

総務・企画・公室常任委員会  
文スポーツ・土木・警察常任委員会  
地方創生・公共交通対策特別委員会  
資料 1 - 3  
令和8年(2026年)3月17日  
総務部 税政課  
土木交通部 交通戦略課

# 県民政策コメント等による意見・情報を踏まえた 滋賀地域交通計画(素案)の主な見直しの内容

## 土木交通部交通戦略課



Mother Lake  
Goals  
変えよう、あなたと私から



# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.3  
原案 P.3

1章  
1.3.2  
県・市町・交通事業者の役割分担  
1) 滋賀県

### 素案

1) 滋賀県  
広域行政体として、交通軸をはじめとする県域全体のグランドデザインを描く役割を担い、関係者間のパイプ役として各実施主体の連携・連絡を支援するほか、他分野との連携や、広域にまたがる施策、新たな取組を促進・主導し、国に対する意見の提案等も行います。

### 原案

1) 滋賀県  
法において、都道府県は「各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなくてはならない」と定められており、また、国土交通省の「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月）」において、都道府県に対し「地域間交通を支える観点（幹線、ローカル鉄道）に加え、喫緊の課題対応（交通体系のリ・デザイン、新技術の活用、運転手の確保など）を先導する観点、共通化による事務効率化の観点などから、市町村の牽引役／伴走者として、これまで以上に大きな役割が期待される」とされています。  
これらを踏まえ、本県は、広域行政体として、交通軸をはじめとする県域全体のグランドデザインを描く役割を担い、その実現に向けた取組推進の中心となって、関係者間のパイプ役として各実施主体の連携・連絡を支援するほか、他分野との連携や、広域にまたがる施策、新たな取組を促進・主導するとともに、国に対する意見の提案等も行います。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.3  
原案 P.4

1章  
1.3.3  
法律、上位計画、その他諸  
計画、各市町・圏域の地域  
公共交通計画との関係

### 素案

#### 1.3.3 市町の地域公共交通計画との関係

現在、県内各市町において、持続可能な地域交通の実現に向け、市町ごと、あるいは圏域ごとに交通施策の基本方針や具体の取組を定めた地域公共交通計画が策定されています。本計画は、それら各市町・圏域の地域公共交通計画と整合を図ることとします。

### 原案

#### 1.3.3 法律、上位計画、その他諸計画、各市町・圏域の地域公共交通計画との関係

本県では、県政運営の基本方針を示した「滋賀県基本構想」を平成31年3月に策定しており、その基本理念である“変わる滋賀 続く幸せ”を実現するために、各分野において、部門別計画・ビジョンを策定しています。本計画は、令和6年3月に策定した「滋賀地域交通ビジョン」に基づく5年間の行動計画であり、基本構想の理念実現に向けた部門別計画・ビジョン、これら部門別計画・ビジョンの実現に向けた行動計画とも連携しながら、取組を進めることとしています。

また、現在、県内各市町において、持続可能な地域交通の実現に向け、市町ごと、あるいは圏域ごとに交通施策の基本方針や具体の取組を定めた地域公共交通計画が策定されています。

このため、上記の法の求めや都道府県に期待される役割を踏まえると、広域的な見地から各市町・圏域の地域公共交通計画と連携を図ることや、市町の取組に伴走・支援を行うため、県域の地域公共交通計画の策定の必要性は高く、本計画は速やかに、それら各市町・圏域の地域公共交通計画と整合を図りながら、本計画を策定することとしました。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

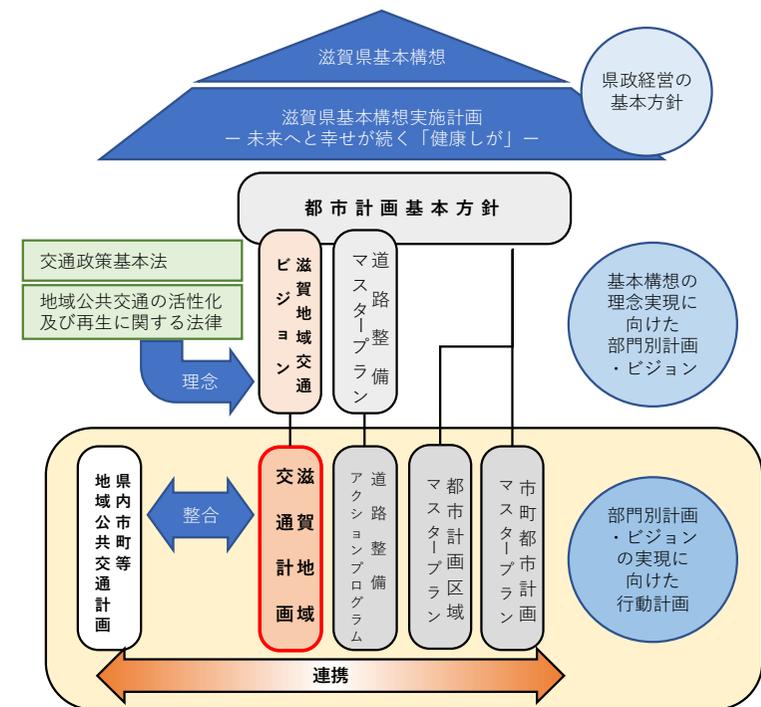
### 該当箇所

素案  
原案 P.4

1章  
1.3.3  
法律、上位計画、その他諸  
計画、各市町・圏域の地域  
公共交通計画との関係  
(続き)

### 素案

### 原案



○「都市計画基本方針」、「滋賀地域交通ビジョン」および「道路整備マスタープラン」は、滋賀県基本構想に基づく部門別計画・ビジョンとして位置付け。  
○都市計画基本方針で示す「拠点連携型都市構造」の実現に向け、「滋賀地域交通ビジョン」および「道路整備マスタープラン」において、地域交通政策、道路整備のそれぞれの観点から目指すべき姿を示す。

図1.1 滋賀地域交通計画と法律、滋賀県の上位計画、諸計画および各市町、圏域の地域公共交通計画との関係

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.14

2章  
2.2.4  
休日の運行状況

### 素案

### 原案

#### 2.2.4 休日の運行状況

休日※には、民間バス・コミュニティバスともに一部路線が運行を休止しているほか、一部市町ではデマンド交通も運行を休止しています。鉄道路線や、運行しているバス路線も、便数が大幅に減少する、始発便の時間が後ろ倒しになる、最終便の時間が前倒しになるなど、平日と比べて全体的に移動がしにくい状況にあります。郊外部などの地域交通の選択肢が限られている地域では、休日は運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

※休日とは、日曜日および祝日とする。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.15

2章  
2.2.4  
休日の運行状況  
(続き)

その他、P.31、P.40、P.48、  
P.59、P.69、P.80に、各地  
域における休日の運行状況  
を追記

### 素案

### 原案

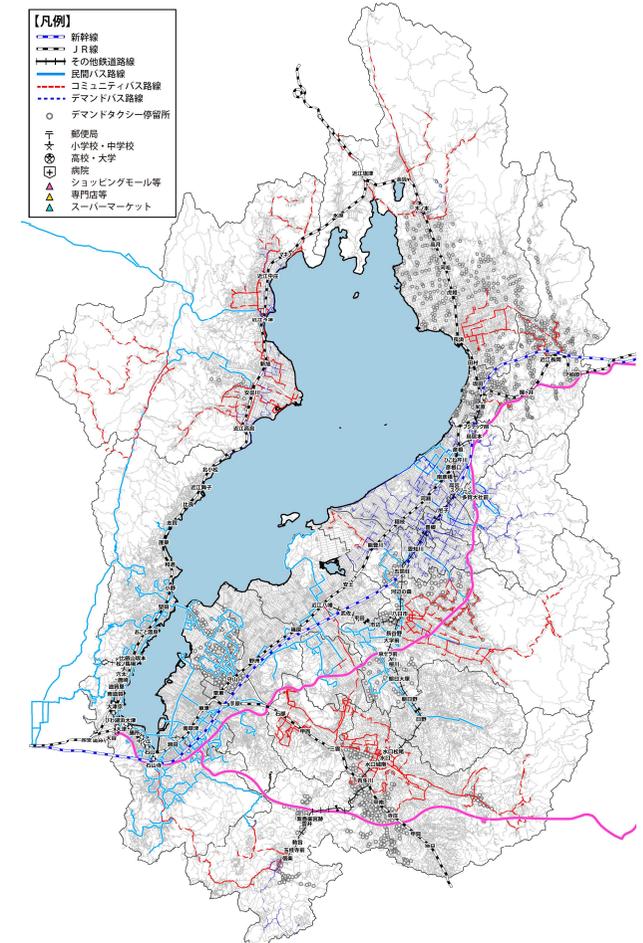


図 2.9 休日の運行

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.108  
原案 P.130

3章  
3.3.4  
2040年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

表3.18 2040年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

### 素案

表3.15 2040年代に目指す「地域交通将来デザイン」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%)
自家用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、自家用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)
自家用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、自家用車から地域交通に転換することによるCO2削減効果を算出	1.17億円/年 (CO2排出削減量 1.1万トン/年)
自家用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、自家用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)
送迎にかか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)
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)

### 原案

表3.18 2040年代に目指す「地域交通将来デザイン」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%)
自家用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、自家用車から地域交通に転換すること <sup>※1</sup> 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)
自家用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、自家用車から地域交通に転換すること <sup>※1</sup> によるCO2削減効果を算出	1.17億円/年 (CO2排出削減量 : 1.1万トン/年)
自家用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、自家用車から地域交通に転換すること <sup>※1</sup> 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)
送迎にかか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 <sup>※5</sup>	滋賀県:56.0億円/年 <sup>※5</sup> 一人当たり:20.0万円/年 <sup>※5</sup> (可処分時間:一人当たり100時間/年 <sup>※5</sup> ) ※8 送迎日を平日244日/年と仮定
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 1,200円/日 <sup>※6</sup> (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:590億円/年 一台当たり:43.8万円/年 (削減台数:13.4万台)
駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	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 <sup>※7</sup> 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)

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.132-135

3章  
＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例＞

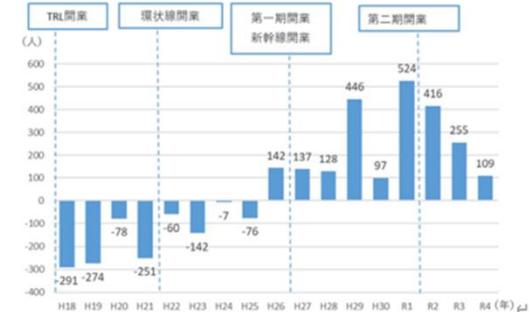
その他、栃木県宇都宮市、芳賀町、栃木県小山市、山形県鶴岡市の事例を追記

### 素案

### 原案

＜参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（富山県富山市）＞

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、平成18年4月に全国初の本格的LRTとなる富山ライトレールの開業や、平成21年12月の市内電車の環状線化、平成27年3月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、各種施策を推進された。そして、令和2年3月にJR富山駅で南北に分断されていた路線を接続する南北接続事業を完成し、富山駅を中心とした全長約15.2kmの利便性の高いLRTネットワークを形成した。これにより、南北接続前に比べ、平日で約2.4倍、休日で約2.8倍に利用者が増加した。路面電車沿線においては、平成28年から毎年転入超過が続くなど、居住推進効果が見られた。



また、南北接続事業後の沿線事業所アンケート調査において、中心市街地にある商業施設の約22%、その他商業施設の約40%が、南北接続前の前後で自身の店舗周辺に新しい店が増えたと感じていると回答し、中心市街地商業施設の25%、その他路面電車沿線商業施設の37%が「南北接続後により新規の来店客が増加した」と感じていると回答するなど、中心市街地及び地域生活拠点の活性化が確認できた。

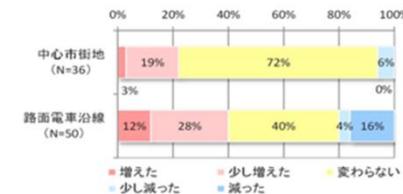


図2：周辺への店舗出店の変化

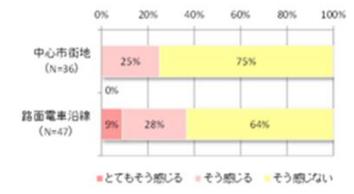


図3：新規のお客さんの来店増加

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.136

3章  
地域交通の充実による様々な影響

### 素案

### 原案

この様に、地域交通の充実による効果は多面的であり、多分野に及び一方で、以下のような様々な影響があることにも留意する必要があります。  
そうした様々な影響が生じることを踏まえ、地域交通の整備は、まちの魅力向上をはじめ、関係する分野の施策などとともに進めていくことが重要であると考えます。

#### 【働き手の県外流出】

地域交通の充実により、県外とのアクセス性が向上することで、県民が県外に働きに行くことによる県内経済活動の流出

#### 【自動車産業の売上低下】

地域交通の充実により、自家用車を利用する人が減少することで、自家用車および関連する産業の売上の低下

#### 【経済的負担額の増加】

地域交通利用による運賃や自家用車から地域交通利用に転換することによる乗り換え待ち時間等の時間的な損失の発生(本来なら得られるはずの時間の損失(機会損失))

※地域交通の充実では、乗り換えによる待ち時間の短縮などシームレスな移動手段への転換を想定していますが、自家用車と比較すると時間的な損失が一定程度発生するため、その機会損失について試算しました。

項目	算出内容	算出結果
働き手の県外流出	地域交通の充実による県外への通勤の増加人数(流出人数)を試算⇒1人当たりの生産性等から経済的損失を算出	787億円/年 (県外への流出人数：6,075人)
自動車産業の売上低下	地域交通の充実による自家用車の削減台数から税収減少額を算出 削減台数分は新車購入が減少すると仮定し、全国の滋賀県の自家用車の売上比率、将来の自家用車保有意向等をともに滋賀県の自家用車売上減少額を算出	252億円/年 (削減台数：9,500台/年) (税収減少額：22億円) (自家用車売上減少額：250億円)
経済的負担額の増加	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる移動にかかる費用および乗り換え等の待ち時間により生じる機会損失額(自家用車の場合に有効活用できた時間に時間単価を乗じて算出)を算出	114億円/年 (移動にかかる費用：26億円/年) (機会損失額：88億円/年)

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.110

原案 P.137

第4章 地域交通の再構築における実施方針  
4.1 基本理念

### 素案

今後、滋賀の地域交通を再構築していくに当たっての基本理念は、目指すべきは「より良い暮らし」の実現であること、そして、そのために必要な移動手段はどうあるべきかを考えることとし、本計画における施策や事業を整理していきます。

### 原案

今後、滋賀の地域交通を再構築していくに当たっての基本理念は、**安全・安心を大前提に**、目指すべきは「より良い暮らし」の実現であること、そして、そのために必要な移動手段はどうあるべきかを考えることとし、本計画における施策や事業を整理していきます。

モータリゼーションの進展により、特に本県を含む地方圏では、移動手段として**自家用車**が中心である生活様式が一般的になりました。自家用車はドアツードアで自由に、快適に移動できる手段であり、多くの人が生活のための移動の大部分を自家用車に頼っています。

一方、各家庭に自家用車が普及した結果、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活における移動手段が、地域交通から自家用車に変わり、地域交通の利用者は年々減少し、地方圏の地域交通は、民間事業としてはもはや成り立たなくなりつつあります。

このまま地域交通が衰退してしまえば、自家用車を利用できない人、例えば、免許を返納した高齢者や学生などは、買い物、通学などの基本的な生活に支障が生じる懸念があります。加えて、今は自家用車が利用できる人でも歳を取れば運転が難しくなること、急な用事や怪我などの不測の事態により自家用車で移動できない場合があることなどを考えれば、誰もがこのような状況に陥る可能性があります。

また、本県におけるCO2排出量のうち、運輸部門の占める割合は22.5%であり、そのうち自家用車（生活由来）の占める割合は51.5%とおおむね半数を占めており、低炭素社会の実現に向けて、自家用車からのCO2排出量を削減することは、社会的な要請です。

このようなことや、「第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿」に記載した県民の皆様との対話を踏まえ、本県は、自家用車に過度に依存しない、「自家用車以外の移動の選択肢がある社会」の構築を進めることが、「より良い暮らし」の実現につながると考えています。

そして、「自家用車以外の選択肢のある社会」を構築するためには、地域交通が「移動の選択肢」となり得るよう、維持し、かつ、地域のニーズに応じて充実していくことが必要です。

したがって、地域交通を維持し、ニーズに応じて充実することは、「より良い暮らしの実現」、さらには、まちの賑わい創出、移住定住の促進、産業立地など、地域経済の活性化にもつながる公共サービスの供給という側面を持つことから、交通事業者のみならず、国、自治体も一定の責務を負うものと考えます。

これまでも、本県は、国、市町とともに、多くの公費を投入しながら、交通事業者と連携し、撤退した路線バスの代替手段の導入など、主に維持に係る施策に取り組んできました。

今後は、これまでの取組に加え、充実に係る施策についても積極的に展開し、移動手段を充実させ、「より良い暮らし」の実現に向けて取り組んでいきます。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

### 素案

### 原案

素案 P.115  
原案 P.143

4章  
4.3 実施方針  
【実施方針2】

このため、交通事業者、各市町が鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の既存の地域交通によって提供してきたサービスレベルを、今後も維持するとともに、地域特性や移動の実態に合わせた最適化を図り、県民の生活に必要な移動を確保します。

このため、交通事業者、各市町が鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の既存の地域交通によって提供してきたサービスレベルを、今後も維持するとともに、地域特性や移動の実態に合わせた最適化を図り、県民の生活に必要な移動を確保します。  
さらに、持続可能な交通サービスを提供するために、地域の実情にあったより柔軟な運用が可能となる規制の緩和についても関係者間で連携しながら研究を進め、必要に応じ国に対応を求めています。

素案 P.116  
原案 P.144

4章  
4.3 実施方針  
【実施方針3】

このため、要介護者、身体障害者や児童・生徒など移動に特段の配慮が必要な人への対応など、福祉および教育をはじめ他分野との連携を進めるとともに、鉄道、バス、タクシーはもとより、自転車、ライドシェア、事業者の送迎サービス、カーシェアリングなど地域の様々な移動手段を活用しながら、移動ニーズに沿った「選択肢となり得る」地域交通に向けてサービスレベルを充実することで、「便利だから乗る、乗るからさらに便利になる」といった正のスパイラルへの転換を図り、通勤・通学の利便性向上、まちのにぎわい創出、移住・定住の促進、健康の増進、企業誘致、観光客等訪問者の増加など、「より良い暮らし」の実現と、地域全体の価値の向上につなげていきます。

このため、**高齢者、要介護者、身体に障害のある方**や児童・生徒など移動に特段の配慮が必要な人への対応など、福祉および教育をはじめ他分野との連携を進めるとともに、鉄道、バス、タクシーはもとより、自転車、ライドシェア、事業者の送迎サービス、**シェアモビリティ**など地域の様々な移動手段を活用しながら、移動ニーズに沿った「選択肢となり得る」地域交通に向けてサービスレベルを充実させます。これらにより、「便利だから乗る、乗るからさらに便利になる」といった正のスパイラルへの転換を図り、通勤・通学の利便性向上や**交通事故の減少、安全の確保による移動の安心、健康の増進**、さらにはまちのにぎわい創出、移住・定住の促進、**産業立地**、観光客等訪問者の増加など、「より良い暮らし」の実現と、地域全体の価値の向上につなげていきます。

素案 P.117  
原案 P.145

4章  
4.3 実施方針  
【実施方針4】

そのため、本県においても、琵琶湖をはじめとする豊かな自然環境を守り、豪雨災害等に強い持続可能な社会を次世代に引き継ぐため、2050年までにCO2排出量を実質ゼロにすることを目指し、令和2年3月に「滋賀県CO2ネットゼロ社会づくり推進計画」を策定しました。県民、事業者等多様な主体と連携し、温室効果ガス削減にとどまらず、地域や産業の持続的な発展につながることを目指し取組を進めています。

本県では、令和4年(2022年)3月に「滋賀県CO2 ネットゼロ社会づくり推進計画」を策定して、2050年の「CO2 ネットゼロ」の実現に向けた取組を通じて地域の持続的な発展をも実現する「CO2 ネットゼロ社会づくり」を推進し、より豊かな滋賀を次の世代に引き継いでいくことを目指し取組を進めています。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案 P.119  
原案 P.150

5章  
表5.2.1 計画期間中に取り  
組む事業の考え方とその事業  
費（公費負担額）

### 素案

表 5.2.1 計画期間中に取り組む事業の考え方とその事業費(公費負担額)

内容	具体的事業	考え方	事業費（億円）	
維持 (合理化 最適化)	既存の地域交通の維持 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	既存の地域交通を再編・合理化しつつ、サービスレベルを維持し、通勤・通学、通院、買い物など日常生活を送るために必要な移動を守るとともに、「より良い暮らし」の実現に向けた土台を支える。	37.6	59.8
	(利用者の減少や物価上昇等による公費負担額の増減見込み額)		22.2	
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、地域交通の使いやすさを知り、地域交通が移動手段の一つになる。	0.5	53.0
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	
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	
	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	
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	
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	
新技術 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	
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	
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	
			112.8	

※令和3年度から令和7年度の物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）による

### 原案

表 5.2 計画期間中に取り組む事業の考え方

内容	具体的事業	考え方
維持 (合理化 最適化)	既存の地域交通の維持 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	既存の地域交通を再編・合理化しつつ、サービスレベルを維持し、通勤・通学、通院、買い物など日常生活を送るために必要な移動を守るとともに、「より良い暮らし」の実現に向けた土台を支える。
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、地域交通の使いやすさを知り、地域交通が移動手段の一つになる。
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。
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。
	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。
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。
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。
新技術 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。
DXの推進	キャッシュレス化、バスロケシステムの活用、MaaSの研究など	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。
その他	今後に向けたサブスクリプション等の制度研究、GXの推進など	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。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

該当箇所

素案

原案

素案  
原案 P.146

5章  
5.1 2030年度を目指す  
「暮らし」と「地域交通」の姿

### 5.1 2030年度を目指す「暮らし」と「地域交通」の姿

本計画は、「1.1 計画策定の基本方針」に示したように、ビジョンで描く姿からのバックキャストで、地域交通ネットワークを具体化するための施策等をまとめることとしています。第3章では、2040年代を目指す暮らしの姿と、そのための「地域交通将来デザイン」を示しました。ここでは、本計画期間終期の令和12年度（2030年度）に到達を目指す「暮らし」と「地域交通」の姿の目標を以下に整理します。

1) 令和12年度（2030年度）に到達を目指す「暮らし」の姿

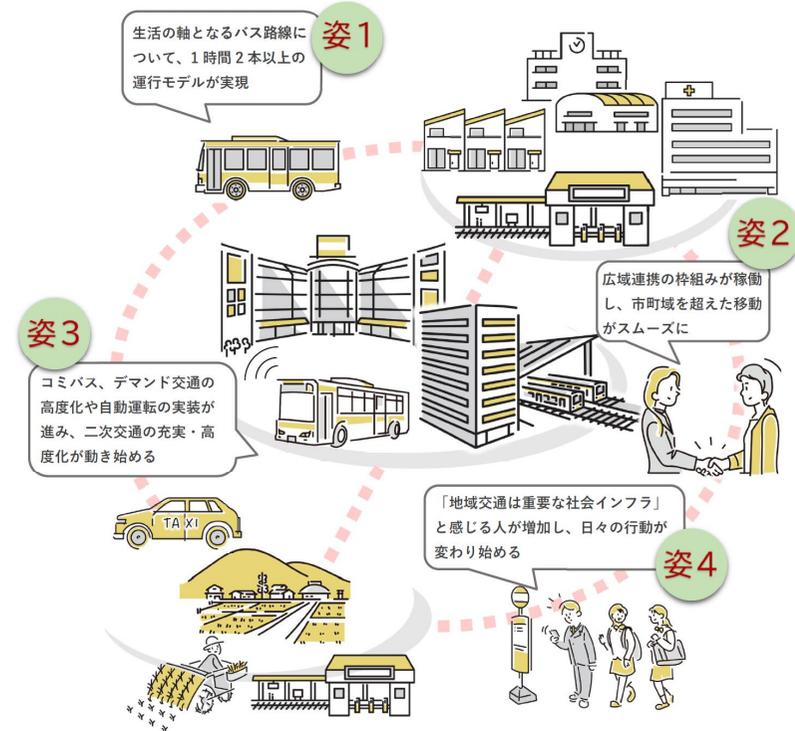


図 5.1 令和12年度に到達を目指す暮らしの姿

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.147

5章  
5.1 2030年度を目指す  
「暮らし」と「地域交通」の姿

### 素案

### 原案

2) 令和12年度(2030年度)に到達を目指す「地域交通」の姿

#### 【目指す姿1】交通軸となるバス路線の一部で“1時間2本”を先行実現

- ① 市町との合意が整い、需要が高い路線から段階的に増便  
例：表3.14に示すバス軸のうち、JR駅を結ぶ主要バス、病院・大学・商業施設を結ぶ路線等において2～3路線程度の増便をモデルケースとして実現
- 成功事例をつくることで、他市町への波及効果を創出

#### 【目指す姿2】広域連携の運行スキームが稼働している

- ① 県+複数市町+交通事業者の「広域交通協議会」を制度化
- ② 補助金の配分ルール、データ共有、ダイヤ調整の仕組みを構築
- ③ 事業者との協定運行（パートナーシップ）を整備
- 交通軸と網の連携、広域調整の枠組み、交通事業者との協定の枠組みを構築

#### 【目指す姿3】二次交通の充実・高度化に向けて動き始めている

- ① すべての市町でコミュニティバス、デマンド交通の高度化が進んでいる
- ② 交通軸バス路線との乗り継ぎポイントを明確化
- ③ 地域の状況に応じ、公共ライドシェア、住民主体の移手段等の導入が進んでいる
- ④ 福祉、教育、観光等の他分野と連携した移手段の導入が進んでいる
- ⑤ 自動運転の実装が進んでいる
- 駅までのアクセスが充実し、交通空白地が解消され、地域内の移動が滑らかに

#### 【目指す姿4】住民の移動行動が変わり始めている

- ① 運賃支援、二次交通の高度化により地域交通の利用者が増加し、結果として鉄道の増便、バリアフリー化がなされ、さらなる利用者の増加につながっている
- ② 高校生・大学生や高齢者の利用が特に増えている
- ③ MaaS等の導入により、「車以外の移手段がある」という認識が広がる
- 行動変容の“兆し”が見え始める

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.148

5章  
5.2 2030年度に向けた5  
年間のロードマップ

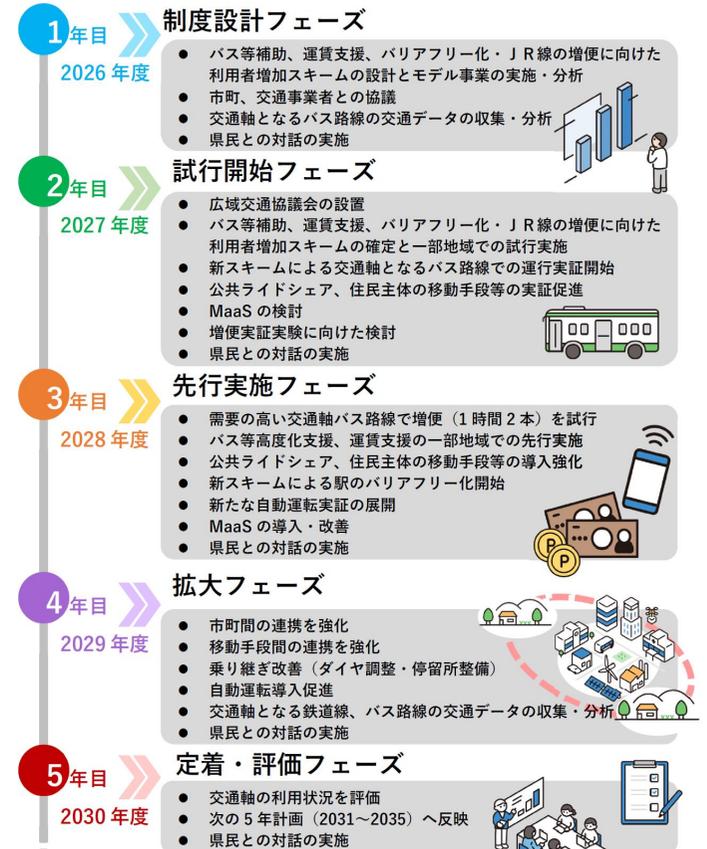
### 素案

### 原案

#### 5.2 2030年度に向けた5年間のロードマップ

令和12年度（2030年度）に到達を目指す「地域交通」の姿の実現に向け、特に「充実に係る施策」についての5年間のロードマップを以下に示します。

なお、「充実」のためには土台となる「維持」が必要であり、ロードマップに示す取組以外の「維持に係る施策」についても、必要に応じて見直し等も行いながら、適切に進めていきます。



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

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

該当箇所	素案	原案
素案 P.128 原案 P.160  5章 事業リストNo.11 ボランティア輸送の運行維持	概算事業費 ー	概算拠出額 2,250～3,000万円
素案 P.132 原案 P.164  5章 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	概算事業費 4,800～6,800万円 事業内容 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充実など、運転士を確保するための取組の拡充を実施、支援します。	概算拠出額 1億1,400～1億6,800万円 事業内容 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充実など、運転士を確保するための取組の拡充や <b>運転士への直接的な補助等</b> を実施、支援します。
素案 P.134 原案 P.166  5章 事業リストNo.18 交通軸となる路線バスの充実、高度化	No.18 交通軸となる路線バスの増便実証の検討 概算事業費 ー 事業内容 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。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。	No.18 交通軸となる路線バスの <b>充実、高度化</b> 概算拠出額 1億8,000万円 事業内容 <b>鉄道駅から離れた地域などにおいては、路線バスが重要な交通軸となります。このような地域を維持し、魅力を高めるためには、交通軸となる路線を充実することが重要です。</b> <b>そのため、地域にとって重要な交通軸となる路線バスについて、増便や路線の拡充、運行時間の延長など、サービスレベルの充実・高度化を図り、それを支えていくための取組の実施・支援に向けた検討を行います。</b>

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

該当箇所	素案	原案
素案 P.136 原案 P.168  5章 事業リストNo.22 府県をまたぐ新たな広域移動の検討	事業内容 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。 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。	事業内容 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。 また、近隣府県への新たな移動手段として、 <b>山科駅への延伸が決定された「特急はるか」の活用や</b> 、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。
素案 P.136 原案 P.168  5章 事業リストNo.23 コミュニティバスの充実、高度化	No.23 コミュニティバスの充実、高度化 概算事業費 4.1億～18.6億円 事業内容 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。 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。	No.23 コミュニティバス <b>等路線バス</b> の充実、高度化 <b>概算拠出額 5億4千～21億6,000万円</b> 事業内容 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。 そのため、各市町が運行するコミュニティバス <b>等路線バス</b> 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・高度化を図り、 <b>それを支えていくための</b> 取組を支援します。
素案 P.137 原案 P.169  5章 事業リストNo.24 デマンド交通の充実、高度化	概算事業費 2,200～1億400万円 事業内容 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。 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。	<b>概算拠出額 1億5,200～4億400万円</b> 事業内容 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。 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り、 <b>それを支えていくための</b> 取組を支援します。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

該当箇所	素案	原案
<p>素案 P.137 原案 P.169</p> <p>5章 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</p>	<p>概算事業費 200～300万円 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。 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>	<p>概算拠出額 6,900～1億300万円 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。 そのため、関係機関の各種計画とも連携しながら、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>
<p>素案 P.138 原案 P.170</p> <p>5章 事業リストNo.26 ライドシェアの導入検討・実装化</p>	<p>概算事業費 1,860～2,020万円</p>	<p>概算拠出額 1億3,130～1億9,020万円</p>

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.139  
原案 P.171

5章  
事業リストNo.27  
教育、福祉、観光、防災を  
はじめ他分野との連携検討、  
促進

### 素案

No.27 教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進  
事業内容  
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。  
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。

### 原案

No.27 教育、福祉、観光、**防災**をはじめ他分野との連携検討、促進  
事業内容  
地域交通は、教育、福祉、観光、産業立地、**防災**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**他**分野との連携を検討しながら取組を進めます。  
**特に観光分野においては、琵琶湖を有する滋賀ならではの移動手段である「湖上交通」や、大阪・関西万博のレガシーの一つでもある「空飛ぶクルマ」などについて、今後の活用が期待されます。事業者や関西広域連合等と連携し、こうした未来的な乗り物についても研究していきます。**  
**また防災面においては、災害時等における救助物資および避難者等の緊急輸送の手段としても地域交通を活用できるよう維持・確保し、リダンダンシーの確保に努めるとともに、帰宅困難者対策についても関係者間の連携を強化します。**

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.141  
原案 P.173

5章  
事業リストNo.29  
バス、タクシー等の運賃負担  
軽減制度の導入

素案 P.142  
原案

5章  
事業リストNo.30  
タクシー等運賃支援制度の  
導入

### 素案

No.29 バス運賃支援制度の導入  
概算事業費 16億3,000万円  
事業内容  
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。

No.30 タクシー等運賃支援制度の導入  
省略

### 原案

No.29 **バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入**  
**概算拠出額 1,800～6億5,900万円**  
事業内容  
各市町において、学生の通学に対する支援や、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する支援など、地域が抱える課題解決に向けた運賃負担の軽減に関する取組が実施されています。  
このような取組を支援し、バス、タクシー等の運賃負担を軽減することで、通学や外出、買い物、観光など、生活に必要な移動や暮らしを豊かにする移動を支えます。  
市町、交通事業者と新たなスキームの検討を行い、モデル的な試行による効果分析も行いながら、効果的な制度の導入を目指します。

《既存の取組例》

省略

削除

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.146  
原案 P.177

5章  
事業リストNo.36  
自動運転の実証運行・実装化

素案 P.148  
原案 P.179

5章  
事業リストNo.40  
ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaSの研究

### 素案

#### No.38 自動運転の実証運行・実装化

##### 事業内容

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、地域の方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。

#### No.41 ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaSの研究

##### 事業内容

複数の交通モードを利用して目的地へ向かう場合、交通モード毎に運行時間や運賃を検索し、最適な乗換方法を検討するために多大な労力を要します。特に、市町をまたぐ移動において、各市町が運営するコミュニティバスを利用する場合は、一層の労力が必要です。そのため、各市町が運行するコミュニティバスも含めた県内すべての地域交通を網羅したポータルサイトを作成し、出発地から目的地までの最適なルートを一ストップで検索可能にすることで、利用者の利便性を高め、利用しやすい環境の整備に取り組めます。

### 原案

#### No.37 自動運転の実証運行・実装化

##### 事業内容

全国的に社会課題となっている運転士不足等により、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、地域の方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、**関係機関と連携しながら、運転士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た取組が必要です。**  
**このため、まずは彦根城ルートでの実装運行に向けた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、都市型、中山間地型など、それぞれの地域課題に適した手法で自動運転技術を県内に展開できるよう、他地域での取組を実施、支援します。**

#### No.40 ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaSの研究

##### 事業内容

複数の交通モードを利用して目的地へ向かう場合、交通モード毎に運行時間や運賃を検索し、最適な乗換方法を検討するために多大な労力を要します。特に、市町をまたぐ移動において、各市町が運営するコミュニティバスを利用する場合は、一層の労力が必要です。そのため、各市町が運行するコミュニティバスも含めた**バスダイヤ等のオープンデータ化により**県内すべての地域交通を網羅したポータルサイトを作成し、出発地から目的地までの最適なルートを一ストップで検索可能にすることで、利用者の利便性を高め、利用しやすい環境の整備に取り組めます。**さらに、予約・決済システムも連携し、利用者のニーズに合わせて、県内の地域交通を一体的なサービスとして利用できるMaaSの構築について研究およびその導入に向けた取組を進めます。**

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.182

5章  
事業リストNo.43  
地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究

### 素案

### 原案

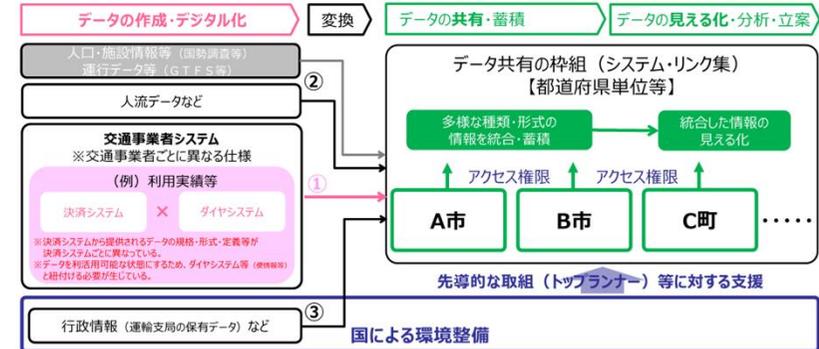
#### No.43 地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究

##### 概算拠出額 ー

##### 事業内容

利用者や関係者が地域交通の課題を共有し、解決に向けた施策構築に向けた議論、検討を行うためには、課題の可視化が必要であり、そのためにはモビリティ・データの活用が必要不可欠です。また、データ活用の仕組み（システム・体制）を構築することにより、作業効率化や生産性を高めることも重要です。

そのため、市町、交通事業者と連携し、DX推進戦略に基づきながら、多様なデータを共有する枠組の構築に向けた研究を行います。



出典：国土交通省「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

中間とりまとめ（令和6年4月）

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案  
原案 P.183

5章  
表5.4 事業一覧

### 素案

### 原案

表 5.4 事業一覧

(千円)

No	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額
1	SNS等(LINE, X, Facebook, Instagram, TikTok等)の活用	○	○	○	○	700 ~ 1,100
2	乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	○	-	○	○	7,000 ~ 13,000
3	地域交通利用促進に係るイベント等の実施	○	○	○	○	34,000 ~ 50,000
4	沿線企業における意見交換会等の実施	○	-	○	○	4,800 ~ 5,400
5	各教育機関における交通関連がキリュムの展開	○	-	○	○	1,400 ~ 2,000
6	地域交通の乗り方講座の実施	○	-	○	○	1,000 ~ 2,000
7	滋賀の地域交通未来アイデア会議の実施	○	-	○	○	15,500
8	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）	○	-	○	-	990,000
9	コミュニティバス等路線バスの運行維持	○	-	○	-	167,000
10	デマンド交通の運行維持	○	-	○	-	60,000
11	ボランティア輸送の運行維持	-	○	○	○	22,500 ~ 30,000
12	コミュニティバス等路線バスの合理化	○	-	○	-	-
13	デマンド交通の運行効率化	○	-	○	-	-
14	多様な交通モード間での乗換調整	○	-	○	-	-
15	給与水準向上等、運転士の待遇改善等による運転士・担い手の確保	○	○	○	○	114,000 ~ 168,000
16	一種免許等保有者等の活用	-	○	○	○	23,000 ~ 34,000
17	HPやSNS等による運転士の魅力発信	-	○	○	○	4,000 ~ 6,000
18	交通軸となる路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	180,000
19	鉄道の増便策の検討	-	○	-	○	-
20	鉄道の増便要望	○	-	○	○	-
21	JR湖西線における強直対策の検討	○	-	○	-	600
22	尚早をまたぐ新たな広域移動の検討	○	○	-	○	500
23	コミュニティバス等路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	540,000 ~ 2,160,000
24	デマンド交通の充実、高度化	-	○	-	○	152,000 ~ 404,000
25	グリーンローモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討、実証運行	○	○	○	○	69,000 ~ 103,000
26	ライドシェアの導入検討、実証化	○	○	○	○	131,300 ~ 190,200
27	教育、福祉、観光、防災をはじめ他分野との連携検討、促進	○	○	○	○	-
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	-	○	-	○	9,700 ~ 12,700
29	バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入	○	○	○	○	18,000 ~ 659,000
30	運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）	○	○	○	○	38,000 ~ 56,000
31	シェアリングによる駅前広場、バス停留所の整備の検討	-	○	○	○	-
32	乗換拠点や停留所の環境改善、整備の検討	○	○	○	○	-
33	既存駅の活用および新駅の検討	○	○	○	○	-
34	鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム橋等の整備	○	○	○	○	143,000 ~ 220,000
35	ユニバーサルデザイン車両の導入	○	○	○	○	11,000 ~ 13,000
36	ノンステップバスの導入	○	○	○	○	10,000 ~ 13,000
37	自動運転の実証運行、実証化	○	○	○	○	65,000 ~ 127,000
38	新モビリティ（LRT/BRRT等）の研究	○	○	-	○	11,000 ~ 27,000
39	新たな運営体制の研究（運賃連合、路線バス上下分離方式等）	-	○	○	○	16,000 ~ 32,000
40	ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaSの研究	-	○	○	○	5,000 ~ 9,500
41	キャッシュレス化の推進	○	○	○	○	1,300 ~ 6,500
42	バスロケーションシステム等の活用	-	○	○	○	21,000 ~ 43,000
43	地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究	-	○	○	○	-
合計						2,867,400 ~ 5,801,100

概算拠出額：県の令和12年度時点での単年度拠出額の概算。5年間の物価・労務費の上昇率を1.3倍<sup>※</sup>と見込む。  
国庫補助率が未確定なことや、県と市町で賄う財源割合が未決定であることを踏まえ、幅をもって表記。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案 P.154-157  
原案 P.184-185

### 第6章 施策実施のための財源のあり方

### 素案

#### 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。

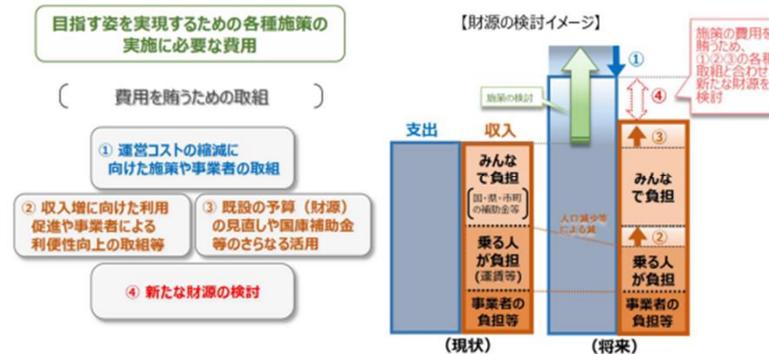


図 7.1 施策に要する費用を賄うための取組と、財源検討イメージ

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。

### 原案

#### 第6章 施策実施のための財源のあり方

第5章に掲げる事業を実施するに当たり、計画期間の最終年度（令和12年度（2030年度））に県が拠出する概算額は、国庫補助率が未確定なことや、県と市町で賄う財源割合が未決定であることを踏まえ、28.7～58.0億円と幅をもって見込んでいます。事業を円滑に実施するために、それぞれの事業ごとに、必要な費用を県と市町でどの割合で分担するかについて、今後市町と調整を行い適切な姿を見出していきます。

目指す暮らしと地域交通の姿の実現に向け、第5章に掲げる事業を着実に進めるべく、その実施に必要な費用を賄うために次のようなさまざまな取組を市町や交通事業者とともに進めます。

##### 1. 事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組

地域交通を積極的に利用する機運の醸成や事業者の運賃の見直し等により、地域交通の運行管理を担う事業者の収入増に向けた取組を進めます。また、デジタル技術等を活用した効率化等による運営コストの縮減・増加抑制に向けた取組を進めます。これらの取組等により、県と市町で分担しているバス等の運行対策に係る補助金等の公費投入額の圧縮につなげることを目指します。

##### 2. 国費の獲得や国への提案・要望

国においては、「地域公共交通再構築事業」を社会資本整備総合交付金の基幹事業として位置づけることや、「交通空白」等の解消に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開など様々な取組が進められています。引き続き、国、県および市町の連携を深化させ、県、市町から将来の地域交通のあり方に関して積極的に提案・要望していきます。これらの取組等により、地域交通の維持・充実に向けた取組に充当できる国費のさらなる獲得に努めます。

##### 3. 不断の事業見直し

路線バス・デマンド交通の充実・高度化など、地域交通の維持・充実に積極的に取り組む市町と歩調を合わせ、その実情に応じた新たな施策を推進するに当たり、県のみでできる財源の捻出にも取り組みます。具体的には、毎年度の予算編成における各種事業の不断の見直しや有利な地方財政措置の積極的な活用等を進めます。

##### 4. 優先順位をつけた事業実施

例えば、老朽化した社会インフラの維持管理・更新の確実な実施や、教育、医療、福祉など多様な行政ニーズに応えていく必要が生じています。そのような状況下で、数十億円単位の費用を1～3の取組のみで賄うことが困難となることも想定されます。その場合は各市町と調整した上で、1～3の取組により確保できた予算の範囲内で、優先順位をつけて事業を実施することや事業費を圧縮すること等により施策を進めていきます。

##### 5. 新たな財源の検討

まずは1～4の取組を進めますが、事業を安定的に実施するため、これらの取組に加えて新たな財源を検討します。地域交通の維持・充実による受益は、地域交通の利用者のみにとどまらないことから、地域交通の維持・充実に支えるための方法であり、かつ、安定的にその財源を賄える手段である「新たな税」について、社会情勢の変化を踏まえつつ引き続き丁寧な議論を積み重ねて検討し、結論を得ます。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に訪問しご議論いただいているところです。「ふさわしい制度のあり方」について令和8年3月4日にいただいた中間答申およびその内容に基づいて県で行った機械的試算の内容について、参考資料として掲載しています。

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案 P.154-157  
原案 P.184-185

### 第6章 施策実施のための財源のあり方

### 素案

#### 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。

### 原案

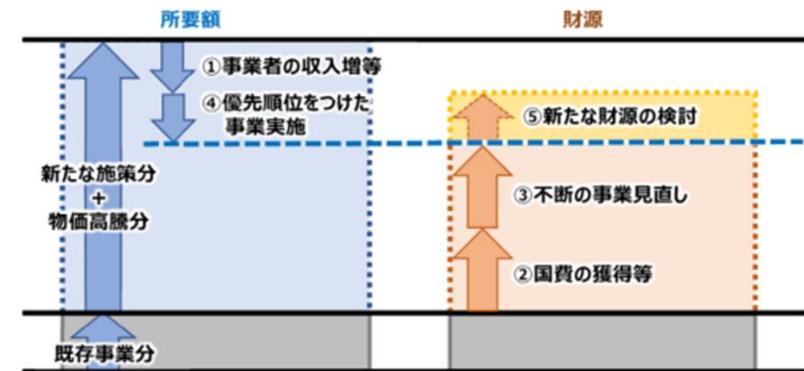


図 6.1 施策実施にかかる所要額（県拠出額）と財源のイメージ

表 6.1 財源確保のスケジュール

	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組	事業者において取り組むとともに、県や市町が支援				
国費の獲得や国への提案・要望	県や市町において随時実施				
不断的事業見直し	毎年度の予算編成過程で実施				
優先順位をつけた事業実施	毎年度の予算編成過程で実施				
新たな財源の検討	上記財源で事業に取り組みながら、新たな税について検討し、結論を得る（県民、市町、県議会、税制審議会等）				

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.154-157  
 原案 P.184-185

第6章 施策実施のための財源のあり方

### 素案

#### 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) 2040年代の 増見込み額
	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、バスロケーション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

### 原案

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容（変更箇所は赤字で記載）

### 該当箇所

素案 P.154-157  
 原案 P.184-185

第6章 施策実施のための財  
 源のあり方

### 素案

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	差分総額
イベント 開催費	SNS活用、地域交通利便促進イベント、 寄り方誘導の実施など	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 対策費	コミュニティバス、デマンド交通の整備、 システムの高度化による乗降態様の支援など	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
運賃減額	バス運賃の支援	バスの運賃を減らすことで、利用を促進し、自動車利用や遠征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、免許返還研修費支援）	高齢者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
思いやり施策	免許所持者の活用、 SNS等による運転士の魅力発信など	将来的な地域交通を支える思いやりが確保され、将来的な移動に不安を持つことなく安心して参画いただけるようになる。	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、 ワンストップバス乗入など	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
新技術の 実証など	自動運転実証・実用化、 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、将来的な暮らしに希望が持てる。	3.2億円	0.5～1.6億円
DX0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、まちの活性化が生まれ、外出する人や来訪者がまちが賑わう。	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、まちなかを巡回・滞在できる。八で賑わうワーケーションまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円
国分総額： 8.9～21.7億円 市町分総額： 1.1～13.9億円			53.0億円	24.7～43.0億円

### 原案

#### 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。

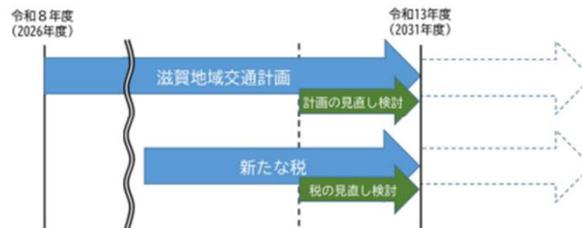


図 7.2「滋賀地域交通計画」と「新たな税」のスケジュールイメージ

# 滋賀地域交通計画（素案）の見直しについて

## ● 滋賀地域交通計画（素案）の主な見直しの内容

### 該当箇所

素案 P.152  
原案 P.187

第7章 計画の進行管理  
7.2 評価指標（KPI）の設定

【実施方針3】に関する評価指標の追加

### 素案

【実施方針3】<sup>4)</sup>

「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<sup>4)</sup>

地域交通の充実の状況を評価する指標<sup>4)</sup>

- 地域交通の満足度<sup>4)</sup>
  - ・地域交通への不満足度のおおむね半数への改善<sup>4)</sup>
  - 県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ おおむね50%<sup>4)</sup>
- 運転士数（第二種免許保有者数）<sup>4)</sup>
  - ・不足する運転士数の解消<sup>4)</sup>
  - 運転士不足者数 53人 ⇒ 0人<sup>4)</sup>

### 原案

【実施方針3】<sup>4)</sup>

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に、かつ安全に使えるよう取組を進めます<sup>4)</sup>

地域交通の充実の状況を評価する指標<sup>4)</sup>

- 地域交通の満足度<sup>4)</sup>
  - ・地域交通への不満足度のおおむね半数への改善<sup>4)</sup>
  - 県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ 50%<sup>4)</sup>
- 運転士数（第二種免許保有者数）<sup>4)</sup>
  - ・不足する運転士数の解消<sup>4)</sup>
  - 路線バス運転士不足者数 52人※⇒0人<sup>4)</sup>
  - ※R7.10時点 県内バス事業者9社からの聞き取り<sup>4)</sup>
- 交通軸となるバス路線において1時間2本以上（昼間時間帯）運行する路線数<sup>4)</sup>
  - R7：5路線 ⇒ 7～8路線<sup>4)</sup>
- 「広域交通協議会」が制度化され、実際に運用を開始した地域数<sup>4)</sup>
  - R7：0地域 ⇒ 6地域<sup>4)</sup>
- コミュニティバス・デマンド交通の充実・高度化に取り組んだ市町数<sup>4)</sup>
  - 新スキームに基づき取り組む市町数 全市町・圏域<sup>4)</sup>
- 自動運転運行地域数<sup>4)</sup>
  - R7：1地域 ⇒ 2地域<sup>4)</sup>