

平成 18 年度税制改正に関連して産業界等から表明された 環境税に対する主な意見・要望について

環境省では、平成 17 年 8 月に平成 18 年度税制改正として環境税の創設を要望し、10 月に環境税の具体案を公表した。これに対し、国民各界各層から、環境税に対する賛否や環境税の具体案に対する具体的な意見・要望を含め、多数の意見・要望が表明されている。

本資料は、平成 18 年度税制改正に関連して環境税に対して産業界等から表明された意見・要望で、環境省において把握しているもののうち、主なものを項目別に整理したものである。

1. 地球温暖化対策への政策手法として環境税を用いることについて

- 京都議定書に先駆け、日本経団連は 1996 年に環境自主行動計画を開始した。2010 年度の産業部門及びエネルギー転換部門からの CO2 排出量を 1990 年度レベル以下に抑制すべく、参加各業界・企業は懸命の努力を続け、大きな成果をあげている。政府が 4 月に閣議決定した京都議定書目標達成計画において自主行動計画は「産業・エネルギー転換部門における対策の中心的役割を果たすもの」と評価された。

産業部門での排出削減に加え、産業界は、優れた省エネ製品やサービスの開発・普及を通じ、民生・運輸部門も含めライフサイクルベースでの温暖化防止に寄与している。政府の進める地球温暖化防止国民運動に対しても、全面的な協力を行っている。また、わが国の優れた環境技術は、地球規模での温暖化防止にも貢献している。

このように地球温暖化防止に向けた産業界の自主的な行動の輪は、産業・エネルギー転換部門における CO2 排出削減から民生・運輸部門での取り組みに拡大し、国民運動にも発展しつつある。政府は、こうした自主的な行動の輪がさらに広がるよう積極的に支援すべきであり、税や規制的な施策によって水を差すことがあってはならない。(日本経済団体連合会)

- ディーゼルトラックは燃費がよいことなどから、ガソリン車と比べ二酸化炭素排出量が少なく、加えてトラック運送業界では、環境負荷軽減に向けた自主的な対応として「環境基本行動計画」を策定し取り組みを行い、二酸化炭素対策として、アイドリングストップを含むエコドライブの推進実施、ハイブリッド車等低公害車の導入等を自らコスト負担しながら環境対策を推進している。その結果、営業用トラックからは二酸化炭素排出量は 1990 年から 2002 年までに 13% 減となっている。環境税の導入

は、事業者に新たな追加コスト負担のみを強いるものであり、これら実効性のある自主的取り組みを阻害することになるため、税を導入する必要はないと考える。(全日本トラック協会)

- 環境税は、温室効果ガスの総排出量に応じて課税するまさに経済統制的な手法であり、「環境と経済の両立」を阻害するものであるため、その導入には断固反対である。(日本商工会議所)

2. 京都議定書目標達成計画との関係について

- 京都議定書目標達成計画では、環境税を具体的施策として位置づけることなく6%（1990年比）の排出削減を行なうための道筋が描かれた。(日本経済団体連合会)
- 森林の吸収量については、3.9%を目標としており、これを実現することが強く求められています。しかしながら、今日、我が国の森林を取り巻く環境は容易ならざるものとなっています。木材価格の低迷や山村の過疎化により森林の整備が思うように進まず、このままでは、山紫水明を彩る国の宝として守り育てられてきた日本の森林は荒廃し、「京都議定書」の温室効果ガス削減目標を達成することは極めて困難となってしまいます。そして、このことにより、我が国の国際的信頼を失うことにもなりかねません。そのような事態に陥る前に、各方面からのご支援、ご協力を得ながら国民の期待に応え、国際的にも認められ得る健全な森林の整備を進めることが、我が国にとって急務の政策であると考えています。つきましては、地球温暖化防止対策を確実に推進するため環境税を早期に創設し、緑豊かな森林を創造するための新たな財源を確保することを強く要望します。(全国森林組合連合会等)

3. 環境負荷に応じた負担という環境税の考え方について

- 環境税については、『環境負荷に対する応分の負担』という観点からみると、環境負荷に比例した負担、いわゆる炭素含有量課税の考え方に反対するものではないが、導入検討にあたっては、以下の項目を前提に、十分な議論をお願いしたい。(全日本自動車産業労働組合総連合会)

4. 環境税の価格効果及びアナウンスメント効果について

(価格効果)

- 消費者に対し価格効果が発揮されるためには、消費抑制を引き起こすような大幅な価格引上げが必要である。しかし、激化するグローバルな企業間競争の中で、価格の大幅な引上げや転嫁は、實際上極めて困難である。一方、産業部門では、現在の高エネルギーコストのもとで主体的に生産の効率化、新技術の開発・導入に日々真剣に取り組んでおり、環境税によるコスト増大が追加的な技術革新を促すといった効果は考えられない。(日本経済団体連合会)
- トラック運送事業者は、既に燃料消費について、コスト削減の必要性から可能な限り削減しており、課税による価格上昇があっても自ら使用量を減らすことのできない状況にあり、事業者の負担を増加させるだけであるため、新税については反対である。(全日本トラック協会)
- 環境省の主張通りであれば、最近の原油価格の高騰により、すでに価格インセンティブ効果が生じる条件は十分満たされているはずであり、これ以上の増税は必要ないことになる。(日本商工会議所)
- 炭素税のCO₂削減効果は原油高よりはるかに強力であり、価格による削減効果は確かにある。
「2,400 円/炭素トン相当」という税率は低く、価格効果で削減するには不十分である。課税による削減効果を発揮すべくより高い税率とすべきである。(炭素税研究会)

(アナウンスメント効果)

- アナウンスメント効果を新税導入の目的とすることは論外と言わざるを得ない。政府は、税や規制で国民のライフスタイルを変えるのではなく、初等中等段階での教育も含め、効果的でより社会的コストの小さい国民運動を真剣かつ継続的に展開すべきである。
われわれに必要なのは、効果が無いばかりか、民間の活力を奪いかねない新税の導入ではない。目標達成計画が確実に達成されるよう、政府、地方自治体、国民、企業が一体となって自主的な行動の輪を広げることが何より重要である。(日本経済団体連合会)

5. 環境税の税収と財源効果について

- 財源効果と称して環境税を導入し、安易に補助金をばらまくことは、効果に疑問があると同時に行政の肥大化、非効率を助長するものであり、行財政改革によりわが国が目指すべき小さくて効率的な政府の実現とは相容れない。温暖化対策については、既存の1兆円を超える予算の効率的活用を考えるべきである。(日本経済団体連合会)
- 平成17年度地球温暖化対策推進大綱関係予算は、既に政府全体で1.1兆円に達しており、さらなる追加税源が必要という点も明確にされていない。本当に財源が必要であるならば、安易に増税に走るのではなく、既存の予算の重点配分や効率的な執行により捻出していくべきである。(日本商工会議所)
- 地球温暖化対策財源については、既に平成15年度税制改正で導入された「石油石炭税」(資源エネルギー庁と環境省の共管)の三段階増税によって確保済みである。(日本LPガス協会)
- 税収活用による削減効果が確認できれば、一部を温暖化対策に充当する事も考えられるが、炭素税/環境税は、CO₂排出の少ない個人・企業は得をする税収中立を基本とした制度設計にすべきである。「全額を地球温暖化対策」とする環境省案は基本的に増税案であるが、税収中立を中心とした制度設計も同時に検討すべきである。
万一、税収を温暖化対策に充てられる場合は第三者機関にて精査し、CO₂排出削減効果が認められたもののみ充当されるべきである。温暖化対策への税収の充当については、使途精査の必要性とそのための仕組みが明記されていない点が課題である。(炭素税研究会)

(森林吸収源対策について)

- 森林の有する多様な機能が十分に発揮されるよう、適切な森林の管理システムを構築するとともに、森林の整備・保全を一層推進するため、新たな税制の創設を含め必要な財源確保対策を図ること。(全国都道府県議会議長会)
- 森林整備に係る財源の確保のため、一部に「森林環境・水源税」導入の議論があるが、そもそも、森林や河川の保全による利益は広く国民一般に及ぶものであることから、引き続き一般財源で対応することが適当である。また、森林や河川整備については、税を創設せず、基金を創設して対応す

ることですすでに決着済みの問題である。(日本商工会議所)

(参考) 温暖化対策への支援強化を求める要望・意見

- 温暖化問題に関しては、中小企業が環境に配慮した経営に自主的、前向きに取り組めるよう、税制や金融、技術開発面等における支援措置を講じていくべきである。(日本商工会議所)

- 太陽光、風力、バイオマスなど新エネルギーに係る技術開発や利活用を推進するとともに、地域、学校、家庭等への普及啓発を促進すること。(全国都道府県議会議長会)

6. 経済への影響等について

(国民経済や国際競争力への影響)

- 環境税は、とりわけアジア諸国と熾烈な国際競争を展開するわが国の生産拠点としての魅力を減じ、国際競争力を著しく低下させる。その結果、同様の税負担の無い近隣諸国への生産の移転など、国内産業空洞化を引き起こし、いわゆる炭素リーケージにより地球規模での温室効果ガスの排出量を増大させる懸念がある。

環境税は、自主行動計画の目標達成に向けて、中長期的視野に立ち多額のコストを払いながら研究開発、設備投資と続ける企業に対し、追加的なコスト負担を強い、将来の投資や研究開発の原資を奪う。その結果、自主行動の基盤を損ねるなど、温暖化問題の真の解決に逆行するものである。

(日本経済団体連合会)

- 環境税などの施策は、わが国産業の国際競争力を喪失させ、結果として中国等での温室効果ガスの排出量を増加させることから、地球規模の温暖化防止にとって全く逆効果となる。(日本鉄鋼連盟)

(原油価格高騰との関係)

- 漸く踊り場を抜けた景気への目下の最大の懸念材料は原油価格の高騰である。すでに重畳的な課税が行なわれている化石燃料に、環境税導入により更なるコスト増が加われば、国民生活や企業活動に深刻なダメージを与えかねない。(日本経済団体連合会)

- 最近の原油価格の高騰によるガソリン小売価格の上昇においても需要は減少していないため「価格効果」は全く期待できず、かつ、単にエネルギー

ーコストが上昇するのみで国際競争力の低下、産業の空洞化が懸念される。
(石油連盟)

7. 既存諸税との関係について

(既存諸税の見直し)

- 「環境税」的な考え方の是非については、抜本的税制改正議論を通じた、既存エネルギー税制を含めた税体系全体のあり方の中で議論されるべきである。(経済同友会)

- 今後、地球温暖化対策としての環境税・炭素税の導入や、財政再建のための消費税の増税が検討される場合にあっては、先ずは、現行のエネルギー関係諸税の抜本の見直しが行われるべきである。
石油石炭税を含む既存のエネルギー関係諸税の抜本の見直しを行わないままLPガスに対して、単純にこれを上乘せするかたちで、新たな課税・増税を行うことには、断固反対する。(日本LPガス協会)

- 化学産業は、温暖化対策を目的の一つとして昨年導入された石油石炭税としてすでにエネルギーに対する高額な税を負担している。今回環境省の提案の温暖化対策税は、既存税の上に更に追加されるという重複感はぬぐえない。税制改革全体の中で十分議論し、温暖化対策諸施策の中にあつて納得のできるものとすべきである。(日本化学工業協会)

- いくつもの不合理性を内包する現行自動車関係諸税を放置したままで、更に自動車ユーザーに課税する事は到底納得が得られない。現行自動車関係諸税の軽減・簡素化を前提とした議論が必須である。(全日本自動車産業労働組合総連合会)

(エネルギー課税全体としての負担水準)

- 既に巨額な税が課税されている石油諸税に加えて更なる課税・増税に反対。(石油連盟)

- CO₂排出抑制のため、エネルギー課税を全体として大幅に強化しなければならない。石油特別会計や道路特定財源の一部を一般財源へ組み替えて温暖化対策に使用することは、炭素税／環境税の導入を意味しない。環境省案は、現行エネルギー課税の強化の方向性を示した点については一定の評価に値する。(炭素税研究会)

(参考) 既存諸税に対する意見・要望

○ 「石油石炭税のエネルギー間における課税の公平性の確保」

15年度の石油税の見直しで、石炭への新規課税・LNG等への段階的な増税。しかし、依然として税負担は他のエネルギーに比べて2倍以上。

「自動車燃料に対する課税の公平性の確保」

CNG自動車は17年3月末で約24,000台まで普及拡大。しかし、CNG、100%アルコール燃料などの新燃料にはガソリン税等の税は課されておらず不公平。(石油連盟)

(参考) 道路特定財源に対する意見・要望

○ 揮発油税、自動車重量税等の道路特定財源は、受益者負担の原則のもとに、自動車ユーザーが道路整備のための財源を負担する趣旨のものである。また、本則で定められた税率では道路整備に不足するために、長年にわたり暫定税率が上乘せされてきたところである。しかし、政府の構造改革努力の一環として、公共事業費の抑制が図られてきた結果、道路特定財源が、必要な道路整備費を上回る状態が計上しつつあることから、少なくとも暫定税率の廃止・引下げなど、納税者の負担を軽減することが必要である。

(日本経済団体連合会)

○ ①道路特定財源は受益者負担の理念にもとづき自動車ユーザーが負担し、しかも、道路整備財源不足を理由に、長期にわたって割り増し暫定税率が適用されている、②道路整備は今後も重点的・効率的に推進すべき事業分野が多く残されている、③自動車関係諸税は複雑で高負担を強いられ、問題是正が求められている——などの理由から、道路特定財源は全額、道路整備に充当すべきであり、余剰が生じるなら暫定税率を廃止するよう主張、関連団体の総意として意見を集約した。(日本自動車会議所等、自動車関連20団体)

○ 道路特定財源は、道路損傷負担金及び受益者負担の観点から、道路整備の為に自動車ユーザーに対して負担を求めているものである。したがって、道路整備以外への転用は、自動車ユーザーの信頼を裏切るものであり、納得を得られるものではない。(全日本自動車産業労働組合総連合会)

8. 地方公共団体との関係

- 環境税などの経済的な手法で環境保全の行動を促す仕組みについては、その効果や問題点について十分な調査・研究を行うとともに、地方自治体が環境政策に果たす責任と役割を踏まえ検討すること。(全国知事会)
- 温暖化対策税制(いわゆる環境税制)の導入に当たっては、環境施策において地方自治体の果たしている役割及び財政負担を十分勘案し、地方税としての導入、国税収入の一部を地方自治体の財源とする等適切な措置を講じること。(全国市長会)

(参考)

地方公共団体等からの環境税創設要望(平成17年12月現在)

内 容	要 望 元
環境税の導入を求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10都道府県(北海道、秋田県、栃木県、<u>神奈川県</u>、埼玉県、<u>富山県</u>、三重県、和歌山県、<u>鳥取県</u>、<u>宮崎県</u>) ・ 27都道府県議会(北海道、青森、岩手県、秋田県、山形県、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、東京都、山梨県、新潟県、富山県、愛知県、奈良県、福井県、岡山県、鳥取県、島根県、高知県、福岡県、大分県、佐賀県、長崎県、宮崎県、熊本県、鹿児島県) ・ 495市町村議会 ・ 全国町村会 ・ 中国四国九県議会正副議長会議、中国五県議会正副議長会議 ・ 九州各県議会議長会
導入の際には(一部を)地方税として導入を求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都、新潟県 ・ 全国市長会 ・ 全国市議会議長会 ・ 全国町村議長会 ・ 首都圏整備促進協議会
環境税などの経済的な仕組みについては、十分な調査・研究を行うとともに、地方自治体が環境に果たす責任と役割を踏まえ検討することを求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城県 ・ 山形県議会 ・ 全国知事会

※ 平成16年から平成17年にかけて提出された要望を整理したもの

※ 下線の引かれた都道府県は、議会においても同様の議決がなされているもの

9. その他

- 安易な『環境税（新税）ありき』の意見が散見されるが、本末転倒な議論であり、単なる既存税の名称変更や、財源確保という狭い視点のみでの拙速な導入は、『地球温暖化対策』という本来の目的にそぐわない。

政府審議会等における検討結果においても『検討過程の透明性の確保』『国民各界各層の積極的な議論への参画』を求めており、国民的な合意形成なくしての導入は大きな問題である。（全日本自動車産業労働組合総連合会）