

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

我が国の環境関連税制の動向

我が国の環境関連税制

税目 (課税主体)	課税対象	税率 (令和4年4月1日時点)	税収 (令和4年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	48.6円/ℓ (本則: 24.3円/ℓ)	20,790億円	一般財源
地方揮発油税 (国)		5.2円/ℓ (本則: 4.4円/ℓ)	2,225億円	一般財源 (都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	17.5円/kg	100億円	一般財源 (税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該 引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/ℓ (本則: 15.0円/ℓ)	9,307億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	13.0円/ℓ ※令和4年4月1日～令和5年3月31日 までの特例税率 (本則: 26.0円/ℓ)	492億円	空港整備等 (税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	<ul style="list-style-type: none"> 原油、石油製品 2,040円/kℓ LPG、LNG等 1,080円/t 石炭 700円/t 	6,600億円	燃料安定供給対策 (石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るため の、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置) エネルギー需給構造高度化対策 (内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造 の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネル ギー起源CO ₂ 排出抑制対策などの措置)
地球温暖化対策の ための課税の特例	CO ₂ 排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的 に引上げ	<ul style="list-style-type: none"> 原油、石油製品 760円/kℓ LPG、LNG等 780円/t 石炭 670円/t 	—	
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1,000kwh	3,130億円	電源立地対策 (発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の 周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電用の供 する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置) 電源利用対策 (発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供 給の円滑化を図るための財政上の措置) 原子力安全規制対策 (原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行政法人原 子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。))

計 4兆2,644億円

自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車 及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例]乗用車 車両重量0.5tにつき <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用 4,100円/年 (本則: 2,500円) ・ 営業用 2,600円/年 (本則: 2,500円) 	6,766億円	一般財源 (税収の24/1,000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000、税収(当分の間)の407/1,000を市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付	
自動車税 (都道府県)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 取得する自動車	[例]乗用車・自家用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境性能に応じ 取得価額 の0~3% 	1,482億円	一般財源 (税収の47/100は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日 までは自動車税	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・自家用 総排気量1.5~2ℓ <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年10月1日以後新車新規登録 36,000円/年 ・ 令和元年9月30日以前 " 39,500円/年 	15,283億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 三輪以上の軽自動車	[例]乗用車 <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境性能に応じ 取得価額 の0~2% 	175億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日 までは軽自動車税	自動車 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自 転車等	[例]乗用車・自家用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年4月1日以後新車新規登録 10,800円/年 ・ 平成27年3月31日以前 " 7,200円/年 	2,943億円	

計 2兆6,649億円

地方における税制のグリーン化の状況

各地方公共団体における環境保全関連の税(地方環境税)

(2022年1月現在)

分野	課税措置等の例	都道府県／市町村名	税収額 (億円)
廃棄物・リサイクル対策	産業廃棄物税等(最終処分場等への産業廃棄物の搬入に課税【法定外目的税】)	三重県、岡山県、広島県、鳥取県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、山口県、新潟県、京都府、宮城県、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県、福岡県北九州市【計28件】	81 ※1
森林・水源環境の保全	森林環境税等(森林環境の保全に係る住民税均等割の超過課税)※2	高知県、岡山県、鳥取県、島根県、山口県、愛媛県、熊本県、鹿児島県、岩手県、福島県、静岡県、滋賀県、兵庫県、奈良県、大分県、宮崎県、山形県、神奈川県、富山県、石川県、和歌山県、広島県、長崎県、秋田県、茨城県、栃木県、長野県、福岡県、佐賀県、愛知県、宮城県、山梨県、岐阜県、群馬県、三重県、京都府、大阪府、横浜市【計38件】	354 ※3
原発立地及び周辺地域の安全対策等※5	核燃料税(原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による運転及び廃止に課税【法定外普通税】)	島根県、宮城県	9.2 ※1
	核燃料税(原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による発電に課税【法定外普通税】)	静岡県、鹿児島県、新潟県、北海道、石川県	81 ※1
	核燃料税(原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による運転及び廃止、施設における使用済燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】)	福井県、愛媛県、佐賀県	157 ※1
	核燃料等取扱税(原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ・保管等に課税【法定外普通税】)	茨城県	12 ※1
	核燃料物質等取扱税(ウランの濃縮、原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ等に課税【法定外普通税】)	青森県	194 ※1
	使用済核燃料税(使用済核燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】)	鹿児島県薩摩川内市、愛媛県伊方町	8 ※1
	使用済核燃料税(使用済核燃料の保管・貯蔵に課税【法定外目的税】)	新潟県柏崎市※4、佐賀県玄海町	9.9 ※1
その他	砂利採取税(岩石及び砂利の採取に課税【法定外普通税】)	神奈川県山北町	0.06 ※1
	歴史と文化の環境税(有料駐車場駐車台数に課税【法定外普通税】)	福岡県太宰府市	0.8 ※1
	乗鞍環境保全税(駐車場への自動車進入に課税【法定外目的税】)	岐阜県	0.1 ※1
	遊漁税(河口湖での遊漁行為に課税【法定外目的税】)	山梨県富士河口湖町	0.08 ※1
	環境協力税(旅客船等による各村への入域に課税【法定外目的税】)	沖縄県伊是名村、沖縄県伊平屋村、沖縄県渡嘉敷村	0.2 ※1
	美ら島税(旅客船等による村への入域に課税【法定外目的税】)	沖縄県座間味村	0.1 ※1
	開発事業等緑化負担税(開発行為等の行われる土地面積に課税【法定外目的税】)	大阪府箕面市	0.8 ※1

(注)法定外税のうち環境に関わる税、道府県民税・市町村民税の超過課税分を「地方環境税」としている。

※1 総務省「法定外税の実施状況(令和3年1月現在)」に記載された令和元年度決算額をもとに作成(森林環境税等を除く)。

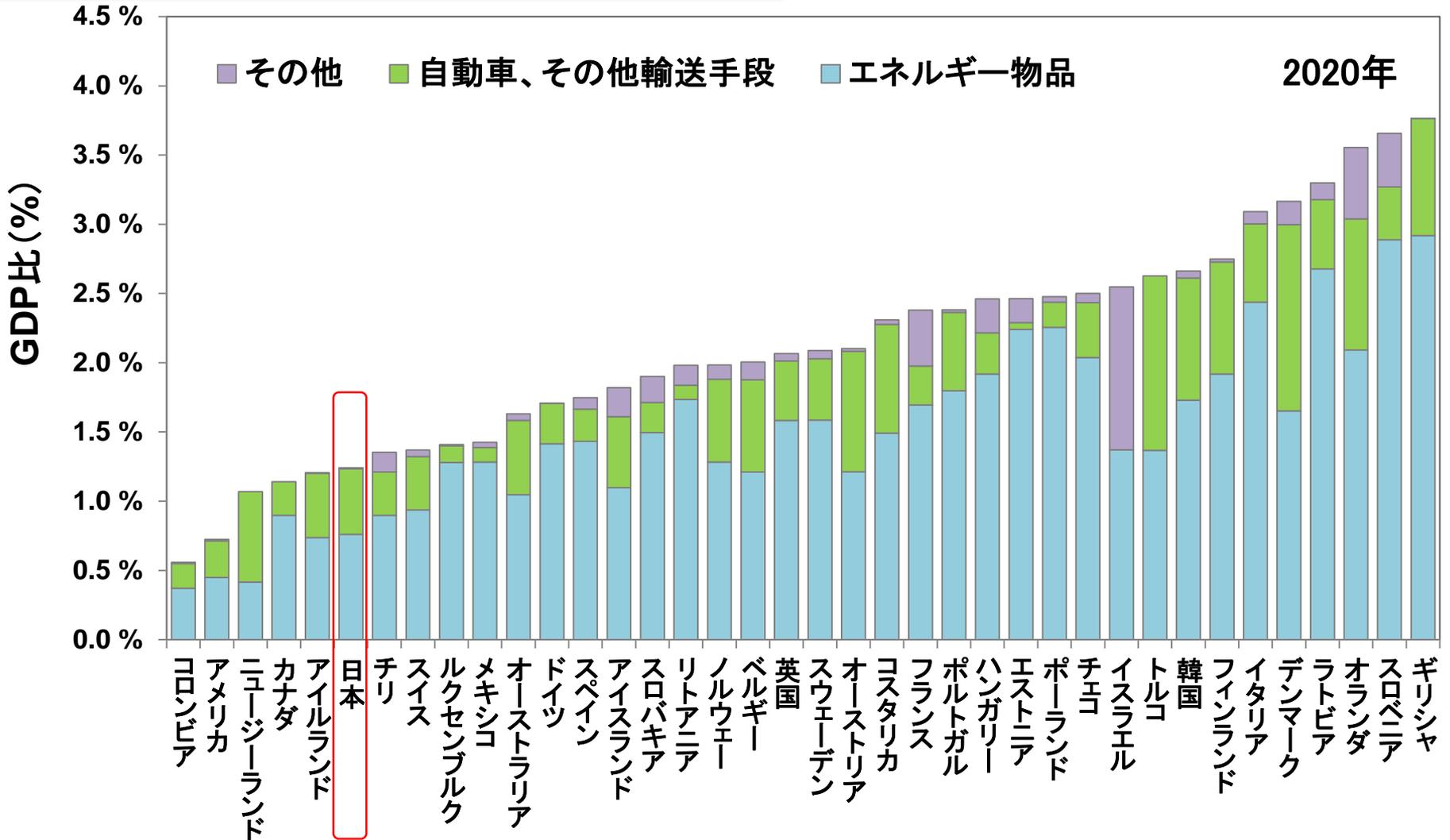
※2 地方自治体が自主的に地方税の税目や税率を定めて課税できる課税自主権に基づく。

※3 森林環境税の税収は、総務省「令和元年度決算財政状況資料集」に記載された令和元年度普通会計の状況(超過課税分)をもとに作成。

※4 新潟県柏崎市使用済核燃料税(法定外目的税)は令和2年10月1日に失効し、令和2年10月1日より使用済核燃料税(法定外普通税)が施行している。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合

GDPに占める環境関連税収の割合(2020年)



(注1) 「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的 (compulsory) かつ一方的 (unrequited) な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の用途は、環境関連税の基準とならない」。

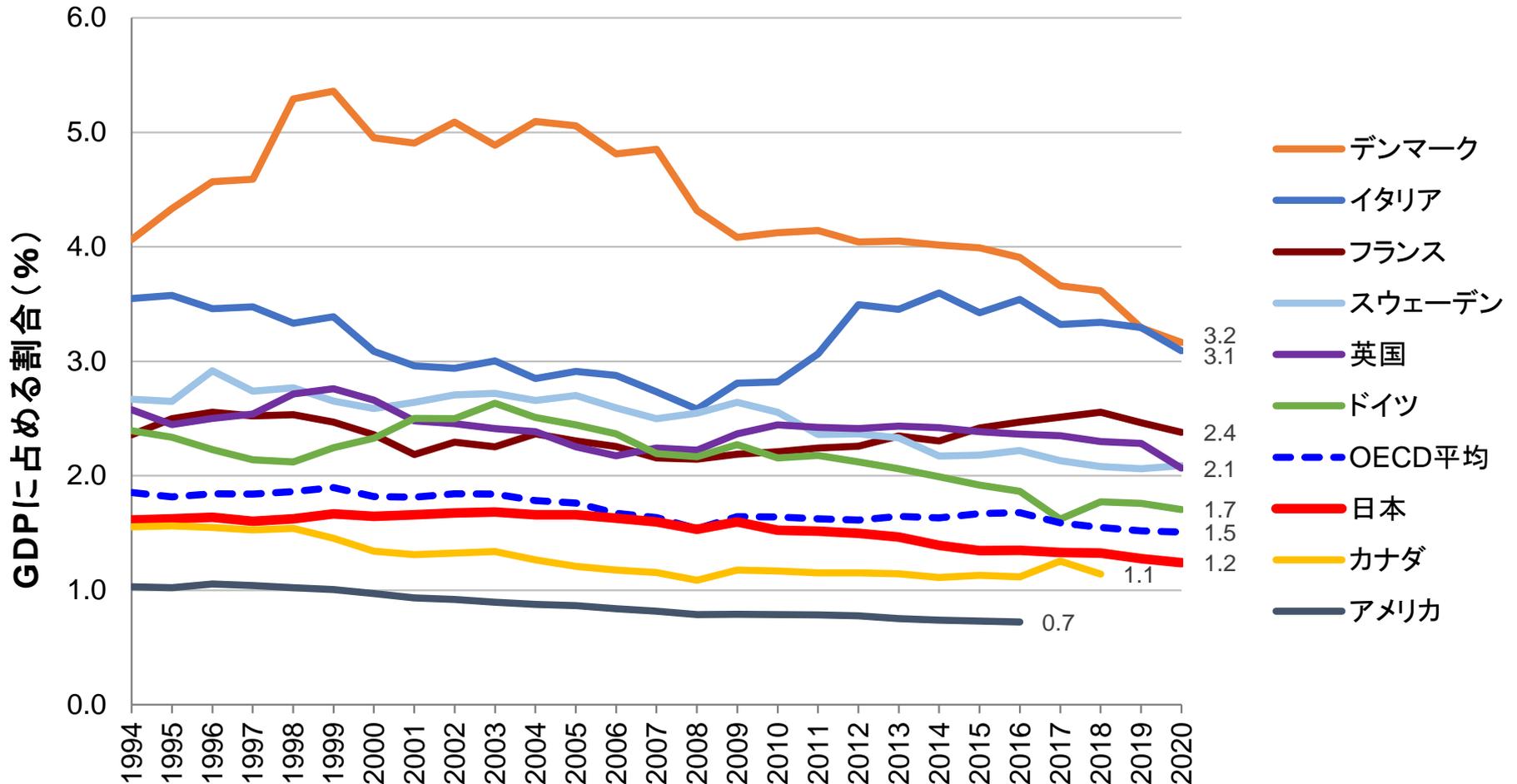
(注2) 「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」(廃棄物、天然資源等)に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(注3) 韓国は2014年の値、米国・豪州は2016年の値、イスラエルは2018年の値、カナダは2018年の「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の値、コスタリカは2019年の値。

(出典) OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合の推移

GDPに占める環境関連税収の割合の推移(1994~2020年)



(注1) 「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的(compulsory)かつ一方的(unrequited)な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の使途は、環境関連税の基準とならない」。

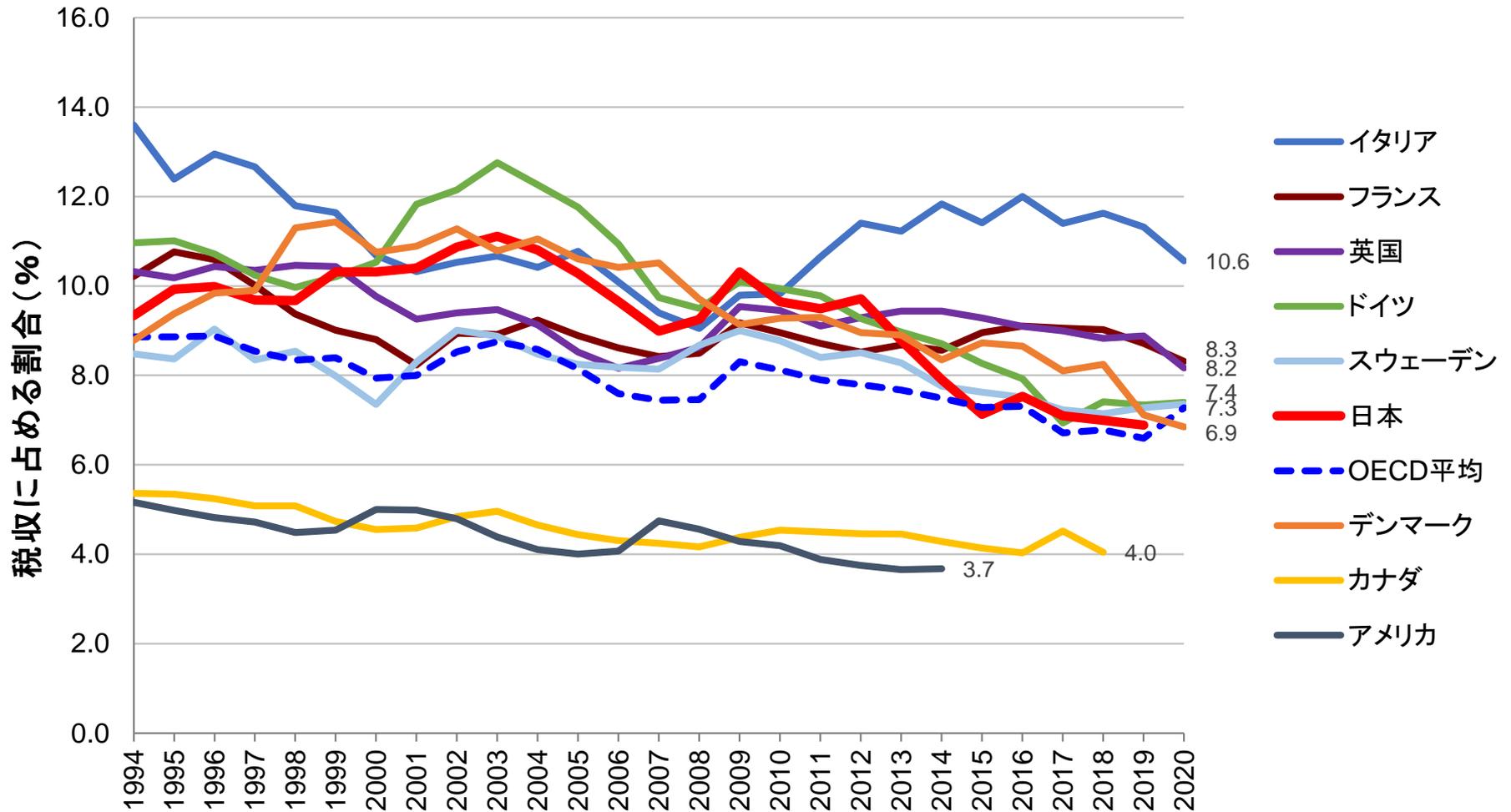
(注2) 「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」(廃棄物、天然資源等)に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(注3) 米国は2016年まで、カナダの2015年から2018年までは「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の合計。

(出典) OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国における総税収に占める環境関連税収の割合の推移

総税収に占める環境関連税収の割合の推移(1994～2020年)



(注1) 「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的(compulsory)かつ一方的(unrequited)な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の用途は、環境関連税の基準とならない」。

(注2) 「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」(廃棄物、天然資源等)に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(注3) 「総税収」は、OECD「Revenue Statistics」のTotal Tax Revenueから2000 Social security contributions (SSC)、3000 Taxes on payroll and workforceを除いた値。

(注4) 米国は2016年まで、カナダの2015年から2018年は「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の合計。

(出典) OECD「Revenue Statistics」、OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECDによる日本への政策提言（2021年12月）1/2

○2021年12月にOECDより発表された政策提言『OECD対日経済審査報告書2021年版』において、カーボンプライシングによる歳入確保、実効炭素価格の引上げ、市場メカニズムのさらなる活用等が提言されている。

環境税制に関する主な政策提言（2021年12月）

長期的な 財政の 持続可能 性の確保

- 高齢化だけではなく、2050年までに温室効果ガスの実質排出量をゼロにするという目標に向けた取組も、新たな歳出増加圧力になると考えられる。
 - ・ 温室効果ガス削減目標の達成に向けた市場メカニズムに基づく手法を活用することは、短・中期的に歳入の増加をもたらすだけでなく、排出量削減のために不可避な費用を最小限に抑えることにもつながる。しかし、これらの税が分配面で、逆進的に低所得世帯に影響を及ぼす。このような観点から、歳入増加策を成功裏に実行するための政策パッケージとして、新たに生じる歳入の一部を利用し、これらの施策による初期の逆進的な影響を和らげる対策を講ずることが必要になると考えられる
 - ・ 2023年から2032年まで炭素税を4,000円/tCO₂まで直線的に引上げた場合の財政への影響（名目GDP比%）は、2025年に+0.2%、2035年に+0.7%、2045年に+1.3%となる。

長期的な 環境の持 続可能性 を確保

- 温室効果ガス削減の挑戦的な目標は、歳出か規制を通じた政府の介入を必要とする。歳出は、最終的にカーボンプライシング等で追加的な歳入を確保する必要があるし、規制は排出に対する暗黙的な価格設定になると考えられる。
 - ・ 投資や規制を含む幅広い戦略の一環として、社会・経済に与える影響を考慮しながら、炭素税、排出量取引や炭素クレジット取引市場などの市場メカニズムを用いた手法をさらに活用すべき。
 - ・ 炭素税の税率引上げや課税ベースの拡大、排出量取引制度の導入により、実効的な炭素価格を徐々に引き上げるべき。
 - ・ 気候変動政策の社会的・経済的影響に対し、影響を最も強く受ける世帯・事業への一時的な補償パッケージを講じるべき。
 - ・ エネルギーの構成の変更や温室効果ガス排出ネットゼロ目標に必要な投資を含む、具体的で実現可能なタイムテーブルを持った排出削減計画を作成すべき。
 - ・ 全体の戦略において、排出コストを最小化する方向性から外れすぎないように各部門の取組を設定すべき。

OECDによる日本への政策提言（2021年12月）2/2

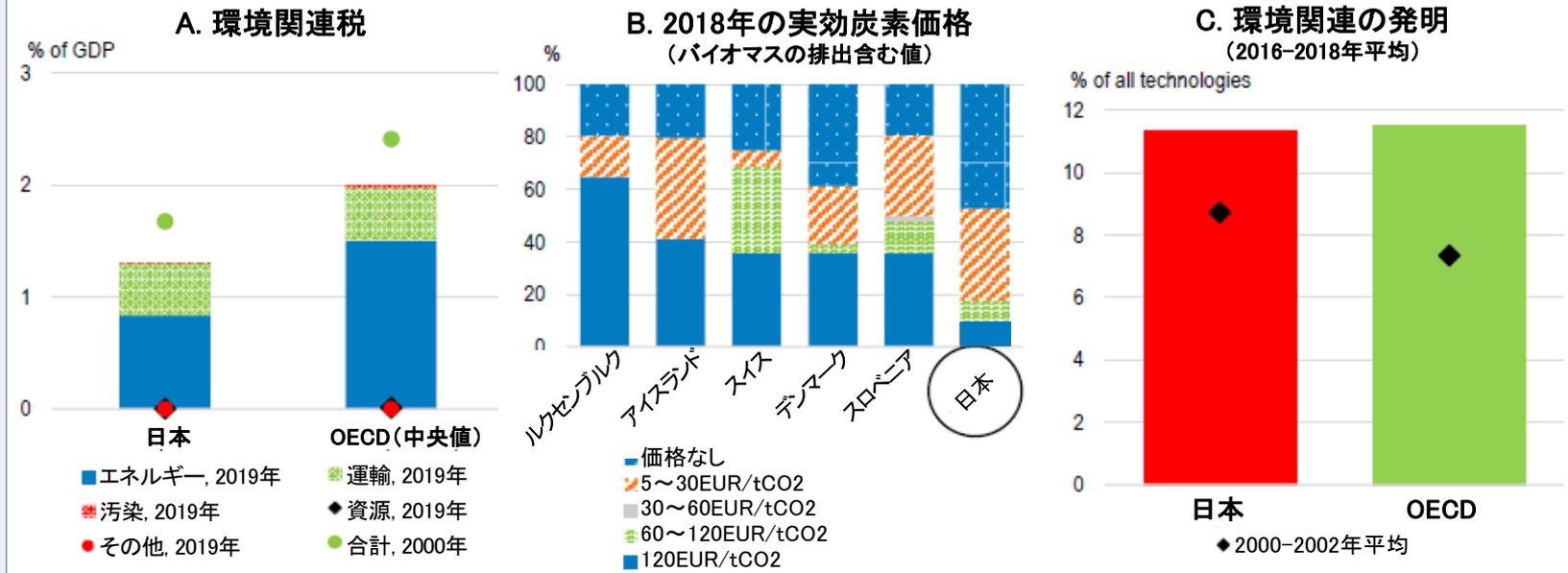
環境税制に関する主な政策提言（2021年12月）(続き)

■ 市場メカニズムを用いた手法をさらに活用する。

- **実効炭素価格は他のOECD諸国と比較して相応に低い。** 温対税の税率は289円/tCO₂だが、これはOECD諸国の中でも最も低いものの1つであり、石炭や石油を対象とする課税範囲はやや限定的である。
- ネットゼロ目標の達成に向けて、エネルギー部門を移行させるためのインフラ整備に係る政府支出を引き続き増大させる必要がある。市場メカニズムを用いた手法は(少なくとも短中期において)歳入を生み出し、**環境と財政の持続可能性の向上に寄与するだけでなく、排出削減コストを最小化するのに役立つもの**と考えられる。
- 市場メカニズムを用いた手法は重要であるが、それ自体で排出削減目標を達成させることは難しい。全体の取組の一環として、(排出量を削減するインセンティブを維持しつつ)調整コストを低減するための補助金、研究開発への投資や規制の活用などのあらゆる手段が重要となる。

長期的な環境の持続可能性の確保
(続き)

図：市場メカニズムを用いた手法は比較的に利用が少ない



カーボンプライシング施策に関する最新動向等

世界のカーボンプライシング施策の動向 ①

世界



COP26においてパリ協定第6条の規則に合意

【2021年11月】COP26はパリ協定第6条の炭素市場の規則を含む最終合意を締結。二国間のオフセット取引には課税されないこととなった。また、独立した中央システムがオフセットクレジットを発行し、収益の5%は途上国向けの適応基金のために徴収される。オフセットクレジットの2%は取り消され、全体的な排出削減の野心向上が図られる。2013年以降に登録されたオフセットクレジットが引き継がれることとなった。クレジットを生成した国がそのクレジットを他国に販売するか自国の気候目標に計上するかを決定することでダブルカウントを防ぐという提案が採用された。



IMOの排出削減施策の議論は2023年に持ち越し

【2021年11月】IMOとその加盟国が、2023年春まで排出削減戦略を見直さないことを決定。IMOの海洋環境保護委員会(MEPC77)は、関心のある加盟国や国際機関に、戦略改定の具体的な提案の提出を求めることに合意したが、採択は2023年のMEPC80で行うとした。

欧州



欧州委員会、EU ETS改正案と国境調整措置の提案を含む「Fit for 55」を発表

【2021年7月】欧州委員会は、温室効果ガス排出量を2030年排出削減目標の引上げ(1990年比55%削減)に合わせ、12の法改正や新規提案のパッケージを発表。EU ETSについては海運を新たに対象とするとともに、線形のキャップ削減率を現行の2.2%から4.2%に引上げ、国境調整措置に合わせ無償割当排出枠の縮小を行うことを提案。加えて、道路輸送・建築物部門を対象とした新たな排出量取引制度の創設を提案。炭素国境調整措置(CBAM)については、セメント、電力、肥料、鉄鋼、アルミニウムを対象に輸入品に含まれる排出量1トンに対する証書の購入を求める形式を提案。



欧州議会議員、炭素国境調整措置(CBAM)とEU ETS改正の変更を提案

【2022年1月】欧州議会環境委員会のMohammed Chahim議員が、「Fit for 55」で提案された欧州委員会の炭素国境調整措置提案に対し、無償割当廃止時期の前倒しや対象製品の拡大などを含む抜本的な修正案を提示。

【2022年1月】欧州議会のPeter Liese議員が、EU ETSの見直しに関する修正案を発表。ETSにおける無償割当の段階的削減ではなく、輸入品への炭素税が効果的でない場合に、無償排出枠の一部を一時的に保管して企業に返す「カーボンリーケージ防止リザーブ」の創設等を提案。



欧州委員会、数か月の遅延を経て5年間の排出枠割当表を採択

【2021年6～7月】欧州委員会は、2021～2025年の排出枠の無償割当を決定する国別の割当表を発表し、各国への排出枠の分配を発表した。



2020年のEU ETS対象排出量、2019年比で13.3%減

【2021年4月】2020年のEU ETSの対象となっている温室効果ガス排出量は13.3%低下。航空部門の減少幅が最も大きく64.1%減。電力部門の排出量は14.9%減、産業部門の排出量は7%減となった。



EUの炭素価格高騰において市場が悪用されたという証拠は見当たらないと発表

【2021年11月】EUの欧州証券市場監督機構は、調査の結果、過去1年間に価格が記録的に高騰したEUの炭素排出枠市場が悪用されたという証拠は見当たらないと発表した。同機関は、ヘッジファンドが投機を行っているという告発を受け欧州委員会からETSの調査を依頼されていた。報告書において、「市場参加者の増加は、それだけでは炭素市場に存在する無秩序な取引や不正行為のパターンを証明するものとは言えない」とした。

世界のカーボンプライシング施策の動向 ②

欧州

英国、UK ETSを導入、初のオークションを実施、CPF据え置き、CCM発動

【2021年1月】英国政府は2021年1月1日に国内排出量取引制度(UK ETS)を創設。

【2021年5月】英国は5月19日にUK ETSのオークション開始。2週間に1度のペースでオークションを実施するスケジュールを示している。

【2021年10月】秋季予算において、カーボンプライスフロアのカーボンプライスサポートレートを2024年3月まで18ポンド(約2,556円)で据え置くことを決定。

【2021年11・1月】排出枠価格が3か月連続で一定水準を上回り、コスト安定化リザーブが発動したが、市場への介入を行わないことを決定。

ドイツの国内ETSが排出枠の販売を開始、新政権が発足

【2021年1月】熱利用・運輸部門対象の国内ETSを開始。

【2021年10月】国内排出量取引における排出枠の販売がEEXIにおいて開始。

【2021年11月】ドイツ新政権の連立協定が合意され、その中で、EU ETS排出枠価格が60ユーロ/tCO₂e(約7,500円)を下回った場合に発動する国内カーボンプライスフロアの導入の可能性に言及。低所得者層への支援を併せて行うこととしている。

【2022年1月】ドイツ政府は国内排出量取引制度の2021年の政府収入が72億ユーロ(約9,000億円)となる見込みと発表。

スイス、国民投票においてCO₂法改正案を否決、2022年の炭素税率引上げを決定

【2021年6月】国民投票においてCO₂法改正案が52%の反対により否決された。

【2021年7月】スイス連邦環境局は、国内の2020年における化石燃料由来の排出量が年間削減目標を下回ったことから、国内炭素税を2022年に現在の96CHF/tCO₂(約11,040円)から25%引き上げ、120CHF/tCO₂(約13,800円)とすると発表。

スイス、他国とのカーボンオフセット合意を拡大

【2021年5月】スイス政府は新たにタイとカーボンオフセットの合意に署名したと発表。気候変動プロジェクトの実施による削減分をスイスの排出削減としてカウントすることができることになる。スイスはこれまでペルー、ガーナ、セネガルと協定を結んでおり、タイが4か国目となった。

【2021年10月】新たにジョージアとカーボンオフセット協定を結んだことを発表。

フィンランド、国内の道路輸送部門排出量取引制度実施に向けた作業部会を設置

【2021年2月】国内道路輸送部門における排出量取引制度のための評価と準備を行うため、政府作業部会を設置。

スウェーデン、他国での削減プロジェクトでパリ協定6条の活用を模索

【2021年7月】スウェーデン政府はドミニカ共和国における削減プロジェクトの公募を開始。排出削減貢献分をパリ協定第6条を活用してスウェーデンに移転(クレジットを公共調達)することを検討。詳細は、パリ協定6条の規則の確定を待って決定することとしている。

【2021年8月】同様のプロジェクト公募をガーナにおいても開始したことを発表。

オーストリア、EU ETS対象外の燃料供給に対する炭素税の導入を決定

【2021年7月】オーストラリアのGernot Blumel財務大臣は、EU ETS対象外の部門に対し、2022年から炭素価格を設定する意向であると言及。

【2021年10月】オーストリア財務省は、税制改革の一環として、EU ETS対象外の燃料供給に対し、2022年7月から30EUR/tCO₂(約3,750円)の炭素税を導入すると発表。税率は2025年に55ユーロ(約6,875円)に引き上げられる見込み。

世界のカーボンプライシング施策の動向 ③

北米

(国レベル)

米国政府及び議員、国境炭素調整について議論

【2021年3月】米国通商代表部(USTR)は、年次報告書において国境炭素調整も含めたGHG排出削減方法を検討すると言及。
【2021年7月】民主党のCoons上院議員及びPeters下院議員は、米国内への輸入品に対する国境炭素調整を導入するための法案を提出。

下院民主党員、カーボンプライシング法案を再提出

【2021年4月】下院民主党員4名がカーボンプライシング導入に関する法案を再提出。15USD/tCO₂e(約1,635円)で導入し毎年10USD引上げ。

カナダ、連邦炭素税率引上げ、中小企業支援の新たな制度に言及

【2021年4月】連邦カーボンプライシングのバックストップである燃料への税率を4月1日に30CADから40CAD/tCO₂(約3,320円)に引上げ。
【2021年7月】連邦バックストップにおける炭素価格の水準を2023年から2030年まで毎年15CAD/tCO₂(約1,245円)引上げる意向を各州に通達。
【2021年12月】秋の経済声明において、連邦炭素価格の収入の一部を、独自の施策を持たない州の中小企業に還元する新たなプログラムの導入に言及。

北米

(州レベル)

輸送気候イニシアチブ(TCI)*が事実上頓挫

【2021年6月】コネチカット州は州の予算交渉における反対を受け、TCIから離脱することを発表。
【2021年11月】マサチューセッツ州とロードアイランド州が、参加州の少なさを理由にTCIから離脱することを発表。制度の稼働は事実上頓挫している。*TCIは、運輸部門におけるキャップアンドトレード制度。制度規則の決定は州政府の裁量。

RGGI、余剰排出枠の調整のため年間キャップを削減

【2021年3月】RGGI参加州は、バンキングされた余剰排出枠を調整するため年間CO₂キャップから1,900万の排出枠を削減すると発表。

ペンシルバニア州・ノースカロライナ州、RGGIへの参加を目指す

【2021年5月】ペンシルバニア州のウルフ知事は2022年からのRGGIへの参加の意向を表明し、最終モデル規則を発表。
【2021年9月】ペンシルバニア州の独立規制審査委員会が規則を承認。ただし共和党議員がRGGIへの参加に反対する決議を採択。
【2021年7月】ノースカロライナ州環境管理委員会は、RGGIに参加するよう環境品質部に指示することを可決。

バージニア州次期州知事、RGGIからの撤退の可能性に言及

【2021年12月】次期州知事のGlenn Youngkin氏は、RGGIからバージニア州を撤退させるために行政命令を講じる可能性に言及。

ワシントン州、排出量取引制度の導入を決定

【2021年5月】インスレー知事は州の環境保護局に対し州の温室効果ガス排出キャップを策定することを求める法案に署名。2023年開始を目指す。
【2021年12月】新たな排出量取引制度の初期フェーズのキャップ総量及び無償割当の対象部門の草案を発表。

ブリティッシュ・コロンビア州、炭素税率を引上げ

【2021年4月】4月1日に炭素税率を40CADから45CAD/tCO₂(約3,735円)に引上げ。COVID-19の影響で予定より1年遅れでの引上げ。
【2021年10月】新たな気候計画において炭素税率を2030年までに170CAD/tCO₂(約14,110円)を達成あるいは上回る水準に引上げると言及。

世界のカーボンプライシング施策の動向 ④

東アジア



中国、全国排出量取引制度の取引開始、対象部門の拡大に向け業界団体に指示

【2021年5月】中国生態環境部は全国排出量取引制度の取引や登録簿に関する規則を発表。

【2021年5～6月】中国生態環境部は、セメント、アルミニウム、鉄鋼の業界団体に対し、排出枠配分計画の作成を準備するよう指示する書簡を送付。

【2021年7月】中国の全国排出量取引制度の排出枠取引が2021年7月16日に開始。上海環境エネルギー取引所が取引を管轄。



韓国、2021年に排出量取引市場に金融機関が参加の見込み

【2021年9月】韓国政府は早ければ年内に韓国炭素排出量取引市場に証券会社等の金融サービス企業が参加できるようになると発表。



台湾、炭素税の導入に言及

【2021年10月】台湾環境保護署が「気候変動対応法案」を発表し、排出削減のインセンティブとして炭素税を導入し、税収を排出削減対策や技術に充当すると言及。制度詳細は今後検討される予定。

東南アジア



インドネシア、炭素税の導入を決定

【2021年6月】インドネシア政府は75IDR(インドネシアルピア)/kgCO₂e(約600円/tCO₂e)の炭素税導入を含む、税制改革のための法案を発表。

【2021年10月】インドネシア政府は税制調和法を施行し、2022年4月から石炭火力発電を対象に排出上限超過分に対する炭素税を導入することを規定。最低税率は30IDR/kgCO₂e(約240円/tCO₂e)。



マレーシア、カーボンプライシングを導入すると発表

【2021年9月】マレーシアは2030年排出削減目標の達成に資する施策を検討するとし、カーボンプライシングが含まれると言及。



シンガポール、2024年以降の炭素税率引上げを発表

【2022年2月】Lawrence Wong財務大臣は予算演説において、2050年頃までに排出量をネットゼロに削減することを目指すを発表。現在の5SGD/tCO₂e(約400円)という炭素税率は2023年まで適用され、2024～2025年に25SGD(約2,000円)、2026～2027年に45ドル(約3,600円)、2030年までに50～80ドル(約4,000～6,400円)に引上げられる。



ベトナム、2025年に炭素市場のパイロット制度の運用を開始することを規定

【2022年1月】ベトナムは「温室効果ガス排出量の削減とオゾン層の保護を規制する法令」を公布し、温室効果ガスの排出削減、炭素市場の開発等の詳細を規定。2025年から国内炭素市場のパイロット制度を開始し、その経験を踏まえ、2028年から本格実施する予定。



タイ、排出量取引制度の構築を概説する気候変動法を起草

【2022年2月】タイ天然資源・環境省が、GHGの報告や排出量取引制度の構築について概説した気候変動法(Climate Change Act)を草案中であり、今後内閣の承認を得る予定。

世界のカーボンプライシング施策の動向 ⑤

オセア ニア	<p> ニュージーランド、初の排出枠オークションを実施、上限・下限価格引上げを発表 【2021年3月】ニュージーランドは初の排出枠オークションを実施し、36NZD/tCO₂e(約2,628円)の価格で475万枠を売却。 【2021年8月】制度規則を改正し、2022～2026年におけるオークションの上限及び下限価格の引上げを発表。</p> <p> 豪州、インド太平洋炭素市場の枠組みを発表、クレジット方法論を追加 【2021年11月】豪州はパリ協定に準拠したクレジット取引を行うことを視野にインド太平洋諸国の炭素市場参加を促す計画を発表。 【2022年1月】炭素クレジット創出の方法論に、沿岸湿地の炭素吸収、植林、バイオメタン、産業の燃料転換を追加すると発表。</p>
中東	<p> イスラエル、2023年からの炭素税の導入を決定 【2021年8月】イスラエル政府は炭素税を導入すると発表。2023～2028年は化石燃料を対象とし、その後、廃棄物や冷媒に対象を拡大する予定。</p>
アフリカ	<p> ケニア、ETSの導入を検討 【2021年5月】ケニア財務省は欧州の政府関係者とのオンライン会議において排出量取引制度の設立を目指していると言及。</p>

国際機関等によるカーボンプライシングの必要性に関する言及 1/2

■ 重要なことは炭素に価格をつけること。2030年に世界の平均価格を75ドル/tCO₂にする必要がある。

クリスタリナ・ゲオルギエバ IMF専務理事(2021年7月11日)国際気候会議(ベネチア)での発言

- まず優先すべきは、市場のシグナルを新たな気候経済を促すように働かせることである。世界全体であらゆる形態の化石燃料補助金を廃止する必要がある。
- 強固な炭素価格は、民間投資やイノベーションをクリーン技術に振り向け、省エネのインセンティブを与える重要なシグナルとなる。強固な炭素価格が無ければ、パリ協定の目標を達成することはできない。
- カーボンプライシングの最初の一步は、G20諸国が、緩和策の進捗を評価するために定期的に施策の共有を行うことである。次の段階として、主要排出国間で国際的な炭素の下限価格に合意することである。開発水準や各国の政策アプローチの違いに応じて、異なる最低価格を設定することも可能。課税である必要はなく、国によっては排出量取引制度や部門ごとのフィーバートや規制の組合せが好まれることもある。
- 重要なことは、炭素の下限価格は、地球規模の緩和の取組を効果的にし、競争力への懸念に対応することができる点。国境調整は、炭素の下限価格よりも効果が低く、分断的である。

■ 気候と開発を統合するための基盤となるのは、国によるインセンティブの構造である。

デイビッド・マルパス 世界銀行グループ総裁(2021年7月9日)G20国際課税シンポジウム(ベネチア)での発言

- 世界の財務省は、税金や補助金制度を厳しく見直し、歪みをなくす政策を導入すべき。温室効果ガスの排出による影響にも関わらず化石燃料に対する補助が続けば、個人や企業による化石燃料の使用が続くことになる。
- 税率の引上げを検討する際は、課税ベースの拡大に資するすべての選択肢を検討する必要がある。補助金が削減されれば、環境税は、労働への課税と比較して国内税収の歪みが少なく、成長を妨げる可能性が低いことが分かっている。
- まず必要なのは、税や補助金の仕組みを変え、温室効果ガス排出量を削減するインセンティブを与えようとする政治的意思である。
- 炭素税や排出量取引制度を実現するためには、新たな透明性と説明責任の仕組みが求められる。炭鉱での雇用喪失や投資家の経済的損失など、変化による短中期的な負の影響の可能性を認識することが重要であり、低炭素な経路への「公正な移行」を目指すことが重要。

■ 政府による、明確で信頼性のある予測可能な規制が必要。

マーク・カーニー 国連気候アクション・ファイナンス特使(前イングランド銀行総裁)(2021年7月14日)

- 適切な規制と上昇する炭素価格、金融セクターの取組、及び政府や金融機関、企業への市民の信頼があれば、世界の気温上昇を1.5°C以下に抑えるという目標を達成する条件が揃う。それを目指すべきである。
- 炭素価格や内燃機関車廃止といった政府の政策があれば、資本主義と金融市場が、人々の望みを実現する解決策を打ち出してくれるはずである。

国際機関等によるカーボンプライシングの必要性に関する言及 2/2

■ カーボンプライシングの効果は、追加的な収入の活用方法によって決まる

クリスティーヌ・ラガルド 欧州中央銀行総裁(2021年9月28日)ECBフォーラムでの発言

- ・ パンデミックは、グリーン移行を後押ししている。EU ETSにおけるオークション価格の急速な上昇、より広い経済活動を対象としたカーボンプライシングの導入、炭素国境調整措置の採用など、いずれも直接的にインフレに影響する可能性がある。
- ・ グリーン移行は、エネルギー価格の消費者価格への転嫁を複雑にする可能性がある。
- ・ 天然ガス価格の上昇が、この複雑な状況を物語っている。電力生産を安定させるために天然ガスの使用量を増やすことは、あくまでもつなぎの技術であり、エネルギー貯蔵と送配電の新たな技術が普及するにつれ、沈静化するだろう。
- ・ カーボンプライシングの効果は、追加的な収入が、電気税や付加価値税など他の消費課税の引下げや、脆弱なグループへの直接的な支援、グリーン投資の促進などに使われるかどうかで決まる。
- ・ もしカーボンプライシングの追加的な収入がそのように活用されなければ、高いカーボンプライシングが購買力を低下させ、根本的なインフレを押し下げるリスクがある。ユーロ圏の国々で炭素税を導入すると、コアインフレ率は低下する傾向があるという調査結果が出ている。

■ 自主的な炭素市場は常に二次的な役割を果たす

ビル・ウィンターズ スタンダードチャータード銀行グループCEO(2021年9月28日) Ecosperity Week2021での発言

- ・ 経済の炭素強度をあらゆる手段で削減するという第一の要点に対して、自主的な炭素市場は、常に二次的な役割を果たすことになる。

■ 1.5°C目標の実現のために排出量を大幅に削減するためには、75ドル/tCO₂以上の炭素価格が必要

クリスタリナ・ゲオルギエバ IMF専務理事(2021年11月2日)COP26のCPLC会合での発言

- ・ 主要排出国間での国際的なカーボンプライスフロアの合意を提案する。開発レベルに応じて価格を差別化する設計とし、低排出国には低く、富裕国には高い価格を設定する。効率性の観点から、この炭素価格が最も良い方法だと信じている。
- ・ この施策を行わなければ、国境調整措置が必要になる。国境調整措置は、主要排出国間で国際カーボンプライスフロアの採用に合意できる場合と比較して、はるかに効率が悪い。

■ カーボンプライスフロアを含めたより大規模で国際的に協調した政策が必要

IMF(2022)「World Economic Outlook」における言及(2022年1月25日)

- ・ 目標を達成し、壊滅的な気候変動を回避するため、カーボンプライスフロアを含めたより大規模で国際的に協調した政策が必要である。
- ・ カーボンプライシングや化石燃料補助金の削減により、グリーンインフラ投資、再エネ・貯蔵技術の研究補助金、エネルギー転換の影響を受ける人への移転補償といった、他に必要な政策対応のための資金を拠出することが可能である。

(参考)IMF「World Economic Outlook」における気候変動に関する言及

○ 2022年1月にIMFが発表した「World Economic Outlook」では、大規模な自然災害が発生する可能性は依然として上昇しており、壊滅的な気候変動を回避するためにはカーボンプライスフロアを含むより大規模で国際的に協調した政策が必要であるとしている。

IMF(2022)「World Economic Outlook」における気候変動に関する言及

■ 今後の見通しにおけるリスク

- 現在進行中の気候非常事態は世界経済に深刻なリスクをもたらし続ける。大規模な自然災害(洪水・干ばつ・山火事などの異常気象)がすべての経済をさらに脅かすことになる可能性が高い。
- 異常気象の発生は、脆弱な低所得国に最も大きな損害を与えると同時に、世界のサプライチェーンにさらに負担をかける。
- COP26で温室効果ガス削減の野心を表明したものの、現在のコミットメントは地球の気温上昇を工業化以前の水準から2°Cに抑えるのには程遠いものである。

■ 政策立案者の取るべき対応

- 進行中の気候非常事態に対応するには迅速な国際的な取組が必要である。COP26で定められた新たな目標を達成し、壊滅的な気候変動を回避するため、カーボンプライスフロアを含めたより大規模で国際的に協調した政策が必要である。
- カーボンプライシングや化石燃料補助金の削減により、グリーンインフラ投資、再エネ・貯蔵技術の研究補助金、エネルギー転換の影響を受ける人への移転補償といった、他に必要な政策対応のための資金を拠出することが可能である。
- すべての国が必要とされる緩和・適応対策に投資できることを保証するために、十分な財源を備えた多国間気候変動ファイナンスのイニシアチブにより国家レベルの対策を強化することが必要である。

炭素税に関する最近の動向等

諸外国における主な温暖化対策に関連する税制改正の経緯

年	国・地域	内容
1990年	フィンランド	炭素税 (Carbon tax) 導入
1991年	スウェーデン	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
	ノルウェー	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
1992年	デンマーク	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
	オランダ	一般燃料税 (General fuel tax) 導入
1996年	オランダ	規制エネルギー税 (Regulatory energy tax) 導入
	スロベニア	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
1999年	ドイツ	電気税 (Electricity tax) 導入
	イタリア	鉱油税 (Excises on mineral oils) の改正 (石炭等を追加)
2000年	エストニア	炭素税 (Carbon tax) 導入
2001年	イギリス	気候変動税 (Climate change levy) 導入
<p><参考> 2003年10月 「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令」公布【2004年1月発効】 : 各国はエネルギー製品及び電力に対して最低税率を上回る税率を設定</p>		
2004年	ラトビア	炭素税 (Carbon tax) 導入
	オランダ	一般燃料税を既存のエネルギー税制に統合 (石炭についてのみ燃料税として存続 (Tax on coal)) 規制エネルギー税をエネルギー税 (Energy tax) に改組
2005年	EU	EU排出量取引制度 (EU-ETS) 開始
2006年	ドイツ	鉱油税をエネルギー税 (Energy tax) に改組 (石炭を追加)
2007年	フランス	石炭税 (Coal tax) 導入
2008年	スイス	CO ₂ 税 (CO ₂ levy) 導入
	カナダ (ブリティッシュ・コロンビア州)	炭素税 (Carbon tax) 導入
2010年	アイルランド	炭素税 (Carbon tax) 導入
	アイスランド	炭素税 (Carbon tax) 導入
2013年	英国	炭素税 (Carbon Price Floor) 導入
2014年	フランス	炭素税 (Carbon tax) 導入
	メキシコ	炭素税 (Carbon tax) 導入
2015年	ポルトガル	炭素税 (Carbon tax) 導入
2017年	カナダ (アルバータ州)	炭素税 (Carbon levy) 導入 ※2019年5月30日廃止
	チリ	炭素税 (Carbon tax) 導入
2018年	コロンビア	炭素税 (Carbon tax) 導入
	アルゼンチン	炭素税 (Carbon tax) 導入
2019年	カナダ	2018年までに国内全ての州及び準州に炭素税又は排出量取引制度の導入を義務付け。未導入の州・準州に、2019年以降、燃料課税及びアウトプットベース価格付け制度を課す「連邦バックストップ」を適用。
	シンガポール	炭素税 (Carbon tax) 導入
2021年	南アフリカ	炭素税 (Carbon tax) 導入
	オランダ	炭素税 (CO ₂ levy) 導入
2022年	ルクセンブルク	炭素税 (CO ₂ tax) 導入
	インドネシア	炭素税 (Carbon tax) 導入予定
	オーストリア	炭素税 (CO ₂ tax) 導入予定

主な炭素税導入国の比較

国名	導入年	税率 (円/tCO ₂)	税収規模 (億円[年])	財源	税収使途	減免措置
日本 (温対税)	2012	289	2,340 [2020年]	特別会計	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料クリーン化等のエネルギー起源CO₂排出抑制等に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入・国産石油化学製品製造用揮発油等は免税。
フィンランド (炭素税)	1990	9,625 (77EUR、 輸送用燃料)	1,824 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 税制改革時に所得税の引下げ及び企業の雇用に係る費用の軽減に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送、発電用に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料は減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置。
スウェーデン (CO ₂ 税)	1991	14,400 (1,200SEK)	2,446 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入時に労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時には、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS対象企業、発電用燃料及び原料使用、EU-ETS対象外のCHP等は免税。 EU-ETS対象外の企業に軽減税率が適用されたが、2018年に本則税率に一本化。
ノルウェー (CO ₂ 税)	1991	9,228 (769NOK、 ガソリン)	1,652 [2020年]	一般会計 (一部基金化)	<ul style="list-style-type: none"> 石油採掘事業者からの税収は年金基金に繰り入れ。 	<ul style="list-style-type: none"> 大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸出入燃料、外交官が使用する燃料は免税。
デンマーク (CO ₂ 税)	1992	3,046 (179.2DKK)	565 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 政府の財政需要に応じて支出。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS対象企業及びバイオ燃料は免税。
スイス (CO ₂ 税)	2008	13,800 (120CHF)	1,526 [2020年]	一般会計 (一部基金化)	<ul style="list-style-type: none"> 税収1/3程度は建築物改装基金、一部技術革新ファンド、残りの2/3程度は国民・企業へ還流。 	<ul style="list-style-type: none"> 国内ETS参加企業は免税 政府との排出削減協定達成企業は減税 輸送用ガソリン・軽油は課税対象外
アイルランド (炭素税)	2010	5,125 (41EUR、 輸送用燃料)	629 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 赤字補填に活用。 2020年以降の税率引上げによる増収分は、公正な移行支援等に充当予定。 	<ul style="list-style-type: none"> ETS対象産業、発電用燃料、農業用軽油、CHP(産業・業務)等は免税
英国 (カーボン プライスフロア)	2013	2,556 (18GBP)	873 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 政府の財政需要に応じて支出。 	<ul style="list-style-type: none"> 発電容量2MW以下は免税。発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
フランス (炭素税)	2014	5,575 (44.6EUR)	8,250 [2020年 推計値]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 一般会計から、交通インフラ資金調達に充当。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS企業は2013年の税率を適用(免税)、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用(減税)。 CHP、発電用燃料、冶金・鋳物製造・還元、特定の非鋳物製造工程に使用される燃料は免税。
ポルトガル (炭素税)	2015	2,990 (23.921EUR)	119 [2015年 推計値]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 政府の財政需要に応じて支出。 	<ul style="list-style-type: none"> 農業・漁業等は減税。 EU-ETS対象企業は免税。
カナダBC州 (炭素税)	2008	3,735 (45CAD)	1,397 [2020年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 所得税の減税等に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、電解、燃料製造に使用される燃料等は免税。

(出典)みずほリサーチ&テクノロジーズ作成。

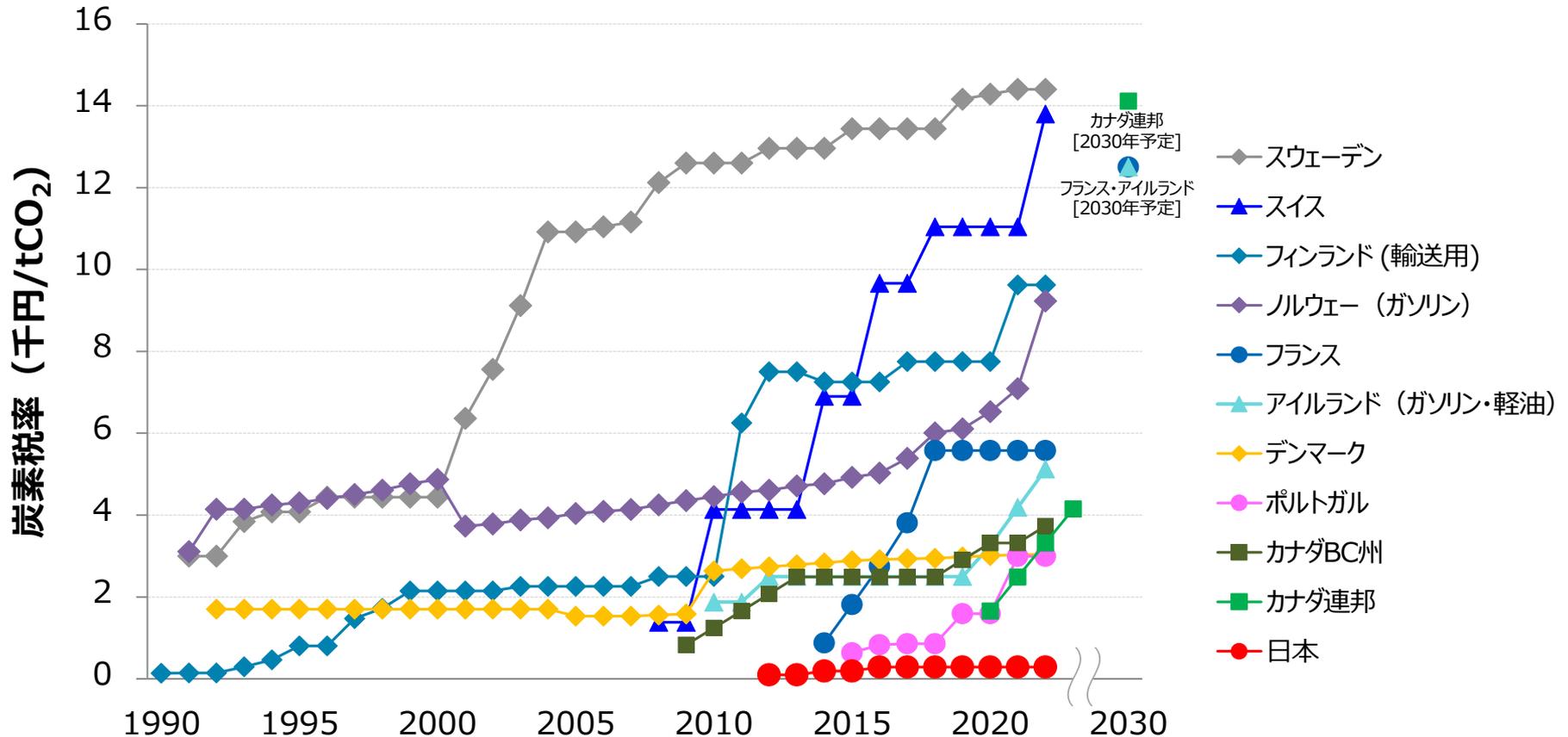
(注1)税率は2022年1月時点。税収は取得可能な直近の値。

(注2)為替レート: 1CAD=約83円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1SEK=約12円、1NOK=約12円、1DKK=約17円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

主な炭素税導入国の水準比較

- 多くの炭素税導入国において、税率の顕著な引上げが行われている。
- フランス、アイルランド及びカナダでは、2030年に向けて炭素税率の引上げが予定されている。
- 我が国の地球温暖化対策のための税の税率は、2016年4月に最終税率の引上げが完了したが、諸外国と比較して低い水準にある。

主な炭素税導入国の税率推移及び将来見通し

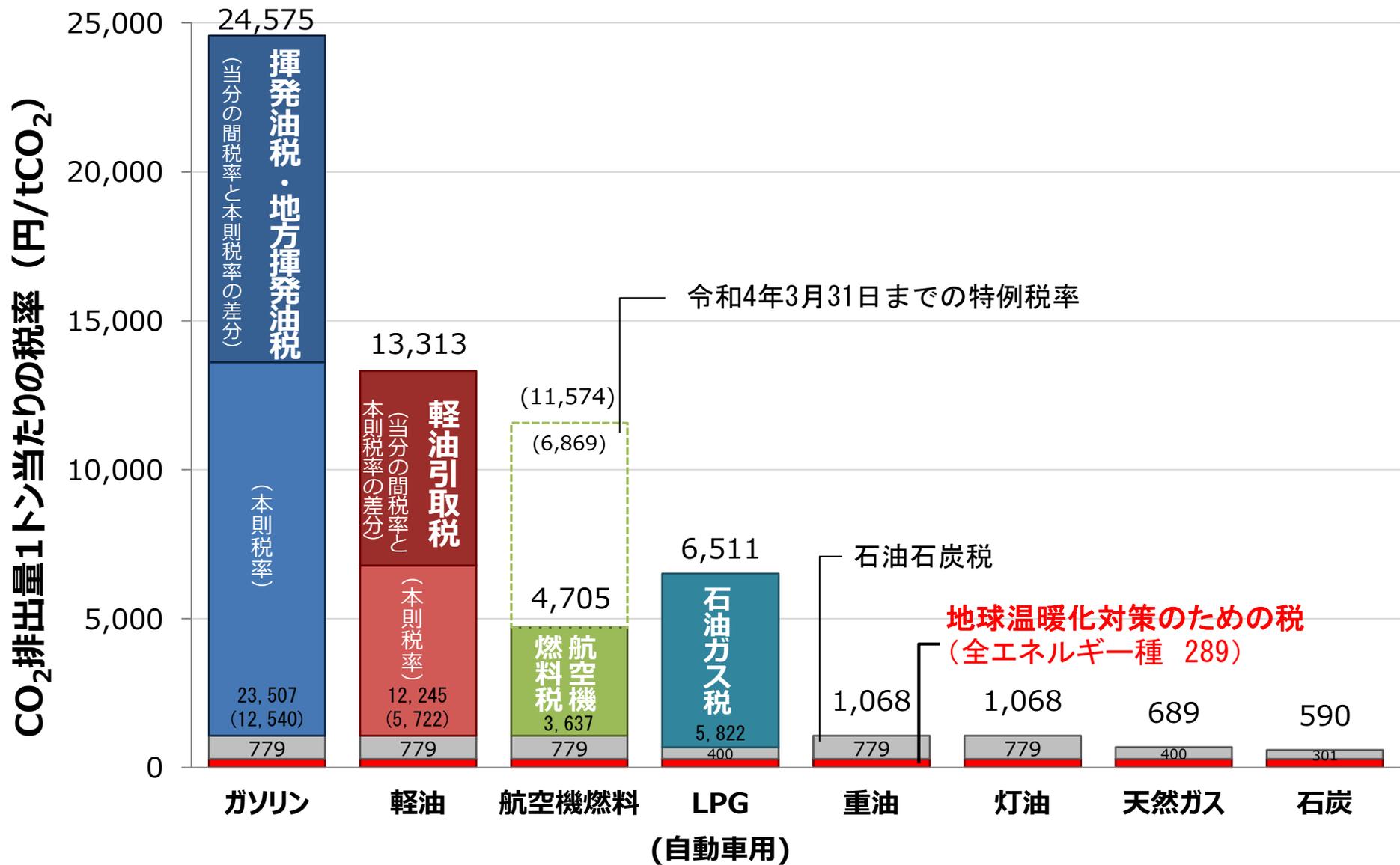


(出典) みずほリサーチ&テクノロジーズ作成。

(注1) スウェーデン(1991年～2017年)及びデンマーク(1992年～2010年)は産業用軽減税率を設定していたが、ここでは標準税率を採用(括弧内は産業用税率を設定していた期間)。

(注2) 為替レート: 1CAD=約83円、1EUR=約125円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

燃料別のCO₂排出量1トン当たり税率

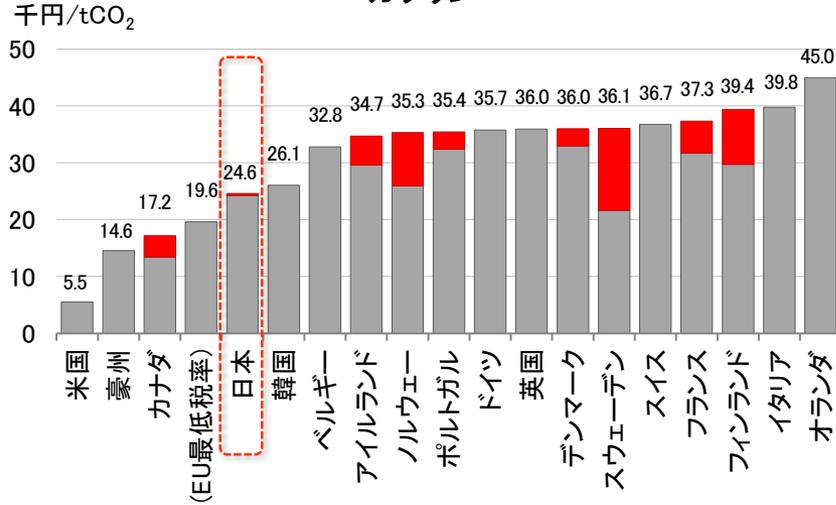


(注1) CO₂排出量1トンあたりの税率は、エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO₂排出量あたりに換算したものの。
 (注2) 上記のほか、一般送配電事業者の販売電気には電源開発促進税が課税される(375円/ kWh)。電源開発促進税のkWhあたりの税率を、IEA(2019)「World CO₂ Emissions from Fuel Combustion」の日本の各燃料種火力排出係数(tCO₂/kWh)を用いて、燃料ごとにCO₂排出量あたりに換算すると、例えば重油580円/tCO₂、天然ガス907円/tCO₂、石炭412円/tCO₂となる。

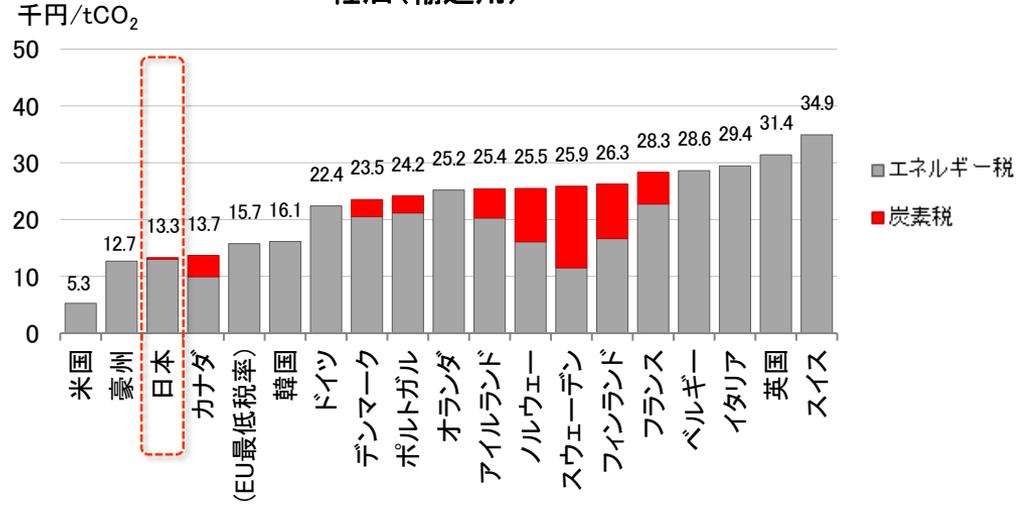
CO₂排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較 ①

CO₂排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率

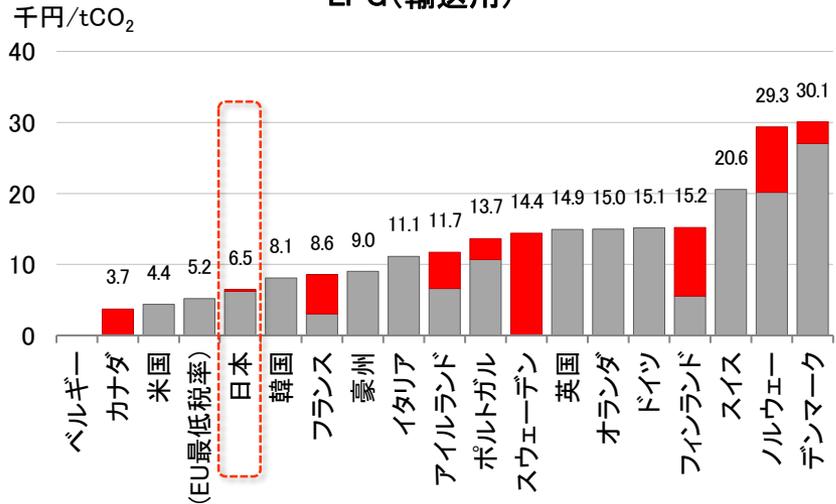
ガソリン



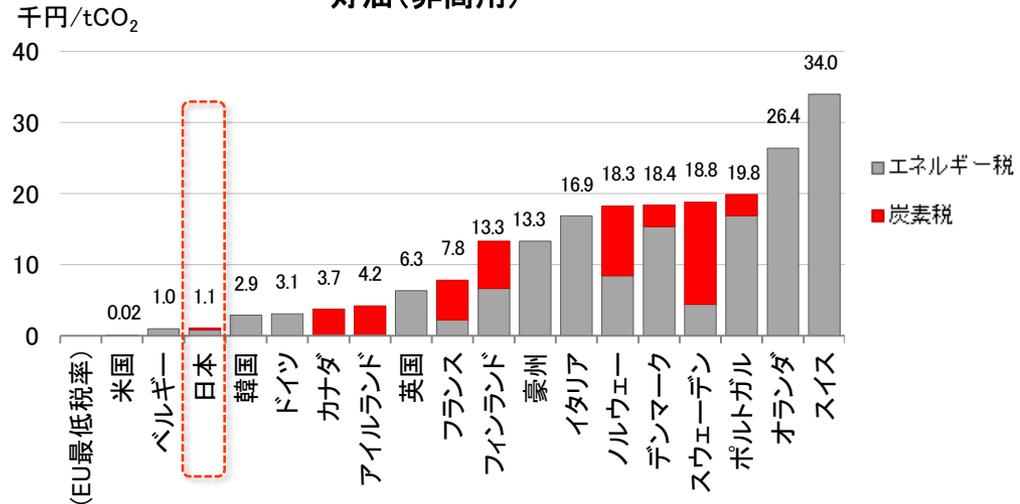
軽油(輸送用)



LPG(輸送用)



灯油(非商用)



(注1) 税率は2022年1月時点。

(注2) EU最低税率はEU指令(Council Directive 2003/96/EC)によって定められている。

(注3) 米国はニューヨーク州税、カナダはプリティッシュ・コロンビア州(BC州)の税制も加味。

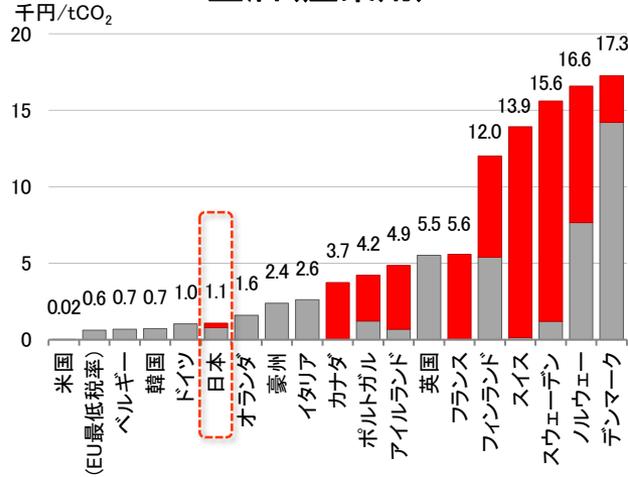
(備考1) エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO₂排出量当たり換算している。

(備考2) 為替レート: 1USD=約109円、1CAD=約83円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

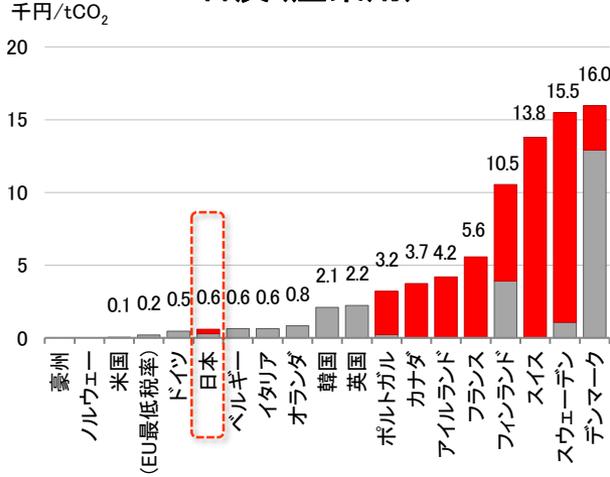
CO₂排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較 ②

CO₂排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率

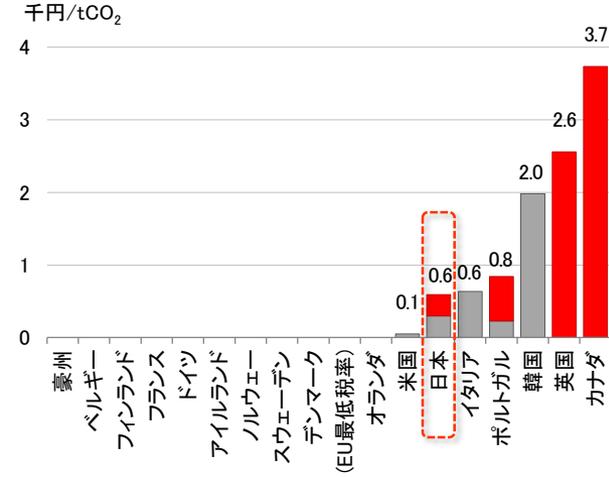
重油(産業用)



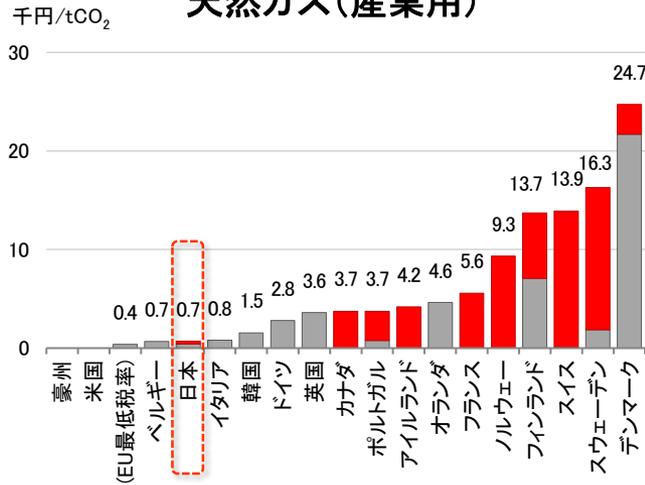
石炭(産業用)



石炭(発電用)



天然ガス(産業用)



天然ガス(家庭用)



■エネルギー一税
■炭素税

(注1) 税率は2022年1月時点。

(注2) EU最低税率はEU指令 (Council Directive 2003/96/EC) によって定められている。

(注3) オランダ及びイタリアの天然ガスは使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。カナダはBC州の税制も加味。

(注4) 英国の石炭(発電用)の炭素税は、カーボンプライスフロアのカーボンプライスサポートトレートの値。

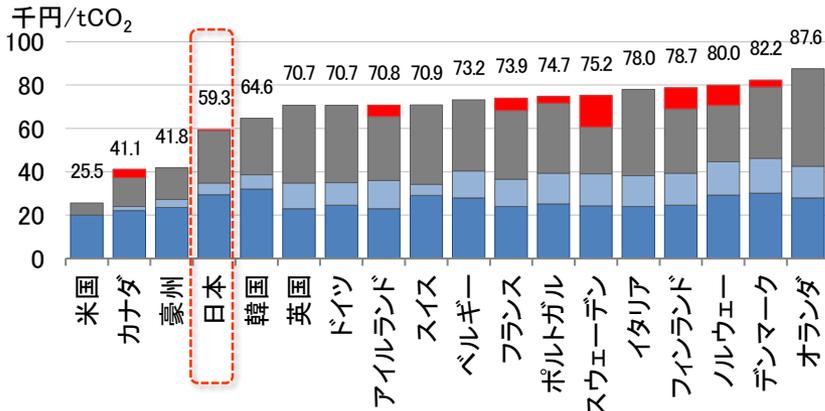
(備考1) エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO₂排出量当たり換算している。

(備考2) 為替レート: 1USD=約109円、1CAD=約83円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

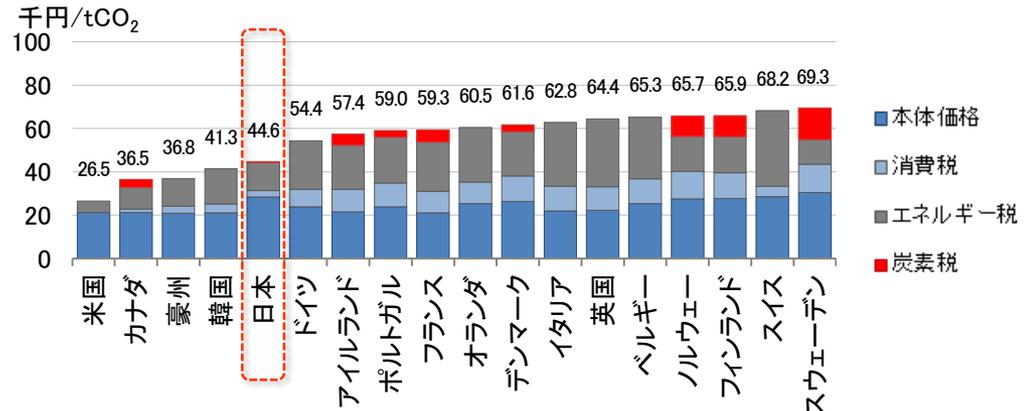
CO₂排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率の比較 ①

CO₂排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率(電力除く)

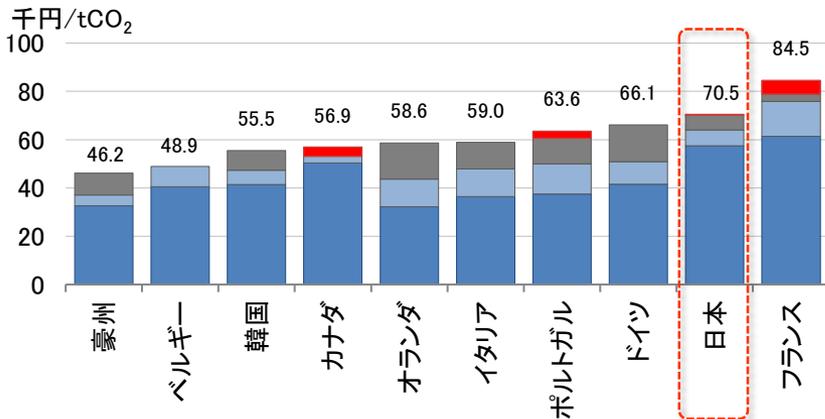
ガソリン



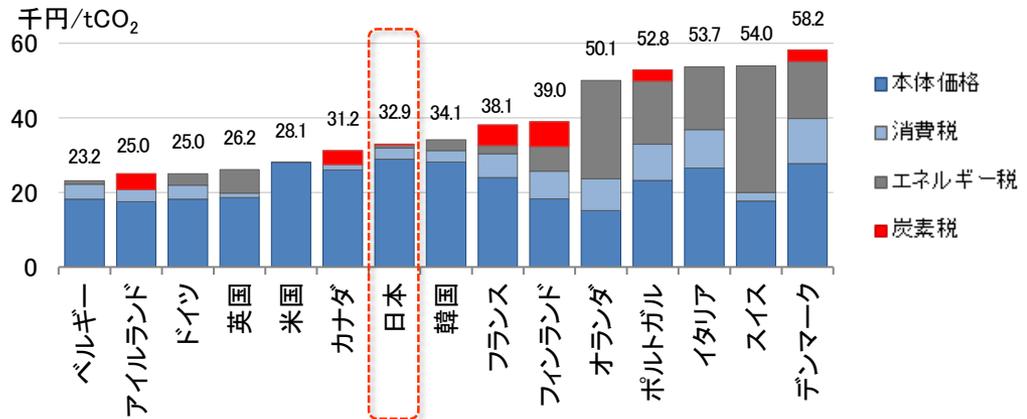
軽油(輸送用)



LPG(輸送用)



灯油(非商用)



(注1) 本体価格(ex-tax)及び消費税(Goods and Services tax, Value Added Tax)は、IEA(2021)「Energy Prices」の2020年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。2020年のデータがない場合は、データが得られる直近の年間平均値を採用。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。炭素税率及びエネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2022年1月時点。

(注2) 米国はニューヨーク州税、カナダはブリティッシュ・コロンビア州(BC州)の税制も加味。

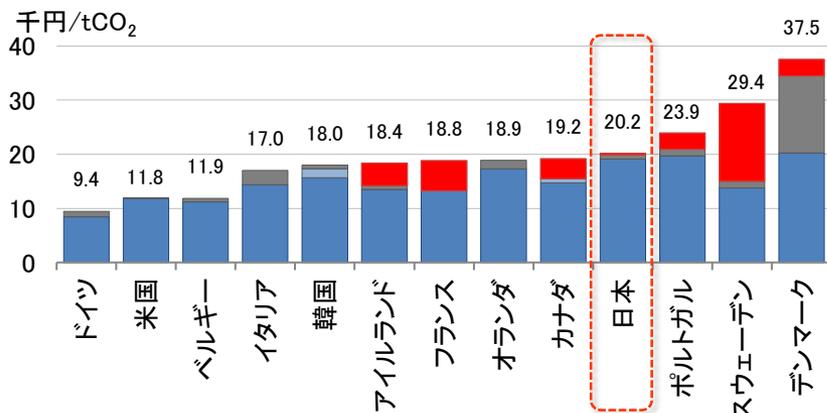
(備考1) エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO₂排出量当たりへ換算している。

(備考2) 為替レート:1USD=約109円、1CAD=約83円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1INOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

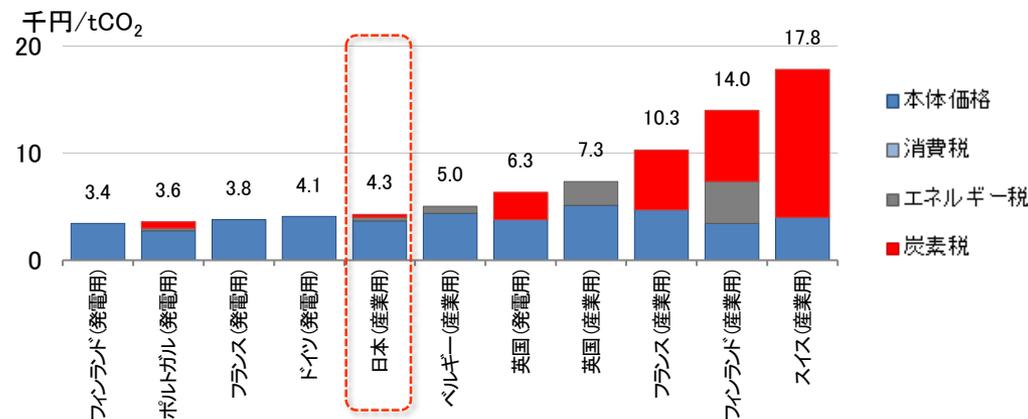
CO₂排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率の比較 ②

CO₂排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率(電力除く)

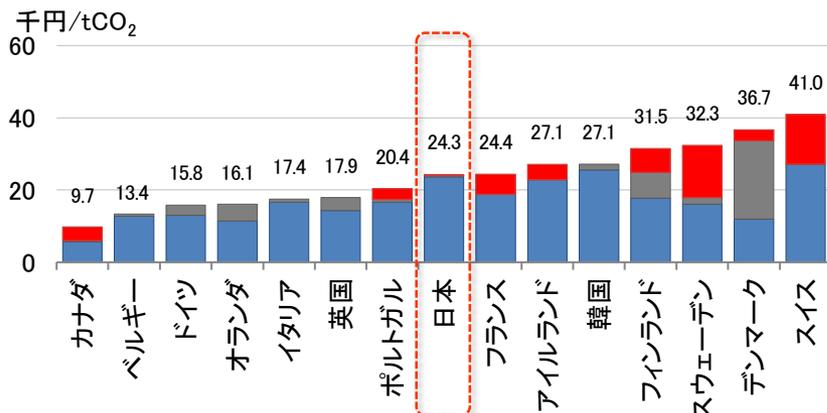
重油(産業用)



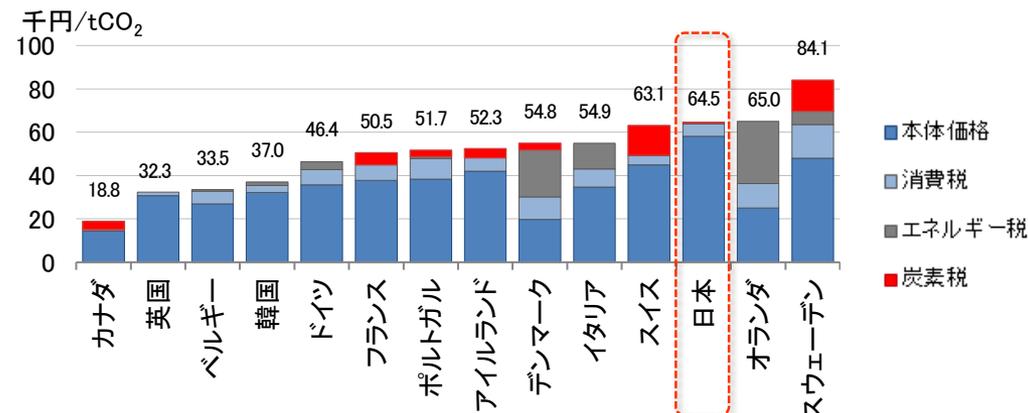
石炭



天然ガス(産業用)



天然ガス(家庭用)



(注1) 本体価格(ex-tax)及び消費税(Goods and Services tax, Value Added Tax)は、IEA(2021)「Energy Prices」の2020年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。2020年のデータがない場合は、データが得られる直近の年間平均値を採用。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。炭素税率及びエネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2022年1月時点。

(注2) オランダ及びイタリアの天然ガスは使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。カナダはBC州の税制も加味。

(注3) 英国の石炭(発電用)の炭素税は、カーボンプライスフロアのカーボンプライスサポートレートの値。

(備考1) エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO₂排出量当たり換算している。

(備考2) 為替レート: 1USD=約109円、1CAD=約83円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

電力価格及び税率の比較

電力使用量1MWh当たりの電力価格及び税率

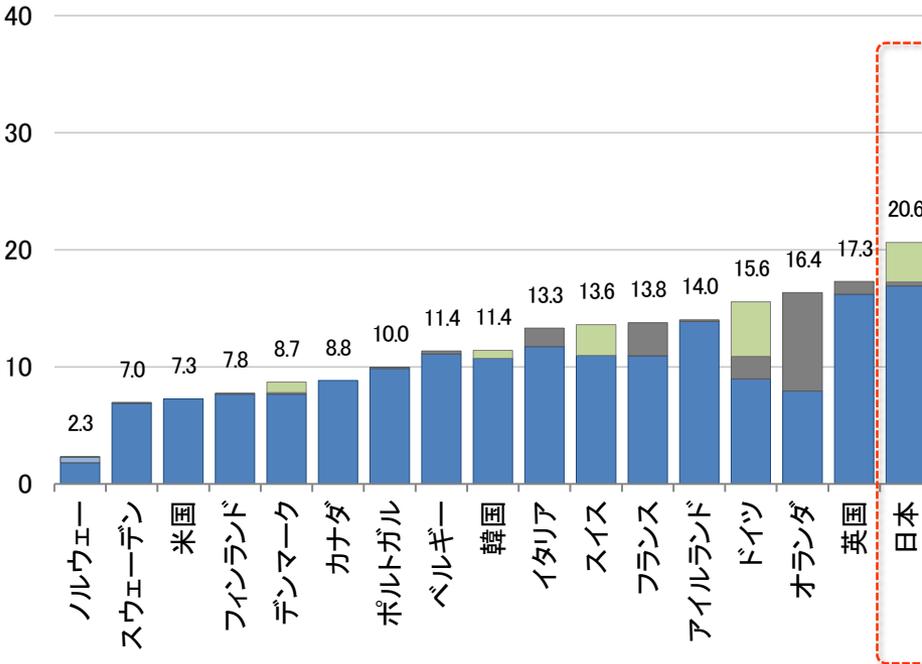
電力(産業用)

電力(家庭用)

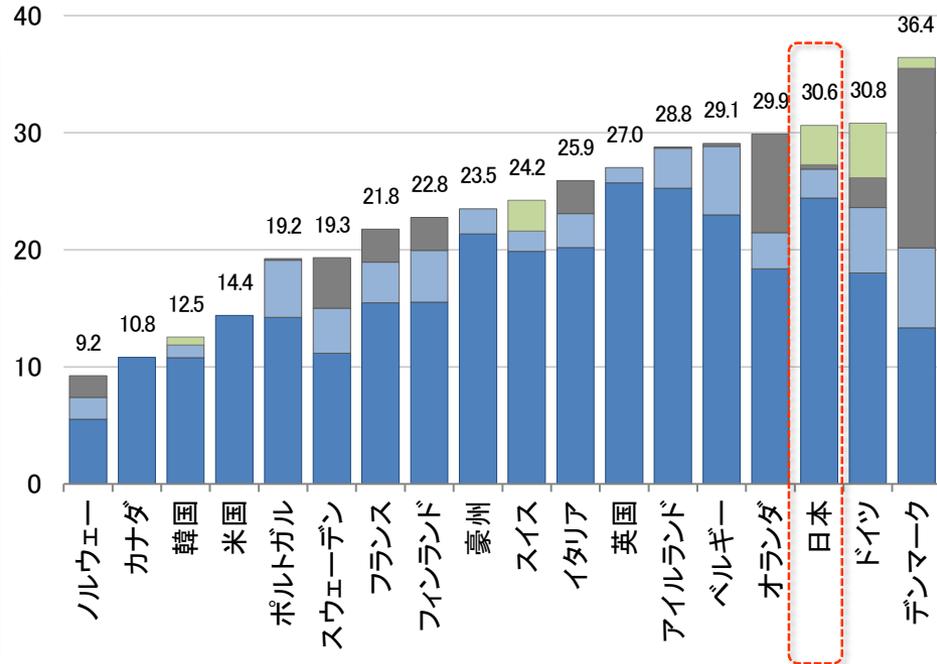
■本体価格 ■消費税 ■エネルギー税 ■FIT賦課金

■本体価格 ■消費税 ■エネルギー税 ■FIT賦課金

千円/MWh



千円/MWh



(注1) (注1) 本体価格(ex-tax)及び消費税(Goods and Services tax, Value Added Tax)は、IEA(2021)「Energy Prices」の2020年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。2020年のデータがない場合は、データが得られる直近の年間平均値を採用。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。エネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2022年1月時点。

(注2) オランダ及びイタリアの電力は使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。

(注3) FIT賦課金はデータが得られる国のみ掲載。FIT賦課金のデータは各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。地方の施策のみ導入されている場合はFIT賦課金をゼロとしている。フィンランド及びオランダでは政府が費用を全額負担するため、またフランスではエネルギー税が賦課金の役割を担うため、賦課金がゼロとなる。通年で価格が固定されている場合には2022年の値、変動する場合には2021年の平均値を採用。ドイツについては、付加価値額当たりのエネルギーコストが14%以上の企業に対し軽減措置が適用されるが、ここでは標準価格を採用。

(備考) 為替レート: 1USD=約109円、1CAD=約83円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

- OECDは、排出量取引制度の排出枠価格、炭素税、及びエネルギー税を合計した「実効炭素価格」を算出。初版は2016年公表、本書は2021年10月発刊の2021年特別版。
- G20全体で対象排出量の拡大や実効炭素価格の上昇がみられるものの、依然としてそのほとんどは明示的炭素価格ではなく燃料の物品税によるものでありG20各国間での価格差も拡大している。

分析の概要: G20諸国を対象に、2018～2021年における実効炭素価格 (Effective Carbon Rates) の進展を分析。OECDの各国環境税データ及び各国のETS排出枠価格と、IEA (2020) World Energy Statistics and Balancesの2018年の各国エネルギー消費データ (バイオマスの燃焼を含む) をもとに、実効炭素価格を算出。電力消費に対する課税は電力部門、産業の自家発電は産業部門に計上。税率は2021年4月1日時点、排出枠価格は2020年時点を最新の値として採用。

【G20諸国の平均実効炭素価格 (EUR/tCO₂, 2021年)】

■ 全体で実効炭素価格が上昇

- G20全体の平均実効炭素価格は約19ユーロ/tCO₂。

■ 炭素価格の対象排出量が拡大

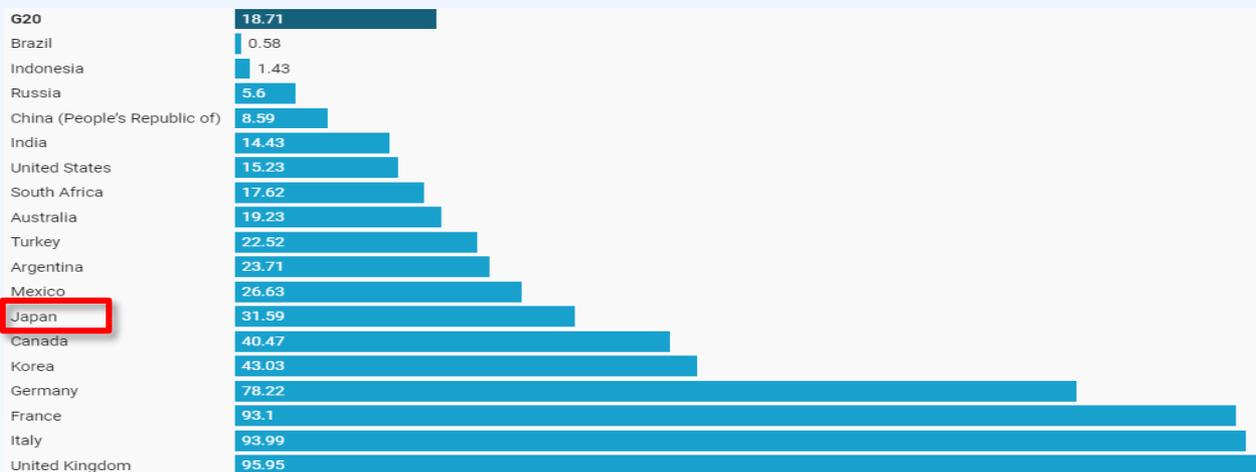
- G20全体では、49%の排出量に価格が付けられており2018年の37%から増加。

■ 実効炭素価格の多くが燃料税

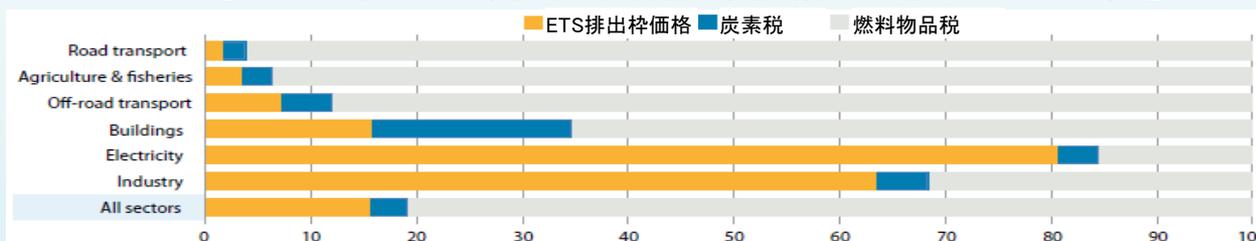
- 明示的炭素価格は上昇傾向がみられるものの、実効炭素価格は依然として燃料に対する物品税 (平均15ユーロ) が多くを占めている。

■ 各国間での価格差が拡大

- 実効炭素価格が最も高い国は、継続して価格を引き上げている一方、2018年の実効炭素価格が比較的低かった国の価格にほとんど変化がみられない。



【G20全体での部門別の実効炭素価格の内訳 (% , 2021年)】



欧州委員会の炭素国境調整措置提案に対する欧州議会の修正案

- 2022年1月5日、欧州議会環境委員会のMohammed Chahim議員が、「Fit for 55」で提案された欧州委員会の炭素国境調整措置提案に対し、抜本的な修正案を提示。
- 無償割当廃止時期の前倒しや、対象製品の拡大などが提案されている。

欧州議会環境委員会による主な修正案

論点		欧州委員会の提案	議員修正案
制度の対象	貿易	<ul style="list-style-type: none"> 輸入関税のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入関税のみ、ただし2026年に見直しを行う
	地理的範囲	<ul style="list-style-type: none"> アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー、スイス以外 	(修正なし)
	製品	<ul style="list-style-type: none"> セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウム 	<ul style="list-style-type: none"> セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウム、化学品(有機化学品、水素等)、ポリマー(プラスチック等)
	排出量	<ul style="list-style-type: none"> 直接排出のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 直接排出+電力の間接排出含む
実施方法		<ul style="list-style-type: none"> 移行期間:2023~2025年末 EU ETS無償割当の廃止:2026~2034年末 27加盟国それぞれが専門機関を設置し運用 	<ul style="list-style-type: none"> 移行期間:2023~2024年末 EU ETS無償割当の廃止:2025~2028年末(セメントは2024年末に廃止) 欧州委員会が設置するCBAM当局により運用
製品の炭素量の把握方法		<ul style="list-style-type: none"> 「直接排出量/生産量」で算出 	<ul style="list-style-type: none"> 「直接排出量+電力間接排出/生産量」で算出(電力間接排出は年間平均排出原単位を活用)
相手国の環境政策の加味		<ul style="list-style-type: none"> 原産地国で支払われた炭素価格を加味 	<ul style="list-style-type: none"> 原産地国の明示的な炭素価格のみ加味(ただし、欧州委員会は原産地国と議論し協力する)
収入の活用方法		(明言なし)	<ul style="list-style-type: none"> 原産地国の後発途上国の脱炭素化支援に一部を活用。CBAM当局の運用やEU予算にも充当。

(参考) 欧州委員会による炭素国境調整措置の提案 1/2

- 2021年7月14日、欧州委員会は、EUの2030年気候目標の達成に向けての対策パッケージ「Fit for 55」を発表。その一環として炭素国境調整措置(CBAM)を提案。
- 対象となるのは、セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウムで、輸入者は輸入品に含まれる排出量1トンに対応するCBAM証書を購入する必要がある。証書の価格はEU-ETS排出枠価格と連動し、毎週のオークションの終値の平均価格に基づき決定。

炭素国境調整措置の概要(2021年7月提案)

目的	<ul style="list-style-type: none">炭素リーケージのリスクを防ぐため、特定物品のEUへの輸入に際し、EU-ETS相当の制度を適用することにより、輸入品に含まれる温室効果ガス排出を規制。本措置は、EU-ETSの無償割当を代替するもの。
対象部門	<ul style="list-style-type: none">セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウム
対象国	<ul style="list-style-type: none">次の国を原産地とする物品には不適用: アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー、スイス※電気についても適用除外を定める規定はあるが、現在は該当国・地域なし。
手続等	<ul style="list-style-type: none">申告者(=輸入者)は、当局からCBAM証書(certificates)を購入。証書価格は、前週のEU-ETS排出枠オークションの終値の平均価格。CBAM証書の販売収入の大半はEU予算に充当。申告者は、毎年5月31日までに申告書(declaration)(前年の輸入品の総量、排出量、排出量に対応して償却する証書数)を当局に提出。排出量は認証機関による認証が必要。各輸入品に含まれる排出量は、「直接排出量/生産量」で算出。 ※間接排出の取扱いについては、移行期間終了前に欧州委員会が提出する評価報告書において検討。 ※製品の場合は、製造過程の投入原材料に含まれる排出量を含む。 ※排出量を十分に検証できない場合、原産地国における品目毎の平均的な排出係数に基づき設定されるデフォルト値を参照して排出量を算定。原産地国のデータが得られない場合、EU内のパフォーマンスの下位10%の事業所の平均排出原単位、電力についてはEU内の化石燃料発電の加重平均値を活用。

(参考) 欧州委員会による炭素国境調整措置の提案 2/2

炭素国境調整措置の概要(2021年7月提案)(続)

手続等 (続き)	<ul style="list-style-type: none">• 申告者は、原産地国で支払われた炭素価格に応じ、証書の償却量の削減を請求可能。 ※申告者は、申告した排出量が原産地国で炭素価格(製品の生産において放出された温室効果ガスに対して、税または排出量取引制度において支払われた金額)の対象となっていること、輸出還付やその他の輸出補償の対象ではなく、実際に炭素価格を支払っていることを証明することが必要。• 対象セクターのEU-ETSの無償割当が減少するにつれて証書の償却量が増加。
罰則	<ul style="list-style-type: none">• 前年の輸入品に含まれる排出量に相当する証書を償却しなかった場合又は申告者以外の者が輸入した場合、償却すべきであった各証書につき、EU-ETSの超過排出量と同一の額を乗じたペナルティを支払う。
迂回防止	<ul style="list-style-type: none">• CBAM適用除外を目的とした迂回行為への対応として、欧州委員会は、CBAMが適用される物品の範囲を拡大する権限を有する。
移行期間・ その他	<ul style="list-style-type: none">• 2026年1月から本格適用(2023年1月から2025年12月まで移行期間)。• 移行期間中、申告者は、四半期ごとに四半期中の輸入品に関する情報を含むCBAM報告書を、各四半期終了後1ヶ月以内に当局に提出しなければならない。• 欧州委員会は、移行期間の終了前に、本規則の対象となっていない間接排出量や物品への対象拡大の影響等に関する報告書を、欧州議会・理事会に提出。

(EU)中期予算(2021-2027)の概要

- EUは、2020年12月、コロナ危機からの回復を後押しするための復興基金を含む総額1.8兆ユーロの中期予算(2021年～2027年)を採択。コロナ危機からの復興の柱の一つにグリーンを位置付け、予算全体の30%以上を気候変動対策に配分するとしている。
- 排出量取引制度や炭素国境調整措置による収入を、復興基金の償還資金等に充てる方針。

EU中期予算(2021-2027)

(億EUR, 2018年基準)

項目	MFF	NGEU	合計
1. 単一市場、イノベーション、デジタル	1,328	106	1,434
2. 結束、レジリエンス、価値	3,778	7,219	10,997
3. 天然資源・環境	3,564	175	3,739
4. 移民と国境管理	227	-	227
5. 安全保障、防衛	132	-	132
6. 近隣諸国と世界	984	-	984
7. 欧州行政	731	-	731
合計	10,743	7,500	18,243

NextGenerationEU(7,500億EUR)の内訳

(億EUR, 2018年基準)

Recovery and Resilience Facility (コロナ危機の影響を特に受けた加盟国に対する大型の財政支援、復興・回復ファシリティ)	6,725
ReactEU (医療体制の強化や生活・雇用支援に関する追加的支援)	475
Horizon Europe (研究イノベーション支援)	50
InvestEU (投資促進プログラム)	56
Rural Development (農村開発)	75
Just Transition Fund (移行の影響を最も受ける加盟国や地域を支援)	100
RescEU (災害や公衆衛生上の危機対策用の緊急物資の備蓄計画等)	19

EUの復興計画を支える財政措置

- 2021～27年のEU中期予算は多年次財政枠組(MFF)と復興基金(Next Generation EU)で構成される。
- 復興基金の財源は、欧州委員会が金融市場から調達。遅くとも2058年末までに償還を完了する。
 - ※ 現在、EUの独自財源には、①関税、②付加価値税(VAT)に基づく加盟国からの拠出金、③EUプラスチック税(2020年～)、④国民総所得(GNI)に基づく加盟国からの拠出金の主に4つがある。
- 2021年12月、欧州委員会は、**復興基金の償還資金や社会気候基金に充当するための新たな収入源を発表。**
 - **排出量取引制度**
オークション収入等の25%をEU予算に充当。(2026年～2030年に年間約120億ユーロの収入見込み)
 - **炭素国境調整措置**
EU各国にもたらされる収入の75%をEU予算に充当。(2026年～2030年に年間約10億ユーロの収入見込み)
 - **国際法人税の枠組み改革**
巨大多国籍企業の利益再配置により得られる収入の15%をEU予算に充当。(世界共通の最低法人税率が導入されるまでの間、年間約25～40億ユーロの収入見込み)

ドイツが提案する国際気候クラブの概要

○ドイツのショルツ首相は、野心的な気候変動目標を掲げる国が協働するためのイニシアチブである「国際気候クラブ(International Climate Club)」の創設を提案し、G7諸国を先進事例として本取組の中核に据えるとしている。2022年6月のG7サミットで、創設に向けた議論が行われる予定。

国際気候クラブの参加国に求められる3つの要素

■ 1.5°C目標と2050年までの気候中立達成にコミットしていること（「野心」）

- ▶ 参加国は、①1.5°C目標の達成を保証するために野心的かつさらに強化されたGHG排出削減に取り組むこと、②各国の差異ある責任と能力を考慮しつつ、遅くとも2050年までに気候中立を達成すること、③特にエネルギー部門・産業部門において、2030年及びその後の野心的かつ現実的な中期目標にコミットし、2030年までに大幅な排出削減を達成すること、に努める。

■ 気候変動政策において協力しつつ、中長期的には同等又は均一の炭素価格を設定しカーボンリーケージを防止すること（「大胆さ」）

- ▶ 参加国は、産業の変革に協力し、気候中立的な生産に向けた新たなバリューチェーンの支援等を行う。（気候中立的な原料や製品の共同市場の構築等を含むエネルギー集約型産業の転換、グリーン水素の国際サプライチェーン構築に向けた水素協定等）。
- ▶ 参加国は、原料や製品のカーボンフットプリントの可能な限り統一された方法で計算し、中長期的には排出量に対し同等、又は、均一の（最低）価格を設定し、各保護措置を調整してカーボンリーケージを防止する。
 - 炭素価格については少なくともエネルギー部門・産業部門において中期的に統一された最低価格を設ける。また、各国の炭素価格（明示的な価格のほか、明確な価格シグナルを与えている場合は暗示的な価格も対象）を統一させることを目指す。
 - カーボンリーケージ対策のひとつに共同の炭素国境調整措置(joint carbon border adjustment mechanism)がある。これは、WTO規則に準拠し、行政的な観点から実施可能であるべき。炭素国境調整措置が必要となった場合、その収入は、新興国や開発途上国が将来的に国際気候クラブに参加できるよう気候資金やキャパビル等を強化すべきかを含め議論・決定される。

■ 気候変動目標や政策において協力し、非参加国に対し、産業変革やキャパシティビルディングの支援を提供すること（「協力」）

- ▶ 参加国は、国際協定がない政策分野等において可能な限り緊密に協調し、また、野心的な排出削減のための国際的措置へのインセンティブ創出に向けて積極的に非参加国を関与させ、必要な場合はそれらの国に支援を提供するよう努める。

(米国)超党派インフラ法の概要

○ 2021年11月15日、バイデン大統領は、EVや電力などのインフラへの新規拠出5,500億ドルを含む、総額1.2兆ドルの超党派インフラ法 (Infrastructure Investment and Jobs Act) に署名。

項目	主な内容	新規拠出 (億ドル)
道路・橋・主要プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 橋の建替えと補修のための新たな補助金プログラムや主要プロジェクトの補助金プログラムへの資金提供 州への連邦高速道路援助の分割比率(政府:州=9:1)維持 	1,100
鉄道(旅客及び貨物)	<ul style="list-style-type: none"> 新しいサービスのための全米鉄道旅客公社への資金提供、ハリケーンにより深刻な被害を受けた北東回廊線の資金提供、貨物列車と安全に向けた資金提供の増加 	660
交通安全プログラム	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路と歩行者の安全プログラムやパイプラインの安全と修理への資金提供 	110
公共交通機関	<ul style="list-style-type: none"> 国の交通システムの修理(未対処)に資金提供 交通システムの拡大、クリーンな交通手段の支援、高齢者や障がい者のアクセス向上 	392
ブロードバンドインフラ	<ul style="list-style-type: none"> 州へのブロードバンド導入のための補助金提供、低所得世帯への安価なブロードバンドへのアクセス提供等 民間活動債券プロジェクトのブロードバンドインフラへの拡大 	650
湾・水路	<ul style="list-style-type: none"> 水路・沿岸インフラ、内陸水路の改善、港湾インフラ、陸路入国港への資金提供 	166
空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路、ゲート、誘導路の空港改善助成プログラム、およびターミナル、コンセッション、マルチモーダルコンセッションのための新しい空港ターミナル改善プログラムへの資金提供増加、航空管制インフラの改善 	250
水インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 2021年の飲料水・下水インフラ法に基づく資金活用、主要サービスラインの交換、有機フッ素化合物の対応等 	550
電力インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 電力網の信頼性とレジリエンス、送電網配備局への支援、クリーンエネルギー技術に不可欠な鉱物やサプライチェーン、炭素回収・水素・DACCS・エネルギー効率などの主要技術、エネルギー実証プロジェクトへの資金提供 	650
レジリエンス	<ul style="list-style-type: none"> インフラ需要、廃棄物管理、洪水や山火事の緩和、気候変動等に対応するためのサイバーセキュリティへの資金提供 	472
クリーンなバスとフェリー	<ul style="list-style-type: none"> 低所得者、農村部等の学校を優先的に既存のスクールバスをゼロエミッションおよびクリーンスクールバスに交換 既存のフェリーを低炭素フェリーに置換え 	75
EVインフラ	<ul style="list-style-type: none"> 長距離移動を容易にし、人々が生活、仕事、買い物をする場所で充電できる便利な電気自動車充電インフラの全国ネットワーク構築に向けた資金提供 	75
コミュニティの再接続	<ul style="list-style-type: none"> 既存の汚染インフラによって生じる機会の障壁を取り除くため、街路網、公園等の計画、設計、解体、再建 	10
環境修復	<ul style="list-style-type: none"> ブラウンフィールドおよびスーパーファンドの土地の浄化、放棄された鉱山の再生、遺棄された油井・ガス井戸の閉鎖、公衆衛生の改善、および高賃金雇用の創出のための資金提供 	210
西部水インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化したインフラ、貯水、水のリサイクルと再利用等、西部の水インフラ整備局への資金提供 	83
合計		約5,500

(米国)2022年度歳入歳出法案(Build Back Better Act)の概要

- 2021年10月28日、バイデン大統領は2022年度歳入・歳出法案(Build Back Better Act)の枠組みを発表。総額1.85兆ドルで、クリーンエネルギーと気候関連に5,550億ドルを拠出するとしている。
- 2022年1月19日、バイデン大統領は法案可決の見通しが立たないことから、法案を分割し、気候変動対策を含む既に議員から支持を得ている項目について、早期可決を目指すと言及。

2022年度歳入・歳出法案の枠組みにおける気候変動対策への拠出(2021年10月28日ホワイトハウス公開)

法案全体の拠出項目	拠出 (億ドル)
1. チャイルドケアとプレスクール	4,000
2. ホームケア	1,500
3. 児童税及び所得税額控除	2,000
4. クリーンエネルギーと気候投資	5,550
5. 健康保険料の税額控除	1,300
6. メディケア	350
7. 安価な住宅	1,500
8. 高等教育と労働力開発	400
9. 公平性及びその他の投資	900
10. 移民政策	1,000
合計	18,500



4. クリーンエネルギーと気候投資に関する拠出項目	拠出 (億ドル)
・ クリーンエネルギー税額控除 実用規模及び住宅用のクリーンエネルギー、送電および貯蔵、クリーンな乗用車及び商用車、およびクリーンエネルギー製造に対する10年間の税額控除延長	3,200
・ レジリエンス投資 異常気象(山火事、干ばつ、ハリケーン)、地域社会における過去の汚染、及び気候関連の雇用プログラム(Civilian Climate Corps)に対応するための投資とインセンティブ	1,050
・ クリーンエネルギー技術、製造業、サプライチェーンへの投資とインセンティブ提供 鉄鋼、セメント、アルミニウムなどの既存産業の競争力を高めながら、太陽光・バッテリー・先端材料などの新たな国内サプライチェーンと技術の導入促進のためのターゲットを絞ったインセンティブ	1,100
・ クリーンエネルギー調達 長期貯蔵、小型モジュール原子炉、クリーンな建材などの次世代技術を政府が公共調達	200
合計	5,550

(参考資料) 各国炭素税の概要

フィンランドの炭素税について

- フィンランドは、1990年に世界初の炭素税を導入。
- 2011年以降、熱利用と輸送用燃料の税率を分離。

フィンランドの炭素税の特徴

概要

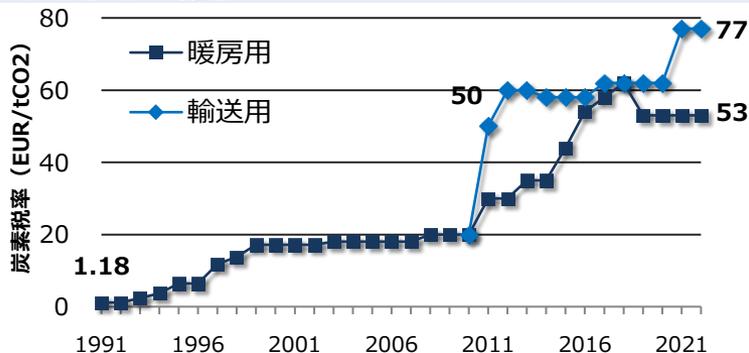
- 1990年に世界初の炭素税を導入。
- 1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。2011年以降、熱利用と輸送用燃料の税率を分離。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2018	2019	2020..1	2020.8.1~
炭素税率(熱利用)(EUR/tCO ₂)	62	53	53	53
炭素税率(輸送用)(EUR/tCO ₂)	62	62	62	77
ガソリン(c/L)	17.38	17.38	17.38	21.49
軽油(輸送用)(c/L)	19.90	19.90	19.90	24.56
重油(c/kg)	20.08	18.67	18.67	18.67
LPG(c/kg)	18.74	18.09	18.09	18.09
天然ガス(EUR/MWh)	12.28	12.94	12.94	12.94
石炭(EUR/t)	149.56	147.81	147.81	147.81

炭素税率の推移



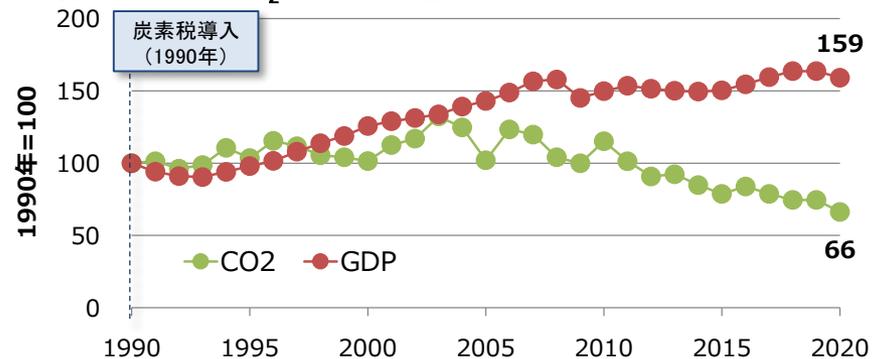
課税対象 優遇措置

- 熱利用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税（電力は除く）。
- 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送（個人航行を除く）、発電用に使用される燃料、政府の緊急貯蔵施設の燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料はバイオ燃料含有割合に応じて減税。

税収使途

- 一般会計。1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。所得税の減税や、企業の社会保障費削減による税収減の一部を、炭素税収により補填。
- (税収額)2017年:1,339百万EUR、2018年:1,393百万EUR、2019年:1,454百万EUR、2020年:1,459百万EUR。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021より作成。

(参考)為替レート:1EUR=約125円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) Statistics Finland「ウェブページ「Energy taxes, precautionary stock fees and oil pollution fees」、IEEP(2013)「EVALUATION OF ENVIRONMENTAL TAX REFORMS: INTERNATIONAL EXPERIENCES」より作成。

スウェーデンの炭素税について

- スウェーデンは、1991年に炭素税導入。産業部門の軽減税率を2018年に本則税率へ一本化。
- CO2排出量の削減とGDP成長の両立を達成し、環境と経済のデカップリングに成功。

スウェーデンの炭素税の特徴

概要

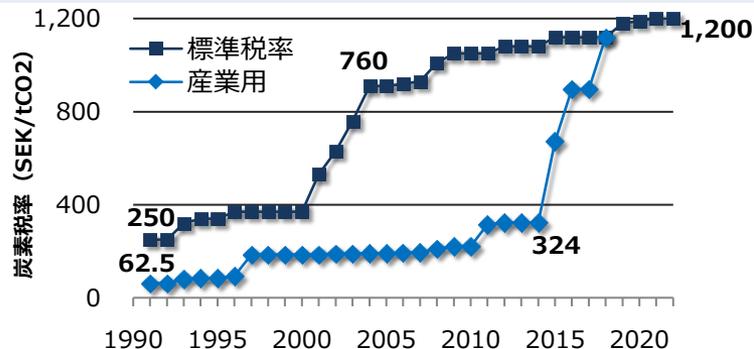
- 1991年にCO₂税を導入。導入時及び2000年代前半に、他税の負担軽減等を伴う税制改革を実施。
- 導入当初から産業部門に対して軽減税率を適用していたが、2018年に本則税率へ一本化。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	1991	2000	2005	2015	2020	2021	2022
炭素税率(標準税率)(SEK/tCO ₂)	250	370	910	1,120	1,190	1,200	1,200
炭素税率(産業用)(SEK/tCO ₂)	63	185	191	672	1,190	1,200	1,200
ガソリン(SEK/l)	0.58	0.86	2.12	2.60	2.59	2.61	2.64
軽油(輸送用)(SEK/m ³)	720	1,058	2,609	3,218	2,246	2,262	2,292
重油(SEK/m ³)	NA	1,058	2,609	3,218	3,420	3,444	3,490
LPG(SEK/t)	NA	NA	1,350	3,385	3,598	3,624	3,672
天然ガス(SEK/1000m ³)	535	792	1,954	2,409	2,561	2,579	2,613
石炭(SEK/t)	620	920	2,270	2,800	2,976	2,997	3,037

- 炭素税率の推移



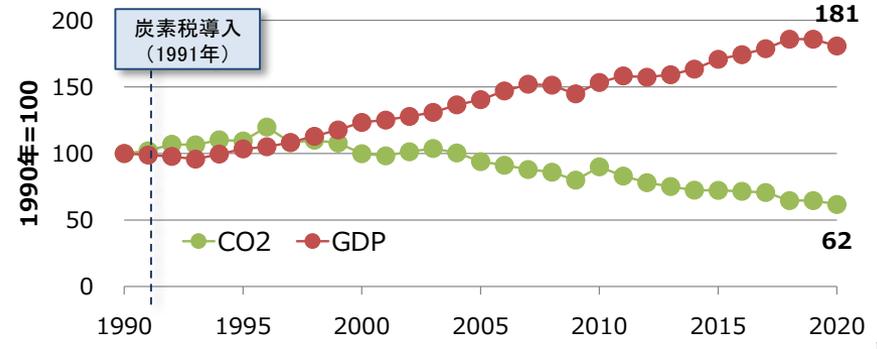
課税対象 優遇措置

- 熱利用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税。
- EU ETS対象企業、熱利用の木材の燃焼、EU ETS対象外のCHP、冶金・鋳物製造・還元、鉄道、個人利用を除く船舶・航空機、エネルギー製品の製造、発電用、熱利用のバイオガス等は免税。EU ETS対象外の企業への軽減税率を2018年に廃止。

税収使途

- 一般会計。炭素税導入時に、労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時は、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。
- (税収額)2013年: 240億SEK、2014年: 233億SEK、2015年: 246億SEK、2016年: 241億SEK、2017年: 235億SEK、2018年: 230億SEK、2019年: 222億SEK。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021」より作成。

(参考)為替レート: 1SEK=約12円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)スウェーデン財務省(2016)「Carbon Taxation Swedish Experiences and Challenges Ahead」、Lag (1994:1776) om skatt på energi、スウェーデン税庁ウェブページ「Energiskatter och andra miljörelaterade skatter」より作成。

ノルウェーの炭素税について

- ノルウェーは、1991年に炭素税を導入。
- 燃料消費に課税されるCO₂税と、大陸棚の石油採掘によるCO₂排出への課税の2つがある。

ノルウェーの炭素税の特徴

概要

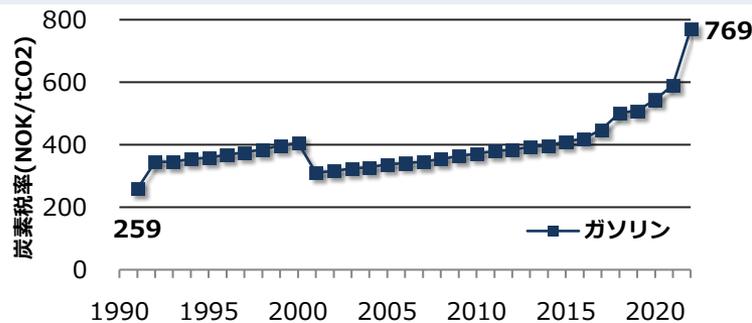
- 1991年に、炭素税を導入。国内のGHG排出量の約60%をカバー。燃料消費に課税されるCO₂税と、海上の大陸棚における石油採掘によるCO₂排出への課税の2つがある。
- 固有単位当たりの税率から排出係数を用いてトンCO₂当たりの税率を設定しているため、CO₂トン当たりの税率が燃料により異なる。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2021		2022	
	固有単位あたり	NOK/tCO ₂	固有単位あたり	NOK/tCO ₂
ガソリン	1.37 NOK/L	591	1.78 NOK/L	769
軽油	1.58 NOK/L	594	2.05 NOK/L	770
天然ガス	1.17 NOK/m ³	588	1.52 NOK/m ³	764
LPG	1.77 NOK/kg	590	2.30 NOK/kg	767

- 炭素税率の推移



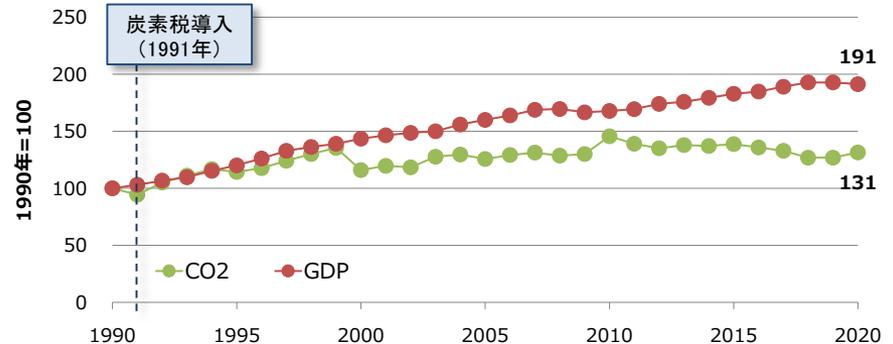
課税対象 優遇措置

- 化石燃料(石炭を除く)の消費に対し課税(電力は除く)。
- 大陸棚での石油採掘企業を除くEU ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、バイオディーゼル、輸出用燃料、外交官が使用する燃料等は免税。

税収使途

- 一般会計。石油採掘からの税収は年金基金に入る。
- (税収額) ※CO₂税と大陸棚での石油採掘によるCO₂排出への課税の合計
2019年: 134.4億NOK、2018年: 138.1億NOK、
2017年: 122.8億NOK、2016年: 117.7億NOK、
2015年: 107億NOK、2014年: 97.2億NOK、
2013年: 80.2億NOK、2012年: 67.5億NOK、
2011年: 69.9億NOK、2010年: 67.7億NOK

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」,「World Energy Balance 2021」より作成。

(参考)為替レート: 1NOK=約12円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)ノルウェー財務省「Skatter, avgifter og toll」等より作成。

デンマークの炭素税について

○ デンマークは、1992年にCO₂税を導入。当初産業部門に対して大幅な軽減税率を適用していたが、2010年に税率を一本化。

デンマークの炭素税の特徴

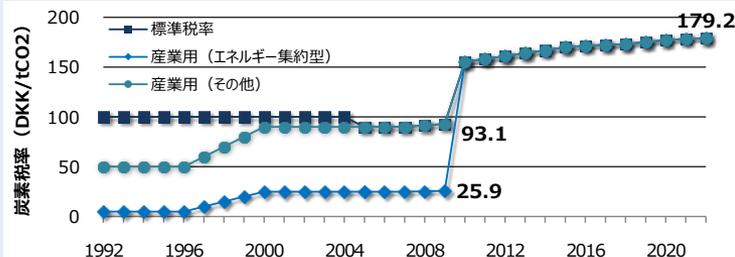
- 概要**
- 1992年に、化石燃料及び廃棄物に課税するCO₂税導入。
 - 導入当初、産業・工業用途に対して大幅な軽減税率を適用していたが、2010年に税率を一本化。
 - 2010年以降、インフレ率に応じて自動的に税率引上げ。
 - 2020年にグリーン税制改革について合意。産業部門の化石燃料消費に係るエネルギー税の引上げを定めるとともに、一律のCO₂税やCO₂税の課税対象拡大(非エネ排出への課税等)について検討していくことを決定。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2018	2019	2020	2021	2022
炭素税率(DKK/tCO ₂)	173.2	175.3	177.0	178.5	179.2
石炭(DKK/1,000kg)	460.7	466.1	470.6	474.6	476.5
ガソリン(DKK/1,000L)	416.0	421.0	425.0	428.0	430.0
軽油(DKK/1,000L)	460.0	465.0	469.0	474.0	475.0
灯油(DKK/1,000L)	460.0	465.0	469.0	474.0	475.0
重油(DKK/1,000kg)	549.0	556.0	561.0	561.0	568.0
LPG(DKK/1,000L)	279.0	282.0	285.0	288.0	289.0
天然ガス(DKK/1,000Nm ³)	391.0	396.0	400.0	403.0	405.0

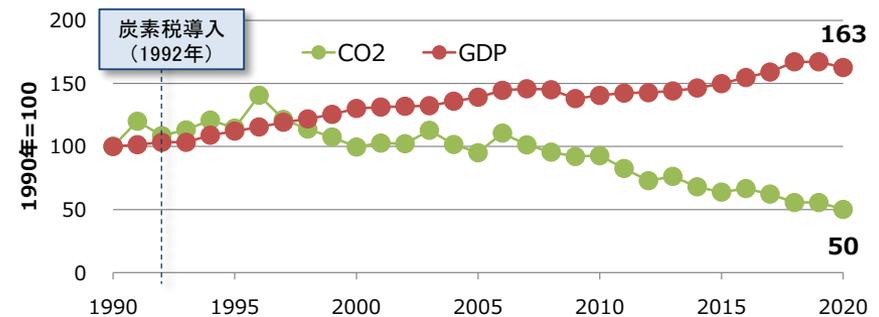
• 炭素税率の推移



- 課税対象
優遇措置**
- 化石燃料(石炭、石油、ガス)及び廃棄物の消費に対し課税(電力は除く)。
 - 発電用燃料、船舶・航空用燃料、バイオ燃料、EU-ETS対象企業等は免税。

- 税収使途**
- 一般会計に入り、使途の紐づけは行われていない。
 - (税収額)
2008年: 50.8億DKK、2009年: 50.2億DKK、
2010年: 57.6億DKK、2011年: 59.0億DKK、
2012年: 56.8億DKK、2013年: 58.7億DKK、
2014年: 36.2億DKK、2015年: 36.5億DKK、
2016年: 35.6億DKK、2017年: 36.8億DKK、
2018年: 36.3億DKK、2019年: 35.4億DKK、
2020年(見込): 33.2億DKK、2021年(見込): 34.4億DKK

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021より作成。

(参考)為替レート: 1DKK=約17円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)デンマーク税務庁「CO₂ Tax Act」、デンマーク税務庁「Taxes - the proceeds of taxes and VAT」等より作成。

スイスの炭素税について

- スイスは、2008年に炭素税(CO₂ levy)を導入。輸送用燃料を除く化石燃料に課税。
- 将来の税率は、過年度の排出実績に基づき決定。

スイスの炭素税の特徴

概要

- 2008年に、CO₂排出削減を目的に、輸送用燃料を除く化石燃料消費に対する炭素税を導入。
- 2014年以降の税率は、過年度の排出実績を基に算定。
- 2021年6月、2030年までに税率を最大210CHF/tCO₂に引上げること等を定めた改正CO₂法が国民投票で否決。
- 2021年7月、2020年の排出実績に基づき、2022年1月以降の税率を120CHF/tCO₂に引き上げることを決定。

税率

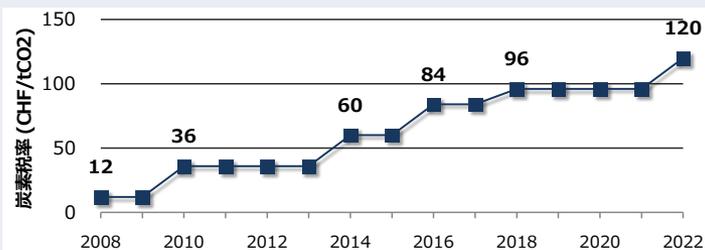
- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008-	2010-	2014-	2016-	2018-	2022-
炭素税率(CHF/tCO ₂)	12	36	60	84	96	120
石炭(CHF/1,000kg)	31.7	95.1	141.6	198.2	222.6	283.2
重油(CHF/1,000kg)	38.1	114.2	190.2	266.3	304.3	380.4
天然ガス(CHF/1,000kg)	30.7	92.1	153.6	216.7	255.4	321.6

(※1) 2018年1月以降の税率について84~120CHF/tCO₂の3つのオプションが示されていたが、2016年排出実績(1990年比73~76%)を踏まえ、96CHF/tCO₂に決定。

(※2) 2022年1月以降の税率は、2020年排出実績(1990年比67%以上)を踏まえ、120CHF/tCO₂に決定。

- 炭素税率の推移



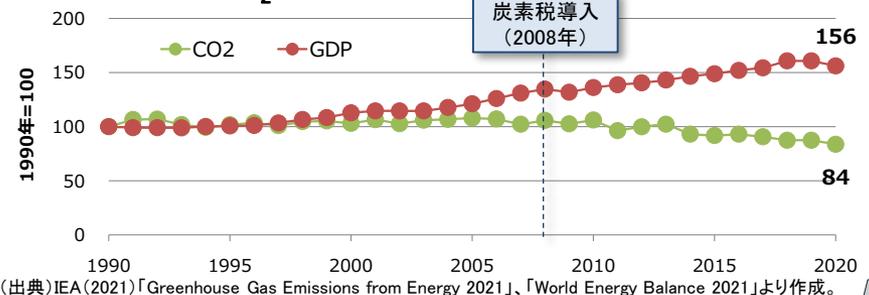
課税対象 優遇措置

- コージェネレーション用の化石燃料、国内ETS対象事業者は免税。(発電用燃料も課税対象であるがスイスでは操業している火力発電所はない。)
- 国内ETS対象外であるエネルギー集約型の中小企業は、自ら法的拘束力のある削減目標を立て、その目的を達成した場合は還付。

税収使途

- 税収は一般会計に入り、税収相当分を充当・還付：
 - ①建築物改装基金及び一部技術革新ファンド
 - ②医療保険会社を介して全国民に均等に還付
 - ③労働者の年金支払額に応じた額を企業に還付
 (※) ①が税収の1/3程度、②③が税収の2/3程度
- (税収額)
2013年:6.5億CHF、2014年:7.6億CHF、2015年:8.5億CHF、
2016年:10.7億CHF、2017年:11.1億CHF、2018年:11.1億CHF、
2019年:12.6億CHF、2020年:13.3億CHF、2021年:12.8億CHF(見込)

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021」より作成。

アイルランドの炭素税について

- アイルランドは、経済危機からの再建を目指し、2010年に炭素税を導入。
- 炭素税の税収は一般会計に充当され、2010年以降の財政健全化に寄与した。

アイルランドの炭素税の特徴

概要

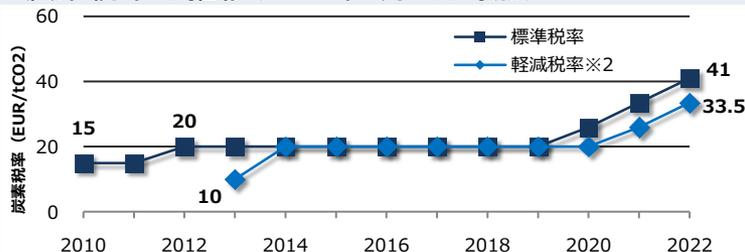
- リーマンショック後の経済危機からの再建を目指し、法人税・所得税以外の税からの税収確保を目的として、2010年に炭素税を導入（石油・天然ガス対象）。
- その後2013年より石炭への炭素税の課税を開始。
- 2020年6月、2030年までに炭素税率を100EUR/tCO₂に引き上げることを発表。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2020.10	2021.5.1	2021.10.14※1
炭素税率（標準税率）(EUR/tCO ₂)	33.5	33.5	41
炭素税率（軽減税率※2）(EUR/tCO ₂)	26	33.5	33.5
ガソリン(EUR/kl)	77.52	77.52	94.87
軽油（輸送用）(EUR/kl)	89.66	89.66	109.74
LPG（輸送用）(EUR/kl)	42.48	42.48	54.68
重油(EUR/kl)	80.27	103.23	103.23
天然ガス(EUR/MWh)	5.22	6.06	6.06
石炭(EUR/t)	68.48	88.23	88.23

- 炭素税率の推移（2022年1月1日時点）※1



※1 輸送用燃料については2021年10月にすでに41EUR/tCO₂に引き上げられたが、その他の燃料は2022年5月1日に41EUR/tCO₂に引き上げ予定。

※2 2019年までは石炭の税率、2020年からは輸送用燃料以外の税率を示す。

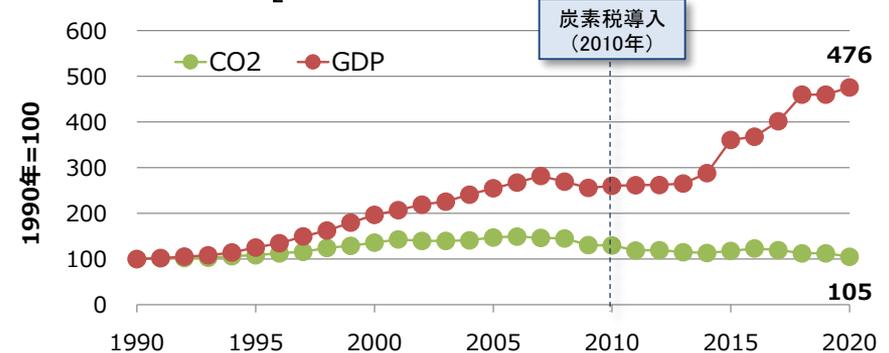
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。
- ETS対象産業、発電用燃料、化学、冶金・鉱物製造工程等の産業プロセスに使用される燃料、農業用軽油、バイオ燃料（運輸）、CHP（産業・業務）等は免税。

税収使途

- 一般会計。炭素税導入移行、財政の健全化に寄与。
- 2020～2030年までの税率引き上げによる増収分は、住宅改修、燃料貧困対策、公正な移行支援、持続可能な農業支援に充当予定。
- (税収額) 2017年: 429百万EUR、2018年: 431百万EUR、2019年: 435百万EUR、2020年: 503百万EUR。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典) IEA (2021) 「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021 により作成。

(参考) 為替レート: 1EUR=約125円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) Irish Tax and Customs ウェブページ「Excise receipts by commodity」、「Excise and licenses」、アイルランド財務省「Finance Act 2012～2016」、OECD (2013) 「IRELAND'S CARBON TAX AND THE FISCAL CRISIS」より作成。

英国のカーボンプライスフロアについて

- 英国は2013年に、発電部門に課税するカーボンプライスフロア(CPF)を導入。
- 排出量取引制度の排出枠価格とカーボンプライスサポート(CPS)の合計値がCPFとなる。

英国のカーボンプライスフロアの特徴

概要

- EU-ETSの排出枠価格の低迷を受け、カーボンバジェットの達成に資する低炭素エネルギーへの移行を促す十分な価格シグナルを送るため、発電部門に対し、炭素の下限価格であるカーボンプライスフロア(CPF)を2013年に導入。
- 発電事業者の化石燃料消費が対象。EU ETSの排出枠価格とカーボンプライスサポート(CPS)の合計値がCPFとなる。
- 2020年末の英国のEU離脱における移行期間の終了にともなうEU ETSからの離脱への対応として、英国政府は2020年12月14日、2021年1月1日からの国内排出量取引制度(UK ETS)の創設を発表。EU ETSと同様に、発電部門、産業部門、欧州域内航空部門がUK ETSの対象となる。UK ETS導入後もCPFは継続し、発電部門の制度対象事業者はUK ETS価格とCPSの双方を引き続き負担することとなっている。

税率

- 導入時には、英国政府が定める望ましい炭素価格の水準に基づき、2020年のCPFを30GBP/tCO₂に設定していたが、EU ETS価格の長期低迷を受け、2016年以降はCPSが18GBP/tCO₂で凍結され、少なくとも2024年3月まで凍結されることが決定している。
- CPSのトンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2013	2014	2015	2016~
CPSレート(GBP/tCO ₂)	4.94	9.55	18.08	18
ガス(GBP/kWh)	0.00091	0.00175	0.00334	0.00331
石油・LPG(GBP/kg)	0.01460	0.02822	0.05307	0.05280
石炭等の固形燃料(GBP/GJ)	0.44264	0.81906	1.56860	1.54790

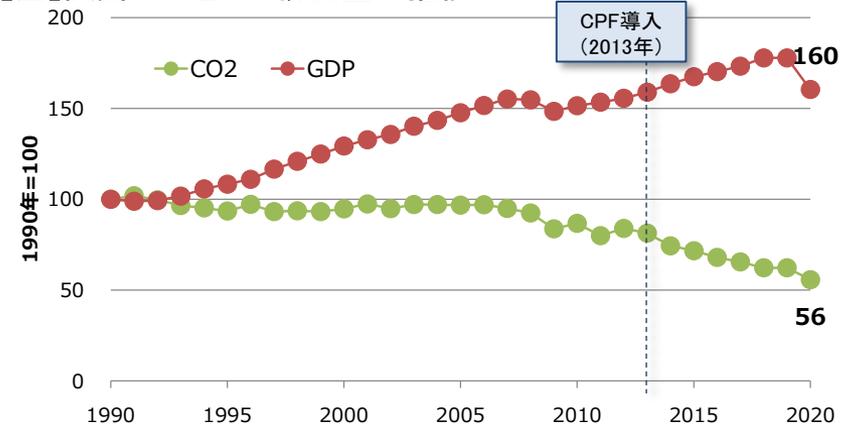
課税対象 優遇措置

- 燃料が発電所に供給された時点で課税。
- 発電容量2MW以下は気候変動税の対象となりCPSは免税。
- 発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
- 電力多消費の製造業かつEU ETSとCSPの負担額が付加価値の5%以上の企業は一部資金支援。

税収用途

- 一般財源に入り、用途の紐づけは行われていない。
- (税収額)2015年:1,182百万GBP、2016年:1,044百万GBP、2017年:973百万GBP、2018年:926百万GBP、2019年:895百万GBP、2020年:615百万GBP。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」,「World Energy Balance 2021」より作成。

(参考)1GBP=約142円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)英国政府ウェブページ等より作成。

フランスの炭素税について

○ フランスは、2014年4月に、化石燃料に係る内国消費税を炭素部分とその他部分に組み替える形で炭素税を導入。税率は段階的に引上げ(2030年にCO2排出量1トン当たり100ユーロ)。

フランスの炭素税の特徴

- 概要**
- 2014年4月、化石燃料に係る内国消費税(TICPE等)を炭素税部分とその他部分に組み替える形で炭素税導入。当初税率は7EUR/tCO₂。税込相当分を、競争力確保・雇用促進のための税控除や再エネ普及支援等に充当。
 - 2015年のエネルギー移行法で、2030年までの税率引上げを発表(100EUR/tCO₂)。
 - 2018年予算法案で、2018年(44.6EUR/tCO₂)から2022年(86.2EUR/tCO₂)までの税率を発表したが、2019年予算法で2019年1月以降も2018年税率で据え置くことを決定。

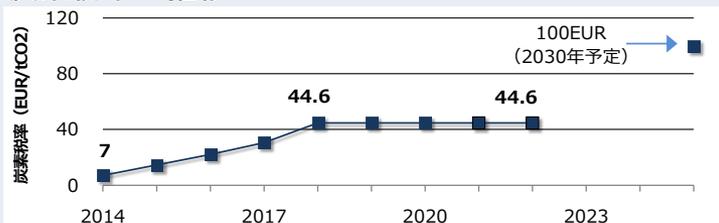
税率

・トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2014.3	2014.4	2015.1	2016.1	2017.1	2018.1
炭素税率 (EUR/tCO ₂)	—	7	14.5	22	30.5	44.6
ガソリン (EUR/100L)	60.69	60.69	62.41	64.12	65.07	68.29
軽油 (EUR/100L)	42.84	42.84	46.82	49.81	53.07	59.40
重油 (EUR/100kg)	1.85	2.19	4.53	6.88	9.54	13.95
天然ガス (EUR/MWh)	1.19	1.27	2.64	4.34	5.88	8.45*
石炭 (EUR/MWh)	1.19	2.29	4.75	7.21	9.99	14.62

(※) エネルギー固有単位当たり税率は内国消費税全体の税率。
 [重油・天然ガス・石炭] 2014年に炭素税率相当に税率引上げ。
 [その他] 2014年に内国消費税を炭素税部分とその他部分に再編し、税率は据え置き。2015年以降、炭素部分の税率を引上げ。

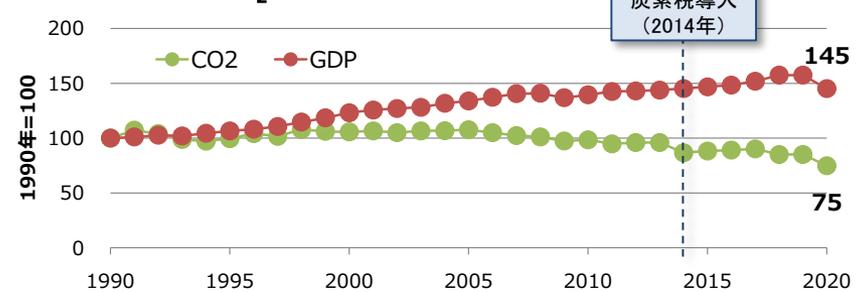
炭素税率の推移



- 課税対象 優遇措置**
- 化石燃料消費に対し課税。但し、熱利用の木材の燃焼、CHP、エネルギー製品の製造に使用される燃料、発電用、冶金・鉱物製造、化学還元、電解、特定の非鉱物製造工程、航空機・船舶・漁業用燃料等は免税。
 - EU-ETS対象企業は2013年の税率を適用(免税)、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用(減税)。

- 税込用途**
- 一般会計。輸送関係のインフラ整備の財源(交通インフラ資金調達庁)や再エネ電力普及等のエネルギー移行に資するプロジェクトに充当。
 ※エネルギー移行特別会計は2021年に廃止された。
 - (税込額)
 2015年:23億EUR(推計値)、2016年:38億EUR(推計値)、
 2017年:54億EUR(推計値)、2018年:79億EUR(推計値)、
 2019年:80億EUR(推計値)、2020年:66億EUR(推計値)

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、「World Energy Balance 2021」より作成。

(※)天然ガスに係る税率は2021年1月からの1年間8.43EUR/MWh。(参考)為替レート:1EUR=約125円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)「関税法典」、「2018年予算法案」、「2022年予算法案」、フランスエコロジー移行省「Fiscalité des énergies、Fiscalité carbone」等より作成。

ポルトガルの炭素税について

- ポルトガルでは、2015年にグリーン税制改革の一環として炭素税を導入。
- 税率は、前年度のEU ETS制度における排出枠価格の年間平均値より決定。

ポルトガルの炭素税の特徴

概要

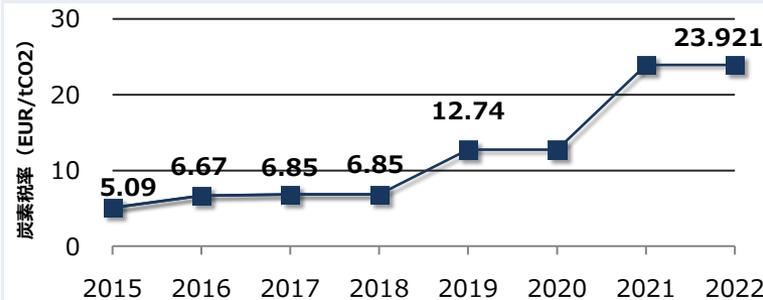
- 2014年に、炭素税の導入を含む「グリーン税制改革」の実施を決定。2015年1月1日導入。
- 前年のEU ETS価格の年間平均値を税率として採用する点が特徴。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率
※税率は、前年のEU ETS価格の年間平均値。(例) 2017年の税率は2015年10月1日～2016年9月30日のEU ETSオークション価格を平均した値。ただし2018年と2022年は前年の税率、2020年は2月13日まで2019年の税率を維持。

税率	2015	2016	2017	2019- 2020.2.13	2020.2.14- 2020.12.31	2021.1.1 ～
炭素税率 (EUR/tCO ₂)	5.09	6.67	6.85	12.74	23.619	23.921
ガソリン (EUR/1000L)	11.56	15.15	15.56	28.94	53.65	54.34
軽油 (EUR/1000L)	12.60	16.51	16.81	31.53	58.45	59.20
天然ガス (EUR/GJ)	0.29	0.37	0.38	0.71	1.33	1.34
LPG (輸送用) (EUR/t)	14.77	19.36	19.88	36.98	68.56	69.43
石炭 (EUR/t)	11.53	15.11	15.52	28.86	53.51	54.20

- 炭素税率の推移 (毎年1月1日時点の税率を掲載)



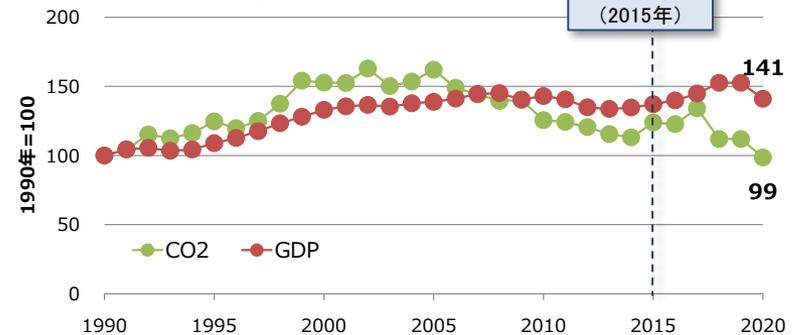
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。
- 農業・漁業等は減税。EU ETS対象部門は免税。発電用石炭は減税。石炭以外の発電用燃料は免税。

税収使途

- 税収は一般会計に入り、使途の紐づけは行われていない。2019年発表の長期戦略において、炭素税の税収を環境対策に活用予定との記載がなされた。
- 環境税制改革の事前評価によれば、2015年の炭素税の税収額は95百万EURの見込み(環境税制改革全体の税収規模は165.5百万EUR)。
- 導入以降は、エネルギー税との合算値のため、炭素税単独の税収額は不明。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典) IEA (2021) 「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、 「World Energy Balance 2021」より作成。

(参考) 為替レート: 1EUR=約125円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) ポルトガル政府「Law No. 82-D/2014 of December 31, 2014」、ポルトガル環境省(2014)「Reforma Fiscalidade Verde, Green Taxation Reform」、ポルトガル環境省(2015)「Green Growth Commitment」、ポルトガル政府(2019)「Roadmap for Carbon Neutrality 2050 (RNC2050) Long-term Strategy for Carbon Neutrality of the Portuguese Economy by 2050」等より作成。

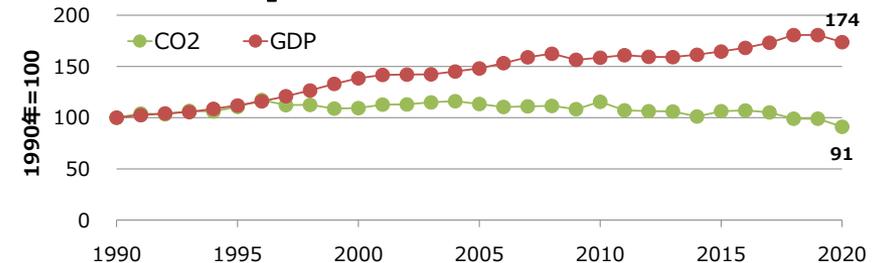
オランダの炭素税について

- オランダは、2021年に産業部門に炭素税を導入。
- 2021年の税率は30EUR/tCO₂で、税率にEU-ETS排出枠価格が含まれている点の特徴。

オランダの炭素税の特徴

概要	<ul style="list-style-type: none">• 政府諮問委員会より、現状の施策では2030年の排出削減目標(1990年比49%削減)の達成は不可能と提言されたことを受け、2019年3月14日、経済・気候政策省が、排出削減の加速に向けた政策枠組み(Climate Agreement)を発表。家計への負担を減らし、排出主体である産業へ負担を移行するため、産業部門に対し新たに炭素税(Carbon levy)を導入すると言及。• 2019年6月28日、Climate Agreementを国会に提出。2021年1月1日、炭素税導入。	優遇措置	<ul style="list-style-type: none">• 同一産業内のパフォーマンス上位企業の排出原単位をベンチマークとし、ベンチマークを超過した企業にのみ、超過分を炭素税として課税。ベンチマークは2030年にかけて、2030年の排出削減目標の達成に資すると試算される水準まで線形で引下げられる。• コロナ危機の影響に鑑み、一時的なベンチマーク緩和(課税分縮小)を実施。• ベンチマークよりも高いパフォーマンスにより排出削減を達成した企業は、過去5年間に支払った課税額から、排出削減達成分の払い戻しを申請することが可能。他社にクレジットとして売価することも可能。• 園芸用温室、病院及び大学は免税。
課税対象	<ul style="list-style-type: none">• EU-ETS対象の産業部門、廃棄物処理施設及びN2O多排出な特定事業者のCO₂排出に課税。 <p>(※) 産業部門を対象とする炭素税のほかに、2019年6月、オランダ財務省が発電部門を対象とするカーボンプライスフロアを2020年1月1日に導入する法案を議会に提出したが、2022年1月現在導入に至っていない。</p>	税収使途	<ul style="list-style-type: none">• 税収は一般会計に入り、企業の排出削減策に活用される見込み。
税率	<ul style="list-style-type: none">• 2021年: 30EUR/tCO₂、2022年: 41.75EUR/tCO₂、2030年: 128.71EUR/tCO₂ <p>(※) EU ETS対象企業の場合、税率にEU ETS排出枠価格が含まれる点の特徴。2021年の30EUR/tCO₂場合、前年のEU ETS排出枠価格の平均値としてオランダ政府が算出した26.37EUR/tCO₂を差し引いた3.75EUR/tCO₂が課税される。2022年は、EU ETS排出枠価格(60.78EUR)が税率を上回ったため、炭素税は課税されない。EU ETS対象以外の企業には上記税率が課税される。</p>		

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021より作成。

ルクセンブルクの炭素税について

- ルクセンブルクは、2021年にCO₂税を導入。
- 2021年の税率は25EUR/tCO₂で、2022年に25EUR、2023年に30EURに引上げ予定。

ルクセンブルクの炭素税の特徴

概要

- 2019年2月27日、ルクセンブルクエネルギー省及び環境・気候・持続可能な開発省が、「国家統合エネルギー・気候計画(Le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC))」草案を発表。2030年の温室効果ガス排出量を、2005年比で50～55%削減するという目標を提示。
- 2019年11月29日、気候法草案が議会において承認され、ルクセンブルクの2030年排出削減目標が、2005年比で55%削減することと定められた。
- 2019年12月6日、エネルギー省及び環境・気候・持続可能な開発省が、PNECの実現に向けた施策を公表。この中で、「汚染者負担の原則」に基づき、2021年から炭素税を導入することを発表。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2021	2022	2023
炭素税率 (EUR/tCO ₂)	20	25	30
ガソリン (EUR/kl)	69.22	80.06	(未決定)
軽油 (輸送用) (EUR/kl)	53.55	66.89	
LPG (輸送用) (EUR/kl)	59.99	75.31	
灯油 (EUR/kl)	48.51	60.64	
重油 (EUR/kl)	61.92	77.40	
天然ガス (EUR/MWh)	4	5	

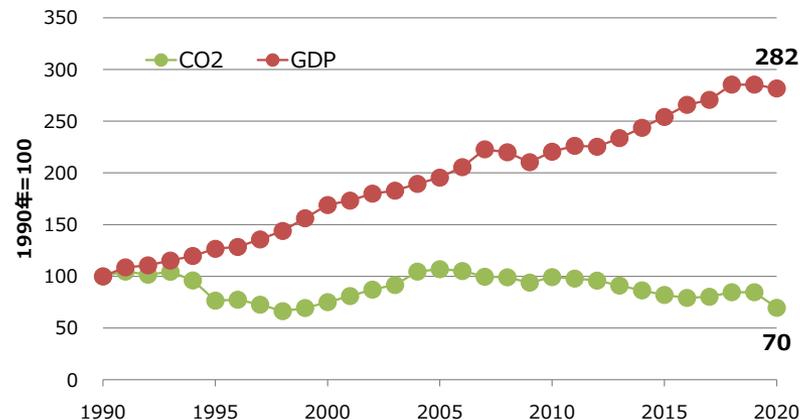
課税対象 優遇措置

- EU-ETS対象外の燃料消費(石炭を除く)。
- EU-ETS対象企業の燃料消費は免税。

税収使途

- 気候変動対策分野の移行支援への活用分と、低所得者層への税控除額の拡大の双方に活用することとされている。
- ルクセンブルク国立統計経済研究所(STATEC)の試算によれば、2021年の税収は148百万EUR、2024年の税収は200～300百万ユーロと試算されている。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」、World Energy Balance 2021より作成。

(参考)為替レート: 1EUR=約125円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)ルクセンブルク政府「Règlement grand-ducal du 17 décembre 2021 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques」、ルクセンブルク統計局ウェブページ「BUDGET 2021: LE STATEC PRÉSENTE SES CHIFFRES」等より作成。

(参考)ドイツの国内排出量取引制度について

- ドイツは2021年1月に熱利用・運輸用燃料の供給者を対象とした国内排出量取引制度(nEHS)を導入。
- 2021年～2025年は排出枠価格を固定し、2021年の25EUR/tCO₂から2025年の55EUR/tCO₂まで毎年段階的に価格を引上げ。

ドイツの国内排出量取引制度の特徴

概要	<ul style="list-style-type: none">• 2019年12月、燃料排出量取引法(BEHG)を制定。2050年気候中立目標の達成に向けてEU-ETSの対象となっていない熱利用・運輸に使用される燃料の供給者を対象とした国内排出量取引制度(nEHS)の導入を規定。• 2021年1月、国内排出量取引制度を導入。
制度対象	<ul style="list-style-type: none">• 対象となる燃料は、熱利用・運輸の燃料全般(ガソリン、ディーゼル、灯油、液化ガス、天然ガス、石炭等)。<ul style="list-style-type: none">- 持続可能性の基準を満たすバイオ燃料は対象外。- 2021年と2022年は石炭は対象外。• 制度対象者は、燃料の生産・輸入及び販売を行う、企業や個人。
排出枠価格	<ul style="list-style-type: none">• 2021～2025年:トン当たりの排出枠価格(固定価格)<ul style="list-style-type: none">- 2021年:25EUR/tCO₂- 2022年:30EUR/tCO₂- 2023年:35EUR/tCO₂- 2024年:45EUR/tCO₂- 2025年:55EUR/tCO₂• 2026年:トン当たり55～65EURの価格帯を設け、オークション形式で排出枠を分配。• 2027年以降:2025年に排出枠の価格帯を維持するとの決定がなされる場合を除き、すべてオークションにより排出枠を分配。

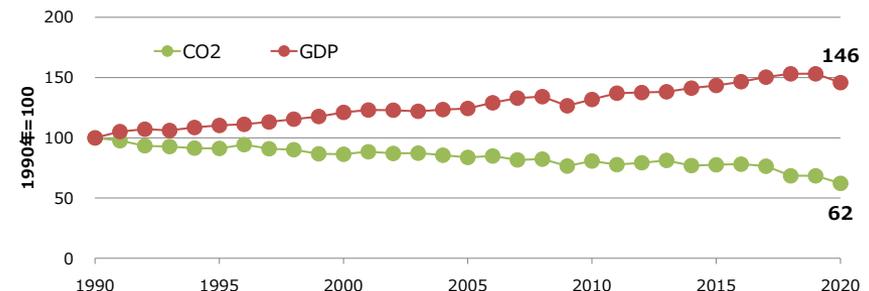
優遇措置

- 企業の燃料費及び制度による追加的な直接・間接コストが総事業費の20%を超過、あるいは制度導入による追加費用が付加価値総額の20%を超過する場合、影響を回避するために必要な金額を補償。
- EU ETSと国内排出量取引制度の二重負担の防止策:
 - ① EU ETSの対象施設で使用される燃料を国内排出量取引制度の対象外とする。
 - ② EU ETSの対象施設の操業者が、ドイツ排出量取引局(DEHSt)に対し、国内排出量取引制度による追加費用の補償を申請できるようにする。

収入用途

- 収入はエネルギー気候基金(EKF)に入り、主に再エネ賦課金の低減に活用される。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA(2021)「Greenhouse Gas Emissions from Energy 2021」,「World Energy Balance 2021」より作成。

(注)為替レート:1EUR=約125円。(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)DEHSt(2020)「National Emissions Trading System」,「Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz - BEHG)」(連邦司法省ウェブページ),「CO₂-Preis für Emissionen aus Wärme und Verkehr startet zum Jahreswechsel」(ドイツ連邦環境庁ウェブページ)より作成。

カナダBC州の炭素税について

- 2008年7月、カナダのブリティッシュコロンビア(BC)州は炭素税を導入(北米初)。
- 導入時から2017年まで、税収相当分を所得税・法人税の減税、低所得者への手当に活用。

BC州の炭素税の特徴

概要

- BC州は2008年7月に北米初の炭素税を導入。導入時に5年先まで年率5CAD/tCO₂の段階的引上げを規定。2017年の政権交代後、年率5CAD/tCO₂ずつ引上げ、2021年4月に50CAD/tCO₂とする計画を発表。
- 炭素税収相当分の所得税・法人税減税等を実施。
- COVID-19の影響により2020年4月の税率引上げを2021年4月まで延期することを発表。

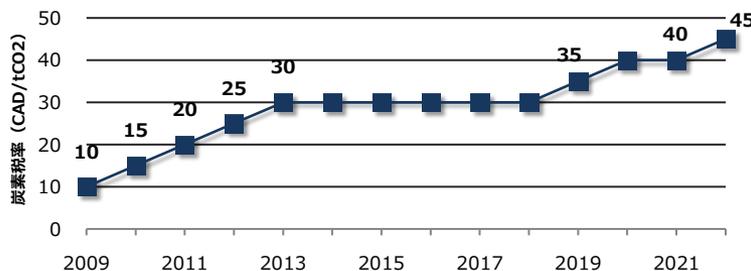
税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008.7.1	2012.7.1	2018.4.1	2019.4.1	2021.4.1
炭素税率 (CAD/tCO ₂)	10	30	35	40	45
ガソリン (c/L)	2.34	6.67	7.78	8.89	9.96
軽油 (輸送用) (c/L)	2.69	7.67	8.95	10.23	11.71
重油 (c/L)	3.15	9.45	11.03	12.6	14.36
LPG (c/L)	-	4.95	5.78	6.6	7.52
天然ガス (c/m ³)	1.90	5.70	6.65	7.6	8.82
石炭 (低発熱量) (CAD/t)	17.77	53.31	62.2	71.08	79.74

- 炭素税率の推移

(※ 税率の引上げは4月1日に行われるが、下図では毎年1月1日時点の税率を掲載)



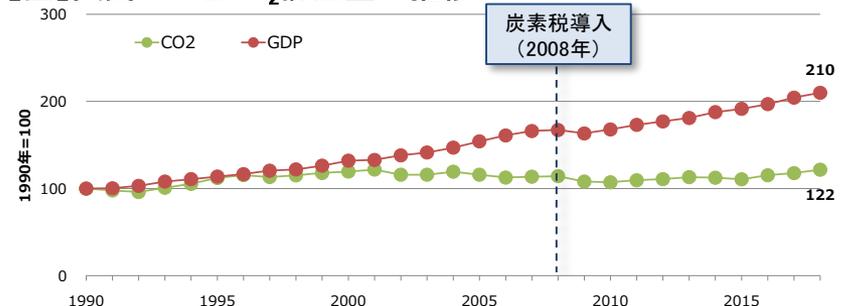
課税対象 優遇措置

- 化石燃料の購入・州内での最終消費に対し課税。化石燃料の卸売業者より徴税。
- 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、先住民族により使用される燃料、農業用、領事館の使用、アルミニウム生成のための電解、燃料製造に使用される燃料は免税。

税収使途

- 一般会計。導入時から2017年まで、税収相当分を所得税・法人税の減税、低所得者への手当に活用(税収中立)。2018年以降、税収中立の原則を廃止。
- (税収額)2008年: 306百万CAD、2009年: 542百万CAD、2010年: 741百万CAD、2011年: 959百万CAD、2012年: 1,120百万CAD、2018年: 1,464百万CAD、2019年: 1,682百万CAD、2020年: 1,683百万CAD。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)BC州政府, 2020. 1990-2018 GHG Emission (kilotonnes CO₂e) Summary for British Columbia, B.C. Economic Accounts Data for 1981-2019 Provincial Inventory Archiveより作成。

(参考)為替レート: 1CAD=約83円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)BC州財務省「Budget and Fiscal Plan, 2010/11-2012/13版~2016/17-2018/19版」、「Budget 2017 September Update」、「CARBON TAX ACT [SBC 2008] CHAPTER 40」より作成。

カナダの連邦カーボンプライシング制度について

○ カナダ連邦政府は、全ての州・準州にカーボンプライシングの導入を求め、連邦の要件を満たさない州・準州に対し、2019年から連邦カーボンプライシング制度を適用している。

カナダ連邦カーボンプライシング制度の概要

※2022年1月時点

最低価格	<ul style="list-style-type: none"> 州・準州は、下表の最低価格以上の明示的な価格ベースシステム(炭素税等)又は価格適用により生じる予測排出量レベルに対応する排出量取引制度(キャップアンドトレード)を有する必要がある。要件を満たさない場合、連邦制度を適用。 																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CAD/tCO₂e</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>50</td> <td>65</td> <td>80</td> <td>95</td> <td>110</td> <td>125</td> <td>140</td> <td>155</td> <td>170</td> </tr> </tbody> </table>	年	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	CAD/tCO ₂ e	20	30	40	50	65	80	95	110	125	140	155
年	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030														
CAD/tCO ₂ e	20	30	40	50	65	80	95	110	125	140	155	170														
適用状況	<ul style="list-style-type: none"> a. 連邦制度を完全適用(燃料課税(fuel charge)及びアウトプットベース価格付け制度(OBPS)): マニトバ州、ユーコン準州、ヌナブト準州 b. 連邦制度を部分的に適用(燃料課税(fuel charge)): アルバータ州、オンタリオ州、マニトバ州、サスカチュワン州 c. 連邦制度を部分的に適用(アウトプットベース価格付け制度(OBPS)): プリンスエドワード島州、サスカチュワン州※ ※サスカチュワン州には州制度の対象となっていない電気及び天然ガスパイプラインセクターにOBPSを適用。 d. 連邦制度が適用されない(要件を満たす州独自の制度を運用): ブリティッシュ・コロンビア州、ケベック州、ノバスコシア州、ニューファンドラブラドル州、ニューブランズウィック州、ノースウエスト準州 																									
燃料課税の概要	<ul style="list-style-type: none"> 州内の化石燃料生産者や販売事業者、輸入事業者等に課税。税率は上記表に準拠。 OBPS対象事業者の消費する燃料や輸出用燃料、原料用燃料 等は非課税。 																									
OBPSの概要	<ul style="list-style-type: none"> 年間5万tCO₂e(7ガス合計)以上排出する事業者等が対象。1万~5万トンの事業者は自発的な参加が可能(opt-in)。 排出量が基準※を下回った事業者には政府が余剰クレジットを発行。 ※年間排出基準値(tCO₂e)=生産量基準(tCO₂e/単位)x生産量(単位) 基準を上回る排出を行った事業者には燃料課税の支払い、カーボンオフセットクレジットの使用、他事業者からのクレジット購入により、超過排出分をカバーすることを要求。 																									
税収・収入の活用	<ul style="list-style-type: none"> 燃料課税の税収及びOBPSの収入は全て州・準州に帰属する。 連邦政府は、気候行動インセンティブ(個人及び世帯に直接還付)、影響を受けるセクターの支援(学校、病院、中小企業、大学、自治体、非営利団体、先住民コミュニティへの支援等)、州のGHG削減プロジェクト等への活用を提案。 																									

(備考)1CAD=約83円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)カナダ連邦政府「Carbon pollution pricing systems across Canada」、「Update to the Pan-Canadian Approach to Carbon Pollution Pricing 2023-2030」等より作成。

メキシコ及びチリの炭素税について

- メキシコは2014年に炭素税を導入。税率は燃料ごとに異なる。
- チリは2017年1月1日より、税率5USD/tCO₂の炭素税を導入。

メキシコの炭素税の概要

項目	内容																												
経緯	<ul style="list-style-type: none"> 2013年にPeña Nieto大統領が、炭素税導入を含む財政改革を発表。 GHG排出削減及び政府の税収拡大を目的として導入。 「生産・消費税法 (Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios)」において税率等を規定。 																												
導入年	2014年1月1日																												
課税対象	化石燃料の燃焼に対し課税																												
税率	<ul style="list-style-type: none"> 8.12MXN～65.67MXN/tCO₂ IPCCの定める排出係数を用いて固有単位あたりに換算。 <主な燃料における単位当たり税率> <table border="1"> <thead> <tr> <th>燃料</th> <th>ガソリン (MXN/L)</th> <th>軽油 (MXN/L)</th> <th>プロパン (MXN/L)</th> <th>重油 (MXN/L)</th> <th>石炭 (MXN/kg)</th> <th>天然ガス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2020</td> <td>0.1312</td> <td>0.1592</td> <td>0.0748</td> <td>0.1699</td> <td>0.03481</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>0.135569</td> <td>0.164501</td> <td>0.077291</td> <td>0.175558</td> <td>0.0359692</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>0.145560</td> <td>0.176624</td> <td>0.082987</td> <td>0.188496</td> <td>0.0386201</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	燃料	ガソリン (MXN/L)	軽油 (MXN/L)	プロパン (MXN/L)	重油 (MXN/L)	石炭 (MXN/kg)	天然ガス	2020	0.1312	0.1592	0.0748	0.1699	0.03481	0	2021	0.135569	0.164501	0.077291	0.175558	0.0359692	0	2022	0.145560	0.176624	0.082987	0.188496	0.0386201	0
燃料	ガソリン (MXN/L)	軽油 (MXN/L)	プロパン (MXN/L)	重油 (MXN/L)	石炭 (MXN/kg)	天然ガス																							
2020	0.1312	0.1592	0.0748	0.1699	0.03481	0																							
2021	0.135569	0.164501	0.077291	0.175558	0.0359692	0																							
2022	0.145560	0.176624	0.082987	0.188496	0.0386201	0																							
税収	2019年の税収は51.5億MXN																												
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 天然ガスは非課税。 パラフィンやアスファルト、潤滑油等の燃焼に用いられない製品は対象外。 UNFCCCが定める炭素クレジットを活用可能。 																												

チリの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出削減及び大気汚染による健康被害の軽減を目的に、2014年の税制改革法により炭素税の導入を決定。 CO₂の他、NO_x、SO₂、PMIに対しても課税を開始。
導入年	2017年1月1日より施行。
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> 投入熱量の容量が50MWt (メガワットサーマル) 以上のボイラーあるいはタービンを有する事業所 (発電・産業部門)。 ※2023年以降は年間で25,000tCO₂以上または100t以上の粒子状物質を排出する事業所が対象。 2022年の対象事業所数は89。 環境省が課税対象となる事業所のリストを毎年公開。 環境省が前年の対象事業所の排出量を翌年3月に集計し、排出量に応じた課税額を公表。同年4月に財務省が徴税する仕組みとなっている。
税率	5USD/トンCO ₂ (税率は米ドルで設定されているが現地通貨建てで徴収)
税収規模	CO ₂ 、NO _x 、SO ₂ 、PMIに対する課税の税収の合計は、2018年に188.3百万USD。 (このうち87.9%がCO ₂ への課税からの税収)
税収用途	一般会計。政府の教育改革資金等に充当。
優遇措置	バイオマスによる発電設備は免税。

(注) 1MXN=約5円、1USD=約109円 (2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)「LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS (Última reforma publicada DOF 12-11-2021)」、 「Act 20.780」(チリ国民議会図書館ウェブページ)、チリ国民議会図書館 (2019)「Implementación y recaudación del impuesto a las emisiones」等より作成。

コロンビア及びアルゼンチンの炭素税について

- コロンビアは2017年1月に炭素税を導入。毎年2月に税率を引上げ。
- アルゼンチンは2018年3月に炭素税を導入。定期的に税率を引上げ。

コロンビアの炭素税の特徴

導入年	<ul style="list-style-type: none"> 2017年1月 																																			
税率	<ul style="list-style-type: none"> 2017年に15,000COP/tCO₂で導入し、2022年の税率は18,829COP/tCO₂。 毎年2月1日に前年のインフレ率+1%税率を引上げ。 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">燃料</th> <th colspan="5">税率</th> </tr> <tr> <th>2017.1</th> <th>2019.2</th> <th>2020.2</th> <th>2021.2</th> <th>2022.2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ガソリン(COP/ガロン)</td> <td>135</td> <td>148</td> <td>155</td> <td>159</td> <td>169</td> </tr> <tr> <td>天然ガス(COP/m³)</td> <td>29</td> <td>32</td> <td>33</td> <td>34</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>LPG(COP/ガロン)</td> <td>95</td> <td>104</td> <td>109</td> <td>112</td> <td>119</td> </tr> <tr> <td>灯油・ジェット燃料(COP/ガロン)</td> <td>148</td> <td>162</td> <td>170</td> <td>174</td> <td>186</td> </tr> </tbody> </table>	燃料	税率					2017.1	2019.2	2020.2	2021.2	2022.2	ガソリン(COP/ガロン)	135	148	155	159	169	天然ガス(COP/m ³)	29	32	33	34	36	LPG(COP/ガロン)	95	104	109	112	119	灯油・ジェット燃料(COP/ガロン)	148	162	170	174	186
燃料	税率																																			
	2017.1	2019.2	2020.2	2021.2	2022.2																															
ガソリン(COP/ガロン)	135	148	155	159	169																															
天然ガス(COP/m ³)	29	32	33	34	36																															
LPG(COP/ガロン)	95	104	109	112	119																															
灯油・ジェット燃料(COP/ガロン)	148	162	170	174	186																															
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> 燃焼用の石油製品及び天然ガスに課税。LPGは産業用のみ、天然ガスは石油化学産業及び精油のみ課税。 燃料の卸売、輸入段階で課税。燃料生産者及び輸入業者による自家消費は、生産者及び輸入業者に課税。 																																			
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税負担分を法人税から控除。 輸出される燃料及び国際船舶に供給される燃料は課税対象外。バイオ燃料は免税。カーボンニュートラルに取り組む企業(政府が定める方法論に基づく排出削減、あるいはCDM、REDD+等のクレジット取得)は免税。 																																			
税収	<ul style="list-style-type: none"> 2019年1,650億COP(GDPの0.02%程度) 																																			
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 2022年度は、税収の85%は国家環境基金に入り、森林再生プログラムを通じた生態系保全や国のガイドラインに沿った生態系サービスへの支払い等に、15%はアマゾン地域の企業による森林・湿地の保全活動に充当。 																																			

アルゼンチンの炭素税の特徴

導入年	<ul style="list-style-type: none"> 2018年3月 																																									
税率	<ul style="list-style-type: none"> 2018年3月から税率10USD/tCO₂でガソリンや軽油に対する課税開始。2019年1月から税率1USD/tCO₂で石油コークスや重油に対する課税開始。(税率は米ドルで設定されているが現地通貨建てで徴収) 税率を導入時から最大25%の範囲内で定期的に引上げ。(引上げ後のCO₂排出量当たりの税率は公表されていない) <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">燃料</th> <th colspan="5">税率</th> </tr> <tr> <th>2018.3</th> <th>2019.1</th> <th>2020.3</th> <th>2021.3</th> <th>2022.1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ガソリン(ARS/L)</td> <td>0.412</td> <td>0.545</td> <td>0.936</td> <td>1.274</td> <td>1.274</td> </tr> <tr> <td>軽油(ARS/L)</td> <td>0.473</td> <td>0.626</td> <td>1.074</td> <td>1.463</td> <td>2.003</td> </tr> <tr> <td>灯油(ARS/L)</td> <td>0.473</td> <td>0.626</td> <td>1.074</td> <td>1.463</td> <td>2.003</td> </tr> <tr> <td>重油(ARS/L)</td> <td>-</td> <td>0.069</td> <td>0.236</td> <td>0.481</td> <td>0.879</td> </tr> <tr> <td>石油コークス(ARS/kg)</td> <td>-</td> <td>0.074</td> <td>0.253</td> <td>0.517</td> <td>0.944</td> </tr> </tbody> </table>	燃料	税率					2018.3	2019.1	2020.3	2021.3	2022.1	ガソリン(ARS/L)	0.412	0.545	0.936	1.274	1.274	軽油(ARS/L)	0.473	0.626	1.074	1.463	2.003	灯油(ARS/L)	0.473	0.626	1.074	1.463	2.003	重油(ARS/L)	-	0.069	0.236	0.481	0.879	石油コークス(ARS/kg)	-	0.074	0.253	0.517	0.944
燃料	税率																																									
	2018.3	2019.1	2020.3	2021.3	2022.1																																					
ガソリン(ARS/L)	0.412	0.545	0.936	1.274	1.274																																					
軽油(ARS/L)	0.473	0.626	1.074	1.463	2.003																																					
灯油(ARS/L)	0.473	0.626	1.074	1.463	2.003																																					
重油(ARS/L)	-	0.069	0.236	0.481	0.879																																					
石油コークス(ARS/kg)	-	0.074	0.253	0.517	0.944																																					
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> ガソリン等よりも排出係数が高い、石油系燃料及び固形燃料に課税。 課税対象者は燃料輸入者、石炭等の精製・製造企業。燃料出荷時及び自家消費分に課税。 																																									
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 輸出用燃料及び国際船舶、国際航行用の燃料、化学・石油化学産業の原料使用、バイオ燃料は免税。 																																									
税収	<ul style="list-style-type: none"> (税収は不明) 																																									
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 国の一般会計に10.4%、国民住宅基金に15.07%、地方政府の一般会計に10.4%、国民年金基金に28.69%、水インフラ資金に4.31%、交通インフラ資金に28.58%、公共交通の補償資金に2.55%で税収を配分。 																																									

南アフリカの炭素税について

- 南アフリカは2013年5月に炭素税の導入を決定。
- 複数回の導入延期を経て、2019年6月1日に炭素税を導入。

南アフリカの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none">• 2013年5月、2015年1月1日より炭素税を導入すると発表。• 2014年2月、導入年の2016年への先延ばしを発表。• 2015年11月、財務省が炭素税法案を発表。導入延期。• 2017年12月に改訂版炭素税法案を発表。導入延期。• 2018年11月に再度改訂版炭素税法案を発表、2019年5月に承認され、2019年6月からの導入が決定。
導入年	<ul style="list-style-type: none">• 2019年6月1日。第1フェーズは2025年12月31日終了予定。
課税対象	<ul style="list-style-type: none">• 温室効果ガス(CO₂、CH₄、N₂O、HFCs、PFCs、SF₆)を排出する化石燃料の燃焼、工業プロセス及び漏出。
税率	<ul style="list-style-type: none">• 導入時120ZAR(ランド)/トンCO₂e^(※)、2022年まで炭素税率はインフレ率+2%ずつ毎年上昇。• 2022年の税率は144ZAR/tCO₂e
税収使途	<ul style="list-style-type: none">• 省エネ税控除、電気税の負担軽減等への活用を予定。
優遇措置	<ul style="list-style-type: none">• 国際航空・国際船舶の燃料は免税。家庭部門は免税。• 発電事業者は、再エネプレミアムや環境税の負担額を炭素税負担額から差し引いた額を納税。• その他、産業・農業・廃棄物部門に対し以下の免税措置(allowance)が設けられており、産業部門は最大95%、農業・廃棄物は最大100%免税となる。<ul style="list-style-type: none">- 化石燃料燃焼に伴う排出に対する免税措置:最大75% (農業・廃棄物についてはほとんどの活動が100%)- 貿易にさらされる産業への配慮措置:最大10%- 排出削減努力に対する免税措置:最大5%- カーボンバジェットに対する免税措置:最大5%- オフセットに対する免税措置:最大10%

(※)1ZAR=約7円(120ZAR=約840円)。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)南アフリカ財務省(2013)「Carbon Tax Policy Paper」、同(2014)「Budget Review 2014」、同(2015)「Draft Carbon Tax Bill」、同(2017)「Draft Carbon Tax Bill」、同(2018)「Carbon Tax Bill」、同(2018)「Media Statement Tabling of the Carbon Tax Bill」等より作成。

シンガポールの炭素税について

- 2019年1月、シンガポールは5SGD/tCO₂eの炭素税を導入。
- 2022年2月、財務大臣は予算演説において、炭素税率の引き上げを発表。

シンガポールの炭素税の概要

項目	内容										
経緯	<ul style="list-style-type: none">・2017年2月、財務大臣が「2017年予算案」で、温室効果ガス削減目標（2030年までに2005年比で炭素原単位を36%減）を達成するため、2019年に10～20SGD/tCO₂eの炭素税を導入すると発表。・2018年2月、財務大臣が「2018年予算案」で2019年に5SGD/tCO₂eの炭素税（Carbon tax）を導入すると発表。・2018年3月、「カーボンプライシング法案」の提出・可決。2019年1月より炭素税を導入。・2022年2月、財務大臣が「2022年予算案」の予算演説で、2024年以降の炭素税率を大幅に引き上げることを発表。										
導入年	<ul style="list-style-type: none">・2019年1月1日（最初の納税は2019年の排出量に基づき2020年に実施）										
課税対象	<ul style="list-style-type: none">・温室効果ガス（CO₂、CH₄、N₂O、HFCs、PFCs、SF₆）を年間合計25,000 tCO₂e以上排出する企業の排出量に対して課税。但し、物品税が既に課税されているガソリン、軽油、CNGは除く（将来的にNF₃も対象とする予定）。・発電所や大規模な産業施設などが対象となり、カバー率はシンガポールの全排出量の80%に相当。										
税率	<ul style="list-style-type: none">・制度導入段階では、2019～2023年のGHG排出量1トン当たり税率は5SGD、その後2030年までに10～15SGDに引上げとされていたが、2022年2月予算案において、2024・2025年に25SGD、2026・2027年に45SGD、その後2030年までに、50～80SGDの範囲で徐々に引き上げると発表（2028年以降の引上げの詳細は2027年以前に公表予定）。 <table border="1"><thead><tr><th>年</th><th>2022・2023</th><th>2024・2025</th><th>2026・2027</th><th>2028～2030</th></tr></thead><tbody><tr><td>税率</td><td>5SGD/tCO₂e</td><td>25SGD/tCO₂e</td><td>45SGD/tCO₂e</td><td>50-80SGD/tCO₂e</td></tr></tbody></table>	年	2022・2023	2024・2025	2026・2027	2028～2030	税率	5SGD/tCO ₂ e	25SGD/tCO ₂ e	45SGD/tCO ₂ e	50-80SGD/tCO ₂ e
年	2022・2023	2024・2025	2026・2027	2028～2030							
税率	5SGD/tCO ₂ e	25SGD/tCO ₂ e	45SGD/tCO ₂ e	50-80SGD/tCO ₂ e							
税收使途	<ul style="list-style-type: none">・2019～2023年の5年間で累積10億SGD程度（見込み）。・税金は企業のエネルギー効率改善等のための資金として活用。										
優遇措置	<ul style="list-style-type: none">・2023年までは公共料金還付のみを実施していたが、2024年以降は以下の対応を実施予定。詳細は2023年公表予定。<ul style="list-style-type: none">－ 炭素税による家庭での光熱費の増加に対して、公共料金還付（U-Saveリベート）を強化。－ 排出集約的で貿易に晒されている（EITE）企業に対し、短期的な競争力維持とリーケージリスク軽減のため、排出量の一部に一時的に無償排出枠を割当（移行フレームワーク）。排出枠は効率基準と脱炭素化目標に基づいて決定。－ 企業は高品質の国際炭素クレジットにより、課税対象排出量の最大5%をオフセット可能に。										

（備考）1SGD=約80円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）シンガポール財務省（2018）「Budget 2018 Together, A Better Future」、シンガポール政府ウェブページ「Carbon Pricing Bill」、NCCCウェブページ「Carbon Tax」、NCCC（2022）「SINGAPORE WILL RAISE CLIMATE AMBITION TO ACHIEVE NET ZERO EMISSIONS BY OR AROUND MID-CENTURY, AND REVISES CARBON TAX LEVELS FROM 2024」等より作成。

インドネシアの炭素税について

- インドネシアでは、2021年10月に、石炭火力発電に対する炭素税の導入を規定した「税制調和に関する法律」が施行され、2022年4月より税率30IDR/kgCO₂eで開始。

インドネシアの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none">• 2021年6月、財務大臣が、コロナ危機からの景気回復に向けた政府の歳入増加や公正で効率的な税制構築等を目的とした税制改革法案(Bill on the Fifth Amendment to Law Number 6 of 1983 concerning General Provisions and Tax Procedures)を提出。歳入増加の措置のひとつとして炭素税の導入を提案。• 2021年10月29日施行の「税制調和に関する法律(Law on Harmonization of Tax Regulations)」において、2022年4月1日より石炭火力発電の排出上限の超過排出分に課税する炭素税(Carbon Tax)を導入することを規定。
導入年	<ul style="list-style-type: none">• 2022年4月1日
課税対象	<ul style="list-style-type: none">• 対象ガスはCO₂、N₂O、CH₄。• 石炭火力発電の排出上限の超過排出分に対して課税(2025年以降に課税対象部門を段階的に拡大予定)。
税率	<ul style="list-style-type: none">• 2022年4月1日から、30IDR/kgCO₂e(約240円/tCO₂e)の税率で開始。• 税率は国内炭素市場(炭素税の対象事業者による超過削減量やカーボンオフセットクレジットを取引する市場)の炭素価格以上とする。なお、国内炭素市場の詳細は今後大臣令で規定される予定。• 炭素市場価格が30IDR/kgCO₂eを下回った場合、30IDR/kgCO₂eの最低税率を適用。
税収使途	<ul style="list-style-type: none">• 気候変動対策に充当(開発資金の拡大、環境に配慮した技術への投資、低所得コミュニティの支援 等)
その他	<ul style="list-style-type: none">• 炭素税の負担軽減のため、国内炭素市場で購入した炭素証明書(炭素税の対象事業者による超過削減量に相当する排出枠等)を使用することが可能。炭素証明書でオフセットできなかった超過排出分は課税の対象となる。• 2022年~2024年に石炭火力発電を対象に炭素税を課税し、2025年以降に炭素税の課税対象部門の拡大及び排出量取引制度の本格的な実施を予定。

(備考)1IDR=約0.008円。(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)インドネシア政府(2021)「UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 7 TAHUN 2021 TENTANG HARMONI SASI PERATURAN PERPAJAI」、インドネシア政府情報ポータルウェブページ「Penerapan Berkeadilan dan Mengutamakan Keterjangkauan」より作成。

その他アジアの炭素税等の導入をめぐる動き

○ ベトナム、タイ、台湾において、炭素税や排出量取引制度の検討が進められている。

炭素税や排出量取引制度をめぐる動向

国	炭素税や排出量取引制度をめぐる状況
ベトナム	<ul style="list-style-type: none">2012年9月に承認された「ベトナムグリーン成長戦略」において、低炭素経済を進めるため、市場ベースの手法の導入の必要性が謳われた。<u>2020年11月に国会で採択された「改正環境保護法」(2022年1月発効)において、炭素取引市場の制度設計を行うことが規定された。</u>2022年1月7日、「温室効果ガス排出量の削減とオゾン層の保護を規制する法令」を公布し、<u>温室効果ガスの排出削減、炭素市場の開発等の詳細を規定。2025年から国内炭素市場のパイロット制度を開始し、その経験を踏まえ、2028年から本格実施する予定。</u>
タイ	<ul style="list-style-type: none">「第12次国家経済発展計画(2017-2021)」や「国家気候変動マスタープラン(2015-2050)」、「国家改革計画(2018)」において、炭素市場の重要性が謳われた。世界銀行主導の市場メカニズム準備基金(PMR)の設立メンバーとして、2013年から排出量取引制度を検討。<u>2014年10月に「自主的排出量取引制度(Thailand V-ETS)」を開始し(～2017年)、2018年から第2フェーズ(～2020年)を実施。</u>GHGの報告や排出量取引制度の構築について概説した気候変動法(Climate Change Act)を天然資源・環境省が草案中であり、今後内閣の承認を得る予定(2022年2月現在)。
台湾	<ul style="list-style-type: none"><u>2015年7月に制定された「温室効果ガス削減管理法(Greenhouse Gas Reduction and Management Act)」で、炭素税や排出量取引制度の必要性等が謳われた。その後、排出量取引制度実施に向けて、カーボンオフセットクレジットや排出量の報告義務など排出量取引制度の関連規則が複数策定されている。</u><u>2021年10月に台湾環境保護署は、気候変動対応法案(旧温室効果ガス削減管理法)を発表し、排出削減のインセンティブとして炭素税を導入し、<u>税収を排出削減対策や技術に充当すると発表。</u>税率を含む制度の詳細は今後検討される予定。</u>

我が国の車体課税のグリーン化の動向

車体課税のグリーン化措置(2021年4月～2023年3月)

○ 新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急経済対策として実施されていた自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率1%引き下げ措置は、2021年12月末に終了。

軽課措置(自家用乗用車)

(注)クリーンディーゼル車に関しては別載

対象車	燃費性能	自動車重量税 (エコカー減税)		環境性能割		グリーン化特例※1					
	2030年度 燃費基準	購入時検査※2	初回継続検査※2	自動車税	軽自動車税	自動車税 種別割	軽自動車税 種別割				
・電気自動車 ・天然ガス自動車(2009年 排ガス規制+NOx▲10%)	—	免税	免税	非課税	非課税	▲75%	▲75%				
・燃料電池車											軽減なし
・プラグインハイブリット車										ガソリン車に準拠	
・ハイブリッド車・ガソリン車	+20%	免税	免税	非課税	非課税	軽減なし	軽減なし				
	-10%										
	-15%	▲50%	軽減なし	1%	1%						
	-25%	▲25%		2%							
	-30%			3%				2%			
	-40%										
-45%											
それ以外	軽減なし										

※1 グリーン化特例は車両購入年の翌年度に税率に適用。

※2 購入時検査とは、新車購入時に実施する車検のこと。初回継続検査とは新車登録後3年目に実施する車検のこと(自動車重量税は車検時に徴収される)。

重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,700円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

自動車税※3	
車齢	重課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税※3	
車齢	課税の引上げ
・13年超	12,900円 概ね+20%

令和3年度税制改正に伴う自動車重量税(エコカー減税)の見直し

- 自動車重量税のエコカー減税は、コロナ禍の状況を配慮し、2030年度燃費基準に切り替えつつも、減税対象割合が現行水準と同じ約70%、免税対象割合が現行水準と同じ約25%となる基準を維持。
- 電気自動車等や超低燃費HVに対する「構造要件(初回継続検査でも免税)」も維持するが、クリーンディーゼル車は免税対象から除外し、別途激変緩和措置を講じることとした。

自動車重量税(エコカー減税)の見直し(クリーンディーゼル車を除く)

<2019年5月～2021年4月>

対象車	燃費基準	購入時検査 ^{※1}	初回継続検査 ^{※1}
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・天然ガス自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車 ・クリーンディーゼル車 	—	免税	免税
<ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車・ガソリン車 	2020基準 + 90%		
	2020基準 + 40%		
	2020基準 + 20%	▲50%	
	2020基準 + 0%	▲25%	

<2021年5月～2023年4月>

対象車	燃費基準	購入時検査 ^{※1}	初回継続検査 ^{※1}
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・天然ガス自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車 	—	免税	免税
<ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車・ガソリン車^{※2} 	2030基準 + 20%		
	2030基準 - 10%		
	2030基準 - 25%	▲50%	
	2030基準 - 40%	▲25%	

※1 購入時検査とは、新車購入時に実施する車検のこと。初回継続検査とは新車登録後3年目に実施する車検のこと(自動車重量税は車検時に徴収される)。

※2 減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。

令和3年度税制改正に伴う環境性能割の見直し

- 環境性能割は、コロナ禍の状況を配慮し、2030年度燃費基準に切り替えつつも、減税対象割合が現行水準と同じ約70%、非課税対象割合が現行水準と同じ約50%となる基準を維持。
- コロナ禍の緊急経済対策として実施されていた自動車及び軽自動車の税率1%引き下げ措置は、2021年12月末に終了。

環境性能割の見直し(クリーンディーゼル車を除く)

<2019年10月～2021年3月>

対象車	燃費基準	登録車	軽自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車^{※1} ・天然ガス自動車 ・クリーンディーゼル車 	—	非課税	非課税
・ハイブリッド車・ガソリン車	2020基準 + 20%		
	2020基準 + 10%	1%	
	2020基準 + 0%	2%	1%
	上記以外	3%	2%



<2021年4月～2023年3月>

対象車	燃費基準	登録車	軽自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車^{※1} ・天然ガス自動車 	—	非課税	非課税
・ハイブリッド車・ガソリン車 ^{※2}	2030基準 - 15%		
	2030基準 - 25%	1%	
	2030基準 - 40%	2%	1%
	上記以外	3%	2%

※1 プラグインハイブリッド軽自動車は軽自動車環境性能割の非課税対象外であり、ガソリン軽自動車の扱いに準ずる。

※2 減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。

(出典)「令和3年度税制改正の大綱」(令和2年12月21日閣議決定)等より作成。

令和3年度税制改正に伴う自動車税・軽自動車税(種別割)のグリーン化特例の見直し

- 自動車税及び軽自動車税の種別割^(※1)に対するグリーン化特例の軽減措置^(※2)は、2021年4月から2023年3月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。
- 重課については、自動車税種別割の重課措置を2年間延長。

自動車税・軽自動車税(種別割)の軽減措置(2017年4月～2023年3月)

対象車	2017年4月-2019年3月			2019年4月-2021年3月			2021年4月-2023年3月	
	自動車税	軽自動車税		自動車税	軽自動車税		自動車税	軽自動車税
電気自動車等 ^(※3)	▲75%	▲75%	→	▲75%	▲75%	→	▲75%	▲75%
2020燃費基準+50%		▲50%			▲50%		軽減なし	軽減なし
2020燃費基準+40%								
2020燃費基準+30%								
2020燃費基準+20%	▲50%	▲25%		▲50%	▲25%			
2020燃費基準+10%								
2020燃費基準達成	軽減なし	軽減なし		軽減なし	軽減なし			

※1 種別割とは、2019年10月1日以前の自動車税及び軽自動車税のこと。

※2 軽減措置は該当車を購入した翌年度の税率に適用される。

※3 電気自動車等とは、乗用車に関しては電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)を指す。軽自動車に関しては電気自動車、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、2005年排出ガス基準値より75%以上又は2018年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。

(出典)「令和3年度税制改正の大綱」(令和2年12月21日閣議決定)等より作成。

令和3年度税制改正に伴うクリーンディーゼル車の扱い

- クリーンディーゼル車については、エコカー減税、環境性能割ともに、燃費性能に応じた減税措置に変更するものの、2021～2022年度は激変緩和措置として、2021年度は現行制度を維持し、2022年度は2020年度基準達成の有無に応じて税率を変更する。
- 種別割(グリーン化特例)の減税対象からは2021年度から外れる。

自動車重量税(エコカー減税)及び環境性能割におけるクリーンディーゼル車の減税措置

<自動車重量税(エコカー減税)>

燃費基準	2021年5月 ～2022年4月	2022年5月 ～2023年4月
2020基準達成	免税	免税
2020基準未達成	免税	当分の間税率

<環境性能割>

燃費基準	2021年4月 ～2022年3月	2022年4月 ～2023年3月
2020基準達成	非課税	非課税
2020基準未達成	非課税	3%

種別割グリーン化特例の見直し(2021年4月～2023年3月)

<改正前>

対象車	登録車	軽自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車 ・天然ガス自動車 ・クリーンディーゼル車 	75%	75%



<改正後>

対象車	登録車	軽自動車
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車 ・天然ガス自動車 	75%	75%

令和4年度税制改正大綱における自動車関係諸税の見直しに関する記載

- 令和4年度税制改正大綱では、令和3年度税制改正大綱と同様に、次のエコカー減税等の期限到来時に、自動車関係諸税の抜本的な見直しを行うことが明記された。

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

1. 成長と分配の好循環の実現（8）経済と環境の好循環の実現

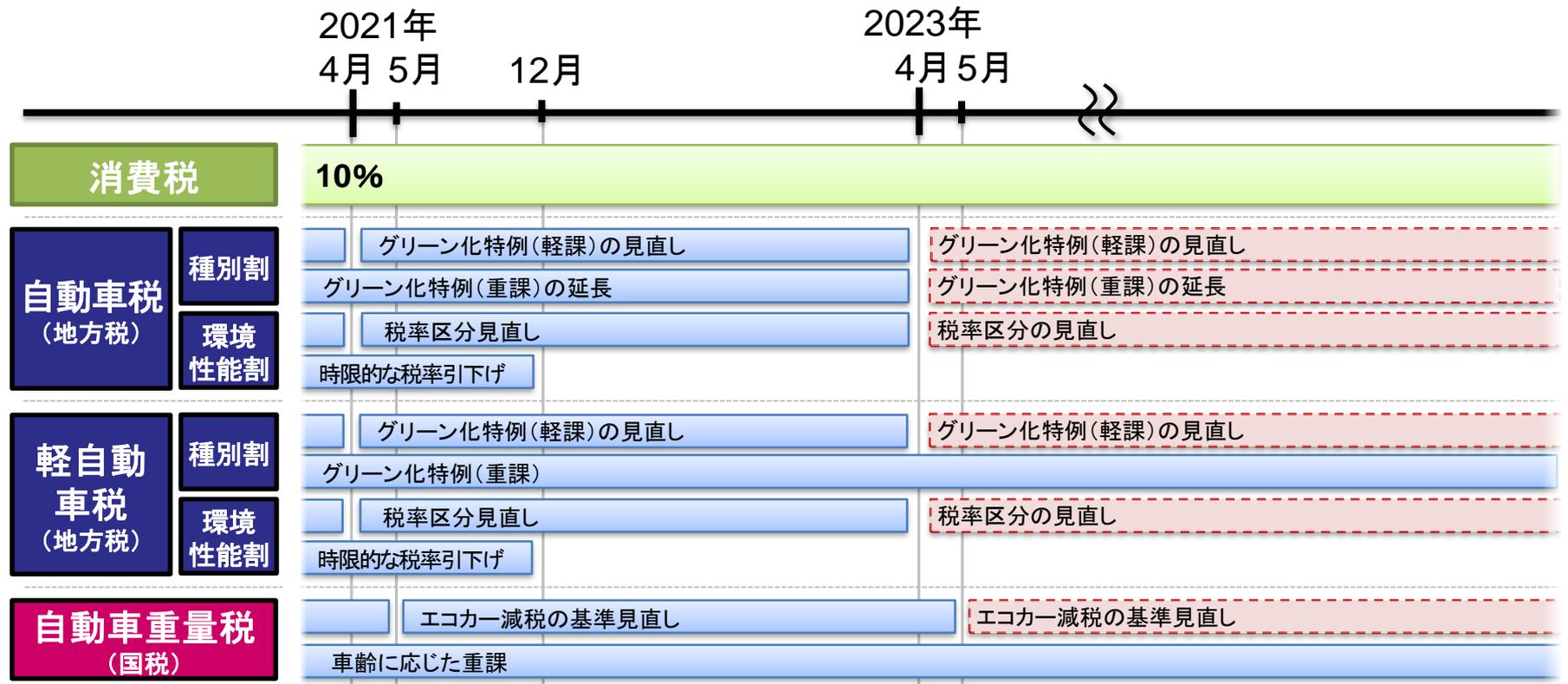
車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直向する中、**次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提**に、一定の猶予期間を設けることとしたところである。**車体課税の見直しに当たっては、令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。**

第三 検討事項

5 自動車関係諸税については、**「2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに**、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、**その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。**

今後の車体課税見直しのスケジュール

- 2023年4月以降、自動車税種別割のグリーン化特例(軽課・重課)、軽自動車税種別割のグリーン化特例(軽課)が期限切れとなる。また、自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率区分の見直しが行われる。
- 同年5月以降、自動車重量税のエコカー減税が期限切れとなる。



…法令で決定済み及び令和3年度税制改正で結論を得た事項

…令和5年度税制改正以降で具体的な結論を得る事項

※1 自動車税及び軽自動車税の環境性能割は自動車の取得時に課税される。

※2 環境性能割の時限的な税率引下げとは、令和元年(2019年)10月1日から令和3年(2021年)12月31日までの間に取得した自家用乗用車に係る環境性能割について、税率1%分を軽減する特例措置を指す。

諸外国における自動車関連施策の動向

欧州の車体課税におけるCO₂排出基準導入の動き

取得に係る課税			保有に係る課税		
1998年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO ₂ 排出削減目標を設定。					
1998年	フランス	自動車登録税の課税標準(課税馬力)の算出に、CO ₂ 排出量を追加。	2001年	英国	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2007年	ノルウェー	自動車登録税の税率にCO ₂ 排出量基準を追加。	2002年	英国	社有車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2008年	ポルトガル	自動車税の税率を排気量とCO ₂ 排出量基準を併用した課税に変更。	2003年	フィンランド	車両税を導入。税率をCO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
	フランス	ボーナス・マルス導入。自動車取得時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課金(マルス)、排出量の少ない車に補助金を支給(ボーナス)。	2005年	ベルギー	連帯貢献金制度(社用車のみ)を導入。料金をCO ₂ 排出量に応じ設定。
	アイルランド	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2006年	フランス	社用自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。		スウェーデン	自動車税を導入。税率を種類、駆動方式、CO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
	フィンランド	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2007年	ルクセンブルク	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
				ポルトガル	自動車流通税を導入。税率を車種、重量、排気量、CO ₂ 排出量を基準に設定。
2009年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」が成立(2015年までに企業別平均CO ₂ 排出量を130gCO ₂ /km以下とする目標を設定)					
	ラトビア	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準(燃料種別)と排気量基準を併用した課税に変更。
	スロベニア	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。		フランス	汚染車税を導入。税率をCO ₂ 排出量基準に設定。
				ギリシャ	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に設定。
2012年	オランダ	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2011年	フィンランド	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に設定。
2013年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」を改訂(2021年までに企業別平均CO ₂ 排出量を95gCO ₂ /km以下とする目標を設定)					
2018年	スウェーデン	ボーナス・マルス導入。			
2019年	イタリア	ボーナス・マルス導入。			
2019年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」を改訂(2025年までに企業別平均CO ₂ 排出量を2021年削減目標(95gCO ₂ /km)比15%減、2030年までに37.5%減とする目標を設定)					
2021年	デンマーク	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2021年	デンマーク	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2021年 欧州委員会は「CO ₂ 排出規則」の改訂を提案(2030年までに企業別平均CO ₂ 排出量を2021年比55%減、2035年までに100%減とする目標を提案)					

欧州主要国の車体課税におけるCO₂排出基準について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO₂排出量(WLTP/WLTC基準)を採用。
- 電気自動車、水素燃料電池自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

欧州主要国における車体課税(乗用車)の制度概要

(2022年1月時点)

国名	ドイツ	英国	フランス			
課税段階	保有	保有	取得	取得	取得	取得(参考)
税目/制度名	自動車税	自動車税	自動車登録税	Malus	Bonus écologique	Prime à la conversion
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> 内燃機関を有する乗用車:CO₂排出量・排気量に応じて課税(2009年～) ※2009年以前の自動車登録車は、従前の排気量割で課税 その他の車:重量に応じて課税 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を課税標準として課税(2001年～) 2017年4月より、2年目以降はCO₂に関わらず車種別に定額課税 ※2001年以前登録車は制度変更後も従前の排気量で課税 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車登録時に各自治体により課税 課税標準である課税馬力の算出にCO₂排出量を追加(1998年～) 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車登録時、一定以上のCO₂排出量の車に課税(2008年～)、一定以上の車両重量の車に課税(2022年～) 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車登録時、一定以下のCO₂排出量の車に補助金支給(2008年～) 	<ul style="list-style-type: none"> 一定年数経過したガソリン車・ディーゼル車を廃棄し、かつBEV・FCV・PHV又は一定以下のCO₂排出量の車を取得した場合に補助金支給(2018年～)
税率	<ul style="list-style-type: none"> 排気量割 ガソリン車:2.0EUR/100cc ディーゼル車:9.5EUR/100cc CO₂排出量割 95gCO₂/km超の車に対し、2-4EUR/gの税率で課税 重量別課税 火花点火エンジン・圧縮点火エンジンを有さない乗用車:車両重量200kg当たり11.25~12.78EUR(重量に応じて変化) 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量割(初年度のみ) ガソリン車・ディーゼル車: 1gCO₂/km超に10~2,245GBP その他(HV・バイオ燃料・LPG): 51gCO₂/km超に15~2,235GBP 定額課税(2年目以降) ガソリン車・ディーゼル車:150GBP その他:140GBP ※販売価格が40,000GBP以上の高級車は、2年目から5年間に限り325GBPを追加課税 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂と馬力で計算される課税馬力に応じて設定 課税馬力当りの税率は地域によって異なる ※イル・ド・フランスの場合、1課税馬力当たり46.15EUR 	<ul style="list-style-type: none"> 128gCO₂/km以上の車の取得に対し50~40,000EURを課税、車両重量1,800kg超の車の取得に対し1kg超過当たり10EURを課税 課税額は最大40,000EUR 	<ul style="list-style-type: none"> 20gCO₂/km以下のBEV・FCVの取得に対し最大6,000EUR、50gCO₂/km以下のPHVの取得に対し1,000EURの補助金を支給 	<ul style="list-style-type: none"> 2006年以前に登録したガソリン車又は2011年以前に登録したディーゼル車を廃棄した上で、20gCO₂/km以下のBEV・FCV、50gCO₂/km以下のPHVを取得した場合、世帯収入等に応じて最大5,000EUR、127gCO₂/km以下の車の場合、最大3,000EUR支給
次世代車の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> 2025年12月31日までに自動車登録したBEV・REEV・FCV:最大10年間免税。2026年1月1日以降登録車は50%減税。 2020年6月12日から2024年12月31日の間に自動車登録されたCO₂値95g/km以下の乗用車は2025年12月31日まで年間30ユーロの税制優遇。 	<ul style="list-style-type: none"> EV・FCV:免税(※高級車の追加課税は2021年から適用外) 	<ul style="list-style-type: none"> EV・FCV・CNG・LPG・E85車は50%又は100%減免。(課税対象地により減免率は異なる。) 	—	—	—

EUにおけるCO₂排出規則について

- 2009年4月、「CO₂排出規則」が成立し、新車乗用車の企業別平均CO₂排出量を導入。2013年11月、2021年までに95gCO₂/km以下とする目標を設定。2019年4月、2030年の排出量を2021年目標比37.5%減とする目標を設定。
- **2021年7月、欧州委員会は、2030年の新車乗用車の排出量を2021年比※55%減、2035年100%減とする新たな目標を提案。**これは、2035年に電気自動車(BEV)や燃料電池車(FCEV)など化石燃料を一切使用しない車両のみが販売可能であることを意味する。(※2021年値は、2022年10月31日までに欧州委員会が正式な値を公表する。)

新車乗用車のCO₂排出量目標値

2021年	企業別平均CO ₂ 排出量を 95gCO₂/km以下
2025年	同排出量を 2021年比15%減
2030年	同排出量を 2021年比55%減 (現行規則では37.5%減)
2035年	同排出量を 2021年比100%減 (新規提案)

<EUにおける現在のEVの普及状況>

2019年のEUの**新車BEV及びFCEV販売登録台数は24.8万台**
PHEVは14.0万台 (EVの市場シェア:3%)
2020年のEUの**新車BEV及びFCEV販売登録台数は53.9万台**
PHEVは50.7万台 (EVの市場シェア:10.5%)
※PHEV:プラグインハイブリット車、EV:BEV、FCEV、PHEVの合計

<具体的な措置の内容>

優遇措置 (スーパークレジット)	企業別平均CO ₂ 排出量の算出にあたって、CO ₂ 排出量が50gCO ₂ /km未満の新車販売については、2022年まで以下の台数でカウントする優遇措置が講じられている。 <u>2020年:2台、2021年:1.67台、2022年:1.33台</u> <u>(2023年以降:1台)</u> 但し、スーパークレジットの使用は、2020~2022年の3年間で最大7.5gCO ₂ /kmに制限される。
ペナルティ	目標値を超過した場合の新車1台当たりの課徴金は、CO ₂ 排出量1gCO ₂ /km当たり95EURとする。
排出ゼロに向けた進捗報告書	欧州委員会は、2025年12月31日までに、及びその後隔年で、2050年のゼロエミッション道路輸送実現に向けた進捗報告を行う。報告書では、移行促進のための追加的措置の必要性を検討する。(新規提案)

(参考)小型商用車・重量車に対するCO₂排出規則

小型商用車の目標値

2011年6月、2020年の目標値を設定。2019年4月、2025年及び2030年の目標値を設定。2021年7月、欧州委員会は、2030年の目標値をより野心的に修正し、2035年の新たな目標値を提案。

2020年	新車小型商用車平均CO ₂ 排出量を 147gCO₂/km以下
2025年	同排出量を 2021年比15%減
2030年	同排出量を 2021年比50%減 (現行規則では31%減)
2035年	同排出量を 2021年比100%減 (2021年新提案)

重量車の目標値

2019年6月、2025年及び2030年の目標値を設定。

2025年	新車重量車平均CO ₂ 排出量を 2019年比15%減
2030年	同排出量を 2019年比30%減

CO₂排出規則の効果・影響

○ 2021年7月、欧州委員会は、Fit for 55パッケージにおけるCO₂排出規則の改正案の提出に際し、改正案が適用された場合の環境や経済への影響に関するアセスメントを実施。

CO₂排出規則の新基準のインパクトアセスメント

■ 環境面の影響：排出削減量（2005年比）

		2030年	2035年	2040年
CO ₂	TtW※1の場合	▲32-33%	▲56-66%	▲83-89%
	WtW※2の場合	▲30-31%	▲53-63%	▲80-87%
NOx		▲64-65%	▲77-80%	▲89-91%
PM2.5		▲55-56%	▲73-77%	▲88-91%

※1 TtW (tank to wheel) : 走行時に発生する排出のみを考慮

※2 WtW (well to wheel) : 走行時排出に加え、原油採掘や精製、発電、水素製造に係る排出も考慮

CO₂排出規則における新排出基準の検討について

- 新排出基準の検討にあたり、「Fit for 55」で提案された他の施策（CO₂排出規則中のZEVインセンティブ等）が導入されるという仮説の下、3つの削減水準を想定し、各水準の**経済的影響・社会的影響・環境負荷**について、定量的に評価。
- 分析から、**2030年目標を大幅に強化することが望ましい**とし、**新車乗用車の排出目標値（TtW）について、2030年▲55%、2035年▲100%（2021年比）とする新たな排出基準を提案。**

■ 経済面の影響（対ベースライン比※3）

便益	消費者の便益	<ul style="list-style-type: none">• 新車乗用車を15年間保有した場合の社会的観点からの経済的便益は、乗用車1台あたり2030年に860～1,600、2035年に1,500～3,400、2040年に4,600～5,100ユーロに相当（WtWのCO₂排出による外部費用の削減を含む）。• 新車乗用車の購入者の総所有コスト（5年間保有すると仮定、車両代、燃料・電気代、メンテナンス費含む）は、乗用車1台当たり2030年に330～600、2035年に970～2,200、2040年に2,800～3,100ユーロ節約できる。• 中古乗用車の購入者の総所有コスト（車齢6～10年目を利用すると仮定、車両代、燃料・電気代、メンテナンス費含む）は、乗用車1台あたり2030年に450～800、2035年に1,300～2,700、2040年に2,800～3,000ユーロ節約できる。
	エネルギーの削減	<ul style="list-style-type: none">• CO₂排出規則により最終エネルギー需要を2030年に21～22%、2035年に36～45%、2040年に55～63%削減できる。CO₂排出基準のみにより2040年の自動車・小型商用車の最終エネルギー需要を20%削減できる。（いずれも2015年比）• 2030～2050年のディーゼル及びガソリンの削減量は累積で913～1100Mtoe程度（2021年の石油価格で約2,000～3,000億ユーロに相当）。
費用	メーカーの投資額	<ul style="list-style-type: none">• 新排出基準を満たすため、2021～2040年に年間120～190億ユーロの追加投資が必要。• 乗用車1台当たり2030年に300～550、2035年に940～1,700、2040年に1,400～1,700ユーロの費用がかかる。

※3 ベースラインは、2021年7月提案時点の、既存の2030年の気候・エネルギー関連法令の枠組みをモデル化した「参照シナリオ2020」を指す。

（出典）欧州委員会（2021）「Impact assessment SWD(2021) 613 final」等より作成。

米国バイデン政権における燃費基準の見直しの動き

- 2021年1月、バイデン大統領は、トランプ政権下の燃費規制緩和政策であるSAFE1及び2の見直しを宣言。
 - SAFE1(州政府が連邦基準より厳しい排出制限を課す権限の無効化)は、2021年12月21日、NHTSAが廃止を発表。
 - SAFE2における新車のCO₂排出基準について、2021年12月30日、EPAが2023~26年目標を改正(22年2月発効)。
 - 同様にSAFE2における新車のCAFE基準について、2021年8月10日、NHTSAが2024~26年の目標改正案を発表。
- 2021年8月、バイデン大統領は、2030年までに乗用車及び小型トラックの新車販売における電気自動車・燃料電池車・プラグインハイブリット車のシェアを合計50%以上にするを宣言。

バイデン政権におけるCAFEおよび企業別平均CO₂排出基準

	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE	乗用車	mpg	-	-	-	44.4	48.2	52.4
CO ₂ 排出基準	乗用車	g/マイル	-	(181)	166	158	149	132
	小型トラック	g/マイル	-	(261)	234	222	207	187
	乗用車・小型トラック	g/マイル	-	(224)	202	192	179	161

(参考)トランプ政権下で定められた燃費基準(SAFE2)

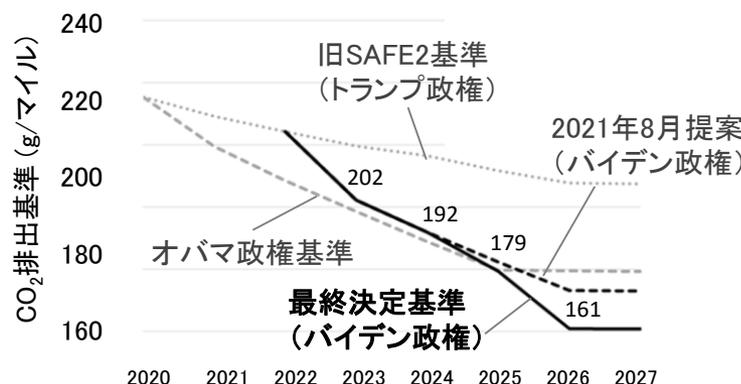
	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE	乗用車・小型トラック	mpg	37.3	37.9	38.5	39.1	39.8	40.4
CO ₂ 排出基準	乗用車	g/マイル	183	180	177	174	171	168
	小型トラック	g/マイル	264	259	255	251	247	243
	乗用車・小型トラック	g/マイル	220	216	213	209	206	202

バイデン政権における燃費基準の見直しの動き

年	政策	内容
2021.1	大統領令でSAFE1及び2の見直しを宣言	バイデン大統領は、トランプ政権下で制定されたSAFE1及び2の見直しを宣言。
2021.4	EPAは、SAFE1の見直しを提案	SAFE1の見直しのため、2021年6月に公聴会を開催。2021年4~7月にパブコメを募集。
2021.5	NHTSAは、SAFE1の廃止を提案	SAFE1はNHTSAの権限を越えているとし、廃止を提案。2021年5~6月にパブコメを募集。
2021.8	大統領令でEV等の普及を宣言	2030年までにBEV・FCV・PHEVの新車販売市場シェアを50%以上にする目標を宣言。
	EPAは、新CO ₂ 排出基準を提案 NHTSAは、新CAFE基準を提案	2023~26年のCO ₂ 排出基準厳格化案を発表。2021年8~9月にパブコメを募集。 2024~26年のCAFE基準改正を提案(上表参照)。2021年8~9月にパブコメを募集。
2021.12	NHTSAは、SAFE1廃止を発表	SAFE1を廃止し、州政府が連邦基準より厳しい独自のGHG排出制限を課すことを認める。
	EPAは、CO ₂ 排出基準を改正	2023~26年の乗用車と小型トラックのCO ₂ 排出基準を最終決定(上表参照)。2022年2月発効。

2026年までのCO₂排出基準の比較

(乗用車:小型トラックの比率を50%:50%で計算した値)



COP26における新車販売のZEV化に関する宣言

- 国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(COP26)で、販売される全ての新車を、主要市場で2035年までに、世界全体では2040年までにゼロエミッション車とすることを旨とする共同声明を発表。英国など24カ国が賛同。日本、中国、ドイツは非参加。米国はカリフォルニア州などが賛同。

COP26における新車販売のZEV化に関する宣言の内容と署名者

宣言の内容	署名者(2021年11月10日時点)
政府 として、2040年より前、主要市場では遅くとも2035年までに、全ての新車乗用車及び小型商用車の販売がゼロエミッションになるよう取り組む。	オーストリア、アゼルバイジャン、カンボジア、カナダ、カーボベルデ、チリ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エルサルバドル、フィンランド、アイスランド、アイルランド、イスラエル、リトアニア、ルクセンブルク、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ポーランド、スロベニア、スウェーデン、英国、ウルグアイの24カ国
新興市場および発展途上国の政府 として、ゼロエミッション車の普及と導入加速化に向けて熱心に取り組む。全ての先進国に対し、グローバルで公平かつ公正な移行を促進するための協力と国際支援の提供を強化するよう呼びかける。	ドミニカ共和国、ガーナ、インド、ケニア、パラグアイ、ルワンダ、トルコの7カ国
都市、州、及び地方政府 として、管轄権で実施可能な範囲で、保有またはリースされた乗用車及び小型商用車を遅くとも2035年までにゼロエミッション車に転換することに取り組み、ゼロエミッション車への移行をできるだけ早く可能にし、加速させ、またはその他の方法で奨励する政策を導入する。	ブリティッシュ・コロンビア州、カリフォルニア州、ニューヨーク州、ニューヨーク市、スコットランド、ローマなど38都市
自動車メーカー として、2035年より前に主要市場で100%ゼロエミッションの新車及び小型商用車の販売を達成するために努力し、この野心の達成に沿った事業戦略の下、顧客の需要拡大に取り組む。	フォード、GM、ジャガー・ランドローバー、メルセデスベンツ、ボルボ・カーなど11社
車両の所有者及び運営者、またはシェアモビリティの事業者 として、2030年までに、または市場が許す限りそれより前に、自動車及び小型商用車の100%ゼロエミッション化に向けて取り組む。	E.On、EDP、Iberdrola、Siemensなど27社
自動車メーカーの株式を保有する投資家 として、2035年までに主要市場で100%の新車及び小型商用車の販売がゼロエミッションになるようゼロエミッション車への移行の加速を支援する。投資先にこれらの積極的な関与・拡大を促し、SBTに沿って全ての車両を脱炭素化することを奨励する。	Mercy Investment Services Incなど13社
金融機関 として、2035年までに主要市場で100%の新車及び小型商用車の販売がゼロエミッションになるようゼロエミッション車への移行を加速するための支援を確認する。消費者、企業、充電インフラ、製造業者が移行のための、資本および金融商品を利用できるようにすることを支援する。	Aviva、NatWest
その他の署名者 として、2035年までに主要市場で新車及び小型商用車の販売を100%ゼロエミッションにすることで、ゼロエミッション車への移行を加速することを支援する。	欧州を中心とする気候変動に関する機関投資家グループ(IIGCC)、国際クリーン交通委員会(ICCT)など17機関

諸外国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

年	国	内容
1999年6月、ユーロビニエツ指令制定 (Directive 1999/62/EC; Eurovignette I) : 12トン以上の重量貨物車に対し、道路損傷等のインフラ費用に対する課金の考え方を規定		
2001年	スイス	重量貨物車を対象とする走行距離、車両積載量、排ガスクラスに応じた課徴金 (HVC) を導入
2004年	オーストリア	重量貨物車を対象とする走行距離及び車軸数に応じた通行税 (GO-Box) を導入
2005年	ドイツ	重量貨物車を対象とする走行距離、車両重量、車軸数に応じた通行税 (LKW-Malt) を導入
2006年5月、ユーロビニエツ指令改正 (Directive 2006/38/EC; Eurovignette II) : 対象車両 (3.5トン超の貨物車まで) や対象道路の拡大等を規定		
2007年	チェコ	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2010年	スロバキア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2011年9月、ユーロビニエツ指令改正 (Directive 2011/76/EU; Eurovignette III) : 大気汚染及び騒音の外部費用に対する課金の考え方を規定		
2011年	ポーランド	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ハンガリー	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税 (HO-GO) を導入
	フランス	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税 (Ecotaxe) の導入を無期限延期することを発表
2016年	ベルギー	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2017年5月、欧州委員会が、乗用車や軽量貨物車等への走行距離課金を政策オプションの1つに掲げたEurovignette IIIの改正案を提出		
2018年	スロベニア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2022年2月、Eurovignette IIIの改定案を欧州議会とEU理事会が最終承認 (Eurovignette IV)		

米国における主要な動向

年	州・地域	内容
2006年	オレゴン州	299台の車両を対象に1度目のパイロット事業を実施 (~2007年3月)
2009年2月、陸上交通インフラ資金調達委員会が、燃料税から道路利用課徴金への変更を提言した報告書「Paying Our Way」を公表		
2012年	オレゴン州	88台の車両を対象に2度目のパイロット事業を実施 (~2013年3月)
2015年	オレゴン州	5,000台を上限 (自主的参加) に道路利用課徴金の運用を開始
2016年	カリフォルニア州	5,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2017年3月)
	コロラド州	100台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2017年4月)
2018年	デラウェア州	道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2018年7月)
	ワシントン州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2019年1月)
	I-95 Corridor Coalition	1,000台の貨物車を対象に州間高速道路95号線 (I-95) 沿線16州が道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2019年春)
2020年	ハワイ州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (~2021年)
	ユタ州	EV、HVを対象に、代替燃料車料金 (定額) の代わりに、走行距離に応じた道路使用料の支払いを選択できるプログラムを導入

その他諸外国の主要な動向

年	国	内容
1978年	ニュージーランド	車両総重量3.5トン超の車両及び燃料税が課されない乗用車 (ディーゼル車等) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ベラルーシ	乗用車及び重量貨物車 (車両総重量3.5トン超) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2015年	ロシア	重量貨物車 (車両総重量12トン超) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2021年	豪州ビクトリア州	電気自動車を対象とする走行距離に応じた通行税を導入

EUのユーロビニエツト指令について

- EU域内の重量貨物車の道路利用への課金基準を定める「ユーロビニエツト指令」が2011年に改正され、新たに大気汚染及び騒音により生じる外部費用に応じた課金の考え方が規定された。
- 欧州委員会は2017年5月に「ユーロビニエツト指令」改正案を提出。対象車の拡大、走行距離やCO2排出量に応じた課税への移行について提案。2022年2月17日に欧州議会と理事会が最終承認。

ユーロビニエツト指令改正の経緯

時期	指令	主な内容
1999年6月	ユーロビニエツト指令策定(1999/62/EC): EurovignetteI	重量貨物車に対する道路課金の導入を各国に認める
2006年5月	EurovignetteI改定(2006/38/EC): EurovignetteII	対象道路や対象車を拡大(最大積載量12トン超→3.5トン超)
2011年9月	EurovignetteII改定(2011/76/EU): EurovignetteIII	大気汚染や騒音等の外部費用に応じた課金の方法を提示
2017年5月	EurovignetteIII改定案(COM/2017/275, 276)を欧州委員会が提出	対象車の大幅な拡大(重量車、バス、乗用車全般に拡大)、時間ベースの課金の段階的廃止と走行距離やCO2排出量等に応じた課金への移行、渋滞課金導入を提案
2022年2月	EurovignetteIII改定案を欧州議会と理事会が承認(2017/0114(COD)): EurovignetteIV	

EurovignetteIV (2017/0114(COD))の詳細

- 加盟国間で調和のとれた制度の導入を促し、「汚染者負担」、「使用者負担」の原則を反映した課金(charge)に移行することを目的とする。
- 対象道路は欧州横断運輸ネットワーク(TEN-T)及びその付属道路。
- EurovignetteIIIからの主な変更点は以下。
 - **走行距離に応じた制度への移行:** 法律施行から8年後までに、EU加盟国は、特定の場合を除き、重量車を対象とした時間ベースの課金(user charge/vignette)を段階的に廃止し、走行距離に応じた課金(toll charge)に移行する。
 - **CO2排出量に応じた課金への移行:** EU加盟国は、重量車にはCO2排出量、軽量車には環境性能(大気汚染、騒音)に応じた課金を2026年までに行う(課金の上限や、汚染に応じた外部費用を適切に反映する課金額の設定方法を付録に記載)。ゼロエミッション車に対しては、toll chargeを50~75%軽減する。
 - **対象車の拡大:** 重量3.5トン超の重量貨物車のみから、広く全ての重量車、ミニバス、バン、乗用車についても対象とすることを認める。軽量車は条件付きのuser chargeとtoll chargeから選択可。
 - **渋滞課金の導入指針を示す:** TEN-T以外にも、渋滞が常態化している道路を対象に渋滞課金を追加的に行うことを認める。
- 課金の実施方法は各加盟国の裁量であり、この指令をもとに各加盟国は道路課金の制度設計を行う。

英国議会の政府に対するロードプライシングに関する提言

○ 2022年1月、英国議会下院運輸委員会は、英国政府に対し、自動車の電化に伴い燃料税と自動車税の税収が長期的に減少することを指摘するとともに、ロードプライシングを含めた選択肢の検討を行うよう要請。

現状と課題

- **現行制度では、自動車の保有・走行から得られる税収が長期的にゼロになる。**
 - 燃料税と自動車税は年間約350億ポンドの税収を生んでおり、そのうち約20%が道路の維持・整備に支出されている。
 - 現在、電気自動車には燃料税も自動車税も課税されていない。政府は2030年までにガソリン車とディーゼル車の新車販売を廃止することを決定しており、現行制度では、自動車の保有・走行から得られる税収が大幅に減少することになる。
- **税制優遇は電気自動車の高い購入価格を相殺するが、今後価格は低下する見込み。**
 - 電気自動車(EV)は燃料税は対象外、自動車税は免税となることで、ガソリン車やディーゼル車と比較して高い電気自動車の購入価格が相殺されるようになった。しかし、電気自動車の新車・中古車の販売台数が増加するにつれ、購入価格は低下すると予想される。
- **燃料税と自動車税に加え地方レベルでロードプライシングが導入され、重複が生まれている。**
 - 地方と国のロードプライシングが同時に実施されると、ドライバーは混乱と不当な二重課税にさらされることになる。

政府に対する提言

- **燃料税と自動車税を代替する選択肢の1つは、テレマティクス技術を利用して、車種や渋滞を考慮した上で、走行距離に応じて課金するロードプライシングである。**
 - 政府は、現行の地方分権を尊重しつつ、既に実施されている地方のロードプライシングと並行して、**国の燃料税と自動車税を代替するロードプライシングをどのように実現できるかを検討**しなければならない。
 - 政府は、自動車税と燃料税からの税収減が公共サービスに与える影響について、国民と対話を始めなければならない。
 - ロードプライシングは、燃料税と自動車税と並行して追加されるのではなく、完全に代替するものでなければならない。
 - 政府は、ロードプライシングが、クリーンな車両を購入するインセンティブを与えることを確保しなければならない。
 - 政府は、移動距離が長い人々や最も遠隔地に住む人々など、脆弱層を支援するシステムを検討する必要がある。
 - 政府は、走行距離や場所、時間、車種、重量に基づき料金を設定するロードプライシングを実現する上で、テレマティクス技術が果たすことができる役割を検討する必要がある。
 - 政府が、取得したデータが実際にどのように機能するかを説明し、データ管理が厳格なガバナンスの対象となることを保証し、国民のプライバシーが保護されることを再確認することが必要となる。

ドイツにおける気候に配慮した社会的に公正な道路交通の課税の提案 2/2

○ ドイツ連邦環境庁(UBA)は報告書の中で、下記8つの政策実施を提案。

ドイツ連邦環境庁の提案する道路交通の課税に関する政策パッケージ

手段	現状	対策の内容
自動車税の改正	<ul style="list-style-type: none"> 新車登録初年度は、CO2排出量に応じ、CO2/km1gあたり2~4ユーロ課税。95グラムCO2/km以下の乗用車(基本的にPHEV)は2025年まで年間30ユーロの減税。EVは最長10年間免税。 	<ul style="list-style-type: none"> 2023年以降、新車登録初年度のCO2排出量割の税率を大幅に引上げ、2025年には現在の60倍とする。
電気自動車購入補助金の段階的廃止	<ul style="list-style-type: none"> EVの普及促進のため2016年から補助金開始。コロナ経済復興計画で負担額が2倍に。 PHEVは実際の電力での走行距離に関わらず一律に補助金を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 炭素価格の引上げ、電気料金の引下げ、CO2排出量に応じた自動車税の増額等、他の手段に移行。 PHEV補助金は2022年に廃止、EV補助金は2024年に廃止。
社用車に対する税の改正	<ul style="list-style-type: none"> 社用車は私的走行であっても低税率が適用される(車両価格の1%/月、PHEVは0.5%/月、EVは0.25%/月) 新車登録台数に占める社用車の割合は、ここ数年間60%以上である。 	<ul style="list-style-type: none"> 社用車の私的走行には年間走行距離1,000kmごとに車両価格の0.1%を追加的に課税。 PHEVの社用車優遇を即時廃止。
遠距離通勤手当の改正	<ul style="list-style-type: none"> 21km以上走行する長距離車通勤者に対し、炭素価格の補償を目的に、超過1km当たり、2021年35€, 2024年38€, 2027年30€を支援。 都市のスプロール化と交通量の増加を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年に通勤手当を廃止。 制度廃止による負担増は、所得税により調整。 低所得者の負担低減のため、所得関連費用手当を増額。
ディーゼル車優遇税率の廃止	<ul style="list-style-type: none"> ディーゼルに係るエネルギー税の税率はガソリンより18.4€/L低く、頻繁に運転する人はコスト優位性からディーゼル車を選ぶことが多い。 ガソリン車平均排出量157.6g/km、ディーゼル車167.6g/km(2019) 	<ul style="list-style-type: none"> 全ての燃料について、エネルギー含有量に応じてエネルギー税を課税。ディーゼル、天然ガス、LPGに対するエネルギー税を、2025年から2029年にかけてガソリンに係る税水準まで引き上げ。
炭素価格引上げ	<ul style="list-style-type: none"> 燃料排出量取引法(BEHG)は2021年以降、25ユーロ/tCO2の固定価格制で始まり、2025年には55ユーロに引き上げられる予定。2026年からは、55~65ユーロの間でオークションを実施予定。 電気料金に対し、6.5€/kWhのEEG賦課金を課している。 	<ul style="list-style-type: none"> 炭素価格を、2023年50ユーロ、2024年70ユーロ、2025年90ユーロ、2026年110ユーロに、段階的に引上げ。 2030年には237ユーロ、2050年には337ユーロに到達。 代わりにEEG賦課金は、2024年に引下げ、2025年に廃止。
重量貨物車通行税にCO2排出量割を導入	<ul style="list-style-type: none"> 車両総重量7.5t以上のトラックに高速道路と連邦道路の通行に課税。 EUのインフラ課金指令により、CO2排出量を税に含めることができなかったが、2020年12月に指令が改定された。 	<ul style="list-style-type: none"> 2023年に重量貨物車通行税にCO2排出量割を導入。 2025年に対象を3.5トン以上の全トラックと全道路に拡大。 2035年までに電気トラックの税率を現在の水準まで引き上げ。
自動車通行税の導入	<ul style="list-style-type: none"> インフラ整備や健康・環境・気候への影響の外部費用が内部化されていない。 通行税を4.3€/kmとすると、税収は約280億ユーロになり、エネルギー税収の減少をカバーできる。(2018年の自動車走行距離ベースの試算) 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年以降、全ての道路と自動車を対象に走行距離ベースの通行税を課す。税率を2030年1€/kmから2033年までに4.3€/kmに引上げ、2035年までに6.5€/kmに引上げ。

諸外国におけるその他の環境関連税制に関する最近の動向等

オランダ及びポルトガルの旅客税について

- オランダは、2021年1月1日、オランダ発の全ての旅客便の乗客一人当たりに課す旅客航空税を導入。
- ポルトガルは、2021年7月に、航空・船舶の乗客に対する旅客税を導入。

オランダの旅客航空税

税目	・ 旅客航空税 (Vliegbelasting)
導入年	・ 2021年1月1日
経緯	<ul style="list-style-type: none">・ 2019年5月14日、環境税法を改正し、航空税を導入すると発表。国際線のフライトに課税がなされていないことを理由に、税制グリーン化推進の一環として実施。・ 2021年の導入より前に欧州全体で航空税が導入された場合には、国内の航空税の導入は見送るとした。・ 2020年11月13日、当初計画していた貨物便への課税を取りやめ、旅客便の税率を7.45ユーロに上げることを決定。政府は、貨物便に課税された航空会社が近隣諸国に貨物便を振り替え、スキポール空港及びマーストリヒト・アーヘン空港に大きな影響を与えることが示されたこと、貨物便への課税で見込んだ税収分を確保するため、旅客便の税率の引上げを決定したと言及。・ 2020年12月15日、インフレ率を考慮し、2021年の税率を7.845ユーロとすることを発表。
課税対象	<ul style="list-style-type: none">・ オランダ発(域内・域外問わず)全ての乗客に適用・ 空港で徴税する
税率	・ 旅客便の乗客一人当たり7.947EUR
税収規模	・ 年間200百万EUR(税収用途は明示されていない。)
優遇措置	・ 乗り継ぎは非課税

ポルトガルの旅客税

税目	・ 航空及び船舶に対する炭素税 (Taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas)
導入年	・ 2021年7月1日導入
経緯	・ 2020年10月29日、ポルトガル議会において、航空及び海・川の船舶の旅客輸送に対する課税を導入する法案を可決。
課税対象	・ ポルトガル国内の空港及び港から出発する航空旅客便、海・川の航行サービスを提供する事業者あるいは船舶所有者に対し、チケットの発行時に課税。
税率	・ 乗客一人当たり2EUR
税収用途	・ 税収は環境基金に充当され、鉄道等の電動の公共交通機関の拡大等の、運輸部門のCO2排出削減に資する対策に活用する(徴税機関の運用費を除く)。
優遇措置	・ 2歳以下は非課税。その他、公務のための移動サービスの提供、自治地域(アゾレス諸島、マデイラ諸島)の住民の域内移動及び本土との往来、RO-RO旅客船、技術的及び気象等の不測の事態のための着陸または着港は非課税。

(備考) 為替レート: EUR=約125円 (2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) オランダ政府ウェブサイト「Vliegbelasting」、「Wijziging wetsvoorstel vliegbelasting naar Raad van State」、ポルトガル議会ウェブサイト「Proposta de Alteração Número:27C」等より作成。

EUプラスチック税について

○ EUは、新たな EU独自財源として、2021年より、加盟国拠出金の一つに、各加盟国のリサイクルされない廃プラスチック容器の排出量に対し、プラスチック税を導入。

EUプラスチック税の概要

税目	• リサイクルされない廃プラスチック容器排出量にかかる加盟国拠出金(通称 EUプラスチック税)
導入年	• 2021年1月1日
経緯	<ul style="list-style-type: none">• 2018年1月16日、欧州委員会は、循環型経済行動計画(2015年)の一部として、プラスチック戦略を発表。• 2018年5月2日、欧州委員会は、EU独自財源に関する理事会決定案の中で、新たなEU独自財源として、プラスチック戦略に関連し、廃プラスチック税を提案。循環型経済への移行促進を図る。• 2020年12月14日、EU理事会は、「EU独自財源に関する理事会決定(Council Decision 2020/2053)」を採択。EU独自財源として新たに廃プラスチック税を導入。• 2021年4月30日、EU理事会は、「廃プラスチック課税計算に関する理事会規則(Council Regulation 2021/770)」を採択。• 2021年5月31日、全EU加盟国は、「EU独自財源に関する理事会(Council Decision 2020/2053)」を批准。同決定及び廃プラスチック課税計算に関する理事会規則 2021/770 は、2021年1月1日から遡及適用。
課税対象	• リサイクルされない廃プラスチック容器の排出量(amount of non-recycled plastic packaging waste)
税率	• 1キログラム当たり0.8ユーロ
税收・使途	<ul style="list-style-type: none">• 年間約60億ユーロ(加盟国は予測排出量に基づき、毎月収納。2年後の7月以降、最終データと調整。)• EU中期予算(多年次財政枠組み+復興基金(Next Generation EU))の30%は、欧州気候法の目標達成のため、気候変動対策に使用。2026年及び2027年に、生物多様性の保全・回復に、年間10%使用。(優先政策と予算歳入の関連強化の方針。)
優遇措置	• 一人当たり国民総所得(GNI)が2017年時点でEUの平均に満たない加盟国に対して、過剰負担とならないよう、2017年時点の人口×3.8kgの軽減措置を講じる。

諸外国における容器包装への課税の状況

- デンマークでは、使い捨て袋、食品包装用ラップ、容器全般に対して広く課税している。
- アイルランドではレジ袋に対する課税を、ベルギーでは再利用できない容器に対する課税を導入。
- 英国は、2022年4月から、再生プラスチックの利用率の低い包装材に対する課税を導入。

	デンマーク	アイルランド	ベルギー	英国
税目	<ul style="list-style-type: none"> 包装税 (Packaging Tax) 	<ul style="list-style-type: none"> プラスチックバック環境税 (Plastic bag environmental levy) 	<ul style="list-style-type: none"> 包装課徴金 (Packaging charge) 	<ul style="list-style-type: none"> プラスチック包装税 (Plastic Packaging Tax)
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 容器包装材全般の使用抑制を通じた廃棄物減量化を目的に導入(1999年施行) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境保全及び景観の改善のためのレジ袋削減を目的に導入(2002年施行) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷削減を目的に導入(2007年施行) 	<ul style="list-style-type: none"> プラスチック使用削減を目的に導入予定(2022年4月施行)
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> 容器全般(重量ベース課税と容量ベース課税の併用)、使い捨て袋・容器、ポリ塩化ビニル(PVC)食品包装用ラップが対象 製造業者と容器の輸入業者に対して課税 	<ul style="list-style-type: none"> 肉・魚・果物・野菜・氷等の包装用のプラスチック製バッグ(レジ袋)が対象 0.7EUR以上の再利用可能な袋は非課税 消費者に課税(レジ袋購入段階) 小売業者にレシートへの税率表示を義務付け 	<ul style="list-style-type: none"> 水・清涼飲料等の飲料容器の製造業者に課税 	<ul style="list-style-type: none"> 国内で製造・輸入された30%以上の再生プラスチックを含まないプラスチック包装材の製造業者・輸入業者に課税(年間10トン未満の少量事業者は免税)
税率	<ul style="list-style-type: none"> アルコール・ワイン(紙製): 0.08DKK(10cl未満)~1.05/1包装(160cl以上) アルコール・ワイン(ガラス・その他): 0.14DKK(10cl未満)~1.69DKK/1包装(160cl以上) ビール・ソフトドリンク他(紙・その他): 0.05DKK(10cl未満)~0.68DKK/1包装(160cl以上) 使い捨て袋(紙製): 31.65DKK/kg 使い捨て袋(プラスチック製): 69.63DKK/kg 使い捨て容器: 60.77DKK/kg 食品包装用ラップ(塩ビ): 40.70DKK/kg ※2021年~ 	<ul style="list-style-type: none"> レジ袋: 0.22EUR/袋 レジ袋税に付加価値税は課されない 小売業者は四半期に一度歳入庁に報告 ※帳簿への記帳や集計・報告等は付加価値税(VAT)の管理システムを活用 	<ul style="list-style-type: none"> 再利用可能な容器: 1.41EUR/100L 上記以外の容器: 9.86EUR/100L 	<ul style="list-style-type: none"> 包装材: 200GBP/トン
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> 663百万DKK(2014年)、657百万DKK(2015年)、683百万DKK(2016年)、683百万DKK(2017年)、701百万DKK(2018年)、543百万DKK(2019年)、723百万DKK(2020年見込)、749百万DKK(2021年見込)、724百万DKK(2022年見込) 一般財源 	<ul style="list-style-type: none"> 15百万EUR(2013年)、13百万EUR(2014年)、12百万EUR(2015年)、9百万EUR(2016年)、7百万EUR(2017年)、6百万EUR(2018年)、5百万EUR(2019年)、4百万EUR(2020年見込) 環境基金に入り、環境保全目的に使用 	<ul style="list-style-type: none"> 338百万EUR(2016年)、341百万EUR(2017年)、352百万EUR(2018年)、349百万EUR(2019年)、372百万EUR(2020年見込) いずれも一般財源 	<ul style="list-style-type: none"> 2022年4月1日施行 235百万ポンド(2022-2023年)、235百万ポンド(2023-2024年)、225百万ポンド(2024-2025年) ※いずれも見込み 一般財源

(備考)税率は2022年1月時点。為替レート: 1DKK=約17円、1EUR=約125円、1GBP=約142円(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)デンマーク税務省「Packaging Tax Act」、アイルランド気候行動環境省「Plastic bag levy」、ベルギー財務省「Packaging charge」、英国歳入庁ウェブページ「Introduction of Plastic Packaging Tax from April 2022」等より作成。

諸外国の主な再エネ促進税制

- 米国では、再エネ発電や再エネ投資を行う企業に対して、法人税の控除が行われている。
- カナダやアイルランドでは、再エネ設備の加速償却制度が導入されている。

	米国	米国	カナダ	アイルランド
名称	①再生可能電力生産税控除 (PTC) ※1992年導入	②ビジネス・エネルギー投資税控除 (ITC) ※エネルギー投資に関する税控除を2008年より拡大	クリーンエネルギー設備の加速償却 ※1994年導入	エネルギー効率設備の加速償却 ※2008年導入
根拠法	US Code Title 26, Section 45	US Code Title 26, Section 48	Income Tax Regulations, Classes 43.1 and Class 43.2 of Schedule II	Finance Act 2008, Section 46
内容	<ul style="list-style-type: none"> 再エネによる発電・販売を行った企業に対して、発電量に応じて法人税を控除。 事業開始から10年間が対象。 風力は2021年末、その他は2017年末までに建設開始したものが対象。 控除額(2021年) <ul style="list-style-type: none"> ①風力: 地熱、太陽エネルギー、バイオマス: 0.025USD/kWh (2017年以降に建設した風力は建設開始時期に応じて控除額を引き下げ) ②その他(埋立ガス、海洋エネルギー等): 0.013USD/kWh 	<ul style="list-style-type: none"> 再エネプロジェクトへの資本投資を行う企業等に対し、投資額の一定割合を法人税から控除。 控除率はエネルギー設備の種類や建設開始日に応じて設定。 <ul style="list-style-type: none"> ①太陽エネルギー、小型風力、燃料電池 26% (2022年末までに建設開始の場合) ②地熱、マイクロタービン、CHP 10% (2023年末までに建設開始の場合) ③洋上風力 30% (2025年末までに建設開始の場合) 	<ul style="list-style-type: none"> 再エネ設備等を取得した企業に対し、費用の加速減価償却を通じて、法人税を優遇。 1994年2月以降に取得した設備は定率法で30%、2005年2月22日～2024年末までに取得した設備は50%、2018年11月20日～2028年までに取得した設備は2023年までは100%(その後2028年にかけて段階的に削減)適用。 19分野の機器が対象(風力、太陽エネルギー、小型水力等)。 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ設備等を取得した企業に対し、費用の即時償却(購入年に100%)を通じて法人税を優遇。 2023年末まで実施。 再エネ以外を含む、52種類の技術、3万を超える製品が対象(PVシステム、風力タービン、高効率照明、BEMS、電気自動車等)。
減税規模	52.9億USD(2021年見込み)、52.2億USD(2022年見込み)、55.1億USD(2023年見込み)	63.6億ドル(2021年見込み)、72.1億ドル(2022年見込み)、70.1億ドル(2023年見込み)	(公表されていない)	90万EUR(2016年)、310万EUR(2017年)、370万EUR(2018年)
税込総額(参考)	3.5兆USD(2020年米国全体)		2,839億CAD(2020年カナダ全体)	675億EUR(2021年アイルランド全体)

(備考) 為替レート: 1USD=約109円、1EUR=約125円(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) 米国エネルギー省ウェブサイト「Production Tax Credit and Investment Tax Credit for Wind」、米国内国歳入庁(2020)「Investment Revenue Service 2020 DATA BOOK」、米国財務省(2021)「Tax Expenditures FY 2023」、カナダ政府ウェブサイト「Annual Financial Report of the Government of Canada Fiscal Year 2020-2021」、アイルランド持続可能エネルギー局ウェブサイト「Accelerated Capital Allowances」、アイルランド国税庁(2021)「Cost of Tax Allowances, Credits, Exemptions and Reliefs」、同(2022)「Headline Results 2021」等より作成。

諸外国における主な住宅改修促進制度

- 既存住宅のエネルギー改修に関して、米国では2006～2021年に改修費用の所得税控除を実施。フランスでは、固定資産税の軽減、付加価値税の軽減、所得税控除が実施されている。

	米国	フランス		
名称	住宅エネルギー効率税控除 (Residential Energy Efficiency Tax Credit) ※2006年導入、2021年末終了(2022年2月時点で議会の延長承認待ち)	固定資産税の軽減 (exonération de la taxe foncière) ※2007年導入	付加価値税の軽減 (TVA à taux réduit) ※1999年導入	エネルギー移行のための税控除 (crédit d'impôt pour la transition énergétique) ※2005年導入、2020年末終了
根拠法	Energy Policy Act(2005) Energy Improvement and Extension Act(2008)	Article 1383-0 B du Code général des impôts	Article 278-0 bis A du Code général des impôts	Article 200 quarter du Code général des impôts, Article 18 bis de l'annexe IV
内容	①既存住宅の外皮改修費用の10%を個人所得税から控除する(上限500USD)。 【対象】 ・住宅の熱損失削減を目的とする断熱材料及び断熱システム ・外装扉、窓、天窗(Energy Starの認証済みのもの、窓の控除額の上限は合計で200USD) ・金属製の屋根、アスファルト製の屋根(Energy Starの認証済みのもの) ②省エネ機器の購入費用の一定額(機器毎に異なる)を個人所得税から控除する。 【対象】 ・ヒートポンプ、給湯器等	1989年より前に完成した住宅のエネルギー改修を行った場合、住宅の固定資産税を3年間軽減。地方自治体により、軽減率は異なる(50～100%)。 【対象】 ・エネルギー移行のための税控除と同一 ・申請前年の改修費用が1万EUR超、もしくは3年間で1万5,000EUR超の場合	付加価値税の標準税率20%に対し、住宅のエネルギー改修に係る付加価値税を、5.5%分軽減する。(雨水排水工事・給水工事等の改修に対しては10%の軽減を適用) 【対象】 ・エネルギー移行のための税控除と同一	住宅のエネルギー改修費用の30%を所得税から控除する。5年間で最大8,000EUR、夫婦の場合16,000EUR、扶養家族一人につき400EURずつ追加。2020年は低所得者に対象を絞り、改修項目毎に控除額を設定。5年間で最大2,400EUR、夫婦の場合4,800EUR、扶養家族一人につき120EURずつ追加。 【対象】 ・断熱材、電気自動車充電システム、太陽熱温水器等
減税規模	2.4億USD(2021年見込み)	(公表されていない)	146億EUR(2022年見込み)	10.8億EUR(2020年)
(参考) 税込総額	3.5兆USD(2020年米国全体)	5,567億EUR(2020年フランス全体)		

(備考) 為替レート: 1USD=約109円、1EUR=約125円(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) 米国内国歳入庁ウェブサイト「Energy Incentives for Individuals: Residential Property Updated Questions and Answers」、同(2020)「Investment Revenue Service 2020 DATA BOOK」、米国財務省(2021)「Tax Expenditures FY 2023」、フランス経済・財務省ウェブサイト「Le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) en 2020」、フランス各省庁ポータル「Taux de TVA pour les travaux de rénovation d'un logement」等より作成。

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 1/2

- 英国のロンドンは、公共交通機関の利用促進のため2003年に渋滞税を導入。2007年にスウェーデンのストックホルム、2012年にイタリアのミラノでも導入。

	英国・ロンドン市	スウェーデン・ストックホルム市	イタリア・ミラノ市
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 2003年に、自家用車から、公共交通機関、徒歩、自転車へのシフト促進を目的にCongestion Charge を導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 2007年に、道路アクセスの容易性や環境の改善を目的にCongestion taxes を導入。 2016年に、高速道路(Essingeleden)を対象に含める。 	<ul style="list-style-type: none"> 2012年に、道路交通の削減、自転車道や歩道整備の収入確保、事故や大気汚染等削減を目的に、Congestion Charge - Area C を導入。
対象・税率	<ul style="list-style-type: none"> 7:00～22:00にロンドン中心部(Congestion Charge zone)を通過する車(クリスマスから元旦を除く)。 ※2022年2月21日から18:00以降は無料、週末・祝日の対象時間は12:00～18:00に短縮 自動払い、当日払い等の場合、1日当たり15GBPの支払いで域内を自由に往来可能(通行後3日以内に支払う場合は17.5GBP)。 ゾーンに出入りすると、カメラがナンバープレートを記録する。 オートバイ、原動機付自転車、緊急車両、タクシー等は非課税。 域内居住者は90%減税 	<ul style="list-style-type: none"> 月曜から金曜(祝日、一部の祝日の前日、7月の平日6日目以降を除く)の6:00～18:29に、ストックホルム中心部の26か所の地点を通過する自動車。 ポイントにカメラが設置され、車両のナンバープレートを識別。 税率は、中心部が11～45SEK、高速道路が11～40SEK。1日の上限額は自動車1台当たり135SEK(オフピークシーズンは上限105SEK)。交通量が多い時間帯の税率を高く設定。 オートバイ、原動機付自転車、緊急車両、14トン以上のバス等は非課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 月曜から金曜(祝日除く)の7:30～19:30にミラノ中心部(Cerchia dei Bastioni)を通過する車。 1日当たり5EURの支払いで、域内を自由に往来可能。「Euro 0」等の車は上記時間内の立入不可)。 オートバイ、原動機付自転車、電気自動車、緊急車両等は非課税。 当該区域に居住する住民は年間任意の40日は無料で通過が可能、41日目以降は1日当たり2EURの支払いで、域内を自由に往来可能。
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> 2.5億GBP(2019年)、3.2億GBP(2020年) ※ロンドン交通局の収入総額は2019年度に57.6億GBP、2020年度に24.0億GBP 税収はロンドンの交通の改善に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 18.4億SEK(2020年) ※ストックホルム市の税収総額は436億SEK(2016年) 税収は地下鉄の拡張等の公共交通機関の拡大に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 約13.3億EUR(2020年) 税収は公共交通機関の強化、持続可能なモビリティの開発等に活用。

(備考) 税率は2022年2月時点。為替レート:1GBP=約142円、1SEK=約12円、1EUR=約125円(2019～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) ロンドン交通局ウェブサイト「Congestion Charge」、ロンドン交通局(2021)「Annual Report and Statement of Accounts」、スウェーデン運輸局ウェブサイト「Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg」、ミラノ市ウェブサイト「Area C」等より作成。

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 2/2

- シンガポールは1975年に渋滞税を導入し、以降対象道路を導入。ノルウェーのオスロ市は、1990年に導入。米国ニューヨーク市は、2019年2月にマンハッタン地区で渋滞税を導入。

	シンガポール	ノルウェー・オスロ市	米国・ニューヨーク州
導入経緯	<ul style="list-style-type: none"> 1975年に、中心部の混雑緩和のため、特定地域の通行に際して費用を支払うArea Licensing Scheme (ALS)を導入。 複数の制度変更を経て1998年に、中心部と主要高速道路双方を対象とするElectronic Road Pricing (ERP)へ切替え。 	<ul style="list-style-type: none"> 1990年に、オスロ市の交通投資政策の一環として、the Oslo toll ring を導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 2019年2月2日、ニューヨーク市の中心部の混雑緩和のため、Congestion surcharge を導入。
対象・税率	<ul style="list-style-type: none"> ガントリー(門)が設置された箇所を通過する際、時間・曜日・場所・車種に応じて異なる料金が自動的に課される。 最適な速度(幹線道路は時速20~30キロ、高速道路は45~65キロ)に基づき、年4回、レビューを行い、料金を設定する。 例えば、乗用車、タクシー、軽貨物車が高速道路を通過する際の料金は、平日0.5~2.0SGD程度。 オートバイは乗用車等の半額、重量貨物車は乗用車等の1.5倍額と設定。 	<ul style="list-style-type: none"> toll pointsと呼ばれる地点を通過し、市内に入る自動車に、時間・車種に応じて異なる料金が課される。 インドールの地点を通過する3,500kg以下の車両の場合、ガソリン車とプラグインハイブリッド車は18NOK、ディーゼル車は20NOK、電気自動車は5NOK。ラッシュ時は4NOK上乗せ。3,500kg以下の車両は自動支払システム(Auto Pass)の利用で20%割引。 トラック等の3,500kgを超える大型車両は、EURO6の場合49NOK等。 水素自動車は非課税。 	<ul style="list-style-type: none"> ニューヨーク市マンハッタンの96丁目より南のエリア(congestion zone)を通過する、タクシー等の有料旅客自動車が対象。 メダリオンタクシー(通称イエローキャブ)は2.5USD、目的地の異なる複数人を同時に輸送する車両(pool vehicle)は0.75USD、上記を除く有料旅客自動車(リムジン等)は2.75USD。 バス、緊急車両等は非課税。
税收・使途	<ul style="list-style-type: none"> ERPの税收は公開されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 34億9,800万NOK(2018年)、30億4,500万NOK(2017年) ※オスロ市の2018年の税收(所得税・富裕税)は336億NOK 	<ul style="list-style-type: none"> 1.36億USD(2021年) ※ニューヨーク州の税收総額は804億USD(2020年)

(備考) 税率は2022年2月時点。為替レート: 1SGD=約80円、1NOK=約12円、1USD=約109円(2019~2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) シンガポール陸上交通庁ウェブサイト「Electronic Road Pricing (ERP)」、シンガポール交通省ウェブサイト「ERP」、ノルウェー Fjellinjen社ウェブサイト「Rates」、ニューヨーク州税務・財務局ウェブサイト「Congestion surcharge」、同「Fiscal Year Tax Collections: 2020-2021」等より作成。