

資 料

(エネルギー関係諸税等)

目 次

・ 特定財源等の概要（平成14年度予算・地方財政計画額）	1
・ 揮発油税収と道路整備費について	5
・ 経済財政諮問会議における議論	6
・ 道路整備事業の状況	7
・ 特定財源等の沿革	8
・ 主要諸外国における道路特定財源制度（国分）	1 1
・ わが国税制の現状と課題－21世紀に向けた国民の参加と選択－（抄）	1 2
・ 平成14年度の税制改正に関する答申（抄）	1 3
・ O E C D諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税（2001年第1四半期）	1 4
・ 欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移	1 5
・ ガソリンの消費数量・小売価格及び揮発油税・地方道路税率の推移	1 6
・ 自動車（自家用乗用車）に係る課税関係	1 7
・ 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）	1 8
・ 自動車の保有による年間負担額等の推移	1 9
・ 自動車重量税とCO ₂ 排出量の関係	2 0
・ わが国現行エネルギー関係諸税等と環境との関わり	2 1
・ 地球温暖化対策推進大綱（抄）	2 2
・ わが国税制の現状と課題－21世紀に向けた国民の参加と選択－（要約）	2 3
・ 環境政策としての各手段の比較（主として地球温暖化対策の観点から）	2 4
・ 我が国における温暖化対策税制に係る制度面の検討について	2 5

特 定 財 源 等 の 概 要 (平成14年度予算・地方財政計画額)

1. 国 税

税 目 (※ 目的税)	課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収
揮 発 油 税 (昭和24年創設・ 29年特定財源)	揮 発 油	4 8 , 6 0 0 円 / <i>kl</i> (本則税率：24,300円 / <i>kl</i>)	・ 国の道路財源 (1/4 は道路 整備特別会計に直入)	道路整備緊急措置法3,5	億円 2 8 , 4 4 2
地 方 道 路 税※ (昭和30年創設)	揮 発 油	5 , 2 0 0 円 / <i>kl</i> (本則税率：4,400円 / <i>kl</i>)	・ 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	3 , 0 4 3 (地方分 3 , 0 4 3)
石 油 ガ ス 税 (昭和41年創設)	自動車用石油 ガス	1 7 円 5 0 銭 / <i>kg</i>	・ 1/2 は国の道路財源 ・ 1/2 は地方の道路財源とし て譲与	道路整備緊急措置法3 石油ガス譲与税法1,7	2 8 0 (地方分 1 4 0)
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0.5トンごとに) ・ 自家用 6 , 3 0 0 円 (年) ・ 営業用 2 , 8 0 0 円 (年) ○ 軽自動車(1両につき) ・ 自家用 4 , 4 0 0 円 (年) ・ 営業用 2 , 8 0 0 円 (年) (本則税率：いずれも 2,500円)	・ 国の道路財源(注) ・ 公害健康被害の補償費用の 財源として交付 ・ 1/4 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19の2 自動車重量譲与税法1,7	1 1 , 2 0 0 (地方分 2 , 8 0 0)

(注) 自動車重量税収の3 / 4 は法律上は国の一般財源であるが、税創設の経緯等から8割相当額は道路整備に充ててきたところ。平成14年度予算においては道路特定財源等の額が道路予算の額を2,247億円上回ることとなり、この分を一般財源として活用。

税 目 (※ 目的税)	課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収
航空機燃料税 (昭和47年創設)	航空機燃料	2 6 , 0 0 0 円 / <i>kl</i>	・ 11 / 13 は国の空港整備財源 ・ 2 / 13 は地方空港対策費として譲与	空港整備特別会計法3, 附則⑪ 航空機燃料譲与税法1, 7	1 , 0 7 5 (地方分 1 6 5)
電源開発促進税※ (昭和49年創設)	一般電気事業者の販売電気	4 4 5 円 / 千キロワット時	・ 電源立地対策及び電源多様化対策財源	電源開発促進税法1 電源開発促進対策特別会計法3の3	3 , 7 6 7
石 油 税 (昭和53年創設)	原油、輸入石油製品、天然ガス等	(例) 原油、輸入石油製品 2 , 0 4 0 円 / <i>kl</i>	・ 石油及びエネルギー需給構造高度化対策財源	石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計法 4	4 , 8 0 0

2. 地 方 税

税 目 (※ 目的税)	課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収
軽 油 引 取 税※ (昭和31年創設)	軽油の引取り	32,100円/kl (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	11,851
自 動 車 取 得 税※ (昭和43年創設)	自動車の取得	・ 自家用 取得価格の5% ・ 営業用及び軽自動車 ” 3% (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	4,657

(注) このほか、入湯税等がある。

特定財源

税法には使途を特定する定めがないが、別途、実体法又は特別会計法で使途が特定されているもの(揮発油税、航空機燃料税 など)。

- 道路整備緊急措置法 (抄)

第三条 政府は、平成十年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額...に相当する金額を...道路整備費...の財源に充てなければならない。

- 一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額
- 二 (略)

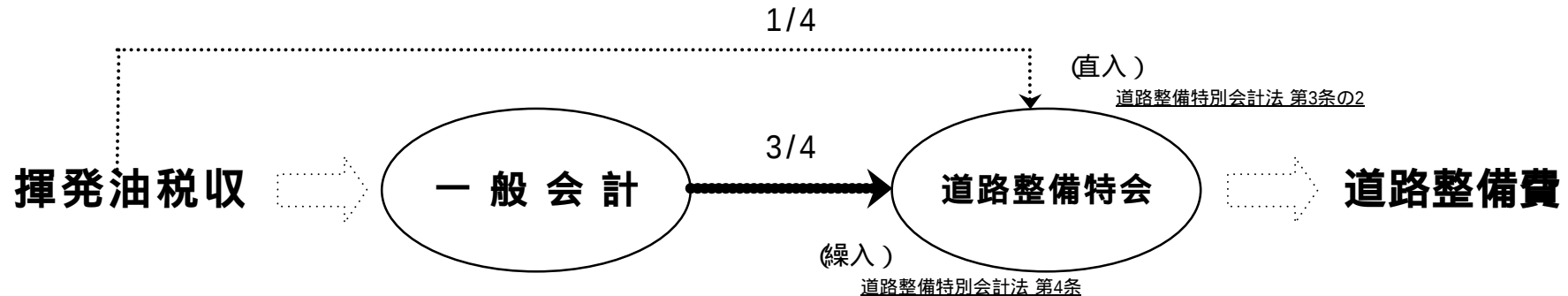
目的税

特定の経費に充てることを目的として課される税であって、税法上その使途が特定されているもの(地方道路税、電源開発促進税、軽油引取税、自動車取得税)。

- 電源開発促進税法 (抄)

第一条 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...に要する費用に充てるため、一般電気事業者の販売電気には、この法律により、電源開発促進税を課する。

揮発油税込と道路整備費について



(道路整備緊急措置法 抄)

第2条第1項

建設大臣は、平成十年度以降五箇年間に於ける高速自動車国道及び一般国道・・・の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

第3条

政府は、平成十年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額・・・に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。

- 一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額
- 二 略

(道路整備特別会計法 抄)

第3条の2

揮発油税の収入のうち道路整備緊急措置法第五条第二項に定める額に相当するものは、同項に規定する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、毎会計年度、この会計の歳入に組み入れるものとする。

第4条

道路整備事業（道路整備緊急措置法第五条第二項に規定する地方道路整備臨時交付金の交付を除く。）に要する費用で国が負担するもの並びに第十条第一項の規定による借入金の償還金及び利子の金額は、政令で定める金額に相当する金額を除くほか、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、一般会計からこの会計に繰り入れるものとする。

道路整備五箇年計画について (抄)

平成10年1月30日
閣議了解

1 平成10年度から平成14年度に至る五箇年間に於ける道路投資の規模を次のとおりとし、新道路整備五箇年計画を強力に推進するものとする。

一般道路事業	29兆2,000億円
有料道路事業	17兆0,000億円
地方単独事業	26兆8,000億円
調整費	5兆0,000億円
合計	78兆0,000億円

経済財政諮問会議における議論

「構造改革と経済財政の中期展望」(平成14年1月25日 閣議決定)

3. - (4) 社会資本整備の在り方

戦後50年以上にわたる社会資本の整備により、国民生活の安全性や利便性は飛躍的に向上し、経済発展を支える産業的基盤もつくられた。現在も国民生活や経済活動にとって必要不可欠な公共投資は多数あるが、分野別配分の硬直性や、受益者による費用の負担が極めて少ない制度の下で、ややもすると必要性の低い公共投資までが行われがちであるなど改善すべき点が多い。真に必要性の高い公共事業を選択し、最も効率的に整備する仕組みを確立しなければならない。

また、現下の厳しい財政状況や国民経済に占める公共投資の規模が欧米諸国などに比べ非常に高いこと等を考えれば、投資規模についても見直しが必要である。なお、道路等の「特定財源」についてはその在り方を見直す。

(公共事業関係の計画の見直し)

公共事業関係長期計画は、今後の方向性を明らかにし、事業の着実な推進を支えている面もあるが、他方、資源配分を硬直的なものとし、経済動向や財政事情を迅速に事業へ反映することを困難にしている面がある。こうしたことから、まず各計画の必要性そのものについて見直しを行う。その上で、今後とも策定することが必要と判断される場合には、計画策定の重点を、その分野の特性を踏まえつつ、従来の「事業量」から計画によって達成することを目指す成果とすべきである。また、計画に基づく事業であっても、厳正な事前評価により事業の必要性が検証されたものを実施するなど、効率化のための取組みを強化すべきである。全国総合開発計画等についても、望ましい国土の実現の観点から、関係各分野の施策遂行が総合的な効果を発揮することが必要である等の視点に基づき、抜本的にその在り方について見直しを行う。本「改革と展望」の策定をもって、公共投資基本計画についてはこれを廃止する。

道路整備事業の状況
平成14年度予算 34,724億円
＜道路特会国費ベース＞

自動車重量税（国分の8割）
6.720

2,247
※平成14年度において、自動車重量税を含めたしゅうる道路特定財源の額が道路予算の額を2,247億円上回ることとなり、平成14年度においてはこれを一般財源として活用。

＜ 道 路 財 源 ＞	
自動車重量税	4,473
揮 発 油 税	21,312
（ 当 年 分 21,340 ） 決算調整額 Δ 28	
石 油 ガ ス 税	132
（ 当 年 分 140 ） 決算調整額 Δ 8	
前年度剰余金受入等	808
揮 発 油 税	7,102
（直入分）	
産業投資特別会計から繰入れ	898

＜ 事 業 種 別 ＞	
道路整備	19,991
一般国道	12,717
（ 直 轄 10,512 補 助 2,206 ）	
地 方 道	1,855
都道府県道	1,414
市町村道	440
交通連携推進	1,713
雪 害 事 業	613
街 路	2,037
交通連携推進	986
河 川 関 公	280
そ の 他	775
道路環境整備	3,663
沿道環境改善	573
交 通 安 全	1,735
電 線 共 同 溝	538
住宅開公、都市開公、まち総	790
交通環境改善	28
独立行政法人土木研究所	15
有 料 道 路 事 業	3,055
地方道路整備臨時交付金	7,102
（ 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 ）	
NTT-A型事業	898

（注）計数はそれぞれ四捨五入のため、計において一致しない場合がある。

特定財源等の沿革

- イ．揮発油税は、一般的な財政需要に応じる必要から、揮発油の消費に負担を求めるため昭和 24 年に創設されたが、昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、立ち遅れたわが国の道路を緊急かつ計画的に整備する観点から、道路整備五箇年計画（第 1 次：昭和 29 年度～33 年度）が策定されるとともに、その財源として揮発油税收相当額を国の道路整備に充てることとされた。この制度は、昭和 33 年に制定された「道路整備緊急措置法」に引き継がれ、現在に至っている。
- ロ．昭和 29 年には、地方の道路整備に資するため、「昭和 29 年度の揮発油譲与税に関する法律」が制定され、昭和 29 年度に限り、揮発油税收の 3 分の 1 に相当する額を地方に譲与することとされたが、昭和 30 年には、地方道路税（国税）が創設され、その税收のすべてが地方の道路特定財源として地方に譲与されることになった。
- ハ．石油ガス税は、石油ガスを燃料とする LPG 車と揮発油を燃料とするガソリン車との負担の権衡を図る観点から昭和 41 年に創設され、それ以来、揮発油税などとともに、「道路整備緊急措置法」などに基づき、国・地方の道路特定財源とされている。
- ニ．自動車重量税は、自動車の走行が多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めるため、昭和 46 年に創設された。

ホ．航空機燃料税は、空港整備などのための財源を確保する等の観点から昭和 47 年に創設され、その税収は、国の空港整備費や地方の空港対策費に充てられている。

ヘ．電源開発促進税は、原子力発電施設、火力発電施設、水力発電施設等の設置促進などの電源立地対策を講じるための目的税として、昭和 49 年に創設された。その後、第 2 次石油危機の発生に伴い、昭和 55 年には、税収の使途に石炭、原子力、水力、地熱等の電源多様化対策を追加するなどの改正が行われた。

ト．石油税は、石油一般の利用に共通する便益性に着目し、石油対策に係る財政需要に配意して、広く石油の消費に対して負担を求めるために、昭和 53 年に創設された。その税収は、当初、石油対策に要する費用に充てることとされていたが、昭和 55 年度以降は、石油代替エネルギー対策、平成 5 年度以降は省エネルギー対策などにも充てられることになった。

チ．軽油引取税は、昭和 31 年に地方道路整備の緊急性及び揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との負担の均衡などを考慮し、都道府県及び指定市の道路に関する費用に充てるための都道府県の目的税として創設された。

その後、平成元年に、軽油の流通実態等に鑑み消費地課税などの制度の抜本的な改正が行われたが、軽油の流通実態の多様化等の状況変化などに伴い、今後とも脱税防止策を含め一層の課税の適正化を図っていく必要がある。

リ.自動車取得税は、一定の自動車の取得に対し、その取得者に課される税で、昭和43年、地方道路財源の充実強化を図り、都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、都道府県の目的税として創設された。

自動車取得税は、自動車の取得に担税力を見出して課される税であるとともに、受益者負担的かつ原因者負担的な性格を持つものであり、消費税・地方消費税とは、その性格、課税の趣旨からして異なるものである。

〔わが国税制の現状と課題 ―21世紀に向けた国民の参加と選択―

平成12年7月14日 税制調査会 より抜粋〕

主要諸外国における道路特定財源制度（国分）

未 定 稿

		ア メ リ カ	イ ギ リ ス	ド イ ツ	フ ラ ン ス
道路特定財源制度の有無		あ り	な し	あ り	あ り
繰入税目	石油関係税	ガソリン税・特殊燃料税（注2）（一部）	—	鉱油税（注2）（一部）	—
	自動車関係税	大型トラック税 等	—	—	車軸税（注2）
道 路 予 算 額（注3）		349 億ドル （4.2 兆円）	18 億ポンド （3,100 億円）	102 億マルク （5,600 億円）	75 億フラン （1,200 億円）
（うち特定財源の占める割合）		100 %	0 %	100 %	10 %
道路特定財源制度の推移		1956年 道路信託基金（特定財源）創設 1974年 使途拡大（都市交通整備にも使用）	1909年 炭化水素油税収（注2）等を特定財源化 1937年 特定財源制度廃止（一般財源化）	1955年 鉱油税収の増税分を特定財源化 1960年 鉱油税収すべてを特定財源化 1963年 鉱油税収の一部を除き一般財源化 1973年 使途拡大（道路整備以外の交通政策にも使用）（注4）	1951～81年 石油産品内国消費税（注2）の一部を特定財源化（81年に一般財源化） 1968年 車軸税創設（税収は道路補修に使用）

（注1）換算レートは、1ドル＝119円、1ポンド＝173円、1マルク＝55円、1フラン＝16円（平成13年下半期レート）。

（注2）アメリカの特殊燃料税は、LPガス、天然ガス等に係る個別間接税。イギリスの炭化水素油税、ドイツの鉱油税、フランスの石油産品内国消費税は、それぞれ石油製品一般に係る個別間接税。また、フランスの車軸税は、12t以上のトラック等に課税される税。

（注3）アメリカは道路信託基金（道路勘定）からの2001年度支出額、イギリスは1999年度支出額、ドイツ及びフランスは1999年度予算額。

（注4）ドイツでは、「交通政策」を極めて広く解しており、事実上一般財源化している模様。

わが国税制の現状と課題

— 21世紀に向けた国民の参加と選択 — （抄）

第二 個別税目の現状と課題

三 消費課税

7．特定財源等

（3）特定財源等の課題

特定財源等については、厳しい財政事情、最近における道路整備の状況などを踏まえば、基本的には一般財源化の方向で検討すべきではないかといった多くの意見がありました。これに対し、受益者負担の観点、道路整備の必要性などを踏まえると、なお特定財源等による道路整備の意義が認められることから、これを維持する必要があるとの意見がありました。

一般に、ある税の収入を特定の公的サービスに要する費用の財源に充てることは、その公的サービスの受益と負担の間にかなり密接な対応関係が認められる場合には、一定の合理性を持ち得ますが、他方、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向があることから、その妥当性については常に吟味していく必要があると考えます。

平成 14 年度の税制改正に関する答申（抄）

7．その他

（3） エネルギー関係諸税等と環境問題への対応 エネルギー関係諸税等と特定財源等

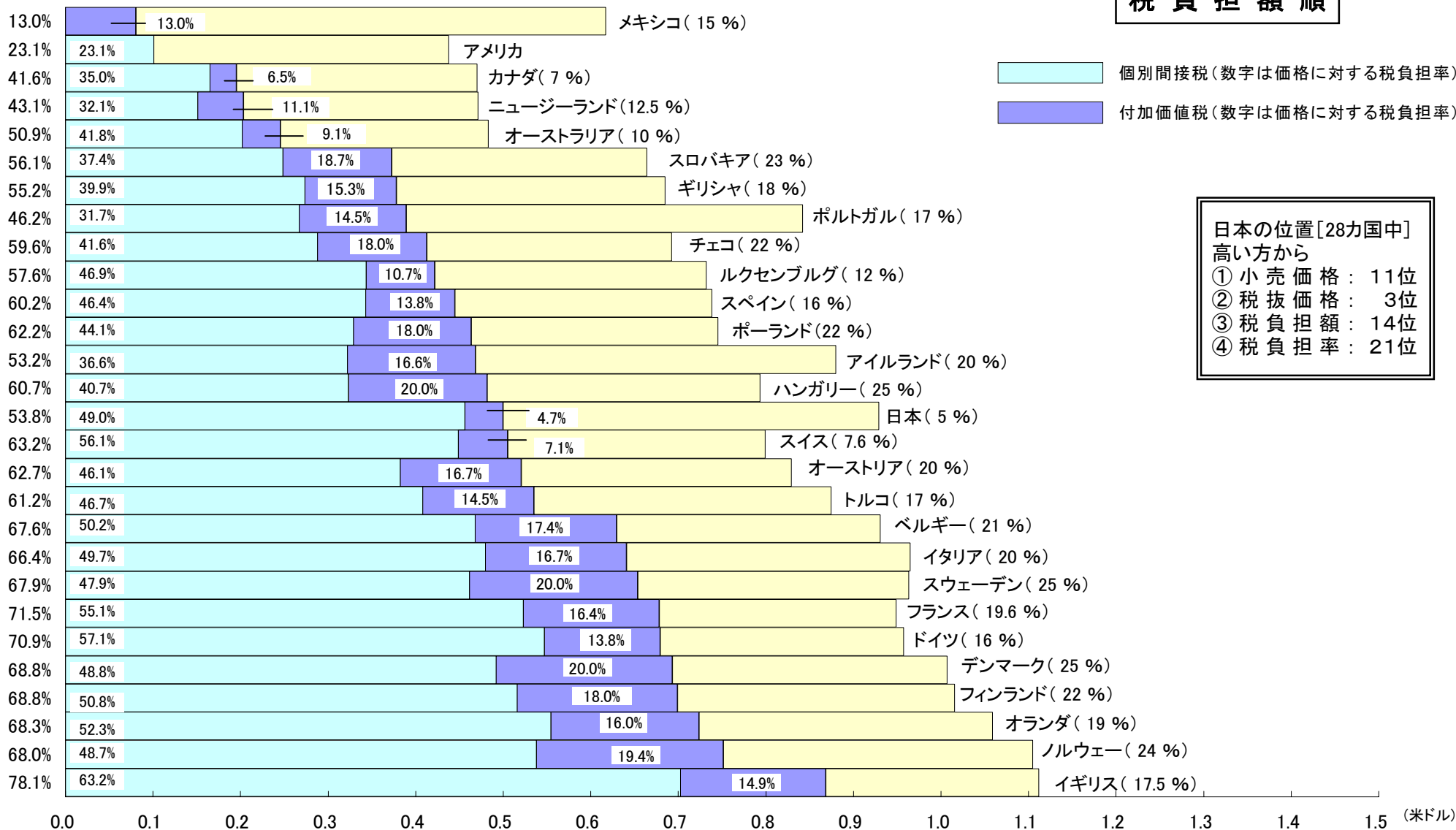
既存のエネルギー関係諸税等のうち特定財源等については、特定の公的サービスからの受益と負担との間に密接な対応関係が認められる場合には一定の合理性を持ち得る。他方、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向があることから、常にその妥当性を吟味していく必要があるとこれまで当調査会でも指摘してきている。

また、道路特定財源等については、依然として道路整備の必要性はあり、これを維持すべきとであるとの意見もあった。しかしながら、厳しい財政事情や最近の道路整備の改善状況等を考慮すれば、一般財源化を含め、その見直しを検討すべきではないかといった意見が多数であった。わが国の燃料課税の税負担水準は、国際的にみても高くない水準にあること、また、地球温暖化問題の観点からも、これを引き下げることが適当でない。

今後、特定財源等を含むエネルギー関係諸税等については、こうした点を踏まえ、幅広い観点から、そのあり方の検討を行っていく必要がある。

OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2001年第1四半期)

(税負担率)



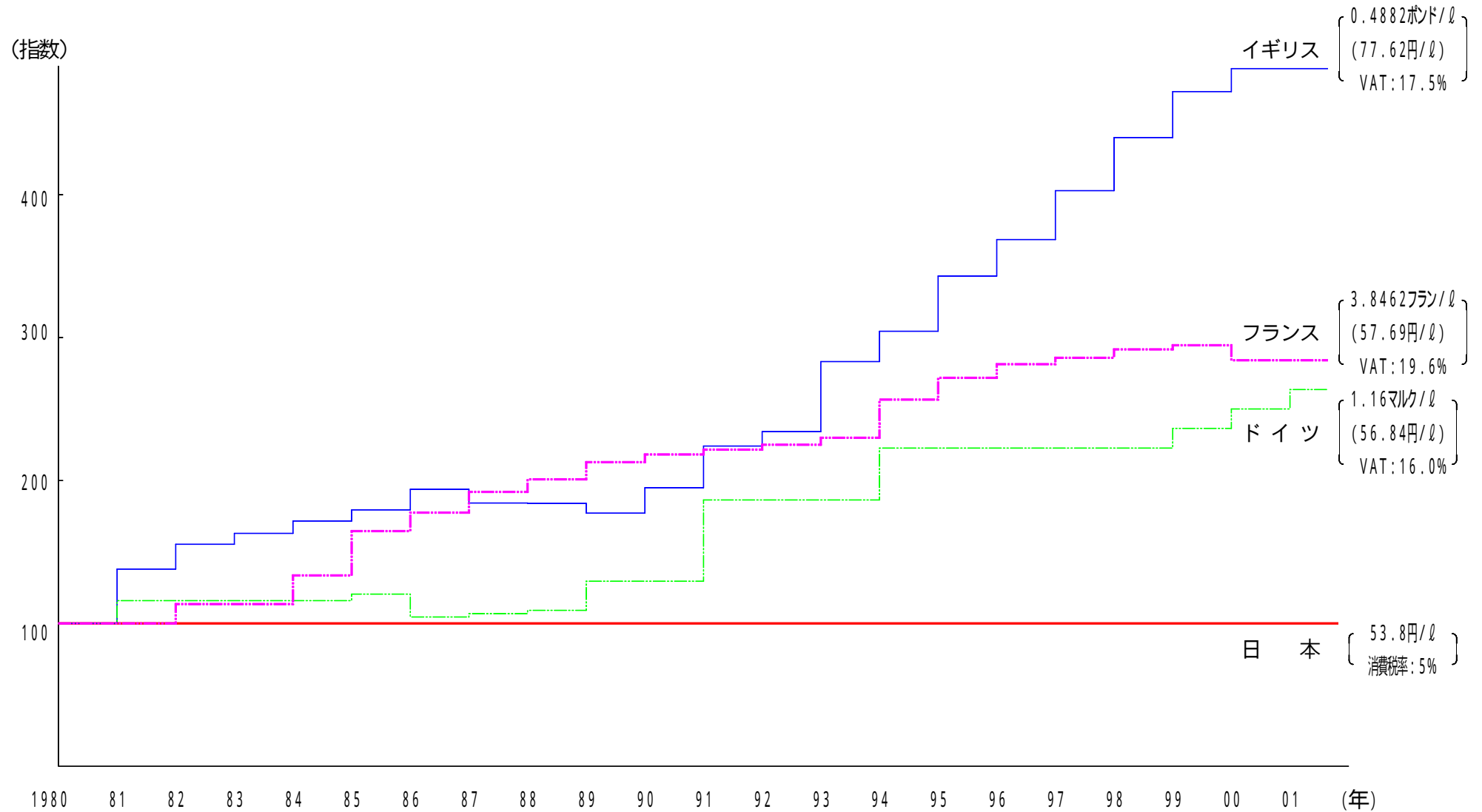
出典:IEA「エネルギー価格と税(2001年第2四半期)」。上記の内、トルコは、2000年第4四半期のデータである。

(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率である。

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、石油税を加えた場合の税負担率は55.6%となる。

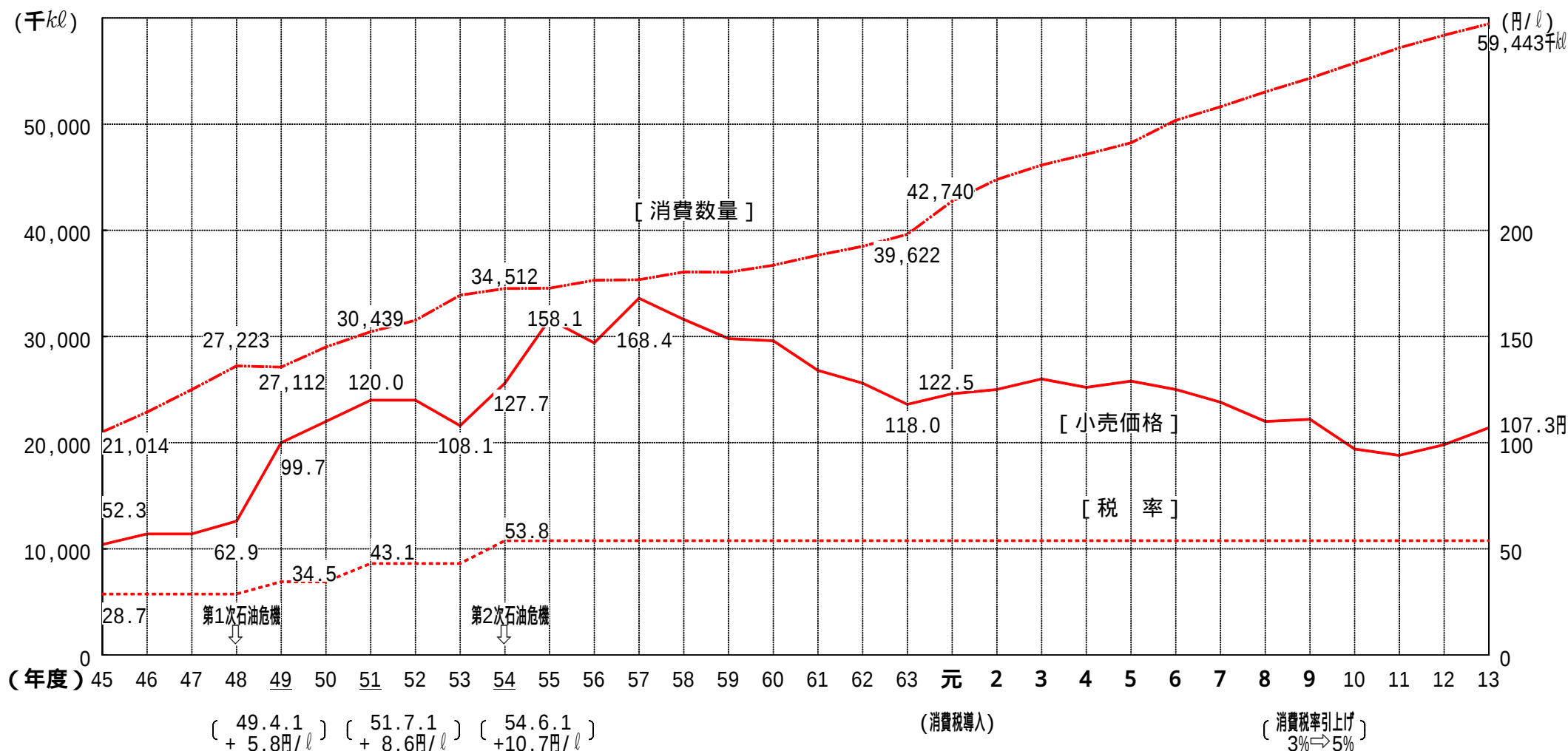
欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移（指数：1980年＝100）



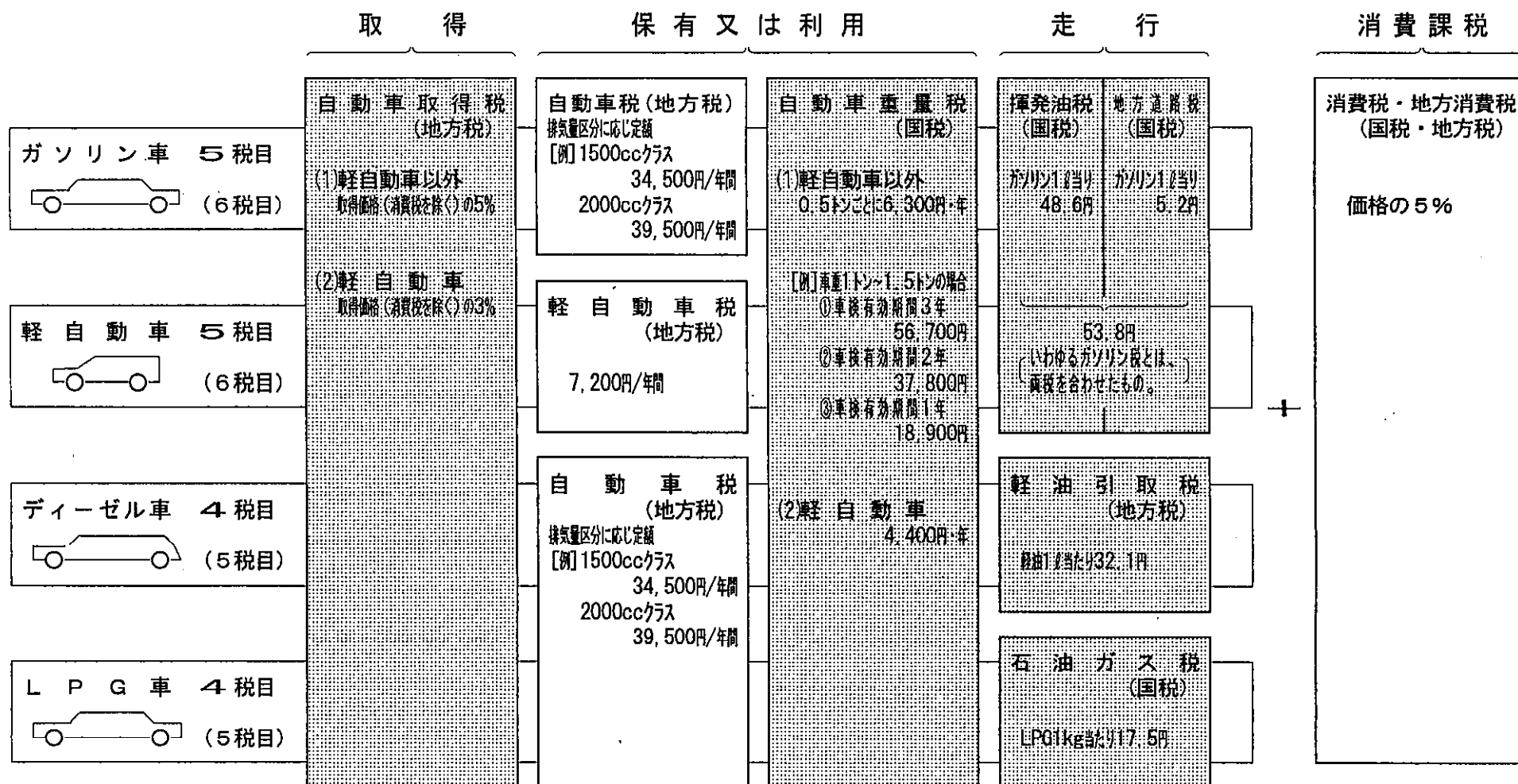
- （注）1. 税率は各年末値による。ただし、2001年については1月末現在の税率。
2. 英では87年、独では86年以前は有鉛・無鉛の税率、以後有鉛・無鉛の税率が区分して設定されたため、ここでは無鉛ガソリンの税率をとっている。
また、仏はレギュラーガソリンの税率をとっているが、2000年に無鉛スーパーガソリンの税率に統合された。
3. 換算レート：イギリス1ポンド＝159円、ドイツ1マルク＝49円、フランス1フラン＝15円。

(参考3)

ガソリンの消費数量・小売価格及び揮発油税・地方道路税率の推移



自動車（自家用乗用車）に係る課税関係

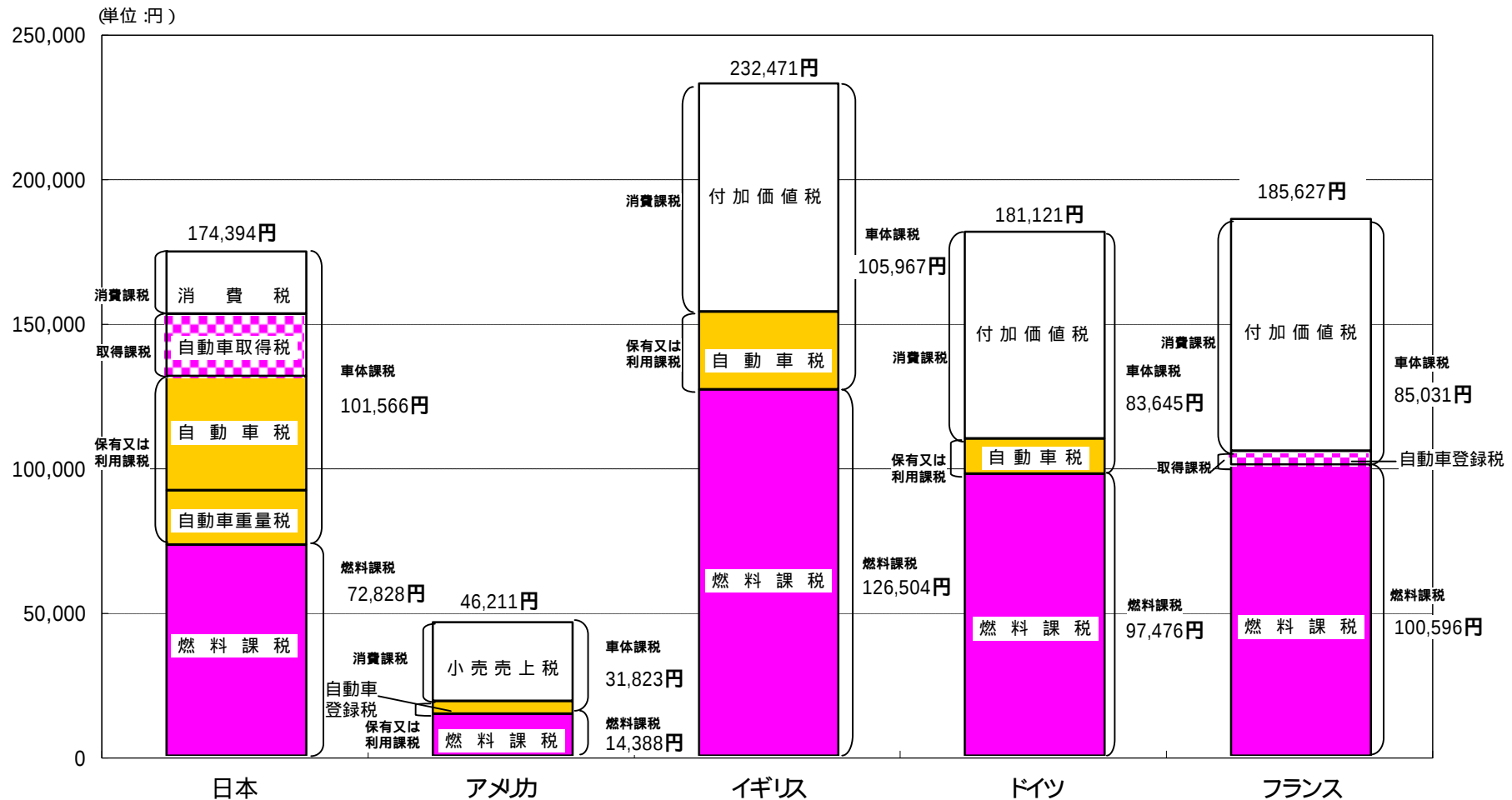


 道路財源等

- (注) 1. カッコ書きは消費税を加えた場合の税目数。
 2. 軽自動車のディーゼル車・LPG車は存在しない。
 3. LPG車は、ほとんどタクシー・ハイヤーに使用されている。

自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）

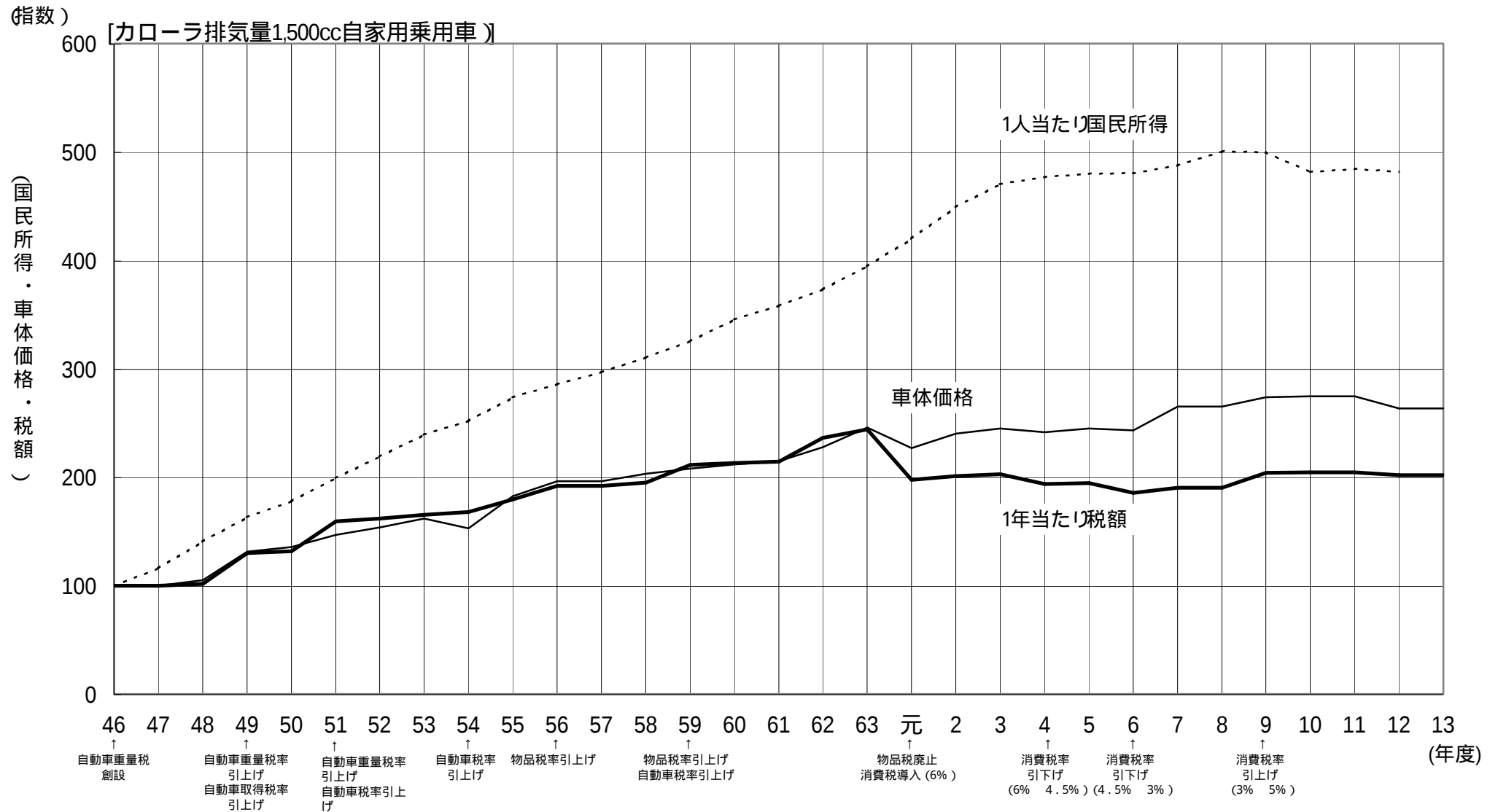
（2000ccクラスの自家用乗用車の例）



- （注） 1. 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、平成14年1月現在の税率
 車体価格：日本 2,719,500円、アメリカ 17,721ドル、イギリス 18,290ポンド、ドイツ 28,800ユーロ、フランス 27,210ユーロ
 燃料価格：日本 101.8円/ℓ、アメリカ 39.6セント/ℓ、イギリス 79.0ペンス/ℓ、ドイツ 0.931ユーロ/ℓ、フランス 0.951ユーロ/ℓ
 為替レート：アメリカ 1ドル = 122円、イギリス 1ポンド = 174円、ドイツ 1ユーロ = 108円、フランス 1ユーロ = 108円
 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。
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
2. 上記のほかに重量課税として、フランスにおいては車軸税（12 t以上のトラック等が課税対象）、アメリカにおいては高速道路自動車利用税（約25 t超のトレーラー等が課税対象）がある。

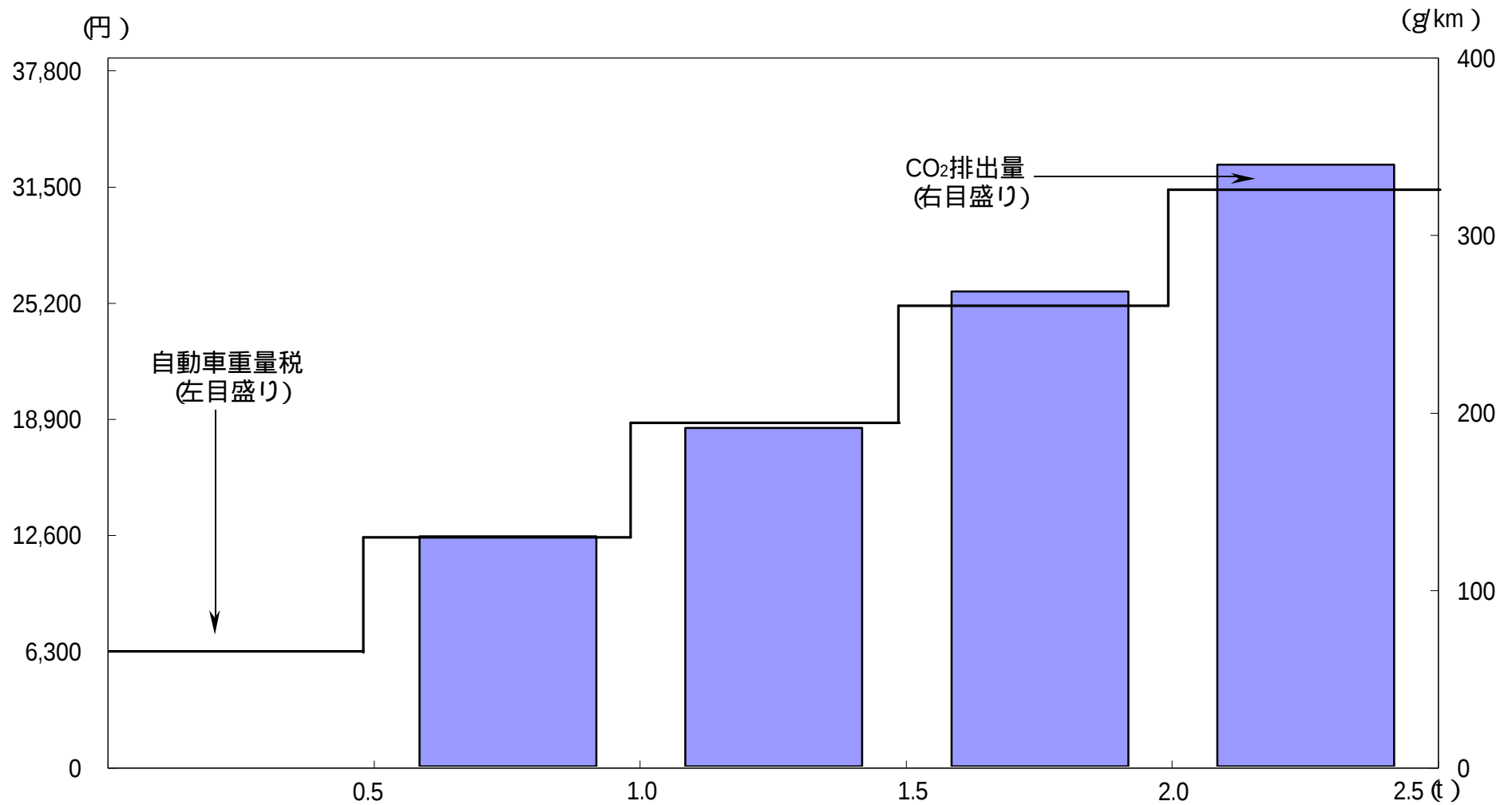
自動車の保有による年間税負担額等の推移 (指数 46年度 = 100)

(自動車取得税、自動車税、自動車重量税、物品税又は消費税)



- (注) 1. 国民所得の平成10年度までは、国民経済計算報告 (内閣府) により、平成11年度・12年度は新SNA (平成7暦年基準) による。
 2. 1年当たり税額は、自動車取得税又は物品税額 (~63年) 及び消費税額 (元~) を耐用年数 (6年) で除した額、自動車税額、自動車重量税額 (年) の合計額。
 3. 車体価格は、東京地区希望小売価格 (元年以降は消費税込み) による。

自動車重量税とCO₂排出量の関係



(注) 1.国土交通省「自動車燃費一覧」(平成13年12月)に基づき作成。

2.CO₂排出量は、車両重量別に区分したガソリン乗用自動車の1km走行におけるCO₂排出量の平均値。

わが国現行エネルギー関係諸税等と環境との関わり

環境との関わり	具 体 例
○ 課税目的は異なるが、結果として環境負荷の軽減（CO₂排出抑制等）と整合的なもの	○ 石油税・揮発油税等（石油等に対する従量税） ○ 自動車重量税・自動車税等（車両重量・排気量等によって税率を設定）
○ 個々の政策目的に照らし特例的に税負担の軽減等を行うもののうち環境に関連するもの（PPPにも反する可能性あり）	○ 自動車税のグリーン化・自動車取得税の軽減措置

地球温暖化対策推進大綱（抄） （地球温暖化対策推進本部、平成14年3月）

第4 6%削減約束達成に向けた地球温暖化対策の推進

9. その他

（3）ポリシーミックスの活用

効果的かつ効率的な温室効果ガスの排出削減のためには、自主的手法、規制的手法、経済的手法等、あらゆる政策手段の特徴を活かして、有機的に組み合わせるというポリシーミックスの考え方がある。

費用対効果の高い削減を実現するため、市場メカニズムを前提とし、経済的インセンティブの付与を介して、各主体の経済合理性に沿った行動を誘導するという、いわゆる経済的手法があるが、税、課徴金等の経済的手法については、他の手法との比較を行いながら、環境保全上の効果、マクロ経済・産業競争力等国民経済に与える影響、諸外国における取組の現状等の論点について、地球環境保全上の効果が適切に確保されるよう国際的な連携に配慮しつつ、様々な場で引き続き総合的に検討する。

わが国税制の現状と課題

－ 21世紀に向けた国民の参加と選択－（要約）

（税制調査会、平成12年7月）

第二 個別税目の現状と課題

六 その他の諸課題

3. 環境問題への対応

- 様々な環境問題への対策としては、汚染者負担原則（PPP）を基本としつつ、それぞれの問題の性格に応じて、規制的手法、自主的取組み、経済的手法といった各種手法の特徴を踏まえた適切な組合せを考えていくことが必要です。地球温暖化問題など、排出源が多数存在し排出削減に向けた継続的なインセンティブが必要な問題については、税を含む経済的手法の有効性が指摘されています。
- 検討に当たっては、まず環境施策全体の中での税制の位置付けが明確にされる必要があります。地球温暖化対策全体の具体的内容が検討される中で、税制以外の各種手法の活用に加えて、税制の活用の必要性について十分な議論が求められます。
- 地球温暖化対策として化石燃料への課税について検討する場合、既存のエネルギー関係諸税との関係についてどう考えるかという議論があります。
- 税収を特定財源等として活用することについては、税の基本的な考え方からすれば好ましくないと考えられます。一方、環境施策の財源調達手段として検討すべきとの意見がありました。
- 国民に広く負担を求めることになる問題だけに、国民の理解と協力が得られることが不可欠です。当調査会としては、国・地方の環境施策全体の中での税制の具体的な位置付けを踏まえながら、国内外における議論の進展を注視しつつ、PPPの原則に立って、引き続き幅広い観点から検討を行っていきたいと考えます。

（注）汚染者負担原則（PPP）－ 環境負荷の原因者に対して負担を求めるべきという原則

環境政策としての各手段の比較（主として地球温暖化対策の観点から）

種 類	概 要	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト
規制的手段	○汚染物質排出の基準等を設定 ○違反に対する制裁	○企業等が汚染削減費用のみを負担すればよく、（規制の水準にもよるが）比較的合意を得やすい。 ○罰則等の担保措置が強力であれば実効性が高い	○排出源が拡散している場合には、その基準設定や網羅的な監視等に多大なコストがかかる ○規制値を超える排出削減に対するインセンティブが働かない
自主的取組み		○社会的合意が得やすい。	○社会的に望ましい水準までの対策がとられるとは限らない ○フリーライダーが生じ、対策を講じる企業が経済的に不利になるおそれ
経済的手段			
税・課徴金	○汚染物質の排出等に税・課徴金を課し、過剰生産を抑制	○市場メカニズムを通して各主体が最も効率的な対策を選択するため、多数の排出源があっても社会全体として最も少ないコストですむ。 ○継続的なインセンティブがあり、技術開発等にも長期的にプラスの影響を与える ○収入をもたらす	○社会的影響が最も広範に及び、社会的合意の形成が大変 ○排出権取引と比べれば、特定排出源に対する細かな配慮を盛り込みにくい
助成措置	○汚染物質の排出削減行為に対し助成	○経済的には税・課徴金と同様の効果 ○社会的合意が得やすい	○PPPに反する可能性あり ○汚染者に公的資金から便益を供給することの社会不公正 ○別途財源が必要
排出権取引	○排出許容量（権利）を個々の主体に割当て ○市場での取引可能	○排出総量自体のコントロールが可能 ○広範な経済主体について、主体ごとの裁量の余地が大きく、柔軟な対応が可能。 ○特定の経済主体に対する配慮が可能	○初期割当て配分の決定が非常に困難 ○税より市場創設・監視体制にコストがかかる
デポジット制	○製品の本来価格に預り金を上乗せ ○使用後製品の返却の際に預金を返却	（地球温暖化対策としては議論されていない）	（地球温暖化対策としては議論されていない）

中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会地球温暖化対策税制
専門委員会「我が国における温暖化対策税制に係る制度面の検討
について（これまでの審議の取りまとめ）」

平成 13 年 12 月 26 日

1. 経緯

地球温暖化対策としての税制の検討を行うため、平成 13 年 10 月に中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会の下に「地球温暖化対策税制専門委員会」を設置。関係者からのヒアリングを含め、これまでに 6 回の会合を開催し、現在までの審議に関して概要以下の取りまとめを行った。

2. これまでの審議の取りまとめの要点

（1）諸外国の温暖化対策税制

典型的な「炭素税」を導入したスウェーデン、既存の鉱油税を引き上げたドイツ、自主協定・排出量取引等と組み合わせた「気候変動税」を導入した英国、将来の導入可能性をあらかじめ法定したスイスの 4 事例を中心に紹介し、以下の諸点等を指摘。

- 各国の対応方法は、新たな税目を複数の化石燃料等を対象に導入するケースと、既存の関連税制を活用して税率引上げ等により対応するケースに大別できる。
- 税率は炭素含有量に必ずしも比例しておらず、エネルギー集約産業への配慮や環境政策上の配慮（再生可能エネルギーの利用促進等）から、各種の減免措置を講じている。

（2）我が国の既存の化石燃料・エネルギー関連税

- 我が国は化石燃料を輸入に依存しているため、既存関連税の課税段階は、化石燃料の輸入・精製前の段階（上流）と精製後・流通の段階（下流）の 2 つに大別できる。
- 温暖化対策税制を考えるに当たっては、電力や現在課税の対象となっていない石炭等の扱いが課題となること等を指摘。

（3）温暖化対策税制の論点整理

- 税の性格～CO₂排出削減という政策目的で課される税であり、税收確保等の従来の課税原則に基づく税とは異なる。
- 課税段階～化石燃料への課税を念頭に、「上流」段階課税は制度的に簡素、「下流」段階課税はCO₂排出削減により効果的、という議論があった。
- 課税対象
化石燃料～化石燃料全体を対象に包括的に課税するか、個別燃料ごとに課税の要否

を検討するか、が論点。個別燃料ごとに検討する場合、既存税制で非課税の石炭や原料として使用される石油等の扱いが問題。

電力～発電用化石燃料に課税するか、電力そのものに課税するか、が論点。

○課税標準・税率～従価税ではなく従量税が適当とされ、その場合、化石燃料の炭素含有量に着目するか、燃料種別ごとに税率を設定するか、が論点。

○既存税制との調整～以下の4つに場合分けができる。

- ①化石燃料等に対する包括的な新税を導入し、必要に応じ既存税を調整
- ②既存税を活用し、その税率を適切な水準に調整
- ③既存税の対象である化石燃料等に新しい税を上乗せして課税
- ④既存税の対象外である化石燃料等に課税

○税による諸影響の緩和～次のような論点について議論が行われた。

- ・化石燃料の個々の実情に応じて燃料種別等の区分で減免
- ・マクロ経済への影響に配慮し、他の税目の減税等による税収の中立化
- ・産業の国際競争力に配慮した国境税調整
- ・補助金等、税収の民間部門への還元
- ・環境政策として促進すべき対象（公共交通機関の燃料等の消費）の減免

○その他～次のような論点についても議論が行われた。

- ・税制と他の温暖化対策（財政措置、自主協定、排出量取引等）の組合せ
- ・税収の使途や税制導入に当たっての方法論（早期導入か、段階的導入か等）

（４）税制オプションの提示と比較検討

化石燃料課税について、上流・下流の2つの課税段階と、新税導入・既存税制活用の2つのアプローチを組み合わせ、次の4つのオプションを提示。

- I 石炭を含むすべての化石燃料を対象に、その上流で、包括的な新税を導入
- II 上流課税である既存の石油税の税率を適切な水準にするとともに、既存税の対象外（石炭）への課税を検討
- III 石炭を含むすべての化石燃料を対象に、その下流で、包括的な新税を導入
- IV 下流課税である既存のガソリン税、軽油引取税等の税率を適切な水準にするとともに、既存税の対象外（石炭・灯油等）への課税を検討。公平・中立・簡素の課税原則と、政策目標であるCO₂削減の観点から、これらを比較検討し、上流課税は制度のわかりやすさ等で優れている一方、下流課税はCO₂の効率的な排出削減等において優れていること等を指摘。

電力課税については、発電用燃料課税との関係で、①発電用燃料のみに課税、②電力消費のみに課税、③発電用燃料及び電力消費の双方に課税、の3通りに場合分けし、CO₂排出の少ない電源構成へのシフトを重視すれば①、電力消費者による排出削減策の促進を重視すれば②が優れていること等を指摘。

3. 今後の検討課題

今後さらに、各論点に関する議論の深化、オプションの具体化等が必要であり、平成 14 年以降も引き続き、地球温暖化対策税制専門委員会において検討を行うこととしている。

4. 「地球温暖化対策税制専門委員会」委員名簿

敬称略:50音順

	浅野 直人	福岡大学法学部教授
	天野 明弘	関西学院大学総合政策学部長
	飯田 浩史	産経新聞社論説顧問
(委員長)	飯野 靖四	慶応義塾大学経済学部教授
	植田 和弘	京都大学大学院経済学研究科教授
	大塚 直	早稲田大学法学部教授
	奥野 正寛	東京大学大学院経済学研究科教授
	小幡 純子	上智大学法学部教授
	佐和 隆光	京都大学経済研究所教授
	竹内佐和子	東京大学大学院工学研究科助教授
	土屋 俊康	税理士
	寺西 俊一	一橋大学大学院経済学研究科教授
	鳥井 弘之	日本経済新聞社論説委員
	中里 実	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	本間 正明	大阪大学大学院経済学研究科教授
	榊井 成夫	読売新聞社論説委員
	水野 忠恒	一橋大学大学院法学研究科教授
	森田 恒幸	独立行政法人国立環境研究所社会環境システム研究領域領域長
	諸富 徹	横浜国立大学経済学部助教授
	安原 正	(財)環境情報普及センター顧問
	横山 彰	中央大学総合政策学部教授
	横山 裕道	毎日新聞社論説委員
	和気 洋子	慶応義塾大学商学部教授