

## 第 21 回滋賀県税制審議会 議事概要

### ■開催日時

令和 6 年（2024 年）9 月 18 日（水）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、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 岡田部長、岡田管理監、橋本税政課長、他関係職員

土木交通部 小林交通戦略課長、他関係職員

## 1 開会

### (1) 挨拶

#### (知事)

- ・ 大変お忙しいところ、今回も御参加いただき感謝申し上げます。
- ・ 先般、極めて短い滞在であったがオレゴン州ポートランドの交通政策について学ぶ機会をいただき、大変興味深かった。
- ・ ストリートカーにも乗らせていただいた。運賃収入は全体の 2 割程度で、7 割以上が公費で負担されており、賃金税なども投入されている。
- ・ 住民参加がいろんな面で保障され、整っており、多くの方が関心を持たれていることや、まちづくりと交通の連関が特徴的であった。市域を超えた都市圏といった少し広域で物事を見るような視点や発想なども大変参考になった。
- ・ 本県でも参加型税制という御指導を審議会からいただき、委員の皆様にもいろんな地域のワークショップに御参加いただいているが、こうしたことも共有しながら、今後の議論の方向性を御検討いただければと思っている。
- ・ 諸富会長から税と社会保障の謹著をお送りいただき、少子化対策を進めるための第三の選択肢について、大変興味深く勉強させていただいているところ。昨今、ある党の総裁選挙や代表選挙、次の総理大臣を選ぶ議論が行われているが、こうした責任のある財源や負担の議論が盛んではないところが残念であるが、こうした議論に地方自治体として、県民としてどのように参画していけばよいのかといったことについても御示唆をいただければありがたい。

- ・ 本日はかねてより御議論いただいている法人県民税法人税割の税率の特例、地域交通計画について御議論いただく。限られた時間ではあるが、忌憚のない御意見を賜りますことをお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。
- ・ どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 2 議事

### (1) 法人県民税法人税割の税率の特例について

- 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)

- ・ 今回の見直しで影響を受けている税額2,000万から5,000万以下の企業の意見はどうだったのか。全体的にはポジティブに回答いただいていると思うが、新たに負担が増えた企業はどういった感想をお持ちだったのか。
- ・ 関係団体のヒアリングを行い、全体をまとめているが、県内法人と県外法人で認識の違いがあるのかどうか。特に財源不足を賄うという観点からの超過課税は滋賀県独自だと思うが、目的と紐付けている自治体が多いと思うので、こうしたところについて県内法人、県外法人で認識の違いはなかったのか。
- ・ ヒアリングで企業立地を促す上での不均一課税についての御指摘もあったと思うが、滋賀県としては企業誘致に向けて不均一課税で積極的に取り組んでいるものはあるのか。特定の地域あるいは特定の産業について不均一課税で企業誘致を促している取組があるのか。

#### (事務局(税政課))

- ・ 今回から対象となった税額2,000万円から5,000万円以下の企業の意見についてであるが、これまでの経過や前回の審議会での議論の方向性等を踏まえ、今回のヒアリングも直接企業にではなく、経済団体を対象として伺ったところ。
- ・ 県内外に分けて聴き取りは出来ていないが、ヒアリングの中では、制度に関して(県内と県外で)特に御意見の違いや発言等はなかったと認識している。
- ・ 不均一課税等に関しては、本県では過疎地域や離島振興など、法的に国の減収補てん措置が講じられる制度のほか、不動産取得税の不均一課税等、県の独自の特例措置もある。

#### (佐藤委員)

- ・ 今の不均一課税の説明はどちらかというと僻地や過疎の振興が目的のものと思うが、例えば企業のスタートアップを支援するといった観点からの不均一課税はあるのか。ない場合は視野に入れていったほうが良いのではないかと思う。
- ・ 団体の話が現場の意見になってないケースがある。例えば県の主要企業に直接聞いた方が本音が出てくるのではないか。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 現在の不均一課税制度は、過疎地域の振興策や、首都圏などからの企業移転の促進といった国の制度と連動して実施している。企業の誘致や支援は、補助金等の施策が中心であり、特定のスタートアップや誘致に特化した不均一課税制度は今のところない。
- ・ 関係団体の話はおっしゃる通りであるが、これまでの制度改正時においても経済団体に企業の代表として総括的な御意見をお聞きしてきた経過があること、また、現時点では制度見直しを前提としていないことなどから、今回も対応を踏襲したところ。今後、県税収入の見積もり等で、ヒアリングの機会があれば話を伺うことも検討したい。

#### (川勝委員)

- ・ 特に関心を持ったのは県内・県外について。分析いただいたことによって県外の法人数が対象として多いこと、また税額としても多く、程度の問題だと思うが、ここが大きくなったときに租税回避のために移転するリスクが発生するのではないかと思うので、インパクトが大きいと移転のリスクになるのでケアしておかなければいけないと思う。
- ・ ただし、企業の移転は税の大きさだけではなく、インフラや労働市場などとの関係で決まってくるので、それだけで判断はできないと思うが、県外法人への依存度があまり高くなってしまうとそうしたリスクもあるので、企業への定期・不定期どちらでもよいが、今回に限らず小まめなコミュニケーションが必要ではないかと思った。
- ・ 結論を申し上げますと、(前回の審議会の) 議事録で拝見したように、前回の見直しからあまり時間も経っておらず、できる分析も限られていることを考えると、特に異論はない。

#### (事務局 (税政課))

- ・ 本県では特に製造業の占める割合が大きいことから、近隣府県の大手法人の工場や研究所が多く立地していることが今回の決算データからもはっきりと見て取れる。

- ・ 特に今回（R5）の分析は、周知期間を経て、制度改正後初の結果ということであり、業績や事業期間により超過課税の対象から外れた（入った）法人があるなど、令和6年度以降も引き続き分析が必要。
- ・ コミュニケーションについては、今回も経済団体で総括的な御意見として伺っているが、税収を見積もる際の個別アンケートなど機会を捉えて御意見をいただければと思う。
- ・ コロナ禍以降、全国的にも税収の回復基調が続いているが、本県の法人二税はさらに著しい伸びであったと感じている。一方で、令和5年度も全国的には法人関係は増加基調であるが、本県は（特定企業の減収が大きく）減少に転じた。委員の言われるとおり、そうしたところは課題であるし、業績がさらに落ち込めば撤退されるリスクもはらんでいると思う。

#### （齊藤委員）

- ・ コロナ禍、ウクライナ情勢を経て、金融機関の調査では国内回帰の計画を持っている企業が半分程度あるという話を聞いている。
- ・ 国内回帰が始まっているところもあると思うので、滋賀県内への投資の増加についてもヒアリングで伺うことは今後の税制を考える上でも重要なことと思う。

#### （事務局（税政課））

- ・ 本県の製造業等の立地は、特に交通の便や、琵琶湖の水など、地理的な面でも多く恵まれていることが影響し、立地が進んできたと感じている。
- ・ 国内回帰はチャンスであり、今後の企業誘致や企業振興についても配慮してまいりたい。

#### （佐藤委員）

- ・ 東京都の税制調査会でも議論があるが、外形標準課税を避けたり、中小企業税制を受けられるようにするために減資する企業が増え、総務省は基準を変えたりしているが、滋賀県内の企業でも減資の動きはあったのか。
- ・ 県外企業が多いということは分割基準の話が出てくると思う。製造業であれば従業員数であったかと思うが、この分割基準が滋賀県の税収にどれくらい影響をあたえているのか。滋賀県は企業が集中して付加価値、出荷額は多いので今の分割基準は不利だと思うが、滋賀県として問題意識はあるのか。

#### （事務局（税政課））

- ・ 御指摘の2点に関しては、本県としても大きな問題意識を持っている。
- ・ 法人の外形標準逃れとして、資本金を1億円未満とする減資が全国的な問題となったが、これは本県でも同様の事態となったところ。こうした状況を踏まえ、本県からは継続して外

形標準課税の基準見直しを国へ要望してきたところであり、こうした地方の要望に対して、令和6年度改正において、一定の対応をいただけたと認識している。

- ・ また、法人の分割基準に関しては、まさに今年度から国へ要望を始めたところ。分割基準は東京を中心とした本店所在地に、税収が偏在することを防ぐための手立てと考えているが、新たな業態やDXが進む中で、実態に合わなくなっている基準も多いと感じている。
- ・ 特に、本県から要望しているのが、「製造業」の分割基準で、現在は従業員数をその基準としているが、現場は、オートメーション化、DX化が進展しており、従業者だけでなく、新たな基準を提案しているところ。

#### (諸富委員)

- ・ ここからは税率の特例を継続することについてどう考えるのか、特例税率をどう考えるか、適用期間を5年間とすることについてどう考えるかについて御意見を賜りたい。

#### (松田委員)

- ・ 見直しからまだ1年で検証が難しいこと、法人数の変動を見ても、利益を減らして租税回避するような様子は見られないことから継続で良いと思う。ただし、継続して法人数の変動を見ていく必要がある。
- ・ たびたび税率を変えることは企業としても不利益だと思うし、行政としてもコストがかかるので取り敢えず継続し、今までどおりの5年で良いのではないか。

#### (佐藤委員)

- ・ いろいろ議論はあるが既に実施していることであること、近隣県と税率や税負担に大きな差がない限りにおいては企業流出を促すようなことはおそらくないと思うので、過度にならない範囲において超過課税することは今の財政状況を踏まえるとやむを得ないと思う。
- ・ ただし、5年間については中間評価があってもよいと思う。課税対象を広げても法人数は確かに減っていないが、長期的なトレンドについての検証はあってもよいかと思う。
- ・ 経済学者的には一般的な財源不足に対する対応の中で超過課税することと特定の公共サービスに紐付けて超過課税することはあまり変わらないと思うが、説明責任や効果検証のところでは議論が分かれると思う。
- ・ 例えば森林の超過課税の場合は森林の保全などにどのような効果があるのか費用対効果を検証することができる。次の議題の交通に関しても超過課税を行う場合、使途が即していたのか検証しやすいが、財源不足のための超過課税の効果検証とは何なのかというところを問われてくると思う。今のところ滋賀県の企業には税を受け入れていただいているが、長い目

で見ていくと応分の負担をしているので、負担に見合う何があったのか、適正化するためにどのような努力をしてきたのか、何らかの説明責任は問われてくる気がする。

- ・ 他の都道府県の動向次第ではあるが、超過課税を仮に見直す動きがあった際に、滋賀県だけが取り残されないことも含めて、超過課税の費用対効果の検証を何らかの形でやらないといけないのではないかという気がしている。
- ・ 滋賀県として安定的な財源基盤を作るために法人二税に頼っていけるのかどうかということとは少し考えたほうがよい。企業立地という観点から、今後、法人税の減税という動きがまた出てくるかもしれないし、地域間の格差是正という観点から国税化されてきていることを考え合わせると、滋賀県の基幹税として法人二税に頼り続けることは、今後リスクにならないかということとは考えてもよいかと思う。

#### (齊藤委員)

- ・ 見直しから期間が経っていないので超過課税についてはこのまま継続するという判断でよいかと思う。
- ・ 5年間については、企業にとっても計画を立てる上で問題はなく、長くもない。あまりに短いスパンは大変なので5年間はちょうどよいと思う。
- ・ ただし、財源不足のためというところは気になる。事務局から滋賀県は水や交通など、利便性に富んでいて企業活動がしやすい面があるという説明があったが、企業活動しやすいということは整備をきちんとしているということでもあると思うので、滋賀県がインフラなどに力を入れているということをもPRする意味でも、こうしたところに税を使うということがわかる方がもしかするとよいのではないかと感じた。

#### (川勝委員)

- ・ 結論から申し上げますと、すぐに何らかの対応が必要とは考えていないので、皆さんと同じように継続でよいのではないかと考えている。
- ・ ただし、適用期間の5年について、この間、地方の法人税制自体が非常に複雑化し、見直しも繰り返し行われてきたり、佐藤委員から論点として示された分割基準や減資の問題などいろんな環境変化があるので、検証のタイミングが適宜必要なのではないかと思っている。適用期間として5年設けるとしても、中間見直しというよりは適宜必要に応じて検証した方がよいのではないかと思う。
- ・ それなりに意味があって5年にしていると思うが、それよりも早いスピードでいろんなも

のが変わってきており、こうした審議会もあるので、臨機応変に検証するような場面があってもよいと思う。

#### (勢一委員)

- ・ 結論としては皆さんと同じで、現状を今すぐ変える必要はなく継続でよいと思う。
- ・ 1年で評価は難しいということもあるが、少なくとも1年の間に重大な支障は見られないのでそうした点でも継続でよいのではないかと思う。
- ・ 他方、納める側の企業の受容も大事なので、税の議論だけを見るのではなく、滋賀県の多様な施策の総合として企業にもそれなりにメリットがあるというような形になれば、企業側も一定の負担を受け入れることができることになると思う。
- ・ そうした意味では税の議論ではあるが、他の経済政策等の調査などの動向も見ながら企業のニーズも把握していき、それに応えるような施策を続けていくことが求められると思う。
- ・ 適用期間は、取り敢えず5年でよいと思う。期間の設定は難しく、別の会議でも行政計画の期間の議論があり、3年や5年、10年などいろいろあるが、3年は運用状況を確認して検証するには慌ただしすぎるので、そうした意味では5年くらいあると運用状況を見ながら次どうするかという議論のデータも出てくるので、5年間は一応の目安としてはよいと思う。
- ・ ただし、中間評価がよいのか、細かいフォローアップがよいのかというところは程度の問題もあるかと思うが、毎年状況は確認されるので、そうしたものを見ながら、どの段階で動くべきかという判断をするべきだし、コロナのように重大な事象が発生するということがあれば当然議論することになると思うので、フレキシブルな対応も特に経済状況という意味では必要かと思った。

#### (諸富委員)

- ・ 結論的には、税率は今の税率で継続をさせ、適用期間は5年間で概ね委員の皆様方から賛成いただいているということになったかと思う。
- ・ 一方、適用期間の5年間については多くの御意見をいただいた。これでお認めしたら、あとは忘れて、次の5年後にもう一度思い出して話し合うのではなく、法人課税や法人を巡る状況、県内の企業の状況や、景気動向も踏まえて適宜見直す必要があるかどうかという点も含めて議論することを求める声が非常に多かった。
- ・ 今のところ課税対象が広がったことの影響はなさそうで、租税回避の動きは見られないと

ということだったが、来年、再来年に影響が出てくるかもしれないので、そうしたところもフォローアップが必要かと思う。

- ・ まとめると、税率は継続で、適用期間は5年間だが、条件付きで適宜や中間段階で評価しながら、見直しを含めた議論をさらに継続的に行っていくことでよろしいか。

#### (委員一同)

(異議なし)

#### (諸富委員)

- ・ 一つ質問だが、業種別の対象法人の増減が県内、県外ともだいたい重なっているが、差が県内の方がはっきり出ている感じがするので、分析があれば教えていただきたい。

#### (事務局(税政課))

- ・ 県内と県外の動向について、県外を見ると、法人税収が下がったことと合わせて、対象法人も結果的には全体として少なくなっている。令和5年度は製造業関係の業績が下がったことから対象から除かれたということになったのではないかと思う。

#### (知事)

- ・ 本県には税制審議会があり、精力的に御議論いただき感謝している。
- ・ 法人県民税法人税割の税率の特例をどのようにするのか、令和8年1月末で期間が切れるが、その先をどのように考えたらよいのかということについて、改めて実態を見て、検討する機会をいただいたと思う。
- ・ 概ね今の超過課税や不均一課税の適用要件の部分、税率の上乗せの部分、引き続き5年間という大きな方向性はこれでよいのではないかというお考えもいただいたが、例えば租税回避の影響はどうか、超過課税の対象法人の内訳などを調べることで本県の産業構造がわかってくることにもなると思うので、中間評価なのか、随時評価なのか、今回延長した後、次の期限まで何もしないのではなく、確認していく機会を設けるべきではないかと思った。
- ・ 最初に財源不足というところから入っているが、改めて超過課税している理由などを対象法人にも御理解いただくような努力、こうした行政サービスを行っている、また行いたいということも併せて説明させていただく良い機会になると思うので、次回は答申案について御議論いただくことになるが、今後に向けてどのように書いていただくのか、県当局に向けていただくのかということをお考えしたいと思います。
- ・ とても良い議論ができたと思うので、これからは活かしてまいりたい。

## (2) 滋賀地域交通計画について

- 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)

- ・ 初日のワークショップに対面で諸富委員と御一緒させていただき、その他のワークショップはウェブで3回参加させていただいた。
- ・ 意識が高い方が参加されていることはもちろんあると思うが、直接、御意見を聞けて、皆さんがいろんな思いがあるということを肌で実感した。想像していた以上に皆さん、困っている、公共交通について不満があるという印象であった。移動はあくまで手段なので、移動の問題でいろんなことを諦めていることに困っている、不満があるということが背景にあるように思った。
- ・ 自分のライフスタイルを考えた際に、こんな選択肢があったらよいと思っていることが移動の問題で実現しづらい、あるいは諦めるしかないといった意見が印象に残った。
- ・ 特に高校生や高齢者など、もともと公共交通がないと移動が難しい人たちは典型的だと思うが、例えば大学を目指す高校生がオープンキャンパスに行く際に、公共交通の運賃が高くて複数行くとそれだけでお小遣いがなくなってしまうなど、切実な御意見が聞けたりして、もともと車の運転自体が選択肢にない方たちは特にそうした思いを持っておられる方が多いと思う。その他に印象に残ったのは子育てをされている女性で、車は運転できるが、毎日の生活を送る中で送迎が非常に大きな負担になっているということ。送られる側の送ってもらうことやお願いすることに対する心理的な負担についてもいろんなテーブルから口々に聞こえてきて、車が運転できるから公共交通はいらないということではないと思った。
- ・ 一方で、車を日常的に使われている働き盛りの男性では車で全てこと足りるという意見を述べられている方も割といらっしゃったように思う。
- ・ 個人的にもう少し聞きたかったのは、ワークショップは県民の皆さん、あるいは交通事業者の皆さんの御意見を賜ることがメインではあるが、その地域で行政の仕事をしている市町の立場からの御意見もぜひ聞きたかったと思ったが、ワークショップの中ではあまり聞けなかった。

### (諸富委員)

- ・ 私は3回対面で参加したが非常に良いイベントだったと思う。

- ・ 県民の方だけを集めて議論するのではなく、自治体や交通事業者の方も入れていただいたのは非常に良かったと思う。いわゆる利害関係者、ステークホルダーの方々が同じテーブルに着いて話したことは非常に有意義であった。
- ・ ファシリテーターの方も初回よりも明らかに最終回のほうが慣れてこられて、すごくリラックスして進められていて、みんなの意見を引き出せていたと思うし、全体として、和気あいあいと話ができる環境ができていたと思う。
- ・ 予算をつけてやらなければいけないこともあるが、予算をつける以前にやるべきことも多いと思った。交通税のための前段としての議論にとどまらず、公共交通に関して今後やるべきことに関する知恵がたくさん出たと思う。それはすごく印象的であった。例えば、交通の連携をもっと強めていくことが大事であると思わされたし、自治体を超えたネットワークが作られることによって住民の利便性はもっと上がるという指摘があったと思うし、時刻表の連携、交通事業者間の連携がうまくいっていないために利便性が良くないといったようなことももう少し改善できるように思った。
- ・ 交通事業者のプレゼンでは、交通事業者の思いや実情を知らせる意味では非常に良かった。衝撃的なのは、皆様ギリギリで事業されていることがよくわかった。世間で言われている人手不足に加えて、労働条件に関する規制が強まり、それで人繰りが厳しくなり、何十人単位で運転士が足りないという話をされており、それを様々な工夫で乗り越えられているが、この先5年、10年経ったらどうなるのだろうかと考えざるをえなかった。待遇を良くしていかないと良い運転士が確保できないとなったときに資金が必要となる。
- ・ 今後、費用の算定をしていただけるということで、2回目のワークショップに向けて議論を進めていただくことを期待している。

#### (佐藤委員)

- ・ 地域の公共交通の担い手として、従来はバスと鉄道が中心になってきたと思うが、タクシーは公共交通の担い手として位置づけるのか。規制改革の仕事をしているのでライドシェアの扱いをどうするのか。
- ・ 人手不足といった際に、隙間時間を使ってドライバーの役割を担ってもらうことや宿泊施設の送迎バスを使う方法もある。こうしたものを公共交通として位置づけるのかどうかであるとか、観光地ではホテルから送迎バスが出ていることが多いので、こうしたところに滋賀県がどのように取り組まれるのか。
- ・ 今回のワークショップに参加される方々は利用者としての公共交通に対する問題意識を見

ていると思うが、目線をもう少し高く、先にする必要があり、例えば滋賀県民として公共交通をどう位置づけるのか、つまりそれは地域経済にとってどれくらい大事なのか、観光客に来てもらうにあたってどれくらい重要なのか、もう少し滋賀県目線としてはどうなのかという議論があってもよかったと思う。

- ・ 来年、再来年の議論をしているのではなくて、10年、20年先のことを議論しているので、まちづくりも含めてこれから20年後の公共交通をどう見ているのか、それによっては撤退するところは撤退するし、残すべきは残すということになってくると思うが、もう少し未来世代の目線に立ったときに、長い目で見て公共交通がどうあるべきなのか、それとあわせて滋賀県のまちづくりはどうなのかということについて、目線を変えながら議論をしていくこともあってよいと思う。

#### (事務局（交通戦略課）)

- ・ 今回、交通事業者として、タクシー事業者の方にもたくさん御参加いただいた。既にタクシー事業者にはオンデマンド交通等でバスの代替としての部分を担っていただいているところも多い。
- ・ 先ほど市町の意見も披露できたらよいという御意見があったが、ワークショップでショックだったことに、行政として一生懸命オンデマンド交通を走らせている中で、そもそも存在自体知らないという方がたくさんおられたので実際に運用している行政の立場としても、これからの取り組み方の検討の材料になったと思っている。
- ・ 既にタクシー事業者には、地域の公共交通の一部になっていただいているし、今回の意見交換の中でもバスや電車の終電後はタクシーに乗りたいのに台数が足りないという話が出ていたので、地域交通計画の全体のデザインの中では、タクシーも必要な位置づけとして検討している。
- ・ ライドシェアについてはまさに来年度の国スポ・障スポ大会で多くの来県者が見込まれる地域で試行できないかということを検討し始めており、観光客のおもてなしの観点でも、今までの公共交通では担い手のいない部分を、地域の力で乗り越えていけないかという検討においてぜひ俎上に上げて考えていきたい。
- ・ 利用者目線の話が多かったのではないかということについて、「現在、地域公共交通をどのように使っているか」という投げかけをしていたが、いろんな世代の方、いろんな属性の方がいて、実際に困っている方の話も聞いていただいたので、次回以降、さらに深掘りして、御自身というよりも将来世代に向けて、本県としてどうかというところも考えていただ

ける場にてきたらと思う。

#### (勢一委員)

- ・ 各地域の参加者数が30人前後であり、このくらいの人数が意見交換にはちょうどよい規模だと思う。参加して下さった方々は公共交通に非常に関心をお持ちの方や交通事業者、自治体など、何らかの関係者だったと思う。今後もっと交通税の議論を県全体で広く行うためには、こうしたところでの御意見や議論の様子を県全体でシェアしていくことが大事だと思うが、例えば現地での報道やSNSも含めてどのように取り上げられたのか。多くの県民が聞くことができたのか。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ ワークショップは、報道機関に資料提供して実施したので、特に初日は多くの記者の方、テレビ局に来ていただき、ニュースや新聞記事でもこうしたワークショップが始まっていることを周知していただけた。
- ・ 参加された方だけで議論がとどまるとはいけないと思っており、ワークショップの最後にはそれぞれの班で発表していただいているので、動画の整理ができれば話し合いの内容をホームページ等でも公表していきたい。ワークショップの場で示した資料も見える形に整理して示していきたい。

#### (勢一委員)

- ・ 県庁の方にも反響は届いていたりするのか。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ マスコミの方の問い合わせはいただいているが、県民の方からのコメントは届いていない。届けていただけるように、周知に努めてまいりたい。

#### (松田委員)

- ・ ワークショップに参加させていただいたが、グループごとにいろんな年齢層の方も交えて非常に前向きに議論されていた。普段聞けない年代の方の話も聞けて参加者自身も勉強になったのではないかと考えている。
- ・ 人材育成について気になっている。どの事業者も人が足りず、基本的な交通手段全てで人手不足であり、本数を増やしたとしても運行できるのだろうかと思うくらい足りていない。

バスの終発時間がどんどん早くなってきており、高校生の帰宅さえも難しいのではないかと  
思うような状況なので、そうしたところの支援を十分に検討する必要があると思っている。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ 人材不足についてはまさに喫緊の課題であり、令和6年度から県で新たに人材育成、人材確保に取り組むバス事業者のための補助制度を作らせていただいた。人材確保のためのルート費用、環境改善のための費用の一部を支援することで、バス運転士の職業自体の魅力向上につなげていけないかというもの。
- ・ 全国的な人口減少や人材不足の中での大きな話になってくるので、例えば自動運転などの新しい技術やライドシェアのように免許制度の更なる規制の緩和など様々な方策を尽くしていく必要があるのではないかと考えているところ。

#### (齊藤委員)

- ・ まちづくりと一緒に考えていくという話に関して、バスは人が集まるところが行き先になっていると思うが、高校の統合などが進むと路線自体が廃止されてしまい、廃止された後に周辺の方々がようやく気付くといったことがある。
- ・ 高校の統合の話題はニュースなどになると思うが、その際になかなか路線まで廃止されるイメージがなく、なくなってしまったときに困ったということがある。
- ・ 使用することで便益を受けているわけではないが、路線が通っていることで何らかの便益を受けている方も多いのではないかと感じる。
- ・ 高校の統合やまちづくりに関する施設の統合などと一緒に議論していくことが必要だと感じている。

#### (佐藤委員)

- ・ 都市計画は市町が担っていることが多いと思うが、自治体間の連携や、県での公共交通とまちづくりといった自治体内での連携はどうなっているのか。

#### (事務局 (交通戦略課))

- ・ まちづくりとの連携は課題であり、ワークショップにおいては各市町の交通も含めたまちづくりの方針も示し、地元市町の考えを示しながら議論いただいた。
- ・ 将来のことは見据えた際に、今ある路線を全てそのまま保つよりも、まちづくりの観点で必ず保つべき公共機関の軸である部分、生活拠点等に向かう軸である部分は重点化しながら維持していくところであり、まちづくりとは切っても切れないものがあると思っている

し、市外への交通に関する調整については県に相談もあるので、そこは県が力を発揮していただけたらと思っている。

#### (知事)

- ・ 委員の皆様がワークショップに直接御参加いただいたり、ウェブで御視聴いただき、とても心強く思った。
- ・ 私達は壮大な挑戦を始めたと思っている。どこへ行くのかもわからない、やってみてどうなるかもわからない、手探りのところもあるが、挑戦を始めたので、1回目のワークショップの内容をしっかりとまとめ、2回目のワークショップに向けて改めて整理をして、これからにつなげてまいりたい。
- ・ 御指摘いただいたように、交通のことを考えることは、日々の暮らしやまちづくりのことを考えることでもあるので、そうした視点を持って、税や交通ともう少し広いところから見ていくような視点や姿勢がより必要だとワークショップを実施して改めて感じた。
- ・ みんなが困っている、何とかして欲しいという思いの中に、家族の送迎や通学のことがあり、通学では定期料金が高くなるから、兄弟がいるので、母子家庭なので、遠くに行く進学を諦めたといった機会損失があるようなので、そういったことも含めると、まだまだしなければならぬことがある。
- ・ そもそも運転士がいない、自動運転もライドシェアも間に合わないといった際に、当座どうするのかといったことがある。県でも補助制度を設けているが追い付かないと思う。処遇改善も実施するが、みんな実施していることであり、交通だけで人を集められることは絵空事だと思う。自動運転もライドシェアもできることは追求していきたいと思うが、企業の送迎サービスを活用することなども合わせて考えていかないといけない。その財源を公共や私たちの負担で支弁していくことも選択肢としてあるのではないかと考えている。
- ・ 現在、交付税の財政需要の算定の中に道路や港湾は入っているが、鉄道は入っていないようなので、これから公共である部分を担っていく場合にどのように財源を作っていくのか、求めて行ったらよいのかといったことの中にそうしたことも加えていってはどうかと考えている。

#### (諸富委員)

- ・ 交付税をはじめとして、鉄道というものは財政措置が薄いと思う。県を越える課題であるが、問題提起はできると思う。

- ・ 欧米では自動車向けに財源として措置されたものを、80年代か90年代以降に鉄道支援に転換した事例がある。時代とともに何を支援していくのか変わっていくべきであり、CO2を減らしていかないといけない時代に鉄道を財政的に支援していくことは大事であると思うし、そういった問題提起をしていっていただきたい。

### 3 閉会

#### (1) 知事ひと言

- ・ 本日いただいた御意見を咀嚼しながら次の議論につなげてまいりたい。
- ・ 交通に関しては、これから2回目のワークショップに向けて準備してまいるが、まちづくりや基礎自治体で暮らしを支える市町職員の皆さんの御意見や御感想、今後の方向性なども共有しながら、今後の議論に結び付けてまいりたい。
- ・ 税制審議会から御示唆をいただき、県政、自治の充実に大変役立っているところであり、今後もよろしく御指導賜りますようお願い申し上げます。

#### (2) その他

○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。