

資 料

（平成 20 年度改正について）

目 次

・平成20年度税制改正（国税）について	1
・経緯	2
・道路関連法案等の取扱いについて（平成20年4月11日 政府・与党決定）	3
・道路特定財源等に関する基本方針（平成20年5月13日 閣議決定）	4
<道路特定財源>	
・道路特定財源の概要（平成20年度予算・地方財政計画額）	6
・道路特定財源の体系（平成20年度）	7
・道路特定財源の一般財源化	
一般財源化のあり方	8
税率水準	9
環境との関係	10
・福田内閣総理大臣スピーチ（「低炭素社会・日本」をめざして）	11
<参考資料>	
・OECD 環境統計－環境関連歳出と税制（抄）	12
・日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較	13
・OECD 諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税（2007年第3四半期）	14
・欧州諸国のガソリン税の税率の推移	15
・欧州諸国におけるエネルギー税制による地球温暖化問題への取組み	16

平成 20 年度税制改正（国税）について

現下の経済・財政状況等を踏まえ、持続的な経済社会の活性化を実現する等の観点から、公益法人制度改革に対応する税制措置を講ずるとともに寄附税制の見直しを行うほか、法人関係税制、中小企業関係税制、金融・証券税制、土地・住宅税制、国際課税等について所要の措置を講ずる。

公益法人制度改革への対応・寄附税制

- 公益社団・財団法人、一定の一般社団・財団法人について収益事業課税を適用することとするなど、新たな法人類型に係る税制上の措置を整備する。
- 公益社団・財団法人について、収益事業から公益に関する事業のために支出した金額を寄附金の額とみなすこととする。

法人関係税制

- 研究開発税制について、試験研究費の総額に係る税額控除（法人税額の 20％を限度）とは別に、追加的な税額控除制度（法人税額の 10％を限度）を創設する。

中小企業関係税制

- エンジェル税制について、一定の特定中小会社に出資した場合に、1,000 万円を限度として、寄附金控除を適用する制度を創設する。
- 教育訓練費に係る特別税額控除制度について、教育訓練費が増加しない場合でも、教育訓練費の総額の一定割合を税額控除できる制度に改組する。
- 農林水産業と商工業の連携等を促進するための税制上の措置を整備する。

金融・証券税制

- 上場株式等の譲渡益・配当に係る 7％軽減税率を平成 20 年末をもって廃止する。その際、特例措置として、平成 21、22 年の 2 年間、500 万円以下の譲渡益及び 100 万円以下の配当について 7％の税率を適用する。
- 平成 21 年より、上場株式等の譲渡損失と配当との間の損益通算の仕組みを導入する。

土地・住宅税制

- 土地の売買に係る登録免許税の軽減税率を段階的に引き上げ、適用期限を 3 年延長する。
- 住宅の省エネ改修促進税制（住宅ローン控除制度の特例）を創設する。

国際課税

- 特別国際金融取引勘定（オフショア勘定）において経理された預金等の利子、及び、外国金融機関等の債券現先取引（レポ取引）に係る利子の課税の特例について、適用期限を撤廃する。

その他

- 揮発油税、地方道路税、自動車重量税の税率の特例措置の適用期限を 10 年延長する。
- 入国者が輸入するウイスキー等・紙巻たばこに係る税率の特例措置の適用期限を 1 年延長する。
- 特定の用途に供される揮発油に係る揮発油税等の免税措置の適用期限を 10 年延長する。
- 特定の輸入石油製品等に係る石油石炭税の免税措置の適用期限を 2 年延長する。
- 登録免許税の各種特例措置について、適用期限の延長等の措置を講ずる。

経 緯

- | | | |
|-------|---|-------------|
| 1月11日 | 平成20年度税制改正の要綱 閣議決定 | |
| 1月23日 | 所得税法等の一部を改正する法律案 | 閣議決定・国会提出 |
| 1月25日 | 地方税法等の一部を改正する法律案
地方法人特別税等に関する暫定措置法案 | } 閣議決定・国会提出 |
| 2月29日 | 税制改正関連法案 衆議院通過 | |
| 3月27日 | 福田内閣総理大臣記者会見
「道路整備にしか使えないとしている道路特定財源制度につきましては、今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源として活用します。」 | |
| 3月31日 | 国民生活等の混乱を回避するための租税特別措置法の一部を改正する法律案
国民生活等の混乱を回避するための地方税法の一部を改正する法律案
道路特定財源暫定税率期限切れ | } 成立・公布 |
| 4月11日 | 政府・与党決定「道路関連法案等の取扱いについて」 | |
| 4月30日 | 税制改正関連法案 衆議院再可決・成立 | |
| 5月13日 | 閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」 | |

道路関連法案等の取扱いについて

平成二十年四月十一日 政府・与党決定

地方財政や国民生活の混乱を回避するため、平成二十年度歳入法案等も早く成立させる。それを前提として、道路関連法案・税制の取扱いについては、総理の指示を踏まえ、政府・与党として、以下の方針を踏まえて、与野党協議を鋭意進める。

- 一、道路関連公益法人や道路整備特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。
- 二、政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。
- 三、道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し二十一年度から一般財源化する。
その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。
- 四、暫定税率分も含めた税率は、環境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を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。
- 五、道路の中期計画は五年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。
- 六、新たな整備計画は、二十年度道路予算の執行にも厳格に反映する。二十年度予算における一般財源としての活用は、各党から現実的な提案があれば協議に応じる。
- 七、与野党協議会を設置し、一般財源としての使途のあり方、道路整備計画などを協議・決定する。
- 八、ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。

道路特定財源等に関する基本方針

〔平成 20 年 5 月 13 日〕
〔閣 議 決 定〕

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとする。

1. 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。

政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、6 月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。

2. 道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。

その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。

一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は21年度から適用されないこととなる。

3. 暫定税率分も含めた税率は、環境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等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。

4. 道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。

5. ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。

6. これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する関係閣僚会議を設置する。

道路特定財源

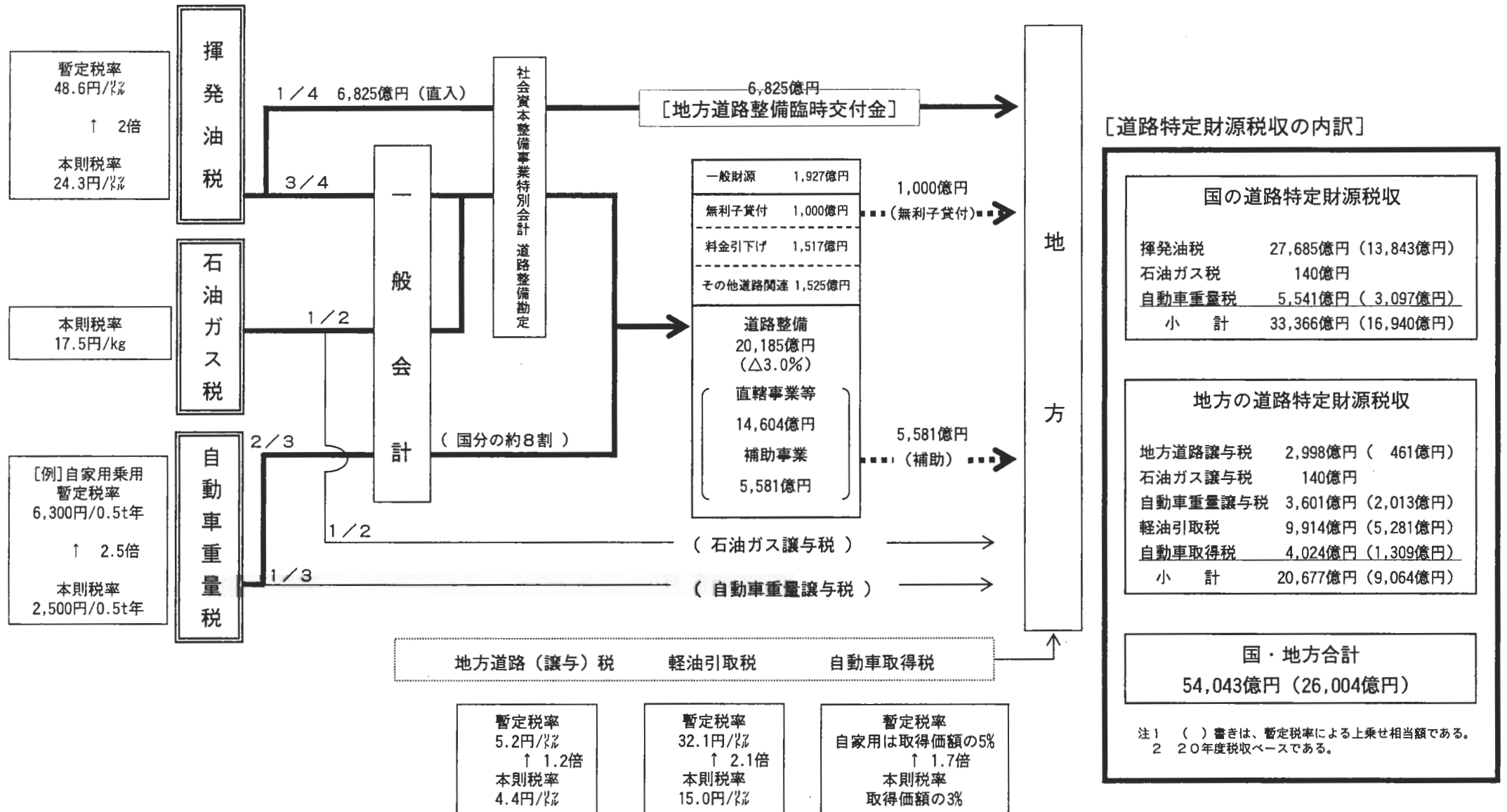
道路特定財源の概要（平成 20 年度予算・地方財政計画額）

税 目 (※：目的税)		課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収 (単位：億円)
国 税	揮発油税 (昭和 24 年創設・ 29 年特定財源)	揮発油	48,600 円/kl ○適用期限：30 年 3 月 31 日 (本則税率：24,300 円/kl)	・国の道路財源（1/4 は社 会資本整備事業特別会計 に直入）	道路整備事業に係る国 の財政上の特別措置に 関する法律 3,5	27,685 【27,299】
	地方道路税※ (昭和 30 年創設)	揮発油	5,200 円/kl ○適用期限：30 年 3 月 31 日 (本則税率：4,400 円/kl)	・地方の道路財源として全 額譲与	地方道路税法 1 地方道路譲与税法 1,8	2,962 (地方分：2,962)
	石油ガス税 (昭和 41 年創設)	自動車用石油ガス	17 円 50 銭/kg	・1/2 は国の道路財源 ・1/2 は地方の道路財源と して譲与	道路整備事業に係る国 の財政上の特別措置に 関する法律 3 石油ガス譲与税法 1,7	280 【140】 (地方分：140)
	自動車重量税 (昭和 46 年創設)	乗用車、トラック、 バス、軽自動車等	(例) 乗用車 車両重量 0.5t・1 年につき ・自家用 6,300 円 ・営業用 2,800 円 ○適用期限：30 年 4 月 30 日 (本則税率：いずれも 2,500 円)	・国の道路財源 ・公害健康被害の補償費用 の財源として交付 ・1/3 は地方の道路財源と して譲与	公害健康被害の補償等 に関する法律附則 9 自動車重量譲与税法 1,7	10,725 【5,541】 (地方分：3,575)
地 方 税	軽油引取税※ (昭和 31 年創設)	軽油の引取り	32,100 円/kl ○適用期限：30 年 3 月 31 日 (本則税率：15,000 円/kl)	・都道府県及び指定市の道 路財源	地方税法 700, 700 の 50	9,914
	自動車取得税※ (昭和 43 年創設)	自動車の取得	・自家用 取得価額の 5% ・営業用及び軽自動車 " 3% ○適用期限：30 年 3 月 31 日 (本則税率：いずれも 3%)	・地方公共団体（7 割市町 村、3 割都道府県及び指 定市）の道路財源	地方税法 699, 699 の 33	4,024

(注) 税収欄の【 】書きは、国の道路特定財源とされている額。

- ・ 揮発油税及び石油ガス税は、決算調整額(税収の平成 18 年度決算額と平成 18 年度予算額との差)を含む額が道路特定財源とされている。
- ・ 自動車重量税は、国分（2/3）の約 8 割(77.5%)相当額が国の道路特定財源とされている。

道路特定財源の体系（平成20年度）



一般財源化のあり方

福田内閣総理大臣記者会見（抄）
〔歳入法案の再可決について〕
（平成 20 年 4 月 30 日）

少子・高齢化の本格化という社会構造変化への対応、そして地球環境問題への対応は、まさに喫緊の課題であります。社会保障や環境対策の充実を求める国民の皆さんの声に応えていくためには、道路整備は、国民生活にとって優先度の高い順に、コストを徹底的に削減して行うこととし、それによって生み出された財源を一般財源として積極的に活用していかなければならないと決断いたしました。

（中略）

この道路財源についても、生活者の目線で、その使い方を見直していきます。

私の言う、一般財源化とはまさに国民生活者が主役となる行政への転換を示すものであります。

つまり、道路特定財源から脱却し、これを生活者である皆さんが求めているさまざまな政策に使うための言わば、生活者財源へと改革をしてまいるものであります。

（以下略）

参・本会議 谷合正明君の質問に対する
福田内閣総理大臣の答弁（抄）
（平成 20 年 4 月 16 日）

○谷合正明君

道路特定財源は受益者負担の原則に基づいて、自動車関係諸税を自動車ユーザーに負担をお願いしてきました。そこに今回総理の方針が示されたわけでありますが、一般財源化ということは受益者が自動車ユーザーから国民全体に広がったと見ることができます。そのような考え方でよいのか、そしてなぜ受益を国民全体に広げようと考えられたのか。総理は、環境、救急医療や少子化対策へ充てることを例示されましたが、これら諸点について、改めて国民に説明すべきであります。総理の御見解をお伺いいたします。

（以下略）

○内閣総理大臣（福田康夫君）

次に、道路特定財源の一般財源化による受益者についてお尋ねがございました。

三月二十七日、私は、道路特定財源制度は今年の税制抜本改正時に廃止し二十一年度から一般財源化、暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組、地方の道路整備の必要性、国、地方の厳しい財政状況を踏まえて検討との考え方を明らかにしたところであり、先般、この私の提案を踏まえた政府・与党決定も行われました。

一般財源としての使途の在り方につきましては、現行の課税の趣旨から考えると、納税者たる自動車ユーザーの理解をいただくことも必要と考えます。他方、より広い範囲の国民に受益をもたらすと考えられる新エネルギー開発、地球温暖化対策、救急医療体制の整備など、様々な政策に使えるようにすべきとも考えます。

いずれにしても、課税の趣旨を含め、今年の税制抜本改革の中で整理すべき課題と認識しております。

（以下略）

税率水準

福田内閣総理大臣記者会見（抄）
〔道路関連法案・税制の取り扱いについて〕
（平成 20 年 3 月 27 日）

これは税制の改革をする際に、この部分だけを取り上げて言うべきではないと思います。社会保障制度もありますし、この分もございますし、もう一つ、年金の公的部分を増やすということもございました。その財源調達をどうするかといったようなことも含めて議論すべき問題だと思います。その中で、この暫定税率を維持する方が今の国際的な石油不足、環境問題といったような観点から考えると、必要なことではないかと私は思いますけれども、しかし、このことについても税制抜本改革時に大いに議論をしてほしい。そういうふうなときにも、野党にも意見を言っていただきたいというのが、我々の率直な思いであります。

福田内閣総理大臣記者会見（抄）
〔20 年度予算成立と道路関連法案の年度内未成立について〕
（平成 20 年 3 月 31 日）

来年以降、暫定税率を下げるかどうかということでもありますけれども、今のような環境問題を考えると、また、社会福祉が年々増加するというような状況を考えて、歳入が減少する、今よりも下がるということはなかなか考えにくいと、率直に申し上げて思っておりますので、来年、暫定税率が、来年に暫定税率と言うかはわかりませんが、それは税制の抜本改革時に検討していただくという課題でありますけれども、暫定税率水準、今の暫定税率水準が来年も維持されるということは可能性が高いと私は思っております。

環境との関係

参・予算委員会 渡辺孝男君の質問に対する
福田内閣総理大臣の答弁（抄）
（平成 20 年 3 月 28 日）

○渡辺孝男君

さて、七月に開催される予定の洞爺湖サミットでは、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの削減などが大変重要な課題の一つとなる見込みでありますけれども、その直前にガソリン等の燃料課税の暫定税率が廃止されることになり、例えば、先ほどお答えありましたけれども、CO₂排出量の増加になってしまうというような可能性が出てくるということは、やはり洞爺湖サミットの前にそういうことが起こるということは議長国日本にとって、また日本国民にとっても余り好ましいことではないのではないかと、私はそのように思うわけでありますけれども、福田総理、その点どのようにお考えでしょうか。

○内閣総理大臣（福田康夫君）

御指摘のとおりでございますが、ガソリンなどへの燃料課税は地球温暖化対策上一定の役割を担っていると、こういうふうと考えられまして、広い意味では環境に関連する税制であるというように考えてもよろしいかと思います。

イギリス、フランス、ドイツなどは、日本が今百五十円ぐらいですけれども、二百二十円から二百五十円。イギリスは二百五十円なんですね。そういうようなことでもって、それも環境対応ということとで国民の理解を得ながら上げてきているというようにことを考えますと、やはり我が国は欧州のそういう国々と比べ税率が低いという、そういう状況にあるということでもあります。

そういうような状況を考えますと、ガソリン税などの暫定税率を廃止するということは地球温暖化対策に逆行するというふうに言ってもいいんじゃないかと思います。七月の洞爺湖サミットの議長国としては、正直申しまして余り好ましいことではないような思いがいたしております。

衆・本会議 古本伸一郎君の質問に対する
福田内閣総理大臣の答弁
（平成 20 年 2 月 19 日）

○古本伸一郎君

政府は、ガソリン税が下がれば消費がふえ、環境に悪いと言いますが、事実でしょうか。オイルショックの際も、ガソリンは代替がきかないため、価格の変動で消費は変わりませんでした。その後も絶対量はふえ続けております。また、車は、幾多の技術革新により燃費の向上に努めてまいりました。数値目標も前出しをして達成いたしております。ガソリン税を環境目的とした幅広い税に転換をする、むしろ抜本見直しの時期ではないでしょうか。総理の御所見を伺います。

（以下略）

○内閣総理大臣（福田康夫君）

ガソリン税と環境についてお尋ねがございました。

ガソリン等の燃料課税が地球温暖化対策上果たしている役割は無視し得ないものであります。広い意味では、環境に関連する税制とも言えます。その税率が下がることが地球温暖化対策に逆行することは否めません。

御指摘のように、幅広く国民に負担を求める税に転換することについては、温暖化対策全体の中での具体的な位置づけ、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響などを十分に踏まえ、総合的に検討していくべき課題であると考えております。

（以下略）

福田内閣総理大臣スピーチ（「低炭素社会・日本」をめざして）

日本記者クラブにて（平成20年6月9日）

（税制改革）

次に税制であります。市場メカニズムを活用しながら削減を加速する手法は排出量取引に限られるわけではなく、特に民生部門における自主的な削減努力を促す方法として、税制の活用やCO2の「見える化」を積極的に考えていく必要があります。

秋に予定している税制の抜本改革の検討の際には、道路財源の一般財源化後の使途の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し、税制のグリーン化を進めます。

例えば、自動車や家電製品、そして住宅建築にもCO2排出を抑制するインセンティブとしての税制を活用することが考えられないものかどうか、といったような多様な観点から検討を行ってまいります。

なお、先進国が中心となって、革新技術の開発や途上国の支援を共同して行うための財源として、国際社会が連携して地球環境税のあり方、こういったようなことについても研究していく必要があると考えています。

OECD 環境統計 — 環境関連歳出と税制 (抄)
(OECD “Environmental Data — Environmental Expenditure and Taxes”)

表4A 環境関連税制の内訳 (抄)

(Structure of Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (百万ドル)

課 税 対 象	日 本
エネルギー物品 (Energy products)	48,460
輸送目的	40,570
うち、ガソリン	29,679
生活上の使用目的	7,890
化石燃料	4,443
電気	3,447
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)	29,084
取引課税	4,199
保有課税	24,885

- 軽油引取税
- 石油ガス税
- 航空機燃料税
- 揮発油税
- 地方道路税

- 石油石炭税
- 電源開発促進税

- 自動車取得税

- 自動車重量税
- 自動車税
- 軽自動車税

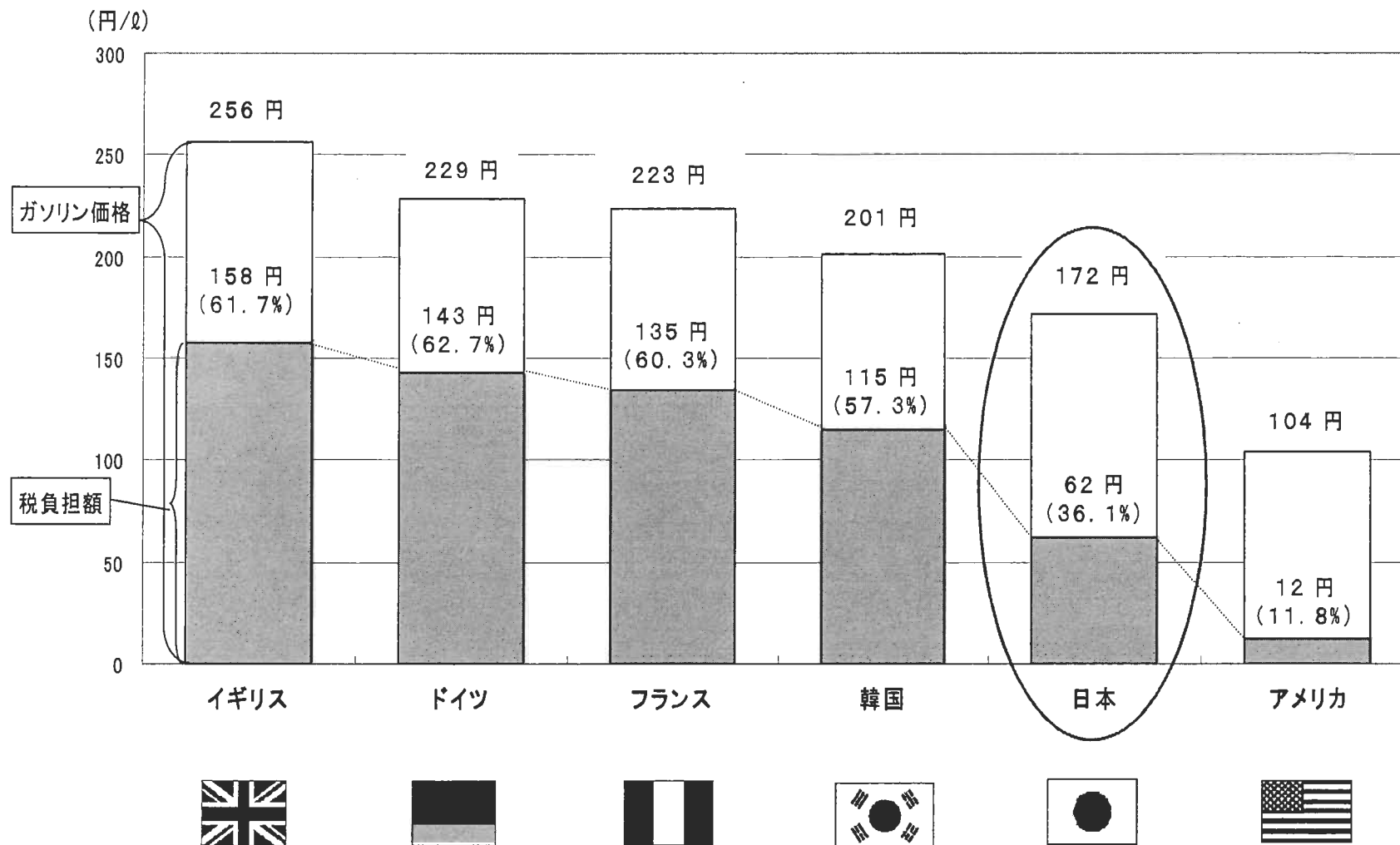
表4B 環境関連税制の税収 (抄)

(Trends in Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (%)

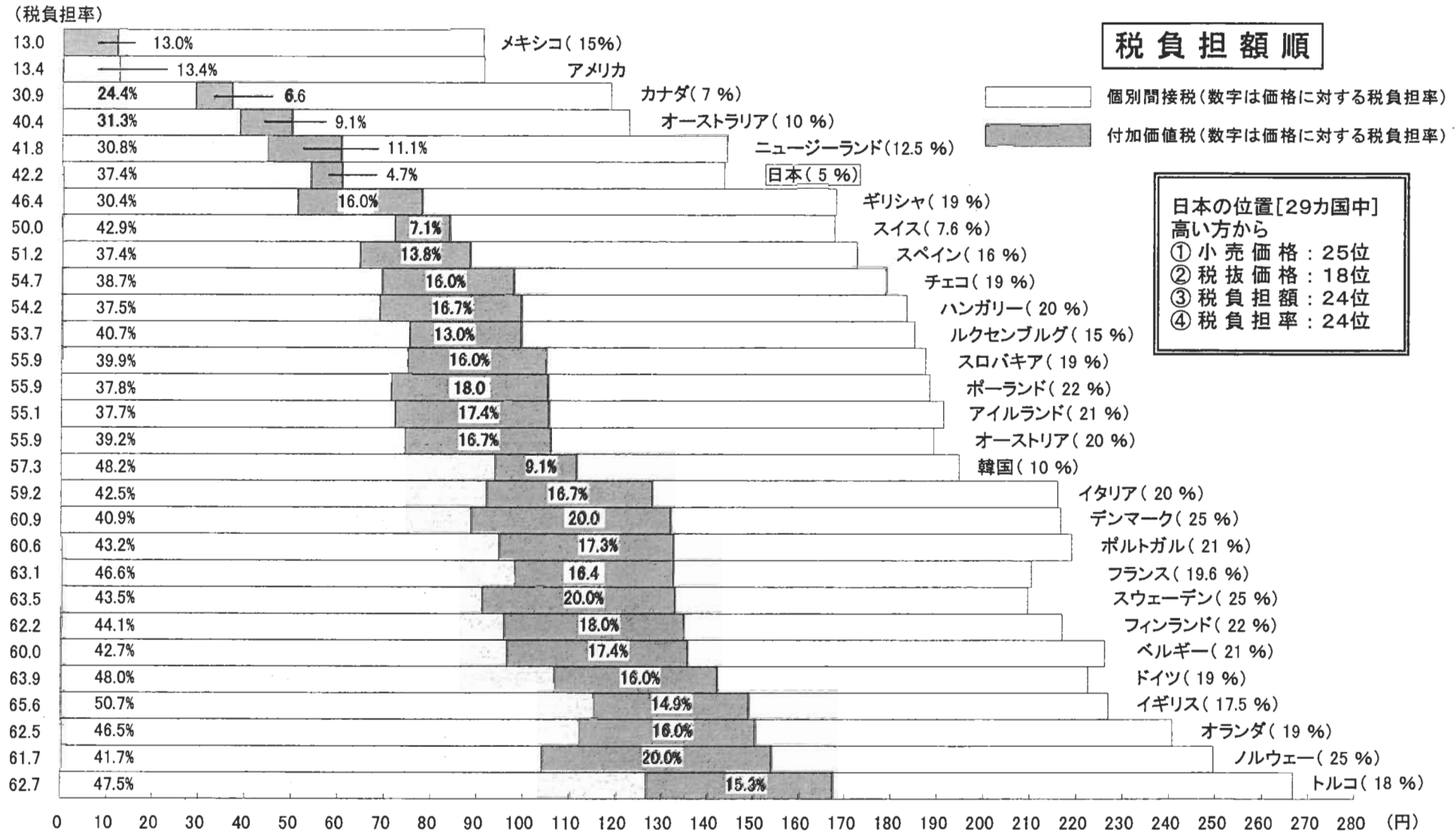
	GDP 比 (% of GDP)	税収構成比 (% of tax revenue)
日本	1. 7	6. 4
アメリカ	0. 9	3. 5
イギリス	2. 6	7. 3
ドイツ	2. 5	7. 3
フランス	2. 1	4. 9
イタリア	3. 0	7. 2
カナダ	1. 2	3. 7
OECD 平均	1. 8	5. 8

日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較



(注) 2008年4月時点 I E A 調べ(韓国は2007年7月～9月時点、日本は直近(石油情報センター調べ、2008年6月第1週))

OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2007年第3四半期)



出典: IEA[エネルギー価格と税(2007年第4四半期)]。

(注) 1. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

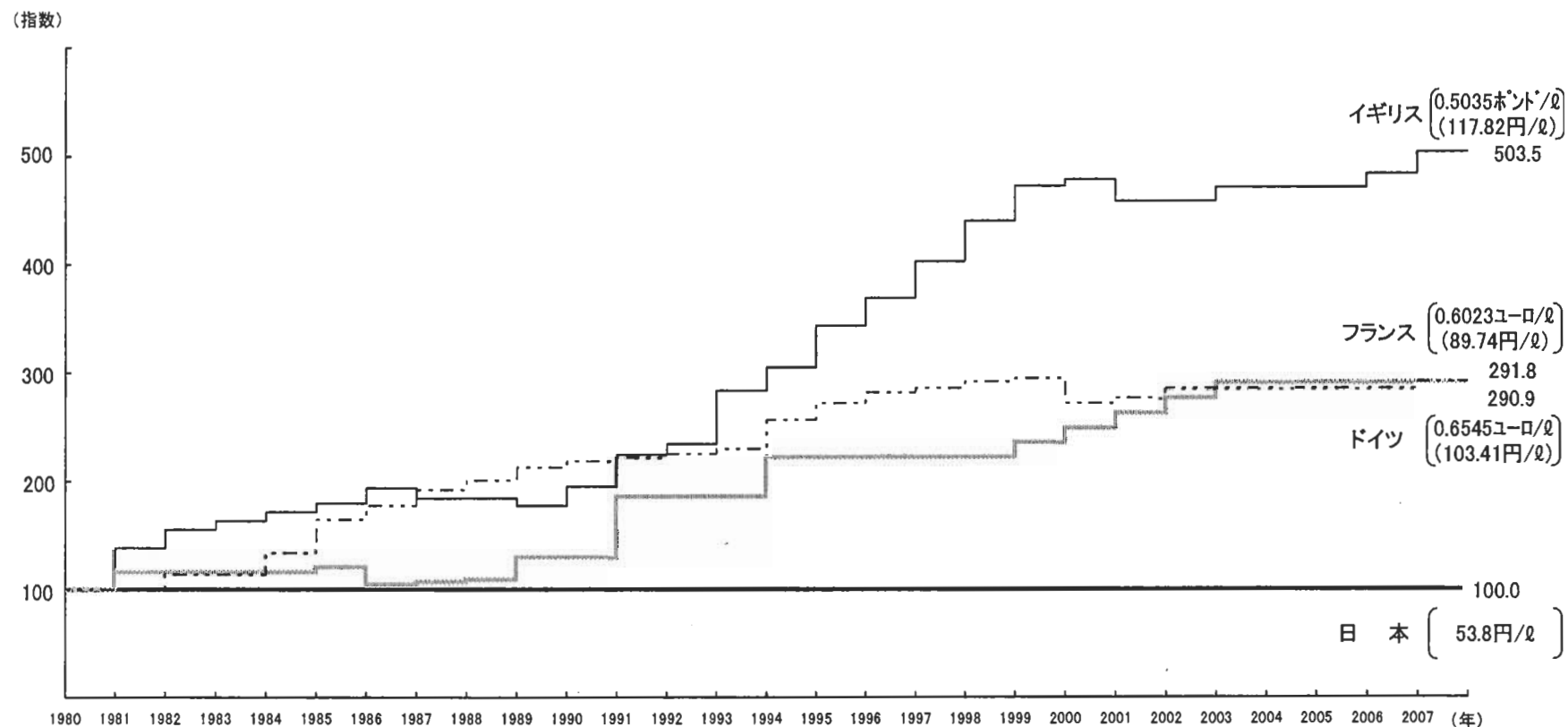
また、() 書きは、各国のガソリンに対する付加価値税である。

2. わが国の個別間接税は、揮発油税及び地方道路税である。なお、石油石炭税を加えた場合の税負担率は43.6%となる。

3. 換算レートは、2008年上半期に適用される基準外国為替相場及び裁定外国為替相場。

欧州諸国のガソリン税の税率の推移(指数:1980年=100)

欧州諸国は、オイルショック以降、地球温暖化対策などを理由として、ガソリン税率を段階的に引上げてきています。わが国は、現在でも低い税率を維持しています。



欧州諸国におけるエネルギー税制による地球温暖化問題への取組み(未定稿)

フィンランド	ノルウェー	スウェーデン	デンマーク	オランダ
1990年 ○炭素税の導入 - 炭素含有量に応じた課税を導入（既存のエネルギー税を改組） 1994年 - 炭素含有量及びエネルギー量を基準とする課税に 1997年 - 炭素含有量のみに応じた課税に再変更	1991年 ○炭素税の導入 - 既存の燃料税に炭素税を上乗せ。ただし、課税は炭素含有量に比例せず。 1992年 - 石炭等に課税対象を拡大 1999年 - 独立した税目に改組（従来は燃料税の一部） 2003年 - 石炭を課税対象から除外	1991年 ○炭素税の導入 炭素含有量に応じた課税を導入するとともに、既存の燃料税を引下げ	1992年 ○炭素税の導入 炭素含有量に応じた課税を導入するとともに、既存の燃料税を引下げ	1988年 - 一般燃料課徴金の導入（環境関連支出の財源である既存の課徴金を統合） 1990年 - 一般燃料課徴金を炭素含有量に応じた課税にするとともに税率引上げ 1992年 ○一般燃料税の導入 - 炭素含有量及びエネルギー量を基準とする課税に移行
イギリス	ドイツ	イタリア	フランス	
1993～99年 ○炭化水素油税の引上げ - 税率を物価上昇率以上に毎年引上げ（エスカレーター制度） 2001年 ○気候変動税の導入 - 事業用の電気、石炭、ガスの供給に課税対象を拡大	1999年 ○鉱油税の引上げ、電気税の導入 2000年から4年間にわたり両税の税率を段階的に引上げ 2006年 ○鉱油税をエネルギー税に改組 - 石炭等を課税対象に追加	1999年 ○鉱油税の改正 - 既存の鉱油税の税率を炭素含有量に応じたものとするとともに、2005年まで段階的に税率引上げ - 石炭等に課税対象を拡大	2007年 ○石炭税の導入 電力換算によるエネルギー量を基準として課税	1996年 ○燃料規制税の導入 - 家庭等による小規模なエネルギー消費を対象に追加的な課税を導入 2004年 - 一般燃料税を燃料税に改組（石炭以外の課税対象は各種消費税に統合され、燃料税の課税対象から除外） - 燃料規制税をエネルギー税に改組（エネルギー消費の規模に関する規制を撤廃）