⑵　課税自主権の拡充

理想の自治には、課税の自由が含まれる。できるだけ国による制約は取り除かれなければならない。負担が増大してもサービスを拡充する方がいいか、それともサービスを縮小して負担を軽くするか、住民が選択できなければならない。

ただし、それは地方税でサービスの基幹的な部分を賄えるようにすることが前提である。貧弱な地方税体系のままで、不足する部分は地方税の超過課税や法定外税の創設で賄うように強いるならば、住民が耐え難い負担を余儀なくされ、崩壊の危機にさらされる地域も出てこよう。

実質的に、地方自治体の課税自主権を制約しているものに、地方税における税負担軽減措置等や政策誘導的な色彩が強い控除がある。全国一律に法律で規定しているため、地方自治体が自主的に判断する余地がない。こうした軽減措置は可能な限り廃止し、残す場合にも、地方自治体が条例で自由に決められる仕組みを考えるべきである。

消費税・地方消費税の賦課徴収は、暫定的に国が行うこととされているが、地方自治体も課税の主体として応分の責任を果たす方法を検討すべきである。

⑶　地方税のグリーン化

地球温暖化はグローバルな課題だが、その対策はまずローカルで考えられなければならない。それぞれの地域で、風土に合った循環型の生き方ができれば、自ずと課題は解消していく。すでに、森林の保全を目的とした森林環境税や産業廃棄物の埋め立てに対する産業廃棄物税などの法定外の地方税の導入が広がっているが、各地で自然的社会的条件に応じた対策と負担の仕方について創意工夫が求められる。

同時に、CO_2排出抑制に向けて、地方税体系全体を、環境への負荷に応じた課税の割合を高める形に改めていかなければならない。地方税のグリーン化である。

現在、国において、燃料に対する環境税の導入が議論されているが、燃料を消費したところで課税する方がCO_2排出抑制の効果は高いことから、本来は地方税として導入すべきである。課税技術上、やむを得ず、国税での課税を検討する場合には、地方が地球温暖化対策の相当な部分を担っていることに配慮し、地方の税財源を確保する仕組みをつくるべきである。

自動車に対する課税についても、運輸部門のうち自家用車のCO_2排出量が増加している実情を踏まえ、自動車重量税と自動車税を一本化し、CO_2排出量と税額が連動する仕組みの環境自動車税の創設を検討すべきである。これは簡素で偏在性の小さい地方税体系にも資することになろう。

2　地方交付税等

⑴　財源保障と財源調整

どこに住んでも、標準的な行政サービスを受けられるようにするため、サービスの担い手である地方自治体に財源を保障しているのが地方交付税である。この財源保障によって地域間の財源の不均衡を是正する財源調整（格差是正）機能も果たしている[1]。

地方交付税が個々の地方自治体の財源を保障するものであるのに対し、地方財政計画は、国の経済政策等と整合性を保ちながら、地方財政全体としても標準的な行政サービスに支障のないよう財源を保障する役割を担っている。いわばミクロとマクロの両面から財源保障していることになる。

昨今、「地方交付税の財源保障機能を廃止し、財源調整機能に特化すべき」「地方財政計画を廃止すべき」といった論も見受けられるが、財源保障を放棄してしまえば、地域によっては標準的な行政サービスの提供が困難になろう。財源保障機能を伴わない財源調整は、財政需要を考慮しないことから、調整の基準を見失い、恣意的なものに堕す恐れもある。財源調整機能と財源保障機能は一体不可分なものでなければならない。

⑵　地方交付税の性格と特別会計への直入

地方交付税は、国税５税の一定割合[2]とされているが、これは本来地方の税収とすべきものを、国が代わって徴収しているもので、「間接課徴形態の地方税」と考えるべきものである。交付税特別会計の廃止論も見受けられるが、地方の固有財源としての地方交付税の性格を否定するものである。むしろ交付税特別会計を維持した上で、国の財政状況に左右されない地方の固有財源としての性格をより明確にするため、国税５税の一定割合を、国の一般会計を通さず、交付税特別会計に直接繰り入れることとすべきである。

⑶　法定率の引き上げと特別会計借入金の計画的縮減

国税５税の法定率分が必要な地方交付税総額と比べ著しく不足する場合には、法定率の引き上げ等により、必要な総額を確保することになっている（地方交付税法第６条の３第２項[3]）。

昨今の地方財政は、毎年度巨額の財源不足が生じ、平成８年度以降15年間連続で同条項に該当しているにもかかわらず、法定率の引き上げはなされていない。代わりに、交付税特別会計の借入や臨時財政対策債の発行などその場しのぎの対策を繰り返してきた。その結果、交付税特別会計の借入金残高と臨時財政対策債の発行残高はともに約34兆円に達している。同法の定める本来の姿に立ち戻って、地方交付税の法定率の引き上げにより、地方の財源不足を解消し、地方交付税の安定性と地方自治体の予見可能性を高めることが先決である。

交付税特別会計の新規の借入は、平成19年度以降停止されたが、財源不足のため、借入金の償還は、後年度への繰延が続いている。借入金の償還は地方財政が避けて通ることのできない課題であり、計画的な縮減が求められる。

⑷　算定方法の更なる簡素化・透明化

地方交付税により、きめ細かく財源保障をしようとすれば、算定方法がある程度複雑になるのはやむを得ない。しかし、専門家にしか理解できないようでは、民主的なコントロールが困難になる恐れがあるし、地方自治体にとっては将来が予見不可能になる。これまでも順次、簡素化・透明化を進めてきたが、さらに見直しを進めなければならない。

地方債の元利償還金に対する交付税措置（いわゆる事業費補正）については、政策誘導的との批判も踏まえ、昨年度、大幅な見直しをしたが、さらに廃止・縮減の余地がないか、不断の見直しをすべきである。

特別交付税は交付税総額の６％とされているが、算定方法が不透明とか、交付額が固定化していないか等の批判もある。災害や口蹄疫の発生など普通交付税では算定できない特別の財政需要に対応するという本来の役割に照らして、現在の総額に占める割合が適切な水準かどうかを再点検し、必要な見直しを行うべきである。

⑸　交通安全対策特別交付金制度の見直し

交通安全対策特別交付金は、交通反則金収入を原資として、地方自治体に対し道路交通安全施設整備の財源として交付されるものである。昭和58年度からは、交通反則金を交付税特別会計（交通安全対策特別交付金勘定）に直接繰り入れ、同会計を通して地方自治体に交付する仕組みになり、地方譲与税と同様、地方の財源としての性格がより明確になった。

行政刷新会議の事業仕分けでは、この特別会計への直入の仕組みを廃止し、一般会計に統合することとされた。しかし、そもそも交通反則金の通告事務は都道府県の自治事務であり、これまでの制度改正の方向性や、交通反則金は地方の財源として直接、都道府県の収入にすべきという意見にも配慮しながら、さらに検討すべきである。

3　地方債

起債の自由は自治の重要な条件であり、制約はできる限り取り除かなければならない。地方債制度は、平成18年度に許可制から協議制に移行したが、そもそも地方債に対する国の関与は、地方債の総量についてのマクロ経済との調整や地方財政の健全性確保、地方債全体の信用維持が目的である。国の関与がこの目的達成のために必要最小限になるよう見直しを進め、地方自治体の起債自主権の確立を急ぐべきである。