

税制全体のグリーン化推進に関する参考資料

— 目次 —

1. 税制全体のグリーン化関連	2
2. 環境関連税制の現状関連	8
3. 今後の税制全体のグリーン化の方向性関連	16
4. 今後の税制全体のグリーン化推進に当たっての留意事項関連	36

日本の環境産業の市場規模推移

- 環境産業の市場規模については、2004年以降徐々に増加傾向が強まり、2006年には70兆円台に達した。2009年は世界的な金融危機の影響による減少の動きがみられたが、2010年、増加に転じ、約69兆円と持ち直している。
- 日本全体における、環境産業の名目GDPに占める割合は、2000年の5.3%から2009年、7%弱まで上昇、経済のグリーン化が進む動きがみてとれる。

表：環境産業の市場規模の推移

(兆円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
市場規模	52.6	53.1	52.7	53.4	56.7	67.1	71.7	73.9	75.2	66.7	69.2
(前年比)		(101.0%)	(99.2%)	(101.3%)	(106.2%)	(118.3%)	(106.9%)	(103.1%)	(101.8%)	(88.7%)	(103.7%)
A. 環境汚染防止	7.4	7.0	6.5	6.2	6.2	12.5	13.5	12.5	12.5	10.4	10.4
B. 地球温暖化対策	2.7	2.9	3.2	3.6	5.6	7.8	9.8	10.7	10.3	11.3	12.4
C. 廃棄物処理・資源有効利用	35.3	36.2	36.2	36.7	37.8	39.5	41.1	43.1	44.7	37.4	38.9
D. 自然環境保全	7.2	7.0	6.8	6.9	7.1	7.3	7.3	7.6	7.7	7.6	7.6

図1 環境産業の市場規模推移

(兆円)

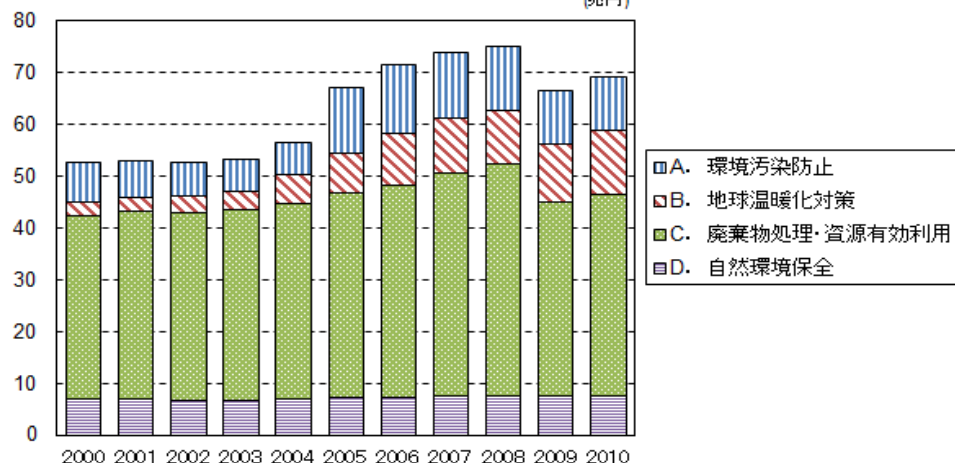
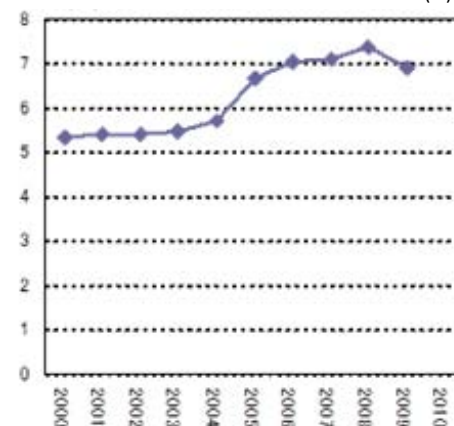


図2 名目GDPに占める環境産業の割合

(%)



租税原則論について

租税原則論

アダム・スミスの4原則

- (1)公平の原則 ----- 税負担は各人の能力に比例すべきこと。言い換えれば、国家の保護の下に享受する利益に比例すべきこと。
- (2)明確の原則 ----- 租税は、恣意的であってはならないこと。支払時期・方法・金額が明白で、平易なものであること。
- (3)便宜の原則 ----- 租税は、納税者が支払うのに最も便宜なる時期と方法によって徴収されるべきこと。
- (4)最小徴税費の原則 ----- 国庫に帰する純収入額と人民の給付する額との差をなるべく少なくすること。

ワグナーの 4大原則・9原則

- (1)財政政策上の原則 -----
 - イ. 課税の十分性 ----- 財政需要を満たすのに十分な租税収入があげられること。
 - ロ. 課税の弾力性 ----- 財政需要の変化に応じて租税収入を弾力的に操作できること。
- (2)国民経済上の原則 -----
 - ハ. 正しい税源の選択 ----- 国民経済の発展を阻害しないよう正しく税源の選択をすべきこと。
 - ニ. 正しい税種の選択 ----- 租税の種類を選択に際しては、納税者への影響や転嫁を見極め、国民経済の発展を阻害しないで、租税負担が公平に配分されるよう努力すべきこと。
- (3)公正の原則 -----
 - ホ. 課税の普遍性 ----- 負担は普遍的に配分されるべきこと。特権階級の免税は廃止すべきこと。
 - ヘ. 課税の公平性 ----- 負担は公平に配分されるべきこと。すなわち、各人の負担能力に応じて課税されるべきこと。負担能力は所得増加の割合以上に高まるため、累進課税をすべきこと。なお、所得の種類等に応じ担税力の相違などからむしろ異なった取扱いをすべきであること。
- (4)租税行政上の原則 -----
 - ト. 課税の明確性 ----- 税は明確であるべきこと。恣意的課税であってはならないこと。
 - チ. 課税の便宜性 ----- 納税手続は便利であるべきこと。
 - リ. 最小徴税費への努力 ----- 徴税費が最小となるよう努力すべきこと。

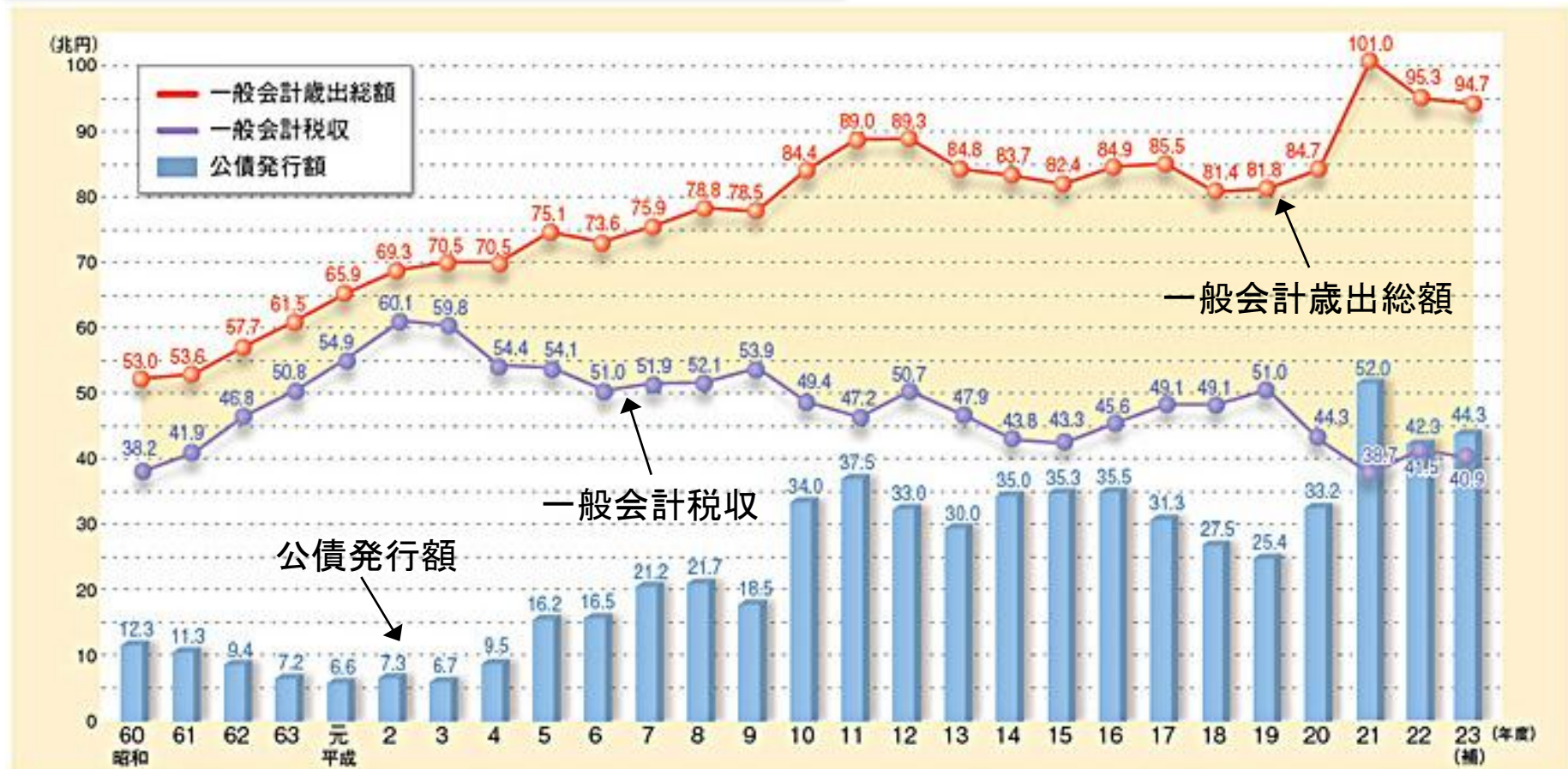
マスグレイブの7条件 (租税原則体系)

- (1)十分性 ----- 歳入(税収)は十分であるべきこと。
- (2)公平 ----- 租税負担の配分は公平であるべきこと。
- (3)負担者 ----- 租税は、課税対象が問題であるだけでなく、最終負担者(転嫁先)も問題である。
- (4)中立(効率性) ----- 租税は、効率的な市場における経済上の決定に対する干渉を最小にするよう選択されるべきこと。そのような干渉は「超過負担」を課することになるが、超過負担は最小限にとどめなければならない。
- (5)経済の安定と成長 ----- 租税構造は経済安定と成長のための財政政策を容易に実行できるものであるべきこと。
- (6)明確性 ----- 租税制度は公正かつ恣意的でない執行を可能にし、かつ納税者にとって理解しやすいものであるべきこと。
- (7)費用最小 ----- 税務当局及び納税者の双方にとっての費用を他の目的と両立し得る限り、できるだけ小さくすべきこと。

我が国の租税・財政の状況

- 我が国の財政は、歳出が税収を上回る財政赤字の状況が続いている。近年、景気の回復や財政健全化のための努力により、歳出と税収の差は小さくなる傾向にあるが、平成20年度以降、景気の悪化に伴う税収の減少などにより、再び差が大きくなっている。

一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移



(出所) 財務省「税制について考えてみよう」(平成23年10月発行) http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/02.htm

(注) 平成22年度までは決算額、平成23年度は2次補正後予算額。

税制改革の視点

- 「平成22年度税制改正大綱」(平成21年12月22日閣議決定)においては、税制全般にわたる改革への取組みに当たっての基本的考え方(税制改革の視点)が示されている。

厳しい財政状況を踏まえつつ、支え合う社会の実現に必要な財源を確保し、
経済・社会の構造変化に適応した新たな税制を構築することは、
新しい国のかたちを作るために必要不可欠

経済社会の構造変化

人口減少
・
高齢化

グローバル化

格差の拡大

資源制約

環境問題



税制改革を進めるに当たっての視点

- 納税者の立場に立ち「公平・透明・納得」の税制を築くことを基本とする
- 「支え合い」のために必要な費用を分かち合うという視点を大事にする
- 税制改革と社会保障制度改革を一体的にとらえて改革を推進する
- グローバル化に対応できる税制を考える
- 地域主権改革を推進するための税制を構築していく

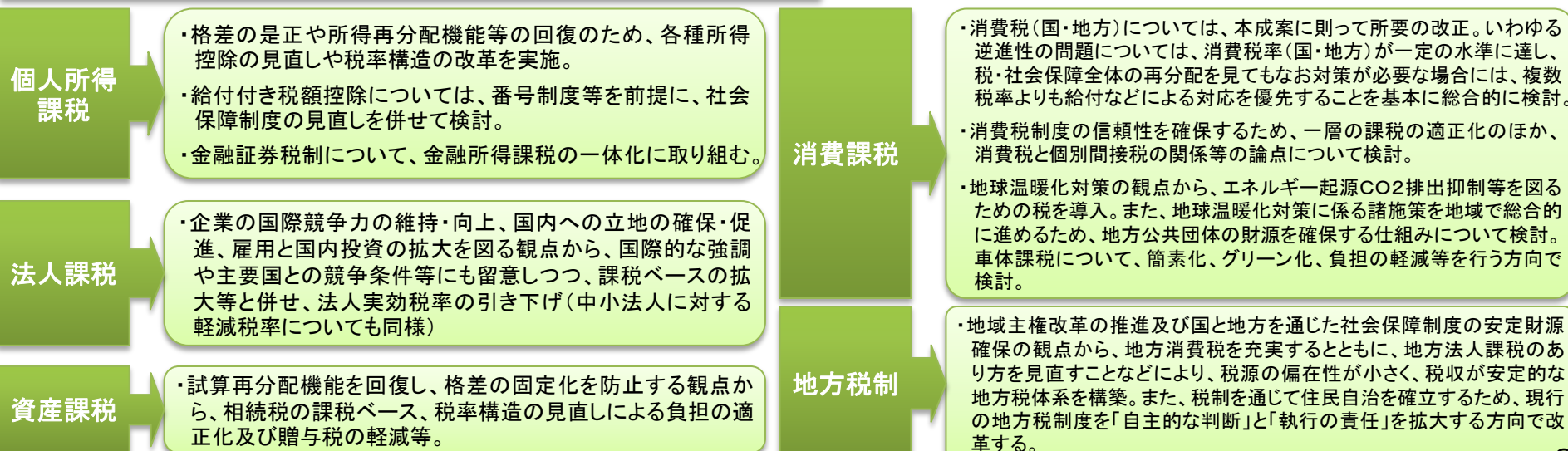
社会保障・税一体改革における税制改革の方向性

- 「社会保障・税一体改革成案」(平成23年7月1日閣議報告)において、社会保障の安定財源確保の基本的枠組みや税制全体の抜本改革の方向性が示されている。

税制改革の方向性

項目	社会保障の安定財源確保の基本的枠組み
①消費税込を主たる財源とする社会保障安定財源の確保	・社会保障給付に要する公費負担の費用は、消費税込を主要な財源として確保 ・今後は、消費税込(国分)は高齢者三経費を基本としつつ、社会保障四経費に充当する分野を拡充 ・社会保障の安定財源確保に向けて、消費税込の規模とこれらの費用の関係を踏まえ、国・地方合わせた消費税込の充実に図る
②消費税込の使途の明確化	・消費税込については、全て国民に還元し、官の肥大化には使わないこととし、消費税込を原則として社会保障の目的税とすることを法律上、会計上も明確にすることも含め、区分経理を徹底する等、その使途を明確化 ・将来的には、社会保障給付にかかる公費全体について、消費税込を主たる財源として安定財源を確保
③国・地方を通じた社会保障守り急ぎの安定財源の確保	・現行分の消費税込については、国・地方の配分と地方分の基本的枠組みを変更しない ・引上げ分の消費税込については、①の分野に則った範囲の社会保障給付における国と地方の役割分担に応じた配分

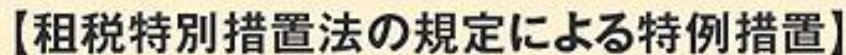
税制全体の抜本改革の方向性



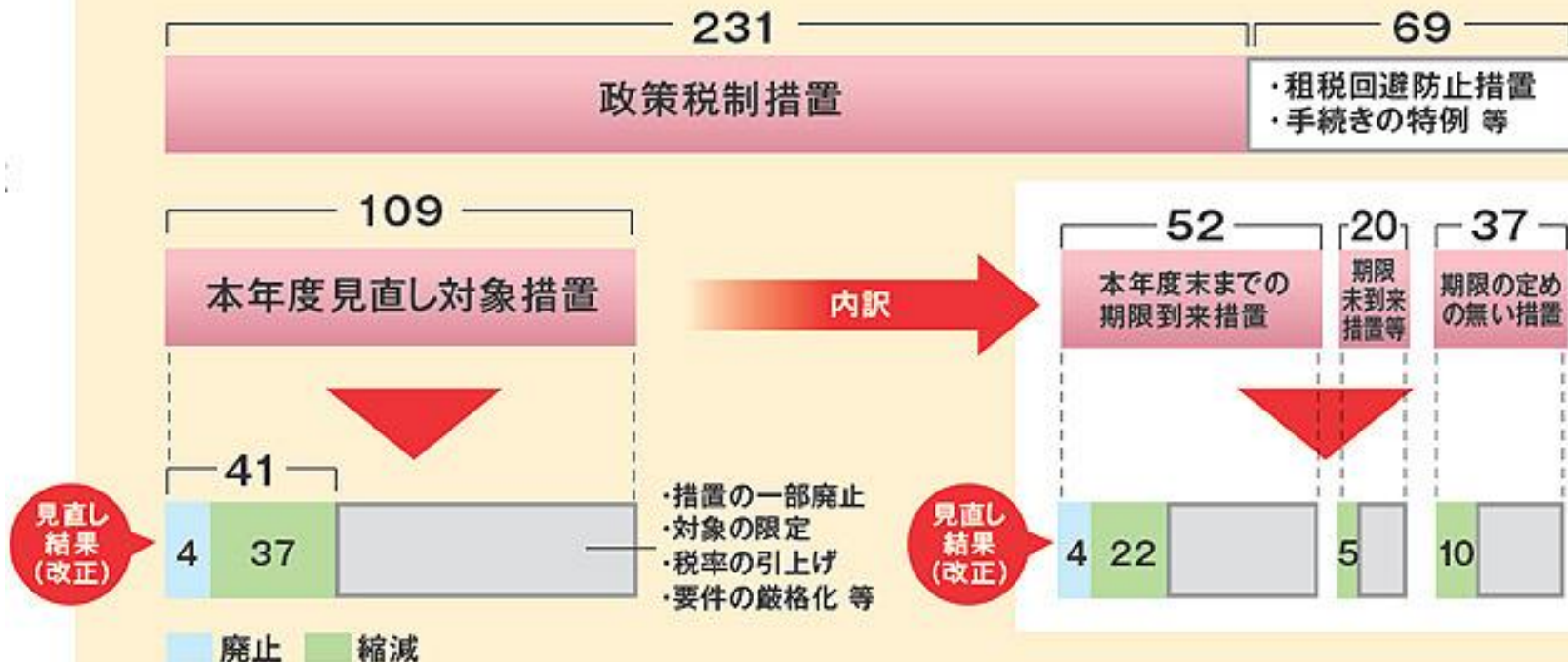
租税特別措置の見直し

- 租税特別措置の見直しは、租税特別措置法に定められた措置や特例等のうち、産業政策等の特定の政策目的により税負担の軽減等を行う措置に当てはまるもの全てを対象とし、平成22年度をはじめとする4年間で抜本的に見直すこととされている。

租税特別措置の見直し結果※



(注)特例措置数は、平成22年4月1日までの公布法令に基づいています。



(出所) 財務省「税制について考えてみよう」(平成23年10月発行) http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/04.htm

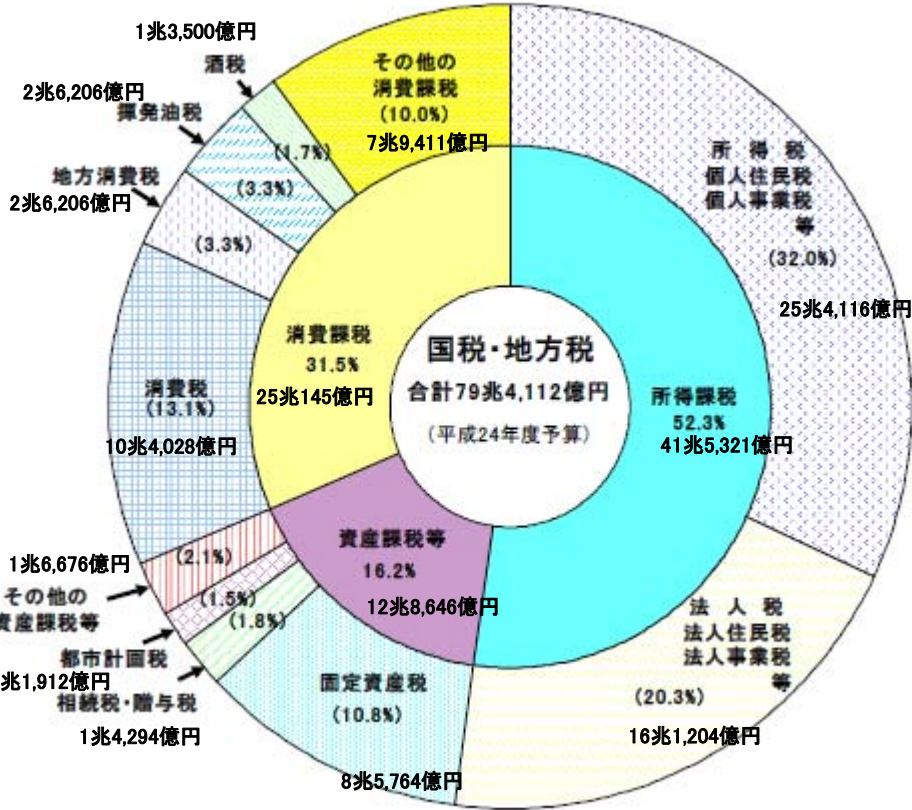
※ 見直し結果は、「現下の厳しい経済状況及び雇用情勢に対応した税制の整備を図るための所得税法等の一部を改正する法律」(平成23年6月に公布)による改正に基づく。

我が国の税制の概要

国税・地方税の税目

	国 税	地 方 税		国 税	地 方 税
所得課税	所得税 法人税 地方法人特別税	個人住民税 個人事業税 法人住民税 法人事業税 道府県民税利子割 道府県民税配当割 道府県民税株式等譲渡所得割	消費課税	消費税 酒税 たばこ税 たばこ特別税 揮発油税 地方揮発油税 石油ガス税 自動車重量税 航空機燃料税 石油石炭税 電源開発促進税 関税 とん税 特別とん税	地方消費税 地方たばこ税 軽油引取税 自動車取得税 ゴルフ場利用税 入湯税 自動車税 軽自動車税 鉱産税 狩猟税 鉱区税
資産課税等	相続税・贈与税 登録免許税 印紙税	不動産取得税 固定資産税 都市計画税 事業所税 特別土地保有税等			

国税・地方税の内訳



エネルギー課税の導入と変遷

税目	創設年	沿革
揮発油税、 地方揮発油税	昭和24年	- 揮発油税は、一般的な財政需要に応じる必要から、揮発油の消費に負担を求めるため昭和24年に創設されたが、昭和28年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、立ち遅れたわが国の道路を緊急かつ計画的に整備する観点から、道路整備五箇年計画(第1次:昭和29年度～33年度)が策定されるとともに、その財源として揮発油税收相当額を国の道路整備に充てることとされた。その後、道路整備五箇年計画が改定される際に税率の引上げが行われた。 - 昭和29年には、地方の道路整備に資するため、「昭和29年度の揮発油譲与税に関する法律」が制定され、昭和29 年度に限り、揮発油税收の3分の1に相当する額を地方に譲与することとされたが、昭和30年には、地方道路税(国税)が創設され、その税收の全てが地方の道路特定財源として地方に譲与されることになった。 - 平成21年度予算において、道路特定財源制度が廃止されたことに伴い、一般財源化されたことから、平成21年度税制改正においては、地方道路税の目的規定に改めるとともに、法律の名称が「地方揮発油税法」に改められた。 - 平成22年度税制改正においては、従前の10年間の暫定税率は廃止した上で、厳しい財政事情や、地球温暖化対策との関係に留意する必要があること等から、当分の間、その税率水準を維持することとされた。
軽油引取税	昭和31年	- 軽油引取税は、昭和31年に地方道路整備の緊急性及び揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との負担の均衡などを考慮し、都道府県及び指定市の道路に関する費用に充てるため都道府県の目的税として創設された。 - その後平成元年に軽油の流通実態等に鑑み消費地課税などの抜本的な改正が行われた。 - 平成21年度に道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改められ、使途制限を廃止した。
石油ガス税	昭和41年	- 石油ガスを燃料とするLPG車と揮発油を燃料とするガソリン車との負担の権衡を図る観点から昭和41年に創設され、それ以来、揮発油税などとともに、「道路整備緊急措置法」などに基づき、国・地方の道路特定財源とされていた。 - 平成21年度予算において、道路特定財源制度が廃止されたことに伴い、一般財源化された。
航空機燃料税	昭和47年	- 空港整備などのための財源を確保する等の観点から昭和47年に創設され、その税收は、国の空港整備費や地方の空港対策費に充てられている。 - その後、昭和48・49・54年度税制改正において、空港整備の財源の充実等の要請から、税率の引上げが行われたが、平成23年度改正において、時限的に税率を引き下げることとされた。
電源開発促進税	昭和49年	- 原子力発電施設、火力発電施設、水力発電施設等の設置促進などの電源立地対策を講じるための目的税として、昭和49年に創設された。その後、第2次石油危機の発生に伴い、昭和55年には、税收の使途に石炭、原子力、水力、地熱等の電源多様化対策を追加するなどの改正が行われた。 - 平成15年度税制改正においては、電源開発促進対策特別会計の歳出面での見直しに対応して、電源開発促進税の課税目的について所要の改正を行うとともに、石油石炭税法の施行に伴い、税率を段階的に引き下げた。
石油石炭税	昭和53年	- 石油石炭税は、石油の一般の利用に共通する便益性に着目し、石油対策に係る財政需要に配意して、広く石油の消費に対して負担を求めるために、昭和53年に石油税として創設された。 - その税收は、当初、石油対策に要する費用に充てることとされていたが、昭和55年度以降は、石油代替エネルギー対策、平成5年度以降は省エネルギー対策などにも充てられることとなった。 - 昭和59年度税制改正においては、石油及び石油代替エネルギー対策財源の確保を図る等のため、ガス状炭化水素を課税対象に追加する等を行い、平成15年度税制改正においては、エネルギー政策の見直しを踏まえ、燃料毎の負担の公平を図る観点から、石炭を課税対象に追加するとともに、法律の名称が「石油石炭税法」に改められた。 - 平成24年10月から全化石燃料に対してCO2排出量に応じた税率を上乗せした地球温暖化対策のための税が実施される。

(出典)「わが国税制の現状と課題ー21世紀に向けた国民の参加と選択ー」平成12年7月14日」税制調査会などをもとに作成。

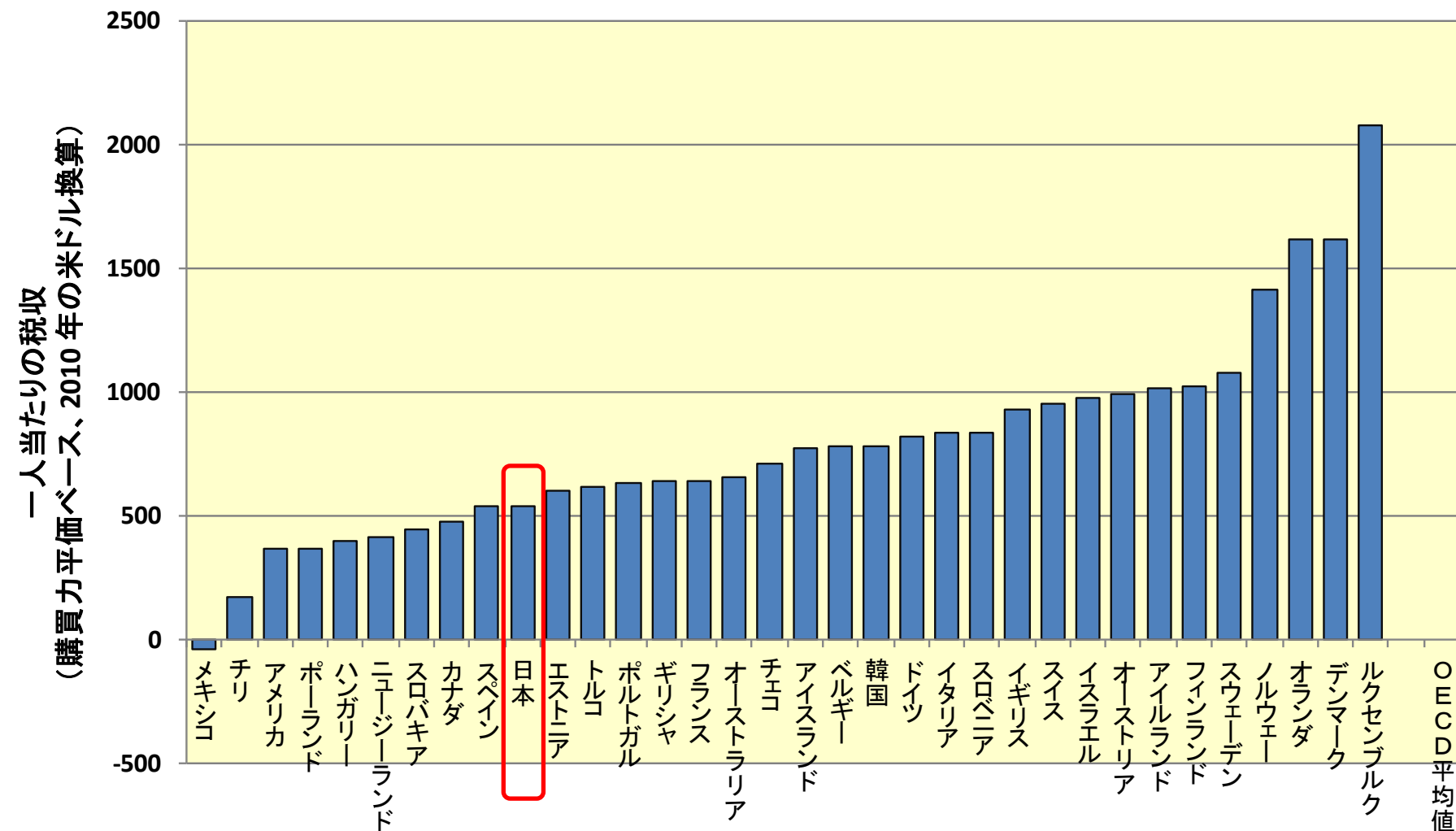
車体課税の導入と変遷

税目	創設年	沿革
自動車税	昭和25年	・ 現行の自動車税は、昭和25年に創設され、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であるとされている。 ・ 税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)などが採用されており、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。 ・ 昭和54年に乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映、物品税の軸距による税率区分の廃止、自動車登録ファイルをもとに課税する実務上の便宜等を考慮し、税率区分を軸距から排気量に変更。 ・ 平成13年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでいる。
軽自動車税	昭和33年	・ 軽自動車税は、昭和33年に零細課税を整理する見地から自転車荷車税を廃止するとともに、その課税客体であった自転車及び荷車のうち原動機付自転車と道府県税である自動車税の課税客体であった軽自動車及び二輪の小型自動車とを課税客体として、市町村の法定普通税として創設された。 ・ 自動車税と同様、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。
自動車取得税	昭和43年	・ 昭和22年、旧地方税法の改正において、自動車について、自動車又はその取得に対し主たる定置場所在の府県においてその所有者又は取得者に課税することと改正され、自動車の取得も課税客体に加えられた、 ・ 昭和25年、シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定された際、自動車の取得は課税客体から除外された。その後、地方財政の悪化と財政再建に伴い、都道府県において各種の法定外普通税が設けられたが、その一つとして自動車の取得を課税客体とする課税を行う府県が現れ、昭和43年当時では三重県、京都府、徳島県、愛媛県が課税を行っていた。 ・ その後、現行の自動車取得税は、昭和43年に道路に関する費用に充てる目的税として創設された。自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。 ・ 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。 ・ 環境の観点からの特例としては、平成11年度に創設された低燃費車特例、平成21年度に創設されたエコカー減税など、種々の特例を講じてきた。
自動車重量税	昭和46年	・ 自動車重量税は、自動車の走行が多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めるため、昭和46年に創設された。 ・ 車検等によって自動車の運行が可能になるという法的地位に着目して課税することから、権利創設税的性格があるとされており、車検時徴収を行っている。 ・ 昭和49・51年度税制改正においては、道路整備、環境問題、厳しい財政事情などを理由として、いわゆる暫定税率の設定及び税率引上げが行われた。 ・ 当初は、税收の約8割相当額が道路の整備等に充てられていたが、平成21年度予算において道路特定財源制度が廃止されたことに伴い、一般財源化された。 ・ 平成21年度税制改正においては、厳しい経済状況の中、自動車の買換・購入需要を促進し、併せて今後我が国が目指すべき低炭素社会の実現を図る観点から、環境性能に優れた自動車については、自動車重量税を時限的に減免する措置(エコカー減税)が講じられた。 ・ 平成22年度税制改正においては、従前の10年間の暫定税率を廃止した上で、地球温暖化対策の観点から、当分の間、車体の環境負荷に応じた複数税率を設定する措置が講じられた。 ・ 平成24年度税制改正においては、「当分の間税率」に係る税負担を軽減することと併せて、エコカー減税を拡充・延長する措置が講じられた。

OECD諸国における環境関連税制の税収(一人当たり)

環境関連税制の税収(一人当たり)

2010年



(注) スロバキア、カナダ、ギリシャは2009年値。

(出典) OECD/EEAデータベース (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

オーストラリア 炭素価格付け制度について

- 2012年7月施行予定。2015年に排出量取引制度へ移行予定。
- 制度対象者は、排出量の多い事業者約500社。
- 収入は、クリーンエネルギーの促進、制度移行に伴う負担の軽減措置(減税などの家計支援、企業に対する経営安定のための補助金支給等)に充当。

炭素価格

- ・開始から3年間(2012年7月～2015年6月)は固定価格制
- ・設定価格は年々引上げ。上昇率は年2.5%

〈CO2排出量1トン当たりの価格〉 ※1豪ドル=80円として換算

2012年7月～	2013年7月～	2014年7月～
23豪ドル (1,840円)	24.15豪ドル (1,932円)	25.40豪ドル (2,030円)



2015年7月以降、
排出量取引制度へ
移行

対象者

【業種別 推定対象企業数】

発電所	約 60社
石炭・鋳業	約 100社
天然ガス小売	約 40社
工業プロセス(セメント、化学、金属処理)	約 60社
化石燃料集約的部門	約 50社
その他廃棄物処理部門	約 130社

売却収入

約80億豪ドル(約6,400億円)

使途

クリーンエネルギーの促進、制度移行に伴う負担の軽減措置(減税などの家計支援、企業に対する経営安定のための補助金支給等)に活用

EU エネルギー税制指令の改定案について

- 2011年4月、欧州委員会は、現行の「エネルギー税制指令」(*)の改定案を公表。
- 加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO₂排出量に基づく税率として、CO₂排出量1トン当たり20ユーロとすること等を提案。

* EU各国で適用されるエネルギー税の最低税率を定めたもので、正式名称は「鉱油税に関する最低税率調和規定」(Directive 92/81/EEC, 92/82/EEC)。1992年制定。

趣 旨

- EU域内のエネルギー及び炭素税率の調和
- EUとしての気候変動政策の協調

改正内容

現 行

- エネルギー製品及び電力に対する最低税率(一般エネルギー税)を設定
- 課税物件ごとに税率を設定
- 税率は、固有単位ベースで設定



改 正 案

- 現行の一般エネルギー税部分に加えて、新たにCO₂排出量に応じた課税(炭素税)を設定
- 炭素税(※)の税率は、すべての課税物件に対して20ユーロ/t-CO₂
- 一般エネルギー税の税率は、熱量単位ベースで設定。2013年以降、段階的に税率を引上げ

※ 炭素税については、農業部門、運輸部門、小規模産業、家庭部門を対象としており、電力やEU-ETSの対象となる大規模産業に対しては適用されない。

中国の環境保護税導入の動き

- 2010年、政府が環境税の試験導入を発表(導入は湖北、湖南、江西、甘粛の4省)。
- 2012年1月、中国財政部財政科学研究所が「環境保護税体系を策定する新プラン」を政府に提出。
- 2012年6月、政府が、環境保護税の導入に向け、法案の起草に着手したことを正式に発表。

現在検討中の環境保護税の概要(財政部財政科学研究所発表資料より)

項目	内容
導入時期	第12期5カ年計画の中頃から後期に開始
対象	石炭、原油、天然ガスなど温室効果ガスを大量排出するもの
税率	二酸化炭素排出量、業種の利益状況などを総合的にみて設定
その他	・ エネルギー集約型産業に対し減税措置を行う可能性 ・ 二酸化炭素の排出削減・回収技術を導入し一定基準の削減を達成した企業には減免税優遇措置を行う可能性

諸外国における自動車走行距離税・課金制度の動き

	概要	状況
オランダ	○ 現行の車体課税を廃止し、新たに走行距離に応じた課税の導入を提案。 ■対象道路：オランダ全土の道路 ■対象車両：乗用車、貨客車、バス及び大型貨物車(二輪車は対象外) ■税率：車両に搭載したGPS装置により、移動距離、時間及び移動過程を基に算定	○ 2009年に政府が走行距離に応じた課税の導入を決定するも、2012年の政権交代により本制度の導入は延期。
アメリカ・オレゴン州	○ 現行の燃料消費に対する課税ではなく、道路利用に対し費用を求める走行距離課金制度の導入を検討。 ■課税方法：車両に搭載したGPS装置により、州内の走行マイル等に応じた課金をガソリンスタンドで支払い。走行距離課金を支払った者は、現行の州ガソリン税を免除。	○ 州政府がGPS対距離課金パイロットプロジェクトを実施。現行の燃料税の代替案が検討され、もっとも信頼できる課金方法として、左記の走行距離に対する課金制度の導入が提言。
英国	○ 既に導入されているロンドン市内のロードプライシング制度を拡大し、英国全土を対象とした対距離課金制度を検討。	○ 2004年に、政府が「英国によるロードプライシングのフィージビリティ・スタディ」を発表。制度実施に関するコンセンサス、技術的実現可能性、環境インパクト等について調査。

(参考)エネルギー・環境に関する選択肢(平成24年6月29日エネルギー・環境会議決定)の概要

エネルギー・環境に関する選択肢
2030年における3つのシナリオ(2010年との比較)

	2010 年	ゼロシナリオ		15シナリオ	20-25シナリオ
		追加対策前	追加対策後		
原子力比率	26%	0% (▲25%)	0% (▲25%)	15% (▲10%)	20~25% (▲5~▲1%)
再生可能 エネルギー比率	10%	30% (+20%)	35% (+25%)	30% (+20%)	25~30% (+15~20%)
化石燃料 比率	63%	70% (+5%)	65% (現状程度)	55% (▲10%)	50% (▲15%)
非化石電源 比率	37%	30% (▲5%)	35% (現状程度)	45% (+10%)	50% (+15%)
発電電力量	1.1 兆 kWh	約 1 兆 kWh (▲1割)	約 1 兆 kWh (▲1割)	約 1 兆 kWh (▲1割)	約 1 兆 kWh (▲1割)
最終エネルギー 消費	3.9 億 kl	3.1 億 kl (▲7200 万 kl)	3.0 億 kl (▲8500 万 kl)	3.1 億 kl (▲7200 万 kl)	3.1 億 kl (▲7200 万 kl)
温室効果ガス 排出量 (1990 年比)	▲0.3%	▲16%	▲23%	▲23%	▲25%

循環型社会形成推進基本計画の概要

現状と課題

- 関係主体の取組により、最終処分量の減少など循環型社会の形成の推進に一定の成果
- 世界的な資源制約、地球温暖化等の環境問題への対応の必要性
3Rの徹底など国内外において循環型社会の形成をより一層進めていくことが課題。

循環型社会の中長期的なイメージ

- 「低炭素社会」や「自然共生社会」に向けた取組とも統合した、「持続可能な社会」の実現
- より良いものが多く蓄積され、それを活かした豊かさが生まれる「ストック型社会」の形成
地域の特性に応じた循環型社会（地域循環圏）、「もったいない」の考えに即したライフスタイル、関係主体の連携・協働、ものづくりなど経済活動における3Rの浸透 など

指標及び数値目標

【1 物質フロー指標】

(1) 数値目標

- ① 「入口」：資源生産性 → 約42万円/トン
(平成12年度から約6割向上)
 - ② 「循環」：循環利用率 → 約14～15%
(平成12年度から約4～5割向上)
 - ③ 「出口」：最終処分量 → 約23百万トン
(平成12年度から約6割減少)
- (2) 「低炭素社会への取組との連携に関する指標」等を補助指標として設定
- (3) 地球規模の環境問題の認識を広める指標である「隠れたフロー・TMR」などを、推移をモニターする指標として設定

各主体の取組

○連携・協働

循環型社会の形成に向け、すべての主体が相互に連携

○国民

- ・マイ箸、マイバッグの利用などのライフスタイルの変革

○事業者

- ・不法投棄の防止や3Rの徹底
- ・廃棄物処理の高度化、産業間連携

○NGO/NPO、大学等

- ・連携・協働のつなぎ手
- ・知見の充実や信頼情報の提供

○地方公共団体

- ・地域の取組のコーディネーター及び主たる推進者

○国

- ・関係主体のパートナーシップを図るとともに、国全体の取組を総合的に実施

- ①低炭素や自然共生との統合的取組（廃棄物発電やバイオマス利活用）、
- ②「地域循環圏」の形成推進、③3Rに関する国民運動、④グリーン購入の徹底など循環型社会ビジネスの振興、⑤発生抑制を主眼とした3Rの仕組みの充実、⑥3Rの技術とシステムの高度化、⑦情報把握と人材育成、
- ⑧ごみゼロ国際行動計画や東アジア循環型社会ビジョン、資源生産性の向上等国際的な循環型社会の構築

【2 取組指標】

(1) 数値目標

- ① 一般廃棄物の減量化
 - ② 産業廃棄物の最終処分量
→ 約60%減（平成12年度比）
 - ③ 国民の3Rに関する意識・行動
→ 意識：約90% / 行動：約50%
 - ④ 循環型社会ビジネスの推進
→ 循環型社会ビジネス市場規模 約2倍（平成12年度比）等
- (2) 「レジ袋辞退率」や「3R取組上位市町村」など、各主体の取組の推移をモニターする指標を設定

- (ア) 1人1日当たりのごみ排出量
- (イ) 1人1日当たりの生活系ごみ排出量
- (ウ) 事業系ごみ排出量

次期生物多様性国家戦略(案)の概要

- COP10で採択された愛知目標の達成に向けたロードマップを示す
■ 東日本大震災を踏まえた今後の自然共生社会のあり方を示す
- ➡ 閣議決定
(平成24年9月を予定)

第1部：戦略

◆ 4つの危機

- ・第1の危機
人間活動や開発による危機
- ・第2の危機
自然に対する働きかけの縮小による危機
- ・第3の危機
人間により持ち込まれたものによる危機
- ・第4の危機
地球環境の変化による危機

◆ 5つの課題

- ① 生物多様性に関する理解と行動
- ② 担い手と連携の確保
- ③ 人口減少等を踏まえた国土の効率的な利用
- ④ 生態系サービスでつながる「自然共生圏」の認識
- ⑤ 科学的知見の充実

【目標】

◆ 長期目標 (2050年)

生物多様性の維持・回復と持続可能な利用を通じて、わが国の生物多様性の状態を現状以上に豊かなものとするとともに、生態系サービスを将来にわたって享受している自然共生社会を実現する。

◆ 短期目標 (2020年)

生物多様性の損失を止めるために、愛知目標の達成に向けたわが国における国別目標の達成を目指し、効果的かつ緊急な行動を実施する。

【自然共生社会における 国土のグランドデザイン】

100年先を見通した自然共生社会における国土の目指す方向性やイメージを提示

5つの基本戦略

- 1 生物多様性を社会に浸透させる
- 2 地域における人と自然の関係を見直し、再構築する
- 3 森・里・川・海のつながりを確保する
- 4 地球規模の視野を持って行動する
- 5 科学的基盤を強化し、政策に結びつける(新規)

2020年までの重点施策

第2部：愛知目標の達成に向けたロードマップ(新規)

- 13の国別目標と47の主要行動目標
- 達成状況を把握するための80の指標

第3部：行動計画

- 約700の具体的施策
- 48の数値目標

生物多様性国家戦略改定案の主なポイント等

愛知目標の達成に向けたわが国の国別目標の設定

愛知目標の達成に向けたわが国のロードマップとなる国別目標(計13目標)等を設定

- 遅くとも2020年までに、生物多様性の社会における主流化を達成
 - 生物多様性及び生態系サービスの経済的価値評価等による可視化の推進
 - 奨励措置による生物多様性への影響の考慮や生物多様性に配慮した奨励措置の実施 等
- 2020年までに侵略的外来種を特定、定着経路情報の整備、防除の優先度の整理と防除の計画的推進
 - 2014年までに、外来種ブラックリスト(仮称)の整備と外来種被害防止行動計画(仮称)を策定
 - 優先度の高い侵略的外来種の制御もしくは根絶と希少種の生息状況等の回復 等
- 2020年までに、陸域・内陸水域の17%、沿岸地域・海域の10%を適切に保全・管理
 - 広域レベルでの生態系ネットワークの方策を検討し、その形成を推進
 - 海洋保護区の充実とネットワーク化の推進 等

「科学と政策の結びつきの強化」を基本戦略として位置づけ

科学的基盤を強化するとともに、生物多様性版IPCCとも呼ばれるIPBES(生物多様性と生態系サービスに関する政府間科学政策プラットフォーム)の国内体制を整備等

経済的手法に関する記述

“直接お金に換えられない生物多様性の恵みの価値を認識した上で、社会経済的な仕組みの中に組み込んでいくことも必要です。例えば、多くの地方自治体での導入がみられる森林環境税は、森林の生態系サービスの受益者である地域住民や法人が、水源涵養機能の発揮等の観点から、森林の保全・管理に要する経費の一部を負担する仕組みです。このほかにも、生態系サービスの受益者となる事業者や消費者等がそのサービスを受ける対価として生態系保全の費用を負担する生態系サービスへの支払い制度(PES: Payment for Ecosystem Services)も導入されつつあり、こうした社会経済的な仕組みを組み込む視点も重要です。”