

2つの所得税法等改正案

～ 第169回国会の税制論議 ～

財政金融委員会調査室 なべたに あつし
鍋谷 淳

1. はじめに

近年の税・財政関係の法律案の審議経過を見てみると、予算案提出と同時に公債発行のための特例法案、また2月上旬に税制の改正案が、それぞれ内閣から提出され、両院の審議を経て年度末である3月31日までの成立を図り、4月1日から施行するというスケジュールが続いてきた。

第169回国会では、野党が参議院の議席の過半数を占めるという状況の下、年度をまたいで議論が行われた。そして「ガソリン国会」とも呼ばれたように、ガソリン税（揮発油税及び地方道路税）の税率の特例（以下「ガソリン税の暫定税率」という。）の適用期限切れを始めとした租税特別措置の扱いや道路特定財源の在り方、また政府案の対案等として提出された民主党の議員提出法律案が議論の中心となった。

本稿では、言及する法律案が多数に上るため、これらの法律案については略称を用いることとしたい。表1に略称と提出日・審議結果をまとめたので参照されたい。

表1 法律案の審議結果等 (上段：提出日 下段：審議結果)

| | |
|---|-------------------------------|
| 平成20年度における公債の発行の特例に関する法律案（閣法第2号）公債特例法案 | 1月18日 衆議院で再可決・成立 |
| 所得税法等の一部を改正する法律案（閣法第3号）所得税法等改正案(閣法) | 1月23日 衆議院で再可決・成立 |
| 道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案（閣法第4号）道路財源特例法改正案(閣法) | 1月23日 参議院で否決 衆議院で再可決・成立 |
| 関稅定率法等の一部を改正する法律案（閣法第8号）関稅定率法等改正案 | 1月25日 可決・成立 |
| 国民生活等の混乱を回避し、予算の円滑な執行等に資するための租税特別措置法の一部を改正する法律案（衆第1号）旧租特つなぎ法案 | 1月29日 衆議院で撤回 |
| 国民生活等の混乱を回避し、予算の円滑な執行等に資するための関稅暫定措置法の一部を改正する法律案（衆第2号）関稅つなぎ法案 | 1月29日 衆議院で撤回 |
| 国民生活等の混乱を回避するための租税特別措置法の一部を改正する法律案（衆第8号）新租特つなぎ法案 | 3月31日 可決・成立 |
| 揮発油税等の税率の特例の廃止、道路特定財源諸税の一般財源化及び地方公共団体の一般財源の確保のための関係法律の一部を改正する等の法律案（参第1号）道路特定財源制度改革法案(参法) | 2月29日 参議院で審査未了 |
| 所得税法等の一部を改正する法律案（参第2号）所得税法等改正案(参法) | 2月29日 参議院で審査未了 |
| 租税特別措置法の一部を改正する法律案（参第3号）租税特別措置法改正案(参法) | 2月29日 参議院で審査未了 |
| 揮発油税等の税率の特例の廃止に伴う調整措置の実施に関する法律案（参第8号）ガソリンスタンド対策法案 | 3月21日 参議院で審査未了 |
| 租税特別措置の整理及び合理化を推進するための適用実態調査及び正当性の検証等に関する法律案（参第9号）租特透明化法案 | 3月21日 参議院で可決 衆議院で審査未了 |

公債特例法案及び所得税法等改正案（閣法）は、4月30日に衆議院でみなし否決・再可決、道路財源特例法改正案（閣法）は5月13日に再可決されている。
(出所) 筆者作成

また、法律案等の経過については、本稿の末尾に表2を掲載するので、あわせて参照されたい。

2. つなぎ法の制定

適用期限のある租税特別措置等が失効する場合に備え、いわゆる「つなぎ法案」を内閣が提出し、適用期限が到来する措置について、その期限を延長したことが過去に数例ある。

今回は、所得税法等改正案（閣法）と関税定率法等改正案に含まれる、いわゆる日切れとなる措置の一部について、適用期限を平成20年5月31日まで延長する旧租特つなぎ法案と関税つなぎ法案が1月29日に議員立法として提出され、1月30日には衆議院財務金融委員会でも可決された。このような中、両院議長のおっせん案が示され、その中で、年度内に一定の結論を得ること、税法について各党間で合意が得られたものについては立法府において修正すること等とされた。この両院議長おっせんに基づき、両法律案は委員会において撤回されている。

その後、3月28日に税法年度末処理についての各党合意がなされ、道路特定財源に係わる国税・地方税を除いて、3月末に期限切れを迎える各税について5月末まで平成19年度税法の適用期限を延長すること、関税定率法等その他の日切れ法案については年度内に参議院において採決すること等とされた。これを受けて、3月31日には、新租特つなぎ法案が衆議院財務金融委員会提出法律案として決定され、同日、成立した。

3. 政府案と民主党案

(1) 所得税法等改正案

政府の所得税法等改正案（閣法）は、所得税法、法人税法、租税特別措置法等の8本の法律を改正し、公益法人制度改革への税制面での対応を始めとした諸制度の改正とともに、ガソリン税の暫定税率の10年間の延長等の広範な事項について改正を行うものである。

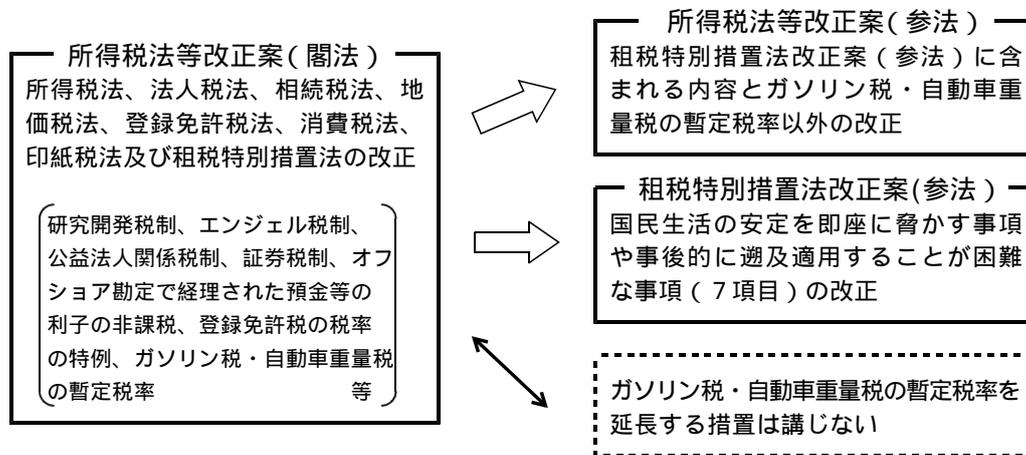
これに対し、民主党は、「税制改革大綱」（平成19年12月26日）において、平成20年度税制改正への対応として、所得税の各種控除の見直しや中小企業の軽減税率の半減等の幅広い見直しを掲げていたが、実際には、所得税法等改正案（閣法）からガソリン税の暫定税率の延長等を除いたものにとどまった。具体的には、国民生活の安定を即座に脅かす事項や事後的に遡及適用することが困難な事項（オフショア勘定において経理された預金等の利子の非課税措置、登録免許税の税率の特例などの7項目）の改正を租税特別措置法改正案（参法）として、それ以外の部分を所得税法等改正案（参法）として提出している。

道路関係を除いて政府案と同じ内容とした理由について、発議者は「違いが余りたくさんあると修正協議をしようにもなかなか解を見付け難いということもあり、若干考え方が違うところがあるが、今回は道路以外の部分については政府・与党の考え方

に理解を示させていただいた」と説明している¹。

政府案と民主党案の関係を表すと、以下の図1のようになる。

図1 政府案と民主党案のイメージ（税）



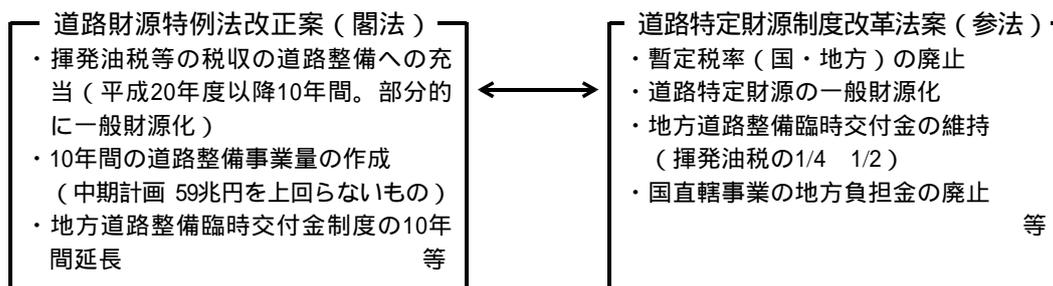
(出所)筆者作成

(2) 道路関係法律案

政府の道路財源特例法改正案(閣法)は、平成20年度以降の10年間について揮発油税等の収入額の予算額を道路整備費の財源に充てること等を定めているが、その金額が道路整備費の予算額を超える場合には、超過額の全額を当該年度の道路整備費の財源に充てなくてもよいとしており、部分的に一般財源化が図られている。

一方、民主党は、党の道路特定財源改革に関する考え方を網羅的に示すものとして、道路特定財源制度改革法案(参法)を提出した。両案の概要は以下の図2のとおりである。

図2 政府案と民主党案のイメージ（道路）



(出所)筆者作成

ガソリン税の暫定税率の失効を目前に控え、福田総理大臣は3月27日に、道路関連法案・税制の取扱いについて記者会見を行い、平成21年度からの道路特定財源の一般財源化等を表明するなど、これまでの方針を転換した。その後、総理提案を受け、政府・与党は4月11日に「道路関連法案等の取扱いについて」を決定し²、「道路特定財

源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する」「暫定税率分も含めた税率は（中略）今年の税制抜本改革時に検討する」としたものの、平成20年度からの一般財源化及び暫定税率の廃止を目指す民主党の対応との開きを埋めるまでには至らなかった。

4．主な論議

（1）10年間の道路中期計画と暫定税率の延長

道路財源特例法改正案（閣法）では、従来5年間であった道路の整備計画を10年間にすることとしている。この理由について政府は「事業プロセスに10年程度掛かるという実情を踏まえ、中長期的な観点から計画的に道路整備を進めていくということで10年にしたものであり、本格的な人口減少・高齢社会の到来、あるいは高度成長期に造られた道路や橋梁の高齢化が急速に進むという背景がある」旨答弁しており³、10年間の計画となったことにあわせて、ガソリン税の暫定税率等も10年間の延長が必要だとしている。

ガソリン税の暫定税率等は昭和49年以来継続されてきたが、この妥当性について、財務大臣は、これまで一定期間ごとに道路整備の必要性を精査して税率や延長の是非をその都度判断しており、長期にわたる暫定措置であっても直ちに問題があるとは思っていないとの認識を示したが⁴、一方で、「恒久的減税」として平成11年に導入した定率減税は平成18年に廃止されていることから、34年間の「暫定」と8年間の「恒久」の違いについて議論が行われた。

また、道路の中期計画の事業量とされる59兆円については、「骨太の方針2006」で示された2011年までの公共事業関係費の削減（3%～1%）に基づき、平成20年度当初予算の事業費である5.6兆円をベースに、平成29年度までシーリングにより3%削減が継続されるとして機械的に計算した場合、10年間の投資額は約49兆円となることが示された⁵。中期計画と10兆円の差額が生じることから、その整合性が問われたが、福田総理大臣は「中期計画の事業量59兆円は上限という位置付けであるほか、当初予算の道路整備費に限らず、年度途中で用途が決まる災害対策等緊急事業推進費や災害復旧費なども含めたものであることから、他の政府方針と相入れないものとは考えていない」と答弁している⁶。

（2）暫定税率の失効と対応策

ア 国・地方財政への影響

ガソリン税の暫定税率等は、平成20年3月31日の適用期限到来とともに失効したが、これに伴い、国・地方の財政や経済社会への影響を懸念する声があがった。自動車重量税を含めた税収減は、年間では国が1.7兆円、地方が9千億円の計2.6兆円となる。この影響について、額賀財務大臣は、「1日につき国で40億円、地方で20億円の歳入不足⁷となっている。この結果、道路整備だけではなく必ずほかの分野にも影響を及ぼし、道路を造らないか、ほかの分野から財源を持ってくる

か、借金で補うかしなければならない」旨説明しており⁸、また、国民生活への影響については「最小限に抑えるべく関係省庁と連携しながら万全の措置をとっている。また消費者へのガソリン等の安定供給を確保するため、ガソリンスタンドの資金繰り支援等を実施する」旨答弁している⁹。

一方、暫定税率の完全撤廃を主張する民主党の道路政策は「地方に迷惑を掛けない」を原則の1つとしており¹⁰、地方において歳入不足となる9千億円については、国直轄事業の地方負担金(1.1兆円)を廃止することで補填するとしている。財源補填策として直轄事業負担金の廃止を選んだ理由として、発議者は、地方六団体の意見書に直轄事業負担金を廃止してほしいとの要望があったこと、地方自主財源を確保し更なる地方分権を進めることを挙げている¹¹。しかし、与党の委員からは、直轄事業負担金の6割程度は地方公共団体の起債により賄われているため地方の自主財源となる額は暫定税率廃止分と見合わない指摘されたほか、地方公共団体は暫定税率分の税収を前提に平成20年度予算を編成しており、暫定税率を直ちに廃止することは地方公共団体への影響が大きいとの指摘もなされた。

イ 歳入不足対策としての「埋蔵金」の活用

暫定税率失効に伴う2.6兆円の歳入不足対策として、いわゆる「埋蔵金」の活用ができないかについても議論となった。この場合の「埋蔵金」とは、特別会計等の利益の繰越しによる積立金・剰余金等を指す言葉として使われている。

平成20年度予算においては、財政投融资特別会計に金利変動準備金として積み立ててある額のうち、9.8兆円を国債整理基金特別会計に繰り入れて、債務残高の圧縮に使うとしているが、同特別会計には、平成20年度末で、なお約10兆円の金利変動準備金が見込まれている。この資金の活用について、額賀財務大臣は「財政投融资特別会計の今後の収支状況についてシミュレーションを行った結果、特別会計の財務の健全性を確保する観点から準備率の上限は1,000分の50とすることが適当であるとされており、今の段階で更に準備率を引き下げていくことは考えていない」旨答弁し¹²、否定的な見解を示した。

しかし、財政投融资改革で財投債が発行されるようになったことから金利変動リスクはほとんどゼロにでき得るとの指摘もあり、金利変動準備金の水準の妥当性を問う意見は根強く残った。この埋蔵金に関する議論は、今回の暫定税率の失効に伴う短期の財源補填策としてのみならず、財政資金の効率的活用を考える上での一つの課題と言えよう。

(3) 道路財源特例法案改正案(閣法)と政府の方針との整合性

道路財源特例法改正案(閣法)は、部分的な一般財源化は図ったものの、10年間の道路特定財源の維持と10年間の道路計画の作成を定めていることから、道路特定財源の平成21年度からの一般財源化や新たに5年間の道路の中期計画を策定するとして福

田総理大臣の記者会見及び政府・与党決定との間に矛盾が生じているとの指摘があった。

冬柴国土交通大臣は、国会法第59条の規定から一の議院で議決した後は内閣として修正又は撤回できない旨を説明した上で、政府・与党決定では、地方財政や国民生活の混乱を回避するため、平成20年度歳入法案等の1日も早い成立を前提としており、平成21年以降の一般財源化という文言は、いわゆる今年の抜本的税制改革の中で議論される秋以降の話である旨答弁し¹³、政府・与党決定と道路財源特例法改正案(閣法)の規定とは時系列的に矛盾しないと主張した。

(4) 一般財源化の示す意味

道路財源特例法改正案(閣法)に基づく平成20年度の一般財源化の考え方について、額賀財務大臣はこれまで「使途については、ひも付きではないけれども、信号機など道路と関係する分野について、一般会計から既に支出されている範囲であればユーザーの理解も得られるのではないかとという考え方に立脚している」と説明してきた¹⁴。さらに、国土交通省の資料には、「一般財源(自動車関連)1,927億円」と記載されているなど、一般財源化と言いつつも、政府の意図する一般財源化は飽くまで自動車関連に限った限定的なものではないかと批判がなされていた。

このような中で、福田総理大臣は3月27日の記者会見において「CO₂を排出しない新エネルギー開発など、地球温暖化対策、救急医療体制の整備、少子化対策など、さまざまな政策にも使えるようにする」旨発言し、新たな一般財源化の使途について見解を表明した。

これについて、額賀財務大臣及び冬柴国土交通大臣は、閣内の認識は一致しているとしたものの¹⁵、現行の課税の趣旨等から納税者たる自動車ユーザーの理解が必要であると考えている旨も答弁するなど¹⁶、今後の一般財源化における自動車ユーザーへの理解の重要性を強調した。

(5) 環境への配慮と税率水準

4月11日の政府・与党決定において、さきの福田総理大臣の見解と同様の方針が示され、道路特定財源の一般財源化への道筋がほぼついたが、その際のガソリン税の税率水準については「環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する」とされている。この点に関し、額賀財務大臣は、地球温暖化対策や道路の整備、財政事情等から現行水準の維持を主張した上で、「今年の秋の抜本的な税制改正時に、国民の皆さん方の理解を得る形で結論を出していただきたい」と今後の議論にゆだねるとの姿勢を示した¹⁷。

また、民主党は、取得、保有、走行の3段階で掛けられている現行の自動車関連税制を、自動車取得税は廃止し、保有段階は「保有税(地方税)」に一本化し、走行段階は「地球温暖化対策税(仮称)」に一本化する方針を打ち出している。しかし、ガ

ソリン税に代わるものとなる地球温暖化対策税（仮称）の税率水準については「3段階の課税をトータルで考えることで、税率もある意味パッケージとして決まってくる」として現時点での具体的な言及を避けた¹⁸。

このように、政府・民主党のどちらもガソリンへの課税を地球温暖化対策と位置付けて検討している。基本的には、課税によりガソリンの価格を高めることで消費量を抑制し、温室効果ガスの排出抑制を図ることになると思われるが、実効性を保つためには、今後の具体的な制度設計が求められると考えられる。

（6）租税特別措置

ア 租税特別措置の在り方

租税特別措置については、昭和26年に導入された船舶の特別償却制度等の長期にわたる特別措置の適正性、引取りに係る特定石炭の免税措置や肉用牛の売却による農業所得の課税の特例など特定の業界に対する租税特別措置の公平性、実質的に補助金と同じような役割を果たしている租税特別措置と補助金との性格の違いなどが議論された。

このうち、補助金との関係については、政治資金規正法上、国から直接補助金等の交付の決定を受けた企業は、一定の場合を除き、政治活動に関する寄附が1年間禁じられているのに対し、租税特別措置の適用を受ける企業からの寄附を制限する規定はないこともあり、租税特別措置を見直していく必要性が指摘された。

イ 租税特別措置の透明化

民主党提出の租特透明化法案では、租税特別措置ごとに、納税者に増減額明細書の添付を求める等の方法により適用実態調査を行い、毎会計年度終了後7月以内に正当性に関する事項についての財務大臣の意見を付けて、報告書を国会に提出しなければならないとしている。

この適用実態調査が実施された場合に想定される、増減額明細書の集計作業等の新たなコストについて、発議者は「増減額明細書の新設に伴い必要であれば、人員面での手当てによって対応をするべきと考える」旨答弁したほか¹⁹、その費用対効果については「租税特別措置の透明化さらには適正化を行うことによってコストを上回る効果があると思っている」とした²⁰。

また、国会への報告事項には、法人は社会全体から利益を受けており説明責任を果たすことが必要であるとして、租税特別措置を受けている企業名と減収額の記載が定められているが、個別企業名の開示には、法人のプライバシーや企業の戦略面での不利益を懸念する反対意見もあった。発議者は「説明責任をしっかりと果たすことで社会的な評価も得られると思う。積極的なCSR（企業の社会的責任）の一環にしてもらいたい」と²¹、むしろ企業にとってのプラス面ともなり得るとの期待を述べた。

ウ 適用期限経過後の租税特別措置の扱い

さきに紹介した新租特つなぎ法案に含まれた措置（オフショア勘定において経理された預金等の利子の非課税、登録免許税の税率の特例等）については、暫定的に5月31日まで期限が延長された。

一方、新租特つなぎ法案に含まれなかった措置（研究開発税制、教育訓練費の額が増加した場合の法人税額の特別控除、欠損金の繰戻し還付の不適用等）の課税関係については、「一般論として、4月1日の施行という規定が生きており、原則として4月1日までさかのぼって、4月1日から適用されるということになる。ただし、不利益不遡及という原則があるので、その不利益な規定については基本的に公布日以降に適用される関係になる。過去の例においてもそういう考え方で整理されている」との答弁がなされており²²、ガソリン税や欠損金の繰戻し還付の不適用等については、納税義務の確定した日よりも後で法律が成立すれば、遡及課税は行われなことが確認された。

5. おわりに

一般財源化について、福田総理大臣は「例えば社会福祉、教育、防衛などと一緒に、毎年の予算のときに振り分けていくことであり、そのときの政権の考え方や、社会情勢、経済情勢等によって最終的にはその政権の判断である」と述べている²³。用途を限定されない以上、財源をどのように使うかは、その時々が政権がいかに優先順位を付けるかという問題であり、平成21年度の予算編成の議論を注視したい。

一方で、委員会においては、多額に上るタクシーチケットの支出や、河川国道事務所の規模にそぐわない車両管理・電話交換業務契約などの不適正と思われる支出も指摘された。歳出削減をメインとした財政再建のシナリオが語られている中で、このような支出には厳しい削減が求められよう。

ガソリン税等の税率水準等については、税制抜本改革等の議論にゆだねられることとなった。さきに述べたように、道路整備に代わる課税根拠として地球温暖化対策への配慮が課題となっているが、国会において、どのような解が求められるか、今後の議論を期待したい。

表2 法律案等の経過

| | |
|-----------------|--|
| 平成19年 11月20日 | 政府税制調査会答申「抜本的な税制改革に向けた基本的考え方」 11月26日に福田総理大臣に手交 |
| 12月7日 | 「道路特定財源の見直しについて」政府・与党合意 |
| 12月13日 | 与党「税制改正大綱」 |
| 12月26日 | 民主党「税制改革大綱」 |
| 平成20年 1月18日 | 第169回国会開会。公債特例法案提出 |
| 1月23日 | 所得税法等改正案（閣法）及び道路財源特例法改正案（閣法）提出 |
| 1月25日 | 関税定率法等改正案提出 |
| 1月29日 | 旧租特つなぎ法案及び関税つなぎ法案提出 |
| 1月30日 | 旧租特つなぎ法案及び関税つなぎ法案、衆議院財務金融委員会で可決。両院議長 あっせんにと与野党が同意 |
| 1月31日 | 旧租特つなぎ法案及び関税つなぎ法案撤回 |
| 2月29日 | 道路特定財源制度改革法案（参法）、所得税法等改正案（参法）及び租税特別措 置法改正案（参法）提出。公債特例法案及び所得税法等改正案（閣法）、衆議院 本会議で可決 |
| 3月13日 | 道路財源特例法改正案（閣法）衆議院本会議で可決 |
| 3月21日 | ガソリンスタンド対策法案及び租特透明化法案提出 |
| 3月25日 | 関税定率法等改正案、衆議院本会議で可決 |
| 3月26日 | 関税定率法等改正案、道路特定財源制度改革法案（参法）、所得税法等改正案（参 法）及び租税特別措置法改正案（参法）参議院財政金融委員会に付託 |
| 3月27日 | 福田総理大臣が道路特定財源の一般財源化等について記者会見 |
| 3月28日 | 税法年度末処理について各党が合意 |
| 3月31日 | 新租特つなぎ法案提出、衆議院本会議で可決。同法律案及び関税定率法等改正案、 参議院本会議で可決・成立 |
| 4月1日 | 租税特別措置の適用期限切れに伴いガソリン税が本則税率となる |
| 4月4日 | 公債特例法案、所得税法等改正案（閣法）、ガソリンスタンド対策法案及び租特 透明化法案、参議院財政金融委員会に付託 |
| 4月11日 | 「道路関連法案等の取扱いについて」政府・与党決定 |
| 4月16日 | 道路財源特例法改正案（閣法）参議院財政金融委員会に付託 |
| 4月25日 | 公債特例法案及び所得税法等改正案（閣法）等について委員長の中間報告を求め ることの動議及び議題とすることの動議提出、議題とすることの動議否決 |
| 4月30日 | 公債特例法案及び所得税法等改正案（閣法）衆議院本会議で再可決・成立 |
| 5月9日 | 道路財源特例法改正案（閣法）参議院財政金融委員会で否決 |
| 5月12日 | 道路財源特例法改正案（閣法）参議院本会議で否決 |
| 5月13日 | 「道路特定財源等に関する基本方針」閣議決定 道路財源特例法改正案（閣法）衆議院本会議で再可決・成立 |
| 5月23日 | 租特透明化法案、参議院本会議で可決 |
| 6月18日 | 租特透明化法案、衆議院財務金融委員会に付託 |
| 6月21日 | 第169回国会閉会 |

（出所）筆者作成

- ¹ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号21～22頁（平20.4.10）
- ² 平成20年5月13日には「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定されている。
- ³ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号5頁（平20.4.10）
- ⁴ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第6号2頁（平20.4.15）
- ⁵ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号6頁（平20.4.10）
- ⁶ 第169回国会参議院本会議録第12号3～4頁（平20.4.16）

- ⁷ なお、平成20年4月30日に適用期限を迎える自動車重量税の暫定税率分を含めた額としては、1日につき国で50億円、地方で25億円の歳入不足となることを明らかにしている。第169回国会参議院財政金融委員会会議録第8号32頁（平20.4.22）
- ⁸ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第6号3頁（平20.4.15）
- ⁹ 第169回国会参議院本会議録第9号7頁（平20.4.4）。なお、民主党は、ガソリンスタンドが暫定税率分を自己負担して値引き販売する懸念に対応するため、3月末日時点でガソリンスタンドにあるガソリンについて暫定税率を実質的に免除する等を内容とするガソリンスタンド対策法案を提出した。
- ¹⁰ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第8号33頁（平20.4.22）
- ¹¹ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号25頁（平20.4.10）
- ¹² 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第6号13頁（平20.4.15）
- ¹³ 第169回国会参議院財政金融委員会、国土交通委員会連合審査会会議録第2号2頁（平20.4.24）
- ¹⁴ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号16頁（平20.4.10）
- ¹⁵ 第169回国会参議院財政金融委員会、国土交通委員会連合審査会会議録第3号（平20.5.9）
- ¹⁶ 第169回国会参議院財政金融委員会、国土交通委員会連合審査会会議録第3号（平20.5.9）
- ¹⁷ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第8号5頁（平20.4.22）
- ¹⁸ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第5号34頁（平20.4.10）
- ¹⁹ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第11号18～19頁（平20.5.22）
- ²⁰ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第8号25頁（平20.4.22）
- ²¹ 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第11号17頁（平20.5.22）
- ²² 第169回国会参議院財政金融委員会会議録第6号5頁（平20.4.15）
- ²³ 第169回国会参議院財政金融委員会、国土交通委員会連合審査会会議録第3号（平20.5.9）