

デジタル化・グリーン化時代に  
ふさわしい地方税制のあり方に関する  
調査研究会報告書

令和7年3月

一般財団法人 自治総合センター



## はしがき

近年、新型コロナウイルス感染症等によりデジタル化の重要性が認識され、政府においても2020年に「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」が閣議決定され、2021年にデジタル庁が発足したところである。

また、グリーン化の推進が国際的な潮流となっており、我が国でも、2020年に「2050年カーボンニュートラル」を目指すことが宣言された。

本調査研究会では、こうしたデジタル化・グリーン化の進展をはじめ、近年の経済社会構造の変化を踏まえて考えられる将来の地方税制のあり方について、現時点において技術的・政策的な実現可能性が高いものであることは必ずしも求めず、幅広く議論を行った。

今回の調査研究に当たり、御多忙のところ委員をお引き受けいただいた先生方に心から感謝を申し上げます。

令和7年3月

デジタル化・グリーン化時代にふさわしい  
地方税制のあり方に関する調査研究会  
委員長 佐藤 英明  
一般財団法人 自治総合センター  
理事長 岡崎 浩巳



令和6年度

デジタル化・グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会  
委員名簿

委員長	佐藤 英明	慶應義塾大学大学院法務研究科教授
委員	赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授
	井手 英策	慶應義塾大学経済学部教授
	宇野 二郎	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
	岡村 忠生	京都大学名誉教授
	柏木 恵	一般財団法人キャノングローバル戦略研究所研究主幹
	神山 弘行	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	齊藤 由里恵	中京大学経済学部准教授
	関口 智	立教大学経済学部・大学院経済学研究科教授
	中里 透	上智大学経済学部経済学科准教授
	中村 良平	岡山大学学術研究院社会文化科学学域(経済学系) 特命教授
	堀場 勇夫	青山学院大学名誉教授
	諸富 徹	京都大学大学院経済学研究科教授
	吉村 政穂	一橋大学大学院法学研究科教授
オブザーバー	辻谷 久雄	東京都主税局税制部長
	永森 秀	横浜市財政局主税部長
	寺崎 秀俊	総務省自治税務局長
	伊藤 正志	総務省大臣官房審議官(税務担当)
	菊地 健太郎	総務省自治税務局企画課長

(敬称略)



## 目次

I	本年度の研究会における研究テーマ	1
II	デジタル化時代にふさわしい地方税制のあり方	1
1	税務行政のデジタル化について	1
2	地方団体におけるA Iの活用について	6
3	デジタル化とアメリカ地方法人課税について	8
III	グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方	11
1	滋賀県交通税について	11
2	自動車関係諸税について	13
3	横浜市における市税等のグリーン化について	13
IV	今後の検討課題について	15

### <参考資料>

資料1	米国における税務手続のデジタル化等（自治体国際化協会）	19
資料2	練馬区における個人住民税賦課徴収業務における課題とA Iの活用（練馬区）	35
資料3	デジタル化と米国の地方法人課税（吉村委員）	65
資料4	滋賀県における交通税の検討状況（諸富委員）	79
資料5	横浜市における市税等のグリーン化について（横浜市）	127



## I 本年度の研究会における研究テーマ

我が国では、2000年にIT基本法が成立して以来、様々な分野でデジタル化の取り組みが進められてきた。新型コロナウイルス感染症等によりデジタル化の重要性が改めて認識され、政府においても2020年に「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」が閣議決定されるとともに、2021年にデジタル庁が発足したところである。

また、グリーン化の推進が国際的な潮流となっており、我が国でも、2020年に「2050年カーボンニュートラル」を目指すことが宣言され、2023年にはGX実現に向けた基本方針のとりまとめが行われた。

こうしたデジタル化・グリーン化時代の到来を踏まえれば、将来のあるべき地方税制の姿も変化しているものと考えられ、経済社会構造の変化を踏まえた地方税制のあり方について、令和5年度から「デジタル化」及び「グリーン化」をキーワードとして検討を行っている。

令和6年度は、関係者からのヒアリングを中心に行い、これらのテーマについて研究を行った。

### (デジタル化関係)

- ・ 米国における税務手続のデジタル化等
- ・ 練馬区における個人住民税賦課徴収業務における課題とAIの活用
- ・ デジタル化と米国の地方法人課税

### (グリーン化関係)

- ・ 滋賀県における交通税の検討状況
- ・ 横浜市における市税等のグリーン化

また、本研究会の下に「自動車関係諸税に係る調査研究ワーキンググループ」を設け、自動車関係諸税についての調査・研究を行った。同ワーキンググループについては、別冊（「自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書」）を参照されたい。

## II デジタル化時代にふさわしい地方税制のあり方

### 1 税務行政のデジタル化について

本調査研究会では、まず、我が国における地方税務手続き等のデジタル化について概観した上で、自治体国際化協会ニューヨーク事務所より、米国における税務行政のデジタル変革について説明を受けた。その概要は以下のとおりである。

### < A I 等を活用した不正防止の推進 >

- ・ 限られた予算、人員の中でタックスギャップ（本来の税収と現実の税収の差）を埋めるため、米国では A I を活用した不正防止を推進している。
- ・ I R S（内国歳入庁）では、主に納税者が申告した収入と、雇用主や金融機関などの第三者から I R S に報告された収入情報を自動比較するシステムや、申告された税務情報を分析し、詐欺的な行為や誤りを事前に検出するシステム、納税者が税法に基づいて正確に申告しているかを検証する監査により、税務コンプライアンス対策を行っている。
- ・ インフレ抑制法の施行前からの資金不足により、富裕層の申告に対する監査率が低下し、十分に富裕層の申告の監査ができていなかった。そのため、直近では、A I 等の活用により、より複雑な富裕層の申告に対する監査を重点化する傾向にある。
- ・ ニューヨーク州では、予算ひっ迫による人員減少の中で、より多くの監査を行っており、そのターゲットは低い税率の州に移動・リモートワークをしている富裕層と言われている。州の税務監査官と A I プログラムが携帯電話の記録を調べ、納税者が生活の大半をどこで過ごしたかを調べている。
- ・ A I の監査等での使用に関する直近の課題について、人種間での監査率の格差があると言われている。その原因として、監査対象選定のアルゴリズムにバイアスがある可能性が言及されており、監査プロセスにおける包括的なレビューが必要と指摘されている。

### < チャットボット等によるコミュニケーション改善 >

- ・ コロナ禍の対応を契機に、各州政府・地方政府・I R S においてチャットボットの利用が進んでいる。多くの場合、簡単に回答できる質問をチャットボットで回答し、電話受付担当者がより多くの労力を要する質問に集中できるように構成されている。
- ・ 生成 A I についても米国の各州で導入が検証されているところであり、カリフォルニア州では、コールセンターの職員に対し州の税法のアドバイスを生成 A I により行う概念実証（実現可能性などの検証）を進めている。生成 A I へ個人情報などを入力することなく、州のセキュリティにも準拠しながら職員に対する支援という形で生成 A I の実証を進めている。
- ・ ニューヨーク市では、中小事業者支援用のチャットボットを導入し市民へ提供しているが、誤った回答が提供される場合がある。ただし、チャットボットの利用開始前に不完全・不正確な情報が提供される場合があることを市民に同意してもらうことで、リスクを開示しながらチャットボットを継続する方針である。
- ・ チャットボットにより誤った回答があり、市民がそれを信じた結果何か法的な問題が生じた際に訴訟が提起されるといった情報は今の段階では無い。

### <電子申告を容易にするための無料申告ツールの導入>

- 米国では年末調整の制度が無いため、多くの個人が確定申告を行う。連邦所得税の申告方法は、会計士等への依頼、市販ソフトウェアの利用、ボランティアによる申告支援がある。このうち、市販ソフトウェアの利用については、一定所得以下の納税者を対象とした無料サービス (Free File) が I R S 提携プロバイダから提供されている。
- I R S のウェブサイトには、Free File に参加している全プロバイダのリストが掲載されており、納税者はこのリストを利用して、自分の所得や住んでいる州で検索し、最も適したプロバイダを選択することができる。各プロバイダは、無料サービスを提供する際に、サービスの質、プライバシー保護、セキュリティ対策など一定の基準を満たす必要がある。
- 州とプロバイダが個別に提携している場合は、州税もあわせて無料で申告することが可能。提携していない州は、州独自の電子申告ポータルを有することが大半である。
- Free File により当初全申告の 70% をカバーすることを目標としていたが、実際の利用率は 3% と、低迷している。その原因として I R S の P R 不足やプロバイダの有料サービスへの誘導等が指摘されている。この状況を解消するため、2022 年にインフレ抑制法において、I R S が直接運営する無償申告サービス「Direct File」の実現を検討することが法律上義務付けられた。
- Direct File は、質問に答えていくインタビュー形式で申告書を作成することが可能である。2024 年は試行的に 12 の州において簡単な申告内容に限定して導入され、2025 年には全米の納税者を対象とする方針である。州税においては I R S への申告内容をあらかじめ取り込むことが可能である。

### <混雑課金 (ロードプライシング) における電子料金徴収へのインセンティブ>

- ニューヨーク市のマンハッタン中心部の混雑を緩和するとともに、公共交通への投資の財源を確保するため、全米初の混雑課金 (Congestion Pricing) が 2024 年 6 月末に導入される予定だったが、ニューヨーク州は労働者階級や中流階級の家庭への負担増を避けるため、混雑課金の導入の無期限停止を発表している。
- 混雑課金を導入するにあたっての徴収スキームは、日本の E T C に近いものである。既に全米の有料道路等で導入されている電子料金徴収システムを市内の約 120 か所に設置した。仕組みとしては、車載されている装置を外のアナテナから読みとり、装置に紐付けられた銀行口座やクレジットカードから自動的に料金が引き落とされるもの。装置が車載されていない場合は、カメラがナンバープレートを撮影し、DMV (陸運局) から提供される車両の所有者の住所へ請求書を郵送するという仕組みになっている。この車両の所有者の住所情報の利用については、法律上の根拠が存在している。

- ・ 電子料金徴収システムに対応するユーザーには、課金額でのインセンティブを付与している。例えば乗用車であれば、電子料金徴収システムに対応していない車両の料金は対応している車両の料金の約 1.5 倍である。その他、低所得者に対する割引や有料のトンネルを経由した場合の割引等、電子料金徴収システム対応でないと把握できない割引があるため、結果的に電子料金徴収システムに対応するユーザーのインセンティブになっている。
- ・ 混雑課金が租税か否かという点については、法律で利用料の部分に条項が記載されているため、少なくとも立法者は租税では無く料金であると認識していると思われる。
- ・ 混雑課金について、利用者が移動してきた経路を全て把握することがプライバシーの侵害になるのではないかという議論は、今のところ無い。

#### <本調査研究会における主な意見>

- ・ 地方公共団体職員の数が増減していく中で、マンパワーの減少をどのように補っていくか、A I やその他デジタルの活用を検討していくべき。
- ・ ノウハウのある職員、ベテラン職員が辞めていく中でどうやってノウハウを継承するかということも大きな課題である。
- ・ 今後地方公共団体職員が減少することが見込まれるため、固定資産税の評価について、ある程度自動化できるようなシステムが必要なのではないか。
- ・ A I 化・デジタル化により将来的に雇用を奪うという認識なのか、マンパワーの不足を埋めていくという認識なのか、むしろ行政サービスのクオリティーが高まっていくという認識なのか。事前に認識を共有しておくことが重要。
- ・ eLTAX の役割が大きくなっている中で、責任の所在をしっかりと考えるべき。データの持ち方も含め、eLTAX やマイナポータルの役割分担を整理すべきである。
- ・ ロードプライシングについて、日本でも観光客の車の増加により、救急車や消防車が到着できない等、住民に負担がかかっている事例もあり、今後検討に値するのではないか。

関連して、東京都及び横浜市から、実務における課題等について、次のコメントがあった。

(東京都)

- ・ eLTAX とマイナポータルを活用した納税通知書のデジタル化を検討中と聞いている。東京都の場合、主な賦課税目として固定資産税、自動車税があり、それぞれ数百万件単位の納税通知書を郵送しているが、住所違い等により返送される例も相当数発生している。納税通知書のデジタル化が実現すれば、納税通知書の不達や紛失のおそれもなくなり、納税者の利便性向上に大きな効果があると考ええる。
- ・ 都道府県の税務事務では、市町村と異なり住民基本台帳を保有していないため、情報を照会して課税情報にマイナンバーを紐づけているが、件数が膨大であることなどにより紐づけ作業に多くの手間と時間を要している。都道府県におけるマイナンバーの円滑な紐づけが進むよう、国において検討してほしい。
- ・ 地方公共団体が提供する税務システムについては、総務省の定めるガイドラインにより、無線LANを利用しないこととされ、庁舎外での使用が認められていない。無線LANによる税務システムのオンライン利用が可能となり、モバイル端末を活用した税務調査等の事務が行えるようになれば、納税者ニーズ等へのきめ細かな対応が可能となると考える。

(横浜市)

- ・ ベテラン職員の退職によるスキルの喪失、異動短期化によるスキル蓄積不足という課題はどこの地方公共団体でも同じで、横浜市でも、ここ数年の大きな課題である。それらに加え、今後は採用そのものが難しくなり、採用される職員のレベルの低下という課題もある。経験が浅い人でも業務を行うためには、新技術を活用することも有効だと思う。
- ・ AIなどを活用し、誰でも事務をできる環境づくりも進めつつ、税務など分野ごとのスペシャリストの養成も重要である。

## 2 地方団体におけるA Iの活用について

次に、練馬区及び富士通 Japan より、練馬区の賦課徴収業務におけるA Iの活用について説明を受けた。その概要は以下のとおりである。

### <個人住民税賦課徴収業務における課題とA Iの活用>

- ・ 地方公共団体の職員数は減少傾向にあり、今後も減少傾向は続くと思われる。A I導入を含めた、地方公共団体のデジタル化が必要である。
- ・ 住民税の賦課業務は地方公共団体職員の業務の中でも負荷が高い業務であり、大量の課税資料の不整合を短期間で処理するため、多くの人手が必要である。
- ・ 練馬区で導入している住民税賦課A Iでは、A Iが事前に修正不要な資料を分類し、見直すべき項目を推薦するなどA Iが適切な修正方法を提示することができる。
- ・ また、人事異動で蓄積が困難な課税資料の修正ノウハウを、A Iによって過年度の課税資料情報と修正履歴を学習することにより蓄積することができる。
- ・ 練馬区ではA Iに判断させた令和6年度(2024年度)4月の個人住民税の賦課業務のうち、45.9%が修正不要と判断され、作業が不要になったため、作業時間を1,900時間削減できた。

### <「未納対策支援A I」の開発と導入>

- ・ 練馬区では、令和3年度(2021年度)から住民税、軽自動車税、国民健康保険料などについて、収納課で徴収の一元化を開始している。
- ・ 練馬区の収納体制における課題として、人事異動によるベテラン人材の不足のため効率的、効果的な財産調査ができていないことや、滞納案件が約35,000件ありマンパワーが限られているため、全件着手することが困難であることが挙げられる。これらは全国共通の課題であり、A Iを使ってどうにかできないかということ考えた。
- ・ 練馬区で導入しているA Iの1つ目は財産調査支援A Iである。A Iに滞納者の住基情報、賦課情報、滞納情報等を読み込ませると、A Iが財産調査先として照会成功確度の高い調査先を判断し、レコメンドしてくれる仕組みとなっている。
- ・ これまで職員が調査先を決めるのに1件あたり約30分かかっていたのを、3分に短縮することができ、預金口座も、通常通り職員が財産調査を実施した時と比べて約8倍多く判明した。

- ・ 財産調査支援A I の導入効果として、新任職員でもベテラン職員並みの調査結果を得ることができ、財産調査業務の作業時間を効率化することで新たな事案へ着手することができる。また、財産調査先としてA I がレコメンドしてきた結果から、調査先と判断した根拠が分かる。
- ・ 2つ目は、難易度別分類支援A I である。これまで職員ごとに数で分けていた滞納案件を、A I が難易度別に分類し、職員の習熟度に合わせて案件を割り当てていく仕組みである。
- ・ A I に住基情報、賦課情報、滞納情報を学習させて案件の難易度を測定し、財産調査に要した時間、財産が判明するまでの工数等を学習させて職員の習熟度を測定させた。また、職員の習熟度については、A I データだけではなく管理職の主観的な評価も補正データとして入れながらA I モデルを構築していき、最終的に案件の難易度を4段階、職員の習熟度を3段階に分けた。
- ・ 新任職員には易しい案件、ベテラン職員には難しい案件を多く持たせていくこととなるが、人材育成の観点もあり、新任職員にも少し難しい案件を持たせるなど、最適化を図っている。
- ・ A I を活用して効率化することにより、新たに重点対応の対象とする高額未納案件により多く対応することができる。
- ・ 財産調査の結果、生活困窮であるということがわかれば滞納処分の執行停止をするなど、最終的には生活再建へ導き福祉に繋ぐ、攻めの滞納整理と生活再建を両輪と考えている。

#### <本調査研究会における主な意見>

- ・ A I で節約された時間をどのように使うかというのが、A I 本来の成果ではないか。A I により人員が削減されてしまったのでは本末転倒になってしまうので、新たな時間に余った時間をどれだけ振り分けられるかということである。行政課題として、できなかった事案や取り組めなかった他の業務が可能になるということが非常に大事なことだと思う。
- ・ 人は転出入や出生、死亡があり収入も変化しているので、A I に読み込むデータは絶えず最新の情報に更新し、A I に勉強させる必要がある。

### 3 デジタル化とアメリカ地方法人課税について

次に、吉村委員より、デジタル化とアメリカの地方法人課税について説明を受けた。その概要は以下のとおりである。

- アメリカの州法人税の課税構造は、まず Nexus という課税権を基礎づける何らかのつながりを設定する。これには合衆国憲法、連邦法による制約がある。その上で、どのように、どの法人に税を課すかという課税客体が個別申告と合算申告で分かれる。
- 配賦基準については、売上単独基準を採用している州がほとんどだが、この源泉判定（ソーシングルール）が変容してきている。Nexus についても、物理的基準を要求しないというのがトレンドである。
- Nexus 認定に当たっての限界には、まず合衆国憲法上の制約として、州際通商条項と、適正手続条項が使われている。これに関して、先例となる Complete Auto Transit 事件がある。州の課税について満たすべき条件として4つのものが掲げられている。その1つにフェアアポーションメントがあり、Nexus に割り当てられる課税標準がフェアなものでなければならないということが要求されている。
- また、参考として、2018年に Wayfair 事件が連邦最高裁で取り上げられ、従来、売上税について物理的基準、物理的存在を要求してきた Quill 判決を覆したことで非常に話題になった。これは、あくまで売上税に関するものであるが、法人所得税に関しては、これに先立って、物理的存在にかかわらず Nexus を認める動きが見られてきたところ。
- もう一つが、連邦法による制限であり、1959年の Interstate Income Act により、あまりにも極端な Nexus 認定は認めないことを連邦法で定めている。注文勧誘のみが当該州内で行われる場合（例：e コマースの注文サイトが当該州内の住民に提示されている場合）に、当該州による州際通商に対する純所得課税を認めないというルールが存在している。Nexus 認定における最小限の除外事由が明確化されていることになる。
- こういった Nexus 認定について、拡張の動きがあった。デジタル化の影響としては大きく2つある。一つ目は、物理的な所在がなくとも、消費者に対してアクセスできるという意味でのデジタル化であり、もう一つは、企業の中で無形資産の占める役割が大きくなり、結果として、その無形資産をグループ内のどこに配置するかによって、タックスプランニングが可能になるということで、この2つの側面が、デジタル経済の動きの中で問題視されてきたと言える。
- 2000年代前後から、租税回避スキームに対し個別の処分によってチャレンジをしていくというような事案が出てくる。大きく分けると2つ、対抗していくロジックがある。一つは、知的財産の保有会社（租税回避スキームのために低税率の州に設立された会社）の関連会社が存在しているということをもって、Nexus を認定していく流れである。メリーランド州においては、過去に関連会社の存在をもって Nexus ありと認定した判決が

あるので、その先例を延長して、Nexus を判定し、州外にある知的財産保有会社のメリーランド割当分については課税対象とした処分を是認した判決がある。もう一つが、サウスカロライナ州の事件であり、同じように州外に無形資産があり、このうち州の中で利用されているということをもって、Nexus ありと認定して構わないのではないかという判断をした事案がある。

- グループ内の無形資産が州外に置かれていた場合に、そこに蓄積していく所得を、何とか州の割当として取れないかということに挑戦した事案を紹介したが、こういった争いが生じた州においては、Nexus にはフィジカルプレゼンス、物理的存在が必要なのではないかという、何となくの共通理解のようなものがあつた。法人所得税についても、Nexus ありと認定するには物理的存在を要件とすることを法制として採用している州が多かつた。
- これに対し、法人所得税については、Nexus に物理的存在までは必要とせず、いわゆる Economic Nexus や Economic Substantial Nexus と呼ばれるもので構わないという立法を実施する州が増えてきた。州際税制委員会 (Multistate Tax Commission) においても、要素存在 (factor presence) をもって Nexus を認定することを、2002 年の段階でモデルとして示しており、こうしたことも後押しとなって、そのような立法を許容する裁判例が主流になってきている。
- また、ソーシングルールについて、売上要素に注目をして Nexus 認定をすることとしても、無形資産、映像やあるいは様々なデジタルサービスを提供したときに、所得生産活動テストを前提とした売上源泉の判定だと、結局その州においては売上が割り当てられないということになる。
- サービス産業の割合を拡大する中で、特に金融や、カスタマーサービスなどが拡大し、役員受領者や顧客所在地に注目した市場基準に移行する州が増大していたので、課税所得統一分配法 (UDITPA) もそのように改定されている。しかしながら、実際の州の動きは少し緩慢であり、ニューヨーク州の法人税改革の流れを見ると、2014 年に法人税改革についての税制改正が成立しており、その中では、Nexus 見直しや、新たなソーシングルールの採用を法律レベルでは定めているが、具体的な細則はレギュレーションで規定するとなっていた。実際にそのレギュレーションが確定したのは 2023 年の末で、2024 年から遡って 2015 年から適用される形で決着した。
- (租税回避スキームへの対処として、関連会社の存在に着目したロジックに関して、) 課税ベースについて、一時は広い課税ベースで低税率へ移行した時期もあつた。しかし、最近のトレンドとしては、税率はあまり変わっていないが、州の法人税収は下がっている状況なので、企業側のタックスプランニングに対して対応していきたいということも、課題として認識する州が多い。

- それに対する1つの対応が合算申告である。例えば80%の資本関係というのを1つの基準として、グループでの申告を義務付けることにより、無形資産を州外に置く租税回避的な行動に対抗していくといった動きが広がりを見せている。
- 国際課税と対比すると、国際課税の改革ではPEの閾値を見直す、あるいは、配分基準を見直し、源泉地国課税から、市場国への課税再配分を実現することが強く打ち出され、100年に一度の改革だと取り上げられていたが、アメリカの州税ではもっと早い段階でそういった動きがある。また、配賦基準に関しては、雇用や生産設備を誘致したいという各州の動機から売上単独基準に移行しており、この点は、税収を確保したいという動機に基づく国際課税の議論とはむしろ逆のところ、昔からこの動きはあったことになる。地方制度が異なり、日本に直接当てはめることは難しいが、企業グループ内の無形資産の配置によって各州間の課税権のバランスが偏っているのではないかという問題意識があり、幾つかの対応策を実施したというアメリカの経験は参考になるかと思う。

### Ⅲ グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方

#### 1 滋賀県交通税について

次に、諸富委員より、滋賀県における交通税の検討について説明を受けた。その概要は以下のとおりである。

令和4年（2022年）4月に出された滋賀県税制審議会の答申の考え方が現在も継承されている。その要点は以下のとおり。

- ・ 移動権・交通権といった考え方はまだ日本で浸透しておらず、基本的に交通事業者の自助努力に多くを依存し、財源論が置き去りにされてきた。ただ、交通事業者も様々な困難に直面しており、今後広域交通が各所で成り立たなくなるという危機感が背景にあった。
- ・ 「誰もが行きたいときに行きたいところに移動できる」というのがキーワードになっており、これを実現するために財源の裏打ちを得ることが必要。その際、国の動きを待たずに地方公共団体として積極的に動くことが重要。
- ・ また、交通はネットワークであり広域的な視点が必要で、個々の市町村で完結することは難しく、対応に差が生じるおそれがあることから、広域自治体である県がリーダーシップを執って全県的にやるべき。
- ・ 税負担をめぐる議論のあり方について、地域公共交通の姿を描くことと財源を巡る議論は両輪で進めていく必要がある。
- ・ 条例が可決され、課税することが決まったと住民に周知することで終わるのではなく、税をつくるプロセスから、交通の将来像を描く上でも住民に参加してもらうべきである。住民との合意形成の過程自体を通じて住民ニーズを掘り起こし、住民が理解と納得感を持って議論に参加することが重要であり、事務の手間やコストが必要になっても、可能な限り住民との対話や熟議を経ることが重要。
- ・ 滋賀県では、住民参加を促す工夫としてのワークショップやシンポジウム、アンケート、ウェブ会議等を行っている。
- ・ 県と市町村の考え方については、広域的な交通圏を考慮する必要があるため、市町村税としてではなく県税として考えるべきである。

- ・ 神奈川県の水源環境保全税（個人県民税の超過課税）を導入した際、税制部局が単独でやることは困難であったため、環境部局、自然保護部局と一体になって税制部局が取り組んでいったという経験がある。今回の滋賀県も都市計画、交通政策の担当部局と税制部局が非常に緊密に協力して取り組んでいる。
- ・ 賦課方式については、広く県民一般に受益が及ぶため、特定の対象者から取るのではなく、超過課税方式でなるべく多くの県民の方々に負担いただく形にすべきではないか。
- ・ 具体的な税目としては、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と、個人県民税の超過課税が考えられるのではないか。

また、滋賀県としてこれまで行ってきたことについては以下のとおり。

- ・ 対話しながら県民の意向を把握するために市役所や町役場の一角で直接対話するアイデア会議を、職員で行った。
- ・ 実際に対話を通じて行ったアンケートでは、公共交通レベルについて、「現状よりもサービスレベルが下がって良い」という人は2%しかおらず、「現状維持」が35%、もっと向上してほしいという希望を持っている人は6割以上ということが分かった。
- ・ 県民全員に対しての税負担にすべきだと答えた人が3割いた。また、許容金額として月額100円（年間1,200円）と答えた人が36%で最も多く、更に300円、500円、1,000円という人もおり、ある程度は負担してよいということである。
- ・ 公共交通が置かれている現況をある程度知っている方もおり、「知っていた」という人が6割ぐらいいるが、「知らなかった」という人も結構いる。特に、滋賀県でこういう議論が行われているということについては、「知らなかった」と答えた人が67%いた。
- ・ 今年の夏にワークショップを行い、交通事業者、高校生以上からお年寄りの方まで含めた県民が参加し、グループに分かれてファシリテーターが入って議論を行った。しかし、このワークショップでは費用負担の議論はしておらず、これから始まる秋のワークショップで試算額に基づき、いくらなら良いか、どういう形態なら徴収可能かといった議論に本格的に入ることになる。
- ・ その成果を受け、年明けの2月頃に県民フォーラムを開催し、こういった議論が行われているということを広く周知する機会とする。また、令和7年度（2025年度）にワークショップで具体案の設計をして、その下案をワークショップにかけて議論していく。
- ・ このように、大変丁寧に、議会だけではなく、県民と直接対話して世論を盛り上げて議論していこうとしている点が、今回やっていることの非常に大きな特徴である。

- ・ 鉄道の沿線にある事業所に負担金をお願いするフランスの制度と同じように県内事業所に課税させてもらえるかどうかというのも、答申の論点には上がっている。

#### <本調査研究会における主な意見>

- ・ フランスでは、パリを中心とするイル・ド・フランス州で、滞在税を引き上げ、それをその地域全体の公共交通の財源に回そうという取組が今年から導入されたという事例があり、参考になるのではないか。
- ・ 住民参加の形で税財政のことを考えるというのは、最終的にどういう結果になっても、住民の納得感を得るために大事だと考える。

## 2 自動車関係諸税について

次に、諸富委員より、自動車関係諸税に係る調査研究ワーキンググループの議論について報告を受けた。同ワーキンググループについては、別冊（「自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書」）を参照されたい。

## 3 横浜市における市税等のグリーン化について

次に、横浜市より、横浜市における市税等のグリーン化について報告を受けた。

- ・ 横浜市では、課税自主権を活用し、個人・法人市民税均等割への超過課税である横浜みどり税や、固定資産税・都市計画税における軽減・減額措置を導入している。
- ・ 横浜みどり税の用途は、①樹林地等の確実な担保、②身近な緑化の推進、③維持管理の充実による緑の質の向上、④ボランティアなど市民参画促進につながる事業に限定しており、緑の保全・創出のための5年間の事業計画のうち、上記①から④に該当するものには事業費の一部にみどり税を充当している。
- ・ 具体的な事業として金額が大きいのは、緑地保全制度による指定の拡大・市による買取りである。横浜市はこのみどり税の財源で買取りができるため、指定が進んだという実績がある。また、指定した樹林地の維持管理の支援にも使っている。
- ・ もう一つ金額が大きいのは、森の保全管理計画の策定、保全管理計画や森づくりガイドラインを活用した維持管理である。その他、街路樹による良好な環境づくりや、都心臨海部の緑花による魅力ある空間づくりといった事業にみどり税が充当されている。
- ・ こうした横浜みどり税の使い道については、市民向けのパンフレットなどで、周知している。

- ・ 森林環境税と横浜みどり税、神奈川県の水源環境保全税の違いとして、それぞれの税は課税の趣旨・目的・使途が異なっており、いわゆる二重・三重課税には当たらないものと整理している。森林環境税については、林業が成り立たない地方の山間部の森林整備、国産木材の利用促進というものが法律で目的として整理されているので、そのような用途で活用しており、学校施設における内装の木質化などに利用されている。神奈川県の水源環境保全税については、水源環境の保全のために創設された県税だが、横浜市には水源がないので、補助金の交付がない。みどり税については横浜市独自のものだが、市内の樹林地の買取りや街中での緑の創出など、緑の保全・創出の取組を進めるために創設されたものである。
- ・ また、基準以上の緑化を行った土地に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置を設けている。軽減対象土地は、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上あり、基準となる緑化率に加えて 5%以上緑化されたことについて所管局の認定証の交付を受け、緑化を 10 年間保全する契約を市と締結したものが対象になり、基準を超えた緑化部分に相当する固定資産税・都市計画税の 4 分の 1 を 10 年間、軽減する。
- ・ 次に、新築認定低炭素住宅・長期優良住宅等に対する都市計画税の減額措置である。趣旨としては、地球温暖化対策にさらに実効性を持たせるために税制度を活用するという観点から、法定の固定資産税に係る制度を横出しする形で、省エネルギー対策住宅等に係る都市計画税を減額するというものである。軽減対象家屋は、認定低炭素住宅や ZEH 水準の省エネ住宅、認定長期優良住宅である。軽減内容は、新築後 3 年度分について 2 分の 1 に減額、長期優良住宅なら 5 年度分減額、マンション等の中高層耐火についてはプラス 2 年するものである。さらに、令和 5 年度（2023 年度）からは、減額対象を認定低炭素住宅と断熱等級 5 以上としてさらに重点化している。他にも、省エネ改修工事を行った住宅に対する都市計画税の減額措置がある。
- ・ 横浜市における森林環境税・譲与税の活用の方針は、森林環境税の趣旨を踏まえ、林業が成り立たない山間部の森林整備を支えるため、都市部の役割として国産木材の利用促進と普及啓発を図っている。具体的には、市立小中学校の建て替えや改修、増築の際にエントランスや教室などの内装仕上げ等の財源として活用している。国産木材を生かした学校整備を進めることによって、木材の消費促進と子供たちに木材と触れ合う環境を整備することで将来における木材の消費拡大につなげる。
- ・ また、学校だけでなく、令和 5 年度（2023 年度）以降については公園などの市民利用施設にも森林環境譲与税の活用先を拡大し、多くの市民に木のぬくもりを感じてもらいつつ、国産木材の利用や森林整備の必要性などの普及啓発を図る。
- ・ 森林環境税や横浜みどり税の効果検証について、直接の因果関係は定量的には把握しづらいが、所管局に実績報告をさせ、効果を検証し市民や議会に説明をしていくということに尽きると考えている。

#### IV 今後の検討課題について

本研究会では、デジタル化・グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方をテーマとしており、今年度は、「デジタル化」及び「グリーン化」に関連する事項について、海外や地方公共団体の事例紹介を中心に、研究を行った。

来年度も引き続き、有識者の意見等も伺いながら経済社会構造の変化を踏まえた地方税制のあり方について、具体的な議論を深めていくこととしたい。



< 参 考 资 料 >



# 資料 1 米国における税務手続の デジタル化等（自治体国際化協会）



「デジタル化・グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」説明資料

## 米国における税務行政のデジタル変革 ：取組と課題の概観

---

2024年7月31日  
(財)自治体国際化協会ニューヨーク事務所  
圓増 正宏

### 本説明で扱うトピック

---

#### トピック 1: 税務行政におけるデジタル化の取組

- ① AI等を活用した不正防止の推進
- ② チャットボット等によるコミュニケーション改善

#### トピック 2: デジタル方式を普及するための手法

- ① 電子申告を容易にするための無料申告ツールの導入
- ② 混雑課金（ロードプライシング）における電子料金徴収へのインセンティブ

## 本説明で扱うトピックに関するポイント

---

### トピック 1: 税務行政におけるデジタル化の取組

- ① AI等を活用した不正防止の推進  
→限られた予算の中でタックスギャップを埋めるための監査等の効率化  
一方で、バイアスを防ぐための監視の必要性
- ② チャットボット等によるコミュニケーション改善  
→限られた人員における効率的な対応を推進  
生成AIの活用についても一部実証中

### トピック 2: デジタル方式を普及するための手法

- ① 電子申告を容易にするための無料申告ツールの導入  
→納税者の多くに無料のツールを提供するために、民間主導か国が提供するかで議論  
州の申告ツールは、納税者の同意に基づく情報転送により、事前記入を実現
- ② 混雑課金（ロードプライシング）における電子料金徴収へのインセンティブ  
→デジタル技術を用いた料金徴収に対してより細かなインセンティブを設ける一方で、非  
対応者に対しての徴収について郵送対応が可能となるための制度的手当が存在

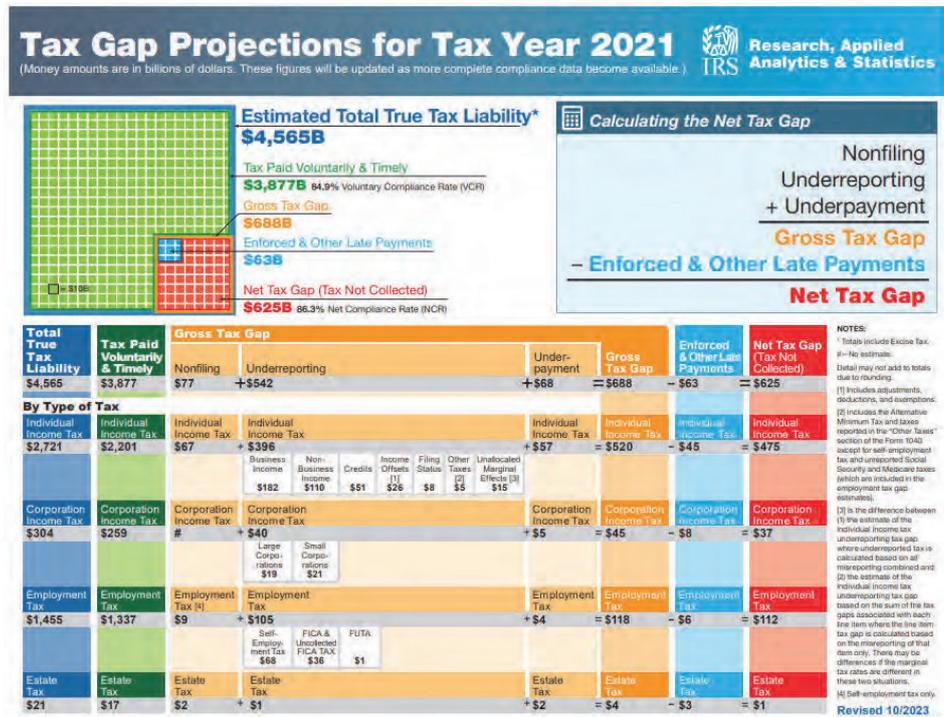
2

### トピック 1: 税務行政におけるデジタル化の取組

- ① AI等を活用した不正防止の推進
-

# トピック1①: 米国のタックスギャップの現状

- ・米国では税の不正が深刻な課題となっており、タックスギャップ(本来の税収と現実の税収の差)は約6,880億ドルで本来税収の約15%
- ・税目としては個人所得税が最大(約5,200億ドル)
- ・不正行為の形態としては、過少申告が約80%、無申告が約10%、未払いが約10%



(※) IRS Website

# トピック1①: IRSの税務コンプライアンス対策

- ・コンプライアンス対策としては主に3分野(①AUR:データ照合、②RRP:リスク検出、③監査)が存在

## ① AUR (Automated Underreporter Program)

納税者が申告した収入と、雇用主や金融機関などの第三者からIRSに報告された収入情報を自動比較するシステムであり、不一致が発見されると、IRSは定型化された通知を発行して納税者に修正を求める。

## ② RRP (Return Review Program)

申告された税務情報(過去3年間の納税者の申告履歴や、雇用主、銀行などの第三者からの情報を含む。)を分析し、詐欺的な行為や誤りを事前に検出するシステム。機械学習等(※)を用いて、還付請求に対して詐欺である可能性をスコア化し、特定のスコア以上の申告に対しては、解決するまで還付手続凍結などの対応。

2017年申告シーズン: 857,438件がなりすましのおそれ、219,210件がその他の還付詐欺のおそれありと判定  
 2015年1月から2017年11月までの間に、RRPが65億1000万ドル以上の無効な還付金の発行を阻止。

(※)具体例

- ・個人所得税申告書の既存の変数(税額控除申請や収入など)を組み合わせて、なりすましや還付金詐欺のリスクを予測(教師あり学習)
- ・なりすましや還付金詐欺のリスクがある同じ地理的申告グループ等を抽出(教師なし学習)
- ・源泉徴収票がないなど特定の申告をフラグ付け

## ③ 監査

納税者が税法に基づいて正確に申告しているかを検証するプロセス。監査対象は複数の方式により選択されるが、還付請求については、Dependent Database (DDB)と呼ばれる外部データとの照合により違反の可能性のある申告をリストアップするシステムやRRPにより対象が自動的に特定されるものが大半。

## トピック1①: 監査における重点分野の変化

- ・直近では、AI等の活用により、より複雑な富裕層の申告に対する監査を重点化する傾向

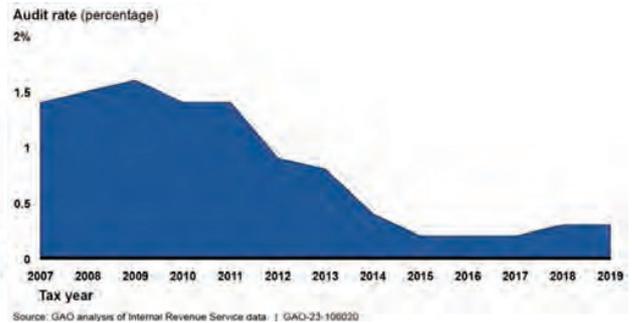
IRSプレスリリース「当局の焦点は労働者階級の納税者から富裕層に移る。人工知能と改良された技術を使用して、税金逃れの巧妙な仕組みを特定しながら、平均的な納税者の負担を軽減するための重要な変更が行われる。」

IRS長官コメント「インフレ抑制法の施行前からの資金不足により、富裕層の申告者に対する監査率は史上最低となりました。私はこの傾向を逆転させ、新たな資金によって富裕層に対するコンプライアンス強化策がより効果的になるよう努めるとともに、中低所得層の申告者については、今後何年もIRA 施行前の監査率が歴史的に低いままとなるよう努めます。」

【2019年 監査率】



【2007-2019年 大規模パートナーシップ(※)監査率】



(※)大規模パートナーシップ:資産が1億ドル以上、かつ100人以上の共同事業者からなる共同経営事業。ヘッジファンド、不動産投資、法律事務所等が存在

## トピック1①: 州におけるコンプライアンス対策でのAI活用の例

- ・報道によれば、ニューヨーク州税務当局は、予算ひっ迫による人員減少の中で、より多くの監査を行っており、そのターゲットは低い税率の州に移動・リモートワークをしている富裕層と言われている。

【CNBCによる報道(2024年4月16日)の要約】

- ・ニューヨーク州税務財務局によると、ニューヨーク州では、税務当局が2022年に77万1000件の監査を報告しており、前年比56%増加している。
- ・同時に、ニューヨークの監査人の数は予算の逼迫により5%減少し、200人未満となった。
- ・同州は収入を求めするためにAIが生成した手紙を何十万通も送付しており、その多くはリモートワークや納税居住地の変更に焦点を当てている。
- ・リモートワークに関しては、いわゆる「便宜的ルール (convenience rules)」を設けているニューヨーク州などの州は、ニューヨークの会社にニューヨークのオフィスで雇用されている場合、たとえコロラド州に住み、そこで働いているとしても、ニューヨーク州の税金を納める必要があると主張している。
- ・引っ越しをしたニューヨークの富裕層の多くは、荷物のほとんどをアパートに残したままだった。州税務当局は、彼らが家財道具すべてを持って引っ越さなかったため、税務上、彼らは実際には引っ越しをしていないと主張している。
- ・(ある法律事務所関係者のコメント)「州政府は、AIを使って最適な監査候補者を決定するという点で非常に高度な技術を取り入れつつある」「州の税務監査官とAIプログラムが携帯電話の記録を調べて、納税者が最も多くの時間を過ごし、生活の大半をどこで過ごしたかを調べている」

## トピック1①:コンプライアンス対策とバイアス問題

- ・直近の課題として、人種間での監査率の格差の原因として、監査対象選定のアルゴリズムにバイアスがある可能性。
- ・監査プロセスにおける包括的なレビューが必要と指摘。

○「税務調査における人種格差の測定と緩和」スタンフォード経済政策研究所

- ・納税データと監査データを分析し、IRSの監査選定における人種間の格差を調査
- ・(IRSは人種情報を得ていないにもかかわらず)黒人納税者(EITC請求者)の監査率は非黒人の2.9倍から4.7倍

○GAO(米国会計検査院)の調査結果

・IRSは監査対象の選定にあたって、納税者の負担を減らすため「no-change rate」(変更なし率、申告内容の変更に結びつかなかった監査の割合)を最小化。

→ 納税者がIRSの通知に回答しなかったものや十分な書類を提出できなかったものを「変更あり」として計算。黒人のIRSへの応答率は、非黒人の応答率より低い。

・自動選択のためのシステム(DDB)のアルゴリズムが時代遅れとなっている可能性がある。

・照合する外部データが不完全である可能性。

→ 不完全なデータと照合した結果、問題がある申告と振り分けられる可能性。

<指摘>

- ・監査対象の選定にあたってのパフォーマンス指標とする「no-change rate」の見直し。
- ・追加のパフォーマンス指標(得られる収入=違反の程度)の検討。
- ・アルゴリズムの包括的なレビュープロセスの確立
- ・人口統計学的なバイアスの評価ガイダンスの作成

8

## トピック 1: 税務行政におけるデジタル化の取組

### ② チャットボット等によるコミュニケーション改善

## トピック1②: 政府におけるチャットボットの利用

- ・各州政府・地方政府において、チャットボットはパンデミック時の対応を契機に急速に増加
- ・IRSでも近年導入が進む。

### ○パンデミック時におけるチャットボットの普及

2020年初め、失業保険申請や新型コロナウイルス感染症に関する問い合わせ、他の州機関が混雑していることに伴う問い合わせなど、コロナ禍で急速に増加したオンラインでの問い合わせや手続は、各州のオンラインサービスやそれをサポートするコールセンターの対応能力を超過。

→ 4分の3以上の州でチャットボットが導入されるなど急速に普及

多くの場合、トリアージ、つまり簡単に回答できる質問を除外して、電話受付担当者がより多くの労力を要する質問に集中できるように構成。



ミズーリ州税務局のチャットボット DORA (<https://dora.chat/>)

個人情報を入力させない形で税金、免許証、自動車等の質問に回答

2019年11月のデビュー以来最初の3か月で10万件の住民の質問に回答

10

## トピック1②: 政府における生成AIを活用したコミュニケーション①

- ・カリフォルニア州は、税務のコールセンター職員に対して州の税法のアドバイスを生成AIにより行う概念実証を進めている。

○カリフォルニア州税務・料金局は、以下の内容で概念実証を応募

### 【背景】

カリフォルニア州税務・料金局は40以上の税金および料金プログラムを管理。カスタマーサービスセンター(CSC)は、一般的な質問から詳細な分析やガイダンスに至るまで、幅広い支援を提供  
2022/23会計年度のコンタクトボリューム:

661,155件の電話、17,450件のメール、127,843件のチャット

※コールセンター職員数は375人、ピーク時の電話は1日最大1万件、平均待ち時間は20分

### 【検証内容】

以下の【条件】を満たす州サーバー上の「サンドボックス」で検証実施  
局の参照資料・Webにより納税者向けの回答を作成 ※職員が参照することを想定  
通話時間・待ち時間・他の職員による補助・通話放棄率が減少するかを検証

### 【条件】

カリフォルニア州のセキュリティ基準に準拠し、カリフォルニア州の環境内で入出力データを管理  
生成AIへの入力内容を監視(個人情報その他)  
生成AIからの出力結果が正確性、妥当性について報告・分析

○局広報担当コメント「職員らは基本的な税金や手数料のプログラムについて訓練を受けており、分からない質問があれば、より経験豊富なチームメンバーに助けを求めることができる。7月には、技術局が他の州政府機関と連携して、州職員らが誤ったテキストや偽造テキストを見分ける訓練を行う予定」

11

## トピック1②: 政府における生成AIを活用したコミュニケーション②

・ニューヨーク市では中小事業者支援用のチャットボットが法令違反を勧めるなど不正確であることから批判がなされているが、市はリスクを開示しながらチャットボットを継続する方針。



ニューヨーク市のチャットボット  
MyCity Chatbot (<https://chat.nyc.gov/>)

不完全・不正確な情報が提供される場合があると記載されており、制限の同意が利用開始前に求められる。

(誤った回答の例)

従業員のチップの一部を受け取ることができるか → はい

家賃補助を受けている借主を受け入れる義務があるか → いいえ

12

## トピック 2: デジタル方式を普及するための手法

### ① 電子申告を容易にするための無料申告ツールの導入

## トピック2①: 連邦所得税の確定申告

- ・これまでの米国における連邦所得税の申告方法は、会計士等の事業者への依頼、市販ソフトウェアの利用、ボランティアによる申告支援。
- ・このうち、市販ソフトウェアの利用については、一定所得以下の納税者を対象とした無料サービス(Free File)がIRS提携プロバイダから提供。

### 連邦所得税の申告

- ① プロバイダ提供の市販ソフトウェアの利用(有償)
  - ② プロバイダ提供のFree File(無償) (2024申告シーズン: 年間収入79,000ドル未満)  
※年収制限以上の者については、IRSウェブサイトにある電子版の申告書テンプレートを利用可能
  - ③ IRS認定電子申告事業者(会計士等)への申告依頼(有償)
  - ④ ボランティアによる申告支援(対面での申告書作成を図書館等で無償で提供)
    - ・Volunteer Income Tax Assistance (所得が一定額以下の者、障害者、英語が不自由な納税者)
    - ・Tax Counseling for the Elderly programs (60歳以上の納税者)
- 【⑤ IRSが提供するDirect File(無償) 2024年申告シーズンは試行的導入、2025年申告シーズンから恒久化】

14

## トピック2①: 官民連携サービス「Free File」

- ・IRSのウェブサイトには、Free Fileプログラムに参加している全プロバイダのリストが掲載されており、納税者はこのリストを利用して、自分に最も適したプロバイダを選択。
- ・各プロバイダは、無料サービスを提供する際に、サービスの質、プライバシー保護、セキュリティ対策など一定の基準を満たす必要。
- ・州とプロバイダが個別に提携する場合は、州税もあわせて無料申告可能。提携しない州は州独自の電子申告ポータルを有することが大半。

### ○IRS ウェブサイト上の対応プロバイダの検索画面

Provider	AGI Limit	Age	Federal Return	State Return	EITC	Military Pay
OLT (On-Line Taxes)	\$45,000 or less	Any	Free in all states	Free in all states	Included if AGI criterion is met	Included
TaxSlayer	\$44,000 or less	Any	Free in all states	Free in some states (AR, AZ, DC, GA, IA, ID, IN, KY, MA, MI, MN, MO, MS, MT, NC, ND, NY, OR, RI, SC, VA, VT, WV)	Included	Included
FreeTaxUSA	\$45,000 or less	Any	Free in all states	Free in all states	Included if AGI criterion is met	Included

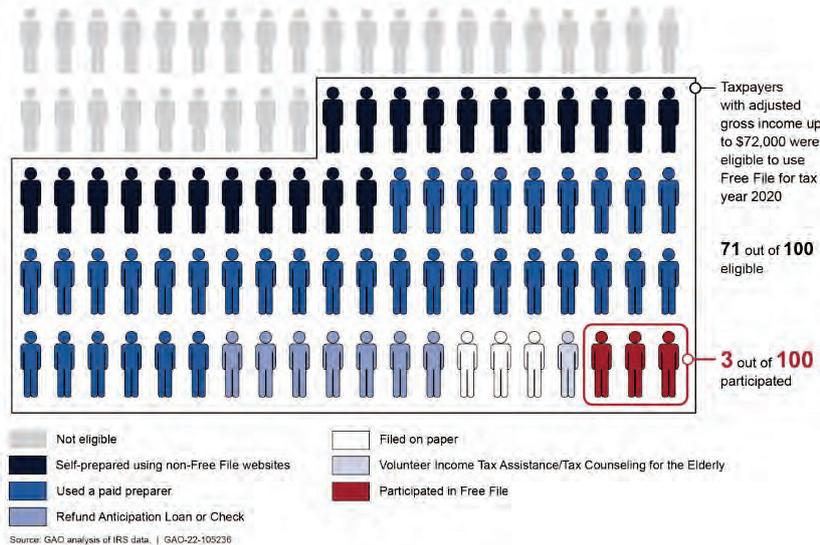
(※) IRS Website

15

## トピック2①: Free Fileの利用低迷

- Free Fileにより全申告の70%をカバーすることをIRSは目標としているにもかかわらず、利用率3%と低迷。
- 原因として、IRSのPR不足、プロバイダの有料サービスへの誘導などが指摘。
- そこで、2022年インフレ抑制法において、IRSが運営する無償申告サービス「Direct File」の実現に向けた調査が義務付け

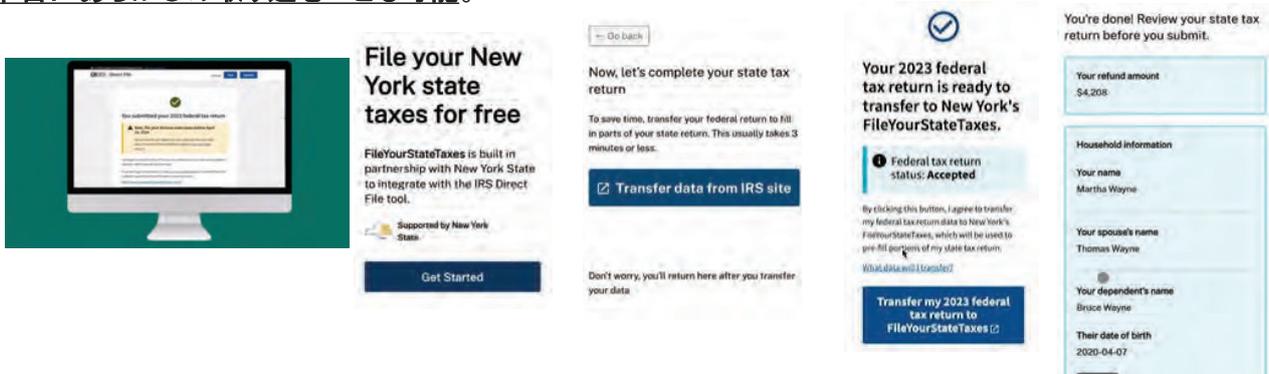
Figure 1: Individual Taxpayers' Filing Methods by Percentage of Returns for Tax Year 2020



16

## トピック2①: IRS運営サービス「Direct File」

- Direct Fileは、**IRSが運営**する無料の申告サービス。
- インタビュー形式で申告を行うことが可能。
- 2024年は**12州(※)の納税者**について、簡単な申告内容に限定した**パイロットプログラム**として実施。  
※ アリゾナ州、カリフォルニア州、マサチューセッツ州、ニューヨーク州と州所得税のない8州
- 2025年は全米の納税者を対象とする方針。
- 州税については、州側の対応(アプリケーションの提供等)が必要となるが、**IRSの申告内容を州税申告にあらかじめ取り込むことも可能。**



①インタビューに答えて申告書作成・IRSに提出【ダイレクトファイル】

②NY州申告アプリに遷移【NY州申告アプリ】

③アカウント作成後連邦申告からの情報取得が促される【NY州申告アプリ】

④連邦申請情報を転送することの同意【ダイレクトファイル】

⑤追加情報を入力して州税申告完了【NY州申告アプリ】

(※) <https://www.youtube.com/watch?v=X4E1ThXVUX0>  
<https://www.youtube.com/watch?v=ENUHe6hKj1U>

17

## トピック2①:IRS運営サービス「Direct File」に対する賛否

現時点では、**IRSが自らサービス展開することについて賛否がある状況**であり、2025年以降の展開が注目される。

### <賛成意見>

- ・納税者団体からは、**無料の納税申告へのアクセスを増やすこと**で、多くの有色人種世帯が**正当な還付金や控除を受けることにつながると賛同**
- ・また、**費用対効果についても肯定的な分析あり**。

### <反対意見>

- ・一方で、ソフトウェアベンダーからは**重複投資**であると反発
- ・また、パイロットプログラムは、**限定した人数に対してきめ細やかなサービスが提供**されており、対象範囲を拡大する場合に**同条件での実現が可能なのか**、また、コストの見積もりが**妥当なのか**について疑問視

○ダイレクトファイルによる費用・便益

		2500万件利用シナリオ	5500万件利用シナリオ
コスト	システム運用等のコスト増	226.8百万ドル	466.5百万ドル
	電話応対や書類処理の減少	▲129.8百万ドル	▲285.7百万ドル
	差引【①】	96.9百万ドル	180.8百万ドル
ベネフィット	納税者の節約合計【②】	4,400百万ドル	11,000百万ドル
	税額控除の取得ギャップ (EITC, CTC等)【③】	8,200百万ドル	8,200百万ドル
	ROI ( (②+③) / ① )	130.03ドル	106.19ドル

Economic Security Project, Gabriel Zucker and Bharat Ramamurti, "The Impact of Direct File—by the Numbers"に基づき筆者作成

18

## トピック 2: デジタル方式を普及するための手法

### ② 混雑課金(ロードプライシング)における 電子料金徴収へのインセンティブ

## トピック2②: 混雑課金の概要

- ・ニューヨーク市マンハッタン中心部(CBD)の混雑を緩和するとともに、公共交通への投資に必要な財源を確保することを目的として、**全米においては初となる混雑課金(Congestion Pricing)が2024年6月末導入予定**
- ・しかしながら、ニューヨーク州は6月5日に「労働者階級や中流階級の家計への負担増を避けるため」**混雑課金の導入を無期限停止を発表**。

### 混雑課金(Central Business District Tolling[CBDT])

#### 実施主体:

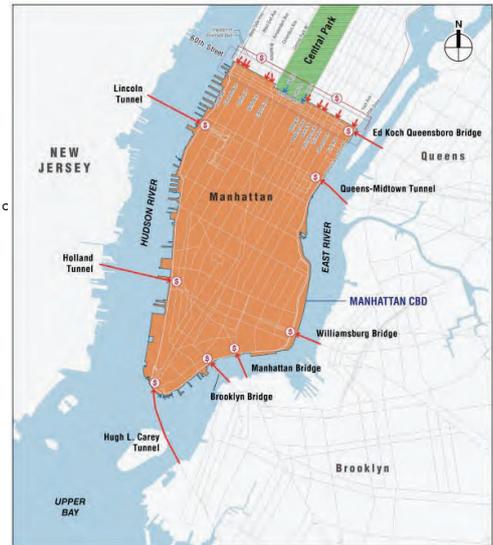
有料トンネル等を運営するTriborough Bridge and Tunnel Authority(※)が課金を実施。  
 ※州設立のMTA(ニューヨーク都市圏交通公社)の系列会社。

**範囲:** マンハッタン中央業務地区(60丁目以南(右図))

#### 課金額:

地区進入1日1回につき、昼間は\$15、夜間は\$3.75  
 ※タクシー(\$1.25)や配車サービス(\$2.5)は、乗客負担  
 ※低所得者の月11回以上の利用には割引あり。  
 ※有料トンネル利用者には割引あり。

**用途:** 年間収益10億ドルを駅・バス改良等に充当



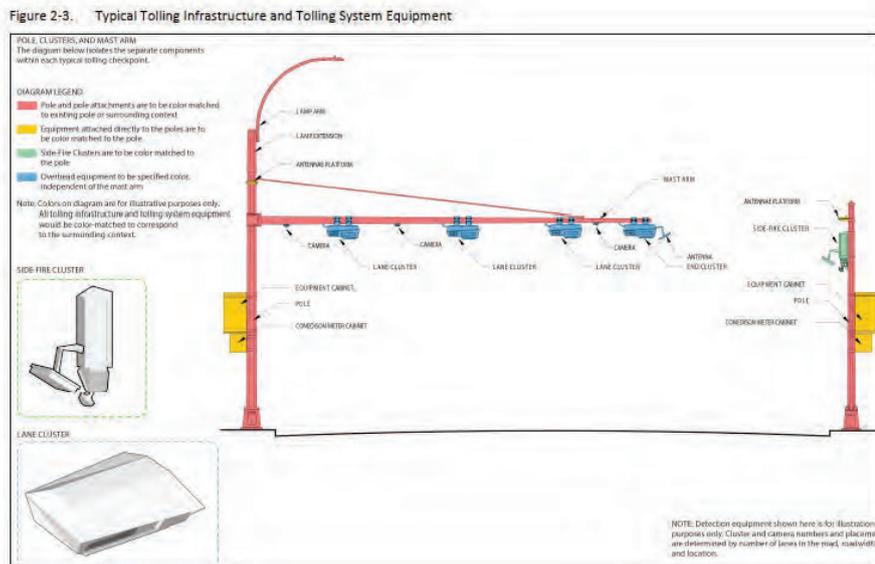
(※) U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration website

20

## トピック2②: 混雑課金の徴収スキーム①

- ・徴収スキームとして、既に導入が進んでいる電子料金徴収システムを採用。
- ・各車両への装置搭載に対する課金額でのインセンティブを付与しつつ、非対応車両については陸運局(DMV)の管理する車両所有者の住所情報を利用して郵送で課金。

### 典型的な課金設備の例 : 感知装置を市内約120か所に設置



Source: TransCore, Parsons, Dattner Architects

(※) U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration website

21

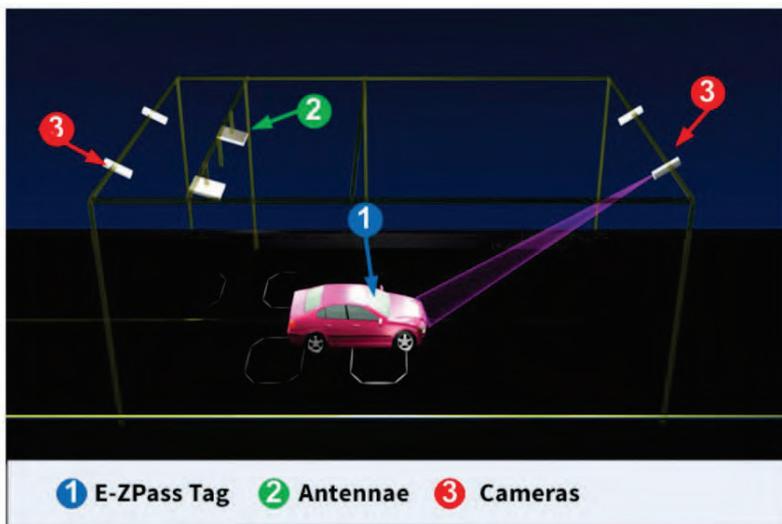
## トピック2②: 混雑課金の徴収スキーム②

### 「E-Zpass」による車両情報読み取り

(1) 利用者はあらかじめ自らのアカウントを作成し、銀行口座又はクレジットカードと当該アカウントを紐づけ、「E-ZPass Tag」と呼ばれる装置を車のフロントガラスに貼り付ける。

(2) 有料区間を通過する際、E-ZPass Tag(①)がアンテナであるE-ZPassリーダー(②)により読み取られ、アカウントに料金が請求され、紐づけられた銀行口座又はクレジットカードからの自動チャージから引き落とされる。

(3) 車両にE-ZPass タグが搭載されていない場合、カメラ(③)がナンバープレートの写真を撮影し、料金請求書は、関連する陸運局(Department of Motor Vehicle: DMV)から提供された住所を使用して、車両の登録所有者に送付される。



(※) E-Zpass New York Service Center website

22

## トピック2②: 混雑課金の徴収スキーム③

非対応車両への請求のための請求機関による車両所有者の住所情報の利用については、法律上の根拠が存在。

米国法典 タイトル18 § 2721 -州の自動車記録からの特定の個人情報の公開および使用の禁止 (抄訳・抜粋)

(a) 一般 - 州自動車局、およびその役員、職員、請負業者は、以下の事項を、故意に開示したり、いかなる個人または団体にも利用可能にしたりしてはならない:

(1) 本条(b)項に規定される場合を除き、自動車記録に関して自動車局が入手した合衆国法典第18編第2725条(3)に規定される個人情報。【(注: 第2725条(3)より): 「個人情報」とは、個人の写真、社会保障番号、運転者識別番号、氏名、住所(5桁の郵便番号は除く)、電話番号、医療情報や障害情報など個人を特定する情報を指し、自動車事故、運転違反、運転者の状態に関する情報は含まない。】

(2) 本人の明示的な同意がある場合を除いて、合衆国法典第18編第2725条(4)に定義される、(略)高度に制限された制限個人情報。ただし、(b)(1)、(b)(4)、(b)(6)、および(b)(9)項で認められている用途を除く(略)【(注: 第2725条(4)より): 「高度に制限された個人情報」とは、個人の写真や画像、社会保障番号、医療情報や障害情報を指す。】

(b) 許容される使用 - (a)項で言及される個人情報は、自動車または運転者の安全および盗難、自動車の排出ガス、自動車製品の変更、リコール、または勧告、自動車製造業者による自動車およびディーラーの性能監視、および自動車製造業者の元の所有者記録からの非所有者記録の削除に関連する使用のために開示されるものとし、...また、以下のよう

に開示することができる:

(1) 裁判所または法執行機関を含む政府機関がその職務を遂行するために使用するため、または連邦、州、または地方機関がその職務を遂行の際に代行する民間人または団体が使用するため。

(中略)

(10) 民間有料輸送施設の運営に関連して使用する場合。

(後略)

23

## トピック2②: 混雑課金の電子料金徴収に対するインセンティブ

電子料金徴収に対応するユーザーには課金額でのインセンティブを付与。

混雑課金の料金体系(主なもの)

車両区分	E-ZPass		E-ZPass以外
	料金	トンネル利用者がトンネル利用1回当たりに得るクレジット(料金充当可)	料金
1. 乗用車			
1-1. ピーク時	15.00ドル		22.50ドル
1-2. 低所得者の暦月11回以上のピーク時の利用	7.50ドル		
1-3. ピーク時有料トンネルクレジット		5.00ドルまたは2.00ドル(1日上限5ドル)	
1-4. 非ピーク時	3.75ドル		5.50ドル
2. 単体トラック			
2-1. ピーク時	24.00ドル		36.00ドル
2-2. ピーク時有料トンネルクレジット		12.00ドルまたは6.00ドル	
2-3. 非ピーク時	6.00ドル		9.00ドル
3. 連結トラック			
3-1. ピーク時	36.00ドル		54.00ドル
3-2. ピーク時有料トンネルクレジット		20.00ドルまたは10.00ドル	
3-3. 非ピーク時	9.00ドル		13.50ドル

※乗用車の課金は1日1回限度

(※)ニューヨーク市ウェブサイトに基づき筆者作成

24

## 本説明で扱うトピックに関するポイント(再掲)

### トピック 1: 税務行政におけるデジタル化の取組

- ① AI等を活用した不正防止の推進
  - 限られた予算の中でタックスギャップを埋めるための監査等の効率化
  - 一方で、バイアスを防ぐための監視の必要性
- ② チャットボット等によるコミュニケーション改善
  - 限られた人員における効率的な対応を推進
  - 生成AIの活用についても一部実証中

### トピック 2: デジタル方式を普及するための手法

- ① 電子申告を容易にするための無料申告ツールの導入
  - 納税者の多くに無料のツールを提供するために、民間主導か国が提供するかで議論
  - 州の申告ツールは、納税者の同意に基づく情報転送により、事前記入を実現
- ② 混雑課金(ロードプライシング)における電子料金徴収へのインセンティブ
  - デジタル技術を用いた料金徴収に対してより細かなインセンティブを設ける一方で、非対応者に対しての徴収について郵送対応が可能となるための制度的手当が存在

25

## (参考文献)

---

### トピック1①

Elzayn et al, Measuring and Mitigating Racial Disparities in Tax Audits, Stanford Institute for Economic Policy Research, 2023  
Frank, State tax officials are using AI to go after wealthy payers, CNBC, 2024  
GAO, IRS Could Further Leverage the Return Review Program to Strengthen Tax Enforcement. GAO-18-544, GAO, Trends of IRS Audit Rates and Results for Individual Taxpayers by Income. GAO-22-104960, 2022  
GAO, IRS Audit Processes Can Be Strengthened to Address a Growing Number of Large, Complex Partnerships. GAO-23-106020, 2023  
GAO, IRS Audit Selection Processes for Returns Claiming Refundable Credits Could Better Address Equity, GAO-24-106126, 2024  
Holtzblatt and Engler, Machine Learning and Tax Enforcement, Tax Policy Center, Urban Institute & Brookings Institution, 2022  
IRS, Federal Tax Compliance Research: Tax Gap Projections for Tax Years 2020 & 2021, 2023

### トピック1②

Glasscock, Chat with Us: How states are using chatbots to respond to the demands of COVID-19, NASCIO, 2020  
Johnson, California plans to use AI to answer your tax questions, CALMATTERS, 2024  
Lecher, NYC's AI Chatbot Tells Businesses to Break the Law, The Markup, 2024

### トピック2①

American Coalition for Taxpayer Rights, ACTR Responds to Senator Warren and Representative Porter on IRS Direct File, 2023  
The Coalition for Free and Fair Filing, Dispelling American Coalition for Taxpayer Rights' Myths About IRS Direct File, 2023  
GAO, IRS Should Develop Additional Options for Taxpayers to File for Free, GAO-22-105236, 2022  
IRS, IRS Direct File Pilot Program Filing Season 2024 After Action Report, 2024  
Zucker and Ramamurti, The Impact of Direct File—by the Numbers, Economic Security Project, 2023

### トピック2②

E-Zpass New York Service Center website  
U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final Environmental Assessment, 2023

※ 本説明資料の内容・意見は全て筆者の個人的見解であり、筆者の所属する組織の公式見解を示すものではない。

26

資料2 練馬区における個人住民税賦課  
徴収業務における課題とAIの活用  
(練馬区)



# 練馬区における個人住民税賦課徴収 業務における課題とAIの活用

個人住民税  
当初賦課業務への  
AI活用事例

富士通JAPAN株式会社

Fujitsu Confidential

FUJITSU

© 2024 Fujitsu Japan Limited

# 目次

1. 自治体を取り巻く現況
2. 住民税賦課業務における課題
3. ソリューション概要
4. 導入効果
5. 富士通のAI

Fujitsu Confidential



© 2024 Fujitsu Japan Limited

FUJITSU

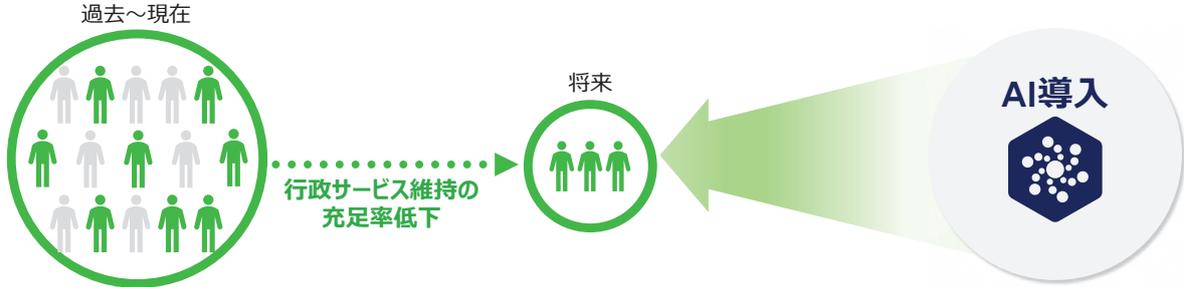
# 1. 自治体を取り巻く現況

Fujitsu Confidential

4  
© 2024 Fujitsu Japan Limited

# 自治体職員数の減少

これまで自治体職員数は減少傾向にあり、今後も減少傾向は続くと想定される



## 一般行政部門（福祉関係除く）における職員数は減少傾向

- 総職員数は、平成6年をピークとして、平成28年まで一貫して減少。その後、横ばいから微増傾向
- 一般行政部門においては、防災、福祉及び観光関係等は職員数増加傾向であるが、それ以外（税務含む）では減少傾向
- 上記は、国の法令等による定員に関する基準が少ないことに起因しており、その傾向は変わらない

## 2040年頃にはさらに少ない職員数での行政運営が必要となる可能性

- 総務省は、団塊ジュニア世代が2030年代に退職期を迎えることを見据えた職員体制の整備が求められるとしており、2040年頃にはさらに少ない職員数での行政運営が必要と試算している
- 日本総合研究所の推計によると、2045年に現行水準の行政サービスを維持するには地方公務員数が約83万9000人必要だが、約65万4000人しか確保できず、充足率は78.0%まで低下するとされており、小規模自治体ほど人手不足が深刻になるとしている

## 自治体におけるAI等の導入も更なる広がりが必要

- 総務省は、第32次地方制度調査会において、「2040年頃から逆算し顕在化する諸課題に対応するために必要な地方行政体制のあり方等」に関する答申（令和2年6月26日）を行っており、目指すべき地方行政の姿に向けた地方行政のデジタル化のひとつとして、自治体におけるAI等の導入も更なる広がりが必要な現状にあるとしている

## 自治体におけるAI導入のさらなる推進も必要

# 自治体DX推進計画

## デジタル技術やAI等の活用により業務効率化を図ることを提言

### デジタル社会の実現に向けた重点計画（2023/6/9閣議決定）を踏まえ、総務省は自治体DXを推進

- デジタル社会の実現のためには、住民に身近な行政を担う市区町村の役割は極めて重要であり自治体のDXを推進する意義は大きい
- 自治体においては、自らが担う行政サービスについて、デジタル技術やデータを活用して、住民の利便性を向上させるとともに、**デジタル技術やAI等の活用により業務効率化を図り**、人的資源を行政サービスの更なる向上に繋げていくことが求められる

### 自治体DXの重点取組事項のひとつとして「自治体のAI・RPAの利用促進」を掲げる

#### (5)自治体のAI・RPAの利用促進(主要記載抜粋)

##### 【取組方針】

自治体は国の作成する「自治体におけるAI活用・導入ガイドブック」及び「自治体におけるRPA導入ガイドブック」を参考に、AIやRPAの導入・活用を進める。（中略）  
【国の主な支援策等】

- AI活用サービスの導入手順や先行団体におけるAI導入事例等を記載した、「自治体におけるAI活用・導入ガイドブック」（2022年（令和4年）6月策定）を策定し自治体に共有する。【総務省】
- RPAを導入する際の検討の進め方や、導入対象業務の選定の方法、取組事例などを盛り込んだ、「自治体におけるRPA導入ガイドブック」（2023年（令和5年）6月策定）を自治体に共有する。【総務省】
- AIの利活用を中心に、各自治体における最新の取組事例について、総務省で情報収集を行い、「自治体DX推進参考事例集」を充実化する。【総務省】
- 2023年（令和5年）度のAI・RPA導入に関する経費については、情報システムの標準化・共通化を行う20業務を除き、**所要の財政措置（特別交付税（措置率0.3））を講ずること**とし、都道府県、市町村が協定の締結等をした上で共同調達を行う場合には財政措置を拡充（特別交付税（措置率0.5））する。【総務省】

## リファレンスの拡充や財政措置により自治体DXの推進を支援

## 自治体DX推進計画

## 自治体DX推進参考事例集には「職員の負担軽減」に資するものもある

テーマ	実施団体	効果・狙い等
児童相談業務にAIを活用し相談業務の強化と関連業務の効率化	東京都江戸川区	職員の業務負担の軽減を図り、先輩職員の対応の確認による若手職員に育成にも寄与
AIの積極的な活用による区民サービス向上と業務効率化	東京都港区	「区民サービス向上」と「働きやすい職場づくり」の2つの視点で業務効率化を進めるため、AIの導入を幅広い分野で推進。全ての職員が意欲と能力を十分に発揮し、健康的に働くこと（原則定時退庁（20時には全員退庁）、年次有給休暇の計画的取得）で、より質の高い区民サービスを提供することを宣言
ローコード・ノーコードツールを活用して内製でシステムを構築	大分県別府市	職員の手作り（内製）でプレミアム付商品券予約販売システムや避難所運営支援システムを構築した他、RPAのシナリオも内製し6,000時間の業務負担縮減
RPA・AI・OCRにより100業務で約1.8万時間の削減、職員を本来業務へシフト	新潟県長岡市	H30年度に25業務で2,000時間が、R4年度に100業務で約18,603時間の作業時間削減。超勤時間の削減、人的リソースを本来業務（窓口対応、企画立案、分析等）へシフト。
77業務にRPA・AI・OCRを活用し、年間約10,400時間を削減	大阪府豊中市	デジタル技術を活用した仕事・働き方を変える取組として、77業務にRPA・AI・OCRを導入し、年間約10,400時間を削減
ICTツール導入によるケースワーカーの生活保護業務の効率化・ペーパーレス化	兵庫県神戸市	職員の業務量・時間外勤務を大幅削減※。いかに無駄な作業を減らし、市民の方と関われる時間を増やすことが大切 ※ 1人あたり月平均時間外勤務時間縮減率（R2年度→R3年度比）：担当者 約32%、係長級 約45%

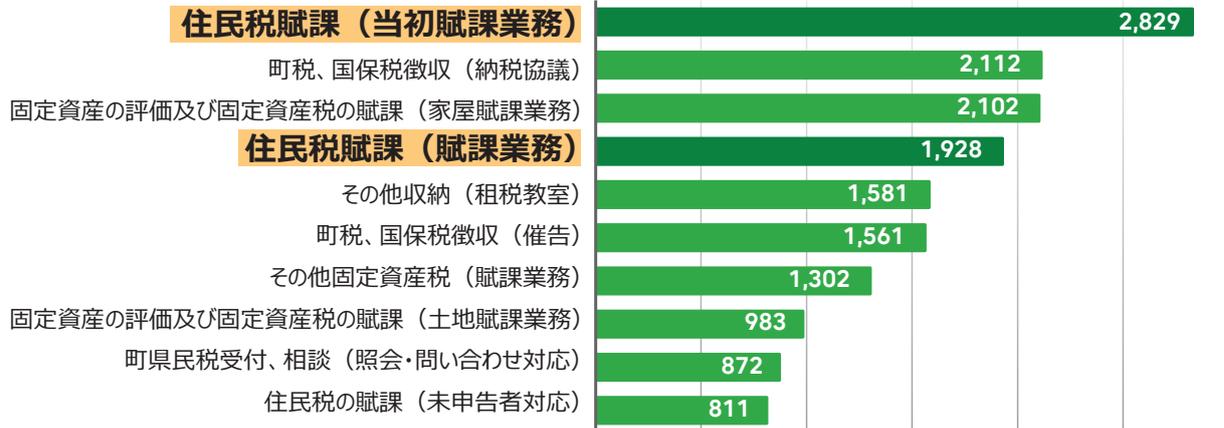
## 「職員負担の軽減」など住民サービスの向上に間接的に寄与するものも自治体DXにつながる

## 2. 住民税賦課業務における課題

# 住民税賦課業務について

## 住民税賦課業務は、職員負荷が最も高い業務

H29業務改革モデルプロジェクトにおける須恵町の業務時間ランキング



出典元：須恵町 H29業務改革モデルプロジェクト報告書別紙『6.業務量集計結果』 p. 122-134 「窓口業務\_月別詳細 須恵町」をもとに作成

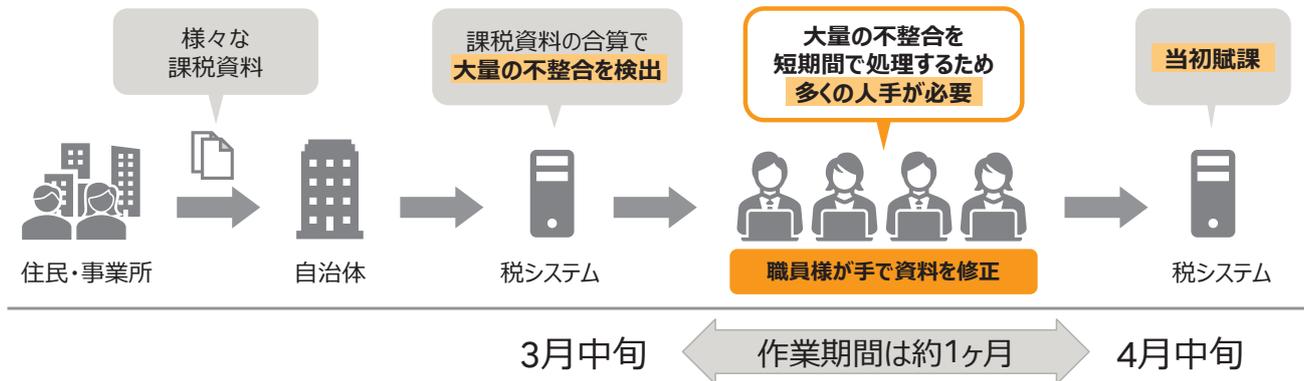
Fujitsu Confidential

8

© 2024 Fujitsu Japan Limited

# 住民税賦課業務における課題

## 大量の課税資料の不整合を短時間で修正



### 課題

エラー数は膨大かつ複雑で、職員が手作業でエラー内容を確認し、適宜修正対応しており、作業の負荷やノウハウの継承が課題

複雑な判断が必要で、作業量も膨大なうえ、期間が限られている

Fujitsu Confidential

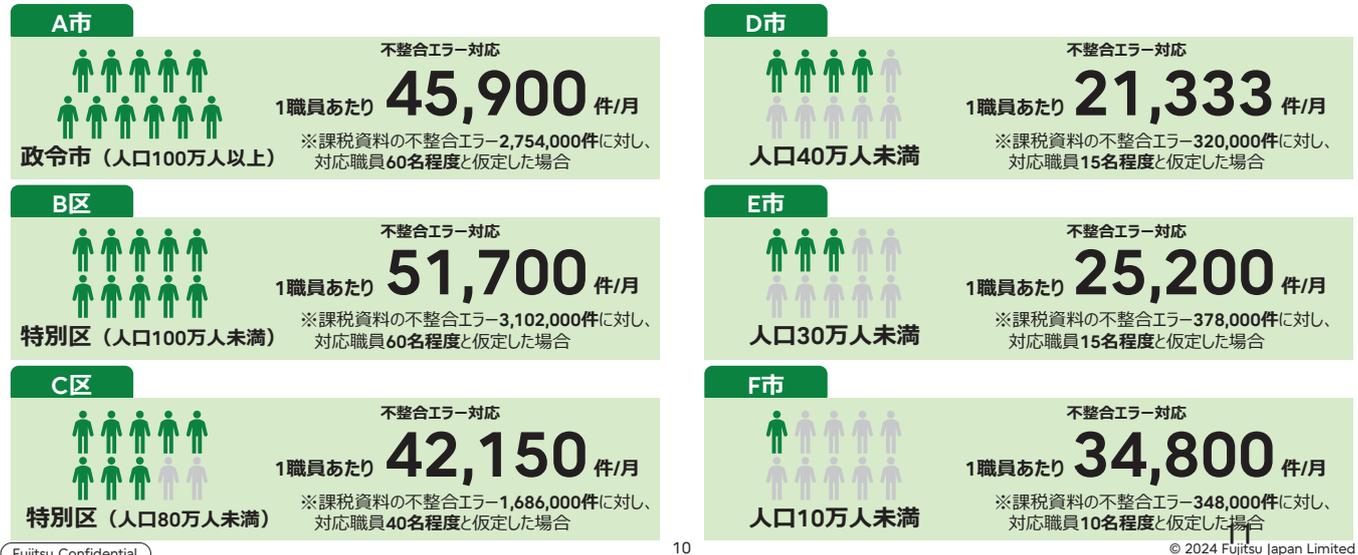
9

© 2024 Fujitsu Japan Limited

## 課税資料の不整合修正について

人口の大小に関わらず、多くの自治体で短期間のうちに大量の不整合エラー対応が必要

1ヶ月における職員1人あたりの不整合エラー対応件数（当社調べ）



Fujitsu Confidential

10

© 2024 Fujitsu Japan Limited

## 練馬区様・中央区様にて実証実験開始

実証実験を経て練馬区様にて運用開始しました。

## 〈プレスリリース〉

練馬区様、中央区様と共同で、  
住民税賦課業務を支援するAIの全国展開に向けた実証を開始

全国の自治体における膨大な賦課修正作業の約60%削減を実現へ

当社は、東京都練馬区（区長：前川耀男、以下 練馬区）様、東京都中央区（区長：山本泰人、以下 中央区）様と共

## 練馬区様との共同実証成果

- 2019年10月から実施した練馬区様との実証では、「MICJET」で管理する確定申告書や給与支払報告書、住民税申告書などの課税書類の照合でエラー検出された不整合について、AIが不整合のパターンを判断し、賦課修正の要否と修正方法のレコメンドを実施。AIによるパターン判断の精度を評価した結果、実業務に適用できるレベルの正答率98.4%を達成。
- 練馬区様では、2020年度は約5.8万件のエラーが検出され、修正作業に約1,450時間（予測値）を要する見込みでしたが、AIを適用することで約680時間まで短縮させることができ、作業時間53.1%削減を実現。
- 今後、AIによるレコメンドメッセージのわかりやすさの改善やAI活用についての職員の習熟度の向上、AIが職員確認不要と判断したものを一括処理する機能の提供などにより、将来的には当初の目標である賦課修正工程の約60%の作業時間を削減できる見込み。

Fujitsu Confidential

11

© 2024 Fujitsu Japan Limited

# 3. ソリューション概要

## 製品コンセプト

### ベテラン職員のノウハウを学習したAIが修正方法をレコメンド

個人住民税賦課AIソリューション  
**異動しないベテラン職員を  
 AIで実現する。**



#### 作業負荷軽減

短期間での大量作業を効率化  
 資料合算後のエラー件数は膨大で、  
 処理期間も短く、作業負荷が大きい  
 ものとなる。この短期間での大量作業  
 による職員負荷を軽減する。



#### ノウハウ継承

属人的ノウハウへの依存解消  
 ベテラン職員が持つエラー修正のノ  
 ウハウをAIが学習。AIからのレコメ  
 ンドにより誰もがベテラン級になること  
 でノウハウ継承問題を解消する。



#### 高度な判断

課税資料の確認時間短縮  
 様々なルールを基に課税資料を一  
 つ一つ確認しながら原因の特定を  
 するような、高度な判断が必要。  
 この高度な判断をAIが行う。

## AI倫理の核である「公平性」「説明責任」「透明性」を担保



### 公平性

#### AIへの学習データ・判断基準における偏りの排除

- 学習データに個人を判別できる情報(職業、収入、家族構成)を含めない
- 住民の性質毎でAI判断機能の判断基準を変化させない



### 説明責任

#### AI活用におけるリスク等の明確化およびAIが判断した根拠の明示

- 誤判断を出力する、もしくは学習データによっては判断精度が低下する可能性の説明
- AI判断結果の根拠の明示(住民説明の支援)



### 透明性

#### 理解や説明のためのドキュメントやツール等の提供

- 開発で使用した手法等のドキュメント化
- AIの活用で得られる効果を視覚的に理解できる資料の提供

※『富士通グループAIコミットメント(2019年3月13日発表)』に準拠

## 住民税賦課AIができること①

### パターンを分類し、修正方法のレコメンド、修正不要の判断を行う

Before

After

原因特定のため、様々な資料を全てチェック



大半が修正不要の警告も、全てチェック



AIが見直すべき項目をレコメンド(推薦)



AIが修正不要であることを明示



課税資料情報と修正履歴の関係性等から適切な修正方法を提示

## 住民税賦課AIができること②

### 修正ノウハウを蓄積した、『異動しないベテラン職員』化

Before

After

退職や異動で、ノウハウの蓄積が困難

AIエンジンの中に、ノウハウが継承される



2040問題

- ・異動、退職による有識者の減少
- ・職員定数減、高齢化

- ・経験値からのノウハウやスキルの枯渇
- ・ベテラン職員の不在

職員の作業負担増大、効率の悪化が課題



ノウハウを学習・蓄積

AIが『異動しないベテラン職員』となってサポート

### 過年度の課税資料情報と修正履歴を学習

## 職員様ノウハウのAI化の方法

### ベテラン職員様ノウハウをデジタル化し、AIに学習させる

#### 製品開発フェーズ

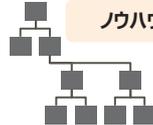
ベテラン職員様ヒアリング

学習データ設計

過去データから学習データ作成

AIエンジン(共通素材)完成

判断基準 修正方法



ノウハウのデジタル化



AI

#### 導入フェーズ

AI仕様説明・職員ヒアリング

(必要に応じて)AIエンジンのチューニング・設定変更

導入検証

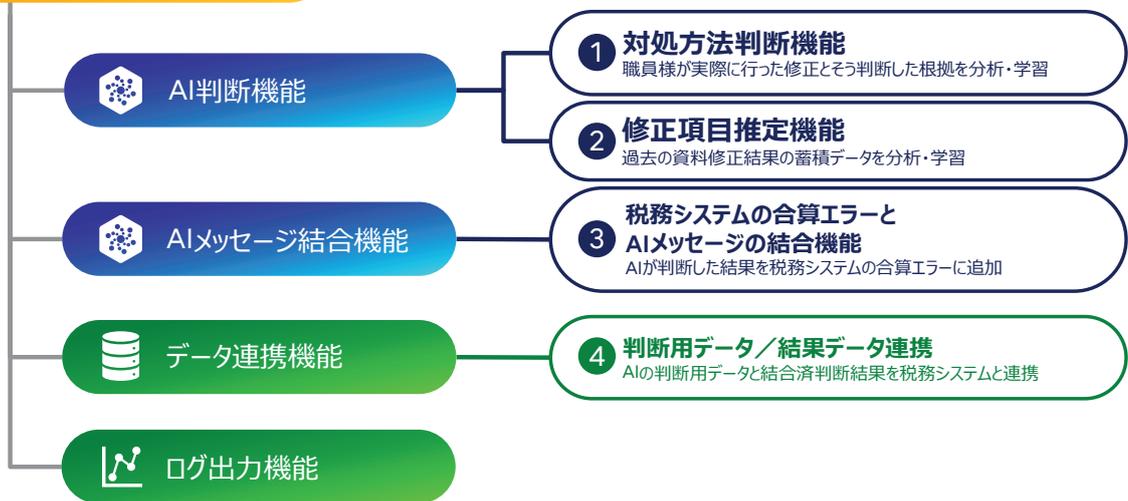
AIエンジンを団体毎に専用のものにしていく



### 過年度の課税資料と修正履歴、ヒアリングから学習データを作成

## 機能一覧

## 住民税賦課AIソリューション

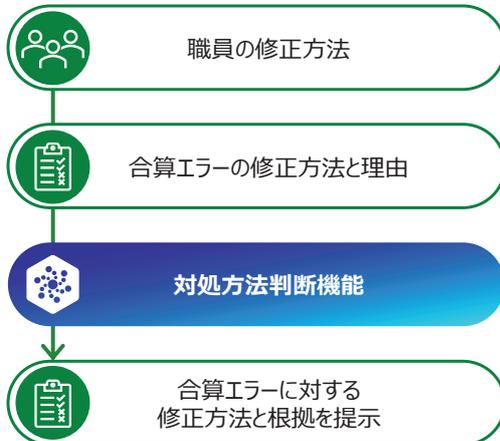


## 機能詳細

## 2つの判断機能で分析結果を職員に提示

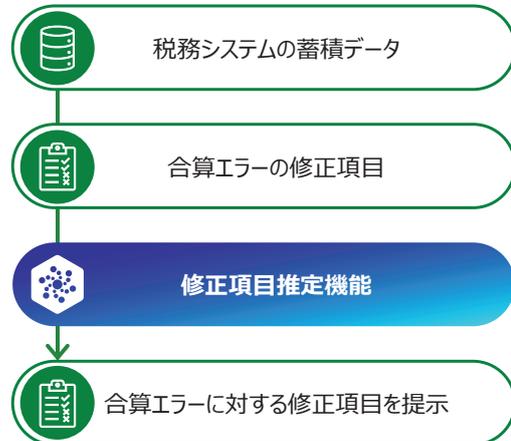
## 1 対処方法判断機能

職員が実際に行った修正とそう判断した根拠を分析・学習



## 2 修正項目推定機能

税務システムの蓄積データを分析・学習

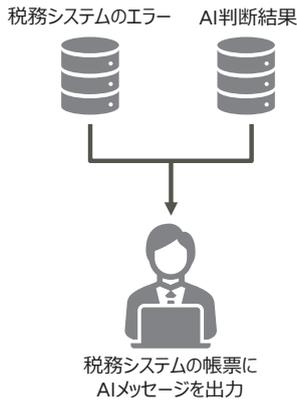


## 機能詳細

## 税務システム側の帳票にAIのメッセージを表示

## ③ AIメッセージ結合機能

税務システムの帳票でのメッセージ表示例



パターンID +	修正要否	対処方法 +	判断根拠	修正項目と値	従来 の 併合メッセージ
					併合メッセージ 「1-2」【要修正】 「小規模共済等」の多重計上。 雇甲「社会保険料」に、内政の「小規模共済等」の2倍が含まれている。 賦課「社会保険料」から「小規模共済等」×2の金額を差し引きます。 項目：社会保険料【税率90%】 修正前の値：220,000円（雇甲記載） →修正1【80%】：200,000円（甲給額記載） 修正2【10%】：0円（年額記載） 従来：C660X001 雇甲の控除<給額（結果）の控除（優先）

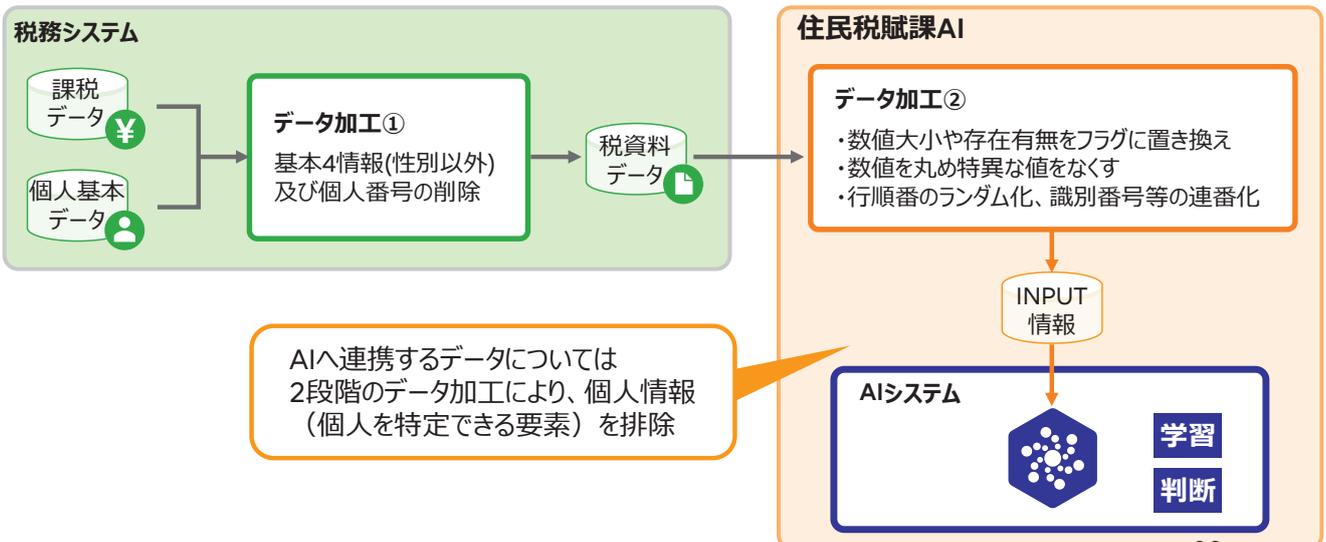
Fujitsu Confidential

20

21  
© 2024 Fujitsu Japan Limited

## システム構成とセキュリティについて

## AIへの連携データにおけるセキュリティの配慮



Fujitsu Confidential

21

22  
© 2024 Fujitsu Japan Limited

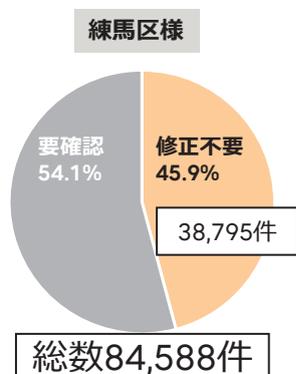
# 4. 導入効果

## 作業時間の削減

「修正不要」の作業時間がゼロになることによる削減効果が大きい

AIが判断した「修正不要」と「要職員確認」の割合

作業効率化の効果



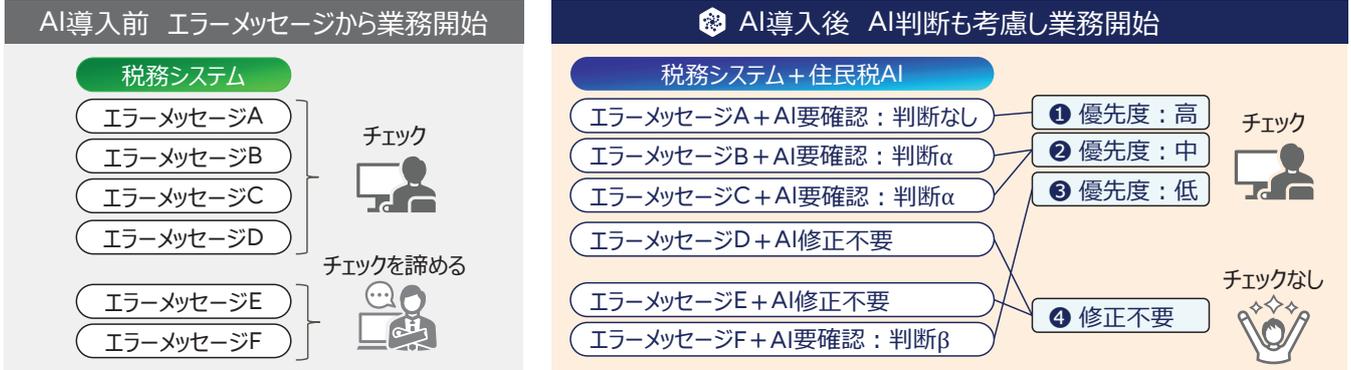
「修正不要」→ 作業時間を「0（ゼロ）」にできる

1件あたりチェック時間（3分）× 38,795件 ≒ 1,900時間削減  
 印刷コスト(3円)※自庁印刷 × 38,795件 ≒ 11.6万削減  
 印刷にかかる手間が半減  
 印刷後の紙管理が不要  
 AI判断精度は95%前後を維持

課税客体増加も職員追加なく運用できている  
 ※2024年度は課税客体が2020年度比3割増

# 業務見直しの契機に

## AI判断も踏まえて業務モデルを細分化し業務見直しの契機となる



- ① チェック要でAI判断がないもの（当年度法改正分・未学習分など）はベテランでチェック
- ② チェック要でAI判断があるものは中堅職員でチェック
- ③ チェック不要でAI判断があるものは修正もれの可能性ありとしてチェック対象にする
- ④ チェック不要でAI判断が修正不要は完全にチェックしない

# 5. 富士通のAIソリューション

# AIで自治体DXに貢献

## 戸籍電子書籍AI検索サービス

### 戸籍文獻データを同時に検索し、職員負担軽減と業務効率化を実現

- 戸籍事務(婚姻届や出生届などの審査や受理手続き)における審査や判断根拠となる文獻データを自然文や構文語の高度な検索が可能なAI検索エンジンにより該当箇所を同時に検索
- 2020年度の実証実験では、年間の調査時間を約50%削減



## 介護予防AIスクリーニング

### AIが介護の重症化の可能性が高い住民を抽出し、地域での見守りをサポート



## AI活用 子育て支援業務デジタル化

### 保育所入所選考AIマッチングによる業務効率化・住民サービス向上

- 概要：各家庭の状況(兄弟姉妹同一入所希望等)や各自治体が定める優先順位を鑑みた保育所入所選考作業をAIにより効率化
- 効果：振り分け作業日数/工数の大幅削減：某団体様では、2,900人の振り分けに職員14名で数日要した作業が約1分に短縮
- 住民サービスの向上：保育所入所決定日/通知の前倒しも可能に



Fujitsu Confidential

26

## 滞納整理支援AI

### 練馬区と滞納整理にAIを活用する共同実証を実施(令和5年3月~12月)

#### 2つの機能を提供します

- 財産照会先のレコメンド**  
財産照会先とすべき候補をAIが推薦します。滞納者の属性(収入や性格の傾向など)や過去の財産調査履歴のデータから、職員のノウハウを反映した優先度付けをして照会先の候補を推薦します。
- 習熟度に応じた案件割り当て**  
職員の実績と案件の難易度をAIが推定して割り当てを実施します。調査スキルの上昇に合わせて徐々に難易度が高い案件が割り当てられるので、担当者の育成もスムーズに進められることが期待できます。

#### AIからのアウトプットのイメージ

案件ID	案件属性	住所	滞納期間	滞り度	優先度1	優先度2	優先度3
00000001	滞り度: 高 収入: 低 性格: 慎重	東京都練馬区	1年以上	高	高	中	低
00000002	滞り度: 中 収入: 中 性格: 積極的	東京都練馬区	6ヶ月以上	中	中	高	低
00000003	滞り度: 低 収入: 高 性格: 積極的	東京都練馬区	3ヶ月以内	低	低	高	高

27

© 2024 Fujitsu Japan Limited

# Thank you

Fujitsu Confidential

28

© 2024 Fujitsu Japan Limited

“練馬区モデル”を全国へ

全国初！

「未納対策支援 A I」の開発と導入

～徴収強化と生活再建の両輪へ～



練馬区 区民部 収納課長 四本 幸治

1 デジタル化・グリーン化時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会（令和6年8月29日） © 練馬区

## もくじ

- 1 はじめに
- 2 練馬区の収納体制
- 3 A I システムの検討
- 4 A I 実証実験
- 5 まとめ



練馬区公式  
アニメキャラクター  
©2011練馬区ねり丸

# 1 はじめに

## 練馬区の概要

- 人口 約74万人
- 面積 48.08 km<sup>2</sup>

昭和22年8月1日に誕生した  
東京23区で一番新しい特別区

- 鉄道 **8路線**が乗り入れ  
池袋・新宿・渋谷・横浜方面もアクセスが便利

西武池袋線 西武新宿線 東武東上線 都営大江戸線  
地下鉄有楽町線 地下鉄副都心線 東急東横線 みなとみらい線



# 2 練馬区の収納体制

## 収納課で扱う税目等

- 特別区民税・都民税・森林環境税
- 軽自動車税種別割
- 国民健康保険料
- 他の公債権や私債権の回収支援

令和3年度  
税と国保の  
**徴収一元化開始**

## 2 練馬区の収納体制

滞納整理業務をパーツ化  
機能分担制の組織体制

### 収納課の組織（1課12係）



※このほかに管理係、収納電算係

## 2 練馬区の収納体制

収納率も順位も上昇傾向  
だけど1位じゃない 😞

### 収納率（23区での順位）

費目	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
住民税	97.48% (10位)	97.55% (10位)	97.90% (8位)	98.20% (7位)	98.50% (6位)
国保料	79.91% (4位)	81.27% (4位)	83.88% (4位)	87.38% (2位)	88.61% (3位)

※国保料の収納率は居所不明者分を除いた調定額で算出している。

## 2 練馬区の収納体制

### 現状の取組

- 業務の委託化（H19.7～）  
→受架電・窓口・訪問・内部事務と委託内容を順次拡大
- 自動音声電話催告・SMS催告（R3.8～）  
→実績 自動音声2万件、SMS1万件
- 電子照会システム（R4.6～）  
→実績 延べ8万件



7

© 練馬区

## 2 練馬区の収納体制

### 課題

全国自治体共通の課題

- ベテラン人材の不足   
→人事異動のサイクルが3～4年
- 効率的・効果的な財産調査の実現   
→職員の習熟度や事案の難易度によって成果が異なる
- 滞納案件は約35,000件あり全件着手困難   
→マンパワーが限られている

8

© 練馬区

# 3 AIシステムの検討

## AIシステムのイメージ

- 滞納案件ごとに財産調査先を**レコメンド（推奨）**する
- **マッチングアプリ**のように職員**の習熟度に見合った滞納案件を割り当てる**

# 4 AI実証実験 財産調査支援AI

## 1 現状の財産調査先の検討方法【滞納管理システム画面】



1. 基本画面を開く
  2. 経過（交渉）記録に口座番号等ないか確認する
  3. 「賦課」からその人の課税情報（所得・控除）を見る
  4. 給報（勤務先）や確定申告の内容は別の端末で確認する
  5. どこに照会するかを考える
  6. 「調査」から照会文書を作成する
  7. 3に戻る
- ※ 画面を行ったり来たりして考えるので時間がかかる
  - ※ 照会文書の作成処理も1件ずつ手作業のため時間がかかる

画像出典：THINKTAX WEB 株式会社シンク

# 4 A I 実証実験 財産調査支援 A I

## 2 A I に学習させる項目

- 住基情報（住所・年齢など）
  - 賦課情報（給与所得・営業所得など）
  - 滞納情報（財産調査履歴・処分履歴など）等
- + ベテラン職員のノウハウなどを A I に学習

# 4 A I 実証実験 財産調査支援 A I

## 【A I に学習させた賦課データの例】

<ul style="list-style-type: none"><li>●共通系</li></ul> 相当年度 宛名番号 履歴番号 徴収区分 給与収入 公的年金収入 給与所得 公的年金所得 退職収入 退職所得 年少扶養	<ul style="list-style-type: none"><li>●生命保険</li></ul> 一般生保支払額 個人年金支払額 生命保険料控除 新一般生保支払額 新個人年金支払額 介護医療支払額	<ul style="list-style-type: none"><li>●不動産系</li></ul> 住宅特定取得区分 不動産収入 土地等事業雑収入 超短期土地等事業収入 山林収入 不動産必要経費 不動産所得 土地等事業 山林所得	<ul style="list-style-type: none"><li>●営業収入系</li></ul> 営業収入 その他事業収入 その他雑収入 専従者給与収入 営業必要経費 営業等所得 専従者給与所得 その他事業所得 その他雑所得	<ul style="list-style-type: none"><li>●その他資産</li></ul> 利子収入 配当収入 利子所得 株式等譲渡収入 特定上場株式収入 特定口座株式収入 先物取引収入 分離配当収入 配当所得 株式等譲渡所得 特定上場株式所得 特定口座株式所得
	<ul style="list-style-type: none"><li>●小規模共済</li></ul> 小規模企業共済等掛金控除	<ul style="list-style-type: none"><li>●農地・JA系</li></ul> 農業収入 農業所得		

# 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

## 【AI に学習させた財産調査履歴の例（口座の有無や残高など）】

【明細なし】

- 銀行→●●支店
- 信金→□□支店   ▽▽銀行→●●支店

【明細あり】

- △銀行→◆◆支店【5 / 2 回答受理】  
通常 口座番号 8888888 **預金残高111円**（最終H30.1.1）
- 銀行→■ ■駅前支店【4 / 14 回答受理】  
普通 口座番号 9999999 **預金残高1,111,111円**（最終R5.4.1）  
(▲▲北口支店) **証書貸付**   貸付残高 **500,000円**

# 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

## 【AI によるレコメンド結果－事例 1】

・70代男性 青色申告 不動産所得 1,000万円 転入出履歴なし

■ **照会成功の確度 (=優先度) 順**に6つの枠を並び、成功する可能性が高い順に照会できるようにした。

例1 統合連番: AI00012 **信用金庫の照会成功確度が高い** 転入出履歴なし **信用金庫が優先度: 3**

照会成功確度	枠番号	照会内容
① 銀行 : 86.9%	1	銀行 (区内住所付託、区内62年在住)
② ゆうちよ : 73.1%	2	ゆうちょ銀行
③ 信用金庫 : 72.7%	3	信金 (区内住所付託、区内62年在住)
④ メガバンク : 52.7%	4	メガバンク
⑤ 農協 : 24.5%	5	農協 (区内住所付託、区内62年在住)
⑥ ネット銀行 : 0.4%	6	ネット銀行

# 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

## 【AI によるレコメンド結果－事例 2】

・20代女性 特別徴収 給与収入 200万円以下 千葉→練馬→千葉

■「銀行・信金・農協」の3つについては、転入元・転出先付近の支店リストを作成。

例2 統合連番：AI00011 **信用金庫の照会成功確度が低い** 転入履歴あり

※住所の優先度は固定  
1. 区内住所  
2. 転入元住所  
3. 転出先住所

照会成功確度	①銀行	②メガバンク	③ゆうちょ	④信用金庫	⑤ネット銀行	⑥農協
●照会成功確度	99.9%	78.8%	28.7%	1.4%	0.9%	0.1%

信用金庫が  
優先度：6、7、8

# 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

## 【AI 活用による時短のイメージ】

AI なし

AI あり

様々な情報

- 居住地
- 家族構成
- 所得
- 相談記録
- 滞納額
- etc

職員が、様々な情報を比較検討して調査先を選定

AI が「有効な調査先」を瞬時に選定

財産調査業務所要時間：1件平均60分

調査先の選定30分

印刷発送等30分

選定時間を90%削減  
業務全体で45%削減  
→年2,475時間を創出

27分の削減

3分

印刷発送等30分

財産調査業務所要時間：1件平均33分

## 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

### 【実証実験における預金口座判明数の比較】

	対象案件	預金口座判明数
AIなし	200件	約50箇所
<u>AIあり</u>	200件	約400箇所

AIなし…職員が通常どおり財産調査を実施

AIあり…AIが推奨した選定先で財産調査を実施

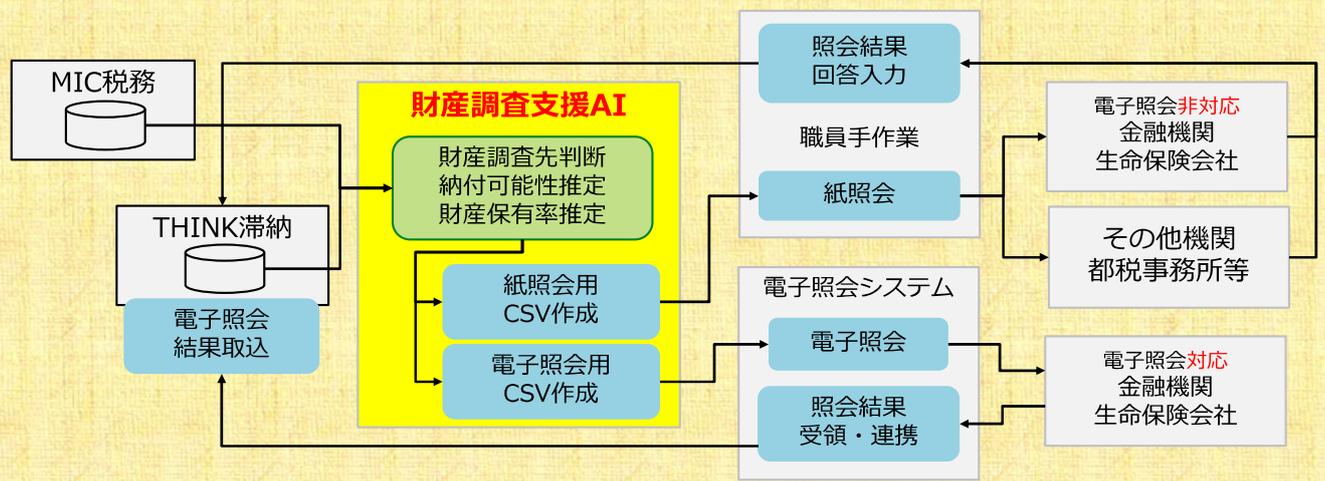
## 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

### 3 AI 導入効果（新任でもベテラン並みにレベルUP）

- 新任職員でもベテラン職員並み、あるいはそれ以上の調査結果（成果）が期待できる
- 財産調査業務の作業時間が効率化できることで、新たな事案への着手等に時間を振り分けられる
- AI のレコメンド結果から調査先と判断した根拠が分かる

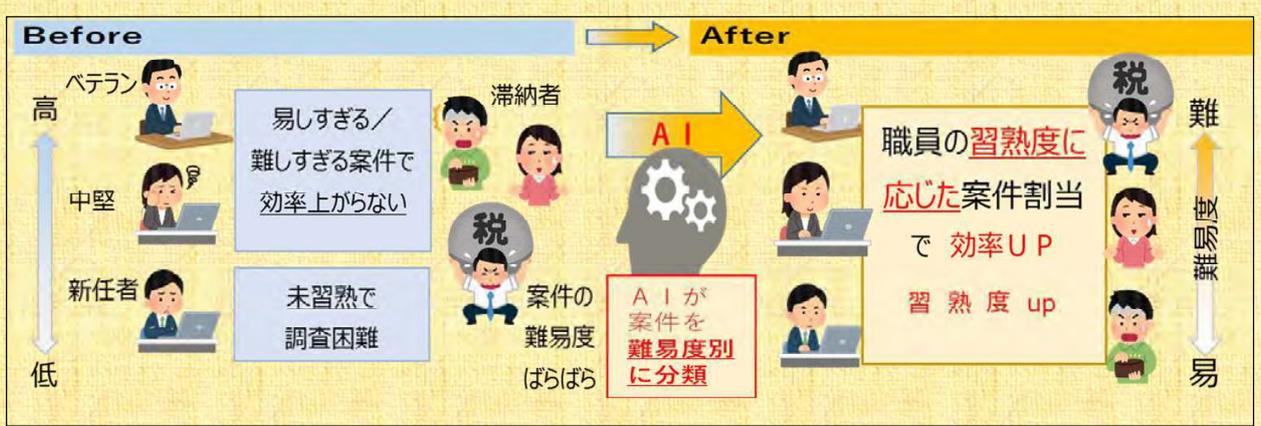
# 4 AI 実証実験 財産調査支援 AI

【AIシステム全体のイメージ図】



# 4 AI 実証実験 難易度別分類支援 AI

【難易度別分類支援 AI の開発イメージ】



## 4 AI 実証実験 難易度別分類支援 AI

### 1 AI に学習させる項目

#### (1) 案件の難易度の測定

- 住基情報（住所・年齢など）
- 賦課情報（給与所得・営業所得など）
- 滞納情報（財産調査回数・処分履歴など）

#### (2) 職員の習熟度の測定

- 財産調査に要した時間
- 財産が判明するまでの工数
- 案件の難易度別に比較

## 4 AI 実証実験 難易度別分類支援 AI

### 1 AI に学習させる項目

#### (3) 測定結果の精度向上

- AI の判定結果と主観評価との差分を検証
- 補正データとして学習させ再判定

→ AI モデルを構築

## 4 AI 実証実験 難易度別分類支援 AI

### 2 実証実験の検証結果

案件の難易度を4段階、職員の習熟度を3段階に分類

- 易しい案件の財産調査

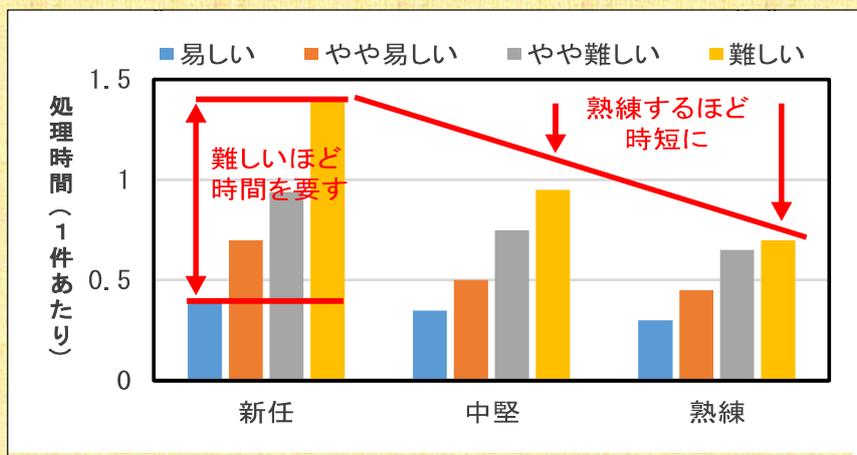
ほとんどの職員が少ない工数・時間で対応  
習熟度による差も小さい

- 難しい案件の財産調査

熟練職員の工数・時間は比較的少なく、新任職員は多い  
習熟度による差も大きい

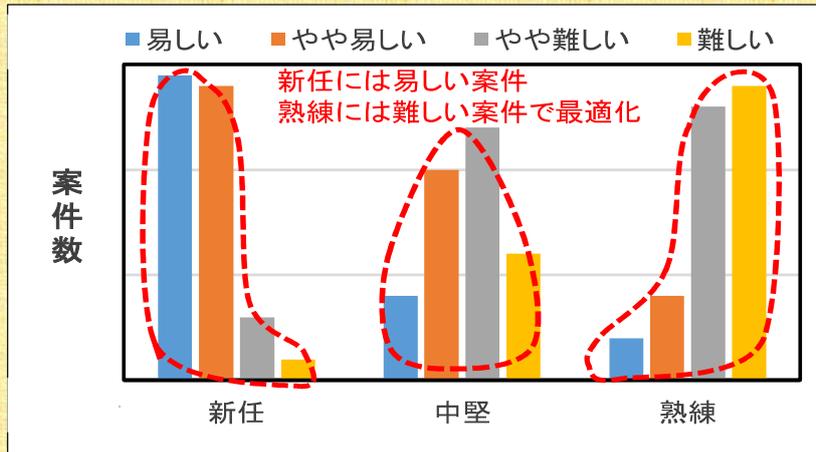
## 4 AI 実証実験 難易度別分類支援 AI

### 【習熟度・難易度別の処理時間のイメージ】



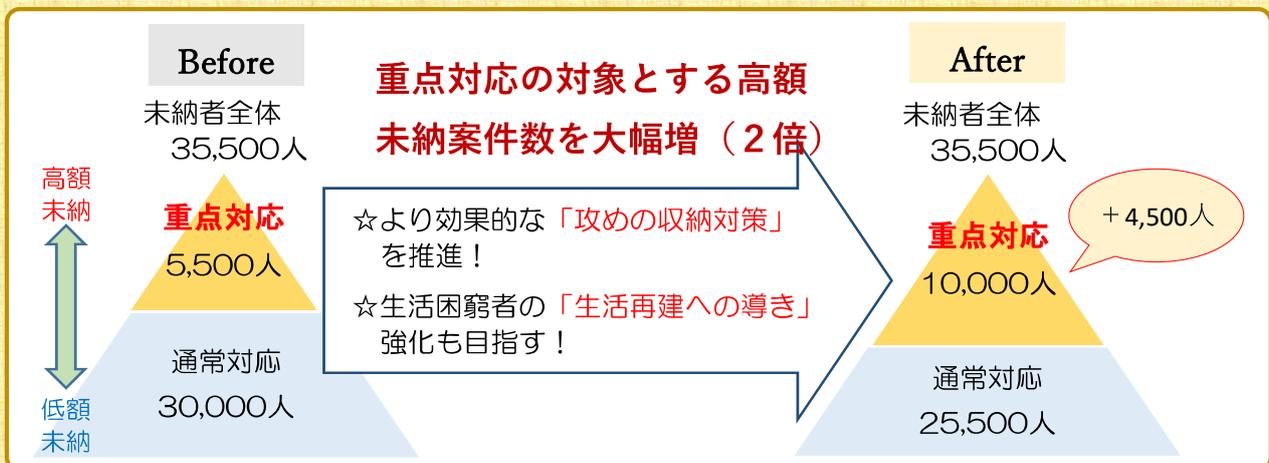
# 4 A I 実証実験 難易度別分類支援 A I

## 【A I 活用による案件割当のイメージ】



# 5 まとめ

## A I 活用の効果を試算 (イメージ)



ご清聴 ありがとうございます



# 資料3 デジタル化と米国の 地方法人課税（吉村委員）



# デジタル化と米地方法人課税

地方税制のあり方研究会（令和6年8月29日）

一橋大学大学院法学研究科ビジネスロー専攻  
教授 吉村 政穂

1

- 「米各州の企業課税をめぐる最近の動向」報告  
（於：第23回地方法人課税のあり方等に関する  
検討会・平成27年4月23日）からのアップデート
- 「アメリカの「州法人税率」が意味するもの」  
地方税65巻4号2頁（2014年）
- 「企業構造・ビジネスモデルの変化と課税権の  
帰属」地方税69巻7号2頁（2018年）

2

# 州法人税の構造

## ネクサスの認定

－ 合衆国憲法・連邦法による州課税権の制約

## 課税客体（配賦対象）の選択

－ 所得（個別申告／合算申告）

## 配賦基準の選択

－ （有形）財産額、給与額、売上額

## 各要素の源泉判定（ソーシング）

－ 市場基準の拡大

3

# 州課税権の限界

4

# 州課税権に対する合衆国憲法上の制約

- 州際通商条項（1条8項3節）／適正手続条項（修正5条・14条）
  - *Northwestern Cement Co. v. Minnesota*, 358 U.S. 450 (1959)
- *Complete Auto Transit, Inc. v. Brady*, 430 U.S. 274 (1977)
  1. 当該州と当該事業者間の連結（nexus）
    - Compliance burden
    - 恣意的な根拠に基づく課税の防止
  2. 負担の適正な配分（fair apportionment）
  3. 非差別的取扱い
  4. 当該州の提供する行政サービスとの明白な関連性
- （参考）*South Dakota v. Wayfair, Inc.*, 585 U.S. \_\_\_\_ (2018)
  1. Quill判決（1992年）：売上税について、州外事業者に対して徴収・納付を義務付ける場合に物理的存在（physical presence）を要求
  2. Wayfair最高裁判決は、「物理的存在ルールは不合理かつ不正確（unsound and incorrect）」とまで論評した上でQuill判決を覆した

5

## 連邦法による制限

- Interstate Income Act of 1959 (P.L. 86-272)
  - *Northwestern Cement Co.* 判決を受けた立法措置
  - 各州の課税権主張が拡大する懸念に対応した「有効な当座しのぎ（stopgap）又は暫定的な解決」
  - ① ネクサス認定における（最小限）除外事由の明確化
    - ：従業員又は独立代理人による**有形動産**の注文勧誘のみが当該州内で行われる場合に、当該州による州際通商に対する純所得（net income）課税を認めない
  - ② 州際通商の課税に付随する事柄に関する研究
    - Willis Committee Report (1964)

6

# ネクサス認定の拡張

7

## 物理的存在を拡張する動き

- *Quill Corp. v. North Dakota*, 504 U.S. 298 (1992)
  - 州際通商条項との関係→実質ネクサス要件の内容として物理的存在 (physical presence) 要求 (売上税・使用税)
- 租税回避スキーム (例、州外に知的財産保有会社を設立) に対する課税処分
  - 関連会社 -- *Comptroller of Treasury v. SYL, Inc.*, 375 Md. 78, 825 A2d 399 (2003); *Comptroller of Treasury v. Crown, Cork & Seal (Del.), Inc.*, 375 Md. 78, 825 A2d 399 (2003)
    - ：「実際には、SYL社およびCrown Delaware社は、Armco事件における子会社と同様、実質を有していない。私たちはArmco事件判決に完全に同意しており、SYL社およびCrown Delaware社の収入の適切な部分は、メリーランド州の所得税の対象となる。」
  - 無形資産 -- *Geoffrey, Inc. v. So. Carolina Tax Com'n*, 437 S.E.2d 13 (S.C. 1993)
    - ：「所得に対する州の課税にあたって、納税者が有形の物理的存在をそこに有している必要はないという考えは定着している。ネクサスを基礎付けるには、無形資産の存在のみで十分である」

8

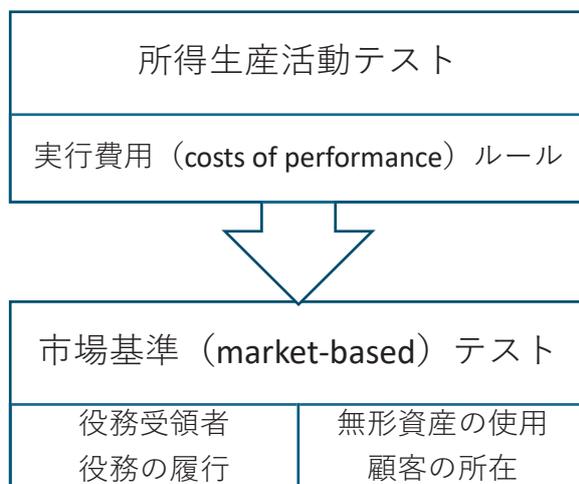
# 要素存在ネクサスの導入

- いくつかの州による経済実質ネクサスの採用
- 州際税制委員会（Multistate Tax Commission）  
→客観的な要素存在（factor presence）ネクサス基準を導入したモデルを提案（2002年）
  - a. a dollar amount of \$50,000 of property; or
  - b. a dollar amount of \$50,000 of payroll; or
  - c. a dollar amount of \$500,000 of sales; or
  - d. twenty-five percent of total property, total payroll or total sales.
- 2000年以降、売上税・使用税（Quill判決）とは区別して、法人所得税については物理的存在までは要しないとする裁判例が主流に
  - *Tax Comm'r v. MBNA Am. Bank, N.A.*, 640 S.E.2d 226 (W. Va. 2006) -- 重要な経済的存在テストの承認

9

## 市場基準テストによる売上源泉判定

- UDITPA
  1. 3要素基準
  2. 売上源泉判定テスト
    - ①有形動産の販売→購入者基準
    - ②その他の資産の販売／役務の提供→所得生産活動テスト
- 市場基準に移行する州増大
  - サービス産業（金融、通信、放送etc.）の割合拡大
- UDITPA改訂（2014）



10

# NY州の法人税改革

- 2014年 法人税改革を含む税制改正成立（2015年施行）
  - ネクサス見直し（物理基準ネクサスから離脱）
  - デジタル財・サービス、金融サービス、ライセンスに関する配賦基準の見直し（市場ソーシングの採用）
  - 国内限定の合算申告
- 2023年末 改正規則の確定（遡及適用）
  - 連結申告ベースの収入基準100万ドルでの経済ネクサス
  - P.L. 86-272の適用ガイダンス：単なる注文勧誘を超えたインターネット活動はネクサス認定を招く（Wayfair判決後のMTCによる解釈変更に対応）  
例えば、メールやチャット機能を通じた販売後の顧客サポート
  - ソーシング
    - サービス便益を受ける場所
    - デジタル財の使用場所

11

# 課税ベースをめぐる動き

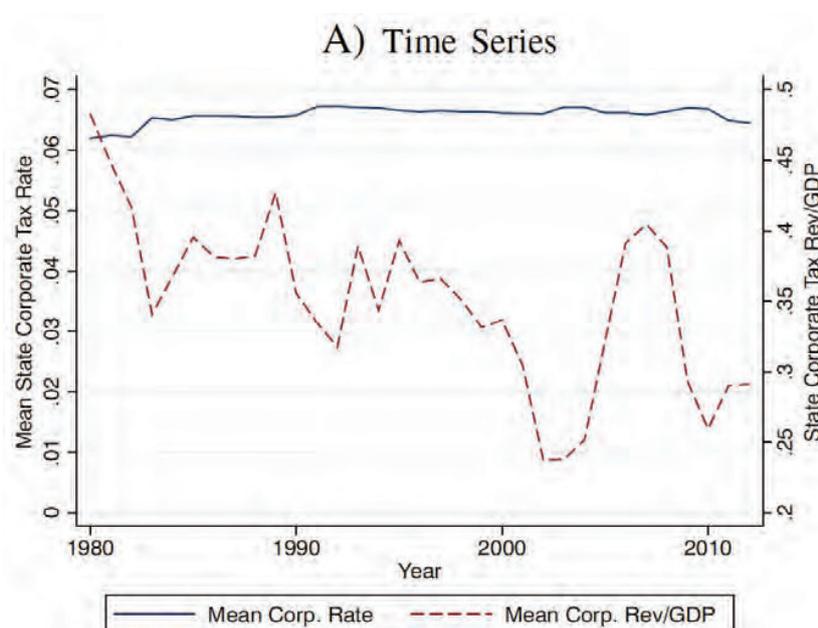
12

# 代替的課税ベースの模索

- 2001年～不況期→企業誘致に向けた税制改革 (Neubig (2007))
  - A) 広い課税ベース・低税率への移行 (広範な見直し→負担構造の激変)
    - E.g., Michigan (2007-11) / Ohio (2005) / Texas (2006)
    - 総収入などを課税標準として採用\* (VAT的要素) / **合算申告**
    - \*Interstate Income Act (P.L. 86-272)の適用を受けない
    - 仕向地原則に基づく売上単独基準**
  - B) 既存の法人所得税の維持 (州外企業への課税強化)
    - **合算申告** / 州外関連者への支払に係る控除否認
    - 州内投資に対する優遇強化
    - **売上単独基準**への移行
- 2017年～連邦レベルの税制改革への対応

13

# 地方法人税収の低下



出所：Suárez Serrato and Zidar (2018)

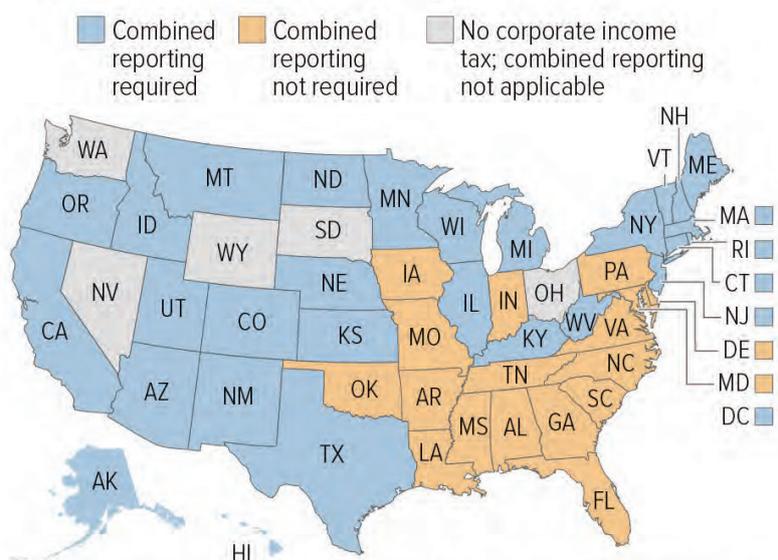
14

# 合算申告の広がり

- かつてのユニタリー課税
  - “Unitary business”を根拠とした課税  
*Mobil Oil Corporation v. Commissioner of Taxation of Vermont*, 445 U.S. 425 (1980)→①機能的統合、②集中管理、③規模の経済
- 第二世代の合算申告（2000年代）
  - 合算範囲：
    - 資本関係に注目
    - 国内限定（water’s edge）／全世界

15

## 28 States Plus D.C. Require Combined Reporting for the State Corporate Income Tax



Note: Combined reporting treats a parent company and its subsidiaries as one entity for state income tax purposes, thereby helping prevent income shifting.

Source: John C. Healy and Michael S. Schadeewald, “2019 Multistate Corporate Tax Guide, Vol. 1,” Kentucky HB 487 (2018), effective January 1, 2019; New Jersey AB 4262 (2018), effective July 1, 2019, New Mexico, HB 6 (2019), effective January 1, 2020

CENTER ON BUDGET AND POLICY PRIORITIES | CBPP.ORG

<https://www.cbpp.org/28-states-plus-dc-require-combined-reporting-for-the-state-corporate-income-tax>

16

# 売上単独基準

17

## UDITPA: 3要素方式に基づく配賦

- *Container Corp. of America v. Franchise Tax Bd.*, 463 U.S. 159 (1983)
  - UDITPAに基づく配賦基準（3要素基準）を「参照基準のようなもの（something of a benchmark）」と評価する
  - 理由：
    - 給与、財産及び売上は、価値が生み出された活動のまさに大部分を反映するために組み合わせられているように見える
    - 有形資産のみを基準とした場合（*Hans Rees' Sons, Inc.*）のような、法域内における取引に帰属する利益からの乖離を生じる歪みを回避できる
- *Moorman Mfg. Co. v. Bair*, 437 U.S. 267 (1978)
  - アイオワ州の売上単独基準を許容
  - 「そのような政策決定【州が所得分割の唯一の基準に従うべきか否か】は、この裁判所ではなく、憲法によってその機関【議会】に委ねられている。」

18

STATE	FORMULA	STATE	FORMULA
Alabama	Three-factor formula with double-weighted sales factor.		
Alaska	Evenly weighted three-factor formula.	Ohio	N/A, because state does not have a general corporate income tax. For purposes of its commercial activity tax, the state has specific rules describing how gross receipts are situated to the state.
Arizona	Three-factor formula with double-weighted sales factor or optional single-factor sales formula.	Oklahoma	Evenly weighted three-factor formula; corporations meeting investment criteria may double-weight the sales factor.
Arkansas	Three-factor formula with double-weighted sales factor.	Oregon	Single-factor sales formula.
California	Single-factor sales formula.	Pennsylvania	Single-factor sales formula.
Colorado	Single-factor sales formula.	Rhode Island	Single-factor sales formula.
Connecticut	Single-factor gross receipts formula.	South Carolina	Single-factor sales formula.
Delaware	Three-factor formula with triple-weighted sales factor. Single-factor sales formula to be phased-in as of 01/01/2020.	South Dakota	N/A, because state does have a general corporate income tax.
District of Columbia	Single-factor sales formula.	Tennessee	Three-factor formula with triple-weighted sales factor.
Florida	Three-factor formula with double-weighted sales factor.	Texas	Although Texas does not have a general corporate income tax, it applies a single-factor gross receipts formula to its business margins tax.
Georgia	Single-factor sales formula.	Utah	Single-factor sales formula.
Hawaii	Evenly weighted three-factor formula.	Vermont	Three-factor formula with double-weighted sales factor.
Idaho	Three-factor formula with double-weighted sales factor.	Virginia	Three-factor formula with double-weighted sales factor.
Illinois	Single-factor sales formula.	Washington	N/A, because state does not have a general corporate income tax.
Indiana	Single-factor sales formula.	West Virginia	Three-factor formula with double-weighted sales factor.
Iowa	Single-factor sales formula.	Wisconsin	Single-factor sales formula.
Kansas	Evenly weighted three-factor formula.	Wyoming	N/A, because state does not have a general corporate income tax.
Kentucky	Single-factor sales formula.		
Louisiana	Single-factor sales formula.		
Maine	Single-factor sales formula.		
Maryland	Prior to 01/01/2018, three-factor formula with double-weighted sales factor. Thereafter, a single-factor sales formula is being phased in over a five-year period.		
Massachusetts	Three-factor formula with double-weighted sales factor.		
Michigan	Single-factor sales formula.		
Minnesota	Single-factor sales formula.		
Mississippi	No general apportionment formula. Single-factor sales formula for taxpayers that are not required to use a designated apportionment formula based on specific type or line of in-state business activity.		
Missouri	Beginning 01/01/2020, single-factor sales formula. Previously, evenly weighted three-factor formula or optional single-factor sales formula for corporations other than certain public utilities and transportation companies.		
Montana	Evenly weighted three-factor formula.		
Nebraska	Single-factor sales formula.		
Nevada	N/A, because state does not tax general business corporation income.		
New Hampshire	Three-factor formula with double-weighted sales factor.		
New Jersey	Single-factor sales formula.		
New Mexico	Single-factor sales formula.		
New York	Single-factor receipts formula.		
North Carolina	Single-factor sales formula.		
North Dakota	Single-factor sales formula.		

出所：Hellerstein (2019)

19

## 代替的配賦の選択

- UDITPA 4条18項

18. If the allocation and apportionment provisions of this Article do not fairly represent the extent of the taxpayer's business activity in this State, the taxpayer may petition for or the tax administrator may require, in respect to all or any part of the taxpayer's business activity, if reasonable:

- (a) separate accounting;
- (b) the exclusion of any one or more of the factors;
- (c) the inclusion of one or more additional factors which will fairly represent the taxpayer's business activity in this State; or
- (d) the employment of any other method to effectuate an equitable allocation and apportionment of the taxpayer's income.

- Vectren Infrastructure Services Corp. v. Department of Treasury, Michigan Supreme Court. Dkt. No. 163742, July 31, 2023*

：事業売却益をミシガン州向けの配賦式の分母に算入しつつ、分子には算入しなかった。ミシガン州課税庁は、分母から事業売却益を除外

20

# 示唆

21

## 国際課税改革との対比

- PE閾値の見直し
  - SEP提案
  - 利益A
- 配分基準の見直し
  - 源泉地国（富の産出）から市場国へ
- ネクサスの見直し
  - 要素存在ネクサス
  - ソーシング見直し
  - 合算申告
- 配賦基準
  - 売上単独基準

22

## 参考文献

- Juan Carlos Suárez Serrato and Owen Zidar, The Structure Of State Corporate Taxation And Its Impact On State Tax revenues and economic activity, *Journal of Public Economics* 167 (2018) 158–176.
- Walter Hellerstein, The Transformation of the State Corporate Income Tax into a Market-Based Levy, *130 Journal of Taxation* 4 (2019).

## 資料4 滋賀県における交通税の 検討状況（諸富委員）



## 滋賀県における交通税の検討について

～2022年4月滋賀県税制審議会答申「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」および、その後の審議会での議論より～

### I. 答申(2022年4月)の要点

#### 1. 総論

- 平成25年(2013年)に成立した交通政策基本法では、移動権・交通権が定められず、公共交通の財源についても明確な手当てがなされなかった
- 地域公共交通分野では、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
- 「誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる」ことを実現するため、地域公共交通を構築し、その財源の裏打ちをえることが肝要。その際、国の動きを待つのではなく、地方自治体として積極的に取り組むことが重要
- 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リーダーシップをとって、市町とともに取り組むべき

#### (2) 税負担を求める上での議論のあり方について

- 地域公共交通の姿と財源を巡る議論は、両者を同時並行的に、あたかもキャッチボールをするかのように進める必要がある

#### 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なく、負担を巡る議論を通じて、ともに地域の将来像を描くことに参画する仕組み
- 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、住民が理解と納得感を持つことが肝要
- 事務手間やコストが必要になっても可能な限り、住民との対話や熟議を経ることが重要。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るべき

#### 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必要がある
- 多様な参加手段を設けるとともに、行政と県民だけでなく、県民相互の意見交換が可能な方式も模索すべき

#### 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

- ▶交通と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、単に負担増となる点だけでなく、便益が増加する点も合わせて、総合的に議論する必要

## 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

#### 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になる場合もある。地域公共交通を支える新たな税制を検討する場合には、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が多い。新しい税制について検討する際には、縦割りを乗り越えて一体となって取り組む必要がある。
- ▶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
- ▶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。

### 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について、県民との合意形成を図られれば、税収はその施策に充当される
- ▶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県民との対話を通じて模索する必要がある

#### (2) 課税方式について

- ▶【法定外税か、超過課税か】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、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べき
- ▶【固定資産税】地域公共交通の充実による受益との関係では、固定資産税等の資産課税への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が予想される。
- ▶【個人県民税】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、県民税への超過課税が考えられる。このうち個人県民税については、琵琶湖森林づくり県民税均等割の超過課税が実施済みである。
- ▶しかし均等割の超過課税のみでは十分な税収を確保できない場合、所得割を超過課税の対象にすることも考えられる
- ▶【法人県民税】法人県民税についても、超過課税により確保が可能な税収規模を踏まえると、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

- ▶ただし、赤字法人の取扱い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・充実が、県全体の経済成長等に資するとの説明が求められる
- ▶【自動車税】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のであれば、県税である自動車税種別割への超過課税が考えられる
- ▶自動車保有者の減少に伴って税収も減少するが、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める

## Ⅱ. 答申以降の交通税をめぐる議論の進展について

- ▶滋賀県税制審議会資料に基づいて説明  
資料掲載先：<https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kurashi/zeikin/306078.html>

(令和5年1月13日現在)

## 滋賀県税制審議会委員名簿

(任期：令和7年6月30日まで)

(50音順・敬称略)

氏名	所属等
川勝 健志	京都府立大学 公共政策学部教授
齊藤 由里恵	中京大学 経済学部准教授
佐藤 主光 (副会長)	一橋大学大学院 経済学研究科教授
勢一 智子	西南学院大学 法学部教授
松田 有加	滋賀大学 経済学部教授
諸富 徹 (会長)	京都大学大学院 経済学研究科教授

# 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた進捗状況について

## 1 概要

本県の地域交通を取り巻く社会環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな生活スタイルの浸透や、新しい技術・仕組みの実装が進むなど、近年大きく変化している。

このような中で、利用者の減少、運転手不足に加え、コロナ禍により交通事業者の経営環境は極めて悪化しており、このままでは地域交通の維持は困難な状況にあることから、「重要な社会インフラ」である地域交通の将来にわたる維持・活性化に向け、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」滋賀の地域交通の実現を目指す、「滋賀地域交通ビジョン」を策定する。

## 2 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた進捗状況

別添資料<滋賀地域交通ビジョン策定に向けた進捗状況>のとおり

## 3 今後の主な予定

※適宜、県議会へ検討状況を報告・議論

令和5年	7月～10月	滋賀の公共交通未来アイデア会議(県民トーク、県民フォーラム)
	11月	第4回 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会 ・「ビジョン素案」検討
令和6年	12月～ 1月	パブリックコメント
	1月末	第5回 滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会 ・「ビジョン案」検討

## 別添資料

# 滋賀地域交通ビジョン 策定に向けた進捗状況

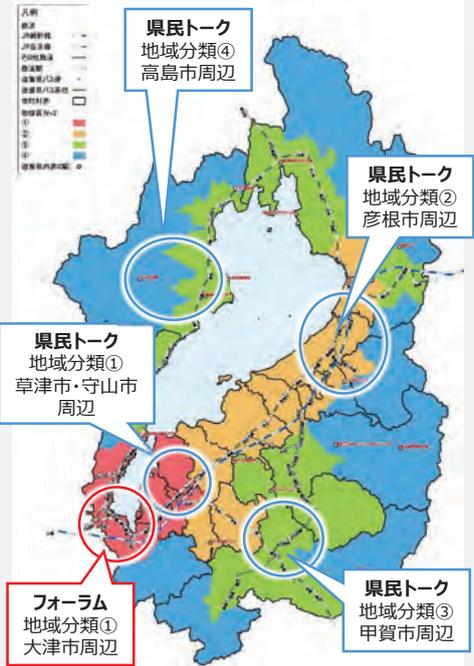
土木交通部交通戦略課



## 滋賀の公共交通未来アイデア会議の概要（1）

目指す地域交通の姿等について、県民の意見やアイデアをいただく活動として「滋賀の公共交通未来アイデア会議」（「県民トーク」、「県民フォーラム」）を開催

イベント	県民トーク				県民フォーラム	
形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>職員が各施設へ向かい、タブレットを持って「将来の公共交通として求めるレベル」、「公共交通の問題点や課題」、「費用負担の方法の意向」等をアンケート形式で来訪者と対話</li> <li>時間のある方には動画「SHIGA SMART ACCESS 2040S」を視聴いただき、公共交通の課題を解決するための望む施策等についても意見聴取</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>県民トークの結果等を踏まえ、県民同士でも意見交換する</li> </ul>	
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	商業施設	商業施設	道の駅	商業施設
	名称	滋賀県立総合病院（ロビー）	イオンタウン彦根	アル・プラザ水口	道の駅 かつき新本陣	イオンシネマ草津
主なターゲット層	通院患者およびその家族	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）	



※県民トークは上記4箇所とは別に県内市役所・町役場庁舎でも実施（全19回）  
※その他、高校生、大学生、交通事業者とも対話をする予定

2

## 滋賀の公共交通未来アイデア会議の概要（2）

### 概要

- **実施時期**：令和5年7月18日(月)～令和5年10月28日(土)
- **実施内容**：属性、公共交通の利用状況、必要性に対する意向、費用負担意向等を把握
- **実施形式**：
  - ① アンケート（WEB）  
※ポスター・チラシ上にQRコード掲載
  - ② 県民トーク（対面）  
※滋賀県内各地で施設訪問者に対し、アンケート形式でヒアリングを実施
  - ③ 県民フォーラム（対面+WEB）  
※イオンシネマ草津を会場に、参加者がアイデアを共有するフォーラムを開催
- **アンケート回収数**：

①	76通
②	604通
<b>計</b>	<b>680通</b>

※2023/08/28時点

県民トーク実施場所：守山市役所、長浜市役所、甲良町役場、道の駅かつき新本陣、東近江市役所、甲賀市役所、竜王町役場、アル・プラザ水口、イオンタウン彦根、愛荘町、米原市役所、滋賀県立総合病院

### ▼ポスター



3

# 県民トーク

## ①概要

### 【県内4箇所】

日時	場所	回答数
7/30(日) 8:00~12:00	道の駅くつき新本陣	101
8/9(水) 10:00~17:00	アル・プラザ水口	54
8/11(金) 10:00~17:00	イオンタウン彦根	74
8/25(金) 9:00~16:00	滋賀県立総合病院	71

#### ▼道の駅くつき新本陣



#### ▼イオンタウン彦根



#### ▼滋賀県立総合病院



### 【県内市役所・町役場庁舎】

日時	場所	回答数
7/18(火)9:00~16:00	守山市役所	54
7/25(火)9:00~16:00	長浜市役所	54
7/27(木)9:00~15:00	甲良町役場	22
8/1(火)9:00~16:00	東近江市役所	50
8/3(木)9:00~16:00	甲賀市役所	51
8/8(火)9:00~15:00	竜王町役場	18
8/22(火)9:00~16:00	愛荘町役場	18
8/24(木)9:00~16:00	米原市役所	37
9/5(火)9:00~16:00	近江八幡市役所	—
9/7(木)9:00~16:00	栗東市役所	—
9/19(火)9:00~16:00	高島市役所	—
9/20(水)9:00~16:00	草津市役所	—
10/10(火)9:00~16:00	大津市役所	—
10/12(木)9:00~16:00	湖南市役所	—
10/17(火)9:00~16:00	日野町役場	—
10/18(水)9:00~16:00	彦根市役所	—
10/19(木)9:00~16:00	野洲市役所	—
10/24(火)9:00~16:00	多賀町役場	—
10/26(木)9:00~16:00	豊郷町役場	—

4

# 県民トーク

## ①概要 対話状況

#### ▼守山市役所



#### ▼道の駅くつき新本陣



#### ▼甲賀市役所



#### ▼イオンタウン彦根



5

## 県民トーク

### ①概要 質問一覧

#### 【県内居住者①】

Q1 あなたにとって公共交通は必要ですか？

- ①必要である
- ②必要でない

Q2 なぜ必要なか、以下より当てはまるものを選択ください  
(複数選択)

- ①自身が公共交通を使うから
- ②日常的に関わりがある親族が公共交通を使うから
- ③自身や親族は使わないが他の人にとって必要と思うから
- ④その他

Q3 なぜ必要でないか、その理由を教えてください  
(最も近いものを選択)

- ①公共交通を使わないから
- ②公共交通を使うが、無くても困らないから
- ③その他

Q4 あなたが日常的に関わりがある親族の中で公共交通  
を利用している人を選択ください

- ①配偶者②兄弟・姉妹③子供④父母・祖父母
- ⑤孫⑥その他の親族⑦誰も使っていない

Q5 前問で選択した親族のそれぞれの主な公共交通利用  
目的を選択ください

- ①通勤②通学③通院④福祉⑤レジャー⑥買物
- ⑦習い事⑧食事⑨その他

Q6 公共交通があることで可能となっている、助かっている  
具体例についてお答えください

Q7 現在の影響や将来の影響を踏まえた上であなたにとつ  
て公共交通は必要ですか？

- ①必要である
- ②必要でない

Q8 なぜ必要でないか、その理由を教えてください

- ①負担増やコスト増の影響よりも公共交通以外の移動手段  
(自家用車等)のメリットの方が大きいと思うから
- ②負担増やコスト増の影響よりも公共交通を使うことによる  
デメリットの方が大きいと思うから
- ③現在の移動手段以外の移動は考えられないから
- ④その他

Q9 多面的な効果を踏まえて、あなた自身が利用するかどうか  
に関わらず公共交通の必要性についてお答えください

- ①必要と思う
- ②どちらかと言えば必要と思う
- ③どちらかと言えば必要でないと思う
- ④必要でないと思う

6

## 県民トーク

### ①概要 質問一覧

#### 【県内居住者②】

Q10 動画のような将来になった場合の公共交通の利用  
意向についてお答えください

- ①積極的に利用する
- ②どちらかと言えば利用する
- ③どちらかと言えば利用しない
- ④利用しない

Q11 動画を踏まえ、将来の公共交通として望ましいレベル  
についてあなたの考えをお答えください

- ①現状よりもサービスレベルが下がって良い
- ②現状維持
- ③動画までは不要だが今よりもサービス向上
- ④動画と同程度・それ以上のサービスレベル

Q12 サービス向上に向けて、現状の公共交通におけるあ  
なたが思う問題点・課題をお答えください

また、その問題点・課題を解決するために望む施策をお  
答えください

Q13 公共交通の維持・活性化に対してあなたができる行  
動についてお答えください

- ①公共交通を利用する、もっと利用する
- ②公共交通維持・発展のための負担
- ③その他

Q14 新たな負担が必要となった場合に、どのような方法が  
望ましいか以下から選択ください(上位3つまで)

- ①運賃値上げ
- ②税負担(利用者から徴収)
- ③税負担(県民全員から徴収)
- ④税負担(県外来訪者も含め全員から徴収)
- ⑤税負担(企業から徴収)
- ⑥乗車券定期購入(利用有無に関わらず毎月一定額の乗  
車券を購入)
- ⑦その他

Q15 負担する場合の許容額(現状に対して追加で支  
払っても良いと思う上限額)について以下から選択く  
ださい

- ①100円/月増(年間1,200円)
- ②300円/月増(年間3,600円)
- ③500円/月増(年間6,000円)
- ④1,000円/月増(年間12,000円)
- ⑤1,500円/月増(年間18,000円)
- ⑥2,000円/月増(年間24,000円)
- ⑦3,000円/月増(年間36,000円)
- ⑧上記以上

7

## 県民トーク

### ①概要 質問一覧

#### 【県外居住者】

Q1 滋賀県へ来訪する主な目的について以下から選択ください

- ①通勤②通学③観光・レジャー④通院・福祉
- ⑤習い事⑥買物⑦食事⑧業務⑨その他

Q2 滋賀県へ来訪する主な来訪手段について以下から選択ください

- ①鉄道②高速バス③路線バス④自動車
- ⑤自転車⑥徒歩⑦その他

Q3 滋賀県への来訪頻度について以下から選択ください

- ①ほぼ毎日②週に3～4日程度
- ③週に1～2日程度
- ④月に数日程度⑤年に数日程度
- ⑥ほぼ使わない⑦使ったことはない

Q4 公共交通のおかれている状況(負のスパイラル・赤字状況・補助金の状況)について、認知状況を以下よりお選びください

- ①知っていた
- ②聞いたことがある程度
- ③知らなかった

Q5 滋賀県においても前問の全国的な公共交通の状況と同様に、公共交通の存続が厳しい状況にあります。このような状況の中、現在、滋賀県では県内の公共交通の維持・活性化のために新たな負担について議論をしているところですが、滋賀県の新たな負担の議論について知っていましたか

- ①知っていた
- ②聞いたことがある程度
- ③知らなかった

Q6 滋賀県の公共交通の維持・活性化のために新たな負担を求めることに対してどのように思いますか

※滋賀県の来訪時等に負担が発生するものとし、あなたが負担する立場にある状況を想定してお答えください。

- ①一部負担しても良いと思う
- ②一部負担はどちらかと言うとも良いと思う
- ③一部負担はどちらかと言うとも良いとは思わない
- ④一部負担はしても良いとは思わない
- ⑤一部負担はしても良いとは思わないが負担はやむを得ない

8

## 県民トーク

### ①概要 対話例



公共交通があることで遠くの高校に通学できる。彦根発米原方面行の始発電車の時刻が遅いので、早くしてほしい。(男性・10代)



出張時に使うため公共交通は必要。職場は公共交通を使わなくても通える距離だが、同僚たちは8割公共交通を利用しており、駅から徒歩20分ほどの距離で苦勞している。公共交通が使いやすければ車を手放す選択肢はある。公共交通の充実のためには、車利用者への負担が良いのでは。(男性・30代)



移動手段としては電車を選択したい。公共交通があることで子どもが通学に利用しており、自身も飲み会の帰りに利用している。事故の発生時に長時間待たされること、密になりやすい点が気になる。(女性・30代)

公共交通を利用すると移動時に寝ていられるのが便利。ただベビーカーの利用はしばらく、運行本数も少ない。(女性・30代)



公共交通は必要だとは思いますが、中途半端にバスがあるから使い勝手が悪いと不満が出るし経費もかかる。新たな税は負担したくない、国が負担するべきである。(男性・50代)



足が悪く、デマンドは利用できないが通院でタクシーを呼んでも空きがなければ来ないので利用できない。通院や市役所などの足になる路線バスは最低限必要であり、もっとお年寄りや不自由な人にやさしい公共交通にしてほしい。(女性・70代)

9

# 県民トーク

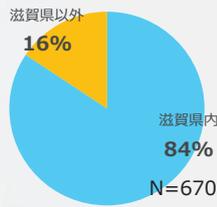
## ②対話結果 (2023年8月28日時点) 回答者属性等

- 回答者のうち県内居住者が8割以上で、年代は県内・県外居住者ともに40,50代が多い
- 公共交通の利用頻度は、県内居住者は年に数日程度以下が半数以上

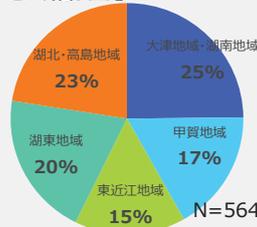
### 【回答者属性（県内・県外共通）】

Q：居住地

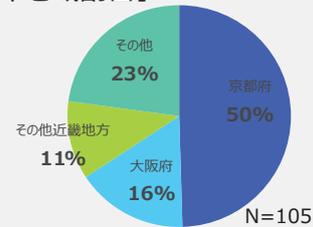
【全体】



【県内地域割合】



【県外地域割合】

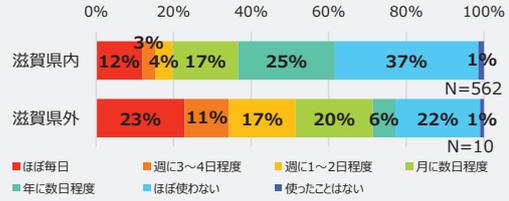
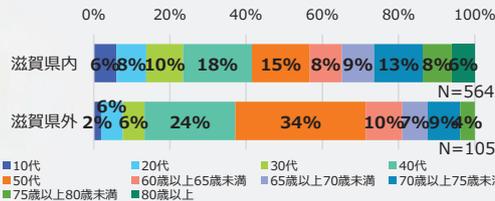


大津地域・湖南地域（大津市・草津市・守山市・粟東市・野洲市）、甲賀地域（甲賀市・湖南市）、東近江地域（近江八幡市・東近江市・日野町・竜王町）、湖東地域（彦根市・妻狂町・豊郷町・甲良町・多賀町）、湖北・高島地域（米原市・長浜市・高島市）

その他近畿地方（福井県・兵庫県・奈良県・和歌山県）

Q：年代

Q：公共交通の利用頻度



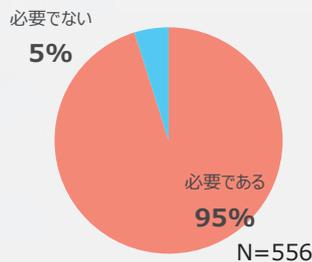
10

# 県民トーク

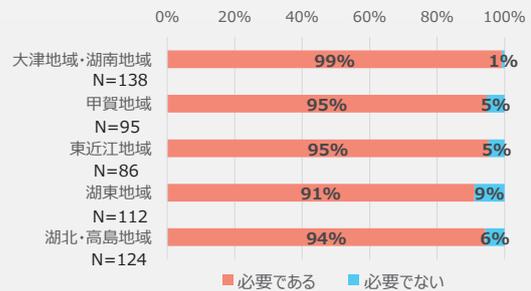
## ②対話結果 県内居住者 公共交通の必要性

- 公共交通の必要性は全ての地域において9割以上が「必要である」と回答し、その理由としては「自身が公共交通を使うから」が約6割

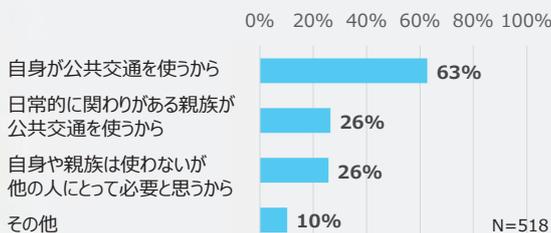
▼公共交通の必要性（全体）



▼公共交通の必要性（地域別）



▼必要な理由



▼公共交通があることで実現できている具体例

- ・ 遠くに出かけるときに便利・楽
- ・ 出かけた先でお酒を飲むことができる
- ・ 運転免許を持っていない人や免許を返納した人にとって必要
- ・ 通勤・通学の選択肢が広がる

11

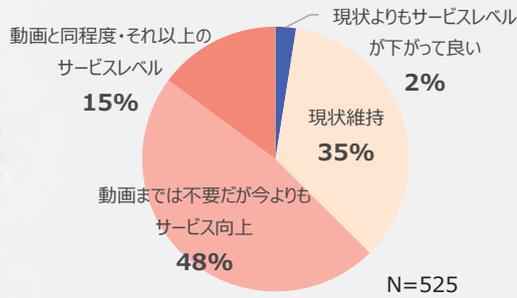
等

# 県民トーク

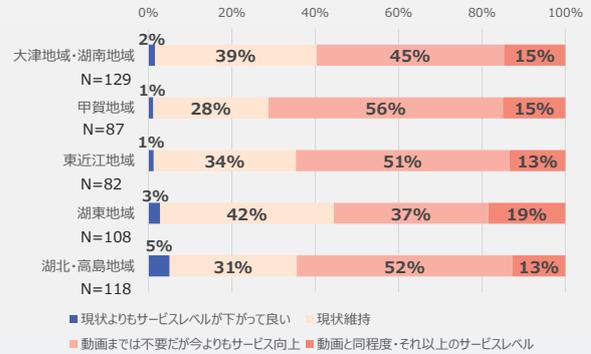
## ②対話結果 県内居住者 将来の公共交通の意向

●将来の公共交通として、湖東地域以外は「動画※までは不要だが今よりもサービス向上」を求める割合が多い

▼将来の公共交通として求めるレベル



▼将来の公共交通として求めるレベル（地域別）



※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））



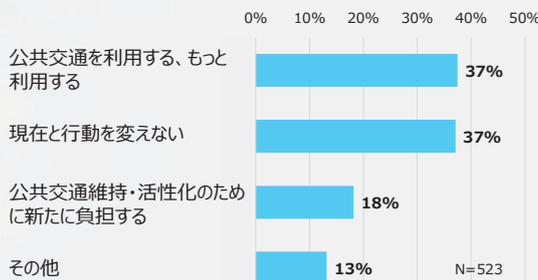
12

# 県民トーク

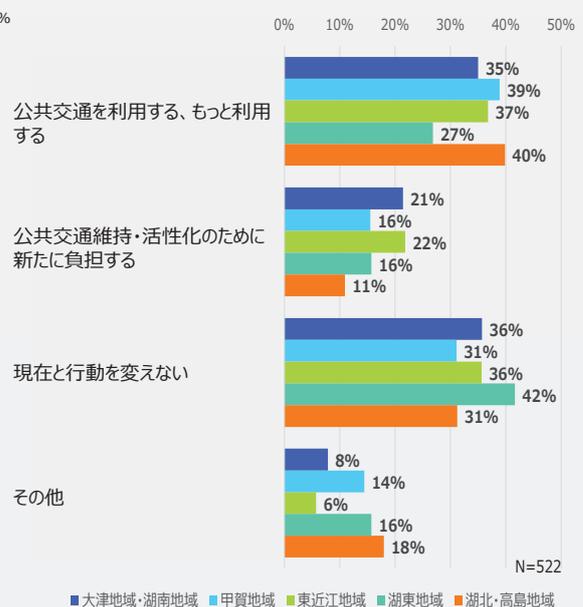
## ②対話結果 県内居住者 行動意向

●公共交通の状況を踏まえた意向としては、全体では「公共交通を利用する・もっと利用する」が最も多いが、地域により異なる

▼公共交通の状況を踏まえた行動意向



▼公共交通の状況を踏まえた行動意向（地域別）



▼公共交通の状況を踏まえた行動意向（その他：自由記述）

- ・ 運賃が下がれば利用する
- ・ 運行本数が増えるならば利用する
- ・ 高齢者の免許返納後のことを考えると公共交通の維持は重要

等

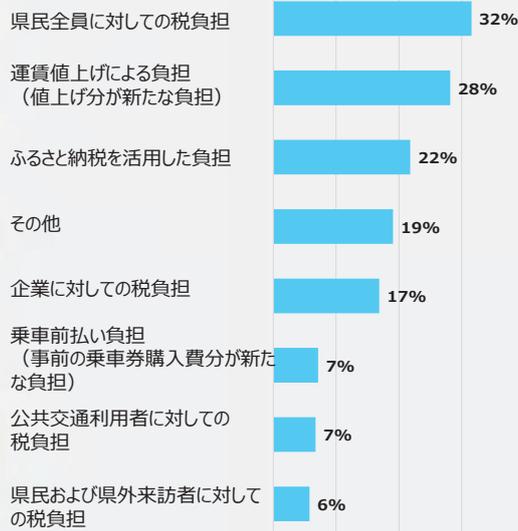
13

## 県民トーク

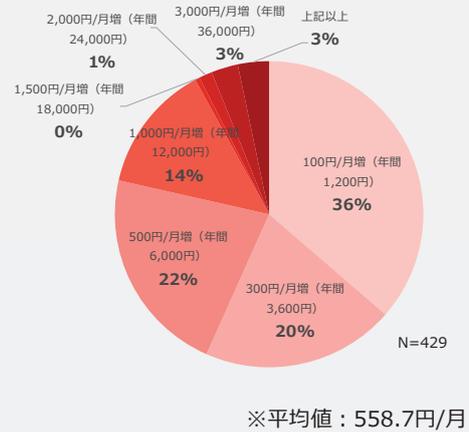
### ②対話結果 県内居住者 費用負担の意向

- 公共交通への新たな負担が必要になった場合の負担方法は「県民全体に対しての税負担」は約3割
- 回答があった中では、許容額は100円/月額（年間1,200）円が最も多かった。ただし、「負担をしたくない」という声もあった。

#### ▼公共交通への新たな負担が必要となった場合の望ましい負担方法



#### ▼負担に対しての許容額



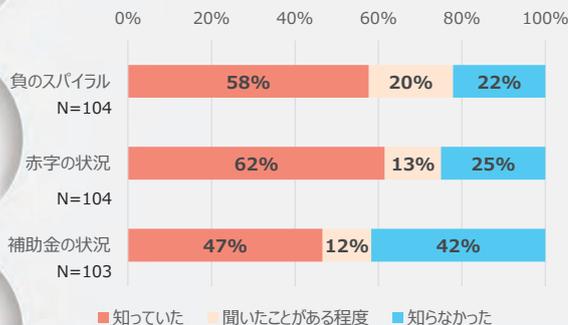
14

## 県民トーク

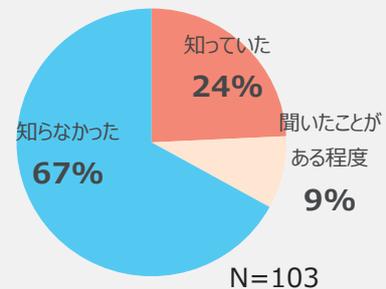
### ②対話結果 県外来訪者 公共交通の認知度

- 公共交通が置かれている状況は過半数が聞いたことがある・知っていたと回答する一方、公共交通の議論は約7割が知らなかったと回答

#### ▼公共交通がおかれている状況の認知度



#### ▼滋賀県での公共交通の議論に対する認知度



#### 【事前提示内容】

##### ○負のスパイラル

自家用自動車へのシフトや少子高齢化による人口減少等により、利用者が減少し、その結果、交通事業者の経営状況は厳しくなり、サービス水準の低下が進み更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。

##### ○赤字状況

公共交通の輸送人員は減少しており、また、県内の公共交通(路線バス)のうち、約8割の路線が赤字となっています。このまま利用者数減少が続くと既存路線の維持が困難になり、公共交通が廃止となるおそれがあります。

##### ○補助金の状況

県内の公共交通に対しては、既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、それにより維持ができています。

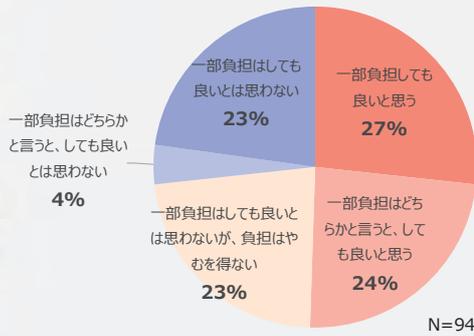
15

## 県民トーク

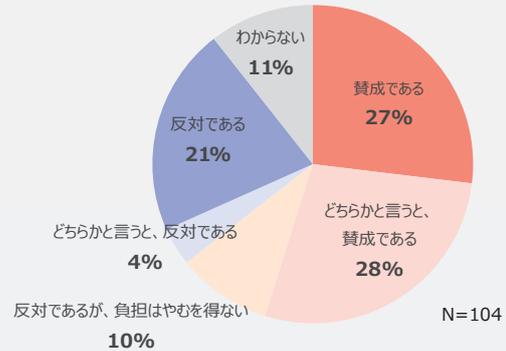
### ②対話結果 県外来訪者 費用負担の意向

- 県外来訪者のうち、滋賀県来訪時の費用負担を許容する割合は7割以上
- 国民や企業等への公共交通維持・活性化のための新たな負担を許容する回答が6割以上

▼ 滋賀県来訪時の新たな費用負担の意向



▼ 国民や企業等へ公共交通維持・活性化のために新たな負担を求めることに対する意向



16

## 県民トーク

### ②対話結果 まとめ

#### 公共交通の必要性

- ・公共交通をほぼ使わない人も含め、ほとんどの人が必要と回答（95%）
- ・自身や親族が使う以外に「他の人に必要」と回答した人が約3割

・公共交通を使わない人についても、“他の人にとって必要”という理由で必要と回答していることから、公共交通の維持・活性化は県民にとって必要

#### 将来の公共交通として求めるレベル

- ・現状よりもサービスレベルが下がって良い人はほとんどいない（2%）
- ・今よりもサービス向上を求める人は約6割

・将来の公共交通のサービスレベルについて、現状維持を最低限の目標とし、現状よりもサービスレベルの向上が必要

#### 公共交通の状況を踏まえた行動意向

- ・公共交通を利用する・もっと利用する人が約4割
- ・現在と行動を変えない人も約4割

・公共交通が必要と思いつつも現在と行動を変えない人に対する行動変容を促す仕組み構築が必要

#### 新たな費用負担方法・許容額の意向

- ・県民全員に対しての税負担、運賃値上げによる負担が約3割
- ・許容額は100円/月が約4割であり、平均値は約560円/月

・公共交通を使わない人も含めた負担、受益者負担等、今後も議論が必要

- ・県民にとって公共交通は必要であり、将来的なサービスレベルは現状維持を最低限とし、向上を求めている意見もあることから、公共交通の維持・活性化の取組みを進める必要
- ・公共交通の維持・活性化のために、行動変容を促すことによる利用者増加（収入増）や既存ストックの有効活用等の種々の方法を図る必要あり

17

# 滋賀地域交通ビジョンの骨子

## 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

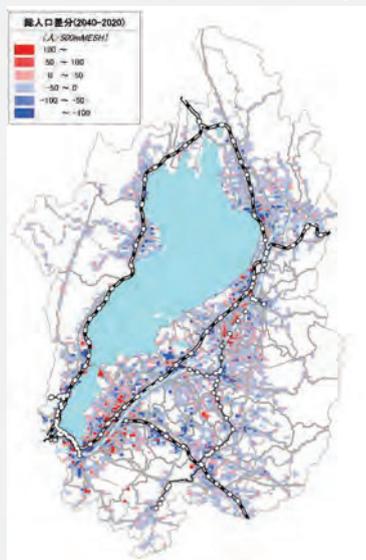
- 6.1 目指す姿の達成に必要な費用の試算
- 6.2 財源や整備手法の検討

18

# 環境変化を踏まえた将来の動向

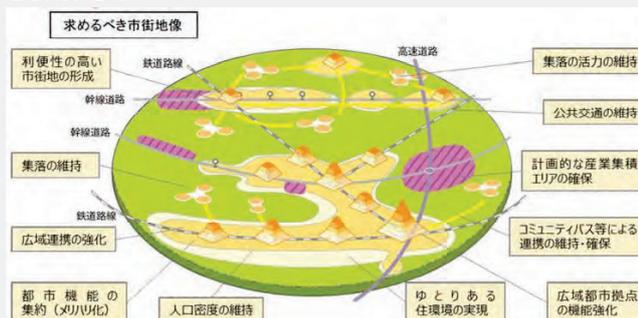
- 将来、人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、人口増加エリアは広範囲に存在しており、公共交通のカバー範囲が広域化
- “拠点連携型都市構造”が進むことで集積は図られるものの、郊外部等で一定人口は残存。

### ▼総人口差分（2040-2020）



### ▼“拠点連携型都市構造”の概要

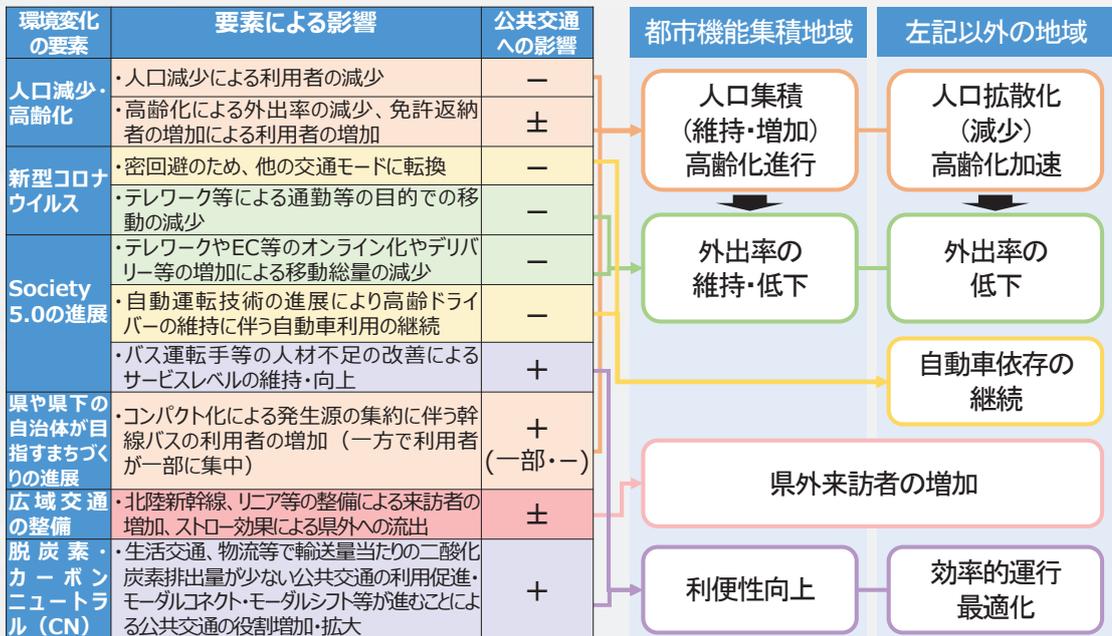
- ・ 自然を活かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ都市構造
- ・ 一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域毎に存在する核となる多様な拠点（市街地の駅周辺、旧町役場周辺、農山村集落等）に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造を形成するもの



19

## 環境変化を踏まえた将来の動向

- 都市機能集積地域では、人口等の集積が図られ、公共交通の維持・利便性向上が期待できる一方で、それ以外の地域は、人口拡散化・高齢化・自動車依存継続等により公共交通の利用者が減少、分散化するため、公共交通の効率的運行、最適化が必要と予測



20

## 環境変化を踏まえた将来の検討事項

- “拠点連携型都市構造”に基づき拠点間、拠点内および分散化した集落間の移動において、需要に応じた最適化された移動手段が構築されると想定
- それまでの過程において、公共交通に対しての検討や段階的な整備等、目指す姿を達成するための財源についても議論が必要



21

# 滋賀地域交通ビジョン 【概要版】



SHIGA  
SMART  
ACCESS  
2040s

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 <sub>2</sub> 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 人口 減少するものの人口増加エリアが広範囲に点在</li> <li>■ 運転免許返納者数 免許返納者数は高水準で推移</li> <li>■ 通学状況 公共交通の分担率が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通の満足度 満足していない人が約半数</li> <li>■ 公共交通の必要性 「必要」と思う人が約9割</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>

### 【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**

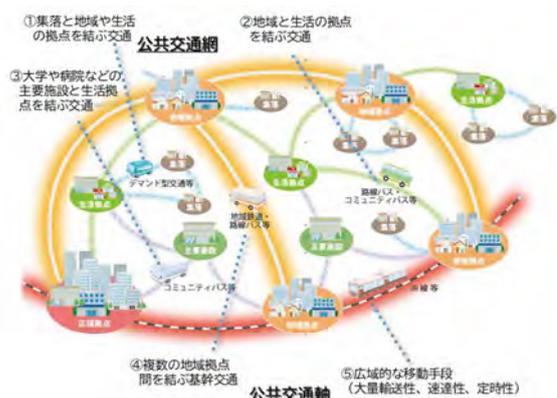
（滋賀県都市計画基本方針（R4.3月策定）「拠点連携型都市構造」<sup>※</sup>の実現）

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

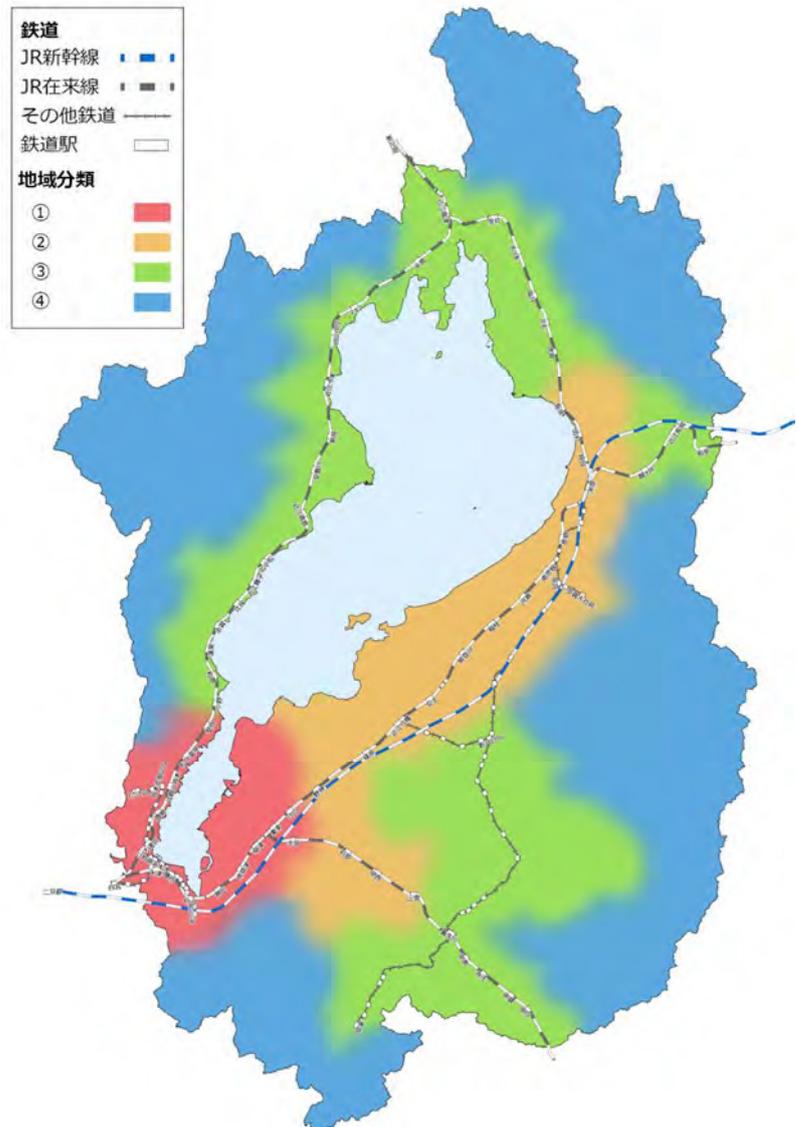
### ▼ 拠点連携型都市構造



## 【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、 <b>地域交通の積極的な利用を促す</b> 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、 <b>車との使い分けを前提としつつ、交通不便の改善を図る</b> 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、 <b>車から地域交通への転換を促す</b> 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、 <b>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</b> 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



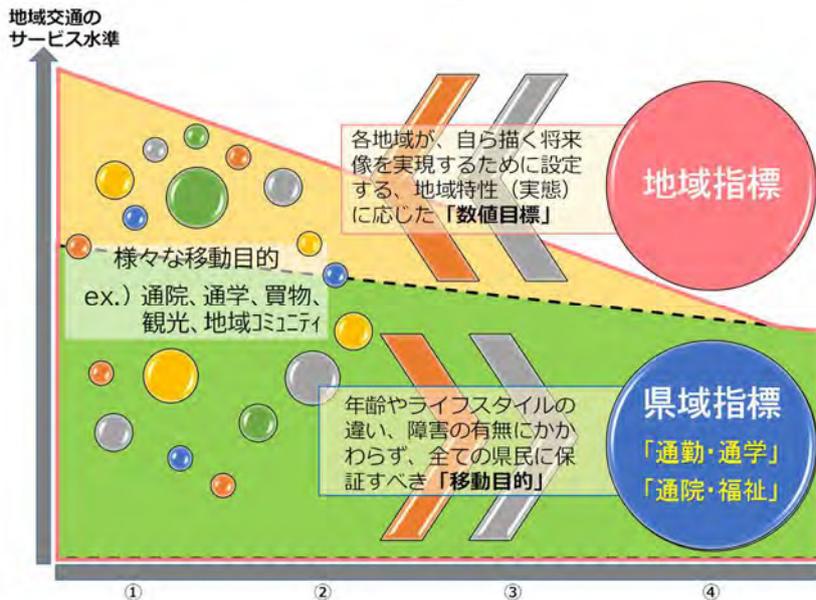
各地域が「地域指標」を設定する際に参考となる「指標例」を検討するため、下表に沿って**便宜的に4つの地域分類イメージを設定**

#### ▼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 <sup>2</sup> 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】

<p><b>地域分類①</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が比較的少なく、人口密度も高いため、<b>地域交通の積極的な利用を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約76%</li> <li>・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%</li> <li>・収支率の平均：106% ・平均乗車密度の平均：3.77</li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車利用と遜色ない移動</li> <li>・自宅から直近停留所まで200m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内</li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 100%以上</li> </ul>
<p><b>地域分類②</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用は多いものの、人口密度が高く鉄道駅も近いため、<b>車から地域交通への転換を促すべき地域</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約68%</li> <li>・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%</li> <li>・収支率の平均：60.6% ・平均乗車密度の平均：2.71</li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用車の代替可能</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔20分以内</li> <li>●戦略的運行による需要の取り込み(注1)</li> <li>・路線収支率 現状維持(現状の平均以上)</li> </ul>
<p><b>地域分類③</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約54%</li> <li>・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%</li> <li>・収支率の平均：26.7% ・平均乗車密度の平均：1.84</li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通不便の改善</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・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)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 現状維持(現状の平均以上)</li> </ul>
<p><b>地域分類④</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車利用が多く人口密度も低い、かつ鉄道駅が遠いため、<b>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</b></li> <li>・公共交通の人口カバー率は300m圏内が約42%</li> <li>・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%</li> <li>・収支率の平均：13.4% ・平均乗車密度の平均：1.49</li> </ul>	<p><b>【指標例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白地域の解消</li> <li>・自宅から直近停留所まで300m以内</li> <li>・通勤・通学時間帯の運行間隔30分以内</li> <li>・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)</li> <li>●効率的運行による最適化(注2)</li> <li>・平均乗車密度 1.00以上</li> </ul>

(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

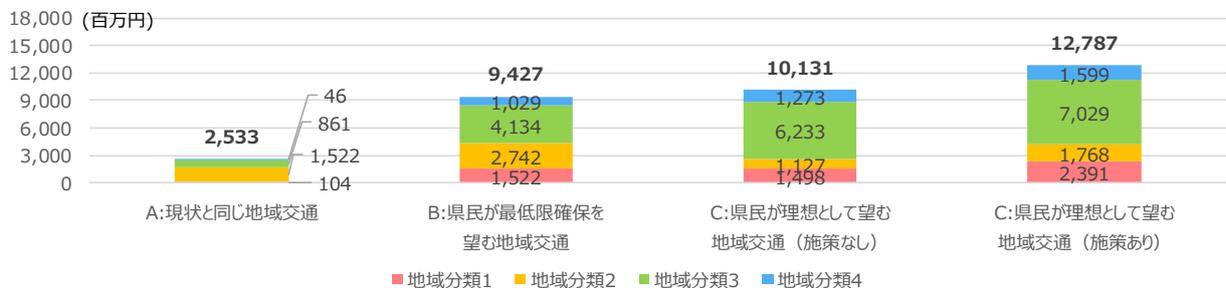
### 【財源や整備手法の検討】

<b>既存ストックの有効活用</b> ・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	<b>多様な主体との連携</b> ・PPP/PFIによる施設整備 等
<b>既存財源の活用</b> ・国庫補助金の活用 ・既存予算等の組み換え 等	<b>新たな財源の確保</b> ・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）								合計	
	バス				鉄道					
	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	-1,870	-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 CO<sub>2</sub> 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



2030年に向けて  
世界が合意した  
「持続可能な開発目標」です



### ○ 方針(案)

- ・ 滋賀地域交通ビジョン、滋賀県都市計画基本方針等を踏まえた計画とする。  
(県域指標(「通勤・通学」、「通院・福祉」)の実現、拠点連携型都市構造の実現)
- ・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、法定協議会による法定計画として策定する。  
(法定協議会:2ページ)
- ・ 各市町で策定された地域公共交通計画との整合を図る。
- ・ まちづくりの方向性と合わせ、地域特性に応じた施策と、施策実施に必要な財源のあり方について、いわゆる「交通税」も含め、圏域毎にワークショップ(住民、交通事業者、市町等)において検討し、それを取りまとめた計画とする。(圏域の考え方:3ページ)
- ・ 計画期間は5カ年とする。  
ただし、施策検討に当たっては、計画期間に関わらず長期的な視点も含め行うものとする。
- ・ 計画は、令和6年度、7年度の2か年で策定する。(スケジュール案:4ページ)

⇒ 上記の方針(案)について御意見を賜りたい。また、その他必要な事項について御意見を賜りたい。

滋賀地域交通活性化協議会 委員

区分	氏名(敬称略)	所属・役職	備考
学識経験者	川勝 健志	京都府立大学 公共政策学部 教授	
	塩見 康博	立命館大学 理工学部 教授	
	塚口 博司	立命館大学 名誉教授	
交通事業者	野口 明	西日本旅客鉄道株式会社京滋支社 副支社長	
	野村 義明	一般社団法人滋賀県バス協会 専務理事	
	松尾 武文	一般社団法人滋賀県タクシー協会 専務理事	
警察 (公安委員会)	古谷 英生	滋賀県警察本部交通部 交通規制課長	
道路管理者	谷 成二	国土交通省近畿地方整備局 滋賀国道事務所長	
国	田中 郁代	国土交通省近畿運輸局 滋賀運輸支局 首席運輸企画専門官	
市町	明石 芳夫	滋賀県市長会 事務局長	
	猪飼 隆幸	滋賀県町村会 事務局長	
公共交通 利用者	八木 兵次郎	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会 事務局長	
	太田 千恵子	公益財団法人滋賀県身体障害者福祉協会 監事	
	谷 佳代	社会福祉法人滋賀県社会福祉協議会 参事	
	岸田 洋平	滋賀県PTA連絡協議会 理事	
	西村 要一郎	八日市商工会議所 専務理事	
	小島 聖巳	一般社団法人近江ツーリズムボード マネージャー	
県	平松 良哉	滋賀県 理事(交通政策担当)	

# 滋賀の公共交通未来アイデア会議（圏域の考え方）

県内を6圏域に分け、圏域毎ワークショップを開催し、「民公共創」により目指す姿の実現に向けた施策とその費用負担等について「公論熟議」する。

## ○ 圏域の設定

- ・ 滋賀県都市計画基本方針で示された「主な拠点」と「公共交通軸」
- ・ 滋賀県保健医療計画で示された「二次保健医療圏」
- ・ その他、買物等の生活圏

⇒ 上記の3点を踏まえて、圏域を設定  
今後、市町の意見も踏まえて決定

（参考）

主な拠点と公共交通軸の設定



二次保健医療圏

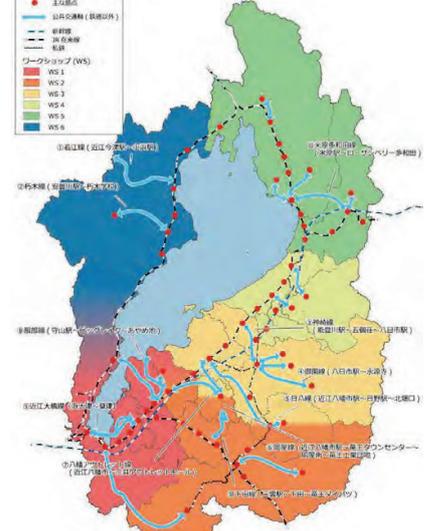
圏域名	構成市町数	構成市町名	圏域人口 (単位:人)	圏域面積 (単位:km <sup>2</sup> )
大津保健医療圏	7	大津市	345,202	464.51
近江保健医療圏	4	高津市、守山市、栗東市、野洲市	346,049	256.39
甲賀保健医療圏	2	甲賀市、彦根市	142,909	552.02
東近江保健医療圏	4	近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町	226,814	727.97
湖東保健医療圏	5	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	155,375	392.04
湖北保健医療圏	2	長浜市、米原市	150,920	931.41
湖西保健医療圏	1	高島市	46,379	693.05

※二次保健医療圏とは、入院治療が必要な一般的な医療需要（高度・特殊な医療サービスは除く。）に対応するための圏域

出典：滋賀県保健医療計画より抜粋

出典：滋賀県都市計画基本方針より抜粋

## ▼ 圏域（案）



※今後、市町の意見も踏まえて見直しの可能性あり

## 滋賀地域交通計画策定スケジュール（案）

	令和5年度 (2023年度)	令和6年度(2024年度)												令和7年度(2025年度)																
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3					
議会				●6月定例会議				●9月定例会議					●11月定例会議						●6月定例会議					●9月定例会議			●11月定例会議			●2月定例
未来アイデア会議				参加型税制																										
幹事会				ワークショップ 県内6か所 →施策と負担の議論		ワークショップ 県内6か所 →施策と負担の議論		県民フォーラム ワークショップ内容共有・議論等		ワークショップ 県内6か所 →施策と負担の議論																				
協議会運営			●委託業務プロポーザル ●委託契約締結																											
協議会			第1回 ・要綱制定等																											
税制審議会				審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会	審議会

### 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。

# 滋賀地域交通計画策定に係る施策と財源（税制度含）の検討の進め方について

- ・令和5年度に、滋賀地域交通ビジョンを策定し、滋賀の地域交通の目指す姿と実現に向けた方向性を示す施策例や、バス・鉄道の運行本数にかかる概算経費を算出、今後の施策推進の財源の一つとして、「交通税」を明記
- ・令和6年度から、ビジョン実現に向けた施策の検討と財源の議論を開始 ～みんなで決める～  
 → 「施策」の検討と「財源（税制等）」の議論は、『並行』して行う

## 県民の皆様との対話と議論の当面の進め方（案）※令和6年度

庁内関係所属による「施策」と「財源」の検討

税制審議会 ▶ 今後の「地域交通を支える税制」議論の進め方、県民との対話に向けた論点整理等について

ワークショップ 第1回 令和6年7月～9月（県内6か所）※「施策」と「財源」の二部構成

- 施策 各地域に望ましい移動手段、あり方等の議論
- 財源（税制等） 負担のイメージ（他の税制の事例、概算経費を基にした機械的税額試算等）を作成し、提示

税制審議会 ▶ 第1回の対話を踏まえた財源、税制度などの対応案について

ワークショップ 第2回 令和6年10月～12月（県内6か所）※「施策」と「財源」の二部構成

- 施策 これまでの対話を踏まえ、具体の施策案を検討し、議論
- 財源（税制等） 財源のあり方（国庫、税等）を踏まえ、税目や税額を複数シミュレーションし、議論

税制審議会 ▶ 第2回の対話を踏まえ、フォーラム、税制度を採る場合の議論の進め方等について

県民フォーラム 令和7年1月

各地域の議論内容の発表、県民同士で意見交換など、地域交通計画策定に向けた検討を進める

滋賀地域交通計画の策定に向けて、さらに県民の皆さんとの対話を進める

## ワークショップ実施案の概要〈湖北地域〉

資料2-2

### ▼ワークショップの到達点

- ①現状に対する理解と共有
- ②県民が想う「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、地域交通」に不可欠な交通軸の姿の把握
- ③「持続可能な交通軸の形成」のために、各々がやれること、すべきことの意見・アイデア抽出

### ▼拠点連携型都市構造



### ▼実施イメージ

【第1回ワークショップ】

次第	タイム	目的	議題等
イントロ	10分		
説明	15分		・現状分析結果・課題
WS① グループ議論	55分	望ましい交通軸の姿の抽出	Q.「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、地域交通」に不可欠な交通軸とはどのようなものですか？ (交通軸の位置・時間帯別の運行頻度、重要度付け)
グループ発表	15分	全体共有	
休憩	5分		
説明	10分		・交通財源状況 ・公共交通の公益性
WS② 全体議論	50分	・財源について意見交換 ・費用Simを行う案の抽出	・公共交通の財源、負担に関する質疑・応答及び意見交換 ・グループ発表を踏まえつつ、費用シミュレーション案をまとめ
アウトロ・アンケート	10分	次回WSに向けた意見把握	

【第2回ワークショップ】

次第	タイム	目的	議題等
イントロ	10分		
説明	20分		・費用シミュレーション結果 ・第1回アンケートから補足説明
WS① グループ議論	60分	・費用Sim結果を踏まえた望ましい交通軸の姿を整理 ・利用促進・財源確保など実現にむけた方策の抽出	Q.「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、地域交通」に不可欠な交通軸とはどのようなものですか？ Q.実現方策やアイデアを出し合いましょう（利用促進・財源確保/利用者・交通事業者・県別に整理）
グループ発表	15分	全体共有	
休憩	5分		
WS② 全体議論	50分	・望ましい交通軸の姿のまとめ ・実現方策・アイデアについての意見交換	・グループ発表を踏まえ、全体で議論
アウトロ・アンケート	10分	フォーラムに向けた意見把握	

# ワークショップ実施案の概要 <湖北地域>

鉄道、幹線バスによる交通軸が明確であること、市内循環バスやデマンドタクシーなど交通網の構築に向けて様々な取組が実施されていること、関係自治体が2市のみであり、比較的意見が集約しやすいことなどを踏まえ、6圏域のうち【湖北地域】においてワークショップを先行して実施し、そのノウハウを他地域へ展開

## ▼開催日時・場所

日時 7月13日(土)～15日(月・祝)のうち1日  
2～3時間程度

場所 調整中(JR長浜駅前またはJR米原駅前)

## ▼構成メンバーの考え方

- ・ 県民を主体とし、公募を基本
- ・ 属性ごとに構成する複数グループで議論
- ・ 全体総括のためのファシリテーターを配置
- ・ 議論の積み重ねのため、メンバーは固定を基本としつつ、議論の内容に応じ必要なメンバーを追加する等、柔軟に対応

## ▼構成メンバーのイメージ

参加者構成イメージ	想定人数
ファシリテーター	1名
オブザーバー JR(北陸線)バス事業者 タクシー事業者	各1名
グループA 県民 ・学生 ・子育て世代 市職員	5～8名程度
グループB 県民 ・シニア世代(高齢者) 市職員	5～8名程度
グループC 県民 ・その他(企業等) 県職員	5～8名程度

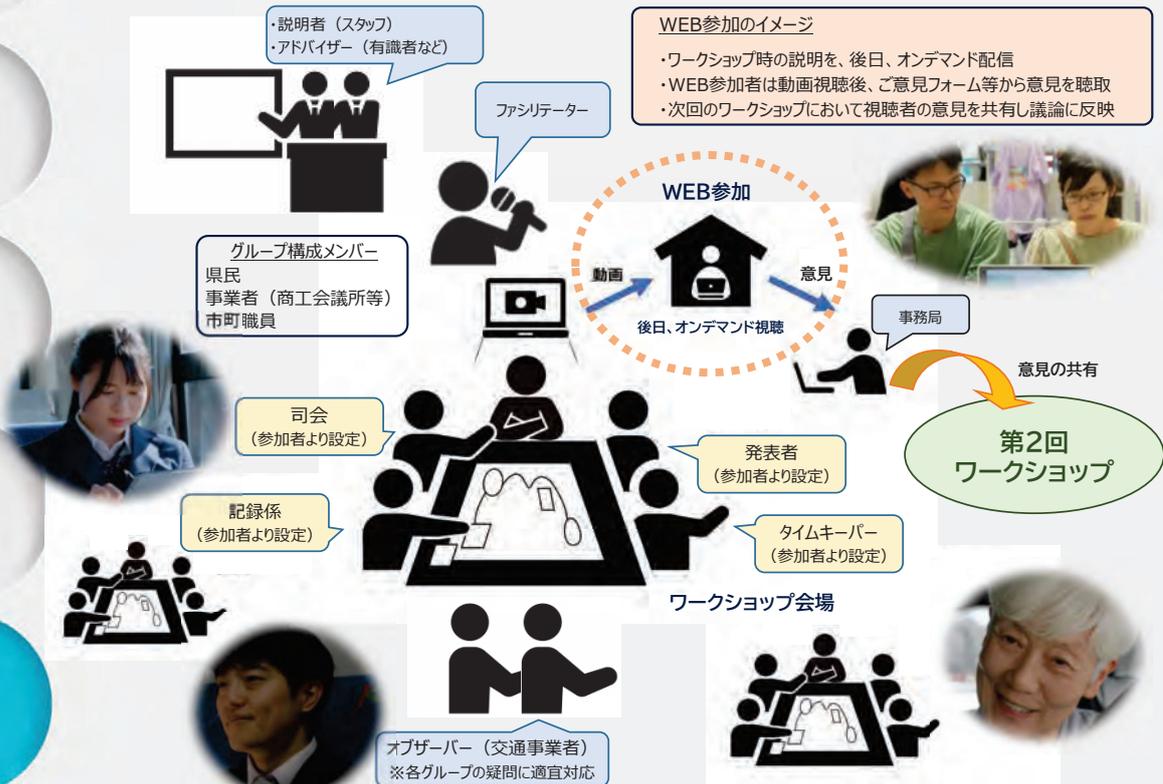
【県民】

カテゴリー	視点	想定される参加者属性
現利用者	・利便性向上に対するニーズ	・学生(通学) ・子育て世代
移動に際して課題や将来に不安を感じている者	・利用したいが利用できない方の移動ニーズ	・シニア世代 ・障がい者 ・福祉関係団体相談員等
利用意欲がない者	・移動や行動実態 ・家族など身近な人の移動ニーズ	・まちづくり団体 (地域公共交通運営団体等)
事業者	・労働力確保や来訪者増加など地域活性化に係る移動ニーズ	・商工会議所 ・観光振興協会・旅行会社

※グループングについては、応募状況等を踏まえて調整

1

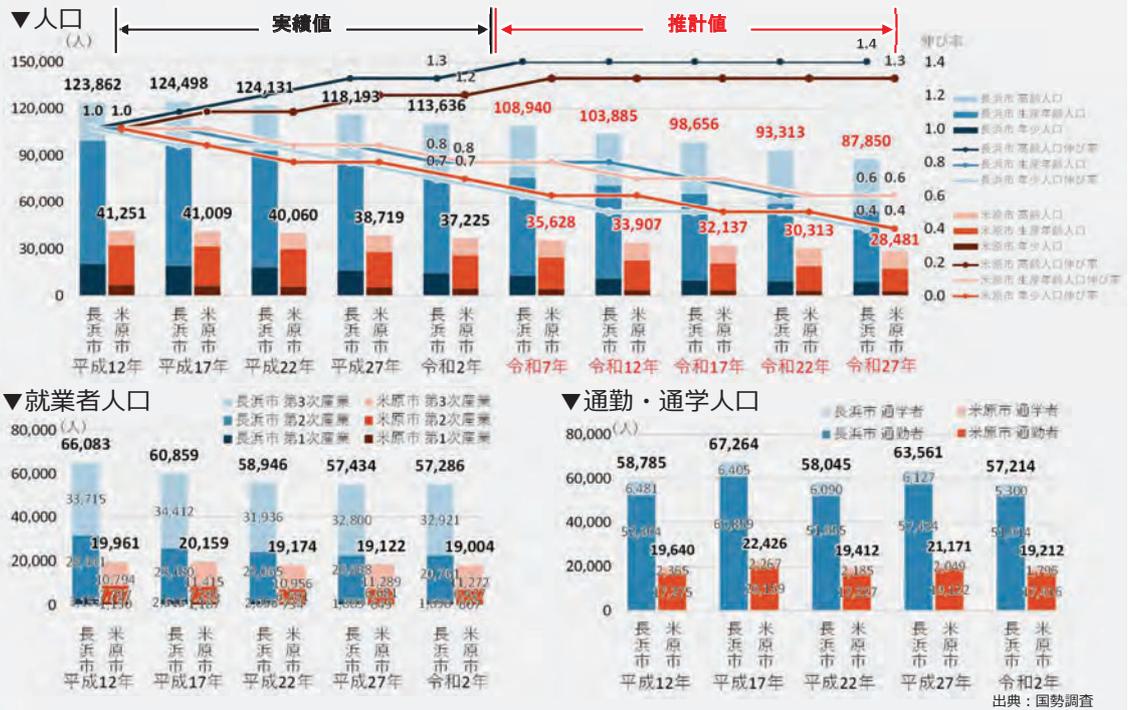
# ワークショップ実施イメージ



2

## 湖北地域の現状 人口の状況

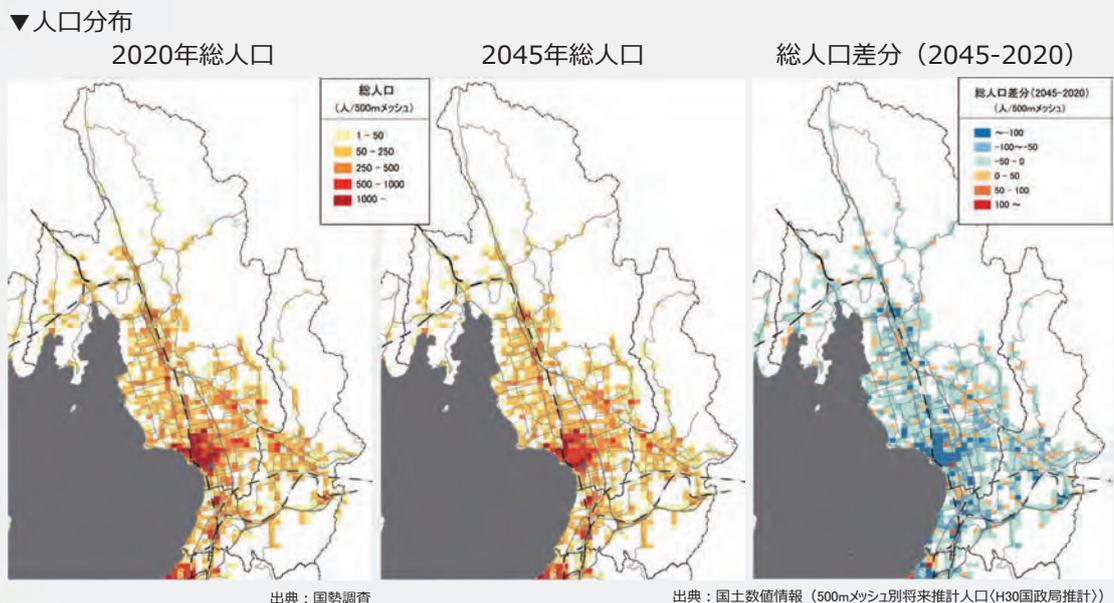
- 両市とも総人口は将来にわたって年々減少しているものの高齢者人口は増加・維持
- 就業者、通勤・通学者人口は近年は横ばい



3

## 湖北地域の現状 人口の状況

- 現状は長浜市中心部や駅を中心に人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来は、長浜市中心部の減少が著しく、また、現状で人口が多い駅周辺の減少も大きい一方で、郊外部で人口増加が見られるエリアが一定存在



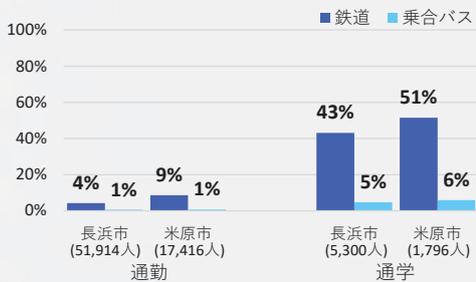
4

## 湖北地域の現状 移動の状況

- 両市とも通学での鉄道利用が多く、バスでも通学で相対的に利用が多い
- 通勤・通学以外では、自由目的での鉄道利用が多いものの、バスの利用は少なく、外出頻度としては、通勤・通学が最も高く、次いで、買い物、自由目的となっている

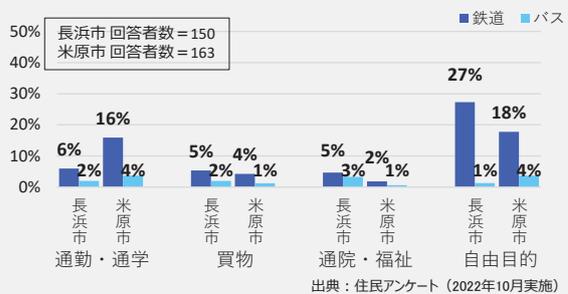
### ▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

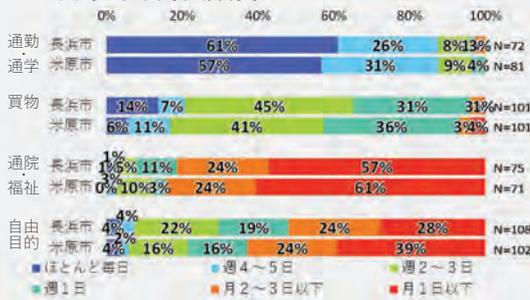


### ▼目的別の利用交通手段割合※

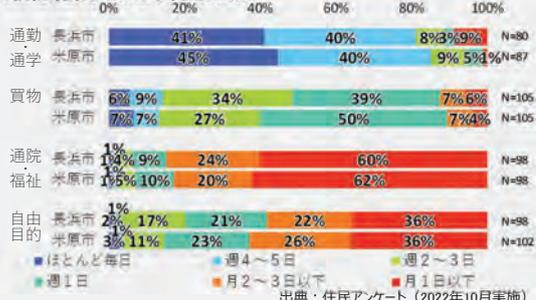
※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



### ▼日常的な外出頻度



### ▼最低限必要な外出頻度

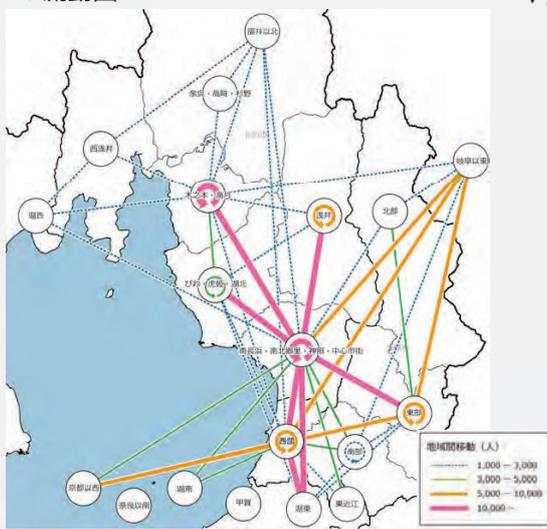


5

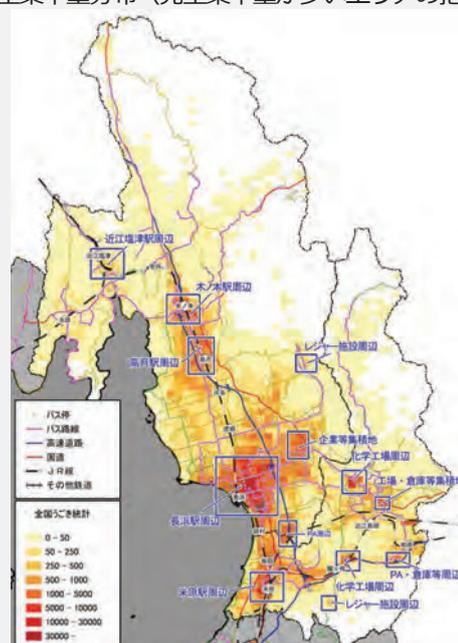
## 湖北地域の現状 移動の状況

- 湖北地域は長浜中心部に関する流動が多く、長浜市は内々、米原市は長浜市や県外など市外との流動が多い
- 発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に工場集積地等の郊外部にも存在

### ▼流動図



### ▼発生集中量分布 (発生集中量が多いエリアの把握)



6

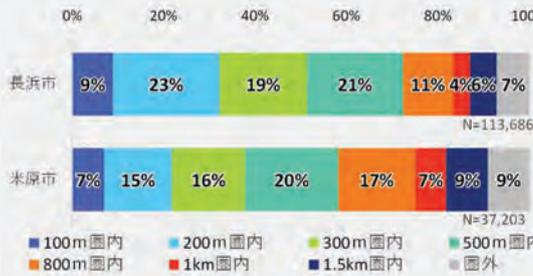


出典：全国うごき統計 (2024年4月平日平均 1日)

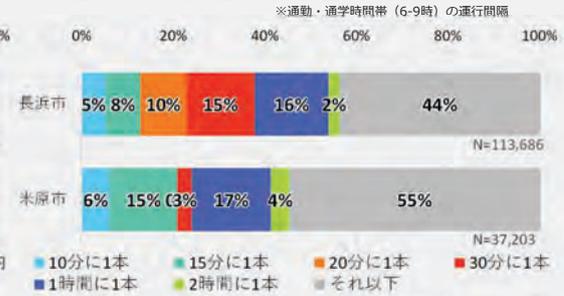
# 湖北地域の現状 公共交通の状況

○公共交通の人口カバー率は8割以上が1km以内に位置しているものの、公共交通に求めるサービス水準として、8割以上が選択している「30分に1本以上（1時間に2本）」の人口カバー率は長浜市で4割、米原市で2割となっている

## ▼公共交通の人口カバー率



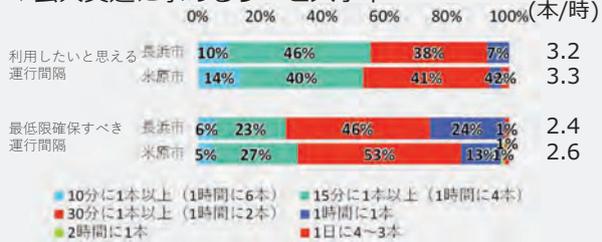
## ▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

## ▼公共交通に求めるサービス水準



出典：住民アンケート（2022年10月実施）

### ※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

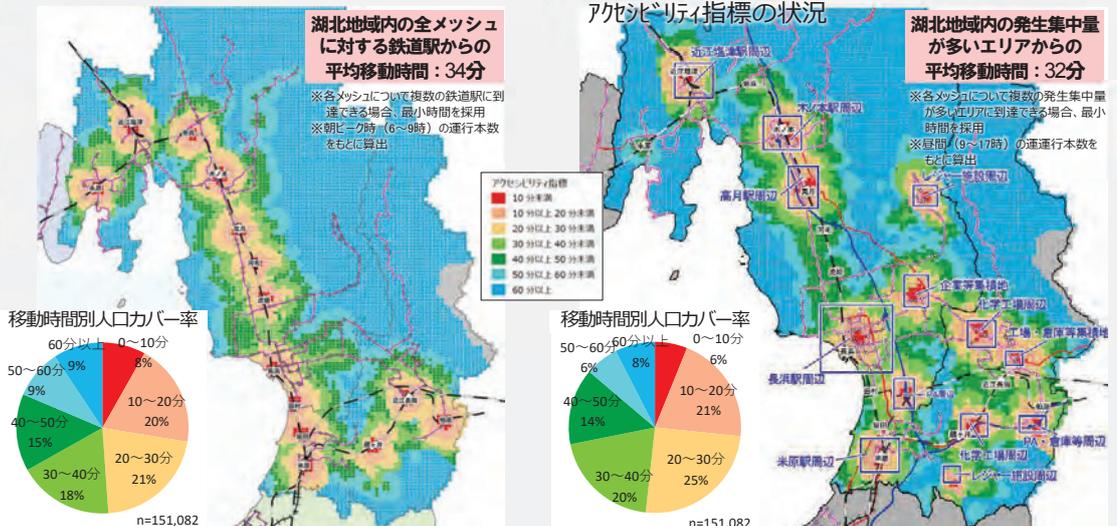
7

# 湖北地域の現状 公共交通の状況

○湖北地域内の鉄道駅に対する平均移動時間は約34分  
○湖北地域内の発生集中量が多いエリアに対する平均移動時間は約32分

## ▼湖北地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況

## ▼湖北地域内の発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況



・アクセシビリティ指標とは、都市の暮らしやすさを測る指標のひとつとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもので、公共交通を用いた移動に要する時間および公共交通の運行頻度の多少を反映した所要時間の期待値の合計により求まる指標（アクセシビリティ指標活用の手引き（案）国土技術政策総合研究所（H26.6）参照）。

【算出方法】 徒歩の移動時間+公共交通の移動時間+公共交通の待ち時間の期待値  
 ※待ち時間の期待値の算出方法 = 60分 / (1時間当たりの運行本数 / 2)  
 運行本数が多い = 待ち時間が減少、運行本数が少ない = 待ち時間が増加

駅等の交通拠点、商業施設等の拠点に対してのアクセシビリティを分析

8

## 湖北地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通の必要性について、両市とも「必要である」「どちらかと言えば必要である」と回答した人は9割以上
- 公共交通に対する満足度について、両市とも「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は半数以下



出典：住民アンケート（2022年10月実施）

「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

- ・将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・車に乗れなくてもネットスーパーや食品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

9

## 地域公共交通計画が示す課題等 <湖北地域>

	長浜市（2024.3策定）	米原市（2024.2現在案）
まちづくり（方針）	● <b>中心市街地核と地域生活拠点を都市軸で相互に結び</b> 付け、全体として効率的でまとまりのある都市構造をめざす (長浜市総合計画)	● <b>駅と地域、地域と地域および小さな拠点などを結び</b> 、市民が安心して利用できる利便性の高い公共交通ネットワークの整備と多様な移動手段の創出 (第2次米原市総合計画)
移動	● 特に北部では高齢化率の高い地域が多く、北部から中心市街地である <b>長浜駅周辺</b> やそれぞれの <b>生活拠点</b> となる地域への <b>移動手段を確保</b> することが必要 ● 通勤・通学時に鉄道利用がややみられるものの、 <b>約8割が自家用車での移動</b>	● 市民の日常生活における <b>長浜市・彦根市間での通勤・通学</b> 等で、鉄道や鉄道駅を起点とする <b>路線バスが利用されており、これらを結ぶ鉄道駅は米原市の交通において重要</b> ● 現在の市民の <b>移動の多くは自家用車</b> による移動
交通弱者	● <b>高齢化</b> と高齢ドライバーによる <b>事故の増加</b> ● 高齢化が加速していく中で <b>日常的な移動手段の確保</b> が必要	● <b>地域公共交通は運転免許を持っていない学生・児童や高齢者、障がい者等にとって、なくてはならない移動手段</b>
公共交通の利便性	● 鉄道やコミュニティバスの <b>利用者数は減少</b> しており、運行本数や運行時間帯等の <b>利便性の向上を求める声</b>	● 地域公共交通を <b>利用しない理由</b> として、運行時間が合わない、乗降場所まで行くのが大変などの <b>利便性の低さが多い</b>
観光	● <b>観光目的の利用増加</b> など、需要割合の変化	● <b>観光目的等での移動で</b> 、鉄道や鉄道駅を起点とする <b>路線バスが利用されており、これらを結ぶ鉄道駅は米原市の交通において重要</b>
運行上の課題	● 地域公共交通における <b>運転士不足と高齢化への対応</b> 、厳しい運営状況の改善 ● 地域公共交通の <b>維持に対する市の財政負担も大きく</b> 、市民の意見を汲み取ったうえで、費用対効果の観点から、全体最適な運行サービスの提供が必要	● <b>利用者数そのものが少ないことや、運転手不足、運行経費の増加</b> により地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況

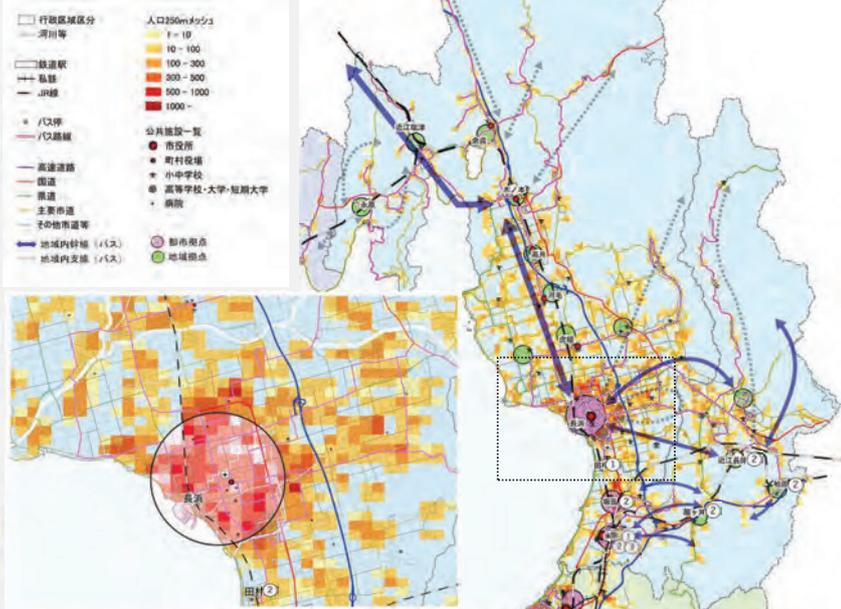
10

# 湖北地域の将来像 全体図（公共交通系）

更新予定

人や地域を結び、暮らしに活力と安心をもたらす持続可能で利用しやすい新たな地域公共交通をめざして(長浜市)

安心な移動により住みよさが実感できる持続可能な地域公共交通(米原市)



## 公共交通に関する施策

### まちづくり

- ・米原駅東口前周辺・田村駅周辺の整備・開発…①

### パークアンドライドの推進

- ・駅周辺の駐車場・駐輪場整備(長浜市)
- ・鉄道駅でのレンタサイクル充実や各駅での乗り捨て制度導入(長浜市)…②

- ・鉄道駅周辺にある駐車場や駐輪場の利用促進(米原市)

### 乗り継ぎ・待合環境の改善

- ・商業施設やコンビニ、カフェ等との連携

- ・乗降が多い停留所における電子掲示板の将来的な設置を検討(長浜)

- ・乗合タクシーにおける地区間共通停留所の設置検討(長浜市)

- ・地域主導による停留所や待合所の環境整備等に対する支援を検討(米原)

- ・TETTE MAIBARAの待合場所的活用(米原)…③

11

# 湖北地域の現状 各市の施策（公共交通系）

## 公共交通に関する施策

公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国庫補助金を活用したバス路線の運行支援</li> <li>・運行ダイヤやルートの見直しによる運行効率化</li> <li>・広告や貨客混載等、運賃外収入確保のための検討</li> <li>・運転士の確保・育成のための支援</li> <li>・コミュニティバス・乗合タクシーの運賃見直し(長浜市)</li> </ul>
ハイテクノロジーの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通系ICカードの導入・利用促進</li> <li>・観光MaaSの導入</li> <li>・公共交通の脱炭素化にむけた電気自動車や燃料電池自動車の導入</li> <li>・ユニバーサルデザイン車両の配備(米原市)</li> <li>・バスロケーションシステムの導入検討(米原市)</li> <li>・AIを活用したオンデマンド交通のマッチング・配車の検討(長浜市)</li> </ul>
住民の関心・意識醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通に関する各種情報発信</li> <li>・出前講座や体験乗車会等の実施</li> <li>・公共交通利用のきっかけとなるイベント・割引の実施</li> <li>・ノーマイカーデー(毎週金曜日)の制定・推進(長浜市)</li> <li>・校外学習や部活動時の移動手段としての教育バス運行・公共交通利用に対する支援(米原市)</li> <li>・学校から学童保育への移動に乗合タクシー等を活用(米原市)</li> </ul>
住民への支援制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者*に対するバス・タクシー券の配布(長浜市)</li> <li>・後期高齢者、障がい者、高校生、妊婦等へのタクシー助成券配付(米原市)</li> <li>・市民と市内事業所通勤者に対する乗合タクシー・コミュニティバス割引バスポート配布(米原市)</li> <li>・遠距離通学をしている児童・生徒に対するコミュニティバス定期券等の支給(米原市)</li> <li>・路線バス・乗合タクシー共通通学定期券の実験的配布(近江長岡駅・伊吹高校間)</li> <li>・人工透析患者の通院費を一部助成(長浜市)</li> </ul>
民間団体への支援・呼びかけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や路線バスを活用した観光を推進、観光施設や商業施設等による公共交通の利用促進を支援</li> <li>・観光施設・企業等の保有する輸送資源の活用を検討(米原市)</li> <li>・福祉有償運送の周知・利用促進、高齢者の移動支援を行う団体に対する車両の貸し出し(米原市)</li> <li>・ライドシェアを含む住民間互助による移動支援サービスの研究(米原市)</li> <li>・地域が主体となる移動支援活動の調査研究・側面的支援(米原市)</li> </ul>

12

# 湖北地域の将来像 全体図 (都市計画系)

碧く輝くまち 湖北・ながはま ～地域がいき、人が生きる～(長浜市)

ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市 (米原市)

### 生活拠点

- 生活に身近な商業・福祉・生活サービス等が提供される拠点として、日々の生活利便性の向上を図り、地域特性を生かした都市形成を図る地域。拠点として未成熟な地域については、他の生活圏との連携や移動手段の確保等を図るとともに、自立した生活圏の形成を図る。(長浜市)
- 地域の日常生活やコミュニティ・交流を支える場 (米原市)

### 産業・流通拠点

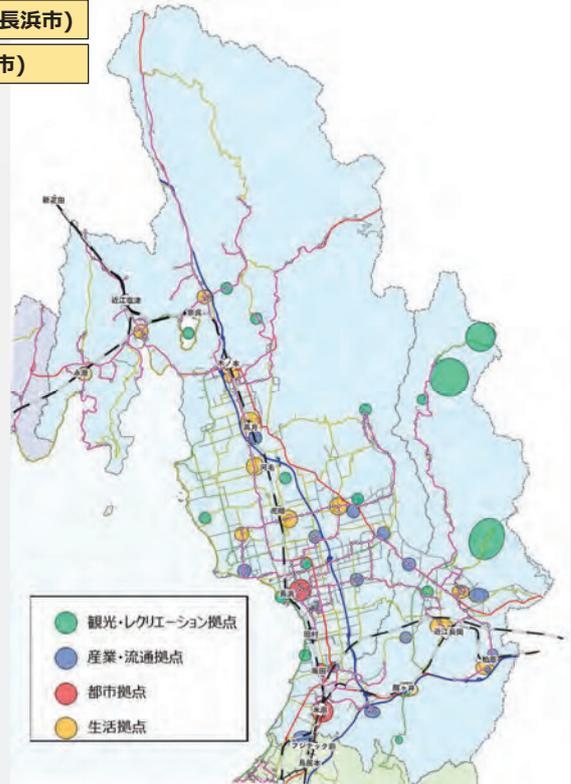
- 産業機能の集積を促進させることで、地域の経済基盤を確かなものとするための拠点として、工業機能の集積地として既存の生産機能の高度化を図る。(長浜市)
- 交通の利便性等を生かした産業・流通機能が集積し、市の産業振興をけん引する場 (米原市)

### 観光・レクリエーション拠点

- 市民の多様なスポーツ・レクリエーション活動を支える拠点、あるいは自然休養拠点として、適切な維持管理に努めるとともに、必要に応じて整備・充実を図る。(長浜市)
- 良好な緑・水辺の環境を生かしながら市民の休息やレクリエーション活動を支える場、或いは歴史・文化的資源を活用して、観光・交流活動の活性化を担う場 (米原市)

### 都市拠点

- 人・モノ・情報を集め様々な出会いと交流を促進させ、多様な都市機能を集積させるターミナル拠点として、都市機能の集積と良好な景観形成に寄与する都市整備を進め、快適な生活を実現できる機能的で利便性の高い都市形成を図る。(長浜市)
- 多くの人が集い交流するまちの顔づくりや、多様な都市機能が集積し活発な都市活動をけん引する場 (米原市)



13

# 第1回ワークショップ アウトプットイメージ

### 【子育て世代グループ まとめ】

- 通勤 ○時～○時 ○分間隔
  - 時～○時 ○分間隔
  - 通学 ○時～○時 ○分間隔
  - 時～○時 ○分間隔
- その他の時間帯は、乗継が良ければ○分間隔でも可

### 【シニア世代グループ まとめ】

- 通院・買物 ○時～○時 ○分間隔
  - 通勤・通学 朝夕 ○分間隔
- その他の時間帯は、○分間隔でも可



WS②では、交通税導入やWS①でのグループ意見を踏まえつつ、シミュレーション実施条件等をとりまとめ

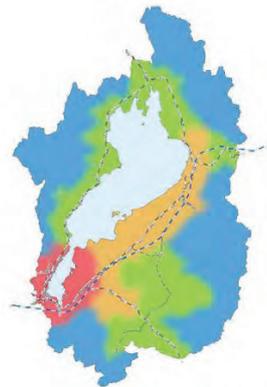
14

## 地域公共交通の維持・向上に必要な費用をどう賄うべきか？

地域交通ビジョンにおける地域交通の目指す姿のパターンと、そのために追加で必要となる概算費用

項目	概算費用（単位：百万円/年）								合計	
	バス				鉄道					
	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
	IV 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
	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	-1,870	-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

▼地域分類のイメージ図



▼地域の分類方法

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

※ 路線バス（市町が運行するコミュニティバスを含む。）・地域鉄道の既存路線の運行本数を維持・増加させる場合に追加的に必要となる費用を試算したものであり、事業の実施主体は県に限らない。

※ 「県民が最低限確保を望む地域交通」、「県民が理想として望む地域交通」の前提となる運行本数は住民アンケート（令和4年10月実施）から算出。

※ パターンCの他施策とは、運行本数の増加以外の施策（料金割引、デマンド交通の導入等）

15

## 地域公共交通の維持・向上に必要な費用をどう賄うべきか？

地域交通の目指す姿のために追加で必要となる概算費用（前ページ）について、滋賀県の人口および生産年齢人口（15～64歳人口）で除した金額は以下のとおり

パターン	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	
			施策なし	施策あり
追加で必要となる経費	2,533百万円/年	9,427百万円/年	10,131百万円/年	12,787百万円/年
人口一人当たり	1,808円/年	6,729円/年	7,232円/年	9,128円/年
生産年齢人口一人当たり	3,109円/年	11,571円/年	12,435円/年	15,695円/年



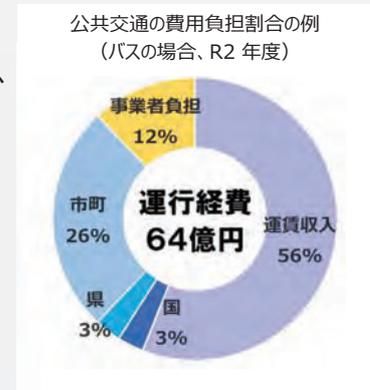
16

※ 人口(約140万人)および生産年齢人口(約81万人)は毎月人口推計調査令和6年4月季報(滋賀県統計課)による。

## 地域公共交通の維持・向上に必要な費用をどう賄うべきか？

### 【例】

- **経費節減、効率的運行など**  
(利用状況に応じたダウンサイジングやデマンド化、路線の再編、他業種も含む事業者間の連携など)
- **利用促進**  
(利便性の更なる向上、観光客の取り込みなど)
- **利用者の負担増** (運賃の値上げ)
- **既存財源の活用など**  
(予算の組換え、財源確保に向けた国への提案など)
- **新たな財源の確保**(いわゆる「交通税」など) など



滋 税 審 第 3 号  
令和4年(2022年)4月20日

滋賀県知事 三日月 大造 様

滋賀県税制審議会  
会長 諸富 徹

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inn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「CO<sub>2</sub>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・充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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。

## 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点があると考えている。

#### 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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub> 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・CO<sub>2</sub>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必要であることや、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。

## (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っ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。

## 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る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っ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。

## (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性が出てく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 住民参加の手續

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、県民参加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県民との対話を通じて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。

### (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っ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

CO<sub>2</sub>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。



資料5 横浜市における市税等の  
グリーン化について（横浜市）



# 横浜市における市税等のグリーン化の取組

横浜市 主税部長  
永森 秀

2024年10月7日

明日をひらく都市  
OPEN × PIONEER

## 横浜市における市税等のグリーン化の取組の全体像

明日をひらく都市  
OPEN × PIONEER  
YOKOHAMA

- 本市では、課税自主権を活用し、横浜みどり税(個人・法人市民税均等割への超過課税)や、固定資産税・都市計画税における軽減・減額措置を導入しています。
- 次頁以降、①～⑤の各項目について詳説します。

凡例： 本市独自 法定

目的	個人市民税	法人市民税	固定資産税	都市計画税	軽自動車税 (種別割)	森林環境税
樹林地の保全 緑化の推進	横浜みどり税 (均等割超過課税) ①		基準以上の緑化を行った土地 に対する軽減 ②			
脱炭素化、省エネ建築 物の普及促進			<div style="border: 1px dashed orange; padding: 2px;">新築された住宅 に対する減額</div> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 2px;">新築長期優良住宅 に対する減額</div> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 2px;">省エネ改修工事を行った 住宅に対する減額</div>	<div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">新築認定低炭素住宅等 に対する減額 ③</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">新築長期優良住宅 に対する減額 ③</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">省エネ改修工事を行った住 宅に対する減額 ④</div>		
自動車環境対策					軽減税率 (グリーン化特例)	
国産木材の 利用推進・普及啓発						森林環境譲与税 ⑤

## ① 横浜みどり税(個人・法人市民税均等割超過課税)

- 趣旨: 緑の保全・創出に資する事業の充実を図るため  
※ 緑豊かな環境を将来に残すためには、緑の保全・創出の取組を着実に進める必要があり、そのためには、各年度の財政状況に左右されない安定的な財源が必要
- 課税方式: 個人・法人市民税均等割の超過課税  
※ 緑の保全・創出による受益が市民である個人・法人に広く及んでいることから、その費用を広く負担する趣旨
- 税率: 個人市民税＝均等割に年間900円を上乗せ  
法人市民税＝年間均等割額の9%相当額(4,500円～270,000円)を上乗せ
- 課税期間: 平成21年度～  
※ 5年間の時限立法で設計、5年ごとに課税期間を延長(直近改正は令和5年度)  
個人市民税＝令和10年度分まで 法人市民税＝令和11年3月31日までの間に開始する事業年度まで
- 税収: 29億円(R5決算) 個人＝18億円、法人＝11億円  
※ 緑の保全・創出のための5年間の事業計画を策定し、事業費を積算(415億円/5年)  
国費・市債・一般財源を充ててもなお不足する分を横浜みどり税として徴収(142億円/5年)
- 用途: ①樹林地等の確実な担保、②身近な緑化の推進、③維持管理の充実によるみどりの質の向上、  
④ボランティアなど市民参画促進につながる事業 に限定  
※ 緑の保全・創出のための5年間の事業計画のうち、上記に該当する事業に活用

2

## ①-2 横浜みどり税(個人・法人市民税均等割超過課税)

### (参考1)主なみどり税充当事業

取組内容	みどり税充当額 (億円/5年)
緑地保全制度による指定の拡大・市による買取り	37.1
指定した樹林地における維持管理の支援	8.4
森の保全管理計画の策定、保全管理計画や森づくりガイドラインを活用した維持管理	37.6
収穫体験農園・市民農園・農園付公園の開設	6.5
街路樹による良好な景観づくり	23.0
地域住民による地域緑化等の取組支援	5.0
都心臨海部等の緑花による魅力ある空間づくり	13.8

※ 5年間の事業計画(415億円)のうち、4つの用途に合致する事業について、その事業費の一部(142億円)に横浜みどり税を充当

### (参考2)用途のイメージ(市民向けパンフレット)



3

## ①-3 横浜みどり税(個人・法人市民税均等割超過課税)

### 森林環境税と個別団体による超過課税(横浜みどり税、神奈川県の水源地環境保全税)との関係の考え方について

- それぞれの税は、課税の趣旨・目的・用途が異なっており、いわゆる二重課税・三重課税にはあたらないものと整理
  - ✓ **森林環境税**は、林業が成り立たない地方の山間部の森林整備や、国産木材の利用促進を主目的として創設された、全国一律の国税
    - ※ 本市では学校施設における内装の木質化等に活用(後述)
  - ✓ **神奈川県の水源地環境保全税**は、水源環境の保全及び再生に資する事業の充実を図るために創設された県税
    - ※ 横浜市内には水源が存在せず、本市への補助金交付なし
  - ✓ **横浜みどり税**は、市独自の超過課税であり、市内の樹林地の買取やまちなかでの緑の創出など、緑の保全・創出の取組を進めるために創設されたもの



(参考)市民向けパンフレットへの記載

4

## ①-4 横浜みどり税(個人・法人市民税均等割超過課税)

(参考)森林環境税、水源地環境保全税、横浜みどり税の違い

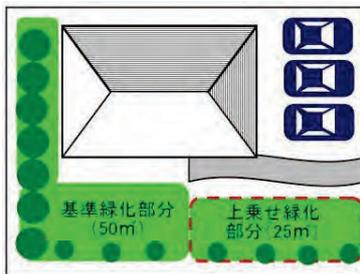
	国(森林環境税)	神奈川県(水源地環境保全税)	横浜市(横浜みどり税)
趣旨	パリ協定の枠組みの下におけるわが国の温室効果ガス排出削減目標の達成や災害防止を図るための地方財源を安定的に確保するため	水源環境の保全及び再生に資するための事業の充実を図るため	緑の保全及び創出に資する事業の充実を図るため
税率	1,000円を個人住民税と併せて賦課徴収	個人県民税均等割に300円、所得割に0.025%上乘せ(平均負担額880円)	個人市民税均等割に900円、法人市民税均等割額の9%相当額を上乘せ
課税期間	令和6年度から	平成19年度～令和8年度(5年ごとの期限を設けており、直近の改正は令和3年)	平成21年度～令和5年度(法人市民税は事業開始する事業年度)(5年ごとの期限を設けており、直近の改正は令和5年)
用途	市町村:間伐や人材育成・担い手の確保・木材利用の促進や普及啓発等の森林整備及びその促進に関する費用(本市は「木材利用の促進」に活用) 都道府県:森林整備を実施する市町村の支援等に関する費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 森林の保全・再生</li> <li>・ 河川の保全・再生</li> <li>・ 地下水の保全・再生</li> <li>・ 水源環境への負荷軽減</li> <li>・ 県外上流域対策の推進</li> <li>・ 水源環境保全・再生を支える活動の促進</li> <li>・ 水源環境保全・再生を推進する仕組み</li> </ul> <p><b>【森林環境譲与税との関係】</b> 本県においては、水源地環境保全税により水源地域の森林の適正な管理等を行い、森林環境譲与税により、木材利用の促進と水源地域以外の森林の適正な管理を行い、両税を効果的に組み合わせて、県内全域の森林の保全・再生を行う。(第4期かながわ水源地環境保全・再生実行5か年計画)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 樹林地・農地の確実な担保</li> <li>・ 身近な緑化の推進</li> <li>・ 維持管理の充実によるみどりの質の向上</li> <li>・ ボランティアなど市民参画の促進につながる事業</li> </ul>

5

## ② 基準以上の緑化を行った土地に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置

1. 軽減対象土地： 建築確認の敷地面積が500㎡以上あり、基準となる緑化率に加えて5%以上緑化され、横浜市が発行する緑化認定証の交付を受けた建築物の敷地で、緑化部分を10年間保全する契約を横浜市と締結したもの。
2. 軽減内容： 基準を超えた緑化部分(上乗せ緑化部分)の割合に相当する固定資産税・都市計画税の税額の4分の1を10年間軽減
3. 制度創設趣旨： 緑の保全・創造の観点から、横浜みどり税と同時に創設(平成21年度～)

【例】共同住宅の敷地(地積500㎡/基準緑化率10%)の場合



敷地全体の緑地面積=75㎡(緑化率15%)  
 ・基準緑化部分=50㎡(10%)  
 ・上乗せ緑化部分=25㎡(5%) →緑化基準10%に加え5%を緑化

軽減額

- ・上乗せ緑化部分25㎡に相当する税額の4分の1を軽減
- ・敷地全体の税額が400,000円だった場合は、  
 ・上乗せ緑化部分25㎡の相当税額(20,000円)×1/4=5,000円  
 ・5,000円×10年間軽減=総額50,000円

6

## ③ 新築認定低炭素住宅・長期優良住宅等に対する都市計画税の減額措置

1. 趣旨： 地球温暖化対策にさらに実効性を持たせるために税制度を活用する観点から、法定の固定資産税に係る制度を横出しする形で、省エネルギー対策住宅等に係る都市計画税を減額するもの。
2. 軽減対象家屋： ① 認定低炭素住宅やZEH水準省エネ住宅等の一定の省エネ基準に適合する新築住宅  
 ② 認定長期優良住宅
3. 軽減内容： ① 新築後3年度分(中高層耐火建築物は5年度分)について、2分の1に減額  
 ② 新築後5年度分(中高層耐火建築物は7年度分)について、2分の1に減額  
 ※地方税法附則15条の6及び15条の7の各項に規定される固定資産税の減額規定と同様

### 4. 制度創設経緯：

- ✓ 横浜市では、すべての新築住宅に係る都市計画税について、固定資産税と同様の2分の1減額を適用していたが、平成24年度に廃止
- ✓ 平成25年度からは、減額対象となる住宅を一定の省エネルギー対策住宅(断熱等級4程度)に重点化、
- ✓ 令和5年度からは、減額対象を認定低炭素住宅等(断熱等級5以上)にさらに重点化

	固定資産税(法定)	都市計画税
一般の新築住宅	1/2減額×3(5)年	-
認定低炭素住宅 ZEH水準省エネ住宅等	1/2減額×3(5)年	1/2減額×3(5)年
認定長期優良住宅	1/2減額×5(7)年	1/2減額×5(7)年

※ ( )内は中高層耐火建築物(3階建て以上の耐火・準耐火構造)

本市独自(固定資産税減額措置の横出し)

※ 認定長期優良住宅(断熱等級5程度)は減額措置を継続中

7

## ④ 省エネ改修工事を行った住宅に対する都市計画税の減額措置

- 趣旨：地球温暖化対策にさらに実効性を持たせるために税制度を活用する観点から、法定の固定資産税に係る制度を横出しする形で、省エネ改修工事(=地方税法附則第15条の9第10項の熱損失防止改修工事)を行った住宅に係る都市計画税を減額するもの。
- 軽減対象家屋：平成26年4月1日以前から所在する住宅で、一定の省エネ改修工事(熱損失防止改修工事)<sup>\*</sup>を行った家屋  
※ 窓の改修工事(必須)、窓と併せて行う床、天井、壁の断熱工事、太陽光発電装置等の設備設置、改修部位がいずれも省エネ基準に新たに適合することとなったもの。
- 軽減内容：工事完了の翌年度分について、3分の1を減額  
 改修工事により認定長期優良住宅となった住宅は、3分の2を減額  
※地方税法附則15条の9に規定される固定資産税の減額規定と同様
- 制度創設経緯：前頁③の省エネルギー対策住宅等に対する都市計画税の減額措置を創設する際に、併せて創設された。

	固定資産税(法定)	都市計画税
省エネ改修工事(熱損失防止改修工事)が行われた住宅	1/3減額×1年	1/3減額×1年
改修工事により認定長期優良住宅となった住宅	2/3減額×1年	2/3減額×1年

本市独自(固定資産税減額措置の横出し)

8

## ⑤ 森林環境譲与税

- 横浜市における森林環境税・譲与税の活用について
  - ✓ 森林環境税の趣旨を踏まえ、林業が成り立たない山間部の森林整備を支えるため、都市部の役割として**国産木材の利用促進と普及啓発**を図る。
  - ✓ 森林環境譲与税は、**市立小中学校の建替や改修、増築の際にエントランスや教室などの内装仕上げ等の財源として活用**し、国産木材を活かした学校整備を進めることにより、木材の消費促進とともに、子供たちに木材と触れ合う環境を整備することで将来における木材の消費拡大につなげる。
  - ✓ 令和5年度以降は**公園などの市民利用施設等**にも森林環境譲与税の活用先を拡大し、多くの市民に木のぬくもりを感じてもらいつつ、国産木材の利用や森林整備の必要性などの普及啓発を図る。
- 歳入見通し：4.4億円/年

9

## ⑤-2 森林環境譲与税

### 3. 横浜市における活用実績



六ツ川中学校武道場（玄関ホール） 令和4年3月竣工



根岸森林公園トイレ（イメージ図） 令和6年度竣工予定

年度	譲与税額	合計(A+B)	基金積立(A)	事業での活用(B)	説明
令和4年度	404百万円	404百万円	202百万円	202百万円	学校関連施設の木材利用の促進 202百万円
令和3年度	305百万円	305百万円	73百万円	232百万円	学校関連施設の木材利用の促進 232百万円
令和2年度	302百万円	302百万円	302百万円	—	臨時的・暫定的な措置として、学校施設整備基金に一旦積立
累計 (令和元年度～4年度)	1,153百万円	1,153百万円	720百万円	434百万円	※積立分は令和8年度の木造校舎(万騎が原小)の整備完了に伴い、それまでに積み立てた全額を活用予定

(出典) 横浜市webページ



