

# 環境税等グリーン税制をめぐる 最近の状況について

平成21年10月5日  
環 境 省

# < 目 次 >

1. 平成22年度税制改正要望の概要 …… 2
2. 環境税をめぐるこれまでの動き …… 4
3. 諸外国における環境関連税制の現状等 ……18
4. 国民各界各層の理解 ……29
5. 現下の経済状況について ……34

# 1. 平成22年度税制改正要望の概要

## 1 地球温暖化対策（低炭素化促進）のための税制全体のグリーン化

### (1) 環境税を含む税制のグリーン化

ア 環境税については、炭素排出に価格を付け、CO<sub>2</sub>に着目した課税とすることが効果的であるとの基本的考え方の下、これまで新税としての炭素税の創設を要望してきた。今般、所得税法等の一部を改正する法律（平成21年法律第13号）において、「低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化（環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。）を推進すること」とされたところであり、既存エネルギー関係諸税との関係や諸外国における取組の現状等を踏まえて、さらに、総合的な検討を進め、必要な措置を講ずる。

イ 自動車関係諸税の見直しに当たっては、課税によりCO<sub>2</sub>排出抑制に取り組む国際的な動向等を踏まえ、全体として少なくとも現行の水準を引き下げないこととするなど、低炭素化促進の観点から総合的な検討を進める。

ウ（略）

## 2. 環境税をめぐるこれまでの動き

## 1 地球温暖化対策（低炭素化促進）のための税制のグリーン化

### (1) 環境税を含めた税制全般の横断的見直し（環境税、道路特定財源等）

ア 環境税については、炭素排出に価格を付け、CO<sub>2</sub>に着目した課税とすることが効果的であるとの基本的考え方の下、これまで新税としての炭素税の創設を要望してきた。今般、「低炭素社会づくり行動計画」（平成20年7月29日閣議決定）等において、「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し、税制のグリーン化を進める」とされたところであり、既存エネルギー関係諸税との関係や諸外国における取組の現状等を踏まえて、さらに、総合的な検討を進め、必要な措置を講ずる。

イ 道路特定財源については、「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等を踏まえて今年の税制抜本改革時に検討する」旨が「道路特定財源等に関する基本方針」（平成20年5月13日閣議決定）に盛り込まれている。この基本方針に沿って、課税によりCO<sub>2</sub>排出抑制に取り組む国際的な動向等を踏まえて、全体として少なくとも現行の水準を引き下げないこととするなど、低炭素化促進の観点から検討を行う。

ウ（略）

「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」においては、国全体を低炭素化へ動かしていくための重要な仕組みとして、環境税等のグリーン税制に関し、広く調査・分析を重ねてきた。(委員長:神野直彦 東京大学大学院経済学研究科教授。平成20年9月から11月にかけて6回開催) 今般、環境税等のグリーン税制を検討する際に論点となる下記の6つの事項に沿って、これまでの議論を整理した。

### ①地球温暖化対策全体の中での具体的な位置づけ

○今後、相当量の温室効果ガスの削減が必要であることを考えると、地球温暖化対策の中で環境税導入に向けた議論を積極的に進めていくべき。

○環境税は、広く社会全体の意識・行動を変革する契機となり、環境税を含んだ形の様々な地球温暖化対策を総動員することにより、自主的取組、規制、経済的手法等が互いに補強し合いながら、あらゆる部門・事業者が何らかの形で政策的にカバーされるような工夫を行うことが必要である。

### ②現在の経済状況下での課税の効果

○原油価格の高騰等の経済の前提条件が変化している中、エネルギー価格上昇による化石燃料消費の減少に伴うCO<sub>2</sub>排出削減のインセンティブ効果を見ることができた。

○税収を温暖化対策の費用に充てる、又は温暖化対策に係る減税に活用する場合、CO<sub>2</sub>削減に関し大きな効果が見込める。

※2009年から、昨年の環境省案の炭素トン当たり2,400円の環境税の税収と同規模の財源が温暖化対策に使われる場合を想定し、長期エネルギー需給見通しに示された対策が補助金を受けて導入促進されると仮定し、財源効果を試算したところ、2009年～2012年平均510万CO<sub>2</sub>トン(対成行きケース(以下BaUと表記)比 0.43%)の削減効果。また、2020年には、軽減措置を導入せず税収に見合う補助を行った場合は、5,000万CO<sub>2</sub>トン(対BaU比4.4%)の削減効果。  
※最新のエネルギー需要の価格弾力性の推計を基に、2009年から炭素トン当たり1万円の炭素税を導入すると仮定し、価格効果を試算したところ、2020年に対成行きケース比4%程度の削減効果。昨年の環境省案の炭素トン当たり2,400円の環境税では、長期的に対BaU比1%程度の削減効果が試算され、財源効果の試算分を上乗せすると、長期的に合計で5%程度の削減効果を持つ。

○将来における環境税の導入によるCO<sub>2</sub>排出のコストの予測ができれば、アナウンスメント効果が見込める。

○最近の国内の経験から見て、エネルギー価格の変化は消費に確実な影響を与えている。

### ③国民経済や産業の国際競争力に与える影響

○国民経済や産業の国際競争力に与える影響は小さいが、税制の設計の仕方によって、経済への影響をさらに緩和することができる。

※2009年から、昨年の環境省案の炭素トン当たり2,400円の環境税の税収と同規模の財源が温暖化対策に使われる場合を想定し、長期エネルギー需給見通しに示された対策が補助金を受けて導入促進されると仮定し、課税と補助との組み合わせによる経済影響を試算したところ、GDPへの影響について、ガソリン、軽油等への適用の停止等の軽減措置を導入した場合は、2009年～2012年平均で、BaU比0.029%分減の試算。

○既に環境税を先行導入している諸外国でも軽減措置に工夫が見られる。環境税の経済影響を緩和することは可能。我が国の実情に合った軽減方策について検討が必要。

### ④既存エネルギー関係諸税との関係

○炭素に価格をつける炭素税という考え方が重要。炭素税への道筋は様々考えられる。

○既存の道路特定財源を環境関連税制として見た場合、環境保全の観点からは、少なくとも現行の税率水準を維持することが極めて重要である。

※2009年から揮発油税、地方道路税及び軽油引取税の暫定税率を廃止した場合、2009年～2012年平均で、年間約720万トンの排出量が増加するとの試算。

○既存エネルギー税制をさらに一段と環境配慮したものとしていく(グリーン化を図る)ことも考えられる。

### ⑤諸外国における取組の現状

○既存税制の税率への炭素比例の税率上乘せの例や、炭素比例ではないが既存税制でカバーしてない対象に新税を導入している例など、諸外国の環境税導入のパターンはいくつかあり、それらを踏まえて、我が国にふさわしい環境税導入の道筋を具体化するべきである。

○イギリス、ドイツ、デンマーク等において、環境対策の役割も果たす税制について削減効果があったと指摘されている。

### ⑥関連する個別のグリーン税制も含めた全体的な在り方

○環境税を含めて、税制全体のグリーン化を図っていくことが今後の大きな方向である。

## 平成21年度税制改正要望 環境税の具体案(抄)

- 炭素に価格を付け、CO2排出量に着目した課税とすることが極めて重要であるとの基本的考え方の下、炭素税の創設を要望。
- ただし、現下の厳しい経済状況を踏まえ、導入する場合、当面は、極力増税とならないよう措置する。具体的には、平成21年度においては、見合いの環境減税を進める。
- 具体的な課税対象、税率等については、下記のとおり。

<p>【課税の仕組み】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○家庭・オフィス： <ul style="list-style-type: none"> <li>・灯油、LPG（上流で課税）</li> </ul> </li> <li>○工場等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・石炭、重油、天然ガス(大口排出者による申告納税)</li> </ul> </li> <li>○家庭・オフィス・工場等： <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
<p>【税率・税収額】</p>	<p>税率：2,400円／炭素トン（約665円／二酸化炭素トン）  （重油(C重油)：1,96円／1リットル、石炭：1,580円／1トン など）</p> <p>税収額：約3,600億円 ※要再計算</p> <p>家計の負担：世帯当たり年間約2,000円(月額約170円)</p>
<p>【軽減措置】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際競争力の確保や排出削減努力の奨励促進等のため、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は免税</li> <li>・灯油について5割の軽減</li> </ul> </li> <li>* 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</li> </ul>
<p>【税収】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般財源</li> </ul> <p>現下の厳しい経済状況を踏まえ、極力増税とならないよう措置する。具体的には、平成21年度においては、見合いの環境減税を進める(省エネ住宅、低燃費自動車等)。</p>
<p>【既存エネルギー関係諸税との関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ガソリン、軽油については、揮発油税、軽油引取税等において環境課税することを前提に、課税対象としない。</li> <li>○類似性のある石油石炭税との関係について、所要の整理を行う。</li> </ul>

# 「環境税の具体案」の変遷

## 17年度要望(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)

## (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

## 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

## 21年度要望

【税率・税収額】	税率: 2,400円/炭素トン (約655円/二酸化炭素トン)(重油(C重油): 1.96円/1リットル、石炭: 1,580円/1トン など) 税収額: 約3,600億円 家計の負担: 世帯当たり年間約2,000円(月額約170円)
【軽減措置】	○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
【用途】	○一般財源: 現下の厳しい経済状況を踏まえ、極力増税とにならないよう措置する。具体的には、平成21年度においては、見合いの環境減税を進める(省エネ住宅、低燃費自動車、森林吸収源対策等)。

(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。

## 要望の結果

### 平成21年度の税制改正に関する答申（平成20年11月28日 政府税制調査会）（抄）

#### 2. (3) 税制抜本改革の方向性について

政府における「中期プログラム」を踏まえ、当調査会は、昨年ของ答申で示した所得・消費・資産にわたる各税目の改革の方向性について、今回の審議で多くの意見があった下記の課題等も踏まえながら、さらに議論を深めることとする。

#### — 環境税を含む低炭素化の促進に資する税制のあり方

なお、道路特定財源の一般財源化については、道路特定財源諸税が低炭素化に重要な役割を果たしていることも踏まえつつ、本年5月に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」(平成20年5月13日)に沿って対応すべきである。

### 道路特定財源の一般財源化等について(平成20年12月8日 政府・与党)

#### 6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化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、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する

### 持続可能な社会保障構築とその安定財源確保に向けた「中期プログラム」

(平成20年12月24日閣議決定、平成21年6月23日一部改正)（抄）

#### Ⅲ. 税制抜本改革の全体像

#### 2. 税制抜本改革の基本的方向性

(8) 低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化を推進する。

### 所得税法等の一部を改正する法律(平成21年法律第13号) 附則(抄)

(税制の抜本的な改革に係る措置)

第百四条 政府は、(中略)平成二十三年度までに必要な法制上の措置を講ずるものとする。この場合において、当該改革は、二千十年代(平成二十二年から平成三十一年までの期間をいう。)の半ばまでに持続可能な財政構造を確立することを旨とするものとする。

3 第一項の措置は、次に定める基本的方向性により検討を加え、その結果に基づいて講じられるものとする。

四 自動車関係諸税については、簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制の在り方及び暫定税率を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討すること。

八 低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化(環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。)を推進すること。

## 1. 自動車関連税制のグリーン化

### 自動車関係諸税の見直しによる低炭素車の普及拡大 低公害車の取得に係る税率の軽減措置

現行の自動車グリーン税制の対象とされている環境性能の良い自動車等について、自動車重量税及び自動車取得税を減免する特例措置を講じる。

#### ○自動車重量税

平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間に、新車の新規検査及び初回の継続検査等を受ける場合に、自動車重量税の減免措置を講ずる。

#### ○自動車取得税

平成21年度～23年度の間、新車・中古車別に、それぞれ自動車取得税の軽減措置を拡充・延長する。

### (自動車重量税・自動車取得税)

追加 〔3年間〕	【自動車重量税】〔新車・一定の保有車〕 【自動車取得税】〔新車〕 ○電気自動車 ○天然ガス自動車 ・車両総重量3.5t以下：☆☆☆☆に限る。 ・車両総重量3.5t超：重量車☆(NOx)に限る。 ○プラグインハイブリッド自動車 ○ハイブリッド自動車 ・乗用車：☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車に限る。 ・バス・トラック：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車に限る。 ○平成21年排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車 ○☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車 ○平成21年排出ガス規制適合かつ重量車燃費基準達成車(車両総重量3.5t超のディーゼルバス・トラック等) ○☆☆☆☆かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆かつ重量車燃費基準達成車(車両総重量3.5t超のディーゼルバス・トラック等)		免除
	○☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車 ○平成21年排出ガス規制適合かつ重量車燃費基準達成車(車両総重量3.5t超のディーゼルバス・トラック等) ○☆☆☆☆かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆かつ重量車燃費基準達成車(車両総重量3.5t超のディーゼルバス・トラック等)		税率を75%軽減
拡充・延長 〔3年間〕	【自動車取得税】〔新車以外〕 ○電気自動車(燃料電池自動車を含む。) ○天然ガス自動車 ・車両総重量3.5t以下：☆☆☆☆に限る。 ・車両総重量3.5t超：重量車☆(NOx)に限る。 ○ハイブリッド自動車(バス・トラック) ・車両総重量3.5t以下：☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車に限る。 ・車両総重量3.5t超：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車に限る。 ○プラグイン・ハイブリッド自動車 <拡充> ○ハイブリッド自動車(乗用車) ☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車に限る。		税率を2.7ポイント軽減
	○プラグイン・ハイブリッド自動車 <拡充> ○ハイブリッド自動車(乗用車) ☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車に限る。		税率を2.4ポイント軽減 税率を1.6ポイント軽減

#### ※燃費基準+20(25)%

省エネ法に基づく燃費基準よりも20(25)%以上燃費性能を向上させた自動車

#### ※☆☆☆☆

平成17年基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス認定車

#### ※重量車燃費基準

平成27年度重量車燃費基準を達成した自動車

#### ※重量車☆

平成17年度基準値(新長期規制)より、NOx又はPMを10%以上低減させた重量車

・自動車取得税の基本税率は、取得価額の5%(自家用車)又は3%(営業用及び軽自動車)

※新車以外であれば、例えば3.0-2.7=0.3%(営業用電気自動車等)、5.0-1.6=3.4%(自家用ハイブリッド乗用車)等となる。

・一定の保有車:平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間に初回の継続検査等を受けるもの

## 2. 住宅関連税制のグリーン化

### 省エネ住宅へのリフォーム減税

対象となる工事: ①居室の全ての窓の改修工事、②床の断熱工事、③天井の断熱工事、④壁の断熱工事(①は必須)

#### 二重サッシ・複層ガラスの導入



#### 断熱材(壁・床・天井)の導入



出典: ブリジストンHP



出典: アキレスHP

#### ①ローン減税の延長

一定の省エネ改修工事を含む増改築工事費用に係る住宅ローンの残高(1,000万円を限度)のうち、特定の省エネ改修工事分(200万円を限度)の**2%**(他の増改築工事分については1%)相当額を5年間にわたり所得税額から控除する措置の適用期限を5年延長(適用期限:平成28年12月31日)。

#### ②投資型減税の創設

一定の省エネ改修工事を行った場合に、工事費用の額(※)の10%相当額をその年分の所得税額から控除  
(適用期限:平成22年12月31日)

※その標準的な工事費用の額と実際の工事費用の額とのいずれか少ない金額(200万円を限度。ただし、太陽光発電装置を設置する場合には、300万円を限度)。



### 認定長期優良住宅の新築等に係るローン減税の拡充等

省エネ性能を要件に含む長期優良住宅に該当する家屋で一定のものについて、ローン減税の控除額の特例を適用(適用期限:平成25年12月31日)又は標準的ななかかり増し費用の10%相当額をその年分(控除しきれない金額がある場合には翌年分)の所得税額から控除(適用期限:平成23年12月31日)。

## 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。

## 道路特定財源等に関する基本方針（平成20年5月13日閣議決定）（抄）

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。

## 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使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。

## 29. 目的を失った自動車関係諸税の暫定税率は廃止する

### 【政策目的】

- 課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。
- 2.5兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

### 【具体策】

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5兆円の減税を実施する。
- 将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。

## 42. 地球温暖化対策を強力に推進する

### 【具体策】

- 地球温暖化対策税の導入を検討する。その際、地方財政に配慮しつつ、特定の産業に過度の負担とならないように留意した制度設計を行う。

## 生活再建 10の約束

### 再建7 みどり 地球温暖化ストップ

- 京都議定書の目標達成(温室効果ガスを90年比6%削減・約束期間2008～2012年、90年排出量は12億6100万トン)、地球温暖化防止、脱化石燃料に取り組み、気温上昇を2℃未満におさえるため、IPCC報告を踏まえ、温室効果ガスを2020年までに90年比30%、2050年までに80%削減します。
- 環境税や炭素税(CO2排出量に比例)の導入、揮発油税など既存エネルギー諸税のグリーン化をすすめ、社会保障や森林整備、温暖化対策などの財源にします。逆進性に配慮し、税収中立を原則とし、一次産業や中小企業に配慮します。

### 再建8 税財政 大企業・金持ち優遇の不公平をたす

- ガソリン税の暫定税率は廃止し、自動車の社会的費用や温暖化対策など環境面から抜本的に見直します。消費税との二重課税や複雑な自動車諸税の整理・見直しをすすめていきます。あわせて自治体財政運営に支障が生じないよう国の責任で補てんします。
- 温暖化を進めるCO2の排出など環境負荷を減らし、持続可能な社会にむけて、排出量に比例して課税する炭素税の導入、既存エネルギー諸税のグリーン化に取り組みます。環境保全に役立つ自然エネルギーの促進、省エネは課税を軽減し、歳出を増やします。石油や原発に偏ったエネルギー対策特会(総額8900億円)、電源開発促進勘定(3700億円)を自然エネルギーの促進に活用します。