

平成18年度税制改正について（環境税関係）

環境省として、平成17年8月末に環境税の創設を要望し、同年10月25日、「環境税の具体案」を公表したところ。その後、政府税制調査会、与党税制協議会における議論がなされ、以下のように位置付けられた。

政府・税制調査会「平成18年度の税制改正に関する答申」
(平成17年11月25日、環境税関連部分の抜粋)

二 主要な課題

8. 地球温暖化問題への対応

いわゆる環境税については、国・地方の温暖化対策全体の中での環境税の具体的な位置付け、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、諸外国における取組みの現状、さらには既存のエネルギー関係諸税との関係といった多岐にわたる検討課題がある。現在、関係省庁等において、これらの課題について議論が行われているところであり、その状況を踏まえつつ、総合的に検討していく必要がある。

・ 答申に盛り込まれていない主な意見（環境税関連部分の抜粋）

今回の答申の審議過程において、以下のような主な意見が出た。

地球温暖化問題への対応

イ 京都議定書目標達成計画で、環境税なしの施策が閣議決定された。自主的に取り組んでいる企業に対し、追加負担を求めることには反対であり、既存の環境対策予算を効率的に使うことや、化石燃料への課税を整理することが先決ではないか。

ロ 環境省案は、財源確保に重点が置かれていること、税率が低く効果が不明であること、使途が明確になっていないこと等について疑問がある。

ハ 昨年の環境省案は、電気の税率が一律であることや社会保障財源に充てられるなどの問題があったが、今年案は議論のたたき台になるのではないか。

ニ 環境税の使途については、地方で森林整備などの環境政策を行っていることに配慮すべき。

ホ 環境税の消費抑制効果を発揮させるため、できるだけ消費に近い段階で課税することを検討すべき。

自由民主党・公明党「平成18年度税制改正大綱」 (平成17年12月15日、環境税関連部分の抜粋)

第三 検討事項

1 わが国は環境先進国として、地球温暖化問題において世界をリードする役割を果たすため、平成17年4月に京都議定書目標達成計画を閣議決定し、国、地方をあげて多様な政策への取り組みを開始し、6%削減約束を確実に達成することとしている。環境税については、平成20年から京都議定書の第一約束期間が始まることを踏まえ、さまざまな政策的手法全体の中での位置づけ、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、既存の税制との関係等に考慮を払いながら納税者の理解と協力を得つつ、総合的に検討する。

(参考) 特定財源・特別会計の改革関係

政府・税制調査会「平成18年度の税制改正に関する答申」

(平成17年11月25日、特定財源部分の抜粋)

7. 特定財源

道路特定財源等の特定財源については、資源の適正な配分を歪め財政を硬直化させる可能性があることから、一般財源として活用していくべきである。

道路特定財源を含むエネルギー関係諸税等については、資源節約・消費抑制・社会的コストといった観点や諸外国と比較して税負担水準が低い状況にあること、地球温暖化対策が求められている中で税負担水準の引下げには問題が多いこと、さらには国・地方を通じた極めて厳しい財政事情等を考慮すると、当調査会がこれまで指摘してきたとおり、納税者の理解を求めつつ、現行の税負担水準を維持することが適当である。

(参考) 答申に盛り込まれていない主な意見(特定財源関連部分の抜粋)

特定財源

イ 目的税についてはその経緯等から積極的な役割もあると考えられるので、その見直しに当たっては、その点も考慮しつつ議論すべき。

ロ 道路特定財源を一般財源化するときに、納税者の理解を得て環境税に組み替えることも考えられる。

ハ 世帯当たりの自動車保有割合が高く、家計の自動車関連の負担が大きい地域もある。道路特定財源が余っているのであれば一般財源化ではなく税率を引き下げるべき。

ニ エネルギー関係諸税等の税負担水準については、比較の仕方によっては、必ずしも諸外国より低いとは言えないのではないか。

ホ 道路特定財源の見直しに当たっては、国と地方は区別して、道路特定財源のあり方について考え方を整理し、議論すべき。

ヘ 道路特定財源の一般財源化の議論はあるが、地方にはまだ必要な道路整備もあり、必要な財源は確保すべき。また、地方の特定財源比率を高めるべき。

政府・与党「道路特定財源の見直しに関する基本方針」

(平成17年12月9日)

道路特定財源は、長年にわたり、立ち遅れた我が国の道路の整備状況に鑑み、自動車利用者の負担により、緊急かつ計画的に道路を整備するための財源としての使命を担ってきた。

しかしながら、その後、道路の整備水準の向上する中、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制等により、平成19年度には特定財源税収が歳出を大幅に上回ることが見込まれるに至っている。このため、現時点において、改めて、今後、真に必要な道路整備のあり方について見極めるとともに、特定財源のあり方について、納税者の理解を得て、抜本的な見直しを行うことが喫緊の課題となっている。

その際、現下の危機的な財政事情に鑑みれば、見直しによって国の財政の悪化を招かないよう十分に配慮し、また、特定財源の用途のあり方について、納税者の理解が得られるよう、以下を基本方針として見直す。

- 1．道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に見極めつつ、真に必要な道路は計画的に整備を進める。その際、道路歳出は財源に関わらず厳格な事業評価や徹底したコスト縮減を行い、引き続き、重点化、効率化を図る。
- 2．厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
- 3．特定財源制度については、一般財源化を図ることを前提とし、来年の歳出・歳入一体改革の議論の中で、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ、具体案を得る。

「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日、閣議決定)(抄)

3 特別会計改革

(2) 特別会計改革の具体的方針

ウ 以上の方針を受け、各個別の特別会計については、以下のとおり見直しを行うものとする。なお、これらの改革の過程においては、透明性の確保に配慮しつつ民間関係者等の意見を聴く場を活用しながら、事業の要否及び主体について仕分けを行い効率化を図るとともに、市場化テストの積極的な活用を図るものとする。

道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の五つの特別会計については、平成20年度までに統合し、無駄の排除を行うものとする。空港整備特別会計については、将来の独立行政法人化等について検討するものとする。

道路特定財源については、「道路特定財源の見直しに関する基本方針」(平成17年12月9日政府・与党)に基づき、見直しを行うものとする。

航空機燃料税については、特別会計の歳出・借入金の抑制の努力を講じつつ、引き続き空港整備に投入していくものとするが、その適否については常に点検を行い、将来的には、空港整備の進捗状況を踏まえ、原則として一般財源化を検討するものとする。

～ (略)

電源開発促進対策特別会計及び石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計については、平成19年度までの立法化により統合し、無駄の排除や区分経理による透明化を行うものとする。

加えて、電源開発促進税が特別会計に直入される構造を見直し、電源開発促進税が原子力発電所の立地の促進等の電源開発に要する費用に充てるために課せられている税であることを踏まえつつ、石油石炭税のように一般会計から必要額を特別会計に繰り入れる仕組みとすることにより、原子力の立地・更新等が進展すること等により財政需要が生ずるまでの間、財政資金の効率的な活用を図るものとする。