

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税に係る 滋賀県税制審議会での審議状況について

令和8年5月11日(月)、滋賀県税制審議会を開催し、「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」について審議いただいたので、その内容について御報告します。

1 議事

- (1) 今年度の主な取組のスケジュール(予定)について(審議会資料1)
- (2) 滋賀地域交通計画について(審議会資料2-1)
滋賀地域交通計画に基づく令和8年度の取組について(審議会資料2-2)
- (3) 中間答申を踏まえた検討状況について(審議会資料3)

2 審議会での主な意見

- (1) 今年度の主な取組のスケジュールに対する意見
特に意見なし
- (2) 滋賀地域交通計画および同計画に基づく令和8年度の取組に対する意見

ア 施策・取組について

- ・人口減少の中、県内のあらゆる場所で充実させるというのは不可能。滋賀県として、今後のまちづくりの中で、恒久的に維持・充実を図るエリア、人口減少が見込まれるが当面の対応として維持・充実するエリア、利用者が見込めず充実の対象外とするエリアの3つに整理すべきではないか。
- ・データの利活用やDXは重要。ビフォーアフターの「ビフォー」もしっかりキャッチアップすることが重要。
- ・市町への支援については、お金はもちろん、人の支援も重要ではないか。
- ・市町のエリアをまたがる広域的な取組が進むよう、県がうまく関与してほしい。

イ 県民等との対話について

- ・実証的な事業を通じて、住民の反応、利用者の増減、コスト、課題などのデータが取れるようになり、政策の議論にフィードバックできる段階にきた。議論と実証の相互作用ができるフェーズに入るということが、令和8年度の大きなところ。
- ・企業との対話により、企業の地域交通に対するニーズを掘り起こしてほしい。その上で、県と企業との共通理解が生まれると生産的。
- ・企業と対話する際には数字とロジックを見せていくことが必要。
- ・県民や企業が実感できるように、まちづくりの将来設計と重ねながら、取組の経過、進捗を見せることが重要。身近な交通施策とまちづくりの連関を、一覧性と相関性をもって見せていくといい。
- ・様々な市町で既に地域交通を維持する取組をしているので、それを共有した上で議論をすると、県民、市民からいいアイデアが出てくるかもしれない。

ウ 財源について

- ・財源確保と地域交通の維持・充実がセットであるということが担保できていればいい。逆に言うと、財源確保ができないとその分事業を縮小せざるを得ない。
- ・先行的に事業を実施する場合、優先度の高いものを先に実施すると説明すると、新たな税で賄うのが優先度の低い事業ということになってしまい、それでは県民の理解は得られない。また国の補助金が付きやすい事業から実施すると、補助裏は県の負担になるので、本当に県がやりたい施策に財源が回せないということになりかねない。まずは県としてやることの順番の議論が必要。
- ・地域交通の維持については、事業者の収入拡大や他の経費の見直しによる財源の捻出などが優先的に充てられるべきだと思うし、充実については、応分の負担を求めるとするのは理に適っている。維持するための財源と充実するための財源は切り分けて議論した方がいい。
- ・ビジョンを実現するための計画であり、計画を実施するための財源の担保が必要。まずは既存の財源の範囲で計画をスタートさせるということだが、既存予算のやりくりでどこまでできるのか、新たな財源が確保できない場合、他の分野に影響が及んでも交通に財源を回すのか、どこかでラインを明確にしておかなくてはいけないのではないのか。
- ・仮に新たな財源として交通税のようなものを導入する場合は、なぜその税が必要なのか、共通認識を繰り返し持ち続けることが必要。そのときに重要な点は、経済危機、災害、コロナなど、経営が厳しくなってきたことを理由に、生活を支えるための交通サービスの縮小、廃止を余儀なくされることの影響を考え、安定的な財源を別途確保しておくことの意義が1つ。滋賀県はそこからさらに一歩進めて、暮らしの選択肢を増やしていきたいということを打ち出しており、「車以外の選択肢もある」という理念もさらに一歩進めた意義として考えられる。もう1つは、多様な主体との対話を繰り返し、税の議論を通じて自治力を涵養するという意義もある。
- ・事業が挙げられているにもかかわらず、財源にあやふやな部分が残っていることを心配している。

(3) 中間答申を踏まえた検討状況に対する意見

- ・個人も法人も、超過課税の対象は、インフレの時代であることを念頭に置いた方がいい。均等割では物価高に追いつけない。
- ・もし法人事業税を対象にするのであれば、先行団体の不均一課税の状況を押さえておいた方がいい。法人事業税の超過課税を実施している8都府県(※)は大都市を抱えているところが中心で、滋賀県の競争力を意識する必要がある。

※ 東京都、京都府、大阪府、宮城県、神奈川県、静岡県、愛知県、兵庫県

3 今後の予定

- ・次回の審議会は、タウンミーティング等今年度の取組の進捗を踏まえて開催予定
- ・審議会の結果は、直後の本委員会で報告予定

今年度の主な取組のスケジュール(予定)

資料1



	令和7年度 (2025年度)	令和8年度(2026年度)												令和9年度以降 (2027年度以降)	
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	
「交通」を基盤としたまちづくり等	滋賀地域交通計画策定	<p>〇より良い暮らしの実現に向けた「交通」を基盤とするまちづくり、観光、福祉等の取組推進 (令和8年度:制度設計フェーズ)</p> <p>取組例① 駅へのアクセスの充実、高齢者の通院アクセスの改善等 : バスやデマンド交通の充実</p> <p>市町説明・公募・採択</p> <p>モデル事業の実施・分析 (例:増便や路線の拡充、運行時間の延長等)</p> <p>※市町事業への補助</p> <p>取組例② まちの魅力向上、観光振興 : 自動運転バスの実証運行(彦根)</p> <p>関係者調整、周知、機運醸成</p> <p>実証運行(1ヶ月間)</p> <p>結果検証・分析</p> <p>〇県民等との対話を通じた「地域交通が充実した暮らし・まちづくり」のイメージ共有、機運醸成</p> <p>関係者・市町等との調整・準備</p> <p>タウンミーティング(県内市町)</p> <p>経済団体・企業との意見交換</p> <p>県民フォーラム</p> <p>活性化協議会幹事会</p> <p>活性化協議会</p> <p>活性化協議会幹事会</p> <p>活性化協議会</p>												<p><方向性></p> <p>新たなモデルの展開</p> <p>R8モデルの実装支援</p> <p>実装に向けた更なる取組の深化</p> <p>R9取組への反映</p> <p>(対話は継続)</p>	
		<p>各種モデル事業等で得た結果の検証・分析</p> <p>各種対話を通じていただいた意見等の分析</p>													
税制審議会	中間答申・現在の検討状況	審議会	第29回税制審議会の審議事項					審議会	令和8年度の審議事項(予定)					審議会	令和9年度以降 最終答申
			<ul style="list-style-type: none"> ●今後の審議スケジュールについて ●滋賀地域交通計画・計画に基づく令和8年度取組について ●中間答申を踏まえた検討状況について 						<ul style="list-style-type: none"> ●県民等との対話の報告 ●計画に基づく令和8年度取組結果の報告 ●(必要に応じて)新たな税にかかる関係者へのヒアリング ●諮問事項の検討 						



滋賀地域交通計画

概要説明

滋賀県

R8.5.11 滋賀県税制審議会資料

SHIGA
SMART
ACCESS
2040s

移動しやすく、
暮らしやすく、
豊かな滋賀を
みんなでつくろう。



Mother Lake
Goals
変えよう、あなたと私から



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS
2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です



第1章 計画策定に当たって

- ・ 計画策定の基本方針
- ・ 計画概要
(区域、期間、目標、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
- ・ 地域交通の状況
- ・ 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
- ・ 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

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および事業

- ・ 2030年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿
- ・ 2030年度に向けた5年間のロードマップ
- ・ 実施方針に基づく施策メニュー
- ・ 計画期間に実施する事業

第6章 施策実施のための財源のあり方

第7章 計画の進行管理

- ・ 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

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

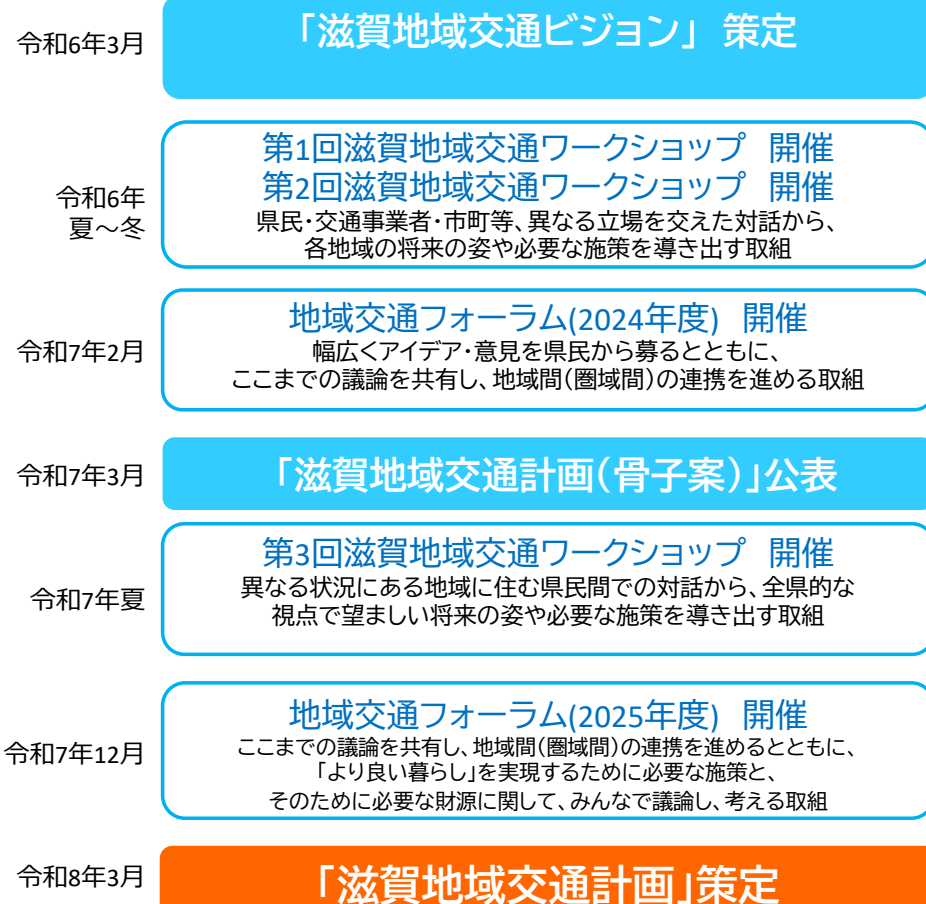
計画期間

計画策定から5年間（令和8年度～令和12年度）

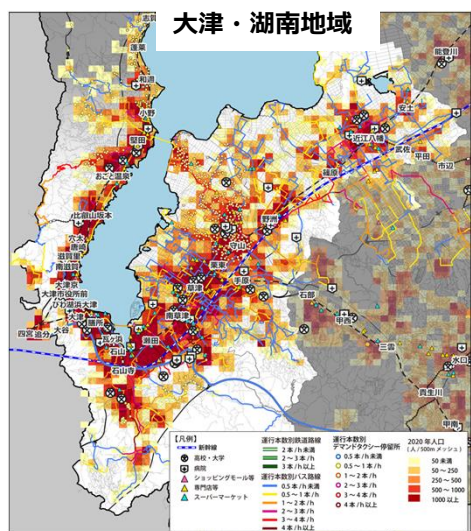
計画の目標

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



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

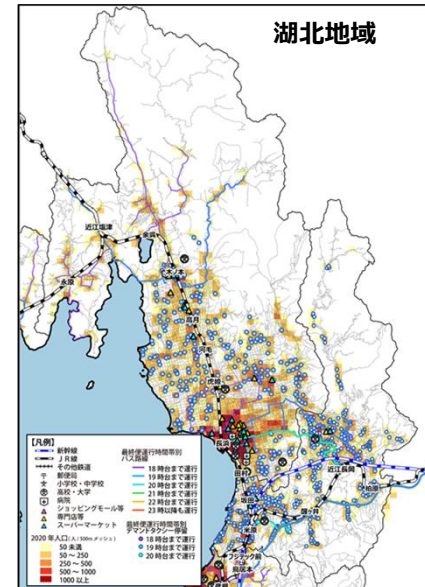
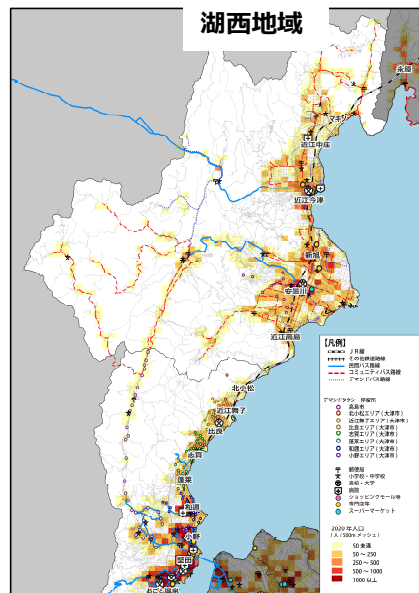
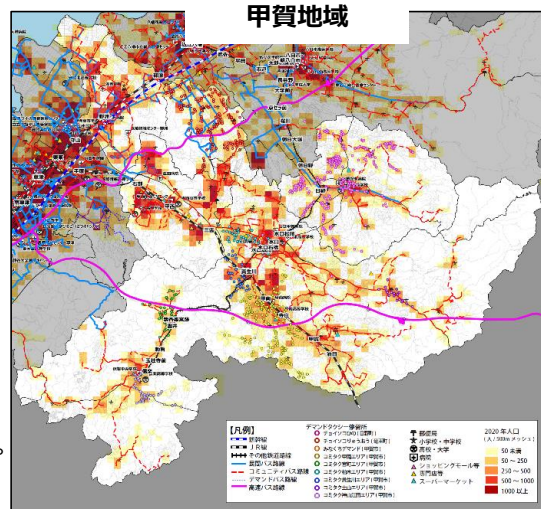
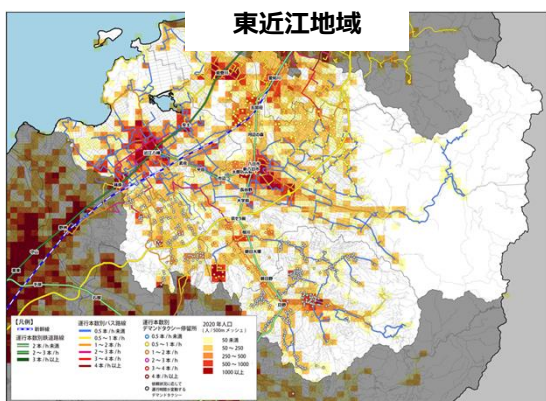
移動の軸となる鉄道は充足しているが、バスについては、沿線の人口密度を問わず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差がある。

東近江地域

鉄道について、JR琵琶湖線は1時間に4本程度の運行頻度となっており、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に2～3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

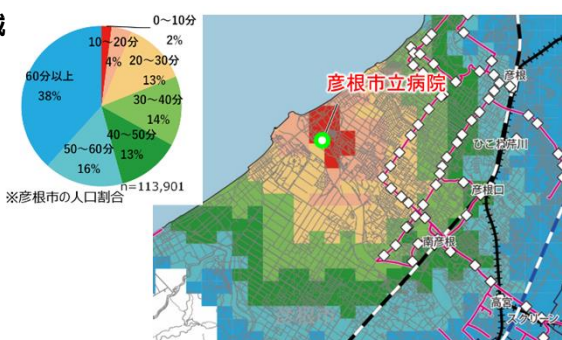
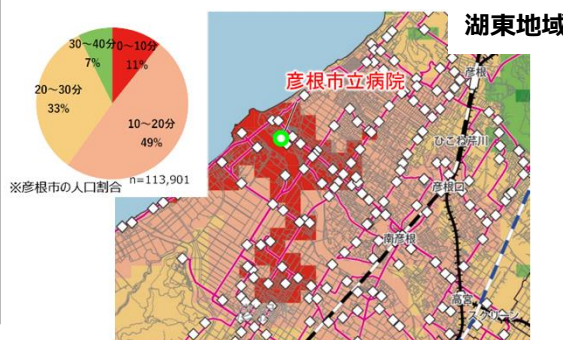
JR草津線が地域の移動軸となり、コミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えているが、移動の軸となる鉄道路線であっても平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度であり、バス路線については更に運行頻度が少ない。



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、地域全体として夜の移動を自家用車や送迎に依存する状況にある。



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、三津屋線等の路線バスおよび愛のりタクシーが乗り入れており、彦根市の人口のうち93%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19%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。

県民が望む暮らしについて把握し、それを実現するうえで必要な施策を検討するため、ワークショップ、フォーラム、お出かけトーク、滋賀地域交通活性化協議会を開催し、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



滋賀県が目指す暮らしの姿を県全体に共有し、その施策とその財源、負担・分担について議論

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

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

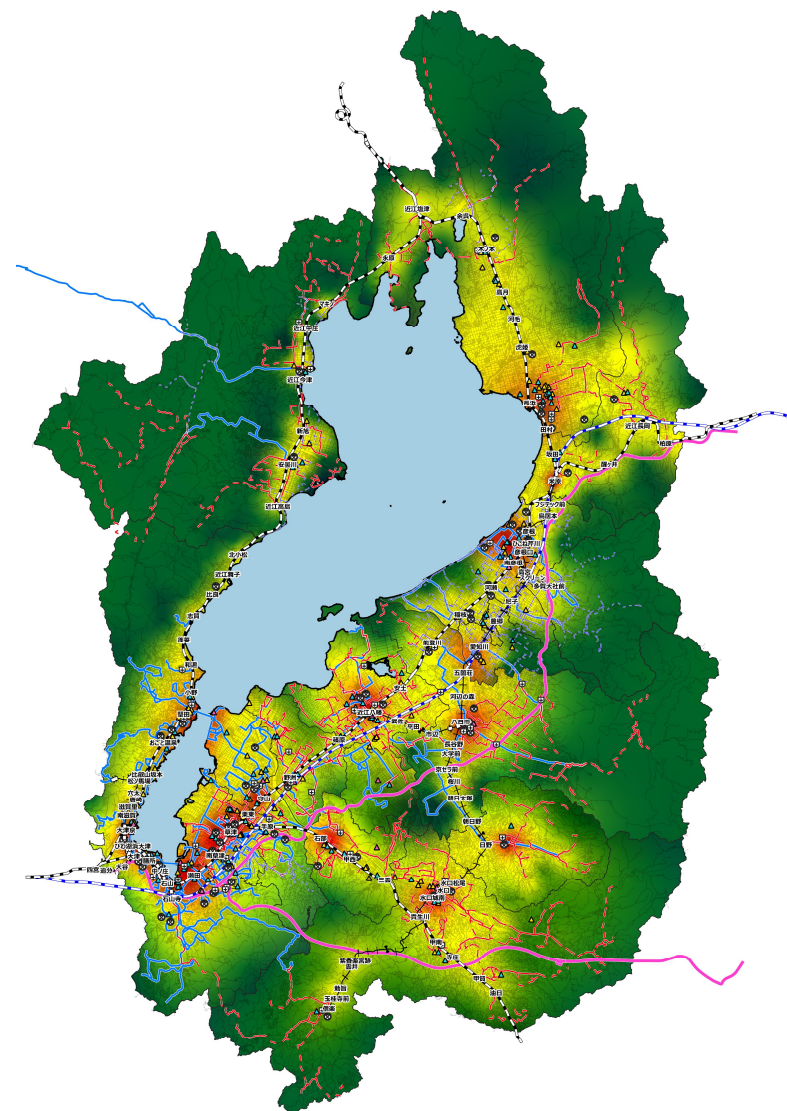
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
- ・自家用車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じる

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、送迎の負担が緩和
- ・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、自家用車を運転できない人・運転しない人にも、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



《交通網の基本方針》

交通網については、地域の状況等に応じて構築する必要があることから、具体的なサービスレベル等を定めず、地域区分ごとに目指す方向性を整理。

地域Ⅰ

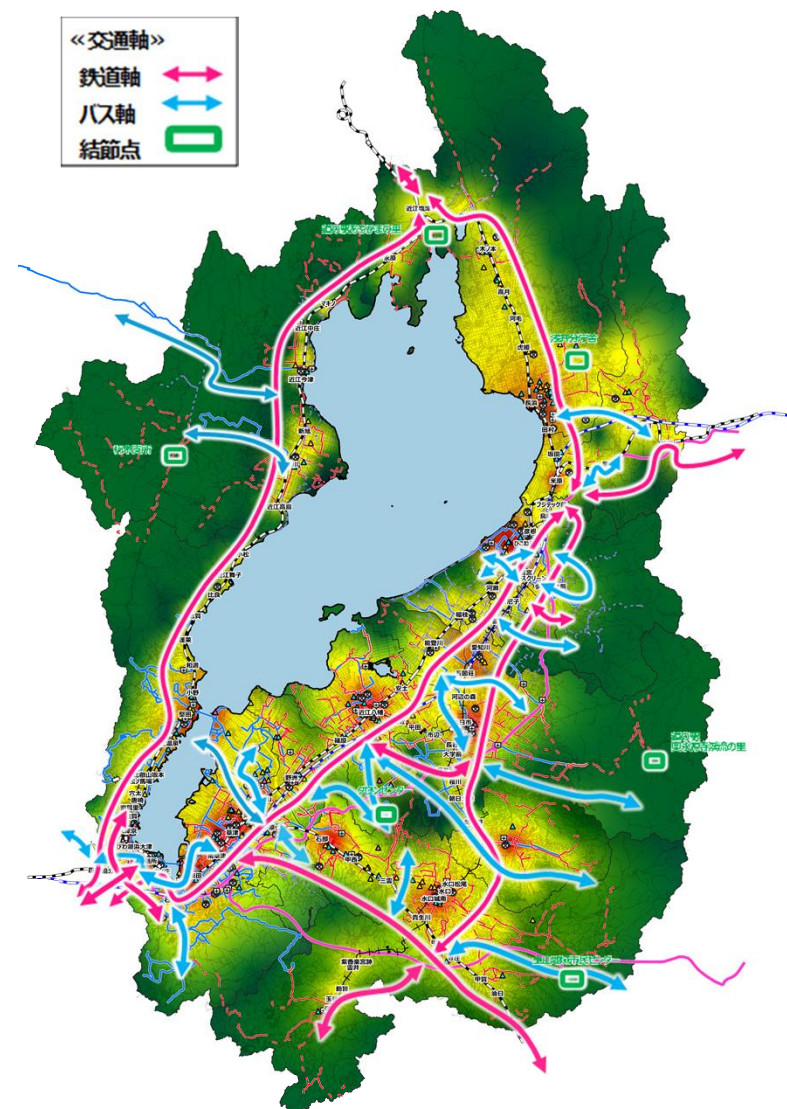
鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指す

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
- ・通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性確保

地域Ⅲ

デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運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を目指す



滋賀地域交通計画 第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿 (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)
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：20.0万円/年 (可処分時間：一人当たり100時間/年) ※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(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 第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿
 (2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の様々な影響)



地域交通の充実による効果は多面的であり、多分野に及ぶ一方で、以下のような様々な影響があることにも留意することが必要

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

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 税込減少額 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もとに滋賀県の 自家用車売上減少額 を算出	252億円/年 (削減台数：9,500台/年) (税込減少額：2.2億円) (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)

【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、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

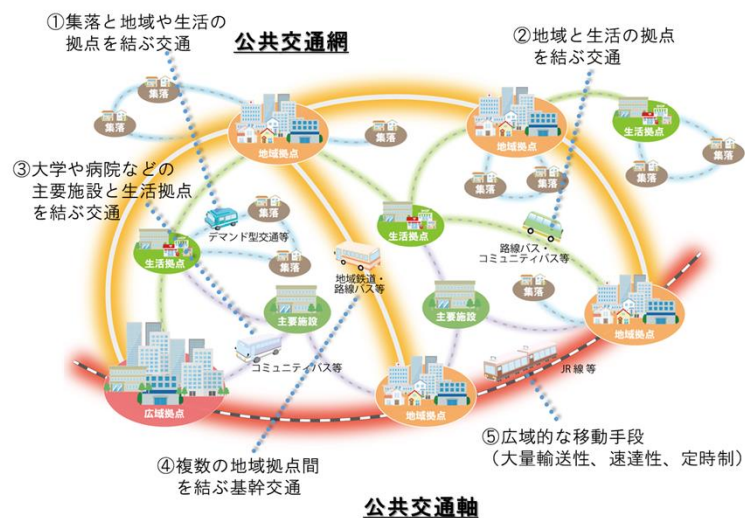
など

【考え方】都市計画との整合

- 滋賀県都市計画基本方針（R4.3策定）で示された、地域の拠点間を公共交通で結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を念頭に、地域交通ネットワークの構築を進める。
- 多様な拠点間を相互に補完することで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能をより高めることを目指す。
- 拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積を高めることで、地域交通の利用者増や利便性向上につなげる。
- これらにより、「より良いまちづくり」の好循環を生み出し、持続可能で質の高い都市構造の形成に繋げる。

【拠点連携型都市構造】

地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造



【考え方】本計画に係る施策の範囲

- 原則、個人の住居と地域交通のアクセス地点までの間は、各個人が徒歩や自転車等で自らの移動を担い、アクセス地点と主要な目的地として想定される学校、病院などの施設や中心市街地との間を、乗合（公共）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を整備
- 移動に特段の配慮が必要な人に対しては、福祉施策や教育施策と連携し対応
- 地域交通の接続を加味した市町の枠にとらわれない広域な生活圏も意識しながら、交通と一体となった新たなまちづくりを検討
- 各個人が担う移動についても、より便利で安全が確保されるよう、関係部局の各種計画と連携しながら取り組む



【 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、かつ安全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 実施方針に基づく施策および事業
 (2030年度に目指す「暮らし」と「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

→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

→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

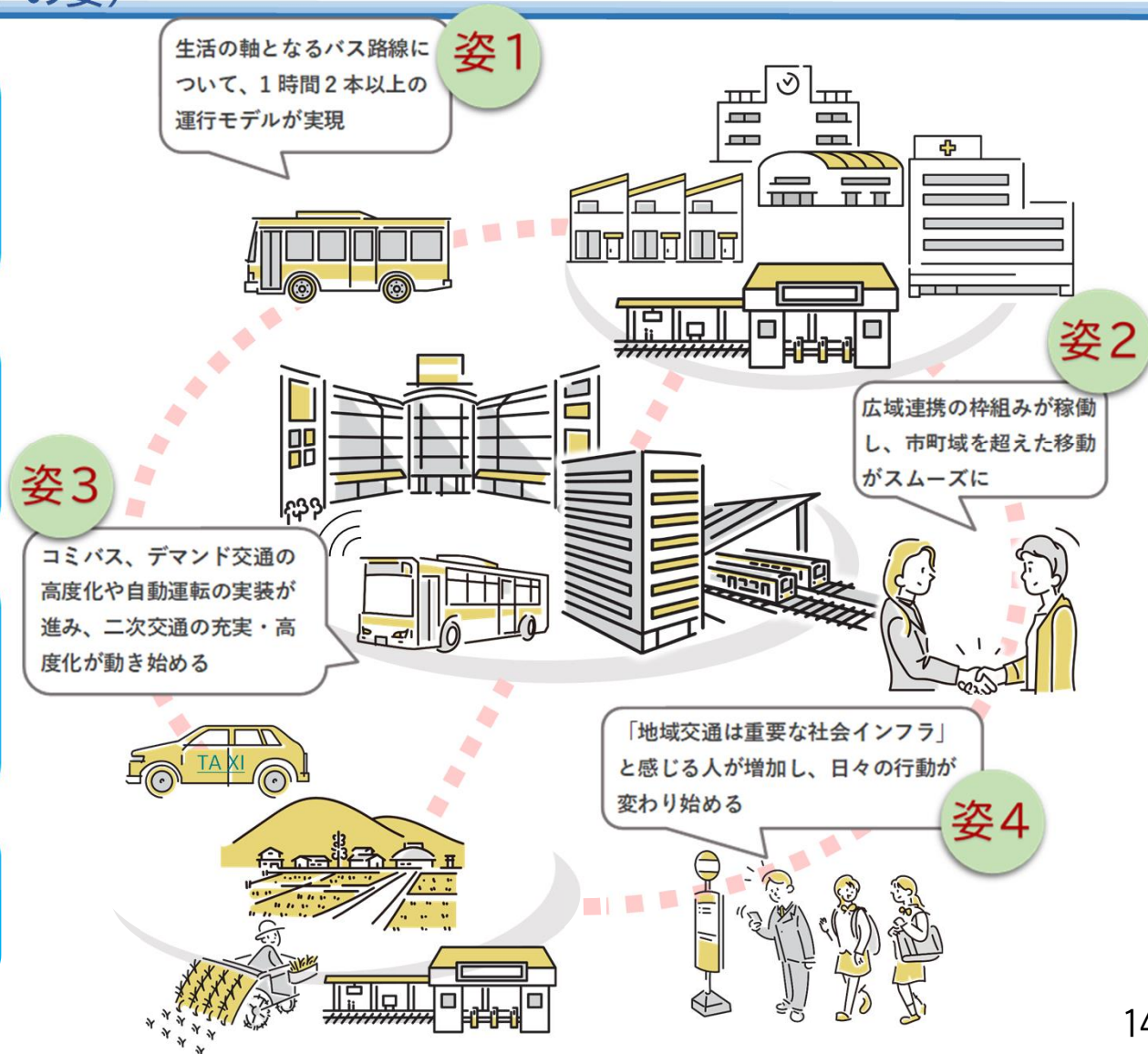
動き始めている

→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

→行動変容の“兆し”が見え始める



滋賀地域交通計画 第5章 実施方針に基づく施策および事業 (2030年度に向けた5年間のロードマップ)

1年目
2026年度

制度設計フェーズ

- バス等補助、運賃支援、バリアフリー化・JR線の増便に向けた利用者増加スキームの設計とモデル事業の実施・分析
- 市町、交通事業者との協議
- 交通軸となるバス路線の交通データの収集・分析
- 県民との対話の実施

2年目
2027年度

試行開始フェーズ

- 広域交通協議会の設置
- バス等補助、運賃支援、バリアフリー化・JR線の増便に向けた利用者増加スキームの確定と一部地域での試行実施
- 新スキームによる交通軸となるバス路線での運行実証開始
- 公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の実証促進
- Maasの検討
- 増便実証実験に向けた検討
- 県民との対話の実施

3年目
2028年度

先行実施フェーズ

- 需要の高い交通軸バス路線で増便(1時間2本)を試行
- バス等高度化支援、運賃支援の一部地域での先行実施
- 公共ライドシェア、住民主体の移動手段等の導入強化
- 新スキームによる駅のバリアフリー化開始
- 新たな自動運転実証の展開
- Maasの導入・改善
- 県民との対話の実施

4年目
2029年度

拡大フェーズ

- 市町間の連携を強化
- 移動手段間の連携を強化
- 乗り継ぎ改善(ダイヤ調整・停留所整備)
- 自動運転導入促進
- 交通軸となる鉄道線、バス路線の交通データの収集・分析
- 県民との対話の実施

5年目
2030年度

定着・評価フェーズ

- 交通軸の利用状況を評価
- 次の5年計画(2031~2035)へ反映
- 県民との対話の実施

※ 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合った個所から実施

滋賀地域交通計画 第5章 実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）



実施方針	施策メニュー	事業					概算拠出額 (千円)	
			既存	新規	維持	充実		
実施方針 1	施策1	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
	施策2	3. 地域交通利用促進にかかるイベント等の実施	○	○	○	○	34,000 ~	50,000
	施策3	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カリキュラムの展開	○	-	○	○	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	○	-	○	○		15,600
実施方針 2	施策4	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
	施策5	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	○	-	○	-		-
	施策6	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

滋賀地域交通計画 第5章 実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）



実施方針	施策メニュー	事業	既存	新規	維持	充実	概算拠出額 (千円)
実施方針3	施策7	18. 交通軸となる路線バスの充実、高度化	-	○	-	○	180,000
		19. 鉄道の増便実証の検討	-	○	-	○	-
		20. 鉄道の増便要望	○	-	○	○	-
		21. J R湖西線における強風対策の検討	○	-	○	○	600
		22. 府県をまたぐ新たな広域移動の検討	○	○	-	○	500
	施策8	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
	施策9	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	○	○	○	○	69,000 ~ 103,000
		26. ライドシェアの導入検討、実装化	○	○	○	○	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	○	○	○	○	-
	施策10	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
	施策11	31. 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	-	○	○	○	-
		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	○	○	○	○	-
	施策12	34. 鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備	○	○	○	○	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

滋賀地域交通計画 第5章 実施方針に基づく施策および事業（事業リスト）



実施方針	施策メニュー	事業					概算拠出額 (千円)	
			既存	新規	維持	充実		
実施方針4	施策13	37. 自動運転の実証運行、実装化	○	○	○	○	65,000	127,000
		38. 新モビリティ（LRT/BRT等）の研究	○	○	-	○	11,000	27,000
		39. 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）	-	○	○	○	16,000	32,000
	施策14	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※と見込む。また、国庫補助率が未確定なことや、県事業の補助率が未決定であることを踏まえ、幅をもって表記している。

※令和3年度から7年度の5年間による物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）による

事業分類：

既存 県が、令和7年度時点で恒常的に実施している事業（モデル的な実証事業であっても、複数年実施している事業を含む）

新規 県が、令和8年度以降に新たに開始する事業（市町がすでに取り組んでいる事業であって、県が新たに支援を行う、または支援を検討する事業を含む）

維持 現状のサービスレベルを維持するための事業

充実 サービスレベルの向上に資する事業

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様々な取組を市町や交通事業者とともに進める

(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

地域交通の運行管理を担う事業者の収入増に向けた取組、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す。

(2) 国費の獲得や国への提案・要望

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国に対し提案・要望していく。これらの取組等により、地域交通の維持・充実にに向けた取組に充当できる国費のさらなる獲得に努める。

(3) 不断の事業見直し

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た新たな施策を推進するに当たり、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、県のみでできる財源の捻出にも取り組む。

(4) 優先順位をつけた事業実施

1～3の取組のみで賄うことが困難となる場合は、各市町と調整し、1～3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の圧縮等により施策を進める。

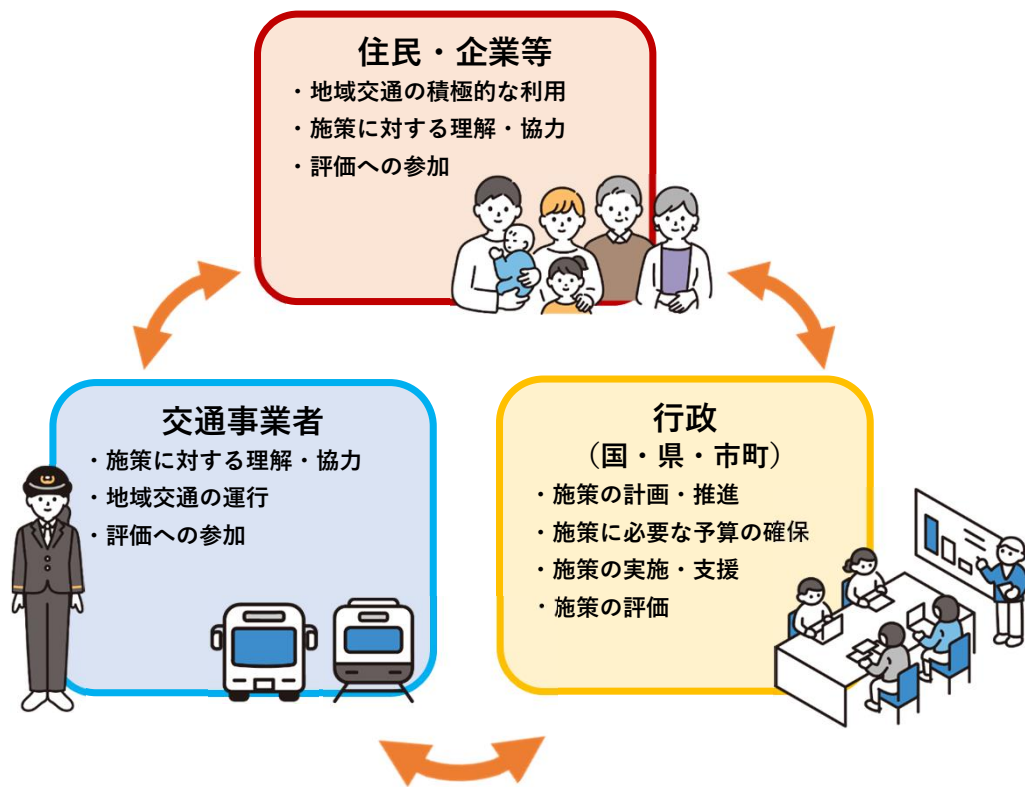
(5) 新たな財源の検討

これらの取組に加えて新たな財源を検討する。地域交通の維持・充実にみんなを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に議論を積み重ねて検討し、結論を得る。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮問し議論いただいているところ。「ふさわしい制度のあり方」についての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を、参考資料として掲載。

各主体と進行管理への関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、**滋賀県の地域交通に関わる様々な主体**に
関与いただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠。



【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

【評価指標】(目標：令和12年度)

【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、快適にかつ安全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

・地域交通の利用者数

R7利用者数
⇒ R7利用者数の1.17倍以上

・軸となるバス路線の収支率

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

県補助(幹線・コミバス)2.7億円⇒3.5億円以下

・地域交通の満足度

県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ 50%

・運転士数(第二種免許保有者数)

路線バス運転士不足者数 52人 ⇒0人

・交通軸となるバス路線において

1時間2本以上運行する路線数(昼間時間帯)

R7: 5路線 ⇒ 7~8路線

・「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

R7: 0地域 ⇒ 6地域

・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

⇒ 全市町・圏域

・自動運転運行地域数

R7: 1地域 ⇒ 2地域

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数

R7: 2主体⇒0主体

・代表的な交通結節点の基準地価

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)

※ 地価は、地域交通以外の様々な要因でも上下するものであることから「参考」指標とします

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、財源確保の状況等を、**定期的なモニタリング**を通じて、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を通じた県民との対話や、「(仮称) 滋賀の地域交通サミット」等の枠組みによる市町や交通事業者との議論により**公論熟議を重ね、毎年度予算への反映や、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。

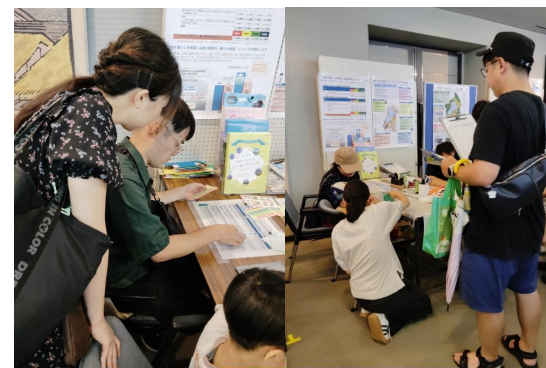
モニタリングと公論熟議の取り組みによる定期的見直し



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)

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！



観光

経済活動

まちづくり

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



通学

進路選択

部活

年をとっても、いきいきと暮らせる！



高齢者

介護

生きがい

暮らしや経済活動を支える基盤（土台）



地域交通の維持・充実

～「自家用車以外の移動の選択肢がある社会」の構築～



「滋賀地域交通計画」に基づく令和8年度の取組

取組方針

- 「より良い暮らし」の実現に向けて、まちづくりや観光、教育、福祉等の様々な分野において、県民の皆様の暮らしに寄り添い、実感いただける形で、地域交通の充実と利便性の向上を図る。
- これらの成果や各主体の最新情報を広く発信するとともに、県民等との対話を通じて、「地域交通が充実した暮らし・まちづくり」のイメージを共有し、さらなる充実へ取り組む機運を醸成する。
- 施策実施のための財源のあり方についても引き続き、丁寧に議論を積み重ねる。

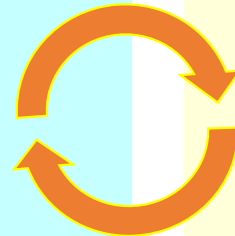
取組内容

(令和8年度:制度設計フェーズ)

※取組詳細については、次ページに記載

- **まちづくり** ・びわこ文化公園都市エリアの活性化
・草津線沿線まちづくりの取組 など
- **観光** ・自動運転バスの実証運行
・二次交通の充実(シェアモビリティ等) など
- **教育、福祉等** ・通学定期券補助、学生向け運賃支援
・バス・デマンド交通の充実 など

成果共有



意見反映

対話

県民との対話

- ・タウンミーティング(県内市町)
- ・県民フォーラム

企業との対話

(経済団体との意見交換 等)

市町・交通事業者との対話

(活性化協議会幹事会等)

「交通」を基盤として、まちづくり等の取組を総合的に強化・推進

※以下の記載内容には、
県以外（市町や交通事業者等）
の施策も含む

まちづくり

- 沿線・広域連携まちづくり
- びわこ文化公園都市の活性化
- CO2ネットゼロ・渋滞解消 など

観光

- JRデスティネーションキャンペーン
- 周遊観光の促進
- シガリズム・ピワイチ など

教育・福祉・健康

- 学生の通学・進路選択
- 高齢者の通院・買い物のための移動
- 徒歩・自転車・公共交通で健康増進 など



<取組例>

- ・びわこ文化公園都市エリア横繋ぎ **バスの実証運行**
- ・まちづくり（駅を中心としたまちづくり、沿線連携のまちづくり）
- ・リニア新駅を見据えた三重県との流動促進検討
- ・**バスの充実（連節バス導入等）による混雑・渋滞解消**

<取組例>

- ・ひこにゃん **自動運転バス実証運行**
- ・**鉄道版ピワイチパス**による周遊促進
- ・**二次交通の充実**
（シェアモビリティ、EVレンタカー、バス、タクシー等）
- ・**IC決済・交通モード間の乗継向上等**

<取組例>

- ・**通学定期券補助、学生向け運賃支援**
- ・**バス・デマンド交通の充実**
- ・**公共ライドシェア、ボランティア輸送等の拡大**
- ・**ユバ-サルゲザ インタクシ-（UD車両）の導入支援**
- ・**グリーンスローモビリティを活用した送迎支援実証**

地域交通の充実



※貴生川駅周辺整備事業 キラッタ・プロジェクト



※バス・デマンド交通の充実

データ利活用・DX

- 人流データ、交通利用者データの活用
- エリアデータ連携基盤の構築 など

県民、市町、企業、交通事業者との対話

最近の交通関係トピック(R8年1月～4月)



今年に入ってから、すでに県内各地で、県・市町・交通・観光事業者等により、地域交通の充実に向けた取組が進んでいます。

福祉 教育 データ

彦根での自動運転実証運行

(時期: R8.1～2、主体: 滋賀県、他)

JR彦根駅と彦根城を結ぶお城通りで、自動運転バスの実証運行を実施。今後さらに深刻化が懸念されるバス運転士不足への対策として期待される。



観光 データ

シェア電動KB実証導入

(時期: R8.1～、主体: 滋賀県、滋賀ダイハツ販売)

びわこ文化公園都市内の周遊交通手段として、滋賀ダイハツ販売のシェア電動キックボードの試験導入を実施。



観光 まち



甲賀流ライドシェア実証運行

(時期: R8.1～、主体: 甲賀市、他)

デマンド交通である「チョインソコ」を従来の土山地域に加えて、甲賀地域にも拡大して実証運行を開始し、地域の足の確保に向けた取組を推進。

教育 まち



南草津立命線で連節バス追加導入

(時期: R8.4～、主体: 近江鉄道)

南草津駅～立命館大学間バス路線に連節バス2編成を追加導入。輸送力の増強により、駅・車内の混雑の緩和が実現し、大学生の通学もより便利に。

観光 まち



草津線沿線 春の東海道酒蔵めぐり

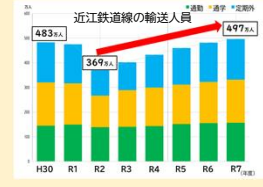
(時期: R8.3、主体: 湖南市観光協会等)

草津線・近江鉄道線の沿線エリアで、酒蔵巡りイベントを開催。駅から酒蔵を結ぶ巡回バスの運行により、エリア内の周遊観光を促進。

観光 教育 まち データ

近江鉄道

○乗車人員、コロナ禍前水準に回復
○ICOCA決済導入、こどもICOCA、1乗車10円
(時期: R8.3～)



- ・R7年度乗車人員は、前年度を上回る実績となり、コロナ禍前の水準に回復
- ・キャッシュレス決済に対応するため、ICOCA決済を導入。
- ・「こどもICOCA」の利用により、1乗車につき10円で乗車可能。
- 新たなサービスにより利便性向上。

まち データ



近江八幡市「バス予約」

(時期: R8.3～、主体: 近江八幡市)

近江八幡市あかこんバスで、バスロケーションシステム「バス予約」を導入。アプリからバスの走行位置を確認でき、バス待ちの不安を解消。主要バス停ではスマートバス停も導入され、さらに便利に。

観光 まち

大津市シェアサイクルのリニューアル

(時期: R8.4～、主体: 大津市、ChariChari)

県内最大規模のシェアモビリティサービスとして、従来のkotobikeをリブランドし、新たにChariChariとしてスタート。公共交通を補完する移動手段として期待される。



教育 データ

竜王町 「ICOCAで乗って!」

(時期: R8.1～、主体: 竜王町)

MAB (Mobility Auth Bridge) を活用し、ICOCAとマイナンバーを連携することで、高校生世代を対象に、路線バスやチョインソコの運賃割引を行う「ICOCAで乗って!」を開始。



観光 データ 広域

「関西広域リージョン連携ビジョン」策定

(時期: R8.2、主体: 関西広域連合)

広域リージョンで取り組む具体的なプロジェクトとして、「広域型MaaS『KANSAI MaaS』」の活用によるリージョン内外の移動需要の促進が位置付け。
・「KANSAI MaaS」を活用したシームレスな交通サービス
・「KANSAI MaaS」の普及拡大のための営業・広域施策 4

南草津駅の駅前広場改良

(時期: R8.3供用開始、主体: 草津市)

南草津駅で、雨天時のバス待ち環境の改善を図るため、雨除けシェルターの拡張工事を実施。通学する学生の満足度の向上、駅前混雑の緩和が期待される。



まち



1 趣旨

- ・滋賀県税制審議会から令和8年3月4日にいただいた「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度について」の中間答申を踏まえ、新たな税に係る今後の議論の熟度を高めるための材料として提示
- ・これをもって、新たな税の導入や新たな税の制度を決定するものではない

2 用途

- ・滋賀地域交通計画に基づく施策を前提とした上で、具体的な範囲は、県民の皆さまと議論を重ね、引き続き検討

3 市町への交付

- ・対象事業の要件や交付の方法等については、市町の意見を聞きながら引き続き検討

4 課税方式

- ・県税への超過課税方式で検討

5 超過課税の対象税目

- ・個人・法人がともに課税対象、具体的には次の税目を検討
個人：個人県民税均等割と同税所得割の組み合わせ / 法人：法人県民税均等割、同税法人税割または法人事業税

6 税率

- ・税収規模は引き続き検討
 - ・個人と法人の税収割合は1：1または3：2をベースに引き続き検討
- ➡ 税収規模に応じた税率の機械的試算は次ページ

7 その他

- ・税収・用途の管理、効果検証、見直し時期等は、新たな税を導入することとなった場合に詳細を検討

(参考) 税収規模に応じた税率の機械的試算

個人

■ 個人県民税均等割 (現在の税率：1,800円 ※)

税収規模	税率 (年間税額)
3億円	400円 (現在の税率の22.2%相当)
5億円	700円 (現在の税率の38.9%相当)
10億円	1,400円 (現在の税率の77.8%相当)
20億円	2,700円 (現在の税率の150%相当)

※ 標準税率1,000円+環境重視・県民協働の森林づくりを展開するための超過課税 (琵琶湖森林づくり県民税) 800円

■ 個人県民税所得割 (現在の税率：4%)

税収規模	税率	年収 (給与収入) ごとの年間税額 (概算)				
		200万円	400万円	600万円	800万円	1,000万円
3億円	0.023% (現在の税率の0.6%相当)	100円	300円	600円	1,000円	1,400円
5億円	0.04 % (現在の税率の1%相当)	200円	600円	1,200円	1,700円	2,500円
10億円	0.08 % (現在の税率の2%相当)	400円	1,300円	2,400円	3,500円	5,000円
20億円	0.16 % (現在の税率の4%相当)	900円	2,700円	4,800円	7,100円	10,000円

注：税額の概算は単身の給与所得者を想定。所得控除は一定の社会保険料控除および基礎控除のみを勘案。その他の所得控除や税額控除の適用状況により、税額は変動します。

■ 法人県民税均等割

税込規模	税率	資本金等の区分ごとの税率（年間税額）				
		1,000万円以下	1,000万円超 1億円以下	1億円超 10億円以下	10億円超 50億円以下	50億円超
	A：現在の税率（※）	22,200円	55,500円	144,300円	599,400円	888,000円
3億円	Aの17.1%相当	3,800円	9,500円	24,700円	102,600円	152,000円
5億円	Aの28.8%相当	6,400円	16,000円	41,600円	172,800円	256,000円
10億円	Aの58.6%相当	13,000円	32,500円	84,500円	351,000円	520,000円
20億円	Aの116.2%相当	25,800円	64,500円	167,700円	696,600円	1,032,000円

※ 標準税率+標準税率11%相当額（琵琶湖森林づくり県民税）

■ 法人県民税法人税割

【資本金1億円超または法人税額年2,000万円超の法人（現在の税率1.8%）】

税込規模	税率
3億円	0.2%（現在の税率の11.1%相当）

【上記以外の法人（現在の税率1.0%）】

税込規模	税率
3億円	1.0%（現在の税率の100%相当）

注：法人県民税法人税割の制限税率は2.0%（標準税率1.0%+1.0%）

■ 法人事業税

税込規模	税率
3億円	現在の税率の0.4%相当
5億円	現在の税率の0.7%相当
10億円	現在の税率の1.3%相当
20億円	現在の税率の2.7%相当

注：法人事業税は法人の規模や業種等によって課税標準や税率が細かく区分されるため、ここでは現在の税率に対する割合のみを記載