

II 酒税・たばこ税関係

今後の税制のあり方についての答申（抄）

〔平成5年11月19日〕
税制調査会

第二 個別税目についての検討

二 消費課税

2 酒税・たばこ税

酒・たばこについては、特殊なし好品として、諸外国と同様、従来から他の物資に比べ高い税負担を求めてきているところであるが、酒税・たばこ税はその課税方式が従量税によっており、価格の上昇とともに税負担水準が低下する傾向にあること等から、随時負担の見直しを行い、適正な税負担水準の確保に努めるべきである。

主要酒類の小売価格（消費税抜き）に占める酒税負担割合の推移

（単位：円、％）

		平成 4. 1 (抜本後)	2. 3	3. 3	4. 4	6. 3	6. 5	8. 10	9. 4	9. 10	10. 5 乙類 10. 10 (現行)
清 酒 (旧 1 級) (15度 1.8ℓ)	小売価格 税 額 負担割合	1,699.03 331.74 19.5	→	1,815.54 331.74 18.3	1,728.16 240.66 13.9	1,825.25 240.66 13.2	1,834.96 252.90 13.8	→	1,834.29 252.90 13.8	→	→
しょうちゅう甲類 (25度 1.8ℓ)	小売価格 税 額 負担割合	1,058.26 215.64 20.4	→	1,135.93 215.64 19.0	→	→	1,203.89 280.26 23.3	→	1,203.81 280.26 23.3	1,286.67 363.42 28.2	1,369.53 446.58 32.6
” 乙類 (いも25度 1.8ℓ)	小売価格 税 額 負担割合	1,087.38 127.44 11.7	→	1,165.05 127.44 10.9	→	→	1,310.68 183.78 14.0	→	1,310.48 183.78 14.0	1,398.10 271.26 19.4	1,486.67 358.92 24.1
ビ ー ル (633ml)	小売価格 税 額 負担割合	291.27 131.91 45.3	310.68 131.91 42.5	→	→	→	320.39 140.52 43.9	→	320.96 140.52 43.8	→	→
” (350ml・缶)	小売価格 税 額 負担割合	203.89 72.94 35.8	213.60 72.94 34.1	→	→	→	218.45 77.70 35.6	→	217.15 77.70 35.8	→	→
果 実 酒 (720ml)	小売価格 税 額 負担割合	796.12 33.33 4.2	→	825.25 33.33 4.0	→	→	834.96 40.68 4.9	→	780.00 40.68 5.2	→	→
ウイスキー(旧 1 級) (40度 640ml)	小売価格 税 額 負担割合	1,728.16 707.25 40.9	→	→	→	→	1,728.16 707.25 40.9	→	1,729.53 707.25 40.9	1,409.53 396.72 28.1	1,180.00 261.76 22.2
発 泡 酒 (麦芽25%未満) (350ml・缶)	小売価格 税 額 負担割合						(8.6) 140.78 29.15 20.7	145.64 36.75 25.2	144.77 36.75 25.4	→	→

- （備考） 1. 平成 9 年 3 月までの小売価格は、メーカー希望小売価格（税込み）から消費税相当分(3/103)を減算し、平成 9 年 4 月以降の小売価格は、メーカー希望小売価格（税抜き）に消費税を加算（円未満切捨て）した後、消費税相当分(5/105)を減算した。
 2. 平成 9 年 4 月以降の果実酒については、従来の商品が終売となったため、同容量で同価格帯の別銘柄を使用している。
 3. 平成 9 年 10 月以前のウイスキーについては、40度 720mlのものである。

主要酒類の小売価格（消費税込み）に占める税負担割合の推移

（単位：円、％）

		平成 4. 1 (抜本後)	2. 3	3. 3	4. 4	6. 3	6. 5	8. 10	9. 4	9. 10	10. 5 乙類 10. 10 (現行)
清 酒 (旧 1 級) (15度 1.8ℓ)	小売価格	1,750		1,870	1,780	1,880	1,890		1,926		
	税 額	382.71	→	386.20	292.50	295.41	307.94	→	344.61	→	→
	負担割合	21.9		20.7	16.4	15.7	16.3		17.9		
しょうちゅう甲類 (25度 1.8ℓ)	小売価格	1,090		1,170			1,240		1,264	1,351	1,438
	税 額	247.38	→	249.71	→	→	316.37	→	340.45	427.75	515.05
	負担割合	22.7		21.3			25.5		26.9	31.7	35.8
" 乙類 (いも25度 1.8ℓ)	小売価格	1,120		1,200			1,350		1,376	1,468	1,561
	税 額	160.06	→	162.39	→	→	223.10	→	249.30	341.16	433.25
	負担割合	14.3		13.5			16.5		18.1	23.2	27.8
ビ ー ル (633ml)	小売価格	300	320				330		337		
	税 額	140.64	141.23	→	→	→	150.13	→	156.56	→	→
	負担割合	46.9	44.1				45.5		46.5		
" (350ml・缶)	小売価格	210	220				225		228		
	税 額	79.05	79.34	→	→	→	84.25	→	88.55	→	→
	負担割合	37.6	36.1				37.4		38.8		
果 実 酒 (720ml)	小売価格	820		850			860		819		
	税 額	57.21	→	58.08	→	→	65.72	→	79.68	→	→
	負担割合	7.0		6.8			7.6		9.7		
ウイスキー(旧 1 級) (40度 640ml)	小売価格	1,780					1,780		1,816	1,480	1,239
	税 額	759.09	→	→	→	→	759.09	→	793.72	467.19	320.76
	負担割合	42.6					42.6		43.7	31.6	25.9
発 泡 酒 (麦芽25%未満) (350ml・缶)	小売価格						(8.6)				
	税 額						145	150	152	→	→
	負担割合						33.37	41.11	43.98		
							23.0	27.4	28.9		

（備考） 1. 平成 9 年 3 月までの小売価格は、メーカー希望小売価格（税込み）であり、平成 9 年 4 月以降の小売価格は、メーカー希望小売価格（税抜き）に消費税を加算（円未満切捨て）した金額である。

2. 税額は、酒税と消費税の合計税額である。

3. 平成 9 年 4 月以降の果実酒については、従来の商品が終売となったため、同容量で同価格帯の別銘柄を使用している。

4. 平成 9 年 10 月以前のウイスキーについては、40度 720ml のものである。

Ⅲ 特定財源等関係

現行の特定財源制度の概要（国税）

(1) 税法で用途が特定されているもの

税目	課税物件	用途特定の根拠法	税収の用途	税収 (12年度予算)
地方道路税	揮発油	地方道路税法 地方道路譲与税法	都道府県及び市町村に対し、道路に関する費用に充てる財源として譲与されている。	億円 2,965
電源開発促進税	一般電気事業者の販売電気	電源開発促進税法	原子力発電施設、火力発電施設、水力発電施設等の設置を促進する等のための財政上の措置及び石油に代替するエネルギーの発電のための利用を促進するための財政上の措置に要する費用に充てられている。	3,699

(2) 他の法律で用途が特定されているもの

税目	課税物件	用途特定の根拠法	税収の用途	税収 (12年度予算)
揮発油税	揮発油	道路整備緊急措置法	道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費の財源に充てられている。 なお、1/4は地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てるため、直接道路整備特別会計に組み入れることとされている。	億円 27,714

石油ガス税	自動車用の石油ガス容器に充てんされる石油ガス	道路整備緊急措置法 石油ガス譲与税法	1/2 は道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費の財源に充てられている。 1/2 は都道府県及び指定市に対し、道路に関する費用に充てる財源として譲与されている。	300
自動車重量税	検査自動車及び届出軽自動車	自動車重量譲与税法	1/4 は市町村に対し道路に関する費用に充てる財源として譲与されている。	11,093
航空機燃料税	航空機燃料	空港整備特別会計法 航空機燃料譲与税法	11/13 は空港整備事業に要する費用に充てられている。 2/13 は空港関係市町村及び空港関係都道府県等に要する費用の財源として譲与されている。	1,028
石油税	原油及び輸入石油製品並びにガス状炭化水素	石炭並びに石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計法	石油及びエネルギー需給構造高度化対策に要する費用の財源に充てられている。	4,820

(注) 自動車重量税の税収のうち、国分(3/4)の8割相当額は、創設の経緯に鑑み、道路整備に充てることとされている。

また、国分の一部は「公害健康被害の補償等に関する法律」により、公害健康被害補償の費用に充てられている。

自動車関係諸税の税率の推移

年 度	道路整備五箇年計画	年 度	国 税				地 方 税	
			揮 発 油 税	地方道路税	石 油 ガ ス 税	自 動 車 重 量 税	軽 油 引 取 税	自 動 車 取 得 税
昭和		昭	(円/ℓ)	(円/ℓ)	(円/kg)	(円)	(円/ℓ)	(%)
29	第1次 { 29 ~ 33 年度 } 2,600億円	29	(4月) 13,000	創 設			創 設	
30		30	(8月) 11,000	(8月) 2,000			(6月) 6,000	
31		31					(4月) 8,000	
32		32	(4月) 14,800	(4月) 3,500			(4月) 10,400	
33	第2次 { 33 ~ 37 年度 } 1兆円	33					(5月) 12,500	
34		34	(4月) 19,200				(4月) 15,000	
35		35						
36		36	(4月) 22,100	(4月) 4,000				
37	第3次 { 36 ~ 40 年度 } 2兆 1,000億円	37						
38		38						
39		39	(4月) 24,300	(4月) 4,400	創 設			
40		40			(2月) 5.0			
41	第4次 { 39 ~ 43 年度 } 4兆 1,000億円	41			(1月) 10.0			
42		42						創 設
43		43						(7月) 取得
44		44			(1月) 17.5			価格の3%
45	第5次 { 42 ~ 46 年度 } 6兆 6,000億円	45				創 設		
46		46				(12月) 15,000		
47	第6次 { 45 ~ 49 年度 } 10兆 3,500億円	47						
48		48						
49		49	(4月) 29,200	(4月) 5,300		(5月) 30,000	(4月) 5%	
50		50						
51	第7次 { 48 ~ 52 年度 } 19兆 5,000億円	51	(7月) 36,500	(7月) 6,600		(5月) 37,800	(4月) 19,500	○ (4月)
52		52						○ (4月)
53		53	○ (4月)	○ (4月)		○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
54		54	(6月) 45,600	(6月) 8,200			(6月) 24,300	○ (4月)
55	第8次 { 53 ~ 57 年度 } 28兆 5,000億円	55				○ (5月)		○ (4月)
56		56						
57		57						
58		58	○ (4月)	○ (4月)		○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
59	第9次 { 58 ~ 62 年度 } 38兆 2,000億円	59				○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
60		60	○ (4月)	○ (4月)		○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
61		61						
62		62						
63	第10次 { 63 ~ 平成4年度 } 53兆円	63	○ (4月)	○ (4月)		○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
平成		平						
4		4						
5		5	(12月) 48,600	(12月) 5,200		○ (5月)	(12月) 32,100	○ (4月)
9	第11次 { 5 ~ 9 年度 } 76兆円	9						
10		10	○ (4月)	○ (4月)		○ (5月)	○ (4月)	○ (4月)
14		14						

(注) 1. □は租税特別措置法又は地方税法附則による特例税率である。

2. 地方道路税は、税金の全額が地方道路譲与税として都道府県、指定市及び市町村に、石油ガス税は、税金の1/2が石油ガス譲与税として都道府県及び指定市に、自動車重量税は、税金の1/4が自動車重量譲与税として市町村に、それぞれ譲与される。

3. ○は特例税率の延長が行われた年である。

4. 自動車重量税は小型乗用車(車検期間2年、車両重量1.2t、自家用)の税率である。

5. 自動車関係諸税には、この他に地方税として自動車税及び軽自動車税がある。

自動車重量税の税率

		車検有効期間	自家用自動車			営業用自動車	
			1年	2年	3年	1年	2年
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	円 6,300	円 12,600	円 18,900	円 2,800	円 —
	バス	車両総重量1tごと	6,300	—	—	2,800	—
	トラック (車両総重量2.5t超)	〃	6,300	12,600	—	2,800	5,600
	トラック (車両総重量2.5t以下)	〃	4,400	8,800	—	2,800	5,600
	特殊用途自動車	〃	6,300	12,600	—	2,800	5,600
	軽自動車	一両につき	4,400	8,800	13,200	2,800	5,600
	小型二輪	〃	2,500	5,000	—	1,700	3,400
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	6,300			4,500	
	その他	〃	13,200			8,400	

(注) 平成15年4月30日までの間の特例税率

自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）

自家用乗用車（2,000ccクラス）の年間税負担額

（単位：円）

区 分			日 本	ア メ リ カ	イ ギ リ ス	ド イ ツ	フ ラ ン ス
車 体 に 係 る 課 税	消費課税等	税目及び税額	消 費 税 128,150	小売売上税 162,716	付加価値税 535,902	付加価値税 444,414	付加価値税 507,996
		1年当たり税額	21,358	27,119	89,317	74,069	84,666
	取得課税	税目及び税額	自動車取得税 128,150				自動車登録税 31,266
		1年当たり税額	21,358				5,211
	保利有用又課は税	税目及び税額 (1年当たり)	自 動 車 税 39,500	自動車登録税 4,004	自 動 車 税 27,900	自 動 車 税 15,840	自 動 車 税 21,528
		自動車重量税 18,900					
	小 計		101,116	31,123	117,217	89,909	111,405
燃料課税	1 ℓ 当 たり 税 額		60.74	10.98	105.06	82.21	90.23
	1 年 当 たり 税 額		72,888	13,176	126,072	98,652	108,276
合 計			174,004	44,299	243,289	188,561	219,681

（備考） 前提条件は以下のとおりである。

- ① 対象車は、2,000ccクラス、車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200ℓとした。
なお、車体及び燃料の小売価格（消費課税等の税額込み）は、日本2,691,150円／台・102.9円／ℓ、アメリカ19,063ドル／台・39.3セント／ℓ、イギリス19,990ポンド／台・74.9ペンス／ℓ、ドイツ51,504マルク／台・1.959マルク／ℓ、フランス165,222フラン／台・6.83フラン／ℓとした。
- ② 換算レートは、アメリカ1ドル＝112円、イギリス1ポンド＝180円、ドイツ1マルク＝60円、フランス1フラン＝18円とした。
- ③ 各国とも平成12年1月現在の税率により試算した。
- ④ アメリカの小売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によった。
- ⑤ フランスの自動車登録税及び自動車税はパリ地方の税率によった。

道 路 整 備 事 業 の 状 況

平成12年度予算 36,228億円

< 道 路 財 源 >

一 般 財 源	6,820
うち 自動車重量税相当額	6,656
揮 発 油 税	20,802
石 油 ガ ス 税	144
剰 余 金 等	622
揮 発 油 税 (直入分)	6,934
産業投資特別会計から繰入れ	905

一
般
会
計
繰
入
額
27,766

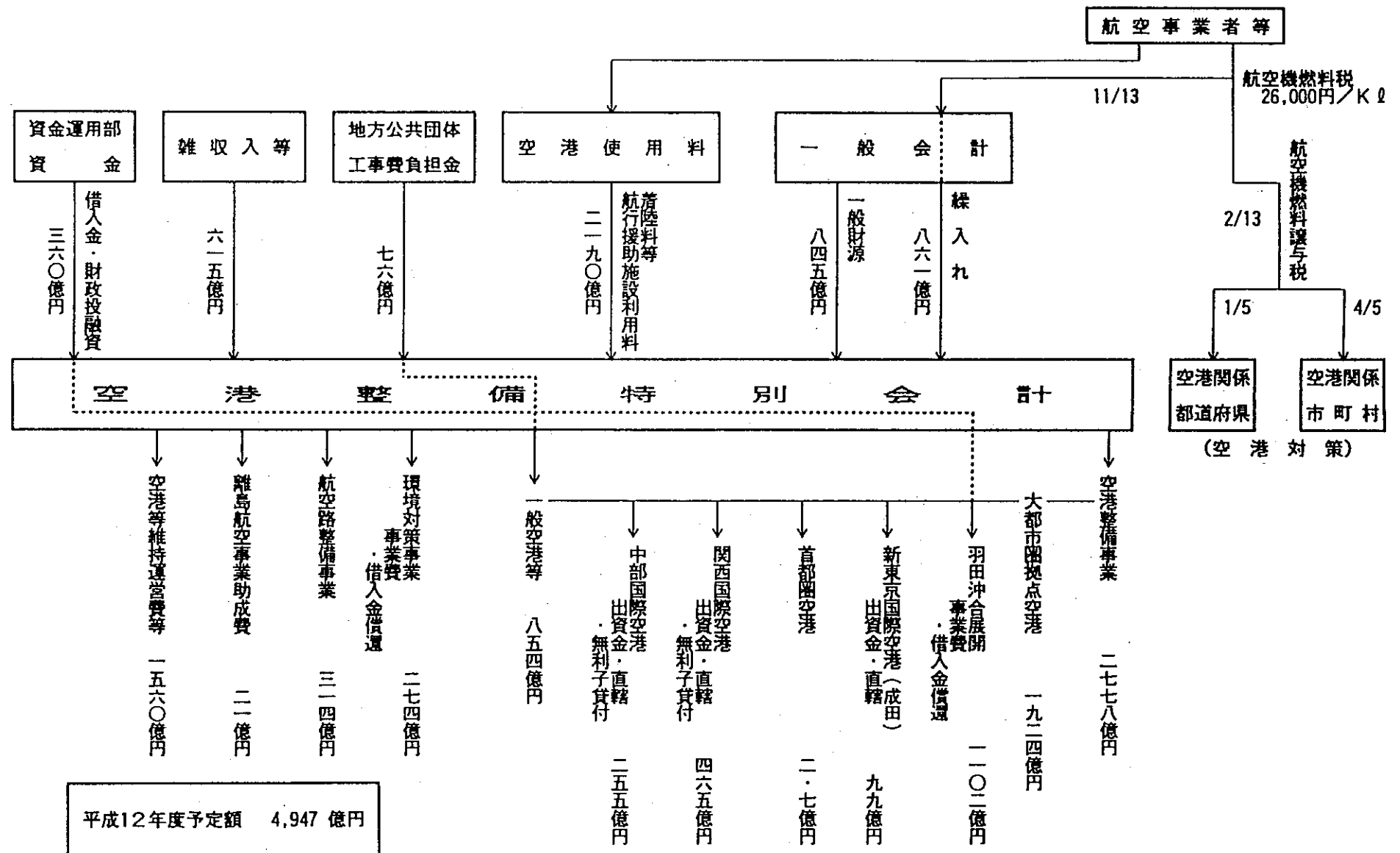
< 事 業 種 別 >

一 般 国 道	13,958
直 轄	11,134
補 助	2,824
地 方 道	2,628
都道府県道	1,995
市町村道	633
交 通 安 全	1,579
雪 寒 事 業	669
電線共同溝事業	352
沿道環境改善	329
街 路	2,273
道路関係社会資本	1,070
そ の 他	1,094
有 料 道 路	4,438
地方道路整備臨時交付金 〔地方公共団体が施行する都道府県道、 等の道路整備事業に要する費用の一 部交付〕	6,934
NTT-A型事業	905

(注) 計数は、千万円単位を四捨五入しているため、合計に合致しない場合がある。

空港整備特別会計のしくみ

(平成12年度予定額)



12年度石特会計予算の概要

(単位：億円)
○ 内は11年度予算額

石炭並びに石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計

原油等関税
原油 215円/kl、灯油 570円/kl
低硫黄C重油 2,400円/kl、
軽油1,270円/kl、ガソリン 1,400円/kl等

石炭勘定

1. 石炭鉱業構造調整対策	85	(81)
2. 産炭地域振興対策	170	(77)
産炭地域振興臨時交付金	56	(53)
3. 鉱害対策	725	(408)
鉱害復旧事業資金補助金	587	(324)
4. 炭鉱労働者雇用対策	143	(106)
5. その他	238	(33)

93.0%

合計 1,361 (705)

石油税
石油 2,040円/kl、LPG 670円/t、LNG720円/t

一般会計

石油及びエネルギー需給構造高度化勘定

石油対策

1. 開発	980	(1,096)
探鉱等投融资等	399	(439)
海外地質構造調査	112	(124)
国内石油天然ガス基礎調査	71	(141)
産油国協力	127	(104)
2. 備蓄	2,983	(3,195)
石油備蓄	2,913	(3,124)
LPG備蓄	70	(71)
3. 産業体制整備等	572	(460)
石油精製合理化対策等	194	(145)
石油流通構造改善対策の推進	228	(151)
LPG産業対策	39	(43)
4. その他	51	(51)

-4.5%

合計 4,586 (4,802)

エネルギー需給構造高度化対策

1. 省エネルギー対策等	751	(750)
導入促進対策	185	(154)
省エネ技術開発	566	(596)
2. 石油代替エネルギー対策	493	(519)
供給確保対策	29	(26)
導入促進対策	276	(308)
技術開発	189	(185)
3. 国際エネルギー対策	174	(171)
国際省エネ・新エネ促進	134	(131)
国際エネルギー・普及基盤整備	40	(40)
4. その他	56	(53)

-1.2%

合計 1,475 (1,492)

計数は単位未満四捨五入のため不適合あり。

12年度電特会計予算の概要

(単位：億円)
○ 内は11年度予算額

電源開発促進対策特別会計

電源開発促進税 44.5銭/kWh

電源立地勘定

1. 電源地域振興策	1,629	(1,593)
電源立地特別交付金	471	(402)
電源立地促進対策交付金	642	(679)
原子力発電施設等立地地域長期発展対策交付金	77	(61)
電源立地等初期対策交付金	103	(111)
電源地域振興促進事業費補助金	135	(133)
2. PA対策	78	(77)
高レベル放射性廃棄物処分対策の推進	8	(0)
3. 安全性実証	96	(131)
4. 環境保全対策	25	(29)
5. 緊急時対策	30	(8)
6. その他	39	(27)
(科学技術庁分)	386	(399)
台 計	2,282	0.9% (2,262)

(注) 計数は単位未満四捨五入のため不符合あり。

電源多様化勘定

1. 発電部門における効率向上等	85	(132)
2. 送電・電力消費部門における効率化	164	(213)
送電・配電効率の向上	61	(86)
負荷平準化等電力の利用効率の向上	103	(127)
3. 原子力・新エネルギー等の開発・利用の促進	961	(861)
原子力発電の安全性・信頼性の向上等	271	(216)
水力発電の開発促進等	79	(52)
地熱発電の開発促進等	76	(85)
太陽光発電の普及促進等	280	(273)
廃棄物発電の普及促進等	39	(59)
風力発電の普及促進等	38	(21)
燃料電池	26	(33)
地域等新エネルギー発電導入促進対策	115	(90)
4. その他	84	(80)
(科学技術庁分)		
1. 核燃料サイクルの研究開発等	1,012	(1,047)
(核燃料サイクル開発機構出資金・補助金)		
2. その他の核燃料サイクル等の研究開発等	92	(121)
台 計	2,398	-2.3% (2,453)

平成10年度の税制改正に関する答申（抄）

平成9年12月16日
税制調査会

二 平成10年度税制改正の課題

4 その他

(3) 揮発油税、軽油引取税等

揮発油税、軽油引取税等の現行暫定税率については、国道・地方道の整備状況、新たな道路整備五箇年計画の策定状況、財政構造改革の推進等を踏まえた取扱いが必要です。

道路特定財源制度については、自動車重量税に係る従来からの歳出面での取扱いを含め、限られた財政資金を有効に活用するため、その制度の是非に踏み込んで検討する必要があるとの意見が多く出されました。これに対し、受益者負担の観点と道路整備の必要性等から、なおその制度を維持する必要があるとの意見がありました。

一般に、特定財源制度は、特定される公共サービスの受益と負担との間にかなり密接な対応関係が確認される場合には、一定の合理性を持ちますが、他方、それが資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招くものであることから、その妥当性については常に吟味していくことが重要であります。したがって、この問題については、今後、これらの意見や諸外国の例を参考にして、財政需要の優先度や財政の資源配分機能のあり方を考えながら、引き続き幅広く検討していく必要があります。

今後の税制のあり方についての答申（抄）

平成5年11月19日

税制調査会

第二 個別税目についての検討

二 消費課税

3. 特定財源等

- (1) 自動車関係諸税及びエネルギー関係諸税は、その多くが用途を特定されている。一般に、特定財源制度は、特定される公共サービスの受益と負担との間にかなり密接な対応関係が確認される場合には、一定の合理性を持ちうるが、一方、それが資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招くものであることから、その妥当性については常に吟味していく必要がある。
- (2) 自動車関係諸税の多くは道路整備のためにその用途が特定されているが、これについては、最近における道路整備の状況、厳しい財政事情等を考慮すれば、基本的には一般財源化の方向で検討すべきであるとの意見があった。これに対し、現下の国道、地方道の整備水準が低いこと、また地方に係る特定財源比率が依然として低いこと等を考慮すれば、道路特定財源の確保を図るべきであるとの意見があった。特定財源制度の問題は、財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。

また、現行の自動車関係諸税は、税目が多くかつ複雑であることから、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、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こと等から現行税制には理由があるものと考えられる。

平成5年度の税制改正に関する答申（抄）

平成4年12月17日
税制調査会

四 平成5年度の税制改正

4 揮発油税、軽油引取税等

- (1) 揮発油税等については平成5年3月末、自動車重量税については平成5年4月末に現行暫定税率の適用期限が到来するが、その期限到来後の扱いについては、第11次道路整備五箇年計画の財源確保の観点、石油及び自動車に係る税負担のあり方等を踏まえ、決定すべきである。
- (2) 平成5年3月末に暫定税率の適用期限が到来する地方道路目的財源としての軽油引取税及び自動車取得税の税率についても、地方道の整備水準及び地方道に係る特定財源比率が依然として低い現状等にかんがみ、第11次道路整備五箇年計画の策定状況も踏まえ、決定すべきである。
- (3) 揮発油税等の道路特定財源制度については、財源の使途を含めて見直すべきであるとの意見があったが、他方、従来の経緯及び道路整備の必要性等を考慮して、なおその制度を維持すべきであるとの意見があった。

したがって、この問題については、これらの意見を踏まえ、財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に生かす見地から、引き続き幅広く検討を行う必要がある。

税制改革についての中間答申（抄）

昭和63年4月28日
税制調査会

第二 個別の検討

四 望ましい間接税制度

5 既存の間接税の取扱い

(4) 特定財源等

- ① 一般に、特定財源制度は、抜本答申でも述べているように、特定される公共サービスの受益と負担との間にかなり密接な対応関係が確認される場合には、一定の合理性を持ちうるが、一方、それが資源の適正な配分をゆがめ、財政の硬直化を招く傾向を持つものであることから、その妥当性については常に吟味していく必要がある。

自動車関係諸税の多くは道路整備のためにその使途が特定されているが、これについては、最近における道路整備の状況等を考慮すれば、基本的には一般財源化の方向で検討すべきであるとの意見があつた。これに対し、現下の国道、地方道の整備水準が低いこと、また、特に地方道に係る特定財源比率が依然として低いこと等を考慮すれば、道路特定財源の確保を図るべきであるとの意見があつた。

特定財源制度の問題は、財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。

- ② 現行の自動車関係諸税(揮発油税、軽油引取税、自動車税、自動車重量税等)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、抜本答申でも述べているように、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、これによつ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等から現行税制には理由があるものと考えられる。

昭和63年度の税制改正に関する答申（抄）

昭和62年12月18日
税制調査会

三 間 接 税 等

3 石 油 税

- (1) 石油税は、昭和53年度に創設されて以来、石油及び石油代替エネルギー対策のための財源として使われているが、従来から、原油価格や為替相場の変動により税収は大きく変化していた。とりわけ、近年における原油価格の低下や円レートの上昇等に伴い、石油税収は大幅な減収となっており、今後においても変動が予想される。このため、石油及び石油代替エネルギー対策の中長期的展望を踏まえつつ、その財源のあり方について、原点にさかのぼって検討する必要がある。
- (2) 当調査会においては、現在、上記のとおり、税制全般の望ましいあり方等を審議しているところであり、石油税についても、その検討の一環として審議していくことが適当である。
- (3) その場合、昭和63年度の石油及び石油代替エネルギー対策のため財源対策が必要であるが、現下の厳しい財政事情の下では、歳出面における厳しい見直しを前提として、石油に係る税負担状況等に配慮しつつ、税制面において所要の増収措置を講ずることが適当である。また、この場合、近年における原油価格等の不安定性、

昭和 63 年度における税負担と税収の安定性を考慮し、昭和 63 年度に限り、暫定的に従量税方式に改めることが適当である。

4 自動車関係諸税

揮発油税及び地方道路税については昭和 63 年 3 月末、自動車重量税については昭和 63 年 4 月末に現行暫定税率の適用期限が到来するが、現下の財政事情等に顧み、適用期限をそれぞれ 5 年延長することが適当である。

また、地方道路目的財源についても、地方道の整備水準及び地方道に係る特定財源比率の依然として低い現状にかんがみ、昭和 63 年 3 月末に期限が到来する自動車取得税及び軽油引取税の税率に係る暫定措置を 5 年延長することが適当である。

税制の抜本的見直しについての答申（抄）

昭和61年10月28日
税制調査会

第二 個別税目についての検討

四 間 接 税

3 現行間接税(個別税目)の検討及び新しいタイプの間接税との調整

(4) 特定財源等(自動車関係諸税及びエネルギー関係諸税等)

① 国の特定財源等(揮発油税, 地方道路税, 石油ガス税, 自動車重量税, 航空機燃料税, 電源開発促進税, 石油税)の間接税等(国税)に占める割合は, 昭和30年度の7.3%から昭和55年度の36.0%まで上昇してきたが, 近年は31%程度の水準を保ちつつほぼ横ばいの状態で推移している。

地方間接税の特定財源(自動車取得税, 軽油引取税, 入湯税)の間接税等(地方税)に占める割合は, 昭和30年度の0.4%から昭和54年度の31.6%まで上昇してきたが, 近年は27%程度の水準を保ちつつほぼ横ばいの状態で推移している。

② 一般に, 特定財源制度は, 特定される公共サービスの受益と負担との間にかなり密接な対応関係が確認される場合には, 一定の合理性を持ちうるが, 一方, それが資源の適正な配分を歪め, 財政の硬直化を招く傾向を持つことも確かであり, その妥当性については常に吟味していく必要がある。

自動車関係諸税の多くは道路整備のためにその用途を特定されているが、これについては、最近における道路整備の状況、厳しい財政事情等を考慮すれば、一般財源化の方向で検討すべきであるとの意見があつた。これに対し、地方の道路目的財源については、現下の地方道の整備水準及び地方道に係る特定財源比率が依然として低いこと等にかんがみ、道路の計画的整備を円滑に進めるため、その充実強化を図るべきであるとの意見があつた。

特定財源制度の問題は、財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。

- ③ 現行の自動車関係諸税(揮発油税、軽油引取税、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、これによつて全体として適正な税負担が実現され则认为られること、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。

二 環境関連税制関係

近年の環境政策の主な取組み

平成	5 年 1 1 月	環境基本法制定
	6 年 1 2 月	環境基本計画策定
	9 年 6 月	環境影響評価法制定
	9 年 1 2 月	京都会議 地球温暖化対策推進本部設置
	1 0 年 6 月	地球温暖化対策推進大綱策定

(注)平成10年度版環境白書より作成

環境基本計画における環境施策の体系

環境への負荷が少ない循環を基調とする経済社会システムの実現

- 大気環境の保全
- 水環境の保全
- 土壌環境・地盤環境の保全
- 廃棄物・リサイクル対策
- 化学物質の環境リスク対策
- 技術開発等に際しての環境配慮及び新たな課題への対応

自然と人間との共生の確保

公平な役割分担の下でのすべての主体の参加の実現

環境保全に係る共通の基盤的施策の推進

国際的取組の推進

(注) 環境基本計画第3部「施策の展開」より作成

環境基本法（抄）

（平成五年十一月十九日 公布・施行）

（環境の保全上の支障を防止するための経済的措置）

第二十二條 国は、環境への負荷を生じさせる活動又は生じさせる原因となる活動（以下この条において「負荷活動」という。）を行う者がその負荷活動に係る環境への負荷の低減のための施設の整備その他の適切な措置をとることを助長することにより環境の保全上の支障を防止するため、その負荷活動を行う者にその者の経済的な状況等を勘案しつつ必要かつ適正な経済的な助成を行うために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

2 国は、負荷活動を行う者に対し適正かつ公平な経済的な負担を課すことによりその者が自らその負荷活動に係る環境への負荷の低減に努めることとなるように誘導することを目的とする施策が、環境の保全上の支障を防止するための有効性を期待され、国際的にも推奨されていることにかんがみ、その施策に関し、これに係る措置を講じた場合における環境の保全上の支障の防止に係る効果、我が国の経済に与える影響等を適切に調査し及び研究するとともに、その措置を講ずる必要がある場合には、その措置に係る施策を活用して環境の保全上の支障を防止することについて国民の理解と協力を得るよう努めるものとする。この場合において、その措置が地球環境保全のための施策に係るものであるときは、その効果が適切に確保されるようにするため、国際的な連携に配慮するものとする。

経済的な負担を課す措置

経済的な助成を行う措置

経済的措置

環境基本計画（抄）

（平成6年12月16日閣議決定）

第4章 環境保全に係る共通の基盤的施策の推進

第3節 経済的措置

（略）

このような政策手段のうち、製品・サービスの取引価格に環境コストを適切に反映させるための、環境に係る税、課徴金、預託払戻制度（デポジット・リファンド・システム）などの経済的負担を課す措置については、多数の日常的な行為から生ずる環境への負荷を低減させる点で、有効性が期待されるとともに、資源の効率的配分にも資するものと考えられている。また、OECD、主要先進国首脳会議（G7サミット）、国連環境開発会議などで国際的にも推奨され、欧米諸国等においても様々な活用事例が見られる状況である。我が国としても、前記の環境問題の解決の観点から、これらの措置につき、調査研究を進めるとともに、OECD等における国際的議論に積極的に参画する。

経済的措置には、負担を課す措置のほか助成を与える措置があり、いずれにしても、経済的な誘因を与えることにより、各経済主体が環境保全に適合した行動をとるよう促そうとするものである。

1 経済的助成

環境への負荷を生じさせる活動等を行う者による負荷の低減のための施設整備等を効果的に推進する手段として、環境改善を限られた期間中に早期に達成するための公害防止投資等について経済的助成を行う場合には、助成を受ける者の経済的な状況や財政支出が最終的には国民の負担ともなることを勘案し、また、国際貿易、国際投資に重大な歪みを与えることのないよう、OECDの汚染者負担の原則を踏まえ、必要かつ適正な措置を活用する。

2 経済的負担

環境への負荷の低減を図るための経済的負担を課す措置は、環境への負荷を生じさせる活動等を行う者に対し現在まで支払われてこなかった新たな負担を求めるものでもある。このため、その具体的な措置について判断するため、地球温暖化防止のための二酸化炭素排出抑制、都市・生活型公害対策、廃棄物の抑制などその適用分野に応じ、これを講じた場合の環境保全上の効果、国民経済に与える影響等につき適切に調査研究を進める。また、その導入に際しては、国民の理解と協力を得るよう努力する。なお、その措置が地球環境保全のための施策に係るものであるときには、その効果が適切に確保されるようにするため国際的な連携に配慮する。

（略）

京都議定書の骨子

1. 数値目標

- 対象ガスの種類及び基準年
 - ・二酸化炭素、メタン、亜酸化窒素（1990年を基準年）
 - ・HFC、PFC、SF₆（1995年を基準年とすることができる）
- 吸収源の扱い
 - ・土地利用の変化及び林業セクターにおける1990年以降の新規の植林、再植林及び森林減少に限定。農業土壌、その他の土地利用変化及び林業分野の取り扱いについては、議定書の第1回締約国会合あるいはそれ以降のできるかぎり早い時期に決定。
- 約束期間
 - ・第1期は、2008年～2012年の5年間
- 先進国及び市場経済移行国全体の目標
 - ・少なくとも5%削減
- 主要約束の削減率（全体を足し合わせると5.2%の削減）

・日本：	-6%	米国：	-7%	EU：	-8%	カナダ：	-6%
ロシア：	0%	豪州：	+8%	NZ：	0%	ノルウェー：	+1%

等
- 次期約束期間への繰り越し（バンキング）
 - ・認める
- 次期約束期間からの借り入れ（ボローイング）
 - ・認めない
- 共同達成
 - ・欧州共同体などのように複数の国が共同して数値目標を達成することを認める
- 排出権取引
 - ・先進国間の実施を認める。締約国会合において、ガイドライン等を決定する。
- 共同実施
 - ・先進国間の実施を認める。

2. 途上国の義務の実施の促進

- 途上国を含む全締約国の既存の義務の具体化として、吸収源による吸収の強化、エネルギー効率の向上等詳細に例示。

3. クリーン開発メカニズム

- 先進国とのプロジェクトにより、途上国の持続可能な成長に資すると共に、右プロジェクトにより生じた温室効果ガス排出の削減を活用することにより、先進国の数値目標達成にも使えることとするもの。

4. 資金メカニズム

- 条約で規定された資金メカニズム（GEF）が引き続きこの議定書の資金メカニズムであることを確認。

5. 発効要件

- 議定書を締結した国数が55カ国以上であり、且つ締結した附属書I国の1990年におけるCO₂の排出量が同年における附属書I国によるCO₂の総排出量の55%を超えることを発効要件として規定。

地球温暖化対策推進大綱に基づく施策の体系

