

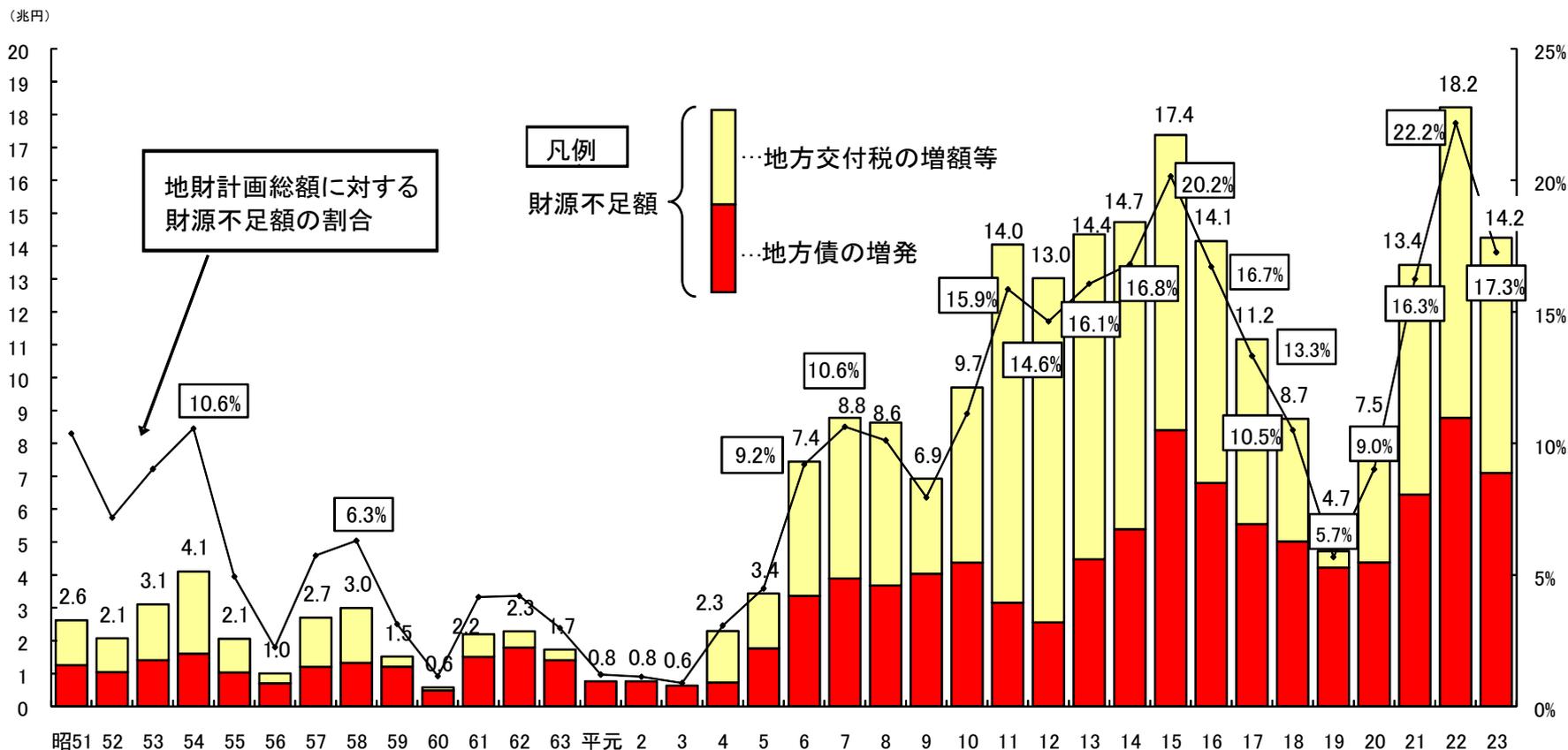
平成23年11月15日

参考資料(地方税)

総務省

地方財政の財源不足の状況

平成23年度は、企業収益の回復等により、地方税収入や地方交付税の原資となる国税収入が一定程度回復することが見込まれる一方、社会保障関係費の自然増や公債費が依然高水準であることなどにより、経費全般について徹底した節減合理化に努めたが、14.2兆円の財源不足となり、地方財政計画の約17.3%に達する見込みとなっている。



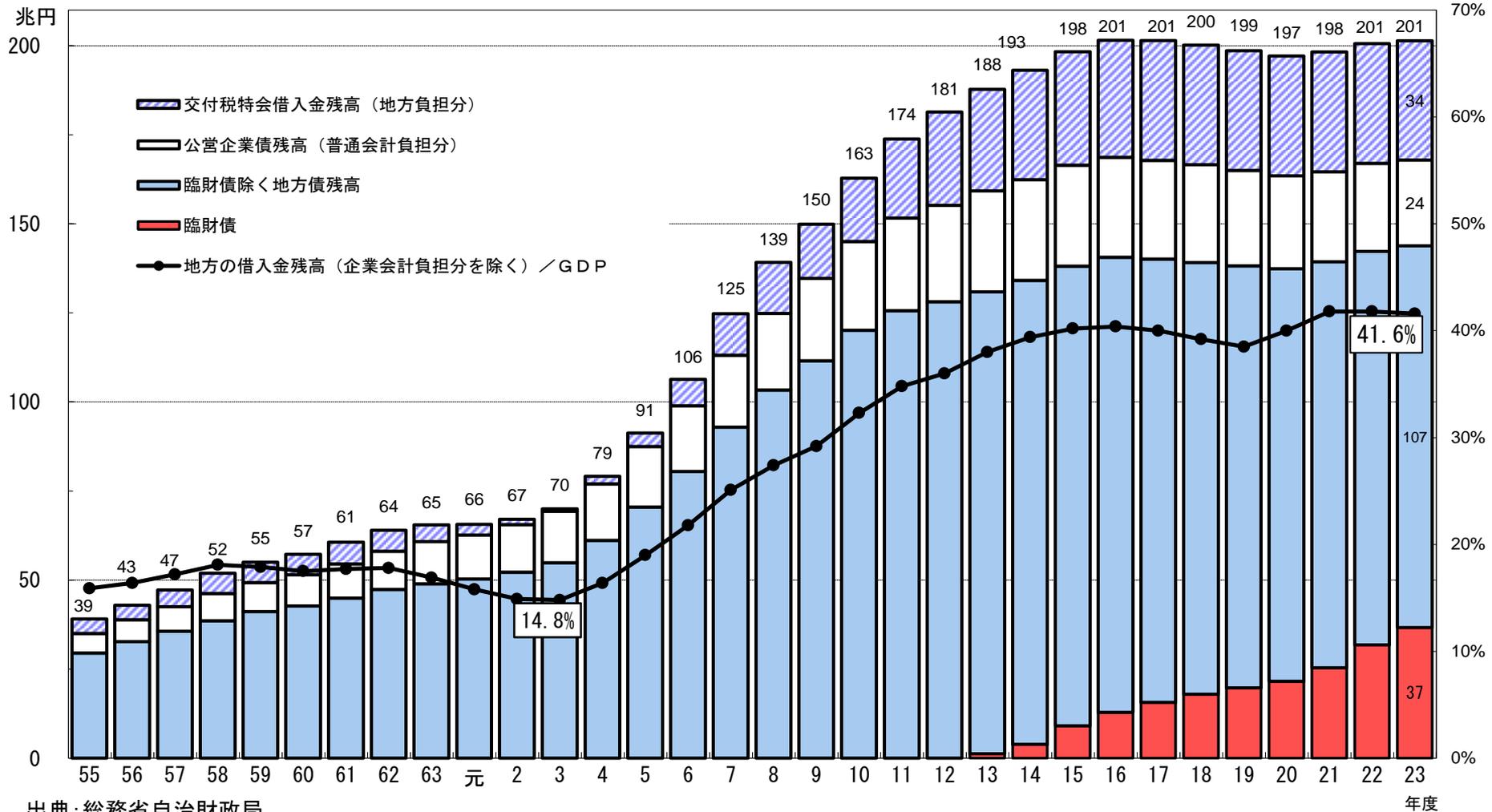
昭51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 平元 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

出典：総務省自治財政局

注：財源不足額及び補てん措置は、補正後の額である(平成23年度は当初)。

地方財政の借入金残高の状況

- 地方財政の借入金残高は、**平成23年度末で201兆円**と見込まれている。この内訳は、交付税特別会計借入金残高(地方負担分)34兆円、公営企業債残高(普通会計負担分)24兆円、地方債残高144兆円である。
- 借入金残高は、減税による減収の補てん、景気対策等のための地方債の増発等により、**平成3年度から2.9倍、131兆円の増**となっている。



出典: 総務省自治財政局

注: 1 地方の借入金残高は、平成21年度は決算ベース、平成22年度は実績見込み、平成23年度は地方債計画改定後の年度末見込み。

: 2 GDPは、平成21年度は実績値、平成22年度は実績見込み、平成23年度は政府見通しによる。

平成22年6月22日
閣議決定

Ⅱ. 具体的な取組

2. 財政運営の基本ルール

各年度の予算編成及び税制改正は、以下の基本ルールを踏まえて行うものとする。

(1) 財源確保ルール（「ペイアズユーゴー原則」）

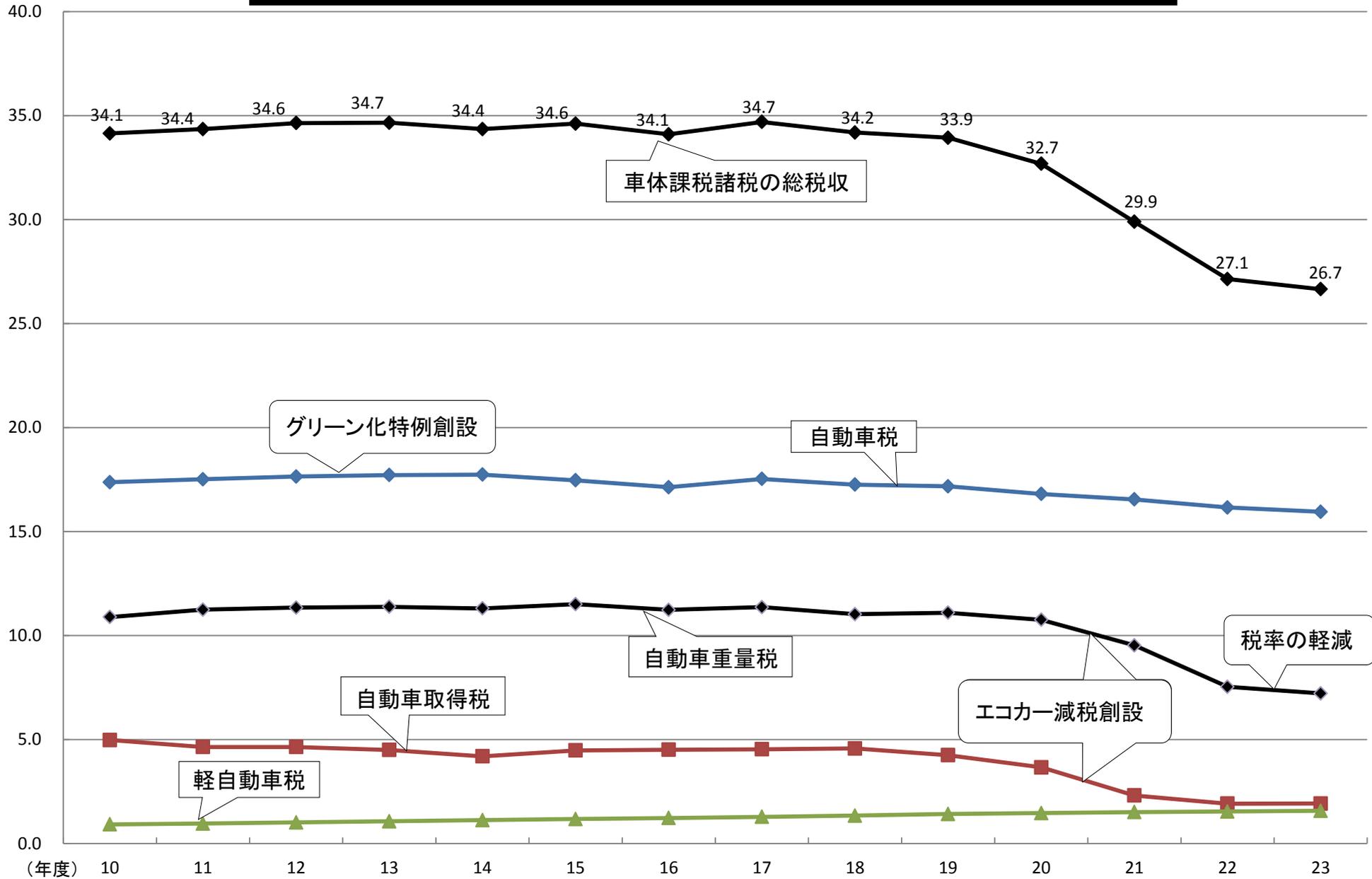
歳出増又は歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、原則として、恒久的な歳出削減又は恒久的な歳入確保措置により、それに見合う安定的な財源を確保するものとする。

(5) 地方財政の安定的な運営

財政の健全化については、まず、国が本戦略に則り改革に取り組んでいくことはもとより、公経済を担う国及び地方公共団体が相協力しつつ行うことが必要である。地方公共団体に対し、上記の国の財政運営の基本ルールに準じつつ財政の健全な運営に努めるよう要請するとともに、国は、地方財政の自主的かつ安定的な運営に配慮し、その自律性を損ない、又は地方公共団体に負担を転嫁するような施策を行ってはならない。

車体関係諸税の税収の推移

(千億円)



注:1 国税収入は平成22年度までは決算額、23年度は予算額である。

注:2 地方税収入は平成21年度までは決算額、平成22年度は決算見込額、平成23年度は地方財政計画額である。ただし、軽自動車税の税収額は、決算額を賦課期日現在における三輪車及び四輪車の割合で按分した額。

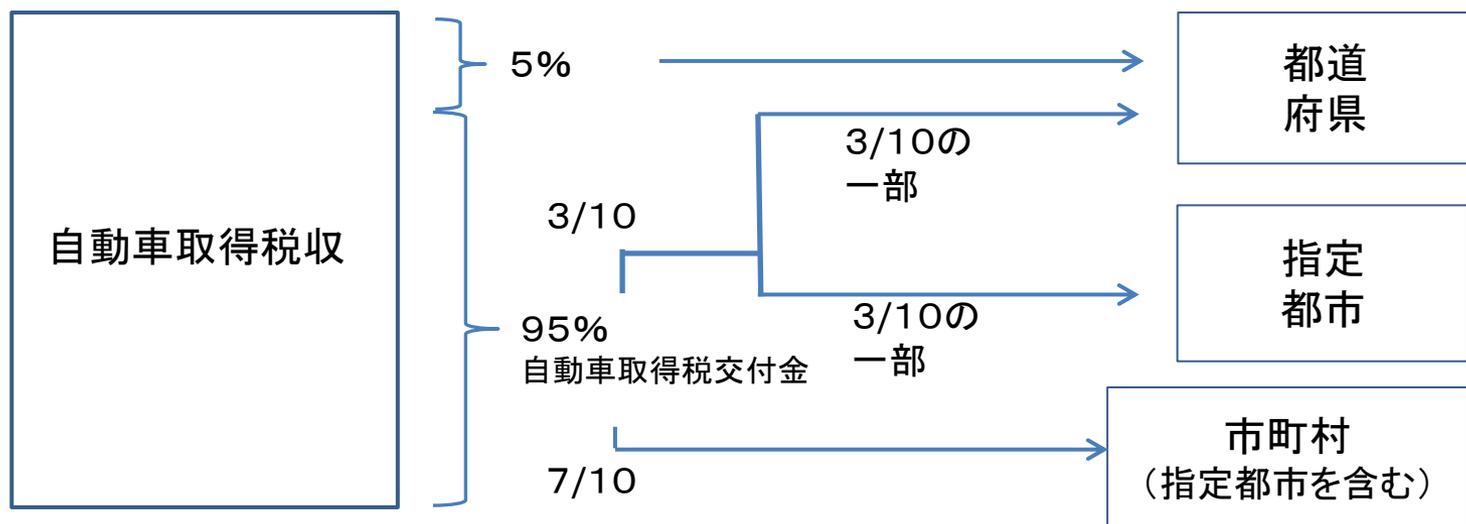
自動車取得税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の取得者
3. 課 税 客 体	自動車の取得（二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
4. 課 税 標 準	自動車の取得価額
5. 税 率	自家用自動車（軽自動車除く） 5%（当分の間の措置 本則は3%） 営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免 税 点	50万円（H30.3.31まで。本則は15万円）
7. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付 （更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
8. 税 収	1,920億円（平成23年度地方財政計画額）
9. 沿 革	昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設（税率3%） 昭和49年 自家用自動車（軽自動車除く）に特例税率（いわゆる暫定税率）を導入（3%→5%） 平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、用途制限を廃止 平成22年 現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持

自動車取得税交付金の概要

1 創設年度	昭和43年度
2 交付方法	都道府県に納付された自動車取得税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付（更に指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分を交付）
3 交付団体	全市町村（特別区含む）
4 交付基準	1 / 2 市町村道の延長 1 / 2 市町村道の面積
5 使途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 交付時期	8・12・3月
7 交付額	1,321億円（平成23年度の自動車取得税収（地方財政計画額）に基づく見込額）

【参考：自動車取得税収の流れ】



エコカー減税（自動車取得税の時限的軽減措置）の概要

一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた自動車（新車に限る）について、平成21年度から平成23年度までの間の取得に限り、自動車取得税の軽減措置を以下のとおり講じている。

※平成21年度創設。平成24年3月31日までの特例。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等：	…	非課税
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成	…	75%軽減
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+15%達成	…	50%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★★かつ平成27年度燃費基準達成 ：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成		
バス・トラック（3.5t超）：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	75%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★かつ平成27年度燃費基準達成		
バス・トラック（3.5t超）：平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	50%軽減

<参考>
平成21年度
減収見込額
1,390億円
↓
平成21年度
減収額
1,732億円
(▲342億円)

(注1) 「★★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成
「★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準50%低減達成

(注2) 天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

(注3) 減収見込額は「平成21年度地方税に関する参考係数資料」、減収額は「平成21年度道府県の課税状況等に関する調」による。

減収補填特例交付金(自動車取得税交付金減収補填分)の概要

(1) 趣旨

平成21年度から平成23年度までの間、自動車取得税の減税に伴う自動車取得税交付金の減収の一部を補填するため、減収補填特例交付金を各年度500億円加算するもの。

(2) 交付の対象

市町村及び特別区

(3) 交付総額

総額500億円(平成21年度から平成23年度までの各年度)

(4) 交付方法

各地方公共団体の自動車取得税交付金減収見込額である分

(5) 交付時期

4月及び9月

(6) 基準財政収入額への算入

基準財政収入額に75%算入

地方交付税による措置等

- ① 個別団体では、上記の減収補填特例交付金を除いた額は、交付税の交付団体においてはその75%が地方交付税及び臨時財政対策債(赤字地方債)で補填され、不交付団体においては補填されない。
- ② マクロの地方財政対策においては、上記特例交付金及び不交付団体分を除き、1/2が国による地方交付税(財源は赤字国債)、1/2が臨時財政対策債(赤字地方債)の増発で補填されている。

自動車税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の所有者
3. 課 税 客 体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税 率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成13年創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、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」)</p>
5. 納 期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税 収	1兆5,947億円(平成23年度地方財政計画額)

自動車税の税率表

区 分		営 業 用		自 家 用	
乗 用 車	総排気量	1,000cc以下	7,500円	29,500円	
		1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	34,500円	
		1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	39,500円	
		2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	45,000円	
		2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	51,000円	
		3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	58,000円	
		3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	66,500円	
		4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	76,500円	
		4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	88,000円	
		6,000cc超	40,700円	111,000円	
貨 物 車	ト ラ ッ ク	最大積載量	1 t 以下	6,500円	8,000円
			1 t 超 2 t 以下	9,000円	11,500円
			2 t 超 3 t 以下	12,000円	16,000円
			3 t 超 4 t 以下	15,000円	20,500円
			4 t 超 5 t 以下	18,500円	25,500円
			5 t 超 6 t 以下	22,000円	30,000円
			6 t 超 7 t 以下	25,500円	35,000円
			7 t 超 8 t 以下	29,500円	40,500円
		8 t 超(加算額)	4,700円	6,300円	
		けん 引 車	小型	7,500円	10,200円
	普通		15,100円	20,600円	
	被 けん 引 車	小型	3,900円	5,300円	
		普通(最大積載量 8 t 以下)	7,500円	10,200円	
		普通(最大積載量 8 t 超加算額)	3,800円	5,100円	
	貨客兼用加算額		1,000cc以下	3,700円	5,200円
			1,000cc超 1,500cc以下	4,700円	6,300円
			1,500cc超	6,300円	8,000円
バ ス	乗車定員	30人以下	一般乗合用 12,000円	一般乗合用以外 26,500円	33,000円
		30人超 40人以下	14,500円	32,000円	41,000円
		40人超 50人以下	17,500円	38,000円	49,000円
		50人超 60人以下	20,000円	44,000円	57,000円
		60人超 70人以下	22,500円	50,500円	65,500円
		70人超 80人以下	25,500円	57,000円	74,000円
		80人超	29,000円	64,000円	83,000円
		三輪の小型自動車		4,500円	

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車

自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 上記に掲げる自動車により難いものについては、都道府県の条例により自動車の諸元(用途、総排気量等)によって区分を設けて税率を定めることができる。

(注3) 積雪により、通常、一定期間運行できない地域に主たる定置場を有する自動車については、一定割合(10分の3を限度)が軽減される。

(注4) 電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

軽自動車税の概要

- 1 課税団体 市町村
- 2 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 標準税率

区 分		年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（二に掲げるものを除く）	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの（側車付きのものを含む。）（125cc超250cc以下）	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもの 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税収見込 1,808億円（平成23年度地方財政計画額）

自動車重量譲与税の概要

1 創設年度	昭和46年度
2 譲与総額	自動車重量税収入額の407/1000（当分の間）
3 譲与団体	全市町村（特別区含む）
4 譲与基準	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
5 使途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 譲与時期	6・11・3月
7 譲与額	2,968億円（H23年度地方財政計画額）

（参考）自動車重量税の概要

1 課税物件	検査自動車等
2 納税義務者	自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
3 課税標準	検査自動車及び届出自動車の数量
4 税率	自動車により異なる（例：自家用乗用自動車（2年）10,000円/0.5t）
5 税収	7,218億円（H23年度予算額）

自動車取得税等に関する全国知事会・全国市長会・全国町村会の意見（抜粋）

○ 全国知事会：平成24年度税財政等に関する提案（平成23年10月）

7 自動車取得税の堅持

自動車取得税は、自動車による交通事故や騒音、CO₂の排出などの社会的費用に関し地方公共団体が供給する行政サービスに対して、受益に着目した税負担を求めるものであり、偏在性の少ない貴重な税源であることから堅持すること。

○ 全国市長会：「平成24年度都市税制改正に関する意見」の実現方について（平成23年11月）

特に、車体課税については、「自動車重量税（国税）」及び「自動車取得税（都道府県税）」の廃止要望が提案されているが、両税は市町村税ではないものの、自動車重量税については、税収の約4割が譲与税として、自動車取得税については、税収の約7割が交付金として、それぞれ市町村に配分されている状況にある。

このような、市町村にとって貴重な財源である両税について、代替財源もなく廃止されることは絶対にあってはならない。

については、極めて厳しい地方財政の状況及び地球温暖化対策の観点から、これらの税については、市町村への財源配分の仕組みを含め堅持するとともに、現行のエコカー減税導入前の税収水準が確保されるよう措置すること。

○ 全国町村会：平成24年度税制改正に関する意見（平成23年11月）

9. 自動車関係諸税に係る地方税財源の確保

当分の間として適用されている税率の取扱い及びエコカー減税など環境対応車への優遇措置を含め、車体課税の見直しを検討する場合には、自動車重量譲与税、自動車取得税交付金が町村にとって極めて貴重な財源となっていることを踏まえ、現行の地方税財源を堅持すること。

また、軽自動車の大型化・高性能化及び自動車税との負担の均衡を考慮し、軽自動車税の税率を引き上げること。

第16回税制調査会（平成23年11月9日開催）における全国知事会・全国市長会 ・全国町村会の主な発言（車体課税の見直し関連）（抜粋）

○ 全国知事会 石井・地方税財政特別委員会委員長（富山県知事）

- ・自動車による交通事故とか騒音とかCO2の排出などの社会的費用について、地方が行政サービスをする。受益に着目した税負担ということでありまして、また、この自動車取得税は県に一旦入りますけれども、実はその税収の7割は市町村に配分される仕組みになっておりまして、かつ割に偏在性が少ない税目でありま
すので、県にとっては勿論ですが、市町村にとっても貴重な税目でございます。是非この税制は堅持して
いただきたい。
- ・エコカー減税などを国がされましたので、もともと4,000億近くあった税収も21年度決算で既に2,300億ぐら
いに落ちておりますが、もともとは相当な税目だったこともありますので、是非これは堅持をしていただき
たい。・・・県内の市町村長の意見を全部聞いてまいりましたが、全員これは地方の市町村にとって大変貴
重な税源なので、是非、政府税調の場で存続をお願いしてほしいと、全市町村長がそう言っておりますの
で、よろしくお願ひしたいと思ひます。なお、大都市も相当大きな減収になります。
- ・法人2税などはどうしても東京など大都市に集中しがちになる。地方消費税も偏在度が少ないと言っても、
やはり大都市、特に東京に集中しがちになる。そういう中でここにある自動車取得税とか自動車税、軽油引
取税といったような項目は、割に地方の方に税収がそこそこある貴重な税目でありま
すので、よろしくお願ひしたいと思ひます。
- ・本筋は円高をどうやって是正するかというのが大事なので、自動車取得税を廃止したからといって円高が是
正されるわけではないのですから、その根本が何かおかしい議論になっているのではないかという庶民の
声というか、地方の市町村長も含めてみんなそう思っています。
- ・円高対策がいつの間にか業界対策になっていて、しかし、円高というのは本来、政府や日銀がもっとしっか
りやってほしいというのが庶民の声なので、それが何でいつの間にか小さな市町村あるいは県の貴重な税源
を廃止するという話になってしまうのか、ちょっと本末転倒ではないかという声が強いということを是非御
理解いただきたいと思ひます。

○ 全国市長会 森会長（新潟県長岡市長）

- ・ この車体課税の見直しによって影響を受けるのは、我々市町村でございます。国策である急激な円高対策等を市町村の犠牲の上に立っておやりになるというのはいかがなものかということでございまして、これは絶対に受け入れることはできないと私どもは考えております。
- ・ 両税が廃止されるということを前提として計算いたしますと、自動車重量譲与税分で3,600億円、自動車取得税交付金で2,600億円、合わせて市町村分で6,200億円の減収が生じます。長岡市だけで見ましたところ、17億円の減収がございます。これは到底受け入れることができない数字でございます。非常に危惧をしているところでございます。是非とも基礎自治体を重視していただきまして、これは民主党政権の1丁目1番地の政策だと理解をしておりますから、地方の厳しい財政状況を御理解いただきまして、財源配分の仕組みを含めまして、これらの課税制度は堅持していただきたい。現行のエコカー減税導入前の税収水準が確保できる措置を求めることは、我々としては当然の要請であると考えております。

○ 全国町村会 白石副会長（愛媛県松前町長^{まさきちょう}）

- ・ 確かに経済産業省の言われる円高などによって進む産業の空洞化を回避するというのは、省庁の立場から言えばそうでしょうけれども、もともとこの問題については、国あるいは企業が責任をもって取り組むべき問題でございまして、税を削るということには当てはまらないと思います。
- ・ 今回、この自動車重量税あるいは自動車取得税がなくなるとなりますと、私の町で見ましても、私どもの町は人口が3万1,000人余り。年間の一般会計でいいますと、大体90億円台でございます。本年度も8,600万ぐらいを予定しておりまして、これが来年度からなくなるということになると、それを補うだけの税源を求めることはできません。そういう意味で、全国の町村の立場から言いますと、こうした地方税財源は、これからも堅持されるように強く要望しておきたいと思っております。