

平成 20 年 9 月 30 日

炭素税研究会

## 平成 21 年度税制改正に関する要望書

近年深刻化の一途をたどる気候変動問題は、地球の生態系に大きな影響を与え、私達の経済・社会環境に深刻な損害を与えることが懸念されています。

気候変動に対処するには、以下の 4 点から成る税制のグリーン化を包括的に進めることが有効・急務です。つきましては、平成 21 年度の税制改正において、以下の税制措置の実現につき、特段の御尽力を賜りますようお願い申し上げます。

### 要望事項

#### ①炭素税（環境税）の導入

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出削減のため、化石燃料への課税を強化すること。具体的には、CO<sub>2</sub> 排出量に応じて課税し、価格インセンティブ効果で削減を促す、公平で実効性のある炭素税（環境税）を創設すること（その制度設計については、2 枚目を参照下さい）。

#### ②道路特定財源／自動車燃料諸税・自動車諸税の改革

価格インセンティブ効果維持のため、改革対象となっている自動車燃料諸税・自動車諸税の税率を保つこと。もしその税率を下げる場合は、同時にその税率を下回らない炭素税（環境税）を導入すること。その税収使途に関しては、CO<sub>2</sub> 排出増につながるものを抜本的に見直すこと。政府が決めた一般財源化の閣議決定を確実に実行すること。

#### ③石油石炭税の改革

特に、急増してきた石炭からの CO<sub>2</sub> 排出の削減が急務であることから、石油石炭税の税率見直しにより、石炭への課税を強化すること。石油石炭税の課税標準に CO<sub>2</sub> 排出量を組み込むことも一案。

#### ④税財政グリーン化の推進

税財政に関する政府方針に、政府の歳入・歳出両面において環境保全の視点を入れ込む「環境税財政改革（税財政グリーン化）」を明確に位置づけ、推進すること（例えば、自動車の保有に関する税の課税標準に CO<sub>2</sub> 排出量を組み入れ、さらなるグリーン化をはかる等）。

「炭素税研究会」とは、「環境・持続社会」研究センター（JACSES）、気候ネットワーク、グリーンフォワード、WWF ジャパンなどの NGO メンバー、研究者、税理士、企業人などで構成。地球温暖化に対処する炭素税の早期導入に向けて、研究・提言活動を行っている NGO。（お問い合わせは、事務局である「環境・持続社会」研究センター（JACSES）足立治郎まで。〒102-0072 東京都千代田区飯田橋 2-3-2 三信ビル 401 TEL:03-3556-7323 FAX:03-3556-7328 E-mail:jacsces@jacsces.org URL <http://www.jacsces.org>）

**炭素税（環境税）導入にあたっての方法・制度設計に関して**

炭素税は、課税による価格インセンティブ効果で削減を促す経済的手法であり、その  
 税収の用途については様々なオプションが可能である。

エネルギー多消費型産業や国際競争にさらされる産業等への軽減措置を工夫しつつ、  
 他の導入国のように、税収を他の税の減税や年金財源等に充てることで、温暖化防止に  
 努力する個人・企業をトータルで減税とすることもできる。

税収などを活用し、低所得者対策や寒冷地・公共交通機関が不備な地域に配慮するこ  
 とも重要である。

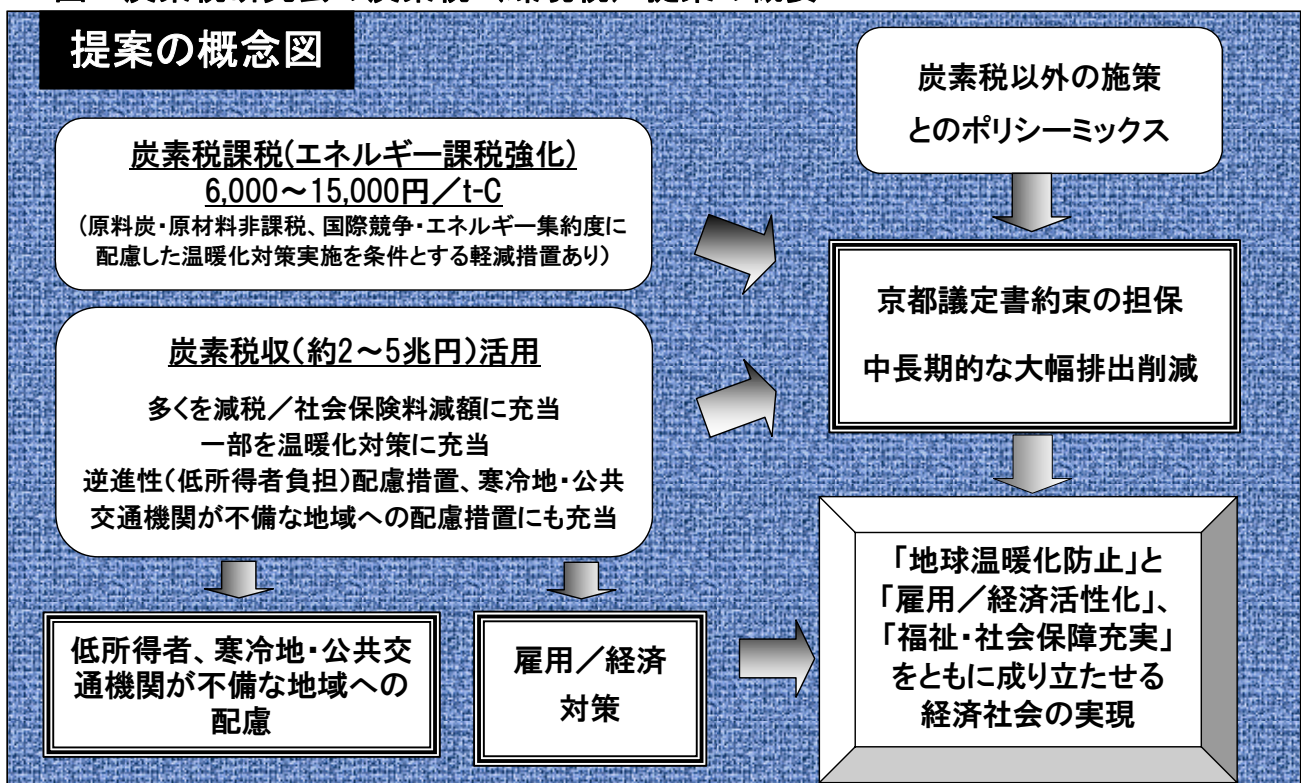
炭素税は、基本的に税収中立型が望ましい。炭素税の制度構築に際し、環境省の低税  
 率・温暖化財源型だけでなく、下図の炭素税研究会の中税率・税収中立型も検討し、導  
 入を急ぐ必要がある。

＜炭素税研究会の制度設計による税収・用途の金額試算例＞

(税率：15,000円／炭素トン<ガソリン1リットル当たり約10円>の場合)

- 総税収額：4兆8,900億円(全ての化石燃料に課税し非課税・軽減等が全くない場合)
- 非課税による減額：4,200億円
- 減税的用途：3兆3,000億円(他の税や社会保険料等の減額等)
- エネルギー集約度または国際競争割合の高い産業・業種への条件付軽減・還付によ  
 る減額：6,900億円
- 温暖化対策費：3,000億円
- 逆進性(低所得者層の負担)への配慮措置：1,200億円
- 寒冷地及び公共交通機関が不備な地域の居住者への配慮措置：600億円

図：炭素税研究会の炭素税(環境税)提案の概要



## 要望事項に関する補足

### ①炭素税（環境税）の導入

2050年までの世界の温室効果ガス半減には、先進国は80～95%削減が必要となり、日本政府は、京都議定書目標達成及びその後の大幅削減を裏付ける具体策を打ち出すことが重要である。

産業界の自主行動計画は、甘い目標設定をする業界や参加しない企業・個人に効果が極めて乏しい。国内排出量取引は、大規模排出者向けの政策である。炭素税こそ、CO<sub>2</sub>排出に価格をつけ、フリーライダーを防ぎ、家庭・業務・運輸を含めたあらゆる排出者に削減を促すことが可能な、極めて効果的な政策である。

炭素税は、税収を国内で還流でき、温暖化防止に貢献する生産消費活動を経済的に有利にし、環境技術開発・普及に資する。温暖化防止型の企業・産業を支援し、国内の経済・雇用活性化にも貢献するものであり、多くの欧州諸国で導入されてきている（炭素税の「環境」と「経済・雇用」の「二重の配当（利益）」）。

### ②道路特定財源／自動車燃料諸税・自動車諸税の改革

自動車燃料諸税の課税率を下げると排出量増の危険がある。国立環境研究所の試算によると、ガソリン税・軽油引取税の暫定税率分が下がると、短期（2008～12年平均）で800万トン程度、長期には2400万トンものCO<sub>2</sub>排出増となる。

### ③石油石炭税の改革


石炭は、同じだけの熱や電気を作るために（同じエネルギー量当たりで）、天然ガスの1.8倍のCO<sub>2</sub>を排出する。一方で、同じエネルギー量当たりの石炭価格は、天然ガス価格の3分の1以下である。石炭火力発電所からの排出量は、90年比で3倍に増加し、この増加だけで日本全体のCO<sub>2</sub>排出を11%増加させた。

### ④税財政グリーン化の推進

自動車の保有に関する税については、デンマークでは燃費基準で、イギリスではCO<sub>2</sub>排出量基準で税額を定め、低燃費・低炭素車を優遇するなど、燃料税のみならず、保有に関する税についても、グリーン化を強化している例がある。

以上





地球温暖化対策  
推進のための  
「炭素税」の  
早期導入に向けた  
制度設計提案

---

Version 6

