

平成28年度 東京都税制調査会
第1回小委員会 議事録

日 時 平成28年6月3日（金）午後3時00分～
場 所 都庁第二本庁舎 31階特別会議室21

平成28年度 東京都税制調査会第1回小委員会

平成28年6月3日（金）15：00～17：00
都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

【税制調査担当課長】 まず、冒頭にお断りいたしますが、本日、事務局側はこのような軽装にて失礼させていただきます。では、お時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日は、お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

開催に先立ちまして、本日の資料を確認させていただきます。

お手元の一番左側、上から順に「第1回小委員会次第」「座席表」「小委員会委員名簿」「東京都税制調査会委員名簿」でございます。

その右側ですが、上から資料1「平成28年度検討事項等について（第1回総会決定）」、資料2「平成28年度東京都税制調査会小委員会の議題（案）」、資料3「平成28年度第1回小委員会の論点」、資料4「環境税制に関する資料」、資料5「車体課税に関する資料」、資料6「税への理解を深める取組に関する資料」でございます。

その右側ですが、一番上が「東京都環境基本計画（概要版）」でございます。

そのほかは参考資料でございます。

また、皆様の机の上に置かせていただきましたファイルには、「諮問文」及び「平成27年度答申」等が綴っております。

それでは、ただいまから、平成28年度第1回小委員会を開催させていただきます。

当調査会の設置要綱第6の5の規定によりまして、〇〇会長より、本調査会の副会長でもあります、京都大学大学院教授の〇〇委員を小委員長に御指名いただいております。

それでは、〇〇小委員長より一言御挨拶を頂戴し、その後の進行につきましては、〇〇小委員長にお願いいたします。

【〇〇小委員長】 今、御紹介いただきました〇〇です。よろしく願いいたします。

私自身、昨年度1年間、在外研究でアメリカに行っておりましたために不在にしておりました。3月の末に帰国いたしまして、改めて本年度からこちらに参加させていただくことになりました。

私自身は、平成18年度から東京都の税制調査会の委員を務めておりまして、小委員会の審議に参加をさせていただきました。今期、こういう形で小委員長を務めさせていただくことになりました。前回、総会が開かれましたけれども、〇〇特別委員からも都税調の創設経緯やその意義について言及があったかと思えます。自治体がこういう形で独自の都税調を持つ、税制調査会の場を持つというのは大変意義深いことでありますし、都税調においては、これまでも地方の立場、東京都の立場を踏まえて、非常に質の高い議論をしてきたと思えます。私自身もこの場で、委員の皆様方、非常に自由闊達にこれまでも議論してきましたし、今期もそういう形で自由闊達に議論していただき、質の高い提言、報告書の形でまとめてまいることができればと思っております。

今年度は、幅広かつ長期的な視点から、総体としての地方税財源の拡充と安定的な地方税体系など、地方税制のあるべき姿について検討を行っていきたく思います。

皆様の熱心な御参加と御協力のほどをどうぞよろしくお願い申し上げます。

そうしましたら、私のほうから、これから司会進行を務めさせていただきたいと思えます。「今年度の小委員会の議題について」ということでいきたいと思えます。

それでは、今年度の小委員会の議題について、事務局より御説明をお願いいたします。

【税制調査担当課長】 それでは、今年度の小委員会の議題について、説明させていただきます。

初めに、右上に資料1と書いてございます「平成28年度検討事項等について（第1回総会決定）」という資料をごらんください。

こちらは、先日開催いたしました第1回総会において御決定いただいたものでございます。

検討事項の1点目は「直面する税制上の諸課題に関すること」でございまして、車体課税を含む環境税制、地方法人課税、都の重要施策を支える税制のあり方、適正な納税のための環境整備などを具体的な検討内容として挙げております。

2点目は「真の地方自治の確立に向けた税財政制度等に関すること」でございまして、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等を検討内容としております。これらの検討事項について御審議いただき、本年10月を目途に答申を取りまとめていただければと存じます。

続きまして、資料2をご覧くださいませでしょうか。「平成28年度東京都税制調査会 小委員会の議題（案）」でございます。

こちらは、第1回総会で御決定いただきまし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月開催予定の答申案の審議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「環境税制」「車体課税」「税への理解を深める取組」について。

7月21日に開催いたします第2回では「地方法人課税」「地方財政調整制度」「地方消費税」について。

8月下旬ごろに開催予定の第3回では「個人所得課税」「地方税体系のあり方」「都の重要施策を支える税制の役割」「その他」について御審議いただきたいと考えております。なお、この「その他」では、先日、第1回の総会で御意見をいただいております固定資産評価に関する検討会の審議状況等について御報告する予定です。さらに第4回、第5回では、答申案文について御審議いただいた上で、小委員会としての答申案を取りまとめていただきたいと考えております。

なお、こちらに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きたいと存じます。

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、答申案の審議を行う第4回・第5回は、答申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。

説明は以上でございます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、各回が大変盛りだくさんな内容になっておりますけれども、こちらの議題（案）について、皆様から御意見がございましたら、よろしく願いいたします。特段の御意見がないようでしたら、このとおりで進めさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

本日の実質的なテーマであります1つ目「環境税制」について、検討、審議に入りたいと思っております。

この審議に先立ちまして、本日は環境局の〇〇環境政策担当部長に御出席をいただいております。東京都の環境政策について御説明をお願いしております。よろしく願いいたします。

【環境政策担当部長】 東京都環境局の〇〇と申します。本日は、よろしく願いいたします。

資料の別冊になっております「東京都環境基本計画概要版」という資料に基づきまして、東京都の環境政策の本当に概要だけになります。説明させていただきたいと思っております。

この基本計画ですが、ことしの3月に策定したばかりでございまして、今後の都の環境施策はこの計画に基づいて展開していくというものでございます。

資料をお開きいただきまして、目次の次、001ページをお開きください。

この見開きのところの真ん中から次のページにかけまして「東京都が目指す将来像」という囲みがございしますが、その中に政策の柱として、政策の1～5までを並べてございます。これが環境政策を5つの分野に整理したものですので、この部分から簡単に説明させていただきたいと思っております。

まず、政策1が「スマートエネルギー都市の実現」でございまして。この中には、省エネルギー、再生可能エネルギー、水素エネルギーなどの政策が含まれております。気候変動対策というものもこの分野が主にカバーしているということになります。目標のところに書いてありますが、2030年までに温室効果ガス排出量を2000年比で30%削減をするということを掲げております。

このスマートエネルギー都市という言葉なのですが、低炭素、気候変動対策にも資するというところだけではなくて、快適性ですとか産業の生産性を損なわないこと、防災力を持たせるといような観点からも使っております。この施策の中では、気候変動対策のほかに化石燃料に頼らない多様なエネルギー源を確保する。例えば水素もそうですし、地産地消のエネルギーを増やしていくということで、災害への対応力を強化するといような観点からも施策を展開しております。

ちなみに、後の資料で出てくるのですが、今年度の環境局の予算は約500億円でございます。500億といふと一見多いように思われるかもしれませんが、都庁の一般会計の予算規模は7兆円でございますので環境局の予算は0.7%しかなくて、比較的小さい金額でございます。その500億のうち200億円がスマートエネルギー都市に今年度は使うということになっております。

政策2に参りまして「3R・適正処理の促進と『持続可能な資源利用』の推進」でございまして。いわゆる廃棄物対策というものがこの分野でございまして。目標には2030年のリサイクル率を37%にすること。最終処分量、最終的な埋め立ての量を2012年比で25%減ということを掲げております。実は、平成11年度までは23区の地域の一般廃棄物、家庭のごみですけれども、この収集運搬を東京都が実施しておりました。その後、12年に事業を特別区に移管したものですから、ある意味、廃棄物の行政、東京都の行政というのは小さくなってしまっているのです。

現在やっているのは、広域自治体としての区市町村への支援。最終処分場の整備、運営のほうは東京都に残っております。このほかに、例えばPCBだとかアスベストだとか産業廃棄物のような対策をやっております。今年度の環境局のこの分野での予算は約140億円でございます。ただし、最終処分場の関係だけで120億円でございますので、それ以外は約20億円とかなり小さな金額になっております。

政策3に参ります。「自然豊かで多様な生きものと共生できる都市環境の継承」。これは自然環境を保全すること、緑を確保し、増やすこと。さらには、外来種対策など生物多様性に関する施策が含まれております。

ここでは、自然を守るということと同時に、その自然を例えば自然公園など適切に活用していくことであつたり、自然を守るための人材を育成することなどを重視しております。数値目標としても保全地域等での自然体験活動参加者数、延べ5万人という目標を掲げております。

今年度の環境局のこの分野での予算は、約70億円でございます。ただし、自然公園の管理というのは環境局が担当しているのですが、都市公園の整備はほかの局が実施しております。森林に関してですが、林業政策として産業労働局というところがやっているものもありますし、水源林の確保として水道局が実施しているものもございまして、環境局の予算だけで自然を全部見ているというものではないということは御承知おきいただきたいと思っております。

政策4に参りまして「快適な大気環境、良質な土壌と水循環の確保」でございまして。大気に関しましては、光

化学オキシダントの濃度、近年世界的に注目されておりますPM2.5の問題が大きな課題として残されております。水質に関していいますと、東京湾のCOD、化学的酸素要求量の数値を見てみますと、オキシダントなども同じなのですが、長期的に見るとかなりよくなっているのですが、いわゆる環境基準を完全にクリアするところまでは至っていないということですので、今後も対応を続けていく必要がございます。

この分野ではヒートアイランド現象、先ほども申し上げました気候変動の関係で、夏の暑さというものがかなり大変なことになっておまして、この夏の暑さに対応していくというようなこともこの分野の予算に含まれております。予算としては、約30億円でございます。ただし、暑さ対策で言うと、道路の遮熱舗装というような政策があるのですが、これについては環境局ではなくて建設局のほうでやっているということですし、水質という意味では、東京都の下水道事業もかなり東京湾の水質には大きく影響するのですが、この部分の予算は環境局には含まれていないということでございます。

政策5に参りまして「環境施策の横断的・総合的な取組」。この辺では、区市町村や近隣自治体との連携、世界の諸都市との環境協力、環境学習などについて含まれているものでございます。このほか環境科学研究所という施設を持っておりまして、こちらで調査研究なども実施しております。この部分、なかなか厳密に予算をカウントできないのですが、1～4の残りの部分は約50億円でございます。

それでは、時間の制約もございまして、環境税制に関係が深いと考えられます幾つかの分野につきまして、具体的な施策を幾つか紹介させていただきます。

7ページをごらんください。「スマートエネルギー都市の実現」の中の「省エネルギー対策・エネルギーマネジメント等の推進」でございます。先ほど申し上げましたとおり、目標としては2030年までに温室効果ガス排出量を2000年比30%削減するということを掲げておりますが、ちなみに、国は2013年比で26%減になっているので、仮に東京都を2013年比で出してみると数字的には38%という数字になります。あわせて、エネルギーベースでも2030年までにエネルギー消費量を38%削減するという目標を設定しております。

主な施策について申し上げますが、産業・業務部門対策の中でかなり世界的にも評価されて、皆さんも御存じかと思うのですが、東京都のキャップ&トレード制度というものがございます。これは都独自の制度でございまして、業務ビルですとか、工場なども大規模であれば対象になるのですが、CO2の排出量に削減義務を課したものでございます。これは2010年度に開始して、もう7年ほどたっているのですが、かなり成果を上げておまして、最初の5年間でエネルギーベースで見ると、25%程度の削減を達成しているというものでございます。

下へ参りまして、家庭部門対策の右側に書いてございますけれども、住宅の省エネ性能を向上させるために、高性能な断熱材を利用したリフォームに対して補助金を支出しております。

さらに下に参りまして運輸部門ですが、電気自動車やハイブリッド車など、次世代自動車の購入、買い替えを支援しております。ちなみに、今年度からは次世代自動車のユニバーサルデザインタクシーへの補助を実施することにしておりまして、実はこれだけで5年分の補助金を予算上まとめて積んでいるものですから、60億円の予算を費やしているということでございます。

11ページをごらんください。「水素社会実現に向けた取組」でございます。東京都は2020年東京オリンピック・パラリンピック大会のレガシーの一つといたしまして、水素社会の実現を掲げております。数値目標のところをざっと見ていただきたいのですが、2030年までの目標の前に、2020年の目標も設定しております。例えば燃料電池自動車の普及台数に関しましては、2020年までに6,000台、2030年までには20万台というように設定しております。

主な施策としまして、2つ目の段になりますが、燃料電池自動車・バス等の普及、この施策は主に補助金を交

付するものでして、その1つ上の欄の右のほうに補助スキームという簡単な図があるのですけれども、大体水素自動車は720万円ほど、これはMIRAIの価格なのですが、国が200万円ほどを助成しておりまして、それに対して都が約100万円の助成を行うことで、購入者は400万円程度の負担で買えるというような仕組みになっております。ちなみに燃料電池自動車は自動車税が免除となっております。

水素ステーションの整備がその横にありますけれども、水素ステーション、普通のガソリンスタンドが大体約1億円で整備できると言われているのですが、水素ステーションは5億円かかると言われております。その差額を国と都の補助金で埋めることによりまして、ステーションの整備促進を図っております。これも補助スキームのところにありますように、国が大体2.5億円ぐらいの補助金、それに都が1.5億円の上乗せをして、事業者はガソリンスタンドと同程度の負担でできるというスキームで補助制度をつくっております。ちなみに、現時点で都内には、左のところには8カ所しか出ていないのですが、既に11カ所ほどの水素ステーションが整備されております。水素関係の今年度の環境局の予算は約43億円でございまして、今、述べたような補助金主体の事業がほとんどでございます。

飛びまして、19ページをごらんください。「自然豊かで多様な生きものと共生できる都市環境の継承」の中の「生物多様性の保全・緑の創出」でございます。

主な施策のところ「花と緑による緑化の推進」というものがございまして、例えば都電荒川線の軌道敷の緑化などをモデル事業として実施しております。

右に参りまして、在来種植栽の推進でございますけれども、これは江戸時代の昔から東京にあった樹木、植物を植栽することなどに対し、区市町村に対して助成を行っております。

下に参りまして、下の右側、多摩の森林の針広混交林化と生物の生息・生育空間の復活ですが、多摩地域の森林、これは主に民有林なのですが、間伐とか枝打ちをしっかりと行うということで、日当たり、日光が差し込む空間を確保いたしまして、広葉樹の育成にもよいように豊かな森林に再生させるというような取り組みを実施しています。この部分だけで予算が約8億円でございます。

一番右下になります区市町村と連携した外来種等防除の推進でございますが、近年、23区の区域にもアライグマですとかハクビシンなどが出没しておりますほか、伊豆大島では、御存じかもしれませんが、かつて動物園がございまして、そこで飼っていた鹿の仲間なのですが、キョンという生物が脱走して繁殖してしましまして、何と1万頭を超えるというような事態に陥っております。これも残念ながら外来種なものですから、この駆除というものも重要な事業になっております。ちなみに、今年度の大島のキョンを駆除するための費用だけで2.7億円の予算を計上しております。

簡単ではございますけれども、ほかの項目につきましては、申し訳ありませんが、割愛させていただきます。簡単ではございますが、説明は以上でございます。

【〇〇小委員長】 〇〇部長、どうもありがとうございました。

そうしましたら、今、御説明をいただいたことについて御質問がございましたら、よろしく願いいたします。

〇〇委員、よろしく願いします。

【〇〇委員】 ありがとうございます。〇〇です。

お話の中で、予算の数字を出していただいたときに、この数字というのはあくまで環境局の予算であって、それだけでやっているわけではないというようなお話もあったと思うのですが、例えばこの環境基本計画を策定する段階で他部局との連携というものがどのような形でなされているかについて、できれば具体的な話をお聞きしたいなと思っていて、例えば河川のBODの経年変化というものが025ページにありますけれども、これを見ると、40年間の経年変化で東京の川というのはきれいになっているというように読めるわけですが、一方で、この河川の環境基準で特に生活環境項目の部分については、その利水目的に応じて、都道府県レベルであ

る程度目標とか基準を定めるような感じになりますね。その中で東京都はAA、A、B、C、D、EとあるときにEの基準の比率というのが圧倒的に全国の中で高いですね。首都なので人口密度も高いので当然といったら当然だろうと思うのですが、外から見ていて、行政の姿勢次第でもう少し強化することもできないこともないような気はしているのですが、そういうときに、でも、川の基準というのは、下水道汚水処理の施設との関連が非常に大きな役割を果たしますので、そういう意味で、建設局みたいなところになるのですか。そういうところの連携というものが重要な役割を果たしてくるのかなと思っているのですが、東京都ではそこら辺、どのような形で考えていらっしゃるのかというのをせつかくの機会なのでお聞きしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【環境政策担当部長】 なかなか難しい御質問かなと思うのですが、ちなみに、環境基本計画は環境局基本計画ではなくて、東京都の環境基本計画なので、施策としては他の局の分も入っているのです。作るに当たっては、各局のほうといろいろ相談しながら、どの程度までやって、どの程度まで書き込むかというところを綿密に調整して作っていることは確かでございます。

ただ、水に関して言うと、例えば川の上流は東京都ではないところもありまして、東京湾もそうなのですが、東京都以外との連携ということになってくると少しまだ怪しいところもあるのかなというようには思っています。こんなところでよろしいでしょうか。

【〇〇小委員長】 〇〇委員、よろしいでしょうか。

【〇〇委員】 わかりました。

【〇〇小委員長】 では、〇〇委員、よろしく申し上げます。

【〇〇委員】 後で出てくる話かもしれないのですが、環境政策に関する予算で、局別の割合みたいなものはわかるのでしょうか。そもそも予算のところでは環境政策に対してどれだけ支出をしているのかということでは現在わかるのでしょうか。

【環境政策担当部長】 厳密に捉えられないものもあります。分離できないものもあるものですから。ちなみに、ざっくりとした話で言うと、下水道は公営企業会計なので、そちらのほうに対する一般会計の補助金が1,500億ぐらいありまして、東京都の環境局の予算が500億なので、広く言うと生活と環境というような分類で2,000億ぐらい出していますというような言い方をしているのですが、実際にその中には先ほども申し上げたような産業対策としてやっている森林の予算とかは入っていないのです。そういう予算をどの程度抜いてくるかというのがなかなか難しい面があるので、例えばこういう分野で幾らですかと言っていただければ調べることは可能だと思うのですが、厳密に環境として幾らですかという数字は作りにくいかなと思っています。

【〇〇委員】 そうすると、環境基本計画の中で予算を考えているときの額というものはどういう規模で集計して出される感じなのでしょう。

【環境政策担当部長】 これに関しては、厳密な意味では金額の集計はしていません。大体の感じのところは把握しているのですが、資料上もそこまでは作っていないのです。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

ほかにはございませんでしょうか。そうしましたら、〇〇部長、どうも御説明ありがとうございました。

次に、事務局から、環境税制の論点及び資料の説明をお願いいたします。

【税制調査担当課長】 では、引き続き、環境税制の論点及び資料の説明をさせていただきます。

お手元の資料3をご覧くださいませでしょうか。「平成28年度・第1回小委員会の論点」という資料でございます。

(1)の「環境税制について」の論点の1つ目は、大項目として「化石燃料に対する課税のあり方」。その下の小項目を「地方自治体における地球温暖化対策の重要性」と「温暖化対策税のあり方と地方自治体への財源配

分」としております。論点の2つ目は「森林環境税の新たな仕組みの構築に関する課題」としてしております。これらについて御審議をお願いしたいと存じます。

続きまして、資料4「第1回小委員会〔環境税制に関する資料〕」をご覧くださいませ。小委員会の開催に先立ちまして、事務局が本日御出席の委員のところへお邪魔し、事前に資料説明をさせていただいておりますので、本日は御審議いただくに当たってポイントとなる資料及び事前説明時から追加修正をさせていただいた資料を中心に説明をいたします。また、一部の資料の並び順を事前説明時から変更させていただいておりますことを御容赦願います。

では、まず3ページをお開きください。こちらは「地方の地球温暖化対策に関する平成26年度当初予算額」で、総務省が行った調査資料でございます。

これは都道府県と市町村の地球温暖化対策に係る経費を計上したのですが、「京都議定書目標達成計画別表」に記載された「地方公共団体が実施することが期待される施策例」を総務省が示した上での調査でございます、必ずしも地方の地球温暖化対策の全てを表すものではございません。

「エネルギー起源CO₂等排出抑制対策」及び「森林吸収源対策・都市緑化推進」等の事業の合計額は、表の右下の太枠内でございますとおり、国庫支出金等を含め1兆6,495億円、うち地方の拠出額は1兆1,829億円となっております。

次に、7ページをお開きください。7ページは「我が国のエネルギー関連税・車体課税」でございます。国税、道府県税、市町村税の各税目の課税対象、税率、平成28年度当初予算及び地方財政計画による税込、用途を一覧表にしております。表の上段がエネルギー関連税、下段は車体課税で、これら国税、地方税の合計税込は、約7兆1,800億円となります。なお、揮発油税、軽油引取税、自動車重量税など、旧道路特定財源とされていた税目は、現在も、当分の間、本則税率を上回る税率が適用されています。

続きまして、8ページをお開きください。こちらは「既存エネルギー関連税の課税ベース」でございます、〇〇小委員長の中央環境審議会への提出資料を掲載させていただきました。先ほど御説明したエネルギー関連税の課税段階が示されております。上流課税には化石燃料の採取段階で課税される石油石炭税が、下流課税には流通段階で燃料ごとに課税されるガソリン税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税のほか、販売電力に対して課税される電源開発促進税がございます。

次に11ページをお開きください。こちらは「各地方公共団体における環境保全関連の税」を示したものでございます。多くの自治体で導入しているのが、表の2段目の森林環境税でございます、個人住民税や法人住民税の超過課税の形式で徴収しています。そのほかでは、産業廃棄物税や核燃料に対する課税を導入している自治体も多数ございます。これら地方自治体の課税自主権の活用による税込額の合計は約685億円で、先ほど7ページにございました国税・地方税のエネルギー関連税・車体課税の合計税込、約7兆1,800億円の1%にも満たない額でございます。

次に、少し飛びますが、15ページをお開きください。こちらは「炭素税導入国の比較」でございます。後ほど御紹介いたします日本の温対税というのは、国税でございます石油石炭税に上乗せして課税される地球温暖化対策のための税でございます、CO₂排出量1トン当たり289円の税率となっております。税率の右隣の欄の「倍率」というものがありますが、こちらは日本の温対税に対する値を示しております。日本の温対税の用途は、CO₂排出抑制のための経費に充てられますが、日本を除く各国では炭素税収は一般会計の財源とされ、各国の財政事情に応じた用途となっております。

続きまして、16ページは「諸外国における温暖化対策関連の主な税制改革」でございます。欧州における税制のグリーン化は、1990年代初頭の北欧諸国の取組に端を発し、1990年にフィンランドが初めて炭素税を導入した後、スウェーデン、ノルウェーが相次いで二酸化炭素税を導入しています。

続きまして、17ページから19ページにかけてですが、こちらは主に欧州の環境税制改革の取組を紹介しております。欧州諸国では、1990年代から2000年代にかけて、新税の導入や、導入後の税率引上げなど環境税制改革に取り組んでおりまして、その税収を法人税減税や所得税減税に充てまして、経済の活性化に活用する例が多く見られます。また、ドイツのように企業の社会保険料負担の軽減に活用する例もあります。一方で、環境税の導入に当たっては、特にエネルギー多消費型産業からの反発が強いため、特定の産業に対する免税措置や特例措置が多数存在しているとの実態もございます。

続きまして、20ページをお開きください。こちらは「平成13年度の都税調答申からの抜粋」でございます。当時、環境税（炭素税）について検討したときの概要を紹介しております。左下の枠内でございますように、課税対象は全ての化石燃料、課税ポイントはインセンティブ効果等が期待できる流通・消費段階、既存のエネルギー関係税に上乗せ課税する方式とするなどの方向性を示しています。

続きまして、21ページをお開きください。こちらは「平成23年度の都税調答申からの抜粋」でございます。左の枠内の「検討事項」では国と地方の税源配分の重要性、全国ベースの地方税とすべきこと、電力への課税のあり方が重要であること、導入に向けては国民的な理解を得る必要があることなどに言及し、その上で、温暖化対策税のシミュレーションを行っております。この答申の後、平成24年度税制改正で「地球温暖化対策のための税」が創設されております。

続きまして、22ページをお開きください。今、申し上げました「地球温暖化対策のための税・創設の背景」でございます。背景といたしまして、温室効果ガスの排出を削減するためには、エネルギー起源CO₂の排出抑制対策の強化が不可欠でございます。従前から環境省が税の創設を要望しておりました。平成23年度税制改正では、東日本大震災の発生という事情もございまして、一旦改正が見送られましたが、平成24年度の税制改正で創設が決定しております。

続きまして、23ページをお開きください。こちらは「地球温暖化対策のための税の概要」でございます。平成24年10月から課税が開始されましたが、急激な負担上昇に配慮して、3段階で税率の引上げを行っております。

課税の方式としましては、化石燃料の輸入・精製段階、いわゆる上流で、石油、石炭、天然ガスなど、あらゆる化石燃料に課税していた従前からの石油石炭税に、新たにCO₂排出量に比例した化石燃料課税を上乗せするものでございます。現在はCO₂排出量1トン当たり289円の税率となっておりまして、税収は約2,600億円を見込んでおります。右下には、導入による家計への負担をお示ししております。

続きまして、24ページをお開きください。「地球温暖化対策のための税に関する東京都の現状」でございます。先ほど環境局からも説明がありましたが、1のように、東京都は、地方への十分な財源配分を行うよう、国へ提案要求を行っております。

また、税収はエネルギー対策特別会計に繰り入れられ、経済産業省や環境省からの国庫補助金として、エネルギー起源CO₂排出抑制対策や省エネ対策を目的とする事業等に充てられますが、2のところでは、この特別会計からの助成を受けて実施している事業名と事業内容を紹介しております。

続きまして、25ページをお開きください。「地球温暖化対策のための税に関する地方団体等の意見」でございます。地方六団体や全国知事会では「税の使途を森林吸収源対策にも拡大すること」や「地方の役割に応じた税財源として確保すること」を、また全国町村会では「税収の一定割合を森林面積に応じて譲与すること」などの意見を述べております。

他方、経団連ですが、次の26ページのように、税の使途を森林吸収源対策にまで拡大すべきでない、導入の経緯を無視した使途拡大は納税者の信用を損なう、森林吸収源対策に充てることは受益と負担の関係を損なう、などの意見を述べております。

続きまして、27ページをお開きください。こちらは「森林環境税（仮称）検討の背景」でございます。地球温暖化防止対策は、二酸化炭素の排出抑制と、森林による二酸化炭素の吸収・固定の2つが車の両輪でございます。28年度大綱では「森林吸収源対策」が主要項目に盛り込まれまして、「市町村が主体となった森林・林業施策を推進することとし、これに必要な財源として、都市・地方を通じて国民に等しく負担を求め、市町村による継続的かつ安定的な森林整備等の財源に充てる税制（森林環境税（仮称））等の新たな仕組みを検討する」としております。

続きまして、28ページをお開きください。こちらは「森林環境・水源環境の保全を目的とした超過課税の実施状況」でございます。28年度から京都府と大阪府が実施しておりまして、現在、37の府県と横浜市が課税自主権を活用して、個人住民税・法人住民税の超過課税を行っております。

最後に29ページをお開きください。こちらは「森林環境税（仮称）に関する地方団体等の意見」でございます。全国知事会や関東地方知事会では「都道府県を中心として独自に課税している森林環境税との関係を調整すること」を、また、東京都町村会では「都としても森林環境を守る市町村に財政的な還元をしていく制度の創設や補助の拡充」等を要望しているところでございます。

説明は以上でございます。

【〇〇小委員長】 どうもありがとうございました。

今、御説明のありました論点及び資料について、御質問、御意見がございましたら皆様にお出しいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

〇〇委員、よろしく申し上げます。

【〇〇委員】 御説明、どうもありがとうございました。意見が1つと質問が2つあります。

環境税制については、先ほど事務局からも説明がありましたけれども、我が国では特別会計でその税収を扱う。最終的な支出の使い道という意味ですね。そういうことがありますものですから、どうしても環境税は税収を環境対策のために使わなければいけないという非常に強い使途についてのこだわりがあるわけですが、積込に説法ですが、経済学的に考えたときには、別に環境税というものは外部不経済を内部化するための税ということなので、使い道は何でもいい。ただ、課税するということによって地球温暖化を防止するとか、有害物質の排出を抑えるとかという効果があるというところこそが力点なのだというように考えられているので、使い道は必ずしも環境対策でなくてもいいというか、そういうこだわりはない。そういう違いがあるということなので、私はどちらかというと、一般財源として環境税制を考えるという認識をもう少し世の中にも広めてもいいのではないかと思います。

さはさりながら、ここからは2つの質問についてですが、そうは言っても、なかなか現実の税制改正の中で環境税制を拡大していくということになると、何かその使い道は何なのかと、環境対策に使われるということならば増税とか税の新設とかというものがあってもいいかもしれないという議論の展開ということがあるので、私としては、外部不経済の内部化という役割を果たしているという環境税制の本質的な意義を強調しつつも、それは将来的な理想の追求ということとして、目先の税制改正の中ではどういう形で環境税制を整えていくことが納税者の方々にも理解が得られやすいかということを考えていく必要があるのではないかと。

そこで1つ目の質問なのですが、石油石炭税が今、我が国で炭素税に対応するものと位置づけられているわけですが、特に石炭は確かに化石燃料を燃やしてCO₂が出るというイメージなのですが、特に我が国では製鉄業が石炭を使って鉄を作っているという意味では、先ほどの事務局の説明資料にもありましたけれども、ドイツも石炭に対しては重くは課してはいない。極端に言えば、製鉄業がある、それでそれなりに国の経済が回っている国というのは、なかなか石炭に重く課すということに抵抗があるということは否めないのではない

か。ただ、鉄を作るというところで確かに石炭を使っているのですけれども、化石燃料を燃やすという意味においては、通常、エネルギーを発するために燃やしているというのと若干意味が違うところがあるのではないかなとも思っていて、そういう意味では、製鉄業と石炭との関係について、環境税制を考えるとときにどのように考えればいいのかというのは、私、全然知恵がないものですから、もし何かお分かりでしたら教えていただきたいというものが1つ目の質問です。

2つ目の質問は、森林環境税に関してですけれども、確かに二酸化炭素の吸収源としての森林というものは大事だと思います。ただ、今、我が国の森林というものは、国有林、都有林、県有林などの公的部門が持っている森というものは多いというように認識しておりまして、ただ、それでいて先ほどの税制改正大綱などでの記述というのは、要は森林を持っている市町村に財源が行くようにというようなニュアンスがあるやに思います。その部分の対応関係について、森を持っている保有者とその財源が行く自治体との間の関係というのはどのように整理されているのかが私は分からないものですから、お伺いしたいと思います。

以上です。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

今の点について、委員の皆様方から御意見ございませんでしょうか。

特に〇〇委員とか御意見ございますか。

【〇〇委員】 最初の一般財源というものを含めて3つともすごく重要な話で、私もそれぞれの論点について問題意識を持っています。

1点目は話し出すと相当長くなりそうな気がするのですが、強いて言えば、経済学で環境税というとピグー税のことを指しているわけですが、ピグー税は外部不経済の内部化ということで、基本的には価格インセンティブ機能を重視した税金ということになるのに対して、現実にはどちらかというと財源目的で調達される税というものが多い。その場合には、財源目的だからといって即特定財源にならなければいけないかということも必ずしもそういうことではないのですけれども、使い道が求められて、汚染者負担、原因者負担のような観点から負担を求めるといった場合には費用負担のような側面があるので、あと受益者負担と絡む場合もありますけれども、そこでどうしても用途との絡みが出てきて、特定財源としての側面が重視されるというようなところがあって、そこは経済学的な整理もなかなかクリアになされていないところでもあったりするので、私もずっともどかしいなと思いがらいるところなのです。

二重の配当の話などは完全に一般財源としての議論ですし、この後出てくる温対税と森林環境税は1回ちゃんと整理したほうがいいなと思っているのですけれども、森林環境税はピグー税的側面が一切入っていない税金であるということをはっきりと認識しておいたほうがいいだろうと思います。あれは完全に100%財源目的の税金です。それに対して、温対税は、化石燃料の排出にかかっているもので、インセンティブ的な側面はあるのですけれども、税率は非常に低いので、実質的にはインセンティブというのはほとんどなくて財源調達を目的とした税であるというようなことになって、だからこそという側面と、それでいいのかという面とそれぞれあるのかなというように思っています。

最後の森林環境税については、国有林は面積で3割くらいですね。自治体の所有が1割ぐらいいで、私有林の中の私有林が6割くらいだったのではないかなと思うのです。それは面積ベースで見たときにそうで、今度は体積ベースで、資源量ベースで言ったときには、国有林の割合がもっと下がるのです。要するに国有林のほうは原生林の比率が高いので、天然林の比率が高いので、植林もあるのですけれども、植林の比率が高い私有林のほうで体積ベースで見たときにどうしても大きくなるので、国有林は確か3割未満だったと思うのです。自治体を持っている公有林というのもそんなになくて、そういう意味で、自治体を持っている森林に対しての財源ということと言うと、本当にごくわずかなところしかリンクしないと思うのですけれども、ただ、現実には自治体が森林吸収

源対策とかでやっているのは、私有林にも手を突っ込んでいるところがあるので、私有林に対する民間の森林組合などに対する補助金というところがあるので、そうすると、その財源をどこからという話になって、でも、結局ワンコイン課税みたいな形で均等割に500円乗っかったりという形になるので、別に原因者負担でも何でもない。強いて言えば、みんなが何かしら森林の恩恵を受けるでしょうというようなことで受益者負担のような側面になっているというような整理かなと私は捉えているのですが、事務局のほうはどのように捉えているか、あるいは〇〇小委員長はどのように捉えているかというのを教えていただければと思います。

【〇〇小委員長】 突然の指名でございますが、ほかにもございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

〇〇委員への御質問あるいは御意見に対するコメントでも構いませんし、新たな質問でも構いません。

【〇〇小委員長】 では、〇〇委員、お願いします。

【〇〇委員】 先ほど環境政策の支出に関して少しこだわったのは、先ほどの〇〇委員のお話にも関連するところなのですが、環境支出に使うようなものを賄う財源というものを全て環境税にしてしまうと非常に整理が難しくなるのではないかという気がいたしましてそういった話を一応したというところだけ、今のところ申し上げておきます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

〇〇委員からいただいた点、特に一般財源と税収の関係、一般財源といいますか、支出と収入のリンクについては、皆さん疑問に思うところは当然あると思います。基本的には厳密になぜリンクする必要があるのかということで、温対税についても一応一旦切っただけであるはずなのですが、事実上戻して特別会計に入れているということで目的税になっているのです。これは〇〇委員が御指摘になったように、確かに払う側の納得感というのは常に出てくるのです。ですので、経済学的に、これは〇〇委員もちゃんと整理されたところについて非常にありがたかったのですが、ピグー税という観点からすれば、課税するところできちっとやっておけば、それ以上はなぜということなのですが、でも、払う側してみれば、戻ってくるからこそ支払いに同意する。特に温対税に関してはこの面が非常に強くて、経団連も結局それで了承したという面があったと思います。ですので、政治経済学的にはそれが導入プロセスなどでどうしても絡んできていて、常に結びついていくインセンティブがある。

もう一つは、やはり課税だけで効果が十分出ないということで、事務局から説明いただいた資料の中で、各国の税率比較があったと思うのです。資料のどれなのかは忘れましたが、日本の温対税の税率が二百何十円かだったと思うのですが、他国だと千単位あるいは万単位になっているところもあるはずなのです。

【〇〇会長】 15ページですね。

【〇〇小委員長】 御説明いただいたのは15ページですか。ありがとうございます。日本は289円で、これは全部円ベースに直していただいていると思うのですが、スウェーデンなどだと1万6,700ということでですね。

【税制調査担当課長】 はい。

【〇〇小委員長】 ということで、物すごい格差がありまして、ですから、事実上日本の場合、課税インセンティブがほとんど働かないわけで、環境省は、にもかかわらずなぜこの税をということと言うと、支出によって環境改善する効果と合わせてある。先ほど〇〇委員がおっしゃった取る側だけの話だと、もうほとんど効果としては意味がない程度のものであるので、ようやく支出効果でという説明をされていて、2つセットでようやくこれは環境政策上の効果、意味があるという説明がよくされますね。実際はそういうところかと思いますが。私から補足させていただきたいと思った点、以上でございます。

事務局方、よろしくをお願いします。

【税制調査担当課長】 御質問だったのに委員の皆様と小委員長に助けていただいて申し訳ありません。どれだけ有益な情報になるかわかりませんが、最初に〇〇委員から石炭の話がありましたけれども、本日の資料の中

の8ページに既存エネルギー関連税の課税ベースという、一覧で上流下流がどうなっているかが一目瞭然の資料がありますが、下流のほうで天然ガスと石油、石炭が白く表示されております。今、下流で課税されていないこれらの燃料のCO2排出量を発熱量当たりで見ると、石炭が10だとすると、石油が8、天然ガスが6ということになっておりまして、炭素比例課税を行うということであれば石炭に重課する余地はあるかと思えます。ただ、やはり製鉄業という産業保護という側面があつてこういうようになったのだと思えます。地球温暖化対策のための税ができましたけれども、石油、石炭、天然ガスについてはまだ価格体系を是正するというところまでは行っていないというのが実情です。

また、森林環境税に関しては、東京都としては明確なスタンスを公にしておりませんが、森林整備ということで考えると、当該地域の住民だけが便益を受けるわけではないのですけれども、ちなみに申し上げますと、これは仮に全国的に住民税均等割に上乘せされるとすると、東京都の域内の個人住民税の均等割は全国の11.2%を占めております。これに対して、東京都の森林面積を見ますと、林野庁が5年ごとにやっている調査では、東京都の森林面積は全国の0.3%ということになるので、これは必ず受益と負担ということではないのですけれども、均等割に上乘せされるとこれだけの差が出てくるということです。

お答えになっていなくて申し訳ありませんが、情報としてお伝えいたしました。

【〇〇小委員長】 森林面積、面積に応じて割り振るのがいいのか、ちゃんとやるなら施業するということとの対価で払うべきなのでしょうけれども、面積で単純に交付金としてやってしまうとその後がどうなのかという議論が常に出てくるし、では、施業をやるという縛りを設けることと目的ですよということは目的税になりますし、難しいところだと思います。

どうぞ。

【〇〇委員】 先ほど〇〇委員の所有者の面積の構成比について補足していただいてありがたかったですけれども、そうすると、なぜ直接林業者に補助するということではだめなのかということの意味合いですね。別にそうすべきだと私は今、直ちにそういう主張をしたいというわけではなくて、市町村に渡して、そこから森林を保全するためということがベターなルートなのか、それとも極端に言えば農林水産省が全国的な形で林業者に対して補助金を出すということのほうがベターなのかどうなのかというところの比較とかというのも視野に入れながら、ただ、そうは言っても地方税というか、国税で取るということは今のところ想定していないような雰囲気なので、どういう形で森を保全する、森林を保全するためにこのお金を使うのかということでも一応視野に入れながら考えなければいけない問題なのかなと思いました。

これは意見です。

【〇〇小委員長】 〇〇委員、どうぞ。

【〇〇委員】 森林環境税の前に吸収源対策等が自治体レベルになっているのが、どうしても公有林は一部なのですけれども、結局、私有林との林道なども含めて連携というのがどうしても必要になってくるので、ある程度、その地域の中での地域政策として自分のところの森林をどうするのかというところが結構重要な位置を占めてくるので、なので、やはり地域がある程度、基礎自治体が音頭を取って、どこをどうするかということを考えていく必要が出てくるので、そういう意味で、その自治体に対しての補助金、交付金、森林吸収源対策として自治体に対してお金が出ていますね。という整理なのかなと私は理解しています。

あと、先ほど事務局からデータを示していただきましたけれども、結局、今、検討されている全国の森林環境税というものをもし導入するということになると、東京都は確実に持ち出しというか、東京都でたくさん上がった税収が、面積で配分するにせよ、あるいは実際の施業とリンクするのはなかなか現実には難しいと思うのですけれども、どういう形でやるにせよ森林に使うのだとすると、どうしても森林の少ない東京都には戻ってこないということになりますので、実質的な地域間再分配のような形になるので、それを東京都としてどう捉えるかと

というのは、この中で議論したほうがいいのかどうか私はよく分からないのですが、重要な論点になるのかと思います。それこそ地方法人特別税のようなものに関して、東京都として、あるいは都税調として大きな論点として意見を言ってきた以上、全国森林環境税に対してどういうスタンスで望むのかという議論はしたほうがいまいだろうなと思います。別に今すぐ結論を出す必要はないのかもしれませんが、大きな論点になるのではないかなというように認識しています。

【〇〇小委員長】 〇〇委員のおっしゃるとおりで、そこは議論として排除するものではなく、こういった税がどういう課税ベースになるのか分からないのですが、均等割部分にかかってくるのか分からないのですが、課税した上で税収が森林に行くということ自体の是非が論点の一つで、もう一つは、それが及ぼす実際の効果ですね。税収配分上の効果として、〇〇委員が御指摘になったように、都としては恐らく拠出側に回って、全体としての効果は地域間再分配、森林面積の多いところにたくさん行くという効果を持つことについての都税調としてのポジションと論点は少なくとも2つありますね。ありがとうございます。

ほかにこれらの論点でございますでしょうか。

〇〇会長、どうぞ。

【〇〇会長】 一言だけ。

今、2つのテーマがあって、温暖化対策税、いわゆる炭素税という議論と、森林環境税という地域ごとに住民税均等割などの上乗せという形で行われているのを全国的にどう考えるか、という2つの問題があります。先ほど事務局から資料として説明していただいた過去の都税調答申で、平成13年度と23年度にそれについての議論を行ったことがあるということですが、13年度のときの資料を見ると確かに一般財源にしようとして書いてあるのです。このときはまだ私も委員ではなかったのですが、そういうことがございました。

23年度のときは、ちょうど残念ながら大震災で非常に大変なときだったので、このときは私は確か小委員長を務めていたと思います。ここには書いていないのですが、確かこのときの議論も、一般財源にすべきであるというように答申で書いていたかと思います。そういう意味では、先ほど〇〇委員が言われたような意識を都税調としてもずっと持ち続けてきたかと思っております、ということをごましく申し上げます。

それから全国森林環境税というものが具体化するかどうかは分からないのですが、ただ、今までの法人事業税関連あるいは法人住民税関連のいろいろな措置は、要するに今まで地方税だったものをどう取り上げて再配分するかという議論です。今、言われているのは、これからどういう税金を作りますかという議論をしようということなので、少し質が違っているところがあるのかなと思います。そこは別の課題といえますか、今までの措置とは性格が違うものかもしれない、ということをごましく申し上げます。

【〇〇小委員長】 大変熱心に御議論いただき、ありがとうございました。時間の関係上、そろそろこの論点は終わらないといけないのですが、森林環境税についても、今、会長から言及があったとおり、幾つか論点がございますし、温対税についても論点がございますし、温対税はもちろん効果との関係で税率引き上げの最終段階に来ましたので、一旦これで制度的に安定するのですが、今後さらに効果を検証しながら、今後のパリ合意後の世界に向けて温対税をさらにどうするかというような議論はいずれ起きてくる可能性はありますし、また温対税導入の際に税収の一部を地方の温暖化対策に配分すべきかどうか、配分すべきではないか。こういう議論もあったわけでございますが、今後もそういう議題が議論になっていく可能性もございます。きょうはその点については深く議論をする時間がないのですが、論点として今後出てくる可能性があるということで御紹介しておきたいと思っております。

そうしましたら、以上で環境税制についての論点は終わりました、続きまして、車体課税についての議論に移りたいと思っております。事務局から、論点及び資料の説明をお願いいたします。

【税制調査担当課長】 では、引き続きまして、車体課税のほうに参ります。

恐れ入りますが、もう一度、お手元の資料3をご覧ください。「平成28年度・第1回小委員会の論点」でございます。本日、2番目のテーマは車体課税になります。こちらは1つの大きな論点として「低炭素社会の実現をめざした車体課税のあり方」とし、その下の小項目を「車体課税の課税根拠、環境性能割の導入」「地方税としての車体課税の充実確保」「今後の車体課税改革の方向性」としております。本日、これらについて御審議いただきたいと存じます。

続きまして、資料5「第1回小委員会〔車体課税に関する資料〕」をご覧くださいませでしょうか。先ほどと同様に、本日御審議いただくに当たってポイントとなる資料及び事前説明時から追加修正があった資料を中心に説明いたします。

まず、目次の後、1ページをお開きください。こちらは自動車の取得、保有、利用、走行の各段階で課税される自動車関係諸税を国税・地方税を含めて図示したものでございます。

少し飛びますが、6ページをお開きください。こちらは、かつて道路特定財源として道路整備等の経費に充てることとされていた税目ですが、平成21年度税制改正により一般財源となりました。その際に軽油引取税や自動車取得税も目的税から普通税に改められています。ただし、地方揮発油譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税の都道府県や市町村への譲与、軽油引取税の指定市への交付、自動車取得税の市町村への交付は引き続き道路延長や道路面積を基準としております。また、税率の欄に網掛け表示がある揮発油税、自動車重量税、地方揮発油譲与税、軽油引取税につきましては、現在も本則税率ではなく、当分の間、従前は暫定税率と呼ばれていた税率が適用されております。

続きまして、7ページをお開きください。こちらは、平成28年度与党税制改正大綱の車体課税の見直しの箇所の抜粋でございます。消費税率10%引上げ時に自動車取得税を廃止し、自動車税・軽自動車税に、燃費基準値達成度に応じて税率を決定する環境性能割を導入するとしております。

また、この7ページの下から2行目からの下線部分ですが「平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」としております。後ほど説明いたしますけれども、車体関係税収は減少傾向にあることから、これ以上の税負担の軽減の検討に対しては危機感を持っているところでございます。

続きまして、8ページをお開きください。こちらは「自動車税・軽自動車税における環境性能割」の概要でございます。環境性能割は自動車の取得に対し、初年度のみ課税されるものでございます。

次の9～12ページにかけましては、環境性能割の具体的な制度内容でございまして、税率は燃費基準値達成度に応じて非課税、1%、2%、3%の4段階を基本とすること、中古車も対象となること、市町村税である軽自動車税の環境性能割は当分の間、都道府県が賦課徴収を行うこと、自動車税の環境性能割の一定割合を都道府県から区市町村へ交付することなどの資料を載せております。

続きまして、13ページをお開きください。上段は「全国地方税収入額と自動車関連税収の推移」でございまして、自動車税、自動車取得税、軽油引取税、軽自動車税の合計の税収額が地方税全体に占めるシェアは平成27年度で7.4%と低下傾向にございます。

下段のほうですが「自動車関連税収のうち東京都区域分のシェア」でございまして、表の右端の数字が全国に占める東京都区域分のシェアになります。自動車税は全国の6.9%、自動車取得税は10.6%、軽油引取税は4.4%、軽自動車税は3.0%と、いずれも東京都への偏在が小さくなっています。平成26年度の決算額で見ますと、自動車関連税収は地方税収入の7.5%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。

続きまして、14ページをお開きください。こちらは「人口一人当たりの税収額の指数」でございまして、全国を100といたしまして、各税目の最上位と最下位の都道府県の数字を丸で囲んで表示してあります。東京都は

道府県税込総額では、161.4で第1位となっておりますけれども、軽油引取税は42.4、一番右の自動車税は66.2と、いずれも最下位となっております。

続きまして、15ページをお開きください。こちらは「車体関係税収の推移」でございます。左側の表の地方分計というところをご覧くださいますと、都道府県分の平成27年度は1兆5,715億円で、平成16年度の約85%の規模にまで縮小しております。市町村分の平成27年度は5,362億円で、平成16年度の約64%の規模にまで縮小しています。特に、その隣ですが、自動車取得税収の縮小幅が大きくなっております。同じ期間で見ますと約24%という税収規模にまで縮小しております。自動車重量税収も約69%の規模にまで縮小しています。これらはエコカー減税によって、低燃費・低公害車の普及に拍車がかかっていることが主な要因であると考えられます。

少し飛びますが、20ページをお開きください。上段の「新車販売台数の推移」をご覧くださいますと、この20年間で乗用車の販売台数が大きく減少しているのに対し、軽自動車の販売台数は、年によって多少増減があるものの、この20年間で見ると概ね増加基調でございます。

また飛びますが、24ページをお開きください。こちらは、上段が日本の各部門におけるCO2排出量と運輸部門におけるCO2排出量の内訳をお示したものです。2014年、平成26年になりますけれども、CO2総排出量のうち、運輸部門が17.2%を占めておまして、その運輸部門のうち自動車は86%を占めています。右側でございます棒グラフをご覧くださいますと、自家用乗用車だけで運輸部門のCO2排出量の47.5%を占めております。

続きまして、26ページをお開きください。こちらは「諸外国の車体課税におけるCO2排出量基準導入の動き」でございます。2000年代初頭から欧州諸国では自動車税の税率をCO2排出量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排出量基準と排気量基準を併用しております。

続きまして、27ページをお開きください。こちらは「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。一番上のイギリスのFirst-Year-Rateは2年度目以降に比べて、初年度にはCO2排出量の少ない車に軽課し、CO2排出量の多い車に重課するという制度でございます。今回、我が国の環境性能割導入の検討においても参考にされたと言われております。

最後の28ページになりますが、これは「燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額）」でございます。総排気量2,000ccクラスの自家用車において、税抜き車体価格を同一とした場合で、車体の取得・保有に対する課税、燃料課税、付加価値税の合計を試算したもので、自動車を取得した年における年間の税負担額となります。この8カ国でアメリカの税負担額が著しく低くなっておまして、我が国もそれに次いで低い負担水準となっております。

説明は以上でございます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、委員の皆様から御質問、御意見等ございましたら、よろしく願います。

〇〇委員、よろしく願います。

【〇〇委員】 特に質問とかではなくてただのコメントなのですが、今回、消費税の引上げとともに取得税が廃止され、環境性能割が導入されるという流れで、このフレームワークが提示されていたかと思えます。取得税については、現在、取得税が原則としてあった上に政策的に減税をするという形で、制度として見た場合には少し歪んだ状態にあります。延期後に消費税の引上げがどうなるかという問題はありますけれども、環境性能割を入れる、取得税を環境性能割に置きかえてすっきりした形にする、また、それが先進国横並びで見たときには現代的な税制が実現されることとなりますので、消費税引上げとは関係なく、環境性能割を取り込む形の自動車税体系という方向に進んでくれたらと思っています。今後どうなるのかが気になるところです。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

では、〇〇委員、どうぞ。

【〇〇委員】 車体課税については色々な論点があるのですが、1つ、私がずっと気になっていることとして、燃費の改善に対して税の軽減措置を講ずるとするのは租税システムが補助金のような形になるのですが、一見すると当たり前のようか、燃費がよくなればその分だけ走行量が変わらないとすると排出量が減ることになるので、温暖化対策に貢献するということでそれを優遇するのは一見もってもらいやすいように聞こえるのですが、ところが、基本的には本来排出量に対してちゃんと課税していれば、燃費は自然とユーザーが燃費のいい車に乗りかえようとするインセンティブが出てくるので、それに対する技術開発のインセンティブも出てくるということになって、むしろ燃費に対して直接優遇することになると、必要以上に燃費のいい車をコストをかけて作らせるというような歪みが出てくる可能性があるという側面があって、そこら辺のところをきちんと整理されている人は余りいないという気がするのですが、そこをちゃんと整理したほうがいいのではないかなというように思っているのが1つ。

あと、自動車取得税の税金などが減ってきたというときに、全体としては自動車の保有も頭打ちになって減りつつありますし、新たな取得購入自体はかなりドラスチックに減ってきているので、そういう意味で税金が減るのはある程度避けられないところではあるのですが、そのグリーン化によって、あるいはエコカー減税によって下がってくる部分というのは、本来は税金中立的に環境に優しくない車に対する重課をもって対応することもできるはずなのです。それがもし国がやらないのであれば、地方が独自にやるということもできないことではないのではないかなという気がするのですが、そういう検討もしてもいいのではないかなと思っているのですが、いかがでしょうか。

【〇〇小委員長】 聞き逃したのですが、〇〇委員の御提案としては、どの部分に対する地方独自の重課について言及されているのでしょうか。

【〇〇委員】 要するに、もともと自動車税なども年数の長いものに対して重課するという形で税金中立を狙ったのだけれども、ただ、そもそも台数が減っている側面と、減税のほうが強く効いたのとどちらの効果が優勢なのかわかりませんが、税金が減ってきているというところであれば、保有税に対して、年数の長いものに対して重課するとか、あるいは排気量の多いものに対して税率を今までより引き上げるというようなことを国に要望するのでもいいのですが、地方独自にやるという点もあるのではないかなと思うのです。

【〇〇小委員長】 主として保有課税、つまり、自動車税か自動車重量税。重量税は国税ですが、主として対象となるのは自動車税ですか。地方独自のグリーン化をやるべきではないかということですね。

【〇〇委員】 既にやってきているのですが、それをまた見直すというか、改めて地方独自の視点で東京都として何か仕掛けるということも検討してもいいのではないかなと思っています。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

では、〇〇委員、先をお願いします。

【〇〇委員】 今、御指摘のあった前者の第1点はもうまさにおっしゃるとおりで、理論的に言えば使用段階のCO2排出量に応じて税を課す。例えば燃料にかけるというのが一番合理的だったと思うのですが、この議論が始まったときにイギリスに調査に行ったときにイギリスの方がおっしゃったのが、これは行動経済学の領域になるのだと思うのですが、将来の走行段階の税負担が軽くなるというよりは、最初の段階でどれだけ負担が軽くなるかというほうが消費者の反応としては大きかった。だから、同じ減税というか、同じ税額の恩恵を与えるのであれば、その初期段階で少ない額で大きな額が出るというような話がありましたので、多分日本

もそういった考えなのかなと思っています。

【〇〇小委員長】 では、〇〇委員、よろしく願いいたします。

【〇〇委員】 〇〇委員の意見に基本的に賛成なのですが、地方独自で、東京都独自でやれるならばそれは別に国に求めなくてもできるのではないかと思います。ただ、保有税でこの課税の仕方がどうなっているかということなのです。極端に言えば、東京都だけ税率を上げてしまうと、神奈川県にとめ置くということをやられてしまうと身も蓋もないという可能性があるのかどうか。そこまでは激しいクロスボーダーはないと言いきなにか、それとも、そうは言ってもちょっとでも上げる、ちょっとでも下がるとすぐに越境してしまうということなのかということについて、もし何か事務局で、あるいはお答えいただけるなら少し伺いたしたいと思います。

【〇〇小委員長】 自動車税ですね。ほかにございましたら。以上でよろしいでしょうか。

その点について、では、〇〇委員からよろしく願いいたします。

【〇〇委員】 〇〇委員の言われたポイントはすごく重要なのですが、それで言うと、現在、Nox・PM法で特定の地域、規制強化の指定地域において基準が厳しくなっているのですが、それが結局使用の本拠をどこに置くかというようなもので決まってくることになっているのです。それに応じて実際に動きが、基準が緩くて済むところへのシフトが起きているようなことを指摘するような研究であったりデータみたいなものがあるのかどうかということが直接的な今の話の論点としてはあるかなと思います。そういうものを御存じであればぜひ教えていただきたいと思います。

【〇〇小委員長】 必ず地方税独自にやると起きてくる問題ですね。東京都としてはかなり前に、多分この都税調になる前の前身の研究会がありましたね。大都市税制研究会で車齢10年超のものに重課して、環境にいい車に軽課をするという2つの軽課と重課を組み合わせてやりましたね。それは結局、国交省が後で都がやった制度と同じものを全国化してグリーン化といったので、一応そういう実績があるのです。そのときに、でも都だけでやったときに、そういう登録に変更があったかどうかは私も存じ上げていませんが、仮にそういうことがあったとしても車齢の10年以上の車が重くなるので、そういう車が出ていくかどうかです。逆に環境にいい車が安くなるので、東京都に逆にいい車にしてくることをよしとするかどうかです。悪い車ももし仮にそういう登録を他の県に変えるというインセンティブがあった場合、都からは、古い悪い車は出て行けと追い出し、環境にいい車を導入するみたいな効果が生まれるかもしれないという、あるとすればそういう効果でしょう。

事務局からお答えいただいてよろしいでしょうか。時間が限定されていますが、これまでの意見、御質問に対して御回答をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【税制部長】 それでは、車体課税の件で幾つか御質問等がございましたので、お答えいたします。

まずは重課の話でございますけれども、確かに東京都が今、小委員長からお話がありましたように平成12年度に先駆けて現在のグリーン税制をやったわけですが、いずれにしても税収中立というものはいいのですが、当時としては排ガス規制がそれから厳しくなるというところだったものですから、例えば10年、12、13年前の車と比べると格段に当時の新車、排出ガスもきれいであったし、燃費もよくなっていた。現在、実は相当重課については苦情が来ておまして、何で古いというだけで税金が重くなるのだということで、財政的には軽課している分を重課で取り返すというのは説明がつくと思うのですが、納税者の立場からすると、なぜ古いというだけで重い負担になるのかということについてなかなか理解が得られないと言われるかと思えます。特に、今、重課の対象になっておりますのは、グリーン化税制を導入したときに軽課の対象になっていた車でございまして、それが今や古くなっているということでございます。

東京都だけで実施した場合にどうかということなのですが、当時は東京都だけで実施する前に国が全国の網をかぶせてしまいましたので、結果として東京だけではございませんでした。使用の本拠はきちんと、今、車庫証

明等もございますので、個人の場合にはまず間違いなく定置場でないと登録できない。企業で複数の拠点を持っているところはなるべく税金の軽いところへ移す可能性はあるのですが、なかなか実証研究というのは難しいと考えております。

実は、東京都も当時、ディーゼル車の規制をやりまして、特に大型車についてディーゼル車の規制、ステッカーを張っていない車は進入禁止とする制度をやったわけですが、あれもさすがに東京都だけではなかなか難しいということで、一都三県協力してやりましょうということで、埼玉、千葉、神奈川と一緒にやったという実績がございます。もちろん、埼玉県の前には茨城県、栃木県、群馬県があるわけですが、とりあえず東京に近いところで協力してやるというような形でやりました。税についてもそういう考え方があるのですが、これはなかなかそういった施策以上に難しいのかなと考えております。

重課もいいかと思うのですが、そもそも何で重課をしてまで財源を確保しなければいけないかという議論にも多分なるかと思えます。特に自動車税については、今、相当負担が重い重いというユーザーあるいは業界からの声が出ておまして、今回も議論していただくのは、かなり業界の圧力が強くて、このままいきますと自動車税の保有課税については相当税率を引き下げようという方向での圧力が強くなるだろう。かつて、道路特定財源があった時代には燃料課税あるいは取得課税、重量税、重量税は事実上、道路財源でございますけれども、何とか納税者の方も仕方がないということだったので、これが5年前から道路特定財源でなくなったということもあって、そういった圧力もますます強まっております。やはり自動車税がある理由としては、自動車を走らせること、あるいは所有することによって一定の行政コスト、社会的コストを発生させているだろう。それに対して一定の負担をしていただくといったようなことが必要なのかなと考えております。

ただ、では幾らが適正なのかというのはなかなか難しい話でございます。納税者の負担感あるいは色々な行政の財政需要、こういったことも考慮はするのですが、一般財源であるといったことが両面を持っておりまして、逆にこういった税負担をしていただくということに対する説得をするのがなかなか難しいという状況でございます。

以上です。

【〇〇小委員長】 税制部長、大変クリアな御説明をいただき、ありがとうございます。非常に整理されました。おっしゃるとおりで、非常に車体課税に対するプレッシャーが強くなってきておまして、激しい場合ですと、こういうものは廃止すべきだという議論が出てまいります。そういう問題意識の中で、取得税も消費税引き上げとの関係で自動車の売りに悪影響ということで一旦廃止になり、しかし、同時にそれを税収減にならない形で自動車税の中に組み込む形で環境性能課税というところへ税制改正に行ったという経緯がございます。これはすごく初年度課税なのですが、これまでの課税根拠を保つことがなかなか難しくなってくる中で車体課税を環境的に展開していくことで、ある種、税の課税根拠というものを改めて組み直すという議論がずっと起きてきておまして、今回の改正というものは、実は取得税の廃止に伴う改正ですので、初年度段階、取得段階だけの課税の変更ですので、今後、今の部長のお話からすると、自動車税本体の部分についてはまだ手がつけられていないのですが、それを例えば車齢で重くしている部分を変更して、CO2排出ベースに年々課税していく部分を切り替えていくべきではないかという点が今後議論の範疇に入ってくるのではないかなと思います。

時間もありますので、このテーマはそろそろ終わりたいと思いますが、よろしいでしょうか。そうしましたら、次の論点に移りたいと思います。

「税の理解を深める取組について」ということで、事務局から論点及び資料の説明をよろしく願いいたします。

【税制調査課長】 本日、3番目のテーマは「税への理解を深める取組について」でございます。

都民の皆様へ税への理解を深めていただき、自分たちがこの街を支えているという実感を持っていただくため

の広報あるいは租税教育のあり方について、御審議をいただきたいと考えております。

本資料の構成ですが、まず検討の背景、課題、東京都の取組の御紹介という流れとなっております。

検討の背景につきましては、まず1ページをご覧ください。こちらは昨年11月に東京都が実施した世論調査の結果です。税金について関心があるかどうかと2,000名に聞いたところ、84%の方が関心があると答えております。また、関心を持っているのは、税金の使われ方、自分の納める税額、減税についてとなっております。

続きまして、2ページをご覧ください。我が国の租税負担率は先進国において最低水準であるにも関わらず、中間層の痛税感は大きくなっております。このことは、税負担に見合うサービス給付を実感できず、税金を負担させられているという意識が強いためと考えられます。

続きまして、3ページをご覧ください。公職選挙法等改正法が成立して、都内では24万人が新たに選挙権を得ることとなります。税負担のあり方や税の使い道の決定に関わる選挙への参加は、税と社会とのかかわりへの関心を高める絶好の機会と考えます。グラフは東京都主税局のモニターアンケート結果でございます。高校生向けの租税教育が重要だと感じる方の数が最も多くなっております。

続きまして、4ページをご覧ください。都税徴収率の推移をお示ししています。平成26年度の徴収率は過去最高となる98.1%となりました。税収確保に向けた取組を進めるとともに、今後は納税者に納得して納めていただくことに主眼を置いた取組が求められると感じております。

続きまして、5ページをご覧ください。モニターの皆さんの意見から見えてきた広報面の課題について、御紹介をさせていただきます。都税を納税するメリットを感じにくい。また、現在、広報に活用している場所というのは、情報の受け取り手である都民に届きやすい場所ではないという御意見をいただいております。

また、納税に見合う公共の利益が見えてこなければ積極的に納税したいとは思えなくなるという意見。また、都税に関する内容は難しくて分からないといった率直な御意見をいただいております。

続きまして、6ページをご覧ください。租税教育における課題について御紹介をいたします。

高校生向けの租税教育の実施率は、全国が24%に対して、東京都内は7.7%と非常に低いものになっております。また、選挙者年齢の引き下げに伴う主権者教育の高まりを背景として、内容の充実が求められております。

7ページ目からは、広報に関する東京都の取組でございます。様々な取組を行っておりますが、特にご覧いただきたいのは資料の一番下の段でございます。納税通知書の発布件数ですが、固定資産税が300万件、自動車税が200万件と非常に多いことから、納税通知書発送時というのは最大の広報の機会と考えております。

8ページは具体の取組例でございます。固定資産税の納税通知書の内容をモニター等の意見を取り入れながら、わかりやすく見直しました。また、ライフステージの各場面に応じた情報発信を心がけており、例えば住宅展示場のモデルハウスを活用して家屋評価のポイントを解説するといった取組を行っております。

また、主税局では月刊広報誌を発行しております。表紙では東京都の旬の事業を取り上げ、都税の使い道を紹介しております。また、パラリンピアン視点を通じた税情報を発信するコラムなどを設けております。

参考資料として、お手元に実物を配付させていただきましたので、後ほどお時間があるときにご覧いただければと思います。

9ページ目は広聴活動です。都税広報モニターというものを実施しております。今年度は規模をさらに拡大して実施することを予定しております。また、各都税事務所及び本庁舎には相談コーナーを設けて、様々な相談支援を行っております。

続きまして、10ページからは租税教育に関する資料となります。租税教育の充実につきましては、平成23年度の税制改正大綱に初めて盛り込まれました。

続きまして、11ページになります。東京都税制調査会では平成24年度と26年度に租税教育について提言をいただいております。こちらは26年度答申からの抜粋となっております。

続きまして、12ページは租税教育推進体制についてです。租税教育は、国、都道府県、市町村、それぞれにおいて、租税教育推進協議会というものを設けて体系的に推進しております。東京都の場合では、国税局、東京都、教育庁、そして税理士会などにより構成をされております。

13ページは、財務省、国税局の財政及び租税教育の取組に関する資料となっております。

14ページは、東京都の租税教育に関する資料です。租税教室につきましては、主税局でも年間69件、実施をしております。また、小学生用、中学生用の副教材を発行しております。現在、国税局、教育庁、また税理士会とともに高校生用の教材の開発を行っておりまして、来年度から使用の開始を予定しております。こちらにつきましても、小学校、中学校の副教材、お手元のほうに本日お配りをさせていただいております。

最後に15ページとなります。主税局が実施した高等学校における租税教育の取組例を御紹介させていただいております。高校生向けの授業では、財政に関する講義が取り入れられているということが特徴の一つとなっております。

説明は以上でございます。また、本日、〇〇委員と〇〇委員より、当該取組に関する御意見を頂戴しておりますので、審議に先立って御紹介をさせていただきます。

まず、〇〇委員の御意見です。資料6の後ろに置いてございますので、ご覧ください。

租税教育について、既存の教育プログラムを調べたことがありますが、その多くは受益と負担の関係だけに着目したもので、税を負担しないと教育サービスが受けられなくなるとか、道路がぼろぼろになってしまうといった説明がなされています。地域のインフラや安心・安全な暮らしをみんなで負担し合うといった社会参加の仕組みとしての租税という視点、あるいは負担の水準に応じてサービス給付の水準が変わるといった高福祉高負担、低福祉低負担という点に触れられておらず、また租税の所得再分配機能についての説明も抜け落ちています。

租税教育を進める上では、共同負担を通じた社会参加という考え方を伝えるプログラムが考えられるといいと思います。中間層の痛感感が強いという点について、中間層がどう動くかというのは世論に非常に大きな影響を与える部分だと思いますが、中間層が税負担に見合うサービス給付について実感を得られないということでしょう。教育のプログラムを考えていく上では、負担がどのようなサービスとして返ってきているのかという点も含め、共感できる仕組みを考えていく必要があると思います。

最近、外国人が都内の不動産を所有しているケースが多く見られます。そうした外国人向けに固定資産税の仕組みや納税の仕方をお知らせすることが必要と感じます。また、これから空き家の問題も深刻になってきます。相続の手続きをしっかりと行わないために、固定資産税の納税義務者が特定されないという問題が税の現場では起こっております。若者向けの租税教育も重要ですが、土地、家屋を所有している高齢者や中高年向けに相続を含めた幅広い視点での税に関するPRも重要であると感じます。

続きまして、〇〇委員からの御意見です。

社会保険は負担に対する還元が直接的に見えるが、税は間接的で見えにくいいため還元の実感が得られにくく、その結果、信頼されにくいジレンマがある。しかし、社会保険料だけでは持続的な社会保障を確保することはできず、また社会保険料負担のほうに逆進性が高い。適切に税を投入する必要がある。社会保障・税一体改革による消費税の増税は、初めて増税を具体的な施策に結びつけて納税者に税が返ってくる感覚を持ってもらうという趣旨もあった。説明は十分でなく、納税者も納得していないが、どう還元されるかという応答性を納税者に示し、も納税者との約束、社会的契約なものという理解を得ることが必要。

個人だけではなく、企業にも賢いタックスペイヤーになってもらう必要がある。現在は企業も行政に期待していないため、女性を十分に活用できていない面がある。保育所が整備され、女性が辞めないという担保があれば、

企業も女性に対するトレーニング費用を負担し、女性を活用できるようになる。企業にとっても税を払うことの還元が見えることが重要だ。

現実の社会問題に対し、税がどう役立っているかを見せるアプローチも有効。その際、子育て支援がよい切り口となる。育児支援をテーマに税を通じた連帯を見える化することによって、税が還ってくる実感につながる。

スウェーデンでは、1965年までは日本と女性就業率がほぼ同じだったが、その後、大きく就業率が上がっている。これは保育の質の向上によるところが大きい。スウェーデンでは、保育所を幼児教育の場とし、小学校と同じく預けないとかわいそうという状況を作った。保育の質を保障し、選択可能性を高めれば、税が還ってきたと思えるようになるのではないか。東京で税が還ってきたと実感できる育児サービスを提供することはできないか。返ってきたことをどれだけ見せられるかも重要。

複雑な税制度を理解してもらうためには、思い切った単純化が必要。税が還元されるような住民が利用できる制度の情報をわかりやすく単純化してまとめて、冊子やホームページに掲載する方法もある。

以上でございます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ただいま御説明いただいた資料、税への理解を深める取組に関する資料及び御説明についての御意見、御質問がございましたら、よろしくお願ひいたします。

〇〇委員、よろしくお願ひします。

【〇〇委員】 御説明どうもありがとうございました。

非常に重要な取組だと思いますし、私も日ごろ大学で教えている人間として、こういう取組が色々と広がっていくといいなと思います。

それに加えてということで2つほど視点を述べたいと思うのですが、当然最終的には有権者が、ないしは将来の有権者が税についての知識を深めていただくということが大事なことで、もちろん学校における教育というものも大事ですが、もう既に卒業した立派な有権者の方々にも御理解いただかなければいけない。色々と広報をしておられるというところはいいと思いますが、やはり二元代表制である地方自治体ならではの意味で言えば、行政部局だけで広報を行っているというだけでは不十分な点があって、議会の方々にも御協力いただくというか、議会でもこういう税に関する知識を深めていただくことはとても大事ではないか。特に幸いと言うべきか、東京都税制調査会は特別委員、都議会議員の方々がお入りになっておられるということで、むしろ特別委員の方に先頭に立っていただいて、租税教育の取組の輪に加わっていただき、さらに言えば、特別委員の方だけではなくて、他の都議会議員の方々にも税に関する知識を深める先頭に立っていただいて、有権者の方々にも理解を深めていただく1つのルートになっていただくということが大事なのかな。

国の取組も紹介がありましたけれども、どうしても行政部局だけの取組ということになって、立法のほうはなかなか、実は本当は立法こそが税の法的根拠を与え、決めている重要な役目を果たしているわけなので、むしろ行政部局だけではなくて立法議会も巻き込んでこういう取組の輪を広げていくことが大事かなと思います。

もう一つは、広報戦略ということで、私がそこまでお節介する必要はないのかもしれないかもしれませんが、東京都ならではのことで言えば、都営地下鉄を持っているということです。さらには、ここまで言うとお節介もきわまっているかもしれませんが、東京メトロは半分東京都が株を持っているということですね。そういうわけですから、鉄道ないしは駅や車両の中での租税教育の展開。もちろん、お金を払わないとだめだという、そうはいえども、行政といえどもただでは広報できませんよと言われてたらあれなのですが、できれば都営地下鉄とか株主であるとか、そういうところなのだから、そんなにコストをかけて、しかも税金を費やすというわけですから、税金を費やして税金の宣伝をさせてくれというのもあれなので、できるだけ安価な形で機会を与えてもらえないかということで、例えば悪ければ議事録から削除していただいていいのですけれども、割と最近、駅の広告とか

も必ずしも全部埋まって次に広告を出したい人が順番待ちしているというわけでもなく、本当はここに広告が入ったらいのになどいって、空き看板みたいな感じになっているようなところに、空いているのだから、ほとんどただでこんなところに税が生かされていますよみたいなことを宣伝させてくれとか、そういうようなこともあってもいいのかな。

しかも東京というのは首都ですから、首都ならではの意味では、全国から都営地下鉄、東京メトロ、御利用になられる方もいらっしゃるということですから、もちろん、ほかの鉄道会社も巻き込めればウエルカムですけども、必ずしもそこまで強制的なことはなかなかできないということだとしても、都営地下鉄、東京メトロ、全国の方が御利用になられるということもありますので、結構波及効果は大きいのではないかと思いますので、御検討いただければと思います。

【〇〇小委員長】 では、よろしくお願いします。

【税制調査課長】 〇〇委員、ありがとうございました。

事務局から補足を1点させていただきますと、7ページに広報活動の現状という資料を本日添付してございます。例えば一番上のポスターなどにつきましては、ほぼ全線、公共交通機関、JR、都営地下鉄、メトロを含めて中づり等をやっております。こちらについては、無料というわけにはいかないのですが、公共割引という特別な割引がございまして、そのようなものを使っております。

また、本日お配りさせていただいた「あなたと都税」こういったものにつきましては、こちらは特に私鉄の駅を中心に、サービスで駅の中に置かせていただくような取組を事務局では行っております。

以上です。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

〇〇委員、よろしくお願いします。

【〇〇委員】 〇〇です。

租税教育なのですけれども、実は私ども税理士会、一生懸命やっています、ただ、やはり小学校、中学校は国や都から配付された租税教室のテキストが使われずに廊下や何かに積み上げられていて、生徒にはなかなか回っていないという現状があったりしています。小学校、中学校で全部3学期の終わりごろ、授業をこなしたときに租税教育ができる。高校が少ないのはそういう意味もあって、受験勉強で2年、3年のところに入っていくのが大変なのです。

私が直接租税教育を担当したときに思っていて、それから今、現実にやったださっている支部があるのですけれども、私ども税理士が教えることより先生が教える方がいいのではないかと、それにはやはり先生方にも理解していただくために先生方の教育も必要ではないかという意見があります。先ほど〇〇委員がおっしゃったように、税理士会は建議権があって、国会や議員さんに税制改正の要望書を持っていても、議員さんたちは税制のことを詳しく知らないし、そこら辺からの教育は本当に必要ではないかなと思っています。納税者や学生とかに対する教育も必要だけれども、やはり立憲するほうの教育というのは大変必要なのではないかなというのを感じています。

関係なく、車体課税に戻って申しわけないのですけれども、実務家で実際に使っていて自動車の購入が減っているというのは、企業が自動車1台を持つと自動車税、取得税よりも自動車の維持にお金がかかる。今、駐車場が東京は少ない。駐車場代もコインパークも結構かかる。路上駐車でちょっと荷物をおろすにも、もう一人助手席に乗せておかなくてはいけないということは人件費もかかる。そうすると、色々かかると会社で車を1台抱えるよりはタクシーを利用するとか赤帽の車とか、専門家の車を利用したほうが安いというので、企業とか個人の方の自動車の台数が減っているのではないかなというのを感じています。

余計なことで申し訳ございません。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

色々具体的な御提案もいただいておりますが、ほかに租税教育について御質問、御意見はございますでしょうか。

どうぞ。

【〇〇委員】 租税教育というよりも、今、全部漫画的にいろいろなものが出てきていますね。四国か何か漫画で税金を教えています、やはりぱっと目に入って分かりやすいです。納付書と一緒に送られてくる説明が正直申し上げて見にくいのです。固定資産税も何でもちゃんと見ていない方が多い。今回配られた「あなたと都税」、これはわかりやすいのですけれども、こういうようにわかりやすい絵を取り入れてやってポイントだけのうまい広報ツールを考えていただくといいのではないかなと思っています。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

ほかにはございますでしょうか。

今回、消費税率の引上げが延期になるわけですけれども、やはり税金が上がるというのは誰にとっても嫌なことですので、こういう形で例えば短期的に選挙ということで行くと、どうしても増税を先送りするというような方向に行きがちになるのですけれども、やはり今後の社会のことを考えると財政需要は増えることはあっても減ることはない中で、どういう形で、これまでは課税権力をバックに、義務だから払ってもらおうというような形でやられたかもしれないのですけれども、今後、景気、成長率もそんなに高くない中で、納税者からは余裕がない、だけれども、一方で、財政需要は増えていくという社会になっていく中で、どのようにして義務だからという以上にきちっと納税をしていただくことが可能な状況を作っていくかという意味で、教育という言い方が上からでよろしくないかもしれませんが、健全な意味での納税意識というのでしょうか。つまり、自分の公共サービスとの対価であるということ意識しながら、むしろ自分が積極的にそこへ貢献していくとか寄与していくという考え方をどうやって育成していくかというのは、今までの時代以上に真剣に考えていかなければいけないことなのかなというように考えました。

〇〇委員、〇〇委員、残念ながらきょうは御欠席ですけれども、非常にいい言葉を御意見の中で書いていただいたと思います。特に、社会契約的なのということを〇〇委員もおっしゃっていますけれども、それから、公共サービスの質を高めていく努力を常にしていき、確かに払った税が還ってきたという実感を得る努力を、これは課税当局のほうですぐできることではないのですけれども、要するに公共サービスにおける質の向上、改善ということを通じて還ってきたという納得感を得るということですね。

社会契約というのはどのように具体的に考えるのかわからないですけれども、ある種の契約ですね。納税者と政府の契約ということの考え方。一方で、国が納税者に対して権力的にとってきているものではなくて、ある種、契約関係ですね。だから、我々は払いますよ、だけれども、そのかわりサービスをちゃんと提供してください。そのかわり、我々は場合によっては政府を監視するし、支出が的確に行われているかということについて議会を通じてきちっと監視を持っていくという健全な環境をどうやって育てるかというところが究極ですね。そこを〇〇委員も〇〇委員もおっしゃった、特に立法府が一番そこが根幹のところだと思うのです。その背後に投票している納税者が多数いるわけですけれども、立法府のところが弱いのではないかという御指摘は耳に痛いところでした。

何か事務局から今の点について、お答えいただける点がございましたらお答えいただき、そして事務局より報告事項もございますので、あわせて報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【税制調査担当課長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局のほうから。皆さんのお手元の資料6の下にあるのですが、A3が2枚目に織り込んである2枚物の資料がございますでしょうか。

自動車税の障害者減免について、1点報告をさせていただきます。

表題が「障害者の方のために専ら使用する自動車に係る自動車税の減免について」というものでございます。こちらをご覧くださいませ。

これは先日開催いたしました第1回総会におきまして、特別委員から御発言があった内容に関する説明資料でございます。御発言の内容は、障害者の方々に活躍していただくためのあるべき税制として、自動車税の障害者減免のあり方を検討できないかという御趣旨でございました。現在、東京都が減免対象としておりますのは、身体障害者の場合ですと、障害者手帳の交付を受けている方で、障害の程度は一定の要件を満たすことが必要となります。この障害の程度というのは、障害の区分に応じて対象となる等級が異なってまいります。

大変恐縮ですが、資料の2枚目にあるA4横長の表をお開きいただけますでしょうか。この表の一番左側でございます「下肢不自由」を例に縦に見ていきますと、1級から7級までの等級が設定されております。1級が最も重度の障害とされ、等級の数字が大きくなるほど障害の程度は軽くなっていきます。「下肢不自由」の場合は、自動車税の減免の範囲は6級まで、この枠の中までとなります。

この表では、太線、網掛けで表示された等級までが減免に該当します。その隣の「体幹不自由」ですと5級まで、「上肢不自由」ですと2級までなど、障害の区分によって減免の該当の範囲が異なってまいります。

また、2つ以上の区分の障害が重複する場合、例えば上肢7級、下肢7級といった場合では、総合で6級以上と認定されれば障害者手帳の交付を受けることができます。しかし、自動車税の減免の認定はあくまで障害区分ごとに対象の等級に該当するか否かで判定するため、どの区分においても該当しない方の場合、仮に障害等級が高くなったとしても減免は非該当となります。この減免の対象となる障害の程度につきましては、各自治体がそれぞれ設定しております。

申しわけございませんが、資料の1枚目にお戻りいただいでよろしいでしょうか。

今、申し上げたのは、障害の対象と障害の程度というところなのですが、3番に「減免の対象となる自動車」というものがありますが、こちらは納税義務者、運転者とも障害者の方であれば使用目的は問いませんが、この場合を除きまして、その使用目的が下にございますように、専ら障害者の方の通院、通学等のための使用目的であることが必要となります。

また、4にございますとおり、減免額の上限は4万5,000円で、これを超えた場合は差額を御負担いただくこととなります。障害者の方のために使用する自動車に係る自動車税の減免についての御報告は以上でございます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

本日は報告のみでまたディスカッションの機会は後の回ということでよろしいですね。

【税制調査担当課長】 結構でございます。

【〇〇小委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、時間も参りましたので、会長から何か最後におまとめの御発言がございましたら。

【〇〇会長】 本日は、3つの議題について御議論いただいでおります。

先ほど申し上げましたとおり、温暖化対策税、森林環境税の議論、それぞれにつきまして、これまでの都税調の議論、新たに全国的に行われている議論を踏まえて取組を進めていきたい、あるいは検討を進めていきたい。特に環境税制につきましても、車体課税につきましても、〇〇小委員長は日本でも最も深く研究されているので、その知見を十分生かしていただきながら具体的な検討を進めていただければと思います。

車体課税につきましても、本日は〇〇部長においでいただきまして、興味深いことに、ふだん我々は先ほどの自動車取得税であるとか、あるいは自動車税の環境性能割というように税の話をしていたのですが、先ほどは逆に燃料電池車については都が独自に1台100万円の購入補助金を出しているというお話もございました。20

30年代には20万台ということを一応目標として掲げられているということで、環境政策ということについても、片方で税をいただきながら、片方で補助金を配りながら、いろいろなことをやっている。どこまでやられるのかについては、税の話を超えるのですが、全体としての環境政策という視点を持ちながら、東京都として議論を進めていただきたいと思いますと考えております。

税への理解を深める取組については、先ほど事務局から御紹介いただきましたとおり、一昨年ですが、答申で相当のことを取り上げております。さらに今、御議論いただきました新たな視点あるいは御発言を踏まえて、さらにこの取組を進めていくような提言ができればと考えておりますので、皆様の御協力をさらにお願いたします。

以上です。

【〇〇小委員長】 会長、どうもありがとうございました。

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、委員の皆様方に御参集いただき、どうもありがとうございました。これをもちまして、第1回小委員会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —