

第1回税制全体のグリーン化推進検討会

2017年6月8日（木）10:00～11:00

経済産業省別館1階114会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 議 事
 - (1) 国内外における税制のグリーン化に関する状況について
 - (2) 今後の検討の進め方について
 - (3) その他
3. 閉 会

配 付 資 料 一 覧

【資料】

- 資料1 税制全体のグリーン化推進検討会の開催について
- 資料2 国内外における税制のグリーン化に関する状況について
- 資料3 今後の検討の進め方について

【参考資料】

- 参考資料1 長期低炭素ビジョン（平成29年3月中央環境審議会地球環境部会）概要
- 参考資料2 カーボンプライシングのあり方に関する検討会（第1回）の開催について（平成29年5月12日報道発表）
- 参考資料3 フロン類対策の今後在り方に関する検討会報告書（平成29年3月）
- 参考資料4 再エネ活用によるCO2削減の戦略的な進め方について（平成29年4月環境省発表）

議 事 概 要

1. 国内外における税制のグリーン化に関する状況について

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主な意見は下記のとおり。

- 炭素税で地球温暖化を防ぐということは、人間が経済活動を通じて引き起こす環境への負荷を防ぐことが目的となるが、それに対して、国立公園の事例は、人間自身が良い環境を享受しようとする意味合いがある。例えばアメリカの国立公園の一部であるパークウェーは、自然の中の道路で通勤できるという意味で良い環境を実現するが、同時に CO2 排出を増やしているかもしれない。全体の CO2 排出量を減らすことが最終目標なのか、温暖化防止も含めて総体として人間が良い環境を享受することが目標なのか、どちらに主眼を置くのかを今後議論できれば良い。
- 燃費基準については、日本の環境政策として疑問が残るところもあるので、関連省庁にもお伝えいただきたい。
- 自動車関連税制は、環境省の地球温暖化対策として、あまり重視されていないと感じている。中央環境審議会でも、重点的に報告されておらず、他省庁の政策として扱っているように思う。車体のグリーン税制が開始された 2001 年から運輸部門の CO2 排出量は減少している。グリーン税制が必ずしも効果的だったわけではないとの評価もあるが、時期との関係ではその研究には疑問の余地がある。税制のグリーン化の有効性を表す貴重な例であり、外部の専門家に委託するなどして、再度評価する必要がある。
- 資料2の 37 頁にある車体課税の課税標準に関する各国比較については、どちらがよいということを判断するのは難しいということかと思う。米国や欧州は企業別平均 CO2 排出量で目標値を定め、日本は車両別に目標値を設けているので、制度の前提が異なる。

2. 今後の検討の進め方について

環境省から資料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。

- 経済的手法として、フロン税を徴収する考え方は古くから検討されてきた。経済的手法には二つの観点があり、一つは生産の抑制する点、もう一つは廃棄時の回収にインセンティブを与える点がある。フロン税を生産者から徴収し、税金を使って回収のインセンティブを与えるが、それほど大きな額を徴収することにはならないだろう。その際に、税金が数十億円規模のものを、わざわざ新しい税目として制度化するのか、という議論になりかねない。その点も含めて検討しなければならない。

- 資料2の8～9頁に対 GDP 比の環境関連税収を示しているが、税収全体に占める環境関連税収のウェイトの時系列推移と OECD 諸国の傾向を把握する必要があるのではないか。例えば、ドイツが環境関連税制の割合をどのくらいのスピード感で上げているのかを可視化できる可能性がある。その際に、どのような環境関連税制の分類が最も望ましいのか、そのウェイトの変化も押さえると良いかもしれない。そうすれば、日本の税制全体のグリーン化を考える際に、どのような課税対象への検討が必要か見えてくる。
- 現状では、税収全体に占める環境関連税制の割合が見えてない。ウェイトについても、日本の場合、一般消費税は上がっているが、個別消費税は下がっており、その中に含まれている可能性がある。現在は流通税という分類を使っておらず、その他の中に含まれているかどうか分からない。税収面でのウェイトの変化は、全体的な観点で重要なので、資料化していただきたい。
- 再生可能エネルギー関連税制は、資料2の52頁に諸外国の取組がまとめられているが、これらはエネルギーの生産側に対する措置であり、それに比べて、参考資料4の取組の方向性は需要側の取組も含んでおり、対象範囲が若干広い。
- 日本では住宅におけるエネルギー消費も多いため、そのような観点もあると良い。例えば、日本では断熱性能の基準が非常に緩く、ほとんどの住宅でアルミサッシが使われており、ガラスも一枚であるため、エネルギーロスが大きい。海外では、中国を含む途上国においても、アルミサッシを使う住宅は無くなってきている。そのような観点で、どのように技術的に誘導するのか、一定の断熱性能を下回る住宅建築の禁止や既存住宅のリフォームの際の税額控除や補助金を与えるなど、諸外国の例と比較して議論ができると良い。
- 自動車の観点から、日本ではほとんどの高規格道路が有料であるため、立体交差ではなく平面交差の道路に交通を誘導する経済的なインセンティブを与えているが、環境の観点で見れば都市環境も悪くなり、ストップアンドゴーの増加により CO2 排出量も増加する。本来であれば、環状道路等の高速道路を無料にして、市内に入る一般道路にロンドンのコンジェスチョン・チャージのような料金を課す方が良いはず。ガソリンに係る税を上げる議論だけでなく、そのような点も課題ではないか。
- 再生可能エネルギーの活用推進に関しては、本検討会で議論するとすれば、むしろ補助金の話になるのではないか。現在の再生可能エネルギー補助金は、環境省が管轄されているので、それがどういうものを提示して、どこに拡張できる可能性があるかを議論した方が良い。また、FIT との関係性をどのように考えていくかも重要である。
- 自然の享受と環境とがバッティングするとの意見があったが、米国・欧州・日本において

状況は全く異なっている。米国と日本は建築自由の国であり、どこに建物を建設しても良いが、欧州はそうではない。例えば、スウェーデンでは、自然享受権が認められていて、自分の家であっても看板を勝手に作ってはいけない。そのような、自然享受権を犯せないという発想から、環境に関連する税制が生じているので、必ずしも相対立するものとして理解しなくても良い。

以 上