

平成30年度 東京都税制調査会
第3回小委員会 議事録

日 時 平成30年8月23日(木) 午前10時00分～
場 所 都庁第二本庁舎 31階特別会議室27

平成30年度 東京都税制調査会第3回小委員会

平成30年8月23日（木）10:00～12:01

都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

【工藤税制調査課長】 まだお見えになっていない先生もいらっしゃるのですが、定刻になりましたので始めさせていただきます。よろしいでしょうか。

では、始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから平成30年度第3回「小委員会」を開催させていただきます。

本日の小委員会は、配付資料の一部をペーパーレスとし、タブレット端末を使用して資料を御覧いただきます。

お手元には次第、座席表、「タブレット端末について」という説明書をお配りしております。

また、本日、御発言の際は目の前にマイクがございまして、こちらのボタンを押していただいて、赤いランプがつかますので、こちらが点灯してから御発言いただければと思います。

この後の進行につきましては、諸富小委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【諸富小委員長】 皆様おはようございます。お集まりいただきましてありがとうございます。

そうしましたら、本日御検討いただく議題の審議に入りたいと思います。

初めに「(1) 自動車関連税について」になります。事務局から論点及び資料の説明をお願いいたします。

【工藤税制調査課長】 最初の議題、自動車関連税について説明させていただきます。

お手元の画面を御覧ください。本日は自動車関連税について税制のグリーン化、いわば環境配慮と地方自治体の重要な財源と両面から見て、車体課税の現行制度の課題などについて御議論いただきたいと存じております。

自動車をめぐりましては、世界的に電気自動車や自動運転技術など、技術革新が加速しており、将来の大きな変化が予想されます。こうした状況も見据えつつ、環境面や財源面を含め、自動車関連税のあり方について御議論をいただきたいと存じます。

本日用意した関連資料について御案内いたします。引き続き画面の方を御覧ください。

(P P)

自動車関連税については、取得の段階、保有・利用段階、走行段階で、国・地方でさまざまな税が課せられています。中でも取得、保有・利用の段階で課税されているものが車体課税となっております。

(P P)

続きまして、車体課税については環境配慮措置がとられておりまして、自動車税・軽自動車税についてはグリーン化特例、自動車取得税・自動車重量税にはエコカー減税が措置されています。車の使用年数に応じた重課・軽課、燃費性能の向上に合わせ、見直し・延長の措置がなされています。

(P P)

続きまして、税金などについて御説明してまいります。自動車関連税における地方税ですが、自動車税・軽自動車税、自動車取得税の他軽油引取税があり、28年度決算ベースで2.8兆円以上ありまして、地方税収の7.2%を占めるなど、多くの地方自治体にとって重要な財源であると言えます。なお、東京都区域分の税収は1673億円で、シェアは6%弱となっております。

(P P)

こちらは都道府県ごとの一人当たりの税収額の指数になります。自動車関連税の東京都のシェアは全国と比べ低い水準にあります。

(P P)

こちらは車体課税関係の税収を経年で見たと資料になります。自動車取得税や自動車重量税は、平成20年度にエコカー減税が導入されていますが、そこを境に税収が減少しており、例えば自動車取得税では平成12年度は4600億円ほどでしたが、平成29年度では1300億円まで落ち込んでいるという状況になっております。

自動車税については平成13年度からグリーン化特例を導入しておりますが、全体として徐々に減少している傾向にあります。一方、軽自動車税は平成26年度改正における税率の引上げなどもございまして、税収は一貫して増加している傾向にあります。

(P P)

続きまして、こちらは一台当たりの税額をあらわしたものでございます。先ほど自動車取得税は平成20年度以降、税収が減少しているというふうにご説明しましたが、一台当たりの税額も平成20年度を境に減少しておりまして、エコカー減税の効果が顕著に現れているのではないかと伺えます。

一方、自動車税と軽自動車税については、台数の増減が税額の増減と関連していると見てとれます。

(P P)

画面に表示しておりますのは、「諸外国の車体課税におけるCO2排出基準導入の動き」でございます。2000年代の初頭から欧州各国では、自動車の取得や保有に対する税の税率をCO2排出基準に変更する動きが顕著になっております。なお、ドイツなど一部の国ではCO2排出基準と排気量基準とを併用してございます。

(P P)

続きまして、こちらの資料は諸外国の車体課税改革に見られる特徴的な制度でございます。例えば一番上のイギリスの「ファースト・イヤー・ライト」は、2年度目以降に比べ、初年度はCO2排出量の少ない車に軽課、CO2排出量の多い車に重課する制度で、我が国で今後導入します環境性能割導入の参考とされております。

(P P)

今度は次世代自動車の状況につきましてです。まず資料の左側を御覧ください。我が国では次世代自動車の販売が伸びており、2017年度では販売台数の36%を占めております。内訳の大部分はハイブリッド車でございます。また、国では2030年までに販売台数の目標を最低でも50%という目標を掲げております。

右側のグラフですが、こちらは燃料電池自動車ですとか電気自動車の状況についてで、2017年度では1.3%でございますが、国では2030年までの目標を掲げております。

(P P)

最後の資料になります。諸外国の普及状況でございますが、中国、アメリカを初め欧州各国でも普及の台数が年々拡大しているという状況になっております。

説明は以上でございます。

【諸富小委員長】 どうもありがとうございました。

そうしましたら今、御説明のありました論点及び資料について御質問や御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。土居委員、よろしくお願いたします。

【土居委員】 御説明どうもありがとうございました。

もちろんこの自動車関連税の議論は、地方税の位置づけとしてどのように考えていくかということであれば、常時そういう課題に焦点として議論すべきなのだろうと思うのですけれども、あえて今年この議論をするというのは、2019年10月に消費税率を10%に引き上げることを念頭に置いての議論というものもこれに加わっていると思うわけでありまして。特に自動車は住宅と並んで関連業界が消費税率の引上げに対して非常に過剰、過敏に、うっかり本音が出てしまいましたけれども、過剰に反応していて、消費税率を引き上げられるから売上げ

が減るということを業界を挙げてキャンペーンを張っている状況にあるという具合なものですから、これは非常に我が国の税制を考えていく上で反対論を克服していかなければいけない、そういう状況にあるのだと思います。

私の見立てでは、消費税率は10%で未来永劫、それ以上、引き上げなくていいなんていう状況に我が国はないと思っていますから、今後10%超の消費税率の引上げの際に、車体ないし住宅もあるかもしれませんが、税負担についてももう少し自動車ないし自動車オーナーに不利にならないような税制にしてほしいという要望が必ずと言っていいぐらい出てくるのではないかと思います。

消費税率自体を引き上げるなどということを自動車業界とか住宅業界が積極的には言っていないので、まだましなのですけれども、根っこには、業界側が消費税率を引き上げられるたびに売上げが減っていると。必ずしもそうではないと思うのです。つまり若い世代の人たちが必ずしも自動車を持って生活することではないライフスタイルに変わりつつあるとか、持ち家でない形で家に住むというライフスタイルに変わりつつあるとか、若い世代のライフスタイルの変化が自動車の保有や住宅の所有について今までの世代と違う行動をとっているから、消費税率が何%であろうとも住宅の所有や自動車の所有という話が時代の変化に伴って変わってきている。これをまず業界には理解していただきたいのですけれども、何かにつけ消費税率が上がるたびに売上げが減るというキャンペーンを張っているという状況なものですから、それが消費税の話だけにとどまらなくて、今回は特に今、議論になっている車体課税という話に議論が飛び火しているということだと思います。

ただ、そうは言っても、確かに消費税を課されるのに加えて自動車取得税がかかるというような形になっているという部分については、かつての物品税時代の名残がいまだに残っているとさえ残っている。ただ、購入時の問題と所有して使用しているところにかかる税との議論というのは、少し分ける必要があるだろうと思います。もちろん今までも自動車重量税なり自動車税・軽自動車税の課税根拠と言われているものは、これはこれとして引き続き依然として存在し続けていると私は思いますし、消費税の話はあくまでも取得時の問題であって、所有しているときは消費税はもちろん自動車には当然かからないので、別にそこは切り離してむしろ議論してもいいのではないかと。もちろんこの議論の場では両者にらみ合わせながら議論するというのでいいと思うのですけれども、税の性質としては取得時と所有時のものと、それぞれ性質が違うということを念頭に置いて議論することはあり得るのだと思います。

そのときに、恐らく所有にまつわる税、自動車重量税なり自動車税、軽自動車税の話で幾つかの論点が事務局からの御説明で提起されたと思います。これは自動車業界も問題視している話ですけれども、自動車税と軽自動車税の税負担の水準がかなり異なっているということなので、もう少し集束させられないかということで一定の措置がこの前、講じられたということでもありますけれども、まだ引き続きその差は大きいというのは資料の19ページにも説明されているとおりでと思います。

ただ、悩ましい問題は、まさにそれは都税調で議論するならばという面はあるのではないかとと思うのは、ある種の都市部と地方部の税負担という問題です。公共交通機関が整っていて、自動車の利用がそれほど高い頻度で必要としない都市部では、そもそも自動車の所有率が地方よりも低くて、かつ、あってもせいぜい1台というような状況の中で税を払うというのと、2台、3台必要とする地方部、これは公共交通機関が必ずしもそこまで密でないという意味ですけれども、地方部では2台、3台買わなければいけないという中で、2台目、3台目が軽自動車になっていて、その軽自動車を購入するときの税負担ないしは所有するときの税負担というものにある一定の配慮が必要だという話があって、そういうことになっているのですが、ただ、そこは悩ましい問題があるのではないかと思います。

つまり、軽自動車もかなり性能が上がってきたし、総排気量も660ccまで上げたところで、では一体、自動車税のかかる低い総排気量の車と、軽自動車の中でも多い総排気量の車と、その両者の道路なり環境なりに与える影響というのがそんなに税負担が違うほど大きく違うのかという問題というのは考えていかなければいけ

ない。それはある程度、地方部と都市部との自動車の利用環境が違うということを全く念頭に置かないでいいとまでは言わないけれども、若干そこを切り離さないと、なかなか車そのものの税の課し方というところの議論が喉に骨が刺さったみたいな感じの状況になるので、そこは少し分けて、つまり都市部と地方部の車の所有の状況の違いという話と、軽自動車と普通の乗用車の間の違いとの税負担のバランスというのは、ある一定、切り離して議論をする必要があるのではないかと思うのと、もう一つはCO2排出量との関係で、私はCO2排出基準をもう少しより日本でも強めた形での課税の仕方というのはむしろ積極的に考えていくべきもので、自動車業界で車が売れないという話との対応関係で言えば、既存の古いというか、CO2排出量に対しては、かつてのまだCO2排出量に深く配慮がなされていなかった時代に購入した車が、引き続き耐用年数長く使われているということに対して買いかえを促すという意味においては、自動車業界に対しても買いかえは自動車業界にとってはウェルカムな話なわけですから、むしろCO2排出量が多い既存の車に対して所有しているということでもって多くの税を払ってもらうことを積極的にやっていくことでもって、消費税が上がるために売上げが下がるというような誤った認識を改めていただく形に持っていけるといいのではないかと思います。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

他の委員の皆様でございますでしょうか。小林委員、お願いします。

【小林委員】 今、土居委員からいろいろと御説明、御意見があったわけですが、軽自動車税と自動車税の間の税率の差というか、総排気量あるいは重量によって生じる差以上の差というのは、本来、改めた方がいいところではあって、今、結局何が起きているかという、自動車の総台数が減る中でさらに軽量化が進んでいて、自動車から軽自動車に移ることによって自動車税から軽自動車に税収がシフトして、それが都道府県の税収から市町村の税収にシフトして、しかし、全体として税収が下がっているという問題があって、しかし、自動車税の課税根拠の一つが道路とかに対する受益者負担だとすれば、そちらは別に変わらないわけですから、でも税収が下がっているということ自体は放置すべきではない問題だと思うのです。そういう意味で国の自動車重量税あるいは将来的な燃料税も含めた話が出てくることになると思いますが、全体としての見直しというものを中長期的な視野で考えていく必要があるだろうと思います。ただ、なかなか税収のもともとの既得権みたいなものの分捕り合いみたいな感じにもなってくる可能性が多分にある話なので、簡単にはいかないと思うのですけれども、だからこそ理論的にしっかりとあるべき姿というのをきちんと考えていく必要があるだろうと思います。

そう考えたときに、長期的に自動車税というのがどういうふうにあるべきかということを考えたときに、環境目的で環境にいい車に対して軽課していくことはずっと十数年行われてきたわけです。一定の成果も上がっているのだと思うのですけれども、それによって税収が下がっている部分というのがあって、そこをどう捉えるかというところで、財源調達機能を果たさなくていいのであれば、別にそれでいいではないかという話になるのですが、財源調達機能を果たす必要が引き続きあるんだということであれば、全体の税率の見直しというのは必要になると思うのです。今まで何をやったかという、税収中立をうたいつつ、もともとの税率は変えずに環境性能のいい車に対して税率を下げつつ、先ほど土居委員からもありましたように、使用年数の長い車に対して重課するというも行われたわけですが、昨年度、少し議論にもなったような気がしますが、長年使っている車というのは、かつては古い規制のもとで環境に対して優しくない車だったわけですが、だんだん環境に優しい車として軽課された車が使用年数が10年を超えるような時期に今なってきているわけですので、そういう車に対してどうするのかという問題が出てくると思うのです。そうすると必ずしも使用年数でいいのかという問題がやはりあって、その自動車の性能そのものに対して税率を考えるべきだというふうに言えるのではないかと思います。

そのときに結局、ではどういうものに重課するかといたら、もともとの税率を変えないまま環境に優しい車

に対して軽減するというだけだと、どうしても平均的な税率が下がることになってしまいますから、標準的な税率を上げた上で、環境性能で傾斜をしていくことも場合によっては必要になってくると思いますので、そういうことを考えていく必要があるだろうと思います。

今度、結局環境の話になると自動車は別に走らなければ環境に影響はないので、走った量に応じて、あるいは燃料排気した量に応じてかけていくという話になると、どうしても自動車税よりも直接的なのは燃料税という話になってくるわけです。しかし、今度、燃料を余り使用しない車が大勢を占めてくるようになると、どうしても燃料税だけでは税収が確保できないという話になってきますので、ちょうど前回、今年の総会の際でしたか、特別委員の先生から電気自動車に入れる電気に対して課税することも考えるべきではないかみたいな話が出たかと思いますが、そういうことも真剣に考えていく必要がこれから出てくるのだろうと思います。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。かなりいろいろと論点が出されたと思います。

他の委員の皆様もとりあえず御意見を伺いたいと思います。よろしくお願いします。

【保井委員】 私は都市とか地域の視点から少し一般論的にはなりますけれども、意見を出させていただければと思います。

自動車そのものの位置づけというのが都市づくり、都市計画の中でも変わってきているということは前提に置いておく必要があるのかなと思っています。今の税体系ができたころとか、その背景には恐らく都市をつくるというときに、先ほど住宅と車というお話がありましたけれども、まさにそれが要因になって道路インフラをつくるのが都市をつくっていく大前提にありましたので、そういう意味で道路をつくって車、産業を伸ばしていくための税制というのが非常に必要だったというのはよくわかりますけれども、世界的に見てもその流れというのが大きく変わっているのは、税制の今日の資料を見ても、ヨーロッパの資料を見ても明らかところで、このCO2をどうしても排出してしまう車からいかに脱却するかというようなことでヨーロッパの国々初め、多くのところが公共交通へのシフトと、道路そのものもかなり交通量の少ないところとか、車よりも歩行者空間として適している場所をいろいろ探し出しては、広場とか歩行者空間とか別の用途あるいは多目的なところに変えていく流れというのが非常に進んできています。

そこをいわゆる炭素税との関わりというのは、私はそこまでは専門でないのでわからないのですが、そのような環境問題を背景とした流れと、日本独自でいくと地方部を中心に人口減少や高齢化の中で車に依存しつつも、それだけではまずいという状況が出てきて、国の政策としてもコンパクト・アンド・ネットワークとか、立地適正化というのでできるだけ中心部にいろいろな機能を集約していこうというような、どちらかといえば車に依存し過ぎないような都市のあり方を模索している中で、税制というのがこのままであっていいのかというと、恐らくそこは見直していくべきだということは明らかなのではないかと思います。

その先は具体的には提言できないですけども、先ほど来、先生方がおっしゃっているようなCO2排出量に合わせていくということ。それから、税とは直接関係ないですが、どこでも車が走るということではなくて、例えば都心部への走行規制なんかもなかなか日本では導入するのが難しいというので、議論されては先延ばしという形ではありますけれども、そのような車に依存しない都市を考えていくときに、税なりそういった負担のあり方を見直していくのはこれから必要なことではないかと思いますが、意見として述べさせていただきます。

以上です。

【諸富小委員長】 税を都市づくりの視点から考えるという話を今、保井先生からいただきましたけれども、全くそのとおりだなと思って聞いていました。後ほどいろいろとさらにディスカッションしたいと思いますが、とりあえず御意見のある先生方、いただければと思います。いかがでしょうか。宮本委員、お願いします。

【宮本委員】 今、委員の先生方のお話を伺ってようやく少しわかってきたところがあるので、非常に頼りない発言になるのですが、こういう理解でいいのか。つまり、これまでであるとCO2の排出規制ということと安定財源確保というのは、基本的にリンケージできたということですね。ところが、技術革新あるいはライフスタイルの変化等の中で、環境的な目標と財源調達という問題が必ずしも連携、一致しなくなってきているという中で、どのように次のライフスタイルの変化だとか、新しい移動に関わる技術だとかいう流れを見通しながら、財源としても安定的な基盤をつくっていくかという、そのいわば第3の道のようなものを模索していかなければいけない。そうなってくると単なる排出量規制ではなくて大きな変化に寄り添って、その流れを促進しながら財源的にも目標を達成していく、その方向性というのはこれまで何か議論されてきたのか、何か今の議論を素人的に解釈していった場合、どういう方向を見ていけばいいのかということをご存知りたいなと思ってきたのですが、そのあたりもし何かこれまでの議論の蓄積等で手がかりがあれば。

【諸富小委員長】 せっかく宮本委員から御質問をいただきましたので、税制の中で欧州を中心に環境に対して、自動車税と環境税を統合していくような制度改正がずっと行われてきて、たくさんCO2を出す車に対して重課するような流れはずっと出てきていたわけなのです。

御指摘のように税収と政策目的の間の矛盾というのはそこでは確かに生じてくるわけですが、保井委員から言っていたようによかったのは、単に税制の中に環境を組み込んで、税収上の矛盾が起きてきているという論点だけではなくて、まちづくりの観点から都心の流入規制だとか、まちづくりのいろいろな公共交通への促進だとか、そういう観点から自動車に対する課税のあり方をどのように考えるかということをもっと広く議論すべきだという視点を出していただいたということです。

そういう意味では少し思い出すのは、フランスだと通勤に対して企業課税をやっているのです。これは一種の外形標準課税なのですが、あれもある種、日本の場合だと交通費は企業が手当をつけますので、そこはフランスはないという話で、そこが違うのだという説明もよく行われているのですが、いずれにしても交通負担金のようなものを企業に対して課税するかわりに、税収でもって公共交通手段に自治体が投資をしていくということで、自動車から公共交通にシフトしていくことを促していくことが行われているのですが、税制とまちづくりのリンケージは確かに事例があるのです。そのような方向だとか、小林委員もおっしゃった単に税率をそのままにして下げるというだけでインセンティブをきかせるということをやってきたが、もう少し税率を上げて、本則の税率をちゃんと上げてCO2に対しての軽減はやっていくかもしれないけれども、ちゃんと税収を確保した上で、その税収をどのように使っていくかというのを考えていくという意味では、税収の確保の視点も大事なので、先ほどのフランスの事例ではないのですが、公共団体としてまちづくりの考え方をしっかりした上で今後のパリ協定後の都市のあり方を考えると、公共投資のあり方で保井委員がおっしゃったような方向性で考えていくために財源をつくり出すという考えがあってもいいのかなと思ったのですが、一方でそもそもここで出てきている議論になぜ自動車関連税なのかということと言うと、土居委員が御指摘になったように消費税の引上げとのタイミングで、いよいよ来年10月1日の消費税引上げのタイミングで取得税が廃止になるという、これは前から決まっていたのですが、これはやはり消費税の影響で売上げが落ちるということで自動車業界が強い反対がずっと自動車関連税に対してはございまして、取得が一番、買う段階で乗せられるので、ある種、消費者にとってみれば目立つわけです。それで廃止になったわけです。ところが、今度そうすると自動車税もという話もあるわけです。ずっと間断なく自動車関連税に対しては、そういう引下げないし撤廃要求はずっとありまして、そういう意味では土居委員がおっしゃったように消費税が引き上げられるたびに自動車関連税を引き下げて、あるいは撤廃して自動車購入を支援してくれという要求は常に出てくるので、そういう意味ではこれまで御発言いただいた委員の皆様方の御意見のとおりなのですが、自動車関連税を取得、走行・保有段階含めてどうあるべきかというのを長期的にCO2の問題だとか、景気との問題とか、自動車売上げとの関係

とか、自治体の税込確保とかの関係も踏まえて、東京都税制調査会としてはどうするかというのを議論しておきたいということです。

沼尾委員、お願いします。

【沼尾委員】 今、小委員長がかなりまとめてくださったので、補足のようなことだけ申し上げます。環境に配慮した車体に対し、燃費基準で租税の軽減をやっておりますが、あれは年度ごとに若干ずらしてはいるものの、過去の燃費基準に拠っている部分があります。将来的な目標に向けて努力をして、プラスの価値を生み出しているものに対して若干の負担軽減を入れるというやり方はあると思うのですが、過去の基準を残していることについて、東京都として、国のこの基準の考え方にどこまでつき合うのかという観点というのは考えておいてはどうかと思います。

東京都は国に先駆けて不均一超過課税を入れたという意味では、自動車税に関する環境配慮型の税制を最初につくった、ある意味、先駆的な自治体でもありますし、今日においても例えば次世代自動車導入促進税制など、一定の取組もやっておられる。そうするとこれまでの議論にありましたとおり、これからの東京のまちづくりを考えたときの財政需要と、東京として自動車に対して、もちろん産業という観点もあるのですが、これからの東京をつくっていく上での移動手段としての位置づけをどう考えていくのかという視点から、国の考え方は別の観点で、都としての課税権をどう考えていくのかという視点が必要なのではないかと思いました。

そういう意味では、もう少し積極的な打ち出しといいますか、先ほど土居委員から東京の特性ということがありました。東京の特性という観点と、東京都としての環境政策というところと考えながら、もう少し積極的に、都独自の対応策を出してもいいのではないかと思います。

【諸富小委員長】 何かもう少し具体的なアイデアなどございますか。

【沼尾委員】 道路整備にしても、交通事故対策にしても、自動車の存在自体が生み出している行政需要は実はかなり大きいと思っておりますので、そういう意味で言うともう少ししっかりと重課してもいいのではないかと考えています。環境基準について国の方で定めていますけれども、不均一超過課税を含めて、もう少しとれるところでとっていくという考え方もあります。大事なことは、つまりそのようにして税込を確保した上で、それをこれらの東京のインフラとかまちづくりにどのように生かしていくかというところのビジョンを示すことだと思うのです。他方で、これまでかけている自動車と関わって生じる費用に対する対価をきちんととることが大事だと思っていて、もちろん産業界は消費税のこともあるので取得課税については廃止するというふうに決まったということも、それはそれで理解しているのですけれども、もう少し応分の負担を求めていくべきではないかというふうに思います。

【諸富小委員長】 他の委員の皆さん、どうぞ。

【野口委員】 次の話題は発言するのが難しそうなので、行政法の視点からお話をさせていただきます。

今の沼尾先生のお話を聞いていてなるほどなと思った話を最後にしたいと思うのですけれども、まず、二つお話をさせていただけたらと思っています。一つ目はミクロな視点ですが、自動車、行政法の世界で環境に負荷を与えるものというふうに考えて、そこに負担金的なものを課するという議論が出てくるかと思うのですが、そういう意味から言うと、ミクロな視点で言えば土居先生のお話にあったように、保有と取得という二つのフェーズがあるときに当然、取得して走らせ続けているというところに何らかの負担を課していくというウェイトづけになっていくのだろうなと。

もう一つ、メタな議論としては、小林先生のお話を聞いていて思ったのですけれども、財源調達機能と関わる話です。環境的な視点で自動車を保有することについてどういうコストをかけていくかという点と、財源調達をそれでも図っていかなければいけないということを考えたときに、私は素人ですが、超長期的に見ると自動車が環境にとって悪だというふうに位置づけられる限り、環境のいい社会にしていくということは、つまり環

境に負荷を与えることについてコストをかけていくという意味での財源調達機能は減っていくのだろうと思われる。

つまり何が言いたいかという、議論を進めていって世の中がよくなれば、この分野では稼げなくなるということになるのではないかと思うのです。ただしその上で、それでも、この領域について東京都の税調で議論をして、しっかりと理論的なベースから環境的な視点を入れた自動車税のあり方を議論していくこと自体が、もうからないけれども、それでもしっかり議論をしているという意味で非常に有意義な話なのだろうなと思います。大変抽象的な話で恐縮です。

最後、プラスワンですが、東京都的な視点、国ではないのでここでする議論をという話で言うと、今、専ら自動車というのは環境に負荷を与えるものだという話をしていて、過去の議論を教えていただきましたけれども、財産税的な側面もあるという説明があったということなのですが、沼尾先生がおっしゃったように東京都にとって自動車というものがどういう便益をもたらしているのかというのを多層的に考えることによって、今まで思いついていないような理由で持っていることについて、何か責任を果たしなさいという議論は多分できるし、東京の中でする議論ということになると、そういうところで特性をつかんでいくという議論もできるのかなと。これもすごく抽象的で恐縮ですが、二つプラス1の話です。

以上です。ありがとうございました。

【諸富小委員長】 他にいかがでしょうか。吉村委員、先をお願いします。

【吉村委員】 既に出た御意見の繰り返しみたいなどころになるかと思えますけれども、今までの説明のような財産税的な位置づけであったり、あるいは外部性という観点では、なかなか税源を守っていくというのは難しいという中で、今後どういった形で車と都市との関係を整理して提示していくかというのが今、必要なだと理解しました。特に東京の場合ですと混雑税とか走行税を含めて、いろいろな形で諸外国の先導的な試みを提示していくというのが一つ役割としてあり得るのかなという気がしています。

以上です。

【諸富小委員長】 小林委員、どうぞ。

【小林委員】 一個思い出したので言っておきたいなと思って、取得税を廃止することが決まり、しかしながら自動車税と軽自動車税に環境性能割という形で税率は全体として下がりますけれども、軽課の方が強いので、復活するというのに対して一言言っておきたいなと思って、これは都としてではなくて一市民、一学者としてですけれども、日本政府はこんなことを何回もやると信用を失います。

要するに自動車業界の反対を一回聞き入れて取得税を廃止すると明言した上で、しかし、次の機会にまた別の形で復活させるというようなことが今度また別途、偏在是正措置でも同じようなことが行われるのではないかという状況になってきているわけですが、やめると言ったから別の形で復活させるというのではなくて、必要性があって復活させるのであれば一度そのときの議論をまた蒸し返すではないですけれども、もう一回やって新たに取得税というものをもう一度復活させるんだという形にする方が正当なやり方ではないかと思っておりますので、そこは国民の信頼を得るためにはちゃんと正当な議論をしていくべきだと私は思います。

【諸富小委員長】 国の税制改正へのコメントですね。ありがとうございました。

他にございますでしょうか。会長、お願いします。

【池上会長】 まとめではなくて、一点だけ皆さんに御意見を伺いたいところがあります。資料の中に自動車税に関して自家用と営業用の税率の格差があります。これをどう考えたらいいかということについて、つまり例えば資料2の16ページ、自家用、営業用の台数が書いてありますが、全部合計すると営業用が169万台、自家用が4100万台ですから、営業用は全体の3.9%ですが、次のページを見ると税率の格差があるわけです。要するに営業用を優遇しているのですが、今の議論を聞いていますと、環境問題という観点を考えれば、要

するに産業補助金をこの制度の中に入れていくのがいいのかどうかという根本的な問題になります。もし環境のことだけを考えるのであれば差をつける必要はないわけです。そこをどう考えたらいいいのか、もし御意見がございましたらお願いしたいと思うのですが。

【諸富小委員長】 土居委員、お願いします。

【土居委員】 会長の今の御発言は、これからの時代を考える上で非常に重要なポイントになってくると思います。当然、従来の考え方で資料の17ページのような税制が組み立てられたということであるのだけれども、今後の時代はカーシェアリングのことが相当大きく車のあり方の中で考えていかなければいけないものになってくるだろうと。そうすると自家用車を自分で保有せず、カーシェアリングの枠組みで自分が好きな時間に好きなだけ借りて、それで気軽に車を使うことができる。そうすると当然ながらそれは営業用の車を使っているということになるわけですし、そうするとそれは何ゆえの営業用の軽課なのかということで、単に自家用車がカーシェアリングに振りかわったというだけだけれども、税負担ではそういう既存の税体系のもとの税負担軽減になってしまうということだと思います。

ただ、悩ましいのは、カーシェアリングがまだそこまで広まってはいない。むしろどちらかというカーシェアリングを積極的に推進したいと思っているという時期であるということからすると、いきなりここで営業用を重くかけると言うカーシェアリングが進まないではないかとか、逆行するのではないかとか、そのようなことを言われかねないという悩ましさがあって、だけれども、会長が御指摘のように自家用のつもりで車を使っているのだけれども、カーシェアリングで事実上、営業用の車を使うという車の利用形態が今後ますます拡大するだろうということになるのと、Uberとまでは言いませんが、ひょっとすると自家用車で人を乗せて稼いでいるという人も、私はちゃんと営業しているのでその車は自家用車ではありませんと言い出されることになったりすると、これまた営業用と自家用との間の区別というのはますますつきにくくなるはずなので、本来は環境負荷とかそういうことを考えると、営業用と自家用と差をつけるというのは余り明確に根拠づけられないということなのだと思うのですけれども、ますます今後、両者の垣根が低くなるという時代を迎えることが予想されているので、ますます両者間の問題をできるだけ両者に差がないような方向で議論することにつなげていく何かのきっかけなり、論拠なりが必要になってくるのではないかと思います。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

小林委員、どうぞ。

【小林委員】 どうあるべきかというときに、営自格差の問題はすごくおもしろいなと思っていて、最適課税論の中で中間効率性命題というものがあるのですが、要するに中間財に対して課税する必要はなくて、最終財についてのみ課税すればいいという議論があるのですが、その観点から考えると営自格差というのは理論的にも正当化できるような気が一見するのですけれども、会長おっしゃったように環境負荷の問題であるとか、要するに外部性対策だとか、あとは通常の最適課税論の議論がされませんが、受益者負担の問題を考えると、この営自格差というか中間効率性命題の問題は関係なくなるというか、一般的な財源調達機能についてのみの話ですので、そういう意味からすると外部性対策であったり受益者負担の観点から営自格差というのは基本的には正当化できないのではないかと思いますので、そういうことで言うこの差を放置しておいていいのかという議論はあっていいのかなと考えているのですけれども、もう少しちゃんと考えた方がいいなというか、理論的に要するにこうだというような最適解みたいなものを示した論文を私は見たことがないので、きちんと考えた方がいい問題だろうと思っています。

【諸富小委員長】 よろしいでしょうか。そろそろお時間ですので、この話題については終わりにしたいと思いますけれども、今、最後に出ました営自格差、もう少し前にも出ました軽と普通車の格差だとか、これは自動車関連税を議論するときに、ずっとこの格差は解消すべきだという議論があっては潰れてきているわけで、でも

改めてフレッシュに考えてみる。委員の皆様方の御意見を聞いてなるほどなと思いましたが、特に今後の消費者関連税の将来像を考えていくと、土居委員からすごく示唆的な御意見をいただいて、確かにそうだなと思ったのは、Uberなりライドシェアみたいなものが普及してくると営業の方に、あれは法人所有で届け出ると自動的に営業の方になるのですか。どういう仕組みなのですか。個人所有と営業と税率区分は、私はこのカテゴリーですと届け出れば営業ですと言えるのですかね。

【土居委員】 緑ナンバーが営業用なわけですが、白タクは違法なわけで、あれは営業していないということなのだけれども、最近では白タクでもUber風に地域活性化だとかいろいろな理由で事実上、認める方向に今の適用をシフトさせようとしているという実態があるわけです。Uberそのものは認めないと言っているのだけれども、これはタクシー業界との対応でなのだけれども、お友達だったら乗せていい。そこで直接、金銭の授受をしてはいけないけれども、別のところであれば許されるみたいな、そういう法の運用を柔軟化しているという話が進んでいて、それは白ナンバーでやっているわけです。だけれども、こちらの話はどちらかという白ナンバーは重い税を課しているということなので、それは別にそういうことなのだけれども、それが不利だということに多くの方が気がつく、ひょっとすると緑ナンバーにしたがるということを誰かが考えつく可能性もあるかもしれない。

【諸富小委員長】 一つは土居委員がおっしゃった方向でのシフトが、自家用車から営業へ動くことと税収減になりますし、今日は余り議論できませんでしたが、電気自動車の普及度合いによって軽減でたしかゼロです。電気自動車については完全に減免です。ですので電気自動車が普及していけばいくほど、これもまた税収減がさらに劇的に進むこととなりますので、放っておくと社会が進歩していくと、自動車関連税、自動車税は税収が消えていく税になるので、これをどうするか。一方で今日委員の皆様方に御意見をいただいたように、まちづくりの観点から自動車関連から一定の税収を確保して、まちづくりのために公共投資をやっていくべきだということになれば、自動車税収がゼロになるというのはまずいということからすると、東京都としてどうするかというのは今日は答えが出せませんが、答申の中にある程度書き込んでいくようなことが必要なと思いましたが。どうも熱心な議論をいただきまして、ありがとうございます。

会長、お願いします。

【池上会長】 車体課税の問題は今年初めて議論しているわけではなく、この資料の中にも11ページに昨年度の答申が抜粋されています。今日御議論いただいた内容は、昨年度までの答申と反するわけではありませんが、いろいろ新しい論点が出されていますので、そういうことも含めてさらに進んだ形の答申をつくっていただければと思います。皆さんぜひ今後の取りまとめに当たっては御協力をお願いします。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、続きまして次の論点に移りたいと思います。「(2) 税源移譲を含む地方税体系のあり方について」の審議に入ります。事務局から論点及び資料の説明をお願いいたします。

【工藤税制調査課長】 続きまして、税源移譲を含む地方税体系のあり方について説明させていただきます。まずお手元の画面に論点を表示させていただきます。

現在、ほとんどの地方自治体は自前の税収だけでは財政需要を賄えず、地方交付税に加え、臨時財政対策債、臨財債により必要な財源を賄っている状況でございます。本日は地方自治体の役割の大きさを踏まえた地方税財源の拡充の方策について御審議いただければと存じます。

もう一つの論点としましては、地方自治体の基幹税目である住民税、事業税、地方消費税、固定資産税等を適切に組み合わせ、地域間の偏在が小さく、安定的な税収が見込め、また、全体として均衡のとれた税体系を構築することの必要性等について御審議いただければと存じます。

(P P)

では、画面に表示した資料を御覧ください。国税と地方税の税源配分を示した図でございます。左側の図にあるとおり、国と地方の税收割合はおおよそ6対4であり、歳出は4対6という状況となっております。

右側の図につきましては、平成19年度以降の税源配分の推移となっております。平成20年度、21年度のこの時期には国税、地方税の割合が大分接近してまいりましたが、現在はまた6対4に戻っているという状況でございます。

表の枠外にあります括弧書きの部分の数字につきましては、国税に地方法人特別税を含まず、地方税に地方法人特別譲与税を含めた割合をお示ししております。この間、国税と比較して地方の税收がそれほど伸びていない要因としましては、所得税と個人住民税の税率構造の違いであったり、法人税と地方法人課税の税率構造の違いが国税と税收増に大きく寄与していること、また、消費税率が5%から8%へ引き上げられたということの影響が大きかったのではないかと考えられます。

(P P)

こちらは平成30年度当初予算及び地方財政計画による「国税・地方税の税收内訳」でございます。主な税目と税收とその構成比をお示ししております。

(P P)

こちらは地方財政計画ベースの地方税收の推移で、先ほどの地方税收の推移を昭和60年度までさかのぼってお示したグラフとなっております。所得税から個人住民税の税源移譲により、平成19年度には税收が大きく伸びておりますけれども、リーマンショック後の平成21年度には大幅な減収となっております。また、27年度以降はリーマンショック前の水準に回復している状況です。

(P P)

こちらは地方税の「主要税目の税收の推移」で、法人住民税及び法人事業税、個人住民税、固定資産税、地方消費税などの基幹税目の推移を、こちらも昭和60年度からお示ししております。現在は個人住民税に次いで固定資産税の税收規模が大きいという状況となっております。

(P P)

こちらは「地方財政の果たす役割」で、左側が平成28年度決算額で見た目的別経費の国と地方の構成比となっております。黒塗りの部分が地方部分でございまして、教育費や社会保障関係費を初め、多くの行政サービスの提供において大きな役割を担っているということがわかると思います。

右側の表は、国と地方の行政事務の分担を整理したものでございます。

(P P)

こちらは「地方財政計画の歳出の分析」でございまして、こちらも色が塗られている部分についてなのですが、国庫補助関連事業をあらわしております。平成30年度の地方財政額、約86兆円ございますが、このうち4割が国庫補助事業として国の縛りがあるという状況となっております。

(P P)

こちらは平成28年度の決算額による「国・地方の主な税目及び税收配分の概要」で、上の棒グラフにつきましては国税、道府県税、市町村税の主な税目の税收額を示しております。国税では所得税・法人税等の所得課税の割合が52%、消費課税の割合が42.4%と、これらの合計で95%ほどを占めております。道府県税でも所得課税が56%、消費課税が41.5%ということで、国よりも更に大きく97%を占めているという状況でございます。これに対して市町村税では固定資産税の税收規模が最も大きいということで、資産課税の割合が半分近く占めているという状況でございます。

下の方にある円グラフにつきましては、国税・地方税を全て合計し、左から所得課税、消費課税、資産課税に分類した上で、それぞれにおける国税、道府県税、市町村税の割合をお示ししております。

(P P)

最後のページの説明をいたします。こちらは諸外国の比較でございまして、我が国は法人所得課税の割合が諸外国よりも大きいということ、それから、アメリカは個人所得課税の割合が50%を超えておりまして、欧州諸国は消費課税の割合が高くなっているというのが諸外国の特徴として見てとれると思います。

説明は以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明のございました論点及び資料について御意見、御質問等をいただきたいと思っておりますけれども、そもそもこの論点をやっているのは、東京都から地方に財源を再配分のような動きが近年起きてきて、今もまさにその論点について都税調で議論しているわけですが、そもそも国・地方の税源の配分のあり方そのものをしっかり議論すべきではないか。東京都から財源をとって地方に移転というだけではなくて、国と地方の最適な財源配分のあり方、ずっと三位一体改革がかつてあって、結果に対していろいろな批判もあり、三位一体改革で行われた税源移譲とその結果、交付税も含めて地方はかえって財政上、苦しくなったという思いを抱いていらっしゃる議員の方々、首長の方々いらっしゃる中で、最近もう税源移譲という議論もなされなくなってきました。そもそも国対地方で5対5に持っていくんだというスローガンがございましたが、最近すっかり議論を聞かなくなりました。要求しなくなりましたけれども、最近の全国知事会の議論でもそうですよね。専ら東京都がいかに取ってくるかという論点を中心論点になっておりますが、そういう中でここでは改めまして国・地方の税源のあり方、税体系のあり方を委員の皆様からぜひ自由闊達に御意見をいただければと思います。よろしく願いいたします。

小林委員、お願いします。

【小林委員】 余り手が挙がらないようなので、どうしようかなと思うのですが、税源移譲というのは一つのテーマだということなので、はっきり言っておいた方がいいかなと思うのですが、地方は税源移譲をこれ以上求めるべきではないと思います。というのは、もう税源移譲したら何が起きるかということを知っているわけですね。三位一体のときも、やる前からある程度わかっているのではないかなと思ったのですが、でも求める声が強くて、行われた結果、不交付団体問題で格差が広がったような形になって、それをもう一回、東京都から取り返さなければいけないねみたいな話で出てきたのが地方法人特別税だと私は理解していますので、結果的に地方に渡したはいいいけれども、それでは格差が広がるのもう一回、国が国税として回収して配分するというような形になって、結局、もとに戻るわけです。

今日の3ページの資料を見ると、地方法人特別税を国税にしないで譲与税を地方税に含めた場合の配分というものも書いてあって、それがなかったとしても6対4が一旦、5対5までは行っていませんけれども、地方税の比率がある程度上がったのがまた下がってきているということ自体は、地方法人特別税がなかったとしても起き得ることなのですが、ただ、結局、税源移譲の効果自体はそれでもかなり軽減される形になりましたので、地方で財源が必要なのであれば地方税の税率を引き上げることが正当であって、そうあるべきだろうと思います。国が税収が余っていて地方が足りないというのであれば、税源移譲というのももちろん一つの選択肢になってくるかなと思いますが、決してそういうことはないわけです。再分配というか、地方財政の調整機能というのが交付税の不交付団体問題でどうしても完全に機能しないところがありますので、そういう中で税源移譲というのは行われるべきではないと思います。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

今ちょっとおっしゃった、財源にするなら地方税を引き上げるべきであるというのは、各自が独自に条例でもって独自課税として上げるという意味ですか。それとも住民税とか法人事業税のように標準税率を国の法律によって一斉に上げるというイメージですか。

【小林委員】 両方です。要するに地方が全体として財源が足りないということであれば標準税率を上げるべきでしょうし、個々の自治体によって財源が足りているところとそうでないところがあるということであれば、自治体ごとに独自の課税自主権で引上げればよいと思います。

【諸富小委員長】 他の委員の方々いかがでしょうか。土居委員、お願いします。

【土居委員】 私が一番にしゃべり出すばかりだといけないので、他の委員の方にお譲りしようと思って黙っていたのですが、小林委員の着眼点は非常に重要なポイントを突いていると思います。特に例えば資料3の10ページをつらつらと眺めていると、結局のところまさにこの議論が俎上に上る苦しい台所事情が見えてくるということなのだと思います。

つまり、そもそもはいわゆる個人住民税は道府県と市町村合わせて10%という一定税率の課税となっているので、なかなか裁量的に税率を上げることが難しくなっているということなので、それを独自に課税して、もちろん独自に減税する市もありましたが、なかなか追加で超過課税するというのはできなくはないけれども、相当努力が要するというか、工夫が要ることですし、法人課税については今、どちらかという税率を引き下げる方向に国際的な企業競争の環境とかそういうことを考えると、今後どしどし増税をやらせる、どしどし税率を上げられる、そういう税ほどの税率引上げの、ないしは増税を稼げる環境になかなかない。

そうすると道府県は特に地方消費税が頼みの綱となるのだけれども、これは御承知のように独自に税率を上げるというのはますます他の税より難しいということなので、これは国と地方で歩調を合わせて税率を上げるという形にしなければいけないし、幸いと言うべきだと思いますけれども、国も消費税だけを上げるという消費税率の引上げというのは、なかなか賛同者を広げられないということで、地方消費税の税率は上げないけれども、消費税の税率は上げるという抜け駆け的な単独での増税というのは相当難しいというような状況なので、社会保障の関係者と地方自治体との、私は勝手に双発エンジンと言っていますけれども、二つのエンジンを使わないとなかなか消費税率の引上げということに賛意を広げることができなくて、そうすると地方自治体の方々にも地方消費税の増税という恩恵を一つのために消費税率増税のテイクオフを図っていくという、そういう状況はしばらく続くと思うので、税源移譲という言葉を使わなくても、そもそも消費税率の引上げを地方消費税の税率引上げと連動する形ですということに注力することが一つ、増税確保の道である。

そうすると、これは税源移譲という言葉そのものにはマッチしない。地方もあわせて消費税を上げるという共同歩調というか、譲ってもらうのではなくとも増税を確保するという感じになると思うので、地方消費税でより多く増税を確保するという方向性は一つの活路なのだけれども、税源移譲という言葉なのかと言われると違うという面もあるということだと思います。

本来は、固定資産税はまだ裁量の余地が残っていて、その増税をより多く確保するという観点からすると、固定資産税は地方税の中では有力な税なのだけれども、これは御承知のように東京都を除けば基本的には他の道府県は全くその増税の恩恵を受けられない。市町村の増税であるということになるので、道府県という話になってしまうと東京都は都区財調の仕組みがあるので少しは違う立場ではあるけれども、固定資産税の増税確保の裁量をもっと少し課税自主権を発揮してやればどうかと言われると、他の道府県は余り関係ないという話になってしまうので、関係当事者からすると都と市町村にしか関係がないという感じになってしまう。そういうところの悩ましさというのがあるのだと思います。

そうすると都と46道府県という構図になると先ほど来、議論しているような話になって、東京都から増税がもらえないかみたいな話になってしまうと、固定資産税も例えば負担軽減措置が過剰なところを少し軽減措置を縮小して、固定資産税の増税確保を図ったらどうだということは、私のアイデアとしては考えられるのだけれども、それがあいく都と46道府県という構図になってしまうという皮肉な結果になってしまうので、なかなかそれも抜本的な活路にならないという、そのような状況で基幹税の中で増税確保を図りたいということなのだけ

れども、独自に税率を上げるというところになかなか限りがあって、税収確保がなかなか難しい。より多く税収を獲得するという話は難しいという隘路に入ってしまったということが、矛先が不幸なことに東京都の税収というところに矢面に立たされてしまっているというような状況があるので、うまくそれを解消する方法というのは、特効薬みたいなものはないのだけれども、一つは10%超の消費税率の引上げという段階で地方消費税をうまくそれを活用して、もちろん道府県税ではあるけれども、半分は市町村なのでそういう形でともに財源確保というところで協調していくことが一つの活路かなと。

税源移譲という話になると、なかなか所得税、法人税のところでもさらに国に税収を獲得してもらった上で税源移譲というのなかなか容易な状況でもないというようなことがあるので、あるとすると間接的に所得税でも増税先行ないしは増税超過の所得税改革が今後できるかどうかかわからないのですけれども、いろいろ控除の見直しとかそういうものがあるので、そういうところで所得税を国でより多く獲得してもらいつつ、交付税財源になる部分で交付税を配ってもらえれば、東京への矛先みたいな話がやわらぐというようなところで、疑似的な税源移譲というようにどこにしかなかなかすぐに思いつくような活路が見出しにくいところに、この論点の悩ましさがあるのかなと思います。

【諸富小委員長】 今、土居委員が最後に触れられた所得税改革の議論で、控除縮小を撤廃するという議論を税調でやっていましたけれども、あれはとまっているのですけれども、住民税も同時に連動して、住民税の課税ベースも広がることになるのですよね。先生のお話というのはそちらのルートからも税収が地方に上がる。国が汗をかけばということですか。

【土居委員】 諸富小委員長がおっしゃったことと私は同じ考え方だと思うのですけれども、所得控除を税額控除に変えるという形の控除の見直しが行われると、あいにく地方税では連動して仕組みが変わるのだけれども、税収は大きく余り変わらない。それは10%の定率課税になっているということなので、所得控除と税額控除の効果というのはそんなに大きくは変わらない。だけれども、累進課税をしている所得税は何らかの工夫をすれば増税超過の所得税改革が行える話ができるかもしれない。それはより高所得の人に増税ということなわけですけれども、低所得の人には増税にならないけれども、高所得の人にはより増税になって、増税超過の所得税改革というものが行われる可能性があって、そうするとそこで所得税で税収がふえて、国税法定分というか地方交付税率がしかるべきものであればその分、交付税財源が拡大することになるという、そのことを意図しています。

【諸富小委員長】 石田委員、お願いします。

【石田委員】 土居先生にお伺いしたいのですけれども、先ほどのお話の中で消費税が移譲しやすい、税率を地方にあげる部分にという、消費税は今アップと言っても国民は消費税は社会保障に限るということで結構納得していますよね。そうするともし国に移譲するにしても、国の社会保障の部分と限定されるという考え方によるのでしょうか。

【土居委員】 見立てはそうなるのですが、私が考えることではないのですが、それは役所の事務方が考えることだと思うのですけれども、工夫はいろいろあると思うのです。例えば資料3の8ページにあるように、地方も相当程度の社会保障の経費を必要としているということです。国がとるけれども、社会保障関係の補助金という形で配るということだとか、ないしは補助率を調整すれば地方が独自に国に頼らずに社会保障に支出しなければならぬ経緯という部分が出てくるので、その部分に地方消費税が当たっていますというような見せ方といいますか、説得の仕方といいますか、そういうものは十分に考えられて、そうすると消費税率を10%超に増税するという局面であったとしても、いかんせんまだ全然足りていませんので、国税としてとる分と、地方消費税とする分との間でどこまでのパーセンテージにするかというのは精査が必要ではありますけれども、地方は地方で地方消費税の税収が増えるという部分は、そこは社会保障の支出に充てていますという説明というのは、まだまだできる余地は残っていると思います。

【諸富小委員長】 宮本委員、お願いします。

【宮本委員】 少し大きなところからの議論になってしまうかと思うのですが、これまで税源移譲と偏在性の少ない税財源というのは決まり文句だったわけですが、これがまた前提そのものが少し変わってきてしまっているのかなと思うわけです。それが地方自治体の、つまり東京に対する地方の態度というところに象徴されるように、それでは回っていかないほど東京圏と地方のいわば状況が変わってきてしまっている。

先日、総務省のある幹部から、総務省が先般、中間報告を出した2040年戦略研究会の説明を聞いたわけですが、そうした中で私自身が高官に、これから東京が直面していくしんどさ、つまり多くの高齢者を抱え、子育て世代を抱えていく、そういうしんどさと地方のしんどさ、それぞれ質は違うけれども、しんどさという点ではかなり共通するのではないかといったときに、その総務省の方の反応は非常に東京に対して厳しくて、それは考えてみると先ほど申し上げた状況の変化の中で、これから総務省的には地方中枢拠点都市圏構想なんてありますけれども、各自治体から経年劣化したいろいろな公共施設を含めて大都市に集約していく必要がある。そこを説得していくためにも今、東京の抱えていくこれからのしんどさについては、地方に比べればさほどのことはないという反応が強いわけです。

そうした中で、これから東京自身の抱えている問題というのを地方とどれだけ理解を共有できていけるのかというところがこの問題の一つ前提になっていくことで、それがきちんと達成されない限りは偏在性の少ない税源を超えて、いわば直接の再分配ということに議論が行ってしまうのかなと思うわけです。

そうしたときに、私も依然として偏在性の少ない税財源として消費税の大事さというのは確信をしていますけれども、先ほども議論がありましたように、ここをきちんとやっていくためには東京都民であれ、地方の住民であれ、住民目線、納税者目線というのが非常に大事になってくるのかなと思うわけでありまして。消費税一つとってみても、それがどういうふうにならぬ生活に還元されるのかということが今、この税構造からして非常に見えにくくなっているわけで、しかも今、消費増税の目的としては社会保障に限るのみならず、ここに幼児教育・保育の無償化という話が関わってきて、そうなってくると本来、消費税財源は社会保障4経費に使うはずだったのに、ここに文教予算まで積み上げていくことになる、他に何が使い道として残るのか。もし他の財源も消費増税の中で確保しながら幼児教育の無償化・保育の無償化をやっていくとなると、実は幼児教育、保育の現場がかなり混乱するような、例えば東京では認証保育所の料金をどうしていくかということを含めて大変な混乱があるのではないかと。そういう混乱を回避することを含めて住民目線、納税者目線で偏在性の少ない税財源をきちんと確保しつつ、話を一つ戻すと、東京と地方がそれぞれこれから2040年にかけて直面していく苦しさというのをどういうふうにもとに可視化していくか。次の2025年を超える次の峰として、そこを越えていく合意をどういうふうにつくっていくかということが、この問題を考えていく前提として浮かび上がってくるのかなと思います。

【諸富小委員長】 その共有というのが非常に重たい課題ですね。なかなかそこが地方の方々と議論をすると必ず、今、宮本委員がおっしゃったような議論が出てくるのです。

他に御意見ございますでしょうか。地方消費税の引上げで土居委員が言及されたことについては、今回、消費税10%の引上げの際には、地方対国の取り分の比率が若干地方が多めになっているのです。ですからそれをもって税源移譲と言うかどうかかわからないのですが、きちんと社会保障経費のうちの地方費に当たる相当分がきちんと精査されて、この増え分をちゃんと見て地方の取り分が増えていくという形で地方に多目に配分されたということもございます。

税源の体系の問題というのはいろいろな論点がございましてけれども、確かに消費税をさらに引き上げていく中で、国も地方も税源が必要なんだと、新たな税収が必要なんだという中で、消費税を引き上げる中で国と地方の比率、配分を地方がきちんと社会保障、社会福祉をやっていく上での地方費の経費をきちんと見た上で、妥当す

る消費税の税源配分、地方への配分をきちんと考えていくべきだという考え方は、一つあり得る方向だと思いませんし、その際に宮本委員が御指摘になったこれからのしんどさというのを地方と東京でどのように共有していくかという課題は確かにあると思います。なかなかそこを共有という方向に行くかどうか、現在の方に非常に対立の関係にあるものを共有に持っていけるかどうかというのは非常に重い課題だと思いました。もし委員の先生方、これ以上なければ。

【石田委員】 済みません、全然観点が違ってしまうかもしれないのですが、今、固定資産税が東京都は多いですね。相続税が変わって、ここのところ実務家として相続税の扱いがすごく多くなってきています。地方の土地を評価するときはほとんど、地方の方というのは相続税がそんなにかからない。土地の評価そのものが低いから。三大都市がやはり高いかというのがあらわれて、収入が多いのではないかとされるのではないかと。多分、相続税の税収が今後も増えていくと思うのです。地方税の税源移譲と言われるのではないかと。ちょっと余計なことだけれども、危惧しています。

【諸富小委員長】 確かにそうですね。相続に当たって子供が東京にいるというケースがありますから。

【石田委員】 土地の評価自体が東京、大阪、都心部は高いですから。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。そういった論点も出てきますね。ということで税体系についての論点をこれで一旦終わらせていただきたいと思います。

続きまして、最後の論点「(3) 高齢社会の一層の進展に対応するための財源について」ということで、事務局から論点及び資料の説明をお願いいたします。

【高瀬税制調査担当課長】 それでは、ただいま画面に表示いたします資料4「高齢社会の一層の進展に対応するための財源」の御説明をさせていただきます。こちらは資料1に掲げた論点(3)に係る資料となります。

本パートでは、東京を初め、今後大都市圏で特に急速に進む少子高齢化に伴い増加が見込まれる社会保障サービスに係る財源を安定的に確保する観点等から、税と社会保障の制度の望ましいあり方について御審議いただければと存じます。

それでは、本日はポイントとなる資料に絞って御説明をさせていただきます。

(P P)

ただいま表示した1ページを御覧ください。こちら2065年までの日本の人口の推移を表した資料です。2025年の65歳以上の人口が全人口の約30%であるのに対し、2065年には約38%と4割を占め、そのときの総人口は9000万人を割り込んでいます。また、高齢者1人を支える15~64歳の働き手は2015年の2.3人に対し、2065年には1.3人にまで減少します。

(P P)

3ページを御覧ください。2ページの資料でこれまでの社会保障給付費の推移を示してございますが、こちらは今後の2025年度及び2040年度の時点における社会保障給付費の見通しに係る資料でございます。こちらの資料は、内閣府が作成した中長期の経済財政に関する試算の中で用いられた二つのケースの経済前提、すなわち経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移した場合の「ベースラインケース」と、デフレ脱却・経済再生という国の政策効果が発現した場合の「成長実現ケース」の、それぞれの場合における社会保障給付費の見通しを示したのですが、3ページがベースラインケース、今、表示いたしました4ページが成長実現ケースの資料となります。ベースラインケースでも2040年には約190兆円の社会保障給付費が必要となることがわかります。

(P P)

6ページを御覧ください。同じく二つのケースの経済前提で2025年度、そして2040年度の公費と保険料のそれぞれの負担額、割合等がわかる資料となっております。

(P P)

8ページでございますが、東京都の人口の推移の資料です。東京都の人口は2025年にピークを迎え、そのうち65歳以上の高齢者人口については2050年にピークを迎えることがわかります。

(P P)

9ページは、都道府県別に2015年と2045年の65歳以上の人口を示したグラフになります。各県の棒グラフの下に配置した色が薄い方が2015年、上の色が濃い方が2045年をあらわしています。東京都の2045年の65歳以上の高齢者人口は、約418万人となり、そのうち75歳以上人口は約227万人となります。日本列島の図と右下の折れ線グラフを御覧ください。こちらは2015年を起点として100と置いた場合の2045年の指数をあらわしたものです。東京都の2045年の指数は136となり、これは対応する全国の指数116を大幅に上回る増加率であり、都道府県の中では沖縄県に次いで高い全国2位の増加率となっております。

(P P)

12ページを御覧ください。こちらは社会保障財源の全体像を、その財源の出どころと公費と保険料の内訳、さらに保険料の負担方法まで含めあらわした図になります。なお、保険料の応能・応益負担の表記に関しましては、正確に分類し切れない部分もございますので、概括的に捉えていただければと存じます。

(P P)

18ページを御覧ください。こちらは国民負担率の国際比較になります。各国と比較した場合、国民負担率及びそれに財政赤字の対国民所得比を加えた潜在的な国民負担率のいずれにつきましても、日本は米国より高く、フランス、スウェーデン、ドイツ、イギリスよりも低い状況となっております。

(P P)

19ページを御覧いただきますと、他のOECD諸国の国民負担率や各国の社会保障支出との比較も可能となっております。

(P P)

24ページ以降、28ページまでにつきましては、現行の年金制度及び医療保険制度の仕組みと概要説明資料となっておりますので、ここでの説明は省略させていただきます。

(P P)

29ページを御覧ください。こちらが国民健康保険制度改革の概要資料でございます。今年4月より国保制度の見直しが行われ、従来、区市町村が担っていた国保の運営責任が都道府県に移ることになりました。都道府県と区市町村がともに国保の保険者となり、都道府県は新たに区市町村ごとに納付金を決定し、標準保険料率を設定し、給付に必要な費用を全額、区市町村に交付することとなりました。

(P P)

30ページには新制度下での仕組みの概要、続く31ページには平成30年度の国保財政の内訳を載せております。これらの資料につきましては、都道府県に直接関わる医療保険関連制度の改革ということで、参考資料としてつけ加えさせていただきました。

説明は以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

今、説明のございました論点及び資料について、御意見、御質問ございましたら出していただければと思います。よろしく願いいたします。

【小林委員】 一つ質問をさせていただきたいのですが、30ページのところで、あるいはその前後で国保の都道府県への移管がいよいよ始まるという話が出てきていまして、気になっていながら不勉強で詳細を把握して

いないところがあるのでぜひ教えていただきたいのですけれども、市町村から都道府県に移ったことによって都道府県に新たな財政需要というか、財源を確保しなければいけないような需要というのは発生するのかどうかというところを教えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【高瀬税制調査担当課長】 12ページの資料に社会保障財源の全体像のイメージがございますが、ここで国保のところを見ていただきますと、都道府県は9/100となっております、今回の国保改革によって都道府県の財政負担の割合が変わったということはございませんので、財政負担について見ると従前と変わりはないと捉えてよろしいかと存じますが、都道府県が30ページの資料がございますとおり、国保特別会計を設置して財政運営の責任主体となって県下の市町村に納付金の決定ですとか、標準保険料率の設定を提示したりという役割が増えたということと捉えていただければと思います。

【小林委員】 そうすると事務負担が確実に増えることになるわけです。その分、人件費というか、そういう面での財政需要が増えることになるだろうと思いますが、それについては交付税が何かで手当されるのでしょうか。完全に自治体の財政力に応じて賄えということになるのかどうか、そこはいかがなのでしょう。

【諸富小委員長】 事務局でお答えいただけますか。

【小林委員】 細か過ぎるということであればまた今度でもいいですが。

【工藤税制調査課長】 確約は言えないのですけれども、恐らく特段、手当はされていないのかなと思っていますが、事実関係は少し確認させてください。後ほどといいますか、また別のときに回答させていただきたいと思います。御質問ありがとうございます。

【諸富小委員長】 他の委員の皆様方がいかがでしょうか。土居委員、お願いします。

【土居委員】 資料4なのですけれども、私が最初の総会のときに特に都税調でそういう議論をすればいいではないかということをお提起させていただいて、幸い俎上に載せていただいてありがとうございます。

特にこれから高齢化が進むという話で、先ほど宮本委員がおっしゃったように今の時点では東京とそれ以外の地方の財政に関する温度差があるということだと思っておりますけれども、それが如実に出ていますと思うのは資料4の中の9ページで、これは2015年を起点としてのグラフではあるのですが、2015年の時点でも手元の資料だと全国で65歳以上人口、いわゆる高齢化率が全国平均で26%で、東京都で約23%で、3%ぐらい高齢化率が低いところからスタートして、5年おきに将来の高齢化率の進捗度をはかると、こういう具合になっているということは、単純に言えば今も含めて2020年代までは全国平均よりも東京の方がまだ高齢化が進んでいない方に属するという状況だということなので、それでいて社会保障財源として消費税を充てようという話になって、地方消費税は当然消費者が多い地域により多く税収が入るという構造になっているということなので、そのギャップというのが相当顕著に見えるというある種の不幸があるということです。

つまり東京側からすると、2020年代でこの世が終わるわけではないんだと。2030年代以降のことを考えると相当なものがあるんですよというのがまさに9ページのグラフが物語っている。私もそういうことを会議でも申し上げていて、そのことを思いをはせながら税制をどう考えるかということをしっかり考えるべきではないかということをおっしゃって、だけれども、足元ということと言うとまさにこのグラフも如実に物語っているように、東京はもう少し楽ではないかというふうに見られてしまう。確かに他の地域の方が先行してより高い高齢化率になり、高齢者の医療、介護、福祉に相当なお金が今、足元でかかっている。東京はマグニチュードで言うとその度合いはまだ少ないということがより顕著に、今のフェーズは地方財源の話をするフェーズではなくて社会保障の話をするのですけれども、ちょっとだけ出しゃばるとそういうタイムラグがあるというのが不幸な対立の原因の一つになっているのではないかと。

なのでもう少しこの図を高齢化率の数字に直すなり何なりして、東京の方がおくらせて高齢化率が上がってくるんだということをもう少し如実に包み隠さず世の中に示していったら、何を心配しているかということ、今のことも

もちろん心配しているのだけれども、将来のことをもっと心配している。だから目先のことはそれなりに協力する方法は、別に税源偏在の是正というやり方以外でも幾らでもできると思うので、そういう違うやり方でやるとしても、東京から恒久的な形で税収を奪うことをしてしまうと、2030年代以降、極めて深刻な状況が東京で起こってしまうということなので、そういうことにもあわせてバランスよく考えていただく。そういう議論にするべきなのではないか。そういう意味ではまさに30年代以降、東京ではより多く高齢者に対する行政経費がかかってくるということ、ないしはそれをいかにうまく効率的に財政的な対応ができるようにするような準備を2020年代までにしておくかということが問われてくるようになってくるのではないかと思います。

そういう意味で、実はこれは都税調の議論と言うべきではないのかもしれませんが、私が事務局にリクエストして先ほど小林委員から御質問があったところでありますが、都道府県の役割が国民健康保険の仕組みの中でより高まった。いわゆる国民健康保険の都道府県単位化と言われていることなので、直接的にお金を出す量が増えるかどうかというところは、お答えは次回以降になるのかもしれませんが、少なくともこの30ページにあるように財政責任を負うことになったということなわけですから、今まではどちらかというと間接的に区市町村の国保財政に対して指導するなり側面支援するなりしていたということなのだけれども、今後はむしろ財政責任を果たすことで都としての主体性が問われることになる。お金がどれだけ持ち出しになるかどうかということは別として、少なくとも財政運営の責任を都道府県が負うことになったということなので、東京都の国民健康保険のあり方というのは、都も主体性を持って考えなければいけないという立場になったということですから、当然、財源にも今後、必要に応じて国に制度改正などの要望を都からも出していかなければいけないというような立ち位置に変わってきているということだったりします。

さらには実は、国民健康保険はぱっとこの資料に載っているのを見つけれないのですが、74歳までの方が加入しているということなので、後期高齢者に対する支援金を負担しているという立場になるわけで、もちろん都が持ち出しでその分お金を出すということではなくて、保険料というような形で東京とかの区市町村におられて国民健康保険に入っている方が御負担されるということではあるのですが、実は74歳以下の方が加入して構成されている国民健康保険なのだけれども、75歳以上の人たちの後期高齢者の方々の医療費を支援するような形で後期高齢者支援金を国民健康保険財政が出しているという部分があるので、それは実は別の被用者保険も同様の問題にさいなまれているわけですが、75歳以上の方々の医療を支えたいということだけれども、75歳以上の人たちだけで自分たちの医療費を自賄いするということは相当負担が重くなるということで、74歳以下の方々にも負担をお願いするという形で後期高齢者支援金の仕組みがあるわけです。その後期高齢者支援金の仕組みが実は国民健康保険財政に今後ますます圧迫要因としてなってくる。つまり75歳以上の方々の人口が増えるので、74歳以下の人にも比例配分でその負担を求めてくるということになると、さらに74歳以下の方々に保険料を多く払ってもらわなければいけないということを東京都が決めなければいけないという立場になるわけなので、もちろん実際の保険料の納付徴収事務は市町村がしますけれども、東京都が保険料率を決めるということになるので、そういうことになると当然、保険料率をそんなに上げないでほしいという声が上がってくる中で、そうは言っても75歳以上に対する支援金の負担が増えることになったりすると、応分の負担をお願いしなければいけないということになってしまうというせめぎ合いが、今までは区市町村がやればよかったのですが、東京都が表立ってやらなければいけなくなるという立場になるという意味で、実際にどれくらいの金額になるか私も手元に資料はないのでわかりませんが、少なくとも東京都がそれなりの国民健康保険の中で主体的な役割を果たさなければいけなくなるという意味において、財源をどういうふうに賄うかということも制度設計という意味では今後、都が積極的に発信していかなければいけない。そのようなものにもなってきているということだと思います。

それが税財源で賄うのがよいということになるとすると、当然、都税調にアジェンダが回ってくるかどうか知

りませんけれども、東京都としても国民健康保険財政の中での公費負担のあり方としてどういう税で、ないしは
どういう金額割合で公費負担をするべきなのかということ、税財源のあり方としてますます都が主体性を持っ
て考えていかなければいけない。もちろん都というか都道府県がということですが、そういう立ち位置に
変わったということは、私は都道府県単位化は賛成なのですが、一つ悩ましい課題を東京都は背負うことになっ
たという面はある。だからこそむしろ積極的に社会保障制度に関するあり方の提言を税財源を含めてやっていく
べきときなのではないかと思います。

【諸富小委員長】 宮本委員、よろしく申し上げます。

【宮本委員】 今の土居委員のお話で、今日ここで言わなければいけないかなと思っていたことはほとんどお
っしゃっていただいたところがありまして、要するにこれから東京が直面していく支え合いの厳しさというこ
をもう少し具体的に言うならば、2025年の次の峰としての2040年に、東京と地方が直面する問題の絵姿
みたいなものははっきり描き切ることが大事なと思うわけです。

そして、2040年というのはどういうときかという、高齢世代と現役世代の世代間の不均衡というのと、
東京圏と地方の間の不均衡というのが絡み合いながら極点まで達する時期だと思うのです。支え合いの方から考
えていくと、東京には高齢者は集中していくわけで、先ほど75歳以上のデータがありましたが、その中でも高
齢人口に占める85歳以上の割合が3割近くになっていくわけです。これは生涯現役とか言いながら85歳以上
を支える厳しさ、しかもそうした中で亡くなる人の数が戦争期を除けば日本史上最大、167万くらいになっ
ていくわけで、東京でその人たちを最期のモーメントを支える場がどれくらいあるのかということを含めて厳し
い様相を呈していく。そうした中で現役世代は今から数えて1500万人減少していくわけです。

地方も確かに厳しいわけですが、高齢者自身も減って、現役世代も東京に集中をしていくという、その地方の
厳しさ。先ほど申し上げたように公共施設等の経年劣化等もあって、そこに十分まなざしを注ぎながらも、東京
は言ってみれば都民が全部ダブルケアを強いられていく。85歳以上が3割になって、高齢者を支えながら、そ
してここで出産、子育て等の課題を抱える現役世代が集中をしていくという都民総出でのダブルケアをこれから
強いられていく、そうした状況をどうふうに見ていくかということだと思います。

そうしたときの財源として税を考えるときに、これは土居委員の2番目の話と関わってきますけれども、やは
り都民、地方住民、そして国・自治体との合意をつくっていかねばいけない中で、議論の難しさというのが
日本の社会システムの税及び支出の構造のあり方の問題でありまして、といいますのも先に国保の例で考えてい
ってもいいと思うのですけれども、もう少し一般的に見ていくと今120兆円ぐらい社会保障でお金を使ってい
ますが、そのうち税の支出が4で社会保険が6ですよ。だけれども、お金の使い方として見た場合、9割方が
社会保険の支出として、つまり先ほどの負担という意味では社会保険が6で税が4なのですけれども、お金の使
い方という国保だとか介護保険だとか年金だとか、社会保険としてお金を使っているわけです。どういうこ
かという、要するに税のかなりの部分が社会保険を支える国と地方の負担として投入されているわけです。介
護保険は半分が税ですけれども、国保に至っては半分以上を越えてしまっているわけです。いろいろな都道府県の調
整負担なんかを入れると、63~64%ぐらいが税として使われているわけです。

なぜこんなことになってしまったかという、これは頑張って皆保険、皆年金やってきたということは十分評
価しなければいけないのですけれども、ともかくそういう使い方をしてきたせいもあって、税の還元感がなくて、
社会保険だと必ず返ってくるけれども、税は返ってこないという感覚があって、ところが社会保険そのものもこ
れも御指摘があったように何たら支援金、何たら負担金というものが複雑な迷宮のように入り込んできて、投入
した税がどれくらい還元されているかというのが非常に見えにくいわけです。ある意味では国保を含めてどんぶ
り勘定的なところがあって、税が投入されている部分がみんな低所得者のための負担の軽減、そういう形で使わ
れていますが、それは基礎年金もあわせて相当豊かなところのお金にも回って行ってしまっているわけで、そう

いう意味ではどんぶり勘定になっている。そこが余計払った税が公正にしかるべきところに返ってきているという感覚を縁遠いものにしてしまっているわけです。

つまり問題は二つであって、2040年に東京と地方が直面する問題の絵姿をきちんとはつきりさせながら、それを超えていく税の負担と使い道を考えたときに、我々が抱え込んでいる社会保険に税を投入していくというシステムのややこしさを解きほぐしながら、合意をどう形成していくのかということになるのかなと思います。

【諸富小委員長】 解きほぐすというのは具体的にどういう。

【宮本委員】 納得感を広げていくということですよ。負担をする人たちにとっての納得感を。

【諸富小委員長】 何か制度を変えるということではなくて、このようになって保険を支えているんだということについて。

【宮本委員】 もちろん都税調の議論でなければ本当に社会保険は純粋になって、税は税で切り分けるみたいな議論も可能かと思いますが、ここはそういう議論ができる場でもないと思いますので、所与の仕組み、システムをとりあえず与件として考えて、都の政策、制度の範囲でどれぐらいの手を加えられるか、見える化をどれぐらい進めることができるかということはもちろん議論に値すると思います。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

他の委員の皆様方、お願いします。

【高端委員】 先ほどの土居委員の問題提起あるいは今の宮本委員の問題提起を都財政の問題にひきつけるとすれば、去年も私は同じようなことを申し上げたのですが、東京都というのはすなわち不交付団体であり、法人関係の税収というのは都の貴重な財源であるという前提、あるいは東京都はいわゆる富裕団体だという前提は、果たしていつまで通用するのでしょうか。この点について、私はいつも疑問に思っています。例えば、東京都が高齢化を主因として財政需要を増やしていく結果、不交付団体に陥る可能性がいつごろ、どれぐらいあるのか。

中長期的にそういう可能性も含めて考えると、短期的な論点として税源偏在の是正措置が挙げられ、東京都は反対の立場を取り、都税調も同様の答申をしてきましたけれども、偏在性の高い税に東京都を主とする今の富裕団体がどこまでこだわる必要があるのでしょうか。つまり経常的な、義務的な社会保障関係の経費を中心に膨大な財政需要が生じていく局面で、税収の景気に対する感応性が高い、つまり大きく増えたり減ったりするような税収にどこまでこだわる必要があるのか、その辺を私は素朴に疑問に思っていて、だけれども、それを私自身が実証する材料を持たないので、疑問を投げかけるだけになってしまうのですが、都税調で、日本全体の観点を持ちつつも、東京都の特殊性みたいなものを踏まえた議論を、社会保障の問題との関連で地方の財源問題として語るときには、その辺の多少の将来見通しがはっきりしてくると、もう少し新しい切り口が出せるのかなと日頃思っています。

【諸富小委員長】 他にございませんでしょうか。

そろそろお時間でもあります。もしよろしければ会長、今の社会保障を中心に今日全体でも構いませんので、まとめのコメントをいただければと思います。

【池上会長】 2番目と3番目のテーマは少し重なっているところがあります。先ほどお話がございましたように、タイトルとして「税源移譲を含む」と書いてありますが、別に答申に税源移譲すべきだと書くつもりで書いたわけではないのです。一昨年答申の引用がこの資料にもありますが、税源移譲すべきだとは実は書いていません。地方税体系をつくりましょうということは書いてありますので、それは誤解のないようにお願いします。もちろん基幹税全体としてみると、国の財政状況が厳しいことは皆さん御存じのとおりですので、三位一体の改革が行われたときとは経済状況がかなり大きく違っているわけです。そういうことを踏まえて物事を考えなければいけません。

もちろん最初の議題にあったように、自動車関連税と燃料税に関して言えば、逆に東京都の税収が少ないとい

う面があるのです。例えば揮発油税あるいはたばこ税で税源移譲すれば偏在は縮小するのではないかと言うけれども、それは環境税という発想と絡めなければいけないでしょう。そういうところも含めて地方税体系について考えた方がいいのだと思います。

その上で3番目の議論として、中長期的に考えた場合に東京都の高齢者、特に75歳以上、あるいは85歳以上が増えていくという話がありました。それに応じて考えなければいけません、高齢者が増えるだけではなくて、将来的な日本の産業構造について何らかの予想を立てた上で考えなければいけないと思います。東京の高齢者が増えるという議論を前提としつつも、東京都における経済活動が日本の中で相当の部分を占めているだろうということも考えられるので、そこから経済活動に応じた税を集めなければいけない、そういうことを含めて税収を確保しなければいけません。

国保の問題もございました。あるいは社会保険料の関係の問題もございましたが、これも過去からずっと議論になっているのですが、社会保険だから還元されていて税だから還元されないというのは現実とは違っているわけですね。その点をどのように訴えると税に対する抵抗感が弱まるのかという観点は重要ですので、そういう工夫を税制の中でも考えなければいけないと思います。そういうことも含めて大変よい問題提起をいただいたので、それを何らかの形で生かしていければと考えております。

【諸富小委員長】 熱心な議論を皆様からいただき、本当にありがとうございました。

それでは、最後に事務局から次回以降の日程の説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【工藤税制調査課長】 次回の第4回小委員会は、9月26日水曜日、午後4時から都庁第二本庁舎31階21会議室で開催させていただきたいと思っております。

その次の第5回小委員会は、10月2日火曜日、午後6時から、場所は同じく第二本庁舎31階22会議室で開催させていただきたいと思っております。

第4回の小委員会では答申素案について、第5回小委員会では答申案について御議論いただきますので、いずれも審議は非公開とさせていただきたいと思っております。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。ということで皆様、御予定いただきたいと思います。

それでは、本日の議事を終了いたします。本日はお忙しい中、御参集いただきまして誠にありがとうございました。これを持ちまして第3回小委員会を閉会とさせていただきます。どうも御苦労さまでございました。

— 了 —