

環境税の位置付けについて

1. 中央環境審議会におけるこれまでの検討

中央環境審議会地球環境部会及び施策総合企画小委員会の議論では、温暖化対策税制(環境税)の位置付けについて、以下のとおり整理されている。

環境対策・施策は、社会的に望ましくないレベルまで環境汚染が進行する状態をより望ましいものに変えていく役割を担っており、環境汚染という行為を市場に内部化し、市場メカニズムを積極的に活用する経済的手法もその一つである。その中でも、税という手法は、汚染物質の排出量に対して価格付けを行うことにより、企業や消費者に、環境保全上、望ましい行動を促すものであり、一般に、次の2点のメリットがあるとされている。

第一に、税という手法は、市場メカニズムを通じて、家庭、企業、運輸など様々な分野で対策に取り組む多くの人々に対し、取組の内容やその程度について柔軟な裁量の余地を残しつつ、汚染物質の総排出量の削減を達成しようというものであり、結果として、社会全体で最も安い費用で、税率に応じた排出削減量を確保できるというメリットを有している。

第二に、税という手法は、汚染物質の排出を行う限り、その排出量に応じた税を負担することを求めるものであることから、排出主体に対し、恒常的に、税負担を減らすために、汚染物質の排出量を抑制・削減するインセンティブを与えるものである。そうした消費者・企業の行動を背景に、削減費用の節約に繋がる技術の開発が促され、環境ビジネスをはじめとする産業振興が促されるという供給面での効果も大きい。

以上のように、各排出主体が、それぞれの削減費用と税率を見比べて合理的に削減に取り組むと、国全体としては、課税により、最少の費用で、汚染物質の排出削減を達成することができる。のみならず、課税は技術開発を促進するという効果をも併せ持っており、環境と経済の統合という観点からも望ましい効果をもたらす手法である。

(出典：中央環境審議会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」(平成16年12月)7頁)

・・・(略)・・・各種対策^(注)の実行を確保するためには、情報提供や普及啓発の強化、規制、経済的手法、技術開発など、あらゆる政策手法を総動員して、対策の裏付けとなる施策について一層の強化を図っていくことが必要であることが明らかになった。これらの施策のうち、情報提供、環境教育及び普及啓発は、各種の地球温暖化対策を進める上での基盤となる重要な施策である。

また、地球温暖化対策には、コストの制約のあるものが多い上に、また、温室効果ガス、とりわけ二酸化炭素の発生源は多種多様であることから、京都議定書の目標達成のために幅広い排出抑制効果を確保するには、対策を導入するインセンティブを付与する経済的手法を重視すべきである。

とりわけ環境税は、前述のとおり、その価格インセンティブ効果により省エネ機器の導入等を促すほか、補助金や租税特別措置等の他の価格インセンティブ効果を高める施策と相俟って、相乗的に排出削減・対策導入・技術開発を促すものである。

さらに、環境税は、対策を促す普及啓発や環境教育と相俟って、特に不特定多数の者からなる業務その他部門や家庭部門を始め、幅広く国民に対し、ライフスタイルやワークスタイルの変革を促す強いメッセージとなるものである。

また、・・・(略)・・・相当規模の追加的な経済的支援が不可欠であり、そのための安定的な財源の確保が必要である。しかし、財政事情が厳しい現状にかんがみると、前述したような相当規模の経済的支援を既存の予算から捻出することは容易ではない。

ちなみに、平成17年度の地球温暖化対策推進大綱関係予算案は、地球温暖化対策を主な目的とするもの、結果として温室効果ガスの削減に効果があるものからなっており、とりわけ後者の予算についてはそれぞれの行政目的からの検討が必要なことから温暖化対策の観点のみから予算を組み替え、追加的対策のための財源を充足させることは難しい。このため、地球温暖化対策推進大綱関係予算の活用について不断の見直しを講じつつも、安定的な財源を確保するため、追加的な税財源の確保について検討を進める必要がある。

追加的な税財源を安定的に確保するための仕組みとしては、地球温暖化の原因である二酸化炭素の排出又は化石燃料の消費に対して負担を求める税財源が適当である。とりわけその排出者・消費者等にその排出量・消費量に応じて公平に負担を求める環境税は、普及啓発等の諸施策と相俟って、環境負荷の削減に向けて継続的、長期的に課税による効果を期待することも可能である。

(注) 京都議定書達成計画に盛り込まれる対策。

(出典：中央環境審議会答申「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」(平成17年3月) 124頁)

2. 環境問題の解決のための経済的手法としての環境税

(1) 経済理論における環境税の位置付け

従来、経済理論においては、外部不経済を内部化するものとしての「ピグー税」、一定の環境目標を達成するための課税としての「ポーモル=オーツ税」が論じられてきた。また、汚染者負担の原則の観点を含めて論じられている例もある。

ピグー税

市場にまかせておくと、この種の財・サービス(**生産時に環境悪化を招く財・サービス**) の場合は、外部不経済の費用(厳密には限界費用)を的確に反映した生産量1単位あたりの社会的費用(厳密には限界費用)が市場では評価されないため、(中略)過大な生産・消費が促進されることになる。これを抑止するには、社会的限界費用と私的限界費用との乖離を何らかの公的手段で埋め、両者を一致させなければならない。(中略)

その公的手段の1つが、(中略)単位生産量当たりの外部不経済の限界費用に相当する税額(中略)を私的限界費用に付加して社会的限界費用に一致させ、税込み市場価格を(中略)引き上げて、生産量(中略)を抑制する生産物課税である。このタイプの生産物課税は、しばしば、最初の提唱者A.C.ピグーにちなんでピグー税と呼ばれる(Pigou, 1918, Chapter 9)。

(出典：石弘光編『環境税』東洋経済、32頁)

斜字体は事務局による注釈

ポーモル=オーツ税

(略)環境汚染が生み出す外部費用を内部化する代表的な手段が、ピグー税である(中略)。しかしながら、この手段を実行するためには(中略)外部費用や、あるいは(中略)限界損害費用(もしくは限界削減費用)を数量的に把握せねばならない。今日、この種の情報に関し、かなり精度が上がったとはいえ、基本的に上述の諸費用を具体的に数量化するのには、まだ困難である。とすると、これに見合った形で税率のレベルを特定化し、賦課することも非常に難しいということになる。このためにピグー的課税に変わって考案されたのが、ポーモル=オーツの価格設定・基準化の設定方法である(W.J.Baumol and W.E.Oates, 1971)。彼らの基本的な設定は、そもそも汚染による限界損害費用の貨幣価値を合理的に測定できない。さらに外部不経済と関連するこの種の費用は、広範囲に拡散しており無形のものも含むから、その特定化自体、不可能であろうとしている。

そこで、恣意的でもよいからまず受け入れられそうな現実的な環境の目標を設定し、基準化する。(中略)この基準化された目標を達成するために、まず最初に汚染物質に対し、ある税率水準で課税がなされる。つまりそれだけその汚染物質の外部費用が内部化され、価格上昇を通じてその需要を抑制させようとする。もし当初の課税水準が基準化された環境の目標(中略)を達成させないなら、さらに税負担は引き上げられる。所定の目標が達成されるまで、この繰り返しは続けられる。あるいは逆に目標が予想外に簡単に達成されてしまったなら、より厳しい目標を新たに設定し税率もそれに合わせて再調整するやり方が採用される。

(出典：石弘光『環境税とは何か』岩波新書、2001年、81頁)

汚染者負担の原則

社会的共通資本には、制度資本と自然資本を含む。(中略)社会的共通資本は、一種の公共財であるから、そこから生み出されるサービスは原則として無料又は極めて低廉な価格で供給される。しかし、社会的共通資本は私有化されず、そのサービスは各経済主体の自由選択によって享受されるため、混雑減少が発生するのが一般的である。この場合、社会的共通資本から生み出されるサービスの効率的配分はできないから、サービス一単位につき料金を最適な水準で課す必要がある。(中略)つまり、社会的共通資本から生み出されるサービスを効率的に配分するためには、混雑現象に対して料金が課されなければならないが、これがまさに環境税に相当する。

(中略)社会的共通資本との関係で環境税を位置づけてきたが、環境税がそういうものとして税制全体の中に本格的に位置付けられるためには、次の点が重要である。つまり、環境破壊が(中略)普遍化した時代における税制の新たな公正課税の原則として、汚染者負担原則を位置付けることである。汚染者負担原則は、これまで狭義の環境政策における費用負担原則であった。しかし、経済政策と環境政策の統合が進み、環境税が社会的共通資本の維持管理手段として本格的に位置付けられることになれば、環境税は、これまでの応能原則、応益原則に匹敵する公正課税原則に基づく税として、税制全体の中で位置づけられることになるだろう。

(出典：諸富徹『環境税の理論と実際』有斐閣、2002年、34頁)

もっとも歴史の古い環境税である排水課徴金の歴史を振り返ってみると、これらのうち最も歴史の古い排水課徴金の歴史を振り返ってみると、環境税の役割は、外部不経済を内部化する政策手段というよりは、むしろ環境保全費用の公正な配分原理として機能してきたことが分かる。排水課徴金の最も早期の導入例である、1969年導入のフランス排水課徴金と1970年に導入されたオランダ排水課徴金は、外部不経済を内部化するための政策手段として導入されたわけではなく、水質管理を行っている水管理公団や水管理組合が、その財源を調達するために環境負荷を課税標準として課徴金を徴収したのがその始まりであるとされている。

(出典：諸富徹『環境税の理論と実際』有斐閣、2000年、29頁)

(2) OECD における議論

環境関連税制を含めた経済的手法については、OECD における理論面での検討が大きく貢献している。OECD では、1970 年に環境委員会を設置した後、経済的手法の議論を進め、1972 年 5 月には、「汚染者負担の原則」(PPP) を確立した。

1972 年「環境政策の国際経済面に関する指針原則の理事会勧告」における PPP の定義は以下の通りである。

希少な環境資源の合理的利用を促進し、且つ国際貿易及び投資における、歪みを回避するための汚染の防止と規制措置に伴う費用を負担すべきであるということの意味する。換言すれば、それらの措置の費用は、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。これらの措置を講じるに際して、貿易と投資に著しい歪みを引き起こすような補助金を併用してはならない。

(出典：環境省編『環境基本計画 環境の世紀への道しるべ』2001 年、209 頁)

また、1980 年代後半から、地球環境問題が顕在化すると、OECD では、従来の経済的手法を活用するという視点から、より一層積極的に問題を検討し、政策勧告を行っている。

各国の社会経済的状况を考慮しつつ、経済的手法を、規制等の政策手段の補完あるいは代替としてより広くかつ整合性をもって利用する(勧告)

(1991 年の環境委員会閣僚会議「環境政策における経済的手段の利用に関する OECD 理事会勧告」)

閣僚は、環境目的を達成するための経済的手法(例：税、賦課金、取引可能な排出権)の使用が OECD 諸国において最近拡大していることを歓迎し、これを強く支持した。経済的手段は、技術革新と行動の変化に対し強い誘因を与え、環境上の目標を費用に比して効果的に達成することにつきよい展望を与えることができる。

(上記勧告を採択した 1991 年の環境委員会閣僚会議のコミュニケ)

この後も OECD では、環境税等の経済的手法についての検討が引き続き行われている。

(3) 日本における経済的手法

日本においても環境問題解決のために、税以外の手法も含めて経済的手法の導入が進んでいる。その代表例として、自動車税のグリーン化、地方自治体における産業廃棄物税の導入、家庭ごみ収集の有料化、公害健康被害補償制度に基づく汚染負荷量賦課金がある。

なお、地方自治体における取組として、森林を整備・保全するための税が、高知県、岡山県及び鳥取県で導入されているほか、平成16年4月現在35の都道府県で検討が進められている。これらの税の名称は自治体ごとにさまざまであるが、一般的に森林税、森林環境税等と呼ばれている。

自動車税のグリーン化

1) 経緯

自動車税はその所有者に対して、総排気量や最大積載量等に応じて課す地方税である。この自動車税について、環境負荷の小さい自動車には軽課、環境負荷の大きい自動車には重課し、全体として税収中立とすることを意図した税制上の措置が、平成13年に導入された。これは「自動車税のグリーン化」又は「自動車グリーン税制」と呼ばれている。

自動車グリーン税制における優遇の対象は以下のように、より厳しい基準を満たす車種へと移行している。

2001年4月 低燃費の車で、かつ低公害の認定が与えられている車種が対象。

(低公害のレベルに応じて、
にランク分けし、それに応じた優遇が与えられる。)

2003年4月、
を優遇の対象外とする。

2004年4月 対象を、より厳しい基準である「新」と「新」に移行。

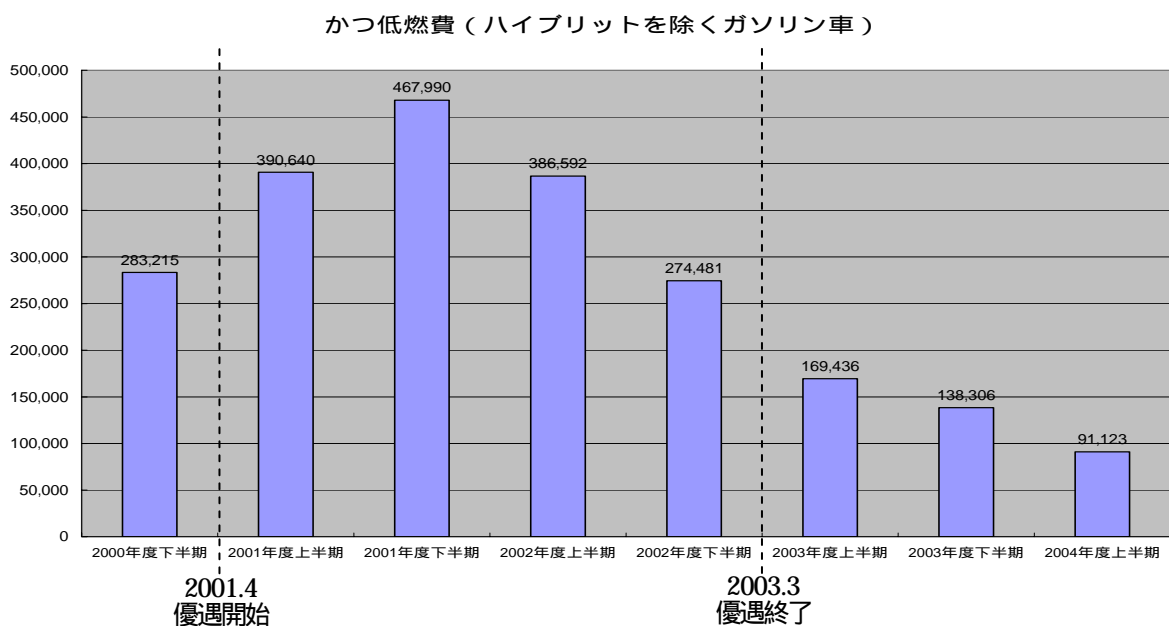
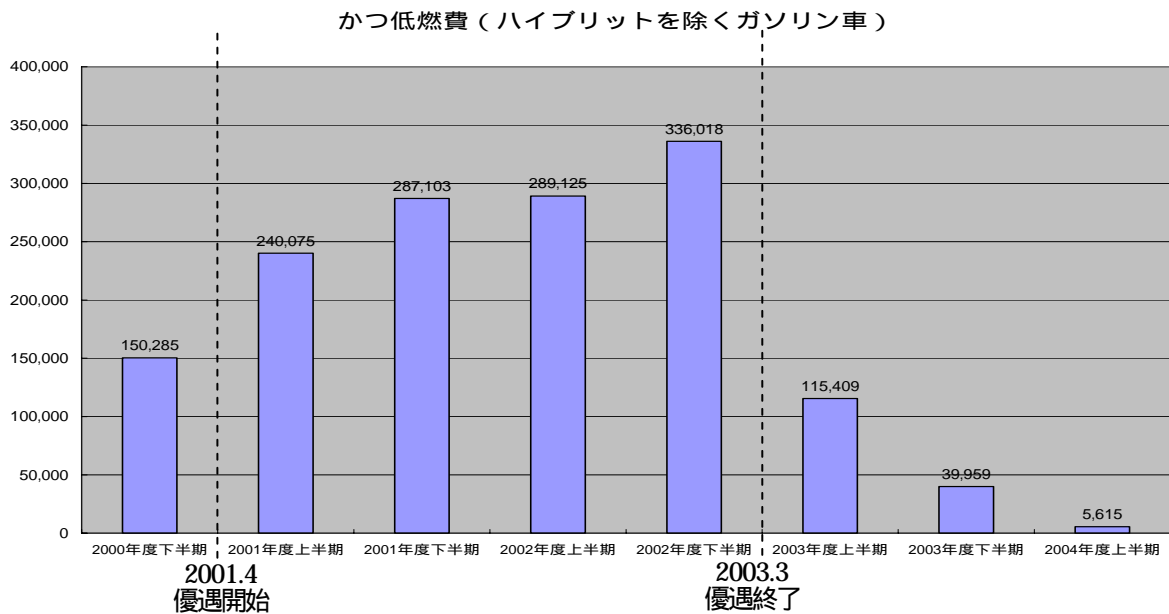
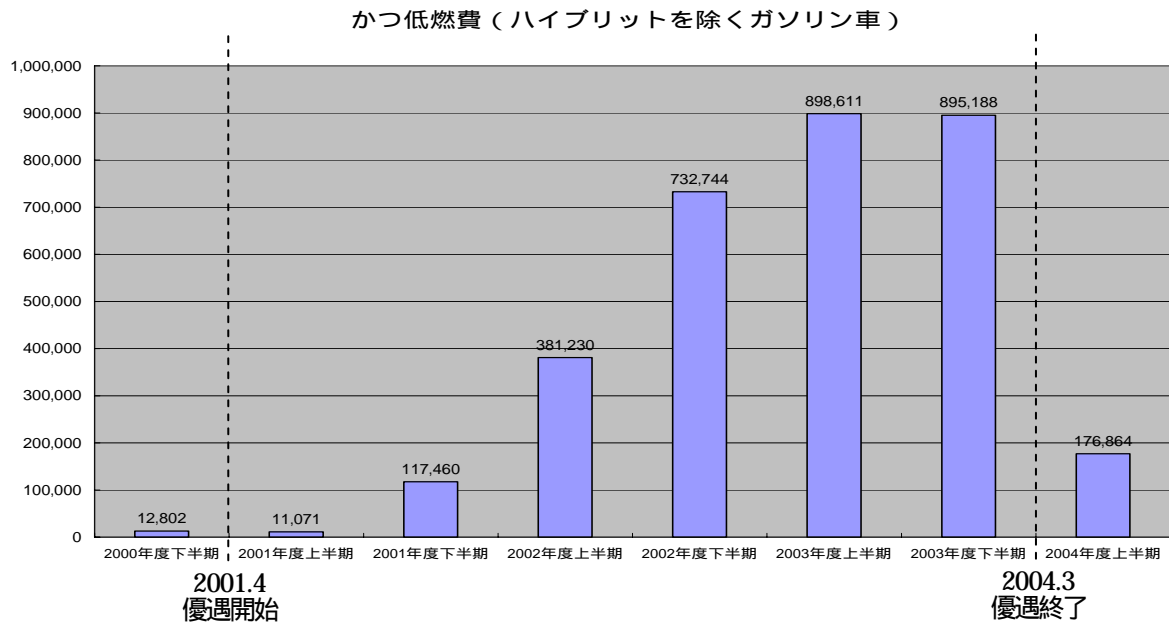
2) 自動車グリーン税制導入後の変化

自動車グリーン税制の対象車種の登録台数の推移(下図を参照)をみると、優遇措置の開始後、対象車種の登録台数が増加するとともに、対象車種の中でもより厳しい基準を満たす車種へとシフトしている()ことが判る。

また、税制優遇措置が終了した時点以降は、顕著に登録台数が減少している。

自動車の供給側の変化としては、例えば、三ツ星車()を例にとると、優遇措置開始(2001年4月)直後の2001年6月末現在市場に出ていたのは2車種のみだったが、その後、50車種(2001年末)、104車種(2002年末)、253車種(2004年9月末)と顕著に増加している。(車種数は、低公害車ガイドブックに掲載されている車種を参照して算出。)

<図 自動車グリーン税制の対象車登録台数の推移>



このように、自動車グリーン税制の導入後、需要サイド、供給サイドともに、行動の変化が見られる。

こうした変化の要因としては、税制優遇措置の導入によって、より燃費の優れた車種の経済性が高まったことが考えられるものの、例えば、1500cc 前後の車種について、税制優遇の区分ごとにコスト（購入額+ランニングコスト）を比較すると、以下の表に示すとおり、優遇措置を導入しても、従来型の車種のほうが低コストとなっており、どちらが安いかが高いかといった基準のみで行動の変化を説明することは難しい。

<表 自動車グリーン税制の優遇措置の区分毎のコスト試算>

	三菱 ミラージュ デイト (無し)	三菱 ランサー ゼット ()	ホンダ シビック ()	トヨタ プリウス ()
購入額	130 万円	160 万円	160 万円	218 万円
自動車税額	69,000 円	69,000 円	69,000 円	69,000 円
自動車取得税額	65,000 円	80,000 円	80,000 円	109,000 円
自動車税の軽減額	0 円	8,000 円	17,000 円	34,000 円
自動車取得税の 軽減額	0 円	15,000 円	15,000 円	48,000 円
合計軽減額	0 円	23,000 円	32,000 円	82,000 円
軽減後の課税総額	134,000 円	126,000 円	117,000 円	96,000 円
購入額 + 軽減後の課税額	150 万円	173 万円	172 万円	228 万円

	三菱 ミラージュ デイト (無し)	三菱 ランサー ゼット ()	ホンダ シビック ()	トヨタ プリウス ()
燃費 (km/)	16.2	16.8	19.4	29.0
年間 10,000km の走行 に必要なガソリン消費 量とその料金(ガソリン 料金 110 円/ で換算)	617 = 67,900 円	595 = 65,500 円	515 = 56,700 円	345 = 37,900 円

3) 自動車グリーン税制の二酸化炭素排出削減効果のモデルによる推計例

自動車税制のグリーン化による二酸化炭素排出量の削減効果をモデルにより推計した例としては、「自動車税制のグリーン化によるCO₂削減効果」(吉田好邦、平成 15 年 8 月「環境税制に関する研究」財団法人道路経済研究所に掲載)

その概要は、以下のとおり。

【推計手法】

ユーザーが自動車を購入する際に、年間経費、馬力や室内容積等のほか、新車種であるかなどの点をどのように考慮して車種選択するかをモデル化。

このモデルを使用して、自動車税がグリーン化した場合に、車種選択のシフトにより、CO₂排出量がどのように変化するかをシミュレーション。

自動車税のグリーン化の方式として、最も低燃費の型式の自動車の税額が軽自動車税を下回らないとの前提の下、税収中立になるように、燃費を考慮した税率を、次のように3ケース設定（現実に導入された自動車グリーン税制とは異なる）。

〔ケース1〕燃費に完全比例させて税率を設定。

〔ケース2〕現行の自動車税の税率を基準に、燃費に比例して増減。

〔ケース3〕排気量区分（500cc）ごとに、ケース2の増減を実施。

【推計結果】

4年間にわたりグリーン税制が実施された場合、その間に販売された自動車による二酸化炭素排出量は、最大で6%/年程度削減すると推計。

税の減免による燃料費の減少が走行距離の増加につながる可能性（税のリバウンド効果）を考慮すれば、5%/年程度の削減効果となると推計。

地方における産業廃棄物税

平成12年の地方税法改正により課税自主権の尊重・活用を図る観点から法定外目的税制度が創設されたことを受け、平成17年4月時点で23府県（うち2県は未施行）及び1政令市（環境省調べ）において、法定外目的税として産業廃棄物の処分等に係る税（以下、「産業廃棄物税」という。）が導入されている。

【三重県の事例】

- ・県内の中間処理施設及び最終処分場に搬入する産業廃棄物に対して、1トン1000円を課税。
- ・産業廃棄物の発生抑制、再生、原料その他適正な処理に係る施策に要する費用に充てられる。

【鳥取県の事例】

- ・最終処分場に搬入する産業廃棄物に対して、1トン1000円を課税
- ・産業廃棄物処理施設の設置促進のための施策及び産業廃棄物の発生抑制、再生その他適正な処理に関する施策に要する費用に充てられる。

このような産業廃棄物税の効果について、三重県を例に次のような分析がなされている。

税の効果と影響については、導入後の経過期間が短いため現時点で明確な結論を得ることは困難であるが、三重県によると次のような調査結果が得られている。

産業廃棄物の排出量は産業廃棄物税が導入された平成 14 年度においてもほとんど変化がないが、再生利用量及び減量化量がともに増加（それぞれ対 13 年度比で約 5 %及び約 9 %の増）した結果、最終処分量は対 13 年度比約 24%の減となった。また、排出量に占める最終処分量の割合は、平成 12 年度の約 20%から 14 年度には約 12%と急速に減少している。

ここで、三重県が多量排出事業者に対して実施したヒアリングの結果によると、大部分の事業者においては、産業廃棄物税の導入とは別に、最終処分場のひっ迫を背景として、生産工程の改善等による排出削減やセメント原料化等のリサイクルの取組を継続的に進めているが、税導入や税収による補助事業の活用をこのような取組の推進の一要因として挙げる事業者も見られることから、最終処分量の減少に税導入の効果もある程度寄与していると考えられる。

（中略）税導入前から、再生利用については県外処理の割合が、減量化については県内処理の割合が比較的多く、最終処分については大部分が県内処理となっている。（中略）税が導入された平成14年度においても、このような傾向に明確な変化は見られておらず、県外での最終処分割合は逆に減少していることから、産業廃棄物税の導入により、産業廃棄物の追い出し（県外移動の増加）が促進された事実は今のところ認められていない。

（中略）不法投棄の件数や投棄量はもともと変動が大きいこと、税導入後の経過期間が短いこと等から、現時点では評価は困難であるが、少なくとも税導入の前後を比較して明確な増加傾向が見られているとは言えない。

（出典：環境省「産業廃棄物行政と政策手段としての税の在り方に関する検討会
最終報告」（平成 16 年 6 月）、6 頁～）

家庭ごみ収集の有料化

家庭ごみの減量を目的に、多くの自治体でごみ処理の有料化（市町村の行うごみ処理に対し、ごみの排出者が税とは別に、自治体によって定められた費用を負担しなければならない制度）が導入されてきている。2000 年の時点で調査された全国 671 市及び東京都 23 区の中では、全体の約 2 割に当たる 135 市で従量制有料化（ごみの排出量に応じて費用が徴収される手法）が実施されている。

こうした家庭ごみ収集の有料化の効果については、過去の論文のレビューにより以下のような分析をした例がある。

ごみの有料化については、いくつかの研究の結果では、概ね平均2割前後の家庭ごみの減量が見られている。

ただし、減量していない自治体から5割近く減量した自治体まで大きなばらつきが見られる。

また、減量したままその水準を維持している自治体と、一旦は減量したものの、その後再び増加してしまう自治体とが存在する。

両者の間には価格水準に違いがあり、価格が高い方がその水準を維持している傾向にあることが指摘している研究もある。これは、ごみが増加する構造自体は有料化によって変わっていないことを意味すると考えられる。

さらに、有料化は、ごみ有料化によりお金がかかるようになったのでごみを減らした」という単純なものではなく、有料化がごみの問題・環境問題への関心を高める契機となり、これらも動機として減量行動が促されたとされている。

(出典：山川肇、植田和弘「ごみ有料化研究の成果と課題」廃棄物学会誌 Vol.12, No.4、2001年、245-258頁)

公害健康被害補償制度に基づく賦課金

1974年に導入された公害健康被害補償制度は、公害健康被害者の救済を図ることを目的としており、認定された公害健康被害者の救済に要する費用の必要額を汚染原因者から調達するため、必要額の8割については、固定発生源の負担分として硫黄酸化物(SO_x)の排出量に応じて、工場・事業場から汚染負荷量賦課金を徴収し、残り2割については、移動発生源の負担分として、自動車重量税収の一部を引当てることとしている。したがって、汚染負荷量賦課金は、排出削減のインセンティブ効果を企図したものではない。ただし、そのSO_xの排出削減インセンティブについては、以下のような分析がある。

大阪府下について行った実証分析によれば、SO_x削減の主要な要因は公害防止協定であって、公健法賦課金ではない。しかし、公健法賦課金の汚染削減インセンティブ効果も皆無ではなく、部分的には存在した。通常の規制が適用されているのみであったり、公害防止協定に基づく「規制」が相対的に緩い中小の工場などでは、この削減インセンティブが働いた。さらに、硫黄分含有量別の燃料価格差の縮小と賦課料率の高騰により、この効果は年とともに強まったと考えられる。大阪府下の公健法指定地域の賦課料率は全国で最も高いが、総量規制や公害防止協定による「規制」がいわばそれ以上に厳しいために、賦課金の汚染削減インセンティブの働く余地は少ない。しかし、賦課金がいくぶん低くとも直接規制が相対的に緩い地域があるならば、そうした地域においては大阪地域よりも大きい汚染削減効果があったものと推測できるのである。

(出典：植田和弘等編『環境政策の経済学』日本評論社、1997年、118頁)

3. 欧州各国における温暖化対策のための環境税の位置付け

欧州各国における温暖化対策のための環境税の導入経緯、制度設計のあり方は様々であるが、これまでの環境省の調査等を踏まえ、各国がどのような趣旨で環境税を導入したのか、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、可能な限りまとめると以下のとおり。

ドイツ

【導入の趣旨・背景】

ドイツでは、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。

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。

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、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という考え方（1998年10月時点の連立政権統一見解）に基づき、税制改革を進めた。

【制度上特徴的な点】

- ・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。
- ・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。

オランダ（エネルギー規制税）

【導入の趣旨・背景】

オランダでは、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、小規模エネルギー消費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。

【制度上特徴的な点】

- ・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前後）。

イギリス

【導入の趣旨・背景】

イギリスでは、1997年のCOP3を契機に、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。

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。

【制度上特徴的な点】

- ・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、約2300～6000円/t-c

デンマーク

【導入の趣旨・背景】

デンマークでは、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。

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。

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。

【制度上特徴的な点】

- ・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、約6000～7000円/t-c

スウェーデン

【導入の趣旨・背景】

スウェーデンでは、1991年の税制改革の一環として、二酸化炭素の排出を抑制することを目的とする炭素税が導入された。この税制改革では、所得税の大幅減税と間接税の増税が行われた。

【制度上特徴的な点】

- ・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

4. 税制全体の中での環境関連税制の位置付け

3. のように欧州各国における温暖化対策のための環境税は、他の税や社会保険料の軽減を含めた環境関連税制改革の一環として導入されているものが多い。環境税を含めた環境関連税制については、以下のとおり、税制全体の中での位置付けも論じられている。

租税構造の観点から論ずる例

環境税制改革とは、環境・エネルギー税を導入し、それと引き替えに所得税・法人税・付加価値税などの既存税を引き下げる、税収中立的な税制改革を指す。これによって税収総額における環境・エネルギー関連税の比率は高まり、税制全体がいわば「グリーン化」される。このような税制改革が実施されれば、国民負担率を新たに増大させることなく、価格機構を通じて環境保全を促す仕組みが社会の中に組み込まれることになる。これこそ意志決定過程における「環境と経済の統合」を志向するものであり、資本主義経済制度を『グリーン化』していく上で大きな役割を果たすであろう。

(出典：諸富徹『環境税の理論と実際』有斐閣、2000年、212頁)

環境税導入に伴う環境税制改革の議論は課税原則の変更に至っていない。すなわち税体系自体をこれまでの資本・労働課税中心型から環境・天然資源課税中心型へ転換すべきだといっているのである。また、既存の補助金や、租税特別措置などの租税支出などがもたらしている歪みも、同時に改善されなければならない。

(出典：植田和弘等編『環境政策の経済学』
日本評論、1997年、127頁)

これまで、政府は国家財源を確保するため、労働、預金、事業活動など正当な行為(グッズ)によって得られた所得に税金をかけてきた。所得税、利子所得税、法人税などがそれである。その一方、廃棄物、汚染、騒音、交通混雑など健康に害を与える行為や自然環境を破壊する好ましからざる行為(バズ)に対しては特別の課税をしてこなかった。これからは、こうした既存の税体系を根本的に組み替える必要がある。つまり、所得税や法人税などのグッズ課税を軽減(減税)する一方、バズに対しては逆に課税し、税率を引き上げる(増税)ように改めることである。

(出典：三橋規宏「環境配慮型市場経済の形成と物質循環」IGES編『21世紀の環境と新発展パターン』、1999年、27頁)

こうした税制改革(1980年代末から90年代初めにかけて多くのOECD諸国で行われた、個人所得税の最高税率や法人所得税の税率の引き下げと課税対象の拡大等を組み合わせた税制の抜本的な変更。)の進展は、新しい環境税を導入する機会をもたらすばかりでなく、これらの税が導入されれば、財政面や経済面で必要とされる調整にも役立つことになる。特に、一部の国では失業を減らすために労働に対する税の減税を行っている。財政赤字という点では、労働税の減税による税収の減少の少なくとも一部を環境税によって相殺することができる。

(出典: OECD「環境税とグリーン税制改革(Environmental Taxes and Green Tax Reform)」
技術経済研究所監訳、1997年、20頁～)

斜字体は事務局による注釈

環境対策の財源調達手段としての観点も含めて論ずる例

租税論では伝統的に、税を政策の手段として使うこと(これを『租税政策手段という』)は好ましくないといわれてきた。租税は元来、政府が必要とする経費の財源を調達するものであり、何よりも明確な課税の根拠の必要性が強調されてきたのである。この租税論の観点から環境税を見ると、それは環境分野における特別課徴金の発展形態ととらえることができる。特別課徴金とは、土地税制等の分野では一般化しているが、例えば、下水道整備による土地の値上がり期せずして特別の利益をもたらした場合に、その特別な利益の受益者に課し、整備財源等として利益を社会に還元させるものである。この考え方を環境問題にも適用するならば、環境破壊の防止や復元のための費用を、環境破壊の原因者に払わせるべきだとなろう。すなわち社会の共通基盤たる環境を利用して経済活動を行い、同時に払うべき環境費用を不払いにした結果環境に被害を与える経済主体に対して、環境を利用し費用を不払いにすることで得た特別の利益を課税根拠にして負担させる特別課徴金を課することができる。これは、租税の公平性原則や社会的な公正間に合致する。

つまり、環境税には、ピグー税に見られるような環境政策の経済的手段、つまり租税政策手段としての税という理念型と、環境対策費用を原因者からその寄与(受益)に応じて負担させる財源調達の目的税という理念型の二つがあると考えられるべきではないだろうか。

(出典: 植田和弘等編『環境政策の経済学』日本評論社、1997年、124頁)