

平成 22 年 12 月 8 日

# 地球温暖化対策のための税について

財 務 省

# 「地球温暖化対策のための税」について

## 1. 仕組みと税収

- 地球温暖化対策の観点から、全化石燃料に対してCO<sub>2</sub>排出量に着目した課税を行うため、石油石炭税を活用し、「地球温暖化対策のための税」を設けることとする。
- 2030年に90年比▲30%のエネルギー起源CO<sub>2</sub>削減目標との関係を踏まえ、税収規模は2,400億円程度を見込む。

## 2. 税率

- 上乗せ分の税率は、化石燃料の単位当たりCO<sub>2</sub>排出量に応じたものとする。

	現行税率
原油・石油製品	2,040 円/kℓ
ガス状炭化水素	1,080 円/ t
石炭	700 円/ t

} CO<sub>2</sub>排出量に応じた税率を上乗せ  
(税収は2,400億円)

## 3. 揮発油税、地方揮発油税

- 揮発油税、地方揮発油税の「当分の間」税率については、地球温暖化対策の観点や、厳しい財政事情に鑑み、23年度においてその水準は維持する。

#### 4. 施行時期、段階的实施

- 初年度は周知・準備のための期間を設けることとし、23年10月1日施行としてはどうか。
- 施行後、急激な負担増とならないよう、税率の引上げは段階的に行うこととしてはどうか。

#### 5. 免税・軽減措置

- ナフサ、農林漁業用A重油などの既存の免税措置について、「地球温暖化対策のための税」との関係はどうするか。
- その他

#### 6. 使途・支援策

- 地球温暖化対策と経済成長を両立させるための総合的な対策（例：民生、産業、運輸、革新的技術開発、海外展開）に活用する。
- 産業別の国際競争力や過重な負担となる特定産業に配慮して措置する。
- 「地球温暖化対策のための税」の導入に際し、必要な税制その他の支援策を講ずる。

#### 7. 他の施策との整合性

- 地球温暖化対策については、「地球温暖化対策のための税」と、国内排出量取引制度、再生可能エネルギー全量固定価格買取制度の三施策を、効果的かつ整合的に進めていくことが不可欠であり、引き続き総合的な検討を行っていくこととする。

## 8. 関連事項（航空機燃料税の引下げ）

- 我が国航空会社の国際競争力、特別会計への一般財源による補てん（国民負担：23年度要求ベース：468億円）や事業仕分けの結果、地球温暖化対策との関係などを踏まえ、引下げを行う場合はどの程度の水準とするか。

租税特別措置・税負担軽減措置等にかかる重点要望について（抜粋）

2010年11月8日  
民主党税制改正PT

### 2. 重点要望事項

#### ○航空機燃料税の引下げ

航空機燃料税については、事業仕分けの結果、地球温暖化対策との関係、特別会計への一般財源（国民負担）による補てんなどに留意しつつ、空港整備勘定の抜本改革、中長期的な見通しを踏まえ、引下げについて検討すべきである。

#### 国土交通省・内閣府からの要望の概要

- 航空機燃料に係る航空機燃料税の税額について、平成23年度から平成25年度まで、15,000円/k1（現行26,000円/k1）とする。
- 「沖縄路線航空機」については同期間7,500円/k1（現行13,000円/k1）、「特定離島路線航空機」については同期間11,250円/k1（現行19,500円/k1）とする。

・・・平年度の減収見込額▲350億円

(参考)

平成23年度税制改正主要事項にかかる提言（抜粋）

2010年12月6日  
民主党

6. 間接税

(3) 地球温暖化対策のための税

CO<sub>2</sub>排出量を2030年に1990年比30%削減するため、石油石炭税を活用して、化石燃料のCO<sub>2</sub>排出量に着目して課税する「地球温暖化対策のための税」を設けるべきである（税収：約2400億円）。

「地球温暖化対策のための税」は平成23年度から導入することとし、経済状況等を勘案しながら、急激な負担増にならないように配慮すべきである。

ガソリンと軽油が他の燃料に比べて重課されていること、民主党がこれまで暫定税率の廃止を主張してきた経緯に鑑み、物流・公共交通の負担軽減に留意しつつ、「地球温暖化対策のための税」によるガソリンと軽油の価格上昇を避けるため、免税・税率の引下げ・還付、その他の支援措置を講じるべきである。さらに、灯油については寒冷地を中心に生活必需品となっていることに鑑み、負担増とならないよう措置すべきである。

税収は、地球温暖化防止と経済成長を両立させるための総合的な対策（例：民生、産業、運輸、革新的技術開発、海外展開）に用い、産業別の国際競争力や過重な負担となる特定産業に配慮して措置すべきである。また、エネルギー集約度が極めて高く、歳出による対応が困難な特定の産業に対しては、税制上の特別の措置も検討すべきである。

軽油重課に関連して設けられた物流・公共交通機関に対する交付金については、国の責任で確実に予算措置すべきである。なお、軽油価格の引き下げ措置が講じられない場合においては、価格上昇分相当額を上乗せすべきである。また、海運等についても、負担増とならないよう特段の措置を求める。

ガソリン税と軽油引取税の「当分の間」税率については、厳しい財政事情に鑑み、来年度においては存置すべきである。

地球温暖化対策については、税制のみならず、他の政策との整合性確保が不可欠であり、過重な負担を避ける観点から総合的な検討を行うべきである。

「地球温暖化対策のための税」のみならず、森林吸収源対策も含め、その他の歳出も総動員して地球温暖化対策に全力を挙げるべきである。

#### (4) 車体課税

エコカー減税の枠組みは維持すべきである。昨年度税制改正大綱では、エコカー減税の期限到来時までに、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的見直しを検討するとしたが、その方針を踏襲すべきであり、来年度税制改正について車体課税の議論を行うべきではない。