

令和4年度 東京都税制調査会  
第1回小委員会

令和4年6月17日（金）10:00～11:53  
都庁第二本庁舎31階特別会議室27

【小林税制調査担当部長】 おはようございます。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。ただいまから令和4年度東京都税制調査会第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、既にお送りさせていただきました資料を御参照いただきながら検討いただければと存じます。

なお、工藤委員、小林委員は40分ほど遅れて出席されると伺っております。また、関口委員、金井委員、鴨田委員、佐藤委員、松原委員は、所用のため本日は欠席されております。

初めに、池上会長より挨拶をいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

【池上会長】 池上でございます。

今年度は、この東京都税制調査会、第8期の初年度に当たるわけでございます。先月、5月19日に第1回総会が開催され、今年度の検討事項が決定されております。都税調におきましては、公共サービスの財源である税負担の公平性、効率性、そして財政の健全性を確保する観点から、税制について議論を深めてきました。これまで議論してきたとおり、特に環境関連税制、自動車税制、それから国際課税の動向と地方税の関係、あるいは税務行政の改善といったことについては、前期も議論してきたわけですが、今期もさらに議論を重ねていくことが重要であります。さらに新しい視点と課題も加えて議論を重ねていきたいと思っております。

ということで、皆様、今年度の報告をまとめるという目標に向けて、ぜひ積極的に御発言いただいて、御協力いただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

簡単ですが、私からの挨拶とさせていただきます。

【小林税制調査担当部長】 ありがとうございます。

当調査会の設置要綱第6の5の規定によりまして、池上会長より諸富委員を小委員長に御指名いただいております。諸富小委員長より、御挨拶をいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

【諸富小委員長】 皆様、おはようございます。失礼いたしました。

ただいま御紹介いただきました諸富でございます。会長からの御指名ということで、小委員長を務めさせていただきます。本年度もよろしく願いいたします。

平成27年度から小委員長を務めておりますので、本年度で3期目ということになります。地方全体の立場、それから東京都の立場を踏まえて、国・地方を通じた税制全体のあり方、税制上の諸課題について、議論を深めていきたいと思っております。

今回、今期は新たな委員にも御参画をいただいております。本当にありがとうございます。新しい視点を加えて、さらに税制調査会の検討を充実したものとしていきたいと思っております。

本日、私、都庁に来させていただいて議論をさせていただいております。皆さんもぜひ、お時間の御都合が合うようでしたら、少しコロナ禍も収まってまいりましたので、今後も対面での議論をできればと考えております。今期もよろしく願いいたします。

【小林税制調査担当部長】 ありがとうございます。

それでは、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】** それでは、議題に入らせていただきます。

初めに、今年度の小委員会の議題について、事務局より説明をお願いいたします。

**【松崎税制調査課長】** 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。

お手元の画面を御覧ください。

初めに、資料1、令和4年度の検討事項等について、御覧ください。こちらは、先日の第1回総会において御決定いただいたものでございます。検討事項は、脱炭素やデジタル化の進展に象徴されるように、社会経済は大きな変動期にあり、国際情勢も刻々と変化している状況を踏まえ、地方税財源の拡充と安定的な地方税体系を念頭に置きつつ、環境関連税制、それから税務行政のDX推進、国際課税等、直面する様々な税制上の諸課題について検討を行うとしております。これらの検討事項につきまして御議論いただきまして、本年10月を目途に報告を取りまとめていただければと存じます。

続いて、資料2の令和4年度東京都税制調査会、小委員会での議題（案）のほうを御覧いただけますでしょうか。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回の小委員会では自動車関連税制を含む環境関連税制について、それから第2回では地方法人課税について、第3回では税務行政のDX推進について、御議論いただきたいと考えております。なお、第3回の小委員会では、行政のDX推進につきまして、石井委員によるプレゼンを予定してございます。続いて、第4回、第5回では、報告素案、それから報告案につきまして、御議論いただいた上で小委員会としての最終の報告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につきましては、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思います。

また、小委員会の議事につきましては、当調査会の運営要領第3の1の規定によりまして原則公開とさせていただきます。ただし、報告案の検討を行う第4回、第5回は、報告公表後に議事録等を公開いたしますけれども、議事については非公開とさせていただきます。

続いて、資料3を御覧いただけますでしょうか。令和4年度、第1回小委員会の論点でございます。本日は、昨年度委託調査しました自動車関連の報告と主な論点4点につきまして、御議論いただければと存じます。具体的な流れになりますが、報告事項は主な論点3の直前に行いますので、まず、主な論点1、脱炭素化に向けた税制のあり方及び論点2、地球温暖化対策のための税のあり方に関しまして、事務局より御説明申し上げた後、一体的に御議論いただければと思っております。続きまして、昨年度の委託調査の自動車に係る将来の行政需要及び税収シミュレーション調査の報告と質疑を行って、引き続き論点3の脱炭素化に向けた自動車関連税制のあり方を御議論いただきたいと存じております。その後、最後の論点であります論点4、住宅の脱炭素化促進のための税制につきまして御議論いただければと存じます。

事務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す。

では、今、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か。御意見のある委員は、画面に向かって手を挙げていただければというふうに思います。こちらから指名させていただきます。手挙げ機能を使っていただければ、指名させていただきます。画面に映っていない委員は、御発言いただければと思います。よろしくお願いたします。

特段、ございませんでしょうか。なければ、この案のとおり進めさせていただきたいと思っております。

それでは、本日、御検討いただきたい議題に入ります。内容は、環境関連税制についてであります。論点及び資料の説明について、テーマごとに事務局から説明をお願いいたします。

では、脱炭素に向けた税制のあり方、温対税のあり方について、説明をお願いいたします。

**【内田税制調査担当課長】** それでは、資料3の主な論点、1、2をまとめて御説明させていただきたいと思っております。

まず、1ですが、脱炭素化に向けた税制のあり方についてとなります。過去の提言を御紹介いたしますと、環境保全に取り組むことが新たな成長をもたらす、あるいは規制、排出量取引、税制等、多様な手法を組み合わせて、環境政策を積極的に展開などといった言及をいただいております。都税調においては、これまでも環境関連税制について様々な議論をいただいておりますが、ここで改めて総論的に脱炭素化に向けた税制のあり方について御議論いただきたいと存じます。

また、主な論点2ですが、地球温暖化対策のための税、いわゆる温対税のあり方について御説明いたします。昨年度の提言を御紹介いたしますと、税率等の設定に当たっては、諸外国の例、他のCP（カーボンプライシング）手法との組合せ、他の燃料課税との整合性等を考慮し制度設計をします。あるいは、国と地方で税源を適切に配分し、地方自治体の役割に見合った財源を確保するなどと言及をいただいております。例えばですが、具体的な制度設計の内容、地方への税源の配分などについて、議論を深めていただければ幸いです。

議論のための資料ですが、資料5です。資料5の1ページ、「エネルギー等対策本部」資料①対応の方向性から19ページの過去の答申、電力需要のピーク抑制と税制の活用までとなっております。なお、これらの資料に関しましては、事前説明から変更した部分のみ、御説明させていただきたいと思っております。

まず、4ページに「エネルギー等対策本部」資料④エネルギーの安定確保を追加させていただいております。こちらは、東京都は現在、気候危機だけではなく、中長期的にエネルギーの安定確保につながる観点から取組を強化、加速しておるところでございます。ポイントは、電力を「H、減らす」、「T、創る」、「T、蓄める」、キーワードはこの「HTT」となっております。この三つの観点から、都民、事業者の皆様とともに総力戦で取り組んでまいっているところでございます。具体的には、家庭向けに「Tokyo Cool Home」、事業者向けに「Tokyo Cool Biz」とし、様々なメニューを用意し展開してまいります。御覧の資料は、これらのメニューを示したものとなっております。

また、18ページに東京都温室効果ガス排出量削減義務と排出量取引制度の概要を示しておりましたが、右下の部分に従来は第一計画期間の結果を掲載しておりましたが、改めまして第二計画期間の結果をお示ししております。

資料につきましては以上ですが、ちなみに事前説明の際に委員の方からいただいた御意見の中に、ガソリン価格が上がればガソリン車に乗らなくなるので、環境的にはよい方向へ進むが、一般には経済と両立する環境対策を考えるものではないか。どのように考えればよいのか、皆さんの御意見をお伺いしたいと、そういった趣旨の御発言、問題提起がございましたので、その旨、お伝えさせていただきます。

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。

では、今の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っております。御意見のある委員は、画面に向かって手を挙げていただければと思います。よろしくお願いいたします。

特に御発言がないようでしたら、締め切りしたいと思います。それでは、私のほうから。

今の御説明の最後にありました委員の方からの論点は現在の情勢においては非常に重要な論点だと思います。今日、後から三菱総研の方からも自動車、車体課税に関するシミュレーション分析の結果を御報告

いただきますが、やはり現下の情勢下でエネルギー価格高騰、去年の秋から起きて、そこには様々な原因があるのですが、直近においては皆様御存じのウクライナ侵攻、ロシアのウクライナ侵攻があり、非常に高騰しています。それがインフレや食糧危機を引き起こして生活を圧迫する状況にあるということです。

ですので、国においてはカーボンプライシングだとか、もちろん都においても地方の観点からカーボンプライシングのあり方について議論してきたわけですが、メッセージとして、既に価格高騰が起きていて電気代も上がる、化石燃料代も上がるという中で、カーボンプライシングの話がしにくいといえますか、さらなる負担増を求めるのかというメッセージになりがちな点については、議論について留意が必要かと思えます。

ただ、一方で、カーボンプライシングの議論がなぜ必要かということで行くと、これはやはり炭素比例で課税するという仕組みですので、現在のエネルギー価格高騰が全般的に起きていて、それが炭素比例で価格上昇率が決まっているわけでは必ずしもない部分があります。つまり、化石燃料の種別で行くと、石炭、それから石油、ガスの順番で炭素排出が熱量当たりでは少なくなってくるわけです。そういう意味では石炭が最も重課されるべきなのですが、必ずしも現在の価格高騰は、そういう政策上の要請から起きているわけでは当然ないわけですので、その部分はカーボンプライシングで補う必要があるだろうと個人的には思っております。

ただ、一方で、現下の情勢においては、こういうことも言えると思えます。つまり、価格高騰が引き起こす回避行動というのは当然、起きるわけです。つまり、省エネは恐らく進むだろう。それから、化石燃料の高騰から、やはり再エネ投資、これも恐らく予想されていたよりは加速されることになるだろうと。

コーポレートPPAという、再エネ調達、大企業が再エネ調達しなければいけない観点から、例えば三菱商事などがこういったビジネスを盛んにやられています、大量に太陽光発電をやる事業者と、それから再エネを必要としている例えば東京に本社を置く大企業との間を結んで遠隔地から再エネを供給するような、そういう事業が拡大するだろうというふうには今年は見られていたわけなのですが、それが、恐らく、こういう化石燃料の高騰に伴うエネルギー高騰を避ける意味でも、つまり再エネというのはウクライナ情勢の影響を受けないので、環境にいいだけではなくて、ウクライナ情勢に伴う価格高騰を避けるという意味からも、実は再エネ投資は加速すると見られるわけです。

そういう意味では、今次の価格高騰が意図せざる形で脱炭素のほうに向かって恐らく経済活動にドライブをかけていくという側面も恐らくある。したがって、カーボンプライシングの議論をその情勢の中でどうするかというのは、こういった価格高騰が起きてくる、昨年度の都税調における議論と少し意味合いが違ってくる部分があるというのは一つ、気をつけなければいけない部分かと思えます。

また、御質問の趣旨の中には負担、特に低所得者層を中心とする負担緩和について、どう考えるかという論点も含まれているように思います。その点は確かにそのとおりで、理想的には、価格高騰に対して、あまり人為的に抑えるようなことをするのは望ましくないということは一般的には言えます。なぜなら、省エネ、それから再エネ開発へのドライブが、これで効くからです。脱炭素の方向と整合的なわけです。副作用としての低所得者層に対する重い負担、逆進的な経済負担は、それこそ現在、ガソリン補助をやっていますけれども、例えば、その財源を本来は低所得者に対する補助に振り向けるべきだと思います。そういうことによって分配面の緩和をしながら脱炭素移行をドライブをかけていくというのが一つの理想的な姿ではあるのですが、これはちょっと批判されるかもしれません。

ただ、問題は、では低所得者に効率的に給付できるのかという点において、それこそコロナ禍以来、行動がつかめない、所得情報が分からないという、この例の問題にぶち当たってくるわけです。なので、例えば、こういう場合に効率的かつ効果的な低所得者対策をしようとした際には、まさに都税調のこれから

のテーマである行政DXが第何回目かに議題になっておりますけれども、これをぜひ進めていくことが間違いないと大事です。ですので、実は、違うように見えた議論が非常に密接に絡んでくるということになるのだと思います。

私からも冒頭、お話しさせていただきました。皆様、もし何かございましたら、御発言いただければと思います。手挙げ機能を使っていただいてもいいですし、いきなり発言いただいても結構です。いかがでしょうか。

土居委員、よろしく申し上げます。

【土居委員】 御説明、どうもありがとうございました。議論の仕方がよく分からないところがございます。三菱総研の資料は、まだ御説明されていないことになっており、そちらの話にも及ぶような話は、まだこのラウンドでは議論してはいけないということなのでしょう。

【諸富小委員長】 分かりました。

【土居委員】 若干、この御説明のあった資料と関わる部分で重なるところもあるので、そこも含めて、今、意見を述べてもよいのかというところの、その辺りはいかがでしょうか。

【諸富小委員長】 了解しました。では、そこも含めて総合的な議論をするほうが議論しやすいということでしたら、三菱総研の方から御説明いただくことにいたしましょうか。

では、そのような形で、土居委員、よろしいでしょうか。

【土居委員】 はい、結構です。

【諸富小委員長】 では、三菱総研の方による説明に行かせていただきます。それを含めて、車体課税を含めて議論していきましょう。

では、三菱総研の方、よろしいでしょうか。お願いします。

【三菱総合研究所】 承知しました。では、私、三菱総合研究所の野呂と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、配付されております資料4、自動車に係る将来の行政需要及び税収シミュレーション調査概要という資料に沿って内容を御説明します。

まず、この調査自体、どういう問題意識で行われているかということ、ごく簡単に御説明いたします。昨今、報道等でも非常に話題になっておりますケース、CASE、コネクテッドであるとか自動運転、シェアリング、電動化といったことが、今後5年、10年、あるいは20年先、自動車にとっては非常に大きな構造変化をもたらすのではないかとということが話題になっております。将来的に長期的にそういった構造変化が起きる中で、まず第一には、将来の自動車に係る行政需要、財政支出、こういったものがどうなっていくか。

それと、二点目。自動車税の種別割は、現在のところ排気量で税額が決まっていますが、これにCO<sub>2</sub>排出量基準、燃費の要素というのを盛り込んでいった際に、どうなるか。あわせて、電気自動車等のZEV、ゼロ・エミッションビークルに重量基準の税を導入して税収の確保を図るといったような、そういった税制の変更を行った際に、どうなっていくかということ、これをメインテーマとして今回調査をしたものということになります。

最初の大きな論点、行政需要の構成要素についてですが、今回調査で対象としたのは1ページで御覧いただくようなものになります。上から簡単に見ていきますと、やはり自動車に関係する支出ということ、道路建設及び道路の補修といったところが大きくなります。二つ目、交通安全対策です。これは警察による交通行政等を含めてですが、この二点というのが大きいという既存の行政需要ということで、支出としては大きな部分を占めるということになります。

将来、これから発生が見込まれるといますか、増加していくことが見込まれる支出としては、まずC E V、クリーン・エナジー・ビークルに係る行政需要。これは購入時の補助であるとか、そういったものが入ります。また、四つ目としては自動運転に係る行政需要。自動運転を実現するには、いろいろ道路インフラの変更等も必要になってくるということになります。ここは、ただ、数字での議論は行わず、項目出しのみなのですが、大きくはこの四つ、行政需要については考えるべきかということで見えております。

このうちC E Vに関わる行政需要の構成要素には、車そのもの、車体への補助金があります。もう一つは、充電インフラ、また燃料供給インフラ、水素ステーションのような、そういったものの補助金というのがあるだろうということで、これらの点を見て将来的にどうなっていくかというのを見ていったものになります。

次のページです。行政需要のシミュレーション結果を示しております。御存じのとおり、2000年あたりをピークとし、特に項目として大きいのが道路に係る行政需要ですが、そこがかなり減少してきているというのが直近、足元の状況ということになります。一昨年度にも私どもが予測いたしましたが、今後、人口が減っていったり経済成長が鈍化していったりと、あるいは自動車為主に使われている地方から都市部への人口の流入というのが、かなりペースダウンはしつつありますが、地方での人口減少に影響してくるということもあり、自動車の保有、販売は長期的に見ていくと減っていくだろうということもあわせて、自動車に係る行政需要全体としては足元から緩やかな減少パスをたどるのではないかとというのが、ここでの予測の趣旨になります。

したがって、2020年度、約3.6兆円のが2050年度、約2.8兆円くらいになるところに、都道府県、市町村、地方の負担額というのは推移していくのではないかとというのが、まず1点目、行政需要の見通しということになります。

続きまして、税収のシミュレーションです。こちらは非常に設定が複雑ではあるのですが、この表にありますように、2021年度から2030年度までの間に一旦、自動車税の種別割にCO<sub>2</sub>排出量基準の要素を入れた場合ということで考えています。自動車税の種別割以外、自動車税の環境性能割であるとか自動車重量税、また揮発油税、軽油引取税は現行のままという想定で考えてみたということになります。

また、2031年度以降、CO<sub>2</sub>排出量基準を入れますと、電気自動車であるとかF C V、水素、燃料電池車といったものの税収がなくなるわけですので、ある程度、税収を確保するという目的で、2031年度以降はZ E V、ゼロ・エミッションビークルに対して重量基準を導入するケースということで考えております。

シミュレーション上の考え方としては、税収中立を想定しておりまして、ただ、予測期間全てにわたって税収中立を考えるというのは無理ですので、まずは初年度、税制改正をする、最初は2021年度から、2020年度時点における種別割と同じ税収をCO<sub>2</sub>の排出量基準から得られるものにする。

また、Z E Vの重量基準の税収については31年度から導入ということなので、31年度時点での、仮に種別割をその時点でも行っていたとした際の税収と同じになるようにZ E Vの重量基準を導入するという考え方になります。ちなみに税率ですが、乗用車については、登録車が10グラムCO<sub>2</sub>当たり231円、軽自動車は149円というような設定をし、車ごとの燃費の水準で課税額が変わってくるような税体系を考えたというものになります。

シミュレーション結果ですが、4ページ目、4、税収シミュレーション結果ということで、御覧いただいているとおり、足元2020年度、3.3兆円のが2050年度になりますと、それぞれ税収中立は考えていますので、税収に実は大きな差が生まれなかったというのが今回のシミュレーションの結果で

はあるのですが、1. 8兆円前後くらいです。少ない場合には1. 75兆円で多い場合には1. 79兆円、現行のままだと1. 83兆円に対しては、それよりも少ない水準ということで推移していくのではなからうかというのが今回のシミュレーション結果ということになります。

ちなみに、ここで税金について、委員から御指摘いただいた点とし、交通違反した場合の反則金というのがあるわけですが、それを原資として交通安全対策特別交付金が各自治体に交付されております。その分は、実は今回、税金としては含めないということでありまして、実は、先ほど見た交通安全対策費のうちの一部、金額でいうと620億円とか、それくらいなのですが、その分というのが別途、反則金からの収入分ということであるだろうということでございます。ただ、先ほどの行政需要の水準、足元の水準で3. 6兆円、それと自動車関連税金3. 3兆円のギャップに620億を足しても大体3. 4兆円ぐらいということになりますので、支出のほうが収入を上回っているという状況には変わりはないということで理解をしております。

最後、4ページ目、下のほうにZEV普及台数推移というのを載せております。今回、あくまでシミュレーション上の想定とした、こういった台数の考え方が必要になりますが、足元のエネルギー価格、特にガソリン価格であるとか、一方で電力の需給問題というのでも出てきております。あるいは、自動車メーカーは日々、研究開発しておりますが、そこで出てくる技術革新といったもの、いろいろな要素が実はここに関わってくるわけですし、あくまで、社会経済環境であるとか技術関係での予見というのが関わってくると、この予測よりももう少し違うものになるかもしれないといったところは、一つ、予測上のリスクといえますか、考慮しておくべき事情ということで考えるべきかと思えます。

特に、今回想定しているCO<sub>2</sub>の排出量基準を導入しますと、消費者の環境意識にもやはり何がしか影響が出てくる、環境意識を高める方向に作用するということは十分に考えられるわけであり、そうした場合に、多少割高でも環境性能のよい車に買い替えるという動きも期待されるところでありまして、この種の、ある意味、アナウンスメント効果とでも言うべきような効果というのは、実は今回、盛り込んでおりません。ですので、この点についてはやや未知数のところもあるということで、中立で考えたというのが今回の税金のシミュレーション結果ということになります。

御説明としては以上のとおりです。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。確認ですが、資料、今の4の税金シミュレーション結果のページの下で参考でZEV普及台数推定を書きいただいておりますが、これはストックの数での推移ということでよろしいですね。毎年の販売台数ではなく、ストック台数ですね。

**【三菱総合研究所】** そのとおりです。保有台数、ストックベースの数字になります。

**【諸富小委員長】** 分かりました。ちなみに、販売台数でいうと、2030年代に大きな変化が起きてくるのではないかなと、これを見て40年代に相当ストック数が増えてくるという理解でいいですか。また、そうだとすると、販売台数のどれぐらいでEVになっていくのでしょうか。

**【三菱総合研究所】** EVでいいますと、現在のところ市場シェアでいうと1%から2%程度ということで、大体2万台とか、それぐらいのベースなのですが、2030年頃でいいますと大体13万台ぐらいです。これにプラグインハイブリッドを入れますと21万台ぐらいというのが、我々の想定している前提になります。

**【諸富小委員長】** 販売台数でいうと、どれぐらいのパーセンテージを占めているのですか。いわゆる電動車ですね。

**【三菱総合研究所】** まだ、2030年時点であれば、21万台ですと5%とか、それぐらいです。

**【諸富小委員長】** あまり大きくないですね。なるほど。

【三菱総合研究所】 はい。想定としては、2035年度に政府あるいは東京都が掲げている電動車の普及目標というものを辛うじて実現していくという前提を置いてまして、それは2035年くらいをターゲットとしております。まだ30年時点であれば5%とか、それぐらいにとどまるかなということを想定しております。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。よく分かりました。

ということで、皆様から、ただいま御説明いただいた委託調査報告書の内容についても併せて議論していただければと思います。いかがでしょうか。

では、土居委員、いかがですか。

【土居委員】 どうも、御説明ありがとうございました。

確認ですが、資料4の2ページ目にある行政需要を既存のものとなつたものと分けて、そのため、それぞれの項目について、どれぐらい、何年に幾らぐらいかかるかということとを計算しておられるということかと思うのですが、その中には自動運転に係る行政需要は含まれていないと、項目出しだけで数値に入っていないということによろしいのでしょうか。

【三菱総合研究所】 はい、そのとおりになります。

【土居委員】 予測はなかなか難しいと思いますが、項目出しの報告書本文を読ませていただいて、その項目出しだけとはいえ、結構な行政需要になるという、しかも初期投資が相当必要なものがあり、それが場合によっては2030年代にそれなりに重くのしかかってくる可能性があるのではないかと、そういう印象を持つと、確かにだんだん減ってくるということかもしれませんが、2030年代に少しぼこつとこぶができる、それは自動運転に対応する行政需要をまさに交通標識など、いろいろな自動運転ができる道路にするための整備がそこにかかってくるとなると、なかなか行政需要がそこで生じることなのではないかなと、これは私の個人的な感想です。

それで、税収のところ、シミュレーション結果をお示しいただいて、基本的には既存の仕組みを維持することを想定しつつも、自動車税のところ、少しいろいろなシナリオを考えられたということなのではないかと思いますが、その際に、確かにそれはそれとしてシミュレーション結果は意味があるとは思いますが、与党税制改定大綱などでは、所有から利用へという方向に自動車関連諸税は移行する方向性を打ち出しているということだとすると、所有しているだけで課税されるということが引き続き重く課税できるのかどうかということは、あまり楽観視できないのではないかなと、むしろ利用のことを考えてやらなければいけないのではないかと思います。

その際に、自動車重量税は重さをカウントしてはいるとはいえ、事実上所有していると課されるみたいなものなので、ゼロ・エミッションビークルが現在のガソリン車よりも軽くなるかどうかというのは、ここでは一応、自動車重量税を現行のものと、そのまま税収のシミュレーションをされているということなのですが、そうはいつても今のところZEVは結構重たいというふうに言われていて、重たいと道路の損傷度合いが大きくなるのではないかと、そういう見方も一つございます。そうすると自動車重量税でその分がもし対応関係として重くなれば税負担が重くなるという、そういうことだとした際に、このシミュレーションでは自動車重量税のカウントというのは、そういうようなことまでも考慮されてシミュレーションされたということなのではないでしょうか。

【三菱総合研究所】 おっしゃっている意味は、ZEVが軽くなっていくような状況というのはあり得るかという理解でよろしいでしょうか。

【土居委員】 ないしは、シミュレーションの計算をどういうふうにされたかという観点でお伺いしたほうがお答えやすいかなと思うのですが、どういう計算をされたかという観点から、ガソリン車と

ZEVがどれぐらい重さに違いがあるということを想定して自動車重量税の推計をされたのかということのをちょっとお伺いしたいと。

【三菱総合研究所】 ありがとうございます。御指摘の点、非常に本当に重要な点なのですがけれども、今後の設定としては、現在のガソリン車とEVをはじめとするZEVの重量の比率というのは変わらないという、ZEVは重いままという前提で想定をしております。

【土居委員】 分かりました。では、意見にわたる部分は後にしたほうがいいですか。小委員長、どのようにすればよろしいでしょうか。

【諸富小委員長】 御意見、御発言ください。

【土居委員】 私ばかりお話しして申し訳ありません。

今後の税のあり方を考えた際に、自動車関連税制は当然、車体課税ばかりというわけにもなかなかいなくなってくるということを考えると、恐らくは利用、要は走行距離に比例した形での課税ということも真剣に考えなければいけないのではないかと思います。

特に、現在は化石燃料を利用することを前提とした利用の課税になっているので、EV等のガソリン車でない車が道路を利用した際には、それなりの応益課税的なものを課していく必要がいずれ出てくるし、そんなに遅く遠い将来というわけではないと思います。

その際、事務局の資料にもあったと思いますがありますか。

【諸富小委員長】 資料5ですか。

【土居委員】 資料5です。

【諸富小委員長】 車体課税に関するページですか。

【土居委員】

ありました。27ページです。27ページに、走行距離課税の論点が書かれていて、GPSが最もデジタルで便利でいいのですが、プライバシーが守られにくいというか、課税するのにどの道を通ったかまでは行政当局も知りたいわけではないのですが、距離を測るためにはどこを通ったかということ測らざるを得ないという、そういう悩ましさがあるとはいえ、もう少しGPSに準ずるものであるとすれば、自動車の走行距離のメーター、車体に備えられているメーターがより改ざんしにくいものとして備え付けられているということであれば、何年かに一回、走行距離を基に課税するというようなこともできるかもしれないというような意味では、よりこれらが具体化できるような長所・短所の論点の整理は、今後必要になってくるのではないかと思います。

それから、もう一つは、カーボンプライシングに関連するところですが、政府がこの前、骨太の方針2022を出し、その際には成長志向型のカーボンプライシング構想を意識しながら、GX経済公債を国債として発行し、それでニーズに応じていくのだという、そういうことを2022の骨太の方針で示したことなので、まだ何を指してカーボンプライシングとっているかは判然としない部分はあるものの、国としては先んじてカーボンプライシングをGX経済公債の返済原資として考えているということがにじみ出るような、そういう骨太の方針を閣議決定したということだと思います。

先ほど、諸富小委員長もフェーズが変わったということをおっしゃっていて、それはそのとおりだと思いますし、加えて政府もGX経済公債の返済原資としてカーボンプライシングを考え始めているということからすると、これまでの都税調で議論していた言わば白地に絵を描くがごとく、カーボンプライシングを議論するという局面からは少しより踏み込んで、より具体的に検討をせざるを得ない状況になってきているのではないかなというふうに思います。

今までは、どちらかという理想を追求するという感じで、どういう形で課税ができるかとか、課税す

ればいいかということが、これまで都税調でカーボンプライシングにまつわるところでは議論の中心だったかと思いますが、これからは国がどういうふうに課税するつもりなのか、国がどういうところでカーボンプライシングの税収を上げようとしているのかということもにらみながら、それと重なる形で地方自治体も課税するというようなことでいいのか、それとも、いや、また違う重ならないところで課税すればいいのかということも、少し状況をにらみながら具体的に検討していく必要があるのではないかと思います。

少なくとも、カーボンプライシングは手をつけられないのだという、これまでの経済界の意向は完全にはそれを反対を貫くということではできなくなりつつあると、国として閣議決定してカーボンプライシングを進めていくということまでうたったわけですので、現在ある温対税以上には炭素税的なものは一切受け付けないという議論は、なかなか通りにくくなっているということなので、地方自治体としてどういう形で課税ができるのかということは、少し踏み込んで議論する必要があるのかと思います。

今のところは、私からの意見ということで、以上です。

**【諸富小委員長】** かなり、包括的にコメントいただきましてありがとうございます。

一つは、前半は車体課税と三菱総研のシミュレーション結果に基づくもので、後半は骨太方針におけるGX経済公債に関わる原資としてのカーボンプライシング部分に関わるコメントをいただきました。ありがとうございます。

私もその点、後半の点も含めて大事で、土居委員のお話を伺おうかと思っていたので、お話をいただきまして、ありがとうございます。

では、せっかくですので、前半の車体課税について、土居委員のコメントについて、もし三菱総研の方から何かプライドがありましたら、よろしくお願いします。

**【三菱総合研究所】** 車体課税については、非常に政治的にいろいろ議論になっているというのは承知をしておりますが、特に私どもからこうすべきというのは、現在のところまだはっきりとは持っていない状況です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。事務局からも何かございますか。土居委員のコメントについて、もし、御回答する点等がございましたらお願いします。特になければ、他の委員から何かございますか。

では、土居委員、ありがとうございます。私もコメントをしたいところがありますが、後にさせていただきます、委員の皆様方、同じテーマで、いかがでしょうか。

会長、ございますか。

**【池上会長】** 自動車課税について、ただいまの保有から利用へという流れにつきましても、確かに走行距離課税の可能性を追求していくことが本筋と思っているわけです。そのための技術的な改善を待つというか、研究を進めていくことが重要です。

それから、最初に出されましたカーボンプライシングとガソリン補助金との関係についてですが、会長としてではなく委員としての意見を言わせていただきます。確かにガソリンに補助金を出すことがカーボンプライシングに逆行するのではないかというのは、そのとおりだと思います。

ただし、カーボンプライシングというのは計画的なプロジェクトです。恐らく、CO<sub>2</sub>排出量の削減目標がそれぞれ年次的につくられて、それに合った形で、どのぐらいの、例えば化石燃料由来の商品の価格が想定されるか、そういうことを考えていくのでしょうか。

そうすると、その中でガソリン価格は一体幾らぐらいが適当なのか、そういう順序で考えれば、そこまでは上がっても仕方ないと思うのですが、それを超えて急激に上昇することについては、緊急措置として

補助金を出している、そういう考え方だと思うのです。

それが170円なのか、あるいはアメリカなどを見ていると、1リットル当たり200円ぐらいまで上がっています。実際は、向こうはガロンで言っていますが、リットルに直すと大体200円ぐらいになっているので、そこまでは仕方ないのではないかという考え方もあるのかもしれない。

ただ、いずれにせよ、このガソリン補助金というのは赤字国債を発行しているので、要するにドライバーの負担、あるいは物流の負担を将来の納税者に負わせているということになります。その観点からも、ずっと続けられるものではないとは言えます。そういうことを含めて考えなければいけない。

もちろん環境対策、あるいは価格の両面から考えても、先ほどの事務局から追加で説明があった、東京都の減らす・創る・蓄めるという政策については、やはり本来の姿としての省エネ推進による価格抑制、あるいは環境対策という姿なので、そういった議論を進めていけばいいのではないかと私は考えております。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

野口委員、石井委員からも手を挙げていただいていますので、順番に野口委員、石井委員の順番で、お願いいたします。野口委員、どうぞ。

**【野口委員】** 御説明ありがとうございます。

私からは、非常にシンプルな質問で恐縮ですが、今日、御説明いただきました資料4の4ページ目、先ほどのお話にも出てきた行政需要というところに関わり、非常に素人的な質問で恐縮ですが、先ほどの御説明を伺っていると、この行政需要の考え方というのは、既存のものについては道路の建設維持の費用であり、新たな行政需要については別途で、計算については予想を含むので、含み切れていないところもあるという話でしたが、この範囲の取り方の考え方のベースになっているものは何かというのが御質問です。

少し具体的に考えていたのは、例えば既存であれ新設であれ、道路に関する負担という点で言うと、環境の問題で言えば、例えば大気汚染の対策とか、道路を巡る環境対策などというのは、割とお金がかかってくるのかなと思ったりもするわけですが、そういうような数字というのは、今日、見せていただいた数字の中に入ってくるのか、入ってこないのかとか、その辺りも考え方を教えていただければと思いました。よろしく願いいたします。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。では、まず、御発言、順番にいただきます。

石井委員、よろしく願いいたします。

**【石井委員】** ありがとうございます。私のほうからは、少し資料5を先取りするようなコメントになります。先ほど、走行距離課税方式の中のプライバシーのコメントが挙がっていましたので、その点について、考慮事項といいますか、思うところをお話しさせていただければと思います。

走行距離課税導入方針というものを、私自身が十分理解できているわけではありませんが、プライバシー的な考え方を申し上げますと、まず取る情報がどういう性質を持っているのかということだと考えます。

走行距離だけであれば、プライバシー侵害性はそこまで高くないと言えるかもしれませんが、走行経路まで取ってしまうと、これは私生活に侵入する側面、そのような性質が強まってくるかと思えます。

次は、具体的な個人にたどり着く識別性を持つかどうかということです。こちらについては、個人情報保護法の適用があるかどうかという点で、様々な議論があるところになります。

具体的な個人にひもづく情報を扱うか扱わないかのところで、もし他者の情報も含む形で走行経路です

とか、走行距離が取得されるということであれば、その他者の情報と混在する形になるかもしれないのですが、そうなった際に、特定の個人の移動経路が誤った形で評価される場合があると、これはプライバシー的には問題となることがあり得るのですが、課税方式のところでは論点になるかどうかは、判然としないところかと思えます。

関係する判決としましては、GPS捜査に関する最高裁判決が出ております。GPS装置を車に取り付けて、半年ぐらいでしたか、令状を取らずに移動状況を把握していたという行為、こうした公権力の行為については、個人の私的領域への侵入であると、プライバシーを侵害する行為であるというような判決が出ているという点も十分考慮しておく必要があるかと思つた次第です。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、続きまして、阿部委員、よろしく願いいたします。

**【阿部委員】** 中央大学の阿部と申します。どうぞよろしく願いいたします。

野口委員の御発言とも関係してくるかと思つますが、ガソリン車から電気自動車への移行の場合において、社会資本への負担ということで、例えば道路への負担に係る道路整備のコストですとか、交通標識に関わる負担ですとか、電気自動車に関わる充電のステーションの設置、こういった社会資本への負担という変化を、どういうふうに変化するかということについてのシミュレーションはどのようになっているのかということにつきまして、先ほど三菱総研の方から御説明賜りましたが、その辺のところをもう少し具体的に御教示いただければと思つます。

以上でございます。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、沼尾委員、どうぞ。

**【沼尾委員】** ありがとうございます。

私も、先ほどの三菱総研の行政需要のシミュレーション結果のところについて、1点お伺いしたいのですが、この報告書を拝見しますと、道路に係る行政需要というところで、これまでの道路の例えば維持補修や何かに関する実際の支出額をベースに、これからの行政需要について推計をされているのかなと思つたわけですが、現実には、道路、特に橋梁はかなり老朽化が進んでいて、インフラ長寿命化ということについて、自治体それぞれ計画は策定していますが、実際には財源が追いついておらず、本来であれば喫緊に維持補修しなければいけないところに、なかなか手が回っていないというような実情もあるところなんです。

そう考えた際に、今後、先ほど土居委員からもゼロ・エミッションビークルは実はかなり重量があつて重たいのではないかというようなお話もありましたが、そこを含めた今後の維持補修とか、更新に関する財政需要というのをどういうふうに見積もるのかということについては、とても重要かと思つたのですが、その辺りどういう想定でこの試算をされたのかということをお教えいただければと思つます。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

大体、今、手を挙げていただいた皆様からは御発言いただけたと思つます。大丈夫ですよ。

では、ありがとうございます。一通り御発言いただきまして、特に財政需要について、野口委員、阿部委員、沼尾委員から御質問があつたと思つます。

また、石井委員から非常に私も勉強になったのですけれども、利用課税です。土居委員から御指摘のあった所有から利用へ課税をシフトしていった際に伴う情報の取扱い、プライバシーとの関係です。法的にどういう課題が出てくるのかということについてのコメントがございました。

これについては、事務局資料のほうに関係もしてくるので、もし事務局から何かお答えがありましたら、事務局からお答えいただきたいと思いますが、財政需要に関しては主として三菱総研の方からお答えいただければと思います。いかがでしょうか。

【三菱総合研究所】 御質問に対して何点かお答えしたいと思います。

道路に関しては、御指摘のように、まず新しい道路を造るという意味での建設、新しくする部分と、もう一つ、維持補修というのが大きな項目になってきておりまして、今回のシミュレーションでは両方とも見ております。

よく議論されておりますように、新しく造る道路は相当、道路延長も延びてきておりますので、今後大きく増える余地はないと見ています。

一方で、先ほど御指摘のあったように老朽化している高度成長期に造られた道路、橋、トンネルといったものが、そろそろ耐用年数にもなってくるということで、その補修が今後延びていくのではないかという点が非常に重要な点としてありますので、そこは明示的に織り込んで、それぞれで予測をしているということになります。

長期的に見ていきますと、新しく造る道路、建設的な部分というのは減っていくのに対し、維持的といいますか、補修にかかってくる部分は増えていくのですが、併せて見ますと、全体としては減っていく、微減傾向というのが今回の結果ということで、先ほどご紹介したものということになります。

この補修をどう考えるかですが、御指摘のように、確かに橋梁等については、非常に老朽化が進んでいて、一部、補修の手が回り切っていないといいますか、予算が十分に確保できていないという事例も全国で多数あるというのは承知をしているのですが、それについては今後、どういうふうになってくるかということていきますと、予測の考え方としましては、2009年から足元まで政府では国土形成計画という長期的な計画に則り、道路建設、あるいは補修といったものは決めている状況になります。

2009年からですので、もう既に十数年、計画としては順次ローリングされながらきているわけなのですが、2009年以降の状況というのは、恐らく長期的に見た際の政府が補修を含めた道路建設をどういうふうを考えているかといったものを示しているだろうということで、そこを一番のよりどころとし、今回は2009年以降、順次減少トレンドということで、国土形成計画としては策定されているということで想定をしていますので、限られた財源、限られた支出の中で全国的な配分をやりくりしながら、今後、国土形成を想定しているというふうに解釈をいたしまして、その考え方で予測をしたというのがこの将来の想定になります。

ですので、そういう意味で、政治的に大きな動きがある等して補修により予算を配分する等の動きがあれば、またちょっと状況としては変わってくるかなという部分はあるのですが、そういった今までにないような事象の発生というのは想定していないという意味になります。

御指摘のように、ZEV、非常に車の重量が重いということであるのですが、ただ、ガソリン車でもSUVであるとか、ミニバンであるとか、結構重い車というのは増えてきているわけですし、1台当たり大体1.5トンくらいという相場なのですが、それに対して電気自動車が1.5トンより少し多く1.6トンとか7トンのものも一部出てきております。かなり高性能のものになりますと、相当重くなるのですが、普及型の日本で販売されている車で言いますと、実は1台当たりの重量で言いますと、その程度でございますので、もちろん道路損傷に対してはプラスの影響というのはあるのですが、あまりそこは大きく取り上げない形で予測をしたというのが今回の数字ということになります。

また、先ほどの環境対策ということで、充電器等の設備の予測ということなのですが、考え方としては、EVであるとか、あるいは水素ステーションの場合にはFCVということになるのですが、そういった車

が増えてくれば、充電器の設備というのも順次増えてくるだろうということを想定しております。

それに対し、足元では設置に対して補助金が出ているのですが、それがしばらく続くと想定しています。ただ、数量的には非常に増えてきますので、そのまま現在の補助を続けるというのは難しいだろうということで、補助金という観点だけで言いますと、2050年に向けては順次補助金の支出を逡減するような形でシナリオとしては設定したということになります。

ですので、繰り返しになりますが、予測の背後では、充電器であるとか、水素ステーションについては、車の台数が増えるにしたがって増加を想定しているということになります。

一旦、以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、石井委員からの御指摘に関して、事務局からもしございましたら。松崎課長、すみません自動車関連税制の資料をまだ御説明いただいていたかと思っておりますので、併せてもしよろしければ、三菱総研さんの報告が終了し、自動車の議論に入っておりますので、よろしく願いいたします。

**【松崎税制調査課長】** 事務局から失礼いたします。

今回、主な論点3の自動車関連、以前も先に報告させていただいておりますが、振り返りということでざっと、昨年度の御提言をまず御紹介いたしますと、自動車の車体課税の課税標準については、現行の排気量基準からCO<sub>2</sub>排出量基準、また、電気自動車に関しては重量基準、将来的には走行距離課税の導入の可能性について言及いただきました。

それから、問題提起につきましてもございまして、走行距離課税に関しては、先ほども走行距離の把握方法に関する整理、それから、またそもそも自動車税のあり方を考える上で、車体課税単体ではなく、温対税やガソリン税など、エネルギー諸課税と一体的に検討すべきであるとの御意見をいただいたところでございます。

そのことで、委員の皆様には御議論いただいております。事務局の方からは先ほど御発言を頂戴いたしました走行距離課税に関しまして、事務的な実務的な面からの課題認識をちょっと申し上げさせていただきますと、GPS方式ということで、そういった場合にGPSの例えば不具合でありますとか、故意に走行距離を正しく計測させないという可能性もあるということで、そういった不正防止策を設計、監視検査する仕組みというのが必要ではないかということで、まず1点目としては挙げております。

2点目としては、やはり地方部、都市部との関係でいきますと、地方部は足として車を使う部分がございますので、そういった意味で都市部と地方部の、地方部の特に負担の部分について検討が必要ではないかと。

また、3点目として、中古車でございます。こちらは売買した際に、旧所有者と新所有者の走行距離の按分をどのようにするのかという意味で、そういった税の徴収方法についても検討が必要ではないかということで、走行距離課税を導入した場合の実務上の課税としては、そういった認識を持っているということでございます。

事務局からは以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

委員の皆様、いかがでしょうか、ここまでのところ。よろしいでしょうかね。

失礼いたしました。土居委員、どうぞ。

**【土居委員】** 短いコメントなのですが、先ほど事務局がおっしゃった中古車の取扱いがどうかというのは、私は深刻な問題にならないのではないかと考えているのです。株と一緒に。株の売買でも、配当を受け取ってから売るというのと、配当を受け取る前に売るというのとで、どちらに、結局、配当が受け

取れる権利がある際に、株主だった人に配当が支払われるのですが、配当落ちとかと申しまして配当を考慮した株価がつくという、そういう現象というのは、普通の経済活動で当たり前のように行われていますので、そう考えますと、いずれ将来これだけ税金を払わなければいけないという分が中古車を売る側にあったとしても、まだ納税する日になっていないということだとすると、新しく買った人に対し、自分が本来はオーナーであれば払わなければいけなかった分を上乗せして売ることぐらいは、恐らく商慣行がもしそういうことが制度化されれば、自ずとそういう商慣行になるのではないのかなという気はしているというのを一つのコメントとして申し上げたいと思います。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

ということで、委員の皆様。沼尾委員、追加の御意見ですね。

【沼尾委員】 すみません、大丈夫です。先ほど、音声が悪くなってしまって、事務局の説明が一部聞き取れなかったのです。

【諸富小委員長】 どの部分ですか。

【沼尾委員】 最後のところの走行距離課税に関する御説明のところ、30秒ぐらいずっと音声がこちらに入ってなくてというところなのですが。

【松崎税制調査課長】 改めて、事務局の方からご説明します。

走行距離課税の部分なのですが、GPS方式を導入した場合の実務的な課題としまして、GPSのそもそもの機械の不具合でありますとか、故意にGPSを止めてしまう等、正しく走行距離を把握できないような形を取られた場合の回避策、防止策という設計がまず必要ではないかというのが、1点目でございます。

それから、2点目に申し上げましたのは、走行距離を考える上で、地方部とか都市部の関係、特に地方部につきましては足として車を使うわけでありまして、その辺の地方部の負担の部分についてどう設計していくかというのが2点目でございます。

3点目につきましては、今、土居委員からも御指摘いただきましたが、中古車の関係です。中古車の自動車を買うのは、購入した際に旧所有者と新所有者の走行距離をどう判断して把握するのかという点について、実務的な課題があるのではないかということで事務局から申し上げた次第です。

以上です。

【諸富小委員長】 沼尾委員、よろしいでしょうか。

皆様、大体、環境エネルギー関係に関してのここまでの御議論に対する御質問、御意見、よろしいでしょうか。

沼尾委員、どうぞ。

【沼尾委員】 ありがとうございます。

今、事務局のほうから走行距離課税にした場合に、大都市と地方圏で負担の問題が出てくるということで、実際に東京であれば、公共交通も充実しているので、走行距離も遠出しな限りはそれほどかからないということはあるのですが、地方では生活の足になっているということで、走行距離も非常に長くなると。

そういったところでの負担のあり方をどう考えるのかというようなことが、論点になると思っています。

そのことと併せて、これ、実は自動車の話だけではないと思うのですが、今後、例えば東京都と地方圏との間で、燃料やエネルギーのあり方というのをどう考えていくのかということの一つのポイントになると思っております。本日の最初に事務局から御説明がありました資料④の追加の資料の部分で、東京都が

HTTというのを掲げているという点なのですが、東京都でどの程度、エネルギーがつくれるのかという問題があるのではないかと。

これについては、恐らく他の自治体と、例えば地方圏の自治体と連携をしながら、様々なことを取り組んでいくとか、実際に東京の中でも例えば世田谷区などをはじめとして、特別区では、自治体間連携で、地方でつくった、例えば再生可能エネルギーを購入して消費をするという関係を築かれたりして、そこに経済循環をつくる動きもあるのですが、東京都がエネルギーをつくるというところに対して、どういう形で貢献するのか、あるいは、それがなかなか難しい、その再生可能エネルギー、バイオマスだとか、水力だとか、そういったところも含めて、どういう形で、そこに対して関わりを持つのかというようなところが、もう一つのポイントになるのかと思っています。

そういう意味でいいますと、特に、地方の例えば農山漁村で言えば、農機具のトラクターとか、林業で使う大きいビークルは、なかなか電気自動車というわけにはいかないもので、そこはどうしてもガソリンとか、軽油とか、そういった燃料をずっと使い続けることになるということもあり、そういった地方では、依然として、SS、つまりガソリンスタンドが残るとか、そういった給油のためのインフラが必要だけれども、一方で、電気自動車に対応したインフラも考えていかなければいけないということになった際に、何かその辺りの構造がどういうふうに変っていくのかということも併せて、東京都の役割をどう考えるのか、大都市圏と地方圏との間での、それぞれの行政需要と、それに対する負担のあり方をどう考えるかということからは、議論のポイントになると思いながらお話を聞きました。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

沼尾委員が御指摘をいただいた点は、まさに、実は次の論点で議題にしようとしていたところでしたので、是非、委員の皆様、事務局からも説明資料がございますので、説明していただきたいと思います。

ちなみに、今いただいた農作業に伴うビークルの点は、日経新聞でたしか一昨日ぐらいに、井関農機が電動化の農機具、農業機械を発売するというニュースになっていました。したがって、恐らくクボタとか、あの辺りの農業系の、もちろんガソリン、軽油、あるいは重油か何か分からないですけれども、使っているものも、いずれ電動化されていくということで見てもいいのではないかと思います。

それから、エネオスさんとか、ガソリンスタンドを大量に抱えていらっしゃるところは、もう急速に充電対応、EV対応にシフトしています。ですので、同時に再生可能エネルギーや水素の開発も何らかの形でいき、かなり大きな業態転換をこれから図っていく。これから、その移行期に、入っていくということですので、もう事業者さん自身がやられているということだと思います。

御指摘をありがとうございます。

今、沼尾委員に御指摘いただいた論点に入りたいのですが、これまでの議論のまとめとして、まず、車体課税に関して、いろいろと御意見をいただきました。ありがとうございました。

確かに、土居委員が冒頭でおっしゃったように、所有から利用という流れで、税制改正大綱でも方向性を出されて、実は、総務省のほうでも検討会を立ち上げていて、検討をしていますが、利用課税への移行ということに関しては、実は議論としては、検討が少し止まっている段階です。検討をしてきたのですが、止まっているところであります。

一つ、今日、松崎課長がおっしゃった、幾つかのGPSに伴う課題、同じく認識をされております。負担の問題でも全くそうでして、負担の構造が、地方において、より車の利用率が高く、利用課税に移行すると、負担の構造が、必需財として車を利用されている地方の方に、より重くのしかかってくるということから、非常に大きな反対の意見表明がなされておまして、結構この辺りは、よかれと思うことと、そ

の負担の現実をどうするかということとの兼ね合いで、きれいに所有から利用に移っていけるか、様々な技術問題、プライバシーの問題等もあるのですが、負担構造の問題を何らかの形で手立てをしないと、なかなかきれいに移れないのかなというのが、私の印象です。

その為、現在、車体課税の改革に関して、より少し重点を総務省のほうで議論しているのは、ハイブリッドも含む形で、電動化車をどう課税ベースに取り込んでいくかという点です。

想定していた以上に、ハイブリッド、そしてEVへのシフトが生じてくる。あるいは、政策的にも推進するということになってきた場合に、車体課税に関しては、EVはほとんど最低限しか課税していません。それから、HVに関しても、様々な優遇措置が導入されております。これらを外していくべきか。しかし、車体課税は、排気量がないので、EVに課税ベースを広げていく場合、どういう課税ベースを制定すべきか、こういったようなテーマが実は検討の主たる対象になっております。これについて、何らかの答えを出さなければというのが、より重要な一つテーマになっております。これは単なる御報告であります。

また、カーボンプライシングについても、土居委員がおっしゃったことを、すごく私も気にしていました、かなり国が本気で、この設計に入り出したなという気がしています。土居委員の御指摘のとおりでして、ここまでは環境経済学的な観点から、外部性内部化手段としての政策手段の議論の色彩が濃かったのですが、やはりGX経済、正確な名称は何でしたか、GX経済移行債でしたか、を発行するというところで、産業界のGXに対して、国が相当支援をするということになっていきますので、やはりその財源をどうするのか。国債発行が先行するわけですが、そうしますと産業界も自分たちが先に恩恵を受けるので、財源論議に対して、真っ向から否定するのが難しくなっていくという政治的現実が、土居委員御指摘のように出てくると思います。

そうしますと、それをどういう財源で手立てしていくかということについて、真剣な検討が恐らく始まっていくと。財源面から進んでいくというような情勢になってきたのかと私も思います。

一応二つかなり進んだ議論で、GXトッパーグ構想ということで、排出量取引そのものではないのですが、経産省が、自主的な参加、自主的な取引ということには、あくまでもなっているのですが、いずれ本格的な排出量取引への移行を想定した制度企画部を立ち上げることで、これはもう決定済みで、参加企業も結構な参加企業数になっていますので、これがスタートするというところで、これがいずれETSに向かっていると、大規模排出源はそこでカバーされていくとなった場合に、家庭、業務、その他の部門に対して、温対税をどうしていくかという話が、恐らく入ってくるのではないかと思います。

また、排出量取引の場合には、無償で配分するのか、オークションでEUのように配分するのか。オークションでやれば、またここからも収入が入ってくるわけですから、これは恐らく財源として想定される対象になるのかなと思います。

そういう意味では、地方の観点から、温対税、その他に関しては、財源の配分ということに関心があるわけですが、こういった国の動向を、今年の参議院選後、ウオッチしながら報告に反映させていく必要があるのかなと思います。

委員の皆様方、大変貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございます。

また、石井委員の貴重な御指摘について、議論が十分できませんでした。やはり、プライバシーや情報を利用課税に移行した際の技術的課題と法的課題は、非常に重要な論点だと思いました。これについては、引き続いて深めていければと思います。

以上で、これまでの論点のまとめとさせていただきます。

では、最後の論点としまして、住宅の脱炭素化促進のための税制ということで、先ほど、沼尾委員から

も御指摘のありました、東京都としての取組との論点、都の関連での論点に移りたいと思います。

では、よろしくお願いいたします。

**【松崎税制調査課長】** それでは、最後の論点、資料3の主な論点、4住宅の脱炭素化促進のための税制についてご説明いたします。

主な論点ですが、まず、昨年度の提言を御紹介いたしますと、資料3に記載のとおり、現在、環境性能が低い住宅にも軽減措置が講じられている税目、例えば、固定資産税の新築住宅減額等でございますが、より環境性能が優れた住宅に重点化すべきとの言及がございました。

現在、東京都では、全国初となる戸建て住宅等に対する太陽光パネルの設置を義務化する制度創設の検討や、一方、税制におきましては、太陽光パネルに加えまして、高断熱性能、国基準を上回る省エネ性能を備えた新築住宅を対象とした不動産取得税の減免措置を、まさにこの4月から開始したところでございます。

これら、家庭部門における脱炭素化に向けた各種最新の動向を捉えつつ、「住宅の脱炭素化促進のための税制」とはどうあるべきかについて、御議論いただきたいと思っています。

資料に関しましては、A4横、資料5の28ページ、過去の答申のところ、それから、最終ページの35ページまでの全8ページとなっております。資料の細かい説明につきましては、割愛させていただきます。

事務局からは以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

ここの資料に入っているとおり、ゼロエミ住宅カテゴリ28から31まで、住宅脱炭素化に関する具体的な助成措置や税減免措置等の既存のものについての説明があります。こういった住宅脱炭素化にどのように税制が投資できるかというのが一つの論点になります。

また、32については、東京都のほうで現在パブリックコメントが出ております。環境確保条例改正ということで、カーボンハーフという合い言葉になり、住宅建物に関して、かなり根本的な政策の進化と拡張が議論されております。

私もこれを見て、相当東京都は、本格的に政策拡充するのだなということで、ちょうど国で国交省、経産省、環境省合同で、昨年度取組み、今次の国会で、法が成立したものがあのですが、その議論を引き継いで、さらに多くのものが実現しなかったのです。法は成立したのですが、それを東京都で実現されようとしているというのが個人的な感想で、これはぜひ進めていただきたいなと思っております。これとの関連での税制が何を後押しできるかということもあるかなと思います。

最後の34、35は、主な税制措置概要ということで、現在どんな措置があるかということについての情報もでございます。

では、以上の点について、委員の皆様から御質問、コメントがございましたら、よろしくお願いいたします。

工藤委員、どうぞ、よろしくお願いいたします。

**【工藤委員】** 御説明ありがとうございます。

この問題は、前から非常に興味を持っておりまして、今回、委員長がおっしゃったとおり、東京都は、かなりいい意味で前のめりに取り組んでいただいているかと思えます。

今回、実は、事前説明の際に、東京ゼロエミ住宅導入促進事業というのが新たに入ったことで、見込みの数値を出していただいております。追加の資料の中に、戸建て、集合住宅についての予算案ということで、現在このぐらいを予定していますということをお願いしておりますが、これの説明がもし可能でし

たら、していただければと。どのようにこの概算が出されているのかということについて、補足をいただければというのが、一つ質問でございます。

それを踏まえ、今回、この環境に関して、住宅が実はエネルギー効率が悪いということは、よく知られているところで、そういう意味では、商業施設であるとか、ビジネスよりも、ここに焦点を当てて、今後、エネルギー効率を前より高めていくというのは大変重要なことだと考えております。

その中でも、やはり太陽光パネルだけではなく、そもそも日常的に、エネルギー効率を上げていくということで、今回のいろいろな取組、特に、窓とかドアとか照明などについて、細かく決められたというのは、大変すばらしいことだと思います。

恐らく、東京の場合は、当初の減税効果を狙った変更とか、そういうことも重要だとは思いますが、長期的には、中古住宅などがきちんと市場の中で、より評価されていく際の基準として、環境にどれだけ配慮しているかというのが、結果的には、住宅価値等にも反映されていくというのが理想だと思っております。そういった意味では、海外だと、きちんとそれが、ある程度以上に、特に中古住宅の市場等では評価されていく。そうなれば、なっただけ、この基準も守られるようになりますし、かつ、例えば中古住宅でもリフォームをする際に、環境に配慮したリフォームというのが急速に進んでいくということになると思いますので、ぜひ今後、PR等をしていただくということと、ぜひ、これが東京だけではなくて、本当に全国的になっていくことが好ましいのではないのかなと、後半は感想でございますが、よろしく願いいたします。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、事務局から、御質問をいただいておりますので、御回答いただけますでしょうか。

**【内田税制調査担当課長】** 先ほど、お話にありました、ゼロエミ住宅の対象事業として、戸建て住宅、集合住宅について、これは積算根拠ということですがいずれも令和4年度の東京都予算案の概要に数値として公表されているものとなっております。

戸建て住宅については1万805戸、集合住宅については4,225戸となっております。いずれも前年比、前の令和3年度の予算の際の数値と比べて3倍超ということで、公表がなされているところでございます。

ただ、この数値を出した積算の根拠というところまでは、少し主税局としては、まだ把握できていないところがございます。こちらについては、別途何か確認ができるものでしたら、確認はさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

**【工藤委員】** ありがとうございます。もし確認ができましたら、後日で構いませんので、教えていただければと思います。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す。

では、ほかにコメント、御意見等ございませんでしょうか。

野口委員、どうぞ。

**【野口委員】** 御説明どうもありがとうございました。

私からは、感想になりますが、住政策の問題というのは、公共政策の中では大変大きな領域を占めるものであり、東京都さんは、マンションの建て替えの話の中で、環境性能表示の議論を非常に先進的に進めておられる自治体だとお伺いしたことがあります。考えてみますと、この住政策の領域において、グリーンとか環境という観点から、物事を考え直し、ここは税制について議論をする場ですが、政策手法の一つ

としての税の手法をどう組み入れて、組み込んでいくかというのは、非常に効果を、将来性のある議論ができる領域の一つと感じておりました、先ほどの工藤委員のお話の中にもありましたが、エビデンスとか情報とか議論とかをよく勉強をして、その中で、税との関わりで何ができるのか、もっと積極的に議論をしていかなければいけない領域なのだなということは、改めてこれからたくさん議論をしていくことができたらいいなという感想を持ちました。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す。

私も全く同感です。

他にはいかがでしょうか。

阿部委員、どうぞ。

【阿部委員】     ありがとうございます。

感想というか意見でございますが、住宅に関連する税制を議論するに当たって、都市計画において、どのような住環境を試行するののかということについて、少し補足をしていただければと存じます。例えば、一戸建ての住宅から、大規模分譲住宅への移行というのが効果的と考えるのか、防災の観点から一戸建てよりも、大規模集合住宅へ、将来移行するのを目指していくのかということにつきまして、将来像を御説明、御教授いただければと存じます。

【諸富小委員長】     ありがとうございます。

今の点はいかがでしょう。事務局から何か回答はございますか。

【内田税制調査担当課長】     御意見をありがとうございます。

その点につきましては、主税局としては、将来像みたいところをしっかりとつかめていないところがございますので、そこは関係部局にも確認しまして、またお伝えさせていただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

【阿部委員】     ありがとうございます。

【諸富小委員長】     他にございますでしょうか。

阿部委員のおっしゃるとおりで、その辺りの根本的な政策の思想と申しますか、その部分は非常に大事な話です。もちろん効率がよくなる、エネルギー効率がよくなる、省エネが進む、CO<sub>2</sub>が減る、これはいいことなのですが、それを超えて、都市のあり方とか、住宅のあり方をどのようにしていくのかというものとセットで、議論が本来はされるべきではあります。

国交省の議論などで感じたのは、どちらかといいますと、これまでの住宅行政は、業者サイドに配慮もされてきました。住宅産業というものに対して配慮がされてきていて、今、阿部委員が御質問されたような居住のあり方をどうするかというところを議論の出発点に関してはなっていないのではないかという気がいたしました。

というのは、ドイツは非常に熱心に住宅建物分野の脱炭素化に注力しているのですが、その根本思想は、居住者の生活水準の向上と申しますか、冬は寒いので、人権として、寒い冬も暖かく過ごすことを保障するという、根本思想が背景にあり、それを当初は、60年代、70年代、80年代ずっと大量に化石燃料を使用して、暖かくしていました。それが、70年代に石油ショックになり、価格高騰になりましたので、もったいないという話から、断熱が進んでいったという背景があり、断熱が進んだ後は、断熱は、現在もさらに進化させているのですが、さらに化石燃料を使用するのはやめようということになり、バイオマスでありますとか、それから、よりCO<sub>2</sub>排出の少ない、かつては褐炭を使っていたのですが、やめてガスに変えるとか、そのため、ロシアからガス供給をという話になっていたわけですが、そういう形でCO<sub>2</sub>のより排出の少ない熱源に変えていくということで、住宅建物分野の脱炭素化を進めていて、さらに、

創エネです。太陽光パネルも乗せていくというような、要するに、省エネ、断熱、創エネという三つの政策を総合的に進めることで、そこに住んでいる方のウェルフェアを高めるという思想が背景にあり、それを整えるための技術や住宅産業のあり方を再編していくというような形だったのです。

それが、国交省の議論で、昨年ずっと検討会で議論をしていて、頻繁に聞くのは、そんなに省エネや断熱や再エネの義務を強化していくと、基準がなかったり、基準適合を義務づけていなかったりしたのですが、あまりやり過ぎると、業者が、業者という意味は、設計士だったり、設計事務所だったり、工務店だったりするのですが、ついてこられないという声を頻繁に聞いたのです。つまり断熱を含めて、こういう施策をやった場合に、どれぐらい効果があるのか、基準を満たしているのか、満たしていないのかということについての計算ができないというのです。少し驚きなのですが、ですので、そういう業者のほうに合わせていくと、政策は後退するわけです。

そのため、本末転倒で、阿部委員のおっしゃった点から議論をしていくと、論理的には、そういう業者に対しても質向上を求めなければいけないのですが、そういう議論にはなっていないということですね。それは、私が参加して、最も印象に残ったことの一つですね。

すみません、少し税制の話から外れましたけれども、そういうことです。

ほかに、皆さん、御意見のある方はいますでしょうか。

では、沼尾委員、工藤委員の順番をお願いします。

沼尾委員、どうぞ。

**【沼尾委員】** ありがとうございます。

私は、技術的なところについて、よく分かっていないところもあるのですが、先ほどのHTTのところ、東京都がどのようにエネルギーをつくらうとしているのかというあたりのところは、ぜひ事務局のほうに、どういう状況なのか、お教えいただければというふうに思っております。こういうゼロエミ住宅なども含めて、例えば太陽光パネルとか、断熱材というようなところで、ゼロエミッションに近づけていくということは、非常に大切だと思うのですが、例えば、そのことによって、現在、空き家が非常に増えている中で、それが急速に解体していき、廃材が大量に出るとか、太陽光パネルについても、例えば、20年間でそれを更新していくという際の、その廃棄物をどうするのかとか、そういった観点から、本来であれば、よりトータルな視点でゼロエミッションということを抑えていかなければいけないと思うのですが、そういった点について、目の前のこととか、5年先というようなところはある程度見えるとしても、なかなか技術的に難しい部分もあるのかと思う部分もあるのですが、何かそういう点について、今どういう議論があるのかとか、対応を考えられているのかというのがあれば、教えていただけないかと思いました。

そういった観点からも、一方で、現在例えば、新電力でそういった再エネの電気を購入してというような電気の会社も多くあったわけですが、現在このような燃料高騰の中で、そういったところが潰れてしまっていて、なかなか電気についても、いろいろ課題もあると聞いているわけですが、そういった点で、本来の意味で再エネというものをきちんと生産して、消費できるような環境というのを整えるという際に、東京都がどういう役割を果たせるのかという観点からの議論も大切なのかなと。

ある意味、どのような形で税を取って、それを、都内のサービスに対して、あるいはいろいろな支援に使っていくということも大切だと思うのですが、そういった再エネを生産者との間で関係を築いていくところに支出していけるのかという観点も重要ななと思いました。

以上でございます。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、工藤委員、よろしくお願ひします。

【工藤委員】 ありがとうございます。

今の諸富委員の国交省の御発言に関連して、もう一点、私からは、話題提供という形でさせていただければと思っています。

委員がおっしゃるとおりで、確かに今までは、国交省的にも、住宅に関しては、特に産業というか、建設産業の立場から、割と支援をしていくということで、まさに消費者目線といいますか、居住者目線があまりなかったということは、御指摘のとおりかと私も把握しております。

更に一点、その流れの中では、これは、必ずしも居住者目線ということでは、変わったということよりは、今までの場合は、日本の住宅市場の特色として、新築ということが非常に重要視されていて、市場においても、かつ消費者の立場からも、新築を買いたいというか、住み替えていくということが多かったのに対して、中古市場というのを、今、沼尾委員の御発言にもありましたが、住まい方を変えたりとか、用途を変更したりとか、あるいは、中古でも価値のある住宅資産を、いかに有効活用するかということで、その辺の視線といいますか、立場は変わってきておまして、中古住宅の市場、特に住宅の市場というのを活性化している。その中で、実は、このリノベーションの、特に環境を意識したリノベーションということが注目されておりますので、そういった意味では、非常に、これはいい流れの中にちょうどはまったような形になっているのかなと思っています。

いずれにしても、国のレベルでも、そういった議論が進んできているということは、ある意味、我々が考えていること、これから東京都が進めていこうとしていることに対して、非常に追い風になるのではないかとということで、ちょっと情報提供をさせていただきました。

以上でございます。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

まさにそのとおりですね。

以上、いただいた御発言に対して、事務局から、もしお答えがあるようでしたら、よろしくお願ひいたします。ちょっと税制の範囲を超えている議論だと思いますので、お答えいただけるかどうか分かりません。よろしくお願ひいたします。

【松崎税制調査担当課長】 すみません、事務局です。今、工藤委員から頂戴いたしました中古住宅の件につきましてですが、現在、既存住宅、全国で約5,000万戸ございまして、この多数を占めるストック住宅の省エネの向上の取組というのは非常に重要だと思っています。

現在は、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウスということで、ZEH改修というのが、3年前の数値になるのですが、二百数戸でして、非常に少ない数字になっております。

こういった省エネリノベーションですが、3年前の住宅リフォーム潜在需要者の意識と行動に関する調査ということで、住宅リフォーム推進協議会が実施している調査があり、その中でも、リフォームの動機が何かということについては、設備の劣化、グレードアップというのが34%を占めていて、その他は、高齢者が暮らしやすい住宅が17%でした。一方、省エネルギー性能を高めたいというのは、2.7%にとどまっているというのが現状でございます。

この3年間で、省エネに関する考え方も変わってきてはいると思うのですが、いわゆる省エネのストック住宅、中古住宅における省エネの必要性を強く認知していくということも、非常に重要な御提案なのかなと事務局としては思っています。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

他にはございますか。大体、皆様御発言いただきましたでしょうか。

ありがとうございます。

今日、この最後の論点につきましても、大変関心が高く、議論が盛り上がったかと思えます。

一方で、野口委員からも、この点を深めていきたいという御発言がございました。もし、この税制について、さらに詳細に、具体的にどうするのかということを考える上で、東京都として、あるいは、全国的にどうするべきかという議論と、都税調の色彩としては両面があるわけですが、都としてということであれば、例えばですが、環境局が現在、環境確保条例の改正を進めていらっしゃるのので、これについては、もう少し深く、場合によっては、都税調としてヒアリングをさせていただいて議論する、税制について議論するということが、もし時間が次回以降にあればですが、そういうことを考えてもよいのではないかなと、思いました。委員の先生方の委員方非常に高い識見に対して、環境局から回答していただくということで、より議論が深まっていくのかなと思いました。

委員の皆様、本当に今日は御協力ありがとうございます。

大体以上で今日の論点はお話しできましたので、それでは、最後に、少し早いですが、事務局から、次回の日程の説明をお願いしたいのですが。その前に、会長、今日は、何かおまとめの御発言をいただいてもいいですか。

【池上会長】 皆様大変ありがとうございました。

今日予定していた論点について、それぞれ御発言いただきまして、特に、最初の事務局の説明の中で、東京都のH T T等の説明がございましたが、根本的ないわゆる環境対策の取組として重要です。

その中で、お話がありましたとおり、東京都が、例えばエネルギーを「創る」という際には、先ほど沼尾委員からもお話がありました。例えば、区によっては、東京都外の自治体との連携で、いろいろな取組をするということもあるのだと思います。

都がそういう連携を促進するという意味も含め、いろいろなことができるのではないかと思います。もちろん税制がそれとどのように関連するかということもございますが、より広い環境政策としての視点が必要です。

また、自動車課税につきましては、現在は、保有課税については排気量基準、走行に関しては燃料課税という形が主力になっているわけですが、保有に関しては、重量課税という考え方がありますし、利用に関しては、走行距離課税という考え方があります。

そこで、先ほどお話のありました、走行距離課税が、いわゆる地方部で重くなるという点ですが、よく考えてみますと、現在は燃料課税も同じことが言えるわけです。ガソリンにしろ、軽油にしろ、たくさん走っているところで、たくさん税を負担しているという面があるわけです。将来、これがガソリン車から、ゼロ・エミッションビークルのほうに移っていった際に、燃料課税はどうするかということも含めて考えて、地域間の負担の違いがどう変化してくるかということも構想しなければいけません。

さらに、住宅に関しても、以前から、都税調では、新築住宅一般について補助する、あるいは奨励するのではなくて、重点化を図るべきだという議論をやってきたわけですが、今日もそういう議論があったかと思えます。

特に、視点として、いわゆる環境重視の住宅政策ということと、それから都市計画あるいは防災の視点も含めた、都市計画としての住宅政策という視点もありますので、そういう点も含めて税制を考えるということ。その場合、新築住宅だけではなくて、中古住宅をどのように位置づけるかということも、現在の環境、それから防災・都市計画の観点を含めた視点から、どう位置づけるかということも含めて、議論

をしていかなければならないと思った次第です。

私からは以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

今、会長におまとめいただきましたので、その他としまして、それでは、事務局から、次回の日程等の説明をお願いいたします。

【小林税制調査担当部長】 第2回小委員会の日程についてお知らせいたします。次回は7月22日金曜日、午後3時半から開催させていただきます。

第2回小委員会では、地方法人課税について御検討いただきたいと存じます。

なお、本日の会議資料及び委託調査報告書につきましては、本日中に主税局ホームページに掲載いたします。また、議事録につきましては、後日改めてホームページに掲載いたします。

よろしくをお願いいたします。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、本日の議題をこれにて終了いたします。本日は、お忙しい中、御参集いただきまして誠にありがとうございました。これをもちまして、第1回小委員会を閉会とさせていただきます。お疲れさまです。

— 了 —