

<参考資料>

1. 平成 18 年度京都議定書目標達成計画関係予算概算
要求について p1
2. 原油価格高騰による影響（新聞記事要約） p15
3. 道路特定財源の税率変更による炭素排出への影響の
試算 p23
4. 目的税・特定財源等（17 年度予算ベース） p35
5. 道路特定財源一覧 p36
6. 平成 18 年度予算編成の基本的考え方について p37
7. 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005 p38

平成18年度京都議定書目標達成計画関係予算概算要求について（お知らせ）

平成17年10月7日（金）

環境省地球環境局地球温暖化対策課

課長：梶原 成元（6770）

課長補佐：黒川陽一郎（6774）

担当：大橋 卓巳（6782）

内閣官房の取りまとめにより、平成18年度京都議定書目標達成計画関係予算概算要求額がまとまりましたのでお知らせいたします。

関係予算の概算要求の額は、「京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの」が5175億円、「温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの」が1411億円、「その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの」が3946億円、「基盤的施策など」が410億円となっています。

1. 内閣官房では、本年4月28日の京都議定書目標達成計画の閣議決定を受け、本年より、「京都議定書目標達成計画関係予算」をとりまとめることとしています（※）。

（※）平成15年度から17年度までは、地球温暖化対策推進大綱関係予算をとりまとめている。

2. 関係府省全体の平成18年度の同計画関係予算の概算要求は、次のとおりです。

A. 京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの	5, 175億円
B. 温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの	1, 411億円
C. その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの	3, 946億円
D. 基盤的施策など	410億円

3. A～Dの4分類ごとの府省別内訳等は、別紙1、別紙2のとおりです。

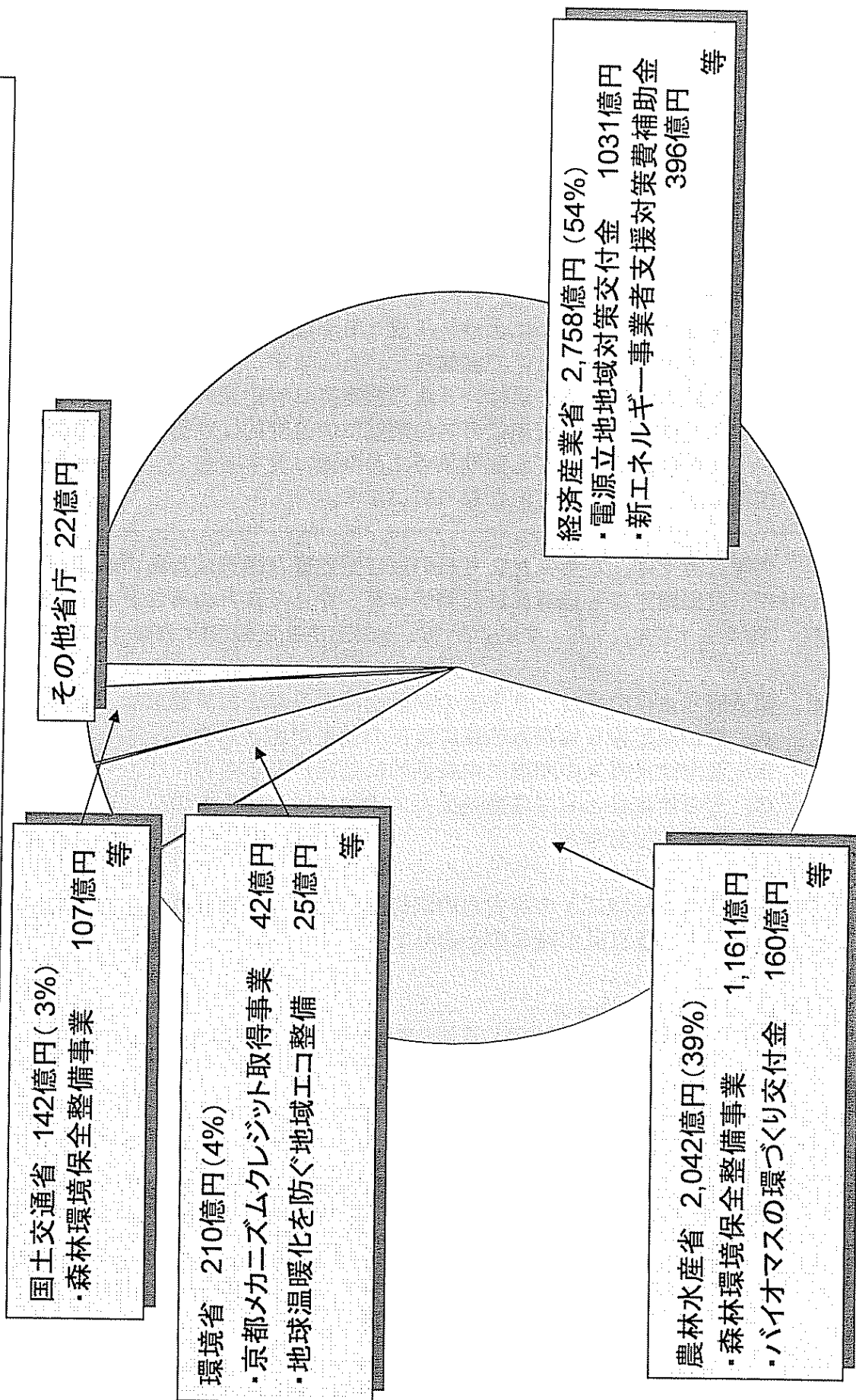
また、主な予算は別紙3のとおりです。

（注1）4つの分類の考え方

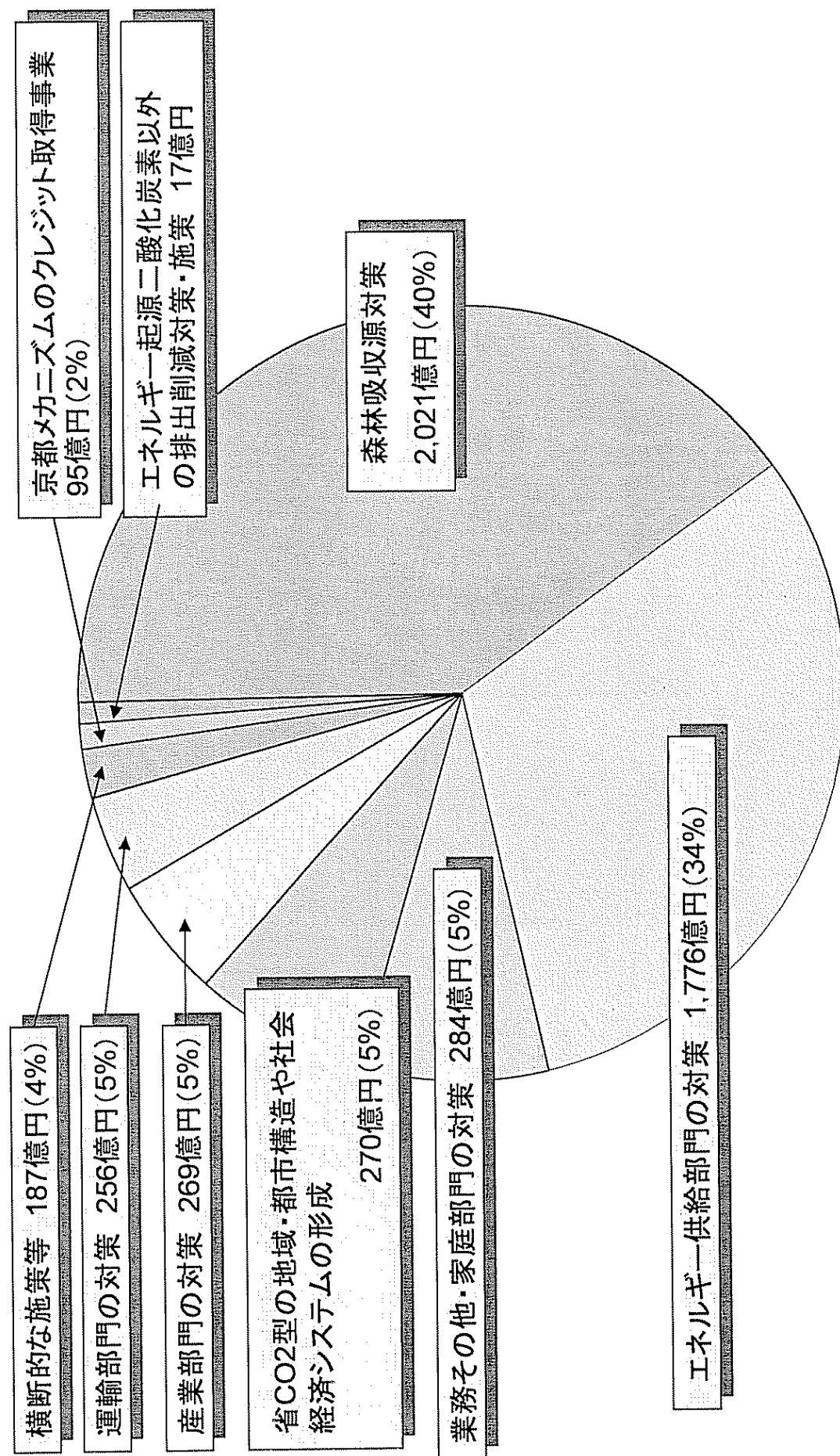
1. 「京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの」には、目標達成計画の別表にある対策や京都メカニズム活用推進のために行う、対策実施への補助・支援、対策普及のための情報提供、実用化のための実証実験などが該当する。
2. 「温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの」には、主に京都議定書の第1約束期間の後に効果を発揮する対策・施策が該当する。具体的には、対策技術の開発、人材育成等が多く該当している。
3. 「その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの」には、対策・施策の主たる目的・効果が地球温暖化対策でないものが該当する。具体的には、治山事業等による森林の保全、廃棄物焼却等に伴う排出の削減、公共交通機関の整備などが該当する。
4. 「基盤的施策など」には、我が国の温室効果ガスの排出削減等の効果を持たないものが該当する。具体的には、対策・施策の全般的な評価・見直し、排出量・吸収量の算定、気候変動の研究・監視観測、国際的な連携の確保などが該当している。

（注2）京都議定書目標達成計画関係予算は、従来の地球温暖化対策推進大綱関係予算と比べ、①目標達成計画において対策の内容が精査され対策の絞込み等が行われている、②集計方法をすべての予算の合計から予算の性格に応じた上記4分類ごとの集計に変更した、という違いがあるため、18年度目標達成計画関係予算額と、17年度大綱関係予算額との直接の比較はできない。

A. 京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの 5,175億円

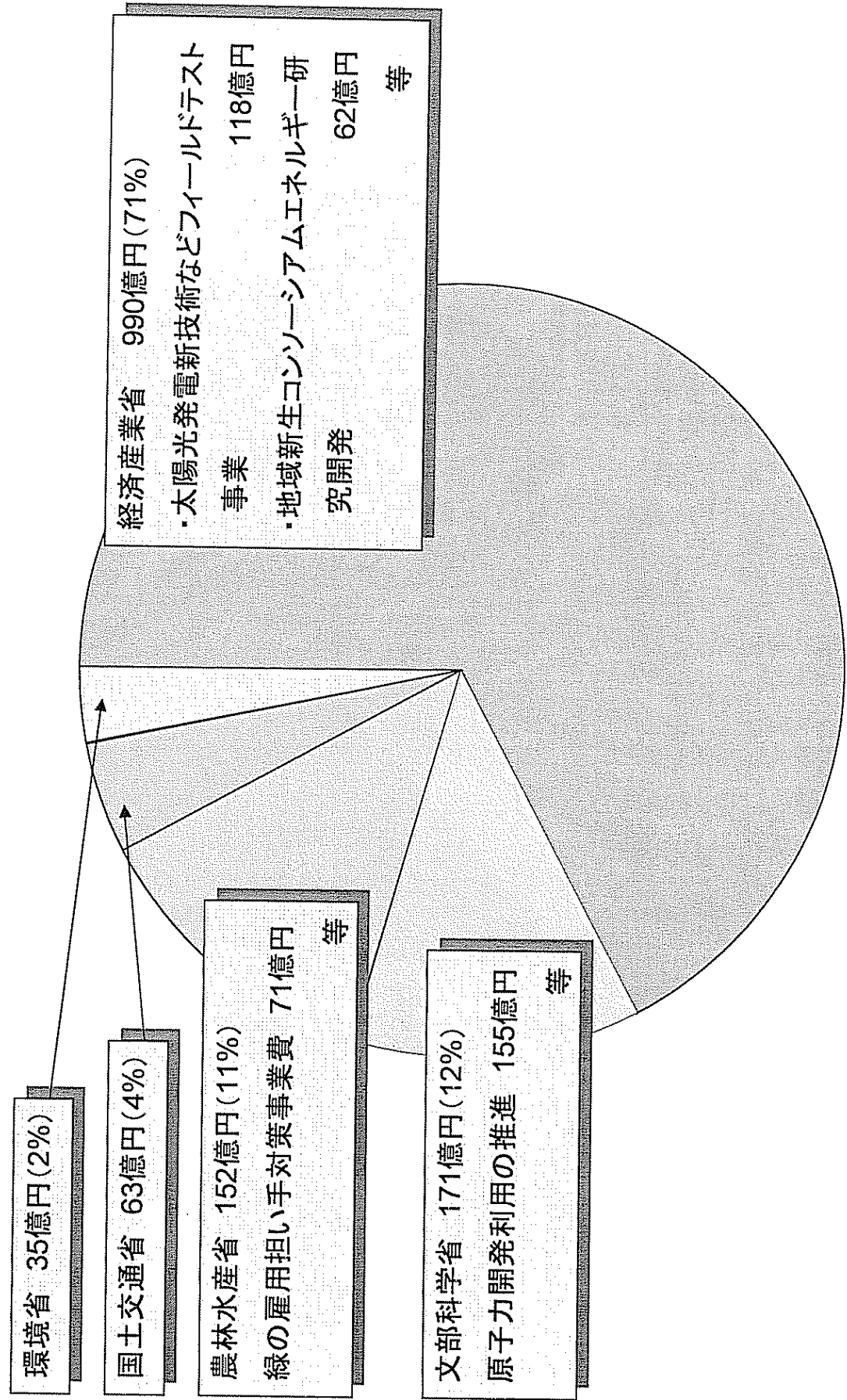


【「A. 京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの」の対策分野別内訳】

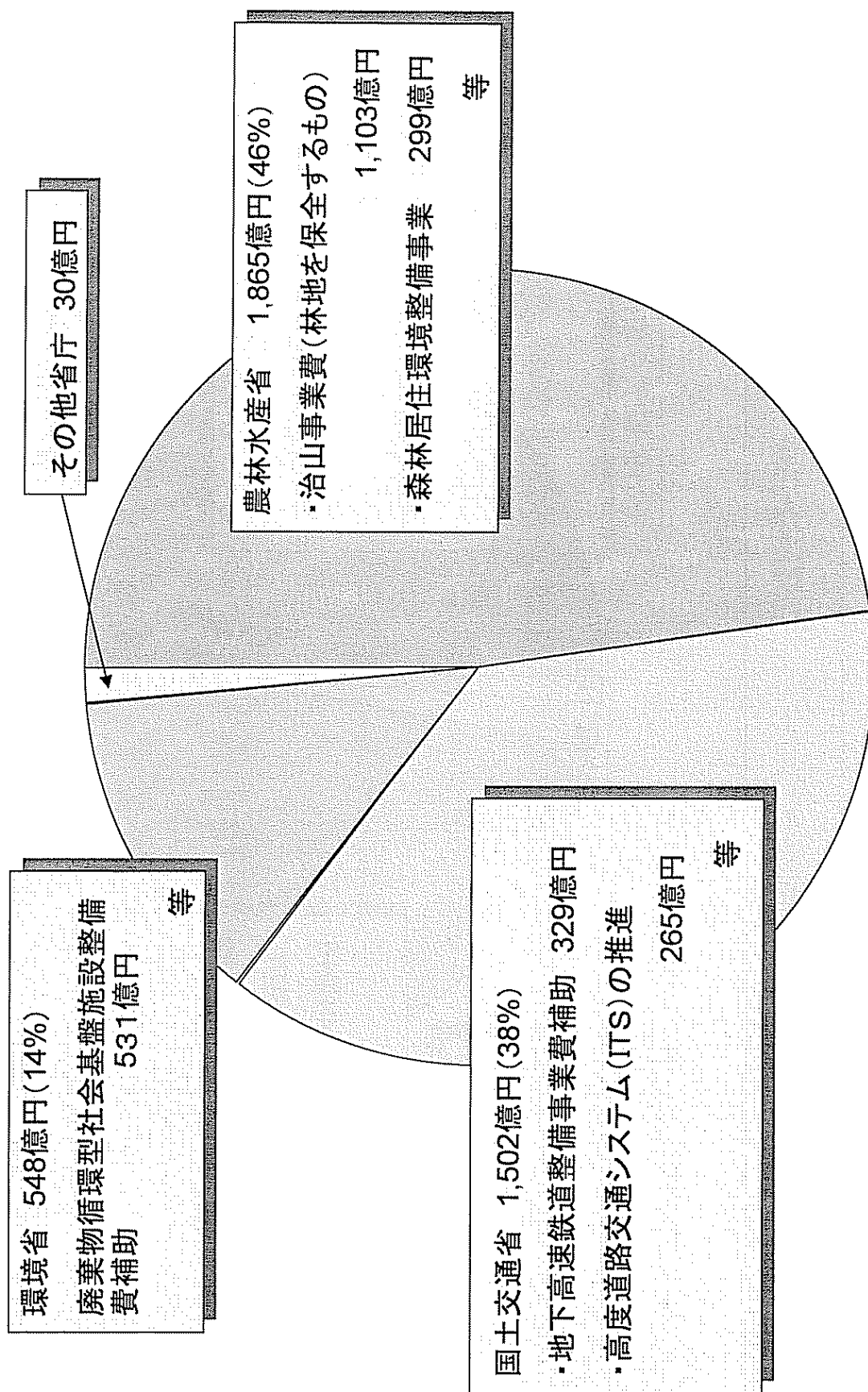


(注)17年度予算について、京都議定書目標達成計画関係予算の「京都議定書の6%削減約束に直接の効果があるもの」に該当すると考えられるものを集計したところ、計4,827億円であった。

B. 温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの 1,411億円

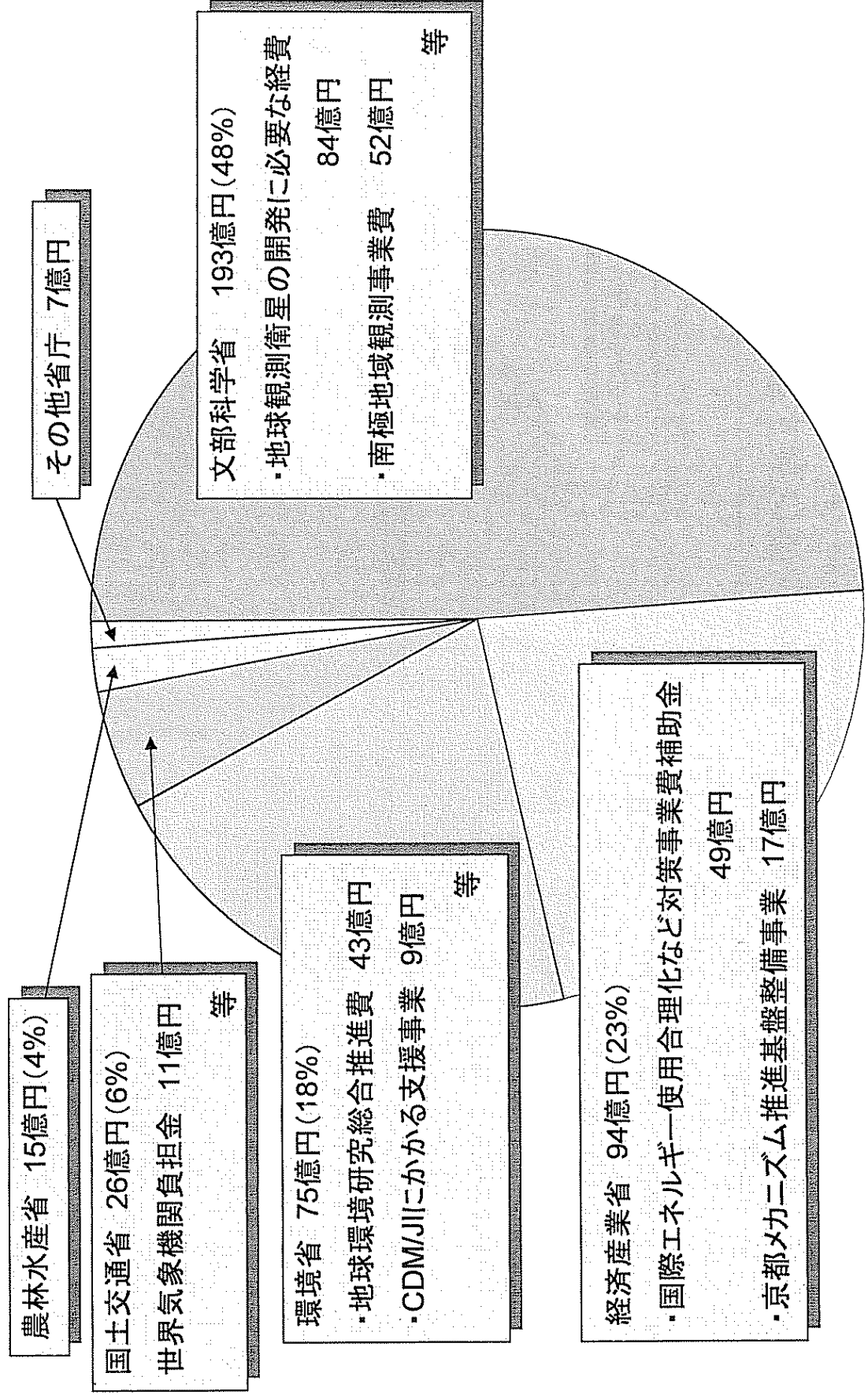


C. その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの 3,946億円



D. 基盤的施策など

410億円



府省別の平成18年度概算要求予算

(単位：百万円)

	A	B	C	D
府 省	京都議定書6%削減約束に直接の効果があるもの	温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの	その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの	基盤的施策など
内閣・内閣府	1,738		2,877	78
総 務 省			40	
法 務 省	163			
外 務 省	499			584
文 部 科 学 省		17,099		19,344
厚 生 労 働 省	26			
農 林 水 産 省	204,164	15,219	186,535	1,511
経 済 産 業 省	275,767	98,999	80	9,413
国 土 交 通 省	14,162	6,282	150,212	2,590
環 境 省	20,983	3,525	54,807	7,453
全 府 省	517,502	141,124	394,551	40,973

(注1) 「内閣」は内閣官房と内閣法制局を、「内閣府」は内閣府本府、金融庁、警察庁、防衛施設庁を表す。

(注2) 内数として、京都議定書目標達成計画関係予算に該当しないものが含まれるものは計上されていない。

(注3) 端数処理(四捨五入)の関係で、合計額が一致しないことがある。

平成18年度京都議定書目標達成計画関係予算概算要求に含まれる主な予算

A. 京都議定書 6 %削減約束に直接の効果があるもの 5, 175 億円

A-1. 省CO2型の地域・都市構造や社会経済システムの形成

(例)

○バイオマスの環づくり交付金（農林水産省）	160 億円
○地球温暖化を防ぐ地域エコ整備事業（環境省）	25 億円
○グリーン物流パートナーシップモデル事業費補助金（経済産業省）	20 億円
○民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業（経済産業省）	17 億円
○地方都市ガス事業天然ガス化促進対策調査委託費（経済産業省）	10 億円
○バイオマス生活創造構想整備事業（農林水産省）	6 億円
○街区まるごとCO ₂ 20%削減事業（環境省）	5 億円

等

A-2. 産業部門の対策

(例)

○エネルギー使用合理化事業者支援補助金（経済産業省）	263 億円
○省エネルギー・新エネルギー対策導入促進事業費補助金（経済産業省）	6 億円

等

A-3. 運輸部門の対策

(例)

○クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（経済産業省）	90 億円
○固体高分子形燃料電池実用化戦略的技術開発（経済産業省）	58 億円
○水素社会構築共通基盤整備事業（経済産業省）	37 億円
○水素安全利用等基盤技術開発（経済産業省）	30 億円
○低硫黄（サルファーフリー）石油系燃料導入促進事業（経済産業省）	19 億円
○燃料電池システム等実証研究（経済産業省）	14 億円

等

A-4. 業務その他・家庭部門の対策

(例)		
○住宅・建築物高効率エネルギーシステム導入促進事業費補助金	(経済産業省)	138億円
○高効率給湯器導入促進事業費補助金 (経済産業省)		125億円
○地域協議会代エネ・省エネ対策推進事業等 (環境省)		4億円
○高効率厨房機器普及促進補助事業 (経済産業省)		3億円
		等

A-5. エネルギー供給部門の対策

(例)		
○電源立地地域対策交付金 (経済産業省)		1,031億円
○新エネルギー事業者支援対策費補助金 (経済産業省)		396億円
○エネルギー多消費型設備天然ガス化推進等補助金 (経済産業省)		64億円
○地域新エネルギー導入促進対策費補助金 (経済産業省)		54億円
○全炉心混合酸化燃料原子炉施設技術開発費補助金 (経済産業省)		40億円
○定置用燃料電池大規模実証事業 (経済産業省)		33億円
○新エネルギー等地域集中実証研究 (経済産業省)		33億円
○遠心法ウラン濃縮事業推進費補助金 (経済産業省)		31億円
○風力発電系統連系対策補助金 (経済産業省)		20億円
○地球温暖化対策ビジネスモデルインキュベーター (起業支援) 事業	(環境省)	10億円
○環境対応型高効率エネルギーシステム導入補助事業 (経済産業省)		10億円
		等

A-6. エネルギー起源二酸化炭素以外の排出削減対策・施策

(例)		
○ノンフロン型省エネ冷凍空調システムの開発 (経済産業省)		7億円
		等

A－7．森林吸収源対策（森林の整備を行うもの）

（例）	
○森林環境保全整備事業（内閣府＋農林水産省＋国土交通省）	1,279億円
○水源林造成事業（農林水産省）	344億円
○治山事業費（森林の整備を行うもの）（内閣府＋農林水産省＋国土交通省）	341億円
○地球環境保全森林管理強化対策（農林水産省）	49億円
	等

A－8．京都メカニズムのクレジット取得事業

（例）	
○京都メカニズムクレジット取得事業（経済産業省＋環境省）	88億円

A－9．横断的な施策等

（例）	
○省エネルギー技術開発プログラムのうちエネルギー使用合理化技術戦略的（経済産業省）	62億円
○地球温暖化防止大規模「国民運動」推進事業（環境省）	30億円
○国内排出量取引の実施に係る支援事業（環境省）	23億円
○省エネルギー設備等導入促進情報公開対策等事業（経済産業省）	21億円
○地球温暖化を防ぐ学校エコ改修事業（環境省）	15億円
○対策技術率先導入事業（環境省）	10億円
	等

B. 温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの 1, 411 億円

B-1. 対策技術の開発等

(例)	
○太陽光発電新技術等フィールドテスト事業（経済産業省）	118 億円
○地域新生コンソーシアムエネルギー研究開発（経済産業省）	62 億円
○地域バイオマス熱利用フィールドテスト事業（経済産業省）	40 億円
○放射性廃棄物地層処分技術調査等委託費（経済産業省）	34 億円
○次世代低消費電力半導体基盤技術開発（経済産業省）	30 億円
○地球温暖化対策技術開発事業（競争的資金）（環境省）	27 億円
○固体酸化物形燃料電池システム技術開発（経済産業省）	27 億円
○次世代高速通信機器技術開発プロジェクト（経済産業省）	26 億円
○微生物機能を活用した環境調和型製造基盤技術開発（経済産業省）	23 億円
○新規産業創造技術開発費補助金（経済産業省）	22 億円
○革新的実用原子力技術開発費補助金（経済産業省）	22 億円
○太陽光発電システム未来技術研究開発（経済産業省）	20 億円
○バイオマスエネルギー地域システム化実験事業（経済産業省）	20 億円
	等

B-2. 対策技術の中長期的な普及、人材育成等

(例)	
○原子力開発利用の推進（文部科学省）	155 億円
○緑の雇用担い手対策事業費（農林水産省）	71 億円
○森林づくり交付金（農林水産省）	46 億円
○環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化 （国土交通省）	40 億円
	等

C. その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの 3, 9 4 6 億円

C-1. 森林吸収源対策（森林の整備以外のもの）

（例）	
○治山事業費（林地を保全するもの）（内閣府＋農林水産省＋国土交通省）	1, 1 8 5 億円
○森林居住環境整備事業（内閣府＋農林水産省＋国土交通省）	3 1 9 億円
○緑資源幹線林道事業（農林水産省）	1 3 8 億円
○森林整備地域活動支援交付金（農林水産省）	9 7 億円
○国有林野事業の事業実施に必要な経費（農林水産省）	5 2 億円
○山林施設災害関連事業費（農林水産省）	4 4 億円
○森林病虫害等防除事業（農林水産省）	2 6 億円
○林道施設等災害復旧事業（農林水産省）	2 2 億円
	等

C-2. 運輸部門の対策

（例）	
○地下高速鉄道整備事業費補助（国土交通省）	3 2 9 億円
○高度道路交通システム（ITS）の推進（国土交通省）	2 6 5 億円
○自動車交通需要の調整（国土交通省）	1 4 5 億円
○ニュータウン鉄道等整備事業費補助（国土交通省）	5 9 億円
○鉄道駅総合改善事業費補助（国土交通省）	4 7 億円
○交通施設バリアフリー化設備整備費補助金（国土交通省）	4 5 億円
	等

C-3. 廃棄物の焼却等に伴う温室効果ガス排出の削減

（例）	
○廃棄物循環型社会基盤施設整備費補助（環境省）	5 3 1 億円
	等

D. 基盤的施策など 410億円

D-1. 対策の評価・見直し

(例)		
○目標達成計画に関するPDCA実施費（環境省）	1億円	等

D-2. 排出量・吸収量の算定等

(例)		
○森林吸収源インベントリ情報整備事業（農林水産省）	4億円	
○温室効果ガス排出・吸収量目録関連業務費（環境省）	2億円	等

D-3. 気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化

(例)		
○地球観測衛星の開発に必要な経費（文部科学省）	84億円	
○南極地域観測事業費（文部科学省）	52億円	
○地球環境研究総合推進費（環境省）	43億円	
○人・自然・地球共生プロジェクト（文部科学省）	36億円	
○地球観測システム構築の推進（文部科学省）	18億円	
○地球温暖化が農林水産業に及ぼす影響の評価と高度対策技術の開発 （農林水産省）	6億円	
○気候変動予測技術の研究開発に必要な経費（国土交通省）	5億円	等

D-4. 地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進

(例)		
○国際エネルギー使用合理化等対策事業費補助金（経済産業省）	49億円	
○京都メカニズム推進基盤整備事業（経済産業省）	17億円	
○世界気象機関分担金（国土交通省）	11億円	
○CDM/JIに係る支援事業（環境省）	9億円	
○環境問題拠出金（外務省）	5億円	等

原油価格高騰による影響（新聞記事要約）

1. 生産工程編

（例：生産設備の更新、省エネ投資などのうごき、減量節約の動きなど）

●東洋エンジニアリングは、米A B Bルーマス・グローバルが新開発した次世代型分解炉「S R T-X」を用いたエチレンプラントで市場攻勢をかけているが、同分解炉は、一炉の生産能力が世界最大で、ナフサ以外の重質原料も熱分解が可能であり、石油精製とのインテグレーションにも貢献する。今後の課題としては、省エネおよび原油・ナフサ高等にともない重質油も使える原料のフレキシブル化が求められている。

（2005/01/05, 化学工業日報）（④,p7）

●原油価格の高騰の影響で、中国では石油から製造する溶剤が不足しており、用材リサイクルへのニーズが高くなっている。溶剤は電気・電子製品や医薬品などの製造に欠かせないが、日本は溶剤リサイクルで高度な技術を有しており、業界トップの実績を誇る日本リファインなどに委託する中国企業も増加している。

（2005/04/08, 日経エコロジー）（④,p1）

●産業界では、原油高騰に対する対策として代替燃料の活用の動きが相次いでいる。ヤマト運輸の彦根河瀬宅急便センターでは、トラック燃料として軽油と廃食油の混合燃料の使用を開始しており、トラック輸送中堅の中駿自動車運送は廃食油から軽油代替燃料を造るプラントを設置した。麒麟ビールの福岡工場では廃水処理で生じるメタンガスを重油に代えてボイラー燃料に使用する予定であり、スーパー銭湯「極楽湯」を展開する自然堂はボイラー燃料を重油から液化天然ガスに転換している。

（2005/07/30, 日本経済新聞夕刊）

●第三セクターの繊維リソースいしかわ（金沢市）は、原油高に伴い燃料や石油関連材料の高騰が収益を圧迫している県内の繊維企業を対象に、最新の自家発電システムや省エネに関する装置の導入効果等を紹介するセミナーを初めて開く。

（2005/07/30, 北國新聞）（③,p2）

●医薬品製造、販売のゼリア新薬工業（東京）の筑波工場は、ボイラーの熱源を重油から天然ガスに転換し、二酸化炭素を年間約１３％削減していく計画であるが、燃料転換に踏み切った背景には重油の単価が高止まりしていることも挙げられている。

（2005/08/05, 茨城新聞朝刊A版）（③、p3）

●クリーニング業界の白洋舎ではボイラーの燃料（重油）コスト高のため、ガス化での対応を予定している。

（2005/08/20, 週刊ダイヤモンド）（①P4）

●エフピコ（食品容器メーカー）は、取引先の大手スーパー等が値上げ要請に応じる見込みが現時点で少ないため、新製品開発や合理化で原材料高騰によるコスト増を吸収する努力を行っている。

（2005/08/20, 週刊ダイヤモンド）（①P5）

●アシックスは、原油高による合成ゴムなどの価格が値上がりしており、材料費が上昇しているが、卸価格への価格転嫁が難しいため、当面は複数アイテム内での材料の統一化、金型の種類削減、品番数の削減などの積み上げで凌ぐ構え。

（2005/08/20, 週刊ダイヤモンド）（①P5）

●サトウキビなど植物由来のエタノールは、わが国では三％を限度にガソリンに混入することが認められているが、石油価格の高騰及びこれまで専売制等を要因として割高だった日本のエタノール価格の低下も見込まれることから、石油代替の切り札となりえるだろう。

（2005/08/25, 化学工業日報）（①P6）

●原油価格の上昇に伴う重油価格の高騰を背景に、中部企業の間で工場のボイラー燃料を重油からバイオマスに切り替える動きが広がっている。織物染色加工大手の東海染工はバイオマス燃料を全面導入し二〇〇七年に重油使用量をほぼゼロにする計画であり、石こうボード大手のチヨダウーテもバイオマスボイラーの導入を加速している。

（2005/08/30, 日本経済新聞）（③、p4）

●北海道内の大型温浴施設で燃料を重油から天然ガスに切り替える動きが広がっているが、これは原油高による価格変動が大きい重油に比べ、道内産の天然ガスは価格が比較的割安で安定していることなどが要因となっている。

（2005/09/09, 北海道新聞朝刊全道）（③、p5）

●静岡県農協中央会は、県内農協の営農担当職員らを対象に「省エネルギー対策研修会」を開いた。原油価格の高騰による農業生産コスト増を抑制するのがねらいで、対策としては温室などの保温の徹底や暖房器具の保守点検、適正な温度管理など、過去２回の石油危

機に使われた技術等を交えて報告された。(2005/09/21, 東京読売新聞朝刊) (③,p6)

●原油高騰を背景に、北陸の企業でエネルギーの供給体制を見直す動きが加速しており、特に繊維企業は染色やボイラーの動力に重油を多く使用するため、帝人加工糸や帝人ネステックスをはじめとして重油を燃料とする自家発電から電力購入に転換する事業所が急増している。一方で自家発電を使う企業も原油高対策を急いでおり、小松精練はボイラーの使用効率を上げる工夫や加工段階での熱エネルギー抑制や機械の放熱を防ぐ社内努力も行っている。(2005/09/21, 北國新聞) (③,P6)

●原油の高騰に伴う漁船燃油の高騰が経営を圧迫していることから、北海道漁業協同組合連合会など漁業系統の道内組織は、燃油高騰緊急対策本部を設置した。当面の対策として、
〈1〉漁船の減速による燃油節減など省エネルギー運動の展開 〈2〉物流コスト削減に向けた燃油タンクの整備促進 〈3〉ガソリンには適用されない漁業用ガソリン税の減免措置の早期実現——などに取り組むとしている。

(2005/09/28, 東京読売新聞朝刊) (③,p7)

●中国は、原油価格の高騰や国内エネルギー不足への懸念を背景に省エネルギー対策に本格的に取り組み始めており、省エネの分野で世界最高水準の技術を有する日本企業が中国企業へ技術を供与しながら新市場を開拓する動きが広がるとみられている。

(2005/09/29, 日経産業新聞) (②, p 5)

●重油の高騰を受け、一部の農家や産地ではA重油に代わる燃料の模索が始められている。高知県夜須町のJAとさかみ園芸部メロン部会では、再生重油（自動車などのエンジンオイルの廃油を原料に精製する燃料）を温湯暖房機の燃料として使用しており、また高知県農業技術センターなどは、間伐材のチップを燃料に使うハウス加温機の実証事業に着手する。

(2005/10/06, 日本農業新聞) (③, p8)

●日立製作所は中国で省エネ支援サービス(ESCO)事業を始める。製鉄所や化学プラント、製油所などの大規模な国有企業を中心に、燃料や電気の節約を指導する。中国政府は原油高騰を受けて、省エネ対策を本格化しており、ビジネスチャンスとなる。日立製作所は既に、大型の製鉄所におけるモーターや電源の改良や作業方法の改善を助言するサービスの提供を予定している。

(2005/10/13, 日本経済新聞)

●昨今の原油価格高騰や電気料金引き下げは、石油業界のコージェネレーション転換の勢いにブレーキをかけており、ユーザー獲得も困難になりつつある。新日石などは今後投資で

熱を徹底回収するコージェネを目指している。

(2004/10/21, 日刊工業新聞) (③、p1)

●製品の主原料や燃料として多くの化石燃料を消費する化学・製紙メーカーでは、原油や石炭の価格が高騰する中、環境対策も含めた省エネルギーへの取り組みが加速してきた。

三菱化学はエチレンプラントにおける冷却装置などを省エネ型の最新設備に更新することで、原油換算で年間約一万五千キロリットルの省エネルギー効果を見込む。

また、製紙各社は石炭や重油の代わりに古紙や廃プラスチック固形燃料（RPF）などの非化石燃料を使う発電用のバイオマスボイラーの導入を加速している。王子製紙は今春、2工場でRPFを主燃料にした発電用ボイラーを稼働させており、日本製紙グループ本社もすでに国内8工場で展開している。

(2004/11/04, 日経産業新聞) (①P1)

2. 製品編

(例：家電、自動車等の買い換えに関する情報、自然エネルギーの導入など)

- ヤマト運輸などはガソリン高に伴う燃料の軽油価格上昇に対する対策としてハイブリッド自動車や天然ガス車の導入を進めているが、当面は省エネでしのぐしかない状況だ。

(2005/09/08, 日本経済新聞) (①, p7)

- 重油の高騰に対し、一部の農家や産地では燃料の転換を図っているが、今年茨城県内のメーカーから発売された重油と水を混合した「水エマルジョン燃料」は、価格はA重油より1割安く、また同じ熱量を得るのに必要なA重油の量は半分で済むため大幅な省エネとなる。

(2005/10/06, 日本農業新聞) (③, p8)

3. 行動編

(例：①事業者による価格転嫁、エコドライブ、モーダルシフト ②消費者の行動の変化
節電、節約、エコドライブなど)

●東京都トラック協会は、原油価格の高騰に伴い省エネ運行への関心が高まっていることから、燃料費低減に役立つ実践的な活動として、デジタルタコグラフ（デジタコ）などの最新の運行管理システムによる効果を検証した事例集を作成し、省エネ走行の促進を図る。

(2005/07/22, 日刊自動車新聞) (②, p2)

●ヤマト運輸、佐川急便、西濃運輸といった大手輸送業者は今後、軽油価格上昇分に見合う運賃転嫁が避けられない情勢との見解を示している。

(2005/08/20, 週刊ダイヤモンド) (①, p4)

●原油価格上昇に伴う成長減速はまだ顕在化していないものの、個別産業への影響はあらわれており日本国内では運送業界と漁業が深刻な打撃を受けている。その要因としては、運送業界は激しい業界内競争のため価格転嫁が困難であること、漁業では低価格の輸入魚介類に押されている現状が挙げられる。また一部の製品価格の急騰が原油高に伴うリスクのひとつであるが、米国ではガソリン価格が一年で二倍近くに上昇したため、スーパーの売上げなどに影響が出始めている。

(2005/09/02, 日本経済新聞)

●米国のハリケーン被害を契機とした石油価格高騰に対処するため、日本政府は民間石油備蓄の放出を決めた。国際エネルギー機関（IEA）が決定した国際的な取り組みの一環であるが、逼迫した需給関係を根本的に変える効果はないとみられている。

(2005/09/07, 信濃毎日新聞朝刊)

●原油高が運輸業界に与える影響は大きく、競争が激しいトラック業界や乗客離れが懸念されるバス業界は価格転嫁が困難な状況にある。樹脂パックなどの資材を使う食品メーカーも影響を受けており、また漁業では重油など燃料油の上昇で出漁日数が減少しているという報告もある。ハウス栽培の盛んな九州では、冬季の加温用に重油が使用されるため生産コスト増につながるなど、原油高の影響は多方面にわたる。

(2005/09/08, 西日本新聞朝刊)

●原油高騰の影響は日常生活にも及んでいるが、寒冷地では冬季の暖房設定温度を下げる、ベニヤ板などを使いすきま風防止・暖気が各部屋に行き渡る工夫、重ね着・厚着、ドライブ回数を減らすことで出費を減らすなどの行動が報告されている。一方で原油高騰は高齢

者にとっては命にかかわる問題であり、食費を削るしか術がないケースも出てきている。

石油製品のトレーや発砲スチロールを使用する鮮魚業者においては、今後包装代を別途請求する必要性も生じており、また運送会社ではより安い軽油の購入先への転換、高速料金のかからない一般道路へのシフトなどを行っている会社もある。

各地のガソリンスタンドの情報を無料で提供する携帯電話のインターネットサイト「e燃費」へのアクセスが9月初めから急増している。また日本自動車連盟では4月、「エコドライブ」のDVDを作成し、燃費改善策を紹介している。 (2005/09/19, 朝日新聞朝刊)

●三菱電機は、「全国の主婦の暖房に関する実態調査」を実施し、灯油の高騰について8割の主婦が気にしているなどの結果を踏まえ、原油高による灯油の高騰やエアコンの省エネ化を追い風に、暖房市場でのエアコンの販売拡大を図る考え。 (2005/10/07, 電気新聞)

●原油高騰による燃料費上昇に対して大手トラック輸送業者にはコスト上昇分を自社で吸収するとの声が多い一方、トラック輸送中堅では平均10%超の運賃引き上げを表明する業者も現れており、内航海運においても値上げ機運が広がりつつある。中堅運送のジェイケイカーゴ（東京・足立区）では、運転手向け講習会を開き、急発進・急停車抑制など省エネを徹底する。 (2004/10/28, 日本経済新聞) (②,P1)

道路特定財源の税率変更による炭素排出への影響の試算*

国立環境研究所 AIM チーム

1. 概要

政府の財政再建の議論に関連して、道路特定財源をめぐる意見が活発化している。特に、税収を一般会計に組み入れる主張や、一般会計とするのであれば現在の暫定税率を本則税率に戻すべきといった主張がなされている。本稿では、二酸化炭素排出量という視点から、2006 年に道路特定財源の暫定税率が本則税率に変更された場合の影響に関する試算結果を示す。試算には AIM（アジア太平洋統合評価モデル）の日本を対象とした応用一般均衡モデルを使用した。本モデルは、個々の経済主体の投入・産出関係や生産要素の賦存量を前提として、整合的な解を計算することを目的として構築されたモデルである。そのため、今回の試算では、税率の変更に伴って生じる個々の主体のガソリンや軽油の需要量の変化をあらかじめ入力条件として設定する必要がある。税率変更前のガソリン及び軽油の価格によって、税率変更による価格の変化率は大きく異なるが、ここでは、価格が約 2 割低下すると仮定し、価格弾力性が短期的には 0.1、長期的には 0.4 で推移すると想定した場合の影響を評価する。価格弾力性が分布ラグで示される場合、第一約束期間終了時まで、税率変更による二酸化炭素排出量の増加は 15MtCO₂ となる。さらに、長期の価格弾力性で需要が変化すると仮定した場合、税率変更による二酸化炭素排出量の増加は 22MtCO₂ にのぼる。これは、京都議定書目標達成計画において示されているトップランナー基準による自動車の燃費改善による削減見込量 21MtCO₂ を超えるものである。税率の変更に伴う運輸部門のガソリン及び軽油の需要量の変化については更に詳細な分析が必要ではあるが、本試算結果から、道路特定財源を暫定税率から本則税率に変更することは、長期的には、効率的な自動車技術開発に伴う二酸化炭素排出量の削減努力を、無にする可能性があるといえる。

2. モデル

本試算に使用したモデルは、日本を対象とした逐次均衡型の応用一般均衡モデルであり、2000 年をベンチマークとしている。各種パラメータは、2000 年の産業連関表等で表される様々な状況を再現するように想定されている。計算期間は 2000 年から 2012 年までである。モデルの構造については、付録を参照のこと。

将来の前提は、平成 17 年 1 月に提示された経済財政諮問会議の「構造改革と経済財政の中期展望－2004 年度改定」(<http://www.keizai-shimon.go.jp/minutes/2005/0120/item1.pdf>) をもとに想定している。想定値のうち、経済成長率の推移を表 1 に示す。

* 本試算にあたっては、天野明弘兵庫県立大学副学長より貴重なコメントをいただきました。ここに記して謝意を表します。

表1 経済成長率の想定

年度	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
実質経済成長率 %/年程度	2.1	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5

本モデルは国を対象としたモデルであり、国際価格等海外との関係はあらかじめ前提条件として想定する必要がある。化石燃料の国際価格については、貿易統計の貿易指数／総括表／輸入を参考に 2005 年までの値を想定している。なお、2005 年については 8 月までの価格指数を各月の取引量で重み付け平均したものを使用している。図1に示すように、2005 年における原油価格は 2000 年の約 1.7 倍となる。2005 年以降の価格については、World Energy Outlook (IEA)に示される 2000 年から 2010 年の見通しから計算される価格変化率を用いている。非エネルギー財については、SNA 産業連関表を用いて 2002 年までの価格を定義し、それ以降は一定と仮定した。

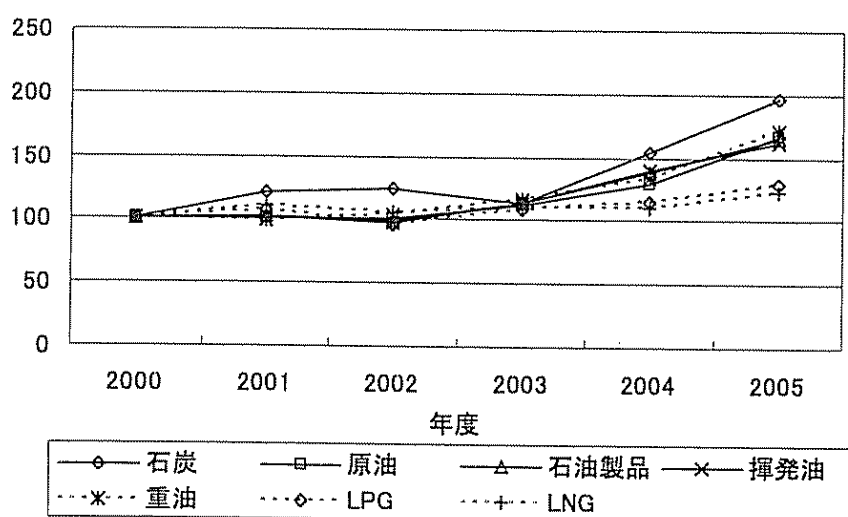


図1 化石燃料の国際価格の推移（2000 年=100、2005 年は 8 月までの平均）

3. 道路特定財源の税率の変更

本モデルは、生産部門や家計といった各主体の生産関数（投入と産出の関係）や需要関数、生産要素の賦存量を条件として、整合的な解を導くためのものである。すなわち、個々の活動（生産活動や消費活動を 1 単位行うためにどのような投入がどれだけ必要か）についてはあらかじめ情報を入力する必要があり、今回の試算においては、ガソリン及び軽油の価格が変化したときに、これらを消費する各主体はガソリン及び軽油の消費量をどのように変化させるかということをあらかじめ想定する必要がある。以下では、各主体におけるガソリンと軽油の消費量がどのように変化するかについて説明する。

(1) 税率変更の時期

2006 年以降において、道路特定財源の税率が、表 2 のように暫定税率から本則税率に変更されると仮定した。

表2 税率の変更

	ガソリン	軽油
暫定税率	53.8 円/ℓ	32.1 円/ℓ
本則税率	28.7 円/ℓ	15.0 円/ℓ

(2) 税率変更に伴う個別主体のガソリン・軽油需要の変化

既に述べたように、税率変更に伴う価格変化がもたらす各主体の行動変化（活動1単位あたりのガソリン・軽油の需要量の変化）については、外生的に与える必要がある。この点について、これまでの温暖化対策税等の試算においては、技術選択モデルである AIM/Enduse モデルの結果をリンクさせて分析を行ってきた。今回の道路特定財源の税率変更に伴う試算では、こうした技術選択モデルとの連携を行っておらず、前提の違いによって生じるであろう技術水準の差異は想定していない。代わりに、道路輸送、自家輸送、家計最終消費部門における活動量あたりのガソリンと軽油消費量が、価格弾力性に従って変化すると仮定し、その関係を組み込んで評価した。

『環境税の経済分析等について（平成17年8月、中央環境審議会環境税の経済分析等に関する専門委員会）』でとりまとめられている価格弾力性の推定値は、表3の通りである。本来であれば、ガソリン及び軽油の価格弾力性を推定する必要があるが、今回の試算では、本表から、短期の価格弾力性は-0.1程度、長期の価格弾力性は-0.4程度とした。また、天野(2005)が推定している分布ラグで定義される価格弾力性によって2006年以降価格弾力性が変化する場合も想定した。なお、天野(2005)の価格弾力性は、運輸部門の旅客及び貨物全体を、集計したエネルギーで推定したものであり、ガソリン、軽油の価格弾力性を個別に推定したものではない。しかしながら、運輸部門全体のエネルギー消費量に占める自動車交通の比率は、推定期間においてほぼ8割以上と高く、また、これまでの価格の変化がガソリン、軽油以外の燃料についても同様の傾向を示すことから、天野(2005)で推定された価格弾力性をそのまま使用することとした。

表3 価格弾力性の推計結果（『環境税の経済分析等について』より）

		ガソリン	軽油
園田(1999)	旅客運輸	-1.536	-0.357
	貨物運輸		-0.247
戒能(2002)	運輸・短期	-0.076	
	運輸・長期	-0.026	-0.098
沈(2003)	運輸・短期	-0.051~-0.08	-0.09
	運輸・長期	-0.257~-0.4	-0.114~-0.121
天野(2005)	旅客運輸・短期	-0.097	
	貨物運輸・短期	-0.097	
	旅客運輸・長期	-0.435	
	貨物運輸・長期	-0.393	

次に、ガソリンと軽油の価格の前提については、需給関係の変化によっても変動するが、ここでは単純に税率の変更によって価格が20%低下すると仮定する。

以上の想定から、道路特定財源の税率変化に伴う価格の低下によって、輸送目的で使用するガソリン

と軽油の需要が2～8%程度増加するという行動の変化が、前提条件として応用一般均衡モデルに入力される。また、道路特定財源の税率変更に伴う税収の減少分だけ、道路建設投資が減少すると仮定した。以上の税率の変更と、それに伴う行動の変化が、わが国全体の二酸化炭素排出量の変化を試算する。

4. 試算結果

(1) 基準ケースにおける炭素排出量

現状ケースでは、第一約束期間平均の排出量はおおよそ 1150MtCO₂（モデルで想定した 2000 年と同じ値）となった（図 2 参照）。2005 年以降の二酸化炭素排出量は、0.5%/年ずつ増加する。2003 年から 2005 年に大幅な炭素排出量の削減が見られる。これは、2003 年からの原子力発電所の設備利用率回復に伴う火力発電所の設備利用率低下が原因である。

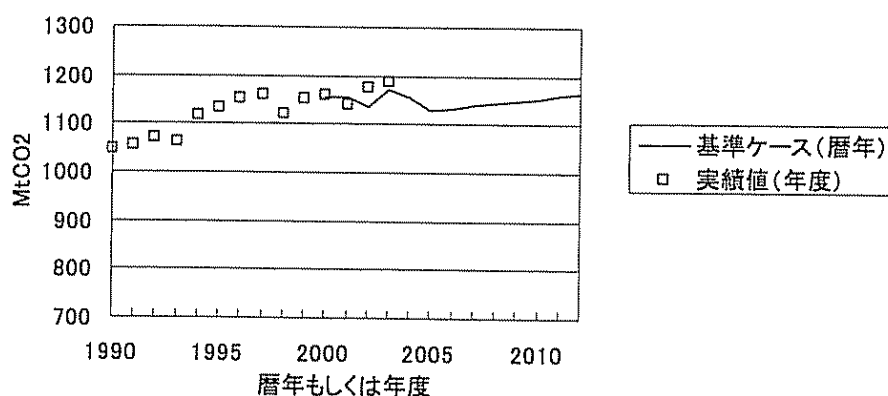


図 2 基準ケースの炭素排出量

(2) 税率変更ケースにおける二酸化炭素排出量

上記の基準ケースに、3. で想定した税率の変更とそれに伴う各活動における単位エネルギー需要量の変化、道路建設の変化を組み込んで試算を行った。価格弾力性として、-0.1、-0.2、-0.4 で固定した場合と、天野(2005)の価格弾力性の分布ラグの推定結果に基づいて変化する場合を想定している。基準ケースに対する二酸化炭素排出量の変化の推移を図 3 に示す。

短期的な価格弾力性である -0.1 を想定した場合、炭素排出量の増加は第一約束期間平均で約 6MtCO₂、長期的な価格弾力性を想定すると、約 22MtCO₂ となる。分布ラグを考慮すると、炭素排出量の増加は、第一約束期間平均で 10MtCO₂ であるが、第一約束期間終了までに 15MtCO₂ まで増加し、分布ラグの推定結果から、第一約束期間後もさらに増加する。

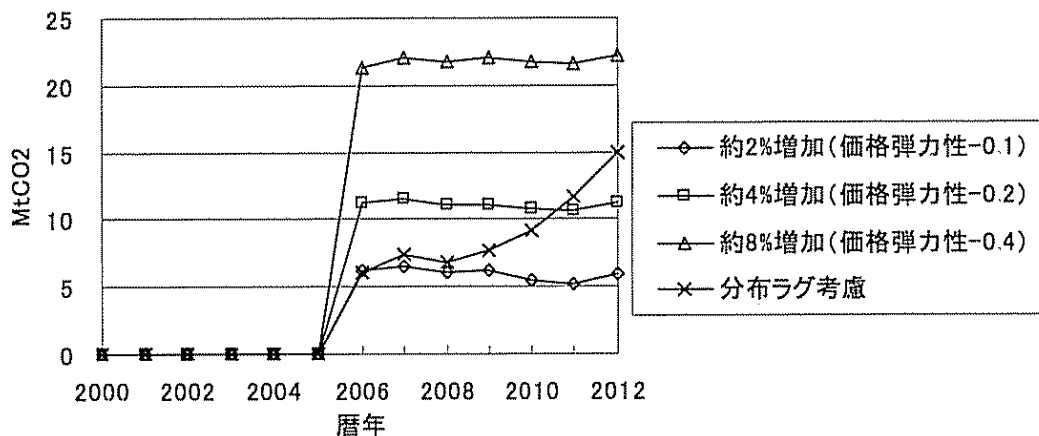


図3 道路特定財源の税率変更に伴う炭素排出量の変化（対基準ケース）

税率変更に伴う実質 GDP は、第一約束期間平均で 1.8 兆円（2000 年価格）増加する。これは、第一約束期間の実質 GDP が 0.3%増加することを意味する。

2000 年から 2003 年までの自動車からの炭素排出量は年間 212～235MtCO₂ である。AIM/Enduse モデルを用いた 2004 年の試算では、第一約束期間平均における自動車起源のエネルギー需要量は、2000 年と比較して約 9%低下しており、炭素排出量に換算すると約 20MtCO₂ 低下している。本試算で想定した価格変化と価格弾力性を適用すると、炭素排出量の増加は 4～17MtCO₂ 程度となる。これを図 3 の結果と比較すると、本試算結果の増加量がやや大きい結果となっている。これは、経済活動の拡大に伴うエネルギー需要全体の増加に起因している。

(3) 2002 年での試算との相違点

2002 年の同様の試算では、道路特定財源の税率変更は、2010 年において約 24MtCO₂ の炭素排出量の増加になると推計した（http://www.env.go.jp/council/16pol-ear/y161-10/mat01_2.pdf）。今回の試算結果との違いの原因として、基準ケースの想定（化石燃料の価格や経済成長、技術の想定）が挙げられる。2002 年時点の試算では、基準ケースにおいて 2000 年から 2010 年まで二酸化炭素排出量が 15%増加するような技術の想定であったが、今回の試算では 2010 年の排出量は 2000 年の排出量とほぼ同じ水準となるような技術を想定している。また、想定した価格弾力性の値が異なることも、結果が異なる要因の一つである。

5. 結論

2006 年に道路特定財源であるガソリン及び軽油の税率を、暫定税率から本則税率に変更した場合の二酸化炭素排出量への影響を、応用一般均衡モデルを用いて分析した。モデルの構造上、価格の変化に伴う各主体のエネルギー需要の変化は入力情報として与えなければならず、今回は、税率変更に伴ってガソリンと軽油の価格がともに約 20%低下し、価格弾力性が -0.1～-0.4 で示されるような行動を各経済主体がとるという前提に基づいて、試算を行った。なお、価格弾力性のより詳細な推定は、今後の課題である。

価格弾力性が天野(2005)で推定された分布ラグに従って推移する場合、2006 年に本則税率に戻された道路特定財源は、第一約束期間終了時まで、二酸化炭素排出量を 15MtCO₂ 増加させる。2006 年か

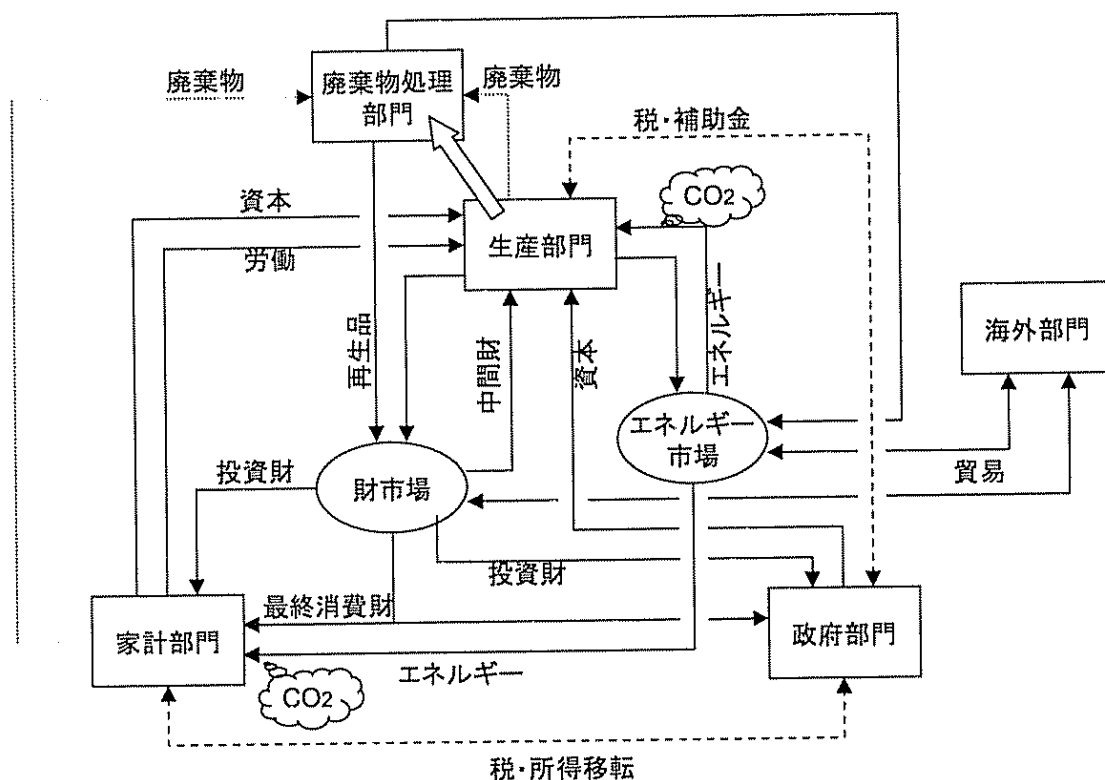
ら第一約束期間終了までの期間が短いために、こうした結果となったが、価格弾力性の分布ラグの推定結果から、第一約束期間以降もさらに二酸化炭素排出量は増加するといえる。一方、長期の価格弾力性の値である-0.4に相当するエネルギー需要の変化が第一約束期間までに生じると仮定した場合、二酸化炭素排出量は年間 22MtCO₂ の増加をもたらす結果となった。これは、京都議定書目標達成計画に示されているトップランナー基準による自動車の燃費効率改善による削減見込量 21MtCO₂ を超えるものである。このことから、道路特定財源の税率変更は、効率的な技術開発に伴う二酸化炭素排出量の削減を、無にする可能性があるといえる。

参考文献

中央環境審議会 総合政策・地球環境合同部会 環境税の経済分析等に関する専門委員会(2005) 環境税の経済分析等について—これまでの審議の整理— (<http://www.env.go.jp/policy/tax/a050913.html>)

(付録) 本試算で用いたモデルの構造

本モデルは、日本を対象とした逐次均衡型の応用一般均衡モデルであり、2000 年の産業連関表を基本にデータ構築を行っている。現時点では、様々な用途への拡張を念頭に置いて、産業連関表統合中分類に相当する区分でデータを整備している。本モデルでは、生産部門、家計部門、政府部門の3つの主体が想定されている。図付1にモデルの全体構造を、表付2に本モデルの財及び部門の内訳を示す。以下では、各部門の概要について説明する。



図付1 モデルの全体構造

表付2 本分析で整備しているデータにおける部門・財の区分

部門		財		部門		財	
001	耕種農業	001	耕種農業	048	その他の一般機器	048	その他の一般機器
002	畜産	002	畜産	049	事務用・サービス用機器	049	事務用・サービス用機器
003	農業サービス	003	農業サービス	050	民生用電子・電気機器	050	民生用電子・電気機器
004	林業	004	林業	051	電子計算機・同付風装置	051	電子計算機・同付風装置
005	漁業	005	漁業	052	通信機械	052	通信機械
006	金属鉱物	006	金属鉱物	053	電子応用装置・電気計測機	053	電子応用装置・電気計測機
007	非金属鉱物	007	非金属鉱物	054	半導体素子・集積回路	054	半導体素子・集積回路
008	石炭	008	石炭	055	電子部品	055	電子部品
009a	原油	009a	原油	056	重電機器	056	重電機器
009b	天然ガス	009b	天然ガス	057	その他の電気機器	057	その他の電気機器
010	食料品	010	食料品	058	乗用車	058	乗用車
011	飲料	011	飲料	059	その他の自動車	059	その他の自動車
012	飼料・有機質肥料(除別掲)	012	飼料・有機質肥料(除別掲)	060	船舶・同修理	060	船舶・同修理
013	たばこ	013	たばこ	061	その他の輸送機械・同修理	061	その他の輸送機械・同修理
014	繊維工業製品	014	繊維工業製品	062	精密機械	062	精密機械
015	衣服・その他の繊維既製品	015	衣服・その他の繊維既製品	063	その他の製造工業製品	063	その他の製造工業製品
016	製材・木製品	016	製材・木製品	064	再生資源回収・加工処理	064	再生資源回収・加工処理
017	家具・装飾品	017	家具・装飾品	065	建築	065	建築
018	パルプ・紙・板紙・加工紙	018	パルプ・紙・板紙・加工紙	066	建設補修	066	建設補修
019	紙加工品	019	紙加工品	067	土木建設	067	土木建設
020	出版・印刷	020	出版・印刷	068a	事業用原子力発電	068	電力
021	化学肥料	021	化学肥料	068b1	事業用火力発電(石炭)		
022	無機化学基礎製品	022	無機化学基礎製品	068b2	事業用火力発電(石油)		
023	有機化学基礎製品	023	有機化学基礎製品	068b3	事業用火力発電(ガス)		
024	有機化学製品	024	有機化学製品	068c	水力・その他の事業用発電	069	ガス・熱供給
025	合成樹脂	025	合成樹脂	069	ガス・熱供給		
026	化学繊維	026	化学繊維	070	水道	070	水道
027	医薬品	027	医薬品	071	廃棄物処理	071	廃棄物処理
028	化学最終製品(除医薬品)	028	化学最終製品(除医薬品)	072	商業	072	商業
029	石油製品	029a	ガソリン	073	金融・保険	073	金融・保険
		029b	ジェット燃料油	074	不動産仲介及び賃貸	074	不動産仲介及び賃貸
		029c	灯油	075	住宅賃貸料(帰属家賃含む)	075	住宅賃貸料(帰属家賃含む)
		029d	軽油	076	鉄道輸送	076	鉄道輸送
		029e	A重油	077	道路輸送	077	道路輸送
		029f	B重油・C重油	078	自家輸送	078	自家輸送
		029g	ナフサ	079	水運	079	水運
		029h	液化石油ガス	080	航空輸送	080	航空輸送
		029i	その他の石油製品	081	貨物運送取扱	081	貨物運送取扱
		030a	コークス	082	倉庫	082	倉庫
030	石炭製品	030b	その他の石炭製品	083	運輸付帯サービス	083	運輸付帯サービス
		030c	舗装材料	084	通信	084	通信
		031	プラスチック製品	085	放送	085	放送
032	ゴム製品	032	ゴム製品	086	公務	086	公務
033	なめし革・毛皮・同製品	033	なめし革・毛皮・同製品	087	教育	087	教育
034	ガラス・ガラス製品	034	ガラス・ガラス製品	088	研究	088	研究
035	セメント・セメント製品	035	セメント・セメント製品	089	医療・保健	089	医療・保健
036	陶磁器	036	陶磁器	090	社会保障	090	社会保障
037	その他の窯業・土石製品	037	その他の窯業・土石製品	091	介護	091	介護
038	鉄鉄・粗鋼	038	鉄鉄・粗鋼	092	その他の公共サービス	092	その他の公共サービス
039	鋼材	039	鋼材	093	広告・調査・情報サービス	093	広告・調査・情報サービス
040	鋳造製品	040	鋳造製品	094	物品賃貸サービス	094	物品賃貸サービス
041	その他の鉄鋼製品	041	その他の鉄鋼製品	095	自動車・機械修理	095	自動車・機械修理
042	非鉄金属製錬・精製	042	非鉄金属製錬・精製	096	その他の対事業所サービス	096	その他の対事業所サービス
043	非鉄金属加工製品	043	非鉄金属加工製品	097	娯楽サービス	097	娯楽サービス
044	建設・建築用金属製品	044	建設・建築用金属製品	098	飲食店	098	飲食店
045	その他の金属製品	045	その他の金属製品	099	旅館・その他の宿泊所	099	旅館・その他の宿泊所
046	一般産業機械	046	一般産業機械	100	その他の対個人サービス	100	その他の対個人サービス
047	特殊産業機械	047	特殊産業機械	101	事務用品	101	事務用品
				102	分類不明	102	分類不明

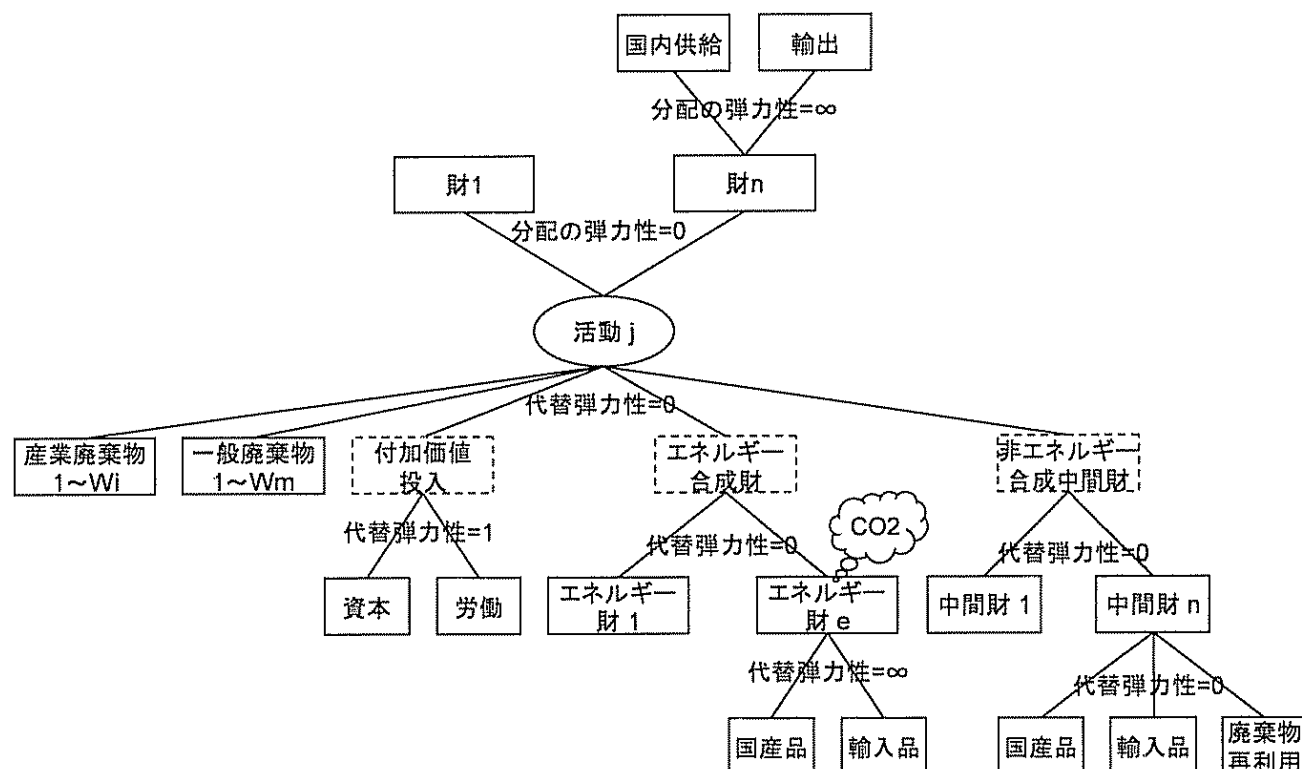
(1) 生産部門

生産部門は、資本、労働、中間財（エネルギーを含む）を投入して様々な財を産出する。二酸化炭素の排出は、エネルギー投入のうち、化石燃料の燃焼分のみを対象としている。資本と労働は家計部門より投入される。なお、労働は部門間の移動が自由であるのに対して、資本は一度設置されると部門間の移動は不可能とする。

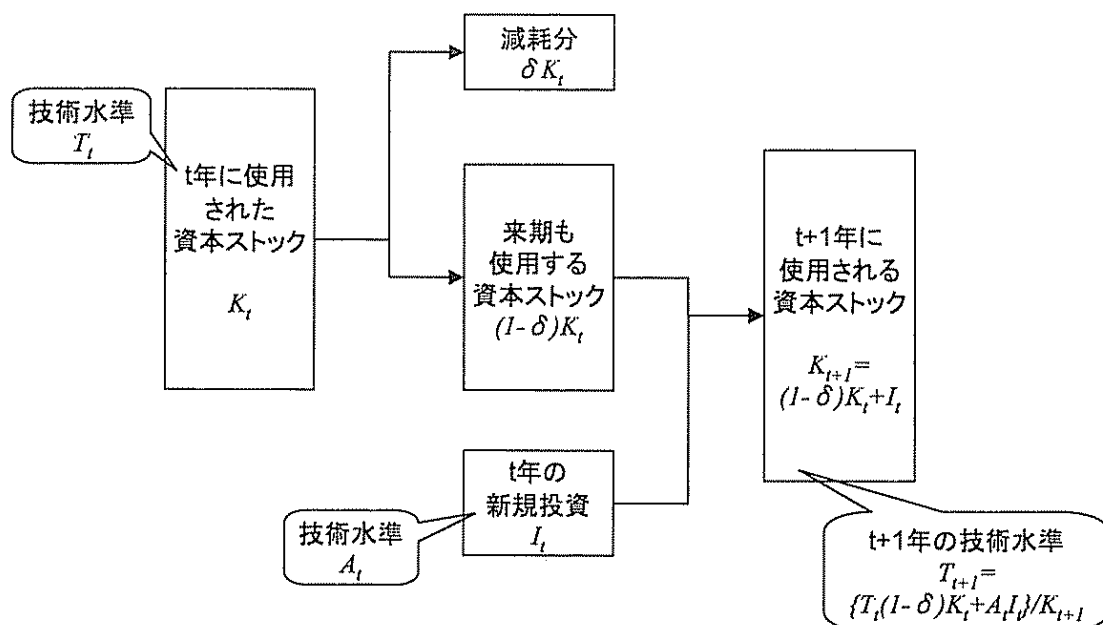
投入要素間の関係を図付2に示す。資本と労働間の代替弾力性が1、エネルギーの国産品、輸入品間の代替弾力性が無限大である以外は、代替弾力性は0と定義している。これは、1年という短期間では

エネルギー転換等は起こらないが、長期的には設備の更新によって転換が可能という発想に基づいている。つまり、図付3に示すように、エネルギーを消費する設備の更新の程度にあわせて効率改善が進むものとしている。ここで、効率改善は、エネルギー投入量の他、各種汚染物の発生量も対象としている。また、本モデルでは、国産品と輸入品を明確に区分しており、エネルギー以外の財についてはこれらのシェアも固定しているが、シナリオによって変更が可能である。なお、エネルギーについては国産品と輸入品については完全に同質とみなしている。また、リサイクル財（産業連関表で明示されている屑・副産物のような有価物ではなく、処理される廃棄物）についても、生産財との代替弾力性は0としている（新規技術の導入により、廃棄物の投入が拡張されるとみなす）。このように、同じ種類の財について、代替弾力性を0もしくは無限大と定めている背景には、本モデルでは廃棄物も取り扱っているために、物質収支を保存させる必要がある点が挙げられる。なお、廃棄物処理部門では、廃棄物種別、処理別に活動を定義している。

各部門が産出する財は、産業連関表の付帯表であるV表に従う。各財の分配の弾力性は0と仮定している（シェアは固定）。生産された各財は、国内への供給と輸出に配分され、国内供給と輸出の分配の弾力性は無限大と仮定している。



図付2 各部門の投入構造

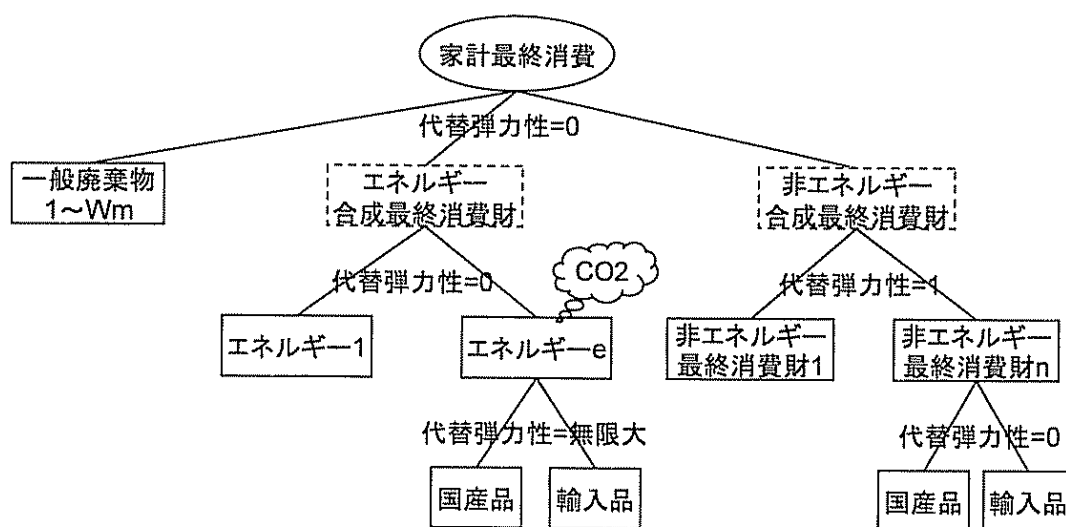


図付3 資本ストックと技術進歩の関係

(2) 家計部門

家計部門は、資本と労働を保有しており、これらを生産部門に供給することで、対価として所得を受け取り、最終消費及び貯蓄（＝投資）を行う。

家計の消費構造を図付4に示す。家計では、想定されている将来の経済成長を達成するように貯蓄（総投資額）を行い、残りを最終消費財の購入にあてる。需要関数は、非エネルギー財については代替弾力性を1とし、各年におけるエネルギー間の代替は、生産部門と同様に起こらないと仮定している。ただし、生産部門と同様に、省エネルギー設備の導入（新規の電気機械等の購入）により、長期的には代替が発生する。また、最終消費についても、国産品と輸入品は明確に区分されており、それらの比率は各年において固定されている（長期的にはシナリオによって変更可能）。



図付4 家計最終消費

各部門への投資の配分は家計と政府が行う。エネルギー関連部門を除く総投資を、各部門の資本の収益に従って配分する（各部門に対する民間投資と公的投資の比率は2000年の実績値に基づいて按分し

ている)。このとき、資本ストックの構成は将来も変わらないと仮定し、資本財の耐用年数に従って各部門への投資の内訳は変化する。エネルギー関連部門については、長期エネルギー需給見通し等で示された設備容量を再現できるように各年の投資を外生的に想定する。投資財においても国産品と輸入品の間の代替弾力性は0と仮定し、そのシェアはシナリオにより変更可能である。

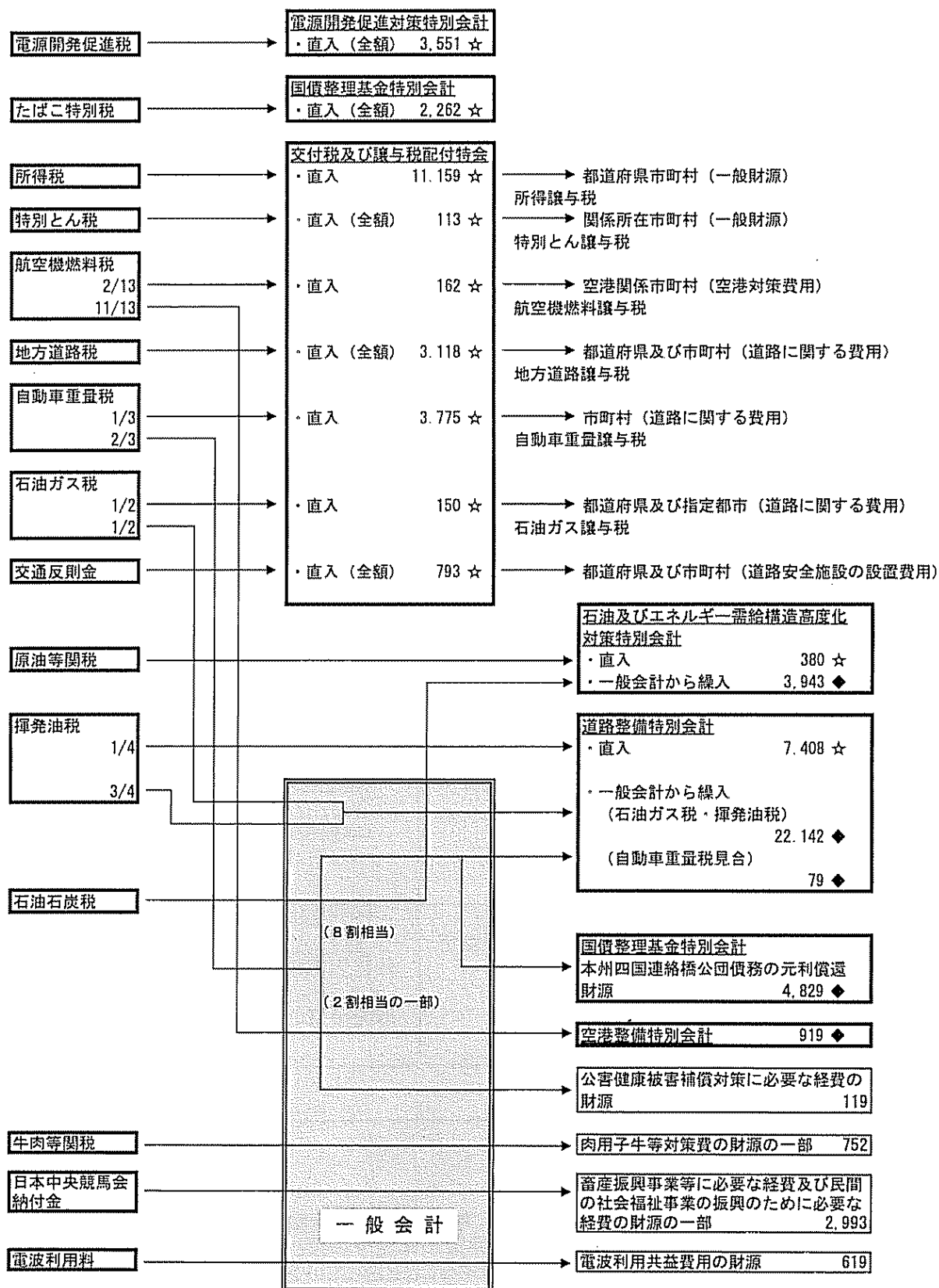
(3) 政府部門

政府部門は、生産部門や家計部門の活動に対して税を課し、政府最終消費や公的投資を行う。また、産業部門や家計部門に対して、補助金や所得移転を行う。

今回の試算においては、技術選択モデルとの連携をはかったものではないことから、ガソリン及び軽油価格の変化による技術（図付3中の A_t ）の相違はないとしている。かわりに、価格弾力性に伴う需要量の変化を組み入れてシミュレーションを行っている。

目的税・特定財源等（17年度予算ベース）

（単位：億円）



☆（特別会計直入）：計 32,871

◆（一般会計から特別会計へ繰入） 31,912

（注）自動車重量税は、税創設及び運用の経緯から、国分税収の8割相当額を道路整備に充てる慣行となっているが、法律上使途が特定されているわけではない。

道路特定財源一覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成17年度税収 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額	(暫定税率) 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	29,138 (29,629)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	(本則税率) 17.5円/kg	150 (153)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (収入額の2/3は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から約8割(77.5%)相当額は道 路財源とされている。)	[例] 自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	5,851
	計			35139 (35,633)
地方	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額の全額 (揮発油税と併課される) 58/100: 都道府県及び指定市 42/100: 市町村	(暫定税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,072
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 : 都道府県及び指定市	石油ガス税を参照	147
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/3 : 市町村	自動車重量税を 参照	3,767
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 : 都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	10,556
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10: 都道府県及び指定市 7/10: 市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価値の5% (本則税率) 取得価値の3%	4,655
	計			22,197
合計				57,336 (57,830)

- 注) 1. 税収は平成17年度当初予算(案)及び平成17年度地方財政計画(案)による。なお、()書
きは、決算調整額(税収の平成15年度決算額と平成15年度予算額との差:揮発油税及び石
油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている)を含んだ額である
2. 自動車重量税の税収は、収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)相当額である
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車税重量税については平成20年4月末)
4. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成17年度税収は17,713億円、軽自動車
税の平成17年度税収は1,519億円(いずれも平成17年度地方財政計画(案)による)

平成 18 年度予算編成の基本的考え方について

(平成 17 年 6 月 6 日、財政制度等審議会) (抜粋)

(3) 特別会計の見直し

特別会計については、特定財源の存在等により一般会計に比して財政規律が不徹底となっているのではないかとの問題意識の下、一昨年来、当審議会において具体的な見直し方策について審議を行ってきた。これによって、事務事業等の見直しによる歳出の合理化・効率化や、各特別会計の資金の流れについての新たな説明資料の作成・公表など一定の進展が見られてきた。今後とも不断にこうした見直しを行っていくべきである。

本年の審議に当たっては、個々の特別会計の性格に応じて、例えば、事務事業の内容や目標管理の在り方の検証、恒常的な剰余金の背景の精査、最終受益者までの資金の流れのチェックなど、歳出・歳入両面にわたり、着実かつ的確に特別会計の見直しを引き続き進めていく必要がある。こうした見直しの過程においては、特別会計として区分経理する必要性についての検討や、特定財源制度の在り方についての根本からの検討も行うべきである。

また、予算執行の適正化に向けた取組みや執行実績を予算に反映する取組みを強化することも通じて、歳出改革を推進すべきである。

経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005

(平成 17 年 6 月 21 日、閣議決定) (抜粋)

第 2 章 「小さくて効率的な政府」のための 3 つの変革

2. 仕事の流れを変える

(3) 予算制度改革

(特別会計の改革)

特別会計の改革を継続・強化するために、以下の取組を行う。

- ① 関係府省は「基本方針2004」に基づいて作成された改革方針を着実に実施する。加えて、財務省は、関係府省とともに、各特別会計の性格に応じ、長期的な財務の健全性に配意しつつ、事務事業の存廃や区分経理の必要性まで踏み込んだ見直しを継続し、定期的に経済財政諮問会議に報告する。
- ② 特定財源の在り方について、それぞれの財源の性格や資源の適正配分の観点等も含め、引き続き総合的に検討し、重点強化期間内を目途に基本的方向性を明らかにする。

第 4 章 当面の経済財政運営と平成 18 年度予算の在り方

3. 平成18 年度予算における基本的考え方

(重点化と抑制の考え方)

- ・ 特別会計については、引き続き歳出改革の推進を図ることとし、各特別会計の性格に応じ、制度改革、事務・事業の見直し等を行い、歳出の効率化・合理化を推進し、これを抑制するとともに、一般会計からの繰入れや民間等からの借入れを抑制する。