

国際航空券税（国際人道税）等国際課税の問題について

<対談者>

IMF 財政局税制担当課長

ビクトリア・ペリー

東京大学名誉教授

金子 宏



はしがき 本稿は、平成21年10月30日に IFA 日本支部と租研との共催で行われた IMF 財政局税制担当課長ビクトリア・ペリー氏と東大名誉教授金子宏氏による「国際航空券税（国際人道税）等国際課税の問題について」をテーマにした公開対談を取りまとめたものである。当日は対談に引続き、「最近の金融に関する課税問題」と題するペリー氏の対談が行われ、全体の司会進行を名古屋経済大学大学院教授本庄資氏が務められた。なお、当初 IMF 財政局次長のマイケル・キーン氏が来日の予定であったが体調を崩された為、急遽、ペリー氏にご対応頂いた。

（本庄） 本日の議題については、金子先生は既に1998年に国際人道税としての航空運賃税を提唱されまして、日経新聞にも書いておられますが、2007年1月12日に第3回グローバルタックス研究会でも講演されました。

最初に金子先生から、この国際航空券税の構想についてお話をいただき、次いでペリーさんから、IMFにおける2006年のワーキングペーパー、06/124というのをキーンさんが公表しておられますが、その後どういうふうにIMFで対応が変わってきたか、最近の考え方なども含

めてお話をしていただき、その後でお2人の権威者にご対談をしていただきたいと思っております。それではよろしくお願いたします。

まず、金子先生からよろしくお願いたします。

公開対談

（金子） ご紹介ありがとうございます。ペリーさん、今日は国際航空券税の問題について対談をすることになりまして、大変うれしく、また光榮に存じております。それから、時間が限られておりますので途中少し端折るところがあるかもしれませんが、ご了承をいただきたいと思ひます。

それで、今日お話しする国際航空に対する租税としては、国際航空に使われる燃料に対する課税と、それから航空券に対する課税とがあります。それで、燃料に対する課税、これは公害対策税の性質を持つと思ひます。

国際航空に関係した租税ないしは負担としては、ほかにも例えば出国税がありますし、あるいは入国税、それから空港利用料金もあるわけですから、国際航空と無関係ではありませんけれども、例えばトービン税の構想、さらにトービン税の修正形態である金融取引税の構想があります。これは発展途上国の開発支援のための資金を得るための租税として考えられてい

るわけですが、こういうものも間接には関係がございませう。

しかし、今日、私がここでお話しすることは、専ら国際航空券に対する消費税のことで、これは簡単に言ってしまうと、国際線の利用者、その運賃について一定の消費税を払ってもらい、それを国際社会にとって有益な目的のために支出するという性質の租税です。この国際航空券税は、実定制度としては2006年に初めてフランスで国際連帯税という名称で導入されました。そして幾つかの国々がそれに追随しております。

私も、前世紀のことですが、1980年代から国際航空券に対する消費税について興味を持ちまして、そのことについてハーバード・ロー・スクールのオールドマン教授、ペリーさんの母校の先生でありますけれども、オールドマン先生に話しましたところが、そういう国際航空券に対する消費税の構想というのは、自分の知る限りはまだ言った人がいないから、ぜひとも書くようにと言われてまして、1998年に「Tax Notes International」という雑誌に国際人道税という名称で短いエッセーを書きました。

私の構想は極めてシンプルでありまして、個々の国が国際航空券、つまり国際航空の切符を買う人に対して低い税率の消費税をかけて、その税収を国際機関、例えばユニセフに送金して、そしてユニセフに一定の目的のために使ってもらおうという構想であります。そして、私が書いたときはシンプルな方がいいと思いましたので、旅行会社が国際切符を売る場合に、その代金に加算して、代金の1%ないし2%の国際航空券税を徴収して、それをその国の政府が管理している特別の口座に送金します。

そして、国が今度は、ユニセフの口座に送金します。ユニセフではそれを国際紛争、民族紛争、宗教紛争、部族紛争などで傷ついたり、心身の障害を受けたり、あるいはひもじい思いをしている子供たちのために支出します。そういう構想を立てて発表したわけです。この点についてはいろいろと意見があり得ますので、ペ

リーさんとの間でこれからお話し合いをさせていただきます。2000年にオールドマン先生が80歳を迎えられまして、その記念のシンポジウムがハーバードのロースクールで開かれまして、私にも講演をするようにというお話があったものですから、「国際人道税」という名称の講演をさせていただいたわけです。その後、この考え方はしばらくの間、1つの提案あるいは理論にとどまっていたのですが、2000年の前半にランドーさんというフランス政府の高官が論文を書きまして、それをきっかけにフランス及びヨーロッパの国々で議論が盛んになったわけです。

そしてフランスのNGOが非常に活発に動きまして、シラク大統領にぜひとも国際航空券税を国際連帯税という名称で採用すべきであるという働き掛けをしたわけです。シラクさんは、最初は消極的だったようですが、結局は前向きになりまして、シラクさんの主導の下に2006年の3月にこの国際連帯税がフランスにおいて制度として採用され、7月から実施されたわけです。

フランスの制度は、税収をアフリカを中心とする国々のエイズやマラリアの撲滅のために使うというものです。その内容は国内線を含めて行く先が欧州域内の航空券については、エコノミークラスが1ユーロ、ビジネスおよびファーストクラスが10ユーロ、それ以外の国や地域への航空券については、エコノミークラスが4ユーロ、ビジネスクラスおよびファーストクラスが40ユーロの定額税をかけるというものです。その特色は、定額税であること、フランスの税収になり、フランス政府の判断で支出先を決めること等です。

その後、若干内容が変わってきまして、イヤマークされている税であることは現在も変わらないようでありまして、直接フランス政府が支出するというのではなくて、一定のヨーロッパの機関に税収を拠出して、そこが支出するということになってきているようですが、私は、最近のところをフォローしていないもの

ですから、また後でその点はフォローしてみたいと思っております。

このフランスの国際連帯税が入ったときに、私は、日経新聞の経済教室欄に論評を書きましたが、それは「日経ウイークリー」という英文の雑誌にも出たりしております。

それから、先ほどご案内がございましたように、キーンさんがジョン・ストランドさんという方と2人で「Indirect Taxes on International Aviation」というIMFペーパーを書いておられます。そこでは航空券税だけではなくて燃料税のこととか、それから空港利用料金の問題などについても広く触れておりまして、大変に有益な論文であると存じますが、これについてはまたペリーさんから話が詳しくあるものと思います。

もう1つは、その後いろいろな国が採用しつつあるようですが、日本の状況はどうかと申しますと、日本ではオルタモンドという名前のNGOが国際連帯税の導入の活動を活発にしております。その働き掛けもあって、国会の中にこの問題、つまり国際連帯税の問題について議員連盟組織ができております。津島雄二さんが会長で、参議院の林さんが、津島さんを代理する立場にあったかと思えます。超党派の組織ですので、民主党からもかなりの数の人が入っていたと思えます。

今度の選挙で会員であった議員の方が引退したり、落選したりして、今は動いていないようですが、聞くところによりますと、民主党の税制改革要綱の中に国際連帯税の問題が課題の1つとして入っているということです。

ちょっと時間を超過してしまいましたが、私から最初にお話ししたいと思っていたことは、要約すると以上のおりでありまして、そこでこれからペリーさんとの間でいろいろとお話し合いをさせていただきたいと思えます。

お話し合いというよりは、ペリーさんからまずIMFのことについてお話をいただきたいと思えます。

(ペリー) 金子先生、どうもご紹介ありがとうございました。そして、このテーマについて金子先生とこのような対談をさせていただく機会をいただいて、大変光栄に思っておりますし、また、後ほど講演をさせていただくのも楽しみにしておりますが、まずこのように金子先生と公開対談ができるということをうれしく思っております。

それから、キーン次長からは、本当に皆様に申し訳ないということをおっしゃるようになっております。今回の訪日をキーン次長は楽しみにしていたのですが、病気になることになってしましまして、出張がかなわないということで申し訳ないと言っておりました。ただ、また将来伺うことができることをキーン次長は楽しみにしております。

では、国際航空券税の話に移りたいと思えます。今から振り返って考えますと、金子先生は本当に先見の明がおありになったのだと思えます。もう20年以上も前からこのような税の導入ということを考えておられたわけですね。現在フランス等で起こっていることを見ますと、こうした税が実際に導入できるタイミングになってきたのだと考えられます。

このように申し上げますのも3つ理由がございます。1番目に、航空業界、とりわけ国際航空業界が環境へのダメージ、とりわけCO2の排出量ということでは非常に大きな原因になっているということに対する認識が高まっております。しかしそのような大きな発生源になっているにも拘らず、京都議定書及び条約からは航空業界というのは除外されているからです。

そして2番目に、消費に関する税ということですが、この部分において、どうも税が十分に課されていないのではないかとということです。どの国の付加価値税等でも、国際航空輸送というのは除外されているわけですが、除外しなくてはならない経済的な理由は全くないわけですね。

それから3番目に、これは私の希望的観測かもしれませんが、現時点におきまして特

に経済危機が起こってから今までにないほど、あるいはこれまでで最も高いレベルでグローバルな税制に関する協調を行っていかうという意欲が高まっております。

経済的な見地から見ますと、このような種類の税を最適な形で作っていくために必要なすべてのパラメーターを捕捉するのは非常に難しいことです。しかしこのような税を導入するためには、国際社会はその点に焦点を十分当てていかななくてはなりません。

最初に、国際航空の環境的な側面を見ますと、ジェット燃料を燃焼させて、そこからCO₂が排出されるという環境のダメージだけを考えましても、航空燃料1ガロン当たり20から40セントに相当するということです。ですからそれを是正して、適切な炭素のプライシングを行うというと、それだけの消費税が必要になってまいります。

気候変動が財政に及ぼす影響に関するIMFのペーパーを見ますと、支出しなくてはならないことがたくさんあります。ダメージを緩和するために行う支出はたくさんしなくてはなりません。いわゆるグリーンな支出です。また、代替的なエネルギーの生成・使用方法に関して、もっと支出をしなくてはならないということは確かにあるのですけれども、しかしながら炭素に関して適切なプライシングを行うということがとても重要であると考えます。そしてジェット燃料のプライシングというのは、この炭素のプライシングの重要な一部分です。

もちろん高い消費税を課すということになりますと、それは国際航空のコストが上がるということであり、それは外部性を是正するためになされるべきであると言うことができます。しかし他方で、税制全体のデザインということから考えますと、これは特にビジネスの出張あるいは貨物の輸送に着目すると、生産への中間投入物に対して税を課すということになります。

より効果的な税ということになりますと、それは航空輸送に対して付加価値税（VAT）を

賦課するというやり方になるかと思えます。そうするとビジネスのインプットは税額控除の対象になります。それはタックスベースを小さくすることになりますが、効率性ということでは、より効率の高い課税となります。

金子先生の提唱されている航空券税は、管理上シンプルであるということはそのとおりで、メリットがあります。金子先生が最初に論文を書かれた当時は、航空券は旅行代理店を通じて売られていたわけですが、現在ではそうではありません。とりわけレジャー旅行の場合にはインターネットで航空券を買ったり、あるいは消費者が直接に購入をするという形になっております。つまり、昔と比べて徴税はしやすいということで、これはネガティブではなく、むしろポジティブな側面です。しかしここで留意をしなくてはならないのは、航空券税というのは消費税であり、クレジットなものではないということです。ですから、これが生産への投入物であるビジネス旅客に対してもかかるということがデメリットになってしまいます。

それから、この税に関して、適切なレベルを設定するためには、経済的に最適な形でパラメーターを設定することが必要になってまいります。

なぜこれまで国際航空に対して付加価値税がかけられなかったかという1つの理由は、どこで税を課すのかという、ソースとなる場所を決定するのが困難であったからです。理論的にはこれは航空券税に関しても同じ問題が当てはまります。すなわち、どこの国において課税されるのかということが問題になってくるわけです。もしこれがグローバルな規模で行われるようになれば、すなわち国々が協調してそうした税を導入することができるようになれば、この問題は小さな問題になってくると思います。

金子先生がおっしゃいました、ストランド・キーン・ペーパーの中で航空券税に関してグローバルなベースで税率を適切に設定するためのパラメーターについて論じております。1ド

ルの公共資金のために、民間が供する限界コストがどのくらいになるかということに関して、その限界コストが高ければ高いほど税率も高くなります。他方で、航空移動に関する需要弾性値が高ければ高いほど税率は低くなるということになるわけです。経済の見地から見て、効率性の見地から見て、そうなります。そして生産中間物に対して税を課すということによって生産にゆがみが生じるという問題はより多くなってくるわけです。

フランスではこの航空移動の需要弾性値の問題に対応して、ビジネスクラスの航空券に対して課す税率を、そのチケットの値段に対する税率ということでは、エコノミークラスあるいは割引の航空券に課す税率よりも高く設定いたしました。

適切な税率を設定するためには、幾つかのファクターを考慮に入れていかななくてはなりません。ですから、航空機の燃料税と、一方で限界的なコストとベネフィットを十分に考慮に入れた航空券税と、その両方を適切に組み合わせることによって、国際航空の分野からの最も効率的な形での追加的な税収を生むことができると考えます。そして、そもそもこの国際航空のセクターというのは、そのサービスに対して、あるいはほかのサービスと比較して、課税が十分にされていないということでは合意があるわけです。

最後にまとめますと、金子先生はまさにこの分野においては先端を走っておられたので、今このトピックが非常に活発に議論されるようになってまいりました。1980年代から既に金子先生はこの分野において先を走っていらっしゃったということをもう1度称賛いたしまして、私の最初の発言にしたいと思います。

ありがとうございました。

(金子) どうもありがとうございました。少し伺いたいことがあります。国際航空券税に限定してお話しますと、ペリーさんから今、

VATと、それからエクサイズタックスとどちらがいいかというお話がありまして、エクサイズの方がいいのではないかというお話だったと思いますが、私もそう思います。ノンクレジットなエクサイズタックスの方が執行がしやすいという問題があると思いますし、制度が複雑にならないというメリットもあるように思います。

実際的に考慮すべき点としては、ノンクレジットなエクサイズであれば、付加価値税を持っていない国でも適用可能であるということです。例えば、世界最大の航空セクターの国であるアメリカはVATがないわけですので、アメリカに入ってもらうためには、やはりノンクレジットなエクサイズが適当であると思います。

ただ、アメリカでは航空業界が非常に強い力を持っておりまして、これについて前向きな姿勢を取るといことはなかなか期待できないのではないかという感触を持っておりまして。私は英語で短いエッセーを20世紀に発表したときに、読んだ友達が何人か手紙をくれていまして、アメリカでは航空業界の力が強いから絶対にこれは採用されないだろうというふうに言ってきた人が多いのです。

ですから、なかなか難しいと思いますが、ただ、VATよりはノンクレジットなエクサイズの方が、アメリカにとっては受け入れることの困難さが少ないということはいえるのではないかと思います。

それから、もう1つ、ペリーさんがお触れになったプライベートトリップとビジネストリップの関係ですけれども、私、エッセーを書く前にオールドマン先生にこの点について伺いましたら、オールドマン先生は、ビジネストリップは課税の対象から除外すべきだと言っていました。それは、ペリーさんのお考えと同じだと思えます。

ただ、実をいうとビジネストリップとプライベートトリップを区別するのは、行政上非常に困難であると思います。ですから、区別しよう

と思えば制度が非常に複雑になるし、執行も非常に難しいのではないかと思いますので、私はいろいろ理論的な問題、理論的な難点は含まれているかもしれませんが、ビジネストリップも含めるといことにした方がいいのではないかと思います。そうすることによって制度がずっと簡素になりますし、税収も増えるということです。

実はビジネストリップに課税すると、その税額分は企業によって必要経費として控除されますから、各国の税収がそれだけ減って、税収は各国の国庫の犠牲において、この連帯税なり人道税なりの方向に動いていくということになります。ビジネストリップを対象にした場合には、各国がその点について寛容である必要があると思います。ですから理論的には not correct かもしれませんが、実際問題としては適当なのではないかと思っています。

それから、少し別の問題について伺いたいと思います。この税収を、例えば先ほどの燃料税も同じだと思いますが、航空券税の税収をイヤマークすることに賛成するかどうかという点について、恐らくペリーさんの見解と私の見解は違うのではないかと思います。私がこの国際人道税の考えが私の頭に浮かんできたときには、ちょうどアフリカで部族紛争でたくさんの子供たちが心身を傷つけられ、あるいは飢えに苦しむ姿がテレビにいつも放映されて、それで私は、そういうユニセフの活動資金として使うのが一番いいのではないかと思ったわけです。

というのは、子供が幸せに生きていくということは、やはり人類全体の立場から見て、大変大切なことなのではないか、プライオリティーの高い支出なのではないかと思ったわけです。もちろんそれ以外にも、例えば地雷の除去などに使っていると思います。

イヤマークするのが適当なのではないかと思ったのは、開発支援とかその他本当に大掛かりな途上国の支援のための租税であれば、例えば国際金融取引税などの方が恐らくは必要な財

源を得ることができるのではないか。それと比べると航空券税は、絶対額では大きいとしても、比較の問題としては、はるかに少ない規模の金額しか調達できないのではないかという思いもあったわけです。

しかし、イヤマークすることがいいかどうかというのは、この租税の一番の問題だと思えますので、ペリーさんのお考えを伺えればと思います。

(ペリー) ありがとうございます。今大きく分けて3つのポイントについてコメントをいただき、ご質問をいただいたと思います。最後におっしゃいました目的税とする（イヤマークをする）ということに関しては、まさに私もその点を金子先生にお伺いしようと思っていたところです。しかし、まず第1のポイントからお答えをしてみたいと思います。

先生もおっしゃいましたし、私もお話をしたのですけれども、VATの方がより効率が高いやり方であり、特にビジネスの旅行に関しては、VATによって、税負担を最終消費まで外すことが可能になります。一方、先生がご指摘されたように、確かにエクサイズタックスの方がより簡素であるという点がございます。また、おっしゃいましたとおりアメリカではそういった税を組み込むようなVATの仕組みがございません。いずれも良いポイントだと思います。

確かにアメリカの航空会社は非常に強力であるということはそうなのですけれども、それでもアメリカ政府は航空券に対して税をかける、あるいは航空会社を通じて航空旅行に対して税その他の課徴金をかけてまいりました。航空会社が徴税してきたわけです。航空券を買いますと、そこにそれぞれ課されている税金が列挙されております。ですから、不可能ではないと思いますが、確におっしゃるとおり、航空会社の抵抗というのは、相当大きいものがあるでしょう。

2番目の点、ビジネス旅客とプライベートの

旅客との区別をするという点ですけれども、確かにビジネス客に関して税を課するというのは非効率であると思います。しかし一方でビジネスだけを除外するというのは大変複雑なことになってしまいますし、VATの仕組みなしでそういった区別をして徴税をするというのは、ほとんど管理上、悪夢のような状況になってしまうと思いますので、とてもお勧めはできないと思います。

ビジネス客に対しても、ビジネス旅行に対して航空券税を課して、それに関してはビジネスの目的で税の控除可能項目にするということにすれば、少しは役に立つかもしれませんが、しかしフランスでやっていることと逆行するわけですから、不人気を博すということになると思います。すなわち、ビジネス客には課税をしないということになると、とてもこれは政治的には説得できるものではないと思います。

最後に、航空券税を目的税化するのがよいかどうかという、より大きな質問ですが、もちろん一般的には、文献等を見ましても、目的税にすることは好まれておりません。それは効率もよくありませんし、煩雑になってしまうからです。経済的な見地から見たときには、もっと幅広く一般税、普通税の中から適切な目的のために使うという方が効率的な結果は出てくるわけです。しかしながら、目的税にすることによって、税は、政治的に受け入れられやすい税になるということも確かなのです。

全く私見ですけれども、私も金子先生と全く同じでして、発展途上国のために、また発展途上国の国民のために支援に供することができることというのは何でも良いことである、たとえ経済的な効率性を伴わないとしても良いことであるとは考えております。

最後に、フランスで現在行われていること、また金子先生がご提案なさったこの特定の税金に関して、またほかのさまざまな人が提案しているそのほかの税金に関しても言える主な問題は、お金というのは代替可能性があるというところ

です。ですから、アメリカとかそのほかの大国が、これまでODAに使ってきたほかの資金の代わりにこの新しい税収を使ってしまうまいかということです。そうならないようにするメカニズムが必要であると思います。

既に申しましたが、国際ジェット燃料に税をかけるというのが1つの有力な候補であると思います。と申しますのも、適切なカーボンプライシングを行い、そしてそれがフェアなものであるためには、先進国から途上国への移転（トランスファー）が必要であるということでは意見の一致が見られているからです。中には、途上国がCO₂排出を削減するのを助けるために移転が必要であるという議論もありますし、これがうまくいくためには炭素のプライシングが皆平等でなければうまく機能しないわけです。そうすることによって初めて、排出量の削減が可能になってくるわけです。そうなりますと、その移転のための候補としては、これは最も論理的な候補ということになると思います。

しかし一方で、海外旅行、航空移動に、移動距離というベースで見た場合には、途上国は参加の度合いが先進国と比べて少ないわけですから、そういうことを十分に考慮していかなくてはなりません。

したがって、私はその目的税ということ賛成しているわけではありませんが、しかしながら、そういうふうを考える議論もあるということだけを申し上げておきたいと思います。

(金子) 今伺った2つの点、サブスティチュートの問題、これは私もそうだと思います。それから、燃料税とコンバインすることによって問題が解決できるのではないかという考え方、この考え方にも私は大変にインプレスされました。

それで、こういう燃料税なり航空券税なりに対する問題は、フランスの制度はフランスが集めたものをフランスが使う、あるいはヨーロッパの国々が集めたものと合わせてヨーロッパの

国際機関が使うということで、全世界的な規模で集めて使うというのとは違っているわけです。

こういう租税を考える場合には、発想を新しくして、こういう租税の課税管轄権は、国際社会に属すると考えるべきではないかということです。課税管轄権は、個別の国ではなくて国際社会に属しており、各国は国際社会のために徴収しているのだと考えて、税収を国連なら国連に全部トランスファーして、国連が統一的な基準に従って使っていくというやり方を取るのが一番いいのではないかと思います。そこがフランスの制度について私が大変に疑問に感じている点の1つであります。この点はどうお考えになりますか。

(ペリー) 私は、正直申しましてフランスの制度に関して細部まで検討してはおりませんが、私の知っているところでは、ビジネス旅客に関して、より大きく課しているということを理解しております。理論的にはその税収を援助のために使うということでありまして、それは結構なことであると思います。ただ、私及び同僚は、その代替効果ということに関しては確認しておりません。この考え方というのは、ほかの国、例えばブラジルにおいても広がっております。

今おっしゃった点、航空券税に関する課税管轄権がそれぞれの主権国家に属するのではなく国際社会に属するのだというお考えは、確かに魅力はあるのですけれども、どうもそこまでおっしゃいますと、金子先生は20年どころではなくもっともっと先を考えられているような気がいたします。

果たしてそういう考え方を国に説得することができるのか。また、われわれがポリティカルマスターと呼ぶ政治指導者たちに対して言うことができるのか、説得できるのかということに

関しては疑問がございます。ただ、おっしゃることには十分共感いたします。

(金子) どうもありがとうございました。私の申し上げていることは確かに長期的な目標でありまして、近い将来にそれを実現することは困難であると、私も思っております。

時間がまいりましたので、まだ伺いたい点は幾つかありますけれどもこの辺で終わりにしたいと思います。興味深いお話を伺うことができて、本当にありがとうございました。

(ペリー) 私も金子先生とこのような重要なトピックに関して対談させていただきまして、嬉しく思っております。どうもありがとうございました。

(本庄) 大変有意義な議論をお伺いできてありがとうございました。国際社会の一員として各国が、サブステチューションの問題を越えて、ODAのほかにもそういう構想を持てるか。それとも、先ほど金子先生の問題意識であったように、各国が税収をどう使うか、国際航空券税の税収は一体誰のものか、誰に帰属するか、その課税権は各国の主権に属するものとするのか、国連などの国際機関に属するという制度設計をすることができるのか、という基本問題について、国際社会が合意できるかどうかということで、将来の大きな懸案かと思えます。

時間が来てしまいましたので、まだまだお聞きしたいことはあると思いますが、ペリーさんの講演が終わった後、質疑応答の時間も設けますので、どうぞその時をご利用いただきたいと思えます。

それでは公開の対談は、以上をもちまして終わりに致します。

時

流

国際航空運賃と消費税

東京大学名誉教授 金子 宏

この不景気の時代に、新しい税金の提案をすることがアンタイムリーであることはよく承知しているが、ここで述べることは、私が7、8年前から考えてきた構想なので、中長期的な課題として読んでいただければ幸いである。

東西対立の終焉に伴い、これからは、かつてのような大規模な戦争がおこることはないであろう(と期待する)。しかし、地域紛争、特に宗教や民族のからんだ紛争は、たえず各地でおこっており、その結果おびただしい数の難民が発生し、また飢餓、伝染病、身体的・精神的傷害などが大量に発生している。多くの場合にそれが文字どおり悲惨な状態であることは、周知のとおりである。もちろん先進各国は、犠牲者の救済について決して無関心ではなく、いろいろの援助や資金の拠出をしているが、しかし先進国の援助はどちらかという途上国のインフラストラクチャーの整備に向けられやすい。そこでユニセフのような組織や各種のボランティアの団体が、犠牲者の救済のための活動を続けているが、資金が十分でない—というよりもお寒い状態である—ことをたえず耳にする。

私は、この点について、かねて、国際航空運賃に消費税(付加価値税)をかけて、その税収をこれらの犠牲者の救済の資金に充てたらどうかと考えてきた。どこの国でも、消費税は国内における消費にのみ課されている。そこで、いったん消費税のかかった物品を外国に輸出する場合には、かかっていた消費税の還付が行われる。これは、消費税の性質上いわば当然のことである。その一環として、国内航空運賃には課税さ

れるが、国際航空運賃には課税されない。しかし、これは国内旅行と国際旅行、国内出張と国際出張に対する税制の中立性に反すると考えることも可能である。国際化の時代には、むしろ、このような視点が必要である。

最近における国際航空の発達には目を見張るものがある。新しい路線がたえず開発され、新旧の路線を問わず、便数もたえず増加している。年間に世界中で支出される航空運賃の総額は、大変に大きな金額になるのではないか。したがって、これに低率の消費税を課しただけでも膨大な金額の税収が得られるはずである。それを目的税として、地域紛争の犠牲者の救済—場合によっては地雷の撤去のような事業を加えてもよい—に充てることは、きわめて人道的なことである。

もちろん、このような提案に対しては反対も強いであろう。また、この提案を実施するためには各国が協調して立法を行うことが必要であろう。さらに、その税収がいたずらに国際官僚組織の肥大化に利用されてもこまる。直接に犠牲者の救済のために使われるのでなければ意味がない。

もちろん、地域紛争がなくなれば、それにこしたことはない。しかし、宗教的・民族的対立には根深いものがあり、紛争はなかなかなくなるであろう。また、アフリカやアジアの一部では飢餓の問題がたえずおこるであろう。

私の提案の実現は、決して容易ではないであろう。しかし、私は、それが実現することを強く願っている。

(「税研」1998年9月号6頁より転載)

