第 14 回滋賀県税制審議会　議事概要

■開催日時

令和４年（2022 年）３月 24 日（木）９：00～11：00

■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　森中部長、片岡管理監、他関係職員

土木交通部　渡辺課長、他関係職員

1　開会

(1)　挨拶

（知事）

・　諸富会長はじめ委員の先生方におかれては、年度末でそれぞれにお忙しいところ、本日もこのように御参加いただき、ありがとうございます。また、平素から、税制・税務各般にわたり、様々な御示唆、御指導いただき、改めて感謝を申し上げたい。

・　スタッフから、挨拶を短くするよう言われているので、手短に申し上げるが、暖かくなってきて良いなと感じる一方で、世界・世間を見回すと、「災害」、「戦争」、「感染症」ということで、“生きる”ということ、また、“共に生きる”ということの、難しさと大切さを改めて痛感している。

・　さて、この間、この税制審議会において、様々に御議論、御答申いただいているが、とりわけ、この「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性」については、昨年 11 月の第 12 回と、今年１月の第 13 回と、これまで２回連続で議論を深めていただいた内容を踏まえて、本日は、答申案として、議論のたたき台をお示しするので、是非、時間いっぱいまで御議論いただきたい。また、４月中に、答申を賜れればと考えており、来年度以降の、「交通ビジョン」の見直しや、更なる税制の骨格づくりに向けて、「立脚地」あるいは「出発点」となるような答申をいただければと思う。

・　加えて、地域公共交通については、最近、非常にその厳しさが指摘されているが、とりわけコロナ禍で様々な問題が顕在化していることもあってか、国土交通省においても検討会が立ち上げられ、先日は、本県にも、地方自治体としての意見を述べる機会をいただいた。官民連携の取組や、この審議会での財源の議論も含めて、本県は大変、注目されているので、私どもとしても、しっかり議論を積み重ねて参りたい。

・　今日も、限られた時間であるが、何卒よろしくお願いする。

２　議事

(1) 地域公共交通を支えるための導入可能性に係る答申案について

○　事務局から資料に基づく説明を行った後、資料１の答申案の章ごと※に、知事を交えて委員による意見交換が行われた。

※前回の第 13 回で「課税方式」の議論の途中で終了時刻を迎えたことから、先に答申案中 3(2)について意見交換を行い、その後、答申案の前文から順に議論を行った。

答申案中 3(2)について

（井手委員）

・　冒頭に、「法定外税には徴税コストの問題など様々な課題がある」とあり、確かにそのとおりなのだが、「徴税コストが問題だ」ということだけを書いてしまうと、法定外税は、今後、毎回否定されなければならなくなってしまうおそれがある。そのため、法定外税ではなくて超過課税から検討する理由については、もう少し明確に記述したほうが良い。

・　そして、このことを考えるにあたっては、今日のこの後の議論とも関係してくるが、そもそも「地域公共交通」というものが、どのようなニーズなのか、誰にとってメリットがあるのか、という点から紐解いていく必要があると思う。

・　その点で、私の考え方を申し上げるならば、例えば、1976 年に、国際労働機関（ＩＬＯ）が提唱した「ベーシック・ヒューマン・ニーズ」の議論に沿って言えば、コミュニティによってコミュニティのために供給されるべき基本的なサービス（ベーシック・サービス）の中の一つに「公共交通」というものがあるのだと考える。私ならば、そのように、まずは「地域公共交通」を、この「ベーシック・サービス」の一つとして位置付けた上で、その地域にとって普遍的なニーズに関して課税を行っていくということから、何か特別な目的のために集める法定外の「目的税」ではなくて、通常の既存の地方税への超過課税として対応すべきではないかと考える。

・　あるいは、この点については、むしろ私よりも勢一委員に御指摘いただいたほうが良いかもしれないが、もし法定外税として導入していこうとすれば、地方税法第 261 条に定められている、いわゆる３要件の問題があるので、敢えて言えば、この３要件との関係で、総務大臣を説得できるのかという観点も重要になってくる。

・　その上で、今度は各論に進んで、下に整理されているア・イ・ウのいずれかという点についても、今申し上げたように、地域公共交通を地域の基本的なニーズだと考える立場からすれば、アにあるような、資産保有者のみが納税者になるという理屈は立たない。したがって、イかウになるが、ウについても、車を持っていない人たちは負

担しなくて良いのかという話になるし、むしろ、車を持たない人たちの方が公共交通の利用者になるという観点からいえば、やはりイの考え方になると思う。

・　その上で、イの考え方については、答申案に書かれているように、私も、もはや均等割のみでは財源が十分に調達できないことは明確であることから、個人県民税で超過課税することを考えるならば、均等割のみではない形での超過課税になっていくと思う。他方で、法人二税で超過課税することを考えても、ここに書かれている説明は、非常に的を射ていると思う。つまり、法人住民税なのか法人事業税なのかについては、あくまでも法人を、その地域の構成員の一人であると考えて、地域の構成員が税を負担するのだと考えていけば、法人県民税の方向になる。その一方で、もし、事業税で超過課税することを考えるならば、答申案に書かれているように、その事業活動を行うに際して様々なサービスを受けていることとの関係で、具体的に説明をしなければならなくなる。それが、ここに書かれている「経済成長」だけだとは決して思わないが、企業の事業活動との対応で説明をしていくのは、かなり厳しいように思う。

・　以上を踏まえて、今回の答申案で提案されている形で言えば、個人県民税と法人県民税で対応していくのが、一番望ましい形になると思う。

（川勝委員）

・　私も井手委員と似たようなことを考えていた。まず、入口に書かれている、「法定外税ではなく、超過課税方式から検討する」とする根拠については、井手委員の御指摘のとおり、やはり、徴税コストだけを根拠とするのではなく、もう少し丁寧な説明が必要だと思う。どのような税であれ新税を創設しようとするときには、それなりにコストがかかってしまうということは、歴史上、これまでにもあったわけで、それを乗り越えて導入されてきたものが現にあるという経過を考えると、それのみを前面に出して、「だから超過課税方式だ」とするわけにはいかない。

・　その上で、これは、答申案の前半部分にも関わるが、今回、なぜ、地域公共交通を支えるための新たな税制を考えるのかということを思うときに、これまで議論を重ねてきたように、地域公共交通というものは、単にその利用者だけではなくて、あらゆる県民の皆さんが、環境、福祉、教育等の様々な形で便益を受けるものであり、また、これからの滋賀県の将来ビジョンを考えたときに不可欠となる「社会的共通資本」の一つなのだと位置付けるのであれば、その地域公共交通は、全県民で支えていくという観点が非常に重要になってくる。その意味で、税制の形も、全県民参加型の税制となることが、最も重要ではないか。

・　したがって、結論としては、井手委員とほぼ同じことになるが、基本的には、個人県民税と法人県民税とで支えるという考え方が大事だと思う。それは、関係者の間で、

少しずつ負担を分かち合うという観点が大事だと思うからである。

- その一方で、井手委員からは、法人を社会の構成員の一人としてカウントするのであれば、個人と法人の県民税という組み合わせが望ましいという御指摘があったわけが、私は、その考え方をもう少し広げてもよいのではないかと思う。具体的には、ウの車体課税について、例えば、ドイツでは、従来から、自動車税ではなくて鉱油税という形ではあるが、自動車ユーザーが一定程度負担したお金が、公共交通の財源として充当されている。その根拠となっているのは、そうした財源で公共交通の充実が図られて、移動手段が公共交通にシフトすることによって、道路混雑の解消につながり、自動車ユーザーの便益にも結びついているという考え方である。
- その意味では、地域公共交通の充実に関わるあらゆる利害関係者が支え合う形にするという考え方に立脚するならば、複数の税を組み合わせて支える形もありうる。これには、２つのメリットがあると思う。１つは、必要とされる税収規模が大きい場合に、税目を組み合わせることで個々の税による負担を軽くして、幅広い関係者から、広く薄く負担してもらえる。もう１つは、仮に、単一の税目に依存してしまうと、安定性を欠いてしまう場面が出てくる可能性もあるので、税収の安定にもつながる。したがって、一つの考え方としては、複数税目の組み合わせによって、地域公共交通を支えるという観点もあって良い。

（佐藤委員）

- まず、法定外税については、決して否定はしないが、それは、まずは既存の税で対応しようとしてみて、それができないという理由があるからこそ、初めて検討するものではないか。例えば、多くの都道府県で導入されているような産業廃棄物税や、是非はさておき、放置自転車税や遊漁税のように、最初から、既存の税では対応できない政策目的があれば、確かに、法定外税という形になるが、今回のように、公共交通を支えるための財源確保ということであれば、既存の税目を使うことが、むしろ基本なのであって、逆に、既存税目を使わない理由が無いと言える。
- また、今、川勝委員から御指摘のあったとおり、必ずしも、一つの税に特化する必要はないので、後は、シナリオ次第であり、「交通ビジョン」次第だと思う。例えば、今後の公共交通施策に要する財源として、どれくらいのコストを要すると見積もるかによっても、対応すべき税目が変わってくるだろう。
- その上で、個人的には、理想的を言えば、アに書かれている資産課税が、一番手っ取り早いと思う。特に、比較的幅広く負担してもらえることや、もちろん公共交通が便利になれば、理屈的にも実証的にも、地価が上がるので、その実入りがあることを考えれば、固定資産税が一つの選択肢になってくる。しかし、御案内のとおり、同税は市町税だという課題がある。ただし、もし市町自身も、県と一緒に公共交通につい

て何らかの事業を行うのであれば、市町の負担分については、当該市町の固定資産税に対する超過課税から出してもらうのも、一つの住み分けとして、選択肢になるとも思う。一方で、県税である不動産取得税は、答申案に書かれているように、１回限りの税でもあって、あまりまとまった税収にもならないし、加えて、取引のところだけで課税する理由が求められるので、少し厳しいと思う。

・　次に、イに書かれている個人県民税および法人二税も、もちろん有力な選択肢だが、まずは、個人と法人とを問わず、均等割については、既に、森林環境税関係で超過課税を実施していることから、専ら財源確保という目的だけを考えるならば、所得割も超過課税の対象になり得る。ただし、その場合にはもちろん、地域住民の皆さんにしっかりと理解していただく必要があって、仮に、例えば、所得の高い人が南の方に集まっているとして、地域公共交通の充実によって、反対に、北の方にお住まいの方々が受益するという場合には、そこには当然に乖離が生まれてくる。そのため、この後の議論においても出てくると思うが、例えば、観光促進や、企業の立地促進や、雇用確保などといった観点から、地域公共交通の維持・充実自体によって、県民全員が裨益することを、論拠を持って示せるのであれば、所得割も選択肢になると思う。

・　それから、法人県民税については、超過課税の対象に含めることも悪くはないが、法人税を負担しない赤字法人をどうするのかという相変わらずの問題が残る。地域公共交通が充実すれば、赤字法人であっても裨益するではないか、という議論は残るので、かつての外形標準課税のときと同じ議論が出てくる点にも留意が必要である。

・　最後に、ウに書かれている車体課税については、対象とするかどうかは考え方次第ではないか。車を所有することから、可能な限り公共交通利用へとシフトしてもらう行動変容も合わせて促していきたいのであれば、もちろん一つの選択肢となり得る。ただし、これには、どうしても車が生活の足になっている人たちの負担をどうするかという問題が出てくるし、さらに難しいのは、市町税である軽自動車税との関係をどうするかという問題も出てくる。仮に、県税である自動車税だけに超過課税して、市町税である軽自動車税には超過課税しないことになってしまうと、皆さんが軽自動車を買うようになるだけということになってしまう。この点については、結局は、市町との協議が求められる。

・　したがって、まとめると、この段階で決め打ちせずに、いくつかのシナリオを考えておくことが妥当だと思う。

（勢一委員）

・　まず、委員の皆さまのこれまでの御指摘については、私も同じように考えている部分が多い。例えば、徴税コスト云々に関する御指摘についても、私もそのとおりだと思うので、それだけが問題であるかのような印象を与えてしまわないよう留意が必

要だと思う。

・　また、課税方式については、既にたくさん御指摘があったように、いくつかの税目を組み合わせるという考え方は、私も非常に大事だと思う。一つの税目だけでは、公平に負担を分かち合うことがなかなか難しいと思うので、どのように組み合わせていくのかということも含めて、県民全体で議論をすることが大事だと思う。

・　その意味では、アの資産課税が、かなり合理的な論拠となり得ると思うが、これも先ほどから御指摘があるように、市町村税の形になっているので、一つには、公共交通という政策の上で、県と市町との連携を進めていこうとする視点と、もう一つには、他の関連する政策税制との連携や整合性を考えていく視点が求められる。

・　一方で、ウの車体課税については、滋賀県が目指す目標の中にも入っているように、今やカーボンニュートラルが、全国的に達成しなければならない政策となっている。この目標については、今はコロナの影響で、公共交通から自動車へのシフトが起こっているが、この状況を、公共交通にシフトさせる方向に変えていかなければ、なかなか達成が困難な面がある。そのためには、税制に限らず、他の政策も含めて、公共交通を利用するように行動変容を促すような形で、全体としての整合性をとっていくことが求められる。もちろん、これにも市町との連携が必要だと思うので、単に、税だけではなく、他の政策も含めた全体としての合理性ないしは、目指すべき方向性をしっかりと示すことが求められる。

（諸富会長）

・　この部分は、今回の答申の中でも大事な点であるため、少し時間を取って皆さんの御意見を伺った。

・　最初に、井手委員からは、全体に関する議論として、根本的な論拠付けについて、地域公共交通を「ベーシック・サービス」と位置付けて、そのための負担は、コミュニティ全体での共同負担としてオーソライズしていくべきではないかという考え方を示していただいた。この点については、私も、根拠論として、非常に説得的だったと思う。

・　その上で、まず、アの資産課税については、少し意見が分かれるところもあったが、それなりの合理性があるのではないかという議論であった。ただし、市町税であることがネックになるという御指摘や、固定資産の保有者だけが受益するのかという御指摘もあった。

・　次に、イの個人県民税と法人二税については、広く委員の間で支持があったが、法人県民税に関しては、佐藤委員から赤字法人の取扱いに関する御指摘があり、私もこの点が気になった。そうした赤字法人にも負担を求めていこうとする場合には、何らかの外形的な課税というのがあり得るのか否かが課題になる気がした。

・　最後に、ウの車体課税についても、意見が分かれるところもあったが、「行動変容を促す」というキーワードも出たように、公共交通の方に誘導するべきではないかという御指摘や、社会的費用の負担というような意味合いからも考え得るという御意見もあった。
・　広く意見を出していただいたが、全体の意見分布としては、そのような感じだったと思う。この一番目の項目は、非常に大事な点なので、ここで知事からコメントをいただきたい。

（知事）

・　ありがとうございます。前回に引き続き、とても大事な部分について、掘り下げていただき、かつ、広げていただき、感謝している。
・　委員の皆さんに御指摘いただいたように、法定外税をどのように整理するのかという点については、コミュニティに必要な社会資本や共通資本を、どのような負担で、どのように支え合っていくのかという、自治の原点に関する整理が必要であると感じた。そのことを、この答申案の、この項目の中だけで整理するのか、全体で整理していくのかも含めて、改めて考えてみたい。いずれにしても、徴税コストだけを理由にして、法定外税という選択肢を排除することにならないような書きぶりにする必要があると感じた。
・　また、アの資産課税、イの個人県民税と法人二税、ウの車体課税という選択肢ごとに、それぞれ御議論いただいたことも、それぞれに大変納得した。アの固定資産税については、やはり、市町村との関係や、資産保有者だけで良いのかという論点があると思うし、ウの車体課税については、なかなか難しい面もあると思うが、カーボンニュートラルとの関係で行動変容を促すために、どういった選択肢があるのかということを考えていく必要があると思った。
・　諸富会長にも総括していただいたように、イの個人県民税と法人二税については、委員の皆さま方の御支持、御賛同が多かったように拝察した。ただし、赤字法人をどうするのかなど、なお残る課題もあるので、少しこちらでも、考えてみたい。

答申案の前文について

（諸富会長）

・　最初に事務局に質問だが、資料のp.6には赤字で下線を引いている部分があるが、これはどういう意味か。

（事務局（税政課））

・　御提示した答申案の全体を要約すると、この部分になるという意味で、いわば「主文」のような位置付けで、赤字で下線を引いている。

（諸富会長）

・　なるほど。そうなると、この赤字で下線を引いた部分が、この答申案の中でも、とりわけ思いが込められた非常に重要な文章だということになる。全体の結論でもあり、趣旨でもあるということで、特にここに注目して御意見をいただければと思う。

（佐藤委員）

・　文章としては、非常にクリアなメッセージになっていると思うが、今後、超過課税などの話になることを踏まえると、当然ながら、「今のこの時期に増税するのか」という意見も出てきかねない。そのため、この答申は、あくまでも中長期的なビジョンであることが伝わるように、「ポストコロナを見据えて」、もしくは、今はむしろ、「ポストウクライナを見据えて」といった文言を加えて、何らかの形で、中長期的な観点からの議論であることを、前段で言及しておいた方が良いのではないか。

（諸富会長）

・　修文するなら、最後の段落ということになるか。

（佐藤委員）

・　赤字の下線部に最も思いが込められているのであれば、例えば、「現在進めている交通ビジョンの見直しと並行して、“中長期的な観点から”」といった言葉を挿入してはどうか。もしくは、「中長期的」という言葉では、あまりに中途半端になるということであれば、見直し後の「交通ビジョン」の年限が2030年や2040年になること期間を合わせる形で、その期間を見据えてこうした改革を目指すのだ、という趣旨が分かるような言葉を付け加えてはどうか。

（井手委員）

・　今の佐藤委員の御指摘については、趣旨に反対するわけではないが、原案の赤字下

線部の文章でも、時間がかかる旨が十分に分かるような書きぶりになっていると思う。「今進んでいる議論と並行しつつ」、「県民とも議論を行い」、「新たな税制を設けることに挑戦する」いう表現を読めば、今年や来年にすぐにやるという話ではなく、少しゆったりとした時間軸の中で取組むことが表現できていると思うので、今の佐藤委員の御趣旨を勘案しても、基本的には、原文のままで良いように思う。

- 私からはもう一点、個人的には、この「地域公共交通を支えるための税制」という部分をあまり強調したくない気がしている。これは、諮問文の中の言葉なので、今更変えられないことは分かっているし、このこと自体はそのとおりではあるのだが、むしろ私は、この前文の２段落目の「その上で」という段落の中にある、「上述の５つの方向性にも適い」という部分が、一番の肝になると思っている。私たちが議論してきたことは、単に、地域公共交通だけを何とかしようということではなくて、それだけではなくて、コミュニティの問題や、脱炭素社会の問題など、様々な問題を考えたときに、まさにこの地域公共交通こそが肝なのだということで、議論をしてきたと思う。したがって、もちろん、この「地域公共交通を支えるための税制」という文言は消せないが、これは、単に「地域公共交通を支えるため“だけ”の税制」ではなくて、それが、滋賀県が目指す大きな方向性を体現している、非常に重要な税制なのだということが、もっと分かるような書きぶりに変えたほうがよいのではないかと思う。

（諸富会長）

- タイトル自体が、「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（答申）」となっているので、この言葉は、確かに変えるわけにはいかないが、井手委員の御指摘の趣旨はよく分かる。井手委員からは、先ほどは「ベーシック・サービス」というキーワードも出されたが、公共交通は、その中の重要な一つであるということなので、この前文は、特に理念に関する文章であることも考え合わせると、単に交通だけをピックアップして、それだけを考えているのではなくて、広く「ベーシック・サービス」を考えていく中で、とりわけ、この地域公共交通に焦点を当てているのだというニュアンスを込めたいということだと思う。我々が言いたいのは、コミュニティの「ベーシック・ニーズ」を支えたいということなのだという点が強調される方が良いのではないかということなので、これは、委員の御趣旨を生かしながら、修文を考えたい。

（佐藤委員）

- 地域公共交通が、井手委員が御指摘されている「ベーシック・サービス」であるという側面もあるが、それによって、公共交通の利用者だけが受益するわけではないという点も大切だと思う。今後、税の議論をしていくことを念頭に置くならば、地域公

共交通それ自体が、滋賀県全体の経済の基盤でもあるという観点があってしかるべきなので、地域公共交通から、滋賀県全体の社会・経済が裨益しているのだということも追記してはどうか。つまり、単に、サービスという側面だけではなくて、具体的に言えば、観光振興や、産業促進などで、滋賀県の経済にとっても重要なインフラなのだという点は、どこかで強調しておいた方が、後々の税金の議論がしやすくなると思う。

（諸富会長）

・　確かに、交通というのは、利用する住民だけが受益するかのように思われてしまうかもしれないが、同時に、交通が充実していることによって、例えば、企業の従業員も通勤しやすくなるし、産業が支えられている部分もあるし、もちろん観光という形で、直接的でなくても、観光地としての滋賀県全体の振興にも寄与している側面もある。そのことは、第１段落にある(1)から(5)の５つの方向性の中に含まれているという読み込みもできるかもしれないが、佐藤委員の御指摘のとおり、後々、法人の皆さんにも御負担を求めるという議論になったときのためにも、そういった「地域公共交通」が多方面に寄与していることの連関についても強調しておきたいという御意見は、非常に説得的なものだと思った。

答申案中 1(1)について

（松田委員）

・　初めに、この部分を読んで一番感じた疑問は、確かに、後ろの方を読むと「県民の合意形成を図ることが先決だ」といった表現も出てくるが、この部分だけを読むと、「基本方針を実現させるための取組」ということが前面に出ていて、私の認識では、この審議会での議論は、そうした「基本方針を実現させる取組」ということではなかったように思う。そのため、そうした「基本方針を実現させる取組」云々といった部分は、削っていく必要があるのではないか。私たちは、必ずしも、基本構想の実現のために議論をしていたわけではなくて、公共交通を如何に充実させていくかという観点から議論していたのだと思うので、少し話がずれているような気がした。
・　次に、発想として変えていく必要があると思っているのは、ＪＲの存在についてである。滋賀県では、ＪＲが、各市町を横串で刺すように走っていて、ＪＲの駅毎に、市町が変わっていくようなイメージがあるので、ＪＲが果たしている役割は、とても大きい。ところが、テレワークとコロナの影響で、この３月のダイヤ改正により便数がかなり減って、沿線市町の中には、ＪＲに対して、増便を求める嘆願を出している

自治体もある。そのような事態になるくらい、新快速などは半分ぐらいに減ってしまっていることを考えると、今まではＪＲはあって当然のように思われていて、どこかで、その存在を前提として公共交通というものを考えていたのだと思うが、その前提が変わってきているのではないか。むしろ、地域公共交通の利用を促進することを通じて、ＪＲの利用も促していかないと、さすがに「ＪＲ自体がなくなってしまう」というのはいささか考えすぎかもしれないが、余りに便数が減ってしまうと、横串の部分が弱ってしまう。そうなると、滋賀県が、京都大阪まで働きに行く人が住むような環境ではなくなってしまって、ものすごくマイナスになってしまうので、そういった発想も、少しどこかで考えておく必要があるのではないか。

（諸富会長）

・　「基本方針の実現」云々というのは、アの２段落目あたりか。ここには、「滋賀県都市計画基本方針においては、各種拠点や主要施設」云々と書いてあるが、この部分に対する御指摘ということか。

（松田委員）

・　アでいえば、最後の「したがって」の段落に書いてある。

（諸富会長）

・　アの最後の段落の「都市計画基本方針を確実に実現させていくための必須の取組であるのみならず」というところでしょうか。

（松田委員）

・　その部分をサクッと削ったほうが良いのではないかと思う

（諸富会長）

・　これまでの経緯から言えば、この基本方針を実現するためという議論ではなかったはずではないかという意味か。

（松田委員）

・　私の認識では、違う。

（諸富会長）

・　それから、コロナ禍後の交通事業の大きな変化が、この取組に明らかに影響をしてくることは間違いない。その点については、この答申の中で「ＪＲ」という個別事業者の名前を出すかどうかは置くとして、どこかに入れたいと思った。イの部分では、「人口減少・少子高齢社会における地域公共交通の危機への対応」という見出しで、ある程度、中長期的なトレンドとしての変化にどう対応していくかについて書かれているが、私の周りにも、確かに、コロナ禍を受けて、密になるのが嫌なので公共交通の利用をやめて、基本的には、移動手段を自家用車に変えたという人もいるし、テレワークについては、むしろ、これは広がるように政府からも推奨されている。それから、インバウンドの消滅ということもある。したがって、ＪＲ西日本も苦しい中で、今回のような対応にならざるを得ないのだと思う。その点については、確かに松田委員の御指摘のとおり、滋賀県にとっては、ＪＲがたくさん走ってくれていることが、全ての前提だったような気がする。そのＪＲをどうするのかという問題は、確かにあると思う。これは以前にもここでお話ししたが、富山市では、ＪＲの本数が間引かれたことを受けて、社会実験と称して、補助金を入れながら増発してもらった経緯があり、それが成功したことがある。今回のＪＲ西日本のダイヤ改正では、そんなことも考えなければならないのではないか思うくらいに減便されて、結構ショッキングなものだった。もっとも、コロナが開ければ利用者が戻ってきて、また元に戻る可能性もあるかもしれないが、そのようなコロナ禍後の公共交通事情の変容に対してどう考えるかという観点も、少し書き込む必要があるかもしれないと、私も思った。

（井手委員）

・　今回のこの議論は、前提となっている「交通ビジョン」というものが別に存在しているので、だから、ここでは、その辺を端折っているのかもしれないし、それならそれで良いのかもしれないが、ただし、実は今日も議論していて、かなり困っているのは、ここで言われている「地域公共交通」とは一体何なのかということが、結局分からないままに、議論がずっと進んでいることである。「それは「交通ビジョン」を見てください」ということであれば、仕方がないのかもしれないが、例えば、路線バスを何とかしたいのか、あるいは、過疎地域のデマンド交通や乗り合いタクシーを何とかしたいのか、あるいは、先ほど諸富会長が言及された富山市のように、例えば、ＬＲＴのような多少お金のかかるようなものを導入したいのか、あるいは、パーク・アンド・ライドのための公共事業を何とかしたいのか等々。何について、どのレベルで、

物事を考えているのかということが、この答申案を普通に読むだけの人にとっては、全く分からないのではないか。そのことをどこまで書き込むのかが、少し気になった。また、現行の「交通ビジョン」を拝見すると、地域ごとに、必要な課題が具体的に掘り下げて記載されていて、それらに対して様々な施策があり得ることが分かるのだが、その辺りのニュアンスがもう少し伝わるような書き方ができないものだろうか。

・　次に、ウの部分について、冒頭の第一段落に出てくる「交通政策基本法」云々の話からは、国税でやるべきことであって、地方税でやるべき話ではないのではないかと思ってしまうし、２段落目、３段落目を見ても、これは特定の県の課題ではなく全国的な課題ではないかと感じてしまうので、この中で、最も言いたいのは最後の「滋賀県は～」の段落だということになると思う。ただし、その場合であっても、先ほど申し上げたように、「交通ビジョン」では、それぞれの地域ごとに多様な課題があると書かれているので、それなら市町が取り組めばよいのではないかという話になりかねない。そうではなくて、県で取り組むのだと言いたいのであれば、もうワンクッション何らかの説明が必要ではないか。したがって、結局のところは、それぞれの地域に多様な課題があることを踏まえて、私たち県が、それを引き取りながら、それぞれの基礎自治体ではなく、私たち県のレベルでやっていくのだという理由を説明する必要があると感じた。具体的な提案にならずに恐縮だが、感想である。

（諸富会長）

・　今、井手委員の御発言中に、改めて答申案を見ていたら、イの第３段落目に、コロナ禍における変化については、しっかりと書き込まれていた。「人流の減少やインバウンドの消失など」という形で既に書かれていたので、失礼した。

・　その上で、今の井手委員の御指摘は、ウの部分について、これを読むと、国でやればよいではないかとも思えてしまうという話である。確かに、何かしら「交通権」といった考え方が普遍的にベースにあるので、このことについて言及すること自体は大事だと思う一方で、なぜ県でやるのかという点についての説明を、もう少し説得的に書くべきではないかという御提案であった。

・　事務局に質問だが、この部分には、「交通ビジョン」という言葉が入っていないが、その点については、どのように考えれば良いか。「都市計画基本方針」については言及されているので、それで良いということになるのか。事務局の考えを聞きたい。

（事務局（税政課））

・　「交通ビジョン」については、現行の「交通ビジョン」もあるにはあるのだが、今、それを見直しにかかっていることもあり、この部分では明確には言及していない。

・　また、先ほど、井手委員から御指摘のあった、ここでの「地域公共交通」とは何を指しているのかという定義の問題についても、今後のビジョンの見直しの中で検討される必要もあることから、現時点での答申の中では、そういったことについても明言しないという整理で、答申案をお示ししている。この税制における「地域公共交通」が指しているものの定義も含めて、今後、「交通ビジョン」の見直しと並行して議論していくべきではないかと考えている。

（知事）

・　今の事務局の説明に付言すれば、今は、主に 1(1)について議論いただいていて、ここには「交通ビジョン」という言葉は出てきていないが、1(2)の「税負担を求める上での議論のあり方について」の部分では、「交通ビジョン」についても、今後、見直していくということに言及している。
・　ただし、井手委員の御指摘のように、「地域公共交通」と言ったときに、皆さんが同床異夢であっても困ると思う。また、「交通ビジョン」といったときに、「地域公共交通」のどの部分をターゲットにしているのか、また、税負担を求めることで、それらをどのように手当てしようとしているのかという、このあたりの整合は、しっかりと図っていく必要があると思う。そのため、例えば、今回の答申の中でも、1(1)の、どこかにも、そういった「交通ビジョンを早期に示し、こういった税負担との関連をどこに持っていくのかという整理を早急に示すべきだ」というような御指摘を改めて盛り込んでいただき、1(2)以降の議論の展開につなげていければと思いながら聞いていた。

（諸富会長）

・　今、知事がお示しになった方向性に、私も賛成である。確かに、「交通ビジョン」については、まだ見直しの段階なので、無いものについては書けないという事務局からあった説明も、よく分かるが、この答申は、今後見直される「交通ビジョン」を踏まえた税負担について考えていく際のベースになるものだと思う。したがって、まだ見直し後の「交通ビジョン」は無い以上は、「依拠する」とまでは書けないが、地域公共交通の本当のニーズとは何かということについては、「交通ビジョン」を見直しながら、負担との見合いで、しっかりと議論をしていく必要があるので、だから、そのためにも将来像を描いていく必要があるのだ、といったメッセージが、もう少し前に出た方が良い。

（佐藤委員）

・　私も、今の知事の御指摘の流れでよろしいかと思うが、もう一点、先ほど井手委員からは、なぜ国ではなくて県なのかという御意見があったところだが、公共交通に取り組むのは、本来は、市町であるということを踏まえるなら、反対に、なぜ市町ではなくて県なのかという観点も必要となる。したがって、ウの部分では、なぜ県なのかということについて、なぜ国でもなく市町村でもないのかという点を、明確にしたほうが良い。この点に関しては、国については、おそらく当てにはならないし、市町村については、公共交通はネットワークなので、受益の範囲が一つの市町の中で完結するものではないといった説明になると思う。
・　それから、イの部分について、「危機への対応」というのは、それ自体はもちろん結構なのだが、やはり、希望もなければ、人は付いて来ない。したがって、確かに「危機への対応」ということもあるが、もう少し戦略的に攻める部分もあってよいのではないか。新たな負担により地域公共交通の維持・充実を図ることで、例えば、観光を推進するので、インバウンドが戻ってきたときには、これまで以上に観光客を呼ぶのだということでもよいし、産業立地を進めるということでもよいと思う。「危機への対応」ということと合わせて、攻めの部分もあるということ掲げてみても良いのではないか。

（諸富会長）

・　今の佐藤委員の御指摘も大事な点だと思う。イの部分は、タイトルにも「危機」という言葉が入っていて、全体的に、「大変だ」というトーンになっているが、もう少し前向きな話として、滋賀県の将来の発展戦略との関係で、攻めていく姿勢の中に、地域公共交通の充実が位置付けられるような表現もあったほうが良いというのは、そのとおりだと思った。
・　また、なぜ国ではなくて、市町でもなくて、県なのかという論理を、もう少し書くべきではないかという御指摘も、改めていただいた。もちろん、地域公共交通においては、市町村の役割はとても大事で、主として基礎自治体が頑張らなければならないわけだが、やはり、交通はネットワークであることから、広域的な調整が必要となる。そういうところでは、県が、主導的な役割を担うのかどうかについては議論があるとしても、やはり、何らかの形で関与しなくてはならない。国全体についてのことであれば、国でも良いのかもしれないが、滋賀県固有の交通ニーズを充実する政策を実施するためには、やはり、県が頑張らなければならないというメッセージは、皆さんどこかに、込めたいということである。

（勢一委員）

・　なぜ国でも市町でもなく県なのかという説明は、この答申の内容と、今後の議論の説得性を増すためにも、重要な部分になる。どこまで書き込めるかについては、悩みはあるところだが、少なくとも、こういった審議会の場で議論をして、皆さんでそういった趣旨を共有しようという議論になったことだけでも形として残れば、それはそれで意味があると思う。
・　更にもう１点、これまでの御意見に追加する形で述べるならば、イの「危機への対応」の部分で、確かに、人口減少や、少子高齢化、さらに、新型コロナ禍とそれに伴うインバウンド消失ということが、今日の交通機関に対する危機として非常に大きいわけであり、そのことが、今回の議論の直接的な背景となっているわけだが、この答申が出るタイミングを考えると、ウクライナ危機の影響も、今後は看過できない。この点については、この審議会では丁寧な議論はできていないが、目下、トリガー条項の発動を巡る議論が起こっていて、そうした出来事があり得ることを考えると、今後は、国内外の動向によって、地方公共団体の税収確保の安定性が脅かされる事態が、他にも起こり得るおそれがある。その意味でも、中長期的に地方自治体の安定財源を確保するという観点から、地域にとってふさわしい税を検討する必要があるという視点も重要になると思う。書きすぎると危機を煽ってしまいかねないという悩みもあるが、その一方で、そうした危機的な状況が今後生じたとしても、地域が持続可能な形で維持されるために、地域のレジリエンスを高めるという意味でも、安定的な財源確保のための丁寧な議論が必要となるし、場合によっては、複数の財源の確保方策を考えるということも必要になってくるとも思う。したがって、この部分で、「ウクライナ」の言葉を出すかどうかは別として、何らかの形で、中長期的な安定財源確保の観点について肉づけができればと思う。

（諸富会長）

・　イの部分の最後の段落の下線部には、「安定財源を得るため」といったことは書いてあるが、勢一委員からは、それとは少し違った文脈から、現下の情勢の中での安定財源確保についても考慮要因になってくるのではないかという御指摘をいただいた。時間が少し超過してしまったので、以上で、このスライドは終わりにして、次に進みたい。

答申案中 1(2)について

（諸富会長）

・　最初に事務局に質問だが、ここで「参加」と言った場合には、２つの意味がある。もちろん、これから取り組んでいく税負担に関する議論に対する「参加」という意味もあるが、同時に、地域公共交通のあり方についても、「交通ビジョン」の見直しの中で、住民が「参加」するということも考えられる。このうち、後者の観点については、既に何らかの形でプロセス化されているということでよかったか。

（事務局（交通戦略課））

・　「交通ビジョン」の見直しについては、現行の「交通ビジョン」の総括を既に終えて、新たな「交通ビジョン」へと見直すべく検討を開始している。その中で、例えば、来年度については、県民の「参加」という観点からは、県民の皆様への 3,000 人規模のアンケートを実施する予定であり、また、学識経験者の方、公共交通の利用者の方、あるいは、交通事業者の方などによる懇話会を設置する予定である。そのように、様々な意見をしっかりと集約して、どういう形の将来の滋賀県の交通の姿を描くのかについて、丁寧に議論を詰めてまいりたい。現時点では、そのように進めようと考えている。

（諸富会長）

・　アの部分には、「参加型税制」について言及されているが、税制の議論の中でも、「交通ビジョン」のことが議論の俎上に上がってこざるを得ない。井手委員の言葉を使えば、まずは、「ベーシック・サービス」としての地域公共交通のあり方を、住民との対話・熟議というプロセスの中で、議論をしていく中で、おのずと負担の議論に展開していくことになる。そういった中で、事業者に任せっきりでは維持すら可能ではない、という認識が得られるならば、みんなで支えていく必要があるという納得感に至ると思う。しかし、納得感は、押し付けられるだけではもちろん納得などできないので、やはり、そうした議論に参加をすることを通じて、みんなで支えていくということへの納得感を醸成していくプロセスが非常に大事になる。そうした流れを、プロセス化していくことが非常に大事だと思う。

（佐藤委員）

・　イの「県民参加を促す工夫」という部分に関連して、どうしても住民との対話と言えば、これまでは、集会所に人を集めて、膝詰めで議論するということが多かったが、

これからは、ＳＮＳも駆使して、インターネットを使って発信していくということが、あってしかるべきだと思う。そうすることによって、特に、子育て世帯も含めた、若い人たちの声をどう引き上げていくのかが問われてくると思う。対面での直接対話も、あって良いとは思うが、そうなると、集まるのは、比較的高齢者だけになってしまい、ニーズが偏ってしまうことは想像に難くない。

・　また、デジタル化の時代でもあるので、単なるパブリックコメントや、アンケート調査だけではなくて、リアルタイムでの双方向的な意見徴収の形もあって良いと思う。私の勤める大学でも、今度やってみようということになっているのは、アンケート調査を実施する際に、自分以外の人がどのように答えているのかも、ネットで見えるようにしようということである。要は、チャット型ということだが、そういったものもあると、議論がさらに深まるように思う。その意味では、「行政と県民との対話」と書いてあるが、県民同士の対話もあってよい。「高齢者はそう思っているかもしれないが、俺たち若い者はこう思う」といった形で、県民同士の対話を促す機会というのもあって良いので、イの部分では、これを良い機会として、様々に工夫してみる価値はあると思う。

・　それから、先ほど諸富会長の御指摘のとおり、税制の議論は、「交通ビジョン」の議論とセットにしなければ、単に税金を取られるだけの話になってしまうので、「交通ビジョン」の議論と合わせて、一緒に議論をするということが、あってしかるべきである。それに加えて、これまでこういった取組を実施した事例はないのではないかと思うが、こうした一体での議論の取組を今後の一つのインフラにするためにも、例えば、こういった県民参加を促した税の対話集会、税の対話のネットワークのようなものを、ある程度、確立しておいてはどうか。そのように確立されたものがあれば、例えば、これまで検討してきた他の超過課税については、一方的に議論して決めましたという形になってしまっているが、そういった議論をするときにも、その確立された手段を活用できるようになると思う。

（諸富会長）

・　県民参加と言えば、ついつい、アンケートや、リアルでの集会といったものをイメージしがちだが、そういう場では、どうしても、子育て世代の若い世代が参加しにくいので、どうしても参加者に偏りが出てしまう。したがって、税について積極的に議論するための、例えば、オンライン上に、何らかのプラットフォームのようなものを設けておいて、そこに意見をどんどん書き込めて、しかも、他の人の意見も分かるようなフォーラムを設置できないかという御意見である。こうしたことは、これまでの滋賀県政の中でも、やったことはないかもしれないが、今後のことを考えても、そうしたツールをどんどん活用していくべきではないかというのは、非常に示唆的なア

イデアで、すばらしい御提案だと感じた。

（井手委員）

- それぞれの地域にとって、何が必要なものであって、それを満たすためには、当然、お金がかかるので、その財源をどうするのかいうことを考えて、粘り強く対話をしていくということは、まさに自治の根幹の問題である。よって、そのことが、ここまではっきりと答申に書き込まれるということは、非常に素晴らしいことだと思う。ただし、それと同時に、実は、この 1(2)で書かれていることは、この後の 2(1)や 2(2)で書かれていることとも非常につながりがあるので、本当は、もう少し、このあたりが一つの固まりになってくると、とても魅力的な答申になるのではないかと思う。
- そう考えたときに、この部分の冒頭には「目指すべき滋賀の地域公共交通の姿」という表現があるわけだが、もちろん「滋賀県」でやることなので、「県」としての理想的な姿を念頭に置いてしまうのだと思うが、これまでも申し上げてきたように、本来は、それぞれの地域によって、目指されるべき理想となる地域公共交通の姿というのは違うと思う。そこを、しっかりと議論の前提に据えたい。
- というのは、アの「参加型税制」であれ、イの「県民参加」であれ、ウの「税の議論を行うことの意味」であれ、このいずれもが、私に言わせれば、それぞれの地域におけるニーズが何なのかを発掘するシステムなのではないかと思うからである。もちろん、これまでからも、県では満足度調査や県民アンケートのようなことを実施しておられると思うが、オンラインであれ何であれ、それぞれの場所に出張っていって、その地域の課題は何かということを見ていくと、地域ごとで、ものすごく多様性があることが分かる。そうした地域ごとの多様なニーズを、絶えず発掘していく過程で、県民でもあり、同時に、市民町民でもある人々が、互いに話し合いをしていくことを通して、その地域にとっての、本当に目指すべき地域公共交通の姿というのは何なのかということを考えること自体が重要なのであり、そういったことを実現していくために、県レベルでお金を集めていく必要があるのだという流れになるのだと思う。
- 実は、このニーズを発掘していくという視点が入ってくると、この次の 2(1)の部分が、実は、県と市町とが対話をするということであって、これ自身が、先ほどの県民参加型の話と本質的には変わらないということが見えてくる。県が市町とフラットな立場に立って、お互いが議論を重ねていくということは、これも自治の問題であり、民主主義の問題であるし、その中で、当該市町だけではうまく発掘しきれないようなニーズについても、県が一体となりながら発掘していく、あるいは、「他の地域ではこうした工夫をしていますよ」などと助言をしながら、ニーズを満たすための負担の議論をしていく、そうやって県と市町が一体となって、全体の土台が底上げされていくということが大事だと思う。

・　また、2(2)の部分でも、アのところに「効果の検証」とあるが、「効果」と言ってもみても、本当に効果的だったかどうかは、そもそものニーズが分かっていないと絶対に測定できない。だから、対話を通して、地域ごとのニーズが何なのかということを明らかにしていくということが、何よりも非常に重要である。
・　したがって、単に、みんなが参加して、納得してもらおうという、ガス抜き的な県民参加ではなくて、県全体のビジョンと同時に、この地域の多様性といったようなものを、しっかりと拾い上げていくような、地域ごとのニーズを発掘するシステムとしての県民参加という視点が盛り込まれていても良いのではないか。

（川勝委員）

・　今の井手委員の御指摘や、一つ前の佐藤委員の御指摘を聞いていても思ったが、この p.8 のスライドに書かれている内容そのものについては、委員の皆さんには異論がないのではないか。そのうえで、本日は、この答申案を最終的に取りまとめるという大目的があるということが気になっていて、参加のレベルであれ、参加の手法であれ、それらを具体的にどうするのかといった、これまでに出されたアイデアは、確かに、それらを具体化していくときには大事な意味を持つと思う一方で、イの原案においても、「多様な参加手段を設ける」とか、「県民相互の意見交換可能となる方式」といった形で、やや抽象的な表現ではあるが、大事な視点は既に盛り込まれているように思う。何を言いたいのかと言えば、一つ前の p.7 のスライドについて議論していても思っていたが、このままいくと、この答申案が、原型をとどめない形になってしまうのではないか心配している。私としては、この答申案の全体を読んだときに、私たちがこれまで議論してきたことを、非常に網羅的に、たくさん意見をしっかりと拾って、まとめ上げていただいたという印象を強く持った。しかし、それがゆえに、答申案としては、些か書き過ぎになっているような気がする。これまでの、私たちの議論や意見は、各回の議事概要の中にも込められているので、私の個人的な意見では、この答申そのものは、もう少しシンプルでも良いのではないかと思う。
・　また、先ほど、井手委員からは、この 1(2)で書かれている部分は、2(1)や 2(2)で書かれていることと一体的に書かなければならないという御指摘があったわけだが、諮問文にある１、２、３に沿って対応する形でまとめているせいでそうなっているのであって、本来、この１、２、３はそれぞれが互いに関連し合っている部分もあり、あまり綺麗に切り離せない。そのため、ぼんやりとではあるが、今回整理していただいた答申案をうまく活用しながら、もう少しシンプルにまとめ上げることができれば、皆さんがおっしゃることが、うまくメッセージとして答申に込められるのではないかと感じた。

（諸富会長）

- 事務局の気持ちに立てば、非常にありがたい御発言かもしれない。確かに、このままでは、原型をとどめなくなりそうな勢いではあった。今回の答申案は、これまでの各回の委員の御発言を非常に丁寧に反映した形でまとめられているので、これ自体を否定するような意見は出ていない。しかし、この答申案を読んで、期待値が更に高まってきていて、基本的に出されている意見は、こういう視点も入れてはどうか、もう少しこういった観点も加えてはどうか、といったものだけである。なので、川勝委員の御意見は、この骨格を変える必要は無いので、もう少しシンプルにして、それらを含みこむような形で書いても良いのではないかという趣旨だと思う。
- ただし、実は、私としては、逆にこれでよかったとも思っている。答申案と言えば、いつもすごくシンプル過ぎて、その背後にある議論が、それだけを読んでも、逆に、あまり分からないことが多い。今回の答申案は、これまでの議論が、論理構築も含めて、非常に的確にまとめられている分、世の中に出ている答申の中では、異例にかなり長い文章になっているかもしれない。しかし、それ自体は、県民に対して、これを読んでもらうことで議論したいという意思表示でもあると思うし、このくらいまで論理が書かれていないと、議論をどちらへ引っ張っていこうとしているのか分からないこともある。したがって、そういった意味で、十全の説明をしたいという気持ちから、事務局としては、このような答申案を作成してくれたのだと思う。ただし、そのことが、かえって、今回、更なる議論を誘発している部分もあるかもしれない。
- そこで、この答申案をベースにして、例えば、シンプルな要約版を1枚紙で付けるというのは如何か。そうすれば、まずは要約版を読んでもらって、もう少し時間のある人や、関心のある人は、じっくり本文を読んでもらうというスタイルもあり得る。これは、知事と事務局で、少し御検討いただきたい。
- ということで、この1「目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について」は終えたいと思う。知事から、コメントをいただけるか。

（知事）

- ありがとうございます。まだ、このあとにも議論が残っているが、今、川勝委員と諸富会長の御発言にあったように、私としては、この税制審議会の議論は、これから新たな税を考えていく上で、また、それを県民参加型で、合意形成を大事にしながら進めていく上で、この審議会での議論の過程を明確にしておくことは、とても大事だと思っている。とはいえ、答申の本文を見た瞬間に、「やっぱり読むのをやめよう」と思っていただかないようにするための配慮や工夫も必要だと思う。最後に諸富会長に御助言いただいたように、まずは、会長とも御相談しながら本文全体をしっかり

と作った上で、概略版ないしは概要版もお示しするようなことを考えたい。

・　井手委員が御指摘くださった、ニーズ発掘のツールとしての対話というか、対話を通じて地域のニーズを明らかにするといったことについては、もう一つ付け加えるとすれば、その対話を通じて明らかになったニーズを実現するための財源もセットで、皆さんと一緒に考えるための素材になれば良いと思った。

・　佐藤委員が御指摘くださったように、アンケートを取って、パブリックコメントをしてという、昭和の時代のような政策の作り方だけではなくて、ＳＮＳも使うことで、働いている人たちや、子育て中の人たち、もちろん、場合によっては入院・療養中の方々も含めて、リアルタイムに、気軽に御参加いただけるようなプラットフォームを作ることも大事だと思う。是非、今回の取組がその足がかりになるような答申を、一緒におまとめいただければと思う。

・　また、守ることや危機に対応することも大事だが、それだけではなく、前向きに表現する部分についても、原案にそういったことが書かれていないわけではないが、それがもう少し明確に出るように、表現ぶりに工夫をしたい。

・　私自身としては、この税制審議会と通じて、特に、この交通の議論に一緒に参加してきて、委員の先生方からいただいている、２つ目の柱の、「参加型税制」や、「県民参加、合意形成」の部分が、非常に大事だと思って聞いている。それは、単に、税を作るためだけではなく、交通をより良くしていくため、また、自治をみんなで担って、それぞれが住んでいるコミュニティをより良くしていくためにも、重要な視点だと思う。ここでの議論を、是非、今後の自治進展の材料、足がかりにしていきたいという気持ちでいるので、その意を汲んでいただき、答申をおまとめいただければと思う。

答申案中 2(1)について

（諸富会長）

・　この部分の特徴は、下線が引いてあるところで、「県と市町は対等な関係」であって、「相互に協調するパートナーである」ということを踏まえて、「一方的に押し付けることはない」とも宣言している。その上で、アの部分は、「交通圏の概念」ということで、先ほど佐藤委員の御指摘にもあったように、一つの市町だけでは完結できないということが書かれている。イの部分は、「縦割り行政の超克」ということで、これも、これまでの議論の中で意見が出ていた。そして、ウの部分は、「他の行政分野との連携」ということで、交通はかなり総合的なものであって、それだけを切り出して取り組むというよりも、先ほどの「ベーシック・サービス」の話もあったように、環境・教育・健康など、あらゆる行政分野に関係しているということが書かれている。これは、まさにそうで、私たちは、コミュニティのあり方を考えている中で、公共交

通のことを考えているので、おのずから、地域の幸せとは何かということを考えていくための議論に発展せざるを得ない。そして、そのことを負担との関係で考えていくと、間違いなく真剣な議論にならざるを得ない。そのことは、私自身の経験からもそう思う。

（佐藤委員）

- 事務局に質問だが、先ほどは、県民との対話をどのようにするかということで御説明いただいたが、このスライドに書かれているような市町との会話については、具体的にどのように進めるのか。例えば、何かしらの協議会のようなものを立ち上げるのか。そのあたり、これからの役割分担を踏まえて、具体的にどのように議論を重ねていくのかが見えないように思ったので、例えば、過去には、このようなやり方で協議会を立ち上げたことがあるといった形でも構わないが、教えていただきたい。
- それから、先ほど諸富会長から御指摘のあった下線部については、確かにそのとおりではあるのだが、ただし、ここで気をつけなければならないのは、特定の自治体が拒否権を持ってしまっては困るということである。例えば、みんながやろうとしているところに、一つの自治体だけが、「うちはやらない」と言い出して、「県は一方的に押し付けないと言ったではないか。私たちは、対等なパートナーではないのか。」と言ったときにどうするかという問題がある。県は一つしかないが、市町はたくさんあるので、特定の市町に拒否権を持たせるようなことはしないほうが良い。とはいえ、多数決を取るのかと言われても、それはそれで困るところもある。したがって、最終的には、県が主導的な役割を果たしていく必要が出てくるのではないか。今回の税制の取組にあっては、やはり、県は単なる調整役ではなくて、ある程度イニシアチブを取らないと前に進まなくなりかねない。仮に、特定のいくつかの自治体が不満を持ったとしても、そこは、県が責任を負う形で、話を前に進めていくことが必要になると思う。もちろん、そこに至るまでには、しっかりと市町の意見は聞いて、一方的に県の考え方だけを押し付けるわけではないけれども、そうはいっても、最終的に決めるのは県であり、最後に責任を取るのは県なのだというところは、はっきりさせておいたほうが良い。

（事務局（税政課））

- 税の分野では、県内市町と一緒に地方税務協議会という会議を持っているので、まずは、そういった機会を通じて御意見をいただくことが考えられる。また、交通の分野でも、県内市町との各種協議会があるので、そういった場を通じて、まずは情報共有をして意見をいただく形が考えられる。そして、それらを通じて、相互に話を持ち

合うといった形で、進めていければと考えている。

（知事）

・　今、事務方が答えたように、税も交通も、それぞれの協議会を県と市町とで設けているが、それに加えて、滋賀県では、コロナで中止になったこともあるが、３か月に１回、知事と市長・町長とが、約２時間にわたり、２～３つのテーマで、侃々諤々の議論をする、「首長会議」という制度がある。したがって、今回のテーマについても、当然、その「首長会議」の議題に上がってくることになると思う。過去にも、交通をテーマに議論をしたことがあり、そのときも、時間が足りないぐらいの議論になったこともあったので、そうした場でも議論できればと考えている。

（勢一委員）

・　県と市町との関係性においては、両者がしっかりと連携することは非常に重要なので、ここの部分についても、これまでの議論を丁寧に書いていただき、感謝している。
・　その上で、イの「縦割り行政」の部分について、ここに書かれていることも非常に大事ではあるが、最後の文章に、「一つの方法として何らかの協議会を形成することも考えられる。」とある部分が、少し気になった。確かに、対等な立場で意見交換することは、重要な機会になるので、それ自体には反対しないが、このように書かれていると、新規の協議会を立ち上げることを推奨しているようにも読める。もちろん、新設するのも一つの方法だが、既存の会議体がある可能性もあるので、もしそうであれば、屋上屋を重ねないためにも、その既存の会議体を活用することも、選択肢になってくる。可能であれば、そうした点についても留意もしていただくと、働き方改革にもつながる。やはり、類似分野での会議体が複数あるのは、それはそれで、運営の効率性と整合性に支障を来すおそれがある。縦割り行政の弊害は是非解消していただきたいが、その際には、現場の負担にならないような形にする配慮も必要かと思うので、もし修文が可能であれば、その趣旨も分かるようにしていただけるとありがたい。

（井手委員）

・　あまり具体的な話をすると、また川勝委員に怒られそうなので、少し抽象的に申し上げるが、そもそも、なぜこの取組を県で行うのかという話について、先ほど私が申し上げたように、前文の冒頭で５つの方向性が示されていることが重要だと考えていう。コミュニティや脱炭素など、この５つの大きな方向性を束ねるものとして、交

通があり、この税があるのだということで、この答申では、その重要性を示すことと同時に、そのように大きく緩やかな構えを見せておくことが、とても大事な気がしている。

・ それを踏まえれば、これも実は、この審議会のかなり初期の段階でも申し上げたように、それぞれの地域にそれぞれの特性があるのであれば、本来、税の使い道は、それぞれの地域で考えるべきだと、私は今でも思っている。したがって、究極的に言えば、県から市町への「交付金」という形でも構わないとさえ考えている。しかし、いずれにせよ、そうした緩やかな構えの中で、一旦は税を徴収し、その上で、県と市町との対話を通じて、可能な限り、各市町のニーズに近いものを掘り出していくというプロセスが本質になると思う。

・ その際に、先ほど申し上げた、ニーズの発掘や県民との対話ということになるわけだが、このようなことを申し上げると、「お前は現場が分かっていないから、そんなことが言えるのだ」と怒られてしまうかもしれないが、税の協議会があり、交通の協議会があり、また、知事と首長さんの対話の場がありと、様々に既存の協議会が存在するとしても、しかしながら、何がニーズであって、そのためにはこれだけのお金が必要になるから、それらについて、全体で話し合いましょうという場は、絶対に無いと断言できる。先ほど私が申し上げたような、県民との対話の場というのは、実は、まさにその場なのであって、私に言わせれば、そうした場に「市町の首長さんも来い」という話なのである。「来い」という言い方をすると、また怒られてしまうかもしれないが、別に、みんなで一緒に議論すればよいではないかと思う。その対話の場で、みんなで、「そもそも一体どういうニーズがあるのか」、「そのために必要となるお金どれくらいなのか。」、「市町の首長さん、あなたたちは、そのためにちゃんと増税できますか」という、そういったことを、膝を突き合わせて話し合っていくプロセス、地域のニーズをみんなで共有していくプロセスこそが重要なのである。

・ 先ほど、1(2)の部分と 2(1)と 2(2)の部分とが分けづらいと申し上げたのは、そういう意味であって、税とニーズの関係は、まずはニーズから始めて、そのために必要なお金はどれくらいか、そうしたことを「一体となって」話し合う、しかも、県民、市民、首長さん、そういった垣根を取っ払って、みんなで一緒に話し合えるような場所を作っていくことが、極めて重要だと思う。

（諸富会長）

・ 井手委員の御意見にあった「一体となって」ということが、確かに大事だと思う。神奈川県の水源環境税に関わった際にも、丹沢の山林や森林の水源かん養を所掌している部局と、税政課とが、主として担当部局となっていた。両課は、当然ながら、普段は全く別の枠組みで仕事をしていたが、それらが非常に密接に連携して、しかも、

フラットな形で、一体となって取り組んでいた。もちろん、内部では色々と事務的に大変なこともあっただろうと思うが、税部局の人たちも、水源涵養や山林保全についてものすごく勉強をしていたし、他方で、自然環境部局の人たちも、税制の論理をものすごく勉強していた。税収の使途を議論していくときには、当然、施策が重要なってくるので、それら２つの部局が本当によく擦り合わせをしながら、まさに壁を乗り越えていて、それによって、財源と施策とをセットで議論することが可能となっていた。その意味でも、まさに井手委員が「一体となって」とおっしゃるとおりだと思う。井手委員は、もう少し広い枠組みでおっしゃったわけだが、これは働き方改革に反することになるかもしれないが、そういったフラットに議論をする場が、私も必要だと思う。その点で、ここでは、イの部分で、下線を引いて、「行政内部の縦割りを乗り越えることが必要になる」と強調して書かれているところに、決意が示されているように思えて、私は大事な文章だと思った。

・　やはり、一番懸念するのは、交通部局は交通部局で、「交通ビジョンを見直します」と言って、そちらはそちらだけで議論されていって、税部局は税部局で、「税制は税制で議論していきます」と言って、税制だけでずっと議論をしていって、結局、それらをどこで合わせるのかとなったときに、お互いに顔を見合わせながら、「さて、どこでやっていくのだったっけ」ということにだけは、なってはならない。

答申案中 2(2)について

（諸富会長）

・　時間の関係からも、2(2)についても、合わせて議論していきたい。2(2)は、やや独自の問題となっている。2(1)と 2(2)とは、ほとんど一体ではあるが、こちらは、アとイには、「効果の検証」、「広域的な効果」ということで「効果」という言葉が出てきている。また、ウの「参加の手続き」については、これまでも議論してきたところである。これら 2(1)と 2(2)について、合わせて御意見をいただければと思う。

・　先に事務局に質問だが、アの「効果の検証」と言うときの、「効果」あるいは「成果」というのは、具体的にどういうことを念頭に置いているか。例えば、乗客が増えたとか、財政的に改善したとか、そういった感じのことか。

（事務局（交通戦略課））

・　まず、見直し後の「交通ビジョン」の中では、なぜ県や市町がたくさんの経費を投入してまで、地域公共交通を守っていく必要があるのかという理由について、しっかりと押さえていきたいと考えている。

・　その上で、県と市町の役割を、明確に記述していく。具体的には、県全体で形成される交通ネットワークを、主要な「交通軸」と、地域の中の「交通網」との二つに分けて、県は、このうちの「交通軸」を、鉄道あるいは幹線バスによって担う一方で、市町は、「交通網」を、それぞれの地域特性に応じた形で、都会には都会の、あるいは、人口の少ないところにはそれに合う形の、適切な移動手段でカバーをしていく、そういう形を考えている。
・　そうした中で、最終形としては、抽象的な言葉になるが、交通が県民のクオリティ・オブ・ライフを決定するのだとの考え方に立ち、「誰もが行きたいときに、行きたいところに行ける」ためのネットワークを作っていこうということで、そういったことを謳うビジョンにしていきたい。
・　なお、具体的な数値目標等については、今後、「交通ビジョン」の見直しの検討過程の中で、県民参加のもとで議論をしていきたいと考えている。

（事務局（総務部））

・　総務部では、先ほど交通部局から話があったように、今後、県や市町の役割を具体的に定めていく過程を通じて、先ほども井手委員から御指摘いただいたように、これから、地域ごとのニーズを発掘していって、そもそもどういったニーズがあり、そのニーズを満たすためにはどういった施策を実施していく必要があるのか、これから議論していくところである。したがって、その「効果」または「成果」というのは、当然ながら、そのニーズに応じて変わってくるので、それを踏まえて、こういった事業が必要だとか、こういった施策を実施するのだということに応じて決まってくると考えている。その意味で、今回の答申案では、単に、ざっくりと「効果」としか書いておりませんが、当然それは、ニーズによるものと考えている。

（諸富会長）

・　この「効果を検証する」という視点は、非常に大事だと思う。今後、追加での負担をお願いしていく場合には、もちろん、なぜ負担をするのかについての説明が必要となるわけだが、その際には、果たして、その追加負担したお金によって実施される施策が、しっかりとそのニーズを満たしていて、「成果」を挙げているかどうかということが示されなければ、税を負担している側からすれば、納得感にはつながらないと思う。したがって、こうしたプロセスが答申に明示されることは、非常に素晴らしいことだと思う。

（佐藤委員）

・　私はずっと、行政事業レビューや政策評価に関わってきた。今回の答申案を読むと、アの「効果の検証」の部分に、「事業・施策」と書いてあるとおり、施策レベルでの検証と、事業レベルでの検証とで、違いがあることに留意が必要である。
・　施策レベルでの効果の検証ということを考えるならば、比較的、マクロな指標を使うことになり、検証自体が、マクロな視点になってくる。例えば、観光客がどれくらい増えたかであったり、公共交通の利用者が全体的にどれぐらい増えたかであったり、出荷額がどれくらい増えたかであったりといった形になる。また、それらは、他の施策との関係も意識する必要があるので、関連する他の施策は何かということも、明確にしなければならない。
・　一方で、施策の下に事業がぶら下がっているわけだが、おそらく、事業は地域ごとで様々な事業が必要となる。先ほど来、御指摘があったように、地域のニーズに応じて異なる事業が必要となるので、事業はニーズや地域性を反映させる形で作っていくことになる。そして、それぞれの事業について、何らかの目標を設けて、効果が実際に実現したかどうかを見ていくということになる。
・　ただし、この点について、より重要なことは、むしろ、しっかりと進捗管理をすることである。例えば、５年後に利用客を２割増やしますとか、あるいは、利用客が減るのを１割押さえますといった指標が考えられるが、それだと５年後の話になってしまうので、では、２年後の中間目標はどうなのかと、進捗を管理する必要がある。さすがに、毎年効果を検証するのは大変かもしれないが、そうやって、ある程度、進捗管理して、フォローアップしていくという仕組みも必要になると思う。

（松田委員）

・　アの「効果の検証」の部分が相応しいのか分からないが、私たちは、ここまで、かなりプロセスにこだわって話をしてきたと思うので、そのプロセス自体の見直しについても言及が必要ではないかと思った。
・　また、ウの「住民参加の手続」についても、市町と県との間で、住民参加を促す上での役割分担や、その仕組みづくりについても言及してはどうか。これは、2(1)に関連する事項かもしれない、先ほど佐藤委員から御指摘があったように、県レベルでは垣根を無くすという話になっているが、市町と県との垣根を無くすという観点が少し弱い気がしている。そこで、ウの部分で、住民参加を促すときも、県が助けるのかとか、市町がメインでやるのかといった部分が少し分からないが、そうしたプロセスに積極的に県が関与して作っていく必要性や観点を付け加えられるとよいのではないか。

（諸富会長）

・　これで 2(1)と 2(2)については、概ね御意見をいただけたので、ここで一旦、知事からコメントをいただきたい。

（知事）

・　ありがとうございます。まず、特に、公共交通を考えるにあたっては、市町との関係は極めて重要なので、「対等な関係」であり、「相互に協調するパートナー」であるということを、単にお題目にするだけではなくて、それを実現するための具体的な仕組みをしっかりと整える必要があると思った。それは、税を作っていく過程自体についてもそうであるが、作った税による税収をどのように配分するのかについても、また、どのように効果検証をするのかということについても、しっかりとした仕組みを作ることが重要だと思った。
・　また、市町の首長も含めた形で、住民と対話してニーズを発掘するべきだというのは、そのとおりだと思った。特に、この税とセットの議論は、本来、そうした対話を重ねることによって作り上げていくべきものだと思う。しかし、県ではこうして審議会を設置し、これまでの御議論も、毎回メディアにオープンにし、私もフル参加しているわけだが、では、市町の段階で、私たち県と同じレベルで、税に関する議論の熱度が上がってきているかといえば、まだまだそうではない面もある。ただし、殊に、この交通に関して言えば、このコロナ禍もあって、首長の皆さんや、住民の皆さんの出されるお声も、大変増えてきているので、そういったことを、是非、来年度、答申をいただいた以降に、精力的に働きかけ、投げかけて、議論を喚起させていきたい。
・　また、「効果」については、今回お示しした答申案ではこのような表現にしているが、もう少し、どういったものを、効果として捉えるのか、また、それらを、どのように検証するのかについては、今日いただいた、例えば、進捗管理のことや、プロセスの見直しといった観点も含めて、もう少し、どういう書きぶりができるのか考えてみたい。これは、ある意味で、制度を作った後で、その制度がしっかりと機能していくのかという観点で、肝になる部分でもあるように思ったので、よく考えてみたい。

（諸富会長）

・　この 2(1)と 2(2)の部分は、市町との関係でもあり、井手委員が 1(2)で言及された「ニーズ発掘」というキーワードとも深く連関していると思う。特に、2(2)のウの、「住民参加の手続」の部分については、今日は、あまり議論にならなかったが、使途

の決定にあたっても、住民参加による議論を経てはどうかということが書かれている。もしこれが制度化されるならば、非常に画期的なことになると思う。あまりこういったこと、実際にやっているところはなかなかない。神奈川県が、先ほど申し上げた水源環境税との関係で県民会議というのを作ったことはあるが、他には聞いたことがあまりない。したがって、この答申案には、このように、かなりイノベーティブなことが、実は結構書き込まれていると思う。

答申案中 3(1)について

（諸富会長）

・　時間の関係から、本日最後の p.11 のスライドに進みたい。使途を考える際の留意点として、３つに整理されている。アの「地域公共交通の変化への対応」、それから、イの「地域間で格差への対応」では、「どの地域であっても納得感が得られる使途とは何か」、「県全体に利益がもたらされる」とあるように、ある地域だけが何かしらの利益を得るということにならないようにしないといけないこと、それから、ウの「本来の目的に見合った税収規模と使途への限定」では、税収が上がったから事業も増やしていこうという話ではなくて、必要な施策・事業があって、それに見合った税収規模が設定されるべきという、３つに整理されている。

（川勝委員）

・　先ほどの 2(1)の市町の関係の議論とも関わるが、「県と市町は対等な関係」であり、「相互に協調するパートナー」という点については、以前に私が申し上げた意見も、一部取り入れていただいて書かれている部分だと思うが、先ほど、佐藤委員が御指摘されたように、そうは言っても、やはり、県のリーダーシップが同時に求められるということは、私も全くそのとおりだと思いながら聞いていた。
・　また、県が一定のスキームを持つべきであると考えれば、県には、ある種の県全域のビジョンや、ある種のベンチマークのようなものを示す役割が必要になると思う。県が示すその一定の枠組みの中で、市町において、より柔軟に取り組んでいただけるような、そういった仕組みを示すというのが、県と市町との関係において、私がイメージしていた県の役割でもあり、そのような関係が重要だと思う。
・　そのこととの関係で、先ほど井手委員からは、具体的に、県で集めて交付金という形で市町に交付して、税収の使途については、各市町がそれぞれのニーズに基づいて自由に使ってもらう形も一つではないかといった趣旨の言及があったが、その場合であっても、交通圏というものをしっかりと意識した使い方をしてもらうことが重

要である。今のスライドのイには「地域間の格差」という問題も指摘されているが、「完全に自由に使っていいですよ」というような形で裁量を与えるのではなくて、あくまで、この税制の趣旨に合った形での柔軟な使い方の範囲を、県から示していくことが、税収の使途を考える上では重要ではないかと思った。

（勢一委員）

- 先ほど来、やはり県民の参加が大事だという議論がされているので、この使途の部分にも、そのことが書き込まれていたほうがよいのではないかと思う。原案では、「将来の姿について合意形成を図ることが先決であって、その目的が共有されるのであれば」云々といった文章になっていて、その次の段落が、「そうした前提のもとで、使途について考える際には」云々となっているので、是非このあたりのどこかで、「県民参加」といった文言が入っている方が、より説得的になると思う。
- また、イの「地域間の格差への対応」の部分には、「どのような地域であっても納得感を得られるような使途」といった表現があって、ここでも、地域のことは書いてあるが、そこで言われる「地域の納得感」というのは、やはり「県民の納得感」でもあると思う。県民は、同時に市民や町民でもあるので、ある程度広域的な観点と、そこに住み暮らしを営む地域的な視点との両方を、各住民が意識をしながら、使途への決定にも参画をするという観点が必要だと思うので、どこかに、「県民」という部分を入れていただけるとありがたい。

（佐藤委員）

- 先ほどの川勝委員の御指摘は、そのとおりだと思うが、やはり、市町が実施する事業であっても、そのお金の出所が県であるならば、県は、必ずその事業の内容および成果について、しっかりと検証するということが必要になる。井手委員の御発言にあったように、ある程度、自由度を持たせた交付金という手法も、市町の創意工夫を促すという側面もあるので、無きにしも非ずとは思うが、ただし、その場合であっても、求められる成果が何なのかということについて、しっかりとＫＰＩを設定して、それが達成できたかどうかを、しっかりと見ていく必要がある。少なくとも、補助金であれ交付金であれ、市町に対してお金を出すのであれば、やはり、渡しっ切りでは駄目で、その使途や効果についてしっかりとフォローアップする体制がなければならないし、そうでなければ、そもそも県民の理解が得られないと思う。

（井手委員）

・　そもそも、委員は６人しかいないのに、冒頭の事務局の説明を省略して２時間も議論が保つのかと思っていたが、見事に時間が足りないくらいの勢いで議論が盛り上がったので、事務局の皆さんの英断に、まずは感謝を申し上げたい。それだけ、クオリティの高い議論をしているということを意味していると思う。
・　先ほどの知事の御発言にあった、県のレベルと市町のレベルとで、税制に関する議論に少し熱量の違いがあるという話と、佐藤委員の御指摘にあった、県のリーダーシップをもっとしっかりと発揮していくべきだという話とは、実はセットになっていると思う。皆さんは、県民と市民という形ですぐに分けたがるが、先ほど私が申し上げたように、結局は、同じ一人の人間なのである。そのため、そうした人たちを巻き込みながら、それだけではなくて、市町の職員さんも巻き込みながら議論をしていくプロセスを作っていくことこそが、実は、県のリーダーシップとして極めて重要なポイントだと思う。また、それと同時に、そうしたリーダーシップを発揮する県の皆さんの熱量というものは、そのプロセスの中で、必ずや、市町の職員の皆さんや、市民と呼ばれる人たちに広がっていくと思う。
・　その上で、先ほど私は、「交付金」という手段に言及したが、その際にも申し上げたとおり、それは、究極的にはそれぐらい市町の立場を尊重してあげて欲しいという意思表明である。したがって、必ずしも、「交付金」という手法そのものを推薦したいわけではない。むしろ、今日、たびたび議論になっているような、住民参加型のシステムがしっかりと定着していって、地域のニーズをきちんと発掘して、そのための財源を皆さんと一緒に議論していけるようになるのであれば、それぞれの地域が何を欲しているかということは、皆さんも分かるようになるはずである。そうなった上であれば、「交付金」として市町に出して、好きに使っていいよという形にするのも一つのやり方だが、皆さんがきちんとニーズを把握した形で、県税を使ってそれぞれの市町に出していくことだってやり方だし、あるいは、皆さん自身が施策・事業を実施するということだって、当然構わない。ですから、そのときの形自体は、あまり本質的ではないと感じている。
・　その上で、最後に、今日は議論が出なかったし、もしかすると、皆さんの暗黙の了解なのかもしれないが、今回検討している新税が、目的税なのか否かがよく分からないという問題が残っているような気がする。この点については、私自身の意見としては、答申案のタイトルにあるように、「地域公共交通を支えるための税制」だと強調してしまうと、あたかも目的税のような響きを持ってしまうが、そうではないという意見を表明しておきたい。今日、最初に申し上げたように、前文の冒頭にある５つの方向性があって、その５つの方向性を収斂させるものとして、地域公共交通があり、この税があるのだということから出発すれば、この税は、単に地域公共交通のためだけに還元されるのではなくて、県にとって非常に重要なサービスとして、県をより良くしていくための様々に重要なサービス全体の梃子（てこ）として、地域公共交通と

いうサービスがあり、この税があるのだという話になっていくと思う。また、3(2)イに関しては、企業に対しても事業税のような形ではなくて、一つの地域の参加者として県民税のような形で負担を求めていくべきだと申し上げたわけだが、そのことも含めて、あくまでも、地域にとって全体に波及していく重要な歳出であり、それを賄う税であるという意味で、普通税であるということを明確にしていく必要があると思う。

（諸富会長）

- これで、答申案の全体について議論ができた。後は、事務局で最終文案の取りまとめをしていいただくが、そのプロセスは想定していたよりも大変かもしれない。しかし、委員の皆さまに、これだけ重要なテーマについて、しっかりと、また真剣に議論していただいたことは、私も会長を務めていて、非常に嬉しかった。
- 最後に、全体通じて、知事に御意見をいただいてから、締めたいと思う。

（知事）

- ありがとうございます。今日も大変本質的な議論をしていただいた。冒頭の事務局の説明時間を割愛してもなお足りないぐらいであり、しかも、ほとんど原型をとどめない形になりそうなくらい、多くの貴重な御意見をいただいた。とはいえ、お示しした答申案の大きな骨組みについては、皆さま方にも御賛同いただけたものと思う。本日いただいた御意見を、どのように配置させて、どのように表現するか、改めて考えてみたい。
- とはいえ、この年度末で退職するスタッフや異動する職員もいるので、忘れないうち、人が変わらないうちに、今月中に骨格を作って、また、私自身も、しっかりと議論をした上で、諸富会長はじめ委員の先生方にも、また御相談したいと思う。
- いずれにしても、交通を基軸とすることで、自治をより良くしていく。そして、それを通じて、あらゆる面での、住み良さ、幸せ度を上げていくことで、みんなの支え合いの仕組みを再構築していくということに挑戦したいと思っている。具体的な中身については、まだまだ検討しなければならないこともあるし、丁寧に進めなければならないとも思っている。
- いずれにしても、知事だけ、県だけ、行政だけ、ということにならないように、みんなで考えていくということが重要だと思っているので、是非、何とかして、そういういった点で、しっかりと作っていきたいと思う。

答申の会長一任について

（諸富会長）

・　以上で、今日の議論は終わりにしたいと思う。本日、委員の皆様からいただいた御意見を踏まえて、事務局には答申案の修正していただくことになるが、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）

（諸富会長）

・　ありがとうございます。それでは、議事(1)については、これで終わります。

（2）その他

特になし。

３　閉会

（1）　知事ひと言

特になし。

（2）その他

〇地域公共交通を支えるための税制の導入性に係る答申は、４月中に知事に提出すること、また、次回の審議会については、改めて日程調整することを確認して、閉会した。