

1. 自動車に係る費用負担方式の仕組みと経緯

(1) 自動車に係る費用負担(自動車重量税収の引当て)の仕組み

公害健康被害の補償等に関する法律(昭和48年法律第111号)

(納付金)

第48条 前条の規定により都道府県又は第4条第3項の政令で定める市が支弁する前条第1号に掲げる費用は、政令で定めるところにより、協会が当該都道府県又は第4条第3項の政令で定める市に対して納付する納付金をもって充てる。

2 都道府県知事又は第4条第3項の政令で定める市の長が第46条の規定に基づいて行なう公害保健福祉事業に要する費用のうちその4分の3に相当する額については、政令で定めるところにより、協会が当該都道府県又は第4条第3項で定める市に対して納付する納付金をもって充てる。

(納付金の財源)

第49条 前条の規定による納付金のうち、第4条第1項の認定に係る被認定者及び認定死亡者に関する補償給付の支給に要する費用に充てるためのものの全部並びに第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行なう公害保健福祉事業に要する費用に充てるためのものの3分の2については、第52条第1項の規定により協会が徴収する汚染負荷量賦課金のほか、別に法律で定めるところにより徴収される金員をもつて充て、第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行なう公害保健福祉事業に要する費用に充てるためのものの3分の1については、第51条の規定に基づく政府の補助金をもつて充てる。

2 (略)

3 第1項の規定により前条の規定による納付金に充てるべき汚染負荷量賦課金及び別に法律で定めるところにより徴収される金員の配分比率は、第52条第1項に規定するばい煙発生施設等設置者その他の者の第一種地域に係る指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質の排出の状況その他の事情を勘案して、政令で定める。

附 則

(昭和49年度から平成14年度までの間における交付金)

第19条の2 昭和49年度から平成14年度までの間においては、政府は、協会に対し、各年度ごとに、第一種地域に係る指定疾病に関する第47条第1号に掲げる費用及び第一種地域に係る指定疾病による被害に関して行う公害保健福祉事業に要する費用に充てるための協会の納付金のうち大気汚染の原因である物質を排出する自動車に係る分として当該年度において必要であると見込まれる金額に相当する当該年度の自動車重量税の収入見込額の一部に相当する金額を交付する。

2 昭和49年度から平成14年度までの間における第49条第1項及び第3項の規定の適用については、同条第一項中「のほか、別に法律で定めるところにより徴収される金員」とあるのは「及び自動車重量税の年度ごとの収入

見込額の一部に相当する金額の政府の交付金」と、同条第3項中「別に法律で定めるところにより徴収される金員」とあるのは「政府の交付金」とする。

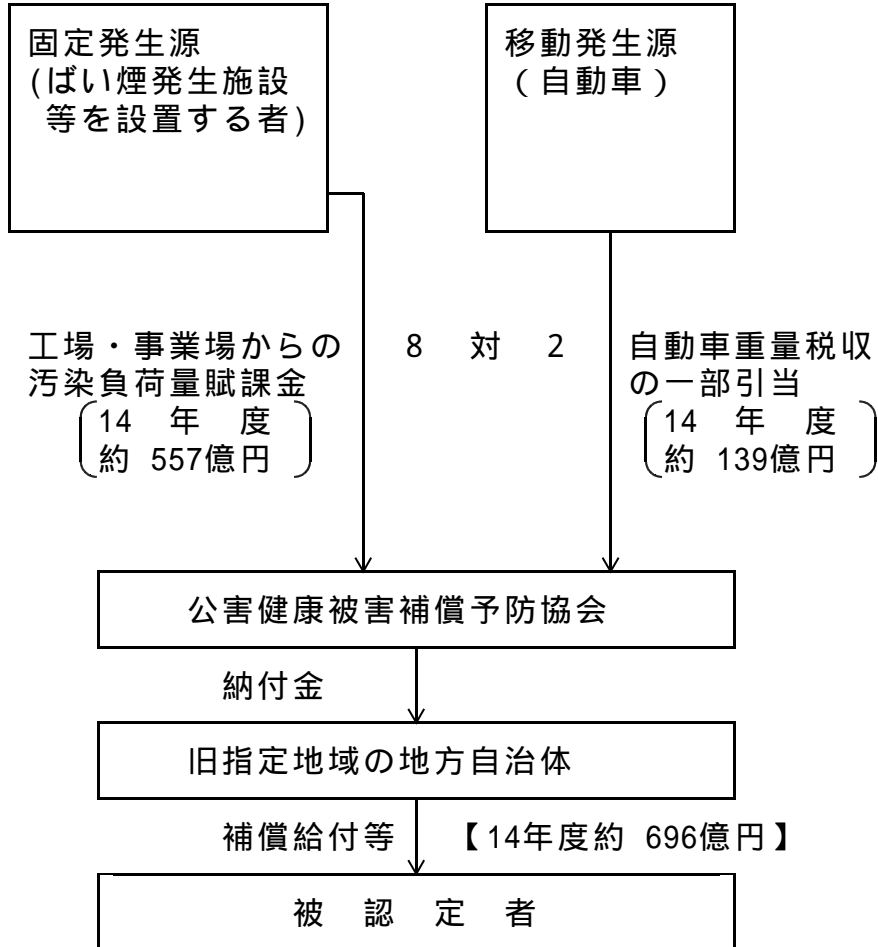
- 同法施行令（昭和49年政令第295号）附則
 （汚染負荷量賦課金と政府の交付金との配分比率）
 6 汚染負荷量賦課金と法附則第19条の2第2項の規定により読み替えられる法第49条第3項に規定する政府の交付金との配分比率は、8対2とする。

費用負担の仕組み

種別 費用 の区分	第一種地域（大気汚染系）		
補償 給付 費	汚染負荷量賦課金 （事業者）		8 : 2 自動車重量税収 一部引当て
公害保健福祉事業費	汚染負荷量賦課金 （事業者）	8 : 2 自動車重量税収 一部引当て	国 県又は市
	2 / 4	1 / 4	1 / 4
給付事務費	国	県又は市	
	1 / 2	1 / 2	
徴収事務費	汚染負荷量賦課金（事業者） 一部国庫補助		

公害健康被害補償制度

自動車重量税（昭和46年12月創設）
[14年度 約1兆1,200億円]



国分(3/4) [約8,400億円] 2割：一般財源 8割：注) 道路整備	地方分 (1/4) [約2,800億円]
--	----------------------------

注) 平成14年12月13日に決定された与党3党税制改正大綱では、自動車重量譲与税の市町村への譲与割合を3分の1（現行4分の1）に引き上げることとされた。

2．自動車重量税について

1．目的及び用途

(1) 目的

自動車重量税は、自動車の走行が社会に多くの負担をもたらすこと及び道路整備財源の確保の必要性に鑑み、広く自動車の使用者に対して必要最小限度の負担を求めることとして、昭和46年に創設された。

(2) 用途

本税収のうち、4分の1は、自動車重量譲与税として市町村の道路整備財源に充てられることとされている（自動車重量譲与税法）。

残りの4分の3は、国の一般財源であるが、創設時からその8割相当額は道路整備に充てることとされている。

注)平成14年12月13日に決定された与党3党税制改正大綱では、自動車重量譲与税の市町村への譲与割合を3分の1（現行4分の1）に引き上げることとされた。

2．経緯

(1) 昭和46年の創設

第6次道路整備計画（46年～49年）に関して自動車新税が論議され、昭和46年12月1日に自動車重量税が創設された。

(参考)自動車重量税法案提案理由補足説明（昭和46年5月21日 参議院大蔵委員会、細見大蔵省主税局長）（抄）

自動車の走行は、道路の建設、改良、維持をはじめとして、道路混雑、交通安全、交通事故等に関連して、社会に多くの負担をもたらしております。また、道路その他の社会資本の充実に対する要請が強く、特に道路につきましては、第六次道路整備五カ年計画の財源の問題があり、緊急にこれらの要請にこたえる必要があります。このような観点から、広く自動車の使用者に対して必要最小限度の負担を求めることとして、自動車重量税が創設されることとなったものであります。

(2) 昭和49年の税率引上げ

第7次道路整備計画（48年～52年）を背景として、租税特別措置法の改正により、49年5月1日から51年4月30日までの間の暫定措置として、税率が引き上げられた。

(参考)昭和49年度税制改正に関する答申（昭和48年12月21日税制調査会）（抄）

自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、と

くに第7次道路整備五箇年計画の発足により、利用者負担の観点等からその負担の増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。

これに対しては、既に税負担が相当高いのにさらにこれを引き上げるのは、自動車が生活の必需品化した現状からすれば大衆課税になりかねないとする意見があり、さらに、石油問題の発生等最近における情勢の変化によりむしろ道路整備計画そのものを見直すべきであるとする意見や、物価上昇につながるのもので慎重であるべきであるとする意見が出てきている。

しかしながら、これら諸税の負担のあり方については、先に述べたような間接税負担のあり方という税制自体の観点からも負担の適正化を図る必要があると考えられるうえ、現下の社会経済情勢にかんがみれば、資源節約、消費抑制、環境保全といった社会的要請にも十分配慮する必要がある。

以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率引き上げを図ることが適当と考える。

(3) 昭和51年の税率引上げ

租税特別措置法の改正により、昭和51年5月1日から53年4月30日までの間の暫定措置として、税率が引き上げられた。

(参考) 昭和51年度税制改正要綱(51年1月16日閣議決定)(抄)

国、地方を通ずる困難な財政状況と自動車に係る税負担の現状に顧み、資源の節約、環境の保全、道路財源の充実等の要請を勘案して、自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税について、税率の特別措置の適用期限を2年延長するとともに、その税率を次のとおり(略)引上げる。

(4) (3)の51年度税制改正による暫定税率の適用期限は、順次延長されてきており(昭和53年度、55年度、58年度、60年度、63年度、平成5年度、10年度)、現在は平成15年4月30日まで延長されている。

(5) 平成14年12月13日に決定された与党3党の平成15年度税制改正大綱により、自動車重量税の税率の特例措置の適用期限を5年延長することとされた。

自動車重量税の税率

		課税の 基礎重量	課税標準の 計算トン数	本則税率	暫定税率	暫定税率
					(S49/5～51/4)	(S51/5～H15/4)
1．乗用車（乗車定員 10人以下のもの。 ただし、軽自動車は 除く。）	(イ)自家用	車両重量	0.5tごとに	2,500円/年	5,000円/年	6,300円/年
	(ロ)営業用	〃	〃	2,500円/年	同左	2,800円/年
2．トラック・バス （軽自動車は除く）	(イ)自家用（車両総重量2.5t 以下のトラックを除く）	車両総重量	1tごとに	2,500円/年	5,000円/年	6,300円/年
	(ロ)自家用（車両総重量1.5t 以下のトラック）	〃	〃	2,500円/年	3,500円/年	4,400円/年
	(ハ)営業用	〃	〃	2,500円/年	同左	2,800円/年
3．小型二輪自動車	(イ)自家用	-	定 額	1,500円/年	2,000円/年	2,500円/年
	(ロ)営業用	-	〃	1,500円/年	同左	1,700円/年
4．軽自動車	(イ)自家用（二輪車以外の検査 自動車）	-	定 額	7,500円/届出時	3,500円/年	4,400円/年
	(ロ)自家用（二輪車以外で検査 自動車以外の自動車*）	-	〃	7,500円/届出時	10,500円 /届出時	13,200円 /届出時
	(ハ)自家用（二輪車）	-	〃	4,000円/届出時	5,000円 /届出時	6,300円 /届出時
	(ニ)営業用（二輪車以外の検査 自動車）	-	〃	7,500円/届出時	2,500円/年	2,800円/年
	(ホ)営業用（二輪車以外で検査 自動車以外の自動車*）	-	〃	7,500円/届出時	同左	8,400円 /届出時
	(ト)営業用（二輪車）	-	〃	4,000円/届出時	同左	4,500円 /届出時

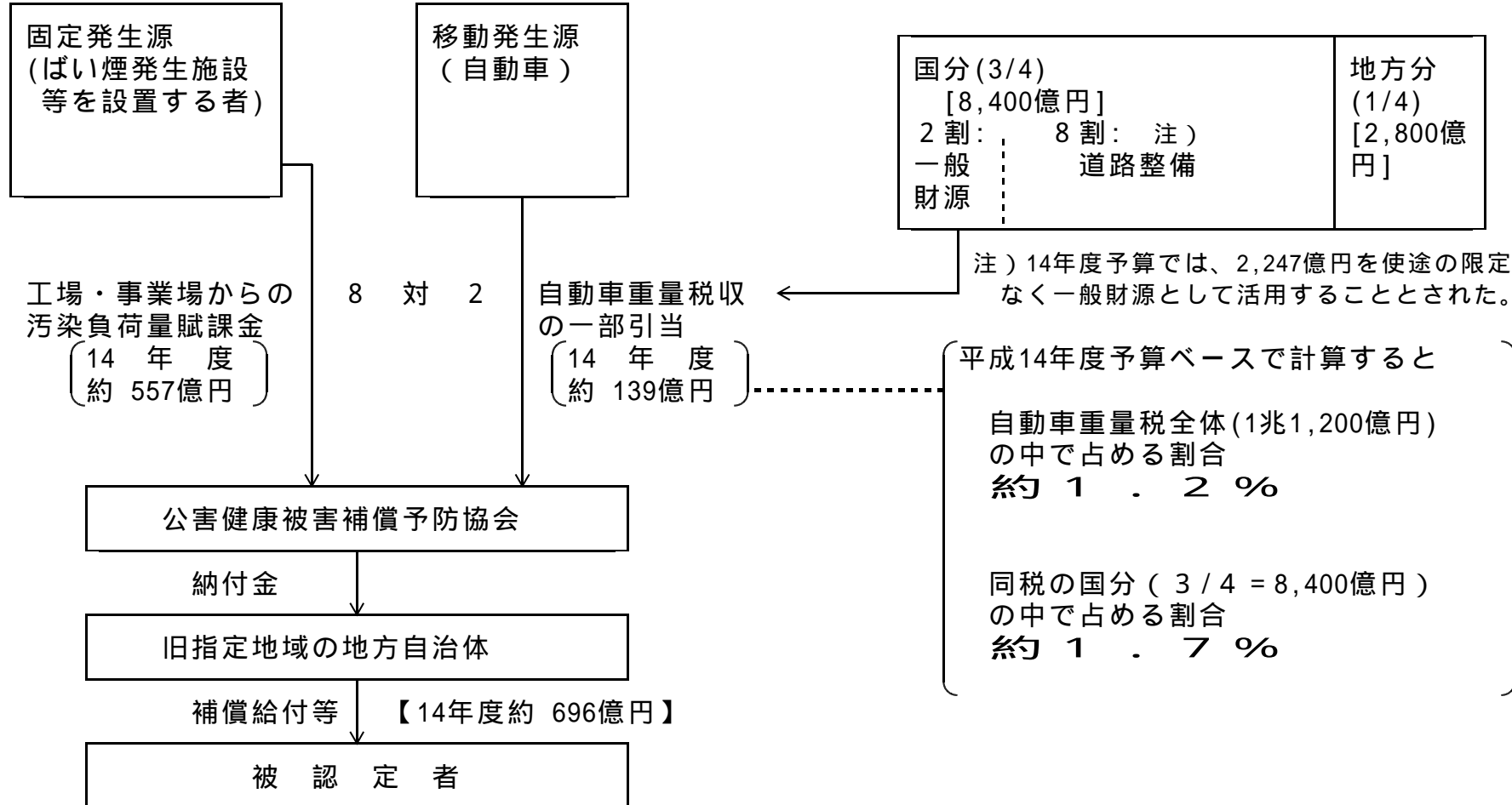
* 雪上車、軽トレーラー等

(注) 車両重量 : 運行に必要な装備をした状態における自動車の重量
 車両総重量 : 車両重量、最大積載量及び55kgに乗車定員を乗じて得た重量の総和

自動車に係る費用負担方式の仕組み

公害健康被害補償制度（昭和49年9月発足）

自動車重量税（昭和46年12月創設）
[14年度 1兆1,200億円]



自動車重量税収と公健制度への引当措置

(自動車重量税収等は当初予算額)

年度	自動車重量税	公健制度への引当措置	自動車重量税収 A (百万円)	うち国分 B = A × 3/4	財源交付分 C (百万円)	百分比 C / B (%)
46	創設					
47						
48						
49	暫定税率として引上げ (自家用車100%)	2年間 自動車重量税引当てを創設 2年間	265,300	198,975	800	0.4
50			250,700	188,025	3,924	2.1
51	暫定税率引上げ (自家用車26%営業車12%)	2年間 引当て延長 2年間	368,000	276,000	8,793	3.2
52			385,300	288,975	12,179	4.2
53	暫定税率延長	2年間 引当て延長 2年間	434,700	326,025	13,289	4.1
54			480,000	360,000	15,025	4.2
55	暫定税率延長	3年間 引当て延長 3年間	533,300	399,975	16,226	4.1
56			550,700	413,025	16,250	3.9
57			588,000	441,000	15,952	3.6
58	暫定税率延長	2年間 引当て延長 2年間	625,300	468,975	15,481	3.3
59			642,700	482,025	14,662	3.1
60	暫定税率延長	3年間 引当て延長 3年間	593,300	444,975	14,661	3.3
61			674,700	506,025	12,776	2.5
62			648,000	486,000	19,910	4.1
63	暫定税率延長	5年間 引当て延長 5年間	709,300	531,975	19,539	3.7
元			745,300	558,975	20,264	3.6
2			837,300	627,975	19,285	3.1
3			853,300	639,975	19,053	3.0
4			898,700	674,025	18,746	2.8
5	暫定税率延長	5年間 引当て延長 5年間	922,700	692,025	18,506	2.7
6			976,000	732,000	18,224	2.5
7			1,020,000	765,000	17,667	2.3
8			1,073,400	805,050	16,847	2.1
9			1,118,700	839,025	16,539	2.0
10	暫定税率延長	5年間 引当て延長 5年間	1,120,000	840,000	16,048	1.9
11			1,121,300	840,975	14,946	1.8
12			1,109,300	831,975	14,003	1.7
13			1,125,300	843,975	13,954	1.7
14			1,120,000	840,000	13,445	1.6

|

(2) 自動車に係る費用負担をめぐる経緯

年度	自動車重量税	公健制度への引当措置	中央環境審議会（中央公害対策審議会）等における審議
46	創設		
49	暫定税率として引上げ2年間 （自家用車100%）	自動車重量税引当てを創設 2年間	制度創設の中央公害対策審議会答申（昭和48年4月）では、自動車に係る費用負担について、原燃料賦課方式と、自動車重量税引当て方式の2案を併記し、その選択を政府に委ねた。次いで、費用負担専門委員会の検討結果（同年10月）において、実現可能な方法の選択を提言。政府は、昭和49年度税制改正による自動車重量税の引上げを契機として、自動車重量税の一部を引き当てることとし、法改正（附則第19条の2を追加）。
50			
51	暫定税率引上げ 2年間 （自家用車26% 営業車12%）	引当て延長 2年間	公害健康被害補償法費用負担制度検討委員会（企画調整局長の委嘱）において取りまとめられた「自動車等移動発生源に係る費用負担のあり方について」（昭和50年11月）を環境保健部会で了承。
52			
53	暫定税率延長 2年間	引当て延長 2年間	「昭和53年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（意見具申）」（昭和52年12月）において、自動車重量税引当て方式を踏襲することが適当であると結論。（参考3）
54			
55	暫定税率延長 3年間	引当て延長 3年間	昭和52年12月の意見具申の結論を導くに至った事情に変化が生じているかについて検討。「公害健康被害補償法における自動車に係る費用負担のあり方について（部会長メモ）」（昭和54年12月）
56			
57			
58	暫定税率延長 2年間	引当て延長 2年間	中央公害対策審議会において前回同様の検討。「昭和58年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（部会検討結果）」（昭和57年12月）
59			
60	暫定税率延長 3年間	引当て延長 3年間	中央公害対策審議会において前回同様の検討。「昭和60年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（部会検討結果）」（昭和59年12月）
61			指定地域の解除等を提言した「公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について（答申）」（昭和61年10月）において、第一種地域の指定解除後の既被認定者の補償給付に係る費用については引き続き自動車重量税引当て方式が適当と結論。（参考2）
62			昭和63年3月に第一種地域の指定を解除。
63	暫定税率延長 5年間	引当て延長 5年間	中央公害対策審議会において昭和52年12月の意見具申及び昭和61年10月の答申の基礎となった諸事情に変化が生じているかについて検討。「昭和63年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（部会検討結果）」（昭和62年12月）
元			
2			
3			
4	暫定税率延長 5年間	引当て延長 5年間	中央公害対策審議会において前回同様の検討。「平成5年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（部会検討結果）」（平成4年12月）
5			
6			
7			
8			
9			
10	暫定税率延長 5年間	引当て延長 5年間	中央環境審議会において前回同様の検討。「平成10年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について（部会検討結果）」（平成9年12月）（参考1）
11			
12			
13			
14			

(参考1)

平成10年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

(中央環境審議会環境保健部会検討結果 平成9年12月24日)

1 はじめに

- (1) 公害健康被害補償制度における自動車に係る費用負担については、制度発足以来自動車重量税収の一部を本制度に引き当てる措置が講じられてきたところである。

同措置については、中央公害対策審議会において、昭和52年12月に、「本制度における自動車に係る費用負担については、当面昭和53年度以降においても自動車重量税収の一部を引き当てる方式を踏襲することが適当である」との意見具申を行った。さらに、昭和61年10月の「公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について」の答申において、第一種地域の指定解除前に認定を受けた既被認定者に係る補償費用に要する費用負担について、自動車に係る負担方式としては、「自動車重量税引当て方式が適当と考えられる」としているところである。

- (2) 当部会としては、現行の引当て措置が本年度で期限切れとなることから、累次の検討結果を踏まえ、昭和52年12月の中央公害対策審議会意見具申及び昭和61年10月の同答申の結論を変更すべき事情が生じているかについて検討を行うことが適当と判断した。

2 検討

- (1) 公害健康被害補償制度は、民事責任を踏まえ公害による健康被害者の損害を填補することを基本的性格としている。したがって、昭和63年3月の第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響により健康被害を受けた既被認定者に対する補償については、その時期に汚染物質を排出した汚染原因者がその寄与の程度に応じて費用を負担することが基本となるものであって、移動発生源たる自動車については、総体として大気汚染に対する寄与度が相当程度あったと認められるので、引き続き費用を負担すべきである。

- (2) 工場等の固定発生源と自動車との負担割合については、昭和61年10月の答申において「固定発生源と移動発生源の費用の負担割合については、従来8対2とされてきたところであり、制度上指定地域解除前の大気汚染の影響によるものと考えられる既被認定者に係る補償給付等の費用についても8対2の負担割合によることが適当である」としている。その後、平成4年12月の前回の検討結果においてもこれを受けて「今後ともその比率を8対2とすべきである」としたものであり、この結論を変更すべき特段の事情は生じていない。

- (3) 自動車に係る具体的な費用負担の方式については、必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとすべきである。しかし、本制度のために新たな賦課徴収制度を設けることは、徴収コストが高い等の問題があるとともに、自動車の取得、保有、走行の各段階における既存税制に屋上屋を重ねることとなる。さらには、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うためのものであることに鑑みても、適当ではない。

- (4) 本制度の発足以来平成9年度までの間、自動車重量税収の一部を引き当てる方式が採られてきたところである。自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた同税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものと考えられる。

3 結論

以上検討してきたように、昭和52年12月の意見具申及び昭和61年10月の答申の基礎となった諸事情は現在においても変化がないものと判断される。したがって、本制度における自動車に係る費用負担のあり方については、平成10年度以降も引き続き自動車重量税収の一部を引き当てる方式によることが適当であると判断される。

(参考2)

公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について

(中央公害対策審議会答申 昭和61年10月30日)

今後の補償給付等に係る費用負担の在り方

1 略

2 指定地域解除後の費用負担の考え方

本制度は、指定地域に係る指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質の排出状況等を勘案して、費用負担額を定めることとしている。しかし、指定地域がすべて解除されることとなった場合には、本制度上「指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質」は、存在しないこととなる。そこで、既被認定者に係る費用については、既被認定者が過去の大気汚染の影響を受けたものであることを勘案した上で、これらの者に係る費用負担の仕組みを考えることとなる。この場合において、固定発生源と移動発生源の費用負担割合については、従来8対2とされてきたところであり、制度上指定地域解除前の大気汚染の影響によるものと考えられる既被認定者に係る補償給付等の費用についても、8対2の負担割合によることが適当である。

3 略

4 移動発生源に係る費用負担

移動発生源に係る費用負担の在り方については、民事責任を踏まえた本制度の基本的性格に照らして、汚染原因者の汚染に対する寄与の程度に応じた費用負担の仕組みとすることが望ましいと考え、当審議会においても、自動車重量税引当て方式、使用燃料に賦課する方式、自動車製造者に賦課する方式、自動車保有者に賦課する方式等について、これまで幾度か審議を行った。

しかしながら、指定地域がすべて解除される場合においては、解除時以前又は解除時に走行していた自動車をとらえ、その時点の所有者に直接の汚染原因者としての負担を求めることは不可能である。すなわち、新車の平均保有期間は約5年であり、仮に当時の所有者に負担させることが可能であったとしても、数年後には費用負担者がいなくなることとなる。したがって、汚染原因者負担の原則に準じ、これらの者を含む集団として、毎年における自動車保有者の集団を考え、これに負担を求めざるを得ないであろう。これに加え、指定地域がすべて解除される場合には、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うために新たな仕組みを設ける必要性が乏しいこと、制度発足以来自動車重量税からの引当てを行ってきたこと等を考慮すれば、既被認定者の補償給付に係る費用については自動車重量税引当て方式が適当と考えられる。

公害健康被害補償予防制度に係る過去20年間の被認定者数
補償給付等納付金所要額及び自動車負担分の推移(大気汚染系)

年度	生存被認定者数	補償給付費等 納付金所要額	うち自動車負担分 (自動車重量税収からの引当)
	人	億円	億円
57	86,575	871	160
58	89,053	922	155
59	92,350	940	147
60	95,391	987	147
61	98,694	1,034	128
62	105,027	1,078	199
63	107,207	1,073	195
元	101,258	1,063	203
2	95,462	1,016	193
3	90,591	988	191
4	86,052	959	187
5	81,451	943	185
6	77,642	924	182
7	74,195	903	177
8	70,414	880	168
9	67,602	852	165
10	65,015	830	160
11	62,054	782	149
12	59,415	740	140
13	57,138	719	140
14	56,425	696	134
15	(14年7月現在) 約54,000	677	132

制度改正(昭和63年3月)

指定地域の解除(新たな
公害健康被害者の認定は
行われない。)

既被認定者に対する補償
給付等の継続

基金による健康被害予防
事業を実施

(参考)補償給付の種類

療養の給付・療養費

障害補償費

15歳以上の者に対し、障害
の程度に応じて支給

遺族補償費

指定疾病に起因して死亡した
被認定者によって生計を維持
していた遺族に支給

遺族補償一時金

指定疾病に起因して死亡した
被認定者に、その死亡時に
の対象となる遺族がない
場合にその他の遺族に支給

児童補償手当

15歳未満の児童の養育者に
対し、児童の障害の程度に応
じて支給

療養手当

入通院に要する交通費等の
諸雑費として支給

葬祭料

指定疾病に起因して被認定
者が死亡した場合、葬祭を
行った者に支給

(注)・生存被認定者数は、各年度末の数。

・金額は、各年度当初予算額。

・平成15年度は、予算案に盛り込まれた被認定患者数見込と負担額。

公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について

(中央公害対策審議会答申) - 抜粋 -

(昭和61年10月30日)

今後の補償給付等に係る費用負担の在り方

1 略

2 指定地域解除後の費用負担の考え方

本制度は、指定地域に係る指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質の排出状況等を勘案して、費用負担額を定めることとしている。しかし、指定地域がすべて解除されることとなった場合には、本制度上「指定疾病に影響を与える大気汚染の原因である物質」は、存在しないこととなる。そこで、既被認定者に係る費用については、既被認定者が過去の大気汚染の影響を受けたものであることを勘案した上で、これらの者に係る費用負担の仕組みを考えることとなる。この場合において、固定発生源と移動発生源の費用負担割合については、従来8対2とされてきたところであり、制度上指定地域解除前の大気汚染の影響によるものと考えられる既被認定者に係る補償給付等の費用についても、8対2の負担割合によることが適当である。

3 略

4 移動発生源に係る費用負担

移動発生源に係る費用負担の在り方については、民事責任を踏まえた本制度の基本的性格に照らして、汚染原因者の汚染に対する寄与の程度に応じた費用負担の仕組みとすることが望ましいと考え、当審議会においても、自動車重量税引当て方式、使用燃料に賦課する方式、自動車製造者に賦課する方式、自動車保有者に賦課する方式等について、これまで幾度か審議を行った。

しかしながら、指定地域がすべて解除される場合においては、解除時以前又は解除時に走行していた自動車をとらえ、その時点の所有者に直接の汚染原因者としての負担を求めることは不可能である。すなわち、新車の平均保有期間は約5年であり、仮に当時の所有者に負担させることが可能であったとしても、数年後には費用負担者がいなくなることとなる。したがって、汚染原因者負担の原則に準じ、これらの者を含む集団として、毎年における自動車保有者の集団を考え、これに負担を求めざるを得ないであろう。これに加え、指定地域がすべて解除される場合には、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うために新たな仕組みを設ける必要性が乏しいこと、制度発足以来自動車重量税からの引当てを行ってきたこと等を考慮すれば、既被認定者の補償給付に係る費用については自動車重量税引当て方式が適当と考えられる。

昭和63年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

(中央公害対策審議会環境保健部会検討結果)

昭和62年12月22日

中央公害対策審議会環境保健部会

中央公害対策審議会環境保健部会は、公害健康被害補償制度における現行の自動車重量税収からの財源措置が昭和62年度で期限切れとなることから、昭和63年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について検討を行い、その結果を次のように取りまとめた。

1 はじめに

- (1) 公害健康被害補償制度における自動車に係る費用負担については、制度発足以来自動車重量税収の一部を本制度に引き当てる措置が講じられ、昭和52年12月20日には、中央公害対策審議会において「本制度における自動車に係る費用負担については、当面昭和53年度以降においても自動車重量税収の一部を引き当てる方式を踏襲することが適当である」との意見具申を行ったところである。
- (2) さらに、昭和54年、昭和57年及び昭和59年に、自動車重量税収からの財源措置が期限切れとなることから、昭和52年12月の意見具申の結論を導くに至った基礎的事項に変化が生じているかについて検討を行い、その結果、本制度における自動車に係る費用負担のあり方については、引き続き自動車重量税収の一部を引き当てる方式によることが適当であると判断した。
- (3) 中央公害対策審議会は、昭和61年10月30日の「公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について」において、現行第一種地域の指定の解除、既被認定者に係る補償給付の継続、総合的な環境保健に関する施策及び大気汚染防止対策の一層の推進等を柱とする制度改正を行う必要があると答申した。

この答申において、第一種地域の指定解除前に認定を受けた既被認定者に係る補償給付に要する費用負担のあり方については、固定発生源と移動発生源の費用負担割合について、「8対2の負担割合によることが適当である」とし、自動車に係る費用負担方式について、「既被認定者の補償給付に係る費用については自動車重量税引当て方式が適当と考えられる」としたところである。

- (4) 今般、現行の自動車重量税収からの財源措置が本年度末で期限切れとなり、政府において昭和63年度以降の費用負担のあり方を決定する必要があるため、当部会としても検討を行うこととした。

当部会は、昭和63年3月1日付けで第一種地域の指定解除が行われ、昭和63年度以降本制度において必要となる費用が、指定解除前に認定を受けた既被認定者に関する補償給付の支給等に係るものであることにかんがみ、昭和52年12月の意見具申及び昭和61年10月の答申の結論を変更すべき事項が生じているかについて検討を行った。

2 検 討

(1) 自動車に係る費用負担の基本的考え方

本制度は、民事責任を踏まえて公害による健康被害者の損害を填補することを基本的性格としていることから、汚染物質を排出する汚染原因者が汚染に対する寄与の程度に応じて費用を負担することが基本となる。また、自動車に係る費用負担については、自動車を総体としてみた場合、大気汚染に対する共同責任者としての立場に立つという性格を有すること、さらに、昭和63年度以降に必要とされる費用は既被認定者に関するものであることを踏まえ、費用負担のあり方を検討する必要がある。

移動発生源たる自動車については、総体として大気汚染に対する寄与度が相当程度あると認められるので、引き続き費用を負担すべきであり、工場等の固定発生源と自動車との負担割合については、従来それぞれの大気汚染物質の推計排出量に基づき8対2とされてきたところであるが、昭和61年10月の答申で述べたように、既被認定者が、制度上、第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響を受けたものと考えられることを勘案し、直近時点までの両者の推計排出量から判断すれば、今後ともその比率を8対2とすべきである。

自動車に係る具体的な費用負担の方式については、以上の事情を勘定しつつ、公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとすべきである。

(2) 具体的な費用負担方式の検討

(ア) 具体的な費用負担の方式については、当部会においても、これまで各種方式について検討を行ったが、まず、本制度により独自に賦課徴収する方式については、自動車保有者に賦課する方式は徴収コストが余りに高く実効的でないこと、自動車製造者に賦課する方式は汚染寄与度のほとんどを占める使用過程車に負担を求められないこと、さらに、自動車用燃料に賦課する方式は自動車についてのみこのような方式を採用することの是非という基本的問題があること等、昭和52年12月の意見具申において指摘された諸問題が依然として存在する。また、本制度のために新たな費用負担の制度を設けることは、自動車の取得、保有、走行の各段階における既存税制に屋上屋を重ねることとなり、さらに、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うために新たな制度を設ける必要性が乏しいことから、適当ではない。

(イ) 既存の税から引き当てる方式としては、本制度の発足以来昭和62年度までの間、自動車重量税収の一部を引き当てる方式が採られてきたところであるが、自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた同税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯にかんがみれば、この措置は、現在においても、公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものと考えられる。

3 結 論

以上検討してきたように、昭和52年12月の意見具申及び昭和61年10月の答申の基礎となった諸事情には変化がないものと判断され、第一種地域の指定解除が行われた昭和63年度以降の本制度における自動車に係る費用負担

のあり方については、固定発生源と自動車の費用負担割合は8対2とし、自動車に係る費用負担方式としては、引き続き自動車重量税収の一部を引き当てる方式によることが適当であると判断される。

平成5年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

(中央公害対策審議会環境保健部会検討結果)

平成四年十二月十七日

中央公害対策審議会環境保健部会

1 はじめに

- (1) 公害健康被害補償制度における自動車に係る費用負担については、制度発足以来自動車重量税収の一部を本制度に引き当てる措置が講じられてきたところであるが、今般、同措置が本年度末で期限切れとなり、政府において平成五年度以降の自動車に係る費用負担方式を決定する必要があるため、当部会においても検討を行うこととした。
- (2) 同措置については、中央公害対策審議会において、昭和五十二年十二月十日に、「本制度における自動車に係る費用負担については、当面昭和五十三年度以降においても自動車重量税収の一部を引き当てる方式を踏襲することが適当である」との意見具申を行い、さらに、昭和六十一年十月三十日の「公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について」の答申において、第一種地域の指定解除前に認定を受けた既被認定者に係る補償費用に要する費用負担について、自動車に係る負担方式としては、「自動車重量税引当て方式が適当と考えられる」としているところである。
- (3) したがって、検討の方法については、前回の昭和六十二年十二月二十二日の当部会検討結果と同様に、昭和五十二年十二月の中央公害対策審議会意見具申及び昭和六十一年十月の同答申の結論を変更すべき事情が生じているかについて検討を行うことが適当と診断した。

2 検討

- (1) 公害健康被害補償制度は、民事責任を踏まえて公害による健康被害者の損害を填補することを基本的性格としていることから、昭和六十三年三月の第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響により健康被害を受けた既被認定者に対する補償についても、その時期に汚染物質を排出した汚染原因者がその寄与の程度に応じて費用を負担することが基本となるが、移動発生源たる自動車については、総体として大気汚染に対する寄与度が相当程度あったと認められるので、引き続き費用を負担すべきである。
- (2) 工場等の固定発生源と自動車との負担割合については、昭和六十一年十月の答申において「固定発生源と移動発生源の費用負担の割合については、従来八対二とされてきたところであり、制度上指定地域解除前の大気汚染の影響によるものと考えられる既被認定者に係る補償給付等の費用についても八対二の負担割合によることが適当である」としており、昭和六十二年十二月の前回の検討結果においてもこれを受けて「今後ともその比率を八対二とすべきである」としたものであり、この結論を変更すべき特段の事情は生じてない。
- (3) 自動車に係る具体的な費用負担の方式については、公正かつ効率的に

徴収し得る現実に実行可能な仕組みとすべきであるが、本制度のために新たな賦課徴収制度を設けることは、徴収コストが高い等の問題があるとともに、自動車の所得、保有、走行の各段階における既存税制に屋上屋を重ねることとなり、さらには、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うためのものであることに鑑みても、適当ではない。

- (4) 本制度の発足以来平成四年度までの間、自動車重量税収の一部を引き当てる方式が採られてきたところであるが、自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた同税の趣旨・目的並びに昭和四十九年度及び昭和五十一年度の税率引き上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑みれば、この措置は公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものと考えられる。

3 結論

以上検討してきたように、昭和五十二年十二月の意見具申及び昭和六十一年十月の答申の基礎となった諸事情には変化がないものと判断され、本制度における自動車に係る費用負担のあり方については、平成五年度以降も引き続き自動車重量税収の一部を引き当てる方式によることが適当であると判断される。

平成10年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

(中央環境審議会環境保健部会検討結果)

平成9年12月24日
中央環境審議会環境保健部会

1 はじめに

- (1) 公害健康被害補償制度における自動車に係る費用負担については、制度発足以来自動車重量税収の一部を本制度に引き当てる措置が講じられてきたところである。

同措置については、中央公害対策審議会において、昭和52年12月に、「本制度における自動車に係る費用負担については、当面昭和53年度以降においても自動車重量税収の一部を引き当てる方式を踏襲することが適当である」との意見具申を行った。さらに、昭和61年10月の「公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について」の答申において、第一種地域の指定解除前に認定を受けた既被認定者に係る補償費用に要する費用負担について、自動車に係る負担方式としては、「自動車重量税引当て方式が適当と考えられる」としているところである。

- (2) 当部会としては、現行の引当て措置が本年度で期限切れとなることから、累次の検討結果を踏まえ、昭和52年12月の中央公害対策審議会意見具申及び昭和61年10月の同答申の結論を変更すべき事情が生じているかについて検討を行うことが適当と判断した。

2 検討

- (1) 公害健康被害補償制度は、民事責任を踏まえ公害による健康被害者の損害を填補することを基本的性格としている。したがって、昭和63年3月の第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響により健康被害を受けた既被認定者に対する補償については、その時期に汚染物質を排出した汚染原因者がその寄与の程度に応じて費用を負担することが基本となるものであって、移動発生源たる自動車については、総体として大気汚染に対する寄与度が相当程度あったと認められるので、引き続き費用を負担すべきである。
- (2) 工場等の固定発生源と自動車との負担割合については、昭和61年10月の答申において「固定発生源と移動発生源の費用の負担割合については、従来8対2とされてきたところであり、制度上指定地域解除前の大気汚染の影響によるものと考えられる既被認定者に係る補償給付等の費用についても8対2の負担割合によることが適当である」としている。その後、平成4年12月の前回の検討結果においてもこれを受けて「今後ともその比率を8対2とすべきである」としたものであり、この結論を変更すべき特段の事情は生じていない。
- (3) 自動車に係る具体的な費用負担の方式については、必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとすべきである。しかし、本制度のために新たな賦課徴収制度を設けることは、徴収コストが高い等の問題があるとともに、自動車の取得、保有、走行の各段階における既存税制に屋上屋を重ねることとなる。さらには、既被認定者の補償給付に係る費用を賄うためのものであることに鑑みても、適当ではない。

- (4) 本制度の発足以来平成9年度までの間、自動車重量税収の一部を引き当てる方式が採られてきたところである。自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた同税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものと考えられる。

3 結論

以上検討してきたように、昭和52年12月の意見具申及び昭和61年10月の答申の基礎となった諸事情は現在においても変化がないものと判断される。したがって、本制度における自動車に係る費用負担のあり方については、平成10年度以降も引き続き自動車重量税収の一部を引き当てる方式によることが適当であると判断される。

2. 費用負担方式の具体的検討

基本的考え方

平成15年度以降の費用負担の具体的方式を検討するに当たっては次の点を十分に踏まえることが必要と考えられる。

- ・ 公害健康被害補償制度は、民事責任を踏まえて公害による損害を填補することを基本的性格としており、本制度の運営に必要な費用は、制度の性格、公平の見地から見て、大気汚染に対する汚染原因者の寄与の程度に応じて分担することが基本となること。
- ・ 自動車に係る費用負担については個々の自動車に係る公害健康被害について民事責任を問うことは一般的には困難であり、自動車を総体として見た場合に、大気汚染に対する共同責任者としての立場に立つものであること。
- ・ 昭和63年3月1日付けで第一種地域の指定解除が行われたため、それ以降に必要とされる費用は、制度上、指定解除前の大気汚染の影響により健康被害者となった者に関するものであること。
- ・ 昭和61年10月の中公審答申（公害健康被害補償法第一種地域のあり方等について）、昭和62年12月の中央公害対策審議会環境保健部会検討結果において述べられているとおり、工場等の固定発生源と自動車との費用負担割合については、既被認定者は第一種地域の指定解除前の大気汚染の影響を受けたものと考えられることから、今後ともその比率を8対2とすべきであること。
- ・ 以上の諸点を勘案しつつ、公正かつ効率的に補償給付等に要する費用を徴収し得る現実的かつ実行可能な仕組みとすることが必要であること。

費用負担方式一覧

の諸点から、引き続き自動車に費用負担を求めることが適当であるが、そのための費用負担方式としては、賦課対象として自動車に着目する方式、使用燃料に着目する方式が考えられる。

また、徴収方式については、賦課金として独自に徴収する方式、既存の税から引き当てる方式が考えられる。

	自動車に着目	使用燃料に着目
独自徴収方式	<ul style="list-style-type: none">・自動車保有者賦課方式・自動車製造者賦課方式	<ul style="list-style-type: none">・自動車燃料特定段階移出者賦課方式・自動車燃料製造者賦課方式
引当て方式	<ul style="list-style-type: none">・自動車取得税・自動車重量税・自動車税・軽自動車税	<ul style="list-style-type: none">・揮発油税 / 地方道路税・石油ガス税・軽油印取税

本制度により独自に徴収する方式

1 自動車に着目した賦課方式

(1) 自動車保有者賦課方式

概要	各年度の自動車分の負担額を、当該年度の自動車の保有者に対して、当該自動車の大気汚染物質の排出量に応じて賦課。徴収方法としては、以下の3つの方法が考えられる。 自動車重量税に準ずる方式、 自動車税に準ずる方式、 自動車損害賠償責任保険に準ずる方式
徴収対象物件	当該年度に保有されている自動車 (対象は下記の徴収方法により若干の異同あり)
納付義務者	自動車保有者
賦課金額 算定方法	各自動車の賦課金額は、全自動車の排出ガス量(SOx, NOx総量)における当該自動車の排出ガス量(車種別・規制年次別原単位により算出)の割合を用いて算出
徴収方法	自動車重量税に準ずる方式 陸運事務所では自動車重量税に準ずる方式(証紙又はステッカーで、 同税と併せて徴収 自動車税に準ずる方式 都道府県税事務所で自動車税に準ずる方式で同税と併せて徴収 自動車損害賠償責任保険に準ずる方式 保険代理店等で自賠責保険契約締結の際併せて徴収
問題点	他の方式に比べて、徴収コストが高く、また、一台当たりの賦課金が徴収コストに比べて小さいため、 実際的でない 徴収システムが既存の税制度と重複する

(2) 自動車製造者賦課方式

概要	各自動車(新車)の汚染寄与度に応じて当該自動車の製造者に賦課。(当該年度の新車以外の使用過程車は、製造者別の把握が困難)
徴収対象物件	当該年度に製造又は輸入された自動車
納付義務者	当該年度の自動車の製造者又は輸入者
賦課金額 算定方式	当該年度の全自動車メーカーが製造した自動車の排出ガス量における当該メーカーが製造した自動車の排出ガス量の割合を用いて算定
徴収方法	上記により算出された額を公害健康被害補償予防協会に対して納付させる
問題点	使用過程車分を新車の製造者又は輸入車が負担することと

	なる 実際の汚染者でない者が第一次負担者となる
--	----------------------------

2 燃料に着目した賦課方式

(1)自動車燃料特定段階移出者賦課方式

概 要	各年度の自動車負担額を自動車燃料種別ごとの汚染寄与分により区分し、揮発油税、石油ガス税、軽油引取税の納税者等から徴収
徴収対象物件	自動車用の揮発油、石油ガス、軽油
納付義務者	揮 発 油・・・製造場等 石油ガス・・・石油ガスの充填者等 軽 油・・・軽油の引取りを行う者
賦 課 料 率 算 定 方 式	自動車分の負担額をガソリン車（揮発油）、L P G車（石油ガス）、ディーゼル車（軽油）の大気汚染物質年間総排出量比により区分し、各油種の分担額を当該年度の各油種の推定賦課対象油量で除した値を賦課料率として、算定。
徴 収 方 法	公害健康被害補償予防協会が、（賦課料率×油種別賦課対象油量）を納付義務者から徴収。
問 題 点	固定発生源の費用負担方式に比べて、自動車についてのみ燃料に着目して賦課する方式をとることの是非 実際の汚染者ではない業者が第一次負担者となる 納付義務者が多数に上り、徴収コストが高い

(2)自動車燃料製造者賦課方式

概 要	各年度の自動車分の負担額を自動車燃料種別ごとの当該年度における汚染寄与分により区分したものについて、燃料の製造者、輸入者から徴収
徴収対象物件	揮発油、石油ガス又は軽油
納付義務者	上記燃料の製造者又は輸入者
賦 課 料 率 算 定 方 式	自動車分負担額をガソリン車、L P G車、ディーゼル車の大気汚染物質年間総排出量比により区分し、各油種の分担額を算出する。揮発油については製造者ごとに揮発油税対象油を対象とし、石油ガス、軽油については、製造者が移出又は輸入業者が輸入するL P G又は軽油の一定割合を自動車用として対象とする。各油種の分担額を当該年度の上記移出等見込額（賦課対象油量）で 除した値を賦課料率とする。
問 題 点	固定発生源に係る費用負担方式に対して、自動車についてのみ燃料に注目して賦課する方式をとることの是非 実際の汚染者でない者が第一次負担者となる 石油ガス及び軽油については、結果的に自動車の使用者以外にも転嫁される 徴収システムが既存の税制度と重複する。

既存の税から引き当てる方式

自動車に係る費用負担方式としては、公害健康被害補償制度により独自に賦課徴収する方式の他に、既存の税から引き当てる方式が考えられる。以下、それぞれについて検討する。

	種 類	検 討
自動車の取得に着目した税	自動車取得税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、また道路特定財源として用途が限定されている。 ・自動車の取得の際のみ課税され、使用過程車に負担を求めることができない。
自動車の利用・保有に着目した税	自動車重量税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であり、一般会計に計上される。 ・車検の際に課税されるため、使用過程車にも負担を求めることができる。
	自 動 車 税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、地方の一般会計に計上される。
	軽自動車税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、地方の一般会計に計上される。
自動車の走行に着目した税	揮発油税 / 地方道路税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であるが、道路特定財源として用途が限定されている。 ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる
	石油ガス税 (国 税)	<ul style="list-style-type: none"> ・国税であるが、道路特定財源として用途が限定されている。 ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる
	軽油引取税 (地方税)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税であり、道路財源として用途が限定されている ・固定発生源との均衡上、燃料に着目した税収を財源とすることが適当か。 ・実際の汚染者ではない者が、第一次負担者となる

公害健康被害補償予防制度に係る過去20年間の被認定者数
補償給付等納付金所要額及び自動車負担分の推移(大気汚染系)

年度	生存被認定者数	補償給付費等 納付金所要額	うち自動車負担分 (自動車重量税収による引当)
	人	億円	億円
57	86,575	871	159
58	89,053	922	154
59	92,350	940	146
60	95,391	987	146
61	98,694	1,034	127
62	105,027	1,078	199
63	107,207	1,073	195
元	101,258	1,063	203
2	95,462	1,016	193
3	90,591	988	191
4	86,052	959	187
5	81,451	943	185
6	77,642	924	182
7	74,195	903	177
8	70,414	880	168
9	67,602	852	165
10	65,015	830	160
11	62,054	782	149
12	59,415	740	140
13	57,138	719	140
14	56,425 (14年7月現在)	696	139
15		677	

制度改正(昭和63年3月)

指定地域の解除(新たな
公害健康被害者の認定は
行われない。)

既被認定者に対する補償
給付等の継続

基金による健康被害予防
事業を実施

(参考)補償給付の種類

療養の給付・療養費

障害補償費

15歳以上の者に対し、障害
の程度に応じて支給

遺族補償費

指定疾病に起因して死亡した
被認定者によって生計を維持
していた遺族に支給

遺族補償一時金

指定疾病に起因して死亡した
被認定者に、その死亡時に
の対象となる遺族がない
場合にその他の遺族に支給

児童補償手当

15歳未満の児童の養育者に
対し、児童の障害の程度に応
じて支給

療養手当

入通院に要する交通費等の
諸雑費として支給

葬祭料

指定疾病に起因して被認定
者が死亡した場合、葬祭を
行った者に支給

(注)・生存被認定者数は、各年度末の数。
・金額は、各年度当初予算額。

費用負担の仕組み

種別 費用 の区分	第一種地域（大気汚染系）		
補償 給 付 費	汚染負荷量賦課金 （事業者）		8 : 2 自動車重量税収 一部引当て
公害保 健福 祉事 業費	汚染負荷量賦課金 （事業者）	8 : 2 自動車重量税収 一部引当て	国 1 / 4
給付 事務 費	国 1 / 2	県又は市 1 / 2	
徴収 事務 費	汚 染 負 荷 量 賦 課 金（事業者） 一部国庫補助		

(参考3)

昭和53年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

(中央公害対策審議会意見具申 昭和52年12月20日)

標記に関し、当審議会は、公害対策基本法(昭和42年法律第132号)第27条第3項の規定に基づき、別添のとおり意見を具申する。

(別添)

昭和53年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について

はじめに

中央公害対策審議会は、公害健康被害補償制度の過去3年余の施行実績を踏まえて、本制度をめぐる当面の諸問題について検討を行っているが、特に自動車に係る費用負担については、現行の財源措置が昭和52年度において期限切れとなることから、昭和53年度以降の費用負担のあり方について、鋭意、審議を重ねてきたところである。

これまでの経緯

当審議会は、本制度における自動車等移動発生源に係る費用負担の問題について、昭和48年4月5日付答申「公害に係る健康被害損害賠償保障制度について」において、負担の公平を踏まえつつ現実に可能な効率的な方式を案出する必要があるとし、この見地から各種の徴収方式を検討したが、最終的には、自動車等の移動発生源分及び固定発生源のうち一般生活活動分等に相当する費用を使用燃料に着目して賦課金として徴収する方式、汚染寄与度の大きい自動車分について自動車重量税収入の一部を本制度に繰り入れることとする方式のいずれかを政府が選択すべきであるとしたところである。

政府においては、この基本的な答申を受け、自動車重量税が自動車の運行に伴い必要となる諸社会費用にあてるものとして創設された経緯からみて同税の本制度への引当てはその趣旨に合致すること、徴収コストが特に必要でなく現実的であること等の理由により、とりあえず昭和49年度及び昭和50年度においては自動車重量税収入の一部を本制度に引き当てることとし、所要の立法措置を行った。

さらに、政府においては、引き続き公害健康被害補償法費用負担制度検討委員会の意見を徴しつつ種々の検討を行ったところであるが、自動車負担分について現実に可能な本制度独自の費用徴収制度を設けることは困難であり、当面、自動車重量税引当て方式によることはやむを得ないとし、昭和51年度及び昭和52年度についてもこの方式を継続する立法措置を行った。

検討

1 自動車に係る費用負担の考え方

- (1) 公害健康被害補償制度に必要な費用は、本制度が民事責任を踏まえて公害による健康被害者の損害を填補することを基本的性格としてことから、汚染物質を排出する汚染原因者が汚染に対する寄与の程度に応じ負担することが基本である。そして、自動車等移動発生源についても、総体としてみた場合、大気汚染に対するその寄与度の比重が相当程度あると認められるので、費用を負担すべきである。
この場合において、自動車以外の移動発生源についても負担を求めることが望ましいが、その汚染寄与度が相対的に少ないこと、及び、これらに負担を求める場合は徴収技術が複雑にならざるを得ないことから、現在のところしいて負担を求めなくともやむを得ないとする。
- (2) 固定発生源の負担分と自動車の負担分との配分比率を算定するに当たっては、昭和49年8月12日の当審議会の答申において、硫酸化物及び窒素酸化物の健康被害に対する寄与度を数量的に把握することが不可能であり、その総量において等しいと割り切らざるを得ないとした考え方は、今日までの知見によってもこれを改めるべき事情がない。また、具体的な固定発生源と自動車との配分比率については、大気汚染状況をみると、一般的に硫酸化物濃度は低減し、窒素酸化物濃度はほぼ横ばいに推移しているものの、直近の時点までの推計排出量比をみる限り、現段階において現行の配分比率8対2を変更する必要は生じていない。
- (3) 以上の事情を勘案しつつ、自動車に係る具体的な費用負担の方式は、その費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みが採用されるべきである。

2 具体的な費用負担方式について

自動車に係る費用負担の方式は、本制度により独自に賦課徴収する方式、又は、既存の税から引き当てる方式のいずれかによらざるを得ないと考えられるので、これらについて検討した。

(1) 本制度により独自に賦課徴収する方式

本制度により独自に賦課徴収する方式としては、賦課対象からみて、自動車に着目する方式と使用燃料に着目する方式とがある。

いずれの方式においても、汚染者負担の考え方からみて、通常汚染物質の排出者である個々の自動車の保有者にその走行の程度に応じて賦課することが、自動車の製造者、使用燃料の輸入者等に賦課するよりも望ましいと考えるが、個々の自動車の保有者を納付義務者とするのは、本制度に必要な財源を確保するための徴収コストがあまりにも膨大となるため実際的でないという事情がある。

また、徴収コストを考慮して自動車の製造者又は使用燃料の輸入者、精製業者等を納付義務者とする場合には、前者については、新規販売

車のみが対象になり、自動車に係る排出ガス規制が強化されてきた我が国の状況の中で汚染への寄与が相対的に高い使用過程車に負担を求められず、後者については、自動車についてのみこのような方式をとることの是非という基本的問題のほか、汚染物質排出者に係る汚染物質排出防除努力が反映されない等の難点がある。

さらに、現在、自動車に対しては、取得、保有、走行の各段階において既存税制による課税が実施されている状況の中でさらに本制度の費用負担のため新たな制度を導入することは屋上屋を重ねることになり適当でないと考えられる。

以上の理由により、現段階において本制度により独自に賦課徴収する方式を設けることは困難である。

(2) 既存の税から引き当てる方式

自動車に係る費用負担について既存の税から引き当てる方式として、公害健康被害補償制度の発足以来昭和52年度まで自動車重量税収入からの引当て方式がとられてきた。これは、自動車の走行がもたらす諸社会費用にあてるものとして自動車重量税が創設されたものであることから、同税の趣旨・目的にかなうものであるとしてとられた措置である。また、同税は、自動車の重量を課税標準としているが、自動車の重量が増せば大気汚染物質の排出量が増加する傾向にあることから大気汚染物質の排出量にある程度応じて徴収されているといえるため、同税を引き当てることは、寄与度に応じた負担を求めているとみることができる。さらに、同税については、昭和49年度及び昭和51年度における税率の引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯のあるところでもある。これらの事情は、その後変化していないので、現段階においてもこの方式は依然として合理性があり現実的なものとする。

結論

公害健康被害補償制度における自動車に係る費用負担のあり方は、本制度一般の費用負担関係の諸問題とも関連する問題でもあり、長期的な課題として、当審議会としても検討することとするが、政府においても、大気汚染の状況とそれによる健康被害の発生とその態様が今後どのように推移するかを見きわめつつ、必要な対応を図るべく引き続き不断の検討を行うべきである。当審議会は、これまで検討を行ってきたとおり、本制度における自動車に係る費用負担については、当面昭和53年度以降においても自動車重量税収入の一部を引き当てる方式を踏襲することが適当であると考える。