

既存エネルギー関係諸税との関係について

I 中間とりまとめにおける指摘事項

(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、こうした税収の使途を見直し、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、その税収の使途についても、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。

Ⅱ 第 1 4 回施策総合企画小委員会提出資料の概要

1. 既存エネルギー関係諸税の概要

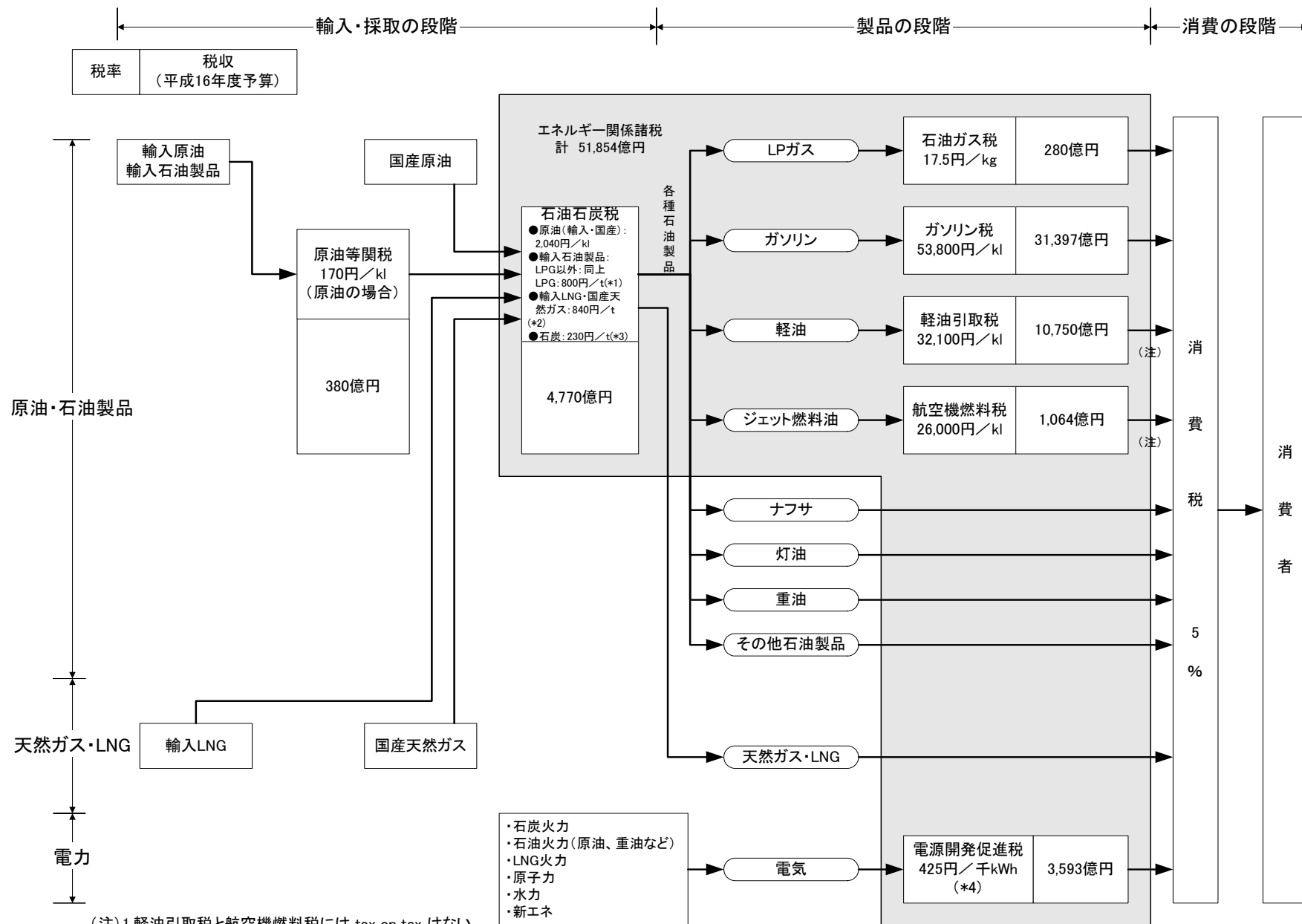
○ エネルギー関係諸税の中には、揮発油（ガソリン）を課税対象とする揮発油税及び地方道路税、自動車用の石油ガス（LPG）を課税対象とする石油ガス税、軽油（ディーゼル燃料）の引取りを課税対象とする軽油引取税があり、その税収の全額又は一部を国・地方の道路整備財源に充てることとされている。

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こととされている。

<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からは940円/t、平成19年4月1からは1,080円/t。

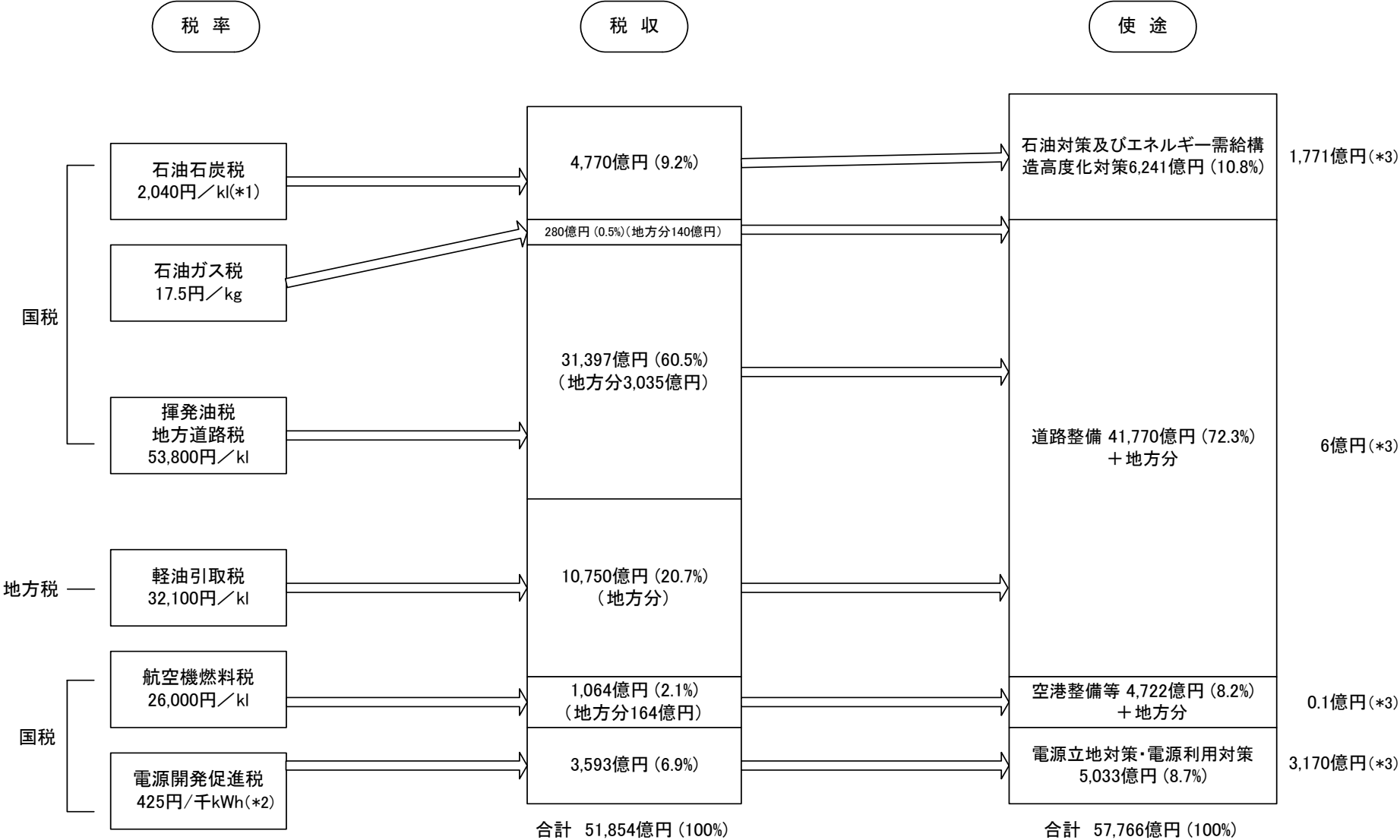
(※2) 輸入LNG・国産天然ガスに課される石油石炭税の税率は、平成17年3月31日までは840円/t、4月1からは960円/t、平成19年4月1からは1,080円/t。

(*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からは460円/t、平成19年4月1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。

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。

(*) 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。

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

(*) 平成16年度地球温暖化対策推進大綱予算

(参考) 既存エネルギー関係諸税の沿革

税目	沿革
揮発油税	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收相当額を国の道路整備に充てることとされた。
地方道路税	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）が制定され、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。
石油ガス税	石油ガス税は、石油ガスを燃料とする L P G 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。
航空機燃料税	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、その税收は、国の空港整備費や地方の空港対策費に充てられている。
電源開発促進税	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、税收の使途に石炭、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。
石油石炭税	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 年に石油税として創設された。その税收は、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。
軽油引取税	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。

2. 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、これを引き下げるとは適当でない」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。

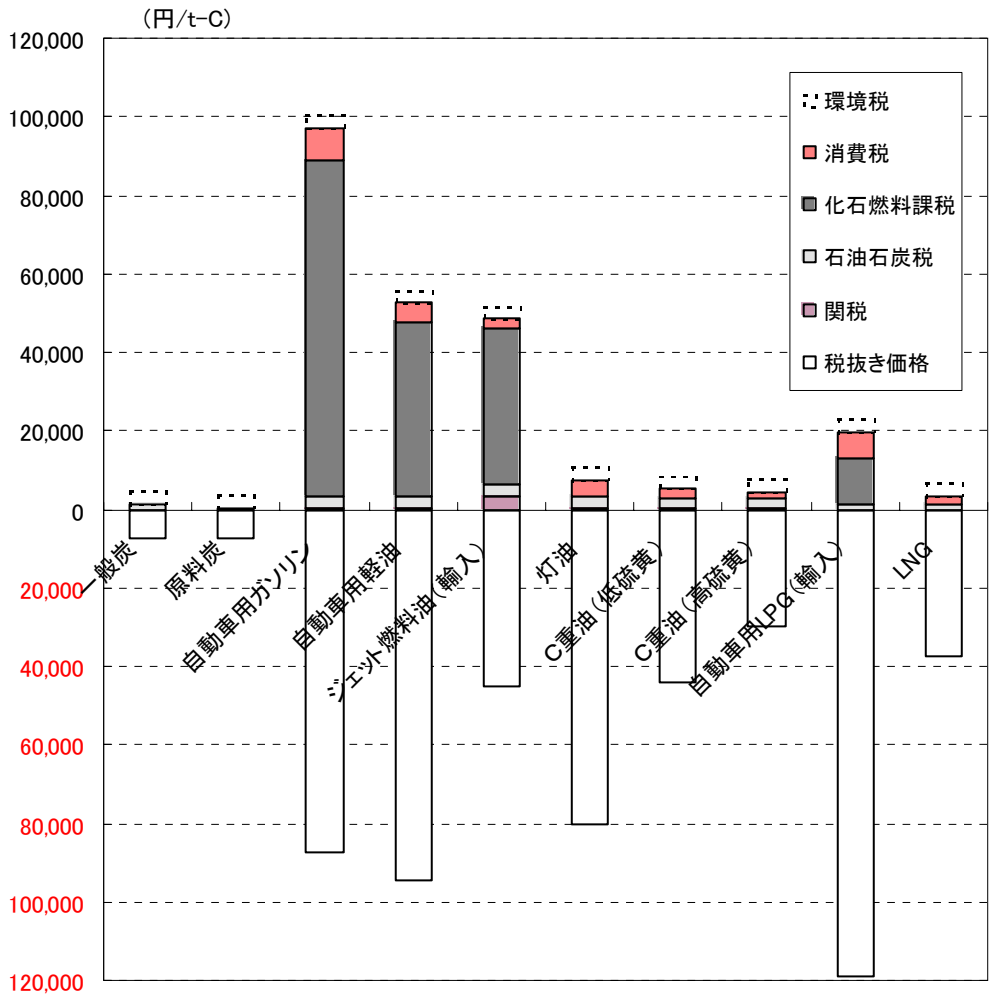
- しかし、こうした効果も含めて既存の施策ではCO₂削減が不十分である場合には、追加的な施策が必要となる。環境税は、このように、既存税を含む既存の施策では不十分である場合の追加的施策として検討されているものであることに留意する必要がある。

(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	○ 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。	○ 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	○ 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。	○ 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	○ 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。	○ 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	○ 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。	○ 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	○ 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う考え方の下に課税。 ○ 税率は、化石燃料の炭素含有量に比例したものとなる。	○ 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、バ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。

Ⅲ 施策総合企画小委員会における主な指摘

- 炭素の含有量で今の燃料課税を思い切った形で調整する方向で考えてみるべき。個別の部分で調整しようとするとな税者がわからなくなる。
- 石油石炭税と大いに環境税は重複している。調整が必要なほどに同種の税を創設するような議論は、税体系を複雑化する一方なので、あまり賛成できない。欧州においては環境税導入時に既存の税との調整をしているはず。
- 目的が違うから全て不可侵だということではないはず。
- エネルギーに関する税として既に5兆円以上の税が取られており、それがあ政策目的でこの30年間行われてきたことは事実だが、それが未来永劫動かせないものであるかは別。目的が見合わなければ財政硬直化を見直そうということもあり、その辺の見直しを含めた弾力的な議論をすべき。
- 環境税というのは、いかに効果的であり、意味があるかということについて従来の税と違う意識でとらえようとしている国民の層があることを念頭に置いて議論してよいのではないか。
- 相当高額な税を導入するのであれば、今までのものについて大幅に下げるとか、もっと理論的にすっきりさせるために所得税の減税に向けるとかいろんな選択肢があると思うが、パーツの議論ではなく、税の全体像の中での議論が必要。