

第4回税制全体のグリーン化推進検討会

2018年3月19日（月）13:00～15:00

経済産業省別館3階302会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 議 事
 - (1) 平成30年度環境省税制改正要望結果について
 - (2) 車体課税の今後の検討について
 - (3) 「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」における議論等について
 - (4) その他
3. 閉 会

配 付 資 料 一 覧

【資料】

- 資 料 1 平成30年度環境省税制改正要望結果の概要
- 資 料 2 車体課税の今後の検討について
- 資料3-1 「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」取りまとめ概要
- 資料3-2 「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」取りまとめ
- 資料3-3 OECD Taxing Energy Use 2018の概要

議 事 概 要

1. 平成 30 年度環境省税制改正要望結果について

環境省から資料 1 について報告。

2. 車体課税の今後の検討について

事務局から資料 2 について説明。これに対する委員からの意見は下記のとおり。

- 2020 年度の燃費基準は既に達成しているにもかかわらず、特に深掘りされていない。地球温暖化対策としては是非深掘りしていただきたい。
- クリーンディーゼルについては、相当程度普及していることもあるが、燃費偽装等の問題もあり、欧州等では次世代自動車と認識されなくなっている。免税対象外にするかどうかの議論では、普及状況以外にこうした視点も加えるべき。
- 今後制度を見直す際に、特に短期的な視点については、データに基づいたシミュレーション分析による検討を進めることで、具体的な議論をすべき。
- 自動車に係る運転支援や安全装置は、必ずしも地球温暖化対策と乖離するものではない。自動運転の普及により、混雑が緩和され CO2 が減ることもあるのではないか。
- CO2 排出を防ぐことが本来の目的なので、同じ CO2 を排出するのであれば同じ分課税することが、税制の観点では正しい。ディーゼル車に対しても、ガソリン車相当で考えるべき。
- どの部門からの CO2 排出であれ地球環境に与える影響は同じであり、全部門の課税をできるだけフラットにすることが望ましい。一方で、自動車は CO2 による外部不経済の他に、混雑や道路建設費の負担等があり、その観点で課税することも、理論上では問題ないのではないか。
- 諸外国の内燃機関車の販売終了については、日本も同じ方向で足並みを揃えるのか、あるいは従来の燃費基準に基づく課税とする経済的な手法にするのか、という選択の問題がある。国内自動車メーカーの考えもあり、規制による販売禁止はできない可能性がある。
- 現状では、軽課と重課でグリーン化を推進しているが、軽課による減収額に対して、重課による増収額が少ないため、重課に関する政策も今後考えていくべきではないか。
- 長期的な視点として、地域社会の持続可能性の観点から様々な形でコンパクト化とネットワーク化を推進しようとしており、地域毎に置かれている状況が異なる中で、将来

の公共交通体系と関連して、車体課税のあり方を押さえる必要があるのではないかと。

- 電気自動車への急激なシフトが起こるとなると、環境省としても環境の観点からの将来像を議論していく必要がある。また、電気自動車が増えると税収が減るため、内燃機関を持たない車の課税ベースについても今後考えていかなければならないのではないかと。将来的には、距離課税をすることは考え得る代替手段のように思う一方で、電気課税については、電気スタンドで上乗せ課税するのか、家で充電する場合にはどうするのか等の問題があり難しいと思う。
- 租税体系をどのように組み込んでいくのかの問題に加え、従量税としての個別消費税をどのように位置付け、課税根拠にしていくかも問題である。本検討会では、従量税としての個別課税や消費行為税に対してグリーン化の観点から議論しているが、課税根拠自体から考えていかなければならず、環境面だけでなく政策全体と関連づけて考えていかなければならない。
- 損傷や渋滞に対しては距離課税が有効。車には必ずオドメーターがついているため、車検時に距離を測定し、かつ車の大きさによってウェイトをかければ物理的には可能ではないかと。
- ハイブリッド車を減税の対象とするかどうかは、各国の産業戦略に依っている。中国やインドは進出が遅かったから、電気自動車に勝機があり、ハイブリッドを意図的に排除した方が有利と判断したのだろう。日本の場合はハイブリッド車に強みがあり、それを伸ばしたいのであれば、それを優遇するような措置を考えることも有効。
- リサイクルを進めた場合に減税することもあり得ると考えられるが、自動車リサイクル法等との整合性に配慮すべき。
- 課税根拠については、財産的価値が地方税としては無視できない要素であるため、次世代自動車について環境性能割以外の部分も免税にするということは難しいように思う。

3. 「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」における議論等について

環境省から資料3-1、資料3-2、事務局から資料3-3について報告。これに対する委員からの意見は下記のとおり。

- カーボンプライシングが新しい技術開発やイノベーションにつながるということを、データによって具体的に示していかないといけない。
- 「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」では、具体的な税率水準は示していないものの、インセンティブ効果が十分出るような水準について議論されていた。日本

でも、石油ショックや東日本大震災の時に起きたショックによって、産業構造が変わり、エネルギー消費量が減少しており、価格効果が発揮される余地はある。

- 炭素生産性や炭素原単位の議論をもっと真剣に行うべきであり、どのような生産構造の社会にすれば炭素生産性が改善するのかという議論をどこかで詰めておかなければならない。
- 長期的・段階的に炭素税率を上げていくことが重要、という点はとりまとめにも記載されているが、ドイツのエネルギー税の段階的な引上げや、フランスの炭素税の引上げ予定などの事例があるため、アナウンスメント効果については、価格弾力性も含め、影響を調査した結果があれば資料として使えるだろう。
- 国際競争力とどのように両立させていくかが一つの論点となるが、先進国で見ると、米国を除きカーボンプライシングの導入が広がっている現状では、海外でも企業は既にカーボンプライシングに直面しているため、企業側が国際競争力を理由にカーボンプライシングに反論するのは根拠が弱いように思う。
- 日本の産業に最も欠けているのは、事業構造の転換である。古い産業を長く維持し、その延長で改善はなされていても、大きな変革をもたらすまでに至っていない。同時に、産業構造の転換は高収益化につながる点が日本全体でも証明できればなお良い。
- 戦略的規制という考え方がある。公害規制が厳しい日本では公害対策技術が進み、安全規制が厳しい欧州で安全技術の開発が進んだ。技術革新を起こすためには、必ずしも規制を緩和すればよいということではない。
- カーボンプライシングの良い面は、特定の産業に重課、あるいは軽課しないフラットな施策であるために、それぞれの産業が選択しスムーズに移行していく点である。新しい産業に対してなるべく障害のないニュートラルな制度とし、企業が自ら考え、できるだけ事業に対するマイナスが少なく、かつイノベーションにつながるビジネスを作っていくのではないか。

以 上