

# 平成 2 3 年度税制改正要望事項

平成 2 2 年 1 0 月  
指定都市市長会

## 1 法人税率引下げに係る地方税財源の確保

国の施策として法人税率の引下げを行う場合は、租税特別措置の抜本的な見直しなどによる課税ベースの拡大を併せて行うなど、地方にとって減収となることがないように、国の責任において確実に措置すること。

なお、法人税は地方固有の財源である地方交付税の原資でもあるため、法人税率の引下げを行う場合は、他税目も含めた法定率の引上げ等により地方交付税の総額を確保すること。

### (理由と現状)

法人市民税は、地域の構成員である法人が、市町村から産業集積に伴う社会資本整備などの行政サービスの提供を受けていることに対する負担であり、市町村の基幹税目として重要な役割を果たしている。

加えて、指定都市は圏域の中核都市としての財政需要や、人口の集中・産業の集積に伴う都市的課題から生じる財政需要といった大都市特有の財政需要があり、法人市民税は重要な税源である。

ついでに、法人市民税は法人税額等を課税標準としているため、国の施策として法人課税の実効税率の引下げや中小法人等に対する軽減税率の引下げを行う場合は、租税特別措置の抜本的な見直しなどによる課税ベースの拡大を併せて行うなど、地方にとって減収となることがないように、国の責任において確実に財源確保措置を講じることが必要である。

なお、法人税は地方固有の財源である地方交付税の原資でもあるため、法人税率の引下げを行う場合は、法人税以外の他税目も含む法定率の引上げ等により、地方交付税の総額を確保することが必要である。

例えば、法人税の税率を 5 % 引き下げた場合 (課税ベース拡大せず)

指定都市全体の法人市民税の減収額は **約 800 億円**  
市町村全体の法人市民税の減収額は **約 3,400 億円**

地方交付税の原資の減少額は **約 3,400 億円**

**地方にとって  
大きな減収!**

- 注 1 法人税の税率は、資本金 1 億円超かつ年所得 800 万円超の法人に係る標準税率を用いている。  
2 は、平成 20 年度決算に基づく試算である。  
3 は、国の平成 22 年度当初予算額による数値である。

## 2 地方の役割等を踏まえた地球温暖化対策のための税の導入等

地球温暖化対策のための税の導入や自動車関係諸税の抜本的改組にあたっては、地球温暖化対策をはじめとする環境施策における地方の果たす役割や財政負担に応じた税財源を確保する仕組みとすること。

(理由と現状)

指定都市は、圏域の中核都市として人口が集中し、産業が集積していることから、地球温暖化対策をはじめとする環境施策に積極的に取り組んでいる。

また、京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月 28 日全部改定・閣議決定）では、地方公共団体の基本的役割として、「その区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の削減等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、実施するよう努める。」とされており、都道府県並びに指定都市等においては、地球温暖化対策推進法の改正を踏まえ、地方公共団体実行計画に太陽光等の利用の促進、事業者又は住民の温室効果ガス排出抑制等に関する活動の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、都市における緑地の保全及び緑化の推進、廃棄物等の発生の抑制の促進等の施策を定める取組を推進することが期待されている。

については、地球温暖化対策のための税の導入や自動車関係諸税の抜本的改組にあたっては、財源調達手段としての重要性を踏まえたうえで、地方が地球温暖化対策をはじめとする環境施策を引き続き推進し、地域の特性に応じた先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むことができるよう、地方の役割や財政負担に応じた税財源を確保する仕組みとする必要がある。

地方公共団体の地球温暖化対策（平成 20 年度予算）

（単位：億円、％）

地球温暖化対策	都道府県	市町村	市町村のうち 指定都市	シェア
エネルギー起源の CO <sub>2</sub> に関する対策・施策	3,645	4,722	1,417.2	30.0
非エネルギー起源の CO <sub>2</sub> に関する対策・施策	18	796	59.4	7.5
メタン、一酸化二窒素に関する対策・施策	276	335	50.7	15.1
代替フロン等に関する対策・施策	1	8	0.5	6.3
温室効果ガス吸収源対策・施策	3,409	1,121	324.9	29.0
横断的施策	1	1	0.8	80.0
その他の温暖化対策	502	224	11.2	5.0
	7,852	7,207	1864.8	25.9

これに加え、その他の環境対策（大気汚染、騒音・振動、水質汚濁等）の取組として指定都市では **約 4,485 億円** を予算措置

平成 20 年 9 月 1 日付け総務省から都道府県及び市町村への「地球温暖化対策」に係る調査に基づき作成

### 3 還付加算金の割合の引下げ

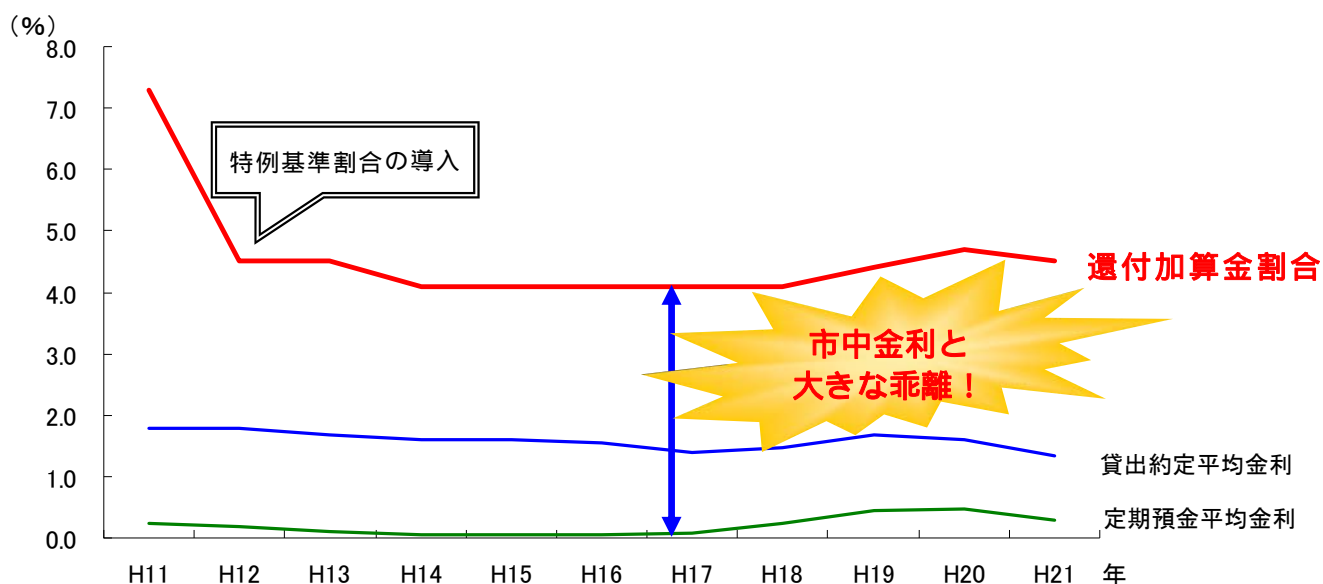
還付加算金の割合について、社会経済情勢を反映した割合に引き下げる  
こと。

(理由と現状)

還付加算金の割合については、社会経済情勢の大きな変化にもかかわらず、昭和38年以降、地方税法の本則は7.3%に据え置かれたままであり、平成12年から当分間の特例措置として本則に代えて適用されている特例基準割合も、4%を超える高い水準に設定されている。

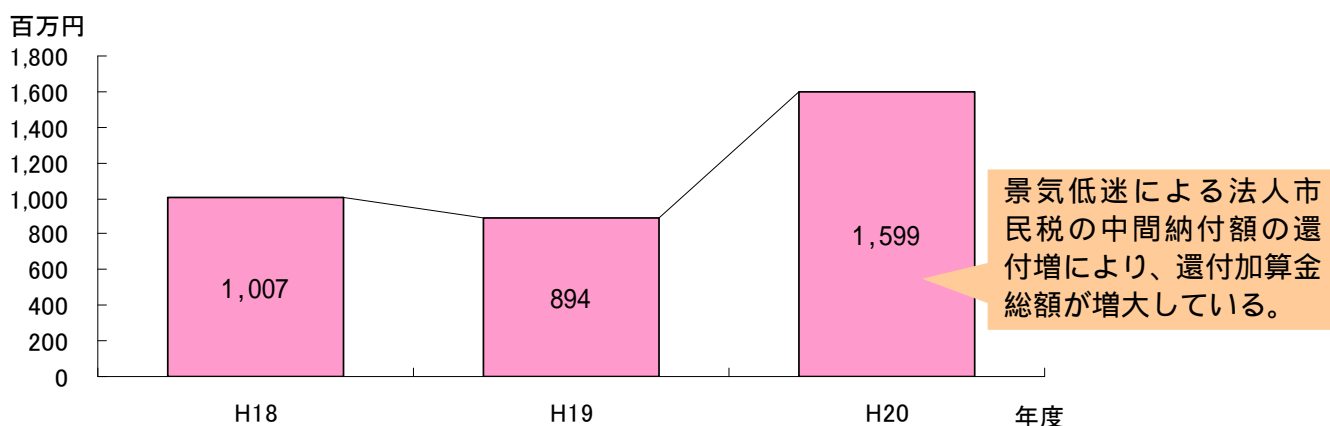
このため、厳しい財政状況の中、還付加算金の支出額は、地方の財政運営に大きな負担となっていることから、市中金利も考慮した還付加算金の割合の引下げが必要である。

還付加算金の割合と市中金利の比較



注 日本銀行統計資料に基づく。

指定都市における還付加算金等の状況



注 決算額による数値である。

#### 4 税制改正に伴う地方税法の改正時期

税条例の改正に係る地方議会での審議時間が十分確保されるよう、また、住民への周知期間が十分確保できるよう、地方税法の改正時期について配慮すること。

(理由と現状)

地方税法の改正に伴う税条例の改正は、住民の生活に多大な影響を与えるものであることから、住民の意思を代表する地方議会での十分な審議を得た上で議決により行われること、また、住民への周知期間が十分確保されることが適切である。

## 5 地方税制に関する指定都市の意見の反映

地方税制に関する地方の意見を反映する仕組みの構築にあたっては、「指定都市から直接意見を聴取し、その意見を十分反映できる仕組み」を構築すること。

(理由と現状)

地方税制に関する地方の声を十分に反映していくためには、大都市という観点も含めた多様な地域の意見を反映できる仕組みが必要である。

については、最も自立した基礎自治体であり、また、大都市特有の役割と財政需要をもつ指定都市から地方税制に関して直接意見を聴取し、その意見を十分反映できる仕組みを構築することが必要である。

## 6 四輪の軽自動車に係る軽自動車税の標準税率の引上げについて

四輪の軽自動車に係る軽自動車税の標準税率について、自動車税との均衡を失しない程度に引き上げること。

(理由と現状)

普通自動車は、税率が総排気量により区分され、最も排気量の小さいいわゆるコンパクトカーに係る自動車税の標準税率は29,500円である。

一方、四輪の軽自動車(乗用・自家用)に係る軽自動車税の標準税率は7,200円であり、コンパクトカーと比較すると総排気量が制約されているものの、車体の大きさや価格、燃費、性能等に差が少ないにもかかわらず、税負担に約4倍の格差が生じている。

したがって、政府税制調査会において車体課税(自動車関係税制)の抜本的見直しが検討されているこの機会に、普通自動車との税負担の均衡を総合的に考慮し、四輪の軽自動車に係る軽自動車税の標準税率を大幅に引き上げるべきである。

### 1 総排気量が1.0L以下の普通自動車と軽自動車(4輪)の比較

区分	普通自動車 (4車種平均)① ※1	軽自動車 (4車種平均)② ※2	比較% (②/①) × 100
全長	3,677.5mm	3,395mm	92.3
全幅	1,682.5mm	1,475mm	87.7
全高	1,503.8mm	1,643.8mm	109.3
乗車定員	4.8	4	83.3
排気量	996cc	658cc	66.1
車両重量	945kg	812.5kg	86.0
燃費	22.6km/ℓ	21.4km/ℓ	94.7
価格	120.4万円	100.4万円	83.4

注1 4車種平均の車種は、IQ、VITS、PASSO、VELTA

注2 4車種平均の車種は、WAGON R、MOVE、TANTO、ALTO、

### 2 自動車税と軽自動車税の税率(税額)比較

	自動車税 ① (排気量1.0L以下)	軽自動車税 ② (4輪)	比較% (②/①) × 100
乗用(自家用)	29,500円	7,200円	24.4
乗用(営業用)	7,500円	5,500円	73.3

車体の大きさや燃費等に差が少ないにもかかわらず、税負担に約4倍の格差がある。

## 7 土地の負担調整措置における据置措置の廃止と簡素化

市町村の基幹税目である固定資産税については、基礎的な行政サービスを供給するため、今後ますます安定的な財源を確保していくことが求められる。そこで、制度の簡素化、負担の公平性確保のため据置措置の廃止を含め土地の負担調整措置のあり方に関する検討を早期に開始すること。

### （理由と現状）

平成 23 年度まで法定化されている現行制度においては、課税の公平の観点から、地域や土地によりばらつきのある負担水準（評価額に対する前年度課税標準額の割合）を均衡化させることを重視した税負担の調整措置が講じられている。

しかし、現行制度においては、例えば商業地等の場合、税負担が引下げとなる場合には負担水準 70% に、税負担が引上げとなる場合には負担水準 60% に収斂される仕組みとなっており、異なる 2 つの水準に収斂されることとなるため、税負担に不均衡が生じること、また、現行の仕組みは納税者にとって分かりにくいことなどの課題がある。

そこで、このような課題について検討をすすめ、負担の公平性、制度の簡素化及び納税者の視点などの観点から、据置措置の廃止を含め今後の負担調整措置のあり方について、早期に検討を開始していただきたい。

## 8 固定資産税等の優先徴収制度の創設

固定資産税・都市計画税の安定確保及び税負担の公平の観点から、課税対象不動産について滞納処分による差押えや競売等の手続が開始された場合に、手続開始後の固定資産税・都市計画税をその換価代金から優先的に徴収する制度を創設すること。

### (理由と現状)

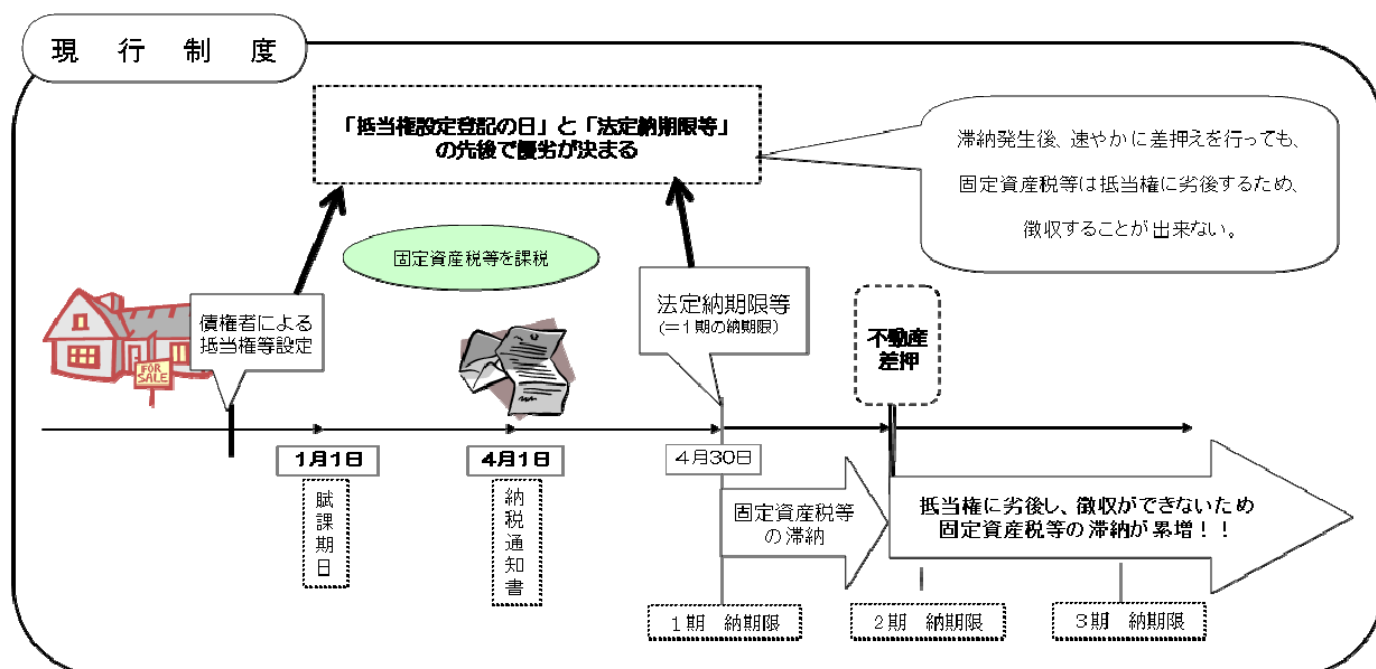
固定資産の所有者に課税される固定資産税・都市計画税は、ほとんどの場合、課税対象不動産について不動産の価格を上回る抵当権等が設定され、納税よりも抵当権者等への返済が優先される事態が生じている。

その結果、毎年課税される固定資産税・都市計画税の滞納が累増している。

現行制度では、新たに課税される固定資産税・都市計画税は、常に課税対象不動産に設定された抵当権等に劣後することから、当該不動産について滞納処分を進めることができず、また競売等の強制換価手続からも徴収することができない。

適法に課税された固定資産税・都市計画税が、制度上徴収できないことは、市町村の基幹税目である固定資産税・都市計画税の安定確保や税負担の公平の観点から、著しく不合理である。

そこで、上のおり固定資産税・都市計画税の徴収制度の改善を要望する。

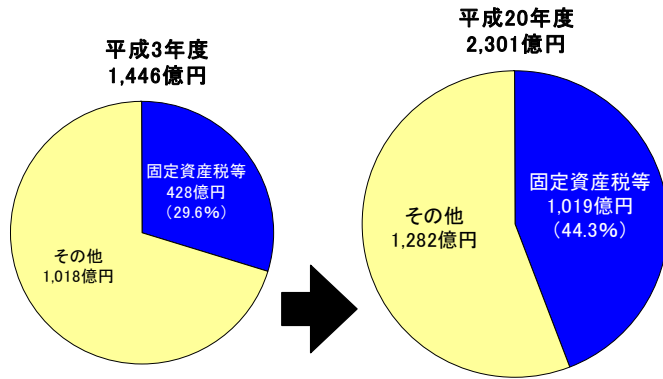




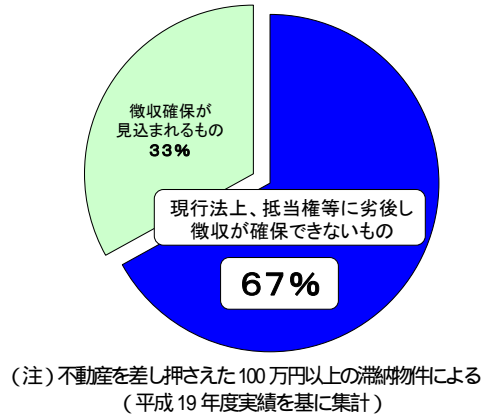
# 固定資産税等の徴収に関する現状

適法に課税された固定資産税等が徴収できないことは、制度上の問題点。

① 指定都市の市税未収額に占める  
固定資産税等の割合が大幅に増加している。



② 現行制度では、新たに課税される固定  
資産税等は、常に抵当権等に劣後する  
ため、徴収が確保できない。



## 制度創設後

