

令和6年度東京都税制調査会  
第1回小委員会

令和6年5月30日（木）14:00～16:03  
都庁第一本庁舎33階 特別会議室N6

**【柳澤税制調査課長】** 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6年度第1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をいただければと存じます。

また、高端委員、沼尾委員、宮本委員は、所用のため本日は欠席されております。

年度最初ということもございますので、池上会長、諸富小委員長より一言ずつ御挨拶をお願いいたします。

それでは、池上会長、よろしくをお願いいたします。

**【池上会長】** 池上でございます。

先日の総会でも挨拶をさせていただきましたとおり、今年度は、第8期の3年目ということで、まとめの年に当たっております。総会でも申し上げたとおり、今年度につきましては、本日議題になります自動車関連税制、それから個人住民税の現年課税化、これは以前も検討したわけですが、それについてさらに議論を進めるという性格もございますし、次回以降、新たな検討課題も入っております。

ですが、一昨年、昨年と2年間の報告をまとめておりますので、その内容も含めて3年間としての取りまとめを行っていくということです。諸富小委員長を中心に、活発な御議論をいただきまして、しっかりとした報告をつくっていきたいと考えておりますので、ぜひ皆様の御協力をお願いしたいと思います。

簡単ですが、私からの挨拶は以上でございます。

**【柳澤税制調査課長】** 池上会長、ありがとうございます。

続きまして、諸富小委員長、お願いいたします。

**【諸富小委員長】** 皆さん、本年度もどうぞよろしく申し上げます。

今日、小委員会としては第1回目になりますが、池上会長の話にありましたように、最終取りまとめの年ということになります。この小委員会は、地方全体について、あるいは都の立場を踏まえた税制上の諸課題について、皆様と共に熱心に議論をしてまいりたいと思います。

資料2で出てくると思いますが、第4回目、第5回目は、報告をいよいよ取りまとめていって、この報告の取りまとめの際は、本年度だけではなく、この3年間の集大成的な形になっていくと思いますので、どうぞ御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

**【柳澤税制調査課長】** 諸富小委員長、ありがとうございました。

今後の進行につきましては、諸富小委員長をお願いいたします。

**【諸富小委員長】** 議題に入らせていただきたいと思います。

初めに、今年度の小委員会の議題について、事務局から説明をお願いいたします。

**【柳澤税制調査課長】** それでは、今年度の小委員会の議題について御説明させていただきます。

初めに資料1、令和6年度検討事項等についてを御覧ください。こちらは、先週5月23日の第1回総会において決定いただいたものでございます。

検討事項は、進行する少子高齢化や人口減少、深刻化する気候危機など、社会経済は大きく変化してい

る。こうした状況の中、地方自治体の自主的・自立的な行財政運営のために必要な、総体としての地方税財源の拡充と安定的な地方税体系のあり方とともに、脱炭素化等の直面する諸課題等について税制の側面から検討を行うとしております。

これらの検討事項について御議論いただき、本年10月を目途に報告を取りまとめていただきたいと思います。存じます。

次に、資料2、令和6年度東京都税制調査会小委員会の議題（案）を御覧ください。

こちらは、第1回総会で決定いただいた今年度の検討事項を踏まえまして、各回の議題と今後の予定を記載したものでございます。今年度の小委員会は、本日を第1回といたしまして、10月開催予定の報告（案）の検討のための総会までの間に5回の開催を考えております。

本日、第1回小委員会では、自動車関連税制の在り方（脱炭素化の促進、CASE革命への対応）についてと個人住民税現年課税化について御議論をお願いいたします。

第2回では、税務行政の持続可能性と税制・税務事務の在り方についてとふるさと納税、企業版ふるさと納税の在り方について御議論をいただきたいと考えております。第2回の日程につきましては、7月上旬頃で調整中でございます。決まり次第、速やかに御連絡させていただきます。

第3回は、社会保障を支える財源（税・社会保険料）、その他について御議論いただきたいと考えております。

続いて、第4回、第5回では、報告（素案）、報告（案）について御議論いただいた上で、小委員会として最終の報告案を取りまとめていただきたいと思いますと考えております。

なお、こちらでお示ししました小委員会のテーマは、今後、追加や変更を行う場合がございますことをあらかじめ御了承いただければと存じます。

また、小委員会の議事につきましては、運営要領第3の1の規定によりまして、原則公開とさせていただいております。ただし、報告案の議論を行う第4回、第5回は、報告公表後に議事録等を公開いたしますが、議事については非公開とさせていただいております。

次に、資料3、令和6年度第1回小委員会のテーマ及び論点を御覧ください。

本日は、テーマⅠとⅡに分けて御議論いただきたくお願いいたします。

まずテーマⅠですが、自動車関連税制の在り方になります。論点の一つ目は、脱炭素化の観点から、車体課税はどうあるべきか。論点の二つ目は、CASE革命を見据え、車体課税はどうあるべきかということで、検討に当たっては、記載の検討項目を中心に御議論いただきたくお願いいたします。

続いてテーマⅡですが、こちらは個人住民税の現年課税化になります。個人住民税の現年課税化の在り方に関する分科会の報告内容はもとより、報告内容に限らず、幅広く意見交換等を行っていただきたいと思いますと考えております。

事務局からの説明は以上となります。

**【諸富小委員長】** 以上、御説明いただきました。

今年度の小委員会の議題について、御意見はございますでしょうか。もしございます場合には、御発言いただくか、オンラインの先生方は挙手いただければ、指名させていただきます。特段ございませんでしょうか。

（「なし」の声あり）

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、議題については以上とさせていただきます。本日御検討いただく議題に入ります。

内容は、自動車関連税制の在り方（脱炭素化の促進、CASE革命への対応）についてであります。こ

のテーマは論点が二つありまして、別に議論を行いたいと思います。

では、事務局からの論点及び資料の説明をお願いいたします。

**【柳澤税制調査課長】** それでは、テーマⅠ、自動車関連税制の在り方（脱炭素化の促進、CASE革命への対応）、論点1について御説明いたします。

資料4の1ページを御覧ください。論点1は、脱炭素化の観点から、車体課税はどうあるべきかになります。

検討項目といたしましては、一点目がグリーン化税制についてです。こちらは、重課制度における環境性能に応じたハイブリッド車の取扱いとZEV化を促進するインセンティブとしての軽課制度の在り方としております。二点目が、脱炭素化のインセンティブを高める方向での環境性能割の税率設定についてとしております。

この一点目、二点目は、ハイブリッド車が新車販売の約6割を占め、国及び都はハイブリッド車を含めた次世代自動車の普及を目標にしております。当面、ハイブリッド車も重要となっております。しかし、ハイブリッド車も種類が豊富になっている現在、ハイブリッド車にも環境性能の違いが見られております。ZEV化促進と併せて、ハイブリッド車への課税の在り方について御議論いただきたいと存じます。

三点目が、「CO<sub>2</sub>排出量基準」の導入について（令和4年度の報告を踏まえて）になりますが、環境性能割における燃費基準との関係、種別割の財産税的性格も踏まえ、現行の総排気量としている課税根拠との関係を御議論いただきたいと存じます。

続きまして、論点1は、資料4の2ページから12ページまでとなりますが、事前説明からの補足と1ページ資料を追加しておりますので、そのページについて御説明申し上げます。

まず補足になります。4ページの自動車税種別割のグリーン化税制について環境負荷の小さい自動車税に対する軽課では、営業用乗用車について現在措置が設けられておりますが、この部分は次期税制改正において延長されず、軽課の対象外となりますので補足させていただきました。

続きまして、8ページになりますが、標準的な車種別のコストと支援策等のイメージの資料を追加しております。EVへの税負担を軽減することがEVシフトへのインセンティブになるか御議論いただくため、資料を追加させていただきました。

EVは、ガソリン車に比べると車両価格は高いですが、全国で見ると、購入時には国の補助金が入っており、10年間使用した場合には、電気とガソリン費用の差や各種自動車関連税制の差によって、その価格差は67万円程度になると試算されました。事前説明でお伝えした重課による負担増の一方、初回新規登録した年度の翌年度のみ軽減としている軽課の期間延長など、負担軽減についても御議論いただければと存じます。

事務局からの論点1及び追加資料の説明は以上となります。

**【諸富小委員長】** はい、ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明がありました論点及び資料について御議論いただきたいと思います。御意見のある方は、御発声あるいは挙手いただければ指名させていただきます。よろしく願いいたします。

**【小林委員】** いいですか。

**【諸富小委員長】** はい、小林委員。

**【小林委員】** 御説明ありがとうございました。このグリーン化税制、現在のグリーン化特例をどう考えるかということで、今、説明もあつたように、ハイブリッド車であるというだけで優遇されているというこの問題をどう考えるかということですよね。この6ページと7ページの表が、これはなかなか非常に面白いなと思いました。6ページの方は、かつてこの重課の対象から一部を除外した段階では、ハイブリ

ッド車は全てこの基準を満たしていたということですが、直近では7ページの方でハイブリッド車であってもその基準を満たしていないものがたくさん存在すると。

ということなので、これはそもそもHVであるというだけで優遇しているということ自体が本来は間違いだったというか、十把一絡げではないですがまとめていたわけなので、本当に燃費性能がきちんと基準を満たしているのかということに、本来は着目すべきです。であるとすれば、この後にCO<sub>2</sub>排出量基準の話も出ており、燃費基準でいくのかCO<sub>2</sub>排出量基準でいくのかということはあるかと思いますが、こういう大くくりの分け方ではなくて、きちんとその性能に応じた税額の調整というのをやったほうがいいのだろうなと思います。

その際に、種別割をかける根拠というのは結局、財産税的な性格があって、その指標として総排気量で取られているという側面があるわけですが、財産税的な性格の部分と環境に対してインセンティブをかけていくという、その二つをきちんと入れた形の制度にしていけばいいと思います。結構、諸外国はそうなっているわけですよ。

その際に、このような段階的な分け方よりも、もう少しCO<sub>2</sub>排出量基準で、排出量に応じて税額が減っていくような仕組みで、この階段状というよりは、もう少し方程式のような形できちんと仕込んだ方がいいのではないかなと私は思っていますので、そのような制度を導入していくといいのではないかなと思います。現在の延長で少し変えるだけというわけにいかなくなるので、少し大がかりな制度変更にはなるかもしれませんが、ゆくゆくはそのようなものを目指していくべきだろうなと思います。その中で、CO<sub>2</sub>排出量基準もきちんと考えていくといい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。確認ですが、先生の現在のお考えというのは、CO<sub>2</sub>排出基準で種別割のところにかけていくような考え方ですか。

**【小林委員】** そうですね。

**【諸富小委員長】** そこで階段式に設計すればいいのか。

**【小林委員】** そうですね。グリーン化特例が特例として入っていますが、特例と呼び続けるかどうかの問題なのかもしれませんが、もう種別割の中にそもそも財産税的な部分と環境性能に応じた部分とをきちんと入れていく形にすればいいのではないかなと。それは、特例を制度の一部とみなせば既に入っているものではあるわけですね。その設計の方法を階段式でもいいですが、もう少し基準に応じてなだらかに変化していくような仕組みの方がいいのではないかなと思いますが、どうなのでしょうかね。日本の制度はあまりそれをやりたがらないですよ。

**【諸富小委員長】** 私の経験では、いろいろとアイデアが出てきていたのですが、なかなか採用には至っていない。そうですね。ありがとうございます。

**【小林委員】** その方が分かりやすいかなと思いますね。

**【諸富小委員長】** 分かりました。ありがとうございます。

先に佐藤委員が手を挙げられたと思いますので、先に佐藤委員、次に土居委員をお願いします。

佐藤委員、どうぞ。

**【佐藤委員】** 御説明ありがとうございます。私の方からは端的に二点ほどですが、一つは、事前説明でも申し上げたのですが、今回東京都なので、自動車税の話をしていますが、同じような議論は、本当は軽自動車税にも当てはまるわけで、幾ら自動車税の方でグリーン化を図っても、軽自動車税の方が今のままだと、結局、全体としてのCO<sub>2</sub>の削減にはつながらないと思います。逆に例えば自動車税の方で環境性能の悪い税に賦課する、重課したとしても、結局皆が安い軽自動車の方に流れるだけになってしまう

ので、やはり自動車税を見直す際、恐らく何らかの重点化をすることになります。例えばCO<sub>2</sub>の排出基準について、CO<sub>2</sub>の排出の多いところは、やはり重課するであるとか、EVを含めて、エコなものについては軽課をするという、メリハリをつけていくという方向になっていくのは分かるのですが、その同じ方向感は軽自動車税においても共有されないとまずいのかなという気はしているということが一つです。

もう一つは、資料の9ページにある車体課税で当たり前のように議論されている自家用と営業用の違いです。現在、例えばライドシェアのようなものが出てくると、あれははっきり言ってどちらなのかとなってしまう。この段階でも恐らく営業用と自家用と、そんなに割り切れるものではなく、少し曖昧になってくるのではないかなと思います。

また、特に営業用のところでグリーン化を進めるということであれば、営業用の方が安いので、全体としても、果たしてこれでいいのかということも別途問われると思います。それは、事業者の負担が云々とは言いますが、エコカーで環境性能を高めてほしいのは、むしろ営業用が率先してやってくれないと。はっきり言うと、東京などではみんな自家用はあまり普段使わないわけです。しかし、トラックであれ、バスであれ、宅配であれ、こういったものは日頃から走っているわけなので、むしろ営業用の方を少し一歩重点的に見直していくということ、現在の水準でいいのかどうか、より環境整備に応じてメリハリをつける必要があるのではないかと、ということを進めていく観点があってもいいのではないかなと思いました。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。私も自動車税の議論をずっとやってきたのですが、佐藤委員が御指摘になったいわゆる営自格差というのは、ずっと議論されてきて、なかなか縮まらない。それから軽も改正はされたのですが、なかなか軽は軽で難しさがあまして。しかし、核的な点を突いていただいております。ありがとうございます。

では、土居委員、お願いいたします。

**【土居委員】** 今の佐藤委員の軽自動車税の話は、私もそのとおりだと思います。自動車税だけを議論していると、軽自動車に逃げられてしまうということでは本末転倒なので、この報告を今年度出す際には、もちろん道府県税でないとはいえ、軽自動車税とのバランスも考えながら、自動車税をどう位置づけていくかということを議論するということは何らかの形でメンションしていただく必要があるのではないかなと思います。

ここで軽自動車税をこうするべきだという議論には、直ちにはならないのだとは思いますが、決して軽自動車税とのバランスを欠いてはいけないということには言及する必要があるので、自動車税だけ議論してはいますが、自動車税を改正するというのであれば、軽自動車税もそれと平仄が合う形で変えていくということにさせていただく必要があるだろうと思います。

それからもう一つ、小林委員がおっしゃった階段状ではなくて方程式に変えるということは、論理的にはそのとおりだと思います。

ただ、一つ実務的なことを考えると、方程式をやる際には、課税の基準となるものを特に性能について正確に測れないと、そのずれが税負担に顕著に出てくるということはどう考えるかというのはあって、階段状は確かに制度を複雑にしてしまうことになるので、その面ではよくないということではありますが、自動車の性能をより正確に測ることができるのかどうか。本当はそういうことはあってはいけないのですが、いろいろ自動車業界にも不祥事がありますので、その際に申告した性能がその性能どおりであるのかどうかということを確認する行政側の負担というのもあるので、多少幅を持って、ずれていたとしても、税負担の大宗には影響ないという範囲にとどめるとすると、ある程度幅があってもやむを得ないのかなと思います。

それともう一つは、現在、ここで議論しているのは自動車税で、要は取得時課税、保有時課税ということですので、CO<sub>2</sub>排出量に着目することはいいですが、揮発油税との関係をどう見るかと、ある種炭素税的な税との対応関係ということはあるだろうと思います。もちろんガソリン税、揮発油税は完全に炭素税化しているわけではないので、そこまでCO<sub>2</sub>排出量とパラレルではないというのは、現状ではあるのですが。より走行にまつわる部分の負担がCO<sub>2</sub>排出量比例になるとすると、取得や保有のところでCO<sub>2</sub>排出量比例するということになり、どちらの税でどういう役割を果たすのかということが見えにくくなるということもあるかもしれないので、燃費ということとCO<sub>2</sub>排出量ということとはほぼパラレルだということであるならば、それぞれの税の役割を見極めながら、どういう形で課税をすればいいかということを考えるということはあるかもしれないことかなと思います。

論理的にはCO<sub>2</sub>排出量ということになるとは思いますが、全ての課税の基準をCO<sub>2</sub>排出量にすることになると、どこでどの税を課しているかということが分かりにくくなるという、各税のそれぞれの役割が見えにくくなるというデメリットも少しあるのかなと思いました。

それからもう一点は、9ページの燃費基準達成状況との関係ですが、確かにさらにより燃費基準を達成してもらうためには、この傾斜をさらにきつくしていくということは必要になってくるだろうと思います。ただ、現在、100%達成ということはどう考えるかという必要があつて、100%達成しているのに課税されるということだと、何のために達成しなくてはいけないのか、超過達成しないと非課税にならないのかという話もある。

ただ、これは令和12年度燃費基準の達成度ということなので、当然、燃費基準をどこに求めるのかということによっても、この度合いは変わってくるということにはなるとは思いますし、ゆくゆくはカーボンニュートラルを目指しているという話になるので、達成度100%でもってそれでよしというわけではないということは間違いないと。

では、その際にどの燃費基準の達成を基準として課税するかということが、今後、さらに問われるということになりますので、現在の令和12年度燃費基準を前提とすると、この1%から3%までの税率の傾斜をさらにきつくする、つまり、1、2、3ではなくて、さらに4%、5%というような税率というのも作りながら、1%の税率、つまり非課税でないエリアをもう少し高いところまで持っていくということになると。ただ、100%のところまで入れるのかと言われると、いや、達成しているのに課税するのですかということがあるので、100%というところの課税化というのは、令和12年度燃費基準を前提とすると、少し論理的に難しいところが出てくるのかなという気はして、この燃費基準をアップデートするタイミングで、さらに環境性能割のところ、より燃費基準の達成度が低い車に対してより高い税率を課するという形で、ZEVへのシフトを促していくというようなことを併せて考えていくことが求められるのかなと思います。

私からは以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

金井委員、挙げていただいていますね。よろしくをお願いします。

**【金井委員】** 現在、出ている図で教えていただきたいのは、かつての状態と現在の状態と違いますか、スライドの6枚目と7枚目の違いが出てきているというのは、どのようなメカニズムが働いてこうなっていると考えればいいのかということなのです。これは、ハイブリッド車を重課の対象から除外したという制度が、こういうゆがみをもたらしたという解釈なのかどうなのかというのを教えていただければと思います。そうすると、実質的な燃費できちんとやらないと、ハイブリッドだが燃費が悪いものを作るのが最もいいだろうということ、税制が誘導したのかどうなのかという話を教えていただければというのが一

点目です。

それから二点目は、既に御指摘があったように、メーカーで言っている燃費は当てにならないということが実態としてあります。これは結構深刻な問題で、しかし、行政がそれを確認することは極めて難しいということですね。そのような意味でこれが本当に大丈夫なのかなという気はします。

そういった意味では、先ほど土居委員が既におっしゃっていた内容と重なるのですが、結局、実際に使ったガソリンの量で負担を重くしていくということが、最もシンプルなのではないかと。したがって、揮発油税率をどの程度にすべきなのかということに関わってきますし、さらに言えば、ガソリンの価格が上がれば、実質的な課税です。しかし、インフレというのは実質課税であるという話からすると、経済環境としてこれからガソリン価格が安くなる見込みもないならば、ほぼ実効的な性能、あるいは消費量に関して配慮した課税は、相当できているかなと思います。

このようなグリーン化がそんなに意味があるのかなというのは疑問に思えてきたので、その辺りも教えていただけるとありがたいです。

**【諸富小委員長】** はい、ありがとうございます。後で事務局から補足をお願いしたいところですが、私から取りあえずのお答えをすると6ページの図は、赤で書いているのが2015年度基準になっていますね。次の7ページ、グレーの点線は令和12年度燃費基準なので、これは厳しくなっているはずですね。左の数値が軸と交わっているのが、7ページは30近くまで来ていますが、6ページでは22か3ぐらいのところまで重なっていますので、こちらの時代はまず基準が低かったと。ハイブリッドは優にそれを超えることができているということです。それがぐっとせり上がってきているので、ハイブリッドの中でもその基準に追いついていないものが多数あるというのが一つと、それから、もう一つの理由としては、恐らくガソリン車の方の性能の向上でハイブリッドの下の方に追いついてきたということがあったのではないのでしょうか。これは完全に推測です。

そうすると、上の方にあるのは依然として優位ですが、下の方はかなり混在するようになっている。性能の悪いハイブリッド車とガソリン車はあまり変わらないということで、この二つを車種が違うというだけで課税上区別する意味は、もはやなくなってきたのではないかとというのが、委員の質問のうち二番目に対する回答です。ゆがみという一番目の御指摘については、このままにしておくと、まさに委員のおっしゃるゆがみというか、性能の悪いハイブリッドは税金も安い、あまり性能も高くないというところに誘導しかねないということはあるので、そろそろ直すべきではということがあると思います。ここでは御意見だったと思います。

**【柳澤税制調査課長】** 7ページの資料で、ガソリンとハイブリッド車が重なっている部分というところを全ては確認できていないのですが、調べさせていただくと、大半がその多くを占めているのが輸入車という特徴が一つあったということと、あとは型式ごとになっていますので、古い型式のものというのも一部理由としては挙げられるのかなというところでございます。

**【諸富小委員長】** 金井委員、よろしいでしょうか。取り急ぎ御質問に対するお答えとしては以上となります。ありがとうございます。

では、他に御意見はございませんでしょうか。ありがとうございます。

私からの補足ですが、土居委員から問題提起いただいた走行か保有段階か、同じCO<sub>2</sub>に基準を設けて課税を強化するのであれば、そこが基本ではないかということですが、お聞きして、もしどちらかということで選ぶならば、確かに土居委員のおっしゃるとおりかなと思います。

他方で、車体課税にずっとインセンティブを与えようとしてきたのも事実でして、そのような意味では、いろいろな形で、東京都が最初の出発点だったと思うのですが、まず、燃費のいい車や低公害車に対して

は軽課をして、いわゆる車齢の長いものについては重課をすることで、確かに買換え促進になったという側面があります。そのため、車齢の古い割とたくさん排ガスを出す車からそうでない車へ買い換えていただくことで、大気汚染が改善してきたという側面もありまして、税制がそういう意味でも車体の更新を促しながら、CO<sub>2</sub>を減らす効果は確かにあったように思います。

走行距離に課税することで、たくさん走った人にはそれだけの責任を取っていただくというのも、もちろん一つの考え方で、それが当然インセンティブになるのですが、車体買換えによる効果も無視できない部分があるのかなと個人的には思っております。

そのため、小林委員からも言及のありました、種別割のところはCO<sub>2</sub>課税の考え方をに入れていくというのは、資料で言うと12ページで、右の方にドイツのCO<sub>2</sub>排出量基準というのを書かれています。後ほど車体課税をどうやっていくかのところでも出てきます。その際に詳しくやりますが、参考事例として12ページにせっきく出ているので、御覧いただきたいと思います。CO<sub>2</sub>排出量基準というのも税率で入ってまして、一方で、ドイツも排気量基準があって、それに掛け合わせるように、各排気量のクラスごとにCO<sub>2</sub>の排出が多いか少ないかでその税額が異なるといった、掛け合わせの形になっていて、小林委員のおっしゃった方程式のようなきれいな形にはなっていない段階ですが、そのようなものを一応入れているということです。

では、以上で論点1はよろしいでしょうか。

では、続いて論点2、お願いいたします。

**【柳澤税制調査課長】** それでは、論点2について御説明いたします。資料4の13ページを御覧ください。

論点2といたしましては、CASE革命を見据え、車体課税はどうあるべきかとなります。

検討項目といたしましては、一点目が、カーシェアリングの普及と自動車に対する課税の在り方についてになりますが、自動車が保有から利用へと変化する中で、どのような基準で課税していくのがよいかということになります。二点目が、今後の自動車税の在り方及び課税根拠と基準の整理についてです。こちらは令和4年度までの報告を踏まえてになりますが、今期の3年取りまとめの年でもございますので、令和4年度までの報告にある将来的な重量基準や走行距離基準などを踏まえ、御議論をいただければと存じます。

こちらの資料につきましては、事前説明からの資料の追加等の大きな変更はございません。

事務局からは以上となります。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明ありました論点の資料について御議論いただきたいと思います。御意見のある委員は、御発声もしくは手挙げをお願いいたします。

では、関口委員、どうぞよろしく申し上げます。

**【関口委員】** 途中退出することから早めに挙げさせていただきました。

事前説明をしていただいた際もそうですし、令和4年度の都税調の報告ということで、今日用意していただいた最後のページ、種別割の方向性の話も含めてですが、今まで日本で種別割なり環境性能割なり、そういったものの課税の根拠というものを、それぞれの項目に関して議論してきたと思います。ですので、個々の内容の取扱いに関しては、少し丁寧に取り扱っていかないとおかしいことになってしまうので、気をつけた方がいいと思っています。

とりわけ種別割に関しては、先ほど小林委員からも話は出ていたと思いますが、財産的な性格を持っていると思うので、その部分に関しては、少し丁寧に取り扱っておく必要があると思います。所有者の



所有の事実に着目した課税という意味にはなるとは思います、所有から利用へとなった場合であっても、所有・保有に関してはやはり所有者はいますので、見直しのイメージの最も右側を見ると、いろいろなものがかなり混在していますが、そういった観点でここは少し考えていかないといけないと思います。

例えば、この中で自動車関連税系のもを見ると、今までの環境性能割との関係はどうするだとか、自動車税の中ですらそのような話になるでしょうし、あるいは先ほど出てきた軽自動車税との関係でも同じ議論があると思います。また、国税まで見ると、課税の根拠という意味でも、常に自動車重量税との関係という論点も出てくる。さらに燃料税まで広げると、やはり揮発油税との関係の話が出てきてしまう。

ですので、いろいろ入れ過ぎてしまうと、もともとの建付けとの関係が見えなくなってしまうかもしれないと思います。ドイツはドイツの例として、先ほど課税の根拠はたくさん書いてあったのですが、それはそれとして、日本の今までのこの区分に関して整合性を持たせるような形で、もう少し詰めていかないといけないのかなという理解をしています。

話を元に戻していくと、種別割の辺りの取扱いを丁寧に取扱わないと、最終的にはマクロの観点から整合性が取れない気がしています。

**【諸富小委員長】** はい。大変貴重な御意見をありがとうございます。全くそのとおりだと思います。

では、土居委員、よろしくお願ひします。

**【土居委員】** 論点2についてですが、近い将来と少し先の将来がかなり違う風景になってくると。逆に言うと、あと10年、20年で、相当自動車をめぐる環境が変わってくると思うので、近い将来と少し先の将来をどのように考えるかというのは、20ページの見直しイメージもそのようなところを踏まえた時間軸なのかなと思います。

まず、少し先の将来のことを考えると、やはりカーボンニュートラルで、CO<sub>2</sub>はほとんど車から出ないというようなことになると、なかなかCO<sub>2</sub>排出量基準で車から税を取るということは、そんなに多くの税収が上がってくるとは期待できないということになる。

それから、さらに自動運転とかカーシェアリングが進むと、そもそも個人が車を保有することが少なくなるかもしれないということだとすると、財産的な性格があると言ってはいるものの、個人として車を持っていない以上、そもそもあまり財産税を課すということになじまない。ほとんど車を持っているのは事業者であるということだとすると、少し先の将来はビジネスユースの財産に対して課税するということがよいのかどうなのかということも出てくる。また、近い将来ではなく少し先の将来ですが、財産的な性格というのは、どちらかという個人所有が減ることに伴って弱まっていかざるを得ないということがあるということと、CO<sub>2</sub>排出量で課税するということでも、税があまり入ってこないということになれば、やはり走行距離基準を考えないといけないと考えます。どちらかという、車に対しては重量か走行距離というところに軸足を置いた形で課税していかざるを得ないということになるのかなと。

それらをひとまとめにすれば、少し先の将来は道路損傷負担金的性格をより強めるような形で課税をせざるを得ないし、むしろ道路を維持していくためにはそういう課税で、応益課税をするということでお願ひせざるを得ないということはあるかなと思います。

その際に、令和4年度の東京都税制調査会の報告でも記されていたわけですが、GPSをどう使うかということについては、もちろん個人情報の保護は必要ですが、むしろ私がこの報告を出した後で、いろいろ教えていただいたりしたところを見ると、保険会社の存在というのは決して無視できないと思います。保険会社は、車がどのような使われ方をして、どのようなところで事故が起こるのかということについては、綿密な情報を仕入れるインセンティブがあるわけですね。もちろん個人情報保護は当然として、GPSがついていない車に保険をかけたいと言ったところで、そんなあやふやな、どういった使われ方をする

か分からないような車に保険を引き受けるかどうかという時代にも今後なってくる可能性があります。確かにGPSは、常時万全で不具合はないことはないかもしれませんが、不具合があっても車の使われ方がきちんと記録として残るようなバックアップを取っているとか、そのようなものが付いていない車に、安い保険料では保険は引き受けないということすら今後出てくることあるとすると、意外と保険会社のインセンティブとこの走行距離に応じた税負担というところは、狙いは全く違いますが、非常に互いの利害が一致するところがあると思います。もちろん利用者はあまりいろいろ情報を取られたくないと思うのかもしれませんが、自分の車に保険がかかっていないとなると、そのような車を使うのかという話に当然なりますので、やはり自動車保険と上手に課税当局が付き合い、情報共有しながら、それでいて利用者にも安心して情報提供を促すというようなことも、今後考えていく必要があると思います。

課税当局だけでこの情報を収集し、走行距離に応じた負担を求めるとするのは、相当難しいとは思いますが、保険会社のインセンティブということを考えると、決して課税当局と矛盾することなく、狙いは違いますが、車がどのような使われ方をしているのかということについて、詳細な情報を仕入れたいと思っているという意味において動機は一緒なので、そのような意味で、今後少し先の将来でコラボレーションはあり得るのではないかと思います。

また、近い将来のことだけ少し申し上げて終わりたいと思いますが、近い将来のところ、重量基準をどう生かすかというのは悩ましい問題です。車の電動化を進めるべきだと思いますが、やはりバッテリーが重いということでもって、それは確かに道路損傷の原因をつくってしまうことにはなりますが、過渡期なので、電動車を普及するためには、そこは多少優遇する措置も必要になってくる場所の矛盾というか、トレードオフをどのように税制上考えていくかということは、政策的配慮は必要になってくると思います。また、近い将来では、重さの問題だけではなくて、走行距離に対してCO<sub>2</sub>排出量というものもあると思いますので、上手にバランスを取りながら電動車への移行を促していくことは必要になってくるのではないかなと思います。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

佐藤委員、お待たせしました。お願いいたします。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。

まず、課税根拠なのですが、そろそろ自動車税を財産税だと思ふことはやめたほうが良いと思います。恐らく多くの方々は自動車を財産だとは思っていないからです。なぜなら、そんなにぜいたく品ではないですし、日常使いをしている人も多いわけですので、もちろんぜいたく品では他にも、骨とう品から絵画から幾らでもあるので、自動車だけを取り上げてこれは財産だというのは、恐らく昭和的な思考だと思いますよね。

では、何で自動車税を取るかと言われれば、環境対応が一つ。これは車体課税ではなくてガソリン税で対応できるのではないかというのを先ほど土居委員から御指摘があったとおりです。もう一つは、やはり道路の利用に対する課税です。道路に負荷をかけるので、それに対する対価、道路利用に対する対価というのを求める点でも、車体課税の根拠、課税根拠自体が恐らく大きく変わってくる時代になっているのかなと思います。

やはりそうなってくると、所有ではなくて利用段階で税をかけるというのは、恐らく正しいアプローチになって、さっき土居委員から保険の話がありましたが、コマーシャルによると、自動車保険でも普段使っている人と週末しか使わない人はやはり保険料は違うのですよね。

なので、やはり利用頻度の高い人たちにはそれなりの税金を払ってもらい、利用頻度の低い人たちは、

道路を損傷していないので、やはり税を抑えるというのは、あってしかるべきだと思いますね。ただ、そうはいっても走行距離に応じて課税をする際に、やはりその税のためだけにGPS機能をつけていただいて、追跡をするというのは恐らく無理で、やはりこれは道路サービス等の一環だと思うのですよね。例えば東京なんかは、道路が混雑する時間帯もあるので、例えばGPS機能を持っていれば、自分がどこに行きたいかを入力して、その最適化を図れると。つまり、現在混んでいない道路を紹介してもらって、最短距離で行ける、最短時間で行けるようなサービスを提供するとか。個人情報漏れる・漏れないの議論は現在ありますが、普段使いの中でこのGPSを使うと便利だ、やはりこのGPS機能を使って車を動かしていると、普段からそれが便利であるという環境を作っておくことだと思うのです。また、それを使うプロセスの中で料金も取ります。道路料金は、税というよりはもはやこれは道路サービスに対する対価なので、料金と言った方がいいのかもしれませんが、道路料金を都が徴収するというので、それは道路の管理維持に使えます。

地方に対する負荷とよく言われるのだが、地方の道路は混雑していないし、今後、更新することもないだろうから、逆に考えると道路は地方からは道路料金を取る必要は逆はないと思うのですよね。その代わりに、道路は今後縮小、いわゆる撤退していくとか、道路ネットワークは縮小していくことが前提です。なので、ある意味場所、時間帯によって、道路料金はいわゆる混雑税ですよ。現在でも首都高でそれをやっているわけですので、そういう形、経済学的にも混雑税のような形で料金は差別化できると思います。

あとは、繰り返しますが、やはりその道路の利用に対する対価である以上は、やはり道路サービスを向上させるというか、現在、言ったような走行の最適化というのを抱き合わせで行う。普段使いをしていれば、比較的普及も容易になってくるだろうという、そういう視点はあってもいいのではないかなと思いました。

以上です。

**【諸富小委員長】** はい、ありがとうございました。

松原委員、どうぞ

**【松原委員】** 大変興味深いお話をありがとうございます。

先ほど、土居委員や佐藤委員が近未来のお話とか、昭和的な発想を改めよということをおっしゃられたので、さらに先の話かもしれないのですが、空飛ぶ車がもし実用化されていった場合、例えば車に対する課税というのをどのように考え直すのか、ということに個人的に興味があります。本当は電気自動車もそうなのですが、技術革新を進めたいのであれば、先に補助金の話をする方が筋だとは思いますが。例えばドローンもそうかもしれないのですが、そういった際にどのような課税をしていくように織り込んでいくのかという話が、今後出てくるのではないかなと思ひまして、感想めいておりましたが、コメントさせていただきました。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

続きまして、工藤委員、手を挙げていただいていますね。お願いします。

**【工藤委員】** 御説明ありがとうございました。少し皆さんがおっしゃったこととかぶってしまう点もあるのですが、一つは、やはりCASEの話が中心になってきますと、当然少ない数の幾つかの会社が、自動車を保有して貸し出すという、そういう営業形態になっていきますので、先ほどの数名の委員の先生方からもお話があったように、財産税としての考え方というのは、少し変えていかないと現実にも合わなくなっていくのかなと思います。

一方で、CASEのいわゆるカーシェアリングなどでも、日本はあまりそういうノリで進んでいなくて、日本の場合には、自転車とかキックボード、電動キックボードについては、自治体などが貸し出している

というケースが多いようです。一方で海外ですと、同じように電気自動車は市町村単位、自治体が所有して、地元の電気会社とかそういったものとユーティリティと共同で保有し、かつ、充電のステーションなども公共のものとして管理するというケースがございます。そういった意味では、恐らくCASEなどが発展してくると、まさにサービスとしての自動車という形になってきますので、先ほど関口委員もおっしゃっていたと思うのですが、やはりどういった税目で、どういう基準でかけていくのかという整理をいま一度きちんとしていないと、混乱を来すのかなと思います。

それともう一つ、インセンティブとしての税金ということで、これはどちらかというところむしろ論点1の方だったのかもしれませんが、論点2もやはり課税根拠という意味では、こちらに関係してくるのかと思うのですが、インセンティブとしてEVを普及させていきたいというのはよく分かる理屈なのですが、これは、将来的に全てがEVとなると、インセンティブとしての意味がなくなってくるので、その辺りの整理も現在から考えておいた方がいいのかなと思いました。

以上でございます。

**【諸富小委員】** ありがとうございます。

続きまして、金井委員、どうぞ。

**【金井委員】** 利用という形に世の中が変わっていく際に、財産税としての色彩は減っていく。事業者が持つ場合には資本でしょうが、カーシェアリングは必ずしもそうではないと思います。少なくとも形態が利用になっていったとしても、所有ないし保有が消えるわけではないので、必ずしも税負担を利用を中心にしなければならないという話になることは、少し飛躍があるような印象を持っています。

もう一つは、道路損傷というか、道路の再生産、維持のために必要だという意味で言えば、必ず道路を使わないという保有であれば、利用に課せればいいという思いもありえますが、実際には保有するということは、結果的に道路を整備しなければならないということにつながるわけで、一応固定費的なものはあるのかなと思います。CASEとかMa a Sになったからといって、必ずしも保有時に負担しなくていいということにならないのではないかと。それが財産なのか何なのかという話は別途あると思いますし、事業者であれば、結局それは損金ということになるのでしょうかね。そういう意味では、利用者に負担転嫁できるだけなので、当面誰から取るのかという直接の対象であって、最終的な問題とはかからないと考えると、保有税の側面を減らす意味があるのかなという印象は思いました。

それから二点目は、交通モードが次第に変わっていくと、様々な交通のモードに即して税制を考えていくと、これは何か大変頭の痛そうな話です。電動キックボードなどにもきちんと課税すればいいのではないかと考えられます。電動キックボードは交通安全にとってよほど迷惑であると考えれば、そのようなものとしなくていいのか。では、ドローンには課税しなくていいのか、どの程度課税すべきなのかと考えていくと頭が痛い。関口委員が心配されたような、何かパンドラの箱を開けそうな気もして、これは大変困ったことだなと思いますが、そのような意味では、当面保有税の形を変えない方がいいのかなというのは、私の個人的感想です。

取りあえず、以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、野口委員、どうぞ。

**【野口委員】** はい。ありがとうございます。本日も大変勉強になる機会に参加をさせていただいて、ありがとうございます。

私は何度もこの会議で言うのですが、税金の専門家ではないので、全く違う方向からの議論をさせていただくことになるかと思いますが、結論としては先生方がおっしゃられていることと同じかなと思います。

つまり財産税としての色彩は薄れていくという話につながるのかなと思っております。

例えば、今回の対象物は自動車であり、その自動車というのは環境への負荷を与えるものであるので、環境に負荷を与えたことに対する何かの費用を払わせるという、そのような制度を考えるという視点で自動車を捉え直すとする、環境への負荷を与えるというのは二方向あって、一つには利用すると当然、利用に応じて環境に負荷がかかると。利用の量に応じて環境への負荷というのが量ることができるのであれば、その利用料に応じた負担を払わせるために税金という制度を使うというのが一つです。

もう一つは、環境への負荷を与えるものとしての自動車を製造したということについても、製造したということによって環境への負荷に加わっていると考えられるのだとすると、その負荷を与えるものを作ったという製造者に対して何らかの費用を払わせるというのが、税金になるのか何になるのかは分からないですが、製造者にかけて、それは購入者の購入価格にオンされるということになって、結局は保有した人にオンされることになるのかもしれないですが、説明としては製造したということについての何らかの負担へという、そのような制度を考えていくのかなと思いました。

ここまで話を進めると、保有というのはどういうことなのだろうと考えると、自動車という環境への負荷を与えるものを保有しているということによって、環境への負荷というのは何か考えられるのかとすると、保有に対して、こういう環境面で自動車を捉え直した際の、その負担の乗せ方というのは、実はすごく難しくなってくるのではないかなと思います。結論として、利用に応じて環境に負荷を与えているので、利用者に対する負担が増えていくという、そういう方向にシフトしていく。財産というよりは、環境に負荷を与えるものとして、税制度、自動車に対する税制度そのものが全体として変わっていくのかなと先生方のお話をお伺いして感じました。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

阿部委員、手を挙げていただいていますね。よろしくお願いします。

**【阿部委員】** 本日は、大変貴重な論点について御説明をありがとうございました。

令和3年度に自動車関連税制の将来像についての御議論があったようなのですが、そこでは四つの案が提案されております。一つ目としては現行制度維持補修型という案、二つ目としては現行制度改善型案、三つ目としては気候変動・社会的費用分離型案、そして最後に走行距離集約型案といった四つの案が示されておりますが、今回は、特にどこにスポットを最も当てて進めていこうとしているのかという点について、もう少し補足していただけますと大変ありがたく存じます。よろしくお願いいたします。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。貴重な御意見をありがとうございました。ほぼ皆様、御発言いただきまして、大変よかったですと思います。

どの先生方の御意見も、もうそのとおりで思いながらお聞きしていたのですが、最後の阿部委員の御質問といいますか、どれを重視するのかということなのですが、もし間違った方向のことを言っていれば、事務局から御訂正いただきたく思います。

全てについて、次のことを考えたいというのが趣旨ですね。ですので、何か例えば、現在出た議論の一つは、財産課税としての性格を持っているということですね。それから、道路損傷負担金的性格を持っているということですね。それから、事実上の環境税的な側面も持っているということですね。三つの性格があるということで、もともとは財産課税と道路損傷負担金的な考え方で構成されていたと思うのですが、後から環境が入ってきて、私が都税調の前身であった、当時まだ研究会と言っていた時代に、初めて自動車で、先ほどお話をした軽課と重課の組合せの議論を検討したのを覚えています。その辺りから自動車の世界で環境が入ってきたわけですね。ですので、割と最近と言えば最近のことです。

これら三つ、どれかが消えて、どれかに集約されていくのかということ、ここは私見になりますが、どれかに集約されるということはないのではないかなと思っています。そういう意味では、金井委員のおっしゃったことに、私は近いのですが、先生方がいろいろ提起されたことは非常によく分かります。そういうトレンドになっているということは非常によく分かります。

土居委員がおっしゃったとおりなのですが、やはり基本はEVに向かっていく流れがやはり起きているし、現在、多少停滞しているのですが、これは自動車メーカー自身が大きな流れとしてはもう少し中長期を見ると、EV化の流れは避けられないと依然判断をして、巨額投資はやはりやっているわけですね。その世界で勝てなければもう自動車メーカーとしては終わるところで、引き続き投資をやはり力を抜かずやっているわけなのですよね。

そのようなトレンドを考えると、やはり現在の排気量ベースの種別割だけを1本でやっていますと縮小していくわけですね。では、そうするとEVはほとんどその最低限の課税しか現在やっていませんので、みんながEVに乗り移った後、もうこれを縮小されたベースで、自動車税というのは課税できないことになってしまいますので、まず、そこで新たにEVにどういう課税ベースを設定して課税すべきかという話がまず出てくるということですね。

そうすると、種別割で排気量に変わる課税ベースをどうするかという話がまず出てきます。それは重量であるというのが一つの考え方です。他にも考え方はあります。車体の軸、車軸の長さとか外形的に決めるということです。長さや車軸、床面積で見るとか、それから重量は有効ですね。あとは出力。これは総務省の中の私が座長を務めています税のあり方研究会で、資料がウェブでも出ていますので、関心のある方は御覧いただければと思いますが、その中の報告で、新しい自動車に関する課税のあり方を検討している検討会の報告資料が出ていまして、その中に幾つか上げている中に出力も出てきます。

その際にやはり議論になるのは、一応排気量という形で、なぜ排気量になったかというのは、これは財産であること。財産であることの証拠をどこで見るとか、最も分かりやすいのは価格ですが、それを物的基準で見た場合に、排気量が大きいほどそれは財産価値が大きい車であろうということが、排気量なのですね。この考え方をEVで引き継ぐとどうなるかということ、例えば出力ということになりますね。

重量も一つだと思います。ただ、重量に寄り過ぎると、今度は道路損傷負担金の性格が強過ぎて、財産的価値とどうなのかということが問題として出てきます。資料を見ていただければ、その報告書の中に、財産的価値と比例しどれだけフィットしているかとか、そのようなものも各課税別候補と重量との関係、価格との関係、CO<sub>2</sub>排出量との関係など、いろいろやっていますので、それを見ていただければと思います。

そういった中で、どれを選んでいくかというのがまず課題の一つに出てきます。また、その所有自体が消えていくかどうかということですね。これはEVへの流れとはまた別に、保有から利用へというトレンドがどこまで広がるかということ、恐らく都市部においては、若い世代を中心にかなりもう車を持たない傾向はトレンドとしてもはっきりデータでも出ていますので、恐らくそのように行くだろうと。ただ、地方で、本当に車を持たず、カーシェアリングに依存していけるかということ、なかなか難しいのではないかな。そうすると、依然として何らかの保有というのは続くし、確かに企業保有というのは比率が増えていくにしても、消えるわけではないだろうということであると、依然として財産課税的な側面、それから保有に対して着目した課税は消えないのではないかなという見通しを個人的には持っております。

その際にCO<sub>2</sub>排出基準のような形で、環境の側面をどう入れていくかということなのですが、先ほど小林委員に対するリプライとして私の方から申し上げたような、掛け合わせていくスタイルというのは、例えば排気量とも掛け合わせることができるし、仮に、出力とか重量とかになった場合でも、一応それと

掛け合わせていくこともできるということで、一応そういう財産的課税の論理とCO<sub>2</sub>排出抑制インセンティブ的な掛け方を掛け合わせてやることは一応可能ではあるということですね。

また、環境性能割との関係はどうなるのだということなのですが、あえてその二つの中に異なるタイプのCO<sub>2</sub>課税を同じ税に入れるのはおかしいのではないかというのは、当然批判として出てくるかと思いますが、恐らく種別割や取得税が廃止されて、購入段階に課税していたものが実は初年度課税として環境性能割として入って、1回切りの課税なのですよね。自動車税というのは毎年課税なので、一応その取得税として分離されていたものが自動車税の中に取り込まれたという形なので、そちらは環境性能割となっていて、種別割のところを環境化するという考え方、議論が出てきているということかと思います。

こちらで伺った先生方の御議論も全く正を得ていまして、やはりシェアリングへの志向はあるだろうとは思いますが。その際に、逆に先生方にお尋ねして御意見を伺いたいのは、全く事務局で用意された議題ではないのですが、現在、走行というのは、土居委員がおっしゃったGPSと絡ませる一つの方向性なのでしょうが、現状ではガソリンに揮発油税という形でやっているの、事実上、それが走行課税の代替ですよ。そうであれば、EVについては電気に上乗せ課税をするという方法もあるように思ったのですが、それは要するに、充電する場所があるではないですか。充電する場所にメーターをつけておいて課税するという方法もあると思うのですが、それはいかがでしょうか。

【土居委員】 全て電気に基づけばいいのですが、水素燃料ならばどうするのかとかという問題が出てくるのではないかと思います。

【諸富小委員長】 なるほど。

【土居委員】 あまりにも近未来、少し先の未来なので、あまり確たることは言えませんが、要はCO<sub>2</sub>ないしは温室効果ガスだけ出さなければいいということだとすると、いろいろ考えられると思います。それからもう一つ追加で、少しずれるかもしれませんが、自動車に財産税的性格を強めると、人はさすがになかなかそう簡単には車を止められないかもしれませんが、物流については、自動車で運ばずにドローンとか別のものにシフトするという可能性もあります。確かに個人で持っている限りにおいて財産税という意味は、言わんとすることは分かりますが、事業者が持って、事業用で車を持つところでも、引き続き財産税的な性格を持つということになると、オルタナティブの輸送手段を見て、どちらの方が効率的かというのを考えることは出てくることがあるので、個人は他の手段と代替できないので財産税的な性格を何とか維持しようと思っているかもしれません。一方で、そうではない事業用ということになると、そのバランスは単に自動車税と軽自動車税だけの話にとどまらず、他の話にも派生して、財産税的な性格という話をすると、場合によっては償却資産に対する固定資産税をどう考えるかというところまでにも展開する可能性が出てくるかもしれないなとは思いました。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

他にはいかがでしょうか。

佐藤委員、手を挙げていただきました。

【佐藤委員】 今の話に関わりますが、例えばですが、これから多くの人々が利用すると、利用する場合には所有する人が恐らく事業者であった際に、実を言うと事業者は利用料金、利用料を取っているので、事業者の性格によりますが、実はこの場合、法人税か個人所得税の対象になる。なので、逆にその財産税として車の保有に対して、事業者について必ずしも課税しなくても、彼らがそこから利益を上げる限りにおいては、それは所得課税の中で捕捉できているところということになると思います。ただ、営自格差の話をしました。例えば環境性能のよい車へのインプットの転換を政策的に促すというのであれば、それは財産としてではなく、あえて保有に対して、そういう政策目的を持って課税をするということにはあ

ってもいいし、いわゆる代替ミニマム税ではないですが、そのような事業者の所得捕捉が難しいということであれば、所得税を補完として取るということはあると思います。恐らくそういう事業主を前提とする限りにおいては、恐らく他の税が対応するという整理の方が素直なのではないかなという気はします。

【諸富小委員長】 なるほど。ありがとうございます。そうですね、このような構造変化に伴って、ではどこで取るのか、あくまでも利用実態をその情報が取れるかどうかということは課題になるのですが、それはあくまで捕捉して、利用形態に応じた課税を続けるか、あるいはもう事業者が利益を上げているはずなので、利益課税に転換してしまうということはどうかということで、問題提起になりました。ありがとうございます。

【池上会長】 いいですか。

【諸富小委員長】 はい。会長、どうぞ。

【池上会長】 皆様からいろいろ御意見をいただき、ありがとうございます。

本日の資料ですと19ページから20ページにかけて、令和4年度の報告の要旨とございますか、骨組みのところは書かれているかと思しますので、基本的には、そこで一旦やったわけですが、本日の議論をそこに加える形で、それをどう補強していくかということなのだと思います。

ただ、今日お話をいただいた中で、まず一つは、CO<sub>2</sub>排出量基準、もしくは燃費基準で、いわゆる車の性能についてきちんと測れているのかという問題につきましては、当然これは、燃費基準についてはもう既にエコカー減税で使っているわけですので、何らかの形で割り切るしかない。それは国土交通省を信用するしかないというところは当然あるのだと思います。なので、CO<sub>2</sub>排出基準についてもそれができるのかという、そういう技術的な問題で、国との協力ということになってくるのだと思います。

それから二点目の軽自動車への適用につきましても、先ほどお話がございましたとおり、確かに自動車税のところだけ改革をしていくというだけでは、軽自動車はどうなのかということになります。当然、自動車税に準じた方向で改革を進めていくべきだと、そのような提案がなされるべきだと思っております。

それから三点目に、今お話がございました、課税根拠の中で、いわゆる財産税的な役割についてどう考えるのかというところでございます。これについては、意見が分かれるところがあって、はっきり言ってどのような方向に向かうかは難しいのですが、先ほどお話がございましたとおり、例えば個人で所有している場合と、それからカーシェアリングの場合はどこかの事業者が持っていて、それをみんなが使うという形態になるのかと思います。所有者そのものは事業者であるということになりますと、先ほどの事業用の自動車にどう課税すべきかという、そういう問題になってくるのだと思います。

他方で、佐藤委員からお話があったとおり、営自格差の問題をどう考えるかということと、相当絡んでいるところがございます。両方の観点があるのだろうなというところで、いわゆる事業用の自動車についての扱いを何とか論じなければいけないことは認識しております。営自格差について、以前の報告で触れたことがあったような気がするので、確認させていただきたいと思っております。

それから、走行距離課税の代替としては、現在であれば、ガソリン消費量に課税するというをやってきたわけですが、それがガソリン車ではない自動車になってきますと、別な形で走行距離、つまり利用量を量らなければいけないとなった際に、先ほどお話がございましたが、GPSの利用を全体としては非常に促進されているのだが、それと相まって、正確に量れるような方向に世の中を導いていければいい、そういう中身の報告が作ればいいなと感じたところでございます。

今申し上げたとおり、一昨年度の報告のベースを崩すつもりはございませんが、しかし、それをどう補強していいのかという形で報告を考えさせていただ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。

では、以上でこの論点については終えたいと思いますが、何か事務局で補足していただきたいことはありますか。

【柳澤税制調査課長】 営自と軽自の問題というのは、令和3年度の報告で一部触れているところがございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。ということで、そこは何らかの形で引き継ぎながら触れられればと思います。ありがとうございます。

では、次の3、個人住民税の現年課税化の話題に行きたいと思います。

これにつきましては、私が分科会長を務めました個人住民税の現年課税化の在り方に関する分科会において、2年度にわたり検討してまいりました。まず、まとめた内容を報告するということにさせていただきます。

では、よろしくをお願いします。

【齋藤税制調査担当課長】 それでは、資料5、個人住民税の現年課税化について御説明いたします。

このテーマにつきましては、分科会で議論をしてきましたが、その取りまとめを小委員会で報告することになっております。取りまとめたものは資料6になりますが、分量が多いので、概要としてまとめた資料を用いて御報告させていただきます。

1 ページ目、分科会についてですが、個人住民税の現年課税化の在り方について検討することを目的に設置されまして、諸富委員、石井委員、鴨田委員の3名で構成されております。令和4年度に設置されまして、この間、分科会を3回開催したほか、事業者や区市町村へヒアリングを実施し、今年3月に取りまとめを行いました。

2 ページ、現年課税化の意義とその必要性でございます。

まず、経緯ですが、このテーマについては、長年、国等において議論が行われておりましたが、特別徴収義務者等の事務負担という課題等で、実現には至っておりません。ただ、ここ数年は、税務手続や税務事務においてもデジタル技術が向上しておりまして、こうした状況を現年課税実現への転換期と捉えて、検討を始めたという流れでございます。

意義でございますが、現年課税化することによって、効果として、前年より所得が減少した者の負担感が減少する、納税者にとって分かりやすく納税しやすくなる、生活困窮者等への迅速かつ適切な給付等の実現につながるとしております。

また、時代の変化による必要性というものもございまして、働き方の多様化・雇用の流動化による収入の変動・不安定さというものがあるほか、課税の公平性の確保ということで、外国人労働者が増加する一方、賦課期日直前の帰国者に課税ができないといった問題があるとしております。

3 ページ、これまでの都税調報告でございます。令和元年から報告に記述するようになっておりますが、令和2年のコロナ禍によりまして、現年課税化の必要性がより意識され、令和4年報告では、制度そのものの在り方やデジタル技術の活用等について検討を進めていくべきとしております。

こうした過去の報告等も踏まえ、分科会では、より具体的で実現可能性の高い課税方式の提示を目指すとして、検討をスタートいたしました。

4 ページ、税務事務のデジタル化の現状と今後のビジョンでございます。これは、国税庁の資料を基に作成したものになります。

デジタル化の状況ですが、e L T A Xの共通納税システムによって、複数自治体への一括納付が可能となっているほか、電子的提出の一元化ということで、e L T A Xを通じて、源泉徴収票や給与支払報告書

を1か所に提出するだけで、国と自治体間へ振り分けが可能となっております。また、マイナンバーカードの普及率は7割を超え、給与支払報告書の電子提出も6割を超える状況となっております。

左下ですが、令和6年度には、マイナポータルとの連携情報の対象が拡大しており、自動入力の対象も増えております。令和9年度には、給与支払報告書等の電子的提出対象が拡大し、将来的には記入済み申告書ということで、データが自動反映するなど、簡易な申告制度が実現すると見込まれております。

この後説明するシステムを活用した方式案は、この資料にあるように、様々な情報が自動で入手、入力できるようになることを踏まえ、検討したものとなっております。

5ページ、分科会で検討した課税方式についてでございます。

分科会では、まず総務省が提案している案1、所得税方式と案2、市町村計算方式について検討しましたが、いずれの方式案も事業者や区市町村の事務負担が増加するなど、採用が難しいとしております。

次に、先ほどの資料、税務事務のデジタル化の現状と今後のビジョンを踏まえ、「所得税方式」や「市町村精算方式」が抱える課題を解決し得る「共通システム方式」を3パターン検討いたしました。システムを活用した案は別のスライドで説明いたします。

7ページ。まず、システムの考え方ですが、二つございまして、一つは、住民税の現年徴収、源泉徴収に伴い発生する精算の業務負担を、システムの活用により低減するというもの。もう一つは、税額の確定には各種控除情報や所得情報が必要となりますが、これもシステムの活用により、各種控除情報や所得情報の把握を簡便にすることで、事務処理の効率化や軽減を図るというものでございます。

税額の確定に当たって、各種控除情報の反映方法、入手方法で方式案が三つに分かれます。まず、現行の方式をベースに、所得税の年末調整を加味した給与支払報告書を活用して、市町村が税額を確定する方式として、案3の①。次に、マイナンバーの仕組みで個人別に集約された各種控除情報とデータ連携し、その情報を基に課税庁が税額確定するのが案3の②。納税者本人が情報を取り込んで簡便な申告をして税額を確定するのが案3の③となっております。

また、所得・源泉税額情報の把握方法として、特徴者が給与支払報告書を12か月分徴収後、年1回共通システムに提出する方法と、毎月の源泉徴収と同時に、月1回、共通システムに提出する方法があると考えられるとしております。

8ページ。ここから各3案を具体的に御説明いたします。

まず、案3の①ですが、まず企業は、所得税・住民税ともに共通システムを通じて源泉徴収を行います。所得税の年末調整を行いまして、給与支払報告書を共通システムに電子的提出を行います。これは②番になります。その情報を基に、市町村は税額を確定し、賦課決定し、還付などの精算を行います。この方式を案3の①としております。これは、所得税の年末調整は残りますが、還付事務が効率的に処理できるほか、納税者に新たな負担が発生しない点がメリットとなります。

次、9ページ、案3の②になります。案3の①と同様、所得税・住民税ともに共通システムを通じて源泉徴収を行います。12月に年末調整を行わない形になりまして、基本的に給与情報や徴収税額だけを共通システムに提出いたします。この場合、各種控除情報はどうなるのかということになりますが、共通システムから各種控除情報を課税庁が入手し、③番になりますが、その情報を基に課税庁が賦課決定するという形になります。所得税・年末調整が不要になる点、税額確定に係る業務が軽減する点がメリットとして考えられます。

次、10ページ、案3の③でございます。こちらも他の方式と同様、所得税・住民税ともに共通システムを通じて源泉徴収を行います。12月に年末調整は行わず、先ほどと同様、給与情報や徴収税額だけを共通システムに提出します。案3の②とはここから異なりますが、案3の③は、各種税額情報、各種控除情

報を自分でシステムから取り込んで申告するという方式になります。申告をすることについて、納税者が負担感を感じるのではないかという課題がありますが、申告による納税者意識の涵養が図られるというメリットもあるとしております。

最後、11ページ、まとめと今後の検討に向けてでございます。所得税方式・市町村精算方式は、人手を要する紙処理が前提で事務負担の増加や偏りは解消されませんが、現在、行政においても税務事務のシステム化・デジタル化が進んできております。

そこで、分科会としては、納税者の所得情報等の把握を可能とし、各団体間を連携する「共通システム」の実現を想定し、それを活用した案を検討いたしました。

このシステムの実現により、これまで実現を阻んでいた人手を要する紙処理が大幅に削減できれば、現年課税化に向けて大きく前進すると考えられ、分科会としては、将来的な現年課税化の在り方として、共通システム方式を活用した方式案が望ましいと整理をいたしました。

関係団体ヒアリングにおいて、現年課税化に伴い発生する事務負担の増加への対応にとどまらず、個人所得課税全体に係る事務負担の軽減も重要という意見がございましたが、「共通システム」は、そういった業務効率の向上につながるるとともに、様々な政策の基礎になり得るものと期待されます。

しかし、当然ながら、共通システムをどう実現していくかは検討が必要でございまして、また大きな制度変革になるため、住民の理解も欠かせないとしております。

給付行政への活用を含む現年課税化がもたらすメリットと、実現するためのコストとの比較衡量によって、各当事者が制度の変更に納得できる理由を示していくことが重要としております。

今後は、税務手続及び企業における税務事務のDXの進展を踏まえながら、個人住民税の現年課税化について引き続き検討を進めていく必要があるとまとめております。

資料の説明は以上でございますが、このテーマについて、取りまとめの内容にとどまらず、幅広く意見交換をお願いしたいと思います。

私からの説明は以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

議論が始まる前に分科会長としてまとめの発言をさせていただきます。この検討会は、先ほど申し上げましたとおり2年間にわたって検討してきましたが、お手元にその議論のまとめとして資料6をつけていただいています。現在、3方式を画面で御提示いただきました。総務省の検討会でこれを検討されておまして、その検討会で挙げられている複数の方式をベースに、まず検討を始めたということがございます。議論が始まる前にやはり総務省の方式のいずれも、現在、齋藤さんがおっしゃったとおりですが、紙ベースを前提に現年課税を考えていくと、最後は誰がばばを引くかのような議論になってしまいます。どうしても事務負担の追加というのが出てきて、それをどこに押しつけるかという話になって、関係者ヒアリングも行っていただく中で、それは困るという話が出てくるのです。そこで隘路に入ってしまった、難しいということになっていったのが実情でございます。

一方で、税務行政のデジタル化が急速に進んでおまして、今度の政府税調でも、国税と地方税、両レベルでの税務行政、更なるデジタル化が議題ののってくるようですが、相当国の方でも、税務行政のデジタル化を推進してきている、そのような環境変化がございます。税務行政のデジタル化を前提に置くと、大分見える風景が変わってくるというのが、今日御説明いただいた3枚の紙、三つの方式があり得るのではないかと。そうすれば、デジタルの機器の取扱い等に慣れていないというのはあると思いますが、少なくとも現在よりは負担を上げずに、現年課税を実行可能ではないかというのが結論です。

そのような意味では、社会全体の生産性向上につながりながら、現年課税によってより利便性を高める

ことができると、今年所得がないのに課税だけされるという状況はなくなるということが可能になってくるかもしれないということでもあります。

いずれにしても、インフラに関わることで、非常に地味なテーマではあるのですが、今後あらゆる租税政策の基礎になると思います。そのような意味で、今回提示されたシステムを活用したものが実現すれば、場合によっては、簡易な給付措置や、いわゆるプッシュ型の給付もこういった仕組みを通じて実行可能になっていく、あるいは給付付き税額控除とそのようなことも可能になっていくインフラになるに違いないと思います。

以上、説明でございます。

では、ここから皆様に御意見をいただければと思います。同じように御発声いただくか、手挙げを使っただけであれば、指名をさせていただきますのでお願いいたします。

金井委員、どうぞ。

**【金井委員】** 大変貴重な研究で、非常に勉強になりまして、大変興味深くお話を伺いました。

特に案3の①②③が中心的な検討だったと思うのですが、①の場合ですと、例えば2024年の所得に関する地方税・住民税が確定するのが、2025年6月というイメージになるという理解でよろしいのかということ。そうすると、形式的に前の年の税額を次の年に決めるという翌年課税ですが、ただ、事前にとっているから負担感がない実質現年課税ということです。ここで確定精算する場合に、還付ではない場合だと、結局、現年課税としては駄目なので、還付の形でやれるというイメージなのか。要するに基本的に最初になるべく取り過ぎておいて、年末調整と同じような形でこの6月調整で還付するという形で、言わば納税者に朝三暮四的にあまり不快感を与えない作戦という理解でよろしいのかというのが一つ目の御質問です。

それから二つ目、③ですと、3月の確定申告で、簡易申告ですばり決まるということで、これも例えば2024年の所得に関する2024年の住民税が2025年3月に決まるということです。これも還付が発生すればいいですが、そうではないと結局6月に翌年払いさせられたものが3月から翌年払いさせられるということで、あまり改善しないかなという気もするので、全体として、基本的に取り過ぎるという作戦なのか。これは年末調整と同じやり方だと思いますが、そのようなことなのかというのが一つ。

それから、やはり③の場合に、今まで申告していなかった人に申告させるのは、いかに簡易であったとしても、極めて面倒くさい追加負担でしょう。還付されるとなれば、インセンティブが作用するという読みなのか、逆に言うと面倒くさい人には還付されないから損をするという形なのか。それとも、この源泉徴収や現年課税論は、結局、年末調整される給与所得者が非常にイメージされているのですが、今後複数でバイトを掛け持ちするといった世の中になると、どのみち、ほぼ全ての給与所得者も確定申告させられるという意味でしょうか。給与所得者は、単一の事業者、特別徴収義務者からだけ取られるという、特別徴収の住民税も含めて、企業が年末調整することによって、納税者は何もしなくてよいという社会を止めようという社会変革なのでしょうか。そのような意味では、納税者にかなり手間をかける仕組みになると思います。そのような形でイメージされているのか、その辺を教えてください。

**【諸富小委員長】** はい、分かりました。齋藤さんお願いします。

**【齋藤税制調査担当課長】** はい。承知しました。まず一点目の御質問、案3の①の精算に係る御質問ですが、金井委員のおっしゃったとおり、現年徴収は当該年に徴収をしておいて、精算の段階は、実際の所得税の確定申告のタイミング以降で行うというものでございまして、基本的には多めに取っておいて、最後還付をするということにしております。

二つ目のご質問が、案3の③でございますが、こちらも金井委員のお見込みのとおり、3月に簡易な形で確定申告をワンクリックでしていただくということになります。納税者の新たな負担感というところに

ついて、どのように考えられるかということですが、一つの考え方として、実際に今回、給与所得者をメインに検討したところでございますが、現行におきましても、給与所得者は、各会社において年末調整事務、つまりいろいろな控除の情報や扶養の申告、このような書類を整えて企業に提出するというのをやっております。それが3月のワンクリックに変わると考えれば、そこまで大きな新たな負担がかかるというものではないという考え方もできるのではないかと考えているところでございます。

ただ、心理的に、これまで確定申告をしていなかった方が新たに申告をするということについては、十分な説明と周知が必要と思っているところでございます。

最後、今後、この確定申告がどこまで広がるのかといった趣旨の御質問だと思いますが、委員の御指摘のとおり、今後ますます働き方の多様化等が進んでいくことが見込まれ、様々な収入を得る手段も増えてくると思われます。そういった際には、この方式も有効な方策になってくるのではないかと考えたところでございます。

私から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。

金井委員から追加の質問ございますか。

【金井委員】 ワンクリックで済むと考えるのか、ワンクリックを忘れて不平不満が発生するのかというのは、どちらかというところだと不平不満だと思います。それは本人が悪いと言われればそれまでだと思いますが、そうは簡単ではないでしょう。年末調整は事業者が各種書類を従業員に出せというメカニズムがありますが、一般の納税者に各種書類を出せと誰かがいう話がないと、課税当局だけでは現実には非常に難しいなという気は、印象として持ちます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。齋藤さん、これは出さなくていいのですよね。保険料の控除とかは、もう実は課税庁が直接金融機関から情報をもらって、それを反映させるので、結果ワンクリックでよくなるという話ではなかったでしたか。

【齋藤税制調査担当課長】 この案3の③は、形式的には自分で取りに行くのですが、それが極めて簡単な形、ワンクリックになっていると御認識いただければ。

【諸富小委員長】 なるほど、分かりました。忘れる人や知らなかったという人が出てきそうですね。

佐藤委員が先でいいですかね。佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。かなり議論の進展があったのかなと思います。今の金井委員の質問にも関わりますが、ここから問われてくるのは、源泉徴収の取り方だと思います。つまり年末調整を前提に、なぜ年末調整が前提かというところ、御案内のとおり、日本の源泉徴収の仕組みはとても雑で、基本的にはあなたの扶養家族とあなたの給料でざっくりと計算をして、後の細かいところは年末調整しているわけです。

私が理解する限りですが、例えばイギリスだと、年度の初めにあなたのステータス、つまり扶養家族は何人いますかとか、その中には子供はどれほどいて、特定扶養に当たる人はどのくらいでといったことが分かっているならば、あとはその控除額を12で割って、それを徐々に源泉徴収に反映させていく。幸いにして個人住民税は比例税で、累進構造を持っていませんので単純に12で割ればいいのです。もちろん途中で、例えば配偶者が働き始めたとか、ステータスが変わったということであれば、それを後々の源泉徴収に速やかに反映させていくというやり方、たしか累積型源泉徴収という説明だったと思うのですが、分かっている源泉徴収を精緻化させていくという方法で対応するというところは、あってもいいのかなと思っています。つまりできるだけ年末調整の手間を少なくすると、恐らく問題が出てくるのは、いわゆる医療費控除や保険料控除、最近話題の寄附金控除も含めて実額を控除するところは、あらかじめ控除することは決め

られない、概算ではできないので、この部分をどのように調整するかだと思うのです。そこは、金井委員から御指摘のあったとおりで、これはある意味反映させていないので、後で還付できるということになるため、基本的には、医療費控除や寄附金控除、保険料控除のところは後で調整をして還付するという、そういう整理になるのではないかと思います。源泉徴収を幾ら取るのか、どのようなルールで取っていくのかということ、より実務的な実務レベルになりますが、議論があっているのかなとは思いました。

それから、既に御指摘のあったとおり、この源泉徴収、現年課税化は、単に現年課税化する、税金を取る目的という以上に、リアルタイムの所得情報を給付に反映させていくということになります。最近収入が不安定な人も非常に多いので、現在、ざっくりと非課税世帯に対する控除と言っているとか、そのような世界よりはさらに実態に即した給付が可能になるのかなということよりアピールした方がいいかなと思います。

また、これから恐らく議論になるのは、やはり現場からは事務負担が増えるとかいうが、具体的にどれくらい増えるのかということについては、これは定量的にきちんと示してもらわないと。私も大学でよく何か負担感が増えると言ってしまうのですが、感覚で議論すべきことではない。これはやはり定量的にきちんと示していく、あるいはある意味実証的に、もし本当にそれはシリアスな問題だということであれば、業務時間がどれほど増えるのか、そのようなシステムの導入にお金がかかるのは分かるのですが、では、それに関わる業務というのはどのように変わっていくのかということについて、この実態把握というのは実証的にやってみるというのも手かなとは思いました。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございました。

土居委員、どうぞ。

**【土居委員】** 私は、年末調整のことについて少しフォーカスしてみたいと思います。年末調整は、もちろん源泉徴収をすることの仕組みの中で、極めて重要な鍵を握る手続であるのですが、実は事業者が事務負担を負わせている。本来、行政が負うべき業務を事業者を負わせている。今のところ、もう世の中そういうものだと思っているので黙ってみんなやっていますが、今回の6月の定額減税の話ですら、新たに税務手続上、事業者の負担で何か作業しなければならないとなると、これだけ不満が出てくるとのことだとすると、年末調整をやめると言えば、相当な賛同が得られるということは、裏表の関係としてあり得ると。

しかも、年末調整は結構残酷で、扶養家族が変わったかどうかという、わざわざ事業主ですら知りたくもないような情報まで仕入れざるを得ないという仕組みになっていることについて、あまりにも当たり前みたいになっているので誰もそこに目撃を立てないかもしれないが、個人情報保護がうるさく言われている世の中で、よくぞこのような年末調整の仕組みがまかり通っていると言えるようなことであつたりすると。

これは税務当局に聞いたのですが、今のところマイナポータルで、例えば生命保険料控除などは、情報が取れば、それを年末調整に使ってもいいということになっているが、納税義務者本人のマイナポータルは、よその人はチラ見できない仕組み、基本的には本人しか見られないものなので、年末調整をするためには、わざわざマイナポータルに入ってきた情報を出して、事業主に提出しなければいけないという仕組みがあつて、これを自動化するつもりはあるのかということ、今のところ税務当局はそれを自動化するつもりはないと言っているのです。私が許可するので自動的にマイナポータルから情報を取ってくださいねと言って、事業主に許可するといったことは考えていないということだとすると、デジタル化されても引き続き年末調整が残ることであれば、納税義務者がやはり自分で手続をしなくてははいけない

ということになっている。挙げ句の果てには、配偶者控除が複雑な計算方法で、配偶者の所得の見込みまで入力しなくてはいけないという仕組みになってしまっているのだから、それならば年末調整をやめて違う形でワンクリックでやる、ワンストップでやるということであれば、そこに金井委員がおっしゃるような懸念というのは、オルタナティブをしっかりと見せないといけないと思います。オルタナティブが現在のよう年末調整でプライバシーも微妙に身ぐるみ剥がされているみたいなどころがあり、さらにはその配偶者の所得まで入れなくてはいけないという年末調整になっているのならば、個人情報保護されていて、確かに現在は年末調整のために、個人としても強いられている作業を、そうではなくて、税額確定のための作業に切り替えるだけだという説明の仕方だとすると、確かに案3の③というのは、そのような意味で年末調整をなくすということでは理にかなっているところはあると思います。

ただ、唯一、これはむしろ地方自治体の問題だと思うのですが、個人住民税が申告納税になるということが制度として許容されるのかどうなのか。経済学者としてはどちらでもいいと思っているのですが、理念というか哲学というか、これまで個人住民税は賦課課税だったということだが、申告課税、申告納税するということによしとするかどうかということが一つ、今後、乗り越える項目としてあるのかなと思います。

以上です。

**【諸富小委員長】** 土居委員、ありがとうございました。

では、鴨田委員、よろしくお願いいたします。

**【鴨田委員】** 私はこの分科会に参加しておりましたが、総務省の方でなかなか進まなくなったというのは、やはりデジタル化があまり進んでいなかったということですが、だんだん進展してきているということで、現在、こちらの都税調の方では、案3が出てきたわけです。実務的に、まず源泉徴収義務者から見ると、これ以上何か負担が増えるということはもう好ましくないというのは、皆さんからのヒアリングの際に聞いています。

そうであれば、最も、今のところ扱いやすいのが案3の②でしょうか。年末調整が不要というところでは、この4ページにありますように、このマイナンバーカードの普及率が73%となっているのですが、私も皆さんの確定申告をやっていて、ただマイナンバーカードを取得しているというだけで、マイナポータルからその情報を取り出したりすることもできていない方がほとんどです。

それとまた、給与支払報告書電子提出、これも64.5%というかなり低い数字です。義務化されている大会社は別として、やはり小規模の会社としては、まだまだこの給与支払報告書の電子提出ができていない。となると、なかなかこの共通システムというものを使うにあたり、かなり時間がかかってしまうのではないかなというところは危惧しています。

ただ、共通システムというものは国とも相談してつくっていかなくてはいけないのですが、これが将来的にうまくいけば、納税者の人もマイナポータルから情報を引き出して申告するのだという、そういう土壌ができてくれば、案3の③も可能になってくるのではないかなとは思っています。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

鴨田委員がおっしゃったことで確認したいのですが、なぜ中小企業さんは電子で提出できないのでしょうか。障害は何でしょう。

**【鴨田委員】** 顧問税理士がついている場合でさえも100%ではないのです。ましてや、やはり給与の会計ソフトを使っていない、本当にごくごくもう数名でやっているような会社であると、その電子的提出というのは難しいというところではあります。

【諸富小委員長】 紙で作業されているということですか。

【鴨田委員】 はい、そうです。そういうところは、紙で出しています。

【諸富小委員長】 なるほど。では、普段の作業が手作業なので、それを電子で提出しろと言われても、もう一回電子に直す作業が必要なもので、やれないというか、やりたくないとか。

【鴨田委員】 恐らくどのようにすればいいか分からないと思います。

【諸富小委員長】 分からないですか。

【鴨田委員】 電子で提出してくださいと言われても。

【諸富小委員長】 なるほど、分かりました。ありがとうございました。

では、工藤委員、どうぞ。

【工藤委員】 すみません。ほかの先生方がいらっしゃるようなので、私は降ろしていますので、どうぞ、先に。

【諸富小委員長】 そうですか。

【工藤委員】 時間がかかり押していますので、よろしくお願いします。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

では、松原委員、どうぞ。

【松原委員】 すみません、工藤委員。では、私も手短かに。

私も基本的には先生方がおっしゃっていた共通システムの案3に賛成です。先生方、事務局では資料をお持ちかもしれないですが、参考として、例えば韓国はDX化が非常に進んでいる印象を受けます。それも入れていただくと、より説得力があるのではないかなと思います。別の研究会で話が出てきたのですが、日本はシンガポールのような都市国家ではないので無理という意見もあったのですが、実は日本と極めて税制も近いような韓国で、そのような制度が先行してあるということは、いい意味で先事例として挙げられる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した。

では、野口委員、どうぞ。

【野口委員】 私は本当にシンプルな質問なのですが、行政手続として課税のプロセスを見た際に、今回、住民税の申告納税方式を採るとされている案3の③を取った場合に、税額の決定、これは形式的な意味ですが、税額の決定の時期と形式は異なることになるのでしょうかということをお伺いしたかったというだけなので、後で、勉強をしておこうと思います。ここでのやり取りではなくて構いません。

【諸富小委員長】 事務局で、今すぐお答えは可能ですか。

【齋藤税制調査担当課長】 はい。案3の③ですが、税額確定のタイミングは申告したタイミングになります。答えになっているか分かりませんが、手続としては、これまで賦課方式ということで住民税の税額を確定して、あなたの税額は幾らですよ、納めてくださいという通知で納めるものだったものが、申告と同時に納税をいただくという形になります。

【野口委員】 そうですね。なので、やはり納税者の観点からすると、手続上、小さからぬ変化はあるということになりますね。ありがとうございます。

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、どうぞ。

【阿部委員】 ありがとうございます。



源泉徴収制度の仕組みは、例えば、給与の支払者としての源泉徴収義務者、給与の受給者としての納税義務者、そして行政（国・地方）という、三者関係で成り立っています。今回の提案の中で、特に源泉徴収義務者が源泉徴収税額を給与の受給者から誤って徴収した場合を想定すると、その税額を清算するための仕組みの構築が非常に重要になるのではないかと思います。この点について、何か見解があれば御教示いただければと存じます。よろしく願いいたします。

【諸富小委員長】 齋藤さん、お願いします。

【齋藤税制調査担当課長】 税額を誤った際の対応というところまで細かく議論をしたわけではございませんので、分科会の取りまとめとしてこうですというお答えをするのはなかなか難しいのですが、例えば、概要版のスライドの7で申し上げますと、所得・源泉税額情報の把握ということで、システムでどう組むかというのは特に決めてはいないのですが、年1回共通システムで提出する方式と毎月給与支払いごとにいろいろなデータを提供するという、二つ並べております。後者でしたら、早めに比較的修正をできるのかなというのがありますのと、やはり最後は、年度末近くにある精算の場で調整するのかなと、これは個人的意見になってしまいますが、そのようなイメージでおります。

私からは以上です。

【筒井税制調査担当部長】 よろしいでしょうか。

【諸富小委員長】 はい、どうぞ。

【筒井税制調査担当部長】 今回のシステムを活用した方式では、最終的に精算するのが行政になり、行政の責任で納税義務者と精算を図るものもあって思っています。委員に教えていただきたいのですが、源泉徴収義務者が間違った場合に、現状では、所得税において何か特別な手続はあるのですか。

【阿部委員】 ありがとうございます。今回の提案では、行政の責任で納税義務者との精算が図られるということですが、源泉徴収制度の仕組みといたしましては、行政と法律関係を有するのは源泉徴収義務者（給与の支払者）のみであり、給与の受給者と行政との間に直接の法律関係は生じないこととされています。したがって、たとえば現行の源泉徴収制度のもとでは、源泉徴収義務者が誤って給与の受給者から源泉税額を徴収した場合においては、給与の受給者が国に対して還付を求めることはできないという関係になっています。現行制度では、誤って徴収された源泉税額の清算方法として源泉徴収義務者（給与の支払者）は、行政から還付を求める手続を取ったうえで、その還付を受けた源泉税額を受給者に支払う仕組みになっています。今回の現年課税の提案においても、源泉徴収義務者は源泉徴収税額に過不足が生じたときは、過不足分をその期日、期間に応じて清算する手続が必要になると思います。

この点については、鴨田委員の方が詳しいと思うのですが、そういった意味で、この三者間の関係性は、非常に重要ではないかと思います。また、先ほど鴨田委員からもお話がございましたが、現行の源泉徴収制度の仕組みは、源泉徴収義務者に事務的な負担があると思いますので、その点を考え合わせると、今回、住民税につきまして現年に源泉徴収をするという場合、源泉徴収者側の負担感というのは、実際あるのではないかなと思いました。これまで申し上げましたとおり、源泉徴収税額に過不足が生じた場合に、どのような仕組みで清算するのか、その制度の構築も重要ではないかと思った次第です。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

鴨田委員、今の阿部委員のお答えでよろしいですか。

【鴨田委員】 そうですね。やはり過誤納というのはあるので、その際には納税義務者が税務署長に過誤納の還付請求書を出して、それで還付してもらおうのですが、その際に元帳だとかいろいろなものを出さなくてはいけないので、大変面倒くさい手続は必要です。

【諸富小委員長】 なるほど。ありがとうございました。

【鴨田委員】 ありがとうございました。

【筒井税制調査担当部長】 ありがとうございました。

【諸富小委員長】 これで最後にしたいと思います。

工藤委員、どうぞ。

【工藤委員】 ありがとうございます。お時間を押しているところなので、ごく簡潔に。

先生方と大体共通の意見なので、あまり新しいことではないですが、先ほど松原委員がおっしゃった韓国の事例は私も面白いと思いますので、ぜひ比較していただくといいかなと思います。同時に、日本場合はデジタル化が進まないからというのが、逆に錦の御旗になってしまって、さらにデジタル化が進まないということの言い訳になっているのですが、デジタル化を税制で急に進めるためには、どこかで制度を変えて、デジタルでないともう受け付けないくらい大胆なものがないといけない。実際に他国、ヨーロッパなどでもそういったことになっています。

では、対応できない個人や企業をどうするかというと、過渡期には行政がそれをデジタル化してくれるサービスを提供することで、言ってみれば、少し中間的な団体を経由することになりますが、それをやることで、とにかくデジタル化を100%にしてしまうと。そうすると逆に制度が回るの、その後、いわゆるデジタル弱者を助けていけばいいとなりますので、発想の転換も必要かなと思いました。

感想ですが、以上でございます。すみません、時間の押している際に、ありがとうございます。

【諸富小委員長】 いえいえ。大切な視点だと思います。ありがとうございます。

では、大変熱心な御意見をいただきましてありがとうございました。これでこの分科会の報告とそれをめぐる現年課税化についてのディスカッションを一旦閉じさせていただきたいと思います。

全体をまとめて、会長から少し御発言をいただいて閉めたいと思いますが、いかがでしょうか。

【池上会長】 はい。自動車課税につきましては、先ほど申し上げたとおりでございます。ただいまお話がございました現年課税につきましても、これまでの国の議論を大きく超える議論を分科会で行っていただきまして、大変ありがとうございます。

その上で、今もございましたとおり、案3の①、②、③、それぞれの特徴がある中でどれがと選べればいいのですが、特に今、お話がございましたとおり、確かに年末調整を止めるというのは、かなり大きな改革ですので、インパクトが非常に強いだろうと思います。

それから、③のいわゆる申告課税に転換するという、これは非常に大きな話でございまして、いずれにしてもどのように問題提起をするか、あるいはその中でも優先順位をつけるかということを含めて、報告に向けてさらに議論を重ねていければと思っております。大変ありがとうございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

それでは最後に、事務局から事務連絡及び次回日程等の説明をお願いいたします。

【柳澤税制調査課長】 本日の議事録を後日ホームページにて公表いたします。掲載前に発言の内容を確認させていただきますので、よろしくお願いたします。

続きまして、第2回小委員会日程についてお知らせいたします。次回は7月上旬頃で調整中でございます。決まり次第、速やかに御連絡させていただきたいと思っております。日程が確定できず、御迷惑をおかけして大変申し訳ございません。

事務局からは以上となります。

【諸富小委員長】 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、御参集いただきましてありがとうございました。

これもちまして、第1回小委員会を閉会とさせていただきます。お疲れさまでございました。

— 了 —