

# 楼継偉財政部長インタビュー

田中 修

## はじめに

9月4-5日、各紙は楼継偉財政部長が最近の財政問題の主要論点について述べたインタビュー記事を掲載した。本稿では、新華網北京電2013年9月4日と人民日報2013年9月5日記事をもとに彼の発言を再現することとする。

## 1. 今後の財政政策の方向は？

1-7月期、全国公共財政収入の伸び率は反落し、中央財政収入は前年同期比2.6%増となり、予算目標7%を4.4ポイント下回った。鈍化の原因は主として、経済成長の鈍化、営業税を増値税へ改めるテスト地域・業種の一層の拡大、小型・零細企業に係る所得税優遇政策の実施、増値税・営業税の課税最低限の引上げなどの構造的減税政策の実施、一般貿易輸入の伸び率の低さ、及びいくらかの特殊要因<sup>1</sup>の影響を受けたものである。経済が徐々に回復し、貿易情勢が好転するにつれて、今年残り数ヶ月の中央財政収入の伸びは徐々に高まるものと予想される。

今後、財政部門は引き続き中央の政策決定・手配に基づき、財政・租税政策の手段を総合的に運用して、安定成長・構造調整・民生優遇という重点分野・カギとなる部分において更に大きな役割を發揮する。

今後の予算編成は、実際情況に基づき支出の重点を確定し、人民大衆の切迫した需要を満足させなければならない。同時に、いくつかのプロジェクト支出に対して評価を進め、予期目標に達しているかどうかを見極めなければならない。もし達していなければ、調整を行い、財政資金の使用効率を高めなければならない。

中央の8項目規定<sup>2</sup>を貫徹実施するため、政府は進んで支出を切り詰める。今年中央部門は「三公経費（公費接待・公費海外出張・公用車購入）」予算を減らすのみで増やさないという基礎の上で、更に一般支出を5%圧縮する。

一般支出を圧縮すると同時に、更に多くの財政力を民生の保障・改善に用い、戦略的新興産業の発展、伝統産業の転換・グレードアップの推進に用いて、産業構造調整と経済発展方式の転換を促進する。

例えば、「ブロードバンド中国」戦略及び「情報サービス国民普及」プロジェクトの実施を支援し、情報消費を促進する。省エネ・環境保護産業の発展を支援し、環境保護産業に対するハードな需要の育成を促進する。鉄道発展基金の設立、鉄道への過渡的補助の手配等の措置の採用を通じて、鉄道建設推進を加速し、鉄道の貨物輸送能力を引き上げる。

---

<sup>1</sup> 昨年の石油特別収益金の国庫納付額が大きく、収入のベースが高くなった。

<sup>2</sup> 習近平総書記が就任早々に指示した、派手な宴会・出張等を禁止する節約令。

## 2. 財政収入が減速するなかで、民生への支出をどう確保するのか？

今後一時期、財政収入の伸びは中速度に転じ、必然的に支出に圧力をもたらすことになるが、民生は常に支出の重点である。現在、民生の保障・改善に力を尽くすとともに財政の力量を配慮しなければならない。あるだけの資金で実施し、収入能力を超えた支出計上は持続不可能であるというのが基本原則である。

同時に、民生支出は最低ラインを固守し、重点を際立たせなければならない。最低ラインを守るとは基本を維持することであり、「困っているところには救いの手を差し伸べ」なければならないが、「立派なものを更に立派に」してはならない。民生支出項目については業績効果を評価し、需要に応じて調整を進めなければならない。

義務教育投入を例にとると、公立学校の校舎が豪華な地方もあれば、多くの子供がぎっしりと1カ所で学んでいる地方もあり、何が「困っているところには救いの手を差し伸べる」もので、何が「立派なものを更に立派にする」ものかは、容易に見分けることができる。義務教育に投入するのであれば、出稼ぎ農民と共に移転した子女の就学の解決、広域にわたり集中する貧困地域の就学条件の改善に更に多く用いなければならない。

## 3. 地方政府債務は総体として債務違約リスクが存在するのか？

現在、地方政府債務の規模は基本的にコントロール可能であり、増加量も鈍化している。しかし、確かに地方によっては問題がかなり大きい。現在、我々はこれらの地方との意思疎通を強化しており、審計署も新たな債務の会計検査を進めている。

地方政府債務のリスクを防止・解消するには、

第1に、借り入れた資金は建設支出にのみ用いることができるようにし、経常支出に用いさせてはならない。経常支出を借金で解決すれば、戻れぬ道を歩むことになる。

第2に、地方政府債務は、分類して管理しなければならない。公益的な債務は地方政府の規範化された債務の範疇に組み入れ、公共財政収入によって徐々に償還してよい。現金流動に問題のない収益型債務については、管理を強化し収益で償還させなければならない。この2種類の債務に対しては制度的な縛りをかけ、中央が適切にコントロールしなければならない。

第3に、地方政府債務収支を予算管理に組み入れ、地方政府債券を主体とし、規範化された借入・資金調達のみを段階的に形成し、地方政府が新たに債務を増やすことを厳格に抑制しなければならない。

## 4. 間接税を廃止することは考えているのか？

わが国は間接税を廃止しない。大部分の国家は直接税と間接税が併存しており、米国のような個別の国家がその憲法で直接税を主体とするという制限を課しているのみであり、欧州も間接税のウエイトが大きい。将来の税改正において、直接税を主体とするのは方向

ではなく、公平で有効・簡潔な税制構造こそが改正の方向である。

当然、わが国の直接税のウェイトが低いのは事実であり、将来の改革では直接税のウェイトが増えることになるが、間接税を主体とする構造に変化はない。間接税は取引段階の課税であるので、取引を行う双方に容易に受け容れられ、税源が相対的に安定している。直接税は企業・個人の所得に直接課税するので、実際の操作はずっと困難である。

## 5. 将来の個人所得税の改革方向は？

現行の個人所得税の課税原則は、「低所得者に課税せず、中等所得者には適切に課税し、高所得者には多く課税する」というものである。しかし一般の税制は、最貧困者を除き全員が納税しなければならない、先進国の個人所得税の納税者カバー率は50%以上である。これはわが国の租税政策の選択とは異なる。

今後の個人所得税の改革方向は、現在の分類された税制から、総合と分類を結びつけた税制に転換することである。一部所得項目について総合課税を実行すると同時に、納税者の家庭に負担させる。たとえば、被扶養者の人数・ローン等の状況を控除要因に算入して、税制の公平を更に体现する。改革プロセスは、立法の整備と徴収管理能力の強化の状況を見て定める。

## 6. 営業税を増値税に改める改革の今後の見通しは？

営業税を増値税に改めることは、財政・税制改革推進の主役である。この改革は昨年1月1日に上海でテストを開始し、その後北京・江蘇等の省市に拡大し、今年8月1日から改革テストを全国に押し広げた。

現在、交通輸送業と一部のサービス業は、すでに営業税を増値税に改めるテストの範囲に組み入れた。これに対し、もし鉄道輸送をテストに組み入れず、税額控除の連鎖に入れなければ、鉄道輸送業にとって不公平となる。

鉄道・郵政・電力・通信業に関するテスト案は、現在積極的に準備中である。今後、テスト範囲にまだ組み入れていないその他サービス業の改革案を真剣に検討し、2015年には営業税を増値税に改める改革の全面達成を勝ち取る。

改革の効果から見れば、営業税を増値税に改めることは、更に重複課税を取り消し、税制構造を最適化し、企業の税負担を引き下げるものである。今年上半期の減税規模は500億元を超えた。もし改革を全面的に実現すれば、将来の減税規模は数千億元となる。

同時に、先行テスト地域のサービス業の発展は加速しており、雇用吸収能力が顕著に増強された。一部業種に反映された税負担増加問題については、改革範囲の拡大とテスト業種の増加に伴い、税控除額が少ないという問題が更に好く解決され、改革効果も更に際立ってくるものと信じている。

(9月9日記)