

地方分権に関する基本問題についての  
調査研究会 報告書

(座長：神野 直彦)

令和8年3月

一般財団法人 自治総合センター



## はしがき

第1次・第2次地方分権改革では、国と地方の関係を対等・協力の関係に変えるという理念の下、地域が自らの創意と工夫により課題を解決するための制度的基盤の構築が図られてきた。

平成25年6月に「第3次一括法」、平成26年5月に「第4次一括法」が成立し、地方公共団体に対する事務・権限の移譲や義務付け・枠付けの見直し等が進められてきた。

さらに、地方の発意に根ざした取組を推進する新たな手法として、個々の地方公共団体等から地方分権改革に関する提案を広く募集し、それらの提案の実現に向けて検討を行う「提案募集方式」が平成26年から導入された。

「提案募集方式」による地方公共団体等からの提案等を踏まえ、事務・権限の移譲や義務付け・枠付けの見直し等を一層推進するため、平成27年6月に「第5次一括法」が制定された。平成28年度以降も毎年度、一括法の制定により更なる事務・権限の移譲や義務付け・枠付けの見直し等が行われ、令和5年6月には「第13次一括法」が成立した。

このような地方分権に関する種々の改革の進展や課題を視野に入れながら、地方分権に関する基本問題について先進的かつ実践的な調査研究を実施するため、平成16年度に本研究会を設置し、検討を重ねてきた。令和7年度においては、対面・リモートを併用する形式で研究会を開催しており、本報告書は、その成果をとりまとめたものである。

本報告書が、我が国の地方税財政を考える上での一助となれば幸いである。

なお、本研究会は、一般財団法人全国市町村振興協会と一般財団法人自治総合センターが共同で実施したものである。

令和8年3月

一般財団法人 全国市町村振興協会  
理事長 坂本 森 男  
一般財団法人 自治総合センター  
理事長 岡崎 浩 巳



# 地方分権に関する基本問題についての調査研究会

## 委員名簿

令和7年4月現在

座長	神野 直彦	東京大学名誉教授
	青木 宗明	神奈川大学経営学部教授
	池上 岳彦	立教大学経済学部特別専任教授
	伊集 守直	横浜国立大学大学院国際社会科学研究院教授
	井手 英策	慶應義塾大学経済学部教授
	宇野 二郎	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
	佐藤 滋	東北学院大学地域総合学部教授
	関口 智	立教大学経済学部教授
	高端 正幸	埼玉大学大学院人文社会科学研究所教授
	沼尾 波子	東洋大学国際学部教授
	半谷 俊彦	和光大学経済経営学部教授
	古市 将人	中央大学経済学部准教授
	星野 泉	明治大学政治経済学部教授
	諸富 徹	京都大学公共政策大学院教授



## 目 次

### 第1章 調査報告

- 自動車関係税制改革の在り方について . . . . . 3
- スウェーデンにおける格差拡大に関する近年の研究動向  
：国際比較の視点から . . . . . 65
- アメリカの初等中等教育における政府間財政関係  
：経常予算と資本予算に着目して . . . . . 81

### 第2章 参考資料

- 骨太2025と地方財政 . . . . . 105
- 令和7年度普通交付税の算定結果等 . . . . . 131
- 令和8年度の地方財政の課題 . . . . . 144
- 令和6年度普通会計決算の状況等 . . . . . 149
- 令和6年度地方公営企業等決算の状況 . . . . . 159



# 第 1 章

## 調 查 報 告





京都大学  
KYOTO UNIVERSITY

令和7年度「地方分権に関する基本問題についての調査研究会」  
電動化・脱炭素化時代の車体課税  
改革

2025年7月25日(金)16-18時

オンライン

諸富 徹(京都大学公共政策大学院)

第1回「自動車関係税制のあり方に関する検討会」資料より

## 自動車関係税制のあり方に関する検討会（案）

## （地方財政審議会委員）

◎小西 砂千夫 会長

内田 明憲

西野 範彦

古谷 ひろみ

星野 菜穂子

## （地方財政審議会特別委員）

赤井 伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

岡村 忠生 京都大学名誉教授

柏木 恵 キヤノングローバル戦略研究所研究主幹

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院公共政策大学院教授

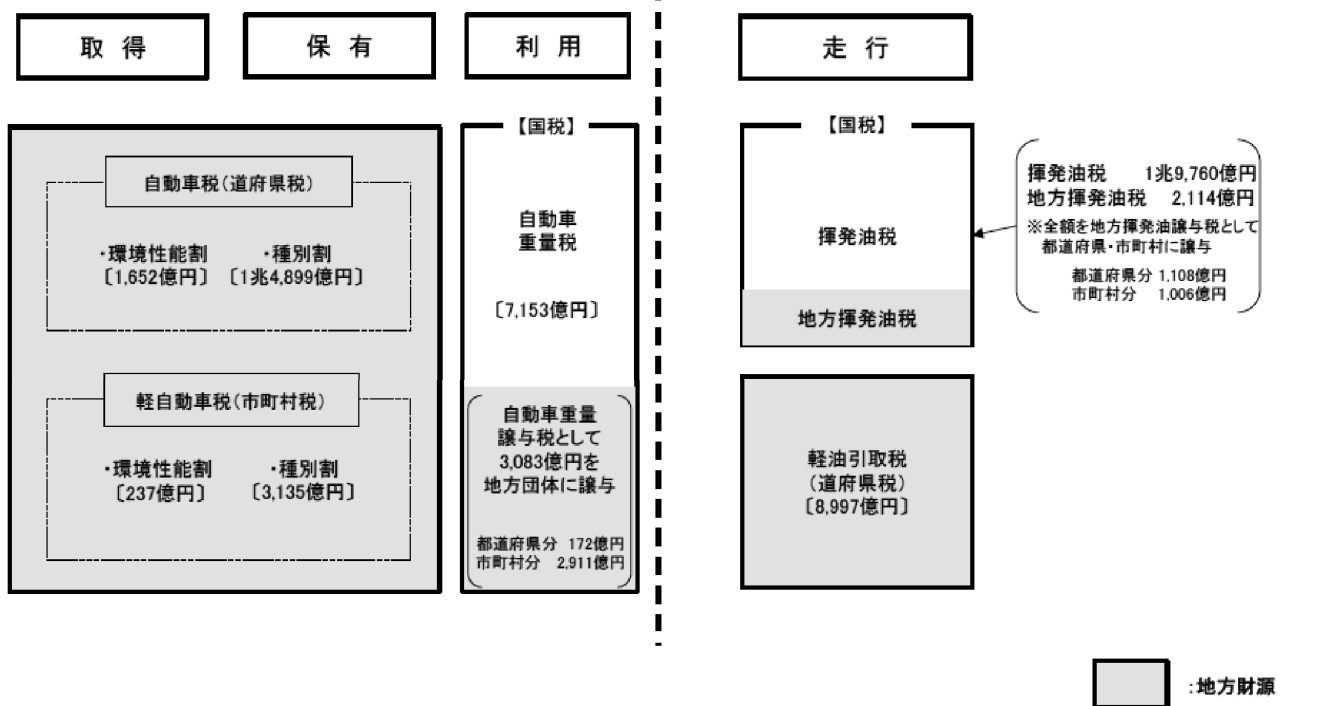
## 自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の概要

車体課税（2.7兆円）は8割超が地方財源（2.3兆円）

（うち都道府県分1.6兆円、市町村分0.7兆円）

燃料課税（3.1兆円）は4割程度が地方財源（1.1兆円）

（うち都道府県分1.0兆円、市町村分0.1兆円）

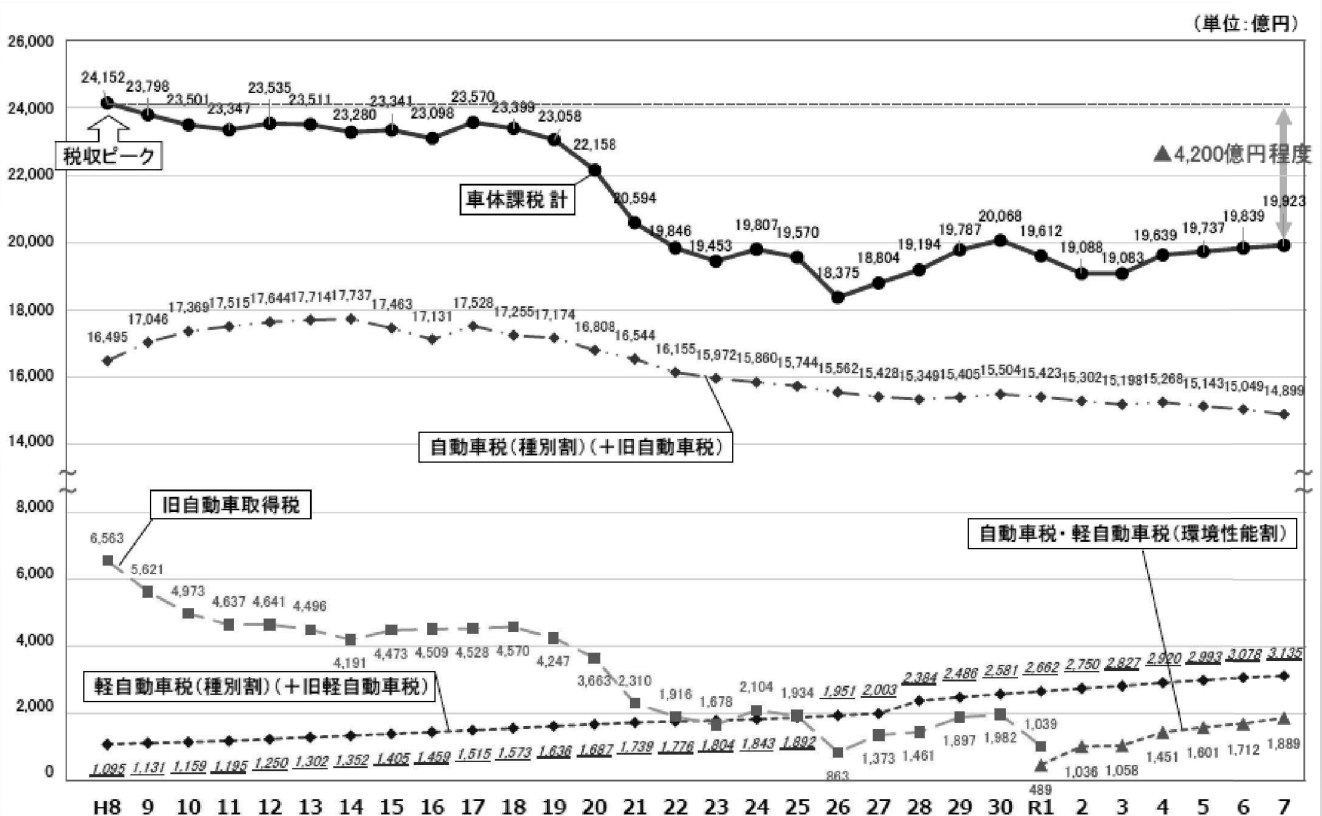


## 自動車関係諸税(国・地方)の概要

	税目	課税物件	税率	7年度税収(億円)	備考
国	揮発油税	揮発油	48,600円/kℓ (本則税率: 24,300円/kℓ)	19,760	・国の一般財源
	地方揮発油税	揮発油	5,200円/kℓ (本則税率: 4,400円/kℓ)	2,114 (地方譲与分)	・地方の一般財源として 全額譲与
	石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	80 (うち地方譲与分 40)	・税収の1/2は地方の一般財源として譲与
	自動車重量税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車、バイク等	(例) 乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・自家用 4,100円 ・営業用 2,600円 (本則税率: いずれも2,500円)	7,153 (うち地方譲与分 3,083)	・税収の431/1000は地方の一般財源として譲与
都道府県税	軽油引取税	軽油	32,100円/kℓ (本則税率: 15,000円/kℓ)	8,997	・地方の一般財源 ※一部を政令市へ交付
	自動車税	乗用車、トラック、 バス等 (軽自動車等を除く)	・環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0~3% ・種別割(例: 乗用車 排気量2,000ccクラス) ・自家用 36,000円(年) ・営業用 9,500円(年)	16,551 (環境性能割 1,652 種別割 14,899)	・地方の一般財源 ※環境性能割は、 一部を市町村へ交付
	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	・環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0~2% ・種別割(例: 軽乗用車) ・自家用 10,800円(年) ・営業用 6,900円(年)	3,372 (環境性能割 237 種別割 3,135)	・地方の一般財源

総額 : 5兆8,027億円  
 うち国分 : 2兆3,870億円  
 うち地方分 : 3兆4,157億円

- (注) 1 : 国税部分については、財務省ホームページを参考に作成。  
 2 : 税収は、国税は予算額、地方税は地方財政計画額である。  
 3 : 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は、租税特別措置法による当分の間税率であり、軽油引取税の税率は、地方税法附則による当分の間税率である。  
 4 : 令和16年4月1日より、揮発油税の税率については、48,300円(本則税率: 24,000円)、地方揮発油税の税率については、5,500円(本則税率: 4,700円)となる。



## 環境性能割に関する論点

- 環境性能割は、自動車をもたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した**原因者負担金的性格**を有している。
- **環境インセンティブを強化する観点から、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組み**として設計。  
⇒ **環境性能割が課税されるのは、ガソリン車等の「燃費性能の悪い(CO2排出量の多い)自動車」となっている。**
- 自動車税・軽自動車税環境性能割(約1,900億円)は**貴重な地方団体の財源**となっている。

車種		R7.4~		(参考)R5適用件数の割合(件数)		
(自家用乗用車)	税率区分	自動車税	軽自動車税	税率区分	自動車税	軽自動車税
電気自動車 プラグイン ハイブリッド車等	非課税	すべて		非課税	53.3% (約163万台)	66.3% (約95万台)
ガソリン車、 石油ガス車、 ディーゼル車 (いずれもHVを含む)	非課税	2030年度燃費基準 95% 達成~	2030年度燃費基準 80% 達成~	1%	4.2% (約13万台)	12.8% (約18万台)
	1%	85% 達成~	75% 達成~	2%	4.9% (約15万台)	20.9% (約30万台)
	2%	75% 達成~		3% (軽は2%)	37.6% (約115万台)	

半数以上が非課税

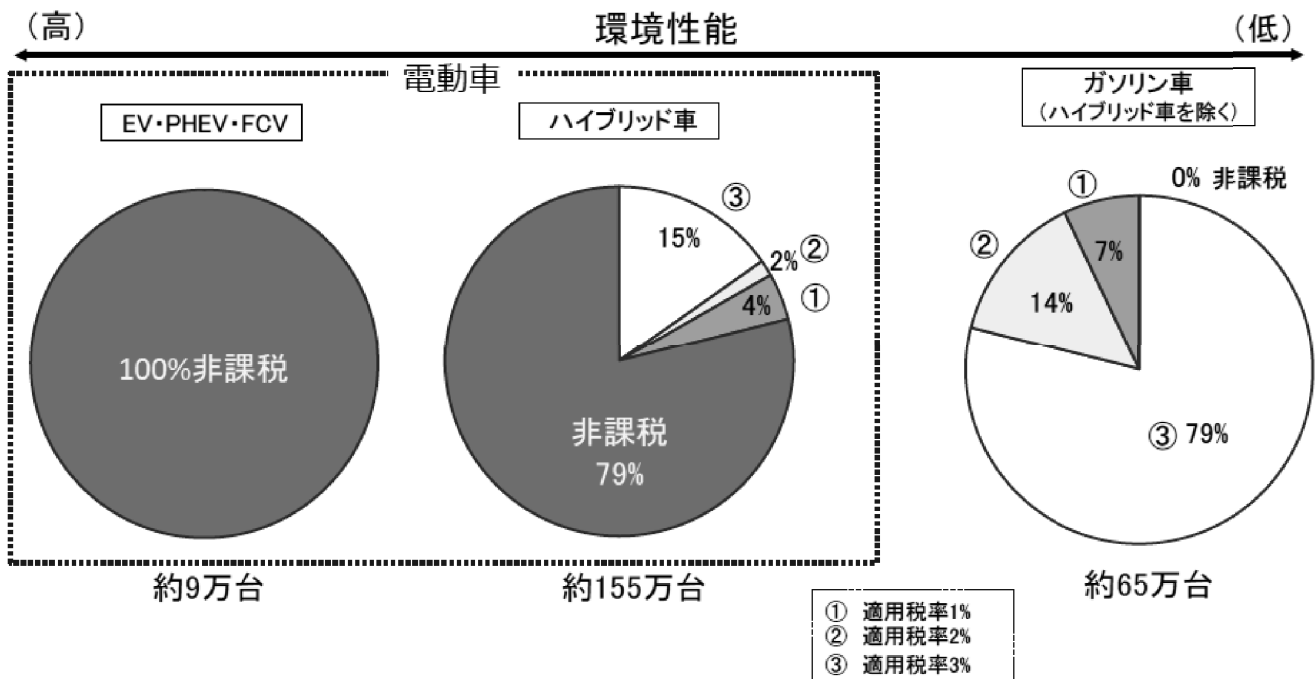
環境性能割の税込 1,889億円 うち都道府県分:約890億円  
(R7地財計画ベース) うち市町村分 :約999億円

11

## パワートレイン別の自動車税環境性能割の税率適用状況

- 環境インセンティブを強化する観点から、環境性能の良い電動車(EV、PHEV、HV等)は、そのほとんどが非課税となっている。

### 自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和5年度新車新規)

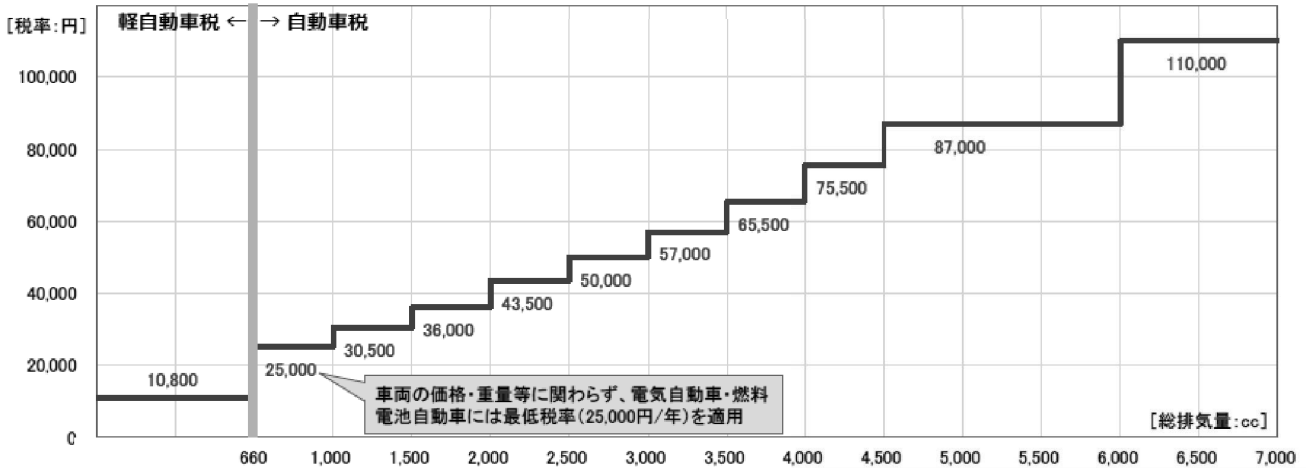


## 自動車税・軽自動車税(種別割)の概要

- 自動車税・軽自動車税(種別割)は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されている。

項目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	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	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日(納期)	4月1日 (自動車税は5月中、軽自動車税は4月中において、当該地方団体の条例で定める。)	
5. 税率	自動車・軽自動車等の種別、総排気量等ごとに設定(制限税率は、標準税率の1.5倍)	
6. 税収	1兆4,899億円(令和7年度地方財政計画額)	3,135億円(令和7年度地方財政計画額)

### 自家用乗用車の標準税率



## 電気自動車等の税負担の状況

- 電気自動車等(EV・FCV)は、エンジンを持たず総排気量の値がないため、便宜上、最低税率を適用。  
⇒ この結果、その価格、出力、重量等に比して、低い税負担(25,000円)となっている※。
- 自動車税(種別割)の性格を踏まえれば、税負担の公平性(ガソリン車・ハイブリッド車との税負担の公平性、電気自動車間でのグレード等に応じた適切な税負担の実現)について検討していくことが必要。

- ガソリン車・ハイブリッド車との税負担の比較

ガソリン車 (A車)	ハイブリッド車 (B車)	電気自動車 (C車)
税抜価格: 225万円	税抜価格: 291万円	税抜価格: 1,386万円
全長: 4,375 mm	全長: 4,600 mm	全長: 4,784 mm
重量: 1,350 kg	重量: 1,400 kg	重量: 2,405 kg
総排気量: 1,986 cc	総排気量: 1,986 cc	総排気量: - cc
最高出力: 125 kW	最高出力: 112 kW	最高出力: 470 kW
税額: 36,000円	税額: 36,000円	税額: 25,000円

【出典】各メーカー公表情報等より作成(2025.3時点)

## 電気自動車(EV)に対する自動車税種別割の現状と課題

### [EVの税負担の例]

電気自動車 A	電気自動車 B
税抜価格： <u>371 万円</u>	税抜価格： <u>1,386 万円</u>
全 長：4,480 mm	全 長：4,784 mm
重 量： <u>1,520 kg</u>	重 量： <u>2,405 kg</u>
総排気量： - cc	総排気量： - cc
最高出力：110 kW	最高出力：470 kW
税 額： <u>25,000 円</u>	税 額： <u>25,000 円</u>

(2025.3時点)

### 車両価格1,000万円以上の高級EVは近年増加傾向

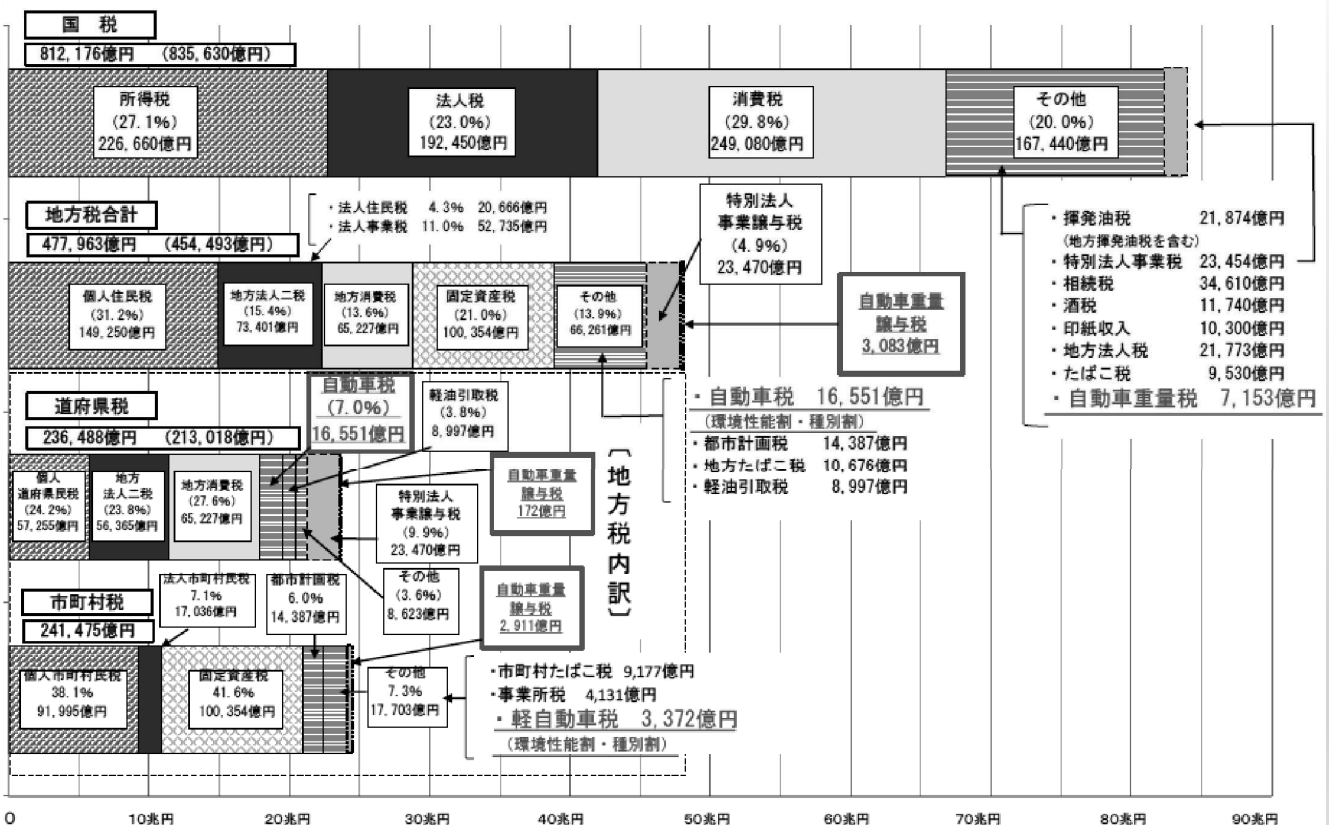
	R4	R6
1,000万円以上の車種	25車種	44車種
うち 1,000万円以上～ 2,000万円未満	22車種	35車種
2,000万円以上～ 3,000万円未満	3車種	8車種
3,000万円超	0車種	1車種
(参考)1,000万円未満の車種	43車種	70車種

※一般社団法人次世代自動車振興センター

「令和4年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則」及び

「令和5年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則」より集計

## 国税・地方税の税収内訳 (令和7年度地方財政計画額)



第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

4. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しに当たっての基本的考え方

**自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。**その上で、

- ① CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする
- ② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする  
また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする
- ③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献するものとする
- ④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく  
その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえる  
との考え方を踏まえつつ、**公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。**

(2) 車体課税の見直し

**車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとするべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。**

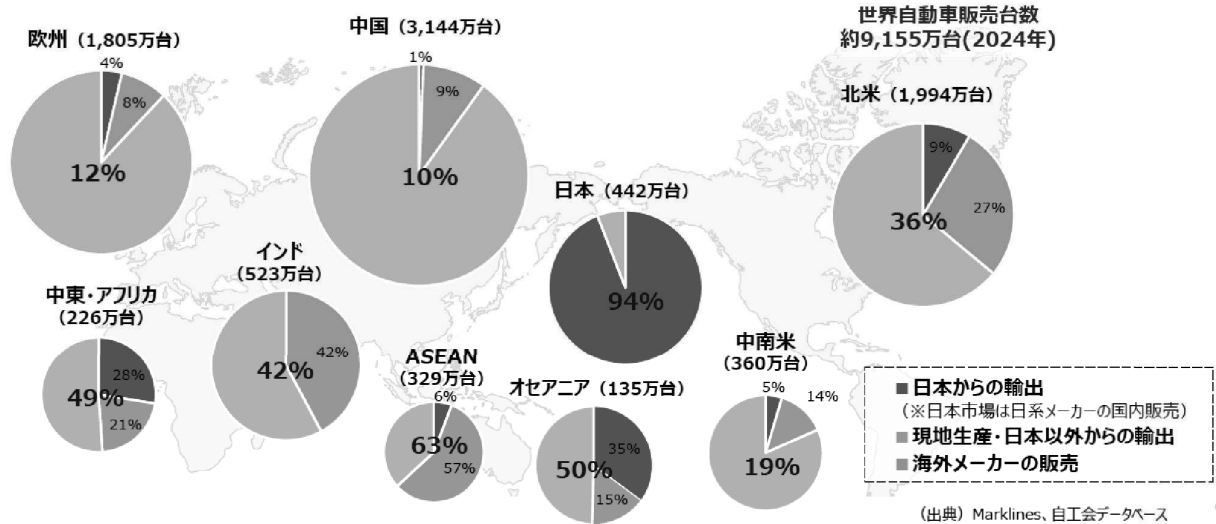
(3) 利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組み

異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る。

## 第2回検討会資料より

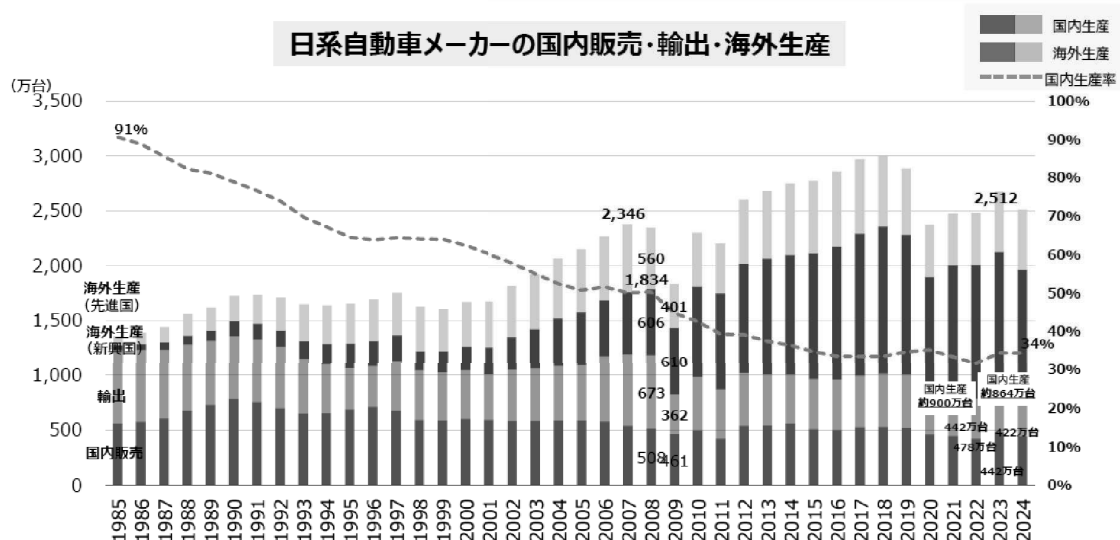
## 自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- グローバルの自動車販売台数（2024年）は、**約9,200万台（日系約2,400万台・シェア約26%）**、日本国内は**約440万台**。**グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠**。
- 市場が大きい**中国・北米・欧州**（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後**シェア拡大の見込まれる新興国**、特に、**日系の生産拠点が集積するASEAN・インド**は重要。



## 日本の自動車産業の国内生産・販売の推移

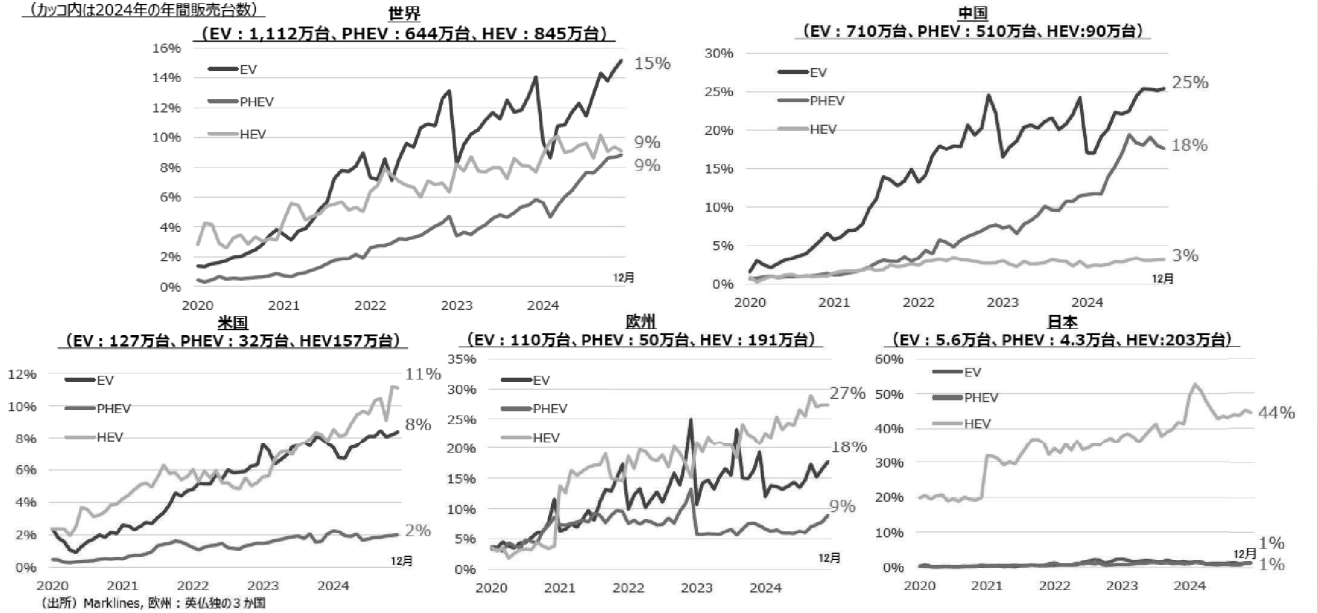
- 国内生産比率は海外生産比率の拡大に伴い低下。足下の**国内生産台数は約864万台**。
- 国内販売台数は、1990年代は概ね600万台を超えていたが、2000年台は500万台へ。**足下では500万台を下回り、昨年は約442万台**。



# 主要地域の市場における電動化の動向

- グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンドだが、その伸びは足元で減速。
- 欧米では、EVに加えてHEV販売比率も増加傾向。

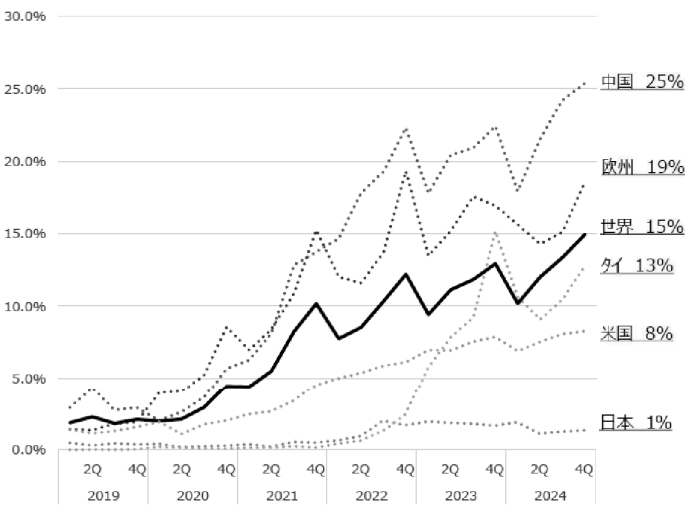
(カッコ内は2024年の年間販売台数)



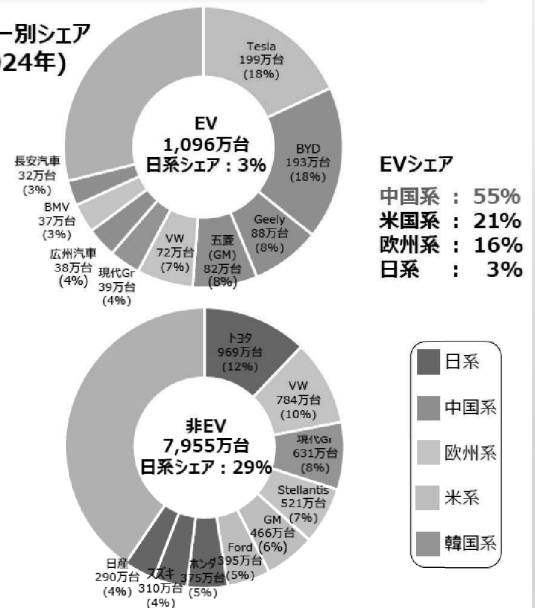
# 世界のEV市場の動向

- 世界全体のEV販売比率は増加傾向。**24年4Qの販売比率は15%。**
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



メーカー別シェア (2024年)



## 令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WGについて

### 1. 趣旨・目的

(一財)自治総合センターの「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」にWGを設置し、令和3年度与党税制改正大綱や、政府におけるグリーン成長戦略の取組及び自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究する。

### 2. 調査研究事項

- ① 2050年カーボンニュートラル目標の実現に向けた課税のあり方
- ② CASE等自動車業界の大変革に対応した課税のあり方を研究するために必要な事項

### 3. 構成員(※役職は開催時のもの。敬称略)

○座長	諸富 徹	京都大学大学院地球環境学堂 教授
○委員	川勝 健志	京都府立大学 副学長、公共政策学部 教授
	藤岡 祐治	一橋大学大学院法学研究科 准教授
	鈴木 朋子	東京都 主税局 税制部 税制改正担当課長
	足立 早苗	神奈川県 総務局 財政部 税制企画課長
	満留 芳文	宮崎県 総務部 税務課長
	川村 敬貴	青森市 税務部長
	村上 浩世	総務省 都道府県税課 自動車税制企画室長

詳細は、別紙ご参照

# 第3回「自動車関係諸税調査研究WG」 (2024年10月17日) 自動車工業会 発表資料



## 自動車税制抜本見直しのねらい

<モビリティ産業としての目指すべき姿>

- ・「自動車からモビリティへの進化に伴う**新しい社会価値の創出**」と「マルチパスによる**保有も含めたCO2削減**」

<解決すべき課題>

- ・**電動車への買い替え促進**により、保有の新陳代謝を進め、**保有ベースでのCO2削減と魅力ある国内市場の形成・活性化**
- ・新しいモビリティ社会のコストを、**受益者みんなで支えるサステナブルな仕組み**

上記の実現に向け、**税制が果たす役割は大きい**。以下の方向で見直しをお願いしたい

- ・**購入時の負担を下げ、国内市場を活性化**
- ・**保有時の負担は、マルチパスが進む中、パワトレ間で公平、且つ、普遍的な課税ベースで一本化（簡素化）**。環境性能を加味した仕組みを入れ、保有ベースでCO2を削減
- ・モビリティ社会への発展を踏まえ、**より広いモビリティの受益者が公平に負担する課税のあり方を検討**

## 自動車税制の抜本見直し 改革の3本柱

※走行距離/出力課税等の論点は、EV等への局所的な課税ではなく、包括的な抜本見直しと一体で議論

＜車体課税の見直し＞

目指す姿：パワトレ間で公平・普遍で簡素な税制、保有ベースでCO2削減、国内市場の活性化

### ①取得時：「消費税」に一本化

【購入時の負担減による市場活性化で経済貢献】

- ・簡素化の観点より、環境性能に関わる税は保有時に集約
- ・環境性能割を廃止し、二重課税を解消（取得時負担軽減）することで、国内市場を活性化

### ②保有時：「重量」ベースで課税標準を統一し、「環境性能」に応じた増減の仕組みでCO2削減

※軽自動車は、軽自動車としての定額課税に環境性能を加味する方向で検討

【パワトレ間で公平・普遍＋簡素な課税】

- ・電動化に伴い、現行の自動車税の排気量に応じた課税は普遍的な指標とならない。
- 保有時の課税標準を「重量」に統一し、ガソリン車～BEV/FCEVまで共通の物差しで課税
- ・課税標準が同じとなる自動車税と重量税を統合し、簡素化。50年以上継続している当分の間税率廃止で負担軽減

【保有ベースでのCO2削減】

- ・環境性能に応じて負担が増減する仕組みを導入。一定期間後既販車にも適用し、保有でのCO2削減・環境性能底上

＜利用に応じた負担の適正化＞

目指す姿：モビリティ時代に相応しい公平で持続的な税制

### ③モビリティの受益に応じた新たな課税・負担の枠組み

- ・モビリティによる受益の拡大を踏まえ、自動車所有者以外の受益も考慮する必要。
- 保有者に偏る負担を見直し、より広い受益者が公平に負担する持続的な課税のあり方を検討

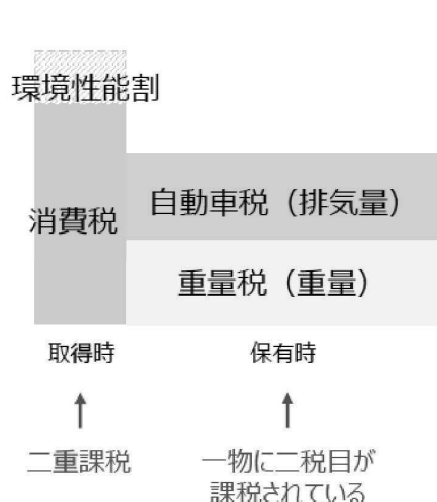
」

## 車体課税の見直し（イメージ）

～短中期的改革～

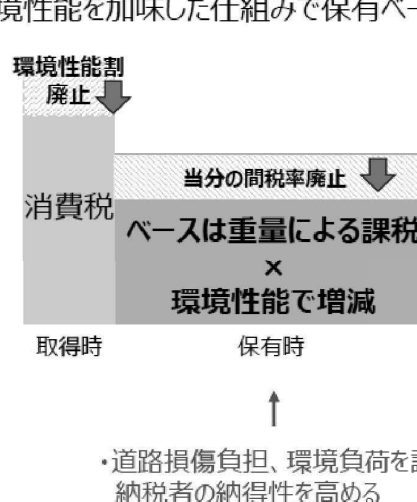
【現状】

- ・ガソリン車を前提とした税体系



【車体課税の見直し】

- ・取得時の負担を下げ、市場活性化
- ・保有時の課税標準はパワトレ間で公平な重量に統一、環境性能を加味した仕組みで保有ベースでCO2削減



※棒の高さや幅はイメージであり、実際の税収規模は反映していない

# 自動車税の課税根拠／課税標準

- ・電動車が存在しなかった時代、排気量は「資産性」や燃費性能等と相関関係があった
- ・しかし、近年、エンジンの技術進化や電動化の進展により、排気量と資産性・燃費等との相関関係が崩れ、エンジン排気量のみを課税標準とすることの合理性が後退
- ・今後は「道路損傷負担」と「環境負荷」を課税根拠に、「重量」をベースに、環境性能を組み合わせることで、公平で納税者の理解が得られるよう見直すべき

【現行自動車税・軽自動車税】(円/年)

軽自動車	10,800
～ 1000 cc、BEV/FCEV	25,000
1001 ～ 1500 cc	30,500
1501 ～ 2000 cc	36,000
2001 ～ 2500 cc	43,000
2501 ～ 3000 cc	50,000
3001 ～ 3500 cc	57,000
3501 ～ 4000 cc	65,500
4001 ～ 4500 cc	75,500
4501 ～ 6000 cc	87,000
6001 cc ～	110,000

【排気量前提の時代から、自動車は大きく変化】

	昭和時代	現在～今後
自動車	贅沢品	生活必需品
	ガソリン車	多様な電動車 (BEV/PHEV/HEV/FCEV) BEV/FCEV →排気量なし
	ガソリン車 →排気量	PHEV/HEV →排気量 + モーター ガソリン車 →今後益々減少
	外部不経済大 ・排ガス/騒音/事故等	外部不経済の減少 ・電動車/自動運転機能搭載車 等

【1980年代の車両価格】 ※燃費モードは当時のもの

車名	排気量	価格 (税抜)	発売	燃費
シビック	1,200cc	69万円	1975年	20km/l
サニー EX	1,500cc	129万円	1998年	16.2km/l
マークII	2,000cc	292万円	1984年	9km/l
ソアラ	2,800cc	367万円	1981年	8.2km/l
セルシオ	4,000cc	620万円	1989年	8.5km/l

【現在の販売車種の価格】

車名	排気量	価格 (税抜)	種別	燃費
リーフX	-	370万円	EV	走行時:CO2ゼロ
マツダ2	1,500cc	158万円	ガソリン	20.3km/l
ベンツクラス	1,500cc	683万円	HEV	14.5km/l
RAV4	2,000cc	266万円	ICE	15.8km/l
アウトランダー	2,400cc	499万円	PHEV	EV走行時:CO2ゼロ HEV走行時:16.2km/l
レクサスLM	2,400cc	1.818万円	HEV	13.5km/l

## 「自動車関係諸税にかかる調査研究 WG 報告書(R1&R3)」、および車体課税改革の方向性に関する私見

### I. 令和元年度報告書について

#### 1. 問題意識

##### (1)技術革新

- CASE・・・Connected (コネクティッド)、Autonomous/Automated (自動化)、Shared (シェアリング)、Electric (電動化)
  - ①保有から利用への変化
    - 自動車保有台数の減少
  - ②環境負荷の低減に対する要請の高まり
    - CO<sub>2</sub>の排出削減
  - ③国・地方を通じた財源を安定的に確保
    - 自動車関係諸税から得られる地方税収の確保

#### 2. 海外調査(EU、ドイツ、フランス)の総括

##### (1)電気自動車への課税

- ドイツでは重量に応じた EV 課税を制度化していたが、最初の 10 年間は非課税だったため、調査時点で本格的な課税は行われていなかった

##### (2)CASE が自動車関係諸税に与える影響

- についての認識はあったが、具体的な対応は行われていない状況

##### (3)保有から利用への変化

- 走行距離に応じた課税については、欧州においては通過交通に対する対策(ドイツ)であり、また、米国のオレゴン州では燃料課税の将来的な減収を見越したものであり、その成り立ち(背景)が異なる

#### 3. 走行課税の実務および理論上の論点

##### (1) 走行課税には慎重な立場

- 単純に走行距離に応じた課税では、自動車税種別割の財産税的性格等を反映できない
- 走行距離課税はむしろ燃料課税と代替性がある
- 現実の問題として、より走行距離が長い地方部の負担増になりうる
- 走行距離課税に関する我が国の議論の状況を考えると、欧州に比べて、我が国の状況により近いと思われる米国の状況について、さらに調査することも有益ではないか、との意見もあった。

##### (2)参考：オレゴン州における道路利用課徴金制度

- 対象車種をオレゴン州で登録されている 10,000 ポンド以下の車両とし、米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用の OBD II (Onboard diagnostics II)などの専用機器を利用して課金を行う仕組み
- 個人のプライバシー保護の観点から、参加者は GPS 対応・非対応の選択が可能

- ▶GPS 対応を選択した場合は、対象区域は州内の公道となる一方、GPS 非対応を選択した場合は、対象区域内にいるかどうかの判別ができなくなるため、州内外の全道路の走行距離が課金対象となる
- ▶参加者は、GPS 対応であれば、対象区域内での燃料消費量相当の州燃料税、州内の私道走行にかかる道路利用課徴金を還付され、GPS 非対応であれば、全走行にかかる州燃料税が還付される
- ▶オレゴン州における道路利用課徴金制度導入の背景には、燃料課税の将来的な減収に対する問題意識がある

### 走行課税の導入方式毎の論点

	GPS方式	路側機方式	ビニエット方式	OBD方式
走行距離の測定	精緻な測定が可能	車両が通過する路側機間の距離のみ測定が可能	走行距離の測定は行わない	最近の自動車では測定が可能
設置コスト	車載器の設置に相当のコストが発生	車載器や路側機の設置について、相当のコストが発生	車載器や路側機を設置するコストは抑えられるが、ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みを整備する必要	既に最近の自動車にはOBDが装着されているが、自動車からOBDの情報を取得する仕組みが必要
プライバシー	走行経路等を他人に知られてしまう可能性がある	車両が通過する路側機の場所の情報のみであれば、プライバシーの懸念は少ないか	走行距離の計測は行わないため、走行経路等は秘匿される	走行距離のみを把握することとすれば、走行経路等は秘匿される
地方部の負担	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	時間単位の料金となるため、移動距離が長い傾向がある地方部にとっては、距離当たりの負担額は都市部と比較して割安になるか	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある
徴収方法	車載器からの通信で随時課税が出来れば、清算等の問題は生じない。	高速道路料金と同様の徴収となるため、大きな課題はない。	事前にビニエットを購入することとなるため、抹消時の清算はあり得るものの、課題は少ない。	車検時等に走行距離を把握して課税することとなるため、最初の車検時や抹消時の取り扱い等、課題が多い。

【出所】 報告書 16 頁。

- ▶【私見】もし走行課税をやるなら、以上の諸提案／実践例とは別に、給電スタンドにおける「充電税」のような形にするほうが徴税コストを抑えることができ、捕捉もしやすいかもしれない
4. CASE に対応した自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点(委員意見紹介)
- ▶自動車税種別割において、課税指標に排気量を用いているのは、排気量の大きさがその自動車の価値を表す指標として最も適していたからだと考えられるが、それも技術の進歩とともに変化し得る。他の課税指標を取り入れることも考え得るのではないか。
  - ▶CASE の進展により、今後、自動運転技術が進んでいけば、「自動車の価値」として、例えば移動空間の広さなど、居住性や快適性がより重要視されるようになることも考えられる。どのように「自動車の価値」を捉えていくかは、技術の進展に合わせて現実問題として採りうる選択肢を検討すべきものではないか。
  - ▶他の指標を検討する場合においても、元来の自動車税種別割の性格を踏まえて、

単一の指標を検討するのではなく、現行の排気量や重量、馬力など、様々な指標を組み合わせるべきではないか。

- 道路損傷負担金的性格から、重量を課税指標とすることが、これまでの自動車税種別割の性格に馴染む部分も少なからずあると考えるが、その前提として、すでに自動車重量税において重量が課税指標に用いられていることとの整理が必要と考えられる

## 5. 報告書まとめ

現行の自動車税種別割についてその性格を踏まえれば、

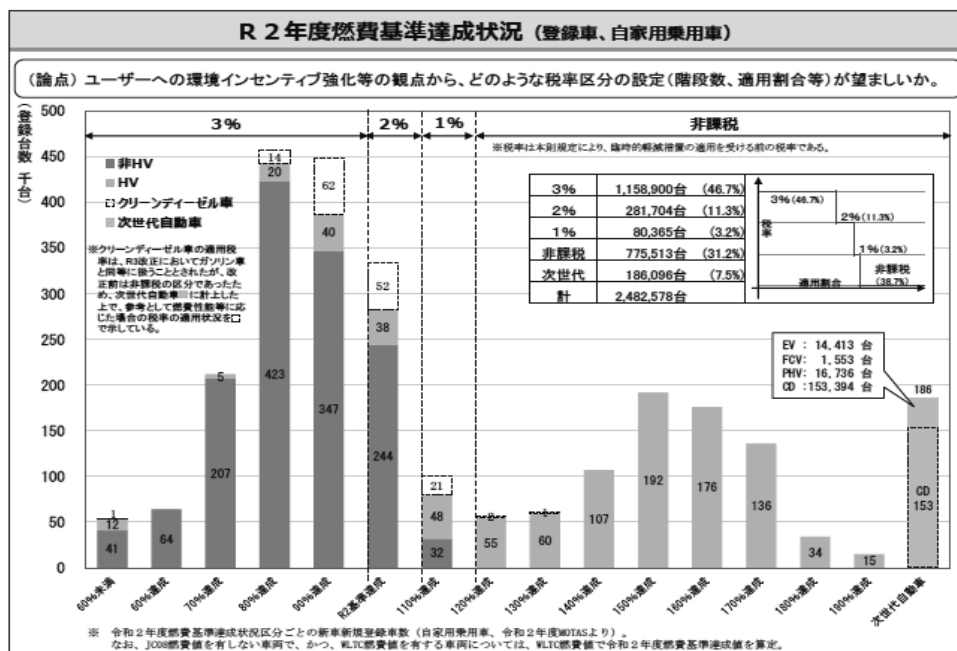
- (1)財産的価値に応じてご負担いただく必要があること
- (2)道路損傷に伴う財政需要を踏まえて、一定の税収を確保していく必要があること、
- (3)環境負荷に応じた課税の仕組みを取り入れることが必要であること、

を念頭に CASE によって、自動車を取り巻く環境がどのように変化していくかを見極めながら検討していく必要がある。

## II. 令和3年度報告書について

### 1. 環境性能割の環境インセンティブのあり方

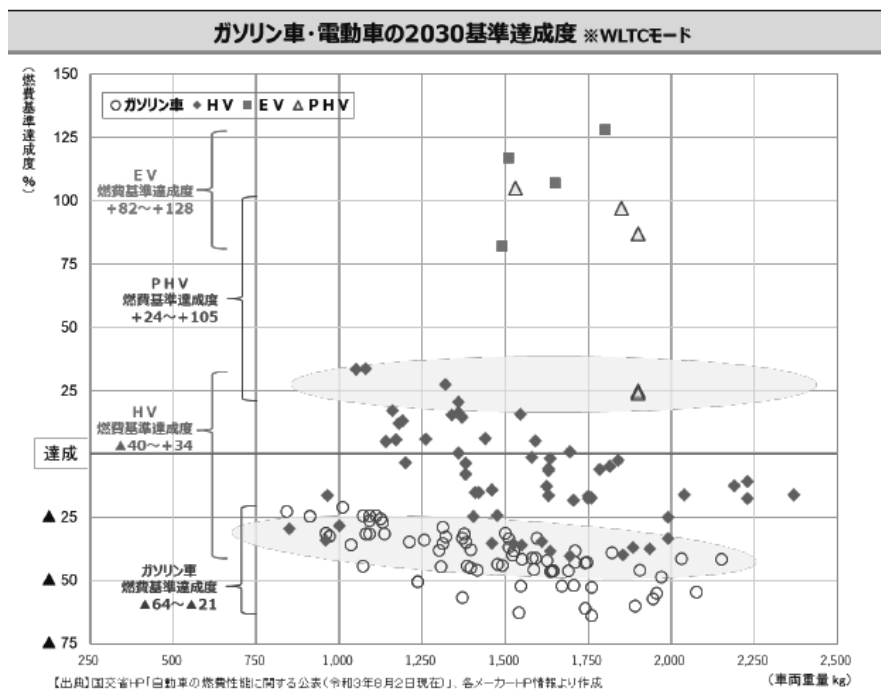
- 環境性能割は、「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、燃費基準値達成度等に応じて0~3%の税率が設定されている
- 各税率の適用を受ける自動車の範囲については、以下の図に示すとおり、税率1%や2%に該当する自動車は相対的に少なく、3%から非課税まで、いわば「一気に落ちる」分布・構成となっている
- ユーザーへの環境インセンティブ強化の観点から、現行制度をどう評価し、またどのような税率区分の設定が望ましいかが論点となる



[出所] 報告書 6頁。

## 2. 電動車に対する課税上の取り扱いのあり方

- ▶実際にガソリン車や電動車の2030年度燃費基準の達成度を比較したのが、下図の上段
- ▶EVやPHVが比較的、図の上方(良好な燃費基準達成度)にある一方、HVとガソリン車は混在していることが分かる。
- ▶これに対し、実際に課される自動車税について見てみると、下図の下段の上段のとおりに、HVはガソリン車と同様に、燃費性能に応じた取扱いがなされる場合が多いなか、種別割のグリーン化特例(重課)については、一律に適用されていない
- ▶HVに係るグリーン化特例(重課)は、他の制度と比較した場合の取扱いが不均衡となっている。電動車について今後、課税上どう取り扱うのが望ましいかが論点となる



[出所] 報告書 9 頁.

電動車に対する課税上の取り扱いのあり方 (例: 自家用乗用車)				
	ガソリン車	HV	PHV	EV・FCV
<b>環境性能割 (適用税率)</b>	燃費性能等に応じて税率決定 (R12基準85%達成: 非課税, 75%達成: 1%, 60%達成: 2%, 上記以外・R2基準未達成: 3%)		非課税	
<b>種別割 (適用税率)</b>	総排気量に応じて税率決定 (1ℓ以下: 25,000円, 1ℓ超1.5ℓ以下: 30,500円, 1.5ℓ超2ℓ以下: 36,000円, 2ℓ超2.5ℓ以下: 43,500円, ... 4.5ℓ超6ℓ以下: 67,000円, 6ℓ超: 110,000円)			一律 25,000円 (総排気量1ℓ以下相当)
<b>(グリーン化特例軽課)</b>	適用なし		適用あり (取得翌年度分 75% 軽減)	
<b>(グリーン化特例重課)</b>	適用あり (初回新車登録から13年経過車 税額15% 重課)		適用なし	
<b>自動車重量税 (適用税率)</b>	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等 <sup>※2</sup> 本則税率(2,500円), 上記以外 当分の間税率(4,100円)) <sup>※1</sup>		本則税率 (2,500円)	
<b>(13・18年経過車税率)</b>	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等 <sup>※2</sup> 本則税率(2,500円), 上記以外 当分の間税率(⑧6,700円, ⑨6,300円)) <sup>※1</sup>		本則税率 (2,500円)	
<b>(エコカー減税)</b>	燃費性能等に応じて減免 (R12基準120%達成: 2回免税, 90%達成: 初回免税, 75%達成: 初回▲50%, 60%達成: 初回▲25%)		2回免税	

[出所] 報告書 9 頁.

3. 電気自動車等に対する課税のあり方(種別割の適用税率)

➤EVについて新たな課税指標を検討するにあたっては、①財産的価値を表す指標であることを基本として、②道路損傷をもたらす程度をも加味できるものを選定することが望ましい

EVにおける「車両価格」及び「車両重量」と各諸元との相関関係について

① 車両価格との相関関係

	車両重量 (規格等)	車両サイズ* (規格等)	ホイールベース (規格等)	総電圧 (バッテリー)	総電力量 (バッテリー)	定格出力 (モーター)	最高出力 (モーター)	最大トルク (モーター)
相関係数	0.874	0.792	0.770	0.146	0.895	0.845	0.860	0.727
順位	2	5	6	8	1	4	3	7

② 車両重量との相関関係

	車両価格 (規格等)	車両サイズ* (規格等)	ホイールベース (規格等)	総電圧 (バッテリー)	総電力量 (バッテリー)	定格出力 (モーター)	最高出力 (モーター)	最大トルク (モーター)
相関係数	0.874	0.935	0.867	0.038	0.909	0.844	0.889	0.886
順位	5	1	6	8	2	7	3	4

(参考) その他諸元の相関係数マトリックス (相関係数が0.8を超えるものに網掛け)

	車両価格	車両重量	車両サイズ	ホイールベース	総電圧	総電力量	定格出力	最高出力	最大トルク
① 車両価格 (万円)	-	0.874	0.792	0.770	0.146	0.895	0.845	0.860	0.727
② 車両重量 (kg)	0.874	-	0.935	0.867	0.038	0.909	0.844	0.889	0.886
③ 車両サイズ* (m)	0.792	0.935	-	0.890	0.091	0.826	0.816	0.828	0.802
④ ホイールベース (m)	0.770	0.867	0.890	-	0.055	0.840	0.796	0.929	0.811
⑤ 総電圧 (V)	0.146	0.038	0.091	0.055	-	0.174	0.030	0.044	-0.061
⑥ 総電力量 (kWh)	0.895	0.909	0.826	0.840	0.174	-	0.777	0.909	0.832
⑦ 定格出力 (kW)	0.845	0.844	0.816	0.796	0.030	0.777	-	0.780	0.849
⑧ 最高出力 (kW/rpm)	0.860	0.889	0.828	0.929	0.044	0.909	0.780	-	0.862
⑨ 最大トルク (N·m/rpm)	0.727	0.886	0.802	0.811	-0.061	0.832	0.849	0.862	-

[出所] 報告書 12 頁.

各諸元を電気自動車の課税指標として用いた場合に考えられる論点

	① 現行制度との親和性 (相関係数)	② 指標としての安定性			③ 整合性 (他税目との関係等)	④ 実務への適合性 (車種別の適用)	⑤ 拡張性 (他の電動車への応用)
		(技術革新による影響)	(経年劣化による影響)	(操作の可能性)			
車両価格 (規格等)	価格 1.000 重量 0.874	○ 様々な技術革新が生じた場合であっても車両価格の増減を捕捉でき、種別割本来の課税趣旨である財産的価値に応じた課税が可能	× 車両価格は経年減価(道路損傷負担的性格から減価させないことも考え得るか) ※「移動性償却資産」と位置づける提案あり	無	・ 環境性能割との整理が必要か(ただし環境性能割は、燃費性能等により税率を決定しており、財産的価値への課税としての性格は薄まっているのではないか) ・ 電気自動車等の課税指標とした場合、他の車種の扱いとの整理が必要か	無	○
車両重量 (規格等)	価格 0.874 重量 1.000	× 今後、車載ソフトウェア等(非ハード)に付加価値の比重が高まり、財産的価値と乖離するおそれ	○ 外形的要素のため劣化しない	無	・ 自動車重量割との整理が必要か ・ 課税根拠の優先順位が逆転するか(種別割の道路損傷負担的性格を強めていくのか)	有	○
車両サイズ (規格等) ※	価格 0.792 重量 0.935	○ 走行面を踏まえると、適切な車両サイズの範囲に収まると考えられるか	○ 外形的要素のため劣化しない	無	-	有	○
総電力量 (バッテリー)	価格 0.895 重量 0.909	× 航続距離をガソリン車並に伸ばすため、今後大幅な大容量化が見込まれる	× 充電と放電の繰り返しや、経年による劣化が発生	△ (最大値に課税すればよいか)	-	無	×
定格出力 (モーター)	価格 0.845 重量 0.844	△ モーターの特性として、幅広い回転域で最高出力での走行が行われるため、最高出力の値と近似していくか	△ モーターの経年劣化の影響は限定的か(既に多くのハイブリッド車が販売されているが、問題視されていない)	△ (車検証記載事項のため変更時は届出義務あり)	・ 現状の課税指標である総排気量とやや近い概念か	有	○
最高出力 (モーター)	価格 0.860 重量 0.889	○ 既に高出力な国産ガソリン車並みの最高出力(400kW超)を有するEVも販売されており、大幅な向上は見込まれないか	△ モーターの経年劣化の影響は限定的か(既に多くのハイブリッド車が販売されているが、問題視されていない)	△ (国際標準の計測方法あり)	・ 現状の課税指標である総排気量と近い概念か	無	○

※ 車両サイズを表す値として、全長\*全幅\*全高で機械的に算出した値(m)を使用

[出所] 報告書 13 頁.

▶委員の意見の紹介

- (1)財産税的な性格に重きを置けば、課税標準は価格、道路損傷負担金的な性格の方に重きを置けば、重量が適当ではないか
- (2)自動車税の創設当時から言われている性格を前提とすれば、総排気量による課税の実態と近いものが適当ではないか
- (3)財産的価値に応じてご負担いただくという課税根拠に基づけば、内燃機関自動車の課税指標である総排気量と近い概念である、モーターの定格出力や最高出力とすることが理に適っているのではないか。

### Ⅲ. 車体課税改革に関する意見(再掲)

- ▶以下は、「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」に提出した意見の再掲
- ▶引用資料は、「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」(令和4年度第1回(車体課税))、資料3

\*\*\*\*\*

地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会  
令和4年度第1回(車体課税)

2022年5月27日  
諸富 徹(京都大学)

## 車体課税に関する意見

### 1. 前提

- 1)カーボンニュートラル達成のためには、早期の電気自動車(EV)への移行が必要
  - ▶所有者の構成比率が急速に変化するタイミングに備えて、車体課税のあり方を改革する必要性
- 2)自動車の脱炭素化への要請にどう応えるか
  - ▶走行距離/台あたりのCO<sub>2</sub>排出量では、ガソリン車>ハイブリッド車(HV)>EVであることは明らか
  - ▶取得、保有、走行の各段階で、脱炭素化へのインセンティブをかけるべき。現状では、各段階で下記のインセンティブが付与されている。

取得段階：環境性能割

保有段階：グリーン化特例(自動車税)、エコカー減税(自動車重量税)

走行段階：揮発油税、軽油引取税

- ▶車体課税の役割としては、以上のインセンティブのあり方や、そもそも本則の課税ベースや税率が現状のままでよいか、脱炭素化の観点から見直す必要がある。

### 2. EVへの公正な課税

- 1) 現在、EVは様々な税制上の優遇を受けている(資料61枚目)。それが、①本格的な

普及前の段階であること、②走行時に CO<sub>2</sub>を排出しない車種であること、を考慮すれば、様々な優遇措置は正当化される。

▶具体的には下記の優遇がある。

- ① 自動車税／環境性能割・・・非課税
- ② 自動車税／種別割・・・排気量がないため、最低税率(25,000 円)で課税
- ③ 自動車税／グリーン化特例軽課・・・取得翌年分 75%(②と③の組み合わせで実質的には 25,000 円×0.25=6,500 円が税負担額)
- ④ 自動車税／グリーン化特例重課・・・重課なし
- ⑤ 自動車重量税／本則税率(2,500 円)・・・1.7t の日産「リーフ e+G」の場合、32,800 円が 20,000 円になる。
- ⑥ 自動車重量税／エコカー減税・・・新車登録時+初回車検時に免税

- 2) だが、それが本格的に普及する段階では、いつまでも現在と同様の優遇措置を維持することは正当化できなくなる。EV への課税根拠としては、道路損傷負担金としての根拠、財産課税としての根拠を上げることができる。

▶欧州では、電気自動車販売が急速な立ち上がりを見せており、本格的な普及の初期段階に入ったとみられる(資料 27 枚目)

- 3) ガソリン車、ハイブリッド車との課税の公平性上、EV に対する適切な車体課税上の課税ベースを見出し、いずれ本格的な課税を行うべき。

- 4) 他方、EV が現在優遇されている上記 1)の②の論拠は、EV が本格普及したとしてもなお残存する。したがって、EV への本格課税を導入する段階では、EV の②の論拠に対応する税制上の新たな設計を導入することが正当化される。具体的には、ドイツのように自動車税への CO<sub>2</sub>課税ベースの導入が考えられる。

▶ドイツの場合は、排気量課税ベースを残したまま、CO<sub>2</sub>排出量課税ベースを導入している。自動車税の税額は、排気量割の税額+CO<sub>2</sub>割の税額となっている(詳細は、諸富(2009)を参照)。

- 5) 【補論】課税の公平上の観点から単純に EV を課税強化するだけだと、EV の持っている環境上の価値が、保有段階課税上、適切に反映されなくなる。CO<sub>2</sub>課税ベースの導入は、この点への対処になる。

▶加えて、EV には次の社会的メリットがある。

- ① EV は「動く蓄電池」として災害対応の用途がある。
- ② 住宅太陽光パネル、蓄電池、車載蓄電池を組み合わせ、充放電を最適に制御することで、電力システムの安定化と、家庭部門のエネルギー自立に寄与。

### 3. HV への適切な課税

- 1)HV はすでに普及期に入っている。2020 年に新車販売台数の 34%超、保有台数の約 2 割を HV が占めるに至っている。このことから、もはや HV に特化した税制上の優遇措置が必要な時期は終了したとみてよいのではないかと(資料 59・60 枚目)。

- 2)HV は依然として燃費がガソリン車に比べて相対的に良いが、かつて(2012 年)と比べると現在(2022 年)は、燃費性能にバラつきがみられるようになっている。かつては、HV は明らかに燃費上、ガソリン車とは異なるグループを形成していたが、現在は、ガソリン車と HV の燃費性能が混在するようになっている(資料 66・67 枚目)。

- 3)HV への優遇措置は、自動車税の環境性能割に残っている(資料 61 枚目)。
- ▶具体的には、13 年経過車に対して行われる重課が適用されない。
  - ▶資料 66・67 枚目より、かつては重課を免除する理由であった燃費基準の大幅超過達成がみられなくなった今、HV に対する重課免除を継続する根拠は失われたと判断できる。
- 4)環境性能割における税率区分の改革の必要性(とくに HV との関連において)
- ▶資料 45・46 は一般的に、HV がガソリン車よりも燃費性能が良いことを示しているが、どちらもその分布には、かなりのバラつきがみられる。
  - ▶現在の環境性能割の税率適用は、ガソリン車を税率 1~3%で課税対象とする一方、HV と EV は非課税とする、という考え方に基づいているようにみえる。
  - ▶しかし、燃費性能でガソリン車と HV が混在するようになったこと、税率 1%と 2%の幅が狭く、その他のカテゴリーにとって、十分な燃費性能改善へのインセンティブが与えられる税率構造にはなっていない、という課題もある。
  - ▶自動車についても脱炭素化が求められる新しい段階に入ったことから、環境性能割の税率構造についても手直しされるべきではないか。
- 5)環境性能割の税率構造は、次のように手直ししてはどうか。
- ▶HV は、十分普及し始めていることや、燃費性能のバラつきなどの特徴から、もはや非課税とする根拠は失われたのではないか。
  - ▶これに対して、EV をはじめとする次世代車は CO<sub>2</sub>を排出しないこと、まだ普及段階に至っていないことから、依然として非課税対象とすることが望ましいように思われる。
  - ▶以上の論拠から、以下のように HV はガソリン車と同じカテゴリーとしてとらえ、CO<sub>2</sub>を排出しない EV など次世代車と区別したうえで、前者は課税対象、後者は非課税対象とすべきではないか。これは、自動車税のグリーン化特例軽減の対象として EV のみが対象として絞り込まれていることに対応する。以上を踏まえ、環境性能割の税率は例えば、次のような税率構造が考えられる。
- ① 次世代車・・・非課税
  - ② 燃費基準 150%以上達成車・・・1%
  - ③ 燃費基準 100%以上達成、150%未満達成車・・・2%
  - ④ 燃費基準未達成車・・・3%
- ▶燃費性能の向上インセンティブを働かせるため、そして税収を確保するため、燃費基準の改定に合わせて非課税対象、税率構造はつねに見直され、強化されるべき。

#### [参考文献]

諸富徹「低炭素社会と自動車関連税のあり方—EU およびドイツの動向を中心に」『地方財政』2009年12月号(第48巻・第12号), pp.4-13.

# 地方分権時代にふさわしい地方税制の あり方に関する調査研究会 (令和4年度第1回(車体課税))

## 目次

論点メモ	1
概要資料等	2
(1) 車体課税の概要	3
(2) 車体課税の近年の改正経緯	16
(3) 自動車産業をめぐる状況	22
(4) 令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WG開催状況	29
「2050カーボンニュートラル」目標への貢献	34
(1) 環境政策と自動車税制との関係	36
(2) 環境性能割の環境インセンティブのあり方	41
(3) 環境性能割を補完する制度としてのグリーン化特例のあり方	47
住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保	49
(1) インフラ更新・老朽化対策と新たな財政需要	54
(2) 車両の電動化の進展と車体課税に係る税収の確保	58
(3) 自動車関係諸税体系の簡素化に関する要望と税負担のあり方等	68

- 「2050カーボンニュートラル」目標への貢献
  - ・ 環境政策と自動車税制との関係
  - ・ 環境性能割の環境インセンティブのあり方
  - ・ 環境性能割を補完する制度としてのグリーン化特例のあり方
  
- 住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保
  - ・ インフラ更新・老朽化対策と新たな財政需要
  - ・ 車両の電動化の進展と車体課税に係る税収の確保
  - ・ 自動車関係諸税体系の簡素化に関する要望と税負担のあり方等

注 本資料中、電動車に係る記述の簡素化のため、次のとおり表記しているものがある。  
(EV：電気自動車、FCV：燃料電池自動車、PHV：プラグインハイブリッド自動車、HV：ハイブリッド自動車)

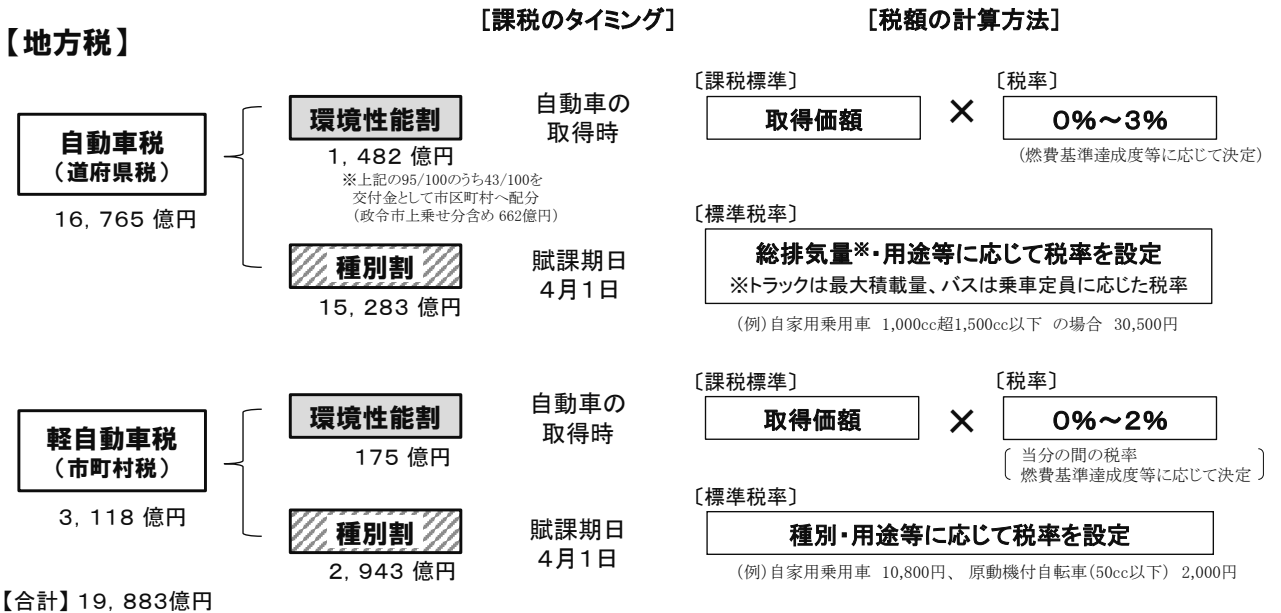
1

## 概要資料等

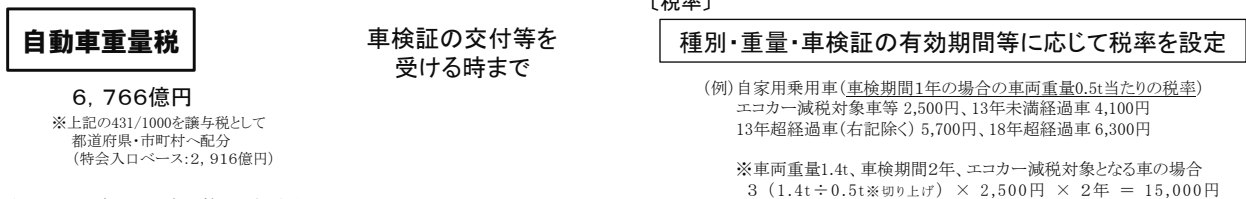
2

## (1) 車体課税の概要

### 車体課税(地方税)の概要



### 【参考】国税

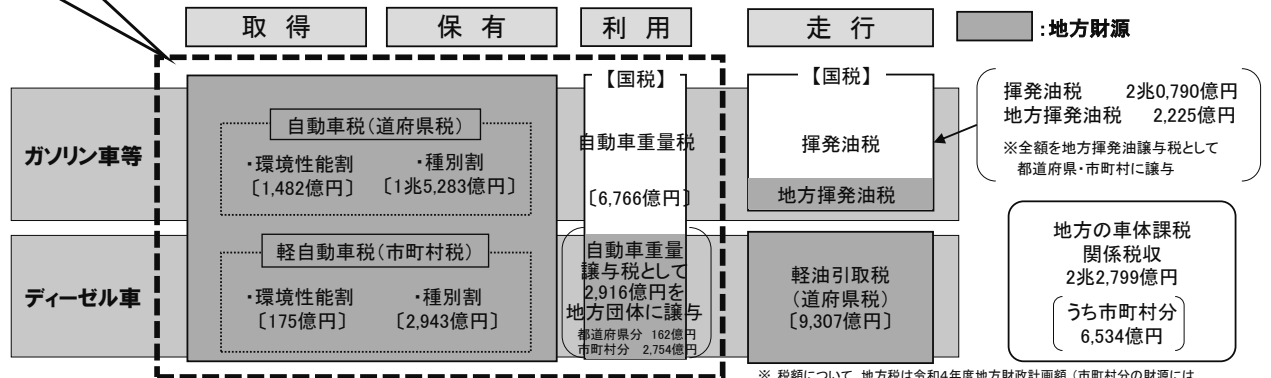


(注) 税収は、令和4年度予算・地方財政計画による。

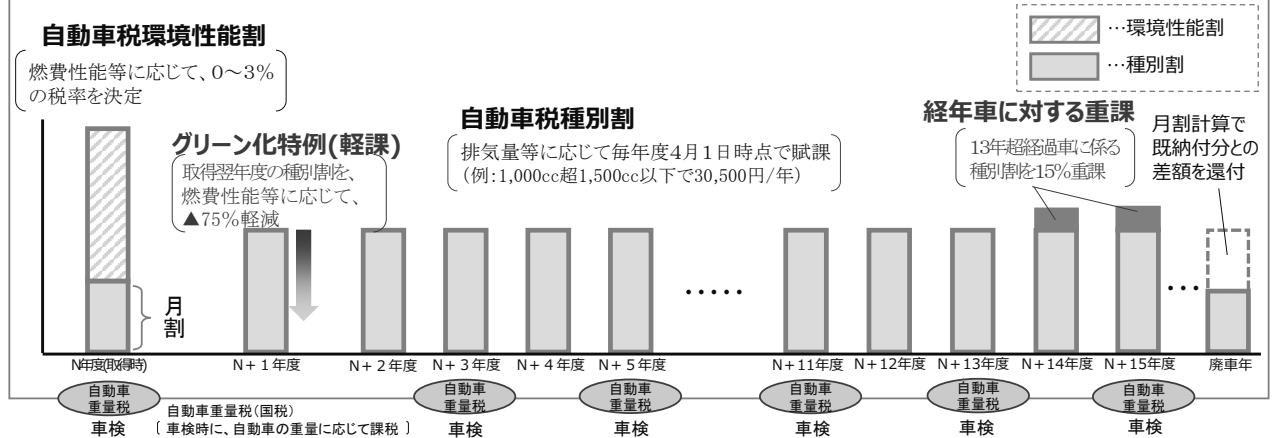
# 車体課税(地方税)の課税イメージ

## 車体課税

車体課税はその多くが地方財源(車体課税2.7兆円のうち2.3兆円が地方財源)。



## 〔自家用乗用車に係る課税のイメージ〕



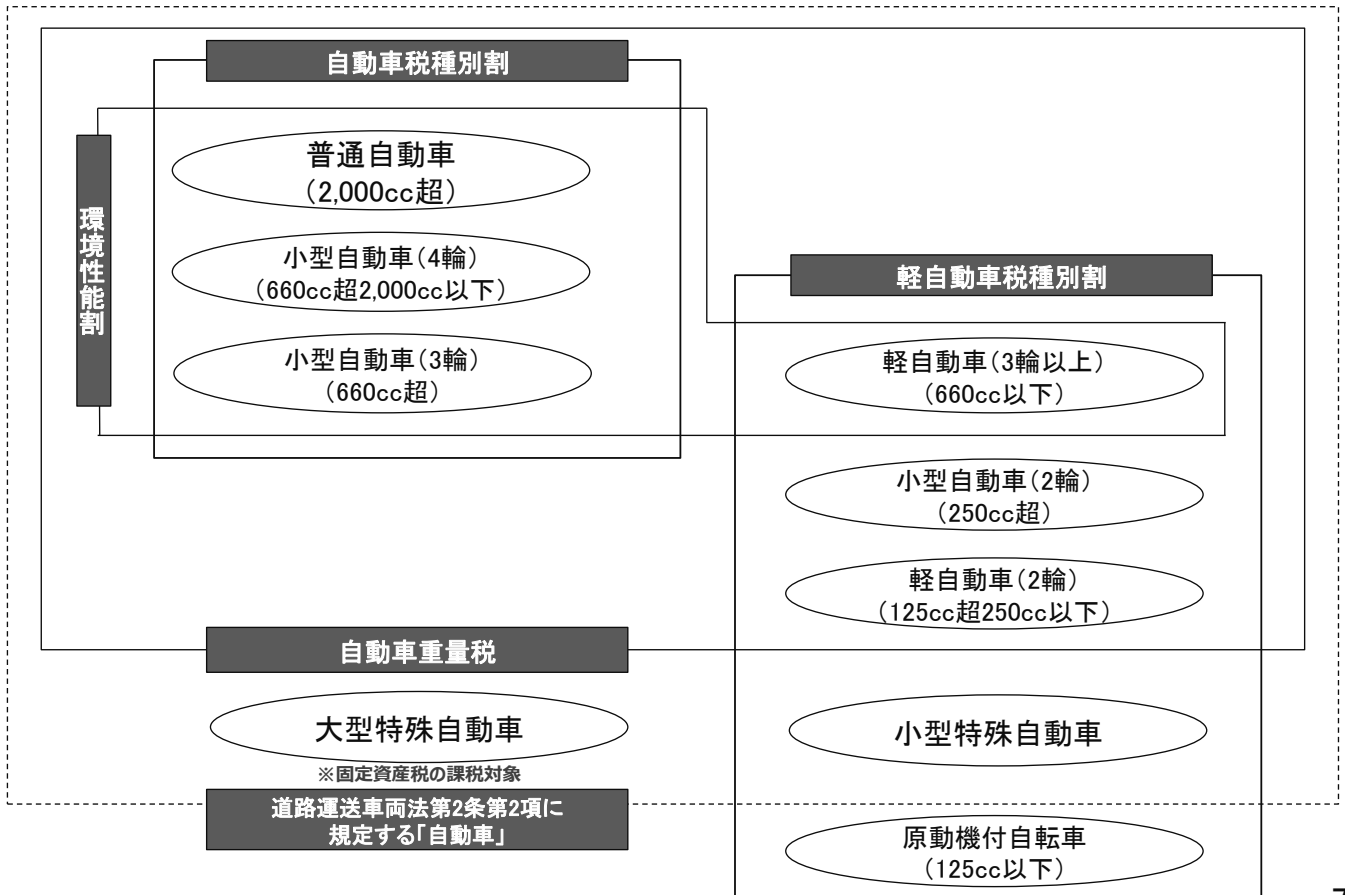
5

# 車体課税の概要

税目	税の性格・経緯等	税率等	税収(億円) 令和4年度 地財・予算ベース
自動車取得税 (R1.9で廃止)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設。</li> <li>平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「自動車の取得価額」を課税標準とし、</li> <li>・自家用車 取得価額の3%</li> <li>・営業用及び軽自動車 " 2%</li> </ul>	-
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10から導入)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格。</li> <li>環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、</li> <li>・燃費基準値達成度等に応じて0~3% (軽自動車、営業用は0~2%)</li> </ul>	1,657
自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車に対し、その所有の事実に応じた担税力を見出し、その所有者に課する普通税。</li> <li>道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つもので、財産税的な性格のほか道路損傷負担金的な性格を持つ。</li> </ul>	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用 36,000円 (39,500円)</li> <li>※ ( ) 内は~R1.9の税率</li> <li>・営業用 9,500円</li> </ul>	15,283
軽自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> <li>軽自動車等の所有に担税力を見出して課する財産税的性格を有する税で、軽自動車等が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格も併せ有する。</li> <li>軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、軽自動車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。</li> </ul>	(例) 軽乗用車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用 10,800円</li> <li>・営業用 6,900円</li> </ul>	2,943
国 税 自動車重量税	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検等によって自動車の運行が可能になるとして権利創設税的性格がある。また、車両重量を課税の指標としていることから道路損傷負担金的性格がある。</li> </ul>	(例) 乗用車 車両重量0.5t/年につき <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用 4,100円</li> <li>・営業用 2,600円</li> <li>(本則税率: いずれも2,500円)</li> </ul>	6,766  { 国分 3,850 地方譲与分 2,916 }

※ 地方財源: 2.3兆円(車体課税の税収2.7兆円) 6

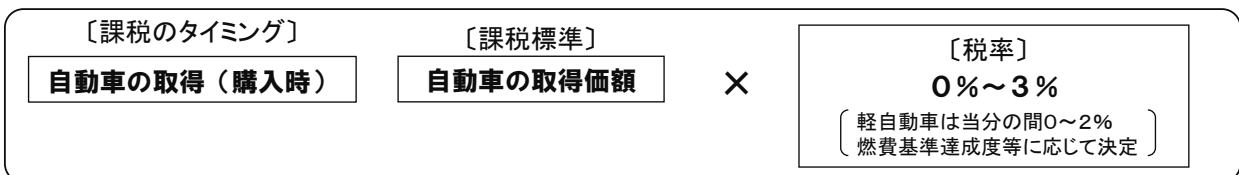
## 車体課税の関係図



7

## 自動車税・軽自動車税環境性能割の概要

### ○環境性能割の概要



### ○自家用乗用車の税率（令和3、4年度）

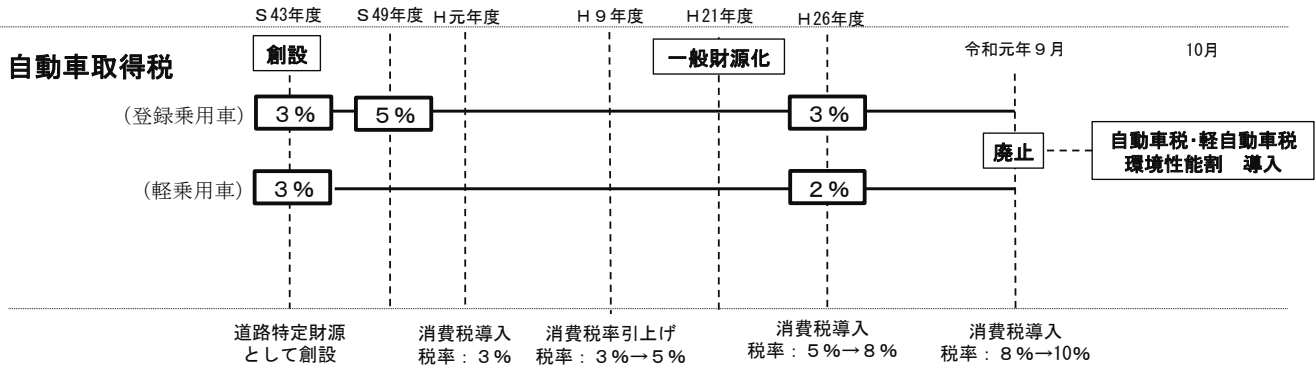
	区 分		税率	
	排ガス要件	燃費要件	登録車	軽自動車
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車（H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成） プラグインハイブリッド車			非課税	非課税
ガソリン車 ハイブリッド車 LPG車	★★★★※	2030年度基準85%達成		
		2030年度基準75%達成	1%	
クリーンディーゼル車	H30規制適合又は H21規制適合	2030年度基準60%達成	2%	1%
上記以外 又は 2020年度基準未達成車			3%	2%

- ※ ★★★★★: 平成30年排出ガス基準50%低減達成又は平成17年排出ガス基準75%低減達成。
- ※ プラグインハイブリッド車、LPG車及びクリーンディーゼル車は登録車に限る。
- ※ クリーンディーゼル車については2年間の激変緩和措置を講じ、令和5年度より上記表により課税。  
(令和3年度は全て非課税、令和4年度は税率3%該当車両のみ課税)
- ※ 当分の間措置として、軽自動車については税率が0～2%に軽減されている。

8

## 自動車取得税・環境性能割の経緯

- 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設された。
- 消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。
- 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。
- 環境性能割は、自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有している。そして、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。



9

## 自動車税・軽自動車税種別割の概要

項目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	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	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日	4月1日	4月1日
5. 税率	<p>&lt;標準税率&gt; 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) 36,000円</p> <p>&lt;制限税率&gt; 標準税率の1.5倍</p> <p>【税率の特例】 ○グリーン化特例(平成13年度創設) 環境性能の優れた自動車の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする措置</p>	<p>&lt;標準税率&gt; 軽自動車等の種別、排気量等ごとに設定 【例】軽自動車(四輪以上のもの)のうち、自家用乗用車 10,800円 ・原動機付自転車のうち、二輪で総排気量が50cc以下のもの 2,000円</p> <p>&lt;制限税率&gt; 標準税率の1.5倍</p> <p>【税率の特例】 ○経年車重課(平成26年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、最初の新規検査から一定年数を経過した軽自動車の税率を重くする措置 ○グリーン化特例(軽課)(平成27年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、環境性能の優れた軽自動車の税率を軽減する措置</p>
6. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。	4月中において、市区町村の条例で定める。
7. 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)	普通徴収
8. 税収	1兆5,283億円(令和4年度地方財政計画額)	2,943億円(令和4年度地方財政計画額)

10

自動車税種別割の税率表(主なもの※)

区 分	標準税率		
	営業用	自家用	
1,000cc以下	7,500円	25,000円 (29,500円)	
1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	30,500円 (34,500円)	
1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	36,000円 (39,500円)	
2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	43,500円 (45,000円)	
2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	50,000円 (51,000円)	
3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	57,000円 (58,000円)	
3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	65,500円 (66,500円)	
4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	75,500円 (76,500円)	
4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	87,000円 (88,000円)	
6,000cc超	40,700円	110,000円 (111,000円)	
乗用車 総排気量	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円	11,500円
	2t超 3t以下	12,000円	16,000円
	3t超 4t以下	15,000円	20,500円
	4t超 5t以下	18,500円	25,500円
	5t超 6t以下	22,000円	30,000円
	6t超 7t以下	25,500円	35,000円
	7t超 8t以下	29,500円	40,500円
8t超(加算額)	4,700円	6,300円	
トラック 最大積載量	一般乗合用	一般乗合用以外	
	30人以下	26,500円	33,000円
	30人超 40人以下	32,000円	41,000円
	40人超 50人以下	38,000円	49,000円
	50人超 60人以下	44,000円	57,000円
	60人超 70人以下	50,500円	65,500円
	70人超 80人以下	57,000円	74,000円
	80人超	64,000円	83,000円
バス 乗車定員	12,000円	26,500円	33,000円
	14,500円	32,000円	41,000円
	17,500円	38,000円	49,000円
	20,000円	44,000円	57,000円
	22,500円	50,500円	65,500円
	25,500円	57,000円	74,000円
	29,000円	64,000円	83,000円

※上記の他、けん引車、被けん引車、三輪の小型自動車といった区分がある。

(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) 電気自動車である自動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。

(注3) 乗用車のうち、()内の税率は、令和元年9月以前に初回新規登録を受けたものに係る旧税率。

軽自動車税種別割の税率表

区 分	標準税率		
	自家用	営業用	
四輪等 軽自動車 <660cc以下> 及び 小型特殊 自動車	四輪以上のもの 乗用のもの	10,800円(7,200円)	6,900円(5,500円)
	貨物用のもの	5,000円(4,000円)	3,800円(3,000円)
二輪等(ミニカーを含む) 原動機付自転車	三輪のもの	3,900円(3,100円)	
	二輪の小型自動車<250cc超>	6,000円	
二輪の軽自動車(側車を含む) <125cc超250cc以下>	ミニカー(三輪以上のもので、 総排気量20cc超のもの)	3,700円	
	二輪のうち次に該当するもの ・総排気量90cc超 125cc以下 ・定格出力0.8kW超 1.0kW以下	2,400円	
	二輪のうち次に該当するもの ・総排気量50cc超 90cc以下 ・定格出力0.6kW超 0.8kW以下	2,000円	
	総排気量50cc以下 若しくは 定格出力0.6kW以下のもの (ミニカーを除く)	2,000円	

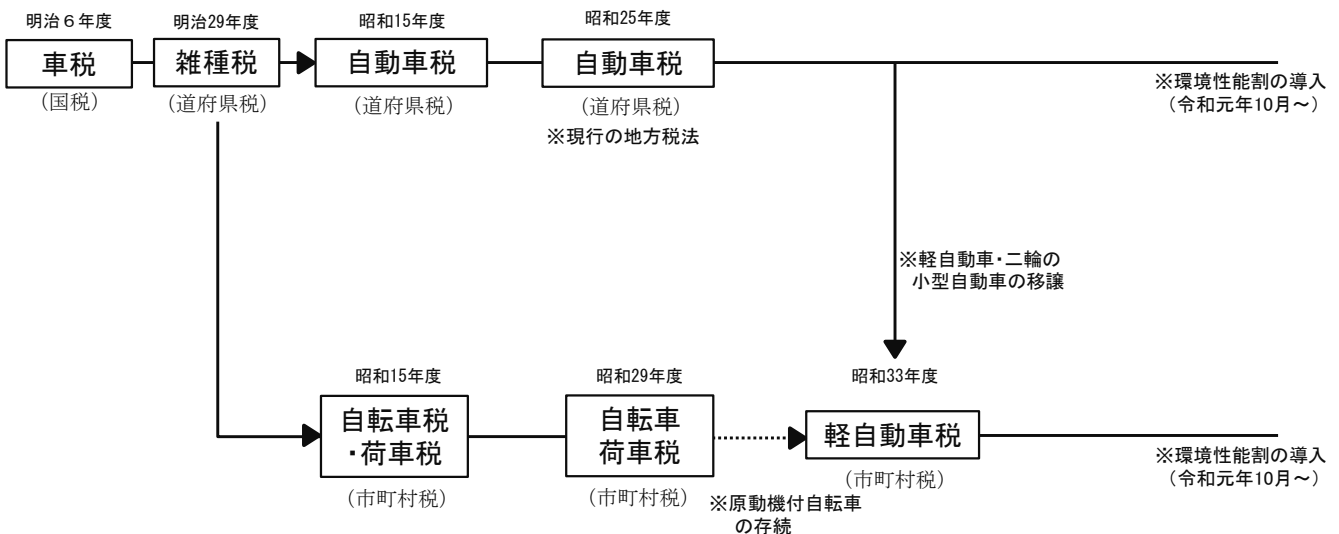
(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する軽自動車  
自家用：営業用の軽自動車以外のすべての軽自動車

(注2) 平成27年3月31日以前に初めて車両番号の指定を受けた三輪以上の軽自動車については、()内の標準税率が適用される。

11

## 自動車税・軽自動車税種別割の経緯

- 自動車税・軽自動車税種別割は「財産税的性格」及び「道路損傷負担金的性格」をあわせ持つ税であり、総排気量や最大積載量等に応じて課税。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。
- 軽自動車税は、自転車や荷車に対する税として創設された経緯あり。



12

# 自動車税(種別割)の税率の推移

【家用】		※1		※2		※3		※4		H14	R1 <sup>※</sup>			
区分	S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1			
小型自動車	1.0ℓ以下			12,000	18,000		23,500		25,500	29,500	29,500	25,000		
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	4,500	7,200	16,000	14,000	21,000	27,500	30,000	34,500	34,500	30,500	30,500		
	1.5ℓ超2.0ℓ以下			16,000	24,000		31,500		34,500	39,500	39,500	36,000		
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下			軸距 3.048m 以下 36,000	軸距 3.048m 以下 54,000	軸距 3.048m 以下 70,000	71,000	81,500	45,000	51,000	43,500			
	2.5ℓ超3.0ℓ以下											58,000	57,000	
	3.0ℓ超3.5ℓ以下			軸距 3.048m 超 60,000	軸距 3.048m 超 90,000	軸距 3.048m 超 117,000	77,000	88,500	66,500	65,500				
	3.5ℓ超4.0ℓ以下	15,000	30,000								76,500	75,500		
	4.0ℓ超4.5ℓ以下										88,000	87,000		
	4.5ℓ超6.0ℓ以下										129,000	148,500	111,000	110,000
	6.0ℓ超										22,000	25,500	8,000~ 40,500	
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	15,000			20,000								

(注) H13まで、4t超5t以下のトラックのみ税率を法定(営業用も同様)

【営業用】		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1					
小型自動車	1.0ℓ以下				6,000	6,000		7,000		7,000	7,500	7,500							
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	3,000	4,200	8,000	7,000	7,000		8,000		8,000	8,500	8,500							
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				8,000	8,000		9,000		9,000	9,500	9,500							
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下			軸距 3.048m 以下 15,000	軸距 3.048m 以下 22,500	軸距 3.048m 以下 26,000	24,000	25,000	13,800	15,700	17,900	20,500							
	2.5ℓ超3.0ℓ以下														軸距 3.048m 超 30,000	軸距 3.048m 超 45,000	軸距 3.048m 超 52,000	26,000	27,500
	3.0ℓ超3.5ℓ以下			10,000	14,000	52,000	54,500	40,700											
	3.5ℓ超4.0ℓ以下								5,000	5,000	6,000	6,000							
	4.0ℓ超4.5ℓ以下												17,500	17,500					
	4.5ℓ超6.0ℓ以下																		
	6.0ℓ超																		
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	14,000																

※令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた家用乗用車から適用することとし、令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた家用乗用車については、旧税率を適用する。

- ※1 自動車税の税率について、高級乗用車(一定の軸距を有する自動車)を中心に引上げられた(昭和29年度地方税制改正詳解)。
- ※2 小型自動車について、総排気量により税率を区分し、車種間の税負担の均衡を図るために税率を改正した。総排気量を基準として税率を細分化することが、最も価格性能等の差異を表し、税負担の公平に適すると趣旨に基づくものと考えられたものであった(昭和37年度地方税制改正詳解)。
- ※3 普通乗用車の税率区分に用いられる軸距については、これまで同様の区分を用いた物品税で既に廃止されており、また、道路運送車両法において軸距が自動車の区分としての基準に用いられていないこと、普通乗用車の多様化にもなつて総排気量がエンジン性能ひいては全体としての自動車の性能をより正確に反映するものであること、自動車登録ファイルをもとに行われている自動車税の課税実務にとってはその登録事項とされている総排気量を基準として課税する方がその課税事務について合理化が図られること等、普通乗用車について軸距をその基準とする理由が乏しい状況にあることを考慮し、区分を軸距から総排気量に変更することとして、税負担の合理化、課税事務の簡素化を図った(昭和54年度地方税制改正詳解)。
- ※4 自動車税の税率構造をみると、小型自動車と普通自動車で、その格差が著しく高いものとなっていたことから、その税率構造がよりなだらかなものとなるよう、普通自動車に係る税率について税率の見直しがなされた(平成元年度地方税制改正詳解)。

## グリーン化特例の概要

○ 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税種別割・軽自動車税種別割の税率を燃費性能等に応じて軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

【経緯】	内容
平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設(以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)
平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設(適用は平成28年度から) 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設
令和元年度	グリーン化特例(軽課)の対象を、電気自動車等に重点化(消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長)
令和3年度	グリーン化特例(軽課)の対象からクリーンディーゼル車(構造要件)を除外

(家用乗用車)

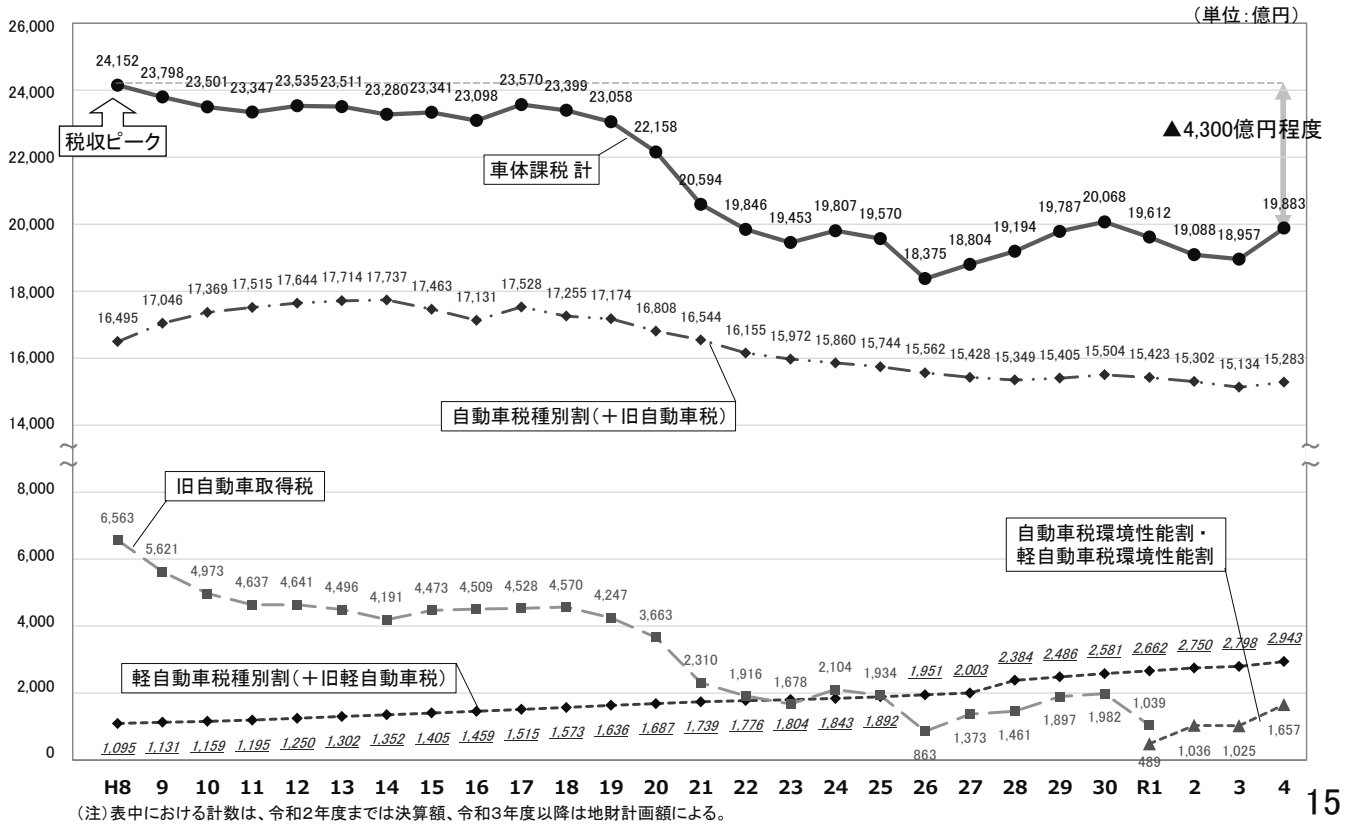
自動車税	特例割合	対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
	15%重課	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車
	20%重課	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗用バス及び被けん引車を除く

## 車体課税(地方税)の税収推移

- 車体課税(地方税)に係る税収は、平成8年度をピークに減少傾向。
- この間(H8→R4)、登録車販売台数の漸減や、旧自動車取得税におけるエコカー減税の創設(H21)及び税率引下げ(H26)、自動車税種別割の恒久減税(R1)等の影響により、▲4,300億円程度の大減となっている。



## (2) 車体課税の近年の改正経緯

## 車体課税(地方)における近年の主な改正状況

改正年度	主な改正内容
平成13年度改正	○自動車税におけるグリーン化税制(軽課・重課)の創設
平成21年度改正	○自動車取得税におけるエコカー減税の創設 ○自動車取得税における目的規定及び使途制限規定の削除(道路特定財源の一般財源化)
平成25年度改正	●消費税率10%引上げ時における自動車取得税廃止及び自動車税環境性能割創設の方針を税制改正大綱へ明記
平成26年度改正  消費税率8%への引上げ(H26.4~)	○自動車取得税における税率引下げ(消費税率8%段階)[5%→3%等] ○自動車取得税におけるエコカー減税の拡充 ○自動車税におけるグリーン化特例の2年延長(基準切替、重点化、拡充、重課割合引上げ) ○軽自動車税における税率引上げ、重課導入(軽三・四輪)
平成27年度改正  消費税率10%への引上げ延期(H27.10→H29.4)	○軽自動車税におけるグリーン化特例(軽課)の導入 ○二輪車に係る軽自動車税の標準税率引上げの1年延期
平成28年度改正  消費税率10%への引上げ再延期(H29.4→H31.10)	○自動車取得税の消費税率10%引上げ時(H29.4.1)における廃止の法制化 } 消費税率10%への引上げ再延期に併せて、延期 ○自動車税・軽自動車税における環境性能割の創設(H29.4.1)の法制化 } ●自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行う方針を税制改正大綱へ明記
平成31年度改正 (令和元年度改正)  消費税率10%への引上げ(R1.10)	○自動車税の税率引下げ(恒久減税) ○地方税財源の確保 ・グリーン化特例・軽課(自動車税・軽自動車税) ・エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税) ・環境性能割(自動車税) ・都道府県自動車重量譲与税制度の創設 ・揮発油税から地方揮発油税への税源移譲 ○環境性能割の臨時的軽減 ※新型コロナウイルス緊急経済対策及び令和3年度税制改正により期限延長(～R3.12.31) } 対象の重点化 基準の見直し等

17

## 地方道路特定財源※の一般財源化(平成21年度改正)

※ 軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税

論 点	現行制度の概要	一般財源化の内容
税の性格	○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路のための目的税として課税 (国税である地方道路税も道路のための目的税として課税)	○ 目的税から普通税に移行
使途制限	○ 軽油引取税・自動車取得税は、「道路に関する費用に充てる」ものと使途を制限 ○ 地方道路譲与税・石油ガス譲与税・自動車重量譲与税は、「道路に関する費用に充てる」ものと使途を制限	○ 使途制限を廃止 ※ 地方道路譲与税は地方揮発油譲与税に名称を変更
課税の根拠・趣旨	○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路に関する費用に充てるため課税(受益者負担金・道路損傷負担金的性格) ○ 地方道路税は、地方の道路に関する費用に充てる財源を譲与するため課税	○ 道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに環境への配慮の必要性を考慮
税率水準	○ 主として地方の道路整備の必要性、状況を勘案して、本則税率に暫定上乘せ (消費抑制、環境保全等も勘案)	○ 地球温暖化問題への国際的な取組み ○ 地方の道路整備の必要性 ○ 国・地方の厳しい財政状況 ⇒ 現行の税率水準を維持
交付・譲与の基準	○ 道路に関する需要に応じて配分 ※ 道路の延長、面積を基準に交付・譲与 (軽油引取税については、道路の面積を基準)	○ 道路等の行政サービスの供給に応じて配分 ⇒ 現行の基準を維持
免税制度 (軽油引取税)	○ 道路使用に直接関連しないと認められるものについて課税を免除(地方税法本則)	○ 全ての使用が課税対象となるのが原則 ○ 当面は存続する方向で検討(原則として附則に移行)

18

## 車体課税の見直し(令和元年度改正)

- 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。これにより、税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、最終的な結論を得たところである。
- 恒久減税による地方税の減収については、エコカー減税等の見直しや国税から地方税への税源移譲により、これに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

### 保有課税の恒久減税

#### ○ 自動車税種別割の税率引下げ(恒久減税)

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ 令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)から引下げ。
- ・ 軽自動車税種別割の税率は、変更しない。

#### ○ 地方税財源の確保

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ グリーン化特例・軽課(自動車税種別割・軽自動車税種別割)
  - ・ エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)
  - ・ 環境性能割(自動車税)
- } 対象の重点化、  
基準の見直し 等
- ・ 都道府県自動車重量譲与税制度の創設(自動車重量税の譲与割合の引上げ)
  - ・ 揮発油税から地方揮発油税への税源移譲

### 環境性能割の臨時的軽減

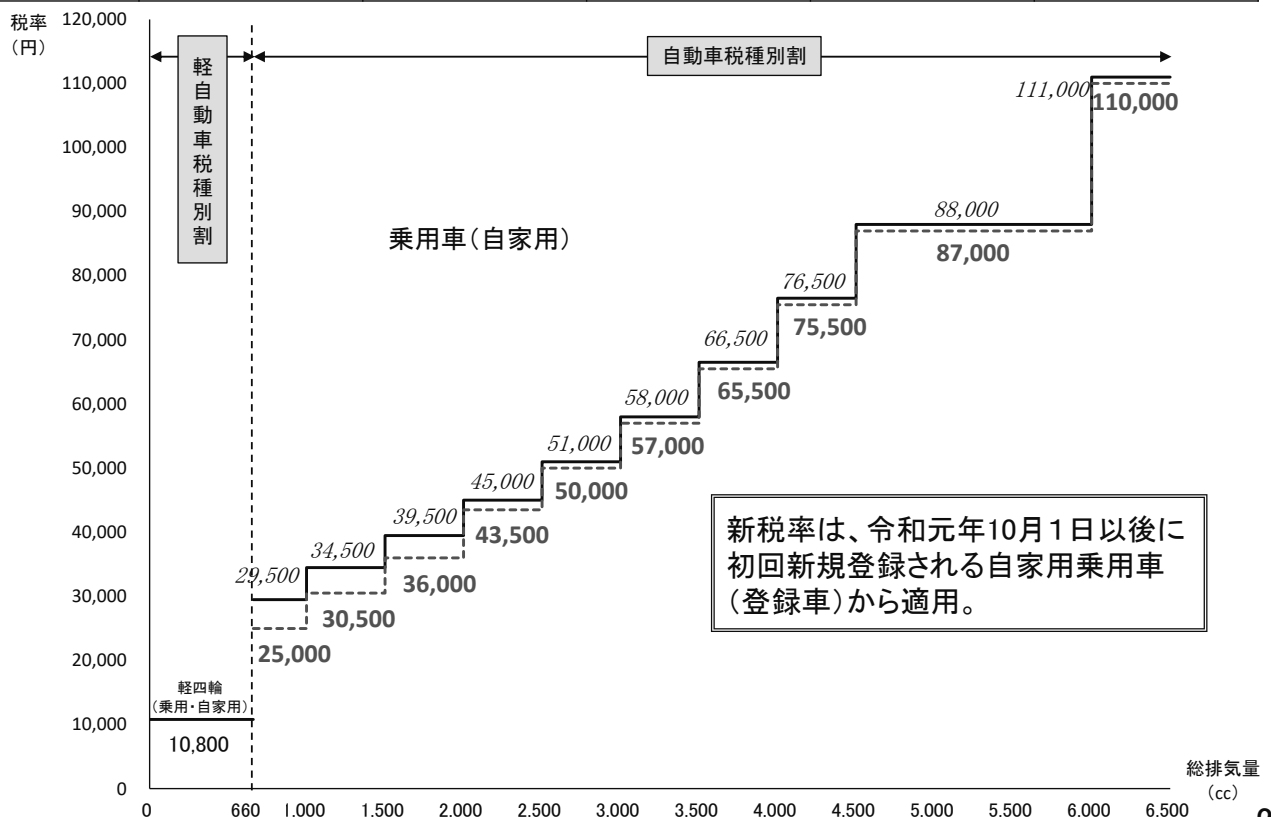
500億円程度(令和元、2年度の合計)

- ① 消費税率引上げに伴う対応として、令和元年10月1日から令和2年9月30日までの間に取得した自家用乗用車(登録車及び軽自動車)について、環境性能割の税率を1%分軽減する。(例:税率3%→税率2% 等)
- ② ①による地方税の減収については、地方特例交付金により、全額国費で補填する。

19

## 自動車税種別割の税率引下げ(令和元年度改正)

税率区分	~1,000cc以下	1,000cc超1,500cc以下	1,500cc超2,000cc以下	2,000cc超2,500cc以下	2,500cc超~
引下げ幅	▲4,500円	▲4,000円	▲3,500円	▲1,500円	▲1,000円



20

## 車体課税に係る近年の議論の状況（「令和3年度与党税制改正大綱」のポイント等）

### 第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

（令和2年12月10日  
自由民主党・公明党）

#### 3. グリーン社会の実現（2）車体課税

- 自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。（略）この大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。
- 税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方でわが国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。
- 自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くとともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で2年間延長する。また、次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、更なる重点化を引き続き検討する。
- 今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な収支中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。
- また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、新たに燃費基準の対象となった電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について検討し、結論を得る。

#### 第三 検討事項

- 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

令和4年度与党税制改正大綱において、上記第一については「令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。」とされ、第三については同一の内容とされている。

21

## (3) 自動車産業をめぐる状況

# カーボンニュートラルに関する内閣総理大臣演説

【第203回国会における菅内閣総理大臣所信表明演説（令和2年10月26日）（抄）】

## 三 グリーン社会の実現

菅政権では、成長戦略の柱に経済と環境の好循環を掲げて、グリーン社会の実現に最大限注力してまいります。  
我が国は、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。

【第204回国会における菅内閣総理大臣施政方針演説（令和3年1月18日）（抄）】

### （グリーン社会の実現）

2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるものです。まずは、政府が環境投資で大胆な一歩を踏み出します。

過去に例のない2兆円の基金を創設し、過去最高水準の最大10%の税額控除を行います。次世代太陽光発電、低コストの蓄電池、カーボンリサイクルなど、野心的イノベーションに挑戦する企業を、腰を据えて支援することで、最先端技術の開発・実用化を加速させます。水素や、洋上風力など再生可能エネルギーを思い切った拡充し、送電線を増強します。デジタル技術によりダム発電を効率的に行います。安全最優先で原子力政策を進め、安定的なエネルギー供給を確立します。2035年までに、新車販売で電動車100%を実現いたします。

成長につながるカーボンプライシングにも取り組んでまいります。先行的な脱炭素地域を創出するなど、脱炭素に向けたあらゆる主体の取組の裾野を広げていきます。CO2吸収サイクルの早い森づくりを進めます。

世界的な流れを力に、民間企業に眠る240兆円の現預金、更には3,000兆円とも言われる海外の環境投資を呼び込みます。そのための金融市場の枠組みもつくります。グリーン成長戦略を実現することで、2050年には年額190兆円の経済効果と大きな雇用創出が見込まれます。

世界に先駆けて、脱炭素社会を実現してまいります。

【第208回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説（令和4年1月17日）（抄）】

## 四 気候変動問題への対応社会の実現

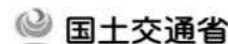
2030年度46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標実現に向け、単に、エネルギー供給構造の変革だけでなく、産業構造、国民の暮らし、そして地域の在り方全般にわたる、経済社会全体の大変革に取り組みます。

どのような分野で、いつまでに、どういう仕掛けで、どれくらいの投資を引き出すのか。経済社会変革の道筋を、クリーンエネルギー戦略として取りまとめ、お示しします。

送配電インフラ、蓄電池、再エネはじめ水素・アンモニア、革新原子力、核融合など非炭素電源。需要側や、地域における脱炭素化、ライフスタイルの転換。資金調達の在り方。カーボンプライシング。多くの論点に方向性を見出していきます。

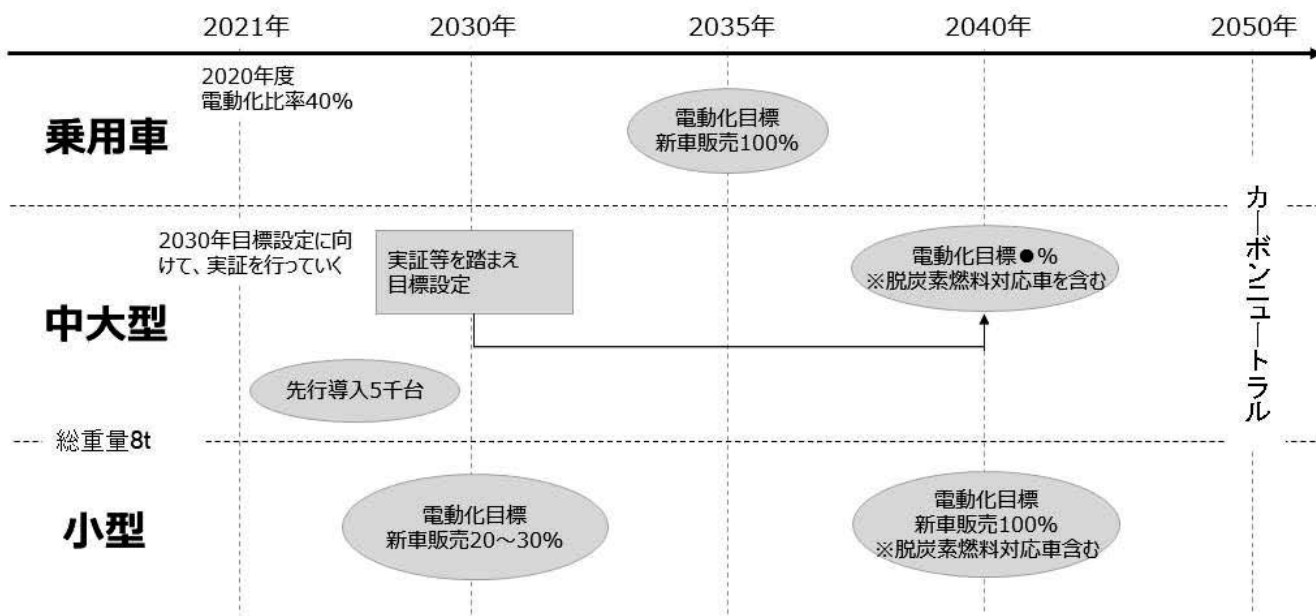
23

## グリーン成長戦略における電動化目標



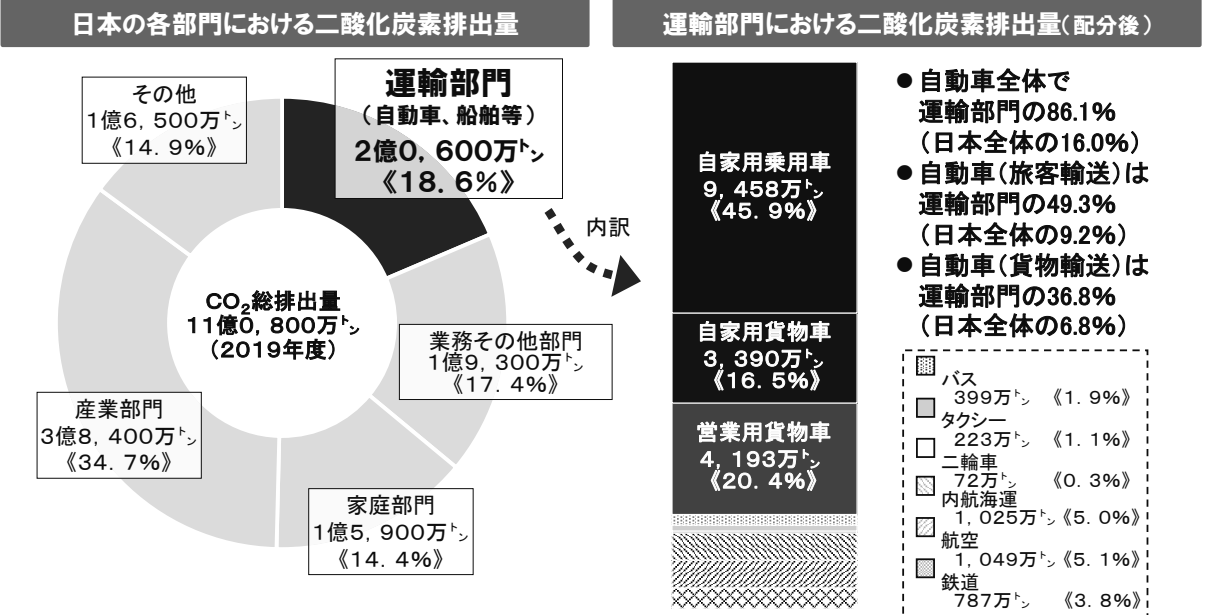
### グリーン成長戦略本文

- ✓ 乗用車： **2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%**を実現できるよう、包括的な措置を講じる。
- ✓ 商用車(8t超)： 貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、**2020年代に5,000台の先行導入を目指す**とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、**2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定**する。
- ✓ 商用車(8t以下)： **2030年までに、新車販売で電動車20～30%。2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%**を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。



24

○ 日本の二酸化炭素排出量(2019年度)のうち、**運輸部門からの排出量は18.6%**。  
 ○ 自動車全体では、**運輸部門のうち86.1%（日本全体の16.0%）**を排出。



出典:「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2019年度)確報値」(2021)

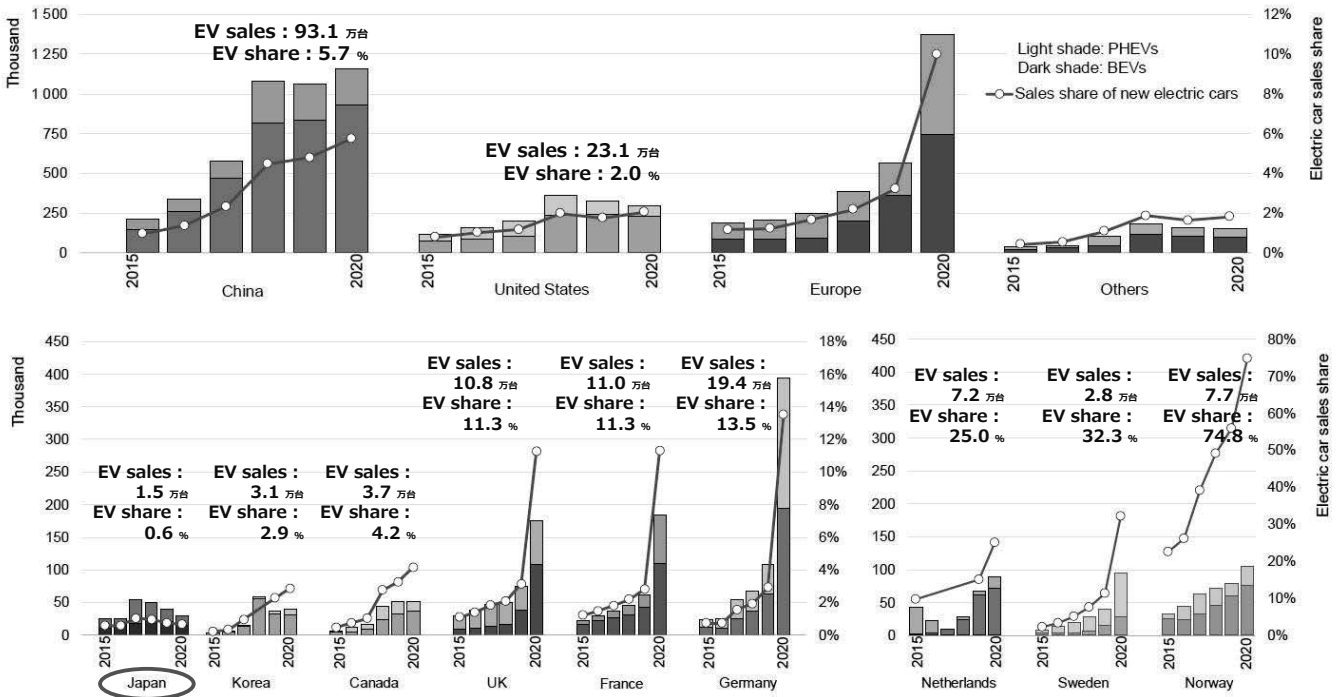
各国の電動化目標

	市場規模	ガソリン車	EV・PHEV・FCV
英国	270万台	2030年販売禁止 ※HV/PHEVは2035年販売禁止	2030年販売目標 EV:50~70%
フランス	280万台	2040年販売禁止	2028年ストック台数目標 EV:300万台 PHEV:180万台
中国	2580万台	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化(ハイブリッド50%、EV・PHEV・FCV50%)発表	2025年販売目標 EV・PHEV・FCV:20%
ドイツ	400万台	国の目標はなし ※連邦参議院：2030年販売禁止を決議(法的拘束力無し)	2030年ストック台数目標 EV:1500万台
EU	1400万台	2035年販売禁止 ※実質PHEV/HV含む内燃機関廃止(欧州委員会提言)	2035年販売目標 EV・FCV:100% (欧州委員会提言)
米国	1750万台	国の目標はなし ※カリフォルニア州知事：2035年EV・FCV100% ニューヨーク州知事：2035年EV/FCV100%	2030年販売目標 EV・PHEV・FCV:50%
日本	430万台	2035年 電動車100% (EV/PHEV/FCV/HV)	2030年販売目標 EV・PHEV:20~30%、FCV:~3%

【出典】第4回モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会(経産省、R4.4.25)

## 世界各国のEV・PHVの販売数と市場シェア

- 2020年のEV・PHV販売数は、欧州(約137万台)、中国(約116万台)、米国(約29.5万台)となっている。
- EUのCO2排出量規制の目標年であったこと、経済対策としての補助金制度等により欧州における販売台数が大幅増。

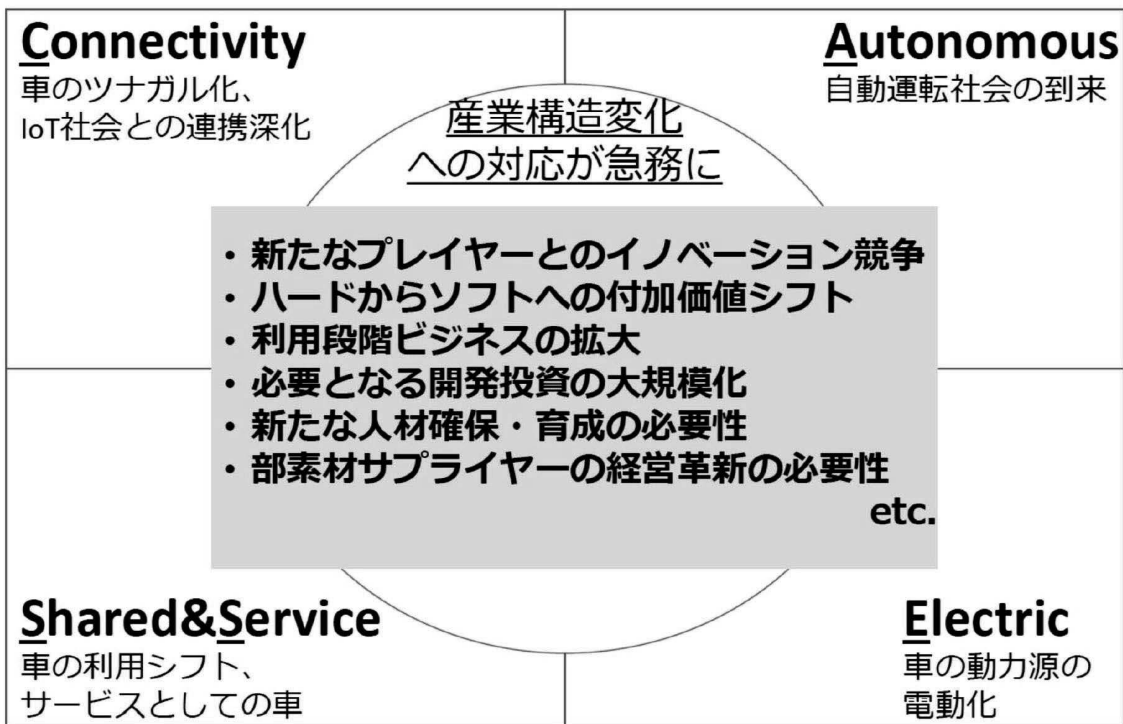


Notes: PHEV = plug-in hybrid electric vehicle; BEV = battery electric vehicle. The selected countries and regions are the largest EV markets and are ordered by size of the total car market in the upper half of the figure and by sales share of electric cars in the lower half. Regional EV registration data can be interactively explored via the Global EV Data Explorer. Sources: IEA analysis based on country submissions, complemented by ACEA (2021); CAAM (2020); EAFO (2021); EV Volumes (2021) and Marklines (2021).

【出典】IEA「Global EV Outlook 2021」を基に作成

27

## 自動車を取り巻く状況の変化(CASE)



(出典) 経済産業省「自動車新時代戦略会議」(第1回)資料(平成30年4月18日)

28

## (4) 令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WG開催状況

### 令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WGについて

#### 1. 趣旨・目的

(一財)自治総合センターの「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」にWGを設置し、令和3年度与党税制改正大綱や、政府におけるグリーン成長戦略の取組及び自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究する。

#### 2. 調査研究事項

- ① 2050年カーボンニュートラル目標の実現に向けた課税のあり方
- ② CASE等自動車業界の大変革に対応した課税のあり方を研究するために必要な事項

#### 3. 構成員 (※役職は開催時のもの。敬称略)

○座長 諸富 徹	京都大学大学院 地球環境学 教授
○委員 川勝 健志	京都府立大学 副学長、 公共政策学部 教授
藤岡 祐治	一橋大学大学院 法学研究科 准教授
鈴木 朋子	東京都 主税局 税制部 税制改正担当課長
足立 早苗	神奈川県 総務局 財政部 税制企画課長
満留 芳文	宮崎県 総務部 税務課長
川村 敬貴	青森市 税務部長
村上 浩世	総務省 都道府県税課 自動車税制企画室長

#### 4. 開催実績

第1回 9月21日(火)	① 車体課税の概要等について ② 車体課税について考えられる主な論点
第2回 10月1日(金)	① 車体課税のあり方について ② 自動車分野のカーボンニュートラルをめぐる最近の動向(国土交通省) ③ 東京都税制調査会における研究状況について(東京都)
第3回 10月8日(金)	○ 自動車税(種別割)における電気自動車・燃料電池自動車等に対する課税上の取扱い
第4回 10月20日(水)	○ これまでの議論の中間整理
第5回 2月3日(木)	① 電動車に対する課税上の取扱いについて ② 報告書(案)について

⇒ 報告書は、3月下旬に(一財)自治総合センターHPにおいて公表

環境性能割

種別割(グリーン化特例)

種別割(税率体系)

【政策インセンティブ機能の強化に資する税制・自動車税の性格からあるべき税制の検討】

- 多くの車両が税率の軽減を受けていることの妥当性 **論点1・2**

留意点:  
最新の燃費基準を税制に導入していないものの取扱い(小型貨物車2022年度基準、重量車2025年度基準)

<共通論点>

留意点:  
電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討結果も踏まえ、その達成度に応じた評価を検討【大綱記載事項】

- 次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、軽減対象について更なる重点化を検討【大綱記載事項】

※ 構造要件を更に重点化すべきか(対象の限定、特例率の見直し)

- 重課の適用除外の構造要件を重点化すべきか **論点2**

- 電気自動車等に対する適用税率を見直す必要があるか(現在、電気自動車に対しては最低税率、ハイブリッド車等に対しては総排気量に応じた税率で課税) **論点3**

当面の検討課題

【車体課税のあり方の検討】

<共通論点>

- 国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提としつつ、CASEに代表される大変革に直面する自動車業界の対応や環境整備に貢献する税制、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献する税制とするために、どのような課税のあり方が考えられるか【大綱記載事項】

- 技術革新や保有から利用への変化、環境性能の評価方法(LCA、CO2排出量基準など)の議論の動向等を踏まえ、新たな課税方法、課税指標を検討していく必要があるか

- インフラの維持管理等の財政需要について、今後新たに発生すると予測されるもの(次世代自動車や自動運転をはじめとする技術革新に対応したインフラの維持管理や機能強化、道路空間の高度化等)も含め、どのように対応していくか **論点4**

中長期的な検討課題

令和3年度自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書の概要

第1章 はじめに

○ WG設置の趣旨

令和3年度税制改正大綱(令和2年12月10日、自由民主党・公明党)においては、「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」こととされている。

この中長期的な視点に立った検討に資するために、地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会にWGを設置し、政府におけるグリーン成長戦略の取組や自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究することとする。

○ 自動車に係る現状

○ 考えられる主な論点 ⇒ 第2章を参照のこと

第2章 各論点に関する議論

【論点1】環境性能割の環境インセンティブのあり方(どのような税率区分の設定(階段数、適用割合等)が望ましいか)

○ 主な意見:

- ・ 非課税は限定すべき ・ 1%・2%区分の対象を拡大すべき ・ 3%を超える税率を設定してはどうか 等

- 小括: 環境性能割がその役割を果たせるよう、①非課税等軽減対象の重点化、②各税率区分の適用割合(バランス)の適正化、③他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

【論点2】電動車に対する課税上の取扱いのあり方

(電動車に係る種別割・グリーン化特例(重課)について、他制度との不均衡を踏まえ、どのように取り扱うことが望ましいか)

○ 主な意見:

- ・ HVを構造要件で一律に扱っている現行制度は見直すべき
- ・ 環境性能の高い自動車へのシフトを促すグリーン化特例は、重課と軽減を組み合わせることが基本ではないか 等

- 小括: ①グリーン化特例について、軽減の対象のさらなる重点化や、軽減と重課の組み合わせ方(バランス)、また、グリーン化特例に限らず、②電動車に対して、車両の構造要件により一律に取り扱っている課税上の取扱い等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

## 第2章 各論点に関する議論(続き)

### 【論点3】電気自動車等に対する課税のあり方(電気自動車に係る種別割の課税指標としていかなるものが適切か)

#### ○ 主な意見

- ・ 便宜的に最低税率を適用していることは、公平性の観点から問題
- ・ 自動車税の創設当時から言われている性格を前提とすれば、総排気量と近い関係にある課税標準が適当か
- ・ 税の簡素さ・負担感・租税回避されない(公平性)といった基本原則や課税実務にも留意が必要
- ・ その他各課税標準案に係る個別意見 等

#### ○ 小括: EV等の種別割の課税のあり方については、①種別割の趣旨・性質及び②税の基本原則等を踏まえた上で、③新たな課税標準となりうる指標について、実務面も含め、さらに検討を深めることが必要

### 【論点4】車体課税のあり方(今後の自動車関係諸税のあり方について、どう考えるか)

#### ○ 主な意見:

- ・ 課税のあり方は、環境政策のステージごとに段階的・戦略的に描くことが必要
- ・ 応分の負担をあらゆる自動車に求めることは必要
- ・ 今後のインフラ整備に係る安定的な財源の確保という観点から、あり方を議論すべき 等

#### ○ 小括: 今後の自動車関係諸税のあり方が、中長期的な環境変化等を適切に踏まえたものとなるよう、①電動化の見通しを引き続き注視しつつ、②自動車税制と環境政策について、他の税制・補助制度も含めた議論や中長期的なインフラ維持・整備のための財源確保の必要性等の事情を勘案し、引き続き検討していくことが必要

## 第3章 今後の検討の方向性と留意点

※ 第2章に掲げる各論点に係る小括の内容(再掲)

- 電動車が急速に普及した場合であっても、既に販売されたガソリン自動車等は一定期間保有されるため、納税義務者間の公平性や課税実務上の対応等も勘案すると、カーボンニュートラルに対応する税制改正の方向性は、現行の制度に対し、電動車に適したものを順次加えていくこととなることが考えられる。

## 「2050カーボンニュートラル」目標への貢献

【現状】

令和3・4年度与党税制改正大綱においては、自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面しており、税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならないとの認識が示されるとともに、「第三 検討事項」として、「自動車関係諸税については、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、…その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされている。

【議論の視点】

- ・ 環境政策と自動車税制との関係を、どのように考えるべきか。  
地方税の車体課税において、「2050カーボンニュートラル」目標にどのように向き合うべきか。
- ・ 現行の環境性能割の環境インセンティブのあり方について、どのように評価するか。
- ・ 環境性能割を補完する制度としてのグリーン化特例のあり方については、どうか。

等

35

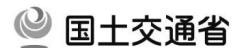
(1) 環境政策と自動車税制との関係

36

	市場規模	ガソリン車	EV・PHEV・FCV
英国	270万台	<b>2030年販売禁止</b> ※HV/PHEVは2035年販売禁止	<b>2030年販売目標</b> EV:50~70%
フランス	280万台	<b>2040年販売禁止</b>	<b>2028年ストック台数目標</b> EV:300万台 PHEV:180万台
中国	2580万台	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化 (ハイブリッド50%、EV・PHEV・FCV50%)発表	<b>2025年販売目標</b> EV・PHEV・FCV:20%
ドイツ	400万台	国の目標はなし ※連邦参議院：2030年販売禁止を決議 (法的拘束力無し)	<b>2030年ストック台数目標</b> EV:1500万台
EU	1400万台	<b>2035年販売禁止</b> ※実質PHEV/HV含む内燃機関廃止 (欧州委員会提言)	<b>2035年販売目標</b> EV・FCV:100% (欧州委員会提言)
米国	1750万台	国の目標はなし ※カリフォルニア州知事：2035年EV・FCV100% ニューヨーク州知事：2035年EV/FCV100%	<b>2030年販売目標</b> EV・PHEV・FCV:50%
日本	430万台	<b>2035年 電動車100%</b> (EV/PHEV/FCV/HV)	<b>2030年販売目標</b> EV・PHEV:20~30%、FCV:~3%

【出典】第4回モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会(経産省、R4.4.25)

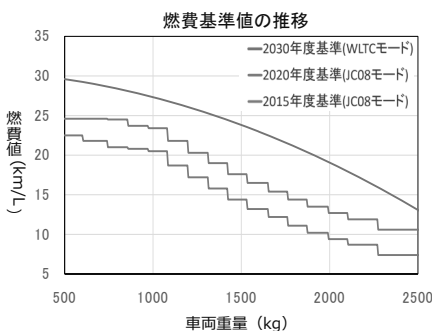
## 次世代自動車の普及促進策について



- 自動車単体対策として、燃費・排出ガス性能の向上、次世代自動車の普及促進に取り組む。
- 省エネ法に基づき燃費基準を策定し、自動車燃費の向上を図る。
- 税制優遇措置・補助制度等や基準の国際調和により、次世代自動車の普及を促進する。

### 燃費・排出ガス基準の策定

- 野心的な燃費・排出ガス基準の策定
- ◀ 燃費基準 ▶
  - 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定し、2019年3月に2025年度基準を策定。
  - 2019年6月に2016年度と比較して32.4%の改善を求める新たな乗用車燃費基準(2030年度基準)を決定。
- ◀ 排出ガス基準 ▶
  - 2016年に乗用車にWLTPを導入(2018年10月から段階的に適用開始)。



### 税制優遇措置・補助制度

- 税制優遇措置(エコカー減税等)
  - 電気自動車等次世代自動車への減免
  - ガソリン自動車等への燃費及び排出ガス性能に応じた減免
- 次世代自動車の導入補助
  - 環境性能に優れた自動車を導入する場合等に、一定額を補助。



トヨタ SORA

### 基準の国際調和(WP29)

- FCVとEVの基準に係る国際調和
  - 日本が主導となって基準策定を推進
  - これら国際基準を保安基準に採用

国際連合(UN)

欧州経済委員会(UNECE)

自動車基準調和世界フォーラム(WP29)



- 安全一般(GRSG)
- 衝突安全(GRSP)
- 自動運転(GRVA)
- 排出ガスとエネルギー(GRPE)
- 騒音とタイヤ(GRBP)
- 灯火器(GRE)

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (令和3年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油	48.6円/ℓ (本則:24.3円/ℓ)	20,700億円	一般財源
	製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,214億円	一般財源(都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	17.5円/kg	80億円	一般財源(税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/ℓ (本則:15.0円/ℓ)	9,300億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	9.0円/ℓ ※令和4年3月31日までの特別税率 (本則:26.0円/ℓ)	561億円	空港整備等(税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	・原油、石油製品 2,040円/kg ・LPG、LNG等 1,080円/t ・石炭 700円/t	6,060億円	燃料安定供給対策 (石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置) エネルギー供給高度化対策 (内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの供給構造の構築を図るための、省エネルギー-新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO <sub>2</sub> 排出抑制対策などの措置)
	地球温暖化対策のための課税の特例	CO <sub>2</sub> 排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的に引上げ	・原油、石油製品 760円/kg ・LPG、LNG等 780円/t ・石炭 670円/t	
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1,000kwh	3,050億円	電源立地対策 (発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置) 電源利用対策 (発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置) 原子力安全規制対策 (原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行政法人原子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。))

計 2兆1,965億円

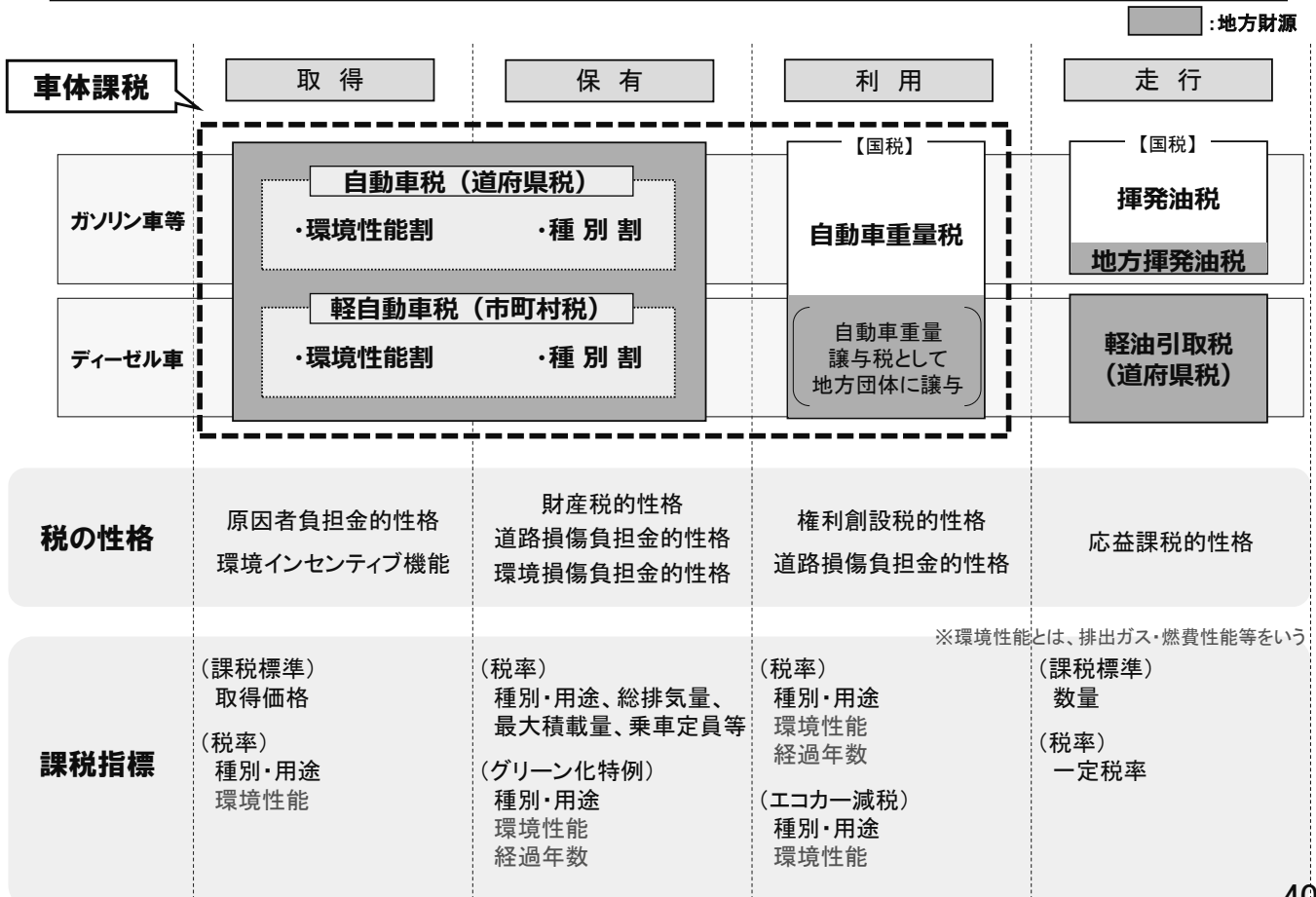
自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	【例】乗用車・車両重量0.5ℓにつき ・家用 4,100円/年(本則:2,500円) ・営業用 2,600円/年(本則:2,500円)	6,609億円	一般財源(税収の15/1,000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000、税収(当分の間)の407/1,000を市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付	
	環境性能割 ※令和元年10月1日から	自動車 取得する自動車	【例】乗用車・家用 ・環境性能に応じ 取得価額の0~3% (令和元年10月1日~令和3年12月31日は同0~2%)	932億円	一般財源(税収の47/100は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日までは自動車税	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	【例】乗用車・家用 総排気量1.5~2ℓ ・令和元年10月1日以後新車新規登録 36,000円/年 ・令和元年9月30日以前 " 39,500円/年	15,139億円	一般財源
	環境性能割 ※令和元年10月1日から	自動車 三輪以上の軽自動車	【例】乗用車 ・環境性能に応じ 取得価額の0~2% (令和元年10月1日~令和3年12月31日は同0~1%)	93億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	種別割 ※令和元年9月30日までは軽自動車税	自動車 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	【例】乗用車・家用 ・平成27年4月1日以後新車新規登録 10,800円/年 ・平成27年3月31日以前 " 7,200円/年	2,798億円	一般財源

計 2兆5,571億円

【出典】環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」資料より(2021.8.11)

39

## 車体課税の体系と環境性能に応じた課税の状況



40

## (2) 環境性能割の環境インセンティブのあり方

41

### 環境性能割の機能等について

#### 平成31年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見（平成30年11月20日）（抄）

#### 2 車体課税

##### (1) 基本的な方向性

（前略）平成28年度税制改正において、消費税率10%への引上げ時に、自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税に環境性能割が導入されることが制度化されている。

環境性能割に関しては、平成25年5月、当審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」を設置し、十数回にわたり専門的検討を重ね、同年11月、環境性能等に応じた課税について提案を行っている。

具体的には、「消費税率10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化を図るとした平成25年度の与党税制改正大綱に基づき、課税のタイミングとしては、購入時点がインセンティブ機能や徴税効率の点からも効果的であり、課税方式は、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが最も環境インセンティブを期待できる、としていた。

これらの経緯を踏まえ、平成28年度税制改正において制度化された環境性能割は、保有課税である自動車税及び軽自動車税に創設されるものであり、自動車をもたらすCO<sub>2</sub>排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有している。そして、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。（以下、略）

42

# 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（平成25年11月）（抄）

この3案を比較した場合、案Aが現在の自動車税に親和性が高い一方、登録等をしている期間全体という長期間にわたって環境インセンティブが薄まきになることから、環境インセンティブに関しては、現行の取得時に課税されている自動車取得税と比較して、相当程度低くなることが考えられるので、平成25年度与党税制改正大綱において「自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化」を図るとされていることから十分か、との課題がある。

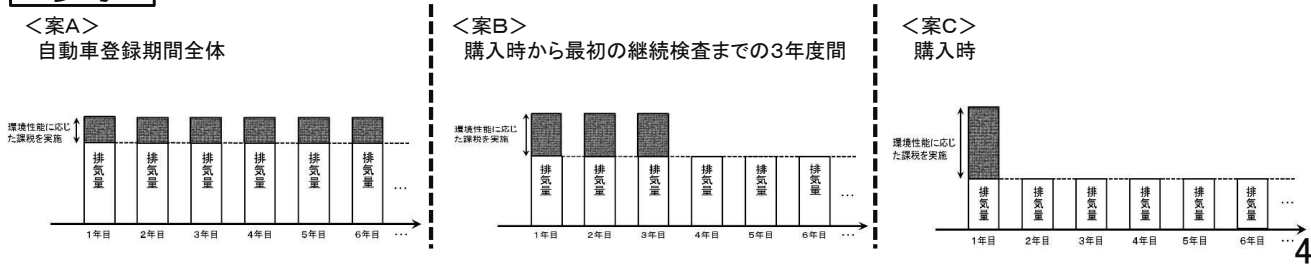
諸外国では、車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、イギリスにおけるFirst-Year-Rate(FYR)のように保有課税において入り口段階で環境インセンティブを付与するための課税の特例を設けている例や、デンマークのように取得時に環境インセンティブを付与するため、自動車登録税において課税標準の特例を設けている例もある。

よって、エコカーを普及させていくため、購入段階、取得時点での環境インセンティブが重要との観点からは、案Cが望ましいと考えられる。その場合、イギリスのように初年度特例課税をとる場合のほか、自動車税の環境性能割として仕組む方法があるが、課税団体のシステム等の関係からは、環境性能割として仕組む方が団体の負担が小さいという点も、考慮に入れるべきである。

なお、案A～案Cの選択はどれか一つに限られるものではなく、取得時のみならず平時の自動車税及び軽自動車税においてもグリーン化機能を担わせるべきとの観点からは、案Cを基本に据えつつ案Aの要素を入れ込んでいくなど、複数案を組み合わせることもあり得るものである。（中略）

課税方式については、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとする(略)。

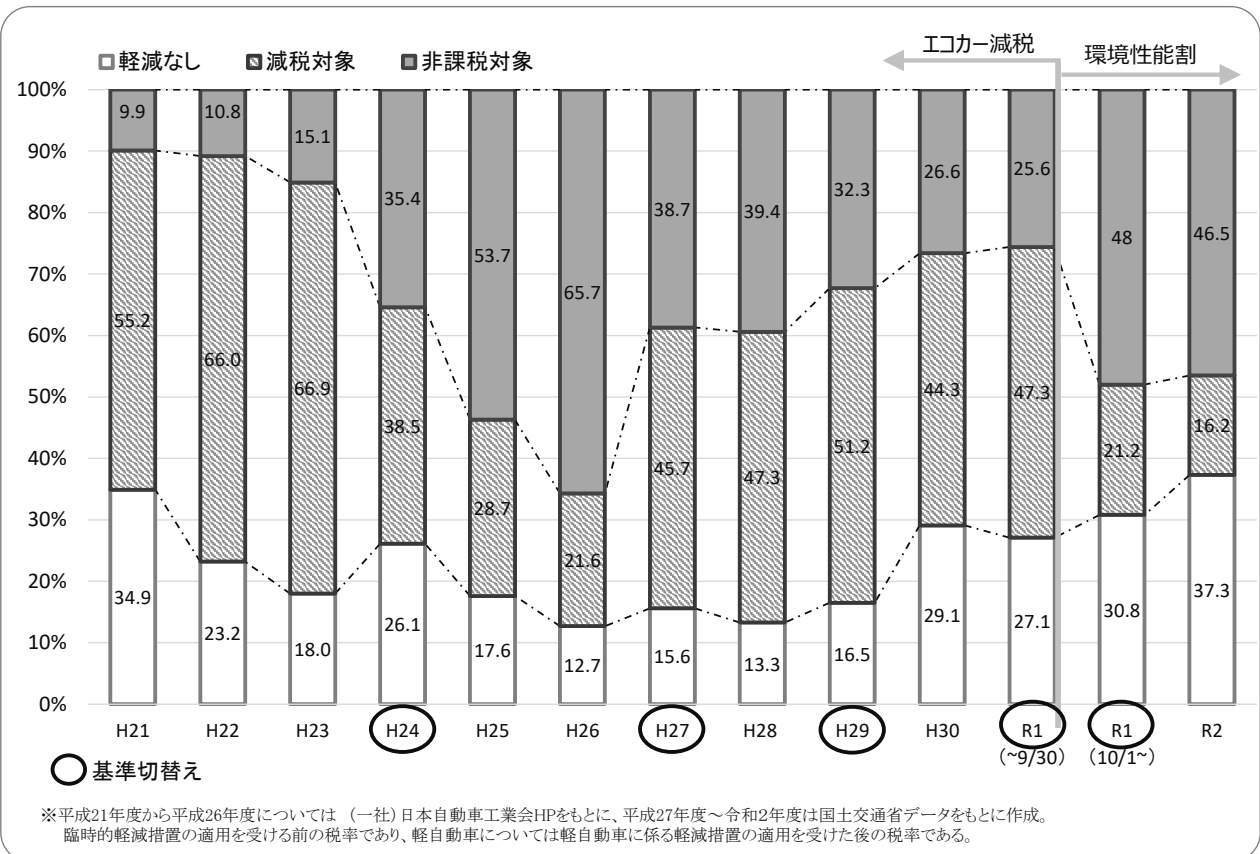
## 参考



43

## エコカー減税・環境性能割の適用税率の状況(登録車・軽自動車)

<エコカー減税及び環境性能割における非課税等対象の推移(自家用乗用車)>

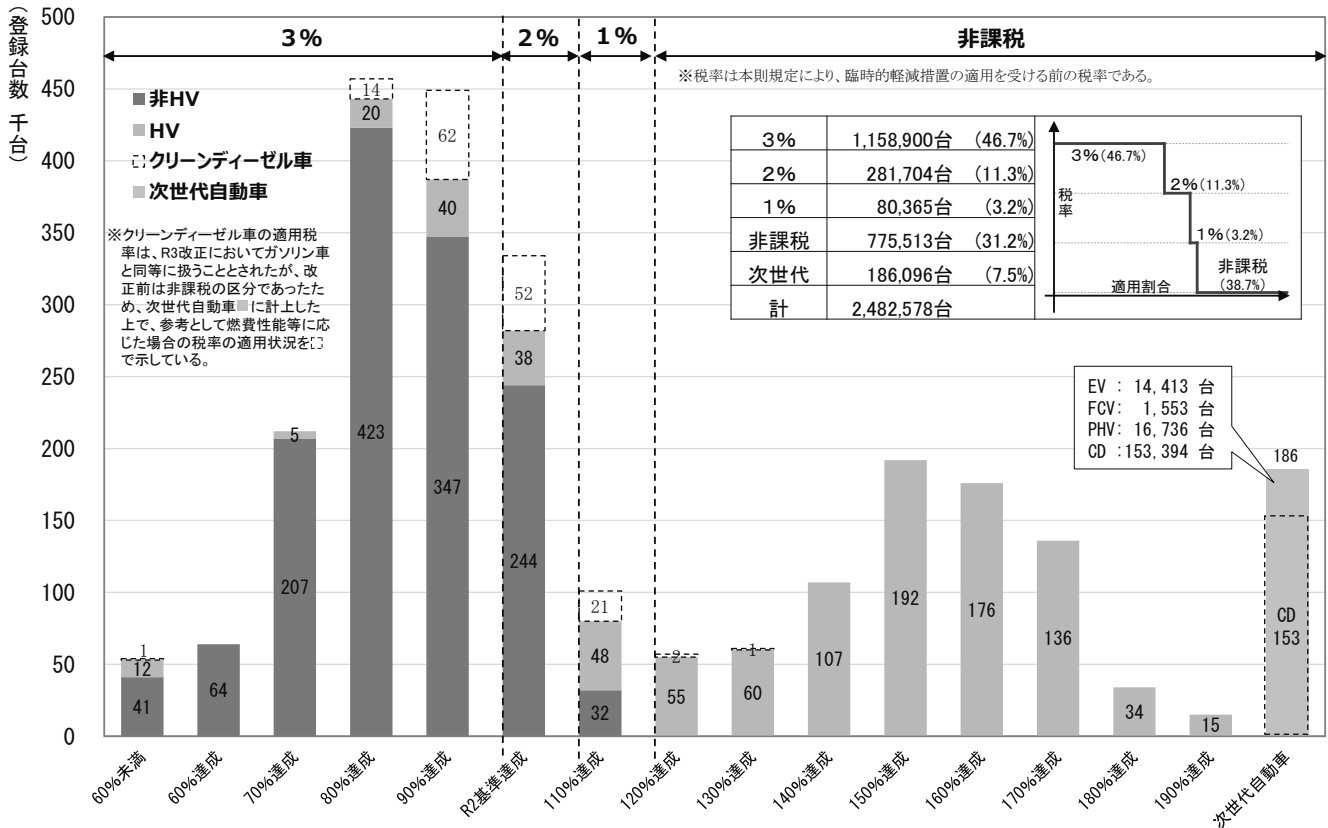


44

## R 2 年度燃費基準達成状況（登録車、自家用乗用車）

R 3 年度WG資料

（論点）ユーザーへの環境インセンティブ強化等の観点から、どのような税率区分の設定（階段数、適用割合等）が望ましいか。



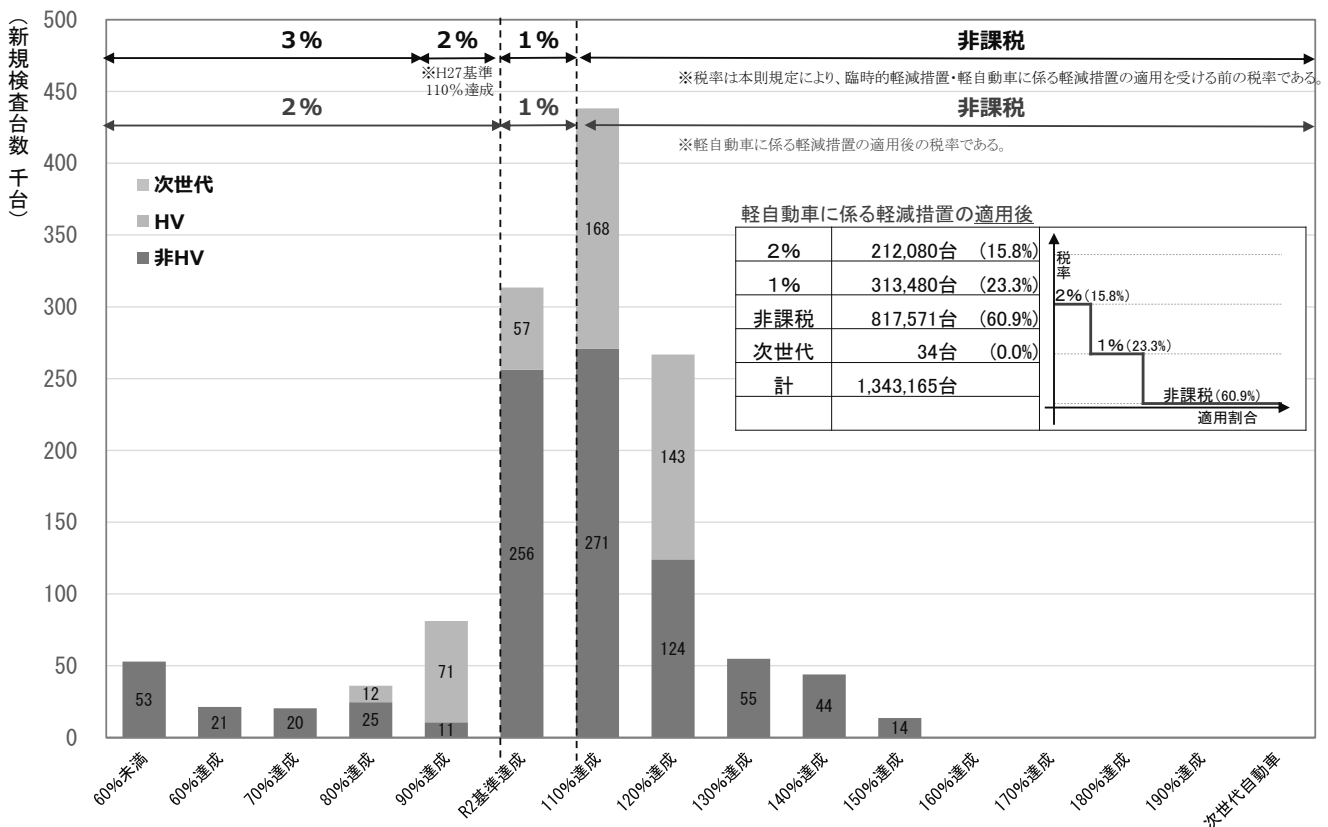
※ 令和2年度燃費基準達成状況区分ごとの新車新規登録車数（自家用乗用車、令和2年度MOTASより）。  
なお、JC08燃費値を有しない車両で、かつ、WLTC燃費値を有する車両については、WLTC燃費値で令和2年度燃費基準達成値を算定。

45

## R 2 年度燃費基準達成状況（軽自動車、自家用乗用車）

R 3 年度WG資料

（論点）ユーザーへの環境インセンティブ強化等の観点から、どのような税率区分の設定（階段数、適用割合等）が望ましいか。



※ 令和2年度燃費基準達成状況区分ごとの新規検査車両数（自家用乗用車、令和2年度軽MOTASより）。  
なお、JC08燃費値を有しない車両で、かつ、WLTC燃費値を有する車両については、WLTC燃費値で令和2年度燃費基準達成値を算定。

46

### (3) 環境性能割を補完する制度としての グリーン化特例のあり方

47

#### グリーン化特例の概要

- 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税種別割・軽自動車税種別割の税率を燃費性能等に応じて軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

【経緯】

平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設（以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等）
平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設（適用は平成28年度から） 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の創設
令和元年度	グリーン化特例（軽課）の対象を、電気自動車等に重点化（消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長）
令和3年度	グリーン化特例（軽課）の対象からクリーンディーゼル車（構造要件）を除外

（自家用乗用車）

特例割合		対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
	15%重課	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車
	20%重課	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、（混合）メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車を除外

（論点）

- ・ 軽課については、環境性能割を補完する制度とされているが、どのような機能を果たすことがのぞまれているのか。
- ・ 経年車重課については、創設以来、大きな見直しが行われていないが、どのようなあり方が考えられるか。

48

## 住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保

49

### 「住民に身近な行政サービスを提供する地方団体の財源確保」に関する論点

#### 【現状】

令和3・4年度与党税制改正大綱においては、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現等に貢献することが謳われている一方で、「実質的な税収中立の確保」や「国・地方を通じた財源を安定的に確保」も踏まえることとされている。

地方の車体課税は、税収が安定的で、また、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きいことから、「偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築」を目指していく中で、重要な税目といえる。

#### 【議論の視点】

- ・ 道路等の老朽化や、電動車の普及に伴う新たなインフラ整備に係る財政需要にどのように対応していくのか。
- ・ 車両の電動化の進展と、それに伴う地方税収への影響等にどのように向き合うべきか。とりわけ、電気自動車に最低税率(25,000円)が適用されていることをどのように考えるべきか。
- ・ 業界団体、地方団体からの要望と、今後の税負担のあり方についてどのように考えるべきか。

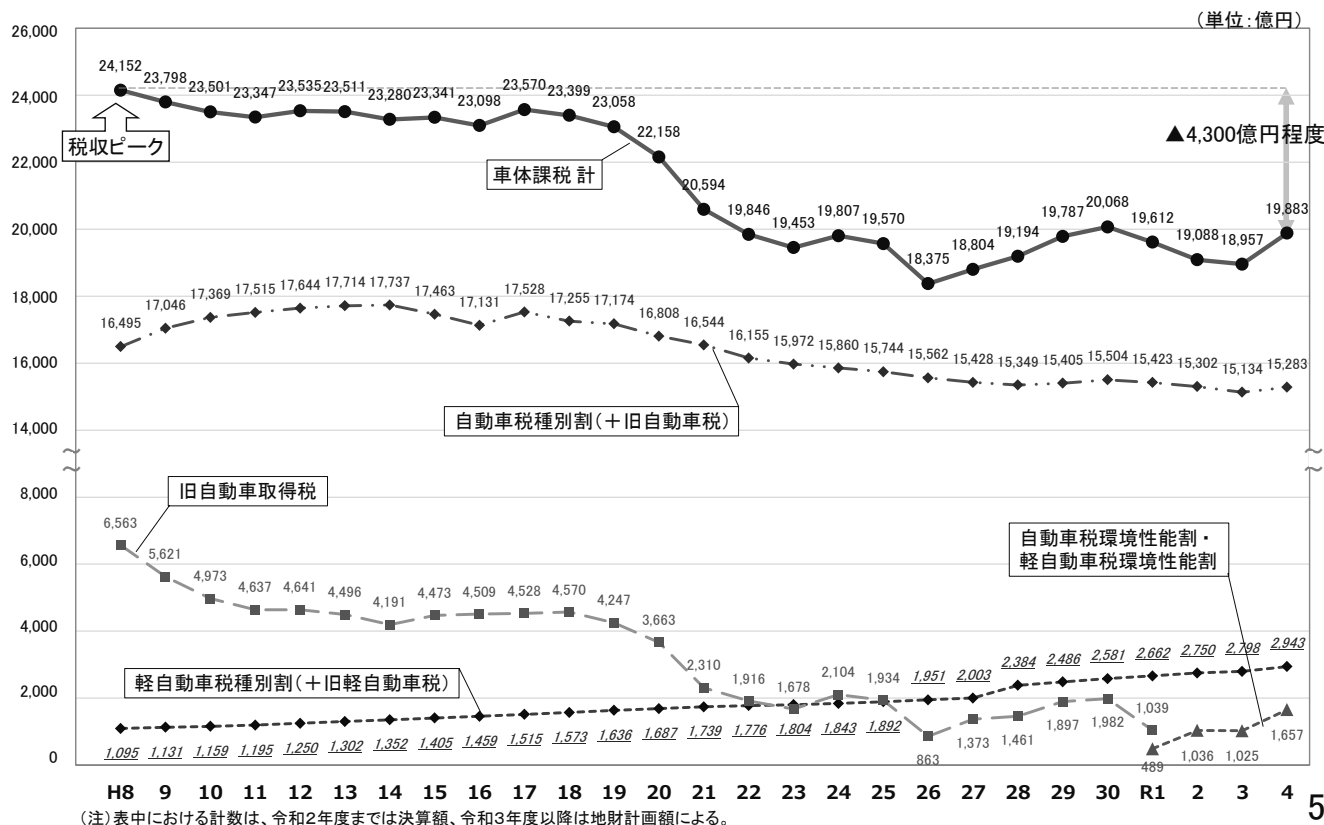
等

50

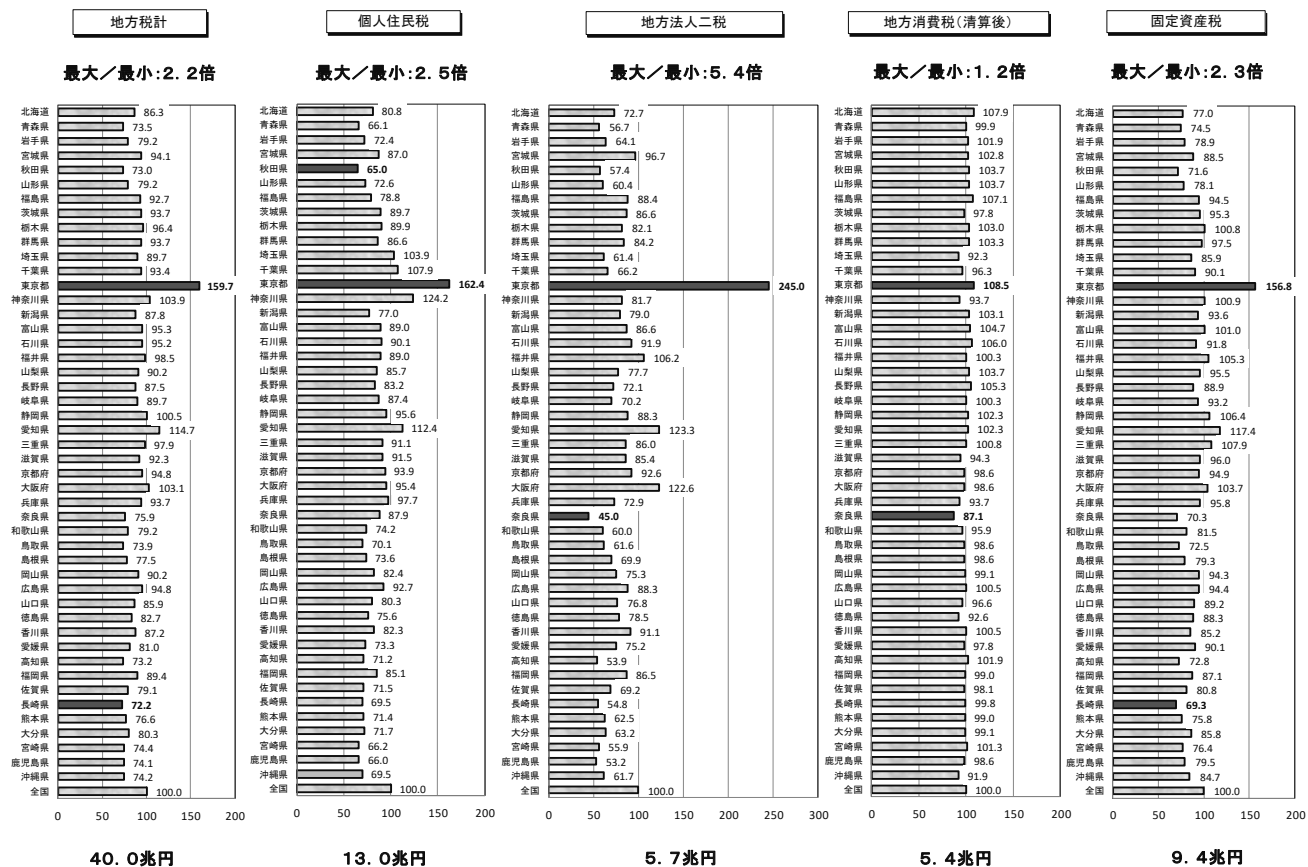
# 車体課税(地方税)の収推移

再掲

- 車体課税(地方税)に係る収税は、平成8年度をピークに減少傾向。
- この間(H8→R4)、登録車販売台数の漸減や、旧自動車取得税におけるエコカー減税の創設(H21)及び税率引下げ(H26)、自動車税種別割の恒久減税(R1)等の影響により、▲4,300億円程度の大増減となっている。



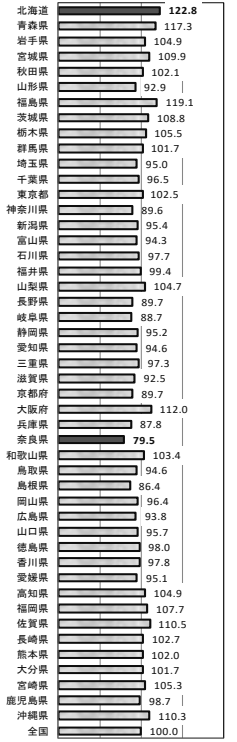
## 【参考】人口一人当たり収税額の指数(令和2年度決算)



# 人口一人当たり税収額の指数(令和2年度決算)

地方たばこ税

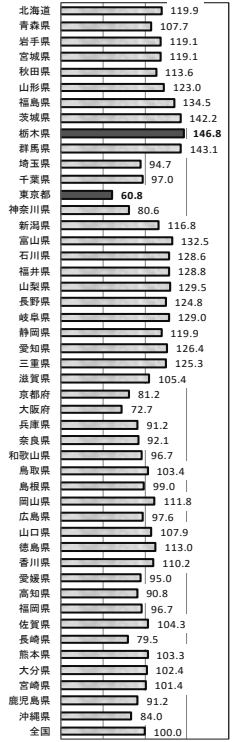
最大/最小: 1.5倍



1.0兆円

自動車税種別割

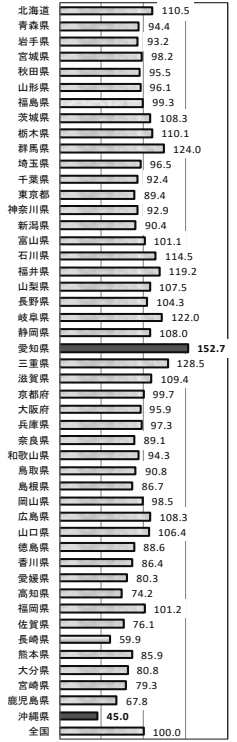
最大/最小: 2.4倍



1.5兆円

自動車税環境性能割

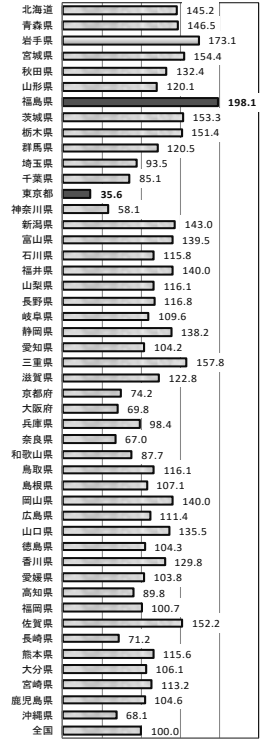
最大/最小: 3.4倍



0.1兆円

軽油引取税

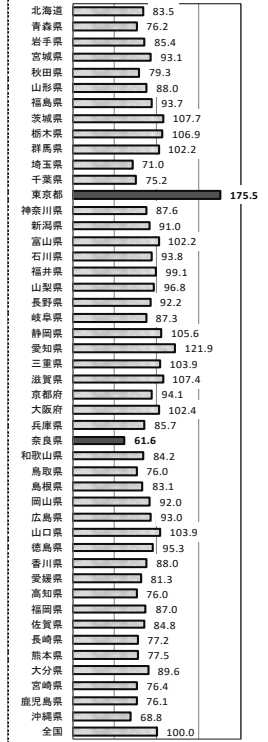
最大/最小: 5.6倍



0.9兆円

(参考) 県内総生産(平成30年度)

最大/最小: 2.9倍



565.6兆円

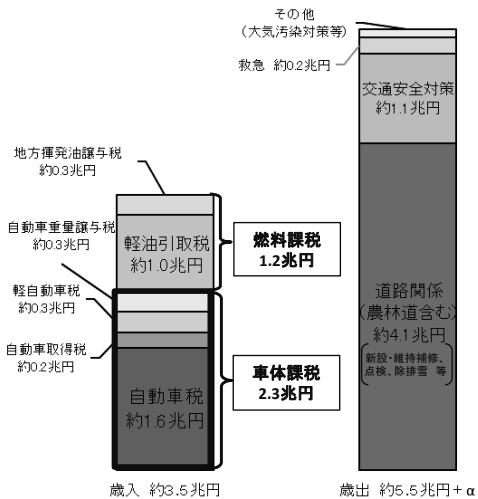
車体課税は、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きい。

## (1) インフラ更新・老朽化対策と新たな財政需要

# 自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

## 地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



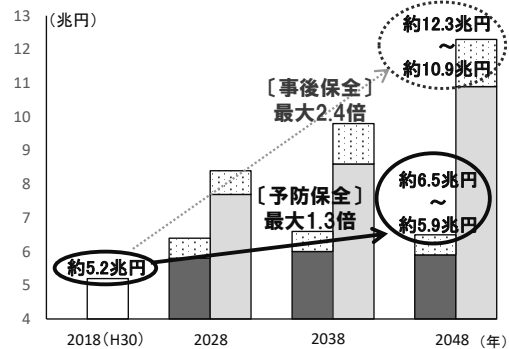
※歳入及び歳出については平成30年度決算額。  
※端数処理の関係で合計が一致しない。

## 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H30年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約25%	約39%	約63%
トンネル	約20%	約27%	約42%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

## 将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



予防保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。  
事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。  
※平成30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

55

# 自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築



- 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の86%(我が国全体の16%)を占める自動車からの排出量削減に向け、自動車の電動化を加速するため、関係省庁と連携し、次世代自動車の普及促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの観点からの対策の強化を図る。

## 【自動車の電動化に向けた目標】

★乗用車: 2035年までに新車販売で電動車\*100%を実現

★商用車: 8トン以下の小型車は2030年までに電動車20-30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料対応車100%  
8トン超の大型車は実証、早期導入を図りつつ、2030年までに目標を決定

(※)電動車: 電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)

## 《次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上》

- 事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進
- 2030年度新燃費基準の達成を通じた新車の燃費向上の促進
- 電動車に対する高速道路利用時のインセンティブの付与



## 《電動車等を活用した交通・物流サービスの推進》

- 物流サービスの脱炭素化ニーズに対応した電動車活用の取組推進
- 電動車を含む自動化による新たな輸送システムの導入促進
- 電動車を活用した低速のグリーンスローモビリティ、超小型モビリティの導入促進

次世代自動車の普及促進・燃費改善

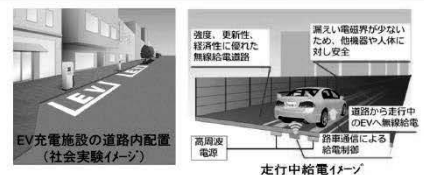
自動車電動化への対応

電動車等を活用した交通物流サービス

都市・道路インフラ等の整備

## 《自動車の電動化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進》

- 充電施設案内サイン整備の推進
- EV充電器の公道設置社会実験
- 走行中給電システム技術の研究開発支援



グリーンスローモビリティ (最高時速20km未満)



札幌市役所での携帯充電サービス  
北海道胆振東部地震 (H30.9)

## 《電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化》

- レジリエンス機能の強化に資するEV等から住宅に電力を供給するシステムの普及促進
- 電動車の災害時における移動式電源としての機能についての周知・啓発

○全国知事会「地方税財源の確保・充実等に関する提言（抄）」（令和3年11月）

令和3年度税制改正大綱において、自動車税環境性能割については、税率の適用区分に係る燃費基準を2020年度基準から2030年度基準に切り替えた上で、クリーンディーゼル車をガソリン車と同等に扱う等の見直しが行われた。また、「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされた。

今後、地方の社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業などに対する財政需要が一層高まっていくと見込まれる中で、特に、自動車税は道路損傷負担金の性格も有するとされている都道府県の基幹税であり、税源の乏しい地方にとって貴重な自主財源となっていることや、車体課税に係る地方税収は2009年度（平成21年度）の自動車取得税へのエコカー減税の導入等により大幅に減少してきていることなどを考慮し、今後の自動車関係諸税の見直しにあたっては、必要な地方の財政需要に対応した税源を安定的に確保するなど、地方財政に影響を与えないよう留意すべきである。

○全国市長会「令和4年度 都市税制改正に関する意見（抄）」（令和3年11月）

道路・橋梁等の老朽化対策など社会インフラ財源の確保は、都市自治体の喫緊の課題であり、財政需要が今後とも増嵩していくことから、自動車関係諸税は都市自治体の行政サービスの貴重な財源になっており、そのあり方の検討に当たっては、地方財政に影響を及ぼすことがないようにすること。

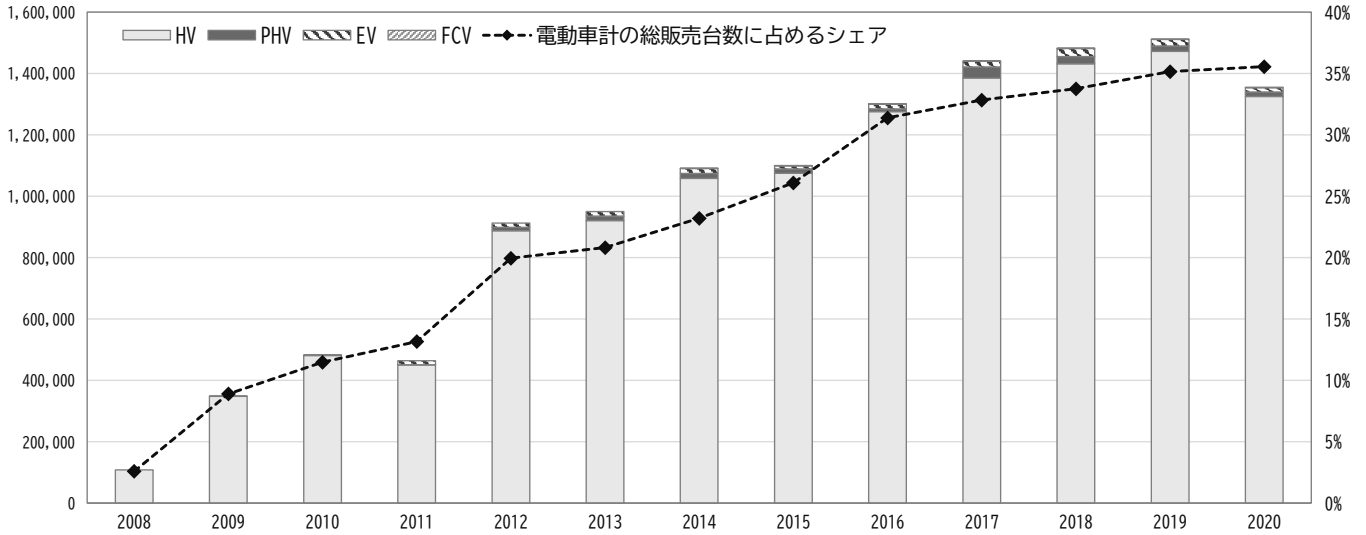
○全国町村会「令和4年度政府予算編成及び施策に関する要望（抄）」（令和3年7月）

道路・橋梁等の更新・老朽化対策や防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は極めて重要である。自動車関係諸税の在り方について中長期的な視点に立って検討を行う場合には、地方税収の安定的な確保を前提としつつ、地方の生活の足となっている自動車の利用実態を考慮すること。

## （2）車両の電動化の進展と車体課税に係る税収の確保

## 電動車(乗用車)の新車販売台数の推移 (登録車+軽自動車)

(単位: 台)



(上段: 販売台数(台)、下段: 総販売台数に占めるシェア)

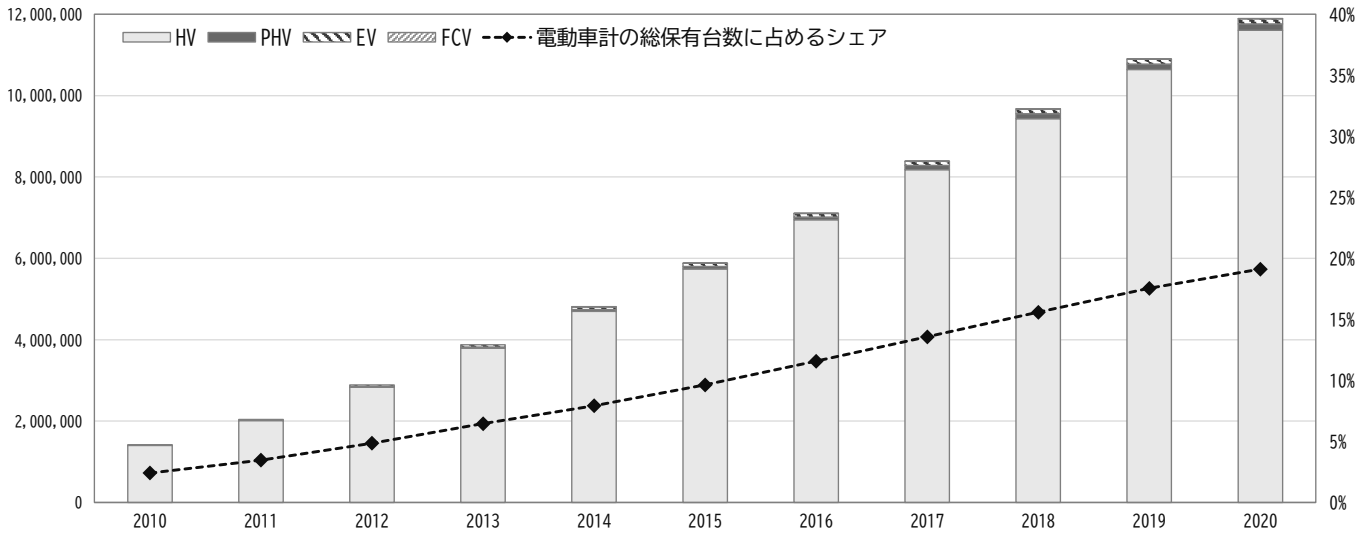
暦年	2008/H20	2009/H21	2010/H22	2011/H23	2012/H24	2013/H25	2014/H26	2015/H27	2016/H28	2017/H29	2018/H30	2019/R1	2020/R2
HV	108,518 (2.6%)	347,999 (8.9%)	481,221 (11.4%)	451,308 (12.8%)	887,863 (19.4%)	921,045 (20.2%)	1,058,402 (22.5%)	1,074,926 (25.5%)	1,275,560 (30.8%)	1,385,343 (31.6%)	1,431,856 (32.6%)	1,472,281 (34.2%)	1,324,803 (34.8%)
PHV	0	0	0	15 (0.0%)	10,968 (0.2%)	14,122 (0.3%)	16,178 (0.3%)	14,188 (0.3%)	9,390 (0.2%)	36,004 (0.8%)	23,230 (0.5%)	17,609 (0.4%)	14,680 (0.4%)
EV	0	1,078 (0.0%)	2,442 (0.1%)	12,607 (0.4%)	13,469 (0.3%)	14,756 (0.3%)	16,110 (0.3%)	10,467 (0.2%)	15,299 (0.4%)	18,092 (0.4%)	26,533 (0.6%)	21,281 (0.5%)	14,574 (0.4%)
FCV	0	0	0	0	0	0	7 (0.0%)	411 (0.0%)	1,054 (0.0%)	849 (0.0%)	612 (0.0%)	685 (0.0%)	761 (0.0%)
電動車計	108,518 (2.6%)	349,077 (8.9%)	483,663 (11.5%)	463,930 (13.2%)	912,300 (20.0%)	949,923 (20.8%)	1,090,697 (23.2%)	1,099,992 (26.1%)	1,301,303 (31.4%)	1,440,288 (32.8%)	1,482,231 (33.8%)	1,511,856 (35.2%)	1,354,818 (35.6%)

【出典】「日本の自動車工業2021」(自工会)掲載資料を元に自治税務局作成

59

## 電動車(乗用車)の保有台数の推移 (登録車+軽自動車)

(単位: 台)



(上段: 販売台数(台)、下段: 総保有台数に占めるシェア)

年度末	2010/H22	2011/H23	2012/H24	2013/H25	2014/H26	2015/H27	2016/H28	2017/H29	2018/H30	2019/R1	2020/R2
HV	1,404,542 (2.4%)	2,012,910 (3.4%)	2,833,731 (4.8%)	3,793,004 (6.3%)	4,695,674 (7.7%)	5,741,557 (9.4%)	6,946,348 (11.3%)	8,181,214 (13.2%)	9,433,924 (15.2%)	10,639,491 (17.1%)	11,608,127 (18.7%)
PHV	379 (0.0%)	4,132 (0.0%)	17,281 (0.0%)	30,171 (0.1%)	44,012 (0.1%)	57,130 (0.1%)	70,323 (0.1%)	103,211 (0.2%)	122,008 (0.2%)	136,208 (0.2%)	151,241 (0.2%)
EV	8,996 (0.0%)	22,206 (0.0%)	38,629 (0.1%)	54,664 (0.1%)	70,250 (0.1%)	79,165 (0.1%)	88,204 (0.1%)	102,055 (0.2%)	112,242 (0.2%)	122,154 (0.2%)	128,238 (0.2%)
FCV	0	0	0	0	150 (0.0%)	630 (0.0%)	1,807 (0.0%)	2,440 (0.0%)	3,009 (0.0%)	3,695 (0.0%)	5,170 (0.0%)
電動車計	1,413,917 (2.4%)	2,039,248 (3.5%)	2,889,641 (4.9%)	3,877,839 (6.5%)	4,810,086 (7.9%)	5,878,482 (9.6%)	7,106,682 (11.6%)	8,388,920 (13.6%)	9,671,183 (15.6%)	10,901,548 (17.5%)	11,892,776 (19.1%)

【出典】次世代自動車振興センターHP掲載資料を元に自治税務局作成 (注)軽自動車は用途内訳がないことから一括して計上

60

## 電動車に対する課税上の取扱い（例：自家用乗用車）

	電気自動車(EV) 燃料電池自動車(FCV)	プラグイン ハイブリッド車(PHV)	ハイブリッド車(HV)	ガソリン車
<b>自動車税 環境性能割 (適用税率)</b>	非課税		燃費性能等に応じて税率決定 〔2030年度基準85%達成：非課税 左記以外又は 2030年度基準75%達成：1% 2020年度基準未達成：3% 2030年度基準60%達成：2%〕	
<b>自動車税 種別割 (適用税率)</b>	(論点①) 排気量がないため 最低税率(25,000円)で課税		総排気量に応じて税率決定(10段階) 〔1,000cc以下:25,000円、1,000cc超1,500cc以下:30,500円、1,500cc超2,000cc以下:36,000円 2,000cc超2,500cc以下:43,500円、・・・4,500cc超6,000cc以下:87,000円、6,000cc超:110,000円〕	
<b>(グリーン化特例軽減)</b>	軽減あり (取得翌年度分75%軽減)		軽減なし	
<b>(グリーン化特例重課)</b>	重課なし		(論点②) 他制度と異なり、 HVであることをもって優遇 重課あり 〔初回新規登録から 13年経過車 概ね15%重課〕	
<b>自動車重量税 (適用税率)</b>	本則税率 (2,500円)※1		燃費性能等に応じて税率決定 〔免税対象車等※2：本則税率(2,500円)※1、 上記以外：当分の間税率(4,100円)※1〕	
<b>(エコカー減税)</b>	2回免税		燃費性能等に応じて税率決定 〔2030年度基準120%達成:2回免税、75%達成:初回▲50% 90%達成:初回免税、60%達成:初回▲25%〕	
<b>(13・18年経過車税率)</b>	本則税率 (2,500円)※1		燃費性能等に応じて税率決定 〔免税対象車等※2：本則税率(2,500円)※1、 上記以外：当分の間税率(③5,700円、④6,300円)※1〕	

※1 車検期間1年・車両重量0.5t当たりの税額、 ※2 エコカー減税適用基準を満たす車両・当該車両と環境性能が同程度の車両

61

### 論点①

## 電気自動車・燃料電池自動車に係る現行税制

- 電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）は、内燃機関がなく総排気量がゼロであることから、現行税制上、一番下（総排気量が1リットル以下）の税率区分となっている。

#### <参照条文等>

##### 本則

- 第七十七条の七第一項第一号  
□ 自家用（1）総排気量が1リットル以下のもの 年額 二万五千元

##### 取扱通知

- 第十章 自動車税 一七  
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リットル以下の区分の税率によることが適当であること。

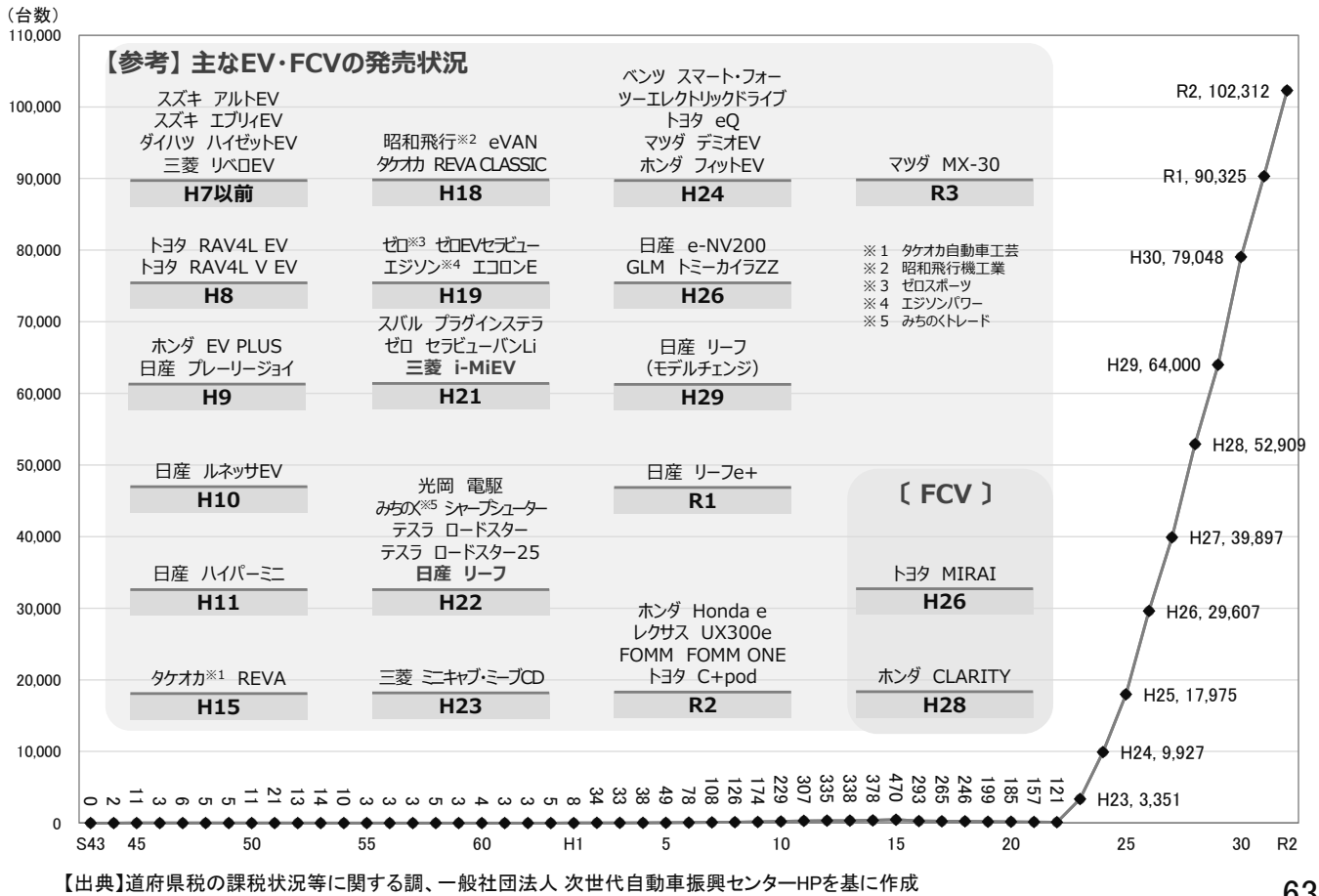
##### (参考)「電気自動車」の地方税法上の定義

- 第四十九条  
道府県は、次に掲げる当該自動車に対しては、環境性能割を課することができない。  
一 電気自動車(電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう)。  
→ FCVについても、電気を動力源としていることには変わりなく、「電気自動車」で解釈している。  
(※自動車税種別割のグリーン化特例においても同様の取扱い)

62

論点①

電気自動車・燃料電池自動車の課税台数の推移(乗用車)

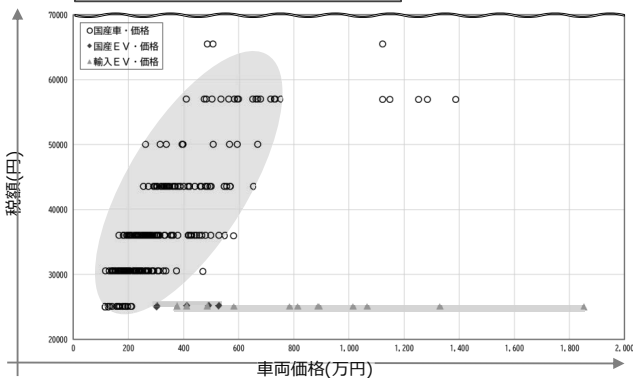


論点①

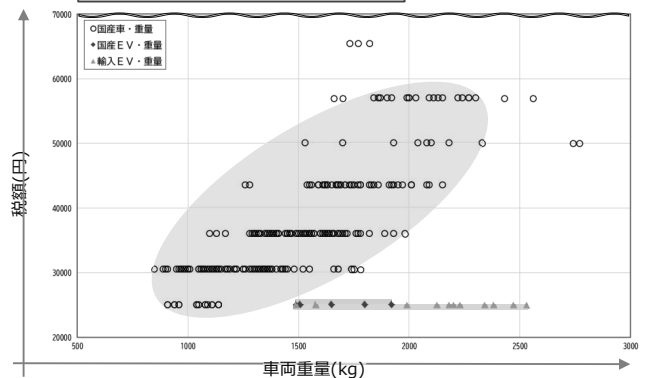
EVに最低税率を適用することの課題① (課税の公平性)

- ガソリン車・ハイブリッド車(国産278車種/グレード)と、国産EV(5車種)・輸入EV(12車種)との税負担の状況を比較。
- ガソリン車・ハイブリッド車の税負担は、「車両価格」、「車両重量」、「車両出力」に比例して大きくなる傾向にあるが、EVは最低税率を適用しているため、この傾向から大きく乖離。

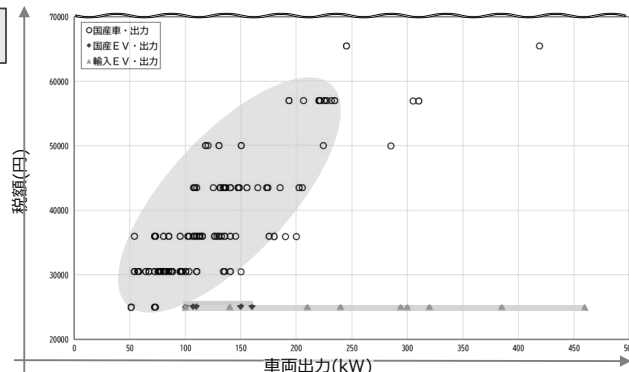
①「車両価格」と税負担の状況



②「車両重量」と税負担の状況



③「車両出力」と税負担の状況

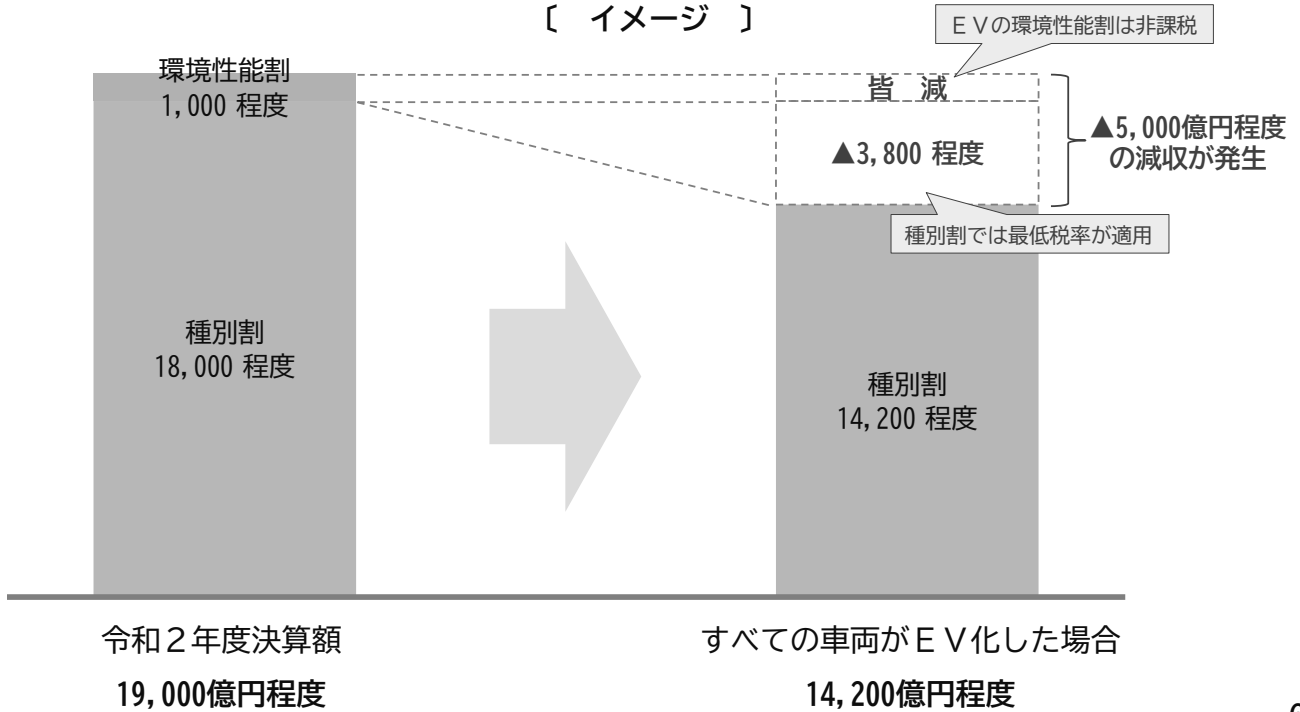


論点①

EVに最低税率を適用することの課題②（地方財政への影響）

- 現行制度を維持した場合、すべての車両がEV化すると仮定した場合の地方の車体課税への影響額（機械的試算）は、▲5,000億円程度と見込まれる。
- このほか、軽油引取税（令和2年度決算額 9,100億円程度）についても、EV化により減収していくことが見込まれる。

〔イメージ〕



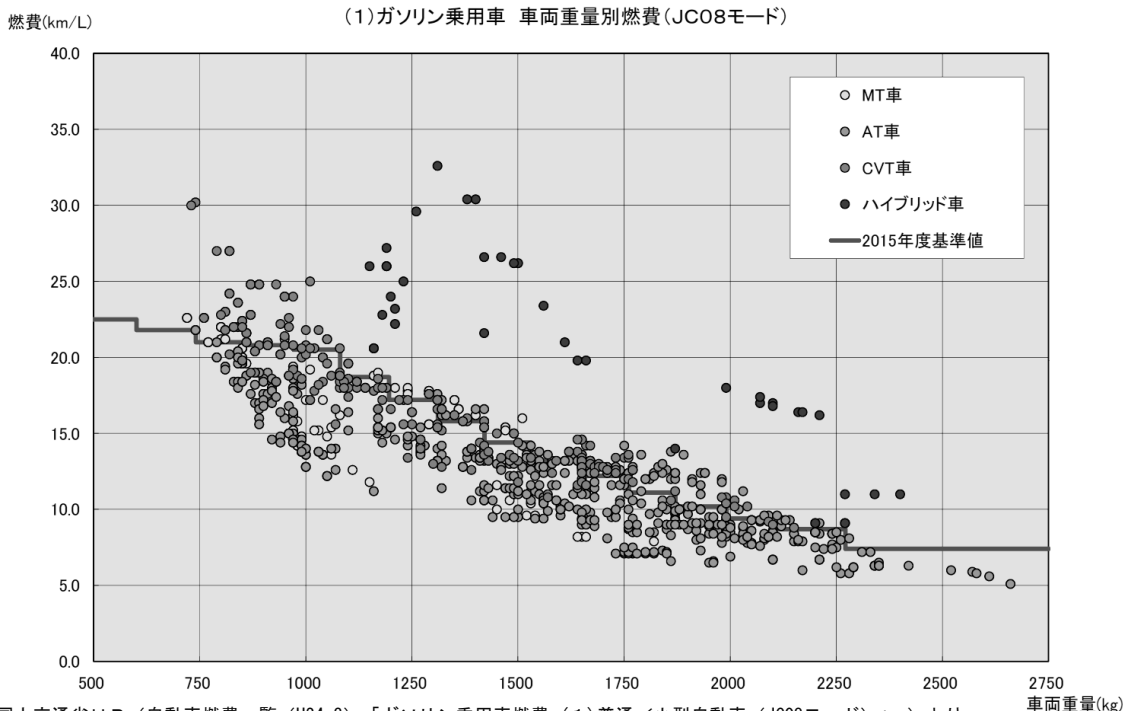
論点②

HVの相対的な燃費性能の変遷 ①平成24年3月

- HVと従来車(AT、CVT等)の燃費分布は、二層化。車種が増加してきた一方で、製造メーカーは限定的。
- 2015年基準値を大幅に超過達成している状況等を踏まえ、重課の対象からガソリンハイブリッド車を除外。

※HV一覧 プリウス、プリウスα、カムリ、SAI、エスティマ、アルファード、クラウン(トヨタ 7車種)、CT200h、HS250h、RX450h、LS600h、LS600hL (レクサス 5車種)、インサイト、インサイトエクスクルーシブ、フィット、フィットシャトル、CR-Z、フリード(ホンダ 6車種) 【全18車種】

販売台数に占めるHVのシェア 15.7% (H23年度) ※軽自動車を含む

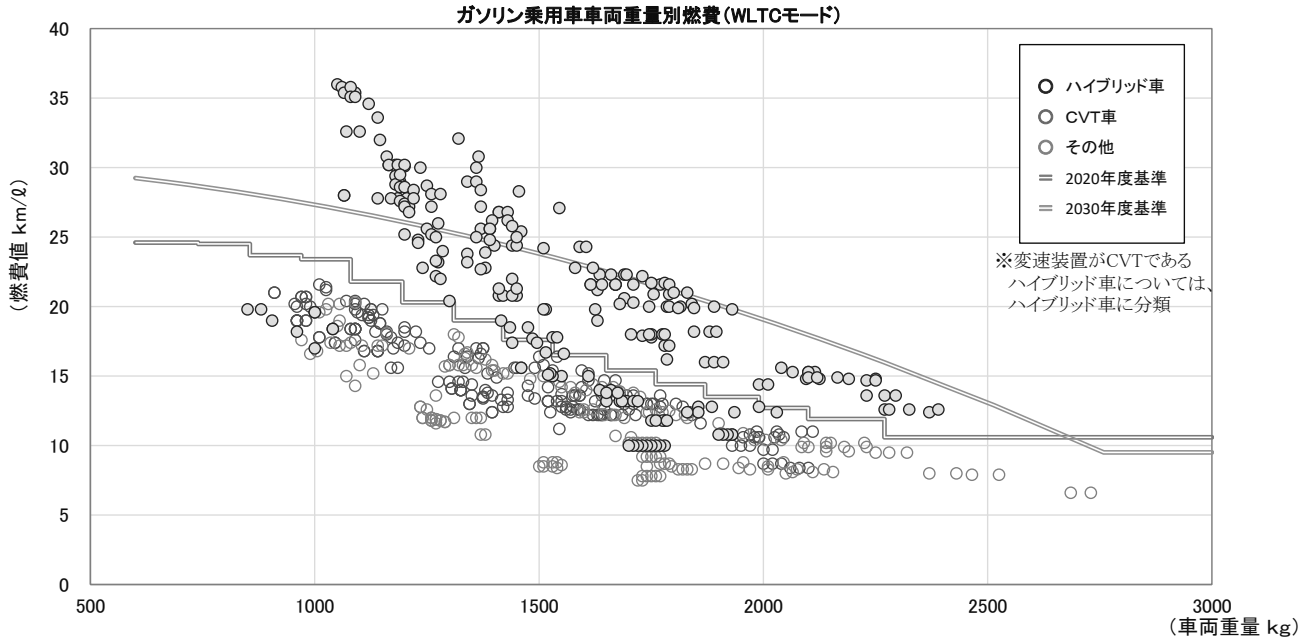


【出典】国土交通省HP（自動車燃費一覧（H24.3）「ガソリン乗用車燃費（1）普通／小型自動車（JC08モード）」）より

- HVと従来車(AT、CVT等)の燃費分布の混在が発生。車種も増え、大衆化しているともいえるか。
- 燃費測定方法の変更(JC08→WLTC)などにより、2020年度燃費基準値を下回る車種も存在。

※HV一覧 クロスビー、イグニス、ソリオ、ランディ(スズキ4車種)、フォレスター、XV、インプレッサ(スバル3車種)、アルティス、ロッキー(ダイハツ2車種)、ヤリス、アクア、プリウス、ヤリスクロス、カローラスポーツ、カローラ、カローラツーリング、ライズ、カローラアクシオ、カローラフィールダー、カムリ、カローラクロス、C-HR、シエンタ、ハリヤー、RAV4、クラウン、エスクァイア、アルファード、センチュリー(トヨタ20車種)、ノート、ノートオーラ、セレナ、エクストレイル、フーガ、シーマ、スカイライン(日産7車種)、オデッセイ、ステップワゴン、CR-V、インサイト、SHUTTLE、FREED、FREED+、フィット、LEGEND、VEZEL(ホンダ10車種)、MAZDA3、CX-30、MX-30(マツダ3車種)、テリカD:2(三菱1車種)、CT200h、UX250h、ES300h、NX350h、IS300h、RC300h、RX450h、RX450hL、LC500h、LS500h(レクサス10車種)【全60車種】

販売台数に占めるHVのシェア 39.2% (R3暦年) ※軽自動車を含む



【出典】国土交通省HP（自動車の燃費性能に関する公表（R4.1.5現在）「ガソリン乗用車燃費（1）普通／小型自動車（WLTCモード）」より作成 **67**

### （3）自動車関係諸税体系の簡素化に関する要望と 税負担のあり方等

# 税体系の簡素化に関する要望 と 税負担のあり方

## ●税体系の簡素化に関する要望

業界団体からは、毎年、「複雑な車体課税の簡素化」、「税負担軽減」に関する税制改正要望が出されている。

### ■日本自動車工業会 要望書(R3.10) (抄)

自動車関係諸税の抜本的見直し

▽取得・保有段階における課税を一税目に簡素化するとともに、その課税標準やエコカー減税等の措置を、自動車ユーザーの視点を踏まえて見直すべき。

### ■全日本自動車産業労働組合総連合会 要望書(R3.6) (抄)

1. 車体課税 3) 複雑な車体課税を簡素化

現行の複雑な車体課税を解消するためには、購入段階は消費税のみとし、保有段階に係る税は、原則一税目(自動車保有税(仮称))とする。但し、検討にあたっては、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革するとともに、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み充分な配慮を講ずる。

### ■日本自動車工業会 要望書(R3.10)

<現在>

消費税 10%	
・自動車税の引下げ(一部実現) ・当分の簡税率廃止(先送り)	
自動車税	環境性能割 (取得時: 価格×税率) 0~3%
	排気量割 25,000~110,000円
軽自動車税	環境性能割 0~2%
	排気量割 10,800円
自動車重量税	当分の間 本則

<中長期的改革20XX年>

あるべき姿(案)	
・環境性能割を吸収統合 ・負担は国際水準(ドイツ並み等)とし 重量税は廃止	
新自動車税	新たな課税標準を検討 <sup>※</sup>
新軽自動車税	新たな課税標準を検討 <sup>※</sup>

※ 排気量割やその他の課税標準統合された保有税で優遇措置を検討

### ■全日本自動車産業労働組合総連合会 要望書(R3.6)

資料①自動車総連が考えるあるべき税体系

段階	現行の税目	取得時は消費税のみ	段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	取得時は消費税のみ	取得段階	消費税	-
	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)		廃止		
保有段階	種別割 (自動車税・軽自動車税)	保有段階に係る税は原則一税目	保有段階	自動車保有税 (仮称※1)	次世代モビリティ(CASE)普及促進特定財源
	自動車重量税		廃止		
走行段階	揮発油税	燃料に係る税目は一本化しタックス・オン・タックスを解消	走行段階	燃料税 (仮称)	カーボンニュートラル促進特定財源
	地方揮発油税				
	軽油取引税				
	石油ガス税				
	消費税		消費税	-	

※1: 現行の自動車税・軽自動車税などの取得段階に係る税は原則1税目に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、充分な配慮が必要。

## ●自動車関係税制の負担のあり方

税制の簡素化の視点も重要であるが、現行税制のように、取得・保有・走行の各段階において課税することにより、行政サービスの受益の程度や担税力に応じた課税が行われているともいえるのではないかと。

### ■自動車ユーザーの税負担に関する岸田総理答弁(令和4年3月22日(火) 参・予算委)

(諸外国と比較した際に、わが国の車体課税の負担が重いのではないかと問に対して、)

自動車に関しては、取得、保有、走行、各段階において総合的な課税が行われています。そして、自動車ユーザーの税負担という意味では、車体課税のみならず、燃料課税なども考慮する必要があると考えています。その上で、車体課税だけでなく、燃料課税、さらには消費税まで合わせたベースで見ると、ヨーロッパ諸国と比べて必ずしも高い水準にはないと考えています。御指摘の資料の中において、ドイツやイギリスとの比較において、車体課税、燃料課税、消費税合わせたベースで比較すると日本は決して高い水準にはないと考えております。

### ■税制の抜本的見直しについての答申(税制調査会、S61.10) (抄)

現行の自動車関係諸税(揮発油税、軽油取引税、自動車税、物品税等)は税目が多くかつ複雑であるから、これを簡素化すべきであるという指摘がある。

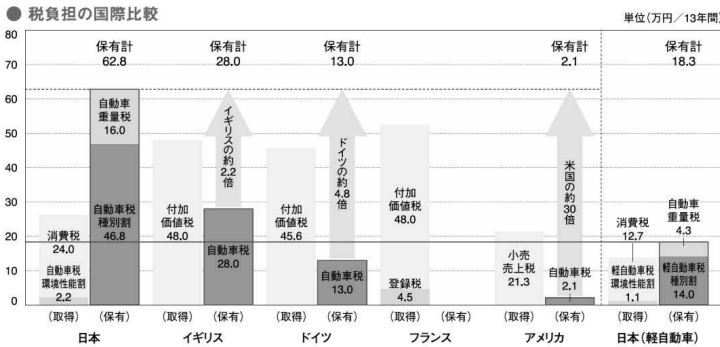
この問題は、納税者の理解と協力を求める上で確かに重要であるが、個々の自動車税についてみればこれらの税がすべて課されるというわけではないこと、現行の税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されると考えられること、諸外国においてもおおむね同様の税体系を有していること等を総合的に勘案すると、現行税制には理由があるものと考えられる。

# 自動車ユーザーの税負担の水準

- 自動車業界は、日本の保有課税は、国際水準と比較すると、過重であると主張。
- 一方、走行段階における課税(燃料課税)の負担は、OECD加盟国の中でも低水準。  
※日本の税負担率はOECD加盟国35カ国中で27番目。
- 自動車ユーザーの税負担の水準は、車体課税と燃料課税を併せた議論が必要。

## 保有段階における税負担の国際比較

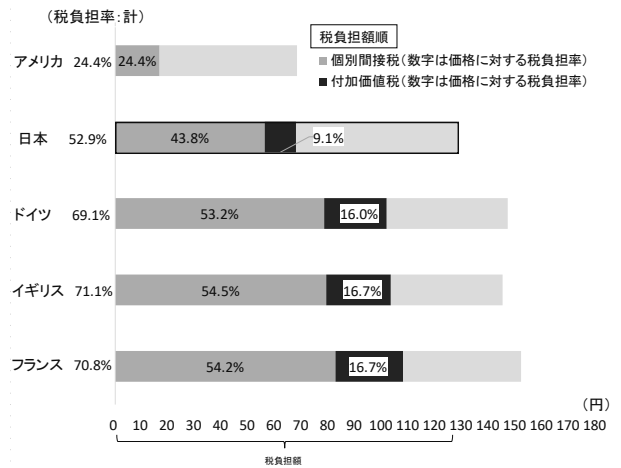
(日本自動車工業会資料 ※2020年4月時点の税体系に基づく試算)



前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 20.1km/L(CO2排出量116g/km)  
 ④車体価格240万円(軽は127万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8  
 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより)  
 ⑧為替レートは1€=¥122、1£=¥142、1\$=¥110(2019/4~2020/3の平均)

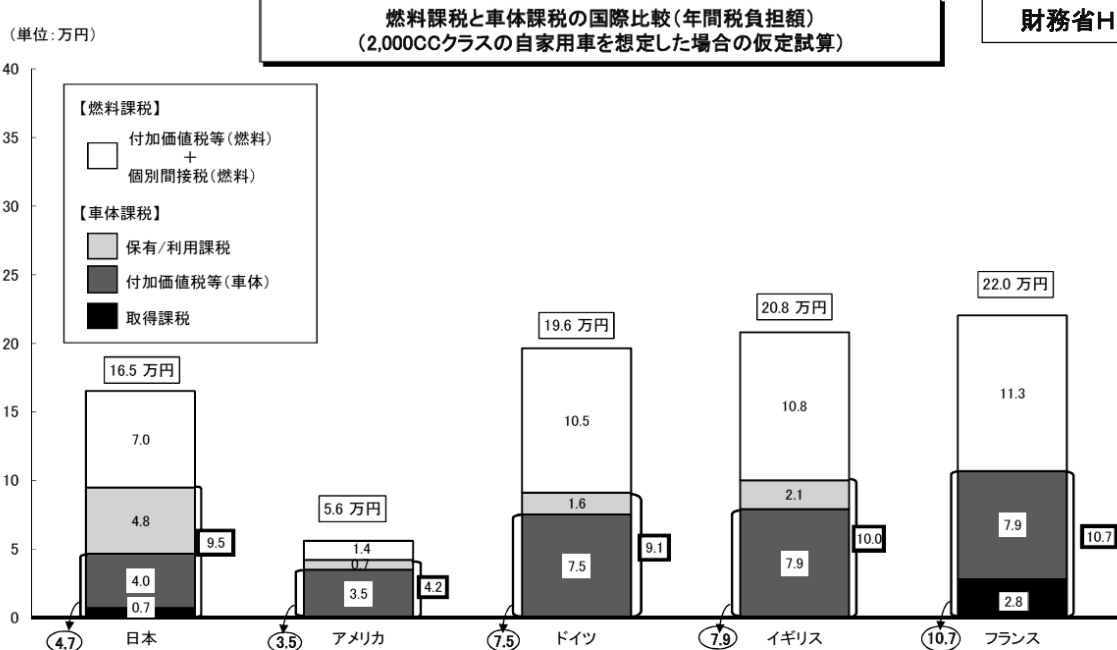
## ガソリン1L当たりの価格と税の国際比較

(2020年第2四半期)



# 燃料課税と車体課税の国際比較

- 車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的に見ても、低い。



※1 税率は令和元年12月現在、車両重量1.5t、燃費16.4km/l、総排気量1,997cc、年間ガソリン消費量1,000l、車体価格(税抜本体価格)2,769,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。  
 燃料価格(消費課税等の税込み)は日本148.8円/l(2019年12月23日時点資源エネルギー庁調べ)、アメリカ0.675ドル/l、ドイツ1.389ユーロ/l、フランス1.523ユーロ/l、イギリス1.249ポンド/l(2019年12月時点IEA調べ)。  
 ※2 為替レート:1ドル=108円、1ユーロ=120円、1ポンド=137円(基準外国為替相場及び想定外国為替相場(令和元年12月中適用)、日本銀行)。  
 ※3 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、7リリ地方の税率によって異なる。  
 ※4 日本については課税性能を取付課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。  
 ※5 上記の他に、保有または利用課税として、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25組のトレーラー等が課税対象)、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車)が課税対象)や車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)がある。  
 ※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04%/lであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、令和元年12月現在は、2.8%/lが適用されている。  
 ※7 端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。

# 現行税制において指摘されている課題

## ○ 総排気量と財産価値の比例関係

- ・ 近年、エンジン性能の改良が進んでおり、現行の自動車税種別割の税率区分である総排気量の大きさと自動車税の財産的価値との間には、あまり比例関係がないのではないか
- ・ 電気自動車について、総排気量1,000cc以下の税率での取扱いが適切なのか

## ○ 低炭素社会の実現に向けた車体課税

- ・ 地球温暖化等の環境問題を解決し、持続可能な社会の実現するため、欧州と同様CO<sub>2</sub>排出量基準を取り入れるなど一層環境重視の考え方を税制に組み込むべきではないか

## ○ 税負担水準の適正化に関する諸課題

- ・ 営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(営自格差)、軽自動車税と自動車税の税目間の格差(軽自格差)について、道路損傷や環境負荷等の観点で見れば大きな差はないことから、税負担水準の適正化を図るべき

## ○ 税体系の簡素化

- ・ 現行税制は、各段階で多くの税が課されており、複雑な税体系で重税感がある

【出典】東京都「令和3年度東京都税制調査会 第1回小委員会」資料より

73

# 自動車をめぐる環境の変化（将来動向）

## 地方自治体の税収は減少

現行税制は内燃機関自動車の所有を前提とした税体系

- ・ 電気自動車の普及による燃料課税の税収減
- ・ 電気自動車への「総排気量基準」の適用による自動車税種別割の税収減
- ・ 所有者の規模縮小による車体課税の税収減

## 一方新たな行政需要も

電気自動車や自動運転技術などにより自動車に係る一定の行政需要が減少する一方、新たなインフラ整備や車両重量の重い電気自動車の普及に伴う道路損傷の増加への対応などが求められる

(例)

### 【自動運転の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 道路上の白線表記の品質維持
- ・ 工事・舗装の張替えを地図データへ反映させるシステムの整備

### 【電気自動車の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 充電設備の充実
- ・ 充電が集中する地点での発送電の整備

【出典】東京都「令和3年度東京都税制調査会 第1回小委員会」資料より

74

第1回地方分権に関する基本問題についての調査研究会（神野座長） 議事概要

【日時】令和7年7月25日（金）16:00～18:00

【場所】中央合同庁舎第2号館自治財政局第2会議室

及びSkype for Businessによるオンライン会議

【出席者（学識委員）】

神野座長、池上委員、宇野委員、関口委員、古市委員、星野委員、諸富委員

【議事次第】

1 開会

2 議題

「自動車関係税制改革の在り方について」

「骨太2025と地方財政」

3 閉会

【議事概要】

1. 「骨太2025と地方財政」

発表資料に基づき総務省より説明の後、質疑応答。

2. 「自動車関係税制改革の在り方について」

(1) 説明

発表資料に基づき、諸富委員より説明。

(2) 質疑応答

○ 1点目、車体課税と燃料課税の関係についてお考えを伺いたい。

2点目、消費税との関係について、自動車の取得時点でかけるのと、利用時点でかけるのと2つの考え方があるところ、自動車工業会は前者の考え方をとっているが、後者について議論はないのか。

3点目、世界の潮流として電気自動車（EV）については統一的な課税の仕方が議論されているのか。

→ 1点目の燃料課税について、自動車工業会は揮発油税の廃止を主張しているが、廃止は巨額の税収を失うことになり、代替として走行距離課税などが議論されている。EVが増えてくることで、そもそも中長期的には揮発油税による税収は失われていくのではないかという観点からも、走行に着目した課税が議論されている。走行距離を補足する方法として、給電所に設置したメーターを活用することも考え得るが、自宅での給電は補足できず結論が出ていない。

2点目の消費税について、利用段階の消費についてはあまり考えてこなかった。二重課税の問題に対して、環境性能割という環境税的な税を自動車取得段階で課すことで、消費税との二重課税の問題を避け、環境性能の良い自動車の消費インセンティブを与えるという議論はあった。

3点目について、今すぐお答えできることはないが、外形的に課税できる指標を検討している印象。

→ 補足させていただくと、燃料課税について、自動車業界においては購入を促進する観点から車体課税への関心が現時点では高いが、兎相者産業は裾野が広く、減税への関心も立場によってさまざまな印象。

また、環境性能割の課税は欧米諸国でも自動車取得時に行われており、自動車の保有による外部不経済に対する行政需要への対応に着目しているものと考えられる、

EVへの課税について、欧米では、車両総重量やCO<sub>2</sub>排出量、出力などを基準としている例がある。



# スウェーデンにおける格差拡大に関する近年の研究動向: 国際比較の視点から

2025年9月12日、第2回・基本問題研究会報告資料

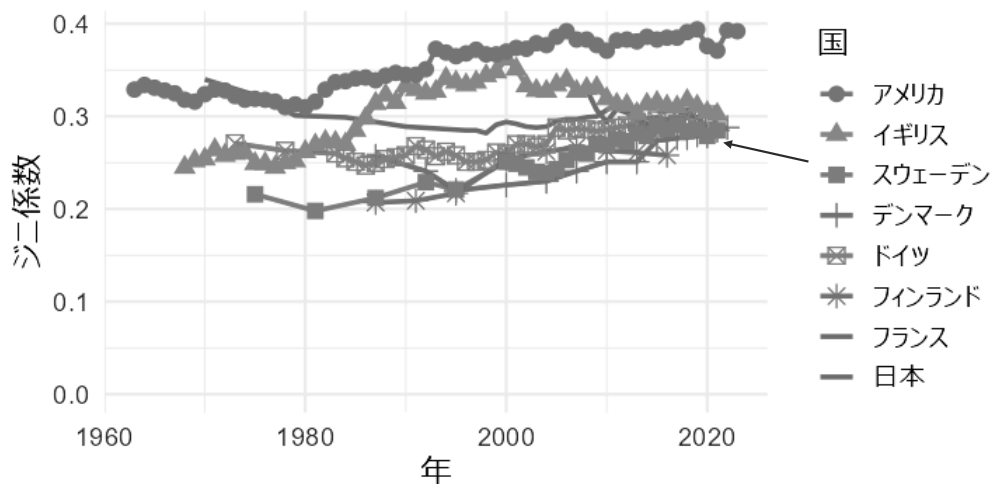
古市将人（中央大学経済学部）

※本報告は未定稿です。

当日の報告資料に軽微な修正（表現の修正、図の追加[目盛の調整]、誤字脱字の修正等）を加えたものです

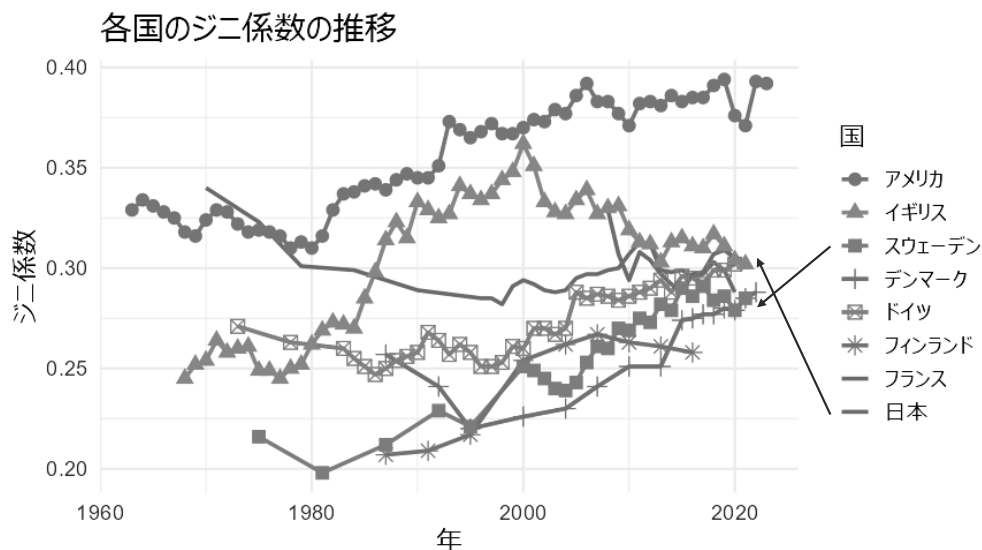
## 問題の背景—データ概観（等価可処分所得）

各国のジニ係数(等価可処分所得)の推移



データ出所: Luxembourg Income Study (LIS) Inequality Key Figures  
(2025,9,10)からデータを取得し作成

## 問題の背景—データ概観（等価可処分所得）



データ出所: Luxembourg Income Study (LIS) Inequality Key Figures  
(2025,9,10)からデータを取得し作成

### ●●

## 問題の背景

- 近年、スウェーデンにおいて格差が拡大している（秋朝 2016）。
- その影響は、経済状況のみならず、政治的・社会的な領域にも及んでいると考えられる。例えば、格差・分断と投票なども議論されている。
- 本報告は格差拡大や社会の変化に関する近年の論文をいくつか検討する。
- 扱う対象はスウェーデンだが、日本も含めて、格差の拡大や社会の変化を考察するうえで参考になる論点を提示するのが本報告の課題。
- 直接的には、報告者のこれからの研究活動の準備作業にあたる。
- その一部の論点については以下の論文で言及。
- 古市将人（2023）「スウェーデン財政の構造変化と人々の分断—2000年代の所得データ及び国際世論調査を用いた分析」高端正幸・近藤康史・佐藤滋・西岡晋編著『揺らぐ中間層と福祉国家: 支持調達の財政と政治』ナカニシヤ出版
- 本報告の一部は、2019年公共政策学会報告資料の内容を用いている（その内容の一部は、古市2023年に反映。）



## 問題の背景

- 近年、スウェーデンにおいて、スウェーデン民主党が躍進。
- その背景を分析する研究が増加。
- その背景には様々な要因がある指摘。
- 例えば、2006年からの中道右派政権による歳出削減・就労支援策が労働市場のアウトサイダー層、脆弱なインサイダー層の所得や状況を悪化させたことが指摘（リクネ, 2018, 生活経済政策）

5

## 報告の課題

- 本報告は、近年のスウェーデンの格差拡大に関する研究を簡単に整理（網羅的サーベイではない。今後の課題）。
- 日本を考えるうえでも参考になる論点を提示できれば…………。
- 基本的な論点は
- 減税政策・就労促進策について
- 賃金
- 近年の社会的な変化（人口移動）について
- 構成は
- 1. 格差拡大について
- 2. 格差拡大の影響・人口流出の影響
- 3. 予備的分析（金融所得、就労税額控除）
- 4. 課題

# 1. 格差拡大について



## 資本所得と低所得者の分布

- Karimi, A., Lucke, C., & Palme, M. (2024), Components of the evolution of income inequality in Sweden, 1990–2021. *Fiscal Studies*, 45(2), 187–204.
- 多くの関連論文がある。今回は検討できていない。
- データ：個票（LISAなど）、1990～2021（1985～2021）。
- 主な指標：等価可処分所得ジニ係数（計算方法はOECD方式）。労働時間、教育水準、性別に注目。25–60歳。資本所得は5カ年移動平均。
- 主な結果1. 所得分布
- 1990～2020年までジニ係数は0.19から0.3まで増加
- 超高所得者（1%層）
- パーセンタイル比（90：50、50：10、90：10など）から、低所得層の分布が全体の所得格差に貢献している可能性を指摘。

●○

## 資本所得と低所得者の分布

Karimi, A., Lucke, C., & Palme, M. (2024), Components of the evolution of income inequality in Sweden, 1990–2021. *Fiscal Studies*, 45, 187–204.

- 資本所得の影響：資本所得を除くと、ジニ係数が0.05~0.07低下。99パーセンタイルと50パーセンタイルの比の拡大が大幅に小さくなる。
- 示唆：トップ所得層の所得の伸びは資本所得？
- 賃金（格差）
- 性別：男性は2000年代前半まで拡大。女性は1990—2021まで拡大
- 教育段階別（ISCED 2011 0-2（日本では～中等教育）、3-5(高校、短大など）、6～（学士号相当～）
- ISCED 0-2のグループの就業率は1985年から低下傾向。他のグループは安定
- 再分配効果（給付・税ある状態・無い状態のジニ係数の比較）：低下傾向。
- 給付の抑制：所得代替率の低下（物価上昇に完全に連動していない）。就業・非就業の差
- 移民：移民内の格差は大きいですが、全体の格差に貢献する程度は大きくない。
- 整理：基本的には、賃金格差。金融所得の影響。再分配効果の低下（ただし、就労税額控除あり。就業している時の税額控除とそうではないときの給付の差）。移民の影響はそれほど大きくないと指摘

## 歳出削減、再分配前所得

- 秋朝（2016 *高崎経済大学論集*）：中間層の縮小と低所得層の拡大の背景として、失業給付・疾病手当の削減・厳格化の可能性を指摘。
- 再分配関係の論文でも同種の指摘。
- すなわち、各種の現金給付の所得代替率が低下（特に、就労していないときに受け取る給付が削減傾向）
- 現金給付関係、所得代替率は縮減傾向。格差・貧困拡大（Scruggs & Tafoya 2022 *Social Policy & Administration*; Sowula et al. 2024 *Social Policy & Administration*）
- 再分配前の所得に影響を与える制度・慣行の影響の意義。労働組合など（Mogstad et al. 2025 *NBER Working Paper*）

## 就労所得税額控除制度

- 2007年導入。就労所得にかかる所得税への税額控除
- 基本的には、就労所得が増加していくと、税額控除が増加。ただし、適用税率によって税額控除が変わる。
- 2007年だと、65歳未満は最大約11,200kr(2007年の1スウェーデンクローナ約17か18円（17円だと約19万円））、65歳以上は最大約18,000kr（約30.6万円）。2016年、逡減部分など導入。その後、減税額は増加（2014年で最高額は当初の倍）。以上、松田（2018,彦根論叢）より。
- 松田（2018,彦根論叢）：制度の導入と改正の背景を分析。同制度が就労を促進する点、所得格差（ジニ係数）をわずかだが拡大させる点。
- Edmark et al.(2016 ,*FinanzArchiv: Public Finance Analysis*)
- 全国規模の政策であるため、制度の分析が難しい。理論上は就労促進的だが、効果の推定が難しく、就労促進の効果を明確に確認できない。

## 論点：資本所得と賃金？

- 1 資本所得がスウェーデンの格差拡大に寄与している（時期はともかく）。
- 2 賃金について。

# 格差拡大の影響・人口流出の影響

## 格差拡大の影響

- Burgoon et al 2019
- 個人の就労が促進され、所得が増加したとしても、他の所得階層よりも所得増加率が低い場合、その個人は不満を持つ可能性がある（所得増加から取り残された層）。
- Burgoon et al.,2019はそのような不満をもつ個人ほど、極右/極左政党に投票する傾向があると指摘。

## スウェーデン民主党の台頭

- リクネ（2018, 生活経済政策）：就労促進政策によって失業者、病気療養者等のような労働市場のアウトサイダーの所得増加が停滞した点、2008年の金融危機によって就労者の一部の所得が停滞した点を明らかにしている。就労者の一部とは、オートメーション化に晒される不安定雇用層である。

15

### ●○ 国内・国外の人の移出・流出の影響

Dancygier, R., Dehdari, S. H., Laitin, D. D., Marbach, M., & Vernby, K. (2025). Emigration and radical right populism. *American Journal of Political Science*, 69(1), 252-267.

- 移民の急進右派ポピュリズム（PRR）への影響が議論されるが、国内（地域間）・国外（他国への）人の移出・流出は？
- 想定されるメカニズム：
  1. 人口構成：移出する人は、若く意欲的な成人が多く占めている（国際的な環境で、教育・経済的機会を求めている）。地域に残る人との違い。  
→人々の投票行動が変わらずとも、人口構成の影響がでてくる。
  2. 選好：人口（働き盛りの人口層）の流出→税収基盤→公的・民間サービス（需要変化）に影響→学校・医療の閉鎖、公共交通や医療制度の持続可能性に影響。
- 容易に移動できない人。残った人の心理的苦痛（故郷、コミュニティの価値について）。交流場所の閉鎖。
- 生活の質の低下→不満→ポピュリスト政党。有権者が仲間（同胞）だけではなく、与党に見捨てられたと感じたとき。



## 国内・国外の人の移出・流出の影響

Dancygier, R., Dehdari, S. H., Laitin, D. D., Marbach, M., & Vernby, K. (2025). Emigration and radical right populism. *American Journal of Political Science*, 69(1), 252-267.

- いくつかの背景：脱工業化・知識経済化→都市への人の移動。
- 分析：欧州データ、スウェーデンデータ（2002～18、コミューン、選挙区）、政党幹部とのインタビュー（n=12）、新聞記事分析（ランダムサンプル、政治的文脈での人口流出）などで検証。
- いくつかの結果。
- 市民の移出は、スウェーデン民主党（SD）への票を増加（移民の影響より大きい）。社民党が影響を受ける。
- 移住者は定住者よりもSDに投票しない傾向。
- 新聞記事分析：全国紙・地方紙。政治的文脈で人口流出を扱う記事探索。約6割が、公共サービスの低下に言及。これがSDへの支持を生むという解説記事。
- インタビュー：公共サービスの質。社民党関係者は、流出の問題への有権者の懸念に対応できなかったと認識（それをSDが利用したと認識。ただし、自分達の責任も認識）。
- 以上の議論は、清水（2018, 生活経済政策）の指摘とも関係（医療施設の閉鎖、北部の投票動向）

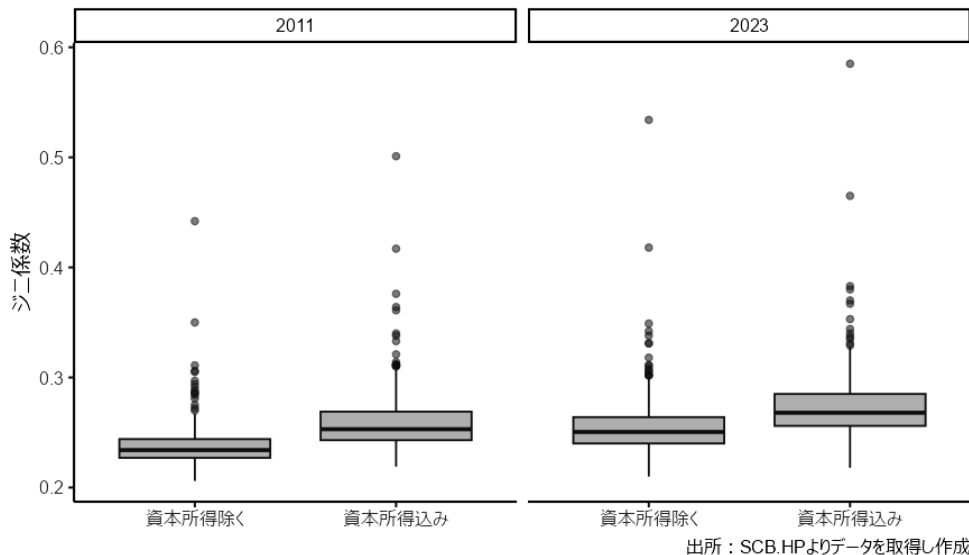
## 簡単な分析（予備的分析）

資本所得

就労税額控除

# 資本所得と格差（ジニ係数） コミュニティ別の箱ひげ図

可処分所得ジニ係数の比較（2011 vs 2023, コミュニティ別）

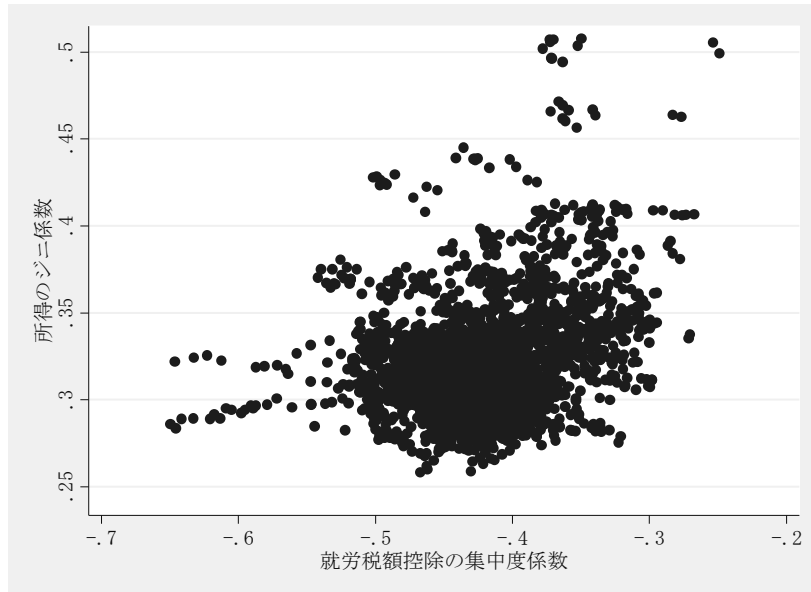


コミュニティ単位  
のジニ係数。  
・2011→2023で  
増加傾向。  
・資本所得込み  
のジニ係数は高  
い傾向にある。  
・地域間と地域  
内の格差

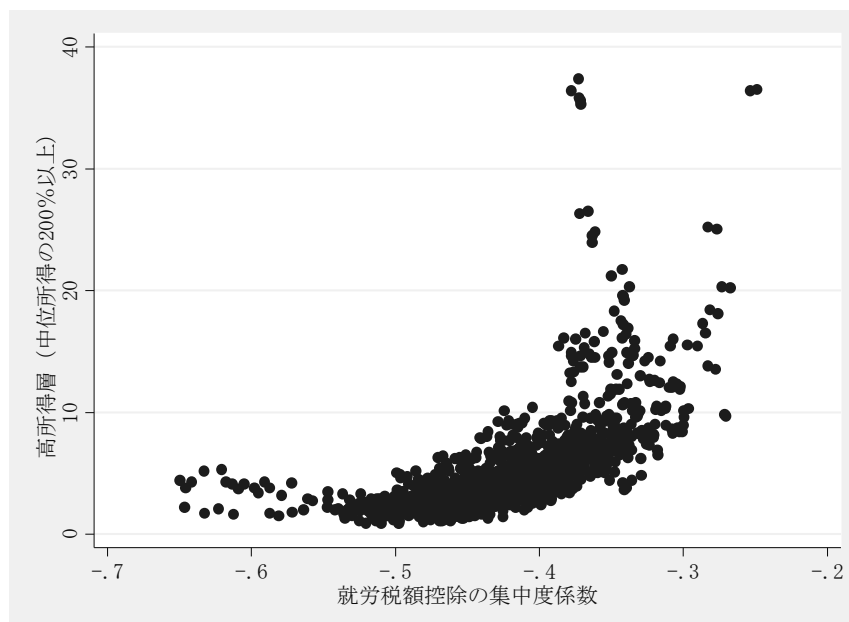
## ● コミュニティ単位の分析 分析手法とデータ

- ・スウェーデン統計局SCB.HPには、就労税額控除の所得階層別の金額と適用人数がコミュニティ別に公表されている
- ・コミュニティ別に同制度の集中度係数を計算し、ジニ係数、貧困率（等価可処分所得）、高所得層（等価可処分所得）との関係を記述する
  - ・同制度の効果を分析するのは困難。あくまで、帰着の程度を見る。
  - ・集中度係数が負の値になればなるほど低所得層に給付が帰着している（ただし、所得分布の影響は受ける）。

就労税額控除金額の集中度係数とジニ係数（2007年－2017年）  
SCB.HPよりデータを取得し作成。



就労税額控除と高所得層（中位所得200%以上）の割合（2011年－2017年）  
SCB.HPよりデータを取得し作成。



## 整理

- 幅広く税額控除が帰着しているコミュンほどジニ係数が高い傾向にある。
- 【ただし】、これは所得分布の形状に左右されているだけの可能性が高い。なぜなら、高所得層が少ないコミュンは集中度係数が低くなるため。
- 先行研究を踏まえると、就労税額控除制度は人々の可処分所得を増加させたが、格差拡大を抑制できていないわけではない（ただし、制度が原因かどうかは、難しい。課題）

## 今後の課題

- 課題
- データ、政策資料の収集整備、各種チェック（すべて今回の報告では間に合っていない。今後の課題）。
- 地域の文脈と国政。
- コミュンレベルの格差・生活状況の関係。政策過程の分析。
- 分析の精緻化。

## 課題・論点

- 今回の整理は、直接日本に適用できない（いろいろ違う。例えば、政治システム）。また、文献を網羅的にサーベイしているわけではないことに注意。
- ただし、地域からの人の流出、地域への人の移動が財政・社会に与える影響は日本にとっても重要な論点。
- 諸富徹（2018）『人口減少時代の都市』中公新書
- →人口減少以上の税収減の可能性。
- ソフトランディングが必要？

## 参考文献

- Burgoon, B., Van Noort, S., Rooduijn, M., & Underhill, G. (2019). Positional deprivation and support for radical right and radical left parties. *Economic Policy*, 34(97), 49-93.
- Dancygier, R., Dehdari, S. H., Laitin, D. D., Marbach, M., & Vernby, K. (2025). Emigration and radical right populism. *American Journal of Political Science*, 69(1), 252-267.
- Edmark, K., Ljang, C. Y., Mörk, E., & Selin, H. (2016). The Swedish earned income tax credit: Did it increase employment?. *FinanzArchiv/Public Finance Analysis*, 72(4), 475-503.
- Loxbo, K. (2025). How the radical right reshapes public opinion: the Sweden Democrats' local mobilisation, 2002–2020. *West European Politics*, 48(7), 1653-1680.
- Mogstad, M., Salvanes, K.G., and Torsvik, G. (2025). Income Equality in The Nordic Countries: Myths, Facts, and Lessons, NBER Working Paper No.33444
- Rydgren, J., & Ruth, P. (2011). Voting for the radical right in Swedish municipalities: social marginality and ethnic competition?. *Scandinavian Political Studies*, 34(3), 202-225.
- Scruggs, L. A., & Ramalho Tafoya, G. (2022). Fifty years of welfare state generosity. *Social Policy & Administration*, 56(5), 791-807.
- Sowula, J., Gehrig, F., Scruggs, L. A., Seeleib-Kaiser, M., & Ramalho Tafoya, G. (2024). The end of welfare states as we know them? A multidimensional perspective. *Social Policy & Administration*, 58(5), 785-799.
- 秋朝礼恵 (2016) 「所得の観点からみたスウェーデン中間層の変容-高負担型福祉国家の正統性と中間層に関する予備的考察-」 『高崎経済大学論集』第59巻第1号, 31-40頁。
- 清水謙 (2018) 「2018年議会選挙でスウェーデン民主党はなぜ躍進したのか? : 北部地域における政党支持の変動」 『生活経済政策』 No.262, 13-16頁。
- 古市将人 (2019) 「スウェーデン財政の構造変化と人々の分断」 公共政策学会第23回研究大会報告資料
- 古市将人 (2023) 「スウェーデン財政の構造変化と人々の分断—2000年代の所得データ及び国際世論調査を用いた分析」 高端正幸・近藤康史・佐藤滋・西岡晋編著『揺らぐ中間層と福祉国家: 支持調達の財政と政治』 ナカニシヤ出版
- 松田有加 (2018) 「スウェーデンにおける勤労所得税額控除のワーキングプア対策としての可能性」 『彦根論叢』 第415号, 28-43頁。
- 諸富徹 (2018) 『人口減少時代の都市 成熟型のまちづくりへ』 中公新書
- リクネ, ヨハンナ (2018) (伊集守直訳) 「就労促進改革と金融危機がもたらしたスウェーデンにおける急進右翼の台頭」 『生活経済政策』 No.262, 17-21頁。

第2回地方分権に関する基本問題についての調査研究会（神野座長） 議事概要

【日時】令和7年9月12日（金）18:00～20:00

【場所】中央合同庁舎第2号館自治財政局第2会議室

及びSkype for Businessによるオンライン会議

【出席者（学識委員）】

神野座長、青木委員、伊集委員、井手委員、宇野委員、佐藤委員、関口委員、沼尾委員、古市委員、諸富委員

【議事次第】

1 開会

2 議題

「スウェーデンにおける格差拡大に関する近年の研究動向：国際比較の視点から」

「令和7年度普通交付税の算定結果等」

「令和8年度の地方財政の課題」

3 閉会

【議事概要】

1. 「令和7年度普通交付税の算定結果等」

「令和8年度の地方財政の課題」

発表資料に基づき総務省より説明の後、質疑応答。

2. 「スウェーデンにおける格差拡大に関する近年の研究動向：国際比較の視点から」

(1) 説明

発表資料に基づき、古市委員より説明。

(2) 質疑応答

- OECDによれば、格差の6～7割はICT化と経済のグローバル化で説明がつくと  
言われており、構造的に格差が広がるという変化がある中で、スウェーデンにおける  
格差の拡大をスウェーデン民主党の支持の拡大に着目して分析することは重要な論点

からずれてしまうのではないか。

また、議論の対象としている時期のヨーロッパは所得格差があまり開かない一方、資産格差が開いていく時期にもかかわらず、所得格差の拡大を問題視するEUの人々が多いという現実と認識のギャップがあるというのは重要な視点。そこにはスウェーデン民主党の支持も関係しているのではないか。

→ 所得格差の問題とスウェーデン民主党の支持の話に関連付けるときに、ご指摘のICT化をはじめとした、産業構造の変化に着目し、都市と地方の産業構造・就業構造の違いの視点から分析・説明ができないかというのが問題意識。格差の履歴効果のご指摘があったが、地域政策の影響を分析する必要があるのではないかと考え、目を向けたのがスウェーデン民主党の台頭が進んできた地域。

○ これまでのスウェーデンの高負担・高福祉というスウェーデン型福祉国家の構造の変化は実感されているのか。また、これまでの高負担・高福祉を支えてきた社民党など他の政党はどのような状況になっているのか。

→ 今回の報告で分析したジニ係数には教育や医療などの現物給付は含まれていないため、それらを含めて考えないとスウェーデンの福祉のあり方を正しく評価できないが、一般的には、民間サービスを取り入れる準市場化が進んでおり、現物給付は削減されているという印象。社民党をはじめとした他の政党については、戦後社民党が強かった状況と比べ、多党化している。

○ 2010年代以降の選挙では、社民党の票を減らしてスウェーデン民主党の票が増えているところがあったが、最近の選挙では、右派の穏健党やキリスト教民主党、自由党の票が減っているという分析がある。スウェーデン民主党と社民党が対局的に語られることが多いが、国内政策に関しては両党とも連隊に基づいた再配分を重視する点で共通しており、支持の差は北部の農村地域等でナショナリズムの視点から出てくる印象。政党政治に関する分析があると格差の対比もより明確になるのではないか。

→ ご指摘のとおり、政党政治の動きと税制や歳出削減の話に関連させて観察することも重要と考える。今後の調査の参考としたい。

○ スウェーデン民主党の支持の増加の理由として、地域の公共サービスの低下という地

域間の格差をあげているが、今の日本の地方部の方が既存政党が強くて都市部は新興の政党が強いという状況との関係はどのように分析できるか。

→ 地方における施設の閉鎖や社民党の対応の失敗など、公共サービスの劣化が人々に認識されると、地方部での支持離れに徐々に影響するのではないかと考える。ただし、伝統的に社民党が強かった地域で民主党が票を伸ばしているというエピソードはあるものの、数字として地方で実際にスウェーデン民主党が支持を獲得しているかは私は十分検証できていない。

# アメリカの初等中等教育における政府間財政関係

## : 経常予算と資本予算に着目して

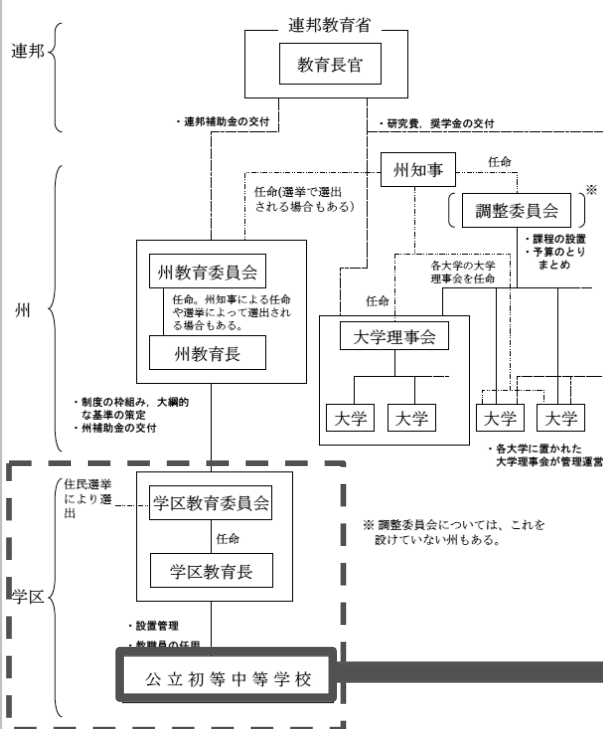
2025年10月31日(金)18時00分～

地方分権に関する基本問題  
についての調査研究会

関口 智(立教大学経済学部教授)

### アメリカの教育行政機構と財政(概観)

#### アメリカの教育行政機構



(資料) 中央教育審議会議事録(2014年9月25日) 諸外国の教育行政制度資料2

【特徴】学校区による分権的・民主主義的決定(ローカルコントロール)  
※課税権と起債権<アメリカ例外主義>

【特徴】学校区への主たる財源保障は、連邦政府ではなく、州政府

【表4】公立学校における収入源泉別シェア及び総額: 初等中等教育

年度	公立学校(初等中等教育)の収入						シェア (%)
	連邦	州	地方(州以下の中間的収入源含む)				
			財産税	その他の収入	私的(1)		
1919-20	0.3	16.5	83.2	---	---	---	100.0
1929-30	0.4	16.9	82.7	---	---	---	100.0
1939-40	1.8	30.3	68.0	---	---	---	100.0
1949-50	2.9	39.8	57.3	---	---	---	100.0
1959-60	4.4	39.1	56.5	---	---	---	100.0
1969-70	8.0	39.9	52.1	---	---	---	100.0
1979-80	9.8	46.8	43.4	---	---	---	100.0
1989-90	6.1	47.1	46.8	35.9	8.2	2.7	100.0
1999-2000	7.3	49.5	43.2	33.4	7.4	2.4	100.0
2009-10	12.7	43.4	43.9	35.4	6.5	2.0	100.0
2018-19	7.9	46.7	45.4	36.5	7.4	1.6	100.0

---Not available.

(1) 寄贈による収入、利用者からの授業料・手数料を含む。例えば2018-19年度は、個人からの授業料、個人からの交通費、フードサービス(連邦政府からの払い戻しを除く)、地区活動、教科書収入、サマースクール収入などが含まれている。

(資料) National Center for Education Statistics(2021), Table.235.10より作成。

# アメリカ初等中等教育の財政

- ・アメリカでは各学校区での経済力の格差が、学校区財政の格差、教育水準の格差へと連動しやすい。
- ・学校区間の格差は、直接的にはセグリゲーションや居住地分化という「コミュニティ」の変化(地域間・人種間等の社会的変化)等が影響している。

○ 親の雇用(経済状況)/道徳的価値観



○ 居住地の状況(コミュニティの構成変化)



○ 【学校区財政】に反映

経常予算 ↓      資本予算

○ 教員確保の水準/施設整備の水準



○ 子供への教育の質/成果



○ 子供の雇用/道徳的価値観

## 【居住分化】

① 移民、人種    ② グローバル化

## 【教育ニーズのゆらぎ】

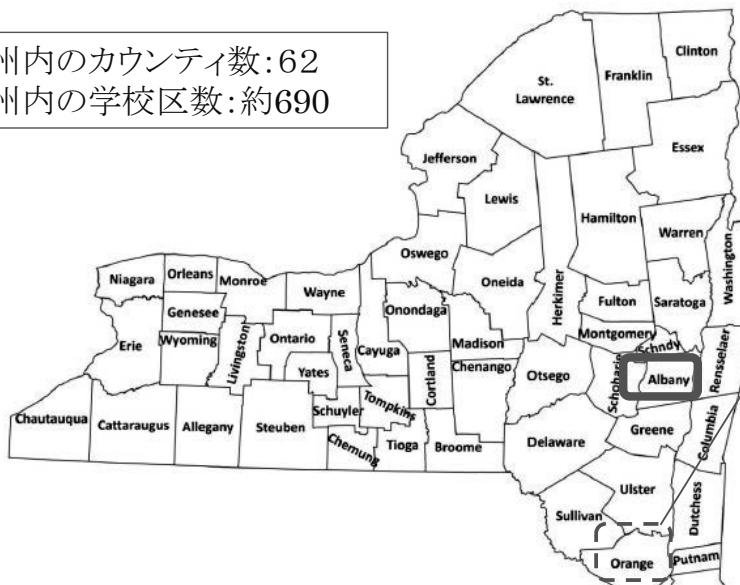
- ① 上位政府への集権化傾向  
    < 例外主義の終焉? >
- ② 市場化

アメリカの学校教育へのニーズは、「公正性(equity)の確保(フロアの拡大)」と「卓越性(excellence)の確保(天井の引上)」との間で、緊張関係を有してきた。(コロンビア大学教育大学院のヘイグ教授)

# ニューヨーク州内のカウンティ(郡)と学校区

## 州内のカウンティ(郡)

州内のカウンティ数: 62  
州内の学校区数: 約690



## オレンジ郡内の学校区の例

- Orange County Schools      Orange County, NY  
<http://www.newyorkschools.com/counties/orange.html>
- Chester Union Free School District (/districts/chester-union-free-school-district.html)
  - Cornwall Central School District (/districts/cornwall-central-school-district.html)
  - Florida Union Free School District (/districts/florida-union-free-school-district.html)
  - Goshen Central School District (/districts/goshen-central-school-district.html)
  - Greenwood Lake Union Free School District (/districts/greenwood-lake-union-free-school-district.html)
  - Highland Falls Central School District (/districts/highland-falls-central-school-district.html)
  - Kiryas Joel Village Union Free School District (/districts/kiryas-joel-village-union-free-school-district.html)
  - Middletown City School District (/districts/middletown-city-school-district.html)
  - Miniskin Valley Central School District (/districts/miniskin-valley-central-school-district.html)
  - Monroe-Woodbury Central School District (/districts/monroe-woodbury-central-school-district.html)
  - Newburgh City School District (/districts/newburgh-city-school-district.html)
  - Pine Bush Central School District (/districts/pine-bush-central-school-district.html)
  - Port Jervis City School District (/districts/port-jervis-city-school-district.html)
  - Tuxedo Union Free School District (/districts/tuxedo-union-free-school-district.html)
  - Valley Central School District (/districts/valley-central-school-district.html)
  - Warwick Valley Central School District (/districts/warwick-valley-central-school-district.html)
  - Washingtonville Central School District (/districts/washingtonville-central-school-district.html)

## 【今回の報告の対象】

- ① オールバニー中央学校区
- ② ハーフホローヒルズ学校区(サフォーク郡)  
    スカースデール学校区(ウエストチェスター郡)
- ③ ニューヨーク市学校区



# ニューヨーク州教育財政と学校区の予算 ～経常予算と資本予算/特別目的型と一般政府型

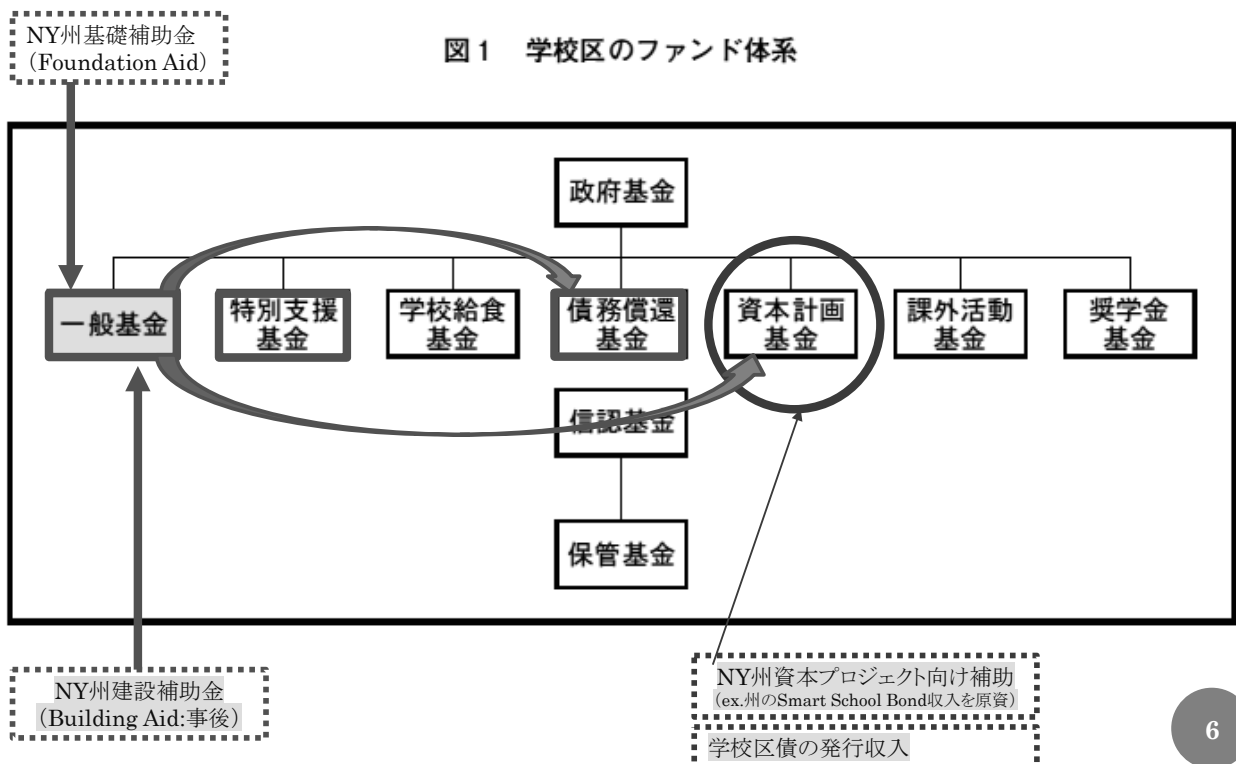
表12 ニューヨーク州の教育財政と学校区の予算

	通常の学校区 (約680 学校区)	5大都市の学校区 (各1 学校区)
教育サービスの提供	特別目的政府による提供	一般政府内の政策として提供
経常予算 (運営計画)	課税権あり ・財産税の総額で不足額を満たす	市本体からの充当 ※ NY市教育局による政策
資本予算 (資本計画)	起債権あり ・経常予算の余剰を使用し、不足分を起債で賄う	・市本体 (又は公社) で起債・返済  ※ ニューヨーク市教育建設基金 (New York City Education Construction Fund: ECF) ※ ニューヨーク市学校建設公社 (New York City School Construction Authority : SCA)。

(注) ニューヨーク市、パッツァロー市、ロチェスター市、シラキース市、ヨンカース市。表はニューヨーク市を記載。

(資料) 関口智 (2024b) 「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係」

## 学校区のファンド会計と補助金の関係



(資料) 関口智 (2024a) 「アメリカの教育財政と予算決算-ニューヨーク州学校区の予算・公会計制度を事例に」『地方財政』7月号。

# 経常予算・決算

## ニューヨーク州全体と学校区(決算)

【表11】2018/2019学校年度(6月30日末日:決算)

(単位:百万ドル)

	通常の学校区				ニューヨーク市学校区		ニューヨーク州全体	
	アルバニー		ハーブホローヒルズ					
		%		%		%		%
連邦政府歳入	13	4.9%	3	1.1%	1,434	4.3%	2,668	3.6%
ニューヨーク州からの補助金収入	118	44.0%	34	13.5%	11,114	33.6%	27,109	36.2%
州からの学校区租税救済(STAR)収入	8	3.1%	11	4.2%	181	0.5%	2,421	3.2%
地方歳入	129	48.0%	206	81.2%	20,372	61.5%	42,681	57.0%
歳入合計	269	100.0%	253	100.0%	33,101	100.0%	74,878	100.0%
授業料 (insuruction)	175	60.6%	139	55.9%	18,274	55.2%	40,995	54.9%
付加給付	55	19.0%	58	23.4%	7,768	23.5%	17,068	22.9%
教育委員会及び中央行政	3	1.1%	4	1.5%	502	1.5%	1,366	1.8%
運営維持費	11	3.9%	14	5.7%	2,188	6.6%	4,555	6.1%
交通費	10	3.5%	15	6.1%	1,442	4.4%	3,573	4.8%
債務償還費	17	5.9%	9	3.6%	2,649	8.0%	5,248	7.0%
その他	17	5.9%	9	3.8%	278	0.8%	1,854	2.5%
歳出合計	288	100.0%	249	100.0%	33,101	100.0%	74,659	100.0%

(注) 修正発生主義による決算値。

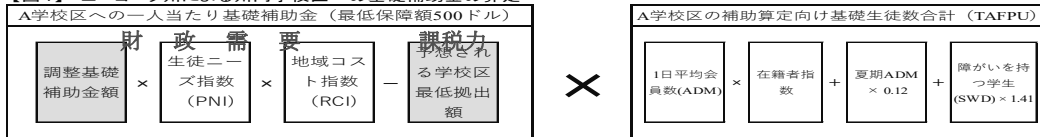
(注) 一般基金 (General fund)、特別援助基金 (Special Aid Fund)、債務償還費基金 (Debt Service Fund) を範囲としている。

生徒数 (重複合算・調整済み1日平均: DCAADM)	11,948 人	8,114 人	1,114,813 人	2,741,747 人
(授業料+付加給付)/生徒数	19,194 ドル	24,383 ドル	23,360 ドル	21,177 ドル
未使用余剰資金合計	5	10	0	1,894
資本基金への資金振替	15	6	0	704
市場価値/TWPU	333,539 ドル	1,034,556 ドル	608,230 ドル	598,200 ドル
調整総所得/TWPU	131,392 ドル	311,278 ドル	230,996 ドル	210,100 ドル
合算富裕度比率	0.590	1.604	1.057	1

(資料) NYS教育局, ST-3 filings (2020年6月23日時点) より作成。

# ニューヨーク州から学校区への基礎補助金

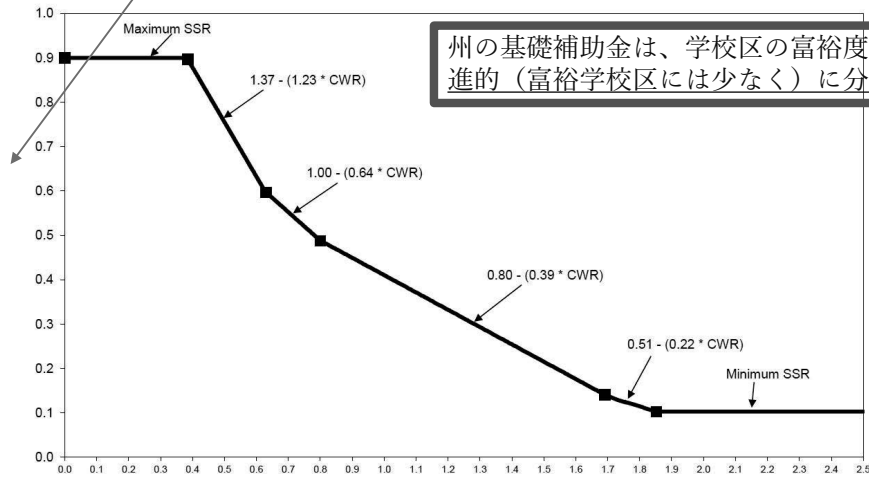
【図4】ニューヨーク州による州内学校区への基礎補助金の算定



(資料) University of the State of New York, State Education Department(2021a),pp35-36を加工して作成。

$$\begin{aligned} \text{基礎補助金} &= (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) - [\text{予想される学校区最低負担額}] \times \text{基礎生徒数} \\ &= [(\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) - (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) \times (1 - \text{基礎額への州負担率})] \times \text{基礎生徒数} \\ &= (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) \times [\text{基礎額への州負担率}] \times \text{基礎生徒数} \end{aligned}$$

【図6】ニューヨーク州の基礎補助金における州負担率と学校区の合算富裕度比率との関係



州の基礎補助金は、学校区の富裕度に応じて、累進的（富裕学校区には少なく）に分配される。

(注1) 合算富裕度比率 (Combined Wealth Ratio) とは、学校区の「実際の財産価値 (生徒一人当たり)」とその代替指標「調整総所得 (生徒一人当たり)」とに基づき、学校区の財政能力 (課税力) のこと。CWR = (「学校区の実際の財産価値 (生徒一人当たり)」が州平均に占める比率) × 0.5 + (「学校区の調整総所得 (生徒一人当たり)」が州平均に占める比率) × 0.5

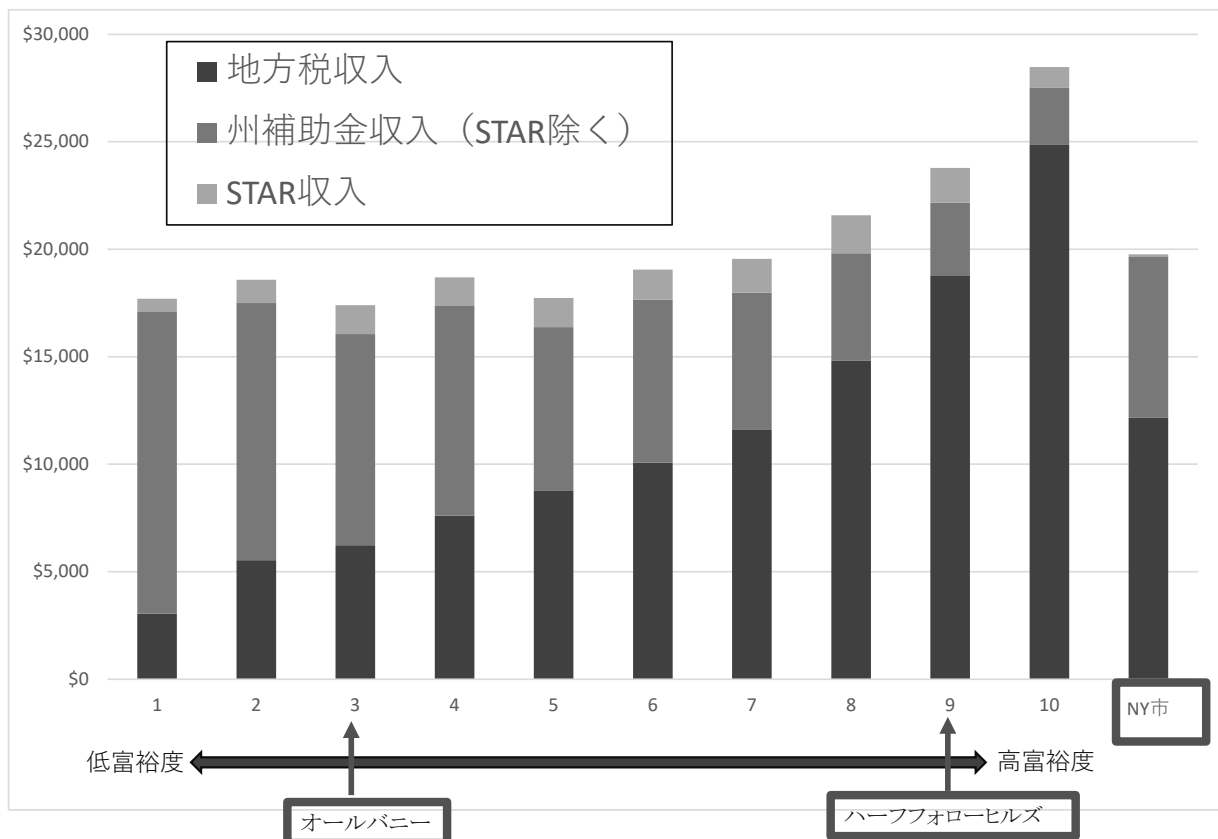
(注2) 支援の必要性が高い (NRC = 「標準貧困率/合算富裕度比率」) 学校区については、州負担率に1.05を乗じる。

(資料) University of the State of New York, State Education Department(2021a),p24,Figure4.

9

## 学校区の生徒1人当たり収入(2018/19年度:決算)

:10分位別の「生徒一人当たり財産税の課税対象資産の市場価値」



# 経常予算・決算～NY市学校区

## ニューヨーク市学校区

- ・財政的には異なる課税力を有する旧32の地方教育委員会(学校区)の収入を、ニューヨーク市学校区として一括して徴収。それを各「学校」の生徒のニーズに応じて配分することで、ニューヨーク市学校区全体で、疑似的な混合コミュニティを創出している。
- ・それにより、親の経済力が子どもの教育に反映する水準を、希薄化しようとしている

表16 ニューヨーク市学校区：2020-2021 予算

(単位：10億ドル)

歳入	金額		歳出	金額	
		%			%
連邦からの資金	2.1	6%	学校区内の学校予算 (District School Budgets)	18	51%
ニューヨーク州からの資金*	12.3	36%	ニューヨーク市学校区の「公正な生徒への資金援助 (FSF)」	11	
ニューヨーク市からの資金	19.6	57%	その他の州及び地方資金	7	
その他	0.2	1%	連邦政府の資金	1	
			非授業料 (食料、バス運送費、建物支払い賃貸料など)	5	15%
			学校区以外の学校 (チャータースクール、非公立学校、契約学校)	5	16%
			支援費用 (管理・施設保全・中央支援)	6	18%
歳入合計	34.3	100%	歳出合計	34.3	100%

\*ニューヨーク州からの資金は、連邦政府による CARES Act Funds の7億1,700万ドル (0.717) が含まれている。

(資料) 関口智 (2024b) 「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係」

# NY市による各公立学校への予算配分方式

## ～公正な生徒への資金援助 (FAIR STUDENT FUNDING: FSF)

### FSF導入前

- 教職員ベース (Staff-based) の予算編成 (アメリカの伝統的手法)

#### ● 改革前の算定式:

- 予算額 = 教職員の配置 (※) × NY 学校区平均給与

(※) 理想的な生徒数と教員数の比

#### ● 問題点:

NY市学校区内に資源格差 (予算資金の格差) が生じている。

### FSF導入 (2008年)

- 「生徒のニーズ」に基づいた資金配分 (完全な裁量資金と透明性ある予算編成)

#### ● 改革後の算定式:

- 予算額 = 基礎配分 (225,000ドル) + f (加重登録生徒数 (※) × 生徒一人当たり割当額) + 団体交渉による調整

(※) 生徒のニーズの重み付け (加重): 学年、学業介入、英語学習者 (ELL)、特別支援教育、ポートフォリオ・スクール、仮設住宅、ニーズの集中度

#### ● 導入後も継続的な改善

段階的導入期間と経済的ショックの影響、ニューヨーク州の基礎補助金の影響、新しい重みづけ (加重) による計算式の変更 (仮設住宅とニーズの集中) 等

(※) 最初の完全実施: 2021年 - 2022年学校年度 (2022年8月30日終了) から

## 資本予算・決算

## ニューヨーク州教育財政と学校区の予算 ～経常予算と資本予算/特別目的型と一般政府型

表12 ニューヨーク州の教育財政と学校区の予算

	通常の学校区 (約680学校区)	5大都市の学校区 (各1学校区)
教育サービスの提供	特別目的政府による提供	一般政府内の政策として提供
経常予算 (運営計画)	課税権あり ・財産税の総額で不足額を満たす	市本体からの充当 ※NY市教育局による政策
資本予算 (資本計画)	起債権あり ・経常予算の余剰を使用し、不足分を起債で賄う	・市本体 (又は公社) で起債・返済  ※ニューヨーク市教育建設基金 (New York City Education Construction Fund: ECF) ※ニューヨーク市学校建設公社 (New York City School Construction Authority : SCA)。

(注) ニューヨーク市、パッツァロー市、ロチェスター市、シラキース市、ヨンカース市。表はニューヨーク市を記載。

(資料) 関口智 (2024b) 「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係」

15

## 教育設備資金の財源調達

学校区の資本的支出の資金は、自己資金 (準備金積み立て)、財産税の増税、学校区債 (利子非課税) の発行による。

### 特別目的型の学校区 (通常の学校区)

- 学校区ごとに大きなバラツキ。
- 裕福な学校区は、余剰資金の積み立てによる調達、裕福ではない学校区は、起債による調達。

### 一般政府型の学校区 (NY市で1学校区)

- 教育サービスの資金調達手法のみを抽出するのが難しい。
- NY市ではPay as you goには、なっていない(=起債による調達)。

16

# 学校区による債券発行

一見するとアメリカでは学校区単独の市場公募債。しかし…。多様な金融商品

## 特別目的型の学校区 (通常の学校区)

### (1) 各学校区の単独発行

- →一般財源債(General Obligation Bonds)
- ※「州建設補助金」を償還財源に充当している場合もある。しかし、法的な債務の返済責任は学校区にあり、徴税権で保証されるので、GO債とされる。

### (2) NY州・ドミトリー公社(Dormitory Authority of the State of New York :DASNY)による、共同発行的措置

- →導管債務(Conduit Bonds)

学校区の債務として扱う。

## 一般政府型の学校区 (NY市で1学校区)

### (1) NY市・本体で発行

- →一般財源債(General Obligation Bonds)
- ※「州建設補助金」を償還財源に充当している場合もある。しかし、法的な債務の返済責任はNY市にあり、徴税権で保証されるので、GO債とされる。

### (2) NY市・暫定金融公社(Transitional Finance Authority:TFA)で発行

- →暫定金融公社(TFA)債 市の起債制限の枠外
- ※レベニュー債(市所得税等)
- →建設補助収入(BAR)債 州債務として扱う。
- ※レベニュー債

### (3) NY州・ドミトリー公社(DASNY)は、使っていない。

17

## ニューヨーク州の「ドミトリー公社」を通じた建設資金の調達

- ・DASNY(政府機関)の導管債券(Conduit Bonds)
- ・DASNEYの負債として計上せず、注記。各学校区が負債として計上。
- ・DASNEYは返済義務を負わないが、「州建設補助金」を債権者に返済する義務がある。

年	新規調達額 (百万ドル)	参加学校区数 (①)	【参考】	
			NY州の学校区数 (②)	②/①比
2018	585.2	56	689	8%
2019	482.6	54	689	8%
2020	457.2	55	687	8%
2021	335.2	40	686	6%
2022	759.1	66	686	10%
2023	1075.2	88	686	13%
2024	956.8	69	686	10%
合計	4,651.4	428		

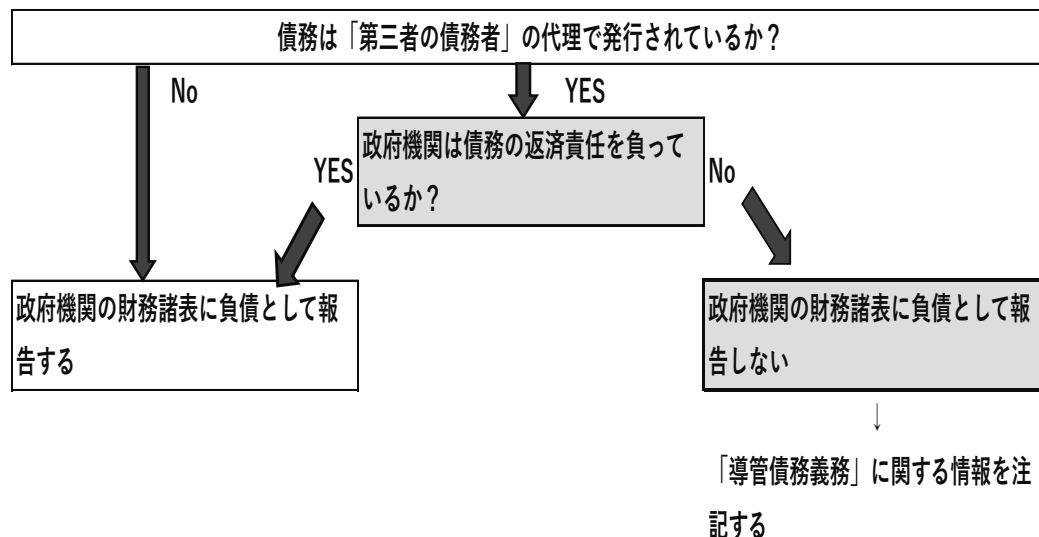
(注1) NY州の学校区数は米国教育省(NCES/CCD「Digest of Education Statistics」Table 214.30

(注2) 2023年と2024年のNY州学校区数は2022年を仮置きしている(要修正)

(資料) 現地ヒアリング後のDASNEYからの提供資料(2025年7月3日)

## 【参考】アメリカ州・地方政府会計基準での扱い

【図3】DASNY（政府機関）の負債として計上するか、注記に表示するかを判定。



(資料) GASB91/94の記述より作成。

19

## 起債による教育設備資金の調達 ～起債上限額の規制と「建設補助金」

- (1) 一般政府型学校区(5大都市): 他のサービスと合わせた債務上限の規制。  
 (2) 特定目的政府型の学校区(通常の学校区): 起債上限が緩和されている。非市の学校区は、さらに起債上限と比較する起債残高から「NY州建設補助金」を控除し、一層緩和。

【表2】NY州による地方債(学校区債)の起債上限率

学校区		市町村への起債上限率(注1)		
		学校区への起債上限率(注1)	学校区の起債上限額(注1)と比較する学校区の債務から、「NY州からの建設補助金」が控除されるか?	
一般政府型	NY市	10%(市)	(市への制限に含まれる)	いいえ
	4大都市	9%(市)	(市への制限に含まれる)	いいえ
特定目的政府型	小規模市(注2)	7%(市)	別枠5% →別枠10%へ(2023年11月)	いいえ
	非市(non-city)	7%(町村)	別枠10%	はい

(注1) 地方債(学校区債)の起債上限額 = 財産税評価額 × 起債上限率

(注2) 小規模市の学校区とは、人口125,000人未満の都市内に全体または一部が所在する学校区。

(資料) State of New York, The Office of the State Comptroller(2005)を元に作成し、NY州教育省への現地ヒアリング(2025年6月25日)にて更新確認。

# 学校区債の発行

## :NY州の「建設補助金」と学校区の起債決定の時間的關係

・NY州建設補助金:学校区債の債務償還に係る事後的な資本補助の性質(その収入は、学校区の資本計画基金でなく、債務償還基金で処理される)

	ステップ	内容
	1	学校区のプロジェクト計画 学校区が、校舎の改築などのプロジェクトを計画
	2	NY州の補助金「認可」 NY州教育省が、プロジェクトを「事前」承認し、 <u>将来のBuilding Aidが保証される</u>
借入	3	学校区による債券発行 州補助金という「将来の収入」を担保にして、債券を発行し資金を調達
建設	4	学校区が建設実施 調達した資金で実際に建設工事を進める。
	5	学校区が建設完了・竣工報告 建設「後」、正式な建設完了報告をNY州教育省に提出し、「承認」を得る。
	6	NY州が補助金を確定・「交付」 NY州が最終的な「補助金対象額」と「補助率(Aid Ratio)」を計算し、年間の支払額を確定。NY州が学校区に実際に建設補助金を交付。
	7	学校区が返済 <u>建設補助金を原資に</u> 学校区は投資家へ利払いと償還

(資料) ニューヨーク州教育省への現地ヒアリング (2025年6月25日) に基づいて作成

## ニューヨーク州から学校区への「建設補助金」

ニューヨーク州の建設補助金は、学校区の「有権者」と「ニューヨーク州教育省」が承認した資本計画を通じ、対象となるプロジェクト費用に利用可能。

【図1】 NY州から学校区への建設補助金の算定式

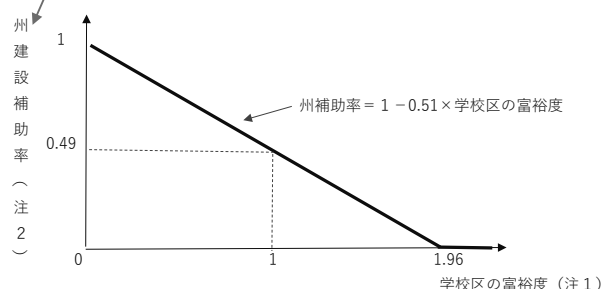
$$\boxed{\text{NY州からの建設補助金収入}} = \boxed{\text{補助対象建設費}} \times \boxed{\text{建設補助率}}$$

(資料) New York City Independent Budget Office (2024a) State Support for New York City's Education Infrastructure: Understanding School Building Aid, Schools Brief, Figure 2.

- 「NY州が補助対象と認める建築費の上限」としての最大費用許容額 (maximum cost allowance :MCA) を設定。
- 実際のプロジェクト費用が、MCAを超えると、超過分は補助対象にならない(=学校区負担になる)仕組み。
- →MCAは3つの要素(①建設補助金単位②州全体の建設コスト指数③地域別コスト補正)の積で定義。

・補助金を受給する学校区にとっては、補助対象の建設費に該当するかどうか重要  
・NY州は、MCAにより、富裕学校区に配分しないようにしている面もある。

【図2】 ニューヨーク州の建設補助率と学校区の富裕度比率との関係 【未定稿】



(注1) 学校区の富裕度 (Actual Valuation per Resident Weighted Average Daily Attendance) = 学校区における居住者加重平均1日出席生徒数1人当たりの実際の財産価値

(注2) 州補助率 (Actual Valuation per Resident Weighted Average Daily Attendance Aid Ratio)

(資料) The University of the State of New York(2021)State aid to Schools : A Primer, APPENDIX Aの記述を基に作成。

州の建設補助金は、学校区の「富裕度」に応じ、貧困学校区には厚めに分配される。

# 資本予算(決算):建設資金の調達(1/2)

## ～ハーフフォローヒルズ学校区の資本計画基金(単位:ドル)

	2020/2021 予算	2021/22予 算①	資本支出累計額:②		資金調達方法累計額:③			2022資本計 画基金残高 ③-②		
			前期まで(累 計)	当期資本支 出	債務による収 入	資本補助金	地方財源			
2015-16 資本計画	1,722,792	1,722,792	1,722,792	0	1,722,792	0	0	1,722,792	1,722,792	0
HSE - Generators	248,400	248,400	248,400		248,400			248,400	248,400	0
HSE - HVAC	389,910	389,910	389,910		389,910			389,910	389,910	0
HSW - Auditorium/Tennis Court	717,552	717,552	717,552		717,552			717,552	717,552	0
Carbon Monoxide Detection	335,354	335,354	335,354		335,354			335,354	335,354	0
WH - Atrium	31,576	31,576	31,576		31,576			31,576	31,576	0
2016-17 資本計画	2,477,101	2,477,101	2,477,101	0	2,477,101	0	100,000	2,377,101	2,477,101	0
SH - Ceiling Tile Replacement	632,815	632,815	632,815		632,815			632,815	632,815	0
Sunquam - Drainage	171,500	171,500	171,500		171,500			171,500	171,500	0
Candlewood - Doors	74,352	74,352	74,352		74,352			74,352	74,352	0
HSE - Tennis Courts/Air Vents	863,465	863,465	863,465		863,465			863,465	863,465	0
HSW - Gym Doors	91,152	91,152	91,152		91,152			91,152	91,152	0
Natatorium - Renovations	409,413	409,413	409,413		409,413		100,000	309,413	409,413	0
HSE - HVAC	234,404	234,404	234,404		234,404			234,404	234,404	0
2017-18 資本計画	4,269,050	4,269,050	4,003,358	0	4,003,358	0	0	4,269,051	4,269,051	265,693
Signal Hill - Roof Replacement	159,805	159,805	156,242		156,242			159,805	159,805	3,563
Paumonok - Roof Replacement	1,041,020	1,041,020	1,041,020		1,041,020			1,041,020	1,041,020	0
Candlewood - Roof Replacement	1,127,501	1,127,501	1,117,487		1,117,487			1,127,501	1,127,501	10,014
HSE - Orchestra	386,182	386,182	376,394		376,394			386,182	386,182	9,788
HSE - Gymnasium Air Vents	75,073	75,073	75,073		75,073			75,073	75,073	0
HSE - Chiller	88,084	88,084	88,084		88,084			88,084	88,084	0
Natatorium Renovations - Phase II	695,000	695,000	632,719		632,719			695,000	695,000	62,281
Ostego - Fuel Tank	112,820	112,820	-		0			112,820	112,820	112,820
FGAC - Roof Replacement	444,742	444,742	377,516		377,516			444,742	444,742	67,226
Sunquam - Drainage	138,823	138,823	138,823		138,823			138,824	138,824	1
2018-19 資本計画	4,953,571	4,953,571	2,417,540	232,242	2,649,782	0	0	4,953,571	4,953,571	2,303,789
HSE - Window Replacement	2,000,000	2,000,000	84,906	30,456	115,362			2,000,000	2,000,000	1,884,638
Vanderbilt - Parking Lot Expansion	448,806	448,806	448,056		448,056			448,806	448,806	750
HSW - Boiler Replacement	1,935,164	1,935,164	1,347,457	201,786	1,549,243			1,935,164	1,935,164	385,921
Transportation - Drainage & Pavement	569,601	569,601	537,121		537,121			569,601	569,601	32,480
2019-20 資本計画	4,809,416	4,809,416	3,410,323	746,489	4,156,812	0	0	4,809,416	4,809,416	652,604
HSE - Chairlift, Ramp, Water Tank	369,416	369,416	164,558	14,790	179,348			369,416	369,416	190,068
HSW - Elevator Modernization	330,000	330,000	129,898	98,773	228,671			330,000	330,000	101,329
WH - Roof, HW Heater, Cooling Tower	3,720,000	3,720,000	2,539,051	632,926	3,171,977			3,720,000	3,720,000	548,023
VA - Ceiling Tile Replacement	75,000	75,000	267,026		267,026			75,000	75,000	-192,026
PAU - Ceiling Tile Replacement	315,000	315,000	309,790		309,790			315,000	315,000	5,210
2020-21 資本計画	2,098,433	2,098,433	67,110	1,704,511	1,771,621	0	0	2,098,433	2,098,433	326,812
HSW - Turf Field & Bathroom	1,100,000	1,100,000	36,432	758,123	794,555			1,100,000	1,100,000	305,445
SH - Roof Replacement	555,000	555,000	19,914	525,776	545,690			555,000	555,000	9,310
Paumonok - Storage Tank & Windows	300,000	300,000	10,764		10,764			300,000	300,000	289,236
HSE - Auditorium & Lecture Hall	143,433	143,433		420,612	420,612			143,433	143,433	-277,179
2021-22 資本計画	16,178,637	21,794,383	13,135,614	1,814,184	14,949,798	14,500,000	3,217,346	4,077,036	21,794,382	6,844,584
WH - Elevator/Boiler/Air Handling		1,554,200		36,000	36,000			1,554,200	1,554,200	1,518,200
HSE - Turf Field & Bathroom Renovations		1,335,576		34,386	34,386			1,335,576	1,335,576	1,301,190
HSW - Elevator		8,624		0	0			8,624	8,624	8,624
DW Capital Projects - GC				35	35			0	0	0
Smart Schools Bond Act		2,717,346		35	35		2,717,346	2,717,346	2,717,311	
Administration - Interior Lockset	1,678,637		1,109,254	234,735	1,343,989			1,678,636	1,678,636	334,647
Library Bond	14,500,000	14,500,000	12,026,360	1,509,028	13,535,388	14,500,000		14,500,000	14,500,000	964,612
合計	36,509,000	42,124,746	27,233,838	4,497,426	31,731,264	14,500,000	3,317,346	24,300,800	42,124,746	10,393,482
						34.4%	7.9%	57.7%	100.0%	
										-2,717,346
										-500,000
										7,176,136

(資料) Half Hollow Hills Central School District (2022).p.61.

# 資本予算(決算):建設資金の調達(2/2)

## ～アルバニー学校区の資本計画基金(単位:ドル)

資本計画名	2021/22当初 歳出予算額 (Original Appropriation)	2021/22改訂 歳出予算額 (Revised Appropriation)	資本的支出累計額:①		資金調達方法累計額:②			2021/22資本 計画基金残高 (2022年6月 30日)③-①		
			前期まで (累計)	当期資本支出	債務 (obligations) による収入	州および連邦 財源	地方財源			
Capital Projects - \$240M Summary	\$164,603,000	204,240,000	203,401,488	-	203,401,488	198,298,340	5,669,666	255	203,968,261	566,773
Livingston Magnet School	19,422,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sunshine School	1,215,000	-	(264)	-	-264	-	-	-	-	264
Lease Cathedral Immaculate	-	-	1,489,900	-	1,489,900	-	-	1,490,200	1,490,200	300
Lease 75 Watervliet	-	-	226,592	-	226,592	-	-	205,993	205,993	-20,599
Albany High School Reconstruction	-	7,792,150	7,074,198	-	7,074,198	5,676,000	-	2,109,469	7,785,469	711,271
Abrook - Excel Project	-	3,809,933	3,734,646	-	3,734,646	3,173,244	826,756	-	4,000,000	265,354
Giffen - Excel Project	-	960,000	885,383	-	885,383	691,200	208,800	-	900,000	14,617
North Albany Academy Roof	-	300,000	240,880	-	240,880	-	-	-	-	-240,880
Albany School of Humanities - Chiller Project	-	300,000	299,803	-	299,803	-	-	285,000	285,000	-14,803
Hackett Parking Lot & Generator	-	370,000	502,043	-	502,043	-	-	-	-	-502,043
Eagle Point Roof	-	110,000	115,125	-	115,125	-	-	-	-	-115,125
Arbor Hill Handlers	-	300,000	15,432	-	15,432	-	-	-	-	-15,432
Albany High Turf Field	2,417,000	-	2,387,542	-	2,387,542	1,642,640	-	774,360	2,417,000	29,458
Albany High Press Box - Turf Field	67,000	-	59,171	-	59,171	-	-	67,000	67,000	7,829
Albany High School - \$179.9 Million	179,900,000	-	100,217,572	22,299,417	122,516,989	66,046,949	1,805,543	-	67,852,492	-54,664,497
District Wide Reconstruction - \$13.9 Million	13,944,000	-	14,406,412	-	14,406,412	8,993,000	-	4,951,000	13,944,000	-462,412
N Lark Street Purchase	-	-	2,192,449	-	2,192,449	-	-	2,192,449	2,192,449	-
N Lark Street Middle School Conversion	6,525,000	-	6,493,236	-	6,493,236	5,130,000	-	1,305,000	6,435,000	-58,236
ASH NYPA Energy Project	-	-	787,610	-	787,610	787,610	-	-	787,610	-
395 Elk Building Purchase	4,100,000	-	4,005,831	-	4,005,831	-	-	4,100,000	4,100,000	94,169
Smart Schools Bond	2,100,827	3,600,827	2,685,369	-	2,685,369	-	2,685,369	-	2,685,369	-
New Schotland Temp Air Conditioning	613,000	-	510,313	18,000	528,313	-	-	-	-	-528,313
Harriet Gibbons Mecchanica	168,000	-	254,676	4,457	259,133	-	-	-	-	-259,133
Five Year Facilities Plan	17,021,287	-	1,728,590	9,973,243	11,701,833	-	-	3,334,900	3,334,900	-8,366,933
North Albany MS	28,460,000	-	5,080,301	15,338,304	20,418,605	-	-	11,700,000	11,700,000	-8,718,605
合計	440,556,114	221,782,910	358,794,298	47,633,421	406,427,719	290,438,983	11,196,134	32,515,626	334,150,743	-72,276,976
						86.9%	3.4%	9.7%	100.0%	

(資料) City School District of Albany(2022).Basic Financial Statements,Supplementary Information and Independent Auditors' Report ,June 30, 2022.p.60.

## 【参考】ニューヨーク州の「本体」を通じた建設資金の調達 ～SMART SCHOOLS BOND ACT (SSBA)

学校区の「資本計画基金」における収入・支出の中に、NY州からのSSBAによる資金が「資本補助金(あるいは資本プロジェクト向け補助)」として含まれている。

- スマート学校債法(SSBA)は、2014年11月に州民投票で承認された法律。
- NY州内の公立・非公立学校による「教育技術・インフラ改善のための資本プロジェクト」に資金提供をすることを目的に、NY州が一般財源債(General Obligation Bonds)を約20億ドル発行。
- 学校区がSSBAを用いて「施設建設／改修」や「ネットワーク・ハードウェア設備」などを行う場合、NY州から資本補助を受け、その支出は学校区の「資本計画」の一環として扱われる。

25

## 資本予算・決算～NY市学校区

26

# ニューヨーク市・教育建設公社(SCA) ～「資本計画基金」

- ・ニューヨーク市学校区の資本計画は、ニューヨーク市の教育建設公社(SCA)が一括管理している。そのため、独立学校区と同じ形での比較はできない。
- ・資金調達は、公社(SCA)の「ニューヨーク市からの運営収入」に集約されている。

NY市学校建設公社の収入、支出および基金残高の変動計算書 (単位:千円)

	2020 ①	2019 ②	2018 ③	増減 ①-②	増減 ②-③
<b>収入</b>	<b>2,789,679</b>	<b>2,862,196</b>	<b>2,509,399</b>	<b>-72,517</b>	<b>352,797</b>
ニューヨーク市からの運営収入	2,448,687	2,637,479	2,330,319	-188,792	307,160
市教育局支払いのための営業収入	340,992	224,717	179,080	116,275	45,637
<b>支出</b>	<b>2,982,144</b>	<b>2,825,960</b>	<b>2,368,860</b>	<b>156,184</b>	<b>457,100</b>
<b>資本計画支出</b>	<b>2,545,548</b>	<b>2,513,285</b>	<b>2,087,377</b>	<b>32,263</b>	<b>425,908</b>
固定資産	1,985	2,580	2,280	-595	300
汚染除去支出	93,619	85,378	100,123	8,241	-14,745
市教育局への運営移転	340,992	224,717	179,080	116,275	45,637
<b>その他収入および支出(純額)</b>	<b>4,508</b>	<b>6,493</b>	<b>2,280</b>	<b>-1,985</b>	<b>4,213</b>
<b>資本計画基金残高の変化</b>	<b>-187,957</b>	<b>42,729</b>	<b>142,819</b>	<b>-230,686</b>	<b>-100,090</b>
<b>期首基金残高</b>	<b>325,467</b>	<b>282,738</b>	<b>139,919</b>	<b>42,729</b>	<b>142,819</b>
<b>期末基金残高</b>	<b>137,510</b>	<b>325,467</b>	<b>282,738</b>	<b>-187,957</b>	<b>42,729</b>

(資料) New York City School Construction Authority (2020)

## 学校区による債券発行

## 再掲

一見するとアメリカでは学校区単独の市場公募債。しかし…。多様な金融商品

### 特別目的型の学校区 (通常の学校区)

#### (1) 各学校区の単独発行

- →一般財源債(General Obligation Bonds)
- ※「州建設補助金」を償還財源に充当している場合もある。しかし、法的な債務の返済責任は学校区にあり、徴税権で保証されるので、GO債とされる。

#### (2) NY州・ドミトリー公社(Dormitory Authority of the State of New York :DASNY)による、共同発行的措置

- →導管債務(Conduit Bonds)

学校区の債務として扱う。

### 一般政府型の学校区 (NY市で1学校区)

#### (1) NY市・本体で発行

- →一般財源債(General Obligation Bonds)
- ※「州建設補助金」を償還財源に充当している場合もある。しかし、法的な債務の返済責任はNY市にあり、徴税権で保証されるので、GO債とされる。

#### (2) NY市・暫定金融公社(Transitional Finance Authority:TFA)で発行

- →暫定金融公社(TFA)債 市の起債制限の枠外
- ※レベニュー債(市所得税等)
- →建設補助収入(BAR)債 州債務として扱う。
- ※レベニュー債

#### (3) NY州・ドミトリー公社(DASNY)は、使っていない。

# ニューヨーク市・学校区による教育債務の償還 ～教育債務償還費に占める州建設補助金

・ニューヨーク市学校区でも、「州からの建設補助金」に、50%前後を依存している。  
・「ニューヨーク市本体」と「ニューヨーク市暫定金融公社」の両者を視野に入れたうえで、教育向けの債券、教育向けの償還費を取り上げる必要がある。

(単位：百万ドル)

	「教育債務償還費」の合計					「州からの教育建設補助金収入」の合計					②/①
	NY市		NY市暫定金融公社		①	NY市（教育局）			NY市暫定金融公社	②	
	一般債務債券	比率	TFA債/BAR債	比率		建設*	賃貸				
2015	903	47%	1,027	53%	1,930	478	444	34	561	1,039	53.8%
2016	1,029	49%	1,082	51%	2,111	489	454	35	606	1,095	51.9%
2017	1,055	48%	1,148	52%	2,203	564	528	36	576	1,140	51.7%
2018	1,065	45%	1,276	55%	2,341	524	487	37	687	1,211	51.7%
2019	1,117	42%	1,532	58%	2,649	523	486	37	744	1,267	47.8%
2020	1,112	41%	1,620	59%	2,732	522	485	37	797	1,319	48.3%
2021	1,043	39%	1,666	61%	2,709	520	483	37	801	1,321	48.8%
2022	993	38%	1,620	62%	2,613	515	479	36	838	1,353	51.8%
2023	1,217	39%	1,939	61%	3,156	514	478	36	973	1,487	47.1%

(注) 一般債務債券は、NY市で資金調達。TFA債とBAR債（BARBs）は、暫定金融公社が発行する債券で、BAR債はNY州が資金調達したとみなされる。

(注) NY市の経常予算（収入予算）では、NY市教育局の予算における建物援助を、賃貸向けと建設計画向けに別分類に、分離している。

\*収入コード27920（SCAの申請プロセス以前に開始されたプロジェクト向けの建物補助）と29605（SCAに基づく建物補助）が含まれている。

(資料) New York City Independent Budget Office (2024b) Appendix—State Support for New York City’s Education Infrastructure: Understanding School Building Aid, Schools Brief, Figure 4,5を加工。

## 「教育ニーズ」を充足する「財源への合意調達」への対処との関連

家庭の居住地の経済状況が、学校区財政に影響する構造。

### ハーフホローヒルズ学校区

- 家庭（親）の相対的同質性
- 公正性と卓越性の両立
- 「教育ニーズ」への租税による充足が相対的に容易。
- ↓
- 上位政府による財源保障をあまり必要としない。
- 学校区内で親による寄付金獲得も不要。
- 施設整備への資金調達も比較的容易。

### ニューヨーク市学校区

- 家庭（親）の相対的多様性
- 公正性と卓越性との相克。
- 「教育ニーズ」への租税による充足が相対的に困難
- ↓
- 上位政府による財源保障を必要とする。
- 学校区内で親による寄付金獲得「学校」とそうでない「学校」との格差
- 施設整備への資金調達は一般政府の別組織で行う。

# 補足資料

## 教育財政の構図とアメリカ

- 財政は、3つのサブシステムを調整し、社会を統合する連結環。
- 教育には、「経済システム」における生産活動に必要な能力だけではなく、「社会システム」で生活を営む能力、「政治システム」で民主主義を担う能力、それぞれの能力を統合し、全人格的な社会の構成員を育成することによって、社会統合を果していく役割がある。

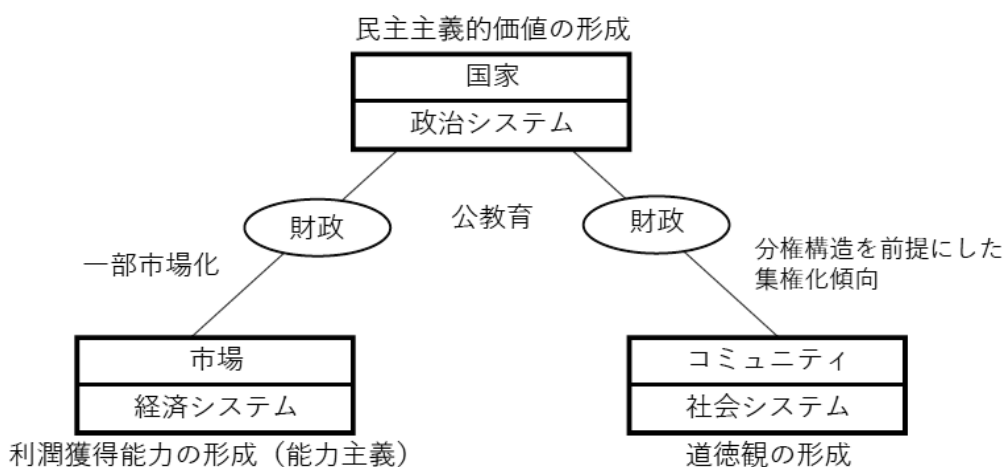


図1 財政と公教育

(資料) 関口智 (2024b) 「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係」

# 【参考】連邦政府による近年の景気刺激3法

## ニューヨーク州内公立学校への約140億ドルの資金援助

コロナウイルス支援・救済・経済安全保障法

(Coronavirus Aid, Relief and Economic Security: CARES) 法

- ・12億ドル
- ・2020年3月27日成立(2023年1月が使用期限)

コロナウイルス対策・救済追加歳出法

(Coronavirus Response and Relief Supplemental Appropriations : CRRSA) 法

- ・43億ドル
- ・2020年12月27日成立(2024年1月が使用期限)

アメリカ救済計画

(American Rescue Plan :ARP) 法

- ・87億ドル
- ・2021年3月11日成立(2025年1月が使用期限)

ニューヨーク州教育省、連邦教育COVID対応資金

・ <https://www.nysed.gov/federal-education-covid-response-funding>

## ニューヨーク州の財政と学区への教育補助金(決算)

表● ニューヨーク州: 政府基金の基金収入支出及び残高変動計算書(2018/2019年度)

(単位: 100万ドル)

	主要な基金			その他の政府基金	相殺	政府基金合計
	一般基金	連邦特別歳入基金	一般財源債務返済基金			
収入(①)	42,185	63,791	30,066	29,132	-141	165,033
租税	36,242	-	30,014	13,997	-	80,253
個人所得税	22,454	-	26,298	2,586	-	51,338
消費及び利用税	7,280	-	3,716	6,308	-	17,304
事業税	5,549	-	-	2,397	-	7,946
その他の租税	959	-	-	2,706	-	3,665
連邦補助金	-	63,691	35	2,348	-	66,074
公衆衛生/患者料金(Public health/patient fees)	-	-	-	5,689	-	5,689
たばこ収入(Tobacco settlement)	-	-	-	340	-	340
その他の収入	5,943	100	17	6,758	-141	12,677
歳出(②)	69,553	61,670	4,443	31,832	-141	167,357
地方政府支援補助金(Local assistance grants)	64,677	59,691	-	22,578	-	133,846
教育	26,986	3,792	-	6,029	-	36,807
公衆衛生(Public health)	20,073	45,147	-	6,073	-	71,293
公共福祉(public welfare)	2,510	9,346	-	572	-	12,428
治安(Public safety)	416	1,272	-	196	-	1,884
交通	304	55	-	7,066	-	7,425
環境及びレクリエーション	8	3	-	411	-	422
事業支援及び規制	242	8	-	1,102	-	1,352
一般目的	1,038	68	-	1,129	-	2,235
州運営	17,976	1,979	77	2,805	-141	22,696
対人サービス	9,680	627	-	197	-	10,504
非対人サービス	2,863	1,036	77	2,499	-39	6,436
年金拠出金	2,215	99	-	34	-	2,348
その他の付加給付	3,218	217	-	75	-102	3,408
資本建設(Capital construction)	-	-	-	6,138	-	6,138
債務返済(財務アレンジに関する支払い含む)	-	-	4,366	311	-	4,677
収入超過額(歳出超過額)①-②)	-27,368	2,121	25,623	-2,700	-	-2,324
他の基金からの移転	33690	-	2,507	7393	-39989	3,601
他の基金への移転	-7613	-2,125	-27,682	-9126	39989	-6,557
一般財源債の発行	-	-	-	114	-	114
債務アレンジメント発行	-	-	-	4716	-	4,716
借換債発行	-	-	838	340	-	1,178
期限前借換額の寄託代理人への支払額	-	-	-928	-370	-	-1,298
債券発行に関する割増	-	-	100	567	-	667
その他の純資金調達(利用)	26,077	-2,125	-25,165	3,634	-	2,421
基金残高の純変動	-1,291	-4	458	934	-	37
期首基金残高(2018年4月1日)	4,672	11	756	8326	-	13,765
期末基金残高(2019年3月31日)	3,381	7	1,214	9,260	-	13,862

(資料) State of New York (2019), Comprehensive Annual Financial Report, pp.40-41.

## ニューヨーク州予算における公立学校への教育補助金

2018/2019財政年度（予測）	金額（百万ドル）	構成比
基礎補助金	17,792	67.6%
建設補助金（建設再編インセンティブ補助金含む）	3,121	11.9%
交通補助金	1,911	7.3%
共同教育委員会及び特別サービス補助金	1,181	4.5%
特別教育補助金	1,025	3.9%
普遍的プレ幼稚園助成金	416	1.6%
小計	25,446	96.7%
その他	863	3.3%
公立学校への一般的支援金：総合計	26,309	100.0%

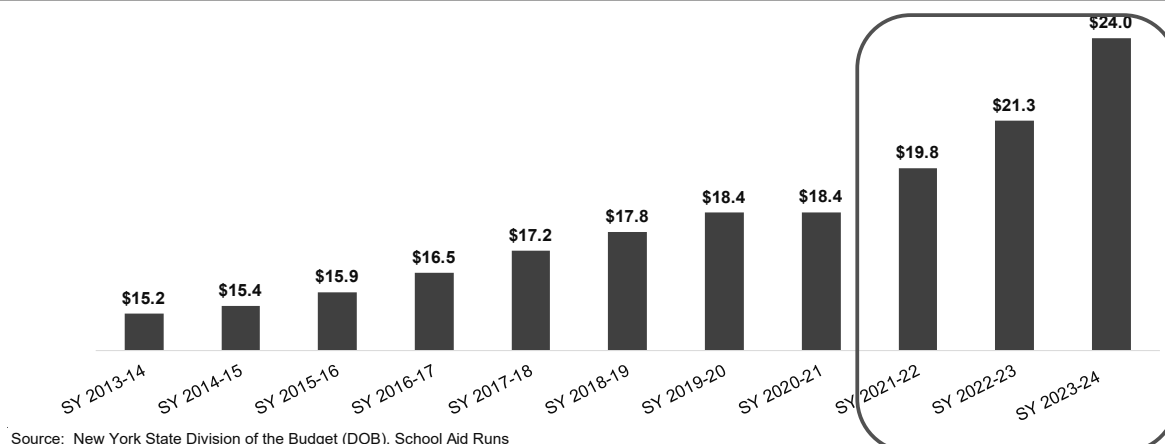
（注）Expanding our Children's Education and Learning (EXCEL) の公債費、Smart Schools Bond Act の資金、公立学校への一般支援金（GSPS）以外の資金による競争的補助金は含まれない。パンデミック調整金を相殺する連邦CARES法の復元を含む。

（資料）University of the State of New York, State Education Department(2018a), State Aid to Schools : A Primer-Pursuant to Laws of 2018,p.14.

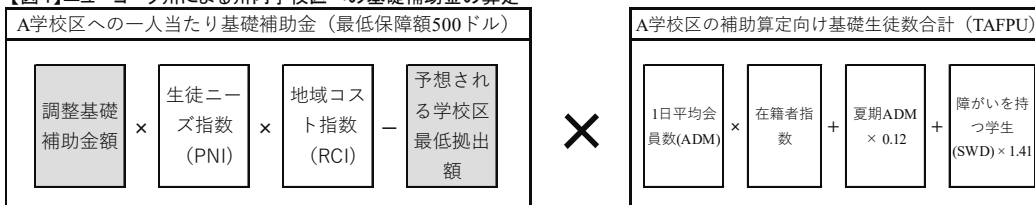
35

## 【参考】ニューヨーク州の基礎補助金

- ・総額の問題: 2008年の金融危機の影響等により、学校区に対して、満額支給をしてこなかった(2021/22年度から3年かけて改善へ)。
- ・配分方式の問題: 規模の経済やニーズに見合う財源配分ができていない。



【図4】ニューヨーク州による州内学校区への基礎補助金の算定

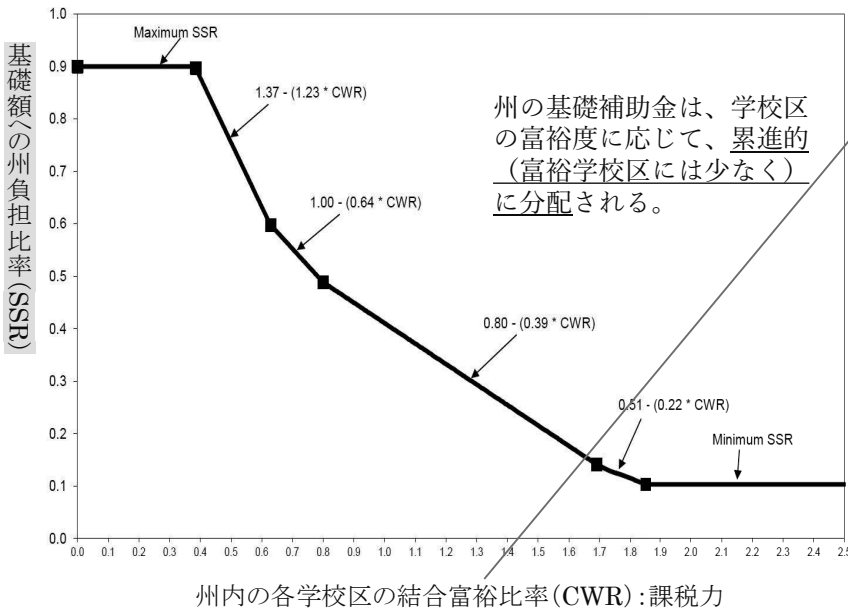


（資料）University of the State of New York, State Education Department(2021a),pp35-36を加工して作成。

# ニューヨーク州の教育補助金

## ～基礎補助金 (FOUNDATION AID) とは？ (2/2)

$$\begin{aligned} & \{ (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) - \text{予想される学校区最低負担額} \} \times \text{基礎生徒数} \\ & = [ (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) - \{ (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) \times (1 - \text{州負担比率}) \} ] \times \text{基礎生徒数} \\ & = \{ (\text{基礎額} \times \text{PNI} \times \text{RCI}) \times \text{州負担比率} \} \times \text{基礎生徒数} \end{aligned}$$



結合富裕比率 (Combined Wealth Ratio) とは？

- 学校区の「実際の財産価値 (生徒一人当たり)」とその代替指標「調整総所得 (生徒一人当たり)」とに基づき、学校区の財政能力 (課税力) のこと。

○ CWR =

「学校区の実際の財産価値 (生徒一人当たり)」が州平均に占める比率  $\times 0.5$  + 「学校区の調整総所得 (生徒一人当たり)」が州平均に占める比率  $\times 0.5$

支援の必要性が高い (NRC = 「標準貧困率/結合富裕比率」) の学校区については、州負担比率に 1.05 を乗じる。

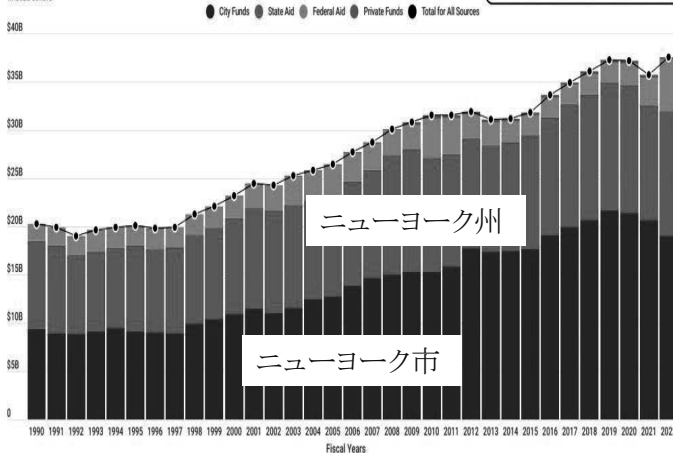
## 【参考】ニューヨーク市学校区 学校区内の公立学校への資金源と配分方式 (FSF)

### Department of Education Spending Since 1990

#### All Sources of Funds Committed to DOE

Includes Funding for Debt Service and Pensions

In 2022 dollars



### (1) ニューヨーク州からの基礎補助金

- 1990年代のアメリカの学校財政改革
- 財政公平のためのNYSキャンペーン
  - 1993年の最初の訴訟
  - 2006年の控訴裁判所の判決
  - ニューヨーク州教育予算・改革法が2007年に基礎補助式を制定
  - 2023年、すべての学校区に初めて基礎補助金が100%支給される。

### (2) 連邦政府からの補助金

- 大不況と新型コロナの期間
- **2023-2024学期予算の資金源：**
  - 連邦 (紫: 約10%)
  - ニューヨーク州 (緑: 約37%)
  - ニューヨーク市 (青: 約53%)

### ● NY市内の各学校への主要な配分方式: 公正な生徒への資金援助 (FSF)

各学校への配分額 = 基礎配分 (225,000ドル) + f(加重登録生徒数 (※))  $\times$  生徒一人当たり割当額 + 団体交渉による調整

(※) 生徒のニーズの重み付け (加重): 学年、学業介入、英語学習者 (ELL)、特別支援教育、ポートフォリオ・スクール、仮設住宅、ニーズの集中度

## 【参考】ニューヨーク市学校区の想定する追加的ニーズ

【表15】生徒数への加重後の生徒一人当たりコスト

FSFの分類	サービス/ニーズ	ウェイト	1人当たり
グレードの重み：全生徒	K-5	1.00	\$4,109
	K6-8	1.08	\$4,438
	K9-12	1.03	\$4,232
学業介入	貧困*	0.12	\$493
	4-5 かなり低い	0.40	\$1,643
	4-5 以下	0.25	\$1,027
	6-8 かなり低い	0.50	\$2,056
	6-8 以下	0.35	\$1,438
	9-12 やや下	0.40	\$1,643
	9-12 下回る	0.25	\$1,027
英語学習者	9-12 重度卒業チャレンジ OTC	0.40	\$1,643
	K-5 新しい言語としての自立した英語 (ENL)	0.50	\$2,056
	6-12 新しい言語としての自立した英語 (ENL)	0.44	\$1,808
	K-5 バイリンガル	0.55	\$2,260
	6-12 バイリンガル	0.13	\$534
	K-5 指揮型	0.12	\$493
	6-12 指揮型	0.12	\$493
特別な教育ニーズ	正式な教育が中断された生徒 (SIFE)	0.12	\$493
	シングルサービス <=20% [低頻度]	0.56	\$2,301
	マルチサービス 21%から59% [中頻度]	1.25	\$5,139
	K-8 自己完結型(SC) >= 60% [高頻度、高強度]	1.18	\$4,852
	9-12 自己完結型 (SC) >= 60% [高頻度、高強度]	0.58	\$2,400
	K 統合型コ・ティーチング (ICT) >= 60% [高頻度、低強度]	2.09	\$8,581
	1-12 インテグレートド・コーチング (ICT) >= 60% [高頻度、低強度]	1.74	\$7,150
K-12 IEP後のサポート	0.12	\$493	
ポートフォリオ・スクール	CTE 階層 1 (Tier 1)	0.26	\$1,068
	CTE 階層 2	0.17	\$699
	CTE 階層 3	0.12	\$493
	CTE 階層4	0.05	\$205
	アカデミック専門	0.25	\$1,027
	専門オーディション	0.35	\$1,438
	編入 - 重度卒業チャレンジ	0.40	\$1,643
	編入-非重複卒業チャレンジ	0.21	\$856

\*貧困は、4年生以前に始まる学校（例：K-5、K-6、K-8、K-12）の全学年の対象生徒に資金を提供する。

(資料) New York Appleseed(2020),p.6

生徒レベルのニーズのみならず、学校レベルのニーズも加味すべきとの議論。

Table S2: SY 2023-2024 Fair Student Funding Weights

New Weights	Weight
Students in Temporary Housing	0.12
Concentration Need Tier 3	0.12
Concentration Need Tier 2	0.08
Concentration Need Tier 1	0.04

SOURCE: NYC DOE

第3回地方分権に関する基本問題についての調査研究会（神野座長） 議事概要

【日時】令和7年10月31日（金）18:00～20:00

【場所】中央合同庁舎第2号館自治財政局第2会議室

及びSkype for Businessによるオンライン会議

【出席者（学識委員）】

神野座長、青木委員、宇野委員、関口委員、高端委員、沼尾委員、古市委員、星野委員

【議事次第】

1 開会

2 議題

「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係：経常予算と資本予算に着目して」

「令和6年度普通会計決算の状況等」

「令和6年度地方公営企業等決算の状況」

3 閉会

【議事概要】

1. 「アメリカの初等中等教育における政府間財政関係：経常予算と資本予算に着目して」

(1) 説明

発表資料に基づき、関口委員より説明。

(2) 質疑応答

○ 学校区の独自財源というのはどのような財源なのか。また、学校区によって寄附金の獲得の在り方が真逆との指摘があるが、上位政府からの財源保障のあり方の影響はあるのか。

→ ここでいう独自財源というのは、財産税を指す。学校区の予算規模が決まると課税すべき財産税の金額が定まるという関係。

また、アメリカの学校区については寄附金を受けて運営されるのが普通だという認識。財政調整に寄附金は直接連関しないため、上位政府から財源保障がなされてなお不足する場合や、裕福な地域で付加的な施策を行う場合に寄附金が募られる。

- 経常予算における財政調整に関して、基礎補助金の算定として「財政需要」から「課税力」を控除するとされているところ、「財政力」のうち「調整基礎補助金額」というのはスタンダードな水準と理解していいのか。
  - 調整基礎補助金額は標準的なものと言われているが、実際に州からそのスタンダードな金額がもらえるとは限らず、州の財政状況に依存する。
  
- 「ドミトリー公社」を通じた建設資金の調達に関して、参加学区数が全体の10%程度となっているところ、そもそもあまりボンドが発行されていないのか、発行するとしても参加していない団体が相当数あるのか。また、教育設備資金に係る起債上限について、上限率が5%や10%というのは低く感じるがどのように評価すべきか。
  - 資金調達の方法については、自ら調達した方がコストが低い場合は参加しないなど、自由に選択して利用する仕組みと理解している。起債制限については、例えば小規模市について最近5%から10%に引き上げられたことを考えると厳しい制限と言える。

## 2. 「令和6年度普通会計決算の状況等」

### 「令和6年度地方公営企業等決算の概要」

発表資料に基づき総務省より説明の後、質疑応答。

## 第2章

### 参考資料



# 骨太2025と地方財政について



令和7年7月25日

総務省自治財政局財政課

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（総論）

### 第1章 マクロ経済運営の基本的考え方

#### 3. 人口減少下における持続可能な経済社会の構築

我が国の生産年齢人口は、これからの20年で1,500万人弱、2割以上が減少する。こうした中、かつて人口増加期に作り上げられた経済社会システムを中長期的に持続可能なシステムへと転換することが求められる。

経済・財政・社会保障の持続可能性を確保するためには、生産年齢人口の減少が本格化する中であっても、中長期的に実質1%を安定的に上回る成長を確保する必要がある。その上で、それよりも更に高い成長の実現を目指す。こうした経済においては、2%の物価安定目標を実現する下で、2040年頃に名目1,000兆円程度の経済が視野に入る。

人口減少が本格化する2030年代以降も、こうした成長を実現するとともに、医療・介護給付費対GDP比の上昇基調に対する改革に取り組み、**PBの一定の黒字幅を確保していくことができれば、長期的な経済・財政・社会保障の持続可能性が確保される。**

こうしたビジョンの下、**骨太方針2024**において定めた「**経済・財政新生計画**」に基づき、経済あつての財政との考え方の下、潜在成長率の引上げに重点を置いた政策運営を行うとともに、**歳出・歳入両面の改革を継続する**。人口減少下にある我が国においては、限られたリソースからより一層高い政策効果を生み出すことが必要となる。全世代型社会保障の構築、少子化対策及びこども・若者政策の推進、公教育の再生・研究活動の活性化、戦略的な社会資本整備の推進、**地方行財政基盤の強化など、経済・財政一体改革の取組を進める。**

国際秩序が根幹から揺らぎかねない不確実な時代にあつて、我が国が世界の中で重要な地位を担い続けるためには、財政が国民経済の中長期的な発展を支える役割を十分に果たすことで成長を実現し、賃金や所得が拡大する中で成長と分配の好循環が実現し生活が豊かになる、活力ある経済社会を築いていく。

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（総論）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 1. 「経済・財政新生計画」の推進

##### （経済再生と財政健全化の両立の重要性）

第1章で述べた基本的な考え方の下、それに基づく政策を推進するとともに、金利のある世界となる中、大災害や有事に備えた財政余力を確保する観点も踏まえ、中長期の経済財政の姿を展望しつつ、経済・財政・社会保障の持続可能性を確保していく必要がある。

経済あつての財政という考え方は、経済政策の基本的な立場であり、今後もこの方向性を堅持する。経済の主役は企業・個人の活力であり、新たな行動を実行に移す企業・個人を、政府が様々な政策ツールにより積極的に後押しすることで経済成長を実現していくことが望ましい姿であり、それを力強く進める中で財政健全化を実現していく。その際、民間企業の予見可能性を高めるため、重要政策に複数年度で計画的に取り組んでいく観点も踏まえながら、EBPMによるワイズスペンディングを徹底し、成長と分配の好循環を拡大させる中で、歳出構造の平時化を図る。

同時に、国債需給の悪化等による長期金利の急上昇を招くことのないよう、国内での国債保有を一層促進するための努力を引き続き行う必要がある。また、頻発する自然災害や安全保障環境の変化の中で、有事に備えた財政余力の確保の重要性は一層増しており、今後も市場で国債を安定的に発行できる環境を整えつつ、財政余力の確保のため、財政健全化に取り組んでいく必要がある。

以上の基本認識を踏まえ、骨太方針2024で定めた「経済・財政新生計画」の枠組みの下、財政健全化目標の堅持と歳出改革努力の継続を基本方針とし、具体的には以下の考え方に沿って、引き続き経済再生と財政健全化の両立に取り組む。

2

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（経済・財政新生計画の推進）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 1. 「経済・財政新生計画」の推進

##### （「経済・財政新生計画」に基づく今後の取組方針）

経済あつての財政との考え方の下、財政健全化目標によって、米国の関税措置への対応や物価高への的確な対応も含め、状況に応じたマクロ経済政策の選択肢が歪められてはならない。必要な政策対応を行うことと財政健全化目標に取り組むことを矛盾しないものにしていく。経済を成長させ、そして財政健全化に向けて取り組んでいく。こうした取組を通じて、金利が上昇する局面において、大災害や有事に十分に対応する財政余力を確保し、将来の経済・財政・社会保障の持続可能性を確保していく。

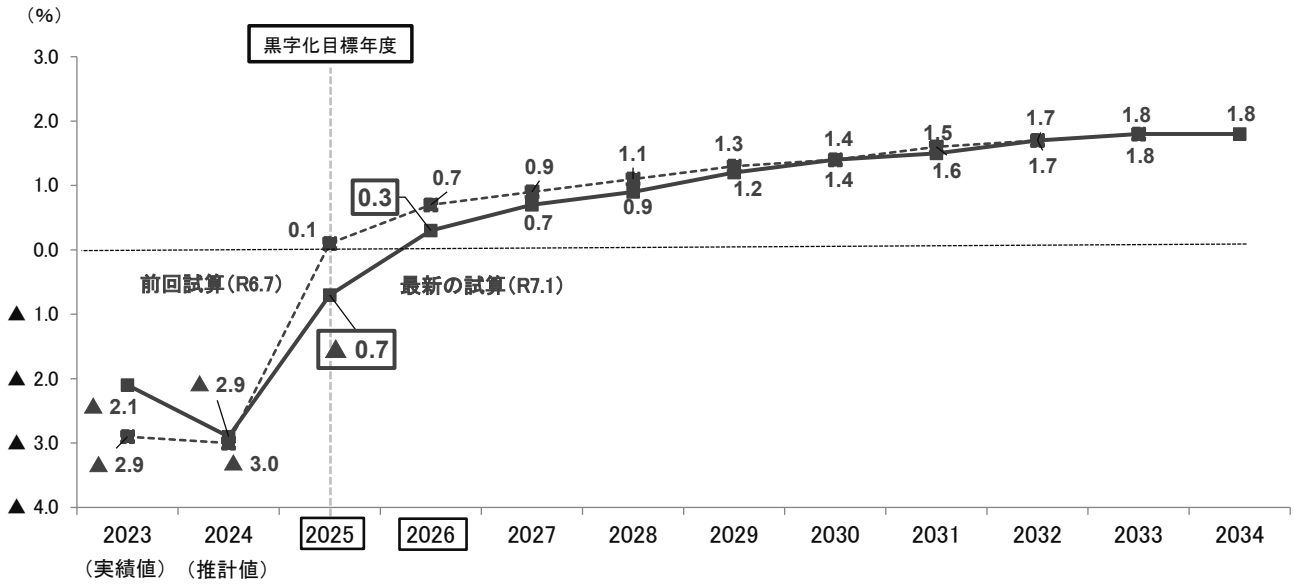
そうした中、金利のある世界において、我が国の経済財政に対する市場からの信認を確実なものとするため、財政健全化の「旗」を下ろさず、長期を見据えた一貫性のある経済財政政策の方向性を明確に示すことが重要である。このため、2025年度から2026年度を通じて、可能な限り早期の国・地方を合わせたPB黒字化を目指す。ただし、米国の関税措置の影響は不透明であり、その経済財政への影響の検証を行い、的確に対応すべきであり、必要に応じ、目標年度の再確認を行う。その上で、「経済・財政新生計画」の期間を通じて、その取組の進捗・成果を後戻りさせることなく、PBの一定の黒字幅を確保しつつ、債務残高対GDP比を、まずはコロナ禍前の水準に向けて安定的に引き下げることを目指し、経済再生と財政健全化を両立させる歩みを更に前進させる。

3

## 国・地方プライマリーバランスの財政健全化目標

### 国・地方のプライマリーバランス(対GDP比)の推移と財政健全化目標

(「中長期の経済財政に関する試算」(令和7年1月17日内閣府)の「成長移行ケース」※実質で1%を安定的に上回る成長が確保されるシナリオ)



今回試算 (R7.1)	2023年度(実績)	2024年度(見込)	2025年度(見込)	2034年度(見込)
プライマリーバランス (対GDP比)	▲12.3兆円 [▲2.1%]	▲17.9兆円 [▲2.9%]	▲4.5兆円 [▲0.7%]	15.0兆円 [1.8%]

4

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（経済・財政新生計画の推進）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 1. 「経済・財政新生計画」の推進

(「経済・財政新生計画」に基づく今後の取組方針)

予算編成においては、2027年度までの間、骨太方針2024で示された歳出改革努力を継続しつつ、日本経済が新たなステージに移行しつつあることが明確になる中で、経済・物価動向等を踏まえ、各年度の予算編成において適切に反映する。社会保障関係費については、医療・介護等の現場の厳しい現状や税収等を含めた財政の状況を踏まえ、これまでの歳出改革を通じた保険料負担の抑制努力も継続しつつ、令和7年春季労使交渉における力強い賃上げの実現や昨今の物価上昇による影響等について、経営の安定や現場で働く幅広い職種の方々の賃上げに確実につながるよう、的確な対応を行う。具体的には、高齢化による増加分に相当する伸びにこうした経済・物価動向等を踏まえた対応に相当する増加分を加算する。非社会保障関係費及び地方財政についても、第3章第4節「物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直し」も踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映する。

今後も、状況に応じて必要な政策対応を行っていくことには変わりはないが、PBの黒字化を達成した後、黒字幅が一定水準を超えた場合には、経済成長等に資するような政策の拡充を通じて経済社会に還元することを予めルール化することについても検討に着手していく。

#### 【参考 骨太方針2024】

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現～「経済・財政新生計画」～

#### 2. 中期的な経済財政の枠組み

予算編成においては、2025年度から2027年度までの3年間について、上記の基本的考え方の下、これまでの歳出改革努力を継続181する。その具体的な内容については、日本経済が新たなステージに入りつつある中で、経済・物価動向等に配慮しながら、各年度の予算編成過程において検討する。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。機動的なマクロ経済運営を行いつつ潜在成長率の引上げに取り組む。

5

# 経済財政運営と改革の基本方針2024（抄）

## ○ 経済財政運営と改革の基本方針2024（令和6年6月21日閣議決定）（抜粋）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 中期的な経済財政の枠組み

（財政健全化目標と予算編成の基本的考え方）（抄）

予算編成においては、**2025年度から2027年度までの3年間について、上記の基本的考え方の下、これまでの歳出改革努力を継続<sup>181</sup>する。その具体的な内容については、日本経済が新たなステージに入りつつある中で、経済・物価動向等に配慮しながら、各年度の予算編成過程において検討する。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。機動的なマクロ経済運営を行いつつ潜在成長率の引上げに取り組む。**

※181 2013年度以降歳出改革を継続しており、「経済財政運営と改革の基本方針2021」（令和3年6月18日閣議決定）に基づく2022年度から2024年度までの3年間の歳出改革努力を継続。

#### 3. 主要分野ごとの基本方針と重要課題

##### （5）地方行財政基盤の強化（抄）

人口減少や少子高齢化が急速に進行する中でも、活力ある持続可能な地域社会を実現するためには、経済の好循環を地域の隅々まで行き渡らせるとともに、地域ごとに異なる将来の人口動態を念頭に、地方公共団体が人手不足やインフラ老朽化等の資源制約に対応し、持続可能な形で行政サービスを提供していくことが重要である。このため、（中略）、**交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要となる一般財源の総額について、2024年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保して、地域における賃金と物価の好循環の実現を支える地方行財政基盤の持続性を確保・強化する。**

（参考）経済財政運営と改革の基本方針2021（令和3年6月18日閣議決定）（抜粋）

### 第3章 7. 経済・財政一体改革の更なる推進のための枠組構築・EBPM推進

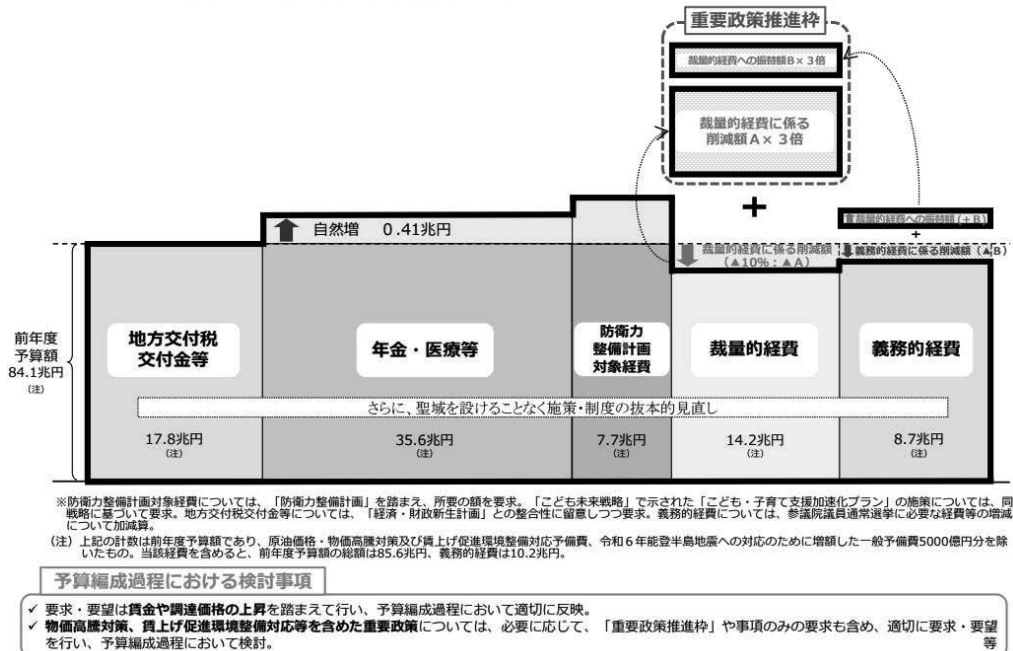
（財政健全化目標と歳出の目安）（抄）

2022年度から2024年度までの3年間について、これまでと同様の歳出改革努力を継続することとし、**以下の目安に沿った予算編成を行う。**

- ① 社会保障関係費については、基盤強化期間においてその実質的な増加を高齢化による増加分に相当する伸びにおさめることを目指す方針とされていること、経済・物価動向等を踏まえ、その方針を継続する。
- ② 一般歳出のうち非社会保障関係費については、経済・物価動向等を踏まえつつ、これまでの歳出改革の取組を継続する。
- ③ **地方の歳出水準については、国の一般歳出の取組と基調を合わせつつ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要となる一般財源の総額について、2021年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保する。**

6

### 令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について



### 「令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（令和6年7月29日閣議了解）

#### （1）年金・医療等に係る経費

年金・医療等に係る経費については、前年度当初予算における年金・医療等に係る経費に相当する額に高齢化等に伴ういわゆる自然増として4,100億円を加算した額の範囲内において、要求する。

なお、上記増加額について、平成25年度予算から前年度当初予算までと同様、経済再生やこれまでの改革等の効果を引き続き適切に見込むとともに、年金・医療等に係る経費について、「新経済・財政再生計画改革工程表」及び「全世代型社会保障構築を目指す改革の道筋（改革工程）」に沿って着実に改革を実行していくことを含め、合理化・効率化に最大限取り組み、「基本方針2024」等における「予算編成においては、2025年度から2027年度までの3年間について、…これまでの歳出改革努力を継続する。その具体的な内容については、日本経済が新たなステージに入りつつある中で、経済・物価動向等に配慮しながら、各年度の予算編成過程において検討する」との考え方を踏まえつつ、その結果を令和7年度予算に反映させることとする。

7

第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

(5) 持続可能な地方行財政基盤の強化

急速な人口減少や東京一極集中により深刻化する地方公共団体における地域の担い手を始めとする資源の不足や偏在に対応し、将来にわたり持続可能な形で行政サービスを提供していく観点から、市町村に対する垂直補完、市町村間の水平連携、多様な主体との連携、デジタル技術の活用といった取組を推進し、地方公共団体における事務執行上の課題に対応するため、国・都道府県・市町村の役割の見直しを含めた課題解決に向けた議論を促進する。また、地方公共団体が連携して地域に必要な人材を確保・育成する取組や複数団体による広域的な公共施設の集約化・複合化や共同利用を進めるための取組を推進する。

東京一極集中が続き行政サービスの地域間格差が顕在化する中、拡大しつつある地方公共団体間の税収の偏在や財政力格差の状況について原因・課題の分析を進め、税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築に向けて取り組む。

地方公共団体が行う公共事業や施設管理、サービス等における価格転嫁の推進等や、地域を支える老朽インフラの適切な管理、地域医療提供体制の確保等のための取組を進めるとともに、地方の一般財源の総額を確保して、地域における質上げを起点とした成長型経済の実現を支える地方行財政基盤の持続性を確保・強化する。

持続可能な地方行財政に向け、地方における生産性向上を推進するとともに、計画策定の効率化、経由事務の廃止、経由調査の見直し、デジタル技術の活用といった事務の簡素化・効率化を進め、地方分権改革に取り組む。

自治体DXについて、定量的効果を把握しつつ、オンライン申請や「書かないワンストップ窓口」を始めとするフロントヤード改革、基幹業務システムの統一・標準化や地方税以外の公金納付へのeL-QRの活用を始めとするバックヤード改革に一体的に取り組む。システムやツールの共同調達・利用の取組を後押しする。都道府県と市町村が連携した推進体制を構築し、その中で人材プール機能の確保を推進する。地方公共団体のサイバーセキュリティ確保のための方針策定の推進、セキュリティ基盤の強化など更なる安全性確保の取組強化とともに、国・地方共通相談チャットボットの利用者目線での改善を進める。

持続可能な地方行財政のあり方に関する研究会報告書(概要)

- 急速な人口減少・少子高齢化により人材不足が深刻化する中で行政サービスの提供を持続可能なものとするため、国と地方が連携して、市町村における各事務の処理に関する課題に応じた対応策を検討し、これまでとは異なる新たな視点で運用や制度の見直しの議論を進める
- 各都道府県において見直しの議論を行うとともに、必要なものについては、国・都道府県・市町村の役割分担の変更等の制度見直し  
⇒ 市町村が本来注力すべき事務に注力して自主性・自立性を発揮できるように、各地域が個性豊かで活力に満ちた分権型社会を実現

1. 人材不足等の状況

- 生産年齢人口はピーク時から約1100万人（総人口比約10ポイント）減少し、既に自治体では専門人材等の人材不足が喫緊の課題
- 団塊ジュニア世代（毎年約200万人出生）の退職によって今後は一般行政職員を含め人材不足が深刻化

2. 事務処理に関する課題と対応

- 対応策は、事務を減らす、まとめる（水平連携・垂直補完）、担い手を広げる（民間活用・住民参加）、生産性を高めること
- 個別の事務プロセスまで踏み込んで、以下の検討の視点を参考に課題分析を行い、対応策を検討する必要

- ① 事務量
  - ② 事務内容
    - ・ 事務の性質（企画立案～定型業務）
    - ・ 国・都道府県・市町村間の事務内容の共通性
  - ③ 事務処理に必要なリソース
    - ・ 事務処理に求められる人材の専門性
    - ・ 事務処理の難しさ、経験・知見の必要性
  - ④ その他事務処理のあり方
    - ・ 対面や実地での事務実施の必要性
    - ・ 事務処理に当たり踏まえるべき地域の事情・特性
    - ・ 行政分野を超えた連携や地域の多様な主体との連携の必要性
- ※デジタル技術の活用は、事務のあり方の前提を変え得る

- 各都道府県が、地域の状況を踏まえ、市町村の検討を支援
- 国としても具体的な対応策について一定の選択肢を示す
- 地方の検討状況を踏まえ、国として制度上対応すべきものについては、国・都道府県・市町村の役割分担の変更等の制度見直し

3. 公務人材の確保

- 都道府県が市町村の公務人材確保を支援するなど、更に踏み込んだ対応が必要

4. 地方議会議員のなり手不足対策

- 早急ななり手不足対策が必要。女性等が参画しやすい環境整備を進めるとともに、兼職のあり方等の制度的課題は引き続き検討

5. 産業・観光等の民間との連携が不可欠である分野における対応

- 産業・観光等の分野は、都道府県域を超える広域単位で多様な主体が連携した取組（広域リージョン連携）を推進する環境を整備

6. 税財政面での課題等

- 行政サービスの地域間格差が顕在化する中、拡大しつつある自治体間の税収の偏在や財政力格差の状況について原因・課題の分析を進め、税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築に向けて取り組むことが必要

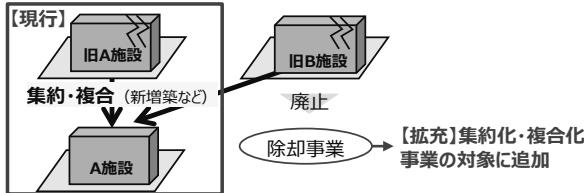
- ・ 市町村優先の原則は、今後も重要な原則
- ・ 事務の高度化やリソースの減少、デジタル技術の活用可能性の増大等により、各事務の精査の結果、従来とは異なる事務処理主体・手法がより適切となることもある

## 公共施設の集約化・複合化の推進

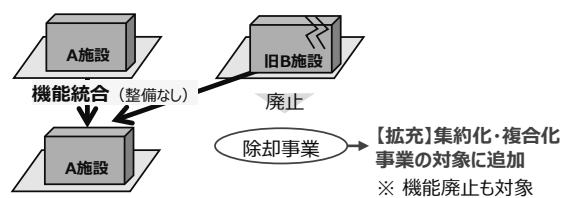
### 1. 公共施設等適正管理推進事業債(集約化・複合化事業)の拡充

- 公共施設等適正管理推進事業債(集約化・複合化事業: 充当率90%、交付税措置率50%)について、公共施設等総合管理計画等に基づいて実施する公共施設の集約化・複合化等に伴う施設の除却事業を対象に追加  
※ 地方交付税措置は、対象事業費から除却施設に係る土地価格相当分を控除した額を対象とする
- 集約化・複合化した施設の供用開始(機能統合等の場合は供用廃止)から5年以内に除却する施設を対象  
※ 経過措置として、過去に集約化・複合化等した施設は5年超経過後も対象

#### (1) 施設の整備を行い、施設を統合する場合



#### (2) 施設の整備を行わず、機能を統合する場合



### 2. 複数団体による公共施設の集約化・複合化等に係る特別交付税措置の創設

- 公共施設((2)は公営住宅又は公営企業を除く)を対象に、以下の特別交付税措置を創設

	対象経費	特別交付税措置
(1) 複数団体による公共施設の集約化・複合化等に向けた調査検討経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設の利用実態や集約化により整備する施設の立地等の調査・分析</li> <li>・ 協議会の開催、有識者の招聘 等</li> </ul>	1団体あたりの措置上限額 500万円 ※ 実際に要した経費の0.5を上限
(2) 複数団体による公共施設の集約化・複合化等の円滑化のための経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民への広報・説明会の開催</li> <li>・ 集約後の施設までの住民の移動費用の支援</li> <li>・ 施設利用料が異なることに伴う激変緩和 等</li> </ul>	集約化等1件・1団体あたりの措置上限額 5,000万円 ※ 実際に要した経費の0.8を上限 ※ 集約化等完了年度を初年度とする5年度間

※ 専門アドバイザーの派遣(総務省・地方公共団体金融機構の共同事業)により、複数団体による公共施設の集約化・複合化等の取組を支援

10

## 経済財政運営と改革の基本方針2025(抄) (地方一般財源総額関係)

### ○ 経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)(抜粋)

#### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

##### 1. 「経済・財政新生計画」の推進

(「経済・財政新生計画」に基づく今後の取組方針)(抄)

予算編成においては、2027年度までの間、骨太方針2024で示された歳出改革努力を継続しつつ、日本経済が新たなステージに移行しつつあることが明確になる中で、経済・物価動向等を踏まえ、各年度の予算編成において適切に反映する。とりわけ社会保障関係費については、医療・介護等の現場の厳しい現状や税收等を含めた財政の状況を踏まえ、これまでの改革を通じた保険料負担の抑制努力も継続しつつ、2025年春季労使交渉における力強い賃上げの実現や昨今の物価上昇による影響等について、経営の安定や現場で働く幅広い職種の方々の賃上げに確実につながるよう、的確な対応を行う。具体的には、高齢化による増加分に相当する伸びにこうした経済・物価動向等を踏まえた対応に相当する増加分を加算する。非社会保障関係費及び地方財政についても、第3章第4節「物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直し」も踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映する。

##### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

###### (5) 持続可能な地方行財政基盤の強化(抄)

地方公共団体が行う公共事業や施設管理、サービス等における価格転嫁の推進等や、地域を支える老朽インフラの適切な管理、地域医療提供体制の確保等のための取組を進めるとともに、**地方の一般財源の総額を確保して<sup>267</sup>**、地域における賃上げを起点とした成長型経済の実現を支える地方行財政基盤の持続性を確保・強化する。

※267 骨太方針2024においては、2025年度から2027年度までの3年間について、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要な一般財源の総額について、2024年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することとされている(第3章第1節「経済・財政新生計画」に基づく今後の取組方針)も参照。

#### 第4章 当面の経済財政運営と令和8年度予算編成に向けた考え方

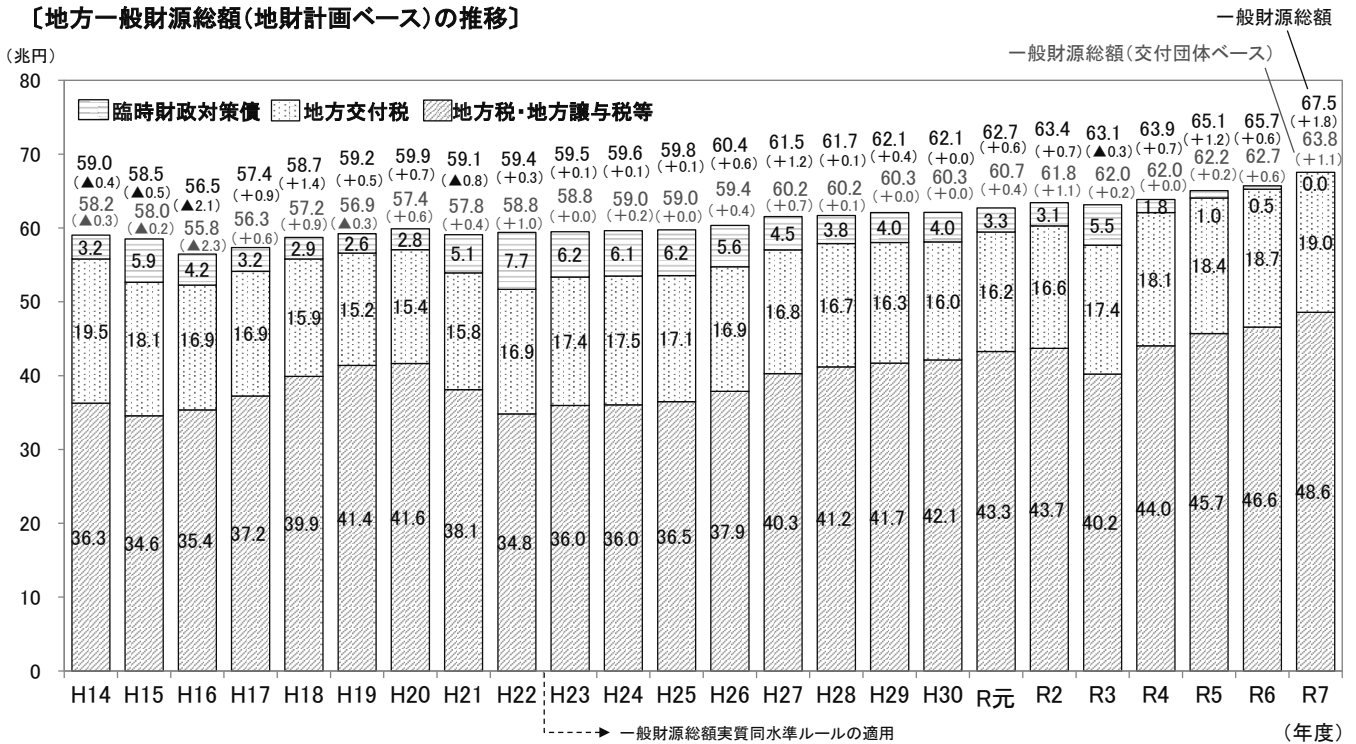
##### 2. 令和8年度予算編成に向けた考え方(抄)

② 令和8年度予算は、本方針及び骨太方針2024に基づき、中期的な財政運営の枠組みに沿った編成を行う。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。

11

## 地方一般財源総額の推移

### 〔地方一般財源総額(地財計画ベース)の推移〕



※ R3年度の地方税・地方譲与税等及び一般財源総額は、R2年度徴収猶予の特例分(0.2兆円)を除いている。

12

## 令和7年度地方財政計画のポイント①

### 1. 通常収支分

総務省自治財政局

#### (1) 一般財源総額の確保等

- 一般財源総額(交付団体ベース)を**63.8兆円(対前年度比+1.1兆円)**確保
- 地方交付税総額を**19.0兆円(対前年度比+0.3兆円)**確保

・ 一般財源総額(交付団体ベース) (※ 不交付団体を含めた一般財源総額)	63.8兆円 (67.5兆円)	対前年度比 +1.1兆円 (同 +1.8兆円)
・ 地方税・地方譲与税	48.4兆円	同 +3.0兆円
・ 地方特例交付金等	0.2兆円	同 ▲0.9兆円
・ 地方交付税	19.0兆円	同 +0.3兆円
・ 臨時財政対策債	—	同 皆減

※ 一般財源総額(交付団体ベース)は「給与改善費(仮称)」計上分を除くと対前年度比+0.9兆円  
(注) 端数処理のため合計が一致しない場合がある

- いわゆる「103万円の壁」に係る令和7年度の地方交付税の減収影響(0.2兆円)\*を含めても、上記のとおり適切に地方財源を確保

\* 令和7年度政府予算案等の国会修正の結果、減収影響は0.4兆円。

#### (2) 地方財政の健全化

- 臨時財政対策債は、平成13年度の制度創設以来、**初めて新規発行額ゼロ**
- 交付税特別会計借入金について、これまで償還を後年度に繰り延べてきたもののうち、令和6年度までの繰延べ分2.2兆円\*について、令和7年度に償還

\* 令和7年度政府予算案等の国会修正の結果、令和6年度までの繰延べ分の償還は2.0兆円。

13

## 令和7年度地方財政計画のポイント②

### (3) DX、防災・減災対策の推進

- ・ 自治体DX・地域社会DXを推進するため、「デジタル活用推進事業費」(0.1兆円)を創設(地方財政法の特例を設け、地方債の発行を可能とする)
- ・ 緊急浚渫推進事業費について、事業期間を令和11年度まで5年間延長し、令和7年度については0.11兆円(前年度同額)を計上

### (4) 人件費の増加への対応

- ・ 常勤職員・会計年度任用職員に係る給与改定(0.8兆円)及び教職調整額の引上げ(令和7年度:0.01兆円)に必要な財源を確保
- ・ 令和7年度の給与改定に備え、給与改善費(0.2兆円)を計上

### (5) 物価高への対応

- ・ 自治体施設の光熱費・施設管理の委託料の増加を踏まえ、0.1兆円(前年度比+0.03兆円)を計上

## 2. 東日本大震災分

### ○ 震災復興特別交付税の確保

- ・ 東日本大震災の復旧・復興事業等の財源として震災復興特別交付税0.1兆円(前年度比▲0.0兆円)を確保

14

## 令和7年度地方財政計画における給与改定に要する経費、給与改善費について

- 令和6年人事委員会勧告に伴う給与改定に要する経費について、所要額を計上
  - ・ 給与改定に要する経費(地方負担分) 7,651億円
    - うち会計年度任用職員分 1,472億円
- 令和7年度の給与改定に備え、一般行政経費(単独)に給与改善費(2,000億円)を計上

(参考)近年の人事院勧告の推移

	給与改定率(%)	期末勤勉手当(月数)
H27	0.36	0.10
H28	0.17	0.10
H29	0.15	0.10
H30	0.16	0.05
R1	0.09	0.05
R2	—	▲0.05
R3	—	▲0.15
R4	0.23	0.10
R5	0.96	0.10
R6	2.76	0.10

15

## 物価高への対応

- 学校、福祉施設、図書館、文化施設など自治体施設の光熱費の高騰や、ごみ収集、学校給食など自治体のサービス・施設管理等の委託料の増加を踏まえ、一般行政経費(単独)に1,000億円を計上(前年度比+300億円)
- 資材価格等の高騰による建設事業費の上昇を踏まえ、公立病院の新設・建替等事業(病院事業債)と津波浸水想定区域からの庁舎移転事業(緊急防災・減災事業債)における建築単価の上限を引上げ

### 1. 自治体施設の光熱費・施設管理等の委託料の増加への対応

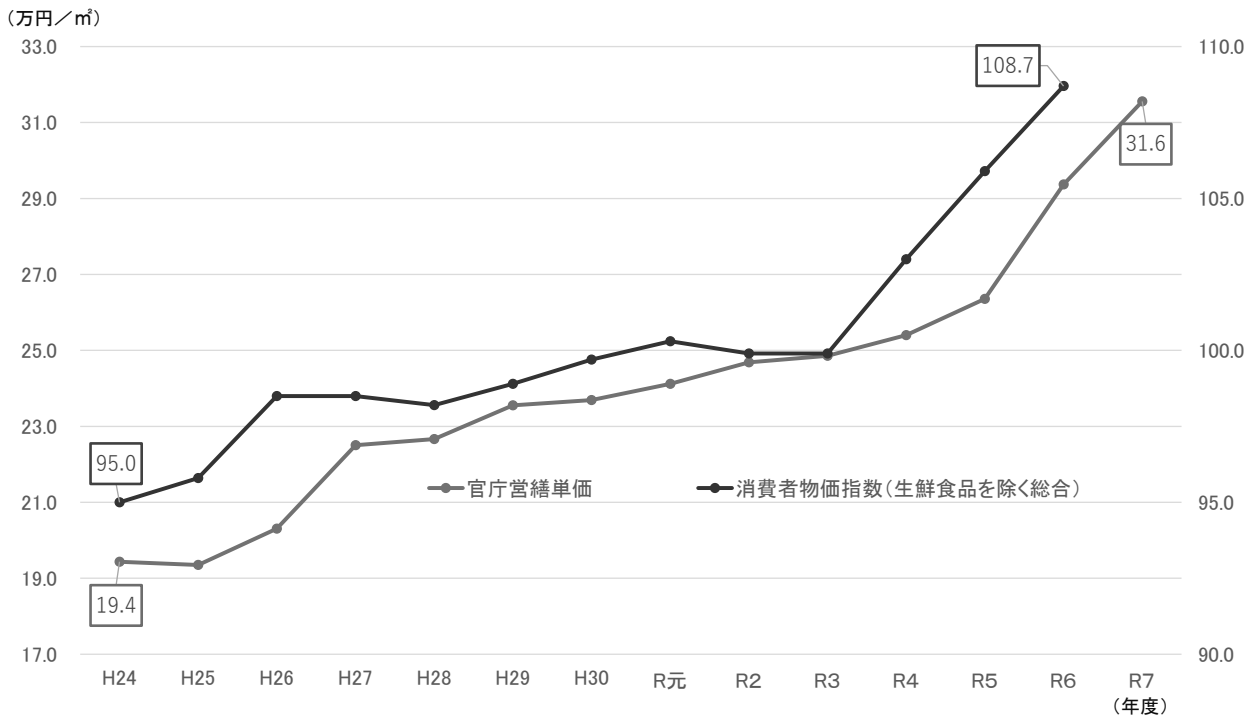
- ① 学校、福祉施設、図書館、文化施設など自治体施設の光熱費の高騰に対応するため、一般行政経費(単独)に400億円を計上(前年度同額)
- ② ごみ収集、学校給食など自治体のサービス・施設管理等の委託料の増加を踏まえ、一般行政経費(単独)に600億円を計上(前年度比+300億円) ※ 普通交付税の単位費用措置を3%程度引上げ

### 2. 公立病院・庁舎の建築単価の引上げ

- 資材価格等の高騰による建設事業費の上昇を踏まえ、以下のとおり対応する
  - ① 病院事業債: 公立病院の新設・建替等事業における1㎡当たりの建築単価の上限を引上げ(52.0万円 ⇒ 59.0万円)
  - ② 緊急防災・減災事業債: 津波浸水想定区域からの庁舎移転事業における1㎡当たりの建築単価の上限を引上げ(46.8万円 ⇒ 50.1万円)
- ※ いずれも令和6年度事業債から新単価を適用

16

## 消費者物価指数(生鮮食品を除く総合)及び官庁営繕単価の推移



(国土交通省資料及び総務省統計局資料より作成)

- ※ 官庁営繕単価は、鉄筋コンクリート造3～5階、鉄骨鉄筋コンクリート造8階建ての官庁営繕単価の平均値
- ※ 消費者物価指数(生鮮食品を除く総合)は、R2年を100.0としたときの指数。

17

## 10年国債金利と共同債の発行利率の推移



※ 10年国債金利は、共同債条件決定時の参照金利。

18

## 地方創生を支える地方行財政基盤の強化

令和7年4月21日経済財政諮問会議  
村上総務大臣提出資料（抜粋）

○ 自治体が、「地方創生2.0」に取り組むためには、これを支える地方行財政基盤の強化が不可欠。

### 地方創生を支える地方一般財源総額の確保

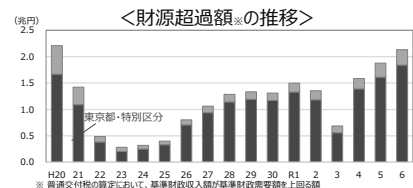
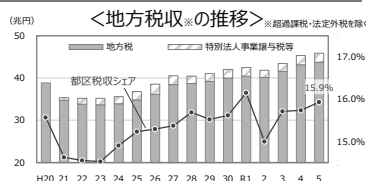
- 物価動向等を踏まえた財源の確保
  - 公共事業や施設管理、サービス等の物価高に対応（価格転嫁）した財源の確保
  - 会計年度任用職員を含めた給与改定に必要な財源の確保 等
- ＜参考＞
  - 官庁営繕単価の対前年度伸び率（令和7年度）：7.4% ※1
  - 令和6年人事院勧告 官民較差：2.76%
  - 会計年度任用職員給料改定率：8.9% ※2
- 地域を支える持続可能な公共インフラ・サービスの確保
  - 老朽インフラの適切な管理
  - 経営環境が悪化しつつある地域医療提供体制の確保
  - 災害の頻発化・激甚化を踏まえた防災・減災対策の推進 等

### 将来世代に責任を果たすための財政健全化

- 令和7年度は、制度創設以来初めて、臨時財政対策債の発行額がゼロ。
  - 今後も、臨時財政対策債、交付税特別会計借入金といった、特例的な債務残高を縮小し、財政健全化の取組を着実に推進
- ＜地方が抱える特例的な債務残高＞
- 令和7年度末見込で**67.8兆円**
- 臨時財政対策債 42.3兆円
  - 交付税特別会計借入金 25.5兆円
- ※令和7年度末見込の地方の債務残高全体 172兆円

### 偏在性の小さい地方税体系の構築

- 行政サービスの地域間格差が顕在化。**拡大しつつある自治体間の税収の偏在や財政力格差の状況について原因・課題の分析を進め、税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築**に向けて取り組む



### 持続可能な行政体制の確立

- 人材等の不足や偏在化が深刻化するなか、**将来にわたり必要な行政サービスを提供していくため、これまでとは異なる新たな視点**により関係省庁と連携し、**国・都道府県・市町村の役割の見直し**等に取り組む

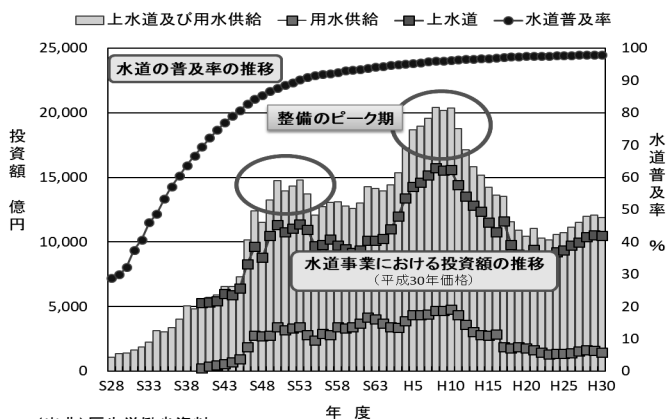
見直しの視点

- ・小規模団体では件数が少なくノウハウが蓄積されない事務は広域処理
- ・技術職や保健師等の専門人材は都道府県等で確保
- ・事務内容が類似するものは、国・都道府県が市町村に代わって処理
- ・デジタル技術を活用できる事務は種類・内容に応じ標準化・共通化 等 9

## 水道事業の老朽化の状況

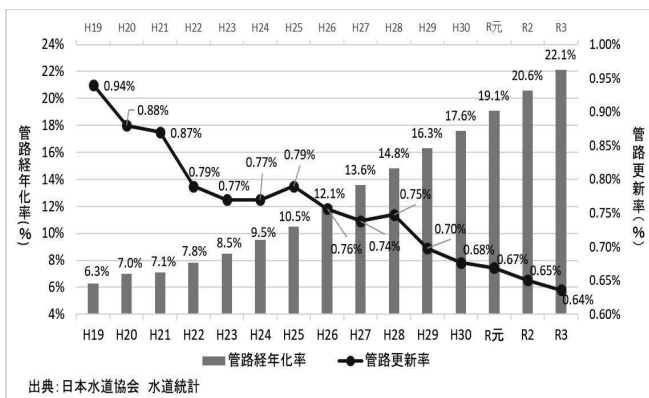
- 事業用資産の約7割を占める管路については、管路経年化率(耐用年数を越えた管路の割合)が年々上昇。
- 一方、管路更新率は低調に推移。(R3年度の更新率では、仮にすべての管路を更新するとなると約150年も要する計算)
- 今後、これまで整備された施設が大量に更新時期を迎える。

【水道への投資額の推移】



(出典)厚生労働省資料

【管路経年化率及び管路更新率の現状】



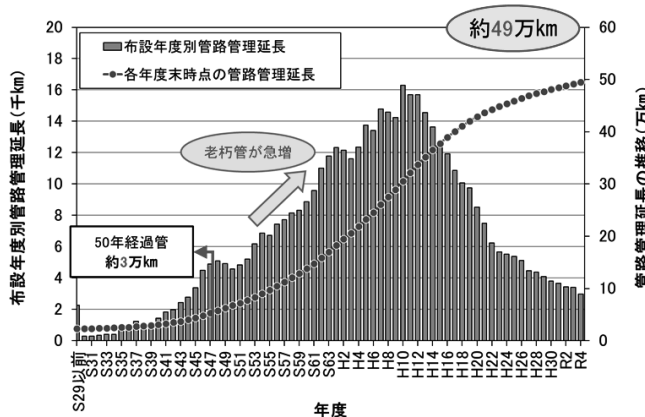
※1 管路経年化率：管路全体に占める法定耐用年数(40年)を超えた管路延長の割合  
 ※2 管路更新率：管路全体に占める当該年度に更新した管路延長の割合

20

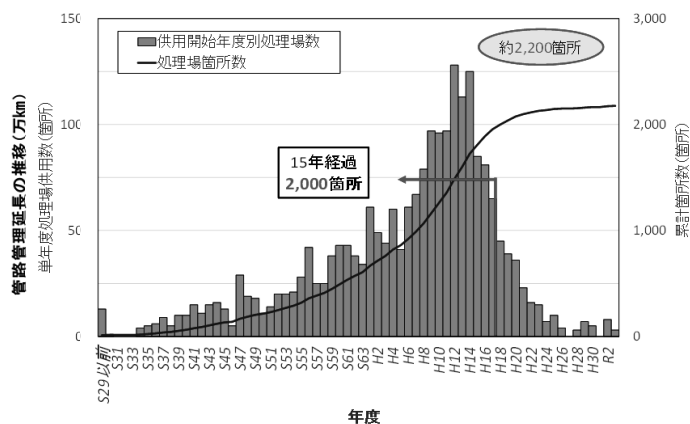
## 下水道事業の老朽化の状況

- 標準耐用年数50年を経過した管渠の延長約3万km(総延長の約7%)が、20年後は約20万km(約40%)と今後は急速に増加。
- 下水処理場においても、機械・電気設備の標準耐用年数15年を経過した施設が約2,000箇所(全体の90%)と老朽化が進行。

■ 管路施設の年度別管理延長(R4末現在)



■ 処理場の年度別供用箇所数(R3末現在)



国土交通省資料

21

## 公立病院の経常収支の状況（令和5年度決算）

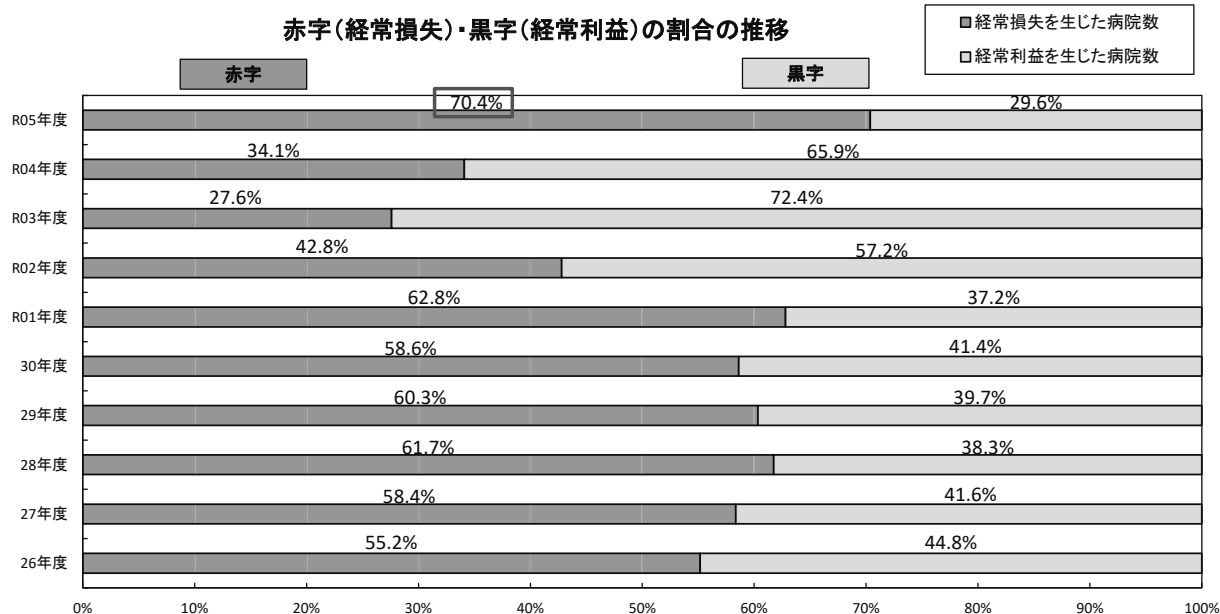
### ○過去最大の経常収支赤字を記録（▲2,099億円）

⇒公立病院全体の経常収支は4年ぶりに赤字に転じ、赤字病院の割合も約7割に拡大

#### 【主な要因】

- ・コロナ禍前（令和元年度）と比較し、患者数が回復していない（入院▲9.6%、外来▲6.4%）
- ・コロナ禍前（令和元年度）と比較し、費用が増加（職員給与費＋11.2%、材料費＋14.2%）
- ・前年度と比較し、コロナ病床確保のための国庫補助金等が減少（▲3,941億円）

### 赤字（経常損失）・黒字（経常利益）の割合の推移



22

## 地域医療提供体制の確保

○ 地域医療提供体制を確保するため、新たな資金繰り支援等、以下の取組を行う

### 1. 病院事業の経営改善の促進と資金繰り支援

① 資金不足が生じている病院事業※1であって、経営改善実行計画を策定し収支改善に取り組む公立病院に対して、経営改善の効果額の範囲内※2で活用できる資金手当のための地方債（病院事業債（経営改善推進事業））※3を創設

※1 当年度又は翌年度に資金不足額が生じる見込みの病院事業を含む

※2 資金不足（見込）額と経営改善効果額のいずれか小さい額が上限

※3 発行期間は令和7年度～令和9年度

#### 【経営改善の取組例】

- 病床の縮小、病床機能の見直し
- 医薬品の共同購入、医療機器の共同利用
- 地域の医療機関と連携した紹介患者の増加
- 病院の統合・連携、経営形態の見直し

<公立病院の状況>

	R4	R5
公立病院数	853病院	854病院
赤字病院の割合注1	34%	70%
赤字合計額注1	639億円	2,448億円
資金不足注2が生じている病院事業数	27事業 (41病院)	38事業 (54病院)

注1 経常収支 注2 地方財政法に定める資金不足額

② 総務省と厚生労働省の共同事業として、病院経営に携わるトップ層の経営マネジメント力を向上させ、経営改善を図ることにより持続可能な病院経営を行うために必要な知識を習得するための研修（医療経営人材養成研修）を創設

### 2. 不採算地域やへき地における医療提供体制の確保

① 不採算地区病院については、依然として厳しい経営状況が続いているため、令和3年度から実施している不採算地区病院等への特別交付税措置の基準額引上げ（30%）を継続※4

※4 日本赤十字社、恩賜財団済生会、JA厚生連等の公的病院等にも同様の措置を講じる

② へき地医療を担う公的病院等に対する地方団体の助成経費に係る特別交付税措置の対象に、へき地医療拠点病院等が行う訪問看護、遠隔医療に要する経費を追加

23

# 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（物価上昇等への対応関係）

## 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

### 1. 物価上昇を上回る賃上げの普及・定着 ～賃上げ支援の政策総動員～

#### (1) 中小企業・小規模事業者の賃金向上推進5か年計画の実行

2029年度までの5年間で、日本経済全体で年1%程度の実質賃金上昇、すなわち、持続的・安定的な物価上昇の下、物価上昇を1%程度上回る賃金上昇をノルムとして定着させる。この実現に向け、中小企業・小規模事業者の賃上げを促進するため、価格転嫁・取引適正化、生産性向上、事業承継・M&Aによる経営基盤強化及び地域の人材育成と処遇改善に取り組む。

価格転嫁・取引適正化については、「官公需における価格転嫁のための施策パッケージ」に基づく取組として、低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の導入拡大・活用、「中小企業者に関する国等の契約の基本方針」に基づく物価上昇に伴うスライド対応や期中改定、国・独立行政法人等及び地方公共団体において必要となる予算の確保等を進める。（略）

地域の人材育成と処遇改善については、在職者を含め、大学、短期大学、高等専門学校及び専門学校においてアドバンス・エッセンシャルワーカーの育成に取り組むほか、医療・介護・保育・福祉等の人材確保に向けて、保険料負担の抑制努力を継続しつつ、公定価格の引上げを始めとする処遇改善を進める。

（略）

最低賃金については、適切な価格転嫁と生産性向上支援により、影響を受ける中小企業・小規模事業者の賃上げを後押しし、2020年代に全国平均1,500円という高い目標の達成に向け、たゆまぬ努力を継続することとし、官民で、最大限の取組を5年間で集中的に実施する。

政府として、「中小企業・小規模事業者の賃金向上推進5か年計画」に定める、①地方の中小・小規模事業者にとって重要な官公需における対策等を含めた価格転嫁・取引適正化の徹底、②業種別の「省力化投資促進プラン」とそれに基づくきめ細かな支援策の充実と支援体制の整備を通じた中小企業・小規模事業者の生産性向上、③中小・小規模事業の経営者の方々の事業承継・M&Aに関する不安や障壁を取り払い、先々の経営判断を計画的に行うことができる環境の整備、④地域で活躍する人材の育成と処遇改善等の施策パッケージを実行する。また、EU指令においては、賃金の中央値の60%や平均値の50%が最低賃金設定に当たっての参照指標として、加盟国に示されている。最低賃金の引上げについては、我が国と欧州では制度・雇用慣行の一部に異なる点があることにも留意しつつ、これらに比べて、我が国の最低賃金が低い水準となっていること及び上記の施策パッケージも踏まえ、法定3要素のデータに基づき、中央最低賃金審議会において議論いただく。

「中小企業・小規模事業者の賃金向上推進5か年計画」には、中小企業・小規模事業者の生産性向上、官公需の価格転嫁等が定められている。国は、計画を踏まえ、都道府県・市町村が地域の状況に応じてきめ細かな賃上げ環境整備に取り組むことを、様々な政策手段を活用して後押しする。その中で、各都道府県の地方最低賃金審議会において中央最低賃金審議会の目安を超える最低賃金の引上げが行われた場合は、持続的な形で売上拡大や生産性向上を図るための特別な対応として、政府の補助金による重点的な支援を行うことや、交付金を活用した都道府県の様々な取組を十分に後押しすることにより、生産性向上に取り組み、最低賃金の引上げに対応する中小企業・小規模事業者を大胆に後押しする。

地方最低賃金審議会において、これらの政府全体の取組や各都道府県の賃上げ環境も踏まえ、法定3要素のデータに基づき、実態を踏まえた審議決定となるよう、議論いただく。地域別最低賃金の最高額に対する最低額の比率を引き上げる等、地域間格差の是正を図る。

24

# 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（物価上昇等への対応関係）

## 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

### 1. 物価上昇を上回る賃上げの普及・定着 ～賃上げ支援の政策総動員～

#### (2) 三位一体の労働市場改革及び中堅・中小企業による賃上げの後押し

##### （個別業種における賃上げに向けた取組）

建設業や自動車運送業の賃上げに向け、労務費の基準の設定及び実効性確保、建設キャリアアップシステムの利用拡大、賃上げに対応した運賃設定や荷主への是正指導の強化等を通じ、処遇改善や取引適正化を推進する。警備業やビルメンテナンス業の賃上げに向け、官公需におけるリスクや重要度に応じた割増加算を含め、適切な単価設定や分離発注の徹底により、労務費の価格転嫁を進める。

医療・介護・障害福祉の処遇改善について、過去の報酬改定等における取組の効果を把握・検証し、2025年末までに結論が得られるよう検討する。

## 第3章 長期的に持続可能な経済社会の実現

### 4. 物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直し

賃上げや投資が増加し、コストカット型経済からの脱却が見えてきた今、政府自身が、物価上昇を上回る賃金上昇の実現に向けて率先すべく、以下の3つの取組を総合的に実行する。その際には、労働の価値、平素からの備えの価値を正しく評価し、価格に表すことの重要性を軸に据えて取組を進める。

物価上昇が継続していることを踏まえ、予算、税制における長年据え置かれたままの様々な公的制度に係る基準額や閾値について、国民生活へ深刻な影響が及ばないように、省庁横断的・網羅的に点検し、見直しを進める。その際、各項目の点検と併せ、政策効果を担保するため、制度の特性に応じた定期的な改定ルールを設け、足元の物価上昇に的確に対応できるような仕組みづくりを行う。

同時に、本基本方針第2章及び第3章に記載している、

・公定価格(医療・介護・保育・福祉等)の引上げ

・働き手の賃上げ原資を確保できる官公需における価格転嫁の徹底を省庁横断的に推進する。

25

# 予算・税制に係る公的制度の基準額・閾値の点検・見直しについて

第1回関係府省庁  
連絡会議(6/26)  
内閣府資料を加工

## 点検の目的

- 物価上昇が継続していることを踏まえ、予算、税制における長年据え置かれたままの様々な公的制度に係る基準額や閾値について、国民生活へ深刻な影響が及ばないよう、省庁横断的・網羅的に点検し、見直す。
- その際、長年にわたり見直しが行われない状況が再び生じないよう、制度の特性に応じた改定ルールを設ける。

## 点検対象

(※点検方法はp 2、3)

**【予算】** 点検の目的に照らし、多くが基準額等を有すると考えられる補助事業のうち、それらが法律・政令・省令・告示・通達等に規定され、事業の継続性が高い公的制度（法律補助事業）を対象  
(⇒ これまでに基準額等の見直しが行われてきたものも含めて悉皆に点検)

**【税制】** 税制全般（国税・地方税）を対象  
(⇒ 見直しを必要とする基準額等を有する規定を抽出して点検)

※ 以上に加え、法律等に基づく地方単独事業についても、予算の点検結果等を踏まえ、総務省において関係府省庁の協力を得つつ、予算編成過程で点検を実施

## 今後のスケジュール

### 2025年6月 第1回関係府省庁連絡会議

- 各府省庁へ点検作業の要請（×切 8月末日）  
(概算要求・税制改正要望プロセスの中で点検を実施)

### 9月 第2回関係府省庁連絡会議

- 点検結果やその概算要求・税制改正要望への反映状況の確認

経済財政諮問会議  
等で審議

秋～年末

予算編成・税制改正プロセスの中で本点検結果に基づく  
要求・要望内容を精査

来年初

### 第3回関係府省庁連絡会議

- 予算編成・税制改正での本点検結果の反映状況の確認

経済財政諮問会議  
等で審議

26

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（地方創生2.0関係）

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

##### (1) 地方創生2.0の推進 ～令和の日本列島改造～

##### (地方創生2.0基本構想)

##### ③ 人や企業の地方分散～産官学の地方移転、都市と地方の交流等による創生～

政府関係機関の地方移転や企業・大学の地方分散に加え、都市と地方の新たな結び付き、人材の交流・循環・結び付きを促進し、地方への新たな人の流れの創出に向け、関係人口の量的拡大・質的向上(実人数1,000万人、延べ人数1億人)を目指し、ふるさと住民登録制度を創設し、関係人口を可視化する。地域との関わり方等に応じて関係人口の類型化を行い、それぞれの類型に応じて、二地域居住等の推進や若者や女性の地域交流の促進、ふるさと納税の活用といった施策を展開する。

##### ④ 新時代のインフラ整備とAI・デジタルなどの新技術の徹底活用

GX・DXが進展する新時代に、地域経済や地域社会を適応させていくことが重要であり、GX・DXを進展させ経済成長させる産業立地(GX産業立地)の推進に向けたインフラ整備として、ワット・ビット連携を推進する。自動運転・ドローン・AI技術といった新技術の社会実装を地方でこそ加速すべく、デジタルライブラインの全国整備を進め、AIやデジタルなども活用しながら生活環境の維持向上や地方経済の高付加価値化など地域の課題解決に向けた取組が行われている市町村10割を目指す。

##### ⑤ 広域リージョン連携

地域における経済活動や人々の生活は、都道府県域、市町村域に限定されるものではなく、地域経済の成長につながる施策が面的に展開されていく状態を創出できるよう、地方公共団体と企業や大学、研究機関などの多様な主体が広域的に連携しながら地方創生2.0に取り組む「広域リージョン連携」を推進する。

以上の地方創生2.0の取組は、地域における担い手不足や、より広域的な政策展開の必要性等を踏まえると、産官学金労言士等「みんなで取り組む」ことが必要である。国は、地方創生伴走支援制度等により中小規模の地方公共団体を支援するとともに、地域社会が直面する構造的な問題に対応するため、制度的なアプローチも強化する。こども・子育てや教育に関する国の役割や、ナショナルスタンダードの観点も踏まえて、全国的な支援の在り方を財源も含め検討する。地方の課題を起点とする大胆な規制改革の実現に向け、モデル地域であるスーパーシティ、デジタル田園健康特区、連携“絆”特区等の特区制度について、成果の早急な普遍化、地域のチャレンジの徹底したサポートなど、その運用を抜本的に強化する。基本構想を実施段階に進めるため、PDCAサイクルの徹底を前提とした適切なKPIを含んだ総合戦略を2025年中に策定する。1年、3年、5年といった期間ごとの工程表を作成し、政策効果を着実に積み上げていく姿も示す。

27

# 「地方創生2.0」の実現に向けた取組①

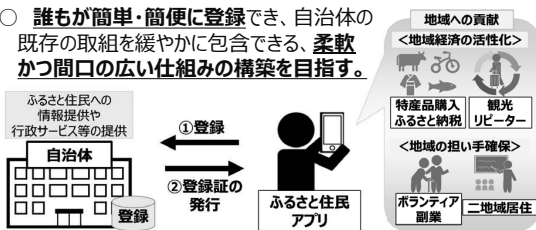
令和7年4月21日経済財政諮問会議  
村上総務大臣提出資料（抜粋）

- 本年夏に策定する「基本構想」に向け、総務省の総力を挙げて、「地方創生2.0」の実現に向けた取組を推進。
- 具体的には、「ふるさと住民登録制度」や「広域リージョン連携」といった新たな視点での施策を進めるとともに、デジタルインフラの整備やそれを活用した地域社会DXなどの取組を加速する。

## 「地方創生2.0」の推進

### ふるさと住民登録制度

- 「関係人口」に着目し、住所地以外の地域に継続的に関わる方々を登録し、地域の担い手確保や地域経済の活性化等につなげる「ふるさと住民登録制度」の創設を検討。
- 誰もが簡単・簡便に登録でき、自治体の既存の取組を緩やかに包含できる、柔軟かつ間口の広い仕組みの構築を目指す。



### デジタルインフラの整備・地域社会DX

- AI等を徹底活用した、地域課題を解決するクラウド型サービス等の創出・横展開を推進。

※ カメラやセンサーを通じて取得したリアルデータをインターネットを介して送信・分析し、地域課題解決に活かすサービス。

- 地域社会DXを支えるデジタルインフラについて、

- ・ フットビット連携によるデータセンターの地方分散や5G・光ファイバの整備、NTN※の展開支援等を促進。 ※衛星通信、HAPS等の非地上系ネットワーク
- ・ 次世代情報通信基盤の実現に必要なオール光技術等の研究開発・社会実装・海外展開等を一体的に推進。



### 広域リージョン連携

- 自治体と企業や大学、研究機関等の多様な主体が連携して都道府県域を超えて取組を進めることを宣言した広域リージョンに対する支援スキームを、関係府省と連携して検討。



【官民・広域連携で九州全体の地域交通のデザインに取り組み九州MaaS（九州地域戦略会議）】

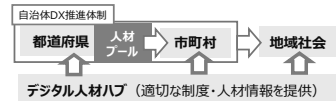


【民間企業や経済団体とともに設立した協議会の下で広域観光を促進（関西広域連合）】

⇒ 広域リージョンごとに、独自のビジョンに基づき、産業、観光等のプロジェクトを面的に展開。

### デジタル人材の確保・育成及びデータの利活用等

- デジタル活用推進事業債を活用し、デジタル技術を活用した地域の課題解決等に向け地域社会DXを推進。
- 市町村支援のための都道府県人材プールの充実に向け、伴走支援や財政措置を拡充。
- 目的に応じた適切な制度や人材のマッチングを支援する「デジタル人材ハブ」を構築予定。
- 地域のセキュリティ人材の育成を高度化・多様化すべく、実践的サイバー防御演習（CYDER）を拡充。
- 自治体が保有するデータを用いた課題解決事例の横展開等を一層促進。



【全都道府県で演習を実施（1日間～2日間）】  
演習模様  
サイバー攻撃への対応を実際に体験  
演習システムを強化

# 「地方創生2.0」の実現に向けた取組②

令和7年4月21日経済財政諮問会議  
村上総務大臣提出資料（抜粋）

## 「地方創生2.0」の推進

### 地域の担い手支援等

#### 地域の担い手支援総合パッケージ

- 地域の担い手としての潜在力が高い「女性、若者、シニア、外国人、副業人材」へのアプローチを強化。地域おこし協力隊・地域活性化起業人・特定地域づくり事業協同組合、二地域居住・関係人口の創出等の施策を総動員。

#### ローカルスタートアップ

- ローカル10,000プロジェクトの支援件数の拡大や事業承継等の地域ネットワークづくりを推進。

#### コミュニティ・ハブ

- 郵便局を「コミュニティ・ハブ」として、地域の持続可能性の確保・地域活性化のために活用。行政窓口サービスの拡充やオンライン診療・買い物支援等、生活支援サービスを拡大。



#### 行政ボランティア（行政相談委員、民生委員、保護司、人権擁護委員等）の連携

- 地域課題解決には行政ボランティアの存在が不可欠であることの共感を獲得し、「産官学金労言」と一体となって課題解決を推進。



### 地方公務員の働き方

- 地方公務員の兼業・副業の弾力化について、有識者を交えた検討を進めるとともに、会計年度任用職員の能力実証を経た常勤化等の環境・制度を整備。



### 林野火災など激甚化・頻発化する災害に備えるための消防防災力の強化

#### 緊急消防援助隊の体制強化

- 今般の林野火災でも活躍した緊急消防援助隊について、重機・資機材や航空消防防災体制の強化のための消防防災ヘリの整備等を推進。



【消防防災ヘリコプターによる消火（若手県大船渡市）】

#### 消防団の更なる充実強化

- 機動性の高い小型車両の整備やドローン操縦講習の実施等により、全国の消防団の災害対応力を向上。



【海水利用型消防水システム（スパーポンパー）】



【大船渡市消防団が火災処理を実施】

#### 新技術の研究開発・DXの推進

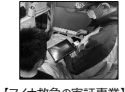
- 消防活動の省力化・効率化等に資する新技術の研究開発・DXの推進により、人口減少社会における消防防災力の確保を実現。



【今後想定される研究開発の例（消火用ドローン）】

#### マイナ救急の推進

- マイナンバーカードを活用した救急業務の全国展開の推進により、救急業務の円滑化を実現。



【マイナ救急の実証事業】

### 自治体の官公需における適切な価格転嫁

- 全自治体に相談窓口の設置を依頼し、下請かけこみ寺への相談について自治体の窓口を紹介できる仕組みを構築。相談に対する対応のフォロー・対応の好事例のフィードバックも行う。

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（農業関係）

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

##### (3) 農林水産業の構造転換による成長産業化及び食料安全保障の確保

新たな基本法に基づく初動5年間(令和7～11年度)の農業構造転換集中対策期間において、食料安全保障の確保や農業・畜産業の生産基盤の強化等を推進する。このため、新たな基本計画に基づき、コストの徹底的な低減に向けた農地の大区画化や共同利用施設の再編・集約化、スマート技術の開発と生産方式の転換・実装、輸出産地の育成を集中的・計画的に推進できるよう、機動的・弾力的な対応により別枠で必要・十分な予算を確保し、施策の充実強化・見直しを行うとともに、地方も含めた施策の推進に必要な体制等<sup>2</sup>を確保し、収益力向上を通じた所得向上を図る。

現下の急激に上昇した米価格を落ち着かせ、消費者への米の安定的な供給を確保するための政府備蓄米を始めとする米の流通の円滑化や消費者、生産者、流通事業者等関係者への丁寧な情報発信を含めた総合的対応を進める。

生産性向上に取り組む農業者が意欲を持って営農でき、食料の安定供給が確保されるよう、水田政策の見直しの具体化を進め、新市場開拓用米や米粉用米等の需要拡大、麦・大豆・国産飼料の生産性向上、有機・減農薬減肥料の推進、地域計画に基づく農地の集約化の支援に関する既存制度の見直し・強化に取り組む。食料自給力の確保に向け、土地改良事業の推進、農林水産高校の支援を含む新規就農や法人参入の支援、経営安定対策の実施、多収品種等の導入、情報通信環境の整備、スタートアップやサービス事業者の育成、動植物検疫の強化等により、農業の成長産業化を進める。海外から稼ぐ力の強化のため、輸出5兆円目標達成や、輸出・海外進出・インバウンドの好循環を目指す。持続的で環境と調和の取れた食料システムの確立に向け、米、野菜等の食料の合理的な価格形成、食品産業の持続的発展、食品アクセスの確保、みどりの食料システム戦略の加速化、GXを推進する民間活力の取り込みやGHG排出削減パッケージの海外展開を推進する。国民理解の醸成に向け、大人の食育、農林漁業体験機会の拡大を推進する。中山間地域等の振興のため、実情に合った基盤整備や機械導入の支援、鳥獣被害対策、地域社会の維持に取り組む。農泊を始めとした里業、森業、海業の取組へのインバウンド需要の取り込みを進める。

森林の集約化、デジタル技術を活用した境界明確化、循環利用を担う多様な人材・経営体育成、林道等基盤整備や再造林、スマート林業、CLTやJAS構造材による国産材転換・木材利用拡大を進める。

注:カントリーエレベーター等の再編・集約化等に関する産地負担の引下げ、手厚い地方財政措置を含む。

30

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（DX関係）

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

##### (2) DXの推進

###### (デジタル行財政改革)

急激な人口減少に対応するため、利用者起点で我が国の行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービスの維持・強化と地域経済活性化を進め、社会変革を実現するため「デジタル行財政改革取りまとめ2025」に基づき取組を実行する。国民生活に密着し社会・経済的な重要性が高い分野(教育、子育て、医療、介護、モビリティ、インフラ、防災等)について、利用者起点で規制・制度の見直しやデジタル活用を進めるとともに、国・地方の共通基盤の整備を推進する。「データ活用制度の在り方に関する基本方針」に基づき取組を加速し、データとAIの好循環を確立するとともに、横断的な法制度について官民データ活用推進基本法の抜本的改正、新法など必要な検討を行い、次期通常国会への法案提出を目指す。これを下支えする個人情報保護法の改正案についても、早期に結論を得て提出を目指す。

###### (デジタル・ガバメント)

デジタル庁を中心に、政府全体で、重点計画に基づき、制度・業務・システムを整合的に、かつ、利用者視点に立ち、三位一体で、AIの利活用、web3の推進、デジタル人材の育成を含め行政のデジタル化を推進する。効果の定量的把握など、費用対効果の見える化を進め、需要側・供給側の双方がデジタル化のメリットを実感できるように取り組むとともに、新たにアナログ規制を生まないよう、デジタル法制審査を強化する。データに基づく政策立案を推進するため、我が国の経済・財政と暮らしを見える化する「ジャパンダッシュボード」を整備する。

デジタル社会のパスポートであるマイナンバーカードについて、円滑な取得環境の整備やカード機能のスマートフォン搭載、マイナンバーの継続的改善に加え、住民に合わせた公共サービスをプッシュ型で届ける「オンライン市役所サービス」、より質の高い様々なサービスを一枚で受けられる「市民カード化」により、利便性の向上を推進する。国家資格のオンライン・デジタル化、マイナ保険証と医療費助成の受給者証等との一体化、マイナ救急の全国展開、マイナンバーカードと在留カードの一体化、マイナ免許証制度の円滑な運用など、様々な領域での利活用シーンの拡大に取り組む。なりすましのないサービス提供など、デジタル認証アプリを用いてマイナンバーカードの民間分野における利活用を加速させ、デジタル公共インフラとして更なる定着を目指す。

地方公共団体の標準準拠システム移行に向けた取組とともに、移行後のシステム運用経費に係る総合的な対策に基づく取組を進める。「国・地方デジタル共通基盤の整備・運用に関する基本方針」に基づき、国・地方デジタル共通基盤推進連絡協議会が選定する業務・システムについて、国と地方が協力して共通化推進方針に沿う取組を順次進める。

準公共分野におけるデータ連携基盤の構築を含め、公共部門のシステムの共通化とモダン化やガバメントクラウド移行を推進し、デジタル・ガバメントの強化に取り組む。

31

## デジタル活用推進事業費の創設

○ 担い手不足が急速に深刻化するおそれがある中、デジタル技術を活用した行政運営の効率化・地域の課題解決等に向けた取組をしていくため、「デジタル活用推進事業費」を創設。地方財政法の特例を設け、情報システムや情報通信機器等の整備財源に活用できるデジタル活用推進事業債の発行を可能とする

**1. 対象事業** デジタル活用推進計画（デジタル活用による効率化の効果等を記載）に位置づけて実施する以下の事業

※地方公共団体情報システムの標準化に関する法律に基づく標準化のために必要な経費を除く

**(1) 行政運営の効率化・住民の利便性向上を図る自治体DXの推進**

① システムの導入（初期経費）

- ア 住民サービスの提供に必要なシステムの導入
- イ 共同調達によるシステムの導入

② 情報通信機器等の整備

- ア 住民利用の情報通信機器、住民サービスの提供に必要な職員利用の情報通信機器の購入
- イ 公共施設のネットワーク環境の整備

（書かない窓口）



（オンライン申請）



（インフラ点検用ドローン）



（水道スマートメーター）



**(2) 地域の課題解決を図る地域社会DXの推進**

地方団体及び公共的団体等による地域の課題解決に資するシステムの導入及び情報通信機器等の整備

（地域の課題解決）

- ・ 医療、交通等日常生活に不可欠なサービスの確保
- ・ 農林水産業、観光など地域産業の生産性向上 等

（オンライン診療）



（スマート農業）



※公営企業が実施する事業については、一般会計からの補助を対象とするほか、公営企業債（資金手当）も発行可能とする

**2. 地方財政措置**

地方債充当率：90% 償還年限：5年

交付税措置率（地方単独事業）：50%

※国庫補助事業の地方負担や一部の地方単独事業を除く

**3. 事業期間**

令和11年度までの5年間

**4. 事業費**

1,000億円

32

## 都道府県における市町村支援のデジタル人材確保（人材プール）

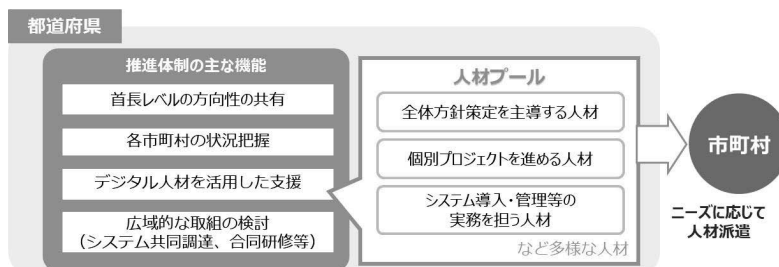
○ 小規模市町村を中心にデジタル人材の確保が難しい中で、令和7年度中に都道府県が市町村と連携して地域DX推進体制を構築し、市町村の求める人材プール機能を確保できるよう、地方交付税措置を拡充

○ デジタル人材としてのスキル・経験を有し、市町村支援業務を行う常勤職員※について、普通交付税措置

	現 行	令和7年度～
<b>常勤職員</b> （アクセラレータ※）	特別交付税 （措置率0.7）	<b>普通交付税</b> 単価780万円程度×人数
<b>非常勤職員 業務委託</b>		特別交付税 （措置率0.7） （～R11）

※ 一定の経験・資格を有する者について、総務省が任命し、デジタル庁と連携してスキルアップ等を継続的に支援

○ 今後3年間で都道府県がデジタル人材の確保に集中的に取り組めるよう、募集経費にかかる特別交付税措置（措置率0.7）の上限額を引き上げ（1団体あたり100万円→300万円）（令和7年度～令和9年度）



33

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 4. 国民の安心・安全の確保

##### (1) 防災・減災・国土強靱化の推進

###### （防災体制の抜本的強化）

人命・人権最優先の防災立国を実現するため、政府の防災施策を俯瞰し、縦割りを排した徹底的な事前防災の推進及び発災時・復旧復興期の対応の司令塔とし、内閣直下で平時から政府全体の防災施策の実施をリードして加速する勸告権等の権限を有する防災庁を2026年度中に設置する。防災庁は、内閣総理大臣を助ける専任の大臣を置き、大規模災害の発生時においても、初動時からの災害の対応と、避難生活環境の改善、福祉支援の強化、地域の防災力強化、官民連携、防災教育・啓発、人材育成・訓練、防災DX、AIやロボティクスの最先端技術を活用し災害現場で実働し得る救助ロボットなどの防災技術の研究開発・国際展開等の事前防災の推進を並行・継続して実施できる十分な予算、専門人材を含む人員・体制を確保する。地方の防災拠点についても、検討を進める。

###### （防災・減災・国土強靱化の推進）

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの大規模地震から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するため、防災・減災・老朽化対策を含む国土強靱化の取組を切れ目なく推進する。「国土強靱化基本計画」に基づき必要・十分な予算を確保し、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。

「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を着実に推進し、災害に屈しない強靱な国土づくりを進める。その際は、近年の資材価格や人件費の高騰の影響等を適切に反映し、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。

34

### 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

#### 4. 国民の安心・安全の確保

##### (1) 防災・減災・国土強靱化の推進

###### （能登半島地震からの復旧・復興及び防災対策の推進等）

令和6年能登半島地震により、石川県を始めとする北陸地方を中心に甚大な被害が発生し、さらに、復興の最中に奥能登豪雨によって二重の被災となったことを踏まえ、引き続き、一日も早い被災者の生活・生業の再建、インフラ等の復旧、公費解体、復興まちづくり計画に基づく事業、災害公営住宅の整備を推進するとともに、文化芸術も含めた能登の創造的復興を支援する。能登地域の観光復興に向け、復興状況に応じた手厚い旅行需要喚起策に取り組む。

新たな被害想定等を踏まえた南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、富士山噴火への対策、活火山法に基づく火山災害対策や、物質科学分析の推進など火山調査研究推進本部における調査研究、専門人材の育成・継続確保を推進するとともに、中枢管理機能のバックアップの観点も踏まえた危機管理体制の強化に取り組む。防災産業の育成、海外展開を推進する。

避難所環境の抜本的改善、衛生の確保に向け、発災時にトイレ、パーティション、簡易ベッド、温かい食事、入浴設備を速やかに提供できるように地方公共団体による資機材の備蓄への支援やプッシュ型支援の迅速化に向けた分散備蓄、トレーラーハウス等の活用、洋式の快適トイレの推進、避難所となる学校の空調整備など、事前防災の取組を推進する。保健医療福祉活動チームや学校支援チーム等の体制整備・人材育成に取り組む。

地域における防災力の強化のため、改正災対法も踏まえ、災害ケースマネジメント、ボランティアへの参加促進を含む民間団体・企業との連携による被災者支援の担い手確保、被災者援護協力団体制度等による被災者支援活動の環境整備、災害中間支援組織の設置・機能強化、要配慮者避難対策、広域的な避難の円滑化を推進するとともに、気象防災アドバイザーや地域防災マネージャーの活用促進によるタイムライン防災、地域の活性化や地方創生に資する防災拠点形成、省庁間や地方公共団体との連携による先進的・横断的な事前防災の取組への支援、防災教育、消防団を含む消防防災力の充実強化に取り組む。今般発生した大規模な林野火災を踏まえた予防・消火体制の対策強化を進める。複合災害の発生に備えるために、発災後の変状把握・安全度評価・リスクの周知等の応急対応を強化する。事前防災・事前復興まちづくりを進める。

上下水道の分散型システムの早期実用化、災害用井戸の活用を含めた地下水など、代替水源の確保、路面下空洞調査の実施、液状化対策、道の駅の拠点機能強化、通信・放送ネットワークの強靱化、コンビナートの耐震・耐浪化に取り組む。半島や離島の防災対策・国土強靱化を推進する。

35

## 緊急浚渫推進事業費の拡充・延長

- 河川等の浚渫（堆積土砂の撤去等）により、効果的・効率的な水害の未然防止につながっているところであるが、緊急的に浚渫を実施すべき箇所は未だに数多く残っており、浚渫事業の必要性が高い状況が継続している
- このため、「緊急浚渫推進事業費」について、農業用排水路に係る浚渫を対象事業に追加した上で、特例措置の期間を令和11年度まで5年間延長（地方財政法を改正）

### 1. 対象事業

河川、ダム、砂防、治山、防災重点農業用ため池等、農業用排水路に係る浚渫

※1 浚渫には、土砂等の除去・処分、樹木伐採等を含む

※2 各施設に係る浚渫について、国土交通省等より対策の優先順位に係る基準を地方団体に対して示した上で、各地方団体において各施設の個別計画に緊急的に実施する箇所を位置付け

### 2. 地方財政措置

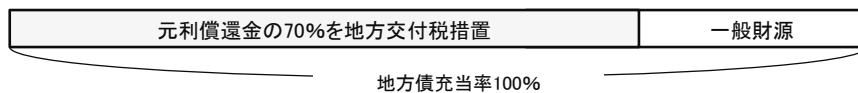
地方債充当率：100%

元利償還金に対する交付税措置率：70%

### 3. 事業期間 令和7年度～令和11年度（5年間）

### 4. 事業費 1,100億円

（参考）緊急浚渫推進事業債 ＜令和7年度～令和11年度＞



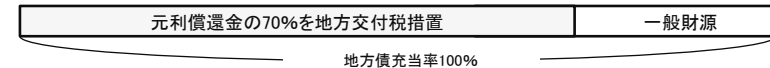
## 緊急防災・減災事業費の対象事業の拡充等

- 「緊急防災・減災事業費」について、令和6年能登半島地震の教訓等も踏まえ、消防・防災力の一層の強化を図るため、対象事業を拡充
- 「緊急自然災害防止対策事業費」について、積雪寒冷特別地域の道路における凍上災害の予防・拡大防止対策のうち、基層及び路盤を含む対策を対象に追加

### 1. 緊急防災・減災事業費の対象事業の拡充

- 安全を確保した消火活動のための緊急消防援助隊の無人走行放水ロボットの整備
- 災害応急対策を継続するための移動式燃料給油機の整備
- 応急対策職員派遣制度に基づき派遣される応援職員のための宿泊機能を有する車両の整備

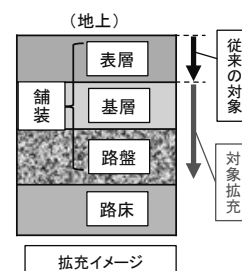
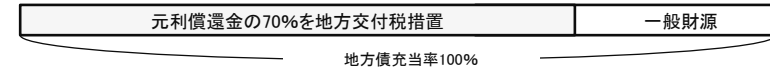
（参考）緊急防災・減災事業債 ＜令和3年度～令和7年度＞



### 2. 緊急自然災害防止対策事業費の対象事業の拡充

- 積雪寒冷特別地域の道路における凍上災害の予防・拡大防止対策については、舗装の表層のみの対策に加えて、基層及び路盤を含む対策にまで対象を拡充

（参考）緊急自然災害防止対策事業債 ＜令和3年度～令和7年度＞



凍上災害による舗装の損傷事例

## 水道等の防災対策の推進

○ 令和6年能登半島地震の教訓を踏まえ、災害時の水の確保が極めて重要であることに鑑み、地方団体の水道事業等の防災対策を強化するため、地方財政措置を拡充

### 1. 水道管路耐震化事業に係る地方財政措置の拡充

【事業期間】 令和10年度まで

【対象経費】 水道管路の耐震化事業のうち、通常事業費を超えて実施する事業(上積事業費)

【地方財政措置】 対象経費のうち一定割合<sup>※1</sup>を一般会計出資債の対象とし、元利償還金の50%を普通交付税措置

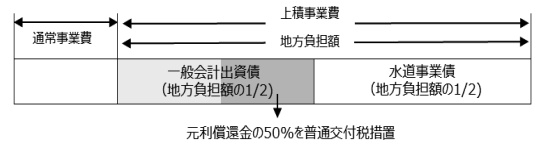
<sup>※1</sup> 経営条件が厳しいこと等の要件を満たす団体は1/2(特別対策分)  
それ以外の団体は1/4(一般対策分)

【拡充内容】

- ① 上積事業費の算出方法を、管路更新率を基準とする方法から、事業費を基準とする方法に見直し<sup>※2</sup>
- ② 特別対策分の対象要件を、家庭用料金及び資本費が全国平均以上の団体に見直し<sup>※2</sup>(要件を緩和)
- ③ 一般対策分の対象団体に用水供給事業者を追加

<sup>※2</sup> ①、②については、令和7年度に限り、令和6年度の基準及び要件を併用

＜地方財政措置(特別対策分)＞



(耐震管の敷設工事)



(給水車)

### 2. 公営企業債(防災対策事業)の創設～被災後の水の確保等への備え～

現行の病院事業債(災害分)を改編のうえ、以下①②の事業を追加(令和10年度まで)し、「公営企業債(防災対策事業)」を創設

- ① 病院事業：災害拠点病院等における給排水管の耐震性能の確保工事
- ② 水道事業：水道施設が被災した際の応急給水のための設備(給水車、防災用井戸、可搬式浄水設備)の整備<sup>※3</sup>

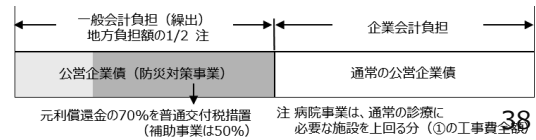
<sup>※3</sup> 機能向上を伴わない更新・改築事業を除く

【地方財政措置】

元利償還金の70%<sup>※4</sup>を普通交付税措置

<sup>※4</sup> 国庫補助事業にあっては50%

＜地方財政措置＞



注 病院事業は、通常の診療に必要な施設を上回る分(①の工事費全額)

## 経済財政運営と改革の基本方針2025(抄) (社会保障関係)

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

##### (1) 全世代型社会保障の構築

本格的な少子高齢化・人口減少が進む中、技術革新を促進し、中長期的な社会の構造変化に耐え得る強靱で持続可能な社会保障制度を確立する。このため、「経済・財政新生計画」に基づき、持続可能な社会保障制度を構築するための改革を継続し、国民皆保険・皆年金を将来にわたって維持し、次世代に継承することが必要である。

医療・介護・障害福祉等の公定価格の分野の賃上げ、経営の安定、離職防止、人材確保がしっかりと図られるよう、コストカット型からの転換を明確に図る必要がある。このため、これまでの歳出改革を通じた保険料負担の抑制努力も継続しつつ、次期報酬改定を始めとした必要な対応策において、2025年春季労使交渉における力強い賃上げの実現や昨今の物価上昇による影響等について、経営の安定や現場で働く幅広い職種の方々の賃上げに確実につながるよう、的確な対応を行う。

このため、2024年度診療報酬改定による処遇改善・経営状況等の実態を把握・検証し、2025年末までに結論が得られるよう検討する。また、介護・障害福祉分野の職員の他職種と遜色のない処遇改善や業務負担軽減等の実現に取り組むとともに、これまでの処遇改善等の実態を把握・検証し、2025年末までに結論が得られるよう検討する。また、事業者の経営形態やサービス内容に応じた効果的な対応を検討する。

持続可能な社会保障制度のための改革を実行し、現役世代の保険料負担を含む国民負担の軽減を実現するため、OTC類似薬の保険給付の在り方の見直しや、地域フォーミュラの全国展開、新たな地域医療構想に向けた病床削減、医療DXを通じた効率的で質の高い医療の実現、現役世代に負担が偏りがちな構造の見直しによる応能負担の徹底、がんを含む生活習慣病の重症化予防とデータヘルスの推進などの改革について、引き続き行われる社会保障改革に関する議論の状況も踏まえ、2025年末までの予算編成過程で十分な検討を行い、早期に実現が可能なものについて、2026年度から実行する。

##### (中長期的な介護提供体制の確保等)

医療・介護ニーズを抱える高齢者や独居高齢者が増加する中、要介護状態や認知症になっても住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、中長期的な介護サービス提供体制の確保のための方向性を2025年中にまとめる。具体的には、2040年以降を見据え、人口減少や高齢化の進展によるサービス需要の地域差に応じ、中山間地域での柔軟な対応など各地域で地域包括ケアシステムを深化させるための方策を整理しつつ、地域医療構想を踏まえた医療・介護連携や介護予防の強力な推進、質の高いケアマネジメントの実現を含めた多職種間の連携や相談体制の充実、介護テクノロジーの社会実装に向けた実証・導入・伴走支援による生産性向上、事業者間の連携・協働化や大規模化の経営改善の取組や、ワーキングケアラーへの対応など官民連携による介護保険外サービスの普及、外国人を含む介護人材の確保・定着を支援する。有料老人ホームの運営やサービスの透明性と質を確保する。

介護保険制度について、利用者負担の判断基準の見直し等の給付と負担の見直しに関する課題について、2025年末までに結論が得られるよう検討する。

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（社会保障関係）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

##### (1) 全世代型社会保障の構築

###### （中長期的な医療提供体制の確保等）

2040年頃を見据え、医療・介護の複合ニーズを抱える85歳以上人口の増大や現役世代の減少に対応できるよう、コロナ後の受診行動の変化も踏まえ、質が高く効率的な医療提供体制を全国で確保する。このため、医療需要の変化を踏まえた病床数の適正化を進めつつ、かかりつけ医機能の発揮される制度整備、医療の機能分化・連携や医療・介護連携、救急医療体制の確保、必要な資機材の更新を含むドクターヘリの安全かつ持続可能な運航体制の確保、大学病院・中核病院に対する支援を通じた医師派遣の充実、臨床実習に専念できる環境の整備、適切なオンライン診療の推進、減少傾向にある外科医師の支援、都道府県のガバナンス強化等を進める。

地域医療構想については、地域での協議を円滑に進めるため、医療機関機能・病床機能の明確化、国・都道府県・市町村の役割分担など、2025年度中に国がガイドラインを策定し、各都道府県での2026年度以降の新たな地域医療構想の策定を支援する。

医師の地域間・診療科間の偏在への対応については、経済的インセンティブや規制的な手法といった地域の医療機関の支え合いの仕組みを含めた総合的な対策のパッケージを順次実施し、その効果を検証する。

こうした医師の適正配置のための支援の在り方について、全国的なマッチング機能やリカレント教育、医学教育を含めた総合的な診療能力を有する医師の育成、医師養成過程の取組と併せて、2025年末までに検討を行う。地域の医師確保への影響にも配慮し、医師偏在是正の取組を進め、医師需給や人口減少等の中長期的な視点に立ち、2027年度以降の医学部定員の適正化を進める。また、偏在対策を含む看護職員の確保・養成や訪問看護におけるICT活用を含む看護現場におけるDXの推進、在宅サービスの多機能化といった在宅医療介護の推進に取り組む。

医療保険制度について、給付と負担のバランスや現役世代の負担上昇の抑制を図りつつ、給付と負担の見直し等の総合的な検討を進める。

高額療養費制度について、長期療養患者等の関係者の意見を丁寧に聴いた上で、2025年秋までに方針を検討し、決定する。

妊娠・出産・産後の経済的負担の軽減のため、2026年度を目途に標準的な出産費用の自己負担の無償化に向けた対応を進める。妊婦健診における公費負担を促進する。「出産ナビ」の機能を拡充するほか、小児周産期医療について、地域で子どもを安心して生み育てることができるよう、最先端の医療を含めた小児周産期医療体制の確保を図るため、産科・小児科医療機関を取り巻く厳しい経営環境を踏まえ、医療機関の連携・集約化・重点化を含めた必要な支援を行う。安全で質の高い無痛分娩を選択できる環境を整備する。

リフィル処方箋の普及・定着や多剤重複投薬や重複検査の適正化を進めるとともに、保険外併用療養費制度の対象範囲の拡大や保険外診療部分を広くカバーし、公的保険を補完する民間保険の開発を促す。国民健康保険の都道府県保険料水準の統一に加え、保険者機能や都道府県のガバナンスの強化を進めるための財政支援の在り方について検討を行う。

40

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（少子化・こども政策関係）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

##### (2) 少子化対策及びこども・若者政策の推進

###### （加速化プランの本格実施と効果検証の徹底）

子どもを生み、育てたいという希望が叶う社会、子どもたちが健やかに育まれる社会の実現と少子化トレンドの反転を目指し、政策を総動員することが不可欠である。集中取組期間において、「経済・財政新計画」や加速化プランに沿って、経済的支援、全てのこども・子育て世帯を対象とする支援、共働き・子育ての推進のための施策を本格実施する。具体的には、保育士・幼稚園教諭等の処遇改善、保育士配置の改善、こども誰でも通園制度の全国展開や、放課後児童クラブ等への支援、子育て世帯への住宅支援に取り組むとともに、施策全般について出生率やこどものWell-beingに関する指標等関連指標に与える効果の検証を徹底し、より効果的な施策への重点化など施策の見直しを検討する。このため、改革工程に基づく徹底した歳出改革を進めるなど財源確保を図るとともに、2026年度からの子ども・子育て支援金制度の円滑な導入に向け、国民の共感を得られるよう制度の意義やその用途などの周知の準備を進めるほか、少子化の危機的かつ深刻な状況を踏まえ、官民が連携し、社会全体でこども・子育て世帯を支える意識を醸成する。

41

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（教育関係）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

##### (3) 公教育の再生・研究活動の活性化

###### （質の高い公教育の再生）

多様な子どもたちの特性や少子化の急速な進展など地域の実情を踏まえ、より質の高い、深い学びを実現すると同時に、一人一人の可能性が輝く柔軟な教育課程を編成できるよう、学習指導要領の改訂を進めるとともに、高校教育改革等への国の支援の抜本強化を図るなど、質の高い公教育の再生を通じて我が国の学校教育の更なる高みを目指す。いわゆる高校無償化、給食無償化及び0～2歳を含む幼児教育・保育の支援については、これまで積み重ねてきた各般の議論に基づき具体化を行い、令和8年度予算の編成過程において成案を得て、実現する。

教師に優れた人材を確保するため、働き方改革の更なる加速化、処遇改善、指導・運営体制の充実、育成支援を一体的に進める。2029年度までを緊急改革期間と位置付け時間外在校等時間の月30時間程度への縮減を目標とし、学校・教師の担う業務の適正化やDXによる業務効率化、教育委員会ごとの取組状況の見える化、PDCAサイクルの強化、指導・運営体制の充実に取り組む。教職調整額の水準を2030年度までに10%に引き上げるとともに、職責や業務負担に応じたメリハリある給与体系への改善など、教師の処遇改善を推進する。2026年通常国会へ義務標準法改正案を提出し、財源確保と併せて、2026年度からの中学校35人学級実現に向けた定数改善や働き方改革に資する外部人材の拡充を含め、学校の望ましい教育環境や指導体制を構築する。地域枠の活用を含む教員養成大学等の機能強化、養成段階からの教師人材の育成・確保の仕組みの改革、研修の充実、奨学金返還支援の学部段階を含む更なる検討に取り組む。

学校の働き方改革を通じた子どもたちの豊かな学びを実現するため、コミュニティ・スクールと地域学校協働活動の一体的な取組や部活動の地域展開・連携の全国実施を加速するとともに、多様な児童生徒の教育機会を保障するため、特別支援教育の体制や環境の充実、養護教諭の支援体制の推進、学びの多様な化学校や夜間中学の全国的な設置促進・機能強化、地域の日本語教育の体制整備、外国人児童生徒への支援体制の強化、在外教育施設の特徴を活かした機能強化、学用品の学校備品化の取組周知を推進する。SC・SSW等に相談できる環境の整備、校内外教育支援センターの機能強化、医療・福祉との連携強化による不登校・重大ないじめ・自殺予防対策、セーフティプロモーションスクールの考え方を取り入れた学校安全の推進等により誰もが安心して学べる魅力ある学校づくりを推進する。幼児期及び幼保小接続期の教育・保育の質的向上や、豊かな感性や創造性を育むための体験活動・読書活動を推進するとともに、体力向上や視力低下予防、歯科保健教育や学校給食での地場産物等の活用を含む食育を推進する。AIの活用や地域の魅力発信を含め、英語教育を推進する。我が国の発展を支える専門人材育成のため、産業界等からの人材派遣等の伴走支援による実践的な専門高校運営モデルの構築を推進する。

急激な少子化の進行や地域の人口・産業構造の変化を見据え、高等教育へのアクセスを確保しつつ国公私を通じた大学の連携、再編・統合による機能強化や縮小・撤退による規模の適正化を進めるとともに、教育の質の高度化を進める。高等教育費の負担軽減に向け、拡充された修学支援新制度や授業料後払い制度を着実に実施するとともに、民間資金を活用した支援の拡充など、必要な検討を進める。日本人海外留学生年間50万人・外国人留学生受入れ年間40万人目標の実現に向け、官民一体での支援策の戦略的活用に取り組む。

42

## 自由民主党、公明党、日本維新の会 合意（令和7年2月25日）（教育無償化関係抜粋）

### I 教育無償化

全ての若い世代に対して多様で質の高い教育を実現するとともに、経済的事情による教育格差を是正し、子育て世帯への支援を強化する観点から、論点の十分な検討を行い、以下の改革を実現する。

#### ① いわゆる高校無償化

- ・「骨太方針2025」の策定までに大枠を示した上で、令和8年度予算編成過程において成案を得て、実現する。
- ・令和8年度から、収入要件を撤廃し、私立加算額を45.7万円に引き上げる。低所得層への高校生等奨学給付金の拡充や公立高校などへの支援の拡充を行う。
- ・先行措置として、令和7年度分について、全世帯を対象とする支援金（11.88万円）の支給について収入要件を事実上撤廃する。高校生等奨学給付金や公立の専門高校の施設整備に対する支援の拡充を行う。

#### ② いわゆる給食無償化

- ・まずは小学校を念頭に、地方の実情等を踏まえ、令和8年度に実現する。
- ・その上で、中学校への拡充についても、できる限り速やかに実現する。

#### ③ 0～2歳を含む幼児教育・保育の支援

- ・更なる負担軽減・支援の拡充について、地方の実情等を踏まえ、令和8年度から実施する。

#### ④ 高等教育の支援

- ・更なる負担軽減・支援の拡充について、十分な検討を行い、成案を得ていく。

### IV 教育無償化に関する論点等

1. いわゆる高校無償化について、義務教育との関係、公立高校（農業高校、水産高校、工業高校、商業高校等の専門高校を含む）などへの支援の拡充を含む教育の質の確保、多様な人材育成の実現、収入要件の撤廃を前提とした支援対象者の範囲の考え方、私立加算金額の水準の考え方（令和8年度は45.7万円）、支給方法の考え方（代理受領か直接支給か、DX化による効率化の推進）、高校間での単位互換、国と地方の関係、公立と私立の関係、現場レベルの負担といった論点について、十分な検討を行う。
2. いわゆる給食無償化については、地方自治体に対して、物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用した対応を促すとともに、「学校給食法」との関係、児童生徒間の公平性、支援対象者の範囲の考え方、地産地消の推進を含む給食の質の向上、国と地方の関係、効果検証といった論点について、十分な検討を行う。
3. 0～2歳を含む幼児教育・保育の支援については、更なる負担軽減・支援の拡充について、論点を整理した上で十分な検討を行い、その結果に基づき、成案を得る。
4. 高等教育の支援については、更なる負担軽減・支援の拡充について、論点を整理した上で十分な検討を行い、その結果に基づき、成案を得ていく。
5. 上記の各施策の実現に当たっては、政府全体で徹底した行財政改革を行うことなどにより安定財源を確保する。

V 上記I～IVを前提に、令和7年度予算及び令和7年度税制改正法について、所要の修正を行った上で、年度内の早期に成立させる。令和8年度以降の措置については「骨太方針2025」に記載し、令和8年度以降の予算に反映させる。記載のない共通理解について、国会における政府答弁によって可能な限り確認を行う。

合意後も引き続き、自由民主党、公明党、日本維新の会の3党の枠組みで、合意事項の実現に責任と誠意をもって取り組む。

43

## 三党合意に基づくいわゆる高校無償化に関する論点の大枠整理（抜粋） （令和7年6月11日自由民主党・公明党・日本維新の会 無償化を含む、多様で質の高い教育の在り方に関する検討チーム）

令和7年2月25日の三党合意のうち、いわゆる高校無償化については、高等学校等就学支援金制度（以下、就学支援金制度）の見直しを通じて、家計への経済的負担を理由とした生徒の高校中退等を防ぐなど高校教育から離脱しないようにするための支援に加え、如何なる所得層の世帯に属していたとしても、生徒自らが学びたいと考える高校をより選択しやすくなるための積極的な支援が可能となるよう、令和8年度からは所得制限を撤廃し、公立高校に通う生徒には11.88万円を支給するとともに、私立高校に通う生徒には全国授業料平均相当額となる45.7万円を支給することとなり、こうした支援を通じて、高校教育を通じて生徒個人の能力等を高め、将来の日本社会を支える一員を育成する観点から、生徒が高校で学ぶ多様で質の高い教育機会の確保／選択肢の充実を目指す。

また、支援対象者・支給金額・必要となる予算等の詳細な制度設計や、低所得層への高校生等奨学給付金の拡充や公立高校などへの支援の拡充の具体化については、三党合意のIVで掲げられている論点等に関し下記の通り大枠整理を示して進め、令和8年度予算編成過程において成案を得て、実現する。

### 2. 公立高校（専門高校を含む）などへの支援の拡充を含む教育の質の確保 （略）

➤ 家庭の経済事情に左右されず、子供たちが希望する高校等へ進学し、学びを継続できるようにする観点から、授業料以外の教育費の支援も充実させるため、例えば、支援対象として広げる中所得世帯の範囲や、地方に負担が生じることのないよう、国の負担割合を10分の10とすることなどを含め、「高校生等奨学給付金」の具体的な拡充の在り方について検討することが必要。このことは、「高所得世帯への優遇ではないか」との指摘にも応えるものである。

### 5. 私立加算額の水準の考え方（令和8年度から45.7万円）

- 三党合意では、「令和8年度から、収入要件を撤廃し、私立加算額を45.7万円に引き上げる」と明記されていることを踏まえ、授業料等に係る実態調査結果を参考に、高等学校の課程等の違いとともに、これまでの支援額決定の考え方等を踏まえ、就学支援金の見直しが必要。
- 合理性のない、いわゆる便乗値上げを抑える仕組みづくり（国や地方自治体による関与の仕方等）の検討が必要。
- 私立学校の経営の特性を踏まえつつ、私立学校が建学の精神に基づき、特色ある教育活動を推進することを阻害しないように配慮しながら、例えば、授業料に係る情報公開を強化した上で、東京都等における取組を参考に、私学助成による授業料等管理の観点からの措置などについて検討が必要。

### 7. 国と地方の関係

➤ 現行の就学支援金制度は国主導で10分の10国負担として推進してきた一方で、高校教育の実施に係る事務は自治事務であることや、今回の三党合意における「低所得層への高校生等奨学給付金の拡充」については、現状3分の1国補助の事業であることなどを総合的に勘案し、国と地方の関係について整理が必要。（3分の1国負担である義務教育費国庫負担金や、2分の1国補助である要保護者への就学援助（小中学校）等の義務教育との関係にも留意。）

### 10. 安定財源の確保

- 制度化による恒久的な施策の実施には恒久的な安定財源が必要。
- その際、子育て世帯の負担とならないよう配慮しつつ、多様な人材の育成、教育の質の確保等の目的を踏まえた安定財源の在り方を検討することが必要。

44

## 経済財政運営と改革の基本方針2025（抄）（インフラ関係）

### 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

#### 2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

##### (4) 戦略的な社会資本整備の推進

###### （持続可能なインフラマネジメントとまちづくりの高度化）

埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえ、進行するインフラ老朽化に対して、緊急性や経済的・社会的影響等を勘案し、優先順位を明らかにして対策を進める。広域的・戦略的なインフラマネジメントの実施、新技術・データの活用、事業者間や官民の連携促進により、予防保全型への本格転換や維持管理の高度化・効率化、地域の将来像を踏まえた集約・再編や公的ストックの適正化を推進するとともに、老朽化対策の効果の見える化を進める。受益者負担や適切な維持管理の観点から、財源対策について検討を行う。

立地適正化計画による取組を充実させるとともに、災害に強い国土・地域づくりの観点も踏まえて広域的な都市圏のコンパクト化を進める。エリア価値向上に向けた地域に根差す国公有財産の戦略的マネジメントを進める。不動産IDへの位置情報の付与や3Dモデル（建築BIM、PLATEAU）の連携の取組を進め、建築・都市のDXを進展させ、まちづくり・防災の高度化や新ビジネス創出を進める。

45

## 令和7年度与党税制改正大綱(抜粋)

令和6年12月20日  
自由民主党  
公明党

### 第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

#### 1. 成長型経済への移行

##### (1) 物価上昇局面における税負担の調整及び就業調整への対応

所得税については、基礎控除の額が定額であることにより、物価が上昇すると実質的な税負担が増えるという課題がある。

わが国経済は長きにわたり、デフレの状態が続いてきたため、こうした問題が顕在化することはなかったが、足元では物価が上昇傾向にある。一般に指標とされる消費者物価指数(総合)は、最後に基礎控除の引上げが行われた平成7年から令和5年にかけて10%程度上昇し、令和6年も10月までに3%程度上昇しており、今後も一定の上昇が見込まれる。また、生活必需品を多く含む基礎的支出項目の消費者物価は平成7年から令和5年にかけて20%程度上昇している。こうした物価動向を踏まえ、**所得税の基礎控除の額を現行の最高48万円から最高58万円に10万円、20%程度上昇させる。**

**給与所得控除については**、給与収入に対する割合に基づき計算される控除であり、物価の上昇とともに賃金が上昇すれば、控除額も増加する。しかしながら、最低保障額が適用される収入である場合、収入が増えても控除額は増加しない構造であるため、**物価上昇への対応とともに、就業調整にも対応するとの観点から、最低保障額を現行の55万円から65万円に10万円引き上げる。**

また、現下の厳しい人手不足の状況において、特に大学生のアルバイトの就業調整について、税制が一因となっているとの指摘がある。このため、19歳から22歳までの大学生年代の子等の合計所得金額が85万円(給与収入150万円に相当)までは、親等が特定扶養控除と同額(63万円)の所得控除を受けられ、また、大学生年代の子等の合計所得金額が85万円を超えた場合でも親等が受けられる控除の額が段階的に逓減する仕組みを導入する。

さらに、扶養親族及び同一生計配偶者の合計所得金額に係る要件について、現行の基礎控除と同額の48万円を、基礎控除の引上げを踏まえ、58万円とする。

以上については、源泉徴収義務者の負担にも配慮しつつ、令和7年から適用する。

**個人住民税については、「地域社会の会費」的な性格を踏まえ、所得税の諸控除の見直しのほか、地方税財源への影響や税務手続の簡素化の観点等を総合的に勘案し、給与所得控除の見直し、大学生年代の子等に関する特別控除の創設並びに扶養親族及び同一生計配偶者の合計所得金額に係る要件の引上げについて対応することとし、令和8年度分の個人住民税から適用する。**

**上記の所得税及び個人住民税の見直しについては、デフレからの脱却局面に鑑み、基礎控除や給与所得控除の最低保障額が定額であることに対して物価調整を行うものであることを踏まえて、特段の財源確保措置を要しないものと整理する。仮に今後、これを超える恒久的な見直しが行われる場合の財政影響分については、歳入・歳出両面の取組みにより、必要な安定財源を追加的に確保するための措置を講ずるものとする。**

従来、給付や負担の決定にあたって所得税及び個人住民税の所得・税額を参照してきた各種制度について、見直し後の給付や負担の決定基準のあり方については、負担能力に応じて支え合う全世代型社会保障の考え方や給付と負担のバランスの安定性確保の重要性等も踏まえ、所管省庁において検討し、その結果を踏まえ、必要な対応を行う。(後略)

46

## 自由民主党・公明党・国民民主党3党合意等

### 総合経済対策(令和6年11月22日閣議決定)

#### (今後の取組)

いわゆる「103万円の壁」については、令和7年度税制改正の中で議論し引き上げる。また、「ガソリン減税(いわゆる暫定税率の廃止を含む)」については、自動車関係諸税全体の見直しに向けて検討し、結論を得る。これらに伴う諸課題に関しては、今後、検討を進め、その解決策について結論を得る。

### 3党幹事長合意(令和6年12月11日)

自民党、公明党及び国民民主党は、以下に合意する。

一、いわゆる「103万円の壁」は、国民民主党の主張する178万円を目指して、来年から引き上げる。

一、いわゆる「ガソリンの暫定税率」は廃止する。

上記の各項目の具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。

### 3党幹事長確認書(令和6年12月20日)

自民党、公明党及び国民民主党は、三党の幹事長間で12月11日に合意した内容の実現に向け、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。

47

## 所得税法等の一部を改正する法律案に対する修正案（抄）

○所得税法等の一部を改正する法律（令和7年法律第 号）

（租税特別措置法の一部改正）

第八条 租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）の一部を次のように改正する。

（略）

附 則

（所得税の抜本的な改革に係る措置）

第八十一条 政府は、我が国の経済社会の構造変化を踏まえ、各種所得の課税の在り方及び人的控除をはじめとする各種控除の在り方の見直しを含む所得税の抜本的な改革について検討を加え、その結果に基づき、必要な法制上の措置を講ずるものとする。

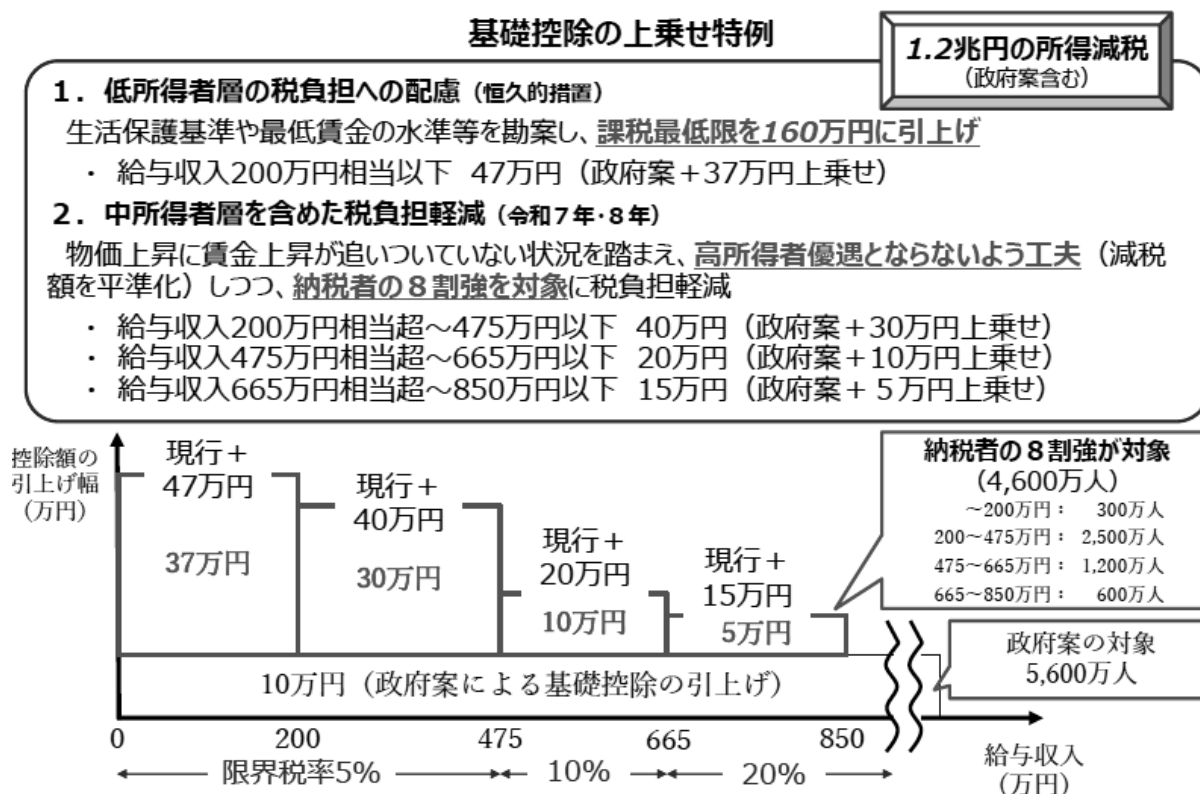
2 前項の検討に当たっては、基礎控除等の額が定額であることにより物価が上昇した場合に実質的な所得税の負担が増加するという課題への対応について、所得税の源泉徴収をする義務がある者の事務負担への影響も勘案しつつ、物価の上昇等を踏まえて基礎控除等の額を適時に引き上げるといった基本的方向性により、具体的な方策を検討するものとする。

（所得税の基礎控除の特例の実施に要する財源の確保に係る措置）

第八十二条 政府は、令和七年度末までに、歳入及び歳出における措置を通じた所得税の基礎控除の特例の実施に要する財源の確保について、前条の検討と併せて検討を加え、その結果に基づき、必要な措置を講ずるものとする。

48

## （参考）所得税の基礎控除の特例（概要）



49

## 地方交付税法等の一部を改正する法律案の修正について

○いわゆる「103万円の壁」の更なる引上げにより、新たに**所得税で6,210億円の減収**が生じる見込み。

○所得税の法定率分(33.1%)は地方交付税の原資となっていることから、今回の減収により、**所得税の法定率分が2,056億円減少**することとなる。

○地方交付税総額を当初予算額(18兆9,574億円)で確保するため、**当初予定していた交付税特別会計借入金の償還を2,056億円減額することにより対応**。

※ 当初予定額：これまで償還を繰り延べてきたもの2.2兆円を含む2.8兆円

○これに伴い、地方交付税法等の一部を改正する法律案について、**所要の修正が必要**となる。

(地方交付税法附則第4条及び第4条の2、特別会計に関する法律附則第4条)

50

## トリガー条項の凍結解除に伴う地方税等の減収に係る補填措置について

### トリガー条項について

ガソリン価格の全国平均が、連続3ヶ月にわたり160円/ℓを超えることとなった場合には、揮発油税及び地方揮発油税の「当分の間」税率の適用が停止され、本則税率が適用されることとなる。(連続3ヶ月にわたり130円/ℓを下回ることとなった場合には、元の「当分の間」税率が適用される。)

### 減収見込額

トリガー条項が発動された場合、**年間で0.5兆円の減収**。

(内訳) ※R7地財ベースでの自治税務局試算(現行税率に占める上乗せ税率の割合を用いて機械的に試算)

軽油引取税 約4,793億円

地方揮発油税 約325億円 ※地方揮発油譲与税として配分

### 【参考】道路特定財源の暫定税率が失効した時の対応(平成20年度)

- 道路特定財源の暫定税率を平成20年度以降10年間維持することを盛り込んだ「所得税法等の一部を改正する法律案」及び「地方税法等の一部を改正する法律案」は、成立しないまま平成20年4月1日を迎え、暫定税率は失効した。その後、平成20年4月30日に成立し、暫定税率は5月1日から適用された。
- そこで、H20補正(第一号)において、暫定税率が一時的に失効したことなどによる地方分の減収額(656億円)の全額を**地方税等減収補てん臨時交付金**を交付して補填。
  - ①自動車取得税の収入の減少に伴う都道府県及び市町村の減収を補填するために交付する自動車取得税減収補てん臨時交付金(117億円)
  - ②軽油引取税の収入の減少に伴う都道府県及び指定市の減収を補填するために交付する軽油引取税減収補てん臨時交付金(493億円)
  - ③地方道路税の収入の減少に伴う都道府県及び市町村の減収を補填するために交付する地方道路譲与税減収補てん臨時交付金(46億円)
- また、地方税等減収補てん臨時交付金の創設に伴い、平成20年度の普通交付税について、下記のとおり**基準財政収入額の再算定を実施**。
  - ・上記①②：75%を算入
  - ・上記③：100%を算入
- 以上の措置を講じるため、「地方税等減収補てん臨時交付金に関する法律案」を平成20年9月29日に国会に提出し、同年10月16日に成立した。また、同年10月22日に地方税等減収補てん臨時交付金の交付決定を行うとともに、普通交付税の再算定を実施した。

51

令和7年7月29日

## 令和7年度 普通交付税の算定結果等

総務省は、7月29日に各地方公共団体に対する普通交付税の交付額等を決定し、同日、「令和7年度普通交付税大綱」について閣議報告しました。

○令和7年度 普通交付税大綱	別紙
○令和7年度 普通交付税の決定について	1
○令和7年度 普通交付税算定のポイント	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 給与改定等に係る対応</li> <li>・ 物価高(価格転嫁)への対応</li> <li>・ 公立病院等の経営状況を踏まえた算定</li> <li>・ 標準化後のシステム運用経費の増加に対する算定</li> <li>・ 学校体育館等の空調光熱費に係る算定</li> <li>・ 高等学校運営経費に係る算定</li> <li>・ 基準財政収入額の増加</li> </ul>	
○令和7年度 不交付団体の状況	5
○令和7年度 地方特例交付金の決定について	7

(連絡先)  
 自治財政局交付税課  
 担当：澤田理事官  
           宮崎課長補佐  
 電話：(代表)03-5253-5111  
           (内線)23362, 23363  
           (直通)03-5253-5624

## 令和7年度 普通交付税の決定について

### 決 定 額

(単位:億円、%)			
区 分	令和7年度	令和6年度	伸 率
道府県分	92,722	92,325	0.4
市町村分	85,475	83,145	2.8
合 計	178,198	175,470	1.6

### 算 定 結 果

(財源不足団体)

#### 1 基準財政需要額、基準財政収入額、普通交付税額

(単位:億円、%)

区 分	道 府 県 分		市 町 村 分	
	令和7年度	対前年度伸率	令和7年度	対前年度伸率
基準財政需要額	227,851	(1.7) 2.8	247,223	(2.1) 3.1
基準財政収入額	135,009	4.6	161,618	3.2
交付基準額	92,842	0.4	85,605	2.8
普通交付税額	92,722	(Δ2.1) 0.4	85,475	(0.2) 2.8

## 2 令和7年度 普通交付税算定のポイント

### 1 給与改定等に係る対応

令和6年人事委員会勧告に伴う地方公務員の給与改定に要する経費及び令和7年度の給与改定に備えるための給与改善費を算定。

について算定。

1,000億円

### 3 公立病院等の経営状況を踏まえた算定

不採算部門に係る医療や住民に対する集団検診など公立病院等に特有の経費が物価高騰等の影響を受けており、これに伴い地方団体の繰出金が増加していることを踏まえ、算定に用いる単価を見直し。

<公立病院の1病床あたりの単価>

R6 : 720千円 → R7 : 760千円(+5.6%)

### 4 標準化後のシステム運用経費の増加に対する算定

標準準拠システムへの移行に伴うソフトウェア関係経費の増加分について算定。

また、標準準拠システムの利用に伴うガバメントクラウドの利用料等について、ガバメントクラウドへの移行状況に応じて算定。

### 5 学校体育館等の空調光熱費に係る算定

災害時の避難所としても利用される公立小・中学校の体育館等の空調設備に係る光熱費について、空調設備の設置状況に応じて算定。

---

## 7 基準財政収入額の増加

道府県分、市町村分ともに、主に以下の税目等において基準財政収入額が令和6年度算定から増加。

道府県分	市町村分
<ul style="list-style-type: none"><li>・道府県民税所得割</li><li>・法人事業税</li><li>・特別法人事業譲与税</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・市町村民税所得割</li><li>・固定資産税</li></ul>

## 令和7年度 普通交付税交付額

(単位：百万円)

都道府県	道府県分				市町村分			
	基準財政需要額	基準財政収入額	財源不足額	普通交付税額	基準財政需要額	基準財政収入額	財源不足額	普通交付税額
北海道	1,221,866	590,670	631,196	630,553	1,652,593	782,704	869,889	869,021
青森	346,864	133,152	213,712	213,530	345,669	147,949	197,720	197,539
岩手	356,603	135,391	221,212	221,024	353,769	165,458	188,310	188,124
宮城	424,242	266,295	157,947	157,724	560,849	378,289	182,560	182,266
秋田	297,776	102,271	195,505	195,348	299,406	120,139	179,267	179,110
山形	303,408	115,055	188,353	188,194	292,500	135,599	156,901	156,747
福島	449,910	231,278	218,632	218,395	469,689	270,000	199,689	199,442
茨城	591,716	387,714	204,001	203,690	542,186	369,138	173,048	172,763
栃木	405,098	257,084	148,014	147,801	302,104	214,197	87,908	87,749
群馬	407,691	259,560	148,131	147,917	381,674	257,935	123,740	123,539
埼玉	1,130,580	848,530	282,049	281,455	1,285,040	1,077,876	207,165	206,489
千葉	1,000,677	764,781	235,896	235,370	970,027	771,824	198,203	197,694
東京	2,156,429	2,807,607	-	-	488,841	413,692	75,149	74,892
神奈川	1,171,618	1,045,704	125,914	125,299	1,327,508	1,211,269	116,239	115,541
新潟	493,218	243,777	249,441	249,182	620,057	328,566	291,491	291,165
富山	279,970	136,238	143,732	143,585	249,627	162,097	87,530	87,398
石川	283,886	151,765	132,122	131,972	278,876	174,189	104,687	104,540
福井	241,964	109,021	132,943	132,816	181,118	113,502	67,616	67,520
山梨	245,422	105,354	140,068	139,939	211,155	116,324	94,831	94,720
長野	472,440	254,204	218,237	217,988	562,184	295,569	266,615	266,320
岐阜	440,151	245,674	194,477	194,246	464,073	295,143	168,931	168,687
静岡	632,190	447,062	185,128	184,796	714,617	555,666	158,951	158,576
愛知	1,205,562	1,153,578	51,984	51,350	577,806	474,916	102,890	102,586
三重	399,712	238,268	161,444	161,234	346,555	215,697	130,858	130,676
滋賀	320,090	182,997	137,093	136,925	314,862	217,640	97,222	97,056
京都	477,018	281,667	195,352	195,101	619,381	427,779	191,602	191,276
大阪	1,471,384	1,120,709	350,675	349,902	1,961,965	1,593,473	368,492	367,461
兵庫	992,949	634,643	358,306	357,784	1,223,427	873,907	349,520	348,877
奈良	313,961	139,364	174,597	174,432	309,533	169,269	140,264	140,101
和歌山	285,422	98,916	186,505	186,355	252,676	124,350	128,325	128,193
鳥取	203,521	60,651	142,870	142,763	160,453	69,524	90,930	90,845
島根	257,704	76,765	180,939	180,803	221,965	90,495	131,470	131,353
岡山	383,870	214,031	169,839	169,637	508,687	303,845	204,842	204,575
広島	516,917	327,441	189,477	189,205	709,321	470,867	238,455	238,082
山口	340,038	162,211	177,826	177,647	328,671	192,256	136,415	136,242
徳島	236,385	82,945	153,440	153,316	195,993	101,763	94,229	94,126
香川	244,890	117,756	127,133	127,005	227,991	136,793	91,199	91,079
愛媛	330,692	158,848	171,844	171,671	338,487	189,744	148,743	148,565
高知	252,629	71,967	180,662	180,529	221,373	88,899	132,474	132,357
福岡	884,658	578,071	306,587	306,122	1,222,922	835,123	387,799	387,156
佐賀	250,500	94,791	155,709	155,577	203,637	107,027	96,610	96,503
長崎	364,863	130,973	233,889	233,698	350,711	163,492	187,219	187,035
熊本	401,753	177,400	224,353	224,142	500,112	244,528	255,584	255,321
大分	309,882	126,380	183,502	183,339	287,369	157,696	129,673	129,522
宮崎	309,169	113,872	195,297	195,134	273,283	140,674	132,609	132,466
鹿児島	450,131	166,620	283,510	283,274	462,476	207,883	254,592	254,349
沖縄	384,093	159,421	224,672	224,470	349,072	206,990	142,082	141,898
合計	24,941,509	16,308,471	9,284,216	9,272,243	24,722,290	16,161,754	8,560,536	8,547,545

(注) 1. 市町村分については、財源不足団体分を記載している。

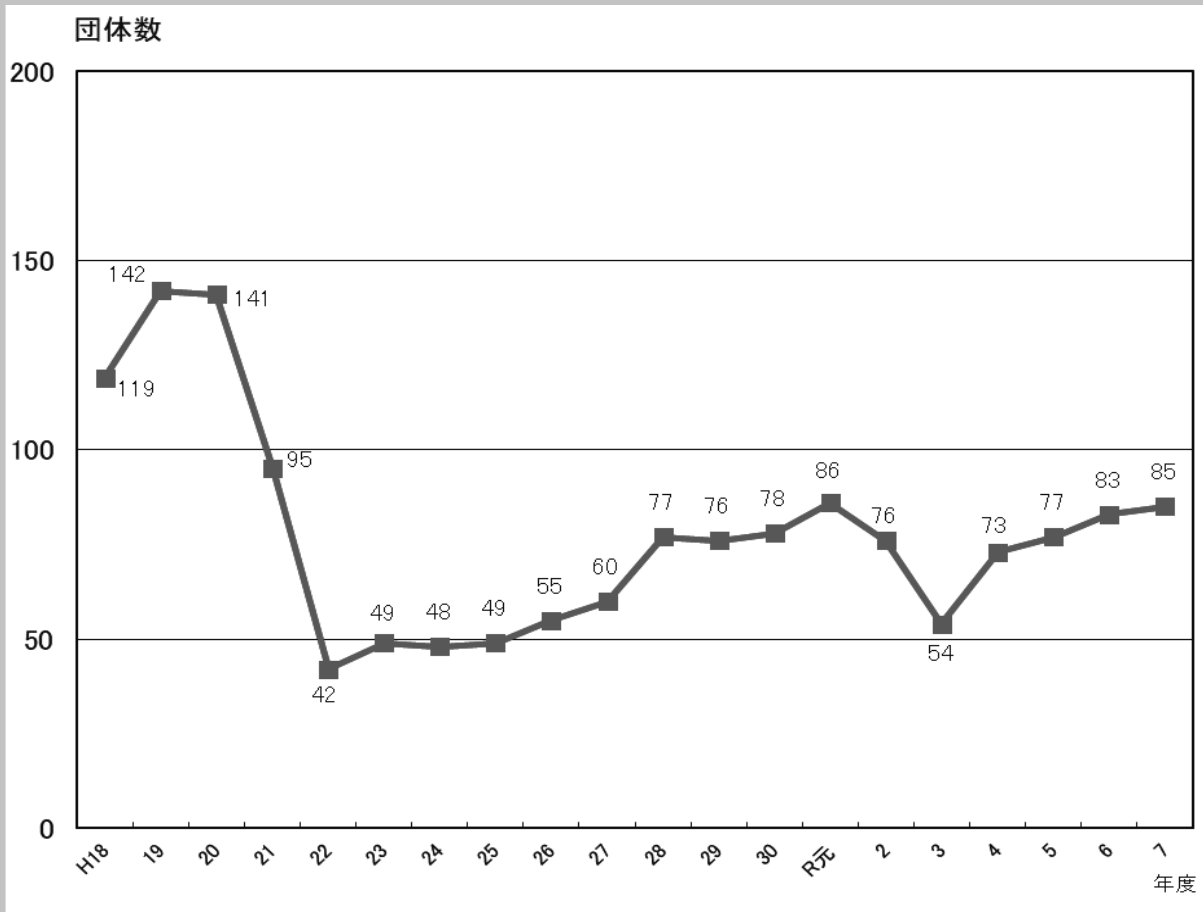
2. 表示単位未満を四捨五入しているため、各都道府県の単純合計と合計欄は一致しない。

## 令和7年度 不交付団体の状況

### 不交付団体数

区 分	令和7年度	令和6年度	令和5年度
都 道 府 県	1	1	1
市 町 村	84	82	76
合 計	85	83	77

### 不交付団体数の推移(都道府県+市町村)



(注) 特別区を含まない。

## 令和7年度普通交付税不交付団体一覧表

1 道府県分 東京都

2 市町村分

都道府県	不交付団体名	不交付 団体数	R6不交付→R7交付 (8団体)
北海道	泊村	1	
青森県	六ヶ所村	1	
宮城県	<u>女川町</u>	1	大和町
福島県	西郷村 広野町 大熊町	3	新地町
茨城県	つくば市 神栖市 東海村	3	
栃木県	<u>宇都宮市</u> <u>芳賀町</u>	2	
群馬県	<u>太田市</u> <u>大泉町</u>	2	明和町
埼玉県	戸田市 和光市 八潮市 三芳町	4	朝霞市
千葉県	市川市 成田市 市原市 君津市 浦安市 袖ヶ浦市 印西市	7	芝山町
東京都	立川市 武蔵野市 三鷹市 府中市 調布市 小金井市 国分寺市 国立市 多摩市 瑞穂町	10	昭島市 小平市
神奈川県	川崎市 <u>平塚市</u> 鎌倉市 藤沢市 厚木市 海老名市 寒川町 箱根町 <u>愛川町</u>	9	
新潟県	聖籠町 刈羽村	2	
福井県	美浜町 高浜町 おおい町	3	
山梨県	昭和町 忍野村	2	山中湖村
長野県	軽井沢町	1	
静岡県	富士市 御殿場市 <u>裾野市</u> 湖西市 長泉町	5	
愛知県	名古屋市 岡崎市 <u>半田市</u> 碧南市 刈谷市 豊田市 安城市 小牧市 東海市 大府市 高浜市 日進市 田原市 みよし市 長久手市 豊山町 大口町 飛島村 武豊町 幸田町	20	
三重県	四日市市 川越町	2	
京都府	久御山町	1	
大阪府	田尻町	1	
兵庫県	芦屋市	1	
福岡県	苅田町	1	
佐賀県	玄海町	1	
熊本県	<u>菊陽町</u>	1	

市町村合計 84団体 (令和6年度 82団体)

3 合計 85団体

(注) 下線は令和7年度に交付団体から不交付団体になった団体である。(10団体)

# 令和7年度 地方特例交付金の決定について

## 1. 地方特例交付金の算定結果

(単位：億円、%)

区 分	令和7年度	令和6年度	伸 率
<b>都道府県</b>	664	3,991	△83.4
うち住宅借入金等特別税額控除 減収補填特例交付金	629	705	△10.8
うち定額減税減収補填特例交付金	35	3,286	△98.9
<b>市町村</b>	1,198	7,217	△83.4
うち住宅借入金等特別税額控除 減収補填特例交付金	1,130	1,269	△10.9
うち定額減税減収補填特例交付金	68	5,948	△98.9
<b>合 計</b>	1,862	11,208	△83.4
うち住宅借入金等特別税額控除 減収補填特例交付金	1,759	1,974	△10.9
うち定額減税減収補填特例交付金	103	9,234	△98.9

## 2. 地方特例交付金の概要

### (1) 住宅借入金等特別税額控除減収補填特例交付金

個人住民税における住宅借入金等特別税額控除の実施に伴う地方公共団体の減収を補填するため、各地方公共団体の住宅借入金等特別税額控除見込額を基礎として算定するもの。

### (2) 定額減税減収補填特例交付金

個人住民税における定額減税の実施に伴う地方公共団体の減収を補填するため、各地方公共団体の定額減税見込額を基礎として算定するもの。

地方特例交付金は、いずれも普通交付税の交付・不交付にかかわらず、全地方公共団体が交付対象となる。

令和7年度 地方特例交付金交付額(都道府県分)

(単位:百万円)

都道府県	地方特例交付金	住宅借入金等特別税額控除 減収補填特例交付金		定額減税減収補填 特例交付金
北海道	2,077	2,007	69	
青森	661	649	12	
岩手	663	650	13	
宮城	1,233	1,197	36	
秋田	463	453	10	
山形	614	604	10	
福島	1,121	1,094	26	
茨城	1,739	1,667	73	
栃木	1,186	1,140	46	
群馬	1,273	1,239	34	
埼玉	4,572	4,351	220	
千葉	3,671	3,325	347	
東京	6,463	5,618	845	
神奈川	3,875	3,533	342	
新潟	1,021	1,002	19	
富山	546	531	15	
石川	699	679	20	
福井	438	426	12	
山梨	457	441	16	
長野	1,218	1,184	34	
岐阜	1,294	1,257	37	
静岡	1,928	1,867	60	
愛知	4,723	4,469	254	
三重	1,095	1,056	39	
滋賀	1,005	963	42	
京都	1,000	946	54	
大阪	3,995	3,759	237	
兵庫	2,757	2,583	173	
奈良	753	709	44	
和歌山	512	497	15	
鳥取	318	310	7	
島根	347	340	7	
岡山	1,029	1,004	26	
広島	1,402	1,352	50	
山口	811	788	23	
徳島	307	297	10	
香川	533	522	11	
愛媛	760	738	22	
高知	307	298	8	
福岡	2,451	2,358	93	
佐賀	523	513	10	
長崎	630	609	21	
熊本	924	906	18	
大分	706	689	17	
宮崎	617	606	11	
鹿児島	1,025	1,006	19	
沖縄	680	658	22	
合計	66,423	62,890	3,533	

(注) 表示単位未満を四捨五入しているため、各都道府県の単純合計と合計欄は一致しない。

令和7年度 地方特例交付金交付額(市町村分)

(単位:百万円)

都道府県	地方特例交付金	住宅借入金等特別税額控除 減収補填特例交付金	定額減税減収補填 特例交付金
北海道	4,528	4,345	183
青森	992	974	18
岩手	994	974	20
宮城	2,830	2,720	110
秋田	695	679	15
山形	920	906	15
福島	1,681	1,641	40
茨城	2,609	2,500	109
栃木	1,779	1,709	69
群馬	1,909	1,859	50
埼玉	8,063	7,627	436
千葉	6,214	5,632	581
東京	9,695	8,426	1,269
神奈川	10,254	9,271	983
新潟	2,195	2,146	49
富山	820	796	23
石川	1,049	1,018	31
福井	657	639	18
山梨	686	662	24
長野	1,835	1,785	50
岐阜	1,942	1,886	56
静岡	4,124	3,984	140
愛知	8,854	8,328	526
三重	1,643	1,584	59
滋賀	1,508	1,445	63
京都	2,230	2,085	145
大阪	8,123	7,647	476
兵庫	4,998	4,663	334
奈良	1,130	1,063	67
和歌山	768	746	22
鳥取	476	465	11
島根	520	509	11
岡山	2,153	2,091	62
広島	3,090	2,962	129
山口	1,217	1,182	35
徳島	460	445	15
香川	799	782	17
愛媛	1,139	1,105	34
高知	460	447	12
福岡	5,381	5,121	260
佐賀	785	769	15
長崎	945	914	31
熊本	2,084	2,034	51
大分	1,058	1,033	26
宮崎	926	910	17
鹿児島	1,538	1,509	29
沖縄	1,020	987	33
合計	119,777	113,010	6,767

(注) 表示単位未満を四捨五入しているため、各都道府県の単純合計と合計欄は一致しない。

## 令和7年度普通交付税大綱

地方交付税法第10条の規定に基づき、令和7年度普通交付税の額を次のとおり決定したので、報告する。

## 1 決定額

区分	令和7年度	令和6年度
総額	17兆8,198億円	17兆5,470億円
道府県分	9兆2,722億円	9兆2,325億円
市町村分	8兆5,475億円	8兆3,145億円

## 2 交付団体及び不交付団体数

区分	令和7年度			令和6年度		
	交付	不交付	計	交付	不交付	計
道府県分	46	1	47	46	1	47
市町村分	1,634	84	1,718	1,636	82	1,718
計	1,680	85	1,765	1,682	83	1,765

### 3 主な算定事項

- (1) 地域社会のデジタル化の推進に要する経費の財源を措置すること。
- (2) 地方公務員の給与改定等に要する経費の財源を措置すること。
- (3) こども・子育て施策、児童虐待防止、障害者の自立支援、介護給付に要する経費の財源を充実すること。
- (4) 特別支援教育、私学助成等教育施策に要する経費の財源を充実すること。
- (5) ごみ収集、学校給食等の地方公共団体のサービス・施設管理等の委託料の増加を踏まえ、その財源を充実すること。
- (6) 東日本大震災の被災団体に対し、算定に用いる国勢調査人口等について特例的な措置を講じること。
- (7) その他制度の改正に伴って必要となる経費及び地方公共団体の行政水準の確保のために必要となる経費の財源を措置すること。

### 4 交付決定日

令和7年7月29日（火）

[ 参 考 ]

普通交付税 都道府県別決定額（道府県分・市町村分）

（単位：百万円）

都 道 府 県	道府県分	市町村分
北海道	630,553	869,021
青森	213,530	197,539
岩手	221,024	188,124
宮城	157,724	182,266
秋田	195,348	179,110
山形	188,194	156,747
福島	218,395	199,442
茨城	203,690	172,763
栃木	147,801	87,749
群馬	147,917	123,539
埼玉	281,455	206,489
千葉	235,370	197,694
東京	—	74,892
神奈川	125,299	115,541
新潟	249,182	291,165
富山	143,585	87,398
石川	131,972	104,540
福井	132,816	67,520
山梨	139,939	94,720
長野	217,988	266,320
岐阜	194,246	168,687
静岡	184,796	158,576
愛知	51,350	102,586
三重	161,234	130,676
滋賀	136,925	97,056
京都	195,101	191,276
大阪	349,902	367,461
兵庫	357,784	348,877
奈良	174,432	140,101
和歌山	186,355	128,193
鳥取	142,763	90,845
島根	180,803	131,353
岡山	169,637	204,575
広島	189,205	238,082
山口	177,647	136,242
徳島	153,316	94,126
香川	127,005	91,079
愛媛	171,671	148,565
高知	180,529	132,357
福岡	306,122	387,156
佐賀	155,577	96,503
長崎	233,698	187,035
熊本	224,142	255,321
大分	183,339	129,522
宮崎	195,134	132,466
鹿児島	283,274	254,349
沖縄	224,470	141,898
合 計	9,272,243	8,547,545

（注） 表示単位未満を四捨五入しているため、各都道府県の数値の計と合計は一致しない。

# 令和8年度の地方財政の課題



令和7年9月12日

総務省 自治財政局財政課

## 令和8年度の地方財政の課題

### 【通常収支分】

#### 1. 活力ある持続可能な地域社会の実現等に向けた重要課題への対応

「経済財政運営と改革の基本方針2025」等を踏まえ、地方団体が、「地方創生2.0」やDX・GXの推進、防災・減災対策の取組の強化、老朽インフラの適切な管理、地域医療提供体制の確保、物価高を踏まえた公共事業や施設管理、サービス等における価格転嫁の推進など、活力ある持続可能な地域社会の実現等に取り組むことができるよう、安定的な税財政基盤を確保。

#### 2. 地方の一般財源総額の確保と財政健全化等

(1) 社会保障関係費や人件費の増加、物価上昇等が見込まれる中、地方団体が、上記1に掲げた重要課題に対応しつつ、行政サービスを安定的に提供できるよう、「経済・財政新生計画」、「経済財政運営と改革の基本方針2025」等を踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映しつつ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要となる一般財源の総額について、令和7年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保。

(2) 地方交付税については、引き続き厳しい地方財政の現状等を踏まえ、本来の役割である財源調整機能と財源保障機能が適切に発揮されるよう、総額を適切に確保。

(3) 臨時財政対策債、交付税特別会計借入金といった特例的な債務残高を縮小し、財政健全化の取組を着実に推進。

(4) 地方分権推進の基盤となる地方税を充実確保するとともに、拡大しつつある地方公共団体間の税収の偏在や財政力格差の状況について原因・課題の分析を進め、税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築に向けた取組を推進。

#### 3. 地域DXの推進と財政マネジメントの強化

(1) フロントヤード改革やマイナンバーカードの利活用拡大等による住民の利便性向上、自治体情報システムの標準化、サイバーセキュリティ対策の強化、AIの利用推進、デジタル人材の確保、デジタル実装の全国展開などにより、地域DXを更に推進。

(2) 公共施設等の適正配置や老朽化対策等の推進、財政状況の「見える化」、公営企業の広域化等の経営基盤の強化など、地方団体の財政マネジメントを強化。

### 【東日本大震災分】

#### 東日本大震災に係る地方の復旧・復興事業等の事業費及び財源の確実な確保

東日本大震災の復旧・復興事業等について、通常収支とは別枠で整理し、所要の事業費及び財源を確実に確保。

## 令和8年度 地方財政収支の仮試算【概算要求時】

(通常収支分)						(単位:兆円)					
区分	R7計画 A	R8仮試算 B	増減額 B-A	増減率 (%)	仮試算の考え方	区分	R7計画 A	R8仮試算 B	増減額 B-A	増減率 (%)	仮試算の考え方
歳入						歳出					
地方税等	48.4	<b>49.4</b>	<b>1.0</b>	2.1	「中長期の経済財政に関する試算」(令和7年8月7日以内閣府)による各種指標等を踏まえて試算	給与関係経費	21.0	21.8	<b>0.8</b>	3.8	R7人事院勧告(令和7年8月7日)等を反映
地方税	45.4	46.3	0.9	2.0		退職手当以外	19.9	20.6	0.8	4.0	
地方譲与税	3.0	3.1	0.1	4.0	退職手当	1.1	1.1	0.0	0.0		
地方特例交付金等	0.2	0.1	△0.0	△22.9	「令和8年度 地方交付税・地方特例交付金等の概算要求の詳細」参照	一般行政経費	45.6	46.6	<b>0.9</b>	2.0	社会保障関係費、R7人事院勧告を踏まえた会計年度任用職員の給与等、委託料の増を反映 ※物価高への対応として1,300億円を計上
地方交付税	19.0	<b>19.3</b>	<b>0.4</b>	2.0		補助	26.6	27.3	0.7	2.6	
国庫支出金	17.2	17.7	0.5	2.7	社会保険関係費等の増	単独	15.9	16.1	0.2	1.2	
地方債	6.0	6.0	0.0	0.0	R7年度同額	国民健康保険・後期高齢者医療制度関係事業費	1.5	1.5	0.0	1.0	
うち臨時財政対策債	0.0	0.0	0.0	0.0		新しい地方経済・生活環境創生事業費	1.2	1.2	0.0	0.0	
その他	6.3	6.3	△0.0	△0.2		地方創生推進費	1.0	1.0	0.0	0.0	
計	97.1	98.9	1.8	1.8		地域デジタル社会推進費	0.2	0.2	0.0	0.0	R7年度同額
うち一般財源	67.5	68.9	1.3	2.0	注)2参照	地域社会再生事業費	0.4	0.4	0.0	0.0	
うち(交付団体ベース)一般財源	63.8	<b>65.1</b>	<b>1.3</b>	2.1		投資的経費	12.1	12.1	0.0	0.0	
						直轄・補助	5.7	5.7	0.0	0.0	
						単独	6.4	6.4	0.0	0.0	
						維持補修費	1.6	1.6	0.0	0.0	
						公営企業繰出金	2.3	2.3	0.0	0.7	
						公債費	10.7	10.8	0.1	0.7	
						水準超経費	3.8	3.8	0.0	0.0	
						計	97.1	98.9	1.8	1.8	
						うち一般歳出	81.3	83.0	1.7	2.1	

- 注)1 地方交付税の要求の考え方等については、「令和8年度 地方交付税の概算要求の概要」としておりである。
- 2 「一般財源」は、地方税等、地方特例交付金等及び地方交付税の合計額である。
- 3 仮試算の歳出は、人件費や社会保障関係費等を除き前年度同額を計上するなど仮置きの数値であり、予算編成過程において、「物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直し」も踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映する。あわせて、地域デジタル社会推進費、緊急防災・減災事業費、緊急自然災害防止対策事業費及び脱炭素化推進事業費の取扱いも含め、「令和8年度の地方財政の課題」、国の予算編成の動向等を踏まえ、予算編成過程において必要な検討を行う。
- 4 東日本大震災に係る地方の復旧・復興事業等に係る財源の確保については、事項要求とする。
- 5 表示単位未満四捨五入の関係で、積上げと合計、増減率が一致しない場合がある。
- 6 「R7計画」は令和7年度政府予算案等の国会修正を反映したものである。

2

## 令和8年度 地方交付税の概算要求の概要

### 【要求の考え方】

- 「経済・財政新生計画」、「経済財政運営と改革の基本方針2025」等を踏まえ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要な一般財源の総額について、令和7年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保。
- 地方交付税については、本来の役割が適切に発揮されるよう総額を確保することとし19.3兆円を要求。
- 東日本大震災の復旧・復興事業等について、通常収支とは別枠で整理し、地方の所要の事業費及び財源を確実に確保。

### ＜事項要求＞

下記について、事項要求を行う。

- (1) 引き続き厳しい地方財政の状況を踏まえ、今後の国税収入・地方税収入や地方負担の状況等によって財政収支に大幅な不足が生じる場合に交付税率を引き上げる。
- (2) 予算編成過程において、経済・物価動向等を適切に反映する。
- (3) 東日本大震災に係る地方の復旧・復興事業等に係る財源を確保する。
- (4) この概算要求は、仮置きの数値であり、税制改正の内容、国の予算編成の動向等を踏まえ、地方財政の状況等について検討を加え、予算編成過程で必要な調整を行う。

### 【上記に基づく概算要求の姿】

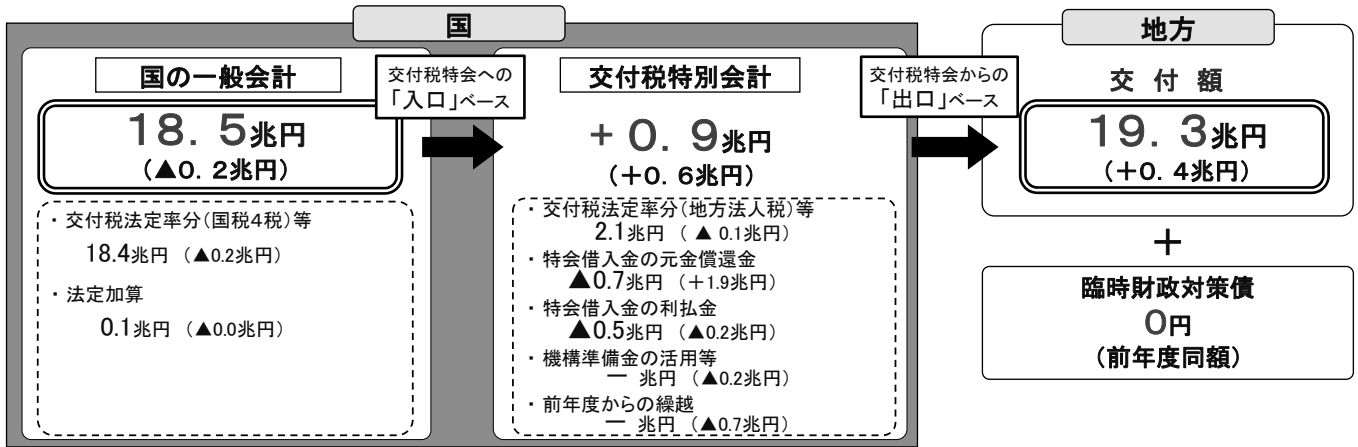
- 地方交付税(地方団体への交付ベース)

**19兆3,367億円 + 事項要求** (R7 18兆9,574億円)

**(R7比 +3,792億円)**

3

## 令和8年度 地方交付税の姿（概算要求）



### 【参考】令和8年度地方財政収支(仮試算)

(単位:兆円)

歳出 98.9兆円 (+1.8)	給与関係経費 21.8 (+0.8)	一般行政経費 46.6 (+0.9)	投資的経費 12.1(0.0)	公債費 10.8 (+0.1)	その他 7.6(+0.0)				
← 一般財源総額 68.9兆円(+1.3兆円) 水準超経費を除く交付団体ベース 65.1兆円(+1.3兆円) →									
歳入 98.9兆円 (+1.8)	国庫支出金 17.7 (+0.5)	地方債等 11.5(▲0.0)	地方税・地方譲与税等 49.6 (+1.0)	地方交付税 19.3 (+0.4)	①②				
財源不足額 0.8兆円(▲0.3兆円)									
<table border="0" style="margin-left: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">① 地方交付税(法定加算)</td> <td style="padding: 2px;">0.1</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">② 建設地方債の増発</td> <td style="padding: 2px;">0.8</td> </tr> </table>						① 地方交付税(法定加算)	0.1	② 建設地方債の増発	0.8
① 地方交付税(法定加算)	0.1								
② 建設地方債の増発	0.8								

※1 表示単位未満四捨五入の関係で積上げと合計が一致しない場合がある。  
 ※2 ( )内は令和7年度地方財政計画(令和7年度政府予算案等の国会修正を反映)からの増減額

4

## 令和8年度 地方交付税・地方特例交付金等の概算要求の詳細（交付税及び譲与税配付金特別会計）

### 1. 通常収支分

		(単位:億円)			
区分		令和8年度 当初予算額 A	令和7年度 当初予算額 B	増減額 (A-B) C	増減率 C/B
一般会計からの繰入れ	国税4税の法定率分等 ①	183,915	185,863	△ 1,949	△1.0%
	所得税×33.1%	75,229	75,024	205	0.3%
	法人税×33.1%	59,926	63,701	△ 3,775	△5.9%
	酒税×50%	5,873	5,870	3	0.1%
	消費税×19.5%	48,596	48,571	25	0.1%
	(小計)	189,624	193,166	△ 3,542	△1.8%
	過年度補正予算精算分 (注1)	△ 5,261	△ 6,854	1,593	△23.2%
	平成28年度国税4税決算精算分	△ 449	△ 449	0	0.0%
	(小計)	△ 5,709	△ 7,303	1,593	△21.8%
	一般会計からの加算分(法定加算)等 ②	689	929	△ 240	△25.8%
計(入口ベース) ①+②=③		184,604	186,792	△ 2,189	△1.2%
特別会計	地方法人税の法定率分等 ④	20,532	21,773	△ 1,241	△5.7%
	地方法人税×100%	20,532	21,773	△ 1,241	△5.7%
	平成28年度地方法人税決算精算分	△ 0	△ 0	0	0.0%
	返還金 ⑤	0	2	△ 2	△92.4%
	特別会計借入金償還額 ⑥	△ 7,000	△ 25,944	18,944	△73.0%
	特別会計借入金利子 ⑦	△ 4,769	△ 2,270	△ 2,499	110.1%
	剰余金の活用 ⑧	0	400	△ 400	皆減
	地方公共団体金融機構の 公庫債権金利変動準備金の活用 ⑨	0	2,000	△ 2,000	皆減
	前年度からの繰越金 ⑩	0	6,822	△ 6,822	皆減
	計 ④+⑤+⑥+⑦+⑧+⑨+⑩=⑪	8,763	2,782	5,981	215.0%
地方交付税総額(出口ベース) ③+⑪	193,367	189,574	3,792	2.0%	

		(単位:億円)			
区分		令和8年度 当初予算額 A	令和7年度 当初予算額 B	増減額 (A-B) C	増減率 C/B
一般会計からの繰入れ	地方特例交付金等 ⑫	1,492	1,936	△ 444	△22.9%
	③+⑫	186,096	188,728	△ 2,633	△1.4%

### 2. 東日本大震災分

		(単位:億円)			
区分		令和8年度 当初予算額 A	令和7年度 当初予算額 B	増減額 (A-B) C	増減率 C/B
復興特会からの繰入れ	(注2) 事項要求	684	-	-	-

(注1) 平成20、21、令和元年度補正予算における臨時財政対策債振替加算相当額の精算分等である。  
 (注2) 令和7年度当初予算額には、返還金(26億円)を含む。  
 (注3) 表示単位未満四捨五入の関係で、積上げと合計、増減率が一致しない場合がある。  
 (注4) 令和7年度当初予算額は、令和7年度政府予算案等の国会修正を反映したものである。

#### 【地方交付税】

- この概算要求は、「経済・財政新生計画」、「経済財政運営と改革の基本方針2025」等を前提とした仮置きの数値である。その考え方等は「令和8年度 地方交付税の概算要求の概要」とおりである。
- 国税及び地方税の税収見積り等については、名目経済成長率等について一定の前提を置き、機械的に積算している。
- 地方交付税を国税収納金整理資金から、直接、交付税及び譲与税配付金特別会計に繰り入れる措置について、今後、検討を行い、必要な場合には、法改正及び要求の修正を行う。

#### 【地方特例交付金等】

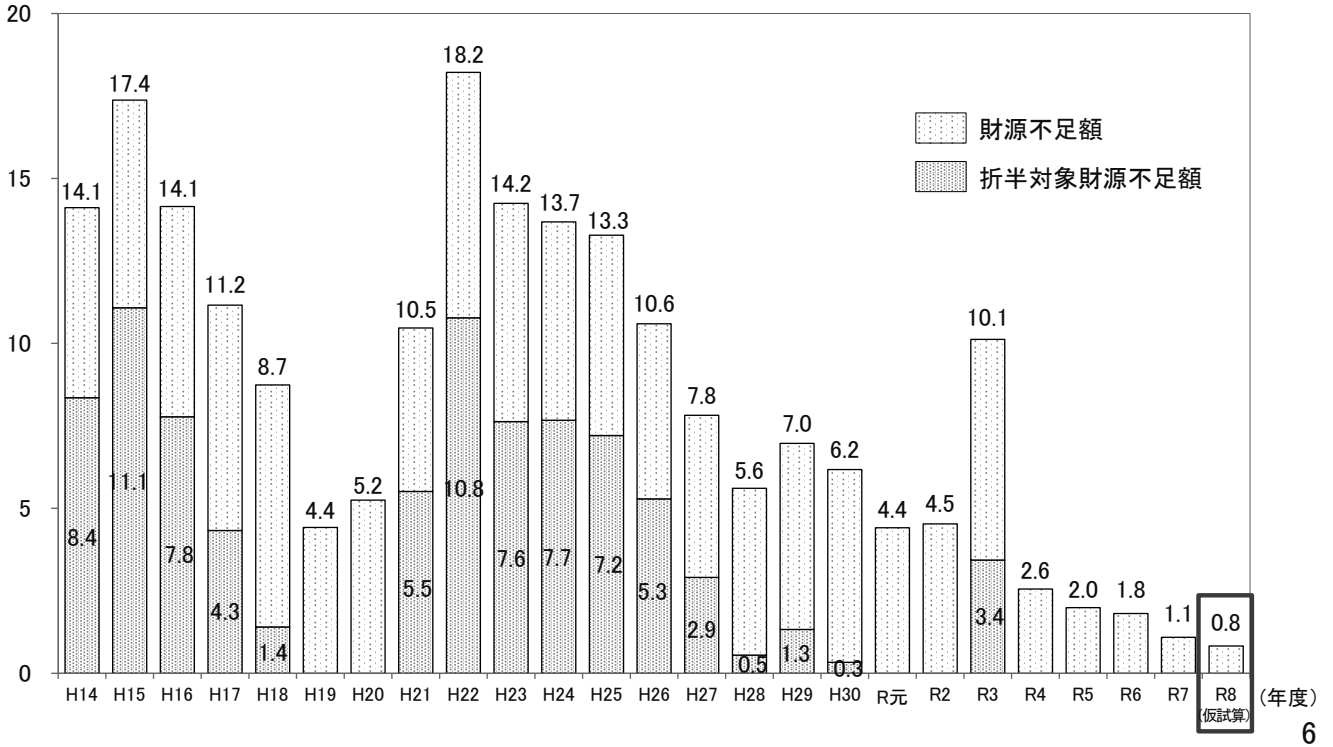
この概算要求は、仮置きの数値であり、令和8年度所要見込額を仮に計上している。今後、経済情勢の推移、税制改正の内容、国の予算編成の動向等を踏まえ、要求の修正を行う。

5

## 地方の財源不足額の推移

〔地方の財源不足額(地財計画ベース)の推移〕

(兆円)

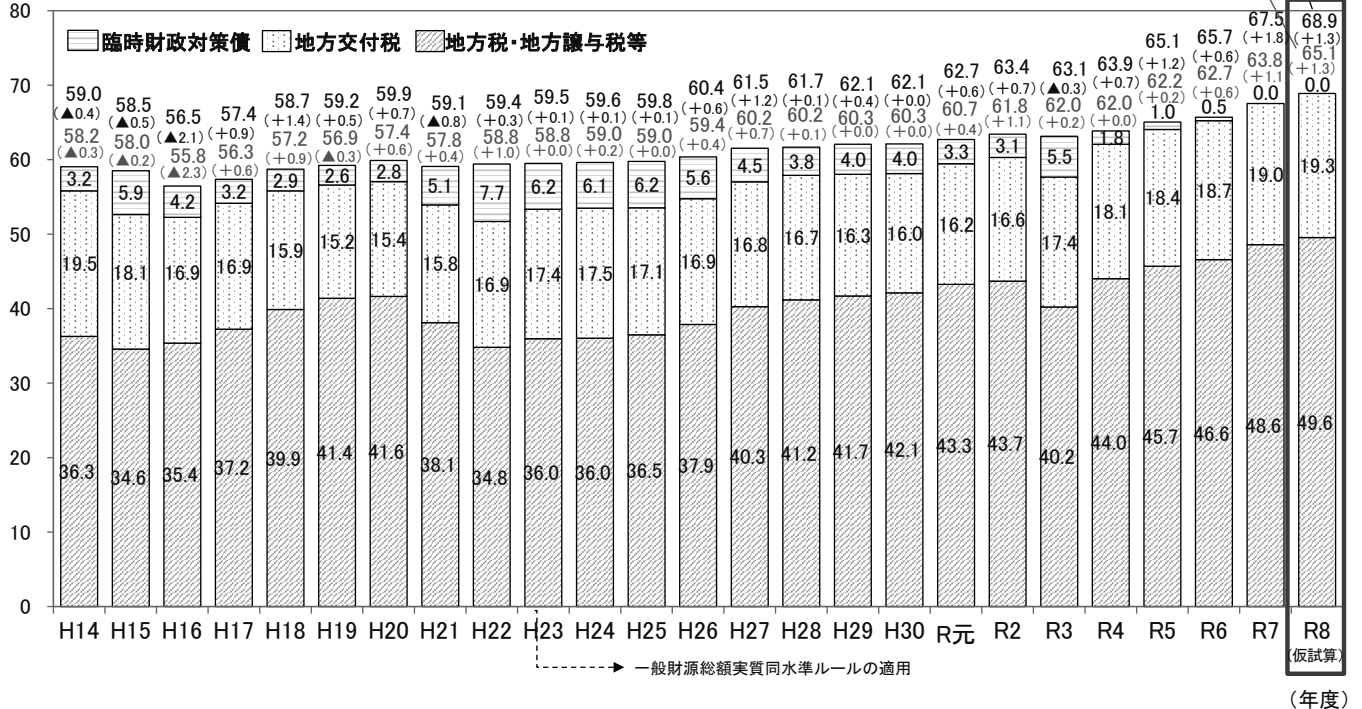


6

## 地方一般財源総額の推移

〔地方一般財源総額(地財計画ベース)の推移〕

(兆円)



(年度)

※ R3年度の地方税・地方譲与税等及び一般財源総額は、R2年度徴収猶予の特例分(0.2兆円)を除いている。

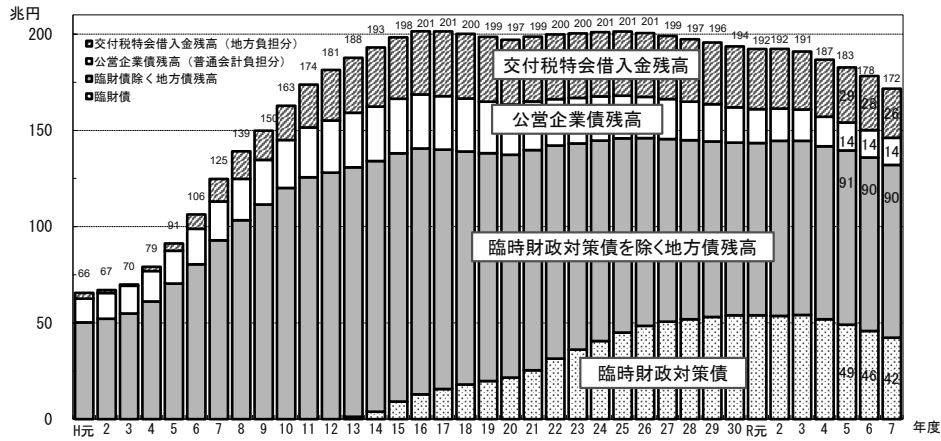
7

## 地方財政の特例的な債務残高の状況(R8仮試算後)

**特例的な債務残高：63.5兆円(R7: 67.8兆円 △4.3兆円)**  
 うち交付税特別会計借入金残高：24.8兆円(R7: 25.5兆円 △0.7兆円)  
 うち臨時財政対策債残高：38.7兆円(R7: 42.3兆円 △3.6兆円)

※R7の値は年度末の残高見込み

### 【参考：地方財政の債務残高の状況】



※1 地方の借入金残高は、令和5年度までは決算ベース、令和6年度及び令和7年度は地方財政計画(令和7年度は政府予算案等の国会修正を反映)等に基づく見込み。  
 ※2 表示未満は四捨五入をしている。

#### 公営企業債残高(企業会計負担分)の状況

(単位：兆円)

年度	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
公営企業債残高	19	20	21	22	24	25	26	28	29	30	31	32	33	33	33	33	32	32	31	30	30	29	28	27	26	26	24	24	24	24	23	22	22	21	21	21	21

# 令和6年度普通会計決算の状況等

令和7年10月31日  
総務省自治財政局財務調査課min



## 目次

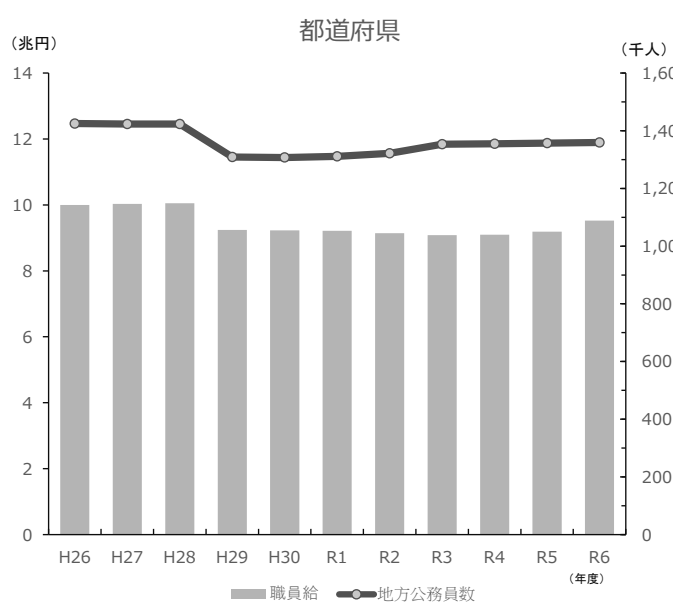
- |   |                    |     |    |
|---|--------------------|-----|----|
| 1 | 令和6年度普通会計決算の概要（速報） | ・・・ | 3  |
| 2 | 健全化判断比率の概要・指標の推移   | ・・・ | 13 |

# 1 令和6年度普通会計決算の概要 (速報)

注1 令和6年度の数値は、令和7年8月末現在の集計状況として取りまとめたものであり、令和7年11月に公表された確報等と必ずしも一致しない。以下「1 令和6年度普通会計決算の概要」において同じ。  
 注2 令和6年度の市町村の数値には一部事務組合及び広域連合を含み、政令指定都市、都市、町村、特別区、一部事務組合及び広域連合における決算額の単純合計額である。以下「1 令和6年度普通会計決算の概要」において同じ。

3

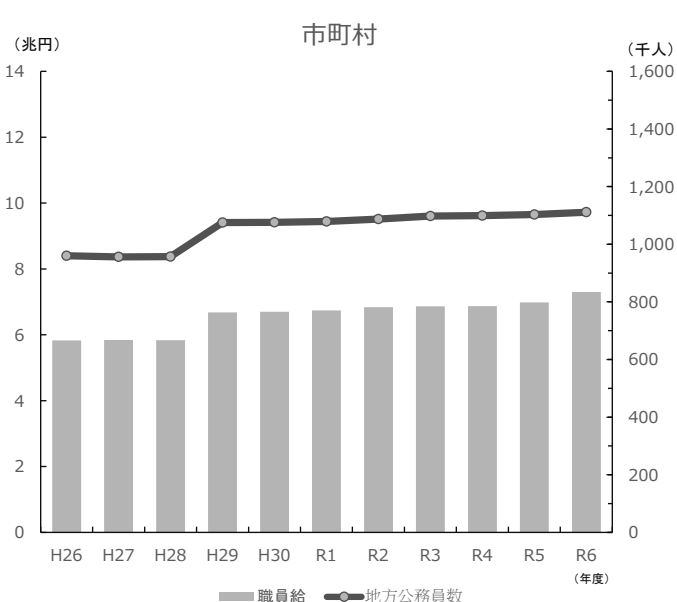
## 職員給について



職員給の推移(都道府県)

(単位: 億円、千人)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
職員給	100,004	100,298	100,474	92,388	92,258	92,165	91,412	90,855	90,941	91,855	95,245
地方公務員数	1,425	1,423	1,423	1,309	1,307	1,311	1,322	1,353	1,355	1,357	1,359



職員給の推移(市町村)

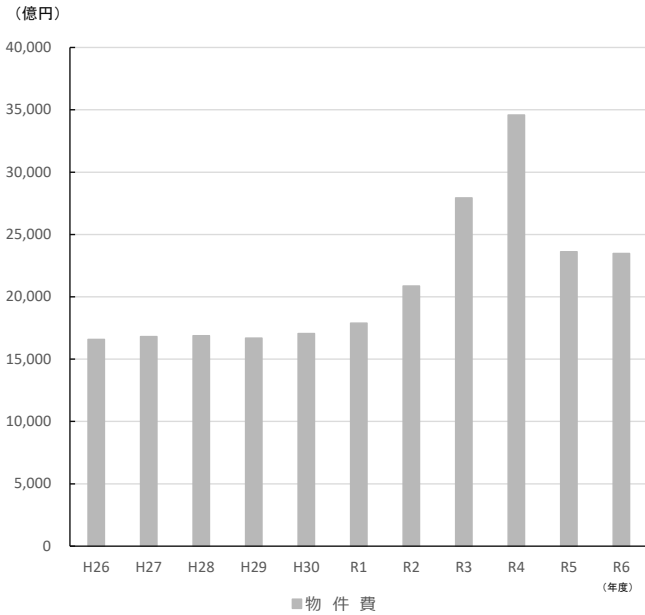
(単位: 億円、千人)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
職員給	58,320	58,402	58,388	66,819	67,009	67,380	68,400	68,670	68,700	69,857	72,977
地方公務員数	960	956	957	1,075	1,076	1,079	1,087	1,098	1,099	1,103	1,111

6

## 物件費について

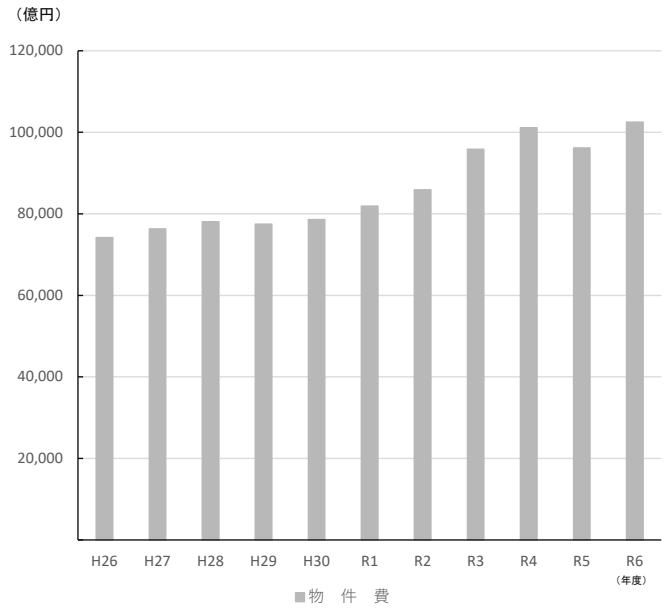
### 都道府県



物件費の推移(都道府県)

(単位:億円)

### 市町村



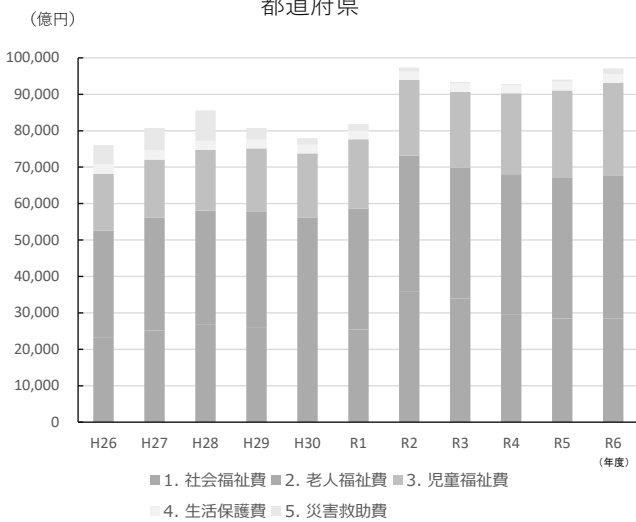
物件費の推移(市町村)

(単位:億円)

7

## 民生費について

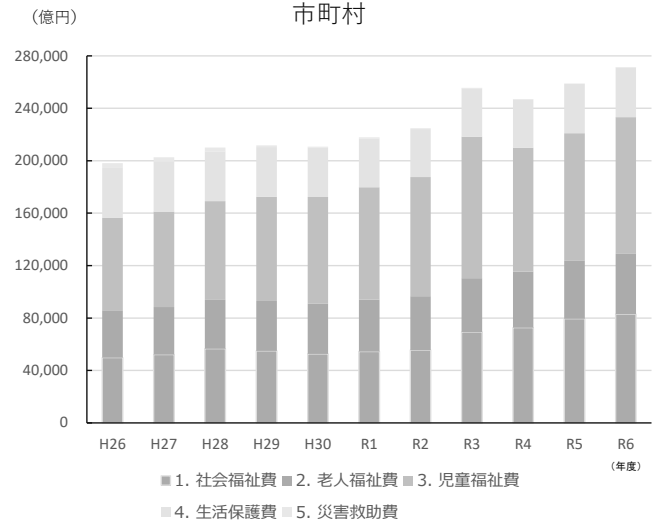
### 都道府県



民生費の内訳(都道府県)

(単位:億円)

### 市町村

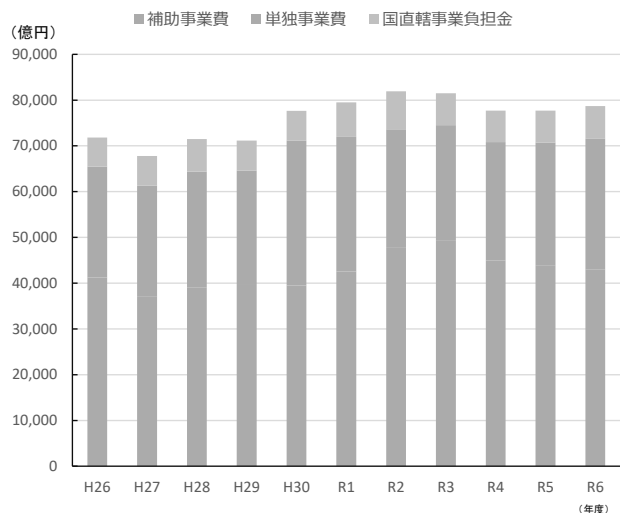


民生費の内訳(市町村)

(単位:億円)

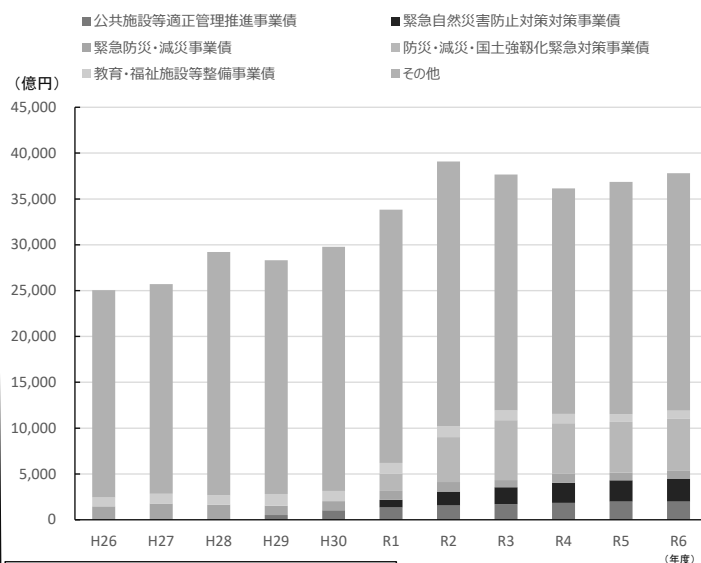
8

## 投資的経費について(都道府県)



普通建設事業費の内訳(都道府県)

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
内訳	普通建設事業費	71,838	67,794	71,504	71,145	77,643	79,502	81,944	81,481	77,687	77,688	79,084
	補助事業費	41,227	37,141	39,095	39,813	39,474	42,552	47,894	49,246	44,964	43,783	43,027
	単独事業費	24,256	24,156	25,266	24,739	31,632	29,399	25,737	25,272	25,842	26,934	28,510
	国直轄事業負担金	6,355	6,497	7,143	6,593	6,537	7,551	8,313	6,963	6,881	6,971	7,153



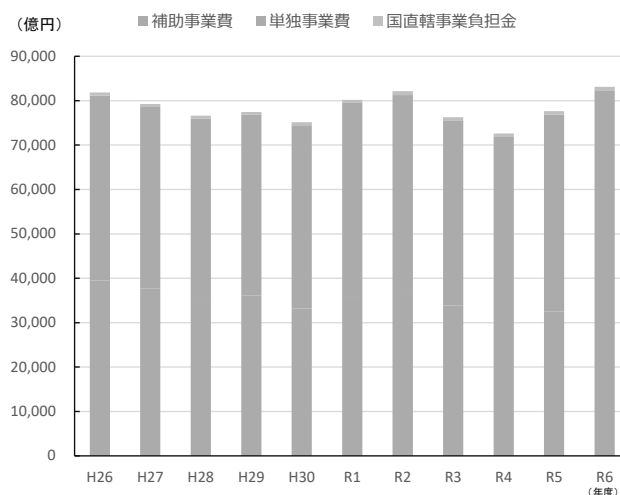
地方債当年度発行額の内訳(都道府県)

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
地方債当年度発行額		25,052	25,716	29,224	28,316	29,770	33,835	39,085	37,669	36,150	36,850	37,798
内訳	公共施設等適正管理推進事業債	—	—	—	526	1,035	1,358	1,559	1,692	1,839	1,977	1,995
	緊急自然災害防止対策対策事業債	—	—	—	—	—	816	1,511	1,853	2,189	2,325	2,453
	緊急防災・減災事業債	1,467	1,770	1,645	1,021	997	977	1,057	790	979	835	938
	防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債	—	—	—	—	—	1,874	4,897	6,526	5,525	5,535	5,625
	教育・福祉施設等整備事業債	979	1,077	1,021	1,264	1,111	1,185	1,189	1,074	1,018	853	885
	その他	22,605	22,868	26,558	25,504	26,627	27,626	28,872	25,733	24,600	25,326	25,901

上記の発行額からは以下の地方債を除いている  
行政改革推進債、退職手当債、減収補填債、臨時財政対策債、調整債、猶予特別債、特別減収対策債

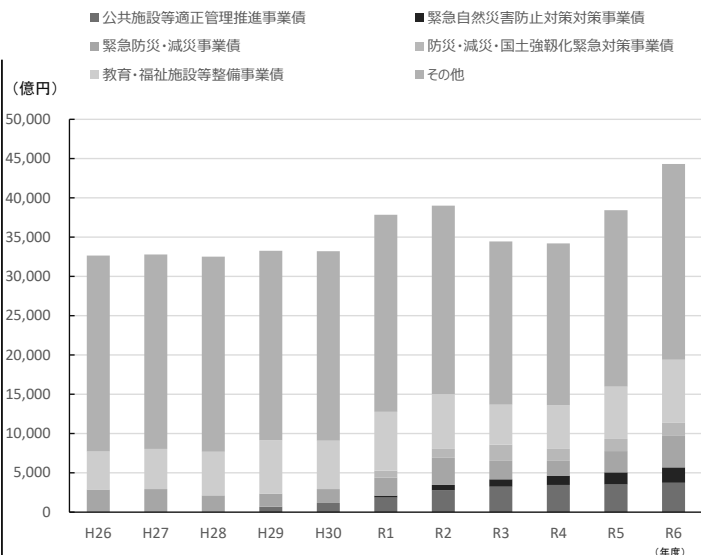
9

## 投資的経費について(市町村)



普通建設事業費の内訳(市町村)

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
内訳	普通建設事業費	81,824	79,244	76,613	77,424	75,129	80,189	82,122	76,258	72,609	77,651	84,906
	補助事業費	39,452	37,645	34,854	36,104	33,218	35,988	37,372	33,889	31,492	32,480	33,732
	単独事業費	41,721	40,924	41,081	40,696	41,264	43,527	43,890	41,549	40,355	44,382	48,607
	国直轄事業負担金	651	675	678	624	647	674	860	820	762	789	760



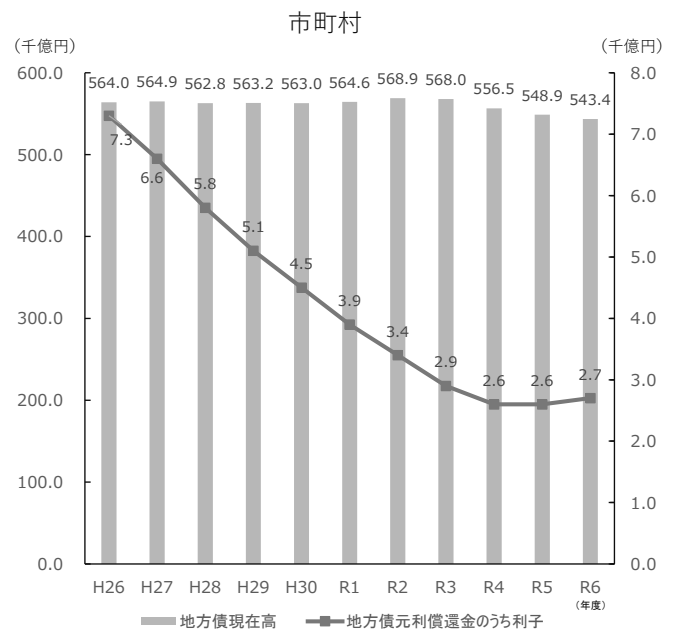
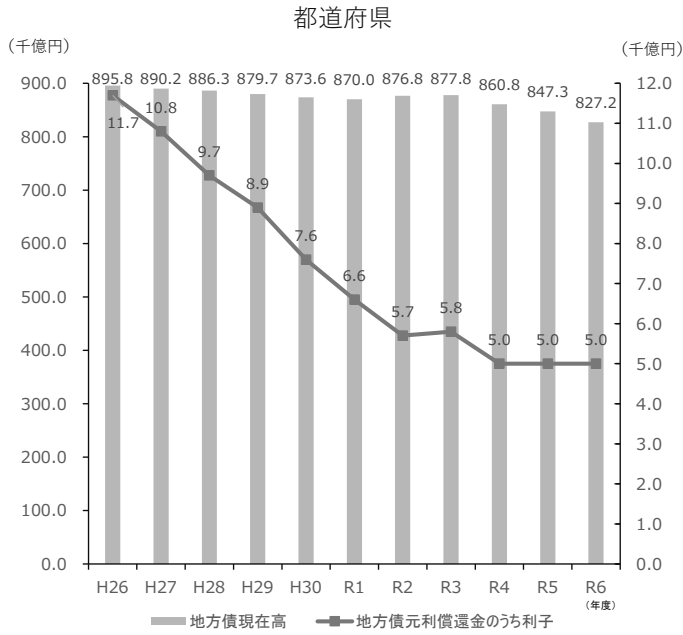
地方債当年度発行額の内訳(市町村)

		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
地方債当年度発行額		32,651	32,789	32,512	33,260	33,206	37,859	39,021	34,447	34,222	38,428	44,328
内訳	公共施設等適正管理推進事業債	—	—	—	708	1,176	1,861	2,780	3,242	3,463	3,517	3,744
	緊急自然災害防止対策対策事業債	—	—	—	—	—	238	687	941	1,192	1,540	1,955
	緊急防災・減災事業債	2,894	2,936	2,142	1,660	1,775	2,312	3,450	2,338	1,863	2,726	4,010
	防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債	—	—	—	—	—	868	1,119	2,070	1,539	1,536	1,710
	教育・福祉施設等整備事業債	4,817	5,112	5,549	6,771	6,136	7,502	6,995	5,091	5,548	6,650	7,970
	その他	24,940	24,741	24,821	24,120	24,120	25,078	23,990	20,765	20,616	22,458	24,940

上記の発行額からは以下の地方債を除いている  
行政改革推進債、退職手当債、減収補填債、臨時財政対策債、調整債、猶予特別債、特別減収対策債

10

# 公債費について



公債費等 (都道府県) (単位: 千億円)

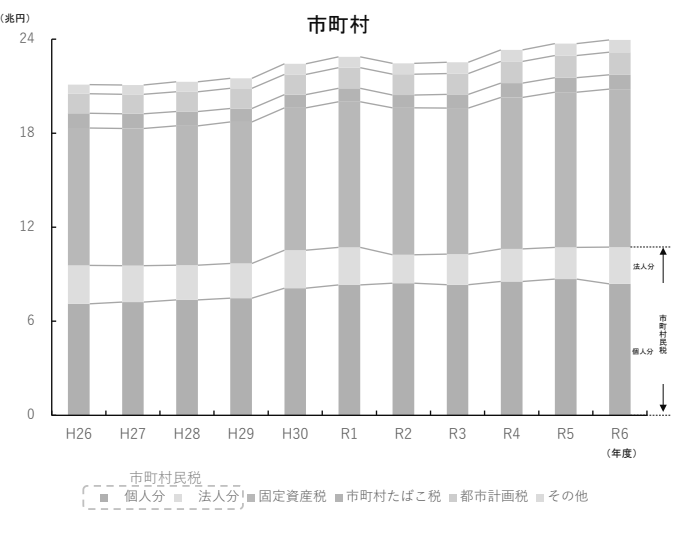
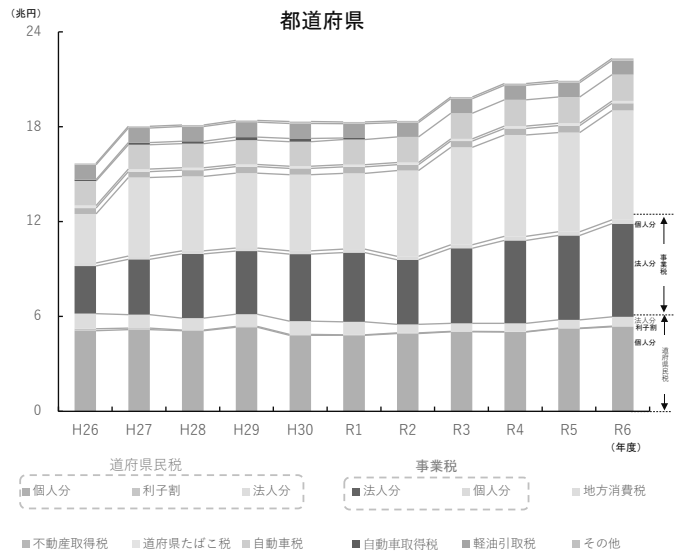
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
地方債現在高	895.8	890.2	886.3	879.7	873.6	870.0	876.8	877.8	860.8	847.3	827.2
地方債元利償還金のうち利子	11.7	10.8	9.7	8.9	7.6	6.6	5.7	5.8	5.0	5.0	5.0

公債費等 (市町村) (単位: 千億円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
地方債現在高	564.0	564.9	562.8	563.2	563.0	564.6	568.9	568.0	556.5	548.9	543.4
地方債元利償還金のうち利子	7.3	6.6	5.8	5.1	4.5	3.9	3.4	2.9	2.6	2.6	2.7

11

# 地方税について



地方税の内訳(都道府県) (単位: 億円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
道府県民税	61,774	61,105	58,914	61,381	56,976	56,611	55,025	55,658	55,640	57,803	59,763
個人分	51,025	51,717	50,935	53,164	48,069	48,096	49,220	50,282	50,173	52,402	53,470
法人分	9,626	8,435	7,535	7,624	8,349	8,212	5,480	5,117	5,254	5,179	5,901
利子割	1,124	954	445	593	558	303	325	260	214	222	392
事業税	32,032	37,034	42,613	41,939	44,505	45,966	42,983	49,673	55,003	55,838	61,350
個人分	1,864	1,939	1,980	2,025	2,074	2,114	2,160	2,245	2,602	2,337	2,406
法人分	30,168	35,095	40,633	39,914	42,431	43,851	40,823	47,428	52,401	53,501	58,944
地方消費税	31,064	49,742	47,028	47,353	48,155	47,955	54,238	61,703	64,151	62,632	69,143
不動産取得税	3,717	3,768	3,967	4,065	4,036	4,042	3,743	3,921	4,185	4,406	4,546
道府県たばこ税	1,553	1,530	1,489	1,409	1,389	1,395	1,335	1,423	1,504	1,515	1,491
軽油引取税	9,356	9,245	9,331	9,487	9,584	9,101	9,101	9,265	9,198	9,089	8,999
自動車税	15,562	15,428	15,349	15,495	15,504	15,881	16,234	16,140	16,535	16,567	16,631
自動車取得税	863	1,373	1,461	1,897	1,982	1,039	-	-	-	-	-
その他	914	997	988	1,030	1,148	1,099	1,028	1,085	1,136	1,216	1,269
合計	156,835	180,222	181,140	183,967	183,280	183,437	183,687	198,868	207,352	209,065	223,191

地方税の内訳(市町村) (単位: 億円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
市町村民税	95,594	95,480	95,736	96,949	106,324	107,203	102,393	102,879	106,162	107,204	107,334
個人分	71,143	72,237	73,651	74,708	81,057	83,251	84,267	83,315	85,444	86,920	83,878
法人分	24,450	23,242	22,085	22,242	24,268	23,952	18,126	19,564	20,718	20,284	23,456
固定資産税	87,686	87,550	88,935	90,254	90,832	92,860	93,801	93,221	96,660	98,960	100,795
市町村たばこ税	9,502	9,361	9,109	8,623	8,502	8,539	8,171	8,711	9,210	9,275	9,132
都市計画税	12,439	12,444	12,616	12,767	12,914	13,177	13,296	13,257	13,740	14,102	14,426
その他	5,799	5,928	6,388	6,484	6,663	6,899	6,909	7,153	7,398	7,604	7,812
合計	211,020	210,763	212,784	215,077	224,235	228,678	224,570	225,221	233,170	237,144	239,500

12

## 2 健全化判断比率の概要・指標の推移

### 令和6年度決算に基づく健全化判断比率等の概要(速報)

※速報値であり、今後変動する場合がある。

#### I. 健全化判断比率の状況

##### 1. 実質赤字比率

- 早期健全化基準以上の団体：なし（5年度決算も同じ）
- 実質赤字額がある団体：なし（5年度決算も同じ）

\* 一般会計等の赤字の程度を指標化したもの  
 \* 早期健全化基準 市区町村：財政規模に応じ11.25%～15%、道府県：3.75%  
 財政再生基準 市区町村：20%、道府県：5%

##### 2. 連結実質赤字比率

- 早期健全化基準以上の団体：なし（5年度決算も同じ）
- 連結実質赤字額がある団体：なし（5年度決算も同じ）

\* 一般会計等と公営企業会計等の赤字の程度を連結して指標化したもの  
 \* 早期健全化基準 市区町村：財政規模に応じ16.25%～20%、道府県：8.75%  
 財政再生基準 市区町村：30%、道府県：15%

##### 3. 実質公債費比率

- 財政再生基準以上の団体：1団体  
 （北海道夕張市：68.1%）  
 （5年度決算：1団体（北海道夕張市67.2%））
- 都道府県平均 10.1%、市区町村平均 5.6%  
 （5年度決算：都道府県平均 10.1%、市区町村平均 5.6%）

\* 交付税算入分以外の公債費等の程度を指標化したもの  
 \* 早期健全化基準 25%、財政再生基準 35%

##### 4. 将来負担比率

- 早期健全化基準以上の団体：なし  
 （5年度決算も同じ）
- 都道府県平均 144.1%、市区町村平均 6.3%  
 （5年度決算：都道府県平均 148.7%、市区町村平均 6.3%）

\* 地方債現在高、公営企業や第三セクターに対する債務を指標化したもの  
 \* 早期健全化基準 市区町村（政令市を除く。）：350%、都道府県及び政令市：400%  
 なお、財政再生基準の設定はない。

#### 【参考】財政再生団体等の状況

- 財政再生団体：北海道夕張市
- 財政健全化団体：なし

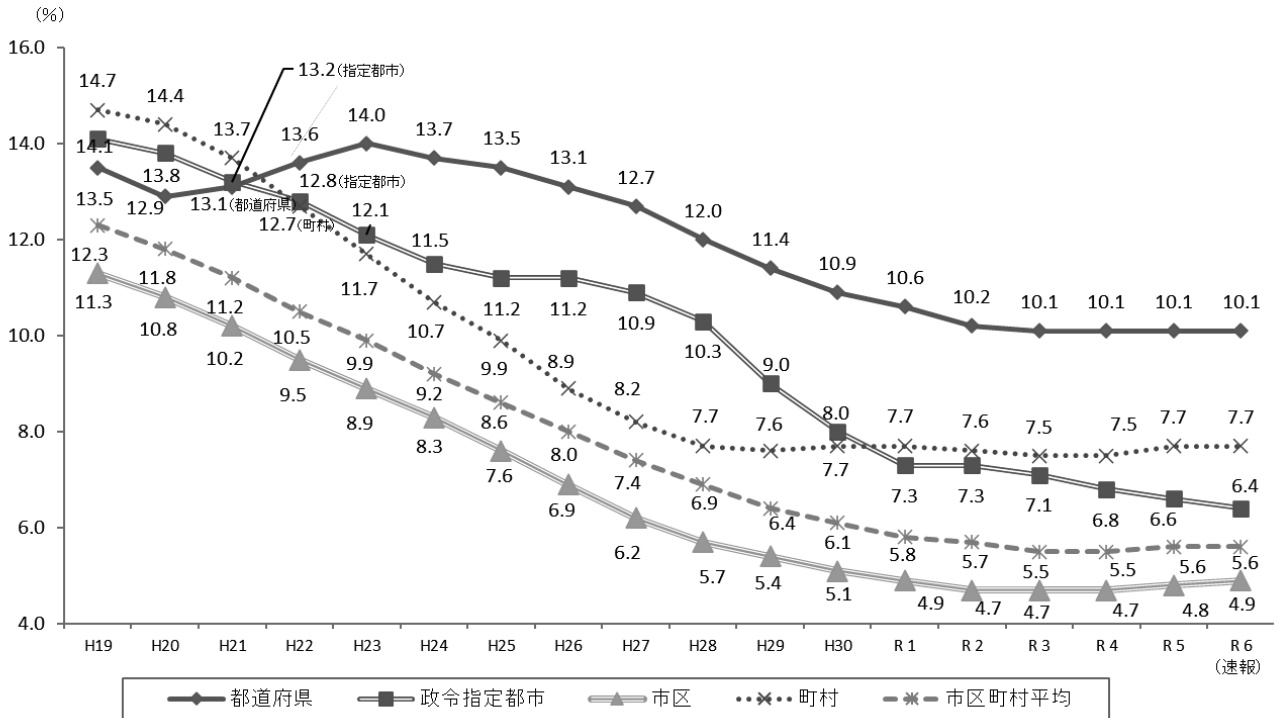
#### II. 資金不足比率の状況

- 経営健全化基準以上の公営企業会計・・・3会計（5年度決算：8会計）  
 3会計の内訳：病院事業1会計、下水道事業1会計、交通事業1会計  
 （新規3会計：秋田県仙北市 仙北市病院事業会計、山口県宇部市 農業集落排水事業特別会計、鹿児島県屋久島町 屋久島町船舶事業特別会計）

\* 公営企業の資金不足を、公営企業の事業規模と比較して指標化し、経営状態の悪化の度合いを示すもの  
 \* 経営健全化基準 20%

## 団体種別実質公債費比率の推移(令和6年度決算(速報))

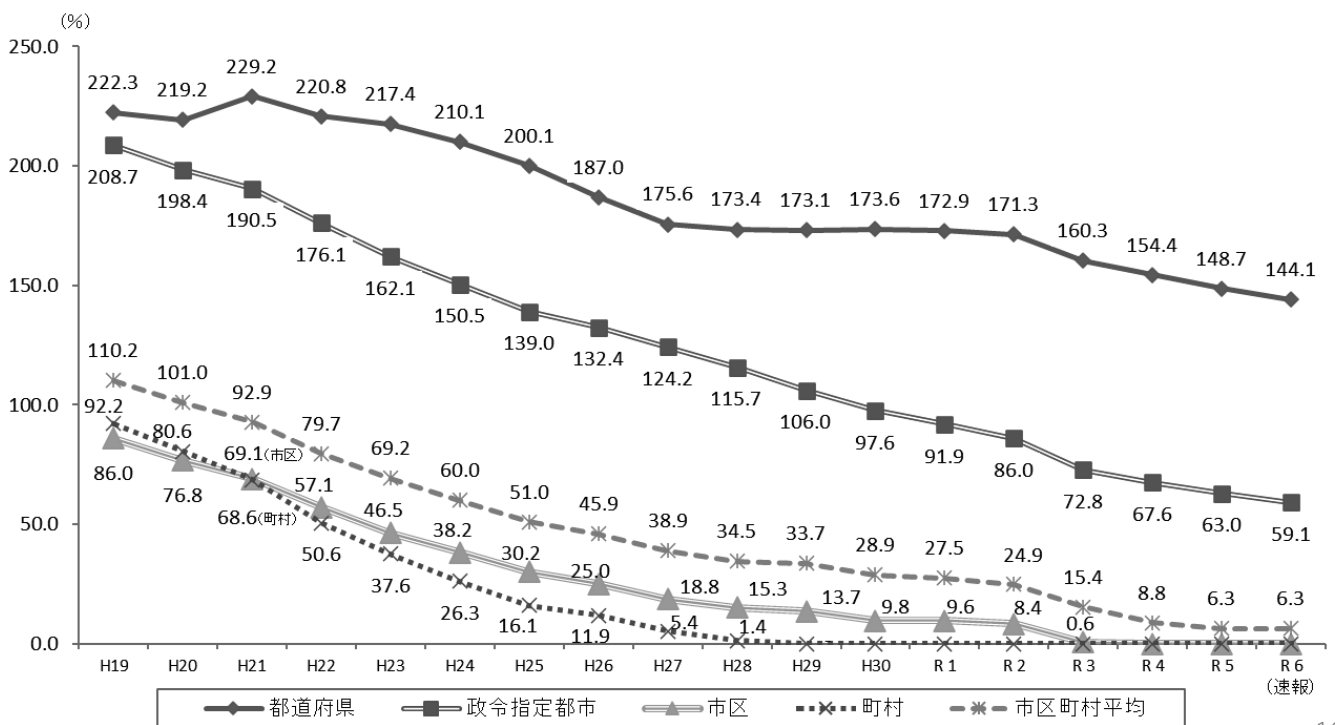
$$\text{実質公債費比率 (3か年平均)} = \frac{\text{(地方債の元利償還金 + 準元利償還金) - (特定財源 + 元利償還金・準元利償還金に係る基準財政需要額算入額)}}{\text{標準財政規模 - (元利償還金・準元利償還金に係る基準財政需要額算入額)}}$$



15

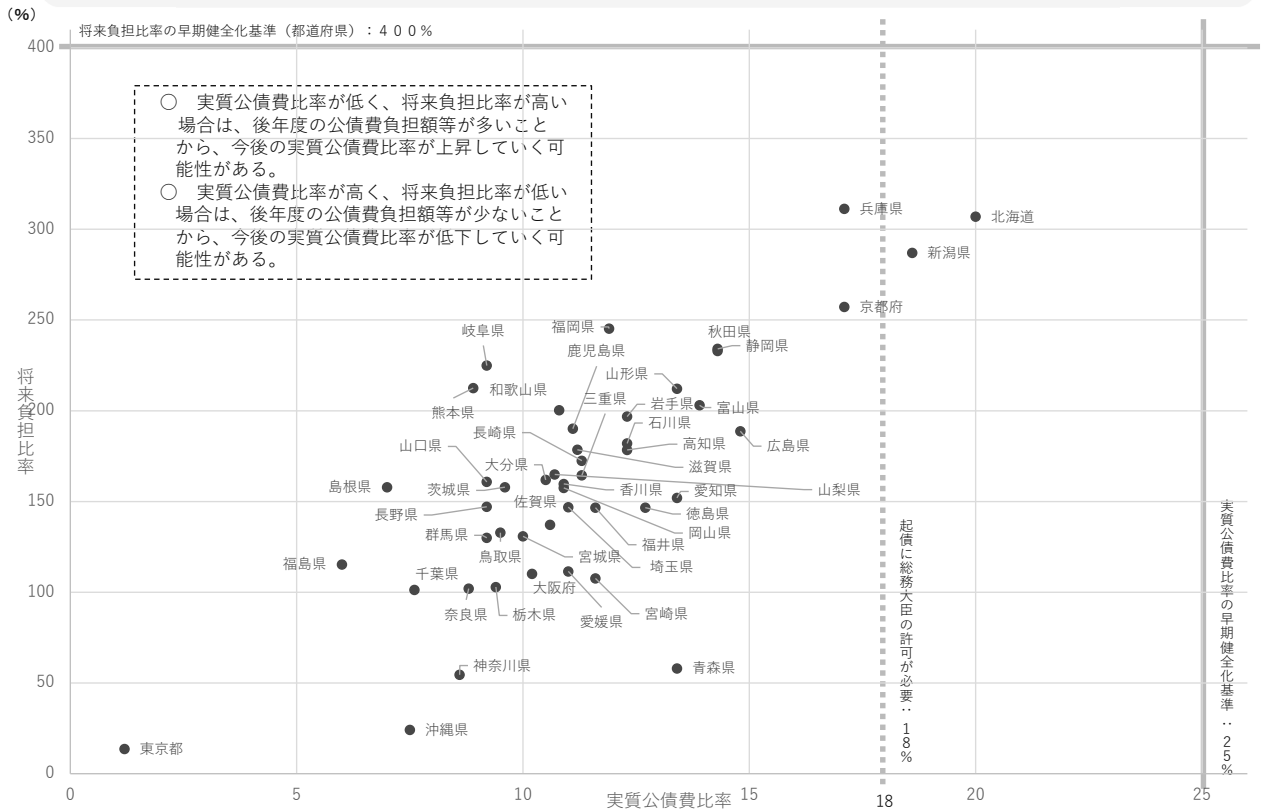
## 団体種別将来負担比率の推移(令和6年度決算(速報))

$$\text{将来負担比率} = \frac{\text{将来負担額 - (充当可能基金額 + 特定財源見込額 + 地方債現在高等に係る基準財政需要額算入見込額)}}{\text{標準財政規模 - (元利償還金・準元利償還金に係る基準財政需要額算入額)}}$$



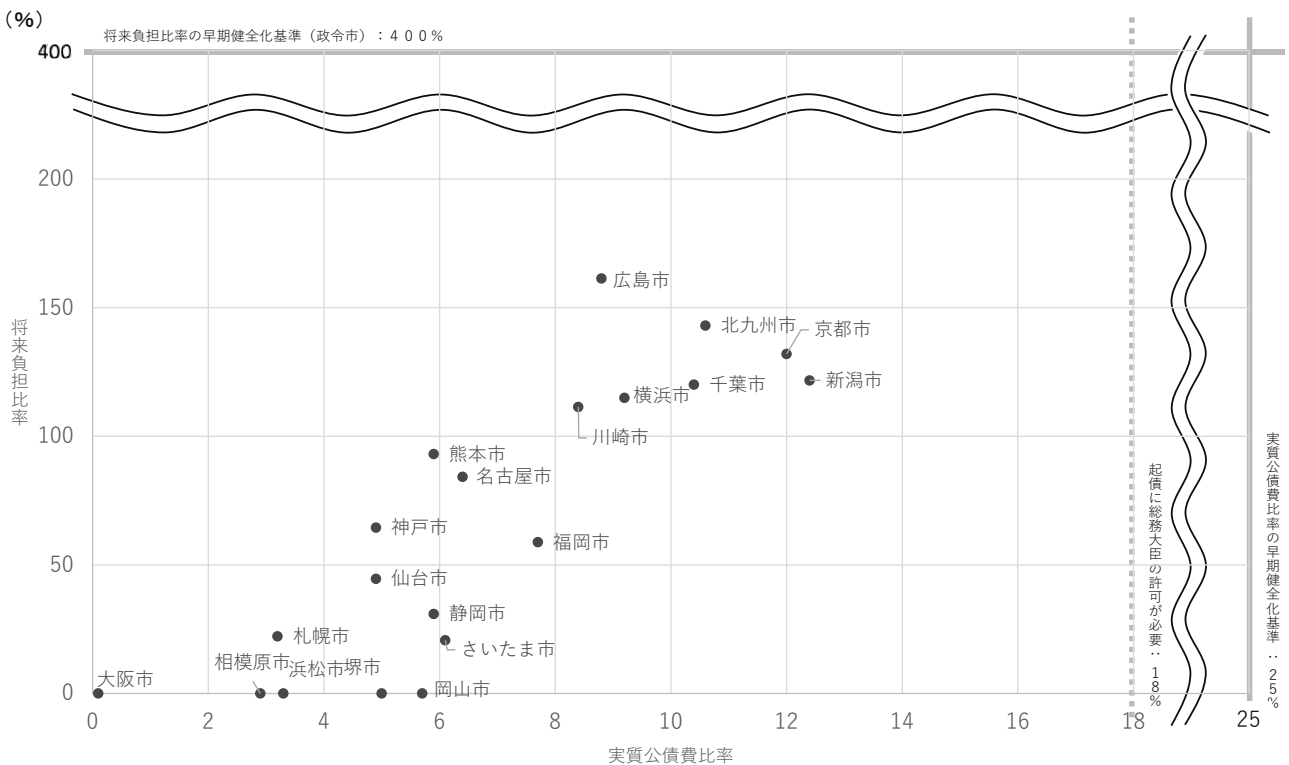
16

## 将来負担比率及び実質公債費比率の組合せ分布状況(都道府県) (令和6年度決算(速報))



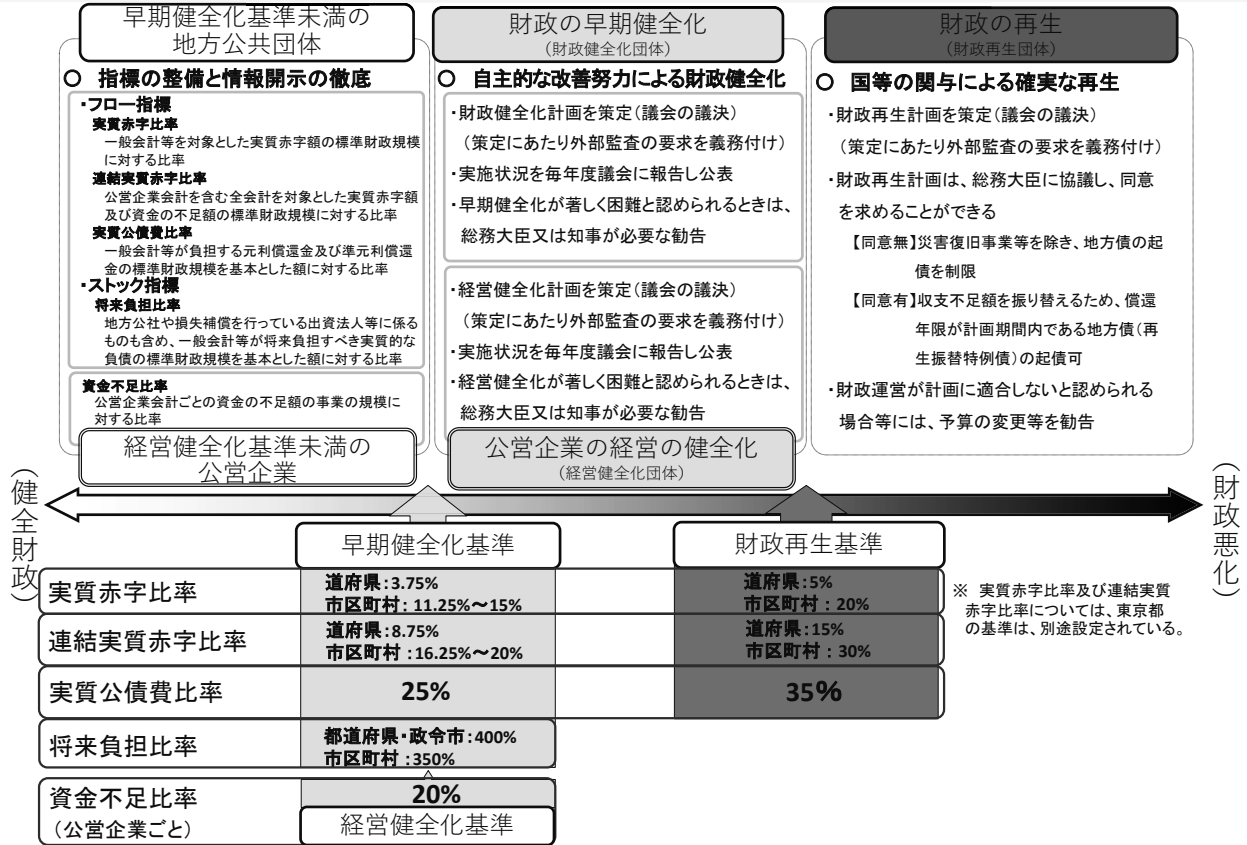
17

## 将来負担比率及び実質公債費比率の組合せ分布状況(政令指定都市) (令和6年度決算(速報))



18

## 地方公共団体の財政の健全化に関する法律について

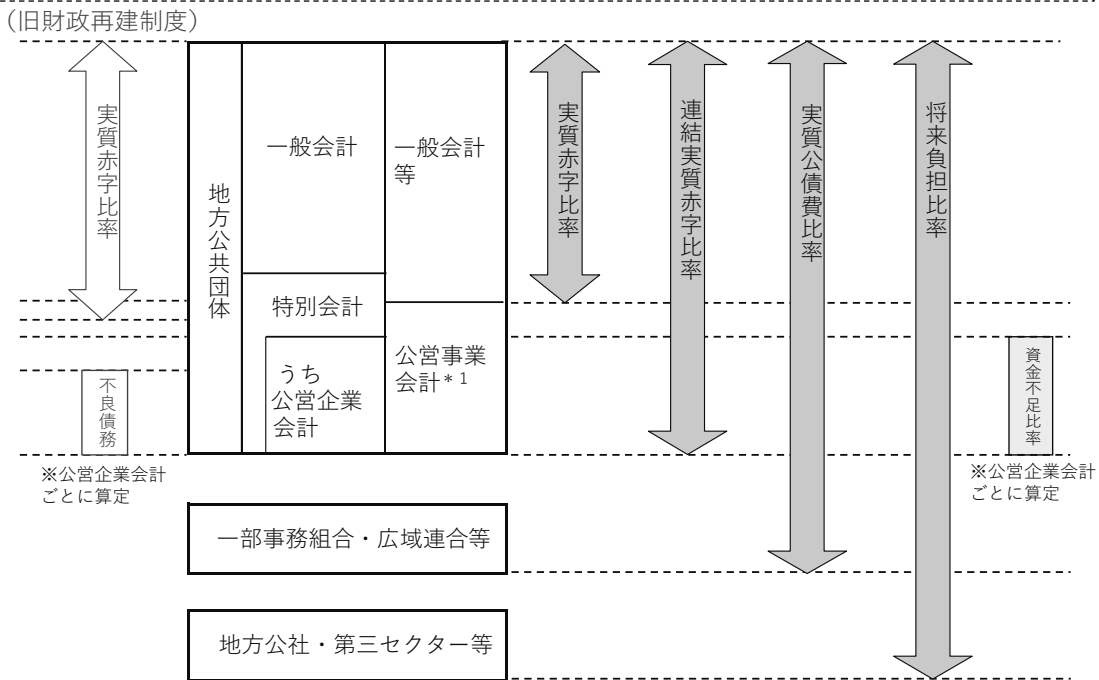


※ 毎年度、健全化判断比率・資金不足比率を監査委員の審査に付し、議会に報告するとともに公表

19

## 健全化判断比率等の算定の対象となる会計

○ 健全化判断比率・資金不足比率の算定の対象となる会計は下図のとおり。



\*1 公営事業会計：地方公共団体の経営する公営企業、国民健康保険事業、後期高齢者医療事業、介護保険事業、収益事業、農業共済事業、交通災害共済事業及び公立大学附属病院事業に係る会計の総称。

20

## 財政再生団体及び財政健全化団体の推移(令和6年度決算)

	平成20年度 決算	平成21年度 決算	平成22年度 決算	平成23年度 決算	平成24年度 決算	平成25年度 決算	平成26年度 決算	令和6年度 決算
<b>財政再生 団体</b>	北海道 夕張市※①②③ ④	→						
	青森県 大鰐町※④	→						
<b>財政健全 化団体</b>	大阪府 泉佐野市※②④	→						
	北海道 洞爺湖町※③	→						
	奈良県 御所市※①③	→						
	沖縄県 座間味村※③	→						
	伊是名村※③	→						
	北海道 江差町※③	→						
	由仁町※③	→						
	中頓別町※③	→						
	福島県 双葉町※③	→						
	奈良県 上牧町※③	→						
	鳥取県 日野町※③	→						
	沖縄県 伊平屋村※③	→						
	北海道 歌志内市※③	→						
	浜頓別町※③	→						
	利尻町※③	→						
	山形県 新庄市※③	→						
群馬県 嬭恋村※③	→							
長野県 王滝村※③	→							
兵庫県 香美町※③	→							
高知県 安芸市※③	→							
<b>団体数 合計</b>	<b>22団体(1団体)</b>	<b>14団体 (1団体)</b>	<b>7団体 (1団体)</b>	<b>3団体 (1団体)</b>	<b>3団体 (1団体)</b>	<b>2団体 (1団体)</b>	<b>1団体 (1団体)</b>	<b>1団体 (1団体)</b>

※団体の横の数字は、平成20年度決算における各団体の状況を示す。  
(夕張市は①～③全て財政再生基準以上)

- ① 実質赤字比率が早期健全化基準以上
- ② 連結実質赤字比率が早期健全化基準以上
- ③ 実質公債費比率が早期健全化基準以上
- ④ 将来負担比率が早期健全化基準以上

※団体数合計の( )内の数値は、うち財政再生団体数。 ※矢印は、決算が早期健全化基準を上回る年度まで

# 令和6年度地方公営企業等決算の状況

令和7年10月31日  
総務省自治財政局公営企業課



## 令和6年度地方公営企業等決算の概要

### 地方公営企業等全体の経営状況

- 総費用は、職員給与費の増加や物価高騰による営業費用の増加等により、大幅に増加（前年度比+5,234億円、+3.7%）。
- 料金収入は、病院事業における診療収入の増加、水道事業における料金減免の終了等により、前年度から増加（前年度比+1,566億円、+1.6%）。
- その結果、全体の総収支は、前年度から3,411億円悪化（R6：1,300億円の黒字、R5：4,711億円の黒字）。
  - 黒字事業数は、6,029事業（前年度比△519事業）で、全体の76.8%（前年度末に比べて△5.8ポイント）。
  - 赤字事業数は、1,820事業（前年度比+440事業）で、全体の23.2%（前年度末に比べて+5.8ポイント）。

### <主要事業のポイント>

- 病院事業は、職員給与費の増加、物価高騰による材料費等の総費用の増加等が、入院患者数の増加等による診療収入の増加を上回ったため、総収支は令和5年度（2,055億円の赤字）を2,003億円上回る4,059億円の赤字となり、非常に厳しい経営状況。
- 水道事業は、物価高騰等による総費用の増加により、黒字幅が416億円減少（R6：2,067億円の黒字、R5：2,483億円の黒字）。
- 下水道事業は、物価高騰等による総費用の増加により、黒字幅が369億円減少（R6：1,807億円の黒字、R5：2,176億円の黒字）。

(参考)

総費用の推移

(単位：億円、%)

事業	年度	R2 (A)	R3	R4	R5 (B)	R6 (C)	対前年度比較		(参考) 対R2年度比較	
							増減額 (C)-(B)	増減率 (C)-(B)/(B)	増減額 (C)-(A)	増減率 (C)-(A)/(A)
							病院	53,919	55,105	56,854
水道(含簡水)	29,109	28,894	29,622	29,864	30,819	955	3.2	1,710	5.9	
下水道	38,633	38,233	38,586	39,010	40,545	1,535	3.9	1,913	5.0	
上記以外の事業	12,827	12,655	13,730	13,185	13,575	390	3.0	749	5.8	
合計	134,488	134,886	138,793	140,350	145,584	5,234	3.7	11,096	8.3	

総収益のうち料金収入の推移

(単位：億円、%)

事業	年度	R2 (A)	R3	R4	R5 (B)	R6 (C)	対前年度比較		(参考) 対R2年度比較	
							増減額 (C)-(B)	増減率 (C)-(B)/(B)	増減額 (C)-(A)	増減率 (C)-(A)/(A)
							病院	39,605	41,234	42,999
水道(含簡水)	26,037	26,598	26,097	26,378	26,813	435	1.7	776	3.0	
下水道	15,115	15,226	15,128	15,251	15,459	208	1.4	344	2.3	
上記以外の事業	10,468	11,261	11,852	12,147	11,967	△180	△1.5	1,499	14.3	
合計	91,224	94,320	96,076	98,107	99,673	1,566	1.6	8,449	9.3	

事業別総収支の推移

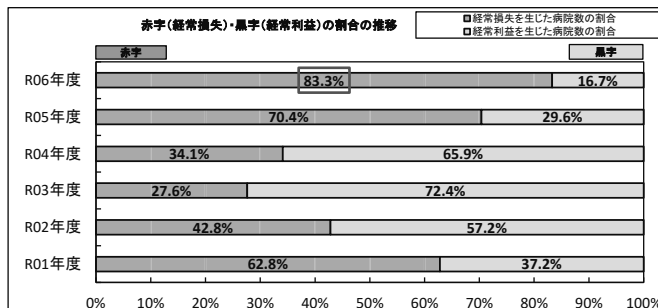
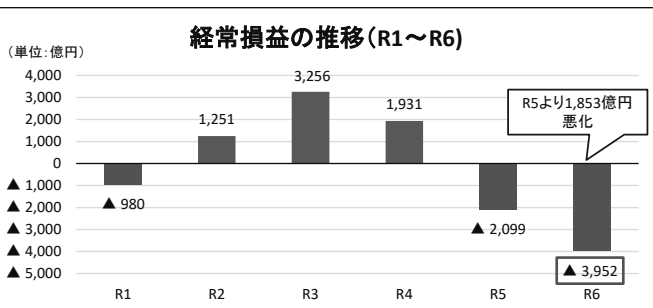
(単位：億円、%)

事業	年度	R2 (A)	R3	R4	R5 (B)	R6 (C)	対前年度比較		(参考) 対R2年度比較	
							増減額 (C)-(B)	増減率 (C)-(B)/(B)	増減額 (C)-(A)	増減率 (C)-(A)/(A)
							病院	1,366	3,296	1,996
水道(含簡水)	2,860	3,324	2,618	2,483	2,067	△416	△16.8	△794	△27.8	
下水道	2,218	2,327	2,042	2,176	1,807	△369	△17.0	△411	△18.5	
上記以外の事業	517	1,246	1,470	2,107	1,486	△622	△29.5	968	187.2	
合計	6,962	10,192	8,126	4,711	1,300	△3,411	△72.4	△5,662	△81.3	

2

公立病院の令和6年度決算の状況

○令和6年度決算において、全体の経常収支は過去最大を計上した令和5年度の▲2,099億円を上回り、▲3,952億円を記録。赤字病院の割合も過去最大となる約83%に拡大。



【主な要因】

○医業収益(他会計繰入金を除く)は増加しているものの、医業費用のうち、特に職員給与費(前年度比+5.0%)と材料費(前年度比+3.1%)が増加し、収支が悪化している。

