

滋賀地域交通ビジョンと参加型税制について

民公共創 公論熟議

資料2-1

参加型税制

I 税制審議会から提言いただいた「参加型税制」

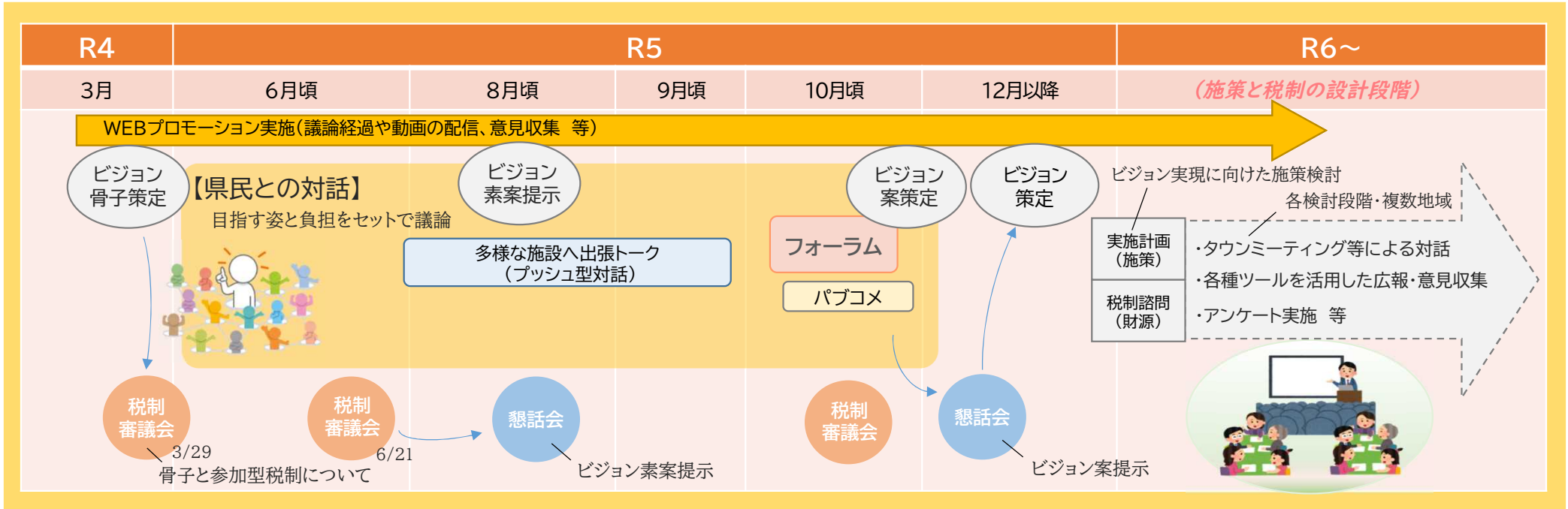
『納税者である住民が、単に費用を負担するだけではなく、負担を巡る議論を通じて、ともに地域の将来像を描いていく仕組み』

II 方向性

地域交通の将来像と、その実現に向けた負担のあり方について、いわゆる「交通税」の導入も含め、参加型税制の考え方に立ち、「公論熟議」を積み重ねる。

III 進め方(案)

第16回税制審議会でお示ししたものを更新したもの



出張トーク・フォーラムをとおして、県民の地域交通・目指す姿に対する意見や目指す姿の実現に向けた費用負担の意向等を把握する。

▼イベント内容

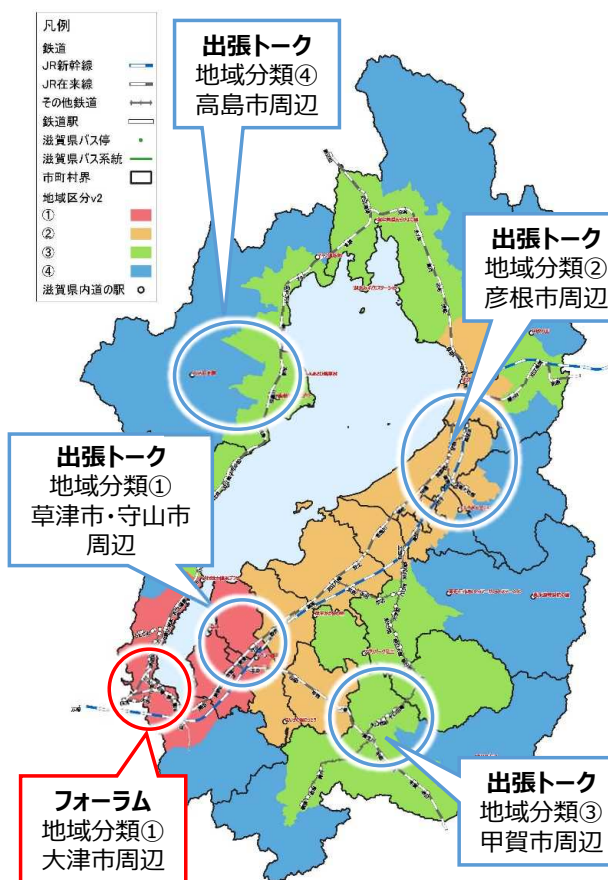
イベント形式	出張トーク				フォーラム	
目的	普段地域交通を利用しない方も含めた幅広い層への意見聴取と目指す姿に対する「理解」の醸成				県民等との公論熟議による「共感」の醸成	
候補地	地域分類	①	②	③	④	①
	エリア	守山市・草津市周辺	彦根市周辺	甲賀市周辺	高島市周辺	大津市周辺
	施設種類	病院	公共施設 (スポーツ・文化交流センター)	商業施設	道の駅	商業施設
主なターゲット層	高齢者 障害者	若年層 ファミリー層	ファミリー層 車利用者	車利用者	県民全体 (WEB併用)	
主な質問事項	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通の利用頻度 地域交通の必要性 地域交通の目指すレベル 費用負担の意向 				<ul style="list-style-type: none"> 目指すレベル 目指す姿実現のための許容負担額 	

《フォーラムイメージ》



出典：国土交通省HP,ほこみちインスパイアフォーラム,R3.12.10

▼地域分類別イベント候補エリア



- ① 地域交通の目指す姿について、理解と共感を得るために、県民とどのように対話を進めるべきか。
➡出張トークやフォーラムのほか、県民の理解等を得るため必要なこと、進め方等に対する御意見等
- ② 対話において、どの段階（時点）で負担に関する内容を提示していくべきか。
- ③ 負担に関する議論を深化させていくにあたり、県民に聴取すべき事項をどのようにすべきか。
➡例えば、問いかける質問例として想定する以下の事項に対する御示唆等

■フォーラム等で負担に関して考えられる質問事項例

- ・ 「地域交通の利便性向上や維持・活性化に向けた新たな施策（事業）」、「公共交通の維持費用」、「サービスレベルの向上」に要する費用に対する負担の意向
- ・ 費用について、「誰が負担すべき」か、また、「許容できる負担額」などの問いかけ

○ 【参考】滋賀地域交通ビジョン骨子の概要

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 地域の状況
- 2.2 公共交通の状況
- 2.3 県内住民の公共交通のニーズ
- 2.4 広域交通の状況

第3章 滋賀の交通をめぐる課題

- 3.1 地域交通の課題
- 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 県域指標の設定
- 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 目指す姿の達成に必要な費用の試算
- 6.2 財源や整備手法の検討

○ 滋賀地域交通ビジョン骨子の概要（続き）

策定の趣旨

【策定の必要性】
 県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、人口減少、新型コロナウイルス感染症の拡大、北陸新幹線等の広域交通の整備、自動運転やMaaS等の新技術の発展等の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・活性を目指し、ビジョンを見直していくことが必要

【策定にあたり】
 県民等との対話による「目指す姿」の検討、「目指す姿」のWEBプロモーション、市町、交通事業者との協議を実施しながら、「滋賀県が目指す地域交通の姿」を共有し、見直しを進める。

現状と課題

【現状】

<p>地域の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■人口 減少するものの広範囲に集積 ■運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移 ■通学 公共交通の分担率が高い 	<p>住民ニーズの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の満足度 満足していない人が半数以上 ■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 	<p>公共交通の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■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、費用の約3割を行政負担 ■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
<p>広域交通の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■広域ネットワーク リニア中央新幹線、北陸新幹線等の広域交通が発達 		

【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、住民、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

目指す姿

今から20年後、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」※の表現）

☞ 自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により、

- ①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
- ②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

アンケート結果

【住民・市町の地域交通に関する意向】(アンケート調査)

住民	市町
<ul style="list-style-type: none"> ●外出有無別では、 ・通勤・通学、通院・福祉目的で外出なしも含め、担うべきの回答割合が高い ●年齢階層別では、 ・通勤・通学では、その目的での移動が必要な全年代の回答割合が他目的と比較して高い ・通院・福祉では、その目的での移動が多い高齢者の回答割合が他目的と比較して高い 	<ul style="list-style-type: none"> ●市町が想定する地域交通が移動の役割を担う分野として、7割以上の市町が、「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「地域コミュニティ」を選択

滋賀地域交通ビジョン骨子の概要 (続き)

指標設定

【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

【地域分類と地域指標例】

各地域が「地域指標」の設定において参考となる「指標例」と「地域分類」

地域分類	特徴	【指標例】
①	<ul style="list-style-type: none"> 車利用が比較的少なく、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分以上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 	<ul style="list-style-type: none"> ●【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 ●路線収支率 100%以上
②	<ul style="list-style-type: none"> 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分以上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 	<ul style="list-style-type: none"> ●【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 ●路線収支率 現状維持(現状の平均以上)
③	<ul style="list-style-type: none"> 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分以上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 	<ul style="list-style-type: none"> ●【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 ●平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)
④	<ul style="list-style-type: none"> 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分以上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 	<ul style="list-style-type: none"> ●【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 ●平均乗車密度 1.00以上

【施策例】

課題解決に向けた施策	ダイヤ調整、シェアビリティ検討、利用促進(サブス、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

費用の試算

■ 3パターンを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

		パターンA 現状と同じ地域交通	パターンB 県民が最低限確保を望む地域交通	パターンC 県民が理想として望む地域交通	
確保するサービスレベル		現状と同じ運行本数	県民が最低限確保を望む運行本数	県民が利用したいと思える運行本数 ・目指す姿を実現するための施策導入(左図参照)	
地域分類別サービスレベル	通勤・通学(本/h)	①	1.2(約50分に1本)	3.2(約20分に1本)	4.3(約15分に1本)
		②	1.0(約1時間に1本)	2.6(約25分に1本)	3.6(約15分に1本)
		③	0.6(約1時間半に1本)	2.4(約25分に1本)	3.2(約20分に1本)
		④	0.4(約2時間半に1本)	2.2(約25分に1本)	3.0(約20分に1本)
	通院・福祉(本/h)	①	1.1(約1時間に1本)	2.3(約25分に1本)	3.0(約20分に1本)
		②	1.0(約1時間に1本)	1.9(約30分に1本)	2.5(約25分に1本)
		③	0.6(約1時間半に1本)	1.8(約35分に1本)	2.4(約25分に1本)
		④	0.4(約2時間半に1本)	1.7(約35分に1本)	2.2(約25分に1本)
補填の必要がある費用		利用者減による運賃収入減少分の補填	<ul style="list-style-type: none"> 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 必要運行本数を確保する場合の人件費、車両費増加分 	<ul style="list-style-type: none"> 必要運行本数を確保する場合の運行経費増額分 必要運行本数を確保する場合の人件費、車両費増加分 他施策導入のための必要経費 	
新たに見込める収入		—	運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分	運行本数増加による利用者増の運賃収入増額分	

■ 目指す姿の達成に必要な1年あたり概算費用 (単位:百万円/年)

