

平成 23 年度 第 17 回税制調査会議事録

日 時：平成 23 年 11 月 15 日（火）17 時 15 分～

場 所：中央合同庁舎第 4 号館 11F 共用第 1 特別会議室

○五十嵐財務副大臣

時間になりました。ただいまから「税制調査会」を開催いたします。

本日は、要望にない項目及び過去の税制改正大綱において平成 24 年度の検討課題とされた項目に関する審議の 2 回目として、車体課税と先週積み残しとなりました社会保険診療報酬の所得計算の特例措置に関する会計検査院の意見表示について審議を行います。

（カメラ退室）

○五十嵐財務副大臣

それでは、最初に車体課税について議論を行います。まずは、これまでの経緯や今後の議論のポイントについて三谷政務官、福田政務官より御説明をお願いいたします。

○三谷財務大臣政務官

車体課税の見直しを巡ってはこの税調でも各省庁、地方団体や経済界のヒアリングを行ってまいりましたが、これまでの議論も踏まえ財務省としての考え方を説明させていただきます。

まず、車体課税について資料の 1 ページ、車体課税の見直しにつきましては、23 年度税制改正大綱において「地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」することとされています。

したがって、簡素化、グリーン化、負担の軽減の検討に当たっては、CO2 排出量抑制等に向けた地球温暖化対策の観点や国及び地方の現下の厳しい財政状況、それを受けて策定された財政運営戦略との整合性を十分に踏まえていく必要がございます。

2 ページ、まず、地球温暖化対策の観点について申し上げます。この観点からは、運輸部門において税制を通じた CO2 排出量の抑制が重要であること。また、大気汚染との関係では自動車由来の NOx・PM 排出量への対応も重要な課題であることを踏まえる必要がございます。

こうした観点からは、環境関連税制である車体課税を大幅に軽減することは、CO2 や NOx・PM 排出量の抑制など環境面での配慮に逆行することになるのではないかと考えます。

3 ページ、次に国及び地方の財政状況について申し上げます。我が国の財政はフロー、ストックともに極めて厳しい財政状況でございます。こうした状況の下、財政運営戦略における財政健全化目標を達成する手段として、ペイ・アズ・ユー・ゴー原則を閣議決定しています。また、震災復興のため、税外収入の捻出は勿論、国民の皆様

に所得税の追加的な負担措置をお願いせざるを得ない状況です。

こうした財政状況を踏まえれば、自動車重量税、自動車取得税について見合い財源なしに減税を行うことは適当でないと考えます。

4 ページ、こうした財政状況の中でも自動車重量税については、まず、平成 21 年度改正でエコカー減税を創設したこと、次に平成 22 年度改正で暫定税率の 2 分の 1 相当額を軽減したことなどにより、既に約 0.3 兆円に上る大幅な負担軽減措置を講じてきました。ただし、これ以上の負担軽減措置については厳しい財政状況等を踏まえれば、見合い財源なしに実施することは困難です。

なお、自動車重量税は国分が公害認定患者の補償にも活用されているほか、地方譲与分が市町村の貴重な財源であることにも留意が必要です。

5 ページ、現下の急速な円高による景気下振れや産業空洞化のリスクに対処するためには、立地補助金を含む予算での対応や政府と連携した金融政策の適切かつ果敢な運営、総合特区の推進等による国際競争力の強化、諸外国との経済連携など総合的に対応していく必要があります。自動車産業を取り巻く厳しい環境の中で国内市場の活性化を行うことが重要な課題です。

その際、単に価格を下げて自動車を売るという視点ではなく、将来の我が国の自動車産業をどのように成長させていくのかという戦略的な視点が重要であると考えます。すなわち次世代自動車の開発など自動車産業の技術的優位性をいかに維持・確保し、国際競争力を強化していくかという視点が不可欠です。

こうした点を踏まえると、大綱に示されたグリーン化にも配慮した当面の対応としては、車体課税の負担を一律に軽減するよりも、エコカー減税等の政策減税により国内市場で環境性能に優れた自動車の販売を重点的に促進していくという視点が重要であると考えます。その際、現行のエコカー減税は新車の 8 割が対象であることなどを踏まえ、仮に期限切れ後の軽減措置を検討する場合には、新たな燃費基準への切り替えに加え、真に必要な対象に重点化する必要があると考えます。

6 ページ、併せて地球温暖化対策として、運輸部門における CO2 排出量削減に向けて環境性能に優れた自動車の代替を促進するため、経年車への税負担についても検討を行うべきではないかと考えます。

なお、経済産業省の「次世代自動車戦略 2010」においても、次世代自動車の開発は世界をリードする鍵であること。そのためには国内市場で次世代自動車が普及している環境が必要であること。経年車から燃費のよい自動車への代替を促進する必要があることなどが示されております。

7 ページ、次に 23 年度大綱にある簡素化について申し上げます。ここでは国と地方の車体課税及びエネルギー課税の全体像を示しています。御覧のとおり、課税主体や税収配分の面で入り組んだ構造になっており、この構造をどう簡素化するかが課題であると考えます。

8 ページ、こうした簡素化を行っていく上での視点についてお示しします。車体課税の抜本的な見直しに当たっては、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分の在り方を含め、エネルギー課税と車体課税を通じた環境関連税制全体の再編を図ることを検討課題とすべきと考えます。

その際、エネルギー課税については、転々と流通する物品に対する課税であること。地球温暖化対策等は、国が責任を持って対応をする必要があること。一方、車体課税については、その大層を占める自動車税等は財産税的な性格を有すること。偏在性が小さく安定した地方財源であることなどを踏まえる必要があると考えます。

こうした視点を踏まえれば、燃料などのエネルギー課税は国、車体課税は地方という整理の下で抜本的な簡素化を行うべきではないかと考えます。また、自動車取得税や自動車重量税の在り方についても、こうした抜本的な簡素化の検討の中で議論すべき課題ではないかと考えます。

9 ページ、23 年度大綱にある車体課税の「負担の軽減」と税制の「グリーン化」について申し上げます。自動車の税負担については車体課税のみならず、付加価値税や同じ環境関連税であるエネルギー課税も含めて比較する必要があります。資料にありますように我が国の車体課税は欧州諸国と比較すれば、必ずしも高い水準にあるとは言えません。また、エネルギー課税と合わせると、むしろ欧州諸国よりも低い水準にあります。

こうした中で仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、地球温暖化対策や厳しい財政状況といった観点からもエネルギー課税の強化などにより、安定的な財源を確保する必要があるのではないかと考えます。

10 ページ、以上、申し上げたことをまとめますと、車体課税の抜本的な見直しに当たってはエネルギー課税を含む環境関連税制全体での今後の負担の在り方、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分の在り方、財政運営戦略との関係などに加え、課税方式や執行体制等、公害健康被害の補償財源についても検討する必要があると考えます。

これらの検討課題は国税と地方税にまたがる問題であり、今後、地方税を所管する総務省とよく相談をしながら連携して検討を行ってまいりたいと考えます。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、福田政務官、お願いします。

○福田総務大臣政務官

それでは、お手元の資料「車体課税（地方税）について」を御覧いただきたいと思います。

1 ページ、まず初めに「自動車関係税の地方税財源としての重要性」について説明をさせていただきます。

2 ページ、「極めて厳しい地方財政と地方車体課税」についてでございます。

左下の図にありますように、地方の財政状況をみれば、平成 23 年は 14.2 兆円の財源不足となる見込みであります。地方財政計画の 17.3%に相当する金額であり、極めて厳しい状況でございます。

こうした中で、右下の表にある車体課税に係る地方税、地方譲与税の状況であります。都道府県税としての自動車取得税と自動車税、市町村税としての軽自動車税の他に、国税である自動車重量税の 4 割が譲与税として市町村に譲与されます。これらの合計額は、2 兆 2,600 億円に上ります。平成 21 年度に自動車取得税が一般財源化された後も、引き続き、道路整備や、交通事故、救急などの対応、地球温暖化対策など、自動車の走行に伴い発生する様々な地方行政サービスへのニーズに対応しております。車体課税に係る地方税、地方譲与税は、貴重な財源であります。

3 ページ「地域主権型税財政を支える地方車体課税」について御説明申し上げます。

人口 1 人当たりの税収額の指数についてみますと、右側に 3 つの自動車税、自動車取得税、軽自動車税は、左側にある地方法人 2 税が都市部に集中しているのと比べれば、農村部などの割合の方が高いという性格。その意味で、地方税全体の偏在性を是正する貴重な財源となっております。

また、自動車取得税については、昭和 30 年代に京都府など 8 つの道府県で法定外普通税、つまり、地方の独自課税として創設され、その後、全国共通の法定税に発展したものであります。言わば、地域主権のシンボリックな税でございます。

4 ページ、「自動車重量税・自動車取得税と地方財政」、5 ページ、「自動車重量税・自動車取得税と市町村財政」を続いて説明させていただきます。

経済産業省より廃止要望が出されている自動車重量税、自動車取得税について、23 年度の税収見込みは、併せて 9,100 億円を超える税収規模でございます。ちなみに、エコカー減税導入前の平成 20 年度は、両税で 1 兆 4,000 億円を超える税収がありました。このうちの半分を超える 4,900 億円が地方の貴重な財源。特に、4,300 億円の収入が市町村分であり、農村部などに手厚い貴重な安定財源となっております。個別の市町村の具体例については、5 ページを御覧いただきたいと思います。

自動車重量譲与税と自動車取得税交付金の合計額及び地方税等に占める割合をお示ししております。横浜市で 90 億円を超える金額、市町村によっては税収等の 3 割を占める規模となっております。代替財源の提示がないままでは、9,000 億円を超える税収を見込む両税目についての廃止を議論することは不可能だと考えております。

6 ページ、現在、特例措置として講じているエコカー減税等について、検証した内容を幾つか御説明させていただきます。

7 ページ「エコカー減税の自動車取得税収に対する影響」でございます。いわゆるエコカー減税は、自動車取得税において、平成 21 年 4 月から 3 年間という期限付きの特例措置でございます。グラフを一見してお分かりのように、平成 21 年のエコカー減

税の導入後、税収が 4,500 億円前後から 2,000 億円以下へと半減している状況でございます。

また、エコカー減税創設前の減収見込額と比べ、実際の減収額が大きく上回っている状況でございます。税制改正大綱で求められている「負担の軽減」については、地方団体も既にこれだけ対応してきております。

8 ページ、「新車販売台数に占めるエコカー減税対象車の比率」でございます。

登録車、軽自動車についての新車販売台数に占めるエコカー減税対象車の比率をみれば、エコカー減税制度の初年度から対象車は 65% を超え、23 年度の足元では約 8 割となっています。この結果、エコカー減税に伴う減収額が、当初の見込みを大きく上回る結果になっていると考えられます。

9 ページ、「減税による新車販売促進効果」であります。現行のエコカー減税制度の導入時には、エコカー補助金と併せて販売台数 100 万台を押し上げる効果と言われておりましたが、経産省提出資料によれば、エコカー減税実施後の実際の新車販売台数は、初年度こそ 18 万台増加したものの、その後は逆に 43 万台も減少しております。今回の減税による新車販売台数の押し上げ効果として、92 万台などというスケールになるということは期待できないのではないかと考えられます。

10 ページ、「円高対策と地方税制」でございます。先週 9 日に開催された税調では、全国知事会、市長会、町村会から、既に御承知のように、「円高対策として地方の税源を失わせるのは筋違いである」といった趣旨の意見が表明されたところであり、その概要を掲載しております。

11 ページ、「現行エコカー減税の問題点」でございます。エコカー減税制度の具体的な問題点を 1 つ提起させていただきます。

高級車の購入者には十分な担税力があるはずですが、ハイブリッド車に該当すれば大衆車より燃費がはるかに悪くとも、車両価格全体がエコカー減税の対象となり、50 万円以上の税額が免除されます。一方で、200 万円のハイブリッド車の減税額は 9 万円であり、これと比較して公平とは言い難い状況になっております。課税の公平性という側面から、果たして適当か、真に必要な範囲の絞り込みが必要ではないかと考えております。

12 ページ、「自動車税に係る現行の『グリーン化特例』」でございます。自動車税で講じているグリーン化特例について説明をさせていただきます。

「グリーン化特例」は、平成 13 年度に導入された特例措置、自動車税は自動車に係る基幹的な財産税であることから、グリーン化特例制度の創設時から、環境負荷に応じた重課と軽課の仕組みを組み合わせ、税収への影響がニュートラルになるような設計の下で実施してきているものであります。

経産省から「環境対応車に対する優遇措置」として提出されている要望事項は、制度の創設時からのルールを踏まえておらず、負担の軽減が約 500 億円超過する内容で

あり、到底受け容れることはできません。

13 ページ、最後に「今後の自動車関係税制のあり方」について、説明をさせていただきます。

14 ページ「自動車関係税制をめぐる今後の対応の方向」でございます。自動車関係税制をめぐる今後の対応の方向として、3点申し上げます。

まず1点目として、「財源確保ルール」を遵守する必要について、改めて申し上げたいと思います。震災復興のための増税や社会保障と税の一体改革に係る消費税率の引上げなどにより、広く国民に御負担をお願いしようとしている状況にあることは、周知のところでございます。

そのような状況の中であって、特定の産業分野において大幅な純減税を行うことは困難だと考えております。

国・地方の極めて厳しい財政状況等を踏まえ、具体的な代替財源案の提示が必要不可欠であります。昨年、閣議決定された財政運営戦略で示されている「財源確保ルール」を是非とも遵守していただきたいと思います。

2点目として、当面の政策税制上の対応についての提案であります。地球温暖化対策の推進、すなわちグリーン化の観点を踏まえ、現行の特例措置の期限到来に際し、先進的な環境対応車に係る政策税制措置を検討する必要があります。

具体的には、まず自動車取得税では、エコカー減税の検証を経た上で、対象車を現行より相当高度な環境性能の車種に絞り込むことや、高級車に関し、減税額に上限を設定する方向で検討を進めることが適当ではないか。また、自動車税も税込中立を前提に、「グリーン化特例」後の対応を検討することが必要だと考えております。

最後に3点目として、自動車関係税制全般の在り方の抜本的な改革について申し上げます。この点については、昨年、当省から「環境自動車税（仮称）構想」を提案したところでございます。この構想も参考にいただきながら、例えば車体課税は地方に一本化するなどの形で、国・地方を通じる自動車関係税制の簡素化を図ることなどを検討し、中期的に実現を目指すこととしてはどうか。国税と地方税にまたがる問題であり、今後、国税を所管する財務省ともよく相談しながら、連携して検討を行ってまいりたいと考えております。

説明は、以上でございます。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございました。

ただいま紹介があった論点に関して、経産省、国土交通省、環境省より御説明をお願いいたします。

まず最初に、牧野経産副大臣、お願いします。

○牧野経済産業副大臣

経済産業副大臣の牧野聖修です。それでは、経済産業省の見解を説明させていただきます。

きます。

お手元の資料を御覧ください。車体課税の抜本見直しについては、これまで政府税調の場で様々な御意見をいただいております。本日は、それらのうち、主な論点について経済産業省の考え方を説明させていただきます。

1 ページ、産業空洞化防止、経済効果、地球温暖化対策、財政状況との関係に関する4つの論点について順次説明をさせていただきます。

2 ページ、私がまず申し上げたいのは、一体誰のための車体課税改革かについての論点です。前回の説明は、本当に危機的な状況にある円高、産業空洞化の観点に重点を絞って御説明いたしました。車体課税の見直しは、大企業向けの減税をやるということではありません。地方にお住まいの自動車ユーザー、生活の中に車を必要としている人々に対する減税であるということ、まず御認識いただきたいと思っております。

左にありますように、そもそも車体課税は、自動車がまだぜいたく品だった時代に、主として道路財源として創設されたものです。そのため、一般財源化されたことにより、課税根拠を失ったことから、負担の軽減を検討することとなったのであります。

真ん中のグラフにあるように、自動車ユーザーだけに税収全体の4%もの偏った税負担を今、強いております。知事会は、国民の声は本税制の維持だけだと指摘しておりましたが、地方では自動車が不可欠であり、車体課税廃止を求める署名が400万、私の手元には430万を超えるなど、負担軽減を求める消費者の声は今、高まってきております。

こうした背景の下、3ページにあるように、政権交代を果たした前回の選挙で、私たち民主党はマニフェストで国民に対して、車体課税改革を約束しております。これを実現することは、政治家としても、政党政治、政権政党としての責任であると考えております。

4 ページ、自動車産業は製造業の空洞化が進む中で、1. 国内の雇用を守り、2. 貿易黒字を稼ぎ、3. 将来の成長のための研究開発や設備投資をけん引してまいりました。しかし、今、現下の急激な円高と国内市場の低迷が相まって、各社の国内事業部門は大きく赤字に転落しています。これは、もはや企業努力によって対応できる限界を超えております。だからこそ政治の力が今、必要なのです。

自動車産業の空洞化は、全国に幅広く点在している自動車工場をはじめ、幅広い裾野産業の1万5,000事業所、102万人の雇用創出に直結します。自動車産業に鍛えられて、高い技術を蓄積してきたたくさんの地方の中小企業も危機に直面することになります。既に直面しています。まさに自動車産業の空洞化は日本経済全体の危機であると言わざるを得ません。

次に、車体課税見直しの効果について説明いたします。

先般、経済産業省の試算として、9,000億円規模の減税によって自動車の国内販売を92万台押し上げる効果があるという試算をお示しいたしました。この妥当性について、

6 ページを御覧ください。

日本自動車販売協会連合会の行った試算では、エコカー減税及びエコカー補助金により、1年半で約9,400億円の財政支出を行い、150万台の押し上げ効果があったとされております。そうした意味では、今回ほぼ同規模の9,000億円の減税で、92万台の押し上げ効果があるという試算もおおむね妥当なものだと考えております。

なお、過去の台数及び価格の相関を見ますと、価格が1%下がると台数が3.9%増加する傾向にあることが分かります。

7 ページ、自動車の保有期間が長くなる最大の理由は、今の車がまだ十分乗れそうだからではないかという御指摘も前回いただきました。しかし、これは複数回答の調査でございますので、更に詳細を分析いたしますと、今の車がまだ十分乗れそうとだけ回答した方は、実は1割にすぎません。約6割の方々には、経済的要因も理由として挙げておられます。すなわち、減税により負担が軽減されれば、前回お示ししたとおり買い替えが促進されるものと考えております。

8 ページ、地球温暖化対策との関係について、左の図を御覧いただきますと、近年新車の平均燃費全体は大きく改善してきております。幅広い皆様が買い替えを進めていただくことで、走行時のCO2排出削減に寄与します。そのため、今回の車体課税の見直し案は、買い替えを促進することによって、地球温暖化対策にも資するものであると私どもは考えております。

むろん、電気自動車などの次世代自動車やエコカーの普及も論を待たないものであり、これらは自動車税のグリーン化を深掘りすることにより、併せて実現していくべきものだと考えております。

9 ページ、自動車取得税は、地方の安定的な財源であるとの御指摘がございました。しかし、税収は平成8年をピークに減少を続けており、エコカー減税導入前の平成20年の時点で、既に4割以上減少しております。このまま新車販売の低迷が続けば、更に減少することは必然であります。

また、自動車取得税は偏在性がないとの御指摘がございましたが、これは徴税側の論理にすぎないと思います。世帯収入に占める取得税負担の割合を比較した場合には、地方生活者ほど相対的に重い税負担が課せられています。

最後に申し上げます。一度空洞化した産業は二度と国内に戻ることはありません。空前の円高と衰退する国内市場を前に、経営者は海外移転の判断を今、迫られております。1日でも早く政治的なメッセージを打ち出すべきときであります。

財政の健全化が重要であることは言うまでもありません。前回、中野会長代行が御指摘されたとおり、角を矯めて牛を殺すことになりかねません。危機感を是非共有していただきまして、議論をしていただきたいと思います。

以上であります。よろしくお願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、松原国交副大臣、お願いします。

○松原国土交通副大臣

国土交通副大臣の松原です。

国土交通省の車体課税に関する平成 24 年度要望について、御説明をさせていただきます。

1 ページ、当省では平成 23 年度税制改正大綱に従い、自動車ユーザーの負担軽減のため、車体課税の簡素化、負担の軽減を図ること、また、その見直しの中で環境対応車の特例措置を継続し、先進安全自動車、バリアフリー車両の特例措置を創設することを要望しております。

中央左の表を御覧ください。自動車ユーザーは車体課税として自動車重量税、自動車取得税及び自動車税の総額で年間 2 兆 5,000 億円の負担をしております。

同じ表の減税規模の欄を御覧ください。ここにはエコカー減税と自動車税のグリーン化特例が含まれておりますが、これら環境対応車の特例措置の減税規模は合計で年間 2,400 億円であり、税収見込み合計額の約 1 割に相当します。

右の表では新車購入時の通常税額及び減税額のイメージをお示ししております。この車種の場合、新車購入時には通常は自動車重量税、自動車取得税及び自動車税の 3 税で 16 万 5,000 円が必要となりますが、エコカー減税等で 11 万 4,800 円、およそ 7 割の負担軽減が実現されております。

2 ページ、環境対応車の導入インセンティブの必要性につきまして詳しく説明します。環境対応車の特例措置の継続は CO₂ の削減、大気汚染の防止等の観点から極めて重要です。まず環境対応車の導入インセンティブは、環境対応車の購入促進に極めて有効な政策手段です。平成 21 年 4 月のエコカー減税導入以降、自動車税のグリーン化特例やエコカー補助と相まって、乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合は顕著に増加しました。

他方、平成 22 年に閣議決定されましたエネルギー基本計画においては、この割合を最大 50%まで引き上げることを目標としております。また、ストックベース、つまり全保有自動車数に占める次世代自動車の割合は約 2%にとどまっており、今後、次世代自動車をはじめとした環境対応車の更なる普及加速が必要な状況です。

3 ページ、環境対応車の導入インセンティブは乗用車の燃費向上にも著しい効果をあげております。平成 20 年度までに向上率は年平均 3%でしたが、エコカー減税等の効果が生じた平成 21 年度の向上率は 8%と大幅な上積みを達成しました。また、この燃費向上の上積みは地球温暖化対策としても着実な効果を発揮しております。この燃費向上効果を維持することで、平成 32 年には CO₂ 排出量を年間約 200 万 t 以上も削減可能であり、これは運輸部門の CO₂ 排出量の 1%に相当します。

4 ページ、環境対応車の導入インセンティブは、自動車メーカーによる技術革新を

加速する効果があります。エコカー減税の導入以降、各メーカーの技術開発が加速され、新しい環境対応車が次々と市場に登場しており、最近ではガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場しております。

このように環境対応車の導入インセンティブは、環境対応車に関する自動車ユーザーの負担軽減のみならず、地球温暖化対策の推進、大気汚染の防止等を図る上で極めて有効な政策手段となっております。仮にこの導入インセンティブが失われることになった場合、新車販売が落ち込むのみならず、自動車ユーザーや自動車メーカーに対し、環境対応車の開発普及にマイナスのメッセージを発することとなり、自動車分野の環境対策に大きな遅れと支障を来すこととなります。

以上のことから、国土交通省としてはエコカー減税等の環境対応車に対する特例措置を、今後とも維持強化していくことが必要不可欠であると考えます。

5 ページ、車両の安全対策は環境対策と並び極めて重要な政策です。特に大型トラックの追突は乗用車と比べて重大事故を招きやすく、そのような悲惨な事故を防止する観点から、大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの普及が求められております。衝突被害軽減ブレーキについては、今後5年間で搭載台数を急速に引き上げ、平成27年には新規登録者の約半数に搭載することを目指しております。また、当該ブレーキは日本が諸外国に先駆けて実用化したものであり、その普及は我が国自動車メーカーの国際競争力の強化につながります。このような観点から、導入促進のため税制上の特例措置を必要とする点について、是非御理解をいただきたいと思っております。

最後に6 ページを御覧ください。移動円滑化のための車両のバリアフリー対策についても強い社会的要請があります。バリアフリー法に基づく整備目標は、バスの例で見ましてもかなり野心的なものとなっております。また、バリアフリー対応のバスやタクシーの導入は費用がかさむ一方で、収入増につながりにくい状況です。このような観点から、導入促進のための税制上の特例措置を必要とする点について、是非御理解をいただければと思っております。

以上が国土交通省の車体課税に関する要望の御説明です。是非ともよろしく願いをいたします。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、次に高山環境大臣政務官、お願いします。

○高山環境大臣政務官

環境省といたしまして、車体課税の見直しに関する要望につきまして、その背景から御説明をさせていただきたいと思っております。

1 ページ、地球温暖化対策などの必要性につきまして背景を御説明いたします。

自動車交通は様々な社会的費用を生じさせてきました。環境面では古くから排気ガスによる大気汚染であるとか、それによる公害、健康被害、自動車交通による騒音、

近年では化石燃料の消費に伴う地球温暖化が挙げられます。このうち地球温暖化については昨年の税制改正大綱においても、車体課税について地球温暖化対策の観点も踏まえつつ、見直しを検討とされている重要な問題でございます。

現在、我が国の温室効果ガスの排出量のうち、運輸部門からの排出量はこの図にありますように、1990年から約6%増加しております。特にその5割を占める自家用車のCO₂排出量は交通需要が拡大したことにより、約36%も増加している状況にあります。

一方、低炭素社会の構築に向けて今後、運輸部門においても抜本的にCO₂削減をすることが求められております。加えて大気汚染対策も引き続き推進する必要があります。公害健康被害の防止に万全を期すために、特に窒素酸化物（NO_x）については更なる削減が必要です。また、既に起こってしまった公害健康被害の補償についても、万全を期さなければなりません。

2ページ、エコカー減税等による環境への効果でございます。これらの地球温暖化と大気汚染の問題に対応するため、環境省は関係省庁とも環境性能に優れた車に対しましてインセンティブを付与すること等により、その普及を図ってまいりました。具体的にはエコカー減税の導入によったり、あるいは次世代自動車の販売が促進されるなど、これらの施策に一定の効果があったということが評価されると思います。

更に次世代自動車の普及によって、大幅な環境改善効果が見込まれます。例えば13年前の乗用車をハイブリッド乗用車に買い替えた場合、CO₂の排出量が3分の1に減少いたします。また、NO_x排出量については20分の1に減少という劇的な削減効果があると試算されております。

近年では自動車の環境性能が著しく向上しており、例えば従来のガソリン車であっても次世代自動車並みに燃費のよい、いわゆる第3のエコカーと呼ばれる車も市場に投入されております。

これらを踏まえて運輸部門のCO₂排出量の大幅削減や、大気環境基準の達成を期すために、これらの先進環境対応車の普及を加速化されることが望まれます。このため、税制という政策ツールを活用して普及を強力に後押しする観点から、車体課税の一層のグリーン化が不可欠と考えます。

3ページ、公害健康被害補償の必要性についてお話をさせていただきます。

この公害健康被害ですが、現在、公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、被害に遭われた患者の皆様には、責任を持って医療費等をお支払いすることとしております。その財源ですけれども、大気汚染への寄与度に応じて、工場などの固定排出源と自動車を中心とする移動排出源が応分の負担ということをされており、移動排出源については全体の2割を負担していただくことになっております。

自動車からの補償財源については、制度の創設以来35年以上にわたって、自動車重量税からその税収の一部を引き当てるという仕組みをとっております。これは自動車

重量税が自動車の走行がもたらす各種の社会的費用を踏まえて創設されたことから、汚染者負担の原則により、自動車ユーザーの皆様から公平に負担をいただくのが最も適当な手段と判断されたためであり、この考え方は現在でも変わっておりません。

公害健康被害の認定を受けた患者の方々は、現在も約4万人いらっしゃいます。また、この中には20代、30代という若い方も多数おり、補償給付を今後数十年にわたって継続する必要があります。このためには引き続き汚染者負担の原則により、長期的、安定的な補償財源の確保をすることが不可欠と考えております。

4ページ、以上を背景といたしまして、環境省の要望の基本的な考え方を申し上げます。

1つは低酸素社会、低公害社会の実現に向けて、あらゆる施策を講じてCO₂、排気ガスを削減していかなければならないと考えております。

2つ目、その政策ツールである車体課税については、欧米各国の車体課税と同様、環境性能に応じた課税のメリハリ、すなわちグッド減税・バッド課税を徹底することが必要だと考えております。

3番目といたしまして、公害健康被害認定患者の皆様には、安心して医療などを受けていただくことを考える必要があると思っております。

これらの考え方を前提に、環境省としては現行のエコカー減税、自動車税のグリーン化などの特例措置を継続していただくことを要望いたします。例えばエコカー減税においては次世代車の課税を一定期間免除することとしており、このような措置はエコカーの普及にとっては不可欠と考えております。また、エコカー減税等の特例措置を継続いただく際には、燃費や排ガス性能が真に優れた自動車への買い替えを加速するため、環境性能に応じた課税のメリハリをしっかりとつけていただくことも要望いたします。これらにより、環境に良い取り組みをした人の負担軽減と、公害健康被害認定患者のための補償財源の安定確保が同時に達成されると考えております。

最後に、地球温暖化対策、公害対策は待ったなしの状況であり、車体課税の見直しに当たっては環境への影響を考慮し、検討を行うことが必要不可欠です。その観点から、仮に車体課税の大幅な見直しによってCO₂の排出量がかえって増加するかどうか、公害健康被害のための補償財源が確保できなくなるなど、環境対策上の悪影響が生じることは、環境政策に責任を持つ立場としては到底受け入れ難いと考えております。

また、そのような懸念が生じる場合には、車体課税の枠を超えて総合的に議論をしなければならないということも認識しております。税制に限った場合であっても、税制全体のグリーン化やCO₂の環境中立の観点から、例えば揮発油税をはじめとするエネルギーの課税を強化することによって、CO₂の大幅な削減や安定財源の確保を図ることも、議論の対象となることも考えております。

環境省といたしましては、これら環境対策上の影響を考慮した上で、確実かつ着実

に地球温暖化対策と公害対策を同時に進めることができるものとして、車体課税の一層のグリーン化を要望するものであります。

委員各位の皆様の御理解、お願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、一通り説明が終わりました。御質問、御意見があれば、どなたからでもどうぞ御発言をください。

○山根外務副大臣

各省のお話を聞かせていただきました。財務省については途中からだだったので聞き違っていたりするといけないんですけども、総務省の御説明の中で財源の措置が出されない、提示されないということでは駄目なんだというお話でございましたが、それについて裏を返せば、この車体課税については税制としておかしいという認識を、総務省もお持ちだと私は理解いたします。

取得税、自動車重量税については道路特定財源の一般財源化ということで、根拠についてはもう無いということからして、私はこれは廃止をする。まず税制でおかしいところはおかしいというところから発想して、しからばどうするのかというのは後の議論としてあるんだろうと思いますけれども、おかしいものはしっかりとおかしいという認識をして廃止する。そうした議論の中で考えていく。それが正しいんだろうと思っております。

今、国民の世論もかなりこの問題についても新聞、テレビ等の報道もございまして、盛り上がりつつあるんだろうと思っておりますけれども、400万を超える方々がこれらの問題についての署名ということで、車体課税見直しということの署名が集まっていたり、かなり変わってきていますので、私はこの問題についてはやはり廃止という方向での議論を煮詰めていくべきだろうと思っております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

石田副大臣、どうぞ。

○石田内閣府副大臣

今、山根副大臣から御発言がありましたが、私は前の税調でも車体課税の見直しについて発言をさせていただきました。

今の発言とも関連するわけでありまして、車体課税については御案内のとおり購入時に取得税と消費税、保有時に重量税と自動車税という、他の税とはかなり違った課税を課せられるわけでありまして、そもそもの話、見直しをするのが当然だと思っておりますし、この前も申し上げましたが、自動車関連というのは大変裾野が広いわけでありまして、日本の経済をまさしく大黒柱として支えてきた業界の1つであると認識いたしておりまして、自動車業界の不振というのは、大きい意味から日本経済全体

に及ぼす影響が甚大であることを考えると、これは当然、税制面でこの時期に車体課税の見直しについては考えるべきであると思っております。

ただ、先般地方自治体の首長から、福田政務官のおっしゃるような地方自治体に入っていく税収が非常に多い。7割が何だかんだ言っても地方自治体に入ってくるので、これが無くなると地方自治体の減収は火を見るより明らかだという御発言もありました。

先般、ほかの税調のメンバーもおっしゃっていましたが、ここはやはり地方自治体は地方分権を進める中で、財源も確保していかなければならないという思いの総務省のお考えも理解できないわけではありませんし、地方自治体の税収というのは考えていかなければいけない。ただ、この自動車の車体課税の件とは切り離して、総合的にトータルで地方自治体の税収の在り方を考えるべきであって、この車体課税によって減収がされる場合には、別途総合的なトータルな形で地方自治体に補えるようなもの考えるべきであって、自動車産業及び雇用にも直結する話の、日本の大黒柱である自動車産業及び雇用に大きく影響を及ぼす点については、経済産業省の主張に私は多としたいと思っております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

中野会長代行、どうぞ。

○中野民主党税調会長代行

大体私が言わんとするところを既に今おっしゃっていただいたと思いますが、日ごろの美声が出なくて申し訳ありません。風邪をひいてしまいました。

先般も私は申し上げましたが、これは自動車業界とか経済産業省対地方自治体、総務省のけんかにしてはならないということは前回申し上げました。先ほど来、ちょっと遅刻しましたが、財務省及び総務省からの御意見もお聞きいたしました。まず財源ありきという視点がぬぐえないと思います。いろんな数字も並べられましたけれども、しかし、大所高所に立って日本の経済をどうするかという視点を欠かせてはいけないと思います。

各論的に申し上げれば、自動車取得税の廃止を検討と今朝の朝刊を見てびっくりしたのだけれども、消費税との二重課税の問題でもありますから、新聞報道というのは全く間違いということでもなくて、なぜそういうのが漏れたかみたいな気持ちはありますけれども、むしろこれを廃止検討するのは当然のことだと思っております。

なお、時期について空洞化対策の意味を込めて、今すぐにでもという声もあるぐらいでありまして、時期も含めて我々としては議論をしていきたいと思っておりますし、むしろ自動車取得税の廃止は当然のこととして、今、党税調として議論は、自動車重量税の廃止をどうするかという検討、その意見も出ているところであります。

これは減税してくれという話ではないと思います。暫定税率のいきさつも含めまして、言うならば国家財政のために激変緩和するために増税をさせてくれと言って、自動車については増税をしている。その増税をしているのをもういいかげんにしてくれという話だという解釈は十分成り立つと思っております、そういう意味では、先ほど来、財務省は代替財源という言葉は何回もお使いになったけれども、それは一度前提を変えて、代替財源を幅広い視点に立ってお互いに考える、検討するということではないか。よって、これを地方自治体または総務省の所管からこの分を減税してはぎ取ってしまうという話では全くないということをもろ御理解いただきたいなと思います。

空洞化の問題、雇用の問題、また国際競争力の問題等々、考え合わせて、大所高所に立って判断すべき問題だと思いますし、決して一自動車産業の問題ではない。その裾野、またローカル、地域差、いろんなことを考えますと、これは極めて日本の基幹産業を今どう維持していくか、そういう視点に立って考えるべき重大な時期を迎えているのだと私は思っております。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございました。

亀井会長、どうぞ。

○亀井国民新党政調会長

国民新党は必ずしも代替財源、ペイ・アズ・ユー・ゴーに同意している政党ではございませんが、ただ、この車体課税については、やはり地方の貴重な財源であるということも考慮したいと思っております。先日、固定資産税の評価替えで減収になるという議論がございまして、そのタイミングでまたこちらの財源を取っていくということであると、やはり地方としてはかなり苦しくなると予想されますので、車体課税の見直しには特に国民新党は加担いたしません。

また、当分の間税率についても、我が党は最後まで暫定税率の廃止に、一般財源化に反対をした政党です。そのときに、では、道路需要が無くなったかといったらそういうことはないわけで、相変わらず地方から道路をつくってほしいと、まだミッシングリンクもあるわけですから、一般財源化したら必ず理由が無くなったから無くせという話になるだろうということは当時から思っております、ですので、やはりと思っております。

現実の財源を考えながら進めるべき政策であって、企業に対しては、王道ですけれども、研究開発税制だったり投資減税であったり、雇用促進税制であったり、他の方法での対応をすべきではないかと思っております。

また、国交省さんの衝突被害軽減ブレーキに関してですけれども、例えばこれを軽減税率で進めたいのであれば、エコカー減税の対象車を少し絞り込むですとか、そういうこともあり得るのではないかと思います。

エコカー減税が導入されても、8割の車が対象であっても売上が伸びていないというのは、やはり他に原因があるわけで、それは私も気になっておりました、意外と対象車を絞り込みますと発表した方が駆け込み需要があって少し売れるかもしれないというような気持ちでおります。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

では、滝副大臣、どうぞ。

○滝法務副大臣

前々回でしたか、この問題がテーマになったときに申し上げましたので、違う角度から今日は申し上げたいと思います。牧野副大臣がおっしゃるように、車体課税を無くせば93万台まで売れるというのが確かであれば、1つの検討材料になるかもしれませんが。しかし、今、所得が減っている中で、昔のように買い替えできないという背景でこうなっているところです。

我が家の恥を言えば、我が家で所帯を持っていない人間だけ集めると、うちの家族は4人家族です。そのうち、これまで車が何台あったかといったら3台あったのです。ところが、今、わずか1台になりました。なぜかというと、2人が持っていた車、もう自分では買えないと。こういう所得が減ってきているということなのです。外から見たら国会議員の家族ですからどうだというあれがあるかもしれませんがけれども、それぞれもう大人ですから、自分の甲斐性で車を持っているという家庭が圧倒的に多いと思うのです。それでなおかつ3台が1台になっている。こういうのが現状だと思うのです。

だから、押しなべて、今、所得が減っているから将来のことを考えたら、車の買い替えで今までディーラーにいろいろ推薦されてきたものに飛びついて来たということがもうできない状況ではないだろうか。だからこそ、車が大事だということになるかもしれないけれども、現実問題としてはなかなかそのところまでいかないということではないだろうかということですから、93万台確保できるかどうかというよりも実際にそれだけの余裕は無くなっているということだと思います。

これは質問ということになると思うのですがけれども、ハイブリッド車などの減税の問題でシビアに考えていく必要があると思います。今日の資料でも出ていたように、輸入車でエコカーだからといって50万円減税になっている。しかし、燃費は全然日本の普通の車よりも悪い、1,200万円の輸入車の燃費が非常に悪い、だけれども、50万円減税される。日本の車は210万円で減税額がその4分の1ぐらいだと、こういうのが実態だとすれば、もうちょっとそこところはきちんとすべきだと思う。

もう一つ、省庁に入っている車の中で、今はどうか知りませんが、これまでマイルドハイブリッド車というのがあったのです。これは燃費にほとんど影響がない車が堂々と国会の周りを回っているのですがけれども、何がハイブリッドかというと、

アイドリング防止が付いているからと。ところが、官庁の車はみんな専門の運転士ですね。あるいは派遣で来ている人もたくさんいると思いますけれども、少なくとも専任の運転士が車を止めたときぐらいはアイドリングを防止するのは仕事として当たり前なのです。それを官庁車でマイルドハイブリッドと称してアイドリング車をわざわざ上げて高い金を払っている。これはナンセンスだと思うのです。

だから、環境省もそのところを一つひとつチェックしてもらった方がいいと思いますので、今のエコ減税についてもうちよっと実態に合わせたことをやっていかないと、先ほどのようにエコ減税によって相当消費者は助かっているはずだけれども、余りエコになっていないというのが実態ではないかなと思います。

もう一つ付け加えさせていただきますと、私のところにある1台の車、もう十数年前の車なのです。ハイブリッド車に変えようかなと、私は事務所で使っているのは東京も現状でも全部初めからハイブリッド車なのですけれども、家のものだけはその十数年前の車ですから普通の車だと。ところが、変えようと思うと、実際それは新しくエコカーを買うのは当たり前なのですけれども、今持っている車に変えて新しく車は確かにいいけれども、そのプラスαの問題です。もともと新しい車だって鉄鋼も使うだろうし、材料を使っている。それと今まで使った分を償却する差額を考えたら、実は余りエコになっていないのです。燃費はエコになっていますけれども、車体を抱えているという意味では余りエコではないです。だから、変えることのよしあしというのはシビアに考えると余りプラスになっていない。エコということを考えた場合に、環境にやさしいかどうかと言ったら、やはり新しい車だってそれだけ環境を害しているわけです。鉄板は使うだろうし、ガラスは使うし、プラスチックは使うということでもありますから、その辺のところは厳密に言わないと環境車に替えることが本当にエコなのかどうかというのは、環境省でそういうのを少し示していただきたいという感じはしますけれども、これは1つの意見として申し上げておきたいと思います。

ありがとうございました。

○五十嵐財務副大臣

それでは、岩本副大臣、どうぞ。

○岩本農林水産副大臣

ありがとうございます。財務、総務両副大臣、両政務官、本当に連日お疲れ様でございます。激励申し上げます。

本当に大変だと思います。ただ、今日御出席の皆様も、自動車関連税が二重三重にかけられているということはもう御存じだと思います。このことは国民の皆さんも御存じで、特に若者も二重に三重に税金をかけられるのだったら、もう車を買わないでレンタカーを使うときだけ使った方がお得というような雰囲気になっているのです。私は、車体課税は抜本的に見直すべきだと思いますし、大胆な減税をする必要があるかと思っています。鶏か卵かというような議論になるのですけれども、確かに税収が減

っていますから、これはもう取るところは取らないと困るという気持ちも分かりますけれども、しかし、国民の皆さんは新車を買って、次の新しい新車ができたときに売った方がお得だというのは分かっているのです。ですから、もう一回そのサイクルに戻すためにも、ここは思い切って抜本的に見直す必要があると思います。また、地方自治体に対しては、それはそれで当然議論を重ねて工夫もし、知恵もして、何らかの対策をそれはそれで取る必要があろうかと思えます。

以上でございます。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、峰崎参与、どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

冒頭、私もこの税制を考えたときに、野党時代から余りにも自動車に対して多段階に、しかもいろんなところで燃料あり、保有あり、取得あり、しかもその消費税も含めてたくさんたくさんになっている。ここはやはり整理しなければいけないねという方向性を出したことがございます。私もそういう意味では、今おっしゃられているように、そこをきちんと整理していくべきではないかという点については賛成なのです。

ただし、この間も私はちょっと申し上げたのですが、空洞化の問題のところは、我々が考えなければいけないのは、本当に産業の空洞化というのはこういう政策税制を少し変えることによって阻止できるのだろうか。これは私が1960年に鉄鋼労連に入ったとき、日本は世界の鋼材供給基地と言われていた。いまやミタルに買収されるかもしれないというくらい、もうかなり国際競争力としては落ち目になってきている。そういう意味では、これから世界市場を相手にしてやっていくときに、いわゆる賃金とかそういったところにおける競争力というところでは、だんだん持たなくなっているわけですから、世界の市場における独占的な何かを持たないと勝てない時代になっているのだと思います。そういう意味で、ハイブリッドだとかそういう形をリードしていく、あるいは先ほどあった車体課税に関する国土交通省の説明にあった衝突防止だとか、そういうことについての研究を大いにやってもらいたいと思うのです。そういうことの奨励しかないと思うのですが、大きな産業空洞化の歴史的な展開というのは、そこのところをよく見た上で税というものを考えていかなければいけない時期に来ているのではないかと、これは1点目です。

もう一つは、グッド減税、バッド課税ということが先ほど環境省からあった。そうすると、先ほど13年まだ乗ってらっしゃる、これは相当燃費としてはよろしくないわけです。いいものは減税するけれども、悪いものをある程度早く変えた方がいいですよというときには、むしろバッド増税になっていかないと差し引き合わなくなってくるし、基本的にはなかなか今の税をまた上げるということについては非常に難しいかもしれませんけれども、考え方としてはそういうふうを考えていかなければいけない

と同時に、これをずっと3年やってまた続けますよ、3年やりますよという政策税制ということになってくると、全ての車両が全部例えばエコカーになったりすると仮定した場合、もう税そのものが全部がくっと下がってしまっていくわけです。果たしてこれは政策税制としての効果というのはそうなってくると効かなくなるわけです。

ですから、あるいは政策税制というのはある一定期間に課題を見つけて、そしてその間減税する。その効果を見て、そうするとそれはある程度効果があったら効果そのものが低減していくはずなのです。そうやってきたときは、改めてまたそこで燃費基準だとかかそういうことを見直しして、そういう新しい中でグッドとバッドをどう分けるかとか、それはあり得ると思うのですけれども、そういう意味でグッド減税、バッド課税の基準のところは3年前と同じレベルですとずっといくと、先ほどの高級車のように、リッター当たりの燃費は悪いのに50、60万円減税するということですから、そこはきちんとグッド、バッドの基準みたいなどころを見直ししていかなければいけないし、ある意味では政策税制としてとらえるのであれば、やはり期間を区切ってやらざるを得ないのではないかと思います。

最後ですが、ペイ・アズ・ユー・ゴー原則というのはいつも政務官がおっしゃられて、私は高く評価をしていっているのですが、我々のマニフェストのこの間の反省されたものを読ませていただきました。その中に我々の財源に対する見通しの甘さということを書かれていましたね。我々がつくったマニフェストというのは確か2.7兆円ほど租特や控除廃止で増税すると言っていたのです。それは到底初年度は1,000億円しか出ませんでしたけれども、去年大分頑張ってもそれほど出なかった。

つまり、何が言いたいかということ、本当に財政的に見たときに、我々がやはりペイ・アズ・ユー・ゴー原則というのをきちっと守らないと、これは財政規律のイロハなのです。そういう意味で、その点はやはり総務省、財務省という税を所管している省からすれば、この問題は簡素化していきたいということは認めつつも、その財源をどこから出すのだということも、きちんとした責任ある提案をしていかないと、それは無責任ではないかと言わざるを得ないのではないかと思います。

○五十嵐財務副大臣

松原副大臣、辻副大臣と行きましょう。

○松原国土交通副大臣

幾つかの観点が必要だと思っておりますが、今、峰崎さんが衝突被害軽減ブレーキのことを御評価いただいたことで感謝を申し上げますけれども、これは命に関わる問題ですから、それがペイ・アズ・ユー・ゴーでどうだということが、勿論できればいいですが、それを超えて、やはりこれは努力をしていくべきだろうと思っております。

また、ハイブリッドの高級車の場合の議論もございましたけれども、基準の見直しはこれからもしていく必要があるかと思っております、更に高度なものをハイブ

リッドでも求める。ただ、1つの、個別のテーマの中においてそういったもので、ハイブリッドでも、大型であっても、よりいい車を買わせるインセンティブを与えるということは、それはそれで、その分野においては一つの考え方としてあると思っております。

また、自動車の売上げの議論がありました。これはいろいろな見方があって、例えばリーマンショックによって大変に景気が落ち込んだ中でもそうそう売上台数が落ち込まなかったということをもって、むしろこういった減税効果が表れているというふうな評価もこれはできるわけでありまして、そこは多様な見方があるということも御指摘をしておきたいと思えます。

そうした中で、今、峰崎さんから、いわゆる税の厳格な部分の議論というものがありました。この税調でも、実は冒頭からその部分の議論は随分ありまして、経済成長による税収のアップというのは当初から議論にあったわけでありまして。

私は、ここにある資料を持っておりますが、平成23年10月17日というんですから、ちょうど今から1か月ぐらい前に出された、経済成長と財政健全化に関する論文、これは内閣府に設置された、岩田一政さんを座長とする研究会の研究論文の中で、いわゆるGDPアップによる国税収入に対する弾性値が記されてありまして、いろいろと中で議論をして少な目に見積もろうという努力が非常に見られると、申し訳ないけれども、私は思っております。

この中において、少なくとも2001年から2009年は4.04なんです。それで30年間で、1981年から見れば2.41ということになります。この4.04というものが私は一つの発想で、勿論、これは税の部分の様々な減少を入れると3.13とかに減るわけでありまして、やはり弾性値を1.1として考えるということでは、なかなか経済発展による国税収入の増加というものは目途が立たないと思っております。

私はそういった議論、この間、大串政務官がいるときにも、一体、弾性値をどれぐらいに考えているのかというマクロの議論をしたわけでありまして、そこは言い放しで終わったわけでありまして、これは、五十嵐副大臣が司会をなさっているんですけども、一度、この部分の議論は徹底してやらないと。

○五十嵐財務副大臣

それはまたやりましょう。ちょっと議論が拡散しているのです。

○松原国土交通副大臣

いや、峰崎さんのそういった議論があったので、私も敷衍して申し上げているということでありまして、それは一度、是非そういった機会を、議論をさせていただきたいと思えます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、辻さんお願いします。

○辻厚生労働副大臣

これまでの御議論と重複する部分がございますけれども、基本的な考え方を申し述べさせていただきますと思います。

今日、我が国の経済社会情勢は、低成長が長期化する中で、欧州の信用不安等を背景とする急激な円高の進行、それに伴う景気や雇用情勢の悪化、東日本大震災の影響など、厳しい状況が続き、不透明感が一層増大している現状にあります。

こうした状況の下、我が国の基幹産業として 500 万人もの就業人口を抱え、資源なき日本の成長を牽引し続けてきた自動車産業における海外流出、産業の空洞化を防止し、国内雇用を維持・確保していく、そのための政策努力に力を尽くすことは極めて重要であると考えております。

同時に、昨年度の税制改正大綱や民主党マニフェストなどにおいて記述されてきたこれまでの経緯についても十分な配慮がなされなければなりません。このような見地から、今回の車体課税の見直しにおいては、裾野の広い自動車産業の末永い発展と国内の雇用の確保増大につながるようなものであるべきと考えております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

それでは、牧野副大臣、簡単をお願いします。

○牧野経済産業副大臣

いろいろな議論をいただきまして、ありがとうございます。その上で、私の意見をもう一度述べさせていただきますと思います。

1つ感じたことは、去年までの議論だったら正論だというのは感じるころなんです。それから、3年後の議論になったら、これも正論だというだろう。5年後も正論になっている議論があるかもしれませんけれども、問題は、今、何をするかなんです。私は、この前も言いましたが、去年と今年と同じ議論をしている状況ではないんです。これは私が言うまでもない、空前の円高です。車業界が1円上がれば、それだけで800億円の損失になる。2～3年から行けば10円以上上がっているわけです。1年間だけで8円ぐらい上がっているわけです。そういう状況です。

ですから、その後、震災があったというわけです。それで、今、タイの方ではいろんな会社の主要工場が水浸しになって大変な状況で、そういうことが、今、この1年間にあった上で、我々はこの政府税調でいろいろ話をしようとしているわけです。ですから、今、現実を考えてみたら、即効性があるって、バランスが取れていて、空洞化というものに対して本当に対応できる政策を私は打ち出してやるべきだと思うんです。その意味では、私どもの出している車体課税の整理整頓をしていくということは、私は政策としては実にしっかりとした政策だと思っています。

それで、私は政治家として、言葉が過ぎるかもしれないんですが、簡単に3つ申し上げます。

我々の議論は、民主党の議員なんです。政府だけれども、民主党の議員としてマ

ニフェストを出して、選挙に出て、当選させてもらって、しかも国民との約束をしてここへ来ているわけです。そのことは忘れてはいかぬと思っています。ペイ・アズ・ユー・ゴーも大切ですが、ペイ・アズ・ユー・ゴーに固執すれば政治のダイナミクスは消えます。今、ここは大胆不敵にも、本当に抜本的にやるべきときだと思っていますので、そのことは民主党の議員の皆さん、そして、民主党の政府としては、ここは考えなければならない。

もう一つは、政権も忘れてはならない。もうじき選挙が来るわけです。そのときに、国民の審判に今のままでいたら耐えられるかということも是非考えてほしいと思います。

最後に、空洞化の問題はどういう問題かといいますと、雇用の問題なんです。今、自動車産業をつぶしたら雇用は壊滅ですよ。なぜ、雇用が大切かといいますと、これは命なんです。私は性格がきついからはっきり言うんですけども、災害で、黄川田副大臣は本当に大変だったと思うんですが、今、2万人の人が亡くなられ、行方不明者がいる。ところが、この1年間、統計によると、この日本では自殺した人が3万5,000人いるんです。

○五十嵐財務副大臣

まとめてください。

○牧野経済産業副大臣

その60%は、職が失われて、経済的困苦で自殺しているんです。その現実を見たら、我々はずっとリアリティーのある政策をここで打つべきだと思うんです。

ですから、そういう意味で、いろんな御意見を聞かせていただいてありがたいと思いますが、私どもも更に考え方を深めるところは深めていきますけれども、前回から今回、皆さんにお願いしていますように、即効性がある、バランスが取れて、しかも空洞化に対しての一番いい政策だと思っておりますので、この車体課税の整理整頓は是非とも政府として進めていただきたいということをお願いして、私からの挨拶にします。

是非、よろしくどうぞお願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

それでは、最後に福田政務官、お願いします。

○福田総務大臣政務官

皆さんから、先生方からたくさん御意見をいただきましたけれども、私の方から3点申し上げたいと思います。

まず1つは、平成21年度に確かに一般財源化されましたけれども、引き続き道路の整備だけでなく、自動車による交通事故や騒音等への対策、自動車の運行等によるCO₂排出を抑制するための地球温暖化対策など、自動車による社会的費用が発生しております。これらに関し、地方団体が供給する行政サービスからの受益に着目して税負

担をお願いすることには合理性があると認識いたしております。一般財源化により課税根拠が失われたわけではないと考えております。

2点目であります。消費税との二重課税という御意見がございますけれども、自動車取得税は自動車の取得の事実により課税力を認めて課される税であり、消費に課税力を認めて課される消費税とはそもそも課税根拠が異なっております。また、諸外国について見ても、EU27か国中、フランスをはじめ19もの国において、付加価値税に加え、自動車の取得・登録に関する税が課されている状況であります。更に、ガソリンや酒の場合にはガソリン税や酒税に消費税がかけられております。いわゆるタックス・オン・タックスに対しまして、自動車の取得の場合に自動車取得税に消費税がかけられているわけではありません。

ちなみに、平成元年の消費税の創設時に、普通乗用自動車の購入に際して23%もの高い税率が課されていた物品税については廃止された一方で、自動車の取得に対して5%の税率、営業用自動車及び軽自動車の場合には3%が課される自動車取得税が存置された経緯があります。したがって、万が一、自動車取得税の存廃についての議論が行われることがあるとしても、それは消費税の税率引上げの時の話だと考えております。

次に、3点目は産業の空洞化対策でございますけれども、これはやはり円高・デフレ対策の総合的な対策が必要であって、ここの税調だけで議論できる話ではないと思っております。私は、個人的には、この円高・デフレが止まらない大きな理由は、国内の投資不足と、それから、関税を引き下げ過ぎた、開国し過ぎた、その2つが私は大きな理由だと思っております。したがって、そういった意味で、ここは大胆な産業構造の転換が必要だと思っております。

皆さんもよく考えてみてください。輸出産業は自動車も含めて、消費税が5%丸々還付されております。これは3兆円にも上ります。それから、このたび法人税も5%減税する話が3年後には着実に実行されるということです。そして加えて、ここで車体課税9,000億円を減税する。更に今度の3次補正では、これは直接関係ありませんが、企業立地補助金を5,000億円用意しているんです。これだけの空洞化対策をやって、もし国内に残らない産業だったら応援をする価値があるのかどうか、そこも含めて総合的な円高・デフレ対策をしっかりと考えるべきではないかと思っております。

○松原国土交通副大臣

五十嵐副大臣、これは私が一言言わないと。

○高山環境大臣政務官

よろしいですか。環境省の立場から言わせてください。

○五十嵐財務副大臣

それでは、許可を取ってから発言してください。

松原副大臣、どうぞ。短くお願いします。

○松原国土交通副大臣

私は、福田政務官の思いというのはかなり理解しているつもりなんです。だから、こういうところは本音で言った方がいいです。つまり、日銀はアメリカのFRB並みに資産を増やせ、それでデフレの問題も、景気の問題もすべて終わるんです。そういうことを言わないで今みたいなことをおっしゃると、福田政務官はちょっと苦しい。それは一言御指摘申し上げておきます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、高山政務官どうぞ。

○高山環境大臣政務官

環境省の立場から、もう一回、この車体課税のことについて発言させていただきたいと思うんです。

やはり、この車体課税というものは、自動車を使うということからいろいろ生じてきた社会的な費用を負担しようということ、勿論、一般財源化はされましたが、例えばこの公害健康被害の被害者に対する補償金はどうするかというような問題はまだ残っておりますし、あと、やはり大きく、先ほどからいろいろ環境省に御質問がありましたので、例えばCO₂のことだけでお答えいたしますと、現在、この運輸部門で2億3,000万tのCO₂を排出しております。これが、いろんなグリーン化税制を進めたり、環境自動車をどんどん導入することで、一応、2022年には1億4,100万tから1億5,000万tぐらい、つまり19%から20%ぐらいは減じることができるのではないかと試算もございます。

それで、この車体課税の件で、もう一つはエコカー減税ですけれども、先ほどの国土交通省の資料によっても、まだ新車販売の中で14%程度ということで、まだエコカーで伸びる余地というのは、まだインセンティブを与える余地はあるだろうと思っております。

先ほどから滝副大臣や、また、峰崎参与から御指摘のとおり、グッド減税・バッド課税ということも非常にききやすい分野であると思うので、まだ、ここは税制ということで政策的な誘導の余地が大きいと思っております。

私は、単なる景気対策ということでの車体課税の見直しではなくて、もっと総合的な環境対策ということで見直すということであれば、まだ余地があると思っておりますけれども、現段階での単なる減税ということでは、なかなか地球環境の保護の観点から難しいと考えておりますので、是非よろしくお考えください。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

大分、一巡をしたと思います。

要するに、車体課税を整理していくという方向は既に出ているんです。車体課税と燃料課税のバランス、そして、国と地方との配分も含めて見直しましょうということ

には既になっているんです。前提はそうなんですけれども、これが全体の構図を示していただかないと、なかなか先に進みません。

それから、同時に、これは税金としては少なくなる方になりますから、全体として、それこそ幅広く、それでは財源をどこに求めるかという案を出してくださいというお話になっている。

もう一つは、本当に政策減税としての効果が、どこに、どうあるのかということをやはり考えていただかないといけないということだと思います。

これは引き続き検討していきますので、今日は、ワンラウンドはこの程度にさせていただきますと思います。

それで、お待たせしましたけれども、中野会長代行に御発言をお願いしたいんですが、復興財源確保法や平成 23 年度税制改正法案に関して、国会において、民主、自民、公明の 3 党間で協議が行われました。これについて、まだ本調査会としては聞いておりませんので、中野民主党税制調査会長代行からは是非御存じの点を御報告いただきたいと思います。

○中野民主党税調会長代行

申し訳ありません、今日、党税調と時間がダブってしまいまして、冒頭、遅参をいたしまして、順番を逆にさせていただいたこととお詫びを申し上げたいと思います。

まず、復興財源及び平成 23 年度税制改正法案に関する 3 党協議の状況について一言申し上げます。お手元に「税関係協議結果」と書かれた 1 枚紙を配付いたしております。

まず、復興財源についてであります。課税期間については 3 党幹事長レベルで 25 年と決定されました。

また、1 つ目の○にあるたばこ税の取扱いについては、民主党としては所得税付加税を抑制する観点から盛り込む必要があるとの立場でしたが、自民党から強い反対があり、3 党での合意を優先する観点から、たばこ税は盛り込まないこととなりました。これを受けて、所得税付加税の税率は 2.1%に相なります。

2 つ目の○にあります個人住民税均等割の取扱いにつきましては、地方たばこ税を財源としなくなったことから、5 年 500 円という原案は 10 年 1,000 円と変更されました。

次に、3 つ目の○にある平成 23 年度改正事項の取扱いについてであります。自民党、公明党から、法人課税及び納税環境整備以外の項目については引き続き議論が必要であるとの強い御主張があり、この御主張に沿って法案の議員修正を行うこととなりました。

ただし、4 つ目の○にありますように、今回盛り込まなかった所得税や相続税等の項目については、平成 24 年度税制改正または税制抜本改革に合わせ成案を得るよう、各党でそれぞれ努力する旨の確認をいたしております。

いずれにいたしましても、この協議結果に沿って、政府提出法案について所要の議員修正を行うこととなりますので、よろしくようお願い申し上げます。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

今後、国会における法案審議が予定されておりますので、適切に対応してまいりたいと考えております。

なお、お手元に協議結果を踏まえたベースの参考資料を配付しておりますので、それぞれ御活用をいただきたいと思います。

それでは、引き続き、会計検査院の意見表示について、1週間お待たせいたしましたけれども、概要の報告を受けるとともに、財務省及び厚労省から意見表示を踏まえた考え方を聴取したいと思います。

事務方から意見表示等の概要を説明した上で、三谷政務官より検討の方向性について御説明をお願いいたします。

まず、財務省事務方お願いします。

○井上 財務省主税局税制第一課長

お手元の「会計検査院の意見表示について（社会保険診療報酬の所得計算の特例）資料」というものをお出しいただきたいと思います。

1 ページ目、制度の概要でございます。

資料に概要を記載のとおり、社会保険診療報酬が 5,000 万円以下である場合には、所得税または法人税の計算上、実際の必要経費ではなく概算経費率により計算した金額を必要経費または損金に算入できるというものでございます。

制度の趣旨でありますけれども、小規模な医療機関の事務負担を軽減することにより、その経営の安定化を図るといったものでございます。

概算経費率につきましては、診療報酬の金額に応じて、表にございますように、4段階定められております。

その下にありますように、開業医の4割がこの制度を適用しております。

次の2ページで、本制度は昭和29年にできた制度でございます。最初は一律72%の概算経費率でございました。

昭和54年に制度の見直しをしまして、一律のものが5段階に改められております。

昭和63年に診療報酬が5,000万円を超える者を特例の対象から除外されております。以来、今日までそのままでございます。

3ページで、会計検査院の意見表示のポイントでございます。

1点目ですが、四角の中で「多額の自由診療収入があっても社会保険診療報酬の金額が5,000万円以下であることにより特例を適用している」といったものでございます。

検査の結果ですが、自由診療収入を含めた医業収入5,000万円超の特例適用者は特

例適用者全体の約 15%である。ちょっと飛ばしまして、この中には自由診療収入を含めた医業収入が 1 億円を超える特例適用者も存在している。

こういった 1 億円を超える特例適用者の医業収入のうち、自由診療収入の平均額が約 9,000 万円であった。

これを踏まえて、下の会計検査院の指摘ですけれども、医業事業者の経営規模をはかるための基準としては必ずしも適切ではなく、このため小規模医療機関を対象にその事務処理の負担を軽減するという特例の目的に十分沿ったものとはなっていないというのが意見表示の 1 点目でございます。

次の 4 ページで、2 点目で「特例の概算経費率と実際経費率に開差があることにより多額の措置法差額が生じている」ということです。

検査の結果ですが、概算経費率と実際の経費率の平均値の開差が 18.8 ポイントであったということでございます。

1 行飛ばしまして、概算経費と実際経費の差額が 1,000 万円を超える方が、実際経費の計算を行っている方の約 2 割であったということですよ。

これを踏まえて、会計検査院の指摘ですけれども、この開差があることにより多額の措置法差額が生じている状況は、税負担の公平性の見地から適切とは認められないといったものであります。

次の 5 ページ、意見表示のポイントの 3 点目でございます。「特例適用者のほとんどが実際経費を計算した上で、概算経費と比較して有利な方を選択している」ということでございます。

検査の結果ですが、特例適用者のうち、実際経費の計算を行っている者の割合は 85.7%、これらの者はいずれも両者を比較して概算経費が有利なために特例を適用していたということですよ。

これを受けた会計検査院の指摘ですけれども、特例適用者のほとんどが実際経費を計算した上で、概算経費と比較して有利な方を選択して申告している現状から見ると、申告書等の作成事務上は、小規模医療機関の事務処理の負担を軽減するという特例の目的が達成されているとは認められないといった指摘であります。

次の 6 ページ、意見表示の最後の 4 点目でございますが、「特例の有効性について適切な検証が行われておらず、見直しを行うための検討・検証が十分になされていない」。これは厚生労働省、財務省、両方に対して指摘が行われております。

以上でございます。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、三谷政務官お願いします。

○三谷財務大臣政務官

それでは、最後に 7 ページを御覧ください。

以上、事務方から説明した会計検査院の意見表示を踏まえ、検討の方向性の案をお示ししています。

本特例の趣旨は、小規模医療機関の事務処理の負担を軽減することにより、その経営の安定化を図り、良質かつ適切な医療を効率的に提供する体制の確保を図るというものであります。

一方で、先ほど説明のあった実態を踏まえれば、厚生労働省におかれても、本特例の趣旨に立ち返って、本特例の存否を含めて制度の在り方について再検討することが考えられるのではないかと思います。

私からは以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは次に、厚生労働省の辻副大臣から意見表示を踏まえた考え方について御説明をいただきます。

○辻厚生労働副大臣

私ども厚生労働省といたしましては、会計検査院の御指摘は真摯に、かつ謙虚に受け止める必要があるものと考えております。

一方で、本特例措置は、小規模零細医療機関の経営の安定を図り、地域医療に専念させることを目的として昭和29年に立法化されたものであります。これは社会保険診療報酬額が十分ではない当時の状況の中でそれを税制で補完する役割を担うこととして措置されたものでございます。翻って、時を経た今日、国家の財政状況が厳しい中で社会保険診療報酬を大幅に引き上げることが困難な状況であることは御高承のとおりでございます。また、地域医療が疲弊している昨今において、本措置を無くすことは地域医療の確保にも大きな打撃を与えるものと言わなければなりません。更に、今年3月の東日本大震災により東北地方を中心に地域の医療提供体制の脆弱な状況に拍車がかかっていることにも十分留意する必要があると思います。

なお、会計検査院の調査データのとり方が不適切と申し上げるつもりは毛頭ございませんが、私どもといたしましては、サンプルが都市部に偏っているという印象を抱いたことを指摘しておきたいと思っております。

いずれにせよ、見直しに当たっては地域医療の崩壊の現状や原因を明らかにすることも含めた十分な実態調査が必要だと思っております。

以上のような見地から、厚生労働省といたしましては、本措置を直ちに見直すことは適当ではないと考えております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

それでは、今の意見について峰崎参与、どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

これは多分、地方税も法人二税の関係で関係してくるところだと思いますけれども、今回のこの問題に関して聞いていて、非常に不公平感という点で言うと、これは財務省にいつも消費税で簡易課税を選択するとき、いわゆる税理士さんたちからこの簡易課税を選択した方がいいのか、それとも実際の金額を計算した方がいいのか、それが分かった後に簡易課税の申告をさせてもらいたいという要望がよく来るんです。

さっき聞いていると、ここはもう実際に計算してどっちが有利かということが分かってしまう仕組みというのは、消費税の議論と比較したときに余りにもこちらの方が不公平、不公平と言ったらどっちが公平なのか分からないですが、消費税の扱いとの違いというのはどう理解したらいいのか。その点は財務省としてどう理解しているのでしょうか。

消費税のときには、簡易課税を中小企業の皆さんが適用しようとしたときには、実は、どちらが有利か事前に分からないときに申請させられるんです。だから、それが分かった後にやらせてもらいたいという要望がよく来るんだけれども、それは駄目駄目と。そんないいとこ取りは駄目だよと言っているのに、これだったらいいとこ取りをやっていることを認めているということですね。

○五十嵐財務副大臣

実際にはそういうことですね。

○峰崎内閣官房参与

これはやはり不公平ですね。

不公平というのは、消費税の扱いに比べたらこの扱いは本当に正にいいとこ取りが十分できる仕組みだから、もしこれが OK になるのだったら、消費税で簡易課税をやっているときも同じようにやらせてくださいよと言われても反論できないのではないかと思います。

その辺りはどう理解したらいいんですか。

○五十嵐財務副大臣

ですから、薬価のバルクラインとかがありましたけれども、お医者さんの有利性を縮めてきた代償措置としてこういうのが残っているんですが、なおこれは残っていて、是正はしましたけれども、疑問があるというのが会計検査院の御指摘だと理解しております。

例えば私の知り合いの歯医者さんでも、11月半ばになって診療報酬が5,000万円に近づくと診療をやめてしまうという方がおられまして、そういうことができてしまうということは患者さんのためにもならないわけですから、何らかの手だては考える必要があると思いますが、確かに地方の科目別で言うと、小児科のお医者さんのようにある意味で、平たく言えば、儲からない診療をこつこつとされている方々がいて、物すごく小さな額の積み重ねですから、そういう方々にとっては確かに事務負担等は大変だなということもあります。都会のサンプルに偏っている話をされましたけれども、

とりもなおさず、都会のお医者さんたちはこれを利用して儲かっているんですねというところでもあるわけで、少し工夫の余地があるのではないかなど。直ちには見直せないけれども、将来的には検討するというニュアンスのお話だったかもしれませんが、真摯に受け止めて見直す必要はあるのではないか。すぐできるかどうかは別にして、そういうことだと思えますが。

辻さん、どうぞ。

○辻厚生労働副大臣

先ほどサンプルのデータのことを申し上げましたけれども、具体的に申し上げますと、全国 542 税務署のうち 54 税務署について抽出調査を実施されたことになっているわけですが、その 54 税務署中の 16 税務署が都内であるということでございます。

また、この適用者のうち住所地が確認できた医療従事者延べ 1,929 人のうち過疎地域のデータは延べ 61 人ということございまして、そういった面で先ほど申し上げたようなことがあり、私どもといたしましては、より精緻な実態調査に基づいての見直しがあるべきではないかと、このように申し上げているところでございます。

なお、この税制の措置が今日まで続いてきた重み、意味合いについても深く御理解をいただきたいと思えますし、それらによって支えられてきた今日の日本の皆保険制度でもある、このことについても併せて御理解を賜りたいと存じます。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

では、亀井政調会長。

○亀井国民新党政調会長

やはり悪質なケースと確信犯を分けて考えていただきたいというか、公平性を保っていただきたいと思えます。

実際、地域医療が地方は大変なことになっておりますし、またこれから消費税の議論が始まると思えますけれども、社会保険診療に課税していないけれども、仕入れのところでは消費税が課税されているので、そこが単純に、例えば倍増したりすると、いわゆる社会保障のためだとかと言いながら、地方の病院がばたばたつぶれるという声も聞こえてきておりまして、そういうこととも関わっていると思えますし、また混合診療解禁だという声もある中で、自由診療がこれだけお得であるという政策もどうかと思えますので、総合的に考えていただきたいと思えます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、三谷さん、どうぞ。

○三谷財務大臣政務官

実地調査を行った税務署の話が辻副大臣からございましたが、全税務署の 1 割以上を占める 54 の税務署で行われていること。そして、確かに 16 首都圏がございまして、北は北海道から南は九州まで広く公平に分布をしていること。また、1,929 人というサ

ンプル数についても相当な数のサンプルをとっていること等を考えれば、真摯にこの調査結果というのは受け止めなければならないのではないのでしょうか。

そのことだけ最後に指摘をします。

○五十嵐財務副大臣

両面あるということだと思います。診療科目別等もちゃんと見ていかないと、それこそ必要な科目のお医者さんがいなくなってしまうということもあるかと思っておりますので、厚生労働省におかれてももう少しよく検討していただきたいし、私どもも引き続き、政務セッションの中で取り上げていきたいと思っておりますので、今日の議論はここまでとさせていただきますと思います。

委員の皆様、本日は長時間にわたり御苦勞様でございました。時間を少し超過して失礼いたしました。

次回は、明日、昨年度の税制改正大綱において平成 24 年度税制改正の検討課題とされた残りの項目について議論を行います。

本日の会議は以上で終わります。

ありがとうございました。

[閉会]

(注)

本議事録は、毎回の審議後速やかな公表に努め、限られた時間内にとりまとめるため、速記録に基づき、内閣府、財務省及び総務省において作成した資料です。内容には正確を期していますが、事後の修正の可能性があることをご承知おきください。