

## 第 29 回滋賀県税制審議会 議事概要

### ■開催日時

令和 8 年（2026 年）5 月 11 日（月）15：00～16：55

### ■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 中村部長、石野管理監、村上税政課長、他関係職員

交通まちづくり部 岡田交通まちづくり政策課長、他関係職員

琵琶湖環境部 石居循環社会推進課長 他関係職員

## 1 開会

### (1) 挨拶

#### (知事)

- ・今年度第 1 回目となる本日は「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」と、「産業廃棄物税」の 2 点について、ご報告しながら、ご審議、ご議論賜りたい。
- ・1 つ目の「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税」については、3 月 4 日に審議会から中間答申をいただき、今年度も引き続きご審議をお願いしたいと考えている。まずは 3 月末に策定した地域交通計画の概要と計画に基づく今年度の施策についてご紹介するとともに、中間答申を受けた新たな税の検討状況についてご報告し、今年度ご審議いただくスケジュール等についても、お諮りしたいと考えている。
- ・県では今年度、組織改正を行い、土木交通部を県土整備部と交通まちづくり部に再編した。この審議会でも繰り返しご指摘いただいているように、交通とまちづくりは一体的に議論すべきではないかという思いや、より重点的に市町と連携しながら取り組むべきであろうということで、交通戦略課と都市計画課を交通まちづくり政策課に衣替えして、まちづくりとを一緒になって取組を推進していきたいと考えているところ。これからのご説明の中でも、そういったことをしっかりと反映できるように努めていきたいと

思う。

- ・また、新たな税については、地域交通計画の中でもその審議の過程においても、県議会等から大変強い、ご指摘と言うか、ご期待の裏側かもしれないが、負担に対する抵抗、反発というものもあるかもしれないが、「交通税」というものが少し前面に出過ぎた、何のために財源を作るのかというところの理解が十分ではないということもあり、決議をいただいて、「交通税」というものだけに固執することなく、真摯に丁寧な議論を積み重ねられたし、といった趣旨のご指摘もいただいているところであるので、そういったことも十分踏まえてこれからの議論を丁寧に行っていきたい、積み重ねていきたいと考えているところ。
- ・もう一つの「産業廃棄物税」については、令和6年にいただいた答申を踏まえて、次の見直しに向けた調査検討を進めているところ。今日は、課税方式の違いによる排出抑制効果の調査など、これまで行ってきた調査検討の状況について、一定の報告をさせていただいて、次の見直し時期に向けてさらにどういったことを調査検討研究していくべきなのかといったこと等について、先生方のご指摘やご指導をいただければと考えている。
- ・限られた時間ではあるが、今日も忌憚のない、様々な観点からのご指導賜ることをお願い申し上げ、私の冒頭の発言とさせていただきます。

## 2 議題

### (1) みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする新たな税について

- 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。
- 欠席の齊藤委員から、資料等の事前説明の際に出された下記の意見について事務局から紹介があった。
  - ・資料2-2の3ページ、「データ利活用・DX」の取組を進めるとされているが、それはもちろん重要として、施策を実施する前の状態についてもしっかりとキャッチアップすることが重要。
  - ・令和8年度の新規事業等において、県が市町の事業を予算的に支援することとされ

ているが、お金のことはもちろん、人の支援も重要ではないか。

- ・市町のエリアをまたがる広域的な取組が進むよう、県がうまく関与してほしい。

#### (佐藤委員)

- ・資料1と2にまたがる全体的な話として、いきなり税金の話をするとは引いてしまうところは分かるので、公共交通の維持あるいは充実には安定的な財源が必要であり、安定的な財源を構成するものとしては、今ある事業の見直しによる歳出の捻出もあるし、事業者の収入確保、それから国から補助金を取ってくるというのものもある。それでも足りない部分がたぶん新たな税ということになるだろうということで、要するに、その財源確保と公共交通の維持充実等が必ずセットなんだということが担保できていればいいのではないかという気がする。
- ・逆に言ってしまうと、財源確保できなければ、その分だけ事業は縮小せざるを得ないということになる。そこはちゃんと連携していることが大事で、逆に、計画だけが先行してしまって財源論が後からというのは国でよくありがちだが、こういうことになると、要するに残った部分がネットで県の側から見れば赤字の拡大ということになってしまうので、そこはご留意いただきたい。
- ・ただ難しいのが、例えば、税の議論をする前に先行的にいくつかの事業を実施するといったときに、優先度の高いものを先に実施すると、後から税で賄うのは優先度が低いものなのかということになってしまう。そういう議論では県民の方の理解を得られないし、国から補助金がつくのは結構であるけども、逆に、国から補助金がつきやすい事業だけやってしまうと、補助金は存在し、その補助金の負担分だけ県の負担になってしまうので、その他のところに本当にやりたい施策にお金が回せるかという議論になってくると思う。
- ・なので、まずは県として何がやりたいのかということがまずは順番にあって、おそらく、今の公共交通の維持については、事業者の収入拡大なり、補助金の手当なり、今ある他の経費の見直しによる財源捻出なり、そういったことが優先的に充てられるべきかと思うし、充実のところに関して言うと、充実するのでその分だけ負担を、応分の負担をお願いするというのは、理にかなっているかなと思う。この辺り、維持するところの財源の話と、充実させるところの財源の話というのは、ある程度切り分けて議論された方がいいと思う。消費税でもよく社会保障と税の一体改革でも同じような議論があった

ので、その辺は整理された方がいいのではないかというのが、アドバイスである。

- ・ もう一つ重要なのが、まずは、公共交通の充実を図って、その公共交通の利便性を皆さんに理解してもらおうというのは、それは結構であるが、それをどこでやるかということが大事である。県内のあらゆる所で充実させると言っても、これから人口が減少することを見込めば、それは可能ではないはずで、当然、経費的にもかさむことになる。充実させるエリアとしては、今後、滋賀県として引き続き維持すべきエリア、例えば、経済成長を牽引するエリアであるとか、観光スポットも含めてそうしたところは恒常に、恒久的に、充実維持をしていくエリアになる。
- ・ 人口減少、将来的な人口減少が見込まれるけれども、当面の措置として公共交通がないと地域の足が維持できないということであれば、当面の措置として維持充実というのはあり得るし、この段階で利用者の数もかなり限られており、あまり見込めないというところはおそらく充実の対象外になってくると思うので、そこは今後のまちづくりとの関係、3種類に分けていった方が良いのかなと思う。滋賀県の津々浦々に充実させるというのは政治的なアピールにはなるが、財源が限られるということ、それから、いずれにせよ人口は減少していくので、どのみち維持できないということになるので、そのあたりは色分けをされた方がいいという気がした。
- ・ それから、これから企業の方々とお話するのは非常に結構なことだと思う。おそらく実態としては、企業に応分の負担を求めていかざるを得ないからだと思うが、ただ、それをやるならば、ある程度ロジックモデルはきちんと作られた方が良い。
- ・ 一般論として、公共交通が充実すれば、それは県の経済に裨益しますと言われても、どういうロジックでそれが裨益するのかとか、いくらぐらいなのかということについては、やはり筋道が立ってないとそれただの理念論になってしまうので、最近よく政策評価の分野で、EBPMの一環としてロジックモデルを作るということをやっているので、きちんとロジックを明確にして、その上で、どのくらい例えば、観光客が増えるのか、維持できるのか、あるいは通勤客の確保というのはどれくらいできるものなのか、それが結果的に企業にとって見ればどういうメリットがあるのかということについて、数字も合わせて見せていくということをやらないといけない。
- ・ 企業は数字で商売している人たちなので、やはり数字、具体的な数字とロジックを見せていくということは、あってしかるべきではないかという気がした。最後の話は、資料3の議論についてということになる。

## (勢一委員)

- ・これまで丁寧に進めていただいて、交通計画の方もスタートした。これから走りながら、県民全体で考えていくというステージに入ったのかなと改めて実感している。組織体制も交通とまちづくりをつなげる形に変えていただいたというお話もあって、これも一つ、県が県民や県内企業に発するメッセージではないかと思って受け止めている。
- ・これからの将来像において、交通政策をどうするか。佐藤委員からのご指摘もあったが、全てにおいて維持充実させることはできないので、まちづくりと繋げながら重点を決めていくということなのだと思う。
- ・資料2-1で、P16から事業リストをお示しいただいた。かなり幅広い取組でやっていただいて、そういう小さな取組の積み重ねで全体の基盤が維持されるというところなので、とても大事だと思っている。
- ・ただこれを拝見していると、ここでの施策で全くの新規というものはないようで、何らかこれまでに取り組んできたもの、それを維持したり、充実させるというところの中に新規の取組も加わるという形になっているように見える。そういう意味では、県民の方も事業者の方もそれなりに理解しやすいような枠組みの中で、政策事業が実施展開されていくという絵が描けそうな気もしており、ぜひ県民や事業者が実感できるような形で、過程を見せていただくということも大事かなと思う。
- ・見せていただきながら、どこに集中して投資をしていくのか、そういう意味では、よく言われるのは選択と集中というような発想とか、まちづくりと繋げているので、拠点性の強化と、そこにつながるネットワークというような形、まちづくりの将来設計と重ね合わせながら、施策の進捗を見せるというような意識も必要かなと思いながら伺ったというのが1点目である。
- ・もう1点は、これは資料2-2のP3のところで、交通を基盤として、まちづくりの取組を総合的に強化推進するというので、一覧性が高い資料を作っていただいた。交通とまちづくりの連関をどういうものとして捉えるのかの可視化というのをぜひ、明示して住民、県民含めて共有していくのが大事かなと思うので、全体像の一覧性と相関性というところの情報発信も施策と合わせて進めていくといいのかなと思う。
- ・またP4では市町や地域での取組を示していただいており、これがP3の全体像と、目の前の身近な取組がどう重なっていくのかということももうまく見せて伝えるということができたらいいと思ったところ。

- ・ 齊藤委員のご指摘にもあったが、私も市町を超えた事業や取組を県が投資をしていくことがとても重要だと思ったので、ぜひそういうところも意識して進めていただければと思う。

#### (川勝委員)

- ・ 本日いただいた資料で、まず一番関心を持ったのは、既存予算のやりくりでどこまでできるのかということである。計画が策定され、その前にはビジョンが策定されたので、そのビジョンを実現するためにこの計画がある。その計画の実効性を担保するために、財源をしっかりと担保しなければいけない。その財源論のときに、今申し上げた既存予算のやりくりの中で、まずはスタートするということであるが、これまで新たな財源を議論してきたのは、それだけではちょっと足りないだろうということなので、その足りない部分というものが、これからの議論になる。とはいえ、逆に言うと、そのやりくりでなんとかなる部分はどこまでなのか。もし新たな財源の議論が進まなかった場合には、やりくりを少し無理してでもやっていかないといけないといったときに、県がこれまで提供してきた大切な他の分野の事業にも影響が及ぶ。そこに影響が及んででもやるのか、やはり新たな財源を確保しなければいけないという形になるのか、そのラインをどこかで明確にしておかなければ、最終的にかなりしんどくなっていくのではないかと思う。
- ・ いずれにしても申し上げたいのは、仮に新たな財源を確保するために「交通税」のようなものを導入する場合に、改めてなぜそれが必要なのかということの共通認識を繰り返し持ち続ける必要があるのではないかなと思う。そのときに改めて考えると2点、重要な点があるのではないかと思う。
- ・ 1つ目は、交通と一口に言っても、新たな財源で支える交通というのは基本的に通学とか通勤とか通院とか買い物とか、いわゆる生活を支えるための交通を念頭に置いているかと思う。例えば経済危機だとか災害だとか、外的な要因はもちろんであるが、コロナもそうだったが、経営が厳しくなってきたということを理由に生活を支える様々な公共交通サービスがこれまでのように提供できない、あるいは縮小、廃止を余儀なくされることの影響を考えたときのために、安定的な財源を別途確保する。だから、これは繰り返しこの審議会でも議論があったと思うが、交通だけを支えるのではなくて、教育や医療、環境もそうだが、あらゆる分野を支えるという意味において、安定的な財源を一定確保することに意義があるのではないか。そこから滋賀県は一步進めて、今より良くしたい、暮らし方の選択肢をもっと増やしていきたい、そういう理念が交通ビジョンにも

打ち出されている。車なしでも生活できる、「車以外の選択肢もある」という理念である。ここもさらに一步進めた意義として考えられる。

- ・ 例えば、公共交通が充実することによって、滋賀で暮らしながら通学できる、通勤できる。逆に他県で暮らしている方であったとしても、滋賀に通学や通勤できる。そういう選択肢を増やしていこうと思うと、現状維持というのはおそらく心許ない状況であることは明らかだと思う。これがまず一つ目として、改めてもし仮に新たな財源を税という形で設けるのであれば、意義として考えられることではないかと思う。
- ・ 2点目は1点目とも関連するが、交通は県民の皆さんの生活とかまちづくりに非常に密接に関わっているということを見ると、やはり参加型で多様な主体との対話を繰り返していくことが大切になるので、この税の議論を通じて、県の自治力を涵養していく、そういう意義があるのではないかと思う。もちろん賛否はあるが、これだけ県の中で、多様な人たちが県政について話題にしてくれたことはあるのだろうか。多方面から色々な声が多分集まってきていると思うが、それだけ日々の生活に密接に関係するし、皆さんの関心にも非常に深く関わるものだからこそ、参加型で対話を繰り返してきたことが成果の一つだと思う。おそらくこの税の議論がなければそこまでの議論になってなかったのではないかと思う。新たな財源の議論をすることの意義は、例えば今申し上げたような点も2つ目として言えることではないか。

#### (松田委員)

- ・ 私も皆様と同じく、事業のリストが上がっているにも関わらず、財源があやふやな部分が残っているということを、かなり心配している。他の委員の意見と重ならない部分では、前回も申し上げたが、様々な市町で公共交通を何とか持続充実させようという取組をされていると思う。今のままの資料だと何をやったのかというあたりが情報共有できていなくて、議論の前提として、既にこういうことをやってきて、でもなお上手くいってないところを、もう少し共有した上で議論をすることの方がいい。住民の方にアイデアがあるというのが一番いいが、その辺のアイデアも出してもらって、こちらで用意しているメニュー以外にも、何か革新的な何かアイデアがあればいいと思うので、そういうのが出るような形になると良いと思う。

#### (諸富会長)

- ・ここで事務局から回答される内容があればお願いしたい。

#### (事務局 (交通まちづくり政策課))

- ・市町が事業を実施する上で、人の支援、広域的な支援の関与をといったご意見をいただいた。ここについては、当然ながらまちづくりの主体は各市町であるが、広域については県が積極的に関与すべきものだと思っている。そうした中で、人の支援については、直接には難しいところもあるが、これまでから伴走支援というのをやってきており、また、先行した施策を横展開していくところについては、県が一緒になって考えていくということもできると思うので、そういった支援に努めてまいりたいと考えている。
- ・エリアを選定するとか、まちづくりについてのご意見もいただいた。今回、まさにまちづくりと交通を一体的にやっていくということで、新しい部ができたところ。そこについては、交通だけではなくて、その先にあるまちづくりというものを考えながら、一緒に市町と考えていきたいと思っている。そうした中で、エリアの選定なども考えていけるのではないかなと思っている。
- ・また、企業と話をするときには、メリットや数字を見せていく必要があるのではないかという意見もいただいた。昨年度、税制審議会でもいただいたご意見をもとに、今年度は企業と意見交換をしていきたいと思っている。その中で、どこまで数字が出せるのかということはあるが、我々としても持っている資料をお示ししながら、また実際の企業の生の声を聞きながら、一緒に考えてまいりたいと思っている。
- ・まちづくりの中で、資料2-1のP16について、今、県では拠点を立ててそこを広域交通で繋いでいく、公共交通で繋いでいく、拠点連携型の構造で進めていこうと思っている。そういったまちづくりが実際に公共交通を進めていくことで、まちづくりもこのように進められるのかというところを見せていけるように取り組んでいきたいと思っている。
- ・また資料2-2のP3のところ、可視化、全体像を見せてという意見をいただいた。我々としても、ぜひとも実際に取り組んだ施策については、情報発信に努めて、皆様にも見ていただきたいと思っており、そして資料2-2のP4のところ、実際トピックで挙げているものが、どういったまちづくりに関与しているのか

というところは、各施策のところ「観光」「データ」とか、「まちづくり」に関連するところを各項目の右上にも書いているが、実際にやっていく政策がどういったまちづくりに繋がるのかという視点で情報発信に努めていきたいと思っている。あと、繰り返しになるが、広域まちづくりについては、県としても、しっかりと関与をして取組を進めていきたいと思っている。

- ・最後に、多くの施策のリストを挙げさせていただいた。その施策をしっかりと推進をしていくということが重要だと考えている。またその中で、住民の皆様からアイデアをもらうということも大事だと思っており、今年度はタウンミーティングということで19市町を回り、場所によってはいくつかまとまるかもしれないが、それぞれの単位で、実際市町によって課題も色々あるので、そうした課題も聞きながら、この町ではこういう施策をすればどうかといったご意見も市町からいただきながら、住民の皆様さんと会話をしていきたいと思っている。そうした中で、住民の皆様から革新的なアイデア等もいただければと考えている。

#### (事務局 (税政課))

- ・勢一先生から走りながら考えていくというお話をいただいた。そういう面もあるのかなと思っている。というのは、新たな財源については引き続き議論をしていくという中で、他方で、計画初年度に入り、地域交通は喫緊の課題であるので、できることからしっかりと走り始めていきたいし、そのような進め方をしようとしているところ。
- ・佐藤先生からいただいたように、優先順位をつけてとか、優先度が高いものからという説明をすると、後からやるものは優先度が低いものではないか、新しい財源、税というものができた場合に優先度が低いものに充てられるのではないかという捉え方をされるのではないかというご指摘いただいた。これからは言葉の使い方、説明、整理をしっかりとしていけないといけないと感じたところ。
- ・実際に計画においては、財源の第6章で、優先順位をつけた事業の実施と記載している。これは重要か重要ではないかという尺度ではなく、今回43個の様々な施策を細かく書いているが、全てを初年度の令和8年度からできるものではなくて、途中の3年目からとか4年目からとか、もしくはまず検討していくといったような時間的な前後ということもある。であるので、優先順位をつけた事業の実施と言って

しまうと、誤解されることもあるかもしれないので説明はしっかりとしていきたいと思っている。

- ・ 充実と維持を切り分けてといったご示唆も頂戴した。計画を作る段階でも、一旦は充実と維持を明確に切り分けて考えようとしたところであるが、資料の2-1のP16~18にあるように、一つの事業でも新規と既存、もしくは維持と充実というところが明確に切り分けられず、両方に丸がついている事業もたくさんある。明確に切り分けることはなかなか難しいところであるが、先の中間答申においても、仮に新しい負担ということであれば、受益を明確化する必要があるのではないかとといったようなご示唆も頂戴している。今お話を聞いていて、新たな財源を議論していく時には、目に見える成果、充実の部分についてターゲットにしていくというのは一つ考え方としてはあるのではないかと感じたところである。
- ・ 佐藤委員から資料3について、今後、企業との対話の際にはロジックモデルの構築というお話もいただいた。具体的な数字というところは、先ほど交通まちづくり政策課長が申したところであるが、これは法人に限らないと思っている。具体的に受益をイメージしていくことは個人の方ももちろん（重要）と思っており、19市町でタウンミーティングをしていく時には、それぞれの地域課題というところも全然違うので、そうした個別の課題というところも提示をしながら、具体的に数字なりイメージできるように施策を打っていくと説明もしていきたいと思うし、最初に申し上げたモデル事業は2から4の市町を選定して進めていきたいと思っている。具体的なエリアで具体的な施策を実施して、具体的な成果を出せるように今年度尽力をしていきたいと思っているところ。
- ・ 川勝委員から既存予算のやりくりの話も頂戴した。今後5年間進めていく中で、4年後5年後やりくりがこれぐらいできますよというところを、この時点でお示しするというのは、正直難しいというのが現状である。当然毎年度毎年度やりくりで頑張っていくところである。やりくりをすることは、計画の財源の第6章に不断の事業見直しと記載している。これは書かなくても当然の話ではあるが、しっかりと計画に位置付けるということも今回行った。
- ・ 他の分野でもたくさん県の重要施策はあり、そこに侵食してしまうということもあるのではないかとといったような話も頂戴した。ここはなかなか難しい課題ではあると思っているが、大事なことは、これからやりくりを毎年やっていく中で、今年度の実績として、こういった部分、この施策をやりくりで実施できたということ

具体的にお示しするというのが大事なのではないかと考えている。計画を進めていく中で進行管理していくが、当然財源の章についても進行管理は必要であると考えている。この部分については、このような財源の確保の仕方をしたというように、具体的に見せられるよう、我々の方も取り組んでいきたいと考えている。

- ・もう一点川勝先生から安定性という言葉をいただいた。今後、新たな財源を議論していく時、またその選択肢の一つである新税について検討していく時に、安定性という考え方はかなり重要なポイントではないかと考えている。施策をもっと充実させていきたいという時、モデル事業も今年行うが、それが効果的だった場合は全県的に広げていきたいというところもある。さらに財源が必要な際に税の特徴として安定性があるというふうに考えているので、ここは今後議論をしていく上で、また県民の皆様との対話をしていく上で一つ重要なキーポイントではあるのかなというふうに改めて感じたところであり、そういったところの意義というところをこちらでも具体的に言語化していくというところは我々に課せられた課題ではないかと考えているところである。

#### (諸富会長)

- ・今後議論をしっかり丁寧にやっていくということで、新年度を迎えているが、特に令和8年度は、実証的な事業を開始するというのが一つ新しい点になる。これまではこういう施策を打った場合にこれぐらいコストがかかって、その代わりこういう便益があるはずだという議論できたが、今回新しいのは実際事業を始めるということである。であるので、そこから得られた知見だとか、県民の方々の反応というのが得られる。
- ・それからどういうふうな指標を取るかであるが、改善効果とか、利用者数の増減とか、実際にそれにかかったコストは、実際やってみてこういうものだったとか、課題はこうだったとかということが、できれば数値で、データで取れるようになっていくということになる。そういったデータを取った上でそれを集約して、どうだったのかということを経営の議論に今後フィードバックできるということが始まるということで、昨年度までとは違うフェーズに、単に議論が少しエクステンドされたというだけではなくて、新しい議論が相互作用、理論と実証で相互作用ができるフェーズに入ることが令和8年度の大きなところだと思う。

- ・複数の委員の方々に言及いただいた企業との対話が新たに始まるという点で、これも意義が非常に大きい点だと思う。負担を想定しているのも、そういう企業との対話が始めるように取られがちであるが、実際そういう面もあるにはあるが、大事なものは、県民個人の方々にタウンミーティングという形で令和8年度も各会場でやっていく方針を表明していただいて非常に素晴らしいと思うが、この間、その個人としての県民の皆様と対話をしてきたのに対して、やはり企業とはあまり対話できていなかった。けれども実際には企業の皆様に通勤というニーズがあり、あるいは通勤以外にも業務用の輸送だとか、そういった交通に関するニーズがあるかもしれない。そういった企業としての公共交通に対するニーズをぜひ聞き取る場にしていきたい。
- ・あるいはそこから発展的な議論が生まれて、出席者の間で何か共通理解、地域公共交通の姿に関する県と企業との間での共通理解が生まれてくると、非常に有益、生産的な結果になるのではないかと思う。そういう意味で令和8年度は、丁寧に議論していく上で、しっかりデータを取って、理論と実証の相互作用を働かせるということと、それから従来通り、タウンミーティングを深めていただくことと、そして新たに企業との対話を通じて、新たに企業の側から見た公共交通ニーズの把握に努めていただくことが非常に大切なのではないかと思った。

#### (知事)

- ・私の方から4点ほど、今ご議論いただいたことを基に申し上げたいと思う。
- ・まず従来からこの審議会でご指摘ご議論いただいている通り、移動や交通が単なる目的地までの移動、交通事業者、利用者としての交通ということだけではない。例えば通勤通学であれば、教育や労働、生産に、またそのことがまちづくりに、そして福祉に医療に様々な幅広い効果を持つが、そのもとになるのが、移動や交通であるというところは、繰り返し私どもも確認すると同時に、メッセージとして発し、色々施策に具体性を持たせていく必要があると思っている。
- ・今回資料2-2を作って、改めて整理し直したのもその一環であり、つつい縦割り交通を考えたときに、交通事業者だけで財源を作ったとしても、そういった取組だけということになるけれども、この4、5年の間、この「交通税」というものがやや独り歩きしたけれども、税を皆で負担するのなら交通事業者、交通利

ユーザーだけではなくて、福祉の視点をもっと入れて欲しいとか。車の運転できない、送迎にお願いせざるを得ない人たちのことをもっともっと強く考えてほしいという、あとまちづくりの視点でこの取組を作っていこうという、こういうことはこれからより強く打ち出していきたいというのが1つ目である。

- ・ 2つ目は、おかげさまで交通計画がスタートしたので、この資料の資料2-1のP15にあるように、この5年間のロードマップを持って進んでいくことになる。例えばP16~17にあるように、いろんなメニューがあって金額があって、何がいつ、何が充実、そして何を既存の財源で、何を新たな財源に求めてやるのかということが若干不明確で、財源が心もとないというご指摘も甘受しなければいけないと思っているが、まずは進み始めて、変わっていくことを実感しながら、していただきながら、足りない部分をどのように工面していくのかという、こういう議論を積み重ねていきたいと思う。
- ・ ただ、いろんな変化の兆しは出始めている。例えば市町においては、こういう計画を作って財源の議論も、新たな税の議論もするのであれば、そういった財源も念頭に置きながら、例えばバス路線の再編であるとか、新たな二次交通を作るとか、もちろん近江鉄道においては、市・町・県で負担しながら、駅前開発をやったり、駅に向けた二次交通を作ったりということも起こり始めていて、そういったことをどんどん積み重ねながら、諸富会長が最後おっしゃっていたような実証運行などもその一つであるので、そういったものの効果・課題、かけた費用に対するリターンも明示しながら、皆様の理解醸成に努めていきたいと考えている。
- ・ 今例に挙げた近江鉄道においては、昨年度にICOCAの導入が実現し、何人の人がどこからどこまで乗ったのか、わかり始めてきている。一昨年度にくらべて昨年度は、乗る人が3%以上増えてきた。沿線人口が減るなかで、交通利用者が増えているという兆しも確認しながら、どういった施策が効果的なのか、これからどういったことをやっていくべきか、市町や事業者と一緒に議論をしていきたいと考えている。大事なのは、まちづくりとセットだということ。
- ・ 3点目は、これまでもやってきたが今回はより強力に対話をしようと思っている。これまでも相当時間をかけてやってきたと思うが、北部といっても広すぎる、南部といっても広すぎる、まちづくりとセットなら市町単位でやってはどうかという議論があったり、法人や企業に負担を求める選択肢があるのであれば、通勤需要も含め、企業の皆さんとの対話をもっと充実させるべきだというご意見ももとに、今年

度もっと充実した対話をやってきたいと思っている。

- ・私の選挙もあり、その期間中できないので夏以降かなと思っていたが、まずは私が出ていくのではなく、交通まちづくり部を作ったので、その担当や幹部総出で対話を試みて、どういう対話のあり方があるのか、追及・模索をしていきたい。
- ・4つ目、新たな財源を税に求める場合、佐藤先生や松田先生からもいくつか、こういったことを考えていくべきだというご指摘をいただいたので、こういう議論を実務的にも制度的にも積み重ねていくことが、いざ財源が足りない、でも必要なことがある、充実のためにやりたいことがあるというときの自治のための財源の作り方として、自治体にとって大変重要になるのではないかと思うので、この点は税ありきではなく、慎重かつ丁寧にやらなければいけないが、税制審議会の先生のお力も借りながら、しっかりと実務的な積み上げをした上で、これからというとき、いざというときに責任あるものをご提示できるようにしていきたいというふうに思っているので、今年度はそういう意味で非常に重要な時期になるのではないかということを考えながら、皆で精力的に取組を進めてまいりたいと思う。

## (2) 産業廃棄物税の時期見直しに向けた検討状況について

- 事務局から資料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。
- 欠席の齊藤委員から、資料等の事前説明の際に出された下記の意見について事務局から紹介があった。
  - ・P8、委託研究結果のページにおいて、徴税コストが課税方式により異なるとされているが、徴税コストは、税を納める側の納税協力コストと行政側のコストの二つに分けて考えられる。

## (諸富会長)

- ・この委託調査は全国的にほとんど事例がないのではないかと思う。笹尾先生という、学会でも環境負荷管理政策においては第一人者の環境経済学者に委託する形で本格的な統計分析をしていただいて、その結果をベースに次の制度設計、設計のあ

り方について議論するという、大変丁寧かつ深い議論だと思うし、事務局におかれ  
ては、こういう形で本格的な調査分析含めて、丁寧に議論していくということを決  
め、実際に実行に移していただいたことに感謝申し上げます。

- ・特に笹尾先生には立派な報告書を書いていただき、ぜひよろしくお伝えいたきたい。

#### (佐藤委員)

- ・産廃税を入れたことがあまり効果がなかったのではないかという結果は、産廃税を  
入れる入れない自体が、ある種各都道府県の戦略的な選択になっているからだと思  
う。隣が入れたらやっぱり自分も入れると思う。隣が入れているのに自分が入れな  
いと、その分だけ産業廃棄物が自分の方に流れてくるので、ある種防衛的に、排出  
を減らすという目的よりは、増やさないように税を導入することはあるので、結果  
的に税導入の排出削減効果がないというのはあまり驚くことではないと思う。
- ・ある意味、産廃税も各県の森林環境税もそうであるが、ある種自治体間の競争、競  
合関係の中で決まってきたもの、こういった結果になるというのは、ちょっと  
想像できるところであった。私は租税競争などを専門でやっているもので、それに近  
いなと思ひ、そういう結果になるだろうなと思った。
- ・ただ問題は今後で、今の課税方式が徴税コストが高いというと、上がらないのが悪  
いことではないが、その割には税収が上がっていないというか、現状5,000万円程  
度の税収である。しかも税収という観点から見ると免税点を設けたことによる減収  
額が2,000万円程度なので、結局4割ぐらい失っていることになる。であればやは  
り課税方式を特別徴収に切り替えて免税点をやめて、さらに追加で2,000万ぐらい  
増収するというのは、課税方式が徴税コストに見合うかどうかだと思ひるので、これ  
は存続自体を考える一つの契機になるのかなという気がする。
- ・ただし、滋賀県だけでやめてしまえば、当然、他の自治体との差が生まれてきてし  
まうので、こういうのをやるからには、広域連携、そちらで言えば関西広域連合が  
あるので、連携、広域連携とか近隣自治体でやっぱり協調した上でやらないと、お  
かしなことになってくると思ひるので、くどいようだが、別に入れたことが産業廃棄  
物を増やさなかったとしても、やめることで増やすことはありうる。したがって、

今後の産廃税の検討では他県との協調路線でどうするかを決められた方がいいのではないかという気がする。他県もこの際なので一緒にやめて、新たな政策でこの産業廃棄物に対して対応しましょうというのは、それはそれで一つの選択肢だと思うし、いや、他の県が続けるといふのであれば、滋賀県だけがやめるといふのは若干リスクがあるのではないかと思う。もちろんそうでなくてそれ以外の規制という形で、産業廃棄物をコントロールすることはできるけれども、ただ、ちょっとリスクがあるかもしれないということだと思う。

#### (川勝委員)

- ・まず諸富会長から冒頭お話があったが、笹尾先生の分析結果は非常に貴重なものだと私も拝読して思った。その上で、この分析の結果、結論的には排出抑制効果といふのは、統計的には有意な結果は導き出されなかったということで、これある意味、必然ではないかという佐藤委員からのお話もあったが、本当にこれが課税方式の違いによる影響なのかは留意が必要だと思う。例えば税率が排出抑制効果のインパクトをもたらすほどの水準にそもそもなかったのではないか、そういったことも可能性としては考えられる。全く未導入の時期に関しては、入れる・入れないといふところのインパクトはあると思うが、この水準そのものが、それほど大きなインセンティブ効果を生むような水準でない可能性もあるし、また導入からかなりの月日を経ているので、この水準に慣れきってしまって効果が薄れていくということも考えられる。もう少し厳密に言えば、排出抑制効果を狙ったこの課税方式を踏襲するのであれば、税率水準そのものが、今の1,000円というのが適正であるかどうかといふことの検証が本当は必要なのではないか。
- ・ただ、先ほど佐藤先生もおっしゃられたが、産業廃棄物は広域移動するものなので、理想的には課税方式をより広域的な形で揃えていくという方向性が、中長期には必要ではないかと思う。また徴税コストの話もあったが、仮に滋賀県が単独で、今までの課税方式を変更することになった時には、業者サイドが慣れていた方式を違う形にされてしまうことのインパクトなり、コストとかか、そういったものも考えなければいけないことになってくるので、少し先を見据えて、広域協調できるのであれば、そのタイミングで方針を見直すという形の方が、いいのかもしれないと思った。

### (勢一委員)

- ・今回本格的な調査をしていただいたことは、私も重要なことで意味があることだったと思っている。ありがたいと思う。その上で、そこから出た、税導入に排出抑制効果が、有意な効果が認められないという点を、どのように政策の制度設計として捉えるかというところが、非常に大事なポイントではないかと思う。いわゆる研究エビデンスと、政策のエビデンスをどのように均衡させるかというところではないかと思った。
- ・その点では、先ほど佐藤委員、川勝委員からもお話があったが、この税の目指すところをどのように再評価していくのかというところかと思う。排出抑制、削減のインセンティブは、政策だけではなかなか難しいところがあり、今回の調査結果を見て少し思い浮かんだのは、家庭ゴミの有料化で、有料化直後はわずかな金額でも皆さん意識を持って削減しようとするが、慣れてきたり、金額がそれほど大きくないと少しずつ忘れていってしまうとか、気にならなくなってしまう。産業廃棄物については通常の経済システムの中に吸収されてしまうというようなこともあるのではないかと思う。
- ・そういう意味では、排出抑制インセンティブを税の効果としてどう考えるのかという点と、あと、それに見合う徴税コスト。それは徴収する側も、納める側もトータルの社会コストとして見合うかどうかというところ、ここを改めて考えるタイミングに今来た、これから来るということなのかと思ったところ。これからそういう点を丁寧に議論していくために、コストも定量的に検討いただけるというお話があり、広域の協調をどのように考えていくのかというところ、関西広域連合という広域連合があるところで、何ができるのかは、これから、人口が減っていく中で、色々な分野の産業の維持という意味でも、少し考える局面に来たのではないかと思った。

### (諸富会長)

- ・各委員もご指摘いただいたように、資料4のP7のところにあるように、滋賀県含めて、鳥取、岡山、広島の3つの県以外は、有意な排出・最終処分削減効果確認さ

れなかったということだが、これは、税率の高さ、それから、再生技術がどれぐらいあるか。いくら税率を高くしても、結局その排出を避けうる方策が手元になれば、単純な負担増で終わってしまうという、よく環境税の議論の中である話で、それがどれだけリサイクルだとか再生技術が進んでいくか、避けうる技術オプションがあるかどうかということに影響してくるので、こういう結果が出るということも不思議ではない。

- ・では、税率引き上げるかということについては、川勝委員が指摘されたことになるが、どれぐらい上げたらインセンティブは効くのかという話もあれば、各委員がご指摘になっているように、それが単純なゴミの広域移動に関して何らかの副作用を及ぼさないようにするには、広域対応が必要ではないかというのにも繋がっていくところ。
- ・皆様があまり指摘されなくて、でも私が気になった、興味深いと思ったのは、同じくP7の再生利用量に対する影響というところで、これは総量としては、有意な影響は出てないが、主に品目別で見ると一部で増加をしていると、つまり再生利用が増加している。主にAタイプ、滋賀県含む排出事業者申告の方式、それからCの焼却処理業者最終処分業者特別徴収方式。これは、実際AもCも、再生・リサイクルに回せば、納税を免れられるという意味で、再生・リサイクルに回すインセンティブが働くタイプの課税方式なので、この結果が予想通りに出ているというのが、興味深い点で、やはりそのインセンティブが働いたのではないかと思う。
- ・P8でも、減免措置の影響のところ、再生利用については、免税措置が影響している可能性があるという指摘がされている。ここから今後の産廃税の性格付けをどうするかということなるが、これまで排出者に課税することで、排出量に課税することで、そもそも排出を減らすインセンティブを効かせるっていうのが、Aタイプの課税方式の眼目だったわけであるが、一定の場合によって、そういう評価を下すのであれば、一定程度、排出事業者はやるところまでやってきたということではないか。これ以上なかなか減らない中で、もっと再生利用、リサイクル、要は最近言われているサーキュラーエコノミーを促すという方向で課税目的を改変していくと言うか、そのような方向も考えられるかもしれないと思った。
- ・実際そのような効果が見られるというのが今回の報告の趣旨だとすれば、循環型、あるいはサーキュラーエコノミーに向けて、産廃税の設計、目的設計を変えていくというようなことで、逆に言うと税収はもう期待しないみたいなことになる。これ

まで何となく、最終的に採った税を補助金として、バックすることを念頭に置いていたが、課税の目的を変えれば、いくら以上入ってこないと困るというわけでもないというような解釈もできる。

- ・あとは申告納税のコストもある。これは、斎藤委員ほか皆様も指摘になった点で、やはりAが一番大きいんじゃないか。その点では、申告納税に伴うコスト、これ納税者側も課税側も両方ともってということになるが、これが、P10のところ、こういった電子申告、電子納付の制度の導入によってどれだけ軽減されるのか。あるいは、電子マニフェストも、私も当時、三重県が初めてこの税を導入した時に、委員会の委員の1人だったが、電子マニフェストがなかった頃だが、紙ベースのマニフェストを追いかけていくような形でなんとか捕まえられるから、排出課税でいこうと決めたのを覚えているが、電子マニフェストで追いかけることができるのなら、納税側あるいは課税側で、大幅に事務コストを避けていけるはずではないかと思うので、この申告方式だから、特段、納税あるいは課税コストが大きいかどうかという点についても、今後もう少しこの電子化の動きを踏まえた精査を、お願いしたいと思う。
- ・その中で、課税コストの議論をエビデンスベースで、また後ほど少し事務局でも、どういう形でやっていくことが可能かということをお答えいただければと思うが、そういった議論を、以前と違う形でできるのではないかと思う。
- ・事務局より各委員へのコメント・質問に対して回答いただき、知事からもぜひコメントをいただきたい。

#### (事務局 (税政課))

- ・今後、考えることがたくさんあるが、たくさんご示唆いただいたので、考えていきたいと思っている。最後に諸富先生におっしゃっていただいた、課税目的を変えるということも選択肢にあるかもしれないし、申告納税方式は手間が大きいと私も申し上げたが、本当にコストが大きいのか、大きいとすればどれぐらいなのかというところは、これからお時間をいただいて、我々の方でしっかりと研究分析していきたい。エビデンスベースで、数字で出せるように準備をしていきたいと思っている。

- ・また、全ての先生に触れていただいた、他県との連携調整というところは、一番意識していかないといけないと思っている。ちなみに、他県、近隣府県の産業廃棄物税の導入状況であるが、三重県と京都府、奈良県は、導入している。1トンあたり1,000円というのも共通である。他方で隣接している福井県、岐阜県、また大阪府、兵庫県では税をそもそも導入していない状況であって、既に、近隣県だけで見ても足並みが揃っているわけでもないという状況であり、その点をどう考えるのかということも今後、分析していきたいと思う。導入しているところに対しては、何か考えていることがあるのかということを知りたいと思うし、導入していない県には、なぜ導入しないのか等、聞き回ってもいいのではないかと考えているところ。
- ・関西広域連合の話にも触れていただいたが、(属さない)岐阜県等他にも接している県もあるので、税のあり方は、最後のページでも今後どのように考えていくのか書いているが、そもそもの目的のところから、また課税方式も丁寧に検討を進めたい。
- ・川勝先生からも触れていただいたが、導入から20年以上経過したところで、先生もおっしゃっていただいたように、慣れというところは、やはりあるのかもしれないと感じているところであるが、これも私も感想レベルであるので、ここをしっかりと分析し、調査、勉強していきたいと考えているところ。

#### (事務局(循環社会推進課))

- ・ゴミの広域移動につきましては、産廃はどうしても県域に留まらず、広域的に移動するものであるため、処理のフロー、県外からどれだけ入ってきて、県外にどれだけ出ていくのかも含めて、毎年度詳細なデータを調査委託で研究をしているので、これらを丁寧に分析して、次回には資料としてお示しをしたいと考えている。
- ・また、諸富先生にご指摘いただいたサーキュラーエコノミーについては、県としても重点的に推進をしているところなので、現在の使途が、これで良いのかも含めて、抜本的に検討を行った上で、どのように使っていくのが望ましいのかについても一緒に考えていきたいと考えている。

(知事)

- ・今、二人の課長が述べたコメント等に尽きるが、税制審の先生方のご答申に基づいて、この調査を笹尾先生にお願いして、とても他にはない、またこれまでにはない、この時点での非常に重要な調査結果をお示しいただいたのではないかと私も思っているのですが、この結果とそして今日ご議論いただいた先生方のご指摘を踏まえて、資料4のP12にあるように、いずれにしても産業廃棄物税の今後のあり方を検討していきたいと思う。
- ・その上で2，3申し上げるのは、1つは課税方式の違いによる発生抑制効果には有意な結果は出なかったということだが、再生利用、諸富会長も最後におっしゃったように、再生利用の促進効果については、これは免税措置が影響している可能性も指摘されているので、こういう視点でどのような、例えば免税点なり税率の設定の仕方があるのかということ、これはさらに追求してみる価値があるのではないかと考えた。徴税コストの高さについても、今日的にいろんな電子申請等もある中で、どれぐらい利用されていて、利用されていないで、こういうものをさらに下げていく可能性をどのように追求していくのかという、こういう視点も検討要素としてあると思った。
- ・また広域で調整なり協議する可能性について、多くの先生から関西広域連合のお話があったので、導入しているところ、導入していないところがあるが、先ほど税政課長の村上がお答えしたように、今日的に聞いてみる、滋賀県ではこういう議論しているが、そちらはどう、ということを探ねてみて今後の広域調整の可能性を探っていくというのもありだと思った。ただ関西広域連合に限らず、入っていない三重とか岐阜とか福井とか、そういったところの調整も同時に考えないといけないのかもしれないので、琵琶湖をお預かりしている滋賀県からこのテーマについて、導入してから長くたったこの産廃税のあり方について、広域的に議論を喚起するというのもやってみる価値があると思ったので、今後考えて、また先生方にご相談させていただきたいと思う。

(諸富会長)

- ・時間がきたので、本日の議論はここまでで終了とさせていただきたい。みんなの移動を支え暮らしを豊かにする新たな税については、県民などとの対話の状況を当審議会にもご報告いただきながら、本日晒されたスケジュールに沿って審議していくことにするので、引き続きよろしく願する。

以上