

既存エネルギー関係諸税との関係について

1. 施策総合企画小委員会中間取りまとめにおける、既存エネルギー関係諸税との関係についての記述

施策総合企画小委員会中間取りまとめ（抄）

（既存エネルギー関係諸税との関係）

- 石油石炭税や揮発油税などは、燃料価格を上げているため、結果的には二酸化炭素排出抑制効果も持つものであり、温暖化対策税制とこれらの税との関係を整理すべきとの指摘がある。また、これらの税の税収は一定の施策に充てられているが、新たに財源が必要な場合は、こうした税収の用途を見直し、財源を確保すべきとの指摘がある。
- こうした既存の税は、温暖化対策ではない別の目的を実現するために課税されており、また、温暖化対策税制のような、直接的に二酸化炭素排出量に応じた課税が行われているものではない。さらに、その税収の用途についても、それぞれの税の趣旨・目的からくる制約があるため、温暖化対策として考えられる範囲をすべて対象としているものではない。このように、温暖化対策税制は、既存の税とは歳入・歳出の趣旨や内容が異なるものである。
また、大綱の評価・見直しの過程で追加的施策として検討されているものであることに留意する必要がある。
- ただし、既存の税の中には、石油石炭税のように、その税率の中に炭素税的な要素があり、かつ、その税収の一部が二酸化炭素排出抑制のための施策に充てられているものもある。温暖化対策税制と既存の税との調整については、税制全般にかかわる問題を含み、別途の検討が必要になると考えられる。本小委員会においては、できる限り、必要な範囲で、既存の税との調整について検討していく必要がある。

2. 既存エネルギー関係諸税の概要

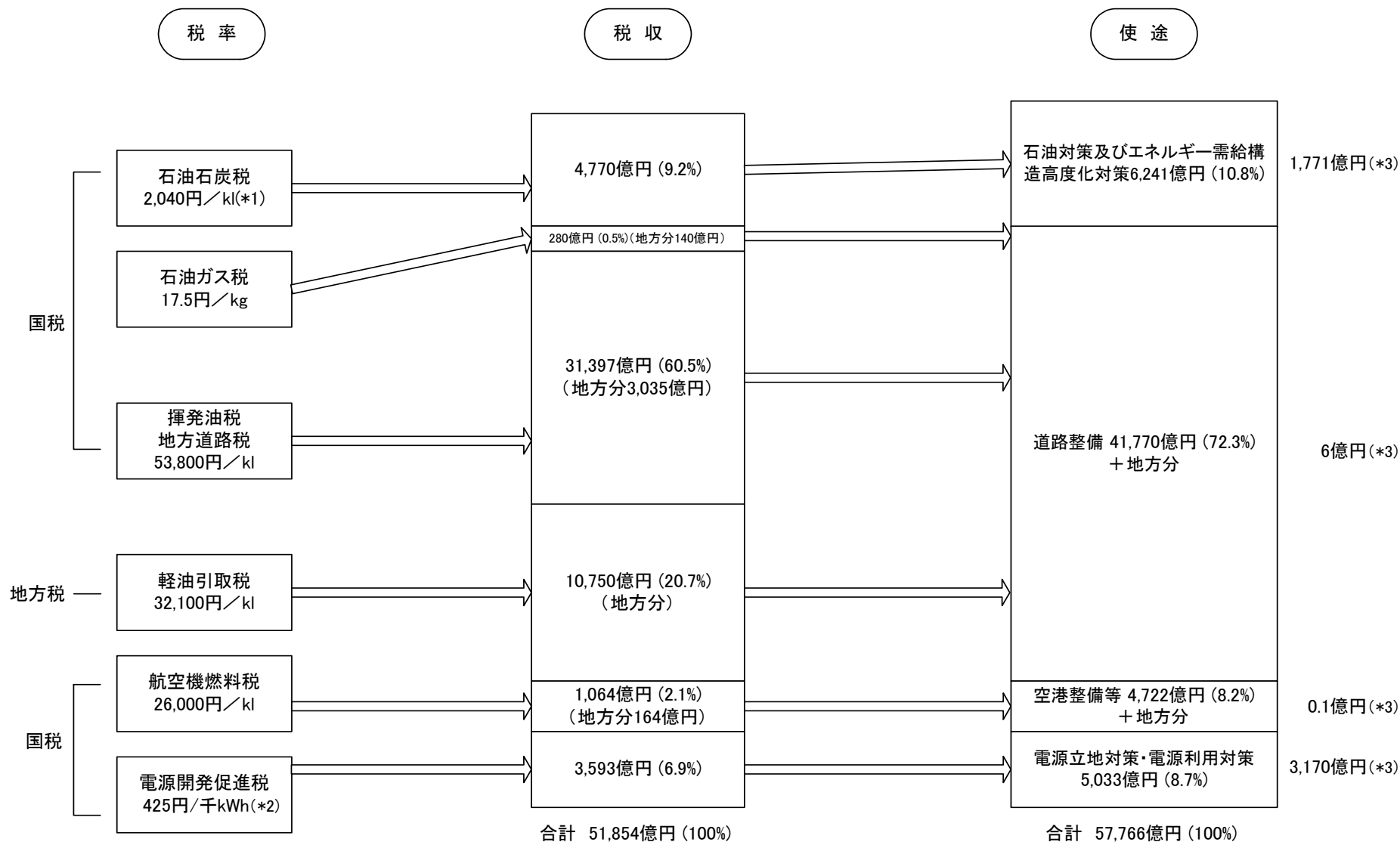
○ エネルギー関係諸税の中には、揮発油（ガソリン）を課税対象とする揮発油税及び地方道路税、自動車用の石油ガス（LPG）を課税対象とする石油ガス税、軽油（ディーゼル燃料）の引取りを課税対象とする軽油引取税があり、その税収の全額又は一部を国・地方の道路整備財源に充てるとされている。

また、このほか、航空機燃料を課税対象とする航空機燃料税、原油や輸入石油製品などを課税対象とする石油石炭税、一般電気事業者の販売電気を課税対象とする電源開発促進税があり、それぞれ空港整備財源、エネルギー対策、電源開発対策に充てるとされている。

<既存エネルギー関係諸税>

名称	課税主体	課税物件	税率	税 収 (16年度予算)	使 途	予 算 額 (平成16年度)
揮発油税	国	揮発油 (ガソリン)	48,600円/kl	28,362億円	道路整備 (国の財源)	道路整備 41,770億円 (国分) 大綱予算 6億円
地方道路税			5,200円/kl	3,035億円	道路整備 (全額を地方の 財源として譲与)	
石油ガス税	国	自動車用石油 ガス (LPG)	17.5円/kg	280億円	道路整備 (1/2は国の財 源。1/2は地方の 財源として譲 与。)	
軽油引取税	都道 府県	軽油	32,100円/kl	10,750億円	道路整備 (地方の財源)	
航空機燃料税	国	航空機燃料	26,000円/kl	1,064億円	空港整備等 (11/13は国の財 源。2/13は地方財 源として譲与。)	空港整備等 4,722億円 (国分) 大綱予算 0.1億円
石油石炭税	国	原油、輸入石 油製品	2,040円/kl	4,770億円	石油対策(国家備 蓄、石油開発等) 及びエネルギー 需給構造高度化 対策(新エネ対策 等) (国の財源)	石油対策及びエ ネルギー需給構 造高度化対策 6,242億円 大綱予算 1,771億円
輸入LPG		800円/t				
国産天然ガス 輸入LNG		840円/t				
石炭		230円/t				
電源開発促進 税	国	一般電気事業 者の販売電気	425円 / 1000kwh	3,593億円	電源立地対策・電 源利用対策 (国の財源)	電源立地対策・ 電源利用対策 5,033億円 大綱予算 3,170億円

我が国の既存エネルギー関係税の収入と使途（平成16年度予算）



(注) 四捨五入の関係により、計が合わない場合がある。

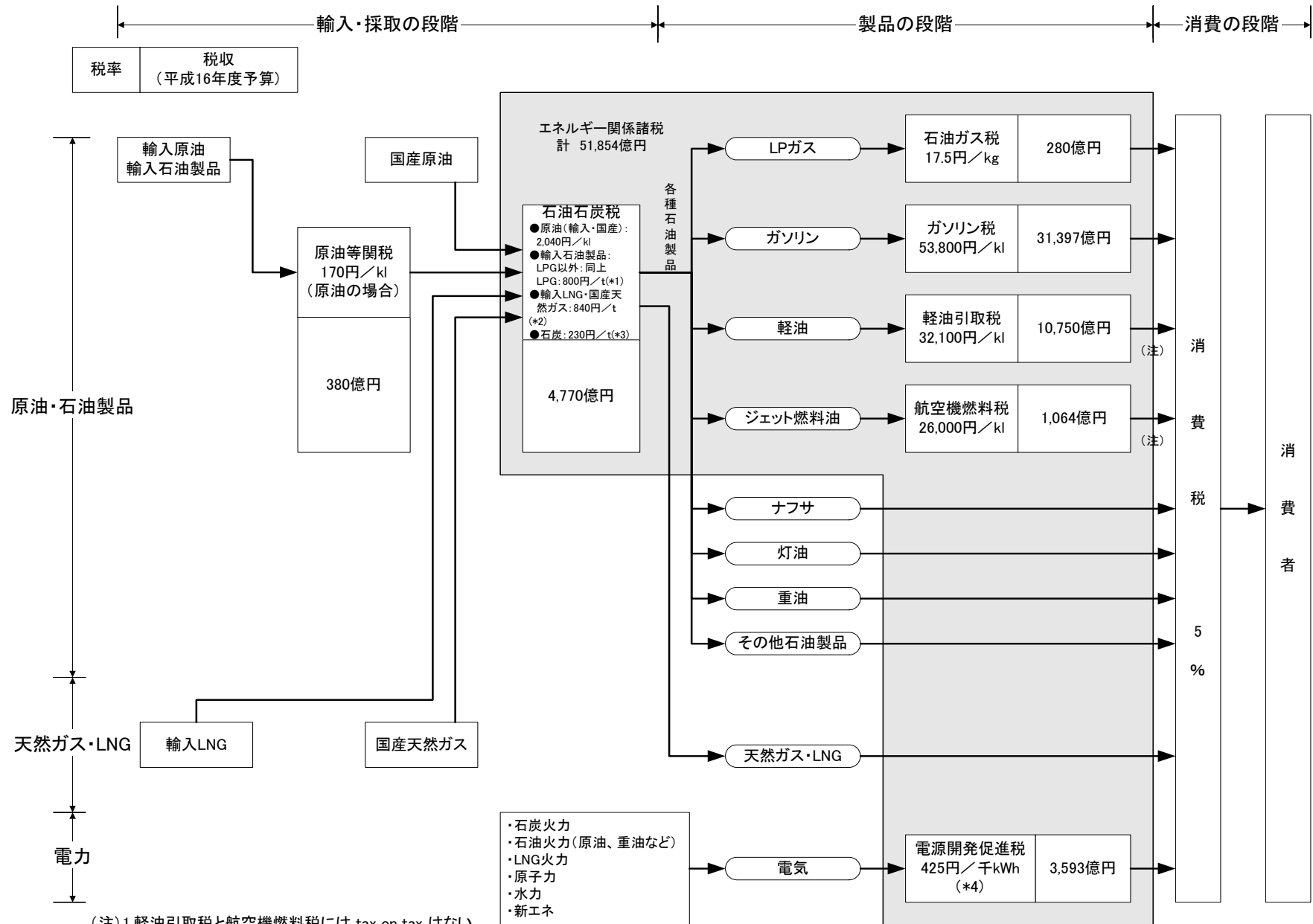
(*1) 石油石炭税について、輸入LPGに課される税率は平成17年3月31日までは800円/t、4月1日からは940円/t、平成19年4月1日からは1,080円/t。輸入LNG及び国産天然ガスに課される税率は、平成17年3月31日までは840円/t、4月1日からは960円/t、平成19年4月1日からは1,080円/t。そして、石炭に課せられる税率は平成17年3月31日まで230円/t、4月1日からは460円/t、平成19年4月1日からは700円/tと段階的に引き上げられる。

(*2) 電源開発促進税は、平成15年10月1日からは425円/千kWh、平成17年4月1日からは400円/千kWh、そして平成19年4月1日からは375円/千kWhと段階的に引き下げられる。

(*3) 平成16年度地球温暖化対策推進大綱予算

出典：石油連盟「石油税制便覧 平成16年度版」及び平成16年度予算書等、各種資料より作成。

我が国の既存エネルギー関係税制



(注) 1. 軽油引取税と航空機燃料税には tax on tax はない。

2. 平成15年度より、石油税は石炭を新たな課税対象とするともにLNG、LPGについて税率が引き上げられることとされ、名称は「石油石炭税」と改められた。新税率は平成15年10月より適用されている。

(*1) 輸入LPGに課される石油石炭税の税率は、平成17年3月31日までは800円/t、4月1日からは940円/t、平成19年4月1日からは1,080円/t。

(*2) 輸入LNG・国産天然ガスに課される石油石炭税の税率は、平成17年3月31日までは840円/t、4月1日からは960円/t、平成19年4月1日からは1,080円/t。

(*3) 石炭に課せられる石油石炭税の税率は、平成17年3月31日までは230円/t、4月1日からは460円/t、平成19年4月1日からは700円/t。

(*4) 電源開発促進税の税率は、平成17年3月31日までは425円/千kWh、4月1日からは400円/千kWh、平成19年4月1日からは375円/千kWh。

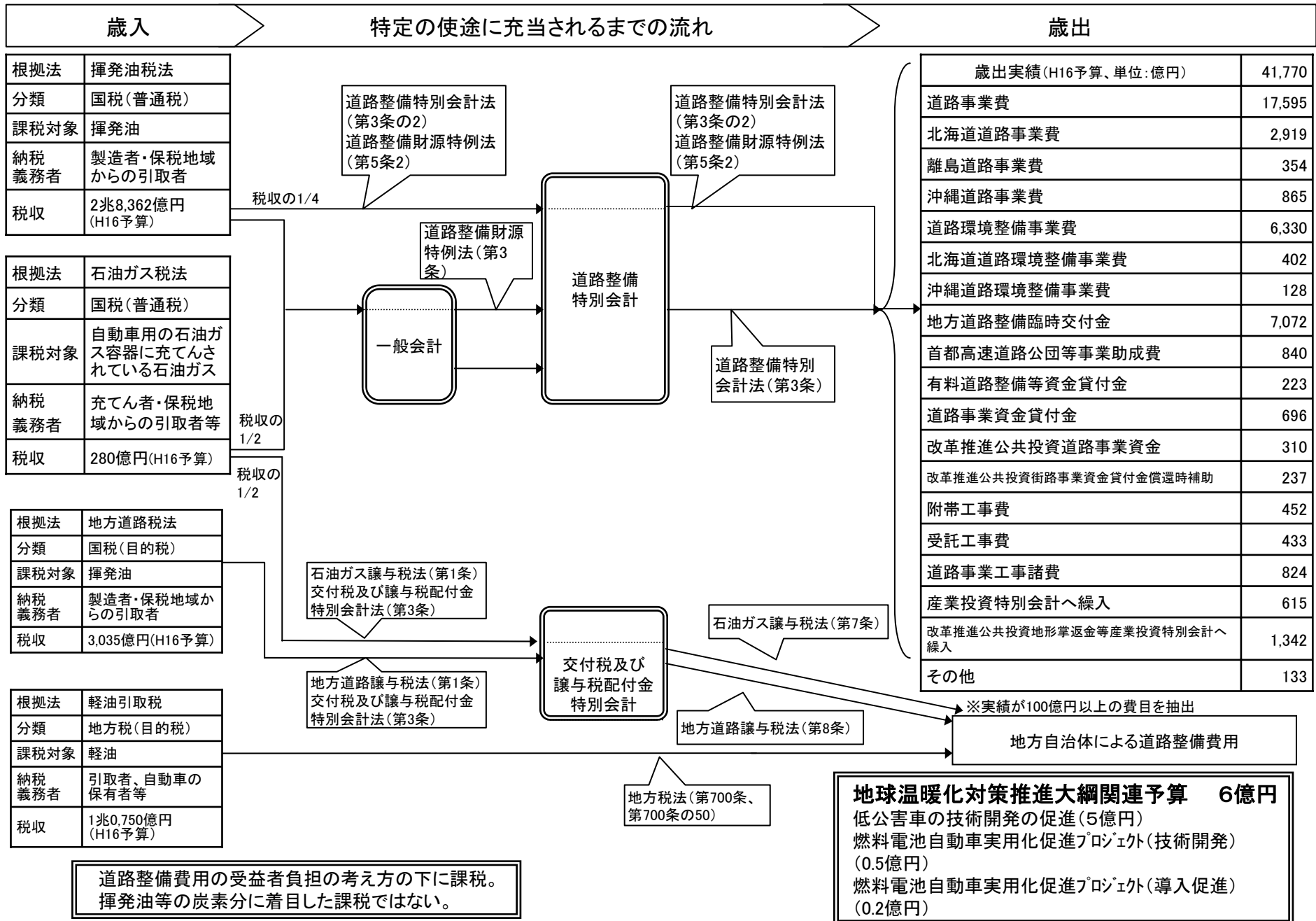
出典：石油連盟「石油税制便覧 平成16年度版」及び平成16年度予算書等、各種資料より作成。

(参考) 既存エネルギー関係諸税の沿革

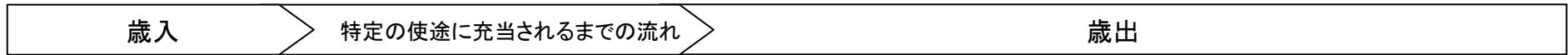
税目	沿革
揮発油税	<p>揮発油税は、一般的な財政需要に応じる必要から、揮発油の消費に負担を求めるため昭和 24 年に創設されたが、昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、立ち後れたわが国の道路を緊急かつ計画的に整備する観点から、道路整備五箇年計画（第 1 次：昭和 29 年度～33 年度）が策定されるとともに、その財源として揮発油税収相当額を国の道路整備に充てることとされた。</p>
地方道路税	<p>昭和 29 年に、地方の道路整備に資するため、「昭和 29 年度の揮発油譲与税に関する法律」が制定され、昭和 29 年度に限り、揮発油税収の 3 分の 1 に相当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）が制定され、その税収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となった。</p>
石油ガス税	<p>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、国・地方の道路特定財源とされている。</p>
航空機燃料税	<p>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。</p>
電源開発促進税	<p>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、税収の用途に石炭、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。</p>
石油石炭税	<p>石油石炭税は、石油の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慮して、広く石油の消費に対して負担を求めるために、昭和 53 年に石油税として創設された。その税収は、石油対策に使用することとされていたが、昭和 55 年以降は、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となった。平成 15 年度には、エネルギー政策の見直しの観点から、燃料毎の負担の公平を図るため、石炭に課税することとなり、名称も石油石炭税に改められた。</p>
軽油引取税	<p>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抜本的な改正が行われた。</p>

(1)揮発油税、石油ガス税、地方道路税、軽油引取税が特定の用途に充当されるまでの流れ

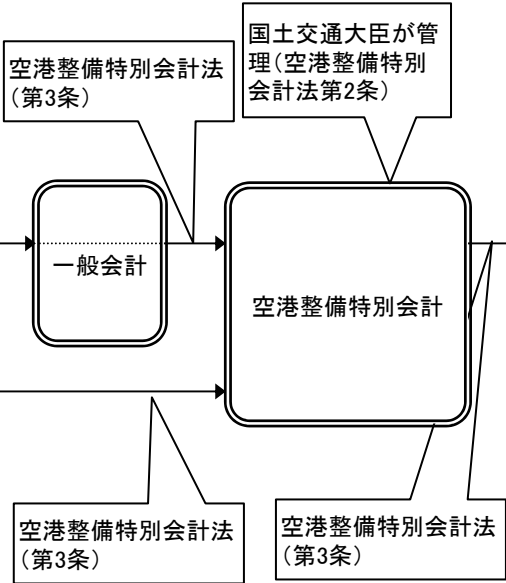
※この他、自動車重量税、自動車取得税が道路特定財源となっており、また、一般財源も道路整備に充当されている。



(2) 航空機燃料税が特定の用途に充当されるまでの流れ



根拠法	航空機燃料税法
分類	国税(普通税)
課税対象	航空機燃料
納税義務者	航空機の所有者
税込	1,064億円(H16予算)



1. 空港整備事業
(空港の設置、改良、災害復旧、維持、騒音防止等の事業等)
2. 航空保安職員研修施設の管理
3. 飛行検査業務

※空港整備特別会計法第1条1の条文より作成

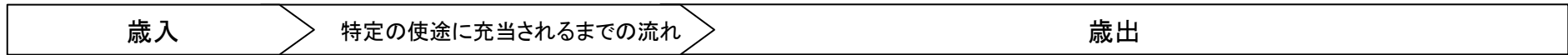
空港使用料収入、地方公共団体工事費負担金、借入金、償還金収入、受託工事納付金収入等

歳出実績(H16予算、単位:億円)	4,722
空港等維持運営費	1,476
国債整理基金特別会計へ繰入	1,055
空港整備事業費	875
関西国際空港等整備事業資金貸付金	273
関西国際空港株式会社出資	340
予備費	10
航空路整備事業費	226
北海道空港整備事業費	98
沖縄空港整備事業費	38
離島空港整備事業費	64
空港等整備事業工事諸費	31
離島航空事業助成費	16
独立行政法人電子航法研究所運営費	11
関西国際空港株式会社補給金	90
改革推進公共投資航空路整備事業費	4
航空機騒音対策事業資金貸付金	1
その他	114

空港整備費用の受益者負担の考え方の下に課税。
航空機燃料の炭素分に着目した課税ではない。

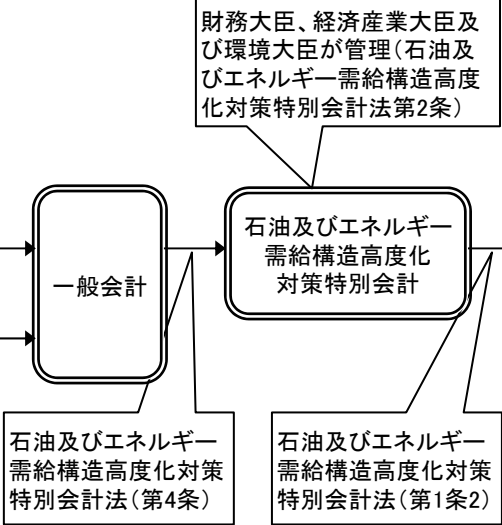
地球温暖化対策推進大綱関連予算 0.1億円
低公害車導入(0.1億円)

(3) 石油石炭税が特定の用途に充当されるまでの流れ



根拠法	石油石炭税法
分類	国税(普通税)
課税対象	原油、輸入石油製品、天然ガス、石炭等
納税義務者	保税地域からの引取・採取者
税収	4,770億円(H16予算)

剰余金受入等 2,277億円



石油及びエネルギー需給構造高度化対策

- 石油備蓄の増強のために行う措置
- 石油等の資源の開発、生産・流通の合理化、石油代替エネルギーの開発・利用、省エネの促進、**内外におけるエネルギー起源CO2の排出抑制等のためにとられる財政上の措置**で次に掲げるもの
 - イ(独)石油天然ガス・金属鉱物資源機構に対する出資
 - ロ 石油及び可燃性天然ガス資源開発法等に基づいて行う補助(交付金、補給金、補償金その他の給付金の交付を含む)
 - ハ(独)石油天然ガス・金属鉱物資源機構法に基づき行う事業に係る補助
 - ニ 備蓄法に基づく日本政策投資銀行、沖縄振興開発金融公庫等に対する補助
 - ホ 石油貯蔵施設の設置の円滑化のために行う石油貯蔵施設の周辺の地域における公共用の施設の整備に係る経費に充てるための地方公共団体に対する補助
 - ヘ 石油の生産及び流通の合理化を図るために行う事業に係る補助
 - ト NEDOに対する出資(石油代替エネルギーの開発及び利用の促進に関する業務並びに省エネ・リサイクル支援法に基づく業務に限る)又は交付金の交付
 - チ 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構並びに石油代替エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律に基づき行う事業に係る補助
 - リ 石油代替エネルギーを利用する設備の設置又はエネルギーの使用の合理化に資する設備の設置若しくは建築材料の使用を促進するための事業及び石油代替エネルギーの流通の合理化を図るための調査に係る補助
 - ヌ 石油代替エネルギーを製造し、若しくは発生させ、若しくは利用するための技術又はエネルギーの使用の合理化のための技術の開発でその円滑な実施が困難なもののために行う事業に係る補助
 - ル 石油代替エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律に基づく日本政策投資銀行に対する貸付け

※石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計法第1条2より作成

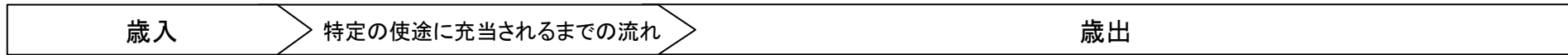
石油及びエネルギー需給構造高度化勘定 (H16予算、単位:億円)	6,242
石油対策	3,678
産油・産ガス国協力	122
開発	565
メタンハイドレート技術開発	67
産業体制整備等	511
石油精製合理化対策	225
石油流通構造改善対策	181
LPG産業対策	63
備蓄	2,393
独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構運営費	36
その他	53
エネルギー需給構造高度化対策	2,563
新エネルギー対策	876
燃料電池の技術開発等	262
新エネルギー導入自治体・事業者支援等	284
ハイオマスイエネの技術開発等	93
省エネルギー対策	299
省エネルギー導入事業者支援	138
省エネルギー戦略的技術開発	65
京都メカニズム関連対策	41
天然ガスの利用促進	124
石炭の環境負荷低減利用等	121
エネルギー起源CO2排出抑制対策(環境省分)	125
その他	19

地球温暖化対策推進大綱関連予算1,771億円(例)

- 新エネルギー導入事業を行う事業者への補助(142.6億円)
- クリーンエネルギー自動車導入促進の補助(109.4億円)
- 住宅・建築物高効率エネルギーシステム導入促進の補助 (137.0億円)
- 住宅用太陽光発電導入補助(52.5億円)

石油及びエネルギー需給構造高度化対策費用の受益者負担の考え方の下に課税。税率の中には炭素税的な要素があるとされる。

(4) 電源開発促進税が特定の用途に充当されるまでの流れ



根拠法	電源開発促進税法
分類	国税(目的税)
課税対象	一般電気事業者の販売電気 (44.5銭/kWh)
納税義務者	一般電気事業者 3,593億円(H16予算)
税込	3,593億円(H16予算) うち電源立地勘定 1,606億円(19.0銭/kWh) うち電源利用勘定 1,987億円(23.5銭/kWh)

剰余金受入等 1,431億円
うち電源立地勘定 970億円
うち電源多様化勘定 461億円

財務大臣、文部科学大臣及び経済産業大臣が管理(電源開発促進対策特別会計法第2条)



電源開発促進対策特別会計法(第1条2、3)
電源開発促進税法(第1条)

電源開発促進対策特別会計法(第3条の3)

「電源立地対策」
発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び同法に規定する発電用施設(=原子力・水力・地熱発電施設、沖縄県の火力発電施設)の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電用施設の設置の円滑化に資するための財政上の措置で政令で定めるもの

「電源利用対策」
発電用施設の利用増進、安全確保、発電用施設による電気供給の円滑化のための措置であって、次に掲げるものをいう。

1. 新エネルギー・産業技術総合開発機構に対する交付金の交付
2. 核燃料サイクル開発機構に対する出資(高速増殖炉の開発、核燃料物質の再処理技術の開発その他の業務で政令で定めるものに係る出資に限る。)
3. (独)原子力安全基盤機構に対する交付金の交付
4. 発電用施設の設置又は改造に係る予算の範囲内において行う補助で政令で定めるもの
5. 発電用施設の設置又は改造を促進するための技術の開発に係る予算の範囲内において行う補助で政令で定めるもの
6. 発電用施設の安全を確保するために経済産業大臣が行う措置

電源開発費用の受益者負担の考え方の下に課税。発電用燃料の炭素分に着目した課税ではない。

※電源開発促進対策特別会計法第1条2・3の条文より作成

電源立地勘定 (H16予算、単位:億円)	2,577
電源地域振興策	1,861
電源立地地域対策交付金等	1,119
周辺地域整備資金	530
安全性実証	116
理解増進活動の充実	93
緊急時対策	89
環境保全対策	14
原子力施設等防災対策等	182
電源立地等推進対策	116
その他	106

電源利用勘定 (H16予算、単位:億円)	2,456
原子力に関する安全・安心の確立	131
新エネルギー等関連	635
新エネルギー導入自治体・事業者等支援	387
燃料電池の技術開発	62
電力系統安定化技術開発等	252
原子力の利用推進	128
水力・地熱の利用推進	82
核燃料サイクル開発機構経費	1,020
原子力関係技術開発等	141
その他	67

地球温暖化対策推進大綱関連予算 3,170億円 (例)
 新エネルギー導入事業を行う事業者への補助 (340.0億円)
 太陽エネルギー等技術開発費補助(146億円)
 電源立地対策費(1,122億円)
 原子力開発利用の推進(1,265億円)

○ 平成15年度税制改正における石油税等の見直し

(1) 石油税の改正

- ① 「石油石炭税」に名称を変更し、LPG及びLNGに係る税率を引き上げるとともに、新たに石炭に課税。

改正前	改正後		
	平成15年10月1日	平成17年4月1日	平成19年4月1日
LPG 670円/t	800円/t	940円/t	1,080円/t
LNG 720円/t	840円/t	960円/t	1,080円/t
石炭 —	230円/t	460円/t	700円/t
原油、輸入石油製品	2,040円/kl	2,040円/kl	2,040円/kl

- ② 鉄鋼の製造に使用する石炭、コークスの製造に使用する石炭及びセメントの製造に使用する石炭については、平成15年10月1日から平成17年3月31日までの間の措置として、石油石炭税を免除。
- ③ 沖縄県で発電の用に供される石炭については、平成15年10月1日から平成19年3月31日までの間の措置として、石油石炭税を免除。

(2) 電源開発促進税の改正

税率を1キロワット時当たり37.5銭（改正前44.5銭）に引き下げ。

改正前	改正後		
	平成15年10月1日	平成17年4月1日	平成19年4月1日
44.5 銭	42.5 銭	40.0 銭	37.5 銭

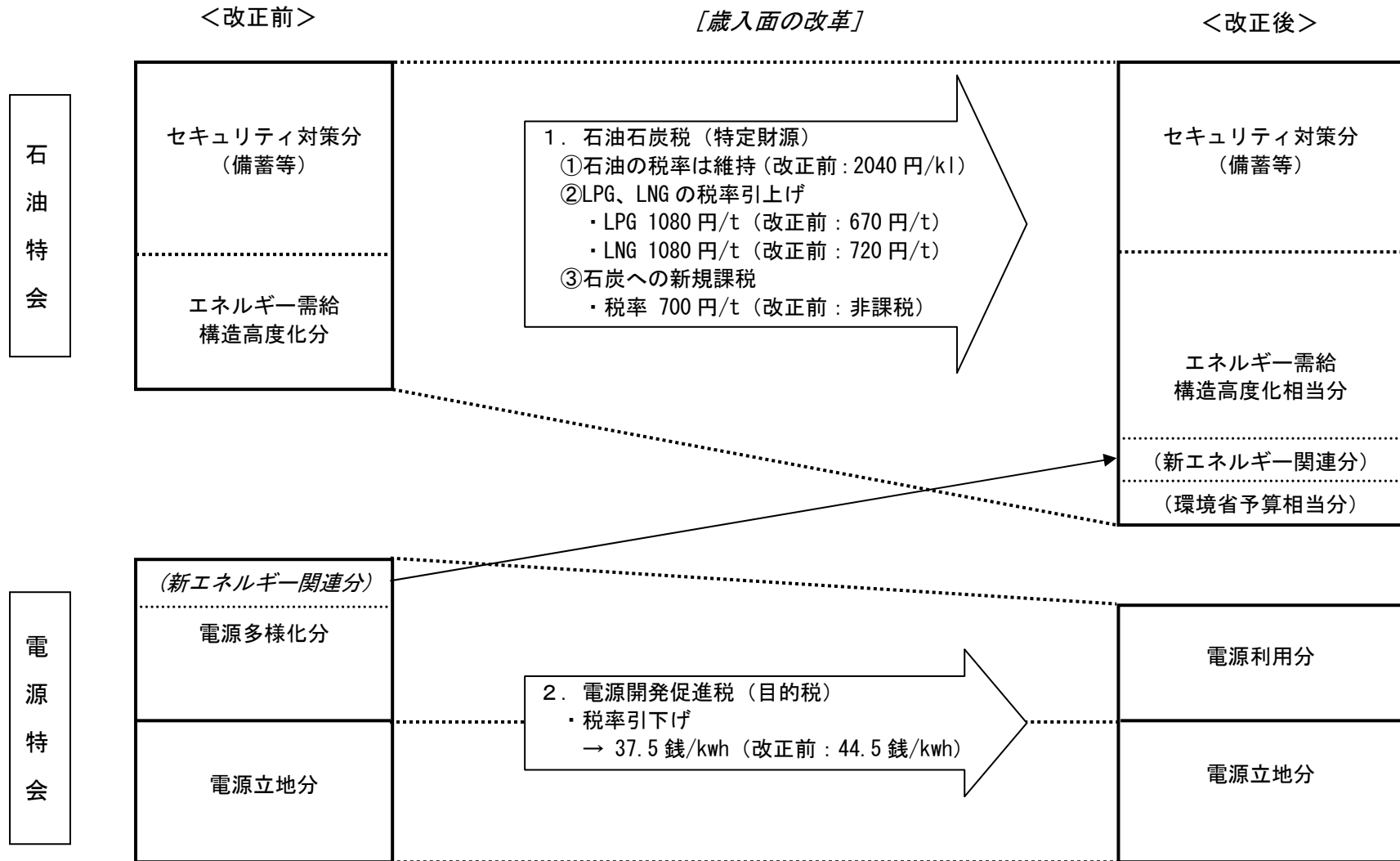
(3) 増減収見込額

(単位：億円)

	平年度	初年度
石油税	850	140
電源開発促進税	△593	△83

(「平成15年度税制改正の要綱」より作成)

エネルギー政策の見直しに伴う石油税・電源開発促進税の見直し（イメージ）



3. 既存エネルギー関係諸税との関係

(1) 既存エネルギー関係諸税に対する環境税の位置付け

- 化石燃料に対しては、既に様々な税が存在する。これらの既存エネルギー関係諸税は、化石燃料中の炭素分に着目して課税されているものではないが、副次的効果としてCO₂の排出抑制効果も有している。

(注) 平成13年12月の政府税制調査会「平成14年度の税制改革に関する答申」においては、「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」とされている。

また、平成14年11月の政府税制調査会「平成15年度における税制改革についての答申」においては、「当面、適用期限を迎える揮発油税等の暫定税率については、自動車の社会的コストや環境の保全を考慮し、現行の水準を維持することとする」とされている。

中央環境審議会地球温暖化対策税制専門委員会が平成14年6月に取りまとめた中間報告においては、「揮発油税等の暫定税率が来春期限切れを迎えることとなるが、仮にこの税率が本則税率に戻る場合には、CO₂排出が増加することが強く懸念されるため、少なくとも現行の税率水準は維持し、CO₂の排出増加を回避すべきである。」とされている。

- しかし、こうした効果も含めて既存の施策ではCO₂削減が不十分である場合には、追加的な施策が必要となる。環境税は、このように、既存税を含む既存の施策では不十分である場合の追加的施策として検討されているものであることに留意する必要がある。

7. その他

（3）エネルギー関係諸税と環境問題への対応

① エネルギー関係諸税と特定財源等

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、財政の硬直性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、国際的に見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は適当でない。

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。

平成 15 年度における税制改革についての答申—あるべき税制の構築に向けて—（抄）

（平成 14 年 11 月 19 日税制調査会）

五 その他の税目

3. 特定財源とエネルギー関係諸税等

特定財源は、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、そのサービスの財源を制度的に確保する必要がある場合、その財源確保に有効な仕組みではある。しかし、一方では資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向もあり、常にその妥当性を吟味していかなばならない。

このような観点を踏まえれば、揮発油税等の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のためこれを維持すべきとの意見もあったが、当調査会としては、一般財源化を含め、そのあり方の見直しを行うべきと考える。当面、適用期限を迎える揮発油税等の暫定税率については、自動車の社会的コストや環境の保全を考慮し、現行の水準を維持することとする。

また、エネルギー対策に充てられる石油税等の特定財源については、使途の妥当性を吟味した上で、そのあり方を検討すべきである。

我が国における温暖化対策税制について（中間報告）（抄）

（平成 14 年 6 月中央環境審議会地球温暖化対策税制専門委員会）

1. 取り進め方について

（2）第 1 ステップの対応

道路特定財源等（揮発油税、地方道路税、軽油引取税等）に関しては、その用途のグリーン化を進め、温暖化対策に資する予算を拡充することが考えられる。

具体的には、現在この特定財源により進められている対策をより一層強化し、道路環境対策や低公害車の技術開発、公共交通機関の利用促進等交通関連の対策をはじめとする温暖化対策にも可能な限り積極的に充当することが望ましい。

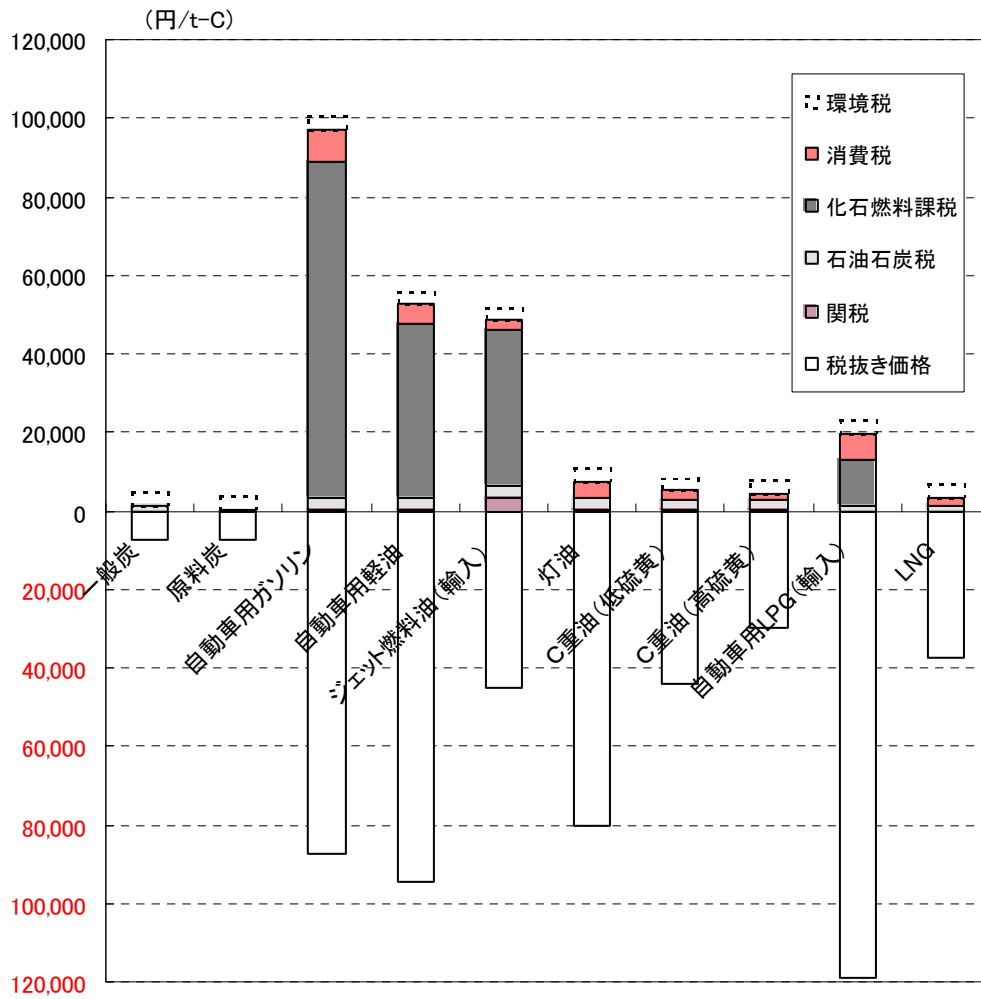
さらに、課税の在り方に関しては、この特定財源である揮発油税等の暫定税率が来春期限切れを迎えることとなるが、仮にこの税率が本則税率に戻る場合には、C02 排出が増加することが強く懸念されるため、少なくとも現行の税率水準は維持し、C02 の排出増加を回避すべきである。なお、税率水準を維持する場合にあっては、温暖化対策を推進する観点から、炭素含有量を加味した課税水準とすることも考えられる。

(2) 既存エネルギー関係諸税との比較

○ 既存エネルギー関係諸税と環境税とは、歳入、歳出について次のように比較される。

	歳入	歳出
揮発油税 地方道路税 石油ガス税 軽油引取税	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路整備の費用を利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 ○ 揮発油等の炭素分に着目して課税されているものではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路整備費用に充てられる。(特定財源) ○ 道路特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、6億円(16年度予算)となっている。
航空機燃料税	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港整備の費用を利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 ○ 航空機燃料の炭素分に着目して課税されているものではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港整備費用に充てられる。(特定財源) ○ 空港特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、0.1億円(16年度予算)となっている。
石油石炭税	<ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギー対策の費用をエネルギー利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 ○ 税率の中には、炭素税的な要素があるとされる。ただし、税率は、化石燃料の炭素含有量に比例したものとはなっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギー対策費用に充てられる。(特定財源) ○ ただし、税收の一部については、石油特会法の規定によりCO₂排出抑制のための施策に充てるとされており、その部分は環境大臣も所管している。(環境省所管分は、125億円(16年度予算。大綱予算に該当)) ○ 石油特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、約1800億円(16年度予算)となっている。
電源開発促進税	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電源開発の費用を電気利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 ○ 発電用燃料の炭素分に着目して課税されているものではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電源開発費用に充てられる。(特定財源) ○ なお、税收の一部については、新エネ対策に充てられており、その部分は、平成19年度までに石油特会に移行し、石油石炭税の用途となる予定とされている。 ○ 電源特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、約3200億円(16年度予算)となっている。
環境税	<ul style="list-style-type: none"> ○ CO₂の排出者に汚染者負担の原則を踏まえた公平な負担を求めるといった考え方の下に課税。 ○ 税率は、化石燃料の炭素含有量に比例したものとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 次のような用途に充てることが考えられる。 ①温暖化対策 ②一般財源 ③温暖化対策＋一般財源

図 化石燃料の燃料種別税負担（炭素あたり）



	税抜き価格	関税	石油石炭税	化石燃料課税	消費税	税込み価格	環境税
一般炭	7,504	0	1,083	0	375	8,962	3,600
原料炭	7,458	0	0	0	373	7,831	3,600
自動車用ガソリン	87,156	270	3,238	85,397	8,233	184,293	3,600
自動車用軽油	94,746	236	2,833	44,583	4,913	147,312	3,600
ジェット燃料油(輸入)	45,227	3,161	3,117	39,722	2,547	93,774	3,600
灯油	80,396	248	2,980	0	4,189	87,813	3,600
C重油(低硫黄)	44,321	211	2,527	0	2,377	49,436	3,600
C重油(高硫黄)	29,779	211	2,527	0	1,626	34,143	3,600
自動車用LPG(輸入)	119,108	0	1,311	11,898	6,616	138,933	3,600
LNG	37,705	0	1,419	0	1,885	41,009	3,600

注：

- 石油石炭税の税率は、平成 19 年 4 月 1 日からの税率を採用した。石炭（一般炭）700 円/t、LPG、LNG 1,080 円/t。
- 一般炭、原料炭の税抜き価格は、平成 13 年度の通関統計平均価格（出所：資源エネルギー庁「コール・ノート」）
- 自動車ガソリン、自動車軽油、灯油は、原油で輸入されて国内精製したものを想定、ジェット燃料油、自動車用 LPG は、製品としての輸入を想定（ジェット燃料油の関税率は比重 0.8017 以下の税率）
- 自動車ガソリン、自動車軽油、灯油の価格は、2004 年 9 月の給油所店頭価格、自動車用 LPG の価格は、2004 年 7 月の一般掛け売り価格をもとに算出（出所：石油情報センター）
- C 重油（高硫黄・低硫黄）の価格は、パージ物製油所渡し価格中間値（出所：2004 年 10 月 15 日付日経産業新聞）
- ジェット燃料油、LNG の価格は 2004 年 7 月平均輸入 CIF 価格（出所：財務省「貿易統計」）
- 温暖化対策税は、3600 円/t-C と想定
- 軽油引取税、航空機燃料税には Tax on Tax はない。
- 化石燃料課税とは、揮発油税、地方道路税、石油ガス税、軽油引取税及び航空機燃料税をいう。

(3) 既存エネルギー関係諸税との関係についての考え方

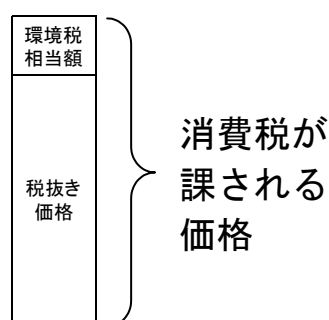
- 既存エネルギー関係諸税に対する環境税の位置付けに関しては、環境税は、既存エネルギー関係諸税の効果も含めて既存の施策では不十分である場合の追加的施策として検討されているものであることに留意する必要がある。
- 既存エネルギー関係諸税は、受益者負担の考え方の下に課税されており、歳入においては、化石燃料の炭素分に着目して課税されているものではないため、税率が炭素含有量に応じたものとなっていない。また、歳出においては、税収は道路整備、空港整備、エネルギー対策、電源開発といったそれぞれの目的に充てること（特定財源）とされており、温暖化対策として考えられる範囲をすべて対象としているものではない。このように、既存エネルギー関係諸税は、歳入、歳出における考え方、内容が環境税とは異なるものである。
- 石油石炭税は、歳入、歳出における考え方、内容が環境税とは異なるが、石油石炭税の税率の中には炭素税的な要素があり、また、石油石炭税の税収の一部がCO₂排出抑制のための施策に充てられていることから、部分的に見れば、環境税に類似する度合いが高い部分がある。
- 上記のような既存エネルギー関係諸税との関係を踏まえ、既存エネルギー関係諸税のうち、歳入、歳出における考え方、内容が環境税と類似する部分については、その類似する程度に応じ、環境税との関係の整理・調整を検討していく必要があると考えられる。

(補論) 環境税と消費税

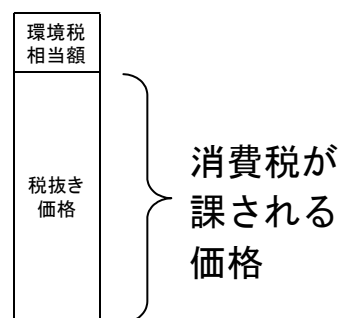
- 化石燃料等の価格に対しては消費税が課税されているが、この価格に環境税相当額が含まれた上で消費税が課税されるのかどうかという問題（いわゆるタックスオンタックスの問題）がある。
- これについては、軽油引取税のように、利用者等が納税義務者とされている場合については、消費税が課される価格に軽油引取税相当額が含まれない（したがって、タックスオンタックスがない）取扱いとなり得るとされている。

このため、環境税においては、例えば電気について、電気の利用者を納税義務者とし、電気事業者を特別徴収義務者とするような場合には、消費税が課される電気の価格には環境税相当額が含まれない（したがって、タックスオンタックスがない）取扱いとなり得るのではないかと考えられる。

タックスオンタックスがある場合



タックスオンタックスがない場合



(参考)

「国税庁、タックスアンサー」

No. 6313 たばこ税、酒税などの個別消費税の取扱い[平成16年4月1日現在法令等]

消費税の課税標準である課税資産の譲渡等の対価の額には、酒税、たばこ税、揮発油税、石油石炭税、石油ガス税などが含まれます。これは、酒税やたばこ税などの個別消費税は、メーカーなどが納税義務者となって負担する税金であり、その販売価額の一部を構成しているため、課税標準に含まれるとされているものです。

これに対して、入湯税、ゴルフ場利用税、軽油引取税などは、利用者などが納税義務者となっているものですから、その税額に相当する金額を請求書や領収証等で相手方に明らかにし、預り金又は立替金等の科目で経理するなど明確に区分している場合には、課税資産の譲渡等の対価の額には含まれないこととなります。

なお、その税額に相当する金額を明確に区分していない場合には、対価の額に含まれることとなります。