

滋 税 第 2 6 0 号
令和7年(2025年)6月26日

滋賀県税制審議会
会長 諸富 徹 様

滋賀県知事 三日月 大造

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のあり方について(諮問)

令和2年7月17日に諮問しました「滋賀にふさわしい税制のあり方」において、貴審議会からは、「地域公共交通を支えるための税制」について、「子どもから高齢者まで、また障害のある方もない方も、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 みんなで支えるべきものである」とした上で、「その導入可能性を検討していくべきである」との答申(以下、「令和3年4月答申」という。)をいただきました。

また、令和3年4月答申を受け、地域公共交通を支えるための施策実施に向けた財源確保の一つの手段としての新たな税制について、その導入へ向けた議論を前に進めるため、令和3年11月19日に「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」について諮問したところ、「地域公共交通の維持・充実、地域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、」「『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」べきであるとの答申(以下、「令和4年4月答申」という。)をいただきました。

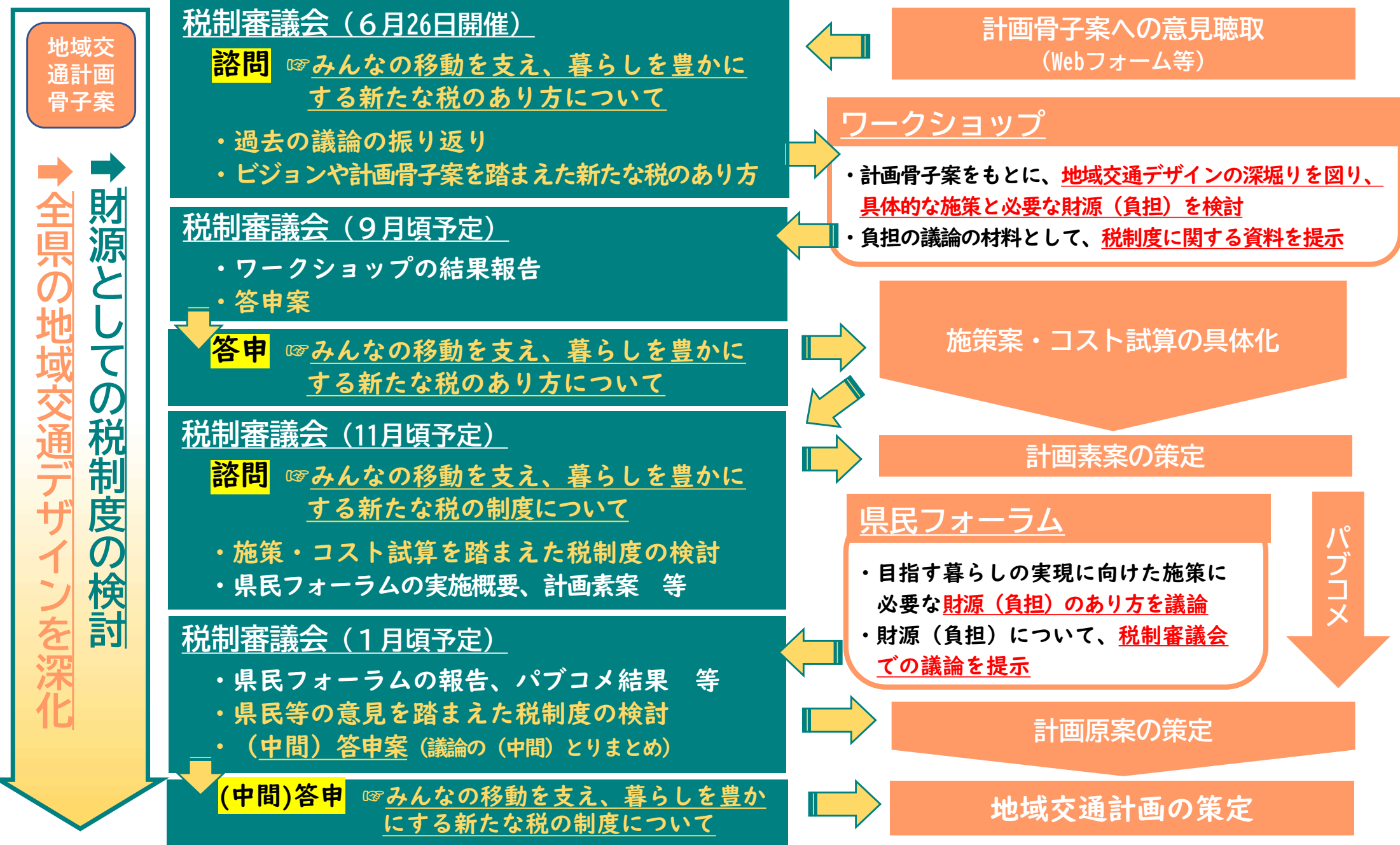
その後、令和4年4月答申を踏まえ、「滋賀地域交通ビジョン」や「滋賀地域交通計画」の策定過程において、目指す地域交通の姿やその実現に必要な施策と財源のあり方について、県民との対話を重ねる中で、導入に向けて挑戦している新たな税制で支えたいものは、地域公共交通そのものというよりも、それらの手段により不自由なく移動ができることによるみんなの豊かな暮らしであるとの認識に至ったところです。

つきましては、今年度中に「滋賀地域交通計画」を策定することを目指し、施策の議論と、新たな税制を含めた財源のあり方の議論をより深めるため、下記の点を中心に、貴審議会の意見を求めます。

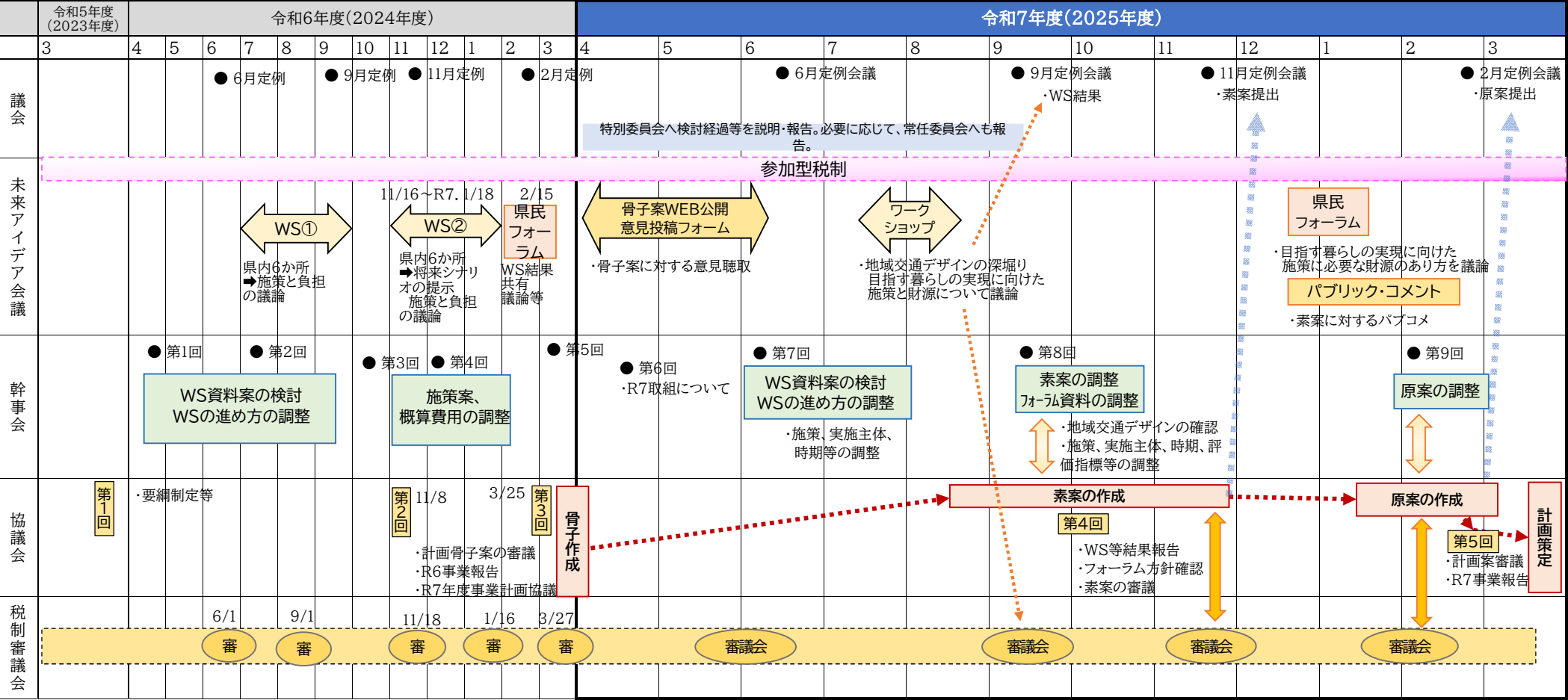
記

- (1) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするため、施策に要する費用の一部を賄う安定的な財源としての「新たな税」のあり方について

県民の皆様との対話と議論の予定（令和7年度スケジュール案）



滋賀地域交通計画策定スケジュール（案）



税制審議会答申

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
・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。

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・充実は、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。

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。

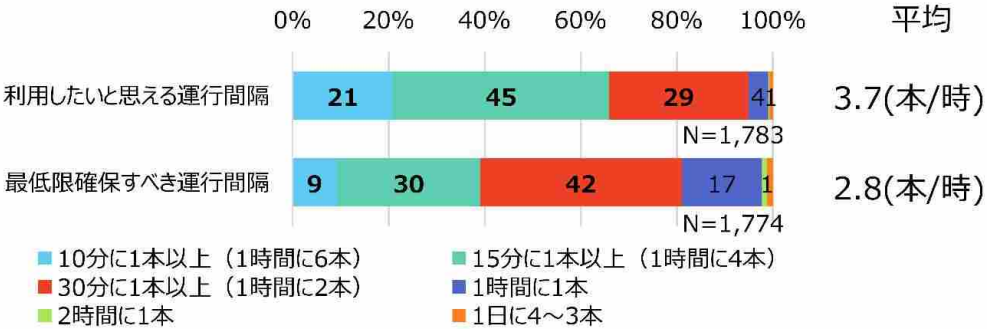
答申を踏まえた対応(目指すべき地域交通の姿と財源を巡る議論)

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。

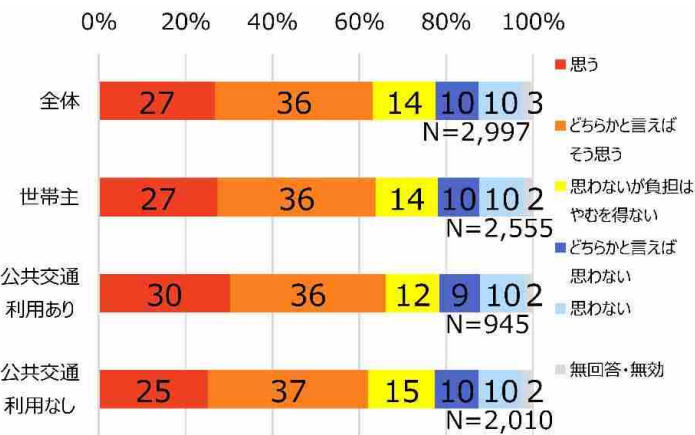
住民アンケート・県民アンケート

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

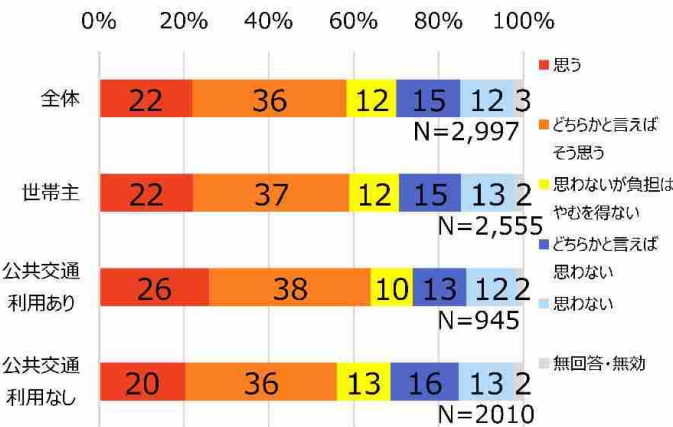
公共交通に求めるサービス水準



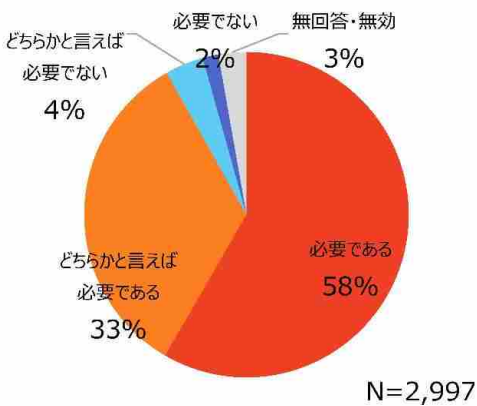
公共交通の維持（サービスレベルの維持）に必要な費用の負担意向



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

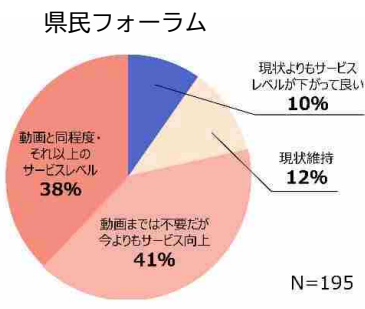
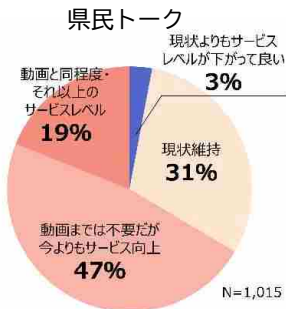
②県民フォーラム（対面+WEB）

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

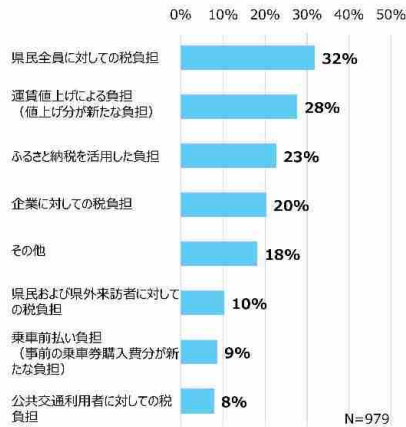
※動画：「SHIGA SMART ACCESS 2040s」

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

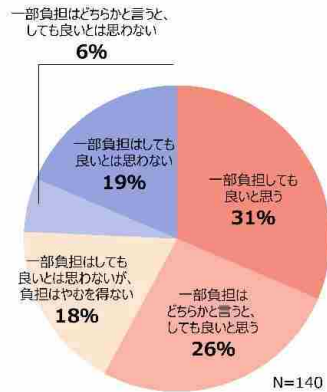
▼動画キャプチャ（左：都市部（地域①）、右：郊外2（地域④））



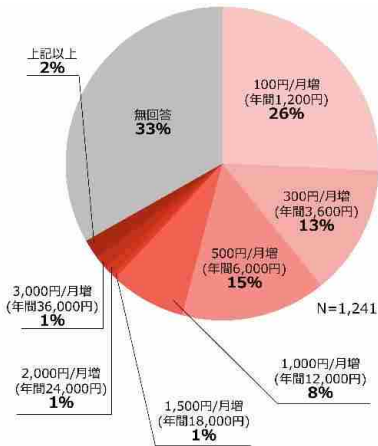
公共交通への新たな費用負担方法の意向



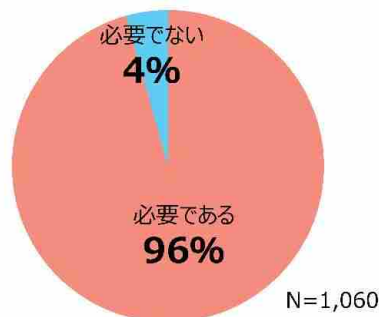
県外来訪者の滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向



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、行きたいところへ移動ができる、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

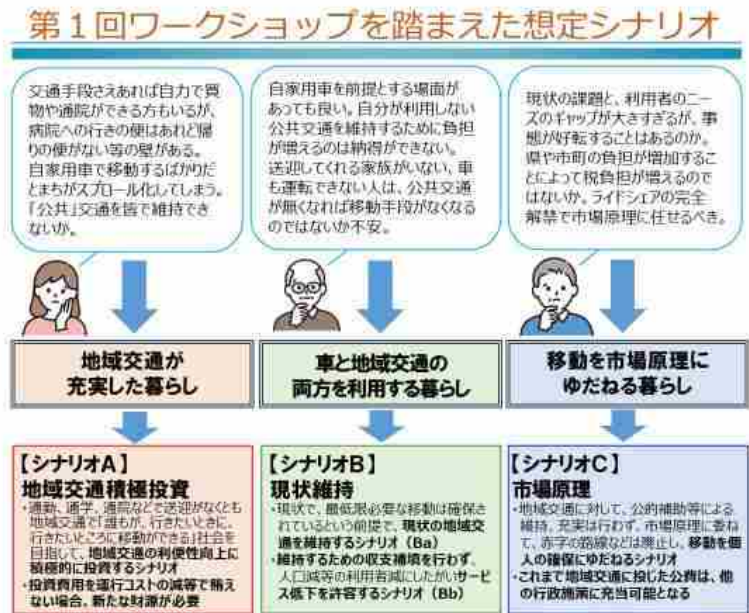
【グループワーク1】

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



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



	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/環境は維持している/車庫を使わないなどの学生も多い	生活に大きな変化は生じない/家族を送迎する負担が軽減する/外出機会の減少/経済的に不利になる時期が増える/高齢化が進む/後継者不足により必要とされる施設が減少していく
メリット・デメリット	【メリット】通学面が拡大する/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/交通費の削減 【デメリット】広範囲でも公共交通の赤字が拡大するのではないかと		【メリット】自家車中ではやはり自動運転まで時間についてリアルではラジエーション等の規制を厳格にする/現状より交通手段が多様化する 【デメリット】免許取得者が増加するのではいかに/高齢者の免許返納が促進される/免許返納後の生活が不安になる/体調不良でも病院を我慢するようになる
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法人格別の構築/バス/税負担減による公共交通/地元企業/交通施設として自治体へ納入するものではないかと	今ある公共交通をすべてのまちでやるのではなく、適正サイズ車やバスと水平で乗りこえるのが理想	乗客の負担は生活にどうにかでき/自家車中と自転車との必要性が異なる/車の負担は増加するのではいかに/公共交通を維持すれば、仕事の問題は自分自身とに合わせた生活ではない/やはり税金全体の使い道を精査し、無駄をなくすべき

8-70

「**娯楽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し、公共交通をどのようにひっぱり返すのか**」

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/IC(XICA)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べき/都市計画がら考え直すべき/年代に応じて公共交通の利用料金を定める

第2回ワークショップ参加者の意見 湖東



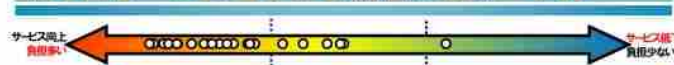
	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	自家用車を手放せる/昼休日の日中は公共交通で通勤できる/通勤の負担減少/通勤にかかる時間が増加する	現状の生活様式で不便がない	シナリオBと生じる点はない/自家用車の燃料費のほうが安価
メリット・デメリット	【メリット】無断の家返に允許返納をすすめる(な/遠隔)により創出されて、既に財政負担が軽減する/なる/事務的リスクが減少する。 【デメリット】道徳が根拠のため、バス等が運行すると交通費が増加するのではないかと		【デメリット】郊外部居住の高齢者が生活が困難になる/洗濯機など移動がしにくくなる/転出が増える/事故が増加する
負担・その他	均負担が増える生活が苦にならないか/予測をどこか確信するのぞ	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識できない/その状況は改善するものではないか/公共交通は現状のままでいい、それよりも現状より、必要を要するべき	結局自己負担が増えるのではないかと/負担を押し付けようとするほどはどうか/地域格差、県・市などとも異なる/約4割を投入したところ/地域/公共交通の維持は不可能になる/投資への往後主全体に負担を求めるのではないかと/必要を要し対応すべき

運賃収入が円高のため割増は便利にならず、便利にならない利用者が増えず、利用が増えないと運賃収入も増えない。この会場のスパイラルをどうするか。公共交通機関の乗り場までの移動がそもそも悪い人はどうするか。路線/路地を拡張してはいけい。自家用車とは異なる、公共交通は支払方法や運行ダイヤの複合方法(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。このハードルをどう下げるか。

埋蔵の地味文庫を実装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。町ではスクールバス、昼間は民営の足、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客からの意見も入っており、ほかの収支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運べる仕組みを作る

第2回ワークショップ参加者の意見 甲賀



	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通院のための通達が不要になる/移動手段が自家用車から公共交通に転化する/買い物もバスでできるようになる	公共交通がどうなるか/自家用車主体の生活環境は変化する/ないか/必要が横切られる	通達が必要な機会が増える/移動手段が自家用車に変化する/移動がバス/タクシー利用になる/通達がバス利用のみに限定される/移動が確保されている場合に転化する
メリット・デメリット	【メリット】家からバス・学習塾等まで歩いていける/健康増進/公共交通の運行円にない場所/好きなタイミングで移動ができる/駐車場がない/移動手段がバスに変わる/居住者の増加等、地域全体の活性化に繋がる	【メリット】通達が得意でなくなった場合に移動支援を依頼する必要がある/都市部などの人口集中が加速する/環境への移動がなくなる/交通通達の移動手段がなくなる/学校から戻せるを得ない/日が増える/高齢者が移動に苦労する時間が増加する	【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/金銭、時間/余裕を持ちやすい 【デメリット】通達が得意でなくなった場合に移動支援を依頼する必要がある/都市部などの人口集中が加速する/環境への移動がなくなる/交通通達の移動手段がなくなる/学校から戻せるを得ない/日が増える/高齢者が移動に苦労する時間が増加する
負担・その他	負担が増える可能性がかなり高いことはない	年金生活者の負担を増やすのは良いわけではない	負担は増加するまでも買わないで/自家用車の利用頻度が減る/タクシーがより必要になる/将来的にバスに負担は減ってくるのではない

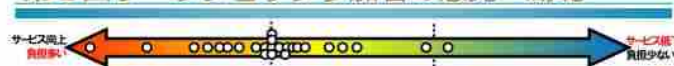
疑難點

利用者がどの程度増加すれば行政負担なく公共交通が運行できるのか、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にも、運転士不足問題点が多く、実現は非現実的ではないか/外需が増加すると説明があったが、人口減少が進んでいる中本当に増需なんて発生するのかわ/ライドシェアが実現すると移動がどう変化するのか

理想の地味交換を実現するためのアイデア

自動車税を増徴しそれを公共交通のために活用することで、自動車利用の利便性にも負担してもらい、運転免許返納者に対して統一的なサービスを提供し、高齢者の移動手段の転換を図る（観光需要を活かし、インバウンド客の取次ぎの役割/利用の少ない路線バスではなく、スクールバスにて運行すれば手配・運行ダイヤ等の改善だけでなく、山間部に輻輳する過密に渋滞を整える等、安全の確保にも効果がある）バス/タクシーのように公共交通が便利になり賃金に余力がなくなるイベント期間などといった場面に準拠できる

第2回ワークショップ参加者の意見 湖北



	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	利便性が変化しても公共交通を利用するとは限りず、自家用車が需要が多くなるが公共交通を利用するようになる	移動手段の選択幅を広げてもらい、現状でも満たない需要をいかに、現状を維持するのが安全な選択になる	道幅を多用途にするようになる/自家用車が運転できる人の生活は変わりつつ、行動範囲が広がる
メリット・デメリット	【メリット】交流促進/居住促進/企業誘致の促進/雇用/多様な居住 【デメリット】他人と同じ空間で接触すること自体が苦手な人々も/空気を運ぶ車が必要となる可能性がある	【メリット】公共交通の関連施設に土地を有効活用できる/公共交通の賃金に還元した人々へのサービス 【デメリット】交通制約の送迎を担う人々の増加/学生等若い世代の負担が増加	【メリット】公共交通の関連施設に土地を有効活用できる/公共交通の賃金に還元した人々へのサービス 【デメリット】交通制約の送迎を担う人々の増加/学生等若い世代の負担が増加
負担・その他	外出促進効果により地域の経済連携につながることで民生費が若干減る可能性があるが、 / 居住者にとっては確実に公共交通が活用できるという、集団的	自家用車の運転が難しい人へのサービス提供には必要、特に高齢者の生活は極端に不便、現況に不十分である可能性がある、入所困難者等住み続ける高齢者が多い交通機関に関しては、反対派と賛成派では意見が分かれし割合が五分五	これぞ行政が担うべきである公共交通の必要はあり、公共交通/施設/制度を推進する。住み方を考えることも必要

100%

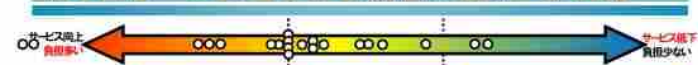
疑难点

公共交通が発達すると広域移動が促進され、消費が京

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を地域圏、市全域に拡大する/地域圏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るべき/ガソリン税・自動車税を軽減するなとして、自家用車が必須の地域と公共交通が完結している地域の区分けをとるべきではない/公共交通に先行投資するとして企業や学術機関の誘致を強化すべき/企業の送迎バスを有効活用できない/自治会が移動交通を手配し、自治会費から費用を捻出するべきではない

第2回ワークショップ参加者の意見 東近江



	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ないという「放置・僻居・移動」の懸念が顕著	公共交通の利用は郊外に出るデザインが市販さ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	燃料から生活様式は変化しない若者の通達が顕著になる/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】交通費減の増加/外出が促進となり政府や地域も生活が成り立つ 【デメリット】不要なもの 【デメリット】自家用車のほうが便利なのは明らか/買い物の際に公共交通では大荷物や運搬手段がない	【メリット】手帳や他政策に予算を充たさず 【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/交通が増加	
負担・その他	作業者の追求と時給の引き上げなどによって労働者の必要と対価との公平性上負担すべき	交通弱者に必要な支援が限られ燃料の増大でより交通弱者はこたえの取れぬ設定が難しいのではなかろうか	学生や免許返納者等の交通弱者を支援するにために用いられる費用は税金負担が発生してよいのか交通対策として税を投入するにどのくらい、負担は不適切

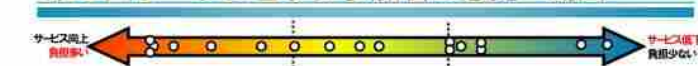
問答

このシナリオでも未開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

公共交通のキャッシュレス化の推進/運行ルートの見直し/公共交通は広域移動に限り、地域内の移動は移動型サービスではないか/公共交通を活用した集団登校を実施できぬか/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進行

第2回ワークショップ参加者の意見 湖西



	シナリオA	シナリオB	シナリオC
移動や生活の変化	家族の送迎が必要になる/高齢者の自力移動が可能な場合/タクシーが利用しやすくなる	現状で不便はない/現状の公共交通機関が利用できる/買い物時間が決まらずに自由な移動はほとんど不要な利用	家族の送迎の機会が増える/移動手段が自由に活用できる
メリット・デメリット	【メリット】高齢者が経済/交通費が減少する/運転が難しい年齢になっても生活できる安心感がある/交通費の負担が軽減する 【デメリット】自費（車）を使用した場合、利用者は負担が増えるのではないかと心配/もともと車の改修にはなじみがないので難しい	【デメリット】飲み会に参加できるのが一部の人しか参加できない/飲み会に参加しづらい/光通費の移動手段が駅より先はなくなる	【メリット】費用は親がメインの方が不便はない/マイカーが便利に利用できる/自給・互助の組織で地域コミュニティの活性化につながる 【デメリット】高齢者世帯ではいまだに生活維持できない不慣れ/高齢者の買い物や通院が自由に行きやすい介護保険の給付が変化/費用は少し高いほうがよい/高齢者が残れば他は生活に問題ない/高齢者がいなくなる/高齢者共済は生活に問題ない/高齢者がいなくなる/高齢者共済は生活に問題ない
負担・その他	負担が増える可能性がある	収入に余裕があれば一定の負担はできる/水自給のマイカーが必要	

1

祐希自家用車が一番便利だが、その快便さを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なる施設があるのだろうか？/まず一回使ってみてもうきがつくかどうか？/公共交通への転換が簡単だとして、公共交通のキャパシティは足りるのか？

理想の地域交通を実現するためのアイテ

虫害によるフィジック・アクセスの低下は、自然と移動が促進されるのではない、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

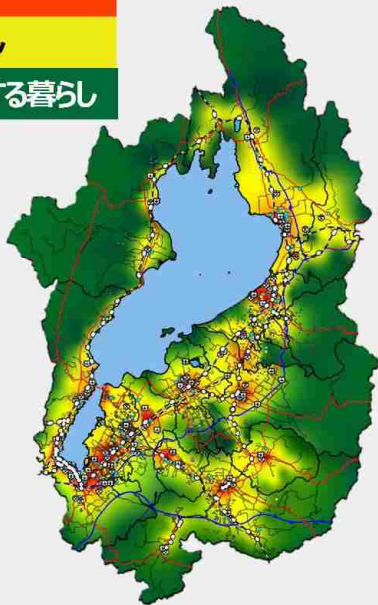
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
- ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じる

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。人口減少に伴って諦める・妥協する部分はあってしかるべきであり、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がなくなる。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に。

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。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。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えないのではない。

公共交通はインフラであり、費用負担は「将来への投資」と考えるべき。

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。

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。

10

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こと
- (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こと
- (3) その他目的の達成のために必要となる事項に関すること

● 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）	・地域の人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）	・地域の人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る方法も考えられる。

※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

2024年（令和6年）3月
滋賀県

【目 次】

第 1 章 策定の趣旨

- 1.1 策定の必要性
- 1.2 策定のポイント
- 1.3 ビジョンの策定に当たって
- 1.4 その他の検討項目
- 1.5 滋賀地域交通ビジョンの基本的事項

第 2 章 滋賀の現状

- 2.1 活用データ・調査の概要
- 2.2 地域の状況
- 2.3 公共交通の状況
- 2.4 公共交通のニーズ
- 2.5 広域交通の状況

第 3 章 滋賀の交通をめぐる課題

- 3.1 滋賀の交通をめぐる課題
- 3.2 将来の考慮すべき環境変化

第 4 章 滋賀県が目指す地域交通の姿

- 4.1 滋賀県が目指す地域交通とは
- 4.2 各地域公共交通計画が掲げる課題・現状
- 4.3 地域分類の設定
- 4.4 滋賀県が目指す地域交通の姿

第 5 章 目指す姿を実現するための施策例

- 5.1 県域指標と地域指標の考え方
- 5.2 全ての県民に保証すべき移動目的の設定
- 5.3 地域指標例の設定
- 5.4 地域指標を踏まえたギャップ分析
- 5.5 地域分類別の目指す姿を実現するための施策例

第 6 章 施策推進に向けて

- 6.1 財源や整備手法の検討
- 6.2 目指す姿の達成に必要な費用の試算

第 7 章 まとめ

第1章 策定の趣旨

● 策定の必要性	社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指し策定
● 策定のポイント	理念（各主体の責務・役割分担）、都市計画との整合、目指す地域交通のキーワード、目指す姿へのロードマップ、目指す地域交通の姿の実現に必要な仕組み・システム
● ビジョン策定にあたって	「公論熟議」「民公共創」「維持・活性化」をキーワードに関係者に対話を重ね、目指す姿を共有しながら策定
● その他の検討項目	滋賀県基本構想の実現、CO ₂ ネットゼロ社会づくりへの寄与、ユニバーサルデザインの推進、災害時対応、北部振興、その他県施策との連携
● 基本的事項	ビジョンの性格、目標年次、構成、ビジョンの位置付け

第2章 滋賀の現状 / 第3章 滋賀の交通をめぐる課題

【現状】

地域の状況	住民ニーズの状況	公共交通の状況
■人口 減少するものの人口増加エリアが広範囲に点在 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学状況 公共交通の分担率が高い	■公共交通の満足度 満足していない人が約半数 ■公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割 ■公共交通の多面的な効果の重要度 「重要」と思う人が約9割 ■公共交通への新たな費用負担に対する意向 「許容できる」「どちらかといえば許容できる」と考える人が約6割	■サービスレベル 利用者が求めるサービスレベルを満たすカバー率が低い ■収支・費用負担 県内路線バスの8割が赤字であり費用負担の約3割を行政が負担 ■利用者数 コロナ前と比較して2割以上減少した地域鉄道・バス事業者が7割 ■運転手 交通事業者の多くが運転手の人員不足・高齢化を懸念

【課題】

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確保

☞ 地域交通は、単なる移動手段にとどまらず多面的な効果をもたらすことから、県民、企業、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し皆で地域交通を支える仕組みの構築が必要

第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿

2040年代を見据え

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

（滋賀県都市計画基本方針（R4.3月策定）「拠点連携型都市構造」※の実現）

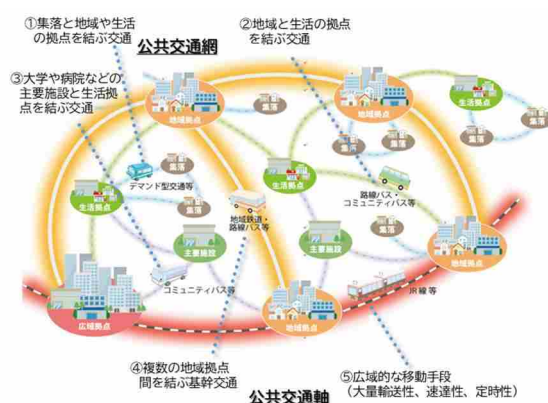
自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、

■自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる

■自家用車を「使わない」という選択ができる

※一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造

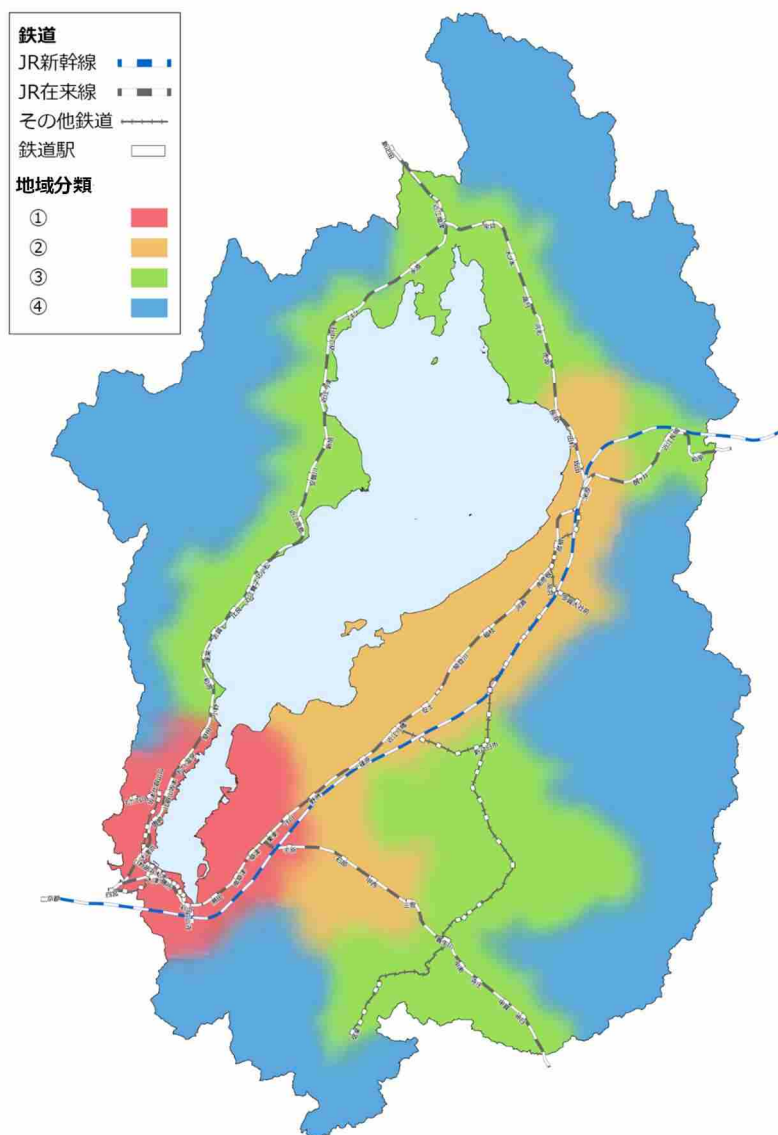
▼拠点連携型都市構造



【地域分類の設定】

地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定	地域分類	将来像に向けた戦略	ライフスタイルの想定
①	地域交通の分担率が高く、人口密度も高いため、 地域交通の積極的な利用を促す 地域	生活の拠点：都市 活動の拠点：都市 生活、活動ともに都市域で行うウォークアブルな空間でのライフスタイル	③	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、 車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る 地域	生活の拠点：郊外 活動の拠点：都市・郊外 生活は郊外で、活動はテレワークを活用しながら都市・郊外の両拠点で行うライフスタイル
②	車の分担率が高いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、 車から地域交通への転換を促す 地域	生活の拠点：都市周辺 活動の拠点：都市 生活は都市周辺で、活動は都市域へ移動し行うライフスタイル	④	車の分担率が高く人口密度は低い、かつ鉄道駅が遠いため、 車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保する 地域	生活の拠点：郊外 活動の拠点：郊外 日常的には郊外で生活、活動を行い、必要に応じ、都市域への移動を行うライフスタイル

▼地域分類のイメージ図



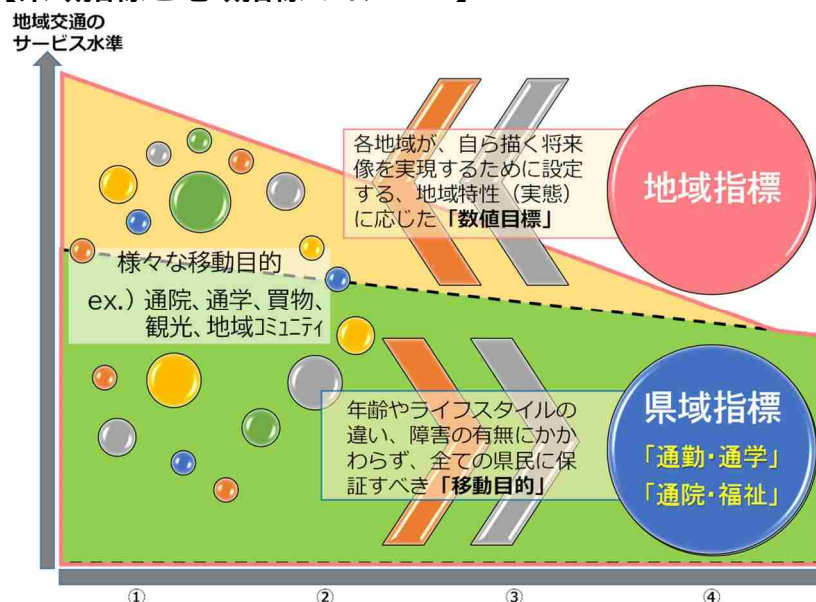
各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、下表に沿って**便宜的に4つの地域分類イメージを設定**

▼分類方法

地域区分	自動車分担率 (通勤・通学) 60%未満	人口密度 500人/km ² 以上	鉄道最寄駅距離 3km以内
①	○	○	○
②	×	○	○
③	×	×	○
④	×	×	×

第5章 目指す姿を実現するための施策例

【県域指標と地域指標のイメージ】



【移動目的と指標の設定】

住民・市町の意向を踏まえた地域交通が担うべき移動目的を整理

⇒生活に不可欠な目的
通勤・通学、通院・福祉
⇒【**県域指標**】として設定

⇒地域に応じた任意の目的
買物、観光、地域コミュニティ 等
⇒【**地域指標**】として設定

※「地域指標」は今後地域毎に設定

現状とのギャップ分析から地域分類別の指標例を設定

【地域分類別の指標例】

地域分類①	・車利用が比較的に少なく、人口密度も高いため、地域交通の積極的な利用を促すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約76% ・通勤・通学時間帯で20分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約63% ・収支率の平均：106% ・平均乗車密度の平均：3.77	【指標例】 ●自家用車利用と遜色ない移動 ・自宅から直近停留所まで200m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ●戦略的運行による需要の取り込み(注1) ・路線収支率 100%以上
地域分類②	・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、車から地域交通への転換を促すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約52% ・収支率の平均：60.6% ・平均乗車密度の平均：2.71	【指標例】 ●自家用車の代替可能 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内 ●戦略的運行による需要の取り込み(注1) ・路線収支率 現状維持(現状の平均以上)
地域分類③	・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道の運行本数が少ないため、車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図るべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約39% ・収支率の平均：26.7% ・平均乗車密度の平均：1.84	【指標例】 ●交通不便の改善 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内(定時型運行：運行間隔30分以内) ●効率的運行による最適化(注2) ・平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)
地域分類④	・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、車利用を主としつつ、地域交通として最低限のサービスレベルを確保すべき地域 ・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42% ・通勤・通学時間帯で30分に1本以上の運行間隔の鉄道駅、バス停の人口カバー率は約35% ・収支率の平均：13.4% ・平均乗車密度の平均：1.49	【指標例】 ●公共交通空白地域の解消 ・自宅から直近停留所まで300m以内 ・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内 ・通院・福祉時間帯の運行間隔30分以内(予約型運行：運行間隔30分以内) ●効率的運行による最適化(注2) ・平均乗車密度 1.00以上

(注1)人口密度も高く、既存の輸送資源も豊富であることから、客観的データにもとづき戦略を立て、需要の取り込みを図る運行

(注2)人口密度が低く、輸送資源が豊富でないことから、一定の需要が見込めるルートを選定する等少しでも多くの需要を満たす運行

※収支率・平均乗車密度は路線バス・コミュニティバスを対象として集計

【施策例】

● 滋賀の課題解決に向けた施策	ダイヤ調整、シェアモビリティ検討、利用促進（サブスクリプション、料金割引、バス料金無料化）、企業連携 等
● デジタル技術を活用した公共交通等	自動運転、MaaS 等の新たな仕組み、空飛ぶクルマ 等
● 福祉施策	バリアフリー、特別乗車券交付、福祉有償運送、UD 車両購入費補助 等

第6章 施策実現に向けて

【財源や整備手法の検討】

既存ストックの有効活用

- ・経費削減、効率的運行
- ・既存施設等の有効活用・最大化（滋賀県版ライドシェア）等

多様な主体との連携

- ・PPP/PFI による施設整備 等

既存財源の活用

- ・国庫補助金の活用
- ・既存予算等の組み換え 等

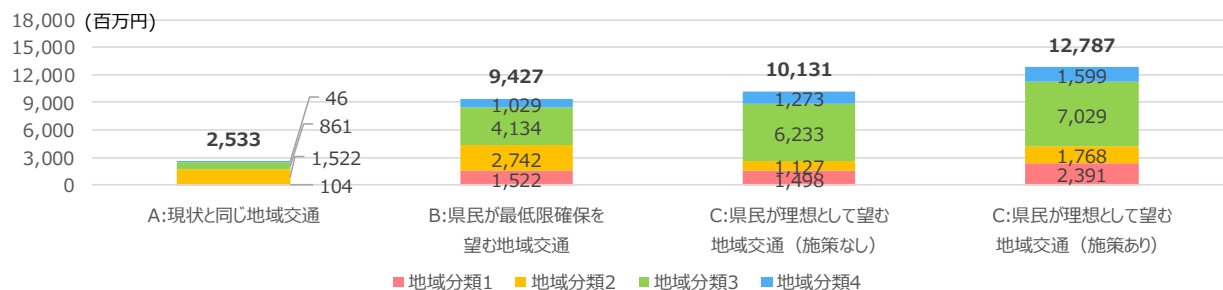
新たな財源の確保

- ・交通税
- ・シュタットベルケ 等

【目指す姿の達成に必要な費用の試算】

A 現状と同じ地域交通、B 県民が最低限確保を望む地域交通、C 県民が理想として望む地域交通（施策あり/なし）の3パターンの目指す姿および、それに応じて追加で必要となる費用を設定し、費用を試算

【試算結果】



項目		概算費用（単位：百万円/年）								
		バス				鉄道				合計
		地域①	地域②	地域③	地域④	地域①	地域②	地域③	地域④	
パターン A 現状と同じ 地域交通	I 利用者減による運賃収入減少分の補填	-8	35	101	46	112	1,487	760	0	2,533
	合計	-8	35	101	46	112	1,487	760	0	2,533
パターン B 県民が 最低限確 保を望む地 域交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,057	420	481	495	-	767	2,022	-	5,242
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等	611	449	461	274	-	114	385	-	4,236
		620	495	520	307					
	V 利用者減,運行本数増加による運賃収入増減額分	-878	-286	-118	-47	112	783	383	-	-51
	合計	1,410	1,078	1,344	1,029	112	1,664	2,790	0	9,427
パターン C 県民が 理想として 望む地域 交通	II 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分	1,362	637	823	760	-	1,319	3,592	-	8,493
	III 必要運行本数を確保する場合の車両購入費・人件費増額分等	846	662	692	299	-	383	1,151	-	6,736
		859	730	780	334					
	IV他施策導入のための必要経費	893	641	796	326	-	-	-	-	2,656
	V 利用者減,運行本数増加による運賃収入増減額分	-1,681	-734	-284	-120	112	-1870	-521	-	-5,098
	合計(施策なし：Ⅳなし)	1,386	1,295	2,011	1,273	112	-168	4,222	0	10,131
	合計(施策あり：Ⅳあり)	2,279	1,936	2,807	1,599	112	-168	4,222	0	12,787

※この概算費用は、県全域の路線全てのサービス水準を一樣に維持・向上させることを前提に算出した参考値であり、**県が将来負担する総額やいわゆる「交通税」の額ではない。**

※鉄道のⅢについて、運行本数増分にかかる費用項目のうち、減価償却を伴わない整備単年度費用項目（土木費、用地費、総経費）は考慮していない。

※鉄道のⅤについて、運行本数増加による収入増額分よりも、利用者減による影響が大きいためプラスとなる地域あり。

第7章 まとめ

【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、ココだけ、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



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です



滋賀地域交通計画 (骨子案)

土木交通部交通戦略課



**Mother Lake
Goals**
変えよう、あなたと私から



滋賀地域交通計画の構成

序章

滋賀の暮らし

第1章 策定の趣旨

- 1.1 計画の目的
- 1.2 計画の区域
- 1.3 計画の目標
- 1.4 計画期間
- 1.5 計画策定までの流れ

第2章 現状分析

- 2.1 活用データ・調査の概要
- 2.2 各地域の現状
- 2.3 現状分析（診断）

第3章 滋賀県が目指す暮らし

- 3.1 県民が考える暮らし
 - ① ワークショップの概要
 - ② 県民の意見を踏まえたシナリオ設定
 - ③ シナリオを踏まえた県民が求める暮らし
- 3.2 県民の意見を踏まえた滋賀県が目指す暮らし

第4章 目指す暮らしを実現するための地域交通の姿

- 4.1 施策実施の考え方
- 4.2 目指す暮らしを実現するための実施施策
- 4.3 施策実施に必要な概算費用
- 4.4 施策実施による効果

第5章 施策実施に対する評価・モニタリング

- 5.1 評価指標（KPI）
- 5.2 モニタリングの実施方法

第6章 施策実施に向けた財源確保

- 6.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について
- 6.2 「地域交通をみんなで支える」新たな財源について

序章

滋賀の暮らし

琵琶湖とともに生き、全国・世界とのつながりの中で育まれた
「暮らし」

食のめぐみ

発酵文化、米・湖魚・野菜
の産地

京の都へ



ふなずし

歴史

近江を制するものは、
天下を制す



産業

日本一のモノづくり県
マザー工場、開発拠点が
集積

文化

「三方よし」の精神
故郷湖国を大事にしながら
全国へ



2

暮らしを支える土台

日々の移動のための手段：地域交通

第1章 策定の趣旨

1.1 計画の目的

- ・県民、交通事業者、市町と丁寧に議論を重ねながら、「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ多様な移動手段を活用し、より利便性が高くかつ効率的で、地域に最適化した地域交通ネットワークを具体化するための施策と、その施策の実施に必要な財源のあり方等をまとめ、滋賀県が目指す地域交通の姿の実現を進めることを目的とする。

1.2 計画の区域

滋賀県全域

1.3 計画の目標

- ・各地域の実情、地域住民の求める暮らし方等を踏まえ、将来の社会環境変化に応じた持続発展できる滋賀県の実現に資する最適な地域交通ネットワークを構築する

1.4 計画期間

- ・計画策定から5年間
(令和8年度～令和12年度)

1.5 計画策定までの流れ

(右図参照)

令和6年夏～冬

令和7年2月

令和7年春～秋頃

令和8年3月予定

令和8年度～

「滋賀地域交通ビジョン」
広域的視点から県内の将来交通の姿を示すもの

滋賀地域公共交通WS
県民・事業者・交通事業者・行政

県民フォーラム

滋賀地域公共交通WS

「滋賀地域交通計画」策定

滋賀地域交通計画を受けて、交通施策実施

第2章 現状分析

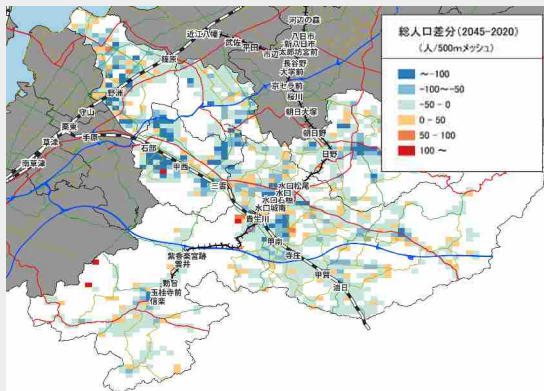
2.1 活用データ・調査の概要

2.2 各地域の現状

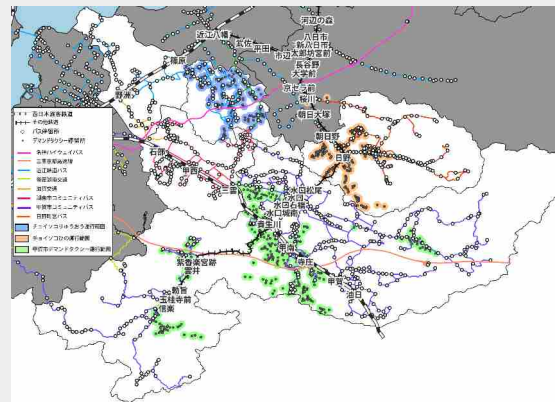
人口分布や公共交通の状況、関連計画の状況、人の移動状況等を把握する。

県内で交通状況やライフスタイルが異なることから、県内を6地域に分け、地域毎に現状を把握する。

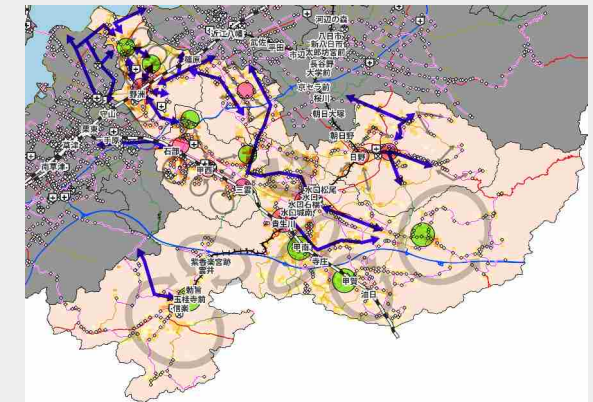
▼人口分布（2045-2020人口差分）（甲賀地域）



▼交通の状況（路線図）（甲賀地域）



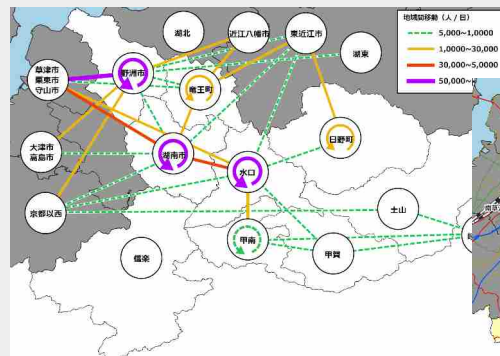
▼関連計画の状況（甲賀地域）



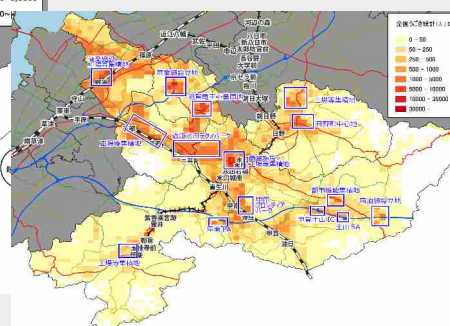
2.3 現状分析（診断）

・県内6地域において、人口情報や人の移動状況、公共交通の状況などについて、ビッグデータやGISデータ等を活用し、地域特性情報と重ね合わせることで、交通軸や交通空白、交通サービスの需要と供給のギャップ、潜在需要等を把握する。

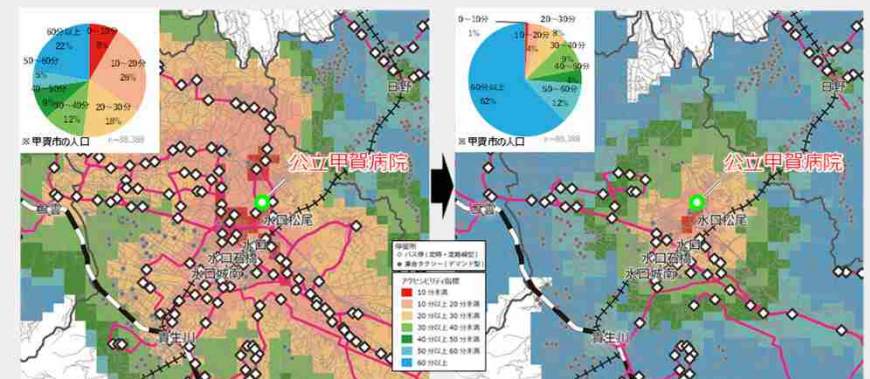
▼流動図 出典：全国うごき統計（甲賀地域）



▼発生集中量分布（甲賀地域）



▼アクセシビリティ評価（主要施設における公共交通の影響）



第3章 滋賀県が目指す暮らし

3.1 県民が考える暮らし

①ワークショップの実施

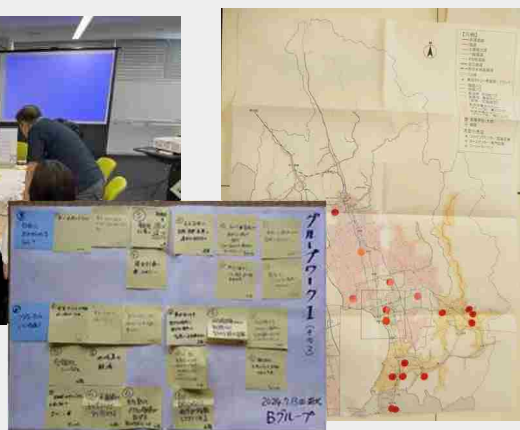
県民が望む暮らしの把握、その実現のための施策検討のため、県内6地域で各2回、県民・交通事業者・行政職員と一緒に議論するワークショップを開催した。2回目では施策に係る概算費用を提示し、財源を一体で議論した。

表1 第1回ワークショップの日時・開場・参加人数

地域	開催日時	開催場所	参加人数
大津・湖南	令和6年9月8日(日)	守山市役所1階 多目的ホール	34人
甲賀	令和6年9月8日(日)	甲賀市役所別館101会議室	30人
東近江	令和6年9月7日(土)	八日市コミュニティホール1	30人
湖東	令和6年9月7日(土)	琵琶シティ彦根会議室1・2	26人
湖北	令和6年7月13日(土)	米原市役所3階会議室	35人
湖西	令和6年8月17日(土)	高島市観光物産プラザ 大ホール	31人

表2 第2回ワークショップの日時・開場・参加人数

地域	開催日時	開催場所	参加人数
大津・湖南	令和6年12月15日(日)	明日都浜大津 大津ふれあいプラザ大ホール	29人
甲賀	令和6年11月16日(土)	サンライフ甲西大ホール	26人
東近江	令和6年12月22日(日)	能登川コミュニティ学習室	24人
湖東	令和7年1月18日(土)	琵琶シティ彦根会議室1・2	28人
湖北	令和6年12月22日(日)	県立文化産業交流会館第1会議室	27人
湖西	令和6年12月14日(土)	高島市観光物産プラザ視聴覚室	19人



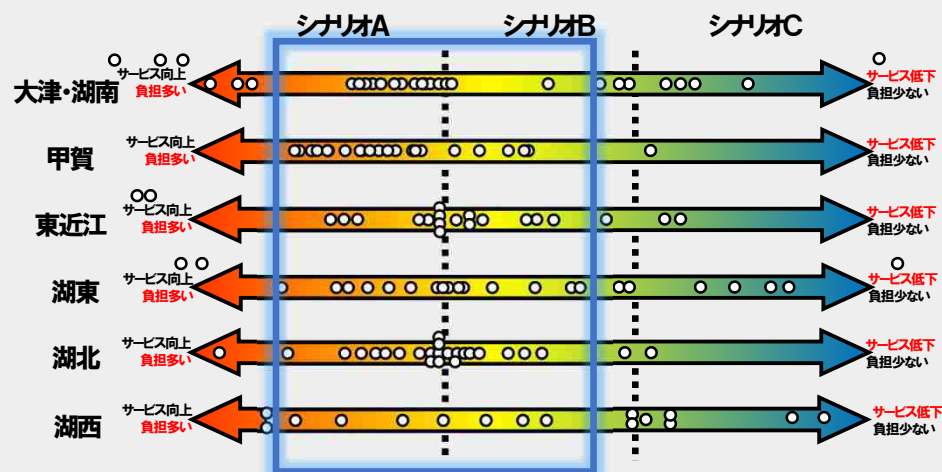
②県民の意見を踏まえたシナリオ設定

第1回ワークショップで出た意見から、暮らしのシナリオを3つ作成し、第2回ワークショップで参加者に提示し、議論した。

地域交通が 充実した暮らし	車と地域交通の 両方を利用する暮らし	移動を市場原理に ゆだねる暮らし
【シナリオA】 地域交通積極投資 ・利便性向上に積極的に投資するシナリオ ・投資費用を運行コストの減等で賄えない場、新たな財源が必要	【シナリオB】 現状維持 ・現状の地域交通を維持するシナリオ(Ba) ・維持するための収支補填をせず、サービス低下を許容するシナリオ(Bb)	【シナリオC】 市場原理 ・移動を個人の確保にゆだねるシナリオ ・これまで地域交通に投じた公費は、他の行政施策に充当可能となる

③シナリオを踏まえた県民が求める暮らし

3つの暮らしのシナリオに対して、負担のあり方も含め参加者に問い、その理由や利点、問題点などについて議論した。



◎ 全体として、A寄りのBのシナリオを望む声が多い結果となった。

第3章 滋賀県が目指す暮らし

3.2 県民の意見を踏まえた滋賀県が目指す暮らし

① 県民フォーラムの開催

県内6地域で実施したWSでの意見の共有し、WS結果を受けて作成した目指す暮らしについて、全県で議論するフォーラムを開催した。



- 開催日時
2月15日（土）
13時～15時
- 会場
イオンシネマ草津
- 参加者
会場 約310名
WEB 56名

フォーラムでは、Webシステムを活用し、参加者と対話型の意見交換会を行い、会場とwebを合わせ700件以上の意見が投稿された。当日の意見はグラフィックレコーディング（グラレコ）により、視覚的にわかりやすく取りまとめた。

ワークショップやフォーラムを通じ、「望ましい暮らし」や「そのために必要な移動のあり方」について対話を重ね、多くの皆様と「自家用車以外の選択肢のある暮らしを目指したい」という方向性を共有した。

② 県民の意見を踏まえた目指す暮らしの提案

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、地域毎に目指す暮らしを整理した。

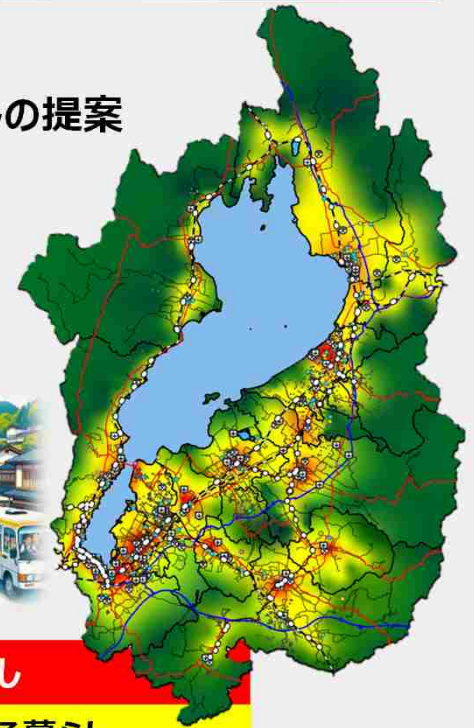
▼各地域の暮らしのイメージ



地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

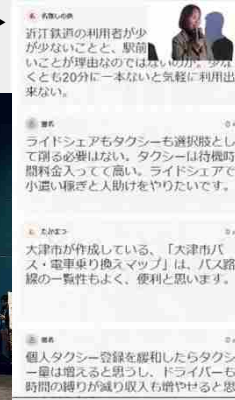
地域Ⅱ：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

地域Ⅲ：自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし



投稿された意見の一例 ▶

▼意見交換会の様子



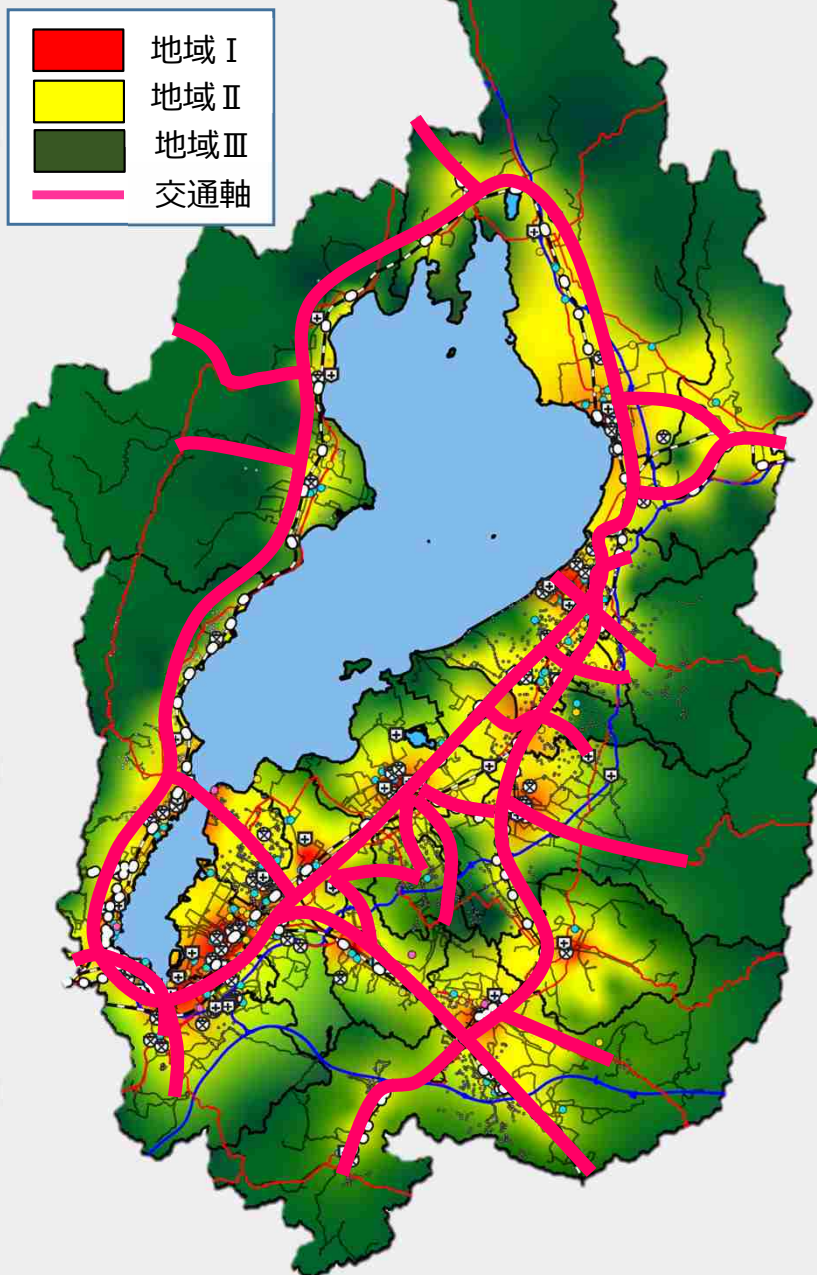
▼グラレコ成果（1/3枚）



ワークショップやフォーラム結果は、Web公開し、さらに広く意見を受け付け、これらを参考に滋賀県が目指す地域交通の姿を取りまとめる。

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.1 施策実施の考え方



地域交通軸：地域Ⅰを繋ぐ軸

- 鉄道
- 幹線路線バス

【施策】 鉄道の運行頻度増加、
終電・最終便の繰り下げ、バ
スと鉄道の乗り継ぎ利便性向
上、新ビリティ導入 等



地域交通網：地域Ⅰと地域ⅡⅢを繋ぐ網



- 地域内路線バス
- コミュニバス、デマンド交通等

【施策】 路線バス・タクシーの維持・
充実、コミバス・デマンド交通の運
行・充実、日本版ライドシェア、
新ビリティ導入 等

地域交通網：地域Ⅲの移動確保

- コミュニバス、デマンド交通
- ボランティア輸送等

【施策】 コミバス・デマンドの運行、公共
ライドシェア、ボランティア輸送、新ビ
リティ導入 等



その他：交通網と交通軸の連携強化

【施策】 交通結節点整備、サブスク、エリア運賃導入、MaaSの
導入、多様な交通モード連携、利用促進イベント 等

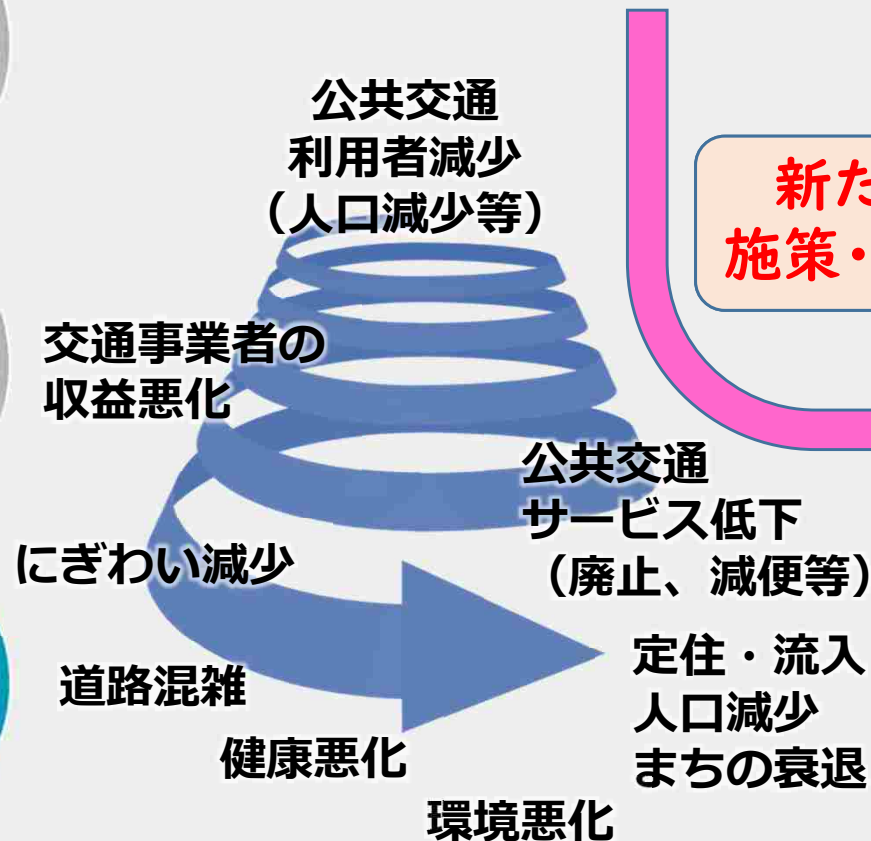
第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.1 施策実施の考え方

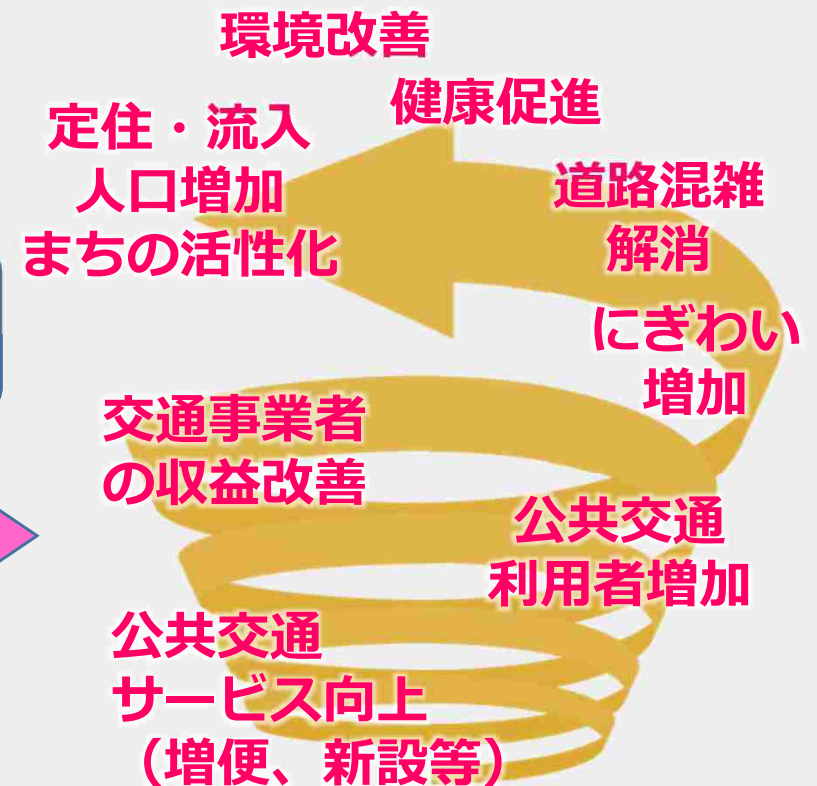
公共交通に対しての現公費負担額は現状約37.6億円

公共交通サービスを現状維持する場合、2040年代を見据えると、人口減少等により、さらに23.8億円が追加が必要

公共交通の負のスパイラル



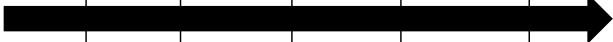
新たな
施策・投資



負のスパイラルを脱却し、
公共交通の正のスパイラルへ

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.2 目指す暮らし方を実現するための実施施策（仮）

分類	施策	実施主体	時期					
			R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	R 13～
既存手段の 維持	①鉄道・幹線バスの維持	県・市町・交通						
	②バス路線の維持	市町・交通						
	③コミバス・デマンド交通の運行	市町・交通						
既存手段の 強化	④鉄道・地域の重要な幹線バスの増便（終電・最終便の繰り下げ、始発の繰り上げを含む）	県・市町・交通						
	⑤バス路線の新設・増便	市町・交通						
	⑥コミバス・デマンド交通の充実	市町・交通						
既存手段の 再編・合理化	⑦既存ダイヤ内での鉄道・バスダイヤの調整	県・市町・交通						
	⑧多様な交通モードの乗り継ぎ調整	市町・交通						
	⑨定時定路線のデマンド化	市町・交通						
	⑩路線見直しおよび他手段（ライドシェア等）への転換	市町・交通						
	⑪平均輸送密度に応じたダウンサイジング	市町・交通						
	⑫地域の輸送資源（施設送迎バス、スクールバス等）によるバス路線の補完	市町・交通						

➡ 現在の財源で実施可能な施策

➡ 新たな財源で実施可能な施策

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.2 目指す暮らし方を実現するための実施施策（仮）

分類	施策	実施主体	時期					
			R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	R 13～
新たな 手段の導入	⑬自動運転バス等の実証運行	県・市町・交通						
	⑭シェアモビリティの運行	県・市町・交通						
	⑮シームレスな乗り継ぎが可能な駅前広場・バス停整備	県・市町・交通						
	⑯湖上交通の充実	県・市町・交通						
ソフト対策	⑰わかりやすい情報周知	市町・交通						
	⑱予約時間の短縮等（予約システムの改善）	市町・交通						
	⑲利用促進イベント	県・市町・交通						
	⑳様々な移動手段の統合（MaaS等）	県・市町・交通						
	㉑サブスク、エリア運賃導入、料金割引	県・市町・交通						
その他	㉒施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化	県・市町・交通						
	㉓福祉有償運送	市町・交通・NPO等						
	㉔ボランティア輸送、自治会運行輸送	市町・交通・NPO・自治会等						
	㉕カーシェアリング	市町・交通						
	㉖運転士等担い手確保のための取組の実施	県・市町・交通						

➡ 現在の財源で実施可能な施策

➡ 新たな財源で実施可能な施策

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.3 施策実施に必要な概算費用 （注：国・県・市町・利用者・事業者等の関係者全体に必要な費用）

a. 現在のサービスレベルの維持に必要な概算費用

（年間）

項目		対象地域			
		地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人
概算事業費	地域交通に既に投入されている公費負担額 （収入補填、鉄道補助金等）	8.3億円	21.8億円	7.5億円	37.6億円
	人口減少等による利用者数の減少に伴う運賃収入減少分の補填額 （施策①②③）	9.3億円	14.1億円	0.4億円	23.8億円
	合計	17.6億円	35.9億円	7.9億円	61.4億円

b. 目指す姿の実現に追加に必要な概算費用

（年間）

項目		対象地域			
		地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
概算事業費	鉄道・バスの運行本数増便/最終便・終電の繰り下げ（施策④⑤⑥）	15.4億円	43.0億円	5.2億円	63.6億円
	バスと鉄道の乗り継ぎ利便性向上（施策⑦⑧）	—	—	—	—
	運行本数が少ないバス路線のデマンド化、日本版ライドシェア、新モビリティ （自動運転バス等）（施策⑨⑩）	-0.4億円	-0.8億円	-1.9億円	-3.1億円
	小計	15.0億円	42.2億円	3.3億円	60.5億円
	上記以外の施策（施策⑫⑬⑮⑰⑲⑳㉑㉒㉔）	8.9億円	14.4億円	3.3億円	26.6億円
	合計	23.9億円	56.6億円	6.6億円	87.1億円

		地域Ⅰ	地域Ⅱ	地域Ⅲ	地域計
c. 目指す姿の実現に必要な概算費用合計(a+b)		41.5億円	92.5億円	14.5億円	148.5億円

第4章 目指す暮らしを実現するための 地域交通の姿

4.4 施策実施による効果

目指す姿の実現に必要な施策の実施による効果

項目	対象地域			
	地域Ⅰ 58.3万人	地域Ⅱ 65.8万人	地域Ⅲ 17.7万人	地域計 141.8万人
地域交通の利便性向上 ※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	現状：75.8万人（約50%） 実施後：93.9万人（約61%）			
自動車から地域交通転換による 交通混雑の緩和	78.57億円/年 （短縮時間 10,839時間/日）			
自動車から地域交通転換による 環境負荷軽減	1.17億円/年 （CO2排出削減量 1.1億トン/年）			
自動車から地域交通転換による 健康増進	14.62億円/年			
貨幣換算の難しい効果 （駅前等のにぎわいの創出、地域の活性化、移住・定住の促進、企業誘致 等）	—			

第5章 施策実施に対する評価・モニタリング

5.1 評価指標（KPI）

評価指標は、公共交通の利用状況の変化など、施策の進捗・効果を的確に反映し、且つ、誰もがわかりやすい指標・目標値を設定する。交通が持つ多面的な効果（健康増進、CO2削減等）も数値化し、評価する。

評価指標として、下記の項目等を検討する。

指標案	指標設定の考え方
交通軸として定める路線の 運行本数、利用者数、収支率	運行本数、利用者数、収支率、公的資金投入額等により、サービス水準と利用状況进行评估する
公共交通人口カバー率 (交通空白地人口)	公共サービスにより生活に必要な通勤・通学、通院・福祉などの目的とした移動手段が確保できているかを評価する(鉄道800m圏、バス300m圏を基準とする)
公共交通分担率(自動車分担率)	人口集中地域における自家用車からの転換状況进行评估する
アクセシビリティ評価	学校、病院、公共施設等へのアクセス性を見える化し、評価する
クロスセクター効果	公共交通が持つ多面的な効果を数値換算し評価する 健康増進、co2削減効果、渋滞緩和による経済効果等を数値化して評価する
満足度・認知度	公共交通に対する住民の満足度や認知度を評価する

5.2 モニタリングの実施方法

公共交通は、広域ネットワークを形成するもの。そのため、市町や交通事業者と連携が必要不可欠であり、滋賀地域活性化協議会やその下部組織である幹事会を活用し、施策の調整、評価を行う。

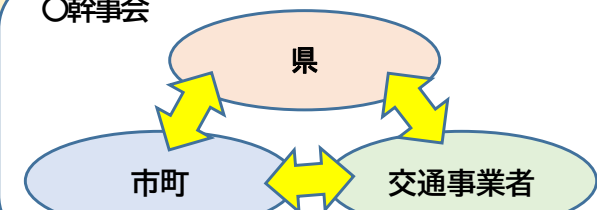
評価は、年1回以上行う。結果は公表するとともにフィードバックを行いながら取り組みを進める。

▼滋賀地域交通活性化協議会の構成イメージ

●滋賀地域交通
活性化協議会

- ・公共交通利用者
- ・有識者
- ・国
- ・警察

○幹事会



第6章 施策実施に向けての財源確保

6.1 県民が目指す暮らしを実現するための財源の検討について

県民が目指す暮らしを実現するには、その重要な手段である地域交通をみんなで支える意識の醸成に取り組むとともに、利便性の向上や環境整備など、地域交通の維持・充実に向けた各種施策を継続的に展開していく必要がある。

これらの施策に要する費用を賄うため、運営コストの縮減や収入増、既存財源のさらなる活用などに官民連携で取り組んでいくが、今後の人口減少等を踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困難であることから、新たな財源を含めた検討が不可欠である。

目指す姿を実現するための各種施策の実施に必要な費用

（費用を賄うための取組）

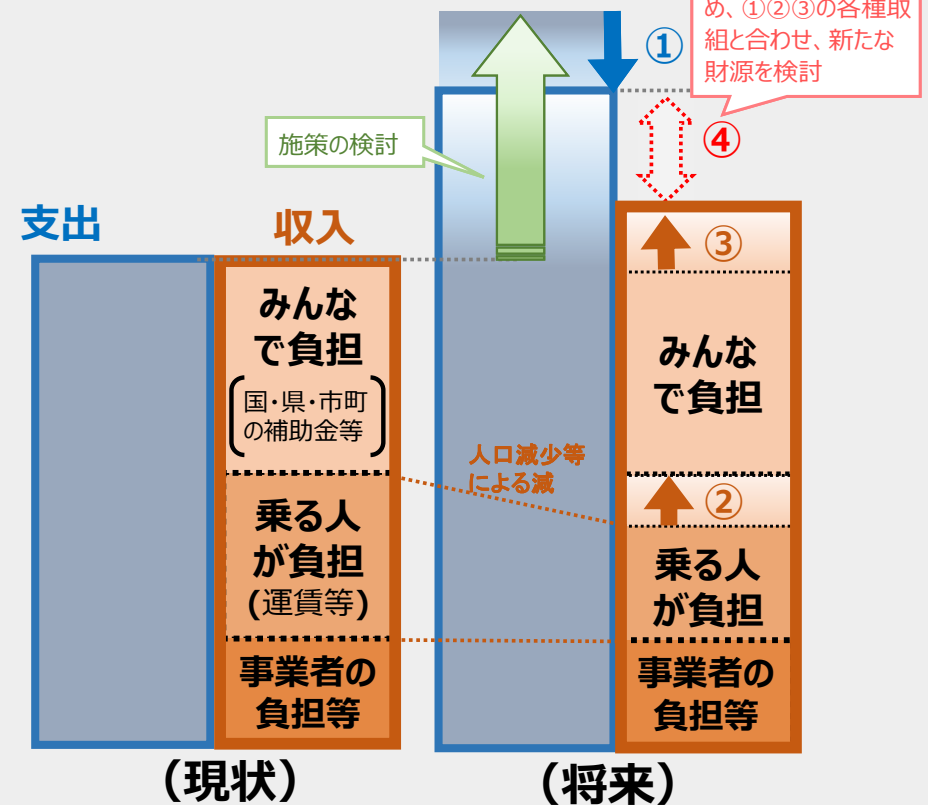
① 運営コストの縮減に向けた施策や事業者の取組

② 収入増に向けた利用促進や事業者による利便性向上の取組等

③ 既設の予算（財源）の見直しや国庫補助金等のさらなる活用

④ 新たな財源の検討

【財源の検討イメージ】



第6章 施策実施に向けた財源確保

6.2 「地域交通をみんなで支える」新たな財源について

地域交通は県民の生活や将来にわたる地域の存続・発展のために必要不可欠な社会インフラであるとともに、その維持・向上による受益は、交通機関の利用者のみにとどまらないことから、新たな財源（負担）については、利用者や交通事業者以外の主体も含め、広く分かち合うことが望ましい。

また、地域交通をみんなで支えるための新たな財源としては、税、寄附などが考えられるが、地域交通の維持・向上にかかる継続的な費用を賄うには、安定的な財源である必要がある。

したがって、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ことから、「地域交通を支える税（交通税）」の在り方について、公論熟議で検討し、本計画にも記載する。

地方税法上の税率と滋賀県における税率

地方税法上の税率と滋賀県における税率①



税目		地方税法上の税率			滋賀県における税率
		種類	税率	制限税率	
個人 県民税	均等割	標準税率	1,000円	無	1,800円
	所得割	標準税率	4%	無	(標準税率のとおり)
	配当割	一定税率	5%		
	株式等 譲渡所得割	一定税率	5%		
法人 県民税	均等割	標準税率	20,000円～800,000円	無	22,200円～888,000円
	法人税割	標準税率	1.0%	有 (2.0%)	資本金額が1億円以下の法人で、かつ、課税標準となるべき法人税額が年2,000万円以下の法人 1.0%
					上記以外の法人 1.8%
県民税	利子割	一定税率	5%		

地方税法上の税率と滋賀県における税率②



税目		地方税法上の税率			滋賀県における税率
		種類	税率	制限税率	
個人事業税		標準税率	第1種事業 5% 第2種事業 4% 第3種事業 5% (あん摩・マッサージ業等：3%)	有 (1.1倍)	(標準税率のとおり)
法人事業税		標準税率	外形標準課税対象法人 付加価値割 1.2% 資本割 0.5% 所得割 1.0%	有 (1.2倍(ただし、 外形標準課税対 象法人の所得割 は1.7倍))	(標準税率のとおり)
			所得課税法人 所得割 3.5%～7.0%		
			収入金課税法人 収入割 1.0%		
地方消費税	譲渡割	一定税率	[標準税率] 22/78 [軽減税率] 176/624		
	貨物割	一定税率			
不動産取得税		標準税率	4% (住宅・土地はH18.4.1～R9.3.31：3%)	無	(標準税率のとおり)

地方税法上の税率と滋賀県における税率③

税目		地方税法上の税率			滋賀県における税率
		種類	税率	制限税率	
道府県たばこ税		一定税率	1,070円／1,000本		
ゴルフ場利用税		標準税率	800円／1人1日(※1)	有 (1,200円)	ゴルフ場の等級に応じて 400円～1,200円(※1)
軽油引取税		一定税率	32,100円／1kl (当分の間の措置(本則は15,000円／1kl))		
自動車税	種別割	標準税率	定額課税	有 (1.5倍)	(標準税率のとおり)(※2)
	環境性能割	一定税率	3% (営業用自動車・軽自動車：2%)		
鉱区税		一定税率	200円／100a～400円／100a		
道府県固定資産税		標準税率	1.4%	無	(標準税率のとおり)
狩猟税		一定税率	5,500円～16,500円 (狩猟者登録を申請した日前1年以内に、鳥獣保護管理法の許可を受けて捕獲等を行った者等については、2分の1)		

※1 地方税法上、ゴルフ場の整備の状況等に応じて、税率に差等を設けることが認められている。

※2 地方税法に標準税率の規定がない自動車等については、滋賀県において独自の税率を設定している。

(注)滋賀県では、これ以外に、**法定外目的税として、産業廃棄物税を導入**している。(税率：1トンにつき1,000円)

標準税率税目の超過課税に係る機械的な試算

この資料は、地方税法上、標準税率とされている県税の税目(※)について、超過課税を実施した場合にどの程度の税収規模となるかを過去のアンケートや他団体の事例等を参考に機械的に試算したものである。
(※ゴルフ場利用税および県固定資産税については除外している。)

標準税率税目における超過課税の試算 ①個人県民税

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	算出税額	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。

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ②法人県民税

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%上乘せ	調定額	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%上乘せ）
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円上乘せ）
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 %上乘せ）
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%上乘せ）
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%上乘せ）
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%上乘せ、1,000万円超 1 億円以下の法人に50%上乘せした場合、
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）	調定額	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。

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ③事業税

個人事業税（令和5年度実績を元に試算） 【制限税率：1.1倍】

事業の種類		納税義務者数	標準税率	調定額	全国の実施状況
第1種事業		8,566	5%	約13.2億円	実施団体なし
第2種事業		3	4%	約0.1億円	
第3種事業	あん摩マッサージ業等以外	1,926	5%	約4.2億円	
	あん摩マッサージ業等	39	3%	約0.02億円	
合 計		10,495	—	約17.6億円	

・制限税率である標準税率の1.1倍まで税率を引き上げた場合、約1.8億円の税収増となる。

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	調定額（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%上乘せ） 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%を上乘せした場合、約37.4億円の税収増となる。

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算 ④不動産取得税および自動車税種別割



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	調定額	全国の実施状況
家屋	土地	3%	約13.2億円	実施団体なし
	住宅	3%	約7.4億円	
	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。

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)	調定額(注)	全国の実施状況
乗用車	433,560	約129.2億円	実施団体なし
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	
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。

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。

標準税率税目における超過課税の試算（参考）固定資産税と軽自動車税種別割



市町税である固定資産税および軽自動車税種別割について、滋賀県の市町が一律に超過課税を実施した場合の増収規模を試算

固定資産税（令和5年度実績を元に試算）【制限税率なし】

種類	標準税率	調定額	全国の実施状況
土地	1.4%	約307.6億円	富山県南砺市（1.45%） 北海道三笠市（1.75%） など150団体で実施 ※滋賀県では実施団体なし
家屋		約483.3億円	
償却資産		約256.5億円	
合 計	—	約1,047.4億円	

- ・滋賀県の市町が一律に1.45%まで税率を引き上げた場合、合計で約37.4億円の税収増となる。
- ・滋賀県の市町が一律に1.75%まで税率を引き上げた場合、合計で約261.8億円の税収増となる。

軽自動車税種別割（令和6年度当初賦課実績を元に試算）【制限税率：1.5倍】

課税台数(台)	調定額	全国の実施状況
592,637	約45.3億円	平成28年度の標準税率引上げの対象車については、 超過課税の実施団体なし

- ・滋賀県の市町が一律に標準税率に1割上乘せした場合、約4.5億円の税収増となる。
- ・滋賀県の市町が一律に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22.7億円の税収増となる。

※ この資料は、あくまで機械的な試算をしたものであり、具体的な税収規模を想定したものではありません。