

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 滋賀県税制審議会からの中間答申について

令和 7 年 11 月 26 日に滋賀県税制審議会に諮問した「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、3 月 4 日に中間答申がありましたので、その内容について御報告します。

1 中間答申の内容

(1) 前文

- ・地域交通の維持・充実をどのように実現するのか、また、そのための施策に要する費用をどう賄うのか、賛否含め県民が当事者意識をもって議論に参加する気運が高まってきたものと評価。
- ・滋賀地域交通ビジョンで目指す地域交通の姿を実現するためには、施策実施の財源について、滋賀地域交通計画策定後も引き続き丁寧に議論を重ねていくべき。その議論の熟度を上げるべく、現時点における審議会の考えを中間的に答申。
- ・引き続き県民等との対話を重ね、立場の違いを超えて相互理解を深め、合意形成に努めていただきたい。

(2) 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

- ・地域交通は、県民の暮らしや経済を支える基盤であるが、これまでの利用者負担や交通事業者による独立採算を前提とした考えでは維持が困難。地域交通の維持・充実による移動手段の確保には、より良い暮らしの実現や地域経済の活性化のための公共サービスの供給という側面があることから、行政が一定の責任を負うべきであり、採算的に維持や実現が困難な路線やサービスであっても、地域住民の生活の保障や生活の質の向上に必要なもの、また、県経済への裨益が期待できるものについては、県民等との丁寧な対話を通じて理解を得た上で、公費を投入し、持続可能な地域交通を実現することが必要。
- ・地域に欠かせない社会インフラである地域交通の維持・充実について、事業の継続性を担保し、中長期を見据え戦略的に取り組むためには、地域交通のための施策に用途を限定した安定的な財源を確保することが重要。
- ・現に地域交通を利用している人もそうでない人もともに新たな税のあり方やその使い方に対する議論に参加することで、地域交通が地域コミュニティを支える基盤であることへの理解が高まり、ひいては地域コミュニティの再生・再構築を考えるきっかけとなる。

(3) 新たな税の用途

- ・滋賀地域交通計画は、滋賀地域交通ビジョンの実現に向けたアクションプランであることから、新たな税は、計画に基づく施策に充当されるべき。中でも、新たな負担に対する受益を明確化するため、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。
- ・税収の一部を市町に交付することについては引き続き検討。

(4) 新たな税の課税方式および税率

- ・新たな税が県の計画に基づく施策に充当されるのであれば、県税の超過課税を基本とすべき。
- ・地域交通の便益は個人・法人問わず広く及ぶことから、個人・法人をともに課税対象とすることが適当。
- ・個人は、個人県民税均等割と同税所得割を基本に引き続き検討。
- ・法人は、法人県民税均等割、同税法人税割または法人事業税を基本に引き続き検討。
- ・税収の個人と法人の分担割合については引き続き検討が必要であるが、例えばともに地域社会の一員である個人と法人が同程度に分担する個人1：法人1、現行の税制度の分担割合を考慮する個人3：法人2などが考えられるのではないか。
- ・税負担の適正性については、上記の論点を整理した上で検討。

(5) その他

- ・税収および使途の管理の手法、効果検証手法、新たな税を導入した場合の見直し時期等については、新たな税が導入されることとなった場合に詳細を検討。

2 今後の予定

中間答申を踏まえ、令和8年度も新たな税を導入する場合のふさわしい制度について引き続き検討を続けるとともに、県議会、県民、県内企業、市町、交通事業者等と丁寧に議論を重ねていく。

(参考) 第28回滋賀県税制審議会の概要（令和8年2月13日開催）

1 議題

(1) 前回審議会での意見への対応状況・滋賀地域交通計画の策定状況について

前回審議会委員からいただいた意見への対応ならびに滋賀地域交通計画（素案）および滋賀地域交通計画（素案）に寄せられた意見について説明し、議論。

(2) 中間答申に向けた論点整理

「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」の中間答申案について議論。

2 審議会での主な意見

(1) 滋賀地域交通計画に対する意見

- ・県の計画のパブリックコメントでこれほどたくさんの意見をいただけることは多くない。色々な形で対話を続けてきたことの一つの成果として見ていい。県民全体で議論する素地が徐々にできてきている。
- ・交通の多面的機能の共有が大事。地域交通は暮らしや経済を支える地域インフラであり、継続的に維持するために何ができるのか、正面から考える時期に来ている。
- ・財源ありきの計画ではないかという意見が散見されるが、計画はビジョンを実現するためのものである必要がある。その意味で財源の議論は避けられない。
- ・目標を掲げ、その実現のために進捗管理をするのが計画のツールとしての意味。進

抄管理のためにはリソース管理をどうするのかを決めることが重要。

- ・財源の章は、新たな税だけで賄うとは書かれていないが、それが伝わっていない。
- ・予算の組替えでどれくらいのことのできるのか、予算を組み替えることで他の政策分野にどのような影響が出るのか、共有することも必要ではないか。
- ・10年後、20年後、年齢を重ねていったときに、地域交通がどう寄与するのか、イメージしやすく提示するといいいのではないか。
- ・現在の高齢者が、どれくらい免許を返納していて、どのように移動しているのか、データとして情報提供できるといいのではないか。
- ・地域交通については、市町が既に相当程度取り組んでいるが、それが県民に伝わっていない。
- ・「交通税」という言葉が、交通事業者を助けるための税であると誤解を招いているのではないか。地域交通が衰退すれば地域も衰退する。人口減少社会の中、利用者負担、独立採算の難しさを伝え、方向性を変えるべき時期に来ているということを打ち出した方がいい。
- ・事業は前に進めていくにしても、財源については基礎のところから丁寧に議論する必要があると感じた。

(2) 中間答申案に対する意見

ア 新たな税の意義

- ・道路と同じ地域インフラであるが、独立採算では成り立たない、だから公費を投入するということには合理性がある。使いたいときに使えるのがインフラ、だからみんなで支える。
- ・環境や福祉など、分野横断的に便益をもたらすのが地域交通というインフラ。個人の便益、法人の便益をもう少しリアリティをもって伝えることができれば、負担の根拠も伝わるのではないか。
- ・人口減少で利用者は減るので、公共交通のあり方を不断に見直すことが前提。また、事業者の自助努力や利用者に負担を求めることも必要。運行に必要なガソリン代などの可変費用は利用者に負担（＝運賃）してもらうのが当然だが、バス車両や人件費など固定費用には経営努力が働きにくいので、そこに税を投入するというのは理屈がある。
- ・国庫補助金や既存予算ではその時々で切られてしまう可能性がある。地域交通はインフラなので事業の継続性が必要で、事業の継続性のために安定的な財源が必要と言える。
- ・法人にも税負担を求めるのであれば、利用者目線から目線を上げて、地域交通が地域のインフラとして経済活動の基盤になっている、経済の発展につながるという説明が必要。
- ・フランスの交通税は、域内の企業が負担する仕組み。利便性の高い交通ネットワークが広がることで、広く労働者を集めることができるようになる集積の利益を享受することから、それを地域社会に還元するもの。人材不足の中、県内だけで人を集めることが難しくなるので、労働市場を拡大することには便益がある。
- ・環境負荷軽減の観点でも、公共交通へのシフトが求められる。自家用車から公共交通への移行を進めるためには、利用しやすい状況にしないといけない。

イ 用途

- ・従来の財源でやる事業と新たな税でやろうとしている事業の整理が必要ではないか。新たな税が導入されるまでの間、優先度の高い事業からやっていくという説明では、新たな税は優先度の低い事業に充てるように見える。

ウ 課税方式・超過課税の対象税目

- ・滋賀県は、法人県民税で既に超過課税を実施しているので、単に税率を上げるだけでなく、課税対象を広げるということも考えないといけない。
- ・個人県民税均等割も既に超過課税を実施しており、そこからさらに上乗せすることができると、他府県とのバランスで配慮が必要。
- ・個人県民税所得割は財源として有力だが、所得割には（源泉徴収される）金融所得が含まれないため、負担が現役世代に偏ることになるのではないか。
- ・個人について、現役世代の負担は気にしないといけないので、均等割と所得割の組み合わせでバランスを取るという選択肢がいいのではないか。
- ・個人への課税方法は悩ましいが、みんなで共有しているインフラという意味では、より広くというのが望ましいのではないか。
- ・地域交通を広域連携で取り組もうとするのであれば、水道のように一部事務組合のような組織を作ることも考えられ、その市町からの負担金の財源として、固定資産税に求めることはあり得る。
- ・ガソリン税が減税になったので、車体課税（自動車税）も可能性はあるか。ただし、軽自動車税は市町税なので、バランスの問題はある。

エ 税目バランス

- ・経済的合理性の話ではないが、バランスの観点では個人と法人を3：2などにすることは現実的。
- ・法人にとっても便益が大きいということをもっと打ち出した上で、1：1なのか3：2なのか、他の超過課税とのバランスも見ないといけない。

オ その他

- ・これまで県は、様々な形で対話を行ってきたが、個人を対象にしたものが多かったのではないか。改めて県内企業とのコミュニケーションが必要ではないか。