

第 27 回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和 7 年（2025 年）11 月 26 日（水）10：00～11：45

■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、齊藤委員、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

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）

- ・ 諸富会長はじめ、委員の先生方には大変お忙しいところ今回もご参加いただき、また常日頃、滋賀県の税制、また諸政策に対して貴重なご示唆やご指導いただいていることについて感謝を申し上げる。
- ・ 本日は、みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度について諮問をさせていただき、ご議論いただきたいと思っている。
- ・ 後ほど、諮問の趣旨などを改めてご説明申し上げるが、令和 3 年 4 月に答申をいただいて以来、様々なご議論もいただき、県でも、暮らしを支える地域公共交通、移動のあり方について、アンケートを行ったり、ワークショップやフォーラムの開催、意見箱の設置や懇話会の開催など議論を重ねてきたところ。
- ・ そのビジョンについて、具体的に実現するためにどういうことをするのかという施策の検討、具体的には計画作りに取り組んでいるところ。その計画には、当然かかる費用があるが、その費用をどのように賄っていくのかという議論や、ただ望むだけ、願うだ

けではなく、実現するためにどういう負担、分担の可能性があるのかということも逃げずに議論をしてきたところ。

- ・ 来月12月13日にも、今年度のフォーラムを開催し、具体的な費用の面、さらには負担のこと、こういったことも皆さんと一緒に議論をする予定であるので、今日は税の観点からそのあり方や使途についても、少し突っ込んだ議論を行っていただきたいと思っているので、どうか忌憚なく、ご議論賜りますことをお願い申し上げて、私からの冒頭のご挨拶とさせていただきます。

2 諮問

(1) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度についての諮問

(諸富会長)

- ・ 議事に入る前に知事から諮問をいただくことになっているので、三日月知事にお願いする。

(知事)

- ・ みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税にふさわしい制度について諮問をさせていただきます。その諮問の趣旨についてご説明する。
- ・ この間、私どもの日々の暮らし、地域のまちづくり、将来の生活など、いろいろなことを考えながら、地域の公共交通、またそれを支える財源負担について議論を重ねてきたところ。
- ・ 一番最初が令和3年4月にいただいた答申で、いわゆる交通税についても導入の可能性を検討していくべきだという答申や、令和4年4月にはビジョンの見直しと並行して、県民とも議論して、その導入に具体的に挑戦すべきだという答申をいただきつつ、並行して、どういう暮らしが、どういう交通のあり方が、どういう施策が必要なのか、望ましいのかという、こういうビジョン作り、計画作りもしてきたところ。ビジョンについては、令和6年3月に滋賀地域交通ビジョンとして策定し、このビジョンを実現するための計画作りに今着手している。

- ・ 先般 10 月 20 日には、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の諮問に対する答申をいただき、施策の費用負担の具体性については、まだまだ十分に議論が深まったとは言えない状況にあるのではないかと。従って、留意すべき点 7 点を挙げていただいた上で、さらに議論の熟度を上げるために、施策ならびに費用負担について具体的な姿を提示できるよう検討を進めるべきだと賜ったところ。
- ・ 滋賀県では、今年度末に予定している滋賀地域交通計画の策定に向けて、施策案とその概算費用の具体化を進めているところであり、既存の施策だけでいいのか、新たな財源はどこにどういう形で必要なのか、振り分けられるのか、こういう議論をできるだけ精緻にやろうということで、積み重ねている。
- ・ 10 月 20 日にいただいた答申を踏まえた議論、その熟度を上げて、深めて、移動を支える施策とその負担について絵姿を県民の皆さんにもお示すべく、みんなの移動を支え、暮らしを豊かにするための施策に要する費用の一部を、新たな税で賄う場合に、ふさわしい制度、また留意すべき点等につきまして、改めて少しつつこんで議論いただくことを強く要請して、諮問とさせていただく。
- ・ 議論の結果を答申としていただき、今後の展開に繋げてまいりたい。

(諸富会長)

- ・ それでは諮問を受けて、新たな税のふさわしい制度について議論を進めたい。
- ・ 税制度を議論する上で、施策の内容や概算費用を抑えておく必要があるので、まずは施策案と概算費用について事務局から資料 1 により説明をお願いします。

3 議題

(1) - 1 みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税のふさわしい制度について(【資料 1】地域交通計画の施策案と概算費用)

- 事務局から資料 1 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)

- ・ バスと鉄道の話は出ていたが、特にライドシェアを含めて、今回の事業でタクシーはどのような位置づけになっているのか。
- ・ 7ページのaのところ、現在のサービスレベルの維持に必要とあるが、人が減ることもあるし、これから地域の再編成が進むことも考えると、現状のまま、費用を増やすことはあまり妥当なやり方ではないと思うので、このあたりについて、今回の議論とは直接関わらないかもしれないが、aの部分についても、何らかの適正化は今後求められるのではないか。そこで浮いた財源があればbに回すという選択肢も出てくるのだと思うが、aのところについて今のままで拡張するのはちょっと厳しい気がする。
- ・ 2ページの目指す暮らしの姿のところには、通学や高齢者の方々の移動、生活の足というものはあるが、例えば通勤や観光客などの経済活動に繋がる話が出ていない。後で出てくる負担を求めるときに、利用者ではない個人あるいは企業に負担を求めるということであれば、滋賀県の経済にどれくらい裨益するかということがすごく大事な論点になってくると思う。ここの視点が、利用者目線になっているという気がするが、このあたりは財源論と結びつけるときにどういう整理になるのか、整理しにくいかなと個人的に思ったが、もし、何かこう繋がるんだという説明があれば願います。

(諸富会長)

- ・ この点について、事務局からご回答いただけるか。

(事務局（交通戦略課）)

- ・ まず、タクシーやライドシェアといったバス以外のものについてお答えする。
- ・ 8ページ目の事業案をご覧いただきたい。タクシーについては、現状、地域交通を支える重要なものと思っており、デマンド交通のところはタクシー事業者にも担っていただいているので、そちらの支援をしていくことはタクシーの充実にも繋がっていくものと考えているところ。また直接的なものとしては運賃施策のところ、高齢者等要配慮者等への運賃支援という形でタクシーの運賃支援についても想定して事業を挙げている。
- ・ また、ライドシェアについては、公共ライドシェアも含めてとなるが、運転手も不足している中、新たなモビリティがバス等に代わる選択肢としても検討が必要と考えているので、新モビリティ実証の欄に挙げているようにライドシェアの実装化、新たなモビ

リティの検討という意味での事業を想定しているところ。

- ・ 続いて2点目でいただいた7ページのaの部分、現在のサービスレベル維持のための部分についてであるが、ご指摘のとおり、人口が減っていき、利用者の数も減る見込みがある中で、今のバス路線などと全く同じ形を維持していくということについては、いろいろと再検討が必要と思っているところ。
- ・ 一方で今後5年間を考えていくと、高齢化が進む中では、免許返納も進み、バス利用の必要性が高まっていくということも考えられ、現状のサービスレベルの維持という中には、現在のバスという形ではなく、例えばデマンド交通というような再構築もあるのかもしれないが、一定のサービスレベルを維持していくことは必要と考えて、この概算費用を出させていただいているところ。
- ・ 2040年代までを見据えたときには、更なる大きな再編等、費用をかけない見直しや適正化が必要ではないかというのは、ご指摘の通りだと思っている。
- ・ 2ページ目のところでご指摘をいただいた、通学や高齢者にばかりフォーカスが当たっていて、経済界や企業に対する施策等が打ち出せていないのではないかというご指摘について、資料同ページの左側のまちづくりの部分、経済の活性化の図られたまちづくりという部分が直結するものになると考えており、その観点で、先ほど5ページに挙げたような、企業にもこういったメリット、二次交通が非常に使いやすくなることで利用者が増え、軸の方まで増便がかなっていきような、この地域将来デザインに描いている公共交通の状態が達成されることで、そういう企業経済活動、県内における経済活動の活発化などが便益としてありますよ、また企業個別にとってもこういったメリットが考えられますよというところはお示しをしていきたいと考えているところ。
- ・ 実際にこれまでの間、ワークショップ、フォーラムその他、直接のやり取りなどしていく中でも、企業からは人材確保の観点からも、車だけでなく公共交通を活用して、職員が通えるようにすることを非常に重視されているお声をいただいているので、今回の県内全体の二次交通を使いやすくして、路線等の再構築を進めかつ、運賃も一定の支援をして、安く乗れるようにすることで、使いやすく乗る人も増えるということは企業や経済活動の方にもプラスの影響があるということを説明していきたいと思っているもの。

(齊藤委員)

- ・ 先ほどご説明いただいた7ページのaで、2030年、2040年の22.2億円、42.2億円の

項目の名称について、項目に挙げられている文言が関係しているのかもしれないが、気になった。この文言であれば、今やっている交通をそのまま継続していき、それによって人口減少や物価高騰というところでの費用がかさむ分について補填していくような形にも見えてしまうと思ったところ。

- ・ 先ほどご説明いただいた中でも、わかったようで、少しすっきりとしないところがあるなというところで、ここをどうしていきたいのかというところ、ここが今回の新たな目指す暮らしの実現というところに交通というところで重要かと思っているところ。
- ・ a の 59.8 億円は新たな税の使途と想定しないが、2040 年代であれば 42.2 億円、これは少し圧縮できるかもしれないところかもしれないが、ここは公費負担を導入していくというようにも読めてしまうと思ったので、この辺について少し書きぶりなどをご検討いただきたい。

(諸富会長)

- ・ 後でまとめて、考え方について回答していただくが、直接の質問はないということで、考え方についてご意見いただいた。また後で齊藤先生のご意見についても、全体の考え方について事務局から回答していただきたいと思う。

(川勝委員)

- ・ 5 ページでお示しいただいている、地域交通の将来デザインが実現した場合の効果試算については、非常に重要だと思った。
- ・ この間、この審議会はもちろんであるが、地域公共交通の協議会の方でも話題になっていたように、県内では自動車交通渋滞が発生しているということに対する不満が非常に大きいということは今に始まったことではないが、そういったことが、こういう将来デザインが実現することにより緩和するということの便益、あるいは個人のレベルでも、ここに可処分時間、可処分所得というような形で増えるというお話も非常に重要なポイントである。
- ・ また企業にとっても、ここに挙げていただいた便益が、公共交通が充実することにより発生するということで、まさに公共交通を利用される方も、利用しない方も、あるいはこの県全体が、こういう形でもたらされる便益があるということを示していただくことは重要である。税の話になると、どうしても費用の話がクローズアップされがちではあるが、それによってもたらされる便益、減らせるコスト、そういうものがこういう形

で生まれるということ（これで十分カバーできているかという、もっとあるのではないかとも思うが）をお示しして、便益と費用の見合いで議論していくための素材として非常に重要だと思った。

- ・ 資料7ページのb中で挙げていただいている項目について、いずれも重要な施策だと思うが、最も重要なことは、既存の公共交通の利便性を上げていくということかと思う。新しい多様な移動手段を活用していく、積極的に活用していく、それを支えていくということももちろん大事ではあるが、まずは今の鉄道やバスの利便性を高く、要するに、車以外の選択肢になりうる水準に上げていくということがすごく大事なのではないか。現状ではバスはともかく、鉄道に関しては、先ほどもご説明あったように、どちらかということと事業者の努力に任せるという感じになっているような印象を持つ。
- ・ もちろん JR などは広域的に路線があるので、県を超えるような路線まで対象に含めるということにならないので、対象は県内の路線に限って按分すればいいだけであり、鉄道についても利便性向上のために、新しい税をもし構築したときには税収活用してもいいと思っている。
- ・ 理由としては、例えば1時間に何本走らせるのか、運賃はいくらなのかということ、本来は自由な経済活動を行う事業者が決めることだと思うが、そこに公共介入して、もう少し利便性を上げるために、みんなの選択肢になるために、頻度を上げてくださいというようにお願いをするというのは、ある種、規制をかけるということでもあるので、もしそのような頻度で走らせてくれたらその対価として（実務的にはある種の契約ということになるかと思うが）、新しい税の税収を投じるということにそれなりに根拠があるかと考える。
- ・ いずれにしても、特定の交通手段だけを強化しても利便性は上がらないので、基軸になる鉄道・バス、ここの利便性を上げていく。それ以外の多様な二次交通という話もあったが、そういったところの充実も促していく施策体系を描いておく必要があるかと思った。
- ・ 資料8ページの事業案について、もしかしたらシステムの高度化に入っているのかと思うが、例えば市町に財源を交付するということが想定されているのであれば、ある市町あるいは県をいくつかのブロックに分けてデザインされていると思うが、その地域によっては知事も訪問されたという宇都宮のように LRT を導入したいといったケースも出てくるかと思うので、それがこの再構築、高度化というところに含まれているのかどう

なのか。これがある地域で実現すれば、かなりその地域における公共交通の利便性は上がるだろうし、また既存のコミュニティバスやデマンド交通との組合せというの、かなり充実していくのかなと思う。

- ・ これまでは公共交通が選択肢になりえない、やはり車の方が便利と言っていたような人たちが、公共交通を利用していくということに繋がっていくためには、財源の使い道として、それぐらいのバリエーションを考えておいた方がいいのかなと思った。

(勢一委員)

- ・ 資料5ページについて、いろいろな主体に対するメリットを丁寧に示していくことは大事だと思った。
- ・ 企業のメリットというところで、地域経済の活性化はすごく大きなメリットだと思うが、広域からの来訪者が増えることによるメリットについては、もう少し幅広いメリットがあるのではないかと感じたところ。
- ・ 例えば、営業車を多数所有し、車で仕事をしていたところが、ある程度公共交通の活用ができるようになれば、モーダルシフトでコスト削減に繋がる部分もあるだろうし、公共交通が充実することで、多くの人が使えば、自動車の交通量が減り渋滞緩和にも繋がるので、特に経済分野に対するメリットをもう少し具体的にお示しした方がわかりやすいし、理解も得られるのではないかと感じた。
- ・ 資料7ページで、aとbの表をお示しいたいたが、何人かの委員の方からご指摘のあったとおり、このa表が既存の体制をそのまま今後も維持していくという前提であるならば、おそらくbで県民の皆様の負担増というところの理解が得られにくいのではないかと感じているところ。
- ・ 既存の体制で変えていくべきところ、無駄を省いたり適正化を図ったりしたうえで、aのところの費用を公的に負担し、それでもなおかつ足りない部分をどうするかという議論と、より充実を目指すときの施策との関係性というところも、考える必要があると思った。
- ・ 資料8ページで、こちらも県の負担は幅があるということで、お示しいたいたが、例えば市町の運営するコミュニティバスに対して県がどのような形で分担をするのかというようなあたりが気になった。必要なコストの全額の一定割合を県が負担するのか、それとも何らかのコミュニティバスを巡る施策の基盤部分について県が負担するのかな

ど、そのあたりも具体的にわかると、より税を負担する場合の説得感、納得感に繋がるかと思う。

(松田委員)

- ・ 少し税の話から離れて、私が気になっている点として、県と市町の役割の担い方も今までと変わってくるだろうと思っているところ。
- ・ 県税で新しく導入されたならば、もう少し市町を越えた施策なども求められていると思うし、市町におまかせしてといったところのウエイトが少し減るかと思う。そういうときに県とどういう調整をしていくのかという観点も、もう少しこの計画の中に明らかにしておく必要があるのではないかと考えた。

(諸富会長)

- ・ ここで事務局にご回答いただくところだが、齊藤委員が11時にご退出ということで、ご提案だが、事務局の回答の前に、先に次の議題について説明をしてもらい、齊藤委員に次の資料に関するご発言をいただきご退出いただく。それから事務局にまとめて回答いただいてもよろしいか。

(委員一同)

(異議なし)

(諸富会長)

- ・ ではそのように対応させていただくこととし、資料1については、一度保留として、資料2についてのご説明をお願いする。

(1)－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 (【資料2】新たな税の制度設計にかかる論点)

- 事務局から資料2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。

(諸富会長)

- ・ 齊藤委員、よろしくお願いします。

(齊藤委員)

- ・ 資料4 ページの新たな税に求めることという黄色い網掛けの部分に対しては賛同する。なお、ここに少し加えてもらうとするならば、例えば、税というものが多くの人に負担をしてもらう、負担を分かち合うというところとともに、多くの人に便益があるというところで、使っている人も使っていない人も、公共交通があることで便益があるというところについては、もう少し追記されてもいいのかと思う。
- ・ 資料1 では、より良い暮らしのような表現が出ていたと思うが、使っても使わなくても広く負担を分かち合いというところもそうであるが、使っても使わなくても便益があるというところは強調したいと思ったところ。
- ・ 資料7 ページの使途について、追加的に必要な施策は同意するが、先ほども意見が出ていたように、これだけでいいのかというところもある。2030 年に追加的な費用として、資料1 の a に入れるのか b に入れるのかというところについては、もう少し検討されるかと思うので、それをもう少し検討した上で、ここを追加的にというところについてはいいのかと思うところ。
- ・ 資料19 ページの新たな税の課税方式について、事務局が出した案で大方よいと思う。
- ・ 一方で、【個人】の所得の低い方にとって過度な税負担ということについて、広くというところでの均等割については私も賛同しているが、「所得の低い方にとって」というと、どこで線引きをするか、どこまでかというところであるので、この表現は慎重になる必要があると思う。
- ・ 【法人】についても、法人事業税で良いかとは思いますが、事務局がまとめた資料や、先ほど少し発言もあったように、どこかの企業に集中してしまうなど、事業の種別にといったところがあるので、そういう点をもう一度整理をしていくことが必要かと思う。
- ・ 加えて、ここの議論に直接関わるところではないかもしれないが、今、国でも地方税のあり方について検討をしているところでもあると思うし、先日、報告書も出ていたかと思うので、そういったところも鑑みながら、この方式が、例えば基準などが変更になるとか、何があっても普遍的なのかなど、そのあたりはもう一度検討された方がいいかと思う。

(諸富会長)

- ・ 齊藤委員はここでご退出となるので、もう一度、先ほどの資料1に戻り、事務局より委員から出された意見やコメント、質問に対して、まとめてご回答いただくことにしたい。

(事務局（交通戦略課）)

- ・ 特に資料1の7ページ目のaの表の部分について、複数の委員の皆さんから意見をいただいたところ。
- ・ 当方の考え方としては、資料1の6ページ目に施策の考え方を挙げているように、実施方針1で、あるものを知っていただく、実施方針2で、行かなくてはならない移動のために最低限、市町も努力して支えているこのレベルを維持していくこと、実施方針3で、さらに皆の望むより良い暮らしのために充実をさせていく、実施方針4で、社会的要請について、というような構成を考えているとおり、今あるサービスレベルをしっかりと維持していくことは、基本の部分の施策と考えており、aの部分も非常に重要な事業であると考えているところ。
- ・ ただ、もちろنگ指摘をいただいたとおり、現状の交通機関について、例えば、ほとんど空のバスが走っているのではないかというところについては、非常にご批判があるところでもあるので、「サービスレベルの維持」と書かせていただいているように、今のサービスそのものではなく、不断の見直しを行い、例えばダウンサイジング、路線の再構築、予約制のデマンド化など、諸々の取組を前に進めていった上でも、やはり今後の物価上昇等も見込むと、非常に大きな負担をしないと、今の最低限のレベルも維持できないということはしっかり説明をしていきたいと思うので、書きぶりなどは再度検討させていただきたいと思う。
- ・ 川勝委員からのバスやさらに新しい交通手段の話が主で、鉄道のことは欄外に記載しているような形になっているが、そちらの充実の施策についても大切ではないかというご指摘について、資料1の3ページ目に挙げている、地域交通の「将来デザイン」という形で、交通事業者にもご参画いただいている協議会等でお示ししながら、目指していきたいサービスレベルというものを共有しているということが、ある意味大きな一歩であると考えており、鉄道も含めて充実した状態を目指すために、たちまちの打つ施策として、二次交通のところに特に力を入れた施策を組んでいこう、事業を組んでいこうとしているところであるが、こうして車からの転換などで公共交通の利用者が増えていっ

た暁には、幹線の部分をどのようにこの構想を実現していくのか、その部分に公としてどう関わっていくのかというところは、議論の余地があるのではないかと思うところ。

- ・ LRT などの検討などがどこに入るのかというご指摘について、再構築、高度化というよりは、資料 1 の 8 ページ目の下から三つ目の新モビリティの実証のところでは検討を進めていくものかと思っており、現状、具体の計画等がある状態ではないため、費用を大きく積んでいるものではないが、検討していきたい、取り組んでいきたい事業としては、ここの中に入ってくるものかと思う。
- ・ 経済の活性化への便益について、資料 1 の 5 ページ目、今は確かにまちづくり、住民、企業と分けてしまっているが、まちづくりに書いている渋滞の緩和や、住民の欄に書いた、そもそも所有の自家用車を減らせるといった便益は、当然、企業や経済活動にもプラスの影響を及ぼすところであるので、その部分が他の項目は関係がないというものではないということがわかるような書きぶりを考えてまいりたいと思う。
- ・ 勢一委員、松田委員のご指摘にも関連することとして、県と市町における役割分担、事業実施のスキーム等について大きな観点で申すと、市町は地域に根ざした地元の交通に当たるような部分について現に事業主としても行っている中、県は広域の部分、全県的に充実を図る部分に注力していくべきという観点ではあるが、例えば市町で運営しているコミュニティバスへの支援、現にやっているものをどう充実させていくかという本当の具体のスキームの部分については、計画期間に入ってからもしっかりと市町や実際に運行請負事業者などとも話を詰めながら、より良い方向になるようにスキームを組んでいきたいという状態である。
- ・ 市町を越えた施策については、市町それぞれに考えが違ってくると思うので、今回、計画策定のために市町にも参画いただいて法定の協議会を立ち上げており、その下に各関係所属も加入していただく幹事会も立ち上げて、この計画等についても議論いただいている。実際の施策の実施にあたっても、そういった調整では、このような場も活用しながら詰めてまいりたいと思う。
- ・ 現時点でいただいたご意見を踏まえて、素案策定に活かしてまいりたいと思う。

(諸富会長)

- ・ 今の回答に対して、追加コメント、ご質問等があればお願いします。

(川勝委員)

- ・ 私の意図をもう少し正確にお伝えしておく、鉄道は当然ながら今回の暮らしを支える交通というものに含まれる対象だと思っているところ。鉄道への支援ということについても言及させていただいたが、これを強調すると、おそらく単なる赤字の補填になるのではないかという批判が出ることを心配されているかと思うが、先ほども申し上げたとおり、鉄道に支援するということは赤字の補填ではなく、利便性を高めることを求めることに対する対価として、支援を行っていくという発想の転換が必要だと思う。
- ・ 経営のことを考えると、安易に本数を増やしたり、運賃を下げたりということは、事業者としては難しいと思うが、県内の人たちの暮らしを支える移動の選択肢となりうるには、やはりその利便性を上げないといけない。でも、それを強制することは、当然、経営上無理だということになるので、県が求めるサービス水準を満たすに足りないところに対して支援を行うのは、決して赤字の補填という考え方にはならないと私は思っている。一度そういうことも含めて検討していただけたらどうかと思う。
- ・ LRT についてもご回答いただき、現状ではその新モビリティの実証というところで想定されているというお話であった。もしそうであるならば LRT と BRT も含めて、例示をしておいた方がいいのではないかなと思う。市町の方々が税収の使い道を考えるときに、それも選択肢に入れて考えてもいいのだという発想をしてもらうために言葉として例示をしておくことが必要かと思う。

(諸富会長)

- ・ 一旦、ここで資料 1 については終了し、私からコメントした後、知事からぜひ一言、このパートについてコメントいただいて、税の設計の話に行きたいと思う。
- ・ 今のやり取りを受けて、私自身も今回既存の現状維持でこれだけ経費がかかる、追加的な施策を行った場合にこれだけ費用が必要だということを試算いただいたことは、たたき台として大変良かったと思うし、もう少し実際に詳しいメニューを出していただき議論をしていく段階が本当は必要だとは思うが、これからさらに検討されるということだと思う。
- ・ 川勝委員ご指摘のように、これが実現することのメリットについても、試算を出していただいたことは非常に良かったと思う。これは結局、経済学でいう外部便益を金額表示していただいたということで、公費を入れて支えていくことの一つの根拠を構成するものだと思う。
- ・ 費用の負担の考え方について、今回は現状維持とそれ以外追加でやるもの、追加でや

るものについて追加負担というような整理をしていただいたところで、これは一つの考えだと思う。

- ・ 他方で、先日、富山市を訪れた際に伺った話であるが、富山市は、現状維持のものであったとしても明確に上下分離の考え方を導入して、資本のところは公費補助をするということでかなり本格的にしている。バスについては、バス購入費用などについて、確か、公費補助をした上で、運行および維持管理費については責任を持って民で運営してもらうという、かなりはっきりした原理原則を打ち立てて費用を分担している。最終的には利用者負担に行きつくが、どこを公費が見るのかということについて、そういう原理原則でやっているということを伺った。
- ・ そうすると人件費や電気代などは民間事業者で賄ってもらうことになるが、これによって乗客を増やそうという動機付けが民間事業者に働く代わりに、インフラ整備や、今日いろいろとメニューを出していただいた新しい技術の導入、川勝委員がおっしゃったダイヤの再編等により本当は不採算で走らせたくない時間帯でもあえて定時運行、一定の頻度で運転してもらうためには必要という場合に公的介入する際のコストは支援していくといったような、公費と私費の費用分担がはっきりしていたが、今日お聞きして、既存のものと新規という整理が果たしてそれでいいのかどうか、川勝委員中心にコメントも出たところだが、入れるべき費用とは一体どの範囲なのかということについての整理が、今後県民の皆様、それから議会の皆様に、なぜ公費を入れていくのかということについて説明の際に一定の原則、考え方が提示できればなお良いという感想を持った。
- ・ では、知事このパートについて一言いただければと思うので、よろしくお願いします。

(知事)

- ・ 1点目はaのところについて、既存のところをどう見るのかという、現在のサービス維持に必要というところの見方はもう少し整理したいと思う。適正化も含めて、どのように書くのか、場合によっては、実施方針の中にそういった文言を書いて明文化することにも必要なのかもしれない。ただ、諸富会長に触れていただいたように、現状維持にも追加で必要な負担があるとすれば、その取扱いをどうするのかについても議論する必要があると思った。
- ・ 2点目で、メリット、便益の示し方について、佐藤委員、勢一委員からもあった、経済・企業、もう少し幅広いメリットの取り方、書き方、こういったことも検討する必要もしくは可能性があると思った。

- ・ 3点目で、松田委員からあった市町との調整・関係については、後ほどの税のところでも少し論点が出てくるので、その中での議論に委ねたいと思うが、やはり、きちんと計画の中にも入れていく必要があるのではないかと考えている。
- ・ 最後4点目、川勝委員、諸富会長に追加で付言いただいた、鉄道をどう考えるのか。今回は鉄道に繋がる二次交通を主軸で少し提起し始めているが、鉄道にも主たる路線と少し網に近い形のところもあるだろうから、そういったことをどう考えるのか、これはどこまで書けるか、もう少し踏み込んで考えてみたいと思った。
- ・ そして、システム高度化もしくは新たなモビリティの検討というところで、LRT、もしくはBRTがあるなら例示してはどうかということは、私も聞いていてそう思ったので、今回の5年間の計画の中ですぐにということはないのかもしれないが、射程としてきちんと示しておけば、地域の新たなまちづくりにも繋がるのではないかと思うので、この点も含めて、これから計画作りの最終段階で入れていけたらいいと思う。
- ・ 先般、中国を視察し、限られたエリアではあるがレベル4の自動運転に乗ってきた。運転席に人はおらず、曲がったり止まったりというようなことがどんどんできる状況、どんどんやり始めている状況なので、すぐに日本で、滋賀でというのは少しハードルがあるのかもしれないが、5年後の、次の段階ではそういうことも視野に入れた交通のあり方、そのためのこの5年間の実験・挑戦、こういうものもやはり入れておく必要もあるのだろうということも改めて思った。

(諸富会長)

- ・ では、資料1についてはこれで終わり、資料2については既にご説明いただいたところなので、委員の皆様からご意見を募りたいと思う。

(佐藤委員)

- ・ 財源であるが、53億円をいかに調達するのかということになると、均等割は、個人・法人ともに元々超過課税しているということもあり、あまりまとまった税収が見込めないということになると思う。税収のことだけを上げると、有力なのは法人事業税にならざるを得ないかと思う。
- ・ 車体課税も言いたくはなるが、車体課税の場合は、市町に軽自動車税があるので、そちらとのバランスや、元々持っていることに対する課税であり、使っているわけではな

いと考え、混雑緩和などにもあまり期待ができないと思うので、理屈が通らないという気がする。

- ・ もう一つ考えないといけないのが固定資産税。特に個人の裨益の部分を見ると、公共交通で本当に便利になれば住宅の価値、土地の価値にあらわれてくるので、応益負担という観点からも、固定資産税についても本当は超過課税の対象に入るかと思う。ただ、固定資産税は市町村の税なので、これについては、例えば今回計画にも市町の負担分というのがあったと思うので、そちらを埋めるような形で固定資産税の超過課税を充てていくというのは、一つの選択肢かと思う。
- ・ 最後に税収を市町に交付する場合について、これは県が徴収した税金をどう使うかという話だと思うので、これはあまり市町任せにするべきではなく、事業単位で細かく、使途は県が定める方が良くと思う。あまり譲与税のように好きに使っていいということになると、必ずしも今回の交通計画に即した結果になるとは限らないし、おそらくならないと思う。そこはしっかりとグリップを握るというか、財源の使い方については県が最後まで責任を持つ、仮にそれは市町が使うものであったとしても県がしっかりと責任を持つということがあってしかるべきか考える。
- ・ 全体的に均等割は周辺自治体とのバランスも考えながら決めていく必要があると思うし、事業税は有力だと申し上げたが、これは直接的には企業に払ってもらうものである、この公共交通の充実で、企業活動にはどんな利益があるのかということについては、一般論ではなくてしっかりと定量的に示せるかということがやはり問われてくるかと思う。

(諸富会長)

- ・ まずは皆様からのコメントを集めたいと思う。

(川勝委員)

- ・ 資料2の9ページに、市町に交付する際の要件として、極めて重要な点を3つ挙げていただいている。これらはいずれもポイントになると思っており、県で徴収した税を活用していただくという形になるので、当然ながら県が策定した滋賀交通ビジョンとの整合性を大前提として、要件としてお示しすべき点ではないかと思う。
- ・ その上でこの交付条件について、あくまで例えになるがお話する。公共交通はできるだけより広域的にネットワークを形成した方が良いが、なかなか日本では市町の自治

体間連携が進んでないという実情がある。特に公共交通に関しては、日本は OECD 諸国の中で、最も交通に関しては、自治体間連携が進んでない国となっている。例えばフランスの事例に基づく、コミューンというものが、基礎自治体の単位であるが、それらが連携をして、地域公共交通計画を策定し、交通ネットワークを形成するという対して、上乗せして税収配分されるという形になっている。

- ・ 厳密に言うと、(フランスでは交通税の税率に制限税率が設けられているので) 税率の上乗せを認めるという形になるが、ここに当てはめて申し上げると、市町に交付する条件は、市町で連携したらよりウエイトを高めた交付がなされるというようなインセンティブをかけることは、一つの創意工夫かと思う。そうすると市町のより広域的なネットワークを形成していく動機づけが働くと思う。
- ・ もう1点、アメリカでは、地域公共交通計画を住民参加を保障する形で策定した場合のみ連邦から補助金が出るという仕組みになっているが、これを県と市町の関係に当てはめて考えてみると、県がこの間にやってこられたような住民参加を前提とした計画策定のプロセスを、市町あるいは市町で連携する形も含めてやっていただいて策定された計画に対して交付をするということを要件にすることも一案として考えられると思う。これは自治という観点からも整合する話かと思うし、今お示しいただいているような3つの条件にも整合するそういう方向性ではないかと思う。
- ・ 課税方式については、様々な論点をお示しし、そして現実的にはこういう選択になるだろうという佐藤委員からもお話があったように、最終的にはバランスを考えなければいけないが、まずは理念というか、理想的には、やはり課税方式としてはこうあるべきではないかという姿を描いた上で、これでは税収が足りない、森林にも既に均等割を課しているため、さらに上乗せすることは難しい、といったようなことを議論していく中で最終的に課税方式を決定していくという形がいいと思う。一次的なアプローチとしては、この税にふさわしい課税方式とは本来どうあるべきか、というところから始めていくことが大事なのかなと思う。
- ・ 効果検証について、この審議会も含めて有識者会議の中で、常にウォッチしていくという、仮に導入した場合についてではあるものの導入後のことも視野に入れた形になっているのは素晴らしいと思ったが、これまでずっと住民参加あるいは参加型税制という理念のもとで進めていただいているので、この理念に立脚するならば、本来は導入後も事後検証を住民参加の形で行い、場合によっては見直しを定期的に図っていく形になっていないといけないかと思う。ところが、現状想定されているのは、この有識者会議に

においてチェックをするに留まっているように思ったので、もし可能であれば、事後においても県民参加の仕組みが何らかの形であった方がいいのかなと思う。場合によっては市町ごとに公共交通計画を策定した単位でやっていただくのもいいと思った。

(勢一委員)

- ・ 川勝委員からのご指摘のあった資料2の9ページについて、交通計画との整合については非常に重要だと私も思っている。ただ、今の段階の交通計画では、おそらく少なくとも市町の計画は、県の交通税などの想定はしてない段階での計画になっているのではないと思う。なので、県の交通計画の策定と市町の交通計画の策定を、策定段階で何らかの相互調整のような手続きがあると良いと思う。
- ・ その上で、県と市町の役割分担を各計画の中でそれぞれ整理をしておいて、その上で費用分担の考え方というので交通税のあり方を議論するというのも必要かと思った。これはタイミング的にどうなるか難しいところもあるかと思うが、そういう発想は必要かと思ったところ。
- ・ 齊藤委員からのご指摘があったと思うが、資料2の4ページ目、地域交通を利用しなくてもというような表現であるが、確かに今はほぼ使っていないという人がいたとしても、地域交通は今使わなくても将来使う可能性があるものであるし、また自家用車が使えないときにいつでも使えるという意味では地域交通の充実が暮らしの基盤を支える、ということをもう少し丁寧にお示しをすることが必要かと思った。
- ・ それをやることで、暮らしの価値が向上する、経済の活性化に資するということで、広く薄く負担をみんなですていくというところの納得感に繋がると思う。
- ・ 課税方式について、確かにどのくらいの税額を確保するかも議論が必要というところ、そこは皆さんの議論も聞いていて、現案の考え方に反対というわけではないが、悩ましいところがあると思う。
- ・ 応益負担という意味では、佐藤委員からご指摘があったと思うが、地域交通が充実していった地域というのは、当然不動産価値は上がるはずなので、固定資産税は市町村税なので、なかなか悩ましいところではあるが、税金を使った施策を展開したことで得た利益の還元のような発想は、こういうところでも考える必要があるかと私も思っているところ。
- ・ 最後のところで、計画のスタートと税のスタートの時期が異なるというご説明いただ

いた。議論と手続きのタイミングからやむを得ないところだと思うが、資料2の7ページで積算いただいたのは、年単位の数字だったと思う。これはおそらく5年計画として、事業を5年間展開する場合に、年単位でこのくらいかかるという試算だったと理解しているので、そうすると最初の計画年度の計画期間については、5年間丸々はできないので、具体的にどのような形で優先順位を付けたりするのかなど、アジャストが必要かと思った。

(松田委員)

- ・ 勢一委員からも少しお話があったと思うが、資料2の7ページなどに使途の金額が出ているが、正直、どれぐらいの税収を調達する必要があるのかということが全然わからない。県民がこれを見たときにも、この公費の負担でできる範囲でいいですよと言ってきそうな気がしており、税収をプラスすることが必要なのかというところからわからなかったというのが正直なところ。
- ・ 川勝委員からもあった、事後的にも住民参加で検証するという話を考えると、この使途のところで一体何ができるのか、どういうふうにするのかという住民の期待を明確にしておく必要があるのではないかなと思う。過大な期待を抱いた人がいるとすれば、あんな最悪な政策はないといった評価になるだろうし、一定イメージの共有ができるぐらいの、使途が、このように使ったらこういう暮らしになると、はっきりわかるようにしておいて、それを検証する形にしないと、元々のイメージの違いで、ものすごく良くなると思っていた人からすれば全然駄目だし、あまり期待していなかった人には良いのかもしれない。この使途で、どういう形になるのかがわかりづらいのではないかなというところで、県民の方がこれから費用負担の意思決定をするときの方が、むしろ問題になるかもしれないが、これを見てどう意思決定をすればいいんだろうと思うのではないかなと思うし、私もこれを見て、ではどの税収で集めますかと聞かれても、なかなか困るというのが正直なところ。
- ・ 課税方式について、ほとんど触れられていないが徴税コストも当然考える必要があり、市町レベルのところまでいけると良いが、このあたりのコストをどうするか考える必要があると思った。
- ・ 税目のバランスという話もあったが、均等割などで基本集めて、どうしてもお金が、税収が足りないというので所得割の方も導入するということであれば、そこだけ税目のバランスの対象にするとかを考えても良いかと思った。

- ・ ベースとして、みんなで負担する、みんなで支え合うというのが大前提なので、できるだけ県全体で同じ税制の方が、みんなの支え合いという理念からすると、適当だと思っている。

(事務局（税政課）)

- ・ 資料2の7ページについて、勢一委員がおっしゃっていただいたように、私が最後に説明した新たな税、財源のスタート時期は令和8年度ではないというところと、計画が令和8年度からというところ。7ページは2030年時点の年間の費用を示しているが、当然5年間の計画なので、bの充実についても来年度からできるものはやっていきたいと思っている。ただ、どうしても財源のところは、新しい財源は存在しないことや、そもそも施策としても、来年度からすぐにできないところもあるので、そこは優先順位をつけながら、まずできること、ある財源でできることはどういうところかというところを考えて、まさにアジャストしていかなければいけないと思っている。
- ・ 松田委員のご指摘のとおり、いくら必要なかというところについては、当然皆様のご関心のあるところだとは思っているが、今回、使途としてふさわしいものや、先ほどいろいろとご意見のあった、施策をaとbに分けて、維持と充実でこういった施策を実施したいということを今日初めて皆様にお出ししているという状況において、「県として施策はこれで確定で突き進みます」というような出し方ではなくて、議論の材料を提供して、まさに使途もこれはいいんじゃないか、これは良くないんじゃないかというところを税制審議会の場合や、これから議会や県民フォーラム、パブコメなどの様々な場で議論いただきながら、税のふさわしい使途として、どういったものを足し上げて事業費がいくら、じゃあどれくらい負担しなきゃいけないというところの合意形成を今まさにこれからやっていきたいというところなので、今日の段階で何億円要るのかというところを我々の方からまだお出しできないという状況ではあるが、当然これからそこは詰めていかなければいけないと思っているところ。
- ・ 佐藤先生から税の制度設計の話について、53億円とお話をいただいた。資料2の7ページには国分担額もあるので、国分担額を引いていった県市町分担額というところが53億円になるわけではない。必要額には今は幅がある状況で、いくらとは明確に言えない状況。
- ・ 齊藤先生から法人事業税のところ、法人の種類によって税率もというところもあった。法人事業税は法人の種類として外形標準課税か否かなど様々な区分があり、税率も

結構複雑な状況である。そこを一律でいくのか、少し変えていくのかというところも論点としてはあり得るのではないかと考えているので、引き続き検討していきたいと思う。

- ・ 固定資産税についてもお話いただいた。市町分担額についても、どこまで県で負担していくのかというところの観点から幅はあるが、市町の分担額も少しは生じると考えられる中で、市町の分担額において、固定資産税というお話も頂戴したので、検討としてはしていかなければいけないと思っている。
- ・ 松田委員から最後に、県の税としては、一律の制度がいいのではないかとお話をいただいた。ここは私としてもその通りかなと思っているところ。みんなで広く、乗る人も乗らない人も負担を、受益があるのだから負担をしていく、分かち合っていこうという精神に則すと、一律の税制がいいのではないかと私としては今考えているところ。
- ・ 勢一委員から、暮らしの基盤というところで、意義について齊藤委員からもご指摘いただいた。この観点についてはしっかりとご指摘を踏まえて盛り込んでいきたいと思っているところであるし、川勝委員から諸外国のお話をいただいた。インセンティブという観点は、私もこれまで検討が弱かった観点であるので、ここについてはまさに市町に交付するというところで、市町地域は面積が広い市町もあれば、狭い市町もあるので、当然市町地域を移動して日常生活を送っておられる方はたくさんいる。
- ・ そこで、今は 19 市町それぞれで計画作っているが、そこを連携して作っていくというところへのインセンティブ、国も市町域をまたいで計画を作っているところを推奨されているというのは以前、川勝委員からもお話を頂戴したところでもあるので、そういったところの整合性も取りながら考えていかなければいけないところかと思っているところ。
- ・ 課税方式については、どうしても現実性というところを考えてしまう点は反省しないといけないと思っている。まず、ご指摘いただいたとおり、理念から考える、まさに今回もみんなの移動を支え、暮らしを豊かにするという原点に立ち返って、広く薄くみんなで負担を分かち合っていこうというところから常に考えていけるように、最後は現実性もいるのかもしれないが、理念から考えるべきという点は改めて肝に銘じたいと思ったところ。

(諸富会長)

- ・ いよいよ税率や課税ベースの話に入ってきたが、均等割が基本だという話がありつ

つ、みんなに裨益するという論理は一つあるが、既に資料に書いてあるように、森林環境税、その他の均等割に対して既に負担を乗せているというところで、これをさらに引上げることにについて、やはり議論になるのではないかと思う。それから負担感、逆進性も含めて、きっと議論になるのだろうと思う。

- ・ これはみんなに交通が改善されることの便益が行き渡るという論理の一方で、それをみんなで同じ額だけ負担していくのは本当にふさわしいかという点については、私は少し慎重で、仮に上げるとしてもそれはなるべく抑える。
- ・ 私はむしろ所得割、それから法人については法人税割と言いたいところであるが、一部の企業だけになるのでやはり事業税、やはりここに踏み込んでいく必要があるのではないかなと思う。きちんと滋賀の交通の将来のためにここは負担ではあるが、これでもって投資をするのだということで、きっとリターンはあるはずで、先ほど固定資産の話が出ていたが、やっぱり富山市の経験を見ていると、交通投資して、まちづくりをしていくと、やはり地価が上がって固定資産税収が増えてきている。それは明らかにリターンと捉えて、固定資産税は市町レベルだが、でも県にとってもおそらく、佐藤委員がおっしゃった、企業への裨益、観光客の増加、住民が住んでくれる、こういった形でリターンが、狭い意味ではリターンは少ないかもしれないが、あると思う。
- ・ 従って、住みやすい滋賀県のために投資をやるのだというつもりで、県民に所得割あるいは事業所の事業税としてご負担をお願いすることを訴えかけていくべきではないかなと個人的に思っている。
- ・ 知事から委員の意見を踏まえて、全体見てご意見を賜りたい。

(知事)

- ・ 今日本当に短い時間の中で、こちら側からの説明もたくさんあったが、先生方から非常にコンパクトにまとめて、しかし、重要な視点をご指摘いただいたと思っているところ。
- ・ 最後に諸富会長におっしゃっていただいたように、いよいよ新たな税というものを作っていく場合、選択肢にする場合、ふさわしい制度は何なのかという、具体的な議論に入ってきていただいているので、非常に私も緊張感持って聞かせていただいた。
- ・ 齊藤委員や勢一委員、また関連して、ほぼどの委員からもおっしゃっていただいたかと思うが、資料2の4ページ、新たな税に求めることの意義の2つ目に「利用する人も

利用しない人も」とあるが、ここの捉え方については改める必要があると思っている。使っても使わなくても便益は広く及ぶし、今は利用しなくてもという視点も当然必要ではないかと思う。

- ・ したがって、その課税方式のところについて。川勝委員や佐藤委員、諸富会長もおっしゃっていただいたが、やっぱり広く、みんなで負担し合うという、この本来の理念をきちんと持った上で方針を定め、そして現実とのすり合わせをした上で、森林づくりの税と均等割と所得割と逆進性と負担感とで方式を議論して決めていくという、ここは本来の理念をきっちり持つところは大事にしたいと思う。
- ・ 新たな税というものに求める場合、どれくらいの規模感、税収を想定するのかということ。まずは何が必要で何に使いますかという1つ目の議論をもっと精緻に、もっと丁寧にやることが前提で、松田委員におっしゃっていただいたように、追加でやるということが、私達の日々の暮らしにどう、よりよく繋がるのかということのイメージは、私も聞いていて、もう少しわかりやすく共有する必要があると思ったので、この点も入れた上で、国負担分と県負担分と市町負担分を合わせて、最大で53億円と見積もっている、ここが出発点になると思う。
- ・ ここからさらに冒頭の1つ目の議論でもいただいた、現状維持に必要な部分や鉄道、まちづくりの部分でどう考えますかという、ここをもう少し積み上げたり、適正化の部分で下げたりしながら最終調整、まずは第一段階固める必要があると思っている。
- ・ 市町との関係も、まちづくりや移動の保障などは市町によるところも大きいので、とはいえ、広域ネットワークをつくるためのインセンティブ、また計画づくり相互調整、さらにはアジャスト、そして住民参加で検証する仕組みも含めて作っておく、考えておく、これは必要だと思う。
- ・ そうであるなら、固定資産税もやはり不動産価値が上がる可能性が高いので、射程に入れるべきじゃないかというのは私もこれは理論的には同意する。が、まず第一段で固定資産税まで入れてやるのがいいのか、まず、私どもが今考えている個人住民税、法人事業税、住民税をスタートとして少し状況を見て、地価が上がったよね、暮らしが良くなったよね、したがって返ってきた分、固定資産税も、という話は2段階目かなと思いつながりながら聞かせていただいたが、今日いただいたご示唆ももう一度咀嚼して考えて次の議論に備えたいと思う。

(諸富会長)

- ・ 知事からの最後の点について、確かに固定資産税でいきなり課税するとなると、市町も引いてしまうかもしれないが、逆にしっかり交通計画を立てて、ずっと進んでいくと、皆様の地元で地価が上がって、固定資産税がリターンとして上がってくるので積極的に取り組んでくださいという、インセンティブとしては非常に良いと思う。
- ・ もし、さらに政策充実の際に、それぞれ政策重視の財源が必要ということになった場合に、それぞれの市町で課税するという方法がありますよというような説得の仕方もあるという気がする。
- ・ 本日質問いただいた論点について、議論を尽くせない点もあるが、今年度末に策定を予定している滋賀地域交通計画には、本審議会で議論した一定の成果を反映するという事なので、今年度中に一旦中間答申として取りまとめたいと思う。ついては、次回の審議会では本日の議論で作成した中間答申案について審議を行いたいと思う。以上で本日の議事は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する。