

# 地球温暖化対策のための 税制等の推進について

# 深刻化する地球温暖化問題

## 1. 地球温暖化問題をめぐる状況

- (1) 気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第4次評価報告書(2007年)
  - ・気候システムに温暖化が起こっていると断定
  - ・人為起源の温室効果ガスが温暖化の原因とほぼ断定
  - ・21世紀末までに世界平均気温は最大6.4度上昇
  
- (2) 「美しい星50」の三原則(2007年5月)
  - ①主要排出国が全て参加し、京都議定書を超え、世界全体での排出削減につながること。
  - ②各国の事情に配慮した柔軟かつ多様性のある枠組みとすること。
  - ③省エネ等の技術を活かし、環境保全と経済発展とを両立すること。
  
- (3) 2008年には洞爺湖サミットが開催され、ポスト京都の枠組に関する議論が佳境に入る。

## 2. 我が国の温室効果ガス排出量と対策の進捗状況

- (1) 温室効果ガス排出量は目標から大きく乖離。(2006年度速報値は基準年度比で6.4%増。)
  
- (2) 目標達成計画の進捗ははかばかしくない。(業務、家庭部門からの排出が著しく増加。)

# 地球温暖化対策のための税制の推進

平成20年から京都議定書の第一約束期間が始まることを踏まえ、地球温暖化対策を加速するため、地球温暖化対策のための税制を推進する。

## 1. 環境税

国民・事業者の行動を環境負荷の小さなものへと変え、地球温暖化対策を加速するため、環境税の創設等、必要な税制上の措置を講ずること。

### <目的>

- (1) 二酸化炭素の排出に課税し、排出量の伸びの著しい業務・家庭部門での対策の強化を促すとともに、産業・運輸部門の対策の着実な進展を促す。
- (2) 地球温暖化対策に必要な財源を確保する。
- (3) 広く国民各層の意識改革を促す。

## ○平成19年度税制改正大綱(平成18年12月14日)(抄) 自由民主党・公明党

### 第三 検討事項

- 1 わが国は環境先進国として、地球温暖化問題において世界をリードする役割を果たすため、京都議定書目標達成計画に沿って、国、地方をあげて多様な政策への取り組みを実施し、6%削減約束を確実に達成することとしている。環境税については、平成20年から京都議定書の第一約束期間が始まることを踏まえ、さまざまな政策的手法全体の中での位置づけ、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、既存の税制との関係等に考慮を払いながら納税者の理解と協力を得つつ、総合的に検討する。

## ○平成18年度税制改正大綱(平成17年12月15日)(抄) 自由民主党・公明党

### 第三 検討事項

- 1 わが国は環境先進国として、地球温暖化問題において世界をリードする役割を果たすため、平成17年4月に京都議定書目標達成計画を閣議決定し、国、地方をあげて多様な政策への取り組みを開始し、6%削減約束を確実に達成することとしている。環境税については、平成20年から京都議定書の第一約束期間が始まることを踏まえ、さまざまな政策的手法全体の中での位置づけ、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、既存の税制との関係等に考慮を払いながら納税者の理解と協力を得つつ、総合的に検討する。

## ○平成17年度税制改正大綱(平成16年12月15日)(抄) 自由民主党・公明党

### 第三 検討事項

- 14 われわれは、過去とは比べものにならない大量の化石燃料を消費し、豊かで便利な生活を享受している。その反面大量の二酸化炭素を排出し、将来世代に地球温暖化という大きな負の遺産を残している。この事態に対処し、京都議定書の平成17年2月発効とそれに伴うわが国の責任を踏まえ、地球温暖化対策推進大綱の評価、見直しにも考慮を払いつつ、環境と経済の両立を図ることが重要である。このため、あらゆる政策的手法を総合的に検討した結果を受けて、いわゆる環境税については、必要に応じ、そのあるべき姿について早急に検討する。

## 環境税の具体案

<p>課税の仕組み</p>	<p>○家庭・オフィス：          ・灯油、<span style="border: 1px solid black;">ガソリン</span>、LPG（上流で課税）</p> <p>○工場等：          ・石炭、重油、<span style="border: 1px solid black;">軽油</span>、天然ガス、<span style="border: 1px solid black;">ジェット燃料</span>（大口排出者による申告納税）</p> <p>○家庭・オフィス・工場等：          ・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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p>当分の間、適用を停止する。</p> </div>
<p>税率・税収額</p>	<p>税率：2,400円／炭素トン　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）</p>
<p>軽減措置</p>	<p>○国際競争力の確保や排出削減努力の奨励促進等のため、</p> <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> <p>* 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</p>
<p>用途</p>	<p>○一般財源          （税収を、森林吸収源対策及び、省エネ家電、住宅・建築物の省エネ設備や低燃費自動車に係る買換促進のための減税等に重点的に充てる。）</p> <p>○税収の一部を地方の地球温暖化対策に充てるため、地方公共団体へ譲与</p>

## 2. 個別税制のグリーン化

### (1) バイオ燃料関連税制の創設

バイオエタノールに係る揮発油税及び地方道路税の非課税、バイオディーゼルに係る軽油引取税の非課税により運輸部門の排出低減を図る。

米国、欧州、ブラジルにおいては、バイオ燃料導入促進のための税制優遇措置が講じられている。

### (2) 住宅省エネ化促進税制の創設

住宅の省エネリフォームに係る所得税や固定資産税の優遇措置により家庭部門の排出低減を図る。

### (3) 自動車関連税制のグリーン化

- ①自動車の保有に係る税率（自動車税）の特例措置（グリーン化）
- ②一定の排出ガス性能を有する低燃費車に係る自動車取得税の課税標準の特例措置
- ③ディーゼル重量車に係る自動車取得税の特例措置
- ④最新排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車に係る自動車取得税の軽減措置

## (1) バイオ燃料関連税制の創設

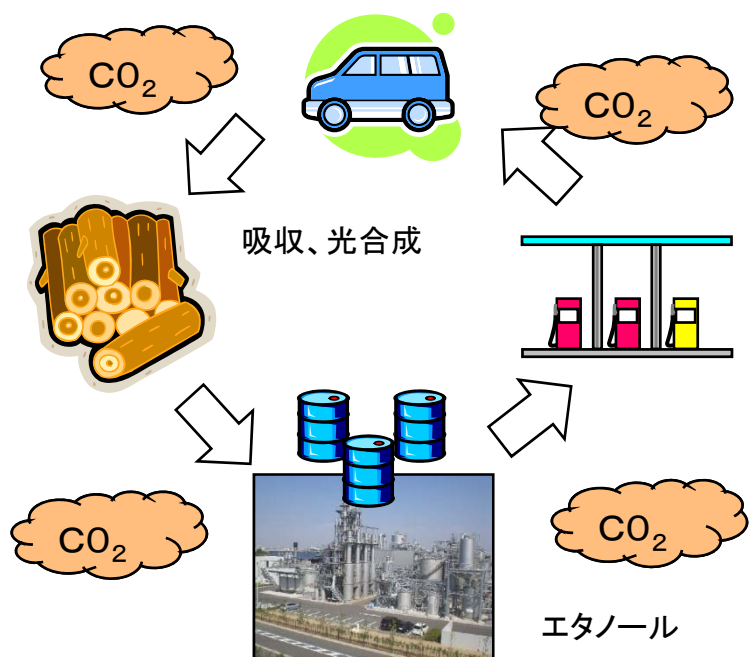
バイオエタノールに係る揮発油税及び地方道路税、バイオディーゼルに係る軽油引取税を非課税とすること。

京都議定書目標達成計画（抄）（平成17年4月28日）

- 2010年度において輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料を50万KL(原油換算)導入

### バイオエタノール導入の意義

- ガソリンへのバイオエタノール3%の導入は、自動車の燃費改善と相まって、温室効果ガス排出全体の約2割を占める運輸部門の決め手となる重要な対策。（目標達成計画の原油換算50万kLの導入は、約120万t-CO<sub>2</sub>/年の削減に相当）
- バイオ燃料の推進のためには、化石燃料ではないバイオ分相当分の非課税措置が必要。



京都議定書メカニズムにおいてCO<sub>2</sub>がカウントされない燃料



# (2)住宅省エネ化促進税制の創設

## 対象となる改修工事の例



マンション(集合住宅)



戸建住宅

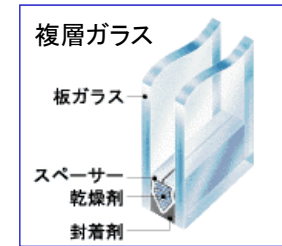
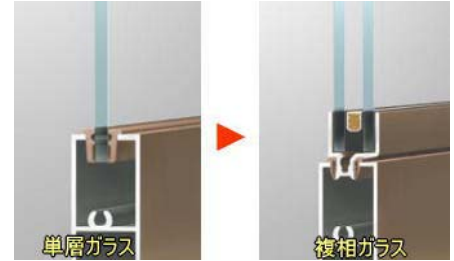
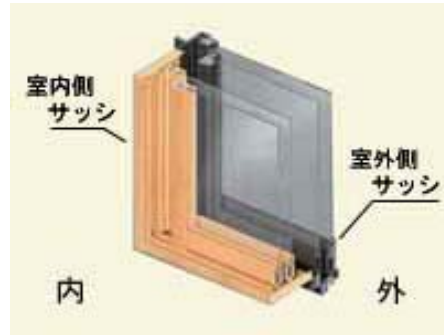
住宅の改修時にこれらの工事を行った場合には、所得税の税額控除や固定資産税の減額

住宅の断熱性能の向上により、**家庭部門のCO2が大幅削減**

※住宅の場合、耐久期間が平均約30年間にわたるため、トータルとしての削減効果は大きい。

住宅の断熱性能の向上

### 二重サッシ・複層ガラスの導入



### 断熱材(壁・床・天井)の導入

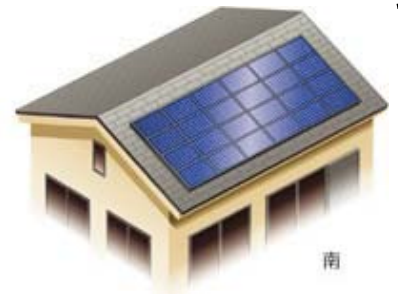


出典:ブリジストン HP



出典:アキレス HP

### 太陽光発電設備の設置



・省エネ改修を行った住宅が対象



### (3) 自動車関連税制のグリーン化

#### グリーン化（自動車税）及び低燃費車特例（自動車取得税）

延

環境性能に応じて自動車税・自動車取得税を軽減するとともに、自動車税については重課を実施。

軽減  
軽減

○電気自動車(燃料電池自動車含む)・圧縮天然ガス(CNG)自動車・メタノール自動車



自動車税を50%軽減

○低燃費かつ低排出ガス認定車  
(自動車税はハイブリッド自動車含む。)

	燃費基準+20% 	燃費基準+10% 
	＜自動車税＞	
	50%軽減	25%軽減
	＜自動車取得税＞	
	30万円控除	15万円控除

(注)：自動車税については、新車新規登録を受けた年度の翌年度分を軽減

重課

対象：車齢11年超のディーゼル車、車齢13年超のガソリン車等  
※低公害車及び一般乗合用バスは除く

重課：自動車税を10%重課

※燃費基準+20%(10%)



平成22年度燃費基準より20%(10%)以上燃費性能の良い自動車

※新長期4☆

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



#### ディーゼル重量車に係る特例措置（自動車取得税）

延

重量車燃費基準を達成し、かつ一定の排出ガス性能を有するディーゼルトラック・バス等を購入する場合に自動車取得税を軽減する。  
(標準税率：自家用5%、営業用3%)

	新長期規制適合車	重量車☆ 
重量車燃費基準 	1.0%軽減	2.0%軽減

※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

#### ディーゼル乗用車に係る特例措置（自動車取得税）

新

平成21年度から開始される次期排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車を、規制開始前に購入する場合に自動車取得税を軽減する。  
(標準税率：自家用5%、営業用3%)

平成21年規制値(ポスト新長期規制)を満たす乗用車の取得：1.5%軽減

延・・・軽減対象等について所要の見直しを行った上で延長  
新・・・新設要望

### 3. 道路特定財源

道路特定財源については、「道路特定財源の見直しに関する具体策」(平成18年12月8日政府・与党)に基づき、税率水準を維持し、環境保全に配慮すること。

#### 道路特定財源の見直しに関する具体策

平成18年12月8日  
政府・与党

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。

特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。

2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

3. 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、

① 税金の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。

② また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税金は一般財源とする。

4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。