

平成二十年年度税制改革案に関する意見の陳述を行わせていただきます。簡単な配付資料を用意いたしました。

それで、その配付資料に入る前に、簡単な前置きでございますけれども、財政改革とか税制改革、この種のものに魔法というのはないということでございます。これをすればみんなが満足で何もかもうまくいくというふうなものは多分ないのではないかとこのように思っています。財政赤字が非常に厳しい状態でございますけれども、ある種の方策をとれば一挙に何もかもすべてがうまくいくというふうな対応策というのは考えられない、細い道を通っていつて、何らかの可能なものをその都度その都度常識的に考えていくという以外に方法はないのだらうと思っております。

そこで、財政赤字に対応する方法というのは、増税をするか、歳出をカットするか、あるいは、経済を刺激してGDP等をふやしてそこから結果的に税収を上げるかという、三つの方策があるわけですが、この中のたつた一つで物事がすべてうまくいくというわけではございません。要はバランスの問題で、三つをうまく組み合わせながらやっていくということでございます。総体的に見ていきませんと問題が解決つかないものですから、部分的に一つの局面にだけフォーカスして、それだけに集中して、それで物事がすべてうまくいくかのように考えるということは、政治的にはわかりませんが、論理的には誤りなのではないかというふうに思います。

改正案全体に対する所見でございますけれども、その配付資料にございますとおり、日本は、少子高齢化の進行やグローバル化の進展、それから経済社会の大きな構造変化、こういうものに直面しているわけでございまして、私どものこの国の税制を考える際にも、そうした変化の実態を現実的に踏まえながら適切な対応を図っていく必要がございます。

その際には、経済社会の活力の向上を図るとともに、日本の財政が、先進国の中で、恐らくでは

なくて確実に最悪の水準にあるということをよく念頭に置いて、将来に向けた持続可能性を考えていかなければならないというふうに思っています。

今回、この委員会において審議が行われておりますところの平成二十年年度の税制改革案の中では、研究開発税制の拡充、それからエンジェル税制における寄附金控除制度の適用など、限られた財政資源を有効かつ効率的に活用して、財政事情に配慮しながら経済社会の活性化を目指す、そういう方向のさまざまな案が盛り込まれております。

さらに、公益法人制度改革に対応するための税制改革や、かなり専門的ではありますが、非常に重要な意味を持つものとして、国際課税についての必要な措置等もついておりまして、経済社会の実態の変化に適切に対応するための必要な措置が多く盛り込まれておるといふことです。

この中で、公益法人改革への対応と国際課税に関する対応について意見を述べさせていただきます。まず、公益法人改革への税制上の対応でございますけれども、これは、この改革の目的が民間による公益活動の促進にあることを考えれば、その税制につきましても、公益活動を支援するものとなつていくということが必要でございます。

この観点から、この二十年年度税制改革案の中の公益法人改革に関する部分を考えますと、公益目的の事業から生ずる所得については非課税としている、それから、第三者委員会、公益認定等委員会等ですが、の関与のもとで、公益認定を受けた法人であればすべて特定公益増進法人ということに寄附金の優遇を受けられるようになっていく等、公益法人制度改革の趣旨に沿った税制の改正となつていくというふうに評価できるのではないかと考えております。もちろん今後の執行にもよりますが、法律そのものとしては適正な方向を目指しているというふうに考えます。

それから、かなり専門的にはなりますが、国際課税に関する改正が実は非常に重要な意味を持つ

ているというふうに考えております。御承知のとおり、経済のグローバル化を背景にクロスボーダーの経済取引が活発化、多様化している中で、円滑な経済活動を支えるインフラとして、また国際的な租税回避行為の防止策として、この国際租税制度の重要性は高まっているということでございます。

経済的なインフラとしての国際課税としては、いわゆる東京オフショア市場や、海外の金融機関と行いあつたレポ取引、現先取引で受け取れるも、レポ取引という国際的に定着した金融市場、金融取引の円滑な運営を支える税制が挙げられます。

関連する海外への利払いに対する非課税措置の適用期限を撤廃し、安定的な取引環境を整備すること、これは、日本の金融市場にとつては望ましい対応であると考えます。日切れにならないように対応が必要だということですが、

このような重要な国際的取引を支える税制とあわせて、国際的な租税回避行為への対応というのも非常に重要な意味を持つております。これは、背景となる経済情勢の変化や取引の多様化に際して、継続的に、不断に見直しをしていくことが必要な分野でございまして、毎年の税制改革においてそれぞれその都度の対応が必要で、それがまた現実になされてきております。

この法案においても、現行国内法上の規定と租税条約上の規定の違いを利用した非常に複雑な租税回避のスキームについて、日本の課税や条約や国際原則、そういうのを考えた上で租税回避の機会をなくす改正の方向が示されており、これは非常にすぐれた方向ではないかというふうに評価しております。

それから、揮発油税等の暫定税率についてほんのちよつと申し上げますが、ガソリンに対する課税、これは、暫定税率を含めて考えても、主要先進国の間ではむしろ低い。これは事実でございます。主要先進国では地球温暖化対策のための税率引き上げが行われているわけでございまして、燃

料課税以外の自動車関係諸税についても、税率水準を引き下げれば地球温暖化対策に逆行しかねないというふうに考えております。

それから、今は原油高の状況でございますけれども、この問題に対しては、真に支援を必要とする世帯に税制の外等で必要な支援を行うということが適切な対応なのではないかということが言えます。揮発油税等を一般的に引き上げることに対応することは、必ずしも妥当なのではないというふうに考えております。

税制改正の法案の年度内成立の必要性についてちよつと触れておきます。

税制改正の法案は、歳出予算とあわせて年度内に法律として成立し施行されなければならないわけでございます。先ほど申しました東京オフショア市場におけるレポの利子の非課税等、期限到来が我が国の金融市場全体の信頼性を損ないかねないおそれがあるなど、各種の特別措置について適用期限が自動的に到来することによって生じる混乱、これはぜひとも回避しなければならぬというふうに思っております。政治的に難しい状況ではあるとは思いますが、国際的な金融制度の秩序を破壊するということではないようにすべきではないかというふうに思います。

それから、道路特定財源ですけれども、本来は、暫定税率上乗せ分だけで二・六兆円もの財源の調達にかかわるものであり、予算との一体性を有する歳入法案の性格を踏まえれば、歳入法案の根幹と言ふべきものでございまして、これを年度内に成立させて、予算の円滑な執行を図ることが不可欠なのではないかというふうに思っております。

以上で終わりにさせていただきます。(拍手)

○原田委員長 ありがとうございます。
ここで、ただいま静岡大学名誉教授安藤實君が御出席されましたので、御紹介をさせていただきます。安藤先生、どうぞよろしくお願いいたします。

次に、中林参考人、お願いいたします。

○中林参考人 本日はこのような場にお招きいただきまして、大変光栄に存じます。ありがとうございます。

ここにいらつしやる皆様、先生方は、日本国家にとつて非常に大事な、そしてまた将来世代にとつても重要な決断をなさる先生方であらうといたします。その上で、恐らく、さまざまな立場から違つた経験を持つた人間の意見などを多く収集なさつて、その御判断の材料になさるうとしていらつしやるというふうには私は理解しております。

その中で、私の場合は、やはり日々若い女性に触れている、そして、エリートを目指す人々ではないかもしれませんが、ごく平均的な日本の家庭で妻になり母になり、そして、有権者として、また社会人として働いていく人たちに日々接しているといつたところから、この二十年度の税制改正について、そういった環境にいる私がどう感じるのか。

そしてさらには、個人的には、アメリカの大学院を卒業後、私は、十年ほど、上院の予算委員会というところで財政規律についての仕事を実務面から行つてまいりました。

ですから、日本の外から見た財政規律、日本はどう見えるのか、そして常識感覚、これも含めたバランスについての方向性からお話ができるのではないかとこのように思つておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、平成二十年度予算編成の厳しい状況から触れていきたいと思ひます。

財政規律といった面をやはり私の場合重視させていただきたいと思ひますが、予算編成の基本というのは、どの国でも、歳入と歳入の両面で財政規律をどうやって保つていくかということが基本になるものだというふうには考えています。

そして、二十年度の予算では、十九年度予算よりも税収の伸びが小さいといった現実があります。その中で新規国債発行額を減少させるというふうな方向性をとつており、財政健全化という努力の中ではかなり評価ができるのではないかと、方

向性としては最大限の努力をしているというふうには感じられます。

ただし、中央政府とそして地方政府の両方の債務残高の対GDP比といつたものを見ますと、二十年度末で一四八%ということでもない数字が予想されております。依然として、先進国の中では突出して高い水準です。

それから、欧米諸国を振り返つてみますと、大体六〇%から七〇%くらいのGDP比における債務残高といふことになるわけですが、こういった世界的なレベルから日本を考えると、今後の経済とか財政の運営上で、日本は大変大きなリスクを抱えたままであるといふことは変わりがないといふことを指摘しておかなければいけないと思ひます。

それから財政です。政策税制における経済活性化の視点とそれから財政規律についてのことなんです。特にこちらで審議されている税制の改革案は、法人税、その関係の諸措置がいろいろとられておるところです。

今後の日本経済にとつての成長のエンジンとなるように、企業の研究開発活動に関する税制を拡充しているといふところが特徴として見ることができるといふふうに思ひます。

そして、教育訓練費にかかわる税額控除制度などについても目が配られているところなんです。同時に、大企業向けの措置を廃止していく一方で、中小企業にいろいろな教育訓練などに関して利用しやすい仕組みにしていこうではないかということも改組されるというふうには私は理解しております。

特に、この中で、スクラップ・アンド・ビルドと言われますが、二年間でゼロベースにして、もう一回見直してその内容を組み立てていくといった考え方がとられていっているという意味では、これはもう日本だけに限らず、アメリカでもいろいろそういった考えは財政規律に大貢献するといふふう

うに見られております。

そういった意味でも、財政規律の観点から見ますと、評価できる点が含まれているといふふうには考えます。

それから、金融・証券税制の方向性ですが、今般の税制の改正案では、上場株式等の配当や譲渡益について、平成十五年に当時の経済や市場情勢を踏まえた暫定的対策として導入されており、また軽減税率を廃止するといふことが含まれております。

これは、金融商品に対する課税をできる限り中立的なものにするといふ意味で、金融所得課税の一体化といふことには方向性として大きな貢献を示すものであるといふふうに思ひますし、それから、時限的な措置、とにかく時限的なものを持ち込むことによつて常に見直しをしていこう、そういった基本姿勢は財政規律にとつても非常に重要であるといふのではないかとこのように思ひます。

また、軽減税率の廃止に際しては、二年間の経過措置といふものがありまして、突然いきなりこれがばつたりなくなるといふことではありませんので、個人の投資家ですとか市場への影響といふことにつきましても、経済活性化のバランスにも配慮がされているといふふうに指摘できると思ひます。

それから、道路特定財源なんですけれども、道路特定財源につきましても、現行の税率、この水準を維持するといふことにしている上で、道路の歳入を上回る部分は一般の財源として活用できる、これは非常に画期的ではないかと思ひます。

財政健全化といふ意味では、道路歳入を上回る部分といふのをなるべくたくさんつくつていただきたいといふふうに思ひますけれども、必ずしも道路を一遍になくすわけにはいきませんので、可能な限りでの一般の財源化、こういったことが重要であるといふふうに考えられます。自動車はいちもドライバーなんですけれども、自動車をい

つも運転していて思ひます。私はまだ事故を起こしていませんけれども、事故を起こしたり渋滞があつたり、あるいは環境面でCO₂をたくさん出した、世の中にたくさん迷惑をかけているといふふうに思ひます。ですから、こういった面でも、より大きな額を一般財源に回すといふのは、非常に妥当です。国民の理解も得られることなのではないかといふふうに思ひます。少々時間がなくなつてまいりましたので、この後のことは少し後の方に回させていただきます。今後の財政運営についてなんです。

日本は非常に大きな課題を抱えていると思ひます。けさの新聞を見ますと、八百三十八兆円の中政府の借金の額になるだろうといふふうな数字が出ておりました。一人当たり六百五十六万円の借金といふことになりました。このあたりはしっかりと認識して、そして、財政の基本である歳入と歳入のバランスを考えてこそ国家の責任を果たすといふものであるといふことを肝に銘じながらの歳入歳入の改革であつてほしいといふふうに思ひます。

特に日本は、今後、人口の減少それから高齢化の進展といふものが問われております。急速な勢いで、これは世界にまれに見られる急速な勢いです。ですから、よく英語で言われますが、ズ・ユー・ゴー、アメリカで最初にこのシステムを導入しましたけれども、ベイ・アズ・ユー・ゴー、つまり、たくさん歳入をするならば、それに見合う財源を探してきて、そこで初めて新しい施策なり政策、こういったものを導入するべきだといふ考え方です。

日本にとつては、これだけの財政赤字を抱えているわけですし、将来、たくさん不安があるわけですしリスクもありますので、このベイ・アズ・ユー・ゴーは最低限の考え方であるといふふうに思ひます。

そして、消費税を含む税体系の抜本的改革なども、実際に政府から方針が示されておりますけれども、これをもっと具体的な取り組みにし

ていく必要があるかと思ひます。

私はアメリカが長かったわけなんですけれども、予算編成をしております、やはり政策議論の中で大事なものは、定量的、つまりどれにどれくらいお金がかかってくるべきなのかということとをテーブルの上に出して、そして議論をしていくというプロセスが当然のように行われておりました。日本にも野党があり与党がありますけれども、やはり、こういった調整をする、話し合いをする中で定量的な数字を出して話し合うというそういう試みは、これから日本にとっても非常に重要になっていくのではないかとこのように考えております。

プライマリーバランスの黒字化、こういったことも非常に重要で、そのために、政治と行政が国民の信頼を得ることが国民の理解を得るために最も必要なことだと思ひますので、その点も踏まえて、具体的な目標のあり方を御議論いただきたいというふうに切に願ひ次第です。ちよつと時間が過ぎてしまひまして申しわけありませんでした。ありがとうございます。

（拍手）

○原田委員長 ありがとうございます。

続いて、高木参考人、お願いいたします。

○高木参考人 ただいま御紹介いただきました明治大学の高木でございます。

本日は、このような発言をさせていただく機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

本来ですと、平成二十年年度の税制改正というところで広範囲に申し上げたいところではございますが、十分間ということなので、今大問題になっております道路特定財源、暫定税率に話を絞って私の方を陳述させていただきます、こう思っております。そもそもこの問題は与野党で議論が非常に白熱してきておりますし、どうなるか、非常に私にも先行きがよく読めないんですが、私、個人的な見方を発表させていただきます、こう思います。

今回の道路特定財源、暫定税率の問題ですけれども、これを経済学的あるいは財政学的な観点から切つていきますと、まず結論から申し上げると、私個人は、もう道路特定財源の使命というのは終わったのではないかと、結果的には暫定税率は廃止をし、一般財源化していくべきではないかと、結論的には今の民主党さんのお考えにかなり近いのでございますが、そういうふうと考えております。

まず租税特別措置の問題ですけれども、これは御案内のとおりですけれども、簡素、公平、中立といういわゆる租税原則から、絶えず見直しをしていくべきなんです。永久に続くものではない。だからこそ、特別の措置なんですね。したがって、一定の政策目標が実現しているならば、思い切つて、サンセットルールといいますか、やめていくというの、これは当然の動きではないか、これが第一点の問題点であります。

それから二番目には、道路特定財源、暫定税率を今後もずっと維持しますと、いわゆる経済学的に言う資源の最適配分を阻害するんじゃないかという大問題があると思ひます。

一九五四年の道路特定財源のスタート、それから七四年の暫定税率、当時を振り返りますと、確かに道路の建設というのは最優先課題だったと私も思ひます。当時のいろいろな統計を調べてみますと、一九六〇年で見ますと、高速道路のいわゆる延長キロメートル、ほとんどゼロなんです。それから、道路の舗装率もたかだか二・八%。いわゆる総延長の分についても、これは九十六万キロメートルなんです。しかし、現実、今どうなっているかというふうに申し上げますと、道路の舗装率は約八〇%、それから、高速自動車国道といいますが、ほとんど〇キロから現在七千三百八十三キロというふうなところになっておりますし、道路の総延長も、一九六〇年のときの九十六万キロメートルから現在は百二十万キロメートルになっている。いずれも大幅に拡充強化されてきています。

したがって、私の個人的判断でいきますと、道路の整備というのは、どこが最終的なゴールかはよくわかりませんが、ほぼ八割はもう実現しているのではないかと。もちろん一〇〇%ではないわけ、今後とも必要な道路が二〇%はあるわけなので、これから道路の建設は一切不要、そんな暴論は申し上げるつもりはありませんが、八割はどうやら目標としている全体の中で達成されているのではないかと私は思っております。

そういう中で、いつまでも道路特定財源あるいは暫定税率を維持するということは、資源の最適配分を損なうんですね。現時点では、道路建設というのはいま最優先課題ではない。

一方で、財政再建が大変厳しい状況下においては、やるべきことはいっぱいあると思うんですね。社会保障関係、大変な資金不足に陥つていて、それから教育再生、これも金のかかる話だと思ひます。環境の保全、こういった問題に対して資金を有効に振り向けていく時期に来ているのではないかと。だからこそ、それが資源の最適配分になるわけで、いつまでも暫定税率を続けるというのは、そういった経済学上の資源最適配分の論理からずれてくるのではないかと感じがいたします。

それから三番目には、似た話ではございますが、租税特別措置は財政構造を一段と硬直化させてるんですね。例えばこの道路特定財源、それにべつたり資金を張りつけるわけですから、財政支出、財政構造、この辺の硬直化を、これは今までもそうですけれども、今後も続けるとなれば、そういう状況がさらに出現してくるわけです。

それからもう一点は、最近いろいろマスコミでも騒がれておりますけれども、こういった道路特定財源、暫定税率を維持しますと、とかく無駄な道路をつくりやすい。金がいっぱいあるわけですから、それで、それ以外に使わないということですから、無駄な道路の建設というのは起こり得るわけで、今、現にそういう代表事例がいっぱいあるわけですね。費用対効果という必要な分析も必ずしもなされていない。それから、目的外使用です。今もさんざん騒がれておりますが、これはもうこれ以上申し上げません。三番目にはコスト高。もつともつと安く効率的に建設できるところを、こういった抱え込みで、安易な形でコストの増大につながっているのではないかと。というふうなことで、やや経済学的な観点からこの問題を切りましたけれども、やはりもうそろそろ見直しをすべき時期に来ているのではないかと、こう思ひます。

そういう意味で、今、政府と自民党の方では暫定税率十年と言ひますが、私の今申し上げた点からいうと、こんなに長くこれからはというのが率直な感想です。それから民主党さんも、結論的には似ているんですけども、ガソリン価格を引き下げたい、それが最初に来ちゃうと、やはり論理が間違ふんじゃないか。本来あつてはならない、最適配分を失っている以上はそれはやめるんだ、結果的にガソリン価格が一リットル当たり二十五円十銭下がるというのはいいんですけれども、先にガソリン隊というふうに来ちゃうと、論理は狂つてくるのではないかと。それから、地方道路の整備というの、相変わらず引き続き続けると言ひていられるんですけども、私の見方からすると、それも必ずしもどうかというふうに思ひます。百歩譲つて続けるとしても、やはり財源ですね。いろいろおっしゃつていますけれども、いま一つ国民には明示的に頭に入つてこない。やはりその辺がないと空理空論になる可能性もあるんじゃないか。

というふうなことで、私自身の見方は、与野党さんの見方ともちよつと違う考えを持っております。

最後に、この問題は今大問題になっているんですけれども、どうか政争の具にしないでいただきたい。やはり、国民の目線に立つて真に必要なことは何なのかということを今与野党を問わず考えるべきであつて、党利党略の観点からこの議論をし、時間だけを空費するというの、国民にとつ

て、国民生活にとつては最大のロスではないかというようなことで、どうかこれから建設的な御意見をぜひ賜りたい、こう思っております。

（拍手）

○田中（和）委員長代理 ありがとうございます。

次に、安藤参考人、お願いいたします。

○安藤参考人 安藤です。私は、道路特定財源の問題について意見を申し述べたいと思います。

御承知のとおり、税金は、本来どの経費にも使われる一般財源という性質を持っております。したがって、使い道を特定した税金というものは例外であつて、特別の事情がなければならぬと思ひます。

揮発油税を今は例にとつて話したいと思ひます。

揮発油税は、一九四九年に国税として実施されました。この揮発油税も一般財源として制定されました。その揮発油税の収収を専ら道路整備に振り向ける、つまり道路特定財源にしてから、既に半世紀を超えております。この間、道路は格段に整備され、特別扱いする必要はなくなりました。一方、国の財政状況はますます悪化しており、特定財源を抱える余裕はないと思われまふ。それなのに、それが一般財源化しない、それはなぜであるか、それが私の問題意識であります。

シャープ勧告を見ますと、当時、この揮発油税からの収収を道路の改修に割り当てることを企てる幾つかのグループがあつた、これは、予算上の制約から特定の歳入源を特定財源とすることは不可能であるという理由により退けられたというふうな書かれております。これは当時、いわゆるドッジ・ラインによる緊縮財政の時期であつたといふこともあり、予算上の制約、つまり財政事情、これが一般的に特定財源を認めなかつた理由になつた、そういうことを示しております。つまり、一般的な財政事情、それが特定財源を拒否する理由になつたといふことであります。今日の財

政事情を考えますと、やはりこの予算上の制約というものが、道路特定財源を廃止し、一般財源化する大きな理由になると思われまふ。

道路特定財源の始まりは、道路整備費の財源等に関する臨時措置法、一九五三年なわけですが、この臨時措置法では揮発油税を目的税にすることはできなかった。揮発油税は一般税のままで、その収収相当額を道路財源にしたといふことであります。このときも大蔵省が、やはり予算上の制約ということを理由に揮発油税の目的税化に反対したといふことになっております。

この臨時措置法の提案者の田中角栄議員は、五カ年と区切つておることにひとつ御留意願いたし、五カ年たつて相当道路が整備でき、その費用は別に回すべきだといふならば、この法案は自然消滅すればいい、それをなお目的税として縛らなければならぬといふことはいい、そういうふうな弁明しております。つまり、提案者は、目的税に対する大蔵省などの反対を迂回する作戦に出て、五年間の臨時措置法という形で実をとつたといふことであります。

こゝまでを見ますと、当時の大蔵省はそれなりの姿勢を示していた、田中角栄議員も道路整備の時間的な限度といひますか、そういうことを意識していたといふふうな思ひます。

一九五八年に、道路整備緊急措置法のもとで、第二次道路整備五カ年計画が新しくつくられた道路整備特別会計により実施されるということになります。この第二次道路整備計画、それからこの道路整備緊急措置法、道路整備特別会計、そういうことによつて道路事業優先の仕組みができ上がった、そういうふうな思ひます。これから後、一九七〇年からの第六次まで、ほぼ三年ごとに倍増のテンポで進行しました。

一九七一年に自動車重量税を導入したとき、当時の福田大蔵大臣は、今度の五カ年計画で国道はほとんど整備されるというふうな言明しましたが、結局その第六次で終わらず、それからさらに前の計画を上回る計画が次々とつくられ、十三次

まで及んだということになります。こういう臨時措置であるとか緊急措置というものが繰り返される、そしてその結果どこまでも続く、そういう長期計画と特定財源に守られて、道路事業というものはいわゆる政官財癒着の典型となり、強力な圧力団体をつくり出したと思ひます。

繰り返しのことになれば、暫定税率も同じようなことになっていきます。一九七四年に差し当たり二年間の措置といふことで始められたものが、長期計画の更新と連動して延長され、今日に至つております。税率も引き上げられ、今や揮発油税が本則の二倍、自動車重量税が二・五倍などに引き上げられました。こういうふうな、臨時と暫定といふようなものがずるずると常態化する、そういうパターンが自民党政府のもとで財政運営上見られる。こういうようなことは、きょうは発言できませんが、公債についても同じようなパターンが見られると思つております。

今、この道路特定財源について、日本の税制に責任を負つてゐる機関である政府税制調査会の立場といふものを歴史的に見てみたいと思ひます。一九五〇年代は、道路整備の緊急性を理由に、道路特定財源たる揮発油税等の増徴を当然だといふことであります。一九六一年の答申でも、第三次道路整備計画はぜひとも遂行されることが望ましい、負担は妥当なものだ、そういう見解であります。一九六四年の答申から、やや反省的な論調が出てまいります。目的税の比重が余り大きなものとなる場合には一般に財政の硬直性を招く傾向がある。それから、六八年の答申にもこの懸念が引き継がれております。そこでも、こういう特定財源が財政硬直化を招くといふことであります。そういういわば反省的な論調はあるわけですが、具体的な提言は出てきておりません。こういうような特定財源の合理性について今後再検討していく、そういうような意見が出てゐるわけでありまふ。

それから、税制調査会の答申が道路特定財源の一般財源化に触れたのは、一九八六年の答申であります。

ります。そこでは、一般国道の改良率、舗装率ともに八〇％を超えていることを指摘し、「最近における道路整備の状況、厳しい財政事情等を考慮すれば、一般財源化の方向で検討すべきである」、そういうような意見があつたといふふうな書かれております。

そして、その後二〇〇〇年の政府税調答申では、やはり、こういう一般財源化について多数の意見があつた、そういうようなことが出てまいります。しかし、政府税調として意見を統一できない。今後、一般財源化の方向で検討すべきであるという提言にとどまつております。

どうして政府税調がそういう程度の提言にとどまつてゐるのか、その背景を考えてみますと、もとの政府税制調査会長であつた加藤寛氏の回顧談というものが参考になります。加藤氏は、道路族によつて二度おどされたといふことを申ししております。旧国鉄長期債務の返済にガソリン税と自動車重量税を充てようとして主張したときは、自民党から都内のホテルに呼び出され、どなられ、あぐくに灰皿まで飛び出された。二〇〇〇年四月に政府税調で見直し論を打ち上げたときも、自民党本部に一人呼び出され、道路族議員は撤回しろの大合唱だつた、全国の自治体や業者からも反対の手紙が相次いだ、そういうようなことであります。加藤さんは非常に怖かつたんだらう、そういうふうな思ひます。（拍手）

○田中（和）委員長代理 ありがとうございます。

以上で四人の方々による参考人の意見の開陳は終わりました。

○田中（和）委員長代理 これより参考人に対する質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。盛山正仁君。

○盛山委員 自由民主党の盛山正仁でございます。きょうは、四人の参考人の先生方、お忙しい中

界で最も注目される政策の一つになっておりまして、日本の場合は、OECDの統計の中におきましても比較的、こういった揮発油税などが環境に配慮した税金ということで実は既にカウントされております。ですから、例えばこの税金を具体的、特に四月からカットということになりますと、世界的なパーセプション、どうやって見えるのかということから見ますと、ああ、日本は環境に關して少し後退したのではないか。必ずしもそういうことでは実際はないんですけれども、日本国内で見ますとほかにいろいろな議論があつ

て、道路全部に使うのはおかしい、道路ばかりつくってどうなんだ、まさに御指摘のところは正しい部分がたくさんあると私は個人的には思います。

ただ、今必要な道路もありますし、一方で、これが国際的に見て環境的に配慮した税金の一つであるというふうな既にカウントされている以上、これを全くなくしたといったときに、日本の議論を知らない外国から見えたときに、これは日本に対して非常にネガティブな印象を持たざるを得ない。これを日本が外に出て行きましていろいろな国際会議で逐一細かく説明すれば、そういったことも理解していただける機会もあるかと思いますが、なかなかそういつた場面をもち取ることは日本国家にとりまして非常に難しいことです。

それからまた、実際、国内のことだけとして考えましても、これは外国からどう見えるかだけではなくて、実は、先ほども触れましたけれども、私自身が車を使って通勤しておりますが、やはり相当CO₂を出しているというのを日々感じております。こういった非常に社会の負担になるものを私自身排出している以上、ましてや、財政状況が赤字ではなくて黒字だったらず私のポケットに返してちょうだいというふうに思うんですけども、これだけの負担を、財政赤字を実は持つていて、そしてその財政赤字というものを補つるためにたくさん借金をしていてということを考えますと、この揮発油税、特に暫定税率ということで議論の対象になっておりますものに関して引込めてしまったところで、一般財源からいろいろなものが必要になってくるという状況には全く変わりがないというふうに思います。

したがって、今現在、環境というのは世界から見ても非常に注目を集めている議題である、そしてこの税金自体が世界のスタンダードからすると環境に配慮したものとして既に計算上カウントされてしまっている、そして国内的にも、たくさんCO₂、渋滞、いろいろな形で社会に迷惑をかけるようなことが実際にある。では、そのお

金はどこから来るのかということとでございまして、これを財政規律の中から見ますと、国家の責任というのは、歳入があつて、そしてそれに見合った歳出をするといったことは本当に国家の運営を担う者の最も基本的な責任だと思ひますので、これを、環境への配慮ということも含めると、日本の場合、どう考えてもそういうものはないにしようというふうな余裕がない。余裕さえあつたらどんなにいいことかと思ひますが、余裕がないというのが現実なのではないかというふうな思つております。

○盛山委員 中林参考人、ありがとうございます。

参考人の御発言にもありましたが、我々の日々の生活、車が典型かもしれませんが、それがCO₂を排出して地球環境に負荷を与えているんだ、我々自身がその加害者であるということ、をなかなか一般的な国民がまだ理解できていないんじゃないかと思うわけですね。ごみの話もそうなんですけれども、今まではごみを出すのはただだつたというところから、少しずつ、一部ずつではございますけれども、ごみの排出についても有料化していくということに今やつとなりつあつたわけでございます。日常の生活での、我々の生活から温暖化、外部不経済を起しているというところへの理解を国民に求めていくのは、まだまだこれからハードルが高いんじゃないかなと思ひながら伺つておりました。

この話、まだまだしたいわけですが、こればかりやつていくわけにはいきませんので、もう一点、中林参考人に伺ひたいのは、中林参考人のお話の中で、プライマリバランスの話というんでしょか。財政の規律の話、これにつきまして、学校で教えておられる学生さんということかと思ひますが、一四八％の長期債務残高、これはだれが見ても健全な状態とは言えないという御発言がありました。

先生の授業を受けておられる意識の高い学生さんはわかつていただけるのかもしれませんが、一

般の国民の皆さんには、国の借金は多い、あるいは地方も多いということは一一般論としては頭に入っているのかなと思ひわけですが、なかなかそれが実感として、ここまで危険な水準になつていんだというところがまだまだ御理解を賜つていないんじゃないかと思ひます。そのあたりについて、参考人はどういうふうにお考えになるのか、あるいはどうすれば国民の皆様に危機感というんでしょか、現状、課題、問題意識を持つていただけると思ひます。

○中林参考人 大変重要な御質問をありがとうございます。

私もこれには日々頭を痛めております。実はこれは日本だけの問題ではありませんで、実務の面でアメリカで十年ずつと財政の話をしておりまうときにも、なかなか国民もわかつてくだらない。ましてや政治家の先生方も、私のアメリカでの上司などもそうでしたけれども、地元への優遇というのはどうしても必要なものだから、なかなかこれは理想どおりにはいかない。これは一体どうしたらいいんだらう。

最終的に考えますと、やはり国民に理解していただくしかないということですね。国民に理解していただくことによつて、その国民の代表者でいらつしやる政治家の先生方もそれを反映したよい政策を打ち出し、よい議論をすることができるといふことがあるわけです。私の先輩、上院で予算編成をしていた実務家などは、三十年仕事をして、その後、何と草の根運動をやるうというくらいの人もおられます。それほど煮詰まつて、国民の意識を高めていただくことがいかに重要かということを感じていただくといいかと思ひます。

これは日本においても非常に似た環境にあるんじゃないかというふうに思ひます。

実は私もひしひしと感じるわけなんですけれども、理論的には、これだけの財政赤字を抱えているんだ、将来的にこれが、何か起こつたときに、自然災害ですとか世界のいろいろな経済的な変動ですとかが起こつたときに、とんでもないことになるリスクを抱えているんだ、日本国家はそのときにどうしたらいいんだということを、頭では、理屈ではいろいろわかつておりまして、これを説明するのが非常に難しい。

これはやはり、丹念な説明と教育、そして、こうした国会の皆様方が議論を、それも定量的な、数字や政策の具体的な議論をぶつかり合せて、けんけんがくぐくのことを国民の前でなさつてくださる。実際に国民がそれを、どのような政策決定プロセスで行われているのかということや、開いたり見たりするといったことが、実は教育そのものになつてしまつていんだと思ひます。こういったことを皆様に日々行つていただくことによつて、財政規律に対する国民意識の高まり、こういったものも時間をかけながら徐々に徐々に向上していくのではないかと。遠い道のりのように思ひますが、急がば回れということしか実はないのではないかとこのように感じている次第でございます。

○盛山委員 中林参考人、ありがとうございます。

中林参考人はアメリカに長くおられたということで、アメリカは長らく双子の赤字に苦しんでいたわけでございますけれども、クリントン政権のもとで本当に急激な回復を見せて、またブッシュ政権で、イラク戦争ということもありまして、今大分悪くなつておりますけれども、そのアメリカの、米国債の利回りというの、そういう影響を明らかに受けていると思ひます。ただ、アメリカの場合にはほかの国の国債と違ひまして、アメリカはドルが世界の基軸通貨であるということもありまして、なかなか違うのかなと思ひわけでございます。

ちよつとその辺で中里参考人にお尋ねをしたい

と思うわけでございますが、日本の国債、これについての評価というのも一時大変悪い時期がありまして、また少し回復もしておりますけれども、長期債務のあり方というのでしょうか、日本の、我が国の財政、これについて国際的にやはり厳しい目で見られていたのではないかと思っています。またそれが、我が国の国債の評価によってスプレッドが変わってまいりまして、結局最後は税金で負担することになるわけでございますけれども、国債の償還のところに影響が出てくるわけでございます。

その辺は、一般的な予算やそういう議論をしているときには、今の金利の状態が大体こういうところであるからということ以外にはなかなか出てこないと思うわけなんですけれども、やはり、長期的な国の収支、そういうことを考えますと、日本の長期債務をどういうふうに変えていくのか。

先生が今お話しの中では、増税、歳出カット、そして景気の回復によつての自然増収、こういうことも全部ミックスしながら、日本の財政をどういうふうにしていくのか、こういうことを考えなければならぬというふうなお話があったかと思えます。日本の国債の評価、つまり日本の財政の評価、これについて世界的にどういうふうな目で日本が評価されているのか、そしてそれとの関係で、日本の長期債務残高をどういう方向で何年くらいで持っていくんだといったようなことを、我が国として対外的にアピールできるようにしなければならぬとお考えか、そのあたりを伺いたいと思います。

○中里参考人 財政規律がきちつと存在するということ、やはり国家の存立において最も基本的なことの一つではないかというふうに思います。もちろん、経済学の理論とかいろいろ考え方はあるんですけども、国債といえども、国債を買ってくださる方がいらつしやる以上出せばいいじゃないかというお考えも当然あるんだろうと思いますけれども、しかし、そうであったとしても、やはり一定の財政規律、ディシプリンがな

ければ、いつかは買ってくれる人がいなくなりま

す。国債は無限に、買う方の気持ちを考えずに幾らでも発行できるということにはなりませんので、常識的には、そういう段階に、だれも買ってくれなくなるような段階に行く前にきちつと対応していくということが必要だろつと思つています。それができない限り、また日本の国債の格付が、国債だけではなくて社債等の格付にも影響し、あるいは日本の経済そのものに対する信任というものにもつながつてくるわけですね。

今、人口構成がどんどん変わつていきますからそういうことも、将来的に若い労働者人口が減つていくという前提のもとでどんどん国債をふやしていくというのは、余り常識的な財政運営というところにはなりにくいのではないかと先生御心配のよう

に思つております。ただ、今までの日本の経済発展とかを明治以降ずっと見ていきますと、必要な時期には必要な知恵が出てきて、しかるべく、ここで、この国会の場で問題の解決が図られてきて、絶望的な状況のもとでも何とかしのいできておりますので、そういうところは樂觀的なんですが、何もしないで樂觀的にはなりませんということですね。

○盛山委員 中里参考人、ありがとうございます。各企業が債券を発行する場合であれば、IRです

ね。投資家に対して、その企業は今どういうようなバランスシートを持つていて、どういうことをしていて、どういうような収支予想であるのか、だからこの債券を買ってください、こういうような利回り、我々はこれだけ発行しているということを言うのが通例だと思つていいですね。国債の場合であっても、私はやはりそういうようなことが必要じゃないかと思つていいです。

今、中里先生がおつしやつたように、財政規律ということに国債の場合にはなるのかもしれないけれども、日本政府が全体でどつちの方向へど

ういうふうな形で向かつていくのか。財政の質、あるいは人口の構成ですとか経済のこれからの成長率ですとか、いろいろ絡んでくるわけでしょうけれども、どういう方向へ向かつていくのか、だから日本政府は安泰なんだ、あるいは、だからこ

ういう形の利率でこれだけの国債発行をしていきたいんだ、また、それについて信頼してもらつて大丈夫なんだ、そういうところをやはり、投資家への説明というのをものと日本政府はこれまで以上に丁寧によつていきまふと、日本の国内の投資家もそうでございますし、海外の投資家に対しても、魅力のある条件で国債、こういふものの債券発行をすることができないんじゃないかと思

うんですね。そういう点で、先生は、国会での議論で困つたときにはいろいろ知恵も出てきて、何とかこれまでもやつてきたし、うまくいくのではないかと、そういうようなありがたい、樂觀的に考へてい

る、しかしながら、財政の規律、どこまでが限界であるのか、やはりそこら辺をよく考えながら、財政、金融という政策をしていかなければならぬ、そういうふうには私は考へていられるんですね。中里先生、もう少し御意見があればお尋ねしたいと思つた。○中里参考人 国際的な比較というのが、やはり国債の発行についても大きな意味を持つてくるのではないかと今思つています。どこの国も、例えばGDP比で六〇%とか一〇〇%とかいろいろあるんですけども、日本は一五〇近いんですけども、余りにも突出して多い。それでも日本の国債を買つてくださる方が国内、国外にいらつしやるうちはまだよろしいんですけども、いずれそれは、平時にはよろしいんですけども、何かがあつたときにはたちどころにはたつとなつて、日本がばたつとなるということ、日本だけの問題ではございませんので、世界経済全体に対して重大な影響があるわけ

です。アジアの通貨危機のときに、韓国とかタイとかは大変なことになるりましたが、その当時のそれらの国々の経済規模でさえかなり深刻な影響があつたわけですね。日本についてもし仮に何かあつた、例えば地震が一発来ると何かあつたとしたら、それは取り返しのないことになつてしまふ。そういうことのないように対応策を少しづつ考へていくというのは、日本国の国民の福祉、福利のために必要であるのみならず、世界に対する日本の責任なのではないかというふうに思つていま

す。多くの国民は、これはまずいだろうということ、は、当然それはどなたもわかっているのではないかと思つています。ただ、自分の懐からお金が出ていくとなると、これは人間ですからだれでもなかなか厳しいお考えをお持ちでしょうけれども、状況が厳しいということに関しては、どなたもしかるべく認識はなさつていられるんじゃないかというふうに信じております。

○盛山委員 中里参考人、ありがとうございます。

やはり、余り悲觀的に心配ばかりしてはいけません、少し希望を持ちながら明るく頑張らぬといかぬな、そういうような気持ちでということも含まれているのかなと思つながら、中里参考人のお話を伺わせていただきました。

時間も大分押し詰まつてまいりました。最後の質問になりますけれども、今、中里参考人のお話の中でも出ましたけれども、日本の財政、経済を含めましてそうだけれども、やはり世界の中の一員として組み込まれていっているわけですので、昨年来、サブプライムローンもそうでございますけれども、世界のどこかで起こつたことが、あつという間に、もう翌日には日本の市場にも反映されていく、そういうような状況でもござ

中里参考人の先ほどのお話の中で、年度内にこの法案その他、予算もそうでしょうけれども、予算に關係するこういう税制その他についても公債についてもはつきりとさせないといけない、特に金融市場の混乱の回避あるいは國際的な影響その他を考えると年度内の成立は必須である、これは必ず必要である、こういうような御発言があったと思います。私もそこら辺は同様に思います。

やはり日本全体として、財政の規律もそうでございますし、税制のシステムその他について、先生が評価をいただきました国際租税、国際課税、こういうシステムについてもそうでございますが、安定した制度を日本は設けていて、それがある程度時間の余裕を持って世界に対してアピールする、それが日本政府として、日本として大事なことが、そういうふうな私自身考えるわけでございますけれども、年度内の成立について、いつごろまでにどういうような形で我々国会で議論を進めて対外的に出していくことが望ましいと思われるのか、そこについてお尋ねしたいと思えます。

○中里参考人 憲法の定めによりまして、予算その他は、これは長い歴史があることでございますが、単年度の議決、要するに国会のコントロールを財政制度に対して、毎年度毎年度洗いかえという形で行っていくということで単年度主義がとられているわけですが、そうであるとしたしましても、国家自体は継続的な存在ですから、ことしの日本と来年の日本が違ふということではございません。その両者のバランスというのが非常に重要になってくるわけですね。

毎年毎年度で予算を議決するということは、国会が財政をコントロールし、政府の活動からウオッチすることです。しかし、その国会がウオッチの権限からちよつと離れてストップしてしまふというのは、一定の継続が前提ですから、やはりそれは望ましくないだろうというふうに思うわけです。

暫定税率云々については、これは政治的な問題ですから、いろいろなお立場があるんだろうと思いますが、先ほどの東京オフショア市場の話で、レボ取引に係る利子の源泉徴収等の問題につきまして、これは三月末までに法律案が通りませんと世界的に金融危機を引き起こすような話でございます。まして、日本が、しかも国会の決断として、レボ市場に関して延長云々ということについて何もしなくとも金融危機を招いたということになれば、實際的に相手にされないだけではない、あちこちで大損害をこうむらせるとことになるわけですね。ですから、物によつても多少は違ふのでしようけれども、基本的に三月末までに何とかなるようにしていただくというのが国民にとっては非常に望ましいことではないかというふうに存じます。

○盛山委員 四人の参考人の先生方、まことにありがとうございます。時間が参りましたので、これで私の質問を終了させていただきます。ありがとうございます。

○田中(和)委員長代理 次に、大口善徳君。

○大口委員 公明党の大口でございます。

きょうは、中里参考人、中林参考人、高木参考人、安藤参考人、本当にお忙しいところ、急なお話だったと思うのですが、来ていただきました本当にありがとうございます。今、先生方から大変示唆に富むお話を聞かせていただいたわけでございます。

まず、中林参考人にお伺いをしたいと思います。今、財政再建ということで政府を挙げて努力をしておるといふ状況で、二〇一一年度にプライマリバランスの黒字化を目指している、こういうことでございます。

昨年の一月は、この二〇一一年のプライマリバランスの黒字化の見通しとして、もちろん高い成長シナリオで、十四・三兆円の歳出削減を最大限行えば黒字化の見通しが立つと。ところが、この一月の内閣府の発表では、この成長シナリオで十四・三兆円の削減をやってもマイナス〇・

一、七千億ぐらい足りない、こういう状況にあるわけでございます。そういう点で、プライマリバランスの黒字化、これは本当に全力を挙げてやつていかなきゃいけない大事な目標であるというところで、これは確実に実現しなければならぬ目標だと思えます。

さらにその次に、二〇一一年の半ばにかけて債務残高のGDP比、先生一四八%とおっしゃいましたけれども、この発散をとめていかなければならないということで、これについて一つの方向性を出していかなければいけない、そう思います。

そしてさらに、先生はアメリカの予算委員会に補佐官をやつておられたということで、そういう点ではいろいろと世界の状況を御存じのことだと思いますけれども、主要先進国では政府等が長期の財政推計を発表しております。アメリカですと七十五年、イギリスですと三十年、財政見通しの発表をしております。そういう点で、日本の二〇一一年度ということでありますが、二〇一二年から団塊の世代が基礎年金を受給するというようなことでございますので、長期の財政推計、こういうこともこれから大事になってくるのではないかと思います。

そういう点で、これから本当の財政再建について一つ一つ、節目節目を確実にやっていかなければいけないわけでございますけれども、そういうことのために数字が大事だとおっしゃいました。そこら辺のことにつきまして、アメリカのことも含めて御意見をいただければと思います。

○中林参考人 大変ありがとうございます。

日本の場合、七十年どころか三十年、こういった長期の推計というのがなかなか出てこないのが、やはり議論を行う上でも非常に大きな足かせといえます。難しさにつながっているということでは、大口先生の御指摘のとおりではないかというふうに私自身思っております。

特に、ワシントンにおりましたときに、目先の、毎年毎年の予算決議というものは、大体はほぼ五年先を見通して、全体の歳入と歳出のバランス

スについて毎年毎年決議をするというプロセスを通ります。そして、年によつては十年先で、議員の先生方の中で交渉して決議をとり行うということになるわけですが、そのベースになるのが七十年以上の長期の推計であったり、あるいはイギリスなどでは三十年ということですが、やはりある程度の長い目で見た将来像というのが描けなければ、これは議論自体が非常に政争の具になったり不毛の議論になったりしてしまうことは、やはり人間の行うものではないかというふうな部分も一部あるのではないかと存じます。

ただ、そのためにはどうしても避けて通れない議論が出てきます。長期の推計を行うということは、歳入と歳出、両方の面から気を配つて考えていかなければいけないということになるわけですから、当然ながら、税率をどうするのか、日本でもちらほら声が聞こえておりますけれども、消費税などを含めた議論、どうやって勤労世帯に過度な負担をせずに広く歳入に関して負担をしていただくのか、こういったこともどうしても議論の俎上にのせていかなければならなくなつてきます。これが長期の推計にどうしても必要なことになるんではないかと。

これは、どうするのがいいということではなくて、最終的には国民の皆さんの判断になるわけですから、国民に判断をしていただくために、そこそこのところで議論をしたり調整をするのではなくて、国民の前でこれを実際に議論していただくということが本当の意味での広報で、市民教育でしようということになってくるわけですね。ですから、やはり根本にはそういう長期的な推計が日本も必要であらうということ、まさに御指摘のとおりであるというふうに考える次第です。

そして、消費税なども含めて抜本的な税体系といったものを、もうそろそろどこから、もうちよつと早く日本も議論していかないと、とてもとても、これは世界的なスタンダードから見まし

でも、一体先々を日本は何をビジョンとして、何を考えているのかということが全くわからない状況です。少なくとも五年先、十年先でも結構ですから、一たんこれをどうするのかということを考え、そしてその先には一体何があるのかということとをアバウトでもいいですから示した上で、国民に対する選択肢を提示する。

そのときに、必ず経済的な成長見通しも、見通したものがその年に本当にそのとおりになるということはないですね。アメリカの場合も、必ず見通して政策決定をいたします。その年度ごとにいろいろなことを決議していきます。しかし、その次の年には、推計見通しのおりにはなっていない。ですから、そのときにその都度見直ししながら決議をしていく、これがやはり必要になってきますので、その年々にアベラブルな、自分の手の中にある可能な指標をすべて集めた上で、最大限の、最善の決断をその都度していくということが必要になってくるのではないかと。

そのことによって初めて、その年々に修正はするけれども、大体どっちの方向性を日本は長期的に向いているのかということ国民に示していく、そして世界に示していくことが必要になってくるという時期に、もうとつと日本は来ているのではないかとこのように思います。

○大口委員 ありがとうございます。これは政治家の責任でもございまして、きょうのお話をしっかりと銘じてまいりたいと思います。

そういう中で、税制、税体系の抜本的な改革、これをしていかなきゃいけない、喫緊の課題になっておるわけでございます。財政再建派あるいは成長路線派、こういう議論があったり、あるいは公平、簡素、中立と公正、簡素、成長、こういう租税原則、そういう議論もございます。私は、両側面、非常に大事な事じゃないかと思っております。

そういう中で、税体系の抜本的な改革をしていく場合、やはり国民の理解を得なきゃいけない。抜本的な税制の改革をやるには、国民の理解

を得なきゃいけません、納税者の理解を得なきゃいけません。そのためには、やはり歳出削減、これは本当にしつかりやっていかなきゃいけない。とにかくもう、道路の財源の問題もそうでありますが、無駄な道路はつくらない。本当に納税者が理解していただける説明責任を果たしていかなきゃいけない、こう思うわけです。そういう点で、徹底的な歳出の削減というのをやっていくことが前提である。

その上で、やはり社会保障給付あるいは少子化対策ということでは、本当にこれはもうかなり、二千二百億を削減する等々を含めまして、限界に来ておるわけでございますので、やはり社会保障給付とか少子化対策について、負担と給付というんですか、こういうことをしつかりと国民に理解していただくながら、この点については安定財源ということとを本当に考えていかなきゃいけない、こう思うわけであります。

歳出削減、そして成長、増税のバランスを考えていかなきゃいけない、一つでもつてすべてやるわけではないという中里先生のお話でございまして、けれども、ただ、今の借金を返すために増税するということ、これはまた理解が得られないんじゃないか。やはり社会保障給付とかあるいは少子化対策というようなもの、負担と給付が明確になっていくというようものが大事じゃないか。それと、抜本的税制改正は、消費税だけじゃなくて、やはり所得税、特に所得税の最高税率の問題とかあるいはそれぞれの課税ベースを広げるとか、いろいろな議論があります。あるいは、税額控除ということもしつかり考えていくべきではないか、こういうこともあります。

そういう点で、中里先生には政府税調で本当に大きな仕事をしていたいたしておりますので、中里先生に税体系の抜本的な改革の方向性について、ドイツはうまくやっておる、こういうこともお書きになっておるようでございますけれども、そういうものも引用していただきながら、お話ししていただければと思います。

○中里参考人 税制というのは、これを変えたら世の中が格段に、飛躍的に、みんなが幸せになる、そういうものではないところがちよつとつらいところでございますね。税金を払うのを好きな方というのは、まれにはいらつしやるかもしれないけれども、余りお会いしたことはないわけですので、これはもう非常に厳しい状況ですね。その中で、皆さんが嫌がるものを少しづついただくということですから、国民の納得がいくように、使い道も含め、負担のあり方も含め考えるということ、これしかない。地道な努力ですね。その時々、可能な限り現実的に、国税の執行の制度等の体制も含めてやっていく、もうこれしかないと思うんですね。こういうふうな税制改革をする世の中がこんなによくなるというふうな夢を語ってしましますとちよつと、そんな結構な話ならば飛びつきたいですが、どうもそういうことではなさそうです。

最終的に、税制の一番の根本は、必要なだけのお金を余り無理のないように集める、これが基本でして、税収の上がらない租税制度は租税制度ではございせんので、まあ上げればよいというものじゃないんですが、必要な分を謙虚に少しづつ何とか集める。税収が集まるとその租税制度でございまして、ここを忘れてしましますと、減税するために租税制度があるわけでもございせんので、基本はそれだということを認識した上で、あとは、国民の理解を高め、経済活動に余り大きな支障を及ぼさないようにしながら、肅々と歳出削減の努力もしながらやっていくという、本当にバランスだけの問題ということになってまいります。

余り税制で夢を語る方は信じない方がいいというふうには私は思っていますけれども、一度夢を語ってみたいとは思いますが、ちよつと難しくそうです。

○大口委員 これにつきまして、政治家がしっかりと議論してまいりたい、こういうふうには思っています。

道路特定財源の議論に入りたいと思うんですが、これは中林参考人、アメリカの事情をよく御存じなわけでございます。確かに、税は一般財源であるというふうなことは、いろいろな議論があると思うんですね。その中で、例えば、ジョージ・メイソン大学のブキャナン教授は、目的税の経済学、こういう著書を出されてノーベル経済学賞を受賞された方でございましてけれども、この中で目的税のメリットということも主張されておるわけですね。

また、連邦政府の歳出の半分以上が特定財源によっている、例えば年金とかあるいはメディケアとか道路、こういうことでございまして、特定財源が悪である、こういう議論もちよつと極端ではないかなと。やはり納税者にとつて本当に理解をしていただけるかどうかということが税の根本だと私は思うんですね。

そういう点で、一般財源が特定財源か、大いに議論すればいいと思うんですが、この歳出についてはどういう税でいけばいいのかということをはりもつという議論はなかなかいかなきゃいけない。日本の場合はその議論が、一般財源というのが正しくて特定財源が誤りだということ、そういう感覚があるんじゃないかと思うんですね。

そういう点で、アメリカにおけるそのあたりの議論について御紹介いただければありがたいと思います。

〔田中（和）委員長代理退席、委員長着席〕
○中林参考人 アメリカにおける議論ということなんですけれども、実は特定財源が必ずしも悪いということでは全くないと思います。

ただ、問題は、その特定財源を決めたときは、非常に理屈に合っていて、そしてとても必要で、どうしても必要なものであるという場合がほとんどです。アメリカでも議論されていたものなんですけれども、その中で残る問題というのは、やはり時代が二十年、三十年、四十年と過ぎていきますと、時代背景も変わりますし、世の中が必要としているものが変わっていくわけです。そのとき

に、もう古臭くなつてしまつたものがいまだに特定財源で残つてゐるというものに関しては、やはりアメリカでも議論があります。

そういったものでは限りの縮小していくという努力が必要なんですけれども、これは政治的にも、あるいは国民の皆さんに説明する上でも、非常にエネルギーを必要といたします。ですから、このエネルギーというのはアメリカでも非常に大きくて、なかなか抜本的な改革に至つていないという点も多々ございます。

特に、アメリカでは、日本と同じようにやはり高齢化が進んでいく、そして社会保障費、特にメディケア、メディケイドといったような医療関係の費用がウナギ登りに上がっていくという現実が実はあります。この中で、特定財源といったものが余りにも確固としてありますと、必要なものにお金を振り向けることがだんだんできなくなつていくという財政的な硬化化がもたらされるわけです。一般財源の中にあつて、時代時代、あるいはその年々に必要になつたものにお金を充てることができなければ、それができなくなる。国家の柔軟性、そして国民のニーズというものにこたえられないというマイナス面が非常に出てきます。

ただ、社会的に、長期的にどうしても必要になるであろう日本の社会保障費とか、高齢化社会に向かつていく中で、ましてや子供の数が少なくなつていくこの社会の中で、どうしても必要なものに対して特定財源といった形で消費税などを充てていく、これからのものとしてそれを考えていくという意味では、大変必要な措置ではあるかと思ひます。

ただ、私たちがもうこの世に存在してないころにもその特定財源の縛りがかかつてゐることに關しては、恐らく、将来の人たちは違つた形で物事を決めていきたいかもしれませぬ。そのときに、やはりある程度の時限立法にしておきますとか暫定にしておくという形で、その人たちが選択肢の権限を行使できる、見直すことができるよう

な状況にある程度の幅を残しておくことも、もしかしらば検討の一つ、材料となるのではないかと、いふふうに思ひます。

特定財源は、その分野分野の方にはどうしても必要な、死活問題になります。ただ、どうしても長期的に、そして私たちがいなくなつてしまつた後の日本をも考える上では、長期的な視野といったものも考えながら、本当に必要なのかということとを厳しく見ていく必要があるかといふふうに思つております。

○大口委員 大変示唆に富む御意見だと思ひます。やはり絶えず見直しをしていくことが大事です。すし、国民に対して説明責任を果たしていくことが本当に大事である、こつこつに思ひます。そこで、高木参考人、全国を回られて、全国の状況というのを講演等でつぶさに見ておられると思ふんですね。現場のことをよく御存じではないかなと思ひます。

今回、この特定財源につきましては、今度は道路整備費の財源の特例法の三条一項で、要するに道路の整備の費用はシーリングがかかつてゐるんですね。毎年三%のシーリングがかかつてゐるもので、平成十年から比べると大体四割ぐらい、道路整備費自体が減つております。そしてさらに、真に必要な道路といふことで、これから毎年毎年もつと厳しい査定をしていきます。そして、そういう場合に、毎年毎年一般財源もきちつとこの中に、予算の段階で一般財源化もしていく。

そして、決算の段階で、道路整備費と決算の収入の差額を繰り越していく。繰り越した額は必ずその翌年に使わなきゃいけないというもののじやなくて、最終的には平成三十年以降の中で、しかも期限を決めないで、繰越額について使つていく。それによつて、この道路特定財源としての負担と給付といふんです、納税者の理解を得るといふことのためにそういう仕組みをつくつたわけでありませぬ。ただ、災害復旧等でそういう部分が災害復旧補正といふことで出てまいりますと、その繰り越す額もゼロになる場合も結構ある、こ

う仕組みになつております。

揮発油税あるいは軽油引取税等の法律上の特定財源、そして自動車重量税という運用上の特定財源、なぜこれが納税者の理解を得るかということについて、要するに、揮発油税とか石油ガス税にほかの油種に比べれば高い税率がかかる、また自動車のユーザーにだけかかる、そして、日常生活において自動車を使わなきゃ生活できない、こつこつという方々の方がかなり、そうでない方の何倍も税金を払つておられる。こつこつという方々に理解していただくためには、やはり、皆さんが車を運転するに当たつてはこつこつという形で道路を整備しますといふことが、御理解が一つの大きな理由になつてゐる。受益者負担といふことであるわけですね。

そういう点で、これからのこつこつという議論をしていかなきゃいけません、本当に真に必要な道路といふものはどういふものかといふことをしっかりと見て、そして中期計画の中でそれを反映させていくことが大事だと思ふんです。

高木参考人は、道路については八割方はもう整備されたといふことでございますけれども、例えば埼玉県知事の上田さんあたりがおつしやつてゐるのは、やはり幹線道路ができていないと、地方の道路を整備してもつながらないという意味がないんだ、こつこつということおつしやつてゐます。それから、首長さんたちが今一番悩んでゐることは、企業誘致をしないとどんどん空洞化して、人口が都会へ行つてしまつて、自分たちの地域が活性化しない、だから企業誘致をするためにどうしても道路を整備しないと、自分たちの市や県が将来成り立つていかなんかだ。あるいは、首都圏でいきますと、ソウルは環状を二本、しっかりとしていきます。あるいは、北京はもう六本環状道路がある。ところが、東京の場合、そうではない。

そして、地方は今、予算をこの暫定税率含みで発表してゐます。三月議会でこれを議論するわけでありませぬ。これが三月三十一日に通りませんと、全部またやり直しということになります。国もそうですし、地方もそうです。こつこつという点で、

地方の混乱もござひます。

ですから、先生がおつしやつたように、これを政争の具にしますと、そして三月三十一日に切れてしまひますとこれは大変なことになつてしまひますので、やはりある程度この改革にはプロセスが必要ではないかな、そういうことも考えておるわけですが、御意見を賜ればと思ひます。

○高木参考人 道路整備の現況でございますけれども、私も立場上全国にいろいろと行つておりますけれども、十年、二十年前と比べて大変立派な道路が本当によくできてゐるなといふのを痛感するんです。その一方で、費用対効果といふ大きな問題があると思ふんですけれども、これが置き去りになつた形で、ただつくられてゐるという感じがして、いわゆる無駄な道路と言ふ言葉はよくないんですが、そういう道路も結構多いといふのを実感してゐるんです。

一例で申し上げると、これはいろいろなところで言われておりますけれども、本四連絡橋、三本も橋があるわけですね。つくる前から、そんなものは無駄であるといふようなことをさんざん言われてきて、私も言つた覚えがあるんですが、結果的には非常に効率性のない橋になつてきてゐるのではないかな。

先般も、九州に一番近いところの今治―尾道ルート、しまなみ海道といふところがあります、大変立派な、島をつないでいます。夕日なんかを浴びて、これは一体日本なのかと思ふほどに本当にすばらしい光景でしたが、立場上、腕時計を出しまして、一分間で往復ベースで何台車が走るのかと。小型のトラックがたつた一台走つただけなんです。いろいろ案内してくれた方に、たまたま変なときに見たんじやないかと私は言つたんですね。そうしたら、大体いつもこんなものです、こつこつというのを言つていたわけで、明らかに、費用対効果、どう考えても三本の橋は要らなかつた。その結果が大幅な赤字なんです。

それから、アクアラインについてもいろいろ言われておりますけれども、でも私は非常に重要なアクアラインだと思うんですが、やはり費用との問題で、利用者がいないとか等々、こういう話は幾らでも具体的にはあるんです。

先ほども言いましたように、そろそろもう道路整備も、八割方はできているので、もちろんその二割方は、さっきおっしゃるようにならば幹線の高速度道路ができていない県もあります。それから、生活道路、歩道なんかの整備もきちつとないとか、あるいはそれ以外の生活道路を含めた形での、あるいは渋滞緩和もそうですね。やるべきことがあることは認めます。ですが、それが多分二割だろうというふうには私は思うんです。

要するに、全体の八割が終わっている以上は、あとは少しスローダウンをしたペースで、一切つくっちゃいけないと言っているわけじゃなくて、これからの道路整備というのは必要不可欠だと思ひますが、そろそろペースを今までと違つて落として、そして時間をかけてやったら、今のいわゆる道路特定財源でも十分やっていけるんじゃないか。何も暫定税率をわざわざ組み込んでまで、ないといけないというのではないという感じがするんです。

ですから、道路をつくるのは結構なんですけれども、少しペースを落としていくというようなことであれば、先ほど冒頭に申し上げた結論に多分つながることになるのではないかと、こう思っております。

以上でございます。

○大口委員 ありがとうございます。

ただ、十年でとにかくしっかり整備して人口減少社会に備えよう、こういう声もあること、そして命の道路ということ、第三次救急医療施設に三十分以内で入っても五割の救命率だ、こういう緊急性もやはりありますので、そこら辺についてはまた議論をさせていただきたいと思ひます。

あと、最後に中里参考人に、今、オフショア市場、オフショア勘定の問題、そしてレボ取引の問題、これがありません。これが三月三十一日に切れますと本当に大変なことになるということを、もう少しわかりやすくお話ししていただければと思います。

○中里参考人 国際的な金融取引というのは、動く元本は大きいんですけども、利は薄いものなんです。その薄い利のところに源泉徴収が乗ってきますと、正直ストップしてしまふんですね、税引き後のリターンを念頭に置いて取引が行われますから。

あるところに市場が存在して、そこで取引が行われることを前提として世の中全体、世界全体の経済が動いていますから、何らかの事情でそれがストップということになったときに、その波及効果というのは大変なものじゃないかと思うんです。もちろん、ある程度の時間があれば回復は可能かもしれないんですが、そのことによって、ストップさせたことによって日本の信頼というんですか、それが失われるという点はかなり深刻じゃないかというふうには思っています。

お金というのは税の軽い方に流れていくという本質性がございまして、ちよつとした税制の変化でたちどころに金融取引というのは多大な影響を受けるということなんです。その影響を過小評価しますと、私、実はよくわかりませんが、これは恐らくとんでもないことになるだろうということは何となく想像がつくわけです。

以上です。

○大口委員 時間が参りましたので、以上で終わりにします。安藤先生、済みませんでした、一度も御質問できませんでした。

ありがとうございます。

○原田委員長 次は、松野頼久君。

○松野(頼)委員 民主党の松野頼久と申します。きょうは、参考人の先生方、大変お忙しいときに当委員会にお越しをいただきまして、まことにありがとうございます。

早速幾つか質問に入りたいと思うんですが、まず中里先生にお伺いをしたいと思うんです。

中里先生、私も先生の今までの御発言とかをいろいろ調べさせていただきましたら、固定資産税について非常に専門家であるというふうには拝見をいたしました。実は私も国会で随分、これは地方税で、分野はちよつと別なかもしれませんが、固定資産税の問題点というのを過去に何回も指摘をしてございまして。特に平成六年のときの七割評価の導入にかかわる問題とか、先生の中でも、「償却資産に対する固定資産税」という本を出されていらつしやるんですが、特に不動産の、建物にかかわる固定資産税の算定方法というものを私も国会で何度も何度も実はやらせていただいております。

例えば、国税であれば、鉄筋コンクリートと四十七年で償却させていくわけです。ただ、固定資産税の場合は、再建築費評価方式というわけのわからない評価方式を持ち出して、今この建物建てたら幾らなんだと、それも、課税当局が勝手に、壁紙はこの材質だったら何点、この材質だったら何点、その理論が全くない状態なんです。

ある例を私も一つ委員会を持ち出したんですけれども、地方税法の中で「適正な時価」という文言によって運用されているわけですが、例えば、ビルを建てた価格、要は実際にゼネコンに支払ったお金、これ以上適正な時価はないと思うんですが、これも、それじゃなくて、課税当局が、今建てたらこの値段なんですと、勝手に勝手な価格を想定して、ゼネコンにお金を払った金額と違う金額を課税標準として出して課税をしているというわけのわからない状態にあるんです。

今回、福田総理の二百年住宅というものがこの税法の中にも、今回かかっている法案の中にも入っていて、私は、そのコンセプトは非常に素晴らしいと。今、日本の建築を見てみると、二十年、三十年、四十年で壊さなければいけないようなちやちやなものをつくってばっばん壊すよりも、どつしりとした、欧米諸国のように二百年、三百年というものをつくって、それを長く使っていこうというそのコンセプトは非常に素晴らしいんです。

すけれども、では、この二百年住宅に対して、固定資産税は二百分の一にするんですか、国税の償却は二百分の一にするんですかと。税制の誘導が全くないんですかね、若干、固定資産税を毎年少し減らすとか言っているくらいで。

では、その償却資産に関して、二百分の一の償却はさせるわけではないというふうな問題点もはらんでいっていると思いますので、その辺、ぜひ先生の御意見を、固定資産税の問題点を含めてお聞かせいただければ大変ありがたいというふうに思っております。

○中里参考人 市町村の基幹税ですから、なかなか、政治的なことまで考えてしまいますと、発言というのは非常に難しいわけですね。私は学者ですから、理屈だけなら幾らでも、だけと言っちゃいけません。理屈の話であれば何とかなりますが、だから、そういう意味では、理屈だけで割り切れないものがあるということとは重々承知の上で申し上げさせていただきますと、もともと固定資産税というのは、地租とか家屋税とか電柱税とか鉄道用の軌道税とか、よくわからない雑税を固定資産税という名前一本にして、無理やりつくつたものなんです。ですから、その課税範囲が諸外国と比べるとかなり広いんじゃないかというふうに思っています。

それがいいのか悪いのか、いろいろ問題はありますが、日本の固定資産税というのは課税対象がかなり広いんじゃないか。牛とかにも、忘れちゃいましたけれども、何かいろいろなものがあるみたいですね。ただ、資産税というのは致命的な欠陥じゃないですか、難しさを抱えていて、評価です。この評価というのが、みんなに公平に、これは幾ら、これは幾らというのがなかなかしにくいところがあると思いますので、余り極端な裁量が課税当局に働かないように一定の、このくらいという基準が示されればいいんですが、なかなかそうはいかない。

東京大学も東京都によって固定資産税をかける。それは、周りの住宅地の方々のところに余り

に電柱を立てるのはみつともないというので、大学の構内に電柱を立ててさしあげたら、これを、電柱一本につき一年間に千円とか取っているからここは宅地だということで、年間一千万円とか何か課税された。もちろん御協力はいたしますが、しかし、そういうことではいいのかということはあるわけですね。

ただ、御当局の方も、それを踏まえながらだんだん改正というのか見直しの動きがあるんだろうと思います。にもかかわらず、市町村の基幹税ということなのでなかなか見直し、ストップさせられてしまうということも起こると思いますので、国会の場その他で、こういう問題点がある、こういう問題点があるということその都度その都度取り上げながら発言していただくことによって、だんだん制度もよくなってくると思いますし、それから裁判を通じて是正されるというようなことも起こってくるかもしれませんね。

駅中課税なんかについては、評価基準を見直すということで対応がされて、ああいうのは非常に大人の解決で、東京都も納税者側も、それから国会も総務省も、明確な、非常にいい解決法でよかったんじゃないかと思えますので、だんだんああいう方式が広まってくるいいなと思っております。

○松野(頼)委員 ありがとうございます。

特に、先ほど政治的なというふうにおっしゃいました。市町村税の六五％を都市計画税と固定資産税で占めているわけなんです。ですから、減税ができないという、まず徴税の立場ありきという形の解決が図られているのではないかと、一つが私は非常に問題点だと思っているんです。一つの税目で六割以上、それに偏るという税負担の重みというの大きな問題だというふうに思うんですけれども、その辺。

あと、さっきの二百年住宅、今の含めて二百年住宅に対する税制誘導というところでもし御意見があれば何えらばというふうに思います。

○中里参考人 これも、総理が強く主導なさって

いる。日本の住宅というのは確かになかなか建てかえの頻度が高いですから、資源の効率的な利用とか環境その他を考えると、総理のお考えというのは、先生もおっしゃるとおり非常にすばらしいものだというふうに思います。

ただ、これに対してどういうふうな税制の優遇を与えるかというのは、また非常に高度な、政策的な、政治的な問題になってくるんだらうと思います。二百分の一にするかどうかはちょっと難しいですが、しかるべく、要するにそういう方向に国民の行動が自然に誘導されるような形でということ、当然考え方としてはあり得るし、国会も含めてお考えになってくださるんじゃないかとは思っています。

○松野(頼)委員 どうもありがとうございます。

次に中林先生にお伺いをしたいと思うんですが、これも中林先生のおっしゃっている中に、財政改革における要素としては、政府と国民と、あとそれを結ぶ専門家、この三要素が非常に必要であるというふうな論じていらっしゃる部分があるんです。

まさに今回の、今議論をしています道路特定財源、十年間で五十九兆円という枠、予算の枠取りは実はできているんですけれども、先ほどから幾つか出ています、では真に必要な道路、その道路はどこで、幾らかかるんですかというふうな私どもが委員会でも聞いても、それはこれからなんですと返ってくるんです。

ですから、今予算なり歳入の方の税の議論をしている中で、五十九兆の内訳というものが決まっているんじゃないんです。多分、それは御存じか御存じじゃないかわかりませんが、そういう状況の中で、わずか十六項目、例えば高規格幹線道路の整備二十四兆、何々、踏切一兆幾ら、それぐらを十六項目に切り分けただけで国会に予算審議をしてくれ、それに伴う歳入の十年分の暫定税率の議論をしてくれということなんです。

それで当委員会も随分紛糾をして、少しずつ、五十九兆の根拠を出すというふうなきのうぐらい

から動きができています。ただ、きのうもいつても予算委員会は今ずっと進行している中で、例えば諸外国でこういう形の予算審議を要求する、そして真に必要な道路を一体だれが選定するのかわからない、また、今審議をしている最中で、どこにどういう道路をつくるのか明快になっていない状態の審議ということに対して、先生の御意見をいただければと思っています。

○中林参考人 大変難しい御質問だと思います。私が見てまいりましたアメリカですけれども、日本の政治の制度と比べましてやはり相当違います。どちらかというと、日本は、議院内閣制の、同じ制度をとっているイギリスと比べた方が近いのではないかと、この声もよく聞かれます。ただし、イギリスと比べたところで似て非なるもの、非常に日本とは違う議院内閣制があらわにはとられています。

ですから、ほかの国と比べて、では日本はそれをまねてこうすればよくなるという非常に明快なお答えというのは、やはりどうしてもない。ということ、日本の制度に合わせた、そして最適な方法を我々で編み出していくしかないというのが最終的な結論ではないかと思えます。

ただし、世界にはいろいろな失敗例もありますし、試行錯誤がされています。ですから、そういったものから成功も失敗も含めて学んでいくということとは可能なのではないかというふうに思う次第です。そこでアメリカの例などがよく出てくるわけですし、それから、日本の先生方、議員の先生方も、アメリカの制度についてはかなり詳しい方がたくさんいらっしゃいます。ただ、問題は、全体像としてとらえた中で一つの制度であり、一つの規制であったりルールであったりするわけなんです。

アメリカの全体像そのものは、やはり大統領制度ということにあります。最終的には議会が予算を決める権限を持っています。日本の場合は、内閣が予算の提出権を持っているわけです。アメリカでは、これはすべて議員立法ですし、すべて

議会が最終的に判断をするということになっておりますが、実際には、大統領府から送られてくる予算教書、そして、その予算教書だけではなく、実はジャスティス・ディベース・マテリアルというのがあります。予算教書の中に入っていない皆さんの資料が行政府から寄せられます。その見直しを全部、実は議会の方で精査します。

アメリカの場合は、本当に日本とは制度が違います。議院内閣制ではありませんから、大統領府の政党と議会の中の与党が食い違うということが往々にしてあります。その場合には、やはり野党側になる議会の主導側の政党が、例えばもし食い違った大統領府の政党である場合は、そこから出してきたものを精査するわけです。ただ、その数字というのは、実はある程度大統領府に都合のいい数字が入ってきます。そこで、では本当にこれが必要なのかそうでないものなのかということ、これを精査しなければいけませんけれども、それは議会の責任ということになります。

そのためには、アメリカの議会の場合は、委員会スタッフという専門のスタッフを個人事務所以外の場所に置くことができます。そして、実はそれ以外に附属機関がたくさんありまして、日本語でいうところの会計検査院ですね、アメリカではガバメント・アカウンタビリティ・オフィス、GAOというところが議会附属になっています。それからCBO、コングレショナル・バジェット・オフィスというところが議会附属になっています。ですから、委員会のスタッフが実はそういったところを自分の手足のように使って、さまざまな数字の検証をします。

きょうここにきていただいた冒頭のところで、定量的な議論が必要になってくるということをお話させていただいたんですが、ではその定量的な数字はどこから来るのか、実際だれがその数字を一生懸命集めてきてくれるのか、かき集める縁の下力持ちをしてきているのか、かき集めると、やはり専門家が実は非常に豊富な資源として存在しているということなんです。

ただ、皆様御案内のように、アメリカと日本は本間に制度が違いますので、これを日本に取り入れるとなりますと、日本の制度を変える、日本を大統領制にするというぐらいまで覚悟を決めなければならぬことになってしましますので、これはそのままには取り入れられないというふうに思います。

そのときに、やはりいかにして日本の制度の中で、バックドア、つまりドアの裏側ではなくて、国民に見える形で議論をしていくということは、本間に、納税者である皆さんの、ごくごく一般的な国民の皆様の御理解を得るという上では、これは日米問わず、イギリスと日本も問わず、必須であるわけです。その必須のことにたえる最低限のものが、必要だということで、かなりの専門家の手をやはり国会の中に、特に野党の皆様が手に入れていく何らかの手段が必要になってくるだろうというふうに思います。

日本の議会の中にも、衆議院の中には調査局があり、参議院の中には調査室があり、実は人数などを見ますと、私がおりました予算委員会は与野党両方合せて大体五十人ぐらいおりました。与野党と野党に委員会スタッフが分かれてしまうわけですけれども、三十人ぐらい、時には二十五人ぐらいといった形で与野側におりまして、野党側には十五人から二十人ぐらいといったような予算委員会のスタッフ構成だったわけです。それを考えますと、今の衆議院の調査局ですとか参議院の調査室などは大変な、三百人近い規模ですが、前後の規模ぐらいいらっしゃるといこともありますが、相当のヒューマンパワーになっていくということも実は考えられますので、そんな、大統領制に日本がする必要は全くなくて、実はまだまだ活用の余地のあるすばらしい有能な人材がたくさんいらっしゃるというふうな気もいたします。

の他にも提示しながら、本当に真つ当な議論をしていくことによつて、国民が最終的には選挙で判断するときの材料にしよう。

あるいは、民主主義というのは最終的には国民の認識といひますか意識のレベルで決まってしまうのだと思います。もし意識レベルがまだまだ未熟であつたり達していない場合は、それなりの選挙結果にならざるを得ないということだと思ひますので、いかにして、日々研さんしながら、国民の方々に多少ややこしい、ましてや財政のバランスといひたような生活実感にはとてもとても身につかないような、感じられないようなものを理解していただくには、やはりそういった、毎日絶えず国民の前で議論をする、そして説明をするというふうなことがどうしても必要となりますので、ここだけはどうしても必要となりますので、特に野党の皆様に頭張つていただいて、しっかりとした政策議論のための専門的な数字なり定量的なものが提示できるようになつていただきたいというふうに切に願つております。

○松野(頼)委員 どうもありがとうございます。

例えば予算書の中には、ではミュージカルをやりますという、ミュージカルミュージカルと出てこない、例えば千八百億も外郭団体に投じてその調査をするということも出てこない、ほとんど人に使われていないような駐車場をつくるということも予算書の中にはあらわれていないんですね。こうして一つ一つ一つ一つ一つ一つ探して、まだまだたくさんあると思うんですけれども、一つ一つ一つ一つ一つ探して、どうやうなものが出てくる。予算書の中にはそんな項目は何一つ書いていないという状態の中で国会で審議しているということ、ぜひ御理解いただければありがたいなというふうに思つております。

続きまして、高木先生にお伺ひをしたいと思います。先生は、暫定税率で三十四年間続いているのはおかしいという、まさにごもっともな御指摘をいただいていると思ひます。道路以外の部分でも、この間私も質問させていたいただきましたけれども、要は、今回の租税特別措置法で約二百九十五項目、長いものは五十年以上続いているものがごろごろございます。やはり時代に合つた、その時代その時代、税で優遇するということがすべて悪いというわけではありませぬけれども、公平、中立、簡素という税の原理から、やはり税以外の方法を模索するのが本来は筋なのではないかというふうに思つております。

シャウブ勧告以来、この租税特別措置法というのがどんどん広がつて、また、これは多過ぎるのではないかというところで減らされた時期等々、この戦後の長い歴史の中で何度かあるわけですが、でも、ただ、また今膨張傾向にあるのではないかというふうに私は思つております。

先生、ちよつと大きくくりな質問で恐縮なんですけれども、この特別措置法のあり方みたいなものについてちよつと言及をいただければありがたいというふうに思ひます。

○高木参考人 この点につきましては、冒頭にも私申し上げたと思うんですけれども、そもそも初めから租税特別措置法自体がおかしい、特別措置自体おかしいというのではないと思ひます。やはりそのときそのときで、本間に優先課題でこういうことをやりたい、そのためには一般財源としてやるのではちよつと不都合があるし、むしろ財源を一定のところに集中をして、そしてもう一気呵成にその政策目標を実現する、これはあつていいと思ひます。

ところが、一回そういうものができちゃうと、既得権益という妙なものがあつて、一たんつくっちゃつたらもう壊せないというものがこれまでの日本の姿ではないかと思ひます。もう役割が終つたものの、あるいは政策課題も、一〇〇%とは言えないまでも八割ぐらゐが実現しているのであれば、依然として今後もさらに特別措置を続けるというのはいまだに間違ひではないか、時代おくれをいつまでも引きずつていひのかという問題もあると思ひます。まさにスクラップ・アンド・ビルドというのはこの点であつて、日没、サン

セットというのこういう議論なんです。ですから、一たんつくつちやつたらもうそれは半永久的に続くということ自体を変えていかないと、財政状況が大変厳しき折、回らない議論だろう、こう思つております。もつとやはり財政全体をフレキシビリティを持って行つていく必要があるんじゃないか。

この租税特別措置の問題は、実は特別会計も同じなんです。そういうものができたときは一定の意義があつたわけですが、十年、二十年、三十年たつと意味がなくなつてきている。だからこそ、今、特別会計の方も、抜本的に見直して数を減らしていこう、こういう動きになつていすけれども、むしろそういうことは臨機応変に弾力的にやつていくというのが国会に求められる姿ではないか、私はこう思つております。

それから、最後に道路特定財源についても一度申し上げますと、特定財源ができてからもう本間に五十年以上、五十四年ぐらゐたつています。暫定税率ができてからももう三十四年もたつています。それでいて、まだ道路の整備が十分じゃないというんだつたら、逆に言わせていただくと、五十年もかけて道路行政は一体何をやってきたのか、国会議員は何をやつてきたのか、こういう議論にもなつちやうなんです。

ですから、それは永久にやるんだという答えなのかもしれないけれども、通常は二十年、三十年あたりで道路行政とか道路のいわゆる建設目標というのを本来実現させるべきであつて、五十年たつて、いまだにまだできていません、足りません、不十分ですというのは、これはみずからの今までの政治、あるいは行政でもいいんですけれども、それが失敗だったということを意味しているような気もいたします。

○松野(頼)委員 どうもありがとうございます。最後に、安藤先生にお伺ひをしたいと思います。安藤先生の書かれた論文を拝見いたしました。

非常に共鳴するところ、たくさんございました。その中でというわけではないんですけども、先生にちょっと一つ、ずばりとお聞きしたいのは、今回のガソリン税の暫定税率、要は、揮発油税または軽油引取税の税の上に実は消費税が二重課税されております。この二重課税の問題、今までの国会の答弁を見ると、諸外国ではそんなに珍しいことではないんだ等々の答弁が行われているんですけども、ただ、私はやはりどう考えても、この二重課税の問題は、きちっと消費税導入のときに整理すべきだったものが整理し切れずに今もなお残っているというふうに思うんですけども、この消費税の二つの税に関する二重課税について、先生、御意見をお聞かせいただければと思います。

○安藤参考人 消費税の二重課税の問題については、消費税の導入のときにやはり議論になったわけですね。それで、政府税調あたりの説明を見ますと、要するに、ガソリン税そのものの、揮発油税そのものは、いわば受益者負担、そういう意味合いという性格がある、ところが消費税というのはまた違う性格のもので、したがって税の根拠としては違うので併課しても差し支えないんだ、そういう議論なわけです。果たしてそれで納得できるかどうかというのは別の問題ですが、理屈としてはそういう理屈で併課になっているというふうに思います。

○松野(類)委員 先生としては、この二重課税はしようがないというふうな御意見でいらっしゃいますでしょうか。それとも、やはりある程度の時期に見直すべきではないかという御意見でいらっしゃいますでしょうか。

○安藤参考人 暫定税率をやめれば、消費税分も下がるというふうには私は思っております。そんな程度ですね、申しわけないですけども。

○松野(類)委員 あと、先生は特定財源の問題について、やはり特別な事情があるということがまづ大前提である、その特別な事情は、まさに半世紀前の道路整備状況と比べて今はもう状況が違っ

ているんだから、この特定財源制度というのはやめるのではないかというふうな趣旨だということに思っております。私も全くそのとおりだというふうな思っているんですが、現状の中で、今まさに当委員会が審議をされている状況、これから十年間、暫定税率を続けながら約二十六兆というお金の歳入を決めていくということに対して、一言御意見をいただければと思います。

○安藤参考人 私は、今までは五年計画だったわけですね、なぜ今回十年なのか、それはまず疑問に思っております。これは、ある意味で、こういうことはもう最後だ、そういうような意味合いがあつて、五年じゃなくて十年この際やつてしまおう、そういう政治的な意図があるのかな、そういうことを感じております。それから何でしたか。(松野(類)委員「先生の御意見は」と呼ぶ)

それから、揮発油税にしても自動車重量税にしても、一般財源なんですね、法的には。そのことはやはり重視すべきだ。要するに、これはあくまでも暫定措置として道路特定財源になっているので、本来一般税だということがちゃんと残っている。ですから、特定財源をやめるということとは本来の姿に戻ることだ、そういう理解でおります。

○松野(類)委員 四人の参考人の先生方、本当にきょうはお忙しいところ、どうもありがとうございます。貴重な御意見を伺わせていただきました。ことに感謝を申し上げまして、質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○原田委員長 次に、古本伸一郎君。

○古本委員 民主党の古本伸一郎と申します。きょうは、諸先生方におかれましては、大変お忙しい中、当委員会にお越しいただきましたことを私からお礼を申し上げます。

最初に、せっかく四人いらっしゃっておられますので、御教授を請う側が勝手を申して大変恐縮ですが、私も質問を小気味よくいきたいと思ひますので、できれば一人一分ぐらいでぜひよろしくお願いをいたしたいと思ひます。

まず、四方にお尋ねをしたいと思うんです。最初のお二人、中里先生と中林先生に共通していたと思うんですが、我が国は財政が今厳しい、今は台所事情が火の車である、そういう状況にあつて暫定税率を廃止することはできない、つまり、財政の立場から暫定税率を継続すべきだ、このように聞こえました。

実は、今や自動車というのは、一家に一台どころか、家族の人数分ぐらいある地域も多くございます。特に東京都中野区では、一家に〇・三台でございます。他方、地方に行けば、一家に二台、三台ございます。すぐれて、地方に行くほど偏差のある、偏りのある税を財源に我が国の財政を支えるんだというのは極めて違和感を感じたんですが、この点に關しましてそれぞれ御意見をいただきたいと思ひます。

○中里参考人 酒とたばこガソリンと自動車というのは、どこの国でも、一般の消費税以外の個別の消費税で相応の負担をしているという状況があるのではないかとこのように思ひます。賛成、反対はともかく、事実の問題ですね。

それで、車について確かにいろいろございますけれども、しかし、道路と車というのはある程度結びついているものですから、一定程度受益者負担的なものをというのは正当化できないわけではない。

ただし、道路の必要性についての査定等は厳しく行った上で、その上で一般財源にできるだけ回していくとか、今度そういう方向の改正がなされるわけですが、そういう方向でだんだん見直していくということとは、これは当然必要だというふうな思っております。

○中林参考人 私も、中里先生と同じように、何がだれに一番負担があつて、必要であるか必要でないかということに關しましては、やはり、その立場立場でさまざまな主張があつてしかるべきだと思ひます。

それが酒なのかたばこなのかガソリンなのかということになりましたけれども、そういう議論を

する場合に、やはり、国民に選択肢を示すということも一つの手段かもしれません。といいますのは、ガソリンに対する税金はいいか悪いとかというところで、絶対いいとか悪いというのは、例えば私がそういったことを勉強してきたとしても、決定づけることは難しいと思うんです。これはやはり、国民の選択ということになってきます。そのときに、財政面で非常に苦しいから、では、財政赤字はもつとふえていいんですかということも国民の選択かもしれません。

あるいは、ここまでひどい状況だと将来は不安である、国家を運営する者としての運転手としての責任もあるということでは先生方がいるのであれば、では、対案としては、どこだつたらもう要らないのか、どこだつたら要るのかということ、英語で言えばベイ・アズ・ユー・ゴーという考え方になりますけれども、そういう、単に必要なものだけを引き出しおしまひにしてしまふということではなくて、その責任のとり方も示しながら、財源を示しながら議論をしていくということも一つの手段なのではないかというふうに考えております。

それでこそ、私は一人の人間として、ではどっちがいいんだらうということを考えることはできる。あれもいい、これもいいというのはやはり難しいので、比較的どちらが納得できるのかというところに落ち着かざるを得ないと考えております。これは本当に切なる願ひです。

そこを示しながら、無駄はもしかしたら探せるかもしれないから、ぜひそこを持っていきたいから、ではどつちなんだということを示していただけたら、こんなになおさらいいことはないというふうに考えます。

○高木参考人 いわゆるぜいたく品ですね、自動車もかつてはそうだったわけですが、あるいは嗜好品、こういったものについては、通常の税とは別な形で日本も取ってきたわけです。それが酒税であり、たばこ税であり、ガソリンでいえば揮発

油税だし、自動車重量税あるいは取得税だつたと思ひます。

しかし、この車に関して言うと、確かに、当初は金持ちだけしか車を持てなかつた時代だつたわけですが、あるいは高速道路なんかを利用する、まあ当時なかつた面もあるんですが、特別にそういう道路をつくる以上は、利用者、ユーザが負担をすべきだと。その論理は正しかつたと思うんですが、けれども、現時点においては、自動車というのは別にぜいたく品じゃなくて、もう一億みんな国民が持つてきているわけです。同時に、先ほどもお話ししたように、特に地方においては一家に対して二台、三台、東京だつて、まあ一台はもう切つていますけれども、というようなことで、もういわゆるぜいたく品ではなくなつてきている。

となると、税法系からいっても、相変わらず通常のいわゆる財・サービスに対しての課税と違つて、形で続けていくという点でも、どうも時代は大きく変わつて、それは言えなくなつてきているんじゃないか。そういった税法系からいっても、見直しをすべき時期に来ているんじゃないか、こう私は考えております。

○安藤参考人 本日に、大衆消費品に対する課税になつていゝと私は思ひます。

ただ、この道路特定財源の問題は、単なる財源問題ではないんじゃないか。私は、これは財政姿勢が問われている、そういう問題だと思つております。

日本財政がこれほど大きな借金を抱えたその一番の原因、それは、日本の公共事業に対して余りにも優先的な政策をとつてきた、その具体的なあらわれが道路特定財源制度であり、国債の建設国債主義であつた。この二つを何とかしなければ、とても日本財政の健全化はできないだろう。

そういう意味で、今回、道路特定財源問題が大きな政治問題になつたということは、やはり、財政を真の意味で健全化の方向に進めていく非常に重要な一歩である、そういうふうによく評価して

おります。

○古本委員 続きまして、冒頭に中里先生から興味深い意見陳述を賜つたんですが、少子高齢社会、グローバル社会になつてきている、要するに、国の前提が変わつてきている、変化している、税もそれを踏まえた対応が必要である、そういうふうには私は承りました。

これも同じく四方にお尋ねしたいと思うんですが、この制度ができたのは今から半世紀前です。当時の昭和二十八年、九年は、人々は、道路が欲しいなんという人はめつたになくて、まずはおなかいっぱいの御飯が食べたい、あるいは夜露をしのぐ家が欲しい、みんな焼け出されてたわけですから。そういう時代に、財源を取り込まない道路に使えなかつたわけですね。したがつて、田中角栄氏が考え出した、すぐれて、国民が求めていることとは違ふことに特定の困り込んで使うことができるという、ある意味すぐれた、戦後復興型、一点集中型の資源配分の仕組みだつたと思うんです。

これが、今先生の御認識では、今は少子高齢社会です。道路をつくつても、残念ながら運転する人の数が減つていきます。そういう時代にあつて、引き続きこの仕組みを続けていくことの必然性をどのように見出されておられるのか、四方からお伺ひします。

○中里参考人 必要な道路についての予算上の査定をきつとしていただいて、どこまで必要か、もちろん国会の承認も要するわけですが、明らかになつた段階で、それにかかるお金はここまでである、それを越える部分についてはという制度を今のところは維持していくのは、現実的ではないかというふうには思ひます。

ガラガラボンでなくしてしまつと、必要な道路に使うお金をどうするかという問題が別途出てまいりまして、それはそれで知恵を絞れば出てくるのかもしれないが、今の環境的な制度を生かしながら、必要なところまでは必要だけの道路に使うお金にして、余つた部分を次に繰り越し

繰り越して、繰り越しといつても、別に銀行に預金してキャッシュをためておくわけじゃありませんので、単なる、単なると言つてはいけません。が、お約束の話ですからね。

そうやって毎年毎年の道路の査定をきつとやっていけば、とりあえず、しばらくの間はこれはこれで機能するのではないかとこのうふうに思つております。

○中林参考人 私も、実は道路に関しては、この時代に、もう新しい世代の人たちが交代していく中で、ましてや人口も減つていきますし、それこそ、特に田舎に道路が必要という声をよく聞きますけれども、運転できる人が少なくなる。それならば、もつと例えば公共の乗り物に費やすとかというこのうふうの方が、時代の要請に合つていゝのではないかとこのうふうに思ひます。

したがいまして、道路建設に関しては、もつともつと厳しい査定が必要だといふうに思ひますし、そういう意味では、まだまだ日本は甘かつたな。これからは、もう国民の目もそんなに甘くないぞといふうになつてほしいと思ひます。

そして、政府にも、そして、そういった道路を必要として発言していらつしやる先生方もおありと思ひますが、もちろん根拠はいろいろあると思ひますが、実際にそれがどの程度必要なのかといふことの厳しい査定ですね、そして、査定に關するシステムですとか、なぜこゝういう査定になつたのかといふことが説明できるくらいまできちんとしたベースをつくる、それによつて、査定で非常に厳しい結果を得たけれども、ルール自体が一応確立されたものであるのだからこれは仕方がないといふことを地元の皆さんにもやはり御理解いただけるようなこゝういふ査定、そして厳しさといふものがますます必要になつてきているんだと思ひます。

そうすることによつて、必要でないお金というのはどんどん一般財源に回していただきたい。もう一般財源はとてとても足りません。本日に足りない状況です。ですから、そちらに回すことに

よつて、私たち国民に必要な資源を確保してもらうようにしていきたいというのが実際のところでございます。

○高木参考人 冒頭に申し上げたような理由から、継続するその根拠はないんじゃないかといふうに思ひます。

それで、こゝでこゝと申し上げたい点は、最近の世論調査をどう皆さん見ていらつしやるか。もちろん、これは世論調査ですからいろいろ数字は変わりますけれども、言えることは、国民の過半は、もう暫定税率は要らない、それから道路特定財源も一般財源化にすべきだ、こゝう言つていゝわけですね。

これについてどう国会議員の先生方はこの問題を御判断なさるのか。単なる一世論調査として輕視をするのか、あるいは軽く見るのか無視するのか、こゝういふ問題ですけれども、もし自民党の方の御意見といふことであれば、逆に言うと、国民へのPRができていないといふこと、国民への理解を徹底させていないといふことにもなるし、こゝういふこともありますので、国民の声、見方といふのはやはり最大限重視した方がいゝんじゃないかといふうに思ひます。国民の理解が十分ならば、それを要するよう努力をもつていゝかないと、国民が不安を持つたまま、結論は違つた方向に行つちやう。

したがつて、この世論調査、これは福田首相の支持率なんかの問題も実は同じだろうと思ひますけれども、余り軽く扱わないでいただいた方がいゝんじゃないかといふ感じは持つております。

○安藤参考人 私は、道路については、これから維持管理といふところに重点を移すべきであらう。新しくつくるといふのではなくて、現にある道路の維持管理をきちんとしていく。そういう意味では、地方の生活道路といふものをやはり優先的に取り上げて、本日の意味で生活に役に立つ道路といふうにしていゝべきだ、こゝういふうに思ひます。

それで、現在の特定財源制度を地方の市長や議員が一生懸命になって擁護しているのは、なぜかよくわかりませんね。なぜならば、これは、国と地方の財源の配分からいけば、地方にはほとんど六分の一しか行っていない制度なわけなんです。ですから、地方にとってはむしろ不利な制度なのに、なぜ一生懸命維持する動きをしているのかよくわかりません。むしろ、これを改善する方が地方にとっては有利なのではないか、そういうふうに思っています。

○古本委員 ありがとうございます。

今お話が出ましたように、本当に、地方六団体を中心に今大変な暫定税率維持という御要望を承っているわけなんですけれども、いわば市長さんや知事さんというのは、民意を背負っておられる方々ですから、その民意を背負っておられる方々が迷いなく道路だとおっしゃるのであれば、何も財源は特定に取り込まなくても、一般会計で堂々とやればいいのじゃないか、こういうふうには思っています。

その上で、中林参考人が興味深い御教示をしてくださいました。道路に使わなかった分は一般財源に今回される部分がある仕組みになっているんですね。それはほとんど一般財源にしてみたら助かるんだ、こういうことでありました。

実は、確かに自動車というものは社会に何らかの負担を与えるものであるのは事実です。そういう意味では、担税力があるという意味での応能負担という概念よりも、むしろ、それだけサービス、便益を受けているんだということでの応益負担という概念からいえば、税の本則部分はこれは当然残すという私の提案でございますし、その本則部分については、それをどう使うかは、地方分権、むしろ地方の皆様が求めておられるわけですから、お渡しをしていくのが今後の姿なんだろうと思っています。

その際に、道路をつくらないのなら一般財源に入るとありがたい、こういう話だったんですが、暫定分を乗っけている理由は何か。これは歴史的

経緯もあると思うんです。これは、昭和四十九年に、道路建設を推進していく、と同時に、オイルショックでございましたので燃料消費を抑制していく、この二つの意味から暫定税率というのは二年を限り制度導入され、今や三十四年続いているんです。

したがって、お尋ねしたいポイントは、暫定税率を維持しながら、しかも道路をつくるんだという御旗のもとに、地方ほど負担のある、大変偏差のある税である自動車諸税の暫定税率を維持しながらそれを道路以外というのは理解が得られないと思うんですが、この点はいかがでしょうか。

同じく、四方からいただきたいと思えます。

○中里参考人 立法者がその時々によつてのようなお気持ちでそういう措置を入れたかというのは、そのときの立法事実というのか、お気持ちでございまして、そういう説明でそういう措置が入れられたから経済的效果がそうであるとかということには必ずしもならないのだと思うんです。

それで、暫定税率という言葉、これは法律の中にはたしかなかったと思うんですが、暫定というふうには呼ばれているから暫定であるというふうには必ずしも受け取る必要はそこはないわけでございます。要は、今見てそれが必要かということなんだろうと思うんです。

中林先生がおっしゃいましたように、環境の視点というのがどうしてもひっかかってくるんです。エネルギー関係のものについて、やはりある程度の負担を国際的に他国と同じような水準でかけることによつて京都議定書その他の精神も生きてくるんだらうと思えますから、それを急に廃止するというのがどのようなメッセージを外国に對して送るのか、あるいは国民に對して送るのかというところが実は今一番心配なことでございます。暫定という名前が過度にこだわらずに、今どうしたらいいのかというふうにお考えになった方がいいのかなというふうに、いろいろな事情もあるんでしようけれども、思っております。

○中林参考人 暫定という言葉が本当にひっかかってしまふのは、私も一般人間として本当に感じます。どうして、暫定なのにずっと続くのだろうと。

ただ、そのときに暫定ということで導入された方はそう思われたのらうと思うんですね。もし、現段階で、今の世の中で、そしてこの暫定税率の額そのもの、名前はともかくとして、必要であるというふうな今のこの時代でそれを考えるのであれば、恐らく暫定にしなければならぬかもしれません。

これはただ、過去の政策決定者の方々のその当時のやはり時代背景もありでしょうし、議論の背景もありでしょうから、そこを責めるわけにはいかないのですけれども、それを現代にやはり置きかえて考えてみますと、暫定とはいへ、非常に大事な、環境問題もそうだし、それから道路の補修関係もそうでしょうけれども、さまざまな形で必要な財源というものが足らなくなっているという状況から考えますと、これを暫定だからなくしてしまうということに逆に考えてしまいます。と、なくすことによつてのマイナス面というのがやはり出てきてしまふ。

では、これから、将来私たちが必要としている環境問題に対する対応はどこからそのお金を出してくるのか。新しく課税ということ、環境税という名前を新しくつけてするのも一案かもしれない。環境税と環境税という名前、名前を変えただけじゃありませんかという点にもなりかねない。これ、単なる負担感が出てくるだけではなくて、いろいろなまた議論も起こつて、非常なエネルギーや時間がかかってしまひます。

外から見ても、そうしたことをしている日本というのは環境に對してどういう考え方をしているのかということでも、もし間違つたサインを出してしまうようなことになりまふと大変不安を感じますし、そういった意味でも、暫定という言葉は確かにおかしいけれども、内容自体の方をとつ

て、そして、ある程度納税者の方の理解というのはもちろん必要でしょうけれども、外部不経済ということがかなり出ていますので、そこを議論の中に入れて柔軟に考えていく必要が、理論上はいろいろあるかと思ひますけれども、実際上は、実務上は必要なのではないかというふうにも考えます。

○高木参考人 道路特定財源から暫定税率を維持しながら一般財源化というのは、私は論理としてはおかしいと思うんです。あくまでも道路建設のために集めたお金ですから、余つたらどうしよう前に、この際もう暫定税率を廃止し、特定財源を一般財源化した上で必要な道路はつくっていく。それから、環境税の話も今出ていましたけれども、流用するというような考え方がなくて、環境税については、堂々と、必要ならば環境税を新たに設置したらいいんです。

一切増税はだめと言っているわけじゃないので、中で余つたから一般財源化するとか、あるいはまた、一部環境の改善に使っていくなんていうことは非常にいいまいになつちやうわけで、やるなら堂々と新規に新しい税をつくるべきであつて、とりあえず道路の方については、もう暫定をなくし一般財源化していく。やはり、すつきりさせた方がいいと思うんです。中で流用していくなんていう考え方は私はとるべきではない、こう思っております。

○安藤参考人 私、暫定税率は廃止というふうには考えています。

それで、今、暫定税率を廃止すればガソリンが安くなる、これは経済的には非常に大きなプラスの面があります。財政収入からいくとマイナス面だと思ひますが、経済生活からいへば非常に大きなプラスの面がある。そのプラスマイナスどちらが大きいかとなると、これはむしろ経済生活に与える影響の方が大きいのではないか、そういうふうには私は考えております。

○古本委員 それでは、残念ですけれども、時間

が迫つてまいりましたので最後の質問にいたしたいと思うんです。

勢い、諸外国に比べますと日本のガソリン税は安いんだという論調が一つあるのと、同時に、ガソリン税が下がれば環境に優しくない、つまり地球温室効果ガスである排気ガスがふえる、燃料消費がふえる、こういうお話があるんです。

まず一点目の、日本のガソリン税、これは、すなわち車庫に置いていてだけで課税されます自動車重量税ですか、さらに自動車税もありますので、それから、買ったときには消費税とは別に取得税までありますから、ガソリン税にはさらに消費税までかかっていますから、全部で九つあります。これを全部合わせますと、実は、取得段階、それから保有段階、走行段階の三段階を合計しますと、安いどころか高いぐらいというのが、実感というよりも実態であります。これは事実として申し上げます。

その上で、実は世界にはなくて日本にあるもの、これは有料道路なんですね。一部、ロードプライシングということで、諸外国にも渋滞対策目的なロードプライシングはありますが、ちよつと行つただけで何千円なんというところは、海外の経験の多い先生方だと承知いたしておりますので、私が申し上げるまでもありません。これを、実は車平均で年間三万円負担しています。これをリッター換算しますと、リッター三十円ぐらいになるんです。ですから、こういったことも考えますと、いろいろ財務省の方も一生懸命言っておりますけれども、そんなに言うほど安くはないという事実について、コメントがあればそれぞれお願いしたいの一点目。

もう一つの、環境に優しくないんじゃないかというところでいえば、どうですか、先生方、実感として、ガソリンが下がったからドライブ行こうかというほどみんな暇じゃないと思うんですね。だからそういう意味では、では、暫定税率が入ったときに過去の消費が減ったかといいますと、我が国の消費量は絶対量ではふえ続けています。これ

も、台数がふえるのと同時にふえてきているという背景があります。

事実としてぜひ承知をいただいた上でコメントいただきましたのが、実は、京都議定書で確認をいたしました二〇一〇年度目標、この達成状況でいきますと、〇八年から一二年の平均で、運輸部門、これはその過半が、自家用乗用車あるいは自家用貨物、営業貨物ということになります。残り、バス、タクシー、船舶、鉄道、航空、この運輸部門の目標達成はほぼ達成されています。される見込みです。むしろ達成されざるはどこかというところ、御家庭なんです。あるいはビルなんです。ヒートアイランド現象なんです。

したがって、先生方はオピニオンリーダーとお見受けしますので、むしろおっしゃるのであれば、ビル税でも課税したらどうですか。こういう議論も他方ではあると思うんですね。

ですから、今申し上げたような話から、それぞれについて御所見を賜りたいと思います。

○中里参考人 負担が高いか安いかわという話と、それから環境についての影響の話でございますけれども、どちらも、効果の問題もそうなんです。日本がどどのような志なのか、メッセーを外国に対して発していくのかということがなかなか大きな意味を持つてくるんじゃないかと思うんです。アメリカと比較するのは、アメリカは随分安いですが、アメリカは、ヨーロッパが随分高いものにしていて、それに対して日本がアメリカ流の道を行くのかということですよ。

いろいろな計算の方法はもちろんあると思うんですが、そういうことも考えますと、サミットの前にそう簡単にそのようなことをなさるべきかどうかというのは、これは理論ではないのかも知れませんが、現実的にかなり疑問に思うわけです。

○中林参考人 私はアメリカに長くいたので、高速道路などを走っておりますと、確かにおっしゃるとおり、どうして毎回毎回こんなに取られるんだらうというのはいいますけれども、ただ、何を

高いと感じるか安いと感じるかというのはある意味相対的なものがありまして、余りアメリカに長い過ぎますと何でも高く感じたりします。ただ、イギリスなどに行っている知り合い、友人などに聞きますと、イギリスの方が何とも高いというようなことをよく聞きます。ガソリン価格にしても、アメリカは九十四円ぐらいだとしても、日本が百五十五円、イギリスなんかになりますと二百三十三円ということになるんですね。

そうしますと、すべては相対的なことになりまして、だからといって、日本はどうするべきかというところについては、ほかのものの価格、そして、私たちはどこにどういうふうな負担をしたいのかということをややはり国民選択ということにしていく以外には、もうどうしようもないんだらうというふうな思います。

車を持つている方がたくさんいらして、そこを減らして、では、レストランで食べるお金を物すごくふやそうとか、そこに税金をかけようとかというところもありかもしませんが、それにはそれなりのまた反対理由というのがたくさんいろいろなところから出てくるんじゃないかというふうな思っています。

ですから、国際的に見てどうかということを一つのはかりにかけるといのは非常に重要だと思えますし、そのときに、アメリカと比べると、よりも、ヨーロッパの国々と比べてみるというところがまずよろしいのではないかと思いますし、それから、環境に配慮する日本の姿勢という意味では、一つの理由が、外から見て、私の場合、先週もアメリカに行つておりましたので外から見ると機会が非常に多いんですけど、外から見てのメッセーとしての効力というのは、実は否めな

いものがあるというふうな実感しております。

○高木参考人 日本のこのガソリン価格が高いかどうか、これは税との関係で言っているんですけど、確かに、ヨーロッパと比べるとまだ、低いというようなことは言えると思うんですけど、一方、アメリカは、私も五年おりました

けれども、高速道路は原則たただです。渋滞対策等で大都市の近くでは取られる場合もありますが、原則ただ。それからガソリン価格も、今は大分上がつてきているとはいっても、一リッター当たりするとまだ百円以内ではないわけですよ。

というようなことを考えると、それは海外と比較すれば高い、低いということはありませんけれども、それぞれの国の風土、歴史、文化、その他はみんな違ひますので、一概に日本のことをどうこうと言うのは間違ひだらうというふうな思っています。

それから二番目の、ガソリン価格が安くなるとまたぼんぼん自動車に乗つて環境に悪影響、こういう話が一時確かに出ましたけれども、これは全く論理的にはおかしいのではないかと。ついちよつと前、我々は百円時代があつたわけですよ。では、そのときにぼんぼん使つていたか。使つていませんね。今、たまたま百五十円を突破しているわけですが、昔にに戻るだけであつて、もし暫定税率をなくした場合ですけれども、だからといって急にガソリン需要がふえるというのは、これは、過去ではどうだったのかという問題にもなるので、全く論理的ではないと私は思っております。

○安藤参考人 今はドライバーは七千万人というふうな言われております。ですから、ガソリンにかかる税というのは、本当の意味で大衆課税になつていくというふうな思います。やはり私は、暫定税率を廃止するのが筋だと。

どうしても収入その他で税率を上げたいのであれば、揮発油税の本則税率を上げる、そういうことを堂々と国民に問うべきだ、そういうふうな思っています。

○古本委員 きょうは大変勉強になりました。ありがとうございます。

○原田委員長 次に、佐々木憲昭君。

○佐々木(憲)委員 日本共産党の佐々木憲昭でございます。四人の参考人の先生方、私が最後でございますので、本当にお疲れさまでございます。

入っているという理解で、高速道路は別途払うわけですけれども、バスもそうです。となると、全国民がいわゆる生活をしていく上で必要なものになってきているので、そのときにはもう特別の利益ではないので、もうこれはユーザーとは言えないんじゃないかと私は理解しております。

○安藤参考人 私は、やはりユーザーは受益者という概念が当てはまるのだろーと思ひます。ただ、これだけ全国的にドライバーがふえていいますので、そこにユーザー論を持ち込むというのは、何かためにする議論かなというふうに疑ひを持っております。

ただ、私もJAFの会員なんです、JAFは、小泉内閣が一般財源化を提唱したときにユーザーの意見という形でキャンペーンを張って、一般財源化反対というようにことを機関誌に発表しておりました。ところが、このJAF、最近見えていますと、一般財源化すべきだという議論がJAFに登場したので、何かやはり時代というか、風潮が変わってきたのかな、そういう感想を持っています。

○佐々木(憲)委員 それで、一般財源化という議論が政府の側から出されたのが小泉内閣の時代でありました。その小泉内閣のときに、もう道路に特定して使うという時代ではないということ、一般財源化という提唱をしたわけであります。

ところが、この一般財源化の議論がどうも途中で挫折をしたのではないかと。つまり、ごく一部は確かに一般財源的な利用の仕方をしたようでありますけれども、しかし、本来の一般財源化とは全く私は違うと思ひておまして、一般財源化というのは、特定の目的に使うという道路整備のための法律というのがありますが、それがなくなれば全部一般財源になるわけですが、それがまだ依然として続いている、こういう状況なんですね。

そこで、小泉内閣もそうでしたが、安倍内閣の一番最初のときにも、一般財源化をするんだと、小泉総理よりも安倍総理の方がより歯切れよく最

初提唱したわけですね。ところが、その後、全くこれが通らずに、所期の目的は達成できなかった。したがって、ごく一部の、法定された部分の一部、余ったものを道路以外に使えますよとか、あるいは、自動車重量税の一部を自動車関係のところに使えますよとか、そういう、形は一般財源化のようではありませんが、実質的には非常に制約のある、一般財源ではない形をとってしまった。こういう結果にしかならなかったわけですね。

その理由ですけれども、これはさまざまな問題があると思ひますが、四人の先生方はこの理由についてどのように考えておられるか、あるいはどう感じておられるか、その点をお聞かせいただきたい。

○中里参考人 歳入の問題と歳出の問題を切り分けて、他方は租税制度として、他方は予算の問題として切り分けて議論をして、両者の間の直接の連絡はできるだけつけられないようにするというのが、憲法及び財政法の建前なのではないかというふうな思ひます。したがって、一般財源というのが本来あるべき姿であるということ、これはもう多くの方がそう思ひていらつしやるんだろーと思ひますね。

ただ、この分担については、さまざまな方のさまざまな生活がかかっていますので、いろいろ一緒にくたに変わることができるよう問題でもない。その問題に一般財源化という標語を掲げて内閣がやってきて、税調でもそういう話が出たと思ひますけれども、その最初のステップとして、余った部分について道路以外の方にも使うというふうな方向にきているわけですね。これは小さなことのように見えますけれども、実は大変大きなことではないか。

どういう査定をするかによりますが、必要なだけの道路はそれとしてつくって、余った部分も出したとしたらそちらにという、ここからスタートしていくということではないかというふうな思ひております。

○中林参考人 一般財源化ということで理想を掲

げたけれども、実際にそれを突然行うということになると、やはり大変な混乱と負担が生じる、国民の方にもいろいろなふぶあいが生じるということが現実上露呈してしまつたからではないかと私は想像いたします。

もちろん、政権の方々の議論とかということに全く親しみがない限りですけれども、想像として、理論でこれがよかろーと思ふことと、そして、実生活をできるだけ傷つけないことと、スムーズにトランスファーしていく、移行していくということを考えた場合に、やはり、きのうときよりから急に変わってしまうということの現実の壁にぶつかったのではないでしようか。

○高木参考人 御質問に対するお答えは、まさに昔の自民党に戻つちやつたんじゃないか、先祖返りをした、それにほかならない、こう思ひております。

○安藤参考人 私は、もとの政府税調会長の加藤寛さんの回顧談というのを紹介しましたけれども、あれと似たようなことが小泉首相や安倍首相にも生じたのだろー。これは新聞報道なので、別に私が確かめたわけじゃありませんが、小泉さんの場合は、特にトヨタの奥田碩さんの意向が影響を及ぼしたんだ、そういう記事を見たことがあります。

○佐々木(憲)委員 ありがとうございます。それでは次に、緊急性とかあるいは当面の暫定措置とか、こういう議論がこの間続いておられますが、一体、いつまでが緊急で、いつまでが暫定なのかという議論があります。

そこで、自動車あるいは道路に関連のあるところの緊急という話はずっとやってきました。しかし問題は、例えば社会保障、あるいは医療、介護、年金、福祉、こういう分野ですね。これは、それだけのやはり緊急性というものがとりわけ最近強まっているのではないかと。そうなりますと、道路の緊急性というのは、もう五十年、三十年といういろいろなことをやってきて、大体いいじゃないか、問題は、社会保障の方が緊急性が今問われて

いるのではないかと、そういう議論になっている、あるいはなりつつあると思ひておられるわけですね。そこで、四人の先生方に最後にお伺ひしたいのは、社会保障と道路と、今現時点でどちらに緊急性があると思われるか。

それからもう一つ、道路の場合も、今のテンポで、つまり十年間で五十九兆円というテンポでやっていく必要があるのか、あるいはそうではないかと、例えば、テンポを落として年間当たりの事業費を抑えるというやり方もあると思ひますし、それから、内容的に言いますと、高規格高速道路をどんどんつくるということに重点を置くのか、それとも身の回りの生活道路に重点を置くのか、こういう問題もあると思ひます。

いずれにしても、そういうこれまでの道路のあり方を根本的に見直すということ、その中身を見直すということが今また問われているというふうな思ひますので、この二点について、つまり、緊急性の問題と、それから道路そのものの内容の見直し、これをどういうふうにかえたいのか、それぞれの先生方の御意見を伺ひたいと思ひます。

○中里参考人 地域によつて、またその方々の立場によつて、緊急性については随分と考え方が違うんじゃないかと、場合によつてはつかみ合ひになるくらい立場が違うんじゃないかというふうな思ひます。それについて理論的にどうこうという答えができるかといつたら、これは相当難しいんじゃないかというふうな思ひます。あともう一つは何でしたか。(佐々木(憲)委員「社会保障と道路と呼ぶ」)

それは社会保障の方が重要じゃないかというふうな、これは、私の個人的な、母の介護の関係でそう思ひているということでございます。

○中林参考人 どうしてもどちらかを明確に選ぶということであれば、当然、社会保障の方が緊急性、重要性というものは高くなりつつあるという時代に私たちは生きていくというふうな思ひます。

ただ、道路関係がそれでは全くゼロで、必要ないかというところ、そうではなくて、つい先日アメリカで大きな橋が落ちてしまいました。ああいったいろいろな、設計ミスという話もあるかもしれないけれども、日本におきましてもさまざまなインフラがそろそろ古くなりつつある時代を迎えております。これは、安全だと思っていた橋が急に落ちるということですから、とてつもない大問題だと思えます。

ですから、そういったものなるべく事前に防ぐということも一つのパブリックサービスだと思えますので、必ずしも全くゼロでよいとはまるで思いません。

ただ、医療費あるいは社会保障といったものの重要さというのは、これから確かに大きな割合で増していくというふうに考えます。

○高木参考人 第一の質問の、緊急性というのは最優先課題かどうかという話だろうと思うんですが、現時点におきましては、冒頭申しましたように、もはや道路建設ではなくて、やはり、年金、医療、介護を中心とした社会保障、そして教育再生、あるいは環境対策、この辺にあるんじゃないかという感じがいたします。

それから、政府の中期十カ年のこの道路計画の話ですけれども、五十九兆円と先に総額が来ているという感じがしてしょうがないんです。まだ公表されていない面もあるんですけども、中身がよくわからない。全体の予算を抑制した上でこのからの道路行政のあり方というのは、高規格道路とか高速道路を中心に相変わらずつくっていくという時代から、生活関連道路その他、それからあと維持補修、それからもう一つは、やはり耐震性の問題があると思うんです。

これがやはり福田首相がおっしゃる安心、安全につながるもので、どんな量、規模を拡大していくという前に、今までの分のもう一回見直しというのにも必要なので、やはり生活道路というようなこともポイントになるので、従来のように高速道路中心という時代は、そろそろ、まだ全部と

は言いませんが、大体で上がってきたんではないか、こう思っております。

○安藤参考人 緊急性という点では、特定財源制度をやめるというのが緊急の政治的な課題だと思えます。

それから、社会保障と道路との関係ですが、社会保障の場合に自然増のカットというのが行われています。自然増というのは、現在の生活が必要としていくことをあらわしています。それをカットするということは、非常に不自然だというふうに思えます。

それに対して道路の場合は、主たる対象は、新しい道路、つまり現在ない道路に向けているわけですから、これはカットする余裕がある。つまり、余裕のない社会保障を削って余裕のあるものを生かしていくというのは、やはりあべこべではないか、そういうふうに思えます。

○佐々木(憲)委員 あと四分ありますので、最後に高木先生と安藤先生に。

暫定税率がなくなったら地方が大変だ大変だというお話が聞こえてくるわけです。地方財政が大変悪化したその理由というのは一体どこにあるのか、それをまず一つお伺いしたいのと、それから、暫定税率がなくなった場合の対応策です。これは我々が別な案を持つてはありますが、なくなった場合の対応策としてどういうことを考えておられるか。

私も、税という点からいいますと、担税力のあるところ、例えば大手企業は、今史上空前の利益が上がつてきているわけです。しかし法人税は、とうとう税負担が逆に下がっているわけです。そういうところに応分の負担というものが必要ではないのかというふうに思っておりますが、お二人の先生方に最後にその点をお伺いしたいと思います。

○高木参考人 地方の税収が大変厳しい状況に來ているというのは、もう事実だろうと思えます。そもそも景気自体がデフレ経済にあるということ、国自体もそうですけれども、地方も当然その

影響を受けているわけで、税収が思ったほど伸びなかったというのがまずあると思えますが、同時に、国と地方との配分の問題、三位一体改革によつて、結果的には地方にそういったしわ寄せが起きているということもあるというふうに思っています。

それからもう一点は、そういう中で、地方としてはやはり地方分権ということを盛んに強調してくるわけですから、いわゆる独自財源ということも、それは住民の理解を得ながらということがもう大前提ですけれども、考えていかないと、地方財政は回らないんじゃないかという感じがいたします。

それから、暫定税率をなくすと地方は大変なことになる、こういうことですが、その辺は、そういう見方もよく理解できるんですけども、地方の道路計画その他ももう一回地方の段階で見直していくというようなことを考えていけば、それほど大きな問題にならないんじゃないか、私はこう考えております。

○安藤参考人 地方財政の悪化については、高木先生と同じ理解です。

それから、道路特定財源の問題は、先ほども申しましたが、地方にとっては配分は不利である、したがって、特定財源制度を維持していくのは必ずしも地方にとつて有利とは言えないというふう

に思っています。

それから税制の問題ですが、この間の税制の流れとこの流れを見ますと、所得税の場合に、人的控除の縮小、廃止、特に高齢者に対して非常な縮小、廃止が進んでおります。私は、所得税の人的控除の縮小、廃止ということは、これは課税最低限の切り下げであるというふうに思います。日本の所得税の歴史を見ても、所得税の課税最低限が切り下げられたのは、かつて戦時中、つまり一九三六年から四五五年の間、それがあつただけです。

戦後、平和な日本になぜこういう所得税の課税最低限引き下げみたいなのが横行しているのか、そういうことについて非常に不安と疑問を持つて

おります。

○佐々木(憲)委員 時間が参りましたので、終わります。どうもありがとうございました。

○原田委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位に一言御礼を申し上げます。

参考人各位におかれましては、貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。ありがとうございました。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。

○原田委員長 引き続き、両案について質疑を続行いたします。

質疑の申し出がありますので、これを許します。中川正春君。

○中川(正)委員 お昼休みの慌ただしい時期にあえてこうした形で質疑をさせていただくこと、感謝申し上げます。

これまで、私だけではありません、それぞれここで質問に立つた議員が、答弁について十分でなかったということで理事会の方に付託をしまして、それをどう決着をつけていくかということがございました。その上で、改めて、懸案になっていた問題についてきょうは大臣に答弁をいただいた、それをまたもとにしてさらなる議論を進めていきたいということで、特に、入り口といいますか基本的な部分にかかわるところでありましたので、あえてこの時間に入れて質問をするということになりました。

まず最初の整理なんです、この道路特定財源の制度の維持にしても、あるいは、この委員会には暫定税率を継続していくということが出ているわけですが、これに至る基本的なその根拠、これを財務省としてはあるいは大臣としてはどのような査定をし、評価をし、その上で今の継続をしようとしているのかということであります。特に、中期道路計画については、当然、財務省としては、その査定あるいは政策評価ということをやつ

て、その上で今回の法案を出してきたんだろうという想定で尋ねたわけであります。

その中で、これまでではつきりしてきている答弁は、この六十五兆円、もともとその額であったものが五十九兆円にカットされていく過程で財務省がこれに関与してきたということ、このことが答弁としてありましたが、これを聞く限り、約一〇%、六兆円の歳出削減というのは、それぞれの中身を評価するというよりも、キャップですね、上からこれだけ削減しなさいという財務省の判断があつて、それを国交省が受ける形でカットをしていくということにした。

その中身についてはどうかというので、きのうです、報告書のような形で中身が出てきたということでありますが、ここで言えるのは、やはり財務省というのは一つ一つの計画を見ていたというわけではなくて、これはキャップなんですよ。上から総額を削ったということだけだったということ、ここがはつきりしたんだろうと思うんです。

それについてそういう解釈でいいのかどうかというのと同時に、改めて聞きますが、この五十九兆円にしても、あるいは六十五兆円にしても、財務省としてこれを過去の政策の中からどう評価してきたのか。いわゆる過去の道路政策をどう評価したか。そしてまた、それに基づいてこの中期道路計画をどう評価したのかということ。査定をしてこなかったということだったらその返事でいいんですが、もう一回この部分について答弁をいただきたいというふうに思います。

○額賀国務大臣 議長裁定で、徹底審議をする、昼夜を分かたず審議をするということでありまして、私も昼飯抜きで今やっているわけでありまして、今の中川委員の御質問でございまして。

一つは、戦後立ちおくれしていた我が国の道路整備は、道路特定財源の活用等により、道路延長、舗装率、高速道路の整備等、全国的に見れば整備状態は着実に上昇してきていると思っております。

他方、各地域の状況等を見ますと、整備が道半ばにあるために地域の活性化や住民生活に支障を来しているという問題、あるいは都市部における渋滞の問題、耐震化などの安全、安心対策等々、種々の問題が残されているということも事実であると思います。

このような状況下のもとで長年続いてきた道路特定財源制度につきましても、道路の整備状況や厳しい財政事情を踏まえ、そのあり方を見直していく必要が生じてきていると思います。

また、この間、個別路線の事業化に際し事業評価が十分でなかったとの指摘や、予算の執行面で、談合の問題、さらに随意契約や福利厚生経費の事例が指摘をされてまいりました。

このため、財務省といたしまして、道路特定財源のあり方の見直しを行いながら、予算編成過程等を通じて、整備水準の上昇等を踏まえて予算額の縮減を図るとともに、費用便益分析の厳格化を図り、真に必要な道路への重点化を図る、入札改革、随意契約の適正化、コスト構造改革を推進するなどの取り組みを求め、執行環境を含め、政府全体として改革を図ってきたのであります。

今後とも、国民の批判を招かないよう、予算執行の適正化を図りながら、予算の重点化、効率化を徹底するとともに、残された道路財源の課題を早期に解消できるように努めてまいりたいというふうに思っております。

○中川（正）委員 時間が限られておりますので、私は指摘だけをこの際はしておきたいと思うんですが、やはり答弁を聞いてみると、これから先十年間暫定税率を継続していくということに対しての論拠ということじゃなくて、財務省としては、毎年毎年の予算査定で中身を見ていきますよ、こういう答弁なんです。これは、これから十年先の基本的な税率を規制していく、そういう法案を議論する根拠にはなっていないんですよ、毎年毎年の査定でこれからやっていきますということでは

あるとすれば。

だから、その部分は基本的には財務省として何もやっていなかったんだ、この法案を出してくる前提としては、その根拠を議論するに当たって何もやってこなかったんだというふうには思わざるを得ない。ただやったのは、キャップだ。キャップで総額を一〇%抑えたということですから、この仕事をしたと言っているんだということ、こういうことを断じざるを得ないという印象を持ちました。

さらにこの問題については、基本的な部分でありますので、これから先のところでは詰めていかなければならないというふうには思っています。

次に課題としてありますのは、道路特定財源の見直し、さっきもここで、答弁の中で道路特定財源のあり方の見直しを行いつつと出ましたけれども、その見直しについての財務省の関与とそれから考え方、これについて、整理をした形でまず答弁をしてください。

○額賀国務大臣 お答えをいたします。

道路特定財源につきましては、平成十七年、小泉総理の指示のもとで見直しの検討が開始されましたけれども、財務省といたしましては、厳しい財政事情や環境面への影響を踏まえると、現行の税率を維持すべきであるという考え方であり、また、特定財源制度については、負担につき国民の理解が得られやすいなどの意義がある一方で、財政の硬直化などの弊害があること、道路の整備水準が上昇する中で、近年の公共投資の抑制等により特定財源税収が道路歳出を上回る状況が生じていること、こういうことを踏まえて、引き続き道路歳出を抑制するとともに、基礎的財政収支の回復に資するよう一般財源として活用を図るべきであり、そのためには、納税者の理解を得て特定財源制度の見直しを図っていく必要があると考えまして、その旨主張してまいりましたところでありまして、

こうした検討を経まして小泉内閣で決定された基本方針では、現行の税率水準を維持する、一般

財源化を図ることを前提とし、納税者の理解を得つつ具体案を作成することとされ、この内容を盛り込んだ行革推進法が制定されたわけでございます。

安倍内閣のもとで、政府・与党で具体案の検討が行われましたが、財務省としては、上記の考え方のもとで、暫定税率の維持と特定財源制度の仕組みそのものを見直すこと等を主張いたしました。

十八年十二月に取りまとめられた具体策においては、暫定税率の維持とともに、税収の全額を道路整備に充てることを義務づけている仕組みを改め、法改正を行うこと、道路歳出を上回る税収は一般財源とすることが決定されました。

その後、福田内閣のもとで、この具体策に基づいて講ずべき措置の検討を行い、今国会に法案を提出しました。これによって、税率を維持しながら、税収と予算のリンクを切断し、道路歳出を上回る税収は一般財源とできることとなり、特定財源制度の受益者負担という意義を維持しながら、財政の硬直化の弊害を解消できることとなったわけでありまして。

この新たな仕組みのもとで、歳出改革を継続する中で道路歳出の縮減を図り、できる限りの一般財源の確保に努めてまいりたいと考えております。

○中川（正）委員 これとあわせて、一般財源化した場合の繰越額について、これも整理した考え方を答弁してください。

○額賀国務大臣 ただいまの御質問でございましてけれども、今国会に提出されている改正財源特例法案第三条第一項の規定に基づいて十年間に一般財源化される額は、今後十年間の揮発油税等の収入額の実績、今後十年間の予算編成及び国会審議を経て決められる予算額に、災害復旧等のための補正予算が編成される場合には補正予算額、さらに、予備費等による道路整備を含めた十年間の道路整備費等の実績の差額として生じてくるものでありまして、現時点であらかじめその金額を見込むことはなかなか困難であります。

財務省としては、歳出改革を継続する中で道路整備費の縮減を図り、一般財源の確保に努めてまいりたいというふうに思っております。

○中川(正)委員 先ほどの理論でいくと、財務省としては一般財源化の必要は認めているというふうに理解をしました。それはそこでもいいんですね。

その上で、ユーザーの理解を得るためには道路特定財源の形態を残す必要があるもので、それで現状のような法案の組み立てにできたということ、これもいいんですね。答えてください。

○額賀国務大臣 そのとおりです。

○中川(正)委員 国民世論、先ほどの専門家の先生方の議論も出ていましたけれども、世論としては、一般財源化は正しいことじゃないかという形で容認論がしつかりと今出ているわけです。これについては、なぜまだ財務省としては、世論のあるいはユーザーの理解を得るためにはということにこだわらなければならないのか。私から見ると、これは世論の思いというよりも、抵抗勢力等の中にある、あるいはその周辺にある抵抗勢力がなかなか折り合っていないので、財務省としてもその真ん中に入ってこうした中途半端な形態をつくったということではないのかというふうに思えるんですが、大臣、そこところはどのように整理されますか。

○額賀国務大臣 一般論としては、非常に中長期的な話からすれば、中川委員のおっしゃることはよく理解できるわけでございます。

財務省としては、従来から、受益と負担の関係に基づいて、暫定税率を御負担いただく納税者の理解を得ながら一般財源化を図ることが必要であるということを申してきました。

一方で、道路との関係を完全に遮断して完全に一般財源化をすれば、これまでの暫定税率の根拠が失われていくという問題もありまして、財務省としては、今回の改正案が一般財源化を図っていく最善の考え方という政策判断をさせていただいたということでございます。

○中川(正)委員 その結果できた法案というのが、いわゆる一般財源化したものの同額を道路財源の枠組みとして残していく、累計をしていく、こういうスキームを説明しているのか持ち出されて、それを翌年に繰り越していくという、十年後には丸々道路財源として温存していくということ、これですすね。ここが不可解なんです。

他の委員会でもこの指摘があったと思うんですが、片方で一般財源化するところ言いながら、もう片方で道路財源として特定財源は残すということ、これは二枚舌であるし、もう一方で、やはりユーザーを欺いている、あるいは国民を欺いているということになるということです。

このところはどうしても私も納得ができないところなんです、これを整理するつもりはありませんか。

○額賀国務大臣 道路特定財源制度の見直しにおいて、先ほども言いましたけれども、受益と負担との関係に基づいて、納税者の理解を得ながら一般財源化を行うことは、我がが、政府・財務省が一貫して言ってきたことでございます。

この規定は、受益と負担の関係に基づいて自動車ユーザーに御負担をいただくながら、真に必要な道路整備を上回る税収を一般財源として活用することは可能とする、他方、納税者にとっては、いずれ税収相当額の道路整備が進められて、その理解にプラスになることができるという内容が必要であり、すなわち、一般財源化と納税者の理解という二つの要請に同時にこたえていかなければならない、そのための規定をつくらせていただいたわけでありまして。

この規定によって、十年の間も十年目以降も、税収の額によって毎年の道路整備が決まるという制約は一切生まれてこないわけでございます。毎年、予算編成において、税収にかかわらず、真に必要な道路を整備することが可能になっていくというふうに思います。

これによって、また、特定財源制度による財政の硬直化ということについても、その弊害が除去

され解消されていくということを考えておるわけでありまして、この規定によって一般財源化が損なわれていくということはないというふうに考えております。

○中川(正)委員 いや、一般財源化が損なわれていくという議論をしているんじゃないかと、これは二枚舌だと言っているんです。だから、こういうような組み立てというのは、これは国民を欺くことになる。それだけに、断じてこれは許せないということだと思えます。

そして、さらに質問を続けていきたいと思うんですが、小沢委員がこれは提起をした問題なんですけれども、五十九兆円の財源の内訳の中で、税で賄っていく部分と、それから借入れといいますが、民間で公団がやっていく部分と、どのような割合で具体的にどういう額になっているのかというところを示さない、こういう質問であつたんですが、これについて答えていただきたいと思えます。

○額賀国務大臣 中期計画の事業量の対象は、地方公共団体が単独で行う事業を除いて、国が負担または補助する事業と借入金等によって行われる有料道路事業であり、したがって、財源には、国費のほか、地方費や借入金等が含まれるわけでありまして。

事業量五十九兆円の財源割合は、十年間に実際に整備を行う路線や整備手法によって変動いたしますけれども、十九年度の実績で見れば、国費がおおむね半分、約五割。地方費は約三割。将来、料金収入により償還する借入金等は約二割となっており、この実績を前提とすれば、国費は二十四兆円、地方費十七・一兆円、借入金十二・五兆円、という計算になるわけです。

○中川(正)委員 先ほど数字が出ましたが、こういうのは私にももう少し詳しく説明していただきたいと思うんです。国費が二十九・五兆円、それから地方費が十七・一兆円、この二つは税で、いわゆる特定財源で賄われる、こういう前提だと思ふんです。これ、二つ足すと四十六・六兆円な

んです。それで、その特定財源、これをことしの歳入で計算すると、三十三兆円、これが国費、それから地方費が二十一兆円だと思ふんですが、両方合わせて約五十四兆円になるんです。その五十四兆円と、それから四十六・六兆円、さらに事業量全体が五十九兆円、こういう数字になってくるわけでありまして、それから考えていくと、この特定財源そのものが五十四兆円ですから、それから税金だけが必要だという四十六・六兆円を引くと七・四兆円、これはこの分が必要でなくなってくるんですね、この数字の計算でいくと。今の計算、わかってもええですか。そのところはどのように整理をしているんですか。

○額賀国務大臣 先ほど御説明いたしましたように、中期計画の事業量の対象は、地方公共団体が単独で行う事業を除いてという形で言っております。国、国の予算も入れて地方の道路予算というのはどれくらいになっているか、余り詳細に今は承知しておりませんが、恐らく、その分が抜けていると思えます。

○中川(正)委員 ちよつと事務方の説明と違いますが、そこが抜けているということじゃなくて、私が解釈したのは、五十四兆円から四十六・六兆円引くとこれは七・四兆円ですが、この部分が一般財源化できるというような想定なんじゃないですか。もともと、その五十九兆円の中には地方単独で行う事業を除いているわけですから、この中にはないんですよ。だから、もともと除いているわけだから、この数字の十七・一兆円の中には入っていないんですよ、地方単独は。

○額賀国務大臣 私どもが言っているのは、国だけの関係している分野についてお話を申し上げているわけでございます。国費、それから地方に交付しているお金、それから借入しているお金という形で申し上げているわけでございます。

○中川(正)委員 事ごとさように、恐らくこの数字も、しっかりと整理をして、組み立てて、将来の見込みを立てながら財務省として主体的に取り組んだ数字ではないんだろう、だから大臣はちくば

ぐな答弁を出してこられるんだろうというふうに
思います。

さらに言えば、借入金等という形でさっき言
われましたが、これは料金収入ということだと思
うんですが、料金収入でもないんですね。料金収入
は過去の債務の返済に充てられるということだす
ね。新しい道路というのはすべて借入金でやるわ
けですから、これはその都度、BパイCで経済的
に乗っていくという道路については民間でやりま
すよ、こういう前提の中の借り入れという意味な
んでしょう。これが十二・四という形で仮置きし
てありますけれども、これは本当に十二・四とい
いのかどうか。どこまで民間でやれて、どこまで
が新直轄とか、あるいは税を入れていかなければ
いけないのかという整理がまだできていないんだ
と思うんです。その中で仮置きでこれが出てき
た。この数字によって、また将来必要であろう税
額も変わってくるということなんです。

だから、そのところを根拠を持って、例え
ば、十二・四兆円というのがそうした意味で民間
でやるんだとすれば、一万四千キロのうち、ある
いは新しい見直した部分のうちどれだけが民間で
やるのかというのをはつきり提起をしないと、こ
れは、将来の暫定税率も十年間続けるという前提
であるとすれば、それが必要なんだというその根
拠になつていくわけですね。これもできていない
ということですね。

それから、さらに言えば、その地方費の中も、
道路財源でやる部分と、地方が一般財源を使う部
分と、それから地方もまた借り入れをする部分
と、三種類あるんですよ。それがトータルで地方
分で十七・一兆円であるとするれば、その中の道路
財源で国から持つていく部分、あるいは、もとも
と地方税としてある部分を使つていく中でどれぐ
らいの金額になつていくのかというのも、これは
確定する必要があるんだろうというふうに思うん
です。

だから、そういう意味では、きょうはもう時間
がありませんから指摘しておきますけれども、そ

うした根拠をしつかり出してこない、一応、数
字はトータルで出てきたんですけれども、その中
身をしっかりと出してこない、本当にこの数字が
これから生きてくるものかどうか分からない。そ
うなると、暫定税率、これから十年先、延ばして
くださいよということであつても、その根拠が示
せないとなれば、これもまた議論が進まないとい
うことになるんですね。

以上です。

○原田委員長 次回は、公報をもつてお知らせす
ることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時五十一分散会