2　地方法人課税の偏在是正

⑴　地方法人課税の偏在是正の基本的な方向性

地方法人課税のうち、法人の所得を課税対象とする地方法人所得課税については、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などから、地方自治体の安定的な財政運営に大きな影響がある。

税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系を構築する観点から、都道府県及び市町村の法人住民税法人税割は交付税原資化、法人事業税所得割は外形標準課税の拡充（付加価値割の充実等）を目指すべきである。

地方消費税率引上げにより、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、偏在是正のための措置が必要である。そのため、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である。一方で、今回の税制抜本改革においては、既に地方消費税率の引上げが地方税に係る税制抜本改革法において決定していることを踏まえ、同法第７条第５号ロの規定に基づき、法人住民税法人税割の一部の交付税原資化を更に進めることを検討すべきである。

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である。その際は、法人住民税法人税割の交付税原資化により、より望ましい偏在是正措置に移行していくべきである。しかしながら、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、現在と同様の法人事業税を用いた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と考えられる。

⑵　平成26年度与党税制改正大綱

平成26年度与党税制改正大綱においては、消費税率（国・地方）８％段階の対応として、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、その全額を交付税特別会計に直接繰り入れるとともに、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復元することとされた。

また、消費税率（国・地方）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・譲与税制度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。」と方針を明記している。

これらの措置及び方針は、当審議会の考える基本的な考え方に沿うものと評価できる。したがって、消費税率（国・地方）10％段階の地方法人課税の偏在是正措置については、平成26年度与党税制改正大綱に基づき、消費税率（国・地方）10％引上げ時に確実に実施できるよう必要な検討を進めていくべきである。

3　車体課税のあり方

⑴　車体課税の基本的な方向性

地球温暖化はグローバルな課題であり、その対策としてのCO_2排出抑制に向けて、地方税体系全体に関し、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ねばならない。地方税のグリーン化である。特に我が国のCO_2排出量のうち、自動車全体で約15％を占めることから、車体課税をより積極的に環境関連税制として位置づけていくべきである。

⑵　平成27年度税制改正における課題

平成26年度税制改正で決定された車体課税の見直しは、この基本的な方向性に沿ったものと評価できる。一方で、今般、消費税率（国・地方）10％への引上げが見送られることから、消費税率（国・地方）10％段階の措置である環境性能課税の導入等については、平成26年度与党税制改正大綱に基づき、消費税率（国・地方）10％引上げ時に確実に実施できるよう必要な検討を進めていくべきである。

平成27年度税制改正においては、平成27年３月に期限を迎える自動車取得税におけるエコカー減税の見直しを実施することが求められる。この見直しに関し、減税の基準となる省エネ法に基づく燃費基準については、平成27年度燃費基準が当該年度までに達成すべきものであり、また最新の燃費基準に対して税制上のインセンティブを付与すべきであることから、平成32年度燃費基準を用いることとし、当該基準を上回る性能に着目する制度とすべきである。

軽減率や軽減対象については、新車全体の６割以上が既に平成32年度燃費基準を達成している中で、エコカーとして差別化を図り税制上のインセンティブを有効に機能させる点や、エコカー減税の対象車の普及拡大や軽減率の拡充により平成26年度の税収が当初より大幅に減少する見込みである点を考慮すると、より段階的に税率を軽減させる仕組みとなるように見直すべきである。

また、軽自動車税の軽課については、平成32年度燃費基準を上回る性能に着目する制度とするとともに、軽自動車も含めた環境性能課税の導入時に、環境性能課税や登録車におけるグリーン化特例の見直し後の制度と整合的なものとなるよう見直すことが必要である。

⑶　消費税率（国・地方）10％段階の措置

前述の消費税率（国・地方）10％段階の措置に関しては、当審議会としても、本年、関連業界等から広く意見を聞きながら検討してきたところである。その中では、自動車に関する税負担の軽減を求める意見もあったが、消費税率の段階的引上げに伴って、広く国民に負担をお願いする中で、自動車に関する税負担のみを軽減することに対しては慎重な姿勢で臨む必要がある。以下、参考までに当審議会の考え方を示すこととする。

環境性能課税については、平成26年度与党税制改正大綱において「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する」ものとされており、当審議会も同様の認識である。

環境性能課税は、環境性能の優れた車両の普及促進や技術革新へのインセンティブの観点から、環境性能が一定の水準よりも高い車両を対象とし、その程度に応じて減税となる仕組みが望ましい。地方税のグリーン化の観点から環境負荷に応じた税制として設計されている点を考慮すると、環境性能課税は、登録車及び軽自動車（相対的に環境負荷が少なく、燃費基準が定められていない二輪車は除く。）を対象とした共通の仕組みとする必要がある。なお、検討の際には課税実務にも配慮すべきである。

大気汚染防止の観点から、排ガス規制も考慮した制度とする必要がある。また、技術革新の進展の中でインセンティブ効果が保たれるよう、一定年度ごとに燃費基準値等要件の見直しを行うことが必要である。

自動車税のグリーン化特例の見直しについては、グリーン化へのインセンティブを高める観点から、環境性能課税において非課税とされる車両を対象に、その中でも特に環境性能が高い車両について減税が大きくなる形で制度を設け、グリーン化特例が環境性能課税に連動する仕組みとなるよう現行特例の期限である平成28年３月に向けて検討を進めるべきである。

4　固定資産税のあり方

⑴　固定資産税に関する負担調整措置等

固定資産税においては、土地及び家屋について、３年に１回、価格の変化を反映する評価替えを行うとともに、価格変動に伴う税負担の激変を緩和するための負担調整措置等も併せて検討を行っているが、平成27年度は評価替えの年に当たる。

土地に係る固定資産税については、平成６年度に評価の均衡化・適正化を目的に、地価公示価格等の７割を目途に評価を行う「７割評価」を行ったことから、評価額に対する税負担の水準について、大幅に低下する市町村があったことに加え、土地間での大きなばらつきが生じた。

こうしたことを踏まえ、税負担の上昇を緩やかにする措置を講じるとともに、税負担の均衡化の達成を早めるため、住宅用地の課税標準の特例（住宅用地特例）の特例率の拡大（200㎡までの小規模住宅用地１／４→１／６、200㎡を超える一般住宅用地１／２→１／３）等の措置を講じたところである。