

「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」の開催について

1. 開催の趣旨

平成 17 年 4 月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」において、環境税については、国民経済や産業の国際競争力に与える影響等を踏まえ、検討すべき課題とされたこと等を踏まえ、平成 17 年 5 月に、中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会の下に、「環境税の経済分析等に関する専門委員会」が設置され、7 回にわたり開催し、主として環境税の経済分析に係る事項について、技術的専門的な見地から調査・分析を行い、同年 8 月に、中間的に審議の整理を行った。

本年 3 月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」においては、環境税については、引き続き、諸外国における取組みの現状等を踏まえて検討すべき課題とされたほか、同年 6 月に閣議決定された「骨太方針 2008」や同年 7 月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」等において、本年秋に予定されている税制の抜本改革の検討の際に、道路特定財源の一般財源化の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し、税制のグリーン化を進めること等とされた。

また、昨年 11 月に政府税制調査会がとりまとめた「抜本的な税制改革に向けた基本的な考え方」等においては、環境税については、既存エネルギー関係諸税との関係等を踏まえて検討すべき課題とされた。

加えて、環境税を含めグリーン税制を検討するに当たっては、現下の原油価格の高騰等の経済状況等についても留意が必要である。

今般、昨今の情勢やこれらの諸課題を踏まえ、低炭素経済への円滑な移行を果たすとの新しい観点から、環境税を含めグリーン税制の在り方等について検討するため、技術的専門的な見地から調査・分析を行うための「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」を開催する。

2. 調査事項

下記の論点を中心として、技術的専門的な見地から、調査・分析を行う。

- ① 地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け
- ② 原油価格の高騰等の経済状況下での課税の効果
- ③ 国民経済や産業の国際競争力に与える影響
- ④ 既存エネルギー関係諸税との関係
- ⑤ 諸外国における取組の現状
- ⑥ 関連する個別のグリーン税制との連携

中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会
グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会
委員名簿

○神野	直彦	東京大学大学院経済学研究科教授
天野	明弘	神戸大学名誉教授・関西学院大学名誉教授・兵庫県立大学名誉教授
植田	和弘	京都大学大学院経済学研究科教授
中里	実	東京大学大学院法学政治学研究科教授
増井	利彦	国立環境研究所社会環境システム研究領域 統合評価研究室長
諸富	徹	京都大学大学院経済学研究科准教授
横山	彰	中央大学総合政策学部教授
和気	洋子	慶応義塾大学商学部教授

○印は委員長
(敬称略)

当面の検討事項・論点について（案）

第1回専門委員会後修正

環境税を始めとする国全体を低炭素化へ動かしていくための仕組みの検討に資するよう、低炭素経済への円滑な移行を果たすとの新しい観点から、下記の事項・論点を中心として、調査・分析を行う。

1. 地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け

- 京都議定書約束との関係
（我が国の温室効果ガス排出量の速報値・確定値を見つつ、京都議定書目標達成計画は年に2回進捗管理）
- 中期目標・長期目標との関係
- 地球温暖化対策全体の中での位置付け
（産業、運輸、家庭・オフィス等における他の対策（排出量取引制度等）との関係（公平性、効率性、確実性等））

2. 原油価格の高騰等の経済状況下での課税の効果

- 原油価格の高騰等に伴うエネルギー価格と消費の動向
（短期（近年の価格の高騰、揮発油税等の暫定税率期限失効後等）と長期の動向）
- 原油価格の高騰等の経済の前提条件が変化している中での環境税の今日的な意義・役割
 - ：価格インセンティブ効果
（より排出量の少ない設備や機器などへの代替や、化石燃料の使用等の削減、省エネ技術の研究開発等を促す）
 - ：財源効果
（税収を温暖化対策の財源として活用する場合）
 - ：アナウンスメント効果
（国民一人一人が税の負担を感じるにより温暖化対策の必要性を感じてもらう）

3. 国民経済や産業の国際競争力に与える影響

- 現下の経済状況を踏まえた、国民経済や産業への影響
(景気、雇用、賃金、家計への影響)
- 国際産業競争力への影響、炭素リーケージの可能性
- 軽減方策
(諸外国における軽減措置等)

4. 既存エネルギー関係諸税との関係

- 道路特定財源の温暖化対策としての役割・効果
- その他既存エネルギー関係諸税の温暖化対策としての役割・効果

5. 諸外国における取組の現状

- 諸外国における「炭素税」導入や「既存エネルギー税制の活用」(例えばガソリン課税によるCO₂排出抑制への取組み)といった環境問題への国際的な取組みの現状
- 諸外国におけるこうした税制の効果

6. 関連する個別のグリーン税制も含めた全体的な在り方

- 関連する個別のグリーン税制(例えば、自動車、住宅等に係る排出抑制インセンティブとしての税制)も含めた全体的な在り方

グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会の開催状況

○第1回 9月3日(水) 14:00～16:00

- 議題：1. 専門委員会の運営について
2. 地球温暖化対策の最近の状況について
3. 環境税に関するこれまでの議論について
4. 当面の検討事項・論点について(案)
等

○第2回 9月16日(火) 13:00～15:00

- 議題：1. 原油価格の高騰等の経済状況下での課税の効果
2. 諸外国における取組の現状
等

○第3回 9月30日(火) 13:00～15:00

- 議題：1. 国民経済や産業の国際競争力に与える影響
2. 既存エネルギー関係諸税との関係
等

○第4回 10月14日(火) 13:00～15:00

- 議題；1. 既存エネルギー関係諸税との関係
2. 地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け
等

○第5回 10月31日(金) 9:30～11:30

- 議題：1. 地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け
2. 原油価格の高騰等の経済状況下での課税の効果
等

以降適宜開催

参 考 資 料

※「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」第1回、第2回資料から抜粋

< 目 次 >

- 1. 環境税をめぐるこれまでの動き**
- 2. 諸外国における環境関連税制の現状等**
- 3. 国民各界各層の理解**
- 4. 関連するこれまでの試算**
- 5. 現下の経済状況について**

1. 環境税をめぐるこれまでの動き

環境税を含むグリーン税制

二酸化炭素の排出量又は化石燃料の消費量に応じて課税するもの

これまで環境税に関し論じられてきた効果

- (1) 価格インセンティブ効果
化石燃料の使用抑制、低排出設備の導入・利用・技術開発等を促す。
- (2) 財源効果
税収を温暖化対策の財源として活用する。
- (3) アナウンスメント効果
広く国民各層の意識改革を促す。

国全体を低炭素化へ動かす仕組み

二酸化炭素に価格をつけ、市場メカニズムを活用し、経済的インセンティブの付与を介して、あらゆる部門の排出削減を進める。

我が国では、石油石炭税や揮発油税などが環境税的な効果を持っている。
また、自動車税でも、排出の多い自動車は重課し、排出の少ない自動車は軽課されている。
さらに、エネルギーを節約する設備などへの税の軽減は、広く行われている。

➡ 全体として見れば、CO₂を出す人が負担をし、CO₂を出さない努力をする人の負担が軽くなる税制、すなわちグリーン税制が徐々に育ちつつある。その加速化が課題。

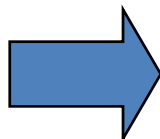
平成20年度税制改正要望 環境税の具体案 (抄)

【課税の仕組み】 (=ハイブリット課税) ・大口排出者は、申告納税 ・小口排出者は、上流課税	○家庭・オフィス： ・灯油、ガソリン、LPG（上流で課税） ○工場等： ・石炭、重油、軽油、天然ガス、ジェット燃料（大口排出者による申告納税） ○家庭・オフィス・工場等： ・電気、都市ガスに関しては、発電・ガス事業者が用いる化石燃料に対して課税 ※経済情勢等を踏まえ、一部、当分の間、適用停止
【税率・税収額】 (=低率) ・諸外国と比べて相当低い	税率：2,400円／炭素トン（約665円／二酸化炭素トン） （ガソリン：1.52円／1リットル、石炭：1,580円／1トン など） 税収額：約3,600億円（適用停止を解除すると、約5,200億円） 家計の負担：世帯当たり年間約2,000円（月額約170円）
【軽減措置】 ・削減努力、燃料価格高騰等に配慮	○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、削減努力をした場合は、8割軽減 ・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は免税 ・灯油について5割の軽減 ＊重油は、大口排出者の申告納税であり、漁船用燃料使用は免除
【用途】 ・一般財源だが、温暖化対策のための減税・歳出を期待	○一般財源 （税収を、森林吸収源対策、省エネ家電や住宅・建築物の省エネ設備、低燃費自動車に係る買換促進のための減税等に重点的に充てる。） ○税収の一部を地方の地球温暖化対策に充てるため、地方公共団体へ譲与

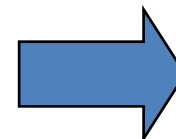
「環境税の具体案」の変遷

17年度要望案 (16年11月5日)
・税収:4,900億円
・税率:2,400円/炭素トン
・用途:温暖化対策と社会保障(雇用促進のための社会保障料軽減)

(参考) 環境部会17年度要望 (16年11月18日)
・税収:6,000億円
・税率:3,000円/炭素トン
・対象:全ての化石燃料と電気
・用途:温暖化対策のみに充当
・軽減措置:低所得者・中小企業等



18年度要望 (17年10月25日)
・税収:3,700億円
・税率:2,400円/炭素トン
・対象:全ての化石燃料 (ただし、一部の燃料について適用停止)
・用途: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年度要望 (18年11月15日／19年11月14日)
・税収:3,600億円
・税率:2,400円/炭素トン
・対象:全ての化石燃料 (ただし、一部の燃料について適用停止)
・用途: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

(注1) 炭素1トンは、二酸化炭素約3.7トンに相当。 ex.) 2,400円／炭素トン＝約655円／二酸化炭素トン

(注2) 環境省において、中環審・地球温暖化対策税制専門委員会の報告(平成15年8月)などを基に環境税の具体案を検討し、平成17年度税制改正以降、上記具体案により要望を行い、税調において議論。

抜本的な税制改革に向けた基本的考え方 (平成19年11月20日政府税制調査会) (抄)

地球温暖化問題については、「環境と経済の両立」という基本的な考え方に立って、自主的取組、啓蒙を含む多様な政策手段を適切に用いていくことが必要である。

環境税については、国・地方の温暖化対策全体の中での具体的な位置付け、その効果、国民経済や国際競争力に与える影響、既存エネルギー関係諸税との関係等を十分に踏まえ、総合的に検討していくべき課題である。

平成20年度税制改正大綱 (平成19年12月13日自由民主党・公明党) (抄)

第四 検討事項

- 1 わが国は、来年のG8北海道洞爺湖サミットを控え、環境先進国として世界をリードする役割を果たすため、京都議定書目標達成計画に沿って、国、地方をあげて多様な政策への取り組みを実施し、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、来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。

京都議定書目標達成計画 (平成20年3月28日閣議決定) (抄)

地球温暖化防止のための環境税については、国民に広く負担を求めることになるため、地球温暖化対策全体の中で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の現状などを踏まえて、国民、事業者などの理解と協力を得るように努めながら、真摯に総合的な検討を進めていくべき課題である。

道路特定財源をめぐるこれまでの動き

H19.12.7 道路特定財源の見直しについて (政府・与党合意)

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、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。



H20.1～ 通常国会における道路特定財源の一般財源化・暫定税率廃止を巡る与野党攻防

H20.3.27 総理大臣記者会見

私は見直すべきは大胆に見直すという決意をいたしました。(中略) ガソリン税などの収入を道路整備にしか使えないとしている道路特定財源制度につきましては、今年の税制抜本改革時に廃止し、21年度から一般財源として活用します。

(中略) 一般財源化に伴って、暫定税率を含めたガソリンなどへの税率の在り方についても今後検討します。その際、ガソリンなどに課税することでCO2の排出を抑制して、地球温暖化対策に取り組んでいる国際的な動向や、地方における道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況を踏まえて検討してまいります。



H20.4.1 暫定税率の失効

H20.4.11 道路関連法案等の取扱いについて (政府・与党決定)

道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。

暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。



H20.4.30 租税特別措置法改正法 衆議院において再可決 (5月1日～ 暫定税率復活)

H20.5.13 道路特定財源等に関する基本方針 (閣議決定)

道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。

暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。

(参考) 前通常国会での答弁等

平成20年1月21日(月) 衆・本会議における総理答弁(抄)

(総理) 地球温暖化問題は、将来の世代を含む国民生活を守る観点から、待ったなしの課題となっており、世界の主要排出国は例外なく参加・協力して様々な対策を講じていくことが急務になっております。欧州の主要国がガソリンの税金を段階的に引き上げている状況において、地球温暖化対策に逆行しかねない暫定税率の廃止を行うことは、国際的な理解を得がたいのではないかと考えております。(略)、現行税率維持は、地球温暖化問題への対応の観点からも必要であると、このように申し上げております。

平成20年2月1日(金) 参・予算委員会における官房長官答弁(抄)

(内閣官房長官) 一般的にだいたいの商品が、価格と需要の関係、価格が上がれば需要が落ちる、価格が下がれば需要が増える、経済学の用語でいうと価格弾力性ともいうんでしょうか、これがあるのが極当たり前のことでありまして、だからそういう相関関係があるからこそ北欧やヨーロッパの国々が、環境税、まあ名称はいろいろ変わっても、ガソリンに関する、あるいはCO₂に関する値段を上げて、消費を抑制をしようということで、それを上げているということは、委員ご承知のとおりでございます。

平成20年3月31日(月) 総理記者会見(抄)

(総理) まず世界では、ガソリンに対する税金を引き上げる傾向に今あります。これは、世界が地球温暖化問題に立ち向かうため、ガソリン価格の引き上げが、CO₂を排出するガソリンの消費を抑えることに役立つと考えているからであります。この結果、ガソリン価格は今、イギリスでは1リットル250円です。フランスやドイツでも1リットル220円であります。もしここで日本がガソリンの税金を25円安くすれば、ガソリン価格は125円となり、イギリスの半分になってしまいます。地球温暖化対策に取り組んでいる世界に対して、日本はガソリンの消費を増やそうとしているんじゃないか、という誤ったメッセージを発することになりかねません。時代逆行の動きであります。

今年7月には北海道洞爺湖において各国首脳が集まり、この地球温暖化問題への対応を検討します。そのとき、ガソリンは安い方がよいということでは、各国の首脳が果たして納得してくれるでしょうか。

今、私たちは京都議定書の6%削減を達成しようとしております。少なくとも環境問題を重視すべきこの時期に、ガソリンの税率を引き下げることとは適当ではないと考えております。

「低炭素社会・日本」をめざして（平成20年6月9日総理演説）＜概要＞

- 産業革命後につくりあげられた化石エネルギーへの依存を断ち切り、「低炭素社会」へと大きく舵を切らなければいけない。
低炭素社会への移行は「負担」だと捉えるのではなく、「新たな経済成長の機会」と捉えるべき。
- 2050年までに世界全体で排出量を半減する目標について、G8及び主要排出国との間で共有することを目指す。日本としては、先進国の一員として途上国以上の貢献をなすために、2050年までに、現状から60～80%を削減する長期目標を掲げる。
- 具体的な政策の4つの柱
 - ① 革新技術の開発と既存先進技術の普及
 - ・ 太陽光発電世界一の座の奪還（2020年までに10倍、2030年には40倍）
 - ・ 2012年を目指して、全ての白熱電球の省エネ電球への切り替え
 - ・ 省エネ住宅・ビルの義務化に向けた制度整備、200年住宅の普及促進 等
 - ② 国全体を低炭素化へ動かしていくための仕組み
 - ・ 今秋、排出量取引の国内統合市場の試行的実施、実験を開始
 - ・ 今秋、環境税を含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し 等
 - ③ 地方の活躍
 - ・ エネルギー、食糧の地産地消
 - ・ 10程度の環境モデル都市を選び、政府のバックアップのもと革新的な取組
 - ④ 国民主役の低炭素化
 - ・ ライフスタイルを変える意識を共有するためのサマータイム制度への期待
 - ・ 7月7日を「クールアース・デー」に

「骨太方針2008」(平成20年6月27日閣議決定)(抄)

2. 道路特定財源の一般財源化

- ・道路特定財源制度は、道路特定財源等に関する関係閣僚会議における具体化の検討を踏まえ、平成20年の税制抜本改革時に廃止し平成21年度から一般財源化する。
- ・暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、平成20年の税制抜本改革時に検討する。

4. 税体系の抜本的な改革に向けて(税制改革の重点事項)

(4) 低炭素化促進の観点からの税制全般の見直し

道路特定財源の一般財源化の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直す。

「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月29日閣議決定)(抄)

2 税制

(1) 税制のグリーン化

本年秋に予定している税制の抜本改革の検討の際には、道路財源の一般財源化後の使途の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し、税制のグリーン化を進める。

例えば、自動車、家電製品、住宅建築について、温室効果ガス排出を抑制するインセンティブとしての税制の活用について検討を行う。

2. 諸外国における環境関連税制の現状等

諸外国における温暖化対策に関連する主な税制改正の経緯

1980年代からの環境問題に対する関心の高まり、気候変動枠組条約国際交渉(1990年～)など

・1990年 フィンランド いわゆる炭素税(Additional duty)導入

・1991年 スウェーデン 二酸化炭素税(CO2 tax)導入

ノルウェー 二酸化炭素税(CO2 tax)導入

1992年 気候変動枠組条約採択【1994年3月発効】、6月 地球サミット(リオデジャネイロ)

・1992年 デンマーク 二酸化炭素税(CO2 tax)導入

オランダ 一般燃料税(General fuel tax)導入

・1993年 イギリス 炭化水素油税(Hydrocarbon oil duty)の段階的引上げ(～1999年)

・1996年 オランダ 規制エネルギー税(Regulatory energy tax)導入

1997年 京都議定書採択【2005年2月発効】

・1999年 ドイツ 鉱油税(Mineral oil tax)の段階的引上げ(～2003年)、電気税(Electricity tax)導入

イタリア 鉱油税(Excises on mineral oils)の改正(～2005年まで段階的引上げ。石炭等を追加)

・2001年 イギリス 気候変動税(Climate change levy)導入

<参考>2003年10月「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令」公布【2004年1月発効】
:各国はエネルギー製品及び電力に対して最低税率を上回る税率を設定

・2004年 オランダ 一般燃料税を既存のエネルギー税制に統合(石炭についてのみ燃料税として存続(Tax on coal))。規制エネルギー税をエネルギー税(Energy tax)に改組

・2006年 ドイツ 鉱油税をエネルギー税(Energy tax)に改組(石炭を追加)

・2007年 フランス 石炭税(Coal tax)導入

欧州諸国におけるエネルギー税制の主な変遷

イギリス	1993～99年 既存のエネルギー税制の引上げ 炭化水素油税（ガソリン、軽油、重油等）について、税率を物価上昇率以上に毎年引上げ（エスカレーター制度）。 2001年 既存のエネルギー税制の対象外エネルギーに新税を導入 炭化水素油税が課税されない事業用の電気、石炭、天然ガス等に新たに気候変動税を課税。
ドイツ	1999年 既存のエネルギー税制の引上げ、既存のエネルギー税制の対象外エネルギーに新税を導入 鉱油税（ガソリン、軽油、重油等）を引上げ。鉱油税が課税されない電気に新たに電気税を課税。 2006年 既存のエネルギー税制の対象を拡大 鉱油税について、課税対象外の石炭に課税対象を拡大し、エネルギー税に改組。
フランス	2007年 既存のエネルギー税制の対象外エネルギーに新税を導入 石油産品内国消費税（ガソリン、軽油、重油等）が課税されない石炭に新たに石炭税を課税。
オランダ	1992年 既存のエネルギー税制に加え新税を導入 鉱油税（ガソリン、軽油等）に加えて炭素含有量・エネルギー量を基準とした一般燃料税（石炭は新規課税）を導入 ※ 一般燃料税導入以前は、一般燃料課徴金が課されていた。 2004年 炭素含有量等に応じた税をやめ、既存のエネルギー税制に統合 ガソリン、軽油、重油等については一般燃料税を鉱油税に統合。既存のエネルギー税制がなかった石炭についてのみ一般燃料税を「燃料税」として存続。 ※ 家庭等による小規模なエネルギー消費を対象に1996年に導入された規制エネルギー税をエネルギー税に改組。
フィンランド	1990年 既存のエネルギー税制に炭素含有量に応じた付加課税部分を設定 既存の燃料課税（ガソリン等）の付加課税部分として炭素含有量に応じた税率を設定（ただし、天然ガスは半額）。 ※ 1994年に炭素含有量及びエネルギー量に応じた税率に、1997年には再度炭素含有量に応じた税率に考え方を変更。
デンマーク	1992年 既存のエネルギー税制に上乗せして炭素含有量に応じた新税を導入 既存のエネルギー税制（ガソリン、軽油等）に上乗せして炭素含有量に応じた二酸化炭素税を導入。

（出典）各国政府資料及び OECD 資料

日本とEU諸国のエネルギー課税の税率の比較

(2008年7月現在)

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス	電気
日本	55.84 (円/ℓ) 〔揮発油税 : 53.80 石油石炭税 : 2.04〕	34.14 (円/ℓ) 〔軽油取引税 : 32.10 石油石炭税 : 2.04〕	2.04 (円/ℓ) 〔石油石炭税 : 2.04〕	0.70 (円/kg) 〔石油石炭税 : 0.70〕	1.08 (円/kg) 〔石油石炭税 : 1.08〕	0.375 (円/kWh) 〔電灯料増徴税 : 0.375〕
イギリス	105.74 (円/ℓ) 〔炭化水素油税 : 105.74〕	105.74 (円/ℓ) 〔炭化水素油税 : 105.74〕	19.51 (円/ℓ) 〔炭化水素油税 : 19.51〕	2.61 (円/kg) 〔気候変動税 : 2.61〕	5.84 (円/kg) 〔気候変動税 : 5.84〕	0.958 (円/kWh) 〔気候変動税 : 0.958〕
ドイツ	105.37 (円/ℓ) 〔エネルギー税 : 105.37〕	75.73 (円/ℓ) 〔エネルギー税 : 75.73〕	3.95 (円/ℓ) 〔エネルギー税 : 3.95〕	1.41 (円/kg) 〔エネルギー税 : 1.41〕	6.19 (円/kg) 〔エネルギー税 : 6.19〕	1.980 (円/kWh) 〔電気税 : 1.980〕
フランス	97.71 (円/ℓ) 〔石油商品内国消費税 : 97.71〕	68.97 (円/ℓ) 〔石油商品内国消費税 : 68.97〕	2.68 (円/ℓ) 〔石油商品内国消費税 : 2.68〕	1.42 (円/kg) 〔石炭税 : 1.42〕	3.35 (円/kg) 〔天然ガス消費税 : 3.35〕	—
オランダ	110.93 (円/ℓ) 〔鉱油税 : 110.93〕	67.14 (円/ℓ) 〔鉱油税 : 67.14〕	67.14 (円/ℓ) 〔鉱油税 : 67.14〕	2.08 (円/kg) 〔石炭税 : 2.08〕	38.49~1.96 (円/kg) 〔エネルギー税〕	12.107~0.081 (円/kWh) 〔エネルギー税〕
フィンランド	100.95 (円/ℓ) 〔液体燃料税〕 — 基本税 : 92.16 — 付加税 : 7.70 — 戦略備蓄料 : 1.09	58.60 (円/ℓ) 〔液体燃料税〕 — 基本税 : 49.38 — 付加税 : 8.66 — 戦略備蓄料 : 0.56	9.71 (円/ℓ) 〔液体燃料税〕 — 基本税 : — — 付加税 : 9.30 — 戦略備蓄料 : 0.41	8.13 (円/kg) 〔電気・特定燃料税〕 — 基本税 : — — 付加税 : 7.94 — 戦略備蓄料 : 0.19	5.20 (円/kg) 〔電気・特定燃料税〕 — 基本税 : — — 付加税 : 4.99 — 戦略備蓄料 : 0.21	0.423 (円/kWh) 〔電気・特定燃料税〕 — 基本税 : — — 付加税 : 0.403 — 戦略備蓄料 : 0.021
デンマーク	89.74 (円/ℓ) 〔鉱油エネルギー税 : 84.88 CO2 税 : 4.85〕	66.81 (円/ℓ) 〔鉱油エネルギー税 : 61.45 CO2 税 : 5.36〕	47.23 (円/ℓ) 〔鉱油エネルギー税 : 41.51 CO2 税 : 5.71〕	36.75 (円/kg) 〔石炭税 : 31.95 CO2 税 : 4.80〕	75.98 (円/kg) 〔天然ガス税 : 69.26 CO2 税 : 6.72〕	14.706 (円/kWh) 〔電気税 : 12.722 CO2 税 : 1.984〕
EU 最低税率	57.80 (円/ℓ)	48.62 (円/ℓ)	2.17 (円/ℓ)	0.64 (円/kg)	1.52 (円/kg)	0.081 (円/kWh)

- (注1) 使途は基本的に一般財源(但し、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路関連の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。)
- (注2) ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、天然ガス、及び電気については事業用を前提としている。その他、各種減免措置あり。
- (注3) イギリスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭、天然ガス、電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。
- (注4) ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は低硫黄、重油は事業用、天然ガスは事業用、及び電気は事業用の税率。
- (注5) フランスのガソリンは低鉛・動力用、軽油は非事業用の税率。また、石炭税、及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。
- (注6) オランダのガソリンは無鉛、軽油は交通用、天然ガス・電気は事業用の税率。
- (注7) フィンランドのガソリンは改質無硫黄、軽油は無硫黄、電気は鉱業・工業・温室用の税率。各税の付加部分(CO2 課税部分)はCO2 排出量1トン当たり3,220円に設定されており(ただし、天然ガスは半額)、表中で網掛けをしている。
- (注8) デンマークのガソリンは無鉛、軽油は動力用、天然ガスは非動力用、電気は非居住用電力の税率。なお、デンマークのCO2 税はCO2 排出量1トン当たり1,984円に設定されており、表中で網掛けをしている。
- (注9) EU 最低税率はEC 指令で定められており、ガソリンは無鉛・動力用、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。また、2010年に税率の引上げが行われる。
- (備考1) 各国政府資料、及びEUホームページ「Taxes in Europe Database」の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/ℓ)・0.85(kg/m³)、及び石炭・天然ガスについては環境省・経済産業省「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」による係数26.6(GJ/トン)・40.9(MJ/m³)を用いて単位を揃えている。
- (備考2) 1ドル=106円、1ポンド=210円、1ユーロ=161円、1デンマーク・クローネ=0.208ドル(2008年下半年適用の基準外国為替相場、裁定為替相場、及び市場実勢相場)

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス
日本	24,052 (円) 〔揮発油税 : 23,173 石油石炭税 : 879〕	13,034 (円) 〔軽油取引税 : 12,255 石油石炭税 : 779〕	753 (円) 〔石油石炭税 : 753〕	291 (円) 〔石油石炭税 : 291〕	400 (円) 〔石油石炭税 : 400〕
イギリス	45,543 (円) 〔炭化水素油税 : 45,543〕	40,368 (円) 〔炭化水素油税 : 40,368〕	7,200 (円) 〔炭化水素油税 : 7,200〕	1,083 (円) 〔気候変動税 : 1,083〕	1,820 (円) 〔気候変動税 : 1,820〕
ドイツ	45,388 (円) 〔エネルギー税 : 45,388〕	28,915 (円) 〔エネルギー税 : 28,915〕	1,458 (円) 〔エネルギー税 : 1,458〕	587 (円) 〔エネルギー税 : 587〕	1,930 (円) 〔エネルギー税 : 1,930〕
フランス	42,087 (円) 〔石油産品内国消費税 : 42,087〕	26,333 (円) 〔石油産品内国消費税 : 26,333〕	989 (円) 〔石油産品内国消費税 : 989〕	588 (円) 〔石炭税 : 588〕	1,044 (円) 〔天然ガス消費税 : 1,044〕
オランダ	47,780 (円) 〔鉱油税 : 47,780〕	25,632 (円) 〔鉱油税 : 25,632〕	24,777 (円) 〔鉱油税 : 24,777〕	865 (円) 〔石炭税 : 865〕	12,002~610 (円) 〔エネルギー税〕
フィンランド	43,481 (円) 〔液体燃料税 - 基本税 : 39,694 - 付加税 : 3,315 - 戦略備蓄料 : 472〕	22,374 (円) 〔液体燃料税 - 基本税 : 18,852 - 付加税 : 3,307 - 戦略備蓄料 : 215〕	3,583 (円) 〔液体燃料税 - 基本税 : - - 付加税 : 3,433 - 戦略備蓄料 : 150〕	3,375 (円) 〔電気・特定燃料税 - 基本税 : - - 付加税 : 3,296 - 戦略備蓄料 : 79〕	1,622 (円) 〔電気・特定燃料税 - 基本税 : - - 付加税 : 1,557 - 戦略備蓄料 : 65〕
デンマーク	38,651 (円) 〔鉱油エネルギー税 : 36,562 CO2税 : 2,089〕	25,506 (円) 〔鉱油エネルギー税 : 23,460 CO2税 : 2,046〕	17,429 (円) 〔鉱油エネルギー税 : 15,320 CO2税 : 2,109〕	15,256 (円) 〔石炭税 : 13,263 CO2税 : 1,993〕	23,692 (円) 〔天然ガス税 : 21,598 CO2税 : 2,094〕
EU 最低税率	24,896 (円)	18,563 (円)	802 (円)	267 (円)	474 (円)

(注1) 便通は基本的に一般財源(但し、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路関連の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。)

(注2) ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、及び天然ガスについては事業用を前提としている。その他、各種減免措置あり。

(注3) イギリスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭、及び天然ガスに対する気候変動税については事業用のみ課税される。

(注4) ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は低硫黄、重油は事業用、及び天然ガスは事業用の税率。

(注5) フランスのガソリンは低鉛・動力用、軽油は非事業用の税率。また、石炭税、及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。

(注6) オランダのガソリンは無鉛、軽油は交通用、天然ガスは事業用の税率。

(注7) フィンランドのガソリンは改定無硫黄、及び軽油は無硫黄の税率。各税の付加部分(CO2課税部分)はCO2排出量1トン当たり3,220円に設定されており(ただし、天然ガスは半額)、表中で網掛けしている。

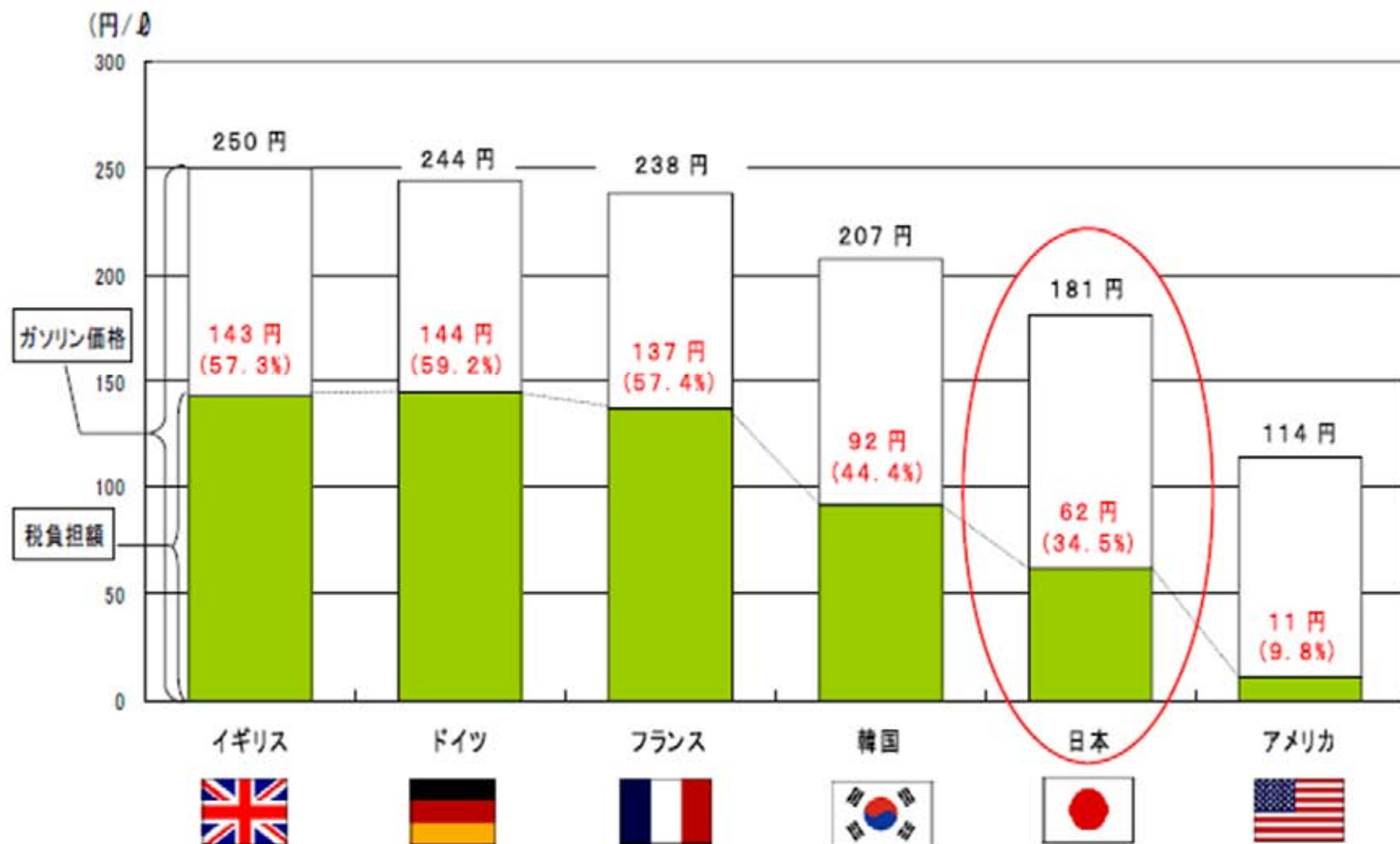
(注8) デンマークのガソリンは無鉛、軽油は動力用、及び天然ガスは非動力用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量1トン当たり1,984円に設定されており、表中で網掛けしている。

(注9) EU最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは無鉛・動力用、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、及び天然ガスは加熱・事業用の税率。また、2010年に税率の引上げが行われる。

(備考1) 各国政府資料、及びEUホームページ「Taxes in Europe Database」の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/m3)、及び環境省・経済産業省「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」により、ガソリンは「ガソリン」、重油は「A重油」、石炭は「一般炭」、天然ガスは日本については「液化天然ガス」、その他の国については「天然ガス」の係数を用いて換算している。

(備考2) 1ドル=106円、1ポンド=210円、1ユーロ=161円、1デンマーク・クローネ=0.208ドル(2008年下半年適用の基準外国為替相場、裁定為替相場、及び市場実勢相場)

日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較

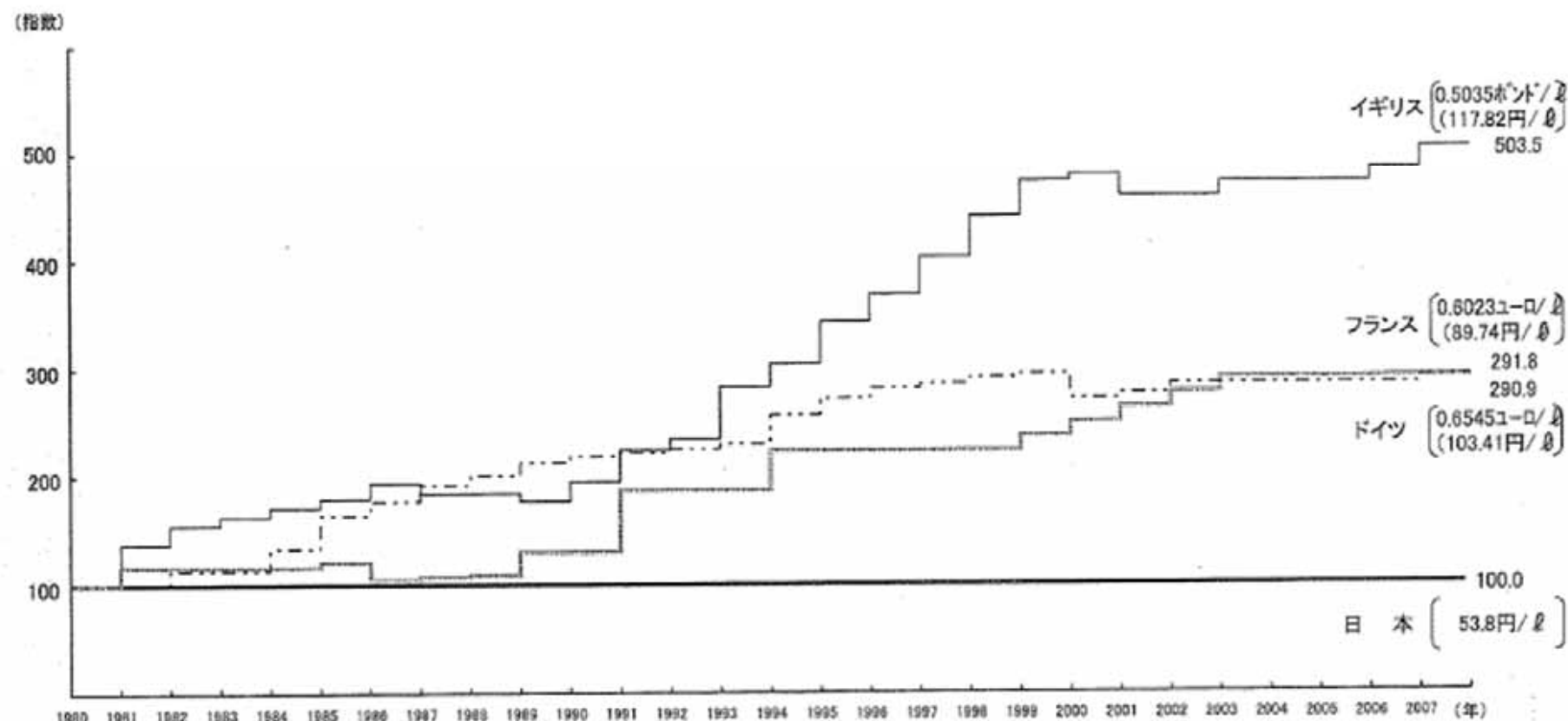


(注1) 2008年7月時点 I E A 調べ(日本(石油情報センター調べ)及び韓国(韓国石油公社調べ)は2008年7月第5週)

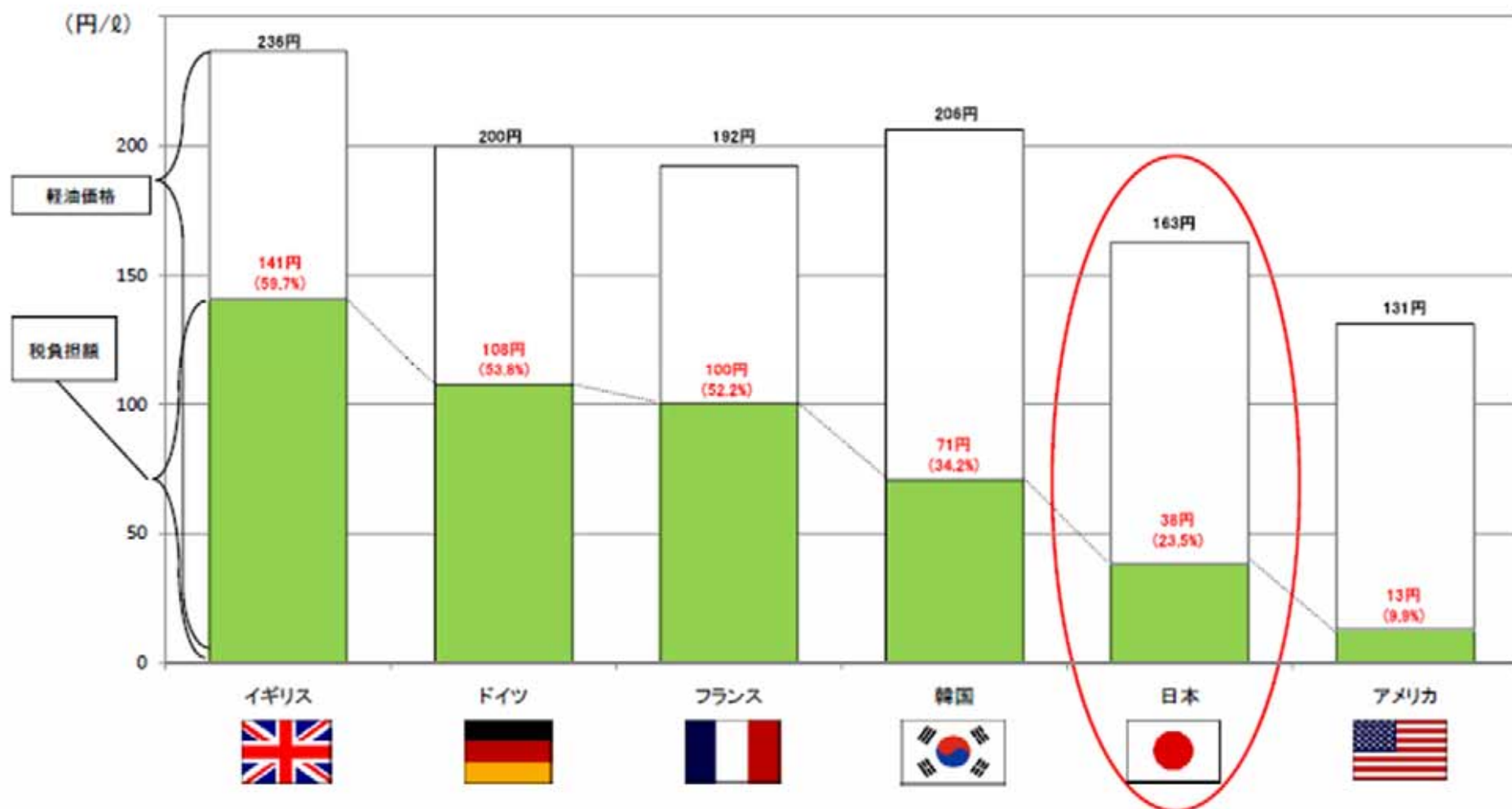
(注2) 邦貨換算レートは、1ドル=106円、1ポンド=210円、1ユーロ=161円、100ウォン=約11円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：平成19年(2007年)12月から平成20年(2008年)5月までの間における実勢相場の平均値)

欧州諸国のガソリン税の税率の推移(指数:1980年=100)

欧州諸国は、オイルショック以降、地球温暖化対策などを理由として、ガソリン税率を段階的に引上げてきています。わが国は、現在でも低い税率を維持しています。



日本と諸外国の軽油価格・税負担額の比較

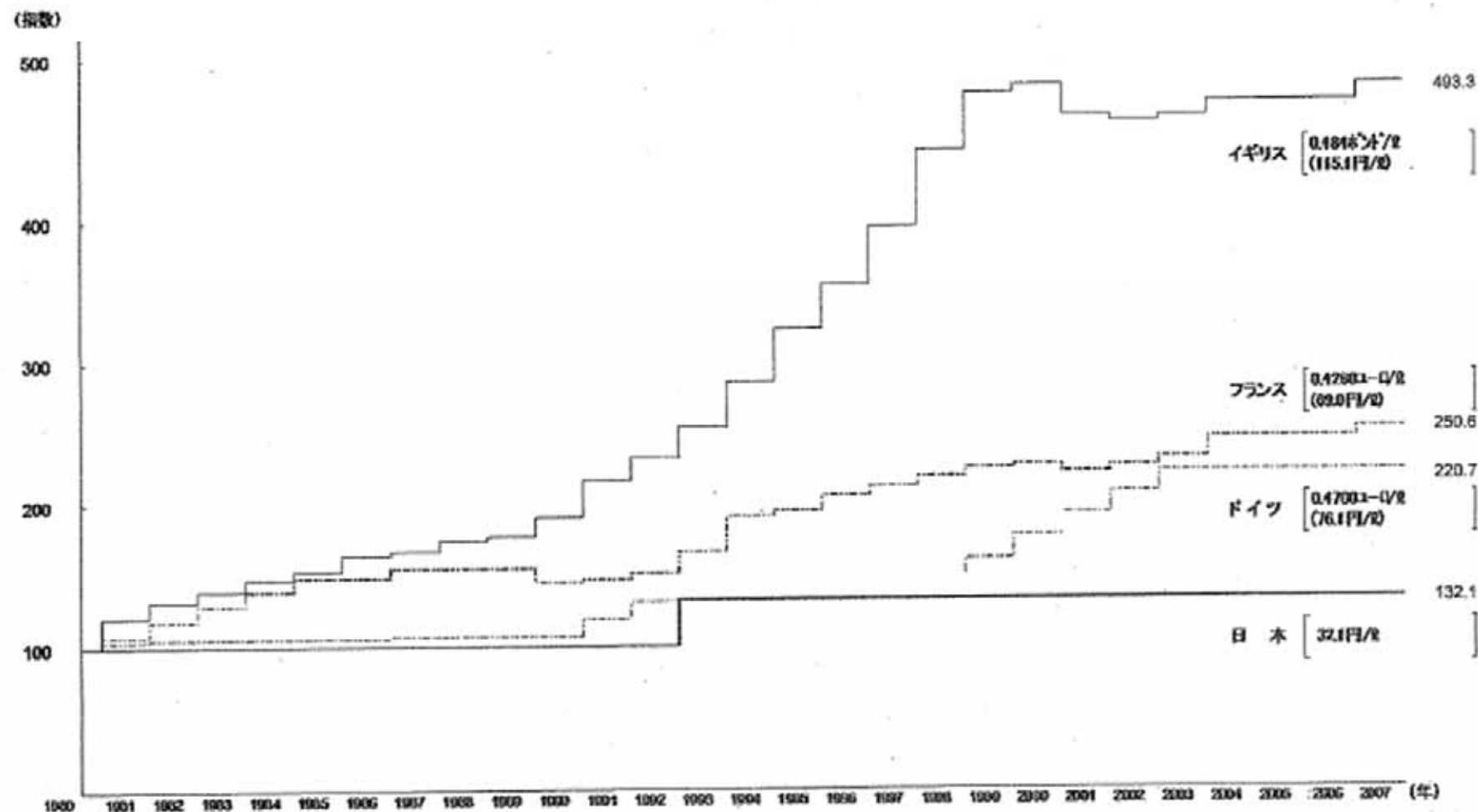


(注1) 2008年7月時点 I E A 調べ(日本(石油情報センター調べ)及び韓国(韓国石油公社調べ)は2008年7月第5週)

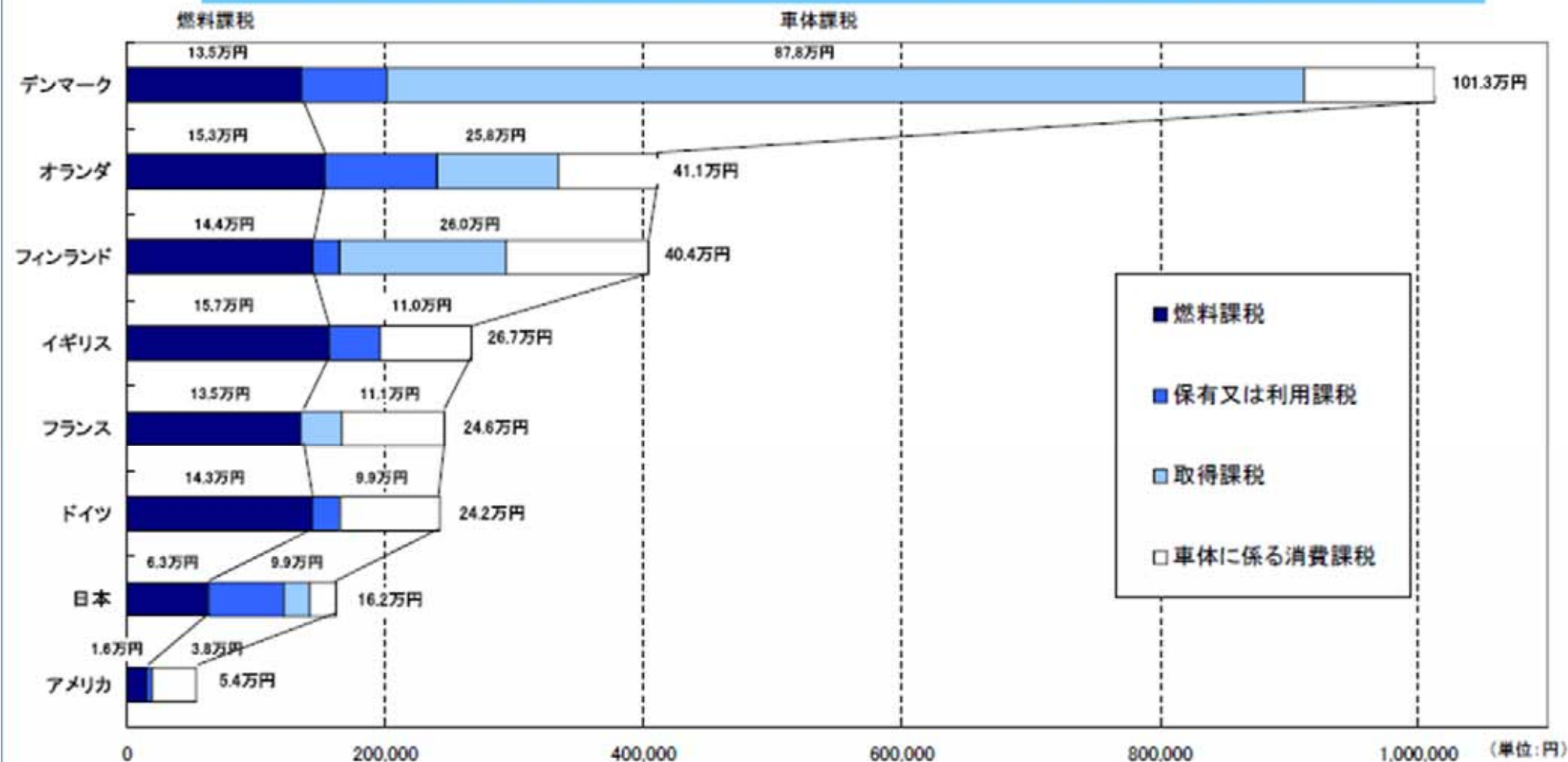
(注2) 邦貨換算レートは、1ドル=106円、1ポンド=210円、1ユーロ=161円、100ウォン=約11円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：平成19年(2007年)12月から平成20年(2008年)5月までの間における実勢相場の平均値)

欧州諸国の軽油に係る税の税率の推移(指数:1980年=100)

欧米諸国は、オイルショック以降、軽油に係る税率を段階的に引き上げてきています。
わが国は、93年に引き上げたのみで現在でも低い税率を維持しています。



燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額） （2,000CCクラスの自家用車について税抜車体価格を同一とした場合の仮定試算）



※1 車両重量約1.5t、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,000ℓ、平成20年1月現在の税率

車体価格(税抜本体価格)は2,430,000円と仮定している。

燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク10.206デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.523ユーロ/ℓ、フィンランド1.416ユーロ/ℓ、イギリス1.046ポンド、フランス1.354ユーロ/ℓ、ドイツ1.400ユーロ/ℓ、日本153.3円/ℓ、アメリカ0.851ドル/ℓ (IEA「エネルギー価格と税(2008年第2四半期)」による2008年第1四半期の価格)。

為替レート: 1ドル=117円、1ポンド=238円、1ユーロ=163円、1デンマーク・クローネ=0.188ドル(2008年上半期に適用される基準外国為替相場、裁定外国為替相場及び市場実勢相場)

※2 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

※3 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。

※4 上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※5 燃料課税には、消費税、小売売上税、付加価値税が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。

OECD 環境統計 — 環境関連歳出と税制（抄）
（ OECD “Environmental Data — Environmental Expenditure and Taxes” ）

表4A 環境関連税制の内訳（抄）

（ Structure of Revenues from Environmentally Related Taxes ）

2004年（億ドル）

課 税 対 象	日 本	
エネルギー物品 (Energy products)	485	
輸送目的	406	● 軽油引取税 ● 石油ガス税 ● 航空機燃料税
うち、ガソリン	297	● 揮発油税 ● 地方道路税
生活上の使用目的	79	
化石燃料	44	● 石油石炭税
電気	34	● 電源開発促進税
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)	291	
取引課税	42	● 自動車取得税
保有課税	249	● 自動車重量税 ● 自動車税 ● 軽自動車税

表4B 環境関連税制の税収（抄）

（ Trends in Revenues from Environmentally Related Taxes ）

2004年

	GDP 比（% of GDP）			税 収（億ドル）		
		うち エネルギー 物品	うち自動車 その他 輸送手段		うち エネルギー 物品	うち自動車 その他 輸送手段
デンマーク	4.8	2.5	1.9	117	61	48
オランダ	3.6	1.9	1.3	216	117	79
フィンランド	3.3	1.9	1.2	61	37	23
イタリア	3.0	2.2	0.4	513	379	74
イギリス	2.6	2.0	0.5	564	443	103
ドイツ	2.5	2.2	0.4	697	601	96
フランス	2.1	1.6	0.2	442	334	42
日本	1.7	1.1	0.6	776	485	291
カナダ	1.2	1.0	0.2	125	99	24
アメリカ	0.9	0.6	0.3	1,056	694	346
OECD 平均	1.8	1.3	0.4			

（注1）OECDによる「環境関連税制」(Environmentally Related Taxes)の定義は、以下のとおり。

- ・ 特に環境に関連するとみなされる課税物件に課される一般政府に対する全ての強制的・一方的な支払い
- ・ 税の名称及び目的は基準とはならない
- ・ 税の用途が定まっているかは基準とはならない

（注2）「環境関連税制」の課税対象には、上記の「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」のほか、「廃棄物管理」、「オゾン層破壊物質」等がある。

（注3）GDP比の内訳については、OECD環境統計には示されていないため、OECDが公表している各国のGDPを基に試算した。

OECD環境統計において「環境関連税制」とされている我が国の既存税制について

税 目 (課税主体)	課 税 対 象	税 率	税 収 (20年度予算)	使 途
揮発油税 (国)	揮発油 〔製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの〕	48,600円／kl (本則：24,300円／kl)	27,685億円	道路整備
地方道路税 (国)		5,200円／kl (本則：4,400円／kl)	2,962億円	地方財源として譲与
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 〔充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの〕	17.5円／kg	280億円	道路整備（1/2は国の財源。1/2は地方財源として譲与）
軽油引取税 (都道府県)	軽油 〔特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの〕	32,100円／kl (本則：15,000円／kl)	9,914億円	道路整備（地方の財源）
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 〔航空機に積み込まれるもの〕	26,000円／kl	1,052億円	空港整備等（11/13は国の財源。2/13は地方財源として譲与）
石油石炭税 (国)	原油、石油製品、ガス状炭化水素、石炭 〔採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの〕	・原油、石油製品 2,040円／kl ・LPG、LNG等 1,080円／t ・石炭 700円／t	5,210億円	燃料安定供給対策 〔石油、天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るために、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置 エネルギー需給構造高度化対策 内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造の構築を図るために、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO2排出抑制対策などの措置〕
電源開発促進税 (国)	販売電気 〔一般電気事業者が販売するもの〕	375円／1000kwh	3,480億円	電源立地対策 〔発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付、発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置 電源利用対策 〔発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置〕
自動車重量税 (国)	自動車 〔自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び 車両番号の指定を受ける届出軽自動車〕	〔例〕乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・自家用 6,300円 ・営業用 2,800円 (本則：いずれも2,500円)	10,725億円	道路整備（国の収入額の約8割） 3分の1を市町村へ譲与
自動車税 (都道府県)	自動車 〔4月1日に所有する乗用車、トラック等〕	〔例〕自家用 1.5～2t 39,500円/年	17,148億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	軽自動車等 〔4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等〕	2,500円/年	1,690億円	一般財源
自動車取得税 (都道府県)	自動車 〔取得する自動車〕	・自家用 取得価額の5% ・営業用・軽自動車 “ の3% (本則：いずれも3%)	4,024億円	道路整備（地方の財源）

3. 国民各界各層の理解

地球温暖化問題に関する懇談会(官邸) 提言 (平成20年6月16日)
中間報告(～「低炭素社会・日本」をめざして～) (抄)

6. 低炭素社会の実現を目指して

④社会のイノベーション

(前略) その際、重要となるのが「炭素への価格付け」である。社会のあらゆる構成員に低炭素社会づくりに協力してもらうには、動機付けのための「しくみづくり」、すなわち多くの国民や企業にとってこれまで「タダ」と思ってきた炭素排出がこれからは環境コストとして掛かってくることを理解してもらうしくみが必要となってくる。それは新たに生まれる炭素コストが商品やサービスの価格の中に含まれることを意味する。この炭素コストの負担を通じて、自ら排出する炭素に自ら責任を果たすことが求められるのである。(中略)

国内排出量制度や環境税など新たな政策手法も、こうした視点に立って捉える必要がある。(略)

地球温暖化問題に関する懇談会 政策手法分科会 (平成20年5月26日)
中間報告(議論の論点整理) (抄)

(3) 環境税

・国内排出量取引ではカバーされない分野(特に民生部門)に対して環境税を課すべきという意見や、新税ではなく、インセンティブ減税や、既存税制の活用、道路特定財源の一般財源化を踏まえた対応を検討すべきという意見があった。

[委員の意見の整理]

5 環境税について

(1) 環境税を導入すべきか

(積極的な意見)

① 炭素に価格をつけることで、経済主体に排出削減インセンティブを与え、同時に公正な費用負担を求める税体系をつくるべき。

(既存税制の活用が必要)

③ 炭素税の効果は税率等に依存。既存税制の活用や、道路特定財源の一般財源化も踏まえながら、消費抑制を図るべき。揮発油税、軽油引取税、石油石炭税、電源開発促進税を含めた既存環境関連税制の税率引上げ、税の名称等における地球温暖化防止の観点を謳うことも検討する必要。

○御手洗会長記者会見発言要旨 (平成20年6月23日 (社)日本経済団体連合会) (抄)

9 福田ビジョンで掲げられた排出量取引の試行的実施については、経団連の環境自主行動計画と整合性がとれた形で制度設計がなされることを希望する。いずれにせよ、より具体的な姿が見えてきた段階で、経団連としての取り組みを検討したい。

環境税については、独立した目的税として課せられるものであるならば、反対である。ただし、税を環境対策に充てるということは必要である。

<参考・昨年の発言>

○御手洗会長記者会見発言要旨 (平成19年10月17日 (社)日本経済団体連合会) (抄)

長期的に地球全体の排出総量を削減することが必要である。そのためには、革新的な技術開発を推進することが重要である。世界最高水準の環境・省エネ技術を有する日本が、イニシアティブを発揮し、来たる洞爺湖サミットなどの場で、技術革新についての世界規模での協力体制を構築できればよい。

なお、経団連は、環境税やキャップ&トレード型の排出権取引の導入には反対である。

○桜井代表幹事記者会見発言要旨 (平成20年6月17日 (社)経済同友会) (抄)

「福田ビジョン」で環境税についても触れているが、これも歓迎したい。単に環境税の導入を歓迎するという意味ではない。道路財源を一般財源化し、そこから環境税に割り振るという一般財源の用途としての話ではなく、炭酸ガス(温室効果ガス)発生を抑止するために環境税を導入しようということである。これは非常に大事な点である。脱化石燃料を促進させる、あるいは国民の購買動向をエネルギー効率の良い商品・サービスに変える、また、省エネ・省資源型の企業にインセンティブを与えることに作用するような環境税の設定を言っていると思う。地球温暖化防止のために大変に建設的な税のあり方で(あるので)導入したいということだと思う。石油(ガソリン)税を環境税に振り向けようという単純な発想ではない。(記者:道路特定財源の用途ではなく一般財源化して環境目的に使う、あるいは、現在ある税(体系)を組み替える形ではいけない、ということか。)

組み替えてもよい。現行のガソリン税の名前を変えて環境税にすればよいということではない、という意味だ。その理由は、第一に、温暖化防止には、ガソリンだけでなく石炭やガスなども関わっているため、ガソリン以外も含めた広い意味での炭素税、環境税にしなければならない。第二に、温室効果ガス、あるいは炭酸ガスの単位あたりの発生量に合わせた税率にすることが大事である。第三に、炭素税、環境税がかかったことで、購買行動が変わってくるような税率にすべきである。いくらという(具体的な)税率についてはまだ考えがないが、単に税があるだけではなく、抑止効果、あるいはインセンティブ効果がなければいけないので、税率はそこから見出さなくてはならない。これらを基本にしたうえで組み替えていくのであれば問題ない。

内閣府による世論調査の結果

地球温暖化対策に関する世論調査 (平成19年8月調査)

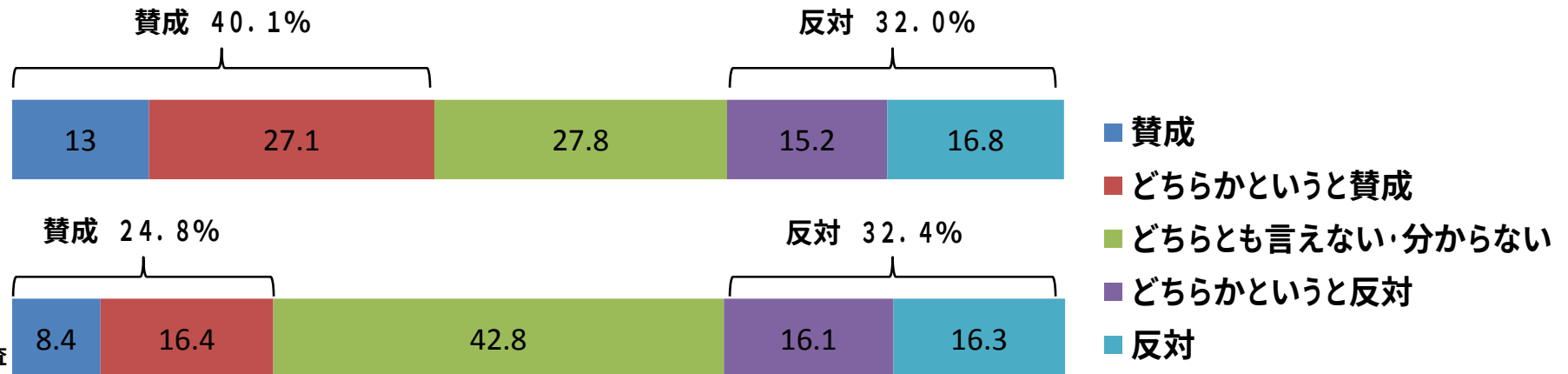
調査主体 : 内閣府政府広報室

調査対象 : 全国20歳以上の者3,000人

有効回答数 1,805人 (回収率60.2%)

調査項目 : 1 地球温暖化問題への関心について
2 家庭や職場で行う地球温暖化対策について
3 環境税について
4 サマータイム制度について

Q. あなたは、環境税の導入をどう考えますか。あなたのお考えに最も近いものを一つだけお答えください。



(参考)
平成17年7月調査

環境省「環境にやさしい企業行動調査」の結果

環境にやさしい企業行動調査 (平成18年度における取組みに関する調査) (平成19年7月～8月調査)

調査主体 : 環境省

調査対象 : ①東京、大阪及び名古屋証券取引所1部及び2部上場企業 2,751社
②従業員500人以上の非上場企業及び事業所 3,814社
合 計 6,565社

有効回答数 : 上場企業 : 1,138社 (有効回収率: 41.4%)
非上場企業: 1,636社 (有効回収率: 42.9%)
合 計 : 2,774社 (有効回収率: 42.3%)

Q. 地球温暖化を防止するために、環境税の導入を図るという考え方について、
どのように思われますか。

