その方向性としては、配偶者控除を廃止するとともに廃止によって生じる財源を子育て支援の拡充に充てる案、配偶者控除に代えて移転的基礎控除を導入する案、配偶者控除に代えて夫婦世帯を対象とした控除を導入する案、配偶者控除の適用要件である配偶者の収入103万円以下を引き上げる案などが挙げられている。この課題は、家族のあり方や働き方に関する国民の価値観に深く関わる問題でもあることから、国民的議論が十分に尽くされる必要がある。

働き方の選択に対して中立的な税制を構築することは、個人住民税としても重要である。配偶者控除のあり方については、所得税における制度改正の方向性を見極めつつ、これまで述べてきた個人住民税の性格・役割を踏まえて検討することが重要である。

また、個人住民税の人的控除は、個人住民税の地域社会の会費的性格から、所得税と同様の体系としながら、その金額が所得税より低く設定されていることに留意する必要がある。

⑵　県費負担教職員の給与負担事務の見直しに伴う税源移譲

指定都市は他の市町村と比較して特に規模が大きく、行財政能力も高いことから、現行でも様々な事務が都道府県から指定都市に移譲されている。都道府県と指定都市との間で指摘されている「二重行政」を解消するため、指定都市が処理できる事務については、できるだけ指定都市に移譲することが望ましい。

その際に、事務の移譲により指定都市に新たに生じる財政負担については、適切な財政措置を講じる必要がある。まとまった財政負担が生じる場合には、税源の配分も含めて財政措置のあり方を検討すべきである。

平成26年に成立した第４次分権一括法㊟3により、県費負担教職員の給与負担事務等が関係道府県から指定都市に移譲されることとなり、施行日は平成29年４月１日とされている。

事務移譲にあたっては、指定都市側と関係道府県側の間において、事務移譲に伴う財政措置として、個人住民税所得割の２％を税源移譲することに合意されていた。このため、合意内容に沿って、平成29年度税制改正において税率の改正その他の法制上の措置を講じることが必要である。

その際、事務移譲後、新たな税率が適用されるまでの間、地方税法上の交付金により、関係道府県から指定都市に対し、税源移譲相当分を交付する等、円滑な移譲のための措置が必要である。

２　車体課税

⑴　基本的な方向性

自動車ユーザーは、地方自治体が提供する道路等の自動車関連行政サービスからの受益を得ている。車体課税は、これらのサービスを提供するために必要な貴重な財源である。今後、ますます道路・橋りょう等の社会資本の維持管理更新費が増加する見込みであり、地方税の応益課税の原則を踏まえると、車体課税に係る税収を充実・確保していく必要がある。

また、近年の動きとして、環境性能に優れた自動車の税負担を軽減し、一定期間経過した自動車の税負担を重くするなど、車体課税は、環境関連税制としての性格を併せ持つこととなっている。

今月４日、京都議定書に代わる、2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が発効した。我が国のCO_2排出量のうち約17％を占める運輸部門（うち、自動車部門で約15％）においても、2013年度比27.6％の排出量削減とされており、これまで以上に、自動車の燃費改善や次世代自動車の普及等を促進する施策展開が必要である。

消費税率の引上げ時期の延期に伴い、自動車税及び軽自動車税において環境性能割を導入する時期が２年半延期されることになったとしても、引き続き、車体課税が持つ環境関連税制としての機能を強化していかなければならない。

⑵　当面の課題

（消費税率の引上げ時期の変更に伴う対応）

車体課税を巡る最も大きな状況変化は、平成31年10月に予定されている消費税率の引上げである。平成29年度以降の税制改正に当たっては、消費税率の引上げ前後における駆け込み需要と反動減が過剰なものにならないように、税制上どのような対応策を採り得るかということも念頭に置きながら、特例制度の基準や延長期間の設定等について、慎重に取り組んでいくことが必要である。

また、平成28年度税制改正においては、消費税率が平成29年４月に引き上げられることを前提に、自動車取得税の廃止及び環境性能割の導入を通じて負担の軽減を図ることとされていたが、消費税率の引上げ時期が延期されたことを踏まえれば、引上げまでの期間内は、これまでと同程度の水準の税収を確保すべきである。

（自動車税の税率の堅持）

低迷する国内販売・生産の底上げや一時的な景気対策のために自動車税の税率を引き下げるべきとの主張がある。しかし、新車の販売台数の伸び悩みは、現役世代人口の減少や保有期間の長期化、若者の車離れといった構造的な要因によるものが大きいと考えられる。税の引下げという手法では、引下げ前の買い控えや引下げ後への購入の先送りなど、消費動向に一時的な変化が生じることはあり得ても、長期に渡って需要を刺激することはできず、根本的な問題の解決にならないことを認識すべきである。また、保有課税として毎年度定額を賦課される自動車税を、一時的な景気対策のために見直すことは避けるべきである。

さらに、自動車税は、都道府県の税収のうち約１割を占める貴重な財源であることに加え、都市部と比較して地方部ほど一人当たり税収が大きく、地域間税収の偏在縮小に重要な役割を果たしている。地方財政が引き続き厳しい状況にある中で、安易に税率の引下げを行うべきではない。

現在、自動車税については、取得初年度においては月割課税、廃車年度においては月割還付が行われている。これらの制度のあり方について議論を行う際には、月割課税・月割還付いずれの制度も、自動車の使用月数に応じて課税を行うという考え方から導かれているものであることを踏まえ、両者は一体的に扱うべきである。

（エコカー減税及びグリーン化特例の基準切り上げ）

自動車取得税のエコカー減税延長に当たっては、環境性能の優れた自動車の普及促進や技術革新へのインセンティブ機能を回復する観点から、非課税対象となる自動車の重点化を行うべきである。また、平成27年度燃費基準はすでに過去において達成すべき基準であり、税制上のインセンティブは最新の燃費基準に対応すべきであることから、減税対象については、平成32年度燃費基準を一定水準以上達成している自動車に限定する必要がある。

自動車税・軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の見直しについては、２年半後の環境性能割導入時において、グリーン化特例（軽課）の対象を、環境性能割において非課税とされる車両に重点化することを視野に入れつつ、グリーン化へのインセンティブを高める方向で制度設計を行うべきである。

３　固定資産税

⑴　基本的な方向性

固定資産税は、固定資産（土地、家屋及び償却資産）の保有と市町村の行政サービスとの間に存する受益関係に着目した財産税であり、どの市町村にも広く存在する固定資産を課税客体とした税源の偏在が小さい市町村の基幹税目である。

人口減少、高齢化の進展により、社会保障施策の必要性の高まりに伴う民生費・衛生費の増など市町村歳出が増加する中、固定資産税収は、土地の地価下落などを主な原因として、平成11年度のピーク時と比較して、平成26年度には約６千億円の減収となっており、長期的にも減少傾向にある。

社会保障や地方創生等、今後ますます増大する市町村の財政需要を支えるため、固定資産税の安定的な確保が重要である。