

平成 23 年度 第 22 回税制調査会議事録

日 時：平成 23 年 12 月 5 日（月）19 時 45 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

ただいまから「税制調査会」を開催いたします。

それではまず、税制調査会の開会に当たり、安住会長、川端会長代行、古川会長代行より御挨拶をいただきます。

最初に、安住会長、お願いいたします。

○安住財務大臣

遅い時間に本当にありがとうございます。

国会も終盤を迎えまして、大変お忙しい中でありましてけれども、先ほど内閣総理大臣から政府税調を含め、与党にも指示書が配られました。これに基づいてこれから皆様方に私からお願いを申し上げたいと思います。

現在は、24 年度税制改正大綱の取りまとめに向かひまして各省調整を含めて今週、大詰めの協議を頑張っておられますけれども、それが終わり次第、来週から次のようなことで是非取りまとめをお願いしたいと思います。

先ほど開催されました政府・与党社会保障改革本部において総理から 3 点にわたって御指示がありましたので申し上げます。

まず、年内目途に 6 月の成案を具体化した素案を取りまとめること。

2 点目、政府・与党間で十分調整すること。特に政府部内は、関係 5 大臣を中心に取りまとめること。関係 5 大臣は、古川社会保障・税一体改革担当大臣、小宮山厚労大臣、官房長官、そして川端総務大臣、私になります。

3 点目、社会保障の機能強化の内容等を国民に分かりやすく説明するという 3 点であります。

政府税制調査会としては、こうした指示に従ひまして、政府・与党間で連携を図りつつ、年内を目途に社会保障・税一体改革成案を具体化した税制抜本改革の具体案を取りまとめなければなりません。

社会保障制度の改革とその安定的な財源を確保するための消費税を含む税制の抜本改革は、若い世代を含め、国民が将来に不安を持たないようにするための我が国にとって決して先送りのできない喫緊の課題でございます。税調メンバーの皆様には、こうした観点を踏まえ、精力的に御議論を行っていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

なお、与党も連日のように、24 大綱が終わって、社会保障の制度設計を含めて、これから議論に入ると思います。与党とも歩測を合わせながら取りまとめをしていきたいと思ひます。

また、各省の副大臣、政務官、関係各位におかれましても、各府庁に是非御協力を賜りますようお願いを申し上げて私の挨拶に代えさせていただきます。

よろしく願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

それでは、次に、川端会長代行、お願いいたします。

○川端総務大臣

今、財務大臣からも御説明がありましたとおり、本日開催された政府・与党社会保障改革本部において、総理から成案を具体化した素案を年内目途に取りまとめることについて、御指示があったところでございます。

国とともに社会保障制度を支える地方団体にとって社会保障給付費に対する安定財源の確保は必要不可欠であり、それを実現するための税制抜本改革は喫緊の課題でございます。

改革に当たっては、地方団体の意見にも十分配慮し、国、地方を通じた改革の円滑かつ着実な推進を図ってまいりたいと思っております。

税調のメンバーの皆様には、私からも御理解と御協力を改めてお願い申し上げます。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

次に、古川会長代行、お願いいたします。

○古川国家戦略担当大臣

先ほどの政府・与党本部におきまして、私から、党ではこれまで社会保障改革につきまして、細川会長の一体改革調査会を中心に精力的に御議論をいただいておりますけれども、政府内でも今後、先ほど安住大臣からお話がありました、関係5大臣で連携して一体改革の具体的な取りまとめに当たっていききたいと申し上げたところでございます。

その上で、まず、検討が先行しております社会保障改革につきまして、近々、5大臣で集まって、厚労省の審議会等におきます議論の状況を小宮山厚労大臣から伺うことにしたいと考えております。その上で、与党と十分調整しながら社会保障改革の全体像をまとめてまいりたいと思っております。

税制抜本改革につきましては、正にこれから政府税調の場で議論していただくわけでございますが、党税調ともよく連携、調整をしながら改革案を御検討いただきたいと思います。

それぞれこのような形で社会保障と税、それぞれ議論をしていただきますけれども、それを最終的には関係5大臣で与党とも調整をしながら一体改革の全体像という形で行きとめを行って、それを政府・与党本部にお諮りしたいと考えておりますので、皆様方の御協力をよろしく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。

それでは、本日の議題に入りたいと思います。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、カメラマンの皆様は御退室をお願い申し上げます。

(カメラ退室)

○五十嵐財務副大臣

本日はまず、税制抜本改革に関する今後の進め方について議論を行うとともに、24年度税制改正に関しては、残された課題の取りまとめに向けた審議の1回目、車体課税等について審議を行います。

それではまず、私から税制抜本改革の今後の進め方について説明をいたします。

お手元に「社会保障・税一体改革成案」具体化のための検討課題という資料がございます。

これは成案で明確に示されている税制抜本改革の課題を整理したものでございます。消費税以外の税目についても多岐にわたる論点がございます。今後、総理からの御指示も踏まえ、ここに示された課題について技術的な点も含めて論点を整理しながら、効率的かつ集中的に議論を進めていく必要があります。

そうした観点から、税調に社会保障・税一体改革作業チームを設置して、議論を重ねていきたいと考えております。メンバー等については、社会保障・税一体改革作業チームについて（案）という資料がございます。

この作業チームを中心として今後の進め方という資料にありますスケジュールのイメージに沿って個々の検討課題について幅広く議論を行っていきたいと考えております。また、今週9日には、各省庁からの意見を聞く機会も設けたいと考えております。そうした議論を重ね、年内を目途に社会保障・税一体改革成案の具体化を行い、税制抜本改革の具体的な方向性について取りまとめた案を本体会合に御報告したいと考えております。

以上、今後の進め方について何か御意見があればおっしゃってください。

どうぞ、亀井会長。

○亀井国民新党政調会長

3枚目の進め方のイメージですけれども、民主党税調等の「等」に国民新党は入っているのでしょうか。といいますのは、作業チームが開催される要所要所で民主党税調との連携の姿は見えるのですけれども、国民新党に情報がきちんと入るのかどうか、その点を確認させてください。

○五十嵐財務副大臣

国民新党については、我が党の前原会長と政調会長同士でやっていただく場面があるのだらうと思います。

○安住財務大臣

先ほどの話です。そこでやってください。

○五十嵐財務副大臣

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

ただいま申し上げた進め方に沿って検討を進めてまいります。

次に、24年度税制改正の取りまとめに向けた審議に移ります。

本日は、車体課税について議論を行います。

まずは、財務省、総務省からの提出資料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。

三谷政務官、お願いします。

○三谷財務大臣政務官

車体課税の見直しについて財務省としての考え方を改めて説明させていただきます。

資料の1ページ、車体課税の見直しにつきまして当面の対応としては、環境への配慮、我が国自動車産業の技術的優位性の確保・向上等の観点から、一律の負担軽減ではなく、環境性能や衝突した際の安全性能等に優れた戦略的商品の普及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。一律の負担軽減では、環境性能が劣る自動車相対的に有利となることから、適切であるとは考えられません。

仮に一律の負担軽減を行うという考え方をする場合には、エコカー減税の廃止が筋であり、更なる歳入確保措置が不可欠であると考えます。

また、円高等に対する当面の経済対策として、税目の廃止等の恒久的な制度の見直しを行うことは不適當であると考えます。

3ページ、前回の議論において、自動車重量税の旧暫定税率分の扱いについても議論がありましたが、自動車重量税については、22年度改正で暫定税率を既に廃止しています。その上で、地球温暖化対策を進める観点、厳しい財政事情などを踏まえ、暫定税率分の約半分を軽減した水準で、当分の間の税率として、環境負荷に応じた税率を設定する見直しを実施しています。

4ページ、この当分の間税率については、新たな政策課題である地球温暖化対策の重要性が年々高まっていること。戦後最悪の財政状況などを踏まえると、これを廃止する状況にはないと考えます。

6ページ、車体課税の簡素化、負担の軽減については、燃料などのエネルギー課税は国、車体課税は地方の考え方の下、課税主体の一元化を図りつつ、思い切った簡素化を行うとともに、仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、国際的に低い水準となっている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ことが大前提になると考えます。

以上の考え方の下、今後、関係各省と精力的に議論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。続いて、福田政務官、お願いします。

○福田総務大臣政務官

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

1 ページ、まず初めに、当面の対応に関する考え方について御説明をいたします。

地方の車体課税において、政策税制を講じるに当たっては環境への配慮などの観点から、税目の廃止等による一律の負担軽減ではなく、環境性能等に優れた戦略的商品の普及を重点的に促進していくという視点が重要だと思えます。

まず、自動車取得税について、エコカー減税の後継策を講じる場合には、現行のエコカー減税を再編し、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化すべきと考えております。この場合には、平成 21 年設定時の現行エコカー減税程度の規模を前提とすることが考えられますが、仮にそれ以上の負担軽減を行う考え方をとる場合には、極めて厳しい国・地方の財政状況等を踏まえ、更なる財源確保策が不可欠でございます。例えば高級車について、減税額への上限を設定することなどが考えられます。

次に自動車税については、税収中立を前提として、現行の「グリーン化特例」の燃費基準の切り替えなどを行うことが必要であります。いずれにしても、当面の経済対策として、税目の廃止や税率構造の見直しなどの恒久的な制度の見直しを行うことは適当でないと考えております。

2 ページ、3 ページの説明をさせていただきます。

次に自動車重量税・取得税と地方財政についてです。11 月 15 日の税調で御説明したように、自動車重量税・取得税の収入のうち半分は地方の貴重な財源です。特に 23 年度で 4,300 億円の収入が市町村分であり、農村部などにとって手厚い貴重な安定財源となっております。代替財源の提示が無いままでは 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。

4 ページ、更に地方の貴重な財源である自動車取得税の税収の推移を見れば、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 億円以下へと半減いたしております。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。

5 ページ、11 月 28 日の民主党の重点要望等と国民新党・新党日本の税制改正重点要望を抜粋したものでございます。

民主党からは自動車取得税・自動車重量税については廃止、抜本的な見直しを強く求めるとの御提言がある一方で、国民新党からは車体課税も地方にとっては貴重な財源であるとの御提言をいただいております。なお、両党ともに地方財政への配慮が必要との趣旨に言及されているところでございます。

6 ページ、民主党、国民新党による重点要望の後にも、全国知事会等から自動車取

得税・重量税両税の堅持を求める意見が提出をされております。

7 ページ、最後に車体課税の抜本的見直しの方向性についてです。車体課税については、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政状況を踏まえ、国・地方間の税源配分の在り方を含め、自動車関係税制全体の再編を図る中で、例えば車体課税は地方に一本化するなどの形で抜本的に簡素化していく方向で検討してはどうかと考えております。

なお、地方の厳しい財政事情を踏まえ、仮に車体課税の負担軽減を行う場合には安定的な財源の確保が大前提であります。説明は以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

引き続きまして、資料を提出いただいている経産省、国土交通省、環境省より御説明をお願いします。大変恐縮ですが、時間の制約がございますので、約3分程度で簡潔に御説明をいただきたいと思っております。

最初に牧野経産副大臣、お願いいたします。

○牧野経済産業副大臣

経済産業副大臣の牧野聖修です。私から説明をさせていただきます。

お手元の資料を御覧ください。本日は、なぜ今、やらなければならないのかについて、要点だけ絞って改めて御説明をさせていただきます。

1 ページ、何よりもまず、我々民主党のマニフェストも何としても実現させなければなりません。暫定税率の廃止と自動車取得税の廃止は、政権交代後実現したときの国民との約束であり、次の総選挙までにこれを決断することが政権与党としての責務だと思っております。

2 ページ、車体課税の見直しは大企業や特定産業を保護するための対策ではありません。地方の自動車ユーザーをはじめとする生活者に対する減税であり、国民生活第一を掲げている私たち民主党にとって何よりも優先すべき政策であります。

既に一般財源化されて課税根拠を失った車体課税について廃止を求める署名が430万人を超えるなど、負担軽減を求める消費者の声は高まっております。

3 ページ、左の表のとおり、地方ほど1世帯当たりの自動車保有台数が多いため、正に自動車は地方の生活の足となっております。

また、右のグラフのとおり、地方ほど世帯当たりの収入が低く、1世帯当たりの収入に占める取得税の割合を比較すると、東京の2倍近い重い負担となっております。正に車体課税の見直しは、これら地方にお住まいの方々の家計にのしかかる負担を軽減することになります。つまり、地方の生活者への対策であります。更に、車体課税の見直しは最大の雇用対策でもあります。

4 ページ、自動車関連産業は500万人を超える雇用を支えています。また、右の表のとおり、ここ10年間雇用、特に製造業雇用が縮小傾向にある中、自動車関連産業

だけは歯を食いしばって雇用を守ってきております。歴史的な円高などで空洞化は既に始まっており、政府として手を打たなければ二度と雇用の場は戻ってきません。我々には本当に一刻の猶予も残されていないと言わざるを得ません。

5 ページ、ここ数年来、国内では国内販売台数は年率 5 % 程度で減少を続けてきました。国内販売台数が 400 万台前半まで落ち込んだ国内市場を活性化するため、恒常的な需要の押し上げを行う必要性が一層高まっております。

終わりに、ある経営者の言葉を借りれば、自動車産業は空洞化などという生易しいものではなく、既に崩壊が始まると言っても過言ではありません。自動車産業の崩壊は単に一産業の問題にとどまらず、日本経済全体の崩壊、雇用の崩壊につながります。

我々は国民の暮らしを守ることを訴え、政権に就きました。国民との約束を果たすために、是非車体課税の抜本見直しを必ず実現することが必要であります。

以上であります。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。国交省の津川政務官、お願いします。

○津川国土交通大臣政務官

国土交通省でございます。

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させていただきます。

1 ページ、国土交通省では平成 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に車体課税の簡素化、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。

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 億円の負担をしていただいているところでありますが、国民の交通に対する基本的なニーズの充足、交通機能の確保及び向上の観点、また、自動車産業の国際競争力の確保の観点から、国土交通省としても車体課税について簡素化、負担の軽減のための抜本的な見直しが重要であると考えているところでございます。

なお、年間 2 兆 5,000 億円の税負担に対し、エコカー減税による税収見込みの約 1 割に相当する年間 2,400 億円の減税が実施されております。平成 21 年 4 月のエコカー減税導入以降、エコカー補助や自動車税のグリーン化特例と相まって、乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合は顕著に増加し、自動車の平均燃費も大幅に向上しております。

このように、環境対応車の導入インセンティブは、地球温暖化対策の推進や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いることを改めて強調させていただきます。

2 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もでございます。エコカー減税導入以降、各メーカーの技術開発が加速され、

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。このような様々な技術を等しく取り扱い、開発の自由度を高めることは新たなイノベーションを誘発する上で大変重要であると考えております。

また、エンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨き上げることは、新興市場を含めたグローバル市場における我が国の自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながると考えます。

より環境性能に優れた自動車を普及していくためには、このような税制上の特例措置がより一層効果的であると考えているところでございます。

3 ページ目、車両の安全対策・バリアフリー対策は環境対策と同様に大変重要な政策であると考えております。大型トラックの追突事故というものは、乗用車に比べまして大変重大な事故を招きやすく、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軽減ブレーキの普及が求められております。この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るものと考えております。

また、高齢化が進行している我が国では、高齢者等の移動円滑化のため、バスやタクシーのバリアフリー化が強く求められております。本年3月にバリアフリー法に基づく整備目標を改訂し、バリアフリー車両の導入促進を図っておりますが、この導入は費用がかさむ一方で収入増加につながりがたいために、税制措置による支援が必要であると考えます。

これまで繰り返し申し上げたとおりでございますが、国土交通省の車体課税に関する要望の説明でございます。是非ともよろしく願いたします。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございました。環境省の横光副大臣、お願いします。

○横光環境副大臣

それでは、車体課税の見直しにつきまして、環境省から御説明を申し上げます。資料の1 ページを御覧いただきたいと思います。環境省要望のポイントを改めて申し上げます。

自動車重量税や自動車取得税については、廃止により CO2 排出の増加や公害健康被害補償に関わる財源確保に支障が生じるなど、環境対策上の悪影響が懸念されます。このため、環境省といたしましては、エコカー減税や自動車税のグリーン化といった特例措置を継続いただきつつ、その内容については真に環境性能に優れた自動車への買換えを促進するよう、環境面からの課税のメリハリを付けていただくことを要望いたします。

2 ページ、要望の背景を申し上げます。公害健康被害者の医療費等に充てるため、自動車交通による汚染寄与分として、毎年約 100 億円に上る金額が必要とされており

ます。今後も汚染者負担原則に則り、長期的、安定的に財源を確保する必要があり、現行措置では自動車重量税から充当されることが最も望ましいと考えております。

3 ページ、これまでの実績として、エコカー減税等への導入によりまして、約 100 万トンの CO2 削減効果があったと推計されます。今後、車体課税の一層のグリーン化をはじめ、あらゆる施策を講じることで、2020 年までに自動車分野の CO2 排出量を最大で約 26%削減することが可能と試算されております。

最後に、環境省が要望する車体課税の一層のグリーン化の方向について御説明を申し上げます。

4 ページ、現在のエコカー減税等の特例措置は、次世代車や従来車のうち、特に排ガス、燃費性能の優れた自動車に対して、それぞれ減免措置が講じられております。また、環境性能に劣る一定年数以上の経年車には重課措置が講じられております。このような汚染物質の排出量に応じた税負担の体系は、汚染者負担原則を旨として、公害健康被害に関わる費用を負担いただくことにも適合するものと考えております。

5 ページ、また、最近の自動車の環境性能は、著しく向上しておりまして、いわゆる第三のエコカーなど、ガソリン車であってもハイブリッド車並みに燃費がよく、より高い環境性能を求めた、2015 年度新燃費基準を満たすような自動車が市場に投入され始めております。

以上を踏まえ、今後、真に環境性能に優れた自動車の普及を加速するためには、これまでのグッド減税・バッド課税の考え方を維持しつつ、環境性能に応じた課税のメリハリをしっかりと付けることが必要であると考えております。

具体的には、第 1 に、現行の燃費基準をベースに特例措置が設けられておりますが、技術革新を促す意味でもより高い環境性能を求める 2015 年、新燃費基準をベースにするよう見直しを行うべきであるということ。

第 2 に、次世代自動車であっても必ずしも燃費に優れたものだけではない一方、いわゆる第三のエコカーのように次世代自動車に匹敵する環境性能を持つ自動車も販売されております。このため、それらの区分にこだわらず、真に環境性能に優れた自動車を優遇すべきであります。

第 3 に、真に環境性能に優れた自動車への買換えを加速するため、例えば乗用車の平均使用年数が 13 年となっている現状を踏まえ、環境性能に劣る経年車への対応を検討すべきであると考えております。

現在、南アフリカのダーバンで、気候変動交渉を行う COP17 が開催されております。細野大臣も昨日からこの交渉参加のために現地入りいたしております。今後の国際枠組み交渉は、予断を許さない状況ですが、我が国としては国内の地球温暖化対策の手を緩めるという選択はなく、引き続き率先して対策に取り組んでいくことが求められます。

また、公害健康被害者への補償につきましても、今後も責任を持って臨む必要があ

り、民主党の重点要望でも、これまで手当されてきた環境関連施策に留意することとされております。

環境省といたしましては、こうした国内外の環境対策上の要請を踏まえ、确实、かつ、着実に地球温暖化対策と公害対策を進めるため、車体課税の一層のグリーン化をお願いするものでありますので、どうか委員各位の皆様の御理解のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。

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、御質問、御意見を申し上げます。

石田副大臣、どうぞ。

○石田内閣府副大臣

車体課税であります。御案内のとおり超円高、空洞化、タイの洪水、自動車業界の経営は悪化する一方であります。自動車は御承知のとおり基幹産業であり、環境技術での日本の技術を守る上でも、極めて重要であると考えます。

そして、御案内のとおり、取得、保有、利用で課税されているこの複雑、これを簡素化すべきであり、見直すべきであろうと思っております。そして、国内市場の活性化につなげていくべきであろうと思っております。

その上で、先ほど総務大臣政務官からもお話がありましたように、自動車取得税は7割市町村へ行っており、重量税については4割市町村に行っており、地方財源への配慮も考えるべきである。この車体課税の見直しとともに、地方財源の配慮、何か難しい方程式を解くようではありますが、しかし、極めてこの点を考える上で、何とか別にこの地方税が取れる方法はないものかということも、トータルで総合的に考えてこの問題を解決すべきであろうと思っております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

他に、辻副大臣、どうぞ。

○辻厚生労働副大臣

前回の議論の際にも申し上げたところでありますけれども、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でございます。

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けん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・確保していくことは大変重要な課題となっております。今日、我が国財政が大変厳しい状況にあることは承知しておりますが、日本の経済全体を見

つめるとき、裾野の広い自動車産業の持続的な発展と国内雇用の確保・増大の必要性の観点から、今回の車体課税制度の見直しについては、前向きに検討すべきものと考えております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

岩本副大臣、どうぞ。

○岩本農林水産副大臣

内需を拡大するためにも、車体課税の抜本の見直しは行う必要があると思います。アメリカのレーガンのレーガノミクスではありませんけれども、今まで増税、増税と、税収が無いから増税してきたわけで、それで景気もどんどん悪くなったと。そこで、レーガンは皆様御承知のとおり、減税政策、やはり1年は苦しいと思います。しかし、1年経ち、1年半経ち、減税ということは生活が楽になるわけですから、楽になるということは主婦の方を中心に物を買うようになります。物を買うということは、物を生産する。生産するということは、雇用が生まれるわけですから、結果的に税収が増える。

私は、今までの自民党政権下の増税、増税路線から大転換して、国民の皆様が車を買やすい状況を創ることが必要だと思っております。

以上でございます。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○山根外務副大臣

今、岩本副大臣の言われた御意見に全面的に賛成でございますけれども、やはり税は分かりやすく、そして国民の理解が得られる、納得して、にこにこして税を納めるというのが一番だろうと思うのです。そういうことからすると、非常に理屈のなかなか通らない税制だということは、もう皆さん御承知のとおりであろうと思います。

前回も私は重量税、取得税については、これを廃止すべしという主張をさせていただきましたけれども、やはり自動車産業で働いておられる方が8%余ということからすると、本当に経済に与える影響、そしてまた雇用、もう目先の税収ということでは、非常に国全体の税収を考えれば厳しいということがあるかも知りませんが、こここのところはしっかりと中長期も視点に入れて見直していく必要があるのだろうと思っておりますので、是非この際思い切って簡素化ということに踏み切ってもらべきだというのが、私の主張でございます。

○五十嵐財務副大臣

滝副大臣、どうぞ。

○滝法務副大臣

お話の中で、自民党税制が増税路線を取ってきたというような御指摘もございませ

たけれども、基本的にはそれは全く逆なのですね。この20年間、税収を拡大する努力を自民党がしてこなかったから、現在の財政破綻になっているのです。

日本人は、基本的にはヨーロッパ流の福祉国家というものを目指したいと思っているのですけれども、税収の中身はアメリカ流の低い税なのです。そこに問題があるわけですから、そここのところはやはり減税というよりも、今、頑張らなければいけないのは、ソブリンリスクの出てきた段階では、何とか自民党時代の低い税を少しでも確保するような努力が最も必要ではないかという感じがいたします。

分かりやすい税制というのは、それは理想ではありますけれども、やはり担税力を考慮した税制でなければいけませんから、いろいろな場面で細かく取っていくこともやむを得ない問題がどうしても出てきます。

特に地方税の場合は、国税のように大筋で取っていくというような、取っていくというのは語弊がありますけれども、課税していくというのはなかなか難しい。どうしても地方団体におけるばらつきがありますから、そういう意味では細かい点に着目した税制がどうしても必要ではないかと思えます。

そういう意味では、自動車重量税とか取得税というのは、極めて地方団体、特に市町村にとっては、言わば全般的にもらえる税、東京だけが突出している。あるいは大阪だけが突出している税ではありませんから、そういう意味では地方税向きに着目しなければならない税だと思っております。

そんなことで、やはり空洞化、空洞化、それから、経済成長、経済成長とかおっしゃいますけれども、今の日本の情勢からすれば、国民全体の所得水準が上がらないところに自動車の買換えが進まない点があるわけですから、それを何とかしようと思ったら、経済界では、本当は経済学者は反対でございますけれども、エコカーあるいはその他の誘導策を持った税制を加味しながらやっていくしかないのではないかという感じがいたします。

○五十嵐財務副大臣

亀井政調会長、どうぞ。

○亀井国民新党政調会長

自民党政権が税収を拡大させる政策を取らなかったのは事実として、国民新党は終始一貫して積極財政なのですけれども、とにかく投資が足りなかったと思えます。

それで、この車体課税の税収は地方に行くお金であり、やはり地方の景気の疲弊は本当に目に余るものがあります。地方の公共事業も減らされてきた、多くの会社が倒産したという中で、どうやって経済を復活させていくか。

ミッシングリンクの解消というものは、大変強い要望がございます。私も地方選出の議員です。ですので、ここの部分の手当てができない中で車体課税をなくしていくというのは、私はやはり問題があると思えます。

地方の住民の方が所得が低いので地方対策だというような御指摘もありましたけれ

ども、地元に戻りますと、税収の心配、公共事業削減による雇用がなくなる心配の方が大きいように感じます。

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、中野会長代行どうぞ。

○中野民主党税調会長代行

黙っていようと思いましたが、この問題を議論しますと、いわゆる財源論と、そして、もう一つは経済論とに大きく言って分かれるところがあると思います。例えば財源論の皆さんも地方財政を補填する代替財源について触れられ、それが認められればまた別の考えができるという御発想が多いと思うのです。

それで、去年、大幅な法人税減税を決めましたけれども、あのときにもそのための財源を各省庁にまたがって幅広く財源をどこから生み出すかという大変大胆な議論をしたわけです。私は地方財源というものはそれに匹敵するぐらいの大変重要な意味を持っていると思うのです。ですから、ここで度々私も申しましたが、これはいわゆる財務省と経産省とか、財務省と国交省の対立という話ではない、もっと幅広く、財源と経済の両立を図っていく議論を本当はしなければいけないのではないかと考えております。それで、地方交付税のことも含めて、もう少し知恵を絞り合せて、地方の財源と、そして、この景気対策とを両立させる方途をやはりここは真剣にみんなでもう一度考えてみる必要があるのではないかと思います。

車体課税の問題も、これは決して何も今年始まった話ではなくて、これはずっと長年続いてきている話であります。そういう意味で、この国内市場がかつての 800 万台から今は 400 万台半ばで、もうほとんど半減している状況。そして、その中で雇用が大変圧迫されている。これは地方の雇用も、自動車の産業というものは大変大きく貢献していることも事実でありますし、国民所得を引き上げることに貢献するわけです。それで、円高によって輸出メリットが無くなって、国内の需要をより一層喚起しなければいけないという必要性にも迫られているわけで、以前に角を矯めて牛を殺すようなことはいかがかといいましたが、やはりそういう考え方が私は今は成り立つ話だと思えます。

あえて申し上げれば、これは自動車に限りませんが、日本の経済界というものは諸外国に比べてまだ愛国心が強いと思います。日本人の雇用を、日本の経済を、日本国民の生活をと考えて、歯を食いしばってでも国内で頑張ろうという意識は諸外国に比べればまだ大変強い。それがもはや円高攻勢その他によって、そうは言っておられないという状況にまで追い込まれてしまっているという経済の現実をやはり我々は無視できないというふうにも思います。

そういう意味で、地方財源のことは当然必要です。そのこととの両立を図るべく、

やはり我々はもっと幅広い意味での議論を重ねるべきだと、今、思います。

○五十嵐財務副大臣

福田政務官、どうぞ。

○福田総務大臣政務官

私は、円高と空洞化が進む、こういう話もございしますが、先日経産省にもお示したのですけれども、これはある新聞によりますと、外国子会社の配当益金、2009年の税制改正で95%非課税にしたのです。そのために、何と今年1年で3兆6,000億円も日本に戻ってくるというのです。会社によっては会社の財務体質を強化したり、あるいは外国にまた子会社を作る再投資に使う、これだけのお金に戻ってくるわけです。

この間、滝副大臣が言われましたけれども、「前川レポート」以来、ずっと外国に子会社を作ることを推進してきたわけでしょう。それで、なかなか税金が高いから戻ってこなかったお金を、今度は戻ってくる税制にしたわけですね。それで3兆6,000億円も戻ってきて、大企業はそれでいろいろな対応を独自にやっているわけですよ。そうした努力というものが本当に限界なのかどうかということもしっかり確認する必要があると思うのですよ。だって、例えば自動車産業の経営陣が報酬を下げたとか、社員の給料を下げたという話はないでしょう。中小企業の皆さんは、今、社長の給料を半分にするとか。

○中野民主党税調会長代行

いや、その話がないことはありません。

○福田総務大臣政務官

だけれども、そんな報道は聞いたことがありません。

○中野民主党税調会長代行

いや、あります。

○福田総務大臣政務官

そうですか。

○中野民主党税調会長代行

3兆6,000億円の話は聞いたことがないです。

○福田総務大臣政務官

いや、これは『日本経済新聞』にきちっと載っていましたよ。

○中野民主党税調会長代行

だから、それはここで俎上に載せて、そういうことも含めて幅広く議論をしたらいいと思います。

○福田総務大臣政務官

だから、その話を、今、私はしているわけです。

○中野民主党税調会長代行

今、私、それに対して反論する材料は持っているわけではありませんからね。

○福田総務大臣政務官

分かりました。

とにかく、そういうこともあるということなので、これはしっかり議論する必要があるだろうということをごさいますし、また、やはりこれは日本の内需をどうやって拡大するのだ、あるいは産業構造をどうやって変えていくのだということについての共通理解もまだないわけですよ。

そうした中で、私は今、地域活性化も担当させてもらっていますけれども、我が政権が今年からスタートする総合特区制度、これは新しい産業興しと雇用の場を創る、同時に内需を拡大してデフレから脱却していく、そういう道に私はつながる、大変重要な政策だと思っています。

今月、第1次を指定するのですが、国際戦略総合特区が全国で6か所か幾つか、それから、地域活性化総合特区が30か所以上指定をしようということをやっていますけれども、この国費を投ずる、これは規制緩和に加えて、補助金と税制措置、そして金融措置と、フルセットで応援する仕組みなのです。私はこれはすごくいい仕組みだと思っていますが、ですから、そうした中でやはり国内の投資減税と雇用を生み出す、そういうものを中心にやはり減税をして国内に雇用を創っていく、そういう総合的な政策が私は大事だと思っています。

そういう意味では今回、総合特区制度と、今度、来年度からいよいよ復興特区もスタートするでしょうし、それから、沖縄の振興特区もできるでしょうから、北海道から沖縄までしっかりと、47都道府県できちんとこの総合特区ができるように、特区制度で国内の産業をちゃんと、産業構造の転換といいますか、そういうふうに行っていくというシナリオが私は必要だと思っております、税制だけで考えるとどうしてもペイ・アズ・ユー・ゴーになってしまうのですよ。ですから、ここはもっと大きな議論が必要ではないかなということで私は考えております。

○五十嵐財務副大臣

中野会長代行、どうぞ。

○中野民主党税調会長代行

余り重ねて議論はしたくないですけれども、投資減税をして地方の復活、これはそうなりません。それから特区の話も、私も地元から頼まれて陳情しているところでもありますけれども、どうぞ大いにやってください。そして、大いに成功させていただきたい、そう思いますよ。それはいつときも早く効果を上げるようにしてもらいたい。それはだれも反対はしません。当然のことなのです。

それで、例えばこの自動車の問題は、財源確保のために不当な政策増税をされた名残がそのまま残っているのです。減税をしてくださいの話ではなくて、二重課税も含めて、本来のあるべき姿に戻してくださいという話なのです。

ただし、私は何も先生と地方財源のことについて、地方財源を大いに豊かにしても

去最高の 34.2%に上がった。14年度の計画の値は 38.5%に高まる。電機・電子は 53.7%に達し、全業種の中で初めて半数を超える見通しとなったという記事が載って、そういう調査の結果が出る。これは完全に日本は空洞化しているのですよ。そのとき、政治は何をするのですか。この前言ったように、空洞化するということは雇用が減ることなのですよ。雇用が減るということは、生活のできない人が何十万、何百万と出るのですよ。ですから、私は全ての政策のバランスの取れた一番即効性のある政策として、今、ここでこれをやらなければ日本は沈没する。断言します。

ですから、我々はマニフェストで約束して、選挙に当選して、そして政権を持っているのですから、そのことは絶対忘れないで、国民に対してこの重要な政策を私は実行してほしい。心から皆さんに訴えます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、横光副大臣どうぞ。

即効性の説明になっているとは思わなかったですけれどもね。

○横光環境副大臣

牧野副大臣の御意見も、今年は何が起きたかということから見直しの必要性を訴えられました。確かに東日本大震災で日本の経済に大きな打撃を与えたことは事実です。それと同時に、東日本大震災によってまた大きく日本の、あるいは世界の環境問題も非常により大きなウェートを占めるようになってしまったのです。やはり原発依存の状況がだんだん少なくなる。しかもその上にこういったエコカー減税で 100 万トンの削減効果があったという推計もされているわけです。そういった意味から、我々環境省としては、中野代行が言われたように、いわゆる両立できるような知恵のある論議をこれからすべきだということは私も賛成いたしますが、一方では、こういった大きな問題があるということもどうか御理解いただきたいと思っております。

○五十嵐財務副大臣

岩本副大臣、2回目ですから、簡潔にお願いします。

○岩本農林水産副大臣

我々が議論しなければいけないのは、景気をよくするために何をすべきかだと思うのです。先ほど自民党政権は減税して国民から税金を取らなかったからこんなに 1,000兆円以上の借金ができたみたいなことをおっしゃいますけれども、国民はもう十分税金を中小企業の経営者だって、半分以上何だかんだで税金で持っていかれて、もう既にシンガポールとかあちこち中小企業は出て行っています。これは物が動くために何をすべきか。国民の皆様が物を買やすいような状況を創るということは、私は重要なことだと思います。

○五十嵐財務副大臣

亀井会長、どうぞ。

○亀井国民新党政調会長

消費税の議論はまた分けてやるのでしようけれども、景気の話をしながらか、ですから車体課税が必要だという話になりながら、一方で消費税を上げますというのは非常にバランスを欠いた議論かと思いました。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

まだ議論が尽きないと思いますが、この車体課税につきましては、引き続き論点が今中野代行からも御指摘があったとおりに残っておりますので、引き続き議論をしたいと思ひます。よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○五十嵐財務副大臣

それでは、続きまして、先日、国民新党の亀井政調会長から御説明していただいた要望事項に関しまして審議をさせていただきます。

本日は仕送り減税など各省庁からの御要望に含まれていない項目について取り上げたいと思ひます。

三谷政務官、福田政務官から御説明をお願いいたします。

○三谷財務大臣政務官

国民新党からの御要望は、各省庁からの要望がある項目とない項目の両方が含まれております。このうち各省庁からの要望がある項目については、その整理を行う中で対応したいと思ひます。

御要望いただいた項目の中では、例えば震災対策や中小企業投資促進税制などについては、震災税特法や先日の2次調整においてもおおむね御指摘を踏まえて対応できているのではないかと考えております。

また、外形標準課税の導入に関連して、欠損金の繰越制度についての御指摘がありますが、来年度から課税ベース拡大の一環としてその見直しを行うこととしております。また、寄附文化の更なる推進税制についても、今後の検討課題としてまいりたいと考えております。

一方、国民の新党の御要望のうち、各省庁からの要望に含まれていない項目について、幾つか論点、留意点を説明したいと思ひます。

復興のための無利子非課税国債の導入については、8月4日の税調の際にも議論されたところですが、慎重な検討が必要と考えております。

いわゆる輸出戻し税についてですが、消費税は国内の消費者に最終的な負担を求め税であります。このため、輸出取引については、免税とすることにより、海外の消費者が日本の消費税を負担することがないようにしているものです。輸出企業は、仕入れの際に支払った消費税分について還付を受けているものであり、輸出企業が得をしているものではありません。輸出取引について免税とし、他方で輸出国側が輸入の際に課税する仕組みについては、付加価値税の国際的なルールになっています。

また、仕送り減税については、教育費等のかかり増しを考慮して、大学生については特定扶養控除が設けられていること、教育費に関する支援としては、高校無償化や奨学金などもあることとの関係、別居の親などに仕送りを行っている納税者とのバランス、扶養控除等の人的控除は必要経費の実額控除でない中で、仕送りについて必要経費の税額控除とすることとの税制の中での整合性など、様々な論点があり、慎重な検討が必要と考えております。

説明は以上です。

○五十嵐財務副大臣

福田政務官、どうぞ。

○福田総務大臣政務官

地方税につきましても、国民新党の御要望のうち、各省庁からの要望がある項目についてはその整理を行う中で対応したいと思います。各省庁からの要望に含まれていない項目について、幾つか論点、留意点を御説明したいと思います。

まず、市町村たばこ税都道府県交付金ですが、これはたばこ税の課税に関して不適切な事例が生じていたため、平成22年度改正において見直しが行われ、現在の制度となっていることから、慎重な検討が必要であると考えております。

次に、ナショナルトラスト税制ですが、昨年度の税制改正で同様の要望をいただいた際に議論いたしました。既に地方自治体の判断で減免されているものもあるため、必要があれば地方自治体の独自減免で対応することが適当であるとの理由から、措置しないこととされたところでございます。今年度におきましても、その状況に特段の変化はございません。

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、亀井会長、御意見をどうぞ。

○亀井国民新党政調会長

仕送り減税について特にお伺いしたいのですけれども、特定扶養控除というのはざっくり年齢で19～22歳と切っているわけですけれども、この年齢層の人が皆大学生であるというわけではありませんし、やはりいろいろな事情がありますから、国民新党の仕送り減税というのは、民主党の子ども手当に代わる、いわゆる子育て政策なのです。つまり、地方の人、住民に対しては一番お金がかかるのは結局大学のところですから、今まで要望してきた中で特定扶養控除があるから重なるではないかということだったので、これは廃止の方向、今年はまだ廃止とはなっていませんが、今までの議論の中ではこれは廃止する。文科省の予算の要望で奨学金をその代わりに拡充していくということでしたので、それに加えて、仕送り減税ということをお考えいただいてもいいのではないかと思います。

別居の老親などに仕送りを行っている、いただいた資料に記述がございますけれども、私たちはあくまでも地方に本来落ちるべき消費者に回るべきお金が都市部に回ってしまっているということなので、都市部に住んでいる子どもが田舎の親に仕送りという発想はございませんので、一応指摘をさせていただきたいと思えます。

○五十嵐財務副大臣

政務官から今の点について、どうぞ。

○三谷財務大臣政務官

御提案については先ほども幾つかの論点を指摘させていただきました。また、そうした論点も踏まえ、引き続き国民新党で御検討をいただき、更にいい形での御提案をいただければと考えています。

○五十嵐財務副大臣

大学生の19～22歳の扶養親族については、特定扶養控除は無くなっておりません。将来どうするかについては、また将来の検討でございますので、それは扶養控除制度全体の在り方について議論をするわけで、すぐに結論が決まるとか出るという問題ではないと思えますので、24年度改正では実はその問題はまだ置いておいていいのではないかと。24年度には特定扶養控除は大学生に関して無くなっていないということです。そういうことだろうと思えます。

○亀井国民新党政調会長

毎年同じ議論をしているので特定扶養控除のところも整理していただきたいですし、それとの関係においてこれは新しい制度でございますので、あくまでも基本的には貧しい所得者層には奨学金、中、高所得者でも2人大学に子どもを出せば大変なわけですから、そのバランスの中で決めていくことだと思えますので、特定扶養控除のところも早く整理をしていただきたいと思えます。

○五十嵐財務副大臣

いいですか。それでは、まだ論点は残っていると思えますが、会長、会長代行とも相談の上で個別に調整をさせていただきたいと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。これまで議論があった様々な論点を考えると、御要望の項目全てについて24年度税制改正において結論を出すことはなかなか難しい面があるのではないかとと思えます。

他方で、沖縄関連税制や車体課税なども御要望いただいているところであり、これらの項目については国民新党からの御要望も踏まえた上で引き続き議論を行っていただく予定でございますので、御理解のほどをお願いいたします。大分今まで調整済みのところにも御要望は入っているかなと実は思っているところでございます。

委員の皆様、本日は長時間にわたり、遅い時間まで御苦勞様でございました。次回は明日、引き続き残された課題の取りまとめに向けた審議を行います。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。

なお、記者会見は通例どおり、間もなくこの場所で行います。
本日は散会いたします。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。