

平 13 . 10 . 26
基礎小 3 - 5

地 方 稅 關 係 資 料

地方公共団体の環境保全対策

地方公共団体の環境保全対策（平成12年度環境白書より）

地方公共団体においては、環境保全に関連した条例等の下、

- ・廃棄物・リサイクル対策
- ・環境影響評価の推進
- ・環境負荷の少ないエネルギーの導入促進
- ・自動車利用の合理化指導
- ・低公害車の利用
- ・交通基盤の整備
- ・生活排水対策の推進
- ・生活騒音対策
- ・緑化の推進
- ・トラスト制度等による緑の保全

等の施策を実施

◎都道府県・政令指定都市における環境基本条例、環境総合計画制定状況

（平成12年3月末現在）

環境基本条例制定状況(既制定数)		環境総合計画策定状況(既制定数)	
都道府県	政令指定都市	都道府県	政令指定都市
46	11	47	12

◎市町村の環境保全関連条例制定状況

（平成12年3月末現在）

総合的な環境条例 制定市町村数	公害防止条例 制定市町村数	自然環境保全条例 制定市町村数
442	641	317

◎環境影響評価に係る条例の制定状況

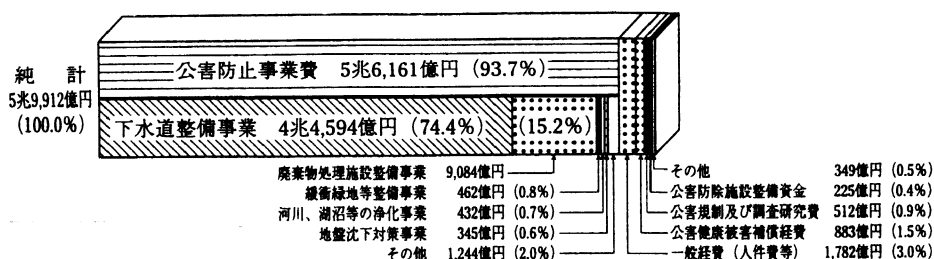
（平成13年3月末現在）

都道府県	政令指定都市
47	12

（参考）

地方の環境保全対策経費の状況（平成11年度決算額、地方財政の状況（平成13年3月）より）

5兆9,912億円（都道府県1兆2,475億円、市町村4兆7,437億円）



※ うち、国庫支出金を除く決算額

4兆4,137億円（都道府県8,467億円、市町村3兆5,670億円）

環境基本法(平成5年法律第91号)(抄)

第7節 地方公共団体の施策

第36条 地方公共団体は、第5節に定める国の施策に準じた施策及びその他のその地方公共団体の区域の自然的社会的条件に応じた環境の保全のために必要な施策を、これらの総合的かつ計画的な推進を図りつつ実施するものとする。この場合において、都道府県は、主として、広域にわたる施策の実施及び市町村が行う施策の総合調整を行うものとする。

(参 考)

第5節 国が講ずる環境の保全のための施策等

- 第19条 (国の施策の策定等に当たっての配慮)
- 第20条 (環境影響評価の推進)
- 第21条 (環境の保全上の支障を防止するための規制)
- 第22条 (環境の保全上の支障を防止するための経済的措置)
- 第23条 (環境の保全に関する施設の整備その他の事業の推進)
- 第24条 (環境への負荷の低減に資する製品等の利用の促進)
- 第25条 (環境の保全に関する教育、学習等)
- 第26条 (民間団体等の自発的な活動を促進するための措置)
- 第27条 (情報の提供)
- 第28条 (調査の実施)
- 第29条 (監視等の体制の整備)
- 第30条 (科学技術の振興)
- 第31条 (公害に係る紛争の処理及び被害の救済)

地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)(抄)

第4条 地方公共団体は、その区域の自然的社会的条件に応じた温室効果ガスの排出の抑制等のための施策を推進するものとする。

2 地方公共団体は、自らの事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のための措置を講ずるとともに、その区域の事業者又は住民が温室効果ガスの排出の抑制等に関して行う活動の促進を図るため、前項に規定する施策に関する情報の提供その他の措置を講ずるように努めるものとする。

地方税と環境の関わり

- 1 課税目的は異なるが、結果として環境負荷の軽減と整合的なもの
軽油引取税（道府県税）（軽油引取に対する従量税）
自動車税（道府県税）（排気量等によって税率を設定）
軽自動車税（市町村税）（排気量等によって税率を設定）
（参考）昭和63年まで 電気税・ガス税（市町村税）（従量税）
- 2 環境という政策目的に照らし、特例的に税負担の軽減を行うもの
低燃費車、低公害車に係る自動車取得税（道府県税）の軽減措置
公害防止施設・設備、廃棄物再生処理用機械等に係る固定資産税の軽減措置
公害防止施設の用に供する土地等に係る特別土地保有税の非課税措置
公害防止施設等に係る事業所税の課税標準の特例措置
- 3 環境という政策目的に照らし、特例的に税負担の軽減・重課を併せて行うもの
税収中立を前提に、環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、環境負荷の大きい自動車は税率を重くする自動車税（道府県税）の特例措置
（自動車税のグリーン化）
- 4 上記のほか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）
産業廃棄物税（法定外目的税）
砂利採取税（法定外普通税）

（参考）地方公共団体が独自に取り組むエネルギー関連の税制（主なもの）
核燃料税、核燃料物質等取引税、核燃料等取扱税（法定外普通税）

自動車税のグリーン化・自動車取得税の軽減措置の概要

1 自動車税

自動車税について、排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車はその排出ガス性能に応じ税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）を、税込中立を前提に講ずる。

(1) 環境負荷の小さい自動車

特 例 対 象 車	措 置 内 容
低公害車（ハイブリッド自動車を除く）	税率より概ね 5 0 % 軽減
+ 低燃費 (は最新排出ガス規制値より 7 5 % 以上性能がよい自動車)	
+ 低燃費 (は最新排出ガス規制値より 5 0 % 以上性能がよい自動車)	税率より概ね 2 5 % 軽減
+ 低燃費 (は最新排出ガス規制値より 2 5 % 以上性能がよい自動車)	税率より概ね 1 3 % 軽減

（注 1）軽課は平成 1 3 年度、1 4 年度の新車新規登録の翌年度から 2 年間。

（注 2）税額の端数は切り上げる。

(2) 環境負荷の大きい自動車

特 例 対 象 車	措 置 内 容
平成13年度、14年度に新車新規登録から 1 1 年を超えているディーゼル車	税率より概ね 1 0 % 重課
平成13年度、14年度に新車新規登録から 1 3 年を超えているガソリン車（LPG車を含む）	

（注 1）一般乗合用バス、電気自動車、天然ガス車、メタノール車、被けん引車は除く。

（注 2）税額の端数は切り捨てる。

2 自動車取得税

自動車取得税について、低公害車、最新排出ガス規制適合車、排出ガス性能の良い一定の基準を満たす低燃費自動車、改正NOx法の特定地域内及び特定地域外において廃車代替して取得した自動車に対し、軽減措置を講ずる。

特 例	措 置 内 容
低公害車特例	低公害車（ を除く ） 2 . 7 %軽減 バス、トラック以外のハイブリッド車 2 . 2 %軽減 H13 . 4 . 1 ~ H15 . 3 . 31
平成 1 4 年排出ガス 規制適合車早期取得 特例	平成 1 4 年排出ガス規制適合車 H13 . 4 . 1 ~ H14 . 9 . 30 1 . 0 %軽減 H14 . 10 . 1 ~ H15 . 2 . 28 0 . 1 %軽減
低燃費車特例	~ + 低燃費の自動車 価格から 3 0 万円控除 H13 . 4 . 1 ~ H14 . 3 . 31
改正 NO x 法 対策 地域内廃車代替特例	改正 NO x 法対策地域内で一定の排出基準に適合 しない自動車（乗用車を除く）の廃車代替 政令で定める日 ~ H15 . 3 . 31 2 . 3 %軽減 H15 . 4 . 1 ~ H17 . 3 . 31 1 . 9 %軽減 H17 . 4 . 1 ~ H19 . 3 . 31 1 . 5 %軽減 H19 . 4 . 1 ~ H21 . 3 . 31 1 . 2 %軽減
改正 NO x 法 対策 地域外廃車代替特例	改正 NO x 法対策地域外で一定の排出基準に適合 しない自動車（乗用車を除く）の廃車代替 H13 . 4 . 1 ~ H15 . 3 . 31 0 . 5 %軽減

（注） 自動車取得税の税率は自家用自動車は 5 %、営業用自動車及び軽自動車
は 3 %となっており、例えば 2 . 7 %軽減であれば、自家用自動車は 2 . 3
%、営業用自動車及び軽自動車は 0 . 3 %となる。

三重県産業廃棄物税の新設について

1．三重県産業廃棄物税新設の理由

三重県においては、環境の21世紀を築くための産業活動への積極的な支援を行い、県内企業が排出抑制やリサイクル等への抜本的な転換等を行う取組を促進するとともに、産業廃棄物の処理に対する県民の信頼感を醸成し、産業基盤である最終処分場の円滑な確保を図るため、「産業廃棄物税」を創設するものである。

2．産業廃棄物税の概要

課税団体	三重県
課税客体	産業廃棄物の中間処理施設又は最終処分場への搬入
税収の用途	産業廃棄物の発生抑制、再生、減量、その他適正な処理に係る施策
課税標準	1 最終処分場への搬入：当該産業廃棄物の重量 2 中間処理施設への搬入：当該産業廃棄物の重量に 処理係数を乗じて得た重量
納税義務者	産業廃棄物を最終処分場又は中間処理施設へ搬入する事業者
税率	1,000円/トン
収入見込額	(初年度) 0千円 (平年度) 411,000千円
非課税事項	免税点：課税期間における課税標準量が1000トンに満たない場合は税を課さない。
徴税費用見込額	38,000千円
課税を行う期間	条例施行後5年を目途に見直し規定あり

わが国税制の現状と課題

- 21 世紀に向けた国民の参加と選択 -

平成 12 年 7 月 14 日 政府税制調査会

六 その他の諸課題

3．環境問題への対応

(5) 今後の検討の方向

まず、税制面での対応は先に述べたとおり排出源が多い分野における環境負荷の軽減になじむものであり、P P P の考え方を踏まえれば、環境負荷の原因者を広く対象とすることを基本に検討する必要があります。

また、既存のエネルギー関係諸税については、課税目的は異なるものの、消費量に応じて負担を求めるものであることから、結果としてCO₂排出抑制と整合的になっています。地球温暖化対策として化石燃料への課税について検討する場合、こうした既存税制との関係についてどう考えるかという議論があります。

さらに、環境負荷の原因者に追加的負担を求めることによって生じる税収の用途を地球温暖化対策などのための目的税ないし特定財源等として活用することについては、税の基本的な考え方からすれば好ましくないと考えられます。この点に関しては、単に環境負荷の軽減のための経済的手段というだけでなく、併せて環境施策のための財源調達手段という位置付けでも税制の活用を検討すべきではないかとの意見がありました。また、地域の環境保全における地方公共団体の役割や、その実施する施策のために多大な経費を要していることに留意すべきであるとの意見もありました。

なお、環境問題に対応して新たな仕組みを検討する場合、その課税主体については、税制によって対応を図ろうとする環境問題の性格を踏まえて検討する必要があります。例えば、地球温暖化対策として化石燃料に対する課税について検討する場合には、地球温暖化問題は複数の国の領域をまたがって原因と影響が関連する地球的規模の環境問題であることを踏まえて、全国的視点から制度を構築することが適当です。また、廃棄物や下水の処理といった住民に身近で、地域の実情を踏まえた対応が求められる環境問題については、地方独自の対応になじみ得るものと考えられます。

いずれにせよ、環境問題に対する税制面での対応を検討する際には、国民に広く負担を求めることになる問題だけに、国民の理解と協力が得られることが不可欠です。当調査会としては、国・地方の環境施策全体の中での税制の具体的な位置付けを踏まえながら、国内外における議論の進展を注視しつつ、P P P の原則に立って、引き続き幅広い観点から検討を行っていきたいと考えます。