

## 平成 30 年度以降の自動車に係る費用負担のあり方について (案)

### 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」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給付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、前回平成 20 年 1 月の検討結果においても今後ともその比率を 8 対 2 とすべきとしたものであり、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 29 年度までの間、自動車重量税収入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 30 年度以降も引き続き自動車重量税収入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。