

令和7年度東京都税制調査会第3回小委員会

令和7年8月21日（木）14:00～15:56
都庁第一本庁舎 33階特別会議室N6

【齋藤税制調査課長】 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、「令和7年度東京都税制調査会第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、既にお送りしております資料を参照いただきながら、御検討いただければと存じます。
なお、金井委員、酒井委員、佐藤委員、高端委員、土居委員、宮本委員は、所用のため、本日は欠席されております。

今後の進行につきましては、諸富小委員長にお願いいたします。

【諸富小委員長】 皆さん、こんにちは。
では、議題に入らせていただきます。

テーマI 「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」について、事務局から論点及び資料の説明をお願いいたします。

【遠藤税制調査担当課長】 それでは、テーマI 「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」の論点について御説明をいたします。

本日は、建設局から資料2-2の「道路管理に関する事業について」の説明及び質疑をした後、本テーマに関する御議論をいただきたく存じます。

では、資料2-1の1ページを御覧ください。

論点は、高度経済成長期に建設された公共インフラの老朽化が社会問題となっていることを背景とし、「今後、建設後50年以上経過する道路橋等の割合が高くなる中、地方自治体は、道路（橋梁・トンネル含む）の維持・管理に必要な財源をどのように確保していくべきか」としてございます。

検討項目は、「道路（橋梁・トンネル含む）の維持・更新にかかる将来的な財源確保の在り方と税」としており、特に「財源調達の考え方（税・公債・交付金等）」や「税に求められる役割や役割分担」をメインに御議論をいただきたく存じます。

なお、統計資料に修正がありましたため、資料の3ページ、右側下段の令和4年度一般道路事業費（道路種別割）の円グラフと、資料14ページ、16ページの棒グラフのうち、令和元年度と令和4年度の数値について、事前説明から修正をしてございます。その他、資料に大きな変更はございません。

事務局からは以上でございます。

【諸富小委員長】 ただいま事務局から紹介がありましたとおり、本日は東京都建設局の職員の皆様に御出席いただきており、建設局から道路事業に関する事業概要の説明がございます。説明は概ね10分程度の予定です。
それでは、説明をお願いいたします。

【建設局道路管理部増田保全課長】 建設局道路管理部保全課長の増田でございます。

では、本日は、「道路管理に関する事業について—道路・橋梁の維持修繕の取組—」と題しまして、道路管理部保全課所管事業について御説明をさせていただきます。

まず、資料2-2表紙のスライドの写真でございますが、夜間、都道の清掃作業を行っている車列の写真となってございます。都道の清掃は、繁華街や交通量の多い路線では毎日実施しており、比較的ごみの量が少ない路線では1週間に一回程度となっております。

右側の方になりますが、先頭の先行車は後ろの車よりも先行して大きなごみや危険物を除去したり、道路の異

常などを確認します。二台目の散水車は、清掃作業中にごみやほこりが飛ばないよう、街渠に水をまくという目的がございます。三台目の路面清掃車は、別名をロードスイーパーと言いまして、左右前方についた小さいブラシで車体中央にごみを集めるものでございます。最後のダンプトラックにつきましては、路面清掃車のごみタンクがいっぱいになったときに、このダンプが前方に動いてきまして、ごみを中に入れるといったものであります。さらには、道路清掃をしていることを後方から来る車に教えるために、注意喚起をするといった役割を持っております。

このように、清掃作業は4台の作業車を一組にして行っておりますが、作業は夜間・深夜帯に行っているため、清掃作業をしているところをなかなか目にすることはないかと思います。安全で快適な都道を維持するためには、24時間365日、このような業務をはじめ、様々な維持修繕を行っていることを御認識いただければと思います。

本日の説明内容につきましては、資料2ページに記載がございますとおり、一番目として「首都東京の道路の維持管理」、二番目として「道路管理事業の概要」、これら二つの項目について進めていきたいと思います。

それでは、「首都東京の道路の維持管理」から説明に入らせていただきます。

はじめに、私たち建設局は道路法に基づき道路を維持管理しており、道路法第42条には、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさぬように努めなければならない」と記載されております。そのため、道路管理者には、この条文により道路の維持修繕の義務が課せられております。

建設局では、日常的な巡回点検に加えて、定期点検などにより道路の状態を的確に把握し、その結果に応じた応急対策を実施しております。また、計画的に補修・補強工事を行うなど、予防保全型管理を推進し、都道を常に良好な状態に保っております。

続いて、都道を維持管理するための執行体制についてですが、都内には、建設局の建設事務所が11か所ございます。区部に6か所、多摩地域に5か所の建設事務所がございまして、その事務所にひもづいて最前線で道路の維持管理の業務に当たる管理工区が43工区ございます。これら全てで、延長約2,200kmの都道、そして、資料5ページの表に記載がございます各道路施設を管理しているところでございます。

次に、道路管理部保全課で所管している主な「道路管理事業の概要」について御説明をさせていただきます。

まず、建設局の道路管理に関する予算でございますが、令和7年度で約937億円になってございます。その内訳につきましては、道路維持費で227億円、道路補修費で402億円、橋梁維持費で51億円となってございます。

また、資料7ページ下段のグラフは直近12年間の道路管理における予算の推移を表しております。平成26年の予算規模が約600億円であったことに対し、令和7年には937億円と、約1.5倍の伸びとなってございます。ここ数年で予算額が伸びているのは、人件費や資機材の物価高騰が主な原因であると分析しております。

続いて、道路維持事業における取組内容でございますが、道路の維持管理の基本となる道路巡回点検につきましては、資料8ページのスライドにある黄色の道路巡回車と徒步により定期的に実施をしております。道路のアスファルトに小さな穴が空く現象をポットホールというのですが、点検時にこうしたものを発見し、道路交通に対して危険と判断した場合には迅速に修理を行うことで、交通の安全を確保してございます。加えて、道路の日常管理として、小規模の路面のクラック（ひび割れ）、段差、轍などを補修する維持工事を行うとともに、排水ますの清掃、街路灯の交換、路面の清掃などを行っております。

さらに、道路補修事業における取組について、資料9ページのスライド中央上段の写真、銀色のワゴン車が写っておりますが、こちらは路面性状調査というもので、路面のひび割れ、轍掘れなどの状況を調べるものになります。この車にカメラやレーザーを積みまして、道路の状態などを調べているといったものになります。道路施設点検は、擁壁や地下の歩行者道、共同溝などを調べるものであります。そして、街路灯・標識点検は、街路灯

がついているか否か、標識がきちんと掲示されているかを点検することになります。このように、各種の点検や調査を行いまして、必要に応じて補修工事を行っております。

次に、橋梁維持事業における取組となります。都が管理する橋梁は約1,200橋ございます。高度経済成長期の1950年代半ばから1970年代初頭に造られた橋が多く、こうした橋梁の高齢化が進んでいる状況となります。これらの橋梁についても、損傷や変状等を早期に発見するための点検を行い、状態・状況に応じて塗装の塗り替えや橋面舗装の打ち替え、伸縮装置の補修、改修等を行っております。

資料11ページ左側の写真は、橋梁整備事業における長寿命化の取組となつてございます。地震時に緊急車両が通行する緊急輸送道路に架かる橋につきましては、平成27年度までに耐震補強事業が既に完了してございます。現在、道路巡回に併せて行う日常点検や、台風、豪雨、地震などの自然災害時に行う異常時点検等を実施いたしまして、状態・状況に応じた維持・補修工事の実施に加え、損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行うことで、更新時期の平準化と総事業費の縮減を図り、次世代に良好なインフラを引き継ぐ取組も進めてございます。

資料11ページ右側の写真は、道路災害防除事業でございますが、多摩の山間部や島嶼部の道路などの山岳道路におきまして、台風、豪雨、地震などの自然災害によって落石や土砂災害などの災害が発生しないよう未然に防ぐ対策を実施する事業となつてございます。建設局では、多摩部、島嶼部を合わせて約3,500か所の斜面を管理しておりますが、これらの斜面については、点検によって斜面の状況を的確に把握し、緊急度の高い箇所から計画的に対策を実施しております。

ここまで、道路管理に関わる事業につきまして紹介してまいりましたが、これらの事業を着実に実施する上で重要なのが点検と調査になります。道路を常に良好な状態に保ち、安全な通行を確保するためには、道路巡回点検をはじめとした各種点検を着実に行い、道路状況を的確に把握することが何より重要でございます。その点検・調査の結果を基に、必要な維持工事を実施するとともに、計画的な路面の補修や施設の改修を進めております。また、橋梁やトンネルなどの道路施設は、法定点検に基づき予防保全型管理を実施し、更新時期の平準化や総事業費の縮減を図っております。

最後に、建設局が実施する予防保全型管理について説明いたします。予防保全型管理とは、施設の長寿命化を図り、更新時期の平準化、総事業費の縮減に取り組み、各道路施設が損傷や劣化が進行する前に適切な対策・補修を行う予防保全型の管理を進めていくことで、供用期間中、道路施設を健全な状態に保ち、良好なインフラを次世代に引き継いでいく、こうしたことの目的とした考え方になっております。

この考え方は、平成24年12月に発生しましたNEXCO中日本の笛子トンネル天井板落下事故を契機として一気に機運が高まり、平成25年に道路法等の改正、平成26年に定期点検に関する省令・告示が交付され、道路管理者は全ての橋梁・トンネル等について、5年に一度近接・目視で点検が義務化されるなど、メンテナンスに関する社会情勢が変化してございます。

国は、平成25年にインフラ長寿命化基本計画を閣議決定し、地方公共団体は予防保全計画を策定することになりました。建設局においても、橋梁・トンネル・擁壁・共同溝の予防保全計画を策定しております。建設局が管理する橋梁では、平成21年より、従来の対症療法型管理から予防保全型管理への転換を図ってきました。建設局の橋梁の長寿命化事業には、歴史的な著名橋や橋の長さが100メートルを超す長大橋などを対象に212橋を選定し、これまで約150橋で長寿命化工事に着手しており、着実に予防保全型管理を推進しているところでございます。

建設局からの説明は以上となります。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの事業概要説明について御質問がございましたらお受けしたいと思います。御質問のある

委員は、御発声または挙手機能で合図をお願いいたします。

関口委員、よろしくお願ひします。

【関口委員】 御説明ありがとうございました。

スライド5ページについて、東京都が管理をされている道路の割合ということでお示しいただいたと思います。管理と所有とで分けた場合に、東京都が所有していて、なおかつ管理をしている道路が100%なのか、そうではなくて、国が所有していて東京都が管理をするものもしあれば、所有と管理がずれている場合の費用負担の決まりがあるのかどうかをお聞かせ願えますでしょうか。

【建設局道路管理部増田保全課長】

資料5ページの表の中で、左側下段に路線種別というものがございます。この項目の一番上段に「一般国道（指定区間外）」というものがございます。一般的に国道といいますと全て国が管理していると思われるがちで、都内でも大きい国道につきましては国土交通省で管理しているのですが、指定区間外の国道につきましては、東京都で維持管理等を行っています。

【諸富小委員長】 その場合、工事費は国が持ってくれるのですか。

【建設局道路管理部増田保全課長】 国からは助成金、補助金といったものをいただいておりますが、基本的には東京都の財源で維持管理しているところでございます。

【諸富小委員長】 工藤委員、よろしくお願ひします。

【工藤委員】 二点質問がございます。先ほど、維持管理に関して目視ということもおっしゃっていましたかと思うのですが、人間が目視で点検すると、コスト的にも、時間的にも、あるいは専門性とか、そういった経験のある職員の確保という点でも非常に難しくなっている中で、ごく最近、国交省もドローンであるとか、A Iであるとか、最新の技術の活用、特にデジタル技術の活用が推進されているように伺っております。この辺りについて、東京都はどのような対応をされているのかというのが一つ目の質問です。

二つ目の質問といたしましては、東京の中を走っている道路の中には、国の道路もあれば、市区町村が管理している道路もあると思うのですが、この辺りの連携はどうなっているのでしょうか。道路は細かく見ればそれぞれ独立しているとはいえ、継続性のあるものでございます。即ちネットワークを形成していますので、他の諸団体との連携状況はどうなっているのでしょうか。その二点について御教示いただければと思います。

私からは以上になります。

【諸富小委員長】 では、お願ひいたします。

【建設局道路管理部増田保全課長】 一番目の御質問について、御指摘がありましたように、東京都におきましてもDXの活用と研究を進めているところでございます。具体的に言えば、ドローンにつきまして、現状では飛ばせるところや活用できるところが限定されてございますので、特に山間部や山岳斜面を抱えております奥多摩地域の建設事務所などでは、斜面や橋梁の点検にドローン等の技術を活用させていただいております。

あとは、点群データというものがございまして、車を走らせて、道路の環境や周辺状況についてカメラを使いながら座標で押さえて、画面の上でも距離が測れるグーグルマップのストリートビューの進化版のようなものと思っていただければ結構なのですが、それで図面が作れるぐらいの精度のものの活用を、まだ試用段階ですけれども進めております。

他にも、離れたところでも冠水していることが分かるようなセンサーによって、各職員のパソコンで、都内の冠水状況、アンダーパスの排水ポンプが動いているかどうかといった管理状況を把握できるといったDX化の取組は進めているところでございます。

二番目の御質問について、道路に関する連携などでは、様々な道路管理者との勉強会や担当者会議もあり、連携はしております。また、道路の設計・整備等に当たっては、必ず交差道路協議みたいなものがございまして、

交差点の整備等を行う場合には相手方の道路管理者と、形状や街灯の位置等、様々なものを連携しながら調整していくといったこともあります。あとは、除雪であれば、自治体ごとに除雪作業等を発注しておりますので、事前に管理者同士で調整しながら連携して進めていくといったこともあります。大きなものから小さなものまで、道路管理者同士で様々な機会を通じて連携しながら取り組んでいるといった状況がございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

工藤委員、よろしいですか。

【工藤委員】 御説明ありがとうございます。

一点目は総論だと思うのでそこは理解していますが、維持管理で言えば不具合が見つかった場合の細かい連携の手続の有無についてお聞きしたかったのですが、そこのところはいかがでしょうか。

交差点も単に建設する場合はそうした手続があることは存じ上げておりますが、例えば、問題が生じたときに必ずしも一方だけで解決しないようなシチュエーションも今後生じてくるのではないかと。あるいは、両者が関わらなければいけないような状態になったときにどのような連携方法があるのか、事前にそういうことが決まっているのかどうかをお聞きしたいのですが、いかがでしょうか。

【建設局道路管理部増田保全課長】 内容によりけりというのが実情でして、例えば、雨の問題ですと、冠水している原因が都道側から区道側に雨水が流れていた、また逆も然りという状況であれば、当然、お互いの道路管理者はその状況が分かっているものですから、その解決策に対してお互いに何ができるかといったことをその都度道路管理者同士で話をしながら解決策を模索していくということが基本的な一般論としての動きとなってございます。

【工藤委員】 分かりました。ありがとうございます。事情は了解いたしました。

コメントといたしましては、今後、道路の維持管理、老朽化対策というのは何道であるかにかかわらず生じてくるので、もしかすると長期計画を共有して連携していく必要があるのではないかと思った次第です。今のはコメントですので、特に回答は必要ございません。

以上でございます。ありがとうございます。

【諸富小委員長】 工藤委員、ありがとうございます。

では、小西委員、よろしくお願いします。

【小西委員】 御説明いただき、どうもありがとうございました。私からは三つほど質問をさせていただきたいたいと思います。

一つ目は、専門人材の確保についてです。先ほど工藤委員からも質問があったとおり、デジタル化によって、もしかしたら今後も足りないと言われている専門人材をいろいろなところで確保しなくともよくなっていくのではないかという一方で、やはり地域の実情が分かっている専門的な人材は常に必要となってくるとも思います。

東京都だけではなく、いろいろな自治体で特に専門人材が足りていないというお話を伺っておりますが、東京都の中では、人材の確保や、あるいは去っていかない、人材が東京都に残るような工夫はされていますでしょうかというのが一つです。

また、資料5ページにて横断歩道橋が都内に578橋あるということで、私は暫く横断歩道橋を渡っていない中でそんなに都内にあるのかと驚いているところですが、今後、高齢化等で横断歩道橋はなくなっていくのではないかと考えております。言い換えれば、これに関わる維持管理費といいますか、新しい道路の整備が必要となりますけれども、それに関わる費用はなくなっていくと考えられます。

資料2-1の16ページの方でお示ししていただいた維持的経費と建設的経費の割合というところで、維持的経費の割合が上がってきていると。一方で、時代に合わせて必要ではなくなっていく設備は削減していくという

見通しはおありかどうかということが二つ目の質問です。

三つ目は、今の点と関わりまして、先ほどの建設局からの御報告の内容ではなく、どちらかというと事務局の皆様にお伺いしたい点として、資料2-1の16ページの維持的経費と建設的経費の割合の推移という中で、維持的経費の割合が上昇してきているという御説明がありましたが、総額自体は多少は伸びてきて、今後伸びていく可能性はあるにしても、維持的経費の割合は大きくなるということの都財政への影響はどういったものになりますでしょうか。

以上です。

【諸富小委員長】 では、よろしくお願ひします。

【建設局道路管理部増田保全課長】 最初の二点の質問についてお答えさせていただければと思います。

一点目の人材の確保でございますが、これは私どもでも非常に切実な問題となってございます。一部には、確かにDXを活用した技術が人に代わるのではないかということも出ているのですが、正直に言いますと、DXが人の代わりになるとは言い切れず、どちらかというと精度の向上とか、より詳しくできるといった面が強く、人員削減につながっているというのは、なかなか感じづらいところがあります。

また、DXを採用し過ぎると、今まで技術者が身につけていた技術力を失う事にもなりかねず、相反する関係になり、DXが進めば逆に技術力が落ちてくるのではないかということもありますので、この辺も非常にバランスが難しいところがございます。

今、どこの業界や団体でも人が集まらないといった中で、それは東京都も同様でございまして、昔に比べれば採用希望者が少なくなっているということもあります。そのため、都としても雇用機会の拡大ということで、これまで年に一度しか採用試験を行っていなかったのですが、年間に複数回採用試験を実施したり、経験者の方々、いわゆる転職の枠を多くしたりするなど、様々な考え方を使って人員の確保に努めているところでございます。

今いる人を離さないための施策は、具体的なものは特はないのですが、最近民間において報酬等の見直しがあるように、行政におきましてもそういう視点での取組を行っているという話を聞いてございます。

二点目の横断歩道橋についてですが、確かに最近は横断歩道橋の設置はあまりございません。今、新たに横断歩道橋を設置しなければならないような場合には、必ずバリアフリー対応にすることが前提となってございます。具体的には、エレベーターなり、エスカレーターなりを設置するようなものが条件になっていることが多くなっています。

そうは言っても、確かに昔造られた横断歩道橋は、かなり昔、交通戦争と言われた年間数万人の方が交通事故で亡くなった時代に多く造られたものがございます。ただ、最近は交通事故が少なくなってきたこともありますし、歩道橋の下に横断歩道が引かれている場所も多くございます。そうした横断歩道橋に代わる代替措置があるような場所ですとか、その横断歩道橋を使っている人が非常に少ないですか、あとは横断歩道橋が通学路指定されていないとか、幾つかの条件を満たしたときのみ横断歩道橋を撤去する場合もございます。全てが撤去できるわけではございません。

したがって、先ほどの総論として不要なものは今後なくしていくのかという御質問への回答としましては、その時代時代で必要なものは変わってくるかと思います。ただ、なくすにしても、一度付けたものをなくすのはなかなか大変なところもございますので、そうしたところは様々な社会的背景を踏まえ、ユーザーの皆様の御意見を聴きながら、不要なものは必要なタイミングで撤去していきたいと考えてございます。

三点目は事務局にてお願ひいたします。

【遠藤税制調査担当課長】 東京都の財政にどういう影響があるかということでなかなか難しい御質問なのですが、東京都の中でも様々な財政需要がある中で、公共インフラの関係についてはこれから財源が必要となる状況が見えておりますので、今足りているか否かということよりも、これから増えていくであろうという大きな

問題に対してしっかりと財源を確保していくという方向で考えていく形になると思ってございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

続きまして、小林委員、よろしくお願ひします。

【小林委員】 御説明ありがとうございました。

今的小西委員のお話とかなり関係するのですが、二つお聞きしたい。一つ目は、御説明いただいた横断歩道橋のところで、完全に便乗質問ですが、撤去の条件みたいなものに合致したところは撤去する場合もあるというお話をしたけれども、現在、例えば年間幾つぐらいのペースで撤去が行われているかというのは分かりますか。

もう一つは、こちらも先ほどの小西委員の質問にあった建設的経費と維持的経費の割合に関連してお聞きしたい。資料2-2の7ページにおける経費の内訳を見ると、災害の扱いは置いておくとすると、上から4つの道路・橋梁の4項目の中で橋梁整備費だけが建設的経費に当たるのでしょうか。整備費の方は新たに造る話だろうと思うのですけれども、道路整備費というのはここに見当たらないので、道路が新たに整備されるのにかかる予算はないのか、あるいは別のところに計上されているのか。新しい道路を造っていないことはないと思っているのですが、その辺りを教えていただければなと思います。よろしくお願ひします。

【諸富小委員長】 では、いかがでしょう。

【建設局道路管理部増田保全課長】 今の二点の御質問にお答えをさせていただきます。

最初の歩道橋の撤去でございますが、これまで120橋ほど撤去をしております。1年当たりどのくらいかというのは少々難しいのですが、平均すると5橋程度ではなかろうかと思われます。この辺りの数字は正確なものを持ち合わせていないのですが、大体そのぐらい、全部で120橋、年間に直すと5橋程度といったものでよろしいでしょうか。

次の二点目の御質問でございますが、御指摘のとおりです。資料2-2の7ページ目のスライドの937億円の費用につきましては、私ども道路管理部における保全ということですので、あくまでも既存の道路の維持修繕、補修に関する費用のみとなってございます。建設局には道路建設部というところが別にございまして、そちらの方で新しい道路の整備、橋梁の整備を行っておりますので、資料中の予算の外側で新設の予算については計上されているところでございます。

【諸富小委員長】 小林委員、よろしいでしょうか。

【小林委員】 分かりました。ありがとうございました。

一点目については、想像以上に撤去しているのだなというのが感想です。

二点目については、せっかくですのでもう一つお尋ねしたいのですけれども、その場合、橋梁整備費はどちらの枠に入るのかというのを教えていただけますか。

【建設局道路管理部加藤橋梁構造専門課長】 橋梁整備費につきましては、東京都の予算の考え方によるのですけれども、補強のように質的改良を伴うような対策については、資料中の橋梁整備費197億に計上しているという状況でございます。

【小林委員】 そうすると、本当に橋を新しく造るような橋梁整備費も別の部門で計上されているということになりますか。

【建設局道路管理部加藤橋梁構造専門課長】 おっしゃるとおりです。

【小林委員】 なるほど、分かりました。私からはこれで結構です。ありがとうございました。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

では、次に松行委員、よろしくお願ひします。

【松行委員】 どうもありがとうございます。

私は専門が税金ではなくて都市計画なので、その方面から質問させていただきたいと思います。人口が減って

いてインフラの維持管理ができないというのは大きな問題で、国交省がコンパクトシティというのを進めています、東京都は少ないですけれども、いろいろな自治体で立地適正化計画をつくって、それを実現していく中で、学校とかの公共施設に関しては各自治体でかなり再編が進んでいます。しかし、道路や下水といったネットワーク系インフラについては、私が知っている限りではほとんど動きがないと理解しています。ネットワーク系ですと、住民の方の反発もすごく大きいというのもあって非常に難しいというのはもちろん理解しています。

ただ、予防保全やDX化に相当のお金がかかっていくとなると、需要が少なくてネットワークに問題がないものに関しては、削減をしていくのも一つの方向だと思います。もし需要が少なくて、ネットワークの問題が大きくなっている道路を削減した場合は、維持管理など道路にかかる予算へのインパクトがどれくらいありそうなのかというのを教えていただきたい。

もう一つ、人材の話が出てきましたが、人材不足というのはインフラの管理で非常に大きな問題だと私自身も思っております。事務局からの事前説明にもありましたとおり、自治体によっては土木系の職員がほとんどないところもあると思いますが、東京都の場合、そういったところは実際どういうふうに道路の維持管理を行っているのか。それから、将来的には幾つかの自治体がまとまって広域管理をするといったことが必要になるかもしれませんと思いますが、そういった動きはあるのかということを教えていただければと思います。よろしくお願ひします。

【建設局道路管理部増田保全課長】 最初の御質問でございます。いわゆる道路の重みづけといいますか、不要なインフラが出た場合の予算へのインパクトというお話をございました。基本的に、東京都の都道でございますが、例えば都道なり、バイパスなりを新たに整備した場合に、これまでの旧道を地元の基礎的自治体に移管するといったことはままございます。ただ、こうした代替措置なしに都道を切り離すとか、逆に維持管理をやめるといったことは今のところ特には起きてございません。

都道の中でも、もちろん環七、環八のように非常に交通量の多いところもあれば、西多摩地区のように非常に交通量の少ないところもあります。当然ながら1km単位に対する予算のかけ方は全然異なってきます。その道路の必要、適性に応じた予算を配分することで、同等の性能を以て維持管理をしているといったところになりますので、現在使われていないとか、利用頻度が少ないといったことを理由に都道を廃止するという考え方方はございません。

次に、二点目の人材の件についてでございます。確かに、土木の人材が今非常に少ない中では、自治体によっては連合体を組んで維持管理という話も聞こえてきてございます。ただ、東京都に関しましては、基本的に都道について、先ほど申し上げたように各工区の職員が点検をしながら維持管理をしているところでございます。

ただ、やはり時代の流れもございます。御指摘のとおり、実は道路巡回というように、最初に資料2-2の8ページの中にも出てきましたけれども、黄色いパトロールカーに乗りまして都道をどんなに長くても3日に一遍、つまり3日空けずに道路の巡回をしているのですが、これまで巡回するのは全て東京都の職員でした。ところが、全て東京都の職員では負い切れないところがございましたので、現状では半分ぐらいの巡回につきまして外注して専門業者さんにお願いしてやっています。アウトソーシングができるものについては一部民間に移譲するといったこともしながら、道路の維持管理に努めているところでございます。

【諸富小委員長】 よろしいでしょうか。

特になれば、会長、よろしくお願ひします。

【池上会長】 個別的な質問として、資料2-2の12ページに点検・調査の頻度についてまとめた図がありますが、その点の確認です。「法定点検」と書いてあるところと書いていないところがあり、恐らく法定点検というのは国が決めたサイクルでやっているということだと思うのですが、書いていないところは、そもそも国が

基準を決めていないということですか。それとも、国で基準を決めているけれども、それよりも頻繁に点検しており、より良いサービスを行っているという意味なのか、どちらなのですか。

【建設局道路管理部増田保全課長】 「法定点検」の記載がないところは、特に国の基準はございません。

先ほど申し上げた平成24年の笹子トンネル事故が起きるまで、実は法定点検はありませんでした。やはり笹子の事故を受けて、国の方も長期インフラの点検をしなければならないということになり、5年に一度となつたわけです。東京都は橋梁についてはかなり早い段階から予防保全という考え方で取り組んでいたのですが、他の全国自治体は国の道路法の改正を受けた形で、そこから初めて取り組んでいるというが多くございます。

また、東京都の場合、3日に一度という道路巡回の頻度については、最高裁判決が契機となっています。道路管理瑕疵というものがございまして、路上の穴とか落石とか障害物によって道路利用者に被害が出た際に、どの頻度で点検をしていたのかということで、道路の巡回が3日に一度よりも少ない頻度ですと、道路管理者の責任であるといった判決が出たこともございます。

【池上会長】 そうすると、資料中に「法定点検」と書いていないところについては、自治体によって頻度がかなり違うということですね。

【建設局道路管理部増田保全課長】 そのとおりです。予算規模とか道路規模、状況によって変わってくることがあります。

【池上会長】 分かりました。ありがとうございます。

【諸富小委員長】 一応皆様から質問いただけたと思います。ここで、佐藤委員からの御意見が出ておりまして、こちらを事務局より御紹介いただきたいと思います。

【遠藤税制調査担当課長】 それでは、佐藤委員から意見書の提出がありましたので、御紹介をさせていただきます。

公共インフラ（道路）の維持更新について二点ございます。

一点目は、「道路を含む公共インフラ維持更新の財源確保のため、住民税あるいは（道路に係る維持更新については）車体課税に対する超過課税も選択肢になる。併せて、立地適正化計画（コンパクトシティ）、公共交通の再編・見直しを含むまちづくり政策を実施するとともに、インフラ予算を新設から維持更新へ転換する。」

二点目は、「一般道路の下には上下水道、通信、（無電柱化が進んだエリアでは）電線などが埋設されている。これらの維持管理も道路が維持されていれば容易になる。よって、道路からの受益者は自動車等の利用者に限らない。上下水道の料金等に道路の維持更新費用の一部を賦課することも選択肢かもしれない。」

以上でございます。

【諸富小委員長】 では、建設局の方で御説明いただいたところに関する質疑応答は一旦これで終わりにしまして、今の佐藤委員の御意見を含めて、事務局の方で御説明いただいた資料2-1についての質疑応答に移ります。

阿部委員、よろしくお願ひします。

【阿部委員】 道路や橋と並んで上下水道や都市ガスなど地中に埋設されているライフラインについても老朽化や更新が課題になってくると思います。これらの公共インフラの老朽化対策における安定的な財源確保の在り方として、目的税方式による財源調達方法が望ましいのではないかと思います。目的税は税収の使途が明確であることから、納税者の理解や納得が得られやすいのではないかと考えます。

例えば、森林環境税の仕組みを検討することも有意義であると思います。森林環境税は、国税ですが、市町村が一定の基準を設けて徴収し、その収入を国が森林環境譲与税として都道府県・市町村に譲与する制度です。このような仕組みを用いて、公共インフラ維持修繕、更新を目的とする公共インフラ税等を設けることも財政需要を賄う一つの方法になるのではないかと考えます。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

ほかの皆さんも併せて御意見、御質問を募りたいと思います。

飯島委員、よろしくお願ひします。

【飯島委員】 飯島でございます。

私の専門分野に照らしまして、財源調達に限られずに恐縮ですけれども、資源制約の下での行政サービスの持続可能性の確保という枠組みから、税に求められる役割・役割分担ということで考えたことを申し上げたいと思います。

先ほどの建設局からの御説明などにも出てまいりましたけれども、まず行政作用の側面から、地方行政体制の在り方について非常に大雑把な言い方をいたしますと、公共私の連携によって効率化を図るということが一つの施策の方向性として現在進められているかと思います。

公の広域連携だけでなく、個人・集団としての住民との協働・実働に期待するということや、あるいはPPP/PFIなどの官民連携と言われる事業者との協働といったことも含めて、従来の各地方公共団体がいわばフルセットで行政作用を行うということから、他の主体との連携を通して効率化を図って、その一つの結果としてコストを削減するということも目指されているのだろうと認識しております。

それを踏まえた上で、資源を何とか確保していかなければならないということなのですが、財源調達の在り方について立ち戻りまして、誰が、なぜ、どのように責任を負うかということを考えてみましたところ、現在の仕組みについては国が責任を負うという考え方方が基本とされているように見える部分がございます。国の法令、計画等によって基準を定立して、それを地方公共団体に対して義務づけ等を行うと同時に、財政措置を講じることで実施をさせるということがなされている部分もあるかと思います。

それは、やはりインフラの維持というものが国民の権利・自由に関わるものである。安全・安心もそうですが、根本的には移動の自由というものにも関わりますし、インフラの政策の決定については、国が責任を持ってやつてきた部分について、維持管理についても責任を持つべきだという考え方もあり得るかと思います。

ただ、それが今後立ち行かなくなる恐れがある、あるいは十分には機能していないということで問題があるならば、もう少し別の考え方としては、各地方公共団体が責任を持って、自己責任、自己決定の下で行うことを行っていくという方向性も引き続き模索していくなければならないだろうと考えております。

インフラは特に土地に密着していて、住民の日常生活の根幹に当たりますので、地方公共団体が自治権に基づいて責任を負う、あるいは公の施設責任ということもあるかと思いますが、その際には各地方公共団体において受益と負担の関係を議会ひいては住民が決定をすることが重要になってくるかと思います。

資料2-1の12ページ中に、インフラの費用が従前に比べると大分減ってきている、それに対して社会保障費が膨らんでいるという表もお示しいただいておりますけれども、そういった部分での優先順位づけを含めた各地方公共団体における住民の決定というものが今後も実施されなければならないだろうと思います。

ただ、そうは言いましても、各地方公共団体は格差もありますし、それぞれではやっていけないという中で、先ほどの御説明の中に広域連携の話などもありましたが、そういう部分にいかに対応するのか、そのための財源の在り方も考えていかなければならぬのだろうと思っております。財源調達の在り方は、恐らく事務権限の配分の在り方に関わってくる部分があるかと思いますので、そういう部分との連動も含めて考えていく必要があるだろうということを考えたところでございます。

雑駁で恐縮ですけれども、以上でございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

松行委員、よろしくお願ひします。

【松行委員】 ありがとうございます。

税金とは関係ないかもしれないのですが、一点だけです。

先程、人が足りなくてかなり民間に委託をしているという話があったかと思います。それはもう仕方がない流れですし、PPPというのは財源的な意味でも予算の効率化という意味でも非常に有効だと思いますが、その一方で、どうしても自治体の土木職員の技術継承という面では、外注ばかりですと技術継承がなかなか進まないという面も出てくるかと思いますので、その辺りはうまくバランスを取ってやっていくべきではないかと思いました。

以上になります。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、以上の議論全般を受けまして、会長よりコメントをいただければと思います。

よろしくお願ひします。

【池上会長】 ありがとうございます。

本日は、建設局道路管理部にお出でいただきまして、詳しい説明をいただき、ありがとうございます。

このテーマに関する議論は、税制というよりはどちらかというと財政需要の話ですので、もちろん目的税という考え方もございますけれども、実際には、お話があったとおり、道路の下にはいろいろなものが埋め込まれているということがあって、いろいろな分野をまたがる道路の使い方もあり得るということですので、そういうことも含めて考えなければいけないものだと思っております。

それから、事務局で用意していただいた資料2-1の中で気になったものがあります。9ページの「インフラの維持管理・更新費の推計結果」、これは平成30年度、即ち西暦で言うと2018年度に国が作ったものですけれども、今から7年前ですね。先日、なぜ7年前なのですかと聞いたら、この後新しいのが作られていないという話だったので、本当にそれでいいのだろうかと思っております。

その次の10ページに「建設資材価格の高騰」という資料があって、2018年から見ると建設資材の価格は1.5倍ぐらい上がっているわけです。先ほどの平成30年度の推計だと、道路の維持管理だけで30年間合計で70兆円ぐらい掛かると書いてありますので、建設資材の価格、人材確保のことも考えると、恐らく100兆円ぐらいになるのではないかとも考えられるわけです。そうすると、先程お話があったとおり、では国としてそれをどうするのかという問題がまず一つございます。

ただし、東京都は人口1,400万人で、ある意味国家並みの人口規模のある非常に大きな団体でございますので、東京都としてもこういう推計を考慮したうえで財源確保を考えることが必要なのでしょう。そういう取組を進めていただけだと大変ありがたいと考えております。

財政需要の方が分からないと、税制あるいはどれだけ税収を確保すればいいかということはわからないというのが原則としてございます。そういうことも含めて、これから税制を考える際に、一体何のために税金を集めのかということが非常に重要ですから、そのための議論として今日は説明をいただいたということです。今後もいろいろな分野について、こういう形で財政需要に関する議論も含めて税制の議論を進めていきたいと考えております。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

事務局からもし補足すべき点がございましたら。

【遠藤税制調査担当課長】 事務局からは特にございません。

【諸富小委員長】 次のテーマでは車体課税の話に入りますし、政治の世界では揮発油税、ガソリン関係の暫定税率引下げの話が出てきておりまして、元々道路特定財源だった財源の行方がいろいろと変化しそうな状況

の中、改めて今日は道路整備の必要性や、それを支える財源の必要性についての議論ができて、大変良かったと思います。

建設局の皆様には丁寧に御説明・質疑応答いただきまして、どうもありがとうございました。

(建設局退室)

【諸富小委員長】 それでは、次の議題に移りたいと思います。「自動車関連税制の在り方」ということで、事務局からまずは論点及び資料の説明をお願いいたします。

【齋藤税制調査課長】 資料3を御覧ください。

論点ですけれども、「今後の税制改正を見据え、自動車関連税制はどうあるべきか」としております。

具体的な検討項目は、「税収中立の下、取得時における課税の在り方（負担軽減等）や、保有時における税負担の在り方（重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担）」についてでございます。

検討に当たって着眼していただきたい事項ですが、まず課税根拠として、道路損傷や環境損傷といった原因者負担、財産税的性格等でございます。次に、課税標準として、重量・CO₂排出量等。最後に、グリーン化の促進と重課・軽課、電気自動車やハイブリッド自動車に対する課税の在り方等とさせていただいております。

こうした点を念頭に置きつつ、検討項目につきまして御意見、御議論をいただければと存じます。

次に、資料につきまして、主な変更箇所を御説明いたします。右下のページ数で御案内すると9ページ、自動車保有台数の推移と推計でございますが、元々右側の点線の将来推計部分について、10年分の幅を詰めて記載していたことにより、急激にグラフが下がる見え方となっていましたけれども、左側の実線のこれまでの推移の部分と10年分の幅を合わせるような形とし、同じ時間間隔で推移を確認できるようにしてございます。

資料の説明は以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明がありました論点について、概ね50分程度で議論を行いたいと思います。

なお、本議題についても、本日欠席の佐藤委員より事前に御意見をいたいでいますので、事務局から御紹介をお願いいたします。

【齋藤税制調査課長】 佐藤委員から提出された意見について、読み上げさせていただきます。

自動車関連税制につきまして二点ございます。

一点目ですが、「与野党はガソリン税の暫定税率の年内廃止に合意した。しかし、これは『所有から利用』への課税の転換に適わない。同じ減税であれば、車体課税（自動車税、軽自動車税）の負担を軽減する一方、地球温暖化対策の観点からはガソリン税を強化するべきである。そもそも、国際的に見て日本のガソリン税は高くなっている。EV車から道路の利用に係る対価を求めるならば、中長期的にはGPSを活用した道路料金（走行税）の賦課が選択肢になろう。」

二点目、「自動車税と軽自動車税の負担格差の是正を図るべきではないか。EV車も課税対象にする観点から現行の排気量から（欧州での実施例も参考に）重量へ課税標準を転換すべき時期に来ているといえる。」

以上でございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、ここから議論に入りたいと思います。どなたからでも結構ですので、このテーマについて、御意見、御質問がある方はよろしくお願いいいたします。

小林委員、よろしくお願ひします。

【小林委員】 小林です。

私が言おうと思ったことは佐藤先生の御意見に近いのですけれども、歴史的経緯の確認というか、評価は人によって違うかもしれません、そもそも2008年の福田内閣の時に暫定税率をどうするかという問題が浮上して

いましたけれども、もう一つ、目的税として徴収していたガソリン税、地方の自動車関係税もそうですが、一般財源化しましたよね。

環境問題の観点を考えなければ、目的税として取っていたものを一般財源化するときに、それがもし実際に需要を上回っているということであれば、一般財源化ではなくて本来は減税すべきということになる。それを一般財源化したのは、当時の議論としてはそもそも財源が足りないからだという話がメインに出ていましたけれども、理論的な観点からすると、本来、ガソリン税の機能が道路需要にある程度応じた形で徴収できるということで、受益者負担の観点から道路特定財源として相応しいようなものはあったわけです。それとは別に、ガソリンの価格を高くすることによってその需要を抑制するというピグー税的な価格インセンティブ機能が非常に強く機能してあるので、その望ましい税率は財政需要とは関係ないところで決まってくる。それが実際に財政需要より高いところで税率が置かれるのであれば、そこで余った財源は特定財源として使うのではなくて、一般財源として使うべきだということになる。そうであれば、財政需要を超えた税率の部分は一般財源化するのが適当とも考えられる。ただ、全部一般財源化してしまったので、改めて目的税をつくったらしいのではないかという議論にもなってくるわけですね。その辺りは少し整理が必要ではないかと思います。

今の暫定税率の廃止については、環境問題の観点からは一切考えられていないので、そこはちゃんと考るべきで、今日の資料の中にも与党の税制改正大綱の文章がありましたね。資料3の2ページに、「インフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない」と書いてあって、これまでの政策の経緯からすれば当然考慮しなければいけない問題ですが、今は一切それが考慮できない状況ですので、そこはきちんと議論を整理する必要がある。

今は、減税して減った財源をどうするかという話が中心になって、それはそれでもちろん重たい問題ではあるのですが、ガソリン価格の部分をどう考えるかということをきちんと議論して整理すべきで、都税調の報告書としてもそこを整理したもののが出てくるといいのではないかと思います。

もう一点、これも佐藤先生の二点目の話と重なるのですが、負担の格差というか、電気自動車の負担の問題をどうするかということです。これについては、一つの考え方として、まだ電気自動車に対してそれなりに政策的なインセンティブ、ドライブをかけていくフェーズが終わったわけではないと思うので、引き続き軽課の措置は必要ではないかと思うのですが、とはいえ、今の税制ですと電気自動車は一律一番低いラインのところに入れられることになるので、ある意味電気自動車だけ特別扱いしているような形になる。

一方、資料3の中で数値例もありましたが、ハイブリッド車であってもCO2排出量が普通の車とそんなに変わらないもの、非常に排出量の少ないもの、燃費の良いものもあるので、そこはきちんときめ細かく対応する形で税率を見直すべきだろうと思います。

そこに電気自動車を組み込むとなると、結局、排気量のままでは扱えないことになるので、そういう意味で重量等の指標への転換、あるいはCO2排出量を組み込んだ形での自動車税の見直し、種別割の見直しは早めに実施した方が良いのではないかと思いました。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

続きまして、工藤委員、よろしくお願ひします。

【工藤委員】 説明ありがとうございます。

私からは一点だけ、単純な質問でございます。

今、小林委員のところにも少しあったのですが、ハイブリッド車の今後の対応というのは変わる、あるいは変える予定があるのかどうかということについて確認をさせてください。

国際的には今EVを優先し、ハイブリッド車は優遇措置等も含めて、どちらかというと縮小傾向にあり、EVにシ

フトしているというのが生産上も政策上もあるのかなど全体的には理解をしております。

その中で、日本はこれまで相当ハイブリッド車を優遇する政策、あるいは市場もそういった方向性があったと思われますが、今後、EVシフトが進んでいくとなると、率直な意見を言えば、ハイブリッド車に中途半端な形でインセンティブを設け続けていくことに地球温暖化も含めてどれだけ意味があるのか。それを行政機関が後押しすることの正当性の問題も出てくると思われますので、今後、長期的な視点でハイブリッド車について何かお考えの視点がありましたら、それを教えていただきたいと思います。

以上です。よろしくお願ひします。

【諸富小委員長】 事務局への質問ということでいいですか。

【工藤委員】 特に宛先はないのですが、担当としてどういうふうにお考えかというのがもしあれば教えていただきたいです。さらに、事務局としても腹案等がございましたら教えていただければ幸いです。

以上です。

【諸富小委員長】 では、事務局に振らせていただきます。

【齋藤税制調査課長】 事務局です。

ハイブリッド車の今後につきましては、産業政策との関連も極めて深い内容かと思ってございます。資料上もあるのですが、日本におきましては新車販売に占めるハイブリッド車の割合、また台数がまだまだ多い状況にあり、直近ではまた増えているという状況も考えますと、急速にこれを変えることがいいのかどうかというのは、税制面から申し上げるのはなかなか難しいと思っております。

ただ、御案内のとおり、ハイブリッド車の中でも環境性能に優れたものと、必ずしもそうとは言えないという二極化といいますか、相当幅が出てきていることは事実であろうかと思いますので、ハイブリッド車ということだけで一律に重課対象外とするということの辺りをどのように考えるかという論点はあるのではないかと思っております。

今申し上げられることとしては以上でございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

工藤委員、御発言は大丈夫ですか。

【工藤委員】 御回答ありがとうございます。

私も率直なところを言っていただいて逆によかったと思います。確かに税財政的にはそちらになるのかなと思ったのですが、同時に国際的な動向を見ますと、例えばハイブリッド車の中でも性能によって何らかの差別化をするとか、そういうことの必要性が出てくる場合もあるかと思っておりますので、すぐに何かということではございませんが、今後御検討いただければ幸いでございます。

御回答ありがとうございました。以上です。

【諸富小委員長】 池上会長、どうぞ。

【池上会長】 工藤委員からの御発言については、資料3の5ページに昨年度の報告の要約があります。こちらの二番目の項目である、「当面のグリーン化税制の在り方」の中にハイブリッド車についての言及がございます。先ほど事務局からも御発言がありましたが、二つ目のポツの二行目にはありますとおり、既に昨年度の報告の中で、「グリーン化税制の重課対象について、環境性能を反映する形に見直すべきである」と書いてある。

これはどういう意味かというと、先程まさに工藤委員も言われたとおり、ハイブリッド車といつてもいろいろあるわけとして、特に環境的な意味で性能の良いものとそうでもないものがあるから、そうでもないものについてはそれほど優遇する必要はないだろうという意味でここは書いてある。今年それをまたどういう表現で書くかということになると思いますが、大きな路線としてはこの路線の延長上にあるのではないかと私は考えております。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

関口委員、よろしくお願ひします。

【関口委員】 関連する論点ではないのですが、種別割が今日の議論の一つ焦点だと理解しているので、その観点で少し意見を述べたいと思います。

以前、私が、種別割というのは財産税的性格を有しているので、所有から利用へということをあまり強調し過ぎると、その性質が消えてしまうから、慎重に議論した方が良いのではないかという発言をいたしました。今回も、その観点からの発言です。財産税という言い方は、富裕者に対する税だというふうに捉えているわけではなくて、財産という価値を持っているものに所有という事実に着目して行う課税という意識で、種別割を捉えるべきだという趣旨です。

これまで、どちらかというと財産の価値を代替するものとして排気量を使ってきたと思います。ただ、EVが出てきたことによって、排気量では財産の価値が捉えられなくなる、あるいは捉えるのが難しい状況になってきたので、さあどうするかが問題になってきた、と理解しています。

そうだとすると、車の価値を何が代替するのかということが、論点になる。とすれば、総排気量に近い走力のようなもの・・。

【諸富小委員長】 単位は何で表すのですか。

【関口委員】 どれだけ走れるかという能力のことですかね。車の価値がどれだけ走れる能力があるかというもので捉えるとすれば、それを代替するものが、例えば価格であったり、重量であったり、そういう形で外形的に捉えざるを得ないのかなと思っています。

そうすれば、EVも価値が何を示すのかといった場合に、同じようなスタイルで捉えることができて、まずは、EVであろうが、そうでない車であろうが、基本的には同じ形で課税をしていくというスタンスが、原則論としてはあった方がいい。

そのうえで次のステップを考える。社会政策的なものとして何らかの行動を促進させるのであれば、それを促進させるようなやり方を組み込む。あるいは、社会政策的にそういった行動を抑制すると考えるのであれば、抑制するような形に持っていく。そういう大枠があった上で、種別割への対応を考えた方がいいのではないかと思っています。

もし走力の代理指標として価格を取った場合には、自動車は償却資産なので、家屋の評価と課税を取得価格にした場合と似たような論点が出てきてしまうという問題はあります。しかし、外形的に財産の価値を何が代替するのかという視点、つまり財産税的視点は、あってしかるべきではないかと思っています。これが一つ目の意見です。

二つ目はやや大きめの論点で、先程来、道路やガソリンの話も出てきていると思うのですが、資金調達をする話と資金の配分をする話とは、財政学的に捉えれば、分けておいた方が良いのではないか。これはノン・アフェクタシオンの原則という、財政学のテキストの中でも古典的な原則です。それに反して資金調達と配分のリンクを強めてしまうと、配分に対する意思決定というものを、税を決める時点のところで拘束してしまうということが、私は気になります。

先程飯島委員がおっしゃったことに近いと思うのですが、例えば道路特定財源に関して、特定財源を一般財源化したうえで交付金化したわけですよ。交付金化して、本来は自由度が高い形で、住宅なり、道路なりに裁量を持たせて使えるようにしたはずでした。しかし、そうではなかった。なぜ配分が変えられないのかというところから話をしていく、これはやはり目的税が望ましいというのであれば、筋は通るかもしれません。しかし、初めから目的税を考えてしまうと、ちょっと議論がしにくくなる。

もし税の中で目的を議論するすれば、財源調達目的以外の目的を、調達の時点で持たせるかどうかというこ

とだと思います。バッドに対する課税とか、グッズに対する課税とか、そういう社会政策的な目的を組み合わせる。少なくともそのような区別は、きちんとする必要があると思っています。

そう考えると、まず税の議論だということを重視して捉えれば、取り方としてどういう調達の仕方が望ましいのかということから始めておかないといけない。調達した資金を何に使うかは、違う場面のところで決定することが大事なのではないかなと思っています。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

松行委員、お手を挙げていらっしゃいますね。

【松行委員】 ありがとうございます。

今までの議論と少々ずれる論点なのですが、走行距離ベースについて何点か申し上げます。

走行距離ベースを今後考えなければいけない理由の背景として、今後シェアが広がるというお話があつたかと思います。このシェアについて、いわゆるタイムズのカーシェアのようなシェアだけを示すのか、今導入が議論されているウーバー等のライドシェアを示すのかが分からぬのですが、ライドシェアに関しては、アメリカの研究などを見ても、ライドシェアが普及して自動車の保有台数が減るということはないです。ライドシェアというのはほとんどタクシーの代わりに使われており、アメリカの研究を見る限りでは、ライドシェアが普及したら自動車の保有台数が減るといった報告はないので、シェアが増えるから走行距離というのだと理屈が通らないのではないかと思いました。

走行距離ベースにするということは、多く乗っている人が多く払うことになるかと思います。東京みたいに公共交通が充実していて代替手段があるところは、車に乗る場合の税が高くなったら公共交通に乗ろうというふうになるので良いと思うのですけれども、地方でもともと公共交通があまりないところでは、今どんどん公共交通が減っています。バスはどんどん減便されていますし、鉄道に関しても維持ができないという議論がいろいろなところでされています。そういう車に頼るしかないような方が多くいる中で、走行距離に対して税金を増やすというのは、地方にとっては痛い議論ではないかなと思いました。

せめて今の公共交通を維持した中で車をいじめるのであればまだ分かるのですが、公共交通も駄目になって、車も駄目になってという状況だと、地方の人のモビリティーが低くなってしまう。そうすると、地方の経済状況や人々のウェルビーイングもどんどん悪くなってしまう。自動車関連税ですので自動車のことだけを議論するのはそうなのですが、公共交通とかモビリティー全体についても考えながら議論をする必要があるのではないかと思いました。

以上になります。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

小西委員、よろしくお願ひします。

【小西委員】 小西です。

今、関口委員と松行委員から出てきたお話について、全体的に、特に関口委員の最初の論点と松行委員の御指摘というのは、公平性をどう考えるかというところではないかと思いながら聞いておりました。

お示しいただいた資料の10ページには課税根拠がいろいろ載っていて、道路損傷負担金や環境損傷負担金という性格が自動車に係る課税の根拠としてあることはもちろんそうなのですが、今の松行委員からの御指摘ももつともだと思いました。社会的政策的意義を持たせるということも必要かもしれないのですけれども、もし車を財産と捉えられるならば、何が公平なのかというのを考えなければいけない。

2018年にフランスで起こった黄色いベスト運動は、都市の人は公共交通機関があるのに対して地方の人は車に乗らなければいけない中で、ガソリンに対する課税は地方の人に対する課税ではないかとして、そこが発端と

なって火がついた反税運動だったわけですけれども、そういう不公平感というものを考えながら議論できたら良い。

少々論点がずれてくるかもしれないのですが、今回の論点の中にも公平性というのがありましたので、どういう解決策があるかというのはこれから議論していかなければいけないけれども、社会的政策以外の側面も考えていきたいと思いました。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

阿部委員、よろしくお願ひします。

【阿部委員】 委員の先生方の御意見と重なる部分も多いかと存じますが、自動車関連税については財産税的な性格に基づく応能課税的な側面と、応益負担の側面の双方を併せ持つものと考えます。今後は、道路の損耗等に対する応益的要素を重視した税制、すなわち受益者負担という観点からの制度設計が一層重要になるのではないかと思います。

道路の拡張や修繕に多大な財源が必要となることが見込まれる中で、納税者の理解と納得が得られる制度として目的税化を通じて、道路の利用者に相応の負担を求める仕組みが望ましいと思います。また今後のカーボンニュートラルという目標の実現に向けた自動車の環境対応化の視点から考えると、ハイブリッド車は縮小傾向にある一方、EVは増加が見込まれます。これにより、これまでの燃料課税に加えて、それ以外の新たな課税方式の検討が必要になると思います。その一つの方策として、EVについては、従来から議論されているように、走行距離に応じた課税方式や、充電時に課税する仕組みなど、利用実態に即した受益者負担型の税制の議論が必要ではないかと考えます。

国の政策として、カーボンニュートラルの推進という観点から、環境性能の高い車両については課税が軽減されておりますが、他方でこれは地方税の税収を減少させることになりますので、地方税の税収を減少させることなく、国税の側で税額控除を行う仕組みを検討すべきではないかと考えます。車体課税には国税と地方税の両方が存在しますが、環境配慮を重視する視点から軽減措置を講ずる場合でも、地方税分を軽減対象とせず、国税側で調整を行う仕組みについて検討する意義があ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した。

他にもございますでしょうか。ございませんか。

では、会長から。

【池上会長】 自動車関連税制については、今年も議論しているのですが、この数年ずっと議論をしてきているわけで、その都度、報告に書いてきております。それを積み重ねながら議論をしているので、これまでの到達点は何かというと、今日の資料でいうと4ページになっております。さつき5ページのところに触ましたが、その前のページです。

先ほどお話があったとおり、例えば、種別割を排気量基準でやってきたことに対して、EVが入ってきたときにそれをどうするのかということで、見直しのイメージという図がここに書かれております。これは別に事務局が勝手に作ったわけではなくて、都税調で何年かやっている議論を踏まえつつ、こういう形ではなかろうかということで議論の方向性を示すために作っているのです。そう考えると、この図を見て分かるとおり、総排気量基準から、片方であれば重量基準、それから、総排気量基準は残るにしても、そこにCO₂排出量基準を加味する、そういう形でやっていく。

では、その先に何があるのかというと、重量基準に統一してしまうのか、あるいは走行距離基準も入れてくるのか、あるいは今言った三つを組み合わせるのか、そういう話になってきて、そこはまだ最終的な結論は出でていませんが、今お話ししたいたようなそれぞれの議論をすべて入れたような意見にここではなっている。

ただ、税の使途に関して言うと、これはもちろん税源の問題ですので、別に自動車で集めたお金が全部道路に行くと決まっているわけではない。一般財源です、ということになっているので、そこについては福田内閣のときの改革の考え方とそれほど変わっているわけではない。先ほど小林委員からもお話をあったと思いますけれども、そういうことは今のところ変わっておりません。

だから、資料3の4ページから5ページにかけて昨年度の報告の要約が書いてあるのであります、そういう方向をどれだけ進めていけるのかということだと思います。それは今日の議論も踏まえて工夫させていただきたいということで、諸富小委員長と相談させていただきます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

先生方から、非常に多岐にわたって大変重要な問題提起、御指摘をいたいたと思います。車体課税の部分と走行段階の部分と、以前は取得段階というのがあったのですけれども、それは事実上、車体課税、保有段階の課税の中に吸収されて環境性能割という形になって、初年度課税という形に姿形を変えて残っている。それで一旦固まった形になっていたものが、先生方がずっと今日御議論いたいたのように、EVに移っていくときに不具合が出てくるのでどうするかということ。

それから、将来的には走行距離課税との問題で、松行先生のライドシェアが進んでも車両は減らないという御指摘はなるほどそうなのかなと今日は思ったのですけれども、他方で、カーボンニュートラルに向かうプロセスの中でガソリンの消費が減っていくというのは見えてきている。そうすると、揮発油税等から生じる税収が下がっていくこともまた見込まれる。車の性能もよくなっていますし、燃費も上がりますので。

その面からも、走行のところでガソリン消費で捉えていた税収をそのまま失って終わりにするのか。もちろん暫定税率の廃止という議論も一方であるのですけれども、そもそもガソリン消費の減少という問題に対してどうするのか。それに合わせて道路が減っていってくれるわけではないですし、道路財源は切り離されたとはいえるわけですよね。それをどうするかというのは非常に大きな課題です。

走行距離について少し話しますと、総務省の方でも検討したのですけれども、答えが結局出なかった。どちらかといえば慎重というか、結論は出せなかったという感じですね。

では、現在の揮発油税に代わって、ある特定区間から特定区間にカメラを置いて監視をしておいて、そこを走行する距離をチェックするとなると相当インフラが必要となりますし、その設備を誰がどうやってやるのか。GPSでの追跡も可能ですけれども、どこを走行したかが全部把握されてしまうことで、プライバシーの問題にも関わってくる。取得した情報を使った後は無効化することができればその問題は解決できるのではないかと言えるかもしれないが、世界でも完全な形で走行距離課税をやっているところはなくて、ヨーロッパがEU統合に伴って通過交通が多いのに対して、いろいろな方法で入れているというのが実情です。日本の文脈で、通過交通の問題というよりは燃料課税の減少に伴う代替案として考えた場合に、様々にクリアすべき技術的課題やプライバシーの課題を考えると、なかなか踏み込めないなというのが正直なところでありました。これは総務省の議論の御紹介でございます。

池上会長が言っておられたように、先生方から今日いたいた議論を踏まえて、どういう形でまとめるか検討させていただきたいと思います。多様な御意見をいただきまして、ありがとうございました。

そうしましたら、次の「その他」の議論に移らせていただきます。

「その他」のテーマとして、第一回小委員会にて委員から御質問もございました、「ふるさと納税」の寄附額の活用可能額と経費の内訳について事務局から説明があります。

御説明をよろしくお願ひいたします。

【遠藤税制調査担当課長】 それでは、「ふるさと納税」寄附額の活用可能額と経費の内訳について御説明をいたします。

資料4の1ページを御覧ください。

第一回小委員会におきまして、「ふるさと納税」に関する御議論をいただいたところでございますが、寄附先自治体において、実際のところどの程度寄附金が有効活用されているのか、また、経費はどの程度かかっているのかなどについて御質問をいただきましたので、内訳等について御報告をいたします。

数字につきましては、令和6年度の日本全体の実績になってございます。事前説明から一部数字を微修正しておりますけれども、大きな変更はございませんので、ポイントを絞って御説明をさせていただきます。

資料右に寄附先自治体の記載がございますが、寄附金から返礼品調達費等の経費を差し引いた活用可能額は6,827億円、寄附額の約54%となってございます。

さらに、左に記載をしております寄附元自治体では、税額控除額が8,710億円となっておりまして、地方交付税を考慮せずに比較すると、活用可能額を税額控除額が1,883億円上回る状況となってございます。この状況を踏まえまして御意見をいただきたく存じます。

資料2ページ目、3ページ目の「ふるさと納税」に係る最近の動きに関しましても、事前説明から変更はございませんので、説明は割愛をさせていただきます。

「ふるさと納税」についての御報告は以上となります。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、今御説明がございました資料4について、概ね10分程度で意見交換を行いたいと思います。御意見のある方は、御発声若しくは挙手機能で合図をお願いいたします。

鴨田委員、どうぞ。

【鴨田委員】 この活用可能額と経費の内訳の御報告ですけれども、やっぱりというところです。

「ふるさと納税」は、自治体に対してこういう事業をやっているので寄附したいというよりも、高所得者の方が節税に使いたいというところが多くて、寄附という本来の考え方からかけ離れている。相変わらずテレビで仲介サイトの宣伝をしているわけですけれども、そろそろこの仕組みを変えていかないといけないのではないかと私はこの数字を見て思いました。クラウドファンディング等いろいろありますので。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

寄附先自治体での活用額は、結局、寄附額の54%しかないということらしいです。どこに消えたのでしょうかということで書いてあるわけですよね。

小西委員、どうぞ。

【小西委員】 小西です。

この資料を最初に拝見したときに私はショックを受けまして、もともと制度自体に問題があるという認識はありました。そもそも活用されている額が寄附額の54%しかないと。ほとんど寄附をするというよりは節税のための仕組みに一部なっているというところを拝聴する限りでは、たとえ活用可能額が54%になっていても、寄附をした側としては別にショックは受けないのかなと思います。そういう意味では、寄附の仕組みとしてはほとんど破綻しているというか、抜本的に仕組みを見直していく必要がある。

一方で、ふるさと納税を使っていろいろな事業をやっている自治体がありますので、もし抜本的に変えるとなつても、今もうこの制度で回っている自治体がありますので、そういったところを配慮しながら、制度はとても問題が多いので、変えていく必要があるというのが私の意見です。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

一通り皆様からも御意見いただければと思います。いかがでしょうか。

特にございませんか。あまりにも明白過ぎてコメントもない感じですかね。

返礼品等調達費の金額を見ていると、寄附をした人は返礼品をもらえるわけですし、返礼品を作っている生産事業者のところに収益という形で寄附金が行っているわけです。ここは仮に直接的な寄附に伴うやり取りだとしても、仲介サイトとか運送・梱包、クレジットカード、広告に係る経費というのは一つの寄附産業というか、ふるさと納税産業みたいなものを形成している感じが出てきていますね。サイトなんかも美味しいビジネスのカテゴリーにすらなっているのでしょうか。ですから、根本的にこれを改めましょうということになったときに、この辺りの人たちが自分達のビジネスを失いたくない観点から逆に抵抗も出てくるのかなと思うぐらい、こういう産業形成になってきているのかなという気もいたします。

もし他になければ、会長からコメントをいただけますか。

【池上会長】 新しい統計が出たということでデータを更新していただき。有効活用という言い方は、私は好きではなく、全然有効ではないと思うのですが、ともかくこういう形で活用可能額があつて、税額控除額を下回っている。しかし、それでもこの制度が回っているのは、結局のところ、ここに書いてありますが、地方交付税によって交付団体の75%を埋めているからということになります。ということは、それだけ地方交付税がはつきり言えば悪い方向に使われていると思います。そういったところも含めて問題提起をしなければいけない。

ですから、今はたまたま臨時財政対策債の発行がなくなったということで良かったみたいなことを言われていますが、結局のところ、地方交付税というのは将来の世代のためにどういう形で地方公共サービスを提供していくかというための財源ですから、その財源を食っていることになるわけです。そういう問題が非常に大きいのです。

これについても、昨年度までの報告と今年行われてきた議論を含めて、更にどういう報告を書くかということを工夫させていただきます。産業の一部として組み込まれているというお話をありました、それは日本の望ましい産業政策なのかという問題が実はあるのです。こういうことを産業にする国なのかということも問題提起しなければいけないと思って伺っておりました。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

事務局、何かお返しすることありますか。

【遠藤税制調査担当課長】 特にありません。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、以上で一連の論点は大体終わりましたので、事務局から事務連絡及び次回の日程等の御説明をお願いいたします。

【斎藤税制調査課長】 本日の議事録につきましては、後日、東京都税制調査会のホームページにて公表いたします。掲載前に発言内容の確認をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、今後の日程についてお知らせいたします。次回の第4回小委員会は、9月25日木曜日、午後2時30分から報告の素案を検討いただきます。また、その次の報告案を検討いただく第5回小委員会は、10月2日木曜日、午後2時30分以降としておりますが、近日中に時間を確定し、お知らせいたします。また、会場につきましては、決まり次第、御連絡いたします。

事務局からは以上です。

【諸富小委員長】 第4回、第5回小委員会の運営についてですけれども、報告内容を検討する部分については例年どおり非公開とさせていただきたいと思いますが、御異議はございませんでしょうか。

(首肯する委員あり)

【諸富小委員長】 お認めいただいたということで、ありがとうございます。

それでは、東京都税制調査会運営要領第2の4に基づきまして、第4回、第5回小委員会において、報告内容を検討する部分については非公開と決定させていただきます。

それでは、本日の議題を終了いたします。

本日は、お忙しい中を御参集いただきまして、オンラインの皆さんも含めて、どうもありがとうございました。これをもちまして、第3回小委員会を閉会とさせていただきます。お疲れさまでした。

—— 了 ——