

ダイワJFS・青少年サステナビリティ・カレッジ
@大和証券グループ内ホール

環境税は誰が担うのか？
— 気候変動対策の『現場』から考える —

2010年6月25日(金)

「環境・持続社会」研究センター(JACSES)
事務局長 足立治郎



1

1. 自己/団体紹介と発表趣旨 

「環境・持続社会」研究センター(JACSES)

- 地球規模の難問解決には、問題発生後の対応だけでなく、問題を発生させる社会構造の改善が重要。
- JACSESは、市民・専門家・実務家の参加と協力のもと、調査研究・政策提言・情報提供を通じ、制度の改善を図り、地球規模で「環境的適正」と「社会的公正」を実現。

独立した調査・政策提言が必要な理由

- 「環境」問題解決には「経済・福祉」も勘案した政策形成が不可欠。縦割りを越えた政策形成が必須。環境税/炭素税は、環境・経産・国交・農水・財務省等が関与し、省庁・政党に縦割りを乗り越えるよう促すことが急務。
- 現場からの情報、視点を政策に反映することが不可欠。

資金調達の現状と課題

- 日本では大学の学術的調査研究やNGOの現場改善活動への助成や寄付は比較的集まりやすいが、NGOの政策提言には集まりにくい。
- JACSESは、必要な活動の一部しかできず。

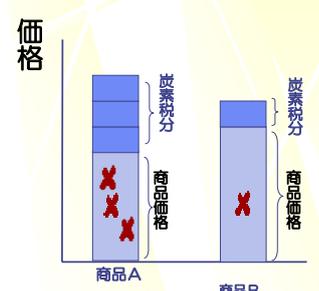
発表の趣旨

- 炭素税導入の機運の高まりに対応するための情報提供・提案。
- いい機会ですので、可能であれば、本日の発表に関するご感想・ご意見・ご要望(望む活動・発言)等をアンケート用紙にお書きいただけますと幸いです。

2

2. 環境税/炭素税/地球温暖化対策税とは 

CO₂排出への価格付け・環境コスト内部化と炭素税の価格インセンティブ効果イメージ



日本の温室効果ガス排出量が減少しない大きな要因は、CO₂をタダで排出し、そのツケ(被害)を将来世代や小島嶼国に押し付けることのできる現在の不公正な経済システムにある。CO₂排出に価格を付けることが必須。

CO₂排出量(X)が商品Aの3分の1である商品Bは、炭素税の課税によって、価格競争上有利になる。

3

2. 環境税/炭素税/地球温暖化対策税とは 

炭素税・環境税・環境関連税

- 「炭素税」: 温室効果ガス(二酸化炭素)ベースで、化石燃料等に課税
- 「環境税」: 環境保全のために課す税。環境に有害なもの(Bads)に課税し、価格インセンティブ効果によって環境負荷を削減するケースが多い。(日本では、環境省等は炭素税の意味で環境税という用語を使用するケースが多い。)
- 「環境関連税」: 環境に関連する税。既存エネルギー税等。

環境税財政改革



	環境税(導入)	環境税(活用)
環境保全	環境保全の促進	環境保全の促進
税収の増大	税収の増大	税収の増大
雇用の創出	雇用の創出	雇用の創出
環境税の活用	環境税の活用	環境税の活用

4

2. 環境税/炭素税/地球温暖化対策税とは 

他の手段ではダメか

- 自主行動計画:
甘い目標設定をする業界や参加しない企業を防ぐことができない。
- キャップ&トレード型国内排出量取引:
大規模排出者向けの政策
- 教育:
環境コストを経済システムに組み込めない。CO₂を大量に排出する生産消費活動が経済的に得をし続ける状況を許し、効果は限られる。
→フリーライダーを防ぎ、排出削減に努力していない企業・個人も含め、漏れなく排出削減を促進するため、炭素税の導入が必要

炭素税の効果

炭素税の課税は、気候変動に対する危機感を高め、皆でコストを負担して取り組もうと「倫理」に訴える「アナウンスメント効果」と、「経済原理・欲望」のままに動いても自然と気候変動に対処する活動につながる「価格インセンティブ効果」をあわせ持つ。さらに、税収を気候変動対策に充てる「財源効果」もある。

5

2. 環境税/炭素税/地球温暖化対策税とは 

炭素税のメリット・デメリットとされる主な点
— デメリットを乗り越える制度構築が課題 —

	炭素税
メリットとされる主な点	<ul style="list-style-type: none"> 炭素への価格付け/経済システムへの環境コスト内部化 化石燃料の使用抑制・効率化/燃料転換・技術革新へのインセンティブ(価格インセンティブ効果) 市民の環境意識の向上(アナウンスメント効果) 税収使途のグリーン化(財源効果) カバレッジが高い(あらゆる排出者を対象) 雇用/経済効果 税額が明確化される
デメリットとされる主な点	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税の効果自体に対する疑問 経済成長・産業の国際競争力への悪影響 エネルギー集約度の高い産業の負担増 炭素リークエージ(途上国等への生産移転) 技術革新のための研究開発費の原資を奪う 低所得者層の負担増(逆進性) 寒冷地・公共交通機関が不備の地域での負担増 削減量が確定できない

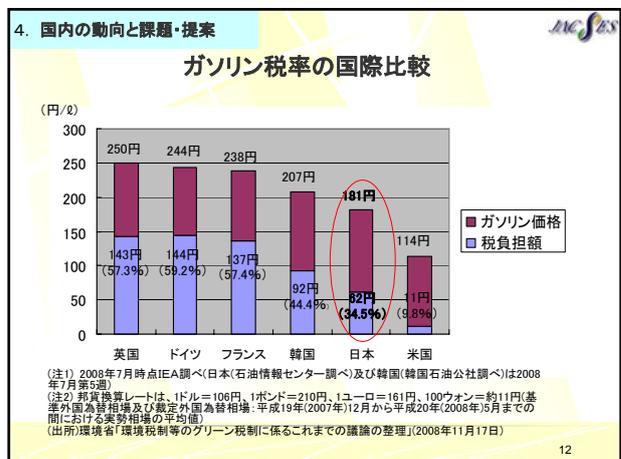
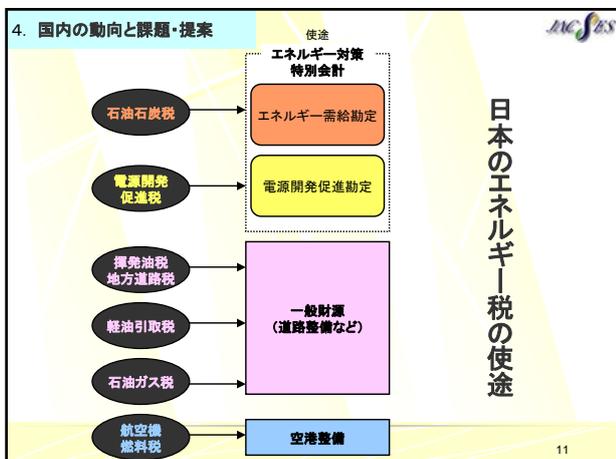
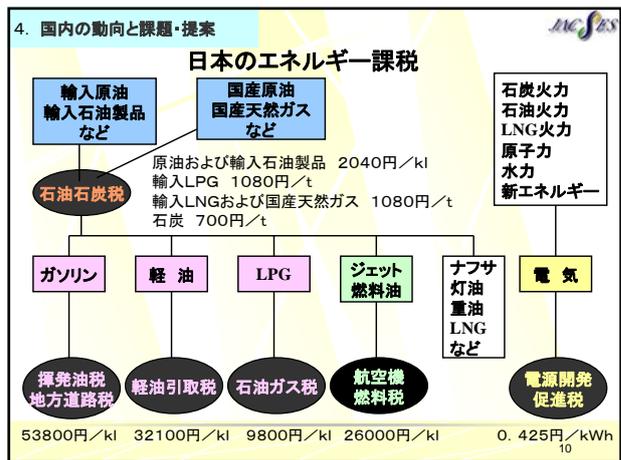
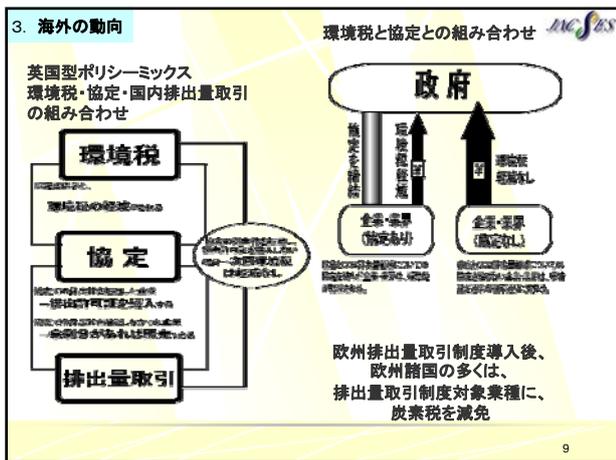
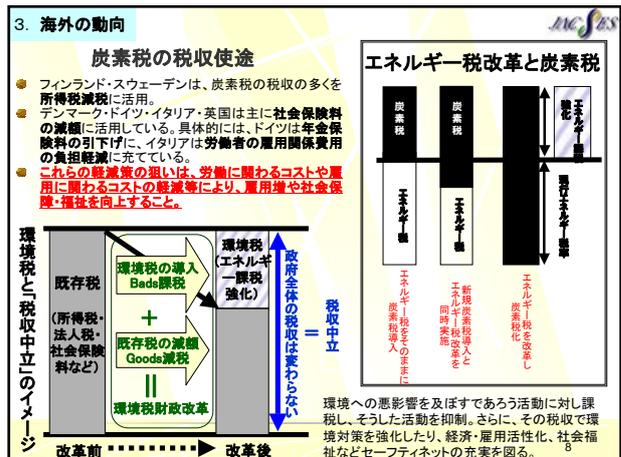
6

3. 海外の動向

海外における炭素税/環境税の導入・検討状況の概要

国名	導入年	施策
フィンランド	1990年	「炭素税」導入、「既存エネルギー税」の一部を減税・廃止
スウェーデン	1991年	「炭素税」導入、「既存エネルギー税」の税率を引き下げ
ノルウェー	1991年	「炭素税」導入(税率は毎年の予算案で変更が審議される)
デンマーク	1992年	「炭素税」導入、「既存エネルギー税」の税率を引き下げ
オランダ	1990年	「一般燃料税」(課税対象が広く税率が低い)導入
	1996年	「エネルギー規制税」(家庭を含む小規模エネルギー消費者を対象)導入
ドイツ	1999年	既存の「石油税」に税率上乗せ、「電力税」新設
イタリア	1999年	「エネルギー物品税」改正(石炭も課税対象、税率は05年目標へ段階的引き下げ)
イギリス	2001年	「気候変動税」導入
スイス	2008年	「炭素税」導入
アイルランド	2009年	「炭素税」を12月より導入

欧州: EU全体での国際的炭素税導入の議論を再開(2010年3月)。イギリスは反対。
 米国: 2006年コロラド州ボルダー市で、気候行動計画画決。国レベルでも、電力大手デュークエナジー社等が政府に導入を要請。
 フランス: サルコジ大統領は、国内での炭素税導入を目指していたが、昨年12月の違憲判決と3月21日の州議選敗北により方針転換。今後は欧州全域での導入可能性を模索。
 カナダ: ケベック州が07年10月、プリティッシュコロンビア州が08年7月炭素税を導入。
 中国・韓国: 国レベルでの導入検討。



4. 国内の動向と課題・提案

環境省における環境税/炭素税提案の変遷

17年度案(16年11月5日)

- 税率 4,800円/度
- 税率 2,400円/度
- 促進 温暖化対策と社会保険・雇用促進のための社会保険料軽減

18年度案(17年10月25日)

- 税率 3,000円/度
- 対象 全ての化石燃料(ただし、一部の燃料について適用禁止)
- 促進 一般財源(温暖化対策のための減税等に重点的に充当)
- 軽減措置 低所得者・中小企業、削減努力をした大口排出者等への課税軽減

19年度・20年度案(18年11月15日/19年11月14日)

- 税率 3,000円/度
- 税率 2,400円/度
- 対象 全ての化石燃料(ただし、一部の燃料について適用禁止)
- 促進 一般財源(温暖化対策のための減税等に重点的に充当)
- 軽減措置 低所得者・中小企業、削減努力をした大口排出者等への課税軽減

21年度案

- 税率 2,400円/度(約65%)
- 税率 約3,600円/度(約95%)
- 軽減措置
 - 国際競争力の確保や排出削減努力の奨励促進等のため、大口排出事業者において、削減努力した場合は、①輸送・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は対象外
 - ②輸送・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は対象外
 - ③輸送・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は対象外
 - ④輸送・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は対象外
 - ⑤輸送・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は対象外
- 促進
 - 一般財源 需下の削減(軽減税率を踏まえ、増収増税にならないよう措置する。具体的には、平成21年度においては、見合いの軽減税率を定める(輸入住宅、住宅費自動車、森林収収対策等)。

「低税率+温暖化対策のための財源」による削減を一貫して要望

出所: 環境省「環境税等グリーン税制をめぐる最近の状況について」(2019年10月)
 (出所) 環境省「地球温暖化対策税の具体案」(2019年11月)

4. 国内の動向と課題・提案

民主党マニフェスト(抜粋)

29. 目的を失った自動車関連課税の暫定税率は廃止する
 ○ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5兆円の減税を実施する。
 ○将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。

30. 高速道路を原則無料化して、地域経済の活性化を図る

42. 地球温暖化対策を強力に推進する
 ○CO2等排出量について、**2020年までに25%減(1990年比)、2050年までに60%削減(同前)**を目標とする。
 ○**キャップ&トレード方式による実効ある国内排出量取引市場を創設する。**
 ○**地球温暖化対策税の導入を検討する。**その際、地方財政に配慮しつつ、特定の産業に過度の負担とならないように留意した制度設計を行う。
 ○家電製品等の供給・販売に際して、CO2排出に関する情報を通知するなど「CO2の見える化」を推進する。

43. **全量買い取り方式の固定価格買取制度を導入する**
 ○全量買い取り方式の再生可能エネルギーに対する固定価格買取制度を早期に導入するとともに、効率的な電力網(スマートグリッド)の技術開発・普及を促進する。
 ○住宅用などの太陽光パネル、環境対応車、省エネ家電などの購入を助成する

14

4. 国内の動向と課題・提案

日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較

出所: 環境省「環境税等グリーン税制をめぐる最近の状況について」(2019年10月)
 ※15加算

4. 国内の動向と課題・提案

平成22年度税制改正要望 地球温暖化対策税案

【課税の仕組み】 ①原油、石油製品(ガソリン、軽油、重油、灯油、航空機燃料)、ガス状化石燃料(天然ガス、LPG等)、石炭を対象とし、輸入者、採取者の段階で課税(石油石炭税の納税システムを適用)。ガソリンについては、②に加えて、ガソリン製造者等の段階で課税(揮発油税の納税システムを適用)。

【税率】 ①(輸入者:採取者)
 ・原油: 石油製品 2,750円/ト(1,064円/ト(二酸化炭素ト)、3,900円/度(炭素ト))
 ・ガス状化石燃料 2,870円/ト(1,064円/ト(二酸化炭素ト)、3,900円/度(炭素ト))
 ・石炭 2,740円/ト(1,174円/ト(二酸化炭素ト)、4,303円/度(炭素ト))
 ②(ガソリン製造者等)
 ・ガソリン 37,320円/ト(17,467円/ト(二酸化炭素ト)、27,380円/度(炭素ト))

【軽減措置】 ①以下については、免税とする。
 ・輸送・鉄鋼製造用の石炭・コークス
 ・セメントの製造に使用する石炭
 ・農林漁業用重油
 ○その他、国際競争力強化等の観点からの特定産業分野への配慮や低所得者等への配慮については、促進となる減税・減税対応

【実施時期等】 ○平成22年4月より実施。
 ○次年度以降、国内排出量取引制度が導入される際には、各国の例も参考に、排出量取引の対象となる事業者の負担の軽減措置を検討する。

【促進】 ○「チャレンジ25」(実現に向けた政策パッケージ)に盛り込まれる地球温暖化対策の導入・減税に優先的に充てるとするが、特定財源とはしない。

16

4. 国内の動向と課題・提案

地球温暖化対策税案の全体像

ガソリン代は5円引下げになる

【現行制度】 ガソリン税(暫定税率) 25.1円/L (約1.4兆円/年) (約1.6兆円/年)
 ガソリン税(本税率) 24.7円/L (約1.5兆円/年) (約1.6兆円/年)

【導入後】 ガソリン税(暫定税率) 17.32円/L (約1.0兆円/年)
 ガソリン税(本税率) 24.7円/L (約1.5兆円/年)
 化石燃料への増徴(約1.1兆円/年)
 合計: 50.84円/L (約3.1兆円/年)

出所: 環境省「地球温暖化対策税について」(2010年1月)

4. 国内の動向と課題・提案

地球温暖化対策税案の自動車保有世帯と非保有世帯の負担

環境省による試算

《想定する世帯A》二人以上の世帯で、関東地区に在住。ガソリン車を保有。

項目	年間支出額	追加的な税負担額	課税後の年間支出額
電気(kwh)	116,888円	0.52円/kwh × 5,028kwh	2,615円
都市ガス(m3)	56,611円	2.36円/m3 × 427m3	1,008円
灯油(L)	14,759円	2.78円/L × 161L	446円
ガソリン(L)	68,099円	-5.00円/L × 465L	-2,324円
合計	256,357円	1,745円	258,102円

《想定する世帯B》二人以上の世帯で、関東地区に在住。車を保有していない。

項目	年間支出額	追加的な税負担額	課税後の年間支出額
電気(kwh)	116,888円	0.52円/kwh × 5,028kwh	2,615円
都市ガス(m3)	56,611円	2.36円/m3 × 427m3	1,008円
灯油(L)	14,759円	2.78円/L × 161L	446円
合計	188,258円	4,069円	192,327円

16

4. 国内の動向と課題・提案

地球温暖化対策税案の自動車保有世帯と非保有世帯の負担 (つづき)

経済産業省による試算

<自動車の保有世帯>		<自動車を保有しない世帯>	
	年間税負担額の増減		年間税負担額の増減
灯油	+ 575円	灯油	+ 575円
LPG	+ 254円	LPG	+ 254円
都市ガス	+ 451円	都市ガス	+ 451円
電力	+ 2,880円	電力	+ 2,880円
ガソリン	▲ 3,891円	ガソリン	0円
軽油	+ 100円	軽油	0円
合計	+ 369円	合計	+ 4,160円

(注) 日本自動車工業会「平成19年度乗用車市場動向調査」に基づき、全世帯(車保有世帯を含む)の自動車保有世帯の割合を9割と推計。
出所: 経済産業省「地球温暖化対策税に関する統計(参考資料)」(2009年11月、政府税関への資料)

- 試算により程度は異なるが、**昨年の温暖化対策税は自動車ユーザー優遇の制度案**(2.5~10倍の差)であった。
 - ・ 自動車非保有世帯の負担: 4,069円~4,160円
 - ・ 自動車保有世帯の負担: 369円~1,745円

4. 国内の動向と課題・提案

平成22年度 税制改正要望の結果

- 暫定税率(抜粋)
 - 今回の税制改正では、長い経緯に縛られてきた**現行の10年間の暫定税率は、廃止しますが**、当分の間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税について**現在の税率水準を維持**することとしました。
 - ただし、国民の生活を守る観点から、平成20年度上半期に見られたような石油価格の異常な高騰時には、本則税率を上回る部分の課税を停止するための措置を併せて講ずることとします。
- 地球温暖化対策のための税
 - 地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連課税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んできています。
 - 我が国における環境関連課税による税収の対GDP比は、欧州諸国に比べれば低いといえますが、今後、地球温暖化対策の取組を進める上で、**地球温暖化対策のための税について、今回、当分の間として措置される税率の見直しを含め、平成23年度実施に向けて成案を得るべく更に検討を進めます。**

4. 国内の動向と課題・提案

揮発油価格の高騰時の対応

- 「揮発油価格の高騰時の課税停止措置について」(抜粋)
 1. 指標となるガソリン価格の平均が、連続3ヶ月にわたり、1ℓにつき160円を超えることとなった場合(発動基準)には、燃料課税(揮発油税・地方揮発油税)の本則税率を上回る部分の課税措置を停止する。
 2. 上記の場合において、指標となるガソリン価格の平均が、連続3ヶ月にわたり、1ℓにつき130円を下回ることとなった場合(解除基準)には、元の税率水準に復元する。
- 「揮発油価格の高騰時の軽油引取税の課税停止措置について」(抜粋)
 1. 軽油引取税についてもガソリン価格を指標として用いることとし、揮発油税において本則税率を上回る部分の課税措置が停止される場合には、軽油引取税についても本則税率を上回る部分の課税措置を停止する。
 2. また、上記の場合において、揮発油税において課税停止措置の解除基準を満たした元の税率水準に復元される場合には、軽油引取税についても元の税率水準に復元する。
- 峰崎財務副大臣の発言
 - 「**環境税で暫定税率問題についても一定の方向性が出たら、これはやはり、ある意味では解消する**というか、した方が私はよいと思っています」(「平成21年度第26回税制調査会後の記者会見録」)

4. 国内の動向と課題・提案

「地球温暖化対策基本法案」(閣議決定)

<中長期目標>

- 温室効果ガス削減目標: 公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに25%を削減。また、2050年までに80%を削減(いずれも1990年比)
- 一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を10%(2020年)とする。

<基本的施策>

- 《地球温暖化対策のうち特に重要な具体的施策》
 - **国内排出量取引制度**の創設(法制上の措置について、**施行後1年以内を目途に成案を得る**)
 - **地球温暖化対策のための税の平成23年度からの実施に向けた検討**その他の税制全体のグリーン化
 - 再生可能エネルギーの**全量固定価格買取制度の創設**その他の再生可能エネルギーの利用の促進

4. 国内の動向と課題・提案

全体 ロードマップ (とりまとめイメージ)

1990 2010 2020 2050

温室効果ガス排出削減: 見える化の徹底・既存技術の効果出現(1990-2010) → インフラ整備・革新的技術の効果出現(2010-2020) → 25%削減(2020) → 80%削減(2050)

排出削減に努力する人・企業が報われる仕組み: キャップ・アンド・トレード方式による国内排出量取引制度(2010-2020)

排出量の見える化: 固定価格買取制度(2010-2020)

既存技術の大量普及を推進する施策: 規制と助成の適切な組み合わせ(2010-2020)

低炭素型技術の普及: 既存の低炭素技術(2010-2020) → 革新的な低炭素技術(2020-2050)

新産業・新市場の拡大: 国内市場(2010-2020) → 世界市場(2020-2050)

出所: 環境省「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ(議論のたたき台)」(第1)(2010年9月)

4. 国内の動向と課題・提案

炭素税研究会の制度提案概要

一増税ではない税収中立的炭素税の提案

【炭素税課税(エネルギー課税強化)】

- 課税対象: 化石燃料起源CO2(工業プロセスからの排出とプラスチック類など原材料用途、鉄の還元用原料炭は非課税)
- 税率: 炭素1トン当り6,000~15,000円(CO2 1トン当り約1,600~4,100円、ガソリン1ℓ当り約4円~10円)
- 軽減・還付措置: 国際競争・エネルギー集約度に配慮した温暖化対策実施を条件とする軽減・還付措置実施(素材系製造業、農林水産業、鉱業、製造業、運輸業等が対象となる。)

【炭素税収(約2~5兆円)使途】

- 税収使途: 一般財源としながらも、多くを年金保険料減額(年金財源)、その他減税(法人税・所得税減税)、一部を温暖化対策に充当
 - ・ 企業の労働コストを年金保険料軽減等で軽減し、雇用を維持・促進(多くの企業は、炭素税負担増より年金保険料負担軽減の方が大)
 - ・ 逆進性(低所得者負担) 配慮措置にも充当(炭素税収を税収中立的に減税的使途に充てることに加え、適宜逆進性配慮措置実施)
 - ・ 寒冷地及び公共交通機関が不備な地域の居住者(炭素税負担が重くならざるを得ない)への配慮措置にも充当

炭素税以外の施策とのポリシーミックス

京都議定書約束担保 中長期的大幅排出削減

「地球温暖化防止」と「雇用/経済活性化」、「福祉・社会保障充実」をともに成り立たせる経済社会の実現

雇用/経済対策 低所得者、寒冷地・公共交通機関が不備な地域への配慮

気候変動対策の『現場』・ 環境税の担い手である 市民の役割

ご清聴ありがとうございました。



書籍「環境税」「カーボンマーケットとCDM」のご案内

Carbon Policy Express

環境税／炭素税、排出量取引、国際枠組み等、気候変動政策に関する国内外の最新動向を、月1回皆様にお届けします。行政・政治・企業・NGO／市民・海外の動向、メディア情報、研究論文、イベント情報を含め、日々刻々と変化する気候変動政策に関する状況を追うためにお使いください。



JACESウェブサイト(<http://www.jaces.org/>)から登録可能(無料)。