令和８年度東京都税制調査会報告

令和８（2026）年 11 月９日

東　京　都　税　制　調　査　会

はじめに

東京都税制調査会は、地方自治体の自主的・自立的な行財政運営を可能とする地方税財政制度を構築する観点から、あるべき地方税制及び国・地方を通じた税制全体のあり方について議論を重ねている。

今日、人口減少、国際情勢、物価高騰、災害頻発など、社会経済をめぐる状況は大きく変化している。それに対して、地方自治体が担う社会保障、教育、安全、環境、産業、公共インフラ等、住民生活に必要な公共サービスを実施するための財源を安定的に確保するうえで、地方税財源の拡充は不可欠である。

とくに重要なのは、地方税財源が公共サービスとして還元される実感を持つことができる行財政運営に努めつつ、税負担の公平を確保するために、すべての世代を通じた住民の理解を求めることである。それとともに、国・地方を通じた財政の持続可能性を確保すること、首都東京と全国各地の連携を推進して共存共栄をはかること等の視点も求められる。

本年度、当調査会は、税制改革に関する基本的視点を確認したうえで、喫緊の課題である「ふるさと納税」、地方法人課税、個人住民税利子割、所得課税を取り巻く環境変化と個人事業税、自動車関連税制等の論点について検討し、その議論を本報告として取りまとめた。

本報告が税制改革の議論を進めるうえで活用され、社会の発展に貢献することを願ってやまない。

東京都税制調査会会長　池上 岳彦

目次

Ⅰ　税制改革の視点 1
　１　少子高齢・人口減少社会 1
　２　地方分権改革の推進 4
　３　財政の持続可能性の確保 6
　４　地方税体系の在り方 8
　５　所得格差に対応した税制 9
　６　税制のグリーン化 10
Ⅱ　税制改革の方向性 14
　１　真の地方自治の確立に向けた税制度の在り方 14
　　（１）「ふるさと納税」 15
　　（２）地方法人課税 27
　２　時代の変化に対応した税制度の在り方 38
　　（１）個人住民税利子割 40
　　（２）所得課税を取り巻く環境変化と個人事業税 47
　　（３）自動車関連税制 52

（参考資料）
（東京都税制調査会委員名簿）
（東京都税制調査会へ意見を求める文書）
（東京都税制調査会設置要綱）

Ⅰ　税制改革の視点

１　少子高齢・人口減少社会

- 我が国は、本格的な「少子高齢化・人口減少時代」に突入している
- 社会保障給付費が増加し、その財源として公費負担が行われるが、これまで税収だけで賄えず、公債を通して将来世代に負担を先送りしてきたことは、国・地方の財政状況及び社会保障制度の持続可能性からみても問題
- 全ての世代でその能力に応じて負担し支え合い、必要な人が必要な社会保障サービスを受けることができる全世代型社会保障の構築が必要
- 人口減少に関しては適切なエビデンスに基づいて議論することが必要
- 税と社会保険料を合わせた負担の在り方、世代内及び世代間における負担の公平性等、社会保障財源全体のあるべき姿について総合的に検討する必要がある

・　我が国は、本格的な「少子高齢化・人口減少時代」に突入している。

・　近年、合計特殊出生率[1]は、平成 17（2005）年の 1.26 から緩やかな上昇傾向にあったが、ここ数年は下降傾向となり、令和７（2025）年は 1.14 と過去最低を更新した[2]。出生数は 671,270 人[3]と戦後最少を更新し、少子化の傾向が長期にわたり継続している。

・　65 歳以上の人口は令和８（2026）年１月１日現在、3,619 万人（総人口に占める割合は 29.4％）、75 歳以上は 2,137 万人（同割合は 17.4％）となっている[4]。

---

[1] 15 歳から 49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性がその年齢別出生率で一生の間に生むとしたときの子どもの数に相当

[2] 厚生労働省「令和７（2025）年人口動態統計（確定数）の概況」（令和８年９月）

[3] 厚生労働省「令和７（2025）年人口動態統計（確定数）の概況」（令和８年９月）

[4] 総務省統計局「人口推計 -2026 年（令和８年）６月報-」（令和８年６月 19 日）

・　現在の傾向が続けば、令和 52(2070)年には、我が国の人口は約 8,700 万人、出生数は約 50 万人となり、高齢化率は約 38.7%に達する[5]という厳しい見通しが示されている。
・　年金、医療、介護、子供・子育て等の社会保障給付費が増加の一途をたどり、令和８（2026）年度予算ベースで 144.1 兆円となっており、その財源は社会保険料が 84.5 兆円、税等の公費負担が 56.6 兆円である[6]。これまで公費負担を税収だけで賄えず、公債を通して将来世代に負担を先送りしてきたことは、国・地方の財政状況にとっても、社会保障制度の持続可能性からみても問題である。
・　今大切なのは、全ての世代で能力に応じて負担し支え合い、必要な人が必要な社会保障サービスを受けることができる全世代型社会保障を構築することである。
・　そのために、国及び全ての地方自治体が少子化対策を大きく前進させることにより「少子化・人口減少」の流れを変えるとともに、全ての人が望みどおりに働き、結婚・出産・子育て等の希望をかなえられる社会を構築することが重要である。
・　令和７（2025）年、都内の出生数は 10 年ぶりに増加に転じた。
・　なお、都の合計特殊出生率が低い水準にあることを少子化・人口減少の要因であるとする議論もみられる。しかし、合計特殊出生率は、進学・就職等で多くの未婚女性が転入する都市部の率が低く算出され、これのみで特定地域の少子化を論じるのは不適切である。これらに関する適切なエビデンスに基づいて、少子化・人口減少の解決策を模索すべきである。
・　全世代型社会保障の構築に向け、積極的な施策を推進するとともに、その財源を充実・確保しなければならない。その際、社会保険料は稼得収入等がベースとなっていること等により、負担が逆進的である[7]と

[5] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和５年推計）」（出生中位(死亡中位)推計）（令和５年４月）
[6] 厚生労働省ホームページ「社会保障の給付と負担の現状（2026 年度予算ベース）」
[7] 社会保険料は、リスクに応じて負担を求めるという保険の特性を背景に、所得税と比して、家計の事

ともに現役世代の負担が大きい構造となっていることを踏まえて、税と社会保険料を合わせた負担の在り方、世代内及び世代間における負担の公平性等、社会保障財源全体のあるべき姿について総合的に検討する必要がある。

情に応じた人的控除が適用されない、定額部分がある、標準報酬月額に上限があるなどの特徴がある。（東京都税制調査会「令和６年度東京都税制調査会報告」（令和６年 10 月 30 日））

２　地方分権改革の推進

- 地方自治体は、豊かな地域社会の実現に向け、重要な役割を果たしており、今後も経済社会の構造変化に対応すべく取組が求められている
- 地域の課題に自主的に取り組めるように権限を拡大し、それに見合う持続可能な地方財政基盤を構築することが必要であり、税制改革はこれを促進するものでなければならない

・　地方分権改革は、地域の実情に応じ、地方自治体が自らの判断と責任において、自主的・自立的な行財政運営を行い、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現することにより、国民の生活の向上を図るものである。

・　これまでの累次にわたる地方分権改革においては、事務・権限の移譲及び義務付け・枠付けの見直しが行われてきた。しかし、地方分権の推進を財政面から裏付ける財政改革は十分とは言えず、地方自治体の主体性及び裁量の拡大に必ずしもつながるものではなかった。

・　そうした状況においても、地方自治体は、子育て支援・学校教育の充実、産業の活性化、地元の魅力を高めるまちづくり等、豊かな地域社会の実現に向け重要な役割を果たしてきた。

・　今後も、地方自治体には、従来からの行政サービスにとどまらず、豪雨災害、地震等の自然災害等に対する都市のレジリエンス向上、全ての住民が尊厳をもちながら安心して暮らせる環境の整備、少子高齢化、脱炭素化、デジタル化など経済社会の構造変化に対応すべく取組が求められており、ますますその役割が大きくなっていく。

・　近年の地方自治法改正では、地方に対する国の「指示」を拡大する特例等もみられたが、むしろ必要なのは、地方自治体がこれらの課題に自主的・安定的に取り組めるように権限を拡大し、それに見合う持

続可能な地方財政基盤を構築することであり、税制改革はこれを促進するものでなければならない。

３　財政の持続可能性の確保

- 財政再建は我が国にとって避けては通れない課題。行政サービスのための財源を安定的に確保する上では、それを支えるための負担が不可欠
- 国及び地方自治体は、納税者たる国民・住民に真摯に向き合い、社会保障関係経費等の増大に対応した国税及び地方税の充実・確保等を進め、その中で歳出の不断の見直しとともに、所得・資産の捕捉、課税ベースの適正化、滞納整理の推進等、国民・住民の公平感を高める努力が必要

・　我が国の財政状況は、令和６(2024)年度の国・地方の歳出純計額約 204 兆円に対し、国税・地方税を合わせた税収約 127 兆円に過ぎず、歳出に対する割合は約 62%にとどまる[8]。

・　また、国・地方を合わせた長期債務残高は令和８(2026)年度末で約 1,344 兆円（GDP 比 194%）に達する見込み[9]である。その内訳は、国が約 87.6%を占めており、我が国の財政悪化は、国の長期債務残高の増加によるところが大きい。特に、近年顕在化している物価上昇等を背景に、金利が上昇している状況では、財政再建の要請は更に高まっている。

・　我が国の租税負担率と社会保障負担率を合計した国民負担率は約 45.7%（令和８(2026)年度）であり、諸外国と比較しても低い水準にある[10]。昨今、負担軽減のみを強調する議論もみられるが、社会保障、教育、安全、環境、公共インフラ等、国民・住民の生活に必要な行政サービスのための財源を安定的に確保する上では、それを支えるための負担が不可欠である。

・　さらに、財政再建を進めるためには、「受益の見える化」を進めて、

[8] 総務省「令和８年版『地方財政の状況』（地方財政白書）」（令和８年３月）
[9] 財務省ホームページ「国及び地方の長期債務残高」（令和８年４月）
[10] 財務省ホームページ「国民負担率の国際比較」（令和８年４月）

国税及び地方税が行政サービスとして還元される実感を持つことができる行財政運営に努めつつ、税負担の公平を確保することが重要である。特に、負担感を強めている現役世代の理解を求めることが欠かせない。

- そのため、国及び地方自治体は、納税者たる国民・住民に真摯に向き合い、社会保障関係経費等の増大に対応した国税及び地方税の充実・確保等を進めるべきである。
- また、国が行う施策によって地方税の減少、地方経費の増大等が生じる場合、地方財政の自立性及び国・地方を通じた財政の持続可能性を確保するために、財源措置を講ずるのは当然である。
- 税負担を求める以上、デジタル技術、AI 等を活用し、業務の効率化や生産性の向上に努めるなど、歳出の不断の見直しは不可欠である。あわせて、所得・資産の捕捉、税と社会保険料の役割分担の見直し、課税ベースの適正化、滞納整理の推進等、国民・住民の公平感を高める努力も必要である。

４　地方税体系の在り方

- 地方自治体が、自主的・自立的な行財政運営を行えるよう、担うべき事務と権限に見合う地方税財源の充実・確保を図るとともに、偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系を構築すべき
- 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するとともに、所得課税・消費課税及び資産課税を適切に組み合わせ、均衡のとれた税体系とすることが重要

・　我が国の財政は、国と地方の歳出の配分が４対６であるのに対して、租税収入の配分は国税と地方税で６対４と逆転している。
・　地方自治体が、自主的・自立的な行財政運営を行えるよう、担うべき事務と権限に見合う地方税財源の充実・確保を図るとともに、偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系を構築すべきである。
・　財源保障機能と財源調整機能を持つ地方交付税については、その機能が十分に発揮されるように確保すべきである。
・　地域には、そこに住む人のほか、生産活動に従事する人、消費活動を行う人がおり、それぞれ当該地域の行政サービスを享受している。そのため、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（事業税《生産局面》、住民税《分配局面》、地方消費税《支出局面》等を組み合わせて）課税することが望ましい。
・　また、地方自治体が提供する行政サービスの財源となる税を住民が広く公平に分かち合うためには、所得課税、消費課税及び資産課税を適切に組み合わせ、均衡のとれた税体系とすることも重要である。
・　特に住民税については、当該地方自治体の住民が納税者となり、行政サービスからの受益に応じた負担関係を明確に認識できる税であることに留意すべきである。

５　所得格差に対応した税制

● 所得格差の拡大は経済社会の活力と安定を阻害しかねない問題であり、解決に向けて、社会保障、教育、労働政策等の総合的な取組が必要。これらの給付に必要な歳出の確保と併せ、税制においても所得再分配機能を適切に発揮することが求められる

・　国民の所得格差が社会問題となっている。再分配所得ジニ係数[11]は平成 11（1999）年以降 0.38 前後で推移しているものの、当初所得ジニ係数は上昇傾向を示している。加えて、所得分配の改善度を比較すると、税制の所得再分配効果は社会保障制度の再分配効果を大幅に下回っている[12]。

・　我が国の非正規雇用者比率は 36.5％と高い水準にある。非正規雇用者比率の高止まりは、高齢者の労働参加の拡大等が影響している部分もあるが、就職氷河期世代をはじめとして非正規雇用となっている者が一定程度存在している[13]。非正規雇用は収入等の面で正規雇用に比べて条件が劣るなど、多くの課題を抱えている。例えば、非正規雇用者のうち 66.2％が年間収入 200 万円未満となっている[14]。

・　所得格差の拡大は経済社会の活力と安定を阻害しかねない問題であり、解決に向けては、社会保障、教育、労働政策等、総合的な取組が必要であり、これらの給付に必要な歳出の確保と併せ、税制においても所得再分配機能を適切に発揮することが求められる。

・　所得再分配の観点から、税務行政をはじめとする DX 等を推進し、全ての世帯について所得・資産を適切に捕捉することが重要である。

---

[11] 分布の集中度あるいは不平等度を表す係数で、所得格差を測る尺度として一般的に用いられている。０に近づくほど分布が均等で平等に、１に近づくほど分布が不均等で不平等となる。

[12] 厚生労働省「令和５年所得再分配調査報告書」（令和７年 12 月）

[13] 総務省「労働力調査（詳細集計）2025 年（令和７年）平均結果」（令和８年２月）

[14] 総務省「労働力調査（詳細集計）2025 年（令和７年）平均結果」（令和８年２月）

６　税制のグリーン化

- 世界中で脱炭素化に向けた動きが加速
- 国及び都は、温室効果ガス排出量の削減目標等を相次いで表明。令和 32（2050）年までのネット・ゼロに向けた様々な取組を推進
- 環境重視の経済社会を構築していくためには、環境負荷に応じて負担を求める、環境負荷をコスト化しその抑制を図るなど、税制の一つの基軸に「環境」を据え、税制のグリーン化を推進していくことが不可欠

（気候変動対策等をめぐる海外と国の動き）

・　平成 27（2015）年、「パリ協定」が採択[15]され「世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて２℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をする」、「できるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21 世紀後半には、温室効果ガス排出量と（森林等による）吸収量のバランスをとる」との目標が掲げられた。

・　令和５（2023）年には、IPCC（国連気候変動に関する政府間パネル）により、温室効果ガスを急速かつ大幅に削減する必要性を指摘した「第６次評価報告書」が公表された。

・　このような中、140 を超える国と地域が令和 32（2050）年までのネット・ゼロ[16]にコミットするなど、世界中で脱炭素化に向けた取組を進めている。

・　特にヨーロッパでは、国境調整措置を伴うカーボンプライシングの導入をはじめとする積極的な取組がみられる。

---

[15] 京都議定書に代わる温室効果ガス削減のための新たな国際枠組み（平成 28 年 11 月発効）

[16] 温室効果ガスが排出される量と吸収・固定される量の差し引きがゼロになることをいう。令和２（2020）年 10 月の「2050 年カーボンニュートラル宣言」以降、国は、カーボンニュートラル又は脱炭素という用語を用いてきたが、近年、国際的な文脈においては、ネット・ゼロと表現することが一般的であることを踏まえ、固有名詞等の場合を除き、原則「ネット・ゼロ」を用いる。

・　我が国でも、令和２（2020）年に「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。
・　令和５（2023）年には GX 推進法[17]が施行され、GX 経済移行債の発行、GX リーグ参画企業による自主的な排出量取引の試行開始、化石燃料賦課金の導入決定[18]等の取組が進められてきた。また、令和７（2025）年 2 月には、GX に向けた投資の予見可能性を高めつつ、取組の中長期的な方向性を官民で共有するため、同法に基づいた「GX2040 ビジョン」が策定されるとともに、10 年後の令和 17（2035）年に温室効果ガスを 60％削減[19]するという新しい削減目標を盛り込んだ「地球温暖化対策計画」が閣議決定された。さらに、令和８（2026）年には、排出量 10 万 t 以上の事業者の排出量取引が義務化された。

（都の動き）

・　都においては、平成 20（2008）年、環境確保条例の改正により、全国に先駆けてキャップ＆トレード制度[20]を導入した。
・　令和３（2021）年には、「ゼロエミッション東京戦略 2020 Update & Report」を策定し、令和 12（2030）年までに都内の温室効果ガス排出量を 50％削減[21]する等の目標を掲げた。
・　令和４（2022）年には、「東京都環境基本計画」を改定し、令和 32（2050）年のあるべき姿の実現に向けて、具体的な目標と施策の在り方を示した。同年 12 月には環境確保条例を改正し、令和７（2025）年度から新築建物への太陽光発電等再エネ設備の設置及び EV 充電設備の設置等の義務化が開始されるとともに、キャップ＆トレード制度の強化等も実施された。

---

17 「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」（令和５年法律第 32 号）
18 GX 経済移行債は令和 5（2023）年に発行に向けた取組を開始。化石燃料賦課金の導入は令和 10（2028）年の予定。
19 平成 25（2013）年度比
20 温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度。なお、この制度は「キャップ＆トレード制度の首都圏への波及に向けた東京都と埼玉県の連携に関する協定」に基づき、同県の目標設定型排出量取引制度との間で相互のクレジット取引を可能にしている。
21 平成 12（2000）年比、令和３（2021）年１月にはダボスアジェンダ会議において小池知事が表明

・　さらに、歴史的合意となったパリ協定から 10 年が経過し、気候変動対策が正念場を迎える中、令和７（2025）年３月には、「ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ」を策定し、令和 17（2035）年までに都内の温室効果ガス排出量を 60％以上削減[22]する等の新たな目標を掲げている。

（税制のグリーン化に向けた取組）

・　税制のグリーン化とは、環境に負荷を与える製品・行為について税を重くし、環境にやさしい製品・行為に対する税を軽くする措置である。特に前者については、外部不経済の内部化に寄与するとともに、環境保全に係る費用は、原因者が環境負荷に応じた負担を負うべきであるとする「原因者負担の原則」及び将来にわたる環境への影響抑止という「世代間公平」とも合致する。

・　我が国では、国税における地球温暖化対策のための税（地球温暖化対策税）のほか、所得税、法人税、自動車重量税等、地方税における自動車税、事業所税、固定資産税等に、税制のグリーン化として、環境に配慮した様々な特例措置が講じられている。

・　都においては、平成 11（1999）年には、グリーン化の取組として、国に先駆け、自動車税の超過不均一課税制度を創設した。平成 21（2009）年より、中小企業者の省エネ設備等の取得を税制面から支援する目的で事業税の減免措置、環境負荷の小さいゼロエミッション・ビークル（Zero Emission Vehicle［ZEV］）[23]の取得を税制面から支援する目的で自動車税を課税免除する措置を講じている。令和４（2022）年には、環境性能の高い東京ゼロエミ住宅の普及に向けて、一定の要件を満たす新築住宅の不動産取得税を最大で全額減免する制度を創設した。

・　脱炭素化に向けた動きが世界的に大きな潮流となる中、環境を重視した経済社会への速やかな移行が必要である。「2050 年ネット・ゼロ」

[22] 平成 12（2000）年比
[23] 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車

目標の実現に向け、人々の意識変革、技術開発、規制、排出量取引、税制等、多様な手法を組み合わせることで、積極的に環境施策を展開していくことが重要である。

- そのためには、環境負荷に応じて負担を求める、環境負荷をコスト化し抑制を図るなど、税制の一つの基軸に「環境」を据え、税制のグリーン化を推進していくことが不可欠である。
- 税制のグリーン化によって得られた税収を GX 施策に活用していくことで、更なる環境改善効果と持続可能な社会の実現が期待される。

Ⅱ　税制改革の方向性

１　真の地方自治の確立に向けた税制度の在り方

・　真の地方自治とは、地方自治体が住民の意思に基づいて、自らの財源と自らの責任により行財政運営を行うことで初めて実現できるものである。
・　その確立には、地方税の原則に沿った税制度と地方自治体の役割に見合った税財源の確保が重要である。
・　本年度、本調査会では、真の地方自治の確立に関連する課題として、「ふるさと納税」及び「地方法人課税」について議論してきた。
・　「ふるさと納税」は、地域の活性化や自然災害を被った地方自治体の復興支援等に寄与していると言われることもある一方で、居住地の地方自治体に納めるべき個人住民税を、寄附を通じて居住地以外の地域に移転させる仕組みとなっており、受益と負担の関係を歪める制度である。なお、被災地支援税制の在り方については、今後議論を進めていく。
・　また、法人事業税及び法人住民税は、地方自治体にとって重要な基幹税であるが、これまで、国は、地域間の財政力格差の変化等を理由として、「偏在是正」の名の下に地方法人課税における国税化措置（譲与税化、交付税化）を進めてきた。これらの措置は地方自治体の自主財源である地方税を縮小するものであり、地方自治の根幹を脅かすものである。
・　本調査会として、これらの課題について、以下、意見を述べていく。

（１）「ふるさと納税」

ア　「ふるさと納税」の状況

- 平成 20 年度税制改正により創設された「ふるさと納税」は、令和７（2025）年度に受入額が全国で約１兆 3,314 億円と対前年度比で約５％増となり、増加の一途を辿っている。令和８（2026）年度の住民税控除額も約 9,524 億円と対前年度比で約９％増と増加が続いている
- 寄附受入額が増加している一方、上位 20 自治体が全自治体の収益額の約２割を占めるなど、地方自治体間の収支状況に偏りが生じている
- 寄附金獲得を目的とした地方自治体の過剰な返礼品競争が起こっており、総務省による「ふるさと納税」の運用に関する見直しが行われている

（「ふるさと納税」の概要）

・　「ふるさと納税」は、平成 20 年度税制改正において、「生まれ育ったふるさとに貢献できる制度」、「自分の意思で応援したい自治体を選ぶことができる制度」として創設された個人所得課税における寄附金控除制度である。

・　地方自治体に対して寄附した場合、住民税における寄附金税額控除の基本分と特例分が適用され、寄附額のうち 2,000 円を超える部分について、一定の上限額[24]はあるものの、原則として、所得税と個人住民税から全額が控除される。

・　令和元年度税制改正において、地方自治体からの毎年の申出に基づき、総務大臣が基準に適合する団体を「ふるさと納税」の対象として指定する制度に見直されている。

・　しかし、都は、制度自体に様々な問題があるとして、これまで「ふ

[24] 所得税は（寄附額－2,000 円）×所得税率、住民税基本分は（寄附額－2,000 円）×10%、同特例分は（寄附額－2,000 円）×（100%－10%－所得税率）、所得税の所得控除の上限は総所得金額等の 40%、住民税基本分の所得控除の上限は総所得金額等の 30%、同特例分は所得割額の２割が限度

るさと納税」の対象としての指定の申出を行っていないため、令和元（2019）年６月１日以後に支出された都に対する寄附金は、「ふるさと納税」の対象外となっている。

（「ふるさと納税」による寄附額等の状況）

- 平成 27 年度税制改正における控除限度額の引上げ（個人住民税所得割額の１割から２割への引上げ）と、給与所得者等の寄附者が、確定申告をせずに寄附金税額控除を受けられる仕組みである「ふるさと納税ワンストップ特例制度」の創設により、利用者及び寄附額が大幅に増加している。
- 令和７（2025）年度の「ふるさと納税」受入額は、全国で約１兆 3,314 億円と対前年度比で約５％増と増加の一途を辿っている[25]。また、令和８（2026）年度の住民税控除額も約 9,524 億円と対前年度比で約９％増と増加が続いている。
- 「ふるさと納税」受入額が増加している一方、地方自治体間の受入額や収支状況に偏りが生じている。令和７（2025）年度の各地方自治体の収支状況について推計[26]すると、上位 20 自治体の収益額が、収支が黒字となった全自治体の合計収益額約 5,788 億円の約２割を占めている。

（「ふるさと納税」制度の見直し）

- この間、寄附金獲得を目的とした地方自治体の過剰な返礼品競争が起こり、上記のとおり、総務大臣が「ふるさと納税」の対象となる地方自治体を毎年指定する制度が開始されたほか、募集に要する費用を寄附金額の５割以下とすること、返礼品については、返礼割合を３割以下とすること及び地場産品とすることが定められた。

---

[25] 参考資料１「『ふるさと納税』の受入額及び住民税控除額（全国計）」

[26] 収支計算方法は寄附受入額－住民税控除額－経費＋交付税相当分。寄附受入額及び経費は令和７（2025）年度受入額の実績、住民税控除額は令和８（2026）年度課税における実績、交付税相当分は住民税控除額×75％による推計

・　令和５（2023）年度には、募集経費、返礼品等に関する基準の厳格化等の見直し、令和６（2024）年度には、ポイント付与事業者による募集の禁止、地域との関連性が希薄な役務を対象外とするなどの基準の見直し、さらに、令和７（2025）年度には、「付加価値基準」における算出方法の明確化、返礼品等の調達費用の妥当性確保、返礼品確認事務の効率化等が行われた。
・　令和８（2026）年度には、寄附金活用可能額の設定、使途の公表義務付けとともに、令和９（2027）年度寄附分から、「ふるさと納税」に特別に認められている特例控除額の定額上限（給与収入１億円相当）が設定されるなど、一定の見直しが行われている。

イ　「ふるさと納税」の問題点

- 「ふるさと納税」は、居住地以外の自治体へ税源を移転する仕組みであり、地方税の原則である受益と負担の関係を歪めているとともに、垂直的公平の観点でも大きな問題
- 一般的に、返礼品の送付も含めたプロセス全体が「ふるさと納税」と認識されており、「寄附」という考え方そのものを棄損する面がある
- 「ワンストップ特例制度」は、地方から国への財源の移転と同じであり、不合理な制度
- これまで国による見直しが繰り返されてきたが、受益と負担の関係や寄附本来の趣旨という本質的な問題の解決には至っていない
- 返礼品調達費のほか様々な費用により、本来、地方自治体によって住民への行政サービスとして提供されるべき財源が地方自治体の外に流出
- 令和８（2026）年６月、会計検査院は、「ふるさと納税」が地方財政にマイナスの影響があると指摘した。また、都が明らかにしたように、所得税の減収に連動して、交付税原資の減少に加え、住民税減収の補填による地方交付税の減少も生じており、地方財政の持続可能性の観点からも深刻な問題

（受益と負担の関係）

・　「ふるさと納税」による寄附金は、地域の活性化に資するとともに、自然災害を被った地方自治体の復興支援に寄与していると言われることもあるが、この制度については多くの問題点が挙げられる。

・　そもそも地方自治体の役割は、返礼品に示されるような私的財ではなく、地域社会を住民が共同で運営していくための行政サービスの提供である。

・　地方自治体の主要財源である個人住民税は、地域社会の費用に応じて負担すべきであり、この「受益と負担の関係」は、地方税の原則である。それに対して、「ふるさと納税」は、居住地の地方自治体に納めるべき個人住民税を、寄附を通じて居住地以外の自治体に移転させる仕組みとなっており、受益と負担の関係を歪める制度である。
・　また、ふるさととは一般に生まれ育った故郷のことを意味する言葉であるが、「ふるさと納税」では、ふるさととは関連のない地方自治体に対する寄附も可能であり、その名称から想起される内容と実態が乖離している。
・　加えて、「ふるさと納税ワンストップ特例制度」の適用を受けた場合、本来は国税である所得税から控除する税額について、寄附者の居住する地方自治体の個人住民税から全額控除される。これは地方から国への財源の移転と同じであり、不合理な制度である。

（寄附とはかけ離れた実態）

・　本来「寄附」とは、行為者の自発的な意思に基づく経済的利益の無償の供与であり、一定の自己負担が伴うことを前提としている[27]。しかし、「ふるさと納税」は、各種ポータルサイトを通じて、主に返礼品の取得を目的とする、いわば官製通販ともいえる状況となっているなど、本来は見返りを求めないことが前提の「寄附」とはかけ離れた利用が常態化している。加えて、国による「ふるさと納税」制度に関する見直しが繰り返されてきたが、受益と負担の関係や寄附本来の趣旨という本質的な問題の解決には至っていない。
・　これらの点について、国は、「ふるさと納税」の制度自体は、返礼品を前提としているわけではなく、制度の枠外において寄附を受けた地方自治体が返礼品を送付するかどうかを独自に判断しているとの考

[27] 「法人等による寄附の不当な勧誘の防止等に関する法律」（令和４年法律第 105 号）では、当該法律における「寄附」について、個人が法人等に対して、①無償で財産に関する権利を移転すること、②無償で財産上の利益を供与すること（遺贈、債務免除）と定められている。

え方に立っている。

・　しかしながら、一般的には、返礼品の送付も含めたプロセス全体が「ふるさと納税」と認識されており、その利用は実質において「寄附」とは性格を異にする。

・　「ふるさと納税」は、特例分の税額控除が認められることにより、「寄附」に伴う自己負担が極めて小さくなっていることから、寄附者によっては、そもそも寄附という意識すら持っていない可能性もあり、むしろ寄附という考え方そのものを棄損する面があるとさえ言える。

・　また、返礼品競争が過熱し、寄附者に関するデータ管理、仲介業者との契約等に地方自治体職員の多くの時間・労力が割かれる事態となっている。令和７（2025）年においても、返礼品競争の過熱の影響から、地方団体の指定が取消しとなる事案が複数発生している。

・　地方自治体が「ふるさと納税」を利用して多くの寄附を集めるようになるほど、財政的に寄附金に依存する割合が高く、また、元々資金調達力で不利な立場にある社会福祉法人、NPO 法人等、公益性が高い活動に対する寄附の原資が目減りしている懸念もある。

（課税の公平）

・　同じ所得層であるにもかかわらず、「ふるさと納税」の寄附者が返礼品を受領する場合、寄附を行っていない人よりも実質的に有利な取扱いを受けることになり、水平的公平の観点で問題がある。

・　また、「ふるさと納税」は、寄附者が高所得者であるほど、所得税と個人住民税から控除される年間上限額が高くなる。これにより、少額の自己負担で数多くの寄附を行うことが可能になり、結果的に多くの返礼品を受け取ることができるため、垂直的公平の観点でも大きな問題がある。

・　令和８年度税制改正により、特例控除額に定額上限（給与収入１億

円相当）が設けられたが、対象者は極めて少ないため[28]、垂直的公平の実現等、本質的な問題の解決には全く至っていない。

・　なお、高所得者による寄附を巡っては、令和７（2025）年５月、最高裁判所において「地方団体が返礼品の調達に当たって調達事業者に対して支払った金額である調達価格を返礼品に係る経済的利益の価額として一時所得の総収入金額に算入すべき金額とするのは合理的である」とする判決が出ている。当該判決において、最高裁判所は、返礼品は「寄附の対価としてではない謝礼として交付されるものであり、原告が行ったふるさと納税に関して本件各団体から取得した本件各返礼品に係る経済的利益は、一時所得に該当するものと解される」とし、税務署が行った所得税の更正処分を適法と判断した。

（寄附の活用実態）

・　上記（１）－アで述べたとおり、全国 1,788 団体のうち、「ふるさと納税」における収支において、上位 20 団体が全体の収益額の約２割もの額を占めている状況であり、特色のある地場産品がある地方自治体とそうでない地方自治体との間で大きな格差が生じている。また、地方自治体の中には、財政規模に比して過大な寄附額を受け入れ、その大半を基金に積み立てている例もある。

・　さらに、寄附を受け入れている多くの地方自治体で、返礼品調達費のほか、仲介サイト委託料、運送費、決済手数料等、様々な費用が生じている。令和７（2025）年度実績では、全国の合計でみると、寄附額約１兆 3,314 億円のうち、返礼品等調達費 3,528 億円、仲介サイト委託料等 1,809 億円、運送費・梱包費 756 億円、クレジットカード等の決済手数料 196 億円等が経費となり、寄附先自治体における活用可能額は 6,932 億円にとどまっている[29]。

・　「ふるさと納税」により、税収流出額が看過できないほど増大し、

[28] 国税庁「令和７年分　民間給与実態統計調査－調査結果報告－」（令和８年９月）
[29] 総務省「ふるさと納税に関する現況調査結果」（令和８年７月）

その地方自治体の行政サービスの提供に支障をきたす懸念がある。また、寄附先の地方自治体が活用できる額は、現状、受入額の５割程度にとどまっている。令和８年度税制改正により寄附金活用可能額を60%以上に設定の上、それに向け段階的に引き上げていくとされたが、本来、地方自治体によって住民への行政サービスとして使われるべき財源が地方自治体の外に流出してしまっているとも言え、「ふるさと納税」制度が仲介サイト業者等、一部の事業者に対して有利に働く制度となっている。

（会計検査院及び都が明らかにした地方財政への影響）

- 令和８（2026）年６月に公表された会計検査院の報告書では、地方公共団体全体の決算への影響額について、「歳入より歳出の方が大きくマイナスとなっている状況」で、「地方公共団体の歳入総額を減少させる方向での影響を与えていたものと考えられる」とされており、令和６（2024）年度における影響額は▲863 億円と、地方財政へのマイナスの影響が生じていることが明らかとなった。
- また、同報告書では、「国税である所得税からの控除分として地方交付税の法定率分の減少等が生じている」と指摘している。
- 都が地方交付税に対する全国の影響額の試算を行ったところ[30]、まず、所得税については、「ふるさと納税」により平成 29（2017）年度以降、最大で累計約３兆円程度減少している[31]可能性があることが分かった。次に、所得税の減収に連動して、交付税原資は最大で累計約 9,900 億円減少している[32]と考えられる。さらに、「ふるさと納税」による地方自治体の住民税控除額が普通交付税により 75%補填されることから、その補填として地方交付税が累計約 2.3 兆円充てられてい

[30] 参考資料２「『ふるさと納税』の地方交付税等に対する影響（都の試算）」
[31] 所得税の減収額は、「ふるさと納税」収入総額から住民税控除額及び自己負担額を差し引きして算出。寄附者全員が税額控除上限額の範囲内で寄附をしたと仮定。自己負担額は 2,000 円を「ふるさと納税」の控除適用者数で推計
[32] 算出した所得税減収額を基に、33.1%を乗じて算出

ると推測される。

・　この試算からも明らかなように、本来、行政サービス等に充てられるべき税源が失われており、地方財政の持続可能性の観点から見ても深刻な問題である。

ウ　「ふるさと納税」の抜本的見直しに向けた方策の検討

- 受益と負担という地方税の原則、寄附本来の趣旨等を踏まえ、廃止を含めた制度の抜本的な見直しを行うべき
- 見直しの方策について、これまでの議論を含め以下のような意見が出された
  - 個人住民税からの控除は、受益と負担という地方税の原則を歪め、地方自治及び地域レベルの財政民主主義に反するものであり、国税である所得税から控除すべき
  - 「ワンストップ特例制度」は確定申告の簡素化の進展状況にあわせ、廃止に向けた具体的な動きを進めるべき。なお、廃止までの間、地方自治体の税収減分は国によって補填されるべき
  - 垂直的公平の観点から、特例分の控除額の上限の更なる引下げ等を早期に実現することが必要
  - 返礼品は、所得税法における「特別の利益」に当たると考えられ、寄附金控除の対象となる寄附金額から受領した返礼品に相当する金額を除くべき
- 問題意識を共有する地方自治体と連携し、国に対して制度の廃止を含め抜本的な見直しを求めていくことが重要。また、あるべき寄附金税制の姿についても検討すべき

・　上記（１）－イで述べたとおり、「ふるさと納税」制度は多くの問題点を有していることから、受益と負担という地方税の原則、寄附本来の趣旨を踏まえ、廃止を含め制度の抜本的な見直しを行うべきである。本調査会では、このような認識の下、具体的な見直しの方策について検討した。以下、これまでの議論を含め、出された意見のうち主なも

のを掲げる。

（受益と負担の関係）

- 「ふるさと納税」は、住民が地方自治体の行政サービスの対価として負担すべき個人住民税を受益と負担の関係性のない他の地方自治体に移転させてしまう制度である。
- 「ふるさと納税」は地方自治体の意思に関わらず自主財源を減少させる制度で、地方自治及び財政民主主義に反するものであり、特に、特例控除分は地方税である個人住民税からではなく、国税である所得税から控除すべきである。
- 見返りを求めない「寄附」本来の姿に近づけるため、寄附額の３割以下としている返礼割合の段階的な引下げ、最低限の自己負担額（現行、2,000 円）の引上げ、特例分の控除割合の上限（現行、所得割額の２割）の引下げ等の方策が考えられる。
- 会計検査院の報告や都の試算は重要な指摘であり、地方財政へのマイナスの影響及び交付税原資の減少を踏まえると、国及び地方全体にとって負の影響がある制度となっており、財政の持続可能性の観点からも「ふるさと納税」制度に対する疑念を持たざるを得ない。

（ワンストップ特例制度の廃止）

- 「ふるさと納税ワンストップ特例制度」の適用を受けた場合、所得税から控除されるべき税額が個人住民税から控除される不合理な制度である。マイナポータルとの連携により、確定申告時に各種控除情報が自動入力される機能が備わるなど、手続の簡素化に大きな進展がみられる状況を踏まえ、本制度の廃止に向けて、国は具体的な行動を取るべきである。なお、廃止までの間は、国が全ての地方自治体に減収額に相当する財源を措置すべきである。

（課税の公平性）

・　高所得者ほど控除額の上限が高くなり、多くの返礼品を受け取ることができる垂直的公平の問題について、令和８年度税制改正により、特例控除額の定額上限（給与収入１億円相当）が設定されたが、問題が解決されたとは言い難い。特例控除額の上限の更なる引下げ等を早期に実現することが必要である。

・　なお、見直しまでの間は、最高裁判決を踏まえ、確定申告において「ふるさと納税」に係る一時所得について正しく申告が行われていない事例に対しては、税務当局による正確な捕捉、申告を要する場合があることの周知等、課税に向けた適切な運用が求められる。

・　そもそも、国及び地方自治体、その他公益を目的とした事業を行う法人・団体等に対して行われる寄附については、所得税法により、「特別の利益」がその寄附をした者に及ぶと認められるものは除かれる旨規定されている[33]。「ふるさと納税」の返礼品は、「特別の利益」に当たると考えられることから、寄附金控除の対象となる寄附金額から受領した返礼品に相当する金額を除くべきである。

（あるべき寄附金税制等）

・　「ふるさと納税」については、問題意識を同じくする地方自治体と連携して、国に対して制度の廃止を含め抜本的な見直しを求めていくことが重要である。

・　本調査会においては引き続き、「ふるさと納税」制度の抜本的な見直しに向けて検討を深めていくとともに、あるべき寄附金税制の姿についても、諸外国の状況を調査・分析するなどして議論を進めていく。

[33] 所得税法第 78 条第２項第１号

（２）地方法人課税

ア　法人課税の概要

- 法人課税は、国税である法人税・地方法人税・特別法人事業税と、地方税である法人住民税・法人事業税から構成される
- 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幅広く負担を求めるもの
- 法人事業税は、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という考え方に基づくもの

・　国税である法人税は、経済社会における権利義務の主体である法人が生産活動を通じて事業所得（利益）を生み出していることに加えて、公共サービスから受益していることを踏まえ、一事業年度内に法人が得た所得を基礎として税負担を求めるものである。

・　同じく国税である地方法人税は、法人住民税の一部を見直す形で、平成 26（2014）年 10 月 1 日以後に開始する事業年度から創設された税であり、法人税の申告義務がある法人が、各課税事業年度の課税標準法人税額に 10.3％の税率を乗じて計算した金額を国に対して申告納付するものである。

・　地方税である法人住民税は、地域社会の費用について、その構成員である法人に幅広く、かつ能力に応じて負担を求めるものである。道府県民税と市町村民税があり、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それぞれ課税する。

・　同じく地方税である法人事業税は、法人が行う事業そのものに課される税であり、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。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という考え方に基づくものである。

・　令和元年度税制改正において、法人事業税の一部を見直す形で、国税である特別法人事業税が導入された。法人事業税と併せて納付される特別法人事業税は、都道府県から国に対して払い込まれ、特別法人事業譲与税として一定の基準に基づき各都道府県に譲与される。

・　法人課税の税収について、令和６（2024）年度決算ベースでみると、法人税が約 17.9 兆円、地方法人税が約 2.2 兆円、特別法人事業税が約 2.5 兆円、法人住民税が約 2.9 兆円、法人事業税が約 5.9 兆円と、法人課税全体で約 31.4 兆円となっている。

イ　地方法人課税の意義

- 法人事業税と法人住民税は、地方自治体にとって重要な基幹税
- 地方自治体が行う行政サービスは、法人の事業活動を支えており、法人には受益に応じた応分の負担を求めることが必要
- 法人に課税することにより、域外から通勤する従業者等に対して間接的に負担を求めている面もある

・　令和８年度地方財政計画における都道府県の税収の内訳をみると、法人事業税が約 5.7 兆円、法人住民税が約 0.4 兆円で、合わせて約 6.1 兆円と、道府県税収総額の約 24%を占めている。また、区市町村の法人住民税収は約 1.9 兆円で、市町村税収総額の約８％を占めており、法人事業税と法人住民税は、地方自治体にとって重要な基幹税となっている。

・　地方自治体が行う都市基盤整備、治安の確保、防災への対応等は法人の事業活動に欠かせない行政サービスである。また、教育、子育て支援、医療、介護、環境対策等は、地域住民の生活を支えるだけでなく、法人の事業活動を支えていることは明らかであり、法人には応分の負担を求めることが必要である。

・　このように法人が事業活動を行うに当たっては、地方自治体から様々な行政サービスを受けており、その便益は利害関係者（従業者、株主、債権者、消費者等）にも及ぶ。しかし、当該利害関係者は、必ずしも法人の事業所所在地に居住しているわけではない。そのため、法人に課税することにより、域外から通勤する従業者等に対して間接的に負担を求めている面もある。特に東京においては、都外に居住する企業従業者を中心に昼間流入人口が約 336 万人（2020 年）に上ることから、このような観点からも法人への課税には大きな意義がある。

ウ　外形標準課税の概要

● 外形標準課税は、税負担の公平性の確保、応益課税としての法人事業税の性格の明確化、地方分権を支える基幹税の安定化、経済の活性化等の観点から重要な意義を有している

・　法人事業税には外形標準課税が導入されており、原則として、資本金１億円超の普通法人[34]に対しては、所得に応じた所得割に加え、付加価値額に応じた付加価値割、資本金等の額に応じた資本割が課される。
・　外形標準課税は、法人が事業規模に応じて広く薄く負担を担うものであり、税負担の公平性の確保、応益課税としての法人事業税の性格の明確化、地方分権を支える基幹税の安定化、経済の活性化等の観点から重要な意義を有している。
・　導入の背景として、当時、大法人の半数が都道府県の行政サービスを受けていながら、欠損法人であるために法人事業税を負担していない実態があったこと、法人事業税の税収の減少とともに、都道府県財政の状況が一層厳しくなっていたこと等があった。
・　都道府県が安定的に行政サービスを提供していくためには、法人事業税の税収安定化が不可欠であり、法人事業税は法人の事業規模に応じて課税されるべきとの考え方を踏まえ、外形標準課税が導入された。
・　導入当初、法人事業税に占める外形標準課税（付加価値割及び資本割）の割合は４分の１であり、所得割が４分の３を占めていた。その後、「成長志向の法人税改革」の一環として、法人実効税率の引下げと併せて課税ベースを拡大し、法人課税を広く薄く負担する構造へ転換

[34] 令和６年度税制改正により、一定の要件を満たす法人については、資本金が１億円以下であっても外形標準課税の対象となる制度が設けられた。

するため、外形標準課税の割合は、平成 27 年度税制改正で８分の３、平成 28 年度税制改正で８分の５へ引き上げられ、現在に至っている。

エ　地方法人課税の「偏在是正」

- 税制を検討する際は、都特有の財政需要及び全国各地と連携して日本の成長を牽引する首都東京としての役割も考慮の上で、税収と財政需要の双方の観点を踏まえるべき
- 国が「偏在是正」の名の下に講じてきた地方法人課税の国税化措置は、地方自治体の自主財源である地方税を縮小する。地方税を縮小し、それを財政調整の手段として応益関係のない他自治体に配分することは、受益と負担の対応性を重視する地方税の原則に反する
- 地方法人課税の国税化を進めることは、地方税の存在意義そのものを揺るがし、地方自治の根幹を脅かす行為に他ならず、「偏在是正措置」を行うべきではない
- 地方自治体が地方税により地域の実情に応じて独自施策を実施することは、地方自治の本旨に沿う。その上で、本来、地方公共サービスの財源保障及び財源調整は地方交付税制度で行われる。地方の意思・考え方を反映して標準的な地方歳出の水準を定め、その財源保障に必要な地方一般財源総額を確保すべき
- 日本全体の持続的な成長に向けて、地方自治体間で限られた財源を奪い合うのではなく、地方自治体が担うべき事務と権限に見合う地方税財源の充実・確保が必要であり、その実現に向けて本腰を入れて取り組むべき

（これまでの「偏在是正措置」）

・　これまで国が行ってきた地方法人課税における「偏在是正措置」は次のとおりである[35]。

・　まず、平成 20 年度税制改正において、法人事業税の暫定措置、すな

[35] 参考資料３「東京都における『偏在是正措置』による影響額」

わち「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地域間の税源偏在を是正する暫定的な措置」として、法人事業税の一部を地方法人特別税として国税化し、地方法人特別譲与税を創設した。

・　これにとどまらず、平成 26 年度税制改正では、一方で地方法人特別税の規模を３分の１縮小し、法人事業税に復元したものの、他方で法人住民税法人税割の一部を上記（２）－アで述べた地方法人税として国税化し、その税収全額を地方交付税原資化した。

・　平成 28 年度税制改正では、一方で平成 20 年度税制改正において暫定措置として導入された地方法人特別税・同譲与税が、消費税率（国・地方）10％への引上げに伴い廃止されることが決定されたものの、他方で地域間の税源の偏在性を是正し、財政力格差の縮小を図るとして、法人住民税法人税割の国税化による交付税原資化が更に拡大された。

・　令和元年度税制改正では、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、県内総生産の分布状況と比較して大都市に税収が集中する構造的な課題に対処し、都市と地方が支え合い、共に持続可能な形で発展するためとして、法人事業税の一部（約３割）を分離して上記（２）－アで述べた特別法人事業税（国税）とし、その全額を譲与税として譲与する特別法人事業税・譲与税制度が恒久措置として創設された。その際、不交付団体については、譲与額が最大 75％削減されることとなった。

・　これらの数度にわたる地方法人課税の「偏在是正措置」により、令和８（2026）年度当初予算ベースで約 1.6 兆円、平成 20（2008）年度から令和８（2026）年度までの累計で約 12.6 兆円[36]もの都税が国税化され、地方へ分配されている。

[36] 参考資料４「地方法人課税の累次の『偏在是正措置』による東京都の影響額の推移」

偏在是正措置による都への影響額

（単位：億円）

年　度	① 法人事業税所得割・ 収入割の一部国税化 に伴う実質的な影響額	② 法人住民税法人税割の 一部国税化に伴う影響額	合　計
H20	▲ 2	—	▲ 2
H21	▲ 1,349	—	▲ 1,349
H22	▲ 1,853	—	▲ 1,853
H23	▲ 1,664	—	▲ 1,664
H24	▲ 1,190	—	▲ 1,190
H25	▲ 2,149	—	▲ 2,149
H26	▲ 1,977	▲ 1	▲ 1,978
H27	▲ 2,482	▲ 871	▲ 3,354
H28	▲ 2,340	▲ 2,086	▲ 4,426
H29	▲ 2,514	▲ 2,065	▲ 4,579
H30	▲ 2,821	▲ 2,368	▲ 5,189
R1	▲ 3,090	▲ 2,415	▲ 5,505
R2	▲ 4,227	▲ 2,840	▲ 7,067
R3	▲ 5,418	▲ 7,210	▲ 12,628
R4	▲ 5,722	▲ 7,176	▲ 12,898
R5	▲ 6,074	▲ 7,302	▲ 13,375
R6	▲ 6,530	▲ 8,238	▲ 14,769
R7	▲ 7,291	▲ 9,172	▲ 16,463
R8	▲ 7,045	▲ 8,950	▲ 15,993
合　計	**▲ 65,742**	**▲ 60,687**	**▲ 126,430**

注　東京都主税局作成。
令和８年度は当初予算額による。
法人住民税の一部国税化に伴う影響額には、法人事業税交付金を含む。
四捨五入により、計が一致しない部分がある。

・　なお、国は、かつて、地方法人課税に係る都税収の全国シェアが、都内総生産の全国シェアを上回っていることを根拠に、都に地方法人課税の税収が集中しているとし、「偏在是正措置」を実施した。現在では、都税収の全国シェアは、都内総生産の全国シェアを下回っている[37]。

[37] 参考資料５「全国に占める東京都の地方法人課税に係る税収シェアと都内総生産シェアの比較」

・　また、全国に占める地方法人課税に係る都の税収シェア[38]は、令和元（2019）年度の約 23.2%から令和６（2024）年度には約 17.9%へ低下している。以上を踏まえると、現在の地方法人課税をめぐる状況は、令和元年度税制改正時とは異なっている。

（令和８年度与党税制改正大綱について）

・　令和８年度与党税制改正大綱では、「特に偏在度の高い地方法人課税について、新たに法人事業税資本割を特別法人事業税・譲与税の対象とするとともに、所得割・収入割に係る特別法人事業税・譲与税の割合を高めるなどの措置を検討し、令和９年度税制改正において結論を得る」とされている。

・　現在の地方法人課税を巡る状況は、上述のとおり、令和元年度税制改正時とは異なっているにもかかわらず、国は、「偏在是正」の必要性を裏付ける明確な根拠を示さないまま、新たな「偏在是正措置」を講じようとしている。

・　加えて、資本割を新たに「偏在是正措置」の対象とすることは、上記（２）－ウで述べた、累次の税制改正により外形標準課税の割合を拡大してきたこれまでの経緯や、基幹税としての安定化を図るために導入した趣旨と整合性を欠く。

（「偏在是正」に対する考え）

・　企業と人口が集中する大都市には膨大な財政需要が発生する。都が直面する主な財政需要としては、公共インフラの維持・更新経費、防災・減災対策経費、社会保障関係経費等が挙げられる。 加えて、他の道府県にはない消防、上下水道及び首都警察としての業務を遂行するなど、都特有の財政需要もある。

・　また、日本全体の持続可能性が問われる中、東京は首都として、日

[38] 特別法人事業譲与税及び地方法人税を原資とする地方交付税交付額相当分を含む。

本の成長を牽引するため、鉄道や港湾、空港等のインフラ整備を通じ、都市機能を更に強化するとともに、首都のレジリエンスを高めること等に取り組んでいくことが必要である。

・　日本全体の持続的な発展を実現するためには、広域的なインフラ整備、防災・減災、環境等に係る事務・事業等について、首都東京と全国各地が連携・協力を推進しつつ成長すること、すなわち共存共栄が重要である。都は、世界と全国各地をつなげる結節点として、全国各地のイノベーションの創出や産業振興を推進する役割も求められている。税制を検討する際は、これらの首都東京として果たすべき役割も考慮の上で、税収と財政需要の双方の観点を踏まえるべきである。

・　近年、全国の地方税収が着実に増加しているにもかかわらず、地方財源不足が指摘されるとともに、更なる「偏在是正」の必要性が論じられている。

・　これまで国が「偏在是正」の名の下に講じてきた地方法人課税における国税化措置（譲与税化、交付税化）は、地方自治体の自主財源である地方税を縮小するものである。また、法人が受けた行政サービスに応じて地方自治体が課税・徴収する地方税を縮小し、それを財政調整の手段として応益関係のない他の地方自治体に配分することは、受益と負担の対応性を重視する地方税の原則に反する。

・　このような地方法人課税における「偏在是正」の手法は、地方税の存在意義そのものを揺るがし、地方自治の根幹を脅かす行為に他ならず、そのような「偏在是正措置」を行うべきではない。

・　国は人口一人当たりの税収不均衡を強調するが、地方交付税による財政調整後の人口一人当たり一般財源の額でみれば、都の数値は全国平均程度である[39]。税収の多寡のみをもって財政力の格差を捉えるのは適切ではない。

・　地方自治体が地方税により地域の実情に応じて独自施策を実施する

[39] 人口１人当たりの一般財源額（令和６年度決算）は全国平均 24.6 万円、東京都 26.2 万円

ことは地方自治の本旨に沿うものである。その上で、本来、地方公共サービスの財源保障及び財源調整を図るのは地方交付税制度である。介護や子育て支援等を含む基礎的な行政サービスについて、都をはじめとする地方自治体の意思・考え方を反映して、標準的な地方歳出の水準を定めた上で、その財源保障に必要な地方一般財源総額を適切な形で確保すべきである。

・　日本全体の持続的な成長に向けて、地方自治体間で限られた財源を奪い合うのではなく、地方自治体が個性や強みを発揮し自主的・自立的な行財政運営を行えるよう、地方自治体が担うべき事務と権限に見合う地方税財源の充実・確保が必要であり、その実現に向けて本腰を入れて取り組むべきである。

２　時代の変化に対応した税制度の在り方

・　国際情勢、気候変動、技術革新をはじめ時代の動きはあまりにも速く不確実であり、社会経済は大きな転換期を迎えている。
・　このような中でも、公平・中立・簡素な税制度としていくためには、課税上の課題を的確に把握し、将来生じ得る変化も見据えつつ、国民・住民の納得感を得ながら、税制度を見直していくことが重要である。
・　本年度、本調査会は、時代の変化に対応した税制度の在り方について、「個人住民税利子割」、「個人事業税」及び「自動車関連税制」について議論してきた。
・　預貯金利子等に課税される個人住民税利子割は、預金が預金者の住所地に近い金融機関に預けられることが一般的であったことから、個人住民税における住所地課税の例外として、預貯金口座所在地の都道府県で課税される制度である。
・　国は、インターネット銀行等の利用拡大に伴い、あるべき税収帰属地と課税団体との乖離が拡大しているとの認識の下、清算制度を拙速に導入したが、住所地課税実現に向けて十分な実態調査・検討を行っておらず、具体的な工程を示していない。
・　個人事業税は、個人が営む事業のうち、地方税法等で定められた事業（法定業種）に対してかかる道府県税であり、課税に当たっては、業種認定と事業認定が行われる。
・　デジタル空間を活用した新たな事業や新しい働き方が拡大する中で、法定業種に該当しないことから課税されない業種や事業認定において複雑・困難な事例が増えており、課税の公平性の観点から課題が生じている。
・　自動車関連税制は、自動車税・軽自動車税等車体課税と軽油引取税、揮発油税等の燃料課税からなり、税源が全国的に広く分布していることから、地方自治体にとって重要な財源となっている。
・　米国関税措置や中東情勢による燃料高騰など世界情勢が急激に変化

する中、国内では、脱炭素化に向けZEVの普及を推進している。このような情勢を踏まえ、重量基準の導入など、今後の動力源の多様化を見据えた税負担の公平性を確保する必要がある。

・　本調査会として、これらの課題について、以下、意見を述べていく。

（１）個人住民税利子割

ア　利子割の現況と清算制度の導入

- 利子割は、個人が支払を受ける利子等を課税対象としており、個人住民税の原則である住所地課税の例外として、金融機関等の営業所等所在地の都道府県が課税している
- 国は、インターネット銀行等の利用拡大に伴い、あるべき税収帰属地と課税団体との乖離が拡大していることを根拠に、令和８年度税制改正により、個人の所得金額を基準に都道府県間の税収帰属を調整する清算制度を拙速に導入した
- その根拠は、極めて限定的なサンプル調査等に基づくものであり、課税の実態に係る十分な調査等を経ていないことから、信頼性に疑義があるものであった

（利子割の概要）

・　個人住民税利子割（以下「利子割」という。）は、所得税において確定申告の対象とならない普通預金の利子等について、個人住民税が非課税となっていた課題に対応するため、昭和 62 年度税制改正によって創設された。個人が支払を受ける利子等を課税対象とし、金融機関等が５％の税率により特別徴収することで課税関係を完結させる源泉分離課税方式を採用している。

・　個人住民税は、納税者である個人の住所地で課税されること（以下「住所地課税」という。）が原則である[40]。しかし、利子割については、制度創設時において、預金は預金者の住所地に近い金融機関等に預け

[40] 個人住民税のうち、均等割及び所得割については、住所地の区市町村が都道府県分も含めて課税しており、配当割及び株式等譲渡所得割については、住所地の都道府県が課税している。

られることが一般的であったことから、金融機関等及び地方自治体の事務負担等も考慮し、住所地課税の例外として、金融機関等の営業所等所在地（預貯金口座の所在地）の都道府県で課税される制度[41]となっている。

・　なお、平成 25 年度税制改正において、平成 28（2016）年１月１日以降に支払を受けるべき利子等については、対象を個人のものとし、法人に係る利子割は廃止された。

（利子割税収の推移）

・　法人が支払を受ける利子等への課税廃止後、全国の利子割税収は、平成 29（2017）年度の約 600 億円をピークとして、以降、預金金利の低下等に伴い、令和４（2022）年度には約 214 億円まで減少した[42]。

・　令和６（2024）年３月に「ゼロ金利政策」が解除されたことの影響等もあり、税収は増加傾向に転じ、令和７（2025）年度の税収は、前年度比 144.6％増の約 958 億円を見込んでいる。なお、同年度の都の税収は、前年度比 84.5％増の約 296 億円となっている。

（利子割の申告納入事務）

・　金融機関等は、特別徴収義務者[43]として徴収の翌月 10 日までに利子等の支払事務等を行う営業所等所在地の都道府県に申告納入することとなっているが、納入方法については以下から任意に選択できる仕組みとなっている。

① 本店から、各都道府県に一括納入
② 都道府県内に所在する営業所等のうち、主たるものから当該都道府県分を一括納入
③ 都道府県内に所在する各営業所等から当該営業所等分を納入

---

41 参考資料６「個人住民税の仕組み（所得類型別）」
42 総務省 第１回地方税制のあり方に関する検討会（令和７年２月 28 日）資料
43 利子割に係る特別徴収義務者は、利子等の支払又はその取扱いをする者で都道府県内に営業所等を有する者

（所得金額を基準とした清算制度の導入）

・　令和８年度与党税制改正大綱においては、住所地課税の例外となっている利子割について、インターネット銀行等の利用拡大により、あるべき税収帰属地と課税団体との乖離が拡大していることとされ、都道府県間で個人に係る所得金額を基準に税収帰属を調整する清算制度を新たに導入するとされた。

・　これを受け、令和８（2026）年４月から法令が改正され[44]、清算の基準となる個人に係る所得金額については、総務省が毎年度実施する「市町村税課税状況等の調」において把握される、個人住民税の課税実績に基づく所得金額を用いて、毎年度２月に清算を行うこととされた。

・　しかし、国が「あるべき税収帰属との乖離」があるとした根拠は、利子割の課税主体である都道府県単位のものではなく、県庁所在地を対象とした調査に基づくものである。当該調査は、都の世帯総数約 745 万世帯に対し、調査対象が 210 世帯にとどまり、その割合はわずか 0.0028％と極めて限定的なサンプルであったことから、信頼性に疑義のあるものであった。

・　住所地課税への見直しに当たり、国民・都民の税の帰属地を変更するという重大性に鑑みれば、国は、まず利子割に係る課税の実態について十分な調査・分析を行う必要があった。しかし、令和８年度税制改正では、課税の実態が調査されないまま、所得金額を基準とした清算制度が拙速に導入されている。

[44] 地方税法等の一部を改正する法律（令和８年法律第２号）、地方税法施行令等の一部を改正する政令（令和８年政令第 83 号）、地方税法施行規則及び地方税法施行規則の一部を改正する等の省令の一部を改正する省令（令和８年総務省令第 44 号）

イ　住所地課税実現に向けた方策

- ●　住所地課税の例外となっている利子割について、本来あるべき住所地課税に見直す方向性は適切である
- ●　都が全国の金融機関に対する調査を行い、短期間で個人預貯金総額の約６割を占める回答が得られたことや、国が調査するべきとの意見も寄せられたことを踏まえれば、国において金融機関に対する調査等を実施し、利子割の税収帰属の実態を十分に把握すべき
- ●　国は、清算制度を時限措置とした上で、本来あるべき住所地課税の実現に向け、口座開設者の住所地の把握、それに伴うシステム改修等、環境整備に係る工程を早期に示すべき
- ●　その際、国が検討を進めている所得に連動した給付付き税額控除や社会保険における利子所得の反映をめぐる議論に加え、マネーロンダリング対策等の視点も踏まえて対応すべき

（都の独自調査結果と国による実態調査の必要性）

- ・　個人住民税は、住所地課税が原則であり、その例外となっている利子割について、口座所在地の都道府県で課税する仕組みから、本来あるべき住所地課税に見直す方向性は適切である。
- ・　令和７（2025）年度に開催された、地方財政審議会の下に立ち上げられた「地方税制の在り方に関する検討会」（以下「国の検討会」という。）において、「利子割のあるべき課税方式は住所地課税であるとの基本的な考え方は維持しつつ、その実現については、中長期的な視点から（中略）、検討されるべき」とされているものの、「データ上の制約により、現状、住所地都道府県ごとの利子等の額そのものを把握す

ることは困難である」としており[45]、住所地課税の実現に向けた具体的な工程を示していない。

・　以上のような状況を踏まえ、令和８（2026）年５月から６月、都が全国の金融機関に対し、個人の預貯金残高等について独自に調査を実施[46]したところ、調査対象社数 1,258 社[47]のうち 421 社の金融機関から回答があり、回答金額の合計は、全国の個人預貯金総額[48]の約 58％を占めるものであった。

・　また、金融機関が把握している住所地[49]に基づき、都道府県民別の個人預貯金残高における東京都のシェアは、実店舗を有する金融機関で約 20.7％、インターネット銀行で約 24.2％、合計約 20.8％となった[50]。

・　この調査では、預貯金残高等の回答ができない理由も尋ねており、「法令に基づく調査でないため」が最も多く、「調査を行うのであれば総務省が実施すべき」との意見が見られた。

・　このように、都が約２か月間の調査で、全国の金融機関から個人預貯金総額の約６割を占める部分の回答が得られたことからも、国が法令に基づき全件調査を実施すれば、利子等の額自体ではなくとも、より正確な住所地別の預貯金残高等の把握が可能であると考えられる。

・　したがって、国は、清算制度を時限措置とした上で、全国全ての金融機関への調査等を実施し、利子割の税収帰属に係る実態を把握すべ

---

[45] 総務省「地方税制のあり方に関する検討会報告書－道府県民税利子割の税収帰属の適正化－」（令和７年 11 月）

[46] 参考資料７「都による個人住民税利子割に係る調査概要」、参考資料８「都による個人住民税利子割に係る調査結果」

[47] 金融庁ホームページ「免許・許可・登録等を受けている事業者一覧」の金融機関等を対象に選定

[48] 「日本銀行資金循環統計（2026 年第１四半期）」における家計の金融資産のうち、流動性預金、定期性預金の合計金額

[49] 国際的にマネーロンダリング対策の重要性が高まっている中、金融庁は、金融機関等に対しガイドライン（金融庁「マネー・ローンダリング及びテロ資金供与対策に関するガイドライン」（令和８年３月））及び FAQ（金融庁「マネロン・テロ資金供与対策ガイドラインに関するよくあるご質問（FAQ）」（令和８年３月））を示している。当該 FAQ において、郵送物が届かない一定の顧客に対して住所地を把握するための策を優先的に講じるよう求めている。

[50] 令和８（2026）年清算基準による都利子割税収シェアについて、「市町村税課税状況等の調」の個人に係る所得金額（令和４（2022）年～令和６（2024）年の３年平均）を基に算出すると、17.5％になる。

きである。

・　なお、住所地課税の実現までには一定程度時間を要することから、現行の清算基準について、より実態に近づけるような見直しを検討するべきとの意見があった。

（住所地課税実現に向けた課題）

・　住所地課税の実現にあたり、金融機関等が把握している預金者の住所が、必ずしも住民票上の住所と一致していないという課題がある。

・　正確な住所地を把握する一つの手段として、口座へのマイナンバーの付番を行った上で、金融機関等がマイナンバーを通じて住所地を参照できるようにすること（以下「マイナンバーの付番等」という。）が考えられる。ただし、全ての口座に対してマイナンバーの付番等を行うためには、法令改正を要することに加え、全国の金融機関における口座開設数は約７億口座に上るため、金融機関等のシステム改修に係る費用・開発期間や事務負担に配慮することも必要である。

・　一方、eLTAX（地方税ポータルシステム）の普及状況等を踏まえると、マイナンバーの付番等に必要な法令改正やシステム改修をはじめとする所要の環境整備が進展することで、金融機関等における実務上の対応も可能ではないかとの意見があった。

（住所地課税の実現に向けた具体的方策）

・　令和８年度に導入された清算制度は、あくまでも暫定的なものとして位置付けられる。国は、現行の所得基準に基づく清算方法を時限措置とした上で、金融機関等に対する十分な調査・分析を通じて実態把握を行い、住所地課税の実現に向けた具体的な検討を行うべきである。

・　その際、マイナンバーの付番等による口座開設者の住所地の把握、それに伴うシステム改修等、環境整備に係る工程についても国が早期に示すことで、金融機関等の理解を深めていくべきである。

・　あわせて、金融機関等及び地方自治体の事務負担を軽減する観点か

らも、DX を推進するとともに、利子割に関する事務処理を国と地方とが一体的に改善するなど、望ましい制度の構築に向けて国において検討を進めていくことが求められる。

・　また、銀行口座へのマイナンバーの付番等は、金融機関等による顧客情報の正確な把握に資することから、マネーロンダリング対策にもつながるものである。このような金融機関等への社会的要請も踏まえつつ、住所地課税の実現に向けて、国は金融機関等と連携を図るべきである。

・　さらに、住所地課税の実現に向けては、現在、国が検討を進めている所得に連動した給付付き税額控除や社会保険において利子所得も反映させる視点[51]を踏まえて対応すべきである。

・　なお、利子割の課税対象である利子等は、所得税において、特別徴収義務者の法定調書提出義務の対象外[52]とされ、源泉分離課税で完結する仕組みにより課税されている。上記の国の取組を通じて、個人別の利子所得の捕捉が可能となった場合、総合課税方式を採ることにより、金融所得の損益通算が可能となることから、課税制度の見直しの中で議論すべきとの意見もあった。

[51] 社会保障国民会議「中間とりまとめ」（令和８年７月）にて、給付付き税額控除を段階的に精緻化していく中で、預金の利子所得等を勘案できるよう、遠くない将来の課題として検討していくことが示されている。また、医療保険における金融所得の勘案をめぐり、「第 203 回社会保障審議会医療保険部会」（令和７年 11 月）にて、法定調書へのマイナンバーの付番、システム整備等の検討の必要性が議論されている。さらに、閣議決定「飲食料品消費税率の臨時的な引下げ及び就業者負担軽減支援金の導入に関する大綱」（令和８年９月 15 日）においては、預金等の利子所得を勘案することについて着実に検討するとされた。

[52] 所得税法施行規則第 82 条第２項

（２）所得課税を取り巻く環境変化と個人事業税

ア　所得課税を取り巻く環境変化

- 近年、個人の新たな経済活動として、SNS 等のデジタル空間やプラットフォームを活用した事業や新しい働き方が拡大
- 確定申告書における所得情報について、国から都道府県に提供され、個人事業税の課税の要否が判断されるが、働き方の多様化等に伴い個人事業税の課税の認定が複雑化

・　近年、スマートフォンの普及や DX の進展のほか、コロナ禍を経たリモートワークの定着もあり、個人の新たな経済活動として、SNS 等のデジタル空間やプラットフォームを活用した事業や新しい働き方が拡大している。

・　これに伴い、デジタル空間を活用した経済活動における収益方法は多様化してきており、動画配信事業を例に挙げると、広告収入、アフィリエイト、サブスクリプション等の収益方法がある[53]。また、個人の働き方についても、兼業・副業、ギグワーカー、フリーランスといった様々な形態が選択されるようになってきている[54]。

・　このような多様な収益方法・働き方に関し、国税である所得税の課税対象になる場合には、収入の発生が経常的か一時的か、また必要経費があるかなど、所得の発生形態、性質等に応じ、事業所得[55]、雑所得[56]等として確定申告を行う必要がある。

---

[53] 動画広告市場は、令和６（2024）年度の約 7,249 億円から令和 10（2028）年度には約１兆 1,471 億円へ拡大すると予測されている。（株式会社サイバーエージェントホームページ「2024 年国内動画広告の市場調査を実施」（令和７年２月））

[54] ギグワーカーを含むシェアリングエコノミー市場は、令和６（2024）年度の約３兆 1,050 億円から令和 14（2032）年度には約８兆 5,770 億円へ拡大すると予測されている。（株式会社 情報通信総合研究所「シェアリングエコノミー関連調査 2022 年度調査結果（市場規模）」（令和５年１月）、「シェアリングエコノミー関連調査 2024 年度調査結果（市場規模）」（令和７年１月））

[55] 農業・漁業・製造業・卸売業・小売業・サービス業などの事業から得られる所得

[56] 利子所得、配当所得、不動産所得、事業所得、給与所得、退職所得、山林所得、譲渡所得及び一時所

・　所得税は、納税者自らが所得額と納税額を確定の上、申告し、自主的に納付する申告納税制度を基本としており、事業所得者等に対しては、帳簿・書類の保存制度及び記帳義務が設けられている。
・　確定申告書における所得情報については、国から都道府県に提供され、地方税である個人事業税の課税の要否が判断されるが、収益方法や働き方の多様化に伴い、個人事業税における課税の認定が複雑化してきている。

得のいずれにも当たらない所得

イ　個人事業税の課税方式の見直しに向けた検討

- 法定業種が限定されていることから、例えば動画配信等、十分な事業性が認められるにもかかわらず、課税されない業種がある。社会経済状況の変化に対応しておらず、課税の公平性の観点から限定列挙方式自体に課題
- 今後の様々な働き方の変化にも対応できるよう、課税対象事業の限定列挙を廃止し、事業性を有する原則全ての事業を課税対象とすべき
- ギグワーカーや副業等、仕事の請け負い方や働き方の多様化により、事業性の認定の判断が困難となっている
- 事業性の認定の仕組みについて、多様な収益方法・働き方にも対応できるよう、判断基準を明確にするなど、納税者に分かりやすく、かつ税務行政の効率化に資するよう簡素化すべき

（個人事業税の概要）

・　個人事業税は、個人が営む事業のうち、地方税法等で定められた事業（法定業種）に対してかかる道府県税である。現在、法定業種は 70 業種に限定されており、事業別に３つに分類されている。「第１種事業」は、物品販売業や製造業等の 37 業種、「第２種事業」は、畜産業・水産業・薪炭製造業の３業種、「第３種事業」は医業や弁護士業等の 30 業種である[57]。

・　税率は、上記分類ごとに３～５％で設定されており、事業主控除（290 万円）等の各種控除がある。

・　令和８年度地方財政計画における都道府県の個人事業税収は約 2,581 億円で、道府県税収総額の約 1.1％となっている。

・　個人事業税は、事業活動と地方自治体の行政サービスとの応益関係

[57] 参考資料９「個人事業税における法定業種」

に着目して「事業」に課される「物税」である。課税技術上「所得」が課税標準とされているものの、「人」に着目して課す所得税や住民税といった「人税」としての所得課税とはその性質を異にする。

（課税の認定における課題）

- 個人事業税の課税に当たっては、事業性が認められるかを判断する事業認定と、法定業種に該当するかを判断する業種認定とがあり、いずれにも該当する場合には課税対象となる。
- 事業認定の判断に当たっては、基本的に事業所得に関する所得税基本通達等[58]に倣い、「反復継続性」「営利性又は対価性」「独立性」「社会的客観性」等について、都道府県が個別に確認している。当該認定においては、ギグワーカーや副業等の仕事の請け負い方が短期・単発の場合の反復継続性の判断、個人の働き方の多様化に伴い独立性の判断が困難となっている。
- 法定業種は、平成 20（2008）年度以降、見直しが行われていないところ、例えば、オンラインプラットフォーム（YouTube、TikTok 等）を介した動画配信等、法において想定されていなかった事業が多く創出されている。このような中、個人事業税の対象となる十分な事業性が認められるにもかかわらず、法定業種に該当しないことから課税されない業種があるなど、社会経済状況の変化に対応しておらず、課税の公平性の観点から限定列挙方式自体が課題となっている。

（限定列挙の廃止と事業性の認定の仕組みの簡素化）

- 課税の公平性を確保するためには、課税対象事業の限定列挙方式について、今後の様々な働き方の変化にも対応できるよう、課税対象事業の限定列挙を早急に廃止し、事業性を有する全ての事業を課税対象

[58] 国税庁ホームページ「法第 35 条《雑所得》関係」、国税庁「『所得税基本通達の制定について』の一部改正について（法令解釈通達）」及び「雑所得の範囲の取扱いに関する所得税基本通達の解説」（令和４年 10 月）

とすべきである。

・　あわせて、事業性の認定の仕組みについても、様々な収益方法や多様な働き方に将来にわたって対応できるよう、判断基準を明確にするなど、納税者に分かりやすく、かつ税務行政の効率化に資するよう簡素化すべきである。

・　なお、全ての事業を課税対象とした場合、これまで課税対象となっていなかった個人事業主も課税されることになる。そのため、例えば、新たな課税対象者の負担も考慮した単一税率の設定のほか、特段の配慮が必要な業種等について非課税等の措置等を検討することも考えられる。

（３）自動車関連税制

ア　自動車関連税の現状と課題

- 自動車の脱炭素化の推進に向けて、車体課税におけるグリーン化税制の在り方を検討する必要
- 現在、EV 等に係る自動車税の税率は、排気量 1,000cc 以下の最低税率で課税されているが、普及状況も勘案しつつ、公平性等の観点から課税の在り方を検討する必要
- 自動車に係る行政需要は自動車関連税収を大きく上回っており、今後も乖離の拡大が予想される中、引き続き、自動車の所有者をはじめとする道路の受益者に対して適正な負担を求めるなど、税収の充実・確保が重要な課題

（自動車関連税制の概要）

・　車体課税である自動車税（道府県税）、軽自動車税（市町村税）及び自動車重量税（国税）並びに燃料課税である軽油引取税（道府県税）及び揮発油税・地方揮発油税（国税。以下「揮発油税等」という。）を総称して自動車関連税といい、保有、走行（利用）の各段階で、それぞれの課税根拠に基づいて課税されている[59]。

・　自動車税及び軽自動車税は、自動車に対し、その所有の事実に担税力を見出し、その所有者に毎年継続的に課する普通税である。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[60]による「財産税的性格」及び「道路損傷負担金的性格」、グリーン化税制が組み込まれていることによる「環境損傷負担金的性格」を併せ持つとされている。なお、乗用車の税率は自動車の排気量に応じて決定

[59] 参考資料 10「自動車関連税の全体像」
[60] 総務省ホームページ「自動車税・軽自動車税」

する仕組みとなっている。

・　自動車重量税は、車検等によって自動車の運行が可能になるとして「権利創設税的性格」があるとされており、車検時徴収を行っている。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」、グリーン化税制が組み込まれていることから、「環境損傷負担金的性格」があるとされている[61]。

・　燃料課税である軽油引取税及び揮発油税等については、平成 21(2009)年度の一般財源化後も、地方自治体の行政サービスとの応益関係自体には変化はなく、引き続き、当該応益関係に基づいて税の負担を求めることには合理性があるとされている。これらの税は、軽油及び揮発油が主に道路を走行する自動車の燃料として使用されることから「道路損傷負担金的性格」、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響を考慮して税率がこれまで維持されてきたことから「環境損傷負担金的性格」等を持つとされる。

・　税源が全国的に広く分布する自動車関連税は、地方自治体にとって重要な財源となっている。

（車体課税におけるグリーン化税制の現状と課題）

・　令和６（2024）年度における全国の CO_2排出量において、自動車等の運輸部門が約 19.3%を占め、そのうち自動車からの排出が占める割合は約 85.6%と、主要な排出セクターであり、脱炭素社会の実現に向け、自動車における取組は欠くことができない。

・　これまで我が国では、既存の税を環境に望ましい方向へと見直す税制のグリーン化の一環として、自動車取得税（令和元（2019）年９月廃止）及び自動車重量税のエコカー減税[62]、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例[63]が講じられてきた。

---

[61] 総務省「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）
[62] 環境負荷の小さい自動車は税率を軽減する制度
[63] 環境負荷の小さい自動車は税率を軽減する一方で、環境負荷の大きい自動車の税率は重くする制度

・　「2050 年ネット・ゼロ」目標の実現に向け、自動車関連税においても、積極的な貢献が求められており、車体課税における環境負荷の低減に対する要請はますます高まっている。
・　このような中、車体課税における環境インセンティブ機能強化の役割を担うべく、令和元（2019）年 10 月に導入された自動車税・軽自動車税環境性能割は、令和８年度税制改正により、令和８（2026）年３月末で廃止された。
・　また、ハイブリッド自動車（以下「HV」という。）は普及が進み、令和７（2025）年度における我が国の乗用車新車販売台数の約６割を占める。昨今の HV の燃費性能には幅が生じており、車種によっては、ガソリン車と性能の変わらないものが存在する[64]が、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例の重課について、HV は一律に対象外となっている。
・　以上のような状況に鑑みると、自動車の脱炭素化を推進する観点から、車体課税におけるグリーン化税制の在り方を検討する必要がある。

（電気自動車等の普及）

・　我が国では、令和 17（2035）年までに乗用車新車販売における電動車 100%の実現を目指している[65]。
・　都においても、令和 12（2030）年までに乗用車新車販売の 100%非ガソリン化[66]を目指し、さらに、令和 32（2050）年のあるべき姿として、都内を走る自動車は全て ZEV 化しているものとしている[67]。
・　環境負荷の小さい ZEV の普及に向けて、国及び都による購入費の補助金制度があるほか、自動車税はグリーン化特例により初回新規登録年度の翌年度分のみ概ね 75%軽減とされている。それに加え、都独自

[64] 国土交通省「自動車燃費一覧」ガソリン乗用車燃費（１）普通/小型自動車（WLTC モード）、（５）輸入自動車（WLTC モード）（令和８年３月）
[65] 経済産業省ホームページ「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」
[66] 乗用車新車販売の全てを ZEV（注 23 参照）及びハイブリッド自動車にすること
[67] 東京都「東京都環境基本計画」（令和４年９月）

の措置として、初回新規登録時の自動車税（月割）及び翌年度からの５年度分の自動車税を免除する「ZEV 導入促進税制」を実施し、税制面から ZEV の取得を支援している。

・　令和６（2024）年度における全国の乗用車新車販売に占める ZEV の割合は約３％[68]、乗用車保有台数全体に占める ZEV の割合は約１％[69]にとどまっている[70]ものの、上記の税制優遇、補助金等により、政策的に ZEV の普及が促進されていることから、そのシェアは今後高まっていくことが見込まれる。

・　現在、電気自動車及び燃料電池自動車（以下「EV 等」という。）に係る自動車税の税率は、排気量がないものとして、排気量 1,000cc 以下の最低税率で課税されているが、公平性等の観点から、今後の普及状況を勘案しつつ、課税の在り方を検討する必要がある。

（自動車関連税収の現状と今後）

・　平成 12（2000）年度決算額における自動車税、自動車取得税、軽油引取税及び軽自動車税の四税の合計税収は約 3.6 兆円、地方税収総額に占める割合は約 10%であったが、令和６（2024）年度決算額における自動車税・軽自動車税環境性能割、自動車税・軽自動車税種別割、軽油引取税の三税の合計税収は約 2.9 兆円、地方税収総額に占める割合は約 6.2%と、大幅な減収が生じている。

・　近年、自動車を取り巻く環境において、ZEV の普及拡大をはじめ、自動運転技術の進展、自動車の ICT 化、カーシェアリングの拡大等といった、CASE[71]と呼ばれる大変革が進みつつある。

・　現行の自動車関連税は、従来の内燃機関自動車の所有を前提とした

---

[68] （一社）日本自動車販売協会連合会「燃料別登録台数」（軽自動車除く、令和６年度）

[69] 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数推移表」、軽自動車検査協会「自動車保有車両数の推移」、（一社）次世代自動車振興センター「EV 等保有台数統計」（軽自動車除く、令和６年度）

[70] 2024 年の乗用車保有台数全体に占める ZEV 割合の諸外国の例として、アメリカ約３%、中国約 11%、イギリス約６%、フランス約４%、ドイツ約７%、ノルウェー約 32%となっている。（IEA　Global EV Outlook　2025）

[71] Connected（コネクテッド），Autonomous（自動走行），Shared & Service（シェアリング＆サービス），Electric（電動化）

税体系となっている。このため、EV 等の普及による燃料課税の税収減に加え、「総排気量基準」に基づく最低税率の適用による自動車税の税収減が発生している。

・　加えて、カーシェアリングの拡大、自動運転技術の進展等は、自動車の稼働率を高める一方、少子高齢・人口減少社会の到来等と相まって、保有車両の規模を縮小させることも予想され、車体課税の減収も見込まれる[72]。

・　これらの事象を踏まえると、中長期的な自動車関連税収の逓減が想定され、その影響は、公共交通機関の役割が大きい大都市圏よりも、自家用自動車等の役割が大きい地方圏の方が顕著と考えられる。

（自動車に係る行政需要の状況）

・　令和５（2023）年度決算額において、地方自治体における自動車関連税収（自動車重量譲与税及び地方揮発油譲与税を含む。）は約 3.4 兆円である。これに対し、行政サービスに要する費用は、道路の新設・維持補修等の道路関係が約 4.4 兆円、交通安全対策が約 1.2 兆円、救急が約 0.2 兆円の合計約 5.7 兆円とされており、自動車に係る行政需要は、自動車関連税収を大きく上回っている[73]。また、令和 32（2050）年時点においても、自動車に係る行政需要が自動車関連税収を大きく上回る状況が継続するとの予測もなされている[74]。

・　さらに、自動運転のための道路の白線標記の品質維持等の仕組み、充電設備の充実、歩行者の安全を優先したまちづくり、豪雨等に係る災害防止といったインフラ整備等も必要となるなど、新たな行政需要が発生し、自動車に係る行政需要と自動車関連税収との乖離が拡大していくことが予想される。

---

[72] 令和２年度東京都主税局委託調査「自動車関連税制に関する税収シミュレーション等調査」
[73] 総務省 第１回自動車関係税制のあり方に関する検討会（令和７年４月 23 日）資料
[74] 令和３年度東京都主税局委託調査「自動車に係る将来の行政需要及び税収シミュレーション調査委託」

・　こうした状況を踏まえると、自動車の所有者をはじめとする道路の受益者に対して適正な負担を求めるなど、自動車関連税において、税収の充実・確保が重要な課題となる。

イ　自動車関連税の改革

（ア）当面の間に実現を目指すべき改革

- 車体課税の見直しに当たっては、国・地方の税収中立の下、公平・中立・簡素という税の基本原則を踏まえた上で、検討していくことが重要
- 環境性能割の廃止を踏まえ、環境インセンティブ機能を維持・強化する観点から、保有段階において、より環境税制としての位置付けを強めていくべき。今後、車体課税全体を通じた「環境損傷負担金的性格」の位置付けも考慮しつつ、新たな環境性能基準の在り方の検討が不可欠
- EV 等については、現行の自動車税の取扱いを見直し、重量に応じた課税方式の導入が予定されているが、環境性能に優れた EV 等の普及を阻害しないよう、税率の設定等制度設計に工夫が必要
- CO_2排出量基準は、環境性能割廃止後の車体課税を積極的に環境税制として位置付けていく観点から極めて重要であり、より高い環境インセンティブ効果も期待できるため、ガソリン車、HV 等に対して早期導入すべき
- 自動車税における現行のグリーン化税制の重課について、ガソリン車と性能が変わらない HV を対象にすべき。また、経過年数にかかわらず、より環境性能に劣る自動車に重課するなど対象条件の見直しも検討が必要

（令和８年度与党税制改正大綱を踏まえた留意点）

・　令和８年度与党税制改正大綱では、米国関税措置の影響の緩和、国内自動車市場の活性化及び自動車ユーザーの取得時の負担の軽減、簡素化の観点から、令和８（2026）年３月 31 日をもって自動車税・軽自動車税環境性能割を廃止することが示され、既に法改正[75]がなされている。

[75] 地方税法等の一部を改正する法律（令和８年法律第２号）

・　さらに、令和 10（2028）年度以後における自動車税及び軽自動車税の在り方について、課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和９年度税制改正において結論を得るとされた。
・　また、総排気量の値を有しない電気自動車（燃料電池自動車を含む。以下同様。）の乗用車については、公平性の確保等の観点から、最低税率を一律に適用する現行の自動車税の取扱いを見直し、車両重量に応じた課税方式を導入し、具体的な税率等は、令和９年度税制改正において結論を得るとされた。
・　その際、当該税率の平均的な水準については、電気自動車が相対的に高い財産的価値や道路損傷性を有する一方で、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献する観点からは更なる普及が求められていること等を踏まえ、電気自動車以外の自動車における現行の平均税率と同水準とすることを基本とするとされている。
・　そのほか、令和８（2026）年４月１日をもって、軽油引取税の当分の間税率を廃止することが示され、既に法改正[76]がなされている。
・　なお、令和８年度税制改正に伴う自動車税・軽自動車税環境性能割、揮発油税等・軽油引取税に係る当分の間税率の廃止[77]による減収分について、令和８（2026）年度においては地方全体で約 6,485 億円[78]を見込んでいる。これらの減収分について、令和８（2026）年度分は国による特例交付金で全額補填されているが、令和９（2027）年度以降の具体的な方針は現時点で示されていない。

[76] 地方税法等の一部を改正する法律（令和８年法律第２号）
[77] 揮発油税等に係る当分の間税率については、「租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律」（令和７年法律第 81 号）に基づき廃止
[78] 減収額の内訳として、環境性能割が約 1,892 億円、地方揮発油譲与税が約 296 億円、軽油引取税が約 4,297 億円と見込まれている。

（車体課税における環境性能基準の在り方）

・　車体課税の見直しに当たっては、国・地方の税収中立の下、公平・中立・簡素という税の基本原則を踏まえた上で、検討していくことが重要である。

・　環境性能割の廃止を踏まえ[79]、環境インセンティブ機能を維持・強化する観点から、保有段階における自動車税・軽自動車税において、より環境税制としての位置付けを強めていくべきである。

・　今後、車体課税全体を通じた「環境損傷負担金的性格」の位置付けも考慮しつつ、新たな環境性能基準の在り方等について検討が不可欠である。

・　なお、新たな環境性能基準について検討する場合は、自然環境に加えて、住民の安全や健康等、生活環境に対して自動車が与える社会コストに係る行政需要にも着目した上で、原因者負担金的性格を付与することも考えられるとの意見があった。

（EV 等への重量基準の導入）

・　EV 等は、走行時に CO_2 を排出せず脱炭素化に貢献するものとして、自動車税では最低税率が適用されており、本格的に普及するまでの間に、環境インセンティブを設けることには合理性がある。

・　しかし、車体課税が持つ「財産税的性格」、「道路損傷負担金的性格」を考慮すれば、EV 等が一律に最低税率で課税されていることは、公平性の観点から問題がある。

・　そのため、上記のとおり令和８年度与党税制改正大綱で、EV 等の乗用車については、令和 10（2028）年度以後に車両重量に応じた課税方式を導入し、具体的な税率等は、令和９年度税制改正において結論を得るとされた。

[79] 自動車税・軽自動車税環境性能割は、自動車がもたらす CO_2 排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音などの様々な社会コスト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。（「令和７年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見」（令和６年 11 月 26 日）

・　EV 等への重量基準の適用に当たっては、環境性能に優れた EV 等の普及を阻害することのないよう、税率の設定等制度設計に工夫が必要である。上記の令和８年度与党税制改正大綱に基づく国の検討内容を踏まえながら、ガソリン車、HV 等よりも自動車税の税負担を相当程度軽減することで、環境インセンティブを担保する仕組みが考えられる。

（ガソリン車等への CO_2排出量基準の早期導入）

・　CO_2排出量基準は、「環境損傷負担金的性格」を有する課税標準であり、環境性能割廃止後の車体課税を積極的に環境税制として位置付けていく観点から極めて重要である。

・　欧州諸国では、既に平成 17（2005）年に、欧州委員会によって、車体課税の２分の１に CO_2排出量の要素を取り入れた課税とすべき旨の指令案が出され、令和４（2022）年時点で、EU 加盟国のうち 20 か国以上が、CO_2排出量を課税の基準に取り入れている。

・　車体ごとの CO_2排出量をどのように捕捉するかという課題があるが、国土交通省公表の「自動車燃費一覧」によれば、WLTC モードにおける燃費値（km／L）とともに、１km 走行における CO_2排出量（g-CO_2／km）が車種ごとに明示されており、既に諸外国で導入されていることも考慮すれば、課税技術上の制度設計、システム化等も比較的可能なものと思量される。

・　また、CO_2排出量基準を導入した場合でも、既存の税制を存置した場合と比較して、税収推移に大きな差はみられないという予測もある[80]。

・　脱炭素社会実現に向けた取組は、一刻の猶予も許されない時機に来ている。車体課税への CO_2排出量基準の導入により、CO_2の排出量に従って税額が決定されることが周知され、消費者が、より CO_2排出量の少ない自動車を選ぶようになるというアナウンスメント効果が期

[80] 令和３年度東京都主税局委託調査「自動車に係る将来の行政需要及び税収シミュレーション調査委託」

待される。加えて、環境性能に優れた自動車は、保有期間全体にわたって税負担が軽減されることから、より高い環境インセンティブ効果も期待できる。そのため、ガソリン車、HV 等については、CO_2排出量基準を早期に導入すべきである。

（自動車税及び軽自動車税におけるグリーン化特例の在り方）

- 自動車の脱炭素化を進める上では、HV に対して環境性能に応じた税負担を求めることで、より環境性能に優れた HV の選択を促進することが重要であり、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の重課対象について、ガソリン車と性能が変わらない HV も含めるなど、環境性能を反映する形に見直すべきである。
- また、重課は、廃車までの平均年数を踏まえ、初回新規登録からの経過年数を基準として平成 13（2001）年度に創設[81]されたが、年々自動車の環境性能は向上しており、経過年数と環境損傷の程度は必ずしも相関関係にあるとは言えなくなってきている。そのため、今後は、より環境性能の劣る自動車に対して重課するなど対象条件の見直しも検討すべきである。

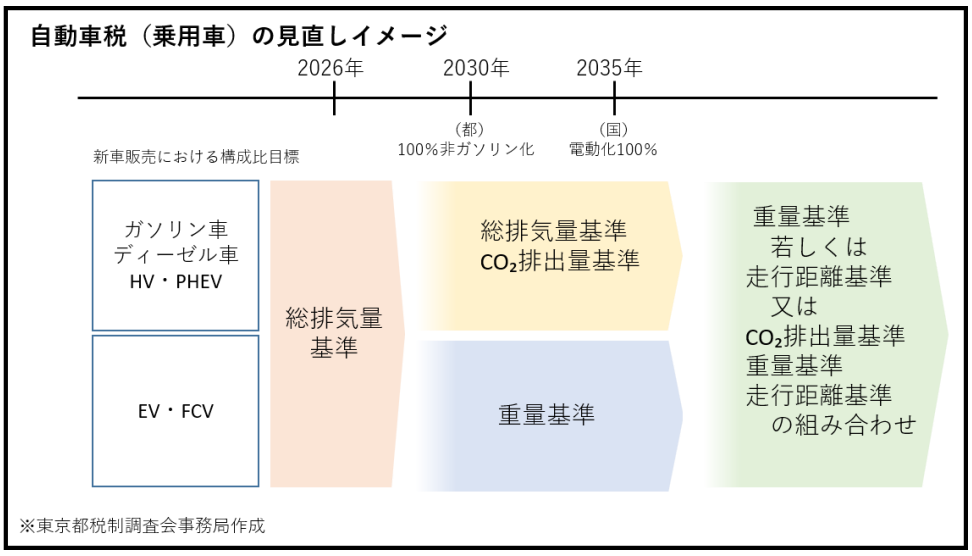
[81] 軽自動車の重課は平成 28（2016）年度に導入、13 年超の四輪等を対象として概ね 20%重課

（イ）中長期的な自動車関連税改革の検討

- 中長期的な方向として、例えば、課税標準を車両重量若しくは走行距離に、又は CO_2 排出量・重量・走行距離の組合せとする方法の検討が必要
- 車両重量は、新たな動力源を用いた自動車にも対応でき、課税指標が共通しシンプルで分かりやすいことから、将来的には EV 等に限らず全ての自動車に対して導入し、重量基準で統一することも考えられる
- 走行距離は全ての自動車に共通する指標であり、走行距離課税は保有から利用への転換を図る望ましい公平な税制度。将来的に EV 等が普及した場合における燃料課税の代替財源としても期待。ただし、導入には地方部への影響、個人情報の保護等多くの課題が存在

（中長期的な課税の在り方）

・　環境インセンティブ機能を強化し、環境負荷の小さい自動車への転換を促進する一方で、中長期的な方向性としては、安定的な財源確保のため、例えば、課税標準を車両重量若しくは走行距離に、又は CO_2 排出量・重量・走行距離の組合せとする方法の検討が必要である。



（重量基準の導入）

・　自動車税において EV 等には重量基準の導入が予定されているが、「車両重量」を課税標準とした場合、将来新たな動力源を用いた自動車が登場したときにも対応できること及び課税指標が共通しシンプルで分かりやすいものとなることから、将来的には全ての自動車に対して導入し、重量基準で統一することも考えられる。

・　車両重量は、道路損傷と相関することから「道路損傷負担金的性格」を有するほか、自動車の財産価値を外形的に捉えていると考えられ、自動車が持つ「財産税的性格」を表す一つの指標であると言える。

・　ただし、自動車重量税は、現に車両重量を課税標準としていることから、課税根拠等を整理するための検討が必要となる。

・　なお、重量基準による統一を行う場合、保有段階における自動車税・軽自動車税が担うべき「環境損傷負担金的性格」についても整理することが課題となる。EV 等の普及を促進する観点から、CO_2排出量基準も併せて導入し[82]、CO_2を排出しない EV 等に移行するインセンティブを創出することも考えられる。

（走行距離課税とその課題）

・　走行距離は全ての自動車に共通する指標であり、自動車の走行による道路利用の受益、道路の損傷及び環境への負荷に強く関係している。

・　その点を重視すれば、保有課税から利用課税への転換を図る走行距離課税は望ましい公平な税制度である。また、将来的に EV 等が普及し、脱化石燃料化が進展した場合における燃料課税の代替財源としても期待できる。しかし、その実現に向けては主に以下のような課題がある。

[82] EU 加盟国の多くで CO_2排出量基準が採用されているところ、ガソリン車・HV 等に限らず、EV 等も課税客体として取り扱う国もみられる。

① 地方部への影響

一般的に、都市部よりも地方部の方が車の利用率が高く、地方部では、車は必需財とも言える。そのため、走行距離の長い地方部にも配慮しつつ、制度設計を検討していく必要がある。その際、地方部における公共交通の在り方等、モビリティ全体について考慮する視点も求められる。

② 個人情報の保護

自動車に搭載される GPS は、ナビゲーションをはじめ、将来的には自動運転等を支援するために有益であり、走行距離を測定するための手法として利用することも想定される。その場合、課税根拠となる走行距離・経路等の情報を行政側が保有することが考えられる。走行距離だけであればプライバシー侵害の程度は高いとは言えないものの、走行経路はプライバシーに抵触する可能性が高いと考えられること、当該情報の個人識別性の有無等、個人のプライバシーに関わる課題があることから、慎重な検討が必要である。

③ GPS の不具合等への対応

課税対象の自動車が、GPS の不具合、故意等により走行距離を正しく計測できない可能性があるが、再計測は困難と考えられるため、制度設計について検討が必要である。不正防止を施したオドメーターによる計測で代替することも考えられる。なお、オドメーターの不正に対しては保険会社、中古車会社等による社会的な抑止力が働くことが期待できるとの意見があった。

④ 中古車の引継ぎ時の対応

中古車の場合、旧所有者と新所有者の走行距離をどのように把握し按分するか、その場合の税の徴収方法等に関して検討が必要である。一方で、税額分を売買価格に上乗せする等により、売主と買主で負担

を適正に按分する商慣行が成立する可能性が高いことから大きな問題とはならないとする意見もあった。

・　上記課題のほか、データの管理方法、課税・徴収の仕組みづくり等、走行距離課税の導入に際しては、多くの課題が存在する。今後、これらの課題を整理するとともに、諸外国の先行事例も参考にしながら、国及び民間事業者とも連携しつつ、その解決策を検討していく必要がある。
・　なお、EV 等については、ガソリン車との負担の均衡を図る観点から、電源開発促進税の課税方式[83]を参考に、使用電力量を課税指標とし、電力量に応じて課税する方法やその実務上の課題等について、これまでの本調査会における議論も踏まえつつ、検討を進めていくことも考えられるとの意見があった。

（その他の諸課題について）

・　自動車関連税をめぐり、産業界から、諸外国に比べて、複雑かつ過重な税負担が課せられているとの意見がある。しかし、我が国における車体課税及び消費課税を合わせた自動車に係る税負担が諸外国と比較して過大とは言えないこと、また、燃料課税の負担が相対的に小さいことから、税負担総額が低い水準にあることに留意すべきである。
・　一方で、自動車の保有・走行（利用）の各段階で課される自動車関連税を、納税者にとって分かりやすいものとし、より簡素化していくことも重要な視点である。
・　車体課税における「環境損傷負担金的性格」を踏まえると、営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異（いわゆる営自格差）、小型乗用車と軽自動車の課税上の差異（いわゆる軽自格差）が存在する合理的な理由は見出しにくくなっている。加えて、上記（３）－イ－（ア）

[83] 電源開発促進法（昭和 49 年法律第 79 号）等に基づき、発電施設等の利用促進、安全確保、電気の供給の円滑化等を目的に、一般送配電事業者が需要家から徴収する電気料金の一部に課税

で述べた CO_2排出量基準が導入された場合、「環境損傷負担金的性格」が強まることから、営自格差については運輸政策上の配慮を、軽自格差については軽自動車への政策的配慮をしつつ、税負担水準の適正化に向けた検討が求められる。

・　また、自動車関連税を検討するに当たっては、車体課税の変革のみならず、燃料課税を含めた広範な議論が求められる。さらに、環境重視の観点からは、石油石炭税、地球温暖化対策税、その他エネルギー諸税等との関係性・整合性も考慮しなければならない。

・　我が国の少子・高齢化、人口減少社会を見据え、税収規模を維持しつつ、地域のまちづくり、公共交通の利用促進等、各種政策と連携した税制度など、より広い視野に立って考察することが重要である。