

第8回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和2年(2020年)11月12日(木)10:00~12:00

■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)

井手委員、川勝委員、佐藤委員(副会長)、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 江島部長、片岡管理監、他関係職員

土木交通部 中嶋理事、渡辺交通戦略課長

1 開会

(1) 挨拶

(知事)

- ・ 前回の会議に引き続いて、ウェブ開催とした。今回は、前回いただいた御意見をもとに、話し手の方に手でカメラを動かしながら、映し出すこととした。
- ・ 前回の第7回の会議では、「滋賀にふさわしい税制のあり方」について諮問し、私からも諮問の趣旨説明を行った。委員の先生方からも、非常に多岐にわたる幅広い御意見を頂いた。それを受けて、会議の最後に、私から、「いただいた御意見を咀嚼し、次回テーマを投げ返したい」とお伝えしていた。そこで、本日は、前回の御議論を踏まえて、「地域公共交通」をテーマに、それを支えるための税負担の可能性を探るための議論をしていただきたい。また、次回の第9回では、「コロナ後を見据えた戦略的税制」をテーマに、議論いただくことを予定している。
- ・ 本県においても、人口は既に減少局面に入っており、バスを始めとする、公共交通サービスの需要の減少、経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより、地域公共交通の維持・確保が厳しくなっている。さらには、今般のコロナの影響により、地域公共交通を支える事業者の経営状態にも深刻な影響を与え始めている。
- ・ 言うまでもなく、「地域公共交通」は、コミュニティー機能を始め、幅広い分野で暮らしを支える「社会的共通資本」である。この地域公共交通を活性化・再生するための税制のあり方を議論していくことを通じて、滋賀にふさわしい税制の一つのあり方を考え、前回も強調したとおり、「新しい自治」を構築し、全国に発信していくことにつなげていきたいと考えている。

2 議事

(1) 地域公共交通を支えるための税制を検討することについて

- 事務局から資料1～4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が行われた。

(井手委員)

- ・ 最初に確認しておきたい。そもそも地域公共交通の話から始めるということに、ひっかかっている。前回、私が、緩やかなコミュニティー税という話をした理由は、県レベルでは、コミュニティー機能を強化するというプラットフォームの部分をしっかりやるべきではないか、そして、その強化されたプラットフォームのあり方なり、プラットフォームの強化の仕方なりはあろうかと思うが、それを土台として、何をやりたいかを決めるのは、市町の役割ではないかと、私は思うからであった。
- ・ 「新しい自治」と言いながら、これでは、古いことをやっていることになるのではないか。要するに、「県はこれをやりたいから、これをやるならお金出してあげる」というやり方で本当にいいのかということが、私には違和感があった。
- ・ したがって、私のイメージで言えば、例えば、もちろん公共交通をやりたい市町もあるだろうし、福祉で地域包括ケアのようなことにお金を使いたいと思う市町もあるだろうし、あるいは自治組織を強化していきたいと考える市町もあるだろうと思う。そこに、ある程度の選択の余地を残していかないといけないのではないか。逆に言うと、「新しい自治」というのは、県はプラットフォーム作りに特化するかわりに、そのプラットフォームの使い方については市町に委ねていく、そういうところに新しさがあるのではないか。

(知事)

- ・ 大変大事な出発点だと思うので、今の御意見について申し上げたい。井手委員がおっしゃる「自治」、それが本来の自治なのかもしれないが、そこは大事にしたいと思っている。基礎自治体である市町が、ベーシックな部分として、自分たちのまちをどうしたいのか、どこに優先順位を置いて、どこに財源を使っていくのかを考える。そうした自治を、広域自治体である県が、それぞれを支援する形で応援するという仕組みは、別途、設けられており、そういう枠組みを使いながら、むしろ、より充実させていく方向に使っていきたいと思っている。
- ・ ただ、今、広域自治体として、市町の区域内だけにとどまらない、また、市町の中においても大変重要な課題として提起され、十分応えられる財源を持ち得てない状況下で悩んでいる、この地域公共交通について、また、これは私どもの考えではあるが、自治というものを作るにあたってその基礎になるのではないかと考えている交通や交流を下支えするという意味において、何かしら新しい仕組みがつかれないか、

ということで今回はこのテーマを提起させていただいたもの。

- ・ 今の井手委員の御指摘は、ある意味ではもっともな話であるが、一方で、私どもの考えも汲んでいただいて、議論をしていただければありがたい。

(井手委員)

- ・ 今のお答えを受けて、合わせて申し上げると、要するに、社会を支える基盤が何かということを考えるときに、「ハードだ」という発想が、そもそも私にはピンとこない。「新しい自治」を語るときの自治の担い手は、ハードではなくソフトであって、本来、人に投資をしないといけないはずだというのが私の考えである。そうすると、コミュニティーを担っていく人（その人たちが福祉に関わっていくのか、あるいは自治的なものにかかっているのか、いろいろな関わり方があるが）、そういう人に投資するということから始めないと、「自治の新しさ」というのが出てこないのではないか。
- ・ 公共交通が重要だということは十分認めた上で、公共交通から全体に、一斉にワッと始めましょうという、ハードありきの発想が、本当にそれでいいのか。それが、「卒近代」にふさわしいのか。もちろん、公共交通をやりたい市町があるならば、それはそれでいいが、とにかく選択の余地を残していくということが重要ではないか。

(知事)

- ・ なるほど。他の先生のお話も聞いた上で、議論を深めたい。重要な御指摘だと思う。

(佐藤委員)

- ・ まず一つ目に、なぜ交通かというところについては、井手委員に近いが、多分、交通ありきではないと思う。私は、ずっと財務省の財政制度等審議会の委員もしているが、そこでの議論でも、今は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という議論が進んでいる。そこに出てくる「ネットワーク」は交通だが、「コンパクト」はまちづくりなので、どういう公共交通を整備するかは、もともとどういうまちづくり（医療機関や学校施設も含めて）をするかによって決まってくる。そのため、やってはいけないのは、公共交通が今は赤字だから、それを補填するような形、今の公共交通網を維持するような形での税制というのでは、何も前に進まない。「立地適正化計画」を作っているのは市町のはずなので、市町との連携は不可欠であって、彼らがどんなまちづくりをしようとしていて、それを滋賀県がどう思うかが次にあると思う。そして、その市町のまちづくりを県がもし是だとしたときに、それを支えるような公共交通のあり方を考えていくという、こういう順番なのではないかという気がした。
- ・ 二つ目に、公共交通とは何かという話について、公共交通を言われてパッと浮かぶのはバス・鉄道かもしれないが、タクシーも同じだし、各自治体がやっているコミュ

ニティーバスも含まれてくる。下手をすると、よくある冗談は、「公共交通にてこ入れしたら、地元のコミュニティーバスと重複していました」ということがあって、そうなるのは意味がない。そのため、もしやるならば、バスはなくても、今はタクシーもオンデマンドなど、色々あるので、民間事業者も含めて、公共交通というときには少し幅広に捉えたほうがよい。あと、当面、日本ではないかもしれないが、ライドシェアの話もこれから出てくるかもしれない。そういったシェアリング・エコノミーも含めて、公共交通のスタンスは広く捉えたほうがよい。

- 最後に、三つ目に、お金の入れ方について、税金は、それが固定資産税であろうと住民税の超過課税であろうと法人事業税であろうと、何らかの形で公費をサポートのために公共交通に入れようとするときに、それがただの赤字補てんではいけない。PFIでいういわゆるアベイラビリティ・フィーのように、何らかの要求水準を県として示して、その要求水準を満たしているということをベースに、足らず前の一部を補填するといった形にしないと、単なる赤字補填では、経営効率も上がらないので、そこには契約の視点が必要になってくる。お金の入れ方については注意しないと、非効率の元になってしまう。

(諸富会長)

- 交通というのは、ネットワークを形成していくということとともに、まちづくりということにもダイレクトにつながっていくところから、実を言うと、ソフトの部分を含んでいるということかと思う。確かにハード整備であることには間違いはないが、まちづくりという意味で、その全体を支えるという意味では、ソフトも含んでいるという点は、なるほどと思った。井手委員の御指摘にも、ある程度、応答していただくような、御発言をいただいた。ほかの先生方いかがか。

(勢一委員)

- 私も佐藤委員と同じような印象を持った。確かに、公共交通を考えるときには、当然、まちづくり、特に、長期的なまちづくりを想定することが、必要になってくる。そのため、「ネットワーク」と言ったときに、ハードの整備だけではなくて、どのような暮らし方、働き方をその地域がしたいかということ、それを、長期ビジョンで考えるということが入ってくるので、かなり難しい議論が必要になってくるだろうと思う。特にこれからは、人口減少が進むし、それに伴って都市のコンパクト化も考えなければならない。その上で、アフターコロナでニューノーマルのスタイルが、もしこのまま進んでいって、テレワーク・在宅勤務というスタイルが増えてくると、公共交通を含めて、交通に対する地域の需要は、大幅に変わる可能性はあるだろうと思う。
- 知事の発言にあったように、市町との連携ももちろん必要であり、まちづくりは市町が担い、広域という意味で、公共交通は県が考えるというのは、理念としては成り

立ち得るが、では、市町はどのようなまちづくりやろうとしているのか。それぞれの市町が目指す形で進めようとしたときに、今次の地方制度調査会の議論でも出てきたが、人口減少が進む中で、地域にどのような変化が起こるかという、まず、人材がいなくなる、専門知識を持つ人たち、あるいは専門知識の供給が苦しくなる、財源も厳しい。そうした資源の制約の中で、本当に市町がやりたいまちづくりが出来ていくのかどうか問題となる。

- ・ そうすると、市町のまちづくりも何らかの形で支え、地域で支え合えるような仕組みでやっていかなければ、理想のまちに向かっていけない。ここは、井手委員がおっしゃったように、人づくりが非常に重要になってくる。そういう公共交通以外のところで、県が市町とどのような連携・協力をしていけるのかということが、おそらく公共交通にも跳ね返ってくる形になるかと思う。
- ・ 加えて、知事は公共交通の安定財源の確保ということもおっしゃっていて、これは非常に重要だと思う。しかし、人口減・コンパクト化・ニューノーマルといった中で、仮に何らかの税制措置をしたとして、どのくらい安定財源が確保できるのかということにも、若干悩ましいところがあると思う。

(知事)

- ・ もし誤解を与えているとすれば、改めておきたい。市町がまちづくりを考えて、県が交通を考えるという意味で申し上げたわけではなく、そこは一緒に考えていきたいと思っている。御指摘のとおり、人口減少が進む中でコンパクト・プラス・ネットワークというものを志向する市町のまちづくり、こういうものは、県も、例えば都市計画制度などで、市町と一緒に考えていく課題である。そして、交通についても、例えば市内にある駅にどうアクセスをつなごうとか、それはどの事業者にどういうレベルでやってもらうのかということについては、メインとなる、主たる施行者、施策者は、市町であると思う。
- ・ ただ、日本中どこもそうかもしれないが、生活圈や交通圏というのは、市町域を超えていたりするので、市町間で調整が必要となる時に、県が一緒になって関わっていくことになる。その際、市町だけに任せるのではなく、県も逃げずに、出て行って調整しよう、一緒に作ろうという、そういう趣旨で申し上げている。そして、それを下支えするための財源が要るのではないかなということ、申し上げたということ、補足させていただきたい。

(川勝委員)

- ・ 私は、持続可能なまちづくり、地域づくりということで、よく欧米に調査に行くが、やはり、「良いまち」と言われているまちは、共通して、公共交通が充実していると感じる。様々な場所へ非常に安い運賃で移動ができて、要するにアクセシビリティが

非常に高いということ、常々感じていた。今回、提起されているように、持続可能な地域づくりの基盤として、公共交通を整備していこうという方向性自体は、私は、間違っていないと思う。ただ、今回は税制の議論ということになるので、出発点として交通から入ることに対する違和感が皆さんあるのかなと思う。

- 先ほど井手委員からも、コミュニティー機能を強化するプラットフォームづくり、人づくり、あるいはソフト、そういった表現で御指摘されたことというのは、交通の議論に入る、あるいは税制の議論に入る、大前提として、知事もお考えになっていると思う。その上で交通の話ということなのかなと、私は理解して聞いていた。
- 今回は税制の話ではあるが、交通の話はまちづくりと一体的に考えていくという視点がやはり大事だと思う。そのときに、先ほど佐藤委員からも、コンパクト・プラス・ネットワークという話もあったが、コンパクトなまちづくりというのは一つの方向性として、これから求められていくことではあるが、一方で、このやり方には、やり方によっては、中心部と周辺部との分断を生んでしまうということもある。中心部のビジョンは割と簡単に描けるが、「周辺部のビジョンも同時に描かれているのか？」と言われたときに、うまく描かれていないことのほうが多いのではないかという印象が私にはある。したがって、公共交通という一つの社会基盤を整備することによって、コンパクトにしていくのと同時に、むしろ、中心部と周辺部との協調を生み出すようなことにつながられるのではないか。だから、公共交通の整備と言うと、鉄道やバスのようにハードなネットワークが思い浮かぶかもしれないが、そういう中心部と周辺部をつなぐソフトな基盤づくりでもあると思う。その意味で、私は目指すべき方向性としては、非常に大事な視点ではないかと思って聞いていた。
- 特に、滋賀県では、県の基本構想においても、交通ということの位置付けが、ちゃんと将来ビジョンの中に描かれているので、「なぜ交通なの？」だとか、「なぜ税なの？」ということをするときに、その対象となるものが、滋賀県が目指す将来ビジョンとしてどのように位置付けられているのかということが非常に重要だと思う。その点で、基本構想の中では、かなり重要な位置付けが与えられているし、前回の審議会の中で、知事から御紹介いただいた「かきくけこ」についても、その全体を貫く一つの重要要素として「交通」があるのではないかということも申し上げたわけだが、そういった観点からも非常に整合的であると思った。
- あとは、先ほど少しコロナの話も出たが、もし仮に、公共交通が、滋賀県が目指すビジョンの中で非常に重要な位置を占める、あるいは、「社会的共通資本」として非常に重要な位置を占める、ということであるならば、むしろ、今回のような感染症に非常に脆弱なセクターであることははっきりしているので、みんなで支えていくということをしていかなければならない。コロナのような感染症は、一律にあらゆるセクターに影響を与えるわけではなく、むしろ、分野によってはプラスの影響を与えることもあるが、交通に関しては、マイナスの影響を与えているということ考えた

きに、県にとって非常に重要な社会基盤であるということであるならば、それをみんなで支え合っていくことは必要である。外生的なショックによって、簡単に左右されてしまうようなことではいけないということを考えて、基盤づくりをしていかなければならない。

(松田委員)

- ほとんどの先生方と意見が一緒であるため、できるだけ違う点について話そうと思う。公共交通自体は、行政サービスとしてしっかり確保していく必要があるもので、「かきくけこ」を支える部分であるという点は、よく分かるし、理解もできるが、もし県が、税制で、目的税等々で、何らかの施策を実施しようとするのであれば、やはり、今ある公共交通への不満がどのように解消されるのかといったビジョンのようなものを示していかないと、県民の方の理解は得がたいのではないか。滋賀県では、過去に自動運転の実証実験もされていたと思うが、そういった新しい取り組みも含めて、どういった公共交通を目指すのかという点で、今よりもよくなるという状況が必要だと思う。
- 滋賀県の場合は、私の知り合いもほぼ全員が自動車を持っているので、公共交通の存在感は、やはり他の都道府県よりは小さいのではないかという思いがどうしてもある。その一方で、自動車自体も混雑がひどくて不満も大きいという点では、自動車による交通も含めて考えていかないといけないだろう。あと、私は彦根で働いているが、大津市内と、彦根やその近隣とでは、公共交通の事情が大分違う。うちの大学は石山にもキャンパスがあって、そちらは大津市内なので、頻繁にバスも走っていて便利だが、彦根では、時間のいいバスが全然なくて、みんな我慢して歩くかタクシーに乗るかという状況がある。市町によってはそういうところにコミュニティーバスを走らせているところもあるが、地域によって状況が違うという中で、県として、どのように公共交通を整備していくのかという、ビジョンというか具体的な策というかを考えていかないといけない。そうしないと、公共交通を支えるための税制というものを考えたとしても、得をするところと、大して変わらないところが出てしまって、地域によって濃淡ができてしまうと思うので、それをどのようにカバーするかということを考える必要があると思う。

(佐藤委員)

- まず一つ目は、先ほど、川勝委員から、中心部と周辺部の話があったが、周辺部といっても、二つの周辺部があると思う。それは、「中心部を支える周辺部」、例えば住宅地であったり、病院を含めた施設関係がある拠点であったりするものと、もう一つは、「消えていく周辺部」、つまりこれからの人口減少で、おのずから人がいなくなるエリアである。それに対して、公共交通機関には、攻めの戦略と守りの戦略があって、

攻めの戦略とは、そういった経済活動の拠点をつなげるという意味の攻めであるが、その一方で、守りの戦略とは、これから人がいなくなっていくエリアについて、そこに今さら病院はつくれないし、また、そこに何らかの公共施設は置けないので、せめて交通の便をよくして中心部に行きやすくしましょうという意味の守りである。つまり、守りの戦略とは、おのずから人がいなくなるので、向こう10年間の公共交通ということになってくる。この二つを分けて考えないと議論が混乱するのではないか。

- ・ 次に、なぜ負担するかということに関しては、極端なことを言うと、バスの料金はただでもいいと私は思っている。なぜなら、バスに乗ってもらいに越したことがないからだ。現状ではみんな車に乗っているので、むしろバスに乗ってもらってモラル・ハザードを思いっきり起こしてもらいに越したことはない。あまりに混雑したら困るが、多分そんなことは起こらないだろう。
- ・ 次に、受益についてだが、実は、公共交通自体は、何の受益ももたらさない。なぜなら、それは移動の手段に過ぎないからである。行った先でショッピングをしたり、行った先の病院で受診をしたりということで、行った先のところで経済活動が生まれているに過ぎない。であれば、その利用者以外の受益を如何に見える化するかと言えば、とても分かりやすいのは、実は商店街の売上げであったり、中心部の病院の売上げであったり、どれだけ伸びたかということになると思う。なので、これは税金の取り方にもかかわるが、割り切って考えると、もし、公共交通によって人の移動が活性化されて、例えば商店街が盛り上がりました、あるいは色んな医療機関や商売をしている人たちの売上げが伸びました、ということになれば、彼らから取るというのは一つの考え方ではある。取り方としては、特にコンパクト化が進んで地価が上がるかもしれないので、固定資産税でもいいし、滋賀県では特に用途を指定していないが、法人二税の超過課税の根拠としてもいい。いずれにしても、少し広く県民に負担を求めるときには、公共交通のもたらす利便というのは、経済評価をしっかりとされたほうがいいと思う。私は、個人的には、今言った意味で、利用者以外の受益というのがそれなりにある、いや受益という言い方は変かもしれないが、売上げという意味で、受益はあるのかなと思うので、そこを財源にするというのは一理あるかなと思う。
- ・ あと、今回の話と関係あるかどうか分からないが、つくばエクスプレスが出来たときにその周辺の地価が上がったということがある。なので、公共交通を便利にすると周辺の地価が上がる。その地価の上昇を踏まえれば、市町の税金になってしまうが、固定資産税というのは、有効な財源にはなるかなと思う。

(諸富会長)

- ・ 公共交通がもたらす経済効果というか、便益の広がりのようなものは、確かにある。

単に、例えば、乗る人の時間短縮効果とか、そういうものでよく効果を測ったりもするが、それ以外にも、商店街だとか、そういうところに対する受益がもたらす効果は、確かにある。

- ・ 富山市が、L R Tを熱心に整備した結果として、買物とか、色んな集会やイベントとかで、中心に対して求心力が高まって、郊外からL R Tなり公共交通を利用して中心に集まってくる人が増えたことによって、中心商店街を含めて、受益したということが確かにある。そこにさらに、公共交通に対して投資をしたことによって、大和という百貨店があって、大分厳しい状況だったのだが、中心市街地が活性化していくという方針が揺るがないので、きちんと建て替えをした。それから、公共交通が整備されて、富山城を含めて環状線ができあがり、南北もつながったことで、中心市街地の利便性が高まって、マンションがどんどん出来ていって、民間投資が誘発されていったという効果もあった。その結果、地価が上昇、あるいは少なくとも維持されているということによる、本来そういう投資が行われなかった場合に比べての、地価上昇、あるいは地価維持の効果からもたらされる固定資産税の増収分というのが、自治体にとっての利益と考えられると、富山市もそういう説明をしている。佐藤委員からは、地元の商店街の人たちが利益増というものを享受したというお話あったが、地価が支えられることによって固定資産税の増収という利益がもたらされたということ、議会でも説明をしているようであり、そういったことも当然便益ということだと言えると考えられる。

(井手委員)

- ・ 富山については、本を書いているので色々と言いたいことがある。結局、富山の一人勝ちになっていて、周辺の八尾の人口が激減しているということもあるので、諸手を挙げて賛成するわけにはいかないが、それはちょっと置いておく。
- ・ 今回の「卒近代」という、滋賀県の方向性というのは、私は立派だと思っている。その「卒近代」を私なりの別の言葉で言うと、要するに、顕示的な「見せびらかし」をするための消費と言うか、「欲望」を満たしていくということから、「必要」を満たしていくということに大きな転換が起きているということだと思う。例えば、「H&Mの安い服でもいいよ」というときに、これは「欲望」や「見せびらかし」ではなくて、裸を隠すという「必要」を満たしているわけである。だから、シェアリング・エコノミーの登場を見ても分かるように、可能な限り安い価格で「必要」を満たしていくという大きな流れが出来てきていると見ることができる。それを踏まえて考えたときに、今まで我々が「公共」と呼んで一括りにしてきたものが、実は「公」と「共」から出来ていて、そしてその「公」ではもう支え切れなくなっている部分を、「共」が補完していくという大きな流れが出来ている。この「共」というのは、いわゆる「コモンズ」の話であって、それは場合によっては、NPO的なものかもしれないし、あ

るいは自治組織みたいなものかもしれないし、あるいはソーシャルワーカーのような専門職かもしれない。そういう「共」の領域を担っていく人たちが、「公」を支えていく、という構図に変わっている。なぜかという、それは「欲望」から「必要」へと原理が変わっていく中で、その「必要」を満たすためには、別に公的部門だけが全部やる必然性はなく、それは地域でやっても構わないし、個人的にもやっても構わないし、とにかくどうやって「必要」を満たすかということが問われるようになってきているから、「公」や「共」や「私」が総動員される形で、それぞれの地域のニーズを満たしていくっていう時代が変わってきている。「卒近代」というのを、私はそう理解している。そうすると、本質的に問われているのは、そのコモンズをどう再生するかということであって、その再生の仕方の一つが公共交通だというふうに、私は理解する。

- したがって、あくまでも自説を押し通そうとするならば、重要なことは、各自治体の個別のニーズをコモンズが満たしていく上で、どのようなニーズがあるか。どのようなコモンズが重要かということは、各市町が考えることなので、それは県が市町に交付をして、その中でそのコモンズの再生を図っていく。要するに、サービスを提供するという発想から、プラットフォームを作るという発想に大きく県の役割が切り替わっていく中で、そのプラットフォームをどう生かすかということは市町の判断である。
- 川勝委員がおっしゃったように、あるいは、この事務局の資料の中でもおっしゃっているように、あえて「社会的共通資本」という言葉が使われるのであれば、社会的な基準で分配をするし、社会的な合意形成が重要だというのが前提である。もし、それぞれの市町の社会的合意形成を無視して提供するものだったら「社会的共通資本」と呼ばないほうがよい。
- 今回の議論は、私はいいと思う。逆に言うならば、コモンズの再生という大きなテーマに向かって、公共交通の整備がもうクリティカルだということをきちんと説明されるのであれば、私はそれでいいと思う。「公共交通によって、このようにコモンズを再生するのだ」という具体的なビジョンがあれば良い。
- ただ、その公共交通のニーズが、現実には、都市部と農村部、あるいは農村部の中でも、平地と例えば中山間地で全然違ってくるのではないかと気がなる。富山のようなLRTをつくりたいという発想もあれば、デマンド交通でとにかく買物難民だけは作りたくないというレベルもあるだろうし、公共交通を欲する動機やニーズが、実は自治体において大分開きがあるのではないかと思う。そうすると、単純に考えると、都市部にはドカーンとお金が行って、そうでないところには少ししかお金行かないというようなことになりかねず、それでそもそも合意形成可能なのかということが、私にはやはりひっかかる。
- タックス・コンセントというのは非常に重要なポイントなので、それぞれで、福祉

をやりたいところもあれば、まちづくりをやりたいところや、公共交通をやりたいところもあって、だから、そういう前提となるコモンズを作っていくために、「必要なものを取りあえず皆さんにお渡ししますので、あとは皆さんで使い道を考えてください」と、「いろんな使い方をしていいですよ」と、余地を残しておいたほうが、増税に対する合意というのが、おそらく整いやすいんだろうと思う。

- 最後に、論点の中で、なぜ県かというところで、先ほど事務局の方から説明があったが、市町に交付するという形は、非常にいいと私は思う。あと、なぜ今というのは、これは非常に重要なので申し上げておきたいが、コロナは問題をつくったのではなくて、問題を可視化させたということだと思う。だから、そこには、かつてからあった問題が見えるようになったということに本質があるので、かつてからあった問題を変えていく、コロナが見せてくれた問題を変えていくということは、まさに今やらなければいけないことである。今こそ、ポストコロナのことを議論しなければいけないわけですから、そうだとするならば、コロナによって見えた問題をこれからどのように解決していくかということは、今から議論を始めておくべきだと私は思う。

(諸富会長)

- 井手委員のおっしゃることは、非常に説得力があって、コモンズの再生というのがベースにあるのではないかと考えたときに、その意思決定は、まずはコミュニティー単位でなされて、それが優先されるべきであるということだと思う。そして、コミュニティー単位での合意形成が行われたら、そこを尊重していこうという形が大事なことだとすると、そこに対して県が、「公共交通が最優先だ」と、これは多くの人がそう思う部分はあるが、しかし、それをあえて、県レベルで最優先だと決めて、「公共交通をやっていこう」ということが、コミュニティー単位で物事を決めていこうとする発想からすると、ある意味、「上から介入」ということになってしまわないか、というような御指摘だと思う。
- 一方で、井手委員からは、コモンズの再生にどういうふうにして、公共交通が寄与していくのか、ということの論理をはっきりさせていく必要があるのではないかと、いうヒントもあった。さらに言うと、議論していただきたいポイントの③にもあるが、なぜ県なのかという点については、コモンズの再生ということが大事なのだとしたときに、それに対する県の役割というのは一体何なのかということになる。井手委員からは人的資源への投資というか、人づくりという表現もあったが、人づくりと公共交通の関係とは何なのかであるとか、まずは市町単位で決定されるべきことに対して、逆に今度は県の役割というのは、何なのだろうかということも、もう少し突っ込んで議論してみる必要があるような気がしたが、他の委員はいかがか。

(佐藤委員)

- ・ 今の話に絡んで、もちろん基礎自治体は市町村なので、最終的に市町が主たる役割を担うのは結構だが、先ほど知事からもコメントがあったように、県とひざ詰めで取り組む必要があるし、県にも積極的に関わっていくというスタンスがないといけないと思う。まちづくりであれ、公共交通であれ、広域行政に関わる話でもあるので、自分の自治体のまちづくりをする、あるいは、公共交通を整備することは、近隣の自治体にも、プラスであれマイナスであれ影響するので、そこには県が関わっていく余地があると思う。単にお金を集めて渡し切りにして、「はい、後はよろしく」っていうことでは、ちょっと困る。これまで、「これは県がやる仕事だ」、「これは市がやる仕事だ」なんてことになってしまっているが、やはり、ひざ詰めで、県と市町が連携して取り組むという、そういうスタンスがあってもいいのかなという気がした。
- ・ それから、ちょっと些末な話になるが、もし自治体にお金を渡して何かをやってもらうということであれば、成果指標をちゃんととったほうが良い。自治体に、色んな創意工夫はあってしかるべきであるが、変なことに使われても困る。したがって、ちゃんと成果は求める、アウトカムを求めるというスタンスは、ないといけない。それは、仮に公共交通にお金をつぎ込むとしても同じことであって、市町のパフォーマンスをちゃんと評価するということはあってしかるべきだと思う。

(川勝委員)

- ・ 先ほどコンパクトなまちづくりの話が出てきたときに、その中で、佐藤委員からは、周辺部といっても、中心部にアクセスできる周辺部と、無くなっていく周辺部があるというお話があり、井手委員からは、無くなっていく周辺部というよりは、農村地域と、中山間地域とで、かなり違うのではないかという話があった。
- ・ 私の理解では、コンパクトなまちづくりというのは、どうしても、中心部に都市の機能を集めてしまえという話になりがちで、人も集めてしまえということが、重視されがちであるが、私は、ネットワークをすることによって、周辺部に住んでいる人たちに選択肢を与えるということではないかと思う。だから、先ほど井手委員からも、市町に選択肢を委ねる、というか、選択肢を与えるという話もあったが、もう少し突き詰めて言うと、そこに住んでいる人たちに選択肢を委ねることになるのではないか。今は、その選択肢が無いのではないかと思う。
- ・ これからどうしても、財政的な制約であったり、人口減少であったりということで、全域に対して同じようにインフラを整備することが難しくなっていく。だから、中心部に機能を集約するという話になるのだが、その時に、集約された機能にアクセスできるという選択肢を周辺部の人たちにも与えるということが非常に重要であって、そのために、公共交通というのが非常に重要な基盤になるのではないか。だから、繰り返しになるが、公共交通の整備というのは、まさに今、ややもすれば分断を生みそ

うな中心部と周辺部をしっかりとつなぐためのインフラとして整備をして、そこに住んでいる人たちに選択肢を与える。その上でどういう、地域づくりをしていくのかという選択肢を与える。そういう基盤になりうるのではないかと思って聞いていた。

- それから、なぜ県かということについても、先ほどから議論がされているが、やはり公共交通の場合は、そもそも私たち自身もそうだが、人の移動は、かなり広範に及ぶので、一つ一つの自治体の行政区域にとどまるということはほとんどない。そのため、比較的積極的に交通まちづくりに取り組んでいるところを見てみると、都市内交通というよりも、都市圏交通という、より広域的な視点でのネットワークを、まずは地域交通計画という形で描いて、それに合うような形で、公共交通を整備していく形になっている。
- また、もちろん、その計画づくりの中には、ちゃんと住民の意見を取り入れながら、住民参加というのを大前提として、計画づくりをしていくというプロセスが非常に重視されている。
- したがって、地域における計画づくりとセットで考えなければ、負担のあり方とか、そういうことだけでは、議論として手落ちが大きいと私は感じている。いずれにしても、先ほど佐藤委員から、ひざ詰めでというお話あったが、広域的な視点ということを考えてときに、それは決して県だけで決めるということにはならないだろうし、コミュニケーションを密にとりながらの市町との連携が必要で、それなしには、到底、さっき申し上げた地域交通計画のようなものは、良い形で作れないと思う。

(勢一委員)

- 先ほど議論が出た、県と市町村がひざ詰め、という点については、実は地方制度調査会でも議論になっていた。それぞれの地域で広域連携をどのように組んでいくかは、地域によってそれぞれに事情が違って、簡単にモデルを作って、それでやってみようというわけにはいかない。近年の国の制度・政策の方向性としては、基礎自治体を中心に、地域づくりやまちづくりの体制を考えていく、組んでいくという方向性できているので、広域連携についても、まずは市町村の間で水平連携をしてもらう。これに何が期待されているかと言えば、やはり社会構造・経済構造が近くて、その圏域を共有しているエリアで、しっかり市町村の区域を越えた形での連携体制を組んでもらい、人口減少の時代になってもうまくネットワークを作ってやってもらいたいということである。場合によっては、そういった圏域には県境を越えるような地域もあるわけだが、それすらも、市町村が主体でそれをやっていくということになっている。そのため、そういった圏域的な形で組めるような、利益を共通できるような地域があれば、そこはむしろ、その体制で組んでもらった上で、その圏域と県が連携を探ることができると思う。だから、1、2自治体ずつというような感じで利害を考えていくと、なかなか「ネットワーク」が難しくなると思うので、あ

る種、そうした三層構造的な着眼（各市町→圏域→県）で、それぞれの連携を考えていく方が、割とやりやすいのではないかと感じる。

- ・ また、公共交通のことを考えるときに、どういう人たちが、最後、公共交通がなければ困るかという議論が出てくるだろう。広い意味では社会的弱者の方々、自分で車を所有出来ない、あるいは、自分で車を使うことが出来ないような人たちであって、しかし、一定程度の移動をしなければならない人たち、または、場合によっては、そのためにタクシーのような比較的高コストの手段を使うのが厳しいような人たちが想定される。高齢者とか、通学する子供たちもそうかもしれない。こういう人たちの負担と受益をどのように説明をして、位置付けていくかは、どの分野でも議論になるところだが、公共交通の場合は、最も必要とする人たちが、負担する、高負担に耐えるかどうかとは結びつかない部分があるかと思うので、これをどう考えるかという部分があるように思う。

（佐藤委員）

- ・ そろそろ次の議題に行かないといけないと思うので、手短に。先般、大阪都構想も否決されたわけだが、県と市町村の関係や、市町村同士の関係というのは、これは、ある意味、選択肢の問題だと思う。要は、決断の問題ということ。例えば、近隣の奈良県では、昔から「奈良モデル」というのを作っていて、どちらかといえば県が主導している。あそこは、小さな自治体が多いのでどうしようもない面もある。一方で、そうかと思えば、神奈川県では、今、横浜市が特別自治市として独立しようとしている。なので、県と市町村の関係というのは、それぞれの地域ごとで、どれがいいとは言いがたくて、どこかの段階で滋賀県としては選択しなければならない。「うちは市町村を軸としてやります」というのも一つの選択肢だし、あるいは、「市町村はもう人口減少でなかなか人材もないから、県がやるしかないんだ」といつて出ていくのも一つの選択肢だと思う。ここは少し考えて決めなきゃいけないことだと思う。
- ・ ただ、いずれにしても、こうした公共交通であれ、まちづくりであれ、多様なステークホルダーがいるので、少なくとも県は、彼らをつなげるためのプラットフォームを提供するプラットフォーマー的な役割は求められる。先ほどはひざ詰めでと言ったが、現代ではデジタルを使ってでもいいわけで、要するに、協議をする場を提供するという意味でのプラットフォーマー的な役割は、いずれにしても、県には求められる。その中で、どのぐらいの主体性・主導力・指導力というか、トップダウンでいくのか、ボトムアップでいくのかは、あとは滋賀県としての判断の問題になると思う。

（諸富会長）

- ・ 前半の議論では、一つには、交通の役割をどう考えるかが、やはり問題となった。川勝委員がおっしゃったように、井手委員の御指摘のようなコモンズの自己決定、あ

るいは自治といったものを進めていく上での選択肢を提供する基盤として、交通は位置付けられるのではないのかということであった。

- ・ もう一つには、なかなかコミュニティーといっても、それ単独で全てが自己完結的に成り立つわけではなく、やはり圏域としてのある程度の連携というものが必要になってくるという御指摘もあった。その中で、交通一つを考えてもやはり、個別のコミュニティーで独自に交通を考えられるケースもあるが、もう少し生活圈なり、職場との関係で、個々の市町の範囲を超える広域の交通圏のようなものがやはり設定されざるを得ない。その場合に、県と市町の間での関係、あるいは、交通圏としての水平的な市町同士の連携というのが、どうしても必要になってくるのではないのかということ。そのときに、やはり自治、あるいはボトムアップ的な、決定というものは大事ではあるけれども、それを補完する役割としての県の役割というの、やはりあるのではないのかというような議論が、取りあえず私としてのまとめとしたいと思う。

(2) 地域公共交通を支えるための税負担のあり方について

- 事務局から資料5～8に基づく説明(資料5は土木交通部による説明)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。

(諸富会長)

- ・ 議事(2)に入る前に、先ほど、交通や県の役割その他について、ひとしきり議論をいただいたところだが、ここから具体的に地域公共交通を支えるための財源のあり方について具体的な議論に入ることになる。井手委員のお考えと若干違う方向で、具体的に交通ということを念頭に置いた財源論に入っていくことになるが、何か井手委員から、もし一言あれば。

(井手委員)

- ・ 先ほど申し上げたように、あくまでもコモンズの再生という、大きな目標に向かって公共交通が有益であるということを説明していただきたいと思う。それを前提に、ということであれば話を進めても構わない。
- ・ ただし、その思いからすると、あえて、例えば「公共交通税」のような言い方をしなくても、例えば「プラットフォーム税」とか、「コモンズ税」とか、ネーミングにその思いを込めてもよいのではないのかという気が個人的にはある。あとでまた議論をしたい。

(知事)

- ・ 先ほど井手委員がおっしゃった、コモンズを再生するための仕組みとして、公共交通をどう位置付けるのか、またそれを、維持、再生していくための財源をどう作るの

かという議論として、私も提起している。また、後ほど御審議賜る、例えば課税方式や、名称についても、私はそういった視点に立って柔軟に設定されるべきものであると、現時点で考えている。その点は、是非先生方とも共有したい。

(佐藤委員)

- 一つ目に、税収規模だが、やはり、まず、「税ありき」ではないと思う。資料5の3ページに、鉄道ネットワーク等の現状が示されたが、これにバスやデマンドタクシーも含めて、滋賀県の全体として、公共交通ネットワークをどうしていくかという計画がまずないと、どれくらいの財源が必要かということが分からないので、何とも言いようがない。同じく資料5の4ページ目に出していただいている例示にしても、これは現時点でのものということになる。これを拡充するのか、縮減するのか、見直すのかによっても、変わってくるので、やはり、公共交通に係る計画というのがまず先にありきではないか。
- 二つ目に、必ずしも税である必要性はなくて、本来であれば、「ちゃんと予算措置を要求してください」、「査定を受けてください」というのが正しいアプローチである。最近の森林環境税や国際観光旅客税もそうだが、各省庁は自分の財布がほしいみたいで、そういう意味では、ある意味、目的税が拡散している。だから、穿った見方をしてしまえば、「滋賀県の担当部局の方で、自分の財布が欲しいのか」という話になってしまうので、「ちゃんと予算査定を受けてくれ」というのが本来の筋だと思う。ただし、そうではなくて、どうしても安定財源が欲しいので、さっきの話になるが、受益との関係で、広く薄く受益に対する負担を求めるという観点から、やっぱり税があってしかるべきだという議論があるならば、それはそれかもしれない。
- 三つ目に、あえて税で行うとしたときに、法定外税に飛びつくのはいかがなものかと思う。資料7でフランスの例が示されて、新税のように書いてあるが、誰が集めているのかと思って見てみると、社会保険料と一緒に集めている。実は、新税の難しいところは、課税標準が新しいので、どうやって誰が集めるかという問題が必ず出てくることにある。その点では、超過課税は、既に存在している税に上乗せするだけなので簡単である。フランスの場合も、新しい税に見えるけど、課税標準は給与支給総額なので、所詮は社会保険料の上乗せである。つまり、社会保険料と抱き合わせで集めているというのが、答えだ。新税の場合は、徴税コストがどうしても高くつく。産廃税のように、環境目的といった象徴的な目的を持っているなら、分からないではない、言い方を変えれば、ターゲットを絞っているなら、分からないではないが、今回の公共交通を支えるという点から見ると、必ずしも法定外税ありきではないような気がする。したがって、先ほど申し上げたように、固定資産税であれ、法人住民税であれ何であれ、既存の税の上乗せというところから考えるのが、スタートポイントではないか。

(諸富会長)

- ・ 負担のあり方、負担の形態、誰が負担するのかといった点に関する、具体的なコメントをいただいた。
- ・ 今、佐藤委員からあった、そもそも計画に関する議論がないことには、財源の議論にも入れないのではないかとという点について、何か具体的に今後の滋賀県における公共交通のあり方に関する議論というのが、前提にあるのか。

(知事)

- ・ 当然そこは、議論をし、そしてお示ししていかないといけないと思っている。さきほどお示した資料5の3ページに、大きな会社が担ってくれている大きなネットワークは示しているが、こういった基幹交通、ある意味採算のとれるところは、民間会社で十分賄っていけると思う。例えば、資料5の4ページにお示したもの、これはあくまで、現時点での概算であるし、みんなで議論する必要があるものの、1番下の緑の部分までを一足飛びに何か、税で考えているという意味ではない。主には、1番上のブルーで囲んだバスやデマンドタクシーのところや、真ん中の紫で囲んだ鉄道といった、日常交通を必要なものとしてどう維持していくのか、ネットワーク化しておくのかという、そういった財源として考えている。ただ、そういったことを、きちんとビジョンならビジョン、計画なら計画で示した上で、それを守るための財源の仕組みとして、例えば、「みんなで負担していきませんか」という提示の仕方が筋だと思うので、そこは順序立ててやっていきたい。また、この審議会の御議論の中でも、もう少し、この5年10年先に、どういう姿を描いておくのか、描いているのかということについても、お示しできればと思っている。
- ・ と同時に、もう一つ、そこにおいても、県が考えることだけではなくて、そこにもむしろ、裁量性や選択肢を、基礎自治体、コミュニティー、市町に、フリーハンドで残しておくということも大事だと思っている。広域自治体である県だけが言うというよりも、自分たちのまちはこうしたいから、こういう財源があればいいというような仕組みの立て方も必要だと私は思っている。したがって、全体像を最低限で示すということと合わせて、そういった示し方が良いのではないかと現時点では考えている。

(諸富会長)

- ・ 例えば、県の計画に関する議論の場を、別途設けることをお考えなのか。また、例えば、市町と県とが連携した、将来の交通計画に関する議論の場があって、そういう議論が税制審議会のほうにフィードバックされてくるとか、そういうようなことはあるのか。

(知事)

- ・ 滋賀県では3か月に1回、知事と市町長が、まさにひざ詰めで、テーマを民主的に決めて議論する場がある。時によっては、侃々諤々、県と市町が対立するような時もあるが、最近、県全体の地域交通をどうするのかということが、共通の課題・テーマとして出てきて、議論され始めている。例えば、そういった場で大枠の議論をしたうえで、個別課題等について、何か専門部会、審議会等を立ち上げて議論する、また、県民の皆さんにもいろんな御意見をいただくというようなこともやった上で、スケジュールについては子細に詰めて御相談する必要があると思う。その中の一部、エッセンスだけでも、こちらの審議会等にフィードバックしながら、制度設計の材料として、御議論いただくことが必要だと思うので、その点はまた、協議し、御相談申し上げたい。

(諸富会長)

- ・ 滋賀県における具体論としては、これからそういった部分が展開していただけるということで、今日のこの審議会としては、そもそも、公共交通に対して、どういう形で、どういう負担があり得るのか、なぜ、そもそも、税なら税で、税というものを投入しなければいけないのだとすると、それはどういう根拠で制度化されるのか、こういった議論を展開してみたいと思う。

(井手委員)

- ・ 佐藤委員がおっしゃったように、何税がいいのかとか、目的税がいいのか、そうではないのかというのは、学者の目から見ると本当に重要な点になってくる。本来は、税の使い道を議論するところに民主主義の源泉があるので、税を特定の支出と結びつけてしまうのは、民主主義の自殺行為であると言わざるを得ない。ただ、一方で、目的税と言って一括りにするのではなく、例えばある特定の受益層に受益が集中するような目的税であれば、それは非常に問題をはらむわけだが、みんなが受益者になるような普遍的な目的税という考え方もあるのではないかと思う。そのため、個別の目的税ではなく普遍的なニーズに対する目的税という考え方をとると、それは特定の受益者に収益が集中するということではなくなる。目的税が良い悪いという議論自体が、近代の形成プロセスで出てきている議論なので、近代が終わるときには目的税の本質をもう一度議論する必要があるようにも思う。特に、政府への信頼感が低下していく中で、ある程度目的化していかないと税が取れないという現実があるので、実現可能性の低い議論をしても余り意味がないという面もある。その中で、公共交通ということでもいいのだが、目的を特化してしまうと、他にも色んなニーズがあって、まちづくり、福祉などで、それぞれのためにまた新税を作るのですかという話になっ

ていく。そうやって、教育目的税を作り、福祉目的税を作り、としていくと、それは政治的にも非常にコストが大きいし、佐藤委員がおっしゃったように、財政のあるべき姿、民主主義のあるべき姿からも遠ざかっていってしまう。だから、せめて、私は「コモンズ税」なり、「プラットフォーム税」なりというような、緩やかな概念規定にしておきながら、状況によってはそこを上げていくことによって様々な使い方が可能になっていくという、そういう将来性のようなものを展望しておいたほうが良いと思う。

- 今日の資料でも、資料5の冒頭で、公共交通のことを「社会インフラ」と書いておられるが、そういう部分も、開き直って「プラットフォーム」というふうに書いていかれたらどうか。「社会インフラ」と言ってしまうと、「またハードなの？」という話になってしまうので、そうではなくて、ネットワークを作る、人と人をつなぐ、そういう意味でのプラットフォームを作るのだという形で、組織としても意思統一をされたほうが、説得的になっていくような気がした。
- その意味で、普遍的なニーズに対する提供ということであると、本当は目的税か普通税かというのは、余り本質的ではないような気もしている。みんなにとって必要なものなので、それを目的税か普通税かということではなく、やはり皆が必要なものに対してみんなで負担し合うということで、共同需要の共同充足という財政原理に帰っていく議論だと思う。したがって、普通税か目的税かというのは、本質的には瑣末な議論ではないかと私は思っている。

(井手委員は、校務のためここで退出。)

(佐藤委員)

- 先ほどは、目的税についてネガティブなことだったので、あえて目的税を使うとしたらどういう根拠があるかということについて、多分大きく三つあると思っている。よく公平感云々の話もあるが、それ以外に多分三つあると思う。
- 一つ目は、分かりやすく、コスト意識を喚起することにつながるということである。つまり、受益と負担を連動させることによって、「たくさん給付が欲しければ、これだけ負担してくださいね」ということで示すことができる。例えば、社会保険料は、その典型例であって、コスト意識を喚起することにつながっている。
- 二つ目は、産廃税が典型例になるが、ペナルティを課すことができるということである。マイナスの経済活動に対するペナルティということだが、これは諸富会長の専門分野になる。
- 三つ目は、経済的利益の分配になるということだと思う。先ほど、つくばエクスプレスの話をしたが、例えば、新しいインフラや公共交通網を作ることによって、周りの地価が上がるということが起こる。そこで、地価が上がったという経済的な利益は、

放っておけば民間部門が全部取ってしまうので、その一部を税としていただくということが考えられる。こうしたやり方を、海外では、T I F（タックス・インクリメンタル・ファイナンス）と呼んでいて、地価が上がった分だけ、その一部を税金として回収するというプロジェクト・ファイナンスのやり方もある。例えば、先ほどは、固定資産税とか法人住民税の話をしたが、仮に公共交通網を充実させることからの利益が、地価の上昇となって現れるのであれば、あるいは、売上げの増加として現れるのであれば、その利益の一部をお互いにシェアするということはあり得る。自治体は、そうやって取った分を、メンテナンスなどに使えばよい。だから、もし今回、あえて目的税でやられるということであれば、この第3の観点になるのではないかという気はする。ただその代わり、前提条件は、何らかの公共交通網を整備することによって、単に利便性がよくなったというだけでは駄目で、経済的な利益が必ず発生しているということが必要になる。つまり、まちの活性化によって、商店街の売上げや所得が伸びましたでも、地価が上がりましたでもよいが、何らかの経済的な利益が発生しているということであれば、今言ったようなやり方で、目的税というものを介して、一部自治体が、県とか自治体が、その利益を回収するということはあってしかるべきかであろうと思った。

（知事）

- ・ 目的税なら今の3つで考えるべきではないかということもよく分かる。一方で、冒頭で私が提起し、井手先生も言及されたように、「みんなが必要なものは、みんなが負担すべき」という考え方もあるのではないか。例えば、公共交通というものを、例えばコモンズとして、あるいは「社会的共通資本」として位置付け、それを守るために、より良くするために、広く便益が及ぶという考え方で、それで目的税という考え方はできないものか。そのうえで、何でもいい、どうでもいいということではなくて、例えば、一つ目のコスト意識を喚起するための仕組みを入れるというような理屈で目的税という考え方は、やはり、税の理論・体系からいうとあり得ない話なのか。

（佐藤委員）

- ・ 目的をどれくらいの幅を持って理解するかの問題だと思う。井手委員がおっしゃったコモンズになれば広いので、それであれば、普通に一般財源として、住民税で超過課税をして、一般財源に繰り入れてもいいのではないかという議論が出てくる。そのうえで、その超過課税をどう使ったかは、あとは説明責任の問題で、その中で、「滋賀におけるコモンズの拡充に使いました」という、そういう説明の仕方はありうる。その場合に、あえて目的税という言葉を使う必要があるかどうかということになる。つまり、目的税には、目的がないといけないので、税である以上、その目的は具体的にないといけない。もし井手委員がおっしゃったような、理念系というか、幅広

な概念であるならば、それは一般税で取るべきことだと思う。そのうえで、あとは住民に対して、説明責任を尽くすべきという、こういう順番なのではないか。目的税と普通税とは、そういう区分けではないかと思う。

(諸富会長)

- ・ 財政学者は、やはりなるべく一般財源で行くべきだと考えようとするものである。一般に利益するものについては広く一般に負担を求める、それは要するに、普通の一般財源で見るべきものではないかということで、これは井手委員もおっしゃったように、目的ごとに目的税が次々と作られていくと、結局その用途同士のやりとりが出来なくなっていったって、財政の固定化につながってしまうのではないかということは、常に財政学では議論がある。
- ・ 他方で、目的税にすることのメリットも確かにある。特定の目的で緊急性を要して優先的に財政資源を配分したいというときに、それで、もし県民合意がとれるのであれば、言い換えれば、それに対して、すごく県民のニーズがあって、やってくれという声強い場合には、優先的に資源配分していくことについての合意がとりやすい。「このお金は、自分たちで一番ニーズがあるこっちへ使ってくれるのですね。それならば、増税に応じましょう」というような形で合意を得やすい。つまり、一般財源として何に使われるか分からないお金を一般に引き上げるというケースに比べて、目的税の場合は、合意形成を取りやすいのは確かである。だから、目的税にはこうしたプラスとマイナスとがあるので、それとの勘案で、目的税にするかどうかという点については、考えていかないといけない。
- ・ また、目的税を作ると、よく森林環境税もそうだが、5年ごとの見直し規定を設けて、常に存続するかどうかを議論する仕掛けをあらかじめ入れていたりする。これは、やはり、財政の固定化につながらないようにするために、場合によっては役割を終えれば廃止をするということも込みでの、目的税ではないかということになる。

(川勝委員)

- ・ 今日、一貫して重要だった論点は、要するに、何のためにやるのかということだった。入り口のところで議論を間違えると、あらぬ方向に行ってしまいかねない。
- ・ 説明資料の最後に、海外の事例も紹介していただいて、交通税というのがあるという話があったが、本来、何のためにやるのかと言ったときに、例えば、井手委員の言葉を使えば、コモンズ再生のためだということになるのだと思う。そうやって、県内の様々なコモンズの再生のためというふうに目的を広くとらえた場合には、きっと交通税という名称にこだわる必要はないのだろうなと思った。税のあり方や方向性というのは、目的との関係で決まってくるのだろう。そして、その中に重要な要素として公共交通というものも、やはり入ってくるだろう。そういうふうな目的を広くと

らえて議論したほうが、誤解を招きにくいのかかもしれないと思った。

- それから、海外の事例について紹介すると、先ほど計画の話があったが、欧米の交通関係の税制というのは、地域公共交通計画とセットで、一体的に制度化されている。しかも、その計画作りのプロセスをとっても大事にしている、住民参加を必ず保障するような形での計画作りをしている。かなり時間と労力をかけて計画を作るわけで、そのプロセスで、公共交通のその地域における位置付けや重要性を、みんなで共有するというプロセスがあって、「みんなで決めたことなんだから、その費用をみんなで分かち合いましょうよ」というプロセスとセットで税制が成り立っている。今後、公共交通のネットワークを充実させるという話になったときには、当然費用が増すわけなので、そうであれば、「それに伴って税率も上げないといけないよね」ということも、計画作りの中で一緒に議論していく。交通税というのは、そういうこととのセットで本当は評価しないといけない制度なのではないか。
- それから、先ほど目的税の話が出たが、はっきりしていることは、先ほど申し上げた計画に描かれた支出計画と連動しているということである。確かに、目的は、明確に計画の中に描かれているが、それ自体は非常に汎用性の高い計画になっている。一口に交通といっても、先ほどクロスセクター便益の話も説明があったが、地域公共交通計画というのは、公共交通を単に整備して利便性を高めるというためだけの計画ではなく、様々な便益をもたらすための計画になっているので、その結果、使途がとても汎用性の高いものになっている。目的税とは言いながら、使途の範囲がとても広い、そういうイメージである。実際、フランスの場合では、法定任意税という形になっていて、その税を入れるか入れないかということについても、選択を委ねられている。そのため、その地域において大事だとされる公共交通の計画を実現するために、財源を確保しないとイケないとなった場合に、財源は、一般財源も考えられるけれども、我々としては税として集めるのだとなったときには、任意税なので、その地域の判断で、税を導入するという形になっている。この点も、見逃せないところだと思う。その辺りで、この税を交通税と呼ぶのか、プラットフォーム税と呼ぶのか、それは分からないが、地域の将来像を描く計画との関係で、そういうものというのは決まってくるのではないかと。そういうことが、この税を考えるとときにはとても重要なことなのではないかと思う。

(勢一委員)

- 今まさに、川勝委員が、専門家として、丁寧に、詳しく御説明いただいたことと共通するが、ヨーロッパの動き、特にフランスの交通税や、ヨーロッパ大陸側では、かなり公費を公共交通に入れて維持している。こういう枠組みは、日本からすると、ある意味、うらやましい部分があるが、それが成り立っているのは、やはり、計画をきちんと住民参加で作っていった、将来展望や、目の前の課題や、受益と負担について、

みんなでコンセンサスを作った上での仕組みになっているからである。そのため、日本で単純に制度だけ入れるというわけにはいかないだろう。また、特に日本の場合は、交通システムは事業者の独立採算制をベースに作っているのです。この部分も、固有の事情として、どのように考えなければいけないかという点があり、海外との単純な比較は慎重であるべき。

- 先ほど滋賀県内の公共交通を地図で示していただいたが、交通の結節点なのでかなり充実した、いろいろな路線が走っていると感じた。私は現地の事情をよく承知していないが、やはり通常複数の事業者によって公共交通が提供されていると、競合関係が生じることになるかと思う。福岡市の場合は、民間の西日本鉄道が、バス交通のネットワークを市内全域に張りめぐらせていて、それに加えて市営の地下鉄もある。地下鉄沿線が、人の集積が多いので、そこがバスのドル箱路線にもなっていて、事実上、地上と地下で、旅客を取り合うような構図になっている。そこまで典型的ではなくても、やはり事業者間の競合関係はどうしても生じるので、この辺りをパブリックとして整備するときはどうするかという点は、悩みになるかと思う。
- 最近、MaaS（マース）などで、交通システムを、ある意味、垣根を越えて、利便性高く活用しようする傾向が出ているし、これは、DX（デジタル・トランスフォーメーション）が進んでいくと、ますます使いやすく、運営しやすくなっていく。そうしたときに本当にネットワークとして交通システムを考えていくと、誰がその負担をすべきなのかという議論は、これまでとは少し局面が変わってくるのではないか。そのあたりは、若干難しい悩みかと思うが、そこも踏まえて、将来的にどうするかという議論が必要ではないかと思う。

(松田委員)

- 基本的に、やはり公共交通は、一般利益の範囲に入ってくる話なので、先ほど費用の見積りが例示されていたが、もちろんこれから計画を立てていく中で考えていく必要があると思うが、その結果、計画ができたとして、そのための全額を今回の追加的な県による新税（になるのか、上乗せ課税になるのか）で充てるというのは、私個人的には行き過ぎかと思う。一般的な部分というか、最低限保障すべき部分は、市町のこれまでどおりの財源でやることとして、プラスアルファで、これまでよりも良くなる部分、上乗せされる部分については、追加負担を充てていくというやり方を考えても良いのではないかと思う。

(3) その他

- 特になし。

3 閉会

(1) 次回の議題について

(諸富会長)

- ・ 次回の審議会のテーマについて、今回で公共交通に関する議論が一通り終わった場合は、次回はコロナ後を見据えた戦略的税制ということで、新しいテーマに進むことになるが、今日の議論が不十分だという場合は、次回に持ち越してもう1回議論を深めるということも考えられるが、いかがか。

(知事)

- ・ 今回、公共交通をテーマとして提起したが、コロナも見据えながら、コモンズやコミュニティという観点からどうなのかという御意見もいただいた。また、もし仮に、そのうえで交通だというのであれば、交通のどこまでを県として見ようとしているのか、やろうとしているのかという、重要な御提起もいただいた。そこで、例えば、ポストコロナの戦略的税制の一つのテーマとして、交通やコモンズということを中心付けて、今日の御議論も踏まえて、一定の整理をしたもの、方向性を作ったもの、または、作ろうとしているものをお示しした上で、次回も御議論いただいて、それ以外の、もしくは、それに関連する少し大きなテーマについても、御議論いただくような二本立てでいったらどうかというのが、この2時間、お話を伺いながらの感想であるが、いかがか。

(諸富会長)

- ・ では、時間になってしまったが、重要なポイントなので、一つずつくらい、今の知事の問題提起について、先生方のお考えをお聞かせいただきたい。

(川勝委員)

- ・ 今、知事の話にあったように、次回に予定されていたテーマも、本日のテーマとも非常にオーバーラップする部分がある。したがって、本日の議論を深める意味でも、二本立てということで進めていただいたら結構かと思う。

(佐藤委員)

- ・ 私も、テーマにある程度の連続性があるので、一緒に議論して構わないと思う。個人的にはポストコロナの税制のほうが、よりチャレンジングかなという気がする。議論する分には構わない。

(勢一委員)

- ・ 同意見である。

(松田委員)

- ・ 同意見である。

(諸富会長)

- ・ 知事の御提案に皆様、御賛同いただきました。
- ・ 交通税でいいかどうかとか、目的税でいいかどうかとか、そういう議論はあったものの、ただ、交通を、県として、あるいは、知事として、やはり最重要課題だと認識されているということで、それと負担のあり方を正面から議論しようということで問題提起していただいたことは、私はとてもいいことだと思っている。
- ・ 確かに、色々な問題がある。私もこれまで、産業廃棄物税であるとか、佐藤委員が言及された森林環境税であるとか、個人でも関わってきた。そこに、またさらに、交通でやるということの良し悪しは、当然ある。目的税が乱立していくという御意見もある。とはいえ、やはり税というものを作るということが、それも一種の自治のプロセスであるということで考えると、住民の方々が、滋賀県の将来像が大事な問題であるというアジェンダを共有して行って、それを進めるために、負担なしということであれば良いが、自分たちの負担のあり方もセットで考えなければならないのだということで、負担とセットで考えることによって、よりその問題を真剣に考えるという部分も出てくると思う。そうすると、当然、今度は、事業者の側も、じゃあ自分たちには何ができるのかということで、もし県民の方々が追加負担していただけるのであれば、事業者としても努力が必要なんじゃないかと、逆に打ち返されていく部分も出てくる。そういうことで、地域交通をどうするかということ、税という問題を出すことによって、議論が深まるという部分も確かにある。なので、是非、交通の問題は、引き続き、議論してはどうかと思う。そして、この交通の問題を議論していくことで、地域における負担のあり方や、コロナ後の問題も含めて共通の論点が出てくると思う。したがって、「交通はこれで一旦議論を終わって次へ」という感じではなくて、それこそ二本立てで議論していくということに賛成する。そういう形で次回以降のアジェンダ設定をしていただければと考える。

(知事)

- ・ 私も一緒にコミットメントして、次回に向けて準備したいと思う。

(2) その他

- 次回の審議会を、令和3年1月14日(木)に開催することを確認して、閉会した。

以上