

平 18. 6. 2
総 4 6 - 6
基礎小 55- 6

資 料

（消費課税（個別間接税））

目 次

- ・ 消費課税の概要（国税：平成 18 年度予算）1
- ・ 国民負担率の内訳の国際比較2
- ・ 国民所得に占める消費課税（国税・地方税）の割合3

【酒税関係】

- ・ 酒税の課税実績（平成 16 年度）（概数）4
- ・ 酒類の課税数量と課税額の推移5
- ・ 酒類の課税数量の構成比の推移6
- ・ ビール・発泡酒等の課税数量の構成比7
- ・ 酒類の分類（現行）8
- ・ 酒税の税率9
- ・ ビール等低アルコール分の発泡性酒類（350m l）の税負担10

【たばこ税関係】

- ・ たばこ税等の税率及び税収11
- ・ たばこ税等の税収と紙巻たばこの販売数量の推移12
- ・ 喫煙者率の推移13
- ・ 諸外国の紙巻たばこの税負担割合等14

【道路特定財源関係】

- ・ 主な特定財源一覧15
- ・ 道路特定財源の概要（平成 18 年度予算・地方財政計画額）16
- ・ 国の道路特定財源について17
- ・ 国の道路特定財源諸税の沿革18
- ・ GDP とガソリン税、自動車重量税の税率の推移19
- ・ 主要各国におけるガソリンの価格と税20
- ・ OECD 諸国のガソリン 1ℓ 当たりの価格と税（2005 年第 1 四半期）21
- ・ 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）22
- ・ 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）23
- ・ 主要諸外国の自動車関係諸税及び石油関係諸税の用途等24
- ・ 道路特定財源の見直しに関する基本方針（平成 17 年 12 月 政府・与党合意）25
- ・ 行政改革推進法（簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律）26

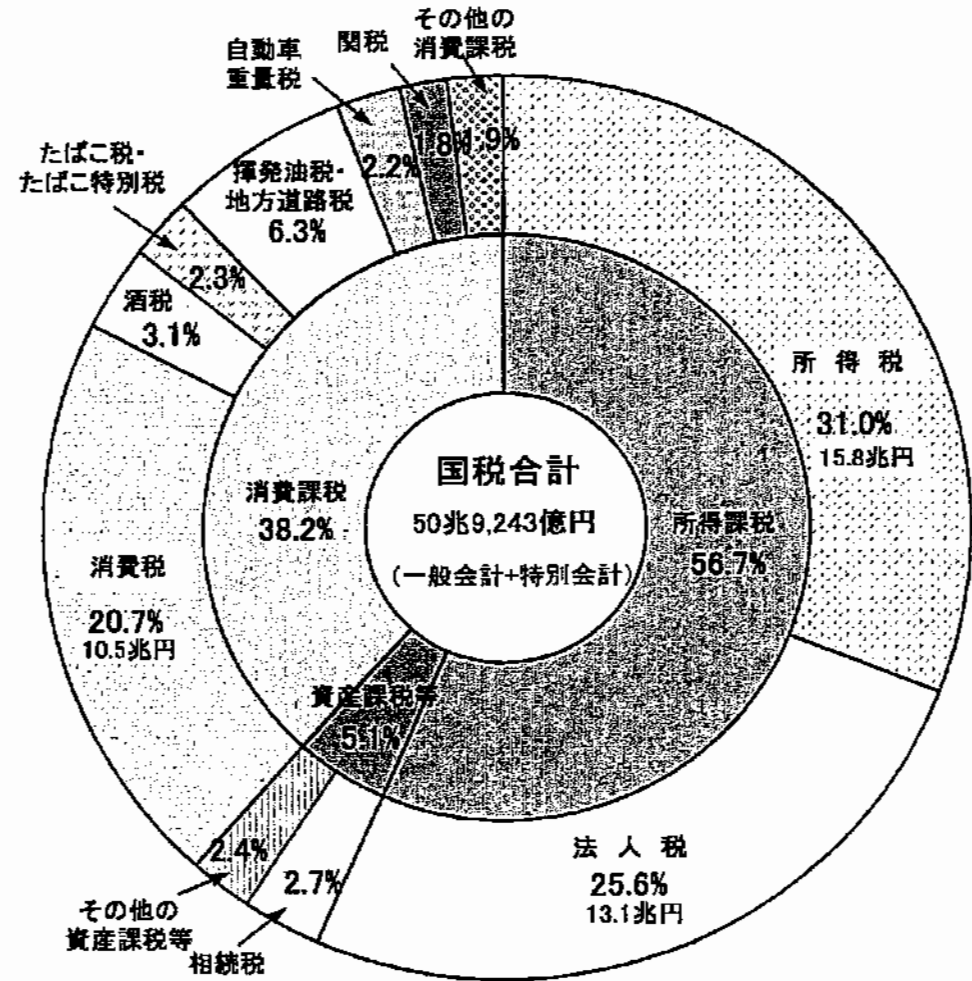
【環境税関係】

- ・ 京都議定書目標達成計画の骨子27
- ・ 排出量の現状と削減目標28
- ・ 京都議定書目標達成計画（抄）（平成 17 年 4 月閣議決定）29
- ・ エネルギー関係諸税の概要（平成 18 年度予算・地方財政計画額）30
- ・ ヨーロッパ諸国における地球温暖化問題に対する税制面での措置の概要31

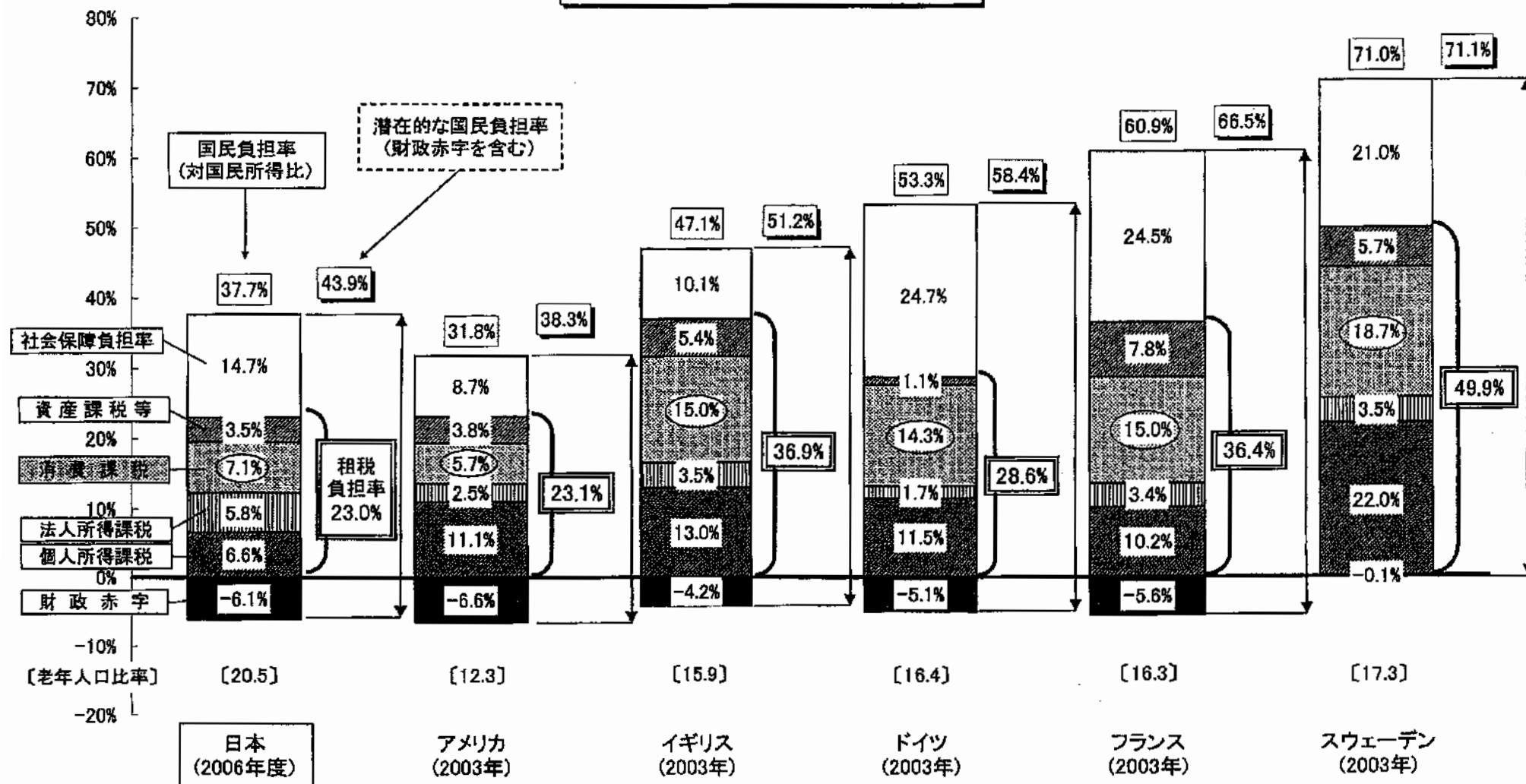
消費課税の概要(国税:平成18年度予算)

(単位:億円、%)

税 目	平成18年度	
	予算額	構成比
消費税	105,380	20.7
酒税	15,720	3.1
たばこ税	9,400	1.8
たばこ特別税	2,237	0.4
揮発油税	28,953	5.7
地方道路税	3,098	0.6
石油ガス税	280	0.1
自動車重量税	11,055	2.2
航空機燃料税	1,028	0.2
電源開発促進税	3,540	0.7
石油石炭税	4,760	0.9
関税	9,065	1.8
とん税	90	0.0
特別とん税	113	0.0
消費課税 計	194,719	38.2

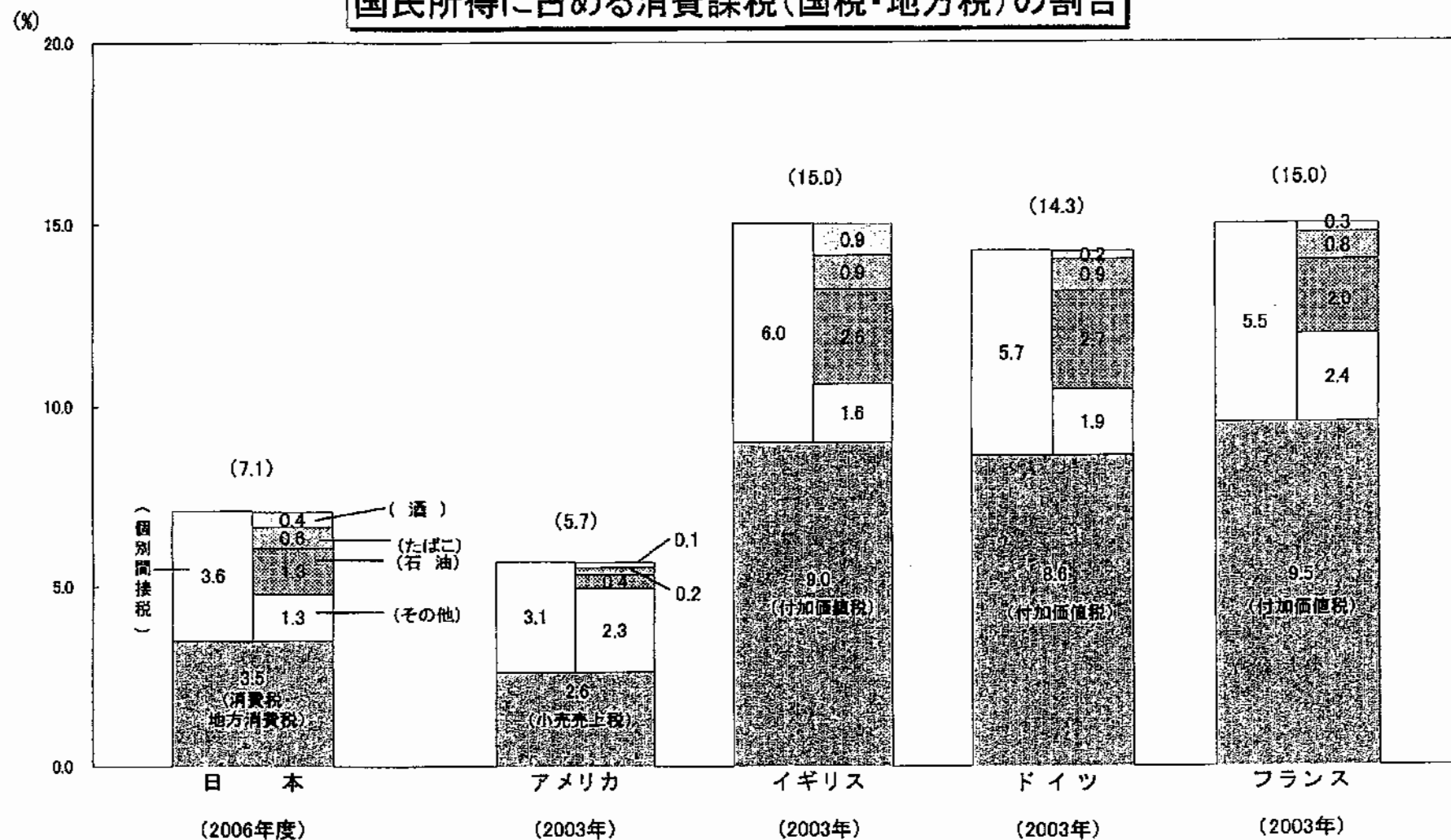


国民負担率の内訳の国際比較



- (注) 1. 日本は平成16年度(2006年度)予算ベース、諸外国は、OECD "Revenue Statistics 1985-2004" 及び同 "National Accounts 1992-2003" 等による。
 2. 租税負担率は国税及び地方税合計の数値である。また所得課税には資産性所得に対する課税を含む。
 3. 財政赤字については、日本及びアメリカは一般政府から社会保障基金を除いたベース、その他の国は一般政府ベースである。
 4. 四捨五入の関係上、各項目の数値の和が合計値と一致しないことがある。
 5. 老年人口比率については、日本は2008年の推計値(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成14年(2002年)1月推計)による)、諸外国は2000年の数値(国際連合 "World Population Prospects: The 2004 Revision Population Database" による)である。

国民所得に占める消費課税(国税・地方税)の割合



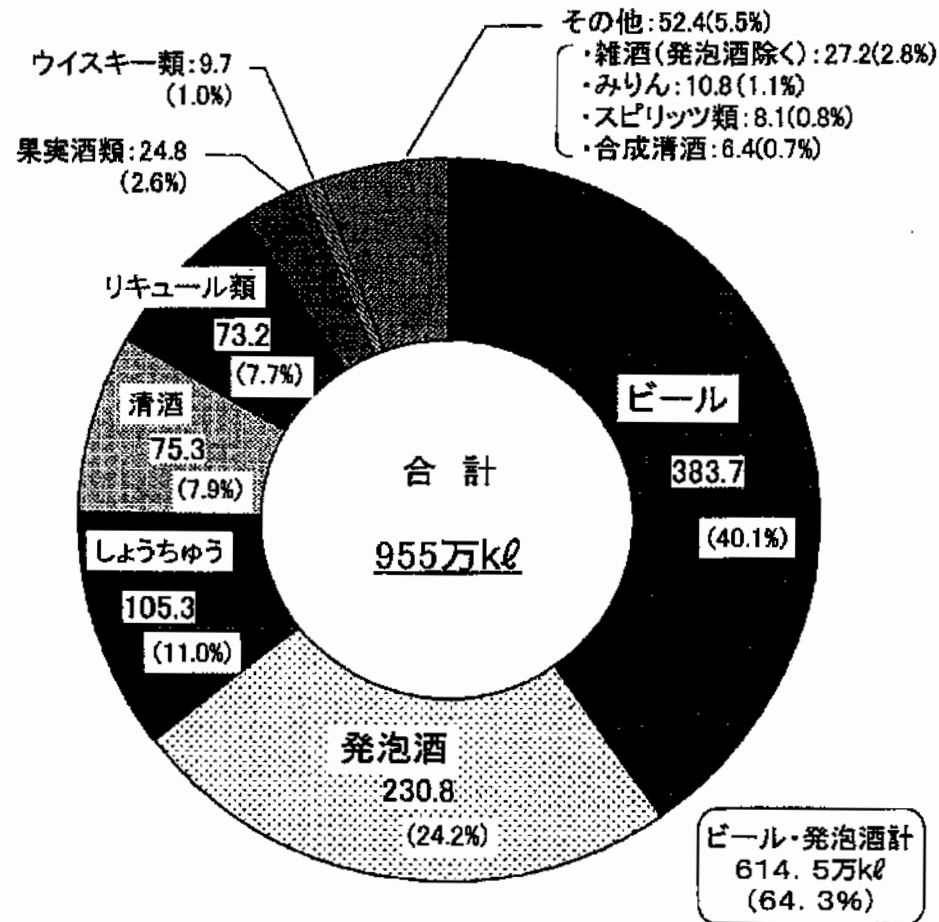
(備考) 日本は平成18年度(2006年度)予算ベース。諸外国はOECD"Revenue Statistics 1965-2004"及び同"National Accounts 1992-2003"による。

(酒 税 関 係)

酒税の課税実績(平成16年度)(概数)

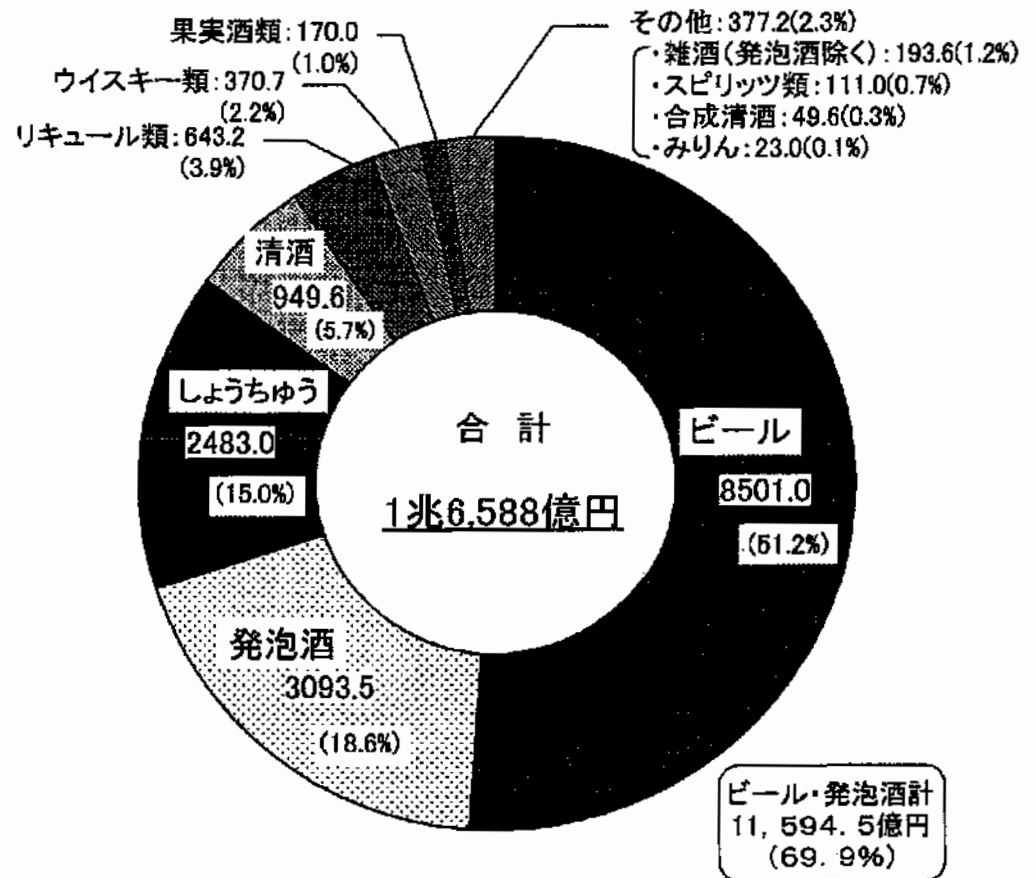
課税数量

(単位: 万kℓ)



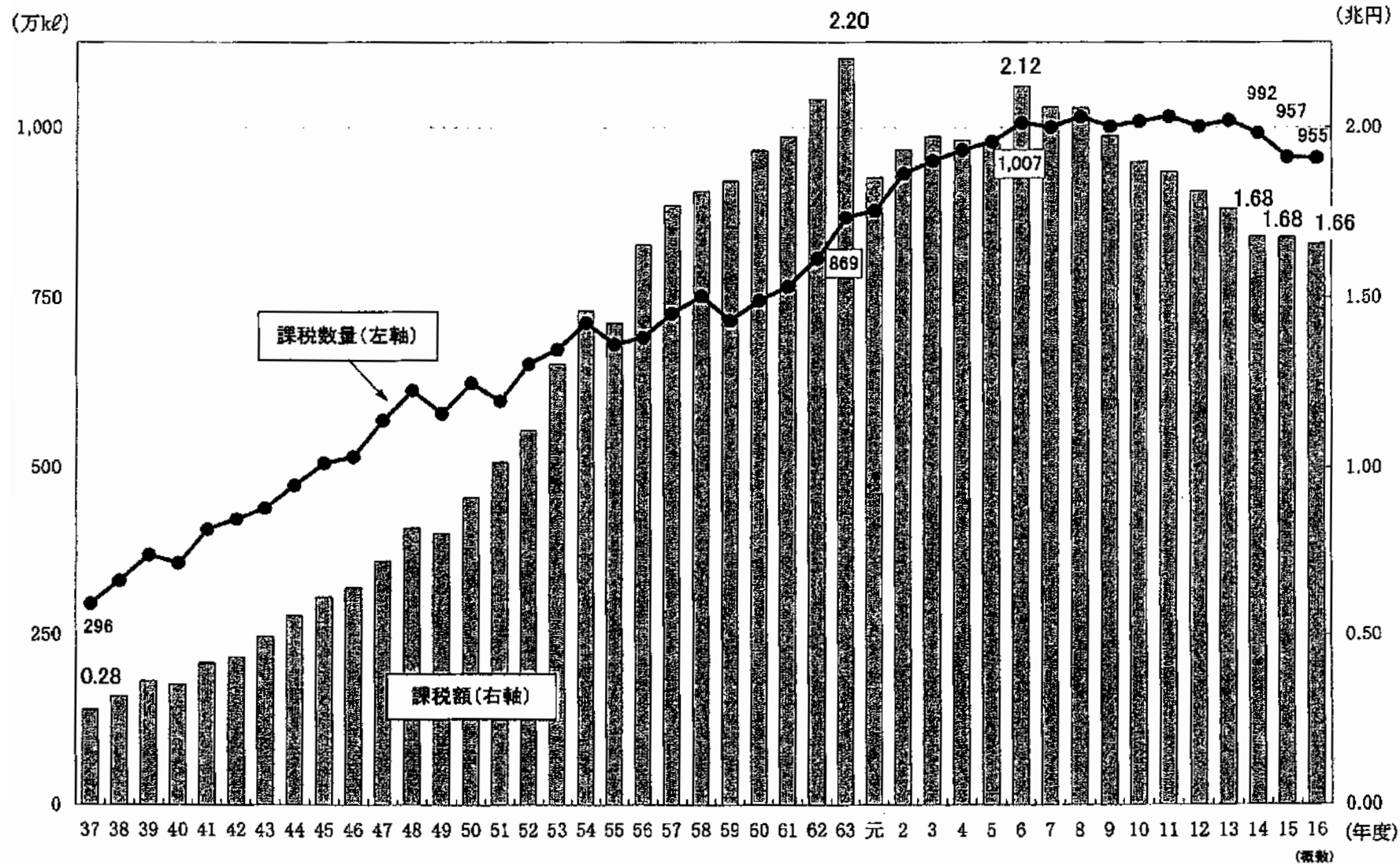
課税額

(単位: 億円)

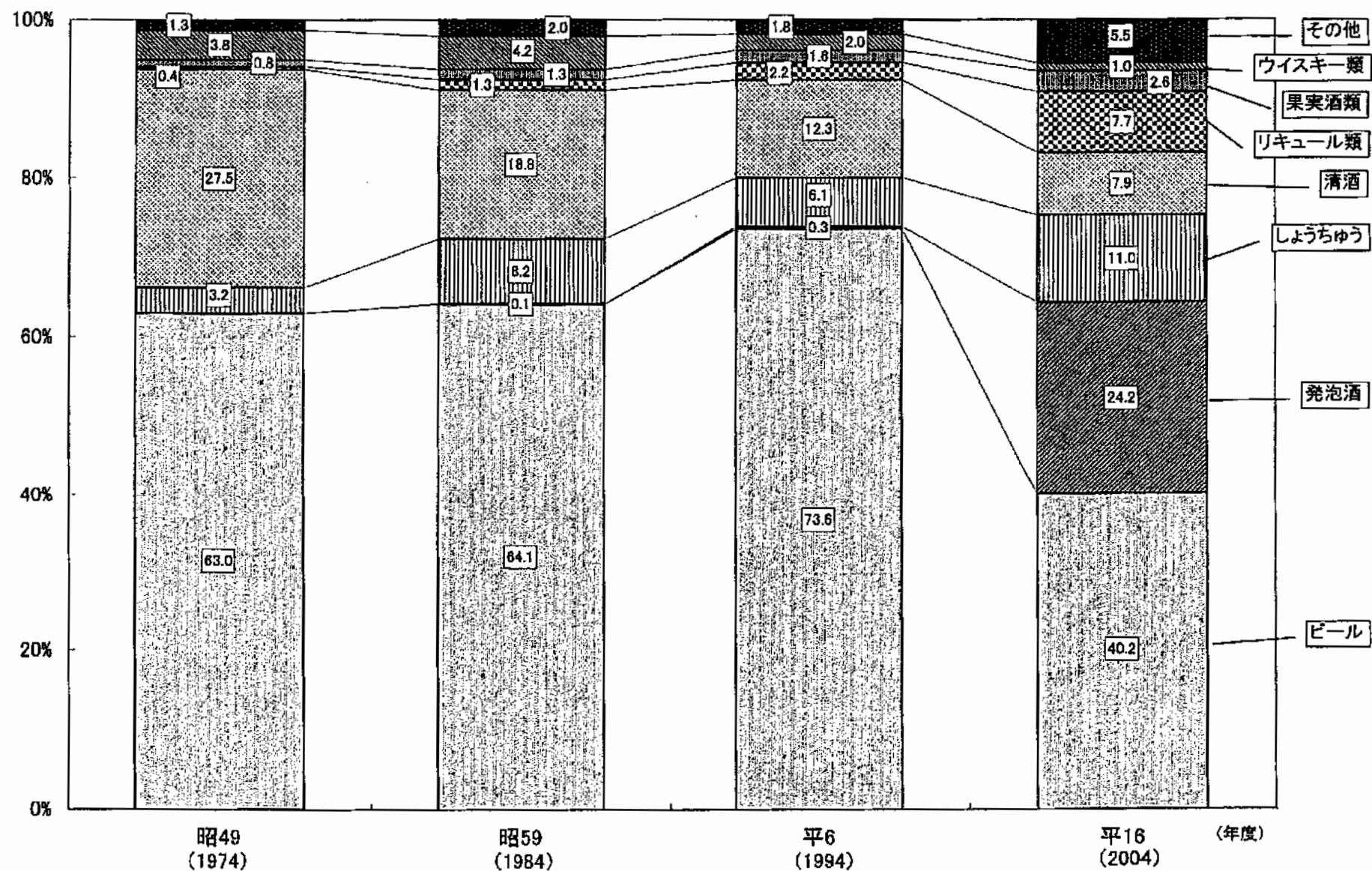


(備考) 国税庁調べ。

酒類の課税数量と課税額の推移

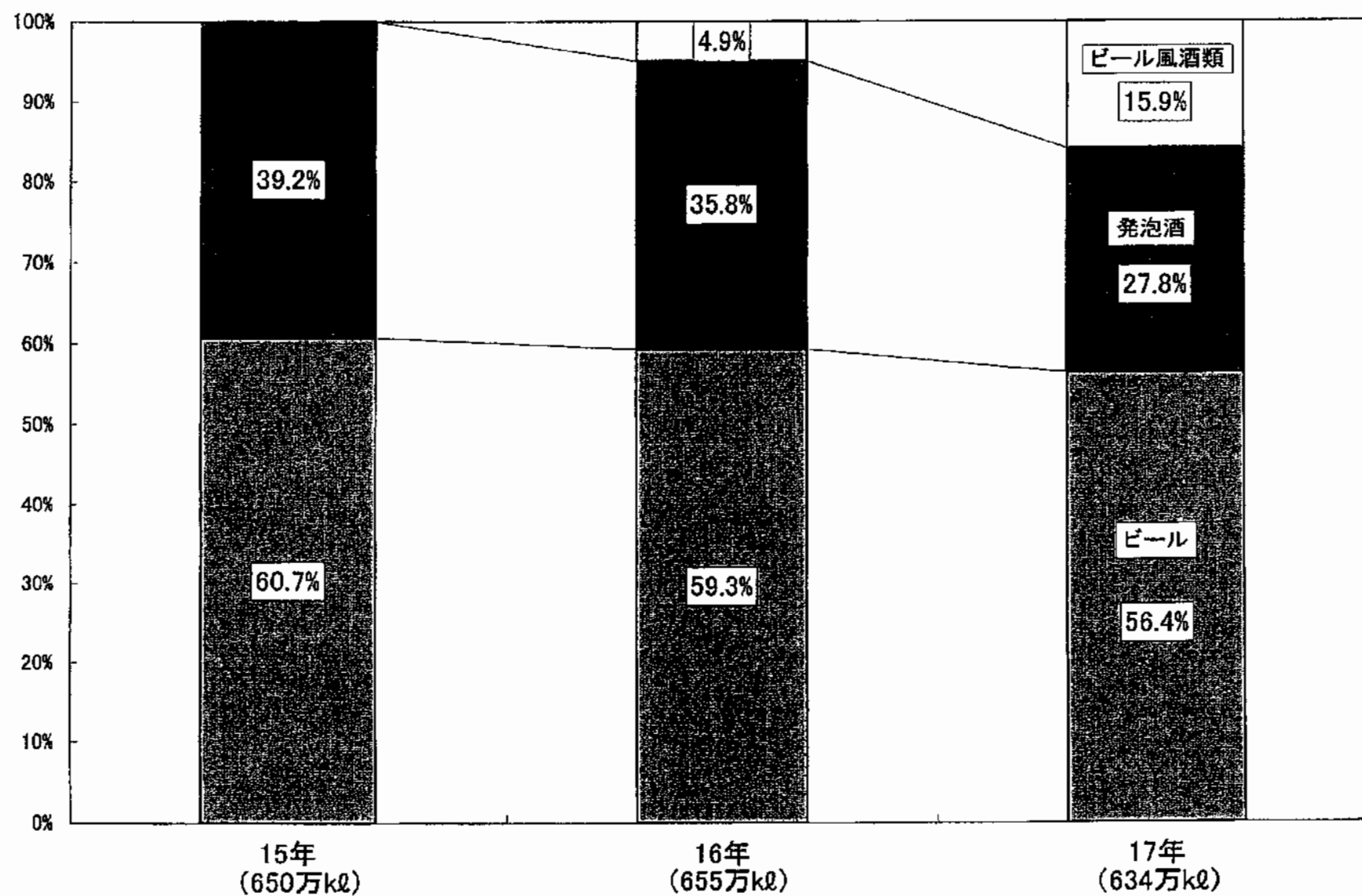


酒類の課税数量の構成比の推移



(備考) 国税庁調べ。平成16年度は概数

ビール・発泡酒等の課税数量の構成比



(備考)大手5社ベース

酒 類 の 分 類 (現 行)

【 主 な 酒 類 】

発泡性酒類

- ビール
- 発泡酒
- その他の発泡性酒類〔ビール風酒類、チューハイなど〕
(アルコール分が10度未満で発泡性を有するもの)

醸造酒類

- 清酒
- 果実酒
- その他の醸造酒〔紹興酒など〕

蒸留酒類

- 連続式蒸留しょうちゅう
- ウイスキー
- スピリッツ
- 単式蒸留しょうちゅう
- ブランデー

混成酒類

- 合成清酒
- 甘味果実酒
- みりん
- リキュール

酒 税 の 税 率

【現 行】

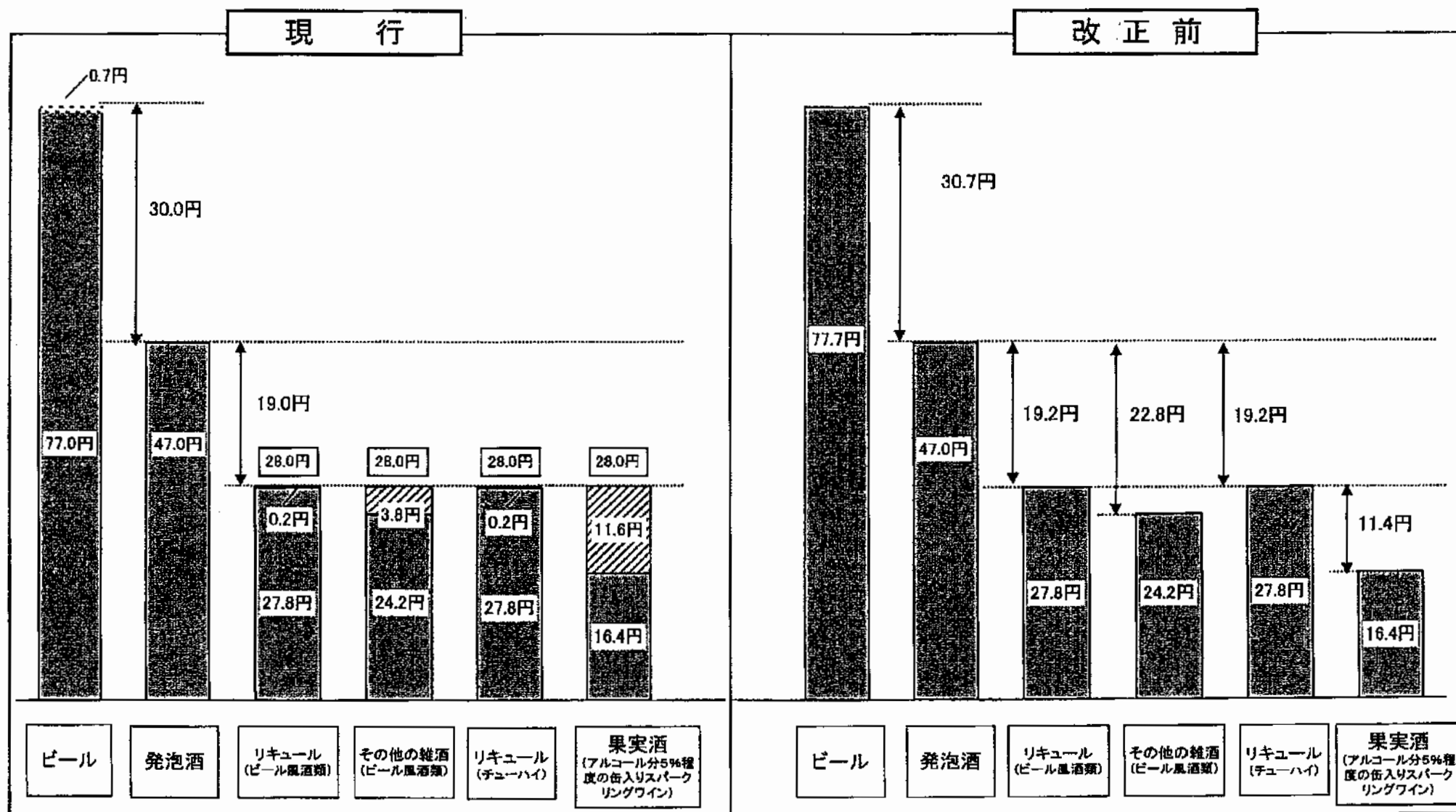
区 分	税 率 [1ℓ当たり]	アルコール分 1度当たり加算額
発 泡 性 酒 類	220,000円	—
発泡酒（麦芽比率25～50%未満）	178,125円	—
〃（麦芽比率25%未満）	134,250円	—
その他の発泡性酒類（ホップ等を原料としたもの（一定のものを除く。）を除く。）	80,000円	—
醸 造 酒 類	140,000円	—
清 酒	120,000円	—
果 実 酒	80,000円	—
蒸 留 酒 類	200,000円（20度）	10,000円
ウイスキー・ブランデー・スピリッツ	370,000円（37度）	10,000円
混 成 酒 類	220,000円（20度）	11,000円
合 成 清 酒	100,000円	—
みりん・雑酒（みりん類似）	20,000円	—
甘味果実酒・リキュール	120,000円（12度）	10,000円
粉 末 酒	390,000円	—

【改 正 前】

区 分		税 率 〔1ℓ当たり〕	アルコール分 1度当たり加減算額	
清酒		140,500円（15度）	9,357円	
合成清酒		94,600円（15度）	6,307円	
しょうちゅう		198,480円（20度）	9,924円	
		248,100円（25度）		
		347,340円（35度）		
みりん		21,600円（13.5度）	1,600円	
ビール		222,000円	—	
果実酒類	果実酒	70,472円	—	
	甘味果実酒	103,722円（12度）	8,644円	
ウイスキー類		409,000円（40度）	10,225円	
スピリッツ類		367,188円（37度）	9,924円	
リキュール類		119,088円（12度）	9,924円	
雑酒	発 泡 酒	麦芽50%以上	222,000円	—
		麦芽25～50%未満	178,125円	—
		その他	134,250円	—
	粉末酒		320,500円	—
	そ の 他	みりん類似	21,600円（13.5度）	1,600円
		その他	103,722円（12度）	8,644円

（注）税率欄の（ ）書きは、その税率が適用されるアルコール度数を示している。

ビール等低アルコール分の発泡性酒類(350ml)の税負担



(たばこ税関係)

たばこ税等の税率及び税収

区 分 種 類	国のたばこ税	地方のたばこ税			小 計	たばこ特別税	合 計
		道府県	市町村	計			
	(円/千本)	(円/千本)	(円/千本)	(円/千本)	(円/千本)	(円/千本)	(円/千本)
紙巻たばこ	3,126	969	2,977	3,946	7,072	820	7,892
パイプたばこ							
葉巻たばこ							
刻みたばこ かみ用及びかぎ用の製造たばこ	(3,552)	(1,074)	(3,298)	(4,372)	(7,924)		(8,744)
旧3級品の紙巻たばこ	1,484 (1,686)	461 (511)	1,412 (1,564)	1,873 (2,075)	3,357 (3,761)	389	3,746 (4,150)
平成18年度予算・ 地方財政計画額	(億円) 9,400	(億円) 2,848	(億円) 8,750	(億円) 11,598	(億円) (20,998)	(億円) 2,237	(億円) (23,235)

(注) 1. 平成18年1月現在の税率。()内は、平成18年度税制改正におけるたばこ税の税率改正後(平成18年7月1日から施行)。

2. たばこ特別税は平成10年12月1日から施行。

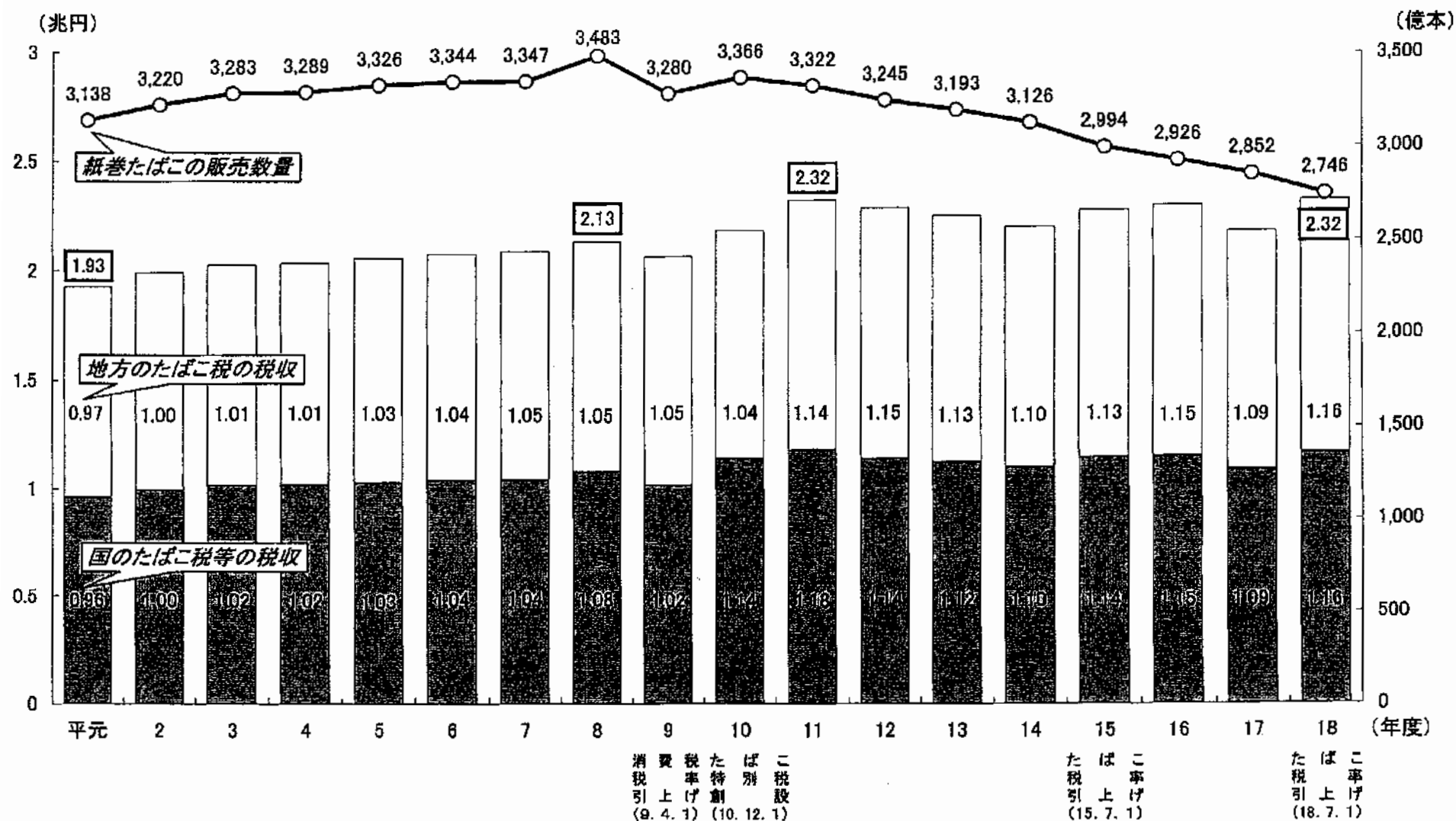
また、恒久的な減税の実施に伴い、地方財政の円滑な運営に十分配慮するとの観点から、当分の間の措置として、国のたばこ税の税率が引き下げられ、同額、地方のたばこ税の税率が引き上げられた(平成11年5月1日から施行。410円/千本(旧3級品は195円/千本))。その結果、国のたばこ税とたばこ特別税の合計の税率は地方のたばこ税の合計と同額となっている。

3. 国のたばこ税収(9,400億円)のうち、25%は地方交付税として地方に分配される。

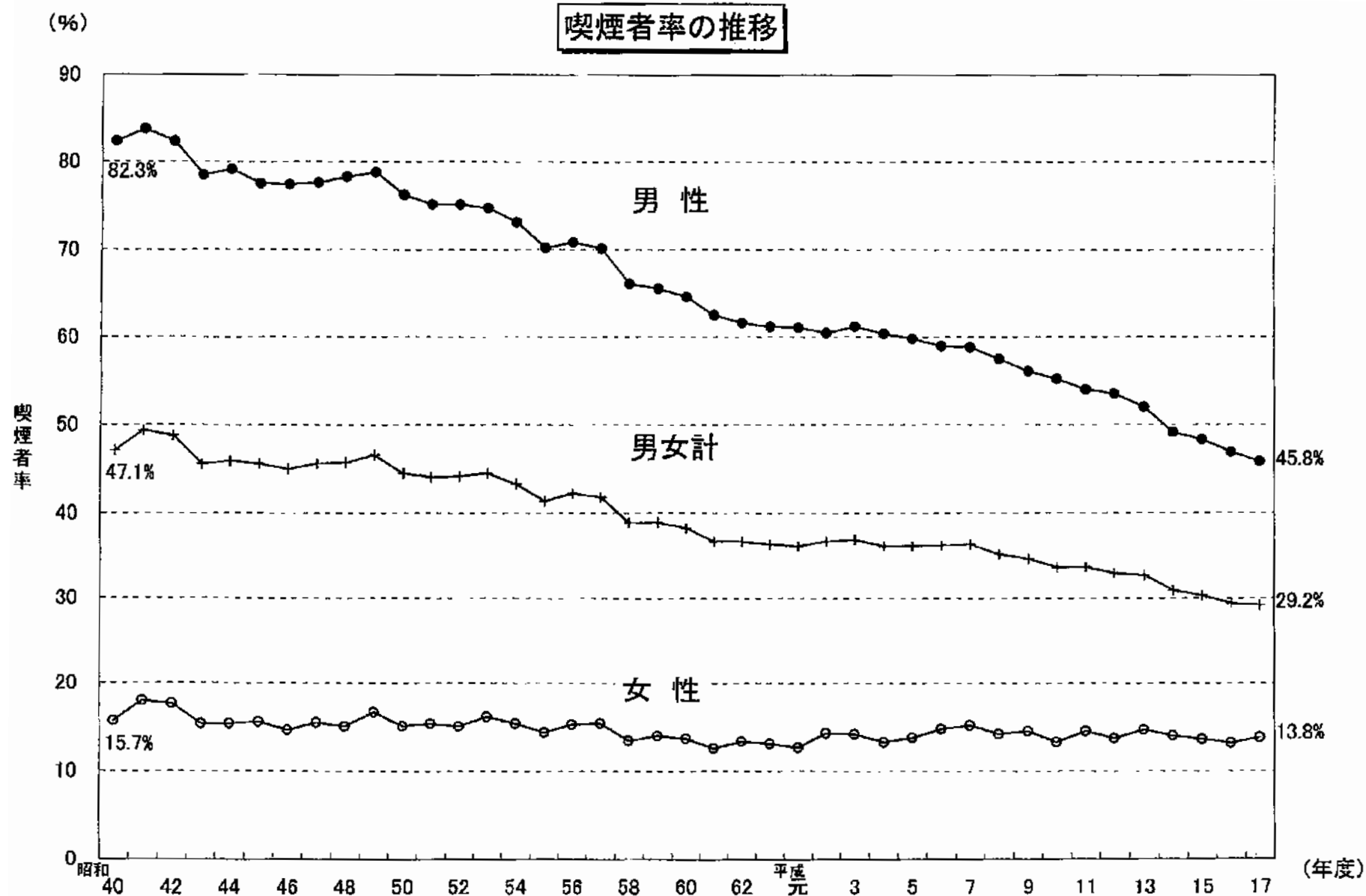
4. パイプたばこ及び葉巻たばこは1gを1本に、刻みたばこ、かみ用及びかぎ用の製造たばこは2gを1本に、それぞれ換算する。

5. 旧3級品の紙巻たばことは、エコー、わかば、しんせい、ゴールデンバット、バイオレット及びウルマの6銘柄の紙巻たばこをいう。

たばこ税等の税収と紙巻たばこの販売数量の推移



- (備考) 1. 国のたばこ税等の税収は平成16年度までは決算額、平成17年度及び平成18年度は予算額である。
 2. 地方のたばこ税の税収は平成16年度までは決算額、平成17年度及び平成18年度は地方財政計画額である。
 3. 紙巻たばこの販売数量は、日本たばこ協会調べによる。なお、平成18年度は予算額に係る課税見込数量である。

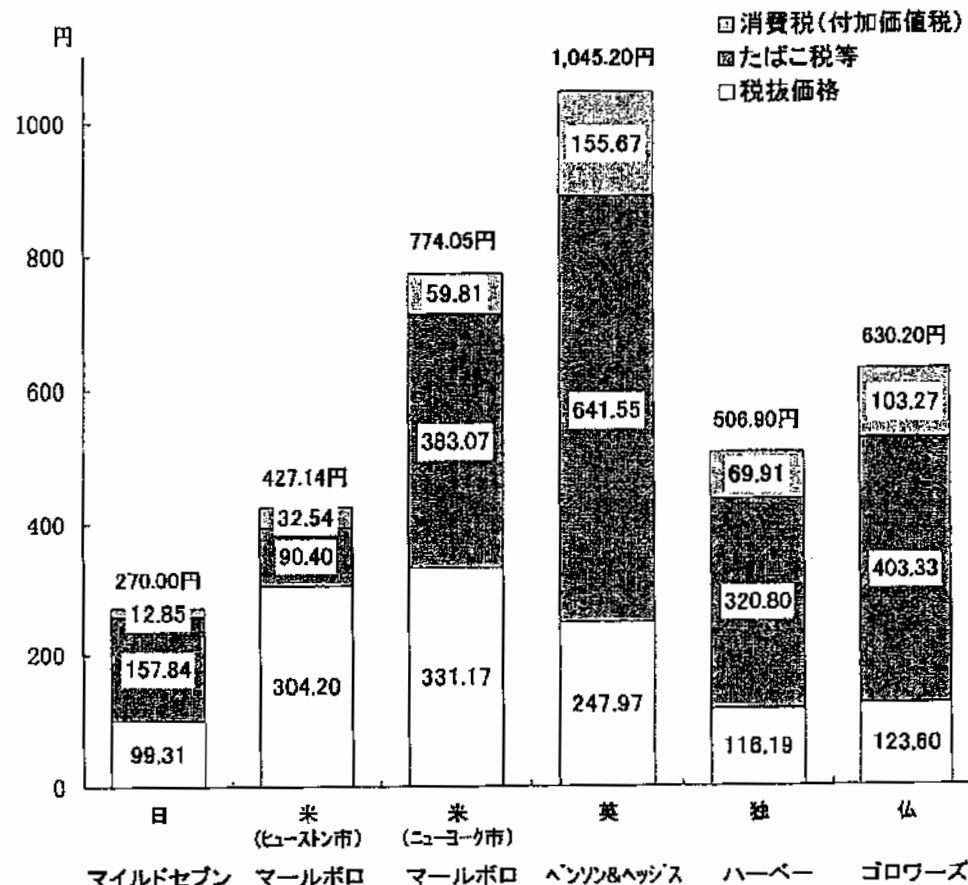
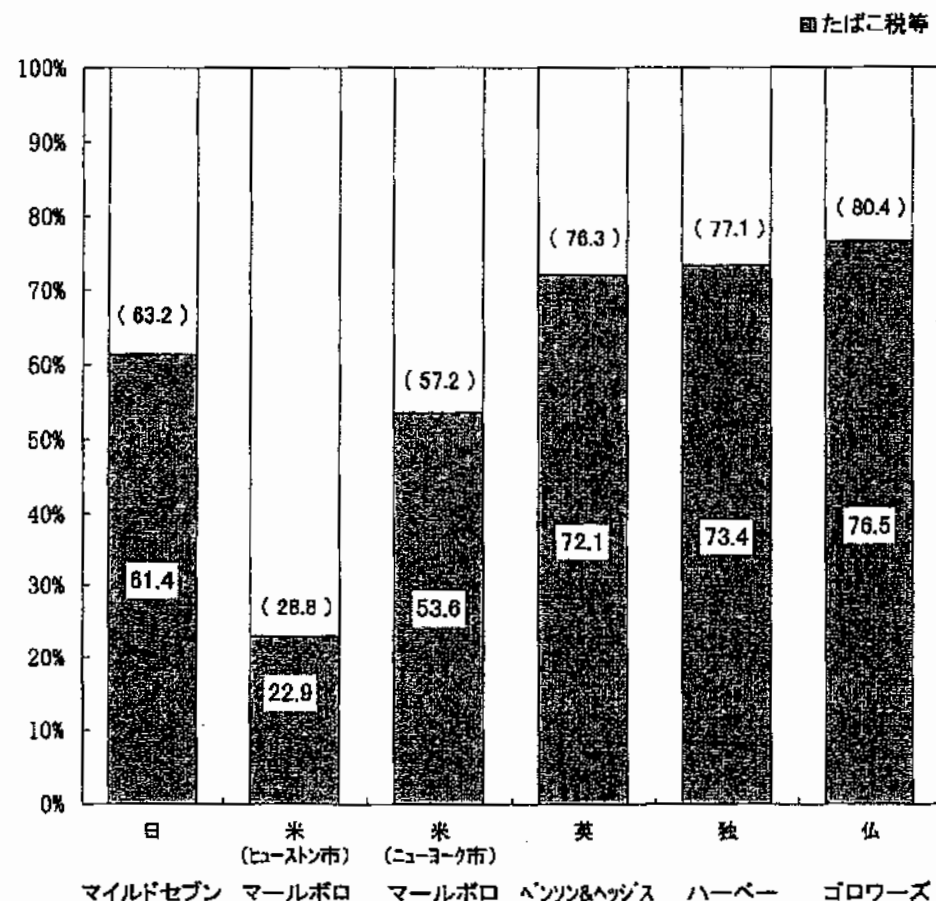


(備考) 日本専売公社及び日本たばこ産業㈱の調査による。

諸外国の紙巻たばこの税負担割合等

○消費税(付加価値税)抜き小売価格に占めるたばこ税等の割合

○1箱当たりの価格と税額



(注) 1. 平成18年1月現在の価格に基づく1箱(20本、ドイツは17本)当たりの数値である。

2. ()内は、消費税(付加価値税)込み小売価格に占めるたばこ税等及び消費税(付加価値税)の割合である。

3. 各国の付加価値税の税率は次のとおり。日本(消費税等)5%、アメリカ(小売売上税)ヒューストン市8.25%・ニューヨーク市8.375%、イギリス17.5%、ドイツ16%、フランス19.6%

4. 邦貨換算は、1ドル=113円、1ポンド=201円、1ユーロ=137円(換算レートは、平成18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による。)

5. アメリカにおいては、紙巻たばこに対して連邦政府のほか州(州ごとに税率が異なる。)、ワシントン特別区及び一部の郡・市がたばこ税を課税している。

なお、平成18年1月時点において、州のたばこ税は、ロードアイランド州(246セント)1位、ニューヨーク州(150セント)9位、テキサス州(ヒューストン市が所在する、41セント)はやや下位の38位である。市のたばこ税との合計で見れば、ニューヨーク市(300セント)が1位となる(ヒューストン市は市のたばこ税は存在しない。)

(道路特定財源関係)

主 な 特 定 財 源 一 覧

	使途特定の根拠	財 源 (収 入 額 (単位：兆円))：使 途
国	特別会計法等	揮発油税 (2.9)：道路財源、 石油ガス税 (0.03)：道路財源、 自動車重量税 (1.1)：道路財源等、 航空機燃料税 (0.1)：空港財源、 石油石炭税 (0.5)：石油及びエネルギー需給構造高度化対策財源、 原油等関税 (0.001)：石油対策終了に際し借り入れられた借入金の償還等の財源、 牛肉等関税 (0.1)：肉用子牛等対策、 交通反則者納金 (0.1)：交通安全対策、 日本中央競馬会納付金 (0.3)：畜産振興事業、社会福祉事業、 電波利用料 (0.1)：電波利用共益費用
	税 法	地方道路税 (0.3)：道路財源 (地方)、電源開発促進税 (0.4)：電源立地・利用促進対策財源
地 方	地方税法 (法定税目)	軽油引取税 (1.1)：道路財源、 自動車取得税 (0.5)：道路財源、 狩猟税 (0.003)：鳥獣保護・狩猟行政、入湯税 (0.03)：環境衛生、観光振興等、 事業所税 (0.3)：都市環境整備等、都市計画税 (1.2)：都市計画事業
	税条例 (法定外目的税)	産業廃棄物税 (0.004)：産業廃棄物処理対策、宿泊税 (0.001)：観光振興施策

(注1) 地方道路税、石油ガス税、自動車重量税及び航空機燃料税については、各譲与税法により、地方における使途を特定している。

(注2) 収入額は、平成18年度予算額、地方財政計画額。ただし、税条例(法定外目的税)については、平成16年度決算額。

(注3) (地方)は、道路特定財源

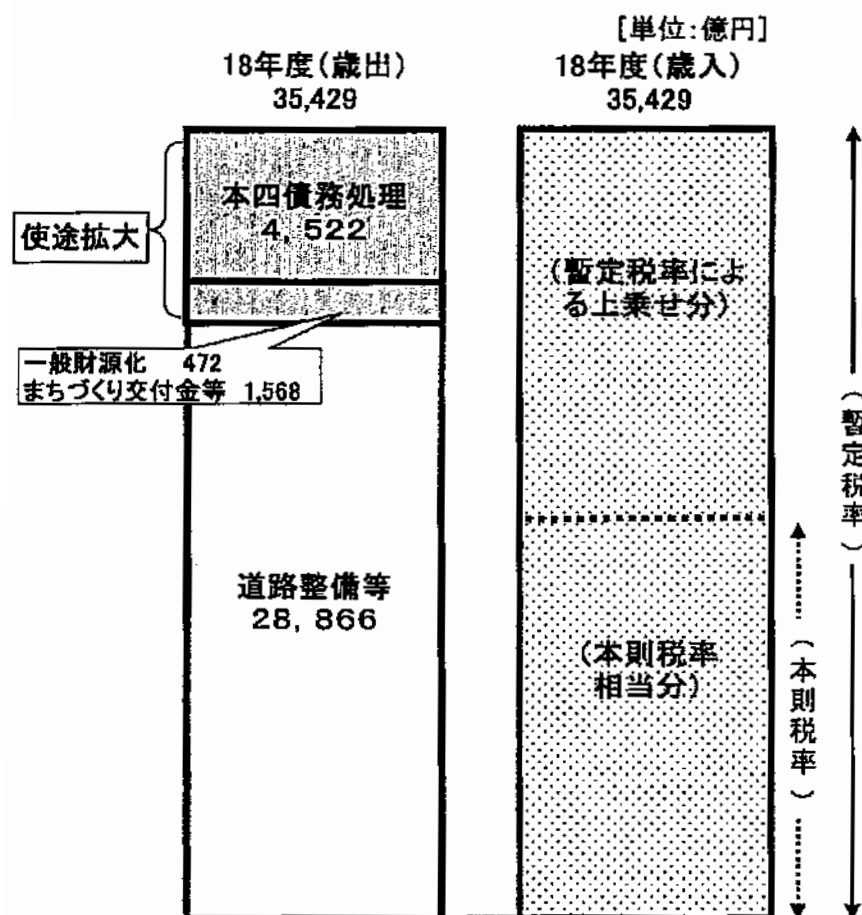
道路特定財源の概要（平成 18 年度予算・地方財政計画額）

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：20 年 3 月 31 日 (本則税率：24,300 円/kl)	・国の道路財源（1/4 は道 路整備特別会計に直入）	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 3,5	28,953 【29,573】
	地方道路税※ (昭和 30 年創設)	揮発油	5,200 円/kl ○適用期限：20 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	3,098 (地方分：3,098)
	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	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 3 石油ガス譲与税法 1,7	280 【143】 (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：20 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	11,055 【5,712】 (地方分：3,685)
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：20 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	10,620
	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% ○適用期限：20 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	4,742

(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 16 年度決算額と平成 16 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。

国の道路特定財源について



税目	本則税率 (A)	暫定税率 (B)	B/A	国の道路特定財源税収 (18年度予算・億円)
揮発油税	24.3円/リットル	48.6円/リットル	2倍	29,573
石油ガス税	17.5円/kg	—	—	143
自動車重量税	(例) ・自家用乗用車 2,500円/0.5t・年	(例) ・自家用自動車 6,300円/0.5t・年	2.5倍	5,712
	・軽自動車(1両につき) 2,500円	・軽自動車(1両につき) 4,400円	1.8倍	

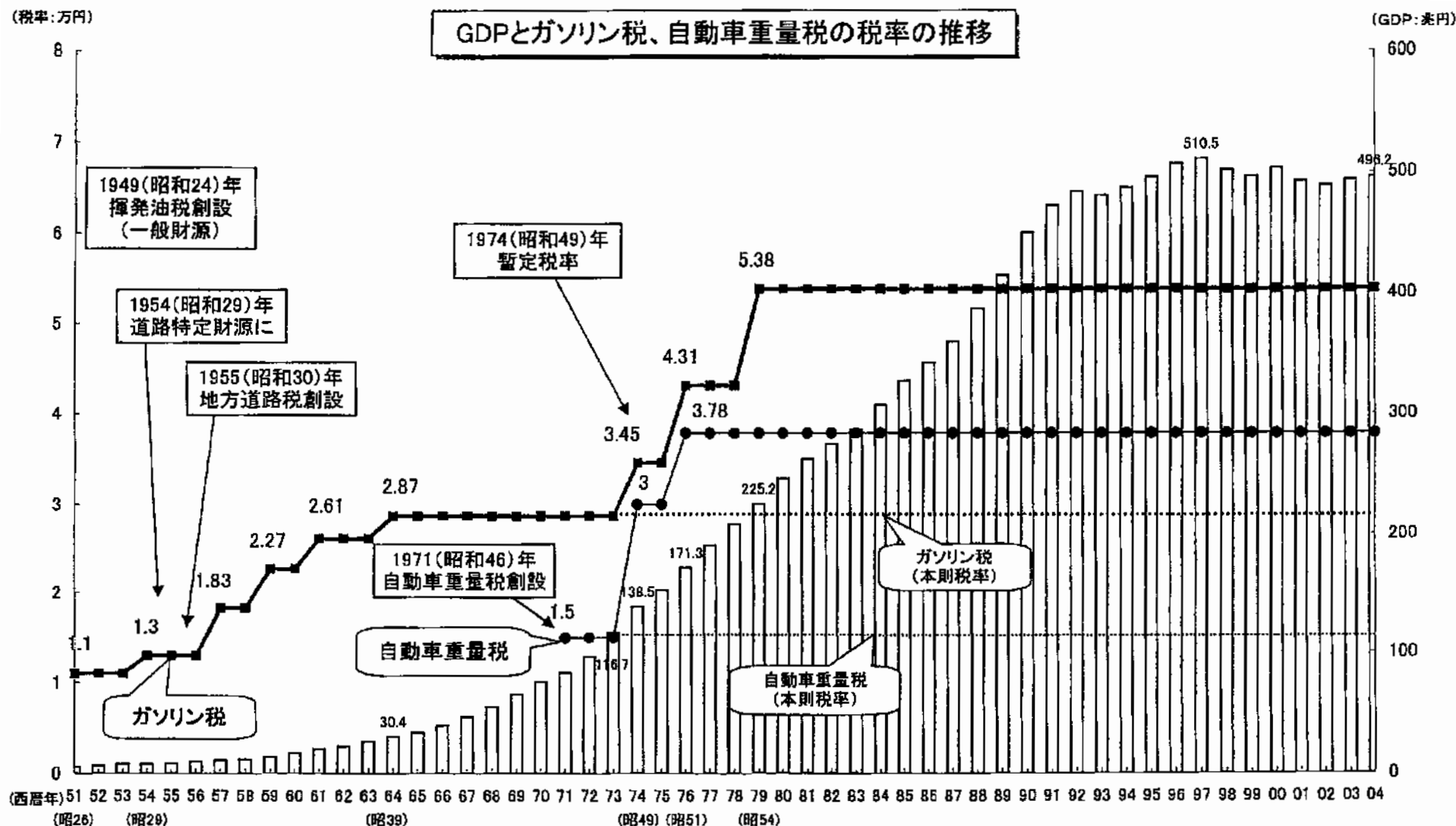
(参考) 国の道路特定財源税収(18年度) 3兆5,429億円
うち、暫定税率による上乗せ分 約1兆8,000億円

国の道路特定財源諸税の沿革

揮発油税	○ 昭和24年、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創設 ○ 昭和29年、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、揮発油税收相当額を国の道路整備に充当 ○ 昭和49年、第7次道路整備計画の財源確保の要請に加え、世界的な石油危機を背景に、資源節約、消費抑制、環境保全の観点から、税率を引上げ（租税特別措置法による特例税率）、昭和51年にも同様の理由に加え、わが国の自動車にかかる税負担は諸外国に比べて必ずしも高くないことから税率引上げ
石油ガス税	○ 昭和41年、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創設 ○ 創設以来、揮発油税などとともに国・地方の道路特定財源
自動車重量税	○ 昭和46年、自動車の走行が道路整備、道路混雑、交通事故等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、広く自動車の使用者に負担を求めるため創設 ○ 創設時の経緯等から運用上、国分（税收の3分の2）の約8割相当額を道路整備財源に充当 ○ 昭和49年、揮発油税と同様の理由により税率引上げ（租税特別措置法による特例税率） ○ 昭和51年、揮発油税と同様の理由により税率引上げ

（注）地方道路税の沿革

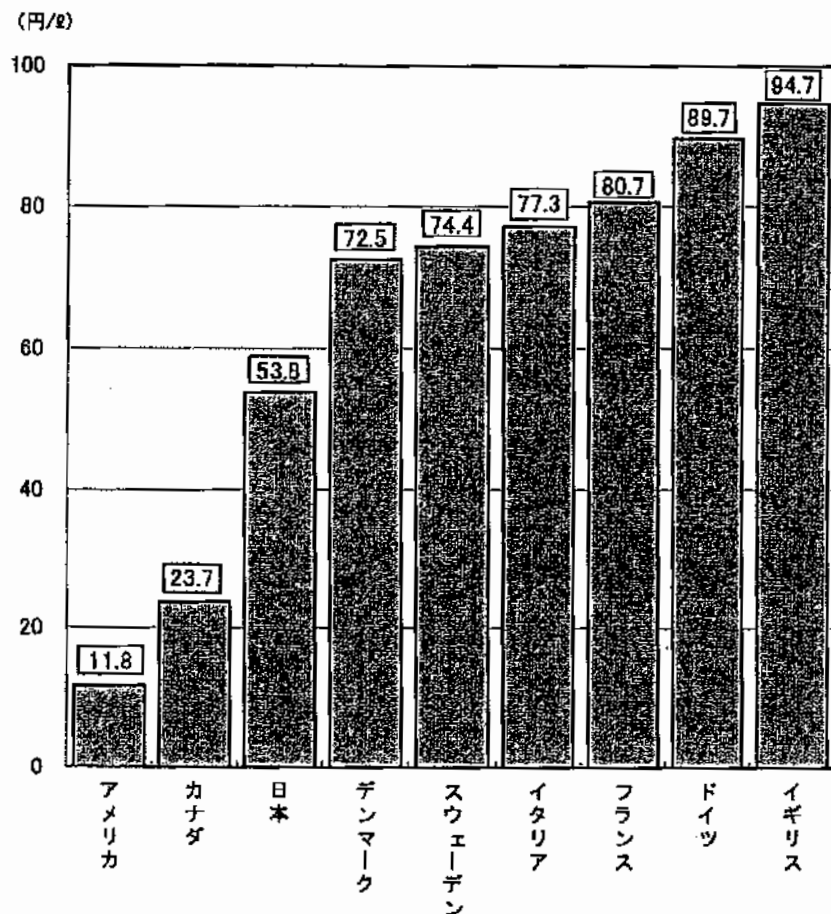
昭和29年度に限り、揮発油税收の3分の1に相当する額を地方に譲与することとされていたが、昭和30年には、地方道路税（目的税）が創設され、その税收の全てが地方の道路特定財源として地方に譲与されることになった。



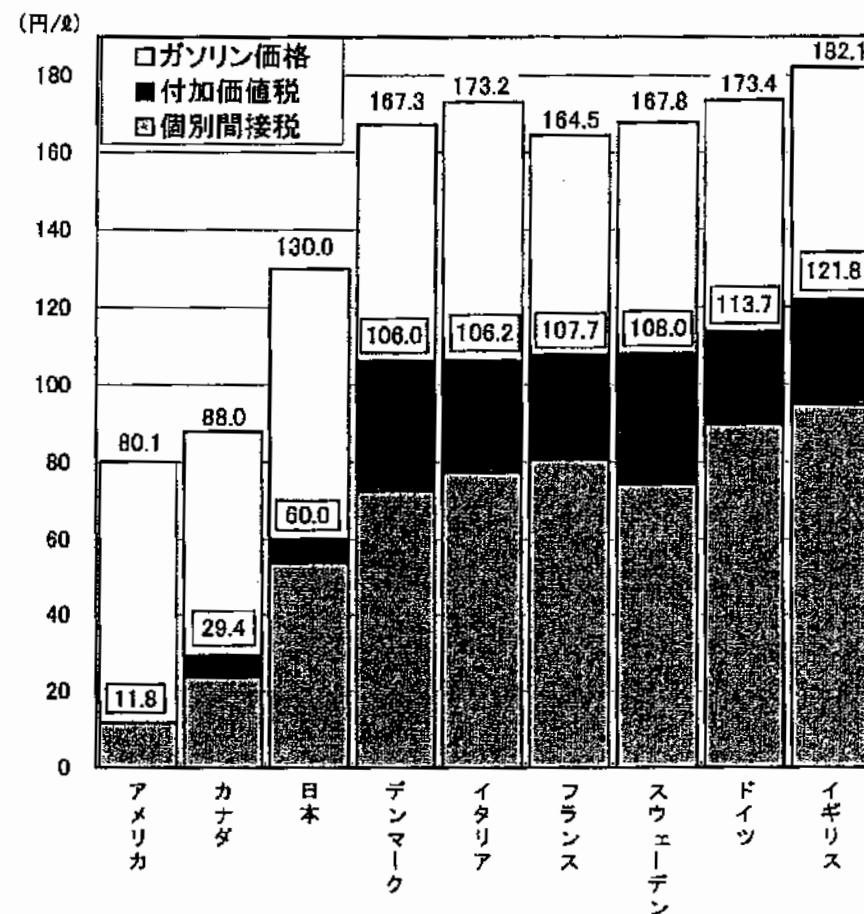
- (備考) 1. ガソリン税は、揮発油税と地方道路税の合計の税率(万円/ℓ)である。なお、揮発油税は1949(昭和24)年に創設され、当時は100%の従価税率であった。
2. 自動車重量税は、車検期間2年、車両重量1トン～1.5トン、自家用のものの税率(万円)である。
3. GDPは名目値であり、1951～1954年は1965年基準、1955～1979年は1990年基準、1980～2004年は1995年基準に基づく計数である。
- 2001年度以前は確定値。2002～2004年度は確報値。(出所)内閣府「国民経済計算年報」

主要各国におけるガソリンの価格と税

○個別間接税



○価格と税



出典: IEA「エネルギー価格と税(2006年第1四半期)」

(注) 1. 税率及び価格は2005年の第4四半期のもの。

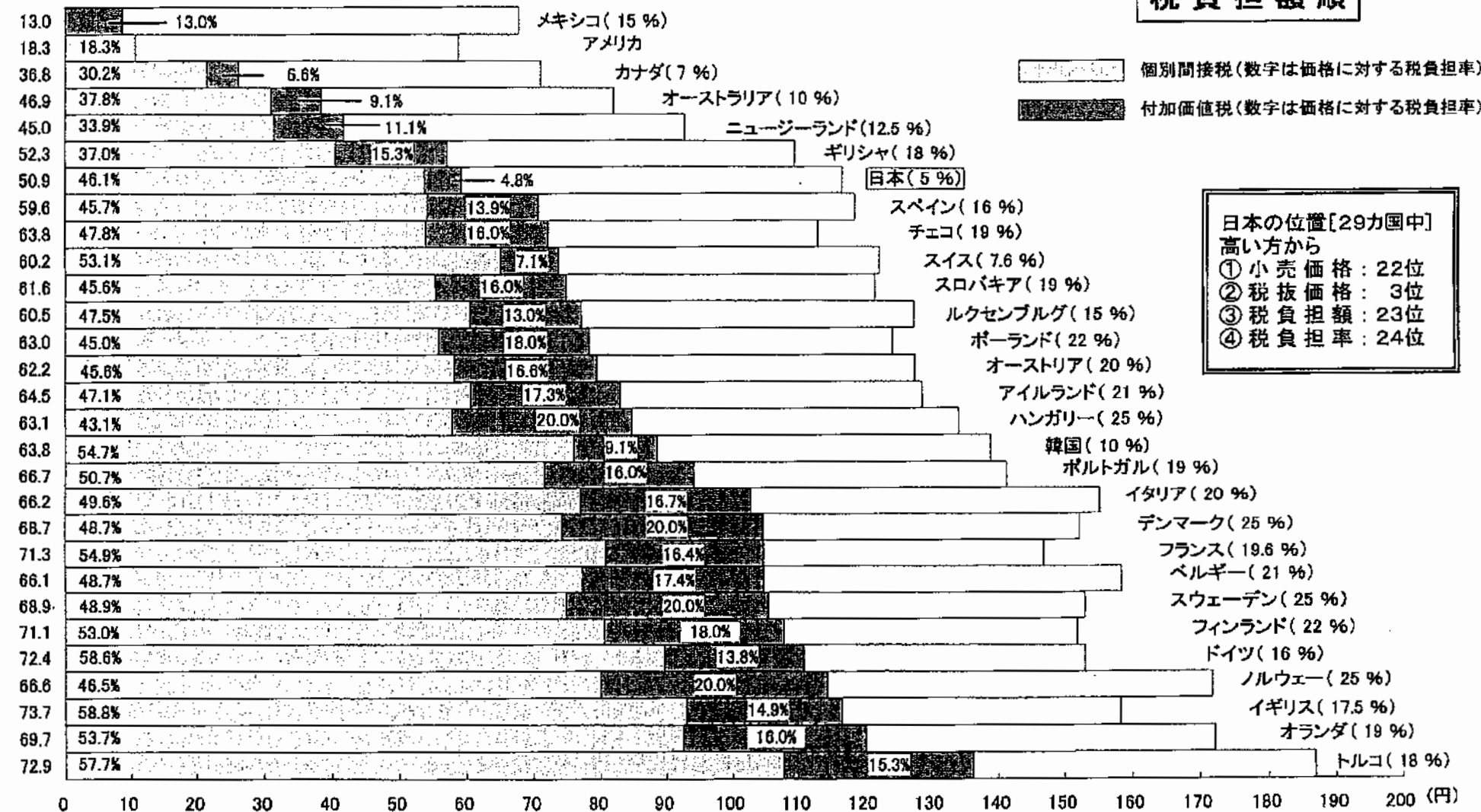
2. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

3. わが国の個別間接税は、揮発油税及び地方道路税である。

4. 換算レートは、1ドル=113円、1カナダドル=94円、1ユーロ=137円、1ポンド=201円、1スウェーデン・クローネ=15円、1デンマーク・クローネ=18円
(2006年上半年に適用される基準外国為替相場及び裁定外国為替相場)。

OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2005年第1四半期)

(税負担率)



出典:IEA[エネルギー価格と税(2005年第2四半期)]。

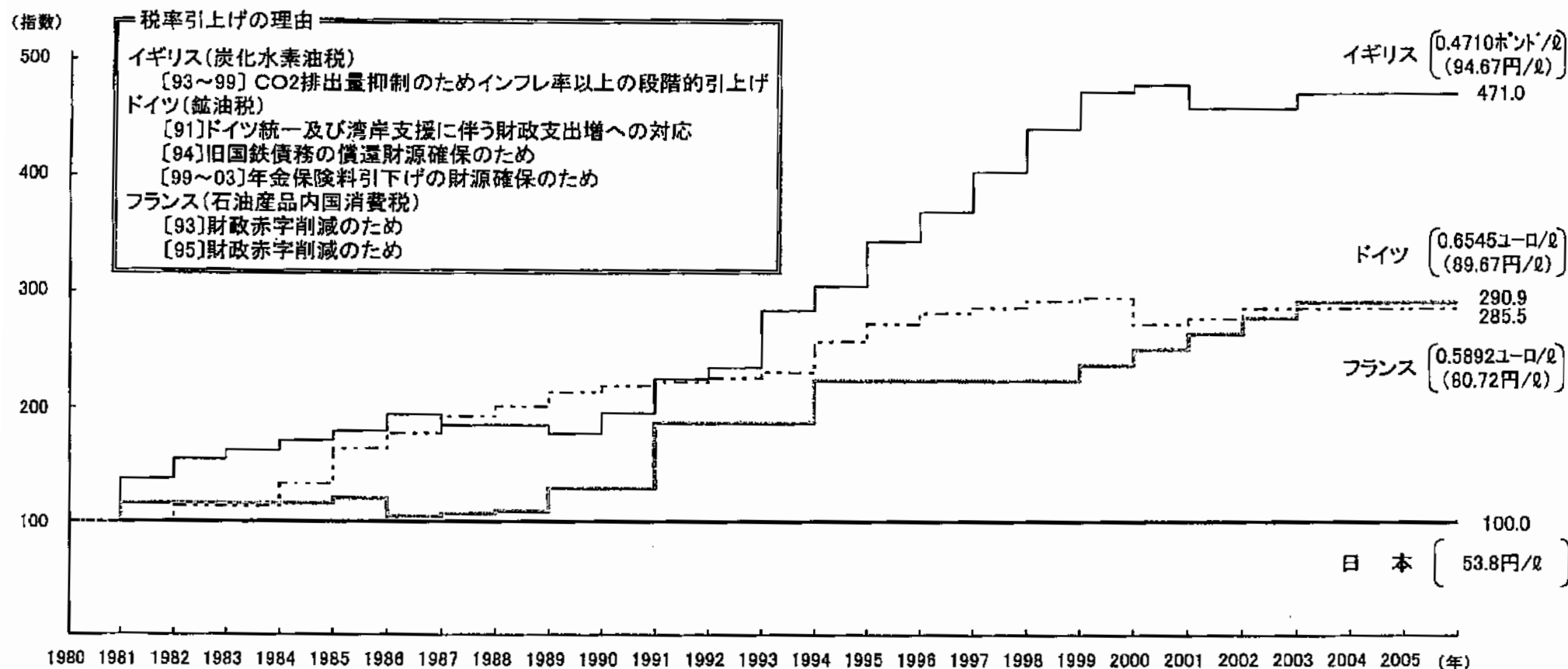
(注)1. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

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52.6%となる。

3. 換算レートはIEA資料に基づく。

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。

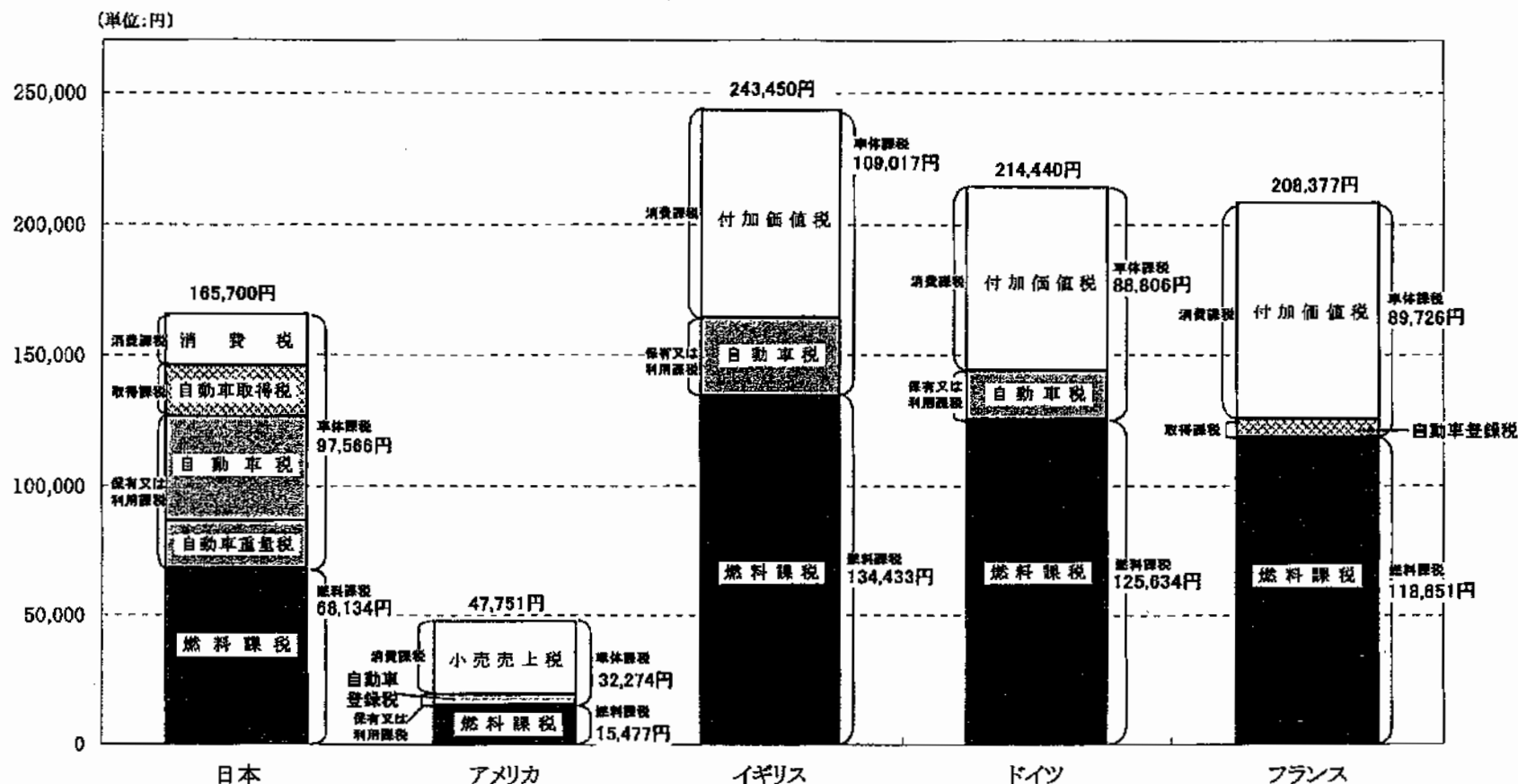
2. 英では1987年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2000年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

3. 独では1986年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2001年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

4. 仏で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。

5. 換算レートは、1ポンド=201円、1ユーロ=137円(2006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。なお、独、仏については、2002年1月にユーロ通貨に切り替わったため、所要の換算を行った。)

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 約1.5トン、耐用年数 6年、年間ガソリン消費量 1,100ℓ、平成18年1月現在の税率
 車体価格(消費課税等の税込み): 日本2,467,500円、アメリカ19,361ドル、イギリス15,807ポンド、ドイツ22,325ユーロ、フランス22,150ユーロ
 燃料価格(消費課税等の税込み): 日本128.1円/ℓ、アメリカ0.73ドル/ℓ、イギリス0.92ポンド/ℓ、ドイツ1.299ユーロ/ℓ、フランス1.209ユーロ/ℓ
 為替レート: アメリカ1ドル=113円、イギリス1ポンド=201円、ドイツ・フランス1ユーロ=137円(2006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)
 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. 上記のほか重量課税として、フランスにおいては車軸税(12t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25t超のトレーラー等が課税対象)がある。
3. 燃料課税には、消費税、小売売上税、付加価値税が含まれている。

主要諸外国の自動車関係諸税及び石油関係諸税の使途等(未定稿)

(2006年1月現在)

	税目		使途	経緯
アメリカ	自動車関係	○ 製造者消費税 (高燃費車に係る税)	一般財源	・ 1956年に当時の自動車関係課税収入、石油関係課税収入を特定財源化。 ・ 1990年12月から1997年9月の間、揮発油、軽油、LPG等に係る税収の一部を一般財源に充当。アルコールとガソリンの混合燃料に係る税については2004年9月まで税収の一部を一般財源に充当。 ・ 1990年に石油関係諸税の一部が一般財源化された理由は以下の通り。 ○ 財政赤字の削減のため
		○ 製造者消費税 (タイヤに係る税)	道路特定財源	
		○ 小売消費税 (トラック、トレーラーに係る税)		
		○ 一般道路自動車利用税		
	石油関係	○ 製造者消費税 (揮発油、軽油等に課税)	道路特定財源 (航空機燃料等を除く)	
○ 小売消費税 (軽油、LPG等に課税)				
イギリス	自動車関係	○ 自動車税	一般財源	・ 1909年に自動車関係諸税、石油関係諸税を道路特定財源として創設。 ・ 1920年代頃に石油関係課税収入を一般財源化。 ・ 1937年に自動車課税収入を一般財源化。その理由は以下の通り。 ○ 道路基金の税収が道路歳出を大幅に上回り、道路基金の留保額が増大したため。 (1937年以降は、一般財源から必要額のみが道路基金に繰り入れられるようになり、道路基金は道路予算を管理するだけの特別会計となった。なお、道路基金は1955年に廃止された。)
	石油関係	○ 炭化水素油税		
ドイツ	自動車関係	○ 自動車税(州税)	一般財源	・ 1955年に当時の運送税、自動車税、鉱油税(一部)を特定財源化。 ・ 1960年に運送税、自動車税を一般財源化し、鉱油税を暫定的に全額特定財源化。 ・ 1963年以降鉱油税の一部を一般財源化し、その後一般財源の割合は順次拡大。 ・ 1963年の一般財源化の理由は以下の通り。 ○ 景気後退と軍事費及び社会保障費の増大により財政難に陥ったため。 (備考)運送税は1968年の付加価値税導入時に廃止された。
	石油関係	○ 鉱油税	一部(2割弱)が 道路特定財源	
フランス	自動車関係	○ 車軸税	一般財源	・ 1951年に当時の石油産品内国消費税(一部)を特定財源化。 ・ 1951年から1980年まで、各年の予算法により規定された割合を道路投資特別基金に繰入れ。 ・ 1981年に石油産品内国消費税を一般財源化。その理由は以下の通り。 ○ 歳入に応じて歳出を決めるという基金本来の趣旨を離れ、歳出に応じて歳入を決められるといった状況であったため。 ○ 道路予算が一般会計及び基金の両方から支出され、複雑になっていたため。 ○ 特定財源は予算の総合性を乱すため。
		○ 社用自動車税		
		○ 自動車税(地方税)		
		○ 自動車登録税(地方税)		
	石油関係	○ 石油産品内国消費税		

道路特定財源の見直しに関する基本方針

(政府・与党合意：平成17年12月9日)

道路特定財源は、長年にわたり、立ち遅れた我が国の道路の整備状況に鑑み、自動車利用者の負担により、緊急かつ計画的に道路を整備するための財源としての使命を担ってきた。

しかしながら、その後、道路の整備水準の向上する中、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制等により、平成19年度には特定財源税収が歳出を大幅に上回ることが見込まれるに至っている。このため、現時点において、改めて、今後、真に必要な道路整備のあり方について見極めるとともに、特定財源のあり方について、納税者の理解を得て、抜本的な見直しを行うことが喫緊の課題となっている。

その際、現下の危機的な財政事情に鑑みれば、見直しによって国の財政の悪化を招かないよう十分に配慮し、また、特定財源の用途のあり方について、納税者の理解が得られるよう、以下を基本方針として見直す。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に見極めつつ、真に必要な道路は計画的に整備を進める。その際、道路歳出は財源に関わらず厳格な事業評価や徹底したコスト縮減を行い、引き続き、重点化、効率化を図る。
2. 厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
3. 特定財源制度については、一般財源化を図ることを前提とし、来年の歳出・歳入一体改革の議論の中で、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ、具体案を得る。

行政改革推進法

(簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律)

第20条

3 特定の税の収入額(これに相当する額を含む。以下この項において同じ。)の全部又は一部を道路に関する費用の財源に充てる制度(以下この項において「特定財源制度」という。)については、国の財政状況の悪化をもたらさないよう十分に配慮しつつ、特定財源制度に係る税の収入額の使途の在り方について、納税者の理解を得られるよう、次の基本方針により、見直しを行うものとする。

- 一 道路の整備は、これに対する需要を踏まえ、その必要性を見極めつつ、計画的に進めるものとする。この場合において、道路の整備に係る歳出については、一層の重点化及び効率化を図るものとする。
- 二 特定財源制度に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に配慮し、平成17年12月における税率の水準を維持するものとする。
- 三 特定財源制度に係る税の収入額については、一般財源化を図ることを前提とし、平成19年度以降の歳出及び歳入の在り方に関する検討と併せて、納税者の理解を得つつ、具体的な改正の案を作成するものとする。

(環境税関係)

京都議定書目標達成計画の骨子

(内閣官房作成)

目指す方向

- 京都議定書の6%削減約束の確実な達成
- 地球規模での温室効果ガスの長期的・継続的な排出削減

基本的考え方

- 環境と経済の両立
- 技術革新の促進
- すべての主体の参加・連携の促進(国民運動、情報共有)
- 多様な政策手段の活用
- 評価・見直しプロセスの重視
- 国際的連携の確保

温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標

区 分	目 標		2010 年度現状対策 ケース(目標に比べ +12%)からの削減 減量
温室効果ガス	2010 年度 排出量 (百万t-CO ₂)	1990 年度 比(基準年 総排出量比)	
①エネルギー起源CO ₂	1,056	+0.6%	▲4.8%
②非エネルギー起源CO ₂	70	▲0.3%	
③メタン	20	▲0.4%	▲0.4%
④一酸化二窒素	34	▲0.5%	
⑤代替フロン等3ガス	51	+0.1%	▲1.3%
森林吸収源	▲48	▲3.9%	(同左)▲3.9%
京都メカニズム	▲20	▲1.6%	(同左)▲1.6%
合 計	1,183	▲6.0%	▲1.2%

*削減目標(▲6%)と国内削減(排出削減、吸収源対策)の差分

目標達成のための対策と施策

1. 温室効果ガスごとの対策・施策

- (1) 温室効果ガス排出削減
 - ①エネルギー起源CO₂
 - ・技術革新の成果を活用した「エネルギー関連機器の対策」「事業所など施設・主体単位の対策」
 - ・「都市・地域の構造や公共交通インフラを含む社会経済システムを省CO₂型に変革する対策」
 - ②非エネルギー起源CO₂
 - ・混合セメントの利用拡大 等
 - ③メタン
 - ・廃棄物の最終処分量の削減 等
 - ④一酸化二窒素
 - ・下水汚泥焼却施設等における燃焼の高度化 等
 - ⑤代替フロン等3ガス
 - ・産業界の計画的な取組、代替物質等の開発 等
- (2) 森林吸収源
 - ・健全な森林の整備、国民参加の森林づくり 等
- (3) 京都メカニズム
 - ・海外における排出削減等事業を推進

2. 横断的施策

- 国民運動の展開
- 公的機関の率先的取組
- 排出量の算定・報告・公表制度

○ポリシーミックスの活用
(※環境税等も検討)

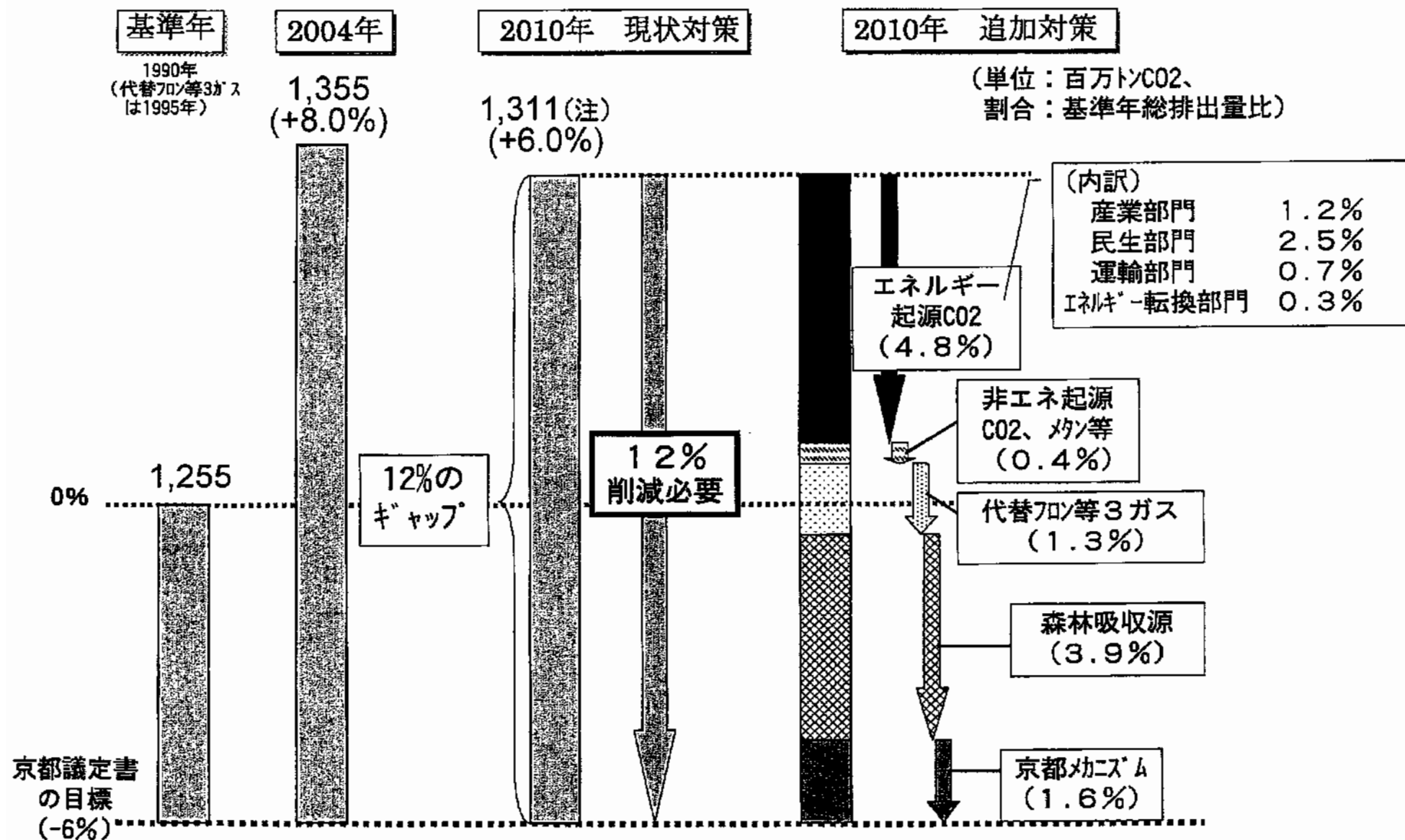
3. 基盤的施策

- 排出量・吸収量の算定体制の整備
- 技術開発、調査研究の推進
- 国際的連携の確保、国際協力の推進

推進体制等

- 毎年の施策の進捗状況等の点検、2007年度の計画の定量的な評価・見直し
- 地球温暖化対策推進本部を中心とした計画の着実な推進

排出量の現状と削減目標



(注)「基準年の排出量」及び「2004年の排出量」は、新算定方法による数値であるが、「2010年現状対策の排出量」については、現在修正中であり、旧算定方法による数値を用いている。

京都議定書目標達成計画(抄)(平成17年4月28日閣議決定)

第3章 目標達成のための対策と施策

第2節 地球温暖化対策及び施策

2. 横断的施策

(6-2) 環境税

二酸化炭素の排出量又は化石燃料の消費量に応じて課税するものとして関係審議会等において論議されている環境税は、経済的手法の一つであり、価格インセンティブを通じ幅広い主体に対して対策を促す効果や、二酸化炭素の排出削減対策、森林吸収源対策などを実施するための財源としての役割等を狙いとするものとして関係審議会等において様々な観点から検討が行われている。

環境税については、国民に広く負担を求めることになるため、関係審議会を始め各方面における地球温暖化対策に係る様々な政策的手法の検討に留意しつつ、地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、諸外国における取組の現状などを踏まえて、国民、事業者などの理解と協力を得るように努めながら、真摯に総合的な検討を進めていくべき課題である。

エネルギー関係諸税の概要（平成 18 年度予算・地方財政計画額）

税 目		課 税 対 象 ・ 税 率	税 収 の 使 途	税 収
国 税	揮発油税 (昭和 24 年創設)	揮発油：48,600円/kl ・適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：24,300 円/kl)	国の道路財源	億円 28,953
	地方道路税 (昭和 30 年創設)	揮発油：5,200円/kl ・適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：4,400 円/kl)	地方の道路財源	3,098 (地方分：3,098)
	石油ガス税 (昭和 41 年創設)	自動車用石油ガス：17 円 50 銭/kg	国及び地方の道路財源	280 (地方分：140)
	航空機燃料税 (昭和 47 年創設)	航空機燃料：26,000円/kl	空港整備財源及び地方空港対策費	1,028 (地方分：158)
	石油石炭税 (昭和 53 年創設)	17.4～ 19.4～ ・原油、石油製品 1kl につき 2,040 円 → ・天然ガス 1t につき 960 円 → 1,080 円 ・石油ガス等 1t につき 940 円 → 1,080 円 ・石炭 1t につき 460 円 → 700 円	石油及びエネルギー需給構造高度化 対策財源	4,760
	電源開発促進税 (昭和 49 年創設)	17.4～ 19.4～ 一般電気事業 者の販売電気：千ワット時につき 400 円 → 375 円	電源立地対策及び電源利用対策財源	3,540
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：20 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	10,620

ヨーロッパ諸国における地球温暖化問題に対する税制面での措置の概要(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		イギリス		ドイツ		イタリア
税 目	炭素税	炭素税	炭素税	炭素税	一般燃料税	燃料規制税	炭化水素油税	気候変動税	鉱油税	電気税	物品税
施 行 時 期	1990年導入 (既存のエネルギー税とは別に導入)	1991年導入 (既存のエネルギー税とは別に導入)	1991年導入 (既存のエネルギー税とは別に導入)	1992年導入 (既存のエネルギー税とは別に導入)	1992年 (税率引上げ)	1996年導入 (追加課税)	1993～99年 (税率の大幅な引上げ)	2001年導入 (課税対象の拡大)	1999年 (2003年まで段階的に税率引上げ)	1999年導入 (課税対象の拡大・段階的に税率引上げ)	1999年 (2005年までに段階的に税率引上げ)
主な課税物件											
ガソリン	○	○	○	—	○	—	○	—	○	—	○
灯油	○	○	○	○	○	○	○	—	○	—	○
軽油	○	○	○	○	○	○	○	—	○	—	○
重油	○	○	○	○	○	—	○	—	○	—	○
石炭	○	—	○	○	○	—	—	○	—	—	○
L P ガス	—	—	○	○	○	○	○	○	○	—	○
天然ガス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	○
電力	—	—	—	○	—	○	—	○	—	○	—
課税対象とされる主な用途	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用	事業・家庭用	交通・事業・家庭用	事業用のみ	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用	交通・事業・家庭用
課 税 段 階 (納税義務者)	製造・輸入	製造・輸入	製造・輸入	製造・輸入 (電力は供給)	製造・輸入	製造・輸入 (電力は供給)	製造・輸入	供給	製造・輸入	供給	製造・輸入
税 収	1,111億円 (1999年)	1,090億円 (2001年)	2,390億円 (2001年)	887億円 (2002年)	830億円 (2001年)	2,850億円 (2003年推計)	(注3)	1,587億円 (2002年)	1兆8,962億円 (2002年)		(注4)
課 税 主 体	国										
税 収 使 途	一 般 財 源										

(備考) 2003年現在、各国資料等により作成。

(注1) —に区分されている場合であっても、既存のエネルギー税等が課されている場合がある。

(注2) 税収については、環境省、経産省調べ。

(注3) イギリスの炭化水素油税収は4兆2,242億円(2002年)であるが、地球温暖化対策として税率を引き上げた部分に対する税収は不明。

(注4) イタリアの税収については、詳細な資料がないため不明。