

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○浮島委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。中根康浩君。

○中根（康）委員 民進党の中根康浩でございます。

大臣所信に対する質疑ということで三十五分間時間をいただきましたので、充実した審議をしてみたいと思います。

世耕大臣の所信演説で、第四次産業革命が成長戦略の柱だと述べられております。そして、人や物の移動、医療、介護、ものづくりなど幅広い分野を変革し得るのがAIでありロボットであり、IoT、あるいはICTだということであります。確かに、AI、ロボット、IoT、ICTの導入は、製造業のみならず、保育、介護、医療、福祉、あるいは農業、こういうさまざまな日本の社会で課題が山積している分野で働く人たちの負担軽減や労働時間の短縮につながり、第四次産業革

命が社会的課題解決型として展開されることの期待感を抱くものでございます。また、新しいビジネスモデルの創造の可能性も感じます。

他方、AIに仕事の多くが奪われるのではないかとという指摘もあるわけでございます。AIに何ができて、何ができないか、あるいは、何をさせてよくて、何をさせてはならないか。つまりは、AIと生身の人間とのすみ分け、ベストミックスはどうあるべきかというようなことを念頭に置いた第四次産業革命でなくてはならないと考えるわけでございます。

第四次産業革命の司令塔になるのが、安倍総理自身が議長となつている未来投資会議、世耕経産大臣は副議長というお立場でございます。

このメンバーを見ると、例えば、医療や介護や保育や福祉、労働、こういった分野の人たちが未来投資会議の主要メンバーに入っております。ものづくりだけではなくて、第四次産業革命が今申し上げましたような社会課題解決型のものとして期待にこたえていくとしたならば、人づくり、あるいは人に寄り添う分野の代表者の方がこの未来投資会議のメンバーになり、それらの意見が具体的に反映されるべきではないかと考えます。

例えば、がん医療の現場がわかってる人、障害者の移動の困難さがわかってる人、地域包括ケアシステムの構築について詳しい方や、あるいは、介護分野で腰痛などのそういう現状がわかってる人や、学校で先生方の多忙さの実態がわかってる人、こういう人たちがメンバーに入るべきではないかというふうに考えるわけであります。

けれども、大臣の、経産省のお考えはいかがでしょうか。お聞かせをいただきたいと思えます。

○世耕国務大臣 メンバー構成の理由については内閣官房の方から聞いてもらえばいいと思います。人工知能がまだこれは今、立ち上がり期でありまして、人工知能が本当に世の中を変えていく可能性は非常にあると思えますし、人工知能による未来予測なんというのもしろいろ読んでみますと人間は働かなくてよくなって、一日じゅうお茶飲んで、本読んで、テレビ見て、ベーシックインカムで、人工知能が作り出したお金が国から分配されるなんという世の中になるんじゃないかと、いろいろな予想は出ていますが、現時点ではまだそこまでは全くだいぶんわけてあります。やはり、今一番未来投資という観点からいくと、AIとものづくりを結びつけていくのが一番日本の勝ち筋ではないかというふうに考えています。私は、そういう観点から未来投資会議で、人工知能、経済産業省としての立場を述べていっているわけでありまして。

確かに、人工知能はいろいろな分野に影響を与えますよ。ただ、影響を与える分野の人全員を呼んでみると、あらゆる職種の人を呼んで会議をやらなきゃいけないということになりますから、そこは少し、ヒアリングとか、そういうことで対応していけばいいのではないかとというふうに思っています。

詳細は内閣官房から答えてもらいます。

○宇野政府参考人 お答え申し上げます。未来投資会議の構成員につきましては、内閣総

理大臣が、未来への投資に関しすぐれた識見を有する方の中から選定をされることになっております。

ただ、議事の運営に当たりましては、議長である内閣総理大臣が必要と認めるときは関係者の出席を求めることができるとしておりまして、例えば、これまで、医療、介護分野につきましても、現場のニーズを熟知する方々をお招きして議論をさせていただいております。

具体的には、昨年十一月十日に開催した未来投資会議におきましては、「医療・介護の未来投資と課題」という議題のもと、日本医師会の会長を初めといたしまして、医療や介護を専門とする大学の学長、教授の方、あるいは介護施設の施設長の方々等々をお招きして議論を行ったところでございます。

今後とも、関係する議題に合わせまして、このように必要な方々をお招きして議論を深めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○中根（康）委員 今の大臣あるいは内閣官房からの御答弁だと、例えば、今例に挙げた医師会あるいは労働分野の代表である連合の方とか、今話題になっている保育の方とか障害分野の方とか、こういった方々は必ずしも常任のメンバーでなくともいいということであったと思えますけれども、私は、この第四次産業革命が、ものづくりだけではなくて、社会課題解決型のものとして、人に優しい、暮らしを豊かにしていくものとして展開されていくためには、全ての人とは言いませんけれども、

ども、今、全くと言っていいぐらいそういった方が入っていないわけでありまして、そういった方をもう少しふやしてもいいのではないかと御提案を申し上げているわけでありまして、ぜひ、内閣官房の方で、あるいは経産大臣からもそういった御提言を賜りたくお願いを申し上げます。

AIやロボットは確かにいい仕事をしてくれるかもしれませんが、やはりこの人間社会は人間が主役でなくてはならないわけでありまして、ロボットは消費行動をしませんし、ロボットは人口をふやさない。こういうわけでありまして、ロボットが主役ではなく、主役はあくまでも生身の人間である。技術がひとり歩きするのではなくて、人と親和性の高い第四次産業革命であってほしいということをお願い申し上げて、そういった観点から、未来投資会議のメンバーの人選も、あるいは議論の中身もそういうものであるということをお願い申し上げます。

民進党は、第四次産業革命小委員会というものを経済産業部門の中に設置をいたしまして、大島先生が顧問、北神先生が座長という布陣で強力にこの分野についての勉強を進めてまいりたいと思っておりますので、ぜひまた政府とも連携していきたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

次に、車のことについて幾つかお尋ねをしたいと思います。

アメリカのトランプ新大統領、こういうことを言っておりますよね。アメリカで車が売れない

のは日本のせいだ、日本の自動車貿易は不公平だ、為替操作しているのではないか、日本はアメリカ車の販売を不可能にするような措置をとっているのに、大きな船に数十万台も車を積んできて売りつけるというようなことを言っておられました。（発言する者あり）

実態はそうではない。今、筆頭理事の近藤先生が言っておられるように、言いがかりなんです。日本市場は十分解放されておりますし、関税があるのはむしろアメリカの側でありますし、日本の自動車産業は米国内で五百五十万人も雇用をつくっておりますし、輸出台数も、ピーク時の約三百四十万台から、二〇一六年の数字で言えば約百七十万台に半減しているというのが実情であるわけでありまして。

日米首脳会談やトランプ大統領の施政方針演説などを見ると、最近では、トランプ大統領、以前のようなこういうことは言わなくなったようにも見えますけれども、日本の自動車産業や車を取り巻く日米関係、通商関係について、トランプ大統領による誤解が既に解消されて、正しい事実の認識が大統領の中で深まっているということになっているのかどうか、世耕大臣の見方をお示しいただければと思います。

○世耕国務大臣 あのトランプ大統領の発言は、誤解か、あるいは情報不足があったというふうに思います。

総理が訪米される前に経産省の方からいろいろなデータや資料をお渡しをして、行っていたきました。例えば自動車については、アメリカでの

自動車生産を減らしているのは実はアメリカの自動車企業でありまして、一九九九年から二〇一五年までの間に、三百六十一万台、アメリカ系の自動車会社がアメリカでの生産を減らしています。その間、日本系の自動車企業は、何と百四十九万台もふやしているんです。ヨーロッパもふやしているんですが、ヨーロッパ系の自動車会社が七十万台に比べて、日本はその倍以上ふやしております。

そして、トランプ大統領が大変気にされる雇用という面でも、先ほど言っていたいただきました、関連産業まで含めたら自動車で百五十万ですが、正確な数字としては、例えば、アメリカの総雇用者数の中で日本が生み出している数というのは八十三・九万人。第二位で、シェアとしては一三・二％。外国企業が生み出している雇用の中で一三・二％ということになります。また、製造業に限って見ますと、三十八・三万人。これはもう一位であります、シェアが一五・六％。大変雇用の数も生み出しています。

では、雇用の質がどうかといいますと、アメリカ全体で平均賃金が六万三千二百七十七ドルのところ、日本系の企業で働く人たちの平均賃金は八万一千四百六十六ドルということで、非常に質の高い雇用も生み出しています。

そして、日本はアメリカの輸出にも大変貢献しています。アメリカの総輸出額は四千二百五十二億ドルということになりますけれども、その中で日本系の企業は七百八十七億ドル、一八・五％も輸出にも貢献をしている。

こんなデータを安倍総理に持って首脳会談に臨んでいただきました。

その結果、会談の詳細は私もわかりませんが、でも、総理は、ゴルフのラウンド中も含めて、こういう話をトランプ大統領に粘り強くされたんだというふうに思います。明らかに、今御指摘のように、トランプ大統領は、日本の自動車産業に関して余り情報不足のお話をされることはなくなつたというふうに思っています。

ただ、一方で、最近の報道では、政権幹部がまだ引き続き、例えば、日本の自動車には非関税障壁があるとか、そういう発言をまだされています。実際は非関税障壁なんてもうありませんけれども、そういう発言もされています。これからも、粘り強く政権側にしっかりと説明を行っていく必要はあるんだろうというふうに思います。

そういう意味で私も、国会のお許しをいただければ近く訪米をして、カウンタートパートであるロス商務長官初め関係者と会談をして、この自動車産業が、逆にアメリカの輸出ですとか雇用に貢献をしているということをしつかりと説明をしてまいります。

○中根（康）委員 確かに、けさのニュースで、アメリカの政権幹部の方が非関税障壁があるということを言っていて、いまだにまだそんなことをおっしゃっておられるのかということ、まだまだ誤解が解けていないのか、わかっています。あえてそんなことを言っているのか、よくわからないんですけれども、誤解を解かないふうにか、しようとしているのではないかと思えるような感

じもするわけでありませうけれども。

安倍総理も、ゴルフを随分やった、あるいは大統領とかなり長時間にわたって同行していたというか、ともに過ごした。間違いなくこういうことを、今大臣が御説明いただいたことを大統領に伝えていただいたということですか。うなずいておられますのでそういうことだと思います。

これから、TPPがなかなか困難な状況になつてきている中で、通商交渉は二国間の交渉がなされていくという見方もあるわけでありませうけれども、例えば米のように、ミニマムアクセスだとかいつて最低限何台、日本はアメリカの車を買わなきゃいけませんよ。アメリカの車が売れないのは、売りたいと思えば、日本人が好むような仕様にやったりアメリカの企業が努力をするべきであつて、例えば、最低限の輸入を課すとか、そういうようなことには絶対にならないような交渉を、これから厳しいものになると思えますけれども、世耕大臣には大いに期待をさせていただきたいと思っております。

ロス長官に会う、恐らく近藤理事も大臣の訪米はお認めになるんじゃないかと思えますけれども、もし行かれたらぜひ有意義なものにしていただいて、また、その結果を踏まえた議論がこの経産委員会ですることと期待をさせていただきます。

次はエコカーについてでありますけれども、一月二十日の総理の施政方針演説では、結構いろいろなおことをおっしゃっておられるんですね。

水素エネルギーは、エネルギー安全保障と温暖

化対策の切り札です。日本で未来の水素社会が幕をあけます。あるいは、来年春には、全国百カ所で水素ステーションが整備される。また、二〇二〇年には、現在の四十倍、四万台規模で燃料電池自動車の普及を目指します。さらには、世界に先駆け、国際的な水素サプライチェーンを構築しますなどなど、水素に対する強い思いは表明されておられるわけでありませうけれども、この施政方針演説の中では、電気自動車に対する言及はありませんでした。

この総理の思いからすると、我が国のこれからエコカーは、燃料電池車が主役となるということになるのかというふうにも感じ取れてしまうわけです。

FCVにしてもEVにしても、水素スタンドあるいは充電スタンドが必要で、エコカーの普及とインフラの整備は両方相まって進んでいかなければならないわけでありませうけれども、現在、政府は、水素スタンドにも電気スタンドにも、両方に設備設置補助金を出しております。

将来、両者が共存することを想定しておられるのだとは思いますが、総理がFCV、燃料電池車のみ語り、電気自動車は語らないということになると、電気自動車に対する投資は無駄になるのではないかと思われかねないわけです。また、エコカーの中には、燃費基準を達成したLPガス車も存在しているわけでありまして、これからの企業の投資戦略にもかかわる問題でもございませう。

日本のエコカー戦略というものを、この際、世

耕大臣から明確にお示しをいただければと思いません。

○世耕国務大臣 次世代自動車というものは、いわゆる燃料電池自動車だけではなくて、EVですとか、あるいはプラグインハイブリッドの自動車、こういったものも、CO₂の排出削減ですとか省エネルギー推進の観点から、非常に重要な次世代自動車だというふうに考えております。

政府としては、二〇三〇年までに、新車販売に占める次世代自動車の割合を五から七割にするということを開議決定をしております。こういった普及目標の達成に向けて、昨年三月に公表したEV、そしてプラグインハイブリッドのロードマップですとか、あるいは水素・燃料電池戦略ロードマップでは、我が国における保有台数について、まず、EVそしてプラグインハイブリッドについては、二〇二〇年までに最大で百万台、そして燃料電池車については、二〇二五年までに二十万台程度という目標を定めるところであります。

いろいろなファクターで、まずはやはり価格を安くしていかなければいけません。燃料電池車なんというのは、まだとても手が届くような値段ではなかなかない、非常に高い値段であります。

また、充電器ですとか水素ステーションといったインフラ整備も非常に重要であります。和歌山では、水素自動車自動車ディーラーに展示してあるんですが、全く動けないんです。なぜならば、水素ステーションが遠くて、そこへ行って帰ってくるだけで水素が空っぽになっちゃうという状況でありまして、そういうインフラの整

備というの、次世代自動車の普及には非常に重要だというふうに思っております。

○中根（康）委員 ということになると、総理は燃料電池車について随分強い思い入れをお示しになられましたけれども、世耕大臣としては、燃料電池も、電気自動車も、プラグインハイブリッドも、いわゆるエコカーと言われているものが全体的に普及していく、それが我が国のエコカー戦略だということだと思っております。

例えば、よく例に挙げられる例が、以前、ベータとVHSのビデオテープ、あれが、両方とも走っていたんですけども、結局一つは淘汰されて片方に集約されていった。こういうこともあるわけでありませうので、燃料電池と電気自動車も同じようなことにならないとも限らないという懸念もささやかれているわけでありませう、その点はどうお考えになっておられるでしょうか。

○世耕国務大臣 これは基本的にはメーカーの戦略ということになるかと思いますが、当然、いろいろなバランスを見ながら、また、海外にも売っていないかなければいけないわけですから、そういういろいろなトレンドとかを見ながらということだと思っております。

ただ、燃料電池車というのはやはり、水素社会という言葉がありますけれども、社会全体の構造を変えていくという意味で非常に意味があるものだと、いうふうな思っておりますし、あえてもう一つ言うと、電気自動車は割と誰でもつくれますが、燃料電池車は相当なつくり込みの技術がないとできないということ、これは日本がやはり得意で、

日本が勝つていける可能性が非常に高いというところがある。

そういう意味で我々は燃料電池車を結構重視はしているわけでありませけれども、当然、EV、プラグインハイブリッドも含めて、バランスよくやっていくということが重要だと思います。

その辺のバランスは、各メーカーがそれなりに判断をされながらやられるのではないかと思います。

○中根（康）委員 そういった中でぜひ国際標準化戦略にも勝ち抜いていただいて、日本がこのエコカー戦略の主導権を握る、そのことを通じて日本が稼げる体制をつくっていく、こういうことに結びつけていただきたいと期待をいたします。

次にエコカー減税でありますけれども、年末年始の税制議論で、エコカー減税の対象車種をめぐって、財務省、総務省グループと経産省との間で綱引きが行われたとも感じています。財務省、総務省は税収を確保したくて対象車種をできるだけ絞り込みたい、経産省は販売減を恐れて絞り込みを最小限にしたいという思惑がぶつかり合ったのではないかと見ておりました。

しかし、これはいずれもおかしな話でありまして、もともとエコカー減税は地球温暖化対策のために導入されたはずだと私は認識をしております。改めてこの場で確認したいと思うんですが、総務省の方に来ていただいておりますが、エコカー減税のそもそもの導入の目的は何であったか。お示しをいただければと思います。

○開出政府参考人 お答えいたします。

エコカー減税は、燃費性能がよりすぐれた自動車の普及を促進する観点から、燃費性能に応じて税率の軽減措置を講じるものでございます。

燃費水準が向上する中で、対象範囲の見直しを行わなければ政策インセンティブ効果が低下するため、これまでのエコカー減税の見直しにおきましても燃費基準を適切に切り上げてきたところであり、このことにより、エコカーの普及や燃費値の向上に一定の成果を上げてきたものと考えてございます。

今回の延長に当たりましても、足元の自動車販売への影響に十分配慮しつつ、このような観点から、燃費基準を見直すこととしたものでございませ。

○中根（康）委員 今の総務省の御説明だと、それでは、エコカー減税の導入の目的の中には地球温暖化対策という観点は含まれていなかった、燃費水準、インベーションのインセンティブを上げるために導入した、こういうことになるんでしょうか。もう一度確認させてください。

○開出政府参考人 エコカーの普及や燃費値の向上が図られるということでございますので、地球温暖化にもいい影響があるということになるかと思っております。

○中根（康）委員 結果的に地球温暖化に寄与する、こういうことで、もともと、そもそもの導入目的の中には地球温暖化対策ということは入っていないかということ、ちょっと僕の認識とは違ったものでありませたけれども。

今回のエコカー減税の対象車種の絞り込みの議

論は、あたかも、エコカーが売れ過ぎると税収が減って困るからというふうなものになってしまったのではないか。その結果、二〇一七年度与党税制大綱では、新車に占めるエコカー減税の対象車種は、これまでの九割から、二〇一七年度には八割、二〇一八年度には七割に縮減するというものになってしまいました。エコカーが売れ過ぎて税収が減るから、対象車種を絞って実質増税にするというのでは、本質を見失ったものと言えるのではないのでしょうか。

エコカー減税の趣旨からいえば、逆にもっと拡充をすべき、エコカー対象車を少なくとも現状維持をする、あるいはふやす、拡充をするという対応がとられてしかるべきだのではないかと考えます。

LPガス車も燃費基準を達成すればエコカー減税の対象となるべきだというふうに思いますし、エコカー減税の議論が本来の趣旨からかけ離れたものになってしまった、税収確保のための議論になってしまったという感じがいたしますけれども、この点については政府はどうお考えになるのでしょうか。

○開出政府参考人 与党税制改正大綱におきましては、エコカー減税制度の取り扱いにつきまして、いろいろな観点からの指摘が大綱に盛り込まれております。

例えば、道路の維持管理、更新や、防災、減災等の推進に国、地方において多額の財源が必要になるという点、先ほど申し上げました政策インセンティブ機能の強化を図る観点、原因者負担、受

益者負担としての性格、市場への配慮、さまざまな観点からの検討が必要であるということに基づきまして結論が導き出されたということでございますので、そういったいろいろな観点からの検討が必要ではないかというふうに考えてございます。

○中根（康）委員 今、例えば道路の維持管理というようなこともおっしゃられましたけれども、まさにここはかねてから議論をしているところでありまして、車に関する税金は一般財源化されて特定財源ではないということで、そういう意味では既に課税根拠が失われているということはおかねてから指摘を申し上げているにもかかわらず、依然として、今御答弁されたような目的で税収確保を図るところに、本来の車体課税のあり方、自動車関係税制のあり方がねじ曲げられている原因になっているのではないかと指摘を申し上げておきたいと思っております。

車に関する税制のもう一つの重要な論点は、やはり、これもかねてから申し上げております。ユーザー負担の軽減と、税制自体の簡素化ということとであります。

与党税制改正大綱に、平成三十一年度税制改正までに、自動車の保有に係る税負担の軽減に関する総合的な検討を行い、必要な措置をとるとあります。

これを素直にそのまま受けとめれば、最低限自動車取得税は廃止をする、自動車重量税の当分の間税率は廃止をする、自動車税に環境性能割は課さない、課税根拠のない税金は課さない、つまりは、ユーザー目線からの税制の抜本改革を実現を

するということがこの与党税制改正大綱の意味するところであると受けとめられるわけでありませうけれども、その真に意味するところを御説明をいただきたいと思っております。

○糟谷政府参考人 与党税制改正大綱は、さまざまな議論の積み重ねを踏まえて与党において取りまとめられたものでありまして、政府としてその文言の内容については、コメントしたり解釈する立場にないという点は御理解をいただきたいと思っております。

その上で、先ほど先生御指摘のように、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減等を図る観点から、「平成三十一年度税制改正までに」、「自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。」というふうに明記をされたわけでございます。

経済産業省といたしましては、この税制改正大綱を踏まえながら、自動車関連産業が生み出す消費や雇用、生産基盤などの実体経済をしっかりと支えていくという視点に立つて、車体課税のユーザー負担軽減に向けた検討を行い、しっかりと必要な要求をさせていただきたいと思っております。

結果については、その上の、与党税調等における御判断の結果ということになるかと思っておりますが、経済産業省としては、しっかりと検討を行い、要求を行ってまいりたいと思っております。

○中根（康）委員 与党の決めた税制大綱だから、経産省としては、コメントをしたり、あるいは解釈をする立場にないと糟谷局長はおっしゃいましたけれども、でも、何らかの形で、何かの意味を

ここから受けとめなければ、解釈しなければ政策をつくれないうわけでありますので、やはり解釈するんでしょう。どうなんですか。これを読んで何も考えないんですか。

○糟谷政府参考人 我々なりの立場で受けとめて、要求をしたいと思っております。

○中根（康）委員 言いにくいところもあるんでしょうから、これは経産省としてはユーザー目線での抜本改革を目指していただく。解釈をしないとおっしゃいましたけれども、おっしゃったように、消費や雇用に対する影響というものを考えたときに、車を売りやすく、買いやすくするということが、国民に不必要な、あるいは、もともと課してはならない税金をやめていくということが国民経済、国民生活に寄与するということになるのは誰が考えても当然のことでありますので、経産省としてはそういうお立場で政策づくりを進めていただくということでありますが、せっかく総務省さんもお越しいただいておりますので、この点については、総務省さんはこの与党の税制改正大綱を、解釈はしないのかもしれませんが、どう解釈をされるのでしょうか。お尋ねいたします。

○開出政府参考人 与党税制改正大綱におきましては、委員の御指摘ありました、「税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。」とございますが、幾つかの観点であるとか留意事項がわざわざ示されてございまして、その中には、やはり私どもの立場といたしますと、「安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、」という留意点も記載されている

ところでございますので、そういった点を含めまして総合的に検討をするということになるかどうかと思いません。

○中根（康）委員 安定的な財源の確保というのは必ず出てくるんですけれども、車の中だけで考えちゃいけない。税制全体で歳入を考える。あるいは、総理がいつも、全国津々浦々、景気はよくなっているということでありますので、そうならば税収は上がっていくわけで、上がらないとすればこれはアベノミクスがうまくいっていないということになるわけでありますけれども、そういう歳入全体で考えていくことであって、車の中だけでつじつまを合わせていこうとすると、それはおかしな税制になってしまう。僕はこの点について言うと、経産省に軍配を上げたいと思うんですが。

最後に、もう時間があと一分ということになりましたので、ユーザー目線からの自動車関係税制の抜本的な見直し、これが雇用や経済に与える影響ということから考えて自動車税制はどうあるべきか、政府の中で大臣がどう発信をして提言をしていくか。できれば、ここで力強くお示しをいただければと思います。

○世耕国務大臣 私も委員と考える方は一緒です。やはり、長い視点でバランスをとっていかなきやいけない。

一般論ですけれども、一旦減税になっても、きちっとそれで産業が活性化して、やがて税収で成長の果実として返ってくるという考え方をしなければいけないと私は経産大臣としては思っています。

すが、どうしても単年度の中で安定財源をしっかりと確保しなければいけないという考えの役所もありまして、それが、議論をして政府として総合的に決める。

ただ、自動車は非常に重要であります。雇用の一割を占めている産業であります。

自動車が一番最近ちよつと国内生産が頭打ちというか、落ちてきています。そんな中で、民間の調査では、買うときの負担になるのは何かといったら、消費税よりも、保険料よりも、やはりこの自動車関連の特別な税だということをおっしゃっている方が多いわけでありまして、我々としては、今後もうこういった観点から税制に対してしっかりと要望をしていきたいというふうに思います。

○中根（康）委員 総務省のお立場でいっても、地方に行けば行くほど公共交通機関は脆弱でありますし、車は生活の足ということになるわけでありまして、車を取得しやすい環境を整えた方が地方創生ということにも結びつくということだと思えますので、これはもう省益ということではなくて、国民目線でぜひ考えて、結論といいますか、政策づくりを進めていただきたいということを御要望申し上げます。質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。