

平成 25 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（環境省）

制 度 名	バイオエタノール等揮発油に係る課税標準の特例	
税 目	揮発油税、地方揮発油税 租税特別措置法第八十八条の七 租税特別措置法施行令第四十六条の十一～四十六条の十六 租税特別措置法施行規則第三十七条の五～三十七条の七	
要 望 の 内 容	○ バイオ燃料を混合したガソリンの普及促進を図るため、バイオ燃料を混合してガソリンを製造した場合に、当該混合分に係る揮発油税及び地方揮発油税の免税をする制度を延長する。	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	— （▲18,800 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>○ 地球温暖化対策、エネルギー源の多様化の観点から、バイオ燃料を混合したガソリンの普及を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性 (政策目的の根拠)</p> <p>○ エネルギー供給構造高度化法（平成 21 年 8 月施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石油事業者に対し、バイオ燃料の導入を義務づけ。</li> <li>・ 「政府は、エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用促進のために必要な財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めることとする。」（同法第 13 条）</li> </ul> <p>○ エネルギー基本計画（平成 22 年 6 月閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「LCA での十分な温室効果ガス削減効果、安定供給や経済性の確保を前提に、2020 年に全国のガソリンの 3%相当以上の導入を目指す。」</li> <li>・ 「そのために、税制上の措置の活用を含め、導入拡大のために必要となるバイオ燃料の製造・混合設備等のインフラ整備を図る。」</li> </ul> <p>(今回の延長要旨)</p> <p>○ バイオ燃料の導入は、全国のガソリンスタンド（SS）で平成 19 年度に 50 ケ所、平成 20 年度に新たに 50 ケ所で一部限定的にスタートした。現在は関東圏を中心に、約 3200 ケ所（平成 24 年 7 月現在）の SS で導入している。</p> <p>○ バイオ燃料の規格については、平成 15 年に揮発油等の品質の確保等に関する法律を改正し、ガソリンにバイオエタノールを最大 3%混和することを可能とする規格の整備が行われ、平成 24 年 3 月には、最大 10%混和することを可能とする規格の整備が行われている。</p> <p>○ 現在、「エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律」（以下「エネルギー供給構造高度化法」という。）により、石油事業者にはバイオ燃料の導入義務量が設定されており、当該導入義務量は平成 29 年度まで段階的に増加するように設定されていることから、石油事業者が導入義務量分を供給（義務履行）し、計画を達成するためには、バイオ燃料の導入を着実に進めていく必要がある。他方で、バイオ燃料はガソリンよりも割高であり、ガソリンに混合するためには設備投資のための費用も発生するため、経済原理だけでは導入が進まない。したがって、本措置を延長し、バイオ燃料とガソリンの価格差を是正して、バイオ燃料の導入を着実に進めていくことが必要。</p>		
	今回の要望に関連する事項	合理性	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>○ 政策評価体系における位置づけ 1-2. 国内における温室効果ガスの排出抑制</p>
		<p>政策の達成目標</p> <p>○ LCA での十分な温室効果ガス削減効果、安定供給や経済性の確保を前提に、2020 年に全国のガソリンの 3%相当以上の導入を目指す。（「エネルギー基本計画」平成 22 年閣議決定）</p>	
	<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> <p>○ 平成 25 年度～平成 29 年度</p>		

	同上の期間中の達成目標	○エネルギー供給構造高度化法に基づき、平成 25 年度 26 万KL、平成 26 年度 32 万KL、平成 27 年度 38 万KL、平成 28 年度 44 万KL、平成 29 年度 50 万KLのバイオエタノールを導入する。(単位は原油換算)
	政策目標の達成状況	○本税制措置等を活用し、平成 21 年度から平成 23 年度まで、それぞれ 5 万KL、21 万KL、21 万KLのバイオエタノールの導入が図られている。平成 24 年度についても、21 万KLのバイオエタノールの導入が図られる見込み。(単位は原油換算)
有効性	要望の措置の適用見込み	○適用件数は約 100 件以上(事業者数は 10 社以上)となる見込み。 ※適用を受ける可能性のある事業者(「揮発油等の品質の確保等に関する法律」において揮発油等特定加工業者として登録されている事業者)は 20 社程度。
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	○バイオ燃料とガソリンの混合方式には、バイオエタノールをガソリンに混合する「直接混合」と、バイオETBE(バイオエタノールとイソブテンから製造される化合物)をガソリンに混合する「ETBE方式」がある。我が国におけるガソリンに混合されたバイオ燃料におけるバイオETBEの割合は、99%(平成 23 年度)である。バイオETBEをガソリンに 7%混合すると、設備投資にかかる費用等を含めてガソリン 1L 当たり約 1.6 円程度のコスト高となる。 当該措置が無い場合、事業者はバイオ燃料混合ガソリンの価格を通常ガソリンの価格より高くせざるを得ない。 ○本措置により、バイオ燃料混合ガソリンは、ガソリン税が約 1.6 円/L(バイオエタノール混合割合が 3%の場合又はバイオETBE混合割合が 7%の場合。以下同じ。)控除され、最終的には消費者の負担が軽減されることとなり、バイオ燃料混合ガソリンの価格競争力の向上を通じて、バイオ燃料の円滑な導入が期待される。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	○「エネルギー供給構造高度化法」(平成 21 年 8 月施行) — 石油事業者に対し、バイオ燃料の導入を義務づけている。 ○「バイオ燃料導入加速化支援対策費補助金」 — バイオ燃料を導入する事業者に対しインフラ(貯蔵タンク、配管等)整備にかかる費用について支援を実施。 ○「バイオETBE 関税の無税化措置」 — バイオETBEを輸入する際の関税を無税化。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	【規制措置】 ○「エネルギー供給構造高度化法」 ・石油事業者に対し、バイオ燃料の導入を義務づけるものであり、今後、導入量自体は増加するが、目標達成に向けては引き続き、通常ガソリンとの価格差を本税制措置等で是正する必要がある。 ・法律では、導入義務を課すのと同時に、バイオ燃料の利用を促進するために必要な財政上の措置その他の措置を講ず

			<p>るよう努めることとしている（同法第13条）。</p> <p><b>【通常ガソリンとの価格差の是正】</b>  バイオ燃料については、原料が割高であること、追加のインフラ整備が必要であることから通常ガソリンよりコスト高となる。バイオエタノールを通常ガソリンと同程度の価格にするために、本税制措置に加え、以下の措置を組み合わせることで価格差を是正。</p> <p>&lt;予算&gt; 「バイオ燃料導入加速化支援対策費補助金」  → 環境対策としてバイオ燃料を円滑に導入するために、事業者に対しインフラ（貯蔵タンク、配管等）整備にかかる費用について支援を行うもの。</p> <p>&lt;関税&gt; 「バイオETBE関税の無税化措置」  → 環境対策としてバイオ燃料の円滑な導入を実現させるために、ガソリン税の免税措置と併せて、バイオETBE関税についても無税化し、原料の割高等のバイオETBE混合ガソリンのコスト高を低減させるもの。  （仮に関税無税化措置を講じない場合、バイオETBE混合ガソリンと通常ガソリンの価格差が拡大し、ガソリン税の免税措置による効果を打ち消すこととなる。）</p>
		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>○ 本税制措置を講じなければ、事業者はバイオ燃料の原料コスト高、追加の設備投資分をバイオ燃料混合ガソリンの価格に上乗せし、通常ガソリン価格よりも高い価格で販売せざるを得ない。加えて、ガソリンは生活必需品であるため、消費者は高価格のバイオ燃料混合ガソリンよりも低価格の通常ガソリンを選択することが予想される。環境対策としてバイオ燃料の円滑な導入を実現させるためには、バイオ燃料混合ガソリンを通常ガソリンと同程度の価格にすることが必要であり、コスト差を低減することに寄与する本税制措置は的確である。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>		<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>○ 適用件数（適用事業者数）&lt;経済産業省調べ&gt;  平成22年度 116件（14社）  平成23年度 129件（16社）</p> <p>※適用を受ける可能性のある事業者（「揮発油等の品質の確保等に関する法律」において揮発油等特定加工業者として登録されている事業者）は20社程度。</p> <p>○ 適用数量&lt;経済産業省調べ&gt;  平成22年度 約37万KL  平成23年度 約36万KL</p> <p>○ 減収額&lt;経済産業省調べ&gt;  平成22年度 約199億円  平成23年度 約192億円</p> <p>&lt;試算根拠&gt;  減収額＝適用数量×揮発油税（53.8円/L）</p> <p>○ 本措置により、バイオ燃料混合ガソリンは、ガソリン税が約1.6円/L控除され、最終的には消費者の負担が軽減されることとなり、バイオ燃料混合ガソリンの価格競争力の向上を通じて、バイオ燃料の円滑な導入が期待される。</p>
		<p>租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）</p>	

	<p>前回要望時の達成目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2008年度から2012年度までの京都議定書第一約束期間における我が国の二酸化炭素排出量削減に向けて、原油換算50万KLのバイオエタノール等のバイオ燃料の導入を目標とする。（「京都議定書目標達成計画」平成17年閣議決定）</li> <li>○ LCAでの十分な温室効果ガス削減効果、安定供給や経済性の確保を前提に、2020年に全国のガソリンの3%相当以上の導入を目指す。（「エネルギー基本計画」平成22年閣議決定）</li> </ul>
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>—</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>平成20年度創設、平成23年度拡充</p>