

地域公共交通維持のための交通税導入をめぐって



高崎経済大学名誉教授(経済地理学) 西野寿章

写真：しなの鉄道中軽井沢駅付近

本報告の契機

2023年12月17日 阿部守一長野県知事は、国土交通大臣に、しなの鉄道の施設スリム化の支援を要請

特有かつ喫緊の課題

(1)JRから引き継いだ過大な設備のスリム化，
駅設備の小規模化，単線化(上田・信濃追分間など)

(2)交通系ICカードへの対応

「しなの鉄道第五次中期経営計画」

- ・専用機器から汎用機器への見直しによるトータルコストの削減
- ・使用頻度の低い設備の廃止や使用停止措置により維持コストを削減

＊身近な交通機関がピンチ，安定的な運行を望む利用者の1人として，滋賀県で交通税の議論を，自らも関わった群馬県の森林環境税のように考えられないか。

特定技能 駅員や運転手も

外国人労働 4分野追加検討

政府が、人手不足の分野で外国人労働者を受け入れる在留資格「特定技能」の対象に、自動車運送業や鉄道、林業、木材産業の4分野を加えることを検討していることがわかった。追加に法改正は伴わないが、省令などを改める必要がある。在留期間が最長5年の特定技能1号は現在、飲食料など、木材産業では木材品製造や建設など12分野で受け入れられている。追加が実現すれば、2019年の制度創設以来初めて。

関係者によると、自動車運送業では、バスやタクシー、トラックの運転手を想定。鉄道では運転士や車掌、駅係員、車両製造など、林業では育林など、木材産業では木材加工などの業務に携わることを検討している。

このほか、既存分野の飲食料品製造にスーパーでの総菜調理、産業機械など製造に繊維や印刷などの業務を追加することにも考えられている。自動車運送業では、24年4月に残業時間の上限が規制され、物流が滞る恐れのある「2024年

特定技能の対象分野

特定技能1号

【相当程度の知識または経験】

既存の12分野
介護

ビルクリーニング
建設
造船・船用工業
自動車整備
航空
宿泊
農業
漁業
外食
飲食料品製造
産業機械など製造

特定技能2号

「熟練した技能」
既存の「特定1号」のうち、介護を除く11分野

追加を検討中の4分野

自動車運送
鉄道
林業
木材産業

対象業務の追加を検討中

路線バス減便相次ぐ

長野市内循環「ぐるりん号」

4月から38↓15便に

長野市やバス事業者は31日、中心市街地循環バス「ぐるりん号」の運行を4月以降、1日38便から15便に減らす方針を決めた。市内の路線バス6路線も減便する。市内を走る別の11路線では1月21日から日曜の全面運休が始まったばかり。いずれもバス事業者の深刻な運転手不足、利用者の減少、経営状況の悪化が背景にある。

長野市の中心市街地を循環するバス「ぐるりん号」



バス事業者、市の担当者らが出席した長野市地域公共交通会議＝長野市役所

31日の市地域公共交通会議で減便案が了承された。バス事業者が国土交通省に申請し、許可されれば正式に決定する。ぐるりん号は長野駅から長野大通り、善光寺大門、県庁通りを周回する。了承された案によると4月1日から運行する小型バスを4台から2台に減らし、運行間隔を15分から30分に変更する。運賃は大人190円

で変わらない。ぐるりん号は2019年度に18万人余りが利用したが、新型コロナウイルスの感染拡大を契機に大きく減少。22年度の利用者は13万人余りだった。市の委託で運行するアルピコ交通（松本市）と長電バス（長野市）から減便の申し入れがあった。4月以降はアルピコ交通が撤退し長電バスのみで運行する。

「現状のままではもたない」



長野駅前停車する長電バスの路線バス＝長野市

1月19日には長野市議会が公共交通対策調査研究特別委員会が開かれ、バス事業者と市議とが意見を交わした。事業者は運転手不足が深刻で、赤字路線を維持することが経営への負担になっているとして、「行政からの支援がないと立ちゆかない」と訴えた。長電バスは1月21日から市内を中心とした日曜の日曜の運行を休止した。同委員会が鈴木立彦社長は

「長野市では、バスに99人の運転手が、在籍は74人にと明かす。」「経営状況は赤字分を貸し切り、速バスの利益で補うとんだった。それで3年間を失い、繰り越し欠損も残る。路線バスは、8年か独自の判断でいい。運転手の高齢えコロナ禍を機に

2024.2.1 朝日新聞 長野版

地方の公共交通は、今後の行方に不安が募る。

2024.1.28 朝日新聞→

しなの鉄道沿線市町における自動車普及状況 ならびに地域経済の動向

自治体名	2005国調 人口	2020国調 人口	2020国調 高齢化率	2021.3末 世帯当り台数	2021年度 財政力指数
長野市	386,572	372,760	30.1	1.89	0.72
千曲市	64,022	58,852	33.5	2.20	0.52
坂城町	16,463	14,004	36.1	2.19	0.68
上田市	163,651	154,055	30.8	2.04	0.59
東御市	31,271	30,122	31.0	2.47	0.49
小諸市	45,499	40,991	33.8	2.19	0.58
御代田町	14,124	15,555	28.1	2.05	0.63
軽井沢町	17,144	19,188	33.3	1.92	1.61

* 2005年人口は、2020年の合併地域人口に組み替え

* 2020年 長野県高齢化率 32.0

* 長野県財政力指数 0.50 (2019～2021年 3か年平均)

* 2021.3末 長野県世帯当り車両台数 2.17

通勤・通学の交通手段の割合(2020)

区分	通勤通学先	利用交通手段が1種類のみ				2種類
		鉄道	乗合バス	自家用車	自転車	内鉄道利用
全国	総数	21.4	2.8	58.7	12.3	79.2
	自市区町村	4.7	3.5	66.9	19.6	41.8
	他市区町村	37.9	2.1	50.8	5.0	90.5
	県内他市町村	21.9	1.3	68.1	4.6	88.5
	他県	68.4	0.5	25.5	1.7	96.2
長野県	総数	4.5	1.1	85.3	6.8	56.8
	自市区町村	2.2	1.4	84.3	9.7	32.9
	他市区町村	8.7	0.4	87.2	1.7	81.8
	県内他市町村	7.5	0.4	89.1	1.4	81.7
	他県	37.2	1.7	40.1	7.8	84.3
群馬県	総数	3.3	0.4	85.1	8.6	64.8
	自市区町村	0.9	0.5	83.1	12.9	27.0
	他市区町村	6.6	0.3	87.7	3.0	84.5
	県内他市町村	3.6	0.2	91.1	3.2	81.2
	他県	23.8	0.4	68.8	2.0	91.4

資料：2020年 国勢調査

- 人口減少，自動車普及率の高い地方の鉄道，バス路線の維持，存続について，事業者に経営合理化を求め，利用を促進する…こうした対策では，路線の維持は難しい。
- 中山間地域を走るローカル線は，地域経済問題を先行検討しない限り，存続は難しい。
- 運転免許返納制度は，自動車利用を前提とした宅地開発や地域交通の衰退によって，地方では機能しておらず，高齢者による交通事故が多発している。
- 地方では，自動車と公共交通の共存が必要。現状では，公共交通の経営基盤が弱体化する一方。
- 滋賀県における「交通税」創設の動き：地域の交通を自治的に考えることは重要。日本には公共交通の持続性を担保する確かな仕組みが存在していない。



郊外の無料駐車場



トランジットモール

環境首都ドイツ・フライブルグ市 Freiburg

酸性雨による森の立ち枯れを契機とした脱炭素のまちづくりで知られる。日用品、食品店舗、飲食店を中心市街地に配置し、買回品店舗を郊外に配置して、中心市街地は自動車を排除したトランジットモールとなっている。中心市街地に入る路面電車の郊外主要駅には**無料駐車場**がある。LRTの運営費は**都市公社(シュタットベルケ)**による市民への電気供給、ガス供給、水道供給、ゴミ処理等による黒字分が充当され**持続性が担保されている**。

滋賀県における交通税の検討

滋賀県では、経営不振の近江鉄道の存続問題に端を発して、全国に先駆けて交通税の検討が始まった。

2022年4月、滋賀県税制審議会(会長：京都大学経済学研究科・諸富徹教授)は「**地域公共交通の維持・充実に
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計画方針や見直し後の
「滋賀県交通ビジョン」を確実に実感させるために
必須の取り組みであるのみならず、貴県が目指す
CO2ネットゼロ社会に資することから、**早期にその
議論を開始する必要がある**」と答申した。

＊滋賀県での検討

- ・ 2024年度から近江鉄道の上下分離の実施
- ・ 交通ビジョン試算必要費用：2.5億，50億，88億円
- ・ 滋賀県税制審議会の考え方：
 - ・ 県民税に対する超過課税方式
 - ・ 自動車から公共交通利用への転換を目的とするのなら，自動車税種別割に対する超過課税も
 - ・ 自治的に導入することの意義

＊県民：滋賀県減税会の主張，増税に対する抵抗感

＊滋賀県税 2022年度 自動車税197億317万円

（県税自主財源の10.7%）

※答申を見る限りにおいて，自動車税の使途に関する言及はない

自治的に導入が先行した森林環境税

山林所有者の合理的選択→外部不経済の発生

目的：林業不況によって発揮できなくなっている**森林の多面的機能**を向上させ、**住民の命と財産を守る**。

＊山林荒廃を改善する費用が既存の財源では不足。

＊森林の多面的機能を維持することを目的として、**分権的に森林整備**→**県税超過課税方式**，**目的税**として徴税

＊府県の森林環境税(条例)：全国37府県，横浜市

最初：高知県 2003年

長野県：長野県森林づくり県民税 6.7億円/年

県民税均等割納付者500円/年，法人税5%，2008年度～

群馬県：ぐんま緑の県民税 8.5億円/年

県民税均等割納付者700円/年，法人税7%，2014年度～

森林の多面的機能

■森林の有する多面的機能：年間70兆円

土砂災害防止・土壌保全機能 36.7兆円

水源涵養機能 29.8兆円

地球環境保全 1.4兆円(CO₂吸収等)

保健・レクリエーション 2.3兆円 等

*山林所有者：材価の低迷，保育の放棄→森林の多面的機能の低下→温暖化→住民の生命と財産を脅かす可能性

*政府：2019年 森林環境税創設，新しい森林管理制度制定

背景：京都議定書等に定められた温室効果ガス吸収源対策

群馬県 県民税8.5億円+国森林環境税8億円=16.5億円

国交付金：人口割 都市部にも配分，多くは使えず基金化

*条件の悪い山林所有者に林業を断念させる政策

＊群馬県：2012年度 検討委員会設置，2014年度導入

＊西野：2012～2022年度，座長，委員長として関与

分権的に森林整備を行う群馬県の姿勢に賛同

＊多面的機能の維持向上＞私有財産の公的整備の慎重論

＊現行予算等でも整備しきれない森林の整備(1万ha)

＊条件：一般財源化しない，評価検証委員会の設置

＊森林の多面的機能を高めるための事業と啓蒙

- ・税の大部分は，条件不利地の人工林間伐に充当
- ・啓蒙のためのボランティア組織の形成
- ・県民参加の里山整備
- ・小中学生向けの環境教育などを展開

＊間伐後の日本林業の再生が大きな課題



下草がない災害の原因になりやすいスギ林(山梨県小菅村)



ぐんま緑の県民税による間伐後のスギ人工林(渋川市)



間伐によって下草が繁茂した人工林(埼玉県飯能市)

地方公共交通の多面的機能の検討

■鉄道(路線バス)の特性

- 1) 定時性
- 2) 高速性
- 3) 大量輸送
- 4) 安価な運賃
- 5) 高い安全性
- 6) 少ない環境負荷
- 7) 平等性 など

■多面的機能

- ・ 通勤通学輸送機能
- ・ 余暇レク・観光振興機能
- ・ 地域文化振興機能
- ・ 自然環境保全機能
- ・ 雇用機会創出機能
- ・ 物資輸送機能(長野県：石油)など

*これらの諸機能の果たす経済的波及効果の算定, これらの機能が減退, 喪失した場合の経済的損失の算定。

*不採算でも不可欠な交通維持費用→交通税, 他の財源？

＊地方の公共交通の衰退要因：

モータリゼーション，人口減少，利便性の低下など
→自動車の社会的費用の増大，外部不経済の発生

＊原因の一つとなっている自動車の所有者は自動車税
(地方税)，軽自動車税(市町村税)，ガソリン税(国税)
を納めているが，これらは普通税(一般財源)として
扱われ，県，市町村，国の有力な財源としての役割
が高くなっており，公共交通政策との関係は不明瞭。

＊自動車諸税の一定額を公共交通維持費として明確化。

＊普通税であっても使途の可視化は可能。

実際は，自動車税の歳入額を上回る道路整備，公共交通への補助等が行われている可能性もあるが，国の交付金や補助金などと合算され，地方公共交通衰退の要因の一つである自動車税の使途が見えていない。

* 自動車税の略史 (国土交通省資料)

1940(昭和15)年 道府県税：自動車税の創設

市町村税：自転車税，荷車税，自動車付加税の創設

1950(昭和25)年：シャウプ勧告により地方税法制定

1958(昭和33)年：軽自動車税の課税権を市町村移譲

1976(昭和51)年：道府県の道路事業費増大

→ 自動車に対する総合的な税負担の適正化

2001(平成13)年：自動車税グリーン化制度の創設

2009(平成21)年：自動車重量税，ガソリン税の一般
財源化

2019(平成31)年：自動車税種別割、軽自動車税種別割に名
称変更

* 国家総動員法下で創設された税体系。

＊考えられる自動車所有者の意見

「自動車税を納めている。鉄道、バスの維持費用は利用者が負担すればよい」

「自動車に関する諸税は、ガソリン税を除けば、一般財源化されている。自動車の利用によって、公共交通が衰退してきたとするならば、社会的費用負担の観点から、自動車諸税の一定額を公共交通の維持費用に充当する方法もあるのではないか」(現実はどうでも可視化されていない)

「13年間乗ってきた車の税金は、自動車税種別割のグリーン化税制により15%増額されるが、増額された税金が何に使われているのか不明。徴税分は脱炭素の公共交通政策に使うべきではないか」(カーボンニュートラル政策の逆行)

*自動車税(普通税・一般財源)の歳入状況

総務省：自動車税について，道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つほか、**道路損傷負担金的な性格**を持つと説明。

長野県2022年度 330億円(県税自主財源の13.4%)

群馬県2023年度 358億円(県税自主財源の13.7%)

*地方自治体(県)は，**自動車税を有力な一般財源**として予算編成を行い，教育,福祉,医療等,住民サービスに使用。

※人口減少時代における「**地方の公共交通**」を維持するために**交通税導入の議論は早急に必要**。**公共交通の多面的機能への理解**，「**自動車と公共交通の共存方法**」を検討しつつ，**自動車税歳入の一定割合を維持費用とした上で住民負担を求める手順が必要ではないか**。