

「当面の税制改革・改正に向けた要望」

～はじめに～

今やわが国経済の最優先課題は、デフレ経済の克服と内需主導型の景気浮揚の実現にある。

去る7月29日には、自由民主党デフレ対策特命委員会が、「雇用」「税制」「規制緩和」「中小・中堅企業対策」等の各分野においてデフレ対策の早期実現を訴える内容を取りまとめた。特に、税制の分野においては、「可及的速やかに議論を開始するよう求める」とした点は、当所としても、積極的にこれを支持し、デフレ克服に必要な税制改正法案の早期成立・実施を期待するところである。

本年6月に実施した当所会員向けのアンケート調査結果でも、経済活性化・デフレ克服など景気に関わる税制改正要望の声は極めて強く、「住宅・土地・自動車にかかわる税負担の軽減」「設備投資、研究開発を支援した税制改正」「贈与税や相続税の見直し」などの意見が多数寄せられている。同時に、「痛み(増税)を伴う税制改革を中小企業や国民に押し付ける前に、まずは国や地方は徹底的な行革等を行うべき」との声も少なくない。

また、デフレを克服し、真に自立的経済成長の実現を図るためには、経済活力を引き出すために必要な税制の見直しだけでなく、国民の将来への生活不安を払拭させる改革も重要である。今後、政治責任において、社会保障制度の改革案と一体となった税制改革案も国民の前に示していく必要があるだろう。

以上のようなことから、当面する政府・与党の税制改革・改正の動きに合わせて、当所では、「経済とりわけ中小企業が元気を取り戻さなければ税収は増えず、財政再建もままならない」との基本的な認識に立って、次の項目を重点的に要望する。

1. デフレ克服・内需の拡大に有効な住宅投資や自動車関連税制の見直しを行うこと

住宅投資や自動車の買い替えについては、大規模な需要創出効果が期待できる。そこで、次の措置を直ちに講じるべきである。

- ① 住宅ローン利子を全返済期間にわたって所得控除ができるような制度を創設すること、なお、当分の間、現行住宅ローン税額控除制度との選択適用を認めること
- ② 省エネ・防災・バリアフリー等の良質な住宅の普及促進を図るため、新築と増改築についての優遇税制措置を創設すること(例えば、現行住宅ローン減税と合算して、住宅投資額の1%程度を5年間にわたって税額控除できるようにすること)
- ③ 時限的な措置として、住宅取得資金贈与の特例における現行の非課税限度枠550万円を3,000万円程度に引上げること
- ④ 自動車買替え促進税制を創設すること(例えば、自動車購入時にかかる自動車関係諸税の負担を免除すること)

- ⑤ 省エネ・環境対策に資する自動車にかかる税負担をさらに軽減させること

※わが国経済における自動車産業のウエイトは大きく、租税総額の 10%、就業者数の 11%を占めており、住宅建設と同様に関連する企業群が多く、わが国経済に及ぼす影響は極めて大きいものがある。

2. デフレ克服・都市再生に資する観点から、土地等にかかわる関連税制の見直しを行うこと

都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、本年6月1日より「都市再生特別措置法」が施行された。

デフレ克服や都市再生を図るためにも、不動産の流動化を促すことが重要であり、以下の見直しを行うべきである。

① 固定資産税制度を見直すこと

建物の固定資産税評価額が時価を上回るケースがあり、建物の評価方法を見直すべきである。例えば、経済耐用年数あるいは市場価値に応じた評価とすべきである。

また、固定資産税における納税者の理解を深める措置として、固定資産課税台帳の縦覧期間を延長すべきである。

さらに、東京都では、中小企業が極めて厳しい経済環境に置かれているとの認識の下、23 区内にある小規模非住宅地に係る平成 14 年度分の固定資産税・都市計画税の税額を 2 割減免する措置を講じている。都市再生の観点からも、商業地・工場用地にかかる固定資産税・都市計画税の減免措置を設けるべきである。

② 登録免許税の負担の軽減を図ること

流通税としての登録免許税(保存・所有権移転・抵当権設定)の負担水準を 1 件当たり定額制の手数料とすべきである。

③ 不動産取得税並びに不動産取得時にかかる印紙税は廃止すること

不動産取得税並びに不動産取得時にかかる印紙税は、不動産の流動化を阻害する税であり、廃止すべきである。

④ 特別土地保有税は廃止すること

特別土地保有税は、土地の投機を抑制し、併せて土地の供給及び有効利用促進に資することを目的として、昭和 48 年に創設されたものであるが、地価の低迷が長期化しており、もはや所期の目的は達成したと考えられるため廃止すべきである。

⑤ 事業所税は廃止すること

事業所税は、事業用家屋床面積や従業者の給与総額をベースに課税されるため、設備投資や雇用

の促進を妨げるおそれがあり、また、固定資産税との二重課税の色合いが強いことから廃止すべきである。

⑥ 個人の土地譲渡益課税の税率を引下げること

個人の土地譲渡益課税の税率を引下げ、不動産の流動化を高める必要がある。

3. デフレ克服のために、時限的な措置として、贈与税の基礎控除を上げたり、生前贈与と相続を通算する新たな課税の仕組みを創設すること

日本人の平均寿命が延び、相続が発生する年齢が高齢化したため、資産需要の旺盛な世代に相続（資産の移転）がなされず、資産の有効活用が進んでいない。フランスやドイツでは、相続税・贈与税の基礎控除や税率を基本的に共通化したうえで、10年間累積課税方式をとっている。

わが国においても、デフレからの脱却のために、時限的に贈与税の基礎控除を上げたり、生前贈与と相続を通算する累積課税方式（10年程度）を導入し、世代間の資産移転が円滑に進むようにすべきである。

4. 企業の設備投資・研究開発を支援するために、以下の税制改正を行うこと

- ① 国際的な整合性を考慮した減価償却制度の見直しを行うこと
- ② 設備や機械の経済耐用年数に合わせて償却期間の短縮を行うこと
- ③ 法定耐用年数を経過した固定資産について、備忘価格（1円）まで減価償却ができるようにすること
- ④ すべての企業が対象となる、試験研究費総額の一定割合が税額控除できる制度を創設すること
- ⑤ すべての企業が対象となる、情報技術（IT）投資に関して、投資額の一定割合が税額控除できる制度を創設すること
- ⑥ 新規に取得した研究開発用資産（ソフトウェアを含む）について、即時償却を認めること
- ⑦ 少額減価償却資産の損金算入限度額を10万円未満から30万円未満に引上げること
- ⑧ 個人事業主及び青色申告を行う法人が100万円未満の情報通信機器を取得した場合には、損金算入を認めること（いわゆるパソコン減税を復活させること）

5. 中小企業の事業承継を円滑に進めるために必要な関連税制を見直すこと

近年の経済環境や金融情勢を背景に、相続税負担あるいはその準備としての資金手当てが、キャッシュフローの余裕に乏しい中小商店をはじめ多くの中小企業の経営を圧迫している。

基本的には、農地相続の場合と同様に、納税免除あるいは納税猶予など事業用資産の相続を優遇する事業承継税制の確立が急がれるところであるが、こうした新たな事業承継税制が確立されるまでの間

は、以下の関連税制において、更なる見直しを行うべきである。

- ① 相続税・贈与税の税率の引下げ・基礎控除の引上げ・累進構造を見直すこと
- ② 取引相場のない株式の評価方法は、すべての会社に類似業種比準方式または純資産価額方式のいずれか一方のみの選択的適用を認め、類似業種比準方式における減額率を 50%にすること
- ③ 物納に関する買戻し条件の付与を取りやめること
- ④ 未公開株式等に係る延納利子税を更に軽減すること

6. 法人事業税の外形標準課税は絶対に導入しないこと

去る6月14日に公表された政府税調の答申『あるべき税制の構築に向けた基本方針』によると、「外形基準の導入により、約 7 割の法人が法人事業税を負担していないという税の空洞化の是正を図り、努力した企業が報われる税制を確立する。外形標準課税は、受益と負担の関係を明確にして真の地方分権の実現に資するため、早急に導入すべきである」との見解が示されている。

当所としては、税源配分に関する具体的な動きや、地方における徹底した行財政改革の努力と成果が明らかにされていない状況の中で、導入論議が先行することは容認できるものではなく、また、総務省が示している法人事業税の外形標準課税の導入案には、雇用形態を歪め、設備投資を阻害するなど、様々な問題を抱えているため絶対反対である。

法人事業税のみを外形標準化しようとすることは、地方税における法人への過重な負担を固定化するだけである。地方財政の安定化を目指すのであれば、地方交付税制度や国庫補助金・負担金制度を見直しつつ、国から地方への税源移譲を進めるべきである。

7. 法人税の欠損金の繰戻し還付を認めるとともに、欠損金の繰越控除の期間を延長すること

わが国では、平成 4 年度から税収不足を理由に欠損金の繰戻し還付制度停止されている。企業体質を強化し、景気回復を着実なものとするためにも、欠損金の繰戻し還付制度の停止措置は、直ちに解除すべきである。

また、不良債権処理を進めている金融機関が、RCC(整理回収機構)への売却などで、破たん懸念以下債権の最終処理が進むと有税償却を無税償却に損金算入できるが、その時期に十分な課税所得がないとそれまで会計上計上していた繰り延べ税金資産が実現しなくなるという問題が起こる。こうした問題を解決するためには、例えば、アメリカのように金融当局の資産査定基準と税務当局の無税償却基準が原則として一致する制度を構築するとともに、欠損金の繰り越し控除期間を延長すべきである。

欠損金の繰越控除期間は、例えば、アメリカでは 20 年、イギリス・ドイツは無期限であることから、わが国でも、現行の 5 年から 10 年程度に延長すべきである。

8. 交際費を全額損金算入できるようにすること

そもそも交際費課税の趣旨は、企業の冗費抑制と自己資本の充実と考えられるが、資本金 5,000 万円

を超える法人については、交際費の損金算入が認められておらず、また、中小法人の定額損金算入限度額内であっても20%課税が導入されているため、冗費といえない費用を含めてすべて課税対象とされているのが実態である。

景気回復を図るためには、国内消費を拡大させることが第一であることから、景気回復が図れるまでの数年間の暫定措置として、資本金 5,000 万円以下の法人に対する交際費については、全額損金処理ができるようにすべきである。

また、国税当局は、通達に基づいて交際費に該当するか否かを判断しているため、最近では、税収確保の見地から、社会通念上必要とされるべき交際費(例えば、慶弔費用)まで課税範囲に含めているケースが見られるが、租税法律主義の立場からも課税要件を法令により規定すべきである。

9. 貸倒損失・貸倒引当金に関する税務処理は企業会計原則に合わせて緩やかなものにする

法人税法では、益金及び損金の額は、「一般に公正妥当と認められる会計処理の基準に従って計算されるものとする」と定めている。一方、企業会計に基づく損益には、企業を取り巻く利害関係者の利害を適切に調整することが期待されている。

企業会計基準で要求される引当金は税法上も尊重されなければならないはずであるが、不良債権処理に関しては、企業会計原則と法人税法による取扱いが一致していない。すなわち、企業会計原則では、不良債権が発生した場合、将来の取り立て見込み不能額を貸倒引当金として計上する必要がある。他方、法人税法は課税対象となる所得が過少に計算されることのないよう償却できる基準を厳格にしている。

このため、銀行の自己査定で実質破たん先となったものであっても、税法上では、法的整理や担保処理などにより損失が最終的に確定するまでは、原則的に無税償却が認められていないのが実情である。

企業会計と税法上の引当金制度との整合性を図るためにも、また、不良債権の最終処理を積極的に推進する観点からも、貸倒損失または貸倒引当金の税務処理は企業会計原則に合わせて緩やかなものにするべきである。

10. 同族会社の留保金課税制度を廃止すること

この制度の立法趣旨は、同族会社の株主と非同族会社の株主及び個人企業との間の負担の公平を確保するための措置であるとされている。しかし、一般に、会社が財務体質の強化のため、利益の配当を抑え社内留保することは、健全な経営政策として一般に是認され、かつ、会社法上の債権者を保護し、資本充実の要請に応えるものである。

平成14年度の税制改正により、中小法人(資本金1億円以下)は、従来の特別税率より5%だけ軽減されることとなったが、それでもなお、経営基盤の弱い中小小規模の同族会社にとっては負担が重いものとなっている。

また、同族会社の留保金課税の特例制度が創設され、一部の企業に限って留保金課税を適用しない措置がとられているが、欠損金の控除により課税所得額がなくても、当期留保金の計算では、繰越欠損金控除の適用がないため留保金に課税される場合がある。

以上の理由により、同族会社の留保金課税制度は早急に廃止すべきである。

11. 延滞税の税率を7%程度に引下げること

現在の延滞税の税率(14.6%)は、金融機関からの借入金利息との格差が大きく、制裁的遅延損害金としての性格が強調され過ぎている。特に、前払い的な性格を有する予定納税に対してまでも、納税が遅れたことを理由に過重な延滞税を課すことは、納税行政に対する信頼性を著しく損なうものである。延滞税の税率は7%程度に引下げるべきである。

12. 納税者の納得・理解が得られるような形で、自動車関係諸税の改革に着手すること

去る6月14日に公表された政府税調の答申『あるべき税制の構築に向けた基本方針』によると、「道路特定財源等を含むエネルギー関係諸税等については、わが国の自動車に係る税負担全体が国際的にみても高くない水準にある」「一般財源化を含め、そのあり方の見直しを行うべきである」との見解が示されている。

しかし、自動車・石油関係諸税は、それぞれ車種間・油種間での格差があるなど複雑な税制度となっており、かつ、全体として税負担も、国際的に見て高い水準にあり、政府税調の特定財源に対する基本認識には事実誤認があるといわざるを得ない。

現在、自動車の取得・保有・走行にかかわる税(自動車関係諸税)は、9種類あり、うち6種類が道路特定財源として活用されている。そもそも特定財源は、受益と負担が明確であるという特質を持っていることから、自動車関係諸税における道路特定財源の税収は、道路整備や交通政策上の施策に活用することを基本に考えていくべきである。

特に、横浜市は、都市計画道路の整備率が59%と、政令指定都市の中でも低い水準にある。一方で、全国的に見ても横浜市域における交通需要は非常に多く、『道路利用者への還元』という視点から、道路整備が遅れている地域へ重点的に配分をすべきである。

なお、現行の道路整備五ヵ年計画は、平成14年度で終了する。国政における公共事業の長期計画の見直しや事業の重点化・効率化の議論と連動して、この際、消費税と二重課税となっている自動車取得税の廃止を含めた税目の簡素化や暫定税率の見直しなど、納税者の納得・理解が得られるような形で、自動車関係諸税の改革にも着手すべきである。

◇ 『当面の税制改革・改正に向けた要望』の主な提出先

内閣総理大臣

財務大臣

経済産業大臣

政府税制調査会長

自民党税制調査会長
自民党政務調査会長
自民党経済産業部会長
自民党中小企業調査会長
自民党商工・中小企業関係団体委員長
公明党
保守党
日本商工会議所
社団法人日本経済団体連合会 等

- ◇ 要望項目については、当所政策委員会の中に設けられている税制要望検討小委員会(委員長:平川兼寛常議員)において、当所会員に対する税制改正要望に関するアンケート調査を実施し(2,862 会員)、その結果を踏まえ、同小委員会にて具体的な要望項目の整理がなされ、第 17 回政策委員会(9 月 12 日開催)にて審議し、取りまとめられ、第 539 回常議員会(9 月 30 日開催)で承認を得たものです。