

第15回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和5年（2023年）1月13日（金）15：00～17：00

■開催場所

WEB開催（事務局は、滋賀県庁北新館5-E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

■県出席者

三日月知事

総務部 河瀬部長、森本管理監、澤本税政課長、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 渡辺管理監、他関係職員

1 議題①

(1) 挨拶

(総務部長)

- ・ 平素は本県の税務行政に御理解と御協力をいただき感謝申し上げます。
- ・ またこの度は新たな任期の委員の就任について、快く御承諾いただき、重ねてお礼を申し上げます。
- ・ 滋賀県ではコロナ禍による危機を転機と捉え、滋賀の強みを伸ばしながら未来へと幸せが続く滋賀の実現に向けて取組を進めているところ。
- ・ その実現のためには行政の持続可能性、すなわち持続可能な滋賀の実現が不可欠であり、安定的、継続的な財政基盤を確立していくことが必要であると考えている。
- ・ そのため、受益と負担のあり方を検証するという考えのもと、負担の手法の一つである税について検討を行うべく本審議会を設置し、御審議を重ねていただいているところ。
- ・ 地方自治の貴重な原資である税に関する議論を通じて滋賀の自治の力を高めていくために委員皆様の力をお貸しいただくようお願い申し上げます。
- ・ 新たな任期の最初の審議会となる本日は、まず産業廃棄物税について諮問をさせていただき、御審議を賜りたいと考えている。
- ・ また昨年度までに御審議をいただいた地域公共交通を支えるための税制に関して、現在、本県では滋賀地域交通ビジョンの策定に取り組んでいるところであり、その状況について説明をさせていただき、御意見を賜りたいと考えているので、よろしくようお願い申し上げます。

(2) 審議会の運営について

資料1および資料2に基づき、事務局から審議会の運営について説明し、了承を得た。

(3) 委員等紹介

各委員から自己紹介が行われた。

(4) 会長・副会長の互選

会長に諸富委員、副会長に佐藤委員が選出された。

(5) 諮問

総務部長から会長に対し、滋賀県産業廃棄物税について、諮問がされた。

(総務部長)

- ・ 本県の産業廃棄物税については産業廃棄物の発生抑制や資源化への取り組みの一環として平成16年1月1日から法定外目的税として導入している。
- ・ 直近の令和3年度の税収は約4千6百万円となっており、その収入は産業廃棄物の減量化支援事業や不法投棄防止対策事業などに活用している。
- ・ 産業廃棄物税条例では、条例施行後5年を目途として、条例の施行状況、社会経済情勢の推移等を勘案し、必要があると認めるときは条例の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしており、これまで5年に一度のサイクルでそのあり方について検討を行ってきた。
- ・ 令和5年度は前回のあり方の検討を踏まえた条例改正から5年目になるため、今年度から来年度にかけて、御審議を賜り、本県の産業廃棄物税の評価や用途、課税方式などについて答申をいただければと考えているので、御審議のほどよろしくお願いを申し上げます。

2 議題② 滋賀県産業廃棄物税について

- 事務局から資料4および資料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)

- ・ 滋賀県の中での産業廃棄物の流れはどのような感じか。
- ・ つまり、滋賀県の中の産業廃棄物は他の県にどのように流れているのか、逆に他の県の産業廃棄物がどのように滋賀県へ流れてきているのか。

- ・ 奈良県では税金を基金にためて、基金を使って事業を展開しているが、滋賀県も基金を持って事業展開されているのか、あるいは年度内に入った収入を使って事業を行っているのか。
- ・ やはり一番大きいのがコンプライアンス。他県は最終処分場での特別徴収を行っているが、滋賀県が申告納付にして、コストとして見える化させ、産廃の抑制効果を働かせたいという気持ちはわかるが、申告納付になると申告しない人が出てくる可能性がある。
- ・ 特に滋賀県の事業者が他の県に産業廃棄物を移した場合は、そちらの県で特別徴収していればそこで払っているはずだが、他県の事業者が滋賀県で最終処分を行った場合は、他県の事業者はしっかりと申告してくれているのか。どのくらい調べられているのか。
- ・ 今後の議論だが、税率を変えるという余地はあまりないと思う。他県も 1,000 円なので、自分だけ上げる下げるのはおかしい話だと思う。もしやるなら近隣でまさに関西広域連合全体でやるしかない。
- ・ 三重県を除くと最終処分場で特別徴収を行っているので、課税方式を申告納付から特別徴収へ転換するということもあり得る。これがあれば免税点や他県との調整がいらなくなる。
- ・ 課税方式の見直しについてどのくらい検討する余地があるのかということについて聞きたい。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ 産業廃棄物の流れとしては、県内で排出事業者が出したのものについては、県内で処分することもあるが、県内から県外に持って行かれるものもある。総排出量そのものは県内では発生したもの。
- ・ 本県でも同様に、税金は基金に積み立て、歳出事業の財源としている。

(事務局 (税政課))

- ・ 申告が正しくされているかということについては、マニフェストが提出されており、それと照合するようにしている。申告できていない部分があるかもしれないという懸念はあるが、県税事務所で確認しているところ。
- ・ 特別徴収への変更を議論する余地については、今回議論いただきたいポイントで課税方式を挙げているので、ぜひともこの点について御議論いただきたい。
- ・ アンケート調査の中に徴収方法を変更した方が良いと思うかどうかという設問を設けており、変更する必要がないが 40%程度という回答を得ていることからこれまで継続してきた

が、必要があれば変更もあり得ると考えている。ただし、20年ほどこの制度が続いているので一定、周知期間は必要である。

(佐藤委員)

- ・ 基金残高はどれくらいか。例えば向こう1年間の事業を継続するくらいは十分にあると思っ
ていいのか。
- ・ 気になるのはどれくらい皆さんちゃんと申告しているのか。調査するのはわかるが、調査
しても産廃の量を正しく申告するとは限らない。
- ・ 大手より小規模事業者が怪しい場合が出てくると思うが、税務署であれば査察が入り、帳
簿をひっくり返しながら見て行って、申告が少ないと言うかもしれないが、それを産廃でや
るのは厳しいのではという気がする。
- ・ 滋賀県の事業者は結構、三重県に（産廃を）流していると聞いていたが、三重県も申告な
ので、申告しない者同士で何かやっていないかという。

(事務局（循環社会推進課）)

- ・ 令和3年度の期首残高は5,400万円ほどであり、事業を継続していく残高はある。

(事務局（税政課）)

- ・ 事業者への調査については、御指摘のとおり赴いて書類を調査するところまでではで
きておらず、国税の査察レベルの調査はできていない。
- ・ 三重県とどうかという話についてはわかりかねる。

(川勝委員)

- ・ 最終処分施設あるいは中間施設では課税だけではなく、そこでの処理料金が発生している
と思う。その金額が、課税と合わせて排出事業者が負担する費用ということになると思う
が、料金の水準が近隣の自治体と比べてどうであるか教えていただきたい。税率そのものは
基本的にはどこも1,000円が水準になっているが、実質的な負担を比較するなら、その処理
料金を併せ持って比較しなければいけないので。
- ・ 2点目は、今後、検討するための材料として検討いただきたいことについて。制度設計の
違いはその自治体ごとに目的が異なっていたり、そういったことの影響を受けて制度が違
うことになっていると思うが、滋賀県の場合は産廃を減らすというインセンティブ、政策目的

をかなり強く掲げて排出段階での課税になっているかと思うが、他団体は主として最終処分段階での課税ということになっている。そちらと比較して、例えば、政策効果という点で、どれぐらいの違いがあるのかということの検証をしてみてもよいのではないか。他団体の仕組みの効果を測ることは簡単ではないと思うし、件数もあるので、全てする必要はないと思うが、主だったところとの比較をしてみて、産廃を減らすという目的に、制度設計の違いがどう影響しているのかという検証もあってもよいのではないかと思う。

- ・ 産廃税の効果を測るのは難しいという説明があり、それでもなおいちろ調べていただいて非常に勉強になったが、特に難しいのはやはり滋賀県の場合は課税インセンティブによって排出抑制をするということと、税金を集めてその税金を使って産廃の政策課題を解決していくという両面からアプローチしているがゆえに、どちらが効いているのかという点。仮に、かなりインセンティブの方がうまく機能しているのであれば、どこかのタイミングで、いま目的税になっているものを一般財源化していくということも検討してもよいのではないかと思う。税の論理からするとあまり目的税というのは望ましいわけではないので、もし初期の目的を一定果たしたという段階になっていたら、そういったことも考えていかなければいけないのではと少し思う。
- ・ もう一つ、今後の論点として。現状の制度は、再生施設に対しては免除になっていると思うが、免除のままではよいのかということ。産廃問題を解決するにはそもそも発生抑制が最もプライオリティの高い政策だと思うので、たとえ再生されるとしても、応分の負担をしてもらう必要があるのではないか。そういう意味では、1,000円という基本税率とは差別化して、再生施設にも低率で一定課税することも今後検討していく価値があるかもしれない。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ 処理料金の水準については把握できていない。他にも運搬費等もかかるので、そのあたりも含めてのことになるかと思う。
- ・ 効果についてインセンティブか使途事業かという話をいただいたが、今後のことも含めるとリサイクルが重要であると思っている。そういう意味で、再生施設に誘導できるというのは、実際に効果が出ているのではないかと考えている。

(事務局 (税政課))

- ・ 一般財源化してはという御提案や再生処理についても課税対象にしてはという件については、他府県の状況や評価を見た上で考えていく必要があると考えている。

(川勝委員)

- ・ 今後の論点という形で、この審議会で検討いただければと思う。

(勢一委員)

- ・ 既に佐藤委員が御指摘されていたが課税方式については、やはり他団体の現状も含めて少し比較して考える必要があると思う。
- ・ コンプライアンスという御指摘もあったし、より正確に現状や運用状況を把握しないと、なかなかこの次の制度の議論もやりにくいと思う。そういった点でも検討に値すると思う。
- ・ この税による経済的なインセンティブが本当に十分機能しているのか、そのあたりは調べて検討できたらと思いながら他の委員の御意見を聞いていた。
- ・ 特に総排出量が高止まりしているという状況はデータで示されていて、もう 1,000 円が慣れてしまっていて、発生抑制にもはや機能しなくなっているのではという懸念もある。もちろん他の費用を合わせて見るという川勝委員の指摘もそのとおりだと思うが、やはりこのインセンティブが税の機能としてどうなっているのかについて可能な限りデータを見ながら議論する必要があると思った。
- ・ もう一点、使途について、例えばリサイクル認定製品の販売実績の数字を見ると、平成 26 年度からあまり伸びていない。本来であればリサイクルが進むと認定製品が増え、活用されていく。それが一つ経済的なインセンティブを押し、市場を変えていくという意味があると思うが、これがあまりうまくいっていないように数値から見える。要因や課題があれば教えていただきたい。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ リサイクル認定品の販売実績が伸びてない原因については、現在 185 の製品のうち、コンクリート二次製品が 131 と大部分を占めており、その原料となる溶融スラグが、令和 2 年 3 月から東北部浄化センターから排出しないこととなったことが主な原因である。このため、コンクリート二次製品の製造が落ち、全体の販売額が落ちている状況になっている。

(勢一委員)

- ・ 大きく減った理由は資料に記載されており承知しているが、本来であれば、色々な認定製品が作られて、社会に普及していくことを目指されているのかと思ったので、他の商品のバ

リエーションが増えていないのであれば、そういうところを活かしていけるような事業のやり方を検討する必要があると思った。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ 確かにコンクリート関係が多いので、バリエーションを増やす意味でも制度のPRをしていきたい。

(松田委員)

- ・ 議論の前提として、埋め立ての終了が近いという話であるが、今後はどうなっていくのか。
- ・ 1,000 円に慣れているのではという話があったが、近隣県とほぼ同時に上げるということは難しいのか。
- ・ 使途について、総排出量が増えているのが建設業と水道業のわりには、そういった産業の排出量が減るような使途が少ないのではないかと思うので、少し使途についての整理みたいなものを考えていく必要があるのではないかと思った。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ 滋賀県で唯一の管理型の最終処分場であるクリーンセンター滋賀は、2023 年 10 月で受け入れを終了する。その後は県内に管理型最終処分場がなくなるので、県外の管理型最終処分場へ搬出される量が増加し、税収が減少すると考えられる。

(事務局 (税政課))

- ・ 税率を近隣府県と合わせて変えられないかということについては、1,000 円に慣れているかという問題を共有できるのかということが前提にある。条例で税率を定めているので、それぞれの議会で可決いただかないといけないので、相談をすることはできると思うが、近い将来の形では難しいという感覚を持っている。

(事務局 (循環社会推進課))

- ・ 使途の関係について、総排出量の中で建設業や水道業の割合が多いが、水道業は排出されたとしても脱水するため最終処分量はかなり減るため、建設業の方が最終処分量は多くなる。よって、建設業から出る産業廃棄物の製品化あるいは減量化の支援がメインになってく

ると考えている。

(齊藤委員)

- ・ 資料5-2の図の6では、県内の総生産量あたりの廃棄物の排出量を全国平均と比較すると総排出量の抑制が進んでいるとの見解があるが、他自治体に流れているという話もあり、そういったところを含んだものになっているのか。
- ・ 他自治体の状況、特に近隣の自治体の状況を排出量などを含めて調べ、知り得るとよいと思う。資料4-2の9ページに、徴収方法一覧があるが、それに加え、近隣のところの排出量を教えてもらえるとよいと思う。
- ・ 今回の議論のポイントで免税点を挙げているが、資料4-2の9ページに免税点と書いてあるところ以外では免税点はないのか。
- ・ 500tというところがどうなのか、どういった状況であるのかということを知るためには、500t以下の事業者がどのくらいいて、どのくらいの事業者がどのくらいの割合で排出しているのかがわかるともう少し議論がしやすいと思った。

(事務局(循環社会推進課))

- ・ 県外も含んでいる。

(事務局(税政課))

- ・ 免税点で事業者がどれだけあるかというところについては調べさせていただく。
- ・ 500tの免税点を設けていることにより、税収額で全体の6割程度が確保される制度設計となっている。

(諸富会長)

- ・ これから4回かけて議論していくので、今日だけで決着をつけなくてよいが、先生方のおかげで重要な論点がいくつか提示された。
- ・ 一番根本のところはやはり排出課税、発生源で課税するか最終処分のところで課税するかという課税方式に非常に大きな違いがあり、排出抑制を狙った排出課税方式というのは三重県、滋賀県だけしかないはずで、その貴重なタイプに属しているということ。
- ・ 社会科学から見ると実験をずっと行っていただいているような感じで、非常に関心がある。先生方が既に仰ったように、この二つの方式の違いによってどうなるのか。

- ・ 得られたコメントの中で、やはり税制審議会の場なのでどうしても税制から気になる点が出てこざるを得ない。つまり、発生抑制での排出課税という性質から、最終処分場のところで入場料金のように取ることができず、申告によらざるをえない。しかし、申告によると、佐藤委員が御指摘されたように、果たして正確かつ適正に申告を本当にしているのかという論点がある。
- ・ それから、それをどうやって検査するのかという論点がどうしても出てこざるを得なくなり、今日の段階ではその点で確証を得られる形で適正課税が行われているかどうかについてはまだ委員の皆様が確証を持ってない状態であるので、もう少し情報・データが欲しい。
- ・ 私は三重県の産廃税の創設のときの委員だったが、やはり同じように三重県もマニフェストを使うので大丈夫、つまり、最終処分のところでゴミを搬入した人の元の発生源をたどっていこうとすると、そのマニフェストを逆にたどっていけば発生者につながるはずで、それでチェック・検査できるということだが、本当にそれをどれぐらいの頻度で行っているか、検査がどれぐらいの頻度で有効な形で行っているのか。もちろん全納税者を調べることはできないので、適宜、サンプル調査のような形でやるが、それはどれぐらい有効に機能しているかということだが、そのようなサンプル調査なり、マニフェストを使ったチェックが本当にどのように行われていて有効に機能しているのかということも気になる。
- ・ 他方、排出課税には良いところがあり、私も川勝委員も環境経済学をやっているので、環境経済学的視点から見るとやはり発生抑制に行くならば、やはり排出課税がいいだろうと、滋賀県方式がいいだろうというふうに思う。
- ・ どうしても最終処分課税だと、ゴミが排出業者から処分業者、流通業者に渡され、その人たちはトラックで最終処分場へ運び込む入り口で料金を取られる。排出事業者ではなく、持って行くためにトラックを運転した人たちが課税され、上流の本当にゴミを排出した人にかかっていない。
- ・ だから必ずしもゴミの抑制にならないだろうと、もちろん上がった料金を流通事業者が発生する企業へちゃんと転嫁できればインセンティブが効いていると言えるが、往々にして力関係からゴミを出す企業の方が強かったりして商売のために、流通業者は泣く泣く飲まざるを得ないようなことが起きているのではないかという意味では滋賀県方式の方がきちんと出す人に、出す量に応じて課税できているので発生抑制が効いているのではないかという期待が生まれる。

- ただし、川勝委員が言われたように、今日のデータでかなりいろいろと明らかにしていただいた点は大変感謝するが、まだこれだけでも確証がやはり持てない部分があり、資料5-2の図の6などは全国と比べて滋賀県は低いというのは傍証はただけてこれはこれでなるほどと思ったが、川勝委員の御提案ではやはりこういう発生抑制効果ということについて本格的にちゃんと調査をしてはどうかという御提案だったと思うし、これは大変重要なことではないかなと思う。
- もし予算があれば例えばコンサルティング企業に委託して本格的に他県との比較とか、場合によっては統計学的な分析をする、つまり県内GDPが上がったら排出が上がっているということで、その中から税の効果を取り出して効果分析をする統計学的手法を委託して調査してもらうのも一つの手。導入から15年程度データがあるので、それがデータ数として十分かどうか分からないが、せっかく税制審議会の議題にさせていただいたので、この機会に少し本格的に行うのも一つかと思った。
- 15年程度が経って滋賀県は排出課税として先駆的にやってこられて素晴らしいと個人的には思う。ただし、15年程度経ってこのままいくのか、少しこのタイミングでこの行政のあり方自体、もう少しコンセプトを考え直すべきかということがある。EUがここ数年ぐらいで、サーキュラーエコノミーというコンセプトを出してきて、昔の単純な廃棄物行政からこれはある種のエコノミーであると、これ自体が一つの経済であり産業政策であり、資源管理政策であり、なおかつ経済安保の重要なツールだという位置づけになってきている。県レベルとナショナルレベル、あるいはEUレベルと話を混同するといけませんが、中国にレアメタル等の資源を依存しているということから、電気自動車とか脱炭素社会になっていくと、レアメタル依存がむしろ蓄電池とかも含めて多くなっていくときに、一緒に脆弱になっていくということから、域内に入ってきた製品化されたレアメタルをきちっと取り出して、それを循環させていくということ。
- 蓄積量がそれなりに増えてきたら、都市鉱山という言い方もあるが、新たにそのレアな資源を輸入しなくても回していくことによって、ある程度自給率を高めることができる。それが経済安保につながる。それからローカルエコノミーの涵養につながる、地域産業の仕事が作られ、雇用も作られるというコンセプトをもとに推進している。今日は話を伺っていて、何かそういうようなものとしてやっていこうっていう感じではなくて廃棄物行政の流れの中の説明だったのでもう少し再生事業とか、あと研究開発をされているので、滋賀県におけるサーキュラーエコノミーを考えた場合に、産廃税を使った財源があるので、そういうものを県内で経済が良くなるようにするにはどうしたらよいかという視点があってもいいと思

う。せっかく4回あるので、そういう議論も入るとよいと思った。

(知事)

- ・ 発生抑制効果がどれぐらいあるのか分析・検証したい。申告納付でよいということも重要な論点である。今日いただいた御指摘、十分応えられなかったこともあるので、我々なりに資料を整理して、次回の議論に結びつけていきたい。
- ・ また、税制審議会で議論しているのので、この税を活用して新たな社会に廃棄物行政含めてバージョンアップさせていくような視点は持ち合わせないのかということはその通りだと思った。実は県内でも、例えばビニールハウスの原料に廃材を利用しているような事例もあり、もしかすると税の抜け道になっているのかもしれないし、うまく制度設計すればもっと回る仕組みを作れるのかもしれない。
- ・ 今回のクリーンセンター埋め立て終了を受けて、県外に流れるのではなく、県内で流通させるような誘導というものも税を通じてできるのであれば有効だと思うので、我々も考えた上で、次回の議論に結びつけていきたいと思う。

(諸富会長)

- ・ 本日は様々な御意見をいただいたので、次回は産業廃棄物税のあり方について具体的な議論を行いたい。

3 議題③ 滋賀地域交通ビジョンの策定状況と「参加型税制」について

- 事務局から資料6および資料7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)

- ・ 懇話会にも参画しており、アンケート調査の資料に基づいて、懇話会で出していた意見等を少し紹介させていただく。
- ・ 税制との関係で言うと、費用負担の意向のところ皆さんの関心として集まると思うが、結果は私自身も当初思っていた以上に、県民の皆さんが新たな費用負担について許容できるという回答をされているという印象を持った。
- ・ 委員の中にはアンケート調査に回答した方はそもそも交通に関心のある方が多いのではないかという意味で、少し割り引いてこの結果を見ないといけないのではないかという御意見

もあった。私自身はそれを割り引いたとしても6割、7割が許容できるという回答は無視できない水準ではないかという感想を持っている。

- ・ ただしその結果は、単純に新たな費用負担を許容しますということではなく、一定の要件を満たせば、許容できるというものではないかとしている。
- ・ 単に今の公共交通を維持するレベルのサービスではなく、もう少し皆さんの満足度が上がっていくような公共交通がこの滋賀県で実現できるのであれば、そういったことも許容できるという意味表明だと思っている。
- ・ アンケート調査では公共交通は極めて必要という意見が大半だったと思うが、今の公共交通に満足しているかと言われると必ずしもそうではないという意見があった。新たな投資について皆さん許容されている回答も多かったのも、もし新たな費用負担を求めるということであれば、やはりそれなりのサービス水準が実現できるのであればとか、新しい投資ができるのであればということの一つの要件として許容されるという印象が残った。
- ・ 懇話会にはJRなどの交通事業者も参画されており、公共交通を担う方々にとって、その経済活動を行う中で国から一定の規制を受けており、その範囲内で経済活動をしていることを考えると、やはりいろんな工夫をして経営努力をするにも限界がある。もしその規制の枠内で経済活動をせよということであるならば、やはり一定の国の役割と責務を果たしてほしいという御意見があった。まず滋賀県が独自に交通税のような形で取り組んでいくということには積極的に頑張りたいと思うが、国にも一定の責務があるということで、何らかの形で国も費用負担していただくことを要望することも要件の一つになってくるかもしれない。

(諸富会長)

- ・ 満足度とは何か、満足度はどうやったら上がるのか、逆に言うと不満を皆様が持たれている原因はどこにあるのかという分析もしているのか。

(事務局 (交通戦略課))

- ・ 公共交通に関しては、人口のカバー率で評価していることが多かったが、今回はバス停や鉄道駅が近くにあるかどうかと合わせて、バス停や駅の運行本数がどのくらいあるかを確認した。資料6の15頁にあるように、利用したいと思える間隔が1時間に3.6本、15分から20分に1本程度は欲しいという回答が平均となった。
- ・ しかし、まだカバーできてない地域も多く、運行本数とサービスレベルにより満足度が

大きく変わってきているのではないかと考えており、前回の懇話会で川勝先生からも、最低限の2.7本を確保するのではなく、利用したいと思えるような、満足度が高まる場所まで求めていくことが必要ではないかという御意見をいただいたところ。

(諸富会長)

- ・ 私も同感。ここが一番クリティカルなものの一つだろう。もう少し、さらに満足度を構成する要素とか、ウェイト付けなど分かれば、またよろしく願います。

(佐藤委員)

- ・ アンケートで自動車から公共交通への転換に向けた意向も調査されているが、結果を教えてください。
- ・ 新たな費用負担についてはどういった質問をしたのか。「あなた」が負担する意思があるかという意味だったのか。税金は自分が払うのではなく、他の誰かが負担するだろうと思ってもよいことになる。例えば、法人税なら自分の負担だとは思わない。あなたの税金額が増えるけどそれでも許容しますかという質問なのかどうか。税金の話は難しく、一般論として増税はやむを得ないと思うかと聞くと、自分の税金でなければ多分イエスだが、自分の税金と言い出した途端に皆怒ることになる。
- ・ 重要な視点として、なぜ県がやるのか。通勤・通学が主な目的だとしたときに、通勤・通学のほとんどは市町村の中で収まるケースもあるし、せいぜい隣の町ということだとすると、県全体に関わる話になるのか。比較的長距離移動しているのであれば県レベルの話になるが通学になってくると意外と市町村の中で収まっているケースもあると思う。通勤・通学が目的と言われると、それは市町村がやる話になってくるような気がするが、滋賀県の場合、通勤・通学はどのくらいの範囲なのか。例えば、北の方が南まで通学することはあるのか、県を縦断して京都まで行くケースがあるのかとか、この問題がなぜ県がやることなのかというところで関わってくると思う。
- ・ 本当はもう少し聞くべきだったのは観光だったと思う。観光客はタクシーも含めて公共交通を使うので、やはりそういった足がないとなかなか観光促進にはならない。ましてインバウンドにならないので、これは県全体の話になる。彦根に行った方は大津にも泊まるだろうから、お金は滋賀県全体に行き渡る。県レベルでやるべき理由はどこにあるかということについてもう少し踏み込んだ議論があってよかった、あるいは事実確認があってもよかったかなという気がする。

- ・ 川勝委員から御指摘のあった、国も一定の責任を果たすべきということについて、仮に規制が問題だとすると規制緩和すればよいだけであり、お金はいらぬ。規制の話だということなら規制改革でやりますというだけで、単に事業者として補助金がほしいと言うのだったらちよつと待つてという話になると思う。ちゃんと自分たちで自助努力して、その上でそれでもなお足りないところをというのはわかるが、最初から補助金をあてにすると恐らくこの議論が全部すつ飛んでしまうと思うので、議論の持つて行き方は気をつけたほうがよいと思う。

(松田委員)

- ・ ビジョンの話をするときにコミュニティの再生という話も入っていたと思うので、そういうものも盛り込んでおく必要があるのではないかと思った。
- ・ ご老人の福祉施設への移動などでNPOも関係してくるのではないかと思う。
- ・ 運送事業をしている方はコミュニティレベルで交通の話をしたら入ってくれるのではないかと思うので、もう少し広く考える必要があるのではないかと思っている。
- ・ 全体として交通空白地域の議論が弱いと思っている。他地域の事例として、チョイソコを愛知県豊明市でやっていて、地元企業が協賛金を出し、自治体の負担軽減、空白地域を埋める活動をされているので参考までにそういったものも見てみる必要があるのではないかと思った。

(齊藤委員)

- ・ 新たな費用負担についてどういった聞き方をしたか気になるが、こうした結果がわかったことに驚いている。公共施設では、今の負担で施設を統廃合して面積を減らしてほしいという意見が圧倒的に多かたりする中で、やはり交通に対しては、負担も含めたニーズが高いのかなと思った。
- ・ ただし、お答えになっている人の住まいの地域によってかなり違ってくる可能性もあるのではないか。例えば、空白地帯とか恵まれてない地域のところに住んでいるような方は、県から聞かれていて県全体で負担するようなイメージがあるとやはりイエスと答えやすいかと思うが、今満足しているところの地域の方はそれほどではないのかもしれないので、お答えになった方のそのバックボーンは少し気になるところ。

(勢一委員)

- ・ アンケート結果の見方は丁寧に分析する必要があると感じた。その中でも多面的効果を住

民の方もある程度は理解してくださっていて、負担をしても構わないという声があることは非常に心強いことではないかと思った。

- ・ 県域指標の通勤・通学、通院・福祉は確かに欠かせないニーズだと思う。ただし、これ以外の利用というものを、どのくらい考えて公共交通を議論する必要があるかと考えると、先ほどの松田委員のコミュニティの活性化に資する部分はどうか、それを含めた県内各地域間の交流にあるような効果はどのくらい実際にニーズがあるのかとか、観光もあったが最近ではワーケーションもあり、外から関係人口を呼び込むことで地域が元気になる、そうしたことを考えるともう少し幅広いニーズが今後は出てくるような気がする。
- ・ 自家用車を使わない選択もあるというキャッチーなワードが出ていて、重要な視点だと感じた。いわゆるモーダルシフトの発想。1人が1台ではなくて公共交通で移動する。端的には環境負荷が低減されたり、最近ではカーボンニュートラル、地域脱炭素の観点からも、むしろ望ましい町のスタイルではないかという点も考えると政策分野間の連携の視点から公共交通のニーズを少し紐解いてみることも検討に値するかと思った。先ほどの観光もそうだが、もう少し幅広く見られる部分があれば、検討いただければと思う。

(事務局 (交通戦略課))

- ・ 自家用車からの転換についての質問は2つあり、一つ目は、自家用車から公共交通に転換するために重要と思うのは何かについて聞いている。二つ目は、公共交通と自動車どちらも利用できるなら、こういった条件の場合にどちらを選択するか、所要時間、運賃、運行本数を示し、それらを変えた中でどのようなサービスレベルであれば公共交通を選択しますかということを知っている。
- ・ これらのデータを分析して係数を算出し、サービスレベルを変えたときに公共交通の利用者がどのように変わっていくかシミュレーションするためにこのデータをとっているものであり、現在分析を行っているところ。
- ・ アンケート内容の新たな費用負担についてであるが、「あなた」はサービスレベルの維持に必要な費用(運賃以外)を一部負担してもよいと思いますかと聞いている。同様に、サービスレベルの向上についても、「あなた」は投資に必要な費用(運賃以外)を一部負担してもよいと思いますかと聞いている。それに対して、思う、どちらかといえばそう思うなどの選択肢を用意したところ。
- ・ なぜ県がやるのかという視点について、通勤・通学の現状は県内高等学校が全県一区でどこからでもどの県立高校へも通えるようになっている。そうしたことから生徒によっては朝

の早いうちから電車に乗って湖北から大津まで通う方もいらっしゃる。また、そういう方は例えば駅までは自転車、バス、さらには家の送り迎えなどで移動される。通勤についても同様で、県を縦断、あるいは横断して京阪神へ通勤する方も一定数いらっしゃる。

- ・ 地域のコミュニティバスなどについては基本的には市町で行っていただくものと認識しているが、新たな財源をもし得たときには、それを県だけで使うのか、市町とも使うのか、そうしたことも今後の議論になってくると考えている。
- ・ 財源や交通ビジョンの議論をしていく上で、多面的機能の部分が極めて重要であると認識している。移動手段を利用しない方に負担いただくということであれば、負担いただく方全てに受益が行き渡ることが基本であると考えており、単に移動手段として捉えるのではなく、その交通を維持することによりどのような効果があるのか、説得力のある整理が必要になると考えている。県行政あるいは市町の行政は全て交通の基盤があってこそ成果を発揮するものと考えているので、そうした視点で今後議論していく。
- ・ 交通空白地のチョイソコについては、竜王町においてチョイソコリュウおうというものを実施しており、デマンド型のワゴンで実証運行を経て今年度から本格運行している。
- ・ 地域別状況のバックボーンはどうかという点については、資料6の17頁で地域別に整理しており、地域別の費用負担の意向については特筆すべき顕著な差異があまり見受けられない。全地域にわたり費用負担の意向はポジティブな状況になっていると分析している。ただし、アンケートに回答いただいた方がそもそも交通に関心の高い方ということも十分考えられるので、そのあたりは一定加味した形での分析が必要と考えている。

(諸富会長)

- ・ どのようにして県民が交通に満足するのかについては、サービス水準が非常にクリティカルであり、サービス水準が満たされる限りは払ってもよいということが今日、新しく学んだことかと思う。
- ・ 富山市でLRTを導入して、JR西日本を含めて協力を得て、富山地方鉄道を含めて整備したときの経験からも同じことが言える。頻度を上げてもらう、定時運行してもらう、それから鉄道交通事業者の枠を超えて利便性が最大化されるような時刻表ネットワークを作ってもらうことにお金を注いだことによって、乗る人が増えて満足度も高まったという経験からも今日の話は整合すると思った。
- ・ どうしたらサービスを上げられるかということを一に考えてみて、県民の方々の交通サービスへの満足度が上がるためには何をすべきか、それから必要な施策を考えて、最後に財

源を考えてみるということが大事かと思った。

(知事)

- ・ 三つ申し上げる。まずアンケートについては、例えば満足・不満足にどういう地域特性があるのか、利用している人がどういう傾向にあるのかということをもっとクロスで見られる部分があると思うので、細かく分析を進めていきたいと思う。
- ・ 2点目、こうなったらいいというものを示しながら、現状とのギャップを洗い出し、そして地域特性を加味して県域指標を設けていく。その県域指標を達成するための施策を作り、それがサービス向上・改善になると思うが、その足らざる部分を、例えば交通税ということであれば、どういったことになりますかという議論の進め方になるのではないかと考えている。
- ・ 通勤・通学、通院・福祉だけでいいのか。例えばまちづくりの視点や多面的効果をもっと表現するとか、観光についてどのように書くのかということは、今日いただいた重要な課題だと認識した。
- ・ 3点目、県が行う大義や、国との役割分担、もちろん国に求めることは求めるが、まず県で行けるところまで行こうと思う。滋賀県は、北から南に通勤したり、県外から滋賀県に来たり、また県内から県外に通学・通勤することが比較的多い。このあたりをより整理した上で、県がなぜやった方がよいのかということも、まとめていければと思っている。
- ・ できれば毎回、交通のことをその時点での進捗状況の御報告も含めて御議論いただく準備をしたいと思うのでどうぞよろしくお願い申し上げる。

4 閉会

○次回の審議会を令和5年3月29日（水）に開催することを確認して閉会した。