

税制調査会（第20回総会）議事録

日 時：令和4年10月26日（水）10時00分

場 所：WEB会議（財務省第3特別会議室を含む）

○中里会長

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第20回「税制調査会」を開会いたします。

本日の出席者一覧は、お手元にお配りさせていただいております。オンラインで御出席の方につきましても、現在、全員との接続が確認できております。

オンラインで御出席の方におかれましては、会議の途中でパソコン操作などに支障が生じましたら、あらかじめお伝えしております事務局の電話番号に御連絡をいただければと思います。

なお、プレスの方々には、密回避のため、別室にてリアルタイムで会議の様態を御覧いただくこととしております。

加えて、これまでと同様に、インターネットでのリアルタイム中継も行っておりますので、その点もお含みおきください。

それでは、議事に入りたいと思います。

前回までに引き続き、本日も税目ごとの議論ということで、本日は「消費課税」を議題にして議論を進めたいと思います。

本日の議事の流れに関しましては、最初に事務局から資料の御説明をいただき、その後に委員の皆様で意見交換を行う時間を設けたいと思いますが、本日は途中退席の委員が比較的多くいらっしゃいますので、事務局の前半の説明終了後に、途中退席の方に限って意見表明の時間を取りたいと思いますので、途中退席の方におかれましてはそのタイミングで挙手をいただければと思います。

早速、税制第二課の佐藤課長、都道府県税課の中野課長、御説明をよろしく願いいたします。

○佐藤主税局税制第二課長

税制第二課長の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

総20-1〔消費課税①〕という資料で御説明させていただきます。

3ページ目をお願いいたします。

こちらが消費課税全体のラインナップとなっております。消費税のほか、酒税等のいわゆる個別間接税を含めました消費課税等の全体で、国税収入の約4割を占めており、いずれも貴重な財源となっております。

本日は、消費課税の①ということで、最初に消費税の総論として我が国の消費税を概観しまして、その次に消費税の各論としまして、国境を越えた役務の提供に係る消費税の課税の問題について御説明したいと思います。

4 ページ目をお願いします。

こちらは、消費税に関する歴史年表となっております。平成元年に税率3パーセントで消費税が導入されて以降、税率は平成9年4月に地方消費税込みで5パーセント、平成26年4月には8パーセント、令和元年10月には標準税率10パーセント、軽減税率8パーセントとなってきておりまして、現在に至っております。

創設の当初、事業者の事務負担に最大限の配慮をするといった観点から様々な特例措置が設けられてきたわけですがけれども、30年かけて制度が定着する中で徐々に見直しを行ってきたという歴史でもございます。

また、消費税につきましては、生涯所得に対する比例税としての性格を持つわけですが、他方で、ある時点における所得との対比からいわゆる逆進的であるとの指摘を受け続けてきたのも事実でございまして、そういった議論を経る中で、平成24年の税と社会保障の一体改革におきまして、消費税は法律上、社会保障財源ということになりまして、いわば歳出も含めた分配的正義を実現するための制度の一部という形に位置づけられることとなっております。

しかも、その後、租税単品についての公平性や痛税感といった議論もございまして、令和元年10月からは8パーセントの軽減税率が設けられるに至っております。

この軽減税率の導入に合わせて、世界の付加価値税の標準的な制度であるインボイス制度の導入が決定されまして、来年10月から施行される予定になっているところでございます。

5 ページ目です。

こちらは、令和4年度予算の歳入内訳となっております。消費税収21.6兆円とございますように、一般会計歳入のうちの20パーセントを占めておりまして、今や租税収入のうちの最大の税目となっていることを示しています。

6 ページ目です。

こちらは、一般会計税収の推移を示しておりまして、棒グラフが税収総額、基幹税である所得・法人・消費をそれぞれ折れ線グラフで示しております。一番太い折れ線で示しているのが消費税でございまして、御覧のとおり、消費税の特徴の一つでもある安定した税収ということが分かるグラフかと思えます。

7 ページ目をお願いします。

先ほど申し上げました税と社会保障の一体改革で決定された税率と、消費税収の用途の明確化に関する資料でございまして、下段の箱の中にありますように、消費税法の1条2項におきまして、消費税収を制度として確立された年金、医療及び介護の社会保障給付並びに少子化に対処するための施策に充てることが法定されているというものでございます。

8 ページ目です。

いわゆるたけくらの絵となっております。左側が消費税収の国・地方分、右側が

社会保障4経費の国・地方分となっております。一番右にありますように、国・地方を通じて社会保障4経費は合計で45.3兆円となっておりますが、うち消費税収は24.7兆円が当たっております、差額が20.6兆円となっております。

9ページ目です。

こちらは各国の国民負担率とその内訳を国際比較したものでございます。一番左が日本でして、国民負担率は44.4パーセント、うち消費課税の割合が8.6パーセントとなっております、他の欧州諸国と比べても若干低い数字となっているということでございます。

他方で、各国の2019年という字の下に老年人口比率の数字が書いてあるのですがけれども、御覧いただきますと、日本は28.3パーセントということで非常に高い数字になっているのが分かります。

老年人口比率が高いということは、生産者年齢の割合がその分低いわけですので、一般的には勤労者世帯に負担が偏らない消費課税の割合が相対的に高くなる傾向にあるのだらうと思えますけれども、日本の場合は欧州諸国と比べても必ずしもそういった形にはまだ完全にはなっているわけではないように見えるといったところでございます。

10ページ目でございます。

こちらは、付加価値税率の国際比較でございます。ざっとした傾向といたしましては、欧州諸国におきましては20～25パーセント程度、アジア・オセアニアの諸国においては10～15パーセントの税率といった分布になっているのを見てとれるかと思えます。

11ページ目です。

最後に、前回令和元年9月の答申における記述を記載させていただいております。「消費税は、世代や就労の状況にかかわらず、消費の水準に応じて、国民が幅広く負担を分かち合う。所得に対して逆進的であるとの指摘がある一方、投資や生産、勤労意欲に対する影響や景気による税収の変動が相対的に小さい。国境税調整の仕組みの存在により、内外の税率差による国際競争力への影響が遮断できる。」といった消費税の特徴が示されていまして、「人口減少・少子高齢化と経済のグローバル化が進む中、消費税の役割が一層重要になっている。」と結んでおります。

それでは、各論に入りたいと思います。13ページ目をお願いします。

各論といたしまして、いわゆるクロスボーダーの取引に関する消費税の在り方について御説明したいと思えます。近年の経済社会における大きな変化は、経済のデジタル化でございます。書籍であれ、音楽であれ、ゲームであれ、インターネットの発達に伴いまして、もはや情報そのものが自由自在にネットワークを介して行き来して、財物の譲渡という形ではなく、サービスの提供という形でビジネスが展開されております。このため、もはやサービスの提供者は国内にいる事業者である必然性はなくて、

世界のあらゆるところに供給者が存在するということになっています。

ここにお示ししましたグラフは、インターネットを通じたサービス市場の推移を示したものです。左はゲームとか電子書籍といったBtoC取引、右側はBtoB取引の代表例としてインターネット広告ビジネスの市場規模の推移を示しております。いずれもここ10年ほどで約3倍の市場規模に拡大してきていることがお分かりいただけるかと思えます。

14ページ目です。

このような経済のデジタル化に伴う消費課税の在り方につきましては、国際的な場においても議論が行われてきました。1998年のオタワ課税枠組みに始まり、2015年にはOECDのガイドラインとしまして、国境を越えた電子商取引に係る課税については、消費地での課税、すなわち仕向地主義を原則として、BtoBの取引にはリバースチャージ方式で、BtoCの取引については国外事業者が課税当局に登録して納税する方式が望ましいという国際的コンセンサスに立っているところでございます。

こういった国際的な議論を踏まえまして、日本におきましても平成27年度改正におきまして、国境を越えた役務提供取引に関する消費税の課税の在り方について見直しを行ったところであります。

15ページ目です。

平成27年度改正前における議論について、若干振り返りたいと思います。日本の消費税では、国内において事業者が行った資産の譲渡等に課税が行われます。すなわち、取引が国内で行われたか否かが重要なメルクマールになり、我々はこれを内外判定基準と呼んでおります。

下段のフローチャートは、役務提供・サービスに関する内外判定のルールの流れでございしますが、役務提供が行われた場所が明らかであれば、その場所が国内か否かで判断するというルールになっています。他方で、役務提供の場合には必ずしも役務提供の場所が判然としないことがございますので、そのような場合には、一部政令で定めるものを除いて、役務の提供を行う者の事務所の所在地によって判定するというふうに当時になっておりました。

平成27年度改正以前は、先ほど述べたようなインターネットを介した役務提供についてはこれが該当するため、事業者が国外にいる場合には国外取引ということで日本の消費税法の射程外、つまり不課税の取引ということになっておりました。

しかしながら、このようなルールですと、当時盛り上がっておりましたのは電子書籍のサービスでございしますが、サービスの提供者が国内か国外かで課税関係が異なるということで、イコールフットイングではないということが問題視されていたわけです。

16ページ目です。

このため、平成27年度改正では、インターネットを介した役務提供の内外判定基準

を改めております。役務の受領者の所在地に改めるということになりましたので、日本でサービスを受け取っている方は日本の取引ということになるわけです。

その上で、課税方式につきましては、左下でございますけれども、国際的な議論の動向を踏まえまして、いわゆるインターネット広告のようなBtoB取引につきましては、サービスの購入者である事業者が納税義務を転換して申告納税を行うリバースチャージ方式としまして、他方で、BtoCの取引については、個々の消費者が納税するわけにはいきませんので、外国の事業者が日本の課税当局に対して申告して納税するという国外事業者申告納税方式にしたものでございます。

17ページ目です。

この改正による海外の電子書籍等の役務提供・サービスに関する課税関係を示した絵になっております。書籍とか音楽などのコンテンツを配信する海外のプラットフォーム事業者も、国内事業者と同様の納税義務を負うこととなりますので、国内事業者とのイコールフットイングが実現することになったということでございます。

ただ、これで全てが解決したかという点、実はそうではございませんで、18ページ目でございます。

こちらは、電子書籍等のサービスというよりかは、今、インターネットを介した役務提供でのメインアーリーナといいますか、大きな市場は、実は電子書籍等から移りましてオンラインゲームといったものがメジャーになってきております。このグラフはスマートフォンでダウンロードして利用されるモバイルアプリの市場規模の推移を示しているのですが、ポイントとしましては、この市場のうち、オレンジで示されているオンラインゲームの市場規模が非常に大きく伸びているところでございまして、正確な統計はなかなか存在しないところですが、他の市場レポートによりますと、こういったアプリの売上げの上位30～40パーセントは海外から供給されている商品であるとの指摘もなされているところでございます。

19ページ目です。

このようなオンラインゲームに関する課税関係を示した図になります。先ほどの電子書籍の場合との最大の違いは、サービスの売り手になります。電子書籍とか音楽配信の場合は、売り手は先ほど図の真ん中にありましたプラットフォーム事業者でありました。つまり、プラットフォーム事業者は、書籍や音楽の権利者から利用許諾といった形でコンテンツを仕入れて、それを消費者にデジタルの形で販売する、いわゆるバイセル方式というやり方でありまして、オンラインゲームなどの場合は、プラットフォーム事業者はゲームアプリの販売の仲介とか課金の代行といったものを行っているだけですので、セールス・エージェント方式と呼ばれている例がほとんどと言われています。この場合ですと、オンラインゲームの販売者はプラットフォーム事業者の後ろ側にいますサプライヤーでありまして、消費税の納税義務も当然これらの個々の事業者が負うこととなります。

プラットフォーム事業者は世界規模の販売網を持っていますし、事業者の数もそれほど多いわけではございませんので、把握は比較的容易ですけれども、サプライヤーとなりますと世界中に無数と言ってよいほど事業者が存在し、しかも、規模の大小が様々入り交じっております。こういった事実は、課税実務の観点から非常に大きな違いとなって出てまいります。

20ページ目でございます。

こちらは、9月7日の政府税調で弁護士の太田様からプレゼンをいただきました資料の抜粋でございます。先ほどお示しした課税環境を前提に、海外のサプライヤーによる申告納税については、海外のサプライヤーの申告納税に任されているということで、執行の実効性に不安があるといった点、あるいは、下段の部分ですけれども、免税点制度の利用あるいは悪用によって不公平が生じているのではないかといった可能性の御指摘が示されています。

21ページ目です。

ここで免税点制度について一点確認させていただきたいと思っております。事業者免税点制度の制度趣旨でございますが、小規模事業者に対する事務処理能力に対する配慮という点に加えて徴税コストという点もございます。

先般の政府税調におきましても、この箱の中の下に書いてありますが、国内の課税売上高が5億円超の法人が設立した子会社の場合には免税点が適用されないというルールにつきまして、海外で大きなビジネスをやっている方の場合はその子会社が免税点を適用されるのではないかといった御議論があったと承知しています。

確かに、海外で大きな売上げを持っている会社の子会社であれば、その事務処理能力という点で何ら不足するところはないということになるわけですけれども、かといって、1万円であっても日本に売上げがあれば全て納税義務を認識し課していくのが合理的かといったこともございまして、免税点だけの問題ではないと思っております。

むしろ、下の点線の箱に書いていますけれども、問題の本質は、執行管轄外に多数所在する海外事業者に対する執行上の限界というものが大きな問題だろうと考えているところでございます。

22ページ目です。

先ほどお示ししましたセールス・エージェント方式の取引の場合、サプライヤーがどこの国に所在する事業者であっても、プラットフォームを通じて国内市場にアクセスすることができます。しかも、一切日本に拠点を持たずにビジネスを完結することができるという特殊性があるわけでございます。

こういった事業者が多数に上る場合、事業規模の大小にかかわらず適正な課税を行う上では、情報収集や調査に対しては非常に困難が伴います。仮に何らかの形で情報を得ることができたといえども、国内に資産を一切有していない場合がほとんどだと思われますので、こういった場合には滞納処分を行うことは事実上不可能にな

ってまいります。

こういった課題は、実は日本に限らず世界共通の課題でございます。欧州におきましては、取引の仲介を行っていたデジタルプラットフォーム事業者自身をサービスの提供者とみなした上で課税を行うという仕組みが導入されております。そちらが23ページ目でございます。

こちらは、9月7日の政府税調の海外調査報告に関する資料の抜粋でございます。資料の中ほどに下線が引いてありますように、EU加盟国では2015年から、デジタルプラットフォーム事業者を最終消費者への役務提供者とみなした上で納税義務を課す制度が導入されているということでございます。

24ページ目はその課税関係の絵になります。税務当局から見ますと、これは大小様々無数に存在するサプライヤーではなく、プラットフォームに取引を集約し、課税が行われるということになるわけですが、実はサプライヤー側から見ましても、例えば欧州のように国ごとに税率が異なる市場におきまして、個々別々の税額を計算して納税するといったコストから解放されるという意味では、その分だけ市場への参入障壁が低くなっているというメリットもあるということであろうかと思えます。

最後の25ページ目でございます。こういったプラットフォームに対する課税は、世界を眺めてみますと、各国で既に採用されている状況でございます。実は、これを見ていただきますと、このような方式を導入していないのは日本をはじめとする数か国しかないというのが実態のようでございます。こういった実情を踏まえますと、我が国においても今後欧州のような制度の導入を検討していく段階に差しかかっているのではないかと考えております。

もちろん欧州と日本では置かれた状況やマーケットも異なりますので、取引の実態や事業者に与える影響などを十分に踏まえた上での検討をさらに行っていくことが必要だろうと思えますが、このような大きな流れになることを御説明させていただきました。

私からの説明は以上でございます。

○中里会長

ありがとうございました。

続いて、総務省の中野課長、お願いいたします。

○中野自治税務局都道府県税課長

私からは、消費課税（地方消費税）について概要を御説明させていただきます。お手元の総20-4〔消費課税（地方消費税）〕の資料でございます。

まず2ページ目でございます。地方税の税収の推移について、一番下の赤い点線で囲んでいるところが地方消費税でございます。地方消費税は平成9年に、消費税率換算で申しまして1パーセントの税率で導入がなされまして、その後、平成26年に1.7パーセント、令和元年に2.2パーセントと推移してきております。この間、税収は極

めて安定的に推移をいたしますとともに、直近令和4年の地方財政計画額上の税収は5.9兆円ということで、地方においても基幹的な税目となってきているような状況でございます。

3ページ目は、地方税特有の課題としての偏在性に関してでございます。人口一人当たりの税収額を見ますと、一番左側の地方税全体としましては最大・最小の県で2.3倍の格差があるわけですが、地方消費税、右から2つ目の欄を見てみますと、最大・最小の県の格差が1.2倍で、偏在性が極めて小さい税目ということでございます。これらは言ってみれば、地方消費税は地方税の中でも極めて優等生というところが見てとれるかと思っております。

4ページ目は、地方消費税の概要でございます。全ては説明いたしませんけれども、地方消費税は都道府県が課税しておりますが、9番のところでございますとおり、税収の2分の1は市町村に交付をしているので、都道府県にとっても市町村にとっても極めて重要な税目となっているところでございます。

また、3番のところに課税方式とありますが、現在、地方消費税は国の消費税と併せて申告納付がなされており、その上で、国から各都道府県に対して払込みがなされるというところでございます。

これに関しまして、5ページ目を御覧いただきたいと思います。左側にありますとおり、国から各都道府県に払込みがなされる段階では、このように払込先でばらつきがあるわけでございますけれども、地方消費税につきましては、消費に相当する額に基づいて清算を行うということで、それによって税収の適正な帰属を各都道府県に対して図るということを行っております。清算基準という基準に基づいて清算することにより、右側にありますような偏在性の小さい税収となっているところでございます。

最後の6ページ目は、税収とその用途の関係でございます。地方の消費税収につきましては、地方消費税の税収引上げ分、それから、地方交付税の原資となっている分、これにつきましては、社会保障4経費、加えて、地方においては社会保障4経費ののっとった範囲の地方単独事業に充てることになっております。

6ページ目のグラフの右側にありますとおり、地方部分の社会保障4経費は13.1兆円となっておりますが、先ほど申しました、これにのっとった範囲の地方単独事業を合わせますと15.3兆円、地方においてはございます。それに対して、充てるべき税収7.3兆円、そういうような対比の状況になっているところでございます。

私からは以上でございます。

○中里会長

ありがとうございました。

それでは、途中退席される委員におかれましては、これまでの御説明に関しまして、このタイミングで御発言などがございましたら挙手ボタンでお知らせいただければと

思います。

土居委員、お願いします。

○土居委員

御説明、どうもありがとうございました。

消費課税について、特に消費税の役割は国・地方を合わせて非常に重要であるということが改めて確認できたかと思えます。

ただ、財務省の資料1の8ページ目にありますように、社会保障4経費が消費税だけで十分に賄い切れているかということ、そうではない。令和4年度予算でも20.6兆円の隙間が空いているということですから、やはり今後の高齢化のさらなる進展に合わせて、消費税の社会保障財源としての役割をもっと高めていく必要があって、そういう意味では、社会保障の財源が確保できるように消費税率を今後引き上げていくことをそろそろ考えていく必要があるのではないか。

消費税というのは、国民の忌避感もありますから、今年企画して来年すぐに税率を上げられるようなことではないと思えます。もちろん、その用途をどうするのかということも非常に重要な議論になってまいりますから、消費税率の引上げは今後いずれかの段階においては考えなければならない。未来永劫、日本が消費税率を10パーセントにしたままで財政がもつとはとても思えない。そういう意味では、その議論はいずれするということで、遅滞なくできるようなスタンバイをしておく必要があるのではないかと思えます。

それから、同じ資料1の23ページ目に欧州の動向が記されておりまして、まさに我が国もデジタルプラットフォーム運営事業者を最終消費者への役務提供者とみなして納税義務を課す制度を本格的に考えていく時期にあると思えます。そういう意味では、25ページ目にありますような、欧州にならってこういう納税義務を課していく仕組みをつくっていく必要があると思えます。

最後に、後半の議論に参加できませんので、先走った形になってしまいますけれども、自動車関連諸税について意見を一点だけ述べさせていただきたいと思えます。

脱炭素化に向かうにつれて、現行の自動車関連諸税の税収は減っていくことが考えられます。しかし、脱炭素化に向かって電動車はこれからますます普及することが期待され、それは私も賛同するところではあるのですが、電動車であっても道路を損傷することになります。ところが、車はガソリン車ではなくなって電動車に変わっても、自動車関連諸税が現行のままですと財源が不十分にしか確保できなくて、車は電動車に変わったのだけれども、道路はでこぼここというような、道路整備の財源が十分に確保できないということにならないようにする必要があります。と思っています。

そういう意味では、電動車であっても、走行課税をどういうふうにすればいいかということ、をそろそろ真剣に考える必要があると思えます。例えば、走行距離に応じて課税するなど、かなり踏み込んで具体的な走行課税について議論することを私は提案

したいと思います。

私からは以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

それでは、田近特別委員、お願いします。

○田近特別委員

御説明ありがとうございました。

私からは、クロスボーダー取引に関する税制の在り方について意見を申し述べたいと思います。

御存じのように、クロスボーダー取引が非常に盛んになっていく中で、私の意見は、その問題の全体を捉えて個別問題にどう対処するか、そういう議論をこの税調でも進めていただきたい。要するに、クロスボーダー取引課税という非常に重要な問題に日本がどう取り組んでいくのか、その姿勢を税調で示していくべきだと思います。

具体的には、今日の財務省の資料の19ページ目で、若干テクニカルなことに入ってしまうけれども、オンラインゲーム配信に関する課税取引ということで、課税事業者が消費者に直接的にサービスを提供してしまうと付加価値税がかけられないという問題を指摘されたわけですが、これにとどまらず、クロスボーダー取引に関して直接税の方でも議論されています。OECDの包括的フレームワークのいわゆる2つの柱の問題。そして、今回は間接税におけるクロスボーダーの問題。その中のBtoCの問題が非常に尖鋭的に問題になってくる。

この全体をぜひとも税調できっちり把握して、そして、例えばピラー1、ピラー2にどう挑むのか、付加価値税にどう挑むのか、個別の議論をしてもらいたい。そういう意味で、今日の報告は非常に重要だったと思います。引き続き、よろしく申し上げます。

以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

秋田委員、お願いいたします。

○秋田委員

大変分かりやすく、今、時代の変化とともに日本が取り組まねばならない課題が何であるのかということを確認に御説明いただきありがとうございます。

先ほど土居委員からもお話がありました、消費税を全世代型の社会保障構築会議の方で特に子供・子育てにも大きく充てていただいたことによって、幼児教育の無償化、待機児童の解消等、非常に大きな、有効な政策にそれが配分されたと思っております。しかし、それでも実は保育の質の保障と、当初、子供・子育て会議の方で計画した質保障等までは消費税から充てられるもので解消はできていないということが現実でござ

ざいます。

消費税率はまだ海外に比べると低いので、いつどのような形で上げていくのかというものを、今すぐではないけれども、中長期的には考えていかざるを得ないのだろうと考えるところがございます。当然、逆進性の問題がありますので、この辺りに十分に配慮しながら考えていくことが必要だろうと思います。

その前に、今日御提案がございましたような、デジタルプラットフォームの運営事業者に対する付加価値税の納税義務等について、欧州と日本の違いはあるとしても、今後の時代を見通した消費税の在り方に、まずは取り組んでいただくことが大事だろうと思っています。

最後に、地方消費税でございますが、清算制度によって偏在性をかなりの点で調整できていることが重要な点であると考えます。今後も、更に人口減少によって格差が生じていくことが予想されますので、この制度を検討していくことが重要ではないと考えます。

以上になります。

○中里会長

ありがとうございます。

芳野特別委員、お願いいたします。

○芳野特別委員

公平性及び持続可能で包摂的な社会保障制度に向けた安定財源の確保の観点から、検討の方向性について二点申し述べたいと思います。

一点目は、逆進性緩和策としての消費税還付制度の導入についてです。軽減税率制度では、低所得者ほど年収に占める飲食料品の支出割合や消費税の負担割合が高い問題に対処できていないことから、最低限の基礎的消費に係る消費税負担分を給付する仕組みを構築すべきだと考えております。また、より効果的・効率的な対策とするため、マイナンバー制度を活用した制度設計が必要です。

二点目として、ガソリン・酒・たばこなどの消費税における二重課税は廃止すべきと考えています。

以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

足立特別委員、お願いいたします。

○足立特別委員

大変分かりやすい説明をありがとうございます。

私の方から、経済社会の変化を踏まえまして、成長産業を妨げることのない税の在り方からの意見になります。

まず、デジタル社会における消費課税の公平性についての意見になりますが、デジ

タル化の進展とともにCOVID-19の巣籠もり需要が拍車をかけて、電子商取引に係る市場規模は成長産業としまして、実際にBtoCであれ、BtoBであれ、堅調に拡大しております。このような産業構造の変化を踏まえた課税の在り方を検討するに当たりましては、デジタル社会に即した消費課税の在り方が重要になります。

具体的には、御説明のありました15ページ目以降にありますように、平成27年度税制改正前の消費税の内外判定基準の課税地は役務提供者の所在地であったため、実際に電子書籍の配信等につきましては、国内事業者に課税、国外事業者は不課税となつて、競争市場にゆがみが生じています。

この点につきましては、確かに課税地及び課税方式の見直しが行われましたので、消費課税の中立性は改善されております。しかしながら、依然として公平性の観点で課題が残っております。

1つ目につきましては、国外事業者が申告納税であることからの執行上の課題、2つ目につきましては、国外事業者による国内課税売上高1,000万円以下の2年間の免税による益税の問題です。したがって、電子的役務提供における消費税の公平性の確保の検討は一層重要になります。

なおかつ、BtoCの観点から、地方消費課税につきましても、平成29年度税制改正でインターネット販売を清算基準から除外し、また翌年、人口を考慮した清算基準になっております。この点につきましても、引き続き妥当であるのかの評価は必要であると考えます。

以上、私からの意見になります。

○中里会長

ありがとうございます。

宮永特別委員、お願いいたします。

○宮永特別委員

本当に分かりやすい説明で、私も田近特別委員がおっしゃったように、クロスボーダーの取引における課税のやり方に関して、より深く詰めていかないといけないと思っておりますが、特にプラットフォーム業者の方たちには非常に公益性も増してくる傾向があると思われれます。実は、そういう間に立つ事業者が責任を持っていくことにより、サービスとハードウェアにどんどん差がなくなってきておりますので、ハードウェアに近い形での課税を検討することもあり得ると思います。

例えば、機械品などを輸出する場合、FOBベースで輸出した場合は輸出業者には課税されませんが、先の先頭の輸入業者には必ず課税されます。同じように、ソフトウェアやサービスの場合においても、消費するところに物が動いたのと同じような形で、日本でそういう物や楽しみを享受しているというところに対して、消費しているというところに関しての課税は同じであってしかるべきではないかなと感じております。

その辺りの論理、それからハードウェアの取引との整合性を詳細に詰めていくこと

も有益ではないかと思えます。

もう一つ私が感じておりますのは、消費税率は先進国の中の低い方のレベルには到達しつつあると思えますが、そうなりますと、極端に高い北欧のレベルというのは、人口構成とか社会の構造、生活のいろいろな形での社会構造、産業構造も違っております。ある程度人口の多い、それから産業、工業立国をしている国との比較をしながら税率を考えていくことも非常に大事ではないかと思っております。また、国の競争力、経済力、産業競争力を維持・強化していくことが基本でございますので、そのベースのためにも税率というものに関しては競争力の観点からもう一つ、よく類似する、ベンチマークとする国の在り方というものについて、きちんと考えていくべきではないかと思っております。

そういう観点から考えまして、上げ幅がそんなに大きくもう残っていないと考えたときに、課税対象をより公平感のある形で拡大していくことも非常に大事になってくると思っておりますので、先ほど申し上げましたクロスボーダー取引におけるソフトウェアの取扱い、ゲーム等のサービスの取扱いについて、深く詰めていっていただくことが大事ではないかと思っております。

以上でございます。

○中里会長

ありがとうございました。

それでは、中空委員、お願いいたします。

○中空委員

ありがとうございます。うまくネット接続ができず冒頭の方いささか聞き取れておりませんが、いくつか質問をさせていただきます。消費税の国の違い、国の格差によって消費に何か違いが起きているのかということが一点目の質問です。つまり、日本は10パーセントで、他の国はもう少し高いという、例えば日本の消費税が安いので、海外で買い手がたくさん出るとか、そういった消費税の違いを利用した消費行動が起きているのかどうか。起きているとしたらどれくらいか。そういったことでいくと、消費税に占める海外の人たちの払っている分は日本でどれくらいあるのかということが分かれば教えていただきたいと思いました。

二点目ですが、高齢者の方が多い日本みたいなところは、消費税というのがフェアですという説明を、そうだなと思って聞いていたのですけれども、では、高齢者層が多い国はどれくらいの消費税が望ましいといった分析はあるのでしょうか。あれば教えてください。ないとすると、人口構成と徴税の在り方という、“べき論”みたいなことが何かあるのでしょうか。あれば教えていただきたいと思いました。

三点目ですが、円安をどう利益として回収していくか、についてです。ただいま円安です。円安メリットで定住も含め、たくさんのインバウンドも期待できるという中で、これは頭の体操にすぎないのですが、例えば消費税を外国の方だけ高く取るとか、

奢侈品には高く課税をするとか、そういったことは可能なのでしょうか。

この三点について教えていただきたいと思います。以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

それでは、佐藤二課長、お願いいたします。

○佐藤主税局税制第二課長

一点目の海外の税率の話でございますけれども、消費税率、付加価値税率というのは、いずれにしても国内において消費したものに対する課税ですので、人が移動するのがそんなに激しく動けるものではないという前提に立てば、ディストーションは比較的低いという税率なのだと思います。もちろんヨーロッパみたいに、国境が簡単に越えられるような地域においては、裁定的な取引が起り得る要素は日本よりは高いのかもしれませんが、日本においてはなかなかそうではないのではないかと考えています。

海外の人が支払っているであろう消費税は、直感的に思い出すのは、海外の旅行者の方が入ってくれば、国内において買ったときに消費税を払うわけですが、持ち出す分は免税になりますので、そういった面では負担は出てこないけれども、日本において消費する場合、つまりレストランに行き食べ物を食べるといったような即時消費されるサービスのものについては当然納税が起こるわけなので、そこは外国の人が払っている消費税ということになるのですけれども、店舗ごとに統計がありませんので何とも申し上げられないところですが、今、インバウンドが徐々に復活していけば、またそういったものの外国人の方が負担する税も増えていくということだと思っております。

二点目、高齢化率と消費税率の関係というのは、何か定量的な分析があつてこうだという話があるわけではないのですが、たまに横軸に高齢化率を取って、高さに消費税率を取ったようなものを見かけることもありますけれども、現象面を捉えているだけなので、論理必然ではないとは思いますが。

ただ、先ほど私も御説明で申し上げましたように、高齢化率が高いということは生産年齢人口が低いということでもあります。一般的に所得に対する課税は勤労者が負担する場が圧倒的に多いので、そういったところにおける所得課税の率がどんどん上がっていくということは勤労者に負担が寄っていくこととなりますので、そういったところにおいては、より公平な、広くみんなに負担をとるという議論になりますと、消費課税における依存度は高まっていくという意味では、消費税率、付加価値税率が高まっていくという定性的な傾向はあるのではないかと考えています。

三点目、円安の件はどういう御質問か、もう一回聞いてもよろしいですか。

○中空委員

円安メリットを利用し、人が流入するときに、例えば消費税は何パーセントが望ま

しいのか。お答えがなかったのですけれども、仮に20パーセントぐらいの消費税として徴税するという意識するのはどうか、ということです。例えば奢侈品の課税を外国人用にだけ高くするというようなことです。外国人だとこれはきついでしょうけれども、外国人だと課税率が高いとか、人によって、あるいは物によって税率をさらに変えていくことを考えてみる。軽減税率があるわけですから、そういうことも可能ではないかと思うのですが、という質問でした。

○佐藤主税局税制第二課長

一般的には、先ほど申し上げましたように、外国の方は日本に居住しているわけではないので、日本を出られるときには免税されるのが基本で、大量に買っていれば、自国に入られたときに入国のところで輸入消費税的な形で課税されることとなりますので、そこは外国人だから高い税率といってもなかなか実効性が伴わないのではないかなという気がします。

○中空委員

分かりました。ありがとうございます。

○中里会長

ありがとうございます。

現在、途中退室の方に限って質問をいただいております。後半にもまとめて質問をお受けしたいと思っておりますので、その点はよろしく願いいたします。

それでは、引き続き、事務局説明を続けます。主税局の山川企画官、自治税務局の天利室長、御説明をよろしく願いいたします。

○山川主税局税制第二課企画官

主税局税制第二課の山川と申します。

車体課税について、引き続きよろしくお願い申し上げます。

資料総20-2の2ページ目は、自動車に係る課税の全体像のイメージでございます。上の方に、取得、保有、利用、走行と各段階がございまして、上から下に見ていただきますと、ガソリン車、ディーゼル車、LPG車、軽自動車とございます。大きく表を左から右に御覧いただきますと、まず取得時ですけれども、昔、自動車取得税という税があったのですが、消費税率10パーセントのときに廃止されております。

申し遅れましたけれども、図に白色と青色で分かれておりますが、白が地方税、青が国税でございまして、地方税の方が全体として多い構造になってございます。

次に、保有時ですけれども、道府県税たる自動車税と市町村税である軽自動車税がございまして、利用段階で国税の自動車重量税がございまして、下の方に白く塗られておるのは地方に一部譲与しているということがございます。最後に、走行時ですけれども、ガソリン車についてはガソリン税と地方揮発油税、ディーゼル車については軽油引取税、LPG車については石油ガス税、軽自動車についてはガソリン車と同じガソリン税という構造になってございます。

小さい文字で恐縮ですけれども、下の注を念のために御確認いただきますと、ここに載っているもろもろの税金で、真ん中の自動車税と軽自動車税以外の自動車重量税等々の税金については、昔、道路特定財源でありましたけれども、平成21年に一般財源化されたという経緯がございます。

4 ページ目をお願いいたします。

これらの税が抱えている大きな問題でございます。緑が揮発油税、軽油引取税等の燃料課税、オレンジが自動車重量税、地方の自動車税等々の車体課税でございますけれども、それぞれこの15年程度で実に0.9兆円とか0.8兆円というスピードで落ちております。

緑の燃料課税の方から参りますと、主な要因は省エネが進んだことです。省エネが進むこと自体はいいことですので、ある意味やむを得ない面があるのですけれども、一方、後でもう一度補足いたしますが、いわゆる電気自動車が増えると、ただでさえ大きく減っているこの税金がさらに加速度的に減っていくことになります。

オレンジの車体課税の方は、重量税の例で説明しようと思っておりますけれども、5 ページ目をお願いいたします。細かい図で恐縮ですが、こういう図が3 ページほど続くのですけれども、基本的に最初の5 ページ目だけ御覧いただこうと思っております。

これは、上の段に重量税の税率の構造を、下の段にいわゆるエコカー減税の構造を記載してございます。一番左が平成21年度改正、これは自民党政権の末期でございますけれども、上の税率の構造を見ていただきますと長方形になっております。どういふことかと申し上げますと、全ての自動車に同じ6,300円という税率がかかっているということでございます。

下の方に参りますと、エコカー減税、これは後でも申し上げますけれども、基本的には環境性能の程度に応じて税の減免があるという制度でございます。自民党政権でございますので、暫定税率の6,300円のままでございますけれども、この年はリーマンショックもあった年ですので、エコカー減税を導入するに至るという歴史がございました。

真ん中の平成22年度改正の欄に移っていただきますが、これは民主党政権でございます。暫定税率を廃止するという御主張でございましたので、上の税率構造を見ていただきますと、先ほどの長方形が階段状にへこんでございます。この階段の左の方を見ていただきますと、次世代自動車、これも環境に良い車でございますけれども、これについては一度に先ほどの6,300円を2,500円まで引き下げることにしまして、逆に階段の右の方を御覧いただきますと、18年を超えているような環境に悪い車については前回と同じ6,300円のままでいいということにされまして、環境に良い車と18年を超えている悪い車の間の部分については6,300円の税率を5,000円にまで引き下げるといふ改正がなされました。

右の平成24年度改正のときも同じく民主党政権でございまして、更に階段がへこん

でいく状況になってございます。一目だけ御覧いただきますと、7ページ目でございますが、真ん中の令和3年度改正が直近の姿でございます。この間にももちろん様々な改正があるのですけれども、基本的にもともと長方形だった税率が階段状になって、それにエコカー減税が組み合わさっているというような、大きな構造については同様であるということでございます。

そういうことで何が申し上げたいかと申しますと、そういう歴史があってこういう減少につながっている。冒頭にも取得時の取得税が廃止されたということをお知らせしましたけれども、そういうものが組み合わさってオレンジの車体課税が減っているという歴史がございます。

それについての我々の考え方ですけれども、8ページ目をお願いいたします。考え方については、短期の視点と中長期の視点の2つでございます。短期の視点については御参考までに聞いていただければと思っておりますが、8ページ目は先ほど申し上げたエコカー減税の概要でございます。真ん中の表を見ていただきますと、一番上の行にEV・FCV・PHV・CNG（天然ガス自動車）とございますけれども、こういう環境性能が一番良い車については、最初の車検のときも2回目の車検のときも重量税が免税になります。そのすぐ下を見ていただきますと、2030年の燃費基準120パーセントを達成しているような良い車についても同様である等々、申し上げましたように環境性能の程度に応じて免税や、50パーセント軽減、25パーセント軽減というような仕組みになってございます。

上の箱の2つ目の説明の2行目に我々の問題意識が端的に書いてございます。概ね新車10台中7台がエコカー減税の対象になっていて、新車4台中1台が免税といった状況になっているということでございます。こういうような減免の在り方が今の政府が掲げる目標等々と整合的なインセンティブになっているものかどうか、また、一般論で申し上げますと、相当厳しい財政状況の中での絞ったインセンティブ措置となっているかという問題意識があります。

9ページ目が一つの切り口でございます。上の方が経済産業省のグリーン成長戦略なのですが、真ん中の下線を御覧いただきますと、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100パーセントを実現」と書いてございます。この電動車というものが、※印にございますけれども、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、そしてハイブリッド自動車でございます。こういう目標があるものですから、先ほどの8ページ目のエコカー減税で、この中にガソリン車も多く含まれておりますけれども、果たしてそういった仕組みが妥当なのかどうかということをお聞きしたいと考えているところでございます。

10ページ目以降が、まさに先生方に御議論いただきたい中長期の視点でございます。まず左下のグラフを見ていただきますと、冒頭の御説明において道路特定財源であったという歴史を申し上げましたが、そのときは歳入の方が多くて、非常に無駄遣いを

しているのではないかとといった批判が強かったと思いますけれども、現在の自動車関係の歳入と道路関係の歳出を御覧いただくと、道路関係の歳出の方が大きく超過をしている状況でございます。

また、右側を見ていただきますと、道路等、インフラの新しく作る新設のものではなくて、今のインフラの維持管理、更新にかかる費用の見通しでございます。壊れたから直すというような間違ったやり方でやると2.4倍にまで膨らんでしまうのですが、うまく予防・保全を図りながら進めても1.3倍ぐらいには膨らむのではないかと見通しがございます。

道路、インフラの視点を申し上げましたけれども、改めて上の箱の説明で車体課税の性格を確認させていただきますと、自動車重量税が車両重量に応じて課税される等、道路損壊等に密接に関連するという性格がございます。

11ページ目は、EVと道路のダメージの関係です。この表は、同じような規格のガソリン車とEVの重さを比較したグラフでございます。少なくとも現在の技術水準においては、電池を積む分、EVの方が車両の重量が約2～3割重いため、道路へのダメージを計算すると、少なくとも約2～9倍大きいダメージになるのではないかとされておりまして。

12ページ目をお願いします。

次に、自動車を取り巻くグローバルな状況について一言申し上げたいと思います。いわゆる自動車産業は、CASEと言われる大きな大変革の中にいると言われております。ConnectedのC、自動、AutoのA、ShareやServiceのS、電気のEでございます。

13ページ目はSの事例でございます。世界的にライドシェア市場が拡大して、車両の保有台数は先進国を中心に頭打ちすることが予測されている状況でございます。

14ページ目をお願いいたします。

これはCASEで言うと電気のEの部分でございます。この表自体を詳細に御覧いただく必要はないのですが、もしEVというものを普通に人々が選ぶ選択肢として成り立たせるような社会にするためには、蓄電池の開発や、何よりも充電インフラの整備が必要になってきて、そこに多額の費用、政策的なコストがかかるということがございます。

15ページ目、今のE以外についても、個々の項目を詳細に御覧いただく必要はないのですが、CASEといったような大変革に対応した自動車の次世代化を進めていけばいくほど、それを成り立たせるための政策的なコストが要するということが言えようかと思っております。

一方、16ページ目でございますけれども、ローカルなところに視点を変えてみますと、子供が巻き込まれる高齢者の自動車事故というものをよくニュース等で御覧になると思いますが、そういうことを受けまして、高齢者の免許返納の数が近年大幅に増加しております。そういう状況でございますので、もちろん高齢者の方を

中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかというような不安の聲が大きくなっております。そういう意味で、予算の効率的な執行は当然の前提ですが、そういうことを前提に自動車社会を横で支える地域公共交通にも投資を増やしていく、目配りをしていくという視点も必要ではないかと考えております。

そういうことで、一言でまとめますと、燃料課税にせよ、車体課税にせよ、どんどん減っている一方、道路の歳出は超過をしていて、インフラにかかる費用は増える見通しである。CASEに対応するような様々な支出も増えていく。また、地域公共交通といった視点も重要であるということでございまして、やはり何らかの税の考え方を変えなければならないという問題意識を持ってございます。

結論でございますけれども、17ページ目でございます。こちらはガソリン車と電気自動車等の課税関係を比較した表でございます。上のガソリン車については、冒頭の表でも御覧いただきましたとおり、取得・保有、利用、走行の各段階で全てお支払いいただいておりますけれども、下の電気自動車等を御覧いただきますと、取得・保有の段階、利用の段階で△になってございます。これは先ほど申し上げましたエコカー減税といった様々な減免がある一方、課税はされているということで△になっております。

最も違うものが走行段階でございます。ガソリン車につきましては、まさに走行課税として機能しているガソリン税をお支払いいただいているわけですが、電気自動車についてはそういったものが今の状況では全くないということになっております。

誤解されないように我々としても注意しなければならないと思っておりますけれども、私としても今の段階はEVをしっかり推進していく、普及させていく段階だと考えております。まさに、委員の先生方には、中長期の視点として、EVが一定程度普及した後の段階として欠けている部分をどうすればいいのか、走行段階での課税をどのように検討すればいいのかということをお意見賜れると幸いです。

以上でございます。

○中里会長

ありがとうございます。

続いて、総務省の天利室長、お願いいたします。

○天利自治税務局自動車税制企画室長

総務省の自動車税制企画室長の天利でございます。

私からは、資料総20-5にて地方税・車体課税について御説明させていただきます。まず、2ページ目でございます。

こちらは財務省からも御説明があった自動車課税の全体像でございます。青い方が地方財源ということになるのですけれども、取得、保有、走行の各段階において総合的な課税を行うということで、全体として適切な税負担を行うことを目指しているわ

けでございます。

まず、地方税につきましては、道府県税の自動車税として、取得時に環境性能割、そして保有時に毎年種別割を課税することになっており、市町村税として軽自動車税、同じく取得時の環境性能割、保有時の種別割となっております。これに、先ほどありました国税の自動車重量税の一部が譲与税として地方団体に譲与されていることを勘案しますと、車体課税につきましては全体2.7兆円のうち2.3兆円が地方の財源になっているところでございます。

3 ページ目は、制度については後ほど詳しく御説明させていただきたいと思っておりますけれども、自動車を購入してから廃車になるまで課税がどういうふうに行われるかというイメージ図でございます。左端から、購入時には環境性能割が燃費性能等に応じてかかり、翌年以降、自動車税種別割がかかっていくわけでありましてけれども、電気自動車等の環境性能の優れたものに対しては、グリーン化特例（軽課）と書いてございますけれども、取得翌年度は75パーセントの軽減になるということ。それから、年が経っていきますと、右にいきますが、ガソリン車については13年を超えると15パーセント重課になるという構造になっているところでございます。

続いて、4 ページ目は、車体課税（地方税）の税収の推移であります。令和4年度は1兆9,883億円であります。ピーク時と比べると4,300億円程度の減。これは、エコな車に対する優遇等々も反映してこのような形になっているところでございます。

5 ページ目は、車体課税（地方税）における近年の主な改正状況についてまとめてございます。自動車税のグリーン化につきましては、平成13年度、それから、取得時にかかります旧自動車取得税につきまして、エコカー減税が導入されたのが平成21年でございますが、その後、消費税率10パーセント引上げ時に併せて取得時の自動車取得税が廃止をされまして、自動車税・軽自動車税に環境性能割が導入されております。具体的には、下から2つ目の欄の平成28年度改正のときにこれが法制化をされたということでございます。

あわせて、消費税率10パーセント引上げ時におきましては、平成31年度改正のところに書いてございますが、自動車の保有に係る税負担の軽減といった議論もございましたので、自動車税、今で言う種別割になりますけれども、この税率を引き下げることと併せて、グリーン化特例とか環境性能割の対象の重点化等で地方税財源を確保したということでございます。

6 ページ目以降は制度の説明になりますけれども、まず環境性能割の概要でございます。環境性能割の趣旨としては、自動車をもたらすCO2排出、道路損傷等々、社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有しているところでございますけれども、基本的には取得時に取得価格に対して税率が0～3パーセント、これは環境性能に応じて税率が決まるということになってございます。

具体的には、左下の表のとおりでありますけれども、電気自動車等につきましては

非課税、それから、2030年度燃費基準の達成度に応じて85パーセント以上であれば非課税、以下1パーセント、2パーセント、3パーセントというような形で課税される仕組みになっているところがございます。その実績につきましては6ページ目右下のとおりでございます。

7ページ目でございます。こちらがグリーン化特例の概要、取得翌年度の軽課、経年車に対する重課というものであります。これは、低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から導入されているものでございます。

具体的な適用対象車につきましては、下の表にありますとおり、翌年度に75パーセント軽減されるのは電気自動車等の4種類のみでございます。それから、経年重課される対象になりますのは、ディーゼル車であれば11年を超えたもの、ガソリン車であれば13年を超えているものということになってございます。

ちなみに、ハイブリッド車につきましては重課の対象になっていない状況でございます。

8ページ目は、自動車税と軽自動車税の種別割についてでございます。この種別割につきましては、いわゆる財産税的性格と道路損傷負担金的性格の両方を併せ持つ税となっており、税率区分の指標につきましては、乗用車は総排気量、トラックであれば最大積載量等が採用されているところがございます。

自動車税につきましては都道府県税、軽自動車税につきましては市町村税になっているわけですが、この中で乗用車につきまして総排気量、つまりエンジンの大きさに応じて税率が決まっており、エンジンがより大きい車については財産的価値も高く、道路損傷の割合も高いといった考え方からそのようなことになっております。下のグラフを見ていただくと、1,000cc以下であれば2万5,000円、1,500cc以下であれば3万500円といった形で階段状になっており、最大10段階目の11万円になっているところがございます。

この中で一点御留意いただきたいのは、2万5,000円のところに吹き出しを書いてございますけれども、電気自動車と燃料電池車につきましてはエンジンがそもそも搭載されていないことから、便宜上、最低税率すなわち1,000cc以下の車と同様の税率が適用されているところがございます。

電気自動車につきましては普及も進んできているところでもありますし、重量も通常のガソリン車よりも重いという中においてこの点をどう考えるかということがあろうかと思えます。

9ページ目を御覧いただけたらと思えます。

先ほど言及がありましたとおり、2035年までに新車販売で電動車100パーセントという目標が設定されている中におきまして、足元の電動車の普及状況について表にまとめております。

電気自動車につきましては、まだ新車販売に占める割合は低いところではありますが、令和2年度上半期と令和4年度上半期を比較いただきましても、加速度的にシェアが伸びてきているので、短期間のうちにこれが大きく伸びていくということも想定されるところでございます。

10ページ目は、自動車に関する行政サービスと税の関係でございます。応益課税が地方税の原則の一つとなっているところでございますけれども、地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用、こちらは道路関係とか交通安全対策でありますけれども、こうした費用につきましては地方の自動車関係諸税、車体課税や燃料課税を合わせた税収を大きく上回っている状況にございますし、今後、道路・橋梁・トンネルの更新・老朽化対策、あるいは防災・減災事業が増えていくことも想定される中で、社会インフラ財源の確保が地方団体にとって極めて重要であるということでございます。

11ページ目でございます。車体課税の人口一人当たりの税収を見ますと、実は地方部の方が都市部よりも大きくなってございます。他の法人税収等が都市部に集中しがちであるということを見ますと、地方税全体として偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系を構築していくという中では、極めて重要な税となっているということでございます。

12ページ目でございます。車体課税は国際的にどうかということと言われることがございますけれども、ある一定の仮定を置きまして、特定の車種の自家用車を仮定して試算をいたしますと、下の図のとおりでありますけれども、燃料課税、その取得時にかかる消費税、付加価値税といったものもトータルで考えてみますと、まだヨーロッパ諸国に比べて税負担が低い状況にあるところでございます。

私からの説明は以上でございます。

○中里会長

ありがとうございます。

ここからは、委員の皆様から御意見をいただければと思います。

また、本日欠席の河野特別委員と岡崎特別委員から意見書が提出されております。政府税調のホームページにも後ほど掲載予定ですので、適時御覧いただければと思います。

なお、御質問の際に、事務局資料に言及する場合には、当該資料のページ数をおっしゃっていただければ、スクリーン上にも表示いたします。

それでは挙手ボタンのプッシュをお願いいたします。

芳野特別委員、お願いいたします。

○芳野特別委員

自動車関連諸税には、取得、保有、走行の各段階で9種の税金が課せられており、欧米諸国と比べて保有段階の税負担が重い現状も踏まえて、複雑かつ過重な税負担の

解消が必要だと考えております。

具体的措置として、いわゆる当分の間税率の廃止や、課税根拠を失っている自動車重量税の廃止に加えて、自動車の保有、走行に関わる課税根拠や税率の在り方を総合的に整理し、負担の軽減・簡素化を図るべきです。その際には、税制全体の見直しを通じた地方財源確保への配慮も必要と考えております。

以上でございます。

○中里会長

ありがとうございます。

それでは、石井特別委員、お願いします。

○石井特別委員

前半の議論について質問させていただき、後半の議論についてもコメントさせていただきたいと思います。

前半の資料の23ページ目、「グローバルなオンライン消費の拡大を踏まえた対応（付加価値税の課税）」のところですが、課税地と課税方法を変えて、デジタルプラットフォームに納税義務を課すという御提案に関しましては、国際的な動向も踏まえてそのような方向で検討する必要性があるのだろうと感じた次第です。

他方、デジタルプラットフォームといっても様々な種類があります。プレーヤーも様々な種類のものがあり、サービスや商品についても同じく多様性があるという中で、消費者に対して商品やサービスを提供する事業者というものをどのように捉えることができるのかという点が論点になると思われま。

また、消費者といっても、実際は消費者でない場合もあり、個人事業主のような方はグレーゾーンになると思います。消費者に対して消費財やサービスを提供する事業者側も、非常にグレーゾーンの幅があるのと思っております。このようにプレーヤーの性格が必ずしもきれいに分けられないような取引形態において、どのように税額を決めていくのか。その辺りについて教えていただければと思いました。

次は、総務省の資料の8ページ目辺りになりますが、車体課税は地方の財源として重要性が高く、グリーン化の特例などによって減免されてきた結果、電気自動車が今後増えていくことが予想される中で、最低税率のままですと財源的に懸念が生じるという問題があるかと思えます。

せっかくエコカー減税とかで減税のメリットがあるということで、事業者側もインセンティブがあったと思いますが、他方、財源の確保という観点も重要になってまいります。インセンティブと財源の確保のバランスを考えつつ、適正な負担の在り方を考えていく必要があるかと思いました。

以上になります。

○中里会長

ありがとうございます。

それでは、神津特別委員、お願いいたします。

○神津特別委員

私からは、説明の中ではほとんど出されておりましたが、来年から実施されるインボイス制度の適用について御意見を申し上げたいと思います。

来年10月から適格請求書保存方式が導入されますけれども、少なくとも中小事業者の実務を踏まえた柔軟な運用をお願いしたいと思います。軽減税率の導入によりインボイス制度が必要であること、免税事業者の益税の問題とか、いろいろな問題があって、様々な議論を経た後にこの制度が提案されておりますけれども、私も中小事業者を含めた日本全体のDX化の必要性から、この制度は必要であるという認識を持っております。

しかし、具体的には免税事業者が取引から排除されない仕組みが必要だと思います。それから、中小事業者はインボイスを運用するだけでも様々な負担が加重されるわけですが、これらの財務・経理の運用事務の負担が軽減される仕組みが必要だと思います。こうした配慮が成されることで、インボイス制度のスムーズな導入につながると確信しております。

もう一点、まだまだこの制度については国民の間へのプロパガンダが行き届いていないと危惧しておりますので、広報をはじめ、事業者へ制度が浸透するよう宣伝を大いに期待するものであります。

以上でございます。

○中里会長

ありがとうございます。

吉村委員、お願いいたします。

○吉村委員

私からはコメントが二点あります。

一点目が、前半に御説明のあった消費課税についてです。私も調査出張でいろいろ聞き取りをしてまいりましたけれども、国境を越えた取引においては仕向地主義を貫徹する、仕向地主義を前提とした上で事業者間の公平を確保するという観点からは、プラットフォーム事業者に一定の役割を担ってもらうことは必須だと思います。その意味で、国際的に、特にOECDでモデルが示されているものについては、我が国でも導入可能性がないかということを検討する必要があると思います。

二点目が自動車関連諸税についてです。これにつきましては、既に御説明がありましたとおり、インフラ維持のために、負担をかけている方に費用の一部を御負担いただくというのは自然な流れであろうと思います。

その上で、政府としてのカーボンニュートラルに向けての目標もございますので、そういった促進の場面と、その後はどういった体系的な課税を用意すべきかという議論を同時並行でしていくべきだと考えております。特に、事業者にとっても、ユーザ

一にとっても、将来どういう税負担があるかということを見ることができるというのは非常に重要ではないかと思えます。

一点補足ですが、前半の消費税について、外国人について税率を変化できないかというお話があって、執行上の問題の御指摘がありましたけれども、その他に租税条約上の無差別条項において、全ての種類の租税を対象とするという規定が盛り込まれている場合には、消費税も含めて外国人だけ重い負担を課すことはできませんので、例えばアメリカであったり、無差別条項にそのような規定がある場合には差別的な取扱いができないことになろうかと思えます。

以上です。

○中里会長

テクニカルな御指摘、ありがとうございます。とても重要ですね。

それでは、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員

私からはコメントが四点です。

一点目は、既に神津特別委員から御指摘のあったインボイスについて、来年10月から導入されるということですが、これは確実にやるということと、できるだけデジタルインボイス、電子インボイスの普及に努めるべきかなと思えます。今の時代に紙はさすがにないと思えます。

これは税制の問題というよりは、むしろ経済のデジタル化に関わるのかもしれませんが、電子インボイスの中に、もちろん税金や取引だけではなく、様々な情報を入れることによって、サプライチェーンの見える化、長い目で見れば資源管理、産地偽装の防止、こういったものにつなげていくことができればいいのではないかと思います。これは単に税制のためだけに入れるというよりは、もう少し広い視点での議論があっていいのかなという気がしました。

二点目は、プラットフォームに対する付加価値税の話、消費税の課税の話です。資料の24ページ目以降の話だと思います。既に御指摘があったとおり、プラットフォームに納税義務を課すというのは世界の潮流でありますので、これはやるべきことだと思います。ただ、これはさんざん議論があるとおり、プラットフォームに対する課税、ある種納税義務とか、あるいは情報提供義務というのは、消費税に限らず所得税の世界でも重要であります。

私はアメリカに出張し、アメリカでは消費税はないのでコンテキストが違いますけれども、あちらでもプラットフォームに所得情報の提供を求めるようにしているわけで、やはりプラットフォームに対する納税あるいは情報提供といったものについては、よりこれから突っ込んだ議論があっていいのかなと思えました。

それから、車体課税について二点です。一点目は、軽自動車税のことです。確かに、総務省からの御指摘のあったとおり、今はエンジンの大きさと税が違います。エンジ

ンの大きさがイコールそのまま道路に対する磨耗につながっているかと言われると、必ずしも1対1対応ではないはずなので、もし、道路に対する負荷に着目する課税ということであれば、軽自動車税か自動車税か、あるいは排気量云々ではなくて、車体の重さ自体を考えるべきだと思います。

これは長年の課題なのですが、自動車税は都道府県の税金で、軽自動車税は市町村の税金ということで、課税標準が全然違うという部分があるのです。そろそろこれを一本化したほうがいいのではないかと。申し訳ないけれども、エンジンの大きさという極めて昭和的な思考ではなくて、これは外形標準課税なのです。しかも、車体課税が入れたのは昭和15年なので、戦前なのです。そろそろ近代化を図るという観点から見ると、電気自動車の普及もありますので、仮に保有に対する課税を続けるということであれば、重量に着目した形での課税があつていいのかなと思いました。

二点目は、これから保有から利用への転換というのもあると思いますので、保有段階での課税よりは恐らく利用段階の課税があつてしかるべきで、もちろん今エネルギー価格が高騰する中において、ガソリン税を上げるというのはさすがに言えませんけれども、中長期的には、例えば道路の利用に対する課税、道路利用税みたいな考え方はあつていいと思います。これは、例えばGPSを使うか、カメラを使うかとか、いろいろな議論はあるかもしれませんが、道路の利用に対する課税。もちろん時間帯に応じて価格を差別化する。

その一方で、道路からのサービス、例えば渋滞情報の提供とか、経路の最適化であるとか、そういった道路サービスの向上を併せてやれば、税というよりは料金という性格を持つと思います。個人情報の問題ももちろんあるのは分かっているのですが、保有から利用への転換を進めるということにおいては、利用段階での課税、具体的には道路料金の徴収、高速道路ではなく一般道路からの道路料金の徴収、そちらの道筋も、技術の進歩もありますので、中長期的には考えるべき課題かなと思いました。

私からは以上です。

○中里会長

佐藤二課長、お願いいたします。

○佐藤主税局税制第二課長

まず、石井特別委員からの御質問でございます。インターネット役務提供におけるBtoB、BtoCの分け方ということですが、これは国によってやり方がいろいろありますが、日本が今採っているやり方は、専らBtoBの取引であるものを指定しています。広告とかそういったものです。それ以外のものはBtoCというふうな整理に現行制度ではなっております。

したがいまして、事業者が仕入れた場合におきましては、BtoBと設定されているものにつきましては自らが申告納税するリバースチャージを取っておりますし、そうでないもの、BtoCとかBtoB、両方のニーズがあるような取引に関しましては、提供者が

登録して納税しているわけですので、その際、いわばインボイス番号に相当するものを持っておりますので、その登録事業者からの仕入れであれば仕入税額控除を受けることができるという形を取っております。

ちなみに、ヨーロッパですと、サービスの性質によって分けているのではなく、取引相手がインボイス番号を持っている場合であれば事業者と認定してリバースチャージを使い、そうでない場合にはBtoC取引と考えて、サービスを売った者が納税するといった仕組みになっていますので、国によって若干の違いはありますが、いずれにしてもリバースチャージを使うか、BtoCとして外国の事業者が納税した場合にBtoBであれば仕入税額控除を適用するといったことで、累積等は起こらない仕組みがとられているところでございます。

それから、神津特別委員、佐藤委員からインボイスについての御指摘をいただきました。おっしゃるとおり、来年10月からインボイス制度が段階的にといますか、経過措置を含めてスタートいたします。税務署ベースですと月2,000～3,000回といった感じで説明会等もやらせていただいているところですが、まだまだ不十分だという御指摘もありますので、引き続き一生懸命やっていきたいと思っております。

その中で、特にインボイスに関しては、例えば専らBtoC取引されている方々であれば、小さい事業者の場合であれば別にインボイスを出す必要もないといったことですか、実は意外と基本的なこともまだ十分浸透していなかったりすることもありますので、全ての人がインボイスに対応しなければならないわけではないといったことも含めて御説明していきたいと思えます。

また、免税事業者の件の御指摘もございました。今後始まった後6年間は一定の経過措置を設けていて、直ちに取引排除につながらないような手当てもしているところですが、そういった御説明もしっかりやっていきたいと思えますし、神津特別委員から御指摘がありました、中小事業者の実務を踏まえた対応を考えるべしということも十分踏まえた上で検討を行っていきたいと思っております。

あと、佐藤委員から御指摘がありましたデジタルインボイスでございますが、おっしゃるとおりで、別にインボイスだけがデジタル化することが最終目的ではなくて、取引関係全てがデジタル化することによって非常に効率的になり、かつ新しい付加価値も生まれるということだと思えます。

そういった意味では、実はデジタル化するための支援の予算も中小企業庁等の予算であり、そういったものの宣伝も併せてやっていって、世の中全体のデジタル化を後押ししていきたいと思っております。

以上でございます。

○中里会長

ありがとうございます。

インボイスにつきましては、くれぐれも現状を踏まえた丁寧な御説明をよろしくお

願いいたします。

それでは、翁特別委員、よろしく願いいたします。

○翁特別委員

一点目は、今御指摘がありましたインボイスの件につきまして、私も丁寧な説明をして広げていくことは非常に重要だと思いますし、デジタルインボイスにすることによって決済との連携などもできるようになっていくと、中小企業の業務効率化や生産性向上にもつながる大きな取組になっていくと思いますので、他省庁ともうまく連携しながら、ぜひ進めていただきたいと思いますと思っております。

二点目は、自動車関係の税につきまして、佐藤委員もおっしゃっていましたが、今後は保有から利用へという大きな方向の変化があると思っております。長期的に見ますと、なぜ自動車に課税するのかという原点に立ち返って、例えば重量掛ける走行距離、またはCO2排出量といった、走行、重量、環境といった視点からデータを取りながら、骨太の議論ができるといいのではないかなと思っております。

以上になります。

○中里会長

ありがとうございます。

インボイスの金融との連動ということですね。

赤井特別委員、願いいたします。

○赤井特別委員

幾つかコメントさせていただきます。

財務省の消費課税の資料の23ページ目に、欧州の制度の紹介がありますけれども、もう既にほかの方も言われたように、プラットフォームへの納税義務というのがあるので、海外の制度を統一していくということもグローバルな課税ではいいと思いますので、こういうのを導入していつまでこれを実現していくのか、現在の課題もあると思うのですけれども、そういうのを整理していくのが大事かなと思います。

それから、車体課税の方はEVへの課税の議論があると思うのですけれども、総務省の資料の8ページ目とか、EVは、もちろん普及促進政策という部分もあると思うのですけれども、しっかりとした負担もしてもらって、環境の面とか、道路整備の面とか、そういう財源確保の面もございますので、そこは普及の促進という面と財源確保の面の両面から議論すべきだと思います。

あと、EVは高級なEVもございますので、垂直的公平性としての税負担。例えば高級なEVと大衆のEVは分けて、そのところは垂直的公平性の面から課税のレベルを、現在は2万5,000円になっている部分を分けていくとか、バッテリー容量を基準として段階的な課税をしていくべきだと思います。

それから、二点だけ加えて、今日の議論には出ていないのですけれども、財務省の

消費課税の資料の3ページ目に消費税全般、今日は消費課税ということですがけれども、間接税ほかのところも出ていまして、これがまた議論されるのかどうか分からないのですがけれども、航空機燃料税はコロナ禍で引き下げられているということもあるので、コロナの出口に向けて、コロナ前でも減免されていたのですがけれども、コロナ前の減免措置レベルまで戻す計画を検討してもよいのではないかと。

もう一つ思ったのは、加えて、先ほど外国人に課税できるのかという話もありましたけれども、ここにある国際観光旅客税というのは、円安による海外からのインバウンドも根強いですし、受入れのインフラ整備も必要になってくるので、これも整備財源という観点から、観光旅客税というのであれば負担していただくこともできるのかなと思いました。

最後は関係のない蛇足でしたけれども、以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

刀裃館委員、お願いいたします。

○刀裃館委員

私からは、最初の方の中長期的な消費課税の在り方についてのコメントです。

何人かの委員の方々からも御指摘がありましたように、私も中長期的に消費税率の見直し、引上げの可能性を政府税調の場で検討することは必要かなと思っています。その場合に、何のために引き上げるのかということ国民に対して説得力のある形で示す必要があるであろう。

先ほど御説明があったように、いわゆる現役世代、勤労世代と高齢世代の負担のバランスというのは一つの論点になるかと思えます。その場合に、社会保障制度の改革も当然必要になるわけで、消費税率を引き上げて、それを社会保障に回せばいいという安易な考え方ではなかなか納得が得られないだろうと思えますので、社会保障制度の改革との連動を意識しながら消費税も考えていく必要があるだろうというのが一つです。

もう一つは、財政の持続性、あるいは財政の健全化という視点からの論点です。これから、防衛予算の増額の財源をどうするかという議論が決まっていくのだと思いますが、そういったところも踏まえながら、消費税の果たす役割は何なのかと。中長期的な歳出・歳入の全体像をきちんと政府税調の場でもある程度示しながら、その中での費目の税率でどのように支えていくのかというような議論が必要だと。そういった中で、消費税を行く行く引き上げる、このぐらい引き上げる必要があるのだということであれば、そういうことを答申していくことになるのかなと考えます。

以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

寺井委員、お願いします。

○寺井委員

丁寧な御説明をいただきましてありがとうございました。

意見が1つ、質問が1つございます。

意見を述べさせていただきたいことは、ガソリン車とEVでの税制上の扱いが違っているという点です。環境に優しい車を税制上優遇するのは、環境に与える良い外部効果を考慮するという考え方が根拠になっていると思うのです。ただ、今日のお話ですと、EV車は重量が重くて、みんなが使う道路を傷めてしまうという負の外部効果も発生させている。ということは、環境に与える正の外部効果と道路を傷めてしまうという負の外部効果を勘案して、どの程度環境に優しい車を税制上優遇するかを決めるということが適切な考え方だと思います。

それから、質問をさせていただきたいのは、国境を越えたBtoC電子商取引について、国によって対応が違うのはなぜかという点です。御説明いただきましたように、消費地課税を国外事業者に執行することに困難が伴うから、国外事業者に納税義務を課す代わりにプラットフォーム運営事業者に納税義務を課するという方法がある。そういうふうに私は受け取りまして、経済環境の変化に税制が適応するというのは非常に大事なことです。ぜひその検討を進めるべきだと思いますし、では、日本はどういうふうな方法を導入するのかということも併せて考えるべきだと思います。

資料の総20-1の25ページ目に諸外国の採用状況が出ているのですが、国内と国外の事業者による取引両方に適用している国が非常に多い一方、国外事業者による取引のみを対象にしてプラットフォーム運営事業者に納税義務を課している国もあって、それぞれ多くの国が採用しているという状況です。

もちろん未導入の国はもう少ないのですが、私がお話を聞いて受け取った印象では、課税管轄内についてはサプライヤーに直接課税当局が課税する方が、捕捉、調査、徴収の面で望ましいのではないかなという印象を受けたのですが、にもかかわらず国外事業者・国内事業者の両方にプラットフォーム運営事業者課税を適用しているのはどういう理由があるのかなということと、日本に採用する場合はどちらがよいのかなということをお伺いしたいと思いました。

以上です。

○中里会長

佐藤二課長、お願いいたします。

○佐藤主税局税制第二課長

御指摘のとおり、世界を見ますと、ヨーロッパを中心に、内外ともに対象にしている場合と、国外だけをやっている場合がございます。私が御説明申し上げましたように、本来的には国内にいる事業者であれば国内の事業者に対する課税ということで完結できますので、それで良いのだと思いますが、執行上の課題がいろいろと出てきま

すので、プラットフォーム事業者が譲渡したものとみなして課税するという意味では国外事業者に対して課税する、いわば手法としてプラットフォーム課税というものを位置づけるというのは一つの考え方として成り立つと思います。

他方で、おっしゃるとおり、ヨーロッパなどで国内外ともにとまっているのですが、これは歴史が多分ある話でございまして、欧州の場合は域外取引と域内取引と国内取引の3つございまして、ヨーロッパの場合は国境を実質的になくしたといえますか、経済取引に関しては域内においてはかなり自由な取引をやっておりまして、したがって、あたかも一つの国の中に複数の税率で複数の徴税する機関が存在しているような状況でございましたので、そういった意味では域内のスムーズな取引をしていくという観点から、国内・域内であってもプラットフォームを使った課税をやることに意義はありました。イギリスとドイツとフランスにあっては税率も異なるわけですが、そういったところにおいて共通のマーケットになっていることから、そういったことが出てきているのではないかと考えております。

ただ、その辺も含めて、今後より詳細を検討していく際には、海外の事情もよく勉強してまいりたいと考えております。

御指摘ありがとうございます。

○中里会長

この辺は、随分前になりますけれども、田中主税局長のときにこういう税制を導入する際いろいろな議論をいたしましたので、それを整理したものを佐藤二課長から寺井委員にまた御説明するようお願いしておきますので、よろしくお願ひします。

○佐藤主税局税制第二課長

承知いたしました。

○中里会長

なかなかテクニカルで大変ですが、よろしくお願ひいたします。

それでは、辻委員、お願ひします。

○辻委員

まず自動車課税ですが、幾つかもう論点が出ていました。大前提として確認したいことは、道路の維持・管理・更新等に着実にお金がかかるようになってきているということです。

自動車産業の振興を考えると、ネットワークとしての道路等の交通インフラ、これはハードも、公共交通のソフトも含めてしっかり維持していかないとはいけません。今後、さらに技術革新があってEVが広がったとしても、必ずしっかり維持していかねばなりません。

もう一点、これも大前提で、今日説明がありました。自動車関係税は、東京よりも地方の方が一人当たりで見ると税収が高い、非常に貴重な税収です。地方の自治体において、頑張った成果が税収に出やすいのです。この点は、今後も重視していかねば

ばならないと、私は考えます。自動車関係に関する税金として、今の取得・保有・走行、これらをバランスよく総合課税して、総額をしっかりと確保していくということは、私はどうしても必要なことだと思っています。

こうした中で、今日も議論の争点になったのがEV車に関する優遇の問題だと思えます。自動車に関しては過去にもいろいろ議論がありました。普通自動車と軽自動車をめぐってもいろいろあって、今日の状況に落ち着いています。EVに関しては、今回説明もありましたが、政策的には普及させていくためによりたくさんのお金がかかっているということもありますし、基本的にEV車は重いので、道路の消耗がより大きいということもあります。エンジンがないからといって安い課税水準でいいのかということに関して、私は個人的に疑問です。

今だと、1,000万円近い高級な外車でも、EVであれば年間2万5,000円で済んで、カローラぐらいの1,500とか1,800ぐらいだと、むしろそれより高い3万円ちょっとだとか、3万6,000円だとか、そのぐらいの課税水準になっていて、逆転しています。これは庶民感覚からいってもおかしく、高いEV車に乗っている人もそこはあまり望んでいないのではないかと。応分の負担をしても普及するのではないかと。税負担と普及には、強い関係がないのではないかと思えるぐらいです。EVと普通車の今の課税水準については、総額を確保するという方向と、今後、必ず電気自動車が普及しますので、普及しても安心して総合的な交通ネットワークを維持できるということを目指しつつ、一定水準の税額を確保するように努力すべきではないかと思えます。

最後に、消費税全般に関することです。今日も資料がありましたとおり、社会保障に関して、まだまだ天井まで達していませんので、今後も中長期には消費税を住民の負担感なく引き上げていくというのはとても重要なことだと思えます。

この際、現時点で留意すべきことは、最近では消費税を払うということに大分慣れてきましたので、まとめて上げるよりも少額・小率で負担感なく引き上げていくということも考えられないかということです。デジタル社会になっていく利点を生かして、行政コストをかけずに、それから業者のコストもかからず、小率・少額で負担感なく消費税を適正に引き上げていくことができないかということも、中長期的な観点から検討すべきではないかと思いました。

以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

武田委員、お願いします。

○武田委員

いずれも大変重要な議論で、理解は深まりました。

消費課税について二点申し上げます。

一点目は、国境を越えた電子取引に関することでございます。先ほどからございま

したとおり、クロスボーダーにかかる直接、間接課税の全体を踏まえた日本の方針を明らかにするという御意見に賛成です。

その際に、今はプラットフォームが大きく活躍する形で国境を越えた取引がなされておりますが、Web3が広がっていく中で、デジタル圏での経済活動の在り方はさらに新たな段階へ進化、拡大しつつあります。

変化のスピードは非常に速いと思っており、既に財務省の方でもフォローはいただいていると思いますが、そうした変化をしっかりと見ながら、足元の対応と同時に、それだけでも大変だとは思いますが、一歩先を見据えた検討も同時に求められるのではないかと考えます。

二点目は、社会構造が大きく変化する中で、所得税のウェイトが相対的に低下し、消費税の役割が大きくなっていると考えます。この点は、他の委員からも御意見がございましたが、社会保障制度の改革と一体で消費税の在り方を考えることが重要ではないかと思えます。

日本は受益の議論が先行しがちですが、本来は受益と負担、財源の議論はセットで行う必要があると考えます。受益と負担の関係、どういったバランスで成り立たせていくのか、あるいはどういった姿を日本として目指していくのか、全体の中での議論と、問いかけをしていく必要がある。この点も中長期の日本の社会構造を踏まえて、今からしっかり議論をしていくべきと考えます。

以上です。

○中里会長

それでは、足立特別委員、お願いいたします。

○足立特別委員

私からも、自動車関係諸税における公平性の視点からの意見となります。

御説明がありましたように、カーシェアリングや次世代自動車の普及といったことで、明らかにつながる、自動化といったような自動車業界におけますCASE、この潮流が大きく影響しております。そうなりますと、既存の自動車産業も業態転換を促していかざるを得ないであろう。その際に、保有と従来燃料を前提としておりました自動車関係諸税は限界が来ているのではないかと。そういった状況を考えますと、中長期的な視点で、まず受益と負担の関係を抜本的に見直す必要があるのではないかと。

この受益と負担を考えるに当たっては、利用者負担、汚染者負担があるのに対し、受益者は産業・交通・エネルギー・環境といったような幅広い分野が関係しております。また、本日の説明にありましたように、税収も国・都道府県・市町村に配分され、利害関係者が多いためです。ですので、まず受益と負担の関係の定量的な検証の下で、自動車関係税の抜本的な税制の在り方が今まさに必要になっていくのではないかと考えます。

私からは以上となります。

○中里会長

ありがとうございます。

岡村委員、お願いいたします。

○岡村委員

私は、本日の財務省資料の19ページ目について、発言させていただきます。

これについては田近特別委員、佐藤委員、寺井委員、それから、かつての経緯について中里会長からもお話がございましたけれども、本日の資料は、平成27年度改正で電気通信役務提供についての内外判定基準の改正をやって、その後、こういった新しいオンラインゲームが出てきたのでどうしようかという文脈で出てきているということだと思います。

しかし、プラットフォーム事業者については、前回の総会でプラットフォーム事業者に対する報告義務の問題も出ていたと思うのですが、こちらは電気通信役務事業ではなくて、むしろ不動産賃貸サービスとか個人サービス、拡張モジュールとしてフリマサイトとかカーシェアといった問題についてどういうふうにか考えるかということで議論が出ていました。

それから、先ほど田近特別委員からピラー1ということが出ていましたけれども、あれは結局、PEがないのに国内で売上げがあったときに、それに対して課税権をどのようにしましょうかという問題であったかと思えます。

ピラー1は現在なかなか困難な状況にあるようでありまして、もしこれが駄目になると、欧州各国が導入しているDST（デジタル・サービス・タックス）がそのまま残ってしまうことになるのですけれども、私はデジタル・サービス・タックスに賛成であるとか、日本が入れるべきであるということをお願いしているのではないのですけれども、ヨーロッパ諸国はあれをやろうと思えばできる執行体制がある。これに対して日本はどうかというところが問題になってくる。別にそれをやれと言っているのでは決してないのです。そうでなくて、そこまでの把握がある程度はできているということがあって、ヨーロッパ諸国はDSTを実施しているということがあつたのではないかと思えます。

そこで、今申し上げました平成27年度改正後の電気通信利用役務の提供に対するこういうような改正と、前回の総会で出ておりましたプラットフォーム事業者に対する報告義務の問題、そして、ピラー1もしくはDSTで出てきているような、PEがないけれども、ある程度の課税権は主張するという問題、ここら辺はある程度一体としてお考えいただければよいと思えます。

主税局は、一課、二課、三課、参事官室など、いろいろな組織があると思えますけれども、ぜひこのところは一体としてお考えいただいて、整合的な、納税者に過度な負担をかけることがないような制度をお考えいただければと思います。

以上です。

○中里会長

ありがとうございます。

佐藤二課長、何かコメントがございましたらお願いします。

○佐藤主税局税制第二課長

プラットフォーム課税の議論について、私もいろいろなものを拝見していて思ったことは、デジタル化経済において、小さい事業者だったら普通信用されないのでは取引が起こらないような者が、プラットフォームに乗っかることで、そこを解消していったビジネスが大きく広がるという面があるという意味では、プラットフォームの果たしている役割は非常に大きいと思います。ビジネス上果たしている役割が大きいということであれば、それに応じた一定の役割も併せて果たしていただくという考えが欧州においても根底的にはあって、そして、こういった課税が実現しているのだろうと思います。

DST等の話は、縦割りで私の所掌ではないのでコメントを差し控えますけれども、そういった意味でのプラットフォームの責任なりなんなりはだんだん大きくなっていくということは世界の流れであろうかと思っております。

○中里会長

岡村委員、この問題は消費課税と所得課税が錯綜して、しかも、ヨーロッパの立場とか、アメリカの立場とか、日本の立場とか、いろいろあると思います。岡村委員は本当にこの辺は御専門でお詳しいですから、主税局に引き続きいろいろなアドバイスを、私がお願いするのも何ですが、よろしくお願いいたします。

○岡村委員

恐れ入ります。

○中里会長

ありがとうございました。

これまでの総会と同様に、本日も多くの委員の方々から、非常に貴重な御意見、御指摘あるいは御質問をいただき、活発な会議になったのではないかと思います。

本日の議事はこれで終了となります。

次回総会の開催日時・議題などは、決まり次第、改めて事務局から御連絡いたします。

なお、本日の会議の内容は、この後、私の方から記者会見で御紹介したいと思っております。

本日はお忙しい中御出席いただき、本当にありがとうございました。

[閉会]