

平成 23 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業等に係る特例措置等の創設	
税 目	地球温暖化対策のための税	
要 望 の 内 容	<p>平成 23 年度税制改正において検討することとされている地球温暖化対策のための税について、地球温暖化対策を適正に推進するため、モーダルシフト、トラック輸送における自営転換（以下「自営転換」という。）等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業等の用に供される燃料等に係る課税の減免等の措置を設けるとともに、外航海運及び国際航空並びに海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供せられる燃料油について非課税又は免税すること。</p> <p>また、同税が導入される場合には、上記の措置を図るほか、税収については、モーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の第 174 回通常国会に提出・審議された地球温暖化対策基本法案（以下「地球温暖化対策基本法案」という。）第 17 条及び第 18 条に掲げる施策等に優先的に充てることが望ましいと認識している。</p> <p>なお、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供せられる燃料油について非課税又は免税の措置を講ずることができない場合には、地球温暖化対策のための税の収入の一部を、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供せられる燃料油の購入に充てること。</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	— 百万円 （ — 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

「京都議定書目標達成計画（全部改定平成 20 年 3 月 28 日閣議決定）」では、2008 年からの第一約束期間において運輸部門の二酸化炭素排出量を 2 億 4000 万トン～2 億 4300 万トン（1990 年比 10.3%～11.9%増）に抑制することとしている。また、昨年 12 月に開催された国連気候変動枠組条約第 15 回締約国会議（COP15）において、「コペンハーゲン合意」に留意することが決定され、今年 1 月には国連気候変動枠組条約事務局に対して、すべての主要国による公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提として 1990 年比で 2020 年までに温室効果ガスを 25%削減するという我が国の排出削減目標を提出したところである。

モーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進等については、京都議定書目標達成計画の目標達成のための対策と施策に位置づけられており、さらに、地球温暖化対策基本法案第 18 条（交通に係る温室効果ガスの排出の抑制）においては、モーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進等について、国が必要な施策を講ずるものとされている。加えて、現在検討中である交通基本法の制定に向けた中間整理においても、地球温暖化対策のためにモーダルシフト、環境に優しい公共交通へ転換する必要があるとされており、今年 6 月に閣議決定されたエネルギー基本計画においても、同計画の目標実現のための取り組みとしてモーダルシフトの推進など物流の効率化等が掲げられている。

このような状況の中、地球温暖化対策のための税を創設するにあたっては、当該税の導入により、地球温暖化対策として位置づけられているモーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化を促進し、公共交通機関の利用者の利便が増進されるように、当該事業に供される燃料等に係る減免等措置を設け、我が国の地球温暖化対策を促進することが必要である。

また、当該税が導入される場合には、税収を温室効果ガスの排出削減を促す施策に用いることにより二重の効果期待できるため、モーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の地球温暖化対策基本法案第 17 条及び第 18 条に掲げる施策等に優先的に充てることが望ましいと認識している。

なお、外航海運及び国際航空の用に供される燃料油については、その大部分を我が国の領域外で消費しているため、これに課税することは不相当であり、既に、「輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律」（以下「輸徴法」という。）において、外航海運及び国際航空に積み込むための燃料に対する石油石炭税が非課税又は免税されていることから、地球温暖化対策税においても、外航海運及び国際航空の用に供される燃料については同様に非課税又は免税することが適当である。

また、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供される燃料油については、海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全及び海上交通の安全確保などの業務を遂行するために消費しているものであり非常に公益性が高いことから、非課税又は免税とすることが適当である。

(2) 施策の必要性

昨年 11 月に環境省から公表された地球温暖化対策税の具体案によると、地球温暖化対策税導入後は、主に自家用車等に使用されるガソリンへの課税は暫定税率廃止分を含めてトータルで 5 円/L 減税される一方で、モーダルシフトの担い手である鉄道、船舶等や公共交通機関に使用される燃料等（重油、軽油、LPG 等）は増税となる。

地球温暖化対策税の導入が地球温暖化対策として位置づけられているモーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進等に逆行する負の経済的インセンティブとならないように、これらの事業に供される燃料等については減免等の措置が必要である。

また、当該税が導入される場合には、上述の措置を図るほか、税収については、モーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の地球温暖化対策基本法案第 17 条及び第 18 条に掲げる施策等に優先的に充てることにより温室効果ガスの排出削減を図る必要があ

		<p>る。</p> <p>なお、外航海運及び国際航空の用に供される燃料については、その大部分を我が国の領域外で消費しており、また、環境税を導入している諸外国においても非課税扱いとしていることを踏まえ、国際的なイコールフットィングの観点から我が国においても同様に非課税又は免税とする措置が必要である。</p> <p>また、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供される燃料油については、消費の必要性が国民の安全・安心の確保にあることから、地球温暖化対策のための税を創設するにあたっては、地球温暖化対策の促進と引き換えに国民の安全・安心の確保が犠牲にされないよう、当該燃料油については非課税又は免税とすることが適当である。</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>政策目標：3 地球環境の保全 4 水害等災害による被害の軽減 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>施策目標：9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</p>
		<p>政策の達成目標</p> <p>温室効果ガスの排出の量の削減に関する中長期的な目標の達成に寄与する 海上保安業務等の適切な執行</p>
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> <p>無期限</p>
	<p>同上の期間中の達成目標</p> <p>同上</p>	
	<p>政策目標の達成状況</p> <p>—</p>	
	有 効 性	<p>要望の措置の適用見込み</p> <p>—</p>
<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p> <p>地球温暖化対策税の導入により、事業者が増税分を運賃転嫁すれば、モーダルシフトの担い手となる鉄道、船舶等を利用する荷主や、公共交通の利用者への負担増となる。よって、新たな負担増を減免等することができれば、地球温暖化対策税の導入がモーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進等に逆行する経済的インセンティブとなることを回避できるとともに、当該税が導入される場合には、税収を温室効果ガスの排出削減を促す施策、具体的にはモーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の地球温暖化対策基本法案第17条及び第18条に掲げる施策等に優先的に充てることにより二重の効果期待できるため、本措置には有効性が</p>		

		<p>認められる。</p> <p>なお、外航海運及び国際航空の用に供される燃料について非課税又は免税とすることは、環境税を導入している諸外国においても非課税扱いとしていることから、公平性の観点からも有効性が認められる。</p> <p>また、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供される燃料油について非課税又は免税とすることにより、船舶及び航空機の運航並びに航路標識の運用に必要な燃料油の単価が軽減され必要量を確保することができる。これにより、海難救助や海上犯罪の取締り等の必要な業務の遂行及び航路標識の適切な運用が可能となることから、本措置には有効性が認められる。</p>
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	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	<p>本措置は、新たに賦課される税に係る減免等を求めるものであり、当該税がモーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進等に逆行する負の経済的インセンティブとならないようにするために適正な方法である。また、補助金等による補填等に比べて最も効果的かつ効率的な措置であるとともに、当該税が導入される場合には、税収を温室効果ガスの排出削減を促す施策、具体的にはモーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の地球温暖化対策基本法案第17条及び第18条に掲げる施策等に優先的に充てることにより二重の効果が期待できるため、相当性が認められる。</p> <p>なお、外航海運及び国際航空の用に供される燃料について非課税又は免税とすることは、既に、「輸徴法」において、外航船舶及び国際航空に積み込むための燃料に対する石油石炭税が非課税又は免税されており、相当性が認められる。</p> <p>また、海上保安庁などの国の機関については、補助金等の政策手段は馴染まない。したがって、軽油引取税の免税措置や航空機燃料税の非課税措置と同様にして、海上保安庁等の船舶・航空機等の用に供される燃料油について非課税又は免税とすることは、補助金等による補填等に比べて手段として適切であり、相当性が認められる。</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	租税特別措置の適用実績	—
	租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)	—
	前回要望時の達成目標	—
	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	—
これまでの要望経緯		—