

第9回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和3年（2021年）1月14日（木）10：00～12：00

■開催場所

WEB開催（事務局は、滋賀県庁本館3階特別会議室）

■出席委員（五十音順、敬称略）

井手委員、川勝委員、佐藤委員（副会長）、勢一委員、松田委員、諸富委員（会長）

■県出席者

三日月知事

総務部 江島部長、片岡管理監、里井地方税徴収対策室長、他関係職員

土木交通部 中嶋理事、渡辺交通戦略課長

1 開会

(1) 挨拶

(知事)

- ・ こういう形で、先生方に御協力・御尽力いただき、税制審議会を持ち、そして開催できることは、私たちにとって大変光栄であり、誇りに思っている。毎回、たくさんの刺激をいただいております、今日も、県内のたくさんのメディアの皆様方が来ておられ、県議会の議員の皆様方、もって県民の皆様方からも、徐々にこの税制審議会の議論に高い関心を示していただいている。
- ・ まず、昨年7月3日に答申をいただいた琵琶湖森林づくり県民税について、昨年12月末に県議会の承認をいただき、無事、条例を改正することが出来たことを御報告し、お礼申し上げます。今後ともその財源を、私たちがお預かりしている琵琶湖の水源である森林の保全や活性化のために、有効活用してまいりたい。
- ・ 本日は、ウィズコロナ・ポストコロナを見据えた税制の検討として、2本立てで議論していただく。1点目は、「地域公共交通を支えるための税制を検討すること」について、前回、様々な角度からたくさんの御示唆をいただいたことを受け、人とひととの交わりを作り保つ地域公共交通を充実させることが、自治の振興やコモンズの形成または再生につながるのではないかと、という視点を改めてお示しして、県における、まちづくりや交通に関する計画やビジョンづくりの予定等を、現時点で述べられる範囲で、御説明した上で、前回に引き続き、御審議いただきたい。
- ・ 2点目は、今まさに、コロナとの闘いや付き合いが、第3波を迎えてその渦中にあるわけだが、「コロナ後を見据えた戦略的な税制」について、議論をしていただければと考えている。このコロナ禍において、私たちは、たくさんの揺さぶりを受けており、こうしたものをどのように受け止めて社会変革につなげていくのか、ということ

が非常に重要だと考えている。例えば、滋賀県においても、大都市や過密な中での暮らしに対する忌避というものが顕れ始めており、ワーケーション、リモートワーク、オンライン取引、キャッシュレスなどが、加速度的に進み広がってきている。また、自然の中で、人とひととがつながりながら、例えば、三方よしという思想のもとに、健康長寿の暮らしを滋賀で続けていきたい、営んでいきたいといった志向も高まってきていると感じている。一方で、格差や分断といったものが生まれ、広がり、苛烈化して、さらなるストレスを生んでしまうという状況も否めないのではないかと感じている。したがって、こういった危機を転機として、より良い自治を追求したい、また本当の意味での「健康しが」をつくっていきたいと考えており、その際に、税制の面でどういう議論ができるのかということについて、資料を示しながら、お話したい。

- (以下、「知事あいさつ資料」に沿っての説明。) 私たちは、今の状況を自ら省みながら、比叡山天台の言葉で言えば、「止観」するような姿勢も必要なのではないかと考えている。1段目にあるように、社会が抱えている課題や問題が、改めて浮き彫りになってきている。合わせて、2段目あるように、命、健康が危機にさらされている。例えば、今後広がっていくワクチン接種においても、先進国・富裕層と途上国・貧民層との間で、受けられたり、受けられなかったりというような選別が起こりかねない。こういったことがもたらす生命の危機があり、また気候変動の危機もある。さらには、米国の議会においても、大変な騒ぎが起こっているが、こういったことが民主主義や、避けなければならない戦争というものにつながる危機があるのではないとも感じている。いずれにしても、3段目にあるように、これまであった“つながり”や“思いやり”や、“共感”といったものが、分断されてしまっている。この現状を、私たちはしっかりと捉えた上で、そういった危機を克服し、より良い社会を築いていくために、一番下に記しておりますとおり、今このコロナ禍の中で感じていることを教訓にしながら、①人々と自らの「幸せ」のために、②私たちと地球の未来のために、さらには、③子どもたちや次の世代のために、自分たちらしく「一歩」、未来を変えるための「一歩」を踏み出していかうじゃないかということ、今年、年初に、県民に対して、申し上げた。
- これには、大きく三つの柱と一つの土台がある。三つの柱のうち、一本目の柱は、「ひとの未来」とつながる一歩」ということで、ここでは、1段目にあるように、「人とひととのつながり」を取り戻すための取り組み、例えば、先ほど申し上げた、公共交通をしっかりと維持させていく、乗りやすくするというのもそうだし、このコロナ禍において、私たちが心の底から求めるものでもあったスポーツや文化芸術といった営みをこうした感染症下においても続けていけるような取り組みなどを充実させていきたいということもある。また、2段目にあるように、「こころの健康」の面では、自殺の予防、不登校・ひきこもりの対策、さらには、「出ないでください、

動かないでください」ということが、御高齢の方々の認知症やフレイルを加速させてしまうことにつながるような取り組みであるとか、産後うつフォローなどもしっかりと行っていきたい。

- 二本目の柱は、「社会の未来」につながる一歩」ということで、例えば、新しい働き方や、失業なき労働移動、ワークシェア、また、新たに滋賀県で、現在県内にはない高等専門人材を養成する教育機関を作ることを検討しており、これを機に、東京などの都市部から滋賀への移住や、関係人口の更なる創出というものを志向していきたい。また、新しい産業を作っていくチャンスにあるのではないかと考えており、グリーンエネルギーやグリーンリカバリーも、さらに進めていきたいと考えており、そのための新技術の開発や支援、そしてSDGsをはじめとする社会的課題の解決に向けた新たなビジネスの創出などにも挑んでいきたい。また、そのためのスタートアップにも可能性を感じている。また、ここには記載していないが、このコロナ禍において、食料をはじめとする命を守るためのものが県内・国内で調達出来ないという事態にも難渋した。したがって、農業をはじめ、工業も含めて、つくる力の再強化というものを図っていく必要があるのではないかと考え、現在、具体的な産業振興の取り組みにも着手している。
- 三本目の柱は、「自然の未来」につながる一歩」ということで、お預かりしている琵琶湖で酸素の深呼吸が行われておらず、ある意味で、気候変動・気候危機の影響ではないかという現象も身近に感じており、CO₂ネットゼロ、すなわち、植物と動物の間でのCO₂の健全な循環を、県内においても作り出していこうということで、さらなる再生可能エネルギーの導入をはじめ、滋賀県から新たなカーボンクレジットを提起しながら、あらゆる人間の営みを、カーボンオフセットしていく取り組みも進めていきたい。新しいエネルギー社会や、新しい車社会というものも展望しつつ、これは1年だけでできることではないが、これから2025年、2030年を見ながら、新たな「一歩」を踏み出していく、そういう1年にしていきたい。
- 最後は、一つの土台ということで、自治の振興と、DX（デジタルトランスフォーメーション）というものを考えている。特に、自治の振興では、テーマ型や地縁型の様々なつながりを再構築していく必要があり、身近な例で言えば、このコロナ禍で出来なくなったお祭りや、高齢化や人口減少によって危うくなっている文化財の保全などを、それぞれの自治体の中でつないでいくための取り組みを広域自治体としてしっかりと支援していくことや、DX（デジタルトランスフォーメーション）の面では、行政や産業のデジタル革命をこの機に行っていきたいと考えながら、様々な取り組みを作っていきたい。
- 以上申し上げたようなことを、県の政策の大きな一つの考え方として、現在持っており、こうしたものを補強したり、進めたりするための税制のあり方等についても、是非今後の議論の中で、先生がたから御意見を賜れば幸いに存ずるところである。今

回もどうぞよろしく願います。

2 議事

(1) ウィズコロナ・ポストコロナを見据えた税制の検討について

①地域公共交通を支えるための税制を検討することについて

- 事務局から資料1～4に基づく説明を行った後、知事を交えて委員による意見交換および質疑応答が行われた。

(佐藤委員)

- ・ まず、質問が2点ある。1つ目は、交通需要の見通しについて、特に人口動態が大きく変わると思うので、各地域において公共交通に係る需要をどのように見込んでいるのか、もし何らかの推計があればお教えいただきたい。2つ目は、1つ目に関わるが、今回、公共交通を支える税制というときに、財源規模をどれくらいで考えるのか。これによって、どういう税目が対象になるか、何が課税対象になるかということが決まってくると思う。財源規模は、どれくらいで考えているのかについて、もし決まっていれば、あるいは、今後検討する予定があれば、お知らせいただきたい。
- ・ 今回は、公共交通を地域全体で支えるということなので、こういうことではよく受益者負担という話になるが、受益は広く捉えてよいと思う。極端なことを言えば利用者から取っても仕方がないわけなので、地域全体で支えるという姿勢はむしろあってよい。ただし、その場合に、どうやってやるかとなると、前回の審議会で申し上げたとおり、理想を言えば、私は固定資産税だと思うが、固定資産税は県税ではないので、県としてやるということになると、やはり、個人住民税や法人住民税が対象になるってくる。要するに、それらの超過課税になるのではないかと思う。そのときに、先ほど申し上げたとおり、財源規模があまり大きくないということであれば、均等割が選択肢になるし、それなりにまとまったお金が必要だということであれば、所得割なり、場合によっては、法人税割といったところが、超過課税の対象になってくると思う。前回の会議資料では、フランスを例に挙げて、何か新しい税制を考えておられるような印象を受けたが、新税を考えるよりは、今申し上げたような、超過課税の方が良い。
- ・ また、公共交通に係るビジョンであるとか、立地適正化計画や公共交通計画であるとか、経営計画等が、色々と立てられているので、一旦ここで、ロードマップか工程表をちゃんと作って、それぞれの計画の足並みと、今回の税制の議論の足並みとが揃っているかどうか確認してはどうか。それから、令和5年に公共交通ビジョンということなので、おそらく、中間報告や、色んな資料が出てくると思うので、それと合わせながら、こちらの税制関係の議論を進めていくことが肝要である。

(事務局 (交通戦略課))

- ・ 1点目の交通需要に関しては、令和5年度のビジョンの改定に向けて、本年度の国勢調査や、来年度に実施されるパーソントリップ調査を参照することとしている。また、地域ごと、市町ごとの様々な輸送資源について、福祉輸送等も含めた交通の実態等を整理した上で、データとして、来年度中に把握できるようにしたいとも考えている。これらのスケジュールを踏まえた上で、まず来年度には、現状の課題を整理し、令和4年度から令和5年度にかけて検討を進め、令和5年度に、最終的に「滋賀交通ビジョン」を策定したいと考えている。先ほど御指摘のあったロードマップや工程表についても、まず来年度は課題の整理をした上で、令和4年度から令和5年度で詳細な詰めをしていき、令和5年度を目途に、最終的にまとめていくという形で予定している。

(事務局 (税政課))

- ・ 2点目の財源規模につきましては、今、土木交通部のほうから説明があった作業に応じて検討することになることから、現時点でいくらというような数字を持ち合わせているわけではありません。

(佐藤委員)

- ・ 将来の交通需要を推計すると大体分かってくると思うが、交通需要は今後減っていくことになる。そのため、今後の公共交通を考えるときには、人がまだ住んでいる地域を当面どうするかという話、つまり、撤退戦略的な意味での公共交通のあり方というもののある一方で、むしろ都市化が進むことにより公共交通に対するニーズが高まってくるだろうという地域については、むしろ充実させていかなければならないので、こちらは、成長戦略として位置付けることになる。公共交通を考えていく上では、実はこの2面性があるということに留意しておいたほうが良い。

(川勝委員)

- ・ 前回から、この「交通税」についての議論が始まり、本日も改めて、事務局から説明があったわけだが、改めて、「交通税」というものを考えるときに、共通認識として持っておかなければいけないことは、この「交通税」は、単に交通政策や公共交通を支えるためだけの税ではないということである。確かに、一義的には、この「交通税」なるものは、公共交通を支えるものではある。しかし、同時に、第7回の会議冒頭に知事が「かきくけこ」の環境、教育、暮らし、健康、交通を示されたわけだが、これらを支えるものだとは私は認識している。また、前回の議論の中で、井手委員からも、税でやる以上は共通の必要を満たすためのものでなければならないといった話があったが、そういった観点を含むものが、この「交通税」ではないか。そのため、

もし「交通税」というものを導入しようとするのであれば、大前提として、こうした共通認識を持っておかなければならない。

- また、今しがた、佐藤委員からも御意見があったが、公共交通がもたらす便益は、広く一般にもたらされるものだと考えて、受益は広く捉えるべきであるし、受益者は、公共交通を利用する者に限る話ではない。その意味で、これを税でやるということには一定の説得力があると私は理解している。このあたりも、非常に重要なポイントになる。
- それからもう1点、少し違う観点で、脱炭素の観点がある。次のテーマにも関わってくるが、脱炭素との関わりで、車の電動化が、これまで以上に急速に進みそうな勢いになっている。もちろん、車の電動化自体は、私も否定はしないが、ただこれだけでは、結局これまでと同様に、車社会を前提とした旧時代のものにとどまってしまう可能性があるように思う。車の社会的費用は、CO₂の排出だけではない。例えば、依然として交通事故で大事な命が奪われることもあるし、道路混雑の問題や、駐車場が必要となって公共空間を占拠してしまうということもあるわけで、自動車を巡っては他にも様々な社会的費用がある。そう考えたときに、確かに、この車の電動化という流れは、脱炭素には整合的ではあるが、必ずしもそれのみでは、持続可能なまちづくりには結びついていかないと考えられる。では、脱炭素と持続可能なまちづくりの双方に整合的な動きとは何かと考えると、やはり公共交通にかなり重要な役割がある。とりわけ、電気自動車に関しては、専門家の間では、技術的にはまだ10年ぐらいはかかるのではないとも言われており、これだけ投資を集中させていこうという動きの中で、多少はその技術革新が早まるかもしれないが、それでもまだもう少し時間がかかるだろうと言われている。それに比べると、公共交通である電車は、既に技術としても確立されているので、脱炭素に向かう移行期においても、公共交通の果たす役割は非常に大きい。その意味でも、この「交通税」が、そういったものを支える財源として位置付けられるのであれば、複合的な意味で、極めて重要な制度、あるいは税制として位置付けられるのではないか。

(勢一委員)

- やはり公共交通は、公共のインフラとして位置付ける必要がある。誰でも使える、使いたいときに使いたい人がいつでも使えるという意味での公共性の位置付けがあるのであれば、確かに、利用者の受益者負担重視よりは、地域全体で支えるという意味で、税制にかなう部分はあるかと思う。先ほど佐藤委員からは超過課税という提案もあったが、薄く広くみんなで支えるという考え方は、特に適合するのではないかという印象を持っている。
- そのような形で、もし、公共交通の公共インフラとしての要素を強く意識して税制を入れるということになれば、今度は県や市町の側が、政策として、それをしっかり

確保して、政策サイクルとして回していくことになるので、合わせて責任が出てくることから、相応の体制を作ってしっかりやっていただくということになる。

- そのうえで、どういう形で住民に還元していくかを考える必要がある。インフラなのでしっかり支えていくことでも、一通り十分ではあるのだが、より使いやすいインフラのシステムにしていくための工夫も必要となるだろう。私は、ヨーロッパのドイツによく行くが、現地の公共交通では、バスや鉄道を使うときに、それぞれの事業者のチケットを買って乗るのではなく、地域公共交通全体を一つのチケットで乗れるシステムが一般的である。そのように、利用者の利便性が上がれば、公共インフラとしての価値もより上がることになり、ひいては民意としても、それを支えるための税制に賛成しやすくなる部分はあるかと思う。
- 先ほど、公共交通がもたらす行動変化ということで、オーストリアの例の紹介があり、ボランティア活動への参加促進につながっているという説明があった。現地の事情を少し考えてみるに、日本に比べてボランティアが活発に行われる状況にある。それはなぜかと考えていくと、地域社会での人々の関わり方が、日本とは違う部分があり、一つには、教会のシステムが地域の人たちのボランタリーな活動をそれなりに支えている、そうした活動のきっかけになっているところがある。合わせてもう一つ、個人単位で色々な市民団体の活動に関わっていることがある。NGOに関わっている人がいたり、あるいはスポーツや趣味の団体にも関わっていたりと、一人がいくつかの団体に関わりながら日々生活をしている。人々がどのような行動をし、どのような環境おかれているか、社会状況が豊かになれば、その活動のために地域を移動していこうというモチベーションになると思う。そのため、先ほどロバート・パットナムの名前も説明資料に出ていたが、地域交通のあり方を考えるときには、人々の地域との関わり合い方についても意識して、むしろ、こういう時代なので、そうした関係性を進めていく、深めていくような働きかけも必要になるのではないか。地域における人々の関わりが、本人と地域との両方を支えることになっていくと思うので、今後人口減少が進む中で、やはり地域コミュニティーのあり方も、こうしたところに関わってくると思う。

(松田委員)

- 今回、公共交通に関する目的税を検討するという話で、そのためのビジョンを示す必要があるという話が前回の審議会でも出されていたわけだが、先ほどの「滋賀交通ビジョン」が、そのためのビジョンに当たるということか。

(事務局 (交通戦略課))

- 県全体の交通政策の方向性を総体的にまとめるものとして「滋賀交通ビジョン」があり、その中では、それぞれの地域特性を踏まえた形での交通体系を全体として取り

まとめたいと考えている。一方で、地域ごと、市町単位での計画としては、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」を、個別の自治体等で既に作っている、あるいは、これから作っていくということになる。これらの両方で、計画やビジョンづくりを進めていく、また、示していくということになるかと思う。

(松田委員)

- ・ 懸念しているのは、滋賀県として、「都市計画基本方針（仮称）」のほうが、「滋賀交通ビジョン」よりも前に作られるということだが、都市における公共交通を先に決めて、後から全体の公共交通を決めるという話なのか。

(事務局（交通戦略課）)

- ・ 「滋賀交通ビジョン」は、今後の県の交通政策の方向性をまとめるものとなる。また、既に現在、新たなデマンド交通の実証実験に取り組んでいるエリアもあり、そういった実験結果を反映して、各地域で「地域公共交通計画」が策定されていくこととなる。一方で、県として「都市計画基本方針（仮称）」という、大きな方針を来年度に示すことになる。各市町においては、これに沿って、また、これも踏まえた形で、まちづくりの方針なり、交通も含めて、各々の都市計画に位置づけていくこととなる。そうしたことを踏まえて、総体的な方向性を最終的に「滋賀交通ビジョン」としてまとめるということになるので、個々の方針なども踏まえつつ、大きく方向としてまとめるのが「滋賀交通ビジョン」という形になると考えている。

(知事)

- ・ 「滋賀交通ビジョン」は、令和5年度を目途に定めに行くが、交通を含む、まちや都市のあり方について、来年度、「都市計画基本方針（仮称）」として、まず大きく考え方を定めさせていただく。その上で、その重要な部分を占めてくる交通についても、これから2年3年かけて、ビジョンとして取りまとめようということ考えている。

(松田委員)

- ・ 都市を先に決めてしまうのではなく、同時に、地方部や農村部についても考えたほうが良いのではないかという趣旨である。

(知事)

- ・ そういう意味では、法律用語として「都市計画」という言い方をしているが、農村部や市街化調整区域も含むエリアについて、今後どうマネジメントしていくのかということを含めて、基本方針として定めることになる。

(松田委員)

- ・ 分かった。安心した。

(井手委員)

- ・ まず一つ目に、質問として、以前にも似たようなことを訊いたかもしれないが、先ほど佐藤委員も交通需要の規模の話がされていたが、どのぐらいの自治体規模を考えながら議論をすれば良いのかがよく分からない。例えば、過疎地域のような地域を念頭に置きつつ検討していくのか、あるいは、諸富会長が以前に言及された、富山市のコンパクトシティーのようなスケールで考えて議論していくのか、それともそれらの全体なのかというイメージが湧いてこないの、そこを教えていただきたい。なぜそこにこだわるかという、川勝委員が先ほど発言されたように、みんなにとっての共通のニーズであれば、県税としてやっていくということに合理性はあると思うが、個別のニーズに対するものであれば、県税でやっていく、もしくは税でやっていくことの合理性はないということになる。そうだとするならば、私がずっと一貫してこだわっていることだが、コミュニティ政策の中の一つとして公共交通を位置付けるということで考えていったときには、公共交通が、どのようなレベルであれコミュニティの形成に接続していくということから整理していく必要がある。これからの社会というのは、コミュニティ機能抜きには議論が出来なくなっていく。少し話がずれるが、大きな流れを見てみると、例えば、財政がどんどん大きくなる中でも、地方交付税はなかなかぐっと伸びていかない状況がある一方で、地方中枢拠点都市といった形で、国のやるべき仕事がどんどん地方にリアルに下りてくるという現実がある。基礎自治体でも、広域連携が強まって、水平的なネットワークが強まって、さらに言うと、福祉では、地域包括ケアのような形で、地域レベルにまで福祉がおりてくるという形になってきている。それはつまり、近代で集権化されたものがどんどん下降していったということである。そうやって、どんどん降りていくということは、国家がそれらを支える力を失っていったということなので、そう考えたときに、コミュニティの議論をすっ飛ばしてしまうと、どんな絵を描いてもうまく機能しないと思う。それだけに、地域の公共交通が、どのレベルにおいてもコミュニティ形成と結びついていくということの整理をしないことには、県税として集めていくということの合理性がそもそもないような気がする。したがって、そのことも含めて、そもそも、大体どのぐらいの規模の自治体のことを考えているのかを教えてください。なお、私は、どのレベルでもやるべきだという意見である。
- ・ 二つ目に、どこが、誰が負担するのか、また、どの税でやっていくのかということだが、これは、まさに哲学の問題だと思う。この点は、川勝委員にできればフォローしていただきたいが、フランスの場合、税か負担金かという話は置いておいて、一応「交通税」と言っているわけだが、あれは、従業員の給与ベースでやっている。もと

もとの始まりでは、古い時代でいうと、フランスでは、企業が従業員の交通費を負担していなかった。後に負担するようになっていくが、かつては、企業は従業員の交通費を負担してなかったから、それが話を通しやすかった一つの理由だろう。あとは、交通権を保障するだとか、環境保護だとか、あるいは、色んな労働者がパリに集まってくるという、労働市場の形成だとか、色々な理屈をつけて、従業員給与で、事業所ベースで課税をしていったわけである。したがって、フランスのように、どういう理屈でやっていくのかということを考えないと、誰にかけるかということとはそもそも議論出来ないし、どの税でやっていくかということも議論出来ないような気がする。逆に言うと、経済の話ではなくて、労働市場とかの話でもなくて、コミュニティーの話として、もし整理がつくのであれば、「企業に負担させるのではなくて、住民税のような形で負担していくのが望ましいでしょうね」という議論になっていくと思う。そのため、どういう理屈でこの税を考えていくのかということを中心に議論しなくてはならない。

- 三つ目に、本日事務局からは、公共交通がソーシャルキャピタルの形成につながるという説明があり、諸富先生がおっしゃっていることなので、間違いのないのだろうと思いつつ聞いていたが、重要なことは、単に公共交通がソーシャルキャピタルを作りますということだけではなくて、どのようなメカニズムでソーシャルキャピタルの形成につながっていくのかということなので、そのメカニズムが本当は重要になる。今日は、二つの論文に依拠して説明があつて、それはそれで良いと思うが、「このような経路・メカニズムを経て、こうなっていくので、したがって、ここと、ここと、ここをやるのです」ということを具体的に考えなければ、単に「公共交通機関はソーシャルキャピタルの形成につながるからやります」とだけ言ったとしても、何ら説得力がないと感じた。
- 最後に、冒頭に知事が発言された中で、より良き自治の追求という部分でも、コミュニティーの話が出ていた。知事からは、「人」、「社会」、「自然」の全体の土台としての自治という説明があり、私もそこは全く賛同する。その中で、コミュニティー活動支援というところに、「テーマ型コミュニティー」と「地縁型コミュニティー」というのが出てきていた。最近では、「テーマ型コミュニティー」のほうが流行りで、「緩やかなコミュニティーを作っていきましょうね」といったことを皆さんおっしゃるが、昔ながらの「地縁型のコミュニティー」が弱っていくとはいえ、どちらが重要かという結論を下すのは、まだ早い気がする。要するに、コミュニティーをきちんと分けてほしいということであつて、緩やかでソフトな「テーマ型のコミュニティー」と、一方でソリッドですごく強固な「地縁型のコミュニティー」とがあるわけで、コミュニティーといってもそれぞれで果たす役割が全く違ってくる。加えて、強固な「地縁型コミュニティー」の場合であれば、今あるコミュニティーをどう生かすかという議論になるし、一方で、緩やかな「テーマ型コミュニティー」の場合には、どのように

新しいコミュニティーを作っていくかという議論になると思う。だから、一言で「コミュニティー」といって整理しても、実は全く機能が違ってくる。そうすると、例えば、地域包括ケアのようなものを念頭に置くなれば、いつ潰れるか分からないNPOのようなところに地域包括ケアを任せるのか、少なくとも衰退するとは言いながらも持続性のある「地縁型のコミュニティー」に任せていくのかという観点で考えなければならぬ。つまり、コミュニティーの機能をきちんと整理して、それぞれの機能がどのような支出と結びついていくのが合理的なのかということ考えた上で、それぞれの目的を明確にして、一方では「地縁型コミュニティー」だと、どうしても財政的に弱くなっていくことは自明なので、ここは財政的な支援でやっていこうとか、あるいは緩やかな「テーマ型コミュニティー」であれば、お金ではない形での支援ができないかとか、アプローチの仕方が変わってくると思う。したがって、地縁型・テーマ型に分けているところまではよいが、それぞれにどのような機能を期待して、どのような支援をしていくのかということを、細かく議論していったほうがよい。

(知事)

- 最後におっしゃった、コミュニティー活動というものを地縁型・テーマ型という形で分けるだけではなくて、どのようにそれぞれを機能させ、あるいは、結びつけるのかという点について、それは、時には縦の糸、横の糸になることもあるだろうし、自治体によってもそれぞれ特徴が違うのかもしれないが、滋賀の多くの地縁型コミュニティーは、旧村の昔からある自治の仕組みと、新たに移り住んで来られた方々、すなわち、「風の人」と「土の人」みたいなものが入り交じって形成されているコミュニティーが多くあるので、今おっしゃったようなことは、是非今後も、深めながら、市や町とも一緒に考え追求していきたい。
- また、三つ目にいただいた、ソーシャルキャピタルの形成につながる、どのようなメカニズムを作っていくのかということ、私もとても重要だと思っている。先ほど勢一委員から御指摘いただいた、広くみんなで負担を分かち合って公共交通を作っていくとすれば、政策づくりのシステム・メカニズムのようなものも必要だということとも通じると思うので、是非これについては、今日御紹介した諸富先生や宇都宮先生の論文だけではなくて、例えば、滋賀としてこれを政策としてどのようにビルトインしていくのか、今後さらに磨いていきたいし、お示ししていきたい。
- また、一つ目におっしゃった、どれぐらいの規模、どれぐらいの範囲を、今、考えているのかということについては、正直に申し上げて、まだ明確にここと絞っているわけではない。滋賀県は、今、141万の人口で、都市部もあれば、過疎地域もあるという中で、日常的な通勤移動に必要な交通も含んでいるし、山間部や過疎地域から都市部に移動してくるような交通も含みながら、今は考えている。ただ、今後、負担分担の議論をしていく中で、例えば、人がたくさんいて民間で賄えるところは、民間の

利用者負担で作っていく、負担も分かち合っていくべきであるという話も出てくるであろうし、一方で、そうではないところとか、また、そのハイブリッドなところと
いった議論になることもありうるだろう。したがって、例えば、コミュニティー作り
だとか、コモンズだとか、より良き自治を追求するといったことのための公共交通と
して、どこまでの機能を求めていくのかということについて一定のコンセンサス
を作った上で、それを維持するため、または、実現していくための負担分担のあり方を
議論していくということが望ましいのではないかと考えている。ここは是非、丁寧に、
議論してまいりたい。少なくとも、何か、今ここが赤字だからどうか、今ある既存
の鉄道の中に財源を振り向けて、ということだけではない形で考えているというこ
とを、コメントしておきたい。

(諸富会長)

- ・ 皆様から一通り御意見をいただいた。佐藤委員からは、かなり具体的な御提案をい
ただいたが、この点については、また新年度に具体的な議論をするといった方向に行
く場合に、さらに議論していけるのではないかと思う。
- ・ 他の委員の皆様からは、公共交通と税制との関わりを考えていく上での、かなりベ
ーシックな問題提起や御指摘を多数いただけたかと思う。特に、井手委員の御指摘に
は、いくつか重要な御指摘もあったと思うし、知事からそれに対するお答えもいただ
いたので、それが今日のやりとり、ここでの議論のベースになると思った。
- ・ どういうレベルで考えていくのか、自治体レベルで考えていくのか、どの範囲で考
えていくのか、ということは、これは非常に重要なテーマである。今日、井手委員は、
コミュニティーという言葉がたくさん使っておられたが、コミュニティーというと、
市町村よりもさらに小さい地縁組織や、昔であれば町衆がいたような村落共同体と
いった、そういう範囲のことを指しているのか。

(井手委員)

- ・ そのとおり。私は、ロバート・ピンカーの議論に近いと思っているが、要するに、
ボランティアな部分とインフォーマルな部分とにコミュニティーを分けて、そのう
ちボランティアな部分は、一般市民が自発的に参加していくような領域であり、一方
で、インフォーマルな部分は、隣人関係や家族といった地縁的な関係で形成される領
域であって、これらの全体をコミュニティーと呼ぶ考え方である。自治体よりも、も
っと小さい、マイクロなレベルでのつながりを指している。

(諸富会長)

- ・ それでいくと、先ほどは住民税という言葉も出てきたが、もしそのレベルでのコミ
ュニティーや、そのコミュニティーにおける、例えば、交通や移動、あるいは町の結

東や社会関係資本というのを考えていこうとする場合には、税ということを考えると、やはり市町村レベルが第一番目に重要なところであって、県は、そういったコミュニティを支援していくことを考えると、少し遠いのではないかということになると思うが、井出委員には、そういったことが根本的な疑問としてあるということではないか。

(井手委員)

- ・ そのとおり。だから、基礎自治体レベルでのコミュニティ税が、一番良いと私は思っている。ただし、それには、出来るところと出来ないところが出てくるし、コミュニティは、どうしてもこれからの 21 世紀の日本社会を支えるベースになっていくので、そこを整えていくという意味では、県レベルでやっても良いという考えである。

(知事)

- ・ そのあたりの、自治やコミュニティをどのように捉えて、その中で、交通をどのように位置付けて、さらには、その負担の分かち合いをどのように整理するのかというのは、来年度作る「都市計画基本方針（仮称）」や、その後続く「滋賀交通ビジョン」などでも、基礎・基本になる部分だと思う。また、先ほど井手委員がおっしゃった、どういう理屈や哲学で表現していくのか、作っていくのか、といったことにも通じると思うので、少し私たちに、整理をさせていただき、これ以降の議論においても投げかけるような材料をお示ししたいと思う。滋賀県には、昔から、市町村レベルよりもさらに小さい惣村のようなものもあったということもある一方で、市町村を超えたつながりや文化圏をどう交通で賄えるのかという議論も必要になってくると思うので、その辺りで、広域自治体の役割も整理して、お示ししたい。

(諸富会長)

- ・ 「なぜ県なのか」という議論はどうしても出てこざるを得ない。そのため、コミュニティのレベルの議論と自治の話、それから、コミュニティとコミュニティをつなぐにはどうするかといった議論をしなくてはならない。知事からは、「文化圏」という言葉が出たが、市町よりももう少し広い、湖南とか湖北とか、市町を超える広域レベルでのつながりもあり、そのレベルの話もしなくてはならない。ただし、その場合でも、まずは市町間の連携で、という話があるし、それでも難しい場合に、最後に県が出てくるということになる。あと、エリアごとの経済力の格差、財政力の格差等もあるだろうし、交通移動権のようなものを保障するという視点からすると、県として、どの県民に対しても、公平な移動権が保障されなければならないという考え方もあるだろう。なぜ県で議論するのか、なぜ県が税金のことを考えるのか、という議

論は、今日で終わりではなくて、続けて議論していくべきものではないかと思う

- あと、今日まだ出ていない議論として、私から一つだけ付け加えると、やはり技術進展のことも少し気になっている。川勝委員が言及された電動車化の話に加えて、いわゆる自動運転化というのが出てきている。これがどれぐらい進むのかは分からないが、一昨日ぐらいからアップル車というのも出てきていて、自動運転技術が進むと、農山村などは、バスよりも自動運転車を走らせればよいという世界が出てきて、鉄道やバスといった公共交通よりも、自動運転技術でカバーしていくことができるのではないかということをする人もいます。私はどちらかといえば、鉄道やバスが大事だと思っている人間ですが、そういう人からは、一度公共交通に投資すると、それが10年で終わるわけではなくて、20年30年と維持されていくわけだが、自動運転技術のことは考えないのか、ということと言われる。確かに、例えば、2050年ぐらいまでを考えるのであれば、自動運転技術のことも考えないといけなくもなかなかな予測しがたい面がある。また、今後は当然、人口減少もあるので、そのことを考えると、先ほど、冒頭に佐藤委員から質問もあったように今後の需要をどう考えるのかということに加えて、2030年、2040年、2050年で人口趨勢がどうなっていくのかと考えると、やはり人口密度は疎になっていく。その点で、立地適正化計画の話もあったが、コンパクト化して、富山市のように、ある程度、鉄道駅等の周りに人口が集まってくるような都市計画やまちづくりが実現するのであれば、ある程度、需要を維持できるのかもしれないが、逆に、そういった集約が進まずに、非常に分散型の居住構造になるのであれば、それこそ先ほどの自動運転で、散らばった人たちを結んでおけば良いではないかという話になってくる。そういう意味では、先ほどから説明のあった都市計画の策定と交通をどう考えるのかといったところが、果たして公共交通への投資に意味があるのかということととても関係してくるように思う。今日はすべてのことは議論できないが、その辺りも是非、今後の論点になってくるのではないかと思う。
- 議論の方向をまとめると、本日は、特に井手委員から、根源的な哲学への言及があり、コミュニティー維持・活性化、コミュニティーの結束を維持していくことが1番ベースにある中で、自治ということを考えていくということ。そして、そのことと交通とのつながりというのが、非常に大事な視点だという指摘があり、また、それとの兼ね合いで、今、なぜ県で議論するのか、という点については、もう少し深めていく必要があるということであった。
- 本日は、交通がそういった滋賀の自治・コミュニティーの形成にとって非常に大事なものであるという位置付けについては、委員の皆様の間で合意が出来たのではないかと思う。具体的な税源の話も少し出てきたが、かなり深い議論をしていかなければならないと思うので、新年度以降も、引き続き、交通と税制、あるいはコミュニティー形成というテーマについて、議論をしていくということで、今日のところはまと

めさせていただいてもよろしいか。

(各委員)

- ・ (異論の声無し)

(諸富会長)

- ・ ということで、新年度には、交通税・コミュニティーということについて、引き続き深めていくということで、今日のところはここでとめておきたい。ありがとうございました。

②コロナ後を見据えた戦略的な税制について

- 事務局から資料5～13に基づく説明を行った後、知事を交えて委員による意見交換が行われた。

(佐藤委員)

- ・ 大きく二つに分けて考えたほうがよい。一つ目は、例えば、環境税や炭素税の導入も含めた税制のグリーン化は、国税や全国レベルで改正してくれないことにはどうにもならないので、国への税制改正の要望事項になる。二つ目は、例えば、東京都などが実施しているような電気自動車やハイブリッド車に対する自動車税の減税措置や、京都府が実施しているような再生エネルギーに対する減税措置といったものは、滋賀県独自でできることなので、それはそれで取り組んでいくことになる。この二つは両睨みという形になるだろう。
- ・ 地方拠点化税制ということでは、淡路島にパソナが移転するという話もあるが、色んな企業を誘致しようとするのは構わないものの、「人」を誘致するわけなので、その「人」に対する公共サービスの手当てが必要となる。企業だけに目を向けていても仕方がなくて、そこに来た人達に対して、「子どもたちがちゃんと安心して学校に行けますよ」とか、「行政サービスの質はいいですよ」といったことが求められる。東京並みというわけにはいかないかもしれないが、やはり、来てくれる人たちは、それなりのサービスレベルを期待してやって来る。子どもを持っている家庭の場合には、特に教育環境が重要になる。したがって、そういった環境を整備することとの合わせ技でやらないと、単に企業だけ、箱物だけ呼んでも、人がついてこないことにはどうにもならないので、こうした従業員に対する行政サービスをどうするかという視点を合わせて持っておいたほうがよい。
- ・ キャッシュレス化と合わせて、色んな優遇税制を採用するのは構わないが、どうしても手続きが複雑になるということが、いつも問題としてある。例えば、研究開発税制では、中小企業なんかは、色んな書類を用意するのが面倒なので応募していないケー

スが結構あるという話を聞く。したがって、色んな優遇税制をするのは構わないが、そういった手続をどれくらい簡素にできるかも課題となる。つまり、今の御時世であれば、ペーパーレス化とオンライン化がどこまで徹底できるかというところにも、目配りが要る。

(松田委員)

- ・ スタートアップに力を入れるという話があったが、そういったところは、最初はほとんど課税されない状況で始まるので、税金よりも補助金などのほうが、効果が高いのではないかと。その辺を、どう使い分けるのかを考えていく必要がある。
- ・ 京都府の場合は、狙い撃ちで、こういう産業に来てほしいだとか、こういった産業を発達させたいというのがあって、それを支援する形になっている。一方で、滋賀県の場合は、ほとんどの産業に対して、お金を貸すとか、少し補助金を出すとか、減税するという話にとどまっていて、一体どういう活動を支援したいのかが分からない。製造業がこれから自動化して、工場に人がいないような状況になってくると、滋賀県として、本当に抜本的に危機的な状況になりかねず、そこに向けて、新たにどういう活動を支援していくのか、具体的に考えていく必要があるのではないかと。
- ・ 加えて、税制ではないが、京都では、そういった新しい活動ができるための産業間交流ができるような場の設定というか、新たな活動を生み出す仕組みづくりにも力を入れている。滋賀県は、それが少し弱い印象があるので、その辺にも力を入れていく必要があるだろう。

(勢一委員)

- ・ 具体的にどういう税制を組むのかということは、先ほども話があったが、滋賀県が今後どのような方向性を目指すのかということから議論がスタートすることになるかと思う。そこは、我々が検討するというよりは、むしろ、県民を含めた県全体でしっかりと話をし、考えていただくことが大事である。
- ・ その上で、いくつか最近のトレンドとなっている考え方で言えば、一つは、やはりグリーンリカバリーの考え方で、環境とつながっていく部分をしっかりと考えていくということがある。滋賀県は、琵琶湖を担っている地域であることもあり、県民の環境意識が他の地域よりもかなり高い印象があるので、これは、地域で共有できるビジョンだろうと思う。その場合に、これはかなり長期的な部分であるが、今後、地球温暖化等が現実に進んでいったときに、地域の自然環境や人々の生活のほうが変わっていく可能性がある。その点で、例えば、炭素税などといった税制の取り組みは、温室効果ガスの削減を進めるための緩和策の面で効いてくるものだが、そこで得られた財源をどこに使っていくかでは、温暖化で影響を受ける部分を和らげていくというところ、つまり、気候変動に伴う変化への適応策に振り当てるのが重要になって

くる。緩和策については、税で取り組むとして、適応策については、地域が変化に対応していくことになるので、国というよりは、やはり自治体がしっかり担っていく必要がある。温対法の改正も予定されており、そこでは、自治体が策定する実行計画の役割が強化されるという方向性が示されている。環境の部分を考えるときには、やはり地域が、税財源の使い方も含めた議論をする役割を担っていくことが重要になると思う。

- もう一つの点としては、先ほど冒頭に、知事からも、「人とひとのつながり」であるとか、「ワーケーション」の話などが提起されたが、「関係人口」という概念が、人口減少の時代で非常に注目されている。例えば、地域おこし協力隊は、各地でかなり人気があって、若い世代が都市部から農村地域に行って活躍するというスキームで頑張っていて、こうした「関係人口」をどのような形で地域が受け止めていくかが、今後課題になってくる。人々が移り住んでくれるのであれば、当然それは「住民」となるわけだが、「関係人口」はもう少し幅広い考え方なので、いわゆる2地域居住（デュアラー）などのような方々に対して、税とサービスの考え方をどう整理していくのが、これからの検討課題になるだろう。もともと総務省が「関係人口」の考え方を打ち出したときは、最終的には移住につなげることを想定していて、ただし、いきなり完全移住は難しいので、その段階を追う過程にある人々を「関係人口」として位置付けるという議論をしていた。しかし、その後、「関係人口」の考え方がかなり変わってきている。完全移住でなくても十分地域に関わってくれるパターンはありうるし、2地域ないしは多地域に、少しずつ滞在しながら地域を応援するような人材も出てきている。今後、こうしたライフスタイルを広げていく、または、こうしたライフスタイルが広がっていくのであれば、これをどのような形で地域として受け止めていくのか。このことは、住民税や参政権の考え方にも関わってくる部分があって、課題となりうるどころであり、長期的な議論が必要になると思うが、論点としては上げておいても良いのではないかと。

(佐藤委員)

- 先ほど言い忘れていたが、どういう優遇税制であれ、ビルドアンドスクラップが前提になるので、しっかりと効果検証をする必要がある。確かに、地方税法第6条では、公益の事由があればよいとされているが、その公益の事由が、本当に期待していたとおりに発揮されているのかどうかについて、ちゃんと検証しなくてはならない。KPI (Key Performance Indicator、重要事業評価指標) など何らかの目標値を定めて、それに見合うかどうか、効果が出ているかどうかを検証しないと、単に税収を失ってお仕舞いになってしまうので、しっかりとやる必要がある。
- どこでもそうだが、色んな課税免除や不均一課税の制度には、二つの目的が混在しているので、それらを区別した方が良い。例えば、過疎地域に対するものは、どちら

かと言えば「社会政策」であり、一方で、新興企業や再生エネルギーといったものに対するものは、「成長戦略」や「経済政策」である。この辺は使い分けて、あまり混同させないほうが良いのではないか。

(川勝委員)

- 具体案となると難しいが、今後を考えるに当たっての視点として、私が重要だと思っていることをいくつか挙げたい。
- まず、これまでの議論で諸富会長などからも出されている「産業構造の転換」という視点、これは、非常に重要なポイントになると思う。そのときに、先ほどから優遇税制の話もいくつか出ていたが、既存税制の中で、もしかして、この「産業構造の転換」の妨げになっているものが無いかについての精査が、一つ目のステップとして必要なのではないか。その上で、産業振興ビジョンや、滋賀県が目指す産業構造のあり方と整合的な形で、そういった産業を後押ししていく税制を考えるという、二つ目のステップと一緒にやっていかないといけないのではないか。一方で、ある産業を推し進めながら、他方で、本来なら撤退していくような産業を温存してしまうというようなことでは、なかなか効果が得られないだろうと思うので、「産業構造の転換」を本気で進めていくのであれば、そのような観点が必要になってくると思う。
- それから、もう一点は、「人材育成」という観点である。これを税制でどう後押しするかとなると、なかなか難しいのかもしれないが、例えば、デジタル化にフォーカスして言えば、デジタル化の促進は、技術の導入だけではどうしようもなく、やはり、それを活用する「人」がとても大事になってくる。例えば、VRやディープラーニングやIoTなどのデジタル技術は、最近になって注目されてきているが、こういった技術そのものは、実はそんなに目新しいものではない。技術そのものは、20年前から存在するものもあるわけで、問題は、「人」がそれをうまく活用してこられなかったところにある。もちろん、そのときに比べると技術も革新しているので、より活用の仕方が重要になってくるし、また、活用の場を如何にして作っていくかということも、同時に必要になってくる。そのため、もし、滋賀県として、デジタル化やDX（デジタルトランスフォーメーション）を、本格的に、あらゆる場面で有効活用していこうと思うなら、技術だけではなくて、それを活用できる人材を如何にして育成していくか、活用の場を如何にして作るか、ということが求められてくる。その意味では、税制でそれをどこまで後押しできるのかということだけではなく、先ほど来、色々な先生方からも意見があったように、あらゆる政策を組み合わせるということになるのではないか。
- 今の点とも関わって、私自身も最近関心を持っており、ゼミ生も関心が強くなっているものとして、「ソーシャルビジネスの支援」がある。企業には、もちろん営利を追求しなければやっていけないという側面があるが、その営利を追求しながらも社

会的な課題の解決にも結びつけていくという動きが活発化してきている。ところが、現実には、なかなかその両立が難しいということが依然としてある。今日も、井手委員から、コミュニティーの大切さについての意見があったが、行政だけでは社会的な課題を解決できない場面が、これからさらに出てくると思うので、そういったときに企業の役割もとても大事になってくる。企業がせつかく社会的な課題の解決にも貢献しようという動きを見せているのであれば、税制という形であるかどうかはともかくとして、やはりそれを、行政として何らかの形で支援するということがないと、そういった企業の取り組みが広がっていくことにならない。その辺り、滋賀県として、もしサポートできることがあれば、それも一つ大事な視点なのではないか。

- あと最後に、先ほど勢一委員のほうからもコメントがあったが、やはり私も、滋賀県はいわゆる環境立県を目指している県であろうと思っているので、ヨーロッパで言うところの「グリーンリカバリー」や「グリーンディール」といった方向性も、一つ重要な視点ではないかと思う。税との関係で言うと、既に滋賀県では、この審議会でも議論した琵琶湖森林づくり県民税を導入しており、産業廃棄物税も導入している。それから、今日の前半で議論したいいわゆる「交通税」も、私の理解では、広い意味では環境に貢献するので、環境に関連する税だと思う。したがって、滋賀県の税体系全体のグリーン化を進めていっても良いのではないか。言い換えると、もしグリーン化の妨げになっているような税制があるとすれば、そういうもののウエイトは落としていって、環境に貢献していくようなもののウエイトを上げていくということ、税体系全体で考えていく視点も大事なのではないか。単に新しい税を入れるだけではなくて、既存税制をグリーン化していくという視点も重要だと思う。特に、再生可能エネルギーを後押しする税制は、そういうものの一つになってくると考えられる。

(井手委員)

- 産業構造を転換すると言っても、そもそも、どんな構造に転換するのかというゴールが無い中で、政策の打ちようがあるのか。「具体的にこういった構造を目指すので、こんな税制が必要である」というのが議論の筋道だと思うが、次の時代の新たな産業構造の具体像を描くことが僕らにできるのか。また、その中で、どうやって税の議論をするのかというのは、とても悩ましい。
- また、今まで実施されているものを拝見していると、例えば、企業誘致や、過疎対策や、あるいは投資の促進といった形で優遇税制を実施しておられるが、もしこの方向性でいくとすれば、知事がおっしゃる「卒近代」、あるいは、「産業構造の転換」という目的と、全く矛盾している、というか、逆行すらしていると思う。企業を誘致して、滋賀県がいくら豊かになったとしても、別の県は貧しくなっているわけなので、今後、全体が経済的に地盤沈下する中で、一人勝ちするという方向に突き進んでいく

のであればいいが、おそらくそうではないでしょう。「卒近代」とおっしゃる以上は、企業をどうやって呼ぼうとか、人口が減っているところをどうしようか、という形で税を使うのであれば、そもそも矛盾だと思う。

- その上で、産業構造までは私は分からないが、「卒近代」ということを頭の中に置いて、あるべき社会のようなことを考えていくなら、一つには「デジタルシフト」が起きているし、もう一つには「グリーンシフト」が起きている。この二つの方向性は間違いないと思う。
- 例えば、「デジタルシフト」が起きているということを考えると、すごく小さな話でいえば、例えば、インターネット通販みたいなものが普及していくとするならば、そうした中で、倉庫になるのかもしれないが、そういった企業をどうやって呼び込むかといった方向性はあるだろう。
- あるいは、オンライン会議や在宅勤務が浸透していくならば、そこに光を当てて、人をどうやって呼び込むかという方向性になっていくだろう。そうすると、まさに佐藤委員がおっしゃったことに答えがあって、教育環境を整えない限りは、人は絶対に来ない。特に、移動ができるような金銭的余裕のある人たちは、教育が根底になれば、絶対に引っ越してこない。
- 一方で、そうやって、在宅勤務的なものを促進できたとしても、それも結局、人を右から左に移動させているだけになってしまう。そうすると、滋賀県に来たら出生率が高まるということをセットにしないことには、本当は最終的な答えにならない。明石市がいつも言っていることだが、周辺自治体から人を呼び寄せていることについて、「それだと周りの人口が減っているじゃないか」と言うと、「いや違う。うちに来て、出生率が増えているから、全体ではウィン・ウィンなのだ」ということを必ず言う。そういったことのために、どういう税制ができるのかを考えるという視点もある。
- あるいは、先ほどコミュニティーの話をしたが、担い手育成というのが一番重要な課題なのであって、そのコミュニティーの次世代や担い手を育成していくためにどういう税制が必要なのかということを考えていくことも大事になってくると思う。
- 一方で、「グリーンシフト」については、どうしても炭素税みたいな方向に向かいがちだが、もう一つ、ESG投資やSDGs投資といったことを考えると、川勝委員がおっしゃったことと重なるが、ESGの環境 (Environment) ・社会 (Social) ・ガバナンス (Governance) を価値基準にしていくというのは、「卒近代」の観点からいうと非常に重要なポイントである。したがって、このESGの環境・社会・ガバナンスという三つのポイントで企業を誘致していくような発想もあり得るのではないかと。そうした企業は、一方の収益という観点では、大手の企業にはもちろん劣るが、他方で、彼らは社会的なコストを削減してくれる。だから、収益的な観点でいうと劣るけれども、社会的なコストを削減してくれるので全体としてはメリットがあるという発想もある。したがって、そういう意味で、「グリーンシフト」というときに、炭素

税みたいなものに限定するのではなく、もう少し広い意味で、SDGsの観点から、そういう形で企業や人を呼び込んでくるための税制の議論をしてもよい。

- ・ あとは、佐藤委員と川勝委員がおっしゃったことと同じだが、やはり効果分析をしっかりとやらなければならない。優遇税制をやったところで結局効果がないのに、それをやめろという判断がなかなかできないことがある。また、一方で、松田委員がおっしゃったように、「税でやるぐらいなら補助の方がよい」というのは、全くそのとおりで、補助であれば切りたいときに切れる。その辺もきちんと考えて、効果分析という観点を入れていかないと、余り持続性がないのではないか。

(諸富会長)

- ・ この点に関しても、かなり色々な意見をいただくことができた。もちろん、我々が、滋賀県の将来の産業ビジョンを描けるわけではなく、そこは担当部局の方で、しっかりとお考えいただく必要がある。ただし、委員の皆様のお時間をいただいて、何らかの示唆をいただけるのであれば、それを促進するための税制のあり方について具体的には担当部局のほうで考えられて、税制担当部局との間でアイデアを議論していくことはあるべきだし、今回の議論は、そのきっかけやヒントとなるようなことをいただければ非常にありがたいという、そういう趣旨であった。
- ・ 産業構造の転換という話があったように、戦後これまでずっとやってきた形の産業の延長線上で21世紀も行くのではないという点については、委員の皆さんの合意形成ができたのではないか。20世紀型の、ものづくり産業の繁栄によって所得・雇用が生み出されて税収が生み出される、というスタイルの産業社会が、確かに変わりつつあると思う。
- ・ また、今も井手委員の指摘にあった、脱炭素・デジタル化という二大潮流はもちろんのこと、いわゆる大企業だけに包含されない様々なスタートアップ企業、中小企業が出てきていて、働き方も、雇用主がいて雇用される人がいるというスタイルから、独立事業主というか、個人で単独で仕事を取ってくるスタイルの働き方が、ものすごく増えてきている。佐藤委員とも御一緒している政府の税制調査会でも、そういったところの税制をどうするのかということが議題になる御時世になってきている。
- ・ 滋賀県は、そういった20世紀型のものづくり産業の繁栄の中で、工場等が立地するための非常に有利なポジションにいたわけで、そこで所得・雇用が確保されて税収も上がってくるという利益を享受できてきた。その利点が、もしかすると、消えていくところまではいかなくても、その構図が変わっていくということが予想される中で、トレンドの先を見越してどうしていくべきかを考えるタイミングに今あると思うし、あるいは、今回のコロナで、そうした変化がさらに加速されているという側面があるので、こういった議論をどれだけ税制でできるのか分からないと部分もあるが、まずは、産業の方向性として支援していくべき対象は何であるとか、人づ

くり、という点が、今日は、かなり強調されて議論されたと思う。

- 確かに、アメリカでは、今、テキサスがとても注目されているが、カリフォルニアからテキサスにどんどん移り住んでいるという話がある。テキサスでも、十分質の高い労働力が確保できると言われていて、どんどん移っていくIT産業に対する人材供給がしっかり行われている。また、そのための教育機関が揃っているということが言われている。今日、佐藤委員や井手委員が言われた意味での教育ということもそうだが、移った先での従業員の人たちの、働き手としての教育、つまり先端産業に対しての人材供給という面で、テキサス大学のオースティン校をはじめとする非常に優秀な大学学部群があつて、それはいわゆるアイビーリーグに引けをとらないレベルを確保していると言われている。
- したがって、例えば、滋賀県の高等教育機関はどうかとか、もちろん中高を含めた、従業員の方々への教育ということで、人づくりの側面がとても大事になる。また、起業しやすい環境があるかどうか、ということも大事になる。そして、今後は、製造業がとてもサービス化していくと思うので、そのときに、先ほどの、工場立地として適正であるという滋賀県の強みだけでは、強みを維持できなくなったときにどうするかといったことも大事になる。さらにはそこに、色々な視点が入ってきて、脱炭素の問題も関わってくる。そういう意味で、今日は、もちろん時間の制約もあつて全部についての議論はできないが、委員の皆様方から色々なポイントを出していただいたと思うので、引き続き、県のほうで考えていただいて、新年度への議論につなげていきたい。

(2) その他

○特になし。

3 閉会

(1) 知事ひと言

- 諸富先生ありがとうございました。最後におまとめいただき、またそれぞれの先生方から、後半の議論においても、大変示唆に富む、たくさんのお話をいただいたことに感謝申し上げます。
- この点で、二つだけ私から、コメントを申し上げます。一つ目は、ポストコロナに向けて色々な優遇税制を検討する際に、その効果測定や分析の仕組みとセットで行うべきだし、何かやみくもに、そういう制度を作ることだけが目的になるようなことにならないようにしたい、これはまず前提として申し上げたい。
- 二つ目は、こちらが重要だと思うが、例えば、気候変動や今回の感染症の問題といった大きな変化の中で、先ほど来、お話があるように、デジタルシフトやグリーンシフト、もしくは様々なものづくり産業がサービス化していくという、こうした流れは

不可避だと思う。むしろ、そういう不可避の流れを加速化させていくための税制というよりも、こういう不可避の流れの中で生きていく「人」というものに着目して考えていきたい。例えば、幸せのレベルをどう保ち上げていくのか、また、能力を高めるための教育をどう位置付けていくのか、R&D（Research and Development、研究開発）のようなものをどう考えていくのか、もしくは、0を1にするためのチャレンジをどう支援するのか、できるのか、こういった大きなシフトないしはストリームの中で生きる滋賀の「人」というところに着目した、税のあり方というようなものも考えてみたいと、今日お話を聞いていて強く思った。いずれにしても、明治・大正・昭和・平成とやってきた延長線上だけではない、そういう議論につなげられるように、今日いただいたことを少しまとめた上で、また次回、投げかけてみたいと思う。ありがとうございました。

(2) その他

○次回の審議会を、令和3年3月29日(月)に開催することを確認して、閉会した。

以上