

第8回投資等ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：平成29年2月10日（金）14:00～15:32
2. 場所：合同庁舎4号館4階共用第2特別会議室
3. 出席者：
 - （委員）原英史（座長）、吉田晴乃（座長代理）、大田弘子（議長）
高橋滋、八代尚宏
 - （専門委員）村上文洋
 - （政府）務台大臣政務官、羽深内閣府審議官
 - （事務局）田和規制改革推進室長、刀禰規制改革推進室次長、西川参事官
 - （事業者）一般社団法人日本経済団体連合会
 - （国土交通省）住宅局市街地建築課 淡野課長
都市局都市計画課 檜橋土地利用調整官
 - （有識者）東アジア国際ビジネス支援センター 安達事務局長

4. 議題：
 - （開会）
 - 議題1 日影規制の見直し
 - 議題2 税・社会保険関係事務のIT化・ワンストップ化
 - （閉会）

5. 議事概要：

○西川参事官 それでは「規制改革推進会議 第8回投資等ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、御多用中、御出席いただきまして本当にありがとうございます。

本日は、大田議長が遅れて御出席ということでございまして、吉田座長代理は間もなく来られます。江田委員は所用により御欠席でございます。務台大臣政務官に御出席いただいております。

それでは、ここからの進行は原座長、お願いいたします。

○原座長 議題1に早速入らせていただきます。日影規制の見直しで、本日は日本経済団体連合会にお忙しい中、お越しをいただいております。また、関係省庁として国土交通省にも出席をいただいております。

まず事務局から、資料1-1に基づいて説明をお願いします。

○西川参事官 日影規制に関する御提案につきまして、資料1-1に基づいて説明をいたします。

まず1ページ目の「線路敷に接する敷地における日影規制の緩和措置の拡大」です。この具体的内容ですが、ある建物があって、それに対する日影規制は、その建築物の敷地が線路敷に接する場合には、現在でも、建物の敷地の境界線を一定程度外側のほう、つまり線路敷の中に食い込んだ形で、一定ラインまで拡大するという緩和がされています。「制度の現状」のところにあるとおりです。

今回の御提案では、線路はそもそも日照が必要なものとは言えないということから、先ほど申し上げた場合で、線路の敷地の所有者が同意している場合には、建物の敷地の境界線を、現状の緩和措置をさらに進めて、線路敷の向こう側のラインのところまで拡大できないかというものです。

この御提案に対する国交省からの回答は、資料1-1の1ページ目の一番下の「対応の概要」にあります。詳しくは後ほど国交省から御説明があるかと思えます。

次に、2ページ目の「都市再生特別地区内の建築物に係る日影規制の適用除外」です。都市再生特別地区とは、都市再生特別措置法に基づいて国が指定する特定都市再生緊急整備地域を含む都市再生緊急整備地域のうち、都市再生に貢献して、土地の合理的、健全な高度利用を図るといふ都市計画の地区のメニューの1つです。

この都市再生特別地区を都市計画として決定した場合には、その地区内の建物については容積率の規制が緩和されることになっています。しかし、この建物が都市再生特別地区の外側の住宅地などにもたらず日影については、日影規制がやはり課せられて、このため、容積率がせっかく緩和されていても日影規制に反しないようにするために、せっかく緩和された容積率が十分に活用できないということがあるようです。

今回の御提案は、特定都市再生緊急整備地域を指定した趣旨に鑑みれば、土地の高度利用がきちんと図られるようにすべきなのだから、特定街区の中の建物と同じような形で日影規制を適用除外にしてほしいというものです。

この御提案に対する国交省からの回答も、一番下の「対応の概要」のところにあるとおりです。

最後のページです。これは先の2つのように規制改革ホットラインに寄せられている提案とは違うのですが、今回、事務局でいろいろな事業者の方からヒアリングをした際に、複数の事業者の方から同様の御意見をいただいたので、ここに記載させていただきました。

内容は、「建替えにおける日影規制の緩和」です。老朽化した建物やマンションの建替えの際に、建物が建ったときにはなかった日影規制が今になって存在するために、建替えをしようとしても容積率を十分に活用することができず小さな建物しか建てられない、その結果、老朽化した建物がいつまでも残ってしまうということが起きるので、建替えにおいては一律に日影規制を適用するのではなく、緩和をしてほしいというものです。

説明は以上です。

○原座長 ありがとうございます。

続いて、日本経済団体連合会からお願いいたします。

○日本経済団体連合会 今日は1番目の線路敷のところについて、補足の御説明をさせていただきます。

お手元の資料1-2、1枚めくっていただきまして3ページを御覧ください。今ほど御説明をいただきました内容につきまして、絵柄でわかりやすく御説明をということで補足をさせていただきます。

上段3ページのところなのですが、規制の現状ということで今、建物敷地が線路敷にある前提を横から見ているような形で記載をしております。図が上段、下段と記載をしております。法律が線路敷が10メートル以下の場合と、10メートル超の場合と条件が異なっております。左側のところが線路敷に隣接している建築敷地で、右側のところが線路敷、上段が10メートル以下の線路敷、下段のところが10メートルを超える場合の線路敷となっております。

現状の規制ですと、上段の10メートル以下の線路敷の場合においては、線路敷のちょうど中央に当たるところが実際の敷地よりも伸びて、敷地境界とみなされるものとしてされております。下段のところが10メートル超の場合なのですが、10メートル超はどのくらいの幅があるかというのが場合によって異なりますので、実際に線路敷の境界から5メートル戻ったところ、この図で言うと緑色の線を引いてあるところが敷地とみなされるというものが規制の現状となっております。

次のページ、下段の規制緩和というところを見ていただきたいのですが、ほぼ同じ絵柄になっているのですけれども、今度は赤線で記載されているところが今回、経団連として御提案をさせていただきたいところになります。

内容としましては、建築物の敷地が線路敷に接する場合において、当該線路敷の所有者の同意、実際には鉄道会社になると思うのですが、線路敷の所有者の同意が得られた場合に限って1番目、当該線路敷の外側に敷地境界があるものとみなす。2つ目、駅舎や車庫等の施設においては、日影の規制から除外するというのが今回の提案となっております。

こちらの提案を挙げさせていただいた次第としましては、線路敷の隣地がなかなか土地の活用が難しかったり、土地がなくなっているような現状においては、線路敷の隣地をより有効に活用していただきたいということもありまして、線路敷所有者の利益という話ではなくて、他の開発者の方にもプラスになるようにということで今回、御提案をさせていただいた次第であります。ただ、鉄道会社の権益のところを使うことになるかと思いますので、条件としては鉄道業者の同意が得られた場合に限ってというふうに記載をさせていただいております。

1枚めくっていただきまして、4) 規制緩和案の効果というところで、先ほどお話ししたものを平面図上で記載しているものになります。こちら線路敷と駅舎が隣接する場合というもので、実際の鉄道の駅のものを例として使っております。駅周辺のところは通常、商

業地域に用途地域を変えていることが多くありますので、その場合だと日影の規制がありませんが、今回、隣地の部分が住居系の地域の場合ということで例を挙げさせていただいております。絵の見方としましては、緑色に塗ってあるところがもともとの建物の敷地境界とし、現行の法律に沿うと、その周り、青い点線で記載されているところが敷地境界と見なされるという線路敷の中央のところと道路敷の中央のところを範囲としてみなしているものになります。

絵の右上のところは駅舎があるという想定になっておりまして、用途地域としましては上部、黄色く塗ってあるところが第一種住居地域のところ、下段のところは近隣商業地域というものを想定しています。こちら建物の部分につきましてはモデルケースで入れておりますので、一般のマンションで75平米程度のものを入れてみましたというのでつくると、高いところで4階建、日影の規制を受けて3階建となっております。

下段の5)規制緩和の効果というところが、今回のこちらの御提案を適用した場合です。同じ図面の見方をしながら敷地境界とみなされる青い点線の部分が線路敷の端まで延びてきた場合というので言いますと、下段のところに入れてあります建物の立面図のような箱を見ていただくと、実際には4階建だったところが5階建に、3階建だったところが4階建にということで、一層分ずつ建物を上増しすることができます。このようにすることによって線路敷だったり、駅周辺だったりというところの貴重な土地を有効活用でき、また、町の発展や人口の増加につながっていくのではないかと考えております。

以上です。

○原座長 ありがとうございます。

では、以上につきまして国土交通省から説明をお願いいたします。

○国土交通省（淡野課長） 国土交通省住宅局市街地建築課長の淡野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私からはお手元の資料1-3で御説明させていただきたいと思っております。「日影規制について」という表題の後、順次ページ番号で1ページから8ページまで振ってございます。このページの順番に説明をさせていただきます。

1ページは、日影規制に係る建築基準法の法制化等の経緯でございます。日影規制の導入がなされましたのは、表の下から4番目でございますように、昭和51年（1976年）に建築基準法の改正で導入が行われまして、施行は公布後1年後ということで昭和52年に施行になってございます。

それ以前に至る経緯の中で、昭和45年には住居専用地域内の北側斜線制限の創設など、形態規制で一定程度、間接的に日照が確保できるような環境の整備を行ってございましたけれども、なお、紛争というものが非常に多く発生し、昭和47年には最高裁の判決において、日照・通風が法的保護の対象となるという判断が行われました。受忍限度を超えてそういう日照を阻害するというのは、不法行為として損害賠償請求の対象になるという判決をここで確定いたしております。

そういう状況も踏まえまして、公法上の規制として一定程度こういう日照の確保についての建築規制の基準の導入が必要ではないかということから、建築審議会で御議論いただきました。その中間報告というものが昭和48年に行われまして、その方向に基づいて日影規制の導入を行っております。

なお、都市再生特別地区制度については平成14年、また、特定街区制度については昭和36年ということで、特定街区につきましては日影規制の導入の相当以前に創設が行われているという状況でございます。

1 ページの一番下でございますけれども、昭和48年の建築審議会の議論の際にはどういう形での規制がふさわしいかという御議論をいただきました。現在、結果的に導入が行われた日影規制以外に、3つの方法についても検討が行われております。

1つ目は、形態規制で対応するということ。これは当時の形態規制では日照確保が実際には十分に図られていないということですか、日照確保を形態規制で一律に行おうとすると、かなり形態規制自体が厳しくなり過ぎる可能性があるということで、この案は難しいということになっております。

2つ目の直接関係住民の同意を得るという方法につきましては、合理的かつ健全なまちづくりが難しくなってしまう。高度利用が図られるべき地区が逆に高度利用が難しくなったりすることがあり得るということで、こちらも困難であるという結論になっております。

最後に、個々の建物の日照時間を直接確保する方式ですけれども、これは先に建築された建物が有利になってしまうということですか、公法上の規制として導入することは難しいということから、現在の個々の敷地ごとに、敷地の外に発生する日影の時間について規制をするという手法が妥当であるという結論に至ったという経緯でございます。

当時、諸外国の規制の状況についても調査してございますけれども、東ヨーロッパ、旧東欧系の公的住宅の基準ですとか、不良住宅の判定基準として導入されている例はありましたが、この日本ほど日照を重視するという形で公法上の規制が行われている例はございませんでした。そのような状況を踏まえて法制化に至ったということでございます。

2 ページ、日影規制の概要でございます。こちらは先ほど来、御説明がございましたけれども、5メートルと10メートルの敷地の外側のラインにおきまして、一定の時間の日影が発生しないようにするという規制でございます。この5メートルの線の趣旨でございますけれども、通常、隣地の建物が建っておりますと、採光とか通風の確保の観点から建物を隣地から少し離しておくことが一般的でございますので、その壁の位置、外壁の位置がちょうど敷地境界から5メートルにあった場合に一定の日照が確保されるように、そこに落ちる日影の時間を規制するという考え方でございます。

10メートルのラインにつきましては、複数の建物による複合の日影を想定して、その2つの建物が例えば複合した場合でも、この5メートルのラインで一定の日照は確保できるということで、別途時間を設定して日影の落ちる時間を規制する。このような体系になってございます。

実際にどれぐらいの時間の日影を規制するかというのは、3ページ目でございますように、公共団体におきまして実際の地域の実情を踏まえて、用途地域ごとに規制する時間を選択する。規制するかどうか自体も含めて条例で全て規定をするという仕組みになってございますので、最終的には地域の実情を踏まえて地方公共団体が全て判断するという規制の体系になってございます。

4ページ、先ほど経団連さんから御紹介のあった緩和規定の関係でございます。こちらは道路とか水面、線路敷のように、もともと採光とか通風が確保されるような空間に接している場合には、先ほどの5メートルのライン、10メートルのラインを外側に緩和できるという規定でございます。道路、線路敷等の幅員が10メートル以下の場合には、その半分のところを敷地境界線とみなして、そこから5メートルでございますので、5メートルから線路敷とか道路の幅員の半分を引いた分、例えば6メートルの道路の場合ですと中心線から3メートルの部分から5メートルですので、2メートル敷地に入り込んだところにその5メートルのラインが来る形になります。

一方、10メートルを超えるような道路の場合には、道路境界から5メートルのところを敷地境界とみなしますので、結果的に建物の敷地と道路の境界の部分がこの5メートルラインになってきます。ですから採光・通風が確保される道路、線路敷等に接する敷地の場合には、隣地に建物が建っている場合に比べてより道路側に寄ってくる可能性を加味して、道路境界上に日影の時間を測定するラインを設定するという緩和規定になってございます。

5ページ、この日影規制が昭和51年に法改正で導入された後に平成9年に高層住居誘導地区が、平成14年に都市再生特別地区が導入されましたけれども、これらの地区に関しましては、対象は容積率の最高限度が400%以上という高度利用を図るべき地区でございますので、そのエリア内については日影規制を適用しないということを法律上、規定をしております。ただし、先ほど御説明がございましたように、高層住居誘導地区あるいは都市再生特別地区の隣が、この日影規制の適用を受ける住宅等の環境を保護すべき地域となっている場合には、そこに落ちる日影についてはルールどおりの日影の時間に抑えていただくという規制体系になってございます。

6ページ、特定街区でございますけれども、こちらは昭和36年、日影規制が導入される15年前に導入が行われた制度でございますが、こちらも日影規制が導入された後については、実際にその東京都の特定街区の運用基準等もお付けしておりますが、隣地に日影が落ちる場合には、隣地が日影規制の規制対象区域の場合には、基本的にきちんと配慮をして壁面線の位置等を計画するという体系になってございます。結果として国で調べた結果、日影規制導入後に指定された特定街区において、隣地の建築敷地に法で定められた基準を超えるような日影が発生しているという事例はございませんでした。ですから、日影規制導入後は高度利用を図る地区の内部では適用除外するものの、日影規制の適用がある地域に落ちる日影については、引き続き規制を行っているという状況がございます。

最後に7ページから8ページにかけてまして、先ほど資料1-1で3点いただきました御

提案についての見解を整理してございます。

7ページの最初は、資料1-1の1ページ目にございました日影規制の緩和のうち、線路敷の扱いでございますけれども、こちらは先ほど御説明したように、線路敷とか道路と建築の敷地境界線を日影の時間を測定するラインとするという緩和規定でございますので、その道路自体に日影が落ちないようにという規制を行っているものではございません。また、道路ですとか線路敷で採光・通風が確保されるという前提で、建物壁面が境界まで寄ってくるという可能性を踏まえて、日影の規制の時間を測定するラインを境界線上に置いているという仕組みになってございます。

仮に地域の実情で緩和が可能と判断した場合には、公共団体が条例で指定する区域を変更したり、あるいは特例許可の制度を用いて日影規制を緩和する、適用除外することが可能となっております。

続いて、7ページ目の下は、資料1-1の2ページ目にございました特定街区と同様に都市再生特別地区内の建物については、隣地への日影について規制対象外にしていただきたいという観点でございますけれども、こちらにつきましては先ほど御説明させていただいたように、日影規制が導入された後に導入が行われた都市再生特別地区につきましては、エリア外に落ちる日影について規制をしておりますが、それ以前に導入された特定街区につきましても、日影規制の導入後は規制対象となるエリアには実際には日影は規制時間以上、落ちないようにということで、きちんと壁面線等の計画を都市計画の段階でチェックしているという仕組みになってございます。

仮に地域の実情を踏まえて適用除外が可能と公共団体が判断した場合には、こちらも区域の変更ですとか、特例許可によって適用を除外することは可能となっていくという仕組みでございます。

最後、8ページ目でございますけれども、こちらは老朽化した建物ですとかマンションの建替えの際に、日影規制が緩和できるようにすべきではないかということでございますが、こちらも公共団体がマンション建替えのために必要ということであれば、容積率と同じように特例許可の仕組みのもとで対応することは可能になってございます。ちなみに、この日影規制に関する審査会の同意を得て行う特例許可でございますけれども、過去10年間で、平成17年から26年の10年間で約3,700件ということで、かなりの数、年間400件近くの許可が行われているという状況でございます。

私からは以上でございます。

○原座長 ありがとうございます。

先に国交省さんに単純な確認だけ2点させていただきたいのですが、1つ目はまず線路、道路などについての特例ルールですが、この理解で間違いないでしょうか。まずこの特例ルールは、線路や道路に対する日照を確保するものではなく、あくまでもその隣にある、線路の向こう側にある土地への日照を確保するためのルールである。そのときに線路とその隣の敷地との境目ではなくて、そこから5メートルないし半分引込んだところを基準

線にしているのは、線路なり道路なりが基本的には空間であるという前提に立ったルールであるという理解でよろしいですか。

○国土交通省（淡野課長） はい。

○原座長 わかりました。そこは議論を後でしますけれども、まず確認だけです。

2点目に、先ほどの経団連さんからの御説明の中で、線路敷の中で駅舎や車庫があるときに、地域によって緩和が認められたり認められなかったりするということのように書かれていますが、この扱いがどうなっているのかを教えてください。

○国土交通省（淡野課長） 駅舎などにつきましては、プラットフォームの上屋のみの場合には建築基準法上、建築物とは解釈されておりませんので、法律に明解に書いておりますので、その場合は建築敷地として扱われないケースが多いかと思えますけれども、駅ビル、商業ビル等がよく駅の上に建っていますけれども、あれは完全な建築敷地という形になっていますので、線路敷という扱いにはなってございません。ですから建築敷地として行政庁が扱っているかどうかによって、この線路敷の緩和規定の対象になってくるかどうかが変わってくるという状況でございます。

車庫の場合も、車庫を収納するための倉庫という上屋が建っている建築敷地であれば、それは線路敷としては扱われないかと思えます。

○原座長 それは駅ビルであったり車庫であったりの場合には、そこに対する日照を確保しないといけないというルールになっているということですね。

○国土交通省（淡野課長） 先ほどございましたように大きな駅ビルのエリアは普通、商業地域になっていますので、大抵は適用除外になっておりますけれども、仮にそこが住居地域の用途地域が張られている場合には、そういう対象になり得ることもあります。

○原座長 わかりました。車庫に対しても日照がちゃんと確保されないといけないというルールになっているということですね。

もし経団連さんで今の説明に関して何か違うのではないかといったことがあれば、先にコメントをいただければと思いますが、よろしいですか。

では、御意見、御質問をお願いします。

○八代委員 まさに今の原座長の質問で、なぜ車庫の日照権を守らなければいけないのかということですか。日影規制というのは住民の不満といいますか、日に当たりたいという、これは日本独特の規制だと先ほど御説明がありましたが、その妥当性は別として、であれば現に誰かが住んでいる住宅を保護すればいいのであって、車庫に対する日影規制まで維持する必要性はなぜあるのかということですか。また、駅ビルは商業地域に多いということですが、しかし、田園都市線のように郊外までずっと広がっているような線路だと、駅ビルの日影になるのが住宅地域であることは十分にあるわけで、なぜ車庫と駅ビルで差をつけなければいけないのか。とりあえずそこだけ教えていただきたい。

○国土交通省（淡野課長） 車庫が建築されているところが要するに建築敷地になっているわけございまして、そこに建つ用途がほかの用途にも当然変わってくる可能性もござ

いますし、売却されて将来的にそこが住宅地になる。線路敷、本当に線路が通っている、電車が走っているところであれば、そこはずっとオープンスペースとして使われていく可能性が高いわけですが、仮にそこが倉庫になっていて、建築的な用途に使われているエリアであれば、最近よく行われている操車場みたいなところを再開発して住宅地にしたりとか、そういうこと当然想定されますので、そこに日影規制をかけるかどうかは、将来的な土地利用の可能性を含めて公共団体が判断すべきものかと考えています。

○八代委員 何で将来何に使われるかわからないところまで気にしなければいけないわけですか。日影規制というのはもともと住んでいる現在の住民間の紛争を解決するための手段で、なぜいるかどうかかわからない将来の住民の利益まだ守らなければならないほどの大事な規制なのか。正におっしゃったように諸外国では存在しないもので、日本だってエアコンがなかった時代のものであるわけで、現在のように暖房設備等が普及したときに、なぜ頑なにそれを守らなければいけないのかということ。

ついでに昭和47年に最高裁で日照・通風が法的保護の対象となることが判断されたということなのですが、それは最高裁はその当時の状況に応じて判断したわけで、当然、半世紀も前のことですから都市における人口集中とか、状況の変化を踏まえて国交省が独自に法律を作られれば、別に最高裁の決定をオーバーライトできないというものではないのではないかと思います、可能性としてそれについてお伺いしたいと思います。

○国土交通省(淡野課長) 最初の車庫の部分については先ほども申し上げましたように、建築用途として扱われている敷地については、そのエリアが保護すべき対象かどうかを条例で公共団体が判断するという体系になってございますので、そこは公共団体の判断ということでお答えしたいと思います。

2つ目の最高裁については、日影規制が導入される前、かなり以前の判決ということは事実でございますけれども、これは受忍限度を超えて日照が侵されているという場合に、それは不法行為として損害賠償請求の対象となり得るという判決でございますので、これは受忍限度というものをどう考えるかということに、それは司法の場で引き続き今でも争いがあるところではあるかと思います。例えば建築基準法上の基準を守っていても、受忍限度を超えるような日照被害を受けているということで裁判になっているケースは今でもあるかと思いますので、それは個々の事例に応じて司法のほうで判断が行われていくべきものと考えております。

○八代委員 補足ですが、司法はそのように判断するとしても、行政で都市の公共性を判断して、それは必要な法律だと作ることは可能なわけですね。

○国土交通省(淡野課長) それは国会のほうで、法律で規制をどう変えていくかということは検討が行われることだと考えております。

○原座長 先ほどの駅舎、車庫の話に戻りますけれども、経団連さんからお示しをいただいた4)、5)とあるところのイメージ図にあるような駅舎の場合、線路の脇にある駅舎が建てかえられて、ここに人が住むようになるなんておよそ想定されないようなケースか

と思いますけれども、こういう場合についても先ほどおっしゃられたように自治体の判断で、行政庁の判断で線路としての特例扱いは受けないことはあっておかしくないという御理解でしょうか。

○国土交通省（淡野課長） この駅舎がどういう駅舎なのかこの図ではわかりませんが、この駅舎の中にスーパーマーケットが入っていたりとか、そういう例もよくありますけれども、商業施設が入ってくるような完全な駅ビルになっている場合には、それは建築敷地と一般にみなされているかと思います。ただ、プラットフォームの上屋だけという場合には、大抵それは建築基準法上の建築物ではないという扱いになっているかと思います。

○原座長 話がさかのぼるかもしれませんが、なぜスーパーマーケットへの日照を確保しないといけないのでしょうか。もともとの原点は住居ですね。

○国土交通省（淡野課長）そこは日照の条例をかける公共団体の判断として、まず商業地域をかければ外れますし、条例上この日照の確保すべきエリアをどう設定するかということで、その駅ビルの中に例えば住宅が入るようなことも含めて考えて、規制をするかどうかは公共団体の判断かと思います。

○原座長 この絵のような場合であれば、駅舎の中におよそ人が住むようなことが想定されないようなケースだと思いますが、仮にそういった不合理な決定がされているとすれば、それはおかしいとお考えになるということですか。

○国土交通省（淡野課長）それは日影規制の条例のエリアのかけ方ということですか。

○原座長 はい。

○国土交通省（淡野課長）そこは個別の判断かと思います。

○原座長 経団連さんで何かお気づきのところがあればコメントいただけますか。

○日本経済団体連合会 今、議論がされていたとおり、日影が住民紛争の予防を兼ねてというところでは、通常、駅の部分については鉄道財団となっておりまして、そこに通常に分譲マンションは入れられない認識でおります。ですので、先ほど御指摘があったとおり、将来そこに人が住み、住宅になる想定というのは現実的に考えにくいのかなと考えております。

○原座長 ありがとうございます。

まず線路のこういった脇にある車庫や駅舎への日照を確保するような運用が実際になされているとすれば、これはおかしいのではないかと思います。

戻りますが、もう一つの論点で、もともとの経団連さんの論点1の御要望で、なぜ線路敷と隣の敷地との間の境目ではなくて、そこから5メートルないしその幅の半分を戻すかということで、先ほど空間になっていることが前提ですというお話でありました。これは例えば川とか道路とかであれば、それは相当程度合理的だと思うのですが、線路敷の場合に例えば駅舎になったり、あるいは高架になったりということが十分想定される中で、ここが空間であることを前提にする必要があるのでしょうか。

○国土交通省（淡野課長） 逆に当時その緩和をした理屈としては、採光・通風が確保されている空間であるから、測定点を一番端の線路なり道路との境界線に置いていいという規制の理屈でございますので、仮に採光性が確保されないような空間であれば、本来はやはり5メートルぐらい離れた点で測定させることも考えられますが、当時はそういう判断をしたということしか言いようがないということになります。

○原座長 当時とは線路の設計の仕方も変わってきていると思います。いずれにしても線路の部分が仮に高くなつたとすれば、それはその時点で、例えばその下に何らかの商業施設が入るといったことになれば、そこは建築物としてそこから先の隣のところへの日影規制がかかるわけですね。それは高くなれば日影規制がかかればいいのであって、それまでの間、それが無い状態において線路の日照を確保する必要はないのではないのでしょうか。

○国土交通省（淡野課長） すみません、よく咀嚼できなかったのですが、今も建築敷地になっていて、将来も建築物が建ち得るようなところ、例えば先ほどの車庫で倉庫になっているところ、上屋が建っているようなところについては、公共判定としてそれは将来の土地利用も含めて考えて、日影規制のエリアを張るということは十分あり得るかと思うのですが、それはおかしいという御指摘でしょうか。

○原座長 そうではなくて、現在は線路の空間になっていますというときに、そこは将来的に高くなる可能性もありますね。高くなつたときには、高くなっているその下に商業ビルが建つたりすれば、そこは当然、日影規制が線路の敷地にかかるわけです。そこは5メートル先のところからの日影規制がかかるわけですね。

○国土交通省（淡野課長） その場合には、もしそのエリア全体が日影規制の対象になっている場合には、その建物自体がまず日影規制の対象にするかどうかという先ほどの公共団体の判断がありまして、その建物敷地の境界からまたおっしゃるように5メートルのラインとなってきます。

○原座長 ということであれば、線路のこちら側の建物に対しての日影規制は、線路と隣の敷地との基準線でもよろしいのではないですか。5メートル戻す必要はないのではないですか。

○国土交通省（淡野課長） 線路敷のところ建物が建つときで、そこが日影規制のエリアであれば、線路の南側のところは線路敷だったところに建つた建物との敷地境界から5メートルのラインの日影規制という形になります。線路敷ではなくなっていますので。

○原座長 だから新しく建物が建てばそうなりますね。

○国土交通省（淡野課長） はい。ですからより厳しくなります。南側の建物から見ると非常に厳しくなります。

○原座長 新しく建物ができればそうなるわけなので、線路の状態のときに基準線は敷地と線路敷との間にしておいてよろしいのではないですか。

○国土交通省（淡野課長） 将来そこに建物がもし建つということであれば、むしろ基準線は厳しくする必要が出てきてしまいますので、普通はずっと空間として使われるという

前提で緩和をしているという考え方になります。南側の建物から見ますと、北側に建物が建つのであれば、北側に降りる日影を今は線路敷ということで緩和対象になっているところから、緩和対象を受けずにすぐ敷地の境界から5メートルで建物を計画する必要があります。

○原座長 それは線路との敷地ということですね。

○国土交通省（淡野課長） そうです。

○原座長 なので繰り返しですけれども、境界線について線路に関しては5メートル戻さずに、線路敷と向こうとの境界線との間の境界線でよろしいのではないですかということをお願いしているのですが。

○国土交通省（淡野課長） そこは今かみ合っていないのですけれども、おっしゃっているのが今も空間であれば、線路敷の側まで建物が来かねないから、そこでラインを置いているという説明を先ほどさせていただいたのですが、将来そこに線路ではなくて建物が建ち得ることになってきますと、そこは空間ではなくなる、オープンスペースではなくなることを前提とするのであれば、あらかじめ今度は線路敷の要するに南側のところから5メートルで、線路敷の南側の建物の計画を本来は規制すべきというふうに、環境保全の面からはそうなってきます。

○原座長 隣の敷地への日照の確保という観点で今お話をしているのですけれども、そのときに要するに今の標準的な設定というのは、標準的な住居は南側に5メートルの庭がありますという前提での規制ですね。なので線路敷の隣の敷地に関しては、庭のかわりとして線路敷がきっと空間として確保されるのでしょうかという前提でのルール設定になっています。でもそんな空間であることの期待があるのでしょうか。

○国土交通省（淡野課長） 逆にそこは将来、建築敷地になり得るのであれば、もともと全く緩和をせずに、その建築敷地となるべきところが日影が生じないようにということで、そこから5メートルというラインの規制に本来はなり得ます。オープンスペースではないということになっていました。

○原座長 わかりました。そうしたら先ほどの経団連さんの御提案ですけれども、線路敷きを持っているところが了解をされて、日照を確保しないといけないような建物をそこには作らないという前提でそこは結構ですということであれば、それでよろしいのですか。

○国土交通省（淡野課長） それはですから今の所有者の問題というより、将来の土地利用についての考え方。それは将来にわたってそこはオープンスペースとして確保されるということであれば、今はその反対側のところで線を引くという形になっております。

○八代委員 繰り返し、何で将来のあらゆる用途の変更まで考えて規制をしなければいけないのか。そうなったらそうなったでまた改めて適用すればいいかと思うのですが。次の建替えの際の日影規制の緩和に行きたいと思うのですが、国交省自体が高層住居誘導地区制度とか都市再生とか、いろいろな形で都心部の高度利用が必要だという政策判断でこれまで制度を変えてきておられるわけです。せっかくそういうものがこの日影規制という半

世紀も前の規制によって十分効果が上がらないときに、半世紀前の判断はこうだと今ごろ言われるのはおかしいのではないかと思うわけで、例えば東京の中心部、港区の辺りは都市の発展のためにも高層化が必要なわけで、だったらなぜそれを見直そうという政策が行われぬのか。この政策の不作為の原因について是非お聞きしたいと思います。それは自治体の問題だと放り投げるのは余りにも無責任で、それなら国交省の存在意義はないのではないですか。

○国土交通省（淡野課長） 今の点につきましては、もともと先ほど御説明いたしました高層住居誘導地区ですとか、都市再生特別地区については法律の段階で適用除外にしておりますし、東京都は日影条例を設定する中で、高度利用地区ですとか再開発等促進区に指定されているエリア内では日影規制は適用しないということで、高度利用が必要な地区については日影規制を適用しないという方針で進めておりますので、御指摘のように高度利用が特に必要な地区については、日影規制をエリア内では適用しないということで今は進められているかと思えます。

○八代委員 それは正に問題のすれ違い、問題を曲解しているわけで、幾らその地域で日影規制がなくても、その影響を受ける地域が住宅第一種だったら制限されるわけですね。だからそういう意味では高度利用地区に設定されたなら、どのような条件であってもそこで決められた容積率いっぱいまで建てないと、本当の意味の都市再生地域ではないのではないか。その点についてはどうなのでしょう。

○国土交通省（淡野課長） そこについては、どこまで日影に対する規制を適用するか、どこまで環境をきちんと保護すべきエリアとするかという、最終的に公共団体の地域の実情を踏まえた判断だと思います。

○八代委員 だからそれを自治体の判断に丸投げするのではなくて、今のような技術が変わっているときに、なぜ50年前の基準で太陽光が必要だという判断でとどまっているのかということをお聞きしたいわけです。単に少数の住民が文句を言ったら全部自治体に丸投げするのかということで、もっと高度な視点から都市開発を考えないと、現に日影規制が邪魔になって東京都の高度利用が進まないという現状についてどう考えられるのか。それは50年前にこういうことをしたから、もう金輪際変えられないというスタンスかどうかをお聞きしているわけです。

○国土交通省（淡野課長） 一番最初に御説明させていただいたように、あくまでも日影規制を適用するかどうか、その規制の水準についても全て公共団体が条例で選択をするという形になっておりますので、国のほうで地域の実情をよくわかっている公共団体に都市計画の手続の中でそういうことを決めていただくということは、大原則としてもともと最初からあった内容でございます。

○原座長 どうぞ。

○高橋委員 都市再生特別地区について知見が足りないものですから教えていただきたいのです。誘導すべき用途ということですが、誘導手段はどういうものなのかということと、

いま1つ、公共団体は影響を受けるような区域を取り込んだ形で計画を立てることができないのか。この2点について御教示いただければありがたいです。

○国土交通省（檜橋土地利用調整官） 都市局都市計画課の檜橋と申します。

まず誘導すべき用途につきましては、都市再生のためにそのエリアに対して例えばリノベーションの施設であるとか、高度な機能を有するものであるとか、そういうものを誘導すべき用途として指定をすることによって、それを誘導することになります。

○高橋委員 いや、誘導の手段です。どうやって誘導するのですか。計画に書いていないと誘導できないですね。誘導手段がなかったら誘導しないでしょう。

○国土交通省（檜橋土地利用調整官） 用途規制によって特例が必要な場合のみということで、5ページの資料にも書かせていただいておりますけれども、そちらに基づいて必要な規制もかけますし、民間事業者からそのような提案に基づいて定められる場合もございます。

○高橋委員 わかりました。

もう一点、影響を受ける区域を取り込んで決めることはできませんか。

○国土交通省（檜橋土地利用調整官） 例えば日影がかかるエリアとか、そういうことですか。

○高橋委員 はい。

○国土交通省（檜橋土地利用調整官） それは可能でございます。そのエリアを取り込んだ場合には、そのエリアの中については日影規制はかからないことになります。

○高橋委員 それは基本的には都市計画決定の中でできるということですか。

○国土交通省（檜橋土地利用調整官） はい、さようでございます。

○原座長 では、吉田さん。

○吉田座長代理 経団連さんにお伺いしたいと思います。もしお分かりであれば結構なのですが、こういう規制緩和のいろいろなお話はたくさん出てくるのですが、プライオリティーを上げるためにも、今回プロポーズされていらっしゃる規制緩和策の経済効果というのかしら、とにかくこの規制緩和をやっていただくと、このような経済効果がありますというのがあれば話の加速は違うのではないかと思いますのですが、その辺は把握していますか。これをやらないと、例えば2020年のオリンピックに向かってこういう不都合があるとか、起爆剤になるようなことはありますでしょうか。

○日本経済団体連合会 経済効果というと大分お金で換算する話が一番分かりやすいので、なかなか難しい部分はあると思いますが、少なくとも日影規制があることによって、例えば本来600%の容積率が使えるところでも、日影規制で300しか使えないという地域というのは出てくるところがございます。ということで、それだけ見ても倍違う。床面積としても倍違う。要するに投資効果としても倍変わってくるということとも言えると思います。ということで、なるべく土地を優良かつ高度利用することによって、都心の価値を上げていくことにおいては、高度利用というのは必要なことではないかと考えているところです。

○吉田座長代理 逆の見方から見た計算の仕方はあるのですか。今この規制があるからビルを刷新できなかったとか、機会喪失のほうの計算はできますか。経団連から出てくるプロポーザルでその辺の数字やそれを示すデータがあればいいといつも思うのです。今、我々の規制改革のプライオリティーは経済効果ということに重きを置いて、話を進めています。細かい数字は必要ないですが、これぐらいの経済成長に結びつきます、もしくはこれをやらなかったから、これだけの機会喪失をしています、といった指摘は可能ですか。経団連さんではいかがですか。

○高橋委員 すみません、もうすぐ退出しますので。また、1点、あわせてということで、意見です。八代委員がおっしゃったように、道路、水面、線路敷については、将来の土地利用まで考えてという理由から、空間だから半分を間引くと考えるのは必ずしも合理的ではないと思います。要するに将来そうならばこれは既存不適格という話になるだけで、伝統的な既存不適格と同じような扱いをすればいいと思います。そういう意味では未来永劫、要するに利用形態が変化する可能性を考えて半分だけ間引く制度は、必ずしも合理的ではないと思います。それが1点です。

次に、経団連さんに意見なのですが、御提案の規制緩和の赤い部分です。同意にかからしめる部分は3)で言うと、赤い部分全部を同意にかからしめるとお考えのように見えるのです。しかし、現在は緑の部分は同意が必要なくて拡張できるわけで、そういう意味では実は、この案に基づいて同意にかからしめると、緑の中の部分については、逆に言うところこれは規制強化になりかねないと思います。御提案を規制緩和として合理的に解釈すれば、緑と赤い丸の部分については同意にかからしめるというのが、規制緩和の趣旨ではないか。全部を同意にかからしめる、というのはやや虫がいいように聞こえます。これは意見です。

以上でございます。どうもありがとうございました。

○原座長 どうぞ。

○羽深内閣府審議官 基本的な質問で申し訳ないのですが、頭が混乱してしまして、経団連さんの資料の地図を御覧いただきたいのですが、今の日照を守るという対象は、そもそも線路敷なのですか。それともここで言っているのは黄色いところですね。上にまだ未利用地があって、そこに対する日照を確保するという意味なのか、そこはどちらなのでしょう。

○国土交通省（淡野課長） 後者でございます。北側の黄色い敷地の部分です。

○羽深内閣府審議官 線路のところについては、日照というのはそもそも考えていないということですか。

○国土交通省（淡野課長） 規制のラインというのは線路敷なり道路と北側の敷地の少し入ったところ、もしくはそこの境界ですので、線路敷部分について一定時間以上の日影を生じてはいけないという規制ではございません。

○羽深内閣府審議官 そうすると結局、将来、ここで言うと線路の向こう側、上側という

か、そのエリアについて、日照規制をする対象となるのかどうかというところが、根本的なこの制度の守るべき法益ということなのですね。

○国土交通省（淡野課長） 説明がうまくなくて申しわけございません。間にこの線路敷がなければ、隣地と隣地、お互いに建築敷地同士でございますので、その建築敷地から5メートルの線で一定時間以上の日影を生じてはいけないということになっているのですが、例えば10メートル以上の道路、線路敷があった場合には、そこにオープンスペースがありますので、そこから5メートルではなくて建物が接して建ってもいいように、その境界で測定をする。ですから緩和するのは敷地の際までとなっております。

○羽深内閣府審議官 そうすると、逆に言うと下の絵のように緩和してしまうと、何が問題になるのでしょうか。経団連さんの下の絵のように、上の道路のところぎりぎりまで境界を持っていくことにすると、将来その黄色いところに何か建つときに。

○国土交通省（淡野課長） 将来というか、今でも黄色い部分には建築物は建てられますので、普通は道路、河川、線路敷というオープンスペースは採光・通風は確保されていますので、線路沿いに接して建っているような建物は非常に多ございます。ですから実際にそのラインで規制値以上の日影が生じないようにということで環境を守っているというのが、現在の規制の仕組みでございます。それを緩めることは、その部分でより日影が多くなるということになってまいります。

○原座長 なかなか理解しがたいのですけれども、今、ここまでの議論で八代委員や、出られてしまいましたが、高橋委員からも御指摘がありましたように、要するに今の日影規制は、将来の土地利用、つまりさまざまな形で将来こんな土地利用がされるかもしれないということまで想定して日照を確保するルールになっていて、その中で典型的には先ほどお話のあったような線路の敷地の中にある車庫や駅舎のようなところまで、およそ人が住むことが想定されないようなところまで、将来、人が住むかもしれませんということで、そこへの日照を確保しないといけないことになっている。これはいかがなものかと思うわけであります。

国土交通省さんのお答えは、そこは自治体の判断なんです、将来どのような利用がなされると考えるかどうかは、自治体の判断なのということです。そこは自治体で全て判断されるんですということだけではなく、より自治体で合理的な判断がなされるような措置の御検討をぜひお願いできないかと思えます。

特に最後の点です。建替えのところ、既存不適格の建物を建て替えるに当たって、この日影規制が阻害要因の1つになっているとすれば、これは国土交通省さんでも十分御認識されている問題だと思いますので、これはぜひ御検討いただけないかと思えます。

もし今の点でコメントがございましたらお願いします。

○国土交通省（淡野課長） まず1点目については、駅舎ですとか、車庫というのは通常、実際に電車が走っている脇の敷地でよく操車場と言われているところでございますので、それらについての今の日影規制はどういう考え方でかけられているかという実態を調べた

と思います。その上で必要な対策について検討したいと思います。

2点目についても特例許可、先ほど申し上げましたように年間400件近く行われておりますので、そのうちかなりが恐らく既存不適格の建物を救済するための許可だと思われるので、その実態も踏まえて検討を行いたいと思います。

○原座長 よろしゅうございましょうか。それでは、大変ありがとうございました。

(日本経済団体連合会、国土交通省 退室)

(東アジア国際ビジネス支援センター(安達事務局長) 入室)

○原座長 よろしいですか。時間が押してしまって申し訳ございません。議題2「税・社会保険のIT化・ワンストップ化」に移らせていただきます。

まず事務局から年末調整手続に関する現行制度についての御説明、その後、東アジア国際ビジネス支援センターの安達事務局長にお越しをいただいております。大変ありがとうございます。海外における税・社会保険関係事務の事例についてお話をいただければと思います。

では、事務局からよろしく申し上げます。

○西川参事官 資料2-1に基づきまして、年末調整手続の概要について説明させていただきます。

資料の「1. 年末調整とは」の、1つ目の○のところです。御存じのとおり年末調整は、給与所得者、サラリーマンの毎月の給与から源泉徴収で所得税が取られているわけですが、この源泉徴収されている額を12カ月分足した額と、さまざまな控除を行って確定されるその年の実際の所得税額を比べて、ずれがある場合にそれを精算する手続です。

2つ目の○ですが、この年末調整手続が行われている結果、年収が2,000万円を超えるなど、対象にならない人を除く多くの給与所得者は、税務署に対する確定申告をしないで所得税の納税が終わります。

次に「2. 年末調整関係の企業及び従業員の手続」です。下の表のとおり、従業員はこの表にある、扶養控除、配偶者特別控除、保険料控除、住宅借入金等特別控除、いわゆる住宅ローン控除のことですが、これらの4つの控除を受けるために、企業に申告書や添付書類を提出して、事業者で控除額を確認することになっています。

従業員から企業への提出の際、表の右から2番目の列ですが、申告書については、4つある控除のうち、上の3つについては申告書を電子的に提出することが可能となっておりますが、住宅ローン控除についてはできないという状況です。添付書類については、いずれも現状では電子的な提出はできないことになっています。

次のページに移っていただきまして、一番上の○ですが、企業は、従業員から提出された申告書や添付書類を、税務署に求められれば出すということで、税務署に実際に提出することは不要になっているのですが、企業の側で7年間保存しなければならないということになっています。

(2)のとおり、企業は従業員の給与と先ほどの4つの控除をもとに従業員の年税額を

計算します。それで（３）のとおり、計算した年税額が源泉徴収による額とずれがある場合には、年末調整を行った月の源泉徴収額を増減することで精算を行うわけです。

以上が現在の年末調整手続の概要でございますが、最後の「＜参考＞」に書いたことを申し上げます。これは平成28年度の税制改正大綱に書かれている事項で、今後、平成30年以降の所得税について適用される制度改正です。

先ほど年末調整手続の対象に、保険料控除が含まれると申し上げましたが、最初のページに戻っていただいて、この表の「保険料控除」の行の真ん中のところにあるとおり、従業員は保険料控除の申告をする際には、11月ぐらいに保険会社からシールのようなはがきを送られてくるので、これを保険料を支払ったことの証明書として、添付書類として企業に提出する必要があるわけです。

この添付書類について、最後のページの別紙2です。これは今回出た大綱の抜粋ですが、少し飛ばしながら読みますと、「生命保険料控除…の適用を受ける際に、…添付等を行うこととされている控除証明書の範囲に、保険会社等…から電磁的方法により交付を受けた当該控除証明書…に記載すべき事項が記録された電磁的記録を一定の方法により印刷した書面」も追加するということです。要するに、保険会社から従業員に電子メール等で送られてきた証明書を印刷して、企業に提出するということでも良い、という改正が今後されるということです。

簡単ですが、説明は以上です。

○原座長 ありがとうございます。

確認ですけれども、保険料控除の証明書については、保険会社から個人に対しては電子メール、電磁的な形で送ることができる。ただ、個人から提出をするときには紙に印刷をして出さなければいけないということですか。

○西川参事官 大綱にはそのように書かれています。

○原座長 事務局、理由は何か聞かれていますか。

○西川参事官 詳しくは確認できておりませんが、何か署名などの関係で従業員が企業に電子で提出するのは課題があると聞いております。

○原座長 とりあえず結構です。

続きまして、安達様からよろしくお願ひします。

○安達事務局長 NPO法人東アジア国際ビジネス支援センターの安達と申します。よろしくお願ひいたします。

最初にお断りしておきたいのですが、実は突発性難聴という病気になってしまいステロイド治療をしている最中で、大変お聞き苦しいかと思っておりますけれども、マスクのままで発言をさせていただきますので、どうぞお許してください。また、自分の声が余りはっきり聞こえないものですから、不鮮明なことがあれば御指摘ください。よろしくお願ひいたします。

私自身は2001年、ちょうどe-Japan戦略というものが日本で策定された年から、電子行政

や電子政府にかかわってまいりました。あれから約16年かかっているわけですが、16年という、ちょうど子供が生まれて義務教育が終わるころです。それほど年月を要しているのですが、率直に申し上げて、残念なことにさほどいわゆる利用者の立場から見て利便性が向上したなという実感が余り持てないでおります。これは非常に残念なことだと思っておりますが、今日は、この日本のe-Japan戦略を勉強して学んだ国である韓国の事例を中心にご紹介したいと思っております。

韓国は日本のe-Japan戦略を正にモデルにして、それから急速な勢いでもって電子政府というものを整備し、今や電子政府の先進国と言われるほど発展しております。そういうところを含めて、特に海外事例から見た税・社会保険関係の事務を特に海外事例を中心にお話をさせていただきたいと考えております。

実は何で16年かかっても大きな進展がなかったか、私なりに分析をしているのですが、一番大きな問題は、いわゆる個人を電子的に特定できる手段というものが存在していなかった、住基ネットなどいろいろな方法も講じられたのですが、あれは余りにも利用の内容が限定されておまして、残念なことにいわゆるデジタル社会の中での基盤というものが整備されていなかったのではないかと私はそう考えております。

ここに来てマイナンバー制度というものができました。このマイナンバーというのは全国一律に個人が特定できるという制度でございますので、ここに大きく期待が持てるのではないかと考えているところでございます。今日はそういう観点からお話をさせていただければと思っております。

資料2-2について御説明いたしますが、1ページめくっていただきまして、大きな方向としては日本再興戦略というものがございまして、こういう中で考えていきますと、日本の社会自体を大きくデジタル社会に転換していく、今はある意味でラストチャンスではないかと思っております。

このラストチャンスに向けて、幾つか海外の典型的な事例として下に挙げてみたのですが、例えばアメリカの勤労所得の税控除という制度がございまして、ここにこういうグラフがございまして、台形のような図が3つ重なっておりますが、ある一定の所得を得られた方は税の還付が非常に高いのです。一定以上の所得者はだんだん還付が下がっていくという図になっておりますけれども、ここで大きなポイントとしては、子供がいる世帯、いない世帯、これによって還付の割合というのは大きく変わっております。

これは、2つのことを実はこの税制度を通じて求めているのです。1つはまず最低限の所得を得てくださいよ、つまり働いてくださいよという労働に対するモチベーションです。もう一つは、子供が多いほうが税の還付の割合が大きいですよという制度なのです。アメリカの場合はソーシャル・セキュリティナンバーという番号がございまして、個人が行う確定申告で行う際に用いますが、こういう形の申告をすることによって税の控除ができる仕組みができ上がっております。

右側にございまして、スウェーデンの育児休業のときに支払われる両親保険という制

度です。これは給与の約8割を両親保険で補ってもらえるという制度です。子育てあるいは子供の少子化に対する対策なのですが、これによって例えば育児中の両親が休暇を取ると、休暇中の両親に国が約8割を保険として還元する仕組みになっています。育児休業は細かく取得することができますが、番号があることによってこのような細かな仕組みがお互いに連携することで可能になっています

これだけ見ても、海外では政策目標をうまく実現するための制度設計を、番号を用いることで実現しているということがお分かりかと思いますが

スライド2をめくっていただきまして、ここから今日の本題になりますが、年末調整について話を触れさせていただきたいと思います。

これは、税・社会保障の視点から見た今後の論点整理を、経団連さんも含めて行った絵なのですが、ここでは企業における年末調整の廃止というものがうたわれています。これは何かといいますと、先ほど事務局から御説明がございましたが、企業にとっての年末調整というのは非常に負担の大きな業務なのです。現在は例えばeLTAXの活用など、相当簡略化されている部分がございますが、先ほどの事務局がご紹介された例でも、保険料控除が電子メールで送られるようになったとしても、一旦それを紙に印刷して提出することが必要になります。さらに、紙で提出するという事は、受け取り側もまたもう一度入力しなければいけない。そういう類いのものがどうしても部分的に起こってきてしまう、これが今の実態だと思うのです。こういう仕組みがある限り、恐らく産業界からこれを何とかしてくださいという要請が出てくるのは当然だと思っています。

3ページ目を開いていただきまして、韓国の話を少しさせていただきます。韓国の税制の大きな狙いとして、税の透明化を非常に大きく掲げております。図にございますが、クロヨンといいますか、トーゴーサンといいますか、いろいろな呼称があると思うのですが、いわゆるそのような部分の透明化を図っていく。併せて、過少申告とか申告漏れに対する対策も、こういう中でもっていかに防いでいく、この辺りが韓国税制の中で最も大きく考えられた部分だと聞いております。

韓国の場合は非常にダイナミックな税制を取っておりまして、例えば下の絵にございますけれども、金融所得に関する情報を全て捕捉しようとか、さらに3番目にございますが、例えば不動産譲渡や不動産の資産情報など、こういったものを全て不動産取引の場合には実名制を用いて、マイナンバーによって不動産登記をやるのが法律で決められています。それによって誰がどういう不動産を所有しているのか、全てがマイナンバーによって管理されているという仕組みになっているのです。それによって資産等の情報も全て押さえられるという仕組みになっています。

その辺りは透明性という面を見た場合の韓国の税制の仕組みなのですが、その中で特に年末調整という面に視点を置きまして、次のページに日韓の年末調整の比較というものがございます。ここは時間の関係で割愛させていただいて、後でお読みいただきたいのですけれども、大きく特徴を申し上げますとその次のページのフロー図を御覧いただき

たいと思います。左側が韓国の流れ、右側が日本の流れです。

大きく違うのは、韓国の年末調整というものは、確定申告も年末調整で全て行ってしまうという考え方です。それゆえ、企業にとって行うべき年末調整の仕事は韓国のほうが多いのです。なぜかという、例えば複数の組織から給与を得た方、日本の場合は自分の事業所の所得しか年末調整の中には含めておらず、それ以外の所得のある方は別途確定申告をなささいという仕組みになっていますけれども、韓国の場合は全てメインの事業者に対して他からの所得の申告もここで行ってしまいうのです。ですから年末調整で全てが終わってしまう、そういう仕組みになっています。医療費控除だとか、その他のさまざまな仕組みがありますが、そうした申告も全て年末調整時に企業に対して申告すれば、年末調整だけで全部完結してしまうという仕組みになっています。

年末調整の結果還付される金額は、2月分の給料という形でもって従業員に支払われ、支払った金額相当を企業は国税庁に対して請求するという仕組みになっています。ですから一面から見ますと企業にとって負担は、韓国のほうが大きいのです。ところが、ここからポイントなのですけれども、これだけ負荷のかかる仕事が韓国の場合には何と3カ月で終わっているのです。日本は6カ月かかります。なぜこれだけ違うのかという、その原因は1つだけです。つまりマイナンバーによって全ての情報がお互いにバックオフィス連携できている。ここが大きな違いです。

ですから、韓国の従業員の方は全てHomeTaxという仕組みで、全ての税額に関する確認、調整が全て行えます。2枚先のページにHomeTaxの画面がございしますが、こういう画面を使って全て御自身の所得、控除額の確認ができる仕組みになっています。この確認をした上で申請すれば、それを企業のほうでバックオフィス連携によって全て国税庁側に申告ができるという流れになっています。

ですから、ここが非常に重要なポイントだと思うのですが、日本と韓国で一番大きく違うのは、いわゆるマイナンバーを企業が同じ形でお互いにバックオフィス連携の道具として使えるという仕組みになっている。これによって本当の意味での年末調整が効率化でき、さらに先ほどの税の透明化という部分などの複雑な仕組みも含めて解決しようとしているのか韓国の事例です。

この辺りは今後の御検討の中でも、十分御検討される価値があるのではなかろうかと私は考えております。

お時間がそろそろ来てしまいますけれども、最後のまとめを言わせていただきます。最後のページを御覧いただきたいと思います。上の部分は言わずもがなの部分ですので、下の部分を御説明しますと、マイナンバー制度を中核として、多くの国民がその活用性とか利便性を実感し得るデジタル社会を今後考えていくべきではないかと考えるのです。例えば韓国の事例だけではなく、先ほどのスウェーデンの事例、アメリカの事例等いろいろありますけれども、こういういわゆるマイナンバーの活用という面でのデジタル社会に向けたより効率的な活用を今後考えていかれるというのが、今後の日本再興計画に向けた大

きな検討課題ではなかろうかと私は思っております。

そのためにはやはりデジタル社会全体のグランドデザイン。グランドデザインと一言で言いましてもいろいろとございますが、1つはマイナンバー制度、お互いに民間でも活用できるような仕組みに持っていく。同時にコードだとかデータの標準化等々も含めた形でバックオフィス連携が行いやすい仕組み。お互いをAPIによってデータを関連づけるような仕組みも今後一緒に考えていかないと、なかなかこういう仕組みは実現できないのではなかろうか。恐らく今後考えるべきポイントは、正にここにあるのではないかと私は思っております。

私もEABuSも、こういう形のグランドデザイン策定に向けた検討をしようとしております。電子政府といっても、現実には電子行政ではないかと以前に言ったことがあります。電子政府は、例えば司法、立法を含めた政府全体が電子化していくという意味が含まれていると考えております。そういう中で、電子行政はかなり充実しつつございますが、今後のデジタル社会を考えた場合には、政府全体を含めたデジタル化を中心に御検討されていく、より広い意味でのデジタル社会のグランドデザインを是非ここでお考えいただければ大変ありがたいなと思っています。

私からの説明が少し延びてしまいましたけれども、以上でございます。

○原座長 御体調の悪い中、本当にすみません。ありがとうございます。

特に韓国の事例は大変参考になりました。企業にとっての形式的な役割は多いのだけでも、マイナンバーの活用とデジタル化によって実質的な企業の事務負担あるいは企業だけというよりはプロセス全体での事務負担が大幅に軽減されているということなのかと理解いたしました。御無理のない範囲で質疑応答よろしゅうございますか。御質問、御意見などございますでしょうか。

○吉田座長代理 ありがとうございます。

電子政府全体のデジタル化、本当にここに向かって進む必要があると思うのですが、実際のエクスキューションはどうでしょうか。たとえば、韓国にしても本当に大事業だったと思うのです。でもほかにも実現している国も随分あります。この中でどういう組織体制で、どういうインテグレーションでやったのか。きっとそこにネタというかキーがあるのではないかと。私もイギリスの企業に勤めていて、電子政府のトランスフォーメーションというものをBTとしても過去にかかわったことがあるのですが、そこに明確な意思決定であるとか、そういうメソドロジー、こちらだとエクスキューションの大変さがあるではないですか。これは何かアドバイスはございますでしょうか。韓国の事例などから。

○安達事務局長 非常に重要な御指摘だと思います。

韓国の事例だけで申し上げますと、これははっきり言って大統領からのトップダウンが非常に大きかったと私は聞いております。例えば金大中氏が就任してから加速的に電子政府は普及しました。最初は韓国の11の大きな目標をつくり、11の課題をとにかくクリアしようではないか。その課題のベースになったのが先ほど申し上げた日本のe-Japan戦略で

す。日本のe-Japan戦略を勉強して、これをとにかく実現しよう。韓国から見ると日本は先進国なので、そうした面からも日本にいろいろ学びたいということが非常に強く、そこから始まりました。

その後、盧武鉉氏が政権を引き継いで、その2代の政権で11の課題が31課題に拡大され、今ではB to B、B to C、さらに立法、司法も含めた総合的なデジタル化が実現してきたというのが、これが1つ大きな動きとしてはございます。

ただ、日本の場合には大統領がないから仕方がないではないかと言われてしまうと、それはそれまでなのですが、私はそうではないと思っています。むしろ日本の場合は、非常に行政中心とした形での大きな体制ができ上がっておりますし、そこはものすごく大きな強みだと思います。

同時にもう一つ考えていただきたいのは、民間の力をもっと活用していただきたいなとも思っています。もう少し言いますと、例えばかつてのカナダの事例なのですが、電子政府を作るに当たって税にしても、社会保障にしても、一番身近によく御存じの方、日本で言いますと例えば税理士だとか、社会保険労務士だとか、そういう方々をパートナーと呼んでいるのです。そういう方々の協力もあって一緒に作り上げてきたという方法もございます。カナダは御承知のように総理大臣制ですが、そのようないろいろな方法があると思います。民間力をとにかく使っていただきたい。

先ほどちらっと申し上げましたけれども、データの標準化なども含めて、政府が作られている仕組み、例えば申請にしても何にしても、こういう形だったら受けられますよという入り口の部分をしっかり整備していただければ、これは入り口に対して民間の創意工夫によって活用できる部分は結構あるのです。そういうところをうまく生かしていただけると、官と民が連携して電子政府を一緒に形作っていく。こういう仕組みも今後考えてもよろしいのではないかと私は思っております。お答えになったかどうかはわかりませんが。

○原座長 村上さん、どうぞ。

○村上専門委員 安達さん、どうもありがとうございました。

2点ありまして、1つは前回、私から御紹介した2008年の検討、あれは確定申告に寄せたらどうかという案だったのでございますけれども、一方で今日御説明いただいたのは韓国の例で年末調整に寄せる案。この2つというのは今後の国税とか地方税の在り方を考える上で、結構重要な選択肢ではないかと思うのですが、いずれにしてもマイナンバーの有効活用がキーになるため、そこは今後引き続き検討が要ると思います。

もう一点は、前回、社会保険のAPIが未整備という話をいたしました。APIはあるけれども、使い勝手などの問題があってオンライン化がまだ進んでいないというのが正しい表現です。これはAPIを手順だけの断面で捉えているので使い勝手が悪いので、両側にある企業、個人や行政の業務フローや制度の簡素化もセットで取り組まないといけないし、APIそのものの使い勝手もWebAPI化を検討したりとか、技術者と対話の場を設けるなどして改善していく必要があると思います。いずれにせよ韓国の取り組みはすごく参考になると思

ます。

○原座長 大田先生、いかがですか。

○大田議長 ありがとうございます。

いただいた資料の2ページ「税・社会保険の視点から見た今後の論点」の下段にある検討すべき施策の例として、企業における年末調整の廃止と書かれているのですが、年末調整を廃止しない場合に、韓国のように簡便にやるためには何をすればいいでしょうか。何かアドバイスがありましたらお聞かせください。

○安達事務局長 実は非常に難問でございまして、日本の場合には国税に対する申告と地方税に対する申告、両方が必要なのです。これは税制の絡みになってしまうのでそう簡単な問題ではないと思いますけれども、韓国の場合は国税がまとめて徴収をして、そこから地方に分配するという仕組みが大きな違いです。この辺りは制度的な問題なので、そこに踏み込めるかどうかは別枠の御議論として必要かなと思います。

あと、その中で地方税に対する給与支払報告書などでの対応が、言葉が余りよくないのですが、紙と電子のサプライチェーンと私どもでは呼んでいるのですが、その連携をうまく電子に置きかえられないだろうかと思えます。

電子に置きかえる際にはまず絶対的な条件がございます。それはコンピューター、いわゆる電子的に読み取れる符号が必要です。それにはマイナンバーが一番適しているのではないかと思います。残念ながら住基ネットはそういうところまで提供できておりませんでした。マイナンバーはまさに適用できます。

今でも申告の際にマイナンバーを書くではないかという御意見もあるかと思いますが、書くだけでははっきり言ってプラスの作業になってしまいます。かえって今までは書かなくて済んだのが、書く必要があるのだというようにネガティブに捉えられてしまうと、そこから先の議論がストップしてしまうのです。そうではなくて、マイナンバーを書くことによって電子的に全体のバックオフィス連携ができるのだ。このように、バックオフィス連携を踏み込んだ形でのマイナンバーの仕組みを考えていく必要が絶対にあるのではないかと思います。それによって年末調整自体も相当負担の度合いが変わっていくと思えます。これはなかなか難しい部分ではあるかと思えますけれども、今後御検討をいただければ非常に効率的な仕組みができるのではないかと私は思っています。

○原座長 八代先生よろしいですか。

では、大変ありがとうございました。

○安達事務局長 今日なかなか自分の声が聞き取れなくて、雑駁な説明で申しわけございませんでした。

○原座長 それでは、事務局から連絡事項をお願いします。

○西川参事官 次回の投資等ワーキング・グループの日程につきましては、また御連絡させていただきます。

○原座長 それでは、これで会議を終了いたします。大変ありがとうございました。