

< 論 説 >

自動車関係税制の改革と地方税制

兼 子 良 夫

- 第1節 はじめに
- 第2節 自動車税と基幹税
- 第3節 地球環境問題と自動車税改革
- 第4節 自動車関係税収と道路特定財源の改革
- 第5節 結語

第1節 はじめに

1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議において採択された京都議定書に基づき、政府は「地球温暖化対策推進大綱」を定め、そのなかで「地球温暖化防止に資するため、低燃費自動車の一層の普及促進を図る。そのため、自動車関係税制を含めあらゆる政策手段について検討する。」と述べている。翌年には、東京都の大都市税制研究会が『環境と自動車税制度のあり方について』（1998）において、独自に自動車税に環境汚染抑制のための制度を組み込むことが答申された。また、政府税制調査会の『今後の税制のあり方についての答申「公正で活力ある高齢化社会」を目指して』（1999年）においても、環境問題にかかる税制について、①環境汚染抑制のための「経済的手段」として税制を活用する、②国内外の環境対策のための「財源調達手段」としての税制の活用を検討することが明記された。これらを受けて、

地方税である自動車税制に環境汚染抑制のための制度が導入され、現在は国税としての環境税の導入に向けて多様な議論が展開されている。

地球規模での環境問題がこのように国際機関、国家間の課題となってきたことにより、これまでも考えられてきた税財政システムと環境問題との関係は、経済社会システムの変化やそれに対応して各分野で構造改革が求められているのと同様、より具体的な対応が求められる時代に入ってきたといえる。

ところで、自動車に対する税だけでなく税制全体を環境政策と整合性あるものに改革しようとする試みが税制のグリーン化と呼ばれるものである。このような税制のグリーン化のためには、新しい循環型社会の構築を考え、これまで考慮されていない環境に関連する課題について多角的に検討されねばならない。このような環境との共生を考慮する重要性は、地球環境の有限性を顧みれば明らかであろう。

本稿の目的は、グリーン税制導入後の自動車税と道路特定財源とされる自動車関係税の地方税目について、それぞれの課題を明らかにし、改革試案とともにあるべき改革の方向を示そうとするものである。

表1 府県税収の主要税目の推移

(単位：%)

	1965年度	1975年度	1985年度	1995年度	2002年度
1位	事業税 42.2	事業税 38.8	事業税 38.6	事業税 41.7	事業税 26.6
2位	道府県民税 22.5	道府県民税 25.6	道府県民税 28.9	道府県民税 32.8	道府県民税 25.0
3位	軽油引取税 8.3	自動車税 9.5	自動車税 10.2	自動車税 8.3	地方消費税 17.6
4位	特別地方消費税 7.3	特別地方消費税 6.9	軽油引取税 5.4	軽油引取税 5.4	自動車税 12.8

総務省『地方財政統計年報』各年度版より作成

第2節 自動車税と基幹税

自動車税は、表1が示すように都道府県税収の約1割を占める自主財源であり、事業税、道府県民税、地方消費税に次ぐ税収第4位の税目である。現在、法人事業税、道府県民税が景気低迷により税収が落ち込んでいることもあり、自動車税は都道府県にとって貴重な自主財源となっている。表1にしたがって道府県税収の主要税目をみると、道府県税は、事業税と道府県民税を基幹税目として据えて、自動車税と種々の間接税でそれを補完する、という税体系が構築されていた。すなわち、自動車税は基幹税の補完的な役割を担うものと位置づけられてきたといえる。

しかし、2002年度決算額における税収額を道府県ごとに自動車税収と法人事業税収（2002年度決算額で事業税収の94%を占める）を比較すると、表2にみられるように、自動車税が単なる補完的な役割に留まらないことが示唆されよう。すなわち、青森、岩手、秋田および山形の東北4県並びに奈良県では自動車税収が法人事業税収を上回っている。また、自動車税収が法人事業税収の8割以上を占める府県はこれらの5県を含めて22県に上る。さらに、東京都、大阪府、愛知県の3都府県を除くとすべての府県の自動車税収が法人事業税収の5割以上を占めている。このような自動車税収の実態を考慮すると、自動車税は事実上の基幹税と同等の役割を担うものとして捉える必要がある。また、同税収の役割及び同税改革の影

表2 自動車税収と法人事業税収の対比

自治体名	自動車税収 (A)	法人事業税収 (B)	(A)/(B)	自治体名	自動車税収 (A)	法人事業税収 (B)	(A)/(B)
	百万円	百万円	%		百万円	百万円	%
北海道	90,310	97,185	92.9	滋賀県	19,604	32,146	61.0
青森県	20,372	18,743	108.7	京都府	30,891	58,725	52.6
岩手県	20,904	19,526	107.1	大阪府	94,226	287,025	32.8
宮城県	36,419	57,384	63.5	兵庫県	68,966	101,109	68.2
秋田県	17,028	15,547	109.5	奈良県	18,523	14,267	129.8
山形県	18,561	16,751	110.8	和歌山県	13,506	17,414	77.6
福島県	33,858	48,578	69.7	鳥取県	8,155	9,991	81.6
茨城県	56,139	59,025	95.1	島根県	9,547	15,199	62.8
栃木県	38,688	47,163	82.0	岡山県	28,407	33,864	83.9
群馬県	39,022	45,019	86.7	広島県	37,614	58,090	64.8
埼玉県	98,673	111,913	88.2	山口県	20,535	31,761	64.7
千葉県	84,689	99,626	85.0	徳島県	11,924	22,053	54.1
東京都	122,712	905,489	13.6	香川県	14,466	22,469	64.4
神奈川県	108,848	200,664	54.2	愛媛県	18,517	28,204	65.7
新潟県	36,085	54,202	66.6	高知県	9,794	10,953	89.4
富山県	18,911	22,312	84.8	福岡県	65,840	105,103	62.6
石川県	19,314	27,234	70.9	佐賀県	11,583	16,775	69.0
福井県	13,801	24,908	55.4	長崎県	15,876	20,775	76.4
山梨県	15,047	19,585	76.8	熊本県	25,261	26,904	93.9
長野県	37,140	43,767	84.9	大分県	16,531	19,577	84.4
岐阜県	36,750	40,454	90.8	宮崎県	15,859	16,196	97.9
静岡県	61,826	113,484	54.5	鹿児島県	22,192	25,188	88.1
愛知県	123,742	325,651	38.0	沖縄県	16,857	17,102	98.6
三重県	30,192	47,643	63.4	計	1,773,706	3,452,746	51.4

響を、首都圏をはじめとする都市部よりも東北地方などの地方部の方が大きく受ける可能性があることを示している。これまで同税改革は東京都発でなされてきたが、今後は地方圏の県の積極的な関与が求められよう。

ところで、自動車税の課税根拠は現在も財産課税にある。わが国の自動車税は昭和15年に創設されたが、それは自動車が贅沢品であるという奢侈品課税の概念に基づいている。これに対応するように、自動車には不動産登記と同様の煩雑な登録手続きが課され、その後自動車に対する国民生活上の位置づけが大きく変化したにもかかわらず、この点に関する税制上の対応がなされていない。つまり、戦前の自動車税創設時と異なり、現在の自動車は事実上の生活必需品となり各家庭におけるその普及度も高い。すなわち、時代とともに自動車は贅沢品から必需品へと大きくその性格をシフトさせてきている。また、自動車は生活に密着した財であるから、その課税に関わる制度は納税者に周知徹底され生活実感に対応した納得できる簡素な課税手続きが求められる。なお、OECDの租税統計ではわが国の自動車税をすでに消費課税として分類している。

上述のような現代の自動車に対する国民生活上の位置づけを顧慮すると、不動産と同様複雑な登録手続きと財産課税の原則に立脚した現行の自動車税制は、自動車を生活必需品と見る国民の意識と大きく乖離する状況にある。このような納税者意識の変化を考慮し、同税を財産課税から消費課税へ転換する改革が求められる。このことは新しい概念の自動車税の創設になり、モータリゼーションと環境との共生が人々に浸透した今日においては、より積極的に環境配慮型の仕組みが導入されることが期待されよう。さらに、表3によれば、

表3 府県税収の変動係数（一人当たり税額）

	1991年度	1996年度	2001年度
事業税	0.4730	0.3788	0.4948
道府県民税	0.3737	0.2916	0.2423
自動車税	0.1533	0.1447	0.1480
不動産取得税	0.2717	0.4321	0.2848

総務省「地方財政統計年報」各年度版より作成

自動車税の都道府県間変動係数はほぼ一定の値をとっていることが示されている。これは同税の税源偏在が小さく、都道府県間に比較的均等に税源が存在していることを示している。このことは、同税改革の影響は全府県に及び、府県税収に占める割合の高さを併せて顧慮すると、基幹税として位置づけてその改革を検討する必要がある。

第3節 地球環境問題と自動車税改革

地球環境問題の深刻化に伴い、グリーン税制の要素が導入された自動車税改革について見てみよう。改革の内容は、表4に示すように、排出ガスを基準として一定の車に対し軽減税率を適用して排ガス対策車の購入促進を図り、粒子状物質が問題になるディーゼル車および燃費が悪くなると考えられる登録後11年を越える車は重課して、その使用を抑制しようとするものである。これは、事実上特定の経済主体により大きな負担を求め、そのような形で公害削減のためのインセンティブを持たせる措置と言えよう。これらは経済理論が言う「社会的費用の内部化」を図るもので、同税には「価格弾力性に対応した需要削減あるいは代替効果」が期待されている。

このような環境維持・保全には、原因の多様性とそれに対応する政策選択も重要な問題となる。自動車の大気汚染因子として、代表的なものは、炭酸ガス(CO₂)、粒子状物質(PM)、窒素酸化物(NO_x)があげられる。しかし、これらの3因子を同時に除去することが未だに技術的に極めて困

表4 自動車税のグリーン税制化の概要

(2003年度税制改正後)

		特例対象車	措置内容
環境 負 荷	小	低公害車 (電気自動車・天然ガス・メタノール自動車) 最新排出ガス規制値より75%以上 性能がよい自動車+低燃費	50%軽減
	大	2003年度に新車新規登録から11年を 超えているディーゼル車 2003年度に新車新規登録から13年を 超えているガソリン車(LPG車を含む)	10%重課

難であるため、問題が複雑になる。すなわち、現在の除去技術を前提すると、いずれの因子を規制するか規制対象の選択をせまられることになる。

例えば、炭酸ガス排出量は自動車の燃費に比例する。ディーゼル車はガソリン車に比べて3.5割ほど燃費が良いので、ディーゼル車のほうが走行距離あたりの炭酸ガス排出量は少ない。このことから、欧州ではディーゼル車が環境にやさしい乗り物とされている。他方、ディーゼル車は粒子状物質の除去が必要であるが、これと窒素酸化物(NOx)との同時除去が困難で、技術的にトレード・オフの関係にあるとされる。この例は、現在の技術水準を与件として規制の方向が選択されねばならないことを明示するものである。

さて、90年代の欧州では、粒子状物質の人体に対する弊害が着目され、粒子状物質を厳しく抑さえ込む政策への転換が行われた。一方、わが国では窒素酸化物の規制が強められ、粒子状物質には甘い規制が選択された。しかし、近年の尼崎など各地の公害訴訟判決は、粒子状物質の呼吸器疾患との因果関係を指摘するに至っている。このように現実に粒子状物質を問題とする判決が出されていることを顧慮すると、大都市部とりわけ首都圏あるいは阪神圏などでは、地球環境問題より粒子状物質、窒素酸化物の削減がより大きな課題となり、その削減のためディーゼル車の規制がより大きな意味を持っているといえる。

以上は、自動車排ガス規制およびそれに対応した自動車税が、技術的な制約を顧慮すると、全国一律ではなく、それぞれの地域の実情に即した選択的なものであることが求められることを示すものであろう。すなわち、グリーン化の要素を持つ新しい自動車税のあり方は、それぞれの地方政府が地域の実情を顧慮し、また地域住民の要請を考えて判断・決定することが適切と考えられよう。このことは、自動車税に条例による多様な課税オプションを求めるものであり、地方の自由度を高める地方税法の改革をも求めることになろう。つまり、このような自動車税のグリーン化が実現すれば、地方政府と住民の関係のあり方を再考する機会を与え、同時にまた、地方政府の行政能力を

養成することになると考えられる。

また、税制のグリーン化は、本来の税制の体系的再構築を要求するものであり、自動車税のグリーン化も自動車に関連する各種税制の総合的な検討が求められる。これは、最も関連の深い現行の自動車関係税制特に道路特定財源との補完代替関係についての再検討が少なくとも必要であろう。例えば、将来的に自動車関係税収の用途を特定せずあるいはさらに広く環境投資財源への転換が可能ならば、それは自動車関係税収が公害抑制の要因となると同時に、当該税収が環境改善投資に結びつき、広く循環型経済社会への展望を開くこととなり、自動車関係税制のグリーン化が体系的に進められると言えよう。すなわち、税制のグリーン化にあたっては、当該税の税率等のみでなくその支出まで含めて見直すことが、現行の自動車関係税制引いてはエネルギー関連税制の根本的な転換をはかることとなり、またそのような改革が求められているといえる。

第4節 自動車関係税収と道路特定財源の改革

わが国のエネルギー関連税収(2002年度)について表5にまとめて示してある。国税として揮発油税28,365億円、石油ガス税(収入の1/2は石油ガス譲与税として地方に配分)283億円、航空機燃料税(収入の2/3は航空機燃料譲与税として地方に配分)1,065億円、石油税4,634億円、自動車重量税(収入の1/3は自動車重量譲与税として地方に配分、2/3の77.5%が国の道路財源)8,480億円、電源開発促進税3,670億円の税収がある。地方道路税3,035億円は揮発油税と併課され全額地方道路譲与税として地方に配分される。また、関税として原油等関税520億円がある。

一方、地方税として軽油引取税11,525億円、自動車取得税4,191億円がある。また、法定外普通税として北海道や福島県をはじめとする11道県の核燃料税147億円、青森県の核燃料物質等取扱税59億円、茨城県の核燃料等取扱税14億円や沖縄県の石油価格調整税9億円がある。さらに、法定外目的税として新潟県柏崎市の使用済核燃料

表5 エネルギー関連税収と道路財源（2002年度）

(単位：億円)

揮 発 油 税	28,365
石 油 ガ ス 税	283
自 動 車 重 量 税	8,480
軽 油 引 取 税	11,525
自 動 車 取 得 税	4,191
地 方 道 路 税	3,035
航 空 機 燃 料 税	1,065
石 油 税	4,634
原 油 等 関 税	520
電 源 開 発 促 進 税	3,670
法 定 外 普 通 税 (核 関 係)	221
法 定 外 普 通 税 (石 油 価 格 調 整 税)	9
法 定 外 目 的 税 (使 用 済 核 燃 料 税)	0
合 計	65,998
うち道路特定財源	52,844 (80.1%)

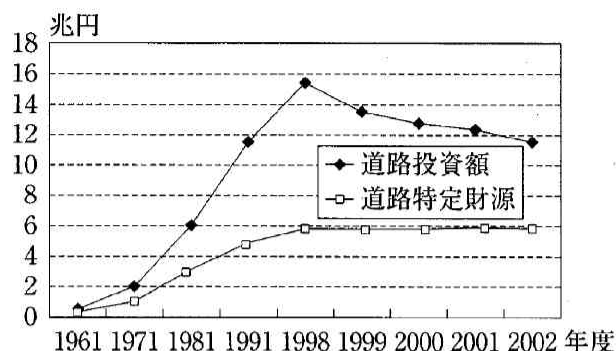
国税庁「国税庁統計年報書」各年度版
 国税庁ホームページ
 (<http://www.nta.go.jp/category/toukei/tokei.htm>) より作成

税（税収計上は2003年度以降）がある。これらの税収の合計は6兆5,998億円となっている。

このようなわが国のエネルギー関連税収にはその用途に著しい特徴が認められる。すなわち、税収の約8割（2002年度決算額5兆2,844億円）を占める自動車関係税収が道路特定財源とされていることである。税制全体を環境政策と整合性あるものに改革しようとする税制のグリーン化の試みが各国において具体的に検討され、わが国においても新しい循環型社会の構築や環境との共生等の議論がなされている現在、自動車税だけでなく自動車関係税としての道路特定財源のあり様について抜本的な再検討が必要とされる。

道路投資額と道路特定財源額は図1のように示される。1998年以降道路投資額が減少するにもかかわらず、道路特定財源がほぼ一定額確保されている。一方、近年の地方の道路特定財源は、同財源の道路事業費に占める割合が1999年度の30.1%から、2000年度31.2%、2001年度31.5%、2002年度32.6%、2003年度33.9%、2004年度35.0%と一貫して上昇している。これは、地方の道路事業費が年々抑制されるなかで道路特定財源がほぼ一定額の税収で推移していることによるものである。これらのことは、近年の公共事業の抑

図1 道路投資額と特定財源額の推移



国土交通省道路局「道路統計年報」2004年版より作成

制および抜本的な見直しがなされている今日の情勢等を顧慮すると、道路投資を特別な聖域として扱う道路特定財源についても抜本的な検討段階に入ったといえる。

このような道路特定財源の見直しについては、税率を変更するか、あるいは税率を現行のまま地方の道路財源を増大させることが可能かという問題設定が可能である。現在の適用税率は、本則税率を上回る暫定税率で課税が行われている。たとえば、揮発油税の場合は本則税率の2倍の税率、自動車重量税の場合は本則税率2500円/0.5tのところ6300円/0.5tと約2.5倍の暫定税率で課税されている。このことから、何らかの税率の引き下げを検討する選択肢もあり得るが、国および地方の財政状況並びに図2に示される国道と地方道の道路整備状況における較差を顧慮すると、この税率引き下げの選択は現実的でないといえよう。すなわち、2002年度の道路改良率は¹⁾、一般国道が実延長53,866kmの89.9%に対し、都道府県道が実延長987,943kmのうち64.5%、市町村道が実延長128,554kmのうち52.8%となっており、国道に比べると地方道の改良率は著しく低くその整備状況は遅れている。これは、産業基盤整備としての国道整備が優先されて整備されてきたなどのためと言えよう。しかし、現下の構造改革の推進および抜本的な公共事業の見直しの必要性等を顧慮すると、道路整備事業においてもその改革の有り様については多様な議論が可能であろう。さらに、豊かさや生活大国を標榜する施策や地方分権の流れの中では、一般国道よりも住民選好に基

づいた生活道路の充実への要請が大きくなることが考えられる。すなわち、これまでの国の中長期的な道路財源の確保から大きく転換して、課題となる地方政府の道路財源のあり方について検討しておく必要がある。このような道路整備施策における地方道シフトを実現する揮発油税や自動車重量税等の道路特定財源の税率変更について検討しよう。揮発油税は、車の走行燃料の揮発油の消費者に対して、国道の維持管理に供する費用に充てるため1キロリットル当たり48,600円が課税されている。同様に地方道路税が地方団体の地方道維持管理に供する費用に充てるため1キロリットル当たり5,200円が揮発油税と併せて課税され、その全額が地方道路譲与税として地方団体(58/100が府県, 42/100が市町村)に譲与されている。ともに車の道路利用に対する課税であり、その税収が道路の建設、維持、管理に充てられるとき、この両税は目的税として納税者に対して受益と負担の関係を明確に示すことになる。

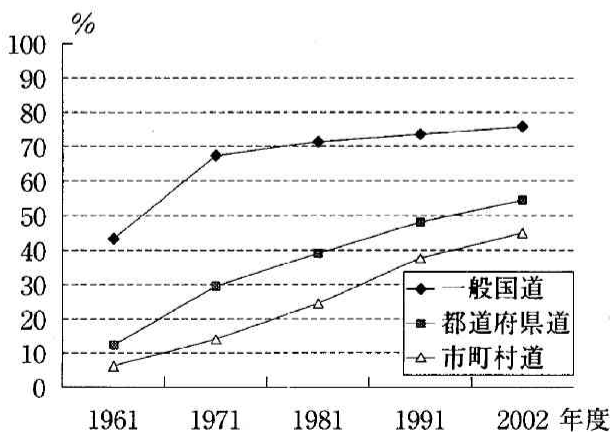
ところで、これらの両税は道路の使用料の代替として考察することが可能である。牛嶋 [2000]によれば、道路料金に一定の料金が設定されるとき、道路利用者はその料金の負担と道路利用からの受益を比較考量する。もし、徴収コストが著しい場合には公共経済学のテキストが教えるように価格を設定することは意味をなさない。そこで、税によって価格を代替することが考案され、それが価格代替税としての性質を持つ揮発油税である

としている³⁾。このような考えに基づいて揮発油税と地方道路税を比較すると、表6に示されるように、揮発油税は車で国道1kmを走行するごとに使用料6円を支払うことに相当し、同様に地方道路税の場合は車で地方道1kmを走行するごとに使用料0.65円を支払うことに相当する。これは、国道と地方道の使用料に9倍以上の格差があることを示している。実際の一般道路の耐用年数にどの程度の差異が妥当であるかなど多角的な検討が必要であるが、もし、格差を相応に縮小することが妥当と判断されるならば、揮発油税と地方道路税の合計税収を中立として、地方道路税分が重課、揮発油税が軽課とすることにより、地方特定道路財源へのシフトを図ることが可能になる。

地方特定道路財源へのシフトは、上述のように生活道路の充実に結びつくものであり、例えば歩道や自転車道の整備推進、あるいは関連整備事業として緑の街路樹の併設など環境への配慮を十分に考慮した道路整備事業を行うことが可能となる。このような地方特定道路財源へのシフトにより、道路整備においても、国策の道路計画等による産業基盤の道路整備と異なり、地域の住民選好に基づく生活道路の充実及びより環境配慮型に転換しようと考えられる。

なお、両税の現行税率は1993年度の税制改革によって成立したものであり、税制改革以前は国と地方の利用料の格差が5.6倍程度となっていた。また、石油ガス税の場合は、単純に税収の1/2を石油ガス譲与税として譲渡するため、国道、地方道とも全く同じ利用料を支払うことに相当するものとなっている。このことは、価格代替税の視点から考察するとき、揮発油税と地方道路税の現行税率の固定化が合理性を持つものではないことを示唆するものといえよう。

図2 道路整備状況(改良率)の推移



国土交通省道路局『道路統計年報』2004年版より作成

表6 道路使用料の代替としての税額

	道路使用料(換算)	
揮発油税	国道1km当たり	6円
地方道路税	地方道1km当たり	0.65円

第5節 結語

地球環境問題の深刻化に伴い、自動車税のグリーン化が導入されたが、自動車排ガス規制およびそれに対応した自動車税は、技術的な制約を顧慮すると全国一律ではなく、それぞれの地域の実情に即した選択的なものであることが求められる。すなわち、グリーン化の要素を持つ新しい自動車税のあり方は、それぞれの地方政府が地域の実情を顧慮し、また地域住民の要請を考えて判断・決定することが適切と考えられる。このことは課税自主権の掌握が現下の検討課題であることを示唆している。さらにこの自動車税改革を検討することは、地方政府と住民の関係のあり方を再考する機会を与え、地方政府の行政能力を養成することに資することになる。

また、自動車税は地域によっては基幹税の様相を呈するものであり、その税制改革の及ぼす影響は大きい。現代の自動車に対する国民生活上の位置づけを顧慮すると、これまでの財産課税から消費課税とすることにより環境との共生を進展させることが可能となる。

さらに、税制のグリーン化は本来、自動車税だけでなく税制全体を環境政策と整合性あるものに改革しようとするものである。このような税制のグリーン化のためには、自動車関係税としての道路特定財源についての改革が必要である。このとき、本稿に示すように地方道路税を重課、揮発油税を軽課とすることにより、地方特定道路財源へのシフトを図るならば、地方目的税として道路財源の増大をもたらす地方道整備の要請に応えることになる。このことは、国策としての道路に関する財源確保の歯止めとなるとともに、振り替えられた増収分は地方税であるためその具体的な用途決定とその後のモニタリングは地域住民に身近なものとなる。さらに、地域住民が環境に配慮する道路投資を選好するならば、より地方税制のグ

リーン化に資することになる。本稿の改革案はこのような地域住民の選択幅を拡大することに連なり、その意味において環境制約を考慮した新たな経済社会の要請に応える税制改革といえよう。

注

1. 改良率の定義については『道路統計年報』各年版を参照のこと。道路の整備の状況を示す一つの指標である。自動車が安全に通行でき、ほぼ5.5 m以上の幅員をもつ道路（中央線が引ける2線以上の道路）を改良済みの道路、それ以外を未改良の道路としている。一定の道路延長の中で、改良済みの延長の割合を改良率としている。
2. 牛嶋 [2000] pp.11-12 を参照のこと。

参考文献他

- [1] 地方財務協会編『地方税制の現状とその運営の実態』地方財務協会、2003。
- [2] 地方財務協会『地方税』第55巻、第5号、2004。
- [3] 地方財政制度研究会編『地方財政要覧』地方財務協会、各年度版。
- [4] 国税庁『国税庁統計年報書』各年度版。
- [5] 岩田規久男「東京の自動車交通公害問題」八田達夫編『東京一極集中の経済分析』日本経済新聞社、1994。
- [6] 片山泰輔「道路投資制度の歴史的展開」長峯純一・片山泰輔編『公共投資と道路政策』勁草書房、2001。
- [7] 国土交通省道路局『道路統計年報』全国道路利用者会議、各年度版。
- [8] Oates, W. E., *Environment and Taxation: The Case of the United States; OECD, "Environment and Taxation: The Case of the Netherland, Sweden and the United States"*, pp.103-143, 1994.
- [9] 太田進「自動車における地球温暖化対策」『季刊環境研究』no. 117, 2000。
- [10] 総務省『地方財政統計年報』各年度版。
- [11] 佐和隆光・手塚哲央「地球温暖化対策としての措置」『季刊環境研究』no. 118, 2000。
- [12] 植田和弘編『環境政策の経済学』日本評論社、1997。
- [13] 牛嶋正『目的税』東洋経済新報社、2000。
- [14] 横山彰「環境税システムの設計に関する研究」『経済分析』経済企画庁、1997。
- [15] 米原淳七郎『地方財政学』有斐閣、東京、1977。
- [16] 国税庁ホームページ
(<http://www.nta.go.jp/category/toukei/tokei.htm>)
- [17] 東京都ホームページ
(<http://www.tax.metro.tokyo.jp/report/h10.htm>)