

# 税制抜本改革に伴う車体課税及び地方法人課税の見直し

## — 地方税法等の一部を改正する法律案 —

総務委員会調査室 星 友佳

### 1. はじめに

平成 24 年 8 月、社会保障・税一体改革の一環として、消費税率の引上げ等を内容とする税制抜本改革法<sup>1</sup>が成立し、平成 25 年 10 月 1 日には消費税率（国・地方）を平成 26 年 4 月 1 日に 5%から 8%に引き上げることが確認された<sup>2</sup>。

税制抜本改革法第 7 条は、国・地方を通じた税制抜本改革及び関連諸施策の具体化に向けた検討に当たっての基本的方向性を示しており、その中に掲げられた車体課税及び地方法人課税の見直しが平成 26 年度税制改正の検討過程で大きな論点となった。これらについての与党の検討結果は、「平成 26 年度税制改正大綱」（平成 25 年 12 月 12 日自由民主党・公明党）（以下「26 年度与党大綱」という。）に取りまとめられ、さらに同大綱を踏まえ政府は「平成 26 年度税制改正の大綱」を平成 25 年 12 月 24 日に閣議決定した。

この閣議決定に基づき、平成 26 年度の地方税制改正を行うための「地方税法等の一部を改正する法律案」（閣法第 10 号）が平成 26 年 2 月 7 日に閣議決定され、同日国会に提出された。本稿では、車体課税及び地方法人課税の見直しを中心に、本法律案の概要等について紹介する。

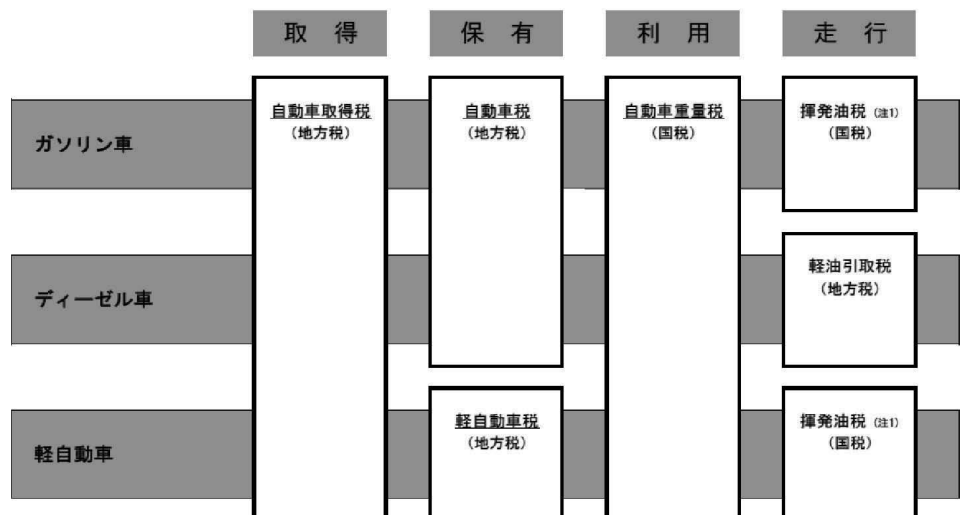
### 2. 車体課税の見直し

#### （1）自動車関係諸税の種類

現在、自動車には、消費税のほかに 8 種類の税が取得・保有・利用・走行の各段階で課されている（図表 1）。

このように多種類の税が課されている状況に対し、従来より自動車業界等から税負担が複雑

図表 1 自動車関係諸税



注1 地方揮発油税（国税）も併せて課税されている。

注2 下線を付した税目は、車体課税。

※ 自動車用の石油ガス容器に充てんされている石油ガスに対しては、石油ガス税（国税）が課される。

（出所） 「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」（平 25. 11） 参考図表に加筆

で過重であるなどの批判があり、税制の簡素化や税負担軽減を要望する声が上がっていた。

## (2) 車体課税（地方税）の概要（図表2）

### ア 自動車取得税

自動車の取得者に対して都道府県が課す税<sup>3</sup>である。創設時は地方の道路に関する費用のための目的税（道路特定財源）であったが、平成21年度から一般財源化され、普通税となった。従来より、消費税との二重課税である、道路特定財源の廃止により課税根拠を喪失している等の理由から軽減・廃止の要望がなされている。

### イ 自動車税

自動車の所有者に対して都道府県が課す税<sup>4</sup>である。税率は種別や用途、総排気量等により区分され、規定されている。なお、平成13年度には、環境負荷の大小により重課・軽課を行う特例措置が創設された。

### ウ 軽自動車税

軽自動車、原動機付自動車等に対してその所有者に市町村が課す税<sup>5</sup>であり、昭和33年に創設された。税率は総排気量及び規格によって年額が規定されている。

図表2 車体課税（地方税）の概要

#### 【自動車取得税】

項目	内容
課税主体	都道府県
納税義務者	自動車の取得者
課税客体	自動車の取得（二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
課税標準	自動車の取得価額
税率	自家用自動車（軽自動車除く） 5%（当分の間の措置 本則は3%） 営業用自動車及び軽自動車 3%
免税点	50万円（平成30年3月31日まで。本則は15万円）
交付金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区を含む）に交付（更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
税収	1,900億円（平成25年度地方財政計画額）

#### 【自動車税】

項目	内容
課税主体	都道府県
納税義務者	自動車の所有者
課税客体	自動車（二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
税率 ※制限税率は標準税率の1.5倍	<標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 <グリーン化による特例税率>（平成13年度創設） 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）
税収	1兆5,497億円（平成25年度地方財政計画額）

【軽自動車税】

項目	内容
課税団体	市町村
納税義務者	軽自動車等の4月1日現在の所有者
課税客体	軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
税率	<標準税率> (例)
※制限税率は標準税率の1.5倍	・原動機付自転車 例：総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（一部を除く） 1,000円（年額） ・軽自動車及び小型特殊自動車 例：四輪以上で乗用・自家用のもの 7,200円（年額）
税収	1,852億円（平成25年度地方財政計画額）

（出所） 「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」（平25.11）より作成

### （3）見直しに係る経緯

#### ア 平成21年度税制改正

平成21年3月、麻生内閣が提出した「所得税法等の一部を改正する法律」（平成21年法律第13号）（以下「平成21年度税制改正法」という。）が成立した。同法附則第104条第1項では、「平成20年度を含む3年以内の景気回復に向けた集中的な取組により経済状況を好転させることを前提として、遅滞なく、かつ、段階的に消費税を含む税制の抜本的な改革を行うため、平成23年度までに必要な法制上の措置を講ずるものとする」と規定された。そして同条第3項では、第1項の措置を講じるに当たっての検討の基本的方向性が示され、自動車関係諸税についての項目も盛り込まれた。具体的には同条第3項第4号において、「自動車関係諸税については、簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制の在り方及び暫定税率（中略）を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討すること」と規定された。

#### イ 税制抜本改革法の成立

平成21年9月の政権交代を経て、民主党政権は社会保障・税一体改革に取り組み、平成24年3月に野田内閣から提出された税制抜本改革法案が、民主党、自由民主党及び公明党の3党による修正協議を経て、同年8月に成立した。

車体課税については、同法第7条において、「自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う」と規定され、引き続き検討されることとなった。また、見直しの時期については、3党の実務者協議において、消費税率（国・地方）の8%への引上げ時までには結論を得ることとされた<sup>6</sup>。

#### ウ 「平成25年度税制改正大綱」（平成25年1月24日自由民主党・公明党）の決定

平成24年12月の政権交代後、安倍内閣が取り組んだ平成25年度税制改正においては、自動車取得税について、消費税増税時までには廃止を求める経済産業省・自動車業界と、代替財源が確保されないままでの廃止に反対する総務省・地方団体が対立した。平

成 25 年 1 月に自由民主党及び公明党が決定した「平成 25 年度税制改正大綱」（以下「25 年度与党大綱」という。）においては、「自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、（中略）抜本的な改革を行うこととし、平成 26 年度税制改正で具体的な結論を得る」とされた。具体的な方向性としては「自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税 10 %の時点で廃止する。消費税 8 %の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。」、「消費税 10 %段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない」との方針が示された。

これに対し、地方六団体は、地方の重要税源として不可欠な自動車取得税の代替財源について、「具体的な措置が明記されなかったことは、誠に遺憾」、「平成 26 年度税制改正に向けた検討に当たっては、地方団体の意見を十分踏まえ、都道府県及び市町村に減収が生ずることのないよう、地方税又は少なくとも地方譲与税による安定的な税財源を確保するべきであり、この措置が同時に実施されない限りは、自動車取得税は廃止するべきではないことを強く求める」との声明を発表した<sup>7</sup>。

## エ 平成 26 年度税制改正に向けた検討

25 年度与党大綱において示された車体課税の見直しの方向性に基づいて、専門的見地から検討を行い、具体策について意見を述べるため、平成 25 年 5 月、地方財政審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」が設置された。検討事項とされたのは、①自動車税における環境性能等に応じた課税の具体的な制度設計、②自動車取得税の代替財源（自動車税における環境性能等に応じた課税のほか、国及び地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、確保できる安定的な財源の候補）及び③消費税（国・地方）の引上げ時期やエコカー減税の期限（平成 27 年 3 月末）等を踏まえた円滑な移行のための段取りの 3 点<sup>8</sup>である。

同年 11 月、同検討会は次の内容の「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」を取りまとめ、地方財政審議会が 11 月 25 日に総務大臣に提出した意見<sup>9</sup>にも同趣旨の内容が盛り込まれた。

### （ア）環境性能等に応じた課税についての提案

課税のタイミング及び方法に係る各 3 案を提示し、グリーン化機能が最も強いものとして、課税のタイミングについては、「自動車・軽自動車についての初年度特例課税（First-Year-Rate：F Y R）又は環境性能割を導入して購入時に課税を実施する」案を評価した。また課税の方法については、「燃費値及び取得価額をベースとして課税するが、（中略）一定額の基礎的な控除を導入する」案を評価した。

### （イ）車体課税に関するその他の課題（自動車取得税の代替財源の確保等）について

自動車取得税の代替財源は、現在の車体課税における不均衡の是正により相当程度の確保が可能として、自動車税について、営業用自動車の税率引上げ<sup>10</sup>や環境性能の劣る

自動車に対する重課強化等を、軽自動車税について、負担水準の適正化<sup>11</sup>、経過年数による重課の導入等を検討すべきとした。また、原動機付自転車に係る軽自動車税については、徴税コストと行政サービスの受益に見合った税率水準への適正化を提言した<sup>12</sup>。

#### (ウ) 円滑な制度移行のための経過措置等について

平成 25 年 10 月に与党が取りまとめた「民間投資活性化等のための税制改正大綱」<sup>13</sup>において「消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ」自動車取得税を見直すこととされた。これを受け、消費税率 8%段階の自動車取得税について、単純な税率引下げではなく<sup>14</sup>、現在の免税点に加え、一定の燃費基準等を満たしている自動車への基礎控除の導入等によるエコカー減税の拡充を行うことを提案した<sup>15</sup>。

その後、与党の税制調査会において検討が開始され、消費税率 8%段階の自動車取得税について「一定の燃費基準を満たすことを条件に、60 万～100 万円を課税対象から差し引く「基礎控除」を導入する」<sup>16</sup> 総務省案と税率の一律引下げを求める経済産業省案のどちらを採用するかについて論点となった。また、特に軽自動車税の税率引上げ案については軽自動車メーカー等から強い反発が起きた。

こうした経緯を経て、前述のように、同年 12 月の 26 年度与党大綱の取りまとめ、さらに、政府の「平成 26 年度税制改正の大綱」の閣議決定を経て、本法律案に車体課税の見直しが盛り込まれた。

### (4) 法律案の概要（車体課税部分）

#### ア 自動車取得税の見直し（対象は平成 26 年 4 月 1 日以後に取得される自動車）

##### (ア) 税率の引下げ

自動車取得税の税率（一定税率）を次のように引き下げる。

- ・自家用自動車（軽自動車を除く）は、5%（現行）から 3%に引下げ
- ・営業用自動車及び軽自動車は、3%（現行）から 2%に引下げ

総務省が提案した基礎控除を導入する案は、自動車業界等が求めていた税率を一律に 3%引き下げる案と比較して「低価格車ほど税負担が減ることから、低所得層にもメリットがある」<sup>17</sup>、「地方財政への影響も少ないとみられている」<sup>18</sup> との利点があったが、「仕組みが複雑過ぎる」<sup>19</sup>、「国際競争にさらされている中型車や高級車に恩恵が少ない」<sup>20</sup> との批判を受けて採用されなかった。ただし、税率の引下げ幅については与党の「自治体の減収を最小限に抑える必要がある」<sup>21</sup> との判断により上記のとおりとされた。

##### (イ) いわゆる「エコカー減税」の拡充

現行、税率が 75%軽減されている自動車については軽減割合を 80%に、50%軽減されている自動車については軽減割合を 60%に拡充する（図表 3）。

図表 3 自動車取得税の「エコカー減税」の拡充

【乗用車等の例】	（現行）	（H26.4～H27.3）
対象車	内容	内容
電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車	非課税	非課税
平成27年度燃費基準+20%達成		▲80%
平成27年度燃費基準+10%達成	▲75%	▲60%
平成27年度燃費基準達成	▲50%	

（出所） 総務省資料、「平成 26 年度経済産業関係税制改正について」及び「平成 26 年度国土交通省税制改正説明資料」より作成

## イ 自動車税の見直し

排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）の期限は平成25年度末までとなっていたが、基準の切替えと重点化、拡充を行った上で、2年延長する（図表4）。

図表4 「自動車税のグリーン化」特例の延長・拡充

【軽課】（現行）		（改正案）	
取得期間 平成24年4月1日～平成26年3月31日 軽課年度 平成25年度、平成26年度（取得の翌年度分のみ）		取得期間 平成26年4月1日～平成28年3月31日 軽課年度 平成27年度、平成28年度（取得の翌年度分のみ）	
対象車	内容	対象車	内容
電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、天然ガス自動車	概ね▲50%	電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、天然ガス自動車 クリーンディーゼル車	概ね▲75%
平成27年度燃費基準+20%達成		平成27年度燃費基準+20%達成 （平成32年度燃費基準達成）	概ね▲50%
平成27年度燃費基準+10%達成		平成27年度燃費基準+20%達成 （平成32年度燃費基準未達成）	
平成27年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準達成
	概ね▲25%		

## 【重課】（現行）

取得期間 平成24年4月1日～平成26年3月31日  
重課年度 平成25年度、平成26年度  
（対象車に該当することとなった翌年度から毎年度）

対象車	内容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車  除外：電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス、被けん引車	概ね+10%
新車新規登録から13年を超えているガソリン車（又はLPG車）	

## （改正案）

取得期間 平成26年4月1日～平成28年3月31日  
重課年度 平成27年度、平成28年度  
（対象車に該当することとなった翌年度から毎年度）

対象車	内容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車  除外：電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス、被けん引車	概ね+15%
新車新規登録から13年を超えているガソリン車（又はLPG車）	

（注）バス（一般乗合用を除く）及びトラック（被けん引車を除く）については、現行の重課割合（概ね10%重課）のまま据え置き。

（出所） 総務省資料、「平成26年度経済産業関係税制改正について」及び「平成26年度国土交通省税制改正説明資料」より作成

## ウ 軽自動車税の見直し（図表5）

### （ア）軽四輪車等及び小型特殊自動車に係る税率の引上げ

軽四輪車等及び小型特殊自動車の標準税率を、平成27年度分から、自家用乗用車は

1.5 倍に、その他は約 1.25 倍<sup>22</sup> に引き上げる。なお、軽四輪車等については、平成 27 年 4 月 1 日以後に最初の新規検査を受けるものから新税率を適用する。

(イ) 経年車の重課

グリーン化を進める観点から、最初の新規検査から 13 年を経過した軽四輪車等について、平成 28 年度分から標準税率のおおむね 20 % の重課を導入する。

(ウ) 原動機付自転車、二輪の軽自動車等及び二輪の小型自動車に係る税率の引上げ

これらの車種については、新車・既存車を問わず、平成 27 年度分から標準税率を約 1.5 倍に引き上げる（2,000 円未満の税率の場合は最低 2,000 円に引上げ）。

図表 5 軽自動車税の見直し

【軽自動車税・三輪以上の軽自動車及び小型特殊自動車】

区 分			標準税率		重課税率(注2)	
			現行	改正案(注1)	現行	改正案
四輪以上	乗用	自家用	7,200 円	10,800 円	制度なし	12,900 円
		営業用	5,500 円	6,900 円		8,200 円
	貨物用	自家用	4,000 円	5,000 円		6,000 円
		営業用	3,000 円	3,800 円		4,500 円
三輪			3,100 円	3,900 円	制度なし	4,600 円

【軽自動車税・原動機付自転車、二輪の軽自動車等及び二輪の小型自動車】

区 分			標準税率		重課税率	
			現行	改正案	現行	改正案
二輪	原付	50cc以下	1,000 円	2,000 円	制度なし	制度なし
		50cc超～90cc以下	1,200 円	2,000 円		
		90cc超～125cc以下	1,600 円	2,400 円		
		ミニカー	2,500 円	3,700 円		
	軽二輪(125cc超～250cc以下)等		2,400 円	3,600 円		
	小型二輪(250cc超)		4,000 円	6,000 円		

注1: 軽自動車については、平成27年度以後に最初の新規検査を受けるものから新税率を適用。

注2: 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車並びに小型特殊自動車は対象外。

(出所) 総務省「地方税法等の一部を改正する法律案の概要」別紙

(5) 主な論点

消費税率が 8 % へ引き上げられる平成 26 年度（初年度）に見込まれている自動車取得税の 900 億円の減収（税率引下げ分及びエコカー減税の拡充分の合計）は、後年度の自動車税及び軽自動車税の増税に先行するため、地方財政への影響を注視していく必要がある。

軽自動車の増税については「使っている人は低所得者層も多く、弱い者いじめだ」<sup>23</sup> との意見や、「軽自動車は公共交通機関が衰退した地方を中心に、生活の足として重宝されている。一家で複数台所有している家庭も珍しくなく、税額が上がれば日常生活に影響が出るのは必至だ。」<sup>24</sup> との指摘があり、消費税率引上げの影響と併せ、国民生活に与える影響が懸念される。また、軽自動車税の税率の引上げ後に「高齢者や女性など、軽自動車の主な顧客層を中心に買い控えが起きるのでは」<sup>25</sup> との声もあり、期待される税収増の効果が得られるのか懸念される。加えて、自動車取得税の廃止に伴う代替財源を軽自動車税の増税に求めたことに対しては、『「取りやすいところから取る」印象が強い』<sup>26</sup> との批判がある。

さらに、26年度与党大綱では、消費税率10%段階で、25年度与党大綱を踏まえ、「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施する」方針を打ち出しているが、同方針に対しては、「取得税を廃止して取得税によく似た新たなしくみをつくる、というわかりにくい中身になっている」<sup>27</sup>と批判されている。これは25年度与党大綱で「安定的な財源を確保し、グリーン化を進めるという矛盾した見直し目標を盛り込んだ」<sup>28</sup>ことに起因するものであり、両者の目的を達成しつつ、これまで目指してきた方向性である簡素化に資する制度を構築できるのか、平成27年度税制改正で得られる具体的な結論が注目される。また、26年度与党大綱において、今後、軽自動車税の軽課を検討することとされているが、軽課の実施はグリーン化の推進及びユーザーの負担軽減の両面で効果的ではないかと考えられることから、制度設計を注視していく必要がある。

### 3. 地方法人課税の見直し

#### (1) 地方法人課税の現状

現在、地方法人課税として、都道府県が法人住民税及び法人事業税（以下「地方法人二税」という。）を、市町村が法人住民税を課している。平成25年度における税収見込額は、法人住民税が都道府県及び市町村の合計で2兆4,636億円、法人事業税が4兆1,074億円（うち地方法人特別譲与税1兆7,643億円）である（図表6）。

法人住民税は、資本金等の額等に応じて定額の税率が定められている「均等割」と法人税額を課税標準とする「法人税割」から成る。また、法人事業税は、法人が行う事業を課税客体として、法人の所得等に応じた税率が定められている。

図表6 法人課税の概要

法人税 (国)		所得	税率	法人税額	
8.7兆円			25.5%		
※ 税収の34%は地方交付税の原資					
法人住民税 (県・市)	法人税割	市	12.3%	1.4兆円	
		県	5%	0.5兆円	
	均等割			0.5兆円	
【資本金1億円超の普通法人】 2.4兆円					
法人事業税 (県)	所得割	所得	7.2%	1.7兆円	
	外形標準課税	付加価値割	付加価値額 (収配分額+繰上り年度繰越)	0.48%	0.5兆円
		資本割	資本金等の額	0.2%	0.2兆円
【資本金1億円以下の普通法人・公益法人等】 1.4兆円					
4.1兆円 (1.8兆円)	所得割	所得	9.6%	1.4兆円	
	【電気供給業・ガス供給業・保険業を営む法人】 0.4兆円				
	収入金額課税	収入金額	1.3%	0.4兆円	

※ ( )内は地方法人特別税 (内数)

(出所) 平成25年度第4回税制調査会資料「総務省説明資料〔地方法人課税の在り方〕(平25.12.2)



地方法人二税は、極めて偏在度が高い税目であり、地方法人二税の人口一人当たりの税収額は、最大の東京都と最小の奈良県で格差が 5.3 倍（平成 23 年度決算額）となっている。また、法人事業税及び法人住民税法人税割は、税収の年度間の変動も大きい。

## （２）見直しに係る経緯

### ア 地方法人特別税及び地方法人特別譲与税制度の創設

福田内閣による平成 20 年度税制改正においては、地方法人二税の税収の急速な回復による地域間の財政力格差の拡大を背景として、地方税の偏在是正が重要課題とされた。

具体的な是正策として、総務省が税源交換（偏在度の小さい地方消費税と偏在度の大きい地方法人二税の交換）を提案した一方、財務省は地方団体間の水平的調整で対応すべきで、偏在の最大要因である地方法人二税の配分の見直しが最も効果的と提案した<sup>29</sup>。

結果的に、税源交換は実現に至らなかったが、「税制の抜本的な改革において偏在性の小さい地方税体系の構築が行われるまでの間の措置」<sup>30</sup>として、法人事業税（所得割・収入割）の一部（地方消費税 1%に相当する 2.6 兆円分）を分離して地方法人特別税（国税）とし、その税収を地方法人特別譲与税として、人口及び従業者数を基準に都道府県に譲与するものである地方法人特別税・譲与税が創設された。

### イ 税制抜本改革法の成立

前述の平成 21 年度税制改正法は、附則第 104 条第 3 項第 7 号で「地方税制については、地方分権の推進及び国と地方を通じた社会保障制度の安定財源の確保の観点から、地方消費税の充実を検討するとともに、地方法人課税の在り方を見直すことにより、税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築を進めること」と規定した。

さらに、平成 24 年 8 月に税制抜本改革法が成立した。同法第 7 条第 5 号でも地方税制についての検討の基本的方向性が示され、「地方法人特別税及び地方法人特別譲与税について、税制の抜本的な改革において偏在性の小さい地方税体系の構築が行われるまでの間の措置であることを踏まえ、税制の抜本的な改革に併せて抜本的に見直しを行う」、「税制の抜本的な改革による地方消費税の充実と併せて、地方法人課税の在り方を見直すことにより税源の偏在性を是正する方策を講ずることとし、その際には、国と地方の税制全体を通じて幅広く検討する」とされた。

### ウ 「地方法人課税のあり方等に関する検討会」における検討

税制抜本改革法を踏まえ、平成 26 年 4 月の第一段階の消費税率（国・地方）の引上げの施行前に見直しの内容を明らかにするため、平成 24 年 9 月、地方財政審議会に「地方法人課税のあり方等に関する検討会」が設置され、地方法人特別税の抜本の見直しや地方法人課税のあり方等について検討が行われた。同検討会は平成 25 年 11 月に「地方法人課税のあり方等に関する検討会報告書」を取りまとめた。同報告書では、地方消費税率の引上げにより、地方交付税の交付団体では、社会保障・税一体改革に伴う社会保障関係費の支出増を上回る地方消費税の増収分が臨時財政対策債等の減少と相殺される一方で、不交付団体ではそのまま財源超過額の増となり、不交付団体と交付団体間の財政力格差が拡大することから、偏在是正措置が必要であるとして、法人事業税よ

りも偏在性が大きく、また、国の法人税と課税ベースの共通性の高い法人住民税法人税割の地方交付税原資化を図ることを検討すべきとの考え方を示した。さらに、前述の地方財政審議会が11月25日に総務大臣に提出した意見にも同趣旨の内容が盛り込まれた。

図表7 地方法人課税のあり方等に関する検討会報告書の概要

[地方法人課税のあり方等に関する基本的な認識について]

- 地方自治の原則は「税」であること、受益と負担の関係等から、偏在性が小さく税収が安定した地方税体系の構築が原則。その上でなお存在する地方団体間の財源の不均衡の調整は、地方交付税制度で対応することが原則。
- 地方法人特別税・譲与税制度は、将来的な消費税1%相当額との税源交換等を念頭に置きつつ、税源偏在・財政力格差を早急に是正するために「偏在性の小さい地方税体系を構築するまでの間」の暫定措置として創設された異例の措置。
- 地方法人課税は、受益に応じた負担を法人の事業活動に求めるためにも引き続き重要な役割を担うべき。
- 地方法人所得課税は、税収の偏在性が大きく年度間の税収の変動が大きいこと等から、
  - ・ 法人住民税法人税割 → 都道府県分及び市町村分の交付税原資化
  - ・ 法人事業税所得割 → 外形標準課税の拡充(付加価値割の充実等)を目指すべき。

[地方法人課税のあり方等に関する見直しの方策について]

- 地方消費税の引上げにより、不交付団体の財源超過額は拡大し、不交付団体と交付団体間の財政力格差が拡大することから、偏在是正のための措置が必要。
- 地方消費税の充実又は消費税に係る地方交付税法定率分の地方消費税化と、法人住民税法人税割の地方交付税原資化による税源交換を基本的な目標とすべき。
- 今回の税制抜本改革においては既に地方消費税の税率引上げが決定していることを踏まえ、税制抜本改革法第7条第5号口の規定に基づき、法人住民税法人税割の一部の交付税原資化を図ることを検討すべき。
- 地方法人特別税・譲与税制度については、異例の暫定措置であることから、廃止の上、法人事業税に復元することを基本に検討すべき。法人住民税法人税割の交付税原資化の規模が一定の範囲内にとどまる場合には、暫定措置として、現在と同様の偏在是正制度を補完的に措置せざるを得ない場合もあるのではないか。

(出所) 「地方法人課税のあり方等に関する検討会報告書(概要)」(平25.11)

## エ 見直し案に対する都市部の反対意見

法人事業税の一部が地方法人特別税として既に国税化されているにもかかわらず、更に法人住民税についても一部を地方交付税の原資とすることを提案した検討会の見直し案に対しては、税収の多い都市部の地方団体から強い反対の声が上がった。東京都・神奈川県・愛知県・大阪府の4都府県は11月15日、総務省に対し「地方法人課税の見直しに関する緊急共同要請」を実施<sup>31</sup>し、「①法人事業税の暫定措置を平成26年度税制改正において確実に撤廃し、地方税として復元すること、②法人住民税法人税割の一部国税化を行わないこと」を求めた。見直し案に反対の理由としては「受益と負担という税負担の原則に反し、地方分権改革の流れに全く逆行する」、「地方の企業誘致、地域経済活性化へのインセンティブを損ない、地方の自主的な努力を阻害する」ことを挙げた。

また、指定都市市長会も11月21日に自由民主党・公明党税制調査会役員等に対して

行った「平成 26 年度税制改正に関する指定都市市長会緊急要請」<sup>32</sup>において、「法人住民税は、地域の構成員である法人が、市町村から産業集積に伴う社会資本整備などの行政サービスの提供を受けていることに対する応益負担であり、市町村の基幹税目として重要な役割を果たしている」として、法人住民税法人税割の一部国税化に反対した。

#### オ 26 年度与党大綱の決定

報告書等を踏まえ議論が行われた結果、26 年度与党大綱において「消費税率 8 % 段階において、地域間の税源の偏在性を是正し、財政力格差の縮小を図るため、法人住民税法人税割の税率を引き下げるとともに、当該引下げ分に相当する、課税標準を法人税額とする地方法人税（仮称）を創設して、その税込全額を交付税及び譲与税配付金特別会計に直接繰り入れ、地方交付税原資とする。なお、この偏在是正により生じる財源（不交付団体の減収分）を活用して、地方財政計画に歳出を計上する。また、地方法人特別税・譲与税の規模を縮小し、法人事業税に復元する。」との見直しの方向性が決定された。この方針は、前述のとおり政府の「平成 26 年度税制改正の大綱」の閣議決定を経て、本法律案に盛り込まれた。

### （3）法律案の概要（地方法人課税部分）

#### ア 法人住民税法人税割の税率の引下げ

地域間の税源の偏在性を是正し、財政力格差の縮小を図るため、消費税率（国・地方）8 % 段階において、法人住民税法人税割の税率を次のように引き下げる（〔 〕内は制限税率）。

- ・道府県民税：5.0 % [ 6.0 %] → 3.2 % (▲ 1.8 %) [ 4.2 %]
- ・市町村民税：12.3 % [14.7 %] → 9.7 % (▲ 2.6 %) [12.1 %]

これにより、都道府県分及び市町村分を合わせて 4.4 % 税率を引き下げることになる。

なお、税率引下げ相当分については、各事業年度の所得に対する法人税の額を課税標準とする地方法人税（税率 4.4 %）を国税として創設する<sup>33</sup>。その税込額は全額交付税及び譲与税配付金特別会計に繰り入れ、地方交付税原資とする。

#### イ 地方法人特別税の規模の縮小（法人事業税への復元）

地方法人特別税の税率を引き下げることにより、地方法人特別税の規模を 3 分の 1 縮小し、法人事業税に復元する（地方法人特別税等に関する暫定措置法を改正）。

ア、イの改正は、平成 26 年 10 月 1 日以後に開始する事業年度から適用する。

### （4）主な論点

26 年度与党大綱においては、「消費税率 10 % 段階においては、法人住民税法人税割の地方交付税原資化をさらに進める。また、地方法人特別税・譲与税を廃止するとともに現行制度の意義や効果を踏まえて他の偏在是正措置を講ずるなど、関係する制度について幅広く検討を行う」との方針が示されている。そのため、新たに地方交付税の原資となる法人住民税法人税割の規模や地方法人特別税・譲与税制度に代わる実効的な偏在是正策をどのように構築していくのかについて議論の進捗が注目される。

図表8 地方法人課税における偏在性是正措置

- 消費税率8%の段階において、地域間の税源の偏在性を是正し、財政力格差の縮小を図るため、法人住民税法人税割の一部を国税化して、新たに「地方法人税（仮称）」を創設し、その税込額を地方交付税原資とする。
- また、平成20年度改正において、臨時的措置として導入されている「地方法人特別税・譲与税」については、1/3の規模を法人事業税に還元する。

○法人住民税法人税割の引下げ。

・都道府県 税率 5.0%(5,459億円) → 3.2%(▲1.8%)(1,965億円)  
 ・市町村 税率 12.3%(13,921億円) → 9.7%(▲2.6%)(2,943億円)

○平成25年度収入見込み額で約5,000億円を国税化  
 ○平成19年度～23年度決算額の平均では約6,000億円

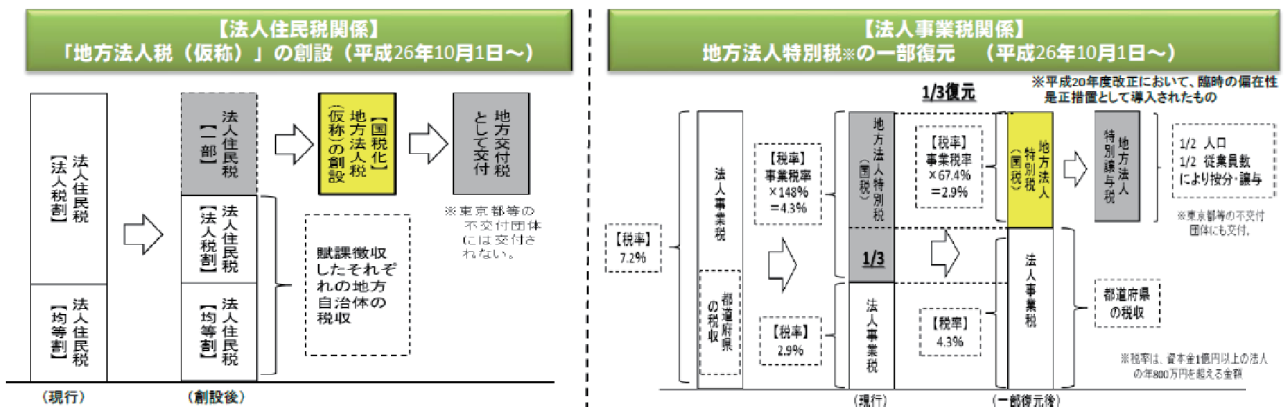
※金額は平成25年度収入見込み額

○「地方法人税（仮称）」を創設（上記引下げ分相当：税率：4.4%、課税標準は各課税事業年度の法人税額）し、その税込額を交付税特別会計に直接繰り入れ、地方交付税原資とする。

○平成25年度法人税収入見込み額8.7兆円の4.4%は、約3,800億円

○地方法人特別税・譲与税は、1/3の規模を法人事業税に還元。

【地方法人特別税収】17,643億円（平成25年度収入見込み額） → 1/3の額：約5,900億円を還元。



（出所） 「平成26年度経済産業関係法制改正について」（平25.12）（経済産業省）

しかし、法人住民税法人税割の一部国税化して地方交付税として再配分する今回の措置は、国から地方への税源移譲の流れに逆行するもので、「受益と負担の関係に反し、また真の分権型社会の実現の趣旨にも反する」<sup>34</sup> との批判を免れることができない側面があることに鑑みれば、引き続き地方に税源を移譲する改革を継続する必要がある。

また、今回の地方法人課税の見直しが実質的な効果を発揮し始めるのは平成27年度からであり、同年度の地方財政計画において、偏在是正により生じる財源の取扱いがどうなるかも注視していく必要がある。

#### 4. その他の主な改正事項

本法律案において、車体課税及び地方法人課税の見直し以外の主な改正事項は次のとおりである。

##### （1）復興支援のための税制上の措置

東日本大震災に係る津波により甚大な被害を受けた区域のうち、市町村長が指定・公示した区域内に所在する土地及び家屋（使用状況等を総合的に勘案して課税することが適当と認める土地及び家屋を除く。）について、固定資産税及び都市計画税の課税免除又は2分の1減額課税措置を1年延長する。

## (2) 主な税負担軽減措置等

### ア 新築住宅に係る固定資産税の税額の減額措置の適用期限の延長

一定の要件を満たす新築住宅及び新築の認定長期優良住宅に対して課する固定資産税を一定期間2分の1に減額する措置について、その対象資産の新築期限を2年（平成28年3月31日まで）延長する。

### イ 耐震改修が行われた既存建築物に係る固定資産税の税額の減額措置の創設

平成25年の耐震改修促進法<sup>35</sup>の改正に伴い耐震診断を義務付けられ、その結果が所管行政庁に報告された家屋（一部を除く）について、政府の補助を受けて、平成26年4月1日から平成29年3月31日までの間に、現行の耐震基準に適合させるよう改修工事を行った場合において、その旨を市町村に申告したものに限り、改修工事が完了した年の翌年度から2年度分の当該家屋に係る固定資産税の税額を2分の1減額する。

### ウ 国家戦略特区法に基づく中核事業のうち医療分野における収益性の低い研究開発の用に供する設備等に係る固定資産税の課税標準の特例措置の創設

国家戦略特別区域法に基づく特定中核事業のうち医療分野における一定の研究開発に関する事業の実施主体として同法の認定区域計画に定められた者が、国家戦略特別区域内において取得した当該研究開発の用に供する一定の設備等に係る固定資産税について、課税標準を最初の3年間価格の2分の1とする措置を平成28年3月31日まで講ずる。

### エ 公害防止施設・設備に係る固定資産税の特例措置等へのわがまち特例の導入

固定資産税の課税標準の特例が適用される公共の危害防止のために設置された施設又は設備について、対象資産を一部見直し、一部わがまち特例<sup>36</sup>を導入した上、その対象資産の取得期限を平成28年3月31日まで延長する。

## (3) その他

航空機燃料譲与税に係る譲与基準について、騒音世帯数割の算定に用いられる航空機騒音の評価指標が変更されたことに伴い、航空機燃料譲与税については、2分の1（現行3分の1）の額を着陸料の収入額で、他の2分の1（現行3分の2）の額を騒音地区内の世帯数で按分することとする等の見直しを行う（航空機燃料譲与税法を改正）<sup>37</sup>。

## 5. おわりに

車体課税及び地方法人課税の見直しについては、平成27年度税制改正に向けて引き続き議論が行われることとなる。車体課税の見直しについては、環境性能に配慮した自動車の技術開発の進展に伴う新たな枠組みに対応した税制の整備が、喫緊の課題である地球温暖化対策の更なる推進につながり得る。グリーン化がより効果的に発揮されるとともに、制度趣旨について国民の理解を得られ、かつ地方財源の安定的な確保に資するような税制が構築されることが望まれる。

また、地方法人課税の見直しについては、「地方消費税率の引き上げは地方税収の充実強化の大目標に適う成果であるが、それに伴う偏在是正の措置では、厳しい利害対立に直

面する」<sup>38</sup> という矛盾を抱えつつ、偏在是正策を講じていく必要に迫られている。偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築の実現に向けて、今後もより充実した議論が続けられることが期待される。

#### 【参考文献】

地方財務協会編『月刊「地方税」別冊 改正地方税制詳解（平成 24 年）』（地方財務協会 平成 24 年）

地方財務協会編『月刊「地方税」別冊 改正地方税制詳解（平成 25 年）』（地方財務協会 平成 25 年）

高見富二男「平成 26 年度税制改正の概要—デフレ脱却・経済再生の実現と税制抜本改革の着実な実施—」『立法と調査』No. 349（平 26. 2）

安藤範行「歳出特別枠・別枠加算の見直しと地方法人税の交付税原資化—平成 26 年度地方財政対策—」『立法と調査』No. 349（平 26. 2）

（ほし ゆか）

---

<sup>1</sup> 「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」（平成 24 年法律第 68 号）。なお、地方消費税率の引上げ等を内容とする「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための地方税法及び地方交付税法の一部を改正する法律」（平成 24 年法律第 69 号）も同時に成立した。

<sup>2</sup> 『消費税率及び地方消費税率の引上げとそれに伴う対応について』（平 25. 10. 1 閣議決定）

<sup>3</sup> 「権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目して課される税」とされているほか、「自動車の取得者が、自動車もたらす交通事故、CO<sub>2</sub>排出、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方自治体が提供する行政サービスから便益を受けることに着目して課される税」とであるとされている。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11）13 頁

<sup>4</sup> 「財産税的性格と道路損傷負担金性格を併せ持つ税」とであるとともに、近年は「環境性能に応じた初年度軽課、後年度重課が特例措置として講じられるなど、環境損傷負担金性格も併せ持つ」とされている。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11）13 頁

<sup>5</sup> 自動車税と同様に財産税的性格、道路損傷負担金性格及び環境損傷負担金性格の 3 つの性格を併せ持つ税とされている。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11）14 頁

<sup>6</sup> 『税関係協議結果』（平 24. 6. 15）民主党ウェブサイト<<http://www.dpj.or.jp/download/7219.pdf>>

<sup>7</sup> 『「平成 25 年度与党税制改正大綱」について』（平 25. 1. 24）（地方六団体）

全国知事会ウェブサイト<<http://www.nga.gr.jp/news/H25.1.24%20yotouzeiseikaiseitaikou.pdf>>

<sup>8</sup> 『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11）3～4 頁

<sup>9</sup> 『平成 26 年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見』（平 25. 11. 22）（地方財政審議会）

<sup>10</sup> 「自動車税における営業用自動車と自家用自動車の関係（営自格差）については、（中略）現在の約 3 倍の格差は合理性を欠いていると考えられる」とされた。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11）28 頁

<sup>11</sup> 報告書では、軽自動車税の負担水準の適正化を検討すべき理由として、軽自動車と小型自動車の差異（価格、車両重量等）が縮まっている現状のほか、「1,000cc 以下の自動車税と 2 万円以上の格差があるのは、軽自動車の特殊性を考慮したとしても、バランスを欠いていると考えられること」、「地方団体からは、（中略）軽自

動車の大型化・高性能化及び自動車税との負担の均衡等を考慮し、税率を引き上げること等の要望が出されていること」等が挙げられた。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11） 30 頁

<sup>12</sup> 理由として、徴税効率が極めて悪い現状に鑑みて地方団体から標準税率について早急に適切な見直しを図ることを要請されていることを挙げている。『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11） 31 頁

<sup>13</sup> 消費税率引上げに伴う経済対策と総合的な成長力強化策の必要性から、民間投資活性化のための税制措置等を通常の年度改正から切り離し、前倒しする形で取りまとめられた。

<sup>14</sup> 「関連業界からは、消費税が 8%に引き上げられる段階において、自動車取得税の税率を 3%引き下げることが要望されているが、単純な税率引下げは、現在、エコカー減税が適用されていない環境性能に劣る自動車の取得時の負担を、一律に引き下げる効果を持つものであり、環境インセンティブの面から問題がある。また、税率の引下げは、その効果が高額自動車ほど大きいことにも留意すべきである。」（『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11） 33 頁）と指摘された。

<sup>15</sup> この手法によれば、「基礎控除額未満の低価格の自動車の場合、消費税率の引上げ後の方が、税負担が軽減されることになる」（『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』（平 25. 11） 33 頁）とされる。

<sup>16</sup> 『毎日新聞』（平 25. 11. 29）

<sup>17</sup> 『毎日新聞』（平 25. 11. 29）

<sup>18</sup> 『産経新聞』（平 25. 11. 29）。なお、同記事において「総務省案による税収減は 500 億～ 900 億円、経産省案は 1200 億円」とされている。

<sup>19</sup> 『産経新聞』（平 25. 11. 29）

<sup>20</sup> 『朝日新聞』夕刊（平 25. 12. 10）

<sup>21</sup> 『読売新聞』（平 25. 12. 11）

<sup>22</sup> 農業者や中小企業者等の負担を考慮し、引上げ幅が抑制されている。『平成 26 年度税制改正大綱』（平 25. 12. 12）（自由民主党・公明党） 5 頁

<sup>23</sup> 『読売新聞』（平 25. 11. 6）

<sup>24</sup> 『産経新聞』（平 25. 11. 10）

<sup>25</sup> 『日経産業新聞』（平 26. 1. 24）

<sup>26</sup> 『毎日新聞』（平 25. 12. 17）

<sup>27</sup> 『日本経済新聞』（平 25. 11. 29）

<sup>28</sup> 『日本経済新聞』（平 25. 11. 29）

<sup>29</sup> 平成 19 年第 26 回経済財政諮問会議（平 19. 11. 8）

<sup>30</sup> 「地方法人特別税等に関する暫定措置法」（平成 20 年法律第 25 号）第 1 条

<sup>31</sup> 東京都ウェブサイト<<http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2013/11/20nbe300.htm>>

<sup>32</sup> 指定都市市長会ウェブサイト<[http://www.siteitosi.jp/activity/pdf/h25\\_11\\_21\\_01\\_01.pdf](http://www.siteitosi.jp/activity/pdf/h25_11_21_01_01.pdf)>

<sup>33</sup> 地方法人税を創設するための「地方法人税法案」（閣法第 8 号）が第 186 回国会に提出されている。

<sup>34</sup> 『平成 26 年度税制改正に関する指定都市市長会緊急要請』（脚注 32 参照）

<sup>35</sup> 「建築物の耐震改修の促進に関する法律」（平成 7 年法律第 123 号）

<sup>36</sup> 地方税の特例措置について、国が一律に定めていた内容を地方自治体が自主的に判断し、条例で決定できるようにする仕組み（地域決定型地方税制特例措置）の通称。平成 24 年度税制改正において導入。

<sup>37</sup> 航空機燃料譲与税は、着陸料収入額及び騒音世帯数の 2 つの基準により空港関係都道府県及び市町村に譲与されている。今回の改正は、騒音世帯数割の算定に用いている環境省の航空機騒音に係る評価指標が変更されたことにより、現行の譲与割合のままでは、一部の団体に譲与税額が集中するなど、譲与税の配分が大きく変動することから、譲与割合の見直しが必要とされたことによるものである。

<sup>38</sup> 小西砂千夫「26 年度地方税改正の苦心」『自治日報』（平 25. 12. 20・27）