

## 第 19 回滋賀県税制審議会 議事概要

### ■開催日時

令和 6 年（2024 年）3 月 28 日（木）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、齊藤委員、佐藤委員、松田委員、諸富委員（会長）

### ■県出席者

三日月知事

総務部 東部長、澤本管理監、橋本税政課長、他関係職員

琵琶湖環境部 市田循環社会推進課長、他関係職員

土木交通部 越後管理監、他関係職員

## 1 開会

### (1) 挨拶

#### (知事)

- ・ 大変お忙しいところ、税制審議会に御参加いただき感謝申し上げます。
- ・ 常日頃、県政ならびに滋賀県が考える税制に、様々な角度から御指南、御参画、御指導いただいていること御礼申し上げます。
- ・ 本日は前回に引き続き、産業廃棄物税と滋賀地域交通ビジョン等について御議論いただく。
- ・ いずれも今後に繋がる重要な議論を行っていただくのでよろしくお願いしたい。
- ・ 産業廃棄物税については、前回までの御議論を踏まえ、答申案について御議論いただく。
- ・ 交通に関しては、地域交通ビジョンを策定した。新年度からは、ビジョンを実現するための施策づくり、計画の議論を行っていく。地域ごとにどのような交通があればよいかということと合わせ、ビジョンや計画を実現するための財源のあり方についても並行して議論する。
- ・ 財源については、選択肢の一つとして、交通税というものがあれば、どのような暮らしになるのか、交通になるのかということ、逃げずに、かつ丁寧に議論していこうと昨日も投げかけたところであり、税制の立場から、また、参加型税制を標榜する視点から、どういったことを考えていけばよいかについて御議論いただきたい。

## 2 議事

### (1) 滋賀県産業廃棄物税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および質疑応答が行われた。

(佐藤委員)

- ・ 今回は従来の課税方式と税率を継続するという事だと思いが、課税方式については他の自治体との税率の調整や協力、連携を睨みながらになるかと思う。関西広域連合だけではなく近隣の自治体とある程度、整合的な産廃税の仕組みを構築していくということであれば、やはり課税方式についてもそちらに合わせていくことにならざるを得ないのではないかと思う。
- ・ いずれにせよ課税方式の転換ということであれば、かなり大きな見直しということになるので何らかのエビデンスに基づいて議論することはあってよいと思う。
- ・ 統計的手法とはどのような仮説でどのような手法かわからないが、データを集めて課税方式の違いが産業廃棄物の量にどの程度影響を与えるのかを見ていくのだと思うので、ぜひ進めてもらえればと思う。
- ・ 一つ質問になるが、他の自治体との連携について、関西広域連合で議論するかと思ったが、どこで議論することになるのか。滋賀県が主導して近隣の自治体に声をかけるのか、協議会のようなものを立ち上げるのか、全国知事会の中で議論する場を設けるのか、方針があれば教えていただきたい。

(事務局 (税政課))

- ・ これまでの審議会の中では関西広域連合というキーワードを出していただいたが、実態は、関西広域連合の中で産業廃棄物税を導入しているのは本県を除くと京都府、奈良県、鳥取県の3自治体のみであり、税率等の調整の必要が生じてくる場合は、(連合を含め)導入している近隣の自治体から投げかけていきたい。

(佐藤委員)

- ・ フォーマルな協議の場を設けるというよりは相談があれば声をかけていくようなイメージなのか。

(事務局 (税政課))

- ・ いただいた一番の命題としては課税方式をどうするかだと思うので、その見直しをしていく中で、例えば免税点などの議論を進めていき、しかるべき段階になれば、広域的な視点を入れつつ声をかけて提案していくということが一番自然な流れかと思う。

- ・ まずは課税方式をどうしていくかの中で、我々の見直しの議論が起点となって、そうした問題意識が広まり、未導入の団体へも広まっていくのがよいかと考えている。

#### (佐藤委員)

- ・ 検証する際に、申告納付方式が特別徴収方式よりも効果があれば申告納付方式を続ければよいし、その逆であれば特別徴収方式に切り替えればよいが、問題は両者にあまり差がなかったときや統計的に有意な差が見られなかったときにどうするかである。
- ・ その際にはこれまでの方式を続けることもあり得るし、事業者の手間隙を考えると特別徴収方式へ切り替えるということもあり得るが、違いがなかった場合の見直しはあるのか。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 統計学的にそういった評価ができるかどうか差し当たっての一番の課題と思っており、それを一定クリアした上での御指摘と思うが、優位性がどちらにもないということであれば、もう一度そこから事務的な面や税収面を考慮して、特別徴収方式に移行するのか、申告納付方式の意義を尊重し、現行方式を改良しながら継続するのかなどについて改めて税制審議会の場に諮らせていただければと考えている。

#### (諸富委員)

- ・ 佐藤委員のコメントは非常に大事なことであり、統計学的分析を行うことで良い結果が得られるとベストであるが、必ずしもどちらかに軍配が上がるという結果にならない可能性もある。
- ・ その場合、どういった評価基準を設けるかが非常に大事であり、県側の徴税コストを最小化するというのも一つであるし、事業者の徴税コストを最小化する、あるいは再生施設搬入との組み合わせの中で、滋賀県の方式がどのように再構成できるか、リサイクルを促すとか、サーキュラーエコノミーを促すといった評価軸からどちらの方式が望ましいのかとか、徴税コストの面で見ると、イノベーションはあり得ないのか、紙ベースをオンライン化することで、大幅に管理コストを下げるとか、いろいろやり様はある。
- ・ そういったことも含めてまず統計学的分析をした後に、特に差異がなければ、どういった評価基準で二つを評価して選んでいくのかということ議論していく必要あると思ったので、議論としては少し後になるかと思う。

#### (川勝委員)

- ・ 今後の主要な課題、論点というところについては、佐藤委員、諸富委員から指摘があった

ことに共感する。

- ・ 今回の答申案の内容はこれまでの委員の意見をつぶさに反映していると読み取ったので、答申案に関しては、異論はない。
- ・ その上で、特にこの答申案で注目したいのは先ほど議論のあった課税方式や税率などの広域調整も含めた今後の論点。統計学的な分析という話も出ていたが、こういった一連の更なる検証を丁寧に行っていくというところが答申案の一番大切なところかと思う。
- ・ 拙速に結論を出して、これでいくということ判断せずに、少し時間をかけて検証を重ねていくというところが、答申案の一番素晴らしいところだと思う。
- ・ 前回の審議会でスケジュール案を示していただいたが、次の見直しである5年後を待たずして、検証を重ねていくというスケジュール案になっていることも非常に素晴らしいと思うし、ぜひこのように進めていただき、何かしらの結果が出たときには審議会でもぜひ共有していただき、議論できたらよいのではないかと思った。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 本税について改めて客観的な視点でどれだけ効果があるのか課税方式によりどのように違うのか、大きな差異がないという可能性もあるが、もう一度（効果分析から）やり直してみても、課税方式を審議いただきたい。
- ・ すぐに見直しはできないので、現行方式を延長し、そこから分析にかかっていくが、できるだけ早く方向性を議論し、委員の意見も伺いながら、最終的に課税方式をどうしていくのかということを審議いただきたいと考えている。
- ・ （現行方式を）続けるにしろ、変更するにしろ、これは本県産業廃棄物税の大きなターニングポイントになると思っているので引き続き、よろしくお願ひしたい。

#### (齊藤委員)

- ・ 答申案についてはこちらの内容で結構だと思っている。
- ・ 昨今の地方税はかなり複雑化してきているので、簡素であるということは重要なことだと思っている。
- ・ 分析結果への関心は高いし、結果を受けてどういった行動をしていくのかということも注目されると思う。全国で導入している自治体が多い中で、力を入れて分析などを行っているところは少ないと思うので、分析も行い、きちんと評価をしているところを他の自治体にも広めていってもらいたいと感じている。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 与えられた課題は大きいと思っている。
- ・ 特別徴収方式に変えるとなると三重県も気にされるであろうし、他方であれば、その他の

自治体が気にされると思うので、分析結果は近隣へもフィードバックしたり、会議の場を通じて提供させていただければと考えている。

#### (松田委員)

- ・ 答申案は審議会での議論を踏まえた内容だと思っている。
- ・ 検証方法がなかなか難しいと思うが、例えば琵琶湖森林づくり県民税でも効果検証されていると思うので、そういったものを踏まえて分析を進めていただけたらと思う。

#### (諸富委員)

- ・ 答申案については、この内容で委員からお認めいただいた。
- ・ 私は三重県で産業廃棄物税を創設するときの委員会に参加していた。結果として、申告納付方式を導入し、そこから20年以上経過したことは感慨深いものがある。
- ・ そうした中において、審議会での議論の結果、効果について改めて検証するという事は非常に意義深いと思うし、事務局には大変な負担になるが、他の自治体ではされていない中で検証することを決断されたことに敬意を表したい。
- ・ 結果は学会でも報告していただくと面白い材料になるかもしれない。
- ・ 広域連携については、県としてはやるべきことをまずやって、方針を議論した後で、それに基づいてどうするかといったことを行っていくものと思った。
- ・ 統計的な分析も大事だが、それだけではなく事業者などのヒアリングについても補足的に進めていただければと思う。どのような調査結果で出てくるのか非常に期待をしている。

#### (知事)

- ・ 現行制度を延長させていただいた上で次の期間にこれまでの本税のあり方について改めて様々な手法を用いて効果を検証すると同時に、課税方式や税率について、もう一度精緻な議論を行い、その後どうするのか考えていく。
- ・ 大変大きなテーマをいただいたと思うので、先生方の御指導もいただきながら、しっかりとした検証・検討作業、議論を積み重ねていきたいと思う。そのことが全国の廃棄物行政、税制に大きく影響してくると思うので、その気概を持って取り組んでまいりたい。
- ・ 広域的な調整や議論の方法についてはじっくり考えたいと思うが、政府の税調の委員をお務めいただいている先生方からも、例えば全国的に御提起いただくと同時に、私も全国知事会の議論の場などで、滋賀県としてこうした議論を始めていることを紹介した上で、少し広域的な議論や相談をしていくことについて投げかけてみたいと思う。
- ・ 産業廃棄物が増え、不法投棄などがあり困っていた時代から、関係者の御尽力によって減ってきたり、適正処理がされるようになってきたとはいえ、サーキュラーエコノミーを作る

ためにもっとやり方があるのではないかという時代に入ってきているので、環境先進県を自負する滋賀県から発議していくことにも意義があると思うので、そのような視点で臨んでいけたらよいと思っている。

- ・ 引き続き、よろしく御指導をお願いしたい。

#### (諸富委員)

- ・ サーキュラーエコノミー時代における産廃税として滋賀県が打ち出すことができると、非常に大きな滋賀県としての業績ではないかと思う。
- ・ 答申の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でよろしいか。

#### (委員一同)

(異議なし)

#### (2) 滋賀地域交通ビジョン等について

- 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。

#### (川勝委員)

- ・ ビジョンは、車に依存しなくても滋賀県で豊かに暮らせるもう一つの選択肢を示されたという中身になっており、これ自体が非常に素晴らしい内容になっていると感じたが、税制審議会でも繰り返し紹介させていただいたように、私自身はそこに至るまでの二つの意味でのプロセスが非常にこのビジョン策定にあたっての最大の意義になったのではないかということを紹介する。
- ・ 一つ目は、様々な形、様々なチャンネルで、県民の皆さんの意見を聞くことを試みられただけではなく、直接県民の皆さんと対話を重ねて合意形成を図り、ビジョン策定にたどり着いたということは非常に意義深い。
- ・ 大がかりな県民フォーラムも開かれたが、私としてはその手前のところで県内各地域で、街ゆく人に声をかけて、不特定多数の方と対話を重ね、アンケートでは回答してくれないような属性の方の声も拾えたのではないかと思う。
- ・ アンケートと比べると、数としては限られたものになったかもしれないが、アンケートや懇話会ではお越しになられないような方の意見を拾えたことの意義は大きいし、知事自らも県民の皆さんと対話を重ねられた結果がビジョンに反映されていることは前例のないものだと思う。

- ・ 策定プロセスの意義については素晴らしいものがあったと思うが、同時に、これほど時間と労力をかけ、そして県民の皆さんに協力いただいて策定したビジョンの重みを改めて感じた。ビジョンができたのはよいが、その後どうなったのか、しっかりとフィードバックしていかなければいけないのではないかと痛感した。
- ・ もう一つは、策定に至るまでのプロセスで、交通税を初めとする財源と一体的な議論をしたということが二つ目の意義として感じている。
- ・ 懇話会の中では、交通税を初めとする財源そのものについての意見や議論は思っていたより少なかったが、一貫して財源とセットで議論していたからこそ、リアリティのあるビジョンになっていき、多くの方々に自分事として関心を持って意見を述べていただけたというところは、懇話会に参加したり、県民フォーラムに登壇させていただき、熱量を感じたので、財源と一体的に議論して策定されたビジョンは、特別なものがあるという印象を持った。

#### (佐藤委員)

- ・ 国では少子化対策や防衛力強化を図っているが、世論調査では少子化対策はよい、防衛力の強化もよいが、税金を上げることには皆反対である。
- ・ そうした中において、公共交通の税負担を一体的に議論しているが、すごい反対が出ているわけではないというのが興味深い事例になっていると思う。
- ・ ただし、税は自分が払うものという意識をどこまで持っているのかわからないと思っており、例えば住民税や法人事業税、法人住民税などがあるが、交通税はどこまで自分たちが負担するものだという認識に基づいて住民の方々との議論が進んでいるのか、それとも一般論として誰かが負担するかもしれない税として議論・認識されているのかその辺りがわからなかった。
- ・ 仮にこの交通税が住民の方々に対する負担だけではなく企業に対する、例えば法人住民税の超過課税などを含むのであれば、対話の対象として事業者も入れなくてよいのかと思うが県として検討されていることがあれば教えてほしい。
- ・ まちづくりと方向性を合わせると書いているが、具体的にどういった形でまちづくりと交通ビジョンを整合させていくのかということについては具体的なロードマップのようなものがあるのか。
- ・ まちづくりでは地域再編計画をつくっていると思うが、そちらとの整合性を有機的に取れるような体制ができているのか。
- ・ 通勤・通学とあるように地域住民の足としての公共交通という位置付けだと思うが、なぜ

県がやるのかというところに対しては説明が必要。

- ・ 通学は市町村の中で完結することがあるので、市町村がやるのはよいがなぜ県としてやるのかということについて、単にお互いの助け合いとかではなく、例えば公共交通を充実させることによって、地域住民としてではなく、県民としてどういった裨益、利益があるのかということについての説明が必要。
- ・ 例えば観光が促進されるでもよいし、長距離通勤が多い場合だと企業の立地であるとか、あるいは従業員の確保が公共交通により容易になるのであれば経済の活性化になり、滋賀県全体の利益にもなるだろうということはわかるが、なぜ県が積極的にやるのかということの県民目線に立ったときの利益とは何かということについて確認したい。
- ・ 現在、国がライドシェアを一生懸命やっているが、ライドシェアをこの中にどう位置付けるのか議論があれば教えていただきたい。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 税の負担に関して反対意見が少ないということについてであるが、県民の皆さんとの対話の中では交通は大事だと言っていたが、その反対を唱える方もおられた。県内の交通状況を説明していく中で、交通の大切さ、一定の負担は必要という認識は皆さん持っておられるのかなという実感がある。
- ・ その上で、負担ありきだというお声もあり、何をするのかをまだお示しできていない段階であるので、負担の先行という指摘は仕方ないと思っている。
- ・ その上で、税をつくる際に、例えば産業廃棄物税に関しては、まず発生抑制という目的があり、賦課することにより発生抑制が図れるのではないかということがあったし、森林づくり県民税では、新規の事業を積み積み上げていき、その総額をどのように賄うのかということに着目して、税率を設定するなどしてきたが、今回の交通は、ビジョンを描いたのち、施策をどう構築していくのかについて、圏域ごとに、これから考えていくこととしており、材料(施策)がない中で、自分たちにどの程度負担が生じるのかということ、どのようなかたちでお示ししていくのかが一番の課題と感じている。
- ・ そうした議論の進め方などについて、引き続き、先生方の意見や考えを伺うことができればと考えている。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ まちづくりの観点について、ビジョン策定方針にも記載しているが、滋賀県都市計画基本



方針にある拠点連携型都市構造の実現が目標であり、地域交通計画を策定するにあたっては、それぞれの地域ごと、市町ごとにまちづくりの計画が定められているので、それを土台にしながら、交通のあり方を考えていきたいと考えている。交通は手段であるので、まちづくりのためにどういった交通が必要なのかということの主眼に考えていきたい。

- ・ 負担の関係について、昨年の県民との対話の中でもそういった質問をしており、自らが公共交通を守るために負担してもよいかについては、どこの地域でも6割くらいは負担してもよいとの回答であった。
- ・ ただし、負担の仕方をどうしたらよいかと聞くと、税で広く県民が負担すべきが一番多かったが、それと同じくらいの数で公共交通を使う人が負担したらよくなった。引き続き、まちづくりのためにどういった公共交通が必要なのか、そのためにはどういった財源が必要なのかということを含わせて議論していく必要があると思っている。
- ・ 通勤・通学の関係について、単独の市町で完結する方もいるが、市域を越えて、あるいは県域を越えて通勤・通学されている方がたくさんいるので、そうした状況も踏まえて、単独の市町で交通の計画を考え、完結するわけにはいかない状況もある。
- ・ 鉄道だけではなくて幹線ルートということで、市域をまたぐルートでバスが運営されているので、そうしたことも含めて県が関与し、県全体の交通がどうあるべきか考えていく必要があると思っている。
- ・ 通勤に関しては、アンケート調査も実施したが、個別に事業者とも対話も進めている。それぞれの事業者のところに出向き、どういった公共交通であれば通勤に使っていただけるのか、通勤で使うのに足りないことについても聞いており、大規模な企業になればなるほど通勤圏が広まるので、そういったことも含めて考えていく必要があると思っている。
- ・ また、県外から来ていただく観光、誘客に関しても、単独よりも県全体で考えていく必要があると思っている。インバウンドの復活もあり、関空、あるいは京都まで来た観光客にどのように来ていただくのかなどについては、広域で考えていく必要があると思っている。
- ・ ライドシェアについては、バス路線がないところもあり、そうしたところはデマンド型の交通を使ったりしているが、今後、ライドシェアも含めて考えていく必要があると考えており、施策例の一つにライドシェアを位置付けているし、国は規制緩和による拡大も考えていることから、そうしたことも踏まえながら、滋賀県としてどういった地域でどのような交通が望ましいのかを考えた際に、ライドシェアが最適という部分については積極的に取り入れてまいりたい。

#### (佐藤委員)

- ・ 移動に関する定量的な評価は必要であると思う。例えば長距離の通勤・通学の頻度などを見せないと、一般論としてそういった方もいるかもしれないが、どれくらいいるのかが大事であり、それであれば県として関わっていくべき課題であるといった議論になるし、市町村の中で完結しているとなると議論としては厳しいという気がする。
- ・ 観光客についても一般論として観光客は公共交通を使っているが、どの程度使っているかということも含めて定量的に見せていかないと、県としてこれに取り組むべき意味が、税の話が具体的になればなるほど、あなたの負担が増えるとなると、県民としてはどうして自分たちが負担しなければいけないのかという議論になってくるので、説得力がある形で県として公共交通を支える意味とは何かということを定量的に示していくことはあってしかるべき。
- ・ ライドシェアの議論は早く進むかもしれないので、交通空白地域についてはライドシェアで埋めていけるのかどうかなどの議論を並行して進めていく必要があると思った。
- ・ 各市町の地域公共交通計画と県のビジョンが合っているのかどうか。自治体は今の公共交通を全部維持したいと思うかもしれないが、まちづくりという観点から見れば、ある程度の集約化が必要になるかもしれない、あるいはバスからライドシェアに切り替えた方がよいのかもしれないと考え、お金を使う話でもあるので、県が主導して各市町レベルの地域公共交通計画についても、整合性を図るだけではなく、むしろ必要に応じて見直しを迫っていくといった取組があってもよいかと思った。

#### (諸富委員)

- ・ 最後の意見は重要と思った。定量的に示せないかという点だが、例えば交通調査などのデータで県民が市町の境界を越えてどのように移動しているのかを示すことができれば、説得力のある材料になるかと思った。
- ・ もう少し中長期で考える必要もあると思う。脱炭素の議論だと必ず 2050 年に向けて 2030 年、2035 年、2040 年になるのかということシミュレーションしながら議論していくが、交通でも人口減少していく先に本当に現在の水準の利用があるのかと言われると、だんだん交通の利用者が少なくなっていくという未来を書かざるを得ない。滋賀県としてはコンパクト化を掲げているが、コンパクト化をしながら交通需要は実際どれくらいあり、場合によっては再編をしていく必要があるというようなことまで見えてくるかもしれない。
- ・ 中長期視点ということになるとどれぐらいの精度で議論できるかということは検討しておく必要があるかと思う。

#### (齊藤委員)

- ・ なぜ県なのかということろはすごく重要だと思っている。
- ・ 税を取ったあとにどのように配分するのか、どのように事業を実施していくのかを考える

と、広域自治体としてなぜ交通税が必要なのか、地域間での格差が出てくる際にきちんと説明できることが必要だと思っている。

- ・ まずは超過課税を念頭に考えていくのだろうと思っているが、そうすると観光客はというところも問題になってくるのではないかと思うので、ゆくゆくは宿泊税みたいなものもセットで考えていくことになるのかもしれないし、政策としてどこからどのように負担を求めるのかといところで、観光みたいなどは今後切り離せなくなっていくのかと感じている。
- ・ 来年度はある程度の姿みたいなものが出てきて議論する機会があるかと思っているが、施策と税と一緒に議論していくことは素晴らしいと思うので、税をどのように使うのかそのために負担をどのように求めるのか、どういった課税方式が望ましいのかといったことを皆さんと一緒に議論させていただきたい。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ 県民の皆さんに納得いただけるようデータの整理を行い、県として取り組むということを説明していきたい。

#### (松田委員)

- ・ 野洲市や日野町などは圏域が重なっていると思うので、どの圏域の議論に出席したらよいのかとなるのではないか。
- ・ ワークショップを圏域ごとに進め、一通りまとまったところで県民フォーラムを実施すると理解したが、ワークショップの議論の途中でも他のワークショップがどのような議論をしているのかわかるほうがよいと思う。圏域間の調整も必要になるので、そのあたりをどのようにするのか少し考える必要があると思う。
- ・ 地域によってはものすごく広い範囲の施策を実施して欲しいとなる可能性もあるが、実際に利用が増えないと、もたないわけであり、利用してくれるのかという観点をもう少し前に出して考えていただくことも必要と思った。
- ・ 圏域ごとに違う施策を実施することができるのか。目指すべき目標のところの前提をきちんと説明しておかないと齟齬が出てきてしまうのではないかと思う。
- ・ 市町村合併して施設の統合をしている段階であり、合併された市町の施設がだんだんなくなってきている中でも住民サービスを低下させないために公共交通をしっかりと整備し、市役所が遠くなくても不便にならないようにしてほしいという話をしているが、お金がなくて難しい。公共交通を増やして来やすくするという解決策もあるし、行政が出張していくという

解決策もあると思うので、市町村合併絡みの変化に伴ったまちづくりを考えると、ワークショップの参加者には市町のそうした担当者にも出ていただくことも必要ではないかと思う。

- ・ データサイエンス学部の先生と話していた際に、滋賀県内の交通データを扱っていると話されており、地域間であまりに利用の差があることから、交通税の話はまとまるのかなと心配されていた。もし可能であればデータを提供いただくことも考えてよいと思う。

#### (事務局（交通戦略課）)

- ・ ワークショップの運営の仕方については、法定協議会の中でも意見をいただいている。県として一本筋のおとした施策があり、地域ごとの施策が必要ではないかといった意見もいただいている。
- ・ 県としては県域指標として、通勤・通学、通院・福祉については最低限確保するということに加えて、各地域の特性に応じた交通を考えていくこととしている。
- ・ ワークショップを別々に行うことで、繋がりがなくなるのではないかという御意見については、一定の繋がりのあるところは同時開催することも考えている。
- ・ ワークショップには市町の担当の方にも入っていただく予定であるし、それに加えて、一般公募で様々な立場の方々に参加いただくことを予定しているので、様々な意見をいただきたい。
- ・ データサイエンスの件については確認させていただき、いただけるデータを活用したい。

#### (川勝委員)

- ・ 先ほど、少子化や国防の対策は大事だが、追加的な負担は嫌だという話になりがちといった話を紹介いただいたが、それは交通でも同じだと思う。公共交通が充実したとしても、追加的な負担と言った際に、全ての人が諸手を挙げて賛成ということにはなかなかならない。
- ・ 交通の議論をしている中で、負担あるいは財源の話に対して理解を示していただける県民の方々の特徴は、例えば交通税みたいなものを使って、公共交通の利便性が高まったときに、自分たちの暮らし方がこのように変わる可能性がある、つまり車を前提とした暮らし方以外の選択肢が生まれるということに対して非常に魅力を感じられた方が、比較的、財源についてもポジティブな受け止め方をしてくれている印象がある。
- ・ 県民フォーラムの際に、アメリカのポートランドの紹介をしたが、公共交通の利便性が高まると、そうした暮らし方を求めてクリエイティブな人がやってきて、クリエイティブな人がやってくると、良質な労働市場ができ、様々な企業がやってくるという循環を生み出すようなことがある。

- ・ 交通のあり方はライフスタイルを左右するので、そこに魅力を感じられた方が、比較的、負担のあり方に対して前向きな姿勢で受け止めていただいた印象があり、そうしたことをイメージできるか、共有できるかが対話において必要なことではないかと思う。
- ・ 財源論で大事だと思うのは、負担の議論は負担が増すことだけにフォーカスされがちだが、実は公共交通が交通税のようなものにより充実した場合に減る負担もあるということ。
- ・ 特に車への依存度が高い地域では、車を2台、3台持っていると思う。車がこれだけ大衆化したとはいえ、非常に大きな買い物なので、数が多ければ多いほどその維持費もかかるので、1台でも減らせる可能性が出てくると、一家計が抱えている負担が軽くなるということも意味する。
- ・ どれだけ公共交通の利便性が高められるのか、サービス水準を上げられるのかということとの関係で決まるかもしれないが、負担の議論をする際は負担が増すということだけではなく、減る部分についても理解した上で議論しないとフェアではないというところは対話のプロセスで必要なポイントになってくると思う。
- ・ なぜ県なのかというところは非常に重要な論点だと思う。ワークショップを、6つの圏域で行うことについて、線引きがこれでよいのかということもあるが、定量的な分析は絶対に必要だと思っている。例えばヨーロッパやアメリカでも交通圏を定めて、その単位で交通税を導入して、その単位で公共交通のネットワークをどのように構築するか考えているが、日本において市町村間でそういった交通圏という単位で財源（税）をとり、施策を実施できるか考えた際に、県が税を徴収し、交通圏域単位で配分するというやり方も考えられるのではないかと思った。
- ・ 要するに市町村間の橋渡しとして県の役割がこの税の制度設計のプロセスで出てくるかもしれないと思った

#### （事務局（交通戦略課））

- ・ 車をなくせることの意義については非常に大きなインパクトがあると感じた。
- ・ ビジョン策定のプロセスでは税制審議会の委員からも意見を頂戴しながら、できる限りの意見を聴取したが、今後の計画策定に当たっても、広く御意見を聞きながら、対話を重ねてまいりたい。

#### （事務局（税政課））

- ・ まだ税の制度設計の段階には至っていないが、市町村に配分する考え方については、なる

ほどと思った。超過課税なのか目的税を作るのかどうかは別として、県が徴収するうえで、圏域ごとに税率を変えて徴収するなど難しいが、例えば、市町が地域に見合った交通施策を検討し、その事業へ県が補助するのであれば、結果的に県税の再配分にも結びつくのではないか。

#### (諸富委員)

- ・ 今後の進め方について、事務局から説明のあったように施策案と財源がセットで議論されていくことになる。これは議論を真剣なものにするプロセスになると思う。
- ・ 私も神奈川県の水源環境税創設に係る議論をしたが、その際も水源環境保全の施策と負担の議論がセットであった。なぜお金を取るのかということは常に問われる。
- ・ 先ほど税ありきではないか、負担先行ではないかという批判があるという説明があったが、決してそうではなくて、その裏にやるべき交通政策、まちづくりがあるということを示していかないといけない。そのために税負担を改めてお願いするという関係をしっかり議論していく必要があり、望めば望むほど負担も重くなるので、このあたりが有権者として、納税者としてどこまで負担して、どこまで施策の充実を求めていくのかという感覚が出てくるはず。
- ・ 神奈川県での議論の経験からも、負担の議論は非常に関心を高めることになると思う。メディアの方々の役割も神奈川県ときは非常に大きかったと思う。
- ・ 県民の方々の関心が高まる中で交通のあり方に関する議論を人口減少が本格化していくこのタイミングで行うことはやはり滋賀県にとって非常に重要なことだと思う。
- ・ 交通利用者だけが負担すべきという意見もあるとのことだが、なぜ運賃という形ではなく新たにみんなで負担しようとしているのか、単に足りないから、赤字だからということだけではなく、交通を維持することがどういった便益を、県民、県全体に及ぼすのかという議論が必要。
- ・ 日本の場合は交通が街の結節点になっている。駅が街の中心になっていることが多く、駅や線路、バス路線が廃止されると街が寂れるということがあり、まちづくりの中心軸に公共交通がある。
- ・ これからコンパクト化政策を進めていくと、公共施設がだんだんと廃止、整理され、近くに施設がないとなると集約された施設に通うこととなり、その場合のアクセスを保障する責任が自治体に発生する。
- ・ 滋賀県で強烈な反対といった雰囲気になってないということについては、早い時期から交

通のあり方についてきちんと議論してきて、負担は何かよくわからないが増えないという奇妙な論理を弄するのではなく、必要があるという議論を展開された上で、誠実に議論を積み重ねてきた賜物ではないかと思っている。

- ・ 今後、ワークショップ、県民フォーラムといった重要なイベントが次々と開かれることになり、税制審議会でも議題に上がってくることが予定されていることから、委員の方々もぜひワークショップに積極的に参加いただければと思う。強制でも、毎回とかでもなく、都合のつく範囲で、オブザーバーとして参加し、議論を聞くことで、今後の税制審議会での議論に反映していくことができると思う。

#### (知事)

- ・ 今後に向けて示唆に富む話をいただいたことをとても心強く、ありがたく思う。
- ・ ビジョンづくりの過程から深く関わっていただいている川勝委員からプロセスへの評価やこれから計画を作っていく、それを実現していく責任の重さについても御指摘いただいたので、それは共有したい。
- ・ 私自身も、知事として3期目の任期を与えていただき、残すところ2年半ほどになってきているが、この3期目の公約の中に、「滋賀地域交通ビジョンづくり」とともに、「移動を支えあい交通をより良くするための税制として、“交通税”の検討推進」を挙げている。
- ・ 3期目でどこまで行くのかというメディアからの問いかけに対しては、この3期目の任期中に、こういった交通のあり方が、こういった税の負担分担、仕組みの中で作れるのではないかということを示したいと申し上げているので、税制審議会の先生方のお力添えをいただければと思う。
- ・ 計画づくりのための協議会が昨日行われた際に、私は5つの視座と2つの姿勢を大事にしようということ投げかけた。
- ・ 5つの視座は、①日々の一人一人の暮らしを起点にして考えていこう、②まちづくりの視点を大事にしよう、③今のことだけでなく、未来のことを考えて作ろう、④住民、自治体、事業者などあらゆる主体の視点を取り入れて作ろう、⑤絵に描いた餅に終わらせないために、財源のこと、例えば、交通税という負担分担の仕組みがあった場合に、こういった社会が作れるのかということもセットで議論していこう。
- ・ 2つの姿勢は、①みんなで計画を作り上げよう、②公共交通に乗ってみよう。
- ・ 乗らずに車で来て議論するだけではなくて、みんなで乗って、こうなればよいとか、ここが足りないという議論を大事にしていきたいと思っている。

- ・ 県としてなぜ関わるのかという視点は、以前の審議会でも繰り返し御指摘いただいているし、本日の議論の中でも大変多く御議論いただいたと思っている。
- ・ 公共交通は出発点から目的地までの移動のみならず、健康、環境、まちづくり、教育、福祉の面、あらゆることに繋がる効用を持っているということを丁寧に説明すると同時に、単なる利用者が運賃として負担し、その中で得られる事業者収入で維持するだけではなく、みんなで負担しながら財源を作り、支えていくことの意義を、ぜひ丁寧に説明していきたいと思っている。
- ・ 圏域や市町もある中で繋ぎ役としての県の役割もとても重要だと思うので、これからより高齢化し、人口が減る、施設も集約される、その際の移動手段を広域自治体である県が、財源とともにどのように作っていくのかという議論は、とても大事な議論だと思う。
- ・ その際にはデータの活用や定量分析が大事であるという御指摘はもっともだと思うので、滋賀大学データサイエンス学部の御協力なども得ながら進めていきたい。
- ・ ワークショップはとても大事だと思っており、会長からも委員の皆さんの参加について呼びかけをいただき感謝申し上げます。住民だけではなくて、企業からも社員の通勤について強い関心を持っていただいている。
- ・ 新たな工場を誘致しようとするときも、駐車場の確保は大変であるため公共交通を使った通勤を志向される企業も増えてきているので、そうした視点で一緒に議論をしていくことも大事にしたい。市町の担当者とも一緒に議論しながら、施策を作っていきたいと思う。
- ・ 他の都道府県にはあまりないテーマで、負担も含めて議論しているということで注目もいただいているので、気概と志を持って頑張っていきたい。
- ・ これからもどうぞよろしくお願いいたします。

### 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。