

## 2 地方税制の動き（平成28年度）

## (1) 税制改正の方針

平成28年度の税制改正は、経済の好循環を確実なものとする観点から法人実効税率の引下げ及び法人事業税における外形標準課税の拡大等が行われたほか、地方創生の推進に向けて税源の偏在性を是正するという名目で、地方法人特別税・譲与税の廃止とともに法人住民税法人税割の一部国税化が行われた。また、自動車取得税の廃止と併せて、グリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から自動車税及び軽自動車税に環境性能割の創設が行われたほか、消費税率の引上げに伴い、低所得者への配慮として軽減税率制度を導入することとされた。

## (2) 地方税制改正のあらまし

平成28年度地方税制改正の概要は、次のとおりである。

## ア 地方法人課税

## (ア) 地方法人課税の偏在是正

- ・ 地方法人特別税・譲与税を廃止し、法人事業税に復元する。  
(平成29年4月1日以降に開始する事業年度について適用)
- ・ 法人住民税法人税割の税率を引き下げるとともに、その引下げ相当分について、地方法人税（国税）の税率を引き上げ、地方交付税の原資とする。  
(平成29年4月1日以降に開始する事業年度について適用)
- ・ 平成29年度から、都道府県の法人事業税収の100分の5.4に相当する額を市町村に対して交付する、法人事業税交付金を創設する。  
※ 特別区相当分は、特別区財政調整交付金の財源とする。

## (イ) 法人実効税率の引下げ

- ・ 資本金1億円超の普通法人について、法人事業税所得割の税率を引き下げるとともに、外形標準課税（付加価値割・資本割）を拡大する。  
(平成28年4月1日以降に開始する事業年度について適用)

## &lt;法人事業税の税率&gt;

	改正前		改正後	
	標準税率	都の税率	標準税率	都の税率
所得割	6.0% (3.1%)	6.3% (3.4%)	3.6% (0.7%)	3.78% (0.88%)
付加価値割	0.72%	0.756%	1.2%	1.26%
資本割	0.3%	0.315%	0.5%	0.525%

※ 所得割の税率は地方法人特別税を含む。カッコ書きは地方法人特別税等に関する暫定措置法適用後の税率である。

- ・ 外形標準課税の拡大により負担が増える法人のうち、付加価値額30億円以下の法人について、負担増となる税額の一定割合（下表）を税額から控除する措置を講ずる。

	平成28年度（注1）	平成29年度（注2）	平成30年度（注3）
軽減割合	3/4	1/2	1/4

注1 平成28年4月1日から平成29年3月31日までの間に開始する事業年度について適用

注2 平成29年4月1日から平成30年3月31日までの間に開始する事業年度について適用

注3 平成30年4月1日から平成31年3月31日までの間に開始する事業年度について適用

※ 付加価値額30億円超40億円未満の法人についても、付加価値額の規模に応じて、上記軽減割合に一定率を乗じた額を控除する。

## (ウ) 地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）の創設

- ・ 地方公共団体が行う地方創生を推進する一定の事業に対し、法人が行った寄付について、平成32年3月31日を期限として、寄附金額の30%を法人事業税、法人住民税及び法人税から控除する制度を創設する。  
※ 東京都や特別区など首都圏の一部の地方公共団体への寄附は対象外とする。

## イ 自動車取得税・自動車税・軽自動車税

- (ア) 自動車取得税は、平成29年3月31日をもって廃止する。
- (イ) 環境性能割の創設

- ・平成29年4月1日から、都道府県税として自動車税環境性能割を、区市町村税として軽自動車税環境性能割を設ける。なお、軽自動車税環境性能割は、当分の間、都道府県が賦課徴収等を行う。
- ・税率は、燃費性能等に応じて、非課税、1%、2%、3%の4段階とする。
- ※ 営業車及び軽自動車の税率は、当分の間、2%を上限とする。

<新車の自家用乗用車の例>

区 分	自動車		軽自動車	
	改正前 (自動車取得税)	改正後 (環境性能割)	改正前 (自動車取得税)	改正後 (環境性能割)
電気自動車等、 H32燃費基準+20%達成車	非課税	非課税	非課税	非課税
+10%達成車	0.6%		0.4%	
達成車	1.2%	1.0%	0.8%	1.0%
H27燃費基準+10%達成車	1.8%	2.0%	1.2%	2.0%
+ 5%達成車	2.4%		1.6%	
上記以外の車	3.0%		2.0%	

※ ガソリン車（ハイブリット車を含む。）については、平成17年排出ガス基準75%低減達成車に限る。

- ・自動車税環境性能割について、その税収の一定割合を区市町村へ交付する制度を設ける。
- ・改正前の自動車税、軽自動車税をそれぞれ自動車税種別割、軽自動車税種別割とする。

(ウ) 自動車税のグリーン化特例について、軽減対象の見直しを行ったうえで、平成29年3月31日まで1年延長する。

(エ) 軽自動車税のグリーン化特例（軽課）について、平成29年3月31日まで1年延長する。

ウ 固定資産税

(ア) 中小企業者等が、平成31年3月31日までに中小企業等経営強化法に規定する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、課税標準を最初の3年度分、価格の2分の1とする措置を講ずる。

(イ) 耐震改修を行った住宅に係る減額措置を平成30年3月31日まで2年3か月延長する。

(ウ) 新築の住宅及び認定長期優良住宅に係る減額措置を平成30年3月31日まで2年延長する。

エ 地方消費税

消費税率10%への引上げ時に、酒類・外食を除く飲食品及び定期購読契約が締結された週2回以上発行される新聞を対象として、軽減税率8%（消費税率6.24%、地方消費税率1.76%）を導入する。

オ 納税環境整備

個人住民税に係る区市町村から都道府県への徴取引継特例について、平成28年度から現年度課税分のみの滞納についても対象とする。

(3) 都独自の改正

以上の地方税制の改正のほか、都においては、次の措置等を講ずることとした。

○ 固定資産税・都市計画税

小規模住宅用地に係る都市計画税の軽減措置、小規模非住宅用地に係る固定資産税等の減免措置及び商業地等に係る固定資産税等の負担水準の上限引下げ措置について、平成28年度においても継続する。

耐震化のための建替え又は改修を行った住宅に対する固定資産税等の減免措置を平成30年3月31日まで2年3か月延長する。

○ 次世代自動車の導入促進税制

電気自動車（燃料電池自動車を除く。）及びプラグインハイブリッド自動車に対する自動車税及び自動車取得税の課税免除措置の適用となる新車新規登録等の期間を、平成33年3月31日まで5年延長する。

※ 燃料電池自動車に対する自動車税及び自動車取得税の課税免除措置の適用となる新車新規登録等の期間は、平成27年度に平成33年3月31日まで延長している。

#### (4) 平成28年度東京都税制調査会答申の概要

東京都税制調査会（以下「都税調」という。）は、地方分権の時代に相応しい地方税制及び国・地方を通じた税制全体のあり方を検討し、都の立場からだけでなく、地方全体の立場から提言していくことを使命として、平成12年5月に創設された知事の諮問機関である。

3年間を1期とする都税調において、平成28年度は第6期の2年目にあたる。平成28年度は、幅広くかつ中長期的な視点から、地方自治体の自主的・自立的な行財政運営のために必要な、総体としての地方税財源の拡充と安定的な地方税体系のあり方や、車体課税を含む環境税制等について検討・審議を重ねてきた。さらに、東京における税をめぐる諸課題として、大都市特有の財政需要や税に対する理解の促進、都の重要施策を支える税制の役割等についても議論を深めてきた。以下、答申の概要を紹介する。

##### ア 税制改革の視点

次世代を含めた国民が安心して希望を持って暮らせる社会経済システムの構築に向け、将来を見据えた中長期的な視点からの税制改革が必要

##### (ア) 地方自治を支える分権改革

地方自治とは、地方自治体が住民の意思を尊重し、自らの財源と責任に基づき自主的・自立的に行財政運営を行うことで初めて実現できるもの。総体としての地方税財源の拡充が必要

##### (イ) 財政の持続可能性の確保

歳出全般にわたる効率化を進めるとともに、税負担のあり方について国民的な議論を進めるなど、歳入面からの見直しが必要

##### (ウ) 時代の変化に対応した税制の実現

- a 少子・高齢化、人口減少社会に対応した税制の実現に向け、税と社会保険料それぞれの負担構造を検討し、それらを合わせた負担のあり方や世代間における負担の公平性について総合的に検討するべき
- b 支援を必要とする者に配慮した税制の実現に向け、歳出面の充実と併せ、税制においても所得再分配機能を適切に発揮する必要
- c 環境に配慮した税制の実現に向け、税制の一つの基軸に「環境」を捉え、現在の世代だけではなく将来世代の利益をも考慮

##### (エ) 税に対する理解を深める取組の重要性

納税による社会参加の意義や受益と負担に対する理解を深めることで「自分たちがこのまちを支えている」という意識を醸成するとともに、住民が共感できる取組が必要

##### (オ) 活力ある社会経済の実現

社会経済の活力の原動力は人材であり、全ての人々が自らの意志でチャレンジできる社会を目指し、多様な人材を活かす社会の構築に向けた施策を推進するべき。行政サービスの充実とともに税制を効果的に活用することで、社会経済の活力向上に税制が寄与

##### イ 税制改革の方向性

##### (ア) 地方税体系のあり方

- a 地方自治体の役割の大きさを踏まえれば、自主財源の充実強化が不可欠。特に地方税の充実を図ることにより、自主性・自立性を高めていくべき
- b 住民に不可欠なサービスを継続的に提供するためには、地域間の偏在が小さく、税収が安定的な地方税体系を構築することが重要
- c 課税自主権の活用により自主税源を拡充し、自らの財源と責任に基づき、自立的な行財政運営を行うことができるよう努めるべき
- d 所得循環の生産、分配、支出という三つの課税ポイントでバランス良く課税。所得課税、消費課税、資産課税を適切に組み合わせ、全体として均衡のとれた税体系を構築する必要

##### (イ) 地方消費税

- a 地方消費税は、世代間の負担の公平を確保でき、地域間の偏在が小さく、税収が安定的で、地方自治体の運営を支える自主財源としてふさわしい税
- b 消費税率10%引上げまでの間、地方自治体は社会保障をはじめとする施策の財源を十分に確保できないおそれ。国は必要な財政措置を確実に講ずべき
- c 軽減税率は、高所得者もその恩恵を受けるため、所得再分配効果が小さい。低所得者の税負担軽減策としては、給付付き税額控除の導入も一つの選択肢
- d 地方消費税の清算基準は、税収を最終消費地に帰属させるための指標であり、都道府県間の財政調整のために用いるべきではない
- e 地方自治体が行政サービスを十分かつ継続的に提供できるよう、安定的な自主財源として地方消費税を一

段と充実していくよう、国へ強く求めていく必要

(ウ) 地方法人課税

- a 地方自治体が行う福祉、教育、社会資本整備などの行政サービスは、法人の事業活動を支えており、法人には応分の負担を求めることが必要
- b 廃止が決定された法人事業税の暫定措置により、都では平成28年度までの累計で約1.5兆円もの損失
- c 外形標準課税は、法人の事業活動の規模に応じた薄く広い課税により公平性を確保するもの。付加価値割等の外形基準は税収の安定化に寄与
- d 分割基準の見直しにあたり、これを財政調整の手段として用いることは、行政サービスの受益と法人の事業活動との対応関係を歪め、基準そのものの信頼を失わせることになるため、断じて許されない
- e 法人住民税法人税割の国税化により、都のみならず、特別区や市町村も多くの自主財源を失っている。法人住民税に復元し、総体としての地方税財源を拡充する方向がとられるべき
- f 企業版「ふるさと納税」は、受益に対する負担という地方税の原則に反する。税制の本質を歪める場当たり的な措置であり、抜本的に見直すべき

(エ) 個人所得課税

- a 個人住民税は都道府県、区市町村の重要な基幹税の一つであり、地域社会の費用を住民が広く負担する税として、今後も重要な役割を担っていくべき
- b 所得格差の拡大を放置すれば、社会経済の活力を維持することは著しく困難。特に低所得の若年層や子育て世帯などの現役世代に対する支援の必要性が高い
- c 税負担のみならず社会保険料負担も一体として捉えた上で、持続可能な社会の発展に資する個人所得課税の抜本改革がなされることが望まれる
- d 今後の個人所得課税のあり方として、「公平な制度の構築」、「公平な負担の実現」という視点が不可欠であり、納税者間の負担の公平感を高める方向での改革が必要
- e 高所得者ほど控除額が大きくなる現行の所得控除を再編するとともに税額控除を積極的に導入するべき。給付付き税額控除導入の是非についても検討を行っていくべき

(オ) 車体課税等の自動車関連税

- a 自動車の走行は様々な行政需要をもたらし、自動車が社会に与える負荷は広範かつ多大。その対価として相応の負担を求めることに十分な合理性あり
- b 車体課税は、持続可能な社会を実現するため、環境重視の考え方を税制に組み込み、より積極的に環境関連税制として位置付けることが極めて効果的
- c 欧州諸国と同様に、課税標準をCO<sub>2</sub>排出量ベースに切り替えた課税へと変革していくことが考えられる。環境重視の考え方の定着化を図るためには、保有段階における環境性能割の導入を積極的に検討することが望ましい
- d エコカー減税等の措置が低燃費・低公害車の普及に寄与する反面、大幅な減収が生じ、地方自治体は今後、自動車関連税を充実確保することが重要な課題
- e 燃料課税は、化石燃料の消費が地球温暖化に与える影響等を考慮し、本則税率を上回る現行税率を当面は維持するべき

(カ) 環境税制

- a 環境重視の考え方を税制の中に組み込み、税制のグリーン化を推進していくことが不可欠。我が国の環境関連税収の対GDP比は1.5%と低い比率にとどまり、CO<sub>2</sub>排出抑制の観点から、この比率を高めていくことが適当
- b 我が国の温室効果ガス排出量の9割超を占めるCO<sub>2</sub>の排出削減対策の強化が不可欠。地球温暖化対策のための税は、諸外国と比べて税率水準が著しく低く、排出抑制のインセンティブはあまり機能せず
- c 化石燃料に対してCO<sub>2</sub>排出量に応じた税負担を求めていく必要。現実的な課税方法は、地球温暖化対策のための税の更なる税率の上乗せが妥当
- d 税率の上乗せを行う場合には、地方自治体の役割に見合った財源確保のあり方を検討する必要。用途は地方自治体の裁量に委ねることも検討するべき
- e 温室効果ガス削減目標を達成するには、森林吸収源対策が不可欠。全国的な森林環境税導入の際は、既に多くの地方自治体を実施している住民税への超過課税との関係に配慮し、地方自治体の意見を踏まえて調整するべき

ウ 東京における税をめぐる諸課題

(ア) 東京における財政需要

- a 首都機能をも担う東京には、約1,300万人の都民生活、他県からの昼間流入者、外国人への対応等、

大都市特有の膨大な財政需要が存在

- b こうした財政需要が存するにもかかわらず、近年の地方税制改正の動向は地方税財源の拡充に向けた本質的な議論が置き去りに。総体としての地方税財源を拡充する方向がとられるべき

(イ) 税に対する理解の促進

- a 子どもから社会人に至るまで、段階に応じて継続的に租税教育や税情報の提供に取り組むことが重要。租税に対する関心や理解の深まりは主催者意識の醸成につながるもの
- b 税情報の提供は、税の使途を「見える化」するとともに都民の視点に立った情報提供を行うことで、「納得して納めていただく」ことに主眼をおいた取組を推進すべき
- c 租税教育は、納税についての理解と共感の醸成に焦点を当てるべき。特に社会に出る一歩手前の高校生や大学生への充実が重要

(ウ) 都の重要施策を支える税制の役割

- a 都が直面する山積している政策課題の解決に向けては、規制や補助金等を補うものとして税制を活用することも有効な方策の一つ
- b 特定の政策目的を実現するために税制を活用する場合には、施策の必要性に加え、合理性・有効性・相当性の観点等から慎重に検討する必要。導入後の影響や効果を継続的に検証することも必要