

新たな税を検討する理由、その理念・位置づけ 新たな税の使途の考え方について

令和8年3月4日にいただいた中間答申では、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について次のとおり挙げられている。

- ・ 地域交通は、県民の暮らしや経済を支える基盤である。
- ・ 地域交通の維持・充実による移動手段の確保には、より良い暮らしの実現や地域経済の活性化のための公共サービスの供給という側面があること、また、自動車利用による環境負荷を軽減し、CO2ネットゼロ社会づくりを進める観点からも、行政が一定の責任を負うべき
- ・ 事業の継続性を担保し、地域交通の維持・充実に中長期を見据え戦略的に取り組むためには、地域交通のための施策に用途を限定した安定的な財源を確保することが重要である。
- ・ 利便性の高い地域交通が存在することによる便益は、単に利用者のみが受益するものではなく、どの世代にも便益が及び、社会全体の価値の向上に貢献する。そのため、費用を賄う手段の選択肢の一つである新たな税のあり方やその使い方に対する議論には、現に地域交通を利用している人もそうでない人もともに参加することが重要である。
- ・ 新たな税のあり方やその使い方に対する議論を通じて、県民の地域交通への意識・関心が高まるとともに、地域交通が地域コミュニティを支える基盤であることへの理解が深まり、ひいては地域コミュニティの再生・再構築を考えるきっかけとなることが期待される点も意義の一つとして挙げられる。

—議題の趣旨—

- ・ 新たな税の議論については、県議会その他、5市の議会から決議・意見書が提出され、慎重な対応を求められているほか、県民からも「私は地域交通を一切利用しない」「利用しないものに負担を求めるのはおかしい」「利用者負担を徹底すべき」という意見が根強くあるところ。
- ・ 丁寧な検討を積み重ねていくにあたり、なぜ新たな税を検討するのかという原点について改めて整理する必要がある。
- ・ 新たな税を検討する理由、その理念・位置づけは今後の議論の土台となる重要な観点であるため、今回改めてご意見を賜り、再整理した上で、議論の進展につなげていきたい。

- ・ 地域交通は以下のような価値を持ち、その受益は地域交通を利用している人にもそうでない人にもおよぶものであることから、「公共財・社会インフラ」として捉え、みんなで支えていく必要がある。

- 日々の暮らしに必要な移動手段(通勤、通学、通院、買い物等)
- クルマを使えない人、使えない時でも利用できる選択肢としての移動手段
(家族送迎負担の解消、病気・ケガのときにも使える、免許返納をしても使える等)
- 地域の価値向上・経済基盤強化(転入者の増加、観光客の増加、企業の進出等)
- 自家用車に起因する問題の軽減(道路渋滞緩和、交通事故リスク低減、環境負荷軽減等)
- コンパクトなまちづくりへの寄与(中心市街地の活性化、歩いて暮らせるまちづくり等)

…… 等

- ・ 県民がより良い暮らしを送り、また、企業が滋賀県内で継続的に事業活動を発展させていくためには、これらの地域交通が持つ価値が将来にわたって保障され、かつ実感できる形でより良くなっていくことが重要である。
 - ・ よって、地域交通の持つ価値を向上させる施策は安定的に実施されることが必要であり、そのためには安定的な財源の確保が必要。
- ※ 各市町は地域交通に係るさまざまな施策に取り組んでいるところだが、現状では、国や県からの支援は毎年度の予算編成過程を経てからでないと決定しないため、市町は長期的・安定的な施策を立案することが難しい側面がある。
- ・ 道路や上下水道など他の社会インフラと比較して地域交通への財政措置が極めて弱い状況下において、時々々の社会情勢の影響を受けづらいという特徴を持つ新たな税は「安定的な財源」として有力な選択肢であると考える。

令和8年3月4日にいただいた中間答申では、使途の考え方について次のとおり挙げられている。

- ・ 新たな税は計画に基づく施策に充当されるべき。
- ・ 新たな負担に対応する受益を明確化するため、県民が実現したい暮らし方と整合しつつ、地域の実情を踏まえた地域交通の充実のための施策に充当することが望ましい。
- ・ 負担に対する県民の納得や期待が得られる事業であることを使途の要件とすることも考えられる。
- ・ 現在の地域交通を漫然と維持するのではなく、必要に応じて再編・合理化を進めるなど、地域の実情にあった適切な交通体系とすることが必要である。

—議題の趣旨—

- ・ 新税の検討に対して「何のための税なのか説明がほしい」「税をとってまで何をしたいかわからない」「納めた税が他の地域に持っていられないか不安」等の意見が寄せられている。
- ・ 令和8年7月に実施した県政世論調査※では、公共交通の維持・充実のための費用をどのような形で確保するのが望ましいと思うかとの問いに対し、「新たな税」が選択された割合は7.3%であったが、別の問いで交通サービスの充実への取組を期待する人の割合57.0%に及び、両者に大きな差があった。
もし、交通サービスの充実につながる具体的な新たな税の使途のイメージが提示できていれば、この差は縮まる可能性があるのではないか。
- ・ そこで、使途の考え方についてより深掘りし、今後の議論を進展させていくため、県民、企業との対話の取組結果等も踏まえながら、改めてご意見を賜りたい。

※ 県政世論調査の結果概要については、資料1のP18に記載

(参考)地域交通計画に基づく事業

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 1 利用促進 機運醸成	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 維持 再編・合理化	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

(参考)地域交通計画に基づく事業

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 充実	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

(参考)地域交通計画に基づく事業

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 4 DX・GX 新たな手段	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

—使途を考えるうえでの論点—

(令和8年3月4日付け中間答申)

『新たな負担に対応する受益を明確化するため、地域交通の充実のための施策に充当することが望ましい。』

① 「新たな負担に対応する受益」の明確化について

⇒税である以上、使用料・手数料と異なり、負担と受益が完全に1対1対応するものではないが、負担することにより、地域がどのように良くなるのか、その受益をできるだけ具体的に分かりやすくイメージできるように示す必要がある。

② 「充実のための施策」の趣旨について

⇒地域交通計画に掲げる目指すくらしの姿を実現させ、その姿を安定的に継続させることが「充実」であり、新規施策だけでなく、ランニング経費や既存施策の効率化を徹底するための投資のような施策も使途としてあり得るのではないか。

—使途を考えるうえでの論点—

③ 市町が自由に使える交付金について

⇒施策の効果検証を適切に実施するためには、譲与税のように一定の基準(人口等)により機械的に配分するのではなく、市町が創意工夫により提案した事業に対して県が採択し、交付する形が良いのではないか。

④ 地域間のバランスについて

⇒県税への超過課税を基本としており、負担のあり方について制度上地域間格差が生じない仕組みとすることが考えられる。

⇒どの地域でも受益を感じられるようにすべき。