

研究論文

国際金融取引に係る 新たな課税制度の導入をめぐる

On The New Taxation of International Financial Transactions

谷 川 喜美江

Kimie TANIGAWA

<要 約>

グローバルな経済活動拡大に伴い国際的な格差問題が生じ、先進各国は国際開発援助（ODA）を行っているが、問題解決に十分なものであるとは言い難く、資金も不足している。このような状況を背景に、世界は国際連帯税に注目し、航空券連帯税を導入する国が現れた。

航空券連帯税を世界で最も早く導入したのはフランスであり、フランスの導入過程及び導入後の影響を概観すると、その導入にはフランス政府の強い導入意志と航空業界の堅調な成長があった。また、導入後の経済への影響はほとんどないことが報告されている。

我が国でも国際連帯税の導入検討がなされてきたが、一方で経済の成長に期する企業の国際競争力確保も求められており、かつ、政治主導での導入の動きは乏しく、課税権の問題も存在する。課税権に関しては、昨今のグローバルな活動の拡大を根拠にグローバルな機関が課税権を有すると考えることで問題は解決されよう。しかしながら、国際競争力に関しては、我が国の経済や航空業界の業績を鑑みると、航空券連帯税の導入は厳しい状況である。

そこで、国際連帯税の他の形態である金融取引税を概観すると、フランスが2012年8月に導入し、EU加盟国でも「強化された協力」の手続きにより2014年1月から参加国11カ国での導入を予定している。そして、導入予定の金融取引税は航空券連帯税を大きく上回る収入を予定しており、その収入の多くを財政や金融対策に費やし、一部をエイズやマラリア等の感染症対策をはじめとする国際的格差是正のために活用することを予定している。

我が国を鑑みると、我が国のODA予算額は年々減少し、財政も厳しい状況にある。また、消費税率を引き上げ、財政の健全化を目指さんとしているところであるが、税率引き上げに伴う経済への影響が懸念され、また、逆進性対策も検討されている。このような我が国において、経済への影響が少なく、かつ、財政への貢献が期待できる金融取引税の導入を検討する余地がある。そして、我が国で、財政の健全化の一端として金融取引税の導入が実現した場合、その収入の一部を活用することで、国際連帯税の重要な目的である国際金融取引から

生じる世界経済への負の影響を抑制するとともに、国際的格差是正の実現が期待できるのである。

＜キーワード＞

国際連帯税、金融取引税、航空券連帯税、トービン税、格差是正

I. はじめに

グローバルな経済活動は、経済成長を促すと同時に経済的に富める国と病気・貧困問題を抱える貧しい国との格差を拡大させている。そこで、世界的に負の影響を与える活動に課税を行い、その収入を世界的な格差是正に活用する国際連帯税が多くの国で注目され、その一形態である航空券連帯税が現在11か国で導入、世界的な格差是正に活用されている。

一方で、ギリシャに端を発する金融不安は世界経済に大きな影響を与えたが、このような状況下でも、富める者は金融取引を活用して一層の富を得ることで世界的な格差拡大を助長するばかりではなく、新たな金融不安を引き起こさんとしている。つまり、これら富める者が行う金融取引は、格差拡大ばかりではなく世界経済に負の影響を与えることが懸念される。我が国でも、世界的な金融不安から急速な円高を招き、国際活動を行う企業の競争力を著しく低下させた。

そこで、本論文では、まず国際連帯税の起源とその後の動向を概観する。次に、国際連帯税の導入を強く推し進め、最も早く導入したフランスでの導入過程及び導入後の状況を把握するとともに、2012年8月に同国で導入された金融取引税に関して整理する。そして、我が国の現状を把握したうえで、金融取引税の導入の是非及び課題を検討したい。

II. 国際連帯税の定義

国際連帯税の起源は、国際連帯税をどのように定義するかにより異なる。そこで、本章では、まず、本論文における国際連帯税の定義を明らかにしたい。

国際連帯税とはいかなるものであるかに関して、例えば、上村雄彦教授は、「①グローバルに課税する、②グローバルな活動の負の影響を抑制する、③グローバルに税収を上げる、④その税収をグローバルに再分配する。」¹⁾の4要素を国際連帯税の要件として挙げている。これらの要素をすべて満たすか、一部を満たすかで内容を異にするとところであり、それに伴い国際連帯税の起源も異なる。本論文では、グローバル活動に伴い生じる国際的な格差是正を国際連帯税に求めることから、その定義については上村雄彦教授の掲げる4要素をすべて満たすものを国際連帯税として定義することとする。

III. 国際連帯税の起源と航空券連帯税の創設

1. 国際連帯税の起源

国際連帯税は、1972年にプリンストン大学でジェームズ・トービンが行った金融の安定化を目的として、すべての外国為替取引に低率の税を課すことで短期の為替投機取引抑制を図ろうとする通貨取引税（トービン税）を提唱したことが構想の発端にある²⁾。当初、このトービン税は技術的問題等から大きな注目を集めることはなかったが、1990年代の通貨危機や1994年の国連開発計画（UNDP）による貧困問題解決のためのトービン税活用提案により注目を集めることとなった³⁾。

2. 航空券連帯税の創設

1990年代後半にはトービン税のみではなく、グローバルな活動から生ずる負の側面に対して課税し、その収入を国際的な格差是正に活用せんとする多様な形態の国際連帯税が欧州を中心に検討されるようになった。

そして、現在導入されている国際連帯税の一形態である航空券連帯税に関しては、フランスが最も大きな役割を果たした。フランスでは2002年にモンテレイ開発資金会議で検討がなされた後、2003年3月にMDGs達成の資金調達の具体化検討のための研究者、NGO等様々な肩書をもつ委員からなるランドー委員会が設置された。委員会での検討の後、金融取引税、炭素税、航空券税等の様々な国際課税の形態が革新的な資金調達の方法として取り上げられ、2004年12月の『ランドー・レポート』⁴⁾に取りまとめられた。

『ランドー・レポート』が取りまとめられた後、フランスは2005年1月の世界経済フォーラム（ダボス会議）で国際連帯税構想に関する公表を行い、本公表により国際連帯税はその後の国際会議で取り上げられるようになり、ついに、2005年9月の国連ワールドサミットで、フランス、ブラジル、チリ、スペイン、ドイツ、アルジェリアの6か国が航空券連帯税導入に積極的な検討を行うことを表明した⁵⁾。このように世界で強い働きかけを行ってきたフランスは、2006年7月1日に世界で初めて航空券連帯税を導入した。その後、航空券連帯税は韓国等で導入され、現在では11か国で導入されている。

IV. フランスにおける航空券連帯税の導入⁶⁾

1. 航空券連帯税導入に関する活動

フランスの航空券連帯税は、2005年11月閣議決定、翌月12月議会承認を経て2006年7月1日から実施されている。航空券連帯税に関しては、前述の『ランドー・レポート』で資金調達のための新たな国際課税の一形態として航空券税が取り上げられたが、ここでは実施時期などの具体的検討はなされていなかった。様々な形態の一つとしてとりあげられた航空

券税がフランスで導入された背景には、航空には他の税が実施済みであるためその導入が容易であること、航空輸送業界の成長率が高く経済影響が少ないことがあった⁷⁾。

しかし、フランスでの航空券連帯税の導入に関して、運輸省は業界に悪い影響があること、財務省は新しい税であること、観光庁は観光に大きな影響があることから反対であった。加えて、航空業界は業績への影響、民衆は負担増加へとつながることから反対であった。

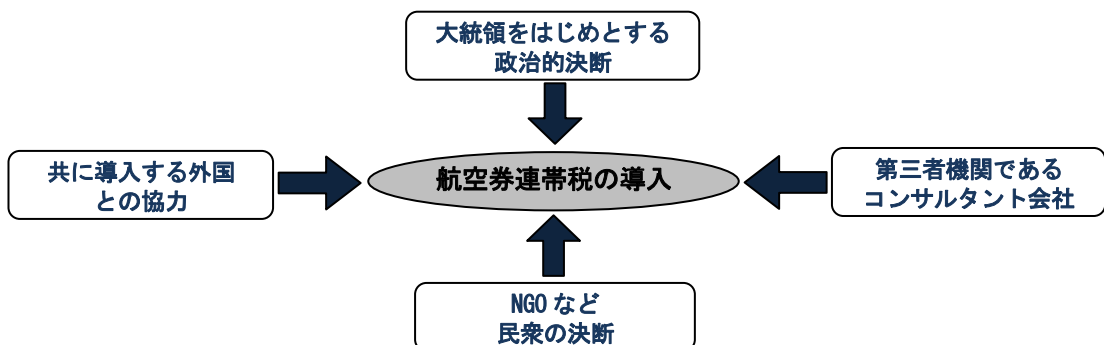
これらの反対に対してフランスは、大統領をはじめとする政府、NGOなどの民衆、共に導入を予定している国々、第三者調査機関であるコンサルタント会社と協力し、当時のシラク大統領を中心とした議会での反対省庁に対する説得やメディアやパンフレットの配布を通じた各方面への周知活動等を行うことで反対を和らげることを試みた。

まず、航空券連帯税導入による経済や観光への影響があるとの反対に対して、『ランドー・レポート』で大きな影響はないとの結果を得、さらに、客観性をより強く担保するため第三者機関に調査を依頼し、同じく大きな影響はないとの結果を得てこれらを公表した。

次に、航空券連帯税は多数発生する取引に関して少額の税を1度課すが、それらを集計すると大きな収入となり⁸⁾、かつ、その使途は感染症の予防に活用するという明確な使途をもつ新しい税であることをアピールすることで、航空業界等への影響は非常に少なく抑えることができると同時にその使途の明確さをアピールした。

さらに、『ランドー・レポート』では「TAX」と表現していたがこれを「LEVY」に変えることで反対を和らげることにした⁹⁾。そして、何より発展途上国の深刻な貧困、感染症の蔓延という事実を提示して、航空券連帯税導入の必要性を強くアピールすることで反対を和らげたのである。

このように、フランスでは図1のごとく大統領の航空券連帯税を導入するという強い意志が中心となり、大統領をはじめとする政府、NGOなどの民衆、共に導入を予定している国々、第三者調査機関であるコンサルタント会社が一丸となって航空券連帯税の導入を推し進め、2006年に導入されるに至ったのである。



(注) フランスでのヒアリングに基づき筆者作成

図1 フランスにおける航空券連帯税導入

2. 航空券連帯税導入後の状況

フランスでは、4 年後調査を行い、十分な機能を果たしていなければ廃止ということで航空券連帯税が導入された。これを受けて、導入後、議会、NGO、航空業界、会計監査院等様々な機関が航空券連帯税に関する調査を行った結果、いずれも良い評価を得たのである。そして、航空券連帯税そのものが経済に影響を与えることがほとんどなかったばかりではなく、その収入も経済に影響されることなく収入を得ることに成功した。さらに、当初反対していた航空会社エールフランスは税による影響を受けることなく¹⁰⁾、それを社会貢献の点から企業のイメージアップにも利用しているのである。また、フランスの航空券連帯税からの収入は導入国の中で最大であり、収入は、UNITAID 及び予防接種のための国際金融ファシリティ (IFFIm) を通じて国際的な援助活動に活用されている。

V. 我が国での航空券連帯税導入検討と企業の国際競争力の視点

1. 我が国での航空券連帯税導入に関する検討

我が国でも、グローバルな活動から生じる問題を認識しており、税制でもその対応が考慮されてきた。我が国では、1990 年代、金子宏教授が国際人道税として課税を行うべきと提唱し、その対象を航空運賃への課税とする新たな税を提唱した¹¹⁾。これは、国際連帯税を国際開発援助に活用するという点では、我が国のみならず世界でも早い段階の提唱であった。

近年では『2010 年度 (平成 22 年度) 税制改正大綱』で国際連帯税の早急な検討が示され¹²⁾、2010 年 9 月 6 日以降の政府税制調査会での議論を経て 2010 年 11 月 9 日『国際課税に関する論点整理』がまとめられた。『2011 年度 (平成 23 年度) 税制改正大綱』では、航空券連帯税に関して既に導入されている国々を鑑みるとともに、通貨取引税に関しても触れ、論点整理を踏まえて検討することが示された¹³⁾。さらに、『2012 年度 (平成 24 年度) 税制改正大綱』では、既に導入されている航空券連帯税及び導入を検討している EU の金融取引税に関して触れるとともに、経済環境を踏まえて導入を検討することが示されていた¹⁴⁾。

そして、2012 年 8 月 10 日に成立した『社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律』では、「国際連帯税について国際的な取組の進展状況を踏まえつつ、検討すること。」¹⁵⁾ として、初めて国際連帯税導入の検討が法律として明文化されたのである。

しかしながら、民主党から自民党へ政権交代後に行われた税制改正である『2013 年度 (平成 25 年度) 税制改正大綱』では、国際連帯税に全く触れられることはなかったのである¹⁶⁾。

2. 航空券連帯税導入と航空業界

我が国では、フランスをはじめとする諸外国の航空券連帯税導入や我が国外務省が使途を開発援助に限定した国際開発連帯税としての航空券連帯税導入要望がなされていたことを背

景に、前述のとおり、政府税制調査会で航空券連帯税の導入が検討されていた。

この航空券連帯税導入が検討された時期における我が国の航空業界を取り巻く状況は、全日本空輸株式会社（ANA）は、表1のとおり、2008年（平成19年）3月期及び2009年（平成20年）3月期と当期純利益として最終利益を計上していたが、2010年3月期（平成22年3月期）では経常損益、当期純損益とも損失を計上し、2011年3月期（平成23年3月期）に経常損益、当期純損益とも利益を回復した¹⁷⁾。日本航空株式会社（JAL）は、2010年1月に会社更生法を申請し、再起途上にあった。また、世界の航空業界は、国際航空運送協会（IATA）が2011年通年の航空業界全体の最終利益の見通しを40億\$（約3,200億円）としており、前年から78%もの減益を見込んでいるという状況であった¹⁸⁾。

表1 全日本空輸株式会社（ANA）の業績

（単位：百万円）

	第57期	第58期	第59期	第60期	第61期
決 算 年 月	平成19年3月	平成20年3月	平成21年3月	平成22年3月	平成23年3月
売 上 高	1,489,658	1,487,827	1,392,581	1,228,353	1,357,653
経 常 利 益 又 は 経 常 損 失（△）	62,574	56,523	91	△86,303	37,020
当 期 純 利 益 又 は 当 期 純 損 失（△）	32,658	64,143	△4,260	△57,387	23,305

（注）全日本空輸株式会社の有価証券報告書より筆者作成

このように航空券連帯税が我が国で積極的に議論されていた時、我が国の航空業界は厳しい状況にあったにもかかわらず、さらに諸外国よりも高い航空機燃料税が課されていたのである。そこで、航空機燃料税に関して我が国の航空業界の競争力を鑑みて2011年度税制改正で引き下げが行われたが、なお主要諸外国と比較すると高い国際線の着陸料が我が国では課されており、これらが我が国航空業界の成長の妨げの一要因となっている¹⁹⁾。

このような非常に厳しい状況にある我が国の航空業界を背景に、定期航空協会は航空券連帯税の導入に関して、受益と負担の関係と課税に関する合理的理由が明確ではないこと及び国際競争力の観点から反対を表明していたのである²⁰⁾。

3. 我が国の経済と法人税

我が国の経済は厳しい状況に置かれているが、このような状況下でも我が国企業のグローバルな活動は拡大しており、我が国では次のような企業に対する税制改正が行われてきた。

- 2001 年度（平成 13 年度）改正：商法の会社分割法制創設に伴う法人税法改正
- 2002 年度（平成 14 年度）改正：連結納税制度の創設
- 2007 年度（平成 19 年度）・2008 年度（平成 20 年度）改正：減価償却制度の見直し
- 2009 年度（平成 21 年度）改正：外国子会社からの受取配当金の益金不算入制度の創設
- 2010 年度（平成 22 年度）改正：グループ法人課税の整備
- 2011 年度（平成 23 年度）改正：法人税率の引き下げ

これらの改正は我が国企業の国際競争力確保のための税制改正であり、現在ではこのような視点からの税制構築に加え、国内の雇用創出と経済成長を促す税制改正をも含めた税制が検討されているところである。

4. 航空券連帯税の課税根拠と導入に対する課題

(1) 航空券連帯税の課税根拠

航空券連帯税を課す根拠として、一つは、グローバルな視点から、国内航空運賃には消費税が課されているが、国際航空運賃には消費税を課している国は存在しないため、税制中立性の確保から国際航空に対して航空券連帯税を課すべきとする考え方がある²¹⁾。

また、他の課税根拠としては、「ある経済主体の活動が市場の外部で他の経済主体や消費者に環境悪化などの不利な影響を与えることに対し（これを外部不経済と呼ぶ）、この外部不経済を市場に内部化するための税制」²²⁾ のピグー税を適用した考え方であり、グローバルな活動で環境の悪化などの負の影響を与える者に課税すべきとする考え方である。

本論文ではグローバルな活動から生ずる負の側面に課税し抑制することが国際連帯税に求められる。したがって、国際連帯税の検討には後者の課税根拠が合致することとなる。

(2) 航空券連帯税導入に対する課題

航空券連帯税の課税根拠が認められたとしても、まだ課税権の問題が存在する。課税権の問題とは、国家の主権が及ぶからこそ課税権が存在する。したがって、国家の主権が及ばない国際航空に関しては、一国の課税権が及ばず、そこに課税権を認めることはできないとする見解である。これに対し、昨今のグローバルな活動の拡大を鑑みると、国際連帯税の一形態である航空券連帯税はグローバルな機関が課税権を有すると考えるのが適当であり²³⁾、このような視点からは課税権の問題は解決されよう。

しかし、新たな国際機関に課税権を与え、本機関が徴収・国際開発援助を行うためには時間を要することも指摘されている²⁴⁾。この点に関して、金子宏教授は、航空券連帯税は本来国際機関が徴収すべきであるが世界が徴収機関を持つまでに組織化が進んでいないため各国がこれに代わって徴収し、国際機関に転送する仕組みであると述べておられる²⁵⁾。したがって、航空券連帯税の早期導入には、各国が世界機関の持つ課税権に変わり徴収を行い、それ

を世界機関に拠出し、貧困や感染症予防のために活用することが現実的である。

しかしながら、我が国の低迷する経済や航空業界の業績、その他各方面からの反対もあり、航空券連帯税の導入には至らず、前述のとおり『2013 年度（平成 25 年度）税制改正大綱』でも国際連帯税に関して触れられてもいなかったのである。

VI. フランス及び EU における金融取引税導入の動向

国際連帯税の一形態として、世界で最も早く航空券連帯税を導入したフランスでは、2012 年 8 月 1 日にこれも世界に先駆けて国際連帯税のもう一つの形態である金融取引税を導入した。そして、フランスを含む EU 加盟国の 11 개국でも 2014 年 1 月 1 日から金融取引税の導入が予定されている。そこで、本章では、フランスにおける金融取引税導入課程及び EU における金融取引税導入の動きについて概観したい。

1. 金融取引税の検討過程

フランスをはじめ多くの国が参加する「開発のための革新的資金調達に関するリーディング・グループ」では、フランスでの航空券連帯税導入後、本税をパイロットケースと位置付け、さらに大きな資金を獲得すべく検討がなされていた。その一つが金融取引税であった。

金融取引税に関しては、2009 年、開発のための革新的資金調達に関するリーディング・グループで「開発のための国際金融取引に関するタスクフォース」が設立され、2010 年 6 月に本タスクフォースより国際通貨取引税が最適であるとする報告書が提出された²⁶⁾。しかし、銀行等からは、このような国際通貨取引に対する課税は市場への不安要素となりかねないとの指摘もあった²⁷⁾。

EU でも EU 全加盟国 27 개국での国際金融取引に関する新たな課税導入の検討がなされていた。2011 年 9 月 28 日、欧州委員会は株式、債券、デリバティブに課税する金融取引税の導入を提案したが、加盟国であるイギリス等一部の国から反対があり、EU 全体での導入を断念せざるを得なかった²⁸⁾。

2. フランスにおける金融取引税導入課程と課税方法²⁹⁾

前述のように、開発のための革新的資金調達に関するリーディング・グループや EU において金融取引税の導入が検討されるも EU 全体での導入は難しい状態であった。このような状況下、ギリシャに端を発する金融不安がフランスの財政問題を浮き彫りにすることとなった。そして、このような財政問題等を背景に、フランスでは EU に先駆け金融取引税を 2012 年 8 月 1 日から導入したのである。

2012 年 2 月 29 日、フランスで金融取引税に関する法案が議会で成立した時は時価総額 10 億ユーロ以上の上場株式等に対して 0.1%の課税としていた。しかし、2012 年 8 月 1 日に導

入した時には時価総額 10 億ユーロ以上の上場株式等に対して 0.2%の課税としたのである。さらに、本金融取引税では、高頻度取引やネイキッド国債クレジット・デフォルト・スワップ取引に対しても課税することとしたのである。

フランス政府は、金融取引税による収入を 2012 年に 5 億ユーロ、2013 年には 16 億ユーロと予想しているが、金融取引税は金融取引に影響を与えるためそこまで収入は伸びないであろうことも一部金融関係者から指摘されている³⁰⁾。しかし、フランスの金融取引税はフランス国外であっても課税を行うこと、預託証券の国外での取引にも課税することとする等、取引がフランス国外へ回避することを防ぐための措置も講じているため、租税回避行為に伴う収入減少は考えにくいとの見解もある。そして、その収入の使途であるが、収入の全てを国際的な格差是正ではなく、その多くを金融対策等に活用し、一部をエイズやマラリアの蔓延防止等の国際的な格差問題のために活用することとしている。

3. EU における金融取引税導入課程と課税方法

EU では、2011 年 9 月 28 日に金融取引税に関する法案を提出した。EU 全体での金融取引税の導入には EU 全加盟国 27 か国の賛成が必要であった。しかし、この時一部加盟国から導入に対する反対があり、EU 全体での導入は断念せざるを得なかった。

そこで、EU 加盟国 9 か国以上の参加を条件に EU 加盟国全体の賛成がなくとも一部の加盟国でその政策実現を可能とする「強化された協力」の手続きにより、金融取引税導入に賛成する一部の国での先行導入するための手続きに入った。

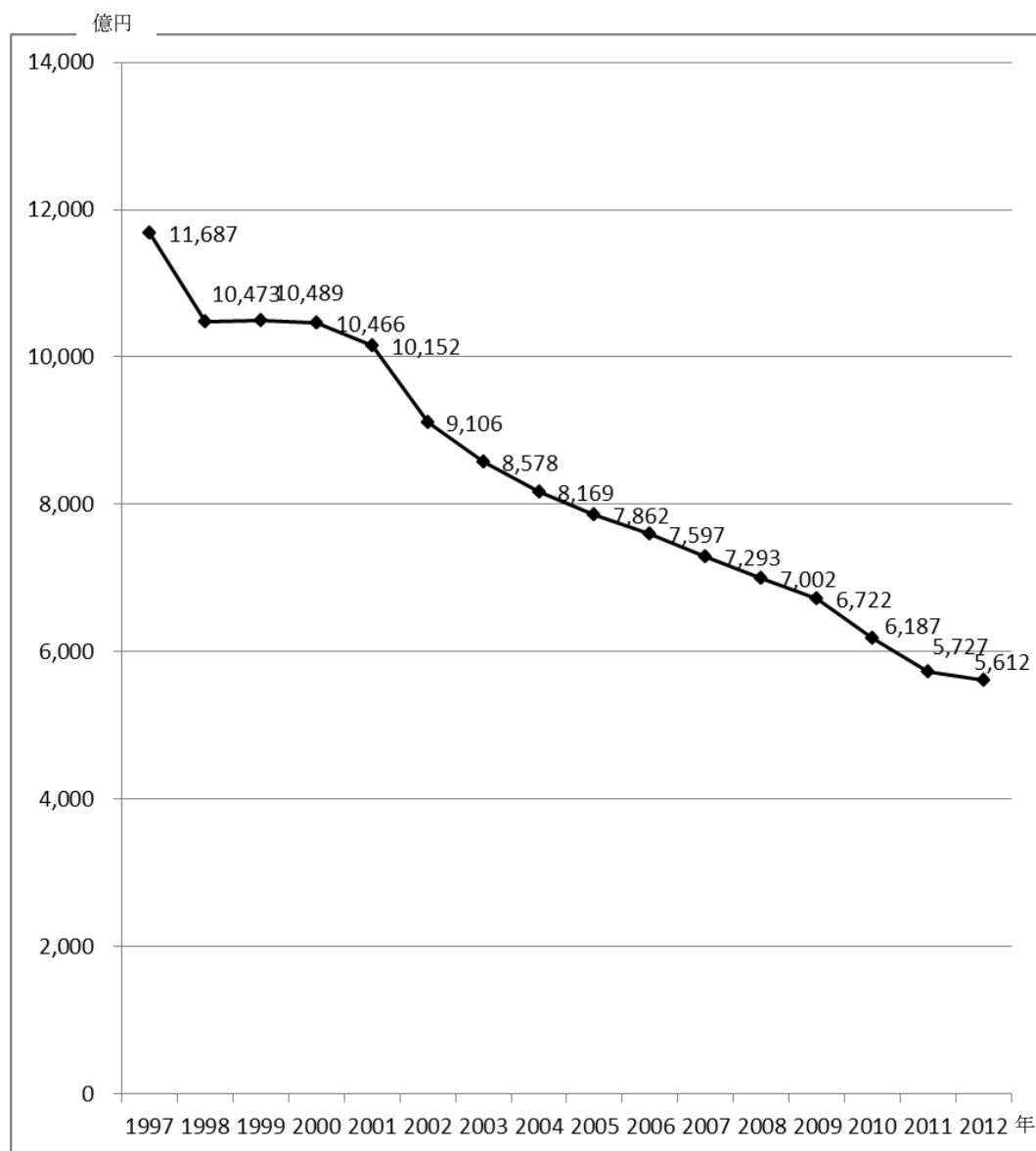
そして、「強化された協力」の手続きにより、ベルギー、ドイツ、エストニア、ギリシャ、スペイン、フランス、イタリア、オーストリア、ポルトガル、スロベニア、スロバキアの 11 か国が金融取引税の導入への参加を表明した。その後、2012 年 12 月 12 日に欧州議会の同意決議、2013 年 1 月 22 日に EU 理事会の承認を得て、2013 年 2 月 14 日に本参加国による金融取引税案の公表がなされ、2014 年 1 月 1 日からの導入を予定している。

この 2013 年 2 月 14 日に公表された金融取引税案は、対象とする金融商品を株式や債券等の譲渡可能証券、マーケット商品、ファンドの持ち分、オプションや先物等の各種デリバティブ商品、証券化商品等とし、対象取引を取引する取引当事者のいずれかが参加国の国内にある金融商品や参加国内発行の金融商品の売買等として、デリバティブ取引は想定元本の 0.01%、これ以外の取引は取引額の 0.1%の税率を課すものである³¹⁾。そして、この金融取引税の収入を 350 億ユーロと予想している。そして、その収入は、多くを EU における財政再建等に活用するが、一部は途上国の開発援助等へ活用することを予定している。

しかしながら、「強化された協力」に基づく参加国 11 か国での金融取引税の先行導入に関しては、導入を反対するイギリスが 2013 年 4 月 22 日欧州裁判所に、今回の 11 か国先行導入は EU からの資金逃避を招くものである等を理由に提訴しており、2014 年 1 月 1 日の導入には暗雲が立ち込めている。

VII. 我が国における金融取引税導入の是非

我が国の ODA 予算の推移を示したものが図 2 である。我が国の ODA 予算は、1997 年に 11,687 億円であったが、毎年減少し、2012 年には 5,612 億円と 1997 年のおよそ半分の予算にまで減少している。



(注) 外務省『ODA 白書』の「政府開発援助予算」に基づき筆者作成

図 2 我が国の ODA 予算の推移

また、我が国の財政状態は非常に厳しく、2012 年度末公債残高は 709 兆円であり、2012 年度の一般税収予算 42 兆円の 17 倍にも相当する。このような我が国の厳しい財政状態の下において国際的格差是正のために予算を追加確保することは難しい。

現在、我が国は民主党から自民党へ政権が交代し、今の安倍政権下では「財政出動」「金融緩和」「成長戦略」を三本の矢として、長期デフレ脱却と名目経済成長率 3%を目指す政策が掲げられている。そして、政権交代後に急激な円安が進み、株式市場は 14,000 円を超え、企業の業績好転も報告されるなど、経済が上昇傾向にあるという期待感が高まっている。

一方、逼迫する我が国の財政から 2014 年 10 月に 8%、2015 年には 10%への消費税率引き上げが予定されているところでもある。消費税は、1%の税率引き上げで約 2 兆円の税収が見込めるが、消費税率の引き上げは逆進性の問題があり、逆進性対策として軽減税率の採用、低所得者への給付が検討されている。仮に、逆進性対策としてこれらの制度が設けられた場合、消費税率引き上げに伴う財政的効果は薄れる。同時に消費税率引き上げは経済に影響を与える。事実、消費税が導入された平成元年、消費税率が 3%から 5%へ引き上げられた平成 9 年に我が国経済は景気の後退を経験した。

このような中で、我が国へ金融取引税を導入することは、好転に向かっている日本経済を再び冷え込ませる結果を招きかねないという懸念も強い。一方、国際連帯税は、高頻度な取引に僅かに課税を行うことで大きな収入を得るものであり、その課税が僅かであることから経済への影響が最小限に抑えられるという特徴がある。確かに、航空券連帯税を導入したフランスは経済への影響がほとんどなかったことが報告されており、昨年 8 月に導入した金融取引税がフランス経済に与える影響に関する調査結果も待たれるところである。また、現在導入しているフランス、導入を予定している EU ともに金融取引税の収入をすべて国際的格差是正に活用するのではなく、その多くを財政や金融対策に使い、一部を国際的格差是正に使うことが予定されているところでもある。

つまり、我が国への金融取引税導入は、経済に大きな影響を与えることなく、かつ、財政問題の一端に貢献することが期待できる。仮に、我が国で EU のような金融取引税を導入した場合、3.7 兆円を超える収入が見込める。そして、金融取引税の収入の 2 割を国際的格差是正のために支出しても、2012 年の ODA 予算を超えることが期待できる。したがって、国際連帯税、特に金融取引税を導入し、国際的格差是正にその収入を活用することが求められる。

VIII. むすびにかえて

グローバルな経済活動拡大に伴い、深刻な環境問題や格差問題が生じ、先進各国は国際開発援助（ODA）を行っているが、ODA はこれら問題解決のために十分なものであるとはいえず、資金も不足している。このような状況を背景に世界的に国際連帯税が注目され、航空券連帯税が導入された。そして、現在、航空券連帯税の収入は、グローバルな活動から生

ずる格差是正のために活用されており、その目的の一端を果たさんとしている。

航空券連帯税に関して、制度導入を強く推し進め、最も早く導入したのはフランスである。現在、航空券連帯税を導入する国で最も大きな収入を得ているのもフランスである。フランスの航空券連帯税は導入検討開始から約3年で実現したが、その導入背景にはフランス政府の導入への強い意志と航空業界の堅調な成長があった。このように政治主導のもと導入を強く推し進めたフランスでは、航空券連帯税の持つ問題はさして小さくなく、むしろ、各省庁、団体等への説得や調整が必要であった。

我が国でもグローバルな経済活動から生ずる問題を認識しており、かつ、ODAでは十分な開発援助は難しいため、国際連帯税の一形態である航空券連帯税の検討がなされてきた。しかし、我が国の税制構築には経済の回復・成長に期する企業の国際競争力の確保が重要であり、このための税制改正も行われてきたところである。このような税制改正が行われている我が国では、航空券連帯税に関してフランスのような政治主導の導入の動きは乏しく、航空券連帯税の導入には、我が国企業の国際競争力の担保と課税のための確固たる根拠及び課税権の問題を解決しなければならない。

国際競争力及び課税根拠の点からは、現在国際航空に課されている航空機燃料税をグローバルな活動から生ずる環境悪化という負の側面に着目して課税を行うものに改組することで負の側面を抑制し、その収入を発展途上国の感染症蔓延防止に活用する制度とすることで、我が国企業の国際競争力を担保する国際連帯税の導入が可能となる。また、課税権問題に関しては、昨今のグローバルな活動の拡大を鑑みるとグローバルな機関が課税権を有すると考えるのが適当であり、このような視点に立脚すると課税権の問題は解決されよう。しかし、新たな国際機関に課税権を与え、本機関が徴収・国際開発援助を行うためには時間を要する。したがって、航空券連帯税の早期導入には、各国が世界機関の持つ課税権に変わり徴収を行い、それを世界機関に拠出し、貧困や感染症予防のために活用することが現実的である。

しかしながら、航空券連帯税の導入が積極的に検討された当時、我が国の低迷する経済や航空業界の業績、各方面からの反対もあり、航空券連帯税の導入には至らず、『2013年度（平成25年度）税制改正大綱』では国際連帯税に関して触れられることもなかったのである。つまり、国際的格差是正のための航空券連帯税の我が国への導入は難しい状況である。

そこで、国際連帯税のもう一つの形態としてフランスで導入されている金融取引税を概観した。国際連帯税の一形態として、世界で最も早く航空券連帯税を導入したフランスでは、2012年8月1日に世界に先駆けて国際連帯税である金融取引税を導入した。そして、フランスを含むEU加盟国11か国でも「強化された協力」の手続きにより2014年1月1日から導入に賛成する参加国での先行導入が予定されている。そして、フランスの金融取引税、EU加盟国11か国で導入が予定されている金融取引税の両税とも、航空券連帯税を大きく上回る収入が予想されており、その収入の多くを財政や金融対策のために活用し、一部をエイズやマラリア等の感染症対策をはじめとする国際的格差是正のために活用することが予定されて

いるのである。

我が国の ODA の予算額は年々減少しており、財政も非常に厳しい状況にある。そして、我が国では消費税率を引き上げ、財政の健全化を目指さんとしているところであるが、税率引き上げに伴う逆進性対策を講じることが求められており、また、経済への影響も懸念されるところでもある。一方、国際連帯税は、高頻度な取引に僅かに課税を行うことで大きな収入を得るものであり、課税自体は僅かであることから経済への影響が最小限に押さえられるが、頻度の高さからその収入が期待できるものである。事実、2006 年に航空券連帯税を導入したフランスでは、その後の調査で経済への影響はほとんどなかったことが報告されている。そして、フランスの金融取引税に関しては、その導入が国際連帯税の特徴を有するものであったことから、結果が期待できる。

フランス及び EU における金融取引税の導入動向を鑑みると、我が国に金融取引税を導入することは経済に大きな影響を与えることなく、かつ、財政問題の一端に貢献することが期待できる。そして、その金融取引税による収入の 20%を国際的格差是正に活用することで、我が国の 2012 年の ODA 予算を超えるなどその効果も期待できる。

つまり、現在我が国では財政の健全化のため、消費税率の引き上げとその引き上げに伴う逆進性対策を検討しているが、財政の健全化の一端としての金融取引税導入も検討の余地があろう。そして、財政の健全化の一端として金融取引税の導入が実現した場合、その収入の一部を国際的格差是正のために活用することで、国際連帯税の重要な要素でもある国際金融取引から生じる世界経済への負の影響を抑制するとともに、国際的格差是正に寄与することが期待できるのである。

注

- 1) 上村雄彦『グローバル・タックスの可能性—持続可能な福祉社会のガバナンスをめざして—』ミネルヴァ書房、2009 年、pp.177-178
- 2) 国際連帯税の起源に関して、例えば望月爾教授のジェームズ・ロリマーとの指摘があるが（望月爾「グローバル化と税制—グローバル・タックス構想を中心に—」中島茂樹・中谷義和編『グローバル化と国家の変容「グローバル化の現代—現状と課題」第一巻』御茶の水書房、2009 年、p.161）、本論文では前述のとおりグローバルな負の活動に対し負担を求め、国際的な格差是正を国際連帯税に求めることから金子文夫教授の指摘するトービンによるものとする（「[解説]トービン税とグローバル市民社会運動」ブリュノ・ジュダン著、和仁道郎訳『トービン税入門—新自由主義的グローバルイゼーションに対抗するための国際戦略』社会評論社、2006 年 3 月、p.241）。
- 3) 同上、p.243
- 4) 『ランドー・レポート』に関する内容は次を参照されたい。

Landau Group “groupe de travail sur les nouvelles contributions financières internationales,(english version)” 2004, Rapport à Monsieur Jacques Chirac Président de la épublique,
<http://www.diplomatie.gouv.fr/en/IMG/pdf/LandauENG1.pdf> (2011 年 6 月 17 日)

- 5) 高木昌弘『『国際連帯税』～開発資金調達をめぐる新しい展開』『国際文化研究紀要』No.13、2006 年、pp.75-76
- 6) フランスでの航空券連帯税導入過程及び導入後に関するものは、筆者が 2011 年 8 月に「革新的資金調達に関するリーディング・グループ」事務局長へのインタビューした結果及び Jacques Lapouge「連帯税の実施：世界の現状報告とフランスの経験」[http://altermonde.jp/pdf/20070428a.pdf#search=Jacques Lapouge 2006 des](http://altermonde.jp/pdf/20070428a.pdf#search=Jacques%20Lapouge%202006%20des) (2011 年 6 月 17 日) に基づくものである。
- 7) 高木昌弘、前掲 (注 5)、p.76
- 8) フランスを出発する欧州域内に関してはエコノミー1€、ビジネス及びファースト 10€、フランスを出発する国際線はエコノミー4€、ビジネス及びファーストは 40€ である。
- 9) 筆者が 2011 年 8 月にフランスでヒアリングを行ったところ、フランスでは「TAX」はイデオロギー的反発が強いが「LEVY」は社会貢献というイメージが強く反対を和らげることが可能であるとの回答を得た。
- 10) フランスの航空業界に関しては「フランスの航空交通量は 2005 年 9 月～2006 年 9 月の 1 年間で 5.4% の増加」前掲 (注 6、Jacques Lapouge) との報告がある。
- 11) 金子宏「国際航空運賃と消費税」『税研』1998 年 9 月号、p.6
- 12) 『平成 22 年税制改正大綱』では「国際金融危機、貧困問題、環境問題など、地球規模の問題への対策の一つとして、国際連帯税に注目が集まっています。金融危機対策の財源確保や投機の抑制を目的として、国際金融取引等に課税する手法、途上国の開発支援の財源確保などのために、国境を越える輸送に課税する手法など、様々な手法が議論されています。すでにフランスやチリ、韓国などが航空券連帯税を導入するなど、国際的な広がりを見せています。我が国でも、地球規模の問題解決のために国際連帯税の検討を早急に進めます。」と示されていた (『平成 22 年税制改正大綱～納税者主権の確立へ向けて～』2009 年 12 月 22 日)。
- 13) 『平成 23 年度税制改正大綱』では「国際連帯税については、貧困問題、環境問題等の地球規模の問題への対策のための財源確保を目的としたものであり、代表例として航空券連帯税や通貨取引税が挙げられます。航空券連帯税については、既にフランスや韓国等で導入されています。また、通貨取引税については、フランスやベルギーにおいて、他の全ての EU 加盟国での実施等を前提として導入することとされています。」として、『「論点整理」も参考にしつつ、真摯に検討を行います。』と示されていた (『平成 23 年度税制改正大綱』2010 年 12 月 16 日)。
- 14) 『平成 24 年度税制改正大綱』では「国際連帯税は、貧困問題、環境問題など地球規模の問題への対策のための財源確保を目的としたものであり、代表例として航空券連帯税や通貨取引税が挙げられます。航空券連帯税については、既にフランスや韓国で導入されています。また、通貨取引税については、フランスやベルギーにおいて、他の全ての EU 加盟国での実施等を前提として導入することとされています。一方、欧米諸国においては、リーマンショック後の経済・金融危機に伴う厳しい財政状況を背景として、富裕層への課税強化や、財政健全化のための財源確保やリスクの高い取引への対応等を目的とした域内の金融取引への課税が議論されています。上記のとおり、国際的には、用途のあり方を含め様々な議論があります。また、過度に投機的な通貨取引が、实体经济に悪影響を及ぼしうることが懸念されています。国際連帯税については、国際的な取組みの進展を踏まえ、今後、真摯に検討を行います。」と示されていた (『平成 24 年度税制改正大綱』2011 年 12 月 10 日)。
- 15) 『社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法等の一部を改正す

- る等の法律』2011年8月10日成立
- 16) 『平成25年度税制改正大綱』2013年1月29日閣議決定
 - 17) 全日本空輸株式会社第61期有価証券報告書
 - 18) 日本経済新聞夕刊、2011年6月6日、2面
 - 19) 内山弘隆『航空券連帯税について』政府税制調査会国際課税小委員会、2010年9月21日資料
 - 20) 定期航空協会『航空券への課税について（意見書）』2010年10月15日
 - 21) 金子宏、前掲（注11）、p.6
 - 22) 国際連帯税推進協議会『環境・貧困・格差に立ち向かう国際連帯税の実現をめざして—地球規模課題に対する新しい政策提言—国際連帯税推進協議会最終報告書』2010年9月15日、p.16
 - 23) 拙著「国際連帯税に関する検討」『税務会計研究』第23号 2012年、p.251
 - 24) IMFのビクトリア・ペリー氏の発言による（ビクトリア・ペリー、金子宏、本庄資「国際航空券（国際人道税）等国際課税の問題について」『租税研究』No.724、2010年2月、p.73）。
 - 25) 金子宏教授は「国際航空旅行は国外における消費行為であるから、国家の課税権はこれに及ばないのではないか、という批判がありうるが、国際航空券税は、国際社会が課税権をもっている消費行為に対して、国際社会がまだ徴税機構を持つほどに組織化されていないため、各国家が国際社会に代わって徴収しその税収を国際機関に転送する仕組みであると考えるのが、グローバリゼーションの時代に適合しているといえる。」（金子宏「人道支援の税制創設を」『日本経済新聞朝刊』2006年8月3日、p.25）と述べている。
 - 26) 外務省『開発のための国際連帯税に関する検討』2012年11月
 - 27) 同上
 - 28) 同上
 - 29) フランスの金融取引税に関しては、是定俊悟『EU・フランスの金融取引税（FTT）の分析<現物取引編2>』大和総研、2012年9月14日、pp.1-18を参照されたい。
 - 30) フランス政府から金融取引税に関する収入や経済への影響はまだ公表されていない。
 - 31) 2013年2月13日公表のEU11か国における金融取引税の概要は、EUROPEAN COMMISSION “Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE implementing enhanced cooperation in the area of financial transaction tax” 2013年2月13日、http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/com_2013_71_en.pdf（2013年5月3日）及び三谷明彦『欧州における金融取引税の導入』みずほ総合研究所、2013年2月22日、pp.1-7を参照されたい。

参考文献

- [1] 上村雄彦『グローバル・タックスの可能性—持続可能な福祉社会のガバナンスをめざして—』ミネルヴァ書房、2009年
- [2] 金子宏「国際航空運賃と消費税」『税研』1998年9月号、p.6
- [3] 金子宏「人道支援の税制創設を」『日本経済新聞朝刊』2006年8月3日、p.25
- [4] 是定俊悟『EU・フランスの金融取引税（FTT）の分析<現物取引編2>』大和総研、2012年9月14日、pp.1-18
- [5] 高木昌弘『国際連帯税』～開発資金調達をめぐる新しい展開『国際文化研究紀要』No.13、2006年、pp.67-92
- [6] 定期航空協会『航空券への課税について（意見書）』2010年10月15日

- [7] ビクトリア・ペリー、金子宏、本庄資「国際航空券（国際人道税）等国際課税の問題について」『租税研究』No.724、2010年2月、pp.66-75
- [8] ブリュノ・ジュダン著、和仁道郎訳『トービン税入門—新自由主義的グローバリゼーションに対抗するための国際戦略』社会評論社、2006年
- [9] 三谷明彦『欧州における金融取引税の導入』みずほ総合研究所、2013年2月22日、pp.1-7
- [10] 望月爾「グローバル化と税制—グローバル・タックス構想を中心に—」中島茂樹・中谷義和編『グローバル化と国家の変容「グローバル化の現代—現状と課題」第一巻』御茶の水書房、2009年
- [11] 谷川喜美江「国際連帯税に関する検討」『税務会計研究』第23号、2012年、pp.247-252
- [12] EUROPEAN COMMISSION “Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE implementing enhanced cooperation in the area of financial transaction tax”2013年2月13日、
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/com_2013_71_en.pdf（2013年5月3日）
- [13] Jacques Lapouge 「連帯税の実施：世界の現状報告とフランスの経験」
[http://altermonde.jp/pdf/20070428a.pdf#search=Jacques Lapouge 2006 des](http://altermonde.jp/pdf/20070428a.pdf#search=Jacques%20Lapouge%202006)（2011年6月17日）
- [14] Landau Group“groupe de travail sur les nouvelles contributions financières internationales,(english version)”2004, Rapport à Monsieur Jacques Chirac Président de la République,
<http://www.diplomatie.gouv.fr/en/IMG/pdf/LandauENG1.pdf>（2011年6月17日）

（平成25年5月14日受付、平成25年7月6日再受付）