

地方分権時代にふさわしい地方税制の
あり方に関する調査研究会報告書

令和5年3月

一般財団法人 自治総合センター

はしがき

人口減少や急速な高齢化の進行とともに、経済のグローバル化、情報通信技術の革新等に伴う企業活動の広域化や多様化等により、我が国の経済社会の構造は大きく変化している。地方団体を取り巻く環境も近年様々な変化に直面しており、人口減少や高齢化等の課題は、歳入歳出両面において影響を及ぼすことが考えられる。その中で、地方税制においても、これまで前提とされてきた経済社会構造が大きく変化してくることに伴う様々な課題に今後直面していくことが考えられる。

本調査研究会では「経済社会の構造変化に対応した地方税制のあり方」をテーマとして、令和2年度までの3年間、基礎的な状況把握を行った上で、令和3年度及び4年度の2年間でこれまでの地方税制改革を振り返り、今後の地方税制のあり方について議論を行ったところである。

具体的には、令和4年度においては、固定資産税及び車体課税について議論を行い、その上で、これまでの議論を踏まえ、地方税制における今後のあるべき姿と方向性についての議論を行った。なお、昨年度に引き続き、WEB会議形式により開催した。

本研究会のテーマは、中長期的な視点で地方税制を議論する試みであり、その検討のスケールも大きいものであることから、引き続き研究を深める必要があるが、今回の議論のとりまとめが今後の検討の参考になることを期待するものである。

最後に、今回の調査研究に当たり、御多忙のところ委員をお引き受けいただいた先生方に心から感謝を申し上げます。

令和5年3月

地方分権時代にふさわしい地方税制
のあり方に関する調査研究会

委員長 持田 信 樹
一般財団法人 自治総合センター
理事長 安 田 充

令和4年度

地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会委員名簿

委員長	持田 信樹	中央大学総合政策学部教授、東京大学名誉教授
委員	青木 宗明	神奈川大学経営学部教授
	赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授
	岡村 忠生	京都大学教授法学系（大学院法学研究科）
	柏木 恵	税理士、ヤンググローバル戦略研究所研究主幹
	澁谷 雅弘	中央大学法学部教授
	関口 智	立教大学経済学部・大学院経済学研究科教授
	中村 良平	岡山大学学術研究院社会文化科学学域（経済学系）教授（特任）
	沼尾 波子	東洋大学国際学部教授
	堀場 勇夫	青山学院大学名誉教授
	諸富 徹	京都大学大学院経済学研究科／地球環境学堂教授
	吉村 政穂	一橋大学大学院法学研究科教授
	丹羽 恵玲奈	東京都主税局税制部長
	松井 伸明	横浜市財政局主税部長
オブザーバー	池田 達雄	総務省自治税務局長
	鈴木 清	総務省大臣官房審議官（税務担当）
	山口 最丈	総務省自治税務局企画課長

（敬称略）

目 次

I	本年度の研究会における研究テーマ	1
II	地方税を巡る状況	2
1	平成の流れ	2
2	昨今の状況	3
III	経済社会構造の変化とその影響	4
1	人口減少・少子高齢化	4
(1)	人口動態・人口構造の変化	4
(2)	土地利用・都市のあり方等	5
(3)	人口動態・人口構造の変化が地方税収等に与える影響	6
(4)	人口減少・少子高齢化等に対応した諸外国の税制	7
(5)	外国人住民への対応	8
2	経済のグローバル化・デジタル化	10
(1)	企業の活動・組織形態	10
(2)	デジタル社会への対応	11
(3)	経済のデジタル化に伴う税制上の課題への諸外国の対応と新たな 国際課税ルールの議論の状況	11
(4)	自動車を取り巻く環境変化への対応	12
IV	地方税制における今後のあるべき姿と方向性	13
1	個人住民税	13
2	地方法人課税	15
3	固定資産税	19
4	地方消費税	21
5	車体課税	22

<参考資料>

資料 1	令和 4 年度第 1 回研究会（令和 4 年 5 月 2 7 日）資料	・ ・ ・ ・ ・	27
資料 2	令和 4 年度第 2 回研究会（令和 4 年 7 月 1 3 日）資料	・ ・ ・ ・ ・	99
資料 3	令和 4 年度第 3 回研究会（令和 4 年 9 月 6 日）資料	・ ・ ・ ・ ・	117

I 本年度の研究会における研究テーマ

本研究会では「経済社会の構造変化に対応した地方税制のあり方」をテーマとして、令和2年度までの3年間、基礎的な状況把握を行ってきた。

まず、平成30年度においては、人口減少や急速な高齢化の進行、経済のグローバル化、ICT技術の革新等に伴う企業活動の広域化・多様化等による経済社会の構造変化により今後の地方税制度において生じることが見込まれる、人口動態、土地利用・都市のあり方、企業の活動・組織形態などの課題について、各種のデータ等を踏まえて、各税目にわたり幅広い観点で議論を行い、論点の整理を行った。

次に、令和元年度においては、人口減少・少子高齢化への対応の観点から将来人口推計を用いたシミュレーションを行うとともに、経済のグローバル化・デジタル化の観点から海外調査を行うなど、調査・研究を行った。

令和2年度においては、これらを踏まえ、外国人住民の増加に伴う個人住民税の課題、デジタル社会への対応、地域交通の確保を巡る海外の事例などについて研究を行った。その上で、令和3年度及び4年度の2年間でこれまでの地方税制改革を振り返り、今後の地方税制のあり方について議論を行ったところである。

具体的には、令和3年度においては、個人住民税、地方法人課税及び地方消費税について、平成以降の地方税制の抜本的な改革を振り返り、その結果と意義、残された論点等を整理した。令和4年度においては、令和3年度に取り扱うことができなかった固定資産税及び車体課税について議論を行い、その上で、これまでの4年間の議論を踏まえ、各税目について、今後の方向性についての議論を行うこととした。

II 地方税を巡る状況

1 平成の流れ

平成の時代において、わが国においては地方税の充実確保と偏在性が小さく安定的な地方税体系の構築に向けた改革が進められてきた。

平成6年の税制改革では、少子・高齢化の進展をはじめとするわが国の経済社会の構造変化などに対応するため消費税率の引き上げにより消費課税の充実が図られると同時に、地方税源の充実を図る観点から、消費譲与税に代えて地方消費税が創設され、平成9年4月から導入された。

平成16年度からは、法人事業税について資本金1億円超の法人への外形標準課税の導入が行われた。この改正により、税負担の公平性の確保、応益課税としての税の性格の明確化、地方分権を支える基幹税の安定化が図られた。

また、いわゆる三位一体の改革により、平成19年度には所得税から個人住民税への3兆円規模の税源移譲が行われた。このとき、市町村と都道府県を併せた個人住民税の税率は、従来の超過累進税率（5%、10%、13%）から10%に比例税率化され、5%から10%へ増加する部分と、13%から10%へ減少する部分を合わせ、全体で3兆円の増となる設計となっていた。この比例税率化により、個人住民税の持つ応益的な性格が一層明確となったほか、偏在性の縮小にも資することとなった。

平成20年度以降には、地方団体間の財政力格差の拡大に対応するため、法人2税において偏在是正の取り組みが行われた。まず、平成20年度には、法人事業税の一部を国税化し、地方法人特別税及び地方法人特別譲与税（全額を人口及び従業員数を基準として譲与）を創設した。この措置は、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とされていたことから、その後、消費税率（国・地方）が平成26年4月に8%、令和元年10月に10%まで引き上げられたことに伴い、累次の偏在是正の措置が取られることとなった。平成26年度には、法人住民税法人税割の一部を国税である地方法人税として交付税原資化、令和元年度には地方法人税の税率を引上げ、あわせて地方法人特別税は廃止した。それと同時に、大都市部に税収が集中する構造的な課題に対応するための新たな偏在是正措置として、特別法人事業税及び特別法人事業譲与税（全額を人口を基準として譲与、不交付団体への譲与制限あり）が創設された。

地方消費税についても、消費税率の引上げにあわせて、税率の引上げが行われている。

これらの改革を通して、地方税収は平成元年度の30.9兆円から令和3年度には43.3兆円に増加し、人口一人当たり税収額の偏在度を示す指数（最大／最小の倍率）は、平成元年度の4.5倍から令和3年度には2.1倍に縮小している¹。

¹ 税収額には地方法人特別譲与税（～R1）及び特別法人事業譲与税（R2～）を含む。

2 昨今の状況

地方税収は、近年、経済再生への取組等により全体として増加しており、足下の税収は、平成 27 年度以降、40 兆円を超える等過去最高の水準となっている。

税目別の過去からの推移をみると、地方税収の最も大きなシェアを占める個人住民税は、平成 19 年度における 3 兆円の税源移譲による影響も含め、過去最高の水準となっている。

その次に大きなシェアを占めている固定資産税については、これまで約 20 年近く、安定的に 8 兆円台後半で推移しており、安定的な税である。平成 11 年頃をピークに若干の減少傾向となっていたが、近年は 9 兆円を超える過去最高水準まで持ち直している。

地方法人二税については、景気動向に大きく影響を受けるため、リーマンショック後の平成 21 年に大幅に減収しているものの、近年持ち直してきており、平成 31 年度には、固定資産税収に匹敵する規模となった。令和元年以降、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大等の影響もあり減収となっていたが、令和 5 年度の地方財政計画額においては 8.6 兆円（特別法人事業譲与税を含む）を計上するなど、再び回復傾向となっている。

さらに、地方消費税については、平成 26 年 4 月の消費税率引上げ後は概ね 4 兆円台後半で推移しており、令和元年 10 月からの消費税率 10% への引上げ後では、平年度ベースで概ね 6 兆円程度の収入となっている。

このように、近年の地方税収は伸びてきているが、地域間の財政力格差については留意をする必要がある。人口一人当たりの税収額の指数を確認すると、地方税全体では最大と最小の差が 2.1 倍となっている。このうち、個人住民税や固定資産税は、地方税全体と同様にそれぞれ 2.5 倍、2.3 倍の格差がある状況であるのに対し、地方消費税は清算後の推計値で 1.2 倍と比較的偏在性が小さくなっている。その一方で、地方法人二税は 3.5 倍と、偏在度が他の税目に比して高い状況となっている²。

中長期的な観点からは、足下の好調な地方税収が今後も継続的に維持できるかという点について、必ずしも楽観できる状況にない。そのため、本研究会においては、地方税に影響を及ぼすことが考えられる人口動態や経済のグローバル化、デジタル化等について、実態と今後の動向について概観した上で、経済社会構造の変化を見据えた今後の地方税制度における課題と方向性を検討した。

² 地方税全体及び地方法人二税には、特別法人事業譲与税を含む。

Ⅲ 経済社会構造の変化とその影響

1 人口減少・少子高齢化

(1) 人口動態・人口構造の変化

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、我が国の総人口は、2008年の1億2,808万人をピークに減少に転じ、その後も減少し続けることが見込まれている。総人口は2040年の1億1,092万人を経て、2053年には1億人を割って9,924万人となり、2065年には8,808万人になるものと推計される³。

また、老年人口（65歳以上）が増加し続ける一方で、生産年齢人口（15～64歳）や若年人口（14歳以下）は減少し続けることが予想されている。生産年齢人口は1995年の国勢調査では8,726万人に達したが、その後減少局面に入り、2065年には4,529万人となる。老年人口は、第二次ベビーブーム世代が老年人口に入った後の2042年に3,935万人でピークを迎える。平成27年度の人口規模別の市町村の人口動態をみると、ほぼすべての団体が自然減となっている一方で、社会増減では、人口規模の大きい団体が転入超過、人口規模の小さい団体が転出超過となっている。人口規模にかかわらず全ての団体に、人口の数%ずつの転入・転出が一年のうちに発生していることがわかる。

また、住民1万人当たりの転入・転出の数については、人口規模が小さくなるにつれて転入・転出がそれぞれ少なくなっていく傾向がある。ただし、特に3千人未満の団体を見ると、住民1万人あたりの転入・転出数が若干大きくなる傾向が見られる。この内訳をより詳細にみると、離島や山間部における転入者が多く、近年、都市部からの過疎地域への移住者が増加している調査結果等もあることから、小規模な市町村における移住者の増加も一定程度見受けられることがわかる。こうした移住者が、移住した後定住しているのか、一定期間を経て元の居住地に戻っているのかについては、明確なデータはないが、近年の特徴的な事例として、3,40代の夫婦や子連れ世帯の東京圏からの移住が多いことから、生活の本拠をそれまでの地域から別の地域へ移す選択が起きていることが一定程度うかがえる。

一定の時期における地方圏から都市圏への転入や転出の発生は、近年始まったことではなく、過去からも生じている現象である。一般的には、大学進学期において地方圏では転出超過となり、一方で、就職期において若干の転入超過になり、以降あまり大きな動きがなく、退職期に地方圏において転入超過が生じる傾向がある。近年の特徴としては、就職期においても地方圏に回帰する傾向がなく、むしろさらなる転出超過が生じている。大学進学期及

³ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成29年推計）

び就職期の二段階において、地方圏からの転出超過が起きていることから、三大都市圏への集中が高まっていると言える。その上で、退職期における地方圏の転入超過は、昔に比べて増えてきている傾向にある。

また、働き方やライフスタイルの変化、ICT技術や交通の発展により、人口移動も多様化している。一人の人のライフステージに着目をして、その人口移動の動態を見ると、これまでも一定の時期に地方部から都市部へ人口の流出が見られ、また一定の時期に都市部から地方部への人口の回帰が見られる動きがあったが、近年、特に就職期における都市部への人口流出が激化する一方で、退職期における地方圏への人口流入は増える傾向にある。このように生まれ育った地域、働いて税を納める地域と老後を過ごす地域が異なるケースが増えている中で、納税する地域と行政サービスを受取る地域が一致しない実態が増えてきているのではないかと考えられる。

また、コロナ禍を契機として、テレワークの導入等の働き方改革が進展する中で、国民の地方への関心が高まっており、1年という期間の間においても、同一の個人が、サテライトオフィス等を利用し、2地域で居住するといったワークスタイルも可能となってきた。さらには、単身赴任等によって、家族が複数地域に分かれて居住するケースや住民登録をしないまま移動することも考えられる。

今後は、このような人口動態や多様な働き方・ライフスタイルの変化に伴う経済社会構造の変化を踏まえた検討が必要である。

(2) 土地利用・都市のあり方等

以上のような人口動態・人口構造の変化は、地価や住宅建設需要等に影響を与えることも考えられる。

国土交通省の「地価公示」によると、地価は平成3年以降長期的にみると下落傾向にあり、近年は安定して推移している。また、新設住宅着工戸数は平成9年以降長期的にみると減少傾向にある。

空き家数については、過去から一定程度存在するものの、特に近年増加ペースが加速している。民間シンクタンクによる今後の推計では、2033年には空き家数が2,170万戸と、その割合は30.4%にまで増加するとの推計があり、住宅総数が堅調に伸びていく一方で、3戸～4戸に1戸は空き家になるほどに増加することが見込まれている。空き家数が全体として増加する中では、今後は大都市部などにおいても多くの空き家が発生していく可能性も考えられる。

所有者不明土地についても、近年、増加傾向にある。平成28年度地籍調査における土地所有者等に関する調査結果（国土交通省実施）によると、所有者不明の割合は、全体で0.41%程度とされている。一方、一般財団法人国土計画協会の所有者不明土地問題研究会が実施した土地の相続登記に係るアンケートに基づき、今後、土地の相続意向がない、または、相続意向は

あるが登記しないという回答をした者の割合から拡大推計すると、今後こうした所有者不明土地は増え続けていくのではないかとの推計もある。

空き家や所有者不明土地については、主に地方圏や林地において比較的多く発生している状況にあったが、都市部においても一定程度発生しているものであり、こうした都市部における空き家や空き地問題が、昨今、「都市のスポンジ化」という現象として、今後更に増加していくのではないかと注目されている。

都市のスポンジ化は、そこに居住する利便性や魅力の低下、コミュニティの弱体化につながり、人口の郊外流出等によって、さらなる低密度化を招く悪循環を生み出すことになることが考えられる。また、その結果として地価の下落につながることも懸念され、固定資産税収にも影響する恐れが考えられる。

その他、持ち家保有者の高齢化、死者数の増加による相続機会の増加が見込まれることに伴い、空き家、所有者不明土地の発生可能性が高まることも考えられる。

(3) 人口動態・人口構造の変化が地方税収等に与える影響

今後の人口動態・人口構造の変化により、将来の地方税収等に影響が生じるものと考えられる。例えば、生産年齢人口の減少に伴い、所得の減少や不動産価格の低下が生じれば、地方税収が減収となる可能性がある。また、高齢者数の増加に伴い、医療・介護等の社会福祉・高齢者保健福祉のニーズが高まれば、歳出の増加が見込まれる。

これについて、令和元年度の本研究会においては、今後の地方税制のあり方について議論を進めていく基礎とするため、予想される人口減少や少子高齢化が、各市町村の将来の地方税収及び必要な歳出（以下、「地方税収等」という。）にどのように影響するかについて、2040年の地方税収等のシミュレーションを行い、2015年との比較を行った⁴。

その結果、2015年から2040年にかけて、市町村計で、総人口は14.0%の減少（生産年齢人口は24.2%の減少）となり、地方税総額は生産年齢人口と同程度の24.7%の減少となるが、基準財政需要額の総額は0.3%の減少となりほぼ変わらないことが見込まれた。地方税収を税目別に見ると、個人住民税は30.7%の減少、法人住民税は30.8%の減少である一方、固定資産税は18.9%の減少が見込まれた。

また、納税者の中心と考えられる生産年齢人口1人当たりで見ると、生産年齢人口1人当たり地方税総額はほぼ変わらない一方で生産年齢人口1人当たり基準財政需要額は約3割増加し、両者の差が拡大することが見込まれ

⁴ シミュレーションの詳細については、「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会報告書（令和2年3月）」参照。

た。

結果として、2015年から2040年にかけて、地方税収と基準財政需要額の差が拡大することが見込まれた。すなわち、人口減少・少子高齢化の進行に伴い、地方税と地方交付税等に対応すべき所要一般財源が増加することになると考えられる。この推計結果を踏まえると、今後、高齢化の進行等に伴い、社会保障関係費を中心とした財政需要が増加する中で、これに対応するため、地方交付税とあわせて地方税収を確保することにより、必要な一般財源を確保していくことが課題となるものと考えられる。

また、人口減少等が税収に与える影響に関して、平成30年度の本研究会においては、人口減少時代の都市経営と地方税制について、委員からヒアリングを行うとともに、対応策について、以下のような議論を行った。

- ・人口減少時代において、地方税を安定的に確保するためには、地域経済循環による税収増をどう図るかという視点が重要ではないか。
- ・都市の大きさが変わらないにもかかわらず、人口が減少し、都市内に使われない空間が小さい穴があくように生じ、密度が下がっていく都市のスポンジ化が進展しており、スポンジ化は中長期的に地価下落を通じて固定資産税の減少をもたらす。
- ・高齢化による社会保障経費の増を考慮に入れると、コンパクト化による社会資本更新費用の抑制とともに、地域経済活性化(「地域経済循環」)による税収増を図る「成熟型」都市経営という視点が不可欠。公共交通網の充実を柱とした富山市が代表事例となる。
- ・一方、新たな構想としては、ドイツで取り組まれているように、地域でエネルギー供給事業を立ち上げ、域内賦存エネルギー資源(再エネ)を活用し、地域付加価値(=利潤+雇用者報酬+税収)の創出が重要。地域経済基盤を強化することで、地域にもたらされる利潤・雇用・税収が増加する。
- ・その際、エネルギー供給事業の収益はインフラの維持管理にあて、地方税収は教育・福祉などの「非収益」事業に集中的に充当する。

(4) 人口減少・少子高齢化等に対応した諸外国の税制

人口減少・少子高齢化等に対応した諸外国の税制について把握するため、少子高齢化が進展する中での税制面での対応や課題認識、地方自治体の課税自主権の制度と運用の状況など、各国の税制を巡る動向について、令和元年度の本研究会において海外調査を行った。

調査結果として、ドイツとフランスでは、人口動態に相違はあるものの、少子高齢化が税財政制度に大きな影響を与えるとの認識で共通していた。特に、税収の減少が見込まれる一方で、高齢者向けの支出の増加が予想されており、地方自治体の財源確保と安定化が課題になるとの認識を持っていた。

これらの課題への対応については、それぞれの国の地方自治・地方税財政制度を前提として、以下のような取組の状況や意見を確認することができた。

- ・国・地方を通じた税体系における付加価値税（共同税）の充実
- ・社会保障を担う地方自治体の税収の安定化
- ・地方財源の確保のため、税収の確保、歳出の見直しと併せて適切な財政調整

こうした考え方は、我が国の今後の地方税制のあり方を検討する上でも参考となると考えられる。

また、調査の中で、地方自治体の課税自主権が、人口減少・少子高齢化への対応策としては税収規模が極めて小さいものの、地域の課題への対応策として運用されている状況についても確認することができた。

（５）外国人住民への対応

経済のグローバル化や国際的な人の移動の増加に伴い、在留外国人も増加してきた。人口減少・少子高齢化が進行する中で外国人技能実習制度の拡充が行われたことも、その背景にあると指摘される。コロナ禍による一時的な減はあるものの、今後も在留外国人の増加が見込まれる中、地方税、とりわけ個人住民税においては、適正な賦課徴収のための対応が必要となる。我が国は既に人口減少局面にあり、外国人に対し、労働力や人口減少への貢献に対する期待があると考えられる。住民基本台帳に基づく2021年1月1日現在の外国人住民は、約281万人と前年と比べ1.92%の減少となったものの、それまでは2015年から6年連続で増加している。国籍・地域を見ると、多い順に、中国、ベトナム、韓国、フィリピン、ブラジル、ネパール、インドネシア、米国などとなっており、文化や言語が多岐にわたっている。令和3年末の在留資格別に見ると、永住者（30.1%）、特別永住者（10.7%）、技能実習（10.0%）、技術・人文知識・国際業務（10.0%）となっている⁵。

技能実習生は年々増加していたが、コロナ禍により減少している。今後、2019年4月に創設された「特定技能」も含め、外国人が増加していくと考えられる。そのため、納税に関する外国人住民への対応も重要となってくると思われる。

2018年に策定された「外国人材の受入れ・共生のための総合的対応策」においては、一定程度の滞納のある外国人に対し在留資格変更許可申請等を不許可とすることや、受入れ機関への適切な指導など、納税義務の履行の確保のための措置も記載されている。

このような状況を踏まえ、令和2年度の本研究会においては、外国人住民の増加により生じる個人住民税の課題について、地方団体からヒアリングを行うとともに、対応策について議論を行った。

外国人の増加により、個人住民税の徴収に様々な課題が生じている。個人住民税は、1月1日に住所を有する住民について、前年の所得に対し課

⁵ 「令和3年末現在における在留外国人数について」（令和4年3月29日）出入国在留管理庁

税される仕組みであり、所得の発生と納税に時差が生じることなどから、納税通知書の発送時には国外転出していて徴収できないケース、出国前に居住していた市町村が出国後の連絡先を得られないケース、在留資格の更新時に個人住民税の納税証明書が必要となった時点で初めて滞納が判明するケース等がある。

個人住民税の滞納の解決策としては、特別徴収を徹底するための実務での対応（事業者に対する給与調査、事業者からの納税指導、所得税の源泉徴収を行っている事業者に対する個人住民税の特別徴収の指定を確実に行うこと）、出入国在留管理庁や国税庁間での、出入国情報や源泉徴収を行っている所得税の情報についての連携強化、帰国時の対応（納税管理人の選任の実効性向上、一括徴収制度や公示送達制度の見直し、納税通知書の電子的送付等）等が考えられるほか、デジタル技術が進展すれば、国税庁や企業と連携することにより、所得税の源泉徴収と併せて個人住民税を徴収するような仕組みを構築することも検討することが可能となることも考えられる。

2 経済のグローバル化・デジタル化

(1) 企業の活動・組織形態

企業活動を取りまく環境については、労働力の減少や国内市場の縮小といった人口減少の影響に加え、グローバル化による国際競争の激化がもたらす一層の経営効率化の要請や ICT 技術の急速な発達と普及、消費者ニーズの多様化等によって、企業の組織形態のみならず、産業構造のサービス産業へのシフトといった企業活動そのものが大きな変化に直面している。平成 30 年度の本研究会においては、各種データ等から読み取れる全体的な概況を踏まえ、さらなる実態調査のために、企業に対してアンケート調査を行い、その結果を取りまとめた。

大きな流れとして、産業構造が製造業からサービス産業へシフトしている。また、グローバル化の進展や ICT 技術の進展による電子商取引も拡大している。業種の特性によるものの、本店所在地の東京や大都市部への集中の傾向は依然高く、支店・事務所等についても、全国的な分布は少数にとどまっている。他方で、ICT 技術の発展等の影響により、売上げの対象となる顧客や事業活動の分布については、全国的に展開している企業が増えてきている傾向にある。

こうした中において、企業所得の源泉地や、実質的な意味での企業活動の場所については全国的に分布している一方で、現在の地方法人課税の課税権の仕組みの下では、納税地は本社や支店等の所在地に限定されざるを得ないことから、実質的な税源と税収が一致しない状況が拡大していることが考えられる。

その他、企業組織の変化としては、資本金 1 億円以上の純粋持株会社が増加していること、国内に子会社を保有する企業が増加していることなどがあるが、さらに近年の特徴として、フランチャイズチェーン化が進んでいることなどもあげられる。

企業の組織形態を見ても、持株会社化、分社化（地域子会社化等）等を自由に行うことが可能となっている中で、税収という観点からは、本店所在地等への集中の傾向も高まっていくこととなる。また、フランチャイズ事業の拡大等も当該事業を行う本部会社の利益が本店等が所在する地域に集中する構造になっており、経済活動の範囲が広範に及んでいるにもかかわらず、特定の地域への税収の集中を招くこととなっている。

また、こうした企業活動や企業組織の変化は、小売やサービスの統計データだけでは、地方消費税の清算を消費の実態との関係で正確に行うことが難しいという事情を拡大する要因ともなる。

こうした問題については、近年の税制改正における取組み（地方法人課税の偏在是正、地方消費税の清算基準の見直し）によって対応が図られてき

ているが、経済活動は今後も変化し続けていくことが想定される。

(2) デジタル社会への対応

地方税務手続のデジタル化は、納税者の利便性向上や、納税者・課税庁双方の事務負担の軽減につながるだけでなく、ポストコロナ・ウィズコロナという観点からも重要である。こうした観点から、令和2年度の本研究会では、地方団体における住民サービス向上と税務事務の改革に向けた取組みや課題等について議論を行った。その中で、今後の課題としては以下のようなものが挙げられた。

- ・税務情報のセキュリティの確保

新たな税務基幹システムでは、クローズドの現行システムと異なり、在宅勤務やモバイル端末を用いた現地調査での利用を可能とすることを考えており、そのためには万全のセキュリティの構築が不可欠となる。

- ・デジタルトランスフォーメーション実現に向けた法整備

将来的に ICT を活用した国税・地方税の情報連携を更に推進し、また、例えば納税通知書や督促状を電子的に送付できるようにするためには、地方税法等の規定の整備が必要となる。今後のデジタル化の進展と併せて検討していくことが必要ではないか。

- ・個人認証基盤との連動

将来的に納税通知書を電子的に送付できるようにするためには、eLTAX の使い勝手の向上と、電子的通知に不可欠な本人確認のためのマイナンバーの利用、マイナポータルの普及が必要ではないか。

(3) 経済のデジタル化に伴う税制上の課題への諸外国の対応と新たな国際課税ルールの議論の状況

経済のデジタル化の進展に伴い、物理的な拠点なく事業を行う外国企業に対して市場国が適切な法人課税を行えないといった国際課税原則の問題が顕在化しており、これに対応するため、OECD を中心に、国際的な合意形成に向けた議論が進められている。令和元年の本研究会においては、人口減少・少子高齢化等への税制上の対応をあわせて、いわゆるデジタル課税についても、ドイツ・フランスの当局から考え方や対応を聴取した。

ドイツ、フランスの両国に共通して、現行の国際課税原則には物理的な拠点なく事業を行う外国企業に対して市場国が適切な法人課税を行えないといった課題があり、国際的な合意の下でこれを見直すことにより、多国籍企業に対して適切な課税を行っていくことが必要という立場を確認できた。

新たな国際課税ルールについては、その後、令和3年7月1日に、OECD/G20「BEPS 包摂的枠組み」は、2つの柱から成る解決策に大枠合意し、同年10

月 8 日に合意がなされた。今後、多国間協定の策定等を経て、国内における法制化が進められるものと考えられる。

(4) 自動車を取り巻く環境変化への対応

経済のグローバル化、デジタル化は自動車を取り巻く環境の変化をもたらしており、技術革新による自動車の電動化の加速や保有から利用へのシフトの拡大に伴い、国・地方を通じた重要な財源である車体や燃料に係る税収への影響が予想されている。今後、中長期的な視点に立って、自動車関係諸税のあり方について検討を深めて行く必要がある。このような観点から、令和元年度に本研究会の下に「自動車関係諸税に係る調査研究ワーキンググループ」を設置し、海外調査を行った。その結果も踏まえ、令和 3 年度の同 WG において議論を行い、報告書を取りまとめた⁶。報告書を踏まえた車体課税のあり方については、後に詳述する。

なお、地域交通の確保を巡る課題について、人口減少が進行する中で、地域公共交通の維持・確保は一層深刻な課題となっていくことが見込まれることから、令和 2 年度の本研究会では、フランスと米国ポートランドの事例について外部有識者から報告を受けた上で議論を行った。議論の結果、交通税の意義と課題に関する我が国への示唆として、以下のことが挙げられた。

- ・ 公共交通の独立採算からの脱却に不可欠な財源であり、公共交通から生み出される社会的便益（福祉・環境の側面）の内部化、自動車交通（インフラ整備への公費投入）と公共交通のイコールフットイングにつながるのではないか。
- ・ 税率操作権を活用した広域的な公共交通のネットワーク化や運輸連合の結成、LRT 等の導入促進により、「都市内」交通から「都市圏」交通への発展につながるのではないか。
- ・ 税収を活用した公共交通の充実や低運賃政策等に伴う副次的効果としての環境改善効果があり、地方環境税としての可能性につながるのではないか。

⁶ 「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会 ―自動車関係諸税に係る調査研究 WG― 報告書」（令和 4 年 3 月）

IV 地方税制における今後のあるべき姿と方向性

これまで見てきたような経済社会構造の変化等を踏まえ、各税目について今後のあるべき姿と方向性を議論した結果は、以下のとおりである。

1 個人住民税

本格的な人口減少局面を迎える中で、個人住民税においては、中長期的な税収の確保が課題となる。特に、人口規模の小さい団体においては、人口規模の大きい団体に比して、平均的に生産年齢人口の減少や転出超過がより進行しており、こうした地域における税収の確保は深刻な課題である。

個人住民税は、地域社会の費用について住民がその能力に応じて広く負担を分任するという性格を有し、また、応益課税の性格を明確化する観点から比例税率により課税されている。こうした基本的な性格を踏まえながら、今後の個人住民税のあり方について検討を進めるべきである。

また、個人住民税は、市区町村の基幹税として身近な行政サービスを支える観点から、偏在度が拡大せず、各地域の財政需要とのバランスの良い税収の分布が実現する方向を望ましい将来像として考えるべきである。

(1) 個人住民税の税収確保のあり方

今後、平均給与額が高い40、50歳代を含む生産年齢人口が減少する一方で、所得が比較的低い高齢者人口が相対的に増加する。

中長期的な税収確保という観点からは、地方団体の歳出の増加に対応して、後述する金融所得課税を含めた税率の引上げや各種控除及び特例措置の見直しなど課税ベースの拡大の検討を行うべきである。また、非課税限度額の水準が社会保障制度に与える影響を踏まえながら、均等割の税率についても、森林環境税等の税率とあわせて社会・経済情勢に応じた検討が必要である。

(2) 金融所得をはじめとする分離課税のあり方

現行制度においては、所得に占める金融所得等の割合が高い高所得者ほど税負担率が低下する状況にあり、所得税においては「1億円の壁」が指摘されている。

金融所得課税等は、これまで、国・地方一体となって制度設計がなされてきた。地方団体の決定権という視点も重要ではあるが、金融所得課税等については、国税との一体性に配慮すべきである。

地方分の税率については、税率設定当時の所得割の最低税率と合わせて5%とされた経緯があるが、所得割については、三位一体改革を経て、現在では10%の比例税率が採用されている。個人住民税が地域社会の会費的性

格を有することからすれば、所得の種類にかかわらず同水準の税率とすることが望ましく、高所得者ほど税負担率が低下しないように地方税分の税率についても引き上げる方向で検討すべきである。

また、分離課税の中でも金融所得課税は地域間の偏在が大きいことにも留意する必要がある。既存の源泉課税の仕組みを維持しつつ、地域の偏在がこれまで以上に広がらないような仕組みを検討する必要がある。

令和5年度税制改正では、所得税において、税負担の公平性の観点から、極めて高い水準の所得について最低限の負担を求める措置が導入されることとなった。これを踏まえ、個人住民税においても、より公平な税制とするためにこういった方策が考えられるのか、今後の検討課題となる。

(3) ライフスタイルの変化を踏まえた個人住民税のあり方

個人住民税は、1月1日現在の住所地の地方団体がその年分の課税主体となるものであり、家屋敷課税を除けば、ある年における納税先の地方団体は1団体となっている。一方で、近年では、同一の個人が、同一年に2地域以上で居住するといったライフスタイルも可能となっている。首都圏に比較的近い地域においては、新型コロナウイルス感染症の拡大前と比して転入超過が増加していることから推測すると、一年のうち一定期間のみを主たる本拠とは異なる地域で居住する者が増加しているのではないかとの指摘もあり、また、感染症の拡大を契機として、今後ますますこうしたライフスタイルが広がっていく可能性もある。

このようなことを踏まえると、実務上の課題はあるが、二地域居住のようなライフスタイルが増えていくことを踏まえた個人住民税のあり方を模索すべきである。その際、選挙権に直結する住民登録のあり方等についてもあわせて検討する必要がある。

上記検討に当たっては、まず、二地域居住や多地域居住の実態を把握し、二地域居住や多地域居住をしっかりと定義すべきである。また、住民登録地以外の各地域において個人がどのように行政サービスを受けているかという点については、把握できるデータが存在するかという点に加え、個人にとっての受益に応じた課税をどこまで厳密に考えていくのかといった点も含めて考える必要がある。

加えて、働き盛りの年齢時の住所地へは多額の納税を行う一方で、介護・医療等のサービスを受ける年齢には別の地域に居住している例などが考えられることや、外国人労働者を含む出国者の出国前の所得に対して必ずしも適切に課税できない状況が生じていることに関して、応益課税としての個人住民税のあり方をどう考えるか、さらには、行政サービスを担当する地域の税収を十分に確保する観点や各地域に適切に税収を帰属させていく観点から、現行制度のように所得を得た翌年の1月1日現在の住所地に対して全額を納付する制度について将来に向けた課題がないかについても、検討が必

要である。

(4) ふるさと納税制度

ふるさと納税制度については、その趣旨を踏まえ、寄附金控除を行う団体の「寛容」と寄附金を受領する団体の「感謝」という連帯意識に立脚した制度とすべきである。その上で、当分の間は、現在の指定制度が適切かつ安定的に運用されるよう留意すべきである。

近年の寄附額の伸長により、都市部を中心とする団体では個人住民税の大幅な減収が生じ、「寛容」と「感謝」という連帯意識に立脚した制度のあり方に疑義が生じつつある。現行のふるさと納税制度には、高所得者ほど特例控除額の上限額が高くなるという課題等があり、都市部からは制度の見直しを求める声もあることから、制度の趣旨を大切にしながら、都市と地方の連帯意識が持続する制度のあり方を模索すべきである。

2 地方法人課税

企業活動を取りまく環境は近年ますます変化しており、産業構造自体が従来の製造業中心の構造から、サービス産業へシフトしている。また、グローバル化の進展や ICT 技術の進展による電子商取引も拡大している。

ICT 技術の発展などの影響により、売上の対象となる顧客や事業活動の分布については、全国的に展開している企業が増えてきている傾向にある。他方で、現在の地方法人課税の課税権の仕組みの下では、納税地は本社や支店等の所在地に限定されざるを得ないことから、実質的な税源と税収が一致しない状況が拡大していることが考えられる。

企業の組織形態を見ても、持株会社化、分社化などを自由に行うことが可能となっている中で、税収という観点からは、本店所在地等への集中の傾向も高まっていくこととなる。また、フランチャイズ事業の拡大等も当該事業を行う本部会社の利益が本店等が所在する地域に集中する構造になっており、経済活動の範囲が広範に及んでいるにもかかわらず、特定の地域への税収の集中を招くこととなっている。

こうした問題については、近年の税制改正における取組みによって対応が図られてきているが、今後の税収の動向や企業活動の態様の変化にも留意しつつ、地方法人課税のあり方を検討していくべきである。

(1) 地方法人課税のあり方

産業構造自体が従来の製造業中心の構造から、サービス産業へシフトしていること、また、グローバル化の進展や ICT 技術の進展による電子商取引も

拡大していることなど、企業活動も大きく様変わりしていく中で、地方法人課税も時代に合ったものにしていくことが求められている。

特に地域間の財政力格差の拡大や経済社会構造の変化等に対する対応として、令和元年度改正において特別法人事業税・譲与税制度が創設されたことにより、地方法人課税の各地域への適切な税収帰属については、既にマクロ的に構造的な課題への対応が行われている。一方で、将来の地方税制のあり方を検討する上では、経済社会情勢の変化に応じた外形標準課税の適用対象法人等のあり方や分割基準のあり方等について引き続き検討していくべきである。

(2) 外形標準課税の適用対象法人等のあり方

外形標準課税は、税負担の公平性の確保、応益課税としての税の性格の明確化、税収の安定性、経済活性化の促進等の観点から、資本金1億円超の普通法人に対して導入されたものである。法人事業税の外形標準課税は法人の事業活動規模に応じた課税であり望ましいものであるが、税負担が小規模な企業の経営に与える影響等の観点から資本金1億円以下の中小法人には外形標準課税は適用されていない。

外形標準課税は、国際競争の中での成長促進税制としての側面からも、数次の税制改正を経て外形標準課税部分の拡大が図られ、大法人に対する税制として定着してきた経緯がある。

一方で、外形対象法人数が年々減少しており、ピーク時の7割程度となっている。その要因としては、法人の「減資」や「組織再編（合併等）」など様々考えられる。外形標準課税の制度趣旨は前述のとおりであり、今後、外形対象法人数の減少が続けば、税収の安定性等その導入意義が損なわれる事態が懸念される。

まず、法人の規模や様々な組織形態を見る上で、累次の会社法の改正等を背景に資本金の意義は低下してきており、外形標準課税が法人の事業活動規模に応じて課税する趣旨であるにもかかわらず、必ずしも資本金が法人の事業活動規模を表していない例もある。特に、事業活動規模自体は変わらないにも関わらず、資本金を1億円以下に減資することにより外形標準課税の対象から外れることが起きている。企業行動に歪みを生じさせないためにも、資本金のみに依っていた基準を見直し、資本金以外の指標も組み合わせること等を検討すべきである。その際には、これまで事業活動規模の大きい法人として資本金1億円超の法人を適用対象としてきた経緯や事情を踏まえれば、法人の事業活動規模が実質的に大きいと見なしうる法人に外形標準課税を適用する方策を模索することが適切である。

また、企業の経済活動が複雑化・多様化する中、法人の経営判断により持株会社化、分社化等の企業組織の変更が行われることが増加しており、もともと一つの外形対象法人だった企業体が分社化した子会社を資本金1億円

以下の中小法人とすることで外形標準課税が課されなくなるケースもあることから、この課題への対応も必要であり、対応策を検討すべきである。

(3) 地方法人課税における偏在是正措置のあり方

これまで、地方法人特別税・譲与税の創設、地方法人税の創設（法人住民税の税率引き下げ）、地方法人特別税・譲与税の廃止と特別法人事業税・譲与税の創設など、一連の偏在是正の取り組みが行われてきた。

これらの措置は、いずれも地方法人課税の一部を分離し、国税化して、その税収を地方団体に再配分する仕組みであるが、その税収の全額を交付税及び譲与税配付金特別会計に直入し、譲与・交付する仕組みとすることにより、地方税財源としての位置付けを明確にしている。

令和元年度改正における特別法人事業税・譲与税制度創設までの一連の偏在是正の取り組みにより、地域間の財政力格差の拡大や経済社会構造の変化等に対する地方税制上の対応は行われてきたと言える。今後、中長期的に経済社会情勢が大きく変化する場合や、税制全体の抜本的な見直しが行われるような場合には、その時点において、あるべき地方税制の観点から検討を行うべきである。

(4) 国際的な課税原則の見直しに伴う対応

国際課税上の課題への対応は喫緊の課題であるとの認識のもと、2021年10月、OECD/G20「BEPS包摂的枠組み」において、国際的な合意がまとめられた。本国際合意は、税制の不確実性をもたらす一国主義的な課税措置の拡散を防止する観点から、100年来続いてきた国際課税原則を見直し、市場国に新たな課税権を配分すること（「第1の柱」）と、多国籍企業グループが最低限の法人税負担をすることを確保するためのグローバル・ミニマム課税（「第2の柱」）を導入していくことの2つの柱から成る。

今回の国際的な課税原則の見直しは、必ずしもPEなければ課税なしという原則を根本から見直すものではないが、PEを基準に課税権の有無を決めるといふ国際課税原則が、現在の企業活動には合わない部分が出てきていることに端を発し、巨額の売上がある大企業について利益の一部を市場国に分配するものとなっている。また、軽課税国にある子会社（又は親会社）の税負担が最低税率に至るまで親会社（又は子会社）の国で課税する最低税率課税についても、各国で導入に向けた動きがある。

国際合意に則った法制度の整備を進める際、それぞれの制度の性格や課税の対象等を踏まえつつ、国・地方の法人課税制度を念頭に置いて検討することが必要である。

また、国際的な課税原則の見直しも一つの契機として、地方法人課税制度

のあり方についても、考えていく必要がある⁷。

(5) 分割基準のあり方

分割法人においては、事務所数や従業者数により課税標準を分割しているが、企業活動の変化や勤務形態の多様化により、製造業を念頭に定められた現行の基準によって事業活動規模を的確に表すことができているのか議論の余地がある。特に、地方法人課税における事務所・事業所については、人的及び物的要素が必要とされており、国際的な課税原則である P E（主として物的要素のみで判断）よりも狭い概念となっている。

事務所・事業所と P E との関係については、国際的な局面では、執行管轄権との関係で税務調査や徴収をどうするかという観点から P E 概念というものが使われてきたという経緯があるものの、各団体の課税権を設定するための事務所・事業所の概念とは成り立ちが違うため、直ちに事務所・事業所を P E にあわせることは考えにくい。

近年、従来の製造業中心の産業構造からサービス産業化が進むとともに、再生可能エネルギー施設や、デジタル化の進展に伴い A I や I C T を活用した無人の店舗や倉庫、工場等も事業活動における重要な拠点となっており、その傾向は今後も進展していくと想定される。経済社会情勢の変化という観点から、事業活動が行われる地域と税収が帰属する地域が一致しない状況が拡大している。従来の事務所・事業所に該当しない場合であっても事業活動が行われている地域であると言えるような場合にあつては、分割基準の対象となるよう整理していくことも考えられる。

なお、本社事業所における売上額と付加価値額の対全国シェアを見ると、売上額で見たときよりも付加価値額で見た方が、東京都や愛知県のシェアが大きくなっており、これは、本社部門の間接経費として製造部門や工場からの経費移転が行われ、付加価値額に反映されているのではないかと、との指摘もあった。

⁷ 令和 5 年度税制改正においては、特に第 2 の柱について議論が進み、年間総収入金額が 7.5 億ユーロ以上である多国籍企業を対象として、最低税率 15% 以上の課税を確保する仕組みとして、IIR（所得合算ルール）、UTPR（軽課税所得ルール）、QDMTT（国内ミニマム課税）の 3 つを導入することとされた。

このうち、IIR・UTPR は、外国に所在する法人等が稼得する所得を基に課税する仕組みであり、課税対象と地方公共団体の行政サービスとの応益性が観念できないため、法人税による税額と地方法人税（税収の全額を地方交付税により配分）による税額が 907：93 の比率となるよう制度を措置することとされた。

一方、QDMTT は、内国法人等が稼得する所得を基に課税する仕組みであり、応益性が観念できること等を踏まえるとともに、簡素な制度とする観点から、法人住民税・法人事業税相当分については、地方法人税に含めて国で一括して課税・徴収、地方交付税により地方に配分することとし、法人税による税額と地方法人税による税額が 753：247 の比率となるよう制度を措置することとされた。

上記の考え方に沿って IIR については令和 5 年度税制改正によって措置し、UTPR・QDMTT は令和 6 年度税制改正以降に措置することとされた。

将来のあり方を検討する上では、前述した国際的な課税原則の見直しや経済社会情勢の変化を踏まえて、法人の事業活動規模を的確に表す分割基準のあり方について検討し続けることが地方自治という観点からみても必要である。

3 固定資産税

固定資産税は、地方税の中核をなす基幹税として、今後とも安定的な税収の確保が必要であるが、本格的な人口減少が進行していく中で、資産の利用ニーズの減少あるいは消滅といった状況が深刻化する地域が増えていくことが懸念される。地方部における市町村の最重要財源であることや、地域社会の健全な維持のためにも各地域に所在する固定資産の適切な利用や管理が重要であることを踏まえれば、固定資産税の適切な課税を将来にわたって継続していくことは、地方自治の将来像における最も重要なポイントの一つと言って良い。

土地・家屋への課税については、人口減少・高齢化の下で当該地域に居住しない者への相続の機会が増加するのに伴い、所有者不明の土地や空き地・空き家等が更に増加することが懸念される。一方で、不動産登記法が改正され、令和6年度より相続登記の義務化が始まることから、これにより所有者不明土地・家屋の発生を予防することが期待される。

人口減少・少子高齢化の進行に伴い、固定資産税の納税者数が減少する。地価については、長期的には生産年齢人口の減少に伴い下落する可能性が高いとの指摘もあるほか、人口減少に伴う住宅建設需要の影響も想定され、固定資産税の税収に影響を及ぼすこととなると考えられることから、中長期的な税収確保が課題となる。

(1) 人口減少・少子高齢化時代における固定資産税のあり方

人口減少に伴う土地・家屋に対する利用ニーズ自体の減少により、生活環境の悪化も懸念されるが、地域社会の良質な生活環境を維持するためには、土地・家屋の所有者に引き続き一定の税負担を求めることが必要であり、固定資産税の果たす役割について、さらなる検討をすべきである。

今後、高齢者の就業機会が拡大していくことは予想されるものの、退職後に長期にわたり年金を主たる収入としながら高齢納税者が将来にわたって固定資産税を負担し続けるといった状況が増加していく可能性もあることから、固定資産税制度そのものの検討に加え、高齢納税義務者の所得・資産の状況など、今後の動向を踏まえながら、リバースモーゲージの普及の可能性など、幅広い観点からの検討も必要である。

所有者不明土地や空き地・空き家等の問題を踏まえると、固定資産税は、登記者に対する表見課税が原則であるものの、所有者として登記されている個人が賦課期日前に死亡している場合等も増えてきていることから、「現に

所有している者」を把握し当該者に課税する実質的課税を強化していく方向性についても、検討を深める必要がある。令和2年度の税制改正により、「現に所有している者の申告の制度化」や「使用者を所有者とみなす制度の拡大」がなされており、こうした取組を更に進めていくべきである。

また、所有者不明土地の社会問題化を背景として、近年、固定資産課税台帳の情報に対するニーズが高まっており、法令の規定に基づいて、固定資産課税台帳の情報を他の行政機関に提供する場面が増加している。所有者不明土地や空き家問題等の解決に向けては、関係省庁・部局と連携して進めていくことが重要であり、守秘義務の観点に配慮しつつも、こうした取組を引き続き推進していくべきである。

(2) 土地に係る負担調整措置

土地に係る固定資産税については、継続的に負担調整措置が講じられてきた結果、税負担の均衡化は着実に進んできた。令和3年度以降、新型コロナウイルス感染症を原因とする特別な措置が講じられているが、固定資産税は資産価値に応じて課される財産税であり、公平性の観点からも、税負担の均衡化は着実に進めるべきである⁸。

負担調整措置は、予見可能性に配慮するとともに、評価替えに伴う税負担の激変を緩和するための措置として、評価替えに合わせて3年ごとに3年間の仕組みとして講じてきたものである。今後も、そうした趣旨を踏まえ、負担調整措置のあり方を検討していく必要がある。

特に、商業地等について据置ゾーンが設けられていることで、負担水準の高低により、評価額と税額の高低が逆転するといった不公平な状態が固定化されている。住宅用地については、平成24年度税制改正で据置ゾーンが段階的に廃止されており、税負担の均衡化を一層推進する観点から、商業地等に係る据置ゾーンのあり方を見直す必要がある。

(3) 償却資産課税

償却資産に対する固定資産税は、資産の保有と市町村の行政サービスとの間の一般的な受益関係に着目して課税するもの。引き続き、償却資産課税を安定的に維持していくことが重要である。また、固定資産税が市町村の基幹税目であることを踏まえれば、国の政策を推進するための税負担軽減措置等は、真に必要な場合に限るべきであり、単に特定業種の事業者を支援するための税負担軽減措置等は税負担の公平性の観点から不相当である。

⁸ 令和5年度においては、既定の負担調整措置を適用することとされている。

4 地方消費税

地方消費税については、平成9年度に消費譲与税を廃止すること等により創設され、その後、社会保障・税一体改革により、平成26年と令和元年に税率が段階的に引き上げられてきた。

地方消費税は、広く社会の構成員が負担を分かち合うことを可能とし、税収が安定的で、税源の偏在度が比較的小さいなどの特徴を有しているため、地方公共団体による社会保障制度を支える安定的な財源としてふさわしい税であり、その充実確保は、偏在性が小さく安定的な地方税体系を確立する観点だけでなく、人口減少・少子高齢化に対応した、持続可能な地方税財政基盤を構築する上で極めて重要になっている。

(1) 地方消費税のあり方

現在、政府においては、「成長と分配の好循環」を実現するために、給付と負担のバランスを確保しつつ、若年期、壮中年期及び高齢期の全ての世代で安心できる「全世代型社会保障」の構築に向けた議論が進められている。その中で、給付は高齢者、負担は現役世代中心となっているこれまでの社会保障構造を見直し、将来世代へ負担を先送りせず、能力に応じて皆が支え合うことを基本としながら、それぞれの人生のステージに応じて必要な保障をバランスよく確保することが重要であるとされている。

介護、医療、子育てをはじめ社会保障の多くは、地方団体が担っているため、今後とも地方消費税を充実確保することが重要である。全世代型社会保障の構築に関する国民的な議論を進める中で、国・地方を通じた財源確保のあり方について検討を進めるべきである。

(2) 清算基準のあり方

地方消費税はその税負担を最終消費者に求めるものであるため、清算制度を通じて、地方消費税の税収を正確に最終消費地に帰属させることが必要であるが、サービス産業化の進展や電子商取引の拡大は、小売りやサービスの統計データだけでは、消費の実態との関係で地方消費税の清算を正確に行うことが難しいという事情が拡大する要因となっている。

こうした課題については、平成30年度税制改正における地方消費税の清算基準の抜本の見直しにより、既に対応が図られており、清算後の市町村交付金における住民一人当たりの額を見ると、地域間格差が改善されているという分析もされている。なお、大都市に対して近郊の県から消費が流出すること（県境を越えた「持ち帰り消費」）や、新型コロナウイルス感染症の拡大の中で電子商取引が急進したこと等を踏まえて、引き続きその動向に留意が必要である。

(3) 賦課徴収のあり方

消費税と同時に徴収することにより納税者の負担を軽減する等の観点から、地方消費税の賦課徴収を国に委託するという仕組みが採られている。この制度の下では、都道府県単位での受益と負担が結び付きにくい点があるため、税率決定を含めて、都道府県による賦課徴収を実際に行う仕組みとすることについて、制度としてあり得るのかを理論面も含めて議論していく必要があるという考え方がある一方、地方消費税については、最終消費に各都道府県が課税するという課税根拠に応じた税の帰属が清算制度を通じて実現されているため、都道府県による賦課徴収に必ずしもこだわる必要はなく、賦課徴収を国に委託するという現行制度を是としつつ、むしろ、経済構造の変化に合わせた適切な清算ができるよう清算ルールのアップデートに注力すべきという考え方もある。賦課徴収のあり方については、これら双方の意見を踏まえつつ、引き続き議論を深めていく必要がある。

なお、市町村を地方消費税の課税団体とすることも考えられるという意見については、市町村毎の最終消費の額について税収の清算基準として活用できるデータがないという点からも、慎重に考えるべきである。

5 車体課税

自動車を取り巻く環境は急速に変化している。CASE（Connectivity, Autonomous, Shared & Service, Electric：車のツナガル化、自動運転社会の到来、保有から利用へのシフト、車の動力源の電動化）に代表される大変革として、世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上等の動きに直面しており、国内においても、「2050年カーボンニュートラル」目標に向けた政策が進められている。

一方、地方団体においては、今後、ますます道路や橋りょう、トンネル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、加えて、上述の自動車を取り巻く環境変化に対応するための新たなインフラの整備も必要となるものと考えられる。必要な社会資本の更新・老朽化対策や機能強化が各地域において確実に実施されるよう、車体課税による収入を今後もしっかりと確保していくべきである。

自動車を取り巻く環境の変化を踏まえれば、現行制度のままでは、自動車関係諸税の税収は減少することが見込まれる一方、地方において今後ますます重要となる社会資本の更新・老朽化対策等のためにも、税収を将来的に安定的に確保できるよう、制度を変えていくべきである。

(1) 車体課税の見直しについての基本的な考え方

現行の自動車税は、財産税的性格、道路損傷負担金的性格、環境損傷負担金的性格を併せ持つ税であるが、種別割においては、その自動車の価値を表す最も適した指標として排気量に応じた税率設定による課税がなされている。種別割の課税方式については、車の構造や性能が時代の変遷に応じて変わってきていることや、環境性能に応じた課税である環境性能割が創設されていること等も踏まえつつ、今後、CASEの進展等による状況の変化にあわせてそのあり方を検討していくことが必要である。また、検討に当たっては、技術の進歩等を踏まえた上で、適正な税負担となる制度を模索していくべきである。

CASEの進展により、例えば、今後、自動運転技術が進んでいけば、自動車の価値として、移動空間の広さなど、居住性や快適性がより重要視されるようになることも考えられる。どのように自動車の価値を捉えていくかは、技術の進展にあわせて現実問題として採りうる選択肢を検討すべきである。

また、保有から利用への変化に伴って、自動車の所有者が、個人から法人に集中していくという変化もあり得る。

なお、走行距離課税の車体課税への導入については、単純に走行距離に応じた課税では、自動車税の財産税的性格等を反映できないことや、走行距離課税はむしろ燃料課税と代替性があること、より走行距離が長い地方部の負担増になり得ると考えられることなどを踏まえつつ、慎重に検討する必要がある。

(2) 「2050年カーボンニュートラル」目標への貢献

「2050年カーボンニュートラル」目標は、国としての目標であり、車体課税についても環境インセンティブ機能を持たせることでこの目標に貢献していくことが必要である。

自動車税本来の課税趣旨に基づく部分と環境性能に係る政策インセンティブの部分は区別して制度設計すべきであり、後者は環境性能割の機能として担わせ、種別割のグリーン化特例(軽課)は税制の簡素化の観点からも縮小すべきである。

環境性能割については、そのインセンティブ機能が適切に発揮されるよう、非課税等の軽減対象の重点化、各税率区分の適用割合の適正化、他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方等に留意すべきである。

(3) 電動車に対する課税のあり方

自動車税種別割は、車両の総排気量を課税標準としているため、内燃機関を有さず総排気量も存在しない電気自動車等(EV及びFCV)に対しては、最

低税率である 25,000 円が課せられており、価格、出力、重量等に比して低い税負担となっている。これは、公平性の観点から問題であり、これらの車両が本格的に普及していく時代を見据えて、出力やバッテリーの総電力量、車両サイズ等の中から、課税の趣旨である財産税的性格・道路損傷負担金的人格に照らしても、適切な課税標準を別途設定すべきである。また、現行税制を維持した場合には、今後の電動化の進展に伴い、地方団体の大幅な減収も見込まれることから、税収を安定的に確保できる制度に変えていくという視点も必要である。

HV については、グリーン化特例（経年車重課）が適用されていない。燃費基準の達成度を見ても、HV とガソリン車は混在しており、公平性の観点から、HV にもグリーン化特例（経年車重課）を適用すべきである。

< 参 考 资 料 >

資料 1 令和 4 年度第 1 回研究会
(令和 4 年 5 月 2 7 日) 資料

- 土地に係る負担調整措置について
 - ・ 負担水準の均衡化に向けた負担調整措置のあり方
 - ・ 商業地等における据置特例のあり方

- 償却資産課税について
 - ・ 償却資産課税のあり方
 - ・ 償却資産課税に係る特例的な軽減措置のあり方

- 固定資産課税台帳と外部への情報提供等について
 - ・ 固定資産課税台帳の活用のあり方
 - ・ 国民への情報開示のあり方

固定資産税の概要

固定資産税の概要

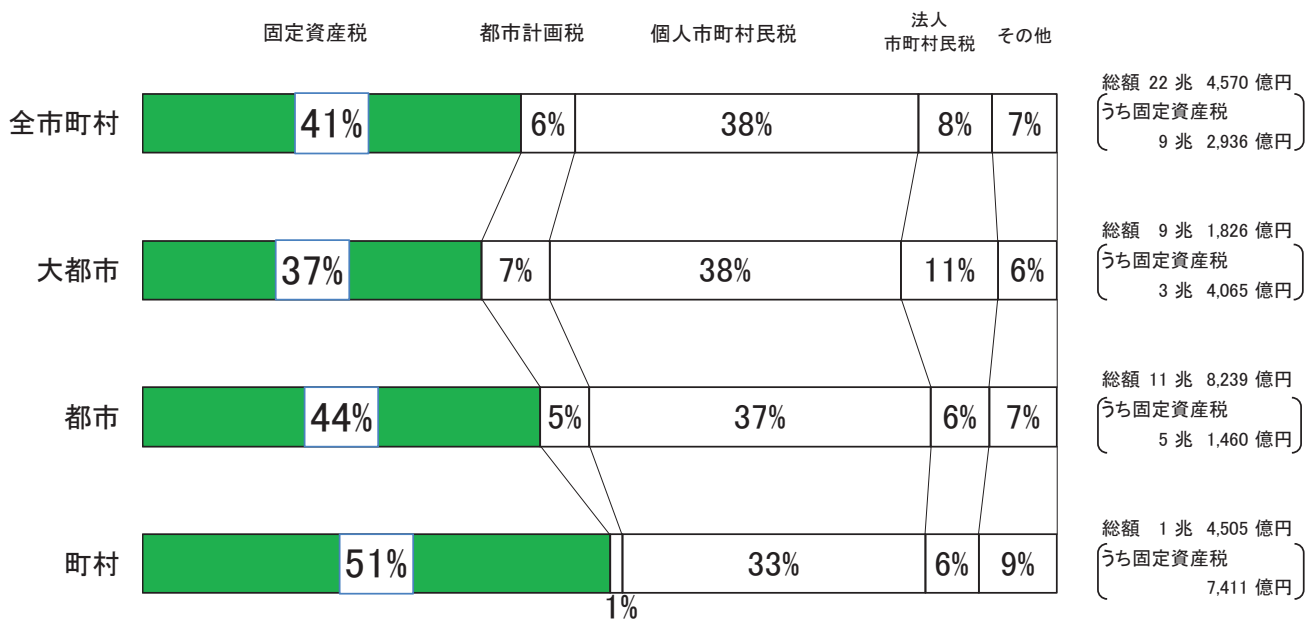
- 固定資産税は、シャープ勧告を契機として行われた昭和25年の地方税制度の根本的改革に伴い創設。
- 固定資産（土地、家屋及び償却資産）の保有と市町村が提供する行政サービスとの間に存在する受益関係に着目し、応益原則に基づき、資産価値に応じて、所有者に対し課税する財産税。
- どの市町村にも広く存在する固定資産を課税客体としており、税源の偏りが小さく市町村税としてふさわしい基幹税目。

区 分	固 定 資 産 税
1. 課税客体	土地、家屋及び償却資産 (土地：1億8,065万筆、家屋：5,879万棟)
2. 課税主体	全市町村（東京都23区内は東京都が課税）
3. 納税義務者	土地、家屋又は償却資産の所有者 (土地、家屋は登記簿上の所有者等を、償却資産は申告のあった所有者等を固定資産課税台帳に登録し課税) (土地：4,138万人、家屋：4,214万人、償却資産：472万人)
4. 課税標準	価格（適正な時価） ※ 土地及び家屋は3年ごとに評価替え（令和3年度が評価替え年度） ※ 償却資産は、取得価額を基礎として、経過年数に応じ、定率法（旧定率法）により償却
5. 税 率	標準税率 1.4%
6. 免税点	土地：30万円、家屋：20万円、償却資産：150万円
7. 賦課期日	当該年度の初日の属する年の1月1日
8. 税 収	9兆2,936億円（土地3兆4,793億円、家屋4兆0,403億円、償却資産1兆7,739億円）

※1 税収以外のデータは、令和3年度実績。
 ※2 固定資産税の制限税率（2.1%）は、平成16年度の改正により廃止。
 ※3 税収は令和2年度決算額。

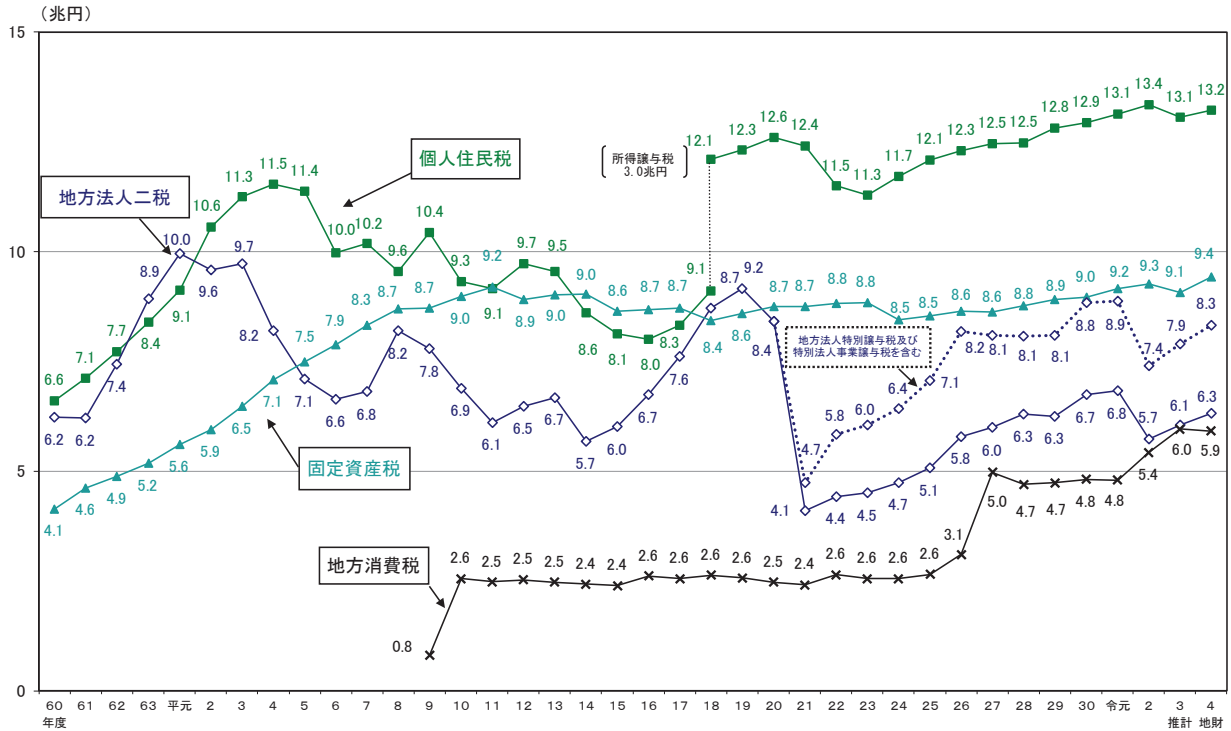
市町村税収全体に占める固定資産税収の割合（令和2年度決算額）

- 市町村税収の約4割は固定資産税収。
- 市町村税収に占める固定資産税収の割合は、都市より町村の方が高い。



※1 税収は、「地方財政状況調査」（総務省）における決算額である。
 ※2 大都市は、政令指定都市及び東京都23区（都が徴収する分を含む）。都市はその他の市。
 ※3 四捨五入により計が一致しない場合がある。

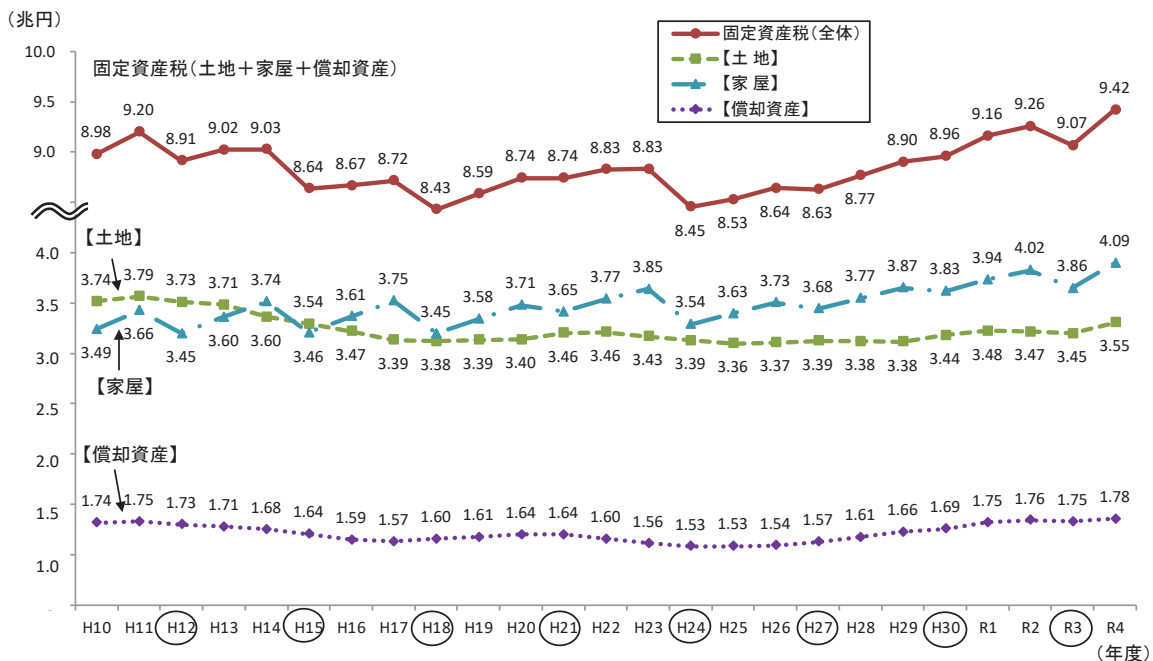
主要税目（地方税）の税収の推移



- (注) 1 表中における計数は、超過課税を含まない。
 2 令和2年度までは決算額、3年度は推計額（R3.12時点）、4年度は地方財政計画額である。
 3 地方法人二税の平成21年度以降の点線は、国から都道府県に対して譲与されている地方法人特別譲与税（～R1）及び特別法人事業譲与税（R2～）を加算した額。
 (㉑) 0.6兆円、(㉒) 1.4兆円、(㉓) 1.5兆円、(㉔) 1.7兆円、(㉕) 2.0兆円、(㉖) 2.4兆円、(㉗) 2.1兆円、(㉘) 1.8兆円、(㉙) 1.8兆円、(㉚) 2.1兆円、(㉛) 2.0兆円、(㉜) 1.7兆円、(㉝) 2.0兆円

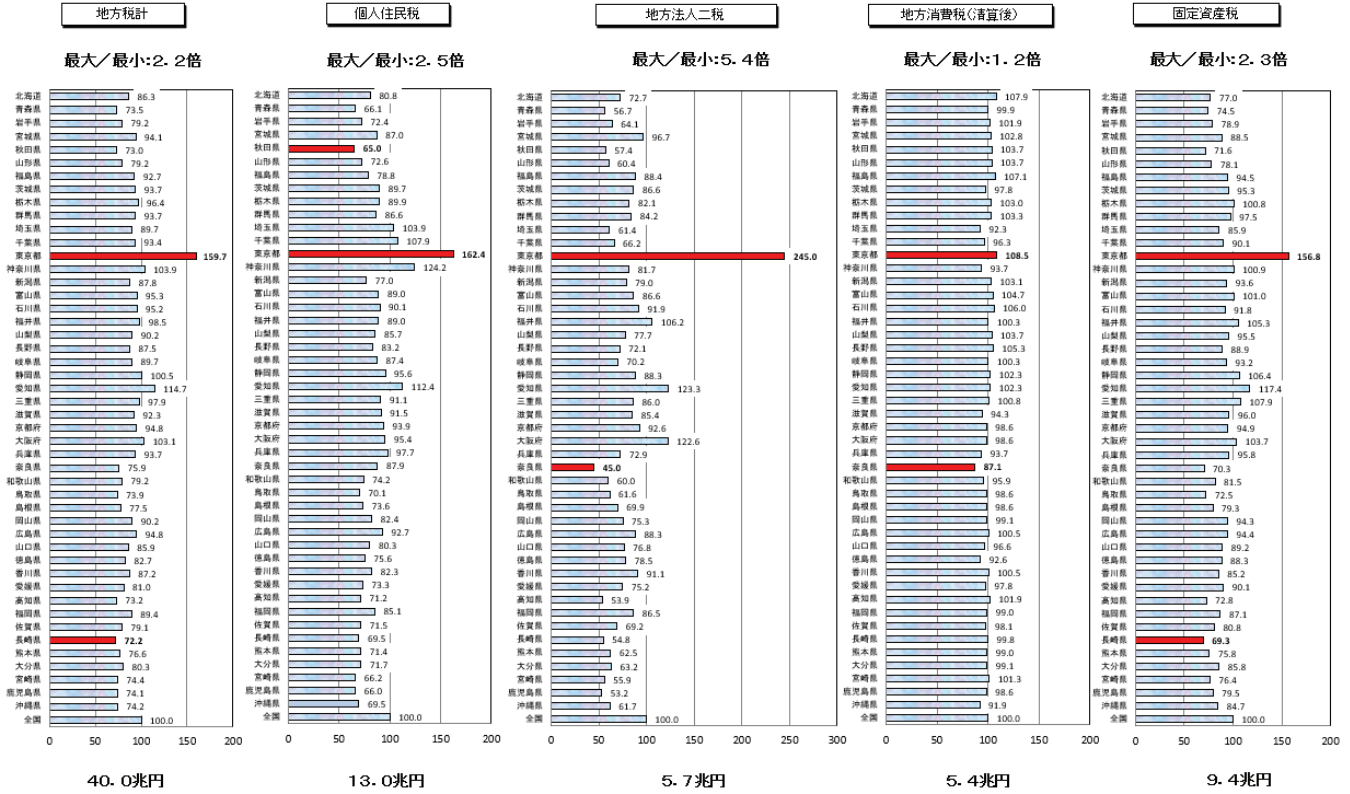
固定資産税収の動向

- 固定資産税収は、平成11年度をピークに減少傾向にあったが、近年堅調に推移。
- 土地に係る固定資産税収については、平成16年度以降、家屋に係る固定資産税収を下回っている。



- (注) 1 表中における計数は、超過課税分を含まない。
 2 令和2年度までは決算額、令和3年度は推計額（R3.12時点）、令和4年度は地方財政計画ベースの収入見込額である。
 3 丸がついた年度は、評価替え年度である。
 4 大規模償却資産に係る道府県分（R2決算額：93.8億円）は含まれていない。

人口一人当たりの税収額の指数（令和2年度決算額）

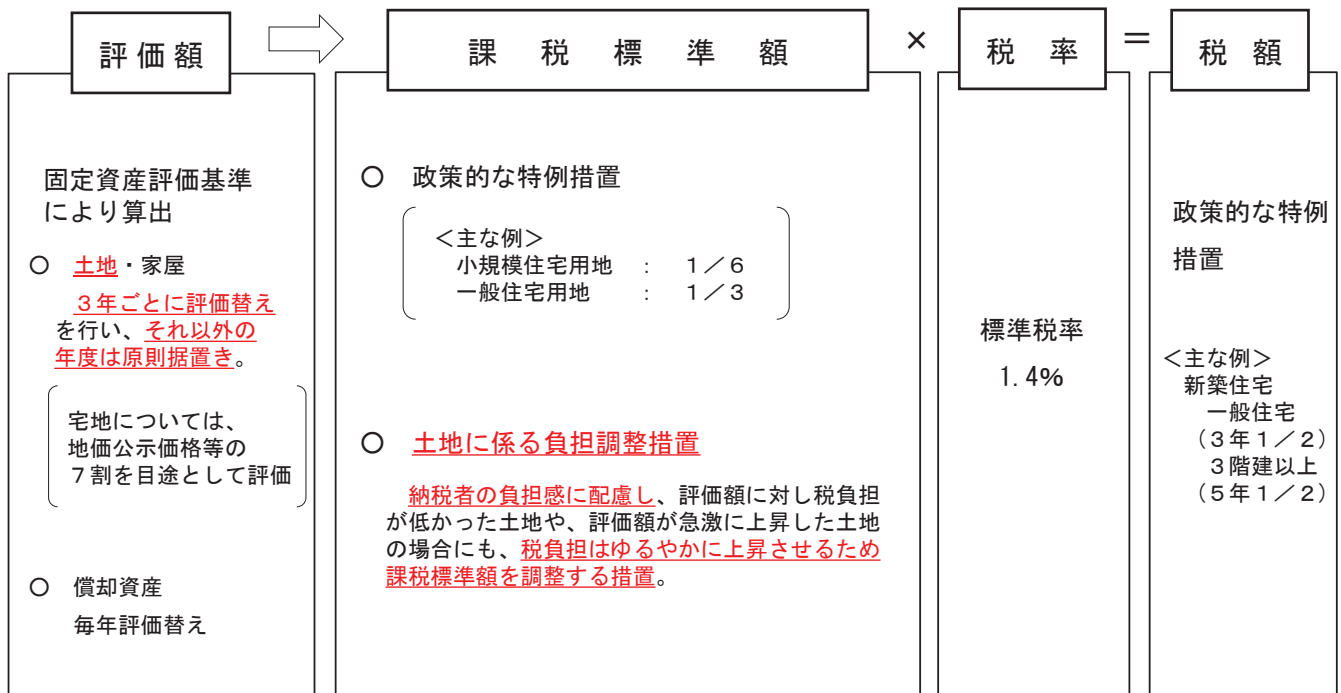


※1 上段の「最大/最小」は、各都道府県ごとの人口1人当たり税収額の最大値を最小値で割った数値であり、下段の数値は、税目ごとの税収総額である。
 ※2 地方消費税については、現行の清算基準により得られる最新の理論値である。

土地に係る負担調整措置

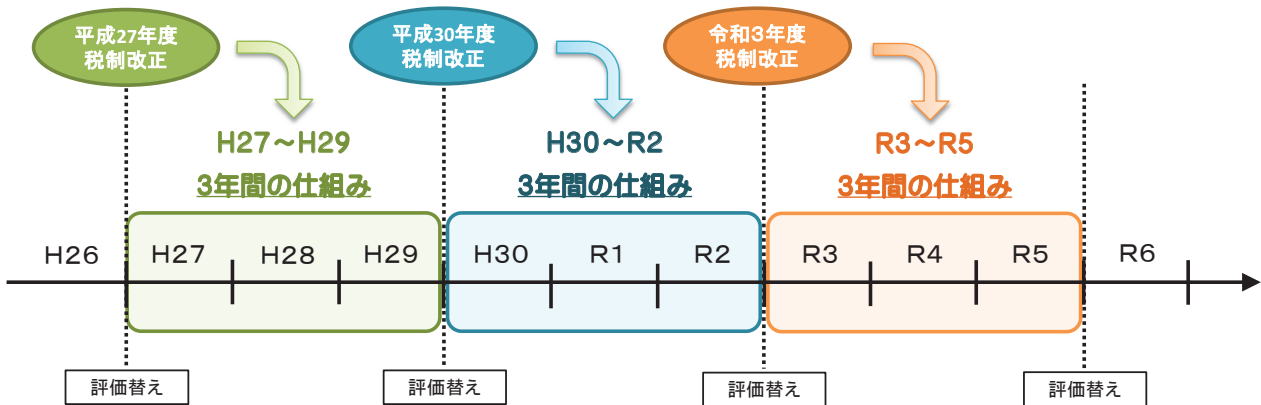
(1) 負担調整措置の概要

固定資産税の仕組み



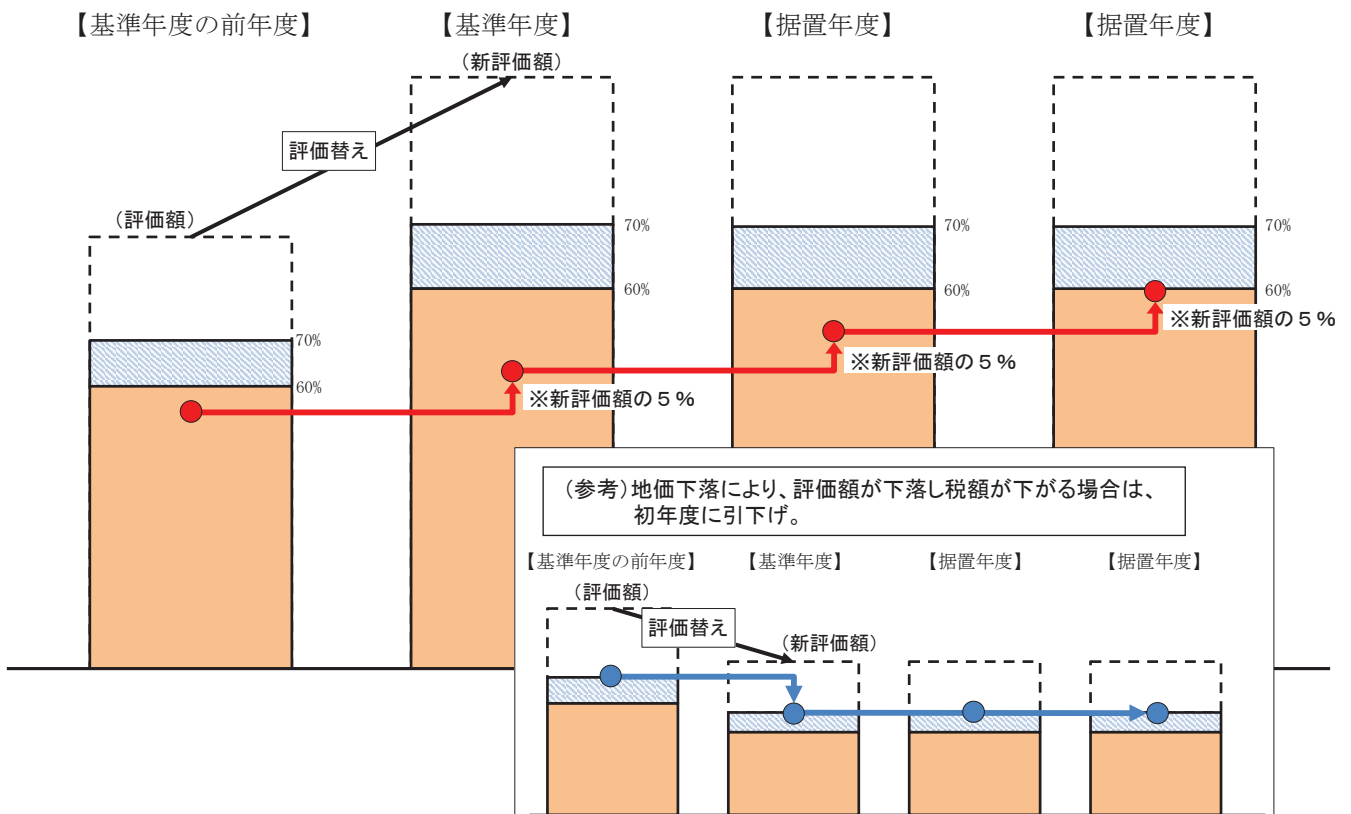
評価替えと合わせた負担調整措置

- 負担調整措置は、3年に1度の評価替え年度に合わせ、3年間の仕組みとしてセットする(毎年度の改正は行わない)ことで、予見可能性に配慮するとともに、固定資産税を安定的に確保する仕組みとしている。

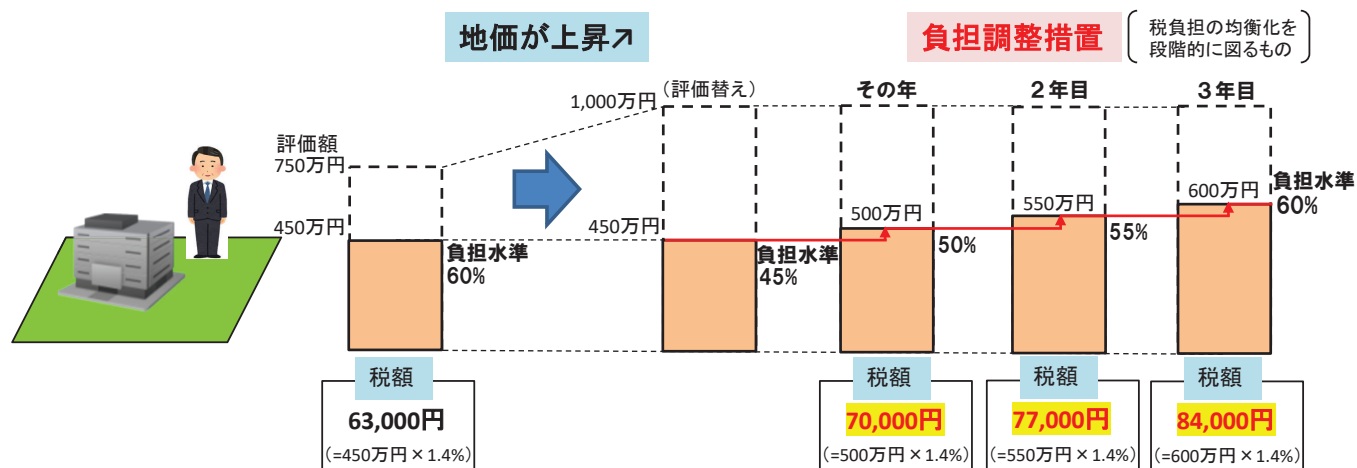
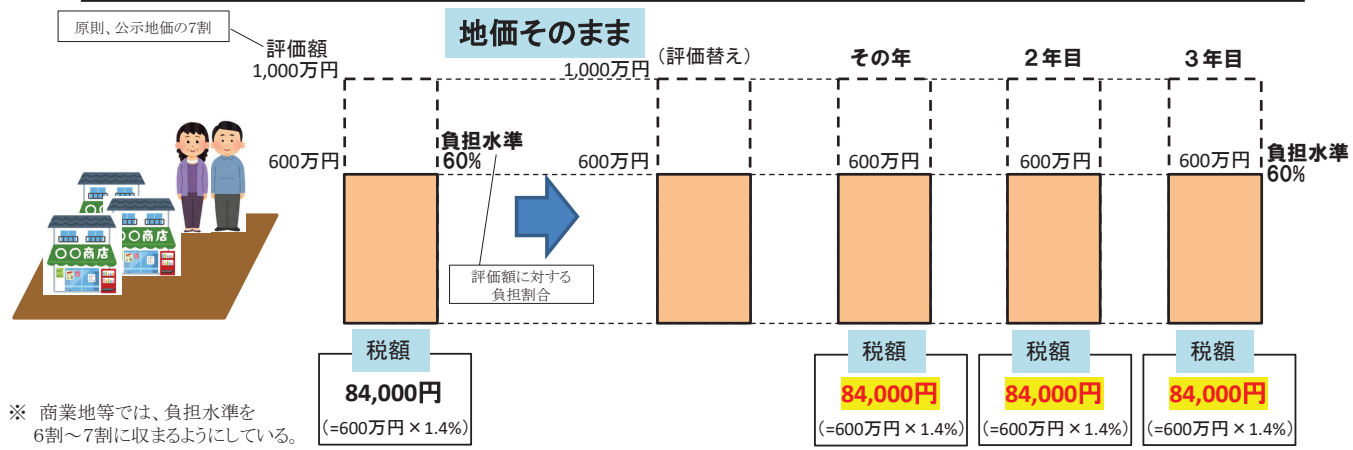


地価が上昇した土地(商業地等)における負担調整措置のイメージ

- 地価上昇により、評価額が上昇し税額が上がる場合は、なだらかに引上げ。



負担水準の均衡化のイメージ



(2) 負担調整措置に係る主な改正の経緯

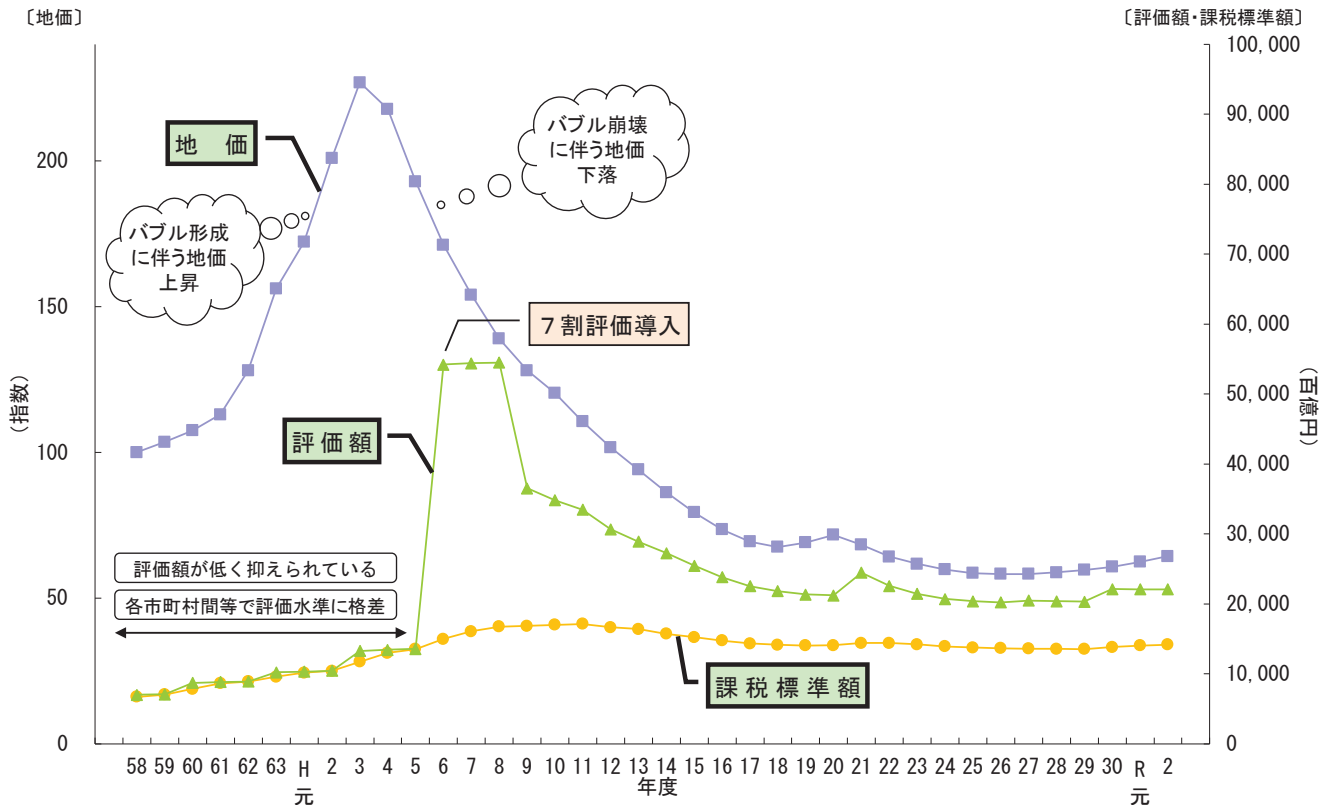
負担調整措置の主な改正経緯

○地価公示価格の7割評価制度導入（平成6年度評価替え）

※政府税調「平成4年度の税制改正に関する答申」（H3.12.19）及び自民党「平成4年度税制改正大綱」（H3.12.19）において、平成6年度の評価替えから地価公示価格の7割評価制度を導入することが明記。

改正年度	負担調整措置
平6 <small>※平成5年度 税制改正</small>	○評価の上昇割合に応じたなだらかな負担調整措置（課税標準額に12年程度で到達する負担調整率）の導入 〔○住宅用地特例の拡充（特例率 小規模 1/4 → 1/6、一般 1/2 → 1/3）〕
平9	○負担の均衡化をより重視した新たな仕組みの導入 〔①負担水準の高い土地 ⇒ 課税標準額を引下げ 又は 据置き（引下げ＝商業地等について課税標準額の上限を0.8に引下げ） ②負担水準の低い土地 ⇒ 課税標準額をゆるやかに上昇 ※負担水準＝前年度課税標準額／当該年度評価額（×住宅用地特例率）〕 ○据置年度における下落修正措置の導入
平12	○商業地等の課税標準額の上限を0.75（H14以降は0.7）に引下げ
平16	○商業地等に係る条例減額制度の導入 ・条例により課税標準額の上限を0.6まで引下げることができる仕組みの導入
平18	○負担水準の均衡化促進のための新たな仕組みの導入 ・原則、評価額の5%ずつ課税標準額を上昇させる仕組みの導入 ・課税標準額の下限（0.2）の導入
平21	○税負担急増土地に係る条例減額制度の導入 ・条例により税額の上昇を1.1倍までに抑制することを可能にする仕組みの導入
平24	○住宅用地の据置特例を段階的廃止（H24・25：～0.9、H26廃止）
平27・平30	○現行の負担調整措置を継続
令3	○現行の負担調整措置を継続した上で、令和3年度に限り、地価上昇により税額が増加する土地について前年度の課税標準額に据置。

商業地等における地価と評価額・課税標準額の推移（全国）



(注) 1 地価は、地価公示価格（商業地）を指数で表したものである（昭和58年＝100）
 2 評価額は、固定資産税評価額（商業地等）である。
 3 課税標準額は、固定資産税課税標準額（商業地等）である。
 4 評価額と課税標準額は、各年度の固定資産の価格等の概要調査による（法定免税点以上）。

平成6年度の負担調整措置の改正について

(平成5年度改正地方税制詳解より抜粋)

地価公示の7割程度を目標とする平成6年度の土地(宅地)の評価替えは、基本的に評価そのものの均衡化・適正化を図り、土地評価に対する国民の信頼を確保しようとするものである。

…今回の評価替えについては、これによって増税を図ろうとするものではなく、評価替えに伴う税負担については急激な変化が生じないように総合的かつ適切な調整措置を講じる必要がある。

自由民主党の税制調査会では、専ら具体的な税負担がどうなるのかという観点から、税負担の調整(軽減)について活発な意見が出された。そのうちのいくつかを紹介すると以下のとおりである。

- ・ 土地評価の適正化等により評価が何倍にもなるのだから、増税しないというのであれば、やはり税率を引き下げて税負担を調整すべきである。
- ・ バブル経済が崩壊して、景気が悪く、地価が急激に下がっている時に、税負担が上がるのはおかしい。
- ・ 東京など大都市で税負担が急激に上がると、昔から住んでいる住民や商店を追い出すことになり問題である。

今回の土地評価の均衡化・適正化に当たっても、住宅用地に対する税負担に特に配慮することとされたが、このことは、国会の決議や税制調査会の答申をはじめ、市町村長の意見、地方団体の要望等でも最も強く述べられているところである。

最終的には、小規模住宅用地の特例率を4分の1から6分の1に、一般住宅用地の特例率を2分の1から3分の1に、それぞれ拡充することとされた。

負担調整期間の検討に当たっては、せっかく評価の適正化等をして、評価と負担が長期にわたってかい離することは問題であり、できるだけ早く評価額課税すべきであるという意見と、12年でも不十分であり15年かそれ以上の負担調整期間とすべきであるという意見もあったが、従来の評価替え毎の負担調整措置による税負担の状況や市町村の財政需要の伸び、固定資産税収の伸び等を総合的に勘案して、12年程度と決定されたところである。

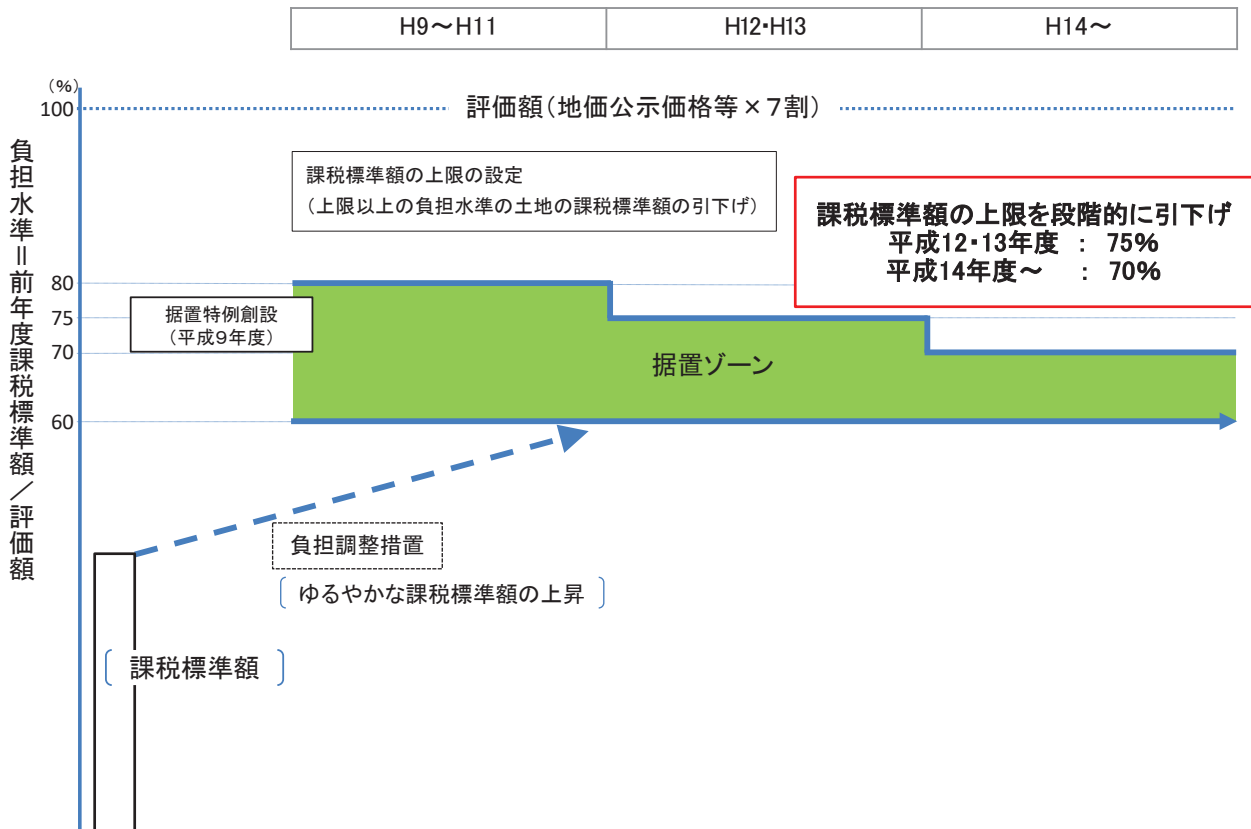
平成9年度の負担調整措置の改正について

(平成9年度評価替えに伴う負担調整措置見直しを巡る議論)(平成9年度改正地方税制詳解より抜粋)

今回の評価替えでは、特に大都市の商業地域を中心に、この3年間の地価の下落を反映して評価額が大きく下落した土地が多く存在している。しかしながら、それらの土地であっても負担水準が6割に満たない土地にあっては、…全て税負担が上昇し続けることになってしまう。この場合、納税者からは「こんなに評価額が下がったのに、まだ税負担が上がるのか」との強い反発が予想されよう。そこで、こうした納税者の感情にも配慮するため、一定の条件を満たす土地について、地価下落に対応した臨時的な据置き特例措置が講じられたものである。

商業地等の宅地に係る新しい税負担の調整措置は、地域や土地によって負担水準に相当のばらつきがある状況を是正すべく、課税の公平の観点から負担水準の均衡化を図ることをより重視したものであり、負担水準の高い土地についてはその税負担を抑制しつつ、負担水準の低い土地についてはなだらかにこれを引き上げるものである。その際、負担水準の低い土地について急激な税負担を求めることは適切でないこと、大都市部を中心に長期的で大幅な地価の下落傾向の続く中で固定資産税収を大幅に増加することは理解を得がたいこと等を踏まえて、商業地等の宅地の固定資産税収が全体として平成8年度とそれほど変わらないよう全体としての仕組みが考えられ、上限の80%も設定されている。

負担調整措置の改正について（商業地等）【平成12年度改正関連】



平成12年度の負担調整措置の改正について

（平成12年度評価替えに伴う負担調整措置見直しを巡る議論）（平成12年度改正地方税制詳解より抜粋）

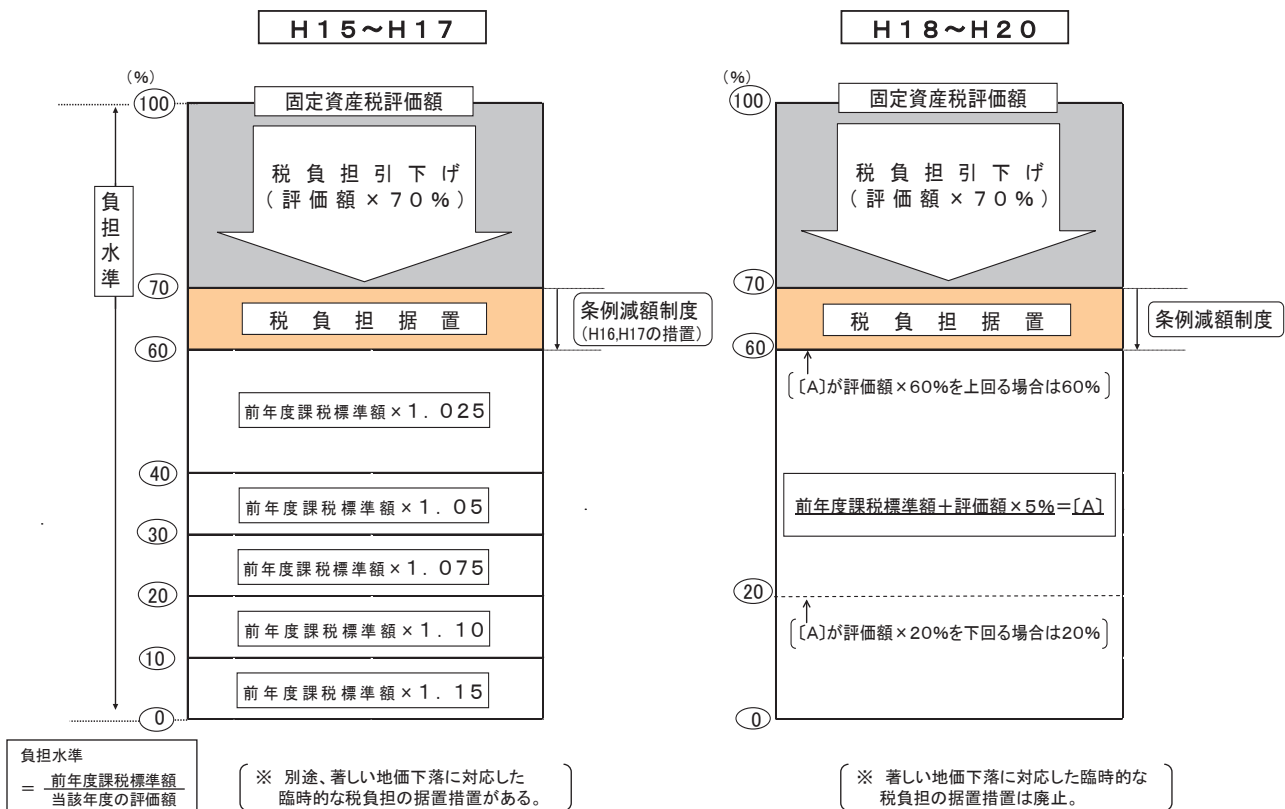
平成12年度評価替えを巡る議論においては、一方で景気の低迷と引き続き地価下落を背景として、主として経済界の一部から「固定資産税の大幅減税」が主張され、他方、現下の厳しい地方財政の状況から大幅な減収につながるような制度改革は困難とする市町村側がこれに反論するという構図となったが、…税制調査会における議論においては、…最近の地価の下落傾向に伴う都市部の商業地等の税負担感に配慮し、負担水準の高い土地の税負担を引き下げつつ負担水準の均衡化を一層促進すると同時に、現下の厳しい市町村財政を考慮して市町村税収への影響を極力小さなものとするを基本的な考えとすることとされたのである。そして、宅地に係る負担調整措置については、平成12年度評価替えに伴い、宅地に係る固定資産税の抜本的な見直しをさらに推進し、課税の公平の観点から、負担水準のばらつきを解消すべく、負担水準の高い宅地の税負担を抑制しつつ、負担水準の均衡化を促進するための措置を平成9年度評価替えに引き続き実施することとされたのである。

なお、住宅用地については、平成6年度の制度改革以降、その税負担は既に国際的に見ても相当低い水準に抑えられており、これ以上の軽減は商業地等との負担の公平の観点から望ましくないとの考え方から、その負担調整措置の基本的な仕組みについてはこれまでどおりとされたところである。

12年度及び13年度に課税標準額の上限の水準を75%としたこと、14年度はさらにもう一段階引き下げてさらに70%を課税標準額の上限の水準として段階的に負担水準の上限を引き下げたことは、現下の厳しい市町村財政の下で、税収が極端に落ち込むようなことがないように配慮する必要性から設定されたものである。これは、12年度評価替えに向けての税制調査会等における議論の積み上げに忠実に対応して、地価下落をなるべく評価上反映させた上で、「負担水準のばらつき」をなるべく均衡化するよう、負担水準の均衡化を促進しつつ、「市町村財政の状況」が考慮された結果であることを意味している。

また、今回の改正に伴い、固定資産税の土地分で約320億円程度、都市計画税の土地分と合わせて約370億円程度の減収になるものと見込まれる。制度改革以外の評価替えによる増減収を加味すると、…土地、家屋分で合計約2,590億円程度の減収が見込まれるが、これは現下の厳しい市町村財政を勘案すると、許容されるギリギリの線であるといえよう。

負担調整措置の改正について（商業地等）【平成18年度改正関連】



平成18年度の負担調整措置の改正について

(平成18年度評価替えに伴う負担調整措置見直しを巡る議論)(平成18年度改正地方税制詳解より抜粋)

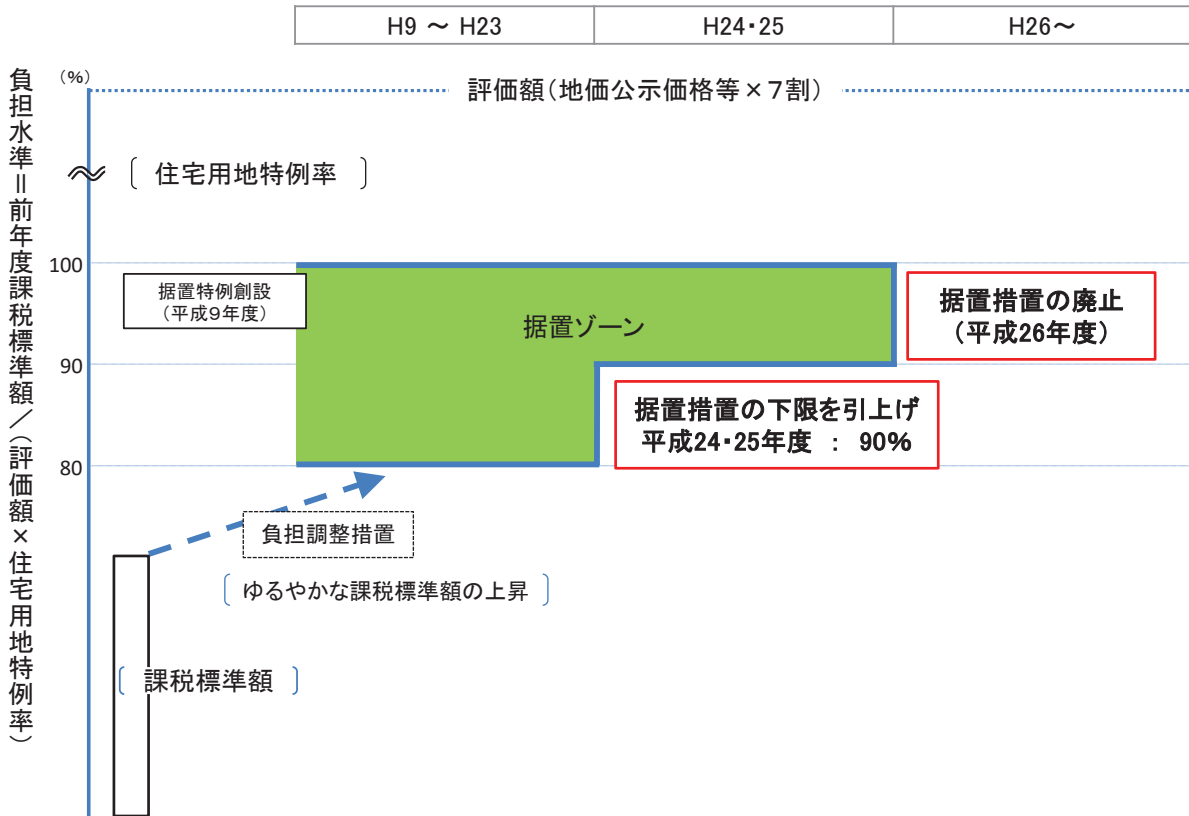
商業地等に係る課税標準額の上限については、経済界等からは、現行の法定上限である評価額70%水準の引下げを求める意見や条例減額制度の延長を求める意見が示された。これに対して、市町村財政に配慮する立場からは、…平成18年度は評価替えにより現行制度のもとでも4千億円を超える減収となり、さらなる政策減税は困難との意見が示された。

結果として、現行の法定上限である評価額の70%の水準が維持されるとともに、平成16年度条例減額制度を3年継続することとなったが、こうした結論となった背景には、経済情勢について景気回復が鮮明になる中、定率減税の廃止など個人に対しても負担を願わなければならない時期に、新たな減税については慎重な検討を要すると考えられたこと、また、地価の動向について、大都市部を中心に上昇や横ばいの地点が現れるなど、資産デフレに端を発するデフレスパイラルを起させない対策が急がれた平成15年当時とは明らかに状況の変化が見受けられたことなど、最近における固定資産税をめぐる環境変化があったこととも考えられる。また、負担水準の均衡化が進んだ結果、大都市部を中心に多くの土地で地価の下落が納税者の負担減につながる状況となっていることも大きい。…党税調の議論の過程でも、市町村財政に配慮し、法定上限である70%についてはこれを維持すべきとの意見が大勢を占め、過去の固定資産税を巡る議論の状況から大きく様変わりした。

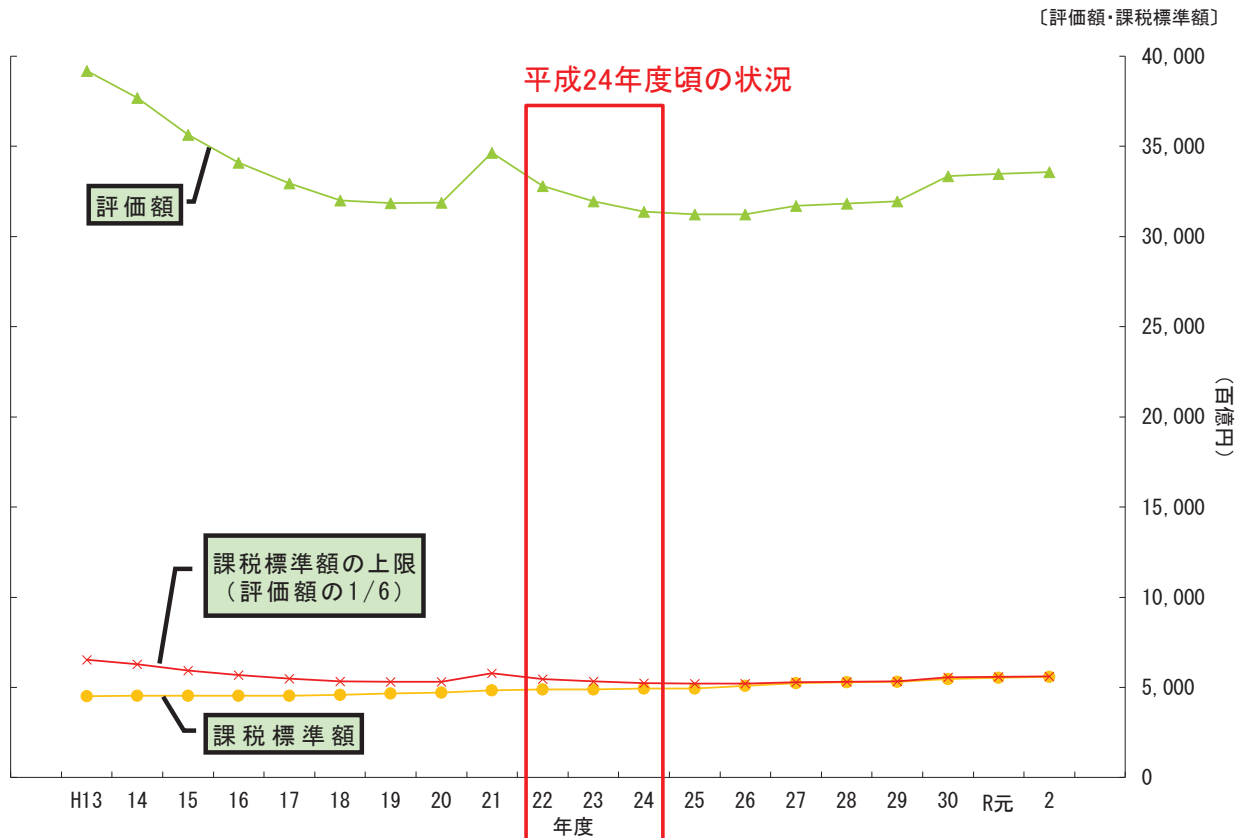
今回、負担水準の均衡化促進と制度の簡素化という二つの目的から、地価下落対応の臨時的な据置措置の廃止も含め、大幅な負担調整措置の改正を行うこととなった。固定資産税は、バブルの時期を挟んだ地価の乱高下により、様々な対応策を負担調整措置によって講じてきた。その結果として、制度も複雑なものとならざるを得なかった面がある。今回の改正は、こうしたバブル期の後遺症から抜け出し、簡素で納税者に分かりやすい、分権時代のあるべき固定資産税制の構築に向けたものと位置づけられる。

土地に係る負担水準の均衡化については、今回の改正で一定の目処がついた。ただし、税負担の据置ゾーンについては、制度の一層の簡素化の観点から将来的には廃止することが望ましい。しかし、地価の上昇と下降が混在する状況の中では、据置ゾーンについて、納税者の負担及び市町村の税収双方の急激な変化を防ぐ緩衝帯としての機能を有していると見ることも可能であることから、今回の改正に伴う負担水準の状況や地価の動向等も見つつ、今後慎重に解決していくべきであろう。

負担調整措置の改正について(住宅用地)【平成24年度改正関連】



小規模住宅用地における地価と評価額・課税標準額の推移(全国)



- (注)1 評価額は、固定資産税評価額(小規模住宅用地)である
 2 課税標準額は、固定資産税課税標準額(小規模住宅用地)である。
 3 評価額と課税標準額は、各年度の固定資産の価格等の概要調査による(法定免税点以上)。

平成24年度の負担調整措置の改正について

(平成24年度評価替えに伴う負担調整措置見直しを巡る議論)(平成24年度改正地方税制詳解より抜粋)

平成23年10月時点において平成24年度の固定資産税及び都市計画税の税収見通しは、非常に厳しいものが見込まれた。具体的には、その推計値は、平成23年度地方財政計画計上額に対比して約0.48兆円の減収が見込まれ、…過去最大の減収幅となるものであった。…従前、こうした税収の減収見込みに対しては、もっぱら、いわゆる地財対策を通じた財源確保によって対応されるのが通例であったが、…地方交付税等による財源確保も容易ならざることが十分に想定されたところである。そのため、見込まれる固定資産税等の減収見込額についても、その補てんについては、固定資産税等の特例を見直すなど、地方税自身においても可能な限りの税収確保努力を図ることとする…ということ、検討にあたっての基本的な考え方に据えた。

総務省からは、①住宅用地特例率の引下げ、②据置特例の廃止、③新築住宅特例の縮小等の見直し案を提示。

据置特例については、…平成23年度状況では、負担水準の低い土地はほぼ解消され、本則課税適用土地と据置特例が適用される土地で96%を超える状況となっている。…それどころか、こうした据置特例を講じていることがむしろ税負担の不公平な事例を生じるに至っているのである。このように据置特例については、その制度的役割を既に果たしたものであり、むしろ、現在において、これを存続することは税負担の不公平を固定化させてしまうというマイナスの面を晒すこととなっているため、総務省としては、その廃止を提案することとしたものである。

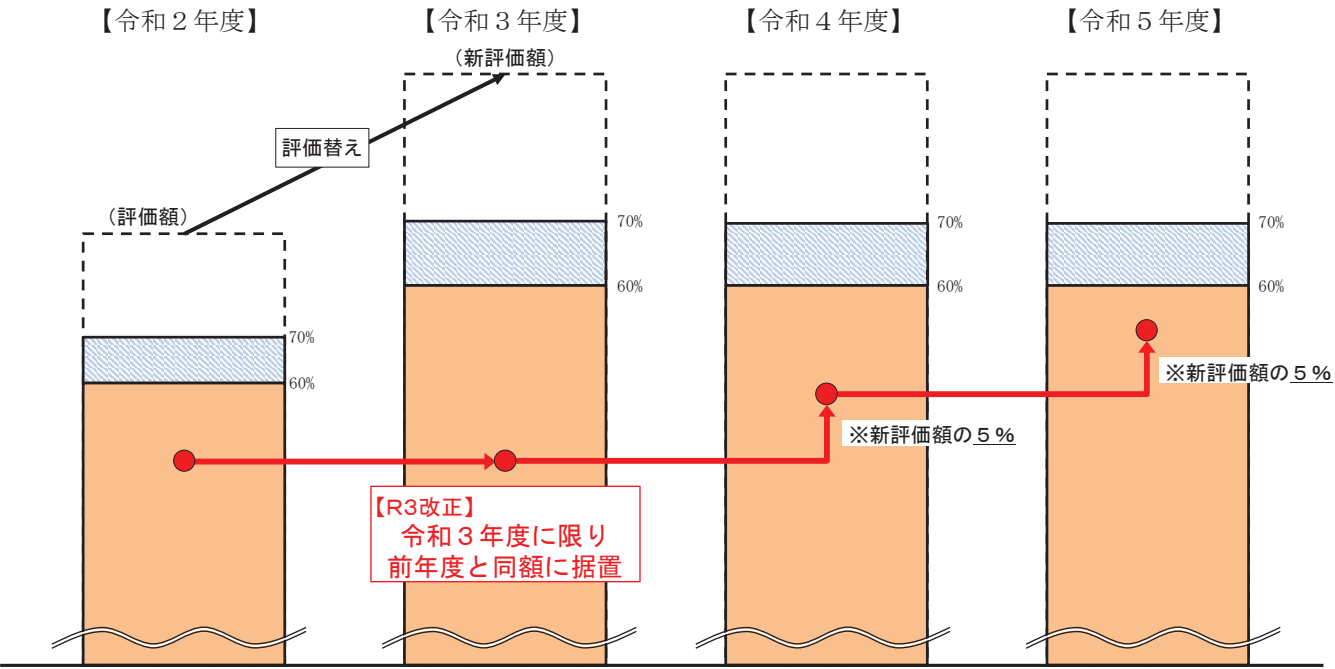
各種議論が交錯する中、…政府内の議論も重ねられたが、なかなか合意点を見いだすことは難しい状況であった。ただし、据置特例の見直しに関しては、これが税負担の不公平を固定化させてしまうという観点から、引き続き制度として継続すべきものとしてはいかなものかとの認識は共有する雰囲気となったところである。特に、住宅用地については商業地等に比較して負担水準が相当均衡化していることについての認識が醸成されるところとなった(逆に商業地等の据置特例については、住宅用地ほど均衡化が進んでおらず、今しばらく負担調整措置等による均衡化の進展を見ていく必要があるのではないかとの認識であった)。

なお、商業地等については、住宅用地と比較すると、負担水準の低い土地の占める割合が相対的に高いことを考慮し、加えて、住宅用地は、住宅用地特例により小規模住宅用地であれば課税標準額の上限が評価額の1/6となっているのに対して、商業地等は、課税標準額の上限が評価額の70%と、課税標準額の上限額が相対的に高いことを踏まえ、経済的な影響も配慮して慎重な判断が必要であったため、据置特例が継続されたところである。

(3) 令和3年度及び令和4年度の税制改正

固定資産税の課税の仕組み(令和3年度)

令和4年度改正前(商業地等)



※ 商業地等以外の土地についても、令和3年度に限り前年度と同額に据置。

令和3年度税制改正大綱 (負担調整措置関係部分抜粋)

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

令和2年12月10日
自由民主党
公明党

- 1 ウィズコロナ・ポストコロナの経済再生
- (4) 固定資産税

固定資産税は、市町村財政を支える基幹税であり、ウィズコロナ・ポストコロナにおいても、その税収の安定的な確保が不可欠である。

また、固定資産税は、固定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、課税標準は適正な時価とされ、地方税法の規定により、3年ごとに評価替えが実施されている。宅地等については、1年前の地価公示価格の7割を目途としつつ、基準年度及び据置年度の下落修正措置も講じられ、地価の動向を評価額に反映させる形で行われてきた。

商業地等については、平成9年度から負担水準の均衡化を進めてきた結果、令和2年度の負担水準は、据置特例の対象となる60%から70%までの範囲(据置ゾーン)内にほぼ収斂するに至っている。

近年、大都市を中心に地価が上昇する一方、地方において地価が下落していることを受け、負担水準が据置ゾーン外となる土地が数多く生ずると見込まれており、そうした土地の負担水準を据置ゾーン内に再び収斂させることに取り組むべきである。

現下の商業地の地価の状況を見ると、感染症の影響により、令和2年7月時点では三大都市圏や地方圏の一部では上昇が続いている一方で、全国では5年ぶりに下落に転じた。

このような状況を踏まえ、負担調整措置については、納税者の予見可能性に配慮するとともに固定資産税の安定的な確保を図るため、令和3年度から令和5年度までの間、下落修正措置を含め土地に係る固定資産税の負担調整の仕組みと地方公共団体の条例による減額制度を継続する。

その上で、感染症により社会経済活動や国民生活全般を取り巻く状況が大きく変化したことを踏まえ、納税者の負担感に配慮する観点から、令和3年度に限り、負担調整措置等により税額が増加する土地について前年度の税額に据え置く特別な措置を講ずる。

今後の固定資産税制度については、据置特例が存在することで、据置ゾーン内における負担水準の不均衡が解消されないという課題があり、負担の公平性の観点からは更なる均衡化に向けた取組みが求められる。

これらを踏まえ、税負担の公平性や市町村の基幹税である固定資産税の充実確保の観点から、負担調整措置のあり方について引き続き検討を行う。

令和3年度大綱決定を受けた各団体の意見(負担調整措置関係)

○ 令和3年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国市長会会長(令和2年12月10日)

固定資産税については、評価替えに際し、現行の負担調整措置を令和3年度から5年度までの3年間の措置として継続するとされたことは、予見可能性と地方税の安定確保の観点から配慮されたものであり安堵している。

また、令和3年度に限った臨時・異例の措置として、税額が増加する全ての土地について前年度の税額に据え置く特別な措置を講じるとされたことは、感染症により社会経済活動や国民生活全般を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえた総合的な判断であると理解するものの、都市自治体の基幹税である固定資産税として厳しい措置であると受け止めている。

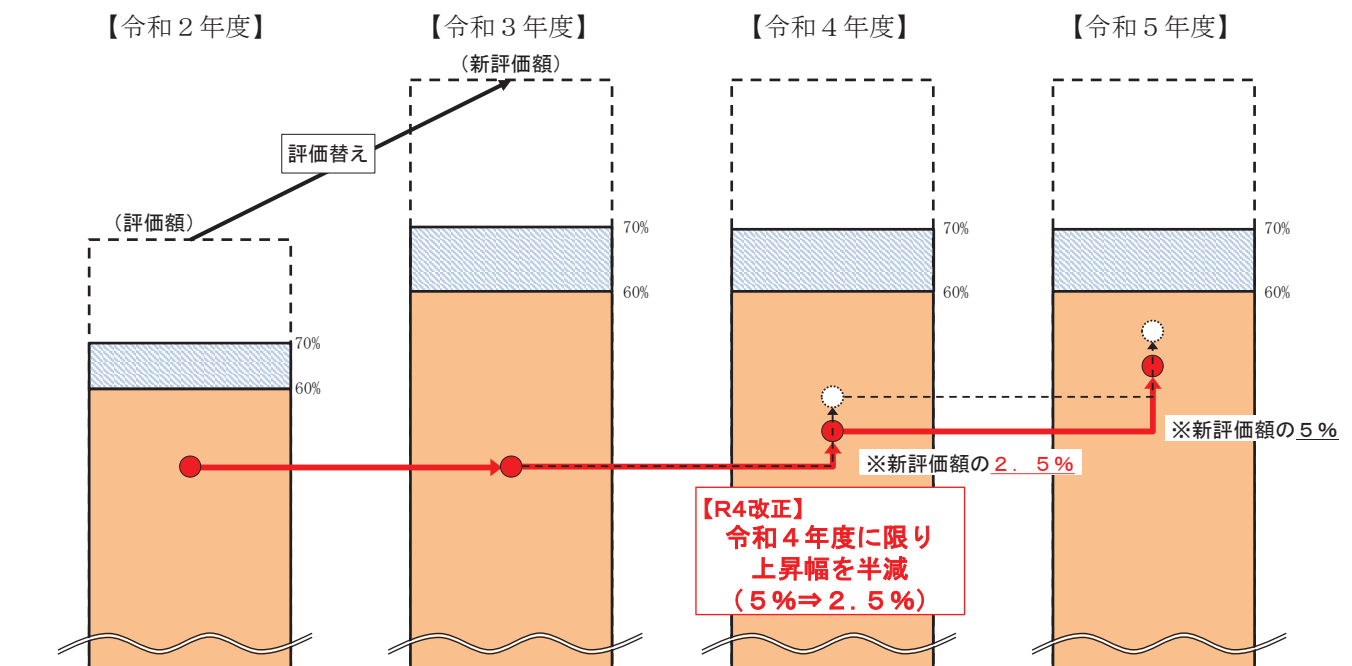
都市財政における本税の重要性に鑑み、負担の公平性の観点に留意しつつ、引き続き、税収の安定的確保が図られるよう求めるものである。

○ 令和3年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国町村会会長(令和2年12月10日)

固定資産税については、土地の評価替えに際し、令和3年度に限った臨時・異例の措置として、税額が増加する土地について前年度の税額に据え置く特別な措置を講じるとされたことは、感染症により国民生活や社会経済活動に深刻な影響が生じ、環境が大きく変化したことを踏まえた総合的な判断であると理解するところではあるが、極めて重大な決定だと受け止めている。令和4年度以降については、負担の公平性の観点からも、町村にとってかけがえのない基幹税である固定資産税の安定的確保を求めるものである。

固定資産税の課税の仕組み(令和3年度～令和5年度)

令和4年度改正後(商業地等)



※ 住宅用地、農地等については、既定の措置を適用(新評価額の5%上昇)。

令和4年度税制改正大綱(負担調整措置関係部分抜粋)

令和3年12月10日
自由民主党
公明党

第一 令和4年度税制改正の基本的考え方

1. 成長と分配の好循環の実現

(6) 固定資産税等

景気回復に万全を期すため、土地に係る固定資産税及び都市計画税の負担調整措置について、激変緩和の観点から、令和4年度に限り、商業地に係る課税標準額の上昇幅を、評価額の2.5%（現行：5%）とする。

第二 令和4年度税制改正の具体的内容

二 資産課税

2 土地に係る固定資産税等の負担調整措置

(1) 土地に係る固定資産税の負担調整措置

令和4年度限りの措置として、商業地等（負担水準が60%未満の土地に限る。）の令和4年度の課税標準額を、令和3年度の課税標準額に令和4年度の評価額の2.5%（現行：5%）を加算した額（ただし、当該額が、評価額の60%を上回る場合には60%相当額とし、評価額の20%を下回る場合には20%相当額とする。）とする。

(2) 土地に係る都市計画税の負担調整措置

固定資産税の改正に伴う所要の改正を行う。

令和4年度大綱決定を受けた各団体の意見(負担調整措置関係)

○ 令和4年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国市長会会長(令和3年12月10日)

固定資産税については、昨年の評価替えに際し、令和3年度に限った臨時・異例の措置として、税額が増加する全ての土地について前年度の税額に据え置く大変厳しい特別な措置が講じられたものの、令和4年度以降は、既定の負担調整措置を継続して行うことが法律上定められ、予見可能性等の観点から配慮されたものと受け止めていたところである。

しかしながら、この度、住宅用地は既定の方針が堅持されることとされた一方、商業地等については、税額が上昇する土地について、評価額の2.5%分の税額までとすることとされた。固定資産税として適切に本来の姿となるべきことを、都市自治体が切望していたにもかかわらず、このような結果に至ったことは、負担の公平性や都市自治体の基幹税である固定資産税として、極めて遺憾なものであると言わざるを得ない。

都市自治体においては、新型コロナワクチンの追加接種をはじめとしたコロナ対策はもとより、地域経済の安定を図り、住民生活の日常生活を守るため、引き続き全力で取り組む覚悟である。固定資産税は、こうした我々都市自治体を支える基幹税であることを踏まえ、その安定的確保を図るとともに、今回の措置は令和4年度限りとし、令和5年度は既定の負担調整措置を確実に実施し、制度の根幹を揺るがす見直しは断じて行うことのないよう、この機会に改めて強く求めるものである。

○ 令和4年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国町村会会長(令和3年12月10日)

昨年度の税制改正においては、評価額の上昇している全ての土地の税額を据え置く臨時・異例の措置が講じられたが、これは令和3年度に限ったものとして、令和4年度以降は既定の負担調整措置を行うことと受け止めていたことから、住宅用地はその方針とされたものの、この度の新たな特例措置は、極めて遺憾なものと言わざるを得ない。

固定資産税の負担の均衡化を遅らせることは、税負担の公平性を保つ観点からの問題とともに、感染症の影響を受け真に支援の必要となる者だけでなく、一律に税を軽減することになるという問題もはらんでいる。

我々町村は、現在、新型コロナウイルスの感染防止対策や疲弊した地域経済の立て直しに懸命に取り組んでいるところであるが、税源が極めて乏しい中で、固定資産税はかけがえのない基幹税であり、税負担の公平性の堅持はもちろんのこと、その時々の方針に左右され、不安定な財政運営を強いられることは絶対に避けなくてはならない。

今回の措置は令和4年度限りとし、令和5年度は既定の負担調整措置を確実に実施し、制度の根幹を揺るがす見直しは断じて行うことのないよう強く求めるものである。

同程度の評価額でも税額に格差が生じる例

- 評価額が同程度の土地であっても、地価の動向により税負担に大きな格差が生じるケースあり

地価が下落傾向の土地

地価が上昇した土地

X市の商業地A
(718㎡)

X市の商業地B
(665㎡)

R3評価額:約 **3,737**万円



R3評価額:約 **3,844**万円

R3税額:約 **37**万円

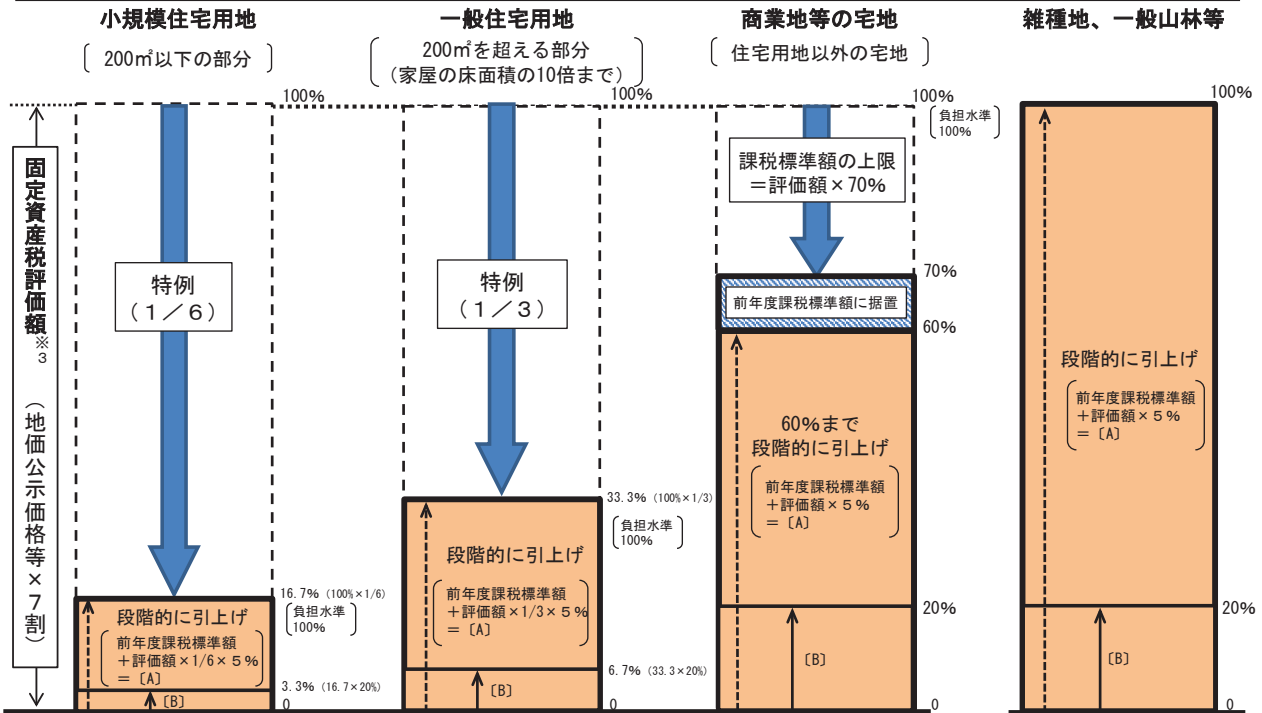


R3税額:約 **14**万円

⇒ 負担調整措置による負担の均衡化を進めなければ、格差が放置されることになる

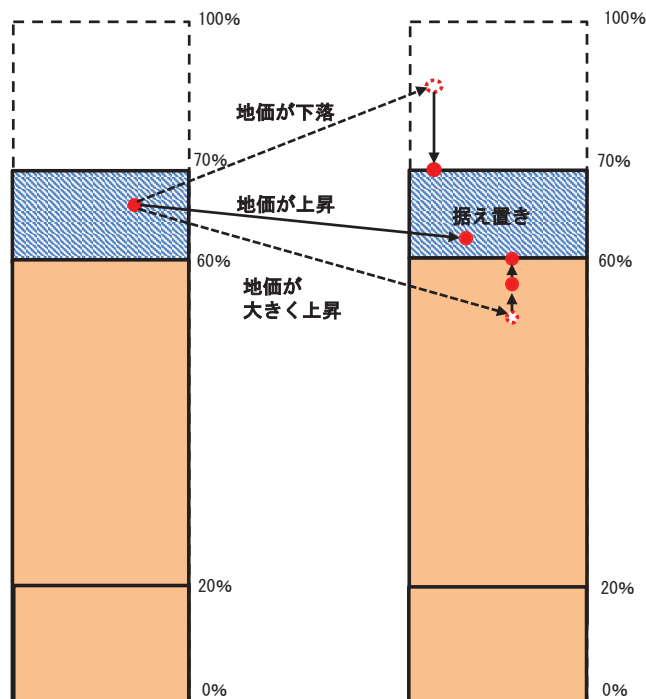
(4) 商業地等における据置特例

宅地等に対する固定資産税の課税の仕組み（令和3年度～令和5年度）

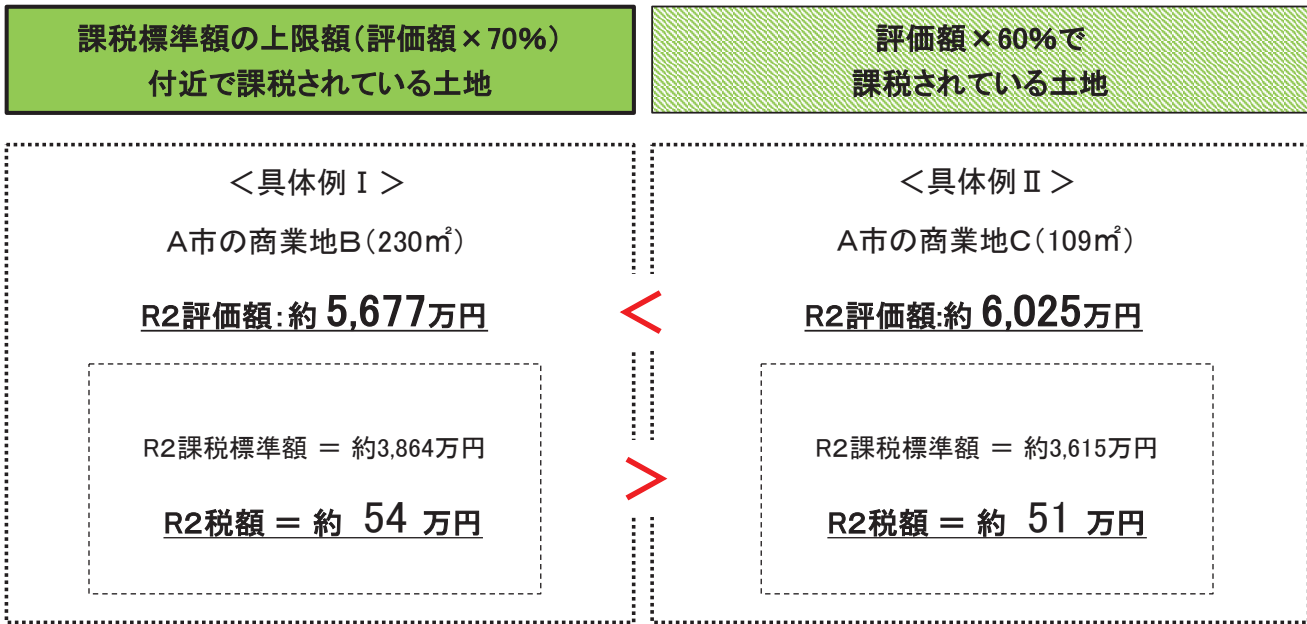


- ※1 負担水準 = 前年度課税標準額 / 当該年度評価額 (×住宅用地特例率 (1/3又は1/6))
- ※2 住宅用地、雑種地、一般山林等の課税標準額は、評価額 (又は評価額×住宅用地特例率) と [A] のいずれか低い方。商業地等の宅地の課税標準額は、評価額×70%と [A] のいずれか低い方。ただし、前年度の課税標準額が評価額の60%未満で [A] が評価額×60%を超える場合は評価額×60%、前年度の課税標準額が評価額の60%~70%の水準にある場合は前年度課税標準額に据置き。
なお、[A] が評価額 (又は評価額×住宅用地特例率) ×20%を下回る場合は、評価額 (又は評価額×住宅用地特例率) ×20%に引上げ (= [B]) 。
- ※3 据置年度においても、地価が下落し課税上著しく均衡を失すると認める場合、評価額を下落修正することができる。
- ※4 令和3年度限りの措置として、商業地等は負担水準が60%未満、商業地等以外の宅地等は負担水準が100%未満の土地については、令和3年度の課税標準額を令和2年度の課税標準額と同額とされた。
- ※5 令和4年度限りの措置として、商業地等 (負担水準が60%未満の土地に限る。) の令和4年度の課税標準額を、令和3年度の課税標準額に令和4年度の評価額の2.5%を加算した額とする。

商業地等における据置措置 (イメージ)



同一市内において評価額と税額の高低が逆転する不公平な事例



評価額は具体例Ⅱが約348万円高いが、税額では具体例Ⅰが約3万円高いという逆転現象が発生

令和3年度改正に向けた負担調整措置に係る意見

団体名	意見
全国市長会 「令和3年度都市税制改正に関する意見」(令和2年11月)	商業地等に係る負担調整の据置措置等については、令和3年度の評価替え時において、近年の地価の動向等社会経済情勢の変化を踏まえ、負担の公平化等を図る観点から見直すこと。
指定都市市長会 「令和3年度税制改正要望事項」(令和2年10月)	基礎的行政サービスの提供を安定的に支える上で重要な基幹税目である固定資産税については、公平で、かつ簡素な制度であることが求められることから、 <u>安定的な財源を確保しつつ、早期に負担水準の均衡化及び負担調整措置の簡素化を図るために、現行の商業地等の据置特例を廃止して、負担水準を70%に収斂させる制度とすること。</u>

令和3年度税制改正大綱（負担調整措置関係部分抜粋）

令和2年12月10日
自由民主党
公明党

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

1. ウィズコロナ・ポストコロナの経済再生

(4) 固定資産税

今後の固定資産税制度については、据置特例が存在することで、据置ゾーン内における負担水準の均衡が解消されないという課題があり、負担の公平性の観点からは更なる均衡化に向けた取組みが求められる。

これらを踏まえ、税負担の公平性や市町村の基幹税である固定資産税の充実確保の観点から、負担調整措置のあり方について引き続き検討を行う。

償却資産関係

固定資産税（償却資産）の概要

項 目	内 容										
課 税 客 体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地及び家屋以外の事業用の資産 ※減価償却額（又は減価償却費）が、法人税（又は所得税）の所得計算上、損金（又は必要経費）に算入される資産に限る ※無形減価償却資産（鉱業権、漁業権、特許権等）は除く ※自動車税又は軽自動車税の種別割の課税客体は除く ※取得価額が20万円未満の資産について一括償却等を行う場合には課税対象外 										
申 告 制 度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 償却資産については、所有者に申告義務あり 										
免 税 点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 150万円 ※同一の市町村に所在する償却資産の課税標準の合計額が免税点を下回る場合は課税されない ※免税点制度により、償却資産を有する事業者（申告者）のうち課税されている者は約3割 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">免税点未満 (A)</th> <th style="text-align: center;">免税点以上 (B)</th> <th style="text-align: center;">合 計 (C)</th> <th style="text-align: center;">(B) / (C)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>償却資産に係る事業者（申告者）数</td> <td style="text-align: center;">315万人</td> <td style="text-align: center;">157万人</td> <td style="text-align: center;">472万人</td> <td style="text-align: center;">33.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：令和3年度 固定資産の価格等の概要調書より</p>		免税点未満 (A)	免税点以上 (B)	合 計 (C)	(B) / (C)	償却資産に係る事業者（申告者）数	315万人	157万人	472万人	33.3%
	免税点未満 (A)	免税点以上 (B)	合 計 (C)	(B) / (C)							
償却資産に係る事業者（申告者）数	315万人	157万人	472万人	33.3%							
沿 革	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和25年の地方税制度の抜本改革において、シャウプ勧告において「事業主（中略）をして、警察、消防およびその事業がその地方から得るその他の保護の対価を払わしめる」ものと位置づけられた固定資産税を創設。 ・ また、同勧告において「個人所得税及び法人税において控除を受ける減価償却を認められるあらゆる事業資産を包括するように本税の範囲を拡張すること」とされた。 										
税 収	1兆7,739億円（令和2年度決算額）										

固定資産税(償却資産)の課税の性格

【応益課税】

- 固定資産税は、資産の保有と行政サービスとの受益関係に着目し、応益的に課税する財産税。
- 償却資産に対する固定資産税は、企業等が事業活動を行う際の市町村からの受益に着目して、課税客体とすることが適当との考えで課税しているもの。

<沿革>

- ・ シャンプ勧告を契機とした昭和25年の地方税制度の根本的改革において**固定資産税を創設**。
- ・ 同税が償却資産を課税対象としたのに伴い、戦前からの船舶税、電柱税、軌道税や法定外普通税としての事業用資産に対する課税が廃止・統合された。

【シャンプ使節団「日本税制報告書」(昭和24年)〔抜粋〕

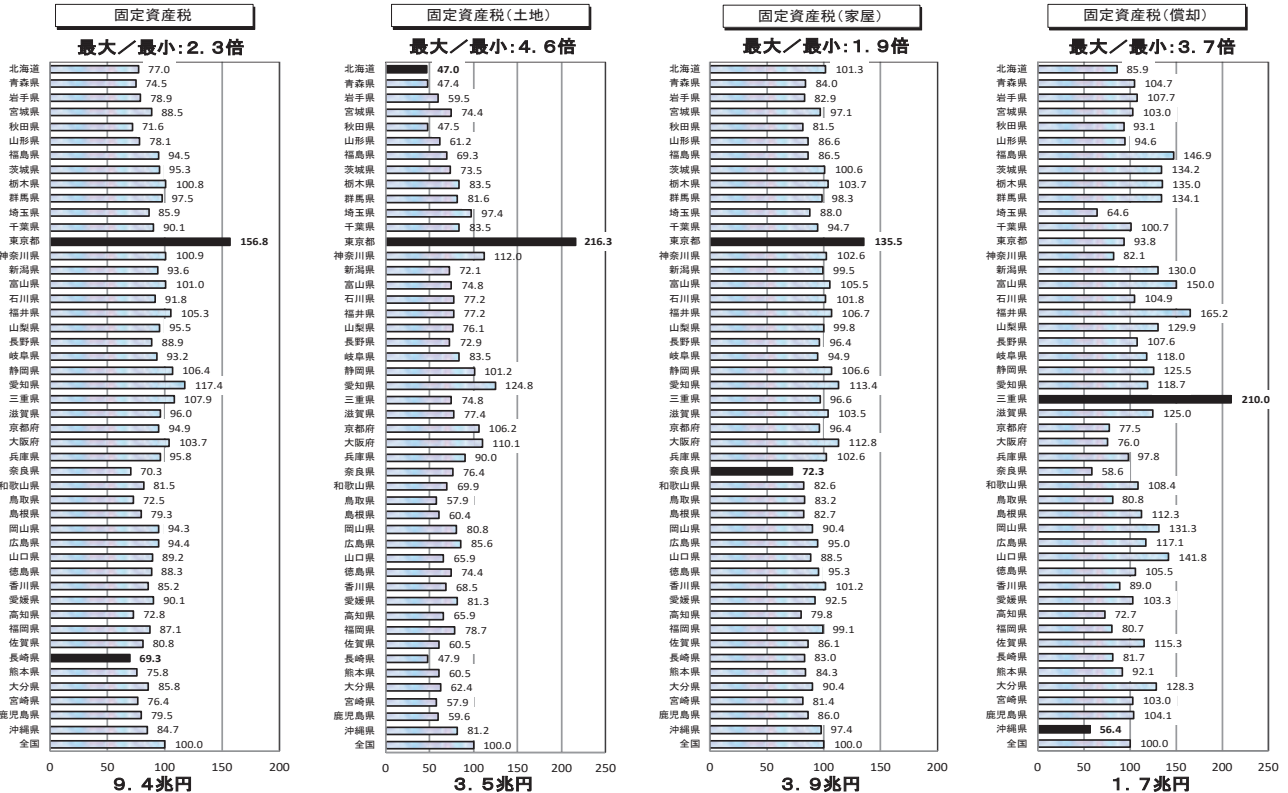
本税(固定資産税)にはまた**商業及び工業用施設に対する租税として、地方税としての注目すべき長所がある**。本税は、事業主～中略～をして、**警察、消防およびその事業がその地方から得るその他の保護の対価を払わしめる**。本税は、非居住者が所有し、且つその製品を非居住者に売却するような事業に対して地方政府が手を触れることのできる殆ど唯一の方法である。

【奥野誠亮著「地方税法」(昭和25年)〔抜粋〕

企業が事業活動をしている限り、当該市町村の施設の恩恵に与っているわけである。いいかえれば、企業の活動に伴い、市町村は相当の出費を余儀なくされるのである。即ち、例えば、市町村は、企業の活動に伴い必要な道路を設けたり、これを補修したりしなければならぬし、企業に従事する労働者が多くなればなる程公衆衛生の施設を整えたり、その子弟のための教育施設を拡充したりして行かなければならぬのである。

従って、企業はその収益の有無にかかわらず、事業活動をする限りは、市町村に要する相当の経費を分担すべきものである。～中略～市町村に対しても、単に土地及び家屋のみならず、ひろく事業用資産の分量に応じて固定資産税を負担すべきものとされたわけである。**一種の市町村からの受益度を示すものとしては、土地及び家屋のみならず、ひろく減価償却の可能な事業用資産にまで、課税の範囲を広げることが適当と考えられるのである**。

固定資産税の人口一人当たりの税収額の指数 (令和2年度決算額)



資産税制の国際比較(償却資産関係)

- そもそも、日本の償却資産課税は、戦後、シャープ勧告に基づき、アメリカに倣って導入したもの。
- 今も、アメリカでは一般的。そのほか、カナダ、イギリスなどでも償却資産課税は行われている。
 - 全OECD加盟国のGDP総額の約6割(2011年)を占めるアメリカ・日本・イギリス・カナダ・韓国において実施。
 - 日系企業が進出しているアメリカの州のほとんどにおいて、機械設備に対する償却資産課税を実施。*1

	アメリカ※2	カナダ※3	イギリス※2	香港※2,4	韓国※2	フィリピン※2
名称	財産税 Property Tax	財産税 Property Tax	ビジネス・レート Business Rate (通称:ノド・スティーグレート Non Domestic Rate)	レート General Rates	財産税	固定資産税 Real Property Tax
課税団体	州、郡、市町村、 学区、特別区 ※5	州、広域自治体、 地方自治体	国 (市町村等へ交付)	香港政府 (地方政府)	市、郡、区	県、市町村
課税対象資産	全50州1特別区 ○土地・家屋 (45州1特別区) ○公益事業資産※8(39州) ○機械設備(38州) ○有形動産(38州) ○通信関連資産(37州) ○在庫・棚卸資産(11州1特別区) ※6	全10州2準州 ○土地・家屋 (6州) ○公益事業資産※8(5州) ○機械設備 (2州) ○通信関連資産 (5州) ※7	○事業用不動産 (土地、建物と一体 をなす 構築物、 機械設備 を含む。)	○土地・家屋 ○機械設備	○土地 ○建物 ○ 貯蔵施設、 ドック施設、 エネルギー 供給施設等 ○船舶 ○航空機	○土地・家屋 ○機械設備
納税者	所有者	所有者	使用者	所有者 又は占有者	所有者	所有者

*1 日本貿易振興機構(ジェトロ)「米国・カナダ進出日系企業実態調査(2013年度)」による在米アンケート回答企業(製造業661社)の立地州別内訳及び下記※6に基づく。
 *2 各国の税制の内容については、表中に別段の記載がある部分を除き、「財産税(償却資産)に係る海外実態調査」(平成19年度にCLAIRを通じて実施)及び「租税に係る海外実態調査」(平成23年度及び平成24年度にCLAIRを通じて実施)に基づく。
 *3 カナダの税制の内容については、表中に別段の記載がある部分を除き、「カナダの地方団体の概要」(CLAIR REPORT第227号、2002年)及び「各国の資産評価対訳シリーズ 第4集 カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)」(財資産評価システム研究センター、2001年)に基づく。
 *4 香港に係る税制の内容については、「香港レイトの仕組みと考え方」(石田和之、資産評価情報No.179、2010.11)に基づく。
 *5 「アメリカの地方財産税について」(前田高志、オイコノミカ第41巻第3・4号、2005年)に基づく。
 *6 「State and Provincial Property Tax Policies and Administrative Practices(PTAPP):Compilation and Report」(IAAO、2010年)に基づく。
 *7 「PROPERTY TAX POLICIES and ADMINISTRATIVE PRACTICES in CANADA and the UNITED STATES」(IAAO、2000年)に基づく。
 *8 州によって異なるが、主なものとして鉄道、電力、ガス等がある。

中小企業者等が新規取得した生産性向上に資する機械装置に係る課税標準の特例措置の創設

H28改正

中小企業者等が、中小企業等経営強化法(※)の施行の日(平成28年7月1日)から平成31年3月31日までの間に**認定経営力向上計画に基づき新たに取得した一定の機械及び装置**について、固定資産税の特例措置(課税標準額を最初の**3年間価格の1/2**)を創設。

「なお、固定資産税が市町村財政を支える安定した基幹税であることに鑑み、**償却資産に対する固定資産税の制度は堅持する。**」(平成28年度与党税制改正大綱)

※ 中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律の一部を改正する法律により、中小企業等経営強化法に題名を改正

適用期間 取得が平成28年7月1日～平成31年3月31日

特例対象・内容

中小企業等経営強化法のスキーム



対象となる機械装置の例



・対象者：中小企業者等

租税特別措置法に規定する中小企業者又は中小事業者

- ① 資本金の額又は出資金の額が1億円以下の法人
- ② 資本若しくは出資を有しない法人の場合、常時使用する従業員の数が1,000人以下の法人
- ③ 常時使用する従業員の数が1,000人以下の個人

※発行済株式の総数の2分の1を超える数の株式が一の大規模法人等でないこと

・対象資産：認定経営力向上計画に基づき新たに取得した一定の機械・装置(リース取引により引渡しを受けた場合における機械・装置を含む。)

次の①から③までのいずれにも該当するもの

- ① 販売開始から10年以内のもの
- ② 旧モデル比で生産性(単位時間当たりの生産量、精度、エネルギー効率等)が年平均1%以上向上するもの
- ③ 1台又は1基の取得価格が160万円以上のもの

・特例内容：課税標準額を最初の3年間価格の1/2

減収規模

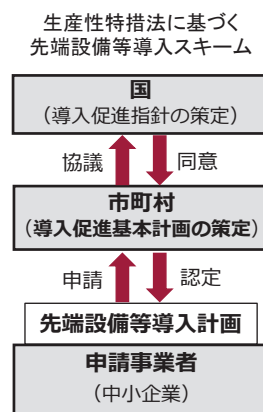
初年度：64億円 3年目(最大)：183億円

生産性革命の実現に向けた償却資産に係る特例措置(平成30年度税制改正)

生産性革命集中投資期間における中小企業の生産性革命を実現するための臨時・異例の措置として、生産性向上特別措置法の規定により市町村が主体的に作成した計画に基づく中小企業の一定の設備投資について、固定資産税の特例措置を講じる。

特例措置の内容

- 以下の要件を満たす設備投資を対象
 - ① 市町村計画に基づき中小企業が実施する設備投資
 - ・中小企業は商工会等と連携し、設備投資計画を策定
 - ・企業の設備投資計画が市町村計画に合致するかを市町村が認定
 - ② 真に生産性革命を実現するための設備投資
 - (導入により、労働生産性が年平均3%以上向上する設備投資)
 - ③ 企業の収益向上に直接つながる設備投資
 - (生産、販売活動等の用に直接供される新たな設備への投資)
 - ※ ②及び③の要件を満たすことにより、単純な更新投資は除外される
- 特例率は、3年間、ゼロ以上1/2以下で市町村の条例で定める割合(参酌基準は定めない)とする。
 - ※ 基準財政収入額の減少額については、市町村の条例で定める割合を用いて算定
- 当該特例措置は、集中投資期間(平成30年度～32年度)に限定



平成30年度大綱決定を受けた各団体の意見(固定資産税関係)

○ 平成30年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国市長会会長(平成29年12月14日)

償却資産に係る固定資産税については、中小企業を対象とした新たな特例措置が創設されたが、与党関係者のご尽力により、国が一律に実施するのではなく、市町村の自主性・主体性を尊重した仕組みにさせていただくとともに、従来の時限的な特例措置については、その規定を削除することにより、期限の到来をもって終了することを改めて明確にさせていただいたところである。

固定資産税が我々都市にとって市民生活や地域の経済活動を支える上で極めて重要な基幹税であることを踏まえ、引き続き堅持されるとともに、今後は、国の経済政策は国の責任において行っていただき、地方の基幹税を用いることは行わないようにしていただきたい。

○ 平成30年度与党税制改正大綱について(抜粋) 全国町村会会長(平成29年12月14日)

町村の基幹税である固定資産税の償却資産課税について、「生産性革命」の一環として減税の特例制度が設けられることとなった。これは、あくまで3年間の時限的なもので、従来のように全国一律の制度ではなく、町村が策定した計画に基づく地方の主体性を重視した仕組みにさせていただくとともに、従来の時限的な特例措置については、その規定を削除することで、期限の到来をもって終了することを改めて明確にさせていただいたところである。

言うまでもなく町村の税財源の大宗を担う固定資産税については、今後とも基幹税の根幹が揺らぐことなく、期限到来時には確実に終了するよう強く求める。

○ 「平成30年度与党税制改正大綱」について(抜粋) 全国知事会会長(平成29年12月14日)

今回創設された固定資産税の償却資産に係る特例については、市町村計画の策定を通して、市町村が主体的に地域の中小企業の生産性向上に取り組むことができる仕組みとしている点で、地方自治・地方分権に一定程度配慮されているが、償却資産に係る固定資産税については、償却資産の保有と市町村の行政サービスとの受益関係に着目して課するものとして定着していることから、その性格上、本来、国の経済対策のために削減することになじまない。

本特例は、あくまでも生産性革命の実現に向けた集中投資期間における臨時・異例の措置であり、その期限をもって確実に終了すること及び今後対象の拡充は行わないよう強く求める。

新型コロナウイルス感染症等に係る先端設備等に該当する 家屋及び償却資産に対する固定資産税の課税標準の特例措置

R3改正

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも新規に設備投資を行う中小事業者等を支援する観点から、生産性革命の実現に向けた特例措置※を延長・拡充し、以下のとおり固定資産税の特例措置を講じる。

※ 生産性革命集中投資期間における中小企業の生産性革命を実現するための臨時・異例の措置として、平成30年度税制改正において創設。

特例措置の内容

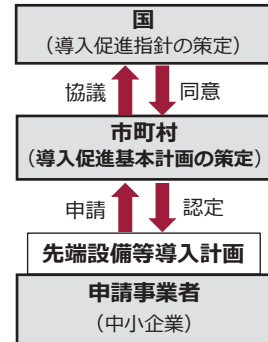
- 令和3年4月1日から令和5年3月31日までに取得された一定の機械装置・構築物・事業用家屋等について、3年度分の固定資産税の課税標準を、ゼロ以上1/2以下で市町村の条例で定める割合とする。(附則第64条)

※ 基準財政収入額の減少額は、市町村の条例で定める割合を用いて算定

- 以下の要件を満たす設備投資を対象とする。

- ① 市町村計画に基づき中小企業が実施する設備投資
 - ・ 中小企業は商工会等と連携し、設備投資計画を策定
 - ・ 企業の設備投資計画が市町村計画に合致するかを市町村が認定
 - ② 真に生産性革命を実現するための設備投資
(導入により、労働生産性が年平均3%以上向上する設備投資)
 - ③ 企業の収益向上に直接つながる設備投資
(生産、販売活動等の用に直接供される新たな設備への投資)
- ※ ②及び③の要件を満たすことにより、単純な更新投資は除外される

中小企業等経営強化法に基づく
先端設備等導入スキーム



- 本措置による減収額は、全額国費で補填。

条例制定状況

全1,741市町村のうち9割超の1,655市町村が条例により特例率をゼロに設定 (R4.2.4中小企業庁公表)

中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る 固定資産税及び都市計画税の軽減措置

令和2年4月
新型コロナウイルス感染症
緊急経済対策

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための措置に起因して、厳しい経営環境に直面している中小事業者等に対して、償却資産と事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の負担を軽減する。

この措置による固定資産税及び都市計画税の減収額については、全額国費で補填する。

対応

- 以下の要件を満たす中小事業者等^(※1) (原則として業種限定せず)を対象とし、以下に掲げる割合に軽減する。

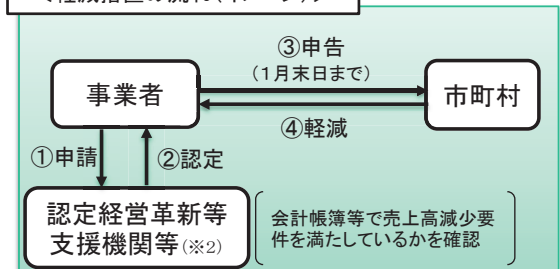
(※1) 「中小事業者等」とは、資本金の額又は出資金の額が1億円以下の法人、資本又は出資を有しない法人の場合、常時使用する従業員の数が1,000人以下の法人、常時使用する従業員の数が1,000人以下の個人

令和2年2月～10月までの任意の3ヶ月間の売上高が、前年の同期間と比べて、

30%以上50%未満減少している者	2分の1
50%以上減少している者	ゼロ

- 償却資産と事業用家屋を対象とする。
- 令和3年1月31日までに、認定経営革新等支援機関等^(※2)の認定を受けて各市町村に申告した者に適用する。虚偽の記載をした場合の罰則を設ける。
- 当該措置は令和3年度の課税分に限定。

<軽減措置の流れ(イメージ)>



(※2) 税務、財務等の専門的知識を有し、一定の実務経験を持つ支援機関など (税理士、公認会計士、弁護士など)

固定資産課税台帳と外部への情報提供等

(1) 固定資産課税台帳の概要

固定資産課税台帳について

- 固定資産課税台帳は、固定資産の状況及び固定資産税の課税標準である価格を明らかにするために、市町村に備えなければならないもの（地方税法第380条第1項）。

固定資産（土地）課税台帳への登録事項（地方税法第381条第1項等）

固定資産（土地）課税台帳は、登記簿に登記されている土地について所要の事項を登録するもの

- ・土地所在の市、区、郡、町、村、字
- ・地番
- ・地目
- ・地積
- ・所有権、質権及び百年より長い存続期間の定めのある地上権の登記名義人の住所及び氏名又は名称
- ・所有権の登記のない土地については所有者の氏名又は名称及び住所、所有者が二名以上であるときはその持分
- ・当該土地の基準年度の価格又は比準価格
- ・特例措置の適用により課税標準とすべき金額

固定資産（家屋）課税台帳への登録事項（地方税法第381条第3項等）

固定資産（家屋）課税台帳は、登記簿に登記されている家屋について所要の事項を登録するもの

- ・建物の所在する市、区、郡、町、村、字及び土地の地番（区分建物である建物にあっては、当該建物が属する一棟の建物の所在する市、区、郡、町、村、字及び土地の地番）
- ・家屋番号
- ・建物の種類、構造及び床面積
- ・建物の名称があるときは、その名称
- ・所有権の登記のない家屋については所有者の氏名又は名称及び住所、所有者が二名以上であるときはその持分
- ・当該家屋の基準年度の価格又は比準価格
- ・特例措置の適用により課税標準とすべき金額 など

固定資産税担当部局が把握している主な情報（土地・家屋）

	土 地	家 屋	
登記情報	<ul style="list-style-type: none"> ・不動産番号 ・所在地 ・地番 ・地目 ・地積 ・登記名義人情報(住所、氏名、持分) ・受付番号 ・受付年月日 ・登記の目的 ・登記原因年月日 ・登記事由 ・敷地権の設定の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ・不動産番号 ・所在地 ・家屋番号 ・種類 ・構造 ・床面積 ・建築年月日 ・1棟の建物番号 ・専有の建物番号 ・登記名義人情報(住所、氏名、持分) 	<ul style="list-style-type: none"> ・登記の目的 ・登記原因年月日 ・登記事由 ・敷地権の目的たる土地の所在、地番、地目 ・敷地権の種類、割合
現況情報	<ul style="list-style-type: none"> ・評価額 ・課税標準額 ・納税義務者情報(宛名番号、個人・法人の別、氏名・名称、住所・所在地、生年月日・設立年月日、性別など) ・適用する固定資産税の特例・非課税・減免等の類型、特例率、適用開始年度、適用を受ける地積、適用税額 ・現況地番 ・現況地目 ・現況地積 ・現況調査年月日 ・家屋の戸数 ・住宅用地認定地積(小規模、一般、非住宅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価額 ・課税標準額 ・納税義務者情報 ・区分所有情報(持分割合、部屋番号、軽減対象床面積、専有部分の床面積、共用部分の床面積、1棟全体の床面積) ・適用する固定資産税の特例・非課税・減免等の類型、特例率、適用開始年度、適用を受ける床面積、適用税額 ・現況減失区分 ・建築年月日 	<ul style="list-style-type: none"> ・構造 ・原因(増築・新築の別) ・登録原因年月日 ・主たる用途区分 ・屋根種類区分 ・地上階数 ・地下階数 ・床面積1階 ・床面積1階以外 ・住宅戸数 ・住宅部分の床面積 ・所在地番

※ 標準仕様書案をベースに作成

※ 固定資産税システムではなく他システム(例:宛名システム)との情報連携により参照している情報も含まれる。

(2) 情報提供の事例と守秘義務

地方税法における守秘義務の基本的な考え方

- 地方税に関する事務に従事する者は、その職務を遂行する過程において、私人の秘密を知り得る地位にあることから、地方税法第22条において、当該私人の秘密を保護するために、地方税の調査又は徴収等に関する事務に従事する者に対して守秘義務を課しており、地方税関係情報の秘密漏えいについては、地方公務員法上の守秘義務(第34条)よりも罰則を加重している。
 - ※ 地方公務員法上の守秘義務違反に係る罰則(第60条第2号): 一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金
 - ※ 地方税法上の守秘義務違反に係る罰則(第22条): 二年以下の懲役又は百万円以下の罰金
- 「秘密」とは、一般に知られていない事実であって、本人が他人に知られないことについて客観的に相当の利益を有すると認められる事実をいう。
- また、私人の秘密が守られない場合には、納税者の税務行政に対する信頼と協力が得られず、税務行政の円滑な運営が確保できないおそれがあることから、地方税法上の守秘義務については、厳格な運用が求められる。

(総則逐条解説参照)

○地方税法(昭和25年法律第226号)

(秘密漏えいに関する罪)

第二十二条 地方税に関する調査(不服申立てに係る事件の審理のための調査及び地方税の犯則事件の調査を含む。)若しくは租税条約等の実施に伴う所得税法、法人税法及び地方税法の特例等に関する法律(昭和四十四年法律第四十六号)の規定に基づいて行う情報の提供のための調査に関する事務又は地方税の徴収に関する事務に従事している者又は従事していた者は、これらの事務に関して知り得た秘密を漏らし、又は窃用した場合には、二年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

税情報の提供についての基本的な考え方

- 地方税法第22条は、私人の秘密を保護するための規定であり、どのような場合に第22条に該当する違法な秘密漏えいに当たるかについては、その秘密漏えいが第22条の構成要件に該当するとしても、実質的に全体としての法秩序には反しないとされる場合には、違法性が阻却され、第22条に規定する犯罪は成立しないこととなるものと考えられる。

- 守秘義務の対象となる地方税関係情報について、他の行政機関から法令の規定に基づいて、情報の提供が求められた場合の取扱いについては、個別具体の状況に応じ、事案の重要性や緊急性、代替性手段の有無、全体としての法秩序との整合性等を総合的に勘案し、保護法益間の比較考量を慎重に行った上で、情報提供が必要と認められる場合について、必要な範囲内で情報の提供に応じることが適当であると考えられる。

(総則逐条解説参照)

税情報の提供が許容される場合

《地方税法に規定がある場合》

- 地方税法上に情報開示・提供の規定があり、当該規定に基づき提供する場合

(地方税法上の情報開示・提供の規定)

- ・ 市町村による所得の計算結果の税務署長への通知 (第317条)
- ・ 登記所との相互の情報提供 (第381条、第422条の3)

《本人が情報提供について同意している場合》

- 申請に基づく事務であり本人の同意により秘密性が解除される場合には、その本人と行政機関との間で当該情報は「秘密」ではないと考えられることから、税情報の提供が許容される。

(申請に基づく事務であり、本人の同意がある場合に税情報を提供している例)

- ・ 学校保健安全法による医療に要する費用についての援助に関する事務
- ・ 未熟児に対する養育医療に要する費用の支給に関する事務

《他法令に規定がある場合》

- 他法令の規定に基づき、他の行政機関等から税情報の提供を求められた場合に、提供することが許容されるか否かについては、前頁の考え方(個別の比較考量)を基本としつつ、提供が可能と解されている事例がある。(次ページ以降参照)

税情報の提供が許容されると解されている事例 ①

【森林法第191条の2第2項に基づく求め】

- 森林法第10条の7の2第1項の規定により、新たに地域森林計画の対象となっている民有林の土地の所有者となった者には、市町村長へ所有者となった旨を届け出る義務が課されていることから、当該情報は両者の関係においては、秘密でないと解される
- 森林法第191条の2第2項は、都道府県知事及び市町村長は、関係する地方公共団体その他の者に対して森林所有者等の把握に関し必要な情報の提供を求めることができる旨の規定

森林法（昭和26年法律第249号）

（森林の土地の所有者となった旨の届出等）

第十条の七の二 地域森林計画の対象となつてゐる民有林について、新たに当該森林の土地の所有者となつた者は、農林水産省令で定める手続に従ひ、市町村の長にその旨を届け出なければならない。ただし、国土利用計画法（昭和四十九年法律第九十二号）第二十三条第一項の規定による届出をしたときは、この限りでない。

2 市町村の長は、前項本文の規定による届出があつた場合において、当該届出に係る民有林が第二十五条若しくは第二十五条の二の規定により指定された保安林又は第四十一条の規定により指定された保安施設地区の区域内の森林であるときは、農林水産省令で定めるところにより、都道府県知事に当該届出の内容を通知しなければならない。

（森林所有者等に関する情報の利用等）

第百九十一条の二 都道府県知事及び市町村の長は、この法律の施行に必要な限度で、その保有する森林所有者等の氏名その他の森林所有者等に関する情報を、その保有に当たつて特定された利用の目的以外の目的のために内部で利用することができる。

2 都道府県知事及び市町村の長は、この法律の施行のため必要があるときは、関係する地方公共団体の長その他の者に対して、森林所有者等の把握に関し必要な情報の提供を求めることができる。

税情報の提供が許容されると解されている事例 ②

【表題部所有者不明土地の登記及び管理の適正化に関する法律第8条に基づく求め】

- 公益的な必要性が高いものであり、かつ所有者の把握が困難で、税情報の活用以外の代替手段では十分に目的を達成できないと認められる場合には、保護法益との比較考量において、所有者等情報を提供することに合理性が認められるものとして、税情報の提供が許容されるものと整理。

表題部所有者不明土地の登記及び管理の適正化に関する法律（令和元年法律第15号）

（情報の提供の求め）

第八条 登記官は、第三条第一項の探索のために必要な限度で、関係地方公共団体の長その他の者に対し、表題部所有者不明土地の所有者等に関する情報の提供を求めることができる。

情報提供を可能とした近年の例

- 所有者不明土地対策等を政府で進めるに当たり、固定資産課税台帳情報の有用性が改めて認識されており、固定資産課税台帳情報の提供を可能とする法制上の措置が近年多く講じられている。
- 土地に関する各種台帳の情報連携と台帳情報の最新化により、固定資産税の課税の適正化・効率化だけでなく、各種行政課題の解決にも資することが期待されている。

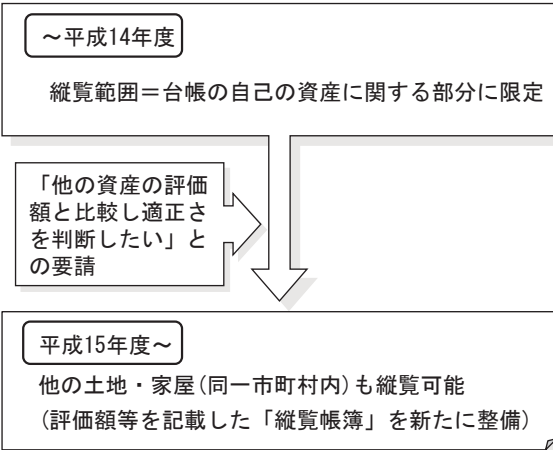
	法令の根拠	施行日	提供の相手方	目的	提供する主な情報
1	森林法第191条の2	平成24年 4月1日	当該市町村の 林務担当部局	森林所有者の把握	氏名又は名称及び住所、所在、面積、持分
2	農地法第51条の2	平成26年 4月1日	農業委員会	農地所有者の把握	氏名又は名称及び住所、所在、面積
3	空家等対策の推進に関する特別措置法第10条	平成27年 2月26日	当該市町村の 空家等担当部局	空家等の所有者の把握	氏名又は名称、住所及び電話番号
4	所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法第39条第1項	平成30年 11月15日	当該市町村の所有者 不明土地等担当部局	地域福利増進事業等の対象 区域の土地所有者の探索	氏名又は名称、住所及び電話番号
5	所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法第40条第3項	平成30年 11月15日	法務局（登記官）	長期相続登記等未了土地の 所有権の登記名義人となり 得る者の探索	氏名又は名称及び住所
6	表題部所有者不明土地の登記及び管理の適正化に関する法律第8条	令和元年 11月22日	法務局（登記官）	表題部所有者不明土地の所 所有者等の探索	氏名又は名称及び住所
7	国土調査法第31条の2第1項	令和2年 6月15日	当該市町村の 地籍調査部局	地籍調査対象となる土地の 所有者の把握	氏名又は名称、住所及び電話番号
8	不動産登記法第151条	公布日から 2年以内	法務局（登記官）	登記名義人の死亡等の事実 の公示等に必要情報の把握	氏名等

※ 8については、具体的な情報提供の内容・流れについて法務省と協議中。なお、不動産登記法第151条は、民法等の一部を改正する法律（令和3年法律第24号）による改正後の条文。

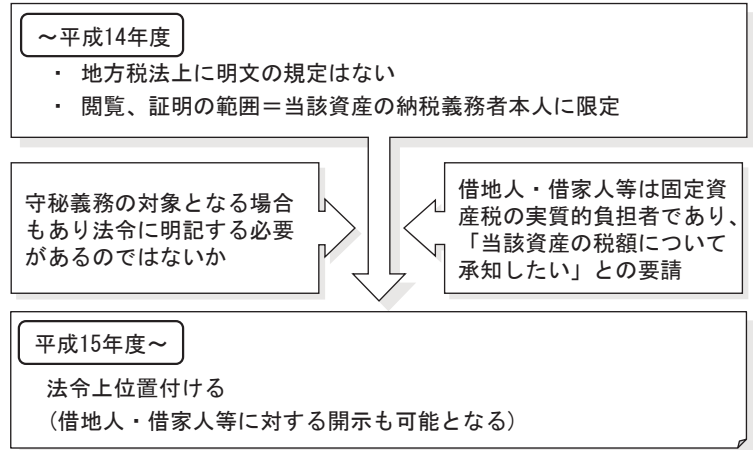
(3) 情報開示制度

固定資産税における情報開示の推進

1 固定資産課税台帳の縦覧制度の拡充



2 固定資産課税台帳の閲覧制度、評価額等の証明制度の創設



3 課税明細書の交付（平成15年度～）（平成6年から推進。平成14年度に法定化）

土地又は家屋の課税内容を納税者自身が十分チェックできるよう、次の事項を記載した課税明細書の交付を法定化した。（納税通知書と同時に交付）

- ・ 土地 ⇒ 当該土地の所在、地番、地目、地積、価格、課税標準額、軽減税額
- ・ 家屋 ⇒ 当該家屋の所在、家屋番号、種類、構造、床面積、価格、課税標準額、軽減税額

4 固定資産税路線価等の公開（平成3年から推進。平成14年度に法定化）

- ・ 固定資産税評価における路線価等について、市町村に備え付ける図面により公開。
- ・ 平成16年5月から、全国の固定資産税評価の路線価等を地図上に標記した「全国地価マップ」をウェブサイト（<https://www.chikamap.jp>）で公開。

土地価格等縦覧帳簿のサンプル

RZko141

令和03年度

土地価格等縦覧帳簿

作成日付： 令和 3年 4月27日

1 頁

所在地番	台帳/現況地目	台帳/現況地積 (㎡)	評価額
大字〇〇〇 小字□□□	1 2 3 4 番 5	田 1,000.00	10,394
		田 1,000.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 1 - 1	宅地 300.00	1,980,700
		宅地 300.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2	宅地 200.00	1,756,457
		宅地 200.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 4	田 1,555.00	1,617,783
		田 1,555.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 5	田 21,515.00	6,163,274
		田 21,515.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 5 - 1	田 200.00	6,163,274
		田 200.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 6 - 2	田 210.00	1,050
		田 210.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 6 - 3	田 123.80	619
		田 123.80	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 6 - 4	田 123.20	6,172,836
		田 1,234,567.20	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 6 - 5	田 321.12	1,246,600
		田 321.12	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 1 9 - 5	宅地 544.00	1,084,000
		宅地 5,545.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2 1	田 200.00	1,000
		田 200.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2 1 - 1	田 200.00	1,000
		田 200.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2 1 - 2	田 120.00	9,510,240
		田 1,120.00	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2 1 - 3	田 125.11	625
		田 125.11	
大字〇〇〇 小字□□□	1 番 2 1 - 4	田 190.11	6,511,547
		田 190.11	
大字〇〇〇 小字□□□	2 番	田 1,000.00	2,777,000
		田 1,000.00	
大字〇〇〇 小字□□□	3 番 2	畑 519.00	1,138,200
		畑 519.00	
大字〇〇〇 小字□□□	3 番 3	宅地 212.00	1,626,000
		宅地 212.00	

課税明細書の例

令和 年度固定資産税・都市計画税課税明細書

本年度課税された、1月1日現在あなたが所有している固定資産（土地・家屋）の明細をお知らせします。記載内容等については、同封のチラシをご覧ください。

土地の所在	登記地目	登記地積 [㎡]	価格	固定前年度課税額 ^円	都計前年度課税額 ^円	小規模地積 [㎡]	負担率(%)	固定小規模課税 ^円	都計小規模課税 ^円	小規模減額(都) ^円	摘要
	現況地目	現況地積 [㎡]	固定本則課税標準額 ^円	固定課税標準額 ^円	都計課税標準額 ^円	一般住宅地積 [㎡]		固定一般住宅課税 ^円	都計一般住宅課税 ^円	減額税額(固・都) ^円	
			非課税地積 [㎡]	都計本則課税標準額 ^円	固定資産税(相当)額 ^円	都市計画税(相当)額 ^円			固定非住宅課税 ^円	都計非住宅課税 ^円	減免税額(固・都) ^円

家屋の所在	区分家屋 物件番号	家屋番号	種類・用途	構造	地上	登記床面積 [㎡]	価格	固定課税標準額 ^円	固定資産税(相当)額 ^円	減額税額(固) ^円	摘要
			用途 延床年次	屋根	地下	現況床面積 [㎡]		都計課税標準額 ^円	都市計画税(相当)額 ^円	減免税額(固・都) ^円	

※軽減率(1.0%)の課税標準額及び税額は掲載していませんので、この明細書の合計と一致しない場合があります。
 ※簿記簿に「共用土地」と印字されている場合は、マンション等の敷地が分割課税されている資産であることを表し、区分家屋に数字が印字されている場合は、マンション等の区分所有家屋が分割課税されている場合を表しています。
 この場合の価格は、マンション等の敷地一筆全体、または家屋一棟全体の価格を印字していますが、課税標準額及び相当課税額は、持分割合等によりあな分した額を表示しています。

固定資産課税台帳記載事項証明書のサンプル

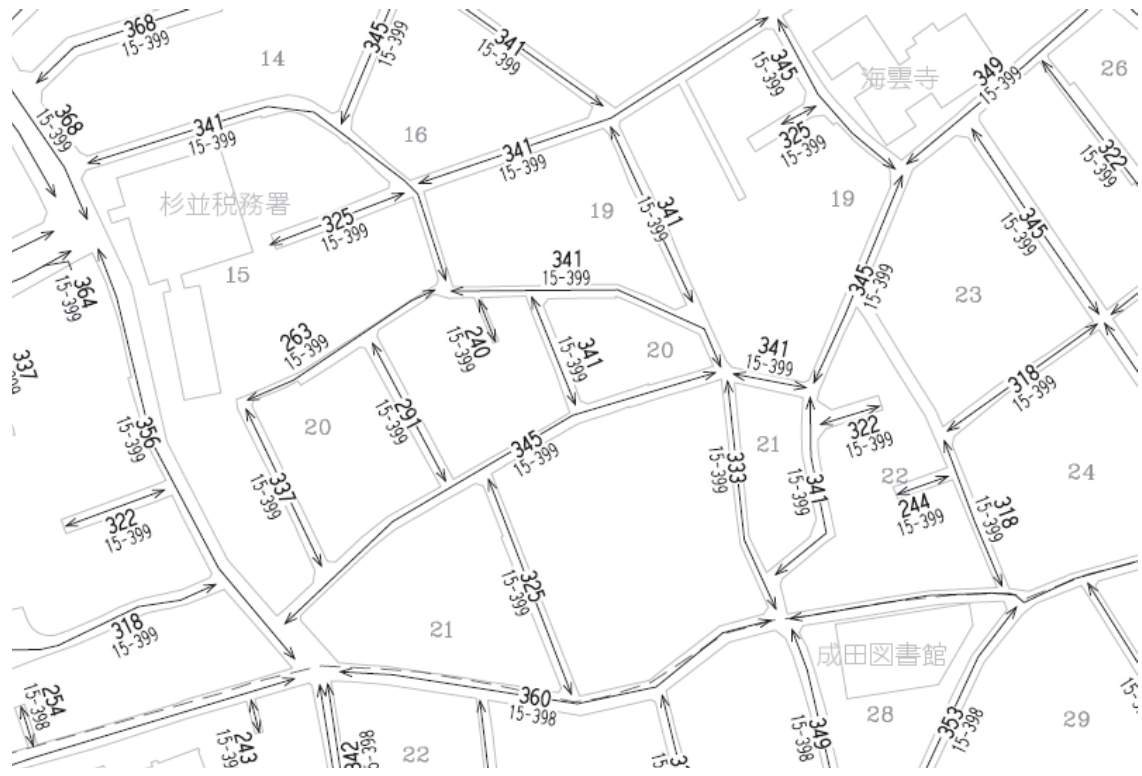
固定資産（土地・家屋）関係証明書

所在等	登記地目	現況地目	登記地積 [㎡]	現況地積 [㎡]	価格(円)	令和3年度		
						(区分)	課税標準額(円)	税額(相当額)(円)
土地	宅地	宅地	250.00	250.00	¥138,500,000	固定資産税	¥7,694,444	¥107,722
	共有持分					都市計画税	¥15,388,888	¥23,082
	分子	1				軽減事由:		
	分母	3				都市計画税軽減額:	¥23,084	※税額は軽減額を控除した後のものです。
家屋	宅地	宅地	200.00	190.00	¥105,260,000	固定資産税	¥20,498,000	¥273,011
	非課税条文					都市計画税	¥37,118,000	¥58,502
	非課税面積	10.00				軽減事由:		
	※価格は現況地積に対するものです。					固定資産税軽減額:	¥13,961	都市計画税軽減額: ¥52,852 ※税額は軽減額を控除した後のものです。
家屋			100.00	110.00	¥9,306,300	固定資産税	¥9,306,300	¥130,288
						都市計画税	¥9,306,300	¥27,918

上記のとおり証明します。

第 号
年 月 日
東京都 都税事務所長

路線価の公開の例



- 「2050カーボンニュートラル」目標への貢献
 - ・ 環境政策と自動車税制との関係
 - ・ 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - ・ 環境性能割を補完する制度としてのグリーン化特例のあり方

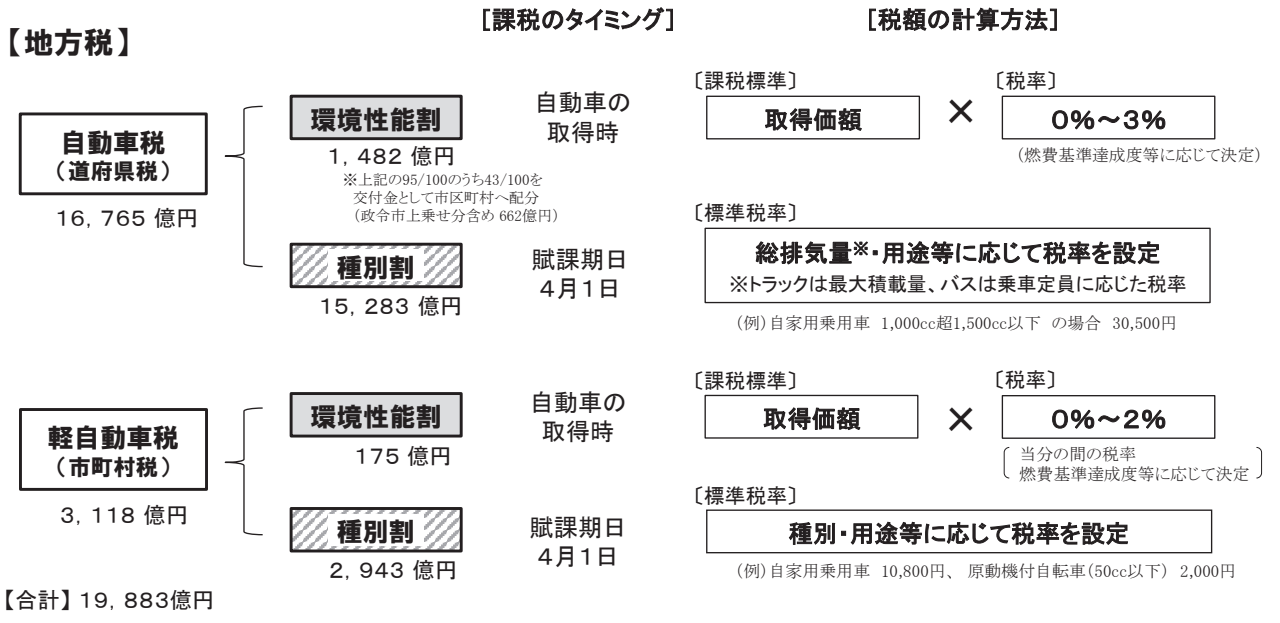
- 住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保
 - ・ インフラ更新・老朽化対策と新たな財政需要
 - ・ 車両の電動化の進展と車体課税に係る税収の確保
 - ・ 自動車関係諸税体系の簡素化に関する要望と税負担のあり方等

注 本資料中、電動車に係る記述の簡素化のため、次のとおり表記しているものがある。
(EV：電気自動車、FCV：燃料電池自動車、PHV：プラグインハイブリッド自動車、HV：ハイブリッド自動車)

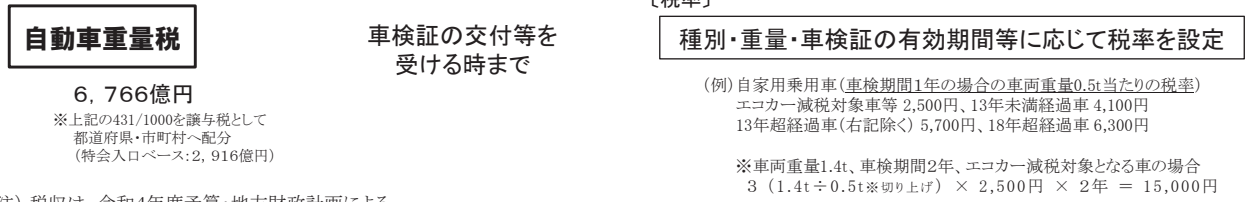
概要資料等

(1) 車体課税の概要

車体課税(地方税)の概要



【参考】国税

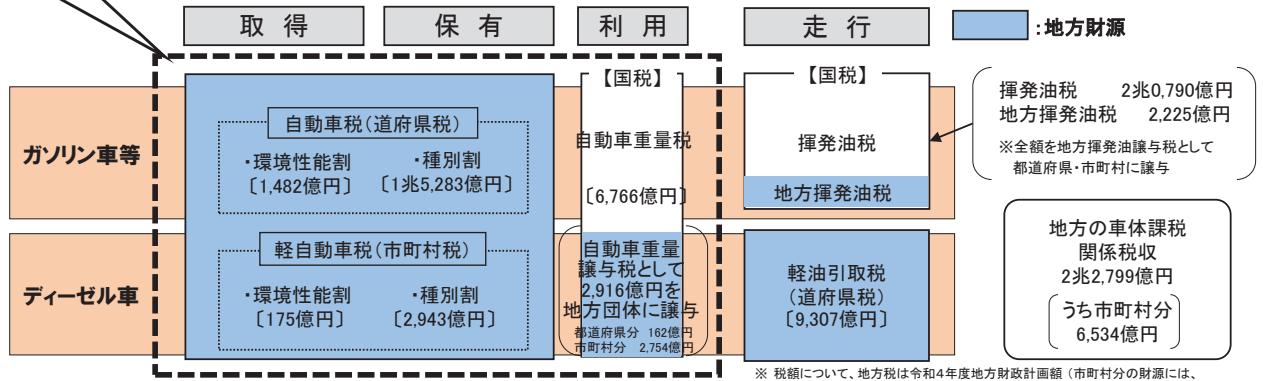


(注) 税収は、令和4年度予算・地方財政計画による。

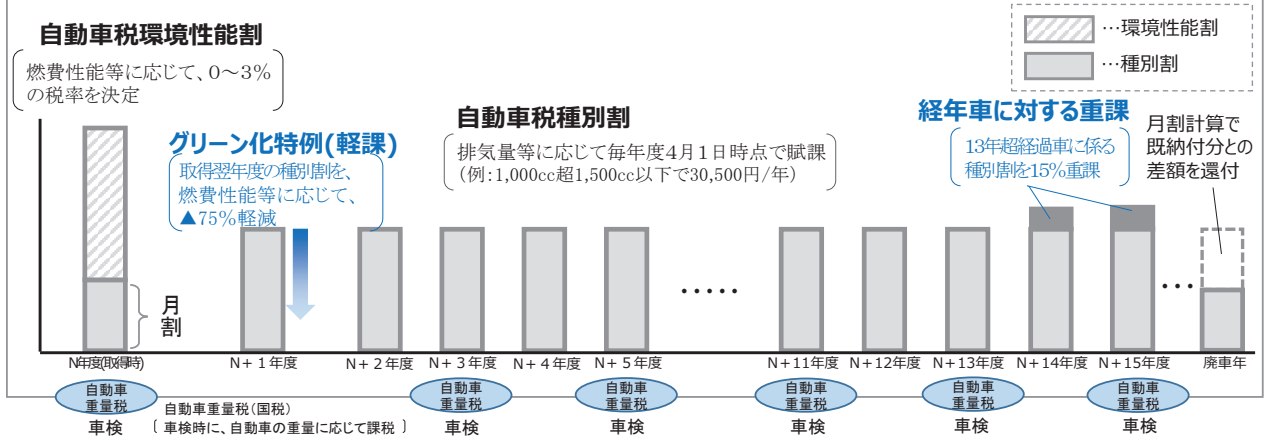
車体課税(地方税)の課税イメージ

車体課税

車体課税はその多くが地方財源(車体課税2.7兆円のうち2.3兆円が地方財源)。



【自家用乗用車に係る課税のイメージ】

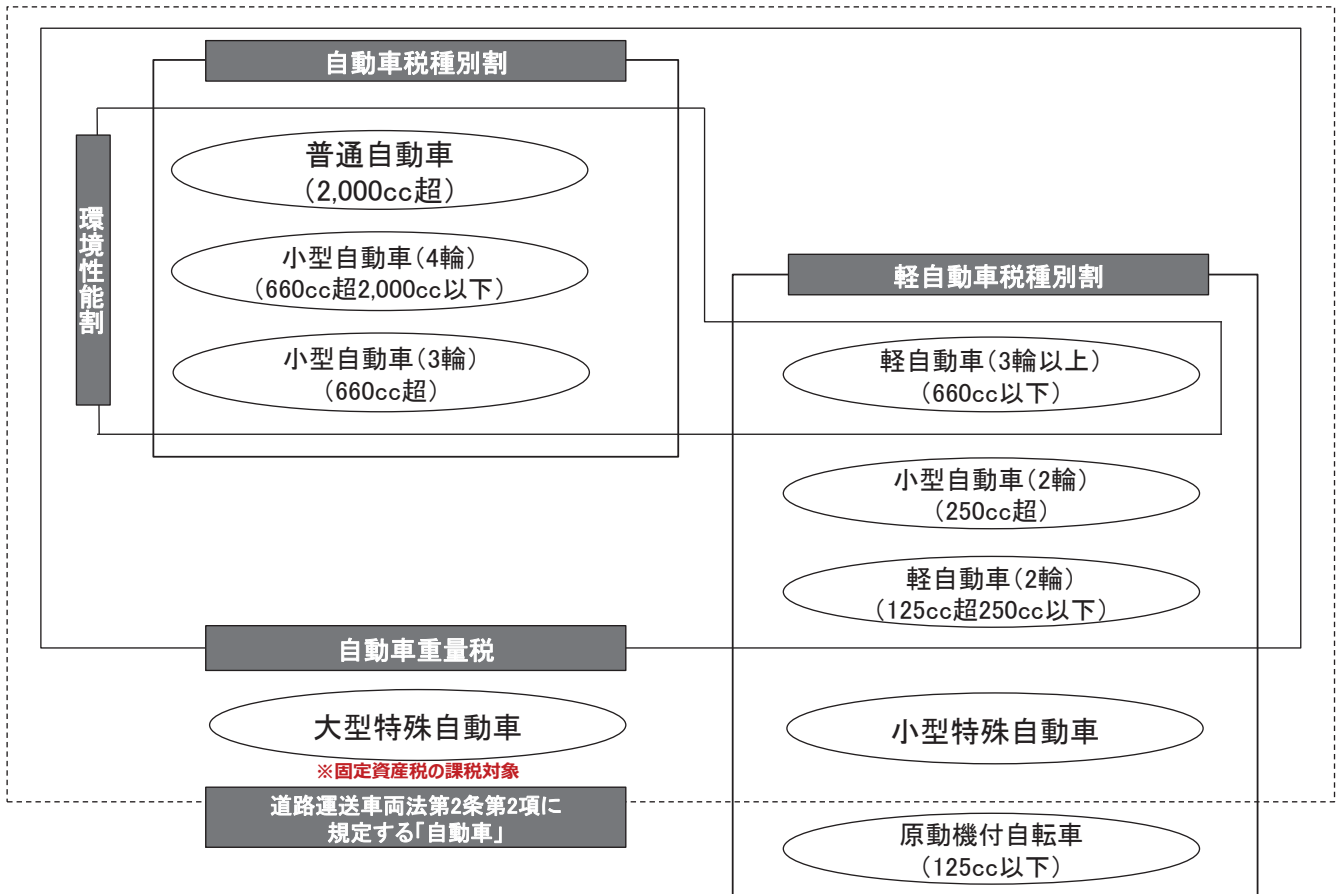


車体課税の概要

税目	税の性格・経緯等	税率等	収収(億円) 令和4年度 地財・予算ベース
自動車取得税 (R1.9で廃止)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設。 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。 	「自動車の取得価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> 自家用車 取得価額の3% 営業用及び軽自動車 " 2% 	-
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10から導入)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格。 環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計。 	「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> 燃費基準値達成度等に応じて0~3% (軽自動車、営業用は0~2%) 	1,657
自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車に対し、その所有の事実に応じた担税力を見出し、その所有者に課する普通税。 道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つもので、財産税的な性格のほか道路損傷負担金的な性格を持つ。 	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス <ul style="list-style-type: none"> 自家用 36,000円 (39,500円) ※ () 内は~R1.9の税率 営業用 9,500円 	15,283
軽自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 軽自動車等の所有に担税力を見出して課する財産税的な性格を有する税で、軽自動車等が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格も併せ有する。 軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、自転車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。 	(例) 軽乗用車 <ul style="list-style-type: none"> 自家用 10,800円 営業用 6,900円 	2,943
国 税 自動車重量税	<ul style="list-style-type: none"> 車検等によって自動車の運行が可能になるとして権利創設的の性格がある。また、車両重量を課税の指標としていることから道路損傷負担金的性格がある。 	(例) 乗用車 車両重量0.5t/年につき <ul style="list-style-type: none"> 自家用 4,100円 営業用 2,600円 (本則税率: いずれも2,500円) 	6,766 (国分 3,850 地方譲与分 2,916)

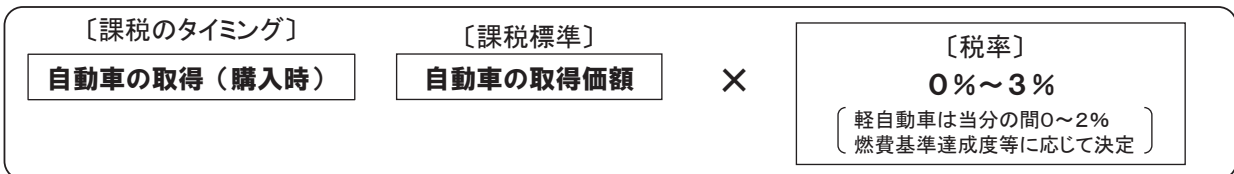
※ 地方財源: 2.3兆円(車体課税の収収2.7兆円)

車体課税の関係図



自動車税・軽自動車税環境性能割の概要

○環境性能割の概要



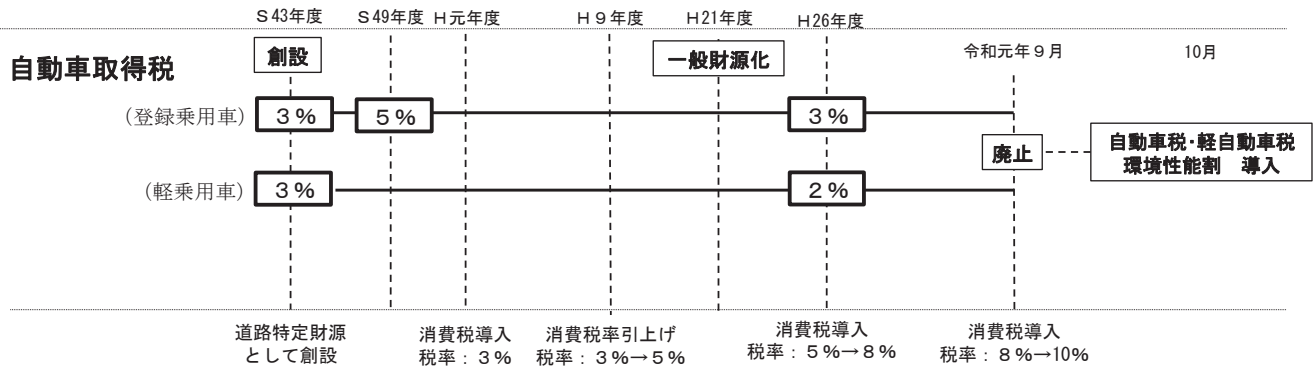
○自家用乗用車の税率（令和3、4年度）

	区 分		税率	
	排ガス要件	燃費要件	登録車	軽自動車
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車（H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成） プラグインハイブリッド車			非課税	非課税
ガソリン車 ハイブリッド車 LPG車	★★★★※	2030年度基準85%達成		
		2030年度基準75%達成	1%	
クリーンディーゼル車	H30規制適合又は H21規制適合	2030年度基準60%達成	2%	1%
上記以外 又は 2020年度基準未達成車			3%	2%

- ※ ★★★★★: 平成30年排出ガス基準50%低減達成又は平成17年排出ガス基準75%低減達成。
- ※ プラグインハイブリッド車、LPG車及びクリーンディーゼル車は登録車に限る。
- ※ クリーンディーゼル車については2年間の激変緩和措置を講じ、令和5年度より上記表により課税。
(令和3年度は全て非課税、令和4年度は税率3%該当車両のみ課税)
- ※ 当分の間の措置として、軽自動車については税率が0～2%に軽減されている。

自動車取得税・環境性能割の経緯

- 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設された。
- 消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。
- 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。
- 環境性能割は、自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有している。そして、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。



自動車税・軽自動車税種別割の概要

項目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	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
3. 納税義務者	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日	4月1日	4月1日
5. 税率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 36,000円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p>【税率の特例】 ○グリーン化特例(平成13年度創設) 環境性能の優れた自動車の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする措置</p>	<p><標準税率> 軽自動車等の種別、排気量等ごとに設定 【例】・軽自動車(四輪以上のもの)のうち、自家用乗用車 10,800円 ・原動機付自転車のうち、二輪で総排気量が300cc以下のもの 2,000円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p>【税率の特例】 ○経年車重課(平成26年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、最初の新規検査から一定年数を経過した軽自動車の税率を重くする措置 ○グリーン化特例(軽課)(平成27年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、環境性能の優れた軽自動車の税率を軽減する措置</p>
6. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。	4月中において、市区町村の条例で定める。
7. 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)	普通徴収
8. 税収	1兆5,283億円(令和4年度地方財政計画額)	2,943億円(令和4年度地方財政計画額)

自動車税種別割の税率表(主なもの※)

区 分	標準税率		
	営業用	自家用	
乗用車 総排気量	1,000cc以下	7,500円	25,000円 (29,500円)
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	30,500円 (34,500円)
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	36,000円 (39,500円)
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	43,500円 (45,000円)
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	50,000円 (51,000円)
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	57,000円 (58,000円)
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	65,500円 (66,500円)
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	75,500円 (76,500円)
	4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	87,000円 (88,000円)
6,000cc超	40,700円	110,000円 (111,000円)	
トラック 最大積載量	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円	11,500円
	2t超 3t以下	12,000円	15,000円
	3t超 4t以下	15,000円	20,500円
	4t超 5t以下	18,500円	25,500円
	5t超 6t以下	22,000円	30,000円
	6t超 7t以下	25,500円	35,000円
	7t超 8t以下 8t超(加算額)	29,500円 4,700円	40,500円 6,300円
バス 乗車定員	一般乗合用	一般乗合用以外	
	30人以下	26,500円	33,000円
	30人超 40人以下	12,000円	41,000円
	40人超 50人以下	14,500円	49,000円
	50人超 60人以下	17,500円	57,000円
	60人超 70人以下	20,000円	65,500円
	70人超 80人以下	22,500円	74,000円
	80人超	25,500円 29,000円	83,000円

※上記の他、けん引車、被けん引車、三輪の小型自動車といった区分がある。

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車
自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 電気自動車である自動車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

(注3) 乗用車のうち、()内の税率は、令和元年9月以前に初回新規登録を受けたものに係る旧税率。

軽自動車税種別割の税率表

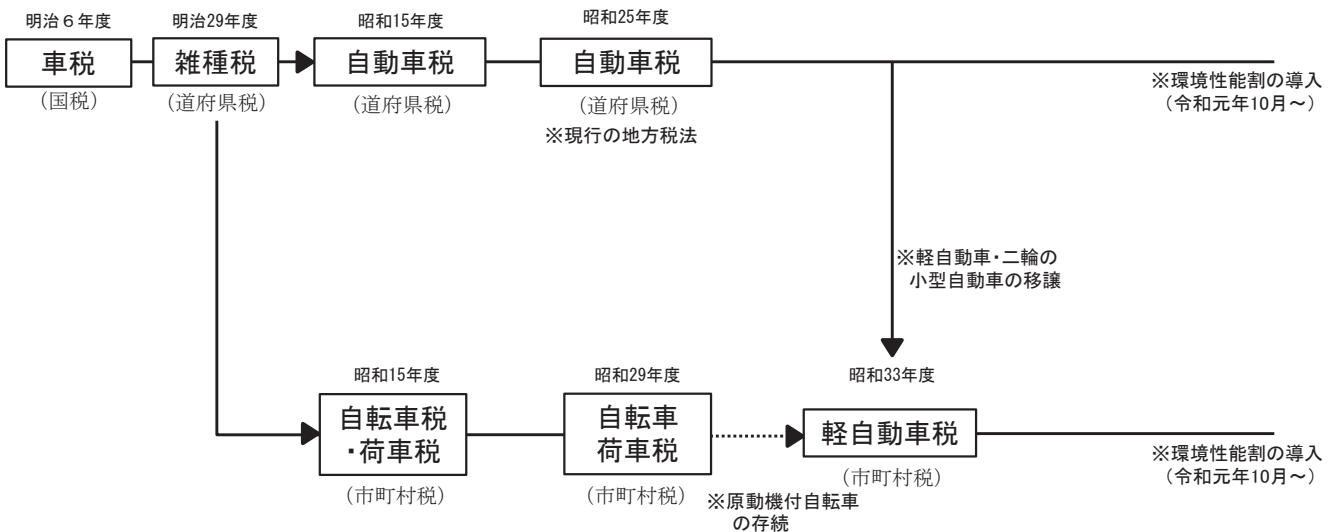
区 分		標準税率		
四輪等	軽自動車 <660cc以下> 及び 小型特殊 自動車	四輪以上のもの 乗用のもの 貨物用のもの	自家用 10,800円(7,200円) 5,000円(4,000円)	営業用 6,900円(5,500円) 3,800円(3,000円)
		三輪のもの	3,900円(3,100円)	
二輪等(シワを含む)	原動機付 自転車	二輪の小型自動車<250cc超>	6,000円	
		二輪の軽自動車(側車を含む) <125cc超250cc以下>	3,600円	
		ミニカー(三輪以上のもので、 総排気量20cc超のもの)	3,700円	
		二輪のうち次に該当するもの ・総排気量90cc超 125cc以下 ・定格出力0.8kW超 1.0kW以下	2,400円	
		二輪のうち次に該当するもの ・総排気量50cc超 90cc以下 ・定格出力0.6kW超 0.8kW以下	2,000円	
		総排気量50cc以下 若しくは 定格出力0.6kW以下のもの (ミニカーを除く)	2,000円	

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する軽自動車
自家用：営業用の軽自動車以外のすべての軽自動車

(注2) 平成27年3月31日以前に初めて車両番号の指定を受けた三輪以上の軽自動車については、()内の標準税率が適用される。

自動車税・軽自動車税種別割の経緯

- 自動車税・軽自動車税種別割は「財産税的性格」及び「道路損傷負担金的性格」をあわせ持つ税であり、総排気量や最大積載量等に応じて課税。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。
- 軽自動車税は、自転車や荷車に対する税として創設された経緯あり。



自動車税(種別割)の税率の推移

【家用用】		※1		※2		※3		※4					
区分	S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1 [※]
小型自動車	1.0ℓ以下			12,000	18,000		23,500		25,500	29,500	29,500		25,000
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	4,500	7,200	16,000	14,000	21,000	27,500		30,000	34,500	34,500		30,500
	1.5ℓ超2.0ℓ以下			16,000	24,000		31,500		34,500	39,500	39,500		36,000
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下				軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		71,000	81,500	45,000		43,500
	2.5ℓ超3.0ℓ以下				以下 36,000		以下 54,000				51,000		50,000
	3.0ℓ超3.5ℓ以下						70,000				58,000		57,000
	3.5ℓ超4.0ℓ以下	15,000	30,000						77,000	88,500	66,500		65,500
	4.0ℓ超4.5ℓ以下										76,500		75,500
	4.5ℓ超6.0ℓ以下					軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超			88,000		87,000
	6.0ℓ超					90,000		117,000		129,000	148,500	111,000	110,000
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	15,000				20,000		22,000	25,500		8,000~ 40,500	

(注) H13まで、4t超5t以下のトラックのみ税率を法定(営業用も同様)

【営業用】		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1
小型自動車	1.0ℓ以下				6,000	6,000		7,000		7,000	7,500	7,500		
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	3,000	4,200	8,000	7,000	7,000		8,000		8,000	8,500	8,500		
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				8,000	8,000		9,000		9,000	9,500	9,500		
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下					軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		24,000	25,000	13,800		
	2.5ℓ超3.0ℓ以下					以下 15,000		以下 22,500				15,700		
	3.0ℓ超3.5ℓ以下							26,000				17,900		
	3.5ℓ超4.0ℓ以下	10,000	14,000							26,000	27,500	20,500		
	4.0ℓ超4.5ℓ以下											23,600		
	4.5ℓ超6.0ℓ以下					軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超				27,200		
	6.0ℓ超					30,000		45,000		52,000	52,000	54,500	40,700	
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	14,000					17,500		17,500	18,500		6,500~ 29,500	

※令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた家用乗用車から適用することとし、令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた家用乗用車については、旧税率を適用する。

- ※1 自動車税の税率について、高級乗用車(一定の軸距を有する自動車)を中心に引上げられた(昭和29年度地方税制改正詳解)。
- ※2 小型自動車について、総排気量により税率を区分し、車種間の税負担の均衡を図るために税率を改正した。総排気量を基準として税率を細分化することが、最も価格性能等の差異を表し、税負担の公平に適するとの趣旨に基づくものと考えられたものであった(昭和37年度地方税制改正詳解)。
- ※3 普通乗用車の税率区分に用いられる軸距については、これまで同様の区分を用いた物品税で既に廃止されており、また、道路運送車両法において軸距が自動車の区分としての基準に用いられていないこと、普通乗用車の多様化にともなって総排気量がエンジン性能ひいては全体としての自動車の性能をより正確に反映するものであること、自動車登録ファイルをもとに行われている自動車税の課税実務によってはその登録事項とされている総排気量を基準として課税する方がその課税事務について合理化が図られること等、普通乗用車について軸距をその基準とする理由が乏しい状況にあることを考慮し、区分を軸距から総排気量に変更することとして、税負担の合理化、課税事務の簡素化を図った(昭和54年度地方税制改正詳解)。
- ※4 自動車税の税率構造をみると、小型自動車と普通自動車で、その格差が著しく高いものとなっていたことから、その税率構造がよりなだらかなものとなるよう、普通自動車に係る税率について税率の見直しがなされた(平成元年度地方税制改正詳解)。

グリーン化特例の概要

○ 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税種別割・軽自動車税種別割の税率を燃費性能等に応じて軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

【経緯】	年次	内容
	平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設(以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)
	平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設(適用は平成28年度から) 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
	平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設
	令和元年度	グリーン化特例(軽課)の対象を、電気自動車等に重点化(消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長)
	令和3年度	グリーン化特例(軽課)の対象からクリーンディーゼル車(構造要件)を除外

(家用乗用車)

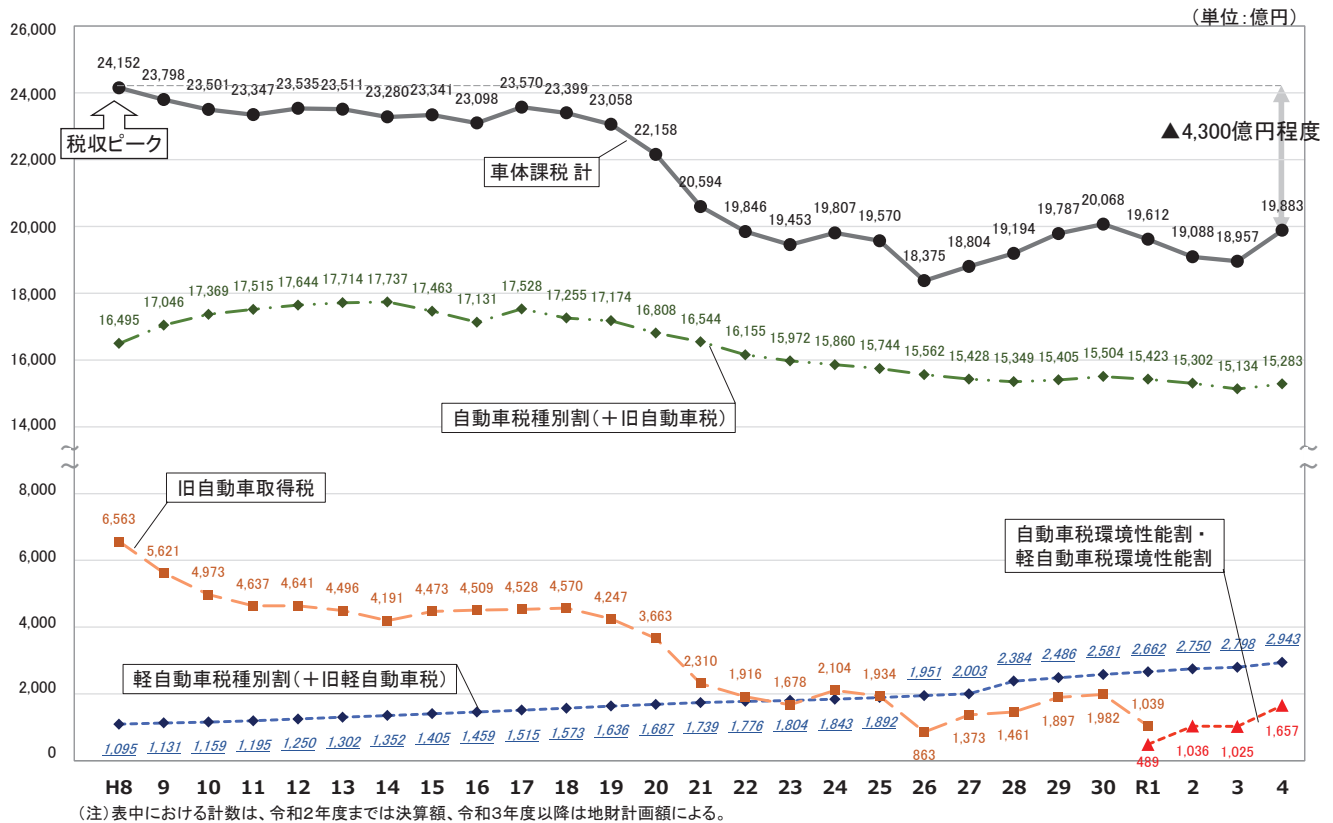
特例割合		対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
	15%重課	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車
	20%重課	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)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を除外

車体課税(地方税)の税収推移

- 車体課税(地方税)に係る税収は、平成8年度をピークに減少傾向。
- この間(H8→R4)、登録車販売台数の漸減や、旧自動車取得税におけるエコカー減税の創設(H21)及び税率引下げ(H26)、自動車税種別割の恒久減税(R1)等の影響により、▲4,300億円程度の大幅減となっている。



(2) 車体課税の近年の改正経緯

車体課税(地方)における近年の主な改正状況

改正年度	主な改正内容	
平成13年度改正	○自動車税におけるグリーン化税制(軽課・重課)の創設	
平成21年度改正	○自動車取得税におけるエコカー減税の創設 ○自動車取得税における目的規定及び使途制限規定の削除(道路特定財源の一般財源化)	
平成25年度改正	●消費税率10%引上げ時における自動車取得税廃止及び自動車税環境性能割創設の方針を税制改正大綱へ明記	
平成26年度改正 消費税率8%への引上げ(H26.4~)	○自動車取得税における税率引下げ(消費税率8%段階)[5%→3%等] ○自動車取得税におけるエコカー減税の拡充 ○自動車税におけるグリーン化特例の2年延長(基準切替、重点化、拡充、重課割合引上げ) ○軽自動車税における税率引上げ、重課導入(軽三・四輪)	
平成27年度改正 消費税率10%への引上げ延期(H27.10→H29.4)	○軽自動車税におけるグリーン化特例(軽課)の導入 ○二輪車に係る軽自動車税の標準税率引上げの1年延期	
平成28年度改正 消費税率10%への引上げ再延期(H29.4→H31.10)	○自動車取得税の消費税率10%引上げ時(H29.4.1)における廃止の法制化 ○自動車税・軽自動車税における環境性能割の創設(H29.4.1)の法制化 ●自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行う方針を税制改正大綱へ明記	} 消費税率10%への引上げ再延期に併せて、延期
平成31年度改正(令和元年度改正) 消費税率10%への引上げ(R1.10)	○自動車税の税率引下げ(恒久減税) ○地方税財源の確保 ・グリーン化特例・軽課(自動車税・軽自動車税) ・エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税) ・環境性能割(自動車税) ・都道府県自動車重量譲与税制度の創設 ・揮発油税から地方揮発油税への税源移譲 ○環境性能割の臨時的軽減 ※新型コロナウイルス緊急経済対策及び令和3年度税制改正により期限延長(~R3.12.31)	} 対象の重点化基準の見直し等

地方道路特定財源※の一般財源化(平成21年度改正)

※ 軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税

論 点	現行制度の概要	一般財源化の内容
税の性格	○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路のための目的税として課税 (国税である地方道路税も道路のための目的税として課税)	○ 目的税から普通税に移行
使途制限	○ 軽油引取税・自動車取得税は、「道路に関する費用に充てる」ものと使途を制限 ○ 地方道路譲与税・石油ガス譲与税・自動車重量譲与税は、「道路に関する費用に充てる」ものと使途を制限	○ 使途制限を廃止 ※ 地方道路譲与税は地方揮発油譲与税に名称を変更
課税の根拠・趣旨	○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路に関する費用に充てるため課税(受益者負担金・道路損傷負担金的性格) ○ 地方道路税は、地方の道路に関する費用に充てる財源を譲与するため課税	○ 道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに環境への配慮の必要性を考慮
税率水準	○ 主として地方の道路整備の必要性、状況を勘案して、本則税率に暫定上乘せ (消費抑制、環境保全等も勘案)	○ 地球温暖化問題への国際的な取組み ○ 地方の道路整備の必要性 ○ 国・地方の厳しい財政状況 ⇒ 現行の税率水準を維持
交付・譲与の基準	○ 道路に関する需要に応じて配分 ※ 道路の延長、面積を基準に交付・譲与 (軽油引取税については、道路の面積を基準)	○ 道路等の行政サービスの供給に応じて配分 ⇒ 現行の基準を維持
免税制度(軽油引取税)	○ 道路使用に直接関連しないと認められるものについて課税を免除(地方税法本則)	○ 全ての使用が課税対象となるのが原則 ○ 当面は存続する方向で検討(原則として附則に移行)

車体課税の見直し(令和元年度改正)

- 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。これにより、税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、最終的な結論を得たところである。
- 恒久減税による地方税の減収については、エコカー減税等の見直しや国税から地方税への税源移譲により、これに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

保有課税の恒久減税

○ 自動車税種別割の税率引下げ(恒久減税)

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ 令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)から引下げ。
- ・ 軽自動車税種別割の税率は、変更しない。

○ 地方税財源の確保

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ グリーン化特例・軽課(自動車税種別割・軽自動車税種別割)
 - ・ エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)
 - ・ 環境性能割(自動車税)
- } 対象の重点化、
基準の見直し 等
- ・ 都道府県自動車重量譲与税制度の創設(自動車重量税の譲与割合の引上げ)
 - ・ 揮発油税から地方揮発油税への税源移譲

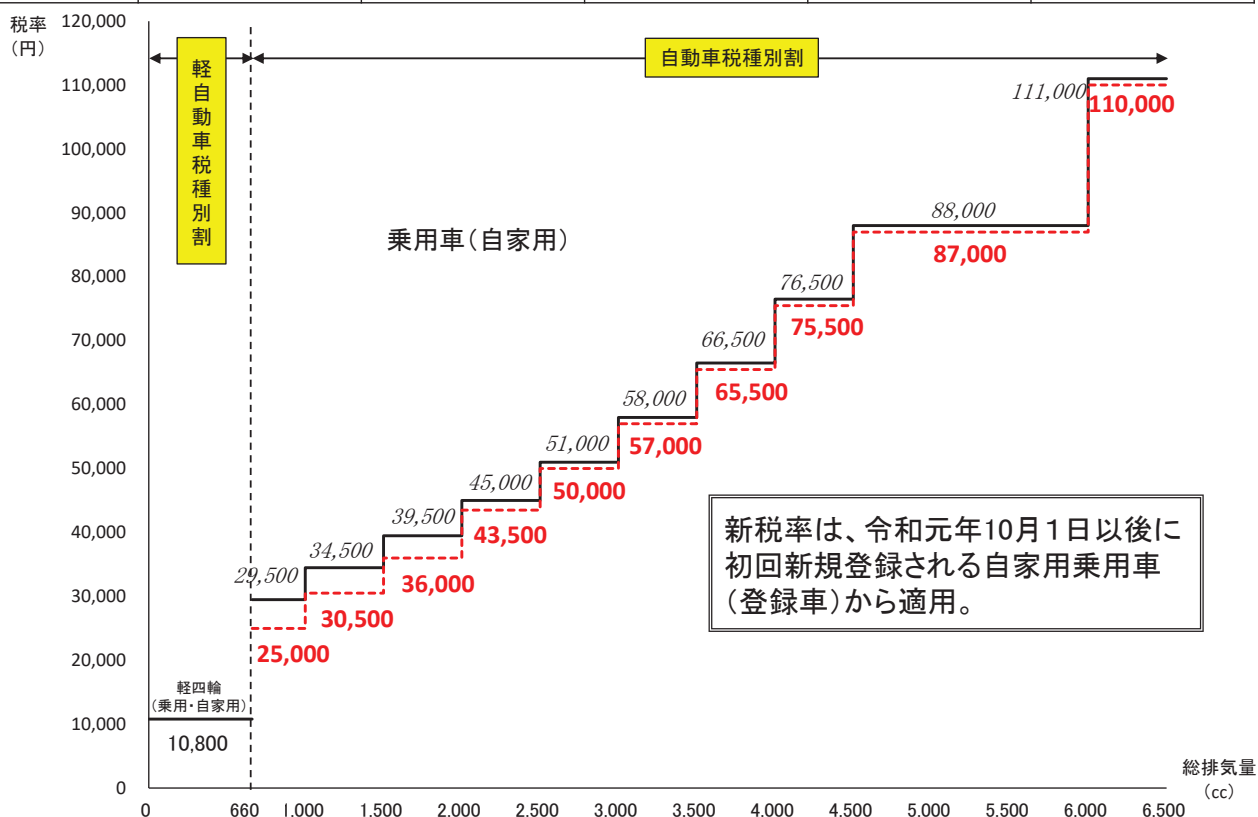
環境性能割の臨時的軽減

500億円程度(令和元、2年度の合計)

- ① 消費税率引上げに伴う対応として、令和元年10月1日から令和2年9月30日までの間に取得した自家用乗用車(登録車及び軽自動車)について、環境性能割の税率を1%分軽減する。(例:税率3%→税率2% 等)
- ② ①による地方税の減収については、地方特例交付金により、全額国費で補填する。

自動車税種別割の税率引下げ(令和元年度改正)

税率区分	~1,000cc以下	1,000cc超1,500cc以下	1,500cc超2,000cc以下	2,000cc超2,500cc以下	2,500cc超~
引下げ幅	▲4,500円	▲4,000円	▲3,500円	▲1,500円	▲1,000円



車体課税に係る近年の議論の状況（「令和3年度与党税制改正大綱」のポイント等）

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

（令和2年12月10日
自由民主党・公明党）

3. グリーン社会の実現（2）車体課税

- 自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。（略）この大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。
- 税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方でわが国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。
- 自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くとともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で2年間延長する。また、次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、更なる重点化を引き続き検討する。
- 今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。
- また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、新たに燃費基準の対象となった電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について検討し、結論を得る。

第三 検討事項

- 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

令和4年度与党税制改正大綱において、上記第一については「令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。」とされ、第三については同一の内容とされている。

(3) 自動車産業をめぐる状況

カーボンニュートラルに関する内閣総理大臣演説

【第203回国会における菅内閣総理大臣所信表明演説（令和2年10月26日）（抄）】

三 グリーン社会の実現

菅政権では、成長戦略の柱に経済と環境の好循環を掲げて、グリーン社会の実現に最大限注力してまいります。我が国は、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。

【第204回国会における菅内閣総理大臣施政方針演説（令和3年1月18日）（抄）】

（グリーン社会の実現）

2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるものです。まずは、政府が環境投資で大胆な一歩を踏み出します。

過去に例のない2兆円の基金を創設し、過去最高水準の最大10%の税額控除を行います。次世代太陽光発電、低コストの蓄電池、カーボンリサイクルなど、野心的イノベーションに挑戦する企業を、腰を据えて支援することで、最先端技術の開発・実用化を加速させます。水素や、洋上風力など再生可能エネルギーを思い切って拡充し、送電線を増強します。デジタル技術によりダム発電を効率的に行います。安全最優先で原子力政策を進め、安定的なエネルギー供給を確立します。2035年までに、新車販売で電動車100%を実現いたします。

成長につながるカーボンプライシングにも取り組んでまいります。先行的な脱炭素地域を創出するなど、脱炭素に向けたあらゆる主体の取組の裾野を広げていきます。CO2吸収サイクルの早い森づくりを進めます。

世界的な流れを力に、民間企業に眠る240兆円の現預金、更には3,000兆円とも言われる海外の環境投資を呼び込みます。そのための金融市場の枠組みもつくります。グリーン成長戦略を実現することで、2050年には年額190兆円の経済効果と大きな雇用創出が見込まれます。

世界に先駆けて、脱炭素社会を実現してまいります。

【第208回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説（令和4年1月17日）（抄）】

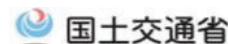
四 気候変動問題への対応社会の実現

2030年度46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標実現に向け、単に、エネルギー供給構造の変革だけでなく、産業構造、国民の暮らし、そして地域の在り方全般にわたる、経済社会全体の大変革に取り組みます。

どの様な分野で、いつまでに、どういう仕掛けで、どれくらいの投資を引き出すのか。経済社会変革の道筋を、クリーンエネルギー戦略として取りまとめ、お示しします。

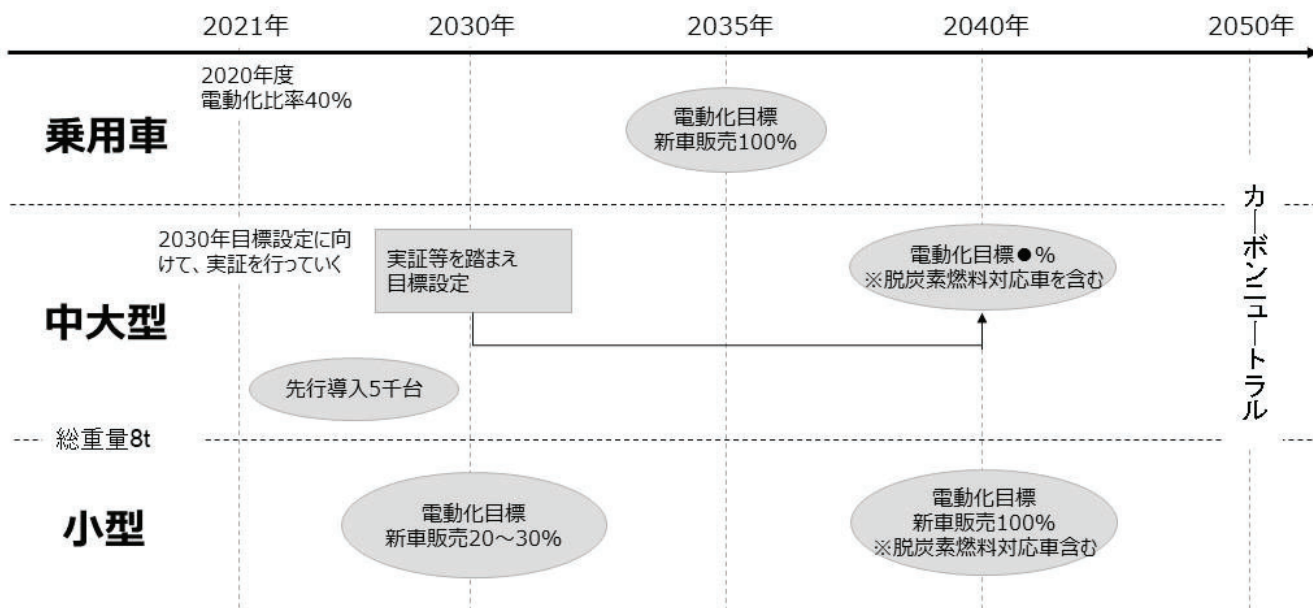
送配電インフラ、蓄電池、再エネはじめ水素・アンモニア、革新原子力、核融合など非炭素電源。需要側や、地域における脱炭素化、ライフスタイルの転換。資金調達の在り方。カーボンプライシング。多くの論点に方向性を見出していきます。

グリーン成長戦略における電動化目標

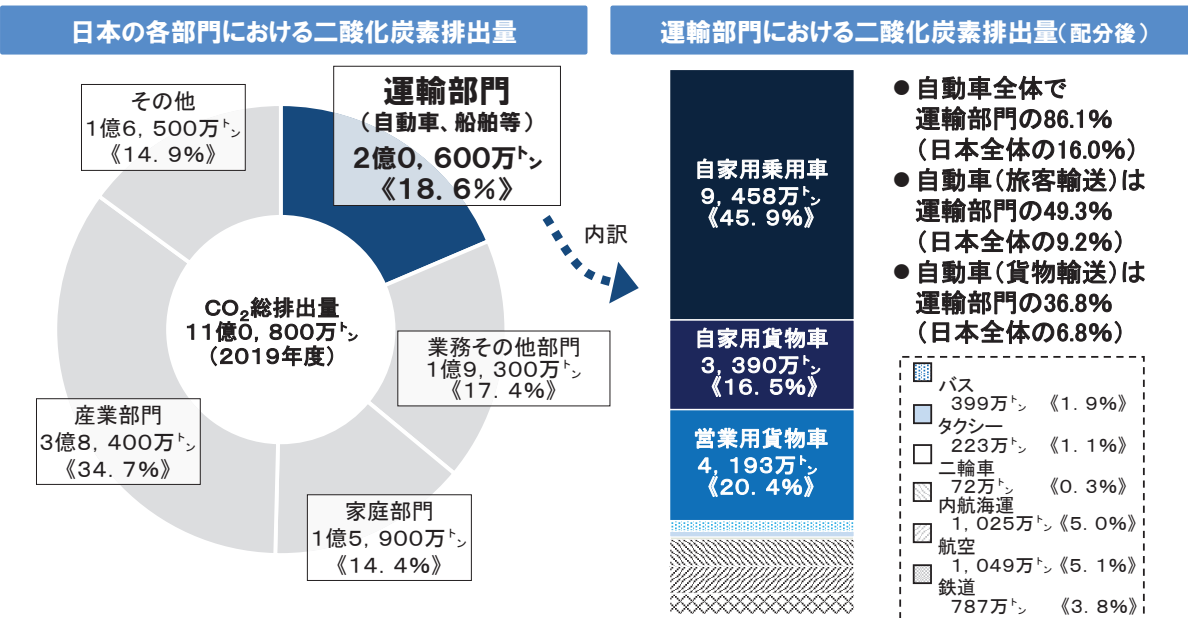


グリーン成長戦略本文

- ✓ 乗用車：2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。
- ✓ 商用車(8t超)：貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。
- ✓ 商用車(8t以下)：2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。



- 日本の二酸化炭素排出量(2019年度)のうち、**運輸部門からの排出量は18.6%**。
- 自動車全体では、**運輸部門のうち86.1% (日本全体の16.0%)**を排出。



出典:「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2019年度)確報値」(2021)

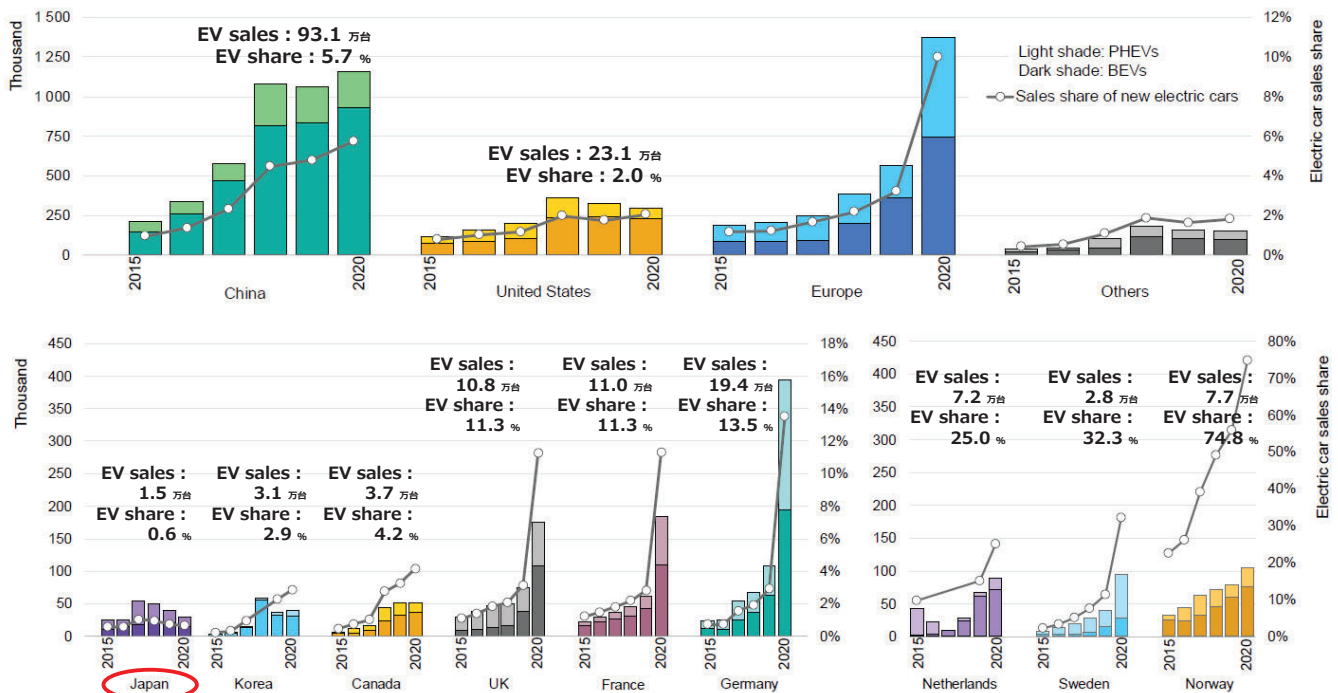
各国の電動化目標

	市場規模	ガソリン車	EV・PHEV・FCV
英国	270万台	2030年販売禁止 ※HV/PHEVは2035年販売禁止	2030年販売目標 EV:50~70%
フランス	280万台	2040年販売禁止	2028年ストック台数目標 EV:300万台 PHEV:180万台
中国	2580万台	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会: 2035年全車電動化 (ハイブリッド50%、EV・PHEV・FCV50%)発表	2025年販売目標 EV・PHEV・FCV:20%
ドイツ	400万台	国の目標はなし ※連邦参議院: 2030年販売禁止を決議 (法的拘束力無し)	2030年ストック台数目標 EV:1500万台
EU	1400万台	2035年販売禁止 ※実質PHEV/HV含む内燃機関廃止 (欧州委員会提言)	2035年販売目標 EV・FCV:100% (欧州委員会提言)
米国	1750万台	国の目標はなし ※カリフォルニア州知事: 2035年EV・FCV100% ニューヨーク州知事: 2035年EV/FCV100%	2030年販売目標 EV・PHEV・FCV:50%
日本	430万台	2035年 電動車100% (EV/PHEV/FCV/HV)	2030年販売目標 EV・PHEV:20~30%、FCV:~3%

【出典】第4回モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会(経産省、R4.4.25)

世界各国のEV・PHVの販売数と市場シェア

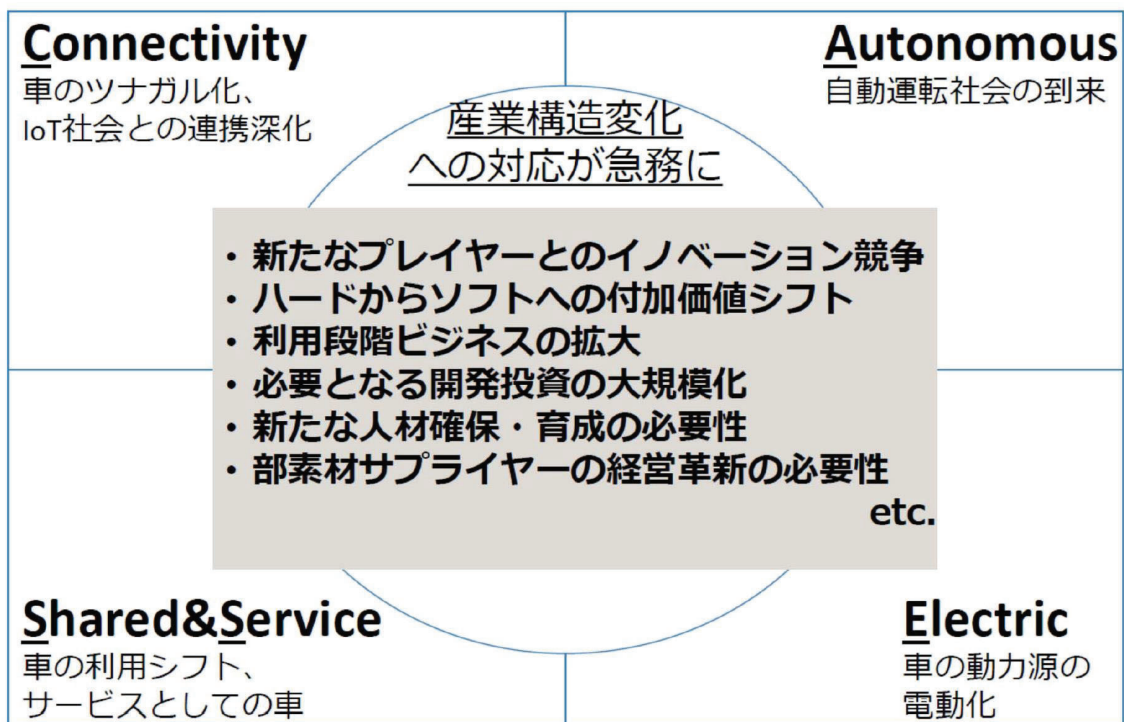
- 2020年のEV・PHV販売数は、欧州(約137万台)、中国(約116万台)、米国(約29.5万台)となっている。
- EUのCO2排出量規制の目標年であったこと、経済対策としての補助金制度等により欧州における販売台数が大幅増。



Notes: PHEV = plug-in hybrid electric vehicle; BEV = battery electric vehicle. The selected countries and regions are the largest EV markets and are ordered by size of the total car market in the upper half of the figure and by sales share of electric cars in the lower half. Regional EV registration data can be interactively explored via the Global EV Data Explorer. Sources: IEA analysis based on country submissions, complemented by ACEA (2021); CAAM (2020); EAFO (2021); EV Volumes (2021) and Marklines (2021).

【出典】IEA「Global EV Outlook 2021」を基に作成

自動車を取り巻く状況の変化(CASE)



(出典)経済産業省「自動車新時代戦略会議」(第1回)資料(平成30年4月18日)

(4) 令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WG開催状況

令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WGについて

1. 趣旨・目的

(一財)自治総合センターの「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」にWGを設置し、令和3年度与党税制改正大綱や、政府におけるグリーン成長戦略の取組及び自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究する。

2. 調査研究事項

- ① 2050年カーボンニュートラル目標の実現に向けた課税のあり方
- ② CASE等自動車業界の大変革に対応した課税のあり方を研究するために必要な事項

3. 構成員（※役職は開催時のもの。敬称略）

○座長	諸富 徹	京都大学大学院 地球環境学 教授
○委員	川勝 健志	京都府立大学 副学長、 公共政策学部 教授
	藤岡 祐治	一橋大学大学院 法学研究科 准教授
	鈴木 朋子	東京都 主税局 税制部 税制改正担当課長
	足立 早苗	神奈川県 総務局 財政部 税制企画課長
	満留 芳文	宮崎県 総務部 税務課長
	川村 敬貴	青森市 税務部長
	村上 浩世	総務省 都道府県税課 自動車税制企画室長

4. 開催実績

第1回 9月21日(火)	① 車体課税の概要等について ② 車体課税について考えられる主な論点
第2回 10月1日(金)	① 車体課税のあり方について ② 自動車分野のカーボンニュートラルをめぐる最近の動向(国土交通省) ③ 東京都税制調査会における研究状況について(東京都)
第3回 10月8日(金)	○ 自動車税(種別割)における電気自動車・燃料電池自動車等に対する課税上の取扱い
第4回 10月20日(水)	○ これまでの議論の中間整理
第5回 2月3日(木)	① 電動車に対する課税上の取扱いについて ② 報告書(案)について

⇒ 報告書は、3月下旬に(一財)自治総合センターHPにおいて公表

環境性能割

種別割(グリーン化特例)

種別割(税率体系)

【政策インセンティブ機能の強化に資する税制・自動車税の性格からあるべき税制の検討】

- 多くの車両が税率の軽減を受けていることの妥当性 **論点1・2**

留意点:
最新の燃費基準を税制に導入していないものの取扱い(小型貨物車2022年度基準、重量車2025年度基準)

<共通論点>

留意点:
電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討結果も踏まえ、その達成度に応じた評価を検討【大綱記載事項】

- 次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、軽減対象について更なる重点化を検討【大綱記載事項】

※ 構造要件を更に重点化すべきか(対象の限定、特例率の見直し)

- 重課の適用除外の構造要件を重点化すべきか **論点2**

- 電気自動車等に対する適用税率を見直す必要があるか(現在、電気自動車に対しては最低税率、ハイブリッド車等に対しては総排気量に応じた税率で課税) **論点3**

当
面
の
検
討
課
題

【車体課税のあり方の検討】

<共通論点>

- 国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提としつつ、CASEに代表される大変革に直面する自動車業界の対応や環境整備に貢献する税制、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献する税制とするために、どのような課税のあり方が考えられるか【大綱記載事項】

- 技術革新や保有から利用への変化、環境性能の評価方法(LCA、CO2排出量基準など)の議論の動向等を踏まえ、新たな課税方法、課税指標を検討していく必要があるか

- インフラの維持管理等の財政需要について、今後新たに発生すると予測されるもの(次世代自動車や自動運転をはじめとする技術革新に対応したインフラの維持管理や機能強化、道路空間の高度化等)も含め、どのように対応していくか **論点4**

中
長
期
的
な
検
討
課
題

令和3年度自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書の概要

第1章 はじめに

- WG設置の趣旨

令和3年度税制改正大綱(令和2年12月10日、自由民主党・公明党)においては、「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」こととされている。

この中長期的な視点に立った検討に資するために、地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会にWGを設置し、政府におけるグリーン成長戦略の取組や自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究することとする。

- 自動車に係る現状
- 考えられる主な論点 ⇒ 第2章を参照のこと

第2章 各論点に関する議論

【論点1】環境性能割の環境インセンティブのあり方(どのような税率区分の設定(階段数、適用割合等)が望ましいか)

- 主な意見:
・ 非課税は限定すべき ・ 1%・2%区分の対象を拡大すべき ・ 3%を超える税率を設定してはどうか 等
- 小括: 環境性能割がその役割を果たせるよう、①非課税等軽減対象の重点化、②各税率区分の適用割合(バランス)の適正化、③他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

【論点2】電動車に対する課税上の取扱いのあり方

(電動車に係る種別割・グリーン化特例(重課)について、他制度との不均衡を踏まえ、どのように取り扱うことが望ましいか)

- 主な意見:
・ HVを構造要件で一律に扱っている現行制度は見直すべき
・ 環境性能の高い自動車へのシフトを促すグリーン化特例は、重課と軽減を組み合わせることが基本ではないか 等
- 小括: ①グリーン化特例について、軽減の対象のさらなる重点化や、軽減と重課の組み合わせ方(バランス)、また、グリーン化特例に限らず、②電動車に対して、車両の構造要件により一律に取り扱っている課税上の取扱い等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

第2章 各論点に関する議論(続き)

【論点3】電気自動車等に対する課税のあり方(電気自動車に係る種別割の課税指標としていかなるものが適切か)

- 主な意見
 - ・ 便宜的に最低税率を適用していることは、公平性の観点から問題
 - ・ 自動車税の創設当時から言われている性格を前提とすれば、総排気量と近い関係にある課税標準が適当か
 - ・ 税の簡素さ・負担感・租税回避されない(公平性)といった基本原則や課税実務にも留意が必要
 - ・ その他各課税標準案に係る個別意見 等
- 小括: EV等の種別割の課税のあり方については、①種別割の趣旨・性質及び②税の基本原則等を踏まえた上で、③新たな課税標準となりうる指標について、実務面も含め、さらに検討を深めることが必要

【論点4】車体課税のあり方(今後の自動車関係諸税のあり方について、どう考えるか)

- 主な意見:
 - ・ 課税のあり方は、環境政策のステージごとに段階的・戦略的に描くことが必要
 - ・ 応分の負担をあらゆる自動車に求めることは必要
 - ・ 今後のインフラ整備に係る安定的な財源の確保という観点から、あり方を議論すべき 等
- 小括: 今後の自動車関係諸税のあり方が、中長期的な環境変化等を適切に踏まえたものとなるよう、①電動化の見通しを引き続き注視しつつ、②自動車税制と環境政策について、他の税制・補助制度も含めた議論や中長期的なインフラ維持・整備のための財源確保の必要性等の事情を勘案し、引き続き検討していくことが必要

第3章 今後の検討の方向性と留意点

※ 第2章に掲げる各論点に係る小括の内容(再掲)

- 電動車が急速に普及した場合であっても、既に販売されたガソリン自動車等は一定期間保有されるため、納税義務者間の公平性や課税実務上の対応等も勘案すると、カーボンニュートラルに対応する税制改正の方向性は、現行の制度に対し、電動車に適したものを順次加えていくこととなることが考えられる。

「2050カーボンニュートラル」目標への貢献

【現状】

令和3・4年度与党税制改正大綱においては、自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面しており、税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならないとの認識が示されるとともに、「第三 検討事項」として、「自動車関係諸税については、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、…その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされている。

【議論の視点】

- ・ 環境政策と自動車税制との関係を、どのように考えるべきか。
地方税の車体課税において、「2050カーボンニュートラル」目標にどのように向き合うべきか。
- ・ 現行の環境性能割の環境インセンティブのあり方について、どのように評価するか。
- ・ 環境性能割を補完する制度としてのグリーン化特例のあり方については、どうか。

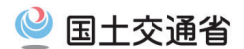
等

(1) 環境政策と自動車税制との関係

	市場規模	ガソリン車	EV・PHEV・FCV
英国	270万台	2030年販売禁止 ※HV/PHEVは2035年販売禁止	2030年販売目標 EV:50~70%
フランス	280万台	2040年販売禁止	2028年ストック台数目標 EV:300万台 PHEV:180万台
中国	2580万台	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化 (ハイブリッド50%、EV・PHEV・FCV50%)発表	2025年販売目標 EV・PHEV・FCV:20%
ドイツ	400万台	国の目標はなし ※連邦参議院：2030年販売禁止を決議 (法的拘束力無し)	2030年ストック台数目標 EV:1500万台
EU	1400万台	2035年販売禁止 ※実質PHEV/HV含む内燃機関廃止 (欧州委員会提言)	2035年販売目標 EV・FCV:100% (欧州委員会提言)
米国	1750万台	国の目標はなし ※カリフォルニア州知事：2035年EV・FCV100% ニューヨーク州知事：2035年EV/FCV100%	2030年販売目標 EV・PHEV・FCV:50%
日本	430万台	2035年 電動車100% (EV/PHEV/FCV/HV)	2030年販売目標 EV・PHEV:20~30%、FCV:~3%

【出典】第4回モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会(経産省、R4.4.25)

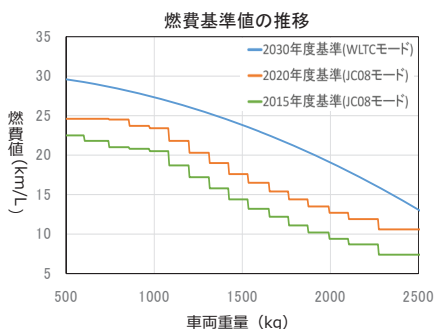
次世代自動車の普及促進策について



- 自動車単体対策として、**燃費・排出ガス性能の向上、次世代自動車の普及促進**に取り組む。
- 省エネ法に基づき**燃費基準**を策定し、自動車燃費の向上を図る。
- **税制優遇措置・補助制度**等や**基準の国際調和**により、次世代自動車の普及を促進する。

燃費・排出ガス基準の策定

- 野心的な燃費・排出ガス基準の策定
- ◀燃費基準▶
 - 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定し、2019年3月に2025年度基準を策定。
 - 2019年6月に2016年度と比較して32.4%の改善を求める新たな乗用車燃費基準(2030年度基準)を決定。
- ◀排出ガス基準▶
 - 2016年に乗用車にWLTPを導入(2018年10月から段階的に適用開始)。



税制優遇措置・補助制度

- 税制優遇措置(エコカー減税等)
 - 電気自動車等次世代自動車への減免
 - ガソリン自動車等への燃費及び排出ガス性能に応じた減免
- 次世代自動車の導入補助
 - 環境性能に優れた自動車を導入する場合等に、一定額を補助。



トヨタ SORA

基準の国際調和(WP29)

- FCVとEVの基準に係る国際調和
 - 日本が主導となって基準策定を推進
 - これら国際基準を保安基準に採用

国際連合(UN)

欧州経済委員会(UNECE)

自動車基準調和世界フォーラム(WP29)

- 安全一般(GRSG)
- 衝突安全(GRSP)
- 自動運転(GRVA)
- 排出ガスとエネルギー(GRPE)
- 騒音とタイヤ(GRBP)
- 灯火器(GRE)



我が国の環境関連税制

環境省資料

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (令和3年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	48.6円/ℓ (本則:24.3円/ℓ)	20,700億円	一般財源
		5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,214億円	
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	17.5円/kg	80億円	一般財源 (税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該 引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/ℓ (本則:15.0円/ℓ)	9,300億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	9.0円/ℓ ※令和4年3月31日までの特別税率 (本則:26.0円/ℓ)	561億円	空港整備等 (税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対 策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	原油、石油製品 2,040円/kℓ LPG、LNG等 1,080円/t 石炭 700円/t	6,060億円	燃料安定供給対策 (石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るため の、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置) エネルギー需給構造高度化対策 (内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造 の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネル ギー起源CO ₂ 排出抑制対策などの措置)
		地球温暖化対策 のための課税の特例		
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1,000kwh	3,050億円	電源立地対策 (発電施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電施設の 周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供 する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置) 電源利用対策 (発電施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供 給の円滑化を図るための財政上の措置) 原子力安全規制対策 (原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行政法人原 子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。))

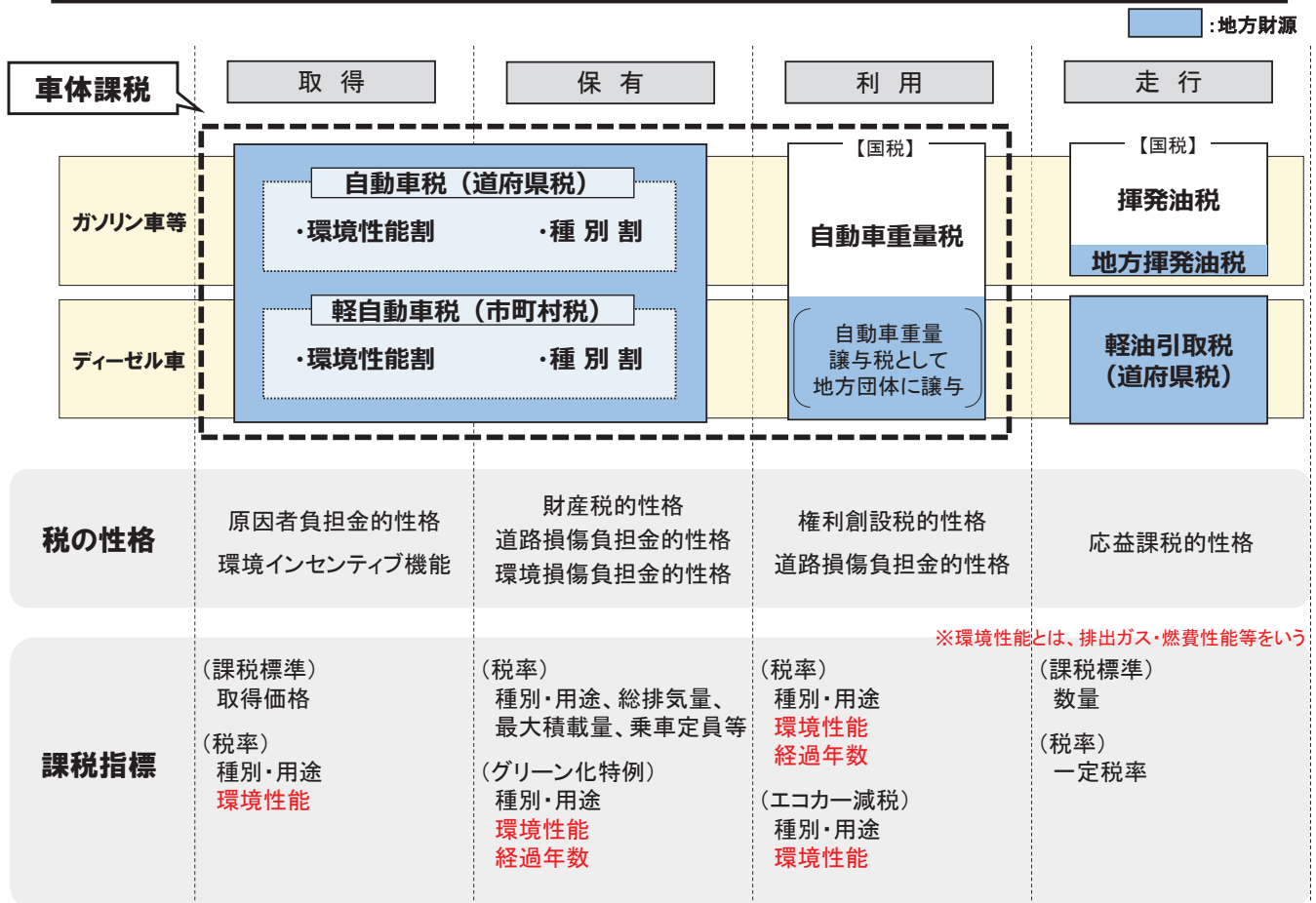
計 4兆1,965億円

自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車 及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例]乗用車 車両重量0.5tにつき ・ 家用 4,100円/年 (本則:2,500円) ・ 営業用 2,600円/年 (本則:2,500円)	6,609億円	一般財源 (税収の15/1000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の 333/1000、税収(当分の間)の407/1000を市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付	
自動車税 (都道府県)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 取得する自動車	[例]乗用車・家用 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0~3% (令和元年10月1日~令和3年12月31日は同0~2%)	932億円	一般財源 (税収の47/100は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日 までは自動車税	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・家用 総排気量1.5~2ℓ ・ 令和元年10月1日以後新車新規登録 36,000円/年 ・ 令和元年9月30日以前 " 39,500円/年	15,139億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 三輪以上の軽自動車	[例]乗用車 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0~2% (令和元年10月1日~令和3年12月31日は同0~1%)	93億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日 までは軽自動車税	自動車 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自 転車等	[例]乗用車・家用 ・ 平成27年4月1日以後新車新規登録 10,800円/年 ・ 平成27年3月31日以前 " 7,200円/年	2,798億円	一般財源

計 2兆5,571億円

【出典】環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」資料より(2021.8.11)

車体課税の体系と環境性能に応じた課税の状況



(2) 環境性能割の環境インセンティブのあり方

環境性能割の機能等について

平成31年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見（平成30年11月20日）（抄）

2 車体課税

(1) 基本的な方向性

（前略）平成28年度税制改正において、消費税率10%への引上げ時に、自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税に環境性能割が導入されることが制度化されている。

環境性能割に関しては、平成25年5月、当審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」を設置し、十数回にわたり専門的検討を重ね、同年11月、環境性能等に応じた課税について提案を行っている。

具体的には、「消費税率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・強化を図る」とした平成25年度の与党税制改正大綱に基づき、課税のタイミングとしては、購入時点がインセンティブ機能や徴税効率の点からも効果的であり、課税方式は、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが最も環境インセンティブを期待できる、としていた。

これらの経緯を踏まえ、平成28年度税制改正において制度化された環境性能割は、保有課税である自動車税及び軽自動車税に創設されるものであり、自動車をもたらすCO₂排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有している。そして、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。（以下、略）

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（平成25年11月）（抄）

この3案を比較した場合、案Aが現在の自動車税に親和性が高い一方、登録等をしている期間全体という長期間にわたって環境インセンティブが薄まきになることから、環境インセンティブに関しては、現行の取得時に課税されている自動車取得税と比較して、相当程度低くなることが考えられるので、平成25年度与党税制改正大綱において「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」を図るとされていることから十分か、との課題がある。

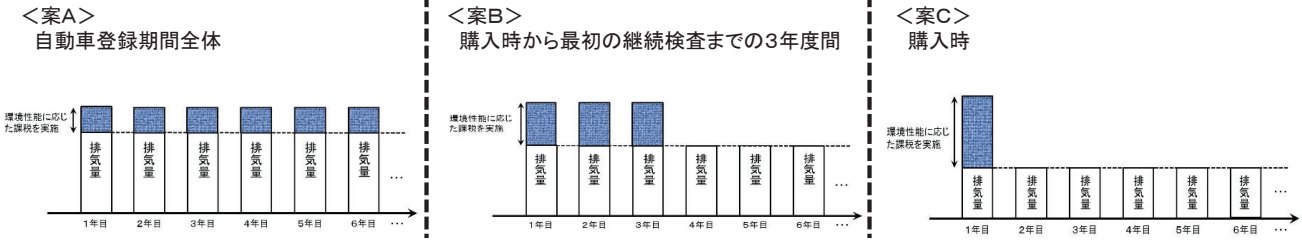
諸外国では、車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、イギリスにおけるFirst-Year-Rate(FYR)のように保有課税において入り口段階で環境インセンティブを付与するための課税の特例を設けている例や、デンマークのように取得時に環境インセンティブを付与するため、自動車登録税において課税標準の特例を設けている例もある。

よって、エコカーを普及させていくため、購入段階、取得時点での環境インセンティブが重要との観点からは、案Cが望ましいと考えられる。その場合、イギリスのように初年度特例課税をとる場合のほか、自動車税の環境性能割として仕組む方法があるが、課税団体のシステム等の関係からは、環境性能割として仕組む方が団体の負担が小さいという点も、考慮に入れるべきである。

なお、案A～案Cの選択はどれか一つに限られるものではなく、取得時のみならず平年時の自動車税及び軽自動車税においてもグリーン化機能を担わせるべきとの観点からは、案Cを基本に据えつつ案Aの要素を入れ込んでいくなど、複数案を組み合わせることもあり得るものである。（中略）

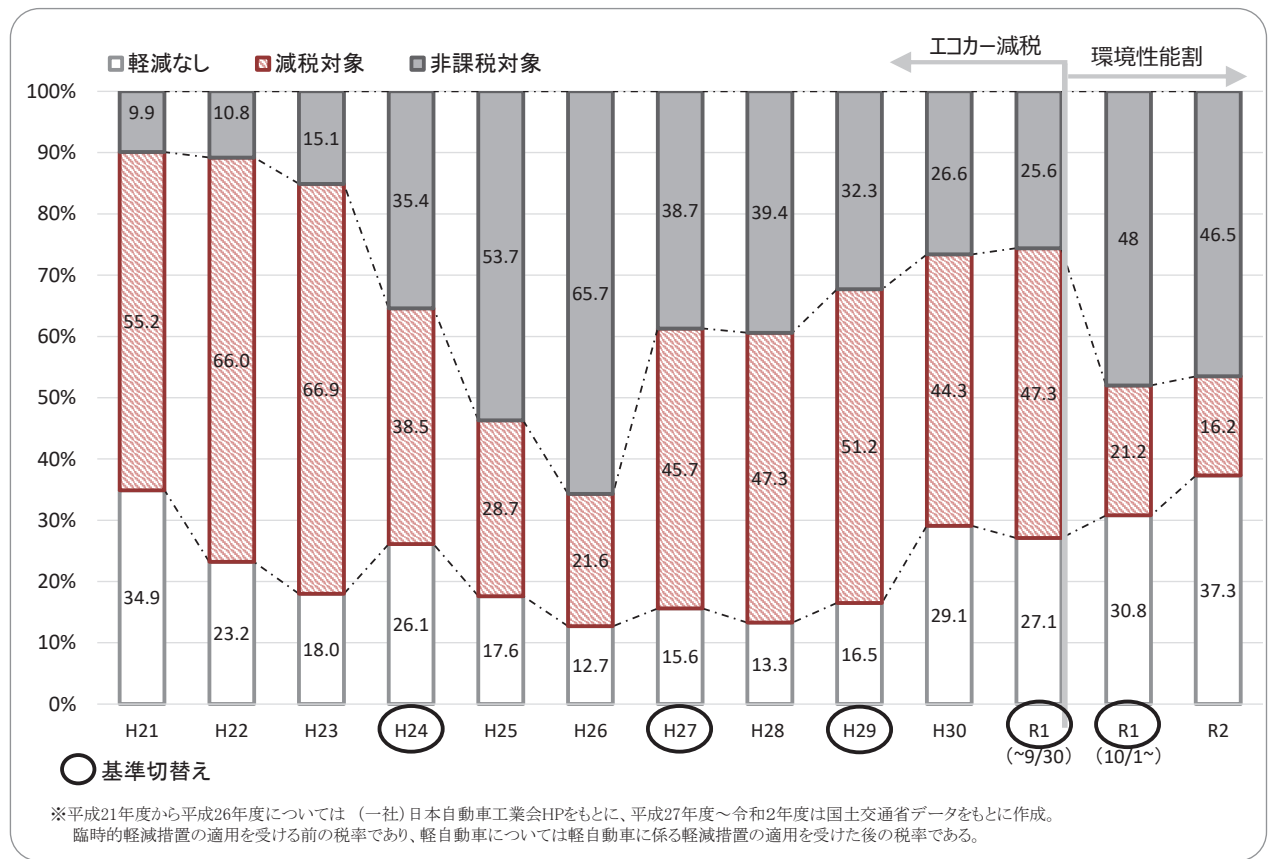
課税方式については、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとする（略）。

参考



エコカー減税・環境性能割の適用税率の状況（登録車・軽自動車）

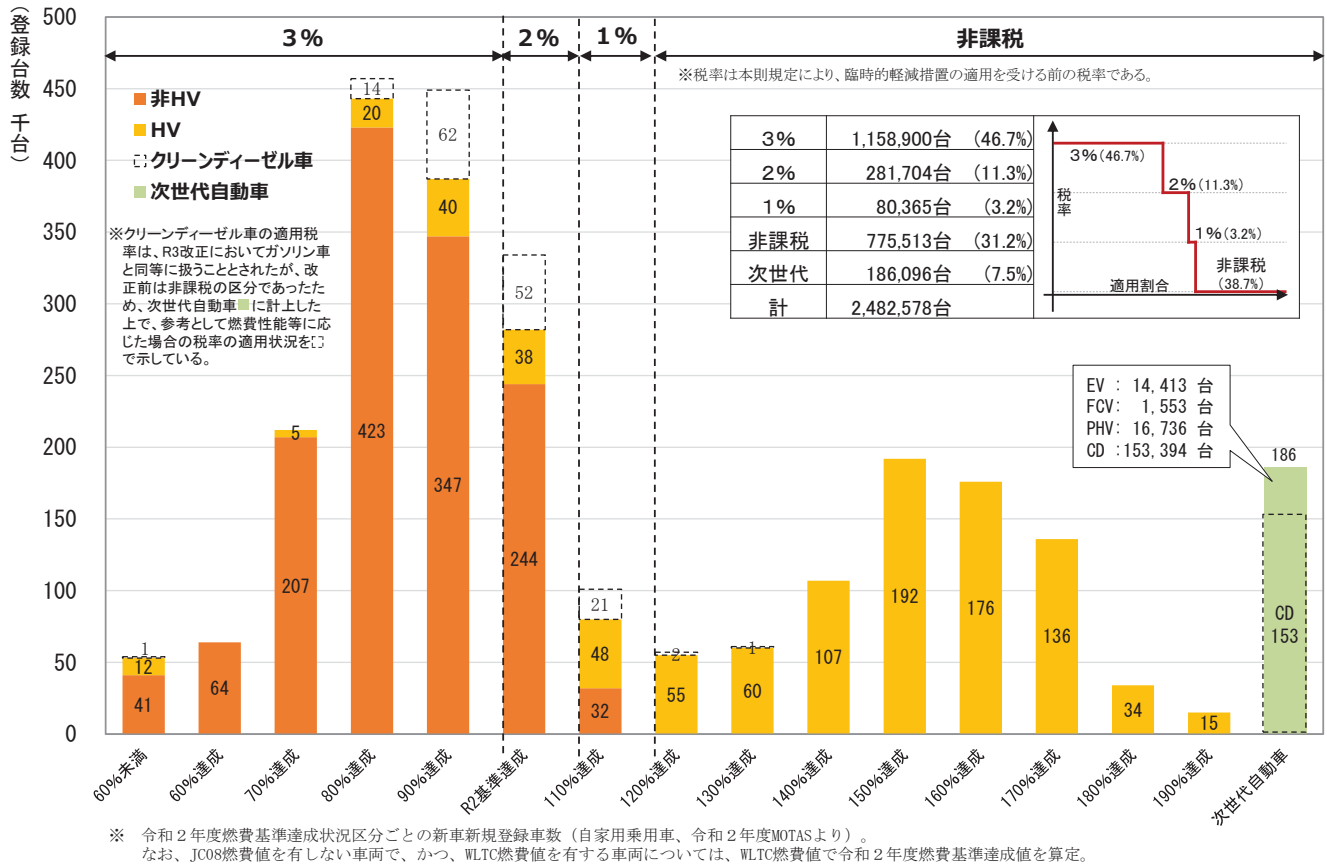
<エコカー減税及び環境性能割における非課税等対象の推移（自家用乗用車）>



R 2年度燃費基準達成状況（登録車、自家用乗用車）

R 3年度WG資料

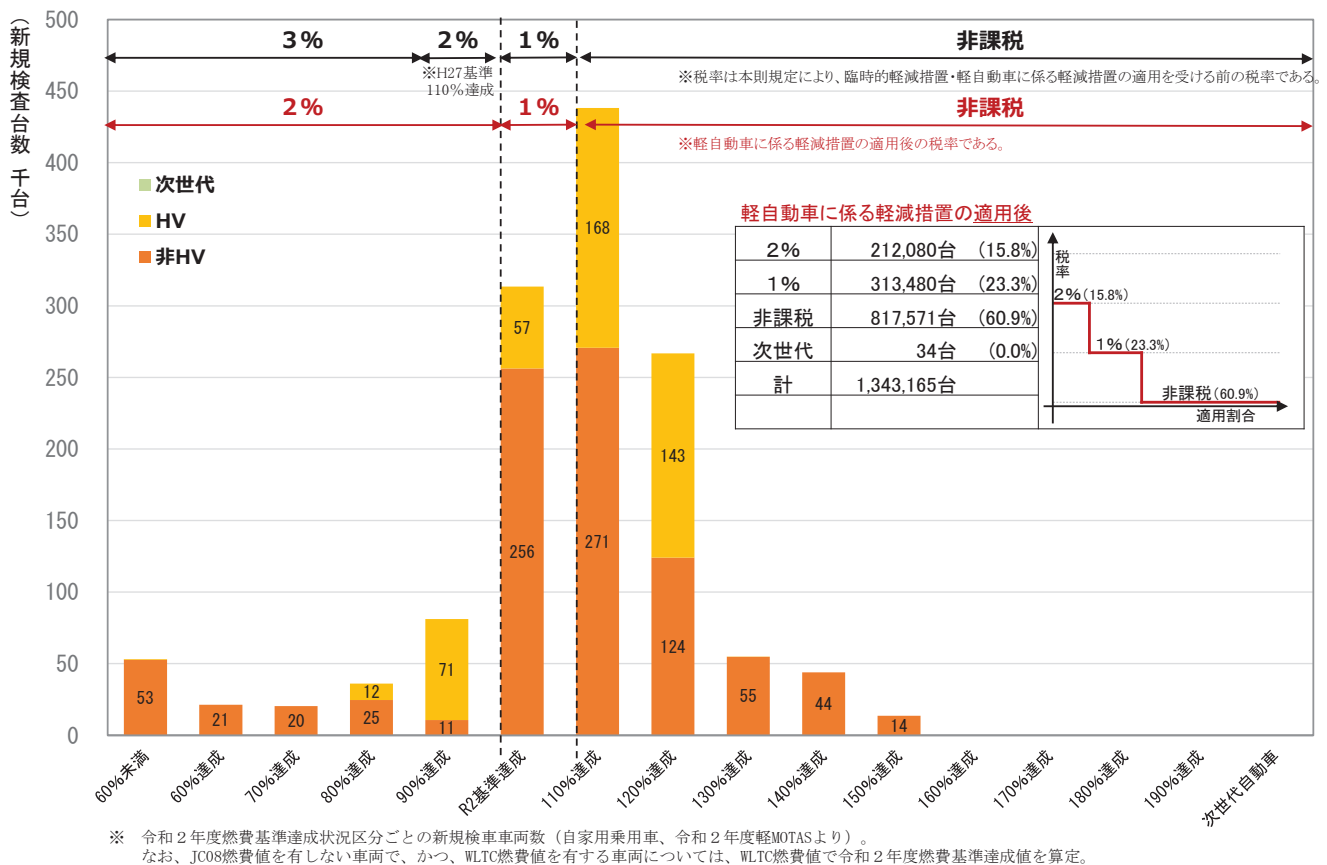
（論点）ユーザーへの環境インセンティブ強化等の観点から、どのような税率区分の設定（階段数、適用割合等）が望ましいか。



R 2年度燃費基準達成状況（軽自動車、自家用乗用車）

R 3年度WG資料

（論点）ユーザーへの環境インセンティブ強化等の観点から、どのような税率区分の設定（階段数、適用割合等）が望ましいか。



(3) 環境性能割を補完する制度としての グリーン化特例のあり方

グリーン化特例の概要

- 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税種別割・軽自動車税種別割の税率を燃費性能等に応じて軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

【経緯】	内容
平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設（以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等）
平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設（適用は平成28年度から） 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の創設
令和元年度	グリーン化特例（軽課）の対象を、電気自動車等に重点化（消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長）
令和3年度	グリーン化特例（軽課）の対象からクリーンディーゼル車（構造要件）を除外

（自家用乗用車）

特例割合		対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
	15%重課	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車
	20%重課	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、（混合）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を除外

（論点）

- ・ 軽課については、環境性能割を補完する制度とされているが、どのような機能を果たすことがのぞまれているのか。
- ・ 経年車重課については、創設以来、大きな見直しが行われていないが、どのようなあり方が考えられるか。

住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保

「住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保」に関する論点

【現状】

令和3・4年度与党税制改正大綱においては、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現等に貢献することが謳われている一方で、「実質的な税収中立の確保」や「国・地方を通じた財源を安定的に確保」も踏まえることとされている。

地方の車体課税は、税収が安定的で、また、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きいことから、「偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築」を目指していく中で、重要な税目といえる。

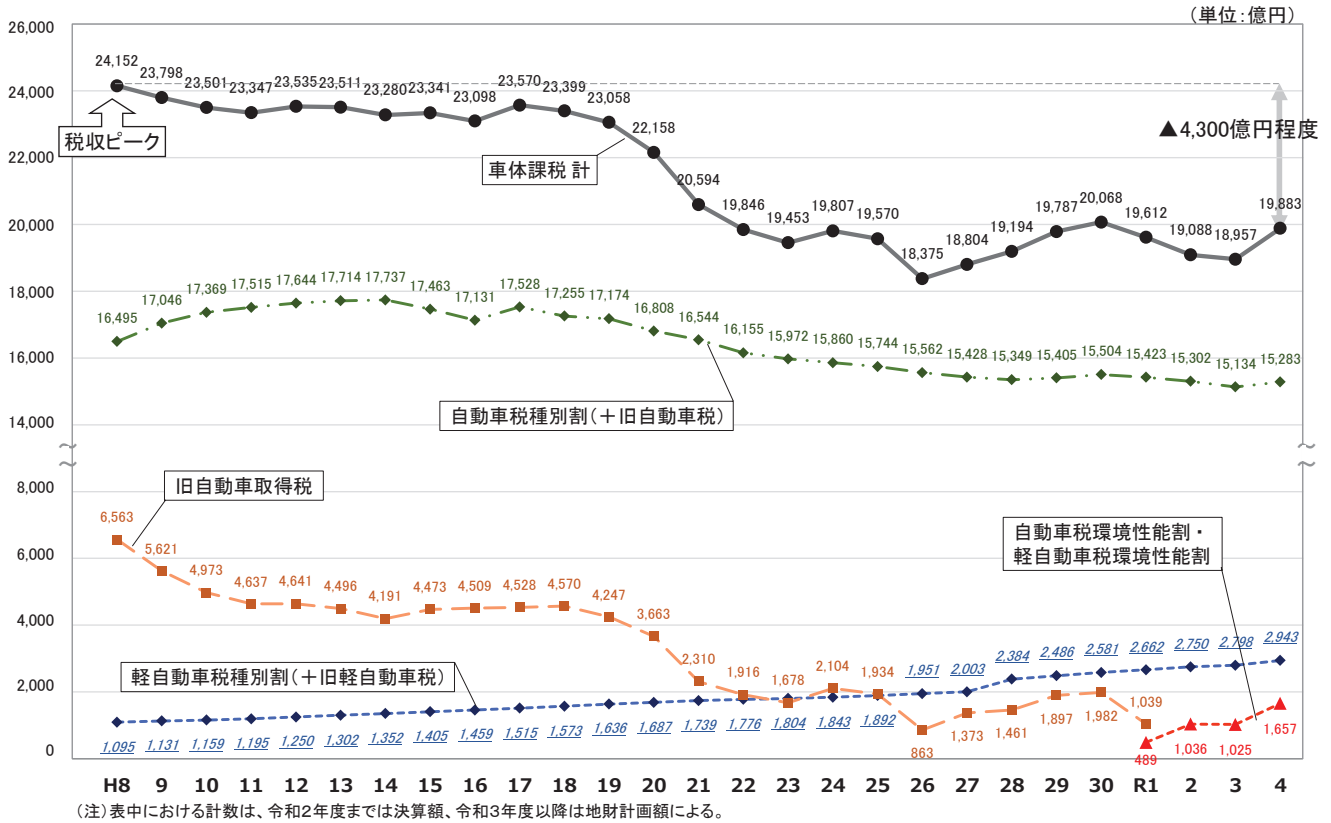
【議論の視点】

- ・ 道路等の老朽化や、電動車の普及に伴う新たなインフラ整備に係る財政需要にどのように対応していくのか。
- ・ 車両の電動化の進展と、それに伴う地方税収への影響等にどのように向き合うべきか。とりわけ、電気自動車に最低税率(25,000円)が適用されていることをどのように考えるべきか。
- ・ 業界団体、地方団体からの要望と、今後の税負担のあり方についてどのように考えるべきか。

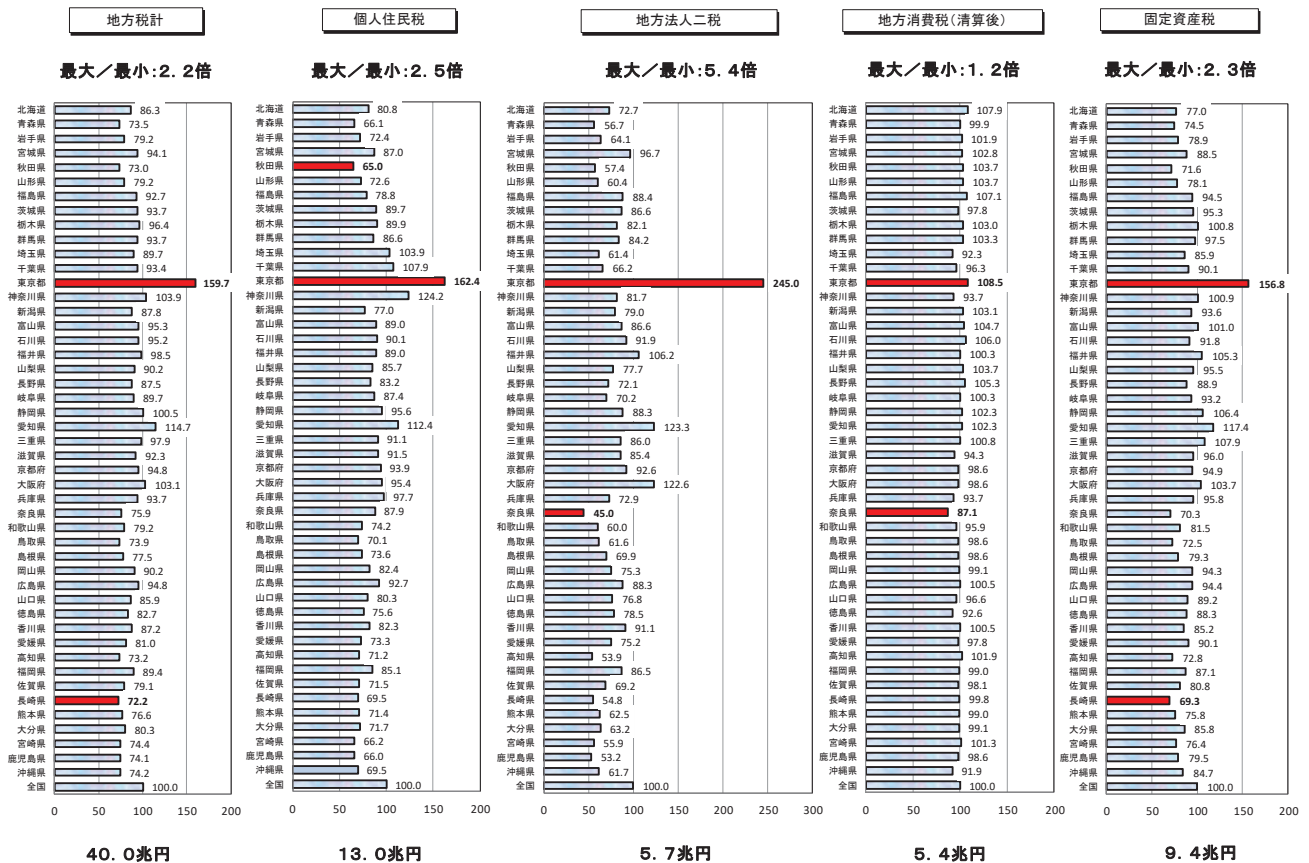
等

車体課税(地方税)の税収推移

- 車体課税(地方税)に係る税収は、平成8年度をピークに減少傾向。
- この間(H8→R4)、登録車販売台数の漸減や、旧自動車取得税におけるエコカー減税の創設(H21)及び税率引下げ(H26)、自動車税種別割の恒久減税(R1)等の影響により、▲4,300億円程度的大幅減となっている。



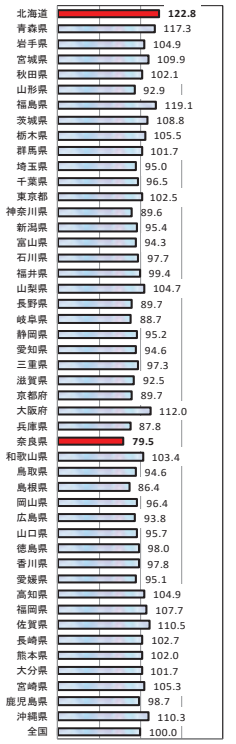
【参考】人口一人当たり税収額の指数(令和2年度決算)



人口一人当たり税収額の指数(令和2年度決算)

地方たばこ税

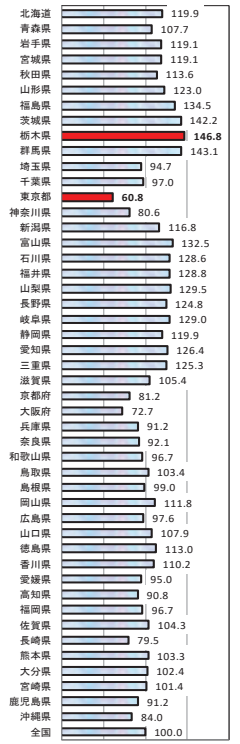
最大/最小: 1.5倍



1.0兆円

自動車税種別割

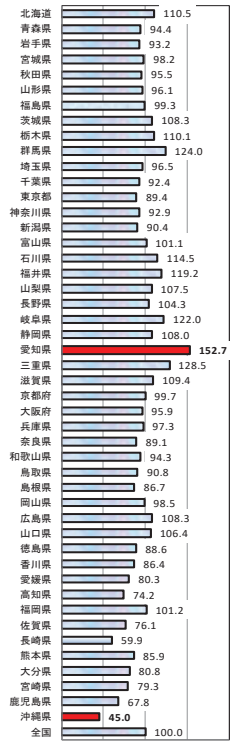
最大/最小: 2.4倍



1.5兆円

自動車税環境性能割

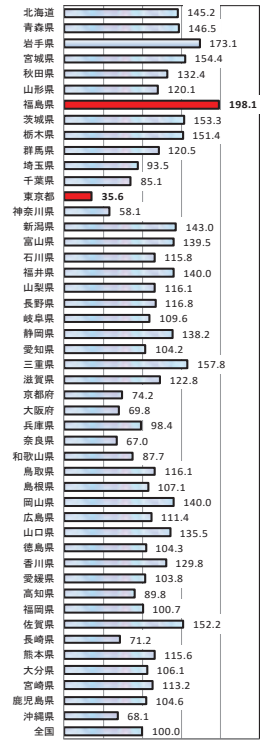
最大/最小: 3.4倍



0.1兆円

軽油引取税

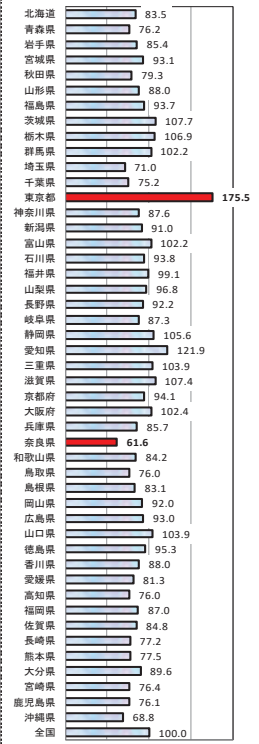
最大/最小: 5.6倍



0.9兆円

(参考) 県内総生産(平成30年度)

最大/最小: 2.9倍



565.6兆円

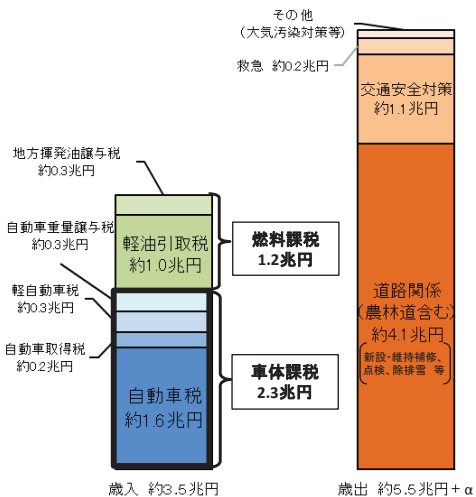
車体課税は、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きい。

(1) インフラ更新・老朽化対策と新たな財政需要

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



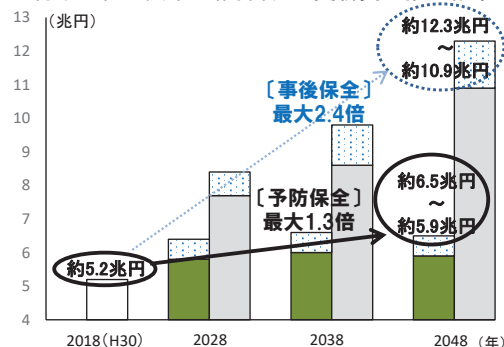
※歳入及び歳出については平成30年度決算額。
※端数処理の関係で合計が一致しない。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H30年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋(橋長2m以上)	約25%	約39%	約63%
トンネル	約20%	約27%	約42%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



予防保全:施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全:施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。
※平成30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築



- 運輸部門におけるCO₂排出量の86%(我が国全体の16%)を占める自動車からの排出量削減に向け、自動車の電動化を加速するため、関係省庁と連携し、次世代自動車の普及促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの観点からの対策の強化を図る。

《自動車の電動化に向けた目標》

- ★乗用車: 2035年までに新車販売で電動車※100%を実現
- ★商用車: 8トン以下の小型車は2030年までに電動車20-30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料対応車100%
8トン超の大型車は実証、早期導入を図りつつ、2030年までに目標を決定

(※)電動車:電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)

《次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上》

- 事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進
- 2030年度新燃費基準の達成を通じた新車の燃費向上の促進
- 電動車に対する高速道路利用時のインセンティブの付与



《電動車等を活用した交通・物流サービスの推進》

- 物流サービスの脱炭素化ニーズに対応した電動車活用の取組推進
- 電動車を含む自動化による新たな輸送システムの導入促進
- 電動車を活用した低速のグリーンスローモビリティ、超小型モビリティの導入促進

次世代自動車の普及促進・燃費改善

自動車電動化への対応

電動車等を活用した交通物流サービス

都市・道路インフラ等の整備

《自動車の電動化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進》

- 充電施設案内サイン整備の推進
- EV充電器の公道設置社会実験
- 走行中給電システム技術の研究開発支援



グリーンスローモビリティ(最高時速20km未満)



札幌市役所での携帯充電サービス



《電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化》

- レジリエンス機能の強化に資するEV等から住宅に電力を供給するシステムの普及促進
- 電動車の災害時における移動式電源としての機能についての周知・啓発

地方の意見「道路・橋梁等の更新・老朽化対策等に係る財政需要」

○全国知事会「地方税財源の確保・充実等に関する提言（抄）」（令和3年11月）

令和3年度税制改正大綱において、自動車税環境性能割については、税率の適用区分に係る燃費基準を2020年度基準から2030年度基準に切り替えた上で、クリーンディーゼル車をガソリン車と同等に扱う等の見直しが行われた。また、「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされた。

今後、地方の社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業などに対する財政需要が一層高まっていくと見込まれる中で、特に、自動車税は道路損傷負担金的性格も有するとされている都道府県の基幹税であり、税源の乏しい地方にとって貴重な自主財源となっていることや、車体課税に係る地方税収は2009年度（平成21年度）の自動車取得税へのエコカー減税の導入等により大幅に減少してきていることなどを考慮し、今後の自動車関係諸税の見直しにあたっては、必要な地方の財政需要に対応した税源を安定的に確保するなど、地方財政に影響を与えないよう留意すべきである。

○全国市長会「令和4年度 都市税制改正に関する意見（抄）」（令和3年11月）

道路・橋梁等の老朽化対策など社会インフラ財源の確保は、都市自治体の喫緊の課題であり、財政需要が今後とも増嵩していくことから、自動車関係諸税は都市自治体の行政サービスの貴重な財源になっており、そのあり方の検討に当たっては、地方財政に影響を及ぼすことがないようにすること。

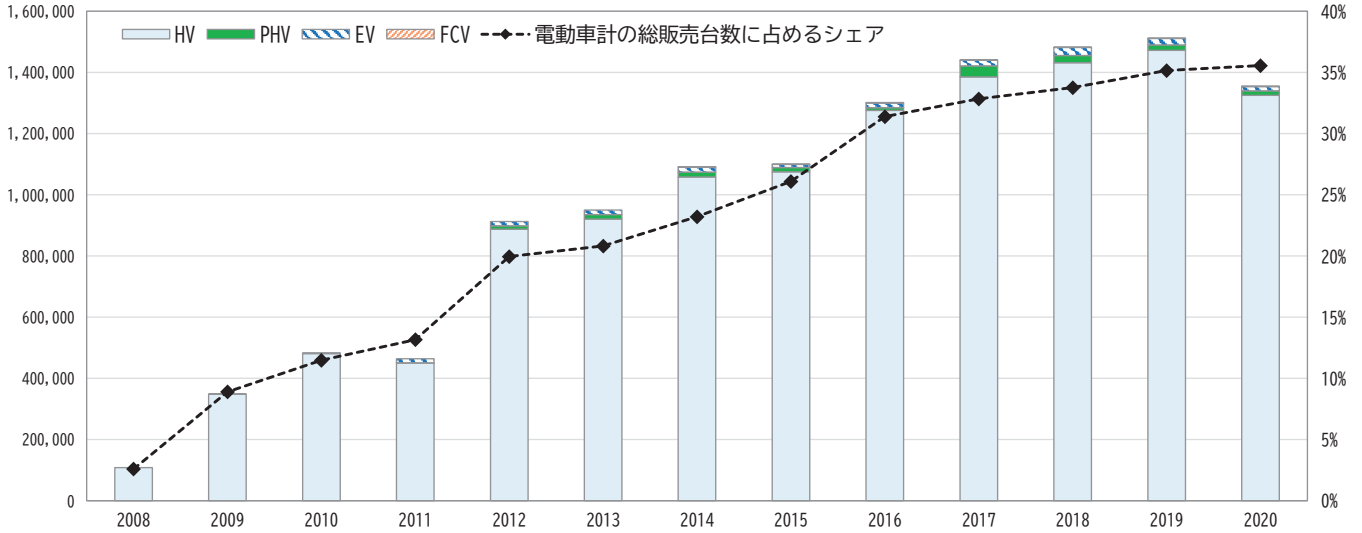
○全国町村会「令和4年度政府予算編成及び施策に関する要望（抄）」（令和3年7月）

道路・橋梁等の更新・老朽化対策や防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は極めて重要である。自動車関係諸税の在り方について中長期的な視点に立って検討を行う場合には、地方税収の安定的な確保を前提としつつ、地方の生活の足となっている自動車の利用実態を考慮すること。

（2）車両の電動化の進展と車体課税に係る税収の確保

電動車(乗用車)の新車販売台数の推移 (登録車+軽自動車)

(単位:台)



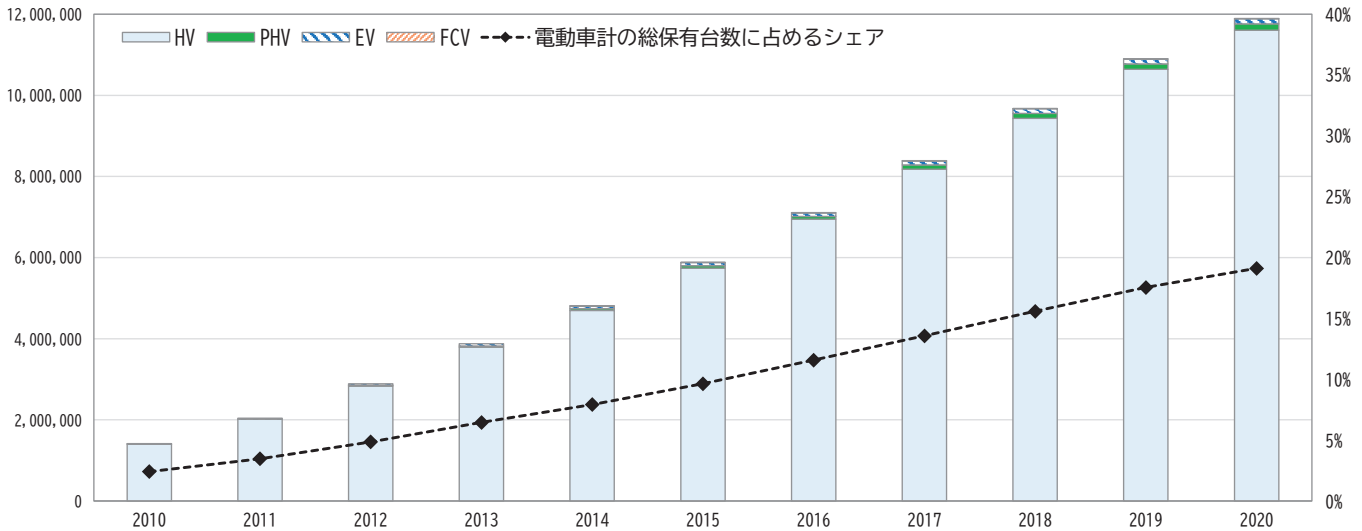
(上段:販売台数(台)、下段:総販売台数に占めるシェア)

暦年	2008/H20	2009/H21	2010/H22	2011/H23	2012/H24	2013/H25	2014/H26	2015/H27	2016/H28	2017/H29	2018/H30	2019/R1	2020/R2
HV	108,518 (2.6%)	347,999 (8.9%)	481,221 (11.4%)	451,308 (12.8%)	887,863 (19.4%)	921,045 (20.2%)	1,058,402 (22.5%)	1,074,926 (25.5%)	1,275,560 (30.8%)	1,385,343 (31.6%)	1,431,856 (32.6%)	1,472,281 (34.2%)	1,324,803 (34.8%)
PHV	0	0	0	15 (0.0%)	10,968 (0.2%)	14,122 (0.3%)	16,178 (0.3%)	14,188 (0.3%)	9,390 (0.2%)	36,004 (0.8%)	23,230 (0.5%)	17,609 (0.4%)	14,680 (0.4%)
EV	0	1,078 (0.0%)	2,442 (0.1%)	12,607 (0.4%)	13,469 (0.3%)	14,756 (0.3%)	16,110 (0.3%)	10,467 (0.2%)	15,299 (0.4%)	18,092 (0.4%)	26,533 (0.6%)	21,281 (0.5%)	14,574 (0.4%)
FCV	0	0	0	0	0	0	7 (0.0%)	411 (0.0%)	1,054 (0.0%)	849 (0.0%)	612 (0.0%)	685 (0.0%)	761 (0.0%)
電動車計	108,518 (2.6%)	349,077 (8.9%)	483,663 (11.5%)	463,930 (13.2%)	912,300 (20.0%)	949,923 (20.8%)	1,090,697 (23.2%)	1,099,992 (26.1%)	1,301,303 (31.4%)	1,440,288 (32.8%)	1,482,231 (33.8%)	1,511,856 (35.2%)	1,354,818 (35.6%)

【出典】「日本の自動車工業2021」(自工会)掲載資料を元に自治税務局作成

電動車(乗用車)の保有台数の推移 (登録車+軽自動車)

(単位:台)



(上段:販売台数(台)、下段:総保有台数に占めるシェア)

年度末	2010/H22	2011/H23	2012/H24	2013/H25	2014/H26	2015/H27	2016/H28	2017/H29	2018/H30	2019/R1	2020/R2
HV	1,404,542 (2.4%)	2,012,910 (3.4%)	2,833,731 (4.8%)	3,793,004 (6.3%)	4,695,674 (7.7%)	5,741,557 (9.4%)	6,946,348 (11.3%)	8,181,214 (13.2%)	9,433,924 (15.2%)	10,639,491 (17.1%)	11,608,127 (18.7%)
PHV	379 (0.0%)	4,132 (0.0%)	17,281 (0.0%)	30,171 (0.1%)	44,012 (0.1%)	57,130 (0.1%)	70,323 (0.1%)	103,211 (0.2%)	122,008 (0.2%)	136,208 (0.2%)	151,241 (0.2%)
EV	8,996 (0.0%)	22,206 (0.0%)	38,629 (0.1%)	54,664 (0.1%)	70,250 (0.1%)	79,165 (0.1%)	88,204 (0.1%)	102,055 (0.2%)	112,242 (0.2%)	122,154 (0.2%)	128,238 (0.2%)
FCV	0	0	0	0	150 (0.0%)	630 (0.0%)	1,807 (0.0%)	2,440 (0.0%)	3,009 (0.0%)	3,695 (0.0%)	5,170 (0.0%)
電動車計	1,413,917 (2.4%)	2,039,248 (3.5%)	2,889,641 (4.9%)	3,877,839 (6.5%)	4,810,086 (7.9%)	5,878,482 (9.6%)	7,106,682 (11.6%)	8,388,920 (13.6%)	9,671,183 (15.6%)	10,901,548 (17.5%)	11,892,776 (19.1%)

【出典】次世代自動車振興センターHP掲載資料を元に自治税務局作成 (注)軽自動車は用途内訳がないことから一括して計上

電動車に対する課税上の取扱い（例：自家用乗用車）

	電気自動車(EV) 燃料電池自動車(FCV)	プラグイン ハイブリッド車(PHV)	ハイブリッド車(HV)	ガソリン車
自動車税 環境性能割 (適用税率)	非課税		燃費性能等に応じて税率決定 (2030年度基準85%達成：非課税 左記以外又は 2030年度基準75%達成：1% 2020年度基準未達成：3% 2030年度基準60%達成：2%)	
自動車税 種別割 (適用税率)	(論点①) 排気量がないため 最低税率(25,000円)で課税	総排気量に応じて税率決定(10段階) (1,000cc以下:25,000円、1,000cc超1,500cc以下:30,500円、1,500cc超2,000cc以下:36,000円 2,000cc超2,500cc以下:43,500円、・・・4,500cc超6,000cc以下:87,000円、6,000cc超:110,000円)		
(グリーン化特例軽減)	軽減あり (取得翌年度分75%軽減)		軽減なし	
(グリーン化特例重課)	重課なし		(論点②) 他制度と異なり、 HVであることをもって優遇	重課あり (初回新規登録から 13年経過車 概ね15%重課)
自動車重量税 (適用税率)	本則税率 (2,500円)※1		燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2：本則税率(2,500円)※1、 上記以外：当分の間税率(4,100円)※1)	
(エコカー減税)	2回免税		燃費性能等に応じて税率決定 (2030年度基準120%達成:2回免税、75%達成:初回▲50% 90%達成:初回免税、60%達成:初回▲25%)	
(13・18年経過車税率)	本則税率 (2,500円)※1		燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2：本則税率(2,500円)※1、 上記以外：当分の間税率(㊸5,700円、㊹6,300円)※1)	

※1 車検期間1年・車両重量0.5t当たりの税額、 ※2 エコカー減税適用基準を満たす車両・当該車両と環境性能が同程度の車両

論点①

電気自動車・燃料電池自動車に係る現行税制

- 電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）は、内燃機関がなく総排気量がゼロであることから、現行税制上、一番下（総排気量が1リットル以下）の税率区分となっている。

<参照条文等>

本則

- 第七十七条の七第一項第一号
 □ 自家用（1）総排気量が1リットル以下のもの 年額 二万五千元

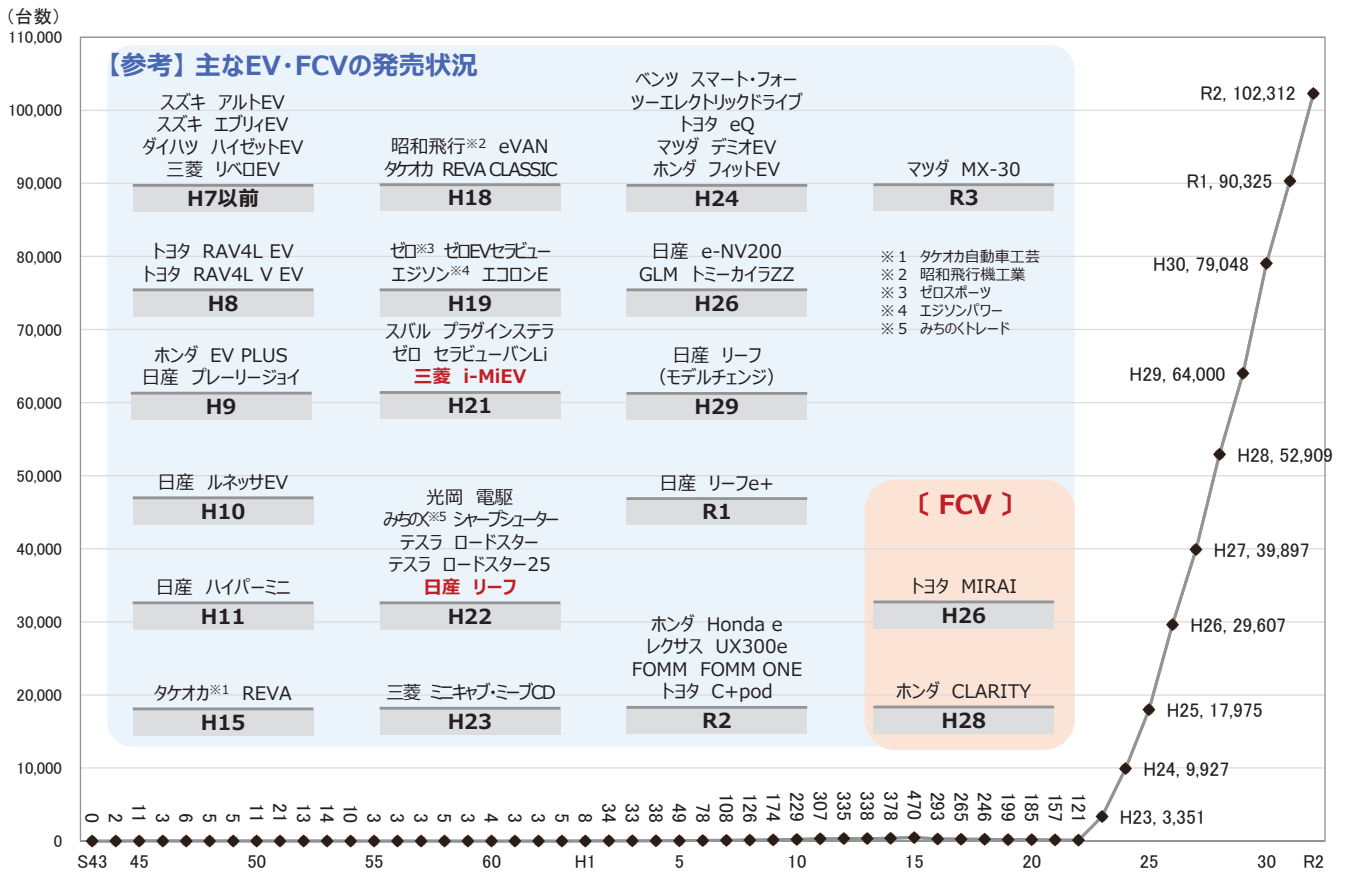
取扱通知

- 第十章 自動車税 一七
 電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1リットル以下の区分の税率によることが適当であること。

(参考)「電気自動車」の地方税法上の定義

- 第四十九条
 道府県は、次に掲げる当該自動車に対しては、環境性能割を課することができない。
 一 電気自動車(電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう)。
 → FCVについても、電気を動力源としていることには変わりなく、「電気自動車」で解釈している。
 (※自動車税種別割のグリーン化特例においても同様の取扱い)

論点① 電気自動車・燃料電池自動車の課税台数の推移(乗用車)

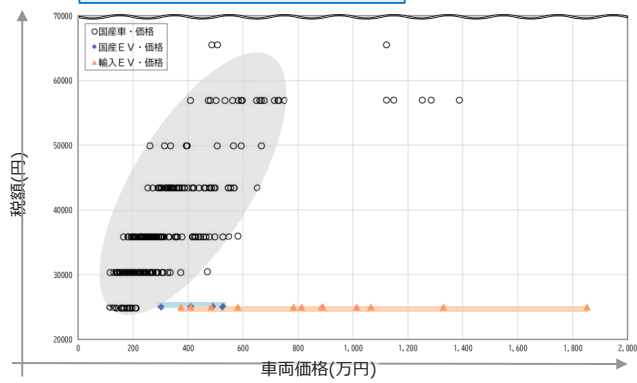


【出典】道府県税の課税状況等に関する調、一般社団法人 次世代自動車振興センターHPを基に作成

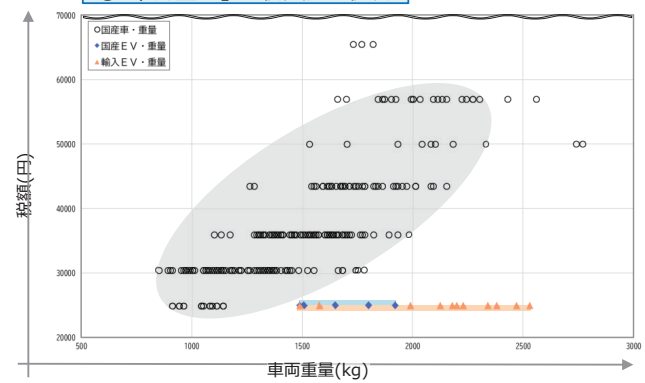
論点① EVに最低税率を適用することの課題① (課税の公平性)

- ガソリン車・ハイブリッド車(国産278車種/グレード)と、国産EV(5車種)・輸入EV(12車種)との税負担の状況を比較。
- ガソリン車・ハイブリッド車の税負担は、「車両価格」、「車両重量」、「車両出力」に比例して大きくなる傾向にあるが、EVは最低税率を適用しているため、この傾向から大きく乖離。

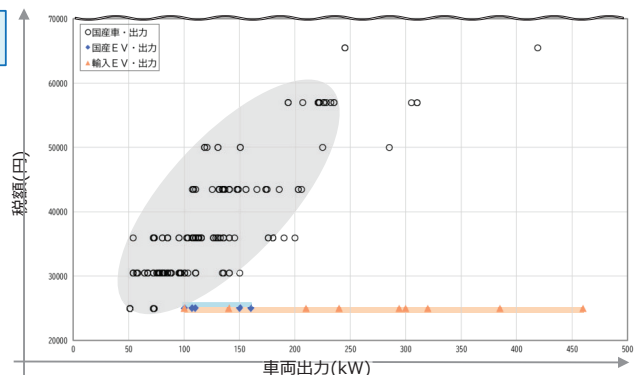
①「車両価格」と税負担の状況



②「車両重量」と税負担の状況



③「車両出力」と税負担の状況

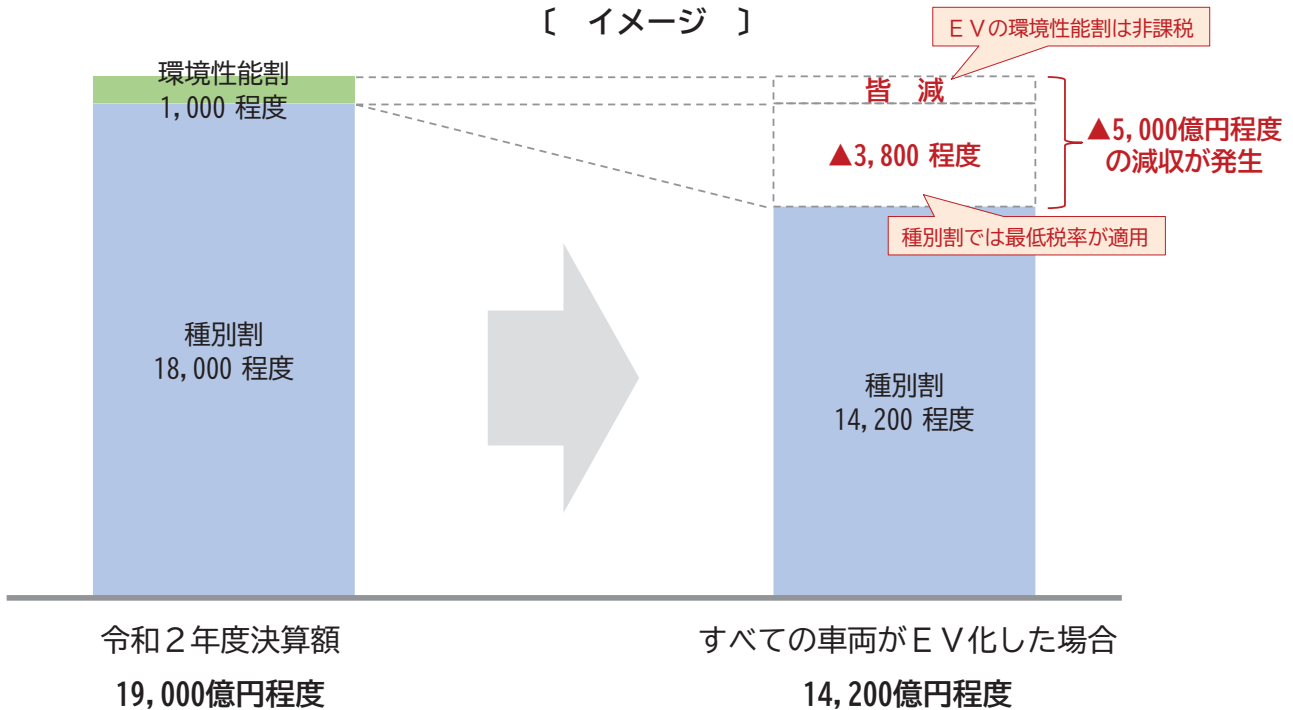


論点①

EVに最低税率を適用することの課題② (地方財政への影響)

- 現行制度を維持した場合、すべての車両がEV化すると仮定した場合の地方の車体課税への影響額(機械的試算)は、▲5,000億円程度と見込まれる。
- このほか、軽油引取税(令和2年度決算額 9,100億円程度)についても、EV化により減収していくことが見込まれる。

[イメージ]



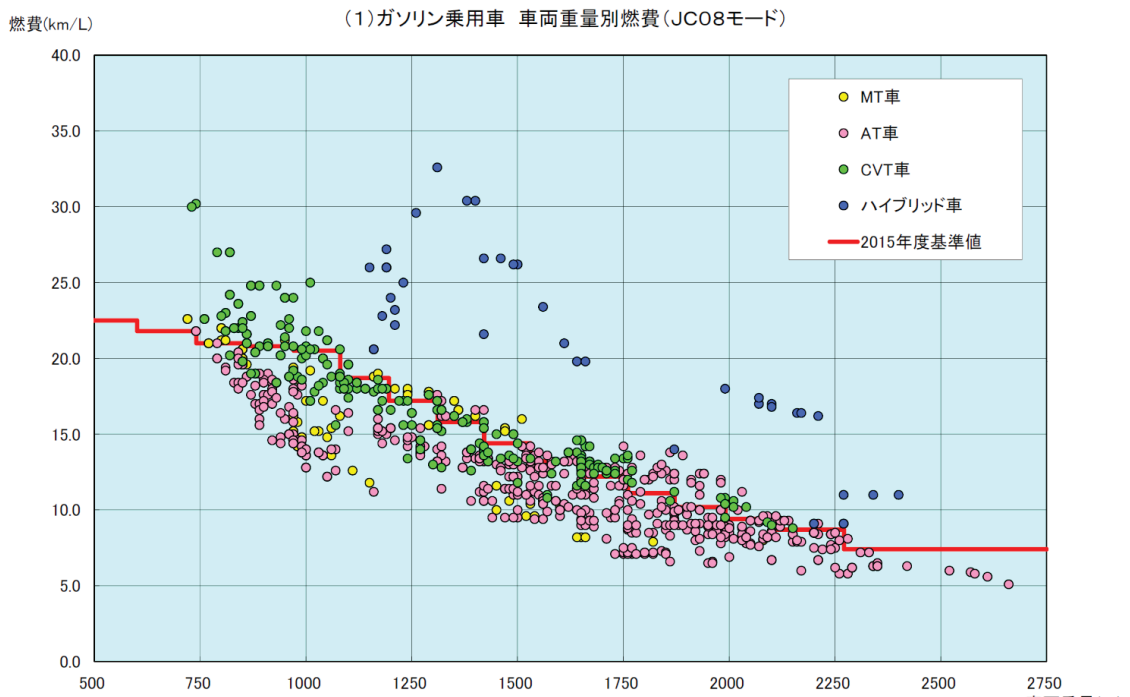
論点②

HVの相対的な燃費性能の変遷 ①平成24年3月

- HVと従来車(AT、CVT等)の燃費分布は、二層化。車種が増加してきた一方で、製造メーカーは限定的。
- 2015年基準値を大幅に超過達成している状況等を踏まえ、重課の対象からガソリンハイブリッド車を除外。

※HV一覧 プリウス、プリウスα、カムリ、SAI、エスティマ、アルファード、クラウン(トヨタ 7車種)、CT200h、HS250h、RX450h、LS600h、LS600hL(レクサス 5車種)、インサイト、インサイトエクスクルーシブ、フィット、フィットシャトル、CR-Z、フリード(ホンダ 6車種) 【全18車種】

販売台数に占めるHVのシェア 15.7% (H23年度) ※軽自動車を含む

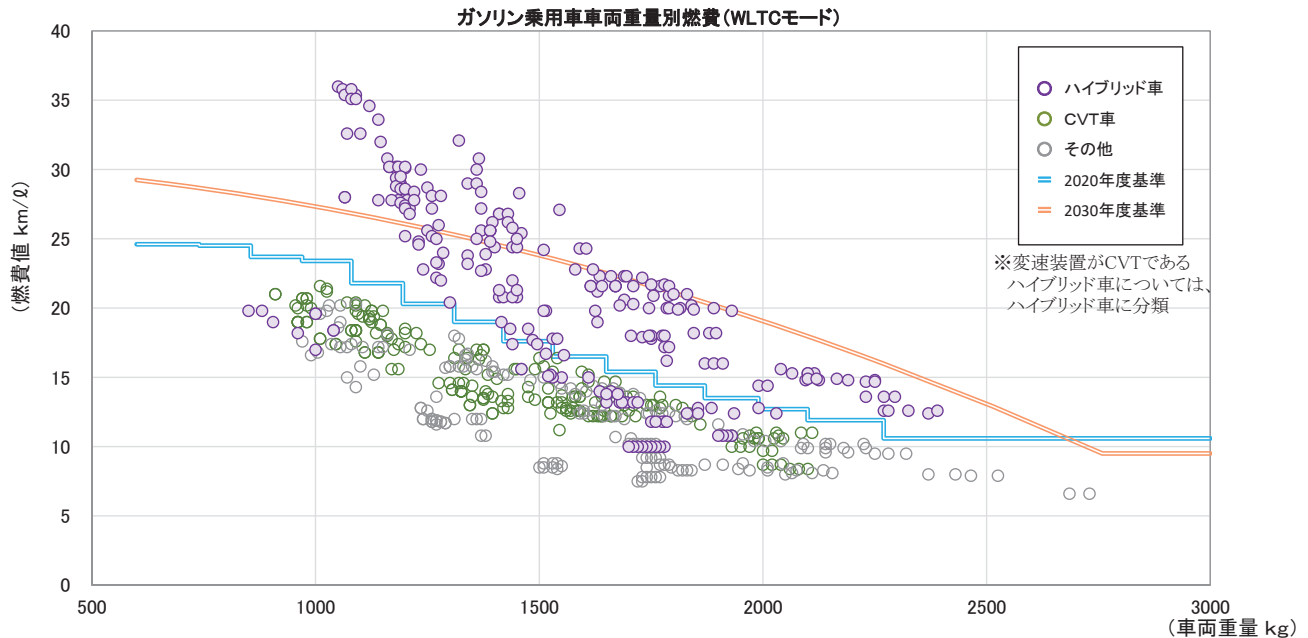


【出典】国土交通省HP (自動車燃費一覧 (H24.3) 「ガソリン乗用車燃費 (1)普通/小型自動車 (JC08モード)」) より

- HVと従来車(AT、CVT等)の燃費分布の混在が発生。車種も増え、大衆化しているともいえるか。
- 燃費測定方法の変更(JC08→WLTC)などにより、2020年度燃費基準値を下回る車種も存在。

※HV一覧 クロスビー、イグニス、ソリオ、ランディ(スズキ4車種)、フォレスター、XV、インプレッサ(スバル3車種)、アルティス、ロッキー(ダイハツ2車種)、ヤリス、アクア、プリウス、ヤリスクロス、カローラスポーツ、カローラ、カローラツーリング、ライズ、カローラアクシオ、カローラフィールダー、カムリ、カローラクロス、C-HR、シエンタ、ハリアー、RAV4、クラウン、エスクァイア、アルファード、センチュリー(トヨタ20車種)、ノート、ノートオーラ、セレナ、エクストレイル、フーガ、シーマ、スカイライン(日産7車種)、オデッセイ、ステップワゴン、CR-V、インサイト、SHUTTLE、FREED、FREED+、フィット、LEGEND、VEZEL(ホンダ10車種)、MAZDA3、CX-30、MX-30(マツダ3車種)、デリカD:2(三菱1車種)、CT200h、UX250h、ES300h、NX350h、IS300h、RC300h、RX450h、RX450hL、LC500h、LS500h(レクサス10車種)【全60車種】

販売台数に占めるHVのシェア 39.2% (R3暦年) ※軽自動車を含む



(3) 自動車関係諸税体系の簡素化に関する要望と 税負担のあり方等

税体系の簡素化に関する要望 と 税負担のあり方

●税体系の簡素化に関する要望

業界団体からは、毎年、「複雑な車体課税の簡素化」、「税負担軽減」に関する税制改正要望が出されている。

■日本自動車工業会 要望書(R3.10) (抄)

自動車関係諸税の抜本的見直し

▽取得・保有段階における課税を一税目に簡素化するとともに、その課税標準やエコカー減税等の措置を、自動車ユーザーの視点を踏まえて見直すべき。

■全日本自動車産業労働組合総連合会 要望書(R3.6) (抄)

1. 車体課税 3) 複雑な車体課税を簡素化

現行の複雑な車体課税を解消するためには、購入段階は消費税のみとし、保有段階に係る税は、原則一種類(自動車保有税(仮称))とする。但し、検討にあたっては、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革するとともに、軽自動車地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み充分な配慮を講ずる。

■日本自動車工業会 要望書(R3.10)

<現在>

消費税 10%	
・自動車税の引下げ(一部実現) ・当分の間税率廃止(先送り)	
自動車税	環境性能割 (取得時: 価格×税率) 0~3%
	排気量割 25,000~110,000円
軽自動車税	環境性能割 0~2%
	排気量割 10,800円
自動車重量税	当分の間 本則

<中長期的改革20XX年>

あるべき姿(案)

・環境性能割を吸収統合
・負担は国際水準(ドイツ並み等)とし
重量税は廃止

新自動車税	新たな課税標準を検討 [※]
新軽自動車税	新たな課税標準を検討 [※]

※ 排気量割やその他の課税標準統合された保有税で優遇措置も検討

■全日本自動車産業労働組合総連合会 要望書(R3.6)

資料①自動車総連が考えるあるべき税体系

段階	現行の税目	取得時は消費税のみ	段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	取得時は消費税のみ	取得段階	消費税	-
保有段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)		保有段階	廃止	-
保有段階	種別割 (自動車税・軽自動車税)	保有段階に係る税は原則一種類	保有段階	自動車保有税 (仮称※1)	次世代モビリティ(CASE)普及促進特定財源
走行段階	自動車重量税		走行段階	廃止	-
走行段階	揮発油税	燃料に係る税目は一本化しタックス・オン・タックスを解消	走行段階	燃料税(仮称)	カーボンニュートラル促進特定財源
	地方揮発油税				
	軽油取引税				
	石油ガス税				
走行段階	消費税		走行段階	消費税	-

※1: 現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階に係る税は原則一種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、充分な配慮が必要。

●自動車関係税制の負担のあり方

税制の簡素化の視点も重要であるが、現行税制のように、取得・保有・走行の各段階において課税することにより、行政サービスの受益の程度や担税力に応じた課税が行われているともいえるのではないかと。

■自動車ユーザーの税負担に関する岸田総理答弁(令和4年3月22日(火) 参・予算委)

(諸外国と比較した際に、わが国の車体課税の負担が重いのではないかと問に対して、)

自動車に関しては、取得、保有、走行、各段階において総合的な課税が行われています。そして、自動車ユーザーの税負担という意味では、車体課税のみならず、燃料課税なども考慮する必要があると考えています。

その上で、車体課税だけでなく、燃料課税、さらには消費税まで合わせたベースで見ると、ヨーロッパ諸国と比べて必ずしも高い水準にはないと考えています。御指摘の資料の中において、ドイツやイギリスとの比較において、車体課税、燃料課税、消費税合わせたベースで比較すると日本は決して高い水準にはないと考えております。

■税制の抜本的見直しについての答申(税制調査会、S61.10) (抄)

現行の自動車関係諸税(揮発油税、軽油取引税、自動車税、物品税等)は税目が多くかつ複雑であるから、これを簡素化すべきであるという指摘がある。

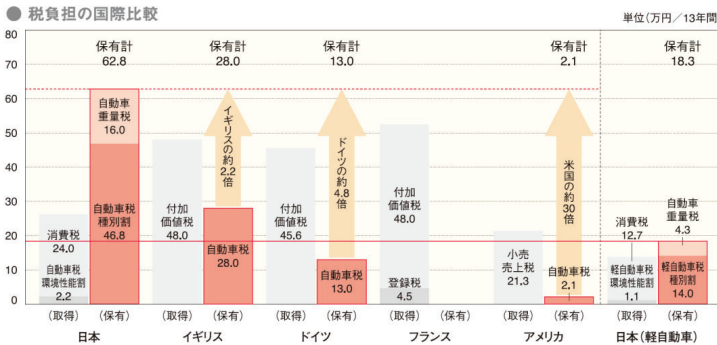
この問題は、納税者の理解と協力を求める上で確かに重要であるが、個々の自動車税についてみればこれらの税がすべて課されるというわけではないこと、現行の税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されると考えられること、諸外国においてもおおむね同様の税体系を有していること等を総合的に勘案すると、現行税制には理由があるものと考えられる。

自動車ユーザーの税負担の水準

- 自動車業界は、日本の保有課税は、国際水準と比較すると、過重であると主張。
- 一方、走行段階における課税(燃料課税)の負担は、OECD加盟国の中でも低水準。
※日本の税負担率はOECD加盟国35カ国中で27番目。
- 自動車ユーザーの税負担の水準は、車体課税と燃料課税を併せた議論が必要。

保有段階における税負担の国際比較

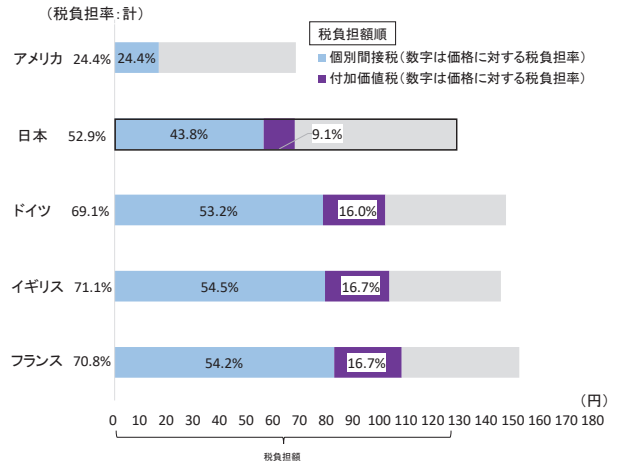
(日本自動車工業会資料 ※2020年4月時点の税法系に基づく試算)



前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 20.1km/L (CO2排出量116g/km)
 ④車体価格240万円(軽は127万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8
 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより)
 ⑧為替レートは1€=¥122、1£=¥142、1\$=¥110(2019/4~2020/3の平均)

ガソリン1L当たりの価格と税の国際比較

(2020年第2四半期)

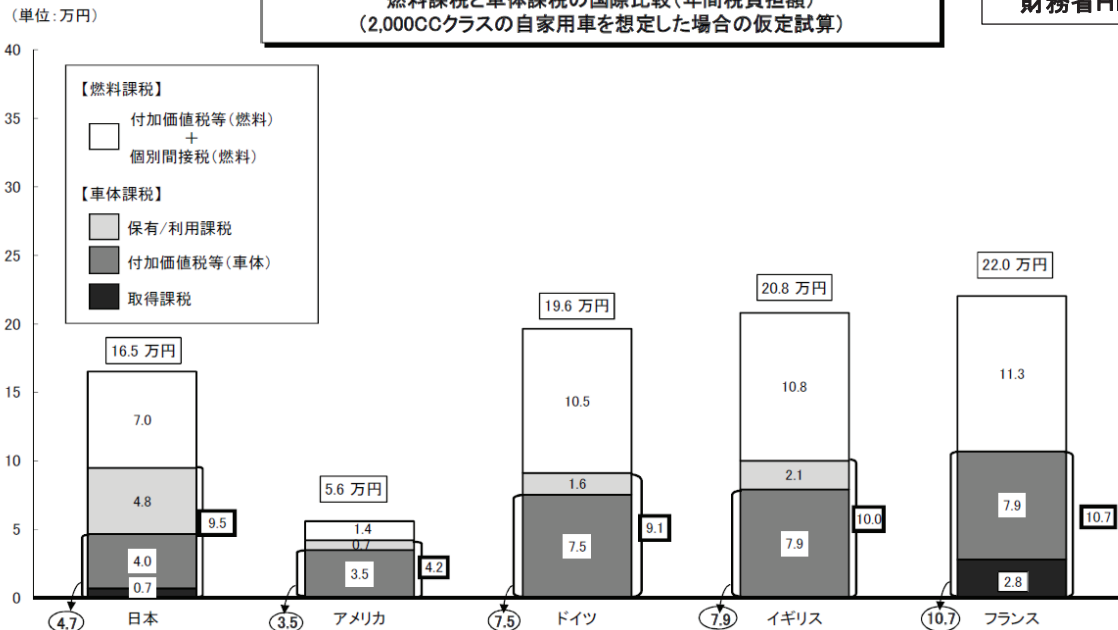


燃料課税と車体課税の国際比較

- 車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的に見ても、低い。

燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額) (2,000CCクラスの自家用車を想定した場合の仮定試算)

財務省HPより



※1 税率は令和元年12月現在。車両重量1.5t、燃費16.4km/L、総排気量1,997cc、年間ガソリン消費量1,000L、車体価格(税抜本体価格)2,769,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。
 燃料価格(消費課税等の税込み)は日本148.8円(2019年12月23日時点資源エネルギー庁調べ)、アメリカ0.675ドル/L、ドイツ1.389ユーロ/L、フランス1.523ユーロ/L、イギリス1.249ポンド/L(2019年12月時点IEA調べ)。
 ※2 為替レート:1ドル=108円、1ユーロ=120円、1ポンド=137円(基準外国為替相場及び想定外国為替相場(令和元年12月中適用)、日本銀行)。なお、端数は四捨五入している。
 ※3 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による。
 ※4 日本については環境性能取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。
 ※5 上記の他に、保有または利用課税として、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約24州のトラレー等が課税対象)、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車は課税対象)や車輪税(12以上のトラック等が課税対象)がある。
 ※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04%/Lであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、令和元年12月現在は、2.8%/Lが適用されている。
 ※7 端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計と一致しない場合がある。

現行税制において指摘されている課題

○ 総排気量と財産価値の比例関係

- ・ 近年、エンジン性能の改良が進んでおり、現行の自動車税種別割の税率区分である総排気量の大きさと自動車税の財産的価値との間には、あまり比例関係がないのではないか
- ・ 電気自動車について、総排気量1,000cc以下の税率での取扱いが適切なのか

○ 低炭素社会の実現に向けた車体課税

- ・ 地球温暖化等の環境問題を解決し、持続可能な社会の実現するため、欧州と同様CO₂排出量基準を取り入れるなど一層環境重視の考え方を税制に組み込むべきではないか

○ 税負担水準の適正化に関する諸課題

- ・ 営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(営自格差)、軽自動車税と自動車税の税目間の格差(軽自格差)について、道路損傷や環境負荷等の観点で見れば大きな差はないことから、税負担水準の適正化を図るべき

○ 税体系の簡素化

- ・ 現行税制は、各段階で多くの税が課されており、複雑な税体系で重税感がある

【出典】東京都「令和3年度東京都税制調査会 第1回小委員会」資料より

自動車をめぐる環境の変化（将来動向）

地方自治体の税収は減少

現行税制は内燃機関自動車の所有を前提とした税体系

- ・ 電気自動車の普及による燃料課税の税収減
- ・ 電気自動車への「総排気量基準」の適用による自動車税種別割の税収減
- ・ 所有者の規模縮小による車体課税の税収減

一方新たな行政需要も

電気自動車や自動運転技術などにより自動車に係る一定の行政需要が減少する一方、新たなインフラ整備や車両重量の重い電気自動車の普及に伴う道路損傷の増加への対応などが求められる

(例)

【自動運転の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 道路上の白線表記の品質維持
- ・ 工事・舗装の張替えを地図データへ反映させるシステムの整備

【電気自動車の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 充電設備の充実
- ・ 充電が集中する地点での発送電の整備

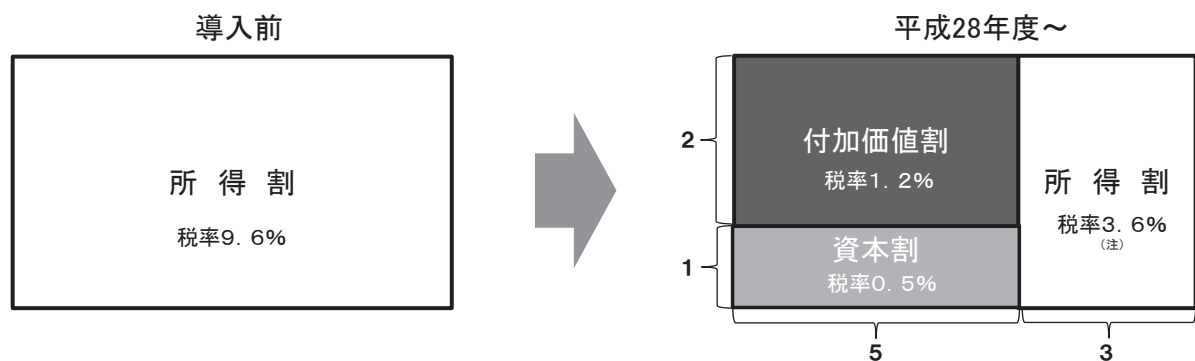
【出典】東京都「令和3年度東京都税制調査会 第1回小委員会」資料より

資料 2 令和 4 年度第 2 回研究会
(令和 4 年 7 月 1 3 日) 資料

外形標準課税のあり方について

法人事業税の外形標準課税の概要

- 外形標準課税は、資本金1億円超の普通法人に対して、平成16年度に導入。
- 平成27年度及び28年度に、成長志向の法人税改革の一環として、外形標準課税の割合を拡大。
①⑥～②⑥ 2/8 ⇒ ②⑦ 3/8 ⇒ ②⑧～ 5/8



(注) 特別法人事業税相当分を含む。

付加価値割

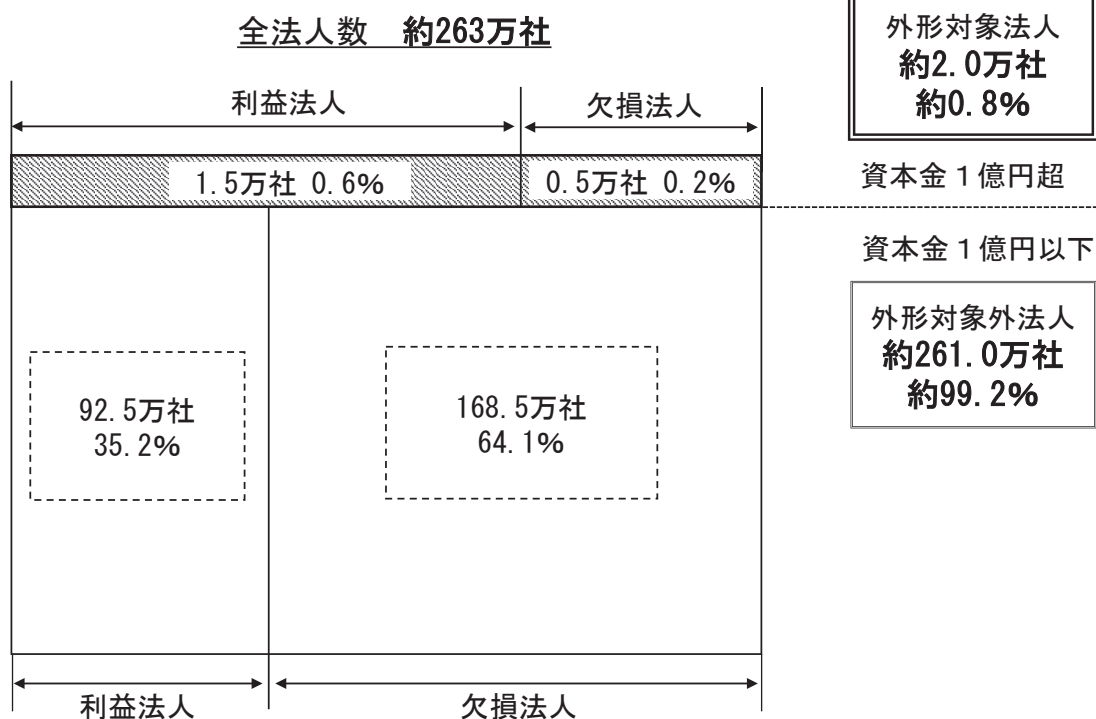
$$\text{付加価値額} = \left[\begin{array}{l} \text{収益配分額} \\ \text{(報酬給与額}^* + \text{純支払利子} + \text{純支払賃借料)} \end{array} + \text{単年度損益} \right] \times 1.2\%$$

*雇用安定控除(収益配分額の7割を超える報酬給与額を控除)有り

資本割

$$\text{資本金等の額} = \left[\begin{array}{l} \text{資本金又は} \\ \text{出資金の額} \end{array} + \begin{array}{l} \text{資本金の額又は出資金の額以外の} \\ \text{金額の増減額} \end{array} \right] \times 0.5\%$$

外形標準課税対象法人数(令和2年度)(確定申告ベース)

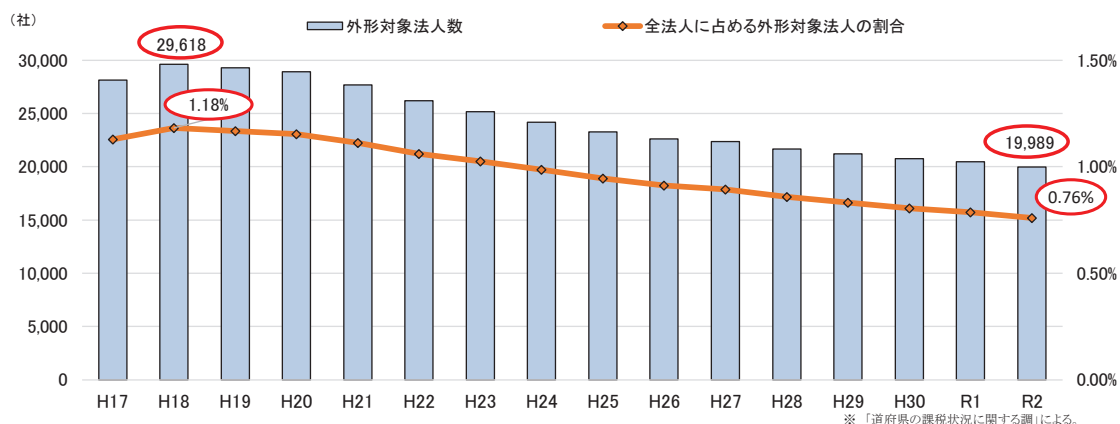


※ 法人数は、令和2年2月1日から令和3年1月31日までの間に決算を行った普通法人についての計数であり、収入金額課税法人は含まれていない。
 ※ 端数処理の関係で、計が一致しない場合がある。

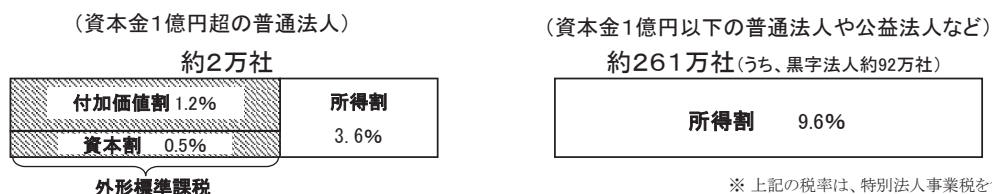
法人事業税の外形標準課税について

- 外形標準課税は、税負担の公平性の確保、応益課税としての税の性格の明確化、税収の安定性、経済活性化の促進等の観点から、資本金1億円超の普通法人に対して、平成16年度に導入。
- 平成27年度及び28年度に、より広く負担を分かち合い、企業の稼ぐ力を高める成長志向の法人税改革の一環として、順次、外形標準課税の割合を拡大。
- 外形標準課税対象法人数は、平成18年度をピークとして、減少傾向が継続。

【外形対象法人数の推移】



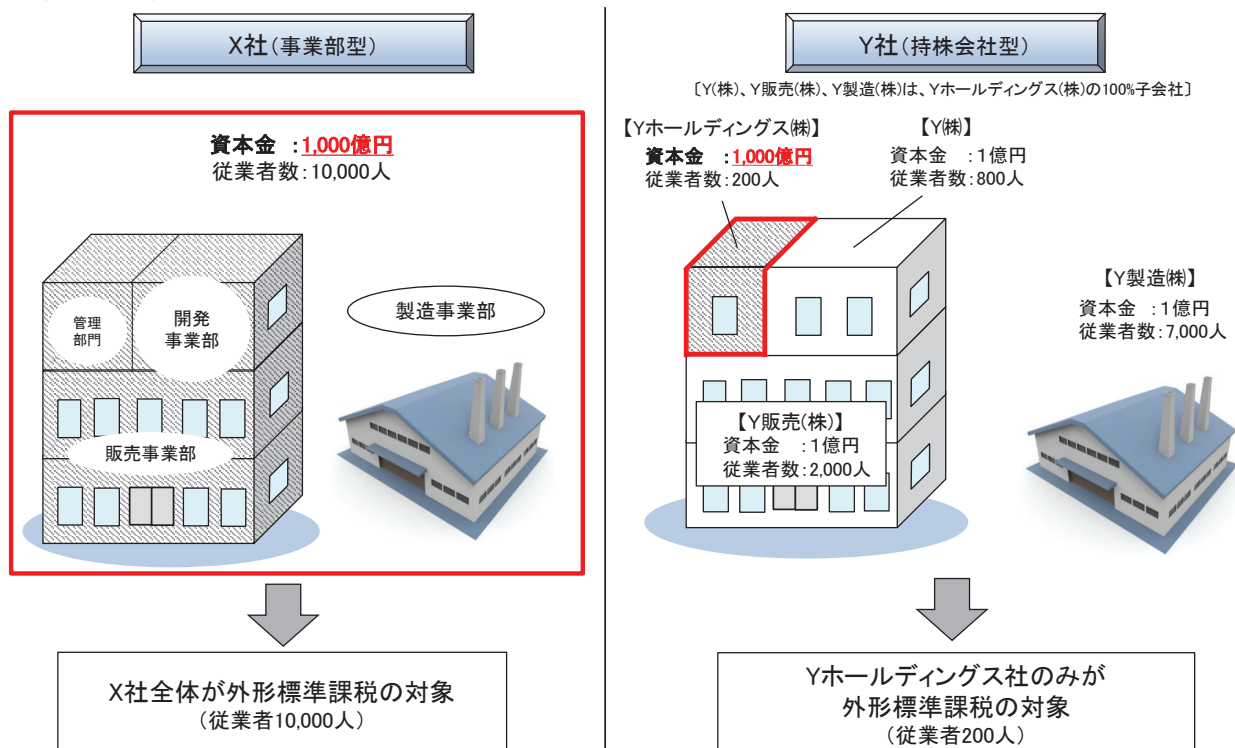
【法人事業税の課税方式】



法人事業税の外形標準課税の対象

○ 外形標準課税の対象は資本金1億円超の普通法人であるため、資本金が1億円以下であれば対象とならない。

(イメージ)



令和4年度税制改正大綱(外形標準課税関係部分抜粋)

令和3年12月10日
自由民主党
公明党

第一 令和4年度税制改正の基本的考え方

2. 経済社会の構造変化を踏まえた税制の見直し

(3) 外形標準課税のあり方

法人事業税の外形標準課税は、平成16年度に資本金1億円超の大法人を対象に導入され、平成27、28年度税制改正において、より広く負担を分かち合い、企業の稼ぐ力を高める法人税改革の一環として、所得割の税率引下げとあわせて、段階的に拡大されてきた。一方で、経済社会の構造変化に伴い、外形標準課税の対象法人の数や態様は大きく変化しており、今後、こうした原因・課題の分析を進めるとともに、外形標準課税の適用対象法人のあり方について、地域経済・企業経営への影響も踏まえながら引き続き慎重に検討を行う。

個人住民税における金融所得課税について

利子割・配当割・株式等譲渡所得割の概要

	利子割	配当割	株式等譲渡所得割
①課税主体	都道府県		
②納税義務者	利子等の支払を受ける者 (都道府県内に所在する金融機関等を通じて支払を受ける個人に限る。)	一定の上場株式等の配当等及び特定口座外の割引債の償還金の差益金額(特定配当等)の支払を受ける者(都道府県内に住所を有する個人に限る。)	所得税において源泉徴収を選択した特定口座(源泉徴収選択口座)における上場株式等の譲渡の対価等の支払を受ける者(都道府県内に住所を有する個人に限る。)
③課税標準	支払を受けるべき利子等の額	特定配当等の額	源泉徴収口座における上場株式等の譲渡に係る所得等の金額(特定株式等譲渡所得金額)
④税率	5%(所得税15%)	5%(所得税15%)	5%(所得税15%)
⑤徴収方法等			
・特別徴収義務者	利子等の支払又はその取扱いをする金融機関	特定配当等の支払をする株式の発行会社等又は支払を取り扱う金融証券会社等	源泉徴収口座を開設している金融証券会社等
・納入先	利子等の支払の事務等を行う営業所等所在地の都道府県	特定配当等の支払を受ける者の支払時の住所地の都道府県	その支払を受けるべき日の属する年の1月1日時点の住所地の都道府県
・納入方法	その支払等の際に徴収し、徴収の翌月の10日までに納入	その支払の際に徴収し、徴収の翌月の10日までに納入	源泉徴収口座における上場株式等の譲渡の対価等の支払の際に徴収し、原則として徴収の翌年の1月10日までに納入
⑥所得割との調整	(申告不可のため所得割との調整はない)	納税義務者が特定配当等、特定株式等譲渡所得金額について申告した場合には所得割で課税し、所得割額から配当割額及び株式等譲渡所得割額を控除(特定配当等については総合課税で申告した場合には、配当控除も適用)	
⑦交付金	各収入額から徴税費相当額(1%)を控除した後の金額の5分の3を市町村へ交付		
⑧税収	325億円(R2年度決算額)	1,522億円(R2年度決算額)	1,763億円(R2年度決算額)

* 平成22年1月1日より、源泉徴収口座内における上場株式等の譲渡損失と配当との損益通算が可能となり、当該配当に係る配当割については、翌年の1月10日までに、当該配当の支払を受けるべき日の属する年の1月1日時点の住所地の都道府県に対して納入することとされた。
 * 平成25年度改正により公社債等に係る課税方式の変更及び金融商品間の損益通算範囲の拡大等を行っている。なお、改正後の制度は平成28年以後に適用される。
 * 平成25年度改正により法人に係る利子割を廃止し、併せて法人税割額からの利子割の控除を廃止することとしている。なお、改正後の制度は平成28年以後に適用される。

個人住民税における金融所得に対する課税について

	【預貯金等】	【一般公社債等】	【特定公社債等】	【上場株式等】	【非上場株式】	【先物取引】
	利子	利子 譲渡損益	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">損益通算可能</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">利子</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">配当</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">譲渡損益</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">譲渡損益</div> </div>		配当	譲渡損益
税率・課税方式	利子：5%分離 ^{※1} 譲渡益：5%分離	5%分離 ^{※2}		配当：10%総合 譲渡益：5%分離	5%分離	
課税地	利子：利子支払等金融機関 所在都道府県課税 譲渡益：住所地課税	住所地課税 (源泉徴収は都道府県)		住所地課税	住所地課税	
源泉徴収・申告	利子：源泉徴収あり(利子割) 申告不可 譲渡益：源泉徴収なし 申告義務あり	源泉徴収あり (配当：配当割 譲渡益：株式等譲渡所得割) 申告任意 ^{※3}		源泉徴収なし 申告義務あり	源泉徴収なし 申告義務あり	

※1 公社債等の償還差益は譲渡益とみなされる

※2 上場株式等の配当については総合課税(10%)も選択可

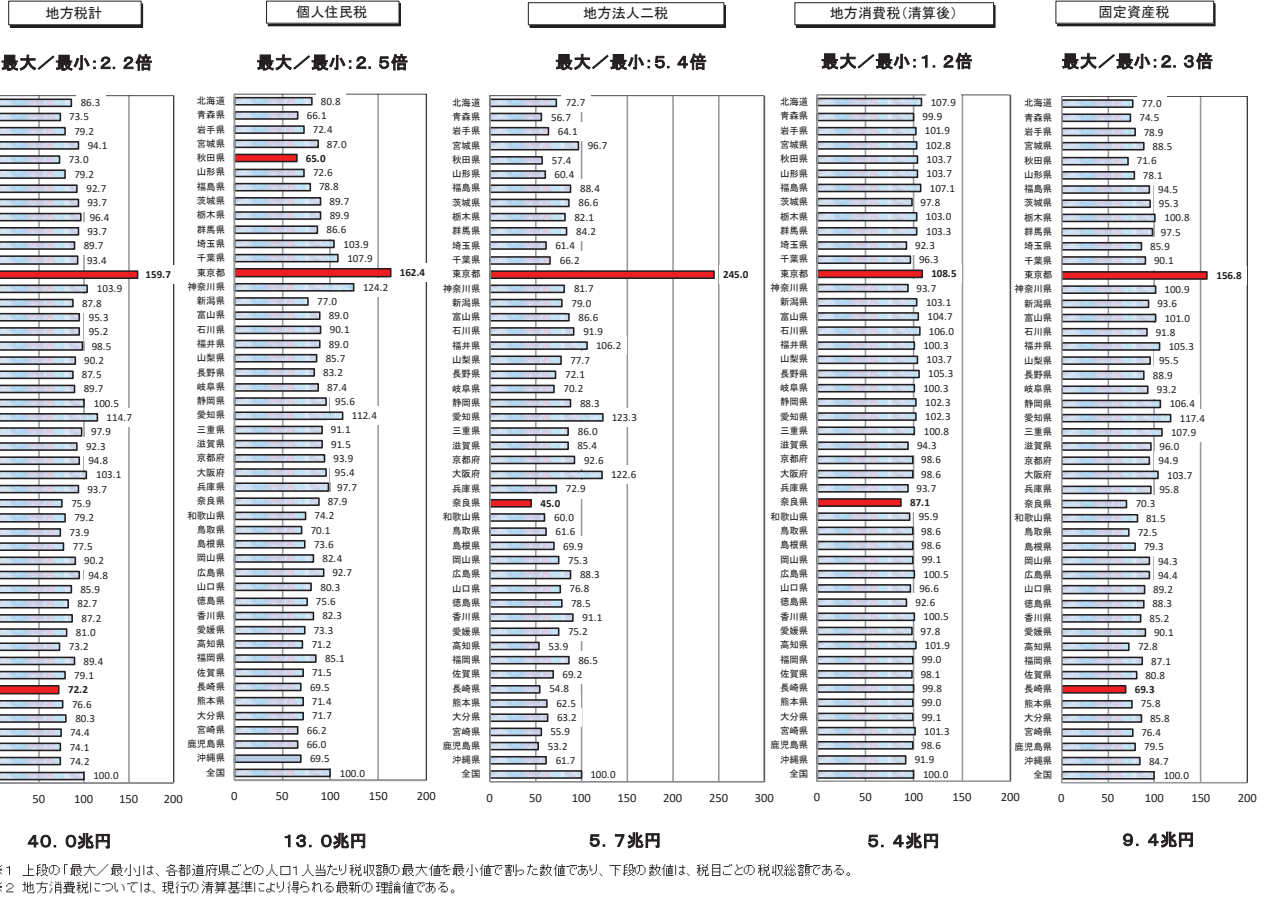
※3 上場株式等の譲渡損益に係る源泉徴収は源泉徴収選択口座内のみ。その他は申告義務あり

※4 その他の金融資産の収益・譲渡損益については、10%総合課税(源泉徴収なし・申告義務あり)

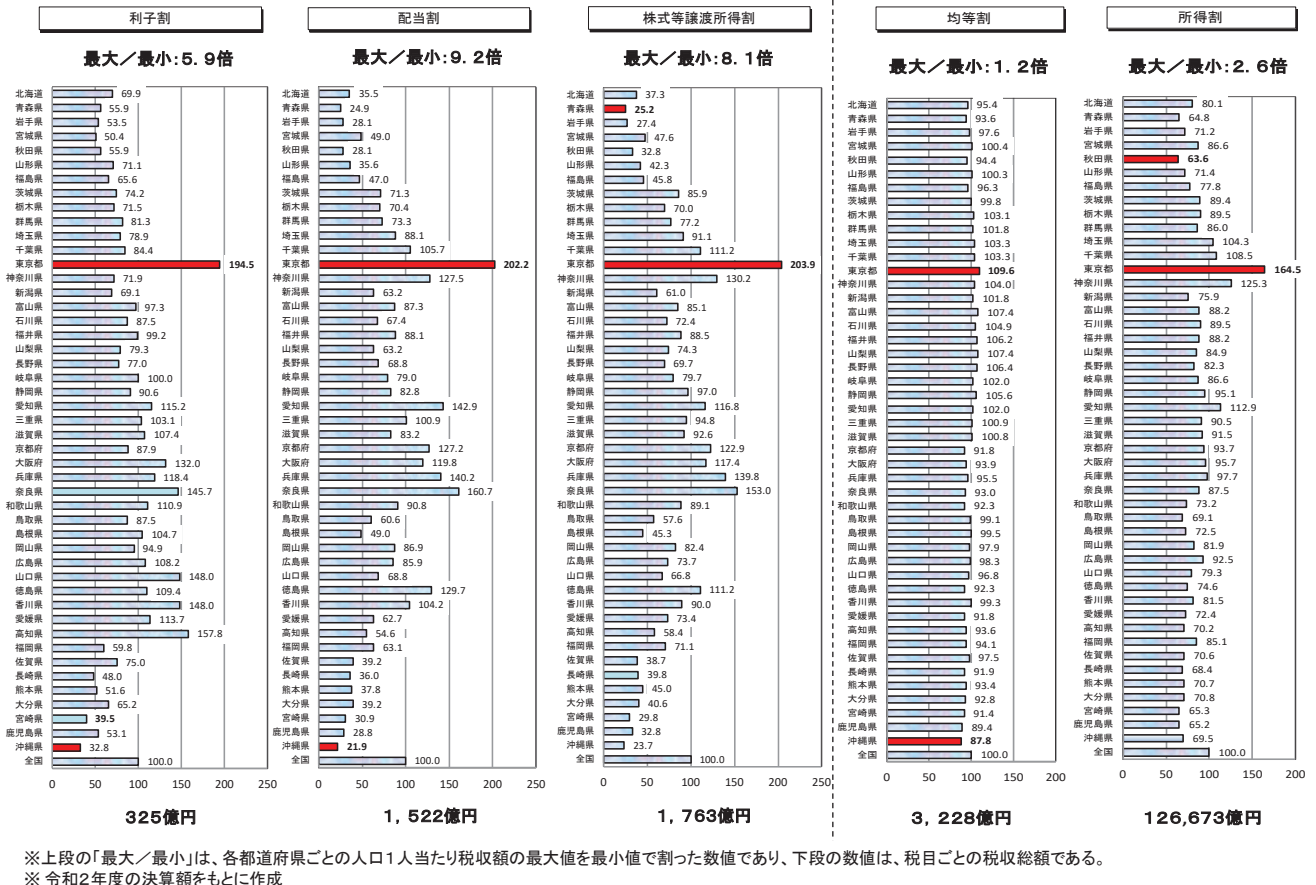
金融所得課税に係るこれまでの税制改正について

	S46	S63(利子割創設) H元(株式譲渡益に対する課税)	H15・H16(配当割・株譲割創設)	H21	H28
利子	<ul style="list-style-type: none"> 総合 源泉分離選択可 所：20%、住：非課税 (段階的に引き上げられ、S53～:35%) ※定期預金等 申告不要(源泉徴収のみ) 所：15%、住：非課税 (S53～:20%) ※要求払預金等 	<ul style="list-style-type: none"> 源泉分離 所：15%、住：5% 			※H28年より法人に係る利子割を廃止
配当	<ul style="list-style-type: none"> 総合 源泉分離選択可 (1銘柄年50万円未満等) 所：20% ※住は総合 (段階的に引き上げられ、S53～:35%) 申告不要(源泉徴収のみ) (1銘柄年5万円以下等) (S49:5万円→10万円) 所：15%、住：非課税 (S53～:20%) 		<ul style="list-style-type: none"> (H15・H16) <上場(大口株主を除く)> 総合 申告不要(源泉徴収のみ) 所：15%、住：5% ※ H25まで所7%、住3%に軽減 <非上場> 総合 申告不要(源泉徴収のみ) (少額配当のみ) 所：20% ※住は総合 		
株式譲渡益	原則非課税	<ul style="list-style-type: none"> (H元) 申告分離 所：20%、住：6% 源泉分離選択可(上場) (みなし利益方式) ※譲渡代金×5%を所得とみなし、源泉徴収 所：20%、住：非課税 (H8:5%→5.25%) 	<ul style="list-style-type: none"> (H15) 申告分離 所：15%、住：5% ※ 上場はH25まで所7%、住3%に軽減 ※ 非上場はH15のみ所20%、住6% <源泉徴収選択口座> 申告分離 申告不要(源泉徴収のみ) 所：15%、住：5% ※ H25まで所7%、住3%に軽減 ※ H15は所のみ7% 住は翌年度所得割で3%分離課税 		上場株式等の配当と譲渡損失の損益通算 ・公社債等の課税方式の変更 ・特定公社債等の利子と譲渡損失の損益通算
	※ 有価証券取引税(国税) (S28～H11)				※H26年：NISA創設 H28年：ジュニアNISA創設 H30年：積立NISA創設

人口一人当たりの税収額の指数（令和2年度決算額）

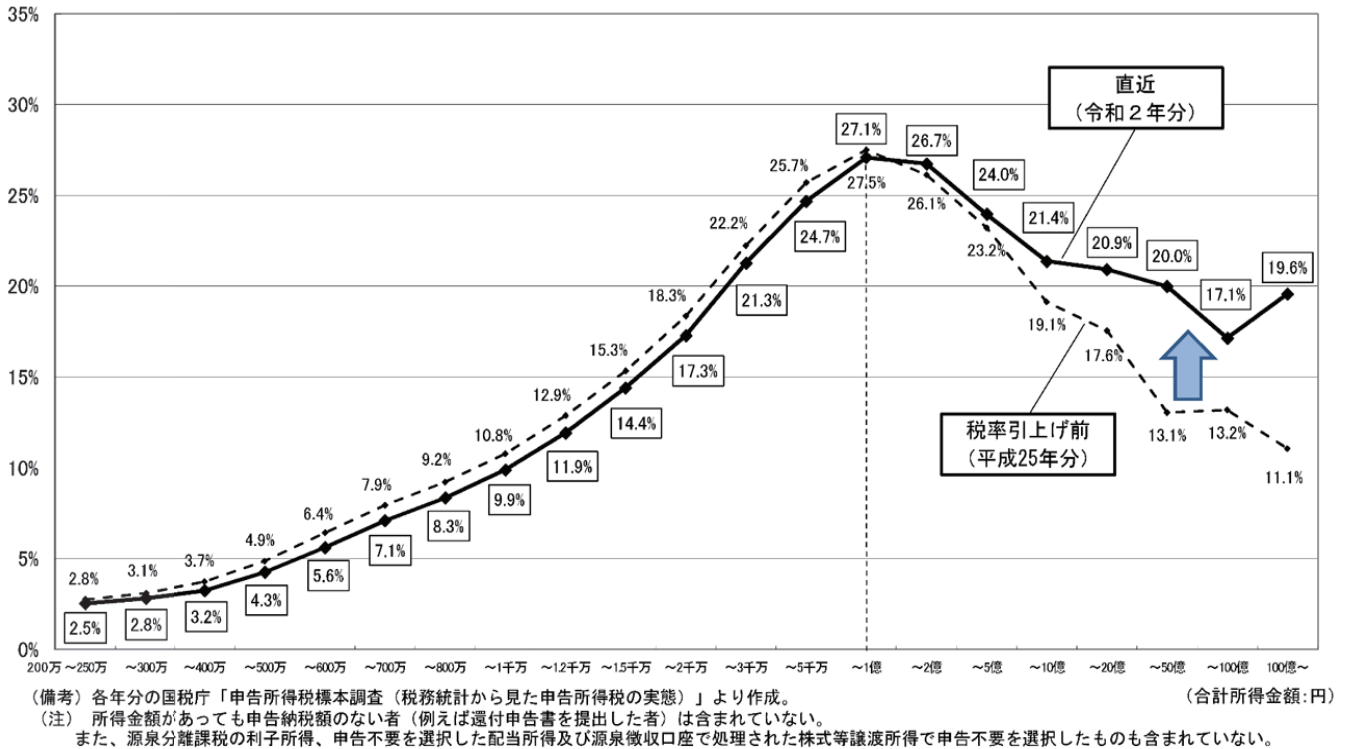


個人住民税における人口一人当たりの税収額の指数(令和2年度決算額)



申告納税者の所得税負担率

- 高所得者層ほど所得に占める株式等の譲渡所得の割合が高いことや、金融所得の多くは分離課税の対象になっていること等により、高所得者層で所得税の負担率は低下。
- 平成25年度改正において、上場株式等の譲渡所得等に対する10%（所得税：7%、住民税：3%）の軽減税率は平成25年12月31日をもって廃止され、平成26年1月1日以後は20%（所得税：15%、住民税：5%）の税率が適用されている。



令和4年度与党税制改正大綱(抄)

令和3年12月10日
自由民主党
公明党

第一 令和4年度税制改正の基本的考え方

2. 経済社会の構造変化を踏まえた税制の見直し

(1) 個人所得課税のあり方

② 私的年金等に関する公平な税制のあり方

働き方やライフコースが多様化する中で、老後の生活に備えるための支援について、働き方によって有利・不利が生じない公平な税制を構築することが、豊かな老後生活に向けた安定的な資産形成の助けとなると考えられる。

こうした観点から、令和3年度税制改正大綱では、私的年金等の拠出・給付段階の課税について、雇用の流動性や経済成長との整合性なども踏まえ、税制が老後の生活や資産形成を左右しない仕組みとするべく、諸外国の例も参考に給与・退職一時金・年金給付の間の税負担のバランスを踏まえた姿とする必要性について指摘した。私的年金や退職給付のあり方は、個人の生活設計にも密接に関係することなどを十分に踏まえながら、拠出・運用・給付の各段階を通じた適正かつ公平な税負担を確保できる包括的な見直しに向けて、例えば各種私的年金の共通の非課税拠出枠や従業員それぞれに私的年金等を管理する個人退職年金勘定を設けるといった議論も参考にしながら、老後に係る税制について、あるべき方向性や全体像の共有を深めながら、具体的な案の検討を進めていく。

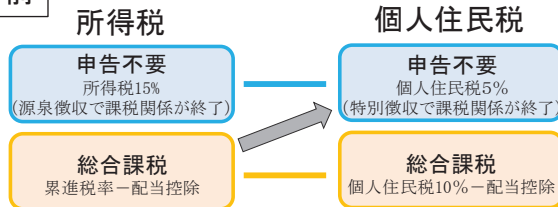
なお、高所得者層において、所得に占める金融所得等の割合が高いことにより、所得税負担率が低下する状況がみられるため、これを是正し、税負担の公平性を確保する観点から、金融所得に対する課税のあり方について検討する必要がある。その際、一般投資家が投資しやすい環境を損なわないよう十分に配慮しつつ、諸外国の制度や市場への影響も踏まえ、総合的な検討を行う。

【参考】上場株式等の配当所得等に係る課税方式(令和4年度改正)

- 改正前の制度においては、所得税と個人住民税において異なる課税方式の選択が可能。
- このため、国民健康保険等の他制度における影響を考慮して、所得税で総合課税、個人住民税で申告不要を選択するケースがある。
- 金融所得課税は、所得税と個人住民税が一体として設計されてきたことなどを踏まえ、公平性の観点から、所得税と個人住民税の課税方式を一致させることとする。

※ 令和6年1月1日施行。

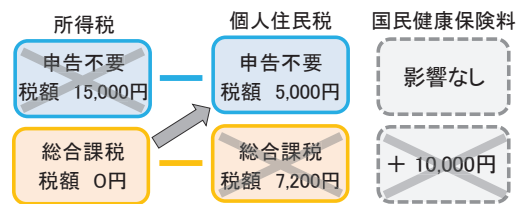
改正前



- ※ 上場株式等の配当所得等については、上記の申告不要及び総合課税に加え、申告分離課税が選択可能。
- ※ 上場株式等の譲渡所得等については、申告不要と申告分離課税の選択が可能。

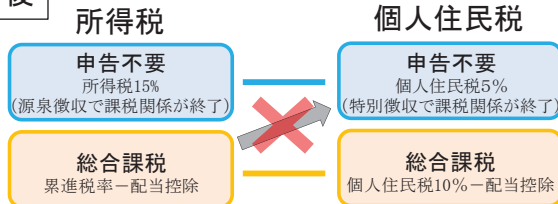
【具体例(改正前)】10万円の配当所得がある国民健康保険加入者の事例

※課税総所得金額195万円超330万円以下の場合



- ※ 国民健康保険料等の負担額は個人住民税における総所得金額をもとに計算される。国民健康保険料率は10%と仮定。
- ※ 課税総所得金額195万円超330万円以下の場合の所得税の税率は10%(復興特別所得税は勘案していない)。
- ※ 配当控除は、所得税においては10%、個人住民税においては2.8%(課税総所得金額1,000万円以下の場合)。

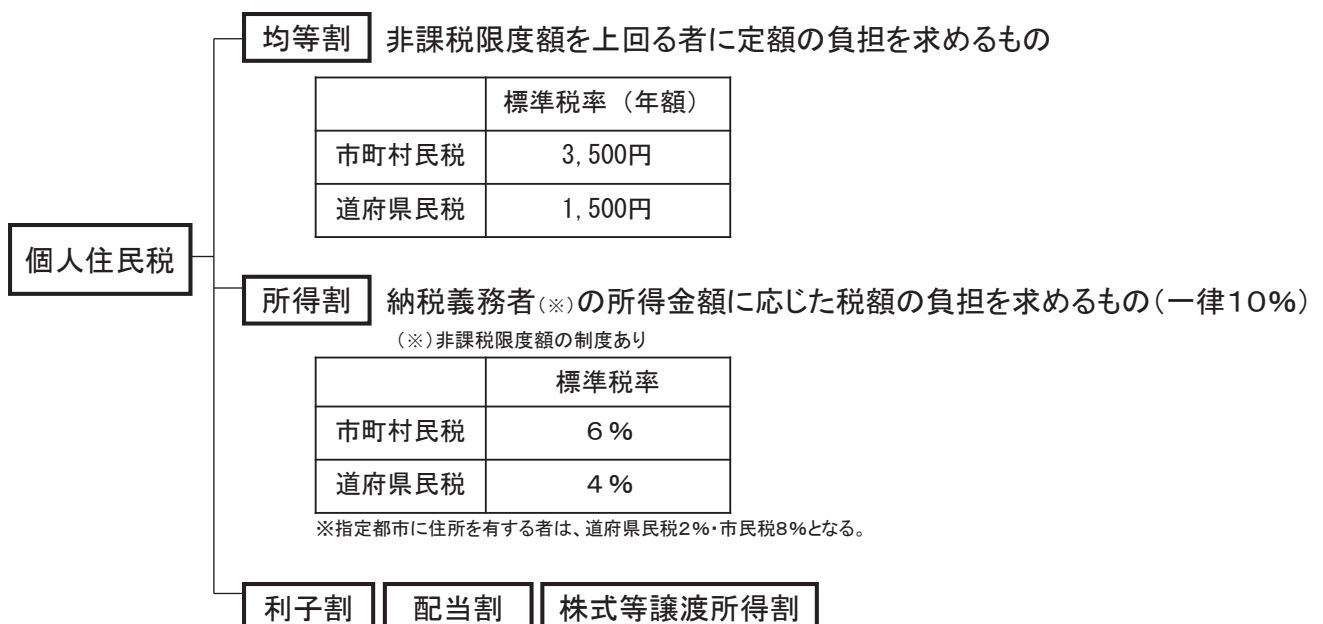
改正後



個人住民税における二地域居住の論点について

個人住民税の概要

- 個人住民税は、地域社会の費用の負担を住民が広く分かち合う「地域社会の会費」的な性格を有する税であり、1月1日に住所を有する者に対し、当該住所地団体が課税するもの。
- 市町村内に家屋敷を有する個人で、当該市町村に住所を有しない者には、均等割が課税される。



地方への人の流れと地方税について(経済財政諮問会議での議論)

令和2年10月6日
経済財政諮問会議
柳川議員提出資料
(柳川範之東京大学教授)

令和2年10月23日
経済財政諮問会議
民間議員提出資料

新しい流れをつくるための追加改革提案

柳川範之

民間議員ペーパーの議論に加えて、以下の点を提起したい。

・オンラインを活用した大学教育改革

オンラインであれば、定員の制約なし入試のあり方を変革可能
地方においても低所得でも、トップレベルの大学教育を受けるチャンスに
社会に出て仕事をしてから、大学教育を受ける学び直しができる
入試の結果ではなく、卒業に意味のある大学へ

・大企業の経営陣に「よそ者」「若者」を大幅に参加させる そのための「働き方改革」「コーポレートガバナンス改革」

多様な人材が新たな経営戦略を生む
そのために、中途採用者・女性・外国人の割合を増やす
その結果として地方や中小企業へ、大きな人の流れを作り出す

・より実態に沿った地方納税のあり方

居住実態を登録・把握することで、それに合った地方納税を可能に
例えば週末に居住する自治体への部分的な地方税納税はできないか

「新しい人の流れ」の創出で経済に活力を

2020年10月23日

竹森 俊平

中西 宏明

新浪 剛史

柳川 範之

2. 早急に取組むべき重点課題

(4) 地方への人の流れを拡大するための受け皿づくり等

① デジタル活用を通じた地方の医療・介護・教育サービスの強化

● 地方と都会のデジタル教育格差の是正が不可欠。この1年間の
小中高校での利活用状況調査を行い、課題を検証し、教員免許の
在り方や現行規制を見直すべき。

● 大学によるリカレント教育の活性化に向けて、オンラインを大胆に
可能とするよう単位上限や施設等の基準を見直し、履修しやすい仕
組みの構築等を進めるべき。

● オンライン診療の恒久化とともに、マイナンバーカードを活用して
一人ひとりが、予防・健康づくりから診療・服薬まで検査情報を含め
て、オンライン・デジタルで管理ができるようにして、二地域居住や
多地域就業をより利便性が高いものにすべき。

● 二次医療圏を軸にした高度医療体制の強化、社会福祉法人の大
規模化やIT基盤活用等を通じた介護サービスの充実、休眠預金の
利活用を通じた共助社会の強化を推進すべき。

● 二地域居住を前提とした地方税の在り方、義務教育・高校教育
の在り方を検討するなど、人の流れを作り出す自治体を後押しすべ
き。

令和2年10月23日経済財政諮問会議
武田大臣説明資料(抜粋)

民間議員からの提言に関する考え方

参考資料

【二地域居住を前提とした地方税の在り方について】

○ 個人住民税の一部を住所地以外の団体に納付する方式について、平成19年度に総務省の研究会で検討したが、「住所地以外の地方団体に個人住民税の課税権を法的に根拠付けることはできない」と結論付けられたことから、寄附金税制を応用する形で「ふるさと納税制度」が創設されている。

○ 多地域居住を行う場合に、この「ふるさと納税制度」を活用することにより、個人住民税の一部を実質的に当該居住先の地方団体に移転させることが可能となっている。

※ 個人住民税は、1月1日時点の住所地である地方団体が課税しているが、仮に、居住実態に応じて複数の団体が課税することとした場合、強制性を伴う課税の根拠となる居住実態をどのように正確に把握するのか、市町村の課税実務が極めて複雑となる、特別徴収を行う企業の負担が増えるといった課題がある。また、複数の住所を認定することとした場合には、税のみならず、住民票や選挙など様々な制度との関係についても慎重な議論が必要。

平成19年度における個人住民税を分割することに関する論点

- 平成19年度に行われていた「ふるさと納税研究会」の報告書においては、以下の4つの点（本論2の(1)～(4)）から、税を分割して納税することは困難であるとされた。

「ふるさと納税研究会報告書」(平成19年10月)(抜粋)

総括(本文・抄)

2. わかりやすく、使いやすい仕組みを目指して

(2) 寄附金税制の進化

「ふるさと納税」をあくまで「税」の分割として考えると、そこには多くの理論的、制度的障害が横たわる。税は法律によって徴税当局に課税権が保障されるが、居住地以外の地方団体に強制性を伴う課税権を認めることは難しく、また、個人住民税として考える場合、受益と負担の原則に反するなど理論的に困難な問題ある。

本論(ポイント・抄)

2. 「税」を分割する方式の可能性

(1) 受益と負担

・ 住所地の地方団体に課税される納税者と住所地以外の地方団体との間で受益と負担の関係を説明することが困難である以上、住所地以外の地方団体に個人住民税の課税権を法的に根拠付けることはできない。

(2) 課税権

・ 地方団体が、当該地方団体との間に現時点において何ら関わりのない者に対して条例の効力を及ぼし、税を課することはできないと考えられる。

(3) 租税の強制性

・ 租税の強制性に照らせば、納税者の意思により「税」の納付先を任意に選べる仕組みは、強制性を本質とする「税」とは相容れないもの。

(4) 住民間の公平性

・ 「ふるさと納税」を選択した者と住所地の地方団体に全額納税した者との間での公平性が論点となる。

経済財政運営と改革の基本方針2022 について(抄)

令和4年6月7日
閣議決定

第2章 新しい資本主義に向けた改革

2. 社会課題の解決に向けた取組

(3) 多極化・地域活性化の推進

(関係人口の拡大と個性をいかした地域づくり)

関係人口の創出・拡大や二地域・多地域居住、地方でテレワークを活用することによる「転職なき移住」の推進に向け、関係人口の実態把握とふるさと納税等の地域の取組の後押し、地方企業や地域人材との交流・連携の促進、全国版空き家・空き地バンクの活用、空き家や企業版ふるさと納税の活用等によるサテライトオフィスの整備等を進める。地域への人材還流を促進するため、地域おこし協力隊等自治体への人的支援の充実やまちづくりの中核となる経営人材の国内100地域への展開に取り組むとともに、「デジタル人材地域還流戦略パッケージ」に基づき、地域企業への人材マッチング支援等を行う。地域の稼ぐ力の向上に向け、産学官連携により地域の経済循環を担う地域密着型企業の立ち上げ等を促進する。

全国二地域居住等促進協議会（令和3年3月9日設立）

○協議会の構成

正会員 二地域居住等の促進に意欲のある地方公共団体（都道府県・市区町村）
 協力会員 関係団体、民間事業者等
 顧問 二地域居住等に造詣の深い学識経験者等

※参加地方団体
 （令和4年6月1日現在）
 42道府県、664市町村

○会長・副会長

会長 長野県（知事：阿部 守一）
 副会長 和歌山県田辺市（市長：真砂 充敏）
 栃木県那須町（町長：平山 幸宏）

○協力

国土交通省、内閣官房・内閣府、総務省、農林水産省

<設立趣旨>

我が国においては、近年、都市住民の地方への関心が高まっているとともに、国民の価値観、ライフスタイルが多様化してきている。その中で、二地域居住は、地方での豊かな自然・生活環境、自己実現、地域コミュニティへの参加や社会参画・協働、ふるさと回帰等への志向に応えるとともに、地域活性化が図られるという意義を有し、いわば人生を2倍楽しむ豊かな暮らし方として提唱され、普及促進、実践されてきている。

加えて、今般の新型コロナウイルス感染症を契機として、働き方、生き方、住まい方が大きく変わろうとしている。例えば、国民の地方への関心が一層高まってきているとともに、ICT技術の進展とも相まって、テレワークの導入等の働き方改革がより進展しつつある。このため、今後のウイズ/ポストコロナ社会にあつては、テレワーク等を前提として地方に就労を含む生活の主な拠点を移し、都市との関わりも副次的に残すという、いわゆる新しい生活様式に沿った新たな二地域居住が可能となり、より二地域居住が進展、拡大することが期待される。

このような状況のもと、二地域居住等(※)を促進することは、人の流れを生むとともに、東京一極集中の是正はもちろん、地方創生、関係人口の拡大にも資する極めて重要な課題であり、この機を逃さず、関係省庁、関係地方公共団体、関係団体・事業者等が連携して、国民的な運動として取り組んでいく必要がある。

そこで、二地域居住等の推進に係る様々な施策や事例等の情報の交換・共有や発信、課題の整理や対応策の検討・提言等を行うことにより、一層の二地域居住等の普及促進と機運の向上を図ることを目的として、この度、全国的な組織として「全国二地域居住等促進協議会」を設立することとする。

※ 二地域居住は、必ずしも定型の定義があるわけではなく、最近では、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点（ホテル等も含む。）をもうけ、旅行や年末年始の帰省、出張先といった一時的ではなく、年間通算して概ね1カ月以上の期間を過ごすことをいうとするものや定期的に一定期間以上とするものがみられる。これまでは、どちらかといえば都市での生活を主とするものと観念されてきたが、今般の新しい生活様式に沿った新たな二地域居住は、地方や郊外での生活が主となり都市との関わりも一定程度あるという形態であることから、そうした形態にも着目し対応するべく、ここでは二地域居住等という用語を用いることとする。なお、これにより、三地域以上の居住形態も含まれる。

二地域居住ハンドブック(令和4年3月 第1版)国土交通省作成(抜粋)



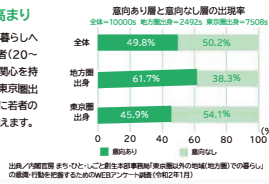
STEP 1

なぜいま「二地域居住」が注目されているの？

「二地域居住」に興味を持つ、取り組む人が確実に増えているようです。メディアなどでも目や耳にすることも増えたのではないのでしょうか？
 ここでは二地域居住が注目される理由について、データをお伝えをご紹介します。

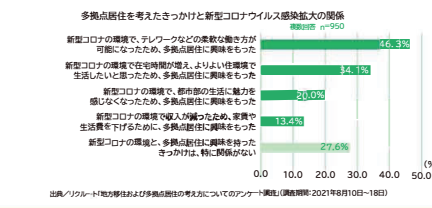
「地方暮らし」への関心の高まり

東京圏に暮らす方々に聞いた「地方暮らしへの関心度」の調査では、東京圏在住者(20～59歳)の49.8%が「地方暮らし」に関心を持っていること、地方圏出身の方が東京圏出身者よりも関心が高いこと、全体的に若者の方が関心を持っていることなどが伺えます。



コロナ禍以降の二地域居住への関心の高まり

二地域居住を考えたきっかけと新型コロナウイルス感染拡大の関係については、テレワークや在宅時間が増加したことで興味を持ったという回答が多くなっています。

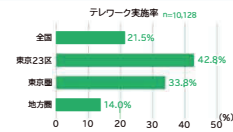


STEP 1

なぜいま「二地域居住」が注目されているの？

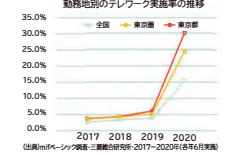
テレワーク実施率の上昇

コロナ禍以降、全国では21.5%、東京都23区では4割以上の方がテレワークを経験しています。



勤務地別のテレワーク実施率の推移

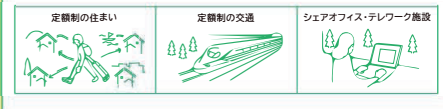
テレワーク実施率を時系列で見ると、全国的に2019年から2020年で伸びており、東京圏、中でも特に東京都の伸び率が高くなっています。



テレワークに関する企業の取組みが進み、国民の意識・行動も変化している中で、「場所を問わない暮らし」が現実的になったことから、地方に向く機会が増えたといえます。

二地域居住を助けるサービスがより身近なものに

近年、定額制居住サービスをはじめとして、生活の拠点を設けるための費用を軽減できるサービス、自由に住み替えることを可能にするサービスが増えています。そのようなサービスが浸透しつつあり、二地域居住を気軽に始められる土壌が整ってきています。



デジタル田園都市国家構想基本方針の全体像

【基本的な考え方～「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指して～】

デジタルは地方の社会課題を解決するための鍵であり、新しい価値を生み出す源泉。今こそデジタル田園都市国家構想の旗を掲げ、デジタルインフラを急速に整備し、官民双方で地方におけるデジタルトランスフォーメーション（DX）を積極的に推進。

- デジタル田園都市国家構想は「新しい資本主義」の重要な柱の一つ。地方の社会課題を成長のエンジンへと転換し、持続可能な経済社会の実現や新たな成長を目指す。
- 構想の実現により、地方における仕事や暮らしの向上に資する新たなサービスの創出、持続可能性の向上、Well-beingの実現等を通じて、デジタル化の恩恵を国民や事業者が享受できる社会、いわば「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指す。これにより、東京圏への一極集中の是正を図り、地方から全国へとポトムアップの成長を推進する。
- 国は、基本方針を通じて、構想が目指すべき中長期的な方向性を提示し、地方の取組を支援。特に、データ連携基盤の構築など国が主導して進める環境整備に積極的に取り組む。地方は、自らが目指す社会の姿を描き、自主的・主体的に構想の実現に向けた取組を推進。

【取組方針】

★解決すべき地方の社会課題

- 人口減少・少子高齢化
 - ※出生率 1.45 (2015年)→1.33 (2020年)
 - ※生産年齢人口 7,667万人 (2016年)→7,450万人 (2021年)
- 過疎化・東京圏への一極集中
 - ※東京圏転入超過数 80,441人 (2021年)
- 地域産業の空洞化
 - ※都道府県別労働生産性格差 最大1.5倍 (2018年)

デジタル実装を通じて、**地域の社会課題解決・魅力向上の取組を、より高度・効率的に推進**

デジタルの力を活用した地方の社会課題解決 (2024年度末までにデジタル実装に取り組む地方公共団体1000団体達成)

- 地方に仕事をつくる
スタートアップ・エコシステムの確立、中小・中堅企業DX（キャッシュレス決済、シェアリングエコノミー等）、スマート農林水産業、観光DX、地方大学を核としたイノベーション創出等
- 人の流れをつくる
「転職なき移住」の推進（2024年度末までにサテライトオフィス等を地方公共団体1000団体に設置）、オンライン関係人口の創出・拡大、二地域居住等の推進、サテライトキャンパス等
- 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
母子オンライン相談、母子健康手帳アプリ、子どもの見守り支援等
- 魅力的な地域をつくる
GIGAスクール・遠隔教育（教育DX）、遠隔医療、ドローン物流、自動運転、MaaS、インフラ分野のDX、3D都市モデル整備・活用、文化芸術DX、防災DX等
- 地域の特色を活かした分野横断的な支援
デジタル田園都市国家構想交付金による支援、スマートシティ関連施策の支援（地域づくり・まちづくりを推進するハブとなる経営人材を国内100地域に展開）等

- デジタル田園都市国家構想を支えるハード・ソフトのデジタル基盤整備
2030年度末までの5Gの人口カバー率99%達成、全国各地で十数か所の地方データセンター拠点を5年程度で整備、2027年度末までに光ファイバの世帯カバー率99.9%達成、日本周回の海底ケーブル（デジタル田園都市スーパーハイウェイ）を2025年度末までに完成など、「デジタル田園都市国家インフラ整備計画」の実行等を通じてデジタル基盤整備を推進。
①デジタルインフラの整備 ②マイナンバーカードの普及促進・利活用拡大 ③データ連携基盤の構築
④IGTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備 ⑤エネルギーインフラのデジタル化
- デジタル人材の育成・確保
デジタル推進人材について、2026年度末までに230万人育成。「デジタル人材地域遠流戦略パッケージ」に基づき、人材の地域への遠流を促進。
「女性デジタル人材育成プラン」に基づく取組を推進。
①デジタル人材育成プラットフォームの構築 ②職業訓練のデジタル分野の重点化 ③高等教育機関等におけるデジタル人材の育成 ④デジタル人材の地域への遠流促進
- 誰一人取り残されないための取組
2022年度に2万人以上で「デジタル推進委員」の取組をスタートし、今後更なる拡大を図るなど、誰もがデジタルの恩恵を享受できる「取り残されない」デジタル社会を実現。
①デジタル推進委員の展開 ②デジタル共生社会の実現 ③経済的事情等に基づくデジタルデバイドの是正 ④利用者視点でのサービスデザイン体制の確立
⑤「誰一人取り残されない」社会の実現に資する活動の周知・横展開

（構想の実現に向けた地域ビジョンの提示） 地方の取組を促すため、構想を通じて実現する地域ビジョンを提示。



スマートシティ・スーパーシティ



「デジ活」中山間地域



産業官協創都市



未来都市



脱炭素先行地域



MaaS実装地域

【今後の進め方】

- デジタル田園都市国家構想総合戦略（仮称）の策定（まち・ひと・しごと創生総合戦略の改訂）
国は、2024年度までの地方創生の基本的方向を定めたまち・ひと・しごと創生総合戦略を抜本的に改訂し、構想の中長期的な基本的方向を提示するデジタル田園都市国家構想総合戦略（仮称）を策定。地方公共団体は、新たな状況下で目指すべき地域像を再構築し、地方版総合戦略を改訂し、具体的な取組を推進。国は、様々な施策を活用して地方の取組を支援。

個人住民税の非住所地に係る均等割課税（いわゆる「家屋敷課税」）について

現行制度

市町村内に住所を有しない個人であっても、当該市町村内に事務所、事業所又は家屋敷を有する者は、個人住民税均等割の納税義務を負う。

(1) 納税義務者

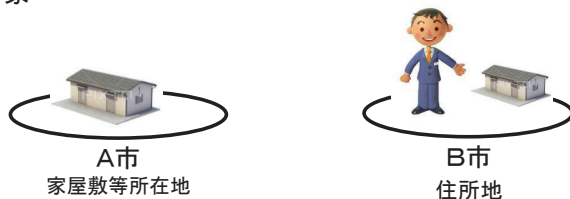
- 道府県民税：都道府県内に家屋敷等を有する個人で、当該家屋敷を有する市町村内に住所を有しない者
- 市町村民税：市町村内に家屋敷等を有する個人で、当該市町村内に住所を有しない者

(2) 税率

- 道府県民税：年額1,500円
- 市町村民税：年額3,500円
※ 東日本大震災を契機として、緊急に地方団体が実施する防災の施策に要する費用の財源を確保するため、平成26年度から令和5年度までの間、標準税率が年1,000円（市町村民税500円、道府県民税500円）引き上げられている。

(3) 非住所地に係る均等割課税（以下「家屋敷課税」という。）の対象

- 事務所、事業所
事業の必要から設けられた人的及び物的設備であって、そこで継続して事業が行われる場所（自己の所有に属するものであるか否かを問わない。）
- 家屋敷
自己又は家族の居住の用に供する目的で、住所地以外の場所に設けられた独立性のある住宅
※ 例：単身赴任中に家族が住む住宅等



$$\begin{aligned} \text{均等割の額} &= \text{A市分（家屋敷課税）} + \text{B市分} \\ &= 5,000円 + 5,000円 \\ &= 10,000円 \end{aligned}$$

家屋敷課税の課税状況（令和3年度当初課税）

- 納税義務者数：218,844人
- 税収額（推計）：約11.9億円
※令和3年度課税状況調の市町村民税の金額（7.7億円）を元に推計。

参考資料

(参考)ふるさと納税研究会報告書(平成19年10月)(抄)

総括

2. わかりやすく、使いやすい仕組みを目指して
- (2) 寄附金税制の進化

「ふるさと納税」をあくまで「税」の分割として考えると、そこには多くの理論的、制度的障害が横たわる。税は法律によって徴税当局に課税権が保障されるが、居住地以外の地方団体に強制性を伴う課税権を認めることは難しく、また、個人住民税として考える場合、受益と負担の原則に反するなど理論的に困難な問題がある。一方、寄附金税制を応用し、進化させれば、これらの問題をクリアできるだけでなく、納税者が「ふるさと」に貢献したいという「ふるさと納税」本来の趣旨を円滑に実現することができる。なお、制度の具体的な検討に当たっては、納税者の負担が極力増加しないよう配慮することとする。

本論

II 制度設計の前提となる論点

2. 「税」を分割する方式の可能性

次に、「ふるさと納税」制度について、住所地の地方団体に課税される納税者が、税金の一部を住所地以外の地方団体に納付する方式、言い換えれば、「税」を分割する方式をとることが可能かどうか、以下の論点について検討する。なお、「税」の分割の対象としては、国税の所得税も考えられるが、ここでは個人住民税を念頭に置いて検討することとする。

(1) 受益と負担

個人住民税は、地方団体の歳入の中心となる地方税の中でも基幹的地位を占めており、住所地の地方団体から行政サービスを受けている者が負担すべきもの、いわば「地域社会の会費」と位置付けられている。地方団体の行政サービスのうち、教育や福祉などの対人サービスの多くは、基本的に住民に対して提供されることから、個人住民税は、地方団体とその住民(当該団体の区域内に「住所」を有する者)に対して課税することとなっている。

「住所」を有する者の要件は、様々な定め方があり得るが、個人住民税における住所は、地方団体の課税権の帰属を決定し、納税者の納税義務を確定する効果を有することから、課税の重複を避けるため、1箇所とされている。具体的には、当該年度の初日の属する年の1月1日現在の個々の納税義務者の住所地の地方団体が、当該年度分の個人住民税の課税団体とされている。

この点に関し、課税する側の論理だけでなく納税者の意思を尊重する必要があるのではないか、あるいは住所地主義と結びついた受益者負担の原則は、人の移動が少なかった時代の税制であり見直す必要があるのではないか、といった意見もある。これらの意見が提起する問題意識はそれ自体大きな意味があるが、他方、住所地の地方団体に課税される納税者と住所地以外の地方団体との間で受益と負担の関係を説明することが困難である以上、住所地以外の地方団体に個人住民税の課税権を法的に根拠付けることはできない。

(参考)ふるさと納税研究会報告書(平成19年10月)(抄)

また、子どもや高齢者の世代が地方の豊かな環境の中で多くの行政サービスを受けて生活している一方で、税は、働き盛りの世代が数多く移り住んだ大都市圏に支払われるというギャップが生まれているとの現状認識に基づき、生涯を通じた行政サービスと税負担をバランスさせる考え方をとるべきとの意見も提起された。その背景には、地方圏で生まれ教育を受けた人材が、進学・就職を契機に大都市圏に移り住み、活躍し、定年後にふるさとなどに戻り生活するという循環が我が国の活力を支えており、このシステムを維持しなければ、地方が疲弊するばかりか、都市も含めた我が国社会の発展そのものが大きく阻害される恐れがあるという問題意識がある。

しかし、受益と負担の対応関係については、基本的に両者が時間的に近接していることが求められ、地方団体の行政サービスを賄うために必要な財源は、基本的にその時点において当該地方団体から受益している者により負担されるべきものである。その意味では、例えば、納税者が過去に地方団体から受けた教育サービスなどの受益に対する負担は、既に親の世代の納税などにより果たされているものと考えられる。

以上より、生涯を通じた受益と負担のバランスをとるという考え方は、住所地以外の地方団体が課税する直接の法的根拠とすることは困難であるが、人の移動が頻繁になり、生涯を通じた長い時間軸における受益と負担の関係を踏まえた税制のあり方を検討する必要性が高まっていることに鑑みれば、「ふるさと納税」制度の創設の必要性を裏付ける有力な論拠になり得るものと考えられる。

(2)課税権

(1)で述べたとおり、個人住民税は、地方団体がその区域内に住所を有する者に対して行政サービスを提供していることに着目し、受益と負担の関係に基づいて地方団体が課税しているものである。このため、住所地以外の地方団体に個人住民税の課税権を法的に根拠付けることはできない。また、過去の居住の事実に基づいて、過去の居住地の地方団体に課税権を認めることも困難である。

ここでいう管轄とは、場所的な概念にとどまるものではなく、地方団体の事務・利益に関わるものという意味であるが、いずれにせよ、地方団体が、当該地方団体との間に現時点において何ら関わりのない者に対して条例の効力を及ぼし、税を課することはできないと考えられる。

(3)租税の強制性

租税は、国や地方団体が、私的部門で生産された国民・住民の富の一部を公共サービスの資金の調達のために、強制的に国家・地方団体の手に移す手段である。その裏付けとなる租税法は、多数の納税義務者の財産権に関わり、納税者相互間の公平の維持が必要なことから、個々人の意思に関わらず画一的に取り扱わなければならない強行法の性質を持っている。

このような租税の強制性に照らせば、納税者の意思により「税」の納付先を任意に選べる仕組みは、強制性を本質とする「税」とは相容れないものである。主要先進諸国においても、このような税制を有する国は見当たらない。

(参考)ふるさと納税研究会報告書(平成19年10月)(抄)

(4)住民間の公平性

個人住民税の一部を分割して他の地方団体に対し納税することとした場合、「ふるさと納税」を選択した者と住所地の地方団体に全額納税した者との間での公平性が論点となる。同額の所得を有する者が、同一の地方団体の区域内に居住し、その行政サービスを受けているにも関わらず、住所地の地方団体に納付する個人住民税の金額が異なることとなることは許容されるのかという議論である。

この論点は、税制上、何らかの特別の措置を創設する場合には常に問題となり得るものであるが、その特別の措置を通じて実現しようとする政策の合理性と当該措置自体の有効性を勘案し、公平性の侵害の程度が一定の範囲内にとどまる限りにおいては、許容され得るものと考えられている。具体的に「ふるさと納税」を検討するに当たっては、住所地の地方団体に納税されるべき税額がどの程度の割合まで減少することを許容するかという形で問題となる。したがって、この論点は、「税」を分割する方式自体を否定するものではなく、「税」を分割する方式をとる場合に固有の問題ではないが、「寄附金」税制を応用する方式をとる場合(後出)においても考慮しなければならない問題である。

以上の検討から、「ふるさと納税」について、「税」を分割する方式は、とり得ないと考えられる。

(5)「寄附金」税制を応用する可能性

前述のように、「ふるさと納税」について、「税」を分割する方式はとり得ないが、「ふるさと」の地方団体に対し寄附を行った場合に税負担を軽減する措置を講ずるといって「寄附金」税制を応用する方式をとることとすれば、以下のとおり、「税」を分割する方式における問題点はクリアされると考えられる。

(1)の受益と負担の関係については、寄附は個人の自由意思に基づくものであり、受益に対する負担という性格を有するものでないことから、寄附者が地方団体に寄附を行う時点で当該地方団体からの受益があるかどうかは問題とはならないこと

(2)の課税権との関係については、寄附は、課税権に基づく課税に応じた納税とは異なることから、寄附先となる地方団体に寄附者に対する課税権が認められるかどうかはそもそも問題とはならないこと

(3)の租税の強制性との関係については、寄附は任意性を本質とするものであり、そもそも問題とはならないこと

なお、(4)の住民間の公平性については、「寄附金」税制方式による場合であっても、税負担の軽減による住民間の公平性の侵害の程度が許容される範囲内に収まるよう、税負担の軽減の程度を設定することが求められる。

資料 3 令和 4 年度第 3 回研究会
(令和 4 年 9 月 6 日) 資料

国際的な課税原則の見直しと 地方税の課税権・分割基準のあり方

法人住民税・法人事業税の課税の意義

法人住民税の意義

- 法人住民税は、地域社会の費用について、その構成員である法人にも、個人と同様幅広く負担を求めるもの。
- 法人住民税には、道府県民税と市町村民税がある。それぞれ均等割、法人税割があり、事務所等を有する法人に、その事務所等が所在する都道府県及び市町村が課税するもの。

法人事業税の意義

- 法人事業税は、法人が行う事業そのものに課される税であり、法人がその事業活動を行うに当たって 地方団体の各種の行政サービスの提供を受けることから、これに必要な経費を分担すべきであるという考え方にに基づき課税されるもの。
(注) 法人事業税の負担額は法人所得計算において損金算入される。
- 法人事業税は、事務所等を有する法人に、その事務所等が所在する都道府県が課税するもの。
- 地域間の財政力格差の拡大、経済社会構造の変化等を踏まえ、大都市に税収が集中する構造的な課題に対処するため、法人事業税の一部を分離して、特別法人事業税として課税。

法人住民税・法人事業税の納税義務者（現行）

- 法人住民及び法人事業税は、法人の「事務所又は事業所」が所在する地方団体において課すこととされている。※ 外国法人については「恒久的施設(PE)」が所在する地方団体
- 「事務所又は事業所」とは、「事業の必要から設けられた人的及び物的設備であって、そこで継続して事業が行われる場所」とされている。

地方税法（法人道府県民税及び法人事業税に係る規定を抜粋）

（道府県民税の納税義務者等）

第二十四条 道府県民税は、…第三号に掲げる者に対しては均等割額及び法人税割額の合算額によって、第四号の二に掲げる者に対しては法人税割額によって…課する。

三 道府県内に**事務所又は事業所を有する法人**

四の二 法人課税信託（法人税法第二条第二十九号の二に規定する法人課税信託をいう。…）の引受けを行うことにより法人税を課される個人で道府県内に**事務所又は事業所を有するもの**

2～9（略）※市町村民税の納税義務者等については第二百九十四条第一項に同様の規定あり。

（事業税の納税義務者等）

第七十二条の二 法人の行う事業に対する事業税は、法人の行う事業に対し、次の各号に掲げる事業の区分に応じ、当該各号に定める額により**事務所又は事業所所在の道府県**において、その法人に課する。

一・二（略）

2～11（略）

取扱通知（「地方税法の施行に関する取扱について（道府県税関係）」（抜粋）

第一章 一般的事項

第一節 通則

六 事務所又は事業所

(1) 事務所又は事業所（以下六において「事務所等」という。）とは、それが自己の所有に属するものであるか否かにかかわらず、**事業の必要から設けられた人的及び物的設備であって、そこで継続して事業が行われる場所**をいうものであること。この場合において事務所等において行われる事業は、当該個人又は法人の本来の事業の取引に関するものであることを必要とせず、本来の事業に直接、間接に関連して行われる付随的事业であっても社会通念上そこで事業が行われていると考えられるものについては、事務所等として取り扱って差し支えないものであるが、宿泊所、従業員詰所、番小屋、監視所等で番人、小使等のほかに別に事務員を配置せず、専ら従業員の宿泊、監視等の内部的、便宜的目的のみに供されるものは、事務所等の範囲に含まれないものであること。

(2) 事務所等と認められるためには、その場所において行われる事業がある程度の継続性をもったものであることを要するから、たまたま二、三か月程度の一時的な事業の要に供する目的で設けられる現場事務所、仮小屋等は事務所等の範囲に入らないものであること。

「恒久的施設(= Permanent Establishment)」について（現行）

- 事業を行う一定の場所であって企業がその事業の全部又は一部を行っている場所をいう。
（OECDモデル租税条約(2017年版)第5条第1項）
- 日本国内に恒久的施設(PE)を有している外国法人は、法人住民税及び事業税の課税対象となる。
※ 外国法人に対する規定の適用については恒久的施設(PE)をもって事務所又は事業所とされている。

恒久的施設の3類型

<p>① 支店、工場その他事業を行う一定の場所</p>	<p>I 事業の管理を行う場所、支店、事務所、工場又は作業場 II 鉱山、石油又は天然ガスの坑井、採石場その他の天然資源を採取する場所 III その他事業を行う一定の場所</p>
<p>② 建設若しくは据付けの工事又はこれらの指揮監督の役務の提供を行う場所その他これに準ずるもの</p>	<p>長期建設工事現場等（外国法人が国内において長期建設工事等[※]を行う場所をいい、外国法人の国内における長期建設工事等[※]を含む。） ※ 建設若しくは据付けの工事又はこれらの指揮監督の役務の提供で1年を超えて行われるもの。</p>
<p>③ 自己のために契約を締結する権限のある者その他これに準ずる者</p>	<p>外国法人に代わって、その事業に関し、反復して契約[※]を締結し、又は当該外国法人により重要な修正が行われることなく日常的に締結される契約[※]の締結のために反復して主要な役割を果たす者 ※ 当該外国法人の名において締結される契約、当該外国法人が所有し、若しくは使用する権利を有する財産について、所有権を移転し、若しくは使用する権利を与えるための契約又は当該外国法人による役務の提供のための契約。</p>

※ 日本が締結した租税条約において、国内法上の恒久的施設と異なる定めがある場合には、その租税条約の適用を受ける外国法人については、その租税条約上の恒久的施設を国内法上の恒久的施設とする。

※ 保管・展示・引渡しなどの活動が外国法人の事業の遂行にとって準備的又は補助的な機能を有する場合において、当該活動を行うことのみを目的として使用する事業を行う一定の場所等については、恒久的施設に含まれない（一定の場合を除く）。

国際課税における恒久的施設(PE)の意義

- 恒久的施設 (Permanent Establishment。いわゆる「PE」) は、国際課税における、国家間の課税権の調整ルール (国際的なコンセンサス)。
- 企業の国際的な事業活動から生じる利得について、本店所在国 (居住地国) とPE所在地国 (源泉地国) との課税権配分を、次のとおり規律。
 - (1) PEが認定されない限り、その国で企業の事業利得が生じても、その国には課税権なし (PEなければ課税なし)
 - (2) PE認定がある場合、事業利得のうちPEに帰属する部分だけが源泉地国に配分される課税権となる (PEに帰属する事業利得の算定)
- 地方税法における「事務所・事業所」≠ 国際課税における「PE」
 - ・ PEは、それを通じて企業の事業が行われるものとして、「事業が行われる一定の場所 (建物、機械、設備等)」又は「企業に代わり、企業の名による契約締結権を反復行使する者 (独立代理人を除く。)」を意味する。
 - ⇒ 無人設備や代理権をもった従業員も、それぞれ単独でPE認定され得る。
 ※無人設備の例：太陽光パネル、風力発電等
 - ・ 事務所・事業所は、昭和15年には既に「人的及び物的設備」とされ、無人設備や従業員のみでは、事務所・事業所認定されないこととされている。
 - ・ なお、地方税法上、外国法人については、PEをもって事務所・事業所とすることとされている。

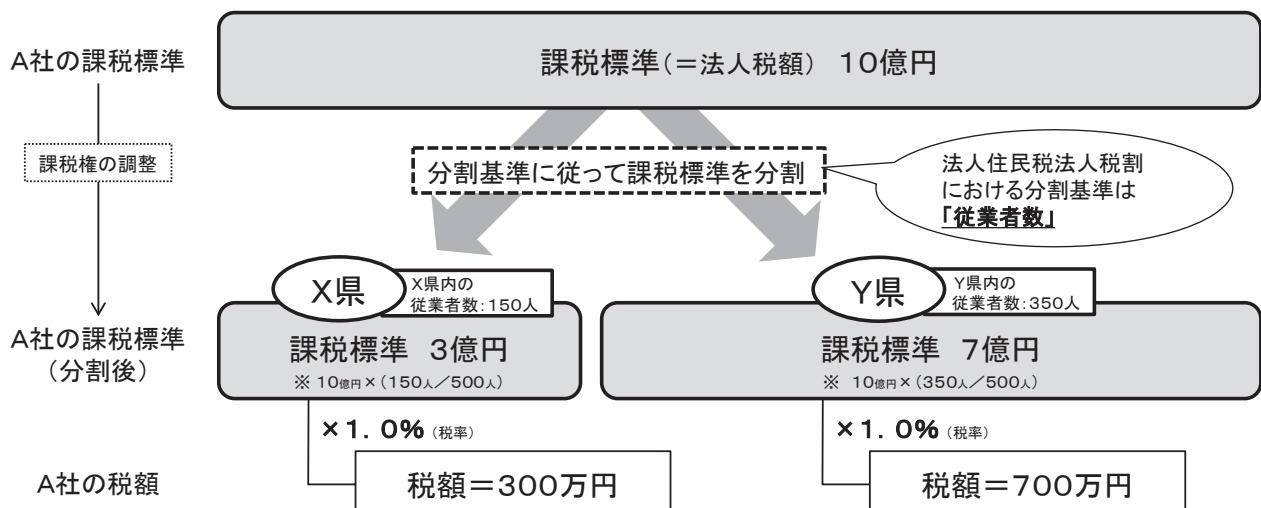
法人住民税・法人事業税の分割基準の概要

- 地方法人二税は、事務所又は事業所 (以下、「事務所等」という。) を有する法人に、その事務所等が所在する地方団体が課税。
- 法人の事務所等が2以上の地方団体にある場合、課税権の調整が必要。



「分割基準」= 課税標準を事務所等の所在する地方団体に分割する基準

(参考例) 法人道府県民税法人税割における分割基準のイメージ (法人税額が10億円のA社の場合)



法人事業税等の分割基準

	事業	分割基準	
法人事業税	製造業	従業者の数 (資本金1億円以上の法人:工場の従業者数を1.5倍)	
	非製造業	保険業	課税標準の1/2 : 事務所等の数 課税標準の1/2 : 従業者の数
		小売電気事業	
	電気供給業	送配電事業	課税標準の3/4 : 発電所に接続する電線路(一定の要件に該当するものに限る。)の電力容量 課税標準の1/4 : 事務所等の固定資産の価額
		発電事業・特定卸供給事業	課税標準の3/4 : 事務所等の固定資産で発電所の用に供するものの価額 課税標準の1/4 : 事務所等の固定資産の価額
	ガス供給業	事務所等の固定資産の価額	
	倉庫業		
	鉄道事業 軌道事業	軌道の延長キロメートル数	
法人住民税 (法人税割)		従業者の数	

法人事業税の分割基準(改正の経緯)

()は、資本金1億円以上の法人のみ。

	S26年度 (1951年度)	S29年度 (1954年度)	S37年度 (1962年度)	S45年度 (1970年度)	S47年度 (1972年度)	S57年度 (1982年度)	H元年度 (1989年度)	H17年度 (2005年度)	H29年度 (2017年度)
製造業			本社管理部門の従業者数:1/2				工場の従業者数:1.5倍	本社管理部門1/2措置の廃止	
非製造業								1/2:事務所等の数 1/2:従業者の数	1/2:事務所等の数 1/2:従業者の数
証券業				本社管理部門の従業者数:1/2			1/2:事務所等の数 1/2:従業者の数	本社管理部門1/2措置の廃止	
銀行業 保険業		1/2:事務所等の数 1/2:従業者の数							
電気供給業	小売電気事業								
	送配電事業	1/2:固定資産の価額 1/2:従業者の数	固定資産の価額		1/2:発電所用固定資産の価額 1/2:総固定資産の価額	3/4:発電所用固定資産の価額 1/4:総固定資産の価額			3/4:発電所に接続する電線路の電力容量 1/4:総固定資産の価額
	発電事業・特定卸供給事業								
ガス供給業 倉庫業									
鉄道事業 軌道事業			軌道の延長 キロメートル数						

(※) <昭和42年度> 従業者の数について、各月の延従業者の数を期末現在の従業者の数とした。
(※) <昭和57年度> 電気供給業の分割基準の改正に際し、激変緩和のための経過措置を講じた(平成29年度改正で廃止)。
(※) <平成29年度> 電気供給業の分割基準の改正は、地方税法改正法の公布の日以後に終了する事業年度から適用。

課題

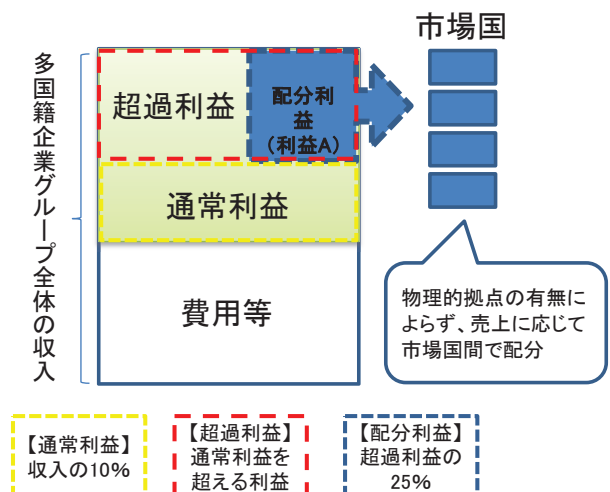
- **市場国に物理的拠点(PE: Permanent Establishment)を置かずにビジネスを行う企業の増加**
 - 現在の国際課税原則では、国内に外国企業の支店等のPEがある場合にのみ、そのPEの事業から生じた所得へ課税できるため、**市場国で課税が行えない問題**が顕在化。
- **低い法人税率や優遇税制によって外国企業を誘致する動き**
 - **法人税の継続的な引下げ**により各国の法人税収基盤が弱体化。
 - 税制面において**企業間の公平な競争条件を阻害**。

- 2015年の「BEPS最終報告書」において、経済のデジタル化に伴う課税上の課題(法人課税)について、作業を進めることに合意。
※ BEPS: Base Erosion and Profit Shifting (税源浸食と利益移転)
- **OECD/G20の「BEPS包摂的枠組み」**(現在は約140か国・地域が参加)において議論が進められ、**2021年10月8日、2つの柱による解決策に合意**。
- **第1の柱(市場国への新たな課税権の配分)**: 2023年前半に多国間条約の署名、**2024年に多国間条約の発効が目標**。
(※)議論の進捗を踏まえ、「2022年に多国間条約策定、2023年の実施」から再設定。
条約の批准に加え、各国国内法の改正も必要。
- **第2の柱(グローバル・ミニマム課税)** : 2022年に各国国内法改正、**2023年(一部は2024年)の実施が目標**。

第1の柱(市場国への新たな課税権の配分)



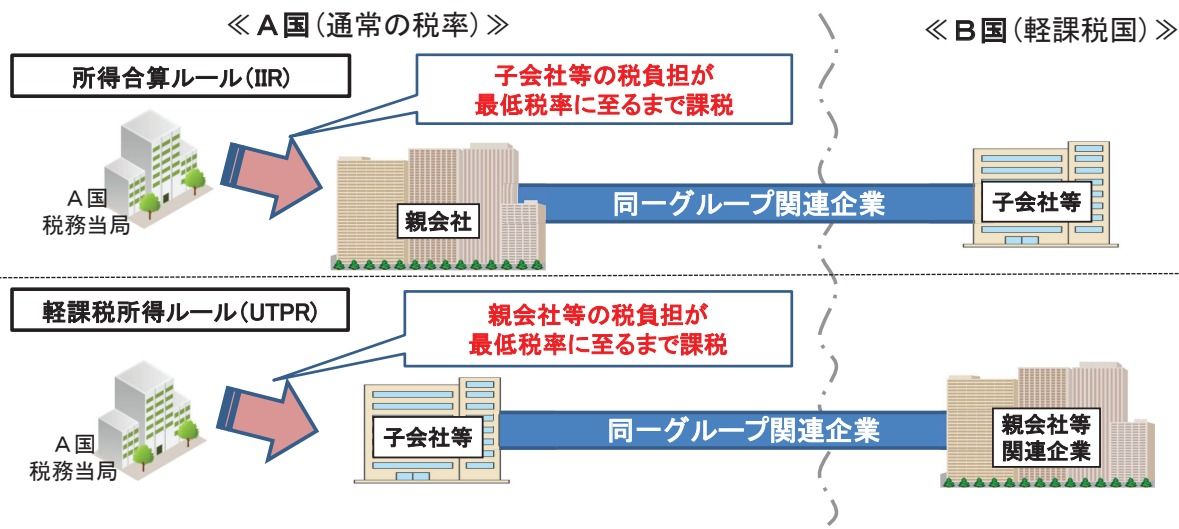
- 「課税対象(scope)」は、**売上高200億ユーロ(約2.6兆円)超、利益率10%超の大規模・高利益水準のグローバル企業**(全世界で100社程度)
- 大規模な多国籍企業グループの**利益率10%を超える超過利益の25%**を市場国に配分



第2の柱(グローバル・ミニマム課税)

令和3年11月12日
税制調査会(第5回総会)資料を
一部修正 財務省作成

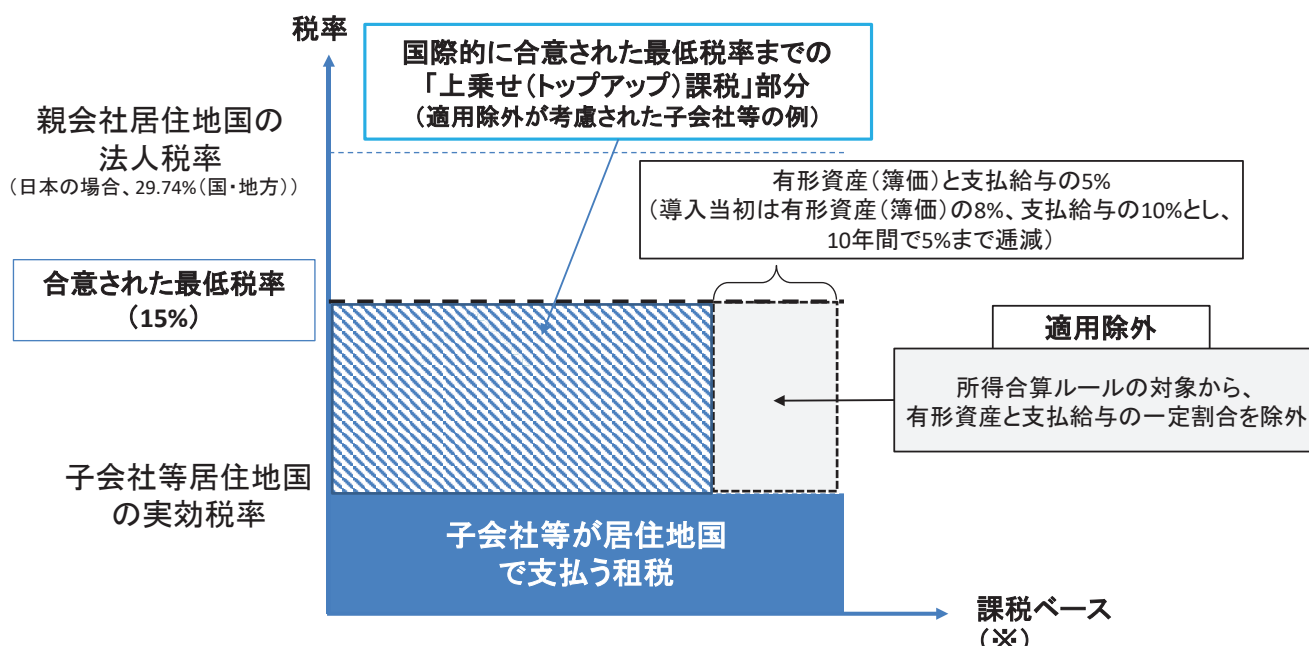
- 全ての多国籍企業グループが最低限の法人税負担をすることを確保するため、以下のルール等を導入。これらのルールを合わせてGloBE(Global Anti-Base Erosion)ルールという。
 - 年間総収入金額が7.5億ユーロ(約1,000億円)以上の多国籍企業(国別報告事項の対象となる企業と同水準)が対象。
- (1) 所得合算ルール(IIR: Income Inclusion Rule)
軽課税国にある子会社等の税負担が最低税率(15%)に至るまで親会社の国で課税
 - (2) 軽課税所得ルール(UTPR: Undertaxed Profit Rule)
軽課税国にある親会社等の税負担が最低税率(15%)に至るまで子会社等の国で課税
- (注) 海外進出の初期段階にある多国籍企業は、GloBEルールの適用開始後5年間、UTPRの適用から除外される。



第2の柱(所得合算ルールのイメージ)

令和3年11月12日
税制調査会(第5回総会)
財務省作成資料

軽課税国に所在する子会社等の税負担が国際的に合意された最低税率(15%)に至るまで、親会社の所在する国において課税を行う制度



(※) 所得合算ルールの課税ベースは、調整された財務諸表の税引前利益を使用

- ① 外形標準部分は、OECD, “Global Anti-Base Erosion Model Rules (Pillar Two)” における “Covered Taxes” には含まれない、という整理でよいか。
- ② Pillar TwoのIIRとUTPR、さらに（わが国でも導入された場合の）QDMTTについて、地方公共団体が税収を得る方向での検討が必要ではないか。
- ③ Pillar Oneによる課税は、恒久的施設が存在しない外国法人・外国非事業体を対象とする（部分がある）ことから、地方公共団体がこの税収を確保するためには、たとえば事業税については地方税法第72条の2第6項などの見直しが必要ではないか。なお、Pillar One課税のために国・地方の法人税収が減少しないかどうかについて、注意が必要である。

地方税法(抜粋)

(事業税の納税義務者等)

第七十二条の二 (略)

2～5 (略)

6 外国法人又はこの法律の施行地に主たる事務所若しくは事業所を有しない個人の行う事業に対するこの節の規定の適用については、恒久的施設をもつて、その事務所又は事業所とする。

7～11 (略)

