

## 第 28 回滋賀県税制審議会 議事概要

### ■開催日時

令和 8 年（2026 年）2 月 13 日（金）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、滋賀県税制審議会委員の先生方、大変お忙しいところご出席いただき感謝申し上げます。また、常日頃それぞれのお立場で、滋賀県の県政に対する様々なお力添え、ご指導賜っていることにも感謝申し上げます。
- ・ 本日は、前回 11 月 26 日の審議会に続いて「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のあり方」についてご議論をお願いしたい。
- ・ 前回の審議以降、滋賀の地域交通フォーラムを開催したり、滋賀地域交通計画の素案を取りまとめたり、パブリックコメントを実施したり、県議会でも喧々諤々、厚くご議論をいただき、今年度末の計画策定に向けて、目指す地域交通実現に向けた政策、どんなことをすればいいのか、財源をどうするのかという議論、熟度を上げていこうと現在取組を進めている。
- ・ 後ほど地域交通計画の素案についてご説明申し上げて、それに対して県民や市や町のご担当の皆さんから、また議会から多岐にわたりたくさん賜ったご意見についてご覧いただく予定であるが、年末から実施した 1 ヶ月間のパブリックコメントで、県の行うパブリックコメントではかなり多い 300 件を超えるご意見をいただいたところ。税というも

のに対するご意見が約半数占めるという状況でもあったところ。

- ・非常に多くの皆さんから熱い関心をいただいている今回の計画や税財源の議論だが、どういう政策をすればいいのか、それらをどういう負担で財源を作り、実施すればいいのかについて、まだまだご理解いただく努力が必要なのではないかと実感しているので、そういったことなどについても、今後どのように歩んでいけばいいのか、先生方のご意見をいただければと思う。
- ・前回と今回のご審議を踏まえて、中間答申をおまとめいただきたいと願っているところであるので、ぜひ皆様方の忌憚のないご意見等を賜りますようお願い申し上げ私からの冒頭のご挨拶とする。

## 2 議題

### (1) 前回審議会での意見への対応状況・滋賀地域交通計画の策定状況について

- 事務局から資料1から資料3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)

- ・2点コメントと2点質問になる。1点目のコメント、なぜ安定財源の話をするのかについて、よく私達が言うのは、事業の継続性になる。一般財源でやってもいいが、その時々予算によって補助金が切られたりすることがある。なので、単年度予算主義の打破という言葉もあるが、要するに事業の継続性を担保するためには、その安定的な財源が必要となる。国は基金を使ったりするわけだが、安定財源として税を求めるとというのが一つのポイントかと思う。
- ・コメントの2つ目だが、交通計画が利用者目線になっていることが気になる。企業から税負担を求めるということであれば、やはり滋賀県経済にどう裨益をするかということをもっと強調した方がいいと思う。公共交通はインフラの一部であるので、交通の充実が、地域経済がどれくらい活性化するか、例えば企業がどれくらい誘致できるか、労働者をどれくらい確保できるか、あるいは観光客はどれくらい増えるのか、そうした議論がされないと、やはり利用者のために税負担をするとなり、それは利用者負担が原則と

いう議論になる。ここはもう少し目線を上げて滋賀県経済全体の問題として捉えるということがあっていいと思った。

- ・ 質問の1つ目、税は引き続き検討する一方で、計画に基づく事業は来年度から始めることになる。となると、どの事業を従来型の予算でやって、もし仮に新しく税を確保できたとしたら、どの事業を税でやるのかということについて、整理が必要と思っている。例えば、優先度の高いものは先にやるとなると、逆に優先度の低いものを税で賄うのかという話になる。例えば、税があろうがなかろうが、緊急にやらなければいけないことはまず先にやる。公共交通の再構築とか自動運転等は腰をすえて議論することになると思うので、こういったところは実際にやれる時期が遅れるので、税で賄うことも選択肢にするという形にしておくということが考えられる。とりあえず計画を立てて、とにかく事業を走らせるとなると、どれが税で、どれが従来型の予算で対応するかというところの整理の問題が出てくる気がする。
- ・ 優先度の高いものを先にやり、優先度の低いものを税で賄うというのは、住民の方々から理解得られない。このあたりは、交通整理をされた方がいいという気がした。
- ・ 質問の2つ目が、固定資産税は市町の税金であるから、まずは県税からという話であったが、将来的な話として、公共交通を広域連携でやろうというのであれば、例えば広域連合であるとか、ゴミ処理等によく設立される一部事務組合といった組織が考えられる。特にコミュニティバスも含めて公共交通を広域化させていくことを考えると、市町域を超えた何らかの受け皿が必要になってくる。滞納整理や介護の分野でも広域連合などを使っている例があるので、広域連合という形でやるのであればそこに対する負担金は市町に求めることができるので、もちろん県もお金を出すけれども、市町も負担金としてお金を出すということであれば、その財源は固定資産税ということがありうると思う。こういった広域連合については何か検討課題に上らないのか伺いたい。

#### (諸富会長)

- ・ 2点ご質問いただいた点について、事務局からご回答をいただきたい。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ 1点目にいただいた新たな税を充てるものと、既存の財源を充てるものとの区別につい

て、今考えていることをお答えする。

- ・前回の審議会では、維持と充実という観点でお話したが、それはとてもマージナルなもので、明確に切り分けできるものではないので、事業全体を進めていく中で、どういったものが新たな税として適しているかということは、これから細部の検討が必要だと考えている。
- ・ただ、ご指摘の通り、喫緊のもの、重要度の高いものから、着手していきたいと考えているので、例えば、令和8年度の事業では、国の経済対策の交付金など、一時的に確保できた財源など積極的に充てて、モデル的に進めたい充実の事業を進めていこうとしている。そうした確保できた財源、新たな財源を充てながら進めつつ、さらに進歩を進めていく、継続していくためにどうしていくかという検討を並行して進めていきたいと考えているのが現状である。

#### (事務局 (税政課))

- ・1点目について、「優先順位」という言葉については、今のご指摘を踏まえて言葉遣いに気をつけていかななくてはいけないと考えているところ。今回計画に掲げようとしているさまざまな施策は、すべて重要だと思っているところ。
- ・実際に事業を進めていくときには、初年度は検討から始めたり、モデル的にやろうとしているものがあり、それがうまくいけば、全県に広げるに当たり事業費がぐっと増えていくことがあると考えている。重要な施策であるが、最初は小さく始めていくけれども、徐々に全県的に広げようと思うと費用が大きくなっていき、多くの財源が必要になってくるという意味で、「優先順位」というのは時間軸の捉え方でもあると考えている。「優先順位」という言葉についてはそういった真意があるが、言葉遣いに気をつけながら今後説明をしていかなければいけないと感じたところ。
- ・2点目の固定資産税に関連した広域連合ということについて、今後の中長期的な課題であると考えている。ご指摘のように、例えば他県では滞納整理について広域連合を作っているところもあるので、そういった市町がまとまるような形で組織を作り、そこに県も絡みながら市町から負担金という形で負担をいただくようなことは当然あり得るものと思っている。今後、交通をどういう形で、どのような組織で運営し維持し、充実させていくのかという議論とセットで考えていく必要があると思っているが、今いただいたご指摘を踏まえ、腰を据えて考えていかなければいけないと感じている。

#### (佐藤委員)

- ・ 公営企業の水道とか下水道については企業団を作り、県単位で運営しているところがある。公共交通は公営企業なので、ある意味その延長で考えたらよいのではないかと思った。財源についてはペッキングオーダーと呼ばれるが、例えば今の予算でやりくりできるという範囲の事業、それからこれは国から補助金活用してやるべきという事業、さらにそれを超えていけば、どうしても税を使わなければいけないといった話になってくると思う。事業の性格によってこれは既存の予算のやりくりで何とかなるとか、これは補助率が高いから補助金を活用していくとか、そのように色分けして対応されると交通整理しやすいのかなと思う。

#### (諸富会長)

- ・ いろいろとご助言をいただいたことを事務局としてご検討いただきたいと思う。

#### (川勝委員)

- ・ 冒頭知事からもご紹介あったが、今回パブコメをやられて 300 件程度集まったというお話であるが、この間に県民の皆さんのご協力を得て、一方的な情報発信ということではなく、色々な形で意見を聞く、対話をする、そういったことを重ねてきた成果だと思っている。
- ・ どこの自治体でもやっておられるが、なかなかパブリックコメントでご意見をいただけることはそんなに多くない。いただける場合でも特定の人が投稿されるという傾向があったりするが、ご意見を拝見していると、幅広い方々がそれぞれの立場でご意見を述べておられるという感じがした。これだけの人たちが関心を持って、当事者意識を持って、これだけの意見を述べてくださるようになってきたということであるので、まだまだ道半ばではあるが、このプロセスそれ自体が成果と見ていいのではないかと思う。
- ・ 感想として 2 点申し上げたい。1 つ目は、ご意見の中で、財源ありきの計画ではないかとの意見も散見されるが、計画の前に滋賀交通ビジョンという大きなビジョンを策定されている。今はそのビジョンを実現するために計画を策定している段階にあると思う

が、その意味では、この計画がそのビジョンを実現するための計画になっていなければ、いったい何のための計画なのだろうと思う。

- ・ビジョンを実現するための計画の実効性を担保しようと思うと、やはり財源の問題は避けて通れないと思う。どの程度のことを県として実現していくかということは、もちろん最後は現実的なところを見て考えていかなければいけないと思うが、財源と一体的に議論をするということは、むしろ誠実なアプローチではないかと思う。
- ・やや誤解があるのではないかと思うが、計画の財源の章は、新たな財源を税で賄うというふうには全然書かれてないと思う。それぞれが利用されたときに負担されている運賃も含まれるだろうし、事業者自身の努力も含まれているし、いろんな財源でミックスされている。
- ・いずれにしても、冒頭申し上げたビジョンを実現していくためには、これまでの財源で不足する部分については、新しい財源のあり方についてもやはり検討は必要だろうという、それぐらいのニュアンスで書いている内容だと思う。絵に描いた餅にならないように、真摯にその実効性を担保するために、財源の議論に向き合っていくという、そういう意味合いで位置付けられていると私は認識している。もしそれがうまく伝わっていないのであれば、そのあたりをしっかりと重ねて周知していくべきではないかと思う。
- ・もう一点は、私も県民フォーラムに登壇させていただいたが、その際にご参加いただいた方々からの財源を巡る議論、意見として多かったのが、予算の組み替えで何とかならないかということだった。
- ・これは、負担する県民の皆さんからしたら当然の心理だと思う。けれども、県内部では、色々検討してみると、先ほどのビジョンを実現していく中で、予算の組み替えだけではちょっとしんどいと。むしろ、他の予算を削るということになるので、それは合意が得られるのかという課題も当然出てくるわけなので、いずれにしても、予算の組み替えによって、どれぐらいのことができるのか。そもそも組み替えることによって他の政策分野にどのような影響が出てしまうのか、そういったことを一般の方ご存知ないのではないのでしょうか。そういった場合どうなるのかということについて、もう少し皆さんと情報共有して、それを共有した上で議論するということも必要なのではないかと思った。

(諸富会長)

- ・確かにこれだけのコメントをいただいたこと自体が、県民にこの問題について議論を喚起したという点自体が意義ではないのかという点については、全く同感である。また後半では今後の議論の方向について、貴重なご助言をいただいた。

#### (勢一委員)

- ・既に出た意見と重複するがコメントしたい。私も川勝委員からご指摘があったパブリックコメントに多くの意見をいただいたということこれ自体がこれまで議論を重ねてきたことの成果だと思う。私も行政法をやっているが、パブリックコメントを自治体を実施したときにそれほど意見が出ないのが普通だという状況は承知しているので、そういう意味では県民全体で議論をする空気は徐々にできているというところ、これ自体が地域交通のあり方を考える上でも大事であるし、そのために我々はどのような財源を考えないといけないのかというところの議論にも繋がっていくところかと思った。
- ・そういう点では地域交通のあり方については、佐藤委員のご指摘があったが、地域交通の多面的機能もしっかり共有するのが大事だと思う。暮らしを支え経済を支えていく意味での地域インフラとしての意義である。インフラは、持続的に皆さんが共有できなければいけないので、人口減少社会の中でそれをどうやって実現することができるのかというようなことを正面から考える時期に来ているのだろうと思う。そういう点ではパブリックコメントの声というのはとても大事だったと思っている。
- ・計画と財源の関係についてであるが、行政の計画は通常はその分野の目指すべき目標を掲げて、その実現のための進捗管理をしていくというのが行政ツールとしての意味だと思う。進捗管理の中には資源配分をどうするかというような論点、マンパワーや財源など行政資源をどれだけの期間の中に、どの段階で投入していくかというようなことを決めていくものになる。
- ・このツールはいろいろな分野で使われているが、やはり人口減少社会の今においては、当然限られた財源の中で自治体運営をしていかなければいけない。そうすると、財源の担保なく夢を目標に掲げても意味がないので、そういう点では財源も政策の議論の中に正面から入れていくような時代に今はなってきているのではないかと思う。
- ・また自治体が計画で何を定めるのかについては、通常は法律に基づく計画であれば法定の事項と合わせて、自治体が必要だと考える内容も当然盛り込むことができる。そういう点で自治体の計画は、昔は行政の内部で策定をして、財源を含めての見通しを立てな

がら、実現可能な範囲で計画を作って、実施をしていくというのが定番だった。

- ・これが現代化されて住民を含むオープンな策定手続きをとるといような形になって、素案の段階で公表し、パブリックコメントなどで広く意見をいただきながら透明性を確保して策定していくものになっている。このようなオープンなものに今はなっているので、そこに財源も含めて、今後我々の地域でどのようなビジョンを具体化していくのかを定めていくためには、私は、今後は逃げずに、他の分野でも財源の議論は必要なのではないかと思っている。
- ・そういう意味では先駆的に、特に地域交通というこれから人口が減っていく中で、どうやって維持をするのかというターゲティングが非常に明確な分野からスタートしていくのは、一つ新しい分野のチャレンジだと思っている。

#### (齊藤委員)

- ・パブリックコメントも見せてもらい、本当に興味を持っていただいているんだなというところ、「交通税」という言葉がちょっと独り歩きとじていると感じた。何か交通を使う人がメリットを受けるみたいなイメージを持っている人がやはり多いのかなというところを感じた。
- ・パブリックコメントの中にもあったが、受益者負担が原則であるみたいなご意見もあったかと思う。ただ受益者負担というところで、地域の交通が守れなくなると、衰退していったというところがあって、方向転換の必要性というのがあるというところを皆さん何か共通で認識されているかなと思いつつも、やはりその部分は出していった方がいいのではないかと思った。
- ・だからこそ滋賀県が交通計画を作り、新たな財源と税というようなところも議論しながら新しい枠組みを作っていく、滋賀県が発信していくことにも大きな意味があるということ謳ってもいいのではないかと思っている。
- ・計画に財源を入れることがなぜなのかということについて意見もあったと思うが、先ほど委員の先生方もご発言されていたが、本来であれば事業を動かすときに、その財源をセットで考えるっていうことは、責任ある県政・財政だということだと思う。であるので、本来だったらセットで考えていかなければいけないというようなところだからこそ、しっかりと考えているというところで、なぜ新たな税というものでやるのか、一般

財源ではないのかというようなところについて、佐藤委員がご発言されたように持続可能なやっていくために、目的性を持つことの重要性があるというようなところに繋がっていくのではないかと思ったところ。

- ・あとはコメントというところになるが、将来の姿というところで、以前の会議で勢一委員からも意見があったかと思うが、県の将来のビジョンというところが打ち出されても、自分自身の10年後、20年後のことをあまり併せて考えられていない、自分の将来が考えられるような書き方というのも必要ではないかと思った。私も年齢を重ねていくと、やはり10年後20年後、何か不安感もあったりとか、そのためにどういった備えが必要だったりとか、歳を重ねていくと高齢になったときのことというのは想像ができていくかもしれないが、例えば高校生に将来の老後のことと言ってもなかなかイメージはできない。
- ・でも、10年後、例えば家族を持って、子供を持ったときにみたいな、何かそういった何か想像ができる、イメージができるみたいな何か書き方というのも、これがいいっていうというアイデアまでは持ち合わせていないが、何か自分の歳を重ねていくイメージと、その上で交通がどう寄与していくかみたいなのところも合わせられるといいのかなと思ったところ。

#### (松田委員)

- ・感想レベルになるが、先ほど川勝委員がおっしゃった増税なしで何とかならないのかといったご意見については、私も気になっている。これまでの話を聞いている中だと、計画に盛り込むかというのは別の話になるが、それぞれの市町でもうそれなりに公共交通を維持するために、ダイヤや路線を工夫することは既に相当程度、どこの市町も行っていると私は認識しているが、なかなか県民の方にそれが伝わっていないのではないか。そのあたりの情報をもう少し情報提供するのが必要じゃないかというのは個人的に思ったところ。
- ・齊藤委員の話と関連するが、なかなかやはり高齢者になったときの状況というのが想像しにくいというのは、間違いなくあると思う。であるので、現状の高齢者の方の例えば、80歳とかの方がどれぐらい免許を返納既にされていて、どういう交通手段で移動されているのかという、そのあたりをもう少し情報提供して実際公共交通が使われているのか、いないのかわからないが、もそういったことをデータとして出していくと少しわ

かるのではないかと個人的には思った。

#### (諸富会長)

- ・皆様からの貴重な意見をいただいた。今の委員のご意見を受けて事務局から何か補足説明あれば願います。

#### (事務局 (税政課))

- ・パブリックコメントでたくさんご意見いただいたことに対して感想をいただいた。割合だけでいうと、財源に関する章のところのご意見、税には反対といったご意見が多かったが、それ以外の地域交通の現状分析の章や、どういった政策を実施するかについて書いている章についてもかなりの数の意見をいただいた。これは他の分野の計画と比較しても多く、財源や税の話の一つのきっかけとして、この計画全体、地域交通がどうであるかというところの中身にまで、皆さんが多く関心を持っていただけたのではないかと考えている。これまで政策と財源をセットにして議論し、財源のことを考えるからこそ、施策の議論の真剣味が増すんだという思いでやってきた成果の一つではないかと考えている。
- ・今までの流れは比較的良い流れかと思っているので、今後も引き続き、これを深めていけるようにしていきたいと思っている。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・具体の事業を考えていく際に、例えば国費をどのように確保できるのか補助率なども含めての整理が必要というご意見を佐藤委員からいただいた。
- ・来年度以降、市町や事業者も交えて、具体の施策のスキームを考えていく中では、財源をどのように確保していくのか、例えば国費をどのように確保できるのか補助率を含めて整理して、どの事業を進めていくかということと一緒に考えていくことになるので、きちんと表現していくことを大事にしたいと思う。
- ・松田委員の方から御指摘のあった市町が既にたくさんの充実の取組みをされている中

で、住民に情報が伝わっていないことについて、今後も情報提供は必要と思っている。市町が現にやっていることをしっかり支えてほしいという意見をたくさんいただいているので、市町の取組は県が目指している姿にも沿うことを紹介しながら事業の構成を考えていきたいと思っている。

### (諸富会長)

- ・やはり財源のところに対するコメントが非常に多い。施策に関してももちろん多いが、財源のところは1つのコメントの分量がすごく多い。先ほど委員からもご意見いただいたが、税を問題提起したからこそ、なぜ税でやらなければいけないのか、議論してきた我々からすると、批判的なご意見、厳しい意見をいただいたことになるけれども、ただ、県民の方々からすれば、なぜ税を入れてまでやらなければいけないことがあるのかということで、逆に考えていただいて、すごく真摯に4行5行のご意見を書いていただいたということもまた率直な感想である。
- ・計画自体はいろいろとコメントいただいているが、こうしたらもっと良くなるとか、こういうことをもっと考えてほしいみたいなことがあるが、計画の素案の方向性それ自体は、比較的支持されているのではないかという印象である。
- ・齊藤委員からいただいた、財源の問題は議論しなくていいのかということ、そこは受益者負担、それから川勝先生がご指摘された他の経費からの組み替え、予算組み替え、どうなのかとか、独立採算でやっぱりやるべきじゃないか、つまりそれは利用者負担になっていくわけであるが、結局そのことでやってできたことが、人口減少社会の中で、難しくなっている状況の説明がやはり必要ではないかと思う。
- ・ここまで議論を重ねてきた望ましい交通のあり方を実現していこうとなったときに、受益者負担あるいは独立採算でやっていくことの難しさというものをもう少し県民の方々とシェアしていく必要があり、今日の後段の議論に繋がっていくが、なぜ公費投入なのかということの議論に繋げていかなければいけない。
- ・それから、公費投入の議論となったときにやはり皆様コメントを見ていると、新たな税というのがやはり非常にインパクトが大きく、新たな税という負担なのかというところを気にされている。「交通税」ということで議論しはじめたが、それで全て賄うのかと思われたかもしれない。ただ、ここまで議論してきたように、いろんな形で費用は分担されていく。

- ・もちろん既存の予算の組み替えも可能な部分があるかもしれないが、国費の支援も当然あるわけであるから、そのスキームを最大限活用する。それから事業者の努力も含めてこういった議論をやはりきちんと改めて丁寧にした上で、なお残る部分について税の可能性というのを議論していくわけで、何も新しい政策全てを税で賄うわけではないという点もしっかり強調していく必要があるのかなと思う。
- ・そういう意味では、事業については計画のとおり進めていくにしても、その財源については、もう少し基礎のところから丁寧に議論をしていく必要性を改めて私も感じたし、今日、委員の皆様方からもいろいろとご指摘をいただいたところは、全くその通りであると思う。

### (知事)

- ・今ご確認いただき、ご意見いただいたように、おかげさまでというか、交通の持っている特性ゆえか、非常に多くのご意見コメントをいただく状況がある。パブリックコメントだけで300件を超え、市町からも80件を超えるご意見いただいてトータルで400件以上のご意見をいただき、その多くは、財源、税負担に関するものだが、これは非常に皆さんの関心の高さ、強さというものを物語っていると思う。
- ・また参加型税制や、自治のあり方とか、当初この税制審議会での議論を始めていただいたときのさまざまな意義というようなものも体現されつつあると思っているので、このプロセスは大切に丁寧に積み重ねていきたい。
- ・街中で知事に会ったときに、この交通のテーマで声をかけていただくような機会も増えてきており、賛成・反対・反対・反対ぐらいの割合で私に様々なご意見をいただく方も増えてきたので、そういう意味で、いい傾向ではないか、みんなで議論ができる素地が醸成されつつあるなど思っているところ。これがまず1点目。
- ・2点目は、財源とセットで計画を作るべきかについては、税制審議会であるから、それは必要だろうと、そうあるべきだろうというご意見が多数を占めたと思うし、私も責任ある持続性のある安定性を持った計画実施、またビジョンに基づく計画だという観点からも財源とセットでこの計画を示すべきだと考えている。
- ・ただ、他の計画が交通以外の他の計画の多くが財源とセットで語られているかという点、まだまだそうではないので、県において、他の計画との整合性が問われることもあ

るが、これからの時代のありようとして、責任のある行財政のあり方として、財源とセットで語るということについては、一つの方向性を示していければと思っている。

- ・ただ、計画（素案）の財源のことを書いている第7章のところ、本文を含めて、少し新たな税だけというようなイメージを持たれかねないような表記になっているので、川勝先生のおっしゃった、既存の組み替えの難しさ等もしっかりと踏まえつつ、既存の財源をどう振り向けるのかであるとか、国費をどう取ってくるのか、事業者にさらにどう努力をしてもらうのか、この新たな税というものも少し言い方を変えて表現することも必要なのではないかと思っているが、いずれにしても、安定性、持続性を担保するために、この計画と財源はセットで示していくのが、責任のある行政、また知事のありようではないかと思っている。
- ・来年度からスタートする計画で事業は進むが、新たな税は今はないし、維持・充実、もしくは優先順位、どのように財源を割り当てていくのか、事業を実施するのかについては、佐藤先生からもご指摘あったように少し言葉も含めて整理し、よりわかりやすく、そして合理性や納得性のある言い方と書き方ということが重要になってくるので、この点も今日いただいたご指摘踏まえ、整理させていただきたい。
- ・いずれにしろ中身の計画のところについては、市町がやっていることをもう少し周知・表記してみてはどうか、それを支援するような計画であるとか、今は良くて、私は良くて、周りの人、未来のことをもっとイメージしやすい、書き方とか示し方があるのではないかということは、先生方からもご指摘いただくと同時に、パブリックコメントの中でもたくさんいただいているので、この点も少しバージョンアップさせて、今の素案から原案に変えていければいいと思っている。

#### （諸富会長）

- ・前半の議論は終わりにして次の議題に進めたいと思う。
- ・事務局から説明のあったとおり地域交通計画の策定プロセスを進めるにあたって、大変多くのご意見、知事からもご紹介のあったように、市町の方からもたくさんご意見をいただいているとのことである。税制審議会の議論の対象である新たな税についても本当にたくさんの真摯なご意見をパブリックコメントでいただいた。改めて本日の議論でもあったように、そもそも地域公共交通の維持・充実になぜ公費を投入するのか、新たな

税というのを議論し始めているわけであるが、なぜこれについて検討するのか、こういった部分について、県民の間で広く合意形成をまず作っていかねばいけない。今はその手前にあり、完全に合意形成ができたと自信をもっている状況ではないと思う。しかしこれは非常に大事なことで、合意形成を図っていくことが必要で、議論の素地はできつつあるなという手応えは感じている。

- ・したがって、これで合意形成はもうOKで、具体的な設計に入るとい形にはまだなっていないかもしれないが、そもそも公費投入の根拠も含めて、しっかり時間をかけて、丁寧に議論を進めていくべきではないか、積み重ねていくべきではないかと思っている。
- ・そういう意味ではこの新たな税の議論に関して、解像度を上げるべく、きちっと議論を積み重ねて、議論の材料を作っていく、中間答申という形でまとめていけないかと思っているところ。
- ・事務局で中間答申案についてまとめていただいているので、議事2、中間答申に向けた論点整理について説明していただき、それについて改めて委員の皆様のご意見を伺いたいと思う。

## (2) 中間答申に向けた論点整理について

- 事務局から資料4から資料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)

- ・まず税を投入する前提条件があると思う。一つは人口が減少していくわけであるので、交通需要はやむなく減少する。であるので、闇雲に今の公共交通を維持するのではなくて、人口減少社会に合わせて不断に公共交通のあり方なり、地域社会のあり方そのものも見直していくというのが前提となる。
- ・それから、放漫経営されても困るので、事業者の自助努力は第2の前提条件なる。
- ・それからインバウンド、観光や通勤客に対し補助するののかというような反発が考えられるので、利用者にはきちんと負担を求めることが必要。

- ・これは経済学で言うと可変費用と固定費用の違いであって、具体的にはガソリン代とかバスの稼働に伴う費用、こういった可変費用は当然利用者から求めることとなる。ただ、バスの購入費用とか、もちろん人件費とか、こういった固定費用は如何ともし難いので、こういったところは単に利用者だけの負担で賄えるものでないと思う。
- ・利用者負担をゼロ、にするためにやるという話ではないということだと思があるので、そこも誤解のないように考える必要がある。とにかく公費や税を投入するのであれば、それに伴う前提条件があるということで、繰り返しになるが、意義としては滋賀県の経済に裨益するということ。公共交通は社会的なインフラであるということで、特にこの後出てくるが、企業に負担を求めるならばここを説明しないといけない。生活の足というだけであれば、それは生活者が負担すればいいではないかとなるので、企業負担を求めるということであれば、地域交通が経済活動にかなうものであると、経済活動の促進とか、発展にかなうものであるということをしちんと言わないといけないのではないかという気がする。
- ・ここから具体的に個人・法人のどちらから求めるかという話になると、肌感的に3対2ぐらいなのだろうというのが相場ではないかという感じである。片方に極端に偏れないからということであり、経済合理性があって言っているものでない。単にバランスの悪い取り方はなかなか取れないだろうということが現実問題としてある。
- ・ここからは実は滋賀県の場合チャレンジな話になり、既に超過課税を実施している。例えば法人に超過課税を行う場合、具体的には、既に法人県民税で超過課税を行っている。では、追加的に法人県民税で課税をするかと言われても（なかなか厳しい）、ということになるので、例えば従来から議論があるように、超過課税には課税最低限というのがあるので、そこを引き下げであるとか、そういったことを含めての負担になるのではないかという気がする。税率を上げるということだけでなく、課税対象を広げる努力をされた方がいいのではないかと、というのが企業への課税についてである。
- ・もう一つの問題は個人の方で、これもご案内の通り均等割は既に琵琶湖森林づくり県民税を課税しており、それなりに高い水準であるので、均等割で追加できるのかということ。前も申し上げた通り周りバランスが必要で、あまり他の地域に比べて極端に滋賀県の均等割が高くなると滋賀県の魅力自体が下がってしまうので、そこは配慮された方がいいという気がする。
- ・では、所得割と言いたくなるが、所得割は財源として非常に有力だが、所得割では金融

所得が入っていない。それから年金は公的年金等控除が大きいので、年金受給者は非課税世帯になりやすく、現役世代の負担につながってしまう。所得割に超過課税しすぎる現役世代の負担増になる可能性があるということは留意された方がいい。配当割とか利子割とかには超過課税できないのでやりようがない。実は皆さんが思うより所得割は課税対象の範囲が狭いということ、ここは気をつけられて対応した方がいいという気がした。

- ・ガソリン税減税になったので、車体課税はもしかしたら可能性はあるのではないかと。環境性能割もなくなった。ここは要相談になるが、車体課税だと軽自動車税は市町になるから、ここもバランスになる。なので、もしかしたら考えられる選択肢、新たな選択肢かなという気がした。

#### (川勝委員)

- ・公費を投入することの根拠というところが本質的に最も重要な点ではないかと思うが、先ほどの議題でも申し上げたように、全てを新しい税で賄うということではなく、いろんな財源の組み合わせで、支えていくことが私は大前提ではないかと思うので、まずそれを踏まえた上でということになる。
- ・公共交通を支える財源というのは、歴史的にはフランスなんかでは、事業者（域内の一般の事業者）が基本的に負担するという仕組みで始まっている。要は公共交通を利用して通勤される方が、これまで以上に利便性高く、そして低運賃で移動できるということは、事業者が広い労働市場から人材を集められる「集積の利益」を社会還元するという考え方に基づき、事業者に負担していただくという形を取っていた。
- ・佐藤委員がおっしゃったように、公共交通を充実化することによって、滋賀県経済に貢献していくという側面は一つあると思うが、同時に今は（生産年齢人口の減少で）どこも人手不足というような状況を考えますと、県内だけで、あるいは県の一部地域だけで人を集めるっていうことも非常に難しくなってくる中で、労働市場を拡大して、人材を広く集められることの便益を、事業者は受けられるということも一つあるのではないかと思う。
- ・なぜこの話をしているのかと言うと、先ほどから議論があったように、あくまで新しい税の考え方というのは、暮らしを支えるということがあるけれども、法人にも負担を求めるということになるのであれば、これまでの議論の中でその部分の根拠が、少し弱

かったのではないかと私も思ったからです。もし個人だけじゃなくて法人にも求めるということであるならば、やはり今申し上げたような観点もしっかりと打ち出していくということも大事なのではないか。

- ・とはいえ、先ほど勢一委員が、公共交通の多面的機能ということにも触れられていたように、やはり県で暮らす方々の暮らし、例えば環境や福祉、教育など、知事も色々な形でおっしゃられているが、分野横断的な便益が及ぶ。それが公共交通という地域インフラであるということなのですが、そのリアリティというのがなかなか伝わりきれてない部分があるのかなと。これに関しては齊藤委員が先ほどの議論の中でも、自分が年をとったときの姿、高齢者になったときの姿がなかなか想像しがたいというお話をされました。特に若い人に対しては、個人のところで負担を求めるというときに、そういったリアリティをもう少し説明できるような形が必要なのかなと。例えば、本学にも彦根から通っている学生がいるが、1本電車に乗り遅れたら、授業に間に合わなくて、遅刻しますとか、休みますという連絡がしばしばある。それでも公共交通を使うことによって本学に通えるというのは、その学生の選択肢を増やしているということでもあるし、またわざわざ京都に下宿をしなくても、滋賀県から通える。滋賀県での暮らしを、少なくともその学生は喜んでいる、何とか通えることで、まさにQOLを上げていると私は思っている。例えば、そういったことをもう少し身近なケースで、個人が負担することの便益、そして前段でお話した事業者が負担することの便益について、もう少しリアリティを持って受け止められるようになっていくと、公共交通を支えるために個人なり事業者が負担することの根拠ということが、もう少し伝わっていくのではないかと思ったところ。

#### (齊藤委員)

- ・まず一点目のところであるが、新たな税に求める意義というところで、先ほども申し上げたが、まず意義で、これまでのやり方では、より良い暮らしとか地域経済の向上というところも難しいのではないかと、ということも一言あってもいいと思った。
- ・移動を守るといようなことが、滋賀県のより良い暮らしとか、滋賀県経済の柱というところになるというところで、そこに公費を投入することの必要性というのがあるという流れになっていくのではないかと思う。
- ・税というところでは、1ページの下から2ページにかけて書いてあるところであるが、

持続可能的にというようなところでよいのではないかと思っている。

- ・ 2点目のところで、4ページのところの対象税目っていうところで、A、B、Cというふうを選択肢を出していただいているが、佐藤委員のお話とかも聞きながら、どれにするのか難しいというところと、難しいからこそやはりCというところは一つ有力なのではないかと思った。
- ・ ただ、現役世代の負担というところは注視しないといけないところで、特にパブコメでもあったように、子育てにお金がかかっている上に、さらに（負担を求めることに反対）というようなご意見もあったかと思うので、現役世代というところも含めてみんなでどこまでの範囲を含めるのかっていうところ、そこは重要ではないかと思っている。そこら辺も含めてCであれば、個人への課税についてもうまくバランスが取れるということがあるのではないかと思ったところ。
- ・ あと、5ページの個人と法人間のバランスというところで、他の委員の皆さんもおっしゃっているように、企業にとってもかなり便益が大きいというところをもう少し出した方がいいのではないかと思っている。その上で1対1なのか3対2ぐらいがいいのかというところで、1対1だとなかなか企業も難しいところがあるかもしれない、ただ個人の方が増えても難しいところあるかもしれないので、他の課税のバランスを見ながら、というところかなと思ったところ。

#### (勢一委員)

- ・ 地域交通に公費を投じる意義は、先ほどの議論と繋がる場所があるかと思っていて、地域のインフラであるというところ、これを維持するために必要な財源をどのように確保するかということになるのだろうと思う。一般財源で賄う道路はまさにそうであるが、そうでない地域交通の場合も既に地域を支えているインフラであるにも関わらず、独立採算というわけにはいかなくなっているというところの議論は当然これまでもあったと思うので、そういうところに公費を投入するロジックはあるのだろうと思う。
- ・ またそれぞれの人生の中でどの場面でどのように利用するのかというようなことを考えると、自分は自家用車しか使わないから、公共交通はと不要というような方々も、免許を取る前は公共交通で通学したり移動するわけで、高齢になったら免許返納ということも起こる、そういう意味では使いたいときに使えるものである、まさにインフラであるけれども、こういうことを担保するためには、みんなで支えるということが必要なのだ

ろうと思っている。

- ・また環境負荷という点でも、公共交通へのシフトというのはむしろ推奨されるところで、滋賀県もCO<sub>2</sub>ネットゼロ社会を掲げておられるので、他の政策との整合という意味でも、自家用車より公共交通の利用を進めていくという意味では、インフラとしての公共交通が利用しやすいような状況でなければならないというところ、これも一つ意義になるのだろうと思う。
- ・また、個人・法人間のバランスの問題になるが、これも地域インフラということを考えてみると、やはり利用する人が広く負担していくのは非常に大事であるし、既に意見あったけれども地域経済に裨益するということを考えてみると、その利益を受ける部分について、支える担い手として、企業もしっかり加わっていただくというのが必要だろうと思う。
- ・コロナでオンラインとリモートが増えたけれども全国的に今は戻ってきている状況にある。そうすると、社員の通勤の環境を整えるという意味では、企業にとってもプラスになる。このあたりを私も少し強調して説明する必要があると思う。一緒に支えていく担い手という意味である。
- ・個人の課税方式、確かにここは悩ましいなと思いながら皆さんの議論を聞いていた。確かに現役世代の負担が大きくなっている中で、どのように考えるべきか、この点についても程度の問題はあるが、みんなで共有しているインフラという意味で、より広く負担いただくことは説得力があると考えているというところである。

#### (諸富会長)

- ・委員の皆様からご意見いただいた法人・個人について、特に法人に負担を新たに求めるのであれば経済面への裨益が必要という点について、皆様から多くのご意見いただいた。全くご指摘の通りだと思う。
- ・そこで気がついたのが、これまで県民会議とかいろんなイベントを行い、県内各地で対話を行ってきたわけであるが、主として、あの個人としての市民を対象にしたものが多かったのではないかなと思う。改めて企業の皆様とのコミュニケーションが必要ではないかなと思ったところ。具体的に裨益という言葉を使っていたが、例えば逆に、県内の中小企業の皆さんが公共交通に対してどういうニーズ、ご要望をお持ちなのかということについて既に計画の素案作りの中ではヒアリングされてきたかもしれないが、税

負担の面でも、やはりどのようにお考えか少し対話をしていく必要があるのではないかと考えた。

- ・それから、なぜ公費負担かという点について佐藤委員から固定費用・可変費用という考え方を示していただいた。これは上下分離なんかの基本的な考え方で、「下」というのはつまり固定費用、「上」というのは、可変費用である。これは経済学でもよく議論されているように、事業者にも経営インセンティブを効かせてもらう必要があるという点で、固定の部分というのは、なかなかその経営努力が、費用削減に反映しにくい部分であり、これを削減すると安全が損なわれたり大変なことになるので、そこはしっかり公費で手当しつつ、しかし、「上」の部分で経営努力をしてもらうインセンティブがやはり必要で、効率的な経営すれば費用が節約できて利益が高まる、あるいは利益を使って再投資して、さらに乗客増を目指すような投資を行っていただくというような形で進めていく。確かに固定費・可変費ということで、固定費の方に支援を積極的にしていくといった整理は公費を説明する場合の論理として通りやすいものだと思う。素案に書かれたさまざまな支援項目の全てをこの考え方を適用して説明するのは難しいかと思うが、一つの有力な考え方ではないかと思った。
- ・最後に知事からぜひこれまでの意見を受けてのコメントいただきたい。

## (知事)

- ・前回に引き続き、「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」、新たな税に求めることの意義についても立ち戻って、今日皆様方にご議論をいただいた。前回、そして特に今回、いただいたご示唆ご意見等をもとに中間答申をまとめさせていただき、私どもに賜れば幸い。
- ・税制審議会の所管を超えるのかもしれないが、この間、長くご議論いただいている地域交通計画について、人口減少を踏まえ、利用者だけが負担をするという原則や、これから先も独立採算だけで運営を続けていくということの難しさ、人口減少を前提とし、さまざまなこれまで成り立ってきた原則が成り立つのが難しくなってきた。この移動や交通を充実させることによって今よりもより良い暮らしを作っていきたいという願いや思いは、この間、いろいろなフォーラムなどを通じていただいております、県議会からもそうした思いはいただいているので、交通計画の必要性自体については、かなり議論が醸成されてきたのではないかと考えている。

- ・しかし、この計画を実現するにあたっての公費投入の必要性、ましてや、新たな税を作  
ってまで、負担をしてまで進めていくことの是非・必要性については、「そやな」「そう  
した方がいいよな」「そうすべきだ」というところが多数を占めるほど議論が熟してき  
ているかという、そうではないのかもしれない。そのあたりのことをこの中間答申の  
前文なのか一番目なのか、前回そして特に今回のご議論を踏まえて整理をし、来年度以  
降の私どもの検討や、税制審議会での具体的な制度設計の土台になるような答申をいた  
だくことが必要なのではないかなと思う。
- ・そういう理解が前提となった上で、個人と法人バランスはどうするといいいのか、課税対  
象をどのように広く薄く求めていくのがいいのか、効率性中立性の担保、どのようにす  
ればいいのか、さらに深くご議論いただけるような、そういう素材をまた共有させてい  
ただければ。
- ・私自身も今日いただいたことを含めてよく考えた上で、また次回に繋げていきたいと思  
いますのでどうぞよろしくお願いする。

#### (諸富会長)

- ・では、皆様いただいたご意見を踏まえまして事務局には中間答申案の修正を進めていた  
ただくが、最終的な文案については会長に一任いただくということによろしいか。

(全委員が会長に一任で了される)

- ・ありがとうございます。それでは委員の皆様のご意見を十分酌み取ることができるよう  
に答申として取りまとめまして3月上旬に知事にお渡しをしたいと思う。
- ・今年度の税制審議会の開催は本日をもって終了となるが、新たな税の検討については先  
に事務局からも説明のあったとおり、来年度も引き続き丁寧に議論をしていきたいと思  
うので、皆様にはよろしくお願いする。

### 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。