税制抜本改革法では、個別間接税や地方法人課税のあり方も見直すことになっているが、社会保障・税一体改革は、国と地方を通じた社会保障給付の安定財源を確保するために行うものであり、特に、地方自治体は、社会保障分野において重要な役割を果たしていることから考えても、地方の減収につながる見直しは、一体改革の趣旨から可能な限り行わないこととすべきである。

特に、消費税率の段階的な引上げに際しての個別間接税のあり方の検討に際しては、それぞれの個別間接税の課税目的や果たしている役割に十分留意することが必要である。また、消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定の分野のみ税負担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。

なお、消費税率の段階的な引上げに伴う低所得者対策について、総合的に検討することとされているが、複数税率の導入には、財源の問題、対象範囲の限定の問題、インボイス導入に伴う様々な問題等の大きな課題があることに留意すべきである。

税制の抜本改革が行われるまでの暫定措置として創設された地方法人特別税及び地方法人特別譲与税については、地方消費税率の引上げ時期を目途に抜本的に見直すとともに、地方法人課税のあり方を見直すことにより、地域間の税源偏在の是正の方策を講ずることとされている。このため、当審議会に「地方法人課税のあり方等に関する検討会」を設置したところであり、地域間の税源偏在の是正に向け地方法人課税のあり方等について幅広い検討を進めていく。

3　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、自ずと課題は縮小していく。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処理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。これは、汚染者負担の原則に沿うものであり、環境の保全を図るために、地方自治体が提供する行政サービスからの受益に応じた税負担を求めるという意味で、応益課税の原則とも整合的である。

第二　平成25年度の地方税制改正等への対応

以上のような基本的な方向性に沿って、平成25年度の地方税制改正等において当面する課題に対応する際の考え方は、次のとおりである。

1　車体課税のあり方

⑴　車体課税の基本的な考え方

現在、自動車に関しては、取得・保有・走行の各段階においてバランスのとれた総合的な課税が行われている。その中で、取得段階における課税として位置づけられるのが、自動車取得税である。

自動車取得税は、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である。また、自動車の取得者が、自動車がもたらす交通事故、CO_2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である。

複数の道府県において先駆けて課税され、その後法定税化されたという経緯から、地方が自主的に創設した税であるともいえる。

⑵　自動車取得時の税負担のあり方

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法において、「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の観点から」見直しを行うことが求められている。関係業界団体や関係省庁からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、一般財源化により課税根拠を失ったとして、その廃止を求める要望がなされている。

しかし、自動車取得税は、消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なることから、二重課税との主張は当たらない。このことは、消費税創設時（平成元年度）に物品税が廃止された一方で自動車取得税が存続されたこと、消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成９年度）に自動車取得税の負担調整が行われていないことからも明らかである。欧州諸国でも取得時の車体課税と一般消費税との併課が一般的であること、日本の個別間接税収がＯＥＣＤ諸国に比して低いことを考慮すれば、自動車取得時の税負担が諸外国との比較において過大とはいえない。

消費税率の段階的な引上げに際して、複数税率の導入を含めた低所得者対策が論点となっている中で、自動車の取得に関する税負担のみ軽減することについては、慎重な検討が必要である。

現在、自動車取得税及び自動車重量税の収入のうち約5,000億円が地方自治体の財源となっており、特に市町村にとって貴重な財源となっている。また、偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系が求められる中で、都市部と比較して地方部ほど一人当たり税収が大きい自動車取得税は、偏在是正に重要な役割を担っている。

なお、平成21年度に創設されたいわゆるエコカー減税により、自動車取得税及び自動車重量税の税収は約４割も減っており、既に税制として十分に「負担の軽減」に対応しているところである。

こうしたことから、新たな関連税制の姿を示すことなく、自動車取得税及び自動車重量税を廃止することは、適当ではない。

⑶　環境対策としての車体課税

自動車取得税及び自動車重量税は、ＯＥＣＤ環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなる。仮に両税の負担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。

当審議会は、平成22年に、自動車関連税制全体の抜本的見直しの一方策として、「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」との意見を述べている。今回の両税の抜本的見直しの検討に際しては、こうした視点も含め、様々な角度からの議論を十分に尽くすことが期待される。

2　地球温暖化対策のための地方財源の確保

地方自治体は、エネルギー起源CO_2排出抑制策や森林吸収源対策といった、地球温暖化対策について様々な分野で多くの事業を実施している。こうした中で、国においては、全化石燃料を対象とした「地球温暖化対策のための税」が施行されたところである。地方自治体が地球温暖化対策に果たす役割を適切に反映させる制度として、「地球温暖化対策のための税」の一定割合を地方へ譲与するなど、地方の財源を確保・充実する仕組みをつくるべきである。

3　住宅関連の地方税制のあり方

⑴　不動産取得税

不動産の取得に対し課される不動産取得税は、不動産の取得の背後にある担税力に着目して課される税である。昭和29年に固定資産税の税率を引き下げることによって創設された経緯があり、固定資産税の前取りと説明されていたことからも明らかなように、資産税的性格を有している。消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なるものである。不動産取得税は、3,265億円（平成24年度税収見込額）の税収がある都道府県財政を支える主要税目となっている。

税制抜本改革法では、「住宅の取得については、取引価額が高額であること等から、消費税率の引上げの前後における駆け込み需要及びその反動等による影響が大きいことを踏まえ、一時の税負担の増加による影響を平準化し、及び緩和する観点から、住宅の取得に係る必要な措置について財源も含め総合的に検討する」こととされている。

この点、過去の消費税創設時（平成元年度）及び消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成９年度）には、それぞれ不動産取得税の新築住宅特例の控除額の引上げ等を行っている。その結果、新築住宅特例の適用対象住宅の約８割が実質的に非課税となっている。

したがって、不動産取得税の新築住宅特例の控除額の引上げ等の効果は、主として大規模な住宅を取得する高所得者に限定される点に留意して慎重に検討すべきである。