

◇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 次に、中根康浩君。

○中根（康）委員 おはようございます。民進党、中根康浩でございます。

きょうは、一般質問の機会を与えていただきましてありがとうございます。

それでは早速質問に入っておりますけれども、まず、報道によればということでありませぬけれども、安倍総理は、先日、官邸でWTOのアゼベド事務局長と会談をされたということで、経済成長や雇用の創出に向けて、保護主義は解決にならないとして、日本とWTOが協力して自由貿易を推進していく方向で一致したとされております。

一方、世耕大臣が出席したベトナム・ハノイでのAPECの貿易担当相会合、あらゆる形態の保護主義に対抗するとの決意を再確認すると議長声明に明記をされたということですね。

しかし、この議長声明というのは、これまで

の全会一致による閣僚声明から事実上格下げをされたもので、なぜそうなったかといえ、これは、米国の第一主義を掲げ、貿易赤字削減を目指し、反保護主義に抵抗する米国への配慮をした結果、本来閣僚声明というものをづくりたかつたんだけれども、議長声明にとどめざるを得なかった、こういうことのようにあります。

二十六日からは、今週末には、イタリアでのG7サミットが開催をされるということでありませぬが、昨年の伊勢志摩サミットでは明記をされた保護主義に対する内容が共同声明に入らない見込みだとされております。これには、やはり、自国の貿易赤字削減のためには保護主義も辞さないというトランプ米大統領の意向が強く反映しているとも言われております。我が国は、WTOでは自由貿易を推進すると総理みずからおっしゃりながら、APECとかサミットではトランプ大統領の保護主義にある意味屈服してしまうという形にもなってしまうのではないかとということにも感じるわけでありませぬ。

米国内に工場をつくらないなら高い関税を払えと言ったトランプ大統領、今までもたびたび質問をしないように思います。今までもたびたび質問をしてまいりましたが、世耕大臣が丁寧に説得をされて理解が深まっております。御答弁もいただいてきたわけでありませぬけれども、トランプ大統領は相変わらず日本に対する貿易赤字を大変問題視しているような感じがいたします。特に、対日貿易の八割は自動車関連だとして、日本の自動車産業をターゲットにしているように見えます。

例えば、NAFTAの見直しにも言及しているわけでありませぬが、日本の自動車関連企業はメキシコにおける追加投資を、こういう状況の中でためらっているということも聞こえてまいります。工場を自前で建てずに、レンタル工場を利用してしばらく様子見をしているとも聞きます。

NAFTA、北米自由貿易協定により、部品の六二・五％を域内で生産されたものにすれば関税なしで輸出できる、あるいは、アメリカへのアクセスのよさ、メキシコは四十三カ国とFTAを締結してヨーロッパや中南米へも輸出できる、労働力がアメリカの六分の一とコストが安い、こういうメキシコ進出のメリットがあるわけでありませぬが、トランプ大統領がNAFTAをアメリカ製造業の雇用を奪った悪者だと位置づけて、NAFTAの見直しをしようとしているわけでありませぬ。見直しの内容によつては、日本企業のメキシコ立地、進出のメリットが大幅に低下してしまうことになりかねませぬ。

さらには、いわゆる国境調整税制というものがアメリカの議会で検討されているようでありませぬ、輸出に係る売り上げは課税ベースから外す、輸入原材料は課税ベースに入れる、このことにより、部品を含めて米国内で生産しなければ価格面で不利になる、米国からの輸出は有利になる。このいわゆる国境調整税制でありますけれども、こういう国際会議をめぐる動き、あるいは米国内での税制をめぐる議論というものがあつて、

米国の、NAFTAの再交渉、交渉決裂ならば脱退も辞さないという構え、国境調整税制の導入

などの動き、こういうことに關して、日本企業に對する影響はどのようなものか、あるいは、週末のG7サミットにおける自由貿易推進、皆が表明されるのか、あるいは、保護貿易抑止というものがきちんと表明されるのかというようなことについての大臣の今のお気持ち、決意をお聞かせいただければと思います。

○世耕國務大臣 一回の質問で大分いろいろなことをてんこ盛りで言われたので、答えるのがなかなか大変なんです。

まず、自由で公正な共通ルールに基づく自由貿易体制というのは、これは世界経済の成長の源泉でありますし、通商国家として成長してきた日本にとつては、これはもう本当に生命線ともいえるべきものでありますので、当然、今週の月曜日、アゼドWTO事務局長による表敬訪問の際に安倍総理が表明されたとおりだというふうに思っておりますし、しっかりと推進をしていかなければならないと思っております。まさにこの間のAPEC貿易大臣会合においても、私の方から強調をさせていただきます。

また、いよいよ今度、G7サミットが間もなく開会をいたします。トランプ大統領が初めて参加ということになるわけでありませうけれども、まだこれから議論ですから。やはりG7というのは、本当に首脳間でよく議論をして、最後までまとめたものが出てくる。何もこれは、ほかのマルチとは大分違って、余り予定調和的なところはないわけでありませうし、今回はトランプ大統領が初参加ということですから、ある意味やってみないとわ

からないというところがあります。

その中で、もう今やメルケル首相に次ぐベテランになっている安倍総理に、結構、各国、トランプ大統領も期待しているところがあると思えますし、なかなかまだトランプ大統領と十分なコミュニケーションの時間がとれていないヨーロッパの首脳から見ても、安倍総理が頼りだということがありますから、まさに安倍総理がリーダーシップを発揮しながら、この自由貿易に關して、トランプ大統領も自由貿易を否定しているわけではありませぬから、いい議論が行われているのではないかなというふうに思います。

この間のAPEC貿易大臣会合、これは、いわゆる共同声明というのが、二〇一一年以降、毎年出てきたわけでありませうが、今回は、二〇一一年以来、久しぶりに議長声明という形になりました。

これは、逆に、トランプ政権ができて、そしてブレグジットが行われて初めてのAPEC貿易大臣会合なんですね。私は、下手したら紙は出ないと思っております。あるいは、出るとしても、保護主義とかそういうのが完全に消えた、ほかのマルチの会合は既にそういうのが幾つか出てきていますけれども、そういうことになるかと思っておりますが、これは、みんなで膝詰めでしっかり話をした結果、一応各国の立場に配慮したという形になっていきますから、少し両論併記的なところがありますけれども、多角的貿易体制の重要性、そして保護主義への対抗、あるいはレベル・プレーイング・フィールドの確保などといった点が、これが多数の意見だったという形で盛り込まれて、

少なくとも議長声明という紙が出たということは、私は、意義があったのではないかと、議長国ベトナムは本当によく頑張ったんじゃないかなというふうに思っているわけでありませう。

また、私は、一方で、共同記者会見でライトハイザー米國通商代表がおっしゃったことも傾聴に値する部分があったと思えますよ。彼は、自分たちはいわゆる貿易をねじ曲げているような措置とかそういうものから国を守ろうとしているだけなのに、なぜ保護主義と呼ばれなきやいけないんだということを記者会見でおっしゃったし、なるほど、そういう気持ちなんだなということ、私は、耳を傾けてもいいのではないかなというふうに思った次第であります。

あと、NAFTAであります。NAFTAについては、US-TRGがこれを開始する意図を五月十八日に米國議會に通知したことによって、夏以降、メキシコとカナダとの再交渉が開始されるだろうというふうに思っております。

国境調整税については、下院共和党が導入を検討している国境調整税に關しては、トランプ大統領が四月に発表した税制改革案には今のところ盛り込まれていないという状況であります。

今回、APECの場でも、メキシコのグアハルド経済大臣、そしてカナダのシャンパーニユ國際貿易大臣とそれぞれ会談を行って、情報交換を行いました。私も、NAFTAの交渉を彼らがどう考えているか、どういう戦略で臨もうとしているのか、非常によく理解できました。余り詳しいことは言えなくて申しわけないですが、非常に踏

み込んだ話し合いをさせていただきました。

その中で、私の方から、やはりNAFTAの問題というのは、日本の自動車産業に非常に影響があるので、私は非常に注視をしているし、できれば適宜情報提供をお願いしたいということも申し入れて、両方とも、そこはよくわかっている、日本が気にしているということはよくわかっているという反応が返ってきているというところであり

○中根（康）委員 最後のところ、日本が気にしているということはよくわかっているということであるならば、悪い方向に行かないように、ぜひ、世耕大臣も安倍総理も、日本の自動車産業はまさに日本の産業の中核でありますので、それが不利になるようなことになると雇用や経済全体に大きな影響がもたらされますので、よろしくお願いいたします。

大臣は、G7サミットに行かれる……（世耕国務大臣「いや、行かないです」と呼ぶ）行かないですか。行かないとすると、ちよつと心配ですね。

安倍総理は恐らくアメリカとそのほかの国との橋渡し役を期待されているんだろうと思いますけれども、余りトランプ大統領の気持ちをそんたくしてばかりで、ほかの自由貿易推進国のことを考えてもらえないというふうなことになってしまつと、これはまさにみずから首を絞めるということになりますので、強い気持ちで臨んでもらわないといけないということを、僕がこんなことを言つたって伝えてもらえないと思えますけれども、ど

こ何か機会があったら総理に伝えておいてください。よろしくお願いいたします。

次に、電気自動車について伺つてまいりたいと思います。

電気自動車の歴史は意外に古いということのようでありますが、これは、アメリカで百年以上前に鉛蓄電池を使ったEVが販売されたらしいですが、しかし、その後、ガソリン車の性能と価格に対抗できずに淘汰されてしまったようでありますが、今日、環境意識というものを軸に、本格的な普及の時代を迎えようといましております。特に、アメリカのカリフォルニア州では、もう皆さん御案内のとおり、二〇二五年までに百五十万台の電気自動車導入を目標にしているということであります。

自動車メーカーには、いわゆるゼロエミッション車制度、ZEU、ほかに何か言い方があるんでしょうか、ZEU制度を設けております。

この制度は、ゼロエミッション車を多く生産、販売した自動車会社がある、こういう仕組みになっているようではありますが、こういう仕組みが、その米国のカリフォルニア州では、二〇一八年から、排ガスゼロ規制によりハイブリッドはエコカーの対象外になる、二〇五〇年までに段階的に新車は全てEV、FCV、PHVということになっていくようであり

ます。中国でも、大気汚染問題で電気自動車が主流になっていくようであります。二〇二五年には、約三千万台と見込まれる販売台数のうち、電気自動車を含めた新エネ車を七百万台にするという

数値目標を立てていると聞きます。この新エネ車、電気自動車の流れはとまらないということであろうと思います。

ここで、それは環境にいいということはいいんですけれども、他方、ガソリン車、これは数え方にもよるんでしょうけれども、ガソリン車だと十萬点の部品がある。電気自動車だと少ない場合だと百点ぐらいの部品でつくれてしまう。千分の一に部品点数が削減をされるということになります。例えば、エンジンがモーターになるとか、マフラーとか燃料タンクとか点火プラグとかチューブの類とか、そういったものが不要になる。つまりは、ガソリン車から電気自動車化によって自動車産業に大きな変革が生じてこざるを得ないということになります。

これまでガソリン車部品をつくらせている企業に対する経産省の考え方がどういうものかということ、また、その一方で、私の地元にもフタバ産業さんというマフラーをつくらせている会社があつて、その役員さんとこの間、岡崎鉄工会という業界団体で隣り合わせになったときに、そういう話をしたときに、確かにマフラーがなくなってしまうのは痛いんだけど、でも私たちはという話で、まだまだガソリン車の規制がなくてニーズが大きいインドなどの新興国にどんどん売り込みをかけていこう、こういう思いなんですよなということをおっしゃつておられたわけでありまして、でも、新興国が頼みとなるということでありますが、こうした地域への進出に対する支援はどのようになっているかということであり

自動車のEV化、FCV化が進むことによる自動車関連産業への影響と対策について、そして、国内の自動車部品メーカーが新興国に進出、海外で販路を開拓するために経産省としてどのような支援を行っていくか、あわせてお伺いをしたいと思います。

○糟谷政府参考人 CO₂排出量の削減などの観点から、電気自動車を含みます次世代自動車の普及が世界的に進んでいくというのは、もう待ったなしの動きだというふうに認識をしております。

こうした中で、電動化が進んでいけばエンジン関係の部品の需要が減少するのではないかと、こういう懸念の声、非常に我々も共有をしているところでございます。

他方で、エンジンといいますが、次世代自動車の中でも例えばプラグインハイブリッド自動車、これはエンジンが必要なのであります。そういう意味では、次世代自動車の中でも、プラグインハイブリッド自動車、それからハイブリッド自動車もそうですけれども、エンジンを搭載することが必要になります。

それから、新興国の需要、これは、もともとのエンジン車を含めて、やはりまだまだ伸びていくところがあります。

二〇一二年に、IEA、国際エネルギー機関が行った将来予測によりますと、エンジンを搭載した車の新車に占める比率は徐々に減っていくものの、新興国の需要がふえることから、台数的には、二〇四〇年ごろまでエンジンを搭載した車の台数、新車の台数はふえるというよう予測もございま

す。

もちろん、電動化だけではなくて、カーシェアリングという動きも進んでまいりますので、余りこれで楽観を決め込むのはいけないと思いますけれども、一つだけ確実に言えますことは、エンジン関連の部品の需要が減少するということであっても、既存のエンジン関連部品産業の重要性が直ちに変わるわけではない、大きく損なわれるわけではないということであります。

いずれにしても、そういう意味で、時間的な猶予はあると考えておりますけれども、電動化が進む中で必要となっていくバッテリーやモーター、こうしたことの技術開発、電気自動車はまだまだガソリン車と比べますと航続距離も少ないということでの性能の強化が必要でありますし、それが国際競争の鍵を握ってまいりますので、そうした技術開発等も進めて、電動化におくれをとらないように対応していきたいと思っております。

それから、国内の自動車部品メーカー、特にエンジン周りの部品をつくっておられる部品メーカーの方々が、海外、特に新興国での販路を開拓していく上で経産省としてどういう支援をするのかということでありませうけれども、三つの段階に分けてちよっとお答えをさせていただきますと思っております。

第一に、中小企業が海外展開に必要な情報を収集する段階でありますけれども、これにつきましては、ジェットロや中小企業基盤整備機構のセミナーやホームページなどでの情報提供、またミラサポなどを使った施策情報の提供、こうしたことを

行ってまいりますし、また全国の相談窓口やジェトロの海外事務所での相談対応も行ってまいります。

二番目に、海外進出の計画や準備段階の支援でありますけれども、海外展開の戦略策定の支援ですとか、新商品、新サービスの開発やブランドづくりの支援、こうしたことを行う制度を活用して進めてまいります。

三番目に、海外進出の段階でありますけれども、現地企業とのビジネスマッチングや展示会などへの出展の支援、ジェトロの海外事務所を通じた現地での法務、労務、知財問題の解決などへの支援など、海外進出の段階に応じたきめ細やかな支援を既に行っておりますし、これからも続けていきたいと思っております。

例えば、ジェットロでは、毎年東南アジアで最大級の金型部品関連展示会への出展の支援を行っております。昨年は自動車関連企業を含めて四十社が参加をいたしました。また、中国においては、昨年自動車部品商談会を開催いたしましたとして、累計で五十社以上が参加をしていただいたところであります。

それから、海外に進出できないよという会社も中小企業の中にはおられます。そういう方々に対しては、製品開発から販路開拓まで総合的な支援を提供するために、新輸出大国コンソーシアムを設立して対応しております。ジェットロやNEEDO、中小企業などの支援機関を結集した組織であります。自動車関連企業を含めて、中小企業などのさまざまな課題やニーズに応じたきめ細か

な支援を行っております。例えば、これを受けて、ASEAN向けの自動車部品の輸出に取り組んでいる自動車部品メーカー、中小部品メーカーの事例などが既にあるところであります。

こうした施策をフルに活用いたしまして、引き続き、中小の自動車部品メーカーの海外市場獲得に全力で支援を進めてまいりたいというふうに考えております。

○中根（康）委員 今、糟谷局長さんから丁寧な御答弁をいただいたわけなんです。新興国だとか東南アジアだとか、こういう言い方をしているわけなんです。アメリカも電気自動車、中国みたいな大市場もこれから電気自動車、こういうことになると、新興国、東南アジア、こういう範疇の中で、具体的にはどの国がまだまだガソリン車はいけるというようなターゲットになる、これは通告してありませんけれども、御示唆いただければというふうにも思いますが、通告していただければ難しいですか、どうですか。できますか。

○糟谷政府参考人 国で申し上げるのは余り適当じゃないと思いますが、やはり、まず初めて車を買われる方、とにかく手ごろな価格で車を手入れ乗りたい、そういう需要は必ずあるかと思えます。

そういうところでありまして、また、先ほど申し上げましたように、次世代自動車については、プラグインハイブリッド自動車は、やはりエンジン関連の部品は引き続き必要になります。これについては、先ほどのアメリカのカリフォルニアの制度でもプラグインハイブリッド自動車は対象に

なっておりますし、中国でも同様だというふうに承知をしております。

そういう意味でいうと、東南アジアのような新興国だけではなくて、プラグインハイブリッド用の需要ということでは、世界じゅうあらゆるところでまだまだ需要はあり得るというふうに考えておりました。そういったところを着実に支援できるように取り組んでいきたいというふうに考えております。

○中根（康）委員 では、電気自動車についてはこのあたりにとどめさせていただいて、次は、自動運転車ということになります。

交通事故の減少、あるいは渋滞の緩和、運転者、ドライバーの疲労軽減、こういうことに大きく寄与するのが自動運転ということで、この自動運転の技術開発が急ピッチで進んでいるということでございます。

今ある法律というのは、車は人が運転するものとしてつくられておりますので、自動運転車を普及させていく、こういうことになると、この自動運転をめぐる法律の整備が急がなくてはいけないということになるんじゃないかと思えます。

実は、けさの民進党のエネルギー環境調査会の勉強会でも、日揮の講師の方が、これからは、自動運転が普及していくと、高齢者とか障害者の方の移動支援に大きく役に立つ、病院に行きたい高齢者が自動運転を遠隔で呼ぶとすぐ、すぐとか、来てもらって、それで行きたいように行くとか、障害をお持ちの方が作業所とかに通うときもそういったものを使えるようになるんじゃないか

というような話があったわけで、自動運転に対する期待はますます高まるばかりだということでもあります。

この自動運転を普及させていくためにも、法律の整備ということが必要だということだと思えます。道路標識や道路構造にかかわる道路法であるとか、交通規制とか運転免許とか安全運転義務にかかわる道路交通法とか、自動車の構造、登録、整備、保安基準にかかわる道路運送車両法とか、いろいろ例を挙げれば切りがないほど、車とか車の運転にかかわる法律はあるわけでありまして、交通事故を起こした場合の刑事責任、民事責任、行政上の責任に関するものなども変えていかなくてはいけないということになるのだと思えます。

自動運転が完全なシステムという、今、レベル4とかいうところまでいくと、目的地を設定するだけで全ての操縦をシステムに代替してもらえるところになりますので、ハンドルから両手を放すことが普通ということになって、したがって、現行法の安全運転義務の内容は通用しなくなるのかもしれないということも考えられるわけでありまして。事故をしたときには、ドライバーに責任があるのか、システムに責任があるのか、所有者に責任があるのかというようにも議論になっていくのかもしれない。

繰り返しになりますが、インターネットでもそうなんです。法律の宿命として、技術の進歩に法整備が追いつかないというのが現状、現実であるかと思えますが、今の政府の方針を伺うと、

二〇一七年度中に、要するに今年度じゅうに政府のIT総合戦略本部というところで自動運転車の普及に向けた法整備の方針をまとめる、関連法の改正案を二〇一八年度にまとめ、二〇一九年の通常国会への提出を目指すというふうに聞いております。そして、二〇二〇年に無人運転車による過疎地の移動支援などの実用化を目指すということのようでもあります。

中国でも、自動運転技術を搭載した車の割合を二〇二五年までに八〇%に引き上げる方針を打ち出しているというように聞いております。

この自動運転の実用化について、海外との比較を含めて、我が国の制度、環境をどのように認識し、また、今後どのような項目について検討を進めていくお考えか、お聞かせをいただければと思います。

○矢作政府参考人 お答え申し上げます。

自動運転に関する制度環境についてお尋ねがございました。

自動運転の実用化に当たりましては、技術開発のほか、制度整備に取り組んでいくということが大変重要だ、このように認識してございます。

このため、政府では、IT総合戦略本部におきまして、自動運転に関する総合的戦略として、官民ITS構想・ロードマップというものを毎年策定いたしました。この中で制度整備の方向についてもまとめてございます。

こうした中、公道実証のための制度整備というのが着実に進んでおると考えてございまして、例えば、ハンドルあるいはアクセルペダル等がない、

こうした車両の公道実走、公道走行が認められますよう、車両の保安基準を改正するなどということをしてございまして、我が国においては、世界各国の取り組みと比較いたしましたも、公道実証に取り組みやすい制度環境というのが整ってきているのではないかと、このように認識してございます。

他方、高度な自動運転の実用化ということに關した今の制度整備につきましては、まず、道路交通に関する国際条約、これはジュネーブ条約というのがございます。これがそもそもドライバーの存在を前提としている、こうした条約になつてございます。こうしたものとの整合性をどのように図っていくかということも各国が今議論しているといった現状にございます。

そうした意味におきまして、今、海外において、一部、高度な自動運転の実現に向けた検討というのに進められておりますけれども、現時点では、高度な自動運転を本格的に可能とする制度というの世界的にも存在していない、このように認識してございます。

こうした中で、我が国といたしましては、実用化に向けた制度検討に向けて、まず、これも、世界をリードする、こういったスタンスで国際条約に関する議論に積極的に取り組むとともに、国内の制度整備の検討を進め、二〇二〇年までの高度自動運転の実現を目指すべく、今年度中を用途に、IT総合戦略本部におきまして、政府全体の制度整備の方針を取りまとめるということにございまして。

具体的には、ドライバーによる運転を前提としたこれまでの交通関連法規というものを、システムによる運転も想定した体系に向けて大幅に見直すことといたしております。例えば車両の安全基準のあり方でございますとか、あるいは自動運転を運用する者が守るべき要件などを定める交通ルールのあり方でございますとか、あるいは保険等の責任関係でございますとか、こういった多岐にわたる項目を政府一体で検討してまいりたい、このように考えてございます。

○中根（康）委員 計画しているスケジュールに沿って、順次、環境整備、制度整備を進めていくということでありませうけれども、日本の自動運転の普及のとうか、そういう研究とか検討とかということも含めて、スピード感というのはほかの国に比べてどうなんですか。これは前へ行っている方なんですか、それとも中くらいなのか、まだちよつと後ろの方にいるのか。どのあたりに位置づけられるんでしょうか。

○矢作政府参考人 お答え申し上げます。

現状、先ほど申し上げましたように、まず、国際条約からして運転者を前提とした体系になっている、それをもとに各国の法制度も成り立っているわけでございまして、ある意味、今、横一線の中でいろいろ議論をしている。

こうした中で、我が国としては、今積極的にアクションをすれば世界をリードできるのではないかと、こうした意気込みでIT総合戦略本部におきましてスケジュールを組み立てて議論している、こういうことでございます。

○中根（康）委員 法律などの分野で国際標準と
いうようなことがあるのかどうかわかりませんけ
れども、ぜひ国際社会をリードするようなスピ
ード感で進めていっていただきたい。日本はオリ
ンピック、パラリンピックという一つの大きな節目
がありますので、そこを目標にすることはある
ので、ぜひ、このことについては、そこを目標に
頑張っていたらいいというふうに思います。

また中国の話を上しますが、中国の二〇一
六年の新車販売台数は、二〇一五年比で約一四
増で、約二千八百三万台で世界一だということの
ようであります。販売台数のふえた理由の一つは、
二〇一五年に小型車の取得税率を一〇％から五
に引き下げたことが大きな要因だということも言
われております。

振り返って、我が国はどうかということとい
と、自動車取得税は消費税を引き上げるときに廃
止するという事になっておりますけれども、し
かし、自動車税に環境性能割を導入して、いわゆ
る税制中立的なものになってしまいかねない、こ
ういうことであります。

ユーザー負担の軽減にはほど遠い状況である、
こういうことでありますけれども、改めて、平成
二十九年度の税制改正大綱を読んでみました。平
成二十八年十二月八日に、与党、自民党、公明党
が取りまとめたものでありますけれども、今から
お尋ねしても、経産省として解釈する立場にない
ということであるという事はわかっております
けれども、しかし、政府・与党一体ということの
中で、経産省としても、何らかの解釈をしないと

政策の立案もできないということでしょうから、
何らかの解釈をしているはずだという前提に立っ
てお尋ねをする次第でございます。

この税制改正大綱の中の「車体課税の見直し」
という項目の中にある文言について幾つかお尋ね
をいたしますけれども、例えば、エコカー減税に
ついて言及されたところなんですが、「道路等の
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となることを見込ま
れる。今後、適用期限の到来にあわせ、見直しを
行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強
化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益
者負担としての性格、応益課税の原則、市場への
配慮等の観点を踏まえることとする。」この部分
なんですけれども、かねてから車体課税について
は、ユーザー目線での負担の軽減、ひいては、内
需の拡大、雇用の創出、地方創生、こういう観点
から見直しを図るべきだし、そもそも課税根拠が
失われているはずだと申し上げております。

車の税金の中だけでつじつまを合わせようとす
るから、税制がゆがみ、ユーザーの負担が重いま
まになっているということも申し上げているわけ
であります。にもかかわらず、この税制改正大
綱の今紹介をいたしましたところには、道路の維
持管理等を名目に自治体の財源確保優先という考
え方や、ユーザーに道路整備費を押しつける、こ
ういう意味合いのものが入っているように思われ
ます。

また、消費税率一〇％への引き上げというこ
ろに書いてあるところは、「自動車をめぐるグロ

ーバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏
まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グ
リーン化、登録車と軽自動車との課税のバランス
を図る観点から、平成三十一年度税制改正までに
安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えな
いよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の
軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講
ずる。」

ここは、関係者が一番注目しているところであ
りますけれども、ここにも、自動車に関しての環
境問題とか行政サービスに係る財源については、
車のユーザーが負担をするというようなことに読
み取れるような、自動車ユーザーが環境コスト、
行政サービスコストを負担する、こういうような
ことが書かれているようにも見えるわけでありま
して、こういうことが書かれていては、国民は、
いつまでたっても、払わなくてもいい税金を払う
ことになってしまうということでもあります。

このあたりのところは、毎年、経産省や財務省、
総務省との調整がなかなか困難になる、激論が交
わされる、ことしも恐らく、年末に向けて同じよ
うな光景が繰り返されていくということになるん
だろうと思えますけれども、こういった文章、税
制改正大綱の書きぶりに対して、どのように経産
省として解釈し、理解しているか、車体課税の見
直しについて、どういう考え方で次の税制改正に
臨んでいくかということであります。このあたり
のところを、ぜひ今のお考えをお聞かせいただけ
ればというふうに思います。

○糟谷政府参考人 与党の税制改正大綱をまとめ

られるに当たりまして、いろいろな御意見があり、その御意見を踏まえた大綱に取りまとめられたというふうな理解をしております。

例えばエコカー減税について引用されたところにつきまして、政策インセンティブ機能の強化などという言葉があるわけですが、昨年末、エコカー減税について議論がありましたときに、現在のエコカー減税の対象車、新車の九割以上になっている、ほとんどの車が対象になっている中で、本当にエコカーを促進するようなインセンティブがあるのだろうか、そんな議論もあつたところでありまして。端的に言うと、もっと絞り込むべきではないか、そういう御意見でありました。

それからまた、エコカー減税による減税の額が大きくなり過ぎていて、これでは税収に穴があいて非常に大変だというような御意見もありました。それから、目的税ではないにせよ、道路を整備したりするための費用というのはますます必要になる、そういったことの、道路の整備とか更新をするための費用がますます必要になる、そんな御意見もありました。

そんな議論を総合的に踏まえてそういう文言を取りまとめられたというふうな承知をしております。

他方で、エコカー減税、急激な対象絞り込みを行うことになれば、これは新車の販売に大きな影響を与えることになる、今まさに消費を喚起しなければいけないときに過激な対象の絞り込みということはいかかなものか、そんな話も自動車業界を中心としていろいろとありましたし、我々もそ

ういうことを申し上げました。そういうことを受けて、市場への配慮等の観点で踏まえるというふうな言葉も盛り込まれたというふうな考えております。

そういう意味では、さまざま、いろいろな異なる立場からの声を総合的に組み入れて大綱を取りまとめられたというふうな理解をしております。いずれにしても、この大綱で、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、つまり車体課税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ふふうに明記をされたわけでありまして。

車体課税については、これが複雑であつて負担水準が高いというユーザの本当に切実な声があるというふうな我々は考えております。また、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、維持していく、そういうことも必要であるというふうな我々は考えておりました、先ほど読み上げさせていたいただきました大綱の文言に従って、車体課税のユーザ負担の軽減に向けて、しっかりと税制改正が実現できるように検討をさらに進めて、また新たな要求をつなげていきたいというふうな考えているところであります。

○中根（康）委員 大体、税制改正大綱というのは玉虫色で、どうとも読めるような、総務省、財務省、経産省、それぞれが解釈できるような文言になっているというところでありますが、ここは思い切って、今局長が最後の方に言われた自動車を売りやすく買いやすくするというところによる雇

用の創出効果や内需拡大、内需刺激策、刺激効果、ここに目を向けないと、中国やアメリカにどんどんおくれをとってしまうということになります。

今から少し申し上げますが、人口減少ということと、そもそも消費が、内需が減ることに対して、自動車に対する国民のニーズというのはまだまだあつて、さつきから申し上げておりますように電気自動車、水素自動車、自動運転車、生活には、あるいは産業には必要不可欠なものでありますし、生活や産業を豊かにしていくためにはさらに期待が高まっているところであります。

自動車に関する税制のあり方というのは今後の日本経済の鍵を握るところだと思いますので、税収は一旦減つても、回り回って結局税収がふえるということとは恐らく見込めるんだろうと思っております、そのあたりの研究も十分やっていただきたいながら税制改正に臨んでいただきたいというふうなお願いを申し上げておきます。

それで、最後に、きょうは財務省さんにも来ていただいておりましたが、デフレの原因は何かということなんですが、やはり人口減少ということが最大の理由だというふうに思うわけであります。

人口が減れば消費は減少する。特に若者、生産年齢人口が減れば内需は減退する。高齢者は次第にいわれる断捨離の様相を呈してくるわけでありまして、家は建てない、車は買いかえない。例えば、我々が今着ているスーツなんか、まあ死ぬまででそう何着も必要ないだろうということ、買い控える。こういうことになっていくわけでありまして。

また一方、長生きのリスクということで、八十歳の方が九十歳、百歳、百十歳まで生きるということは、幸せなことではありますけれども、その間に、病気になったり障害を負ったり認知症になったり、こういうリスクもあるわけで、そのために、それに備えてお金をためておかなければならない、使い切るわけにはいかないということになります。

その一方、若者は、子育てにお金がかかる、親の介護にお金がかかる、自分の暮らしの充実、自己実現にお金がかかる、こういうことにもなるわけでありますので、内需拡大のためには、いわゆる老老相続、九十歳の方が七十歳の方に相続をするということではなくて、なるべく早く、若者世代のお金が必要なときに若者世代にお金が移転するように、相続よりも贈与だ、こういう形に税制を変えていく必要があるというふうに思うわけがあります。

時間が来ておりますので、相続よりも贈与だ、こういう考え方に対して財務省はどのようにお考えになるか、お聞かせいただければと思います。

○矢野政府参考人 お答え申し上げます。

贈与税につきましては、若年世代への早期の資産移転を図る観点から、相続時精算課税制度の導入を平成十五年から、それから、直系尊属から二十歳以上の者への贈与の税率の軽減、これを平成二十七年から、などの措置を講じているところではございます。

また、同様の観点から、住宅や教育、結婚、子育てといった、用途を限定した贈与税の非課税措置

置につきましても、特例として時限的に設けているところではございます。

ただ、これらの非課税措置につきましては、もう御案内のとおりですけれども、政府税調の論点整理などにおきまして、資産が家族内のみ非課税で継承されて、格差の固定化につながりかねない面もあることから、今後、期限の到来を見据えて、見直しを行っていく必要があるといった指摘もござります。

いずれにいたしましても、今後の資産課税のあり方につきましては、今の論点整理におきまして、資産再分配機能の適切な確保、あるいは、資産移転の時期の選択によって中立的な制度の構築といった観点から検討する必要があるとされておりまして、こうした観点から、近年の改正の影響も踏まえながら、しっかりと検討してまいりたいと考えております。

○中根（康）委員 終わります。