

兵庫県にふさわしい課税自主権
の活用のあり方についての報告

平成14年11月

兵庫県税制研究会

は し が き

地方分権一括法に基づき平成12年4月に施行された地方税法の改正により、法定外普通税に係る国の許可制の廃止、法定外目的税制度の創設など、地方団体の課税自主権の拡大が図られた。

当研究会は、このような課税自主権の活用可能性について検討するため、平成13年11月に設置されたものであり、兵庫県が抱える各種政策課題について、兵庫県の現況や法制度の問題点、行政施策の内容等を踏まえながら、財源確保や政策誘導の手段としての活用可能性について検討を行ってきた。

この間、平成13年12月には、「法人事業税外形標準課税導入までの臨時特例的な措置に関する緊急報告」を行い、法人事業税への外形標準課税導入までの臨時特例的な措置として、繰越欠損金控除を行わないこととした場合の黒字法人に対する税を兵庫県独自に導入することを提案した。

その後、環境保全、地域振興をはじめとする各種政策課題全般について検討を行った結果、兵庫県が戦略的な施策展開を図るうえで、課税自主権の活用について検討を進める場合の論点や課題をとりまとめたので、ここに報告を行うものである。

平成14年11月13日

兵庫県税制研究会

委員長 齊 藤 慎

目 次

第1章	兵庫県の実財政の現状と課題	
1	兵庫県を取り巻く状況	1
2	兵庫県の行財政を取り巻く状況	1
第2章	地方税源の充実の方向	
1	法定税目の充実	2
2	課税自主権の活用	2
第3章	課税自主権の活用にあたっての考え方	
1	活用の方向	3
2	検討の視点	4
3	検討対象とした政策分野	6
第4章	課税自主権の具体的検討	
第1節	環境保全	
1	森林保全のための税	9
2	自然環境保全のための税	11
3	地球温暖化防止のための税	13
4	大気汚染防止のための税	17
5	産業廃棄物抑制のための税	20
6	リサイクル促進のための税	22
第2節	地域振興	
1	観光振興のための税	24
2	プレジャーボートに対する税	26
第3節	まとめ	28
第5章	今後の検討にあたっての留意点	
1	行財政構造改革の推進	29
2	既存税目に係る適正・公平な執行	29
3	納税義務者及び県民の理解	29
4	政策目的・事業内容の十分な検討	29
むすび		30

委員名簿
開催概要
参考資料

第1章 兵庫県の実況と課題

1 兵庫県を取り巻く状況

わが国は、これまで、中央集権型の社会システムのもとに世界有数の経済大国の地位を築き上げてきたが、21世紀を迎え、大きな転換期にさしかかっている。

すなわち、少子・高齢化の急速な進展、高度情報社会の到来と経済のグローバル化・ボーダレス化、失われつつある環境の再生と創造等、さまざまな行政課題が生じている。また、物の豊かさから心の豊かさへの流れのなかで個人の価値観が多様化しつつある一方で、ボランティア活動をはじめとする地域の共同利益の実現に向けた自律的な取り組みが確かなものになりつつあり、個人の主体性が十分発揮できるライフスタイルの構築や参画と協働による地域づくりが課題となっている。

これらの諸課題を解決しつつ、成熟社会に向けて真の豊かさを実感できる社会を実現していくためには、これまでの社会構造そのものを、集権・集中から分権・分散へ、画一・効率から多様・個性へ、供給重視から生活・消費ニーズ中心へ抜本的に改革することが必要になっている。

一方、最近の経済・雇用の情勢をみると、個人消費等の民間需要の低迷により、不況型倒産やリストラ、さらには離職者の増加等、極めて厳しい状況が続いており、産業振興等の施策が緊急の課題となっている。

2 兵庫県の行財政を取り巻く状況

かつてのような右肩上がりの経済成長は期待できなくなるなか、歳入の大宗をなす県税収入は、国の景気対策による減税の影響等もあって伸び悩んでいる。加えて、近年は、厳しい経済状況のもと、法人関係税がピーク時に比べ半減しており、県税収入は大きく落ち込んでいる。特に平成14年度（9月末調定額）は、法人関係税が前年同期を約20%も下回り、県税収入全体も対前年同期比87.8%に留まるなど、かつてない厳しい状況にある。

【資料1】

こうしたときにあって、従前の組織、定員・給与、行政施策等を、これまでどおり維持していたのでは、多様化・複雑化する課題に対応していくことは、もはや不可能である。また、地方分権の進展を踏まえ、自己決定・自己責任の原則に基づき、国に依存しない自主的・自律的な分権型の行財政システムへの変革が求められている。

そこで、兵庫県では、平成12年2月に行財政構造改革推進方策を策定し、平成20年度までの10年間にわたり、行財政全般について抜本的見直しを行い、参画と協働など新たな行政手法の導入を図りつつ、5,000人規模の定員の見直しや給与の抑制、行政施策の見直し等により、新しい時代の県民の要請に対応できる行財政システムの確立に努めてきた。

【資料2】

これによって、平成11年度当初において試算していた10,600億円の収支不足を解消し、起債制限比率もピーク時においても15%台にとどめるなど、中長期にわたる健全な

財政運営を確保する一方、新規施策のための財源約1,000億円を確保し、環境適合型社会の実現、新たな経済・雇用対策の推進等の新規施策分野の諸施策を重点的に推進しているところである。

このような構造改革を進めるにあたっては、自主財源の確保が不可欠であり、既存の法定税目について最大限の確保を図ることはもとより、分権改革で拡充された課税自主権を活用した新たな県税収入の確保とこれを用いた戦略的な施策展開など、新たな県政運営の手法が求められている。

第2章 地方税源の充実の方向

1 法定税目の充実

地方税源については、平成13年6月の地方分権推進委員会最終報告においても、更なる分権改革に向けた課題として、地方の歳出規模と地方税収との乖離の縮小、住民の受益と負担の対応関係の明確化等の観点から、その充実確保を図るべきとされたところである。

そのためには、まず、法人事業税の不公平、不安定等の是正や、消費税や所得税など県民の間にも定着し、課税の実績を積み重ねている基幹税目の国からの移譲など、法定税目の充実が重要である。

特に法人事業税への外形標準課税の導入については、当研究会は、「法人事業税外形標準課税導入までの臨時特例的な措置に関する緊急報告」(平成13年12月)において、「税負担の公平性の確保、税収の安定化等の観点から、法人事業税に外形標準課税を導入し、課税標準を法人の事業活動の規模を適切に表す外形基準に変更することが緊急の課題である」と指摘したところであり、是非とも平成15年度税制改正での制度化が図られるべきである。

【資料3】

また、国から地方への税源の移譲については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)において、「国庫補助負担事業の廃止・縮減について、年内を目途に結論を出す。これを踏まえ、国庫補助負担金、交付税、税源移譲を含む税源配分のあり方を三位一体で検討し、それらの望ましい姿とそこに至る具体的な改革工程を含む改革案を、今後1年以内を目途にとりまとめる」とされており、実現に向けた取り組みが期待されるところである。

2 課税自主権の活用

地方分権一括法に基づく地方税法の改正(平成12年4月施行)により、法定外普通税に係る国の許可制が同意を要する事前協議制に改められるとともに、法定外目的税制度が創設された。また、超過課税制度についても、個人県民税(所得割)、不動産取得税等で実施した場合の国への届出制が廃止される(平成10年4月施行)など、地方団体

の課税自主権の拡大が図られている。

【資料4、資料5】

これらの課税自主権については、受益と負担の対応関係が明確になることを通じて、県民の県政に関する関心や県政への参画意識の高まりが期待できるなど、地方分権に資する重要な意義を有する。また、法定外目的税については、用途が限定されているため、税収の充当事業の効率的執行に対する県民の監視が容易であるといった特長も有する。

したがって、地方団体としては、積極的に課税自主権を活用すべきであり、当研究会もこのような認識に立って検討を行ったものである。

第3章 課税自主権の活用にあたっての考え方

1 活用の方向

(1) 課税自主権の活用については、主に次の3つの方向が考えられる。

一般的な税収の確保

税の本来的な役割である「行政サービスに要する財源確保」の観点から、一般的な財政需要を充足するための税収の確保を図るため、広く住民に負担を求めるものである。

特定の政策課題に対応するための財源の確保

と同じく「行政サービスに要する財源確保」の観点から課税自主権を活用するものであるが、特定の政策課題に対応するための事業等に要する財源の確保のため、当該事業等の受益者や原因者に、公平の見地から応分の負担を求めるものである。

特定の政策目的を実現するための政策誘導の手段

税は、その本来的な役割である「行政サービスに要する財源確保」という性格に加えて、特定の政策目的の実現や特定の行為の抑制・促進の手段として創設することも可能である。

特に環境問題の解決のためには、従来の規制的手段のみならず、税をはじめとする経済的手法を含む総合的な対策が求められており、課税自主権の活用にあたっても、環境に負荷を与える行為に課税を行い、環境負荷抑制のインセンティブ効果を生じさせるなど、環境保全という「政策目的を実現するための政策誘導の手段」として活用することが考えられる。

(2) 以上のとおり、課税自主権の活用については3つの方向が考えられるが、国・地方を通じ主要な税源は既に法定税目として課税されており、既存の法定税目と課税標準が重複していないことが求められる法定外税によって多くの財源を確保することは、現実には困難である。また、超過課税については、比較的大きな税収を確保しうが、現行地方税法上は、当該税収を必要とする特別の財政需要の存在が求められる。

一方、兵庫県においては、成熟社会に向けて真の豊かさが実感できる社会を実現するため、環境保全、地域振興等、様々な政策課題に対応するための戦略的な施策展開が求められている。

したがって、地域が抱える政策課題に対応するための財源確保や政策目的を実現するための政策誘導の手段として、課税自主権の積極的な活用を図るべきである。

2 検討の視点

具体的な検討に当たっては、次のような視点から検討を行ったものであり、詳細は次表に記載のとおりである。

新たな税の必要性、すなわち、財源確保や政策誘導の手段として税を活用することが適当か。また、手数料、使用料、分担金等による財源の確保や、規制手段による政策目的の実現など、税以外により適切な手段はないか。

公平・中立・簡素といった租税原則からみてふさわしいか。

法定外税の国の同意要件や超過課税の要件に適合するか。

課税自主権の検討にあたっての具体的な視点

区分	要件	具体的な視点
新たな税の必要性	税を選択することが適切であること	<ul style="list-style-type: none"> ・当該財源確保のため、税を活用することが適切か、税以外により適切な手段（手数料、使用料、分担金等）はないか。 ・当該政策誘導の手段として、税を活用することが適切か、税以外により適切な手段（規制等）はないか。
	財政需要が存在すること（＝超過課税の要件）	<ul style="list-style-type: none"> ・税収入を必要とする財政需要はあるか。
	税源が存在すること	<ul style="list-style-type: none"> ・税収入を確保できる税源はあるか。
租税原則の観点	公平	<p>税は、行政サービスから受ける受益や担税力（負担能力）に応じて、公平に分かち合わなければならないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受益と負担の関係が合理的か。 ・受益に応じた負担が実現できるか。 ・担税力（負担能力）に応じた負担が実現できるか。 <p style="text-align: right;">等</p>
	中立	<p>できるだけ個人や企業の経済活動における選択を歪めないようにしなければならないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済活動における選択を歪めないか。 ・特定業種の税負担が大きくなるか。 <p style="text-align: right;">等</p>
	簡素	<p>税の仕組みをできるだけ簡素なものにしなければならないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理解が得られるわかりやすい仕組みが構築できるか。 ・納税義務者の納税コストが安価か。 ・課税庁の徴税コストが過大にならないか。 <p style="text-align: right;">等</p>
法定外税の同意要件への適合性	第1号要件	<p>国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・形式的のみならず、実質的に見ても、国税又は他の地方税と課税標準が同じにならないか。 ・住民（納税者）の担税力、住民（納税者）の受益の程度、課税を行う期間等から判断して、明らかに負担が著しく過重にならないか。
	第2号要件	<p>地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・課税の目的、内容及び方法、流通の状況、流通価格に与える影響等から判断して、内国関税的なものであるなど、地方団体間における物の流通に重大な障害を与えないか。
	第3号要件	<p>上記のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・課税の目的、内容及び方法、住民（納税者）の担税力、住民（納税者）の受益の程度、課税を行う期間、税収入見込額等の諸般の事情から判断して、国の経済施策（経済活動に関して国の各省庁が行う施策のうち、特に重要又は強力に推進を必要とするもの）に照らして不適當ではないか。

3 検討対象とした政策分野

県政の各分野にわたり、課税自主権（法定外税、超過課税等）の活用の可能性について幅広く検討を行ったが、結果的に税制度の例が多く見い出せたのは次の分野である。

環境保全

地球規模の環境問題が顕在化する中、21世紀の新たな環境の保全と創造に向けた総合的な戦略のもと、新たな政策手法が求められている分野であり、課税自主権を環境負荷抑制のための経済的手法として活用することや、汚染者負担の原則の観点から原因者に応分の負担を求めることを検討していく必要がある。

今回は、「森林保全のための税」、「地球温暖化防止のための税」、「大気汚染防止のための税」等について、検討を行った。

地域振興

成熟社会に対応できる構造改革を図るため、新産業創造や地域産業への支援、観光・集客・交流施策の一体的推進、個性豊かな県土空間の創造等の新たな取り組みが求められている分野であり、施策展開のための財源確保等を検討していく必要がある。

このため、まず、当研究会は、平成13年12月の「法人事業税外形標準課税導入までの臨時特例的な措置に関する緊急報告」において、「繰越欠損金控除を行わないこととした場合の黒字法人に対する税」の導入を提案した。

この税については、兵庫県の産業構造改革を加速させるとともに、法人の税負担に関する現行税制の不公平を是正する仕組みとして検討されているところであるが、全国的制度としての外形標準課税の導入が実現されない場合には、その導入までの臨時特例的な措置として、納税義務者となる法人等の理解を得つつ、兵庫県独自の導入を検討すべき点を改めて指摘しておきたい。

さらに今回は、「観光振興のための税」等について検討を行った。

繰越欠損金控除を行わないこととした場合の黒字法人に対する税

課税の趣旨	兵庫県の産業構造改革を加速させるとともに、法人の税負担に関する現行税制の不公平を是正する仕組みとして創設する。 ・法人事業税は、法人が事業活動を行うにあたって受けている都道府県の行政サービスの経費に対応すべき応益課税である（法人の費用として損金に算入）。 ・ところが、現行制度では所得を課税標準としているため、税負担の不公平性等が生じているうえ、さらに、欠損金の繰越控除によって、当該事業年度に利益が生じながら相応の税負担をしていないなど、不公平等が一層増幅されている。【資料6】 ・そこで、外形標準課税導入までの臨時特例的な措置として、これらの法人にも行政サービスの受益に対する応分の税負担を求め、税収を産業構造改革のための新規事業に集中投資する。
納税義務者	法人事業税の課税標準である所得の計算にあたって、繰越欠損金に相当する額を損金に算入した法人で、資本金額又は出資金額が5億円以上のもの（約300社） 【注】緊急報告では「一定額以上」とし、「5億円以上」等の基準を例示
課税標準	法人事業税の課税標準である所得の計算上、繰越欠損金を損金に算入しないものとして計算した場合における所得の金額に相当する金額 （繰越欠損金控除額相当額を超える場合は、当該繰越欠損金控除額相当額） （他府県で事業活動を行う法人は、法人事業税の分割基準相当割合を乗じた額）
税率	普通法人3%、特別法人2% 繰越欠損金に対応する利益の30%程度に課税するという考え方で、現行法人事業税（9.6%又は6.6%）の30%程度とする。 【注】緊急報告では「繰越欠損金に対応する利益の50%以内に課税」
税収見込み	約30億円（11～13年度の決算額から試算）
税収の使途	産業構造改革のための新規事業

（課税の仕組みの例）

	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期	計	
現行法人事業税額	当期利益 100 欠損金額 100	当期利益 20 控除額20 控除未済欠損金額 80	当期利益 30 控除額30 控除未済欠損金額 50	当期利益 40 控除額40 控除未済欠損金額 10	当期利益 100 課税所得90 控除額10 控除未済欠損金額 0	当期利益 120 課税所得120	当期利益 310 欠損金額 (繰越控除額) 100	
	課税標準	0	0	0	0	90	120	210
税額(9.6%)	0	0	0	0	8.64	11.52	20.16	
増加税額	課税標準	0	20	30	40	10	0	100
	税額(3%)	0	0.6	0.9	1.2	0.3	0	3

検討を行った課税の仕組み例

	税 目	趣 旨	充当事業	課税客体	納税義務者	徴収方法	税 率	税収見込		
森林保全	水道の使用に対する税 (法定外目的税)	・森林整備のための財源確保	水源涵養林、里山林等の整備等	水道の使用	水道使用者	特別徴収 (上水道、簡易水道)	1立方メートルあたり1円	億円7		
	個人県民税均等割の超過課税 (個人県民税の超過課税)			県民	県民	普通徴収 特別徴収	標準税率1,000円に加え、500円を上乗せ	10		
自然環境保全	土石採取税 (法定外目的税)	・自然環境の保全・創造のための財源確保	森林整備、県土緑化等	土石の採取 (土取り及び採石)	土石採取を行う者 (5,000平方メートル以上の採取地)	申告納付	1立方メートルあたり 採石 30円 土取り10円	10		
地球温暖化防止	自家用乗用車に対する税 (自動車税の超過課税)	・二酸化炭素の排出抑制 ・グリーンエネルギー導入促進のための財源確保	太陽光発電等導入促進補助等	自家用乗用車の所有	自家用乗用車の所有者	普通徴収	標準税率の1.1倍	60		
	エネルギー消費に対する税 (法定外目的税)			・二酸化炭素の排出抑制 ・グリーンエネルギー導入促進のための財源確保	太陽光発電等導入促進補助等	燃料及び電力の消費	エネルギー管理指定工場の経営者	申告納付	炭素1tあたり 1,000円	80
	化石燃料の引取りに対する税 (法定外普通税)			・二酸化炭素の排出抑制 ・現行石油諸税に代わる財源確保	一般財源	化石燃料の引取り	化石燃料の引取りを受ける者	特別徴収 (元売業者、持約業者等)	炭素1tあたり 5,000円	490 (現行石油諸税(480億円)の廃止を想定)
大気汚染防止	自動車NOx・PM法の車種規制猶予中のディーゼル車に対する税 (自動車税の超過課税)	・特定自動車排出基準適合車への買換促進 ・大気汚染対策のための財源確保	低公害車導入補助等	ディーゼル車の所有	ディーゼル車の所有者 (対策地域(神戸・阪神・姫路)に定置庫を有し、自動車NOx・PM法の特定排出基準に適合しないもの)	普通徴収	標準税率の1.1倍	5		
	高速道路の通過交通に対する税 (法定外目的税)	・通過交通の迂回を誘導するための政策税制		阪神高速3号神戸線の通過行為	対象区間を通過するディーゼル車の使用者	普通徴収 (ETCを利用)	通過1回あたり 300円	4		
産業廃棄物抑制	産業廃棄物の排出に対する税 (法定外目的税)	・産業廃棄物の排出抑制 ・リサイクルの促進	廃棄物対策、リサイクル促進対策	産業廃棄物の排出 (リサイクルは除く)	多量排出事業者 (年排出量1,000t以上)	申告納付	1tあたり1,000円 (中間処理施設に搬入する場合は減量化を考慮した率を乗じて得た額)	7		
	産業廃棄物の最終処分に対する税 (法定外目的税)	・産業廃棄物の最終処分の抑制 ・中間処理の促進 ・リサイクルの促進		産業廃棄物の県内処分場への搬入	排出事業者	特別徴収 (最終処分場の設置者)	1tあたり1,000円	15		
リサイクル促進	ペットボトル飲料等の販売に対する税 (法定外目的税)	・ペットボトル及び缶の回収促進、散乱防止 ・本県独自の回収システム構築のための財源確保	消費者へのポイント発行経費、回収センター設置経費への補助	ペットボトル飲料等の譲渡	譲渡を受ける消費者	特別徴収 (小売業者)	500ml以下 5円 500ml超 10円	100 上記以上の税収の見込み		
	ペットボトル飲料等の生産に対する税 (法定外目的税)			ペットボトル飲料等の生産	生産業者	申告納付				
観光振興	高額な宿泊行為に対する税 (法定外目的税)	・奢侈的な消費行為に対する課税 ・観光振興のための財源確保	観光振興事業	県内の旅館・ホテルでの宿泊行為	県内の旅館・ホテルで宿泊を行う者	特別徴収 (旅館・ホテルの経営者)	1泊2食宿泊料金の5~10% (1泊2食20,000~25,000円以下非課税)	8~12		
	宿泊行為全般に対する税 (法定外普通税)	・行政サービスの受益に対する課税 ・観光振興のための財源確保					1泊につき 100~200円 (1泊2食10,000円以下非課税)	5~10		
プレジャーボート対策	保管場所未確保艇に対する税 (法定外目的税)	・放置艇の抑制 ・放置艇対策のための財源確保	係留施設整備、沈没船処理促進等	プレジャーボート(保管場所未確保に限る)の所有	プレジャーボート(保管場所未確保に限る)の所有者	普通徴収	1隻あたり 50,000円を基本として船体の全長により差を設ける。 (水上オートバイは、5,000円を基本として出力等により差を設ける)	4		
	すべてのプレジャーボートに対する税 (法定外普通税)	・財産課税、奢侈品課税 ・港湾施設整備、スポーツ振興等のための財源確保	港湾施設整備、スポーツ振興等	プレジャーボートの所有	プレジャーボートの所有者			5		

第4章 課税自主権の具体的検討

第1節 環境保全

1 森林保全のための税

(1) 検討の趣旨

森林は、水源の涵養や土砂崩壊の防止など県民生活に欠くことができない多面的な公益的機能を果たしているが、これらの機能は、森林が適正に管理され、健全な状態にあってこそ初めて高度に発揮される。【資料7】

しかしながら、兵庫県では、林業の不振に加え、農山村人口の減少、高齢化の進行等により、森林の放置、荒廃が進んでいる。

人工林のうち手入れを必要とする要保育森林（約15万ヘクタール）については、木材価格の低迷により収益性を無視してまで間伐を実施できる状況になく、間伐を実施すべき時期に来ているにもかかわらず放置される森林が増えており、間伐実施率は50%程度にとどまっている。

また、天然林（里山林）（約30万ヘクタール）については、生活様式の変化に伴い、人の手が全く入らない森林が増加しており、近年、生物の多様性やレクリエーションなど多面的な機能が見直されつつあるものの、その整備には多くの財政的・人的負担が必要である。

兵庫県では、平成6年度に「ひょうご豊かな森づくり構想」を策定し、森林を県民の安全で快適な生活を確保していくために欠くことができない環境財として捉え、県民共通の財産として県民総参加による森づくりを進めてきた。

さらに、平成14年度からは、「新ひょうごの森づくり」を10年間にわたり展開し、市町と連携した公的管理による間伐率向上をめざす「森林管理100%作戦」等を推進している。

このような長期的・継続的な事業展開のためには、一定の安定的な財源が必要であり、森林の恩恵は無料であるという誤解を払拭し、県民の参加意識を醸成しながら、適正な負担のあり方を検討する必要がある。

そこで、森林の持つ公益的機能のうち、主として水源涵養機能に着目し、水道を使用する者に水源である森林整備に係る応分の負担を求める「水道の使用に対する税」（法定外目的税）を検討する。

また、森林の公益的機能はすべての県民が広く享受していることから、県民全体に森林整備に係る応分の負担を求める「個人県民税均等割の超過課税」を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	水道の使用に対する税 (法定外目的税)	個人県民税(均等割)の超過課税
課税客体	水道(上水道、簡易水道)の使用	県民(個人)
納税義務者	水道(上水道、簡易水道)の使用者 553万人(13年3月末)	個人県民税均等割の納税義務者 199万人(14年度)
税 率	水道使用量1立方メートルにつき1円	超過税率500円(標準税率は1000円)
徴収方法	水道事業者による特別徴収 271事業体(うち市町243(重複計上)) (13年3月末)	普通徴収及び給与支給者による特別徴収
税収見込み	約7億円 年間給水量約7.6億 m^3 (13年3月末)か ら算出	約10億円
税収の用途	森林整備(水源涵養林、里山林の整備等)、県土緑化等	

(3) 検討結果

上記の2つの例を比較検討した結果は、次のとおりである。

「水道の使用に対する税」については、森林の水源涵養機能に着目したものであるが、阪神間の上水道は淀川水系への水源依存度が高いため(県下全体では全給水量の約4割を依存)、阪神間の水道使用者に県内森林整備の費用負担を求めることは困難な面がある。【資料8】

そこで、阪神間の水道使用者に理解を求める方法として、阪神間での森林整備に税収の相当額を充当し、実質的公平を確保する方法が考えられるが、「水道使用に伴う受益に対する負担」という課税趣旨からは外れることになる。

また、公平性の点からは、工業用水も課税対象とすべきであるが、阪神間の工業用水道には上水道と同様の問題があるうえ、地下水を取水している企業については取水量が把握できないため、すべての工業用水に課税することは課税技術上困難である。

「個人県民税均等割の超過課税」については、森林の公益的機能による受益は県民生活全般に関連し、上流地域・中流地域・下流地域、あるいは、山林地域・農村地域・都市地域を問わず、すべての県民が享受していることに鑑みれば、会費的性格を有する均等割の超過課税により、全県民に一律の負担を求めることは、税制度として合理性を有すると考えられる。【資料9】

なお、上記の点は法人についても同様であることから、法人県民税均等割の超過課税等、法人に負担を求める方法についても検討する必要がある。【資料10】

いずれにしても、森林の公益的機能による受益に対する県民の理解が前提となる

ことから、森林の公益的機能の重要性や受益の内容について県民にわかりやすく説明し、等しく追加の税負担を負うことについて十分なコンセンサスを得る必要がある。

したがって、「個人県民税均等割の超過課税」については、森林の公益的機能の重要性や受益の内容についての理解の促進を図りつつ、さらに検討を進めるべきである。

2 自然環境保全のための税

(1) 検討の趣旨

21世紀を迎え、社会構造がゆとり、うるおい、安全を重視した成熟社会へと転換しつつある中で、緑は、個人が生活の質を向上させていくための不可欠な基礎的条件となっており、県民共有の財産としてその果たす役割はますます大きくなっている。

兵庫県では、平成13年度に、「さわやかみどり創造プラン」を策定し、従来の「総量確保」ととどまらず、県土の緑を積極的に「創造」していくため、量・質両面で目標を設定し、県民、NPO、事業者、行政等の参画と協働により、県土全体の緑を増加させ、公益的機能をより高度に発揮する緑の創出を推進している。

このような緑の創造を継続させていくためには、その活動を支えるための財源の確保等が重要である。

一方、兵庫県は、採石生産量が全国の約1割（平成11年度3,780万トン）を占めるなど、土石の採取が自然環境に大きな影響を及ぼしていることから、税収を全県的な自然環境の保全、創造等に必要な経費に充当するため、「土石採取に対する税」（法定外目的税）を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	土石採取に対する税（法定外目的税）
課税客体	土石の採取（採石及び土取り）
納税義務者	土石の採取を行う者（5,000㎡以上の採取地に係るもの） （宅地造成、工場建設等、土石採取以外の目的による開発を除く）
税 率	1立方メートルあたり 採石 30円、土取り 10円
徴収方法	申告納付
税収見込み	約10億円（年間）
税収の用途	全県的な自然環境の保全、創造等のための事業（森林整備、県土緑化等）

(3) 検討結果

兵庫県では、平成13年10月に環境の保全と創造に関する条例を改正し、5,000平方メートル（改正前1ヘクタール）以上の土石採取に届出義務を課すとともに、土石採取者に対して、採掘中の暫定緑化を含む厳しい基準に基づく緑化を指導している。

これによって、土石採取地の自然環境の回復が期待されることから、土石採取に伴い失われた自然の代替回復の観点から別途税負担を求めることは、環境の保全と創造に関する条例との関係からみて困難である。

また、課税対象を5,000平方メートル以上の採取地に限定し、かつ、土石採取以外の目的（宅地造成、工場建設等）による開発を除外した場合、公平性の点から疑義があると同時に、土取り場所を分けたり、開発目的を偽った課税逃れが想定される。

しかしながら、現行制度では、土取りのうち法的規制が及ぶのは上記の範囲に限られており、すべての土石採取を把握してこれを対象に課税を行うことは困難である。

環境の保全と創造に関する条例による届出義務の対象 【資料11】

面積5,000平方メートル以上の土石採取

（宅地造成、工場建設等、土石採取以外の目的による開発を除く）

森林法による林地開発許可の対象

民有林で開発に係る面積が1ヘクタールを超えるもの

したがって、このような土石採取に対する税の導入は困難であると考えられる。

3 地球温暖化防止のための税

(1) 検討の趣旨

わが国は、京都議定書によって、平成20年から平成24年に、温室効果ガス排出量を平成2年レベルから6%削減することが義務づけられている。地方団体については、地球温暖化対策の推進に関する法律において、区域内の自然的社会的条件に応じた温室効果ガスの排出抑制等のための施策を推進するものとされており、地域が主体的に省エネルギー推進等に取り組むことにより、温室効果ガスの排出を削減し、地球温暖化の防止を図ることが求められている。

そこで、兵庫県では、平成12年7月に「新兵庫県地球温暖化防止推進計画」を策定し、平成22年度の温室効果ガス総排出量を平成2年度に比べ6%削減することを目標として、県民・事業者・行政が一体となって取り組んでいるが、平成14年3月に国で策定された地球温暖化防止大綱においては「効果的かつ効率的な排出削減のため、税・課徴金等の経済的手法について引き続き総合的に検討する」とされており、地方団体としても積極的に検討を行うことが必要である。

二酸化炭素排出削減のための税については、課税段階として、生産・輸入段階、流通段階、消費段階の3つが考えられる。

国で検討されている「炭素税」は主として生産・輸入段階での国税が想定されているが、排出者に近い流通段階・消費段階での課税は削減のインセンティブ効果が働きやすいことや、地方団体は緑化、リサイクルなど地球温暖化防止に寄与する施策を推進していることから、地方税として構成することも合理性を有するものであり、仮に国税として導入する場合においても、税収の相当部分は地方団体の財源とすべきである。

また、兵庫県の二酸化炭素排出量（平成11年度）を部門別に見ると、産業部門が全体の約7割を占める一方、排出量の増加という点では民生部門（家庭系）及び運輸部門の伸びが著しく（平成2年度比で8.2%、8.0%増）、特に運輸部門においては、台数増加と大型化に伴い自家用乗用車の二酸化炭素排出量が大きく増加している。

したがって、広く全部門の排出抑制を図るための税に加え、これら特定の部門の排出抑制に重点を置いた税についても検討する必要がある。 【資料12】

そこで、まず、運輸部門及び民生部門（家庭系）の排出削減を誘導するための消費段階の税として「自家用乗用車に対する自動車税の超過課税」、産業部門の排出削減を誘導するための消費段階の税として「エネルギー消費に対する税」（法定外目的税）、さらに、全部門の排出削減を誘導するための流通段階の税として「化石燃料の引取りに対する税」（法定外普通税）を、それぞれ検討する。

(2) 自家用乗用車に対する税

ア 課税の仕組みの例

自家用乗用車に対する税（自動車税の超過課税）	
課税客体	自家用乗用車の所有
納税義務者	自家用乗用車の所有者（155万台、自動車全体は185万台（14年度））
税率	標準税率の1.1倍（例）3,000ccの場合 51,000円 56,100円
徴収方法	普通徴収
税収見込み	約60億円
税収の用途	グリーンエネルギー導入促進（太陽光発電導入促進補助）

イ 検討結果

家庭からの二酸化炭素排出量の削減を図るため、排出量の増加が著しい自家用乗用車に重課するとともに、その税収を活用して、住宅用太陽光発電の導入促進のための補助制度を拡充し、家庭における電力使用による二酸化炭素排出量の削減を図ろうとするものである。

これによって、兵庫県グリーンエネルギー推進プログラムにおける住宅用太陽光発電の導入目標の達成を促進することにより、エネルギー起源の二酸化炭素排出量の削減に大きく寄与しうるもので、地球温暖化対策としての効果が期待できる。

兵庫県グリーンエネルギー推進プログラム（平成14年7月策定）

省エネルギー対策及び新エネルギー導入により、削減目標6%のうち4.9%分を削減
新エネルギー導入目標量 121.1万kl（原油換算）

太陽光発電については戸建住宅の10%（20万世帯）に導入（7.4万kl（原油換算））

現行の自動車税は、自家用乗用車については排気量に比例した税率設定となっており、排気量は概ね二酸化炭素排出量に比例しているものの、同一排気量でも低燃費車のように二酸化炭素排出量が少ない乗用車もある。また、自家用乗用車は、特に郡部の県民にとっては代替性の少ない重要な交通手段であり、自家用乗用車全体に対して重課を行い、その総台数を抑制することは現実には困難である。

このため、自家用乗用車から公共交通への誘導だけでなく、二酸化炭素排出量が少ない低燃費車や小型乗用車への誘導を図るため、これらを重課の対象外とすることも検討する必要がある。

したがって、この税については、国における自動車燃費規制や炭素税等の環境関

連税制の動向にも注視しながら、導入による二酸化炭素排出量の削減効果を明確にするとともに、課税対象範囲、税率の設定水準等について、さらに検討を進めるべきである。

(3) エネルギー消費に対する税

ア 課税の仕組みの例

エネルギー消費に対する税（法定外目的税）	
課税客体	エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づくエネルギー管理指定工場における燃料及び電力の消費
納税義務者	エネルギー管理指定工場の経営者 （500程度（12年度）、県内全事業者（約247,000（11年度））の0.2%） 管理指定工場の指定要件 年間消費量 原油1,500キロリットル以上又は電力600万キロワット時以上 （二酸化炭素排出量では、それぞれ3,975トン以上又は2,142トン以上）
税率	炭素1トン当たり1,000円（ガソリン0.6円/L、軽油0.7円/Lに相当）
徴収方法	申告納付
税収見込み	約80億円
税収の用途	グリーンエネルギー導入促進（太陽光発電導入促進補助）

イ 検討結果

燃料及び電力の消費を行う事業者に直接課税するもので、エネルギー消費の抑制インセンティブ効果は高く、二酸化炭素の排出抑制という政策目的には合致する。

しかしながら、エネルギー管理指定工場は産業部門の二酸化炭素排出量の相当部分を排出するとされているものの、県内全事業所の約0.2%にすぎず、公平性はもとより、排出抑制のための経済的手法としても疑問の余地がある。

エネルギーの使用の合理化に関する法律では、管理指定工場は経済産業大臣への届出制とされ、燃料及び電力の消費量の記録が義務付けられていることから、課税対象及び課税標準の把握は容易であるが、管理指定工場以外の事業所の消費量の把握は困難である。

したがって、全事業者を納税義務者として、エネルギー消費に対する課税を導入することは課税技術上困難である。

(4) 化石燃料の引取りに対する税

ア 課税の仕組みの例

化石燃料の引取りに対する税（法定外普通税）	
課税客体	化石燃料（ガソリン、軽油、都市ガス、石炭等）の引取り
納税義務者	化石燃料の引取りを受ける者
税 率	炭素 1 トン当たり5,000円（ガソリン3.2円 / l、軽油3.6円 / l に相当）
徴収方法	特別徴収（化石燃料の販売業者等を特別徴収義務者に指定）
税収見込み	約 4 9 0 億円 本県の軽油引取税及び地方譲与税（石油関係）の合計額は480億円（12年度） （全国的制度の場合、導入により廃止されると想定）
税収の用途	一般財源

イ 検討結果

産業部門だけでなく、民生・運輸部門を含め、化石燃料の消費に対して広く課税するもので、公平であり、かつ、二酸化炭素の排出抑制のための経済的手法としても合理性が認められる。

現行のエネルギー関連諸税（石油税等）は、石炭を課税対象とせず、また、二酸化炭素排出量が多い重油等の税負担が軽いため、これらの消費を結果的に促進していると考えられるが、この税の導入によって、化石燃料の使用に伴う二酸化炭素排出量に応じた課税が実現する。また、ガソリンと軽油の税負担格差が逆転するため、ディーゼル車の使用に抑制的に作用し、大気汚染対策にも寄与する面もある。【資料13】

しかしながら、化石燃料（特に灯油）の流通経路は複雑で、軽油引取税の例から見ても、流通段階での課税は相当の徴税コストが想定される。

したがって、この税については、二酸化炭素の排出削減は地球規模の環境問題であることも踏まえ、全国的制度（国・地方の共同税等）として生産・輸入段階での課税を中心に検討を行うことが望ましいと考えられる。

なお、現行のエネルギー関連諸税のうち、道路特定財源となっている地方道路税等の暫定税率が平成15年3月末で期限切れを迎えるが、これらの多くは地方の貴重な財源となっていることから、仮にこれを一般財源化する場合においても、税収の相当部分は地方団体の財源とすべきである。また、仮に税率が本則税率に戻る場合は、二酸化炭素排出量が増加するおそれがあることから、税率設定にあたっては、地球温暖化防止の観点も踏まえた検討が行われるべきである。【資料14】

4 大気汚染防止のための税

(1) 検討の趣旨

神戸・阪神地域等では、自動車から排出されるNO_x（窒素酸化物）及びPM（粒子状物質）による大気汚染が著しく（NO_xの53%（神戸・阪神）、PMの43%（関西）が自動車から排出（9年度）、自動車NO_x・PM法に基づく対策地域に指定されているほか、尼崎公害訴訟第1審判決でも浮遊粒子状物質と健康被害の因果関係が認容されている。 【資料15】

対策地域では、自動車NO_x・PM法に基づき、車種規制が実施され、特定自動車排出基準に適合しない自動車は地域内での使用が禁止されている。 【資料16】

しかしながら、車種規制導入前から使用されている使用過程車には8～12年間の猶予期間が設けられているため、規制が緩い時期の自動車が相当程度残存している。

そこで、ディーゼル車による大気汚染防止を図るため、特定自動車排出基準適合車への買換を誘導する政策税制として、「車種規制猶予中のディーゼル車に対する自動車税の超過課税」を検討する。

ディーゼルトラックの場合（平成12年度、神戸・阪神地域のみ）

PM規制未導入の元年規制適合車が約26,000台残存（ディーゼルトラックの約35%）

また、車種規制は、対策地域内に定置場を有する自動車を対象としており、対策地域外から流入する自動車には適用されないことから、対策地域の大気汚染防止を図るためには、地域内への流入交通による大気汚染を別途抑制する必要がある。

このため、「流入交通」を抑制するための課税を行うことが考えられるが、流入交通を把握するためには地域境界上の交通路すべてにチェックポイントを設置する必要があり、課税技術上困難である。

そこで、流入交通対策としては次善の方策であるが、神戸・阪神地域への流入交通のうち、地域内の経済活動と関係のない交通である「通過交通」を抑制し、地域外への迂回を誘導するための政策税制として、「高速道路の通過交通（ディーゼル車）に対する税」（法定外目的税）を検討する。

(2) 自動車NOx・PM法の車種規制猶予中のディーゼル車に対する税

ア 課税の仕組みの例

	自動車NOx・PM法の車種規制猶予中のディーゼル車に対する税 (自動車税の超過課税)		
納税義務者	対策地域内に定置場を有する自動車で、特定自動車排出基準に適合しないもの (一般乗合用バス等は除く)の所有者 (対象台数) 乗用車 約 77,000台 トラック 約 99,000台 バス 約 2,000台 計 約 178,000台		
	全県台数(180万台)の9.9%、 神戸・阪神・姫路地域の全台数の 13.7%(12年度)		
税 率	現行税率の1割を重課 (例) 最大積載量20トンの営業用トラック 2,000ccの自家用乗用車	85,900円 39,500円	94,400円 43,400円
徴収方法	普通徴収		
税収見込み	約5億円		
税収の用途	自動車公害対策(低公害車導入に対する補助制度 等)		

イ 検討結果

神戸・阪神地域等は、自動車から排出されるNOx及びPMによる大気汚染が著しいが、ディーゼル車は、自動車によるNOxの75%、PMのすべて(9年度：全国)を排出していることに鑑みれば、原因者負担の観点からディーゼル車を重課対象にすることには合理性が認められる。

また、自動車NOx・PM法に基づく車種規制は、使用過程車への適用が8～12年間猶予されているため、排ガス性能が悪い車が相当数残存する結果となっており、これを補完する制度は検討に値する。

しかしながら、対策地域の大気汚染に係る原因者負担の観点からは、対策地域内を走行するすべてのディーゼル車を課税対象とすべきである。

対策区域内に定置場を有するディーゼル車だけに課税した場合、対策区域内の所有者は車種規制に加え追加の負担を負う一方、対策地域外からの流入車は自動車NOx・PM法と同様に対象外となり、負担の不均衡が生じる。特に、多数のディーゼル車を所有する運送事業者にとっては、営業区域規制が撤廃されることもあって、対策地域外に定置場を有する運送事業者との競争上不利になることも想定される。

自動車NOx・PM法については、平成14年5月施行の法改正により、平成22年度までにNOx及びPMに係る大気環境基準を概ね達成することを目標に、対象物質

へのPMの追加、規制車種への乗用車の追加等の規制強化が行われており、これによって、対策地域の大气汚染の改善に一定の効果が期待できる。

したがって、この税については、自動車NOx・PM法による大气汚染の改善の効果を見定めることが適当である。

(3) 高速道路の通過交通（ディーゼル車）に対する税

ア 課税の仕組みの例

高速道路の通過交通（ディーゼル車）に対する税（法定外目的税）	
課税客体	阪神高速3号神戸線姫島ランプと第二神明大久保インターとの間の通過行為
納税義務者	上記区間を通過する大型ディーゼル車の使用者
税 率	300円（通過行為1回あたり）
徴収方法	ETC（Electronic Toll Collection System）（高速道路自動料金収受システム）のデータと自動車登録データと照合して納税義務者を特定し、後日普通徴収する。
税収見込み	約4億円
税収の用途	自動車公害対策（低公害車導入に対する補助制度 等）

イ 検討結果

「自動車NOx・PM法の車種規制猶予中のディーゼル車に対する税」と同様、ディーゼル車によるNOx・PMの排出状況に鑑みれば、原因者負担の観点からディーゼル車を重課対象にすることには合理性が認められる。

また、自動車NOx・PM法に基づく規制は対策地域外からの流入交通には適用されないことから、流入交通に対する課税は、これを補完する制度として、対策地域の大气汚染防止に効果が期待できる。

しかしながら、課税対象を阪神高速道路の通過交通に限定した場合、課税を逃れるためにディーゼル車が国道43号線等の一般道に流れ、かえって対策地域の大气汚染を悪化させることが想定される。

このため、流入交通全体を課税対象にする必要があるが、流入交通全体を把握するためには地域境界上の交通路すべてにチェックポイントを設置する必要があり、ETCシステムや電子ナンバープレート等が完全に普及することが前提となる。

したがって、この税については、これらの普及を見定めたとえ、将来的に検討することが適当である。

5 産業廃棄物抑制のための税

(1) 検討の趣旨

環境の世紀と言われる21世紀を迎えた今、これまでの大量生産、大量消費、大量廃棄というライフスタイルや社会経済システムを見直し、持続的に発展できる循環型社会の実現が求められている。

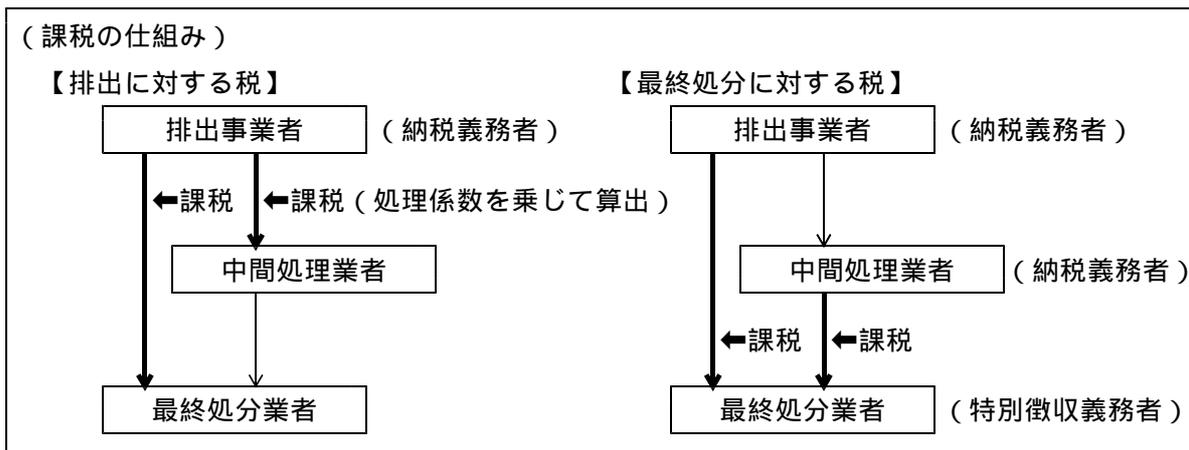
このため、兵庫県では、平成14年3月に「兵庫県廃棄物処理計画」を策定し、産業廃棄物の最終処分量を平成22年度において平成9年度の概ね半分に削減することを目標にしているが、兵庫県は全国有数の工業県で、産業廃棄物排出量も多く、リサイクル率も低いのが現状である。 【資料17】

産業廃棄物排出量（平成10年度）2,780万t、全国シェア6.8%
リサイクル率（同上） 32.9%（全国は42.1%）

そこで、廃棄物処理法等による規制、啓発等の従来の手法に加え、経済的手法の活用を図る観点から、産業廃棄物の抑制及びリサイクルの推進を誘導するとともに、産業廃棄物処理対策に要する経費に充てるため、産業廃棄物の「排出に対する税」（法定外目的税）と「最終処分に対する税」（法定外目的税）を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	排出に対する税（法定外目的税）	最終処分に対する税（法定外目的税）
課税客体	県内での産業廃棄物の排出 （リサイクルされるものは除く） （県外の最終処分場への搬入を含む）	県内の最終処分場への搬入 56か所（13年3月末）
納税義務者	多量排出事業者 （年間排出量1,000t以上） 約400（14年度：県内多量排出事業者）	排出事業者（中間処理業者を含む） （県内・県外を問わない） 約247,000（11年度：県内全事業者）
税率	1トン当たり1,000円 中間処理施設への搬入の場合は、上記税額に、中間処理による減量化を考慮した係数を乗じて得た額	1トン当たり1,000円
徴収方法	申告納付 （排出事業者に直接課税）	特別徴収 （最終処分場の設置者を特別徴収義務者に指定）
税収見込み	約7億円 県内の多量排出事業者の最終処分量（約75万t（10年度））から算出	約15億円 県内での最終処分量（県外からの流入分を含む）（約153万t（10年度））から算出
税収の使途	産業廃棄物処理対策（リサイクル施設の立地促進、不法投棄対策等） 事業内容によっては、税収の一部の保健所設置市への交付を検討	



(3) 検討結果

上記の2つの例を比較検討した結果は、次のとおりである。

「排出に対する税」は、産業廃棄物の原因者である排出事業者に直接課税するもので、排出抑制のインセンティブ効果は高く、排出抑制という政策目的には合致する。

しかしながら、納税義務者を多量排出事業者に限定する点については、多量排出事業者からの産業廃棄物が総排出量等に占める割合を踏まえながら、税負担の公平性や排出抑制のための経済的手法としての効果について、さらに検討を行う必要がある。

なお、現行制度では多量排出事業者以外の排出量の把握は困難であり、全事業者を納税義務者として「排出に対する税」を導入することは課税技術上困難である。

多量排出事業者（年間排出量1,000 t 以上）

事業者数 約400（14年度）＝ 県内全事業者（約247,000（11年度））の0.16%

排出量 2,151万 t ＝ 県内からの総排出量（2,780万 t）の77.4%（10年度）

最終処分量 44万 t ＝ 県内での総最終処分量（153万 t）の37.5%（10年度）

「最終処分に対する税」は、産業廃棄物を県内の最終処分場へ搬入するすべての事業者が対象となり、公平性は確保できるが、排出抑制のインセンティブ効果が生じるためには、最終処分業者から排出事業者へ税額相当額が転嫁される必要があり、転嫁が円滑に行われるよう周知と指導が必要である。

また、本県の場合、産業廃棄物の県外への流出が県外からの流入よりも多く（流出約49.6万 t、流入3.1万 t（最終処分量ベース））、このようななかで本県のみが「最終処分に対する税」を導入した場合、県内の最終処分場での処理コストが上昇するため、県外への流出が促進されることも想定される。

産業廃棄物抑制のための税については、三重県で既に導入されているほか、中国3県（岡山、広島、鳥取）で導入が予定されており、近畿府県にも導入を検討中の団体がある。また、近畿府県ではフェニックス計画に基づく広域的な適正処理を推進し

ているが、「最終処分に対する税」を導入した場合、同計画による埋立分にも課税が行われることから、同計画との調整が必要となる。

したがって、この税については、他府県の動向を注視しながら、近畿府県において、広域的な導入の可能性等も含め、共同で検討を進めるべきである。

6 リサイクル促進のための税

(1) 検討の趣旨

家庭ごみの発生量の増大や最終処分場の残余容量の逼迫を背景として、家庭ごみの容積比で約6割を占め、再生資源としての利用が可能な容器包装廃棄物についてリサイクルの推進を図るため、平成7年6月に容器包装リサイクル法が制定された。

しかしながら、同法に基づき分別収集を担う市町の負担が大きく、特にペットボトルについては分別収集を実施しない市町が多くあり、回収されていない缶及びペットボトルは廃棄物として処理され、又は散乱ごみとなっている。 【資料18】

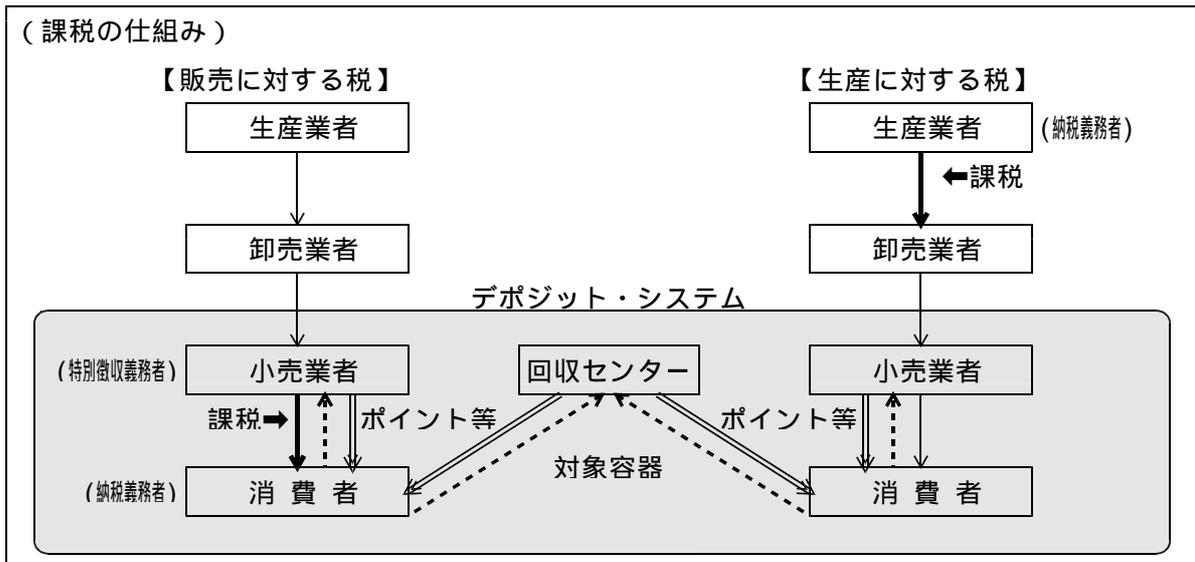
分別収集実施市町等(分別収集率50%超)(県内:平成13年度)

スチール缶31、アルミ缶24、ペットボトル15(総数は66)

そこで、回収率の向上等を図るため、独自の回収システムを構築することとし、その運営に要する経費に充てるため、ペットボトル飲料等に対する税として、デポジット方式で消費者に課税する「販売に対する税」(法定外目的税)と拡大生産者責任の観点から生産者に課税する「生産に対する税」(法定外目的税)を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	販売に対する税(法定外目的税)	生産に対する税(法定外目的税)
課税客体	缶及びペットボトル飲料の譲渡	缶及びペットボトル飲料の生産
納税義務者	缶及びペットボトル飲料の譲渡を受ける消費者	缶及びペットボトル飲料を生産する県内所在の生産業者
税率	500ml以下 1本あたり 5円 500ml超 1本あたり 10円	
徴収方法	特別徴収 (小売業者を特別徴収義務者に指定) 飲料小売業者数 約17,000(11年度)	申告納付 飲料生産業者数 約200(11年度)
税収見込み	約100億円 生産量又は消費量(全国)から推計	(本県は飲料生産業者の割合が相対的に高いため、左より大きな税収の見込み)
税収の使途	デポジットシステム(小売店又は回収センターが、対象容器を持参した消費者に対して買物ポイント等の金銭的メリットを付与)の運営経費への補助等 (ポイント等発行経費、回収センター(自動回収装置を含む)設置経費への補助等)	



(3) 検討結果

上記の2つの例を比較検討した結果は、次のとおりである。

缶・ペットボトルは主に一般廃棄物として処理されるべきもので、容器包装リサイクル法において市町の分別収集義務が規定されている。

したがって、兵庫県は全国平均に比べて分別収集率が低いことも踏まえ、市町が分別収集を充実させることにより容器包装リサイクル法の枠内で回収率の向上を図れないかをまず検討すべきである。

なお、缶については、現行でも8割以上が回収されており、新たな制度の必要性は低いと考えられる。

分別収集率(平成13年度) 本県18.0%、全国22.5%

回収率(全国:平成12年) スチール缶84.2%、アルミ缶80.6%、ペットボトル34.5%

上記の点を措くとしても、「販売に対する税」は、実際の販売本数の把握が困難であり、小売業者の売上額等の外形的な基準をもとに課税を行うことも考えられるが、缶及びペットボトル飲料の販売形態が多様なため、多大な徴税コストが予想され、いずれにしても課税技術上困難である。

また、「生産に対する税」は、本県のデポジットシステムの利用が想定できない県外出荷分にも課税される一方、他府県で生産され本県に出荷される分には課税されず、合理性を欠く。

したがって、この税については税制度としても多くの課題があり、容器包装リサイクル法の枠内で、各市町が分別収集に最大限努力するよう、県としても必要な指導・助言を行い、問題を解決することが適当である。

第2節 地域振興

1 観光振興のための税

(1) 検討の趣旨

地域の産業や文化をはじめ社会全体の活性化を推進するためには、レジャーや見物を中心とする従来の「観光」の概念に加えて、芸術・文化・学術活動や自己研鑽、ボランティア活動等を広く含めた「ツーリズム」としてとらえ、地域が一体となった美しいまちづくりやホスピタリティの向上をはじめとする各種の観光振興事業を展開する必要がある。 【資料19】

そして、観光振興は、関連する産業のすそ野が広く、経済波及効果が大きいことから、戦略的な事業展開が必要であり、そのためには安定的・継続的な財源確保が不可欠である。

そこで、観光施設、交通網の整備等の観光振興事業等に要する経費に充てるため、高額な宿泊行為の奢侈性に着目した「高額な宿泊行為に対する税」を検討するとともに、行政サービスの受益に着目した「宿泊行為全般に対する税」を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	高額な宿泊行為に対する税 (法定外目的税)	宿泊行為全般に対する税 (法定外普通税)
課税客体	県内の旅館及びホテル(以下「旅館等」という。)における宿泊	
納税義務者	県内の旅館等において宿泊を行う者	
税率	1泊2食宿泊料金の5%~10%	1泊につき100円~200円
免税点	1泊2食 20,000円~25,000円	1泊2食 10,000円
徴収方法	旅館等の経営者による特別徴収	
税収見込み	約8~12億円 (課税対象人員 27万人(1.6%)~103万人(6.0%))	約5~10億円 (課税対象人員 530万人(31.0%))
課税地域	全県	特定地域(市町の申出に基づき県が指定)
税収の用途	観光振興事業 (観光施設、交通網の整備等) (市町への交付金制度も検討)	観光振興事業 (観光施設、交通網の整備等)

(3) 検討結果

上記の2つの例を比較検討した結果は、次のとおりである。

「高額宿泊行為に対する税」は、例外的な高額宿泊行為に通常の消費行為と異なる奢侈性を見出し、消費税を補完するため課税を行うものであり、「宿泊行為全般に対する税」は、宿泊客が行政サービスの受益を受けていることから、宿泊客に応分の負担を求めるもので、いずれも課税根拠は合理性を有すると考えられる。

なお、1泊2食料金に課税する場合、宿泊と食事を分離できるホテル形式に有利となるおそれがあることから、東京都が導入した宿泊税のように宿泊料金に課税することも考えられる。

「高額宿泊行為に対する税」は、行為の奢侈性に着目して課税するものであるから、地域を限定せず実施すべきであるが、税収を旅館等所在市町に交付し、当該市町の事業に充当させることにより、宿泊客に還元することも考えられる。

また、「宿泊行為全般に対する税」は、受益に着目して課税するもので、税収が充当される事業も旅館等所在地の周辺で実施されることから、地方税法第7条（受益による一部課税）に基づき地域を限定して課税を実施すれば、より直接的に宿泊客に税収を還元することが可能であり、この場合、市町の申出に基づき、県が実施地域を指定する制度も考えられる。 【資料20】

この税は観光振興という目的のため導入するものであるが、宿泊客の減少につながる可能性もあること、課税対象となる旅館等所在地が事実上限定されることから、当該地域の宿泊客や旅館業者等の理解を得ることが導入の前提となる。

そして、導入後は、当該地域の要望を踏まえ、集客効果が高いなど当該地域にとってメリットが大きい事業を効果的に実施する必要がある。

したがって、この税については、宿泊客や旅館業者等の理解が得られるような地域振興事業等について、十分に検討を行うことがまず必要であり、その際には、事業の効果、実施主体等の検討はもとより、その財源についても、税のみならず、料金、使用料、分担金等による負担も含め総合的に検討すべきである。

2 プレジャーボートに対する税

(1) 検討の趣旨

兵庫県は、瀬戸内海等の静穏な水域に恵まれ、多数のプレジャーボート（約9,000隻（平成8年度））が係留されているが、その多く（約7,000隻）は適正な保管場所もなく、放置されている状況にあり、このプレジャーボートの無秩序な係留が、航行妨害、景観悪化等、様々な社会問題を引き起こしている。【資料21】

このため、兵庫県では、海岸法等に基づき放置艇に対する規制に取り組むとともに、平成13年度からは、地域ごとにプレジャーボートの規制区域と利用区域のゾーニングを行うための利用調整計画を定めるなど、規制・利用両面からの対策を進めているが、早期の対応を図るためには、既存施設の有効活用や民間活力の導入も含め、早期に受け皿となる係留保管施設の確保等を図ることが必要となっている。

そこで、係留保管施設の整備をはじめとするプレジャーボートに関連する財政需要に対応するため、原因者負担金の観点から「保管場所未確保艇に対する税」を検討するとともに、財産課税・奢侈品課税の観点から「すべてのプレジャーボートに対する税」を検討する。

(2) 課税の仕組みの例

	保管場所未確保艇に対する税 (法定外目的税)	すべてのプレジャーボートに対する税 (法定外普通税)
課税客体	県内の港を船籍港とする船舶で、適正な保管場所を確保していない船舶の所有 固定資産税の課税対象となる事業用償却資産（漁船、貨物船等）、ろかいをもって運転する船等を除く(以下同じ)	県内の港を船籍港とする船舶の所有 固定資産税の課税対象となる事業用償却資産（漁船、貨物船等）、ろかいをもって運転する船等を除く(以下同じ)
納税義務者	県内の港を船籍港とする船舶で、適正な保管場所を確保していない船舶の所有者 (約7,000隻(8年度))	県内の港を船籍港とする船舶の所有者 ・ヨット、モーターボート 約9,000隻 (8年度) ・水上オートバイ 約5,000隻 (13年度)
税率	1隻あたり年額5万円を基本とし、船体の全長により差を設ける。 (水上オートバイは、5千円を基本とし、出力等により差を設ける)	
徴収方法	毎年4月1日現在の所有者に対し、普通徴収により課税	
税収見込み	約4億円	約5億円
税収の用途	放置艇対策（沈廃船処理促進、民間施設整備促進等）	一般財源（港湾施設整備、海洋性レクリエーション振興等）

(3) 検討結果

上記の2つの例を比較検討した結果は、次のとおりである。

「保管場所未確保艇に対する税」は、保管場所が確保されていないプレジャーボートは、航行妨害、景観悪化等の原因となっていることから、原因者負担金の観点から所有者に対して課税を行うものであり、「すべてのプレジャーボートに対する税」は、プレジャーボートは高額な財産であることから、所有者に財産課税・奢侈品課税の観点や自動車税との均衡の観点から課税を行うもので、いずれも課税根拠は合理性を有すると考えられる。

なお、放置艇対策の観点からは、狭義の放置（所有者が船舶から離れて直ちに移動できない状態）を対象とすることが最も効果的であるが、このような状態に対して課税を行うことは技術上困難であり、港湾法等に基づく規制手段（罰則、移動措置等）を活用して対応すべきである。

いずれにしても、これらの税の導入は、小型船舶の登録等に関する法律（14年4月施行）に基づく登録データを利用することが前提となることから、小型船舶検査機構から電算データを一括して入手し、船籍港所在都道府県ごとに分配するための法整備が必要である。

加えて、現行では自動車のような車庫証明制度がないため、「保管場所未確保艇に対する税」を導入するためには、兵庫県独自で保管場所の確保及び登録の義務づけを行う必要がある。

また、兵庫県のみが導入した場合、プレジャーボートの他府県への流出が予想され、これを防止する点からも、全国的制度としての導入が適当である。

なお、兵庫県においては、平成15年度から放置禁止区域を順次指定し、放置艇の適正な係留保管施設への誘導を指導するとともに、移動しない放置艇については港湾法等に基づき強制的に移動させる方針であり、これによって放置艇解消に一定の効果が期待できる。

したがって、この税については、放置禁止区域の指定等による放置艇解消の状況等を見定めつつ、将来的に幅広い観点から検討することが適当である。

第3節 まとめ

1 環境保全

(1) 自然環境保全

森林保全のための「県民税の均等割の超過課税」については、県民のコンセンサスが得られるよう、森林の公益的機能による受益に対する県民の理解の促進を図りつつ、さらに検討を進めるべきである。

なお、この超過課税は、結果的には、地方税の負担分任性の基礎的な部分を担うべきにもかかわらず国民所得等の推移と比較して低い水準にとどまっている均等割の税率の適正化にも寄与しうるものであり、森林保全に限らず、広く県民全体に受益が及ぶような事業実施のため検討することも可能である。

(2) 地球環境保全

「自家用乗用車に対する自動車税の超過課税」については、二酸化炭素排出量の削減効果を明確にするとともに、課税対象範囲、税率の設定水準等について、さらに検討を進めるべきである。

(3) 地域環境保全

「産業廃棄物抑制のための税」については、他府県の動向を注視しながら、近畿府県において、広域的な導入の可能性等も含め、共同で検討を進めるべきである。

また、大気汚染が著しい地域への「流入交通に対する税」については、ETCシステムや電子ナンバープレート等の普及を見定めたいえ、将来的に検討することが適当である。

2 地域振興

「観光振興のための税」については、宿泊客や旅館業者等の理解が得られるような地域振興事業等について、十分に検討を行うことが必要である。

また、「プレジャーボートに対する税」については、放置禁止区域の指定等による放置艇解消の状況等を見定めたいえ、将来的に幅広い観点から検討することが適当である。

第5章 今後の検討にあたっての留意点

当研究会の検討は、その性格上、理論面からの検討に重点を置いて行ったが、今後は、県において、現実の政策としての妥当性等についてさらに詳細な検討が求められる。

その際には、特に、次のような点に十分留意すべきである。

1 行財政構造改革の推進

課税自主権を活用して新たな税を導入するためには、まず第一に、既存の財源によって当該事業等が実施できないかについて検証することが必要である。すなわち、徹底した行財政の見直しを行った上で、なお新たな財源が必要である場合でなければ、財源確保のための課税自主権の活用に理解を得ることは困難である。

兵庫県では、平成12年2月に「行財政構造改革推進方策」を策定し、行財政全般について抜本の見直しを行っているが、今後はその成果を検証するとともに、さらに積極的な推進を図り、自らが身を削る努力を尽くすことが、新たな税の導入に理解を得るためには不可欠である。

なお、その際には、公と民の役割分担を見直し、民間やNPO等による効果的・効率的な執行に委ねることも検討すべきであり、税務行政についても、そのような観点から簡素な執行のあり方を検討することが求められる。

2 既存税目に係る適正・公平な執行

財政状況が厳しいなかで財源確保を図るためには、課税自主権の活用可能性の検討と併せて、現行制度の枠組みの中で最大限の税収確保に努める必要があり、特に公平性の観点からも、滞納整理の強化等により既存の法定税目において徴収率の向上を図ることが求められる。

新たな税の導入に理解を求めるにあたっても、このような適正・公平な執行を通じて、税務行政に対する県民の信頼を確保することが不可欠である。

3 納税義務者及び県民の理解

課税自主権は、法定税目に加えて新たな税負担を求めるものである以上、納税義務者はもとより、県民の理解を十分に得ることが不可欠であることはいうまでもない。

その際、課税自主権の活用は一定の政策や事業の実現を目的とするものであり、その政策や事業自体について理解を得ることがまず必要であることから、税の趣旨・内容だけでなく、導入目的である政策理念、税収の用途となる事業内容等についてもセットで提示し、十分な説明を尽くすことが必要である。

4 政策目的・事業内容の十分な検討

上記のような観点からも、今後は、導入目的である政策理念、税収の用途となる事

業内容等について、さらに詳細な検討が必要である。

その際には、当該政策や事業の必要性、実施主体のあり方、費用対効果等について検証するとともに、財源についても、税のみならず、手数料、使用料、分担金等による負担も含め、広く総合的に検討すべきである。

む す び

当研究会は、平成13年11月に設置されて以来、各種政策課題に対応するための課税自主権の活用について、県政の各分野にわたり幅広く検討を行ったが、これまで述べたとおり、課税自主権の活用にはさまざまな課題があるのが現実である。

しかしながら、課税自主権の活用は、その議論の過程を通じて、受益と負担の対応関係が明らかになり、県民の県政に関する関心や県政への参画意識の高まりを期待できるなど、地方分権に資する重要な意義を有するものであり、今後も積極的に活用可能性の検討に取り組んでいくべきである。

最後に、地方税の充実によって、分権型社会にふさわしい財政基盤の確立と戦略的な施策展開が図られ、真に豊かな県民生活の実現に寄与することを期待して、むすびとしたい。

兵庫県税制研究会委員名簿

委員長

大阪大学大学院経済学研究科教授 齊 藤 慎

委員

関西学院大学産業研究所教授 石 原 俊 彦

神戸大学大学院法学研究科教授 佐 藤 英 明

甲南大学法学部教授 谷 口 勢 津 夫

神戸商科大学経済研究所教授 新 澤 秀 則

(五十音順)

兵庫県税制研究会開催概要

平成13年

- 11月19日(月) 第1回開催
外形標準課税導入までの臨時特例的な課税の検討
- 12月10日(月) 第2回開催
外形標準課税導入までの臨時特例的な課税の検討
- 12月21日(金) 第3回開催
外形標準課税導入までの臨時特例的な課税の検討
- 12月27日(木) 法人事業税外形標準課税導入までの臨時特例的な措置に関する緊急報告

平成14年

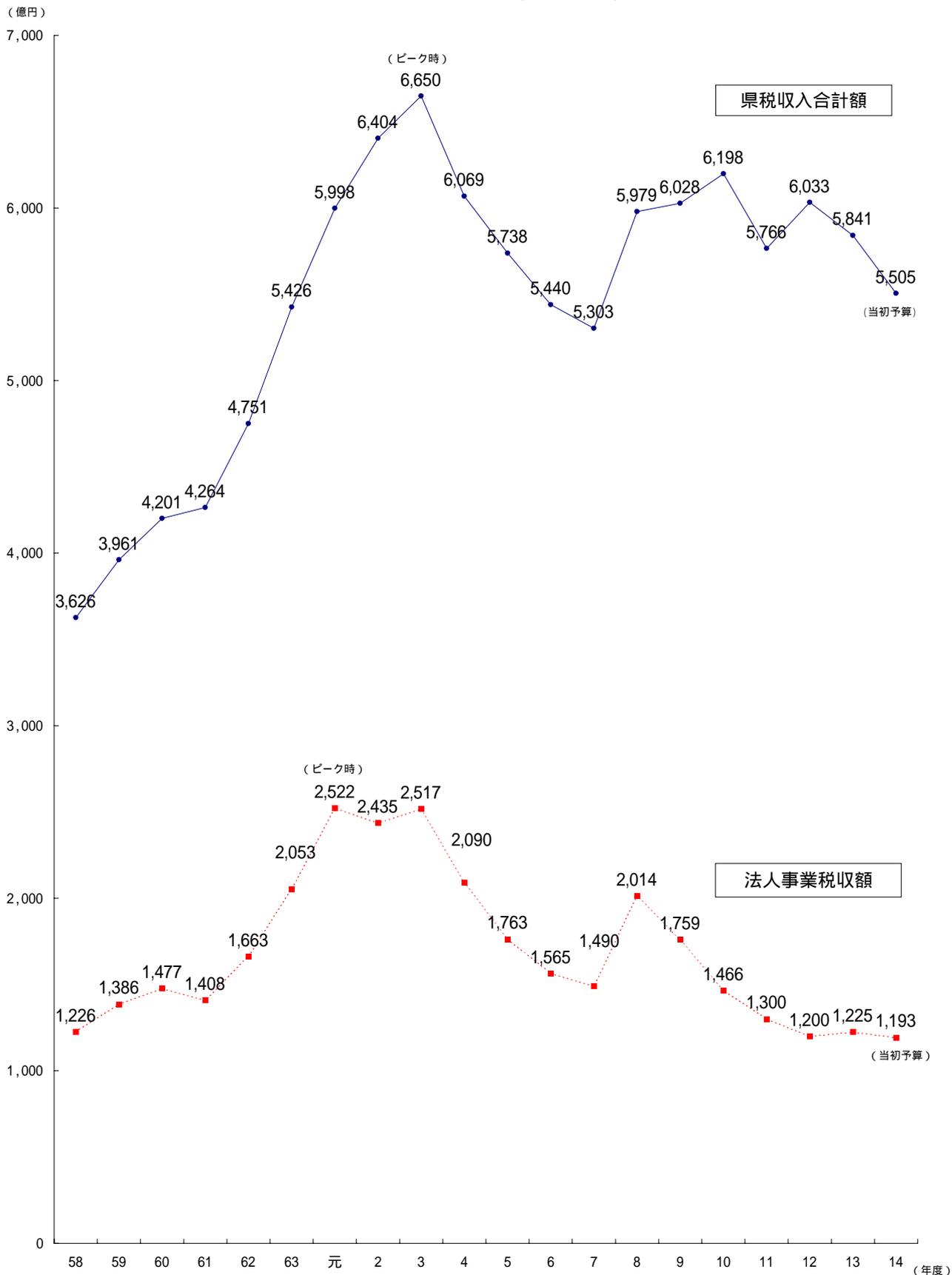
- 1月17日(木) 第4回開催
観光振興のための税の検討
- 2月18日(月) 第5回開催
プレジャーボートに対する税の検討
- 3月13日(水) 第6回開催
観光振興のための税、プレジャーボートに対する税の検討
- 5月24日(金) 第7回開催
環境負荷の低減に向けた取り組みの現状と課題、環境負荷の低減のための税制度の検討
- 7月 5日(金) 第8回開催
大気汚染防止のための税、地球温暖化防止のための税の検討
- 7月26日(金) 第9回開催
産業廃棄物抑制のための税、リサイクル促進のための税の検討
- 8月28日(水) 第10回開催
森林保全のための税、自然環境保全のための税の検討
- 10月 4日(金) 第11回開催
報告書案の検討
- 10月28日(月) 第12回開催
報告書案の検討、決定
- 11月13日(水) 兵庫県にふさわしい課税自主権の活用のあり方についての報告

参 考 資 料

1	県税収入の推移（兵庫県）	35
2	行財政構造改革の概要（兵庫県）	36
3	法人事業税への外形標準課税の導入（総務省案）	37
4	地方分権一括法による法定外税制度の改正	38
5	超過課税が実施可能な税目（道府県税）	39
6	欠損金の繰越控除の利用状況（兵庫県）	40
7	森林の状況（兵庫県）	41
8	水道の状況（兵庫県）	42
9	個人県民税の均等割	43
10	法人県民税の均等割	44
11	土石の採取に係る法的規制（兵庫県）	45
12	エネルギー消費に伴う二酸化炭素排出量の状況等	46
13	化石燃料ごとの税負担比較	47
14	特定財源等の概要	48
15	NOx・PMの排出源別排出量等	49
16	自動車NOx・PM法の概要	50
17	産業廃棄物の処理状況（兵庫県）	51
18	容器包装リサイクル法による分別収集の状況（兵庫県）	52
19	宿泊客数の推移（兵庫県）	53
20	地域を限定した税の例	54
21	プレジャーボートの状況等（兵庫県）	55

【資料 1】

県税収入の推移（兵庫県）



平成14年度徴収状況（9月末調定額）

県税収入合計額	3,818 億円（対前年同期比 87.8%）
法人事業税収額	588 億円（対前年同期比 77.0%）

【資料 2】

行財政構造改革の概要（兵庫県）

1 県財政を取り巻く環境

〔歳入〕

右肩上がりの経済成長が見込めず、大幅な財政収入の増加は困難

年 度	ピーク時	現 状	比 較
県税収入	6,650億円（平成3年度予算）	5,505億円（平成14年度予算）	82.8%
法人事業税	2,522億円（平成元年度予算）	1,193億円（平成14年度予算）	47.3%

現在の県税収入総額はピーク時の約8割、法人事業税はピーク時の5割未満

地方における歳出規模と税収との乖離が自立的な財政運営を阻害

租税収入	国：地方 3：2	→	歳出規模	国：地方 2：3
------	----------	---	------	----------

国から地方への財源移転（国庫支出金、地方交付税等）

〔歳出〕

厳しい経済状況のもとで、県民生活の安全と安心の確保を基本に、健康・福祉、教育、環境、経済・雇用など、重要な政策課題への的確な対応が必要

震災関連地方債の償還、社会保障・福祉関係経費など、義務的経費の支出は今後も増加

2 行財政構造改革の取り組み（行財政構造改革推進方策（平成12年2月策定））

〔改革の目的〕

行財政全般について抜本的な見直しを行い、従来の枠組みにとらわれない成熟社会にふさわしい行財政システムを確立

中長期にわたる財政収支見通しに沿った健全な行財政運営を確保し、新しい時代の県民の要請に応える県政を的確に推進

〔現行制度・施策の見直し（平成12～20年度）〕

区 分	効果額	内 容
定員・給与の見直し	2,100億円	定員の削減 （11年度現員61,375人、10年間で計4,820人減、 一般行政1,050人、教育3,360人、警察410人） 特別職の給与減額等） 一般職の管理職手当減額、全職員定昇延伸等
行政施策の見直し	2,823億円	
投資事業	1,463億円	事業費総枠の設定 （補助事業2,100億円、単独事業1,800億円）
事務事業	1,288億円	県単独施策等の見直し
公的施設、試験研究機関	72億円	施設の見直し、業務の再編等
自主財源の確保	332億円	税収確保対策の推進、普通財産等の売却等
合 計	5,255億円	

現行制度・施策の見直しにより、平成12～20年度の間に一般財源ベースで5,255億円の効果額を生み出し、多額の収支不足を解消、約1,000億円の新規施策等の財源を確保

【資料3】

法人事業税への外形標準課税の導入

1 外形標準課税の導入趣旨

事業規模に応じて薄く広く公平に 【税負担の公平性の確保】

- ・全法人の3分の2（赤字法人）が納税していない「空洞化」の解消

受益に応じた負担を求める税に 【応益課税としての税の性格の明確化】

- ・事業活動にあたって受けている行政サービスの経費負担を
（社会資本形成（道路、港湾等）、地域振興施策、中小企業対策 等）

安定的な行政サービスの提供のために【地方分権を支える基幹税の安定化】

- ・元年度 2,522億円（ピーク時） 13年度 1,225億円

努力した企業が報われる税制に 【経済の活性化、経済構造改革の促進】

- ・実効税率の引下げにも寄与（40.87% 38.16%）

2 総務省案の概要（13年11月）

	現 行	総務省案		
課税標準	所 得	所 得	付加価値額	資本等の金額
導入割合	（全部）	1 / 2	2 / 6	1 / 6
税 率	9 . 6 %	4 . 8 %	0 . 6 6 %	0 . 4 8 %

付加価値額 = 収益配分額（報酬給与額 + 純支払利子 + 純支払賃借料） ± 単年度損益

【改革にあたって配慮した事項】

小規模法人への配慮

資本金1,000万円未満の法人は、簡易外形税額（年4.8万円）を選択可

企業再建・ベンチャーへの配慮

新たな徴収猶予制度（最長6年間）の創設

税負担変動の緩和

外形基準の導入割合は、当初3年間は4分の1

中小法人（資本金1億円以下）は、2年後導入

（大法人16年度～、中小法人18年度～、本格導入は21年度）

【資料4】

地方分権一括法による法定外税制度の改正（平成12年4月1日施行）

改正前

法定外普通税

地方税法で定められた住民税、事業税、固定資産税等の各税目以外に条例で普通税（用途制限なし）を課税できる。



【法定外普通税の課税状況】

- ・核燃料税等（13団体） 原子炉への核燃料の挿入等に課税
 - ・石油価格調整税（1団体） 揮発油の販売に課税
 - ・砂利採取税等（5団体） 砂利の採取等に課税
 - ・別荘等所有税（1団体） 別荘等の所有に課税
- 合計 212億円（平成11年度決算額）・・・ 地方税収総額の0.06%



課税自主権の尊重による地方税の充実確保
（地方分権推進計画）



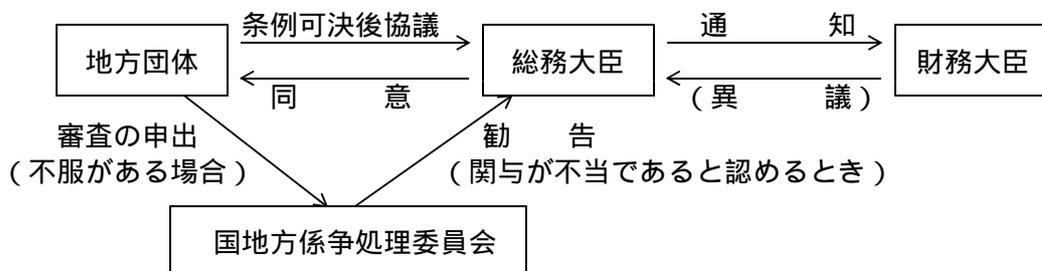
改正後

法定外目的税の創設

住民の受益と負担の関係が明確になり、また、課税の選択の幅を広げることにつながる。

法定外普通税に係る国の関与の見直し

自治大臣の許可制度を廃止し、国と同意を要する協議を行う。
協議の範囲を縮減（税源の存在及び財政需要の存在を協議事項から除外）



【同意の要件】（地方税法第261条、第671条及び第733条）

国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重とならないこと。

地方団体間における物の流通に重大な障害を与えないこと。
及び のほか、国の経済施策に照らして適当であること。

【資料5】

超過課税が実施可能な税目（道府県税）

税目	納税義務者	課税標準		税率		収入額 (百万円)	備考
				標準税率等	制限税率		
道府県民税	道府県内に住所を有する個人、道府県内に事務所等を有する法人等	均等割 (個人)	定額課税	1,000円 (標準税率)	なし	2,026	
		均等割 (法人)	定額課税	2～80万円 (標準税率)	なし	4,163	
		所得割 (個人)	前年の所得	2%、3% (標準税率)	なし	105,558	
		法人税割 (法人)	法人税額	5% (標準税率)	6%	19,785	導入済 (5.8%)
		利子割	支払を受けるべき利子等の額	5% (一定税率)	-	56,707	
事業税	事業を行う個人、法人	個人	前年の所得	3～5% (標準税率)	標準税率の1.1倍	8,895	
		法人	所得 (又は収入金額)	5～9.6% (収入金額:1.3%) (標準税率)	標準税率の1.1倍	122,522	導入済 (1.05倍)
地方消費税	課税資産の譲渡等を行った事業者等	消費税額		25% (一定税率)	-	94,388	
不動産取得税	土地又は家屋の取得者	取得した土地又は家屋の価格		4% (住宅用は3%) (標準税率)	なし	22,547	
道府県たばこ税	卸売販売業者等	製造たばこの本数		1,000本につき863円 (一定税率)	-	10,961	
ゴルフ場利用税	ゴルフ場の利用者			1人1日800円 (標準税率)	1,200円	6,632	ゴルフ場の級により導入済
自動車税	自動車の所有者			自家用乗用車 1,500cc超2,000cc以下 39,500円等 (標準税率)	標準税率の1.2倍	69,167	
鉱区税	鉱業権者	鉱区の面積		100アール400円 (一定税率)	-	5	
狩猟者登録税	狩猟者の登録を受ける者			3,300円～10,000円 (一定税率)	-	55	
固定資産税 (特例分)	大規模の償却資産の所有者	市町村が課することができる固定資産税の課税標準額を超える部分の金額		1.4% (標準税率)	なし	0	
自動車取得税	自動車の取得者	自動車の取得価額		自家用5% 営業用・軽自動車3% (一定税率)	-	17,518	
軽油引取税	軽油の引取りを行う者	軽油の数量		1キロリットル32,100円 (一定税率)	-	43,072	
入猟税	狩猟者の登録を受ける者			2,200円、6,500円 (一定税率)	-	38	
水利地益税	水利事業等により利益を受ける者	価格又は面積		任意税率	なし	(兵庫県では課税していない)	
合計						584,073	

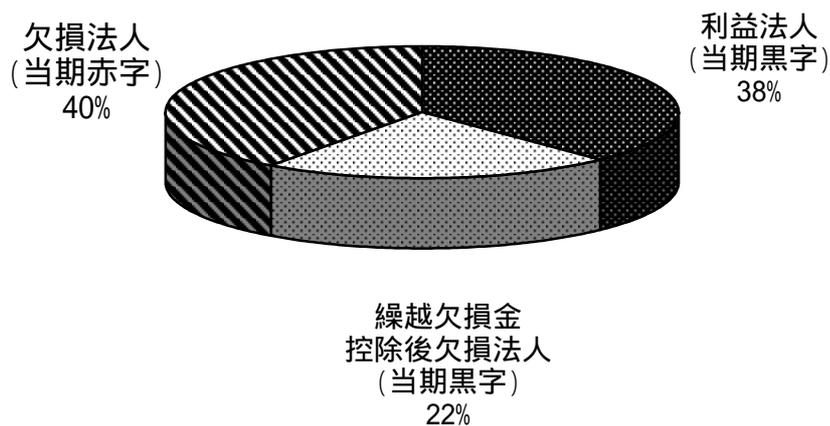
(注) 網掛け部分が超過課税が可能な税目。

収入額は平成13年度決算見込額(兵庫県)。旧特別地方消費税等のため合計とは一致しない。

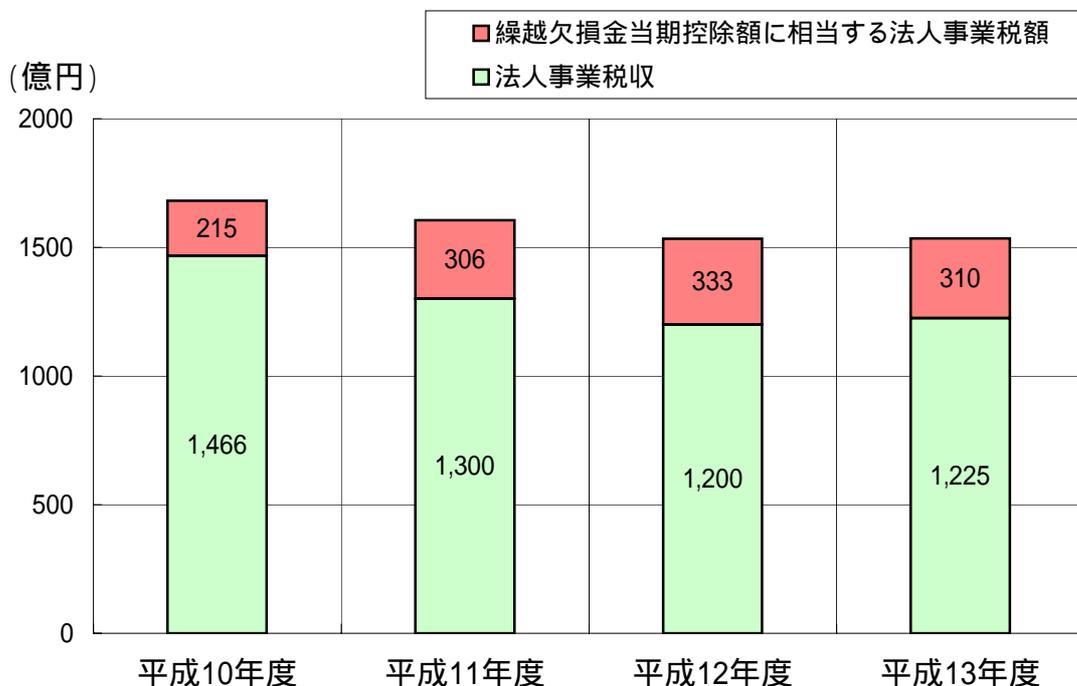
【資料6】

欠損金の繰越控除の利用状況（兵庫県）

1 繰越欠損金控除後欠損法人の状況（平成13年度）



2 欠損金の繰越控除による法人事業税の減収試算



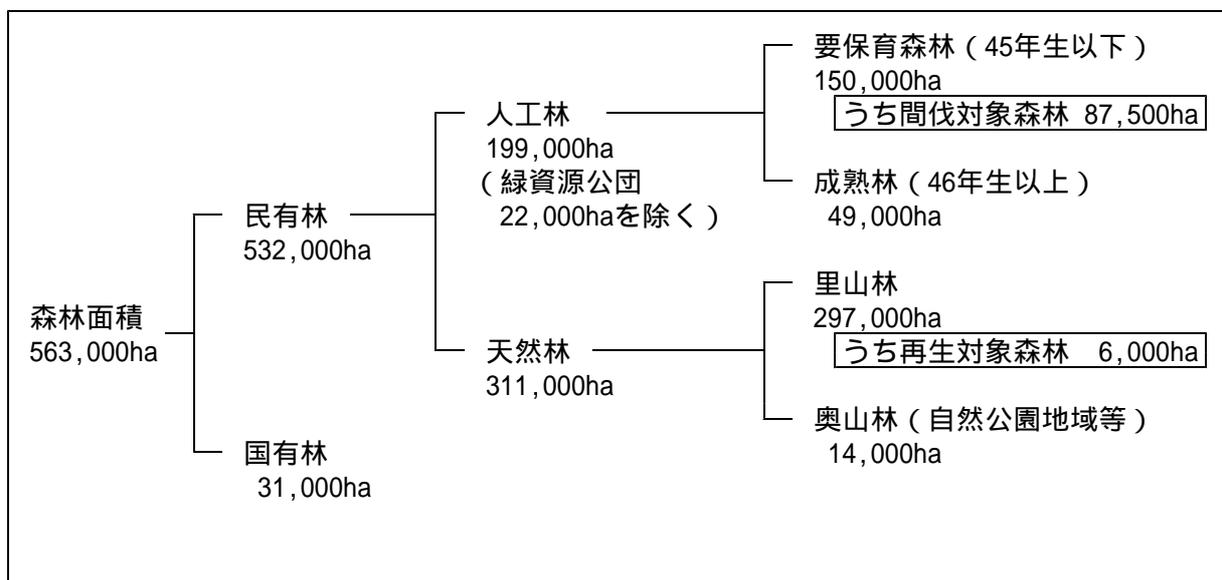
兵庫県調べ

なお、繰越欠損金当期控除額に相当する法人事業税額は、繰越欠損金当期控除額に税率相当分(平成10,11年度11%、平成12,13年度9.6%)を乗じて算出した。

【資料 7】

森林の状況（兵庫県）

1 森林の現況



（注）「間伐対象森林」、「再生対象森林」は「新ひょうごの森づくり」における整備目標面積

2 森林の公益的機能の評価額（年間）

機能	評価額	備考
水源涵養機能	降水の貯留 903億円	森林の土壌が、降水を貯留し、河川へ流れ込む水の量を平準化して洪水、濁水を防ぎ、さらにその過程で水質を浄化する役割
	洪水の防止 1,534億円	
	水質の浄化 1,350億円	
	計 3,787億円	
土砂流出防止機能	5,051億円	森林の下層植生や落葉落枝が地表の浸食を抑制する役割
土砂崩壊防止機能	1,897億円	森林が根系を張り巡らすことによって土砂の崩壊を防ぐ役割
保健休養機能	996億円	森林が人に安らぎを与え、余暇を過ごす場として果たしている役割
野生鳥獣保護機能	849億円	森林が果たしている野生鳥獣の生息の場としての役割
大気保全機能	二酸化炭素吸収 358億円	森林がその生長の過程で二酸化炭素を吸収し、酸素を供給している役割
	酸素供給 1,128億円	
	計 1,486億円	
合計	1兆 4,066億円	

- （注）1 林野庁試算（平成12年9月発表）に基づき兵庫県立森林・林業技術センターが算定。
 2 同程度のサービスを提供する財の価格で代替させて評価した（代替法）。
 3 森林は、この他に貨幣換算できない重要な機能（遺伝子資源の保全、良好な景観の形成、気象緩和など）を有している。

【資料 8】

水道の状況（兵庫県）

【上水道】

種別		内容	規制内容	数	内訳	給水量	給水人口
水道法適用	水道事業	一般の需要に応じて水道により水を供給する事業 (給水人口5,000人超)	認可 (厚生大臣)	74	市町 72 企業団 1 民間 1	738,179	5,317,942
	簡易水道	同上 (給水人口5,000人以下100人超)	認可 (厚生大臣)	197	市町 171 組合 26	25,928	208,331
	水道用水供給事業	水道事業者によるその用水を供給する事業	認可 (厚生大臣)	5	県 1 市町 1 企業団 3	374,039	
	専用水道	寄宿舎、療養所等の自家用の水道等で給水人口100人超 (団地、自治会、学校、病院等)	施設基準適合の確認 (知事)	81			2,462
	簡易専用水道	上記以外の水道で、水道から供給を受ける水のみを水源とするもの (受水槽の容量が10立方メートル超) (マンション等高層住宅の管理組合)	定期検査 (地方公共団体の機関)	約 8,000			
不適用	特設水道 (特設水道条例)	給水人口100人以下50人超の水道、 知事が公衆衛生上必要と認める水道 (ゴルフ場、工場等)	施設基準適合の確認 (知事)	167			
	その他の水道						

平成12年度水道施設現況調査（兵庫県生活衛生課）。県内人口は、5,572,310人（平成14年2月）

淀川水系への依存度（％）

団体名	尼崎市	芦屋市	神戸市	西宮市	伊丹市	全 県
依存度	100	82	82	68	46	40

平成12年度。兵庫県調べ

【工業用水】

区分	規制内容		根拠法	県内対象数
工業用水道事業	一般の需要に応じ工業用水道により工業用水を供給する事業を行う場合	地方公共団体	届出 (経済産業大臣)	8 (12年度)
		地方公共団体以外の者	許可 (経済産業大臣)	0 (12年度)
自家用工業用水道	一日最大給水量5,000立方メートル以上の自家用工業用水道を布設する場合		届出 (経済産業大臣)	26 (12年度)
地下水の利用	指定地域（尼崎市、阪急電鉄神戸線以南の西宮市、伊丹市）内の井戸（吐出口断面積が6平方センチメートル超）により地下水を採取して工業の用に供する場合		許可 (知事)	42 (13年度)
流水の利用	河川の流水を占用する場合		許可 (河川管理者（国土交通大臣又は知事）)	56 (11年度)

(注) 自治体独自の規制を除く。

【資料 9】

個人県民税の均等割

1 均等割の性格

住民が地方公共団体から受けている様々な行政サービスの対価として、地域社会の費用の一部を等しく分担するものであり、住民税の基礎的部分として位置づけられる（住民の地方自治参画の公費）。

2 標準税率（年額） 制限税率なし

(1) 県民税		1,000円
(2) 市町村民税	人口50万以上の市	3,000円
	人口5万以上50万未満の市	2,500円
	人口5万未満の市町村	2,000円

3 納税義務者数（平成13年度：本県）

	均等割のみ	均等割及び所得割	所得割のみ(共働きの妻等)	計
納税義務者数(人)	156,305	1,877,422	385,981	2,419,708
構成比(%)	6.4	77.6	16.0	100.0

2,033,727 (84.0)

4 非課税限度額

夫婦子2人給与所得者の場合（年間収入金額ベース）

（非課税限度額、課税最低限は、所得控除等の適用の結果、税負担額が0になる年間収入金額をいうものであり、家族構成によってその額は異なる）



5 超過課税の実施状況（平成14年4月現在）

(1) 市町村

市町名	標準税率	超過税額	実施理由
鳥取県境港市	2,000円	500円	財源の安定確保等のため(平成8年度～)
北海道南茅部町	"	600円	生活関係インフラ整備に充当するため
" の13町3村	"	"	財源確保、財政力向上のため 等
計18団体			

(2) 都道府県

実施団体なし

【資料10】

法人県民税の均等割

1 均等割の性格

地域社会の構成員としての法人に対して、所得の多寡にかかわらず、個人と同様に、地域社会の費用を広く分担していただく応益課税

2 標準税率

(道府県民税)

(市町村民税)

資本等の金額	標準税率	課税法人数(本県)	税収額(本県)	従業員数	標準税率
50億円超	年80万円	1,185	911	50人超	年300万円
		(社)	(百万円)	50人以下	年 41万円
10億円超	年54万円	908	474	50人超	年175万円
50億円以下		24,702 (24.7%)	2,702 (64.8%)	50人以下	年 41万円
1億円超	年13万円	2,862	359	50人超	年 40万円
10億円以下				50人以下	年 16万円
1千万円超	年 5万円	19,747	958	50人超	年 15万円
1億円以下				50人以下	年 13万円
1千万円以下	年 2万円	75,337 (75.3%)	1,470 (35.2%)	50人超	年 12万円
				50人以下	年 5万円
計		100,039	4,172		

(注) 税収額等は、平成13年度現年調定額(兵庫県)による。

なお、制限税率は、道府県民税：なし、市町村民税：標準税率の1.2倍

3 税率の推移

(円)

資本等の金額	29年度～	42年度～	51年度	52年度	53年度～	58年度	59年度～	6年度～
50億円超	600	1,000			200,000	300,000	750,000	800,000
10億円超50億円以下			6,000	20,000	100,000	200,000	500,000	540,000
1億円超10億円以下					20,000	40,000	100,000	130,000
1千万円超1億円以下		3,000	6,000	6,000	12,000	30,000	50,000	
1千万円以下		600	1,800	2,000	2,000	4,000	10,000	20,000

4 超過課税の実施状況

(1) 市町村

574団体(平成14年4月現在)、140億円(平成12年度決算額)

(2) 都道府県

大阪府のみ実施

危機的な財政状況の下、「大阪産業再生プロジェクト」をはじめとする大阪の再生に向けた府政の緊急かつ重要な課題に対処していくための当面の財源を確保する。

- ・税率 資本金1億円超の法人 標準税率の2倍
資本金1千万円超1億円以下の法人 標準税率の1.5倍
- ・実施期間 平成13年4月1日から平成16年3月31日までに開始する事業年度
- ・税収見込み 年49.5億円

【資料11】

土石の採取に係る法的規制（兵庫県）

	業に対する規制		環境保護に係る規制	
		規制の趣旨	林地開発許可 (森林法)	届出 (環境の保全と創造に関する条例)
土取り	法的規制なし		森林を他の用途に転用する行為(1ha超)は許可制 林地開発許可の技術基準で緑化義務づけ	土石の採取は届出制(5,000m ² 以上) 林地開発許可等を受けた場合は届出不要 土石採取等遵守基準による修景緑化指導従わない場合、勧告、公表 林地開発許可等を受けた場合にも適用
採石 (粒径30cm以上)	採石法 ・採石業は知事の登録制 ・採取計画は知事の認可制 ・採取計画の技術基準で緑化義務づけ	・岩石の採取に伴う災害の防止 ・岩石の採取事業の健全な発展		
その他の開発行為(宅地開発等)に伴う土石の採取	都市計画法 ・開発計画の審査 ・開発行為の協議、許可制	・都市の健全な発展と秩序ある整備 ・国土の均衡ある発展		対象外
砂利 (粒径30cm未満)	砂利採取法 ・砂利採取業は知事の登録制 ・採取計画は知事の認可制	・砂利の採取に伴う災害の防止 ・砂利の採取事業の健全な発展	対象外	通常想定されない

【資料12】

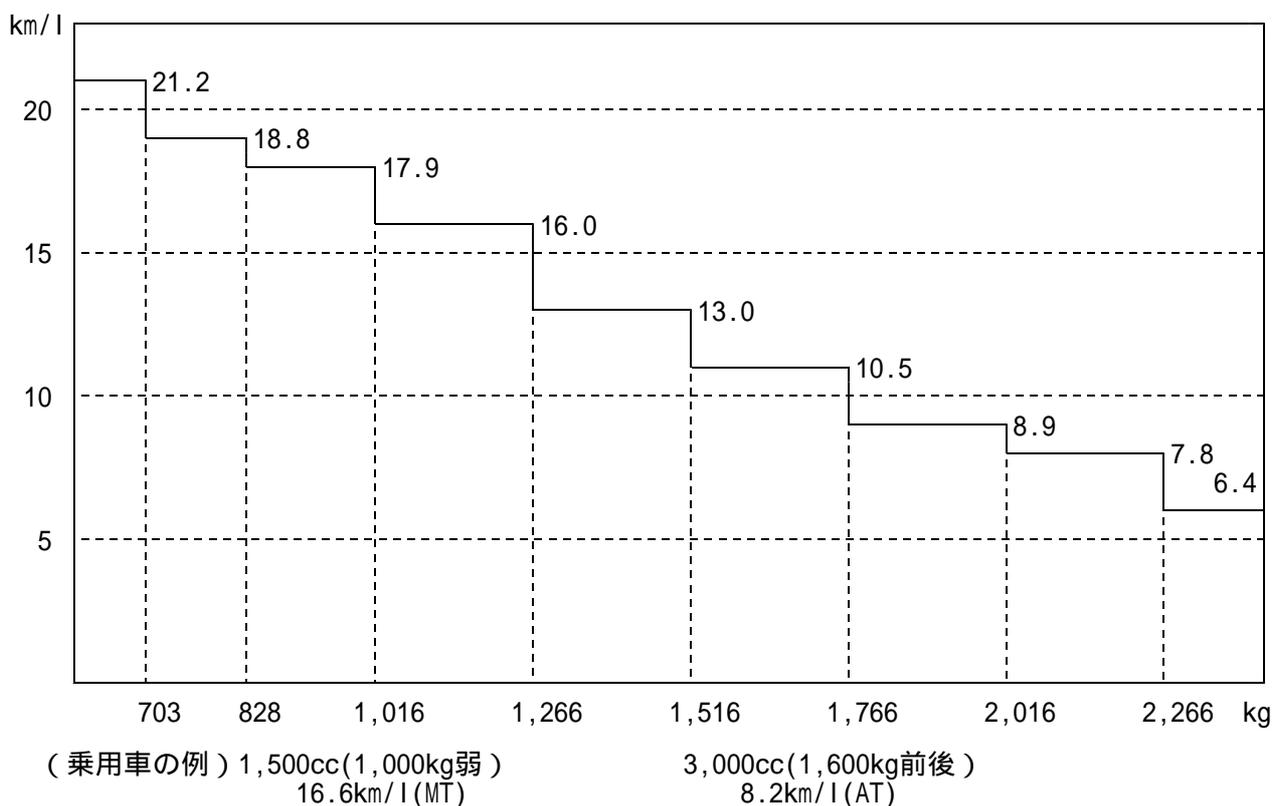
エネルギー消費に伴う二酸化炭素排出量の状況等
(平成2年度 平成11年度)

二酸化炭素排出量 (兵庫県)		(kt-CO2、%)		
	平成2年度	平成11年度	増加率	
産業	47,670 (69.9)	50,319 (70.0)	105.6	
民生(家庭)	5,991 (8.8)	6,482 (9.0)	108.2	
民生(業務)	2,490 (3.6)	2,670 (3.7)	107.2	
運輸	8,615 (12.6)	9,306 (12.9)	108.0	
その他	3,478 (5.1)	3,111 (4.3)	89.4	
合計	68,244 (100.0)	71,888 (100.0)	105.3	

運輸部門の増加の主因は自家用乗用車からの排出とされている。
自家用乗用車(運輸部門の56.4%)からの排出が35%増加(全国)

自家用乗用車の状況 (兵庫県)		(万台、%)		
	平成2年度	平成11年度	増加台数	増加率
全自動車	151	186	35	123.2
自家用乗用車	119 (78.8)	154 (82.8)	35	129.4
2,000cc超	11 (7.3)	46 (24.7)	35	418.2

乗用車の燃費目標値 (ガソリン車)



【資料13】

化石燃料ごとの税負担比較

燃 料		現 行			二酸化炭素排出量に対する税の導入時		
		輸入段階	流通・消費段階	計	炭素1tあたりの税	炭素含有量	1単位あたりの税率
石油関係燃料	ガソリン	石油税(原油) 2.04円/l	揮発油税等 53.8円/l	円/l 55.84	5,000円 の場合	0.630	円/l 3.2
	軽油		軽油引取税 32.1円/l	34.14		0.720	3.6
	ジェット燃料		航空機燃料税 26円/l	28.04		0.655	3.8
	LPガス	石油税 0.67円/kg	石油ガス税 9.8円/l	10.17 程度		0.824	4.1
	灯油	石油税(原油) 2.04円/l		2.04		0.685	3.4
	重油			2.04		0.755	3.8
その他	都市ガス	石油税 0.72円/kg		1.55 程度	0.586	2.9	
	石炭				0.655	3.3	

【資料14】

特定財源等の概要（平成12年度決算）

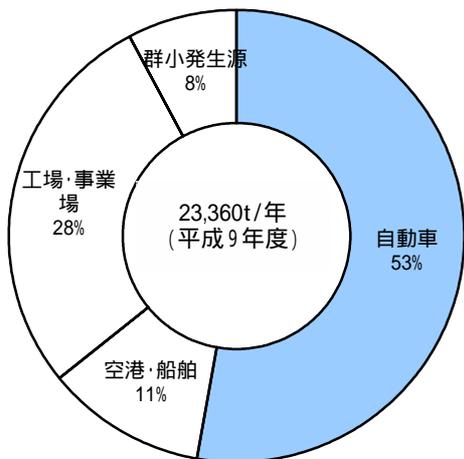
	税目	課税対象	税率	税収の用途	税収（全国）		税収（本県）	
					国	地方	県	市町
国 税	石油税	原油、輸入石油製品、天然ガス等	原油、輸入石油製品 2,040円/kℓ 輸入LPG 670円/kℓ 国内天然ガス、輸入LNG 720円/kℓ	・石油及びエネルギー需給構造高度化対策財源	4,890			
	揮発油税	揮発油	48,600円/kℓ (本則税率:24,300円/kℓ)	・国の道路財源 (1/4は道路整備特別会計に直入)	27,686			
	地方道路税 (目的税)	揮発油	5,200円/kℓ (本則税率:4,400円/kℓ)	・地方の道路財源として全額譲与		2,962	35	66
	石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	・1/2は国の道路財源 ・1/2は地方の道路財源として譲与	142	142	4	1
	航空機燃料税	航空機燃料	26,000円/kℓ	・11/13は国の空港整備財源 ・2/13は地方空港対策費として譲与	880	160	2	10
	自動車重量税	乗用車 トラック バス 軽自動車等	(例) 乗用車(軽量0.5tごと) ・自家用 6,300円(年) ・営業用 2,800円(年) 軽自動車(1両につき) ・自家用 4,400円(年) ・営業用 2,800円(年) (本則税率:いずれも2,500円)	・国の道路財源(注1) ・公害健康被害補償費用の財源として交付 ・1/4は市町村の道路財源として譲与	8,507	2,836		98
	電源開発促進税 (目的税)	一般電気事業者の販売電気	445円/千kw時	・電源立地対策及び電源多様化対策財源	3,746			
地 方 税	軽油引取税 (目的税)	軽油の引取り	32,100円/kℓ (本則税率:15,000円/kℓ)	・都道府県及び指定市の道路財源		12,076	368	71
	自動車取得税 (目的税)	自動車の取得	・自家用 取得価格の5% ・営業用及び軽自動車 " 3% (本則税率:いずれも3%)	・3割は都道府県及び指定市、7割は市町村の道路財源		4,641	58	126
税 収 計					45,851	22,817	467	372

(注1) 自動車重量税収の3/4は法律上は一般財源であるが、税創設の経緯等から8割相当を道路整備に充当
(注2) 地方税としては、上記2税目のほか入湯税等がある

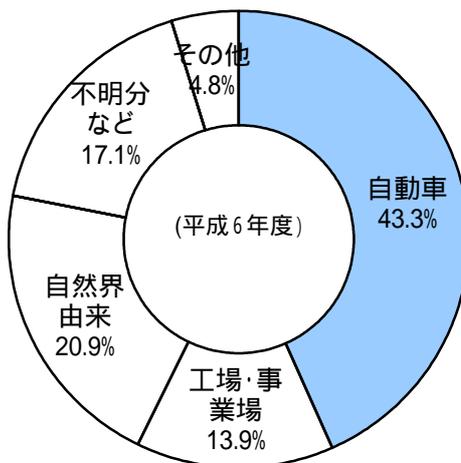
【資料15】

NOx・PMの発生源別排出量・寄与濃度割合

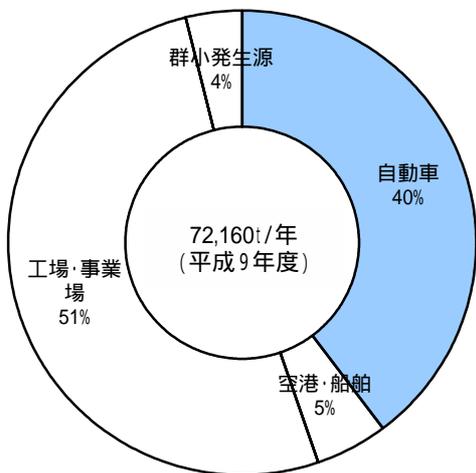
NOx排出量(阪神地域)



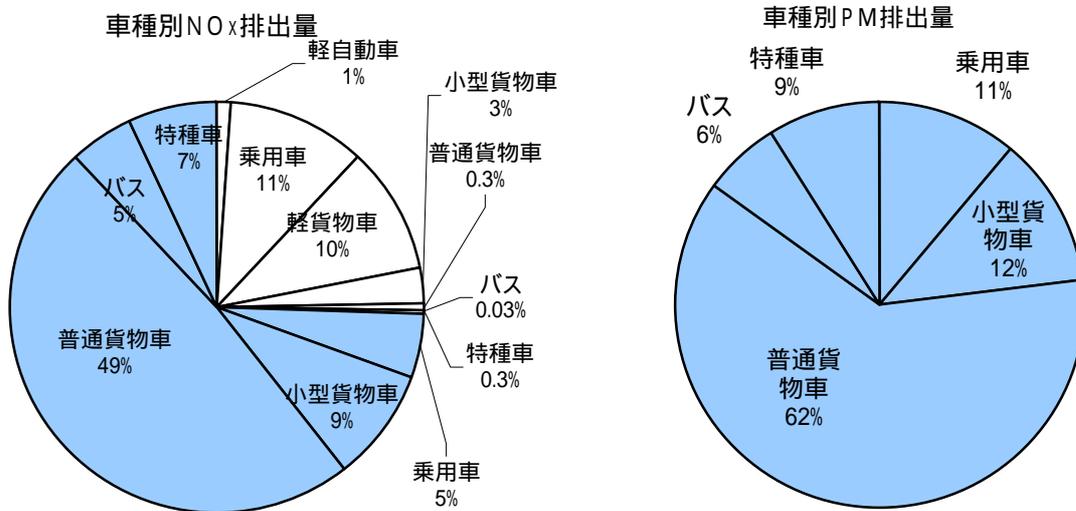
PM寄与濃度割合(関西)



NOx排出量(県内全域)



自動車排出ガスの車種別排出量(平成9年度:全国)



網掛け部分がディーゼル車(計75%)

全てディーゼル車から排出

【資料16】

自動車NOx・PM法の概要

(正式名称：自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法)

改正前の自動車NOx法

- ・二酸化窒素による大気汚染に係る環境基準の確保を図り、もって国民の健康を保護するとともに生活環境を保全する。(平成5年12月1日等から施行)
- (対象地域：埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県内の196市区町村)

自動車NOx法が目的としたNO₂環境基準の達成が困難

(原因)自動車走行量の伸び等により、単体規制、車種規制の効果が相殺

浮遊粒子状物質(SPM)による健康影響が問題化

- ・大都市を中心に大気環境基準の達成率が低い。
- ・ディーゼル車から排出される粒子状物質(PM)に発ガン性のおそれあり。

自動車NOxの改正

- 1 対策を行う対象物質に粒子状物質(PM)を追加(13年10月1日施行)
粒子状物質(PM)の総量削減のため、総量削減基本方針及び総量削減計画を作成
- 2 対策地域に名古屋地域及び姫路地域を追加
兵庫県内 ・神戸・阪神地域 神戸、尼崎、西宮、芦屋、宝塚、伊丹、川西
・姫路地域(今回追加)姫路、明石、加古川、高砂、播磨町、太子町
- 3 自動車排出ガス対策の強化
粒子状物質(PM)について車種規制を導入
車種規制の強化
ディーゼル乗用車を規制対象に追加(14年10月1日施行)
トラック・バスの規制基準の強化(14年5月1日施行)
事業者に対する措置の導入(14年4月1日施行)
総量削減基本方針(閣議決定)に基づき、事業所管大臣による事業者の判断基準の策定(運行の合理化、低公害車、最新規制車への買い替え等)
一定規模以上の事業者に対する自動車使用管理計画の作成、知事への提出を義務付け
知事による事業者の指導、助言等の実施

車種規制(特定自動車排出基準の適用)

特定地域内に使用の本拠を有するトラック、バス及び特種自動車で、特定自動車排出基準に適合しないものは、使用できなくなる(車検時に車検証不交付)

(単位：g/km(重量車はg/kwh))

区分		改正後の基準	
N	乗用車	0.25	(53年規制ガソリン乗用車並み)
O	軽量車(1.7t以下)	0.25	(63年規制ガソリン軽量車並み)
x	中量車(1.7t超2.5t以下)	0.40	(6年規制ガソリン中量車並み)
	重量車(3.5t超)	4.50	(10年規制ディーゼル車並み)
P	乗用車	0.026、0.028(新長期規制の2分の1並み)	
M	軽量車(1.7t以下)	0.026	(新長期規制の2分の1並み)
	中量車(1.7t超2.5t以下)	0.03	(新長期規制の2分の1並み)
	重量車(3.5t超)	0.25	(10年規制ディーゼル車並み)

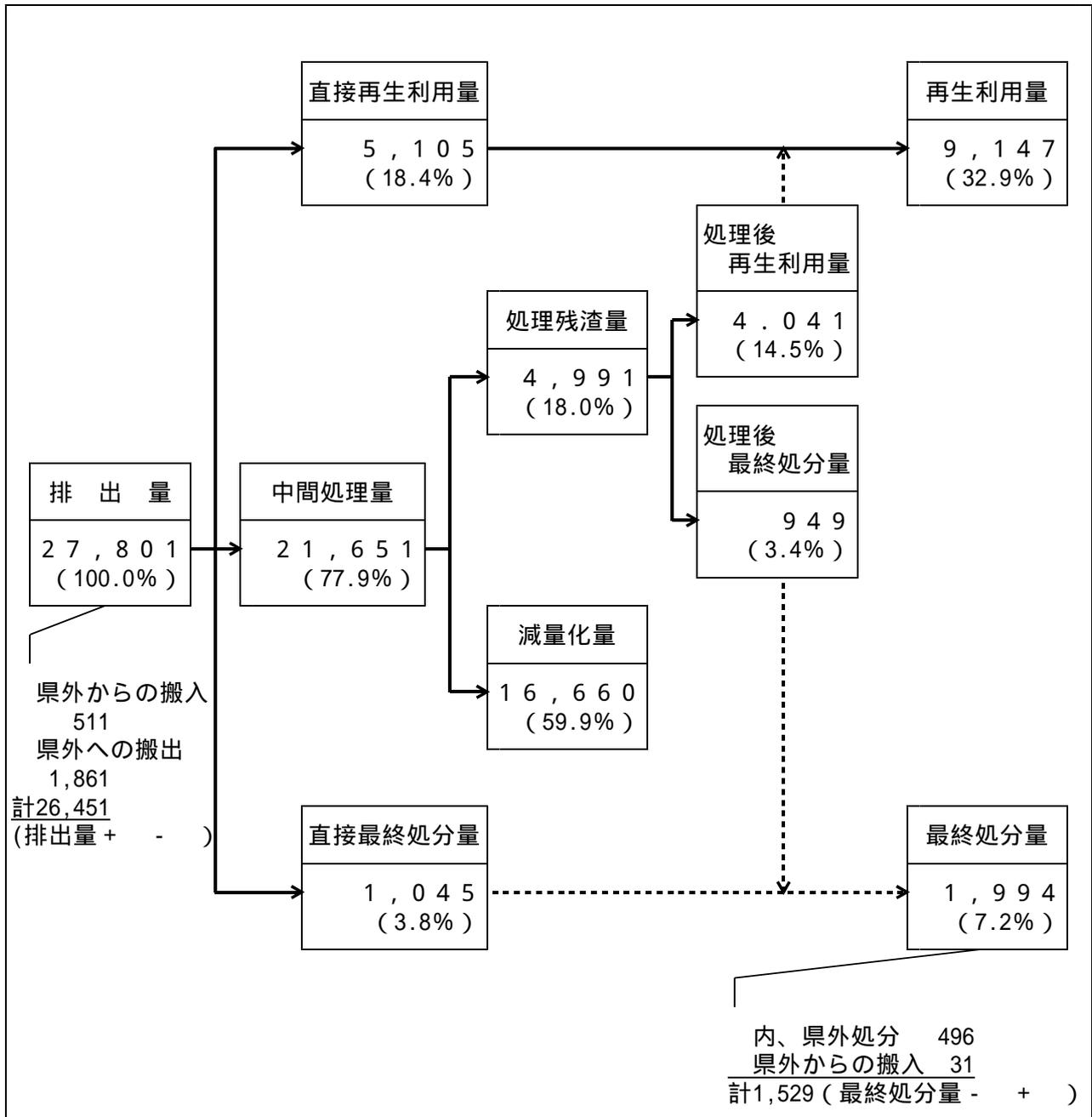
使用過程車には適用猶予期間が設定。

普通トラック	初度登録後9年間
小型トラック	8年間
大型バス(定員30人以上)	12年間
マイクロバス(定員11人以上30人未満)	10年間
特種自動車	10年間
ディーゼル乗用車	9年間

【資料17】

産業廃棄物の処理状況(平成10年度)(兵庫県)

(単位:千t)



再生利用量、最終処分量等の全国比較

	兵庫県		全国	
	量(万t)	比率(%)	量(万t)	比率(%)
総排出量	2,780.1	100.0	40,800	100.1
再生利用量	914.7	32.9	17,200	42.1
減量化量	1,666.0	59.9	17,900	43.8
最終処分量	199.4	7.2	5,800	14.2

【資料18】

容器包装リサイクル法による分別収集の状況（兵庫県）

1 分別収集実績の全国比較

（単位：t）

	平成12年度			平成13年度		
	排出見込量	分別収集量	分別収集率	排出見込量	分別収集量	分別収集率
兵庫県	418,570	76,220	18.2%	425,730	76,437	18.0%
うち神戸市	102,380	6,357	6.2%	104,980	6,459	6.2%
全 国	10,058,502	2,103,213	20.9%	10,213,892	2,303,034	22.5%

（注）1 「排出見込量」とは、市町が収集する一般廃棄物中の容器包装廃棄物の量（集団回収等の量を含む。）

2 「分別収集量」とは、リサイクルのために市町等が収集し、選別等を行うもの及び集団回収等で集められる容器包装廃棄物の量。

3 分別収集率 = 分別収集量 / 排出見込量

2 分別収集に取り組む市町・事務組合の数の推移

（分別収集率50%超のもののみ）

品目 / 年度	H13	H15	H16	H17	H18	H19
スチール缶	31	57	57	57	57	58
アルミ缶	24	41	41	41	41	43
無色ガラスびん	23	37	37	38	38	39
茶色ガラスびん	39	40	39	40	40	41
その他ガラスびん	28	47	47	47	49	49
紙パック	1	5	6	6	7	8
段ボール	26	48	49	49	51	52
その他紙	0	1	1	3	3	5
ペットボトル	15	21	23	23	23	24
その他プラスチック	1	7	7	9	9	10

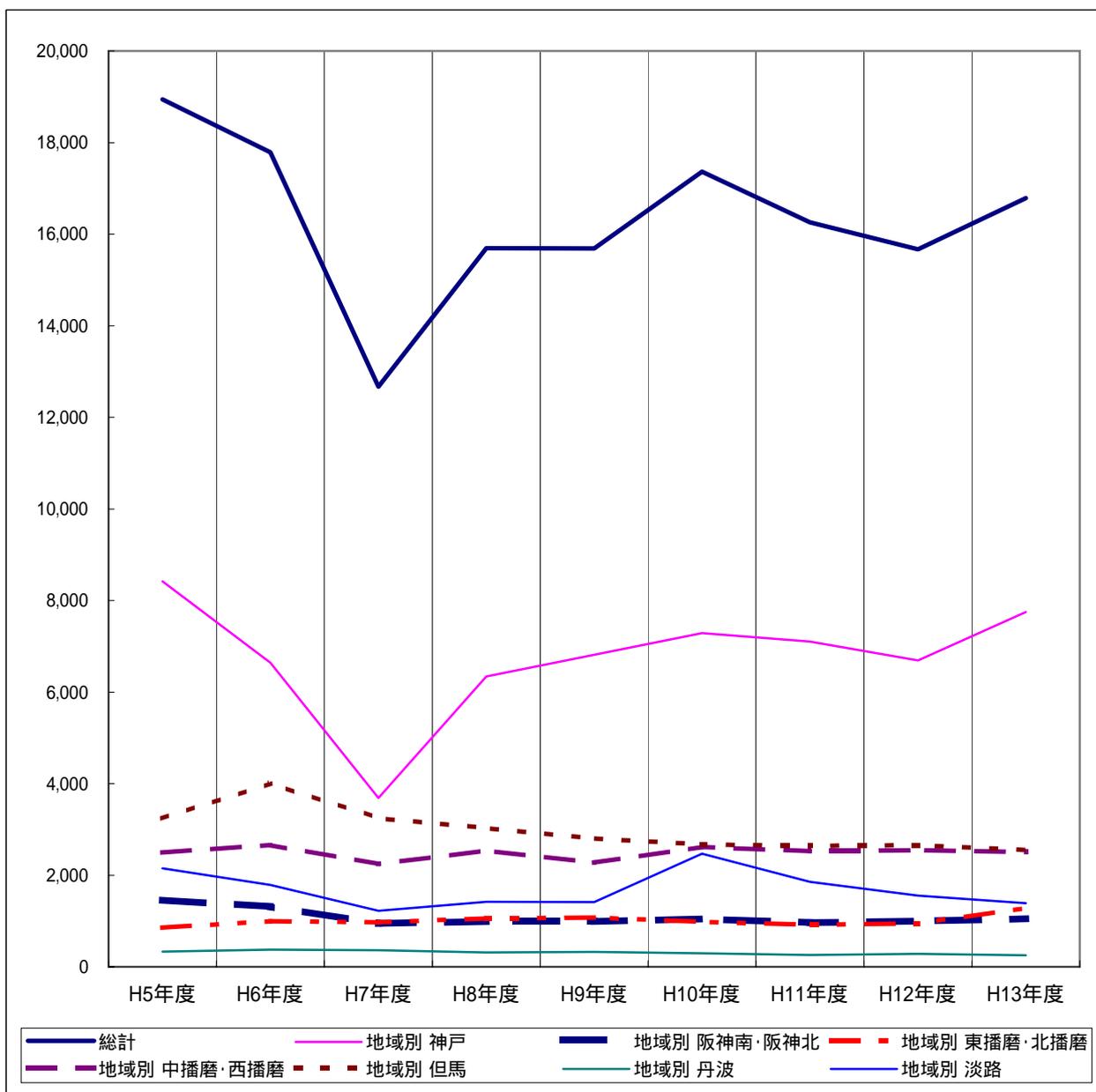
（注）団体の総数は、H13年度が66、H15年度以降が65。

【資料19】

宿泊客数の推移(兵庫県)

単位:千人

区分	総計	地域別						
		神戸	阪神南・ 阪神北	東播磨・ 北播磨	中播磨・ 西播磨	但馬	丹波	淡路
H5年度	18,946	8,415	1,459	857	2,493	3,239	333	2,150
H6年度	17,785	6,645	1,314	994	2,663	4,009	373	1,787
H7年度	12,672	3,684	945	970	2,243	3,245	364	1,221
H8年度	15,694	6,339	992	1,054	2,540	3,031	316	1,422
H9年度	15,684	6,813	990	1,073	2,274	2,800	323	1,411
H10年度	17,365	7,288	1,043	982	2,618	2,670	295	2,469
H11年度	16,261	7,104	965	913	2,523	2,641	260	1,855
H12年度	15,669	6,691	998	948	2,543	2,654	281	1,554
H13年度	16,786	7,748	1,051	1,287	2,507	2,551	251	1,391



(注)兵庫県観光交流課「兵庫県観光客動態調査」による。

【資料20】

地域を限定した税の例

制度等	制度内容	考え方	実施団体
<p>受益による一部課税 (地方税法第7条)</p>	<p>地方団体の一部に対して特に利益がある事件に関しては、当該一部に課税することができる。</p>	<p>特定の地域の者が特に行政サービスを受益する場合に、その受益に応じた負担を求めるために受益者に対して新しい税を課する。 (例)一定の地域のみが利用できる下水道、道路等の整備 目的税及び分担金を課しうる事件は原則として一部課税又は不均一課税は避け、目的税制度又は分担金制度を活用することが適当。</p>	-
<p>都市計画税(市町村税) (目的税) (地方税法第702条)</p>	<p>都市計画事業等に要する費用に充てるため、市街化区域内の土地及び家屋に対して課税することができる。 ・納税義務者 土地・家屋の所有者 ・課税標準 価格 ・税率 0.3% (制限税率)</p> <hr/> <p>市街化調整区域で都市計画事業が施行される等の特別な事情がある場合は、<u>市街化調整区域のうち条例で定める区域内に所在する土地及び家屋</u>についても、同様に課税</p>	<p>都市計画事業等が実施される場合、市街化区域内の土地及び家屋には、利用価値の向上や価格の上昇が伴うので、この受益関係に着目して、その事業に要する費用を負担させる。</p> <hr/> <p>課税の均衡を図る必要から、都市計画事業等の受益を受けると認められる区域を条例で定めて、課税区域にできる。</p>	<p>787団体 (13年度) 都市計画区域を有する市町村は2,016 (12年度)</p>
<p>宅地開発税(市町村税) (目的税) (地方税法第703条の3)</p>	<p>宅地開発に伴い必要となる道路、水路等の公共施設の整備に要する費用に充てるため、<u>市街化区域内において公共施設の整備が必要とされる地域として条例で定める区域内</u>で行われる宅地開発に対して課税することができる。 ・納税義務者 権原に基づき宅地開発を行う者 ・課税標準 宅地の面積 ・税率 任意税率</p>	<p>公共施設の整備が必要とされる地域であるかどうかは、公共施設の整備計画の策定を通じてその公共施設の整備の程度を定める。 さらに、公共施設の受益の範囲を勘案して課税区域を定める。</p>	<p>44年度の制度創設以来なし</p>

【資料21】

プレジャーボートの状況等（兵庫県）

1 プレジャーボートの隻数（平成8年度3省庁合同の全国実態調査）

沿岸名	総隻数	適正保管隻数	放置隻数
大阪湾	1,810 (1,295)	1,091 (578)	719 (717)
東播磨	2,773 (2,766)	398 (398)	2,375 (2,368)
西播磨	2,722 (2,682)	308 (278)	2,414 (2,404)
淡路	1,292 (1,282)	333 (328)	959 (954)
但馬	532 (528)	50 (50)	482 (478)
計	9,129 (8,553)	2,180 (1,632)	6,949 (6,921)
神戸港	845 (747)	462 (462)	383 (285)
総計	9,974 (9,300)	2,642 (2,094)	7,332 (7,206)

（注）（ ）は、ディンギーヨット（1～2名乗りの動力なしの小型ヨット）を除いた数値

2 プレジャーボートに係る検査・登録制度

総トン数	登録	検査	県内隻数
20トン以上	国土交通省神戸海運監理部 （船籍法）	国土交通省神戸海運監理部 （船舶安全法）	ヨット・モーターボート （個人所有） 数隻
5トン以上 20トン未満	日本小型船舶検査機構 （漁船、ろかい又は主としてろかいを持って運転する舟、係留船その他省令で定める船舶を除く） （小型船舶の登録等に関する法律）	日本小型船舶検査機構 （船舶安全法）	ヨット・モーターボート 9,300隻
5トン未満		日本小型船舶検査機構 （エンジンのない船、定員3名以下の船等を除く） （船舶安全法）	水上オートバイ 5,452隻

（注）総トン数20トンは全長14m前後、5トンは全長9m前後に相当する。

県内隻数のうち、20トン未満のヨット・モーターボートは上記1記載の調査、水上オートバイは日本小型船舶検査機構（平成14年3月）による。

3 プレジャーボートに係る購入、維持管理費（例）

	プレジャーボート	（参考）自動車（自家用3,000cc）
購入	ヨット・モーターボート（8m前後） 400～700万円 水上オートバイ 80～160万円	車体費用 350～450万円
	検査手数料（5～10m）24,300円 船籍票交付手数料 43,000円	登録検査手数料 1,800円 自動車重量税等 53,900円 自動車取得税 18～23万円
維持・管理	民間ヨットハーバーの場合（8～9m） 年間50万円程度 県営ポートパーク（8m）年間9万円程度 県営プレジャーボートスポット（8m） 年間5万円程度	保管場所（車庫） 年間20万円程度
	所有に対する税なし（事業用を除く）	自動車税 51,000円

（注）1つの例を示したもので平均値等ではない。消費税等は省略した。