特別企画

滋賀県三日月知事にインタビュー　～知事の実務とビジョン～

本記事は、２０２３年11月15日（水）に開催された滋賀県知事三日月大造氏の自治体首長講演会を主催された皆様にご協力いただきました。講演後に三日月知事に直接インタビューの時間をいただきました。

講演会

「『生きること』も『死ぬこと』も　～滋賀から問う新たな自治のカタチ～

ＪＲ西日本入社後、衆議院議員、国土交通副大臣などを経験し、現在滋賀県知事として活躍されている三日月知事。滋賀県内での短期移住など徹底した現場主義や、対話と共感を重視された日々の実務のお話が印象的でした。

滋賀県の交通政策として注目されている「交通税」。公論熟議の重要性を前提として、公共交通の再生・活性化の持続可能性を課題として「滋賀地域交通ビジョン」策定・税制審議会での財源づくりの議論についてお話されました。

パネルディスカッション
「滋賀県の地域交通ビジョンづくりと財源の一体的検討について」

・パネラー
○滋賀県知事　三日月 大造 氏
○京都大学大学院経済学研究科　諸冨 徹 教授
○京都大学公共政策大学院　武藤 浩 特別教授
・コーディネーター
○滋賀大学経済学部　松田 有加 教授

公共交通の必要性や、税負担の許容額についても定量的な調査結果をもとにディスカッションは進行し、三日月知事の「公論熟議」像が再現されていました。公共交通維持のための財源課題に対して、運賃値上げと税負担、どちらの選択肢も提示した上で、税負担のステークホルダーについても熟議されている様子が印象的でした。

インタビュー

講演後の三日月知事が公共空間メンバーの幅広い質問に快く答えてくださいました。

●「過疎」について

―これから人口が減り、その結果として「過疎」地域が全国津々浦々で生まれている状況について、どう捉えていらっしゃるかお聞かせください。

「疎」の空間ってすごく実は人間にとって大事なんじゃないかな。むしろ、ずっと増え続けてきたこと自体に問題もあったんじゃないかなと思っています。

僕は根底として、人口増加時代、急増時代に失ったものを取り戻す、そういう時代認識を持てないかと思っています。人口減少の局面で、歩く空間とか、緑・自然環境との関わりの中で、こういう思いをまず持っています。

その一環で、その中から出てきた過疎化の進む地域は、ある意味で課題先進地域です。いろんなトライアル、チャレンジをする、そういう場所にもなりうるんじゃないかな。いろんな取り組みをしていきたいなと思っています。

具体的には、やっぱり働く場所と学ぶ場所って大事なので、地元の高校の魅力を高めたい。

また、地域ならではの産業、例えば、農業や林業。これからの時代の雇用を目指す新しい産業を誘致したり。再生可能エネルギーも可能性があると思うな。

今日はあんまり紹介しませんでしたけど、滋賀県で作ったいちご。このいちごって、すごく甘いんですよ。

今は人口が減っているかもしれないけど、やっぱり長い時代の中で大事にされているお祭りなどにもスポットライトを当てると、地域の独自性を再認識する。だから、もう一回この過疎地域に光を当てて、その地域らしく輝かせることはできるんじゃないかと考えています。

ただ、これはやっぱり実際住んでる人がそう思うかどうかという面もあるので、誰かがやってくれるわけじゃない。そういう人に火を灯すような活動も大切です。

―「疎」が求められているからこそ、例えば「ワーケーション」っ

ていう言葉も広がっているんでしょうね。

そうでしょうね。ネットが繋がるんだったら、住むところ・働くところの選択肢は広がります。都会とも世界とも繋がっています。現に、京都市からもどんどん滋賀県に移り住んでいるんです。

●「交通税」について

―交通税に対する三日月知事の思いをお聞かせ願いたいのですが、交通税の議論を滋賀からリードされようとされていることの意義とは何でしょうか。

滋賀県は、交通の要所であった歴史があります。ただ、モータリゼーションや人口減少、高齢化、これにコロナが追い打ちをかけて、より厳しくなった状況があります。

じゃあ、（公共交通が）なくなっていいかっていうと、やっぱり公共交通の役割があり、なくなったら困ります。交通の立法をやってきた私が知事をやって、JRで働いていた経験もあるし、天の時・地の利・人の和を活かしながら、皆さんの議論を喚起するようなチャレンジをしようと思っています。

でも、もちろん、国の補助金、民間事業者の頑張り、利用者の負担という選択肢も確かにあっていいし、マイカーという選択肢もあっていい。

それ以外の選択肢、そして今の財源の枠組みだけではない新しい財源をみんなでもし作ることができれば、今よりも豊かな暮らしができるんじゃないのかなって、こういう提案ですね。

バスもいいんですよ。バスにはバスの役割がある。でも、鉄道ってやっぱりバスよりも多くの人を乗せて運ぶことができるから、それをバスで代替するには台数や道が要る。

こういうことに僕らは何ができるのかっていうことですよね。

やっぱり今よりもたくさん補助金を出したとしても、鉄道を残して欲しいっていうのはあると思います。

だから、やっぱりみんなで議論することだと思っています。

鉄道の役割を失ってるところも一部であると思うんですよね。

鉄道で全て山の中までっていうのは難しいので、やっぱり幹線は鉄道で引いて、鉄道を大動脈として、そこから他の細いところへバスやタクシーを使ってもらうことも考えています。

―シェアリングエコノミーまで交通税のメリットとして提示されていることは、新しい試みだと思いました。その辺りはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

運んでほしい人と運べる人・運びたい人を繋ぐことが、広い意味で僕はシェアリングだと考えています。

スマホや情報通信機器で、それを繋ぐことが以前よりできるようになりました。そういう意味で僕は、滋賀県らしいライドシェアの仕組みを作ることができると思います。たくさん人がいて車が走っているという環境ではなく、あまり人がいなくて滅多に通らないけど必要になる時があるというシェアリングができると思います。

―シェアリングで言うと結構タクシー業界との折衝が大変という話を聞くんですが、どうでしょうか。

そうなんです。今、二種免許を取っている事業者の方々は、ただでさえお客さんが取られたり、自分たちの領域を犯されたりするっていうので、やっぱり抵抗される方もいると思います。

でも、そのような団体も運転手不足など全部が順調なわけじゃな

い。うまく補充し合うことが大事だと思っています。

●「他セクターとの連携」について

―三日月知事のもとには様々な情報や意見が寄せられると思いますが、滋賀県行政において、民間企業やNPO等の県庁組織以外の方々と連携しながら物事を前に進めていくために、どのようなバランス感覚、あるいはどのような点に気をつけられて、日々知事として物事を判断されていらっしゃるのでしょうか。

僕は知事になる時に、誰も犠牲にならない社会を作ろうと考えていました。

みんなそれぞれ違うけれども、幸せとか豊かさとか、そういうことが感じられる社会を作ろう、ということです。

それは、今だけじゃない、ものだけじゃない、お金だけじゃない、自分だけじゃない豊かさを心の中で実感できる、持続的にみんなが感じられる、そういう新しい豊かさを感じられるモデルを滋賀で作れないかな、と思っています。

最後、僕が心がけていることは「偏らない」。よく手帳に書いているのが「愛と平常心」。「事実としてものを判断する」。

先入観を避けて、偏らないようにして対応する。それで全て共感が得られるわけじゃないけど、共感の土壌が生まれるんです。

―諸富先生が（講演会のディスカッション部分で）おっしゃっていた、税制審議会に知事が全部参加して、フラットに意見を出しているっていうことに繋がるのかなと思いました。

勉強になるんですよ。税制審議会だって、税の専門家ばっかりでわからへんことも難しいこともあるし、でも、知事としてあの場に座って、わからないことも含めて聞けたり、分かろうとするために学べたりすることは、すごく刺激的なんです。

●学生へのメッセージ

―首長として重い職責を担われている三日月知事から見て、公共性の高い学問に向き合っている学生に、期待することや助言があれば、メッセージをお願いします。

僕も今、機会があったら大学院で学びたいなって思うことは多いよね。一度しかない人生の限りある時間を、京都大学の大学院で学ぶってすごく羨ましい。

こんなにリソースも揃っているところで学べたものは、それを社会にお返しする責任もあるんだよっていうことをよく学生時代、先生に言われました。

しかも公共政策。公共政策の大学院で、大いにそのリソースを生かして勉強してもらって、夢とか志は失わずに、理想を追い求めてほしいです。こんな社会を作れるんじゃないかとか、こういう政策があったらいいなとか。民間企業に就職しても、生きていれば公共との関わりって必ずあるので、世の中をより良くするためのチャレンジをしてほしいなと思います。皆さんだったらそれができるし、大いに期待しています。その活躍する先、ファーストキャリアの選択肢が例えば滋賀県庁だったりすると、それはまた幸せだな。

（インタビュアー・中山由貴・石崎貴光）