

第16回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和5年（2023年）3月29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

■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 開会

(1) 挨拶

(知事)

- ・ 滋賀県の税制並びに県政各般にわたり様々な御指南をいただいていることに感謝申し上げます。
- ・ 本日、議論したい課題は二つ。一つは先般も御議論いただいた産業廃棄物税。こちらについては前回いただいた御意見、御質問に答える形で議論を深めていきたい。
- ・ 二つ目は滋賀地域交通ビジョンについて。税の議論をするにあたって、まずどういう街をつくるのか、そしてどういう交通を描くのか、目指すのかということが重要ではないかという御指摘を税制審議会でもいただいていたところであり、ビジョンの骨子を作り、皆様方に提示し始めている。同時に、これも議論があったが、最終的には私自身も判断、決断し、目指す地域交通の姿を実現するための費用がどれくらいかかるのかということについてもその試算を提示させていただいたところ。
- ・ ただし、交通はあくまで手段であって、例えば大きな目的である街づくりや健康、CO2、環境、福祉の面でどうなのかという課題がまだ残っていたり、ビジョンはわかったが一人一人の日常の生活に照らし合わせてイメージしにくいのではないかということや、例えば公で担う部分と民間で行うところ、利用者の視点、事業者の視点、この冬も大雪があったが、平時だけではなくて、非常時はどうなのだろうかという視点、目指す姿のところが若干、バス交通に重点を置きすぎているのではないか、鉄道はどう考えたらよいのだろうかなど、まだまだ十分ではないところがあるが、まず一步踏み出したところ。

- ・ 先生方の視点からいろんな御意見をいただければということと、受益と負担を合わせた議論を進めるための参加型税制について、税制審議会でも繰り返しその重要性について御提言いただいていたところであるので、その参加型税制の進め方についても一定、案をお示ししたいと思っている。費用を賄う一つ的手段として交通税というものを導入する場合のその仕組みの可能性や、留意点等についても併せてお伺いできれば幸いである。限られた時間であるが大いに議論したいと思う。

2 議事

(1) 滋賀地域交通ビジョン骨子について

(2) 参加型税制について

- 事務局から資料1および資料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)

- ・ 交通ビジョンの懇話会に参画しており、税制審議会でも参考にしていただきたいと思われる点を紹介させていただく。
- ・ 資料1の6ページに滋賀県が目指す地域交通の姿が示されているが、車利用を否定するというよりも、自家用車を使わないという選択肢ができるということが滋賀県が目指す地域交通の姿、ビジョンとしてほぼ参画されている委員の皆さんの共通の見解と言ってもよいのかと思う。
- ・ ビジョン懇話会での興味深い議論として、資料1の8ページの最後に年代別に交通に対するニーズを問うた結果が示されており、一般的にはどちらかというと車の運転が困難な年配の方々のウエイトが高いことが予想されると思うが、例えば自由目的というところは顕著だと思うが、若い世代の人たちのウエイトが高いということが委員の方から指摘され、特に子育てをされているような世代の方々のニーズが高いということはなぜだろうか、むしろ高齢者より高いのはなぜなのかという議論があった。その因果関係を明らかにするには、より精緻な分析が必要かと思うが、子育て世代は車を運転できるが、小学校の高学年とか中学生になると塾や習い事など、そうした子などの送り迎えの負担は結構、重いものがあり、もしそれをしなくて済む、つまりバスや鉄道で自ら移動できるような利便性の高い交通モードがあるという選択肢があれば、お父さんお母さんがその間もご飯を作ったりする時間を確保できるなど、車を運転していろんな移動ができる世代の人たちも子育ての過程でのニーズもかな

り高いことが予測される。つまり、全世代共通のニーズとして、地域交通の利便性を高めていくことが、このアンケートに表れているという議論が、ビジョン懇話会での印象に残った。

- ・ 車での移動にこだわるというよりは、車以外の選択肢が整備されることによってそうしたニーズが満たされるということが言えそうである。
- ・ 四つの地域に分類して、それぞれ目指す交通とのギャップの分析結果を御紹介いただいたが、特に現時点で比較的公共交通の利用が不便な周辺地域や郊外地域は自然豊かなエリアなので、実はいろんな世代が是非住んでみたいと思っているが、やはり通勤や通学の際に公共交通の利便性が低いゆえにそのエリアに住むことの選択肢を排除してしまうというようなケースも少なからずあるのではないかと。逆に言うと、そうした周辺地域や郊外地域においても一定の公共交通の利便性が維持されて、車以外の移動が確保できるのであれば、その周辺地域や郊外地域に住む選択肢もそうした世代あるいはそうした求めを持っておられる方々に新しい選択肢を見出すことができるのではないかと。
- ・ この審議会の中でも度々議論してきたが、比較的高齢化しているまたは高齢化や人口減少が著しい地域のコミュニティの維持というところにも結びついていくのではないかとはいえながらその議論を聞いていたが、新しい地域公共交通を支える仕組みを考えていく上で非常に参考になる視点と思った。
- ・ やはり皆さんが望む水準、これを何とか実現できないと、最低限のサービスを実現したところで車との比較になったときに利便性はまだやはり車の方が圧倒的に高いという選択になってしまうだろうと考えると、「最低限の水準」を実現するより「利用したいと思える水準」を実現していく方向性が必要なのではないかと、そのことが新しい選択肢というものを県民の皆さんに作るができるということになっていくのではないかと、そんな議論があったと認識しており、今後の議論の参考になればと思う。

(佐藤委員)

- ・ 1年あたりの概算費用について、1年あたりとはどの年を基準にしているのか。
- ・ 今回はバスが中心だが、2040年を目途とするのであれば今のような、ダイヤを前提にしたバス運営でなくなっているかもしれないし、オンデマンドが通常になっているかもしれない。そうであれば運行回数を増やしてほしいという話は出てこないと思う。例えばカーシェアも進むかもしれないし、人口の少ないところはむしろタクシーを利用した方がよいかもしれないということになってくるので、鉄道はちょっと大物だとしてもやはりバスとタクシーは補

完しやすい。

- ・ 自動運転を含めた技術を想定するのであれば、今の運行を前提に話を進めるのはどうなのかと思った。
- ・ 動画の内容を最終形と思ったときに、現状をスタートにどういうステップを踏んであなるのかということは工程表がないと夢物語という気がする。自動運転が出てくるとあまり問題なくなるかもしれないが、バス運転手を確保しないといけないことを考えると、これから人手不足になるので、相当うまく人をやりくりしないといけないということが制約になる。
- ・ やるなら実証実験とか国家戦略特区などがあるので、実証実験で例えば滋賀が先行的に公共交通の自動運転技術を入れて実証してみるとかやっておかないとないと、なかなかあいつた（動画のような）ところまでいかない。住民の要望に応じて運行回数を増やすためにバスの運転手を確保しないといけないが、人がいなくてなかなか回らなくなったら元も子もないと思うので、これから労働者が減っていくことを前提にしたときに、こういったプロセスでこの自動運転に切り替えていくのかという姿がないといけないと思う。
- ・ 2040年ということであれば地域の再編成があってしかるべきであり、今のような人口分布での公共交通なのか、ある程度地域の再編成を念頭に置いた上での地域公共交通なのかでかなり意味が変わってくると思うので、地域の再編成と公共交通はパッケージ考えていかないといけない。

(齊藤委員)

- ・ 人の暮らし方が現状をベースとしたままではないかというところは気になった。
- ・ それぞれの地域の中で起点を作っていくべきなのか、それともどこに住んでもよいような世界を目指すのかというところで大きく違ってくると思う。どこに住んでもよいところがあると今後難しくなっていくのではないかと思う。県が考えているメッセージを入れていった方がよいかと思う。
- ・ どこまでが公の責務なのか、今回やろうとしていることは責務としてやろうとしているのか、それとももう少しプラスアルファで明るい世界というのを目指しているのかといったメッセージを出していった方がよいのではないかと思う。
- ・ 資料2については、参加型を念頭に置いているかと思うが、若い世代をうまく取り込む、いろんな世代が交わるなど、参加する方の年齢構成は重要だと思う。

(勢一委員)

- ・ 既に指摘があったが、完成形の姿だけだとこれからの参加型税制の議論はやりにくい部分があるかと思うので、もう少しステップバイステップを想定したようなデータを出しながら議論をする必要があると感じた。
- ・ 色々な交通手段がそれぞれどのような形で分担して全体としてパフォーマンスを上げていくのかというような将来像を少し考える必要があると思った。例えば、福岡では人の移動の多い、ニーズの高い幹線部分は地下鉄とバスが競いながら走っている路線がある。福岡は今人口が増えているので維持できているが、これから人口が減っていくときにそうした競合関係をどの程度続けていくと想定するのか、あるいは適度な分担や協力関係を考えていくのかについては現在のネット網の再編になるので、かなりデリケートかつ難易度の高い議論になると感じた。
- ・ 特に基幹路線の部分と、それ以外の人口が減っていつている地域の交通網との接続といったコーディネート、どこがどういう形でそれを担うのかを想定しながら議論する必要があると感じた。
- ・ データで興味深かったのはどの世代にどのような需要があるのかが出ていたところで、自由目的とはどのような利用を想定してアンケートを取っていたのか教えていただきたい。
- ・ 若い世代や子育て世代にこの目的が多いということだったので、これら世代が公共交通を使いたいと思っている場面や場所を考えた上で税制の議論も含めて行っていく必要があると思った。
- ・ 川勝委員の御指摘の中で利便性を高めるための対応を考えていかなければ、結局、自家用車を前提にした使い方から変わらないのではないかという点は納得した。現状を想定したニーズにどのくらいの運行間隔であれば耐えられるのかという議論とは違う局面で、どのような公共交通が今後新しい時代の中に必要なのかという将来ビジョンをみんなで描く場所をつくることが必要なステップではないかと感じた。参加型税制の議論で、あらゆる世代のあらゆる立場の人がお互いの意見を聞きながら議論する機会が多くあると望ましいと思った。

(松田委員)

- ・ 地域分類4に高齢者が多いとすると、最寄りのバス停まで300mでも恐らく足が痛いとか歩けないなどあって、オンデマンドなどのニーズの方が高いのではないかと考えられるので、パターンA, B, Cの中身は柔軟に選択できる形にするほうがよいと思うし、各地域で何を優先するのかというところがタウンミーティングなどでわかる方がよいのではないか。

- ・ 滋賀県の特徴として市町で完結したバスが多く運行されており、隣の市町に移動する際に、すぐそこなのに一旦JRまでバスで行かないといけないということが改善できると、観光や通勤の面でも非常に混雑している駅の混雑解消といった点でもよい。今までの路線に限らず県民の方と話をする際には今はないが欲しい路線というものも少し集めていく必要があるだろうと思う。
- ・ 米原より北から通ってくる学生のほとんどが車。JRは通勤時間帯でも二、三本しかなく不便。バスだけ増やしても電車が少ないと利用は進まない。鉄道会社とどのように連携するのかということを考える必要があると思う。

(川勝委員)

- ・ 動画について懇話会であった意見を紹介する。2040年代という先のことをイメージして議論をするのは難しいので、視覚的に動画という形で、例えばこういった未来が来たらよいと思いませんか、もしそうした未来が実現するのであればそれなりの費用もかかってきますよ、それに対して皆さんどう思いますかというような合意形成のプロセスで議論をするための素材として、イメージを共有することは非常に有用ではないかという御意見がビジョン懇話会の中ではあった。動画のようなものを作ってみたらどうかと私自身も提案したこともあり、皆さんの感想が気になっていた。ただし、作られた動画がどちらかという新しいテクノロジーに目を奪われてしまうというか、道路交通に偏りがあるのではないかという印象があったが、鉄道あるいはバスといった既存の基幹交通の利便性がこのように上がっていくことで、滋賀県で暮らしている皆さんの生活の質がこのように上がっていくということをもう少し動画の中で表現できればなお良かったと思う。これを動画で表現することが非常に難しかったのかもしれないが、目指すところはどちらかというそちらという気がする。
- ・ 新しいテクノロジーはもちろん積極的に取り入れられるものは取り入れたらよいと思うが、もう少し手前のところの話の方がむしろ重要だと思った。
- ・ 参加型税制は定義が明確でないと理解しているが私の理解の範囲では、参加型税制は税が入ってから、あるいは税が入って税収が発生してその税収の使い道なども県民の皆さんと必要に応じて議論を重ねていくという非常に動的なものだと認識している。あらゆる過程で県民の皆さんと議論を重ねてより良いものを作っていく動的なプロセスそのものを参加型税制だと認識している。参加型税制と言う場合、本来は税の設計段階だけではなく税の使い道というところまで含めなければいけないのではないかと思った。

(事務局 (交通戦略課))

- ・ 佐藤委員から御指摘いただいたことについて。
- ・ 試算資料の1年あたりは平年ベースということを考えている。
- ・ バスが中心ではということについて、今のコストはバスに置き換えた場合としているが、資料1の43ページでは交通空白地が存在していることへの対応としてデマンド交通、44ページでは運行効率化のところでデマンド化やダウンサイジング等のこと、46ページではLRTや自動運転、電動キックボード、空飛ぶクルマなどの様々なアイデアを想定している。今後練り上げていくにつれて、その地域特性に応じた移動手段、そうしたものをどんどん組み込んでいくものと考えている。
- ・ 工程表がないと夢物語に終わるのではないかということについて、ビジョンと並行してそれぞれ具体的な施策を地域ごとに落としていくプランの策定を進めたいと考えており、一つ一つ具体的に、更に深掘りして決めていきたいと考えている。
- ・ 運転士の確保が必要ということは数年以上前から大変な課題になっている。その対応としてはまずは委員からも御指摘のあった自動運転。46ページですっきりと位置づけをしているが、現在、大津市で自動運転の実証運転を行っている。また東近江市の永源寺地区では運行がもうスタートをしている。そうした中で得られたもの、あるいは社会受容性をどう高めていくのか、そうしたことを導入までにしっかりと整理をしていかないといけないが、大津市では事故が生じたりしているので、もう少し練る必要があると思っている。
- ・ 2040年代を目指すのであれば地域の再編成といったものがあるだろうということについて、7ページのとおり都市計画の基本方針を昨年度定めており、その中で拠点連携型の都市構造を実現することとしている。そうした都市計画との整合性は必要不可欠なので、しっかりと整合を取って取り組んでまいりたい。
- ・ 齊藤委員から御指摘いただいたことについて。
- ・ どこに住んでもよい状況を目指すのかということについて、どこでもとなると難しいところがあるので、都市計画との整合をとった上での交通ネットワークの整備となる。
- ・ 責務としてやるのか明るい世界を目指すのかということについて、もちろん明るい世界も目指したいが、交通は生活、環境、経済、教育、福祉、文化、そうしたものの土台であり、行政政策を行っていく上でも土台になっていると理解しているので、行政としての役割もしっかりと果たしながらやっていく必要があると考えている。
- ・ 勢一委員から御指摘いただいたことについて。
- ・ ステップバイステップのデータをということについて、これについても先ほど申し上げた

とおり、今後施策を具体化していく際に出していけるものと考えている。

- ・ バス、タクシー等の様々な交通手段を組み合わせることについて、動画の最後にあるが、移動のベストミックスを考えており、それぞれの地域特性に応じたものをしっかりと組み合わせることと考えている。
- ・ コーディネートについては、交通事業者同士の連携もしっかりとっていただく必要があると考えている。
- ・ アンケートの自由目的について、自由目的は趣味の部分で、例えば映画鑑賞など。
- ・ お互いの意見を聞くということについて、ビジョンは公論熟議を重ねて策定することとしているので、誰でも参加できるようなウェブを活用した新しい方法の意見交換といったものを進めていきたいと考えている。
- ・ 松田委員から御指摘いただいたことについて。
- ・ 地域分類4のところに高齢者が多いと300mもなかなか歩けないのではないかと御指摘については懇話会や議会等からも同様の御意見をいただいている。ラストワンマイルのあり方をどのようにしていくのかについては今後議論が必要と考えている。
- ・ 市町完結のバスが多いということについて、7ページのように交通軸をしっかりと組み立てないといけないので、幹線バスを今後どのように軸として整備するのかということが課題になっている。
- ・ JRの本数が少ないのではないかと御指摘について、交通軸がなくなればネットワークは成り立たないが、JRもコロナ禍の中で経営が大変厳しく、ダイヤの減便なども進んでいる。輸送密度に応じてモード転換できるような仕組みもできてきているところではあるが、滋賀県としてはしっかりとJR等の鉄道を軸としたネットワークをつくるためにもJRと共同で全庁を挙げた利用促進プロジェクトも行っている。そうしたこともしっかりと行いながら、ダイヤの確保、路線の確保も含めて努めてまいりたい。
- ・ 川勝委員から御指摘いただいたことについて。
- ・ ステップバイステップの手前の議論が重要だという御意見については、その通りと考えており、来年度を通じてしっかりと行ってまいりたいと考えている。

(諸富委員)

- ・ こうしたビジョンを作っていただき非常に良かったと思う。例えば大阪ではIRなど様々なプロジェクトがある中で民間事業者がどんどん鉄道投資を増していくということがあるが、それに対して滋賀の場合は民間事業者が積極的に路線を拡張したりしない中で、県全体

として将来計画を描いて県が主導して県民にとって望ましい交通体系を描いていくことは非常に重要だと改めて思った。

- ・ 何年なのかという佐藤委員からの質問があったが、2030年なのか、2040年なのか、あるいは2050年なのかということは非常に大事。脱炭素の関係では2050年までを想定しながらいろんなことを考えていくということが行われるようになってきているが、やはり2050年となると脱炭素、おそらく電気自動車はかなり普及し、自動運転が相当進んでいる。それから化石燃料を使わない社会におそくなっている。人口減少については、さすがに滋賀県も人口減少社会に入っていると考えると、ここから2030年を目途に考えるのか、2040年を目途に考えるのか、2050年を目途に考えるか、どこに時間軸を置くかによって相当計画の想定するものが違ってくる。どこの年限を目指すものなのかということがよくわからなかった。
- ・ 2050年ということになると相当人口減少が起きた後の世界を考えなくてはいけなくなり、人口がまばらになっているのか、もう少し集積しているのかといった点も含めて交通モードのあり方や採算性の計算等は違ってくる。今日の試算は少しそこがわかりにくかった。特にその段階では人口の予測と、産業の動向、工場立地がどうなっているのか、予測しがたい面もあるが、そのことで交通ニーズも非常に変化してくるのではないかと思う。
- ・ 都市計画との整合性という答えがあったが、やはり人口が減っていく場合には産業構造が変わっていく中で、最終的に都市計画をどういった方向に持っていくのかという点で、富山の事例の場合だと、コンパクト化に持っていくというはっきりとした方針があり、鉄道事業者はだからこそ投資できるという関連性がある。
- ・ どこに住んでいようが移動できる交通を保障しますというものが望ましい政策だとは思いますが、それだと鉄道事業者などは、人口がまばらに維持されるとすると、将来、採算が取れないということになり投資を控えることになる。なぜ富山地方鉄道が投資をするのか、JR西日本が増発するのかということを見ると富山エリアにおいてはそこに人口を集積させていくという政策がバックにあり、人口が全体として減る中でも、鉄道沿線については利用者増が見込めるということが前提としてある。
- ・ バスだけではなくて、鉄道がやはり骨としてしっかり生き残っていく必要があるのではないかと問題提起があったが、民間事業者の領域だが、そこに対して県がどのようなことを望んでいるのか、あるいは人口を鉄道沿線に集積させていく計画を持っているのかどうかということによってずいぶん鉄道事業者の意思決定に影響を与えていこうと思う。
- ・ 鉄道が骨としてあり、それとの関係でバスを充実させていくということが富山を見ている

と基本ではないのかという気がしており今日はバスが中心で、現行に対する計画としてはわかるが、2030年、2040年、2050年というところとしてどうなのかということが少し疑問として残った。

(知事)

- ・ さらに検討を進めなければいけないと思った。
- ・ 5点申し上げる。一つ目、現状は十分踏まえないと思う。現状を十分踏まえたビジョンを作りたいと思うが、住んでいるところとの兼ね合いをどうするのか、行きたいときに行きたいところに行ける移動の確保ということを言っているが、起点とか住まいというものをどう考えるのか、通勤・通学とか通院・福祉にも大きく影響してくるので、諸富会長のコメントにもあったように、少し先も見通しながら、都市計画との兼ね合いでどのように考えていくのかということがあった。
- ・ 二つ目、最低限の確保だけではなく、目指すところの追求はやはり重要だろうという御指摘はそのように思う。Shiga Smart Accessのターゲットは2040年代としているので、2050年というのが一つの目指すところになってくると思うが、その際に人口減少がどのようになっているのかや、より技術革新が進んでいるだろうという視点を持つことも必要だと思った。
- ・ 三つ目、現状と2040年、2050年は当然ギャップがあるので、ステップバイステップをどのように見せるのか、動画も含めて、その先の良いところだけを見ていただいたというところはあるが、例えば技術がどのように進展するのかしないのか、運転手がどのように確保できるのかできないのか、こうしたことも併せて示していくことで、より議論が深まるのではないかと思った。
- ・ 四つ目、これから詳細を描いていく際に、事業者が採算性を考えて作る場所と市町が住民福祉を考えてやりたいことが色々出てくると思う。今は県で（検討している）やっているもので、その辺りが曖昧だが、これから議論を深めるとそうしたことが出てくるので、例えば市や町がやりたいことができるような財源の作り方というのはどういったものがあるのかといった議論であるとか、民間がより投資を行いやすくするために、新しい線路というのは難しいかもしれないが、例えば駅を設置したり、ダイヤを改善したりすることなどにどのように公が寄り添っていくのかということはこれからさらに考えていく必要があると思った。
- ・ 五つ目、参加型税制は重視したいと思っており、昨年4月にいただいた答申の中でも事務の手間やコストが必要になったとしても可能な限り住民との対話、熟議を経ることで合意形

成の過程自体を、例えばコミュニティの再生とかソーシャルキャピタルの再構築に繋げていくべきだという御指摘をいただいている。交通はソーシャルキャピタル、その再構築の過程にあると思っているので、この点は重視したいと思っている。資料2にあるように来年度、できるだけ先生方にもこの議論の中に一部でも加わっていただければということと、交通税そのものの仕組みについても、ぜひ並行して、来年度から制度設計に入っていければ、そういうものを示しながら、住民の皆様方の議論に付していければと考えているので、またお力添えいただければと思う。

(諸富委員)

- ・ 資料2については非常に画期的な仕掛けを考えていると思う。審議会の中でもこの議論は当初から出ていた話なので、協力させていただきたいと考えている。

(3) 滋賀県産業廃棄物税について

- 事務局から資料3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)

- ・ 排出量とは、県内で処分された産業廃棄物の量という意味なのか、県内で発生した産業廃棄物の量なのか。効果には二つがあり、一つは県内の排出量自体が減るという効果と税金が安いなどで他のところに産業廃棄物が流れていくという効果。環境経済というリーケージ。
- ・ 仮に産廃税が効果を持つとしたら、県内で発生する産業廃棄物の量が減るということが大事であって、他の県で処分しますだと効果としてはカウントするべきではないという気がする。
- ・ 滋賀県では自分たちが出した産業廃棄物は自分たちの中で処分しているのか、他県へ流れて行く頻度が高いのか、逆に他県から受け入れる頻度が多いのかどうかという産業廃棄物の流れを見ないと効果はなかなかわからない。
- ・ 前後比較をしても、全体のトレンドを見てもよくわからないのは規制もあるし、技術の進歩、経済の動向というものもあるので、トレンドだけ見て産廃税の効果というのは少し言い難いという気がする。
- ・ 課税方式が違うが、同じような率で入れている近隣と比較しても、評価としては適切な比

較対象がないという言い方が正しいかもしれないが、少し評価は難しいという気がした。県内で生じる産業廃棄物が実際に減っているかどうかという検証はあってよいのかと思う。

(齊藤委員)

- ・ この基金の積立予定額や必要額などはあるのか。

(川勝委員)

- ・ 効果を検証するという事は様々な指標を見ながらしなければいけないので、難しいだろうということは聞いていて思った。最終的に効果があったか無かったかを評価するためには増えた、減ったというところを見るということもあるが、県として何か目標を立てているのであればその目標を達成できているのかどうかというところで評価することも重要なことかと思う。
- ・ 齊藤委員から基金の話が出ていたが、基金をどの程度積むかという目標はおそらくないと思うが、廃棄物対策を滋賀県としてやるのにやはりこれだけの資金を持っておかなければいけないとか、例えば廃棄物管理計画のようなものがあってそこにいろんな目標が定められていて、目標をどれくらい達成できているのか、それがどれくらいの期間にどれくらい必要なのかなど、そうしたロードマップのようなものがあれば教えていただきたい。
- ・ また目標がどれくらい達成できているかについても教えていただきたい。

(勢一委員)

- ・ 他の委員の御指摘のとおり、このデータとトレンドだけではどのくらい効果があったのかという評価は難しいと思った。
- ・ 経済動向や産業構造の違いなども排出量、特に生産額あたりの排出量には影響してくるような気もするので、どのような形で評価するのがよいのか悩ましいと思った。
- ・ 課税方式で差を見るのも難しいということもデータではそうなのかと思った。
- ・ もし全国的なデータがあればもう少し迫れる部分があるかと思うが、それを取ったところでどのくらい見られるかというところ。成果を見る一つの指標で川勝委員の御指摘があったが、県の資源循環分野の計画や指標などとの整合を見るということ、そちらの方も何らかの推計により設定しているはずなので、そことの比較は一つできることなのかと感じた。
- ・ 資料3-3のアンケートの結果を見る限りでは、もうこれ以上の経済的インセンティブは出てこないような状況であるように見られる。それにも関わらず、発生抑制や再資源化に一

定の効果があるので現状のまま継続していくべきとの回答が半数を超えているのはかなり良心的な事業者の皆さんの声と感じた。この辺りをどのように評価していくかということは考える必要があるかと思った。

- ・ アンケートで衝撃だったのは（申告が）紙ベースだということ。デジタル化を進める方向にも使途の一つとしてもよいのではないかと思った。

（松田委員）

- ・ 使途事業について、東北部工業技術センターが建築廃材を用いたりサイクルの研究をされていた事例に補助金を出していたことが令和2年度で終わっていて、建築関係の支出が減っているのではないかということと、認定製品関係の事業に使われているとのことだが、売り上げが10年間で半分程度まで減っていたと思うので、そこを活性化することを考える必要があるのではないか。
- ・ 自治体でよくあるが支援事業で支援したということで終わってしまっていて、例えばリサイクルでどれくらい廃棄物量が減ったかという効果を難しいのかもしれないが見ていただきたいと考えているところ。

（事務局（循環社会推進課））

- ・ 産業廃棄物の流れについて、令和2年度の実績であるが、県外から県内に搬入された量は約90万t。県内の総排出量が約382万tであり、そのうち県内から県外へ搬出されたものは約46万tで、県外の間処理施設や最終処分場に行っている。県外から県内に入っていて中間処理されたものがまた県外に出ていくというものもある。県内から県外に出ていく量より県外から県内に入ってくる量の方が多い。
- ・ 基金がどれくらい必要なのかということについて、目標を具体的に示すことはできないが、資料3-2の16ページでは、例えば平成30年度の税収額は約2,300万円と少ない状況になっている。一方、使途事業の執行額を見ると約4,600万円となっている。最近では令和4年度で5,000万円ほど収入があり、使途事業では約2,600万円となっている。
- ・ 使途事業についても減量化支援事業費補助金で事業者から研究開発あるいは施設整備に関する申請額に応じて執行額が左右されるため、少なくとも一定の執行額は確保していく必要がある。例えば令和5年度では、3,700万円程度の使途事業を考えているが、期首残高が約9,000万円で2年から3年分程度の基金は確保しており、こうした状況を継続していきたい。

- ・ 評価の方法について、滋賀県では第5次滋賀県廃棄物処理計画を定めている。そのところで評価をしていきたいと考えており、第5次計画では目標値の年度を令和7年度としており、例えば最終処分量は9.8万トンを目指しているが、実績として令和2年度において10.7万tとなっている。
- ・ 課税方式による違いであるが、滋賀県では比較的毎年こうした数字を出しているが全国的には例えば5年に一度しか出さないと県も多く、数字を把握するのが難しい。できる範囲でそういったことを見ていきたいと思う。
- ・ 東北部工業技術センターで過去に行っていた使途事業については基金の状況を踏まえて現在は行っていないが、基金に余裕が生まれれば行いたいと思っている。庁内でもどのようなことができるのか意見を聞いて進めてまいりたい。

(諸富会長)

- ・ 資料3-2の6ページ以降で排出動向を示していただいたが、本格的に効果があったのかという問いに対してストレートに答えを出そうとすると計量経済学的手法を使った分析などになるが、そこまで求めるのは酷だと思う。
- ・ 6ページを見ると平成16年から平成22年くらいにかけて、かなり劇的に（排出量が）下がっているのは導入当初のインパクトがあったのだと思う。
- ・ ただし、平成22年以降は現在の税率で減らせる限度に到達して、以後は量的には横ばいであるように見える。生産額あたりでみた場合はずっと漸減しており、生み出している価値に対する排出量は減らしてきていて、滋賀県としても成長しながら排出量を横ばいにとどめることで、生産額あたりの排出量を減らせてきていることになっているので、よい成績なのかと思う。これ以上物的に減らそうとすると税率を上げるのも一つの策。今の1,000円に見合う排出の低下努力自体が限界に達していて、もっと税率を上げると、さらに（排出抑制の）努力をしなければというインセンティブが働く。その他、もっと積極的に例えば搬出を減らせるための技術革新の支援を働きかけていくなど。既にされているが、それをより本格的に行うか、何かさらに手を加えないとなかなかこれ以上は難しいという印象。
- ・ サーキュラーエコノミーについては、経団連からも先月、サーキュラーエコノミーに関する提言が出たところ。市場規模も拡大してきて、これからは廃棄物政策、あるいは環境政策としてこれを捉えるのではなく産業政策として捉えるべきという提言を経団連が出した。
- ・ 末端だけの取り組みだけではなく、製品を造る段階から配慮してください、減らすような製品開発をしてください、というところへ行き着く。

- ・ 廃棄や再生する側からむしろコミュニケーションをとって製品を作っている側に例えば再利用を前提とした、あるいはそもそもゴミが出ないような配慮した製品開発をしてほしい、貴重な資源を使っている場合はそれを取り出してサーキュラーしやすくなるようなやり方にしてほしいとか、再生事業や廃棄処理をしている側から見て、むしろ生産側に投げかけていただく必要がある。資料でも、そういった対話をプラスチックに関して行うと記載されているが、そうした対話の中からエコノミーとして成り立ち得るのかどうか検討いただく必要がある。滋賀県には製造拠点がたくさんあるので対話をするのが新しい発見につながるかもしれないと思った。

(知事)

- ・ 産業廃棄物税を導入した際に、「みんなで築く資源循環型社会」と言っている。そのために発生抑制と資源化をやろう、そのために導入しますと言っており、言っていることに対して20年経ち、この税がどうなのかということだと思う。
- ・ 発生抑制効果をトレンドで見るだけ、隣県と比較するだけでは難しいというところがあるが、諸富会長に総括していただいたように、一定、トレンドとして下げられていて、増やすことに繋がっていないという効果は見られると思うが、資源化もしくはサーキュラーエコノミーという観点から、まだまだできることがあるのだろうということが本日の議論や、当方の説明の中からも明らかになったと思う。
- ・ その意味で、用途の改善、紙ベースの申告を電子化したらどうだとか、やらなければいけないことがあると理解した。
- ・ 次回、これまでの議論を踏まえて方向性を御議論いただくことになっているので、次回に向けてさらに私共の考え方を整理してまた御審議いただけるように準備したいと思う。
- ・ ありがとうございます。

3 閉会

○次回の審議会は令和5年6月ごろに開催予定であることを案内して閉会した。