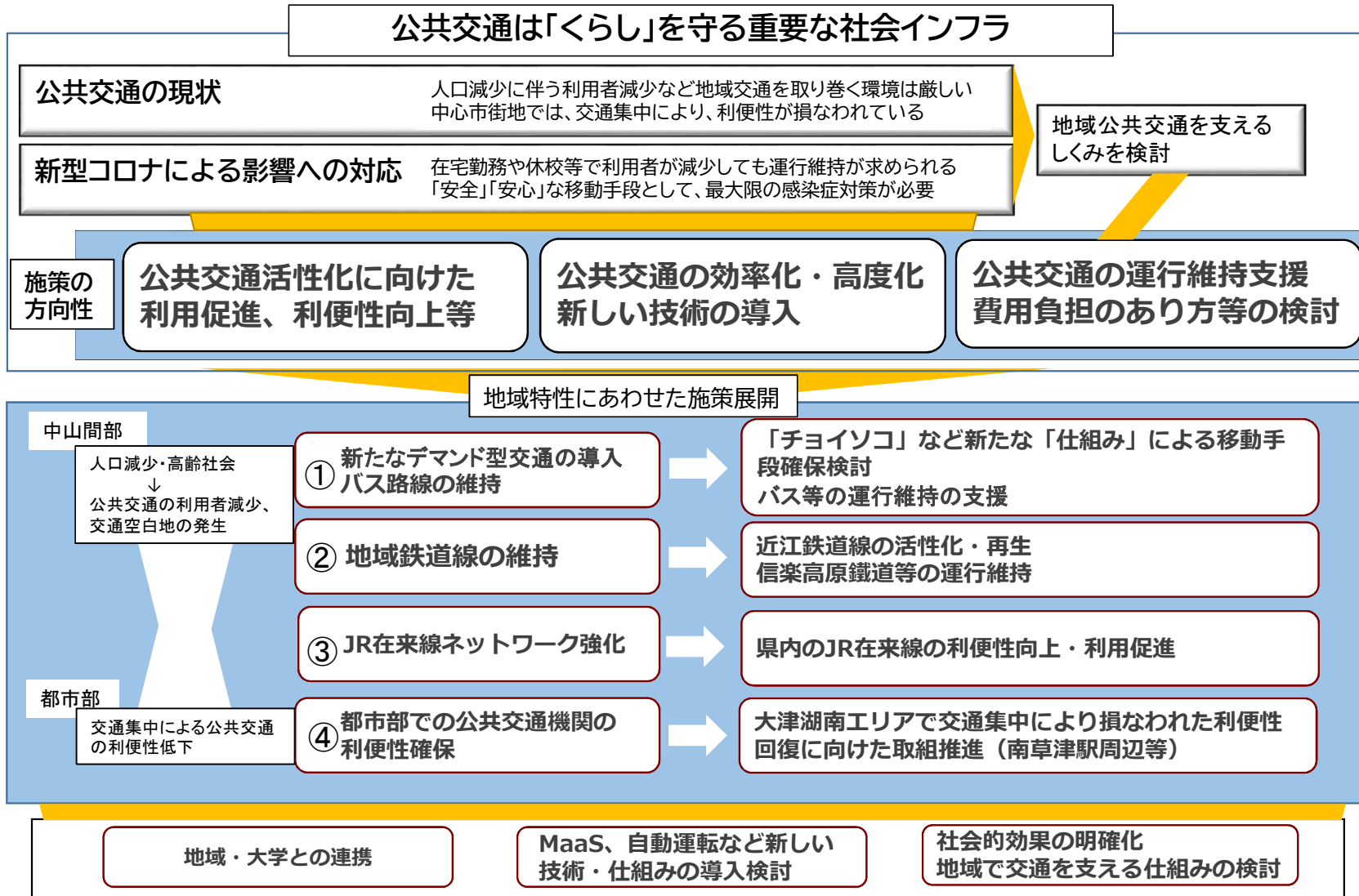


## 資料5

# 本県の公共交通の現状と取り組むべき課題

---



# 鉄道ネットワーク等の現状と取り組むべき課題

## 背景

- ①人口減少と高齢化のさらなる進展により交通量が変化
- ②AI MaaS 自動運転による移動技術の進展
- ③広域交通の大きな変革期

↓  
滋賀県の持続的発展に向け、  
大胆かつ中長期的展望にたつた施策展開が必要。

## 1. 湖西線の将来展望

- 2023年春 北陸新幹線敦賀開業を契機とした利用促進
- 北陸新幹線敦賀以西の整備に伴う諸課題の解決

## 3. 草津線輸送改善

- 利用者増を目指した駅を中心としたまちづくりの検討
- 利便性向上に向けた運行体系の検討

## 2. 北陸・中京鉄道アクセスの向上

- 北陸新幹線敦賀開業、リニア名古屋開業を射程に入れた【敦賀 - 米原間】のリレ快速の実現
- 東海道新幹線米原発着本数の増
- 「米原駅」の徹底活用

リニア中央新幹線 2027年  
品川 - 名古屋間開業予定

リニア中央新幹線 2037年  
名古屋 - 新大阪間開業予定

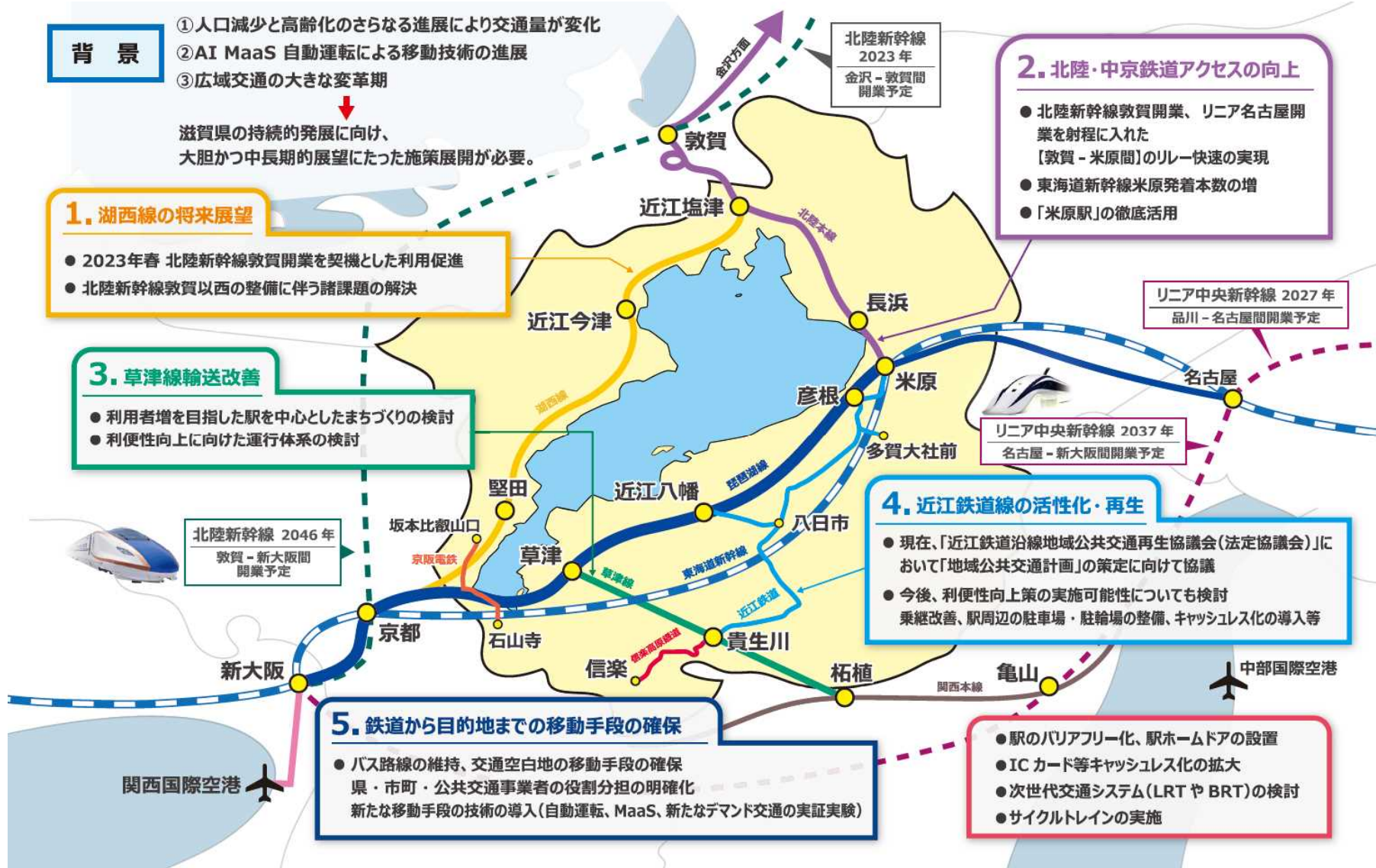
## 4. 近江鉄道線の活性化・再生

- 現在、「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会(法定協議会)」において「地域公共交通計画」の策定に向けて協議
- 今後、利便性向上策の実施可能性についても検討  
乗継改善、駅周辺の駐車場・駐輪場の整備、キャッシュレス化の導入等

## 5. 鉄道から目的地までの移動手段の確保

- バス路線の維持、交通空白地の移動手段の確保  
県・市町・公共交通事業者の役割分担の明確化  
新たな移動手段の技術の導入(自動運転、MaaS、新たなデマンド交通の実証実験)

- 駅のバリアフリー化、駅ホームドアの設置
- ICカード等キャッシュレス化の拡大
- 次世代交通システム(LRTやBRT)の検討
- サイクルトレインの実施



# 地域公共交通の維持・活性化に必要な費用【例示】

## バス・デマンドタクシー

● コミュニティバスの維持に要する費用	約13～14億円／年	} ※ 現在、県・市町が負担している費用。
● 路線バスの維持に必要な費用	約3億円／年	
● デマンドバス・タクシーの維持に必要な費用	約2億円／年	
● 自家用有償運送の維持に必要な費用	約1.5億円／年	

## 鉄道

● 近江鉄道線の維持存続に必要な費用	約6～7億円／年	※ 設備投資費および維持修繕費。法定協議会で協議中。
● 信楽高原鉄道の維持存続に必要な費用	約2～4億円／年	※ 保安設備整備等および保守委託で、県・甲賀市が負担している費用。甲賀市算定。
● JR線の利便性向上に必要な費用		
・ 新駅設置	約60億円／駅	
・ ホームドア設置	約15億円／面(2ホーム)	
・ バリアフリー整備	約2～25億円／駅	
・ 車両の購入	約2億円／両	

## 新たな交通手段

● LRT		
整備に要する費用	約100億円	(既設道路に3km整備する場合)
運営に要する費用	約2億円／年	(200円×3,000人／日の利用に相当)
		※ H28 県調査による。
● 自動運転		
自動運転車の導入に要する費用	約0.6億円／台	(小型バスタイプ) ※ 大津市の例による。



BRT (バス高速輸送システム) 中自転車等を中心とした低炭素な交通システム  
「2040年、道路の景色が変わる」国土交通省より抜粋

## 資料6

# 地方公共団体の自主財源確保の方策

---

# 法律により定められている地方公共団体の収入

種類	内 容	根拠	(本県の収入規模) ※令和元年度決算
地方税	地方公共団体がその経費に充てるため、財力調達の目的をもって、その課税権に基づき賦課・徴収するもの 【目的税】特定の費用のために課される税(⇔普通税:その収入を一般経費の財源に充当) 【法定外税】地方公共団体の特殊事情を勘案して設けることができる税	地方自治法第223条	199,363百万円
分担金	地方公共団体が行う特定の事件に必要な費用に充てるため、特に <b>利益を受ける者から、その受益の限度において</b> 徴収するもの	地方自治法第224条	
負担金	①法律に基づき、特別の利益関係等を有する者から、その事業に要する経費を <b>受益等の程度に応じて</b> 徴収するもの ②財政政策上その他の見地から、その事業に要する経費を <b>定められた負担割合に応じて</b> 求めるもの	・地方財政法第27条 ・各個別法(①のみ)	2,820百万円
使用料	行政財産の目的外使用及び公の施設の使用に対し、その <b>反対給付として</b> 徴収するもの	地方自治法第225条	5,630百万円
手数料	特定の者に提供する役務に対し、その <b>費用を償うため又は報償として</b> 徴収するもの	地方自治法第227条	2,142百万円
寄附金	地方公共団体が実施する一定の事業に必要な経費に充てるため、 <b>相当の給付を行うことなく、金銭又は特定の財産の給付を受けるもの</b>	—	95百万円
(課徴金)	国が国権に基づいて収納する金銭のうち、租税を除くもの	財政法第3条	—

※平成29年度全国知事会「第3回新しい地方税源と地方税制を考える研究会」資料を基に作成(一番右の本県の税収規模の欄は除く。)



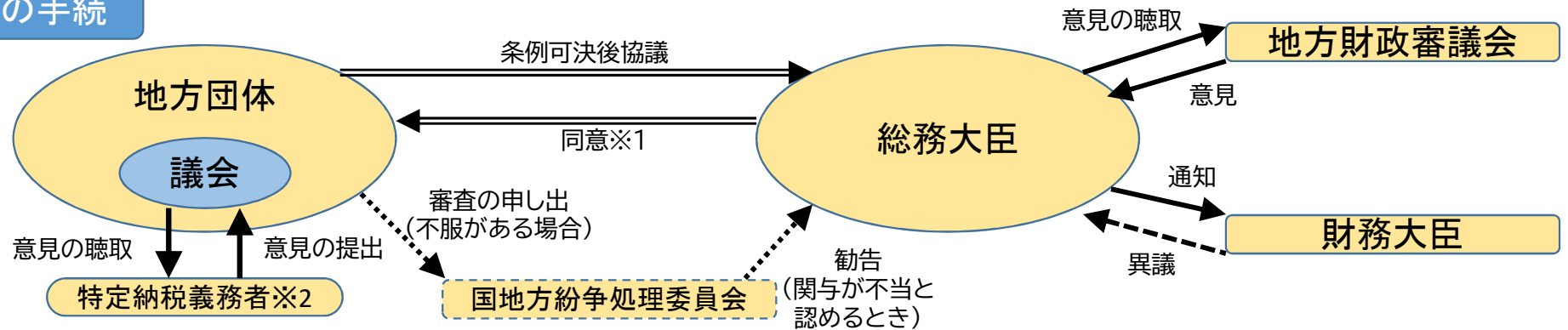
# 法定外税の新設等の手続き

## 1 法定外税

地方団体は、地方税法に定める税目(法定税)以外に、条例により税目を新設することができる。これを「法定外税」という。平成12年4月の地方分権一括法による地方税法の改正により、法定外普通税の許可制が同意を要する協議制に改められるとともに、新たに法定外目的税が創設された。

また、平成16年度税制改正により、既存の法定外税について、税率の引下げ、廃止、課税期間の短縮を行う場合には総務大臣への協議・同意の手続きが不要となったほか、特定の納税義務者に係る税率割合が高い場合には、条例制定前に議会でその納税義務者の意見を聴取する制度が創設された。

## 2 新設等の手続



※1 次のいずれかが該当すると認める場合を除き、総務大臣はこれに同意しなければならない。(地方税法第261条、第671条、第733条)

- ① 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること。
- ② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること。
- ③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと。

※2 特定納税義務者とは、法定外税の納税額が、全納税者の納税額総額の10分の1を継続的に超えると見込まれる者として、次の2つの要件をどちらも満たすと見込まれる者

- ① 条例施行後5年間の合計で、当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える見込みがあること。
- ② 当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える年が、条例施行後5年間のうち3年以上あると見込まれること。

※総務省資料により作成

# 法定外税の状況①

(令和2年4月1日現在)

**平成30年度決算額 651億円 (地方税収額に占める割合0.16%)**

1 法定外普通税 (平成30年度決算額)  
[単位：億円]

[都道府県]

石油価格調整税	沖縄県	10
核燃料税	福井県、愛媛県、佐賀県、島根県、静岡県、 鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県	265
核燃料等取扱税	茨城県	12
核燃料物質等取扱税	青森県	201
計	13件	488

[市区町村]

別荘等所有税	熱海市 (静岡県)	5
砂利採取税	山北町 (神奈川県)	0.1
歴史と文化の環境税	太宰府市 (福岡県)	0.8
使用済核燃料税	薩摩川内市 (鹿児島県)、伊方町 (愛媛県)	8
狭小住戸集合住宅税	豊島区 (東京都)	5
空港連絡橋利用税	泉佐野市 (大阪府)	4
計	7件	23

[合計] 20件 511



## 法定外税の状況②

### 2 法定外目的税

#### [都道府県]

産業廃棄物税等(*1)	三重県、鳥取県、岡山県、広島県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、新潟県、山口県、宮城県、京都府、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県	7.2
宿泊税	東京都、大阪府、福岡県	3.4 (*3)
乗鞍環境保全税	岐阜県	0.1
計	3.1件	10.7

#### [市区町村]

遊漁税	富士河口湖町（山梨県）	0.1
環境未来税	北九州市（福岡県）	7
使用済核燃料税	柏崎市（新潟県）、玄海町（佐賀県）	10
環境協力税等(*2)	伊是名村（沖縄県）、伊平屋村（沖縄県）、渡嘉敷村（沖縄県）、座間味村（沖縄県）	0.3
開発事業等緑化負担税	箕面市（大阪府）	1
宿泊税	京都市（京都府）、金沢市（石川県）、倶知安町（北海道）、福岡市（福岡県）、北九州市（福岡県）	15 (*3)
計	1.4件	33 (*3)

[合計] 4.5件 140 (\*3)

- \*1 産業廃棄物処理税（岡山県）、産業廃棄物埋立税（広島県）、産業廃棄物処分場税（鳥取県）、産業廃棄物減量税（島根県）、循環資源利用促進税（北海道）など、実施団体により名称に差異があるが、最終処分場等への産業廃棄物の搬入を課税客体とすることに着目して課税するものをまとめてここに掲載している。
- \*2 環境協力税（伊是名村、伊平屋村、渡嘉敷村）、美ら島税（座間味村）など実施団体により名称に差異があるが、地方団体区域への入域を課税客体とするものをまとめてここに掲載している。
- \*3 金沢市宿泊税（平成31年4月1日施行）、倶知安町宿泊税（令和元年11月1日施行）、福岡県宿泊税（令和2年4月1日施行）、福岡市宿泊税（令和2年4月1日施行）、北九州市宿泊税（令和2年4月1日施行）は平成30年度の決算額がないため、言っていない。
- \*4 端数処理のため、計が一致しない。

# 超過課税の実施状況①



## ア 超過課税実施団体数（平成31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〔滋賀県を含む46都道府県（静岡県は除く。）〕

#### <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

388団体

法人税割

996団体

#### <固定資産税>

152団体

#### <軽自動車税>

15団体

#### <鉱産税>

30団体

#### <入湯税>

6団体

〔北海道釧路市、北海道上川町、三重県桑名市、大阪府箕面市、岡山県美作市、大分県別府市〕

## 超過課税の実施状況②

### イ 超過課税の規模（平成30年度決算）

#### ○ 道府県税

道府県民税	個人均等割	(37団体)	246.2億円
	所得割	(1団体)	27.3億円
	法人均等割	(35団体)	104.0億円
	法人税割	(46団体)	1,342.5億円
法人事業税		(8団体)	1,595.7億円
道府県税計			3,315.7億円

#### ○ 市町村税

市町村民税	個人均等割	(1団体)	17.1億円
	所得割	(1団体)	0.5億円
	法人均等割	(387団体)	163.4億円
	法人税割	(996団体)	3,171.8億円
固定資産税		(153団体)	351.7億円
軽自動車税		(15団体)	4.4億円
鉱産税		(30団体)	8百万円
入湯税		(5団体)	33百万円
市町村税計			3,709.3億円

超過課税合計

7,025.0億円

※ 地方法人二税の占める割合：90.8%

(注)イの表中における団体数は、平成30年4月1日現在。

## 資料7

# 諸外国における交通に係る負担の求め方の事例

---

# 諸外国における地域公共交通に課する制度の概要

	日本	フランス	ドイツ	イギリス	アメリカ
交通権・移動権について規定した法律	なし ※交通政策基本法(2013)においては、規定はされなかった。	交通法典(2010年) ※ただし、国内交通基本法(LOTI)(1982)を継承している。	なし	なし	なし
地域公共交通に係る計画制度を規定した法律	地域公共交通活性化・再生法(2007)	同上	近距離交通地域化法(1996)	2000年交通法(2000)	都市公共交通法(1964)
上記計画の策定の義務化の有無	努力義務 ※2020年改正までは「できる規定」	策定義務あり ※ただし、10万人以上の都市圏交通区域(PTUのみ)	策定義務あり ※各州法によるため、策定義務のない地域もある。	策定義務あり ※主にイングランドとウェールズ	策定義務あり ※改正大気浄化法(1990)により、大気質の改善に向けた交通計画の策定が義務化。
地域公共交通に係る計画	地域公共交通計画	都市圏交通計画(PDU)	近距離交通計画(Nahverkehrsplan)	地域交通計画(LTP)	交通計画(TP)
地域公共交通の運営主体	主に民間事業者の独立採算制による。 ※一部に、公営企業体によるものも存在する。	コミュン(市町村)により構成される都市圏交通機構(AOM)が、自ら、または交通事業者に委託して運営している。	州または群・市が、交通事業者に委託して運営している。 ※共同事業体として各地で「運輸連合」が形成されている。	民間事業者の独立採算制によるが、行政による補助金により支えられている。	大都市の一部で民営の公共交通事業者等が乗り入れているものの、公共交通はほとんどが公営である。
地域公共交通に係る特別の財源(中央政府)	なし	なし	エネルギー税の一部が、交通に関する特定財源となっている。	なし	ガソリン税およびディーゼル燃料税の一部が、公共交通に関する専用財源となっている。(道路信託基金の公共交通勘定)
地域公共交通に係る特別の財源(地方政府)	なし	・交通税(VM)	エネルギー税の一部が、連邦から州の財源に移譲されている。 ※近距離交通地域化法の制定によるもの。	・道路利用者への課税(Congestion Charge) ・職場駐車場への課税(WPL) ※ただし、そこまで導入事例は多くない。	・売上税(Sales Tax)の税率上乗せによる交通税 ※ポートランドでは、独自に賃金税(payroll tax)を導入している。
地域公共交通に関する補助制度	地域公共交通確保維持改善事業、等	・トラム等のインフラ整備に対する補助 ※環境グルネル法(2009)によるもの	・解消法(2006)に基づく公共交通のインフラ整備に対する補助 ・地域化法に基づく運営・整備に対する補助	・交通省が地域交通計画の内容を審査することによる資本費補助 ・その他、交通省による運営に対する個別補助	21世紀における発展に向けた前進法(MAP-21)による資本費および運営補助

国土交通省交通政策審議会交通基本法案検討小委員会第2回(平成22年11月29日開催)会議資料をベースに、以下の論文等を参考に滋賀県にて作成。  
 ・川勝健志「持続可能な都市交通と地方環境税ーフランス交通税を事例にー」(『運輸と経済』、2012年5月号、交通経済研究所)  
 ・斎藤純子「ドイツの交通インフラ及び地域公共交通の財源問題ー利用者負担をめぐってー」(『レファレンス』、2015年12月号、国立国会図書館)  
 ・小役丸幸子「諸外国における地域公共交通事情①イギリス」(『運輸と経済』、2017年12月号、交通経済研究所)  
 ・高峯康世「諸外国における地域公共交通補助制度ードイツ・フランス・英国の事例から」(『レファレンス』、2015年1月号、国立国会図書館)  
 ・佐藤麗子「アメリカの陸上交通新授権法(MAP-21)における公共交通補助制度」(『運輸と経済』、2013年3月号、交通経済研究所)など



# いわゆるフランス交通税(Versement Mobilité)の概要

名称	交通税(Versement Mobilité) ※「税」は、仏語で「Impôt(租税)、taxe(間接税)、Contribution」等。「Versement」は、「負担金」の意に近い。
課税目的	公共交通の財源確保
課税対象	人口1万人以上の都市圏交通区域(PTU)内に立地する従業員11名以上(注)を雇用している個人および法人(公的部門も含む。) ※公益財団、非営利団体および社会組織として認定されている団体は、対象外。 (注)2015年12月31日までは、従業者9名以上とされていた。
課税標準	従業員の給与総額(外形標準課税)
税率	人口等に応じた上限税率の範囲で、イル・ド・フランス州運輸連合(STIF)または都市圏交通局(AOM)が任意に決定できる。(上限税率は、次のページのとおり。)
徴税方法	都市圏交通局(AOM)が社会保険機構(URSSAF)に委託
税収の使途	・公共交通のインフラ整備(資本費補助) ・低運賃化および路線バス維持(運営費補助)
その他	もともとフランスでは、交通費を企業が負担する慣習がなく、わが国のように企業が広く慣習として従業員の通勤費を負担している状況とは大きく異なるとされてきたが、2009年以降は、フランスでも通勤費を企業が負担することを義務化されている。(公共交通を利用する場合の通勤費の50%を雇用側が負担することが義務付けられている一方で、公共交通以外を利用する場合は、雇用側が任意に判断することが可能。年間200ユーロが上限。)

※川勝健志「交通税の現状と課題」(2020年10月30日、総務省での報告資料)を基に作成。  
(その他の部分は、板谷和也「フランスにおける企業の通勤費負担の義務化」(『運輸と経済』、2010年12月号、交通経済研究所)より。)



# いわゆるフランス交通税(Versement Mobilité)の上限税率

## 1 イル＝ド＝フランス都市圏における上限税率

県名		税率
パリ県、オー＝ド＝セーヌ県		2.95%
セーヌ＝サン＝ドニ県、ヴァル＝ド＝マルヌ県		2018年 2.33% 2019年 2.54% 2020年 2.74% 2021年1月1日以降 2.95%
セーヌ＝エ＝マルヌ県、エソンヌ県、イヴリーヌ県、ヴァル＝ド＝ワーズ県 (郊外部への企業移転を促すため、これら外周4県の指定コミュニティ以外の税率は低く設定されている。)	指定コミュニティ	2.01%
	その他	1.60%



画像は、FRANCE-PUB.COMから引用

## 2 地方都市における上限税率

要件 (都市圏交通区域(PTU)の人口など)		基本税率	上乗せ特典あり		
			コミュニティ連合特典	観光特区特典	コミュニティ連合+観光特区特典
人口10万人以上	TCSP(※)あり	1.75%	1.80%(+0.05%)	1.95%(+0.20%)	2.00%(+0.25%)
	バスのみ	1.00%	1.05%(+0.05%)	1.20%(+0.20%)	1.25%(+0.25%)
人口5万人以上10万人未満	TCSPあり	0.85%	0.90%(+0.05%)	1.05%(+0.20%)	1.10%(+0.25%)
	バスのみ	0.55%	0.60%(+0.05%)	0.75%(+0.20%)	0.80%(+0.25%)
人口1万人以上5万人未満		0.55%	0.60%(+0.05%)	0.75%(+0.20%)	0.80%(+0.25%)
人口1万人未満		課税不可	課税不可	0.55%	0.55%

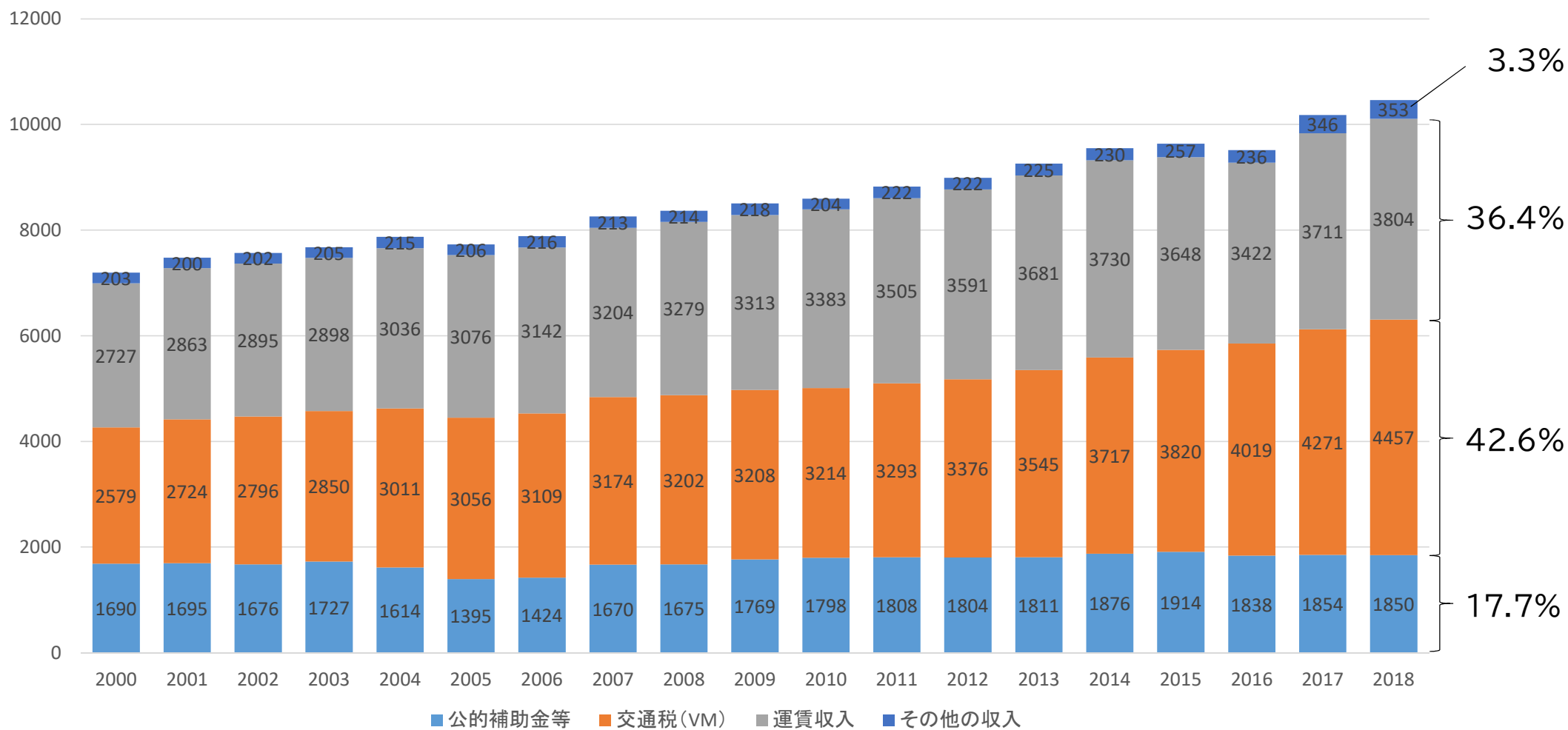
※TCSPとは、占有レーンを持つ公共交通の総称(地下鉄、トラムなど)。これらを導入する場合には、上限税率の引き上げが認められ、資本費への充当が可能となる。

出典)南聡一郎「フランス交通負担金の制度史と政策的含意」(『財政と公共政策』、2012年10月号、財政学研究会)をベースに、Legifrance(フランスの法令公表WEBサイト)やURSSAFサイト等により最新データとして作成。

# フランスにおける交通財源の内訳

## イル＝ド＝フランス都市圏における状況①

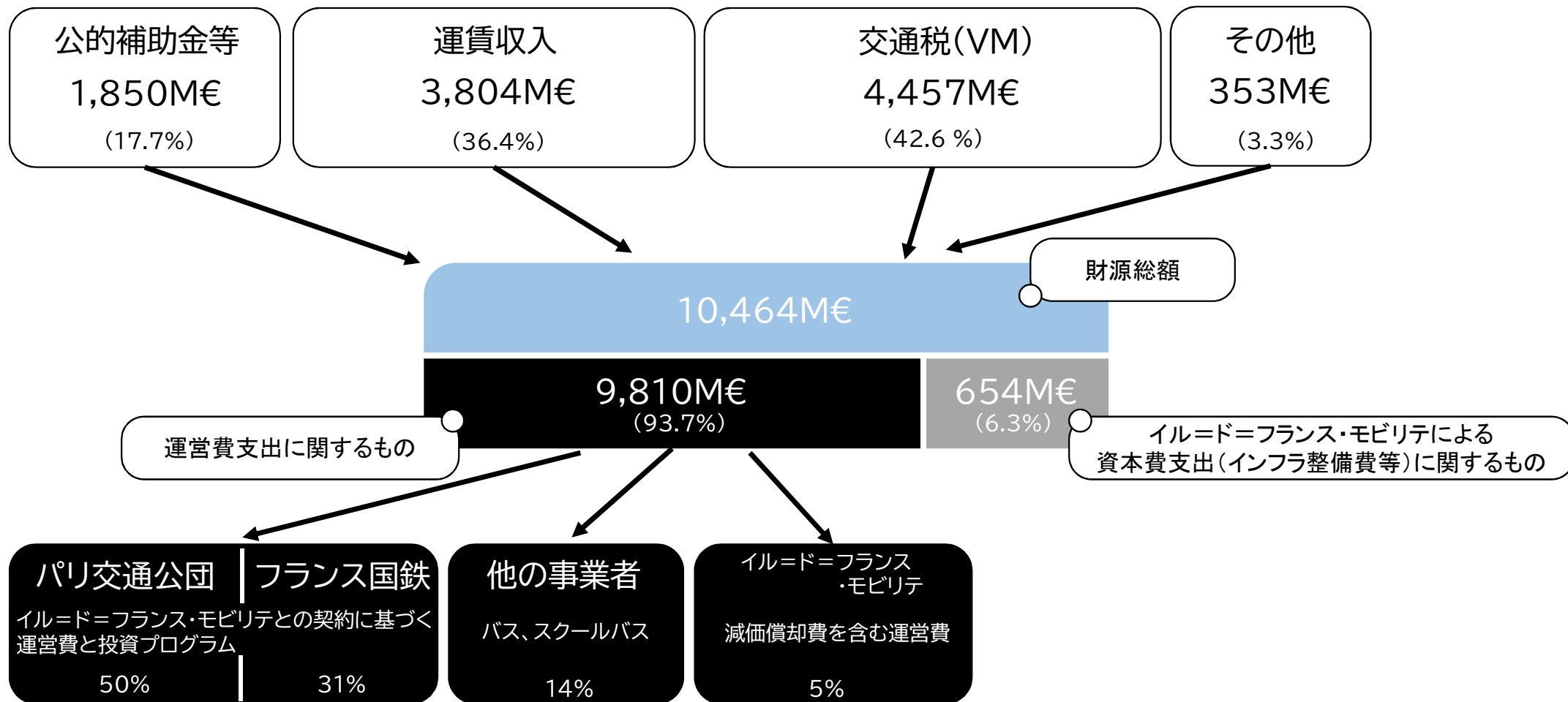
(単位:百万ユーロ)



出典) Observatoire de la Île de France Mobilités

# フランスにおける交通財源の内訳

イル＝ド＝フランス都市圏における状況②



## 資料8

議事(2)で議論していただきたいポイント

---

### ① 「なぜ税？」

県民等に負担を求める方法としては、税のほかにも使用料や負担金、寄附等が考えられるが、それらの中でも税で負担を求めようとする理由を、どのように整理すべきか。

### ② 「使途は？」

新たな税負担を求めようとするには、明確な利便性の向上等を実感してもらう必要があるが、新たな税負担を充当すべき使途の範囲は、どのように考えるべきか。

### ③ 「税收規模は？」

地域公共交通は、民間事業者との協働のもとで維持・活性化していく必要があるが、公費で負担すべき範囲と、そのための税收の規模を設定する際の考え方はどうあるべきか。

### ④ 「誰が負担すべきか？」

地域公共交通を支えるために税負担を求めるときには、誰に(事業者？利用者？県民？)に負担を求めべきか。

### ⑤ 「課税方式は？」

新たな税負担を求めようとするときには、どのような課税方式(法定外税or超過課税・課税標準・税率)が最適であるか。

### ⑥ その他