

第3回税制全体のグリーン化推進検討会

2016年10月7日（金）10:00～11:00

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29年度環境省税制改正要望について
 - (2) 車体課税の環境効果について
 - (3) その他
3. 閉 会

配 付 資 料 一 覧

【資料】

- 資料1 平成29年度環境省税制改正要望
- 資料2 車体課税による環境効果の分析について
- 資料3-1 資料2について御議論いただきたい事項
- 資料3-2 諸外国における車体課税のグリーン化の動向

【参考資料】

- 参考資料1-1 長期低炭素ビジョン策定
- 参考資料1-2 低炭素社会に向けた動向（第1回長期低炭素ビジョン小委員会資料4）
- 参考資料1-3 長期低炭素ビジョン小委員会の進め方について（第1回長期低炭素ビジョン小委員会資料6）
- 参考資料2 「地球温暖化対策に関する世論調査」の概要
- 参考資料3 OECD（2016）「Effective Carbon Rates」の概要

議 事 概 要

1. 平成 29 年度環境省税制改正要望について

環境省から資料 1 について説明。これに対する委員からの主な意見は下記のとおり。

- 環境省の要望（税制全体のグリーン化の推進）は、中長期的で税体系全体に関わるため、通常予算編成過程で各省庁が出す税制改正要望とは異なるが、税制改正要望しか要望の手段がないのだろうか。

2. 車体課税の環境効果について

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

- 燃費基準から二酸化炭素排出基準に変えた場合、具体的にどのような部分で違いが出るのか。両者はほぼ同じものであるため、次世代自動車として燃料電池自動車や電気自動車を想定した場合、課税標準を CO2 排出量に変更しても何かが変わるとは思えない。
- 規制と税の調和を考える必要がある。例えば、欧米の CO2 排出基準を我が国で導入する場合、車体課税はそのままにするのか、車体課税を軽減するのか、あるいは車体課税を撤廃して CO2 排出基準のみにするのか。
- 欧州や米国では企業単位当たりの規制を課されているが、欧米に進出している日本の自動車メーカーはどのような対応を取っているのか。ヒアリング等で実態調査を行った方が良いのではないか。
- 欧州は、CO2 排出規制と車体課税の CO2 課税の両方を導入しているが、日本の場合、導入の際にメーカー等から規制と課税の関係や重複に関する批判が生じ得るため、導入するのであれば研究した方が良い。
- CO2 排出削減の効果を維持する観点では、カーボンプライシングを実施し続けなければならない。財源効果は、省エネ施策等により一時的に CO2 排出削減をする仕組みなので、その税収を確保する必要はないかもしれないが、価格効果による CO2 削減量を維持するためには、安定した CO2 課税を維持する必要がある。
- 将来の新車販売台数の予測は難しいだろうが、将来人口が減少する中で、新車販売台数も減少すると想定した方が実態に近いと考える。
- 最近、エコカー減税に関する税制改革の政策評価を行った研究論文が、米国の環境資源経済学会の学会誌 Journal of the Association of Environmental and Resource

Economists に掲載された。2012 年から 2014 年までの間に行われた日本のエコカーに関する税制改革は CO2 削減の観点でほとんど効果が無かったと結論付けている。国際ジャーナルに掲載された論文として注視する必要がある。

- 政策評価を行う際は、税制改革がある場合とない場合での CO2 排出量の変化を評価しなければならない。税制改革を行わない場合の将来予測を評価した上で、税制改革の効果を検証する必要がある。
- 税収中立の観点で、地方自治体が税収を確保したいというニーズもある。平成 42 年度時点の車体課税の税収額が平成 27 年度時点の税収額を維持できるような基準強化は技術的に可能なのか、あるいはそれを業界が納得するのかを知る上で、どの程度の割合で基準の引上げが必要か示唆できれば、一つの参考資料になる。
- CO2 排出量ゼロの自動車のシェアが高くなった社会においても、道路を含む行政上の需要を満たすためには、何らかの負担をお願いせざるを得ない。ドイツでは EV を重量に応じて課税しているが、そのような方法も議論の一つ。
- ガソリンを使わない自動車が増加する場合、排気量の概念自体が成立しなくなる。車体重量、あるいは EU で議論されている車軸数等、物理的な大きさに応じた課税は一つの方向性とする。
- 電気自動車など自動車の種類によっては CO2 を排出しないかもしれないが、LCA で考えた場合、環境負荷はガソリン車より高いかもしれない。その意味では、LCA の環境負荷の観点での環境保全機能について将来的に考える必要があるのではないか。CO2 排出基準だけのグリーン化税制では、将来的な見通しとして筋が悪いかもしれない。

3. その他

環境省から参考資料 1-1、1-2、1-3、2、事務局から参考資料 3 について説明。これに対する委員からの主な意見は下記のとおり。

- 参考資料 3 の OECD の報告は、炭素税だけでなくエネルギー税や排出枠価格を合計して比較した点で、非常に意義がある。