



『未来アイデア会議』

第3回 滋賀地域交通ワークショップ

SHIGA
**SMART
ACCESS**
2040s

移動しやすく、
暮らしそう。
豊かな滋賀を
みんなでつくろう。

コーディネーター自己紹介

佐々木和之 (ささきかずゆき)

びわこ学院大学教育福祉学部 非常勤講師

専門：住民行政連繫

日野町幼児教育保育の在り方検討懇話会(2022-2024)委員長、コーディネーター、ファシリテーター

本日の次第

1. これまでのふりかえりと情報提供

3つのエリア・交通軸・交通網

2. ワールドカフェ

3つのエリア・交通軸・交通網から、
暮らしがどう変わるか考える

(途中休憩)

3. テーブル毎発表

『未来アイデア会議』

第3回 滋賀地域交通ワークショップ



1. これまでのふりかえりと情報提供



ワークショップ (WS) の位置づけ

令和6年7～9月

滋賀地域交通 第1回ワークショップ

県民にとって望ましい交通を達成するための課題整理

令和6年11～12月

滋賀地域交通 第2回ワークショップ

県民フォーラム（全地域で情報共有）

令和7年2月

「滋賀地域交通計画（骨子案）」作成

県が目指す暮らしのシナリオの共有

令和7年7～8月

本日はココ！

滋賀地域交通 第3回 ワークショップ

令和7年12月頃

県民フォーラム（全地域で議論）

令和8年3月

「滋賀地域交通計画」策定

令和8年度～

滋賀地域交通計画を受けて、交通施策実施

地域交通活性化協議会

税制審議会

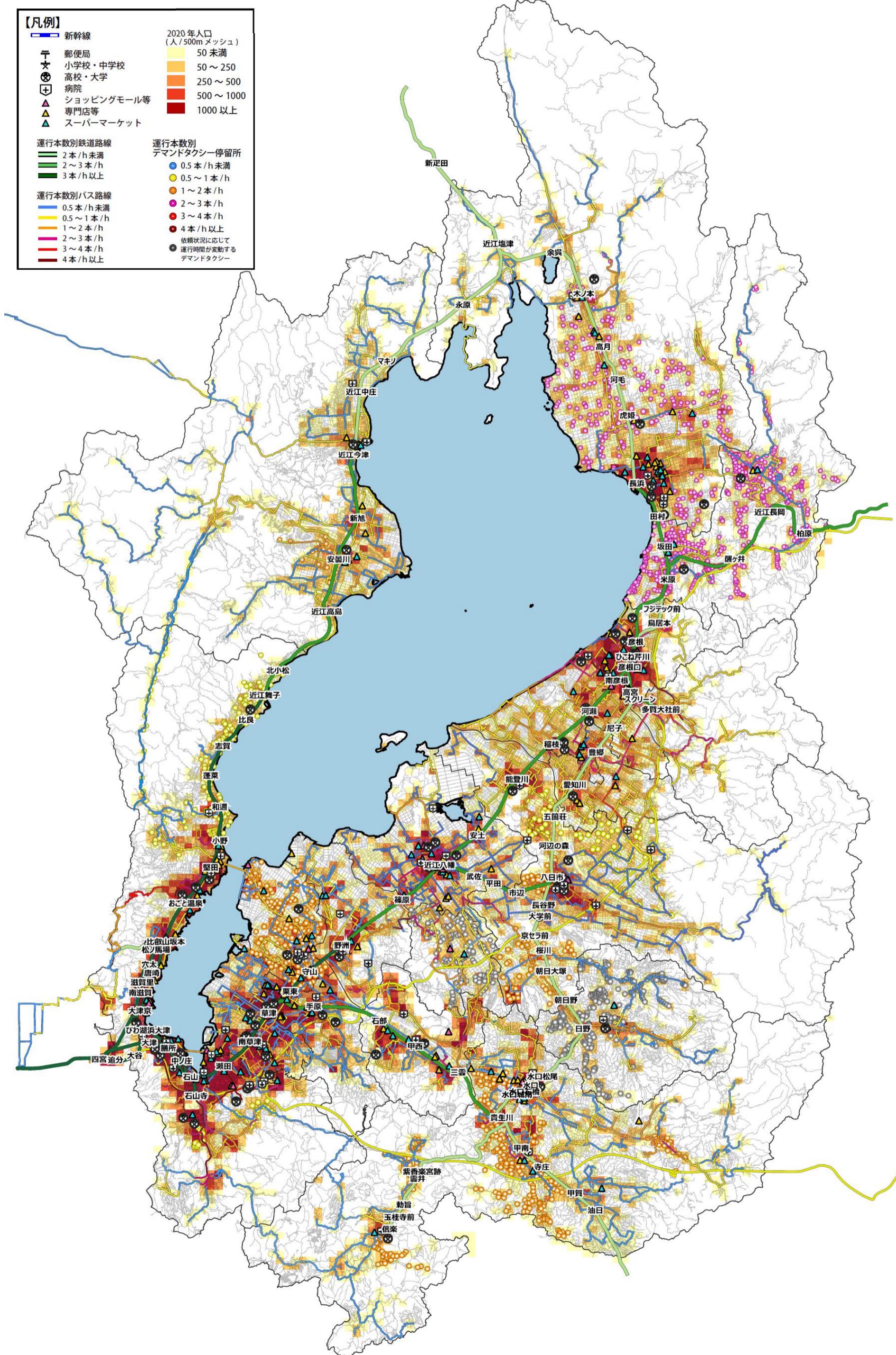
皆さんと話したいこと（本日のアジェンダ）

移動の多くを、自家用車や家族などの送迎に頼っている滋賀にくらす私たちの悩み

- ◆ 自分では運転できない人、送迎に頼れない人は、どうやって買い物、通院などをしたらいい？
- ◆ 電車、バスが不便になれば、通勤・通学が困難なため住民が都市部へ流出してしまうし、観光や企業誘致もしにくく、地域の活力が失われてしまう
- ◆ 例えば、通学や旅行のときなど、みんなで一緒に移動する楽しさがある。移動手段だけにとどまらない、公共交通があることの価値をどう共有する？
- ◆ これまでのように、交通事業者や利用者負担だけでは、公共交通は成り立たない

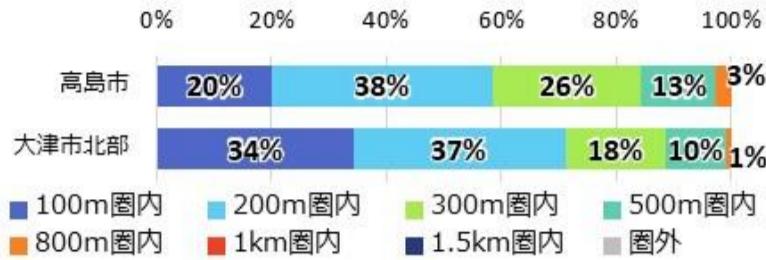
それぞれの地域の現状と課題をお互いが共有し、「より良い滋賀のくらしに向けた移動のありかた」を皆さんと一緒に考えたい

滋賀県全域の公共交通の状況

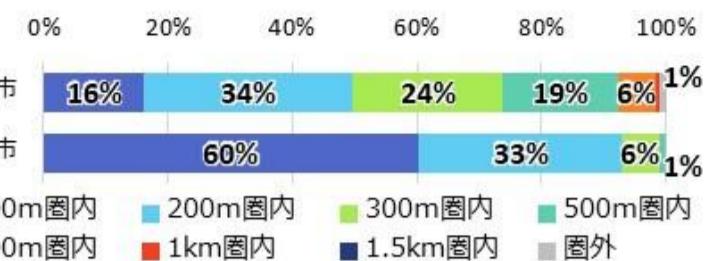


滋賀県全域の公共交通の人口カバー率

公共交通の人口カバー率（湖西地域）



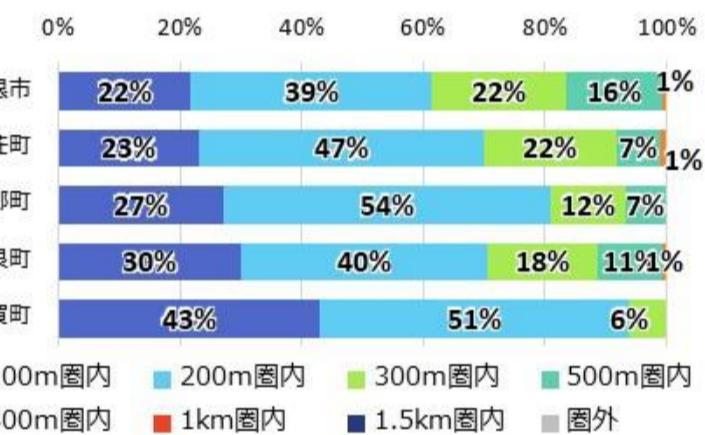
公共交通の人口カバー率（湖北地域）



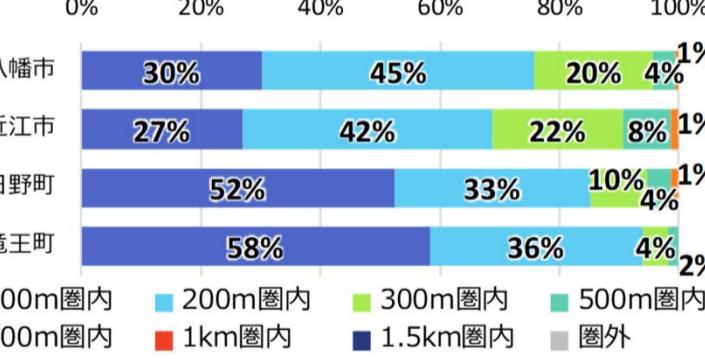
【凡例】



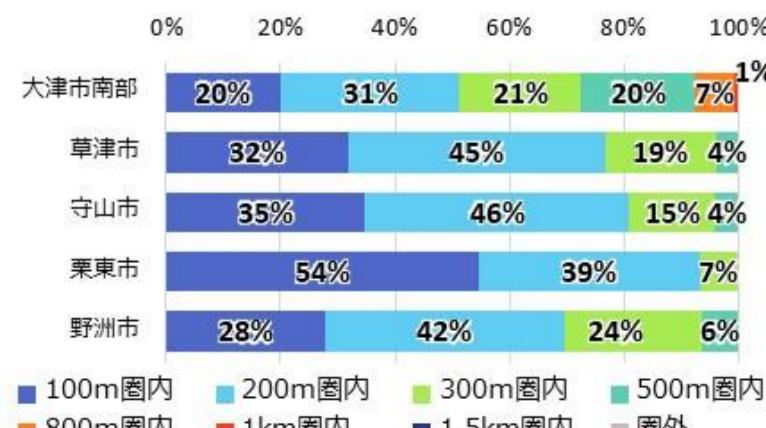
公共交通の人口カバー率（湖東地域）



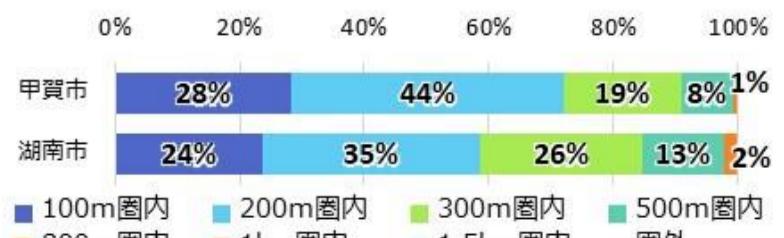
公共交通の人口カバー率（東近江地域）



公共交通の人口カバー率（大津・湖南地域）



公共交通の人口カバー率（甲賀地域）



県および県内各市町の交通施策に関するトピック等

滋賀県

・『未来アイデア会議』
令和7年度 県民フォーラムの開催
開催日:令和7年12月開催予定
会 場:イオンシネマ草津(予定)

・R9秋「デスティネーションキャンペーン」開催決定。
・滋賀県草津線複線化促進期成同盟会、湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会、鉄道を活かした湖北地域振興協議会等の取り組みに加え、『琵琶湖線沿線まちづくり勉強会』を新たに実施。

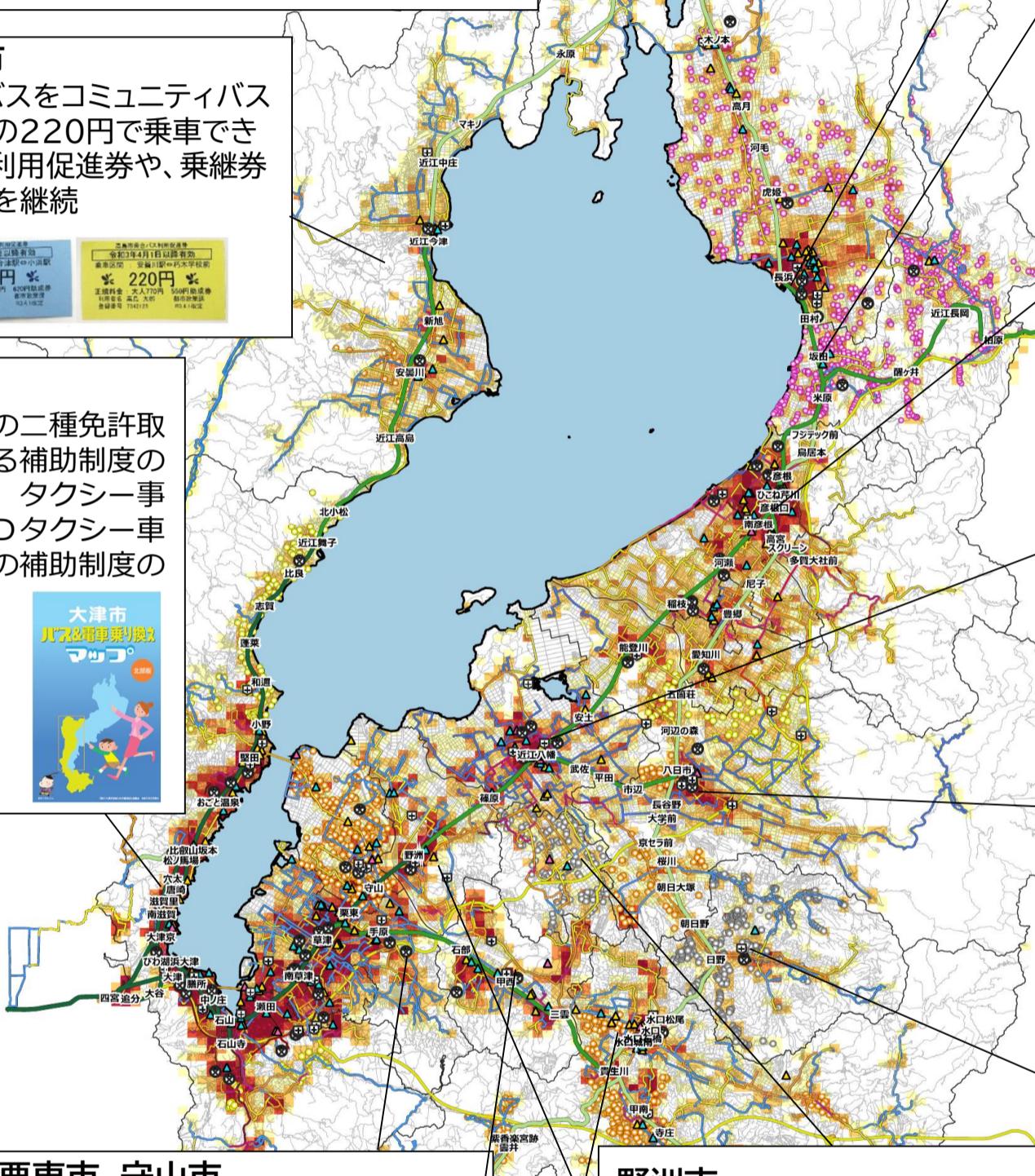
高島市

・路線バスをコミュニティバスと同額の220円で乗車できるバス利用促進券や、乗継券の取組を継続



大津市

タクシーの二種免許取得にかかる補助制度の継続実施、タクシー事業者のUDタクシー車両の導入の補助制度の創設。



草津市、栗東市、守山市

「こども無料乗車デー」の対象を小学生へ拡大した実証実験を実施。(R7.7/19~8/30)



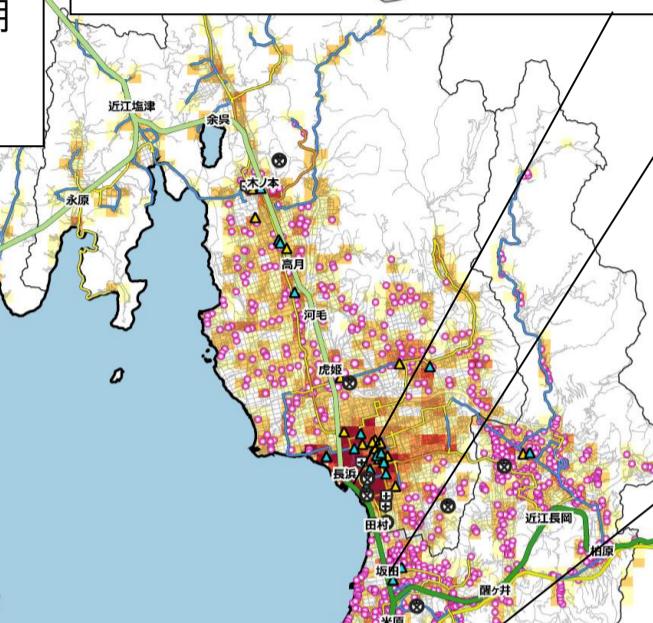
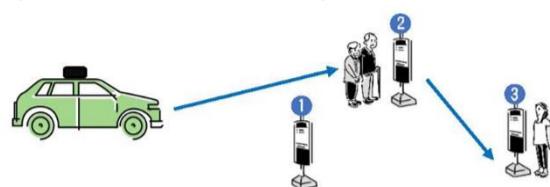
湖南市

「官民連携による企業共同運行バスの実現に向けた人材育成プロジェクト」を実施し、工業団地等の事業所へ勉強会を開催予定。



長浜市

デマンド型乗合タクシーの運行において、区域外停留所を設置し利便性向上を図る実証実験を実施。(R5.6月~R7.9月)



米原市

「伊吹高校通学支援」として、路線バスと乗合タクシーまいちゃん号の両方が利用できる共通定期券を生徒に配布。



湖東圏域

(彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)
予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」を運行



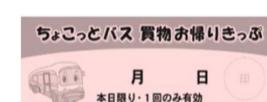
近江八幡市

市内全域12コースの定時定路線「あかこんバス」運行、各学区まちづくり協議会を中心に「日常生活を支える互助輸送」を支援。



東近江市

「東近江市近江鉄道・路線バス通学利用促進補助金」や「ちょこっとバス学生応援お試しキャンペーン」、「買物お帰りきっぷ事業」を継続実施し、利用を促進。



日野町

・AI搭載の運行管理システムによる予約制乗合タクシー「チョイソコひの」の運行と、公共ライドシェア実証実験の実施。(R7.6/1~R8.3/15)



竜王町

路線バスの通学定期の半額補助とチョイソコりゅうおうのサービス拡充を継続実施。



野洲市

野洲市民病院開院(令和9年3月)に向け、野洲市コミュニティバスの再編業務を実施。



甲賀市

予約制乗合交通「甲賀流ライドシェア」の第2期実証運行を開始。(R7.6/1~R8.3/15)



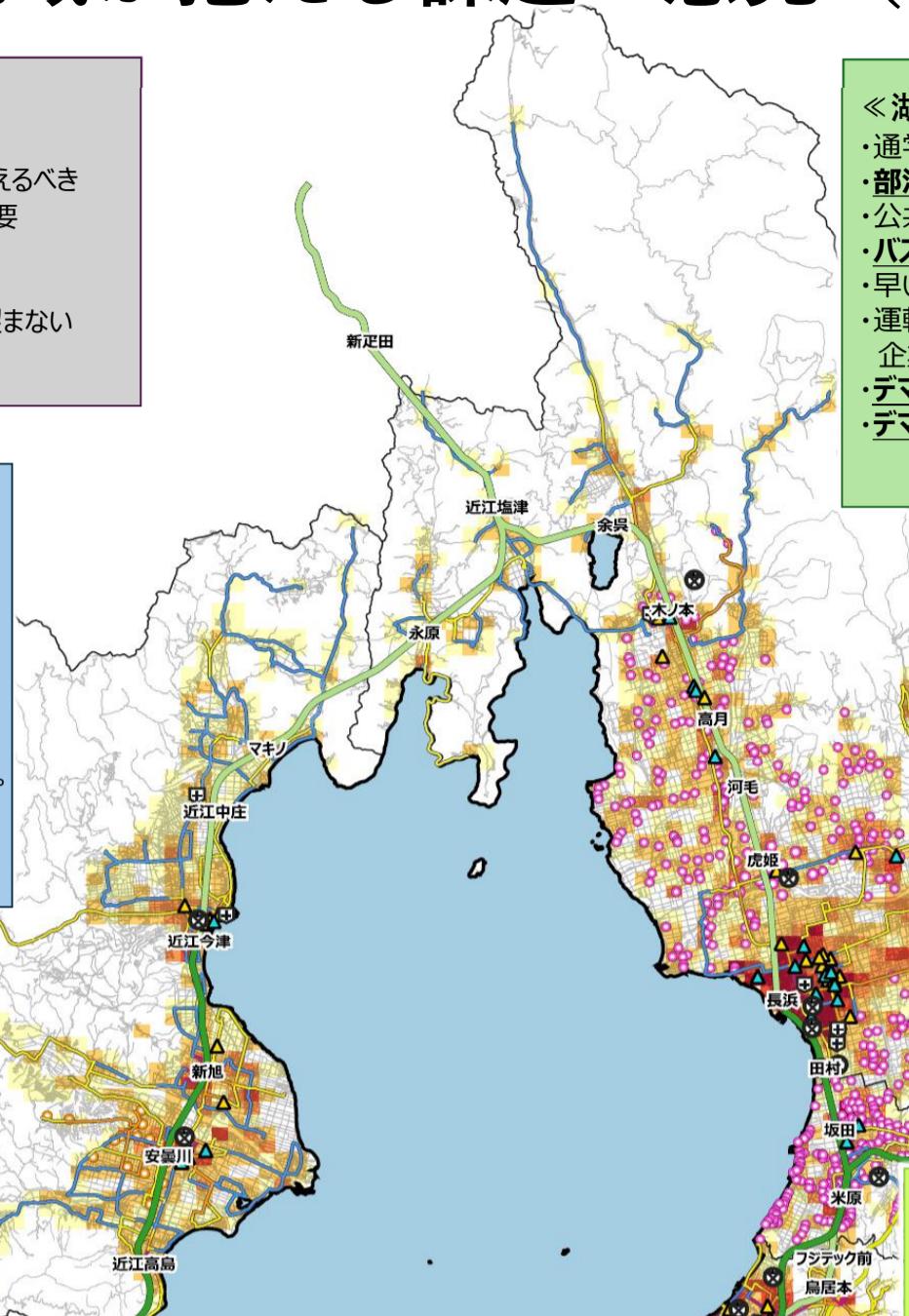
滋賀県内6地域が抱える課題・意見 (R6 WS結果)

● 全県共通

- ・JR線は絶対に残すべき移動手段(全県)
- ・まちづくり・コミュニティづくりと移動手段を一体に考えるべき
- ・未成年者と免許返納者の移動手段の確保は必要
- ・ライドシェアの完全解禁で選択肢を増やすべき
- ・自動運転の導入に対する期待
- ・現状の税負担が既に大きく、これ以上の負担は望まない
- ・何らかの形で負担してもよい。

« 湖西地域 »

- ・駅がバリアフリー化されていないため、高齢者や子連れが利用しにくい。
- ・JR湖西線は1時間に1本しか運行がないうえに、運転見合わせが多く、その際の送迎が負担。
- ・家族の買い物に送迎が必要。
- ・タクシーでは運賃面から通院ができない。
- ・デマンド交通をより充実させるべき。
- ・移動を住民間で支え合う活動を支援して欲しい。
- ・今後の路線廃止が不安。税負担を含めみんなで維持していく仕組みが必要では。



【凡例】

2020年人口
(人/500mメッシュ)
50未満
50～250
250～500
500～1000
1000以上

運行本数別鉄道路線
2本/h未満
2～3本/h
3本/h以上

運行本数別タクシースtop
0.5本/h未満
0.5～1本/h
1～2本/h
2～3本/h
3～4本/h
4本/h以上

運行本数別バス路線
0.5本/h未満
0.5～1本/h
1～2本/h
2～3本/h
3～4本/h
4本/h以上

依頼状況に応じて運行時間が変動するデマンドタクシー

« 湖北地域 »

- ・通学時間帯に1時間に1本しかないのが不便。
- ・部活後の移動手段がないことがある。
- ・公共交通が使えなく、子どもの送迎が負担。
- ・バスの間隔が2時間以上あくため、買い物に使いづらい。
- ・早いところでは18時にタクシー運行が終了。
- ・運転手不足は、退職者の活用や住民同士の支え合い企業や保育園の送迎バスの活用で対応できないか。
- ・デマンド交通をより充実させるべき。
- ・デマンド交通が知られていない。



« 湖東地域 »

- ・バスの始発では授業に間に合わず通学に使えない。
- ・多賀工業団地周辺の交通渋滞がひどい。
- ・シルバーパスの導入により、高齢者の利用が増加。
- ・鉄道の乗継時間や運行本数を理由に車通勤の人も多い。沿線企業から資金を集め、利便性を向上できないか。渋滞緩和・移動時間の短縮になる。
- ・ちょっとした買い物でも車が必要。
- ・20時台にバスがなくなる。
- ・京阪神からの電車が野洲駅で止まる。
- ・子どもの世代の負担が増えることが不安。



« 東近江地域 »

- ・遅くなると便がないため、通期や遠出の外出に公共交通を使えない。帰りを意識するのがストレス。
- ・駅や病院などへの行く手段があっても、帰りの手段がない。
- ・子供の学校や塾への送迎が負担。
- ・公共交通の縮小で、さらに遠方の送迎が必要になるか不安。
- ・費用の面から公共交通が選択肢に入らない。
- ・税負担を増やしてまで公共交通の利便性向上は求めている。
- ・近江鉄道はシルバーパスがあり高齢者が利用しやすいが、駅までのバスが使いにくい。
- ・有償福祉輸送も利用を断られることがある。



« 大津・湖南地域 »

- ・バスの定時性が低い。公共交通の充実と渋滞解消が必要。
- ・バス運賃が高く、学生が利用できない。利用促進のためには運賃値下げ等が必要では。
- ・地域全体に交通網がいきわたっていないため、市内の移動が不便。JR線に並走するバス、LRT、自動運転の実現など市内移動の利便性を向上すべき。
- ・運行経路の都合から、病院へ大回りして移動する高齢者も多い。自宅までのサービス向上を図るべき。
- ・バス・タクシー等が撤退した地域の救済にライドシェアをが使えないか。
- ・公共交通により予防されている渋滞など、利用せずとも享受しているメリットを知つてもらう必要では。
- ・利便性の向上を求めるのではなく、不便を許容する意識の醸成も必要ではないか。



« 甲賀地域 »

- ・工業団地近辺で交通渋滞が発生しているが、就業時間の関係から、公共交通が通勤手段の選択肢にならない。
- ・病院への行きの便があつても帰りの便がない。
- ・草津線の始発終電の拡大、上り方面の利便性向上が必要。利用者増加を促す取り組みをすべき。
- ・有償福祉輸送は、生活に必須でないその他送迎には手が回らない状態。
- ・いつも終バスや終電を気にする。
- ・公共交通では帰宅できず家族に送迎を頼む必要がある。
- ・観光客に公共交通で移動してもらえるよう工夫が必要。



地域区分毎に「目指す暮らし」と「抱える課題」

地域III

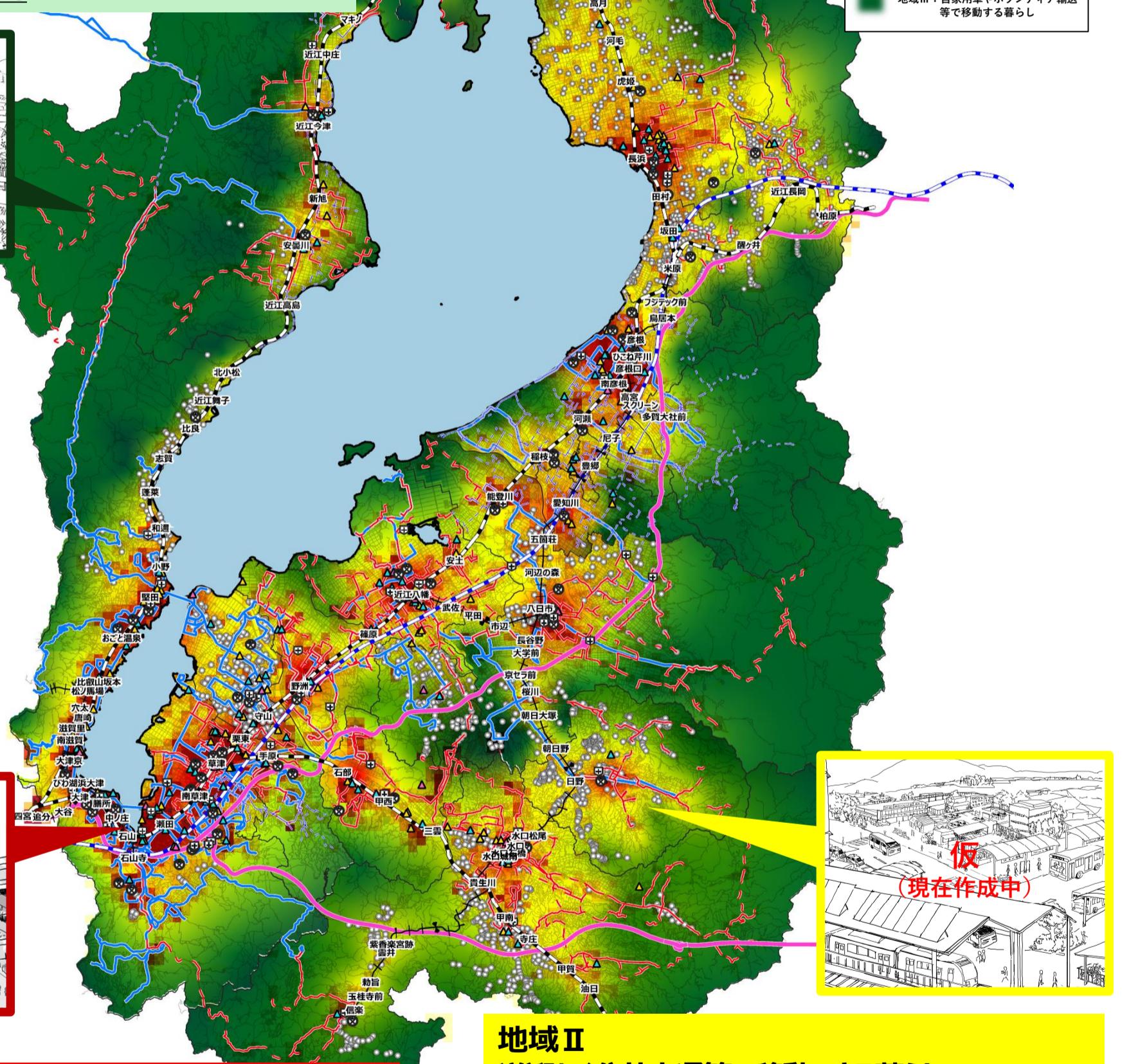
自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

《目指す将来像》

- 自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、地域のボランティア輸送、デマンド交通など多様な手段により、最低限の移動目的を確保
- 利用は少なても、交通軸となる鉄道、バス路線は維持

《現状と課題》

- 自家用車の運転が難しくなった人が生活利便性の高い地域へ流出
- 路線網が脆弱、運行間隔が広い、始発時刻が遅く最終時刻が早いなどの理由から公共交通が実用に耐えない
- 高齢化が進行し、停留所までの徒歩移動が難しい層が増加
- 住民間での移動支援活動が実施されている地域もあるが、ノウハウの共有や行政からの支援が不足している



地域I：地域交通主体で移動できる暮らし

《目指す将来像》

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

《現状と課題》

- 交通渋滞が深刻。また、渋滞に伴い電車を除く公共交通の定時性が低下
- 公共交通が充足していることが知られていない
- 公共施設、集客施設が分散しており、路線も細切れなため周遊が難しい

地域II

送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

《目指す将来像》

- 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る、送迎が不要
- タクシーやデマンド交通の車両が増え、待ち時間に不便を感じない
- 利用が多い地域はバスの利便性が向上

《現状と課題》

- 工業団地等企業集積地の近辺において交通渋滞が発生
- マイカー指向が強く、公共交通への転換が選択されない
- 家族の通勤通学、私用のための送迎が負担

滋賀県全域の地域交通「将来デザイン案」



交通軸の基本方針

京阪神や北陸、東海などの県外との、また、県内他地域間の移動手段として維持・確保、さらには充実し、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋げる



近江今津駅 ⇄ 小浜駅(福井県)
(若江線)
昼間: 1本以上/1h (現在の運行状況を維持)

JR (北陸線本線)
昼間: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)

安曇川駅 ⇄ 朽木地域
(朽木線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

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

JR (湖西線)
近江今津駅 ~ 近江塩津駅
昼間: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
朝夕: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
近江舞子駅 ~ 近江今津駅
昼間: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
堅田駅 ~ 近江舞子駅
昼間: 4本以上/1h (現状: 3本/1h)

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

堅田駅 ⇄ 守山駅
(琵琶湖大橋線・木の浜線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

JR (琵琶湖線)
米原駅 ⇄ 野洲駅
昼間: 4本以上/1h (現状: 3本/1h)
野洲駅 ~ 草津駅
昼間: 7本以上/1h (現状: 6本/1h)

近江八幡駅 ⇄ 竜王町
(岡屋線/八幡・竜王線
/八幡アウトレット線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

大津駅 ⇄ びわ湖浜大津駅 ⇄ 比叡平
(京阪バス 66A)
昼間: 1本以上/1h (現状: 0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

京阪三条駅 ⇄ 比叡平
(京阪バス 56/56A)
現在の運行状況を維持

守山駅 ⇄ 錦の里(野洲市)
(服部線)
終日: 2本以上/1h (現状: 0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

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

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

京阪電車 (京津線)
昼間: 3本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

京阪電車 (石山坂本線)
昼間: 6本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

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

草津駅 ⇄ 大津駅
↔ びわ湖浜大津駅
(近江大橋大津線)
終日: 1本以上/1h (現状: 0.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

野洲駅 ⇄ 湖南市
(湖南野洲線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)

野洲駅 ⇄ 竜王町
(野洲アウトレット線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

信楽高原鐵道線
終日: 1本/1h
(現在の運行状況を維持)

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

目指すサービスレベル

鉄道軸※特急および新幹線を除く

●JR線: 朝の通勤通学時間帯1時間に2本以上
コロナ前ダイヤレベルへの復活+ α

α …草津線(貴生川以東)、北陸線(長浜以北)、
湖西線(近江今津以北) ⇒ 昼間1時間に2本以上

●京阪電車: 現在の運行状況を維持

●近江鉄道線

近江鉄道本線: 昼間1時間に2本以上

八日市線: 終日1時間に4本以上

多賀線: 現在の運行状況を維持

●信楽高原鐵道線: 現在の運行状況を維持

«目指すサービスレベル»
バス軸

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

«目指すサービスレベル»
結節点 (鉄道駅以外のみ表示)
交通軸と交通網のシームレスな接続

JR (東海道本線)
昼間: 1本以上/1h
(現在の運行状況を維持)

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

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

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

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

能登川駅 ⇄ 愛知川駅 ⇄ 愛荘町/愛東地域
(角能線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

道の駅 奥永源寺渓流の里

八日市駅 ⇄ 水口駅地域
(御園線)
終日: 2本以上/1h (現状: 1.5本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

日野町 ⇄ 近江八幡駅
(日八線)
昼間: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
夜間のバス運行時間の延長

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

JR草津線
昼間: 2本以上/1h (現状: 1本/1h)
朝(柘植方面): 2本以上/1h (現状: 1本/1h)

「より良いくらし」に向けた「地域交通の充実」

より良いくらしを、地域交通の充実により実現



行きたい学校を選択でき、通学が便利に！

【必要な施策例】

- ・自宅一駅、駅一学校間の移動手段を確保
- ・通学時間帯運行ダイヤの充実
- ・運賃負担や家族による送迎負担の緩和

年をとっても、生き生きと暮らせる！！

【必要な施策例】

- ・病院、買物・交流施設等への移動手段確保
- ・目的に応じた運行ダイヤの確保
- ・バリアフリー化



まちがにぎわい、安全で楽しい！！！

【必要な施策例】

- ・中心市街地内の高頻度運行
- ・利用しやすい運賃サービス
- ・通勤手段の充実
- ・新モビリティの研究、実証

目指す暮らしを実現するための施策実施に必要な概算費用
 (滋賀地域交通計画（骨子案）で示した概算費用) ※2040年代に1年間に必要となる費用

a. 現在のサービスレベルの維持に必要な概算費用

(年間)

項目	対象地域				
	地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人	
概算事業費	地域交通に既に投入されている公費負担額 (収入補填、鉄道補助金等)	8.3億円	21.8億円	7.5億円	37.6億円
	人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
	合計	17.6億円	35.9億円	7.9億円	61.4億円

b. 目指す姿の実現に追加で必要な概算費用

(年間)

項目	対象地域				
	地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計	
概算事業費	鉄道・バスの運行本数増便/最終便・終電の繰り下げ	15.4億円	43.0億円	5.2億円	63.6億円
	バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上	—	—	—	—
	運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ (自動運転バス等)	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
	小計	15.0億円	42.2億円	3.3億円	60.5億円
	上記以外の施策 (バリアフリー化、運賃割引、わかりやすい情報発信、地域の輸送資源の活用等)	8.9億円	14.4億円	3.3億円	26.6億円
	合計	23.9億円	56.6億円	6.6億円	87.1億円

	地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
c. 目指す姿の実現に必要な概算費用合計(a+b)	41.5億円	92.5億円	14.5億円	148.5億円

(注: 国・県・市町・利用者・事業者等の関係者全体で必要な費用)

※今後の施策検討により、概算費用は増減する可能性があります。

将来デザイン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を継続的に展開していく必要がある。

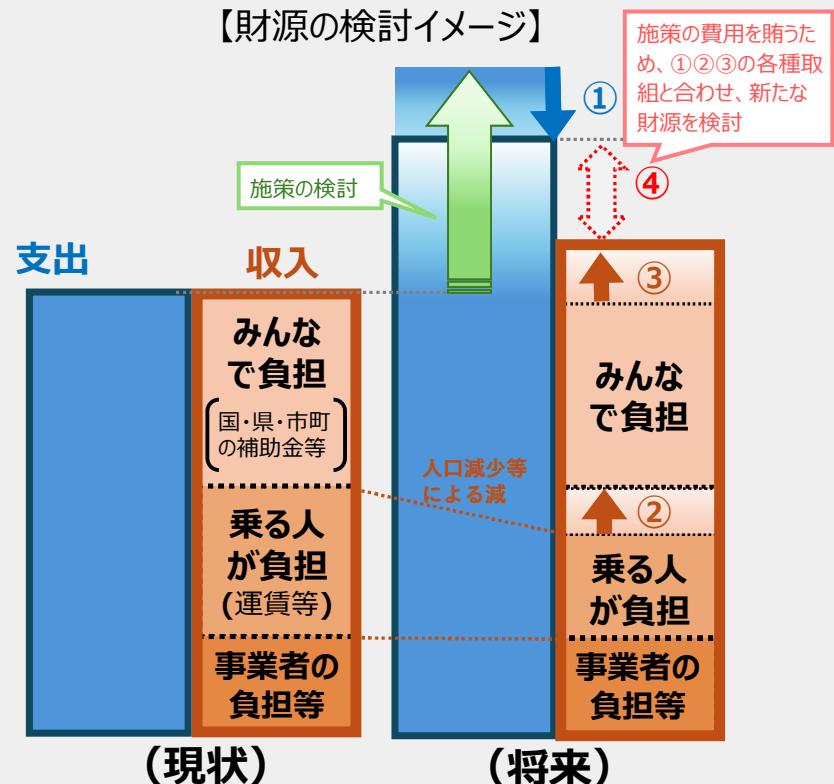
これらの施策に要する費用を賄うため、運営コストの縮減や収入増、既存財源のさらなる活用などに官民連携で取り組んでいくが、今後の人団減少等を踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困難であることから、新たな財源を含めた検討が不可欠である。

目指す姿を実現するための各種施策の実施に必要な費用

(費用を賄うための取組)

- ① 運営コストの縮減に向けた施策や事業者の取組
- ② 収入増に向けた利用促進や事業者による利便性向上の取組等
- ③ 既設の予算（財源）の見直しや国庫補助金等のさらなる活用
- ④ 新たな財源の検討

【財源の検討イメージ】



『未来アイデア会議』

第3回 滋賀地域交通ワークショップ



2. ワールドカフェ



ワールドカフェの次第

1.ワールドカフェの説明

ワールドカフェとは何か

ワールドカフェにおけるエチケット

今日のテーマは何か

2.第1ラウンド

→自分の地域の人と議論

3.第2ラウンド

→同じ地域類型の人と議論

4.第3ラウンド

→他の地域類型の人と議論

5.第4ラウンド

→第1ラウンドのテーブルに戻り、各テーブル毎にまとめを作成

6.収穫と共有

7.感想

ワールドカフェとは何か

ワールドカフェとは？

『カフェ』のようなリラックスした雰囲気の中で
少人数に分かれたテーブルで自由な対話
を行い、他のテーブルとメンバーをシャッフル
して対話を続けることにより、参加した全員の意見や知識を集めることができる対話手法の一つ

【参考資料】 参照日：2023年11月20日

愛媛大学SPODフォーラム2012：ワールド・カフェの手引き 5pより抜粋

<https://www.spod.ehime-u.ac.jp/wp/wp-content/uploads/2012/11/資料2【PDF】.pdf>

ワールドカフェとは何か

ワールドカフェとは？



【参考資料】 参照日：2025年7月20日

文部科学省生涯学習政策局男女共同参画学習課：男女共同参画推進のためのワールド・カフェ実践手引書（改訂版）20pより画像引用

https://www.mext.go.jp/a_menu/ikusei/kyoudou/detail/1367502.htm

ワールドカフェとは何か

エチケット

- 対話を楽しむ
- 話をよく聞く
- 「質問」して広げる
- テーマに集中する
- 否定しないで、受け止める

【参考資料】 参照日：2023年11月20日

愛媛大学SPODフォーラム2012：ワールド・カフェの手引き 15pより抜粋

<https://www.spod.ehime-u.ac.jp/wp/wp-content/uploads/2012/11資料2【PDF】.pdf>

プレゼンテーションを聞いて

1. これが、いいのか、悪いのか、共感できるのか、できないのか、どう思うのか。
2. それが実現するためには何が必要だと思うか
3. そのために、県は、市町は、交通事業者は、市民は、何をするべきか

第1ラウンド テーマの探求

自分の地域について

- ・自己紹介し合う
- ・テーマについて、各々の考えを話し合う

ワールドカフェ第1ラウンド

練習

まず自己紹介してみよう

模造紙にみんなで書き留めよう

第2ラウンド 他花受粉①

同じ地域類型について

- ・自己紹介し合う
- ・ホストがこのテーブルでの話を紹介する
- ・旅人が他のテーブルでの話を紹介する
- ・共通する課題への対応策を出し合う

第3ラウンド 他花受粉②

異なる地域類型について

- ・自己紹介
- ・ホストがこのテーブルでの話を紹介する
- ・各地域の課題についてホストの相談に乗って下さい

第4ラウンド 知見の統合

地域全体について

- ・ホストがこのテーブルでの話を紹介
- ・旅人が他テーブルでの話の紹介

自分のテーブルの地域区分についてどうあるべき
か

地域区分と県域全体を両方成り立たせるために
どうしたらしいか **発表準備**

収穫と共有

各々のテーブルでの
話の内容を発表してください

収穫と共有

各々のテーブルでの
話の内容を発表してください

全テーブルの発表が終わった後は、

- ・自分が今日大切だと思ったこと
- ・新たな発見だったこと

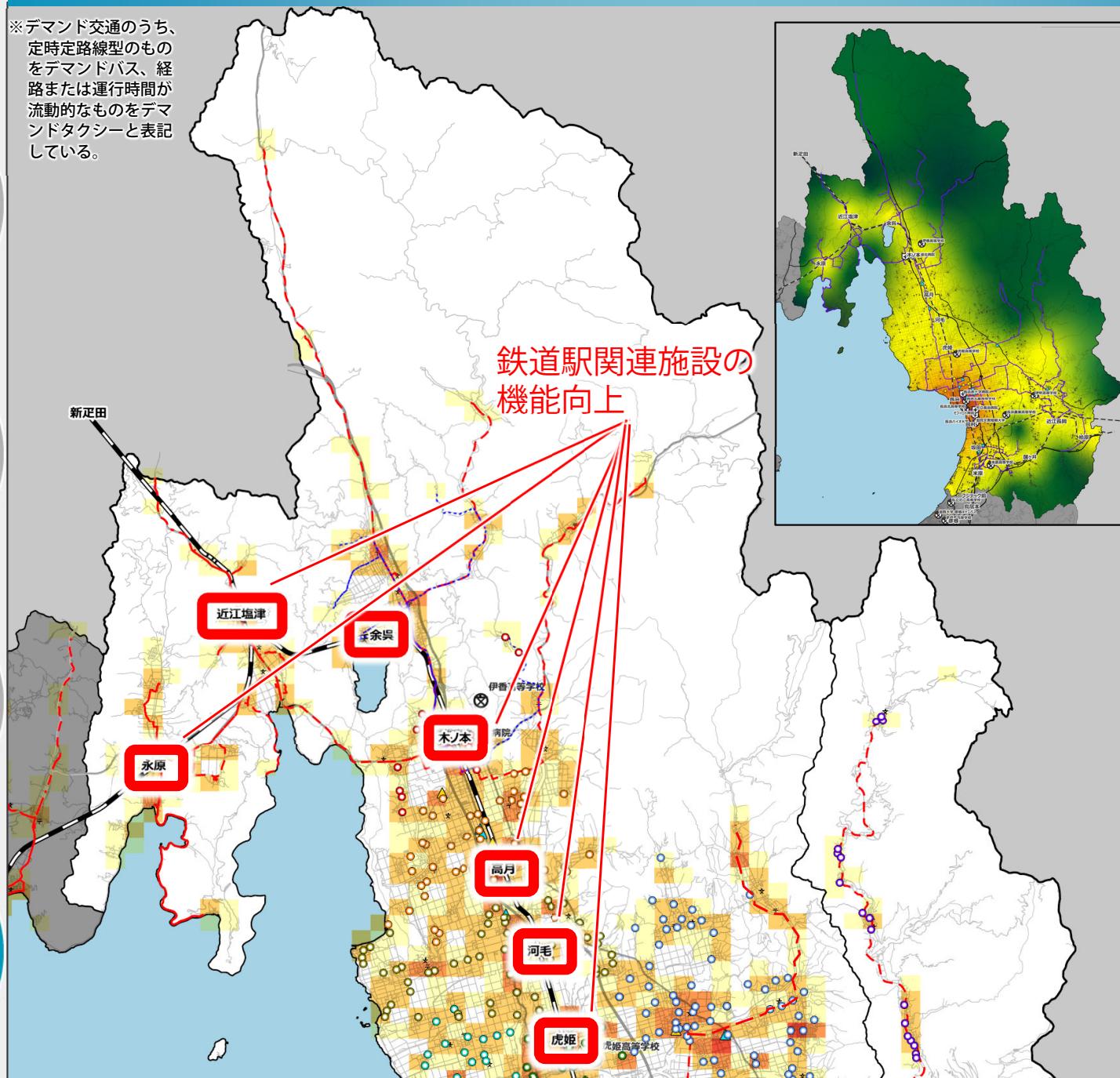
などを付箋に書いて、模造紙に貼り感想を残しましょう！

各地域の移動の状況に関する 参考資料

湖北地域

市町計画に定める施策概要(湖北地域北部)

※デマンド交通のうち、定時定路線型のものをデマンドバス、経路または運行時間が流動的なものをデマンドタクシーと表記している。



【凡例】

- 新幹線
- JR線
- その他鉄道路線
- 民間バス路線
- コミュニティバス路線
- デマンドバス路線

デマンドタクシー停留所

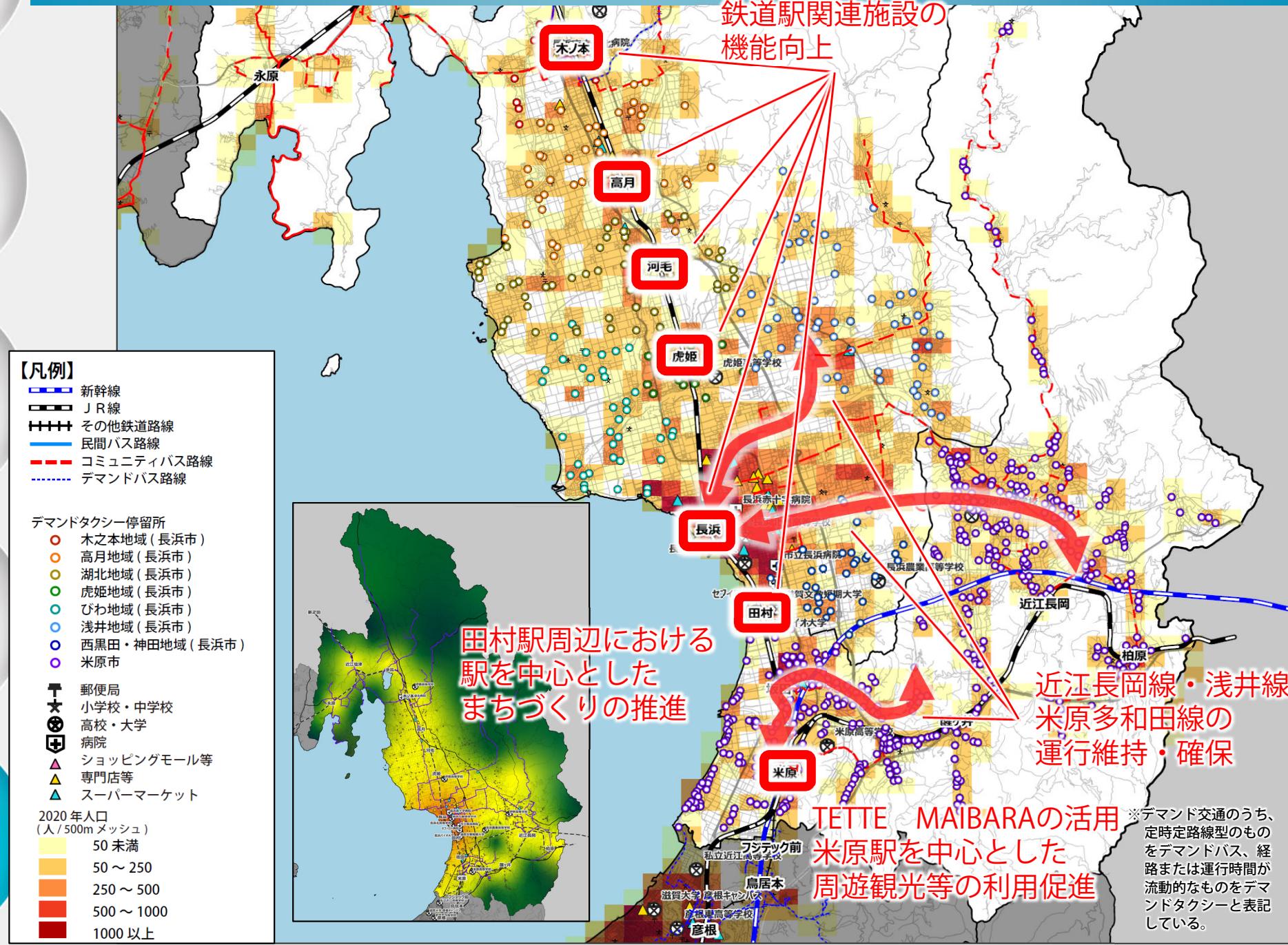
- 木之本地域(長浜市)
- 高月地域(長浜市)
- 湖北地域(長浜市)
- 虎姫地域(長浜市)
- びわ地域(長浜市)
- 浅井地域(長浜市)
- 西黒田・神田地域(長浜市)
- 米原市

- 郵便局
- 小学校・中学校
- 高校・大学
- 病院
- ショッピングモール等
- 専門店等
- スーパー・マーケット

2020年人口 (人/500mメッシュ)

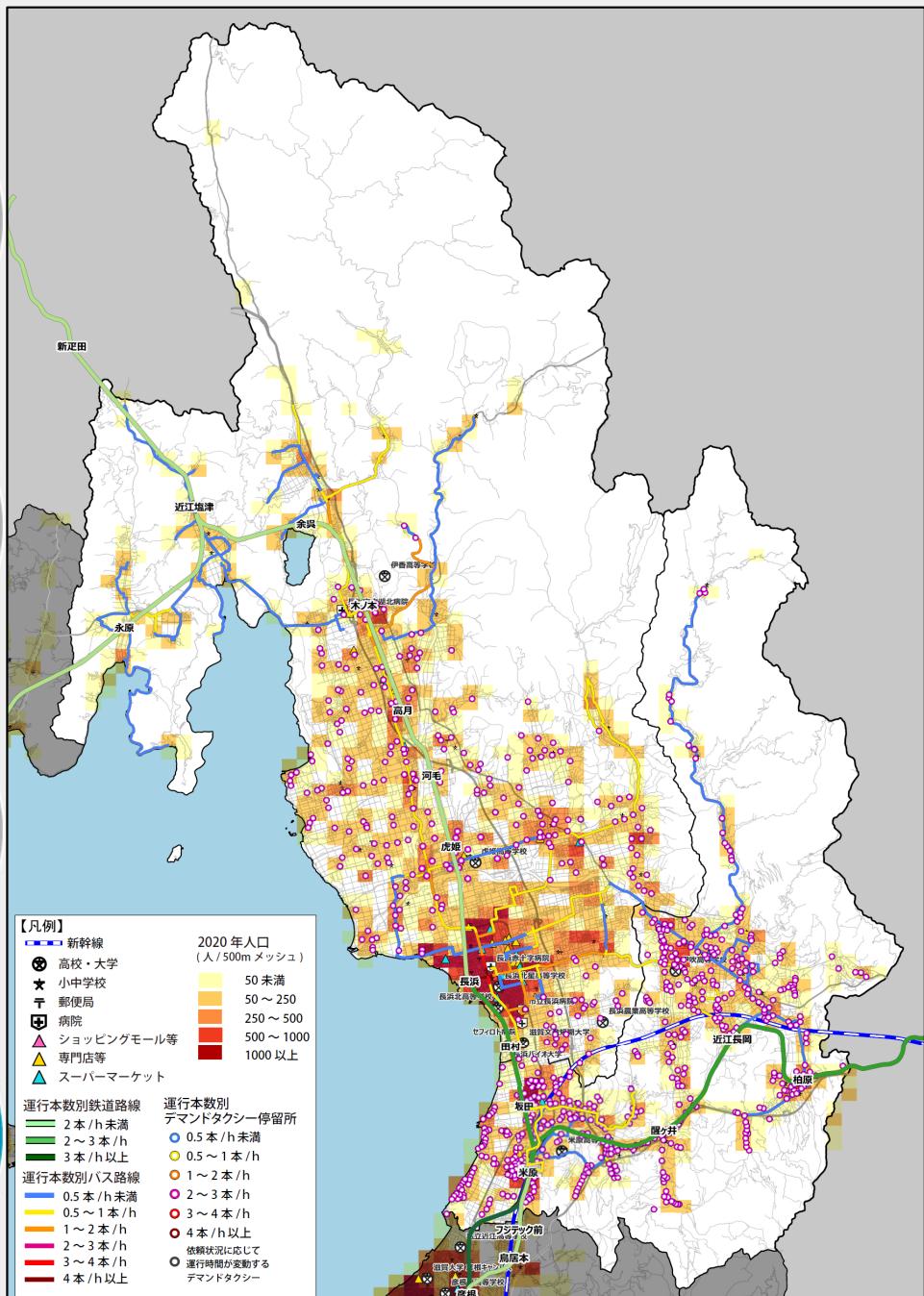
- 50未満
- 50～250
- 250～500
- 500～1000
- 1000以上

市町計画に定める施策概要(湖北地域南部)

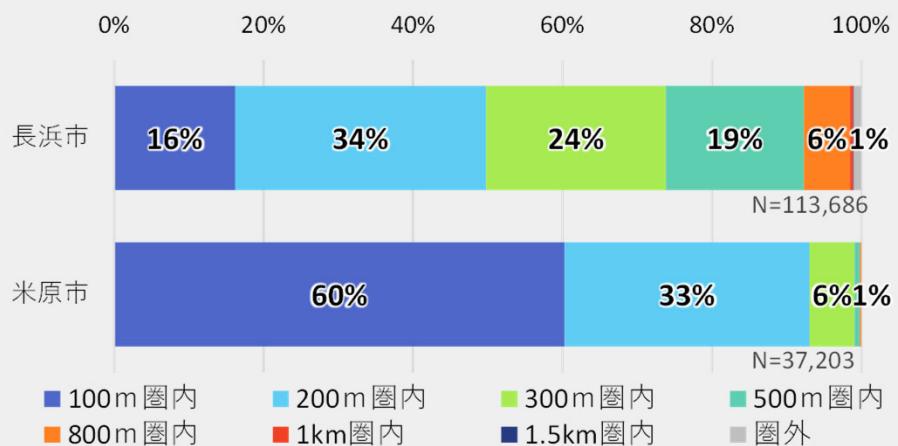


公共交通の運行状況(湖北地域)

▼平日の平均的な運行頻度

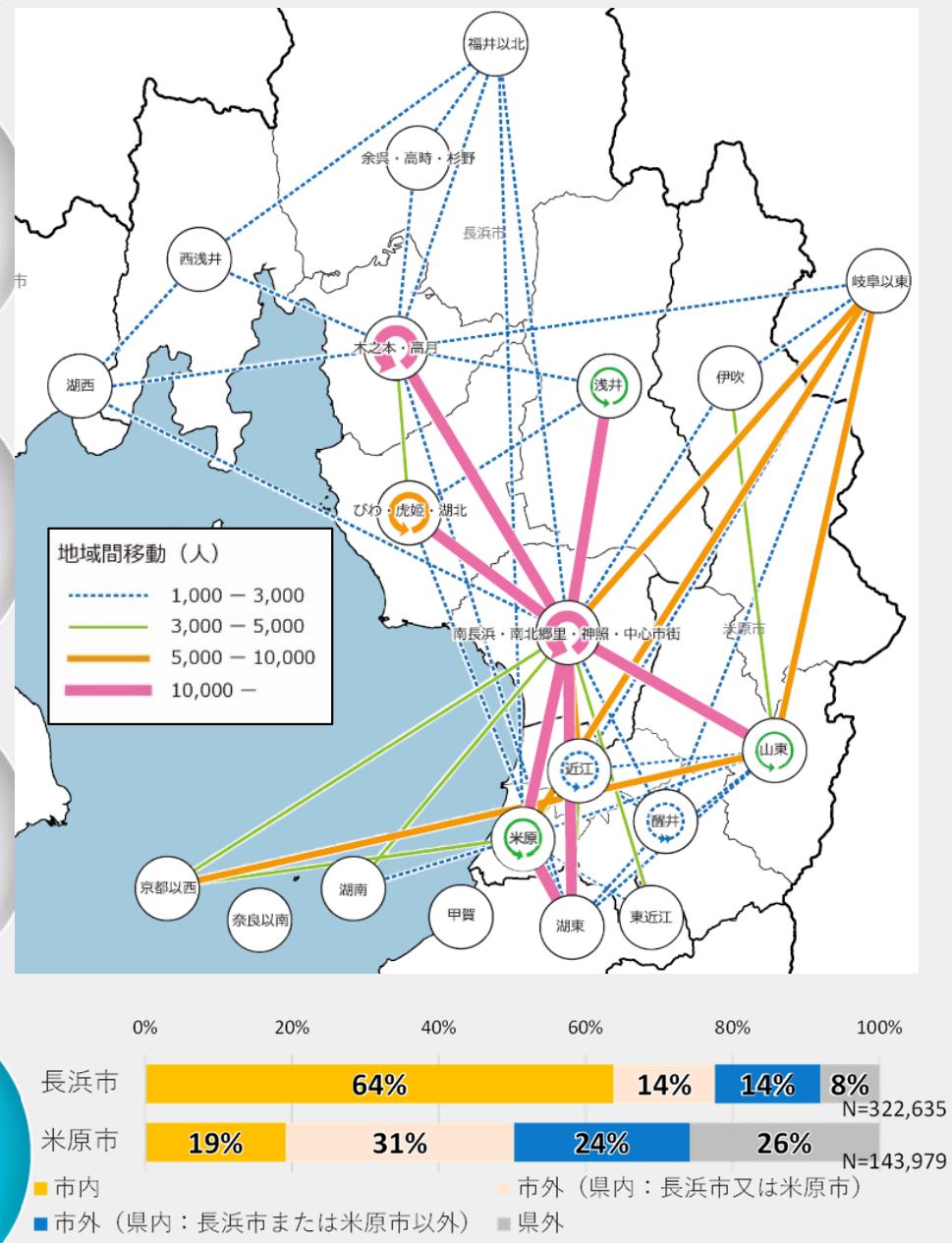


▼公共交通の人口カバー率

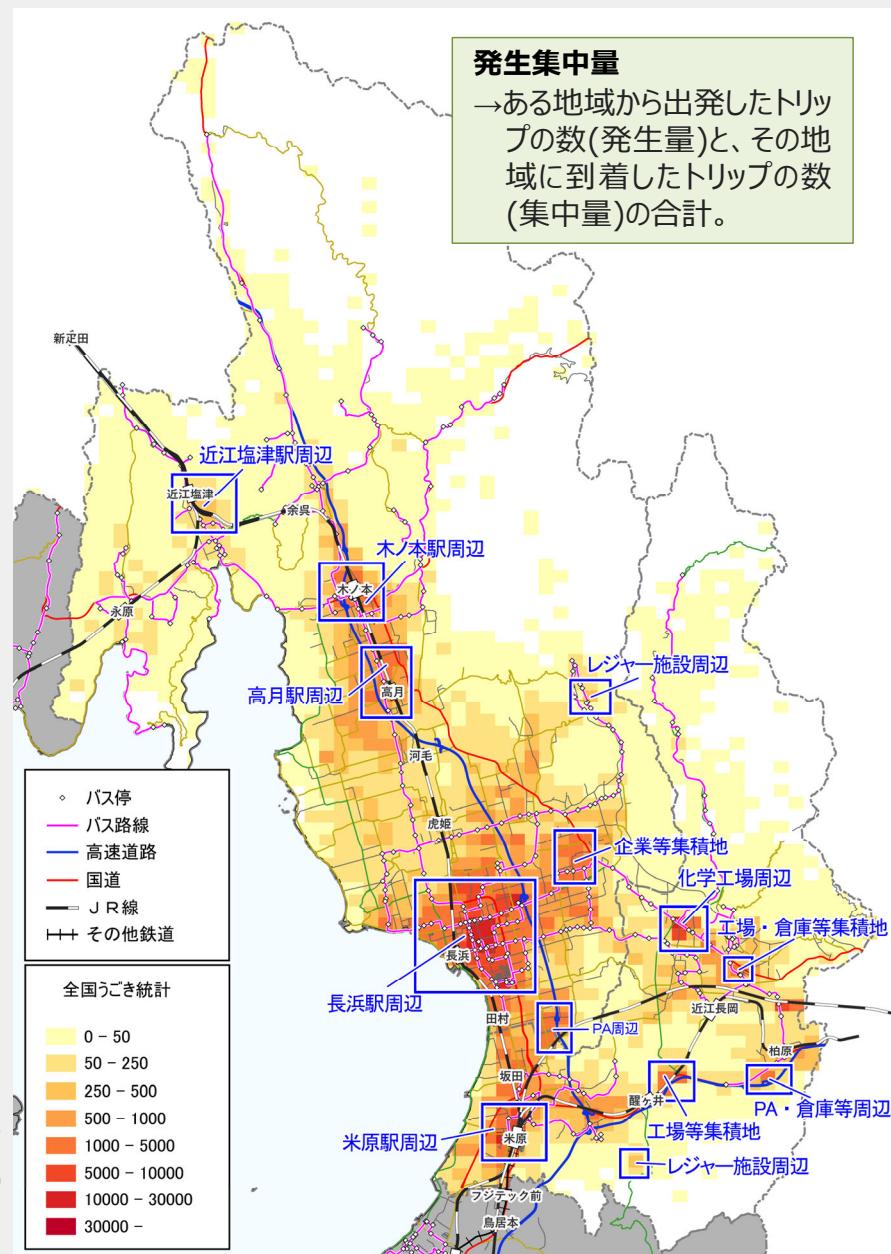


移動に関する現況(湖北地域)

▼流動図

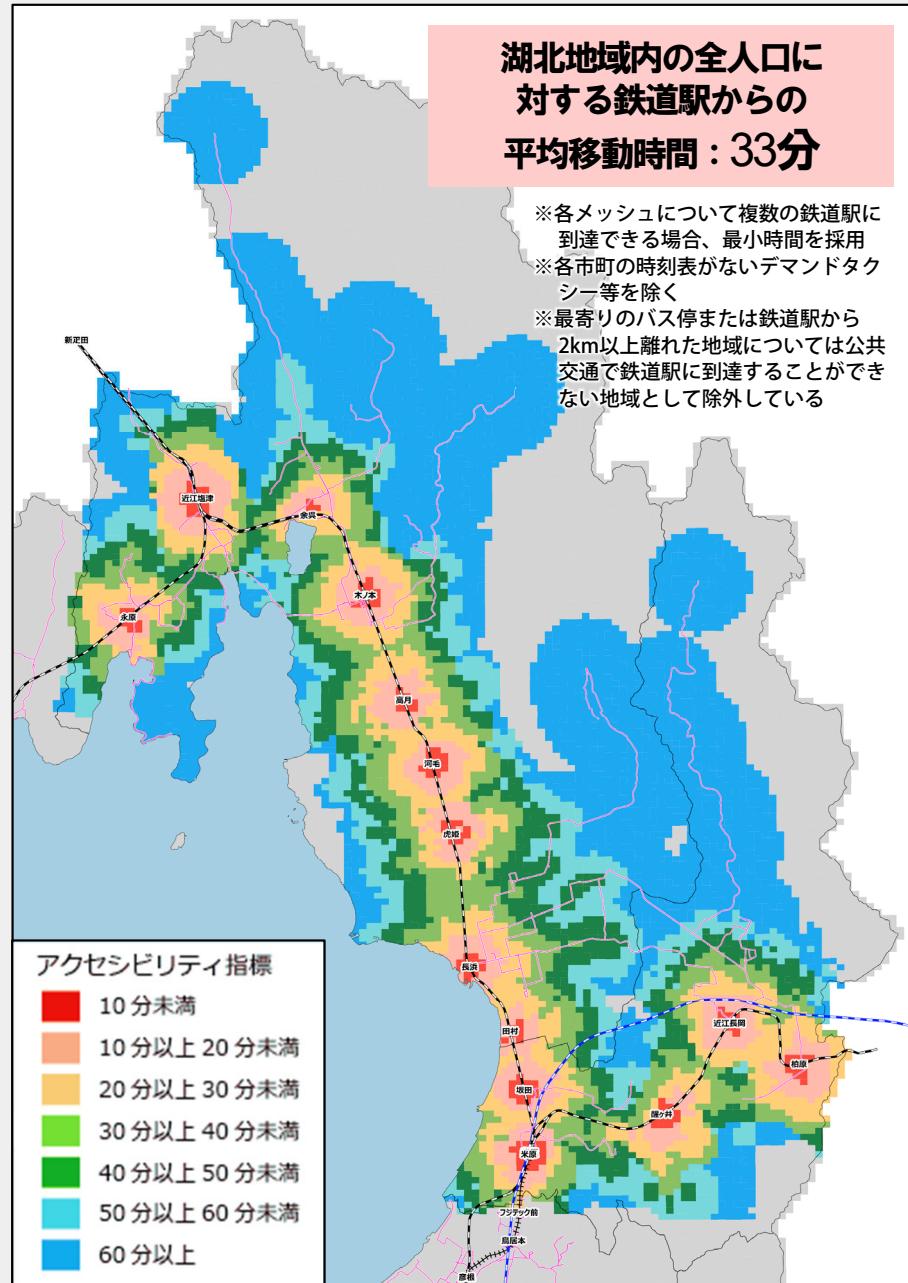


▼発生集中量分布図

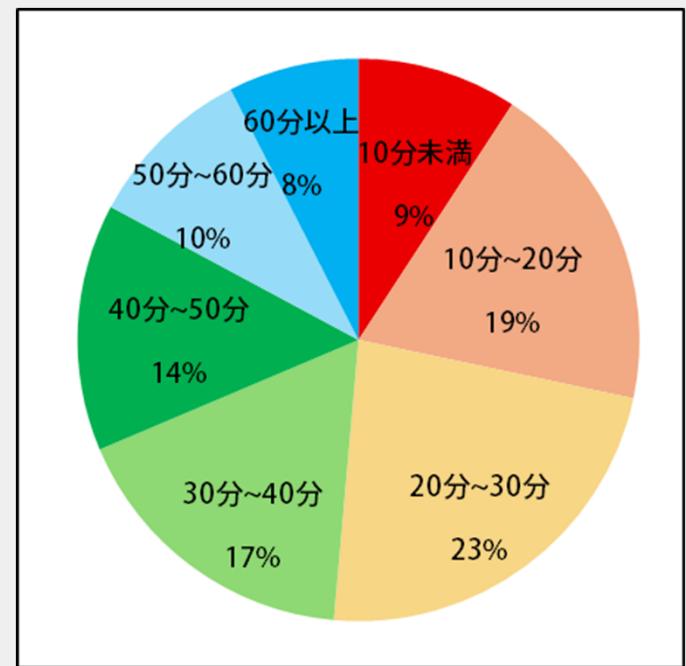


鉄道駅へのアクセシビリティ指標(湖北地域)

▼湖北地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況
※昼間（9～17時）の運行本数をもとに算出



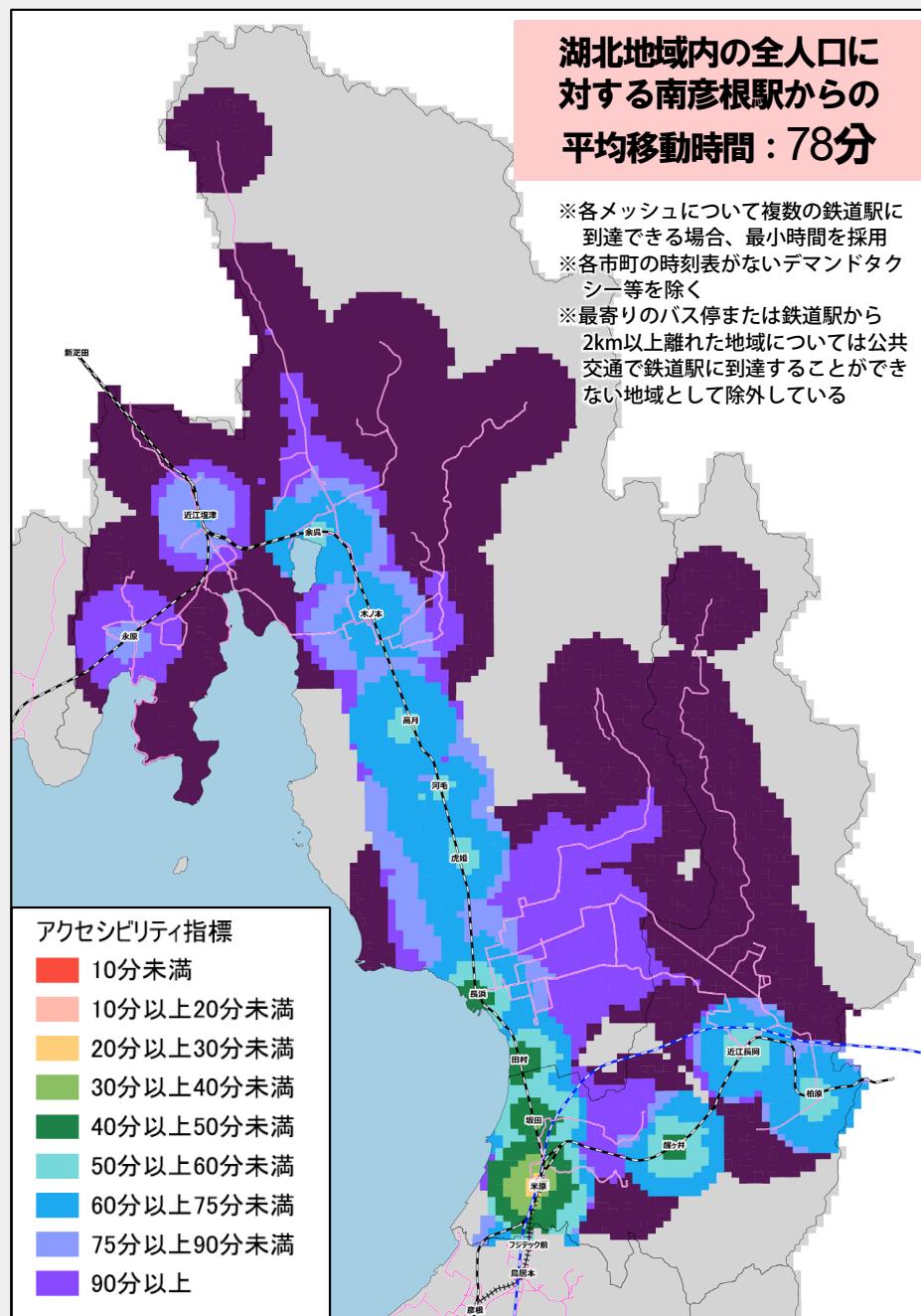
移動時間別人口カバー率



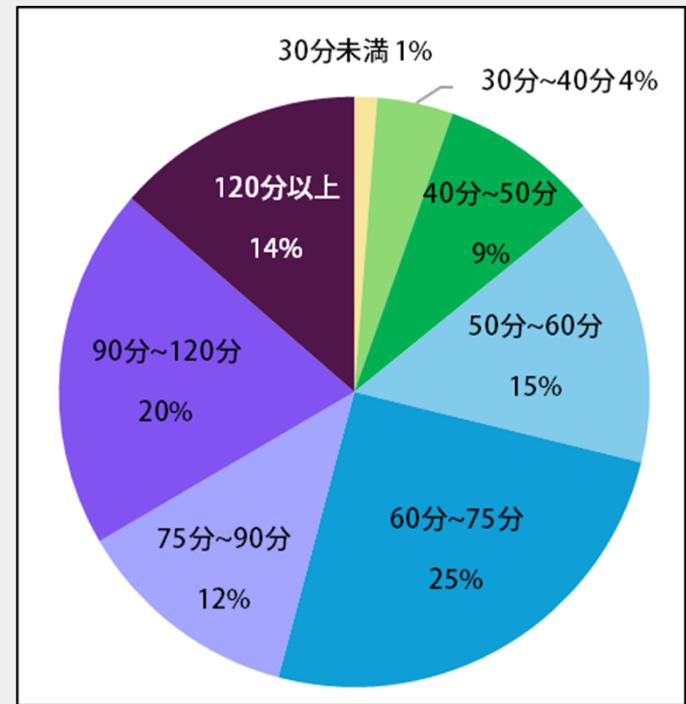
出典: 国勢調査 (250mメッシュ人口)

主要結節点へのアクセシビリティ指標(湖北地域)

▼南彦根駅に対するアクセシビリティ指標の状況※昼間（9～17時）の運行本数をもとに算出

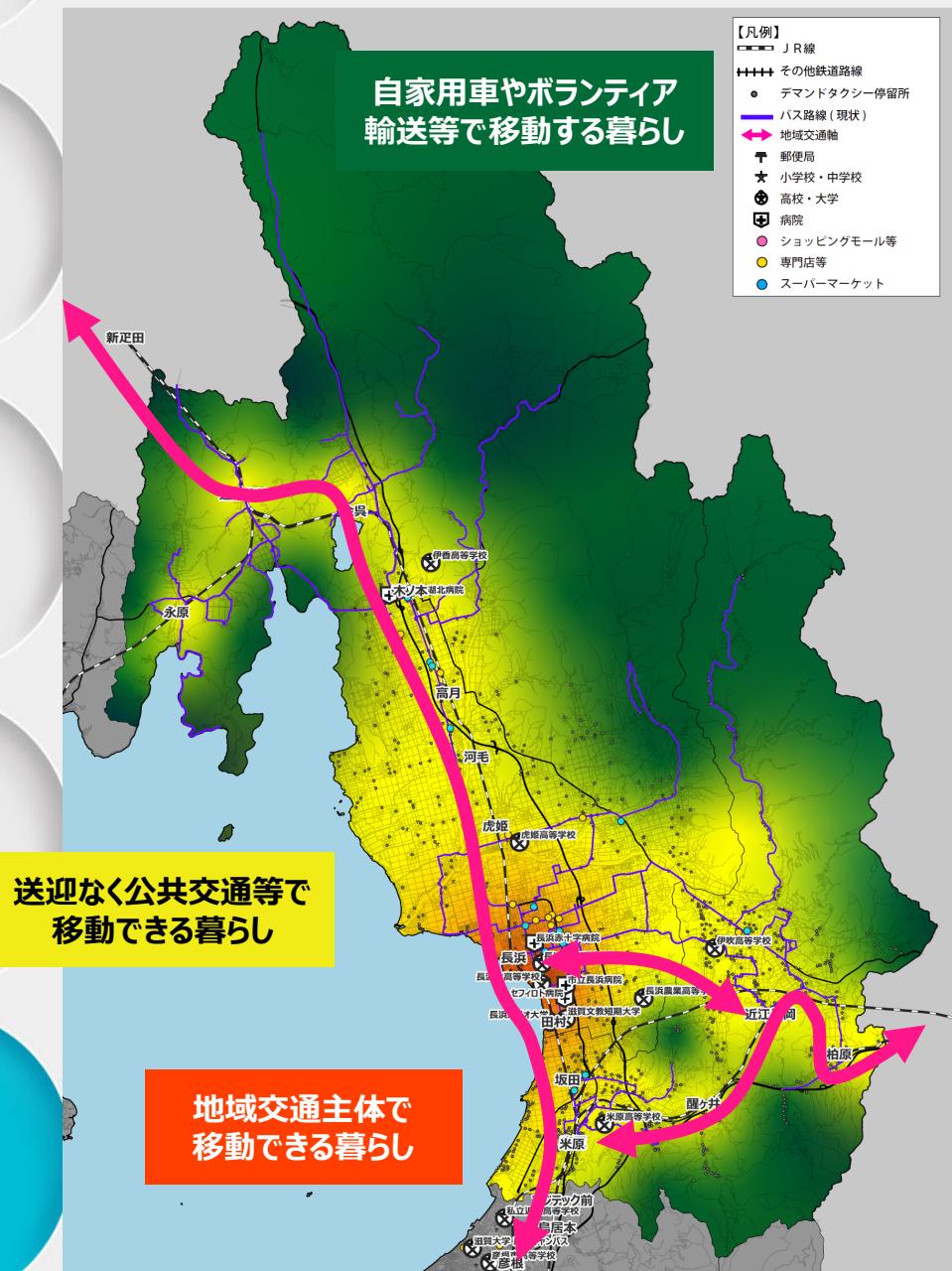


移動時間別人口カバー率



出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

昨年度WS結果に基づく湖北地域の将来シナリオ



湖北地域の暮らし

- ・北陸線、東海道線の運行本数が確保され、福井・岐阜方面、県南部へ、不便なく、移動できる暮らし
 - ・移動が便利になり、企業誘致が進み、街がにぎわう
 - ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保

地域①：地域交通主体で移動できる暮らし

- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心で、車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
 - ・自動車の利用が少なく、安心して街を歩ける
 - ・長浜駅周辺では、住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

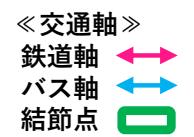
地域②：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
 - ・タクシー、デマンド交通の車両が増えて、待ち時間に不便を感じない
 - ・利用が多い地域はバスの利便性が向上

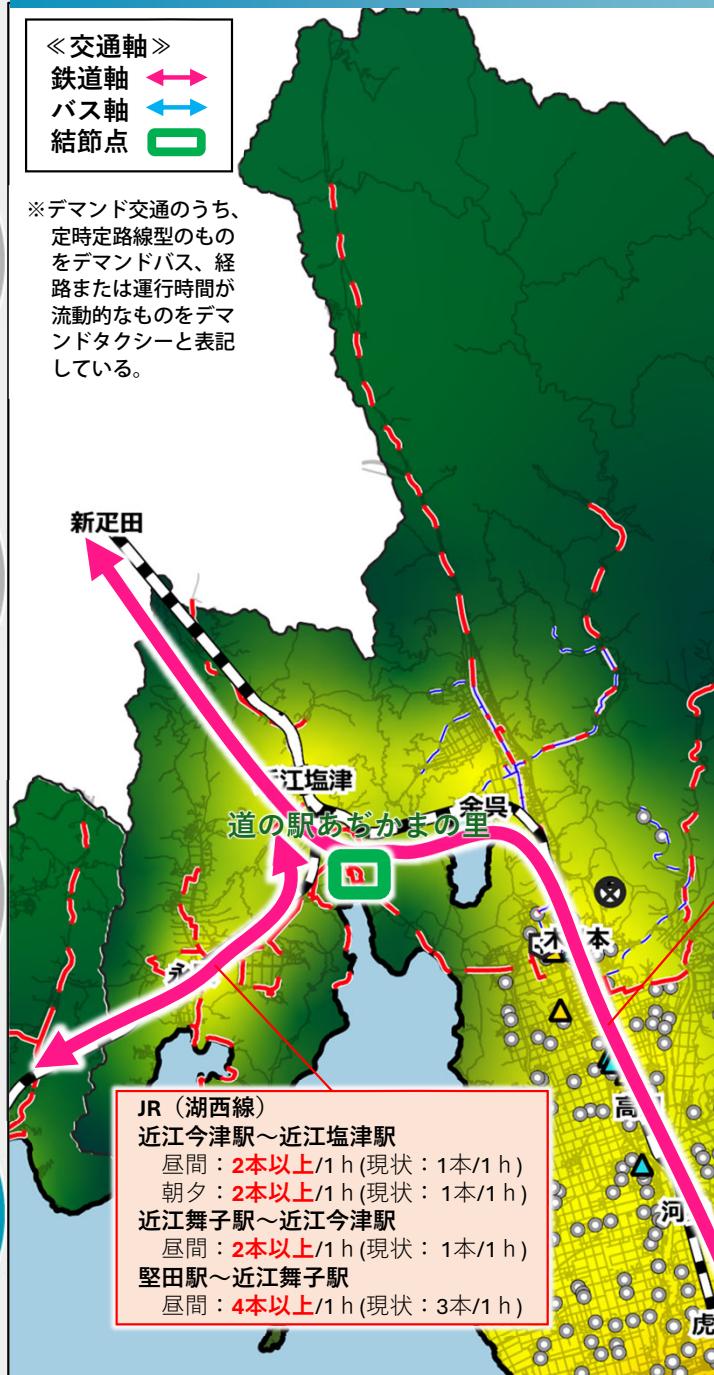
地域③：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
 - ・利用は少なくとも、学生等の移動にバスなどは一定維持して運行

湖北地域の地域交通将来デザイン(交通網)



※デマンド交通のうち、定時定路線型のものをデマンドバス、経路または運行時間が流動的なものをデマンドタクシーと表記している。



交通軸の基本方針

北陸以北・彦根市等への広域移動と、長浜中心部への地域内移動の手段として維持・確保、さらには充実し、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋げる

交通網の方向性

地域Ⅰ

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

地域Ⅱ

コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、長浜駅、米原駅をはじめ各鉄道駅との有機的結合（交通軸への連絡）と地域内の移動確保を目指す（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・通学への利用を促進

地域Ⅲ

余呂北部、伊吹北部などの山間地域においてデマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買物など、日々のくらしに必要な最低限の移動を確保

【凡例】

	新幹線
	JR線
	その他鉄道路線
	民間バス路線
	コミュニティバス路線
	デマンドバス路線
	高速バス路線
	デマンドタクシー停留所
	郵便局
	小学校・中学校
	高校・大学
	病院
	ショッピングモール等
	専門店等
	スーパー・マーケット
	地域Ⅰ
	地域Ⅱ
	地域Ⅲ

湖北地域の地域交通将来デザイン(交通網)

交通軸の基本方針

北陸以北・彦根市等への広域移動と、長浜中心部への地域内移動の手段として維持・確保、さらには充実し、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋げる

交通網の方向性

地域I 長浜駅周辺の市街地は、地域内の病院、商業施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる公共交通主体の生活が可能な運行を目指す

地域II コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、長浜駅、米原駅をはじめ各鉄道駅との有機的結合（交通軸への連絡）と地域内の移動確保を目指す（通勤・通学、通院、買い物、観光）

夜間の交通網が弱い一部地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学への利用を促進

地域III 余呉北部、伊吹北部などの山間地域においてデマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買い物など日々のくらしに必要な最低限の移動を確保

【凡例】

- 新幹線
- JR線
- その他鉄道路線
- 民間バス路線
- コミュニティバス路線
- デマンドバス路線
- 高速バス路線
- デマンドタクシー停留所

- 郵便局
- 小学校・中学校
- 高校・大学
- 病院
- ショッピングモール等
- 専門店等
- スーパーマーケット

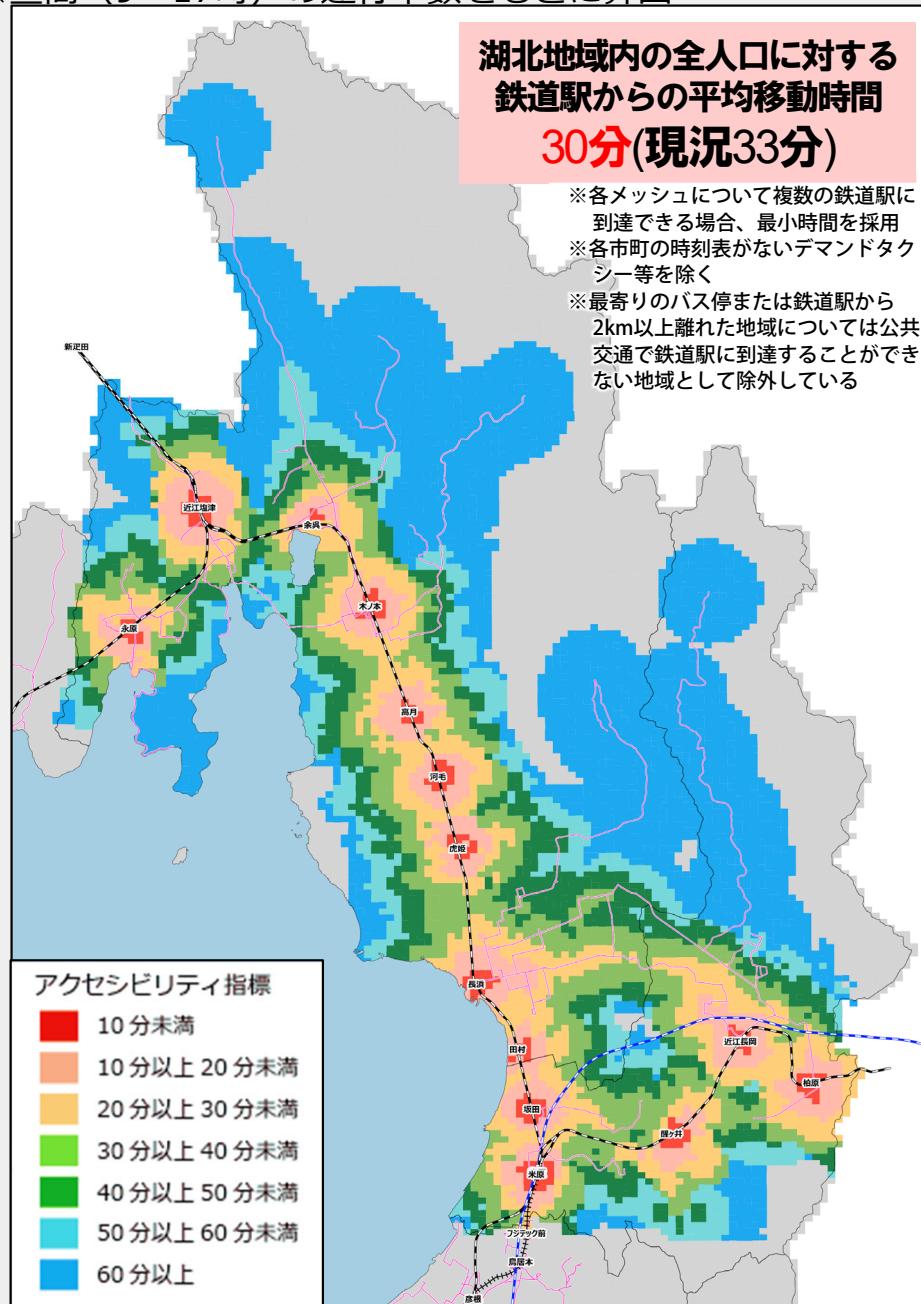
- 地域I
- 地域II
- 地域III



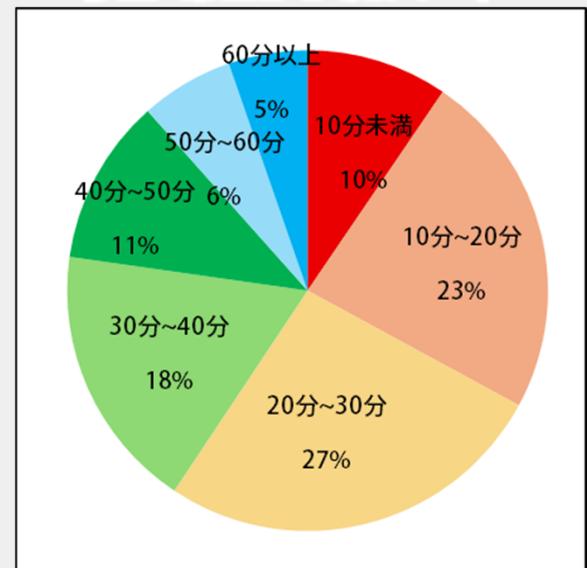
将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(湖北地域)

▼施策実施後に想定される湖北地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標

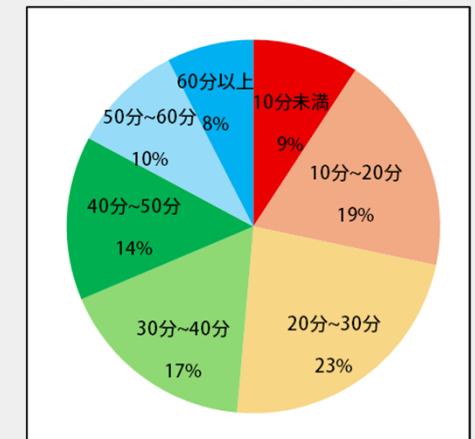
※昼間(9~17時)の運行本数をもとに算出



将来シナリオ達成時の
移動時間別人口カバー率



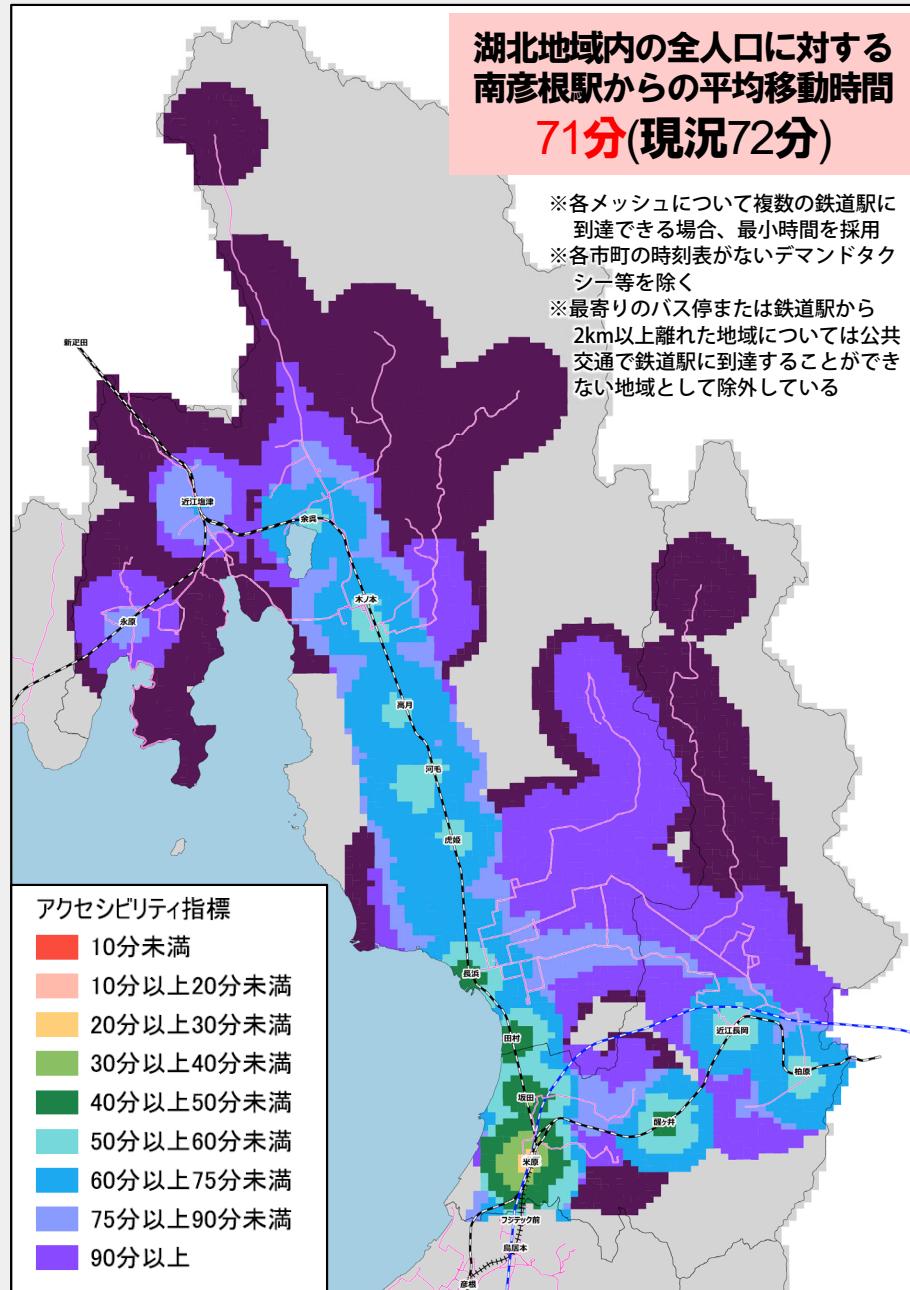
現況の
移動時間別人口カバー率



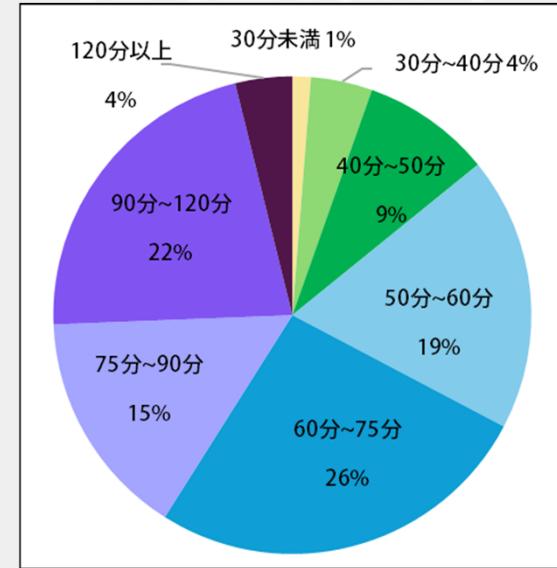
出典：国勢調査(250mメッシュ人口)

将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(湖北地域)

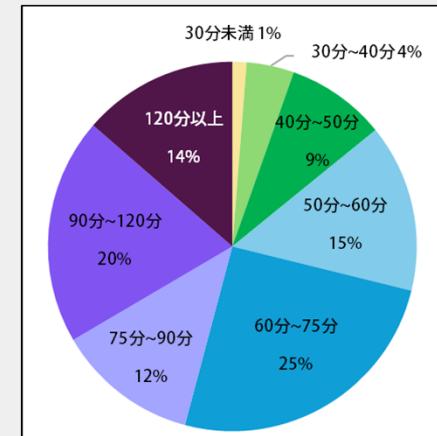
▼施策実施後に想定される南彦根駅に対するアクセシビリティ指標
(※昼間(9~17時)の運行本数をもとに算出)



将来シナリオ達成時の
移動時間別人口カバー率



現況の
移動時間別人口カバー率

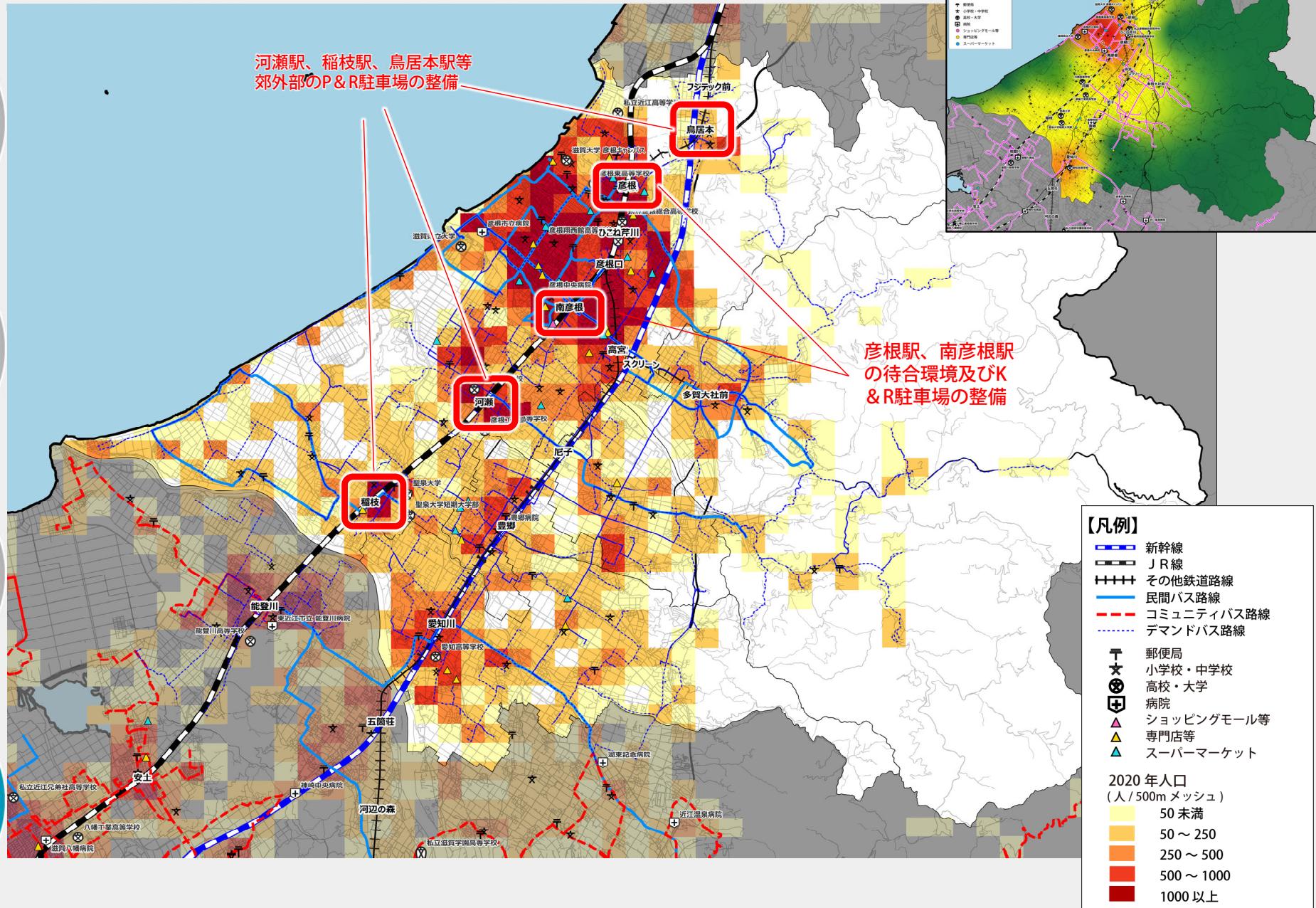


出典：国勢調査(250mメッシュ人口)

湖東地域

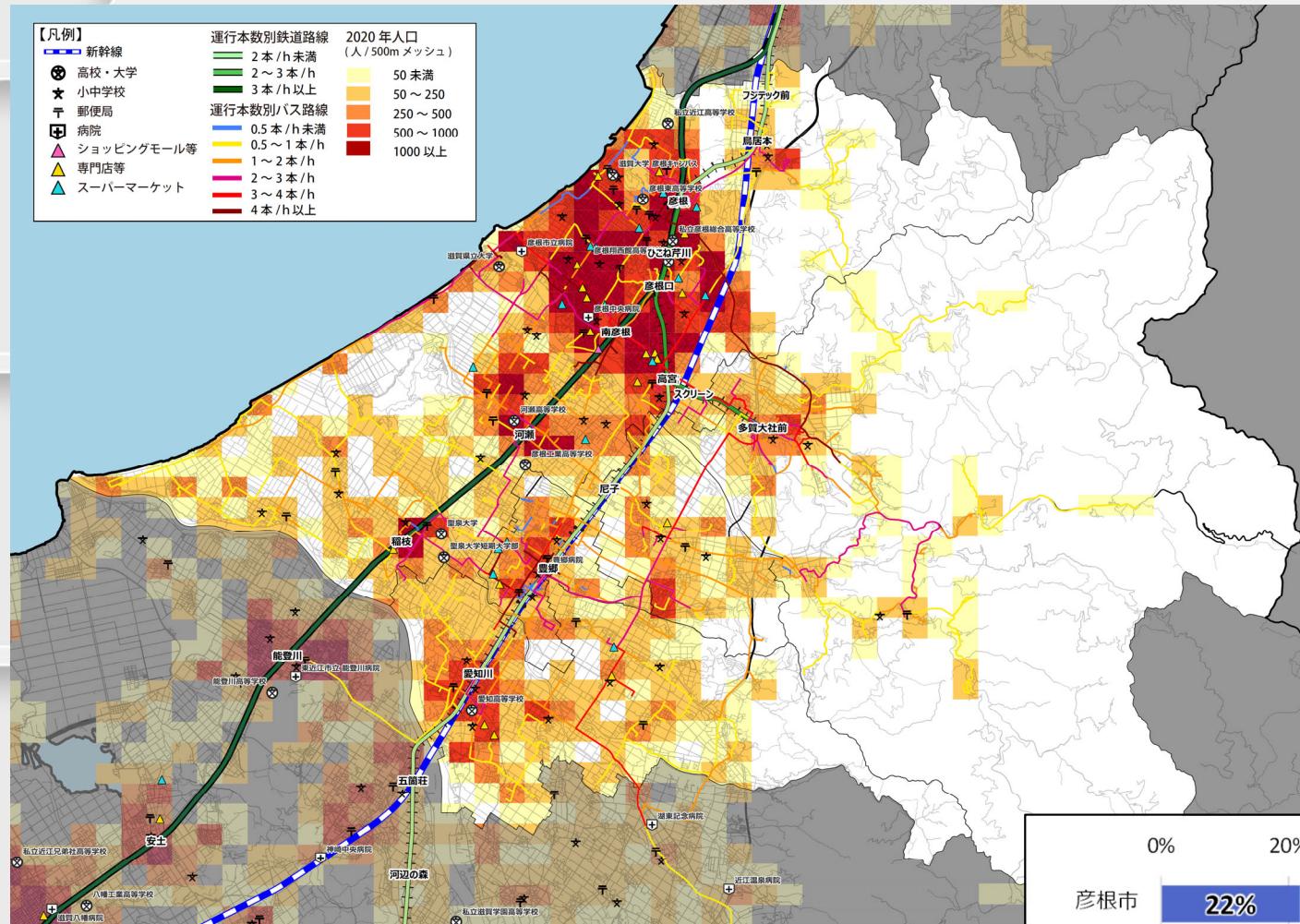
市町計画に定める施策概要(湖東地域)

※デマンド交通のうち、定時定路線型のものをデマンドバス、経路または運行時間が流動的なものをデマンドタクシーと表記している。

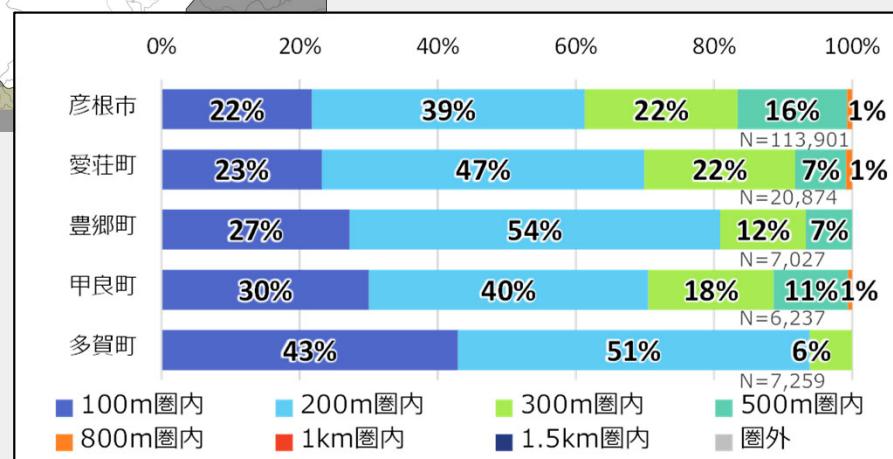


公共交通の運行状況(湖東地域)

▼平日の平均的な運行頻度

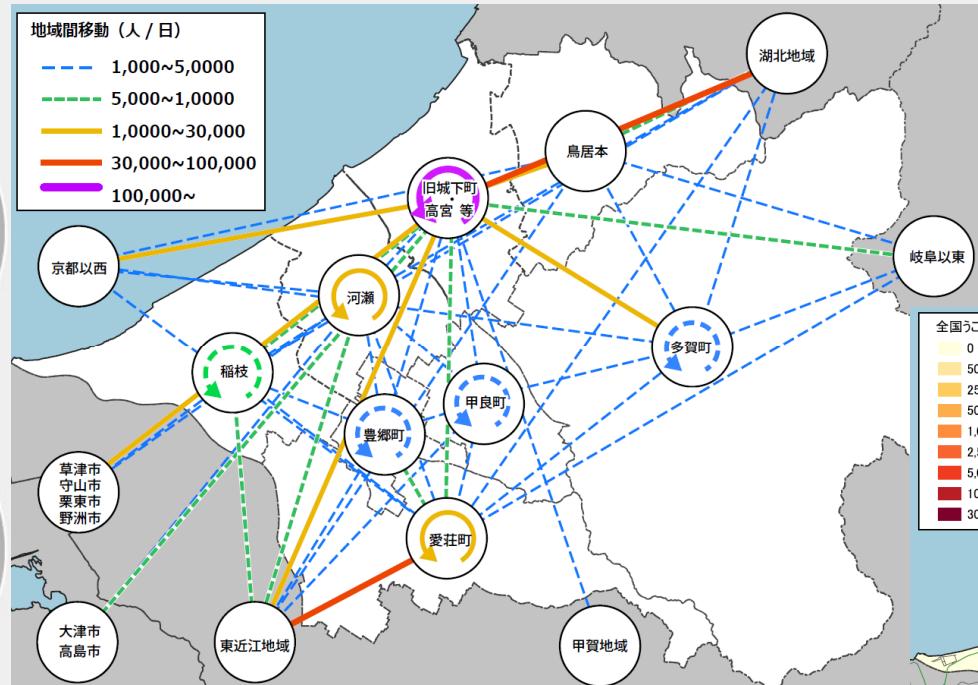


▼公共交通の人口カバー率

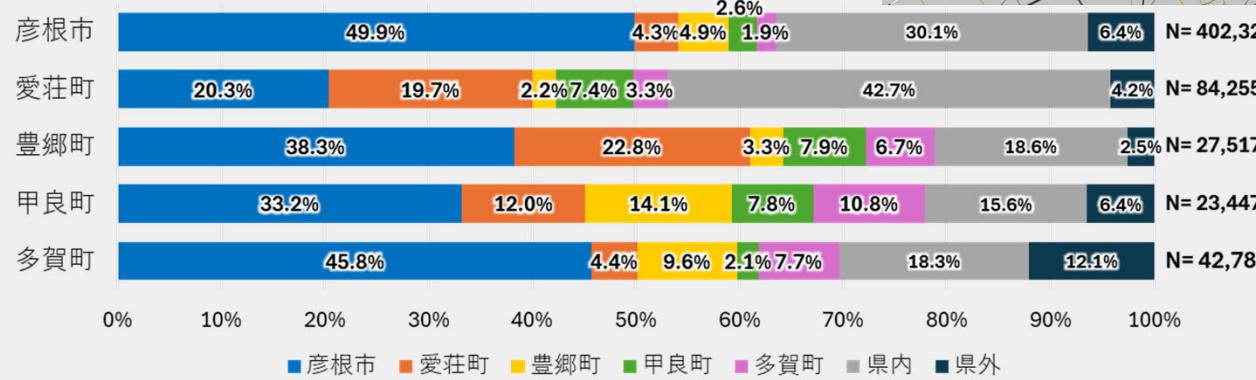
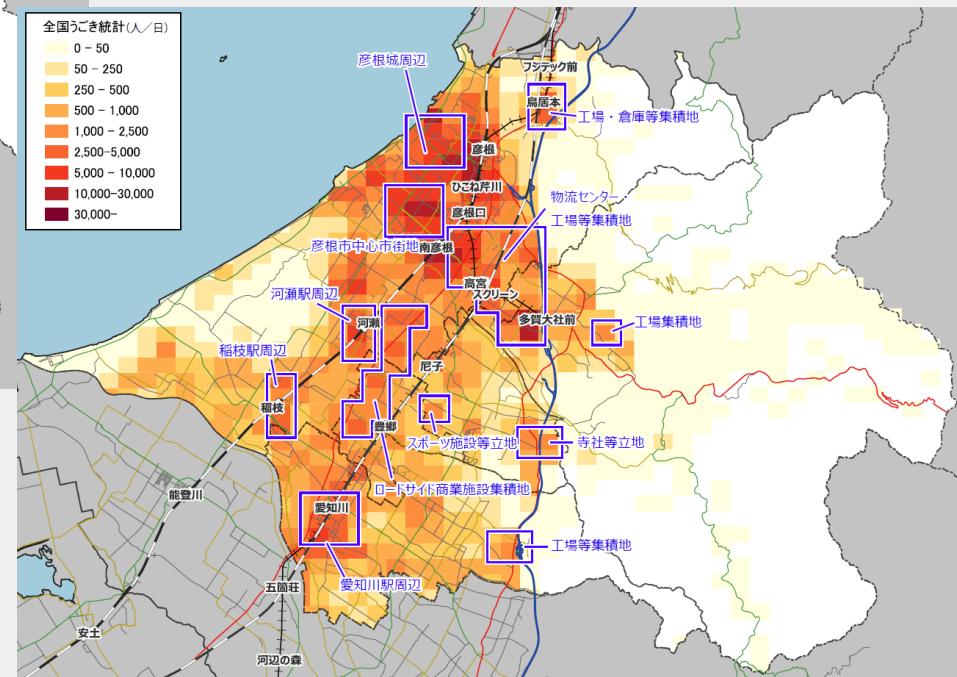


移動に関する現況(湖東地域)

▼流動図



▼発生集中量分布図

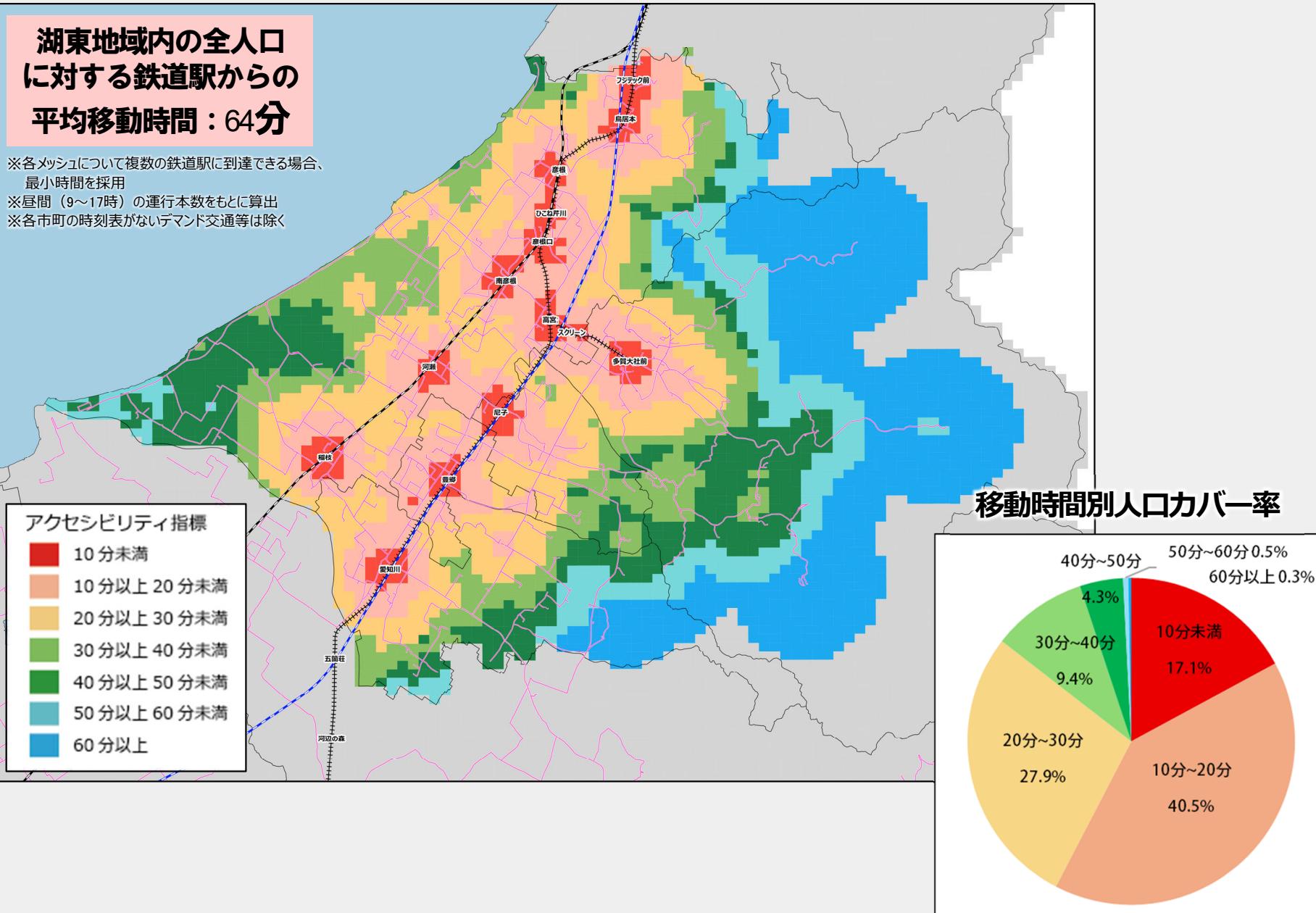


発生集中量

→ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計。

鉄道駅へのアクセシビリティ指標(湖東地域)

▼湖東地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況
(※昼間(9~17時)の運行本数をもとに算出)

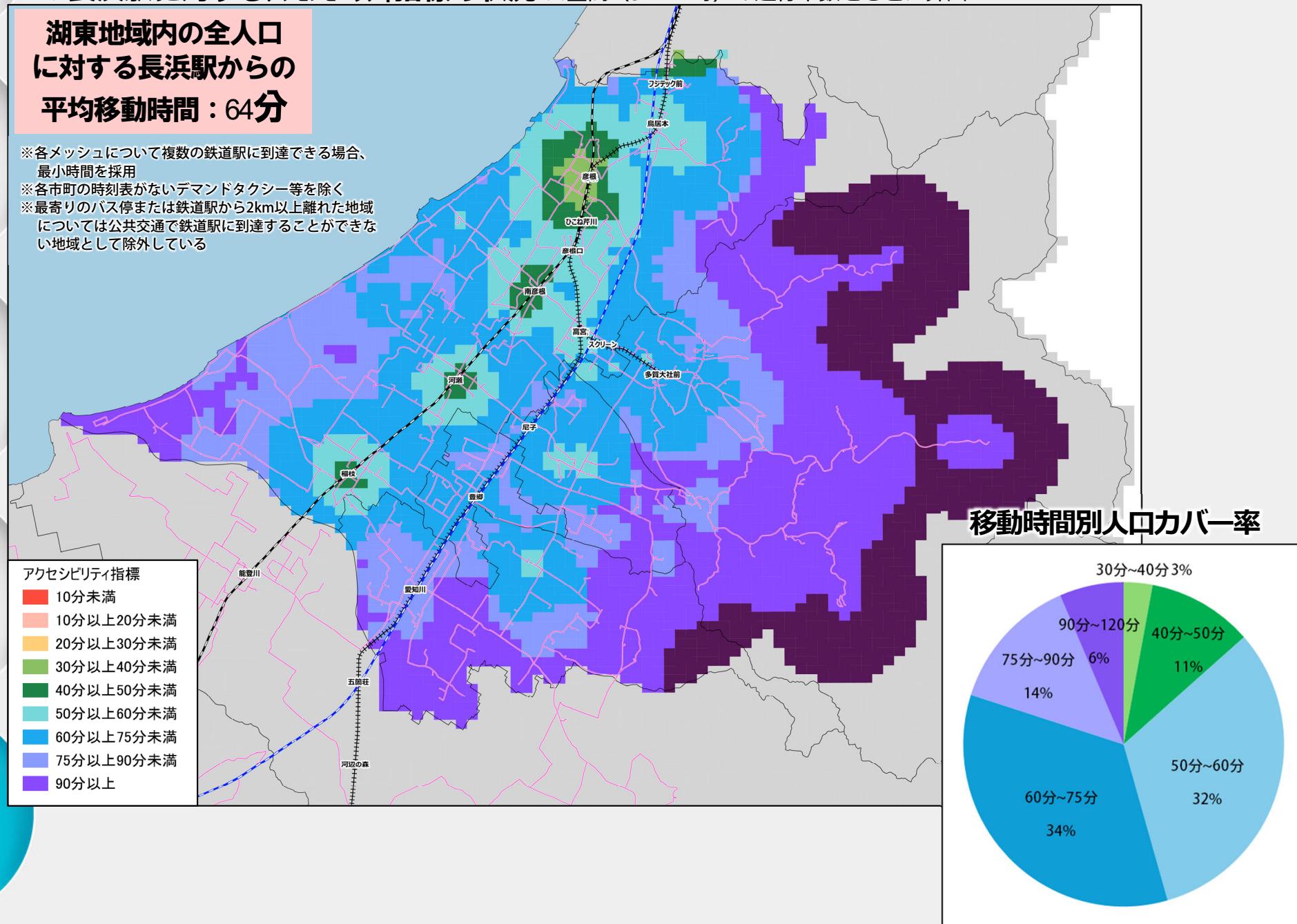


主要結節点へのアクセシビリティ指標(湖東地域)

▼長浜駅に対するアクセシビリティ指標の状況 ※昼間(9~17時)の運行本数をもとに算出

湖東地域内の全人口
に対する長浜駅からの
平均移動時間: 64分

※各メッシュについて複数の鉄道駅に到達できる場合、
最小時間を採用
※各市町の時刻表がないデマンドタクシー等を除く
※最寄りのバス停または鉄道駅から2km以上離れた地域
については公共交通で鉄道駅に到達することができない
地域として除外している



昨年度WS結果に基づく湖東地域の将来シナリオ

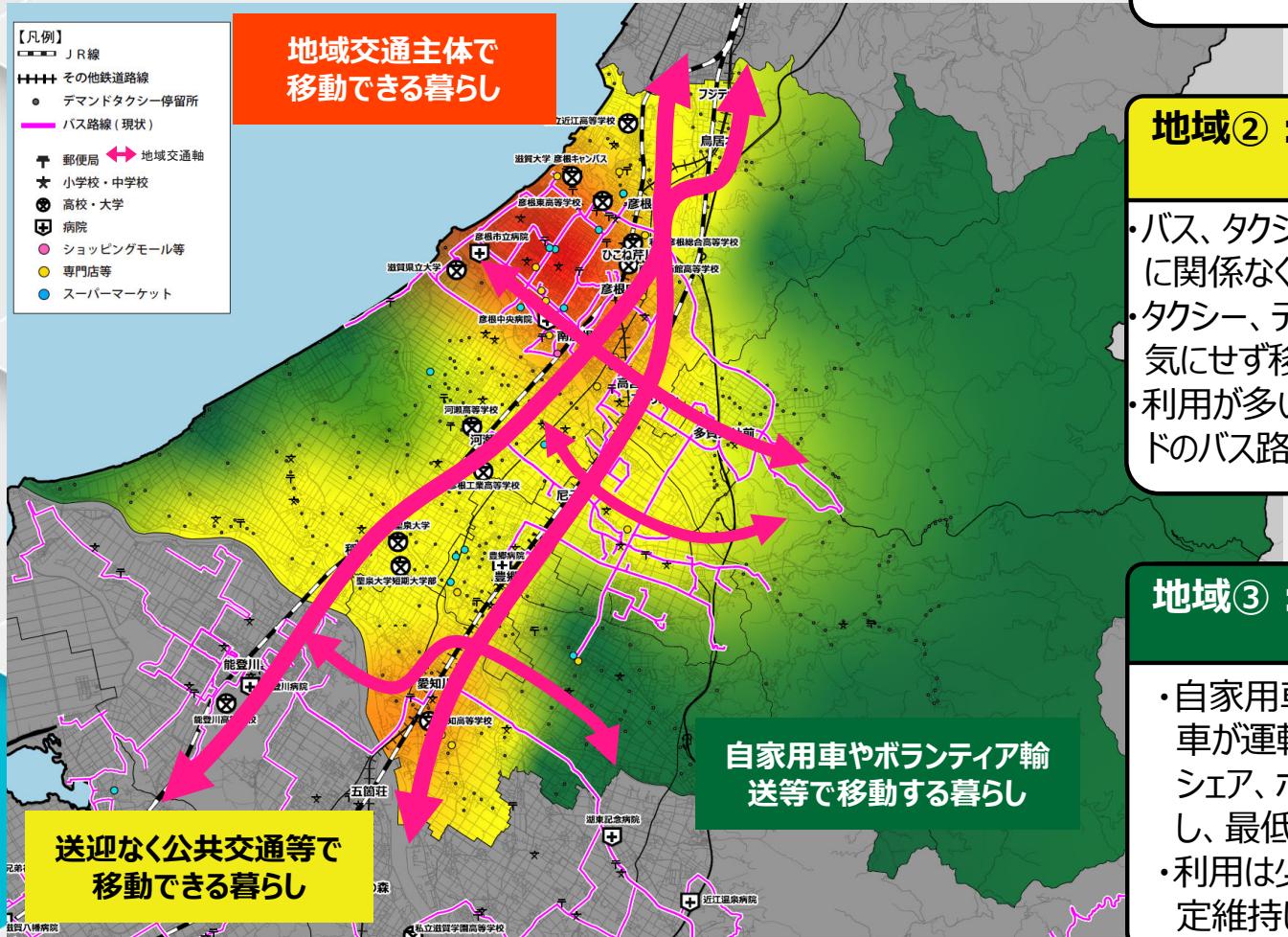
湖東地域の暮らし

- ・琵琶湖線や近江鉄道で県南部へ、北陸線で県北部や福井県へ、不便なく移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、人の交流や、観光客の来訪が進み街がにぎわう。
- ・観光地間の移動も便利になり、観光客の複数地点の訪問につながる。
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保

地域①：地域交通主体で

移動できる暮らし

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



地域②：送迎なく公共交通等で

移動できる暮らし

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増えて、時間を気にせず移動が可能
- ・利用が多い地域は、バスの利便性向上やデマンドのバス路線化

地域③：自家用車やボランティア輸送等で

移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくても学生等の移動にバスなどは一定維持して運行

湖東地域の地域交通将来デザイン(交通網)



交通軸の基本方針

長浜市等の県北部地域や草津市等の県南部地域、東近江地域、岐阜方面への広域移動と、湖東地域内の移動便利にし、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光訪問者の増加につなげる

交通網の方向性

地域 I 彦根駅・南彦根駅周辺等
中心部は、地域内の病院、商業施設、彦根城含む観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる公共交通主体の生活が可能な運行を目指す

地域 II コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、彦根駅、南彦根駅、高宮駅、愛知川駅をはじめ各鉄道駅との有機的結合（交通軸への連絡）と地域内の移動確保を目指す（通勤・通学、通院、買い物、観光）また、工業団地においては公共交通による通勤への転換を目指す
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・通学への利用を促進

地域 III デマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買い物など日々のくらしに必要な最低限の移動を確保

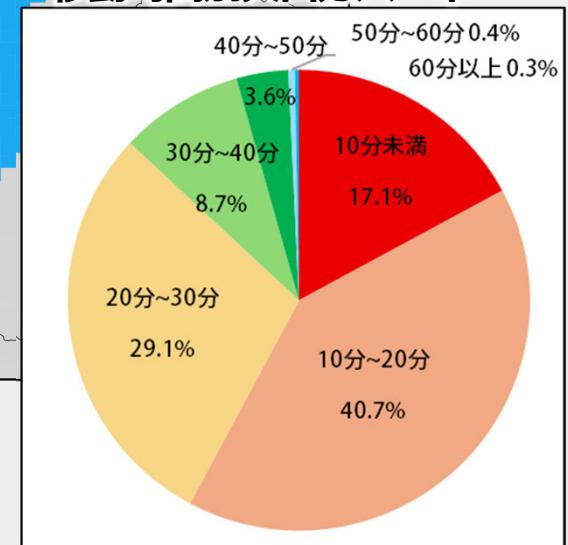
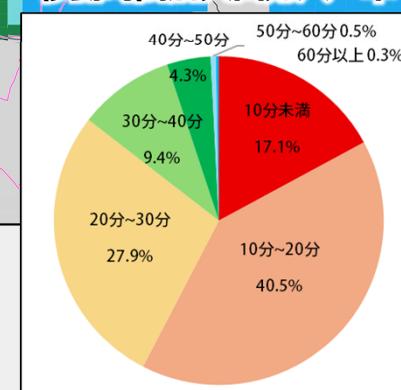
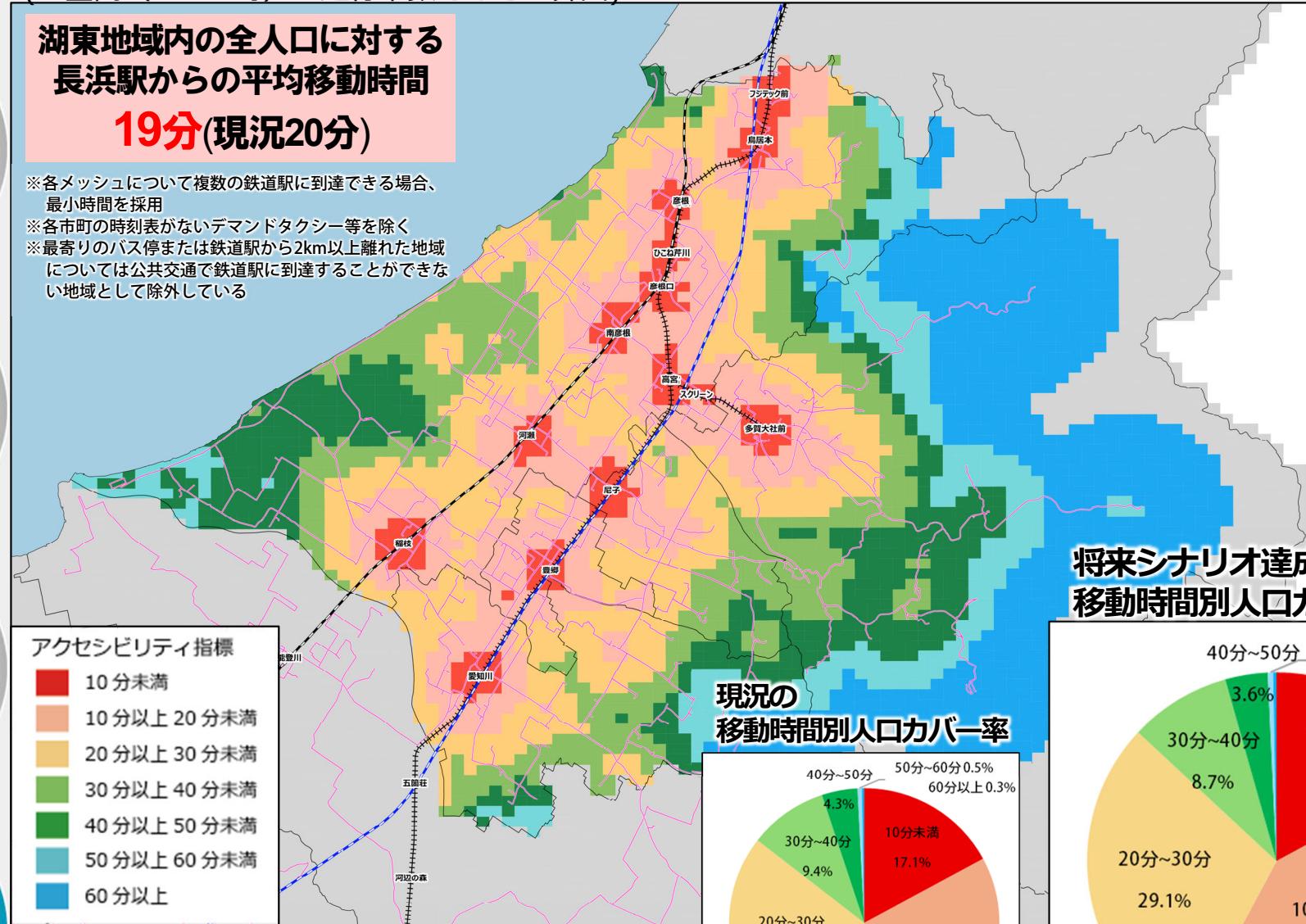
将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(湖東地域)

▼施策実施後に想定される湖東地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標
(※昼間(9~17時)の運行本数をもとに算出)

湖東地域内の全人口に対する 長浜駅からの平均移動時間

19分(現況20分)

- ※各メッシュについて複数の鉄道駅に到達できる場合、最小時間を採用
- ※各市町の時刻表がないデマンドタクシー等を除く
- ※最寄りのバス停または鉄道駅から2km以上離れた地域については公共交通で鉄道駅に到達することができない地域として除外している

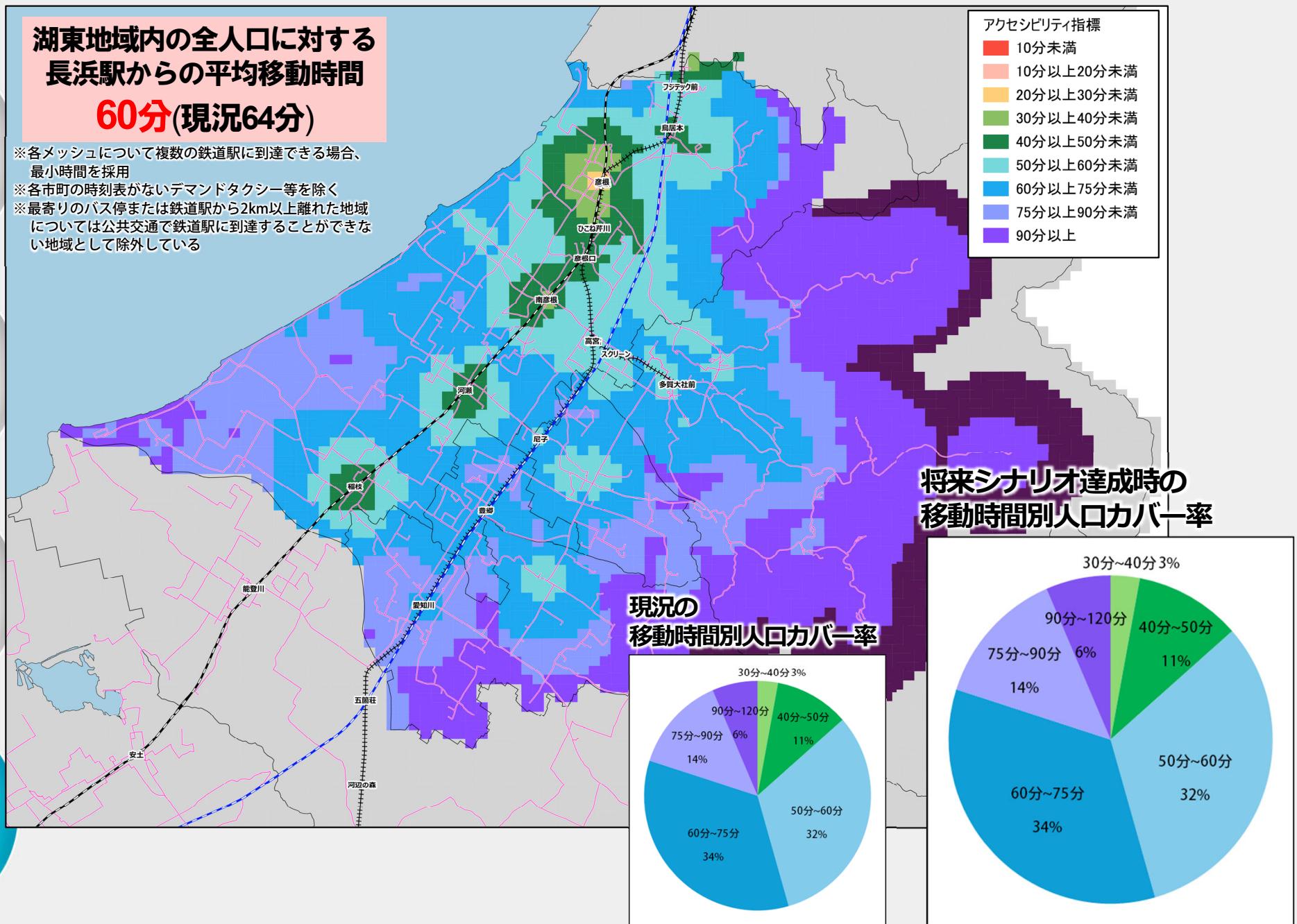


将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(湖東地域)

▼施策実施後に想定される長浜駅に対するアクセシビリティ指標※昼間（9～17時）の運行本数をもとに算出

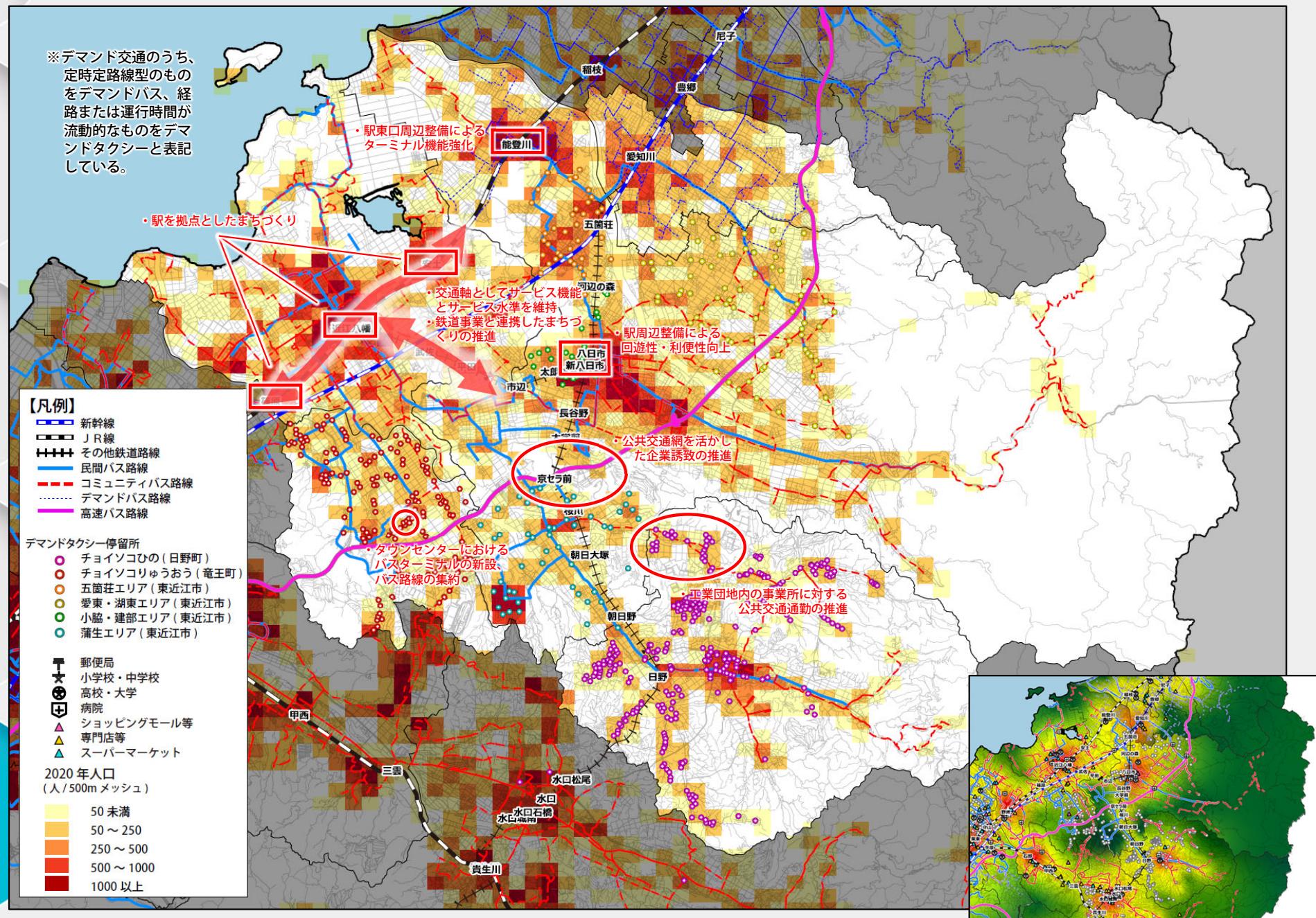
湖東地域内の全人口に対する
長浜駅からの平均移動時間
60分(現況64分)

※各メッシュについて複数の鉄道駅に到達できる場合、
最小時間を採用
※各市町の時刻表がないデマンドタクシー等を除く
※最寄りのバス停または鉄道駅から2km以上離れた地域
については公共交通で鉄道駅に到達することができない地域として除外している



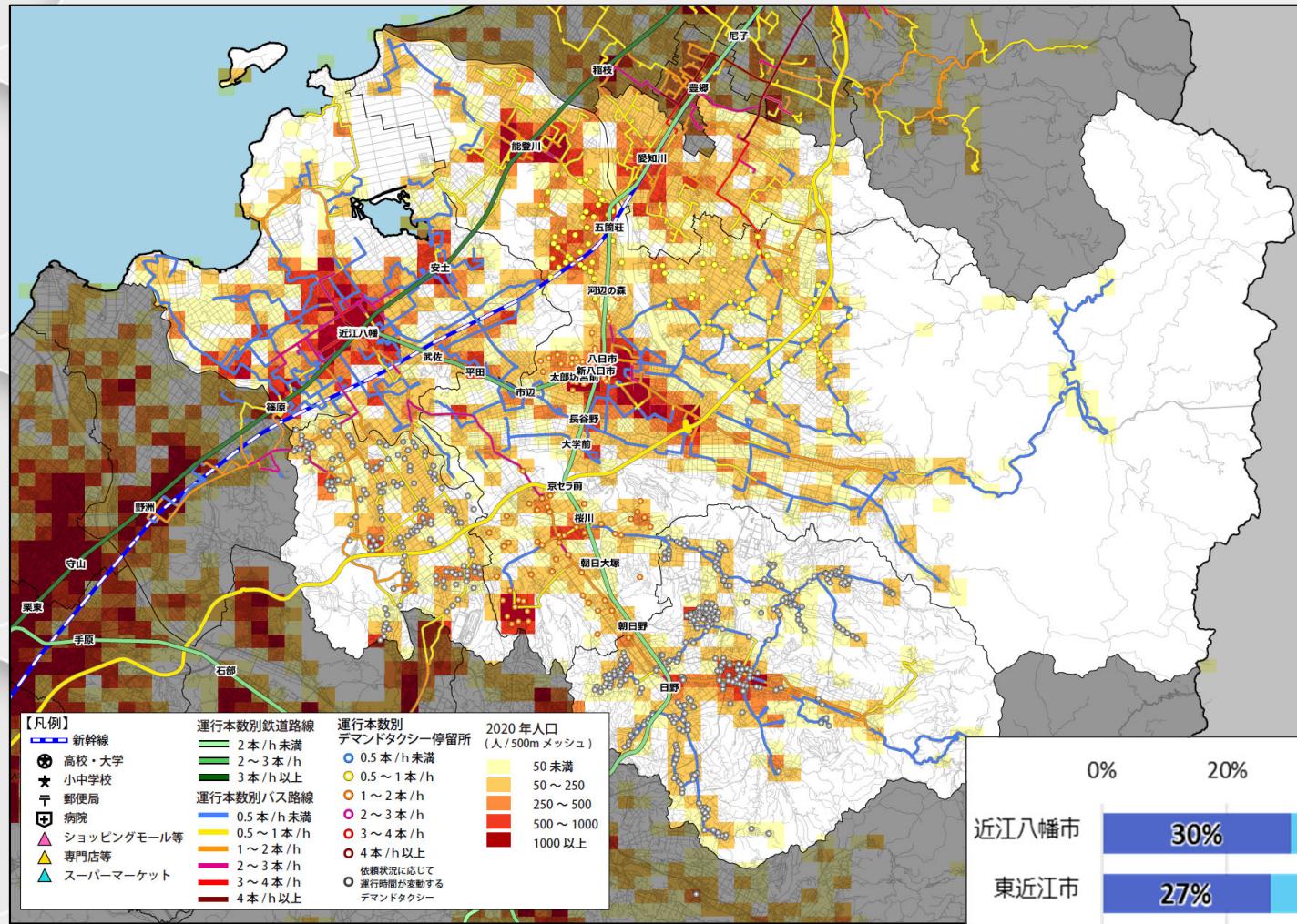
東近江地域

市町計画に定める施策概要(東近江地域)

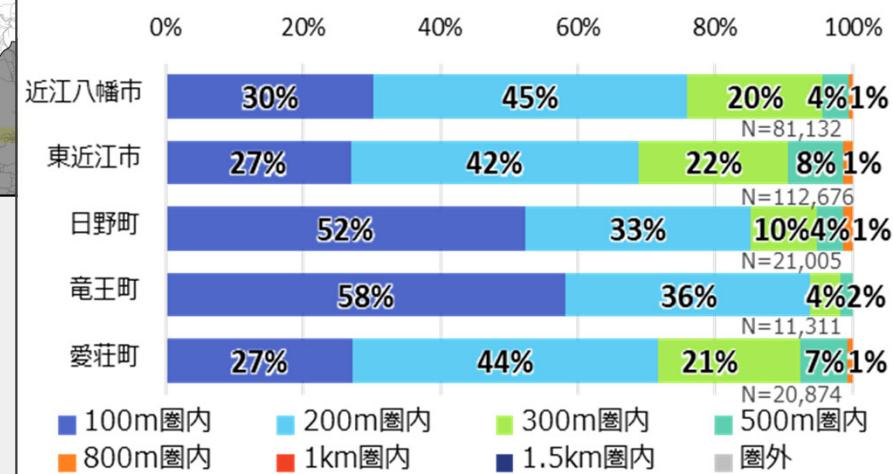


公共交通の運行状況(東近江地域)

▼平日の平均的な運行頻度

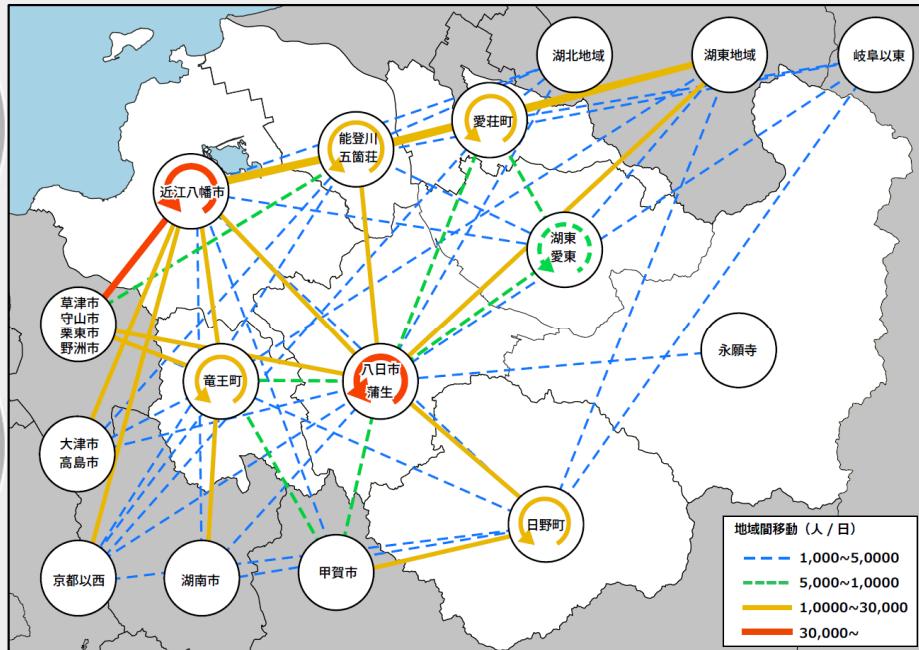


▼公共交通の人口カバー率

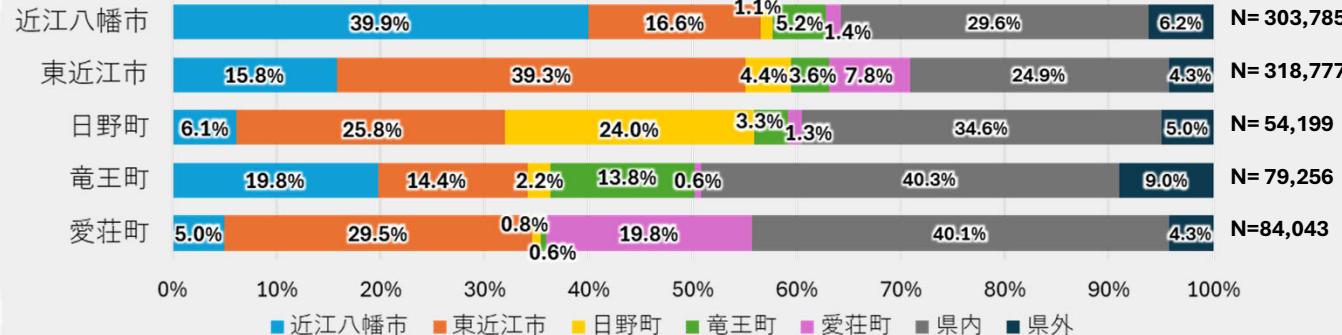
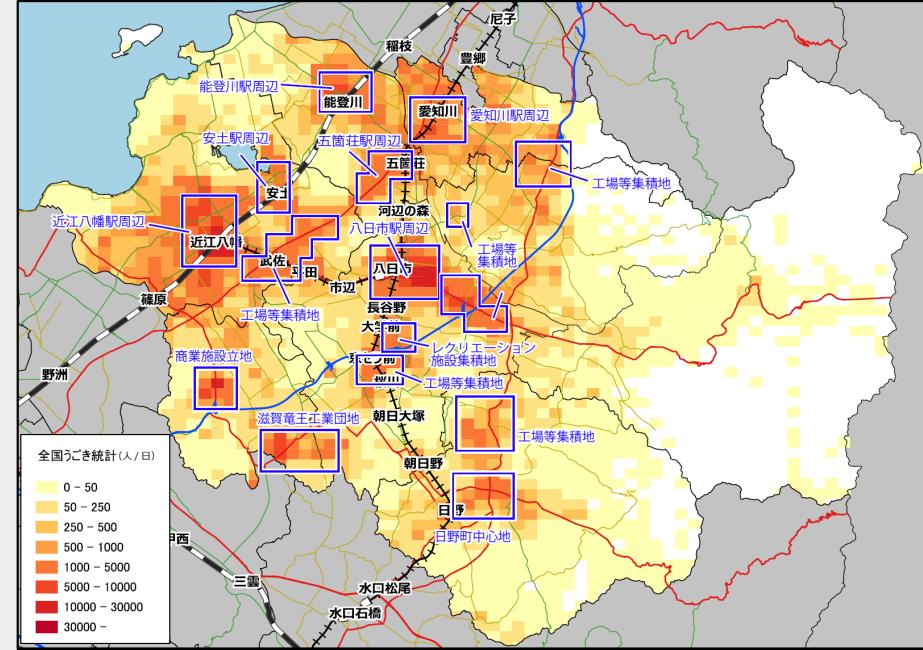


移動に関する現況(東近江地域)

▼流動図



▼発生集中量分布図



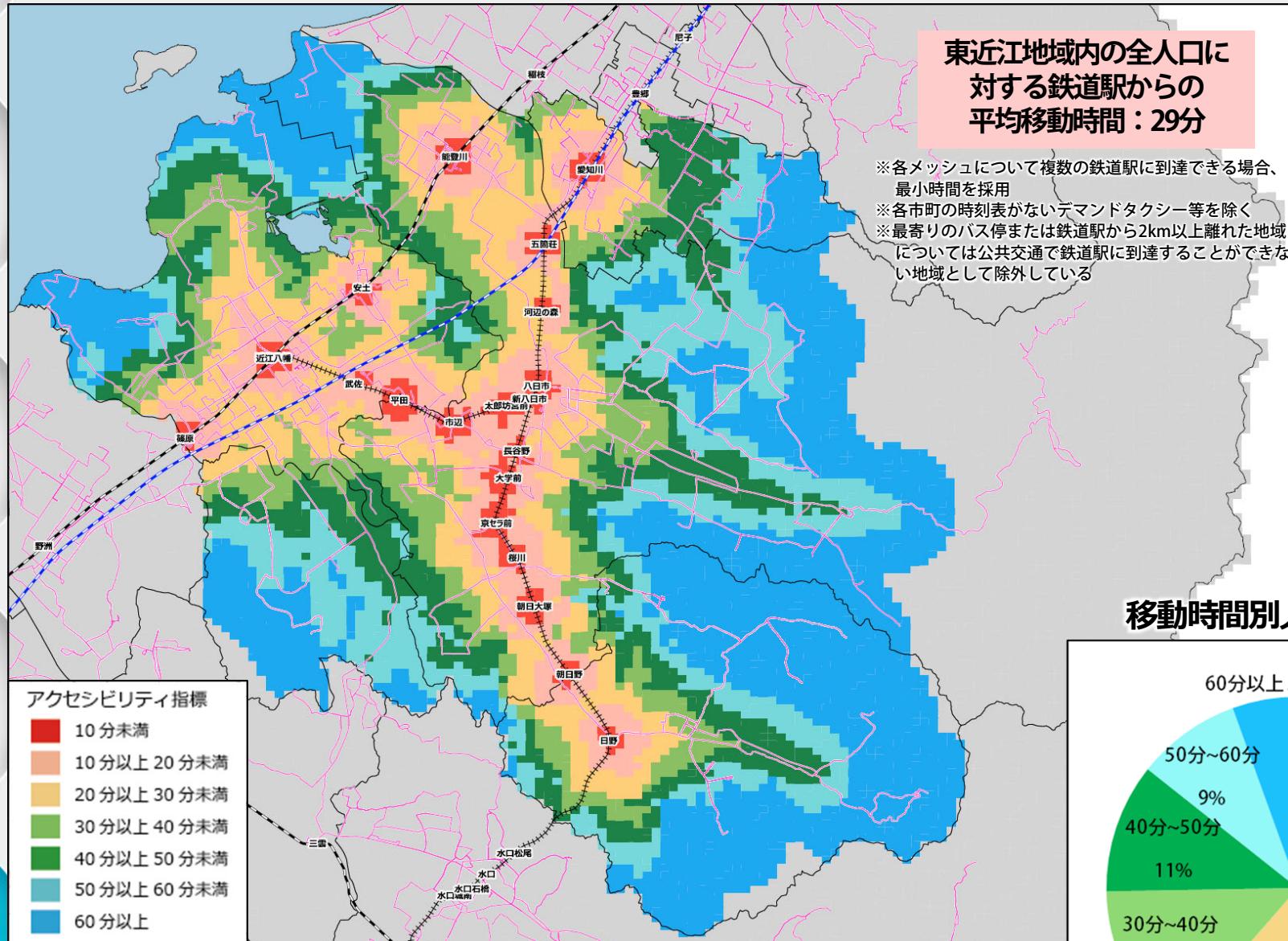
発生集中量

→ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計。

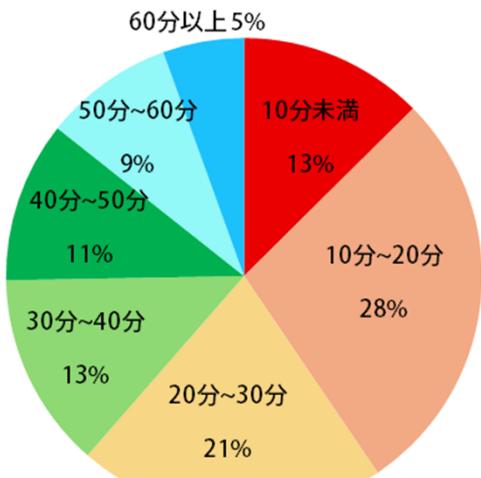
出典：全国うごき統計（2024年4月平日 1日平均）

鉄道駅へのアクセシビリティ指標(東近江地域)

▼東近江地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況(9~17時)

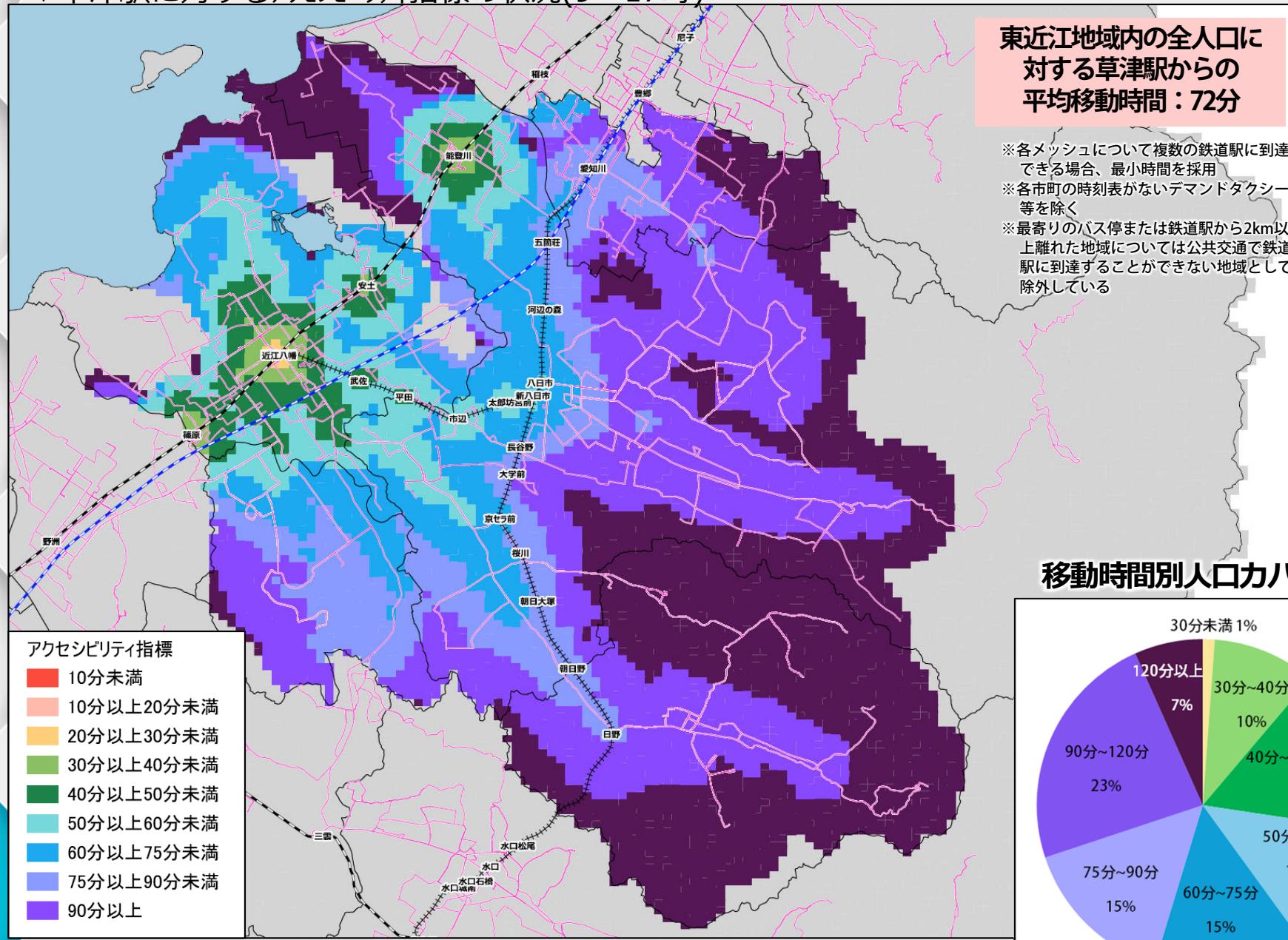


移動時間別人口カバー率



主要結節点へのアクセシビリティ指標(東近江地域)

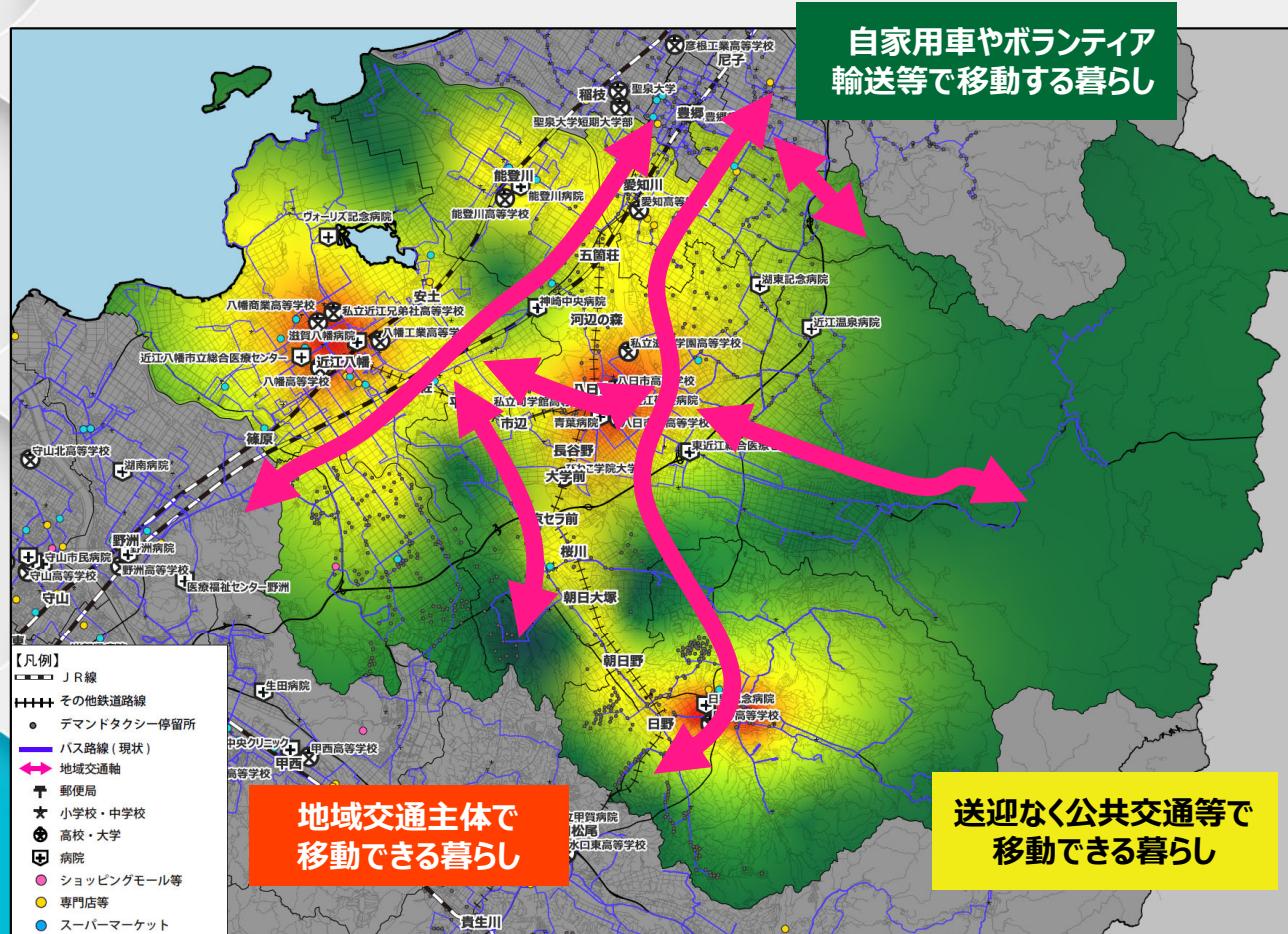
▼草津駅に対するアクセシビリティ指標の状況(9~17時)



昨年度WS結果に基づく東近江地域の将来シナリオ

東近江地域の暮らし

- ・琵琶湖線と近江鉄道で県内外へ、接続の待ち時間なく、移動できる暮らし
- ・移動が便利になり、企業誘致が進み街がにぎわう
- ・通勤・通学や通院・福祉目的の移動を確保し、送迎の必要がない暮らし



地域①：地域交通主体で移動できる暮らし

- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも自力で移動ができ、送迎が必要ない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいが感じられる

地域②：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
- ・タクシー、デマンド交通の車両が増え、帰りの手段を気にせず移動できる。
- ・琵琶湖線、近江鉄道、バスの接続がよく、待ち時間なく移動できる

地域③：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送など多様な手段を活用し、最低限の移動目的を確保
- ・利用は少なくても学生等の移動にバスなどは一定維持して運行

東近江地域の地域交通将来デザイン(交通軸・結節点)



交通軸の基本方針

草津市等県南部地域・京都以西へ、また彦根市等北部への広域移動と、八日市・能登川・近江八幡市中心部への地域内移動の移動を便利にし、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光訪問者増加につなげる

交通網の方向性

地域 I

近江八幡駅・能登川駅・八日市駅等周辺の市街地は、地域内の病院、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公共交通主体の生活が可能な運行を目指す

地域 II

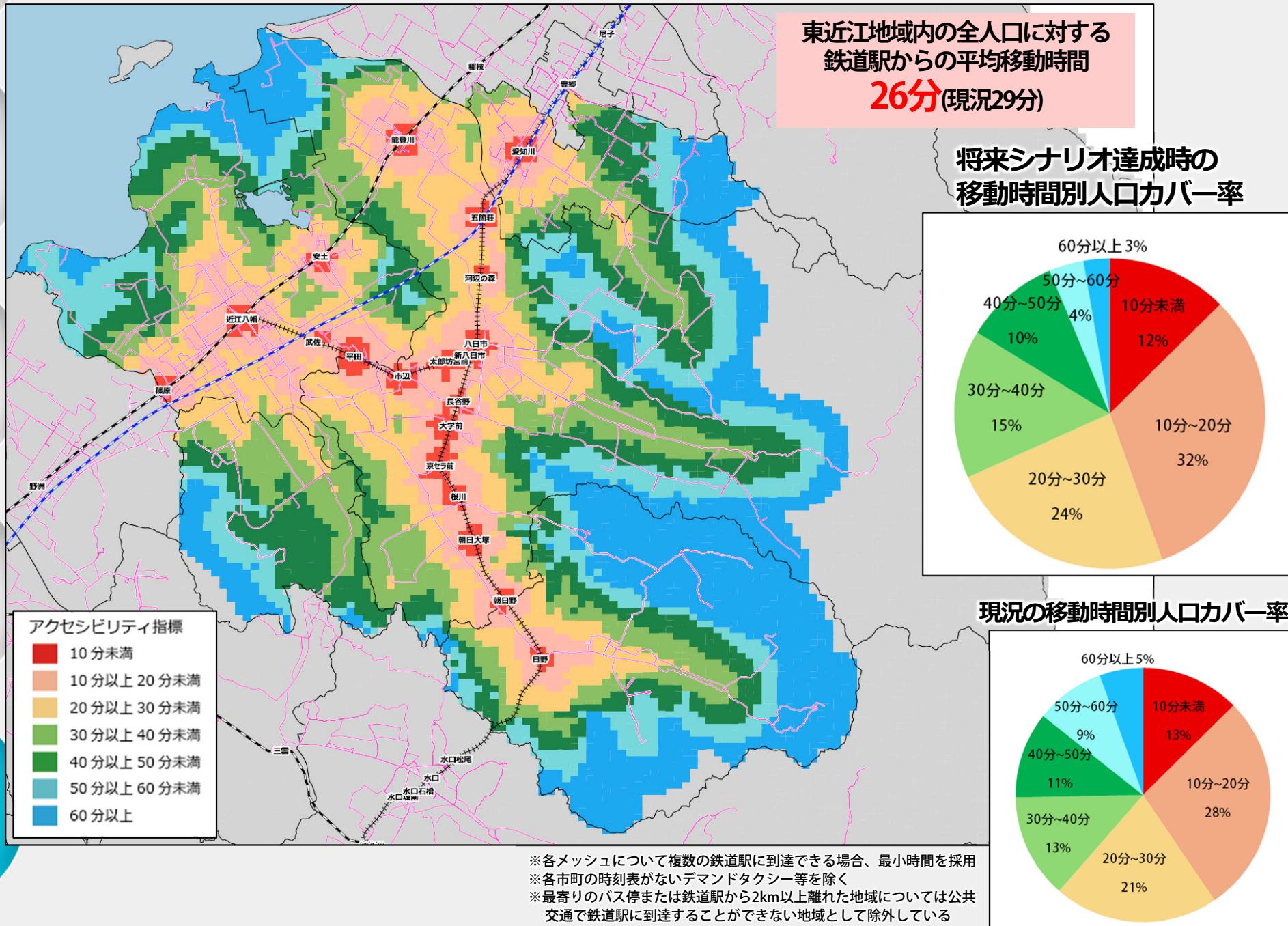
コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、八日市駅・近江八幡駅・能登川駅をはじめ各鉄道駅との有機的結合（交通軸への連絡）と地域内の移動確保を目指す（通勤・通学、通院、買物）
また、工業団地においては公共交通による通勤への転換を目指す
夜間の交通網が弱い地域は運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学への利用を促進

地域 III

デマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買物など日々の暮らしに必要な最低限の移動を確保

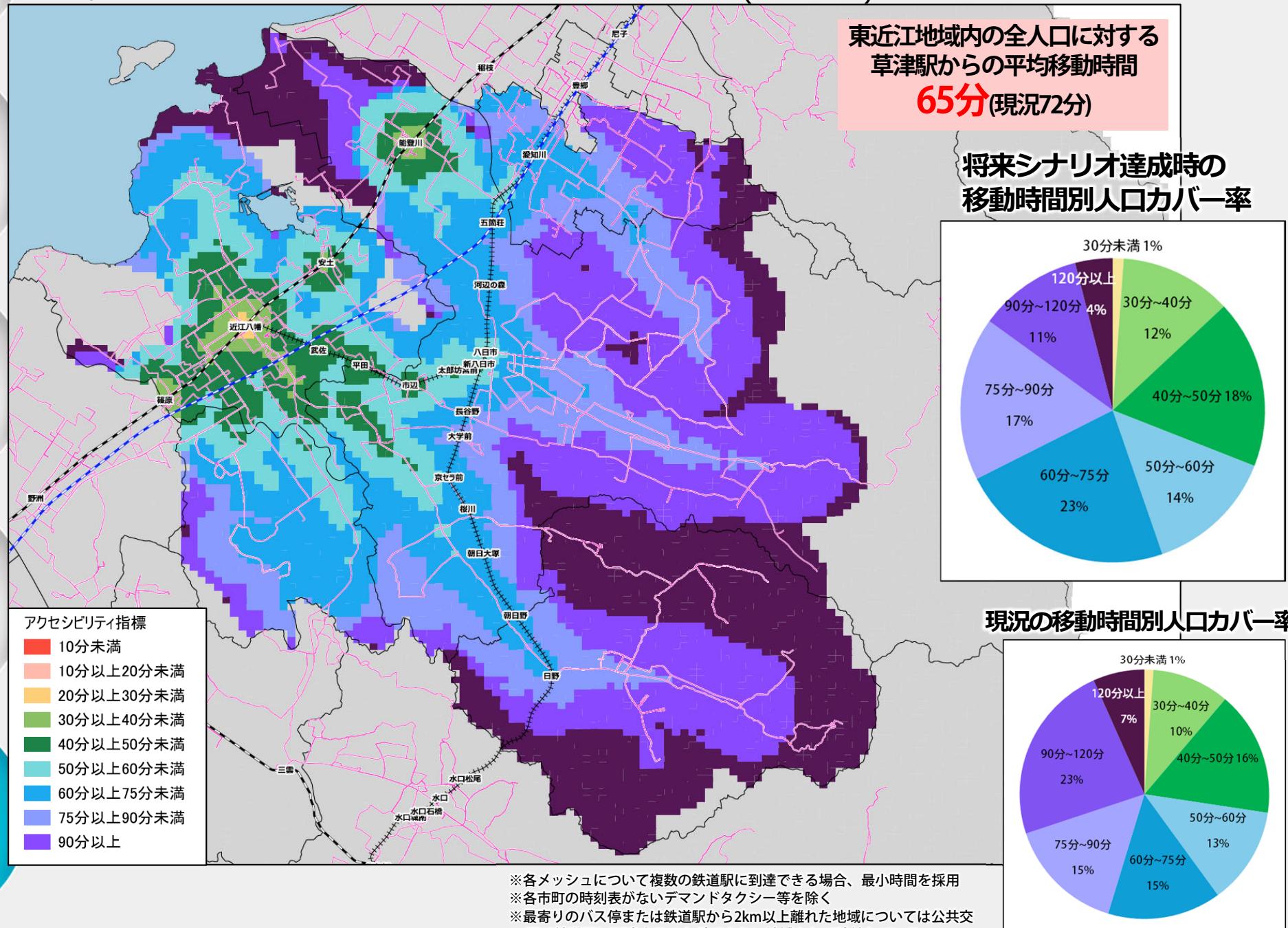
将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(東近江地域)

▼施策実施後に想定される東近江地域内の鉄道駅へのアクセシビリティ指標(9~17時)



将来シナリオを反映したアクセシビリティ指標(東近江地域)

▼施策実施後に想定される草津駅に対するアクセシビリティ指標(9~17時)



施策に必要な費用と負担に関する

参考資料

税金に関する基本的な資料①

(滋賀県の予算)

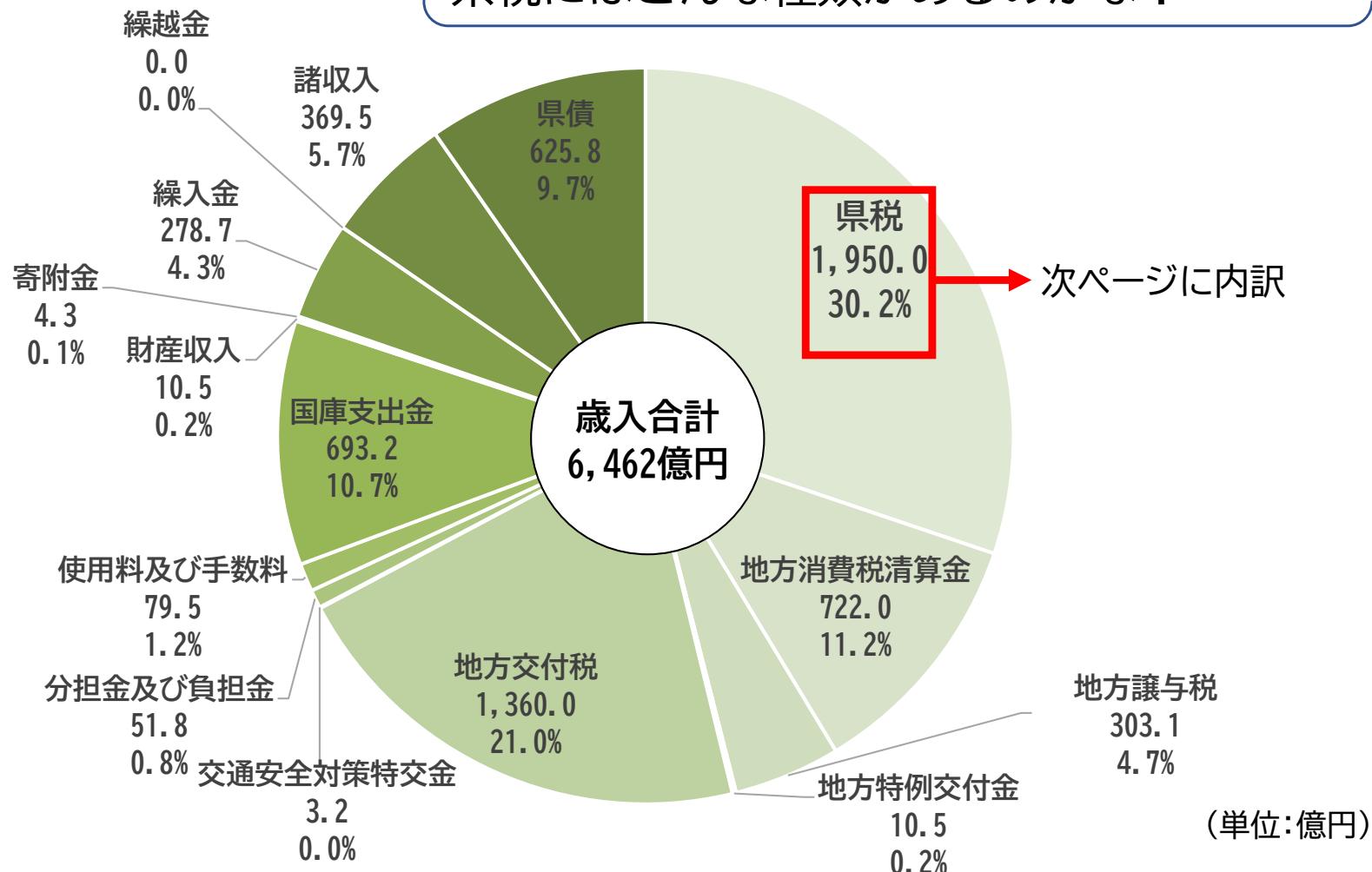
滋賀県令和7年度一般会計歳入予算（当初）



今年度の滋賀県の予算は6,462億円。すごい金額だね！



県税は収入全体の30%くらいなんだね。
県税にはどんな種類があるのかな？



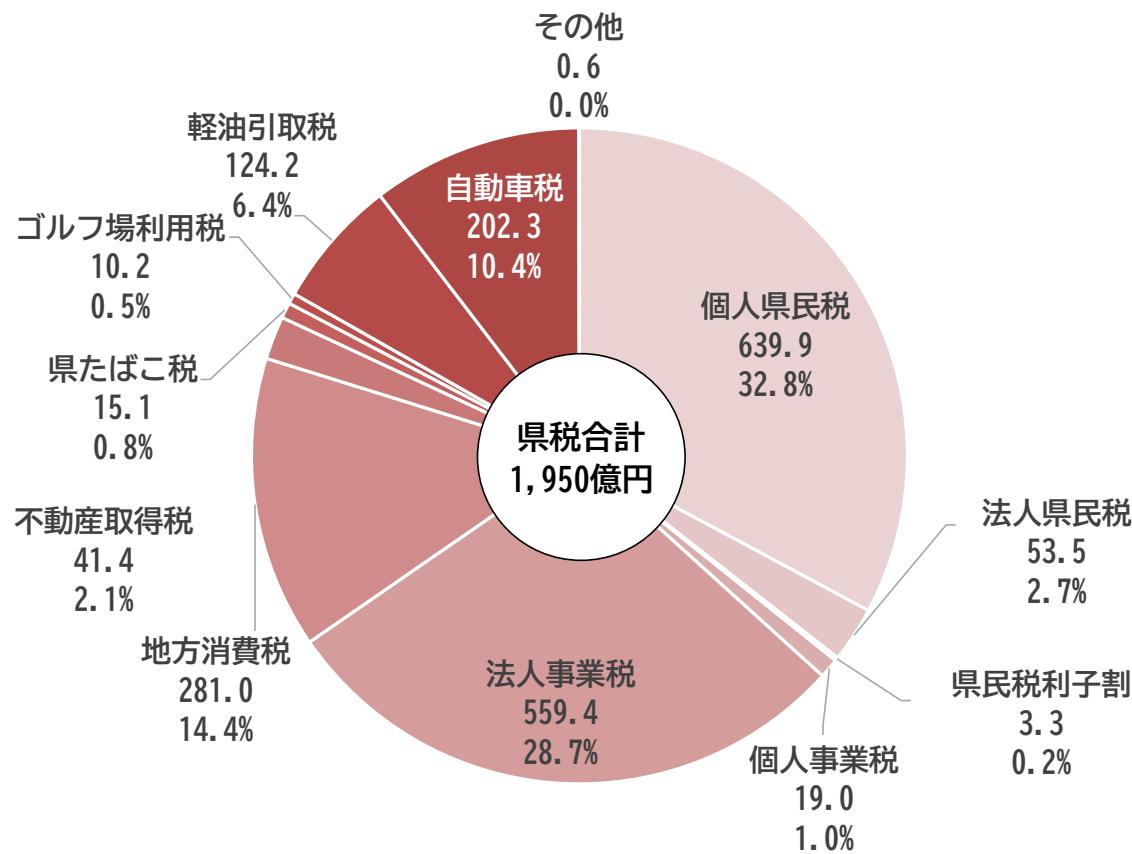
滋賀県令和7年度県税予算



私が納めている県の税金は個人県民税と自動車税くらいかな？



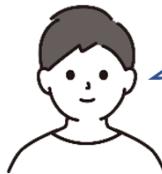
買い物した時には地方消費税も負担しているよね。



税目	概要
県民税	県内に住所を有する個人、事務所等を有する法人に対して課税
事業税	県内に事業所等を設けて事業を行う個人、法人に対して課税
地方消費税	資産の譲渡等に対して、国税である消費税と合わせて課税
不動産取得税	不動産の取得に対して課税
県たばこ税	売り渡した製造たばこに対して課税
ゴルフ場利用税	ゴルフ場の利用に対して課税
軽油引取税	軽油の引取りに対して課税
自動車税	普通自動車の取得および所有に対して課税

(単位:億円)

滋賀県令和7年度一般会計歳出予算（当初）

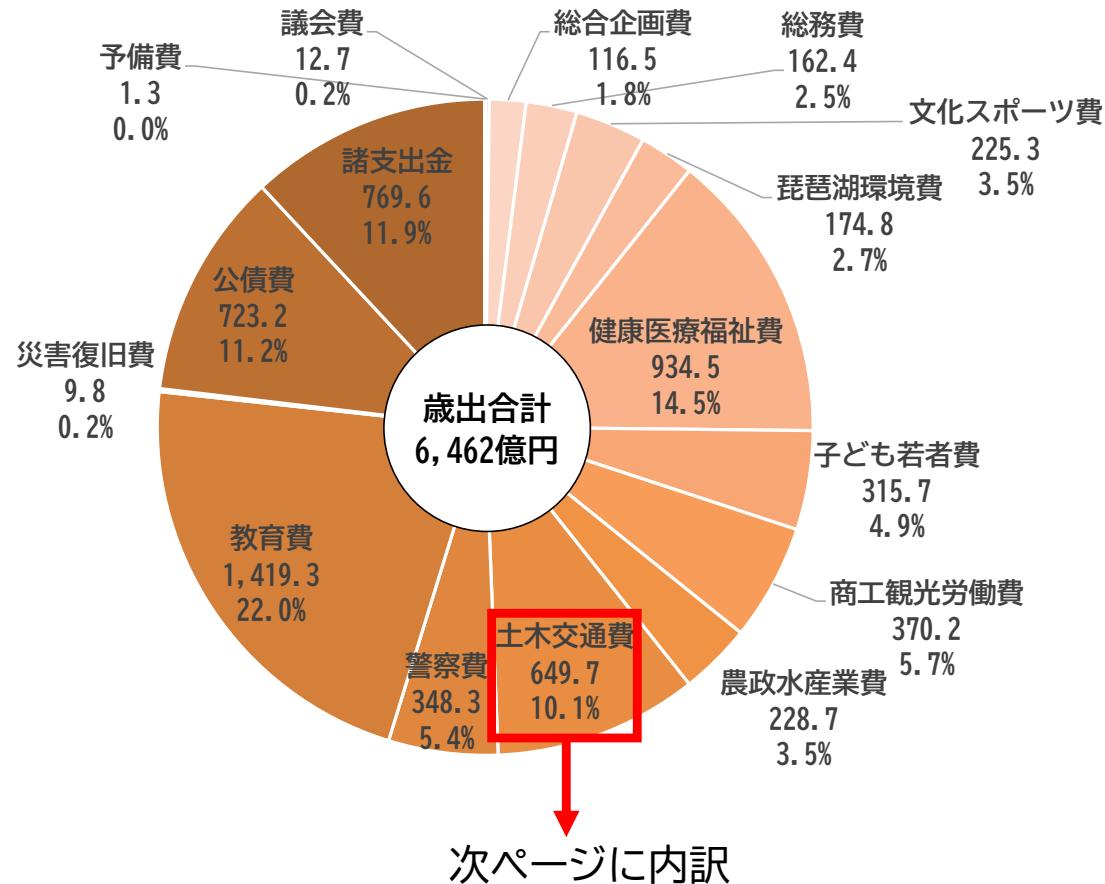


教育や健康・福祉のためにたくさんのお金が使われているね。
地域交通にもお金を使っているのかな？

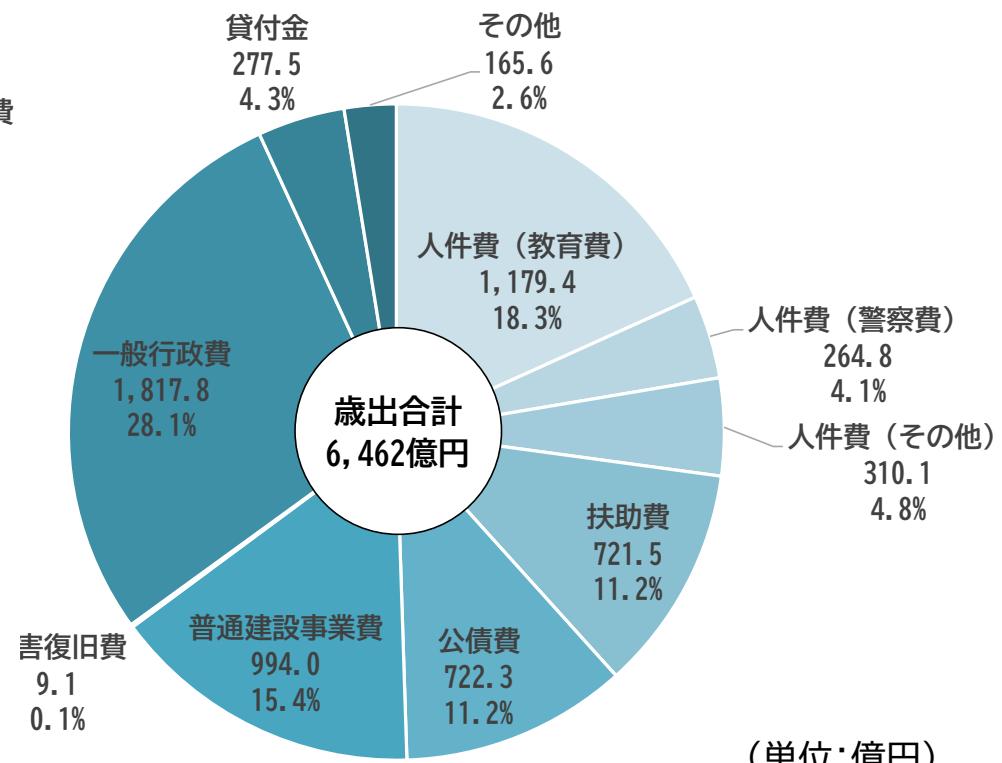


先生や警察官のお給料も県が払っているんだ！

歳出予算（目的別）の構成図



歳出予算（性質別）の構成図



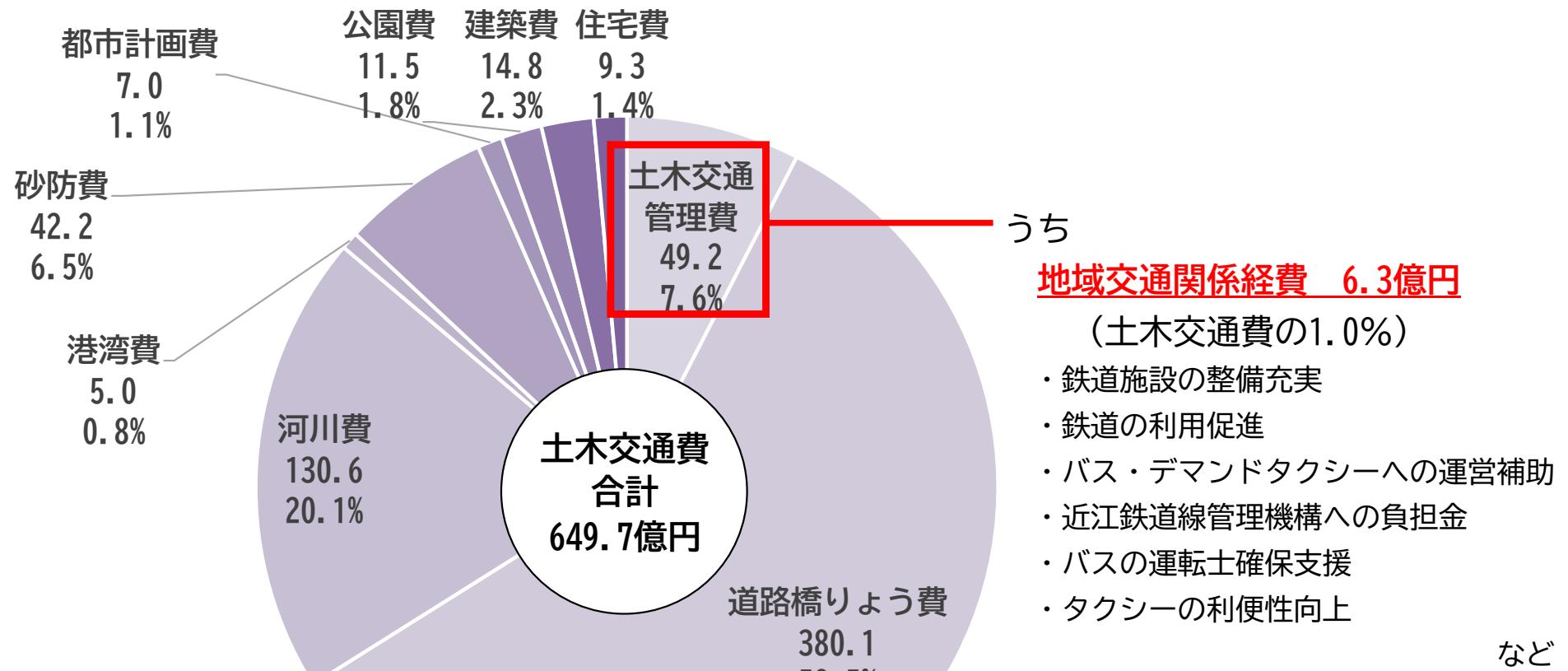
（参考）

扶助費：社会保障のための給付など
一般行政費：補助金などいわゆるソフト事業に使う経費

滋賀県令和7年度予算のうち土木交通費



県の土木関係では道路や橋、河川のために使っているお金が多いけど、地域交通にも使っているんだね。



(単位:億円)

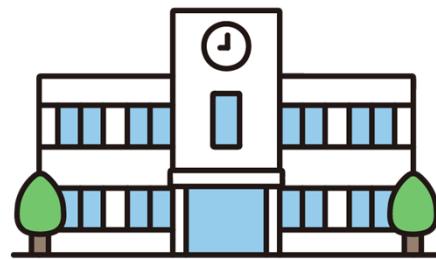
税金に関する基本的な資料②

(税金の役割と制度)

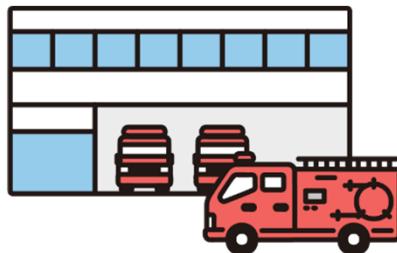
税金の意義と役割

国や地方公共団体（県や市町）は、私たちの社会を維持し、豊かにし、発展させるために、教育の振興、社会福祉の増進、道路の整備、消防・警察などいろいろな仕事（公共サービス）をしています。国や地方公共団体がこうした仕事をしていくためには多額のお金が必要となります。

みんなが暮らしやすい社会を築いていくため、この費用を負担しあっていくのが税金です。言い換えれば、税金とは「社会の一員として暮らしていくうえでの会費」のようなものです。



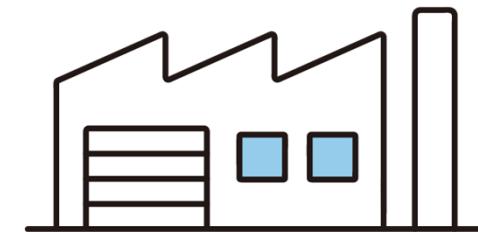
学校



消防



警察



ごみ処理



路線バスや鉄道は公共サービスと言えるのかな？

(参考) 税金と寄附との比較



税金は納め続けないといけないから大変だ！



その分、安定して公共サービスが提供できるんだね。

	税金	寄附（ふるさと納税など）
強制力	<ul style="list-style-type: none">法的義務があり、要件に該当する者は必ず納めなければならぬ。	<ul style="list-style-type: none">自発的に行うものであり、強制力はない。
安定性	<ul style="list-style-type: none">安定的な収入が期待できる。	<ul style="list-style-type: none">変動が大きく、安定性に欠ける。
使途	<ul style="list-style-type: none">自治体が決定し、公共サービスに活用される。基本的に納税者は使途を選べないが、目的税など、制度の作り方によっては使途を限定できる。	<ul style="list-style-type: none">寄付者が目的を選ぶことができる。
負担の範囲	<ul style="list-style-type: none">住民が広く薄く負担する。	<ul style="list-style-type: none">一部の寄付者のみが負担する。
受益	<ul style="list-style-type: none">税金を財源として自治体が提供する公共サービスを通じて受益する。	<ul style="list-style-type: none">寄附による直接的な受益はないが、税制上の優遇措置が受けられる場合がある。

課税自主権

地方公共団体は、法律（地方税法）の範囲内で、税目・税率等を自主的に決定することができます。

① 税目についての
課税自主権



法定外税

法定任意税

地方税法で定められている税目（法定税）以外に、地方団体の条例によって税目を新設できる。
法定外普通税と法定外目的税の2種類がある。

② 税率設定についての
課税自主権



超過課税等

標準税率（通常るべき税率）とされている税目について、その税率と異なる税率を、地方団体の条例によって設定できる。
一部税目には上限となる「制限税率」が法定されている。

※ 地方税法第1条①V

標準税率 地方団体が課税する場合に通常るべき税率でその財政上その他の必要があると認める場合においては、これによることを要しない税率をいい、総務大臣が地方交付税の額を定める際に基準財政収入額の算定の基礎として用いる税率とする。

③ 課税標準等についての
課税自主権



地域決定型地方税制特例措置（通称：わがまち特例）

課税標準の特例措置等について、減額の程度（特例割合）・適用期間（特例期間）の具体的な内容を、地方団体の条例によって設定できる。
その場合には、「参酌する特例割合（特例期間）」及び「特例割合（特例期間）の上限・下限」を設定する。

課税自主権（滋賀県の状況）



滋賀県にも独自の税金があるんだって。

◆ 産業廃棄物税（法定外目的税）

5年ごとに検討

使途	産業廃棄物の発生抑制、再生利用その他適正な処理に係る施策に要する経費（滋賀県産業廃棄物発生抑制等推進基金を設置）
税率	1,000円／トン
税収	5,661万円（令和5年度）

◆ 法人県民税法人税割の超過課税

令和13年1月31日までに終了する各事業年度分について適用（5年ごとに延長）

税率	1.8%（本則税率1.0%）
中小法人等に対する不均一課税	中小法人等（資本金1億円以下かつ法人税額年2千万円以下の法人※）に対しては不均一課税を実施（税率1.0%）（付則第16条） ※ 令和5年2月1日前に終了した事業年度分は、資本金1億円以下かつ法人税額年5千万円以下の法人
税収	12.9億円（令和5年度）

◆ 県民税均等割の超過課税（琵琶湖森林づくり県民税）

5年ごとに検討

使途	琵琶湖の水源かん養、県土の保全等全ての県民が享受している森林の有する公益的機能の重要性に鑑み、滋賀の森林を健全な姿で未来に引き継いでいくことが必要であることから、環境重視と県民協働の視点に立ち、その有する公益的機能が高度に発揮されるような森林づくりのための施策に要する経費（滋賀県琵琶湖森林づくり基金を設置）
税率	個人：年800円 法人：年2,200円～88,000円（標準税率11%相当額）
税収	7.6億円（個人：5.9億円 法人：1.7億円）（令和5年度）

課税自主権（全国の状況①）



全国でもいろいろと独自の税金が作られているんだね。

(出典) 総務省HP

法定外税の状況

(令和7年4月21日現在)
(令和5年度決算額)
(単位:億円)

令和5年度決算額 817億円 (地方税収額に占める割合 0.19%)		
1 法定外普通税 [542億円(23件)]		2 法定外目的税 [275億円(48件)]
[都道府県]		[都道府県]
石油価格調整税	沖縄県 10	産業廃棄物税等 三重県、鳥取県、岡山県、広島県、青森県、 70
核燃料税	福井県、愛媛県、佐賀県、島根県、 293 岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、新潟県、	
	静岡県、鹿児島県、宮城県、	山口県、宮城県、京都府、島根県、福岡県、
	新潟県、北海道、石川県	佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、
核燃料等取扱税	茨城県 12	宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、
核燃料物質等取扱税	青森県 196 北海道、山形県、愛媛県	北海道、山形県、愛媛県
再生可能エネルギー地域共生促進税	宮城県 — 東京都、大阪府、福岡県 86	東京都、大阪府、福岡県 86
		岐阜県 0.04
計	14件 511	計 31件 157
[市区町村]		[市区町村]
別荘等所有税	熱海市(静岡県) 5	遊漁税 富士河口湖町(山梨県) 0.1
歴史と文化の環境税	太宰府市(福岡県) 0.7	環境未来税 北九州市(福岡県) 11
使用済核燃料税	薩摩川内市(鹿児島県)、 17 使用済核燃料税 玄海町(佐賀県) 5	
	伊方町(愛媛県)、柏崎市(新潟県)	環境協力税等 伊是名村、伊平屋村、渡嘉敷村、 0.3
	むつ市(青森県)	座間味村(沖縄県)
狭小住戸集合住宅税	豊島区(東京都) 3	開発事業等緑化負担税 箕面市(大阪府) 0.6
空港連絡橋利用税	泉佐野市(大阪府) 4	宿泊税 京都市(京都府)、金沢市(石川県)、 102
宮島訪問税	廿日市市(広島県) 2	俱知安町(北海道)、福岡市(福岡県)、
非居住住宅利活用促進税	京都市(京都府) 施行時期未定 —	北九州市(福岡県)、長崎市(長崎県)、
計	9件 31	ニセコ町(北海道)、常滑市(愛知県)
		熱海市(静岡県)
		札幌市、小樽市、釧路市、北見市、網走市、北海道赤井川村、
		宮城県、仙台市、高山市、下呂市、松江市、広島県
		計 17件
		118

課税自主権（全国の状況②）

超過課税の状況

ア 超過課税実施団体数（令和6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

静岡県を除く46都道府県

＜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

390団体

法人税割

1,014団体

＜固定資産税＞

148団体

＜軽自動車税＞

14団体

＜鉱産税＞

30団体

＜入湯税＞

12団体

北海道釧路市、北海道登別市、北海道伊達市、北海道上川町、北海道東川町、北海道壮瞥町、北海道洞爺湖町、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

イ 超過課税の規模（令和5年度決算）

○ 道府県税

道 府 県 民 税	個人均等割	(37団体)	251. 9億円
	所得割	(1団体)	30. 2億円
	法人均等割	(35団体)	104. 1億円
	法人税割	(46団体)	1, 540. 6億円
	法人事業税	(8団体)	1, 980. 1億円
	道府県税計		3, 906. 9億円

○ 市町村税

市 町 村 民 税	個人均等割	(2団体)	21. 0億円
	所得割	(1団体)	0. 5億円
	法人均等割	(390団体)	166. 9億円
	法人税割	(1, 014団体)	3, 716. 7億円
	固定資産税	(150団体)	362. 2億円
	軽自動車税	(14団体)	1. 6億円
	鉱産税	(30団体)	6百万円
	入湯税	(12団体)	4. 6億円
	市町村税計		4, 273. 5億円
	超過課税合計		8, 180. 4億円

※ 地方法人二税の占める割合: 91. 8%

(注) イの表中における団体数は、令和5年4月1日現在。

(出典) 総務省HP

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、超過課税を実施した場合にどの程度の税収規模となるかを過去のアンケートや他団体の事例等を参考に機械的に試算したものです。

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5年度実績を元に試算）【制限税率なし】

納税義務者数	現行税率 (標準税率)	税収規模	全国の実施状況
約73.6万人	1,800円 (1,000円)	約13.3億円	滋賀県 (1,800円) 神奈川県 (1,300円) 宮城県 (2,200円) など37府県で実施

- ・宮城県と同額の2,200円まで税率を引き上げた場合、約2.9億円の税収増となる。
- ・令和5年（2023年）に実施した県民トークで最も回答の多かった年1,200円を上乗せし、3,000円まで税率を引き上げた場合、約8.8億円の税収増となる。



月100円なら負担できるかもしれないけど、
それで本当に公共交通が便利になるの？

個人県民税所得割（令和5年度実績を元に試算）【制限税率なし】

納税義務者数	標準税率	税収規模	全国の実施状況
約67.4万人	4 %	約513.6億円	神奈川県 (4.025%)

- ・神奈川県と同率の4.025%まで税率を引き上げた場合、約3億円の税収増となる。

※ 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。

標準税率税目における超過課税の試算 ②法人県民税



公共交通が便利になると、企業にもメリットはあるのかな？

法人県民税均等割（令和5年度実績を元に試算）【制限税率なし】

資本金等の額	法人数	現行税率（標準税率） ※標準税率に11%上乗せ	税収規模	全国の実施状況
50億円超	633	88.8万円（80万円）	約5.6億円	滋賀県（標準税率に11%上乗せ） 高知県（一律500円上乗せ） 奈良県（標準税率に5%上乗せ） 兵庫県（標準税率に10%上乗せ） 大阪府（標準税率に最高100%上乗せ） など35府県で実施
10億円超50億円以下	408	59.94万円（54万円）	約2.5億円	
1億円超10億円以下	1,110	14.43万円（13万円）	約1.6億円	
1,000万円超1億円以下	4,992	5.55万円（5万円）	約2.8億円	
上記以外の法人	21,364	2.22万円（2万円）	約4.7億円	
合計	28,507	—	約17.2億円	

- ・大阪府と同率の資本金等1億円超の法人に100%上乗せ、1,000万円超1億円以下の法人に50%上乗せした場合、約8.7億円の税収増となる。

法人県民税法人税割（令和5年度実績を元に試算）【制限税率：2.0%】

区分	法人数	現行税率（標準税率）	税収規模	全国の実施状況
超過課税対象法人 (資本金1億円超 かつ法人税額2,000万円超)	2,572	1.8%（1.0%）	約28.4億円	滋賀県（1.8%） 京都府（1.8%） 大阪府（2.0%） など46都道府県で実施
不均一課税対象法人（注）	8,393	1.0%（1.0%）	約2.6億円	
課税なし法人（免税点以下）	17,746	—	—	
合計	28,711	—	約31.0億円	

（注）一部旧制度分（法人税額2,000万円超～5,000万円以下で令和5年2月1日前に終了する事業年度の法人）を含む

- ・現行1.8%の課税対象となる法人について、制限税率上限の2.0%まで引き上げた場合、約3.2億円の税収増となる。

※ 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。

標準税率税目における超過課税の試算 ③事業税



公共交通が便利だと、事業がやりやすくなるのかな？

個人事業税（令和5年度実績を元に試算）【制限税率：1.1倍】

事業の種類		納税義務者数	標準税率	税収規模	全国の実施状況
第1種事業		8,566	5%	約13.2 億円	
第2種事業		3	4%	約 0.1 億円	
第3種事業	あん摩マッサージ業等以外	1,926	5%	約 4.2 億円	実施団体なし
	あん摩マッサージ業等	39	3%	約 0.02億円	
合 計		10,495	—	約17.6 億円	

・制限税率である標準税率の1.1倍まで税率を引き上げた場合、約1.8億円の税収増となる。

法人事業税（令和5年度実績を元に試算）【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）】

法人の種類		課税の種類	法人数	標準税率	税収規模（注）	全国の実施状況
普通法人等	外形標準課税 対象法人	付加価値割	1,128	1.2%	約162.7億円	東京都（標準税率に5%上乗せ） など8都府県で実施
		資本割		0.5%	約 74.6億円	
		所得割		1.0%	約185.4億円	
	所得課税法人	所得割	26,043	3.5～7.0%	約300.5億円	
その他の法人			1,615	—	約 25.1億円	
合 計			28,786	—	約748.3億円	

（注）特別法人事業税を含む（東京都は特別法人事業税部分を含めた税率の5%分を超過課税している）

・東京都と同率の標準税率の5%を上乗せした場合、約37.4億円の税収増となる。

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5年度実績を元に試算）【制限税率なし】

不動産の種類	標準税率	税収規模	全国の実施状況
土地	3 %	約13.2億円	実施団体なし
家屋	住宅	3 %	
	住宅以外	4 %	
合 計	—	約41.4億円	

- 標準税率に1割上乗せした場合、約4億円の税収増となる。

自動車税種別割（令和6年度当初賦課実績を元に試算）【制限税率：1.5倍】

種類	課税台数(台)	税収規模（注）	全国の実施状況
乗用車	433,560	約129.2億円	実施団体なし
トラック	59,377	約 12.0億円	
バス	2,016	約 0.6億円	
小型三輪	17	約 0.0億円	
特種用途車	8,808	約 2.2億円	
合 計	503,778	約144.1億円	

(注) 税収規模は、すべての自動車を令和元年10月以降に新車新規登録された場合の新税率に換算したもの

- 標準税率に1割上乗せした場合、約14.4億円の税収増となる。
- 制限税率である標準税率の1.5倍まで税率を引き上げた場合、約71.6億円の税収増となる。

公共交通が本当に便利になるなら自家用車に乗る機会も減るのかな？

