

平成 23 年度 第 13 回税制調査会議事録

日 時：平成 23 年 10 月 28 日（金）17 時～

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

今、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、前回に引き続き、各府省からの要望のヒアリングを行います。会議時間もありますので、各府省からの要望内容の御説明は時間厳守で是非ともお願いいたします。

（カメラ退室）

○五十嵐財務副大臣

それでは、お手元にお配りしております各府省等ヒアリング予定表の順番に従ってヒアリングを行います。なお、財務省からは資料のみ提出されておりますので、お手元の資料を御参照ください。時間が限られておりますので、時間内にメリハリのついた説明を心がけていただくよう、よろしくをお願いいたします。また、できる限り租特の見直し基準、いわゆるふるいにおける有効性の観点、すなわち税収減を是認するような費用対効果がどのように見込まれるのかといった点について御説明いただくようお願いいたします。説明者の席を御用意しておりますので、そちらへ移動して御説明いただきます。

それでは、外務省から山根副大臣、よろしくお願ひします。

○山根外務副大臣

諸先輩がおられる中で、冒頭での御発言、ありがとうございます。

外務省からは、平成 22 年度、平成 23 年度に引き続きまして、国際開発連帯税の新設を要望させていただいております。これは世界の開発需要に対応するための新たな税制度を導入するものであります。

背景といたしましては、伝統的な ODA のみではミレニアム開発目標の達成をはじめとする国際的な開発課題に対応するために必要な資金が不足しているという状況でございます。こうした開発資金ギャップを補うべく、追加的、持続的、かつ予測可能な資金を調達する革新的資金調達への関心が高まっており、国際開発連帯税はその一環でございます。この国際開発連帯税は、フランスが主導して、現在では 8 か国が導入しているものでございます。東日本大震災に際して、世界各国、国際社会より温かい支援、連帯の表明をいただきました。これは我が国への信頼と感謝の念があるということで、この際、私たちの方からも国際貢献をしたいということの思いでございます。

我が国に国際開発連帯税を導入するには、開発のための新たな財源とする観点から導入を目指しておりますが、新たな税制の設置には制度、用途等に関する検討や国民の理解を得るための努力が必要であり、導入までには息の長い取組みが必要と認識し

ております。外務省としては、どのような国際開発連帯税を導入し得るかについて、今後、この税調をはじめ様々な場で議論をさせていただきたいと考えております。

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、外務省の要望について、御質問、御意見等があれば、どうぞ。

峰崎参与、どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

2年前の税調以来、ずっと、この国際連帯税というものを応援してきたんです。今回も目的とあるんですけども、もう少し具体化できないものかというのは感じます。

といいますのは、最近の EU の動きを見ると、通貨取引税というものが非常に大きな課題として入ってきているんです。そういう意味で、これは少し、国際的な動きは、英米はなかなか、これに対して前向きではないんですけども、いわゆるトービン・タックスの考え方によりますと、いわゆる投機をかなり防いだり、今の国際的な金融の動きを規制していくということについての一つの手段としても非常に重要なので、ここに書いてある表現、税目の「国際開発」というものを、私自身は「国際連帯税」で構わないと思うんですけども、去年の税制改正大綱の中にも出ていますので、期限を区切ってでもいいですから、恐らく外務省だけではなかなかできないとしたら、他の省庁などを含めて、一度、これは1年以内辺りに課税対象とかそういったことを具体化していく努力をされた方がいいと思います。

ですので、これは税調の場がいいのか、あるいは外務省の中でそういうことをつくられるのか、是非、これを検討していただきたい。それで、市民運動の皆さん方も結構、これに対して非常に期待をしております、議連なども発足しております。是非、前向きに御検討いただきたいと思います。

○五十嵐財務副大臣

石田副大臣、どうぞ。

○石田内閣府副大臣

私も峰崎参与と同様でございます、これはフランスが非常に熱心に取りかかっておりまして、航空券連帯税ということで、今もお話にあったように、超党派で議連も立ち上がったり、いろんな動きもありまして、やはり飢餓、感染症等々で、私は縁あってアフリカにたびたび行っておりますものですから、そういう意味では痛切に感じておるわけでございます、是非、この点は御検討いただければと思っております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

ほかにいかがでしょうか。

中野代行、どうぞ。

○中野民主党税調会長代行

同趣旨ですが、できるだけこれをクローズアップさせたいので発言いたします。

昨年は、党の税調プロジェクトチームでもこれについては前向きの姿勢を表しております。そういう意味で、これは是非、外務省で、息の長いと言われましたけれども、そんなに遠慮しないで、早急にというぐらいの積極性を持っていただいているのではないかと思います。

それから、峰崎さんと同じ感覚なんですけど、今、航空券連帯税というものはなかなかこの御時世で理解を得にくいというところもあるかと思いますし、そういう意味では通貨取引税の方が今の時代に、いろんな副効果も含めていいのではないかと思います。

いずれにせよ、これはどこかの場で専門的に研究を進める場をつくられたらいいかかと思っております。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○山根外務副大臣

さきに G20 の会議がございまして、これはワシントン DC で行われましたけれども、フランスの開発担当大臣ともいろいろと懇談をさせていただきました。日本の立場をおもんばかっていたいただいて、東日本大震災で大変だからというふうな発言もございました。しかし、よろしく願いますというふうな御要請もいただいておりますので、今回もまた外務省として出させていたいただいたということが1つです。

また、EU の動きについて、これは EU の中でも様々な意見に分かれているところもございまして、実際のところは反対のところ、それで推進していこうということがたくさんございまして、まとまっていないということでもありますけれども、この EU の中には、その用途が必ずしも明確には定まっていないという問題もございまして、それぞれの国の状況とか国際的な動きもしっかり情報収集しながら、また対応させていただきたいと思っております。

○五十嵐財務副大臣

それでは、三谷政務官どうぞ。

○三谷財務大臣政務官

まず、一昨日、水曜日のヒアリングの際に私から増収見込額の数字を挙げさせていただきましたが、この数字はあくまで各省庁から提出されましたスクラップ項目に係る各省庁サイドの増収見込額を紹介させていただいたものであるということを補足させていただきます。

また、最初に申し上げます。本日御説明いただく省庁におかれましても、減収見込額に見合うスクラップ項目の御提案をいただけない省庁も見られることから、今後の調整プロセスの中で本当に必要な項目への絞り込みをお願いせざるを得ないと考

えておりますので、よろしく御協力をお願い申し上げます。

また、先ほど御提案がありました国際連帯税については、これまでも何人かの委員から指摘もございましたとおり、去年の税制調査会の専門家委員会及び国際課税小委員会において議論され、国際課税に関する論点整理が取りまとめられた後、平成23年度税制改正大綱において、論点整理も参考にしつつ真摯に検討を行うとされたところであります。こうした経緯を考えれば、御要望いただいた国際連帯税につき、今後、論点整理も参考にしつつ、国際連帯税をめぐる国際的な動向の把握に努め、後日、税制調査会にその結果を御報告いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○山根外務副大臣

はい、承知いたしました。

○五十嵐財務副大臣

森副大臣、どうぞ。

○森文部科学副大臣

すみません、今ほどの政務官の冒頭の御発言についてなんですけれども、私どもが提示させていただいた試算値と財務省側の試算値というものに相当な開きがございますので、どのような条件で、どういうふうに計算をしたのかということについては、後ほどよく検討させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○三谷財務大臣政務官

分かりました。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

もう時間がないので、一言だけ外務省に本当にお願いたしたいんですけれども、去年の12月に当時の前原外務大臣が国際連帯税に関する国際的な会議を開いて、その中でも自分たちは積極的に国際連帯税を入れるんだということを語っているんですよ。そういう意味で、その後のフォローが、外務省はそこで大臣が言ったことについて、この1年間、何をやってきたんだろうかという思いがあるんです。ですから、そのところをしっかりと是非フォローしてください。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○山根外務副大臣

私もワシントン DC に行って、いろいろな情報収集もさせていただきまして、いろいろな事情がそれぞれ言い難いものがあるというのは承知いたしておりますが、それでもなお、今、役所としても情報収集に真剣に取り組んでおりますので、近々まとめまして、また御報告させていただきたいと思っております。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、そろそろ、この外務省の要望についてはここまでとさせていただきたいと思えます。

○山根外務副大臣

ありがとうございます。

○五十嵐財務副大臣

次に、環境省からヒアリングを行います。時間が限られておりますので、メリハリのついた説明を心がけていただき、時間厳守でよろしくお願い申し上げます。

それでは、高山環境大臣政務官からお願いします。

○高山環境大臣政務官

環境省から説明させていただきます。資料はこちらの横紙になりますので、御確認ください。

まず、資料の1ページ目でございます。平成24年度の要望事項を総括的に掲載しておりますので、このうちの主要事項につきまして御説明させていただきます。

2ページ目を御覧ください。揮発油税の当分の間の税率相当額の環境税化でございますけれども、これは現在、国会で御審議いただいております「地球温暖化対策のための税」とともに昨年度から要望させていただいているものです。

環境省としては、低炭素化の促進を図るため、揮発油税の上乗せ分の税率について、これを「地球温暖化対策のための税」として位置づけ、現行水準を維持するとともに、その税収を地球温暖化対策に優先的に充当することをお願い申し上げます。

3ページ目をお願いいたします。車体課税の一層のグリーン化等でございます。

低炭素・低公害社会の構築のためには、自動車由来のCO₂や排ガスを一層削減することが必要です。近年の自動車の環境性能は著しく向上しており、エコカー減税等のインセンティブにより環境対応車は増加しております。これらの環境対応車の普及を一層促進するよう、導入する際のインセンティブを継続していただくことが必要です。また、大気汚染に苦しんでおられる公害健康被害認定患者の皆様には、今後とも安心して医療などを受けていただく必要がございます。この点、現在は汚染者負担の観点から、自動車重量税から引当金を頂戴しております。

以上から、車体課税の見直しにおきましては、引き続き公害健康被害のための補償財源を、汚染者負担の考え方に沿って安定的に確保するとともに、エコカー減税や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き、より環境性能に優れた自動車がより優遇される一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図っていただきたいと思います。

4ページ目を御覧ください。再生可能エネルギーのところでございます。

低炭素社会の早期の実現やこれを通じた電力の安定供給の確保のため、再生可能エ

エネルギー利用設備の加速度的な普及を図る必要があります。そこで、太陽光発電のみに対する固定資産税を軽減する現行制度を改めて、風力発電や地熱発電などを含め、再生可能エネルギー発電全般を対象としていただき、これらの固定資産税の免除をする措置の創設をお願いしたいと思います。

5 ページ目、公害防止、廃棄物・リサイクルというところをお願いいたします。公害防止、廃棄物・リサイクル対策の推進に係る税制上の特例措置について御説明させていただきます。

廃棄物の適正な処理を促進するためには、廃棄物処理施設の設備投資や維持管理に要する多額の費用負担を軽減すること等により、廃棄物処理業者の安定的な事業運営の確保を図る必要がございます。そこで、この資料の5 ページにお示ししている公害防止、廃棄物対策の推進に係る各種特例措置をお願いいたします。この上の黒い部分の3 つの特例措置をお願いしたいと思います。

最後ですけれども、資料の6 ページ目を御覧ください。環境教育・環境保全活動拠点に係る税制上の特例措置でございます。

これはさきの国会で成立させていただきました環境教育等促進法に沿って、環境教育を一層推進することが求められております。このため、欠かすことのできない税制上の措置として固定資産税を軽減いただくよう要望いたします。

以上でございます。いずれも環境政策を推進する上で欠かせない税制ですので、何とぞよろしくをお願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、ただいまの環境省の要望について、御意見、御質問等があれば、どうぞ。

峰崎参与、どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

昨日も実は、これはどの省庁というふうにはないんですけれども、グッド減税、バッド課税という個別品目で、これで見ますと、ずっと減税のことは述べているんですが、例えば我々が見ている、自動販売機などがありますね。あれで、私の聞いている限りでは、日本全国に400万 kWh も消費する自販機が稼働している。原発4機分なんです。ですから、そういうものに対してはどのような課税をしていくのかとか、減税のことは出るけれども、もう少し視野を広げて、これは非常にひどいではないかというようなことはもう少し課税をしていくという、エコのようなものはやはり減税していったらいいと思うんですけれども、そういう見方を取っていかないと、いつも減税で出て、後でまたペイ・アズ・ユー・ゴー原則が出てきて問題になってくるのではないかなと思うので、その点は是非、そういったことも検討していただきたいなと思います。

○高山環境大臣政務官

分かりました。

○五十嵐財務副大臣

大丈夫ですか。ほかにありませんでしょうか。

それでは、ありがとうございます。

○高山環境大臣政務官

ありがとうございました。

○五十嵐財務副大臣

次に、経済産業省からヒアリングを行います。時間が限られておりますので、メリハリのついた説明を心がけていただき、時間厳守でよろしくお願い申し上げます。

それでは、牧野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、説明をさせていただきます。

今般の要望を取りまとめるに当たり、7月下旬から8月上旬にかけて、40団体以上からのヒアリングを実施し、企業経営者や労働団体等の生の声を聞き、実態を把握してまいりました。昨今の円高を背景とする産業空洞化は危機的な状況にあります。本日は、この経済危機を乗り切るという視点に立って、経済産業省の平成24年度の税制改正要望について御説明させていただきます。

まず、お手元のA3判横長の資料1、「平成24年度税制改正に関する経済産業省要望のポイント」を御覧ください。

要望は、大きく3つの柱に分けられています。第1は「急激な円高などにより加速する産業空洞化への対応」、第2は「日本経済の新たな成長の実現」、第3は「地域の経済・雇用を支える中小企業の活性化」の3つであります。

このうち、薄い赤色の背景が付いている「①車体課税の抜本の見直し」「②原料用途免税の恒久化・本則化」「③償却資産に対する固定資産税の見直し」の3点は、現下の円高などによる産業空洞化への対応として、当省の最重点要望であり、後ほど詳しく御説明させていただきます。

加えて、赤い星印が付いているものが経済産業部門会議の重点要望であり、「2. 日本経済の新たな成長の実現」で、再生可能エネルギーの普及、拡大に係る税制措置、海外投資等損失準備金制度の適用期限の延長、「3. 地域の経済・雇用を支える中小企業の活性化」で、中小企業投資促進税制の拡充、中小企業の事業承継税制の見直し、少額減価償却資産に係る事務負担の軽減、交際費課税の特例の延長等の中小企業関連税制について要望しております。

以上が平成24年度税制改正に関する経済産業省要望の概要でございます。

まず、車体課税の抜本の見直し等の産業空洞化に関わる要望について御説明させていただきます。お手元の資料2を御覧ください。

要望内容に入る前に、これらの要望の前提として、日本経済が現在、どのような危

機動的状況にあるかについて共有させていただきたく、2ページを御覧ください。

我が国の名目 GDP は、2008 年からのわずか3年間で55兆円も減少しております。これは日本経済の1割が縮小したことを意味します。これに超円高とも呼べるべき為替の状況が追い打ちをかけております。

3ページを御覧ください。

左上にございます「輸出企業の採算レートと実際のレート」を御覧ください。企業の採算レートを大きく上回る円高の進展は既に3年連続となっており、国際諸情勢を背景に、震災後、更に加速しています。企業は正に生き残りをかけた経営判断を迫られております。

その結果、左下にございます「海外／国内投資比率の推移」のとおり、自動車産業をはじめとした製造業は海外投資を大幅に拡大しております。つまり、産業の空洞化が着実に進みつつある状況であります。

そうした中で、中央のグラフにあるとおり、昨年の国内の工場立地件数は1960年代の調査開始以来、オイルショック時も下回り、過去最低を記録いたしました。

この立地件数は東日本大震災以前の数字でありましたが、今般の東日本大震災を経て、右の円グラフにあるとおり、企業は今後、空洞化を更に加速化させかねない状況にあり、国内雇用への悪影響が大きく懸念されるところであります。

以上のとおり、日本経済は戦後最大の危機に直面していると言っても過言ではありません。これから御説明いたします税制改正要望は、こうした危機を打開するために必要不可欠な税制措置であると考えております。ペイ・アズ・ユー・ゴーの原則に違反しているとの御指摘もあろうかと思いますが、国内産業の空洞化が更に加速し雇用が失われれば、税減収のみならず社会保障などの負担増にもつながり、経済財政が破綻しかねません。企業の立地環境を整備し、国内産業の空洞化を防止することが最大の税収確保策であり、これから説明する要望については、このような経済のダイナミズムを十分踏まえた上で御検討いただきますようお願いいたします。

まず、車体課税の抜本の見直しについて御説明いたします。5ページを御覧ください。

本要望は、一番上にございます、所得税法等の一部を改正する法律附則第104条で「負担の軽減を検討すること」とされていることに対応した要望であります。また、平成23年度税制改正大綱においても、車体課税については、抜本的な見直しを検討することとされております。これを受けまして、平成24年度税制改正要望として、自動車取得税及び自動車重量税を廃止し、複雑かつ過重な税負担の簡素化・軽減を図るとともに、環境性能に優れた自動車の更なる普及に向け、自動車税についての優遇措置を要望いたします。

この要望は、特定の一業界の問題ではないと思います。6ページを御覧ください。

自動車関連産業は、基礎素材やアルミ、鉄鋼などの幅広い関連製造業に加え、自動

車ディーラーなどの関連サービス業にも影響のある、正に日本経済の中核を担う産業であります。その空洞化は地域経済や国民生活に広く悪影響を及ぼすおそれがあります。

次に、7ページを御覧ください。

自動車産業は、貿易黒字の稼ぎ頭として我が国の経済と雇用を支えてきました。資源が乏しく、輸入に依存している我が国にあって、自動車産業の衰退は貿易赤字に直結し、経済の大前提が崩壊しかねません。このように、日本経済の中核たる自動車産業が現在大きな危機に直面しております。

8ページを御覧ください。

ここ数年、円高や海外の景気低迷により輸出が落ち込むとともに、国内では買換えが進まないことにより新車販売市場が低迷しております。国内販売台数は年率5%程度で減少を続けております。その結果、国内生産台数は1,000万台を割る事態となっており、急激な円高等により輸出の拡大が見込めない中で、現在400万台前半まで落ち込んでいる国内販売を500万台規模に回復すべく、国内市場の活性化が急務となっております。

9ページを御覧ください。

急激な円高の進展により、空洞化が着実に進みつつあります。国内生産を継続する判断ができない状況に追い込まれつつあります。既にモデルチェンジなどの際に海外への生産移管が進んでおります。

国内市場の活性化に向けた方策について、まず10ページを御覧ください。

近年、自動車の保有を中止する世帯が増加傾向にあります。その理由として価格維持費などの経済的理由が挙げられております。

更に、11ページを御覧ください。

左のグラフのとおり、買換えの間隔が長くなる要因としても経済的な理由を挙げる人が多くなっています。

こうした中で、右のグラフのとおり、自動車自体の値下げよりも減税されたら買換えを早めようと考えている人が近年大幅に増えてきております。したがって、車体課税の負担の軽減により買換えを促進することが現下の国内市場の低迷に対して効果的かつ必要であると考えております。

また、今回の要望の税制措置による経済効果の試算につき、12ページを御覧ください。

今回の措置により、国内販売台数を約92万台押し上げる効果があると試算しております。その結果、7.4兆円の需要創出、36万人の雇用維持・創出が実現されます。更に、こうした大きな経済効果に加えて、5,300億円に上る財政改善効果が見込まれます。

最後に、13ページを御覧ください。

車体課税の抜本的な見直しは、政権交代を果たした前回の衆議院選挙以降、民主党

のマニフェストの主要項目の一つであり、必ず成し遂げていくことが国民との約束であると考えております。

続きまして、原料用途免税の恒久化・本則化について御説明いたします。15 ページを御覧ください。

平成 23 年度税制改正大綱において、「原料用石油製品等に係る免税・還付措置の恒久化や本則化について、平成 24 年度税制改正において引き続き検討します」と明記されております。これを受け、昨年度と同様に、石油化学製品製造用のナフサや、鉄鋼・セメント等製造用の石炭等に係る原料用途免税措置について本則化・恒久化を要望します。

16 ページを御覧ください。

諸外国では、担税力のない原料用途の石油、石炭及び揮発油に対して、本則非課税の恒久化が世界標準であります。

17 ページをお願いいたします。

石油化学産業の裾野は広く、雇用約 70 万人、出荷額約 25 兆円に上ります。仮にナフサに課税した場合、裾野のプラスチック等の成型・加工業を営む中小企業は事業困難になり、これら中小企業が抱える約 50 万人の雇用が失われることとなります。

18 ページを御覧ください。

石油化学産業は、既に国内需要と同規模の生産能力を海外に展開しており、仮にナフサに課税をすれば海外移転が進展するだけの結果になるでしょう。地域経済の打撃も計り知れません。

最後に、恒久化、本則化の必要性でございますが、19 ページを御覧ください。

下のグラフに注目いただくと、ナフサ課税の論議が起こると、決まって日経平均と連動していた石油化学企業の株価が大きく下振れしております。こうした中で、長期的な視点での国内投資が行いにくいという声が産業界から寄せられており、ビジネス環境を安定化させるためにも、原料用途免税の本則化・恒久化を実現することが必要不可欠であると考えております。

最後に、償却資産に対する固定資産税の見直しについて御説明いたします。21 ページを御覧ください。

左のグラフを見ていただくと、我が国の固定資産税は固定資産である土地や家屋だけでなく、青色の部分の償却資産にまで課税されております。つまり、設備投資をすればするほど固定資産税を多く払うということになります。これについて、国内の工場等の空洞化を防止する観点から、右上の円グラフの中の機械及び装置に限定して新規の設備投資分を非課税とするとともに、長期保有分の評価額の最低限度 5 % 部分を段階的に廃止することを要望いたします。

22 ページを御覧ください。

上段の棒グラフにあるように、当省が実施した調査では、国内か海外かの投資地を

判断する際、約 8 割の企業が事業コストを重視すると回答しております。その上で、企業の事業コストについて立地地点による国際比較を御覧いただくと、日本が諸外国と比べて様々な面で事業コストが高いことがよく分かります。地方税である償却資産への固定資産税は赤字法人にも負担がかかる税制であり、この負担の軽減をお願いしたいと考えております。

23 ページを御覧ください。

左の表にございますように、土地や家屋への固定資産税は国際的に一般的であります。償却資産に対する課税は、北米の一部を除き、極めてまれな税制であります。更に、右の表にあるように、償却資産への課税を行っている国等でも、近年課税を行っていない周辺国等への産業空洞化を防止するために、フランスは 2010 年に、米国のオハイオ州も 2009 年に償却資産への課税を廃止しております。

最後に、今回要望の税制措置による経済効果試算につき、24 ページを御覧ください。

まず、当省が実施した調査では、新規投資に対して償却資産税が非課税とされた場合、6 割以上の企業が国内投資を積極化すると回答しており、新規の設備投資を促進する効果が期待されます。1,800 億円余りの減税措置であります。これによって事業コストが下がるため、国内投資需要を喚起する効果や、海外投資を国内に回帰させる効果等により、約 5,800 億円の新規投資促進効果が見込まれます。これにより、1 兆円を超える需要創出と 6.4 万人の雇用創出が期待されます。更に、建設需要の増加等の効果を合わせると、減税措置を上回る 2,330 億円の財政改善効果が見込まれます。

最後に、再生可能エネルギーの普及・拡大に係る税制措置について一言御説明させていただきます。お手元の資料 3、その他重点要望の 1 項を御覧ください。

本年 8 月、民自公の 3 党が合意して再生可能エネルギー特別措置法が成立したところでありますが、先般の東日本大震災を受けて、政権として中長期的に原子力発電への依存度を引き下げるとの方針の下、再生可能エネルギーの更なる普及を促進することは喫緊の課題となっております。そうした観点から、設備の導入及び保有時における設置者の経済的負担を軽減することにより、その導入を促進するために再生可能エネルギー発電設備について、初年度即時償却を可能とするとともに固定資産税の免除等を要望しております。

なお、再生可能エネルギー特別措置法成立に際しての附帯決議において、「再生可能エネルギー発電設備の早期の導入促進を図るため、税制上の措置等を速やかに検討すること」が明記されており、本要望をお認めいただけるようお願いいたします。

以上が経済産業省の平成 24 年度税制改正要望でございます。一度空洞化した産業は、特に製造業について言えば、産業集積が崩壊し、二度とこの国内に戻ることはありません。

○五十嵐財務副大臣

時間が来ていますので、手短にまとめてください。

○牧野経済産業副大臣

もうちょっとです。

国内産業の空洞化は、正に待ったなしの瀬戸際に立っています。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が、現下の戦後最高値を更新し続ける超円高に際して、国内の産業と雇用を守ることもまた我々政治家に課せられた重要な役割であります。日本経済が直面しているこれまでに無い危機感を是非とも政府全体で共有していただき、要望について御検討いただけますよう、心からお願いいたします。

○五十嵐財務副大臣

それでは、ただいまの経済産業省の要望について、石田副大臣どうぞ。

○石田内閣府副大臣

まず、自動車関係諸税の見直しをすべきだという点であります。それは、今、牧野副大臣が約30分以上にわたっていろいろ、まずは空洞化の点、それから、自動車産業は裾野が広く、大変影響が大きい。例えば、この自動車の新車販売数も、ピーク時と比較をいたしますと半分近くになっている。去年はエコカー補助金があって幾分持ち直したものの、今年は震災の関係でまたダウンをするだろうという点。車はぜいたく品ではなく移動手段であるという点。それから、民主党でもマニフェストにも掲げさせていただいている。

以上、かいつまんで言いますと4点から、自動車関係諸税の見直しを行うべきであるというのが私の意見でございます。

以上です。

○牧野経済産業副大臣

ありがとうございます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、辻副大臣どうぞ。

○辻厚生労働副大臣

経済産業副大臣御提出の資料1の「2. 日本経済の新たな成長の実現」の中の研究開発投資の充実は、厚生労働省からも共同要望させていただいているものでございます。昨年6月にまとめられた新成長戦略におきましては、高い成長を見込むことができる医療関連産業を日本の成長牽引産業と位置づけ、ライフイノベーションを力強く推進していくこととされているところでございます。

厚生労働省といたしましては、低迷が続く日本の経済成長力、国際競争力を根本から強化するとともに、我が国の製薬企業が欧米の巨大製薬企業と伍して競争していける環境を整備するためにも、研究開発税制を恒久化するよう強く要望させていただきたいと思っております。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

松原副大臣、どうぞ。

○松原国土交通副大臣

私は要望ではないんですが、やはり今の牧野副大臣から御指摘があった雇用の空洞化というものは真剣に捉えないといけない。そういったものに関して、今までどれぐらい空洞化をすることによって、そういったものが日本国内に立地していたときに比べて税収が減ったのか、雇用が減ったのかということは、これは全体の経済の枠組みの話で、やはり財務当局に直結する話ですから、一度、そこを調査する必要があるかということをお勧め申し上げます。

○牧野経済産業副大臣

ありがとうございます。

○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

石田副大臣と全く同様でございます、時間が来ておりますので短く申し上げますけれども、空洞化も含めて、牧野副大臣のおっしゃったのは経済に今から本当に影響を与えていきますので、既に海外にどんどん企業が流出しておりますので、是非とも、自動車は勿論、牧野副大臣御提案の経済産業に関する今回の提案は大賛成ということをお勧め申し上げます。

以上です。

○牧野経済産業副大臣

ありがとうございます。

○五十嵐財務副大臣

それでは、三谷政務官どうぞ。

○三谷財務大臣政務官

車体課税については、これは大変大きな減収項目ですので、申し上げないわけにはまいりません。去年取りまとめた今年度の税制改正大綱においても、地球温暖化対策の観点や、国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、簡素化、グリーン化及び負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討とされています。

御要望は、自動車重量税の廃止であります。地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政状況が考慮されていないのではないかと考えます。この問題を検討しないわけではありませぬので、是非ともそれらの観点も御考慮いただければと思います。

また、経済産業省の要望は、副大臣も御自身で御指摘のように、正に見合い財源なしに国・地方合わせて1兆円もの減税を求めるものであり、これはペイ・アズ・ユー・ゴー原則から大きく逸脱するものであります。

御提出いただきました減税による効果試算というものがございませぬ。これは財政改善効果とか増収効果と書かれておりますが、これはペイ・アズ・ユー・ゴー原則が求

める見合い財源ではありませんので、また、経済効果の試算としてもいささか疑問が残るところがございます。

我々としても、現在の自動車産業を取り巻く厳しい環境を考えれば、国内自動車市場の活性化のために、エコカー減税を含め、環境性能に優れた自動車の販売増加に資するような税制をつくるための議論については、冒頭に申し上げたとおり、具体的な提案があれば真摯に検討してまいりたいと考えています。

また、よく考えなければならないことは、この東日本大震災復興のために7兆円の税外収入の捻出と、10年間で実質9.2兆円、そして、税制措置では11.2兆円の所得税等の増税をお願いしています。年間に直せば約1兆円であります。その財源確保に、今、政府・与党が一丸となって取り組んでいる中で、国・地方合わせて、これもこれだけでちょうど1兆円になります。この2つの税目の廃止を持ち出すということは疑問に思わざるを得ません。

自動車関連税制はしっかり考えてまいりたいので、建設的な議論ができるよう御協力をお願い申し上げたいと思います。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

それでは、中野代行どうぞ。

○中野民主党税調会長代行

去年の税調では、党としても、この自動車については前向きに検討する姿勢を出しましたので、今、御指摘がありました。例えばペイ・アズ・ユー・ゴー原則をここで原理主義的に持ち出してみても、ちょっとそこは弾力性を持たせて考えなければいけない深刻さをこの自動車については持っているのではないかと思います。日本経済を支えている産業であり、それだけに、逆に言えば取りやすいところからということだけではなくて、自動車に我々自身が甘えていないか、国家財政・税制、それらについて自動車に甘えていないか、その基幹産業たる自動車をもし我々が十分に生かし切れなければ、それこそ角を矯めて何とかということと同じことになってしまわないかと思えます。

それと、減税効果、それによる税収増や雇用、それらのいろんなことは余り軽視してはいけないと思います。これは経済産業省だけではなくて、より一層真剣にそれらのことのリアリティーを研究して、そして、そのことによってこの減税の意味をより一層高めるという判断もまた一方でなければならないのではないかという感じがします。これは是非、前向きに真剣に検討することを提起したいと思います。

○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

私は地方の立場から申し上げさせていただきます。

確かに、経済活性化の問題はあるかと思いますが、それは後で申し上げますけれども、今回、2つの税目で合わせて、地方分として9,000億円超の純減税を求める要望となっておりまして、とてもこれを認めるというわけにはまいらないと思っています。その後の固定資産税の償却資産分も含めると何と2兆5,000億円の減税ということですから、これはとても地方自治体はもたないという話になるかと思っています。

御案内のとおり、自動車取得税は地方にとって偏在性が少ない安定的な税財源であるにもかかわらず、今年度までの措置であるエコカー減税導入により、当初想定の1.5倍の減収となっておりまして、税収の半分が失われている状況の見直しが必要であり、厳しい地方財政の状況を考えれば、先ほども申し上げましたが、廃止は到底受け入れられるものではありません。また、自動車税は自動車に係る基幹的な財産税であり、税収中立の考え方を前提とせず、政策的な優遇措置を講じることは、とても断固として受け入れられないものと考えております。

それで、先ほど説明のありました資料2の11ページと12ページの「車体課税の軽減による買い換え促進の必要性」についてであります。「収入の伸びが思わしくない」など、経済的理由として囲みがなされている項目よりも、むしろ、端的に、回答割合の高い「今の車がまだ十分に乘れそう」だからこそ保有期間が長くなるのではないかということを考えることもできます。

また、12ページでは「車体課税の軽減による需要創出・雇用創出」とありますけれども、自動車取得税等の廃止により新車販売台数が約92万台増加するとの試算結果であります。新車販売台数に占めるエコカー減税対象車の割合は約8割に達しているにもかかわらず、エコカー減税適用期間である平成22年、平成23年の新車販売台数は、むしろ、年々減少しつつある状況にあると思います。エコカー減税の場合であれば、販売台数が減少傾向であるにもかかわらず、税目を廃止すると大幅増になるという結果は感覚的にも受け入れ難い、そのように考えております。

2点目であります。「償却資産に対する固定資産税の見直し」についてであります。こちら、正に1.6兆円の税収を近い将来消滅させてしまうという内容の要望でありまして、とても受け入れられるような話ではありません。諸外国との比較に言及しておられますが、税制の構造や体系が異なる中で、単純に償却資産の部分だけを抜き出して議論するのは、極めて乱暴であると考えます。

また、要望は機械及び装置の新規設備分を対象を限るとしてありますが、既存の償却資産も年々減価償却が進んでいくことを踏まえると、事実上の償却資産課税の廃止要望に等しいものであります。したがって、我が国における固定資産税制度の根幹に関わるものであり、地方財政に著しい影響が及ぶことは明らかです。先ほど申し上げましたように、車体課税でマイナス9,000億円、そして、この償却資産で1兆6,000億円ですから、地方税が2兆5,000億円なくなるということは、地方自治体からの猛烈な反発も予想されて、非常に難しい問題であると考えております。

なお、私、内閣府の地域活性化の担当でもございます。それで、今、この総合特区制度が今年からスタートするというところで、全国の都道府県から国際的な総合特区、また、地域活性化総合特区の要望がたくさんございます。その要望を見ておりますと、私はむしろ経済活性化は都道府県に任せた方がいい。国が一々、これとこれを減税するというよりは規制緩和とか、それこそそうした政策をやった方が効果は非常に高いものがあるのではないかと、私はこのように思っております。

○五十嵐財務副大臣

それでは、牧野副大臣どうぞ。

○牧野経済産業副大臣

最後にしましょう。峰崎参与からどうぞ。

○峰崎内閣官房参与

ペイ・アズ・ユー・ゴー原則というものは、去年、法人税の引下げ問題のときにも、この場でもものすごく議論いたしました。やはり財政規律という問題は、確かに経済的な条件からすれば、いろんな要望が出ると思うんですけども、そこを外してしまうと、恐らく税制改正の議論というものは、ある意味では、今日的にはなかなか難しいものがあるのではないかと。

そういう意味では、今、中野会長代行は、この問題についてはそこを無視といえますか、そこだけに固執してはいけないのではないかとおっしゃったんですが、私はこのことはきちり、お互いに確認しないと、恐らく、この論議の前提がやはり成り立っていかないのではないかなと思いますので、しかも巨額の金額です。

私、もう一つ言いたいことは、私も先ほど、国土交通副大臣のおっしゃったことに賛成で、空洞化というものについてどう考えたらいいんだろうかということですが、実は、父親も自動車産業に勤めていましたし、兄弟もみんな自動車産業に勤めていました。それで、雇用があり、裾野が広いということはよく存じているんです。

実はリーマンショックの後に、SAAB というスウェーデンの会社は国に何とかしてくれと持っていったわけです。GM は確かに国がちゃんとやって、あと、再開をしていったんですが、やはりスウェーデンは積極的労働市場政策を取っている国ですから、自動車産業というものに対して、SAAB を救済するのではなくて、働いている人はきちんと面倒を見るけれども、SAAB については実は倒産もやむなしという方向へ行ったわけです。つまり、産業構造というものは絶えず転換をしていくわけですから、その空洞化と言われているものが果たして本当に日本に必ずいなければいけないのに空洞化しているのか、それとも、そういう産業構造の転換に伴って、いわゆる企業が、産業が変わっていくのか。

これまで経済産業省は、一貫して廃業率と開業率の問題をずっと言い、そして、それを支援するための税制ということをやずっとやってきたんです。この間ずっと、そういう意味からしますと、勿論、円高という問題が一番大きい要因だと思うんですけど

ども、税制上の措置によってそういう空洞化のようなものが果たして本当に防げるんだろうか、この根本の議論をどこかの時点で、私も副大臣がおっしゃるように議論をして、お互いに納得してそこは進めていかないと、目先の議論だけではなくて、これから5年、10年先の産業構造はどうなっていくんだろうか、こういう議論をお互いに展開していかないと、私はやはり日本の経済というものがこれから発展していくときに、お互いに確認しなければいけないのではないかなと思っております。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○松原国土交通副大臣

今の峰崎参与の御指摘は極めて重要だと思うんです。それが、入れるものはいなくなったのか、産業の変革の中で必然的にそうなったのかという議論はありますが、私はペイ・アズ・ユー・ゴー原則というものは極めてモラルハザードを抑止するためにも重要なものだと思っております。しかし、その上で同時に、今、国際社会の中でこれだけでもまれている状況を見ますと、例えば税制そのものが他国に比べて高いか低いかという比較は、それだけで決まるわけではありません。

様々な要素がありますが、そういったものをきっちりとして、私は同時に、イコールフットィングの原則というんでしょうか、同じ土俵で企業が闘える原則というものをつくるというのは、この税制調査会の議論かどうかは別にして、極めて重要なので、そのイコールフットィングの議論というものは、今、言ったペイ・アズ・ユー・ゴーの原則と同じぐらいに重要で、その部分の議論をした上で、それでもなくなるものは時間のあれでしょうけれども、そこをきちんとやって、残るべきものを残すという点で、私は検証する必要があると思いますし、そうしないと、これからの社会保障などの租税も担税力のない社会になってしまったらしょうがないと思っております。

○五十嵐財務副大臣

牧野副大臣、どうぞ。

○牧野経済産業副大臣

もし、あれでしたら、中野代行にやっていただいて、最後に私が一言、時間も来ていますのでね。

○中野民主党税調会長代行

私も松原副大臣とほとんど同じなんです、常に自動車については二重課税、三重課税という話は指摘されるところであります。また、消費税の問題が議論されるときに、改めてこれもドッキングされて考えればというお話もありますけれども、しかし、今の自動車の状況を考えると、その猶予さえもない。今、いわゆる二重苦、三重苦どころではない、多重苦の中に追い込まれている中で、日本の経済・雇用を支えている自動車について、そのまま我々は依存し過ぎていいのかということは、やはり真剣に考えないといけないんだと思います。

私、ペイ・アズ・ユー・ゴー原則をないがしろにしろという気持ちは全くありません。ただ、それと同じように、日本の基幹産業をこれ以上苦しめて、そして、先ほど来、言われているように、空洞化というものが進んでいくということは、やはり深刻に受け止めなければいけないと思います。

また、この経済政策、税制も含めてやることによって、雇用とか、また改めて税収にも響いてくることも、やはり私は軽視しないで、しっかりと評価して考えることが必要で、峰崎参与が言われたように、経済構図全体について考えるのは、そういう時代を迎えていると思いますが、ちょっと SAAB の話と日本の自動車産業を一緒にするわけにはいかないと思います。

○五十嵐財務副大臣

滝副大臣、どうぞ。

○滝法務副大臣

時間が大分過ぎていますから、一言だけ申し上げたいと思うんです。

牧野副大臣の危機感あふれる話は十分に承りましたけれども、もともと空洞化を助長といいますか、音頭を取ったのは基本的に政府なんです。要するに生産拠点を海外に移転させるという、例の「前川レポート」に乗ってやったわけですから、しかもそれを国民の税金でやったんです。海外投資減税と低利の融資と、二本立てで政府が基本的に「前川レポート」に従ってやった。

したがって、地方はみんな空洞化で、今、経産省が大変だと言っていますけれども、地方はその時点で大変だと言って騒いでいるわけです。ですから、先ほど福田政務官がおっしゃったように、都道府県に任せてくれという地方の声というのは切実だと思うんです。国が政策でやっていて、そのしりは地方が、雇用もやらなければいけない。それから、生活保護もやらなければいけない。

こういうことです。そのところはやはり松原副大臣がおっしゃるように、少し検証して、どうするかという立場からやらないと、この問題はただ単に空洞化だ、あるいは今、自動車産業は危ないというのは確かにそうかもしれませんけれども、もっと地方がこれによってあおりを受けるとするのはどうするんだというところからやってもらわないと、恐らく地方は納得できないと思うんです。

○五十嵐財務副大臣

どうぞ。

○福田総務大臣政務官

今、お話がございましたけれども、私もそういう全体的な産業政策、経済政策を見直すべきだと思うんです。

それで、今日、愛知県が来まして、宇宙産業の国際特区をやりたいと来たわけですよ。ですから、自動車からこちらへ産業構造を変えていくということも検討しなくてはならないのではないですかというお話をいたしました。こういうことをこれから

地方に任せれば、私はどんどん進んでいくのではないかなと思っています。

○五十嵐財務副大臣

牧野副大臣、まとめてください。

○牧野経済産業副大臣

いろんな御意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

最後に一言だけ挨拶させてもらいますが、中長期的な立場に立って物事を考えたり、あるいは地方自治体の立場に立って物を考えたりすることは当然大切なことだと思いますから、それをやめろということは言いませんけれども、ただ、皆さんに最後に一言だけ聞いてもらいたいのは、現実を見てほしいんですよ。本当に困っている人の声を本当に聞いてもらいたい。今、何を国家はやるべきかというのをよく考えてもらいたい。

私はそういう意味で、今日はきつく言わせてもらいましたけれども、どうぞ、財政の方におかれましても、このことを心からお願いして、私どもの要望に代えさせてもらいます。

どうぞよろしくお願いします。

○五十嵐財務副大臣

そろそろ終わりにしたいんですが、車体課税については去年からずっと大議論していきまして、国と地方との関係、そして、車体課税と燃料課税の整理の問題、これを総合的に考えていかないと、この問題は解決がつかないというふうにもう整理をされていますので、ですから、車体課税だけ持ってくるということには私はやはり疑問があると思います。

先ほど総務省から出たように、やはり国と地方との関係も整理してこななければいけませんし、そのときに燃料課税の配分はどうするんだ、車体課税の配分はどうするんだということをもう一度考え直さないと、車体課税だけただにしてくれれば生き残るんだという話では済まないと思います。

全体を組み立て直すということは、経済産業省だけではなくて、我々全員で考えていかなければいけないことだと思いますので、引き続き、これは議論をしてまいります。

○牧野経済産業副大臣

それでは、最後に1つ、そうやって言われるなら言いたいですけれども、去年と今年は1年間でかなり状況は変わっているんですよ。円は7円も上がっているわけですよ。それで、その間に大震災もあったんですよ。今、現実にはタイでは洪水で、日本の企業はみんなやられているんですよ。その現実が大きく変わってきている中で、私は待ったなしだと思います。ここは何とか、是非、本当にこういう政策を打っていく以外に、ほかにもっとすばらしいものがあれば、今日、明日で間に合いますけれどもね。

○五十嵐財務副大臣

主張は分かりますが、我々は論理の、政策の筋を言っているわけですから、それは無視して、大変だから助けろというだけでは済まないという問題だと思います。

○牧野経済産業副大臣

国を助けるんですよ。

○中野民主党税調会長代行

これは、私は五十嵐副大臣のまとめで今のところはいいんだと思います。いわゆる自動車と地方との闘いにしてはいけないということです。

○五十嵐財務副大臣

全体を考えなければいけないということです。

○中野民主党税調会長代行

ですから、地方財政が厳しいというのは自動車の要望は聞きませんという話ではなくて、その地方の厳しさを代わってフォローするシステムも含めて、これは総体的に考えなければいけないことで、地方が苦しいからといって自動車にいつまでも負担をかけていいという話では当然ないわけですから、それらを含めて議論してもらいたいと思います。

○五十嵐財務副大臣

そういうことです。

それでは、大議論になりましたけれども、次に移らせていただきまして、国土交通省からヒアリングを行います。松原副大臣、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。お手元にお配りいたしました資料で、国土交通省平成24年度税制改正要望について概略を御説明いたします。

1 ページを御覧ください。本日御説明させていただく事項の目次です。

まず、平成24年度国土交通省税制改正要望の主要項目をざっと御説明させていただき、その後、要望に係る経済効果をお示しする事例を何点か御説明させていただきます。

2 ページをお開きください。平成24年度国土交通省税制改正要望の主要項目の概要を御紹介いたします。国土交通省では、主要項目として、暮らしの安全・安心確保関連税制、成長戦略・地域の経済活性化関連税制、低炭素・循環型社会関連税制の3本柱で取りまとめを行っております。

暮らしの安全・安心確保関連税制についてであります。1つ目の柱として、内需の柱である住宅投資の促進や都市の防災強化、地域公共交通の活性化等を通じた暮らしの安全・安心確保に関連する税制を要望いたしております。

1つ目の、住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保等として、新築住宅に係る固定資産税の減額措置の延長や、土地・住宅に係る不動産取得税の軽減措置の

延長、認定長期優良住宅に係る特例措置の延長、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長・拡充などを要望いたしております。

2つ目の、災害に強い都市・地域の形成として、復興まちづくり計画に伴う鉄道線路の移設に係る不動産取得税等の特例措置の創設や、街区防災計画に基づく事業の推進に係る課税の特例措置を要望しております。

3つ目の、地域公共交通の維持・活性化等として、JR 三島特例及び JR 三島会社・JR 貨物に係る国鉄承継特例の延長や、地方航空路線維持のための国内線航空機に係る固定資産税の軽減措置の延長、乗合バス・地方鉄道に係る自動車取得税・固定資産税の軽減措置の延長などを要望しております。

4つ目として、既に御説明があったかと思いますが、警察庁、農林水産省、総務省、経済産業省、防衛省と同様、船舶・鉄道・建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長を要望いたしております。

3 ページをお開きください。柱の2つ目として、国際競争力強化や国内産業の空洞化防止に資する成長戦略や地域経済活性化に関連する税制を要望しております。

成長戦略関連税制としては、国際バルク戦略港湾における荷さばき施設等に係る固定資産税の軽減措置の創設や、トン数標準税制の拡充、新関西国際空港株式会社や成田国際空港株式会社に対する軽減措置などを要望しております。

地域の経済活性化関連として、特定の事業用資産を買い換えた場合の課税繰延べに係る、いわゆる買換え特例や、トラック・内航貨物船その他機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長、ホテル・旅館の建物の固定資産評価の見直しを要望いたしております。

4 ページをお開きください。低炭素・循環型社会の形成に向けて、省エネ・グリーン化を促進するため、認定省エネ住宅の促進のための特例措置の創設や、JR 貨物の車両等に係る固定資産税の軽減措置の延長、また、自動車の車体課税の見直しに関する税制を要望いたしております。

なお、下の欄に税制抜本改革関係として、消費税に係る検討課題等を記載しております。本日は来年度要望事項に係る御説明の場ということで、別途の機会に御説明させていただきますが、住宅、建設、不動産、公共交通、宿泊サービスと、多くの所管行政分野で検討課題があることのみ、国土交通副大臣として申し上げておきます。

以下、個別事項説明であります。国土交通省の要望項目は多岐にわたっております。どれもが重要な要望でありますけれども、時間も限られておりますので、本日は主要項目の中から税制の経済的効果を示す幾つかの例に絞って説明させていただきます。

5 ページを御覧ください。住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置の拡充・延長について御説明いたします。

現在の住宅市場の動向ですが、住宅着工戸数は、依然、低水準で推移しているところ

ろ、経済活性化には、内需の柱である住宅投資の喚起が必要であります。一方、右の図を御覧いただきますと、勤労者世帯年収は長期的に下落しており、住宅価格は上昇傾向を示す中、住宅取得をめぐる環境は激しさを増しております。

こうした状況下におきまして、平成 22 年度税制改正では、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置を拡充し、平成 22 年度の贈与については 1,500 万円まで、平成 23 年度の贈与については 1,000 万円まで非課税とする特例措置が創設されました。この結果、平成 22 年は前年と比較し、贈与者数は 1.73 倍、贈与総額は 2.11 倍にそれぞれ大幅に増加し、高齢者が保有する眠れる金融資産の活用により、生前贈与の大幅な促進、住宅取得者の負担軽減、ひいては住宅投資の増加に大きく寄与しました。

今回の要望は、住宅取得のための平均的な贈与額が 1,200 万円となっておることから、こうした平均的な贈与をカバーし、非課税枠を 1,500 万円と拡充した上、適用期限を 2 年間延長することにより、内需の柱である住宅投資を喚起しようとするものです。当該措置により、住宅投資が 6,785 億円増加し、生産波及効果は 1.14 兆円と試算しております。

6 ページを御覧ください。住宅・土地に関連する税制として、平成 24 年度に向けた要望をしているもののうち、主なものに係る税制の経済効果を試算したものでございます。

①は、先ほど御説明したとおりでございます。

②の新築住宅に係る固定資産税の減額措置につきましては、現行の当初 3 年間、または 5 年間の固定資産税 2 分の 1 減額の延長の要望であります。当該措置により、住宅投資増が戸当たり 113 万円、生産波及効果は 1.5 兆円と試算しております。

③の認定省エネ住宅に係る課税の特例措置を創設していただきますと、住宅投資増が戸当たり 500 万円、生産波及効果は 3,100 億円と試算しております。

④は、現行の 10 年超保有する土地等の事業用資産を譲渡し、新たに事業用資産を取得した場合の譲渡益について、その 80% を課税繰延べする措置の延長の御要望ですが、当該措置により、2,300 億円の投資が喚起され、生産波及効果は 4,600 億円と試算しております。

⑤は、現行の土地・住宅に係る不動産取得税の税率を 4 % から 3 % に軽減する措置の延長の御要望ですが、当該措置により、住宅・企業設備の投資が 4,600 億円増加し、生産波及効果は 9,700 億円と試算しております。

これらの税制特例措置全体の減収額は約 3,770 億円ですが、生産波及効果は年間約 4.4 兆円と試算しているところであり、その費用対効果は大きいと考えます。住宅・土地税制は国民生活に直結し、また、住宅投資等の促進は内需の柱であることから、復興増税や一体改革など国民に負担を求める話ばかりではなく、是非、これら国民生活に身近な分野の減額措置をお認めいただきたいと考えております。

7 ページを御覧ください。トン数標準税制の拡充要望です。

1. を御覧ください。まず、経済安全保障の確立につきまして、東日本大震災や原発事故の際、各国政府による航行制限や外国の船会社による寄港取りやめが多数ございました。一方、日本の船会社は通常運航に努めるとともに、救援物資の無償輸送を行うなど、早期の復旧に貢献しました。結果として、日本の船社が運航しております外国籍船を含む日本商船隊による安定輸送と経済安全保障の早期確立の必要性は明確になったところであります。

次に、国際競争力の強化につきまして、現行のトン数標準税制の運用対象は、日本では日本船舶に限定されている一方、欧州や韓国等の海運国では全ての外国船舶を含めた商船隊全体とされており、日本の船社は他社に比し競争条件において不利な状況にあります。こうした状況を踏まえ、2. のとおり、日本船舶増加の加速化、日本商船隊の重要な一部である一定の外国船舶の確保を通じ、経済安全保障を早期に確立すること、このため、日本商船隊の競争力確保・規模拡充を達成することが必要であると考え、トン数標準税制の拡充を要望しております。

具体的には、要望内容は3. のとおり、現行のトン数標準税制の対象に、日本の船社が支配する特に重要な一定の外国船舶を加えていただきたいと考えております。この外国船舶の範囲については諸外国では無制限となっておりますが、日本の船社が海外子会社を通じて保有し、かつ使用する船舶のみとすることを考えております。

また、拡充による費用対効果は4. のとおり、減税額約50億円を費用とし、日本船舶の建造等への波及効果約4,380億円を効果として見込んでおり、費用の約88倍の効果があると試算しております。

自動車の車体課税の見直しにつきまして御説明申し上げます。8ページであります。

まず、「税制改正要望の内容」の欄を御覧ください。車体課税については、先ほど経済産業省からも御説明がありましたが、自動車ユーザーは自動車の取得・保有に関し、自動車重量税、自動車取得税及び自動車税の総額で年間2兆5,000億円もの負担をしております。その負担軽減のため、平成23年度税制改正大綱に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る必要がございます。その中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税等の特例措置を継続するとともに、一定の先進安全自動車やバリアフリー車両についての特例措置を創設することを要望するものです。

「環境対応車の導入インセンティブの必要性」の欄を御覧ください。地球温暖化目標の達成に向け、環境対応車の更なる普及を促すためには、その導入にインセンティブを与えることが必要不可欠ですが、これは環境対応車の購入促進に有効であることに加え、自動車メーカーの技術革新を加速する効果もございます。平成21年4月、経済対策・環境対策等の観点から、自動車取得税と自動車重量税に係るエコカー減税が導入されましたが、これは自動車税のグリーン化特例や既に終了したエコカー補助と相まって環境対応車の普及に効果を上げており、乗用車（新車）販売に占める次世代自動車の割合は制度導入前に比べ約10ポイント向上いたしました。また、乗用車の燃

費向上にも効果を上げており、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 年度の向上率は約 8 %と、大幅な上積みを実現しました。したがって、車体課税のグリーン化を一層推進するため、現在講じられているエコカー減税等の特例措置を継続する必要があります。

なお、現行のエコカー減税の費用対効果は、費用としての減税額約 2,100 億円、効果として約 31 万台の需要押し上げによる生産波及効果は約 1.9 兆円を見込んでおり、費用の約 9 倍の効果があつたと試算しております。

次に、「車両の安全対策の必要性」の欄を御覧ください。大型トラックの事故の半分は追突ですが、死亡につながる率は乗用車の約 12 倍と大変高いため、衝突被害軽減ブレーキの普及を促進して、安全性の向上を図る必要があります。これはレーダーで前方を確認し、自動車に警報やブレーキを作動させる装置で、試算では被追突車両の死亡事故を約 5 分の 1 に減少させます。大型トラックの衝突被害軽減ブレーキの普及率は平成 22 年の新規登録ベースで 13%でございますが、平成 27 年度には約 50%にしたいと考えております。また、大型車両の衝突被害軽減ブレーキは世界に先駆けて我が国でも実用化され、現在、国際基準策定に向け議論が行われております。環境対応車と同様、この普及促進は国際競争力強化に資するものであり、導入負担を軽減し、普及を支援する必要があります。

なお、この特例措置の創設による費用対効果は、費用として減税額の約 18 億円を、効果として大型トラックの追突による損害軽減効果の約 40 億円を見込んでおり、費用の約 2.2 倍の効果があると試算されております。

最後に、「バリアフリー対策の必要性」の欄を御覧ください。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、本年 3 月にバリアフリー法に基づく整備目標を改定し、バリアフリー対応の施設や車両の一層の導入促進を行っておりますが、この導入は費用がかさむ一方、収入増加につながり難いため、税制措置による支援が必要であります。

なお、この特例措置の創設による費用対効果は、費用として減税額の約 16 億円を、効果として消費拡大効果の 69 億円を見込んでおり、費用の約 4.3 倍の効果があると試算しております。

なお、外務省から国際開発連帯税の創設要望が提出されておりますが、国土交通省としては、この航空券連帯税の導入については強く反対いたしますので、よろしくお取り計らいをお願いいたします。

以上のように、国土交通省の税制改正要望は国民生活や経済成長に大きな影響を与えるものばかりであり、真に必要な税制に重点化して要望を取りまとめさせていただきましたので、是非ともよろしく申し上げます。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、ただいまの国土交通省の要望に対して、御意見、御質問をお願いします。
どうぞ。

○福田総務大臣政務官

それでは、私の方から4点コメントをさせていただきます。

1点目は、不動産取得税の住宅及び土地の取得に係る税率の特例措置等についてです。先ほどから申し上げておりますけれども、地方財政は依然として厳しい状況が続いておりまして、全国知事会からも、不動産取得税について「標準税率引き下げの特例措置などを見直し、その安定的確保を図ること」との要望がなされております。不動産取得税の税収がピーク時、平成8年度から約6割落ち込んでいることを考えると、こうした要望も踏まえ、本特例措置の廃止を含めた抜本的な見直しが必要ではないかと考えております。

2点目は、固定資産税の新築住宅に係る特例措置についてであります。単純な延長要望となっておりますが、平成23年度税制改正大綱を踏まえ、優良な住宅ストック、例えば200年住宅に限定するなど、真に必要なものに絞るべきではないでしょうか。また、この特例は、結果として、例えば節税用マンションなど複数の住宅を保有しているような高所得者を優遇することになっており、少なくとも所得税の住宅ローン控除のように、自己居住用に供するものに限定する必要があると考えております。

3点目は、固定資産税のいわゆる「JR三島会社」等への特例措置についてであります。旧国鉄の民営化から既に25年が経過しており、税制上の特例が未だに継続されていること自体、NTTやJTなどの旧公社と比べて極めて異例であります。地域主権改革を推進しているこの時期、国が地方税によって経営支援を行うことは抜本的な見直しが必要ではないでしょうか。特にJR九州は、九州新幹線の鹿児島・博多間の全線開通など経営基盤が強化されており、経常収支は黒字であって、既に国の法人税も納税しております。また、国土交通省においても今年6月に講じた経営支援措置において、経営安定基金の積み増しをJR北海道及びJR四国に限定しており、JR九州との経営状況の違いを明らかに認めているところであります。

4点目は、軽油引取税の課税免除の特例措置についてであります。先日も申し上げましたので、こうしたこのものについては、国の業務として行うものであれば揮発油税と同様に課税した上で、その費用については国の予算に計上することが原則だと考えております。その他の用途についても、それぞれの特例措置ごとに政策の合理性や有効性等について総合的に洗い直した上で、結論を得るべきだと思います。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

それでは、三谷政務官どうぞ。

○三谷財務大臣政務官

特に3つの項目について、問題点を指摘させていただきます。

1つは、住宅取得等資金に係る認定省エネ住宅（仮称）の促進のための特例措置の創設です。たくさんございますが、現行の住宅ローン控除はじめ他の住宅税制との整合性をどのように考えるのか、確保するのかということを考えていただきたいと思います。また、他の住宅への減税制度がある中で、新たな税制措置による、この住宅取得へのインセンティブがどのように働くのか、この資料にはとにかくこれだけの波及効果がありますとしか書かれておりませんので、どのように働くか、根拠をお示しいただきたいと思います。

2点目は、同じく住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長・拡充についてです。住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置は、平成22年度改正における税制調査会の議論でも、金持ち優遇ではないかといった批判がある中で、当時のリーマンショック後の厳しい経済情勢を踏まえ、緊急経済対策のための2年間限りの措置として創設されたものです。更なる延長拡充はいかがなものか、問題だと考えます。

3点目は、トン数標準税制の拡充についてです。国際標準に少しでも合わせたいというお気持ちは理解できますけれども、我が国のトン数標準税制は、安定的な海上輸送の確保という経済安全保障の観点から、日本籍船を計画的に増加させるという明確な政策目的の下で平成20年に創設されたものであります。本年度は、平成25年度までの5年計画の3年目に当たります。本件については、こうした状況や制度導入の目的を踏まえてしっかりと検討していくことが必要だと考えます。

以上です。

○五十嵐財務副大臣

峰崎参与、どうぞ。

○峰崎内閣官房参与

いろいろたくさんあるんですけども、今、大分お話があったんですが、最後におっしゃられた、私は2年前に前原さんが当時の国土交通大臣で、この1,500万円の枠の問題について、随分、喧々囂々とやったんですよ。これから人口がどんどん減って行って、私、社会保障と税の議論をしたときに、日本の住宅を社会保障という観点から見たときに、支出が極めて低いんです。それは、特優賃というものがありましたけれども、つまり持ち家を優遇していこうということについての政策は戦後かなり進んで、それは経済的にも随分影響を与えましたし、中産階級を増やしていくという点ではあったと思うんですが、これからずっと考えたときに、所得が非常に上がらない時代になってきているときに、これから高齢者の人たちが、非常に貧富の格差が拡大しつつあると思うんですよ。

そのときに、賃貸住宅の優良なもの、あるいはバリアフリー化したものとか、そういう方向に大きくシフトしていかないと、今までのように家をたくさん造りましょう、経済成長を発展させましょう、そのためには減税が非常に重要ですよという時代は、

私自身はもう終わったと思っているんですよ。この点は、金持ち優遇との関係で言いますと、そういうところにむしろ重点的に、ある意味では支援をしていくといいますか、特に地方自治体などは私は大きいと思うんです。

もう一つの問題は、これは無いものねだりかもしれないんですが、リバースモーゲージという形で、つまり、今、富裕層の皆さん方が持っている資産を、いわゆるダイナスティーモデルと通常は呼ぶんですけども、王朝モデル、要するに自分の家計だけに移転させていこうとしているわけです。そうではなくて、そんなに高額のものを持っておられる方で、例えば高額な資産を担保にしながら、自分はこれを使って高齢者の老後の生活をやりますよという仕組みに変えていかないと、何となく、確かにそういうもので支援を受けた人はそれで新しい家を建てるかもしれませんが、それは何となく社会全体から見たら、これはやはり格差社会というものに対しては、余り大きな変化はないのではないかなというふうに見えますので、そういうリバースモーゲージのような仕組みが使えるような形での転換というものは考えられないものかなということについて、私は2点意見を申し上げたいと思います。

○五十嵐財務副大臣

松原副大臣、どうぞ。

○松原国土交通副大臣

今、最後に峰崎参与が言った部分は、やはり新しい考え方として、今までの持ち家からそういったものを、借家も含め、また住居が、今、中古住宅市場も作ろうという議論が随分されていますが、方向性としては、私は一つ、長期的にはあろうかなと思っております。

ただ、私などが身近で聞いてみる限り、やはり地域のそういった、昔で言う地主さんといった方の意識も含めて、なかなかそこまで行っていないケースもあるんだなというのは率直な、私、地元で活動し、地主さんなどと会うと、その印象はあります。やはりお金を持っている層にかなりそこが多いのは事実なので、その部分は、参与のおっしゃるのは長期的な方向としてあろうかと思いつつながら、今日はお答えをさせていただきます。

最初の不動産取得税の減収について、これは廃止すべきではないかという御質問がありました。本特例は地価の底上げや住宅取得費用負担の軽減を通じて9,700億円の生産波及効果をもたらすものであります。一方、近年の不動産取得税収の減少は税率引下げによるものではなく、地価の下落やリーマンショック以降の景気悪化による不動産取得数・取引数の減少や住宅着工の減少等に起因するものであると理解しております。土地・住宅市場は極めて低調な状況での特例の廃止・縮減による税負担の増加は地価の下落を更に招き、不動産取引や住宅着工を委縮させ、更なる税収減につながることから、本特例は廃止すべきではないと私たちは考えております。

次に、昨年の大綱において、住宅をめぐる状況は地域によって様々であるという話

でありまして、この措置は新築住宅を取得する国民の負担を軽減し、住宅取得及び住宅投資促進に大きく寄与してまいりました。また、固定資産税の創設とほぼ同時期から 60 年にわたって継続されて適用され、国民は正に本則として認識をしていると我々は考えております。ここ 10 年以上所得が下落し続ける中で、国民に住宅取得の初期負担の増加を求めることは現実的には難しいだろうと考えておりまして、住宅の国民生活、ひいては国の安定を支えるもの、住宅政策等は耐震化の優良な住宅ストック形成等の観点を踏まえつつ、全国的に取り組むべきことだろうと考えております。

その次に、JR 三島の話でありましたが、JR 九州についてであります。JR 九州は鉄道事業だけで見ると大幅な赤字で、平成 22 年度決算で 122 億円の赤字を持っておりまして、この分野を考えれば、置かれている状況は北海道や四国と同じであると認識しておりまして、JR 九州についても税制特例が廃止されると、今後、特に赤字のローカル線については維持が困難であるということから、現行どおりの税制特例の延長が不可欠であると考えております。

次に、いわゆる船舶・鉄道の免税措置についてということですが、予算措置の是非で検討する際には、措置の永続性や執行面の課題など、具体的な予算措置の内容を示していただいた上、検討を行う必要があると認識しております。

次に、住宅ローン控除はじめ他の住宅税制との整合性の話で、認定省エネ住宅であります。特に高いエネルギー性能を有するものであり、性能強化のため、かかり増し費用を要するものであります。従来、一般の住宅の価格は 2,200 万円でありますけれども、省エネ住宅は 2,700 万円と高いわけでありますので、このように取得費用で 500 万円、2 割増しとなるということを考えた場合に、一般の住宅と比べて優遇することは妥当ではないかと考えております。具体的には、住宅ローン控除の借入対象額の上乗せや各種の税額の軽減を通じ、取得インセンティブも働くものと考えております。各種の税目を合わせた納税額は、軽減措置により概算で 175 万円から 151 万円に、約 24 万円軽減されると考えられております。長期優良住宅についても今回の要望と同様の措置を設けていただいておりますが、税制上のメリットが大きいことが多くの注文者の決め手になっていると認識いたしております。

次に、トン数標準税制であります。東日本大震災及び原発事故の影響により、各国政府による独自の航行制限や外国の船社による寄港の取りやめの事例があった一方、日本の船社は自国船舶及び外国船舶から成る日本商船隊の通常運航を維持するとともに救援物資の無償輸送等を行うなど、震災の復興に貢献してまいりました。これにより、日本商船隊による我が国への安全輸送・経済安全保障の重要性が認識されたところでもあります。このため、日本船舶の増加・ベースアップを図るとともに、日本船舶を補完するものとして、日本の船社が支配する特に重要な一定の外国船舶に限りトン数標準税制の対象とすることにより、必要規模の即時確保を図りたいと考えております。いつ来るかわからない緊急時に備え、早急に経済安全保障の達成をする必要があ

ります。平成 21 年に現行 5 か年計画を策定した際には、この計画を途中で変更する必要が出てきた場合、変更できない趣旨はなかったと考えております。

それから、非課税措置の拡大は金持ち優遇ではないかというお話が三谷政務官からありました。調査によれば、贈与を受ける側は 20 代、30 代で収入 400 万円～700 万円の層が中心であります。また、贈与する側も平均的な金融資産を保有する者が半数程度を占めており、いずれも金持ちと言われる方々ではないと認識しております。更に、住宅は裾野の広い産業分野があり、本特例措置により関係される住宅投資額の効果は国民全体に幅広く普及すると考えております。これは、この措置によって、今、申しあげましたように、人数で 1.73 倍、金額で 2.11 倍ということで、大きな前進があったわけであります。

あとは、こんなものでしょうか。

以上ですね。

○五十嵐財務副大臣

よろしいですか。

○松原国土交通副大臣

はい。残りは別途お答えします。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、この議論はまた続くと思いますが、今日は時間が過ぎていきますので、この辺にさせていただきますと思います。

○松原国土交通副大臣

もうちょっとシェイプアップして、また峰崎参与と議論するようにします。

○五十嵐財務副大臣

それでは、最後に防衛省からヒアリングを行いますので、時間が限られております。大変恐縮ですけれども、メリハリのついた説明を心がけていただき、時間厳守でよろしくお願い申し上げます。

○峰崎内閣官房参与

松原副大臣、航空券連帯税の反対する理由を今度出してください。

○松原国土交通副大臣

こちらもやらなければいけないんですよ。

○峰崎内閣官房参与

今が時期尚早かどうかとかいろいろ、反対は理由があると思うんです。

○松原国土交通副大臣

やらなければいけない理由がたくさんあるんですよ。またやりましょう。

○五十嵐財務副大臣

それでは、下条政務官お願いします。

○下条防衛大臣政務官

どうも、皆さんお疲れ様でございます。下条みつでございます。防衛省の方から要望させていただいております、2件について御説明させていただきたいと思っております。遅い時間で恐縮でございます。

まず、1点目はACSAに関する消費税の非課税措置について御説明させていただきたいと思っております。

御存じのとおり、ACSAとは災害救助活動やPKO活動などを実施している自衛隊と他国軍との間で、水や燃料などの物品・役務を相互に提供する枠組みであります。ACSAに基づく物品・役務のやりとりに当たっては、消費税は非課税となることが国際的には通例となっております。また、相手国との信頼関係の観点から、消費税も非課税にすることが必要であります。現在、カナダ及び韓国と話し合いを進めているところでありまして、現時点では平成24年度中に新たにACSAを締結することが固まっているとは言い難いのでありますが、可能性としてはあるということで、税制改正要望を提出したものであります。日米ACSA、日豪ACSAについても、消費税については非課税とされております。これが1点目でございます。

2点目は、軽油引取税の課税免除の特例措置の延長について御説明いたしたいと思っております。

防衛省・自衛隊が使用する燃料のうち、艦船や公道を走行しない車両等に使用する軽油については、従来、課税免除の対象とされておりますが、この免除措置は平成23年度までとされております。防衛省・自衛隊は、我が国の防衛はもとより、災害派遣や海賊対処活動など、様々な任務に従事しております。そのためには、艦船等の運航に必要な不可欠な燃料を確保する必要があります。現在、非課税となっている軽油の予算額は平成23年度で約318億円ですが、財政状況が厳しく、円高による調達コストのメリットと言われておりますけれども、原油価格は長期的な高騰及び不安定な傾向にある中で、仮に課税免除措置が延長されないと、この約318億円から軽油引取税相当額約116億円、正に4割を減額しなければならないこととなります。東日本大震災における災害派遣と平成22年度海賊対処活動のための艦船用燃料の調達額が合計約100億円であることを踏まえれば、この116億円の減額は自衛隊の任務遂行に重大な支障を与えかねません。

最後になりますが、自衛隊は有事への対応のみならず、災害派遣への対応など、国民の生命と財産を守る存在として特別な任務を確実に遂行していく必要があるため、課税免除措置の3年間の延長を求めるものであり、何とぞ委員各位の御理解を賜りますよう、お願いいたしたいと思っております。

以上で説明を終わります。

○五十嵐財務副大臣

ありがとうございます。

それでは、ただいまの防衛省の要望について、福田政務官お願いします。

○福田総務大臣政務官

それでは、軽油引取税の課税免除の特例措置についてコメントをさせていただきます。

期限が到来した特例措置は、道路に直接関係しない用途であることから講じられたものであるため、軽油引取税の一般財源化に伴い、原則として廃止すべきものと考えております。特に国の業務として行うものであれば、揮発油税と同様に課税した上で、その費用については国の予算に計上することが原則だと考えております。

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した。

ほかにございませんでしょうか。

それでは、時間となっておりますので、ここまでとさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

それから、財務省については紙面による要望が出ておりますが、ペイ・アズ・ユー・ゴー原則に則っておりません。私はこれについても大変遺憾に思っておりますので、その説明を求めたいと思っております。

前回と併せて、各省の要望事項等について一通り聴取を行いました。要望項目をアピールしたいとお気持ちは分かりますが、経済効果の試算についていかがかと思わざるを得ない強引なケースも見られました。今後、費用対効果分析については事務ヒアリング等において精査をさせていただきますので、各府省においても再検証をお願いいたしたいと思っております。

なお、要望項目については租特の見直し基準、いわゆるふるいに基づいて、財務省、総務省と要望省庁との間で事務的に整理を行った上で、昨年同様、11月中旬を目途に随時調整協議のプロセスに入りたいと考えておりますが、具体的な日程については追って御連絡いたします。

本日の会議は以上で終わります。次回は11月1日火曜日に、今後の議論の進め方などをテーマに開催する予定でございます。ありがとうございました。

なお、記者の皆様には申し上げますが、記者会見はこの後、この場所で行います。

最後まですみません、遅くなって。特に中島代理、申し訳ございませんでした。ありがとうございます。

散会します。

[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あることをご承知おきください。