

〔研究員の視点〕

# 消費税値上げ — 公共交通への懸念

運輸調査局 情報センター部長 斎藤俊樹

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました(図を除く)

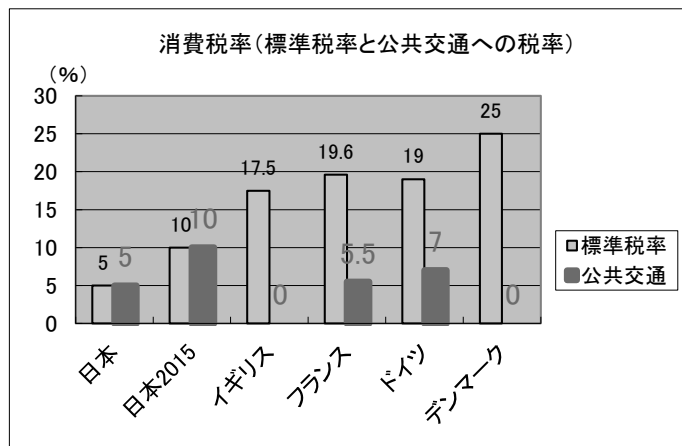
## 公共交通への消費税率は世界一の重税に？

現在、検討されている政府の消費税増税率案では、単一税率を維持し、欧州で広範に適用されている食料品やバス、鉄道といった公共交通に対する軽減税率の導入は見送られている。今回の、消費増税に関する議論では実施の是非論が多く、消費税の課税対象や軽減税率に関しては、ほとんど考慮されていないように見受けられる。本稿では、公共交通と軽減税率について述べてみたい。

消費税導入では長い歴史を持つ欧州各国においては、食料品、公共交通、宿泊サービス、他様々な品目、サービスについて軽減税率を導入している。(表) EU加盟27カ国のうち実に21カ国が公共交通に対して軽減税率を適用している。なお、EU指令2006/112/ECでは軽減税率を適用すべき商品及びサービスとして18の品目を指定している。食料品、水道、薬品といったものに加えて、旅客輸送と宿泊サービスをあげている。仮に、わ

表 消費税率 (2010: OECD)

	日本	日本 <sub>2015</sub>	イギリス	フランス	ドイツ	デンマーク
標準税率	5%	10%	17.5%	19.6%	19%	25%
公共交通	5%	10%	0%	5.5%	7%	0%
軽減税率の適用	なし		子供服、食料品、公共交通、本、新聞、上下水道他	食料品、薬、本、宿泊費、公共交通、新聞、水道他	食料品、本、新聞、地域公共交通	公共交通、旅行代理店



出典: Consumption Tax Trends 2010 OECD publishingに著者加筆

## 研究員の視点

が国において、なんら配慮のないまま、税率が引き上げられると、2015年には、主要先進国において、公共交通に対して、世界一税率の高い消費税を課す国となる。

### 消費課税の交通事業への影響—地球温暖化対策へ逆行

消費課税が実現されると、交通事業者は運賃値上げを通じて、消費者に転嫁を試みる。転嫁が困難な状況、或いは値上げによって、利用者が減少すれば、当然であるが、交通事業者は減収に直面することとなる。

また、消費税は、あらゆる交通機関に課税されるので、交通機関の選択には一見、影響を与えないと考えられるが、そうだろうか。航空、新幹線、高速バス等競合する事例は多数ある。利用者は価格と所要時間の組み合わせから、そのニーズにあわせて、選択をするのである。従って、競合する交通機関ごとに、価格の上がり方が異なれば、選択への影響はありうる。一般的には、より安い交通機関にシフトするのではなかろうか。とりわけ、問題なのは、公共交通と自家用車との関係である。交通サービスの提供に課税する（すなわち自ら運転する「労働」にはなんら課税されない）ことから、自家用車の利用を促進することとなるのではないか。すなわち公共交通から自家用車を中心とした自動車交通への逆モードシフトを引きおこすこととなる。当然、二酸化炭素の排出の増加を引き起こし、地球温暖化対策にはマイナスとなる。一方において、政府は地球温暖化防止を政策目標として掲げており、税制においても「地球温暖化対策のための税」（石油石炭税の税率の上乗せ）も実現を図るとしている。「地球温暖化対策の推進に関する法律」においても「公共交通機

関の利用者の利便の増進」を定めている。さらに、この今回の「税制の抜本改革」自体においても、「地球温暖化対策に関する財源確保」「グリーン化」という観点から税制を見直そうとしているのである。これらの政策と、まさに、矛盾した政策となっているのではないか。公共交通に一律に高い税率を課そうというわが国の政策は、環境保全の動きに全く逆行した政策ではなかろうか。

### 地域格差の拡大への懸念

人口の減少、高齢化の進展、経済の低迷は、地方ほど著しく、結果として利用客の減少により地方の交通事業者は、路線を維持することが不可能になるほど苦しんでいる。そのような路線では既に運賃値上げは限界に達しているところが多い。消費増税となれば、そのまま、収益の減少に直面し、サービスの提供の継続が困難になる。例えば、バス事業のうち2万8000系統は赤字で、欠損額は2700億円にも及び、かつ増加傾向にあるという。消費増税は路線の撤退を加速させはしないか。また、そのような赤字路線を支えるために自治体から補助金の支援によってかろうじて維持されているところも多い。増税後も、維持しなければならないとすれば、自治体の補助金の負担拡大となる。とりわけ、このような自治体は、もともと地方の経済力の弱いところが多いということにも留意する必要がある。結果として、もともと経済的に困窮する地方自治体の財政負担を増やして、国税を増やすという逆分配を引き起こすのではなかろうか。もともと、消費税は、その定率であるといった性格から、所得の低い層への負担が大きくなる、いわゆる逆進性があるといわれている。そのため、欧州諸国では、生

活に必要な、食料品や公共交通については、軽減税率を導入して、その逆進性を緩和してきたという経緯がある。政府は、この消費課税の逆進性については、軽減税率の導入ではなく、今後、給付付き税額控除等の導入を検討するようであるが、それまで、経営危機に瀕する地方交通は存在し続けられるだろうか。一方で、政府は「交通基本法」の立法化を進めている。地域の交通を確保しようとする政策と、今回の消費課税は大きく矛盾するのではなかろうか。

### 政府の観光振興政策への逆行

公共交通にのみならず宿泊サービスにも消費課税が実現すれば、国内旅行商品は、課税のなされない海外旅行商品に対して益々、厳しいハンデを負うこととなる。国内観光振興は勿論のこと、海外から、観光客を誘客しようとするインバウンド政策にとっても全くの逆風である。観光は、製造業等のない地域にとっては、農業と並んで、雇用や収入を確保する重要な産業である。政府は、成長戦略の一つの柱に観光振興を位置づけ、観光立国を目指しながら、観光産業の中心でもある、宿

泊サービスに課税を強化するのでは、全く矛盾する政策となっている。宿泊サービスについても欧州諸国と同様、軽減税率の適用を検討すべきではなかろうか。

### 消費税 — 公共交通は欧州の経験に学べ

軽減税率の導入には、事務手続きの増大や欧州諸国で導入されているインボイス制導入の必要等、課題が多いとの指摘もあるが、今回、政府は、インボイス制の導入を見送るゆえに軽減税率が導入できないと判断しているようだが、面倒だから、税金を一律に上げさせてほしいというのは、乱暴すぎるのではないか。現在でも、免税事業者の存在等、複数税率の問題がないわけではない、現行の帳簿方式のままでは、軽減税率を導入できないという理由にはなりえないのではないだろうか。公共交通及び宿泊サービスへの消費課税の強化は、これまで述べたように、政府の自ら進める環境政策や成長戦略に逆行するだけでなく、地域格差の拡大する懸念もある。欧州諸国の経験に学び軽減税率の導入を進める等公共交通や観光産業への配慮を行うべきではなかろうか。