

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税に関するこれまでの議論について
(令和4年4月答申を踏まえた対応等)

令和3年4月答申 「滋賀にふさわしい税制の在り方について」

(1) 滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性

- ①コミュニティの強化につながる税制
- ②脱炭素社会の実現へ向けたグリーンな税制
- ③デジタル化の進展によるライフスタイルの変化に対応した税制
- ④産業構造の転換に対応するための税制
- ⑤税制を通じて県としての役割を果たしていくこと

(2) 滋賀にふさわしい税制へ向けた合意形成のあり方について

- 議会における議論はもとより、住民等との直接対話により合意形成を図ることが重要であり、合意形成の過程自体が、住民自治を涵養するものとなるように配慮することが大切
- 証拠に基づく政策立案(EBPM)の考え方は、税制においても当然に求められることから、意思決定過程における透明性を確保するために、根拠データを公開・開示することが必要
- 新たな税負担により県民にいかなる受益がもたらされるのかを明示することが不可欠

(3) 地域公共交通を支えるための税制

- 誰でもいつでも利用できる地域公共交通は利用者のみならず、地域のみんなで支えるべきもの
- 地域公共交通を支えるための税制は、滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性にも適い、その負担を税によって分かち合おうという考えにも適合的であり、地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討していくべき

令和4年1月答申 「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について」

(1) 地域公共交通を支えるための税制との関係性について

- 公共交通の維持・充実、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりに資するものと考えられる。
- 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要

0 前文

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について（答申）

令和3年11月19日付け滋税第473号により諮問のあったこのことについて、下記のとおり答申します。

記

先に令和2年7月17日付け滋税第253号により諮問を受けて、令和3年4月21日に答申した「滋賀にふさわしい税制のあり方について」において、当審議会は、「滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性」として、(1)コミュニティの強化につながる税制、(2)脱炭素社会の実現へ向けたグリーンな税制、(3)デジタル化の進展によるライフスタイルの変化に対応した税制、(4)産業構造の転換に対応するための税制、(5)税制を通じて県としての役割を果たしていくこと、という5つの方向性を提示した。

その上で、同答申においては、「誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域のみんなで支えるべきもの」とし、「地域公共交通を支えるための税制」について、上述の5つの方向性にも適い、かつ、そのための負担を税によって分かち合おうという考え方に適合的であることから、その導入可能性を検討していくべきとしたところである。

また、令和3年7月19日付け滋税第335号により諮問を受けて、令和4年1月7日に答申した「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について」において、当審議会は、「公共交通の維持・充実、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりにも資する」とした上で、「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要である」としたところである。

こうした経緯を踏まえて、当審議会では、令和3年11月19日付け滋税第473号による諮問を受けて、標題のことについて、更なる議論を重ねた結果、地域公共交通の維持・充実は、地域住民の暮らし全般を支える基礎的なニーズであると同時に、単にその利用者のみならず、県全体の社会・経済の基盤であり、産業や観光の振興にもつながるものであることを踏まえて、貴県が現在進めている「滋賀交通ビジョン」の見直しと並行して、「地域公共交通を支えるための税制」の導入に向けて、県民とも議論を行い、新たな税制を設けることに具体的に挑戦するとともに、もって、その議論のプロセス自体を通じて、「より良き自治を追求」し、「変わる滋賀、続く幸せ」の実現につなげていくべきであることを提言する。

なお、以下、諮問事項に沿って、当審議会の考えを述べる。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)



滋賀県

1 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について

(1) 地域公共交通を支えるために新たな税負担を求めるべき理由について

地域公共交通を支えるために新たな税負担を求めることについての議論を開始すべき理由として、当審議会では、主に、以下の3点があると考えます。

ア 滋賀県基本構想等が描く将来像との関係

地域公共交通は、単に人や物の移動手段であるだけでなく、それにより地域の環境や、教育、福祉などのあらゆる分野が支えられる基礎的な社会インフラであるとともに、移動の機会を提供することにより、人々の幸せと地域の健康を支え、文化を育むものでもあることから、滋賀県基本構想（平成31年3月策定）が目指す「未来へと幸せが続く滋賀」の実現に不可欠なものである。

また、滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定）においては、各種拠点や主要施設を公共交通軸や公共交通網で結ぶ拠点連携型都市構造を目指すことが謳われており、滋賀県の県土構造を効率的な公共投資と持続可能な経済成長を実現する21世紀型の都市構造としていくためにも、地域公共交通の維持・充実、は、欠くことのできないものである。

そして、この滋賀県都市計画基本方針を受けて、貴県では、目下、「滋賀交通ビジョン」の見直しが進められており、それぞれの地域特性に応じた交通手段によって、誰もが行きたいときに、行きたいところに移動ができる公共交通の姿が描かれることが期待される。

加えて、公共交通の維持・充実、は、自動車に過度に依存しない生活につながり、貴県が進めるCO2ネットゼロ社会づくりの観点からも重要である。

したがって、地域公共交通の維持・充実を確実なものとするために、その財源として税負担のあり方を考えていくことは、滋賀県基本構想を始めとして、滋賀県都市計画基本方針や見直し後の「滋賀交通ビジョン」を確実に実現させるために必須の取組であるのみならず、貴県が目指すCO2ネットゼロ社会の実現にも資することから、早期にその議論を開始する必要がある。

イ 様々な環境の変化に伴う地域公共交通の危機を転機とする対応

2050年の将来人口予測によれば、滋賀県内において、引き続き人口が増加する地域と、そうではない地域とで、人口の偏りが大きくなることや、少子高齢社会の到来に伴う単身世帯（特に高齢者の単身世帯）の増加による世帯分布の偏りが大きくなることが予想される。

こうした将来推計を前提とした人口分布下においては、地域公共交通は、これまでのような利用者負担の考え方では、全県的に維持することが相当困難となり、仮に地域公共交通が維持されなくなると、そういった人口分布の偏りが一層加速化するという、負の循環に陥ってしまうことが容易に予想される。

また、新型コロナウイルス感染症のまん延に伴う人流の減少や訪日外国人旅行の消失などにより、地域公共交通は、利用者の更なる減少により、極めて深刻な状況に陥っており、既存の民間交通事業者が当然に存在するという認識は、改めるべき時が来ている。

加えて、現下の緊迫化する世界情勢が、交通事業者に与える影響はもとより、地方自治体の税財政そのものに与える影響も決して看過できない。

したがって、このような様々な環境の変化がもたらす地域公共交通の危機を転機として、その維持・充実には戦略的に取り組むことを通して、県全体の発展につなげていくとともに、先に述べた滋賀県都市計画基本方針が描く拠点連携型都市構造の実現へ向けた取組を新たな行政課題と捉えていくことが求められているのであり、そうした取組を確実なものとするための地域の自主財源を安定的に得るためにも、新たな税負担を求めることが必要である。

ウ 交通に対する基本的な需要を適切に充足するための財源の必要性

平成25年（2013年）に成立した交通政策基本法においては、移動権・交通権といった文言が含まれることには至らなかった。また、交通を、「国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの」ととし、「交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」と位置付けているものの、国においては、そのための明確な財源的な手当てまでは検討されていない。

確かに、広く県民一般が受益者となりうる行政分野は他にも存在するが、例えば、子ども子育てを含む社会保障の分野については消費税・地方消費税収を社会保障施策に要する経費に充てることが明確化され、また、脱炭素・CO2ネットゼロ社会づくりの分野については炭素税の導入が現に議論されていることなどと比べると、地域公共交通の分野については、これまで交通事業者の自助努力にその多くを依存し、財源論が置き去りにされてきた面がある。

そこで、誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる地域公共交通を構築するための取組はもとより、その地域公共交通をしっかりとした財源に裏打ちされたものとしていこうとする取組については、ただ国の動きを待つのではなく、地方自治体としてもその地域特性に応じて、積極的な努力と試行錯誤が求められている一方で、本来主体となるべきは基礎自治体であるとはいえ、交通はネットワークであり広域的な観点が不可欠であることや、個々の市町の取組では対応に差が生じるおそれもあることから、広域自治体である県が、積極的に市町に働きかけて取り組むことも求められている。

滋賀県は、歴史的にも交通の要衝とされてきた。また、県政世論調査では、地域公共交通に関する項目が11年連続で不満度ナンバー1であり、地域公共交通の維持・充実への県民ニーズも高いことが窺われる。したがって、そのような滋賀県においてこそ、国に先んじて地域公共交通を支えるための新たな税負担に向けた取組に積極果敢に挑戦することにより、利用者の減少と利用料金の引上げとの負のスパイラルを超克するための全国の先駆けとなる先進事例を創出し、全国へと発信していくべきである。

地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について(令和4年4月答申)



滋賀県

1 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について

(2) 税負担を求める上での議論のあり方について

貴県は、現在進めている「滋賀交通ビジョン」の見直しの中で、目指すべき滋賀の地域公共交通の姿を描こうとされている。そのため、その実現に向けた財源となる新たな税負担を検討する際には、目指すべき姿だけが先行してしまつて税を含めた財源の議論が後回しになるべきではなく、かといって、税負担の議論が先行して目指すべき姿の検討がしにくくなることもあってはならないことから、目指すべき地域公共交通の姿と財源を巡る議論は、同時並行で、あたかもキャッチボールをするかのように進めていく必要がある。

また、住民との合意形成については、先の答申（令和3年4月21日）においても4つの事項を提示しているが、「より良き自治の追求」につなげていくためにも、更に、以下の3点に配慮が必要である。

ア 参加型税制

納税者である住民が、単に費用を負担するだけではなく、負担を巡る議論を通じて、ともに地域の将来像を描いていく仕組みであるとも言える参加型税制の考え方に立ち、税を巡る議論に多くの住民が参加することにより、その住民との合意形成の過程自体を通じて、住民のニーズを掘り起こしていくとともに、住民にも理解と納得感を持ってもらうことが肝心である。したがって、たとえ、事務手間やコストが必要になるのだとしても、可能な限り、住民との対話や熟議を経ることで、その合意形成の過程自体を、地域コミュニティの再生や、ソーシャルキャピタルの再構築につなげていくべきである。

イ 県民参加を促す工夫

合意形成の過程には、なるべく多くの県民参加を促す必要があり、そのために工夫を凝らすことが必要である。具体的には、多様な参加手段を設けるとともに、行政と県民との対話だけではなく、県民相互の意見交換が可能となるような方式も模索するべきである。

ウ 税の議論を合わせて行うことの意味

税負担の議論が、地域公共交通のあり方の議論と一体的に行われることにより、後者の議論がより一層真剣なものとなることが期待される。また、税の議論を合わせて行うことにより、新たな税制が導入された場合に、単に負担増となる面だけではなく、それにより負担減となる面や便益が増加する面についても含めて、総合的に議論することが可能となる。

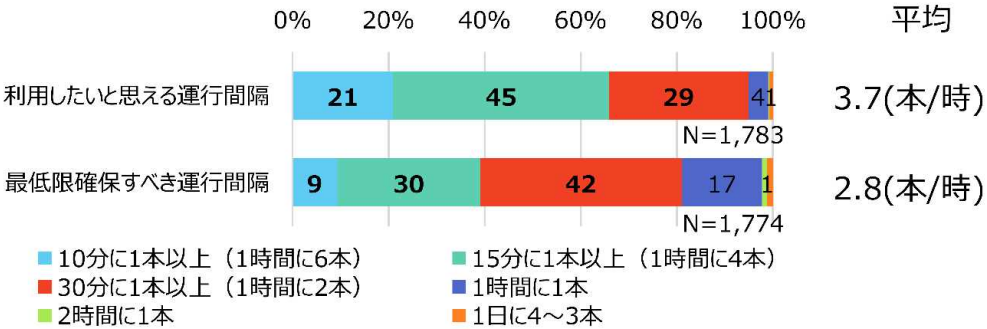
答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

交通ビジョンの見直しに際し、目指す地域交通の姿を検討していく中で、その受益と負担のあり方についても県民との対話などを通じて、幅広く御意見を賜ることとした。

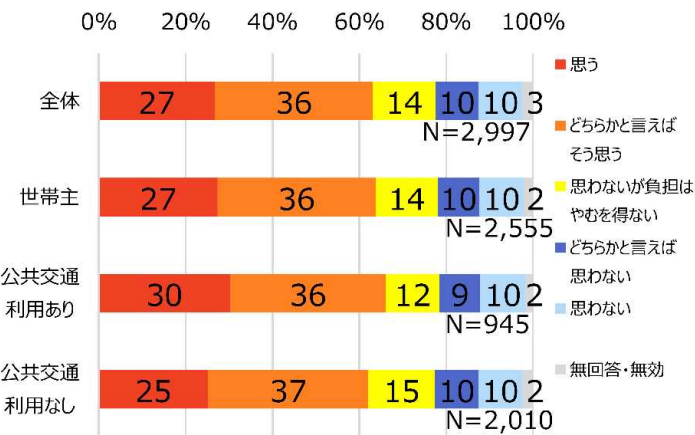
住民アンケート・県民アンケート

実施時期：令和4年10月11日～10月31日
実施媒体：①住民アンケート（郵送・WEB）
※無作為抽出した県内各市町350世帯、計6,650世帯
②県民アンケート（WEB）
※滋賀県ホームページに二次元バーコード掲載
回収数：計2,997通

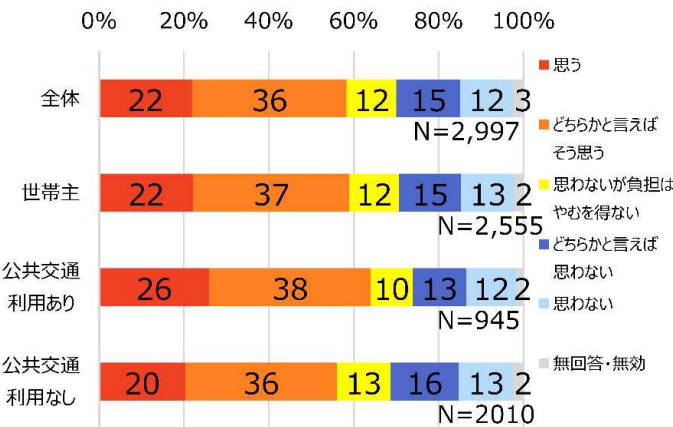
公共交通に求めるサービス水準



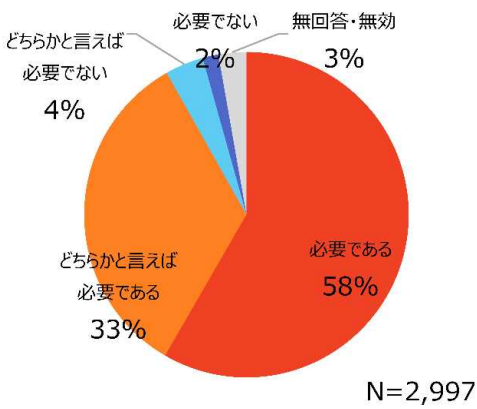
公共交通の維持（サービスレベルの維持）に必要な費用の負担意向



公共交通への投資（サービスレベルの向上）に必要な費用の負担意向



公共交通の必要性



答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

滋賀の公共交通未来アイデア会議

実施時期：令和5年7月18日～10月28日

実施形式：①県民トーク（対面）

※県内施設訪問者へのヒアリング

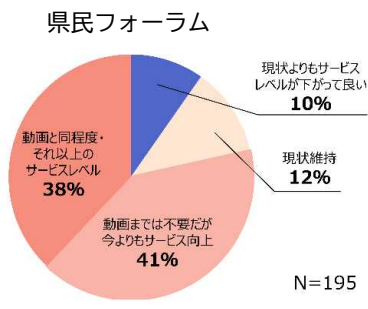
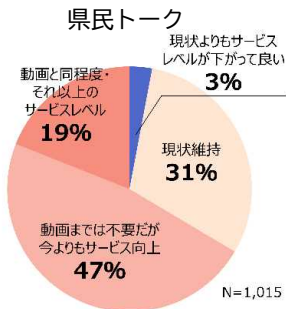
②県民フォーラム（対面+WEB）

③アンケート（WEB）

※ポスター・チラシ上に二次元バーコード掲載

回収数：①1,006名 ②321名 ③235通

将来の公共交通として求めるレベル



※県内・県外居住者の内訳不明

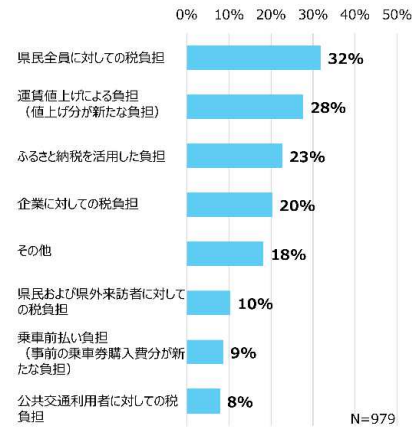
※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」

滋賀県の2040年代における理想的な交通の将来像のイメージを共有するため、地域4分類別に描いた動画をアンケート時に再生

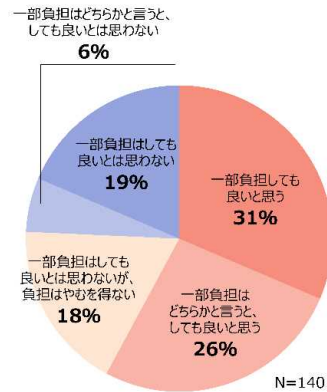
▼動画キャプチャ（左：都市部（地域①）、右：郊外2（地域④））



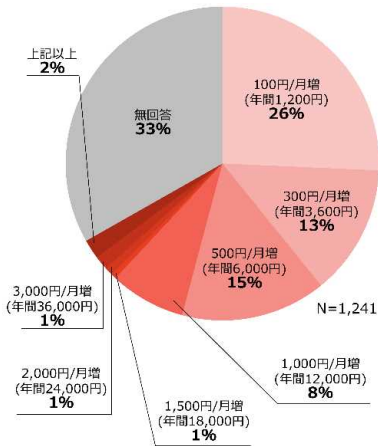
公共交通への新たな費用負担方法の意向



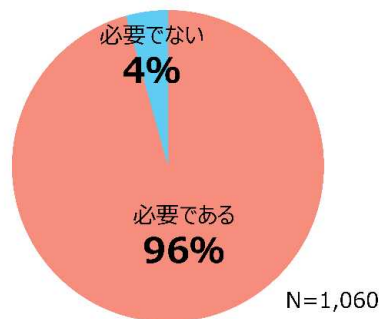
県外来訪者の滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向



負担に対しての許容額



公共交通の必要性



答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

県内主要鉄道駅でのご意見箱設置

実施時期：令和5年9月25日～10月23日
※近江今津駅、大津駅、貴生川駅、京阪びわ湖浜大津駅
令和5年10月18日～11月16日
※堅田駅、彦根駅、南草津駅、近江鉄道八日市駅
実施形式：これからの滋賀の公共交通についての意見を自由記述
回収数：268件

回答内容

項目	回収数	比率	
運行本数増加	81	30.2%	81.0%
利用環境改善	108	40.3%	
新交通システム	28	10.4%	
交通税	4	1.5%	1.5%
その他	47	17.5%	17.5%
合計	268	100.0%	100.0%

答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

滋賀地域交通ビジョンの策定



【理念】

- 福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらには CO₂ ネットゼロ社会の実現など、社会を支える土台であり、地域にとって欠かすことのできない重要な社会インフラである地域交通を維持・活性化することが、誰もが自由に、かつ安全に楽しみながら移動し、社会活動へ参画したり、人々が集い・交流できる、にぎわいと活力あるまちづくりの実現に繋がる
- ライフスタイルや社会環境の変化等により、交通事業者の経営環境は極めて厳しく、これまでのように民間経営のみで将来にわたり安定的に運行を維持することは困難な状況
- 地域交通の維持、充実に向け、県は、国、市町、交通事業者、県民、企業等とともに、相応の役割を果たすことが必要

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

「安全」を大前提に、地域交通により、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す

【目指す姿の実現に向けて】

- 地域交通に対する住民ニーズと現状に大きな乖離があり、民間経営のみでギャップを埋めることは困難と思われることから、鉄道およびバスの運行本数について「県民が最低限確保を望む水準」「県民が理想として望む水準」を確保するために、新たに必要となる費用を試算
- 地域交通が「移動の選択肢」になるためには「理想として望む水準」を目指すことが望ましいものの、試算結果によると多額の費用が必要。一方、県民との対話では9割を超える多くの方が「将来的に使うから」「自分は使わなくても地域の誰かにとって必要だから」という理由で、「公共交通は必要」と回答
- 「“今だけ、コトだけ、自分だけ”ではなく、豊かな暮らしの実現のため」、地域特性に応じた、より利便性が高くかつ効率的で、地域に最適化した交通手段について、費用の低減も見据えながら、県民、交通事業者、市町等とともに議論を重ねていく
- 既存ストックの有効活用、国庫補助金の活用、さらなる財源の確保等に向けた国への提案、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進などに取組んでもなお財源が足りない場合、財源確保の一つの方法として、例えば交通税のようなものがあればどのような社会になるのかを示しながら、財源や整備手法について丁寧に議論を重ねていく

答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

滋賀の公共交通未来アイデア会議（ワークショップ）

実施時期：①令和6年7月13日～9月8日
②令和6年11月16日～令和7年1月18日
実施形式：ワークショップ形式（県民、交通事業者、市町・県職員が参加）
実施地域：大津・湖南、甲賀、東近江、湖東、湖北、湖西の6地域
参加者数：①6地域合計 186人 ②6地域合計 137人

地域	構成市町名
大津・湖南	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市
甲賀	甲賀市、野洲市、湖南市、日野町、竜王町
東近江	近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町
湖東	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
湖北	長浜市、米原市
湖西	大津市、高島市

第1回ワークショップ 質問内容

【グループワーク1】

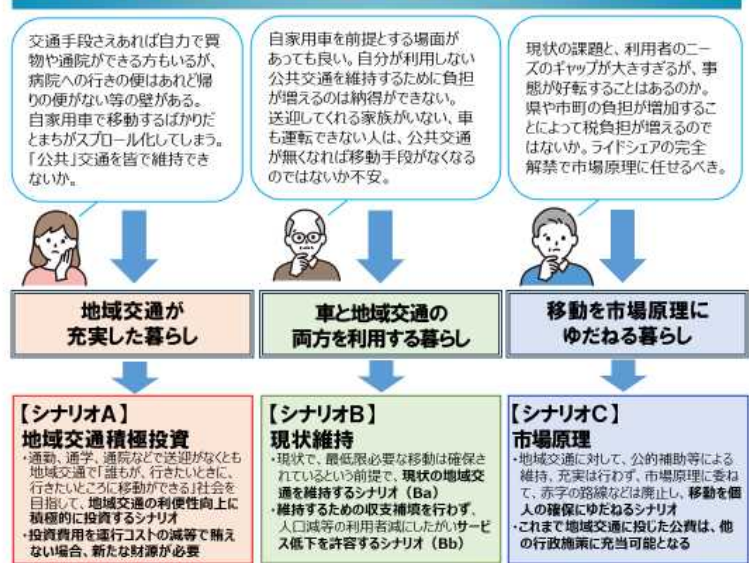
質問	内容
①	1週間に何日、出かけているか
②	どこへ、何のために、どのように移動をしているか？許容できる移動時間はどのぐらいか。
③	したくないのにせざるを得ない移動は？（例：家族の送迎）
④	したいのに現在ではできていない移動は？（例：友だちと遊びに行く）
⑤	もし制約がなければ、どこへ、何のために、どのように移動をしたいですか？
⑥	移動がこうなったらいいなと思うことは？

【グループワーク2】

質問	内容
①	財源を含むギャップ（運行等についてのコスト削減、運賃収入の増加、補助金等の増額など）をどう解消すればいいと思いますか？

第2回ワークショップ 想定シナリオ

第1回ワークショップを踏まえた想定シナリオ



答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

第2回ワークショップ参加者の意見 大津・湖南

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	家族の送迎が減少する/外出機会の増加	現状でも移動手段として公共交通は選択できる/鉄道は維持していくべき/電車を使ったことのない学生も多い	生活に大きな変化は生じない/家族を送迎する負担が増加する/外出機会の減少/渋滞により移動にかかる時間が増加する/後期高齢者に移動に配慮するかもしれない
メリット・デメリット	【メリット】通学圏が拡大する/移動に必要な時間が予測しやすくなる/健康増進/環境負荷の低減/交通渋滞の緩和 【デメリット】拡充しても公共交通の赤字が拡大するのではないか	【メリット】通学圏が拡大する/移動に必要な時間が予測しやすくなる/健康増進/環境負荷の低減/交通渋滞の緩和 【デメリット】拡充しても公共交通の赤字が拡大するのではないか	【メリット】自家用車であれば自分最優先で時間をコントロールできる/ライシエ等の規制を緩和すれば現状より交通手段が多様化する 【デメリット】認知症患者が増加するのではないか/高齢者の免許返納が進まなくなる/免許返納後の生活が不安になる/体調不良でも病院を救済するようになる
負担・その他	設備は行政が負担し、運営費は企業が支出するよう運営体制の構築すべき/負担増でも公共交通/地元企業が交通税として自治体へ納入するのよいのではないか	今ある公共交通をすべてそのまま残すのではなく、適正なサイズ感やサービス水準に落とし込むのが良い	負担が増えるのは仕方ないことではないか/公共交通の必要性が低下し家計の負担は増加するのではないか/公共交通が縮小すれば、仕事の形態自体がそれに合わせて変化するのではないか/まずは税全体の使い道を精査し、無駄をなくすべき

疑問点
増便で利用者はどのくらい増える見込みなのか/自家用車移動が当たり前という意識をどのようにひっくり返すのか

理想の地域交通を実現するためのアイデア
デマンドタクシー等公共交通を利用するための仕組みをもっと簡便化する/ICOCAやクレジットカードの導入/公共交通を無料で乗車体験できるイベントや制度の実施/公共交通の規模を適正化するべき/都市計画から考え直すべき/年代に応じて公共交通の利用料金を変える

第2回ワークショップ参加者の意見 甲賀

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	子供の通学や家族の送迎のための送迎がなくなる/移動手段が自家用車から公共交通に変化する/飲み会からバスやタクシーで帰るようになる	公共交通がどうなるか/自家用車主体の生活様式は変化しない/現状で構わない	送迎が必要な機会が増加する/移動手段が自家用車に変わる/移動がすべてタクシー利用になる/送迎サービスのある病院に送迎先を変更する/移動が確保されている地域に転居する
メリット・デメリット	【メリット】家からバス・停留場まで歩く必要がなくなる/健康増進/公共交通の運行ダイヤに合わせやすい/好きなタイミングで移動できる/駐車場がいない/飲み会からバスやタクシーで帰るようになる	【メリット】自家用車であれば好きなタイミングで移動ができるため、時間に余裕を持ちやすい 【デメリット】運転が苦手な人から運転に移動支援を依頼する必要がある/都市部への人口集中が加速する/宗廟への移動が難しくなる/交通弱者の移動手段がなくなる/学校を欠席せざるを得ない日が増える/渋滞等移動にかかる時間が増加する	【メリット】自家用車であれば好きなタイミングで移動ができるため、時間に余裕を持ちやすい 【デメリット】運転が苦手な人から運転に移動支援を依頼する必要がある/都市部への人口集中が加速する/宗廟への移動が難しくなる/交通弱者の移動手段がなくなる/学校を欠席せざるを得ない日が増える/渋滞等移動にかかる時間が増加する
負担・その他	負担が増えるのは仕方ないことではないか	年金生活者の負担を増やすのは厳しくないか	負担は現状のままで済むのではない/自家用車の利用機会が増える/ガソリン代が必ず必要になり、結果的にシナリオAと負担は変わらないのではないか

疑問点
利用者がどの程度増加すれば行政負担が公共交通で運行できるのか、黒字化のための目安人数はどの程度か/公共交通を充実させようとしても、運転士不足等懸念点が多く、実現は非現実的ではないか/渋滞が増加すると説明があったが、人口減少が進んでいる中半分に渋滞なんて発生するの/ライシエが実現すると移動がどう変化するのか

理想の地域交通を実現するためのアイデア
自動車事故を増減しそれを公共交通のために活用することで、自家用車の利用にも負担してもらって/運転免許返納者に対して統一のメトリックを用意し、高齢者の移動手段の転換を図る/観光需要を活かして、インバウンドを呼び込む/利用の少ない路線バスではなく、スクールバスとして運行したり/運行ダイヤ等の改善だけでなく、山間部に繋がる道路に街灯を整備する等、安全の確保にも気を配るべき/ガチャパスのように公共交通が便利に気がつくようなイベントを開催/まごころ通しに集約して実施する

第2回ワークショップ参加者の意見 東近江

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	自家用車が利用できる人の生活様式は変化しない/交通弱者が自力で移動できるようになる/飲酒・散歩等、行動の選択肢が増える	公共交通の利用は町外に出るタイミングに限られる/公共交通で移動するより自家用車のガソリン代等のほうが安価	現状から生活様式は変化しない/老後の送迎が難しくなる/家族を送迎する機会が増加する
メリット・デメリット	【メリット】交通弱者の緩和/外出が促進される/免許返納後も生活が成り立つ/駐車場の確保が不要になる 【デメリット】自家用車のほうが便利なのは明らか/買い物物の際に公共交通では大荷物な移動手段がない	【メリット】交通弱者の緩和/外出が促進される/免許返納後も生活が成り立つ/駐車場の確保が不要になる 【デメリット】自家用車のほうが便利なのは明らか/買い物物の際に公共交通では大荷物な移動手段がない	【メリット】浮いた予算を他政策に予算を充当できる 【デメリット】免許返納後の生活が不安になる/新たに高齢者の移動支援や、子供の通学支援の方法を考える必要がある/渋滞が増加しないか、負担増は不適切
負担・その他	快速道の追求と財源の折り合いをどうとすべきかが重要/必要な財源は公費として負担すべき	交通弱者に必要な支援が届けられないままではよい/交通税はこれからどう取るかの設定が難しいのではないか	学生や免許返納者等の交通弱者を支援するためにはよい/公共交通に税金を投入することは構わないが、負担増は不適切

疑問点
どのシナリオでも未端交通は自家用車が主力になると思うが、ここをどうやって転換させるのか

理想の地域交通を実現するためのアイデア
公共交通のキャパシテ化/運賃/運行ルートの見直し/公共交通は広域移動に絞り、地域内は移動支援等での対応ではないか/公共交通を活用した集団登校を実施できないか/デマンド交通のPRを高齢者だけでなく子供に対しても積極的に行う

第2回ワークショップ参加者の意見 湖東

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	自家用車を手放せる/悪天候の日は公共交通で通勤できる/送迎の負担減少/通勤にかかる時間が減少する	現状の生活様式で不便がない	シナリオB:生活には差がない/自家用車の燃料費の負担が安価
メリット・デメリット	【メリット】高齢の家族に免許返納を促すことができる/送迎にいたる負担も減る/通勤にかかる時間が減少する/事故のリスクが低減する 【デメリット】道幅が狭いため、バス等が通行すると渋滞が増加するのではないか	【メリット】交通弱者の緩和/交通弱者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する	【デメリット】自家用車の保有が維持される/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する
負担・その他	税負担が増えて生活が苦しくなるのではないかと/予算をどこから確保するのか	どちらにしろ交通費の上昇は避けられない/公共交通の存在を認知させるだけでなく状況は変化してはならない/公共交通は現状のままでよいが、それよりも駅近にまちを集約するべき	結局自己負担が増えるのではないかと/負担を押し引くという公共交通の存在を認知させるだけでなく状況は変化してはならない/公共交通は現状のままでよいが、それよりも駅近にまちを集約するべき

疑問点
運賃収入が見込めない路線は便利にならず、便利にならないと利用者が減る。利用が減ると運賃収入も減るという負のスパイラルをどう防ぐのか/公共交通機関の乗り場までの移動がもっとも難しい人、はどのようなか/経路の確保は難しい/自家用車とは異なり、公共交通は支払方法や運行ダイヤの確保方法(デマンドであれば予約方法など)を理解する必要があるため利用ハードルが高い、このハードルを下げるのか

理想の地域交通を実現するためのアイデア
今後少子化により学校が合併し、スクールバスの運行が必要になる。朝夕はスクールバス、昼間は民間の足、というような新しい公共交通が作れるのではないかと/利用者からの運賃収入増だけでなく、ほかの収益源が必要ではないかと/目的地に合わせて路線を置くのではなく、路線に合わせて目的地を移動するべき/公共交通が自家用車より経済的に優れた仕組みを作る

第2回ワークショップ参加者の意見 湖北

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	利便性がどう変化しても公共交通を利用することはない/自家用車が運転できなくなったら公共交通を利用するようになる	移動手段の選択肢を広げてもいいが、現状でも多くはない/最速を食いつめ、現状を維持するのが妥当な落としどころ	通勤が多くなるようになる/自家用車が運転できる人の生活は変わらない/行動範囲が狭くなる
メリット・デメリット	【メリット】交通弱者の緩和/定年促進/企業誘致の促進/雇用の条件が広がる 【デメリット】他人と同じ空間で移動すること自体が苦手な人も多い/空気を運ぶ車が増えるのではないか	【メリット】交通弱者の緩和/定年促進/企業誘致の促進/雇用の条件が広がる 【デメリット】他人と同じ空間で移動すること自体が苦手な人も多い/空気を運ぶ車が増えるのではないか	【メリット】公共交通の関連施設が土地を有効活用できる/公共交通の需要に合わせた新しいサービスが生まれる 【デメリット】交通弱者の緩和/定年促進/企業誘致の促進/雇用の条件が広がる
負担・その他	外出促進効果により地域の健康増進につながる/定年促進/企業誘致の促進/雇用の条件が広がる	自家用車の運転が難しい人へのサービスは必要/現在山間部の生活は厳格化しており、移動に不便を感じる人、移動に不便を感じる人、移動に不便を感じる人	そもそも行政が民間事業である公共交通にかかわる必要はないのではないか/民間への転換を推進するなど、住み方を変えることも必要

疑問点
公共交通が充実すると広域移動が促進され、消費が京阪神に流れるのではないかと

理想の地域交通を実現するためのアイデア
デマンド交通のエリア分けを微細化し、市域に拡大する/地域圏の充実やスーパーの宅配サービスの拡大等、移動せずに目的が達成できるシステムを構築すべき/バス/タクシー/自転車/歩行者等、移動手段が多様な地域と公共交通が充実している地域の間の連携を強化する/公共交通に先行投資することで企業や学術機関の誘致を促進すべき/企業の送迎バスを有効活用できないか/自治会が移動支援を手配し、自治会費から費用を捻出すればよい

第2回ワークショップ参加者の意見 湖西

サービス向上
負担多い

サービス低下
負担少ない

	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	家族の送迎が不要になる/高齢者の自力で通勤が可能になる/タクシーが予約しやすくなる	現状で不便はない/現状の公共交通形態では送迎と買い物物が同時に済ませられない/移動はほとんど自家用車	家族の送迎の機会が増える/移動手段がすべて自家用車になる
メリット・デメリット	【メリット】環境負荷の軽減/交通事故のリスクが減少する/運転が難しい高齢者にも生活できる安心感がある/交通事故のリスクが低下する 【デメリット】飲み会に参加できる範囲に制限される/観光客の移動手段が狭くなる/高齢者の生活が安定する	【メリット】交通弱者の緩和/交通弱者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する	【デメリット】自家用車の保有が維持される/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する/高齢者の生活が安定する
負担・その他	収入に見合う範囲であれば一定の負担はせざるを得ない/湖が自治目的のインバウンド需要がある	収入に見合う範囲であれば一定の負担はせざるを得ない/湖が自治目的のインバウンド需要がある	収入に見合う範囲であれば一定の負担はせざるを得ない/湖が自治目的のインバウンド需要がある

疑問点
結局自家用車が一番便利だが、その快速道は公共交通でどこまでカバーできるのか/公共交通が充実すれば自家用車を所有しなくなる人はどの程度いるのか/そもそも公共交通で移動できる範囲に目的地に近接している施設がそろっているのか/まず一回使ってみてもらうことがどうやってできるのか/公共交通への転換が進まないで、公共交通のキャパシテは足りるのか

理想の地域交通を実現するためのアイデア
通勤者によるライドシェア/運賃/利用料金が低下すれば自然と移動が促進されるのではないかと/公共交通に関する情報にアクセスしやすい環境の構築/生活のための移動が便利になるより、生活のための移動が不要になるほうがよい/公共交通の料金を、観光客は高価に、地域住民は安価に設定する

答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

滋賀の公共交通未来アイデア会議（県民フォーラム）

実施時期：令和7年2月15日
実施形式：シンポジウム形式（対面+WEB）
参加者数：約370人（会場約 310人、WEB 56人）
意見投稿数：1,063件

● ワークショップ結果を基に作成した「滋賀県が目指す暮らしのシナリオ」を提示

- 地域①：地域交通主体で移動できる暮らし
- 地域②：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし
- 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

地域①の暮らしのイメージ

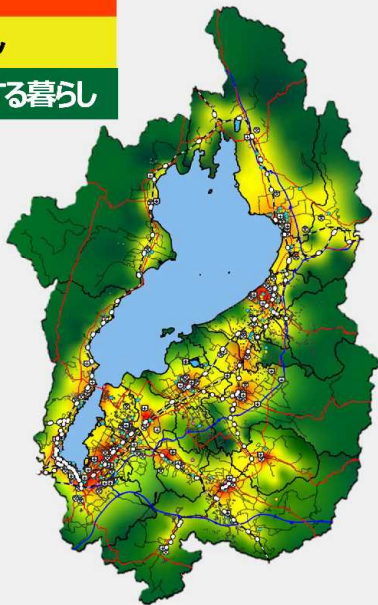
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じる

地域②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の暮らしのイメージ

- ・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
- ・利用は少なくとも、交通軸となる鉄道、バス路線は維持



フォーラム参加者の意見

○ 意見投稿が多かった話題②：交通施策について

公共交通は民間事業であり、そもそも行政が口を出すこと自体に違和感がある。民間に行政が口を出すからサービスが微妙になるのではないかと。人口減少に伴って諦める・妥協する部分はあってもいいが、本当に必要なものが残り、不要なものが消えるだけ。

今後、北陸新幹線延伸やリニアの開通等により広域移動が大きく変化するのはわかりきっている。現状の交通だけでなく、今後の変化を考慮したうえで公共交通の再編が必要。

○ 意見投稿が多かった話題③：負担と財源について

名古屋市や京都市等の人口密集都市でも赤字になる公共交通の拡充を、人口密度の低い、人口減少が進む滋賀県で行うと考えると不安。便利を税金に頼ると負担に際限なくなる。高齢化の進行を見据えて公共交通の拡充すべきという論調にも疑問。高齢化の進行は、税金を払える生産年齢人口の減少とイコールなのではないか。

渋滞対策として道路を便利にする工事を行うと、交通量が増えて渋滞がなくなる。道路整備のための膨大な予算を一定公共交通にまわせば、負担を増やすことなく移動手段を充実させられるのではないかと。自家用車に付加税をかけ、公共交通へ転換を促しつつ予算を確保できないか。

9

フォーラム参加者の意見

サービスは受益者負担が原則なのだから、利用者が負担して当然。利用者でもない人間の財布を当てにするのは事業としてどうなのか。

公共交通のような必要だが採算の合わない事業こそ、公的資金を投入すべき。受益者負担が原則といっても、公共交通の存在が地域経済に与える好影響や、公共交通の存在によって未然に軽減されている渋滞等を考慮すると、住民すべてが受益者といえるのではないかと。また、昨今の物価高を考慮すると税負担の増加はある程度やむを得ないのではないかと。

公共交通はインフラであり、費用負担は「将来への投資」として考えるべき。

今までの大きな事業で失敗してきたため、県政自体への不信感がある。公会計や事業整理等による信用回復が必要。そもそも税負担自体を下げたほうが、滋賀県全体の活力上昇につながり、最終的には公共交通も活性化するのはないかと。

10

交通税導入というゴールありきで話が進んでいるように感じる。まずは如何に公共交通の利用者増やすか、税投入がなくても公共交通が成り立つように真剣に議論すべき。

答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

今後の予定

滋賀の公共交通未来アイデア会議（ワークショップ）

実施時期 : 令和7年7月～8月頃

実施形式 : ワールドカフェ形式

(少人数のグループでメンバーを入れ替えながら対話を行い、情報交流を図る。)

内容（案） : 地域交通デザインの深掘り、目指す暮らしの実現に向けた施策と財源について議論

滋賀の公共交通未来アイデア会議（県民フォーラム）

実施時期 : 令和7年12月頃

実施形式 : 未定

内容（案） : 目指す暮らしの実現に向けた施策に必要な財源のあり方を議論

2 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について

(1) 県と市町の関係性について

まずもって、県と市町とは対等な関係であり、相互に協調するパートナーであるとの認識に立って対話することが前提である。また、県は、補完性の原理に基づき、県全体の均衡を図る必要などから、率先して主導権を発揮したり、最終的には県の責任のもとで判断を下したりすべき場合もあるとはいえ、そのような場合であっても、県は、「より良き自治の追求」のために、可能な限り、各市町の自主性・自立性が持続的に最大限発揮されるような条件を整えるための役割を果たすべきであって、県の考えを各市町に一方的に押し付けることは慎まなければならない。

このことを前提として、地域公共交通を支えるための税制について検討していくにあたっては、更に、以下の点に留意が必要である。

ア 交通圏の概念

地域公共交通を考える際には、各市町の行政区域にとどまらない広域的な交通圏を考慮しなければ非効率となる場面も多く、関係市町による連携を促すためには、県による積極的な橋渡しが必要となる。したがって、地域公共交通を支えるための新たな税制について検討する場合においても、そうした観点も踏まえて、個々の市町税としてではなく県税として、そのあり方を考える必要がある。

イ 縦割り行政の超克

県および市町ともに、都市計画と交通政策の担当部署が別々になっていることも多く、ましてや、税部局はそれらとは別の部局となっていることから、新しい税制について検討する際には、こうした行政内部での縦割りを乗り越えて一体となつて取り組んでいくことが必要となる。なお、そのための方法としては、何らかの協議会を形成することや、既存の協議会を活用することも考えられる。

ウ 他の行政分野との連携

地域公共交通は、環境、教育、健康などのあらゆる行政分野に関係することから、そのあり方を考える際には、都市計画、交通政策、税制を所管する部局のみならず、他部局の関連施策も結び付けて考えることになる。したがって、新たな税負担を議論していく際にも、様々な観点からの受益と負担のバランスについて考慮していくことが求められる。

答申を踏まえた対応(県と市町の連携)

滋賀交通ビジョン見直しに向けた懇話会

県内市町を代表する者（滋賀県市長会事務局長、滋賀県町村会事務局長）の参加

滋賀地域交通活性化協議会

県内市町を代表する者（滋賀県市長会事務局長、滋賀県町村会事務局長）の参加

滋賀地域交通活性化協議会幹事会

滋賀県各市町の交通政策担当課長の参加

滋賀の公共交通未来アイデア会議（ワークショップ）

滋賀県各市町の交通政策担当課職員の参加

答申を踏まえた対応(縦割り行政の超克、他の行政分野との連携)

滋賀地域交通計画策定に係る庁内プロジェクトチームの設置

● 目的

地域交通は、福祉、教育、文化、観光、企業誘致など、社会を支える重要なインフラである。
また、社会活動への参画、人々が交流する場、豊かな暮らし、まちづくりの実現に繋がるもの。

一方、人口減少に伴う利用者減、運転士不足、物価高騰等の社会環境の変化等により、交通事業者の経営は極めて厳しく、将来にわたり安定的に運行を維持することは困難な状況。

以上を踏まえ、県政の様々な分野が連携し、幅広い視点から地域交通の持つ多面的な効果を評価し、地域交通の利用者増加、持続可能な交通ネットワークの形成に向けた具体的な施策や指標等について、議論し、アイデアを出し合うことを目的とする。

また、各部局で実施される計画・施策において、地域交通を考慮されることを目的とする。

● 検討事項

滋賀県が目指す地域交通の姿を実現するため、以下について議論・検討する。

- (1) 持続可能な地域交通ネットワークの形成にかかる具体的な施策や指標等の検討に関する事
- (2) 施策の実施に必要な費用の負担・分担、財源等に検討に関する事
- (3) その他目的の達成のために必要となる事項に関する事

● 検討会のメンバー

検討会は検討事項により、施策検討部会と財源検討部会に分けて開催する。
各検討部会の構成メンバーは下記のとおり。

《施策検討部会》

部局	所属
知事公室	防災危機管理局
総合企画部	企画調整課
文化スポーツ部	文化芸術振興課
健康医療福祉部	健康福祉政策課
子ども若者部	子ども若者政策・私学振興課
商工観光労働部	商工政策課、産業立地課、観光振興局
農政水産部	農政課
土木交通部	交通戦略課、都市計画課
教育委員会事務局	教育総務課、高校教育課

《財源検討部会》

部局	所属
総務部	財政課、税政課
土木交通部	交通戦略課

2 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について

(2) 市町に及ぶ効果についての考え方

地域公共交通を支えるための財源確保策については、各市町がそれぞれに検討し、新たな税制を市町税として検討することが考えられるとはいえ、1で述べたように、滋賀県基本構想等の実現や、全県的な地域公共交通の維持・充実および県単位で交通に対する基本的な需要を充足していくことの必要性に鑑みると、市町単位での取組を超えて、県として財源確保策を検討していくことが必要となる。

その際、県税として徴収する以上は、県の事業・施策に充当することを通じて、県内各市町にも効果が及ぶ形とすることが基本となる。また、新たな税制の納税義務者や課税客体によっては、税収のうちの一定額を市町の事業・施策に充当することを検討する必要があることも考えられるが、その場合には、県の事業はもとより、市町の充当事業・施策においても、以下の点も踏まえたものとする必要がある。

ア 効果の検証

追加負担をすることとなる住民の納得感につなげるためにも、住民との対話から明らかとなったニーズも考慮して、使途を明確にし、「滋賀交通ビジョン」の実現に資するものとなっているか、事業・施策の進捗管理をするとともに、成果を検証できるようにする必要があるのではないか。また、そうした効果検証のプロセス自体を見直していくような機会も設ける必要があるのではないか。

イ 広域的な効果

単に各市町の区域内における効果を持つに留まるのではなく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築につながるなど、「滋賀交通ビジョン」の実現に資するものである必要があるのではないか。

ウ 住民参加の手続

新たな税制の導入や導入後の取組を通じて、地域コミュニティの再生にもつなげていこうとする観点からは、単に地域公共交通の維持・充実のみならず、各市町における住民自治の涵養につなげるためにも、政策形成過程において住民参加による議論を経てその使途が決定される仕組みが設けられている必要があるのではないか。

3 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式について

(1) 使途について

将来の地域公共交通の姿をどのように描くのかについて、県民との合意形成を図ることが先決であって、その目的が共有されるのであれば、それに応じて、そのために必要な手段となる施策が決まるのであり、新たな税収はその施策に充当されることとなる。

そうした前提のもとで、使途について考える際には、次の3点に留意が必要である。

ア 地域公共交通の変化への対応

既存の地域公共交通の利便性や魅力を高めるための取り組みはもとより、デジタルトランスフォーメーションやアフターコロナの状況において、地域公共交通の姿や、求められる住民ニーズは大きく変わりつつあることから、既存の交通手段に限定することなく、多様な交通手段の可能性が広がっていくような使い道を考えるべきである。

イ 地域間の格差への対応

地域公共交通が既に比較的充実している地域と、必ずしもそうではない地域があることから、どのような地域であっても納得感が得られるような使途を模索する必要がある。その際には、地域ごとに求められる交通体系が異なり、地域公共交通を維持・充実させることにより目指すべき地域環境の姿が異なることにも配慮しつつ、丁寧に合意形成を図るとともに、新たな税収により実施される地域公共交通の維持・充実策により、県全体に利益がもたらされることを示せるようにする必要がある。

ウ 本来の目的に見合った税収規模と使途への限定

当然のことながら、本来の目的に見合った税収規模を設定すべきであり、税収規模に合わせて事業規模が設定されるようなことがあってはならない。

3 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式について

(2) 課税方式について

新たな税負担を求める場合の課税方式については、法定外税方式と超過課税方式が考えられるが、地域公共交通の維持・充実による受益が、単にその利用者だけではなく、幅広い関係者に及ぶことを踏まえると、既存税目に対する超過課税方式から検討することが考えられる。

その上で、どのような税目での超過課税とするかについては、新たな税負担に基づき実施する事業・施策の受益者や効果などを踏まえて決定すべきであり、単一の税目における超過課税に限定することなく、複数の税目を組み合わせることも選択肢となる。また、県民の納得と理解が前提となるので、どのような税目を組み合わせていくのかについても、県民との議論を踏まえて考えるべきである。

そこで、税目ごとの趣旨等を踏まえて論点を整理すると、以下のとおりである。

なお、以下のいずれの税目に対する超過課税を行うことになったとしても、当該超過課税による税収を会計上においても明確に区分するとともに、超過課税を実施しているという事実について、十分に周知し、県民の認知度を向上させることにより、しっかりとコスト意識を持つてもらうことが肝要である。

ア 資産課税についての考え方

地域公共交通を支えるための税制は、安定財源であることが必要であり、また、地域公共交通の充実による受益との関係も考慮するならば、固定資産税等の資産課税に対する超過課税が考えられる。しかし、固定資産税は市町税であり、各市町が歩調を合わせて超過課税を導入することには困難を伴うことが予想される。一方で、県税である不動産取得税で超過課税を行うことも考えられるが、同税は流通税であり、不動産の取得が発生したときにしか課税されないことから、受益との関係が不十分である。

イ 個人県民税と法人二税についての考え方

地域公共交通の維持・充実による受益が広く県民一般に及ぶことを考えるならば、県民税に対する超過課税が考えられる。このうち個人の県民税については、琵琶湖森林づくり県民税として既に超過課税している均等割のみでは十分な税収を確保できない場合には、この他に、所得割を超過課税の対象にすることも考えられる。一方で、法人の県民税についても、超過課税により確保が可能な税収規模についても考慮すると、均等割のみならず法人税割や、さらには法人事業税も含めて超過課税を実施することが考えられるが、赤字法人の取扱に課題が残ることに加え、法人事業税を対象とする場合には、地域公共交通の維持・充実を図ることが、県全体の経済成長等に資することの説明が求められる。

ウ 車体課税についての考え方

CO₂ネットゼロ社会づくりの観点や、渋滞解消を目指し道路損耗等を軽減するといった観点からも、自動車利用から公共交通利用への転換という行動変容を促すことを目的とするのであれば、市町税である軽自動車税種別割との均衡を図る必要があるが、県税である自動車税種別割に対する超過課税が考えられる。この場合には、自動車保有者が減少するに伴って、税収も減少することとなるため、恒久的な安定財源とはなり得ない点に留意が必要であるが、自動車利用の減少に連れて、地域公共交通の利用者が増加すれば、それに伴う運賃収入の増加を見込むことができることも考慮する必要がある。

(参考) 第13回滋賀県税制審議会（令和4年1月7日）資料（抜粋）



諮問事項(3) 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式のあり方について

②超過課税方式を考えていく上での論点整理（一長一短）について。

仮に、超過課税方式で考えるとした場合に、各税目において、次のように長所と短所が考えられる。

超過課税しようとする税目	長所・メリット	短所・デメリット
個人県民税（均等割）	・地域みんなで支えるという考え方に整合的である。	・すでに琵琶湖森林づくり県民税として超過課税している。 ・税収規模が限定的である。 ・徴収事務を、市町に担っていただく必要がある。
個人県民税（所得割）	・ある程度の税収規模が期待できる。	・他の都道府県であまり導入されていない。（神奈川県のみ） ・徴収事務を、市町に担っていただく必要がある。
法人県民税（均等割）	・地域みんなで支えるという考え方に整合的である。	・すでに琵琶湖森林づくり県民税として超過課税している。
法人県民税（法人税割）	・ある程度の税収規模が期待できる。 （ただし、すでに実施している超過課税分を含めるならば）	・すでに一般財源として中小企業を除き、超過課税しており、それを除くと、期待できる税収規模が限定的である。 ・一部の法人にしか負担していただけない。
個人事業税	・事業者にも負担いただくことができる。	・税収規模が限定的である。
法人事業税	・事業者にも負担いただくことができる。 ・相当程度の税収規模が期待できる。	・企業の誘致にとっては足かせとなりかねない。 ・一部の法人にしか負担していただけない。
自動車税（種別割）	・次世代自動車への転換へのインセンティブとすることが可能。 ・地域公共交通利用への転換のインセンティブともなり得る。 ・相当程度の税収規模が期待できる。	・現状では、自動車は県民にとっての生活必需品でもある。 ・都道府県を超えた自動車自体の移動があり得る。 ・市町税である軽自動車税との均衡を考慮する必要がある。
不動産取得税	・利便性向上や、地価上昇に伴う受益と負担の関係が、やや明確である。	・流通税という性質上、取得のあった時にしか課税されない。 ・地価の上昇が見込めるかが不透明である。
（固定資産税）	・利便性向上や、地価上昇に伴う受益と負担の関係が、比較的明確である。	・市町税の基幹税であることから、市町の了解が必要となる。 ・地価の上昇が見込めるかが不透明である。

※これらの超過課税を複数の税目で組み合わせしていく方法も考えられる。

※法定外目的税についても、研究を続ける必要があるが、課税標準や徴収方法などで課題が多く、現時点では具体的な案を持ち合わせていない。

今回の議論について

令和4年4月答申以降、本県では、令和6年3月に「滋賀地域交通ビジョン」を策定し、「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指すこととした。

また、令和7年3月にビジョンのアクションプランである「滋賀地域交通計画」の骨子案を策定し、新たな施策や投資により、公共交通を正のスパイラルへと転換させるという施策実施の考え方や、これらの施策に必要な費用には新たな財源の検討が不可欠であり、その手法としては、広く負担を分かち合うことが可能であり、かつ、毎年安定的な財源を確保できる税を主体とすることが適当であるという財源確保の考え方について示したところ。

これらを踏まえ、今回議論いただきたい主なポイントは以下のとおり

- ・ 新たな税にふさわしい使途の考え方
- ・ 現状、移動手段を地域交通に頼る人の多い世代（子ども・高齢者）と税を主に負担する世代との不一致について
- ・ 施策の受益者や効果を踏まえた課税の対象（個人・法人、課税客体、超過課税の税目など） 等