

# 資 料

(国際連帯税について)

## 平成 22 年度 税制改正大綱(抄)

(平成 21 年 12 月 22 日)

### 第3章 各主要課題の改革の方向性

#### 4. 国際課税

##### (3) 国際連帯税

国際金融危機、貧困問題、環境問題など、地球規模の問題への対策の一つとして、国際連帯税に注目が集まっています。金融危機対策の財源確保や投機の抑制を目的として、国際金融取引等に課税する手法、途上国の開発支援の財源確保などのために、国境を越える輸送に課税する手法など、様々な手法が議論されています。すでにフランスやチリ、韓国などが航空券連帯税を導入するなど、国際的な広がりを見せています。我が国でも、地球規模の問題解決のために国際連帯税の検討を早急に進めます。

## 航空券連帯税・通貨取引税について(未定稿)

### 1 航空券連帯税

シラク仏大統領(当時)が安定的な開発資金源として国際税の導入を 2004 年に提唱したことを受け、2009 年 7 月までに、フランスをはじめ 13 カ国が航空券連帯税を導入。フランス等においては、その税収は HIV・エイズ、結核、マラリア対策の医薬品供給のための資金等として利用されている。

(参考) 13 カ国: フランス、ベナン、ブルキナファソ、コートジボワール、ガボン、マダガスカル、マリ、ニジェール、コンゴ、韓国、チリ、ヨルダン、ブルンジ (フランス外務省調べ)

### 2 通貨取引税

通貨取引税としては、経済学者のジェームズ・トービンによって提唱された開発資金源調達及び投機的な為替取引抑制を目的として外国為替取引に課税を行うトービン税(例、税率 0.5%)や主に開発資金源調達を目的として、外国為替取引に対し低率の課税(例、0.005%)を行う通貨取引開発税といったものが提案されている。現在のところ、このような税を課している国はない。

(参考) 仏(2002 年)及びベルギー(2004 年)が、他の全ての EU 加盟国での実施等を条件として施行する旨の立法。

## 航空券連帯税の導入例(未定稿)

(2010年7月現在)

### フランス

導入年 : 2006年7月  
税率 : フランス出発便の旅客一人当たり下表の税率で課税  
※トランジットは対象外  
税収(2008) : 約1.73億ユーロ(約199億円)  
税収の用途 : UNITAID等へ拠出

	国内・欧州圏内便	国際便
エコノミークラス	1ユーロ(115円)	4ユーロ(460円)
ファースト・ ビジネスクラス	10ユーロ (1,150円)	40ユーロ (4,600円)

### 韓国

導入年 : 2007年9月  
税率 : 韓国出発国際便の旅客一人当たり1,000ウォン(約78円)  
※トランジットは対象外  
税収(2008) : 約150億ウォン(約11.7億円)  
税収の用途 : UNITAIDへの拠出及びアフリカの疾病対策事業への利用

(注1) UNITAIDは、主に発展途上国の人々に対するHIV・エイズ、結核、マラリア対策の医薬品供給を目的とした基金であり、フランスを中心にブラジル、チリ、ノルウェー、イギリスの5カ国によって2006年に設立された。

(注2) 邦貨換算レート: 1ユーロ=115円、100ウォン=7.83円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場: 平成22年(2010年)5月中における実勢相場の平均値)。

# 主要国における旅客数や航空料金に応じた税の概要（未定稿）

（2010年7月現在）

アメリカ	イギリス	ドイツ	フランス																																
<p><b>航空乗客輸送税</b></p> <p>[対象] 国内便 [税率] 航空運賃の7.5% +340円(3.7ドル)／人 [税込] 7,583億円(2008年度) [税込の用途] 航空特定財源</p>	<p><b>航空旅客税</b></p> <p>[対象] イギリス出発便(国内・国際) [税率]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的地までの距離(マイル)</th> <th>エコミークラス(／人)</th> <th>その他のクラス(／人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-2000</td> <td>1,474円(11ポンド)</td> <td>2,948円(22ポンド)</td> </tr> <tr> <td>2001-4000</td> <td>6,030円(45ポンド)</td> <td>12,060円(90ポンド)</td> </tr> <tr> <td>4001-6000</td> <td>6,700円(50ポンド)</td> <td>13,400円(100ポンド)</td> </tr> <tr> <td>6001-</td> <td>7,370円(55ポンド)</td> <td>14,740円(110ポンド)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) [税込] 2,487億円(2009年度) [税込の用途] 一般財源</p>	目的地までの距離(マイル)	エコミークラス(／人)	その他のクラス(／人)	0-2000	1,474円(11ポンド)	2,948円(22ポンド)	2001-4000	6,030円(45ポンド)	12,060円(90ポンド)	4001-6000	6,700円(50ポンド)	13,400円(100ポンド)	6001-	7,370円(55ポンド)	14,740円(110ポンド)	<p><b>航空税</b></p> <p>※2011年1月より導入予定。 [対象] ドイツ出発便(国内・国際) [税率]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的地までの距離(km)</th> <th>(／人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-2500</td> <td>920円(8ユーロ)</td> </tr> <tr> <td>2500-6000</td> <td>2,875円(25ユーロ)</td> </tr> <tr> <td>6000-</td> <td>5,175円(45ユーロ)</td> </tr> </tbody> </table> <p>[税込] 1,150億円(見積り) [税込の用途] 一般財源</p>	目的地までの距離(km)	(／人)	0-2500	920円(8ユーロ)	2500-6000	2,875円(25ユーロ)	6000-	5,175円(45ユーロ)	<p><b>航空券連帯税</b></p> <p>[対象] フランス出発便(国内・国際) [税率]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>エコミークラス(／人)</th> <th>その他のクラス(／人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国内便・EU域内便</td> <td>115円(1ユーロ)</td> <td>1,150円(10ユーロ)</td> </tr> <tr> <td>EU域外便</td> <td>460円(4ユーロ)</td> <td>4,600円(40ユーロ)</td> </tr> </tbody> </table> <p>[税込] 199億円(2008年) [税込の用途] 特定財源(UNITAID等へ拠出)</p> <p><b>民間航空税</b></p> <p>[対象] フランス出発便(国内・国際) [税率]</p> <p>(国内便・EU域内便) 473円／人(4.11ユーロ／人) (EU域外便) 849円／人(7.38ユーロ／人)</p> <p>[税込] 443.5億円(2009年) [税込の用途] 航空特定財源(一部一般財源)</p>		エコミークラス(／人)	その他のクラス(／人)	国内便・EU域内便	115円(1ユーロ)	1,150円(10ユーロ)	EU域外便	460円(4ユーロ)	4,600円(40ユーロ)
目的地までの距離(マイル)	エコミークラス(／人)	その他のクラス(／人)																																	
0-2000	1,474円(11ポンド)	2,948円(22ポンド)																																	
2001-4000	6,030円(45ポンド)	12,060円(90ポンド)																																	
4001-6000	6,700円(50ポンド)	13,400円(100ポンド)																																	
6001-	7,370円(55ポンド)	14,740円(110ポンド)																																	
目的地までの距離(km)	(／人)																																		
0-2500	920円(8ユーロ)																																		
2500-6000	2,875円(25ユーロ)																																		
6000-	5,175円(45ユーロ)																																		
	エコミークラス(／人)	その他のクラス(／人)																																	
国内便・EU域内便	115円(1ユーロ)	1,150円(10ユーロ)																																	
EU域外便	460円(4ユーロ)	4,600円(40ユーロ)																																	
<p><b>国際離着陸税</b></p> <p>[対象] アメリカ発着便(国際) [税率] 1,481円／人(16.1ドル／人) [税込] 2,128億円(2008年度) [税込の用途] 航空特定財源</p>																																			

(備考) 邦貨換算レート: 1ドル=92円、1ポンド=134円、1ユーロ=115円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場: 平成20年5月中における実勢相場の平均値。)

(注) イギリスの航空旅客税は、2010年6月発表の緊急予算において、課税ベースを旅客1人当たりから1便当たりに変更することが提案されている。

## 2010年6月 IMF報告書「金融セクターによる公平かつ実質的な貢献」(抜粋)

28. 近年の金融危機により、金融取引に対する一般的な課税の可能性に対して改めて興味を示されている。そのような提案は政策的な利点から評価することが重要である。いくつかの金融取引税(FTT)の形態に係る提案は、その目的や詳しさにおいて異なっている(一つの特別な形として、外国為替取引に課税するトービン税が挙げられる)。この点、注目すべき共通の特徴は、非常に広範囲の取引に適用可能な税であるということである。(金融取引税の)支持者は、金融取引税により多額の税収が見込まれると主張している。例えば、もし世界的に株式、債券、デリバティブ取引に対して0.01%で課税すると、年間2,000億ドル以上の財源を調達できると推計されており、また、4つの主要な取引通貨の現物取引及びデリバティブ取引に対して0.005%のトービン税を課税すると、200億ドルから400億ドルの財源を調達できると推計されている。

(中略)

31. より幅広く言えば、金融取引税(FTT)の潜在的な財源調達手段としての効率性を評価する際は注意が必要である。

- 金融取引税の欠点は、金融取引税が、非金融商品への価格転嫁という間接的な形を含め企業間取引に課税していることにある。金融取引税は非常に広い課税ベースに非常に低率で課税するため、ほとんど歪みを生じさせないという議論は説得的ではない。もし財源調達を唯一の政策目的とするのであれば、(多くの金融取引がそうである)企業間取引への課税は賢明ではないというのが財政学の中心的な原則である。というのも、企業の意志決定の歪みは総生産高を減少させるため、生産高への直接的な課税の方がより多くの税収を得ることができる。ある段階の取引への課税は、その後の全ての生産段階の価格へ累積的に反映(cascade)される。それが、例えば多くの国が企業間取引を効率的に除外できる付加価値税を取引高税よりも効率的な財源調達手段と考えた理由である。純粹な財源調達手段という観点からは、金融取引税よりも効率的な課税方法はある。
- 少数の国のみで課税された場合に租税回避が可能か、または行われるか、という問題を別にしても、経験によれば、金融取引は租税回避スキームに対して特に脆弱のようである。例えば、イギリスにおける差金取引の利用である。将来的には、スワップ等の想定元本取引に対処するために一般的な租税回避防止規定が必要であろう。また、全ての累積的な税にあてはまるように、統合(企業間ではなく、企業内取引を行うこと)による租税回避のインセンティブがある。特別な規定なしには、結果的に金融機関が巨大化してしまう可能性がある。

## G7財務大臣から各国首脳への報告書(抜粋)

2001年7月7日 ローマ

### D.資本市場へのアクセスの開放

30. 1990年代に経験した資本フローの過度の変動性に対する懸念は、国際間のキャピタルフローへの規制(例えば、国際為替取引へのトービン税)への広い関心を再び呼んだ。そうしたタイプの取引税への支持は、より金融の安定性を促進することができるという信念に基づいている。そうした提案を実行可能な方法たらしめることを、幾つかの困難さが妨げている。

- a) そうした税は、市場の流動性を制約することによって、変動性を減少させるというよりもむしろ増大させるかもしれない。
- b) 大きな為替の評価減が予測されるなかで生じる突然の資本流出に対しては、重く課税したとしても、信頼に足る防御になりそうもない。
- c) 投機的な資本移動とその他の短期の貿易金融などを含む取引とを区別することは不可能である。それゆえ、トービン税は国際的なキャピタルフローに重大な歪みを生じさせ、資本形成率と成長率を低下させるだろう。
- d) 抜け穴を生じさせる可能性が高いこととグローバルな執行が難しいことから、トービン税はキャピタルフローをより規制の少ない機関や地域に向かわせ、国際金融システムの不安定性を増大させる。

「金融取引に課するトービン税は潜在的な利益を損なう可能性も」

外国為替取引は、国際貿易や金融システムが機能する上で欠くことのできないものです。しかし、外国為替取引は変動性が高く破壊的であるという懸念があり、過剰な変動性が毎回の取引に課する少額の税金やトービン税によって緩和させられるのではないかという論議がおこっています。しかし、OECDの最新の研究によると、そのような税金は変動性を必ずしも低下させるわけではありません。そのコストの方が潜在的な利益を上回ると見られています。

外国為替取引への課税は、ノーベル賞受賞者の故ジェームス・トービンが1971年に最初に提唱しました。しかし、トービンは後に、その提言のいくつかの解釈、特にそうした税金を貧しい国々への開発援助資金として用いることができるという解釈からは距離を置きました。外国為替市場で毎日取引される金額が約1兆2500億ドルに上り、そうした税金の潜在的税収は大きいといえます。しかし、それは、一部のトービン税支持者が唱えるように、同税導入によって課税ベース自体が大幅に低くなるほど大きいものではありません。

OECDの研究によると、大量の取引と変動性の高さとは関連しています。しかし、前者が後者の要因となるのかについては明らかではありません。また、変動性と取引高はともに市場に流入した情報によって影響されるものです。

同研究の結論によると、取引税が課されている幾つかの市場を見ると、同税の変動性に対する効果は、良く解釈しても、まちまちと言えます。変動性の低下が認められないケースもあれば、実際に上昇したケースもありました。

トービン税の実施は困難と見られています。それを世界規模で実施しない限り、高い効果は得られそうにありません。取引されているその他の金融商品、さらには課税回避の手段となっている可能性のある一部の実際の商品市場にも課税する必要があるでしょう。その結果、コストが上昇することで潜在的な利益が損われる可能性があります。



## 特定財源について

- ◆ 特定財源とは、一般に、特定の歳出に充てられることとされている特定の歳入を指す。
- ◆ 特定財源には、いわゆる目的税とあわせ下のような種類がある。

### 特定財源の種類

#### ①税法で用途が特定されているもの(目的税)

- ・電源開発促進税

#### ②譲与税法で用途が特定されているもの

- ・航空機燃料税(地方譲与分)

#### ③特別会計に関する法律等で用途が特定されているもの

- ・石油石炭税 ・航空機燃料税(一部) ・自動車重量税(一部)
- ・牛肉等関税 ・交通反則者納金
- ・日本中央競馬会納付金 ・電波利用料