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、県事業の補助率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、補助率等の制度設計について、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様々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も進めます。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国に対し提案・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・充実をみんなで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、結論を得ます。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮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。

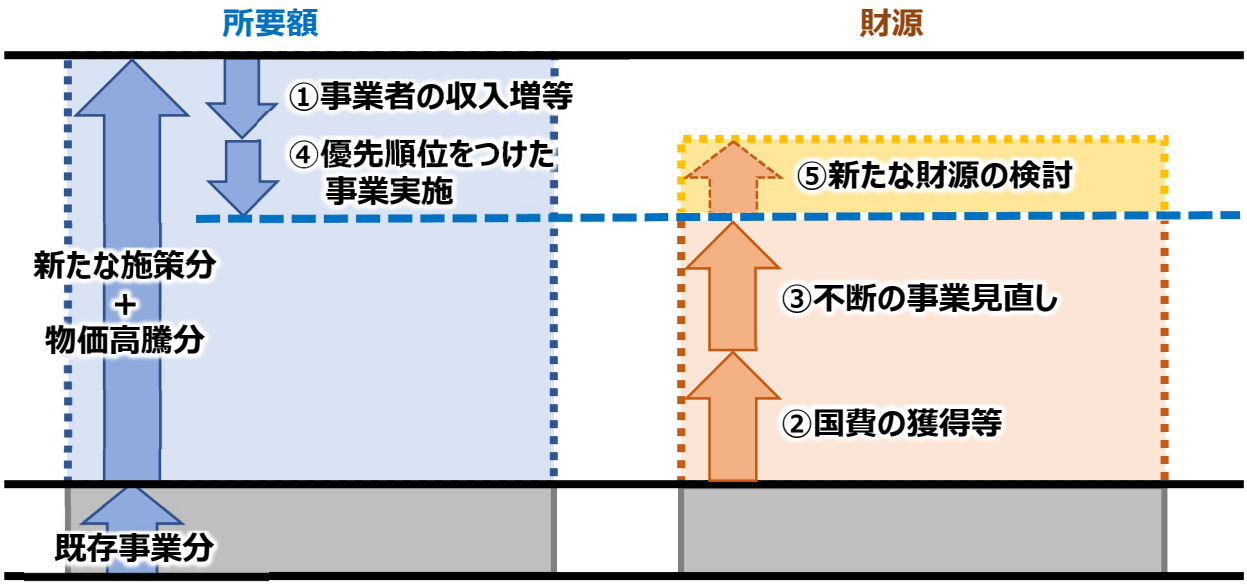

図 6.1 施策実施に係る所要額（県拠出額）と財源のイメージ

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				
不断の事業見直し	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）				