

環境税について

東京大学法学部教授 中里 実

1. 基本的考え方

- (1) 特定の政策分野のために新たな税制を導入するには、十分な説明が必要。
- ①地球温暖化対策には、規制的手法、自主的取組、啓蒙など多様な手段がある。これらに、排出権取引等の経済的手法を含めて、様々な手段を組み合わせていくことが重要であり、環境ビジネスなど民間活力も積極的に活用されるべき。
 - ②地球温暖化対策について、既存の環境・エネルギー税制が複数ある中で、**現時点で新たな税制が必要とまで言えるかは疑問。**
 - ③歳出面ではなく、課税の効果としての地球温暖化の防止を強調するとしても、既存の税制以外のどのようなCO₂排出源に課税するのが最も効果的であり、かつ、現実的であるのかを十分に検討すべき。
- (2) 政府は、先の国会で幾多の議論を経て、「道路特定財源制度は今年度の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化」との方針を表明しており、このような**道路特定財源改革を巡る議論を踏まえる必要。**

2. 既存税制の活用

- (1) 道路特定財源諸税など、既存の環境関連税制については、最低限、税率維持が不可欠。
- ①使途から離れて揮発油税、軽油引取税、自動車重量税等を考えると、OECDでは「環境関連税」に分類される。政府は、道路特定財源諸税の暫定税率維持に際し、既存税制の環境面への影響を強調。諸外国においても、「環境税」は必ずしも炭素分に比例しているものではなく、ドイツのように既存エネルギー税制の税率引上げを「環境税」としている例もある。
 - ②炭素に着目した**特定の課税のみを「環境税」と呼ぶのは不適切。**
 - ③地球温暖化対策は待ったなしの課題であるが、一般家庭や中小農漁業者のように小規模多数のCO₂排出源に対し新たな課税（炭素税）の導入・実施を図ることには時間的限界がある。
- 既存税制の活用が重要であり、道路特定財源諸税の**暫定税率については、最低限、維持が必要。**
- (2) 更には、場合によっては、税率引上げも検討する必要。

単なる既存環境関連税制の税率維持では、地球温暖化対策という喫緊の課題への対応としては「環境税」としての効果が十分でないということであれば、地球温暖化対策の観点から、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き上げも検討する必要。その際には、**税目の名称等において、地球温暖化防止の観点を謳うことも検討する必要。**

3. 道路特定財源の用途

(1) 道路特定財源の用途については、「一般財源化」の政府方針を踏まえる必要。

地球温暖化の防止を理由として、道路特定財源諸税の本則税率化、更には税率引き上げを図っていく場合においても、用途を特定しないことが重要。「一般財源化」とは元来、**用途を特定しないこと**であり、その用途を「地球温暖化対策」を含め、環境関連の特定の分野に求めることには慎重な検討が必要。

諸外国においても、「環境税」の用途が必ずしも環境対策になっている訳ではない点については、特に留意すべきである。

(2) 他方で、これまで特定財源化されてきた経緯、受益と負担の関係にも一定の留意が必要。特に、**納税者である自動車ユーザーに理解を求めていく必要**。諸外国にも同様の税制があるものの、CO₂に比例したものとはなっておらず、自動車のCO₂排出シェアは17.4%である中、例えば暫定税率上乗せ分を単純にCO₂課税化するといったかたちで環境のみを理由に、自動車ユーザーだけに負担を求めることには、おのずと限界があることに留意が必要。

(3) 道路特定財源諸税については、今後、道路整備を含めた自動車の社会的コストに係る財政負担に着目していくことになろうが、収入と支出を切り離すのが、財政の基本であり、上記のように、用途を特定すること、特に自動車とは関係しない歳出分野に用途を特定することには慎重な検討が必要。

いずれにせよ、一般財源化された道路特定財源諸税を道路以外の分野に実質的に活用できるかは、毎年度の道路予算にどれほど切り込めるかという**道路予算の規模の問題**である。

Cf. 20年度予算における一般財源化（1,927億円）の説明

自動車起因分の環境対策（1,000億円程度）、信号機の整備（230億円）、交通事故対策（900億円程度）といった自動車に関連する歳出の範囲内（用途は特定していない）

（以上）