

資料1

第7回滋賀県税制審議会での議論の振り返り

知事から滋賀県税制審議会への諮問 (令和2年7月17日滋税第253号)

新しい自治の一つの可能性を滋賀から発信していくことを見据えつつ、本県の行政需要に対する税財源を確保することを企図して、専門的な見地からの議論を通じ、具体的な施策の検討につなげるため、滋賀にふさわしい税制のあり方について、貴審議会の意見を求めます。

- (1) 滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性について
- (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
- (3) 滋賀にふさわしい税制についての具体的提言

→今年度(令和2年度)は、一般的に広く意見をいただき、
来年度(令和3年度)の具体的な検討につなげていく予定。

滋 税 第 2 5 3 号
令和2年(2020年)7月17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

滋賀にふさわしい税制のあり方について(諮問)

本県は、2030年を目標年次として、「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念とした「滋賀県基本構想」を平成31年3月に策定しました。この構想に基づき、私たち滋賀県民は、社会が迎える未知の変化をチャンスと捉え、私たち自身が時代に合わせてしなやかに変わり続けることにより、一人ひとりが、いつまでも幸せを実感できる滋賀を目指しているところです。

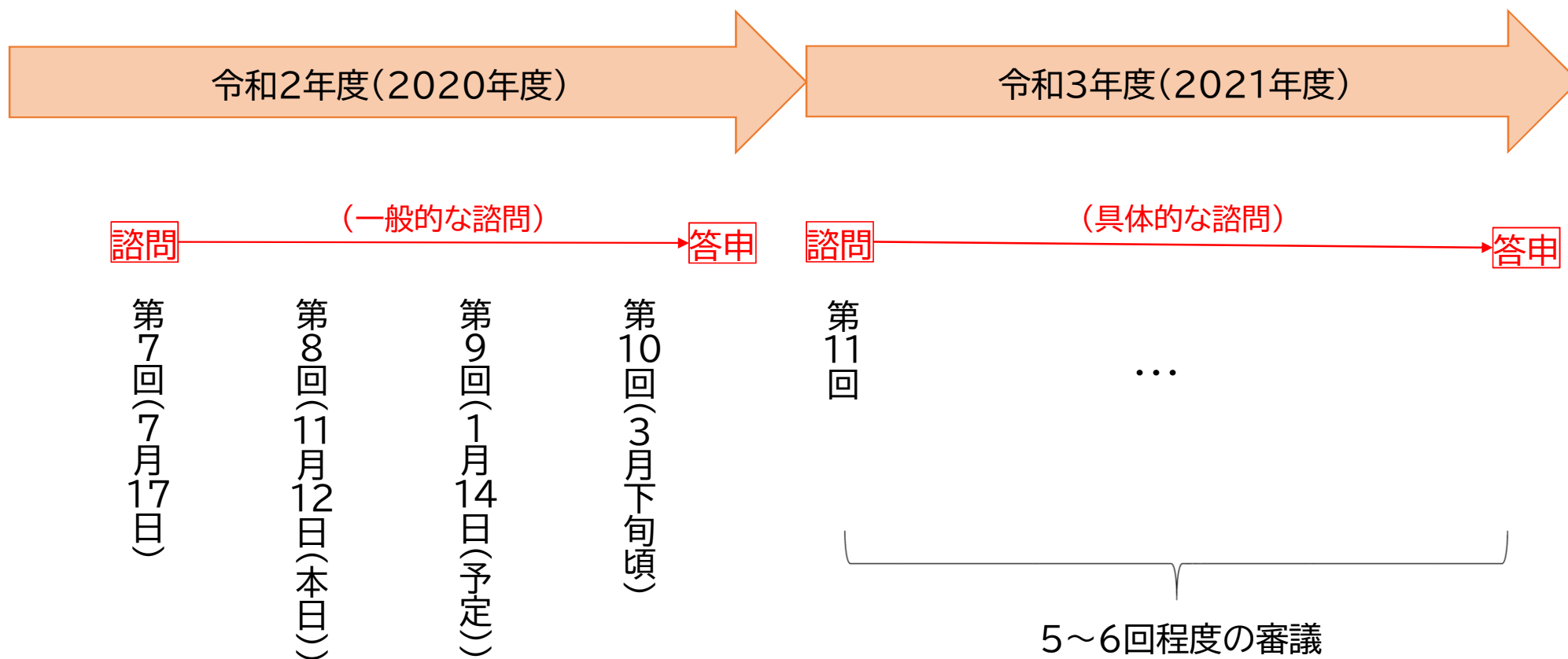
そのためには、安定的かつ持続可能な財政基盤を確保することはもとより、受益と負担のあり方を巡る議論を通じて、県民が相互に信頼し合い、かつ、行政もまた県民から信頼される地域社会の実現が不可欠であり、それこそが真の地方自治のあるべき姿であると考えております。

ついでに、以上を踏まえ、新しい自治の一つの可能性を滋賀から発信していくことを見据えつつ、本県の行政需要に対する税財源を確保することを企図して、専門的な見地からの議論を通じ、具体的な施策の検討につなげるため、滋賀にふさわしい税制のあり方について、貴審議会の意見を求めます。

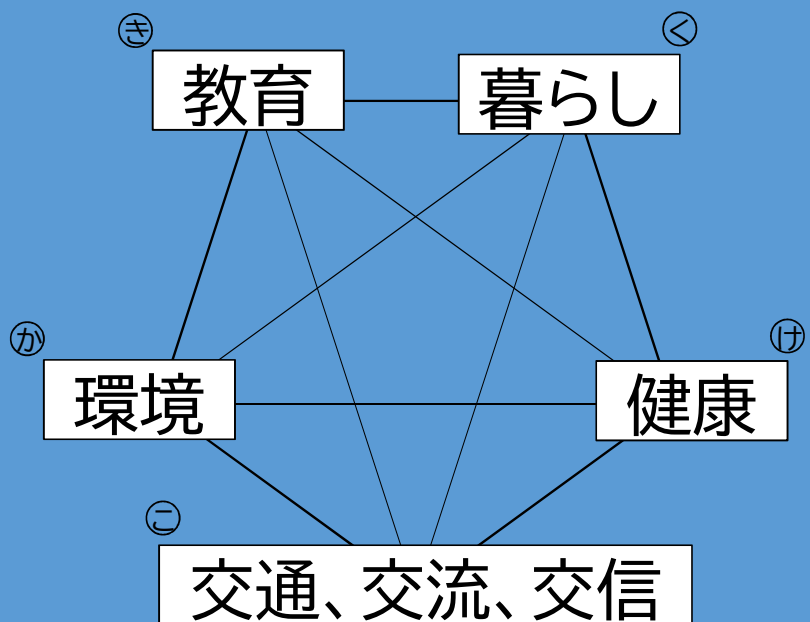
記

- (1) 滋賀にふさわしい税制の目指すべき方向性について
- (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
- (3) 滋賀にふさわしい税制についての具体的提言

来年度へ向けたスケジュール(予定)



「より良き自治」を追求し、
本当の意味での「健康しが」を目指すための
5つのテーマ(かきくけこ)



知事による諮問の趣旨説明での「かきくけこ」の提示

- ① 環境
自然環境や生態系サービスを守っていくための税制
- ② 教育
未来の私たちの幸せや社会の活力につながる
教育を支える税制
- ③ 暮らし
食ベ物、マスク、薬などを作る
地域の生産力を再強化するための税制
- ④ 健康
人、社会、自然の持続可能な健康を
保ち高めるための税制
- ⑤ 交通、交流、交信
社会的な共通資本としての地域公共交通を支える税制

← これに対して委員からは、
「「交通」が他の4つを支えている」(川勝委員)や、
「これらすべてを支えるコミュニティの視点が大切」(井手委員)
といった意見が出された。

前回の審議会では、委員から様々な御意見をいただいたが、中心的なものを以下の3つのテーマに整理した。

テーマ1 緩やかなコミュニティ税としての比較的汎用性の高い目的税の導入

- 論点1 全国一斉増税を呼びかけるか、それが無理なら滋賀県独自で実施するか。
- 論点2 コミュニティ税の用途をどのように決めるか(住民参加型予算)。
- 論点3 公共交通の維持確保へどのようにつなげるか。

テーマ2 ウィズコロナ・ポストコロナへ向けた戦略的な税制の構築

- 論点1 グリーンリカバリーへ向けた税制(超過課税+不均一課税)。
- 論点2 誘致から県内育成へ。
- 論点3 車社会から公共交通社会への転換。

テーマ3 独自課税づくりのプロセスによる「より良き自治」の涵養

- 論点1 合意形成の諸手段(アンケート、ビジョンカフェ、パブコメ、対話集会)。
- 論点2 行政対住民から住民対住民へ、合意形成のルールづくり。
- 論点3 受益と負担の見える化と事後点検のあり方(PDCAサイクル等)

■その他の具体的な提案(順不同)

- ・住民税の現年所得課税化(佐藤委員)
- ・車体課税のグリーン化(佐藤委員)
- ・宿泊税の全国的導入(勢一委員)
- ・都道府県単位を超えた圏域的受益者負担(勢一委員)
- ・行政サービスのコンシェルジュの設置(井手委員)
- ・地方税のデジタル化(佐藤委員)
- ・所有者不明土地等の積極的公有化(ナショナルトラスト的税制)(勢一委員)

⇒ 議論を受けた知事の結びの一言

- ・逃げずに税の議論を展開したい。
- ・ただし、同時に、謙虚にやりたい。
- ・いただいた意見を咀嚼した上で、次回に向けてテーマの投げかけをしたい。

資料2

ウィズコロナ・ポストコロナ時代を見据えた 基本構想の推進方針ver.1

自省を伴う利他の「こころ」を呼びかけるための5つの政策の柱
～ 卒近代 — 本当の意味での「健康しが」を目指して ～

1. いのちと暮らし、人権の保障
2. 子どもの権利の保障と次世代のための社会変革
3. 滋賀の自然資本や文化芸術の価値の再評価・発信
4. 自然が許す限りのつくる力の再強化
(いのちを守るために必要な人材の育成とモノの生産)
5. より良い自治と真の民主主義のための行政の実現

地域公共交通の
維持・活性化



ウィズコロナ・ポストコロナ時代を見据えた基本構想の推進方針 ver.1

■基本構想「変わる滋賀 続く幸せ」

2019年3月に策定し、2030年を目標年次とする本県の基本構想では、「未知の変化の中で、私たちがしなやかに変わり続け、行動することにより、一人ひとりが幸せを感じることができる滋賀をみんなの力でつくります。」としており、「未来へと幸せが続く滋賀」の実現を目指すこととしている。

■コロナ危機を経験して

世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大は、医療現場や経済活動への影響だけでなく、新たな生活様式や価値観の広がり、自然環境に対する意識の高まりなど、多方面に影響し、様々な変化がもたらされた。

本県においても、多くの感染者が発生し、自然界に存在する未知の感染症に対する恐怖や、ひとの「いのち」を守ることの重要性を再認識した。

また、不要不急の外出自粛、県をまたぐ移動の自粛、県全域での商業施設等の休業、長期にわたる学校の休業、マスクをはじめとする医療資材の不足、小売店で徹底される3密対策、在宅ワークやWeb会議の一斉導入、スポーツイベントや文化活動の無観客開催など、コロナ危機が発生する以前には無かった変化を経験した。

今後も、東京から地方への人の流れ、5Gなど新たな技術を駆使するイベントの開催、新しい働き方の浸透など、様々な変化が予想される。

■今回の変化に対する基本的な考え方

こうした変化が予想される中で、改めて「変わる滋賀 続く幸せ」を理念とする基本構想で描く2030年の姿を実現する必要があると再認識した。このため、基本構想を引き続き推進することとし、ウィズコロナ・ポストコロナ時代を見据え、政策や施策の方向性をしなやかに変化させ、「新しい幸せ」を追求していく。

重点の置き方などを含め、既存の取組の見直しや、新たな手法の検討など、コロナ危機を乗り越えていくための検討を進め、今後の施策や予算に生かしていく必要がある。

■方針の位置づけ

本方針は、基本構想の推進にあたって、令和2年度以降の基本的な考え方や、大切にすべきこと等を示すとともに、重視する施策の柱を示したものである。

この方針のもと、令和2年度の施策も含め、必要な施策についての見直しや、検討を進めることとする。

なお、コロナ危機により今後社会は急激に変化することが予想されるため、この方針は当面の方針とし、社会状況等の変化に応じて見直ししていく。

1 基本的な考え方

～ウィズコロナ・ポストコロナ時代 卒近代－本当の意味での「健康しが」を目指して～

本県においては、2030年の目指す姿を描き、「変わる滋賀 続く幸せ」を理念として掲げる滋賀県基本構想において、「未来へと幸せが続く滋賀」の実現に向けた施策を進めてきた。

新型コロナウイルス感染症の拡大により、人の移動制限や、経済活動の停滞、感染症対策を徹底するための新たな生活様式への適応など、**世界的な変化が生じている。**

本県においても、医療機関等への負担の増加にとどまらず、外出自粛や、学校の臨時休業、商業施設をはじめとする施設の使用制限、多くのイベントの延期や中止など様々な影響が生じた。

一方で、密閉・密集・密接の3密回避をはじめとする、新たな生活様式に適応するため、在宅勤務や、Webを活用した会議、オンライン教育、遠隔でのスポーツ観戦や文化芸術の鑑賞など、**多様な働き方、学び方、楽しみ方が広がっている。**

また、中央集権的な合理化や画一化によって経済的な豊かさを求めてきた近代の価値観が大きく変わり、極端に人口が密集した都市ではなく、適度に人の密度が分散された地方都市に対する評価が高まっている。今まで実現できなかった**東京一極集中の流れの変化**を、滋賀から推進していく必要がある。

こうした様々な変化に直面する中で、改めて「変わる滋賀 続く幸せ」を理念とする基本構想で描く姿を目指すこととし、しなやかに変化しながら、**これまでを謙虚に省みて、一人ひとりの、みんなの「新しい幸せ」**を追求していく必要がある。

京阪神の大都市の近郊にありながら琵琶湖をはじめとする自然環境に恵まれた地理的特徴、歴史文化の豊かさ、近江商人の「三方よし」の理念など、**滋賀の強みを活かしながら**、これまで進めてきた「ひとの健康と、社会の健康と、自然の健康」をさらに高め、進めることにより、危機に負けず、**すべてのひとの「いのち」が等しく守られる、本当の意味での「健康しが」**を目指す。

【本当の意味での「健康しが」とは・・・】
すべてのひとの「いのち」が等しく守られる「健康しが」
・ここで実感できる、幸せにつながる「健康しが」
・誰も取り残さない、すべての人の「健康しが」
・危機に負けない、免疫力ある「健康しが」
・一時的・刹那的ではない持続可能な「健康しが」

<p>大切にしたい“ころ”</p> <p>★利他のころ ⇒自省を伴う利他のころ</p>	<p>大切にしたい“視点”</p> <p>★すべての人の自由と平等 ★多様性 ★持続可能性 ⇒SDGsの達成への貢献</p>	<p>大切にしたい“姿勢”</p> <p>★権利の保障 ★応答性を備えた対話 ★協働による変革 パートナーシップ/データ活用/オープンガバナンス/DX(デジタルトランスフォーメーション)</p>
---	--	---



大切にしたい“政策の方向”

① いのちとくらし、人権の保障

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、未知の感染症に対する恐怖、感染者や医療従事者に対するいじめの差別的差別、他者に対する誹謗中傷など、大きな不安を経験することとなった。

行政として、様々な観点から「いのち」と「くらし」を守ることの大切さを再度認識し、今回のコロナ危機を経験し露呈した保健・医療システムの脆弱性や課題、近年多発する様々な災害からの教訓などを生かし、本当の意味での「健康しが」を目指す。

② 子どもの権利の保障と次世代のための社会変革

新型コロナウイルス感染症対策の中で、学校の臨時休業措置や、大規模イベントの自粛等を実施したことで、学習やクラブ活動、人や自然とのふれあいの機会の制限、知識や情報を得る機会の喪失など、子どもたちを取り巻く環境に大きな影響を及ぼした。

新型コロナウイルス感染症の影響に限らず、どのような状況下であっても、負の影響を受ける世代が生まれることのない滋賀を目指す。

③ 滋賀の自然資本や文化芸術の価値の再評価・発信

人との接触を控える生活の中で、孤独感や不安感が増大し、あらためて「人とのつながり」の大切さが再認識された。また新型コロナウイルス感染症の拡大は過密都市ほど深刻な状況となっており、一極集中型社会の脆弱性が明らかになった。人と人との距離をとることが求められる中で、過度に人口が集中することによるリスクが高い都市でのくらしから、自然が豊かな地域でのくらしがあらためて評価された。また、心を豊かにする文化芸術やスポーツに触れる機会が必要とされている。

適度な「疎」や豊かな自然、多様な文化芸術を有する滋賀県の強みを生かし、人と人とのつながりを大切に、新しい時代に選ばれる滋賀を目指す。

④ 自然が許す限りのつくる力の再強化
(いのちを守るために必要な人材の育成とモノの生産)

世界的な感染症拡大により、人や物の移動、経済活動が制限され、一時的とはいえ、本県においても必要とする生活用品や医療資源の確保が困難な事態が発生した。

どのような状況下でも、食料や、エネルギー、医療資機材など、私たちが生きていく上で必要なものを、環境と経済とのバランスを取りながら、持続可能な形で適切に調達できる、地域社会の基盤や、多様なサプライチェーンに支えられた、「つくる力」のある滋賀を目指す。

⑤ より良い自治と真の民主主義のための行政の実現

感染症対策においては、自粛の要請をはじめとする感染拡大防止対策、医療体制の確保、困難に直面する人々に対する支援など、国以上に地方の対応力が求められた。また、海外の地方都市との「Local to Local」の交流によって、必要な物資の確保につなげることができた。

県庁自らのデジタル化を進めるとともに、新たな技術やオープンデータ等を活用しながら、可視化と対話により県民の皆様に理解される県政を実現し、信頼される、誰ひとり取り残さない滋賀を目指す。

2 重視する施策の柱

① いのちとくらし、人権の保障

強い絆と思いやり（「三方よし」と「利他の精神」）で守る
いのちとくらし

様々な災害や危機に強い地域づくりと医療、保健システムの充実強化
偏見や差別を排したすべての人の人権の尊重
人と人との繋がりにより支えあうコミュニティの実現
アウトリーチ型支援のためのネットワークづくり
公共交通の維持・活性化

人・社会

など

② 子どもの権利の保障と次世代のための社会変革

社会全体（多世代、多文化）で子どもを育み、育つ環境づくり
(未来への投資の拡充)

若い世代の希望をかかなるための有効な少子化対策の構築と実行
すべての子どもたちの生きる力の育成（ICTの活用等）
子ども政策（主権者教育等）の充実
図書館など知や情報を得る機会の強化・充実

人・社会

など

③ 滋賀の自然資本や文化芸術の価値の再評価・発信

豊かな自然と文化に囲まれた適度に疎なくらし
(風とともに 琵琶湖のそばで)

気候変動対策（“しがCO2ネットゼロ”ムーブメントの推進）
滋賀の山河と琵琶湖、生物多様性の保全・継承
滋賀の自然資本の魅力の再発見
新しい（本物の）ツーリズムの追求
文化や芸術・スポーツに触れる機会の確保と拡充

社会・環境

など

④ 自然が許す限りのつくる力の再強化
(いのちを守るために必要な人材の育成とモノの生産)

変化する時代を見据えた産業への進化
(新たな時代の滋賀の産業づくり)

生活の基盤となる食糧、エネルギー、医療資源等を維持できる生産力の強化
高度ものづくり人材の育成、医療・福祉人材の確保
ICT、IoT、AI、ロボット、データ活用など第4次産業革命の加速化
「新たなチャレンジ」を応援する滋賀の実現

社会・経済

など

⑤ より良い自治と真の民主主義のための行政の実現

超スマート社会におけるより良い自治の実現

行政のデジタル化の推進、オープンデータ活用の推進
県民との対話と可視化による県政の実現
世界との「Local to Local (People to People)」の交流

社会

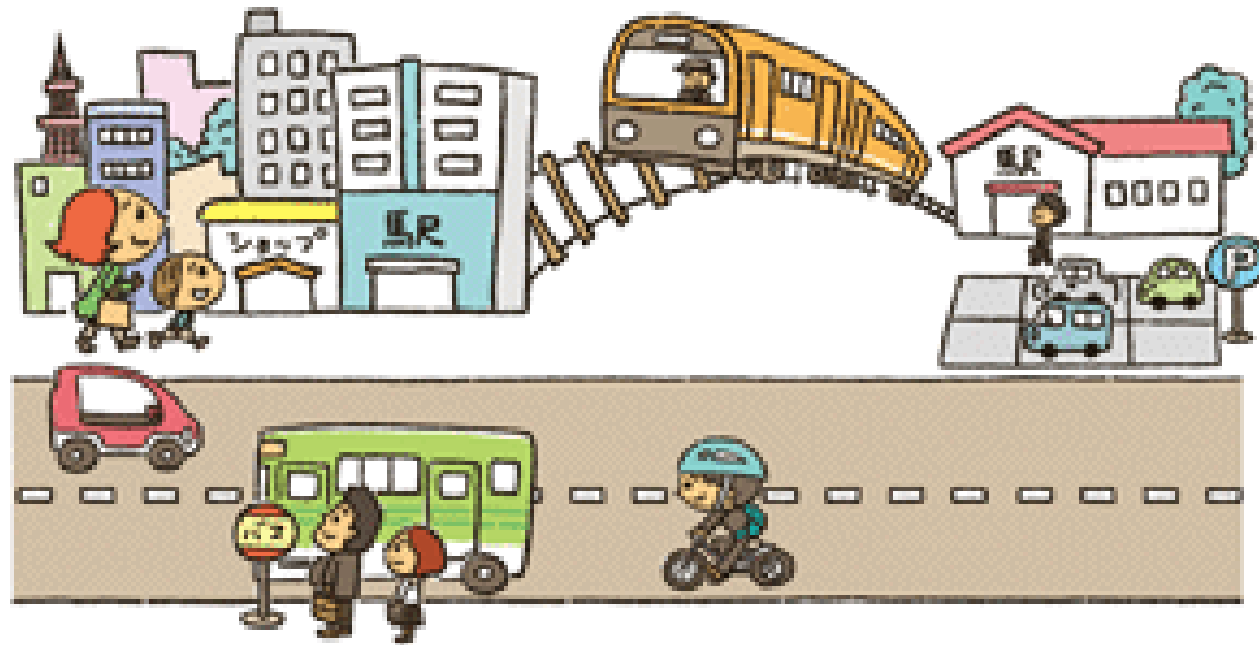
など

資料3

地域公共交通を支えるための税制を検討する理由

「コミュニティ」を下支えする「交通」の役割

ひとはみな、自身の生活基盤が安定していなければ、他者を思いやり、利他の心を保つことは難しい。コミュニティが正常に機能するためには、そこに暮らす人々の生活基盤の安定が不可欠である。行政需要には様々な分野があるが、それらを広く下支えしているのが、「交通」である。交通が崩壊すると、人々の生活基盤が崩壊し、「コミュニティ」もまた崩壊しかねない。したがって、公共交通は、「社会的共通資本」として位置づけられる。



※画像は、政府広報オンライン「毎日の「移動」を「エコ」に！ smart move(スマートムーブ)に取り組んでみませんか？」より転用

クロスセクターベネフィットの視点から見る公共交通が生み出す価値



公共交通の役割・効果

医療	<ul style="list-style-type: none"> ・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 医療費の増大対策	<ul style="list-style-type: none"> ・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 外出することによる健康増進	<ul style="list-style-type: none"> クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 外出することによる介護予防	<ul style="list-style-type: none"> タクシー券配布や福祉優勝運送等の拡充 さらなる介護予防事業	福祉
	日用品の訪問販売	スーパー等への買い物手段	交通事故の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる安全教育 	
教育	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行 ・市外学校への通学断念 ・市外学校近くでの居住による人口流出対策 	学校への通学手段	企業への通勤手段	企業近くでの居住による人口流出対策	総務
観光	観光地やイベント会場への送迎バス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施設周辺地域の活性化 ・地域のブランド価値の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の価値低下等による税収減少対策 ・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策 	
建設	道路混雑に対応した道路整備	輸送密度の高い交通手段(道路負荷の低減)	環境負荷の低減	自動車増加対策としての、さらなる温室効果ガス削減対策	環境
防災	災害時における市民の移動手段の調達	災害時における移動手段	コミュニケーションの増加	<ul style="list-style-type: none"> ・孤独感の増加対応としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施 	

公共交通がなくなった場合に必要となってくる各分野の対策

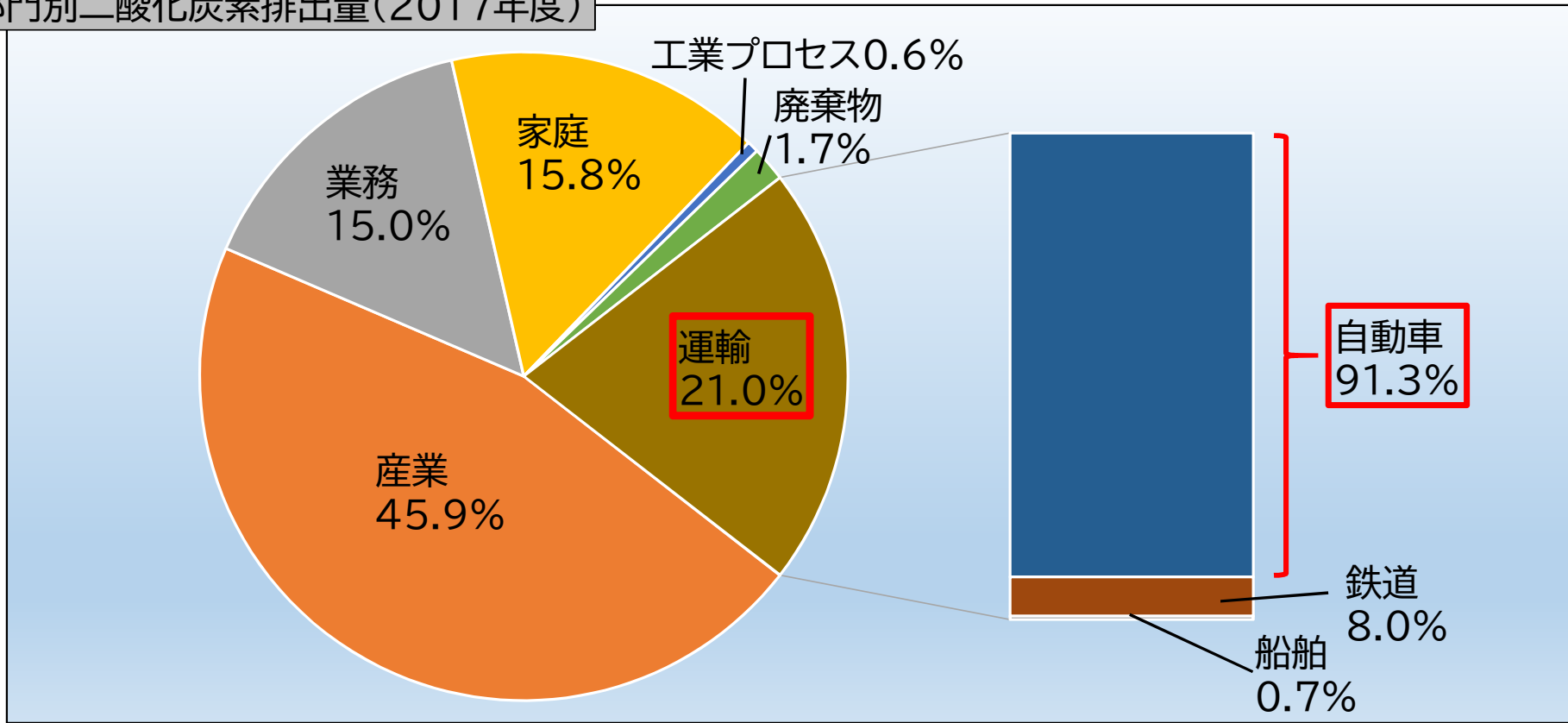
※西村和記・土井勉・喜多秀行「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値—クロスセクターベネフィットの視点から—」『土木学会論文集D3(土木計画学)』2014,第70巻第5号,p812より。

二酸化炭素排出量に係る運輸部門の状況

本県の2017年度の部門別二酸化炭素排出量において、運輸部門は全体のおよそ21%となっている。

また、そのうち、自動車に起因するものが、約91%となっており、過度に自動車利用に依存しない公共交通を中心としたまちづくりは、低炭素社会の実現にも寄与する。

部門別二酸化炭素排出量(2017年度)



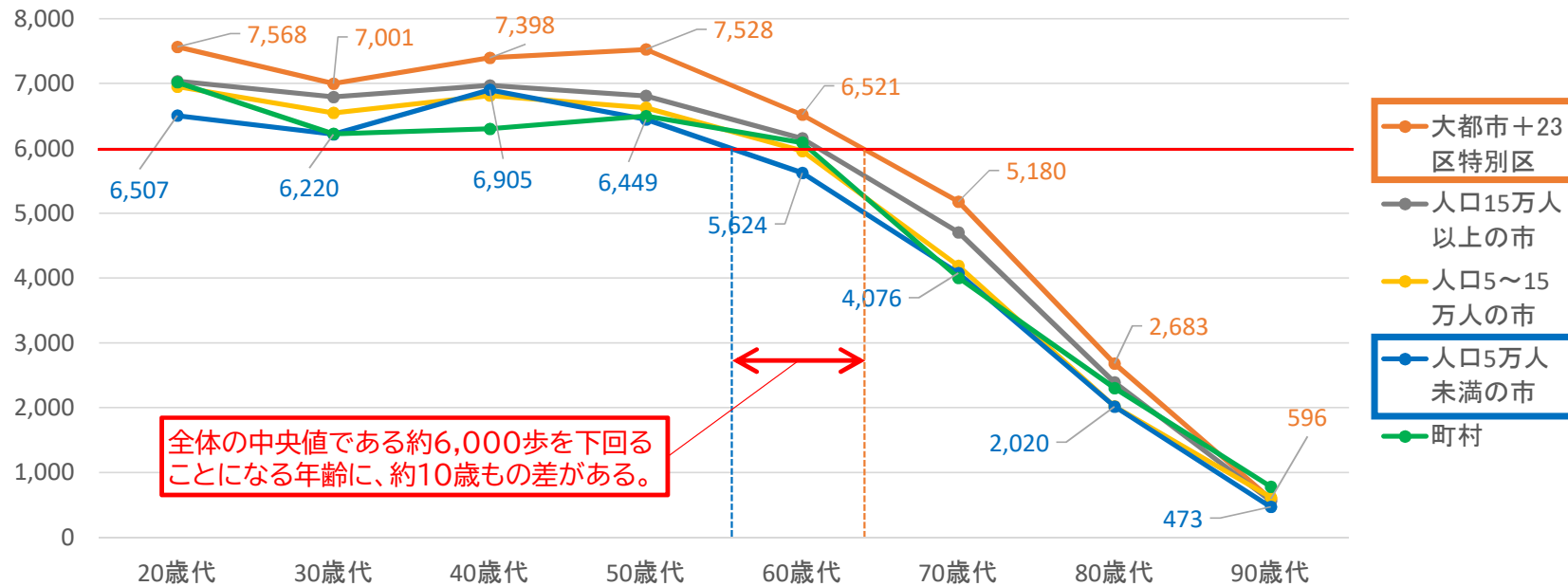
出典)「滋賀県域からの温室効果ガス排出実態(2017年度)について」(滋賀県庁ホームページ)より

都市規模別の歩行量(歩数)の特性

「歩く」ことによって身体活動量を維持でき、健康増進に効果があることは様々な研究により示されているが、全国的に見て、都市規模(=人口規模)が大きくなるほど一日当たりの歩行量(歩数)が大きくなる傾向がある。この背景には、都市機能の集積度合いや居住地域との近接性、公共交通の充実度合い等が影響していると考えられる。

都市規模別・年齢階層別歩行量(歩数)の中央値(国民健康・栄養調査(2008年~13年、2012除く)から国土交通省により作成))

	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	全体	人数(N)
全国	7,076	6,713	6,941	6,789	6,120	4,504	2,308	596	6,033	33,261
大都市+23区特別区	7,568	7,001	7,398	7,528	6,521	5,180	2,683	596	6,636	5,832
人口15万人以上の市	7,038	6,794	6,973	6,812	6,155	4,707	2,391	563	6,143	12,072
人口5~15万人の市	6,954	6,549	6,815	6,628	5,961	4,190	2,023	620	5,827	8,251
人口5万人未満の市	6,507	6,220	6,905	6,449	5,624	4,076	2,020	473	5,545	2,928
町村	7,021	6,227	6,303	6,499	6,090	4,005	2,306	783	5,658	4,178





地域公共交通について都道府県が果たすべき役割

地域公共交通活性化・再生法(平成19年法律第59号)では、当初は、主体的に持続的な地域公共交通の形成に資するような取り組みを行うのは、市町村の役割として規定されていた。(努力義務)

しかし、平成26年度の改正(※交通政策基本法制定に伴うもの)において、現在では、都道府県に対しても、主体的な取り組みを行う役割が規定されることとなっている。(また、令和2年度の改正においては、「地域公共交通計画」の策定における都道府県の関与の度合いは、さらに強められている。)

「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」
(交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 最終とりまとめ 平成26年(2014年)8月6日)から抜粋

はじめに

1～3 (省略)

4. 解決の方向性

①～③ (省略)

④広域性の確保

既存の行政区域にとらわれない広域的な公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、交通ネットワークを形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を図るよう絶えず取り組むことが重要である。

⑤～⑥ (省略)

5 (省略)

おわりに

地域公共交通に関する問題は、交通分野にとどまるものではなく、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野に関わるものである。よって、この問題は、地域全体の課題として捉える必要がある。

改正後の地域公共交通活性化再生法は、以上の認識の下に、地域公共交通について、民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む姿勢を明確にしたものと位置付けられる。

今後は、この新たな枠組みの下、地域公共交通の活性化及び再生を現実のものとしていかなければならない。そのためには、官民を通じた地域の関係者の連携・協働が何よりもまず重要である。そして、国には、地域をあげた取組みを資金・人材の両面からしっかりと支援することが強く求められる。

新たな枠組みの下で、地域公共交通に関する意欲と創意工夫にあふれた取組みが全国各地域で展開され、その活性化及び再生を通じて、住みやすく、活力に満ちた地域社会が実現することを心から願うものである。

4 (略)	<p>(国等の努力義務)</p> <p>第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。</p> <p>2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。</p> <p>3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。</p>	改 正 案
4 (略)	<p>(国等の努力義務)</p> <p>第四条 国は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。</p> <p>2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うよう努めなければならない。</p> <p>3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。</p>	現 行

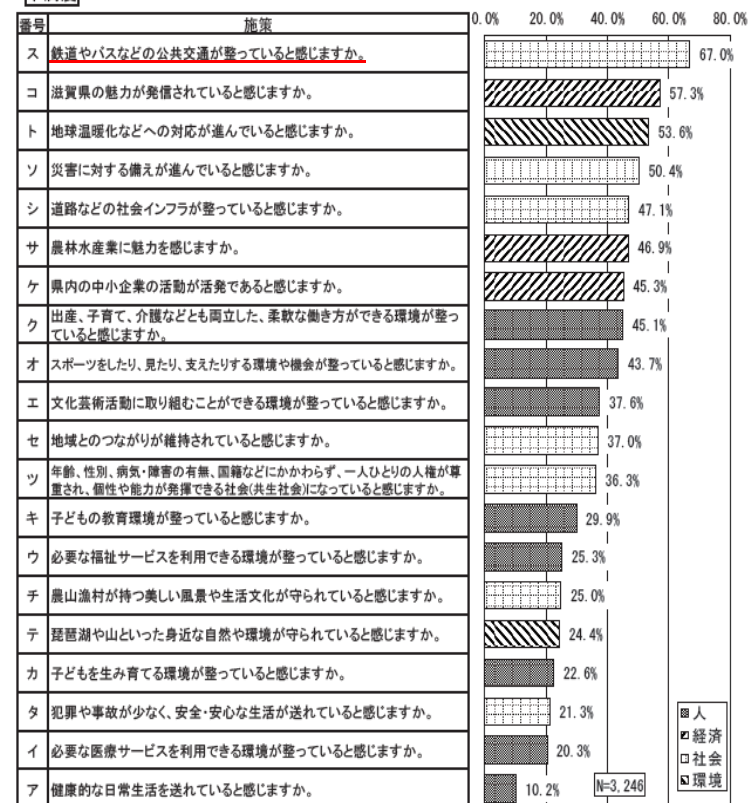
○ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)

(傍線の部分は改正部分)

令和2年(2020年)9月30日に公表された「滋賀県政世論調査」の「県政全体に対する満足度」調査において、「鉄道やバスなどの公共交通が整っている」と感じない人の割合は、67.0%となっており、2位と10ポイント近い差をつけて、**不満度ナンバーワン**とされている。

※しかも、多少の選択肢の変遷はあるものの、平成23年(2011年)の調査以来、公共交通に関する項目が、**9年連続でナンバーワン**となっている。

②不満度（「どちらかといえば感じない」＋「感じない」と回答した割合）の高い項目
不満度

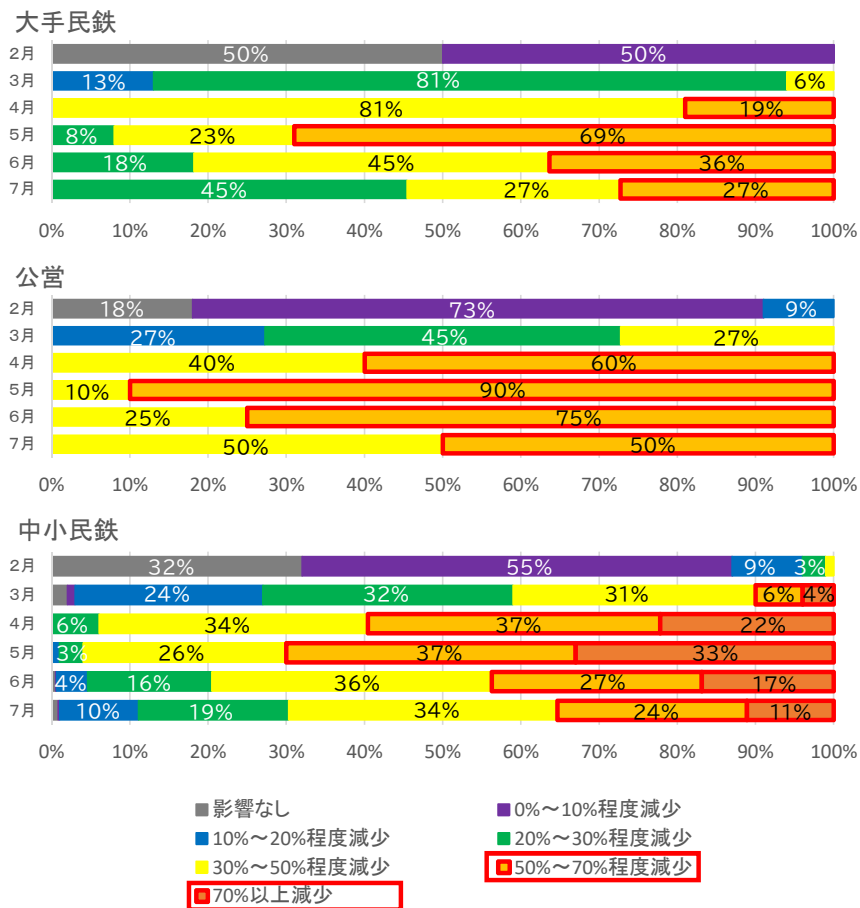


出典)第53回 滋賀県政世論調査(令和2年度)より

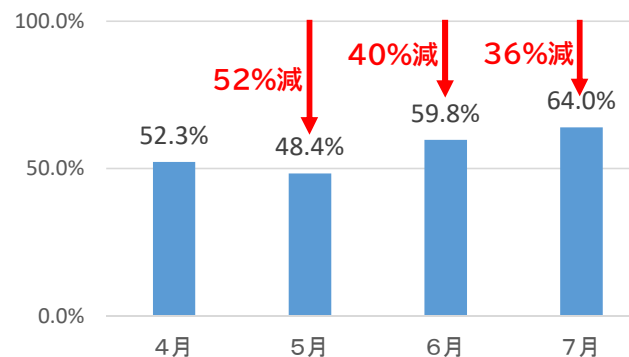
新型コロナウイルス感染症対策等による影響

新型コロナウイルス感染症およびその対策等による影響により、公共交通には深刻な影響が見られる。

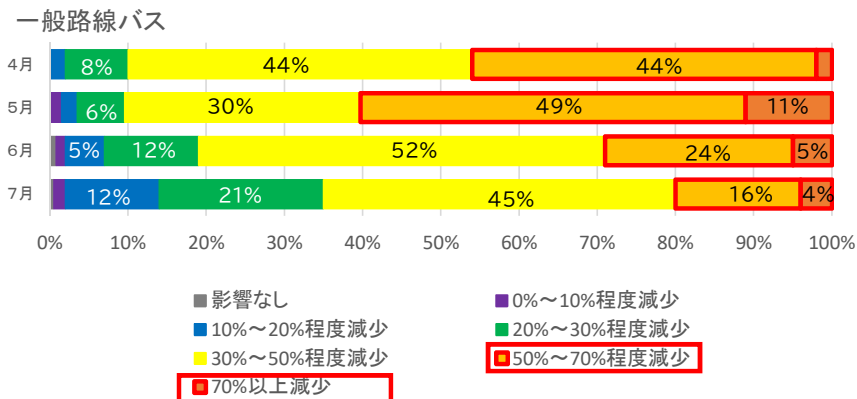
鉄道の輸送人員状況(前年同月比)(6・7月は見込み)(回答175者)



一般路線バスの輸送人員状況(前年同月比)(6・7月は見込み)(回答186者)



一般路線バスの運送収入状況(前年同月比)(6・7月は見込み)(回答186者)



新しい自治の一つの可能性を切り開くために

・過度な自動車利用に依存しない
低炭素社会の実現

環境

・学生の移動手段の確保・充実
・“学びの場”としての公共交通

教育

・駅前や商店街の活性化
・コンパクトシティ
+ネットワークの実現

暮らし

・歩いて暮らせる
(歩きたくなる)
健康なまちづくり

健康

・地域公共交通
の整備・充実

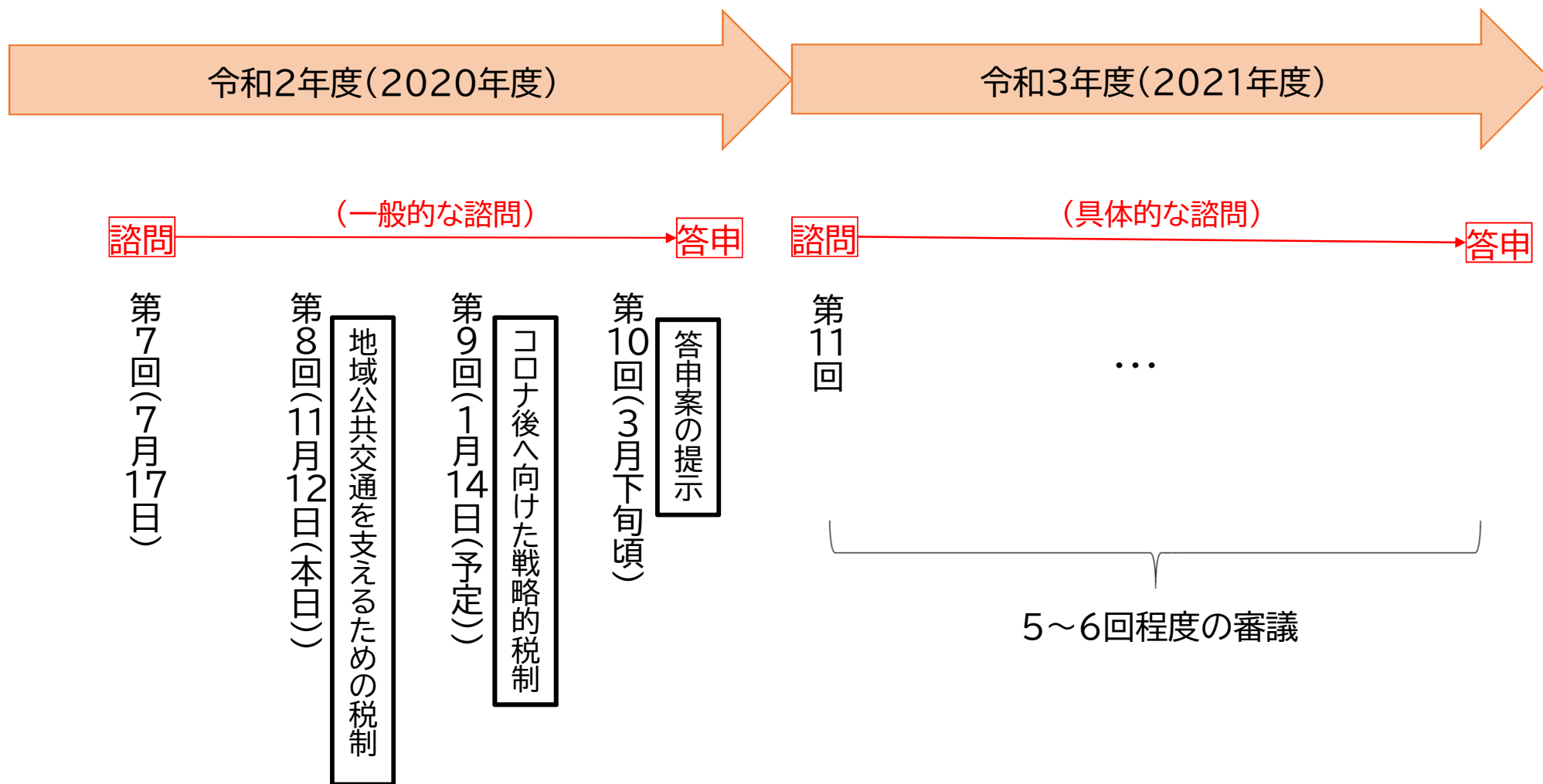
交通

滋賀にふさわしい
新しい自治(コミュニティ)の形成へ

「一人の百歩よりも百人の一步」の発想で
社会をより良くしていく好循環を巻き起こす
(※独自課税作りは、一人ひとりがコミュニティの課題を
自分事として考え始めるための仕掛けづくりにもなる)

地域公共交通の整備・充実を図ろうとすることを通じて、新しい自治の一つの可能性を切り開きたい。
そのために、地域公共交通を支えるための税制の可能性について、検討したい。

来年度へ向けたスケジュール(予定)



資料4

議事(1)で議論していただきたいポイント

① 「なぜ交通？」

交通に関する施策以外の、環境・教育・暮らし・健康といった他の施策にも安定財源は必要だが、地域公共交通施策にのみ、一般財源ではなく新たな税負担を考えようとする理由付けは十分か。

② 「なぜ負担？」

公共交通を直接利用する者の受益は見えやすいが、公共交通が広範囲に生み出す受益は見えにくい。税負担として広く県民に負担を求めようとする場合には、利用者以外の受益を如何に見える化すべきか。

③ 「なぜ県？」

基礎自治体である市町も担い手となるべき地域公共交通について、県が果たすべき役割(とりわけ税制の観点から)を、どのように考えるべきか。

④ 「なぜ今？」

新型コロナウイルス感染症の影響で先が見えない状況が続く中で、今、新たな負担について検討しようとする事自体が、県民に不安を与えてしまわないか。

⑤ その他