

平成 20 年度税制改正の概要

～ 見送られた抜本的改革 ～

財政金融委員会調査室 なべたに あつし
鍋谷 淳

はじめに

我が国においては、主要先進国で類例を見ないほどの少子高齢化の進行や、グローバル化の急速な進展など、経済・社会の全般にわたる激しい構造変化に遭遇しており、これらの変化に対応するための抜本的税制改正が急務となっている。

例えば、平成 19 年度の与党税制改正大綱（18 年 12 月 14 日）では、「19 年度を目途に、少子・長寿化社会における年金、医療、介護等の社会保障給付や少子化対策に要する費用の見通し等を踏まえつつ、その費用をあらゆる世代が広く公平に分かち合う観点から、消費税を含む税体系の抜本的改革を実現させるべく、取り組んでいく」とされた。その後、参議院において野党が過半数を占めるといった政治的な状況の中で、20 年度の与党税制改正大綱（19 年 12 月 13 日）では 20 年度税制改正を「税体系の抜本的改革に向けた橋渡し」と位置付け、懸案である消費税を含む税体系の抜本的改革は先送りされることになった。

また、民主党も税制改革大綱を初めて公表した（19 年 12 月 26 日）。

本稿では、20 年 1 月 11 日に閣議決定された「平成 20 年度税制改正の要綱」等に基づき、今年度の税制改正の内容を紹介するとともに、今後の課題について若干紹介したい。

1. 平成 20 年度税制改正の概要

(1) 地域間格差の是正

三位一体改革によって所得税から住民税への税源移譲が実施され、地方公共団体間の財源調整機能を持つ地方交付税が削減されたが、このことにより、地方公共団体間の財政力格差は拡大することになった。また、近年の好調な企業業績を背景として、法人事業税と法人住民税のいわゆる地方法人二税の税収が急速に増加したが、これらは企業立地等により税収に偏在性があることから、地方公共団体間の財政力の差が一層拡大している。

こうしたことから地域間格差の是正に向けた議論がなされ、削減された地方交付税の復元・充実のほか、地域的偏在が比較的少ない地方消費税の充実を図るべきとの意見もあったが、今回の改正では、消費税を含む税体系の抜本的改革が行われる間の暫定措置として法人事業税を再分配する方法が採られることとなった。具体的には、法人事業税（所得割又は収入割）の一部を分離し、新たに国税の地方法人特別税として課税した上で、その税収は人口等一定の基準により地方に譲与（地方法人特別譲与税）することとしている。譲与額は 2 兆 6,000 億円と見込まれており、総務省の試算によれば、東京都、愛知県など 7 都府県で計 4,033 億円の減収、その他の道府県では増収となる¹。なお、地方法人特別税は平成 20 年 10 月 1 日以後に開始する事業年度から適用するとされており、同税収は 20 年度は地方に譲与

されない。

(2) 証券優遇税制

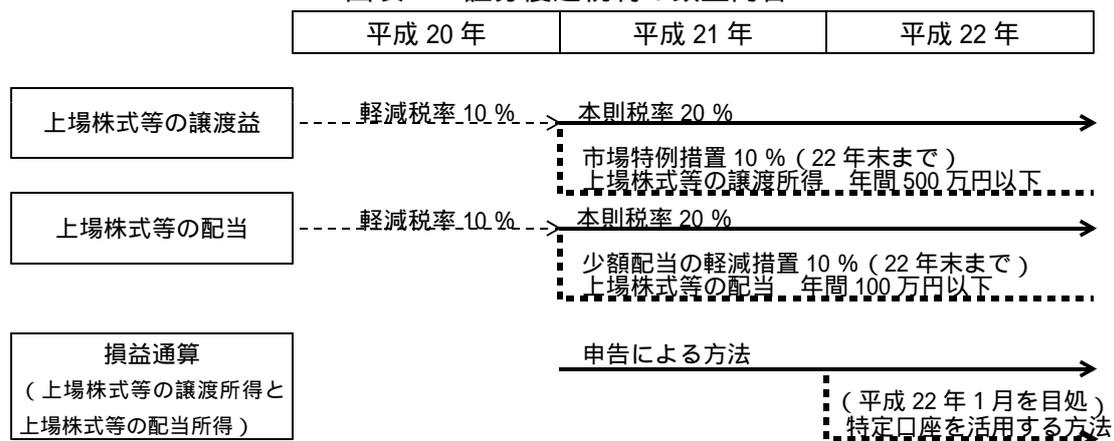
上場株式等の配当及び譲渡益に係る軽減税率は、「貯蓄から投資へ」の改革に資するものとして、証券市場への個人投資家の参加を促進するため、平成 15 年度税制改正において導入された制度であり、本則の 20 % (うち地方税 5 %) を 10 % (うち地方税 3 %) に軽減するものである。5 年間の時限立法であったため、配当については 20 年 3 月末で、譲渡益については 19 年末で廃止されることとなっていた。

株式を所有・売買する者には高額所得者が多いこと等から、同制度は「金持ち優遇」と批判されてきたが、軽減税率廃止に伴う株式市場への影響や、貯蓄から投資への移行がまだ十分でないなど様々な意見があったことから、19 年度の与党税制改正大綱においては、「1 年延長して、廃止」するとともに「金融商品間の損益通算の拡大策等を検討の上、成案を得て、平成 21 年(度)からの導入を目指す。なお、その際、市場の混乱を回避する観点から市場特例措置を講ずることも検討する」とされ、再度、期限切れを迎える 20 年度改正でどのような判断がなされるか、注目されていた。

今回の改正では、軽減税率は 20 年末をもって廃止されることとしている。この結果、21 年 1 月からは、配当及び譲渡益に対し 20 % で課税されることになるが、軽減税率の廃止に当たって特例措置が設けられ、22 年末までの 2 年間は、配当については 100 万円まで、譲渡益については 500 万円まで、それぞれ 10 % の軽減税率が適用される。

また、19 年度の与党税制改正大綱で示されたもう一つの課題である金融商品間の損益通算は、上場株式等の譲渡損失と上場株式等の配当所得について 21 年から導入することとしている。当面、損益通算には確定申告が必要となるが、証券会社等における特定口座のシステム開発等の準備が整えば(22 年 1 月を目途) 特定口座内において損益通算が行えるようになる見込みである(図表 1)。

図表 1 証券優遇税制の改正内容



(出所) 経済産業省資料を基に作成

損益通算制度の導入により、上場株式等の売却で譲渡損を被った場合であっても上場株式

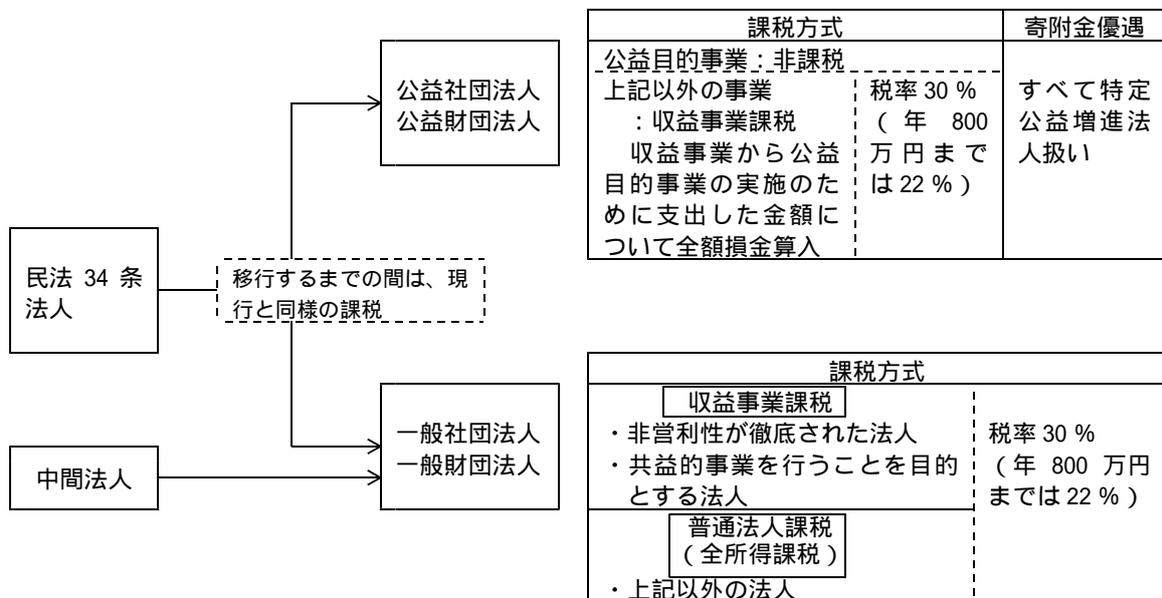
等の配当所得があれば、相殺して課税所得を縮小することができることから、個人のリスクマネーを株式市場に呼び込む効果が期待されている。しかし、東証1部上場企業の株式利回りは1%程度であり、株式保有の少ない一般の個人が受け取る配当の額はそれほど多くはないと考えられる²。今回の改正では、譲渡損は配当所得の範囲内でしか相殺できないことから、投資誘導効果は限定的であると考えられる。その効果を十分発揮させるためには、一般の個人も多く保有する預貯金や債券の利子を始め、他の金融商品についても損益通算の対象とするなどの検討が今後も必要と思われる。

(3) 公益法人制度改革に伴う措置等

現行公益法人制度においては、法人設立等について主務官庁制・許可主義が採られている。また、税制面では法人税法に規定する収益事業のみが課税され、さらに、法人税率も普通法人に比べ軽減（普通法人の30%に対し22%）されるほか、特定公益増進法人として認定されれば、当該法人に寄附した個人に対し寄附金控除が認められるなど、他の法人形態に比べ優遇されている。

現行制度では主務官庁と公益法人との不明瞭な関係も指摘されていたことから、今回の公益法人制度改革においては、法人の設立と公益性の認定が分離されることとなった。すなわち、主務官庁制・許可主義を廃止し、一般社団法人・一般財団法人については登記のみで設立できることとし、公益性については、民間有識者による委員会（公益認定等委員会）の意見に基づき、総理大臣又は知事が公益社団法人・公益財団法人として認定することとなった。

図表2 公益法人制度改革に対応する税制上の措置（案）のポイント



(出所) 財務省資料

公益法人制度の改正を受けて、税制面での対応も行うこととしている。具体的には、(a) 公益社団法人・公益財団法人は、収益事業から生じた所得については30%（所得の金額の

うち年 800 万円以下の部分については 22 %) の課税を行う。ただし、公益目的事業に該当するものは非課税とする。(b)一般社団法人・一般財団法人は、剰余金の分配を行わない旨が定款において定められている等の一定の要件を満たす法人については収益事業についてのみ 30 % (所得の金額のうち年 800 万円以下の部分については 22 %) の課税を行う。要件を満たさない法人は、普通法人と同様に全所得課税とする。(c)公益社団法人・公益財団法人を特定公益増進法人の範囲に含め寄附金控除を認める、等の改正を行うこととしている(図表 2)。

また、認定 NPO 法人制度についても、認定要件の一つであるパブリック・サポート・テストの見直しや、認定の有効期間を 5 年(現行 2 年)に延長する等の措置が講じられることとしている。

(4) 道路特定財源の暫定税率の延長

道路特定財源とは、燃料の消費、自動車の取得・保有に着目して自動車利用者に道路建設費用等の負担を求める制度であり、税収の全部又は一部を道路財源として用いることとなっている。これに加えて、道路整備五箇年計画に必要な財源の不足を補う形で、多くの税目に暫定税率が設定されており、現行の暫定税率は、平成 20 年の 3 月又は 4 月にその適用期限を迎える(図表 3)。

図表 3 国税の道路特定財源の概要

税目 (: 目的税)	課税対象	税率	税収の用途	税収 (単位: 億円)
揮発油税 (昭和 24 年創設・ 29 年特定財源)	揮発油	48,600 円 / kl 適用期限: 20 年 3 月 31 日 (本則税率: 24,300 円 / kl)	・国の道路財源(1/4 は道路 整備特別会計に直入)	28,449 【28,395】
地方道路税 (昭和 30 年創設)	揮発油	5,200 円 / kl 適用期限: 20 年 3 月 31 日 (本則税率: 4,400 円 / kl)	・地方の道路財源として全額 譲与	3,044 (地方分: 3,044)
石油ガス税 (昭和 41 年創設)	自動車用石油 ガス	17 円 50 銭 / kg	・1/2 は国の道路財源 ・1/2 は地方の道路財源とし て譲与	280 【132】 (地方分: 140)
自動車重量税 (昭和 46 年創設)	乗用車、トラ ック、バス、 軽自動車等	(例) 乗用車 車両重量 0.5t・1 年につき ・自家用 6,300 円 ・営業用 2,800 円 適用期限: 20 年 4 月 30 日 (本則税率: いずれも 2,500 円)	・国の道路財源 ・公害健康被害の補償費用の 財源として交付 ・1/3 は地方の道路財源とし て譲与	10,740 【5,549】 (地方分: 3,580)

(注) 税収欄は平成 19 年度予算・地方財政計画額(案)【 】書きは、国の道路特定財源とされている額
 ・揮発油税及び石油ガス税は、決算調整額(税収の平成 17 年度決算額と平成 17 年度予算額との差)を含む額が道路特定財源とされている。
 ・自動車重量税は、国分(2/3)の約 8 割(77.5%)相当額が国の道路特定財源とされている。

(出所) 財務省資料を基に作成

一方、近年、公共事業が削減された結果、国の道路予算は道路特定財源の税収を下回るようになった。このため、本州四国連絡橋公団の債務の返済や、まちづくり交付金等の地域活性化、環境・景観、防災・減災などに道路特定財源の用途が拡大されたほか、税収の一部について一般財源化されている。

道路特定財源の在り方に関しては、3度にわたって政府・与党合意が取りまとめられ、直近の「道路特定財源の見直しについて」(19年12月)では、(a)20年度以降10年間、暫定税率による上乘せ分も含め、現行の税率水準を維持する、(b)毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収については、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する、(c)自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革に併せ、暫定税率を含め、その在り方を総合的に検討する、等としている。

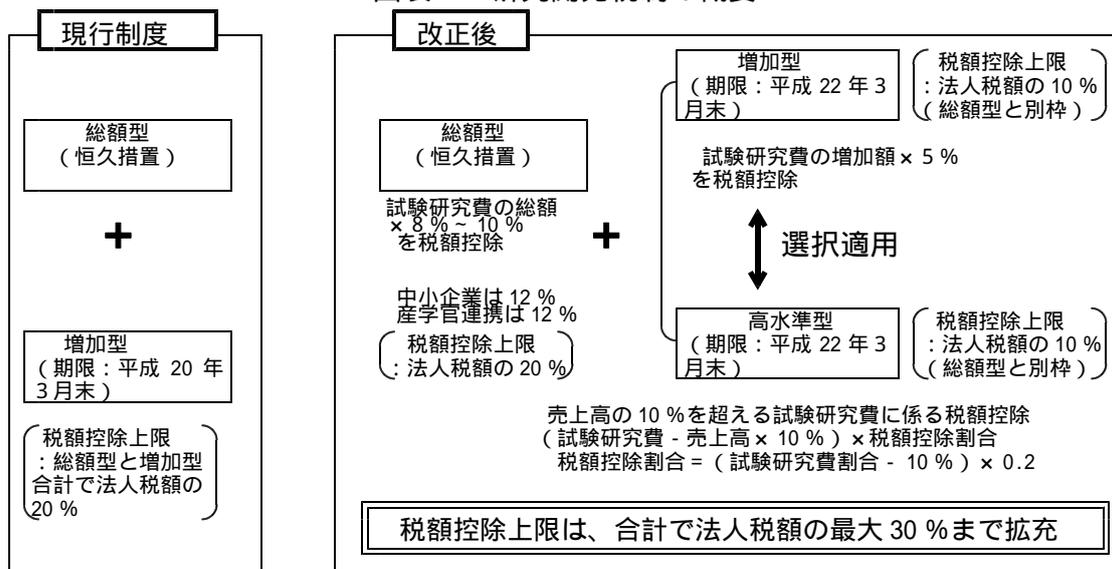
平成20年度予算案では昨年度より121億円増の1,927億円が一般財源となった。そして税制面でもそれぞれ暫定税率の適用期限を10年延長することとしている。「道路特定財源の見直しについて」にあるように、政府は、今後の抜本的な税制改革の際に暫定税率を含めた自動車関係諸税の総合的な検討を行うとしている。その際には、税率設定の在り方はもとより、特定財源とする理論の支柱であった受益者負担原則と厳しい財政事情を踏まえた一般財源化との調整や、道路予算の一部を一般財源で賄っている地方の道路財源の在り方、二酸化炭素排出抑制など環境面への配慮、多種類に及ぶ自動車関係諸税の簡素化等が論点となる。

(5) 企業関係税制

〔研究開発税制〕

現行の研究開発税制は、当期の試験研究費の8～10%（中小企業等は12%）の税額控除（総額型）と、平成20年3月31日までの時限措置として、比較試験研究費を上回る部分の5%の税額控除（増加型）を認めるものであり、法人税の控除限度額は合わせて20%までとなっている。増加型が適用期限を迎えることから、制度の再検討が行われたが、制度の見直しに関し経済産業省は、主要企業の約半数が法人税額の控除限度額（20%）を超えており、控除限度額がないと想定した場合の税額控除額は平均で約30%に上るとして、大幅な拡充を要望していた。

図表4 研究開発税制の概要



(出所) 経済産業省資料を基に作成

今回の改正では、従来の総額型を継続しつつ、比較試験研究費を上回る部分の5%の税額控除を認める増加型と、売上高の10%を超える試験研究費の一定割合の税額控除を認める高水準型を選択して適用できることとしている。増加型と高水準型は平成22年3月末までの時限措置であるが、控除限度額は、総額型と別枠として扱われ、それぞれ法人税額の10%まで控除が認められることから、総額型と合わせた法人税額の控除額は、最大30%となる(図表4)。

研究開発の促進は今後の我が国経済の成長に資する重要な施策ではあるが、減税見込額は6,000億円を超えており、租税特別措置の中でも規模が大きく、費用対効果の検証が必要であろう。

〔人材投資促進税制〕

人材投資促進税制は、教育訓練費が直前2事業年度の平均額を超える場合、その超える部分の25%相当額の税額控除を認めるものである。中小企業者等には特例があり、上記制度との選択制で、教育訓練費の総額に対し20%(直前2事業年度の教育訓練費の平均に対する増加率によって変動)の税額控除を行うことができる(控除限度額はそれぞれ法人税額の10%)。

教育訓練費の水準は、企業全体では伸びているが、厳しい経営実態から継続的に教育訓練費を増加できない中小企業にとっては、教育訓練費の増加を求める現行制度では十分な効果が出ないとして、改善が求められていた。

改正案では、対象を中小企業者等に限定した上で教育訓練費の総額に対し税額控除を行う制度に変更することとしている。具体的には、労働費用に占める教育訓練費の割合が一定以上の場合、当該教育訓練費の総額の8~12%(労働費用に占める教育訓練費の割合によって変動)に相当する額の税額控除を認めることとしている。

〔エンジェル税制〕

エンジェル税制とは、投資リスクの高い、創業期のベンチャー企業に対する個人投資家による資金供給を支援する観点から、平成9年に導入された制度である。その後の改正を経て、現在は、一定の株式会社(特定中小会社)への投資に対する(a)投資段階の優遇(特定中小会社への投資額について同一年分の株式譲渡益から控除)、(b)ベンチャー企業が事業に失敗し、損失が生じた場合の優遇(上場等の前に譲渡等による損失が生じたときは翌年以後3年間の繰越控除)、(c)事業が成功した場合の優遇(譲渡等の日において3年超保有していた特定株式を上場後3年以内又は上場前のM&A等により譲渡したときは、その譲渡益を2分の1に軽減)の3種類の優遇措置で構成されている。

投資する者から見れば、(a)の措置の利用には同一年に株式譲渡益が必要となり、(c)の措置の利用は実際に税負担が軽減されるまで時間が掛かる。今回の改正では、(c)の措置を経過措置を講じた上で廃止し、新たに、特定中小会社であって一定の要件を満たす株式会社に出資した金額について1,000万円を限度として寄附金控除を適用する措置を創設することとしている。投資する者にとっては、投資した年に課税所得を減らすことのできるメリット

があり、ベンチャー企業への積極的な投資を呼び込むことが期待されている。

〔減価償却制度〕

企業等が購入した事業用の設備や機械などの減価償却資産は、適正な期間損益を行うため、購入した事業年度に一括して費用とするのではなく、当該設備等が使用されることによって資産価値が減る分を複数年度（法定耐用年数）にわたって費用とすることとしている。

平成 19 年度改正において、減価償却制度の大幅な見直しが行われ、償却可能限度額等の撤廃や 250 %定率法の導入、フラットパネルディスプレイ製造設備等 3 種類の法定耐用年数の短縮等の措置が講じられたが、今回も 19 年度に引き続き改正が行われ、機械及び装置について現行の 390 区分を 55 区分に大括り化するなどのほか、使用実態等を踏まえた法定耐用年数の見直しを行うこととしている（図表 5）。

図表 5 区分及び法定耐用年数の見直し

主要業種	現行区分 (現行耐用年数)	新区分 (新耐用年数)	主要設備(例)
輸送用機械器具製造業	15 区分 (7 ~ 13 年)	1 区分(9 年)	・自動車製造設備(現行 10 年 9 年) ・航空機製造設備(現行 10 年 9 年)
電子部品・デバイス・ 電子回路製造業	6 区分 (6 ~ 12 年)	1 区分(8 年) 細目あり	・電気通信用機器製造設備 (現行 10 年 8 年) ・半導体デバイス製造設備 (現行 5・7 年 5 年)
鉄鋼業	12 区分 (11 ~ 15 年)	1 区分(14 年) 細目あり	・製鉄設備(現行 14 年 14 年) ・鉄鋼圧延設備(現行 14 年 14 年) ・表面処理鋼材製造設備等 (現行 7 ~ 11 年 5 年)
化学工業	93 区分 (3 ~ 13 年)	1 区分(8 年) 細目あり	・エチレン製造設備(現行 9 年 8 年) ・半導体フォトリソ製造設備 (現行 5 年 5 年)
石油製品・石炭製品 製造業	6 区分 (7 ~ 14 年)	1 区分(7 年)	・石油精製設備(現行 8 年 7 年)
生産用機械器具製造業	9 区分 (10 ~ 13 年)	1 区分(12 年) 細目あり	・金属加工機械製造設備 (現行 10 年 9 年)

なお、電気業、ガス業については、現行区分、現行耐用年数を維持。

法定耐用年数区分の見直し

機械・装置の各耐用年数区分について、日本標準産業分類の中分類単位に大括り化(55 区分)。

見直し後の法定耐用年数については、中分類ごとに新たな耐用年数を設定(使用実態調査の結果得られた耐用年数区分ごとの平均使用年数()と一資産当たりの平均取得価額を使用し、加重平均の方法により算出)。

()資本的支出を行っている耐用年数区分については、取得価額に対する資本的支出の割合に対応する年数分だけ平均使用年数を短縮。

実使用年数が短い等の理由により、新たな耐用年数をそのまま適用することが適当でない設備については、当該中分類の中で細目として別立て。

(出所)経済産業省資料

このほか、特別な事由のため、法定耐用年数に基づいて減価償却限度額の計算を行ったのでは実態に合わない結果になる場合に、納税地を所轄する国税局長の承認を得て耐用年数を短縮することのできる耐用年数短縮特例制度の手続の簡素化も行うとしている。

(6) 土地・住宅税制

土地の売買による所有権の移転登記等に対する登録免許税の軽減措置については、段階的に引き上げた上で適用期限が延長される。また、環境問題に対する税制上の対応として住宅の省エネ改修促進税制を創設し、省エネ改修工事等に充てるために借り入れた住宅借入金等の年末残高の一定割合を所得税の額から控除する等の改正が行われる。このほか、いわゆる「200年住宅」とされる長期耐用住宅についての所有権の保存登記・移転登記に係る登録免許税の軽減等が行われる。

以上のほか、情報基盤強化税制における制度の対象の追加や中小企業に係る投資下限額の引下げ、外航海運事業者の日本船籍に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）の創設、外国為替証拠金取引（FX取引）等に関する資料情報制度の整備、地方税制においていわゆる「ふるさと納税」の導入等が行われる。改正による増減収見込額は図表6のとおりである。

図表6 平成20年度の税制改正（内国税関係）による一般会計税収の増減収見込額
（単位：億円）

改正事項	平年度	初年度
1 法人関係税制等		
研究開発税制の拡充	430	330
情報基盤強化税制の見直し （うち中小企業分）	230 (50)	230 (40)
教育訓練費に係る特別税額控除制度の見直し	110	100
農林水産業と商工業との連携等を促進するための税制措置の創設等	20	20
2 金融・証券税制		
上場株式等に係る配当等の7%軽減税率の廃止	3,090	-
3 土地・住宅税制		
土地の売買による所有権の移転登記等に対する登録免許税の税率の軽減措置の見直し	770	-
住宅の省エネ改修促進税制の創設	20	0
4 寄附税制		
特定公益増進法人等に係る寄附金の損金算入限度額の引上げ	10	10
5 その他		
社会医療法人に係る税制措置の創設	60	0
外航海運事業者の日本籍船による収入金額の課税の特例の創設	70	0
その他	10	10
	3,600	40

- (注) 1. 上場株式等に係る配当等の7%軽減税率の廃止に係る平年度増収見込額は、特例措置終了後（平成23年）の制度による。
 2. 土地の売買による所有権の移転登記等に対する登録免許税の税率の軽減措置の見直し（平成20年度 10/1000、平成21年度 13/1000、平成22年度 15/1000）に係る平年度増収見込額は、税率 15/1000 による。
 3. 住宅の省エネ改修促進税制の創設に係る平年度減収見込額は、控除が行われる期間全体にわたる減収見込額の合計額を計上している。

(出所) 平成20年度税制改正の要綱

2. 今後の課題

これまで平成20年度税制改正の概要を紹介したが、今回の税制改正に際しては、民主党が

初めて税制改革大綱を公表し、税制改革のビジョンを示している（図表 7）。

以下、与党税制改正大綱と民主党税制改革大綱において社会保障目的税化の方向性が示された消費税と、民主党が抜本的見直しを主張している租税特別措置の論点を紹介する。

図表 7 与党と民主党の税制改革に関する考え方

与党		民主党
・各種控除や税率構造の持つ所得再分配機能の在り方を検討する	所得税	・給付付き税額控除制度を導入する ・人的控除を精査した上で、必要なものについては、所得控除から手当へと転換する ・特定支出控除を見直すとともに給与所得控除に適用所得の上限を設けるなど見直す
・税・保険料を含む法人負担の在り方を検討する	法人税	・租税特別措置の透明化を進め、必要なものは法律の本則とし、必要性に乏しいものは廃止する ・課税ベースが拡大した場合には税率水準を見直す
・新たな国民負担はすべて国民に還元するとの原則に立って、経済動向等に左右されにくい消費税を社会保障給付や少子化対策に要する費用を賄う主要な財源として位置付ける	消費税	・社会保障以外に充てないことを法律上・会計上明確にした上で、最低保障年金等の財源とする ・将来的には基礎的消費に係わる消費税額の還付制度を創設する
・消費税を含む税体系の抜本的改革において、地方消費税の充実と地方法人課税の在り方の見直しを含む地方税改革の実現に取り組む	地方税財源の在り方	・国・地方間の税財源の配分の在り方を見直す ・個別補助金は基本的に全廃し一括交付する。より強い調整機能を持つ新たな財政調整制度の創設を検討する

（出所）平成 20 年度の与党税制改正大綱及び民主党税制改革大綱に基づき作成

（ 1 ）消費税

平成 16 年の年金法改正で定められた基礎年金国庫負担分の二分の一への引上げの財源や、高齢化に伴い増加する社会保障費の財源をどこに求めるかについては、当面は経済成長による自然増収に期待するとの意見もあったが、18 年度決算で税収が補正予算額を下回ったほか 19 年度も補正予算において減額修正しており（図表 8）自然増収のみでは厳しい状況となっている。

図表 8 一般会計の租税及び印紙収入（億円）

	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度
当初予算	417,470	440,070	458,780	534,670	535,540
補正後予算	440,410	470,420	504,680	525,510	-
決算	455,890	490,654	490,691	-	-

（出所）財務省資料を基に作成

このような中、与党税制改正大綱及び民主党税制改革大綱において消費税を社会保障目的税化する方向性が示された。消費税の特徴としては、安定的税収が見込めること、幅広い世代に負担を求めることができ勤労世代に負担が集中しないことなどを挙げることができ、社会保障の財源として好ましいとされている。現在の消費税収の用途を見てみると、5%分の税収から地方の財源（地方交付税 + 地方消費税）となる 43.6%を除いた額につき、毎年度

の予算総則において、基礎年金、老人医療、介護のいわゆる高齢者3経費に充てることとされており、かつ、高齢者3経費が近年では税収を5兆円程度上回っていることから³、既に事実上の社会保障目的化はなされていると言える。現在の水準の高齢者3経費を消費税で賄うとして機械的に試算すれば、消費税率2%強の税収が相当するが、高齢化に伴う歳出増や、今後の具体的議論の対象となるであろう目的税化の対象となる社会保障の範囲によっては大幅な税率引上げが必要となる。

社会保障財源のほかに、早急な手当の必要性が説かれるものとして財政再建のための財源の確保が挙げられており、諸外国に比べ低い我が国の消費税率をかんがみれば、消費税に寄せられる期待も大きい。

消費税には、安定的税収を見込める等の長所がある反面、低所得者ほど所得に占める消費税の負担率が高くなる逆進性や、いわゆる益税の問題、税負担の適切な転嫁が行われているかなど、検証・検討すべき課題は多い。歳出増が見込まれる社会保障などの財源として今後消費税を活用していくとすれば、このような消費税の性格を踏まえた制度設計が求められる。

(2) 租税特別措置

租税特別措置は、特定の政策目的を実現するため、特例を設けるものであり、所得税、法人税、消費税、登録免許税、相続税等の幅広い分野に及んでいる。減収となる措置としては、いわゆる住宅ローン減税や研究開発税制など、増収となる措置としては、揮発油税や地方道路税等の暫定税率などがある。財務省の整理では、現行の租税特別措置の数は295項目であり、減税措置により、平成19年度ベースで3兆3,920億円の減収を見込んでいる。一般会計の税収を50兆円前後として比較すると、この規模は一般会計税収の7%程度に相当することになる。

租税特別措置の中には、適用期限のない措置や、延長等により長期にわたって講じられ既に特別とは言い難い措置、政策効果が疑わしい措置の存在が指摘されている。民主党税制改革大綱では、常会において「租特透明化法案」を提出し、租税特別措置の適用状況を明らかにして厳密な政策評価を行った上で、必要なものについては法律の本則に盛り込み、効果の乏しいものや不要なものについては廃止するとしている。中でも特に力点が置かれているのが、企業向けの租税特別措置への対応である。法人税においては、19年度ベースで、1兆1,420億円の減税、2,880億円の増税、差し引き8,540億円の減税が見込まれているが、こうした減税措置は、一部の企業や特定の業界への事実上の補助金ではないかとの懸念が示されている。

合理的説明のできない特例措置により、税収が減少した場合、その欠損は結果的に当該特例措置を利用しない他の納税者による税収で賄われることになる。このような租税特別措置については、減税額の多寡にかかわらず、利用実態と政策効果を検証した上で当該措置の存在意義を廃止も含めて再検討しなければ、税制の信頼を揺るがす可能性もある。今後の国会審議において国民にわかりやすい形で明らかとなることが期待される。

〔道路特定財源制度〕

租税特別措置の延長の是非について、与党と民主党が対峙し焦点となっているのが道路特

定財源の暫定税率の扱いである。与党が暫定税率の 10 年間の延長を示したのに対し、民主党は地方分も含めてすべての暫定税率を廃止、さらには、特定財源制度そのものも含めた自動車関係諸税の見直しにまで踏み込み、特定財源はすべて一般財源化、ガソリン等の燃料に対する課税は一般財源としての「地球温暖化対策税（仮称）」に一本化する等の主張をしている。

道路特定財源制度は、道路を利用する人が財源を負担するという受益者負担原則に基づいている。厳しい財政事情からの一般財源化等の要素も考えなければならないが、本来、税とは国民が要求する行政サービスの水準に応じて負担が決まるべきものであろう。道路特定財源の場合、サービスとは道路、負担とはガソリンや自動車の保有等に課される税ということになる。モータリゼーションが進んだ中で、国民の多くがサービスの利用者であり、また直接的・間接的な負担者であると言えることから、道路特定財源制度・暫定税率の在り方に関する議論は税本来の在り方を問いたず絶好の機会ともなる。国民の求める道路の水準・それに見合う負担の水準はどれくらいかという論点を基本に、暫定税率を継続し道路予算を維持するか、暫定税率を撤廃し道路予算を削減するか又は減収分を一般財源から調達し道路予算は維持するか、さらには自動車関係諸税を見直し、負担を増加させるか軽減させるか、またその税収は一般財源か特定財源かなど、国民のニーズに合わせて様々な選択肢が考えられる。こうした議論の中で、諸外国に比べ低いとされる我が国の納税者意識の高揚も図られよう。今後の国会における活発な議論が望まれる。

おわりに

現在、我が国の財政は、毎年度公債残高が累増し債務残高 GDP 比も上昇する危機的状況にあり、平成 20 年度においても 25.3 兆円の新規国債発行が予定されている。国債の償還が「60 年ルール」に基づいて行われていることからかんがみれば、国債の発行とは、孫や曾孫の世代の支払いを約束して、祖父母が買い物をしているようなものである。このまま少子化が続けば、将来の「現役世代」は先細っていく。負担する人数が少なくなっていくのを承知で借入れを増やしているこの現状を、まず再認識しなければならない。

その上で、社会保障の財源等の諸課題に対応するための議論を進めていかなければならない。税制は社会の在り方を決める根本である。地球環境等を含め、後の世代にどのような社会を残すのか、税制は直接的・間接的に関わっている。今後の社会の在り方を見据えた幅広い議論を期待したい。

1 『日本経済新聞』（平 19.12.26）

2 利回りは「東証要覧 2007」による。ただし、『日本経済新聞』（平 20.1.5）によれば、株式相場の急落を反映し、1 月 4 日の東証 1 部上場企業の予想配当利回りは 1.62 % となっている。

3 平成 19 年度予算案ベースでは、地方の財源となる分を除いた消費税収が約 7.5 兆円であるのに対し、高齢者 3 経費は約 12.8 兆円であり、約 5.3 兆円の開きがある。