

## 新たな税の制度設計に係る論点

---

※ 資料中、過去にいただいた答申に関する箇所は灰色の網掛け、  
事務局案に関する箇所は黄色の網掛けで示しています。

## 御議論いただきたいポイント

※ 赤枠は本日優先的に御議論いただきたいポイント



- 移動を支えるための施策の財源を新たな税に求めるこの意義について
- 新たな税の使途について
  - 使途の考え方
  - 税収を市町に交付する場合の考え方
- 新たな税の課税方式について
- 新たな税の税率について
  - 超過課税の税目のバランス
  - 税負担の適正性
- 税収および使途の管理の手法について
- 効果検証の手法について
- 新たな税の見直し時期について

# 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①



令和4年4月20日にいただいた答申（以下「令和4年4月答申」という。）では、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が次のとおり挙げられている。

- ・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CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会の実現にも資するところから、早期にその議論を開始する必要がある。
- ・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、こ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。
- ・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。

## 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②



地域交通の維持・充実のため、国庫補助金のさらなる活用や既存予算の見直しにも取り組んでいくが、限られた予算の中で多様な行政課題に対応していくことが求められる中、既存予算とは別枠で安定的な財源が確保できることの意義は大きい。

また、参加型税制の考え方のもと、税を巡る議論に住民が参加することが、より良き自治の追求につながるのではないか。

以上を踏まえると、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は、次のように言えるのではないか。

- ・移動を支えるための施策に使途を限定した財源を安定的に持つことができ、それを裏付けとして地域交通の維持・充実に中長期を見据え戦略的に取り組めること
- ・地域交通を利用する人も利用しない人も広く負担を分かち合い、税負担のあり方やその使い方にに対する議論に参加することを通じて、地域交通への意識・関心を高めるとともに、地域コミュニティの再生・再構築について考えるきっかけになること

## 新たな税の使途①



令和4年4月答申では、新たな税の使途について、

- ・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。

とした上で、県民参加のもとで使途について考える際の留意点として、次の3点が挙げられている。

- ・既存の地域公共交通の利便性や魅力を高めるための取組はもとより、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。
- ・地域ごとに求められる交通体系が異なり、目指すべき地域環境の姿が異なることにも配慮しつつ、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。
- ・本来の目的に見合った税収規模を設定するべきであり、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。

また、令和7年10月20日にいただいた答申（以下「令和7年10月答申」という。）では、新たな税の使途について、次のように述べられている。

- ・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。

## 新たな税の使途②



### 滋賀県が目指す地域交通の姿

本県では、住民・県民に対するアンケート、「滋賀の公共交通未来アイデア会議」におけるワークショップや県民フォーラム、県内主要駅での意見箱の設置、有識者や利用者等からなる懇話会等を通じて県民の皆さんと対話を重ね、令和6年3月に策定した滋賀地域交通ビジョンにおいて、目指す地域交通の姿を次のように描いた。

**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**

また、滋賀地域交通計画の策定に向けて実施したワークショップやフォーラムでの意見を踏まえ、人口密度、流動状況等から県内を大きく3つの地域に区分し、地域ごとに目指す暮らしを整理した。  
(参照：資料1の4ページ目)

そして、目指す暮らしの実現に向け、地域交通の再構築における4つの実施方針とこれに基づき今後推進する施策を整理しているところ。  
(参照：資料1の6ページ目)



2024年（令和6年）3月  
滋賀県

## 新たな税の使途③



### 使途の考え方

令和4年4月答申および令和7年10月答申を踏まえ、新たな税の使途は、滋賀地域交通計画に基づく施策のうち、**目指す暮らしの実現に追加で必要な施策としてはどうか。**

#### b. 目指す暮らしの実現に追加で必要な公費負担額の概算 (年間)

※資料1より再掲

項目	概算費用
	2030年
積極的な情報発信、機運醸成（SNS活用、地域交通利用促進イベントなど）	0.5億円
コミュニティバス、デマンド交通の高度化・再構築	26.1億円
運賃施策（バス運賃の支援、タクシー運賃支援、免許証返納者支援など）	17.4億円
担い手の確保、運転士の魅力発信	1.3億円
バリアフリー、ユニバーサルデザイン化	3.4億円
新モビリティ等導入検討、自動運転実装化	3.2億円
DXの推進（キャッシュレス化、バスロケーションシステムの活用など）	0.9億円
その他（サブスクリプションの制度研究など）	0.2億円
合計	53.0億円

※令和7年11月26日時点の試算値

県分担額：24.7～43.0億円  
国分担額：8.9～21.7億円  
市町分担額：1.1～13.9億円

なお、県税として徴収する以上、県全体に利益がもたらされるように活用する必要はあるが、**目指す暮らしの姿の違いにより地域ごとにニーズが異なることを考慮すると、県全域に効果があることを個別の事業レベルで求める必要はないのではないか。**

# 税収を市町に交付する場合の考え方①



令和4年4月答申では、新たな税について

- ・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。

とした上で、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際の留意点として、次の3点が挙げられている。

- ・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、こ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。
- ・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。
- ・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。

## 市町に交付する事業の要件

令和4年4月答申を踏まえると、市町が実施する事業であっても、新たな税を活用する以上、滋賀地域交通ビジョンの実現に資するものであることが求められる。

また、その事業は、住民との対話を通じて明らかにした地域のニーズに適合することが求められるが、それは、市町の策定する地域公共交通計画により担保するのがいいのではないか。

以上をまとめると、新たな税を市町に交付し市町が活用する場合に求められる要件は次のように考えられるのではないか。

- 1 滋賀地域交通ビジョンおよびそのアクションプランである滋賀地域交通計画との整合性
- 2 市町が策定する地域公共交通計画との整合性
- 3 2の地域公共交通計画の策定・見直しプロセスにおける住民参加の仕組みの設定

# 税収を市町に交付する場合の考え方③



## 市町に交付する方法①

新たな税を市町に交付する場合の方法については、

- ① 譲与税のように一定の基準により配分する方法
- ② 事業単位で補助する方法

が考えられる。

方法	長所・メリット	短所・デメリット
① 一定の基準により配分	<ul style="list-style-type: none"><li>・自由度が高く、市町にとって使いやすい。</li><li>・基準に基づき機械的に配分するため、配分に一貫性、透明性がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ニーズを的確に反映した基準を設定できない場合、適切な配分が難しくなる。</li><li>・使途のチェックが難しくなるおそれがある。</li></ul>
② 事業単位で補助	<ul style="list-style-type: none"><li>・必要な事業にのみ補助するため、適切な配分が期待できる。</li><li>・使途の事前・事後のチェックが容易であり、効果が明確になりやすい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・申請・交付に係る事務負担が大きい。</li><li>・予算額を超える申請があった場合の採択基準を明確に設定できない場合、不公平感が生じる。</li></ul>

また、必ずしも①と②のどちらかではなく、①・②の組み合わせという選択肢も考えられる。

なお、①・②いずれの場合も、県は、市町が実施する事業について、要件に該当することの確認、進捗確認、効果検証等を行う必要があるのではないか。

# 税収を市町に交付する場合の考え方④



## 市町に交付する方法②

一定の基準により配分する場合の基準として、例えば次のような指標が考えられる。

基準	長所・メリット	短所・デメリット
人口	<ul style="list-style-type: none"><li>・負担と配分のバランスが取れる。</li><li>・誰でも利用できるという地域公共交通の特性と整合的である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・人口の多い地域は地域公共交通の採算性の面では有利な地域と考えられることから、施策の必要性との関連で課題がある。</li></ul>
年少人口・老人人口（人数・割合）	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通に頼らざるを得ない人との関連性が高い。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・人数を採用する場合、人口と傾向が大きく変わらない。</li><li>・割合を採用する場合、（潜在）利用者数自体は多くない可能性がある。</li></ul>
人口減少率	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通の合理化・最適化を図るニーズと整合的である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・減少率を算定する基準となる年度の設定次第で有利・不利が生じる。</li></ul>
地域公共交通の営業距離	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通自体のニーズと整合的である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・市町ごとの営業距離の把握が難しい。</li><li>・既存の路線を前提とするため、新たな交通手段に対応できない。</li></ul>

一定の基準により配分する場合は、**基準を組み合わせることで適切に配分する必要があるが、そのためには、適切な指標の選定、各指標の適正な重み付けなどが課題となる。**

また、時間の経過によりニーズが変わっていくことも考えられることから、**基準の定期的な見直しが必要ではないか。**

## 新たな税の課税方式①

令和4年4月答申では、新たな税の課税方式について、次のように述べられている。

- ・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。
- ・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。

また、令和7年10月答申では、市町税での超過課税について、次のように述べられている。

- ・市町がより高次の地域交通の施策を必要とする場合は、市町が自らの課税自主権を活用することも考えられる。

これらを踏まえ、新たな税の課税方式は県税への超過課税を基本として検討したい。

## 新たな税の課税方式②



令和4年4月答申や審議会の過去の議論において挙げられた超過課税の税目ごとの論点は以下のとおり。

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と整合的である。	・既に琵琶湖森林づくり県民税として超過課税しているため、十分な税収が確保できない可能性がある。
個人県民税（所得割）	・ある程度の税収規模が期待できる。	・他の都道府県での導入実績が少ない。（神奈川県のみ）
法人県民税（均等割）	・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と整合的である。	・既に琵琶湖森林づくり県民税として、他府県と比較して高い水準で超過課税している。 ・赤字法人への取扱いに課題がある。
法人県民税（法人税割）	・ある程度の税収規模が期待できる。	・既に一般財源として中小企業を除き、超過課税を実施しており、制限税率を考慮すると期待できる税収規模が限定的。 ・大企業や県外本店の企業など一部の法人に対する課税という色彩が強くなる。
法人事業税	・相当程度の税収規模が期待できる。	・大企業や県外本店の企業など一部の法人に対する課税という色彩が強くなる。
不動産取得税	—	・十分な税収確保が期待できない。 ・資産課税自体は地域公共交通の充実による受益との関連が考えられるが、不動産取得税は不動産の取得のあっ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。
自動車税（種別割）	・CO <sub>2</sub> 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、自動車利用から公共交通利用への転換を促すことを目的とするのであれば、整合的である。	・自動車保有台数が減少するに伴い税収も減少するため、恒久的な安定財源になりえない。 ・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。 ・現状、自動車が生活必需品となっている地域がある。 ・自動車を持たず、自動車税を負担しない人の方が地域交通を利用するという観点では、受益と負担の関係が不整合である。

## 新たな税の課税方式③



※第25回税制審議会資料より抜粋

### 超過課税の機械的試算①

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。

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。

## 新たな税の課税方式④



※第25回税制審議会資料より抜粋

### 超過課税の機械的試算②

#### 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）
10億円超50億円以下	408	59.94万円（54万円）	約2.5億円	高知県（一律500円上乗せ）
1億円超10億円以下	1,110	14.43万円（13万円）	約1.6億円	奈良県（標準税率に5%上乗せ）
1,000万円超1億円以下	4,992	5.55万円（5万円）	約2.8億円	兵庫県（標準税率に10%上乗せ）
上記以外の法人	21,364	2.22万円（2万円）	約4.7億円	大阪府（標準税率に最高100%上乗せ）
合計	28,507	—	約17.2億円	など35府県で実施

- ・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%）
不均一課税対象法人（注）	8,393	1.0%（1.0%）	約2.6億円	京都府（1.8%）
課税なし法人（免税点以下）	17,746	—	—	大阪府（2.0%）など46都道府県で実施
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。

## 新たな税の課税方式⑤



※第25回税制審議会資料より抜粋

### 超過課税の機械的試算③

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。

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%	約 7.4億円	
家屋 住宅以外	4%	約20.8億円	
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。

## 新たな税の課税方式⑥



※第25回税制審議会資料より抜粋

### 超過課税の機械的試算④

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	
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	実施団体なし
特種用途車	8,808	約 2.2億円	
合 計	503,778	約144.1億円	

（注）調定額は、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。

# 新たな税の課税方式⑦



## 施策の効果

※資料1より再掲

### 「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算

※令和7年11月26日時点の試算値

項目	算出内容	算出結果	
まちづくり	<b>地域交通の利便性向上</b> ※鉄道駅に20分以内でアクセスできる人口（カバー率） ※アクセシビリティ指標での算出のため、デマンド等の時刻表がない移動手段は含まない	「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）」（国土技術政策総合研究所）に基づき、地域交通の運行本数等を考慮した所要時間から、鉄道駅にアクセスできる人口カバー率を算出	現状：75.8万人（約50%） 実施後：93.9万人（約61%）
	<b>自動車から地域交通転換による交通混雑の緩和</b>	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる通行時間短縮（渋滞緩和）効果を算出	<b>78.57億円/年</b> (短縮時間 10,839時間/日)
	<b>自動車から地域交通転換による環境負荷軽減</b>	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによるCO <sub>2</sub> 削減効果を算出	<b>1.17億円/年</b> (CO <sub>2</sub> 排出削減量 1.1万トン/年)
住民	<b>自動車から地域交通転換による健康増進</b>	地域交通の充実により、自動車から地域交通に転換することによる健康増進効果（歩行量増加効果）を算出	<b>14.62億円/年</b>
	<b>送迎に係る時間を減少させることによる可処分時間の増加</b>	現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出 ⇒生産性向上による所得の増加	<b>滋賀県：56.0億円/年</b> 一人当たり：48.8万円/年
企業	<b>所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加</b>	1日の車の維持費2,000円/日（保険、税金、駐車場代）等より、自家用車減少による維持費削減額を算出	<b>滋賀県：1,462億円/年</b> 一台当たり：73.0万円/年
	<b>駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減</b>	地域交通の充実により、自家用車通勤からの転換台数を試算し、その台数分の駐車スペースの削減額を試算、この金額の7割を評価額と想定し、固定資産税の標準税率1.4%をかけた額を年間削減額として加算 ⇒地域交通があることによる削減効果	<b>173.6億円（初期費用）</b> +1.7億円/年
	<b>広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進</b>	現状の通勤状況から地域交通の充実により、広域から通勤できる人数を試算 ⇒1人当たりの生産性等から経済的利益を算出	<b>640.4億円/年</b>
	<b>広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)</b>	現状の来訪状況から地域交通の充実により、広域から観光で新たに来訪できる人数を試算 ⇒1人当たりの消費額等から経済的利益を算出	<b>67.6億円/年</b>

## 新たな税の課税方式

地域交通を充実するための施策による便益は個人・法人問わず広く及ぶことから、**個人・法人がともに負担する制度とするのがいいのではないか。**

その上で、個人・法人それぞれの超過課税の対象税目は次のとおり考えてはどうか。

### 【個人】

- ・移動という県民の暮らし全般を支える基礎的なニーズを支えるためには、なるべく多くの方に薄く広く負担していただくことが望ましいことから、**個人県民税均等割**を基本としてはどうか。
- ・その上で、**均等割のみを対象とした場合、所得の低い方にとって過度な税負担となる**おそれがある場合は、担税力に応じた負担をいただくため、**個人県民税所得割**も対象としてはどうか。

### 【法人】

- ・地域の構成員として負担していただくのであれば**法人県民税均等割**を対象とすることが望ましいが、既に琵琶湖森林づくり県民税として他府県よりも高い水準で超過課税を実施していること、また、均等割は赤字でも納税義務があることから、特に赤字の中小法人にとって過度な税負担となるおそれがある。
- ・また、**法人県民税法人税割**を対象とすることも考えられるが、既に超過課税を実施（標準税率+0.8%）しており、税率を制限税率（標準税率+1.0%）まで引き上げたとしても大きな税収は期待できること、また、一定の中小法人への不均一課税の実施により、超過課税の対象は一部の法人（令和5年度実績で全法人の9.0%）に限られていることに課題がある。
- ・そこで、地域交通の充実が地域経済にもたらす便益について丁寧に説明し、理解を得ることを前提に、**不均一課税を適用しない形で法人事業税**を対象とする方向で検討してはどうか。

# 新たな税の税率①



新たな税の税率は、新たな税を充当する**施策の事業費**および**超過課税の税目**とそれらの**バランス**によって、自動的に決まってくる。

## 施策の概算事業費

「目指す暮らし」を実現するため、計画期間(2026年度～2030年度)に実施する事業（案）

※県分担費は、国や市町の分担割合による幅を見込む

(年)

目指す暮らしの姿

※資料1より再掲

内容	具体的事業	考え方	事業費	県分担額	人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！	行きたい学校を選択でき、通学が便利に！	年をとってもいきいきと暮らせる！
イベント情報発信	SNS活用、地域交通利用促進イベント、乗り方講座の実施など	SNS等の情報やイベントへの参加により、地域交通の使い方や良さを知り、地域交通が移動手段の一つになる。	0.5億円	0.3～0.5億円	○		○
再構築高度化	コミュニティバス、デマンド交通の統合、システムの高度化による再構築の支援など	二次交通が充実し移動が便利になり、外出がしやすくなる。観光客や訪問者が増加し、消費の拡大や人との交流が生まれる。企業立地や雇用獲得にも繋がり、経済が発展し、まちが賑わう。	26.1億円	4.4～19.6億円	○	○	○
運賃施策	バス運賃の支援	バスの運賃を减免することで、利用を促進し、自家用車利用や送迎からのバス利用への転換を図る。外出機会の増による消費の拡大や、送迎負担の軽減、渋滞の解消により、可処分時間が増え、経済が活性化し、暮らしが豊かになる。	16.3億円	16.3億円	○	○	○
	高齢者等要配慮者等への運賃支援（タクシー運賃支援、免許証返納者支援）	金銭面での外出のハードルが下がり、外出がしやすくなる。外出機会が増え、消費の拡大や健康増進にも繋がる。	1.1億円	0.6～0.8億円	○		○
担い手確保	免許所持者の活用、SNS等による運転士の魅力発信など	将来の地域交通を支える担い手が確保され、将来の移動に不安を持つことなく安心して住み続けられるまちになる。	1.3億円	0.6～1.0億円	○		
バリアフリーUD化	スロープ、エレベーターの整備、ノンステップバス導入など	バリアフリー化、UD化により、誰もが地域交通を使いやすくなり、外出の機会が増える。	3.4億円	1.6～2.2億円	○		○
新モビリティ実証	自動運転実証・実装化、新たなモビリティの検討など	自動運転やライドシェア、新たなモビリティなど、新しい技術や暮らしの変化にも柔軟に対応し、将来の暮らしに希望が持てる。	3.2億円	0.5～1.6億円	○	○	○
DXの推進	キャッシュレス化、バスロケーションの活用など	ルート検索や乗換がより便利で快適になり、簡単に移動ができる。人の交流、まちの周遊が生まれ、外出する人や来訪者でまちが賑わう。	0.9億円	2,700～8,500万円	○	○	○
その他	今後に向けたサブスクリプション等の制度研究など	地域交通中心の移動で、駐車を気にせず、まちなかを回遊・滞在できる。人で賑わうウォーカブルなまちになる。	0.2億円	1,000～1,400万円	○		
			53.0億円	24.7～43.0億円			

まちづくり施策と合わせ、地域交通を利用しやすくすることで、利用者を増やし、JR等の運行本数の増に繋げます。

国分担額：8.9～21.7億円  
市町分担額：1.1～13.9億円

### 超過課税の税目のバランス①

19スライド目のとおり、個人・法人がともに負担する制度とする場合、個人と法人の負担割合をどう設定するかが問題となるが、例えば次のような考え方があるのではないか。

- ① 新たな税により実施する施策による個人・法人の受益を考慮（応益的な考え方）
- ② 現行の税制における個人・法人の負担割合を考慮（応能的な考え方）

方法	長所・メリット	短所・デメリット
① 受益を考慮	<ul style="list-style-type: none"><li>・地方税の原則と整合的である。</li><li>・納税者の納得を得られやすい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・個人・法人別に受益の程度を定量的に示すことができるか課題がある。</li></ul>
② 現行の負担割合を考慮	<ul style="list-style-type: none"><li>・負担割合の算定が容易。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・税制改正や景気動向等により変動する不安定な数値を参照することの妥当性に課題がある。</li></ul>

県民への理解を得る観点から、個人・法人別に受益の程度を定量的に示すことができれば、受益を考慮した負担割合を設定する方が望ましいのではないか。

また、個人・法人別の受益の程度を定量的に示すことが困難である場合、広い観点で個人・法人は同程度に受益すると仮定して、個人・法人の負担割合を1：1とする考え方もあるのではないか。

### 超過課税の税目のバランス②

現行の税制度における個人・法人の負担割合として、例えば次の観点が考えられる。

①	個人県民税（均等割・所得割）：法人県民税（均等割・法人税割）	16:1
②	個人住民税（均等割・所得割）：法人住民税（均等割・法人税割）	7:1
③	個人所得課税（地方税）：法人所得課税（地方税）	2:1
④	個人所得課税（国税+地方税）：法人所得課税（国税+地方税）	3:2

(注) 1 令和3～5年度決算の平均であり、地方税は標準税率相当分で算出

2 ②は県民税と市町民税の合計

3 地方税における個人所得課税は個人住民税均等割・所得割、県民税利子割・配当割・株式等譲渡所得割および個人事業税の合計、法人所得課税は法人住民税均等割・法人税割および法人事業税の合計

4 国税における個人所得課税は所得税、法人所得課税は法人税、特別法人事業税および地方法人税の合計

現行の税制における個人・法人の負担割合を考慮するアプローチが、応能的な考え方立脚しているとすれば、  
地方税のみで考えるよりも、国税を含めた④の観点により負担割合を設定することがいいのではないか。

## 税負担の適正性①



令和7年10月答申では、新たな税負担の適正性の検証について、次のように述べられている。

- 今後、県民や法人に新たな税負担を求めるのであれば、税の負担感が社会課題となっている昨今の社会情勢や、他の都道府県での超過課税の状況も踏まえて、現行の超過課税も含めて過度な税負担となつていなか検討することが必要である。

なお、検討にあたっては、負担と便益を一体的に評価することが必要であり、新たな税負担により実施される施策によって減らせる費用や負担があるのではないかという視点が重要である。

これを踏まえて、税率の議論がある程度まとまってきた段階で、便益との関係や他都道府県と比較した税負担の軽重の観点から、税負担の適正性について検討を行ってはどうか。

## 新たな税負担を活用した施策によって減らせる負担の可能性

新たな税を活用した施策によって地域交通が充実すれば、例えば、次のような負担が減らせるのではないか。

- 自家用車を複数保有する世帯で、保有台数を減らすことができれば、自動車の購入や維持に係る負担が減らせるのではないか。
- 地域交通で病院や習い事に通うことができれば、家族の送迎に要する負担が減らせるのではないか。
- 通勤時の渋滞が緩和されれば、自家用車で通勤する人の時間的・精神的な負担が減らせるのではないか。

## 税負担の適正性②



### 各都道府県の超過課税実施状況（令和6年4月1日時点）

団体	個人県民税			法人県民税			法人事業税 超過課税の割合	法人二税 超過課税の割合
	均等割	所得割	超過課税の割合	均等割	法人税割			
	超過税率	超過税率		超過税率	超過税率	超過税率		
北海道					0.8%		1.9%	
青森県					0.8%		1.6%	
岩手県	1,000円		1.6%	10%	0.8%		2.4%	
宮城県	1,200円		2.2%	10%	0.8%	5%	8.1%	
秋田県	800円		1.4%	8%	0.8%		2.0%	
山形県	1,000円		1.6%	10%	0.8%		2.4%	
福島県	1,000円		1.5%	10%	0.8%		2.1%	
茨城県	1,000円		1.4%	10%	0.8%		2.3%	
栃木県	700円		1.0%	7%	0.8%		2.0%	
群馬県	700円		1.0%	7%	0.8%		2.3%	
埼玉県					0.8%		2.1%	
千葉県					0.8%		2.1%	
東京都					1.0%	5%	9.9%	
神奈川県	300円	0.025%	1.4%		0.8%	4.4~5%	7.3%	
新潟県					0.8%		1.6%	
富山県	500円		0.7%	5~12.5%	0.8%		2.2%	
石川県	500円		0.7%	5%	0.8%		2.3%	
福井県			0.0%		0.8%		1.6%	
山梨県	500円		0.7%	5%	0.8%		1.8%	
長野県	500円		0.8%	5%	0.8%		2.3%	
岐阜県	1,000円		1.4%	10%	0.8%		2.5%	
静岡県	400円		0.7%	5%		5%	6.2%	
愛知県	500円		0.7%	5%	0.8%	3~6%	7.2%	
三重県	1,000円		1.3%	10%	0.8%		2.2%	

団体	個人県民税			法人県民税			法人事業税 超過課税の割合	法人二税 超過課税の割合
	均等割	所得割	超過課税の割合	均等割	法人税割			
	超過税率	超過税率		超過税率	超過税率	超過税率		
滋賀県	800円				1.1%	11%	0.8%	2.5%
京都府	600円				1.0%		0.8%	5%
大阪府	300円			0.4%	0~100%	1.0%	5%	9.7%
兵庫県	800円			1.1%	10%	0.8%	5%	7.7%
奈良県	500円			0.7%	5%	0.8%		2.1%
和歌山県	500円			0.7%	5%	0.8%		1.9%
鳥取県	500円			0.8%	5%	0.8%		1.8%
島根県	500円			0.8%	5%	0.8%		1.9%
岡山県	500円			0.9%	5%	0.8%		2.0%
広島県	500円			0.8%	5%	0.8%		1.9%
山口県	500円			0.7%	5%	0.8%		2.1%
徳島県							0.8%	2.3%
香川県							0.8%	2.1%
愛媛県	700円			1.1%	7%	0.8%		2.2%
高知県	500円			0.8%	500円	0.8%		1.3%
福岡県	500円			0.9%	5%	0.8%		1.1%
佐賀県	500円			0.8%	5%	0.8%		2.1%
長崎県	500円			0.8%	5%	0.8%		1.3%
熊本県	500円			1.1%	5%	0.8%		1.8%
大分県	500円			0.8%	5%	0.8%		2.2%
宮崎県	500円			0.8%	5%	0.8%		1.8%
鹿児島県	500円			0.8%	5%	0.8%		2.0%
沖縄県							0.8%	2.3%

(注) 1 法人県民税均等割は、一律500円の高知県を除き、標準税率に対する割合

2 法人事業税は、所得割の標準税率に対する割合

3 超過課税の割合は、調定額に対する超過課税分の調定額の割合（地方財政状況調査（令和5年度決算ベース）より算出）

# 税収および使途の管理の手法

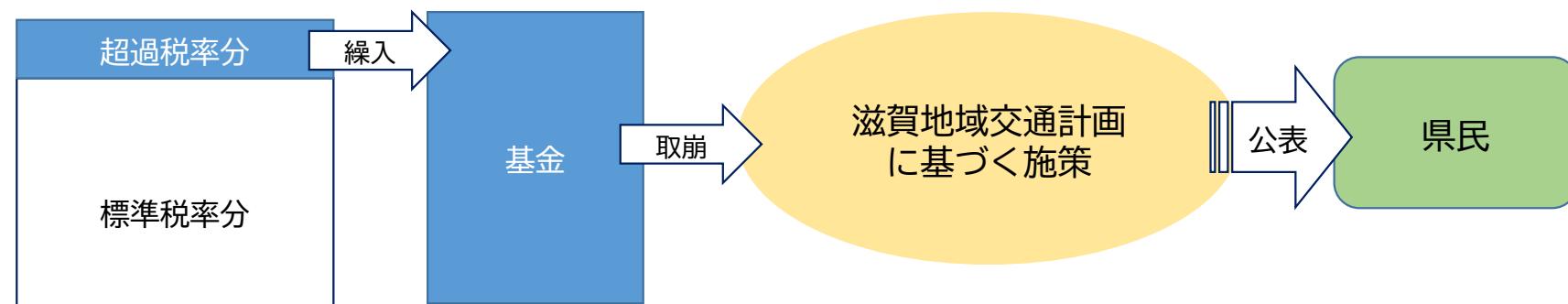


令和4年4月答申では、新たな税の課税方式を超過課税とする場合の税収の管理について、次のように述べている。

- ・ 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ってもらうことが肝要である。

県民税均等割への超過課税である琵琶湖森林づくり県民税においては、税収を会計上明確に区分する方法として基金を活用しており、特段の問題等は生じていないため、新たな税においても基金により税収およびその使途を管理することとしてはどうか。

その際は、税収の使途や実施状況について県民に公表し、新たな税の認知度を高めることに努めてはどうか。



## 効果検証の手法



令和7年10月答申では、効果検証の必要性やそれを県民に説明する必要性について、次のように述べている。

- ・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、社会全体の価値の向上に貢献する。したがって、その受益を一人一人の県民が認識できるよう、地域ごとに便益を言語化し、県民に分かりやすく提示する必要がある。
- ・新たな税により実施される施策が個人や法人に与える政策的効果を定量的に検証する仕組みが必要である。

新たな税の効果検証のためには、税を活用して実施する施策の効果検証が必要であるが、これは、学識経験者、交通事業者、関係行政機関、公共交通の利用者等で構成される滋賀地域交通活性化協議会による滋賀地域交通計画の評価、見直しプロセスを通じて行うことが適当ではないか。

また、県民の認識を高めるためには、周知広報だけでなく、効果検証自体に県民が参加する仕組みとするべきではないか。

これらのプロセスを経て検証された施策の効果を踏まえて、滋賀県税制審議会において、税としての効果検証を行っていただくこととしてはどうか。

## 新たな税の見直し時期



今年度策定予定の滋賀地域交通計画の対象期間は、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）の5年間とする予定。

新たな税の使途が、滋賀地域交通計画に基づく施策を対象とするのであれば、滋賀地域交通計画の見直しの検討時期に合わせて、施策の効果や地域交通を取り巻く状況等を踏まえて、新たな税の見直しを検討することが適当ではないか。

