

国の機関の障がい者雇用 調査結果概要 (H29年6月及びH30年6月調査)

	平成29年6月時点調査			平成30年6月時点調査		
	元々公表していた障がい者雇用数(人)	再点検後の障がい者雇用数(人)	水増し数(人)	障がい者雇用数(人)	実雇用率(%)	不足数(人)
国の機関 合計	7,593	3,711	3,882	3,902.5	1.22	4,273.5
行政機関 (34機関)	6,867.5	3,422	3,445.5	3,620	1.24	3,875
立法機関 (5機関)	84.5	47.0	37.5	37.5	1.03	51.5
司法機関 (4機関)	641	242	399	245	0.98	347

<杜撰な計上の例>

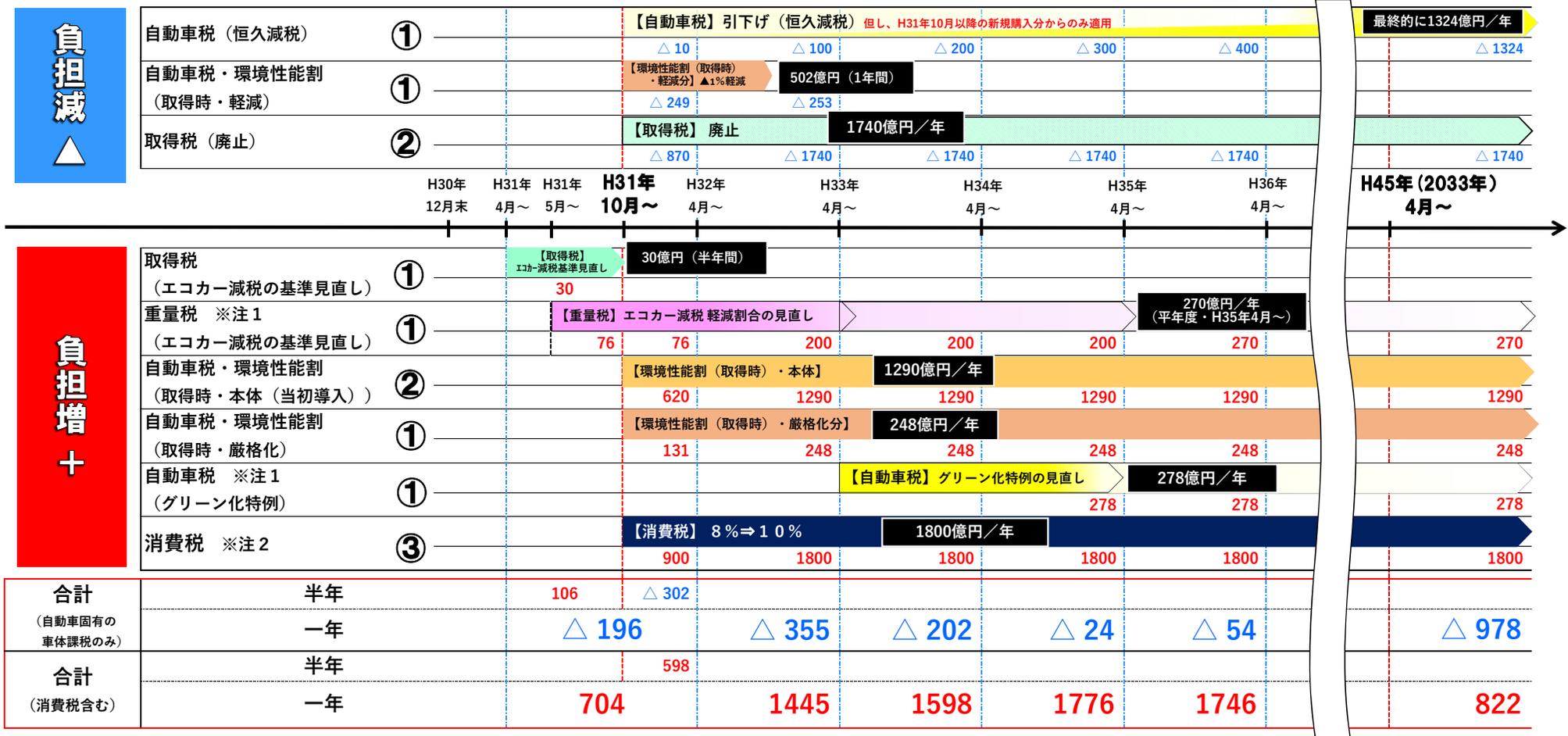
- 視覚障害を矯正視力でなく、健康診断結果等の裸眼視力で判断
- 退職した職員を長年にわたり漫然と多数計上 など

出典:上表は、第79回労働政策審議会障害者雇用分科会提出の「資料2」、第81回の「資料3」および第84回の「参考資料2」の各表を基に、磯崎哲史事務所作成。
杜撰な計上例は、検証委員会の報告書より。

平成31年4月4日 参議院決算委員会 国民民主党・新緑風会 磯崎哲史

平成31年度以降施行予定の 税制改正による自動車ユーザー総負担（税込）増減のイメージ

青字(負担減)・赤字(負担増)の数値は、平成31年3月時点の制度の下でのユーザー負担(税込)に対する増減額

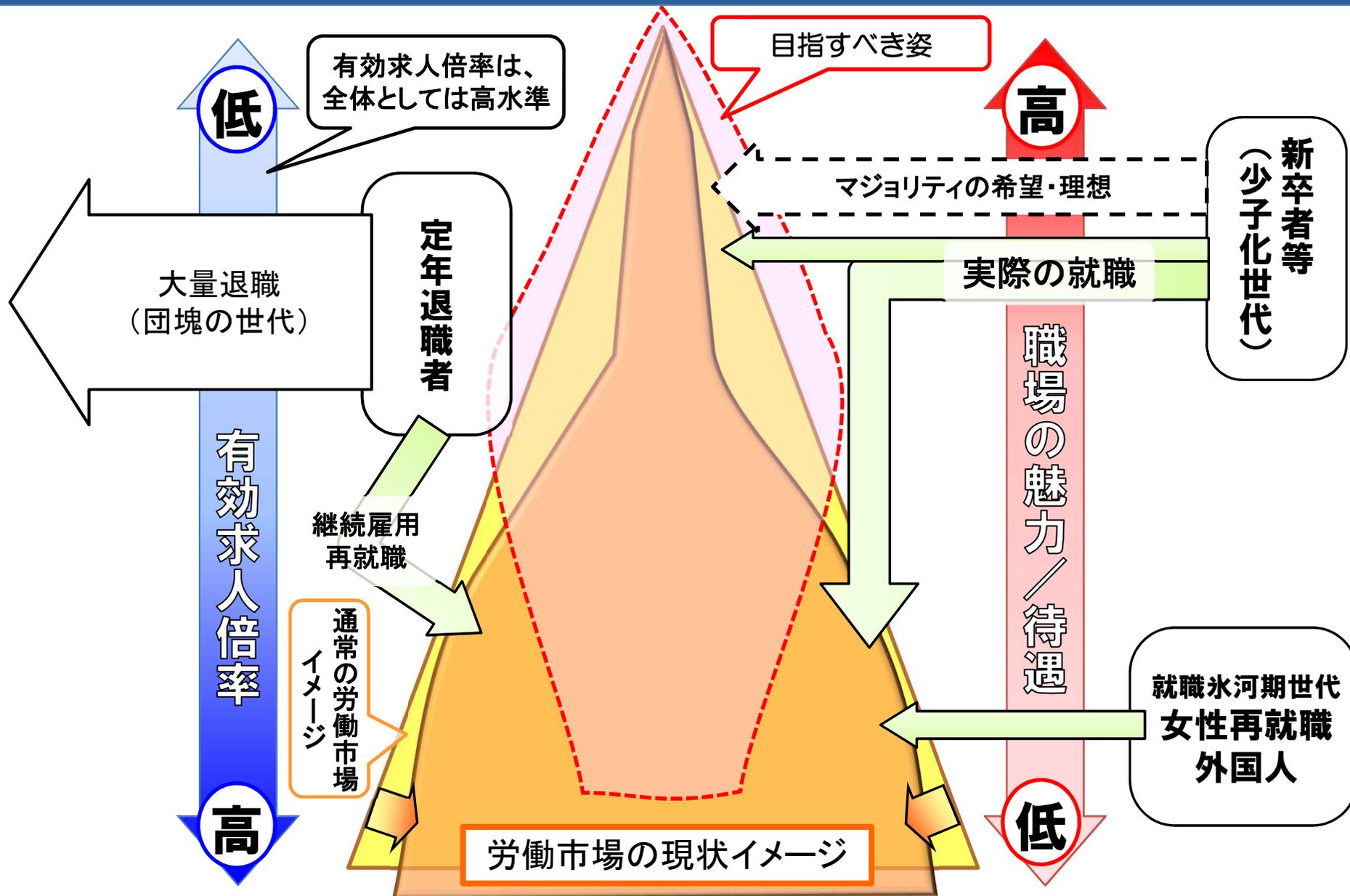


<ポイント>
 ○上記グラフ中の「①」はH31年度税制改正大綱での対応だが、「②」はH28年度税制大綱、「③」は平成24年2月17日の「社会保障・税一体改革大綱」と同年6月の「三党合意」、でそれぞれ方針決定されたもの。「①」だけを見てはユーザー負担増減の全体像は見てこない。
 ○全体像のイメージを数年先まで描いてみると、自動車固有の車体課税のユーザー負担は減額となるが、消費税を含めると増額となる。
 ○平成31年度以降に施行予定の税制改正はすべて、当該年度以降の「新規購入」にのみ適用されるもので、すでに保有されている「既販車」には影響しない。
 ○「自動車税(恒久減税)」、「自動車税環境性能割・厳格化分」は登録車のみ、その他はすべて、登録車と軽自動車を対象。
 ○「自動車税(恒久減税)」が年間1,324億円規模の減税となるのは、平成45年度(2033年度)以降。

出典：平成31年度政府税制改正大綱、その他財務省、総務省から聴取した情報を基に、磯崎事務所が作成。

注1) 自動車重量税のエコカー減税と自動車税のグリーン化特例は2年間の延長だが、同水準で継続的に延長されていく前提で計算。
 注2) 消費税収は、販売される自動車の平均価格(車体価格)を180万円、年間の国内販売を500万台と仮定し、増税分2%を乗じて算出した。

近年の労働市場のイメージ

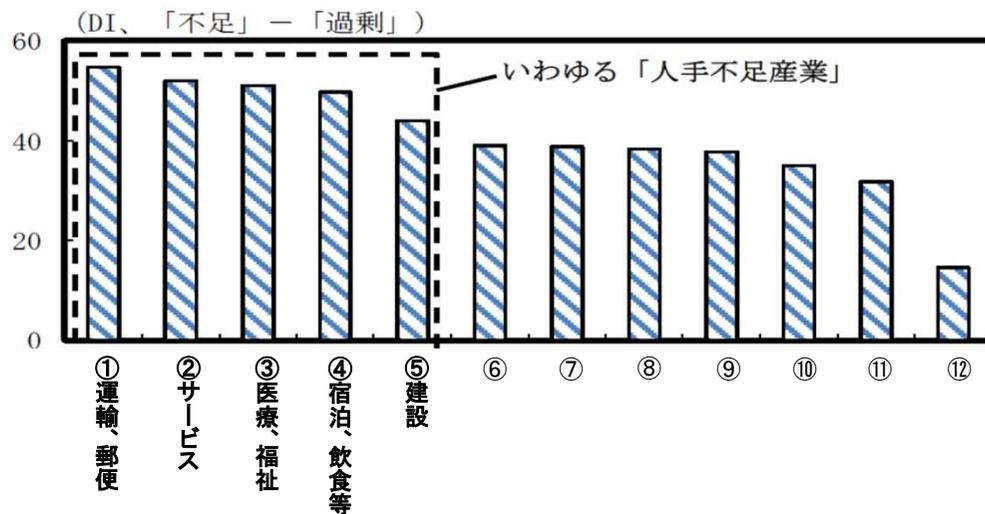


出典: 磯崎哲史事務所作成。

平成31年4月4日 参議院決算委員会 国民民主党・新緑風会 磯崎哲史

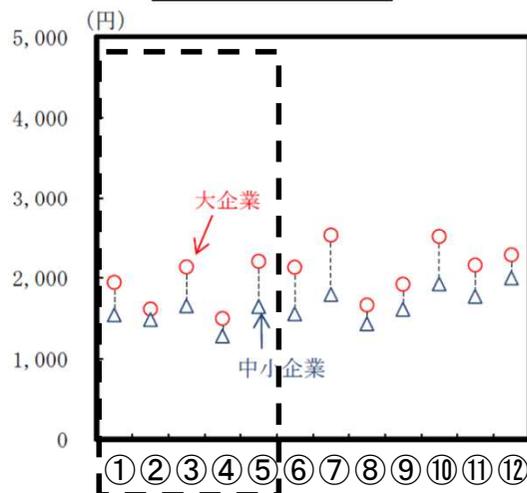
産業別人手不足感（2017）と 年齢・産業・企業規模別の平均賃金の状況

産業別人手不足感（2017年）

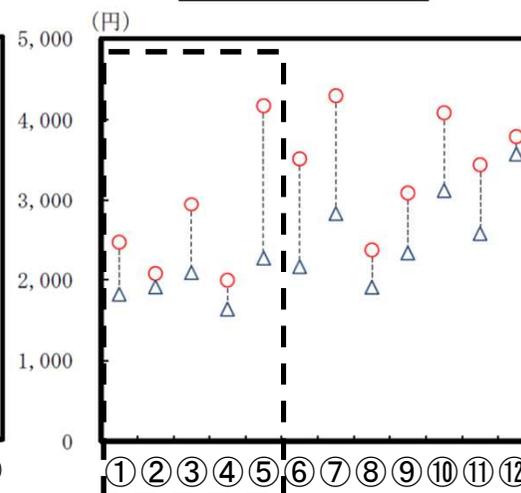


- ① 運輸業、郵便業
- ② サービス業（他に分類されないもの）
- ③ 医療、福祉
- ④ 宿泊業、飲食サービス業
- ⑤ 建設業
- ⑥ 製造業
- ⑦ 学術研究、専門・技術サービス業
- ⑧ 生活関連サービス業、娯楽業
- ⑨ 卸売業、小売業
- ⑩ 情報通信業
- ⑪ 不動産業、物品賃貸業
- ⑫ 金融業、保険業

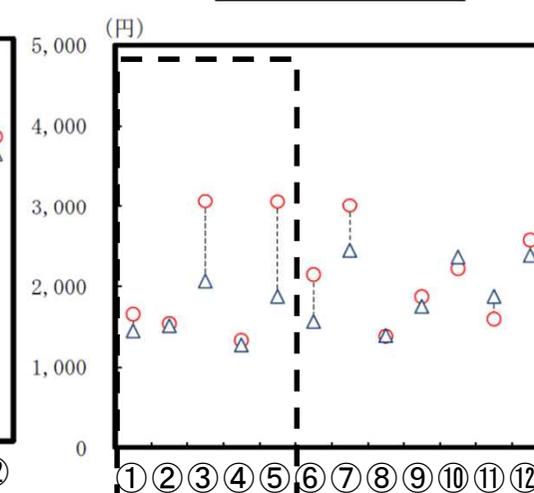
34歳以下



35-59歳



60歳以上



出典：厚生労働省職業安定局 雇用政策研究会第2回資料「人手不足の現状把握について」より抜粋。