 0.5% 所得割 0.4%~1.0% 所得課税法人 所得割 3.5%~7.0% 収入金課税法人 収入割 1.0%	有 (1.2倍(ただし、 外形標準課税対 象法人の所得割 は1.7倍))	(標準税率のとおり)	39,561
地方 消費税	譲渡割	一定税率			24,255
	貨物割	一定税率			113
不動産取得税	標準税率	4% (住宅・土地はH18.4.1~R6.3.31：3%)	無	(標準税率のとおり)	3,843

地方税法上の税率と滋賀県における税率③

税目		地方税法上の税率			滋賀県における税率	令和2年度 決算額 (百万円)
		種類	税率	制限税率		
道府県たばこ税		一定税率	1,070円/1,000本 (R3.10.1~)			1,383
ゴルフ場利用税		標準税率	800円/1人1日(※1)	有 (1,200円)	ゴルフ場の等級に応じて 400円~1,200円(※1)	949
軽油引取税		一定税率	32,100円/1kl (当分の間の措置(本則は15,000円/1kl))			12,523
自動車税	種別割	標準税率	定額課税	有 (1.5倍)	(標準税率のとおり)(※2)	18,069
	環境性能割	一定税率	3% (営業用自動車・軽自動車:2%)			1,142
鉱区税		一定税率	200円/100a~400円/100a			7
道府県固定資産税		標準税率	1.4%	無	(標準税率のとおり)	0
狩猟税		一定税率	5,500円~16,500円 (狩猟者登録を申請した日前1年以内に、鳥獣保護管理法の許可を受けて捕獲等を行った者等については、2分の1)			13

※1 地方税法上、ゴルフ場の整備の状況等に応じて、税率に差等を設けることが認められている。

※2 地方税法に標準税率の規定がない自動車等については、滋賀県において独自の税率を設定している。

(注)滋賀県では、これ以外に、法定外目的税として、産業廃棄物税を導入している。(税率:1トンにつき1,000円) (令和2年度決算額:31百万円)

資料2-10

標準税率税目の超過課税に係る機械的な試算

この資料は、地方税法上、標準税率とされている県税の税目(※)について、原則として、仮に、税率を1割上乘せした場合に、どの程度の税収につながるかを、**機械的に試算**したものである。
(※ゴルフ場利用税および県固定資産税については除外している。)

標準税率税目における超過課税の試算 ①個人県民税

個人県民税均等割（令和2年度決算額を元に試算）

納税義務者数	税率	税収規模
約72.5万人	1,500円	約10.8億円

仮に、1割上乗せする毎に、およそ1億円の税収増となる。（制限税率：無し）

個人県民税所得割（令和元年所得分を元に試算）

所得要件	納税義務者数	税率	算出税額	所得割額 (税額控除後)
700万円以下	約63.7万人	4%	約440.4億円	約412.9億円
700万円超1,000万円以下	約0.9万人		約29.8億円	約28.1億円
1,000万円超	約0.8万人		約57.9億円	約53.7億円
合計	約65.4万人		約528.1億円	約494.7億円

仮に、1割上乗せする毎に、およそ53億円の税収増となる。（制限税率：無し）

（なお、地方税法上、所得金額により区分し、当該所得区分ごとに異なる税率を定めることはできないこととされている。）

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ②法人県民税

法人県民税均等割（令和2年度決算額を元に試算）

資本金等の額	法人数	税率	調定額
50億円超	626	80万円	約 5.0億円
10億円超50億円以下	426	54万円	約 2.3億円
1億円超10億円以下	1,101	13万円	約 1.4億円
1,000万円超1億円以下	4,994	5万円	約 2.5億円
上記以外の法人	19,543	2万円	約 3.9億円
合計	26,690	—	約15.1億円

仮に、1割上乗せする毎に、およそ1.5億円の税収増となる。
（制限税率：無し）

（なお、仮に、資本金等の額1億円超にのみ超過課税する場合でも、1割上乗せする毎に、およそ1億円の税収増となる。）

法人県民税法人税割（令和2年度決算額を元に試算）

資本金の額	法人税額	法人数	現行税率		調定額
			見直し前	見直し後 (注1)	
1億円超	5,000万円超	1,049	1.8%	1.8%	約20.9億円
	2,000万円超5,000万円以下	69			約 0.2億円
	0円超2,000万円以下	77			約 0.1億円
	0円	209			0円
	小計	1,404	—	約21.2億円	
1億円以下	5,000万円超	900	1.8%	1.8%	約 6.2億円
	2,000万円超5,000万円以下	609	約 1.5億円		
	0円超2,000万円以下	9,256	1.0%	1.0%	約 2.8億円
	0円	14,521			0円
	小計	25,286	—	約10.6億円	
合計	26,690	—	約31.8億円		

制限税率は2.0%であり、
すでに滋賀県では、一部を除き、
1.8%まで超過課税している。

そこで、
仮に、1.8%の課税対象となる法人について、
上限の2.0%まで引き上げると(注2)、
追加で、およそ3.3億円の税収増(注3)となる。

(注1) 令和5年2月1日以後に終了する事業年度分に適用される税率。

(注2) 資本金の額が1億円以下であり、かつ、法人税額が2,000万円超5,000万円以下の法人については、調定額を1.8%分に換算して、機械的に試算した。

(注3) 令和2年度決算額には、H28改正による引き下げ前の税率が適用される事業年度の申告分も含まれるが、分離した試算が困難であるため、考慮していない。（つまり、やや過大に試算されている。）

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ③事業税

個人事業税（令和2年度決算額を元に試算）

事業の種類		納税義務者数	現行税率	調定額
第1種事業		8,649	5%	約12.8億円
第2種事業		5	4%	約0.02億円
第3種事業	あん摩マッサージ業等以外	1,796	5%	約3.2億円
	あん摩マッサージ業等	45	3%	約0.04億円
合計		10,495	—	約16.1億円

仮に、1割上乘せすると、およそ1.6億円の税収増となる。（制限税率：1.1倍）

法人事業税（令和2年度決算額を元に試算）

法人の種類	課税の種類	法人数	現行税率	調定額
外形標準課税 対象法人	付加価値割	1,223	1.2	約146.5億円
	資本割		0.5	約72.5億円
	所得割		0.4~1.0	約29.4億円
所得課税法人	所得割	25,277	3.5~7.0	約147.9億円
収入金課税法人	収入割	190	1.0	約11.1億円
合計		26,690	—	約407.2億円

仮に、1割上乘せする毎に、およそ40.7億円の税収増となる。
（制限税率：1.2倍（外形標準課税対象法人の所得割のみ1.7倍））

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ④不動産取得税および自動車税種別割



不動産取得税（令和2年度決算額を元に試算）

不動産の種類	現行税率	減免等される 前の税額	調定額
土地	3%	約17.6億円	約13.0億円
家屋	住宅	約 5.7億円	約 5.6億円
	住宅以外	約24.5億円	約24.0億円
合計	—	約47.8億円	約42.6億円

仮に、1割上乘せする毎に、およそ4億円の税収増となる。
（制限税率：無し）

自動車税種別割（令和2年度決算額を元に試算）

種類	課税台数(台)	調定額
乗用車	431,028	約167.0億円
うち電気自動車等	12,710	約 1.2億円
トラック	56,826	約 11.2億円
うち電気自動車等	2	約 0.0億円
バス	1,796	約 0.7億円
小型三輪	8	約 0.0億円
特種用途車	8,670	約 2.1億円
合計	498,328	約181.1億円

仮に、1割上乘せする毎に、およそ18.1億円の税収増となる。
（制限税率：1.5倍）
（なお、仮に、乗用車とトラックのみを対象とし、
かつ、電気自動車等を除くと、
1割上乘せする毎に、およそ17.8億円の税収増となる。）

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

資料2-11

地域公共交通を支えるための税制の考え方

地域公共交通を支えるための税制の考え方

【考え方1】 地域みんなで支える

⇒ **県民税**との親和性が高いと考えられる。

(考えられる課題等)

- ・確保を要する税収額によっては、均等割と、所得割および法人税割の超過課税を組み合わせる必要がある。
- ・地域公共交通は、本県の県民税の納税義務者とはなり得ない、地域外の住民の利用(旅行客のみならず、近隣府県からの通勤など)も想定される。

【考え方2】 地域公共交通の利用促進を図り、過度に自動車に依存しない社会づくりを目指す

⇒ **自動車税**との親和性が高く、**事業税**とも一定の親和性があると考えられる。

(考えられる課題等)

- ・自動車税については、市町税である軽自動車税と一体で考えていく必要がある。
- ・超過課税の対象とする自動車の種類については、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点からも検討していく必要がある。
- ・自動車は、県域を超える転出・転入があるため、全国的な取組との均衡も考慮する必要がある。
- ・事業税については、地域公共交通の応益性に係る納得できる説明が必要となる(通勤利用など)。

【考え方3】 地域公共交通の充実に伴う利便性向上や地価上昇による受益を再配分する

⇒ **不動産取得税**や**固定資産税**との親和性が高いと考えられる。

(考えられる課題等)

- ・不動産取得税は、流通税であり、新たに不動産を取得した場合にしか課税されない。
受益している方に広く負担してもらうためには固定資産税が適しているが、同税は市町税である。
- ・受益を再配分するほどの地価上昇が見込めるか。
- ・超過課税しなくても、地価上昇分は税額に反映されるのではないか。

【考え方4】 地域公共交通の利用による受益とそれに対する負担のあり方を明確にする

⇒ 超過課税以外の**新たな法定外税**との親和性が高いと考えられる。

(考えられる課題等)

- ・仮に、利用客から徴収することになるのであれば、利用料金への上乗せとの区別ができない。
- ・新たな課税方式を導入すること自体に伴う費用の問題が生じる。

これらの考え方は、これまでの審議会で出された議論や意見を踏まえて、事務局で整理したものであり、これ以外の考え方もあり得る。

また、複数の考え方を組み合わせて、検討していくことも考えられる。