

第12回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和3年(2021年)11月19日(金)15:00~17:00

■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)

川勝委員、佐藤委員(副会長)、勢一委員、諸富委員(会長)

■県出席者

三日月知事

総務部 森中部長、片岡管理監、他関係職員

1 開会

(1) 挨拶

(知事)

- ・ 大変お忙しい中、今日もこうした形でお時間をいただきありがとうございます。また常日頃から、本県税制のために様々なご指導、また、お力添えをいただいていることに感謝申し上げたい。
- ・ 本題に入る前に2点ご紹介したい。1点目は、滋賀県は、今日も快晴で、大変良い天気なのだが、琵琶湖の水位が、直近ではマイナス66センチということで、随分減ってきている。マイナス65センチを下回ると連絡調整会議を立ち上げ、マイナス75センチを下回ると渇水対策本部を作り、マイナス90センチを下回ると取水制限をお願いすることになる。10月、11月の降水量が例年の3分の1であり、直ぐには雪も降り積もることがないので、しばらくこうした状態が続くことから、危機感を持って注視しているところである。
- ・ 2点目は、滋賀県林業会館が、今年度竣工した。この建物は、全てを県産材で作られており、しかも、県内の職人が作ったもので、既に使われ始めているが、大変好評をいただいている。今日は、この後、その建物を会場として、県産材で作る職人のセミナーが始まる場所である。本県の県土の6分の1は琵琶湖であるが、6分の3すなわち2分の1は森林である。戦後に植えた木が、今や過熟の状態になっており、今後は、「切ってまた植える」というサイクルに入っていきたいと思っている。木を若返らせることは、CO₂の吸収源対策にもなるので、精力的に進めていきたい。
- ・ 本題に入るが、本日、ご議論いただきたいのは、2点である。1点目は、前回の会議の席で、私から諮問し、皆さまにご議論いただいた、CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制である。グラスゴー気候合意などの状況、また、炭素税やカーボンプライシングを巡る国内の議論の状況なども踏まえて、様々にご知見をいただきながら、

今後、税制において、どのような対策をとっていけば良いか、先生方のご意見ご指摘等を賜りたい。そもそも、地球レベル、国レベルの問題を、都道府県レベルでどう取り組んでいけるかという難しさや壁もあるかもしれないが、そこをどう抜けていけば良いのかという点などについても、ご示唆をいただきたい。

- ・ 2点目は、「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」について、本日、諮問し、改めて議論を深めていきたいと考えている。後程詳しく申し上げるが、地域公共交通は、地域社会にとってまさに血脈であると同時に、文化、福祉、健康など様々な面にも波及効果がある。加えて、昨今は、コロナにより、新たなダメージを受けているということもある。そうした中で、持続可能性を保っていくために、もし仮に、税というものに負担を求める場合、どのような議論が必要なのか、留意点があるのかといったようなことなどについて、御議論いただきたい。
- ・ 限られた時間であるが、本日もどうぞよろしくお願ひしたい。

2 議事①

(1) CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制に係る答申案について

- 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が行われた。

(佐藤委員)

- ・ 答申案は、非常に良い形でまとまったと思う。
- ・ 若干細かい話になるが、炭素税を導入するとすれば、もちろん国レベルで導入することになるのは間違いないとして、その際に、もう一つ、昨今では国を超えたり一ヶージの問題もあり得るので、EUでも入れているような国境調整についても視野に入れてはどうか。実務的には色々と課題はあり、その点は諸富先生の方がお詳しいが、国境調整ということも、一つの選択肢になってくるのではないか。
- ・ 次に、松田委員の御意見にあった、CO₂ネットゼロ社会づくりへの必要経費に充当する財源を、地方の裁量をできるだけ大きくするために、「一般財源」と表現してはどうかという点については、確かに一般財源化も一つの道ではあるが、一般財源とした場合に、「交付税の原資に入れてはどうか」ということになってしまうと、本来の趣旨と全く関係のない形で配分されることになってしまいかねない。反対に、交付金化するにしても、やり方次第であって、例えば、あくまでも用途はCO₂ネットゼロ社会づくりに限定するとしても、その具体的な事業の中身は、自治体に委ねることで、地方の裁量を確保するという形もあり得る。ただし、国の視点から言えば、交付金化するからには、別途、成果を問わなければならないので、しっかりとKPIなどをつけて、国民の前に成果を明らかにすることが前提となるだろう。
- ・ 最後に、既存税制の見直しに伴う減収分補填の記述については、これは今回の答申

に際してそういったことを求めるという意図ではないが、いずれは、ある程度のシミュレーションをしておいたほうが良い気がする。例えば、既存の車体課税について、さすがに車体課税自体が無くなるということはないかもしれないが、見直しがあった場合にはどのような影響があるのかということや、例えば、既存の軽油引取税についても、仮に、炭素税に吸収されて今と違う形になった場合に、地方にとってはどれくらい減収になるのかなど、地方税の周りにおける減収や影響について、今後、いくつかのシミュレーションをしてみて、滋賀県にとっては、どういったインパクトを持つのかということ、予め検討しておくとも良いだろう。

(諸富会長)

- ・ 佐藤委員に質問だが、1点目の国境調整については、それを地方で考えてはどうかという意味か。

(佐藤委員)

- ・ さすがに国境調整については、国レベルで取り組むしかないので、国が取り組む際には、地方もそれを支援しましょうという趣旨です。地方で国境調整に取り組むわけには、もちろんいかないので、国レベルで炭素税を導入するときには、国境調整についても国レベルでしっかりと取り組んでいくということ、それが選択肢だと思う。

(諸富会長)

- ・ そのことを、答申に追加記述したほうがよいということか。

(佐藤委員)

- ・ 国に炭素税を導入しろと言っている以上、国境調整についても記述してはどうかという意味である。ただし、国にとっては、国境調整を導入すると、国際競争力的にどうなる云々といった議論が出てくるだろう。だから、「EUでもやっているように」といった形で、あくまで一つの選択肢ではないかという形で国境調整についても記述して、炭素税と合わせて、国に導入を促していく形にしてはどうかと考える。

(諸富会長)

- ・ そうすると、例えば、1の最初の(1)の上のところを修文する形か。文案としては、「国に炭素税の導入を促していく中で、産業の国際競争力への配慮が必要であれば、EUが行っているような国境調整措置なども参考になるのではないか」といった文を、導入を促す観点から加えてはどうかという意見ということでしょうか。

(佐藤委員)

- ・ ありがとうございます。

(川勝委員)

- ・ 私も、答申案の全体を読んで、ポイントをしっかりとまとめていただいたという印象を持った。
- ・ ただし、1点だけ、気になった点がある。今も、佐藤委員から言及があったように、もちろん、炭素税は、国レベルで導入されるのが効率的かつ効果的で望ましいのだが、今の答申案では、「国で導入が決まった場合に、適切に地方への税収配分がなされるように」と記述されており、果たして、「決まった」後に、地方配分を求めるということで良いのか。滋賀県として、CO₂ネットゼロ社会に向けて先進的に取り組んでいくというのであれば、むしろ、国が導入を検討している過程において、滋賀県から具体的な制度設計案を提案しても良いのではないか。国で、一旦、制度の枠組が決まってしまうと、その範囲内でしかアイデアが出せなくなってしまい、どうしても後手に回るようになってしまう。特に、税収配分ということであれば、当然ながら、どういう基準で国と地方の間で配分するのかというルール作りが必要になるし、国と地方との協議の場も創設する必要がある。後々そうしたことが想定されるのであれば、地方の立場からは、もし炭素税を導入するのであれば、こういった形が望ましいのだということを、制度設計の検討段階から提案していくことが、非常に重要である。
- ・ そのうえで、「国と地方で税収を配分する」という言い方をしたが、地方の立場に立って極端に言うならば、例えば、「賦課徴収は国がするが、その税収は、全て地方に帰属する」という考え方も成り立たないわけではない。また、税収の用途についても、国が用途を限定するのではなくて、例えば、滋賀県の場合であれば、CO₂ネットゼロ社会づくりのための財源という形で、汎用性を広く持たせて、地方に裁量権が委ねられるように制度設計されることが望ましいと主張していくことも重要である。
- ・ 他国の例になるが、カナダは、かなりこれに近い形になっている。カナダは、連邦国家なので連邦政府ということになるが、政府の持つ役割は、国全体のCO₂削減目標を設定したり、制度設計上のベンチマークを提示したりといった、規制の面だけに留めておいて、基本的には、税率設定や税収の用途も、各州に委ねるという制度設計となっている。もちろん、連邦国家であるという点も考慮すると、日本にも同じように導入できるかどうかについては、議論があると思うが、少なくとも税収という点にのみ着眼するならば、別に、国と地方で配分しなくても、そもそも全て地方に帰属するという形にしてしまうことは可能だと思う。また、税収の用途についても、地方の裁量に委ねるという形があってもよい。もちろん、国は嫌がるだろうが、一案として、地方からそういった主張が出てくるということは、あってよいのではないか。

(勢一委員)

- ・ 答申案については、丁寧にまとめていただいたので、全体としては良いと思う。
- ・ 私も、先ほど川勝委員が御指摘されたように、税の分野においても、やはり制度設計が非常に重要であると思う。したがって、制度設計の段階から、国と地方がしっかりと、しかも、対等に議論をして、どのような税が必要であるかということを詰めていくことが必要であり、また、そのための場や機会が必要であると思う。
- ・ 私は、地方分権改革の会議に携わっており、皆さんもご承知のとおり、そこでは毎年地方からの提案を受け付けて、事実上、制度の見直しをしているのだが、やはり、制度ができてしまった後になってから、地方側の要望に応じて、制度設計を変更することは、なかなか難しいと、常々感じている。そういう事態を回避するためにも、制度設計の段階から、しっかりと地方側の議論を踏まえていくことが必要である。特に、滋賀県だけが単独で主張するのではなくて、例えば、関西広域連合や、全国知事会などを通じて、複数の団体で揉んだ意見で、国と協議をするという方法も考えられるので、この答申にも、そうした点をどこかに加えることができれば良い。

(諸富会長)

- ・ 今のお二人のご提言は、炭素税に限らず、国税に関わる提言をする場合には、須らく適用されるご提言であると思う。勢一委員の御指摘のような具体的な方法まで答申の中に書き込めるかどうか分からないが、答申案の(1)に書かれている内容については、制度設計の早めの段階から、国のルートに対して提言をしていくべきであり、制度が固まってからでは、変更するのが難しくなるというご指摘であった。

(佐藤委員)

- ・ 過去には、奈良県が、地方消費税の都道府県間清算の基準を見直す際に、具体的な提案をしたことがあった。もちろん、後ろに黒子がいたのだが、ある程度のマンパワーさえあれば、地方から具体的な提案をするのは悪い話ではない。また、そういった場合に、奈良県や滋賀県だけで、単独で提案するのではなく、関西広域連合などを通じて提案するというのも、確かに一案であろう。
- ・ 既存税制の減収補填の部分についてだが、炭素税は絶対に恒久財源にはならないということに気を付けなければならない。何故ならば、炭素がゼロになったら、税収もゼロになるからである。したがって、私は、炭素税を国レベルで徴収するのであれば、コロナ対策のような一時的な支出に充てたり、例えば、CO₂ネットゼロ社会づくりに向けた費用のような投資的な経費に充てたりするべきであると考えている。その一方で、社会保障などの恒常的な経費には、間違っても充ててはならない。
- ・ スライド2枚目の既存税制の見直しの部分だが、車体課税については、諸富会長が

小委員会の会長である東京都税調でも議論されていたが、滋賀県の答申でも、もう少し具体的な言及があっても良いと思う。現行の車体課税の制度は、「排気量」に応じた課税となっているが、例えば、「CO₂の排出量」に応じた課税に見直すとか、今後は電気自動車も増えてくることを考慮するならば、場合によっては、「車体重量」に応じた課税に見直すといった方法も考えられる。もちろん、長い目で見れば、所有から利用への転換ということも視野に入れるべきなので、利用段階での課税強化という論点も出てくるのかもしれないが、仮にそうなっても、所有段階での課税措置も何らかの形で残るのであれば、今申し上げたように、「CO₂の排出量」や「車体重量」といったものを基準にしていくことが、一つの選択肢としては考えられる。

(諸富会長)

- ・ 佐藤委員が言及されたように、車体課税については、数年前に税制改正大綱に、「所有から利用へ」転換するという文言が記載されて以来、議論が行われている。今回示された答申案では「CO₂ネットゼロ社会が実現した後の姿」という形でやや抽象的に書かれているが、もう少し具体的に、「排気量からCO₂課税ベースへという転換もあり得るのではないか」というようなことも書き込んではどうかというご提案をいただいた。
- ・ エネルギー課税についても、現にかなり複雑になっているので、なるべくシンプルにすべきだというのはそのとおりである。上流には、石油石炭税ということで、ほぼ全ての化石燃料に、関税と同じ段階で課税している課税ベースの広い税が導入されており、一方で、下流に行くと、ジェット燃料や、ガソリン、軽油その他という形で、個別に油種が分かれていくので、それに応じた課税とせざるを得ない部分がある。したがって、シンプルにすべきであるということは、全くそのとおりではあるが、一方で、その難しさもあるとは言える。
- ・ 答申案には、「軽油引取税に関する免税軽油制度についても、見直すべき時期にきている」とあるが、これについて事務局から説明してもらえるか。

(事務局 (税政課))

- ・ 軽油引取税の免税軽油制度については、もともとは、軽油引取税が道路目的財源であったことから、道路を使用しない業種については、課税の対象外にするということであったが、今や一般財源となっているので、そういった理由は成り立たず、見直されるべきではないかという趣旨である。

(諸富会長)

- ・ なるほど。それは初めて聞いた。私の知る限りでは、世間で、そういうことを言っている方はいないのではないかと。これこそ、国に対してしっかりと主張していった方

が良い。

(事務局 (税政課))

- ・ そういうことを受けて、前回の会議で松田委員から、現行の免税軽油の対象業種の中でも、CO₂の削減につながるような業種については、引き続き免税対象にしてはどうかというご意見をいただいたところである。

(諸富会長)

- ・ なるほど。よく分かった。これは大事なことだと思う。

(佐藤委員)

- ・ 2(1)の先行的・積極的な取組へのインセンティブについては、これも東京都税調でも議論していたが、固定資産税については、例えば、省エネ再エネ対策として、省エネ向きの家屋を対象とした軽減税率に加えて、その逆に、省エネに向かない家屋に対する課税強化なども、あってしかるべきである。ただし、固定資産税は、市町村の税金であることから、こうした取組みをするのであれば、「県独自の取組み」というよりは、市町を含めた「県全体での取組み」とするべきで、市町も巻き込んで、固定資産税も視野にやっていくことが、あってしかるべきではないか。
- ・ 次に、2(2)の社会的弱者への配慮については、これには2つの意味があるように思う。一つ目は、例えば、所得の低い方は地方に住んでいる場合が多く、そういった地域には、公共交通機関が少ないので、どうしても車を利用することになる。その結果、ガソリン税が上がると、生活を圧迫して大変なことになるので、そういった意味での、社会的弱者に対する配慮なのか。二つ目は、前半の話に戻るようになるが、地方配分された炭素税収の使い方の問題で、そうやって配分された税収を地方が変な使途に使ってしまうと、社会的弱者の支援にはならないという意味なのか。
- ・ 仮に後者であれば、これは必ずしも今回の話に限らず、単なる地方の予算配分の問題であって、要するに、滋賀県の中の予算配分全体の中で、しっかりと弱者に対する配慮をしましょうというだけの話になるが、前者であれば、例えば、所得の低い人たちに対して、「電気自動車を買いなさい」と言うのはさすがに少し変かもしれないが、やはり、燃費の良い車や電気自動車への転換などに対して、何らかの経済的な支援をしていくということは、あっても良いのかもしれない。また、そのことは、今日の2つ目のテーマでもあり、この答申案の2(3)にもあるように、「だからこそ、地域公共交通が必要なのだ」という議論にもつながってくるかもしれない。その意味では、2(2)と2(3)は、相互に関連していると思う。

(諸富会長)

- ・ 佐藤委員の御意見は、(2)の意味するところをもう少し具体的にしてはどうかという趣旨だと思う。一般に、炭素税のようなものには、逆進性があるということが広く知られていて、エネルギーコストが上がってくると、生活に打撃を与えることになる。特に、いわゆるエンゲル係数とは違いますが、ガソリン等や電気代といった必要材的などところに効いてくるので、何らかの配慮をしなければならぬという御指摘は全くそのとおりである。
- ・ そのうえで、佐藤委員の御指摘は、それをどういうやり方でやるのかとなったときに、2(3)の地域公共交通が、まさにそのための対策にもなるのではないかということでもあった。

(勢一委員)

- ・ 私も、今の佐藤委員の御指摘については、同じ意見を持っている。社会的弱者への配慮という点については、やはり、県という住民・県民に身近な自治体だからこそ、そういうことを考えることができるし、その際には、市町村ともしっかりと連携しながら、その地域に応じた方策を考えていくことになると思う。
- ・ 合わせて、長期的な視点から見れば、答申案の項目には入っていないが、将来の世代や将来の県民の利益のことも考えて、行動を変えるような税の仕組みを考える必要がある。端的に言って、今の世代が、CO₂をあまり削減せずにやり過ぎしてしまうと、その分、後の世代が、2050年に向けてたくさん削減しなければならないということになるわけなので、そういった将来世代の利害も踏まえて、現世代が行動を変えていくためのインセンティブを付与していくということも、重要なポイントだと思う。
- ・ そのためにも、モーダルシフトとして、公共交通をどうするかということも考えていく必要があるので、答申案に示されている(1)から(3)は、相互にかなりの連関性があると感じている。

(川勝委員)

- ・ 今のお2人のご意見に重なる部分があるが、前回の審議会で、「社会的弱者への配慮」という視点が意見として出されたことを受けて、今回、答申案にそれを取り入れていただいたのだと思うが、世界的に見れば、この視点は、気候変動政策を実行するに当たって重要な論点の一つとして既に共通認識になっているが、日本ではあまりこの観点がクローズアップされていない。したがって、今回の答申案の中で、この点が明示的に示されていることは、それ自体でも大きな意味があると思う。
- ・ ただし、その中身については、初めて読む方には、イメージが湧きにくい可能性があるため、諸富会長がおっしゃったように、もう少し具体的に記述したほうが良いだ

ろう。

- ・ 今、勢一委員が言及したような、世代間の公平性の問題も、本来は、ここに含まれると思う。社会的弱者の中には、将来世代というのにも含まれるべきであり、脱炭素の取組みは長期に渡って取り組んでいかなければならないものである以上、むしろ、将来世代への配慮という観点の方が、社会的弱者への配慮というものを包含する議論になると思う。
- ・ 具体的に記述するという点でいえば、先ほど諸富会長が言及された逆進性の問題に加えて、例えば、「車をできるだけ電動化させていこう」と言ったときに、どうしても高級車である電気自動車を購入できない人たちが出てくるという問題は、今や世界的にも課題になっているので、そのあたりをどう考えるかという点を記述することが考えられる。また、必ずしも、車への乗り換えだけではなくて、滋賀県には、地域公共交通という選択肢があるということになるならば、先ほども議論があったように、それが一つの社会的弱者への配慮の手段にもなるわけで、これもまた、非常に整合的な考え方になると、私も思った。そのため、後半でも議論することになるが、地域公共交通を支えるために新たな税制を導入するのであれば、この観点も含めて根拠付けることが大事だと思う。

(諸富会長)

- ・ 私も、今、川勝委員と一緒に総務省で車体課税改革の議論をしているが、その中でも、今後、自動車は電動化の方向に進んでいくので、どうしても車体価格が上がっていきだろうと言われている。そうすると、電動化促進のために電気自動車の購入へのドライブをかけるような税制については、検討会のメンバーになっている地方のある県の方が、非常に強く懸念を示されていた。地方であるほど、自動車依存率が高い傾向があって、車しか移動手段がない中であって、電動化の方向に強くドライブをかけて促進されてしまうと、地方からは、「交通を諦めろということなのか」という問いかけになって返ってくる。この問いかけは、なかなか、ストレートには答えづらい、非常に難しい問題である。一方では、CO₂を減らせと言われ、他方では、そのための選択肢はEVかハイブリットしかないと言われてしまうと、ガソリン車や軽自動車よりも価格が高くなるので、そんな選択肢を迫られても困るということになるわけである。そうした点でも、滋賀県の場合は、これからの議論で、公共交通を議論していくということなので、川勝委員がおっしゃるとおり、滋賀県においては、「いや、それ以外にも、公共交通という選択肢がある」という議論ができるのではないかと思った。
- ・ では、この答申案について委員の皆さんから色々ご意見をいただいたので、このあたりで、三日月知事にご発言いただきたいと思う。

(知事)

- ・ 私からは、3点申し上げたい。1点目は、最初のスライドに関する議論について、お示した答申案では、制度が出来上がってから、「地方に配分してほしい」だとか、「既存税制を見直してほしい」といった表現になっているが、御指摘いただいたように、「制度を作る段階から、地方も関与させてほしい」という言及が必要だと感じた。本日は、審議会による答申に関して議論していただいている場なので、諮問した側の私が御意見する立場ではないかもしれないが、もし、そういった内容での答申をいただけるのであれば、例えば、全国知事会の中にも「脱炭素地球温暖化対策本部」というのがあり、長野県の阿部知事が本部長をされていて、私もそこに加わっているので、そういった観点からも、「制度設計の段階から国と地方が対等に協議をする場を作ろう」といった発言もしてまいりたい。
- ・ また、2点目は、既存税制の見直しの部分について、佐藤委員や諸富会長から御指摘いただいたように、車体課税やエネルギー課税に関して、例えば、排出量に応じた課税の問題や、免税軽油制度の見直しといったことを、もう少し具体的に答申の中に盛り込んでいただければ、我々の次の動きにもつなげやすいし、また、他の自治体とも連携して取り組んでいきやすいのではないかと思った。
- ・ 最後に、3点目は、最後のスライドに関するご議論について、「インセンティブ付与」、「社会的弱者への配慮」、「公共交通」という三本建てでご検討をいただいております、いずれも大事なことだと思う。また、その「配慮」というときに、委員の皆さまがおっしゃったように、私どもとしても、将来世代のことを考えていきたい。したがって、そのことを、答申に明記していただくことで、それを受け取る我々としても、「そのために取り組んでいくのだ」ということを、打ち出していければ良いと思った。そのうえで、社会的弱者と言われる方々への配慮については、予算面も含めて、自治体としてしっかりフォローさせていただくとともに、このスライドの3つ目としてご検討いただいている、また、本日後半の議題でもある、地域公共交通を充実させるための取り組みとそのための「財源負担」、つまりは、「税制の導入可能性」について議論していく中で、電動化に伴って車体価格が高騰していったらどうするのかという問題に対する、何らかの解決策も提示していければ良いと感じた。こういった点について、本日いただいたご議論を踏まえて、答申案をさらに肉付けしていただけるとありがたい。

(諸富会長)

- ・ 1点目の、制度設計のプロセスの段階から地方が関与していくべきだという内容を答申の中に書き込むとしたら、「1」よりも前の冒頭が適切か。

(知事)

- ・ 審議会からいただく答申なので、私が御意見する立場ではないが、私も聞いていて、「1」よりも前の、前文のところに入れていただくことになろうかと思っていた。

(諸富会長)

- ・ それでは、具体的な文言は事務局にお任せするとして、「1」よりも前の位置に加えていただくこととする。
- ・ また、知事からは、「将来世代との公平性を入れてほしい」という御意見もいただいたが、「(2) 社会的弱者への配慮」の中に、所得格差に関する公平性に加えて、現世代と将来世代への公平性の観点を加えて、タイトルも「公平性への配慮」などに変更するというのは如何か。

(知事)

- ・ 先ほどは、むしろ「将来世代に対する配慮や責任」という意味であれば、(1)から(3)の全てに関わることはないかと思い、コメントを申し上げた。(1)のインセンティブも、(2)の配慮も、(3)の公共交通も、やはり、将来世代のことを考えて取り組まなければならないのではないか。ただし、勢一委員や川勝委員の御趣旨も伺った上で、考えていただければと思う。

(川勝委員)

- ・ 修文をするのであれば、(1)～(3)の全体を貫く話なので、「2」の前文に入れていただく形がすっきりすると、私は思う。表現や文言については、事務局に任せるが、「将来世代」も、一つのキーワードではあるが、(2)の「社会的弱者への配慮」については、「世代間」のみならず、「世代内」の公平性の問題でもあるし、また、(3)の「地域公共交通との関係」にあっては、「地域間」の公平性の問題でもある。したがって、「世代間」、「世代内」、「地域間」の公平性という意味では、全体を貫くのは「公平性」という部分になろうかと思うので、そういったことが伝わるような表現になるとよい。

(勢一委員)

- ・ 私も、同意見である。「社会的公平性」ということが、非常に重要なのであって、その「社会的公平性」の中に、「現世代の中での公平性」のみならず、「次世代との間での公平性」も含まれてくることとなり、配慮する範囲がかなり広くなり、多角的な検討が必要となる。そういった意味合いが、「2」の前文の部分で述べられていると、座りが良いと思う。

(佐藤委員)

- ・ そもそも、「1」で議論した炭素税の目的も、将来世代のためでもある。地球が温暖化して困るのは将来世代なのであって、現世代の我々は、その頃には死んでいるだろう。その意味で言えば、「将来世代のために取り組む」ということは、答申全体に通じる、大きなメッセージだと思う。
- ・ 一つ前の話題に戻るが、炭素税の税収の配分について、早い段階から地方の提案があるということ自体は、もちろん私は良いと思う。そうであればこそ、政府税調的な言い方になってしまうが、炭素税の導入は、それ自体、どうしても「増税」ということになるので、国民はみんな反対することが想定されることから、この「増税」にあたっては、国だけではなく、地方からも国民・県民に理解を求めていくということが必要である。消費増税のときと同じように、「これはCO₂ネットゼロための増税なのだ」という形で、地方からも、国民・県民に説明責任を尽くしていくということが、あるべきだと思う。

(諸富会長)

- ・ 地方からも説明責任を尽くしていく必要があるという点については、私も全く賛成である。
- ・ 以上で、一通り、委員の皆様から御意見をいただいたので、これらの意見に、後日、井手委員からいただくご意見も踏まえて、答申を取りまとめたいと思う。委員からは、「具体的な文案については事務局に任せる」といった御意見もいただいたので、事務局に修文してもらって、最終的には、会長に一任いただくということによろしいか。

(各委員)

(異議なし。)

(諸富会長)

- ・ それでは、取りまとめた答申は、次回の第13回の会議の場で、知事に提出する予定としたい。以上で、議事(1)のCO₂ネットゼロ社会づくりのための税制に係る答申案について終えることとする。

3 諮問

(知事)

- ・ 「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」について諮問する。この議論は、昨年度の議論から引き続けているものであり、私からは、今年の夏に、「滋賀にふさわしい税制のあり方」について諮問を行った際に、「かきくけこ」と、いうことで、

「環境」「教育」「暮らし」「健康」「交通交流交信」という形で、私ども地方自治体が課題としている、またその反面で、可能性としている分野について、税制の面から、どのように支えていけるのか、支え合っていけるのか御議論いただきたいと申し上げた。そして、それを受けた審議会での議論の中から、「地域公共交通」というテーマが、さらに強く、色濃く、クローズアップされてきたという経緯がある。

- ・ その「滋賀にふさわしい税制」については、今年4月に答申をいただいたが、その中で、「子どもから高齢者まで、また障害のある方もない方も、誰でもいつでも利用できる地域公共交通は、利用者のみならず、地域のみinnで支えるべきものである」との考えを示していただいた。また、同答申においては、「そのための税制の導入可能性を検討していくべきである」との御指摘もいただいた。その答申を受けて、私どもも、さらに検討を重ねた結果、地域公共交通を支えるための施策実施に向けた財源をしっかりと確保していくことが必要であろうということ、また、そのための一つの手段として、新たな税制の導入に向けた議論をさらに前に進めていき、また、深めていきたいと考えるに至ったところである。
- ・ ついては、諮問文の下段の「記」の部分に、議論いただきたい点を3点書いている。1点目は、昨年度の議論の中にもあったように、もちろん、私どもも、税を議論する以前に、将来どのような交通像になるのかというビジョンをお示しする必要があると考えているが、仮に来年度以降、ビジョンの見直しと税制の議論を並行して進めていく場合に、両者をどのような形でリンクさせていけば良いか。後で、詳しく説明するが、私どもは、令和4年度、5年度をかけて、交通ビジョンの見直しを予定しており、その見直しと並行して、この税・負担の議論につなげていきたいと考えているが、これらのリンクのあり方について、御知見を賜りたい。
- ・ 2点目は、我々は広域自治体としての県であるが、やはり基礎自治体である市町との関係や役割分担について、税の議論の観点からどのように考えればよいか、御示唆を賜りたい。
- ・ 3点目は、税収の用途と課税方式のあり方について、これまでの議論においても、いくつか言及をいただいているが、さらに、この公共交通財源、とりわけ税制としての面に特化して、少し踏み込んで、ご議論いただきたい。
- ・ 是非、私どもも、しっかりと関与し、参画しながら、この議論を行って参りたいので、よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

4 議事②

(2) 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について

- 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)

- ・ 知事から諮問いただいたので、本日の残りの時間と、次回にかけて、「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」について、議論したい。
- ・ 今回の諮問では、概ね3点に分けて質問されている。大まかに言うと、1つ目は、ビジョンと税制の議論のあり方・進め方について、2つ目は、県と市町の税制上の役割分担について、そして、3つ目は、課税方式と用途についてである。次回にも議論していただく時間はあるが、これらの点について、もしくは、追加でもっとこういった資料が必要ではないかといったことでも構わないので、自由にご意見・ご質問・ご発言をいただきたい。

(佐藤委員)

- ・ 追加の資料という点では、もし可能であれば、鉄道であれバスであれ、公共交通の将来の需要予測がどうなっているのかが分かるとよい。滋賀県にも、県としての、将来の人口予測があるはずなので、その人口予測をベースに、公共交通について、今の状態を基準としたときの、公共交通に対する需要予測というのを示してはいただけないか。そうやって需要予測を示すことによって、一方では、今後ほとんど人がいなくなるエリアでは、おのずから公共交通に対する需要が無くなっていくことや、他方では、反対に人が集まってくるエリアでは、今後、需要が高まるだろうといったような見込みが示せるようになるのではないか。
- ・ 加えて、公共交通は、あくまでも手段であって目的ではなく、その裏にあるのは、やはり、まちづくりだと思う。「コンパクト・アンド・ネットワーク」とも言われるが、どのような地域再編成をするかによって、どのエリアの公共交通を維持・拡充するかが決まってくる。現在の公共交通をとりあえずそのまま維持するのだと言っても、地域再編成で人がいなくなってしまうエリアであれば、頑張っただけ意味が無い。加えて、最近であれば、災害も増えているので、災害のたびに、鉄道や橋梁を直すのかという問題も出てくるので、防災の観点も踏まえて、どのような地域再編成をするのかを視野に入れながら、公共交通について考えていく必要があるだろう。
- ・ それから、前半でも議論があったとおり、もう一方では、やはりカーボンニュートラルという観点もある。もし、仮に、これからは、自家用車から、できれば公共交通に、移動手段をシフトさせていくということであれば、それに見合うように、新しい「器」というか、公共交通の利便性をしっかりと確保していかなければならない。
- ・ 以上を踏まえると、同じ滋賀県の中でも、公共交通のニーズには、地域によって凸凹があるのではないかという気がする。おのずから人がいなくなるエリアは、公共交通の需要はそのまま下がっていくし、反対に、人が集まってくるところや、地域再編成を通じて集めなければならないエリアは、需要が上がってくる。それに加えて、カーボンニュートラルを目指して、更に公共交通に寄せていきたいエリアは、もっと需要

が上がっていこう。こういったことを踏まえたエリアごとの公共交通ニーズの凸凹感を、いくつかのシナリオを作って考えていかなければ、具体的な将来像が見えてこないのではないかな。

- ・ 最後に、県と市町の関係については、結局、県が主導してやるしかないという気がしている。「奈良モデル」とも呼ばれているが、奈良県では、単に市町村の意見を聞いたり協議会を運営したりというだけではなく、県がリーダーシップを取って様々なことに取り組んでいる。公共交通については、これまでは主に市町村が取り組んできた分野ではあるが、もし本気でやるのであれば、奈良県のように、滋賀県でも、県がリーダーシップをとって取り組んでいかざるを得ないと思う。

(川勝委員)

- ・ 1番目の、税負担の議論のあり方について、2点コメントする。1点目は、交通ビジョンと税制については、示された資料でもそのようになっているが、やはり、両者を並行して議論していかなければならないということである。特に、滋賀県は、典型的な車社会なので、公共交通を中心とした形にシフトしていくためには、県民の皆さんに、大きな価値観の転換を求めることになる。そして、この価値観の転換は、車依存が高い滋賀県においては、決して簡単なことではない。したがって、松田委員も言及されていたが、そうした価値観の転換につなげるための合意形成のプロセスを如何に仕組んでいくかが、大きな鍵になる。交通ビジョンの見直しについては、令和4年度から県民の意見を伺っていくことが予定されているようだが、そうした交通ビジョンの見直しの過程に、如何にして、県民の方々を巻き込んでいって、価値観の転換に向けて、一緒に議論をしていくことのできるプロセスを構築できるかが、一つのポイントになる。
- ・ 2点目は、住民を巻き込んだ議論の中で、交通ビジョンと税制とを並行して議論していく中では、必ず、財源論が不可欠になるが、そのときに大事なことは、公共交通を支える新たな税によって、確かに負担は増えることとなる一方で、その税収を用いて公共交通が充実することによって、逆に負担が減ることもあるということ、しっかりと伝えていくことである。先ほども、滋賀県は、車への依存が非常に高いと申し上げたが、もし本当に車から公共交通へのモーダルシフトが進むのであれば、例えば、車を所有していることによる負担が減ることとなる。具体的には、自動車に係る税金や保険料など、車を所有していることに付随する様々な維持管理費用が減ることになるので、その意味では、公共交通を支えるための新たな税を用いた公共交通の充実によって、それまでの負担が減ることが、同時に起こるので、そのことを合わせて、しっかりと伝えていくことが、極めて重要である。
- ・ これまでの審議会の資料の中でも紹介されていたように、公共交通の充実がもたらすものは、単に移動の利便性が上がるということだけではない。知事の「かきくけこ」

にもあったように、環境の改善、健康の増進、人と人との繋がりなど様々な社会的な便益が発生する可能性があるものであり、いわゆるクロスセクター便益と言われているような、分野横断型の効果が期待できる。したがって、新税による新たな負担というところだけがクローズアップされてしまうと、理解を得ていくことが難しくなってしまうが、それにより、単に、公共交通の利便性が上がるだけではなくて、県全体の様々なサービス水準が上がるということも期待できるし、加えて、個々に負担してきた自動車に係る負担が減るという側面もある、そういった取組みなのだということを、トータルで評価してもらえようとする必要があると思う。したがって、そういった視点を持って、住民の皆さんにも財源論を議論してもらうことが重要ではないか。

(勢一委員)

- ・ 私からは、質問とコメントをしたい。まず、質問だが、紹介のあった「都市計画基本方針」について、これは、まちづくりの最上位の方針ということであったが、どのような手続きで策定したのかを教えてください。具体的には、市町の参加などはあるのか、という点が気になっている。前半の議論でも、国と地方が制度設計の段階から一緒に取り組むべきであるという発言をしたが、まちづくりの制度設計や設計図を作る際にも、最初から県と市町がしっかり議論をして決めていくことが大事だと思うので、そのあたりを教えてください。特に、コンパクト化とネットワークといった発想でまちづくりを進めていこうとする場合には、それにより恩恵を受けるエリアと、現状より若干不便になるなど不利益を被ったりするようなエリアも出てくるかと思うので、納得感が得られるような議論が大事だと思っている。
- ・ また、県と市町との連携に関係する点では、地域公共交通に関しては、いくつかの根拠により複数の協議会が設置されているはずである。それらは、それぞれに目的が若干異なるとはいえ、関係者で構成されている会議であって、県が主催する場合と市町村が主催する場合とがあったりして、協議会過多になっている気もするが、こうした既存の協議会とも連携して話をしていけば、具体的に議論をしていくことができるのではないか。
- ・ 次に、交通ビジョンに関する点では、先ほど事務局からの説明で、交通ビジョンの見直しの方向性として「誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる公共交通の姿」という理念が紹介された。これは、「自由な移動を保障するための公共交通」という意味での、大きな理念になると思うので、この理念を実現するために、どのような政策と、どのような税制が必要かということを考えていく必要がある。
- ・ そもそも、「行きたいところに行ける」ためには、どのようなネットワークが必要となるか。これについて考える際には、先ほど佐藤委員がおっしゃったように、将来の需要予測から考えるということが非常に重要になるが、ポストコロナの通勤通学

の姿がどのようになるのかについては、私も何に基づいて考えていけば良いのかが分かっておらず、相当悩ましく思っている。そのため、今後の交通の需要予測が難しいという点はあるが、ある程度は、データや予測を積み重ねながら、議論ができればよいと思う。

- ・ 最後に、ビジョンや理念に関しては、やはり、カーボンニュートラルを目指すということとの整合性を、地域公共交通のあり方についても、しっかりと確認をして、両方の政策がWin-Winで進むような設計にする必要があると思う。この点は、ビジョンの見直しを進めていくためにも、非常に重要な視点だと思う。

(佐藤委員)

- ・ 先ほど触れられなかった財源についてコメントしたい。資料を見る限り、候補として考えられるのは、住民税の均等割か所得割、法人二税、車体課税および固定資産税系といったあたりだと思う。順番にコメントしていくと、確かに、均等割は、「みんなで広く負担しましょう」という趣旨には適っているものの、余り税収効果がないということも言える。資料にもあるとおり、1割上乘せしても、1億円程度にしかならないことに加えて、滋賀県では、琵琶湖森林づくり県民税という形で既に上乘せしているので、そのあたりで如何かという面がある。逆に、税収効果が一番高いのは、所得割ということになると思うが、こちらは、そもそも超過課税を実施している自治体が少ないという点で、あえて滋賀県が悪者になるのかどうか問われることになる。所得割に超過課税していこうとする場合には、かなりの説明責任が問われるし、県民の納得を得ていく必要がある。ただし、繰り返したが、税収効果は高いので、本当に大きな財源が欲しいのであれば、やはり所得割になるのかなという気はする。
- ・ 次に、法人二税については、一昨年度にもこの審議会で議論したが、既に超過課税しているので、更に、追加の負担を求めるといった点がある。あるいは、滋賀県では、この超過課税の財源の使途を決めていなかったはずなので、むしろ、例えば、法人二税で既に実施している超過課税の税収を公共交通に充てましょうという形で、使途を限定して目的税化するのも一つの選択肢になるかもしれない。あとは、法人二税については、大人の事情としては、他の自治体とのバランスが問われるという点がある。近隣府県の税率が低いのに、自分の県だけ高くするというわけにはなかなかいかないので、法人二税については、周辺自治体の状況を見ながら考えた方がよい。
- ・ 車体課税については、私も悪くないとは思いますが、他方で、先ほど申し上げたように、環境対応ということで全国的に何らかの形で増減税が起きることになると、そちらとの住み分けをどうするかという議論は出てくるかもしれない。
- ・ また、固定資産税については、個人的には、地価が上がってくれたらそれ自体で税収につながるのだから、別に税率を上げるとまではいう気は無いが、とはいえ、固定資産税も、一つの候補かなという気はする。ただし、実際に地価が上がるかどうかは水物

なので、予測するのは難しいかもしれない。そういう意味では、税収の見込みと予測という点においては、固定資産税は厳しいかもしれないが、応益課税の観点から見ると、理に適った財源であるとは言える。

- ・ 色々と申し上げたが、それぞれに、一長一短があるので、今ここで決めることではないことから、少し論点整理をしたほうが良い。

(諸富会長)

- ・ 委員の皆様方から一通りご意見を伺ったが、やはり皆さんからのご指摘にもあったように、事務局からの冒頭に説明があった、都市計画基本方針および、それと連動する交通ビジョンの見直しという点が、非常に大事だと思う。委員からは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という話も出たが、滋賀県が目指しているのは、今後、人口減少が進む中で、典型的なコンパクト化ではないとはいえ、拡散を防ぎつつ、公共交通と集住していく地域を、ある程度合わせていくということであった。これは、ちょうど富山市が取り組んできた「お団子と串」を想起させる都市計画で、必ずしも中心地への一極集中ではないということである。とはいえ、ある程度の拠点的なものは形成していったら、そこに公共的な施設の整備も、ある程度は、コンパクト化といいますか、集中させていく。その意味では、人口減少下で投資効率を上げていくという側面がある。それと同時に、公共交通の利用者の確保という点でも、そういった都市計画は非常に大事で、満遍なく居住することをそのまま放置していくと、人口密度が低くなっていったら、公共交通利用者も減っていくことになり、悪循環に陥ってしまう。
- ・ ドイツの都市計画を見ていると、そういった取り組みが、とてもはっきりとしている。ドイツは都市計画がリジッドな国なので、人々には農山村に住まわせないで、真ん中の都市にコンパクトに住まわせて、そして、郊外のショッピングセンターもほぼ禁止して、郊外の客は、L R Tで全部中心地へ運んでくるという形になっている。だから、中心市街地のショッピングセンターがものすごく賑わっている。日本の場合だと、人口数万人の都市であればすっかり寂れているのに、ドイツに来てみると、同程度の人口規模でも、なぜこんなに人がたくさんいて、盛り上がっているのかと思ってしまうのだが、これは要するに、コンパクト化と公共交通がしっかりと結びついていて、郊外に住む人も全部、中心市街地のショッピングセンターの顧客になっていて、そうした人をL R Tが運んでくれるという、そういうシステムになっているからである。
- ・ それに対して、富山市の取り組みで面白いのは、もちろん人口は、日本の他の地域と同様に、緩やかに減少傾向にあるのだが、中心市街地やいわゆる「お団子と串」のエリアへと、人々が緩やかに移っていくようにしている点である。ここでは、コンパクト化と言っても、決して強制ではないということが重要である。具体的には、中心市街地や「お団子と串」のエリアに移っていくことに対して、経済的インセンティブを

付与していて、住居を移す人に対する補助や、そうしたエリアに新たに住宅を整備する事業者に対する補助をすることで、「移住するのは、あくまでも本人の意思ですよ」という形にしているのである。そうやって、そのエリアに緩やかに移っていくことを奨励していったら、かつ、公共施設もそういったエリアにしっかりと集積させていく。とはいえ、そういった流れに乗っていかないことを選択する方もいるので、そういう方に対しては、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の「ネットワーク」の部分で、公共交通機関で集積地域や拠点へのアクセスをしっかりと保障することが必要になってくる。その意味では、やはり一定の投資も必要となってくる。

- ・ そこで、富山市が大変に意を尽くしておられたのが、ハード面で公共交通機関を整備する際には、例えば、駅舎にはきれいなトイレを設置したり、それから、花壇を整備したりされたりして、デザインにも相当、気を遣っておられたところである。もちろんバリアフリーなのは当然として、利便性にも配慮しながら、とても先端的なデザインで駅舎などの全体を統一して、LRTも非常にきれいな車両にして、みんなが利用したくなるように、ハード整備に配慮がなされている。
- ・ それから、社会的実験と称して、JR西日本とも協力して、むしろ列車やバスの頻度を上げるという取り組みを実施している。そうやって、利便性を高めて、定時制を強めることによって、むしろ、利用客が増えたという実績も持っている。
- ・ したがって、私は、こうした都市計画づくりと、ハード・ソフト両面での交通システムへの投資を組み合わせれば、たとえ人口減少下であっても、公共交通の利用者が増えていくということがあり得るのではないかと、富山市を見て思った。税の議論をする前に、是非、そういった形で、公共交通経営がうまく成り立つような条件づくりをしていただきたいし、また、今日ご説明いただいた内容は、まさにそうした方向を目指しているものだと思ったので、とても期待している。
- ・ 税源については、これからの議論でもあるので、今日は多くはコメントしないが、交通を巡る便益には様々なものが含まれ得るので、先ほど佐藤委員がおっしゃったように、どれか単一の税負担でスパッと切れるわけではないのが、難しいところである。そのため、どれか単一ではなく、組み合わせのような形も考えられるだろう。その組み合わせを考えていくにあたっては、今申し上げたような公共交通を巡る基盤整備に取り組んでいく中で、何に対して公的資金を投じるのかということとの関係で、誰が便益を受けていくのかも、ある程度決まってくると思うので、何に対して支援するのかといった議論と同時並行で、税についても議論していくことになるだろう。

(知事)

- ・ 先ほど勢一委員からいただいた御質問で、都市計画基本方針の策定の際の市町の関わりについて、担当者から回答させていただきたい。

(事務局（都市計画課）)

- ・ 勢一委員の御質問の、都市計画基本方針策定にあたっての市町との協力体制、どのように共に策定に取り組んできたかという点については、私どもとしては、「県と市町が同じ方向を向いていなければ、目指すべきまちづくりができない」という基本認識のもと、この基本方針を策定するに当たり4つの段階、すなわち、課題の段階、骨子の段階、今回お示した素案の段階、そして、最終的には、原案の段階の各段階において、市町を含めた検討会議を設けることとしている。また、それに加えて、各市町の首長に対して、個別に説明にも回っている。回数は持ち合わせていないが、かなりの回数で足を運んでおり、短い期間で全市町を個別に回って、各首長の思いなども全て聞き取り、くみ取りしながら、作り上げてきた。
- ・ なお、この基本方針においては、先ほど「コンパクト・プラス・ネットワーク」の話も出ていたが、そうした考え方も踏まえつつ、その一方で、滋賀県では、県の南の地域ではまだ人口が増加しているものの、北の地域では減少しているという状況であり、地域によって人口の動態が一樣ではないという事情があることから、そうした点にも配慮して、国の立地適正化計画等も活用しながら、「一定のエリアにおける人口密度を維持すること」を前提として、「それ以外のエリアにお住まいの方については、公共交通でそうしたエリアまで誘導する」という将来の姿を目指しているところである。

(知事)

- ・ 続けて私からもコメント申し上げたい。今日も、諮問してすぐに、それぞれの方々から、短くも大変示唆に富んだ、また、これからの議論にも繋がるコメントをいただいたので、我々なりに咀嚼して、次の審議会に備えたい。
- ・ その際には、それぞれの委員から御意見があったように、例えば、将来の需要予測であるとか、川勝委員からは、マイカー依存という御指摘もいただいたので、実態としてどれぐらいマイカー依存なのかといったことについて、後者については、データの取り方で難しい面もあるが、お示ししてまいりたい。また、佐藤委員や諸富会長が言及してくださった税源のシミュレーションについては、今日は、あくまで「機械的な試算」としてお示したわけだが、例えば、慎重に考えていく必要はあるものの、仮に、固定資産税において超過課税を行った場合には、どの程度の税収になっていくのかといったことも含めたシミュレーションを、是非、ご議論いただくためのものとして、お示ししてまいりたい。
- ・ また、全ては、まちづくりとの兼ね合いだろうという御指摘もあった。「税制はあくまで手段である」ということについては、私もそのとおりだと思う。したがって、都市計画基本方針と交通ビジョン、そして、この負担分担の税制の仕組みとを、並行

して議論をしていきたいと考えている。また、その議論の過程においては、市町はもちろんのこと、できる限り県民の皆様方にも参画いただいて、オープンな形でやっていきたいと考えている。この点についても、是非また引き続きご指導いただきたいし、松田委員や川勝委員からいただいた、合意形成のプロセスを、どこかの段階で、一度しっかりと議論し、定めておくことも必要なのではないかと思った。

- ・ また、その際に重要になってくるのは、川勝委員からも御指摘いただいたように、負担増だけではなく、負担減や便益増についての示し方であろうと思った。この点についても、しっかりとお示しできるようにしてまいりたい。
- ・ 最後に、勢一委員から御指摘のあったように、ポストコロナに向けて、公共交通が、より使われるようになるのか、それとも、使われなくなるのか、これは人口の動態にも依存するかもしれないが、まだ分からないところがある。ただし、昨今の、車運転による様々な事故や被害、また、CO₂ネットゼロに向けた関心の高まり、といったことなどを踏まえると、1人で運転して、しかも、排気ガスを出しながら移動するという交通モードは、早晚限界が来ることは明らかではないかと思う。そうなったときに、では、どうやって移動するのか、どうやって生活していくのか、ということに対するソリューションを、是非、滋賀県の中で見出していきたい。そして、しかもそれを、夢物語ではなくて、持続可能なものにしていきたい。利用者負担だけではなくて、公的負担という形で、仕組みづくりをすることができないかというこの挑戦を、是非、先生方と一緒にやっていきたいと思っているので、本日の議論を踏まえて、さらに次回に向けて頑張ってもらいたい。

(川勝委員)

- ・ ポストコロナの公共交通の需要予測については、確かに、かなり難しく、また、予測不可能なところもあると思うが、今、知事からも言及があったように、今後も、コロナのような感染症が広がったときに、果たして、車を利用して、公共交通を利用しないという、同じようなことになるのかという点については、私は逆に考えている。今回のことで、我々はかなり色んなことを学んだので、一つの対応策として、例えば、鉄道であれバスであれ、1車両あたりに乗る人数を、感染度が非常に高いときには、半分に減らしたり、3分の1にしたりすることで、むしろ、頻度上げて利用してもらうことができないだろうか。今回のコロナ禍においては、全く乗らないという形になってしまったわけだが、感染対策をしっかりと講じながら、とはいえ1回で運べる量はどうしても減らさなければならないので、利便性が落ちてしまわないように、頻度を上げるということ、いつも以上にしなければならないのではないか。ただし、そのためには、当然ながら、一時的に高コストになってしまうので、その点を見越した上で、予め公共交通の充実化を図っておけば、危機的な状況に陥ったときにも、これまでとは異なる選択肢を持つことができるのではないか。その意味では、今、滋賀県

が目指そうとしている方向性は、そういったポストコロナの方向性とも、私は整合的なのではないかと思う。実際に、どれぐらいのことができるのかまでは、私も分からないが、方向性としては、決して間違っていないと思う。

- ・ 次に、先ほどは言及できなかったが、諮問文の論点の2つ目の、県と市町の役割分担については、佐藤委員がずばり言及されていたように、私も、県がやるしかないと思っている。もちろん、市町にも重要な役割があることは確かだが、やはり公共交通は、市町村単位では、ロスが大きすぎるという問題がある。欧米がそうであるように、広域的に取り組む必要があるので、市町村間の連携による広域的なネットワークを構築しないと、非常にロスが大きい。しかし、日本では、市町村間での広域連携が大事だとは言われながらも、あらゆる分野でなかなか進んでいないという問題がある。
- ・ そういう意味では、特に滋賀県では、真ん中にドーンと琵琶湖があることもあって、地理的なまとまりという点で考えても、やはり県全域で取り組まないと、どうしようもないというところがあると思う。したがって、一つのアイデアではあるが、県が税を徴収して、その税収を市町に配分するときのルールづくりに際しては、公共交通のネットワークづくりに非効率が生じないように、例えば、相互に協力して広域的にネットワークを構築するような市町村に対しては、通常よりも上乗せして配分することにより、インセンティブをかけるという方法もあるのではないか。フランスでは、そのように広域連携をするところには、税率の上乗せができるという形で、インセンティブを与えている。日本では、いわゆる一部事務組合のようなところに課税権を与えることが難しいので、税率の上乗せという形でインセンティブを与えることはできないが、市町村間で連携して公共交通のネットワークを構築してくれる場合には、県が集めた税収を配分する際に、通常よりも上乗せするという形で、インセンティブを与えるという方法もありうると思う。アイデアレベルで恐縮だが、そのようなことを思った。

(知事)

- ・ 先ほど来、何人かの委員の方も御指摘いただいている、県の役割については、やはり、県がリーダーシップをとって、市町ともしっかりと連携して、議論をした上であれば、例えば、県が税を作り、その税収を市町に配分するというような形も、十分、あり得るのではないかと考えて聞かせていただいた。
- ・ また、私としては、今後のポストコロナどころか、既に現時点でのウィズコロナの段階から、公共交通に対する何らかの支援策が必要だと考えており、この点については、交通事業者とも、しっかりと議論をしていきたいと思っているが、その際に、先ほどのお話に合ったように、単に、利用者が減ったことによる減収分を支援することだけではなく、市町を超えた取組みや、感染対策も含めて、より効率化するための取組みに結びつくような支援を考えていく必要があると思った。

- ・ 最後に、先ほどのコメントで言い忘れていたことであるが、公共交通の問題については、明治以降、民設民営に頼りすぎてきたところがあると思っている。もちろん、それにより効率化が図られてきたわけで、そうした中で、昭和の時代には、公的な鉄道会社を民営化するというようなこともあったわけである。しかし、今は、その「ひずみ」や課題が顕在化してきているのではないか。そのような時代に、どういうやり方が考えられるのかということ、この滋賀県から問いかけていきたいし、試していきたいと思う。そしてその際に、負担分担の仕組みの一つとして、税制を入れられるのか、入れられないのか、といったことも、合わせて考えていきたいと思っている。

(諸富会長)

- ・ 今の知事の御発言は、非常に根本的な点だと思う。本来は、この点についても、しっかりと議論をしないとイケない。つまり、戦後の日本では、人口がどんどん増えて、輸送量も増えていった、そして、比較的狭いエリアに極めて高密度に人口が集中していたために、民設民営でも十分収益が上がって公共交通経営が成り立ってきたという意味では、歴史的にも、まれに見る時期だったのではないかという議論がある。だから、民営でも採算が取れて、公共交通機関が充実し、整備されてきたのではないかとされる。しかし、そういう時代は、もう終わった。したがって、公共交通機関については、もちろん利用者も利用料金を支払う一方で、社会的な基礎インフラであることを認めた上で、ある程度は、地域みんなで広く費用を分担していく、すなわち、公設民営的な部分が入ってくるという形が、むしろ世界標準になりつつあるのであって、日本も、そういった考え方を取り入れていくべきではないかという議論はある。
- ・ しかし、知事も御指摘されたように、こういった考え方は、余りにも昭和の残像が強いせいなのか、なかなか日本では受け入れられない面がある。「公共交通は、利用者負担でやるものであって、採算が取れなくなったら、それはもう廃止でしょう」という考え方が根強い。その結果、「なぜ公的なお金を突っ込む必要があるのか」ということが、どうしても議論になる。
- ・ したがって、滋賀県でのこの取組みは、かなりチャレンジングなものであり、滋賀県での議論を通じて、こういう根拠があるから、地域公共交通を公的に支援していくのだという原理原則を、初めて打ち立てることができれば、私は、社会的インパクトが極めて大きいのではないかと考えている。その意味で、三日月知事が、こうやってイニシアチブを取られたことには、とても尊敬をしているので、是非、一緒にそうした原理原則を打ち立てていって、滋賀県から発信をしていければ良いと思っている。
- ・ 以上で、本日の議事を終えることとする。

5 閉会

(1) 知事ひと言

特に無し。

(2) その他

○次回の審議会を、令和4年1月7日(金)に開催すること、また、CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制に係る答申は、次回の審議会で知事に提出することを確認して、閉会した。