

みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税に係る 滋賀県税制審議会での審議状況について（第 27 回審議会）

令和 7 年 11 月 26 日（水）、第 27 回滋賀県税制審議会を開催し、「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度について」諮問を行い、審議いただいた。

1 諮問（10 月 20 日付け答申は資料 10－2、諮問文は資料 10－3 のとおり）

令和 7 年 10 月 20 日に滋賀県税制審議会（以下「審議会」という。）からいただいた「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」の答申を踏まえ、施策の具体化と実施に必要な費用の算出等を進めており、その費用を賄うための財源の選択肢のひとつである新たな税についても、具体的な制度設計を進め、議論の熟度を一層上げるため、「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度について」諮問を行った。

2 説明概要

事務局から以下の点について説明を行った。

（1）滋賀地域交通計画の策定状況（資料 10－4（審議会資料 1））

滋賀地域交通計画素案の前段階として、現時点での施策の考え方や公費負担額の概算について説明。

（2）新たな税の制度設計に係る論点（資料 10－5（審議会資料 2））

諮問を踏まえ、新たな税の制度を検討する際の論点について説明。

※議事のうち滋賀の地域交通フォーラム未来アイデア会議は資料配付のみ

3 審議会での主な意見

（1）滋賀地域交通計画の策定状況についての意見

ア 目指す暮らしの姿

- ・学生や高齢者の視点はあるが、通勤、観光など経済の観点が薄いのではないか。

イ 利便性の高い地域交通が存在することによる便益

- ・公共交通を利用する人もしない人も、また、個人も企業も含め、県全体にもたらされる便益があるということを数字で示すことは重要。負担ばかりクローズアップされるが、利便性の高い公共交通により減らせる費用があることをお示しして、負担と見比べながら議論することが大事。
- ・企業のメリットについては、例えば、営業車を減らせるとか、渋滞緩和による経済的メリットとか、もう少し広い観点で説明した方が理解を得られやすいのではないか。

ウ 施策案・公費負担額の概算 ※（２）イの意見を含む

- ・「a. 現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算」について、現状のまま維持する前提では負担増の理解は得られないのではないか。適正化を図った上で、充実を考える必要がある。
- ・「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」で挙げられているメニューについて、新たな手段も大事だが、最も重要なことは、既存の公共交通の利便性を上げ、自家用車以外の選択肢になるようにすること。今の案は、鉄道は事業者任せの形になっているが、鉄道にも活用した方がいいのではないか。鉄道を何本走らせるのか、運賃をいくらにするかは事業者が定めることだが、そこに公的に介入することは、ある意味規制をかけることにもなるので、新たな税を投入する根拠になり得る。
- ・LRTが選択肢に入ってくれば、利便性はかなり上がるし、二次交通との連携で利用者増につながる。計画期間の５年で導入できるものではないが、市町に選択肢として発想してもらうために例示しておいた方がいいのではないか。
- ・追加的な費用に追加負担を求めるということはひとつの考え方だが、本当にその整理でいいのかは改めて検討してはどうか。公費を入れる場合の原理原則を整理し、示せばいい。
- ・追加的に必要な費用に充てるということには賛同するが、何が維持で何が充実なのかは改めて検討した方がいいのではないか。
- ・地域公共交通が便利になれば、地価は上がるし、経済成長につながるので、個人にも法人にもリターンがある。住みやすい滋賀県のために投資をするということ。

エ その他

- ・新たな税が導入されることで県と市町の役割のあり方がこれまでと変わるのであれば、計画の中で県と市町の役割分担を明記する必要があるのではないか。

（２）新たな税の制度設計に係る論点についての意見

ア 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

- ・事務局が挙げたふたつの意義に賛同するが、多くの人に負担をしてもらうとともに、多くの人に便益があるということは追記した方がいい。
- ・「利用しない人も」という表現があるが、今は利用していなくても、将来利用する可能性があるし、自家用車が使えないときにも利用できるという点で、生活の基盤であるということをもっと強調した方がいい。それが経済にもつながる。

イ 新たな税の使途 ※（１）ウを参照

ウ 新たな税の課税方式

- ・最終的には負担のバランスも考えないといけないが、まずはあるべき論で議論するのがいいのではないか。
- ・法人への課税はどこか特定の企業や業種に集中しないようにすることが必要。
- ・均等割は個人・法人ともまとまった税収が見込めないため、税収だけを考えるならば、法人は法人事業税にならざるを得ない。
- ・均等割が基本という話がありつつ、超過課税を既に実施している部分にさらに上

乗せすることの負担感、逆進性が議論となる。みんなに便益がいきわたるという論理の一方で、みんな同額でいいのかという思いがあり、個人ならば所得割、法人ならば事業税だと思う。

- ・地域公共交通が便利になれば、地価は上がるし、経済成長につながるので、個人にも法人にもリターンがある。住みやすい滋賀県のために投資をするということ。
- ・徴税コストも考える必要がある。均等割では足りないというのであれば、所得割のみという方法も考えられる。県全体で同じ税制の方が県全体で支えあうという観点ではいいのではないか。
- ・事務局案に反対ではないが、どの程度の税額を確保するかで議論は変わってくる。
- ・個人の便益との関連では固定資産税が視野に入るが、市町税である。充実の施策の市町負担分を埋めるために、市町が固定資産税に超過課税をするというのも選択肢となる。
- ・固定資産税は市町税だが、地域交通が充実した地域では不動産価値は上がるので、税金を使った施策で得た利益を、税で還元してもらうという考え方はある。
- ・国で行われている地方税のあり方検討の動向も見ながら制度を検討した方がいい。

エ 市町への交付

- ・県税として徴収したのであれば、使途は市町任せにするのではなく県が指定する方がいい。そうでないと計画に沿った使い方にならない可能性がある。
- ・公共交通は広域でネットワークを構築した方がいいが、市町間連携が進んでいないという現状がある。市町に交付する場合に、連携に対してインセンティブを設けることも工夫のひとつ。
- ・市町の現在の計画は、県の新たな税を想定していないので、県の計画と市町の計画を策定段階で相互調整する手続きがあるといい。

オ 効果検証

- ・住民参加、参加型税制の考え方によって新たな税の導入検討を行っているので、事後の効果検証についても、有識者だけでなく住民参加の仕組みを入れるのが望ましい。
- ・施策による効果のイメージを共有しておかないと、人によっては過大な期待をした結果、期待外れと評価されるのではないか。

カ その他

- ・今回の資料では、どれくらいの税収が必要なのかわからず、新たな税の必要性もわかりにくい。住民はどう意思決定をすればいいのか困るのではないか。

4 今後の予定

- ・次回（第 28 回）の審議会は 2 月開催予定。今回の議論をいったん取りまとめた中間答申の案について議論いただく予定。