

第 25 回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和 7 年（2025 年）6 月 26 日（木）15：00～16：45

■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）

川勝委員、佐藤委員、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 東郷部長、濱川管理監、村上税政課長、他関係職員

琵琶湖環境部 水野森林政策課長、他関係職員

土木交通部 小林交通戦略課長、他関係職員

1 開会

（1）挨拶

（知事）

- ・ 第 25 回となる今回の税制審議会に、諸富会長はじめ各先生方にご参加いただき、感謝申し上げます。
- ・ 6 月も下旬となり、県庁も年度が改まり、県の総務部長以下、税のメンバーも体制一新で臨ませていただいている。
- ・ 県税当局としては、自動車税を納税いただいて、その徴収事務などにもこの 5 月 6 月精力的に当たってきており、税務行政がしっかりと信頼されるように、これからも務めを果たしていきたいと思う。

- ・ 昨日掲載された諸富会長の税を嫌がる時代にどう考えたらいいのかという朝日新聞のインタビュー記事を、大変興味深く、読ませていただいた。
- ・ 特に後段、税には国民が政府に役割を果たすように求め、できていない場合は是正を求める権利と責任が組み込まれているという、こういったところに大変深いご示唆を感じたところ。
- ・ 今日議論いただく、森林づくりにどういう税を充てていけばいいのか、また移動・暮らしを支える交通こういうものに新たな税というものを作る場合、どういうことを考えていけばいいのかということについても、私達一緒に住む者同士が議論を深めていく、広げていく必要があると思っているので、今日も限られた時間であるが、私どもが前回の税制審議会以降作ってきたものもあるので、それぞれの立場から、有意義なご議論賜りますことをお願い申し上げ、私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。

2 議事

(1) 琵琶湖森林づくり県民税について

- 事務局から資料1、資料2-1、資料2-2、資料2-3、資料2-4、資料2-5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)

- ・ 森林づくり県民税、こちらの税の使途の内訳についてはよくわかったが、特徴として動物対策と環境教育があると思う。動物対策については他の県はあまり使われていないが、これは動物対策をしなくていいという、他の自治体ではしなくていいということなのか。あるいは、一般財源から出していて、滋賀県は森林づくり県民税を充てているという理解でいいのか。動物対策の対応がどうなっているか、という質問が1点。
- ・ 加えて2点コメントになるが、一つは、13ページの今後の税収の見込みについて、確かに納税義務者の数については、賃金が増えていけばおのずから課税世帯が増えていくのはわかるが、他方では高齢化が進み退職世帯になると、結構非課税世帯が増えるはずである。非課税世帯の7割近くが高齢者なので、2030年までは大きな変化はないかもし

れないが、もうちょっと精緻な分析をした方がいいのかという気がする。

- ・ それからもう一点は税率であるが、資料の 15 ページ目になるが、滋賀県の 800 円は結構高いというのと、あと法人関係が資本金の額によって、2,200 円から 88,000 円となっている。2 点あって、一つはこの後の議論に関わるが、公共交通で今後もしかしたら滋賀県民に追加的な負担をお願いするということに、宮城県は 1,200 円なのでそこまでにあと 400 円しか幅がないということになってくると思う。森林づくり県民税が金额的に高止まりしているが、これは大丈夫なのかなという点。
- ・ 特に法人企業についてもやはり高い。富山県がすごく高いのかもしれないが、滋賀県は 2 番目に高い。使途を見ると、例えば森林整備とか木材利用とかに充てているのであれば、何らかの経済効果が期待されるが、滋賀県の場合は、その使途の相当部分がその動物対策であり環境教育である。となると、法人に負担を求める、一定の負担を求めるのはわかるけれど、これだけ全国的に見ても高い負担を求める根拠をどこに求めるのか、ちょっとわからないなど。半分質問の半分コメントになるが、以上である。

(事務局 (森林政策課))

- ・ 最初の使途の比較の部分で、滋賀県だけ動物対策が格段に大きいというところについては、他県の状況を詳しく把握していない部分もあるが、全国的にも滋賀のシカの密度が高いという状況になるので、状況を反映したものであるということ。
- ・ 他の県でも、もちろんニホンジカ対策は問題になっているので、一般財源や国庫補助などを使われて活用されていると思うが、本県でも国の事業なども活用しつつ、県民税も活用した対策を行っているというところになる。

(事務局 (税政課))

- ・ コメントをいただいた 2 点をご説明する。一点目の税収について、先ほどわずかに上がる見込みであると申し上げた。先ほど説明は省略したが、13 ページに記載のとおりより細かく、個人と法人に分けて試算を行っており、個人は、委員のおっしゃるとおり、最低の課税ラインを賃上げ等で超えていく方々が増えていく一方で、生産年齢人口、税を負担いただく現役世代が減っていくことを見込み、個人については向こう 5 年間で横ばいとして置いている。
- ・ 他方、法人の方で最低課税ラインの資本金 1000 万円以下の部分があるが、こちらは過去 5 年 2.6% ずつ増えてきており、こちらは次の 5 年間も増えていくのではないかと

ということで、法人の方で若干伸びて個人は横ばい、トータルすると、本当に若干伸びる
と見込んでいるところである。

- ・ もう一点の方は税率の方でご質問をいただいた。創設当時の個人県民税・法人県民税
の税収割合が、個人が3に対して法人が1程度というところから、事業費から逆算をし
て、現在の個人は800円、法人は11%相当と税率として設定し、そこから一度も変えず
にきたところ。
- ・ ただ使途を考えていくと、滋賀県の特徴は先ほど申し上げた動物対策とか環境学習、
環境学習は小学生に対する「やまのご事業」に使っているところであるので、果たして法
人に対する受益というところが一見すると薄いように見えるところは、改めて確認とと
もに、説明が必要かと考えているところである。

(佐藤委員)

- ・ まずその試算のところである。ご指摘のとおり2025年から2030年まで同数とみて変わ
らないと見込んでいるというのは、そうかもしれないが、ちょっとざっくりかなという
気がしている。もしかしたら微増かもしれないし微減かもしれないので少しある程度の
幅を持って解釈されてもいいのかもしれない。あまり決め打ちされない方がいいのでは
ないか、という一般的なアドバイスということになる。
- ・ 法人に対しての説明はちょっと気をつけた方がいい。動物対策は明らかに法人が受益
しないし、環境教育もそうだと思う。だからこれだけ高い負担を求める根拠がどこにあ
るのかということ。確かに木材利用にも充てているし、木材利用は一定の経済効果を持
つとは言うけれど、ちょっとこの辺り、少し法人企業にとって何が受益なのかというこ
とについてはもう少し丁寧な説明が求められるかなと思う。

(勢一委員)

- ・ 先ほど議論になった動物対策、シカ対策であるが、今回示された他の県と比べても、
鳥獣対策が必要なところがこの財源を使っていない。おそらく鳥獣保護法の枠組みの中
でやるものと、あとは市町村のレベルでは農水省の補助を受けられる特別措置法もある
ので、この鳥獣対策でかなりの額を使っているところ、今後も同じように維持するのか
ということについては、他県との比較で何らかの説明が要るのではないかなと思う。
- ・ そうした鳥獣保護とか他のところの予算との関係性とか、切り分けがどういう形にな
っているのか少しご紹介いただけないか。

(事務局（森林政策課）)

- ・ 大変申し訳ないが、他県の状況を、現時点で回答できるものを持っていないため、また改めて回答させていただきたい。

(勢一委員)

- ・ 質問は他県の状況ではなく、滋賀県の中での状況を教えていただければという趣旨だった。もし、今無理だったらまた次ということになるかもしれないが、わかる範囲で教えていただきたい。

(事務局（森林政策課）)

- ・ 質問というのはシカ対策について、国の補助だとか、県民税のそれぞれの金額というか、そういったところということか。

(勢一委員)

- ・ おそらく京都府とか長野県とか、シカ対策をやっているはずで、それが滋賀県のように森林づくり県民税は充てていないという形になっているので、滋賀県の場合はその辺りの他の制度との役割分担みたいなのがどうなっているかっていうところをちょっとお伺いしたいという趣旨である。

(事務局（森林政策課）)

- ・ そちらの予算的なものについても、今持ち合わせていないため、また改めてご説明させていただきたい。

(勢一委員)

- ・ 森林づくり県民税は比較的高い金額でお支払いいただいているので、そういう観点の説明も必要かなと思うので、ご検討いただけるとありがたい。

(諸富会長)

- ・ では、ちょっと今日は難しいが、次回に説明いただくことはできるか。

(事務局（森林政策課）)

- ・ 次回対応させていただきたいと思う。

(川勝委員)

- ・ 今議論が集中していた点であるが、先生方のご意見はシカ対策等の取組が不要だというお話ではおそらくなくて、この森林づくり県民税を用いた税収の使途としてふさわしいかどうかという観点でのご質問だったと思う。
- ・ それに関連して私もちょっと確認したかったのは、滋賀県でこの県民税、何度か更新を繰り返しておられると思うので、この税収の使途等のウエイトづけが変わってきているのではないかなと思う。その中でシカ対策ということもかつてはなかったけど入ってくるとか、そういうことになっているのではないかなというふうに思う。
- ・ それこそ今日でなくてもいいけれども、県民税の導入以来、税収の使途のウエイトづけが、どう変化してきているのか。その変化している背景には、この間も森林審議会の会長さんがゲストでお越しいただいてご説明いただいたが、そこでの議論も参照しながら、税収の使途について変遷してきた過程もあるだろうというふうに思うし、また県民の皆さんの色々な声を受けて、その使途が変遷してきた過程もあるかなと思っているが、そういう理解でいいのか。
- ・ もう少し詳しい情報をご提供いただけるようであれば教えていただきたいし、今日無理でもまた次回にでも教えていただければというのが一点である。
- ・ もう一点が、スライドの 13 ページにあたるが、所有者責任によるその森林管理が難しくなっているのか、今後は県として関与していく、森林整備を拡大していくというその方向性についてお示しいただいているが、一点だけこれに関連して確認したいことは、本来私有財産である森林の整備を、県が代わって公的なお金を使ってやるということについては、私的財産を税金でもって増やすってことになってしまうので、本来的には例えば協定のようなものを結んで、その特定の期間、公的なお金をもって整備を代わってあげるのか、あなたの財産権を一定制限させてもらいますよと、例えば皆伐をこの期間中は絶対してはいけないとか、何かそういうふうな約束型ルール、約束とかルールというのは定められておられるのかどうかということを教えていただければと思う。

(事務局（森林政策課）)

- ・ 1 点目については、今までの見直しの段階で使途について変更をしてきた部分もあるので、そちらについてもまた改めてご説明させていただきたい。

- ・ 2点目の公的関与の部分であるが、具体的には環境林整備事業を行うことを想定しているけれども、そちらの補助事業の要件として、皆伐をしないというような制限もしているので、一定個人の財産は増える事業を行ったとしてもそういった制限はかかってくるものになる。

（諸富会長）

- ・ 制限かける場合には、先生のご質問のように協定を結ぶという形をとっているのか。

（事務局（森林政策課））

- ・ 協定を結び、皆伐を今後20年間しないような形でお願いしているというところである。

（諸富会長）

- ・ 最初の1点についてはまた次回に詳しく使途の構成比率の変化とか、そういう点についてもデータとともにお示しいただけるということでよろしいか。

（事務局（森林政策課））

- ・ はい。対応させていただく。

（佐藤委員）

- ・ 今の点で気になっているのは、国が森林環境税を導入し譲与税が配られているので、おそらく滋賀県もかなり用途を変えてきていると思う。私が関わっている奈良県はフォレストアカデミーと呼んでいるが、この担い手の支援に重点化させている。そういう意味において滋賀県もおそらく使い方を変えてきているのだろうと思う。
- ・ ただ、その使い方として動物対策が良かったのかと言われると、以前は他の財源を充てていたんじゃないかということを確認する方が、つまりこの1億2300万円という数字がネットで増えたものなのか、他の財源を充てたところが振り替えられただけなのかとなると、本来森林づくり県民税を充てるべきものだったのかどうかということが問われる。
- ・ あとこれも奈良県でも議論になったが、環境教育というのは一見悪いことではないけれども、これは極めて間接的なものである。森林環境との関係でいうと、お金があるからやっていたというのが、正直なところになるとすると、個人の森林づくり県民税の

800 円は高いと思う。

- ・ これから公共交通絡みでまた追加の負担をお願いするということも考えると、もし仮に今回その森林づくり県民税の税額について見直すというのであれば、おそらくこの環境教育のあたりが圧縮というか、見直していく対象になるのではないかなと思っており、この 800 円という数字が妥当かどうかということと、今言った使途が本当にこれでいいのかどうかということは、あわせてご検討いただければと思う。

(諸富会長)

- ・ 今のような形でもう 1 回きちっと使途とその妥当性の部分、なぜ、例えばシカ対策に必要なだという判断に至ったかという点も併せて、経緯の説明とか、この比率がすごく大きくなったときの判断があったと思うが、そのときの理由とともにご説明いただければ、議論の素材としては、ありがたい。

(事務局（森林政策課）)

- ・ 使途の変遷とあわせて、その関連事業も含めて整理させていただきたい。

(諸富会長)

- ・ 大体ご質問・コメントは尽きたようなので、論点、それからもう少し出していただきたい材料という点で、若干宿題が残ったが、それを次回に回すということにさせていただいて、本日のところは森林づくり県民税に関する議論については、これにて一旦終了とさせていただきたいと思う。

(2) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のあり方についての諮問

(諸富会長)

- ・ 議題 2 の議論に移るが、その前に知事から諮問いただくことになっているので、三日月知事をお願いする。

(知事)

- ・ 諸富会長はじめ、先生方にお時間いただきまして、滋賀県の滋税第 260 号といたしまして、「みんなの移動を支え暮らしを豊かにする新たな税のあり方について」ということで諮問をさせて頂く。

- ・ 前段、少し長めに、この間の経緯経過等を書かせていただいているが、滋賀にふさわしい税制のあり方ということとか、地域公共交通を支えるために税制導入の可能性ということについて諮問し、この間ご議論をいただいていた。
- ・ 議論の結果、種々答申の中にも、地域公共交通を支えるための税制導入の可能性、これを検討すべきだということとか、新たな税制を設けることに具体的に挑戦していくべきだということといったご示唆もいただいたところである。
- ・ そういったご提言なども踏まえ、この間地域公共交通に関するビジョンとか、そのビジョンを実現するための計画作りの議論を多くの方々と一緒に今行っているところであるが、その中で、例えば交通事業者を支えるだけではなくて、むしろその元にある人々の暮らしとか、また、移動とか、そういうものを支える、交通を支える・作るというこういう文脈で、例えば、負担の分担とか、新たな税を考えていくという視点が必要ではないかと、この2、3年の多くの方々との議論の中で思い至るところになったので、今作っているビジョン、そしてビジョンを実現するための計画、それらを実現するための財源を作る新たな税のあり方について、ぜひ幅広い観点でご議論いただきたいということで諮問をさせていただき、議論の上、答申を賜ればと思っているのでどうぞよろしくお願いする。
- ・ 先ほど来、ご議論いただいた森林づくり県民税との兼ね合いとか、様々な公的な役割をどのように位置づけるのか、民間との兼ね合いをどうするのか、技術の進展を踏まえて人口減少を踏まえてどうするのか、県と市町との関係をどう整理するのか、とか様々なテーマがあろうかと思うので、その点、様々な観点からご議論いただくようお願い申し上げて、私からの諮問とさせていただきます。

(諸富会長)

- ・ 今回はタイトルが、「みんなの移動を支え」、ここには交通が念頭にあるけれども、その次に、「暮らしを豊かにする新たな税」ということになっており、今知事からご説明があったように、単純に交通事業者をどうするかということではなくて、もちろんそれもあるけれども、それを含めて交通のあり方を考えるということを通じて、まちのあり方、地域のあり方を考えていく、それをみんなで支えていく仕組みというのを考えていくのではないかと。
- ・ それを通じて充実させることを通じて、人々の暮らしがより豊かになっていくということを経済の目標としたいということで、まちづくりのあり方を考えるということだと

思う。

- ・ そういうことをやる上で、何をやっていくべきか、そしてそれを支える財源のあり方、税だけじゃなくて広く財源についても広く考えていく、という趣旨で改めて我々審議会に諮問をいただいたので、代表してぜひ真摯に議論を進めさせていただきたい。確かにお受けした。

(3) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のあり方について

- 事務局から資料3-1、資料3-2、資料3-3、資料3-4、資料3-5、資料3-6、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)

- ・ 繰り返しになるが、今回、何らかの形で県民や企業の方々に追加の負担をお願いするのであれば、先ほどの森林づくり県民税との調整は必須という気がする。今回の見直しではないかもしれないが、ご検討いただければと思う。
- ・ みんなの暮らしを豊かにするということであると何らかの形でちょっと経済政策の視点は要るかなという気がする。先ほど諸富会長からもあったように、実際公共交通を利用されている方々と、それからこの今回の提案で負担をする方というのはおそらく違うことになる。
- ・ そういうときに、一方でお互い同じ県民なのだから支え合うというのも一つの考え方ではあるが、公共交通を維持すること、あるいは広く移動の自由を確保することが県の経済全体にとっても大きな飛躍になるということであれば、県民がみんなで負担し合うというのに一定の根拠が出てくると思う。
- ・ 例えば、最近であれば、観光のための移動として公共交通を使うということであれば観光客の誘致にも繋がるし、例えば労働力の確保、通勤客も使うので、移動が便利であれば当然労働力の確保になるわけで、これは滋賀県経済の活性化にも寄与するわけなので、そういった形で、もしみんなの暮らしを豊かにするということであれば、それはみんなにとっていいことだという形にしていけないと、みんなに負担を求めるという論点にはなかなかかなりにくい気がする。そこはぜひご検討いただければと思う。

- ・ これまでの議論で気になっているのは、今は利用者の視点はたくさん言われているけれど、利用していない人たちにとっては一体何が利益なんだというところについて、もうちょっと議論があっていいという気がするということ、おそらく具体的な税目として候補になってくるのは、今回新税ではなく超過課税をとる限りにおいては、やはり住民税であれば均等割、私としては所得割でもいいかなという気はするが、実際やっている自治体あまり多くないということも考えると、ちょっとあまり冒険しないということであれば均等割になるし、同じことは法人住民税にも言えるのかなという気がする。
- ・ だから森林環境税との見合いが大事だと言うことになるのだが、もう一つの有力な候補が固定資産税だと思う。移動が便利になるということで地価にもプラスなので、家を持っている人たち、その資産価値にも繋がるものでもあるし、実際住んでいる人がそこで住んでいるとか使っているわけだから、住んでいる人は大体家を持っているか、家を借りているかという人たちだから、それを考えると固定資産税というのも有力な候補でありうるという新しいご案内である。
- ・ 固定資産税は市町村税なので、これをどうするか。つまり、市町に超過課税かけてもらってそれを県が吸収するかどうかというところ。やったことは多分ほとんどないと思う。ただ、国はやっている。森林環境税はそういう仕組みである。なので国は市町の税金を自分たちが吸い上げて、譲与税として再分配しているので、その県税バージョンを作るかどうかというのが、もし固定資産税をその対象超過課税の対象とするならば、議論しなければいけないかなと思う。
- ・ これはもちろん市町のご理解とご協力は不可欠ということになるかなとは思う。

(松田委員)

- ・ 今おっしゃられたように、やはりみんなで合意できるというのが望ましいと思うが、利害得失が実際出てしまうというのがある。近江商人の話だが、三方良しという考え方があるので、払う人も普段使っている人もみんなに何か良くなる施策の中身をチョイスして選べないかなと思う。
- ・ 例えば普段電車乗らない方でも会食でお酒が入っているようなときに、バスの運行時間を遅らせてというようなことで利益を得られるとか。何らかそういう働いている世代も高齢者も若い人も良くなる施策をチョイスして、みんなにメリットが出るような形ですということを全域で、できるだけ共通でやれることから、何か最低限のところで小さく始めるのがいいのではないかと個人的には思っている。

- ・ みんなで負担してみんなで同じような形で、そしてどの世代にも利益があるような形でやっていけば、例えば払った分だけバウチャーとか、乗ったらポイントつくとかであれば利用促進とかにもなるし、負担だけじゃなく、そっちの利益の配分の方法についてももう少し柔軟に考えていけばいいのではないかと。そして割と短期間で内容を見直していけることも必要じゃないかと思っている
- ・ 自動運転とかも入ってくると思うので、そうするとそんなに長期の話では状況がどんどん変わるので、小さめに始めてそういう状況に合わせて柔軟に変えていく仕組み作りのようなものが求められると思っている。
- ・ 税金については、個人的には佐藤先生のご意見にプラスして、自動車税もいいのではないかと思うが、(市町村税である)軽自動車にもかけないわけにいかないからそこがやはりちょっと難しいかなというところ。当初はやっぱり均等割、住民・法人なのかなと思う。
- ・ あと不一致のところであるが、こういうふうに立てると、何か不公平感が目立つという気がする。みんなで負担するので県民税だけど、ただし低所得の人については配慮します、みたいな形の方を前に出していった方が合意は得やすいのではないかと個人的には思っている。なかなかそう言われると反論しにくいところがあるのかなということである。
- ・ あと先ほど言い忘れたが、今のままだと何か示し方が、地域間の何か対立がちょっと深まりそうな感じで書いてあるので、各世代にプラスになるように、見えるような書き方みたいなのをもう少し工夫されると、少しはまとまる方向で動くのではないかとと思っている。

(川勝委員)

- ・ 佐藤先生とそれから松田先生のお話に若干重複するかもしれないが、まず新たな税にふさわしい使途の考え方というところに関しては、「各地域で実現したいライフスタイルに資する交通施策」これが最も重要ではないかというふうに思う。
- ・ それとの整合性ということをまず考えて施策を考える。もちろんその大前提としてはこれから議論されるであろう、各ブロック単位というか、各市町の方々を踏まえたそれぞれの求める施策、これが結局キーになってくるかと思う。それは単にその地域の交通をどうしたいかということじゃなくて、その交通をこういうふうにすることによって私達はこういうライフスタイルを実現したいんだということに繋がっているということが

期待されるわけなので、それこそがまさにここで求められている使途ということになるのかなというふうに私は思う。

- ・ それから2点目の松田先生が言及された、世代間の不一致みたいな話であるが、私はそもそも不一致なのか、というふうに思っていて、むしろ一致しているんじゃないかというふうに思っている。だからこの書きぶりそのものがちょっとネガティブだっというお話は全くそのとおりだと私も思う。
- ・ というのは、確かにここに書いてあるように、既に地域交通に頼る人の多い世代という方々がいることは間違いないが、これまでの様々な調査とか、あるいはワークショップでの意見を聞いていると、車を運転できる人であっても、例えば送迎の負担を感じておられるとか、典型的には子育て世代の方にとっても、利便性の高い公共交通という選択肢があることの便益があり、その便益は全ての人に与えられるわけである。
- ・ なので、既に全世代にわたって便益が及ぶような、選択肢を豊かにしていこうというそういう趣旨の制度を目指しているということを考えると、現時点においても実は不一致ではないのではないかなと。どう考えても車の方が便利だし、車でないと無理ということで、やむなく車という選択をしている方々も多いという中なので、そのようにちょっと発想を変えていかなければいけないのではないかなと思う。
- ・ あとは佐藤先生が言及されたその経済あるいは事業者がどういう便益を受けるのかというふうな観点も、事業者にもご負担いただくということを考えると当然とても大事な観点かと思う。
- ・ 元々フランスの交通税なんかは、佐藤先生がおっしゃられたような広く公共交通が便利になることによって広い労働市場から労働者を集めることができるということで事業者自身がそういった意味での便益も受けるということもあるし、また欧米の公共交通というのは、交通税収を低運賃化施策にも使っているということを考えると、そういう政策ができれば、今企業が従業員の方々にお支払いしている通勤手当をコスト削減できるという便益も発生するというのを考えると事業者の方々にもわかりやすい便益が及ぶということになるのかなと思う。
- ・ 最後に固定資産税のお話が出てきたかと思うが、これはなかなか難しい問題だなとは思っている。結局、地域ごとに求める交通施策ということを考えていくと、濃淡が出てくると思う。やはり地域性というのがあるので、求める地域交通施策、あるいは交通体系というのが異なってくるので、そこにかかってくるお金もやはり濃淡が出てくると思う。そ

れで、その地域でより高次の交通施策が必要だとか長い時間軸で取り組んでいくうちに、やっぱりうちも LRT 欲しいよねとか、そういうふうな話になってきたときにそれは市町のレベルで、例えば固定資産税を上乗せすることで、足りない財源を補足していく。そうすると、市町の課税自主権を県が介入することによって何か阻害するみたいな、ちょっと誤った認識を持っていたでかなくて済むのかなと思う。

- ・ とにかくそれぞれより高次のサービスを提供しようという場合は市町で課税自主権を活用していただくという、そういう合わせ技みたいなこともあっていいのかなと思う。垂直的な租税協調というか、それぞれが本来持っている課税自主権を尊重して取り組んでいただくという感じで、むしろ県として応援しますよというスタンスぐらいでいいのかなと。ちょっと思いつきの範囲を超えないが、以上である。

(勢一委員)

- ・ かなり他の委員の先生方がおっしゃったところと重なるけれども、その上で少し私からもコメントさせていただきたい。不一致の部分であるが、私も少し書きぶりの工夫が必要かなと思っている。
- ・ 確かに負担と受益が異なってくるという部分が目の前ではあるかもしれないが、当然それによる地域全体の価値が上がるというようなところ、まちづくりとしての意味という点では、県民全員が利益を得るわけで、あと 10 年後や 20 年後に地域交通がきちんと残っていくってところの利益になってくると、そのときに受ける利益メリットというものもあるわけなので、この辺りの説明の仕方は工夫ができるのかなと思う。
- ・ そういう意味でその地域全体の価値が上がるという点でいけば、先ほどからあるが、私も均等割が徴税コストが安いというところで、比較的受け入れやすいのかなとは思っている。負担と受益が異なるからこそ県民税で考えるというところもあるんだと思うので、ここは他の方々と同じかなと思っている
- ・ 固定資産税の議論も私も非常にロジックとしてはわかりやすい財源かなとは思っている。土地の価値に、地域交通の利便性が反映されていくということはある。ただ、法制度、技術的になかなか難しいというところは既に皆さんご指摘のとおりだと思うので、その点では川勝先生のおっしゃっていたような形で、少し先で市町と協調しながらというところかなと私も感じたところである。
- ・ なかなか目に見えるメリットがないと実感にくいという点では、先ほど川勝先生がおっしゃっていたが、ヨーロッパのように交通の運賃を下げるのは難しいかもしれない

が、あまり上げないようにするための財源に使える部分もあるかと思う。あとは公共交通を使いやすくするようなサービスの使途に使っていくというのも良いのかなと思う。

- ・ 特にヨーロッパにいと、定期券を買っている人に対して、環境チケットというような言い方をしている定期券があり、それを買うと、通常は1人しか乗れないが、週末は大人1人と子供を何人か一緒にチケットで公共交通を使えるというサービスがついているのもあったりする。そうすると駐車場代を払うよりは、家族で遊びに行こうというようなときに公共交通を使うという選択をしやすくなるので、そのようなかたちで、使途に少し一部当てるようなことができれば、割と目の前で還元が見えてくるところもあるのかなと思う。

(諸富会長)

- ・ 一通りご意見いただいたが、2巡目、先生方の意見もお互い聞いて、こういうことを追加的にちょっと言いたいみたいなことがあれば、手を上げていただいて、補足的にこういう発言したいとかもあればお願いしたい。ぱっと出ないようであれば、私からも申し上げたい。
- ・ 委員の皆様に使っていただいたように確かに利用の実態としては不一致がないわけではないが、やはり交通、地域公共交通がしっかりしていることがもたらす便益というのは、本来もっと広く考えられて、いわゆる交通の利用者っていうことで限定するとその便益はご指摘の不一致部分が出るのかもしれないけれども、やはり交通を巡る議論というのはもっと広がっていて、富山市なんかが代表的で、いろんな資料を作成されている。
- ・ 公共交通を重視することによって、例えば都心部において、最近では夫婦ともに働くので、子育てをしながら夫婦ともに働く中で、やはり保育園や小学校とかの送り迎えをどちらかの親が全面的にやるのはもう難しいと。ところが富山市の場合 LRT がしっかり定時で動いていて、学校なり塾なり自宅を子供が安心して移動可能であるっていうことが都心部に引っ越ししてきた理由であるというような回答がかなりの比率を占めているとか、それが要は富山市のコンパクト化政策の実績を一定程度示す統計データの中に出ている。
- ・ その例えば、高齢者も公共交通があることによって家に引きこもらずに、友達と会うとか、会合に参加する、ショッピングに出かけるということで、ない場合よりはあるときの方が出かけるようになる。

- ・ 公共交通が整備されたことによって中心市街地が活性化して、実際に民間投資が中心市街地で進みだしてきている。だからまさにまち作りであり、「包摂」という言葉がある。高齢者がより健康になり、出掛けることで人と会うのでソーシャルキャピタルが蓄積されていくみたいな効果が出てくるわけである。
- ・ だからまち作り全般に便益が広がっていくわけで、そういった論理をきちんと捕まえることで、これは非貨幣的価値なので、なかなか計算していくらなのかという点と難しいが、富山市の場合はさすがに貨幣換算価値はできないけれど、そういったどれぐらいの回数出掛けるようになったのかとか、なるべく数値で、貨幣換算できなくても数値で示すようにしている。
- ・ そういうことを考えると、公共交通の不一致をあまり県が自らの資料で、それを今日はちょっと論点として提示していただいたということなのでもちろん OK であるけれども、これから県民の皆様と対話していくときには、むしろ今日知事がおっしゃった諮問のタイトルのとおり、包摂的な考え方を示して行って、交通利用者という狭い概念のプラスマイナスではないということの意味だと思う。
- ・ それができれば議論の軸を少しそういう形で広げることが大事かもしれない。公共交通事業者の収支だとかそれを直接利用する人のプラスマイナスというのはもちろん、議論する必要が第一段階であるけれども、便益をそこに限らず、もう少し広く議論していくべきじゃないかなというのが一つ。
- ・ それからもう一点は、事務局への質問になるけれども、国交省がつくられた地域公共交通活性化再生法というのがある。これは県としてはこの法律も活用していくつもりであるのか。議論の前提として少し確認させていただきたい。
- ・ この法律に関して、確か『運輸と経済』という雑誌で座談会が進められたときに、国交省としてもすごく地域公共交通の公共性の高さから、十分支援していくとおっしゃっている。ただし、この法律に基づいて、地域の努力、活性化って言葉が入っているように、地域が主体的にどういうふうに、佐藤先生がおっしゃっていたように、観光も含めて地域作りをどう頑張るのか。その中に、公共交通をどういうふうに位置づけるか。
- ・ あと住民の努力。住民および企業が一緒に公共交通を積極的に使っていく、通勤にこれを使っていくとか、そういうことによって、事業者としての採算性を上げていくような取組を、勝手にあの人たちがやっているではなくて、地域一体となって公共交通の利用を促して行ってという、地域側の努力も求めているということを課長さんがすごく強

調していた。

- ・ こういった精神はすごく大事で、県がこれからやられることは国交省がこの法律でやろうとしていることと一緒にある。ただ、申請するときの事業主体は地域交通事業者と市町となっている。だから県ではないのでちょっとその辺どうされるのかなというのをお聞きしたい点である。以上2点である。
- ・ 先生方もし追加があればご意見いただき、もしない場合は事務局からちょっと私の質問、および先生方に対して何かお返しとか、事務局としてのコメントがあればご発言いただきたい。

(佐藤委員)

- ・ 先ほど諸富会長のコメント聞いていてそうだなと思ったが、論より証拠という言葉がある。やはり、仮に公共交通にテコ入れをしたときに、実際にどんな効果が発現したかとことをあらかじめ検証できるようにしておいた方がいいと思う。例えば、それは利用者の数が増えるとか、高齢者であれば外出の頻度が上がるであるとか、何かあると思う。
- ・ だからこういう政策評価をやるときに、ビフォーのデータがないので、あらかじめビフォーのデータを取っておいて、公共交通を拡充したときにどんな効果が発現したのか、これやっぱりみんなにとっても便益になっているよねということが示されるといいかなという気はする。
- ・ あちこちで言っていることであるが、やはり今 EBPM が問われる世の中でもあるので、あらかじめ効果を検証すべき指標は、金額である必要はないと思う。諸富会長がおっしゃったとおり金額で全て示す必要はないと思うが、定量的な評価ができる体制をあらかじめ取っておくと、後で説得ができるということになるので、そこはご検討いただければと思う。

(事務局（交通戦略課）)

- ・ 今まさにビジョンに基づく計画を策定しようとしているが、この計画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として位置づけようとしている。
- ・ 県単独ではなく、市町と協力して作るということが法律上も前提となっているので、協議会や幹事会には市町にもご参加いただいているところ。施策の構築にあたっても、市町のご意見、市町の作っておられる計画をベースに積み上げをしようとしているところ

ろである。

- ・ 鉄道事業とか個別の事業の再構築というよりは県域全体での交通の最適化というか、公共交通の最適化を目指しての計画と考えているところであるが、先ほど佐藤先生からも追加でいただいたように、メルクマール、達成目標の方も入れていく必要があるの
で、利用者を増やしていく取組とか、実際に活用してどれだけ便益があったかということのメルクマールも入れ込んでいかないといけないと思っているので、検討をさせていただきたい。
- ・ あと先生方皆さんおっしゃって下さっていた、現に利用している人と、利用していない人の便益は不一致ではないのだということ、公共交通をもたらす便益は不一致ではなく、皆さんに及ぶものなのだとすることは、まさに今回の取組の中で県民の皆さん、県に来られる皆さんにご理解いただかないといけないところだと思う。
- ・ 今年度のワークショップを、今回は特にワールドカフェ方式という方式を使っている。現に交通が便利なところにいる方たちのテーブルで話し合った内容を、現在不便なところで暮らしてらっしゃる方のテーブルで話し合った方にも共有いただいて、こちらだったらこういうことが叶ったらこういう利益あるなと思うけれども、そちらではどんな課題に対してどういうことを考えているんだというようなことを何ヶ所か回って、理解いただく。
- ・ これまでも税制審議会でもご指摘いただいたが、参加された方が個人のこともより広い視点を持って、今だけじゃなくて、やはり自分の子供が生まれたときの進路の選択肢だよとか、運転できなくなり免許を返納した先のときの手段だよとかということが実感できるような対話の場にしていきたいなと思っているので、今いただいたような、使っていない人にとっての便益の部分をしっかりとして説明できるように資料作りを進めていきたいと思う。

(事務局（税政課）)

- ・ 世代間の不一致の点については論点としてはあり得るかなと思い、資料に書いたが、確かにちょっと視野が狭かった点もあるかと思う。昨今の日本全体の議論の中でも、特にこの国民負担が高いと言われている中で、取られるだけで返ってこないというような声があり広がってきているのは、昨日の諸富先生の新聞記事の内容のとおりかなと思っている。そういった議論もある中で論点として考えられるかなというところで提示させていただいて、今日は様々ご意見頂戴して、私も勉強させていただいた。

- ・ まず佐藤先生から、支え合うのも一つの考え方ではあるけれども経済政策の観点も求められるとお話を頂戴した。まさにその点は今後気をつけていかなければいけない点であると思うし、今回の諮問のタイトルをみんなの移動を支え、暮らしを豊かにするとしたところで、今後の施策の具体化がまさにこのフレーズを具体化していくプロセスなのかなと思っている。
- ・ みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするというのが、様々なアプローチが考えられると思うし、支え合うという点だけでなく、経済政策等、様々な施策を打っていくというのがゴールになると思っているので、そういった観点に気をつけながら、施策の具体化について、交通戦略課と議論をしていきたいというふうに考えているところ。
- ・ 松田先生からは小さく始めるというお話をいただいた。川勝先生から固定資産税のお話もあった。今まさに市町で作っている計画を尊重して地域交通計画の策定を進める中で、例えば、県で進めていく税を含む何らか負担の形は、例えば薄く小さくご負担いただくのをスタートとして、よりその理念に共鳴する市町、もっとやりたい、もっとやっていきたいところについては、市町が自らの課税自主権を用いて、固定資産税なり市町の税でより負担を求めつつ政策を充実させていくというように最終的に市町によってこぼこはあるかもしれないが、まず県として始めていくというのはあり得るかもしれないと、お二人のお話しをお聞きして感じたところ。
- ・ また自動車税の話もでてきたが、これにはメリットデメリット両面があるというふうに考えている。自動車以外の選択肢を作ろうと公共交通政策を考えている中で自動車税に課税をするという点、見方によっては自動車が悪にならないかという点も論点としてはあり得ると感じており、ここは我々もこれからまた考えていきたい点であると考えているところ。
- ・ 最後佐藤先生から頂戴したどんな効果があるか、ビフォーの数値というところで数字説明に当たってのビフォー・アフターを示せるように、現状どういうふうに数字を取っていくか、というところも必要だというふうに考えている。
- ・ 便益の部分では、諸富先生がおっしゃられたような富山市の例を挙げていただいて、公共交通はまさに皆の移動を支え暮らしを豊かにするところを、言及できるようプロセスを進めていきたいと思っている。
- ・ 昨日、先ほど申し上げたスケジュールを県議会の常任委員会でご説明したが、どんな

受益があるのか、なかなか見えにくいというご指摘を頂戴した。エリアごとにどんな施策が打たれていくのかっていうところがまだ見えてない中で負担の話をされても困るというようなご意見であると受け止めたところである。

- ・ 先ほどスケジュールで申し上げたとおり、秋を目指して施策を具体化していく中で、今いただいた論点というところも活かしつつ、具体的にそれぞれのエリアのイメージができるようにしていくとまた議論がより深まっていくのではないかと考えている。事務局としても突っ込んだ議論ができるような資料も一つでも二つでも多くを出していくというところに取り組んでいきたいというふうに考えている。

(諸富会長)

- ・ 三日月知事には最後にコメントいただくような感じを思っていたが、知事も含めて、ちょっとこの瞬間にフラットに議論できるところかなと思うので、せっかくなのでここまで聞かれて、知事のご意見をちょっと頂いて、時間がもう少しまくいけば、委員から知事のお話を受けて感想なり、なんなり、またいただくとインタラクティブになっていかなと思う。

(知事)

- ・ 今日の諮問の仕方も悩みに悩んで、文言もいろいろ選びながら、作って諮問をさせて頂いた。例えば記者会見のときには、これまで交通税というような言い方していたのに、むしろそれをちょっと、見えなくすると言ったらあれだけれど、ちょっとごまかすために、反発反対が多いとすればそうじゃないようにするかのような印象を与えるのではないかとご指摘もあったが、決してそんな意図はなくて、むしろ先ほどからご議論いただいているように、各地域でのお1人お1人のその日々の暮らしのことを考えて、その中でとても大切な部分を占める移動とか交通こういうあり方、その広く捉えればまち作りっていうものを、どのように考えたら暮らしが豊かになるのだろうか、というこういうところで、負担・分担・新たな税というのもきちんと位置づけて、逃げずに議論したいということで今回諮問をさせて頂いた。
- ・ 当方から示した3つの論点について、本当になるほどなと思う様々のご示唆をいただいたので、次回の税制審議会に向けて、こういう考え方をすればいいんじゃないかということを少し整理して、また皆様方の議論の材料を提供したいなと思ったところ。
- ・ とりわけ多くの委員の皆さんがご指摘いただいた不一致の問題であるが、これは議論

のために出したようなところはあるが、今日明確にそういう捉え方ではなくてという、そういう観点で様々なお話を頂いたので、どう豊かになるのか。また、例えばお出かけが増えるとか、負担が減るとか、それぞれの世代にまた町全体にどんなメリットがあるのかというようなことを少し前向きに示して、足りない部分をどう補うのかという、そういう何か組み立てをしたいなと思っている。

- ・ また課税の対象のところも、今日いくつか、こういうやり方の例があるんじゃないかというのを頂いたので、ちょっとそういうようなものも並べたいと思う。市町との関係、固定資産税っていうのは、我々もとっても悩むところであるが、川勝先生の方から租税協調というようなお話であるとか、諸富会長から尋ねられて県からもお答えしたように、地域公共交通活性化再生法に基づいて、市町と一緒に計画を作りに行くので、そういう中で、税の可能性として固定資産税というものも、税制審議会の一つ議論のネタとしてあったということを市町とも共有をして、市町がまたどう考えてくるのかということもぜひ一緒に議論したいと思っている
- ・ 7月8日に首長会議という、知事も市長も町長もみんな出てきてテーマ出して議論する場の一つのテーマにこの交通のことが用意されているので、今日いただいたようなことも共有して、議論したいと思ったところ。

(諸富会長)

- ・ 知事の発言に対して委員の皆様から何かコメント等ありますか。

(川勝委員)

- ・ 先ほど諸富先生のお話もお伺いしながら、また知事が訪問されたポートランドのことなんかも思い出しながら聞かせていただいた。振り返るとポートランドでは、まず広域的にはいわゆる都市圏というより広域的なエリアを対象に交通税という税が使えるようになって、その範囲でいろいろ整備が進んできた。70年代からスタートして、そのプロセスの中で2000年代に入って、中心都市であったポートランドでは独自に、いわゆるストリートカー、日本で言うLRTのようなイメージでいいと思うが、そういうものを別の財源を独自に調達して、整備をするという動きが出てきて、広がっていった。
- ・ だからその交通税もちろんそこには一部使われているけれども、先ほどから議論になっている固定資産税の上乗せだったり、あるいはアメリカでは結構使われる手法であるが、TIFという、Tax Increment Financingという仕組みも用いられている。公共交

通を整備すると地価が上昇する可能性が高くなるので、そこで上がってくる税収増見込んで、市債を発行し、市債の返済財源にその値上がりの固定資産税収を当てていくという形でファイナンスしていくという仕組みが使われている。

- ・ 都市の再開発の財源のために TIF を使うというようなケースがアメリカでは結構あると思うが、確かポートランド市では、そういった手法も使いながら資金調達をして、ポートランド都市圏という広域的なエリアだけでなく、自分たちの行政区内の公共交通もより充実させてきた。要するにそれは市民が望んだからそうなったわけだけでも、独自に上乗せするような、財源を強化するような形でやっていったという経過を思い出したところ。
- ・ まずはとっかかりとして、県全域で財源を調達して整備をしていくということで始めたとしても、やはり先ほども言ったことであるが、地域性があるので、それぞれが独自のライフスタイルを実現するためにこういう公共交通が整備されたらよりいいよねというサービスを上乗せするような形で、やりたいという話になったときに、独自の課税自主権を活用して、充実を図っていくというような経過があったなど。
- ・ 国の法律の話も出ていたけれども、アメリカの場合は連邦補助金も意外とこの公共交通のために使われているウエイトが大きくて、まさに精神としては活性化法と同じだと思う。
- ・ 地域の人たちの参画を前提に地域公共交通を策定するならば、連邦補助金として支援しますよと。みんながそうやって当事者として協力してくれるなら補助金出すというふうに補助金支援の要件になっていたりする。
- ・ あくまで地方から地域から始めるっていうことだとしても、そうやって使える国の財源もあるのであれば、うまく組み合わせていくことで、無理なくその地域の公共交通、あるいは暮らしを支える財源として活用できるのではないかと思う。

(諸富会長)

- ・ 大変貴重な示唆をいただいた。今の川勝先生のお話であるが、富山市の事例から言うところだとひょっとすると固定資産税、別に引き上げなくてもいいかもしれない。市街地開発が成功すれば、地価が上がって固定資産税は税率そのままでも増収になる。
- ・ なのでひょっとしたら増税なしで、公共交通整備をうまく組み合わせて中心市街地活

性化すれば、固定資産税税収が上がって、川勝先生がおっしゃった Tax Increment Financing っていう先に債券発行して、とりあえず建設コストを賄って、あとは固定資産税の増加分でファイナンスするっていう、それでもいけるのかもしれない。甘いかもしれないけど成功すれば増税なしでもいけるかもしれない。

(松田委員)

- ・ 思いつきレベルになってしまうが、様々な実施施策案が網羅されていたと思うが、例えばその施策でどれぐらいの温暖化ガスの排出量が削減されるっていうのも隣に書いておくと、ちょっと意思決定が変わってくるかもしれないと思った。
- ・ インセンティブとして、例えばバスに1回乗って車使わないとこれぐらい削減できるよ、みたいな、そういうインセンティブ付けもあっていいんじゃないか、思いつきレベルではあるけれども。

(佐藤会長)

- ・ 私も思いつきレベルではあるけれども、今回、一連の地域公共地域交通ワークショップについて、こういう形で県民の方々と対話をしていかれるが、このプラットフォームをいろんなことに使えるのではないかと考えている。
- ・ 例えばこれからのまち作りをどうしようとか。各自治体、特に公共施設の再編成、学校を含めて結構もめるので、入口は公共交通かもしれないが、出口はおそらくまち作りというか、これからのまちのあり方だと思う。
- ・ であれば、せっかくなのである意味こういうプラットフォームをいろんなアジェンダに活かしていくということも今後検討されてはどうか。
- ・ 先ほどの Tax Increment Financing だけでもアイデアはいいが、プロジェクトファイナンスなので、逆に増収がなければデフォルトになる。原資の中でやるから一種の投資家とのリスク分担の仕組みということになる。なので、ちょっと日本の地方債とは性格が違うかなと思うが、本当はこういうアイデアで、いわゆるレベニューボンドなんかもそうであるが、アメリカのこういう考え方も本来はあっていいのかなと思う。

(諸富会長)

- ・ 貴重なコメントありがとうございます。今日は本当に充実した議論ができたかなと思う。ご協力に感謝申し上げたいと思う。

(知事)

- ・ 会長ありがとうございます。最後に私からもコメント申し上げる。
- ・ 税率変えなくても税収増になることもあるということとか、CO2の部分も、とても重要であるし、佐藤委員が最後におっしゃった、この仕組みは、交通だけじゃなくて、まち作りとかいろんなことにもいろいろ応用できるんじゃないかなっていうことは、これやってきた過程で、私もとても強く実感しているの、入口は交通から入ったが、今回諮問させていただいた内容が、暮らしを考えて、豊かな暮らしと言っているの、そうするともっといろんなこと、健康作りどうするのかとか、シニア政策どうしようとか、交通にとどまらない、また交通を入口に、幅広いまちづくりの議論ができるという、こういう可能性にも繋げていきたいなと思ったところ。
- ・ 運賃を下げるとか負担を減らすとか、こういうことについても、まず、スタートを試みる。より多くの方がメリットと感じられる、政策としていいんじゃないかというアイデアもある一方で、どこまでそれをやるのか。
- ・ また、アクセスがしやすい人としにくい人との差をどう整理するかとか、悩みもあるが、いずれにしても、今日いただいた様々なご示唆を我々なりにまとめて、今回諮問させていただいたことにどういう答申をいただくのか、ご議論に資するように、ちょっと材料を作りたいなと思った。何か光が見えてきた気がしている。
- ・ そして一つ目の方にいただいた森林づくり県民税の方も、次回の答申を目指してという割には、根源的な宿題をいただいたようなところもあるので、先生方にご納得いただけるような、返しをさせていただいた上で、譲与税と県民税との違いとか奥地水源林の公的管理にどのように使っていくのか、使えないのか、ちょっとそういったこともお返しできるように、特に動物対策というのが多いけれど、また企業の負担も少し高い個人の高いものの負担も高いけど、そういうこととの整合性をどう考えたらいいのか。
- ・ また後段ご議論いただいた、交通、豊かな移動暮らしということの税との兼ね合いをどうしたらいいのか、これもとても大事なテーマだと思うので、少し整理して、お返しできるようにしたいと思った。
- ・ 今回もありがとうございます。

(諸富会長)

以上で本日の議事を全て終了したので、事務局にお返しする。

3 閉会

○次回の審議会開催日については改めて案内することとして閉会した。