

資 料

(その他の事項(地方税関係))

目 次

・ 地方における道路特定財源一覧	1
・ 地方における道路特定財源の沿革	2
・ 地方における道路事業費の財源構成について	3
・ 道路の整備状況	4
・ 京都議定書目標達成計画の骨子	5
・ 地方税制における環境への取組み	6
・ 都市再生・まち再生に係る特例（不動産取得税・固定資産税等）	8
・ 不動産流動化に係る特例（不動産取得税）	9
・ 産業再生に係る特例（不動産取得税）	10
・ JR北海道・四国・九州及びJR貨物に対する特例（固定資産税等）	11
・ 低公害車に係る特例（自動車取得税）	12

地方における道路特定財源一覧【すべて法律により用途を明定】

税 目 等		財源の帰属先	税 率	H18年度収入 (億円)
地方税	軽油引取税 昭和31年度創設	都道府県、指定市	(暫定税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	10,620
	自動車取得税 昭和43年度創設	都道府県、市町村	(暫定税率) 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,742
地方譲与税	地方道路譲与税 昭和30年度創設 (地方道路税の収入額の全額)	都道府県、市町村	<地方道路税(国税)> (暫定税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,110
	石油ガス譲与税 昭和41年度創設 (石油ガス税の収入額の1/2)	都道府県、指定市	<石油ガス税(国税)> (本則税率) 17.5円/kg	142
	自動車重量譲与税 昭和46年度創設 (自動車重量税の収入額の1/3)	市町村	<自動車重量税(国税)> 自家用乗用は (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	3,707
計				22,321

- 注) 1. 収入は平成18年度地方財政計画によるものである。
2. 譲与税については、国と地方での実際の収入時期のずれにより、平成18年度の国収入予算額と若干の違いがある。
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(ただし、自動車重量税については、平成20年4月末。)。暫定税率による上乗せ分は、約9,800億円(平成18年度)。

地方における道路特定財源の沿革

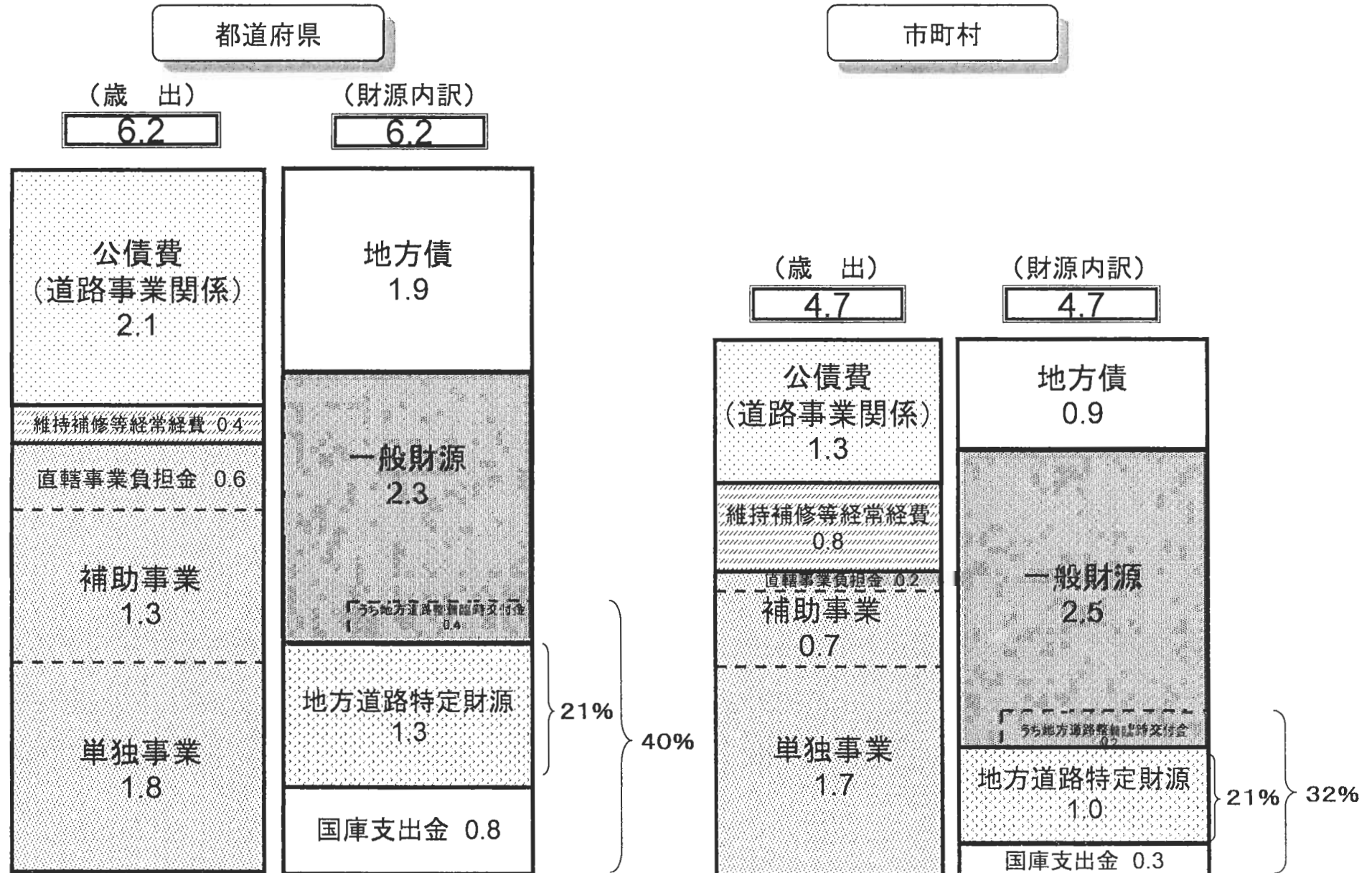
軽油引取税	○ 昭和31年度に、既に揮発油税・地方道路税が課税されていたガソリン・エンジンの自動車との間での税負担の不均衡を是正するために、ディーゼル・エンジン車の燃料である軽油に対して、地方の道路特定財源として軽油引取税（道府県税）を創設
自動車取得税	○ 昭和43年度に、第5次道路整備計画5箇年計画の策定によって大幅に増加することが確定した地方道路事業費の財源として、著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備との密接な受益関係に着目して、自動車取得税（道府県税）を創設
地方道路譲与税	○ 昭和29年度に、揮発油（国税）を道路財源化した際に、同税収の1／3に相当する額を地方の道路財源として譲与する制度を創設 ○ 昭和30年度に、地方の道路特定財源の充実を目的として、税収の全てを地方の道路特定財源として譲与する地方道路税（国税）を創設（全額が「地方道路譲与税」となる。）
石油ガス譲与税	○ 昭和41年度に、石油ガス税（国税）を創設した際に、同税収の1／2を地方の道路特定財源として譲与する石油ガス譲与税を創設
自動車重量譲与税	○ 昭和46年度に、自動車重量税（国税）を創設した際に、市町村の道路特定財源の充実を目的として、同税収の1／4を譲与する自動車重量譲与税を創設 ○ 平成15年度に、自動車重量税収の1／3に譲与割合を引上げ

地方における道路事業費の財源構成について

※H17決算【速報値】

(単位:兆円)

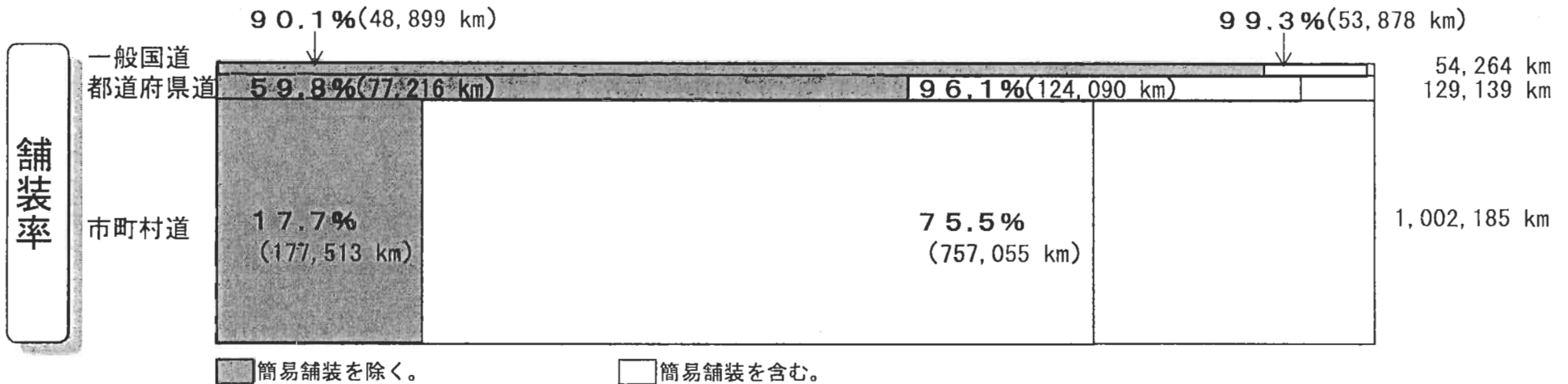
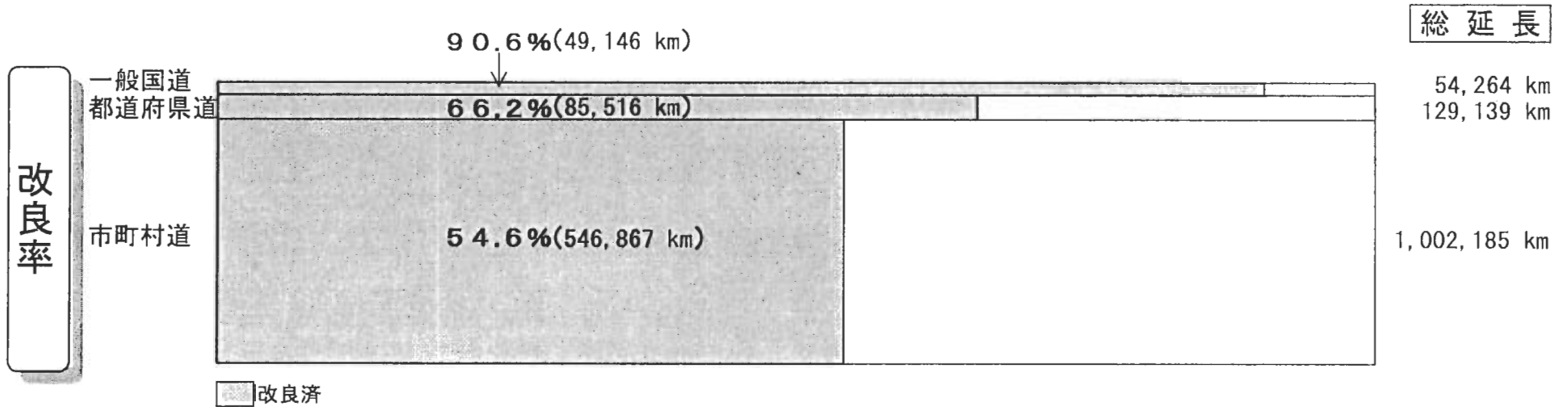
地方の道路事業に占める道路特定財源の割合は低い。



(注) 数値は小数点第2位以下を四捨五入して計上しているため合計と符合しない。

道路の整備状況

(平成17年4月1日現在)



1. 「道路統計年報2006」(国土交通省道路局)による。なお、棒グラフの太さは、道路の延長による。
 2. 一般国道及び都道府県道の改良済延長は、改良済で車道幅員5.5m以上のものの延長である。
 3. 「簡易舗装」とは、在来の砂利・碎石舗装を基礎として簡易な路盤を築造した上アスファルト乳剤で舗装したもの(表面が約3cm程度)のものをいう(通常舗装は、アスファルトコンクリートで舗装するもの。)
- 【参考：簡易舗装を含む舗装済延長の割合】
一般国道99.3%(53,878km)、都道府県道96.1%(124,090km)、市町村道75.5%(757,055km)である。

京都議定書目標達成計画の骨子

(内閣官房作成)

目指す方向

- 京都議定書の6%削減約束の確実な達成
- 地球規模での温室効果ガスの長期的・継続的な排出削減

基本的考え方

- 環境と経済の両立
- 技術革新の促進
- すべての主体の参加・連携の促進(国民運動、情報共有)
- 多様な政策手段の活用
- 評価・見直しプロセスの重視
- 国際的連携の確保

温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標

区 分	目 標		2010 年度現状対策 ケース(目標に比べ +12%*)からの削減 減量
温室効果ガス	2010 年度 排出量 (百万トCO ₂)	1990 年度 比(基準年 総排出量比)	※2002 年度実績(+13.8%)から経済成長等 による増、現行対策の 継続による削減を見込 んだ2010 年見込み
①エネルギー起源CO ₂	1,056	+0.6%	▲4.8%
②非エネルギー起源CO ₂	70	▲0.3%	
③メタン	20	▲0.4%	▲0.4%
④一酸化二窒素	34	▲0.5%	
⑤代替フロン等3ガス	51	+0.1%	▲1.3%
森林吸収源	▲48	▲3.9%	(同左)▲3.9%
京都メカニズム	▲20	▲1.6%*	*(同左)▲1.6%
合 計	1,163	▲6.0%	▲12%

*削減目標(▲6%)と国内対策(排出削減、吸収源対策)の差分

目標達成のための対策と施策

1. 温室効果ガスごとの対策・施策

(1) 温室効果ガス排出削減

①エネルギー起源CO₂

- ・技術革新の成果を活用した「エネルギー関連機器の対策」「事業所など施設・主体単位の対策」
- ・「都市・地域の構造や公共交通インフラを含む社会経済システムを省CO₂型に変革する対策」

②非エネルギー起源CO₂

- ・混合セメントの利用拡大 等

③メタン

- ・廃棄物の最終処分量の削減 等

④一酸化二窒素

- ・下水汚泥焼却施設等における燃焼の高度化 等

⑤代替フロン等3ガス

- ・産業界の計画的な取組、代替物質等の開発 等

(2) 森林吸収源

- ・健全な森林の整備、国民参加の森林づくり 等

(3) 京都メカニズム

- ・海外における排出削減等事業を推進

2. 横断的施策

- 国民運動の展開
- 公的機関の率先的取組
- 排出量の算定・報告・公表制度
- ポリシーミックスの活用
(※環境税等も検討)

3. 基盤的施策

- 排出量・吸収量の算定体制の整備
- 技術開発、調査研究の推進
- 国際的連携の確保、国際協力の推進

推進体制等

- 毎年の施策の進捗状況等の点検、2007年度の計画の定量的な評価・見直し
- 地球温暖化対策推進本部を中心とした計画の着実な推進

地方税制における環境への取組み（１）

１ 自動車税のグリーン化・自動車取得税の低燃費車特例

（１）趣旨

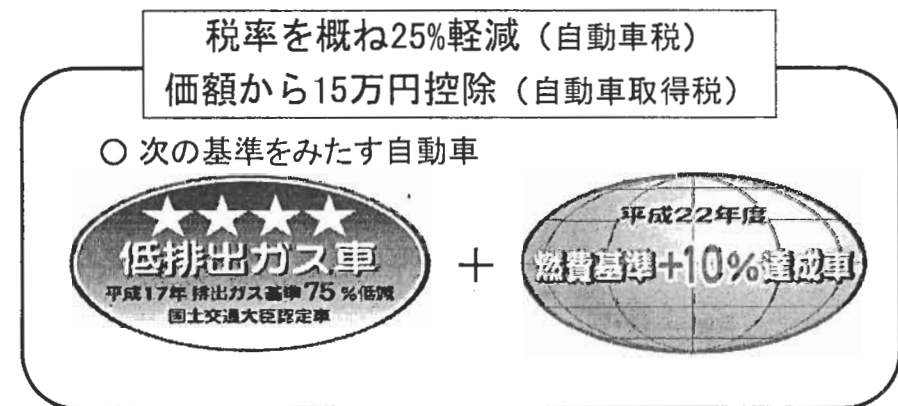
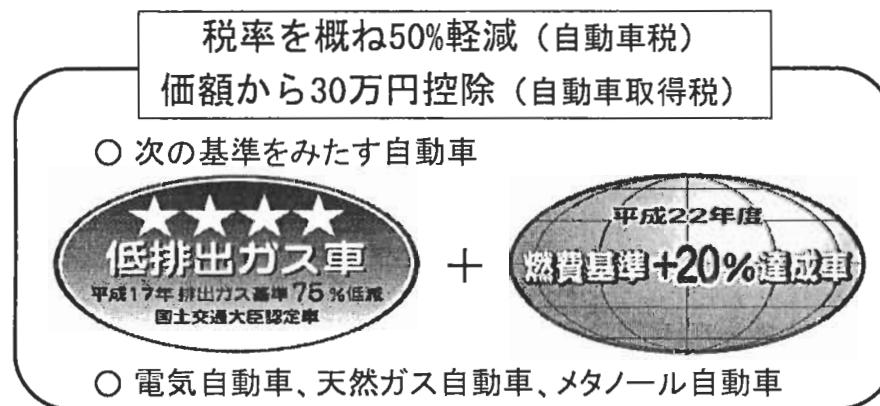
- ・ **NOx（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）の排出を低減**
- ・ **CO2（二酸化炭素）の排出を低減**
- ・ **環境にやさしい自動車の技術開発と普及の促進**



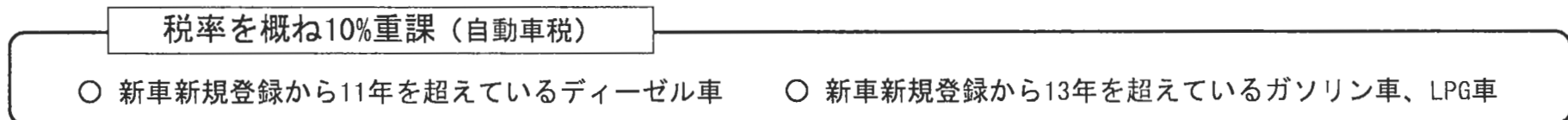
- ・ 環境に優しい自動車
→ 自動車税・自動車取得税を「軽減」
- ・ 環境への負荷の大きい自動車
→ 自動車税を「重課」

（２）制度の概要

◇ 軽減対象となる自動車



◇ 重課対象となる自動車



注1) 自動車税の軽減は、平成18年度及び19年度の新車新規登録の翌年度1年間。

注2) 自動車取得税の軽減対象には、中古自動車、軽自動車も含む。

注3) 自動車税の重課対象からは、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除かれる。

地方税制における環境への取組み（２）

地方公共団体が独自に取り組む環境関連の税制(主なもの)

(1) いわゆる「森林環境税」

⇒ 森林(水源)環境保全等に資するための独自課税(超過課税)

- 個人・法人県民税均等割に上乗せして課税(超過課税方式)
- 環境保全、水源涵養等に関する施策の実施に要する費用に充当

施行年度 (平成18年6月現在)	H15年度 (2003)	H16年度 (2004)	H17年度 (2005)	H18年度 (2006)
団体(県)数(累計)	1	2	8	16※

※ 上記のほか、平成19年度施行予定(条例制定済)の団体が3団体ある。

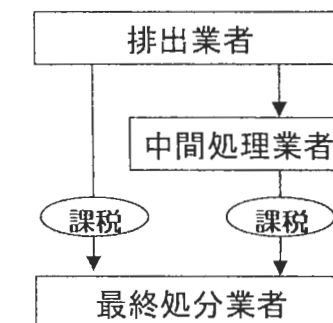
(2) 産業廃棄物税

⇒ 廃棄物排出抑制、資源再利用等に資するための独自課税(法定外目的税)

- 最終処分場への廃棄物の搬入等に対し、排出重量に応じ排出業者等へ課税
- 廃棄物排出抑制、リサイクルの推進等に関する施策の実施に要する費用に充当

施行年度 (平成18年10月現在)	H14年度 (2002)	H15年度 (2003)	H16年度 (2004)	H17年度 (2005)	H18年度 (2006)
団体数(累計)	1	9	12	22	27

※ 産業廃棄物税の例



都市再生・まち再生に係る特例（不動産取得税・固定資産税等）

適用期限：平成19年3月31日までの不動産等の取得

民間都市再生事業

※大都市における公共施設整備を伴う民間開発事業

不動産取得税の課税標準を4/5

- ①認定事業者が取得する不動産
- ②地区内残留者が取得する不動産
- ③地区外転出者が取得する不動産

固定資産税・都市計画税の課税標準を1/2(5年間)

- ①認定事業者が取得する一定の家屋・償却資産

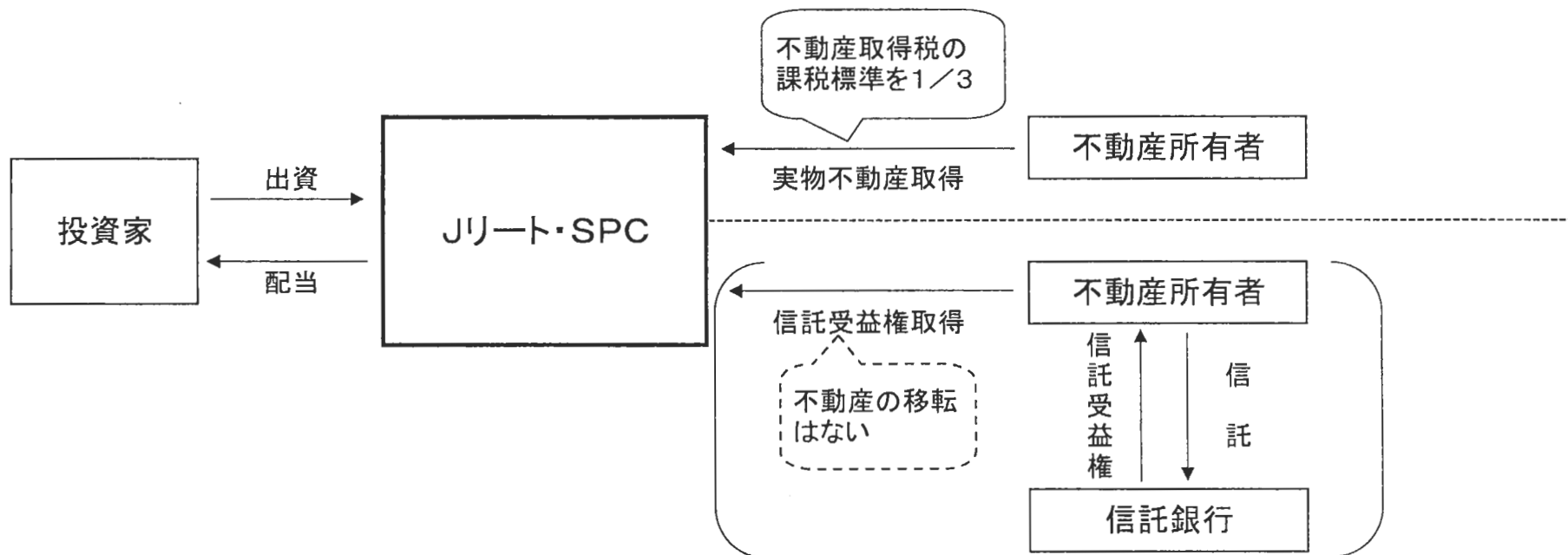
民間都市再生整備事業

※地方都市における公共施設整備を伴う民間開発事業

不動産取得税の課税標準を4/5

- ①認定事業者が取得する不動産
- ②地区内残留者が取得する不動産
- ③地区外転出者が取得する不動産

不動産流動化に係る特例(不動産取得税)



適用期限:平成19年3月31日までの不動産の取得

注 Jリートとは、投資信託及び投資法人に関する法律に基づく不動産投資信託のことである。(Japan Real Estate Investment Trust)
SPCとは、資産の流動化に関する法律に基づく特定目的会社のことである。(Special Purpose Company)

産業再生に係る特例(不動産取得税)

制度の概要

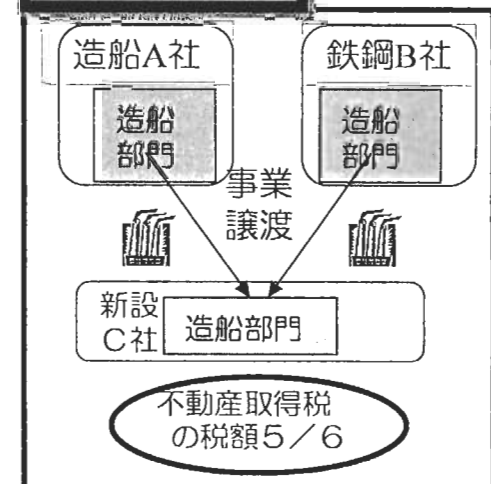
- 産業活力再生特別措置法に基づく認定事業再構築計画、経営資源再活用計画、共同事業再編計画に従って譲渡される不動産について、不動産取得税を軽減する。

支援措置の内容

- 当該認定計画に従って譲渡される不動産に係る不動産取得税の税額を5/6とする。

適用期限:平成19年3月31日までに認定を受けた計画に基づく不動産の取得

具体的事例



JR北海道・四国・九州及びJR貨物に対する特例(固定資産税等)

	三島特例	承継特例	連乗
三島会社 ・JR北海道 ・JR四国 ・JR九州	三島会社が所有し又は借り受け、 若しくは利用する固定資産 (線路設備、電路設備、停車場、 変電所、車庫、工場、車両等) →課税標準を1/2に軽減	三島会社及びJR貨物が、国鉄 から承継した固定資産 (宿舍、職員の福利厚生施設、 車両等は除く。) →課税標準を3/5に軽減	両方の特例の 適用を受ける 固定資産 →3/10
JR貨物	—		—

<経緯>

- ・ 昭和61年度：国鉄改革にあたり創設
- ・ 平成9年度：平成13年度分まで延長
承継特例からJR東日本・東海・西日本(いわゆる「本州三社」)を除外
- ・ 平成14年度：平成18年度分まで延長
承継特例を縮減(1/2 → 3/5)

低公害車に係る特例(自動車取得税)

区 分	創設年度	現 行 税 率
① 電気自動車	昭和50年度	[① 5% → 2.3% (自家用) 3% → 0.3% (営業用・軽自動車) 【税率から2.7%軽減】]
メタノール自動車	昭和61年度	
CNG(圧縮天然ガス)自動車	平成 5年度	
ハイブリッド自動車(バス・トラック)	平成10年度	
② ハイブリッド自動車(バス・トラック以外)	平成10年度	[② 5% → 2.8% (自家用) 3% → 0.8% (営業用・軽自動車) 【税率から2.2%軽減】]

適用期限:平成19年3月31日までの自動車の取得

※ 上記に加え水素自動車に係る特例の創設要望がなされている。