

他方で、徴税事務・コストなどの問題がある。具体的には、下流で環境税を導入すると、課税ポイントと還付ポイントが一致するという利点があるが、課税漏れ、課税逃れの可能性があり、また、かなりの徴税コストがかかると想定される。一方、上流で課税する場合は、仮に政策的に還付を行おうとすると、納税者と還付対象者が異なるという問題、還付対象者と還付非対象者とをどう区別するのかという問題が発生する点に留意が必要である。これまでの環境省案の上流・下流での課税を組み合わせるという考えも、1つの案である。制度設計に当たっては、価格転嫁の容易さなども勘案しつつ、効果とコストのバランスを比較検討の上、具体化を図るべきである。また、上流での課税とする場合には、価格インセンティブ効果が働くよう、円滑に価格転嫁できる仕組みを工夫すべきである。

## ：財源効果

**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。その結果、2009年から2012年の平均で510万CO<sub>2</sub>トン（対BaU比0.43%）の削減、また、環境省案のとおり、大口排出者が削減努力をした場合には8割軽減とするなどの軽減措置を導入し税収規模を減らし、それに応じた補助規模とすることとした場合は、420万CO<sub>2</sub>トン（対BaU比0.36%）の削減、さらに、ガソリン、軽油等への適用を停止した場合は、同様に370万CO<sub>2</sub>トン（対BaU比0.31%）の削減効果が試算された。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%）の削減効果の試算が得られた。
- 環境税の税収の使途として、温暖化対策のための設備投資とすることのほか、自動車税のグリーン化を始めとした個別税制のグリーン化、低炭素都市・地域づくりなどの他の様々な対策を盛り込んで、より低い税率であっても、経済影響を緩和しつつ、効果を上げる、といった仕組みも考えるべきである。
- なお、財政の観点からは、環境税収を環境目的で使うということをあらかじめ決めずに、原則として、税と補助金の問題は別々に考えた上で、環境目的への活用可能性について、考えるべきである。このように考えたとしても、結果として、環境利用に低率の課税がなされ、環境を守ることに對して経済的支援が行われるという組み合わせで政策が実施される場合には、低率の課税のみの場合や、補助金のみの場合に比べ、一層大きな削減が、しかも全体としてより少ないコストで達成できると見込まれる（「二成分手法（Two-Part Instrument）」と言われている。）。
- さらに、安定供給と環境への配慮を目指したエネルギー対策としての財源確保のための課税、という考え方もあり得る。

## ：アナウンスメント効果

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。

- ・アナウンスメント効果が期待できるのは、炭素の価格が「目に見える」場合である。炭素税を導入すれば炭素1トンの排出コストが明らかとなり、様々な経済主体は、それが現在の値だけでなく、将来どうなるかということを見通して動く。今後長期のことを考えれば、炭素価格の「見える化」というような制度をつくる必要がある。
- ・イギリスにおいては、ケンブリッジ・エコノメトリクスが、気候変動税を評価し、価格効果のみならずアナウンスメント効果について言及している。具体的には、1999年の予算書で、2001年導入の気候変動税について告知され、そのアナウンスメント効果が早くも2000年に現れた、とされている。
- ・さらに、例えばイギリスの気候変動協定においては、気候変動税と相まって協定が認知されることの効果が指摘されている。イギリスのレポートでは、気候変動協定上の目標がほとんどの産業で達成され、さらに超過達成が見られている理由として、こうした認知効果の存在を挙げている。政府と排出削減目標等の協定を結ぶことを通じて、排出削減機会に関する真剣な検討が行われ、一種の学習過程が働き、目標超過達成につながったとされており、このような取組も参考の上、制度設計すべきである。

## ○ 原油価格の高騰等に伴うエネルギー価格と消費の動向

(短期(近年の価格の高騰、揮発油税等の暫定税率失効後等)と長期の動向)

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。

- ・ガソリン価格については、1998年度の1リットル当たり97円から、2007年度には146円となっている。販売量については、2004年度の6,148万キロリットルをピークに、2005年度から減少傾向にある。軽油についても、価格の上昇といわば反比例して、消費量が1996年度をピークに減少傾向にある。
- ・ガソリンについて、特に、暫定税率の失効に伴い価格が約25円(実際には全国平均で153円から131円へ)下がった本年4月の月間販売量は、年々消費量が減っている中で、対前年同月比17%増となり、CO<sub>2</sub>排出量が約200万トン増加した。また、軽油においても同様の傾向が見られた。3月の買い控えや4月の駆け込み需要といったバイアスが存在するものと考えられるが、価格が需要に大きな影響を与えている。これは、一般消費者を対象としたガソリン及び軽油価格の変動に対する消費行動等の変化に係るアンケート調査結果においても示唆された。