

環境税をめぐる諸論点について

1 . 環境税の位置付け

(1) 環境税の趣旨・目的 P.2

(2) 環境税の効果・機能

(a) 価格インセンティブ効果を目指すのか..... P.4

(b) 財源効果を目指すのか..... P.9

(c) アナウンスメント効果を目指すのか..... P.10

(3) 既存エネルギー関係諸税との関係をどのように考えるか
P.11

2 . 具体的な制度の類型 (諸外国の例)

(1) 欧州各国における環境税の位置付けについて..... P.15

(2) 欧州各国における既存関係諸税との調整について P.18

1 . 環境税の位置付け

(1) 環境税の趣旨・目的

<主な意見>

環境税に頼らず、企業の自主的取組を促進し、国民運動を中心とした温暖化対策を推進するべき。

環境税は企業の自主的な取組を更に引き出すことが期待されている。

企業は自主的取組を既の実施してきているが、環境税の導入によって追加的な取組を引き出すことは期待できない。

一部の企業が負担を負うような仕組みではなく、国民が平等に負担する仕組みとするべき。

環境税の目的は、環境へのコストを市場に乗せることによって、外部不経済に対して使用者が正当な対価を支払う仕組みを確立することである。

規制や自主的取組でカバーしにくい民生部門や一般社会への対策として効果が高い。

(参考)「環境税の経済分析等に関する専門委員会中間整理」より抜粋。

(環境負荷への価格付けとしての環境税)

環境保全のための税・課徴金に係る経済理論としては、外部不経済を内部化して私的限界費用を社会的限界費用に一致させる「ピグー税」、一定の環境目標を費用効果的に達成するための課税としての「ボーモル＝オーツ税」が論じられてきた。これらの理論は、いずれも、環境負荷に対して価格付けを行うことにより、環境負荷をもたらす行為に伴う社会的費用を価格に織り込み、市場に内部化し、企業や消費者の経済的選択の中で、環境保全上望ましい行動を促すことをねらいとするものである。

1980年代後半から地球環境問題が顕在化したことに伴い、OECDでは、税・課徴金や排出量取引等の環境目的を達成するための経済的手法について、技術革新と行動の変化に対し強い誘因を与え、費用に比して効果的に環境上の目標を達成するものとして、その使用を推奨している。

(汚染者負担の原則に即した費用負担ルールの一つとしての環境税)

OECDでは、1972年に、汚染の防止と規制措置に伴う費用は、汚染者が負担すべきであり、その生産と消費の過程において汚染を引き起こす財及び

サービスのコストに反映されるべきであるという汚染者負担の原則を確立している。

汚染者負担の原則を実現するための手段としては、規制により、汚染者に対して対策の実施を義務付け、その費用を負担させることや、行政において環境保全対策を講じ、その費用について汚染者に負担を求める経済的手法などが考えられる。

1970 年前後からフランス、オランダにおいて導入された排水課徴金は、最も歴史の古い環境保全のための税・課徴金であるとされるが、その歴史を振り返ると、現実の政策としては、外部不経済を内部化することを第一の目的とした政策というよりは、むしろ、汚染者負担の原則に則った形で、社会共通の環境保全費用を汚染者の間に公正に配分する政策として機能してきたことが分かる。

(税制のグリーン化など税制全体の中で位置付けられる環境税)

また、(3)、(4)で述べるように、スウェーデンやドイツでは雇用問題などのテーマとともに議論され、税制改革の一環として環境税が導入された。このように、必要な公共サービスを提供するための収入を得るという税の目的も踏まえつつ、税制全体の中で環境負荷に着目した税の位置付けが高まることを意識して環境税を議論する考え方もある。

(2) 環境税の効果・機能

(参考) 施策総合企画小委員会「温暖化対策税制とこれに関連する施策に関する論点についての取りまとめ」より抜粋。

2 . 効果

温暖化対策税制については、中間とりまとめにおいて、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価格インセンティブ効果、税収を温暖化対策の財源として活用することによる財源効果、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おうアナウンスメント効果の3つの効果があるとされた。

(a) 価格インセンティブ効果を目指すのか

< 主な意見 >

原油の価格変動と政府の政策としての環境税は本質的に異なるものであり、環境税導入の効果は省エネ機器の買い換えなどによって、長期的に現れるものではないか。

最近のガソリン価格の上昇にも関わらず、消費量は減っていないことなどから、環境税には価格インセンティブがあるとは言えないのではないか。

特に、昨年 11 月に環境省が提案した具体案のように低い税率では効果がないのではないか。

石油ショック時には、それまで増加傾向にあった民生部門の二酸化炭素排出量が横ばいになったことから、環境税は一定の削減効果があるのではないか。

原油の価格変動と政府の政策としての環境税は本質的に異なるものであり、環境税導入の効果は省エネ機器の買い替えなどによって、長期的に現れるものではないか。

(参考) 施策総合企画小委員会「温暖化対策税制とこれに関連する施策に関する論点についての取りまとめ」より抜粋。

(3) エネルギー価格が需要に与える影響

現在のガソリン価格の値上がり、ガソリンの需要を減少させていないのではないかという指摘がなされている。

この点に関し、エネルギーの価格変動が需要に与える影響は、短期では現れ

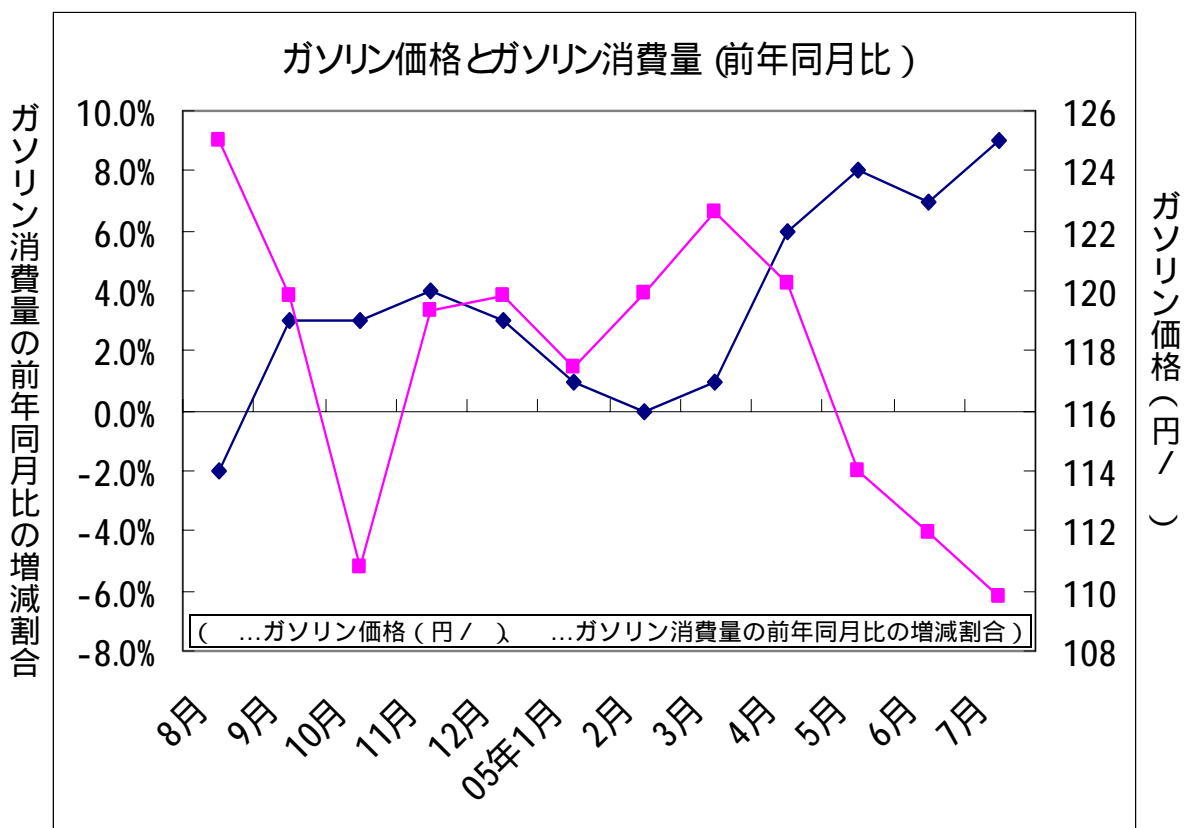
にくいが、電気製品・設備の買替え時など中長期的には効果があるとの分析がある。具体的には、表1のように、エネルギー価格が1%増加した場合、エネルギー消費量（需要量）は、1年後には0.2%程度減少し、7～8年後には、0.5%程度減少すると試算されている。

また、長期にわたり政策として取り入れる税による価格への影響は、市場や投資家、企業・家庭等に与えるメッセージとしては大きなものがあり、エネルギーの市場価格の一時的な上昇と同一の次元で比較することは適切ではないとも考えられる。

なお、中長期の影響に関しては、技術開発の進展等の影響の可能性も考慮し分析結果を解釈すべきとの指摘があった。

直近一年間のガソリン価格と、ガソリン消費量の前年度同月比の増減割合については、以下のとおり。（なお、昨年と今年とで、景気、所得、気候などの要素は除いていない。）

（図1）直近1年間のガソリン価格と、ガソリン消費量の前年度同月比の増減割合



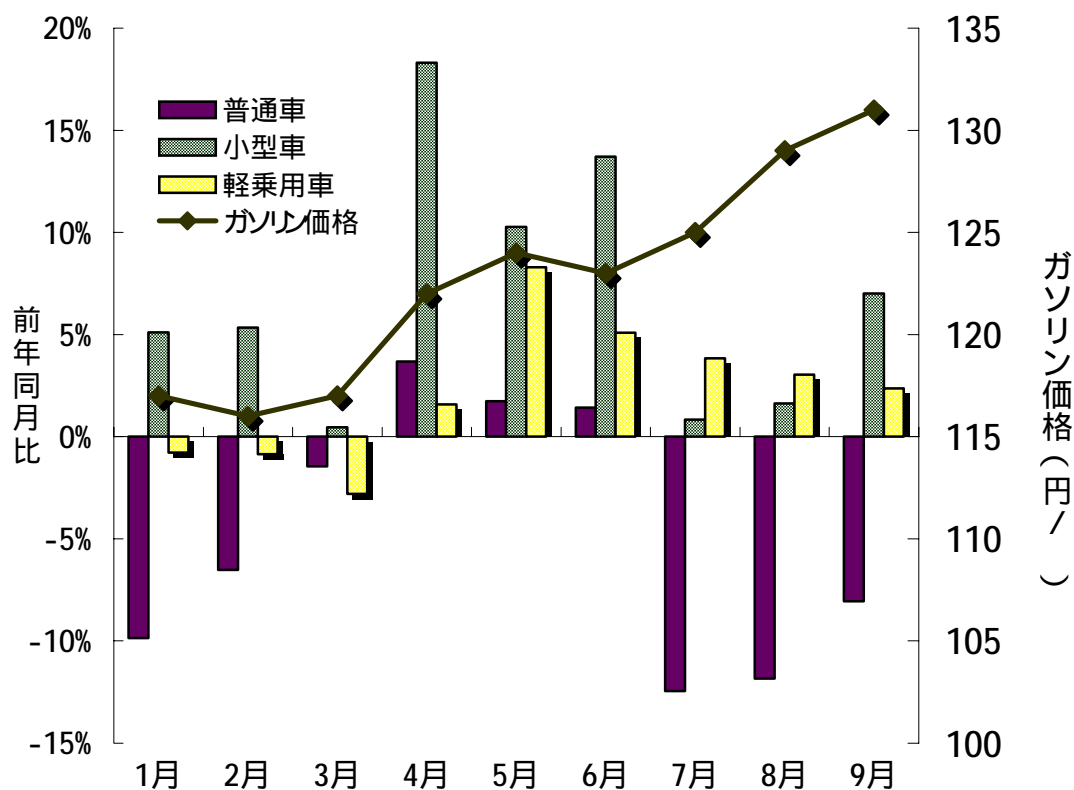
最近の原油価格の高騰に伴い、燃料使用を節約する傾向、省エネ機器の選択や省エネ投資の傾向などが見られる、とする報道等がなされている。

- ・ 産業界では、原油高騰に対する対策として代替燃料の活用の動きが相次いでいる。ヤマト運輸の彦根河瀬宅急便センターでは、トラック燃料として軽油と廃食油の混合燃料の使用を開始しており、トラック輸送中堅の中駿自動車運送は廃食油から軽油代替燃料を造るプラントを設置した。麒麟ビールの福岡工場では廃水処理で生じるメタンガスを重油に代えてボイラー燃料に使用する予定であり、スーパー銭湯「極楽湯」を展開する自然堂はボイラー燃料を重油から液化天然ガスに転換している。（2005/07/30, 日本経済新聞）
- ・ 原油価格の上昇に伴う重油価格の高騰を背景に、中部企業の間で工場のボイラー燃料を重油からバイオマスに切り替える動きが広がっている。織物染色加工大手の東海染工はバイオマス燃料を全面導入し二〇〇七年に重油使用量をほぼゼロにする計画であり、石こうボード大手のチヨダウーテもバイオマスボイラーの導入を加速している。（2005/08/30, 日本経済新聞）
- ・ ヤマト運輸などはガソリン高に伴う燃料の軽油価格上昇に対する対策としてハイブリッド自動車や天然ガス車の導入を進めている。（2005/09/08, 日本経済新聞）
- ・ 中国は、原油価格の高騰や国内エネルギー不足への懸念を背景に省エネルギー対策に本格的に取り組み始めており、省エネの分野で世界最高水準の技術を有する日本企業が中国企業へ技術を供与しながら新市場を開拓する動きが広がるとみられている。（2005/09/29, 日経産業新聞）
- ・ 三菱電機は、「全国の主婦の暖房に関する実態調査」を実施し、灯油の高騰について8割の主婦が気にしているなどの結果を踏まえ、原油高による灯油の高騰やエアコンの省エネ化を追い風に、暖房市場でのエアコンの販売拡大を図る考え。（2005/10/07, 電気新聞）
- ・ 日立製作所は中国で省エネ支援サービス（ESCO）事業を始める。製鉄所や化学プラント、製油所などの大規模な国有企業を中心に、燃料や電気の節約を指導する。中国政府は原油高騰を受けて、省エネ対策を本格化しており、ビジネスチャンスとなる。日立製作所は既に、大型の製鉄所におけるモーターや電源の改良や作業方法の改善を助言するサービスの提供を予定している。（2005/10/13, 日本経済新聞）

（他の記事は、別添参考資料を参照）

乗用車及び軽自動車の新車販売動向を見ると、普通車と比べて燃費の良い小型車や軽乗用車の売り上げが、前年同月比で伸びており、普通車の売り上げが前年同月比で下がっている。(下図を参照)

(図2) 2005年の乗用車及び軽自動車の新車販売動向



(日本自動車販売連合会、全国軽自動車協会連合会、石油情報センター資料より作成)

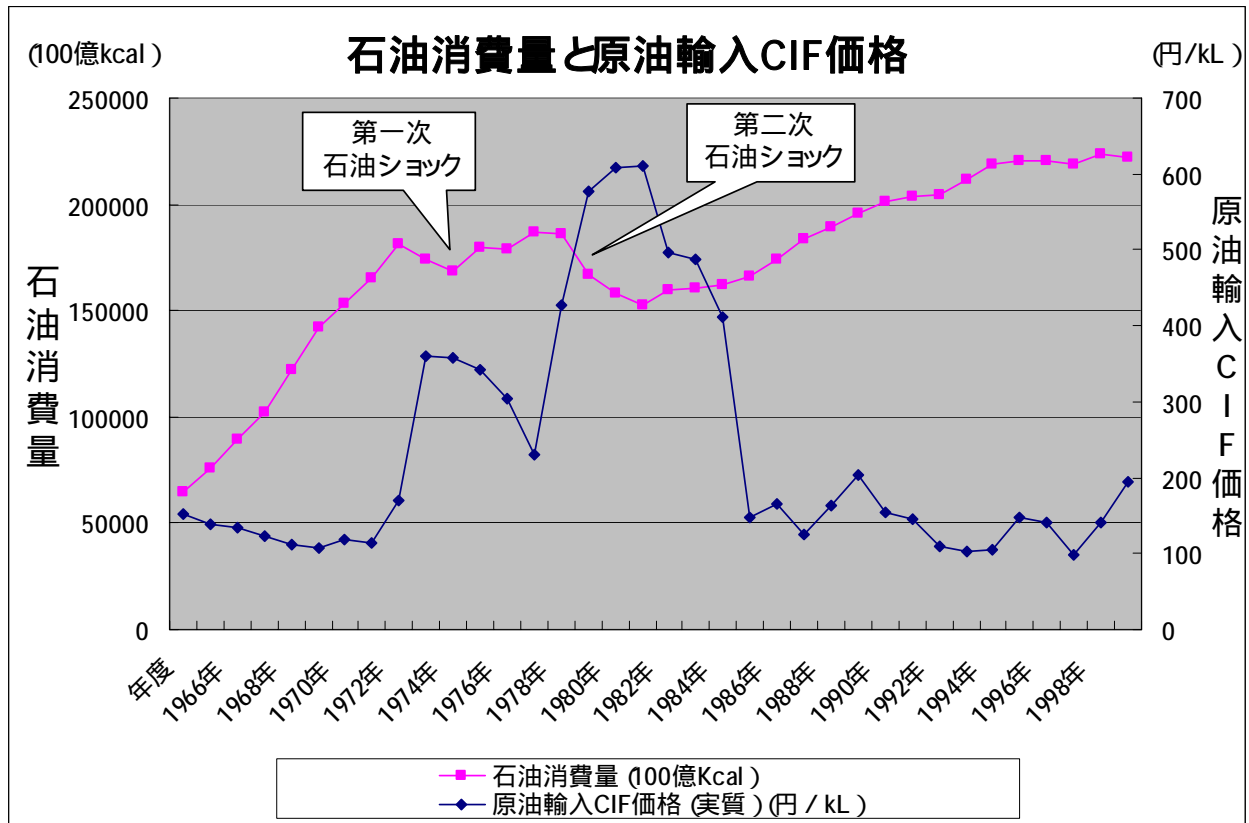
< ~660cc：軽乗用車、~2000cc：小型車、2000cc～：普通車 >

道路特定財源の暫定税率を、揮発油税、軽油引取税及び地方道路税について廃止した場合、二酸化炭素排出量が、2012年に約1,500万CO₂トン～約2,200万CO₂トン増加する、という試算がある。

(詳細は別添参考資料を参照)

石油ショック時には、それまで増加傾向にあった民生部門の二酸化炭素排出量が横ばいになったことから、環境税は一定の削減効果があるのではないかと考えられる。

(図3) 石油消費量と原油輸入CIF価格の推移



出所：経済産業省/EDMC「総合エネルギー統計」及び財務省「日本貿易月表」を
基に環境省が作成。

原油輸入CIF価格は、1990基準のGDPデフレーターを用いて実質ベースに変換した。

(b) 財源効果を目指すのか

) 既存の温暖化対策予算との関係

<主な意見>

温暖化対策については既に年間 1 兆円以上の予算が使われているが、これらの予算の評価・検証をするべきであり、その上で、環境税が必要かどうかの判断をするべきではないか。

平成 18 年度京都議定書目標達成計画関係概算要求額は以下のとおり。

(1) 京都議定書 6 %削減約束に直接効果があるもの	5,175 億円
(2) 温室効果ガスの削減に中長期的に効果があるもの	1,411 億円
(3) その他結果として温室効果ガスの削減に資するもの	3,946 億円
(4) 基盤的施策など	410 億円

(詳細は別添参考資料を参照)

) 必要な追加的財源について

<主な意見>

新税を導入する前に、現在の財源の状況とそれを踏まえた上で、追加的にどの程度必要なのかを企業並みに詳細に計算して示すべきではないか。
今の財布でやりくりすることを十分考えるべき。

(参考) 中央環境審議会「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しを踏まえた新たな地球温暖化対策の方向性について」(第二次答申)より抜粋。

「・・・京都議定書の目標の達成に必要な対策の実現のため、一定規模の削減量が見込まれる対策のうち、経済的支援が必要と見込まれるものを抽出し、費用が計算可能なものについて、原則として既存の支援制度を踏まえ、追加的支援額について一定の前提を設けて環境省において試算したところ、それらの合計は、2006～2010年の平均で年間4,000～7,000億円程度と見込まれる。」

(c) アナウンスメント効果を目指すのか

<主な意見>

環境税が課税されることを想定して、企業が税導入前に自主的に行動に移すなどのアナウンスメント効果が期待できる。

環境税がアナウンスメント効果を持つことについては疑問がある。

アナウンスメント効果自体を新税導入の目的とすること自体問題があり、国民運動の喚起が先決。

化石燃料には既にエネルギー課税が課されているが、一般消費者にとっては、どこまでが環境税で、どこまでがエネルギー税だか分からない。

(参考)「環境税の経済分析等に関する専門委員会中間整理」より抜粋。

本専門委員会では、アナウンスメント効果について、これまで以下の調査研究事例が報告された。

・イギリスの気候変動税のアナウンスメント効果

イギリスで2001年に導入された気候変動税(CCL)に関する分析では、CCLは、2010年までにCCL対象事業者のうちの業務・農業・公共部門のエネルギー消費を14.6%削減する効果があるとされた。このうち、13.8%分がアナウンスメント効果であるとされた。なお、本分析においては、事前告知に関するアナウンスメント効果を中心に分析しているが、CCL導入後もアナウンスメント効果は継続しているとしている。

・日本における一般廃棄物の有料化

日本における一般廃棄物の有料化の事例を見ると、有料化後に、ごみの手数料の支出を節約するために減量化をする人に比べ、資源の無駄遣いをなくし自然環境を守るためにごみを減量する人の割合が増えた例が多い。このことから、有料化は、実施当初は環境保全などに無関心な人にも金銭的な動機でごみ減量を促すが、定着するにつれてごみ減量そのものためのごみ減量を市民の意識に植え付ける特質を持つと言える。

(3) 既存エネルギー関係諸税との関係をどのように考えるか

<主な意見>

新税を導入する前に、現行のエネルギー関連税の有効利用を図るべき。
道路特定財源の余剰金について、環境税の代替財源とするのには反対。
道路整備は今後も必要であるし、仮に道路特定財源が余るのであれば税負担者に返すべき。

(参考) 施策総合企画小委員会「温暖化対策税制とこれに関連する施策に関する論点についての取りまとめ」より抜粋。

我が国のエネルギー課税の負担割合は、OECD諸国の中では中位程度であるが、これらの課税規模は5兆円を超え、国民の間に負担感があることから、温暖化対策税制の検討に当たっては、既存エネルギー関係諸税との関係について、国民の理解が得られるよう、議論が行われる必要がある。その際留意すべき点は以下の通りである

エネルギー関係諸税の中には、揮発油(ガソリン)を課税対象とする揮発油税及び地方道路税、自動車用の石油ガス(LPG)を課税対象とする石油ガス税、軽油(ディーゼル燃料)を課税対象とする軽油引取税があり、その税収の全額又は一部を国・地方の道路整備財源に充てることとされている。

また、このほか、航空機燃料を課税対象とする航空機燃料税、原油や輸入石油製品などを課税対象とする石油石炭税、一般電気事業者の販売電気を課税対象とする電源開発促進税があり、それぞれ空港整備財源、エネルギー対策、電源開発対策に充てることとされている。

これらの既存エネルギー関係諸税と温暖化対策税制とは、歳入、歳出について次のように比較される。(14ページ参照)

既存エネルギー関係諸税に対する温暖化対策税制の位置付けに関しては、温暖化対策税制は、既存エネルギー関係諸税の価格効果や財源効果といった効果も含めて既存の施策では不十分である場合の追加的施策として検討されているものであることに留意する必要がある。

既存エネルギー関係諸税は、受益者負担の考え方の下に課税されており、

歳入においては、化石燃料の炭素分に着目して課税されているものではないため、税率が炭素含有量に応じたものとなっていない。また、歳出においては、税収は道路整備、空港整備、エネルギー対策、電源開発といったそれぞれの目的に充てること（特定財源）とされており、温暖化対策として考えられる範囲をすべて対象としているものではない。このように、既存エネルギー関係諸税は、歳入、歳出における考え方、内容が温暖化対策税制とは異なるものである。

石油石炭税は、歳入、歳出における考え方、内容が温暖化対策税制とは異なるが、石油石炭税の税収の一部がCO₂排出抑制のための施策に充てられていることから、部分的に見れば、温暖化対策税制に類似する度合いが高い部分があり、温暖化対策税制と石油石炭税との関係について所要の整理がなされる必要がある。

なお、温暖化対策税制については、既存エネルギー関係諸税との関係や位置づけについて更に検討が進められる必要があるという指摘があった。

(表1) 既存エネルギー関係諸税

名称	課税主体	課税物件	税率	税収 (17年度予算)	使 途	予 算 額 (平成17年度)
揮発油税	国	揮発油 (ガソリン)	48,600円 / kl	29,138 億円	道路整備(国の 財源)	道路整備(特会) 30,997億円 (国分) 大綱予算 3億円
地方道路 税			5,200円 / kl	3,118 億円	道路整備(全額 を地方の財源と して譲与)	
石油ガス 税	国	自動車用 石油ガス (LPG)	17.5円 / kg	300 億円	道路整備(1/2 は国の財源。1/2 は地方の財源と して譲与。)	
軽油引取 税	都道 府県	軽油	32,100円 / kl	10,556 億円	道路整備(地方 の財源)	
航空機燃 料税	国	航空機燃 料	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。)	空港整備等 2,948億円(国 分) 大綱予算なし
石油石炭 税	国	原油、輸 入石油製 品	2,040円 / kl	5,000 億円	石油対策(国家 備蓄、石油開発 等)及びエネル ギー需給構造高 度化対策 (新エネ対策 等) (国の財源)	石油対策及びエ ネルギー需給構 造高度化対策 6,432億円 大綱予算 約2,300億円
		輸入LPG	940円 / t			
		国産天然 ガス 輸入LNG	960円 / t			
		石炭	460円 / t			
電源開発 促進税	国	一般電気 事業者の 販売電気	400円 / 1000kwh	3,551 億円	電源立地対策・ 電源利用対策 (国の財源)	電源立地対策 ・電源利用対策 4,492億円 大綱予算 2,500億円

(表2) 既存エネルギー関連諸税の歳入と歳出

	歳入	歳出
揮発油税 地方道路税 石油ガス税 軽油引取税	道路整備の費用を利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 揮発油等の炭素分に着目して課税されているものではない。	道路整備費用に充当。(特定財源) 道路特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、6億円(16年度予算)
航空機燃料税	空港整備の費用を利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 航空機燃料の炭素分に着目して課税されているものではない。	空港整備費用に充当。(特定財源) 空港特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、0.1億円(16年度予算)
石油石炭税	エネルギー対策の費用をエネルギー利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 税率の中には、炭素税的な要素があるとされる。ただし、税率は、化石燃料の炭素含有量に比例したものとはいない。	エネルギー対策費用に充当。 (特定財源) ただし、税収の一部については、石油特会法の規定によりCO ₂ 排出抑制のための施策に充てることとされており、その部分は環境大臣も所管している。(環境省所管分は、125億円(16年度予算。大綱予算に該当)) 石油特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、約1800億円(16年度予算)
電源開発促進税	電源開発の費用を電気利用者が負担するという受益者負担の考え方の下に課税。 発電用燃料の炭素分に着目して課税されているものではない。	電源開発費用に充当。(特定財源) なお、税収の一部については、新エネ対策に充てられており、その部分は、平成19年度までに石油特会に移行し、石油石炭税の用途となる予定とされている。 電源特会の予算の中で大綱予算に位置付けられているものは、約3200億円(16年度予算)
温暖化対策税制	CO ₂ の排出者に汚染者負担の原則を踏まえた公平な負担を求めるといった考え方の下に課税。 税率は、化石燃料の炭素含有量に比例したものとなる。	次のような用途に充てることが考えられる。 温暖化対策 一般財源 温暖化対策+一般財源

2. 具体的な制度の類型（諸外国の例）

（1）欧州各国における環境税の位置付けについて

（参考）「環境税の経済分析等に関する専門委員会中間整理」より抜粋。

既に地球温暖化対策のための環境税を導入している欧州各国における位置付けを把握するため、どのような趣旨で環境税が導入されたのか、また、その趣旨が制度設計にどのように反映されているか等について、オランダ、イギリス、デンマーク、ドイツ、スウェーデンの事例を取りまとめた。

オランダ、イギリス、デンマークでは、二酸化炭素への価格付けによる効果を主たるねらいとして環境税が導入されている。これらの国では、これら環境税による効果に加え、他の環境政策の効果によって削減目標の達成を目指しつつ、その税収の主要な部分が所得税の減税、企業に対する社会保険料の軽減等に充てられている。これは「税収のリサイクル」などの観点から、税収を国民経済に還元するための手法として用いられているものと考えられる。

ドイツでは、地球温暖化対策の観点のみならず、所得税や社会保険料の軽減とのパッケージにより、環境税制改革が行われている。すなわち、ドイツでは地球温暖化への対処とともに、増大する社会保険料の負担への対処が課題となっていたため、その税収の大半を社会保険料に充てる「環境税制改革」が実施された。

また、スウェーデンでは、所得税の高い限界税率がもたらす所得再分配効果に疑問が出る一方で、そのもたらす勤労意欲阻害効果と貯蓄阻害効果が経済にとって重要な障害となっているという認識に基づき、所得税の大幅減税が合意された。このような背景の下で、間接税の増税、二酸化炭素の排出抑制を目的とする炭素税の導入等をパッケージとして税制改革を行った。

(表3) 諸外国における地球温暖化対策のための環境税の導入の趣旨・背景

	導入の趣旨・背景	制度上特徴的な点など	既存エネルギー税との関係
オランダ (エネルギー規制税)	1988年に一般燃料税が導入されていたが、1993年に策定された「第二次国家環境政策計画」における二酸化炭素排出量削減目標(2000年までに1989/90年レベルから3~5%削減)が達成困難となったことを背景に、1996年、小規模のエネルギー消費者を対象としてエネルギー規制税が導入された。その際、大企業に対しては、自主協定などの手法によることが効果的とされた。	<ul style="list-style-type: none"> 課税対象エネルギーは、家庭や小規模商業施設で一般的に使用されている天然ガス、電気、軽油、灯油、LPG。それぞれ、課税される消費量に上限が設けられている。 税収は、「税収のリサイクル」という観点から、家庭に対する所得税の減税、企業に対する社会保険料の軽減等に充てられる。 税率は比較的高い(30,000円/t-C程度)。 	<p>温暖化対策目的の税を既存エネルギー税に上乗せして課税。</p> <p>電気については新税として課税。</p>
イギリス	<p>1997年の地球温暖化防止京都会議(COP3)を契機に、地球温暖化国内対策の検討を本格的に開始した。翌1998年には、財務省の依頼を受けた英国産業連盟代表(当時)マーシャル卿が「経済的手法と産業部門におけるエネルギー利用」(いわゆるマーシャル・レポート)を公表し、炭素税、気候変動協定及び排出量取引のポリシーミックスを提唱した。</p> <p>これを受けて、2001年、産業部門、業務部門を対象とする気候変動税が導入された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 課税対象は産業部門及び民生業務部門。対象は既存の炭化水素油税の対象となっていないLPG、石炭、天然ガス、電気。 気候変動協定締結者は80%減税。 気候変動協定の目標達成と排出量取引制度をリンクさせている。 税収の約8割は雇用者の社会保険料負担額削減のための財源、その他はエネルギー効率対策、省エネ投資等に使われる。 税率は、2,300~6,000円/t-C程度 	<p>既存エネルギー税で課税されていなかった油種に新税として課税。</p>

デンマーク	<p>1990年に発表した”Energy 2000: A Plan of Action for Sustainable Development”において、二酸化炭素排出量の削減目標（2000年までに1988年レベルから20%以上削減）を掲げていたが、その達成手段の一つとの位置付けの下、1992年に炭素税が導入された。</p> <p>当初、産業部門は非課税であったが、1993年の税制改革の一環として産業部門にも課税対象が拡大された。炭素税の増収分は、この税制改革で同時に実施された個人所得税の平均税率引き下げ（52%→44%）に伴い、その減税財源の4分の1を賄うものとされた。</p> <p>さらに、1995年の税制改革において、二酸化炭素排出量の削減目標達成を確実にするため、企業への課税が強化された。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・政府とのエネルギー改善に関する協定を締結した企業については、軽減税率を適用。 ・税収の多くは、社会保険料雇用者負担分の財源に充てられている（2000年度において84%） ・税率は、6,000～7,000円/t-C程度 	温暖化対策目的の税を既存エネルギー税に上乗せして課税。
ドイツ	<p>伝統的に環境税導入の議論が盛んであり、1980年代後半には、政党、NGO、シンクタンク等から具体的提案が多く出される状況があった。</p> <p>また、1980年代以降、失業率の高さを背景にして、雇用問題が大きな課題と認識されていた。特に、諸外国に比して社会保険料負担が高いことも課題とされていた。</p> <p>こうしたことを背景に、1998年に樹立されたシュレーダー政権は、地球温暖化対策と雇用対策の「二重の配当」を目的とする環境税制改革の実施（1998年10月時点の連立政権統一見解）という考え方に基づき、税制改革を進めた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・税収の90%弱を雇用者及び国民の年金保険料負担の軽減財源に、残りを地球温暖化対策に充当。 ・製造業に対しては増税額が年金保険料軽減額を超えた場合、その超過額の95%を還付。 	電気税の新設と鉱油税の引き上げにより環境税制改革を実施。
スウェーデン	<p>所得税の高い限界税率がもたらす所得再分配効果に疑問が出る一方で、そのもたらす勤労意欲阻害効果と貯蓄阻害効果が経済にとって重要な障害となっているという認識に基づき、所得税の大幅減税が合意された。このような背景の下で、間接税の増税、二酸化炭素の排出抑制を目的とする炭素税の導入等をパッケージとして税制改革を行った。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ炭素含有量比例で課税。 ・税収は一般財源。 ・税率は15,000円/t-C程度 	温暖化対策目的の税を既存エネルギー税に上乗せして課税。

(2) 欧州各国における既存関係諸税との調整について

オランダ

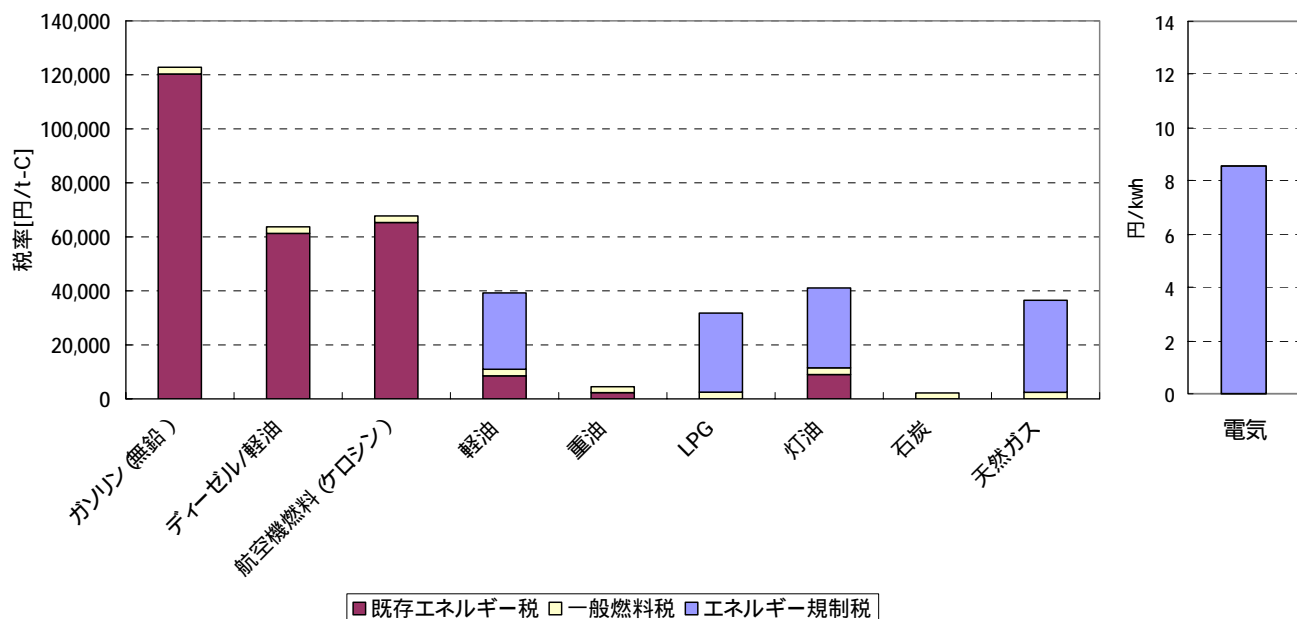


図 4 オランダの既存エネルギー税及び一般燃料税・エネルギー規制税

【出典】

- ・ 一般燃料税およびエネルギー規制税の税率については、オランダ財務省 (2004) ” Taxation in the Netherlands 2004” を参照した。
- ・ 既存エネルギー税の税率については、EU (2000.6) ” Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland” を参照した。

英国

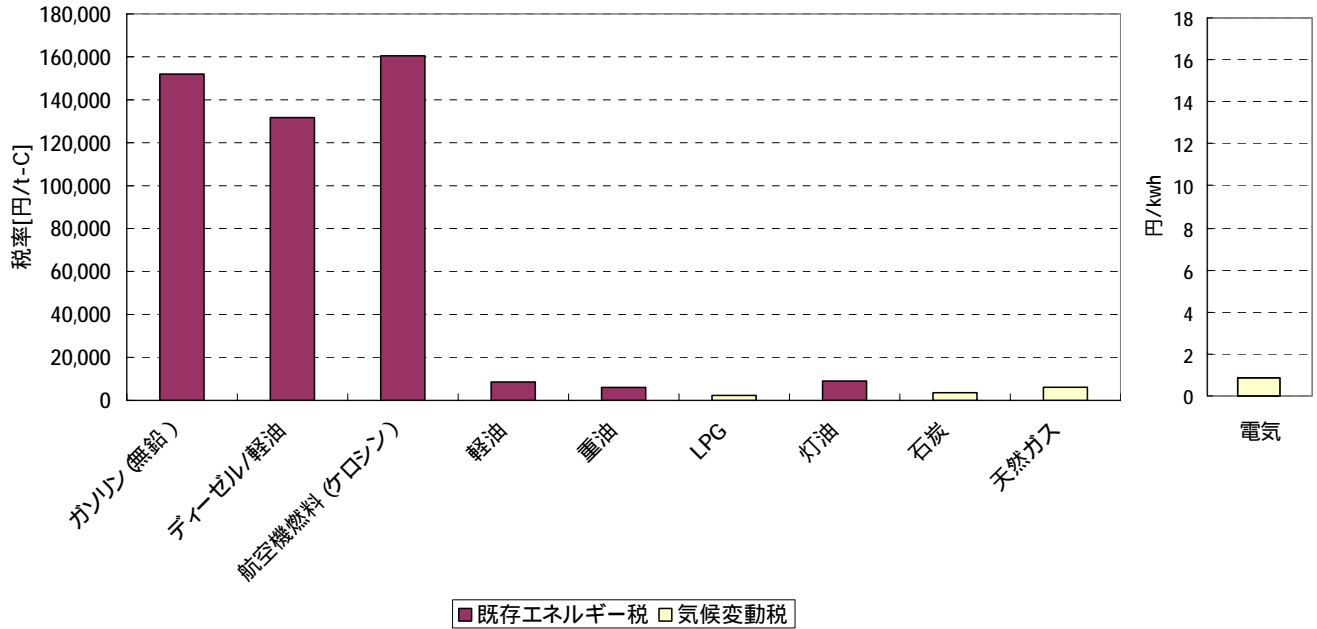


図 5 英国の既存エネルギー税及び気候変動税

【出典】

- ・ 気候変動税の税率については、英国の 2000 年財政法 (<http://www.hmso.gov.uk/acts/acts2000/00017--f.htm#30>) を参照した。
- ・ 既存エネルギー税 (炭化水素油税) の税率については、EU (2000.6) ” Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland” を参照した。

デンマーク

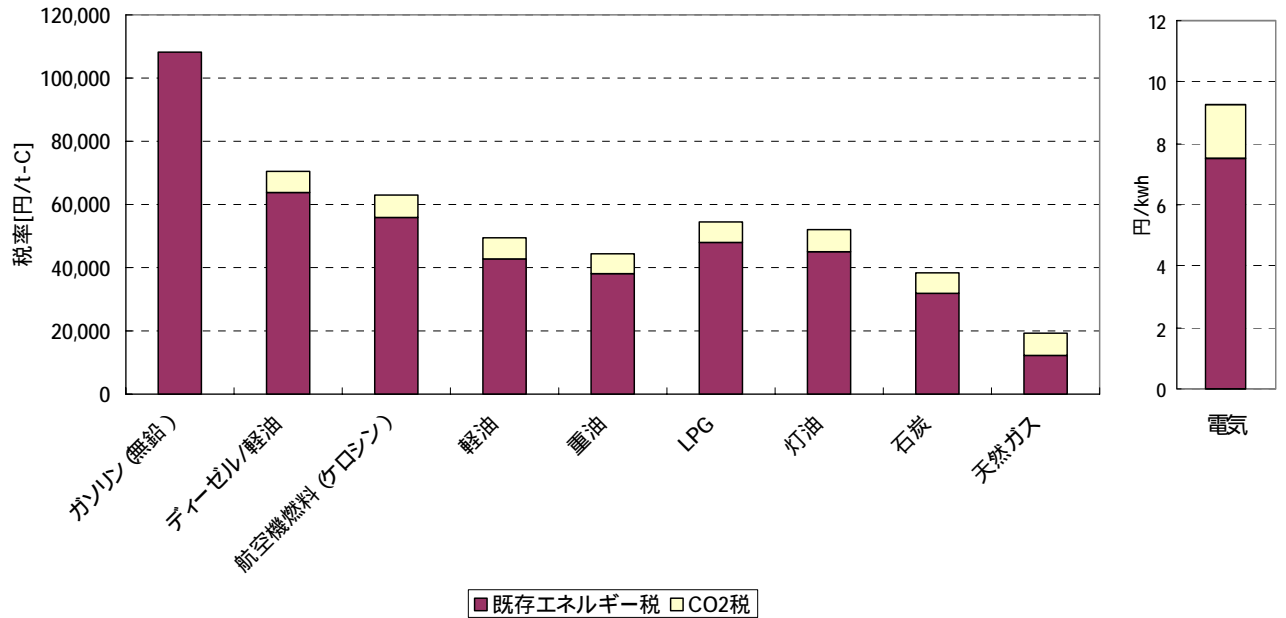


図 6 デンマークの既存エネルギー税及びCO₂税

【出典】

- ・ CO2 税の税率については、” IEA STATISTICS ENERGY PRICES & TAXES QUARTERY STATISTICS FOURTH QUARTER 2003” を参照した。
- ・ 既存エネルギー税の税率については、EU (2000.6)” Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland” を参照した。

ドイツ

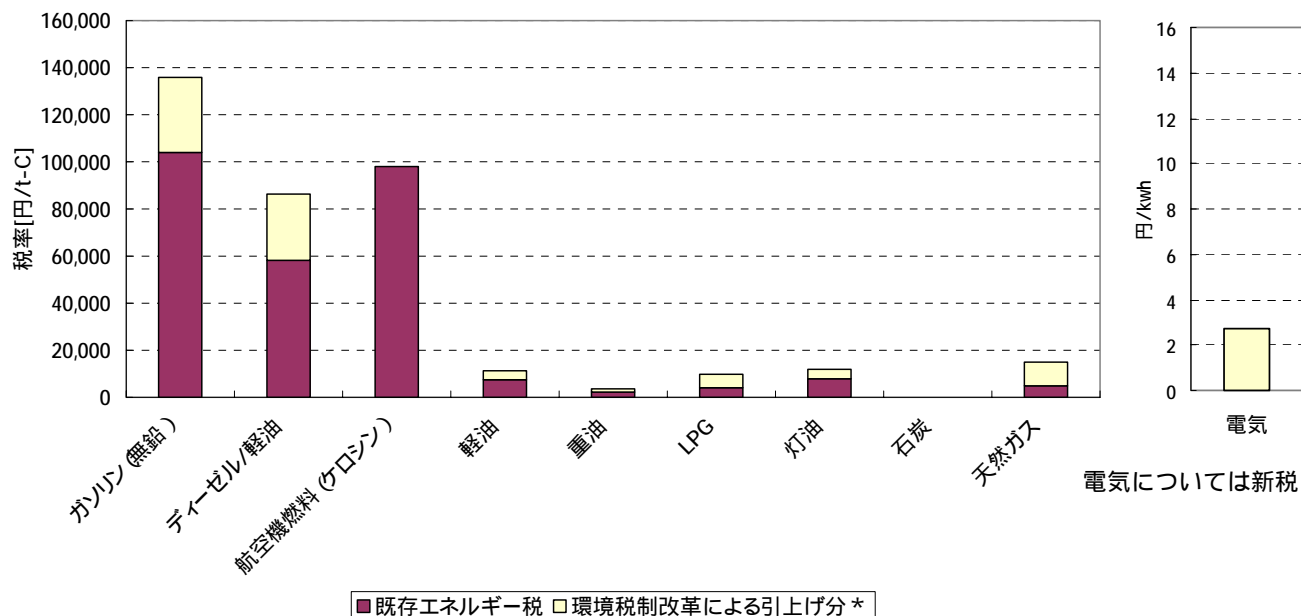


図 7 ドイツの既存エネルギー税及び環境税制改革による引上げ分

【出典】

- ・ 環境税制改革の前後の税率についてはドイツ財務省(2004.2), “ Die Ökologische Steuerreform Einstieg, Fortführung und Fortentwicklung zur Ökologischen Finanzreform“ を参照した。
- ・ なお、LPG にかかる税率のみ、ドイツ環境省(2003.1), “ The ecological tax reform: introduction, continuation and further development to an ecological financial reform“ を参照した。

スウェーデン

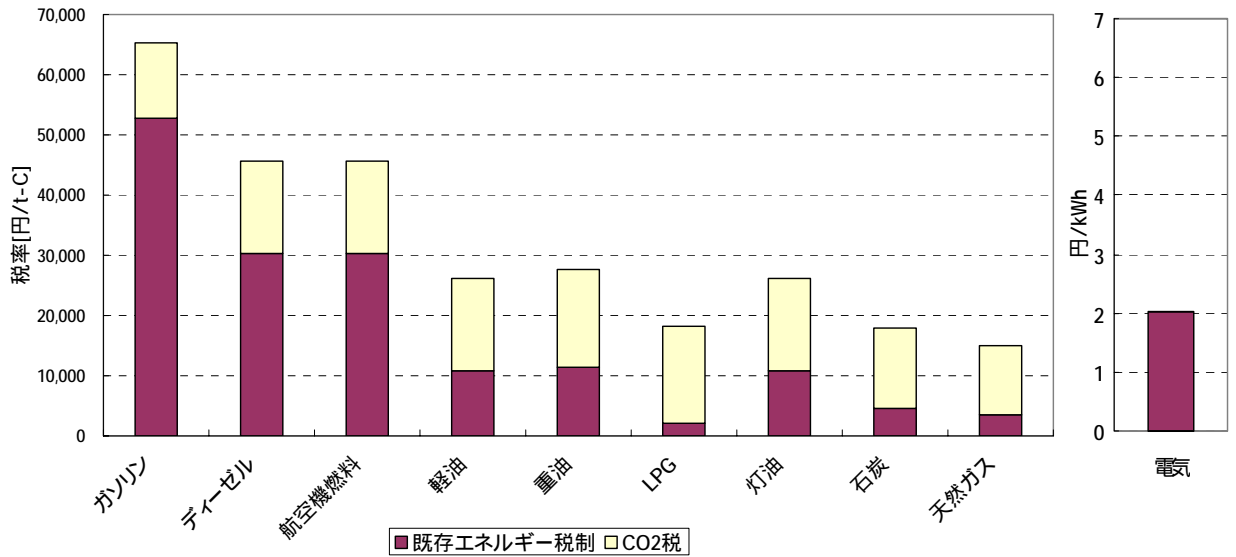


図 8 スウェーデンの既存エネルギー税及びCO₂税

【出典】

欧州連合作成のDatabase on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland を参照した。