

## 第27回税制審議会 でいただいた意見とその対応方針

資料1

分野	No.	意見	委員	意見への対応
意義について	1	地域交通の維持・充実になぜ公費を入れていくのか、その意義、考え方を県民や議会に提示できるとよい。 富山市では、明確に上下分離の考え方を導入し、公が支えるところを明確にした上で費用分担している。	諸富委員	今回の審議会 で地域交通に公費を投入する必要性や公費を投入する費用の考え方について事務局から新たな資料を提示した上でご議論いただきたい。 その内容を中間答申に反映するとともに、次回以降も引き続き議論いただきまとめていきたい。
	2	事務局案の財政的意義と自治的意義の2つに賛同。その上で、地域交通を使う人にも使わない人にも便益があることをもう少し追記してはどうか。	齊藤委員	地域交通の便益は、単に利用者のみが受益するものではないことを中間答申案に記載。 地域交通の維持・充実に公費を投入する必要性については今回の審議会でも引き続き議論をお願いしたい。
	3	意義の部分で、今は使わない人でも将来公共交通を使うかもしれないことや、自家用車が使えないときでも公共交通が選択肢として使えるという意味で、公共交通が暮らしの基盤であることを丁寧に示すことが必要。	勢一委員	地域交通が地域コミュニティを支える基盤であることを中間答申案に記載。
施策案について	4	新たな税の用途について示されたaの維持とbの充実(資料2 P20)の整理は、分かるようで、少しすっきりしないところがある。	齊藤委員	「維持」と「充実」を明確に切り分けられないことも踏まえ、計画における事業の示し方を見直す方向で検討中。 用途については、引き続き丁寧な議論が必要と認識。 地域交通計画に基づく施策であることを前提とした上で、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が重要であると中間答申案に記載。
	5	aはサービスレベルを維持するとされているが、現状の路線そのまま維持というのでは理解が得られないのではないか。適正化が必要では。	佐藤委員 勢一委員	既存の交通をそのまま維持するのではなく、例えばバスルート の検討などの合理化・適正化を実施することを考えており、計画の実施方針にも明記する予定。
	6	地域交通がもたらす便益について、今回示された以外にもっとあるのではないかと。	川勝委員	第27回審議会でお示した便益に加え、他府県の事例からまちづくりや観光振興にも便益があることを、計画に事例とともに盛り込む。(参照1)
	7	法人に負担を求めることを考えるならば、滋賀県の経済にどれくらい裨益するかがたいへん大事な論点になる。現在の資料では利用者目線が強いように見える。	佐藤委員 勢一委員	第27回審議会でお示した便益に加え、他府県の事例からまちづくりや観光振興にも便益があることを、計画に事例とともに盛り込む。(参照1)
	8	鉄道を支援することは赤字の補填ではなく、利便性を高めることを求めることに対する対価として、支援を行っていくという発想の転換が必要 鉄道の本数を増やすことを求めるのは、一種の規制であり、その対価ということであれば公費を投入する根拠になるのではないかと。	川勝委員	鉄道も含めて充実した状態を目指すために、まずこの5年間で実施する施策として、特に二次交通に力を入れようとしている。 規制や契約といった考え方についても検討が必要と認識。 鉄道の増便を求める声が多いことも踏まえ、鉄道の運行時間を延長し、運行本数を増やすなどの社会実験を実施し、利用者増や交通事業者の収益改善につながるかを検証する実証事業の実施を検討することを計画に位置付ける予定。

## 第27回税制審議会 でいただいた意見とその対応方針

資料1

分野	No.	意見	委員	意見への対応
施策案について	9	今の施策案で何ができるのか、暮らしがどうなるのかイメージしづらい。そのような状況下で、費用負担の意思決定をどうすればいいか県民は困るのではないか。	松田委員	施策の実施により暮らしがどう変わるのがイメージできるように、県内3つの地域区分ごとに2040年代に目指す暮らしの姿のイラストを計画に追加する予定。 さらに、計画期間の最終年度(令和12年度)に到達を目指す暮らしの姿と、5年間の各年度に何に取り組み、地域交通がどう変わるのかを示したロードマップを追加する予定。
個人・法人間のバランス	10	(主だった意見なし)		(第28回税制審議会 で個人・法人間のバランスについて議論を行っていただきたい)
課税方式について	11	応益負担という観点では、公共交通の充実が住宅や土地の価値に反映されるので、本来は固定資産税への超過課税も対象に入ると思う。市町の負担分を埋める形で固定資産税の超過課税を考えていくのは一つの選択肢ではないか。	佐藤委員 勢一委員	県で策定する計画に掲げる施策を着実に進捗させるための財源の選択肢の一つとして新たな税を検討していることから、県税を基本として検討していきたいと考えている。
	12	個人の課税について、広く負担するという観点から均等割には賛同するが、どこで線引きするかという問題があるので「所得の低い方」という表現には慎重になった方がいい。	齊藤委員	個人の課税方式について、県民税の均等割か所得割かその組み合わせか、今回の審議会でもご議論いただきたい。
	13	みんなで支え合うことが大前提であり、県全体で同じ税制が適当。均等割を基本としつつ、税収が足りないということであれば所得割も導入し、その部分のバランスを考えるのがいいのではないか。	松田委員	個人の課税方式について、県民税の均等割か所得割かその組み合わせか、今回の審議会でもご議論いただきたい。
	14	負担感、逆進性は議論になる。みんなに地域交通の維持・充実の便益は広くいきわたる一方で、みんなで同じ額だけ負担することがふさわしいかと問われると、慎重な立場である。	諸富委員	個人の課税方式について、県民税の均等割か所得割かその組み合わせか、今回の審議会でもご議論いただきたい。
	15	法人は法人事業税への超過課税がよいと思うが、事業の種類別について特定の企業に負担が集中しないような整理が必要。	齊藤委員	地域交通の維持・充実が幅広く受益をもたらすことを踏まえると、税負担が一部の企業や業種に偏らないようにすることは重要と考える。業種はもちろん、事業規模によって偏らないことも重要であり、規模の大小にかかわらず負担を分かち合う案(不均一課税を適用しない)としてはどうか。
	16	住みやすい滋賀をつくるため、一定の負担をもって「投資」を進め、様々な形でのリターンを得るという構図になる。その一定の負担のあり方として、個人の所得割、法人の事業税を対象とすることを考えてはどうか。	諸富委員	中間答申の対象税目の項で、税の負担が将来への投資的な意味があることについて触れるとともに、今後の県民等との議論においても、そのことを説明していくこととしたい。

## 第27回税制審議会 でいただいた意見とその対応方針

資料1

分野	No.	意見	委員	意見への対応
課税方式について	17	国でも地方税のあり方を検討されており、制度変更があった場合に新たな税のあり方のあり方はどうすべきか検討した方がいい。	齊藤委員	国において、地方法人課税における税源の偏在を是正する措置を検討し令和9年度税制改正において結論を得ることが、令和8年度税制改正大綱において明記された。 課税方式の検討に当たってはこれらの動向を注視し、必要に応じて一度課税方式を決めるとしても柔軟に見直していくことが重要であると考える。
市町への交付について	18	最終的にはバランスを考えないといけないが、まずは理念的に、課税方式のあるべき姿を描くことが重要。その上で現実的な課題をクリアしていくことを議論し、決定していく進め方が良い。	川勝委員	個人も法人も地域社会を構成する一員であることを理由に課税対象とする案を検討していることに鑑み、個人と同じく法人もまずは県民税を検討の俎上にあげた上で、赤字法人等の問題があることから事業税を視野に入れることを中間答申案に記載。
	19	市町任せにするべきではなく事業単位で細かく県が定めるのが良い。譲与税のようにすると必ずしも今回の計画に即した結果になるとは限らず、県がしっかりとグリップすべき。	佐藤委員	使途についてもまだ定められる状況ではなく、市町への交付のあり方についても引き続き議論が必要であるが、ご指摘の点も重要な観点であると認識。 税制審議会においても最終答申に向けて引き続きご議論いただきたい。
	20	日本は自治体間連携が進んでいない。インセンティブとして、市町同士の連携がなされたら交付額を上げるような仕組みを作ることは創意工夫の一つの案になるのでは。	川勝委員	市町連携を進めることは重要であり、そういった仕組みについて検討することが必要と中間答申案に記載。最終答申案に向けて次回以降もご議論いただくべく県も検討を進める。
	21	県がここまで進めてきた住民参加型の計画策定プロセスを市町の計画においても実施してもらうことを要件にすることも一案として考えられる。	川勝委員	市町の地域公共交通計画の策定・見直しプロセスにおいて住民参加の仕組みを組み込むことを交付要件にすることを提案しつつ、引き続き検討が必要であると中間答申案に記載。 最終答申案に向けて次回以降もご議論いただくべく県も検討を進める。
	22	県と市町の役割分担を計画に位置付けることが重要。その役割分担の1つとして、費用面での分担のあり方として新たな税についても議論することがいいのではないか。	勢一委員	素案にも一定程度記載していた県と市町、交通事業者の役割についてより明確に記載する方向で原案に向け準備中。
検証について	23	事後検証についても、住民参加の形で見直しを定期的に行っていく仕組みがあるといいのではないか。	川勝委員	効果検証においても県民が参加できる仕組みについて検討することが必要であると中間答申案に記載。
その他	24	今の資料では新たな税の必要性がわからない。	勢一委員 松田委員	素案から原案にかけ、さまざまいただいていたご指摘を反映させるべく準備中。 新たな税については引き続き丁寧に議論を積み重ねる必要があると認識。

## 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

地域交通は、特に自家用車を自ら運転できない・しない人の移動手段として重要ですが、その価値は移動手段であるのみにとどまらず、健康増進、環境負荷軽減、経済活性化、渋滞の緩和など、他分野に及びます。

このような地域交通の持つ多様な価値を「見える化」するため、「地域交通将来デザイン」が実現した場合の便益について、以下により算出しました。

表 3.15 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	算出内容	算出結果
<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所要時間別の人口カバー率を算出	<b>現状:75.8 万人(約 50%)</b> <b>実現後:93.9 万人(約 61%)</b>
自家用車から地域交通転換による <b>交通混雑の緩和</b>	地域交通の充実により、自家用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)
自家用車から地域交通転換による <b>環境負荷軽減</b>	地域交通の充実により、自家用車から地域交通に転換することによる CO2 削減効果を算出	<b>1.17 億円/年</b> (CO2 排出削減量 : 1.1 万トン/年)
自家用車から地域交通転換による <b>健康増進</b>	地域交通の充実により、自家用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> (増加歩数 : 1,633 歩/人・日)
送迎にかかる時間を減少させることによる <b>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> <b>一人当たり:48.8 万円/年</b> (可処分時間:一人当たり 152 時間/年)
所有する自家用車の台数が減少することによる <b>可処分所得の増加</b>	1 日の車の維持費 1200 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:590 億円/年</b> <b>一台当たり:43.8 万円/年</b> (削減台数 : 13.4 万台)
駐車スペースの減少等の <b>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> <b>+1.7 億円/年</b> (転換台数 : 13,676 台)
広域からの通勤者の <b>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> (通勤が可能となる人数 : 3,459 人)
広域からの来訪による <b>地域経済の活性化</b> (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)	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>38.0 億円/年</b> (来訪者の増加人数 : 84.5 万人)

以下に、地域交通の多面的な効果を補足するための参考資料として、他の自治体における多面的効果の情報発信事例や地域交通の充実によるまちづくり等への効果事例を紹介します。

〈参考：地域交通の多面的な効果をわかりやすく情報発信している事例（富山県）〉



図1：富山市パンフレット「電車・バスで行こう」

## 1. パンフレットの概要

電車やバスなどの地域交通は、車を運転しない人たちだけでなく、地域の観光、教育、福祉、商業などにとって欠かせないサービスで、CO<sub>2</sub>の削減や道路の渋滞緩和、交通事故の削減など、様々なメリットがあります。富山県では、持続可能な地域交通サービスを確保するために「富山県地域交通戦略」を策定。富山県の活力・魅力の向上、そしてウェルビーイングの向上をもたらす持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けてチャレンジしていきます。

## 2. ウェルビーイングが向上する地域交通

「富山県地域交通戦略」においては、次のような地域交通サービスを目指します。

- ・誰もが利用でき、便利で快適に移動できる。
- ・社会との関わりが増え、生き生きと暮らせる。
- ・日常生活でお得感や満足感、新しい発見を得られる。

## 3. 富山県地域交通戦略の3つの目標

目標1：県民一人当たりの地域交通利用回数 50回／年

目標2：ガソリン車の台数 20万台減

目標3：地域交通への満足度 1.25倍

## 4. 充実することで期待できる効果（マンガで紹介）

### ・経済面の効果

自家用車の維持費（年間約40万円）を削減できるなど、家計にやさしい。

### ・時間の有効活用

運転から解放され、自分時間が増える。移動中に読書や仕事も可能。

### ・健康面の効果

公共交通利用で歩く機会が増え、年間約6kgの体脂肪減に相当する運動量を確保。

### ・環境面の効果

CO<sub>2</sub>排出量を大幅削減（鉄道は自家用車の約1/6、バスは約1/2）。SDGs達成に貢献。\_\_\_\_\_

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（富山県富山市）>

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、平成18年4月に全国初の本格的LRTとなる富山ライトレールの開業や、平成21年12月の市内電車の環状線化、平成27年3月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、各種施策を推進された。

そして、令和2年3月にJR富山駅で南北に分断されていた路線を接続する南北接続事業を完成し、富山駅を中心とした全長約15.2kmの利便性の高いLRTネットワークを形成した。これにより、南北接続前に比べ、平日で約2.4倍、休日で約2.6倍に利用者が増加した。路面電車沿線においては、平成26年から毎年転入超過が続くなど、居住推進効果が見られた。

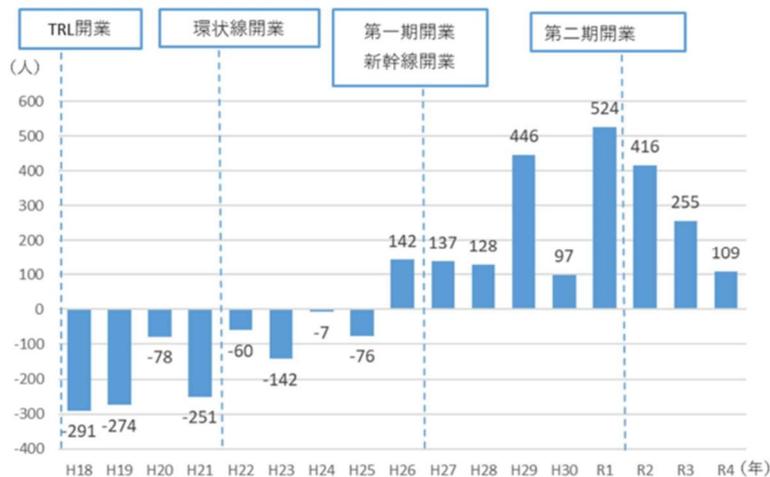


図1：路面電車沿線全体の社会動態（富山市データ）

また、南北接続事業後の沿線事業所アンケート調査において、中心市街地にある商業施設の約22%、その他商業施設の約40%が、南北接続前の前後で自身の店舗周辺に新しい店が増えたと感じていると回答し、中心市街地商業施設の25%、その他路面電車沿線商業施設の37%が「南北接続後により新規の来店客が増加した」と感じていると回答するなど、中心市街地及び地域生活拠点の活性化が確認できた。

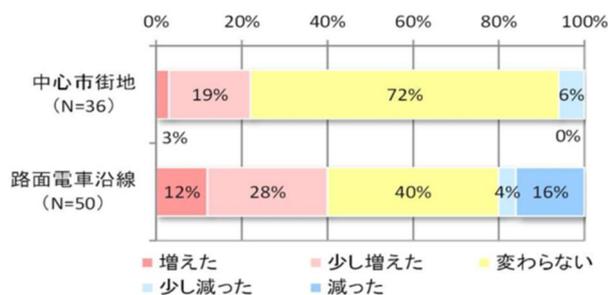


図2：周辺への店舗出店の変化

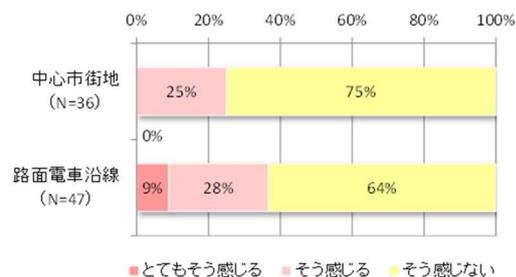


図3：新規のお客さんの来店増加

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県宇都宮市、芳賀町）>

芳賀・宇都宮 LRT 事業は、本地域の東西基幹交通として、J R 宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備され、令和5年8月に開業した。誰もが公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRT の導入とあわせてバス路線の新設や地域内交通の接続、端末交通の充実を図る等、公共交通ネットワークの構築等の整備も実施された。

開業当初から予想を上回る利用があり、開業後も利用者が着実に増加し、令和7年8月19日の開業から2周年目前の725日で累計利用者数1,000万人に到達した。住民の生活の足として定着するだけでなく、沿線周辺において人口増加や地価上昇、1,100億円を超える民間投資が行われるなど、経済波及効果も見られる。ライトライン※の主な整備効果については、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会において、以下の図のとおり整理されている。

※1 ライトライン：宇都宮ライトレール株式会社が運行する LRT（次世代型路面電車システム）

2-(1) 駅東側の整備効果について

④ 令和7年度におけるライトライン整備効果（総括①）

■駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果（ライフスタイルに関するもの）



図1：ライトライン整備効果（ライフスタイルに関するもの）※

2-(1) 駅東側の整備効果について

⑤ 令和7年度におけるライトライン整備効果（総括②）

■駅東側における整備効果で発現が認められた主な効果（まちづくりに関するもの）



図2：ライトライン整備効果（まちづくりに関するもの）※2

※2 ライトラインの整備効果について 第40回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料(R7.5.16)

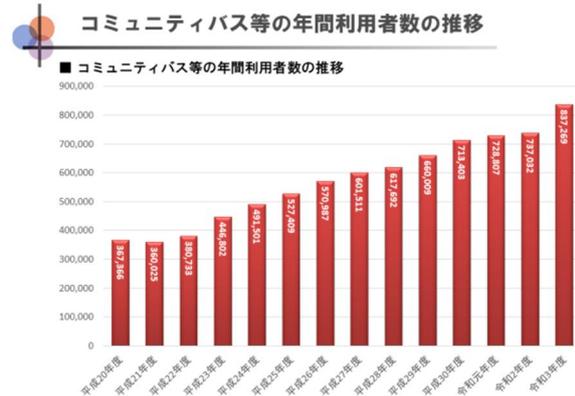
<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（栃木県小山市）>

小山市では、コミュニティバス『おーバス』利用促進プロジェクトとして、大きく3つの施策を実施。①バスを使ったライフスタイルを提案する生活情報のタブロイド紙の発行、②noroca という従来の7割引で市内全線乗り放題となる定期券の販売、③積極的な新規路線の増便（市民病院へのバス増便、商業施設シャトルバスを路線バス化）により、利用者の増加につなげた。

この公共交通をリデザインし、“バスのある豊かな暮らし”の実現を目指した取り組みは全国的に高く評価され、「グッドデザイン賞」等を受賞した。



図：日野自動車株式会社のPR誌「ひのでーす」2021年4月号（Vol. 767）



図：コミュニティバス等の年間利用者数の推移（小山市地域公共交通計画）

また、小山市では、コンパクトシティ・ウォークブルシティを目指すための立地適正化計画（令和2年1月作成公表）においても『おーバス』の増便等公共交通の利便性向上を重点事業と位置づけ、町中において、マルシェの開催や空き店舗の減少、シェアオフィスのオープンなど、周辺土地の活用、空き地・空き店舗の活用などの変化が生まれてきており、利用増加はもとより、中心市街地の活性化やウォークブルなまちづくりに影響を与えている点が高く評価され、第12回EST※交通環境大賞において、優秀賞を受賞した。

※EST (Environmentally Sustainable Transport 環境的に持続可能な交通)



図：小山の町中の公共空間周辺の変化（引用：第12回EST交通環境大賞 資料）

<参考：地域交通の充実による多面的な効果の好事例（山形県鶴岡市）>

鶴岡市では、庄内交通株式会社と官民連携により、令和4年10月に市内循環バス路線の再編をおこなった。車両の小型化や多頻度化およびきめ細かなルート設定を行い、利便性の向上や利用者の大幅な増加を実現した。

また、再編により土日の運行を行ったことで、観光利用が増加。主要観光地バス停の乗降客数について、令和5年度の中間実績において、すでに令和7年度目標値を上回るなどの実績が出ている。

表：市内循環バスの再編概要

▼市内循環バスの再編概要		
	再編前	再編後
車両定員	約25人	12人（ハイエースを導入）
運行便数	12便/日	48便/日
バス停数	58ヶ所	79ヶ所（約300mに1ヶ所）
路線数	2路線4系統	3路線6系統
運行日	月～金曜日	毎日（年末年始除く）
運賃	200～420円	一律300円

基本目標3：市民・来訪者の「交流」を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保					
指標	当初 (R2)	中間目標 (R5)	中間実績 (R5)	目標値 (R7)	考察
主要観光地バス停の乗降客数 （出羽三山・加茂水族館・庄内観光物産館等）	338人	354人	401人	370人	・コロナの終息により、観光客が徐々に戻っている。 ・市内循環線による、観光施設へのアクセスが増加した。
駅や商店街の歩行者数	3,691人	4,085人	3,936人	4,480人	・コロナの終息により、住民の外出機会の増加や観光客の回復により、中心市街地の歩行者が増えたと考えられる。 ・市内循環線の充実による外出機会の増加も好影響を与えていると考えられる。

図：鶴岡市地域公共交通計画の中間評価  
（令和6年度第4回鶴岡市地域公共交通活性化協議会資料）



図：“市内循環バスに乗ってつるおかまちあるき”パンフレット