

# 環境税をめぐる最近の状況について

平成20年9月3日

環 境 省

# < 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。

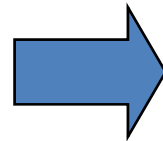
 全体として見れば、CO<sub>2</sub>を出す人が負担をし、CO<sub>2</sub>を出さない努力をする人の負担が軽くなる税制、すなわちグリーン税制が徐々に育ちつつある。その加速化が課題。

## 平成20年度税制改正要望 環境税の具体案(抄)

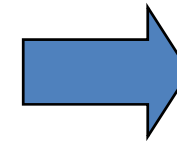
<p><b>【課税の仕組み】</b>          (=ハイブリット課税)          ・大口排出者は、申告納税          ・小口排出者は、上流課税</p>	<p>○家庭・オフィス：          ・灯油、ガソリン、LPG（上流で課税）          ○工場等：          ・石炭、重油、軽油、天然ガス、ジェット燃料（大口排出者による申告納税）          ○家庭・オフィス・工場等：          ・電気、都市ガスに関しては、発電・ガス事業者が用いる化石燃料に対して課税          ※経済情勢等を踏まえ、一部、当分の間、適用停止</p>
<p><b>【税率・税収額】</b>          (=低率)          ・諸外国と比べて相当低い</p>	<p>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）</p>
<p><b>【軽減措置】</b>          ・削減努力、燃料価格高騰等に配慮</p>	<p>○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</p>
<p><b>【用途】</b>          ・一般財源だが、温暖化対策のための減税・歳出を期待</p>	<p>○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</p>

# 「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険料軽減)



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

(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

(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、こういうように申し上げます。

### 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で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のではないか、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

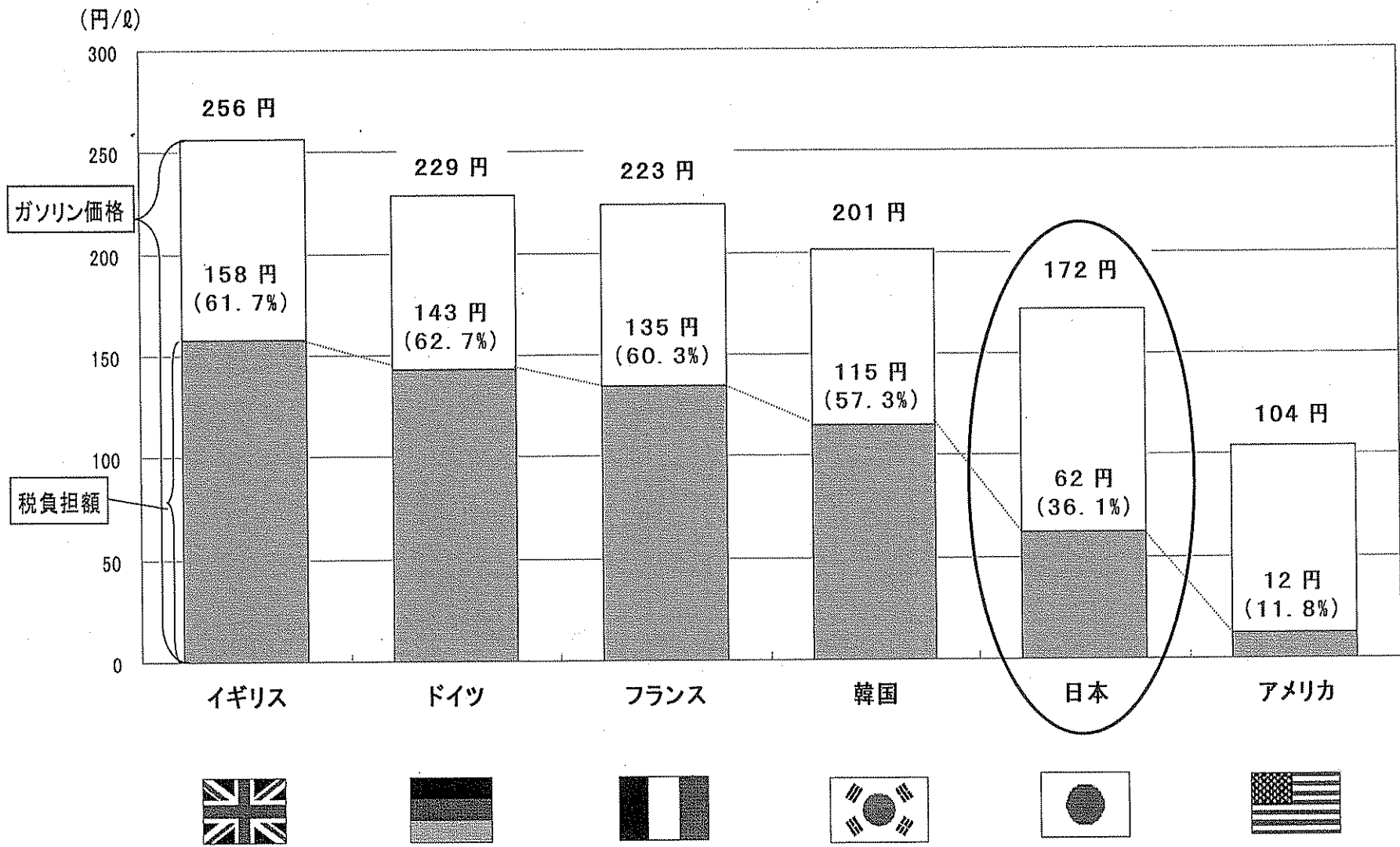
#### (1) 税制のグリーン化

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用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

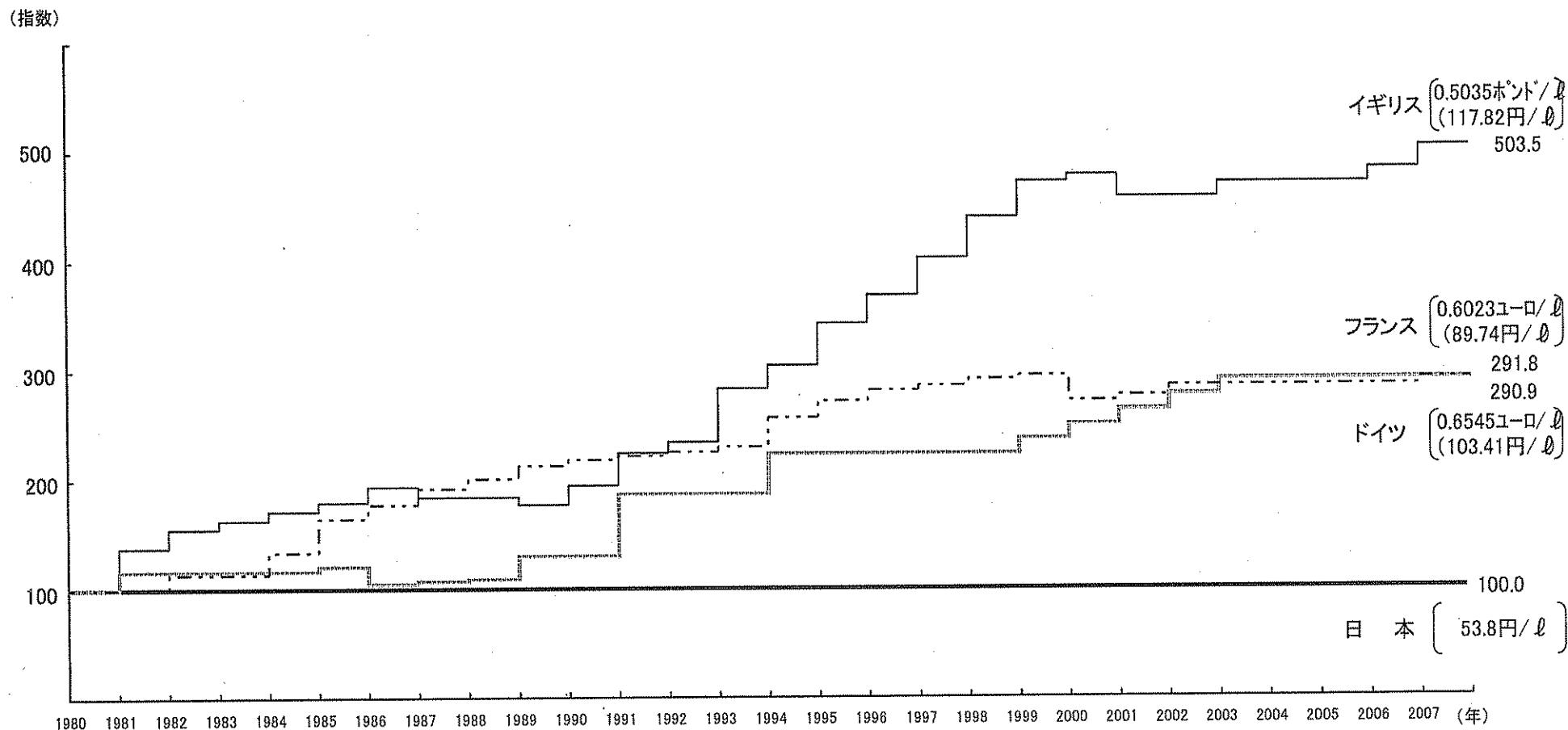
# 日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較



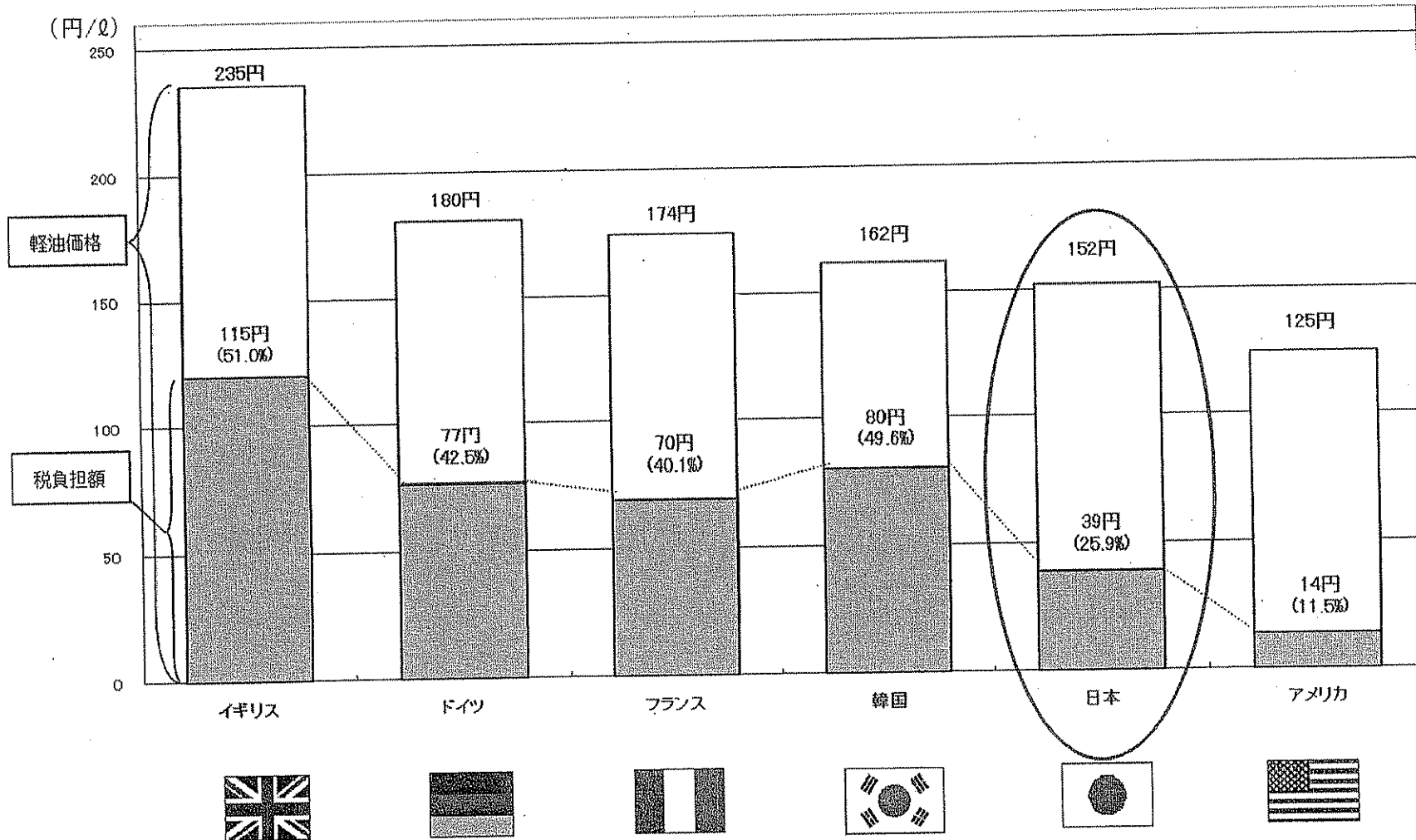
(注) 2008年4月時点 I E A 調べ(韓国は2007年7月~9月時点、日本は直近(石油情報センター調べ、2008年6月第1週))

# 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。



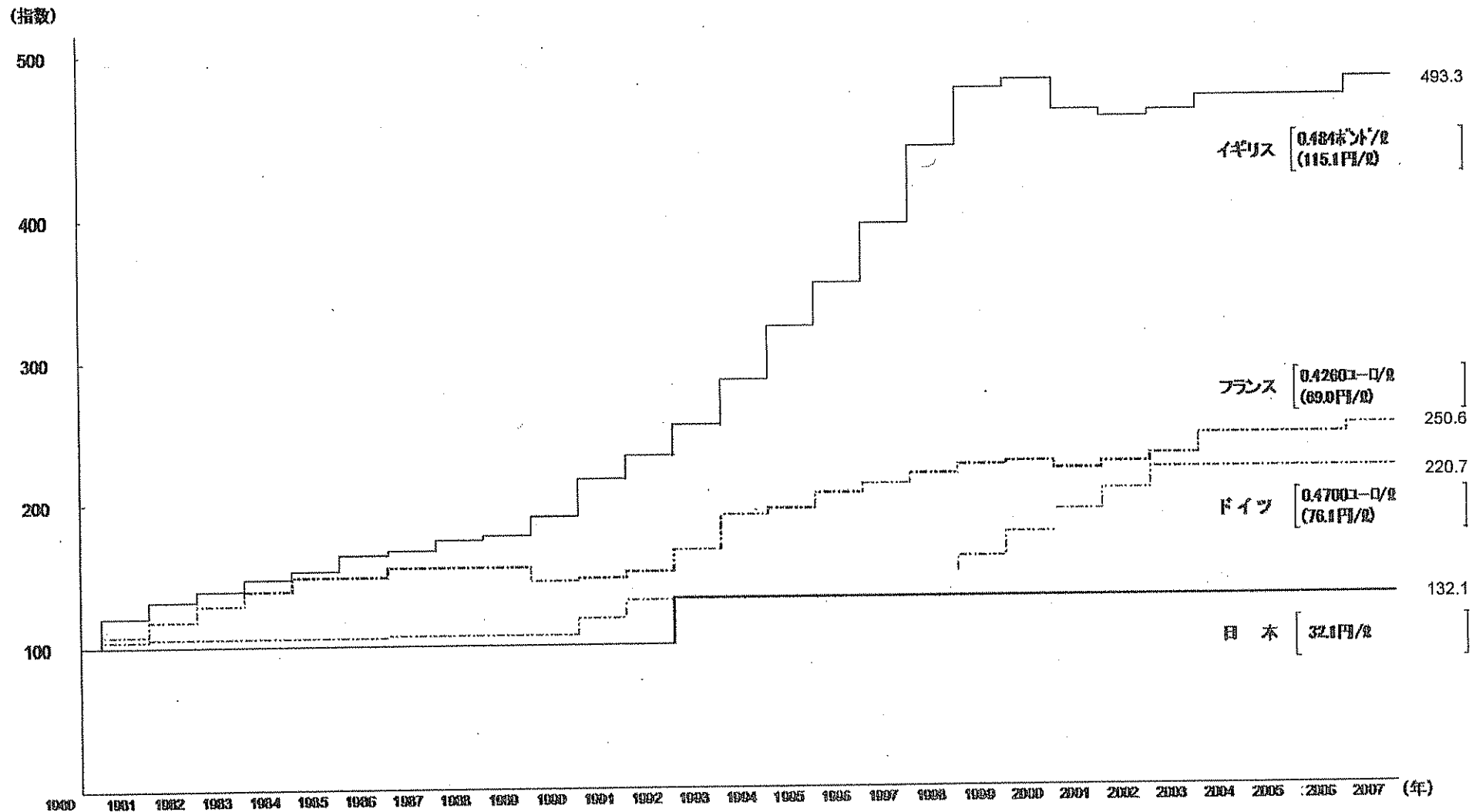
# 日本と諸外国の軽油価格・税負担額の比較



(注) 2008年4月時点 IEA調べ (韓国は2007年7月～9月時点、日本は直近(石油情報センター調べ、2008年6月第1週))

## 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。





# 諸外国における温暖化対策を目的とする税制の例

## イギリス

### ○気候変動税 (climate change levy) <2001年導入>

- ・課税対象: 石炭・天然ガス・電力等
- ・軽減: 政府とCO<sub>2</sub>排出削減目標等を盛り込んだ気候変動協定を締結した業界団体は80%軽減。その他各種軽減措置あり

### ○炭化水素油税 (hydrocarbon oil duty) の税率引上げ <1993年～1999年>

- ・課税対象: ガソリン、軽油等
- ※地球温暖化対策等を目的として、1993年以降段階的に引上げ

## ドイツ

### ≪環境税制改革 (ecological tax reform) ≫

### ○鉱油税 (mineral oil tax) の税率引上げ <1999年以降> → エネルギー税 (energy tax) に改正 <2006年>

- ・課税対象: ガソリン・軽油・天然ガス、石炭 (2006年に新設) 等
- ・税率: 地球温暖化対策等を目的として、1999～2003年に段階的に引上げ
- ・軽減: 年金保険料軽減の一定超過分は95%軽減。その他各種軽減措置あり

### ○電気税 (Electricity tax) <1999年導入>

- ・課税対象: 電力
  - ・軽減: 年金保険料軽減の一定超過分は95%軽減。その他各種軽減措置あり
- ※1999～2003年に段階的に引上げ

## デンマーク

### ○炭素税 (CO<sub>2</sub> tax) <1992年導入>

- ・課税対象: ガソリン、軽油、天然ガス、石炭、電力等
- ・軽減: エネルギー効率改善に関する政府との協定により税率軽減。その他各種軽減措置あり

## ＜参考＞日本における既存の環境関連税制について

名 称	課税主体	課税物件	税率	税 収 (20年度予算)	使 途
揮発油税	国	揮発油 (ガソリン)	48,600円/kl	27,685億円	道路整備
地方道路税			5,200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 (LPG)	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	32,100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	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 輸入石油製品	2,040円/kl	5,210億円	燃料安定供給対策 (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)
		輸入LPG	1,080円/t		
		国産天然ガス 輸入LNG	1,080円/t		
		石炭	700円/t		
電源開発促進税	国	一般電気事業者の 販売電気	375円/1000kwh	3,480億円	電源立地対策・電源利用対策
自動車重量税	国	自動車の保有	6,300円/0.5t・年	10,725億円	道路整備 (国の収入額の8割) 3分の1を市町村へ譲与
自動車税	都道府県	自動車の保有	[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	軽自動車の保有	2,500円/年	1690億円	一般財源
自動車取得税	都道府県	自動車の取得	自家用: 取得額の5% 業務用: 取得額の3%	4024億円	道路整備 (地方の財源) 16

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 (百万ドル)

課 税 対 象	日 本	
<b>エネルギー物品 (Energy products)</b>	<b>48,460</b>	
輸送目的	40,570	軽油引取税 石油ガス税 航空機燃料税
うち、ガソリン	29,679	揮発油税 地方道路税
生活上の使用目的	7,890	
化石燃料	4,443	石油石炭税
電気	3,447	電源開発促進税
<b>自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)</b>	<b>29,084</b>	
取引課税	4,199	自動車取得税
保有課税	24,885	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 )	税収構成比 ( % of tax revenue )
日本	1.7	6.4
アメリカ	0.9	3.5
イギリス	2.6	7.3
ドイツ	2.5	7.3
フランス	2.1	4.9
イタリア	3.0	7.2
カナダ	1.2	3.7
OECD 平均	1.8	5.8

### 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。

# 既存エネルギー税制の税率(CO2ベースに換算)

## 揮発油税及び地方道路税

課税対象:ガソリン(2.32kg-CO2/ℓ)※1  
 税率:53.8円/ℓ ⇒ 約23,000円/t-CO2 ※2

(参考)

イギリスの炭化水素油税 約46,000円/t-CO2  
 ドイツのエネルギー税 約45,000円/t-CO2

## 軽油引取税

課税対象:軽油(2.62kg-CO2/ℓ)  
 税率:32.1円/ℓ ⇒ 約12,000円/t-CO2

(参考)

イギリスの炭化水素油税 約39,000円/t-CO2  
 ドイツのエネルギー税 約27,000円/t-CO2

## 石油石炭税

課税対象:原油、石油製品(2.61kg-CO2/ℓ)  
 税率:2,040円/kℓ ⇒ 約780円/t-CO2(原油)  
 課税対象:石炭(2.41kg-CO2/kg)  
 税率:700円/t ⇒ 約290円/t-CO2(一般炭)  
 課税対象:LPG,LNG  
 (LPG(3.00kg-CO2/kg),LNG(2.70kg-CO2/kg))  
 税率:1,080円/t ⇒ 約400円/t-CO2(LNG)

(参考)

イギリスの炭化水素油税  
 重油 約4,900円/t-CO2  
 イギリスの気候変動税  
 石炭 約1,200円/t-CO2  
 天然ガス 約1,700円/t-CO2  
 ドイツのエネルギー税  
 重油 約1,500円/t-CO2  
 石炭 約570円/t-CO2  
 天然ガス 約6,000円/t-CO2  
 環境省の環境税案  
 2400円/tC ⇒ 約655円/t-CO2

※1 計算の例: 2.32kg-CO2/ℓ=標準発熱量(34.6MJ/ℓ)×排出係数(18.29tC/TJ)÷1000×44(CO2)÷12(C)

※2 計算の例:税率(53.8円/ℓ)÷(2.32kg-CO2/ℓ)×1000= 約23,000円/t-CO2

## ○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)

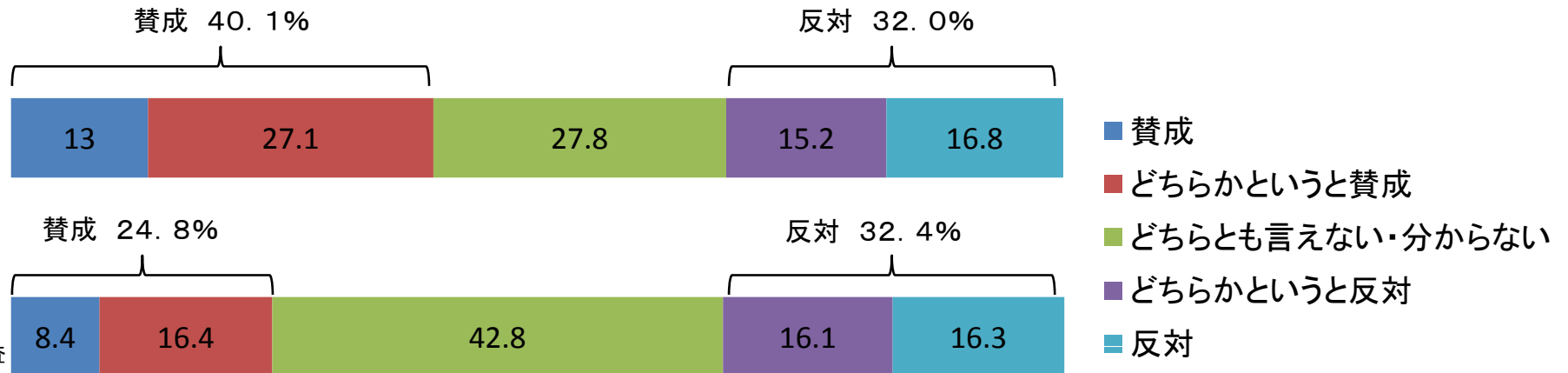
調査主体 : 内閣府政府広報室

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

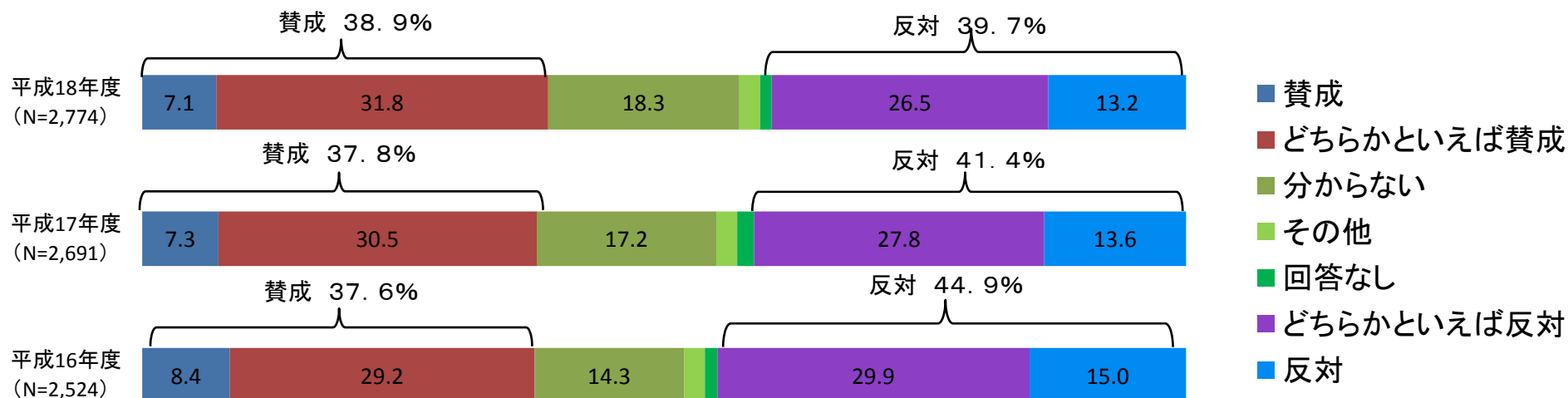


# 環境省「環境にやさしい企業行動調査」の結果

## 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。



## 4. 関連するこれまでの試算

# 炭素税による価格インセンティブ効果の試算

中央環境審議会・環境税の経済分析等に関する専門委員会による試算(平成17年8月報告)

## 1. ケース設定

市場選択ケース	炭素税・補助金なし。
炭素税ケース	炭素トン当たり3,600円の税率。課税開始は2006年。
補助金ケース	低率の炭素税を導入し、温暖化対策の補助金として税収を還流させるケース。2010年のエネ起CO2排出量を、1990年比0.5%増<市場選択ケース比9.5%減>水準を達成するために必要な補助金額及び税率を推計。課税、補助金還流開始は2006年。

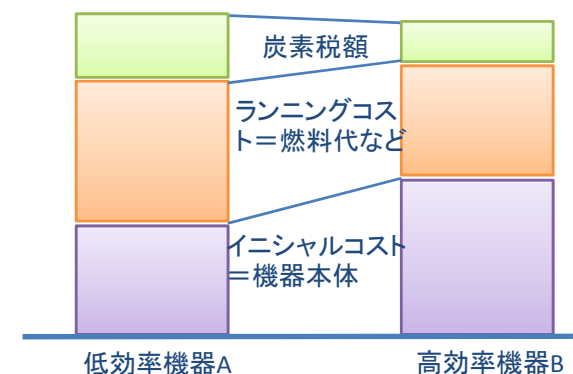
## 2. 試算結果

市場選択ケース	2010年におけるエネ起CO2排出量は、10%増(1990年比)
炭素税ケース (3,600円/tC)	2010年におけるエネ起CO2排出量は、市場選択ケース比1%減<9%増(1990年比)>
補助金ケース	2010年におけるエネ起CO2排出量を、市場選択ケース比9.5%減<0.5%増(1990年比)>水準とするのに必要な補助金額及び税率は、それぞれ10,143億円/年、3,553円/tC

### (参考)試算に用いたモデル

炭素税は、燃料の使用量に応じて支払う必要があるため、燃料を多く使用する低効率機器の方が、支払う炭素税の総額が大きくなる。結果として、高効率機器の方がトータルのコストが安くなり、高効率機器が選択されることになる。

本試算で用いている技術選択モデルは、エネルギーサービスの需要と、その供給のためのエネルギー関連機器(技術及び施設)に関して詳細な条件設定を行い、エネルギー関連機器(技術及び施設)のコスト(イニシャルコスト)とエネルギーコスト(ランニングコスト。税を含む。)との見合いで各主体が経済合理的な行動をすることで、省エネルギーが進んでいく過程を描くもの。



# 炭素税による経済影響の試算

中央環境審議会・環境税の経済分析等に関する専門委員会による試算(平成17年8月報告)

## 1. シナリオ設定

現状推移シナリオ	炭素税・補助金なし。
炭素税シナリオ	炭素税を導入し、2010年のエネルギーCO2排出量を、1990年比0.5%増<現状維持シナリオ比9.5%減>水準を達成するために必要な税率を推計。税収は所得税減税に用いる。課税開始は2006年。
補助金シナリオ	低率の炭素税を導入し、温暖化対策の補助金として税収を還流させるシナリオ。2010年のエネルギーCO2排出量を1990年比0.5%増<現状維持シナリオ比9.5%減>水準を達成するために必要な補助金額及び税率を推計。課税、補助金還流開始は2006年。

## 2. 試算結果

現状推移シナリオ	経済成長率は、2010年には2.2%/年
炭素税シナリオ	2010年のエネルギーCO2排出量を、現状シナリオ比9.5%減<0.5%増(1990年比)>水準とするのに必要な税率は、約72,000円/tC。この際、2008年から2012年におけるGDPロスは、現状推移シナリオのGDPに対して平均0.19%減(年率換算0.04%減)
補助金シナリオ	2010年のエネルギーCO2排出量を、現状シナリオ比9.5%減<0.5%増(1990年比)>水準とするのに必要な税率は、約6,100円/tC。この際、2008年から2012年におけるGDPロスは、現状推移シナリオのGDPに対して平均0.13%減(年率換算0.03%減)

### (参考)試算に用いたモデル

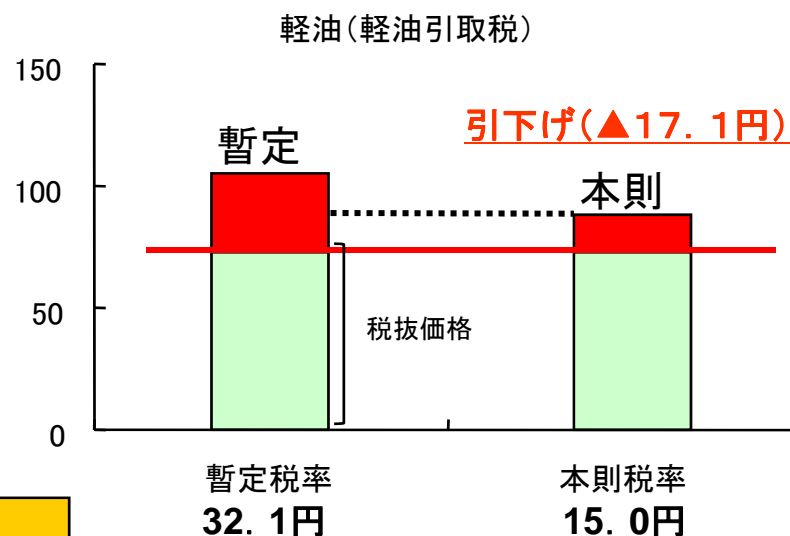
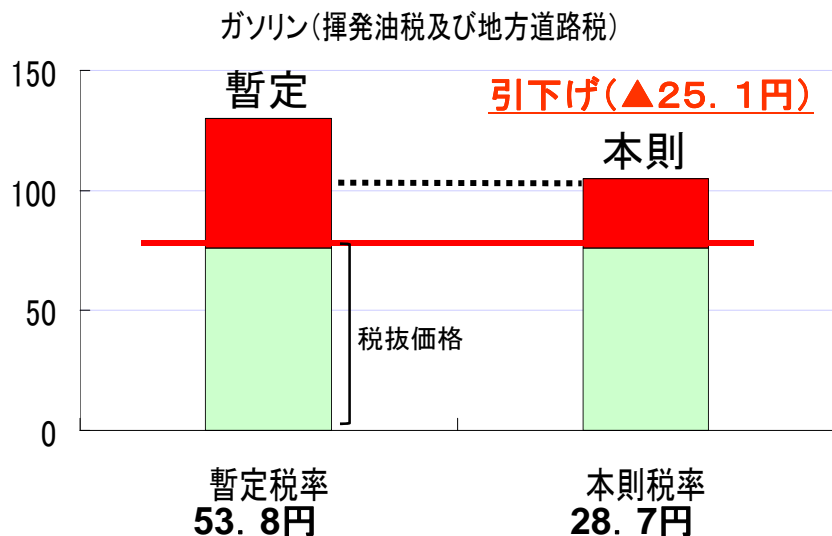
生産者、家計、政府という主体が財及び生産要素の需給をバランスさせるように各財・サービス及び生産要素の価格を決定する、逐次均衡型の応用一般均衡モデル。2010年のエネルギーCO2排出量を1990年比0.5%水準まで削減することとした場合の炭素税の税率と、その際に経済活動に与える影響を計算する。

# 仮に道路特定財源の暫定税率が 廃止された場合のCO2排出量の増加(事前の試算)

(2007年10月 国立環境研究所)

## 《仮定》

2008年から、揮発油税、地方道路税及び軽油引取税の暫定税率が本則税率に変更



## 《結果》

第1約束期間平均 (2008-2012年)	約 800万CO2トン増 /年	1990年の温室効果ガス総排出量比 約0.6%分の増
長期間(7-8年) 経過後のポテンシャル	約2,400万CO2トン増/年	1990年の温室効果ガス総排出量比 約1.9%分の増

※ 2000年時点における日本経済全体の姿を再現した経済モデルを用い、その後の日本経済の動きをシミュレーションした結果を基に、2008年に揮発油税等の暫定税率を廃止した場合の社会全体でのCO2排出量の増加分を試算したもの