

ヒアリング団体からの意見（要旨）

1. 日本労働組合総連合会

連合としては、現在までの中央環境審議会あるいは産業構造審議会等の議論を踏まえ、早晩、経済的手法の導入が検討される必要があるかもしれないと考えて、連合内に環境税制を考える研究会を設置し、1年間にわたり議論をしてきた。取りまとめた研究会の報告は討議素材であり、連合の組織として決定したということではないが、関係組合が集まり、この問題について議論した結果として、現在、組織討議に付している。これは、6%のCO₂削減に取り組むことになった場合、経済的手法の議論が出てくるはずであり、その議論をよく聞きながら、連合として最終結論を出す際の判断材料としようという位置づけで行ったものであり、連合としては、まず環境税ありきという立場には立っていない。

【連合提出「環境に関する税制研究会(まとめ)[討議素材]」を要約】

地球温暖化防止に向けた取り組みは、喫緊の課題であり、従来の施策に加え、税や補助金などの経済手法についても、前向きに検討しなければならない。

環境税は、その目的と効果等により、課税対象、税収規模など様々に制度設計が可能である。「環境税に関する税制研究会」では、税収中立(増減税ゼロ)の場合 増収の場合に分けて、導入を検討した環境税のイメージを整理した。

税収中立の場合

【A案 炭素税：一般財源タイプ】

炭素排出抑制を目的とし、現行の石油諸税を化石燃料の炭素含有量に着目した課税標準に組み替えた炭素税

ア) 課税対象・課税標準	化石燃料全般、炭素含有量
イ) 税収の用途	一般財源
ウ) 特例措置	原料炭・ナフサは課税対象外(産業の国際協力への影響が大)
エ) 税収規模・税率	現行石油諸税の税収規模

個別の税率は現行石油諸税の税収と同じ

それぞれの燃料の炭素含有量により按分して設定

オ) 論点と評価

- ・一般財源としているが環境対策に充当しなくてよいのか
- ・道路整備財源が減少するので、経過措置が必要
- ・著しく税負担が増加する産業については、既存税制との調整
- ・税率の検討等を十分に行う必要がある
- ・炭素含有量に応じた課税に変えることで、CO₂排出抑制につながる要素もあるが、石油製品の税負担が減少し価格が下がることによりCO₂排出が増大する要素もある

【A'案 炭素税：特定財源タイプ】

基本設計はA案と同様、税収の用途を温暖化対策等の環境対策に充当。

ア) 論点と評価

- ・道路整備財源が減少するので、経過措置が必要
- ・著しく税負担が増加する産業については、既存税制との調整
- ・炭素含有量に応じた課税に変えることで、CO₂排出抑制につながる要素もあるが、石油製品の税負担が減少し価格が下がることによりCO₂排出が増大する要素もある

【B案 エネルギー税型：特定財源タイプ】

環境対策の税源を確保するため、既存のエネルギー関連税の枠組みを踏まえて、これを環境対策に充当する目的税

- | | |
|--------------|--------------------------|
| ア) 課税対象・課税標準 | 現行の石油諸税を引き継ぐ |
| イ) 税収の使途 | 温暖化対策等の環境対策および社会保険料負担の軽減 |
| ウ) 税収規模・税率 | 現行の石油諸税の税収規模および税率。 |
| エ) 論点と評価 | 道路整備財源が減少するので、経過措置が必要になる |

増収（増税）で考えた「環境税」の場合

【A'案 炭素税＋税率調整型】

現行の石油諸税より税負担が軽くなる石油製品については、炭素含有量による課税とは別に、現行の税負担水準を維持する税率に調整する

- | | |
|----------|---|
| ア) 論点と評価 | <ul style="list-style-type: none">・ 道路整備財源が減少するが、経過措置が必要になる・ 著しく税負担が増加する産業については、既存税制との調整、税率の検討を十分に行う必要がある・ 現行の複雑多岐にわたる石油関連税制の整理を行うことが不可欠になる |
|----------|---|

【C案 消費税＋法人負担型】

環境対策の財源としての「環境消費税」と外形基準を課税標準とした「環境法人税」。国民が薄く広く環境保全費用を負担するという発想に基づく。

- | | |
|--------------|---|
| ア) 課税対象・課税標準 | 「環境消費税」は現行の消費税に上乘せる
「環境法人税」は企業の活動規模を表す外形基準を課税ベースとする |
| イ) 税収の使途 | 国の環境施策に必要な資金に充当する |
| ウ) 特例措置 | 逆進性が懸念されるので、食料品は非課税とする
2012年までの時限立法（第1約束期間）とする。 |
| エ) 税収規模 | 地球温暖化対策の政府予算は今後10年程度において必要な財源は年間1兆円程度見込まれる。 |
| オ) 前提条件 | 現行消費税の持つ欠陥を是正する。 |
| カ) 論点と評価 | <ul style="list-style-type: none">・ 法人環境税の外形基準のあり方をどうするか。・ 環境負荷の度合いと無関係に税負担することに納得できるか・ 薄く広い課税のため、相当規模の税収が確保できるが、得られた税収を有効に活用し、CO₂排出削減対策をやり抜くことが必要 |

総合的に評価する基本となるのは、第1に、温室効果ガスの削減に対して持つ効果である。第2に、税制の公平・中立・簡素の原則や汚染者負担の原則に照らした場合の妥当性である。第3に、自主的取組、排出権取引などの組み合わせである「政策パッケージ」のあり方をどうするかである。どのような考え方をもとに、どのような要素を、どの程度の割合で組み合わせるのかにより、税が果たす役割も変わってくる。政策パッケージのあり方については、今後、実効性あるものとするよう、多面的な角度から検討していかねばならない。

2. 炭素税研究会

【炭素税研究会提出「地球温暖化対策推進のための『炭素税』の早期導入に向けた制度設計提案」を要約】

目的・狙い

- ・ 短期的には京都議定書の6%削減実現、長期的には今後の大幅排出削減に備えるため、税の「価格インセンティブ」による削減効果を用い、「あらゆる主体」の対策を強化する。
- ・ 持続可能な社会構築に向けた、「総合的な環境税制・財政改革の一步」とする。
- ・ 「2003年度導入」を目指し、「早期実現」を優先して制度を考案する。

課税対象・主体・段階

- ・ 課税対象は、「化石燃料起源の二酸化炭素(CO₂)」である。
- ・ 課税主体は、「国」とする。
- ・ 課税段階は、原則、「上流」とすべきである。

税率・削減効果

- ・ 税率を「炭素1トン当たり6,000円」とする。
- ・ これによる削減効果は「約700万トン(炭素換算)」と試算される。
(これは1990年の温室効果ガス排出量の「約2%」に相当する。)

税収使途・減税対象

- ・ 炭素税収は、「一般財源」とする。
- ・ 炭素税収と「同額の減税を実施」し、「税収中立」とする。
- ・ 減税対象としては、「個人と企業の負担する雇用・労災・国民健康保険料を減額」する。

産業や低所得者への配慮

- ・ 産業には、雇用対策のための「社会保険料減額」とともに、「国際競争力対応措置」を実施する。さらに「CO₂排出削減に努力する企業に対する軽減・還付」を検討する。
- ・ 個人には、低所得者層へ配慮し、「保険料減額」を実施する。

現行エネルギー課税との関係

- ・ 「炭素税早期導入を最優先」するが、「現行エネルギー諸税改革も同時に可能な限り行う」。
- ・ エネルギー諸税の税率は、「現行より下げない」こととする。
- ・ エネルギー諸税の使途は、「最終的にすべて一般財源化」する。

中期的な制度設計

- ・ 炭素税導入後も、「政策目標の達成度を検証しつつ、制度を定期的に見直す。」
- ・ 「透明性」を高め、「市民/NGO参加システムを組込むこと」が重要である。

3. 経済団体連合会

【経団連提出「経団連の温暖化対策への取組み」を要約】

経団連環境自主行動計画（温暖化対策）策定の経緯と狙い

経団連は、97年に「経団連環境自主行動計画」を策定し、温暖化対策については、「2010年度に産業部門及びエネルギー転換部門からのCO₂排出量を1990年度レベル以下に抑制するよう努力する」という統一目標を掲げている。我が国産業界は欧米諸国に比べ既に極めて高いエネルギー効率を達しており、この目標は非常に厳しく意欲的なものと言える。

70年代の公害対策等で効果をあげてきた従来型の規制的措置に代って、地球規模での問題について対策効果が期待されるのが自主的取組である。自主的取組は、自らの業をもっとも良く知る事業者が、技術動向や他の経営判断などを総合的に勘案して、費用対効果の高い対策を自ら立案しこれを実施することが、対策として最も有効であるという考え方に基づいている。今後とも、参加業種に対して個々の目標達成に向けた対策の着実な実施を求めるとともに、全体として統一目標の達成に全力をあげて努力していく。また、民生・運輸部門を含めた参加業種の拡大、CO₂排出量増減に係る要因分析の精度の向上など、自主行動計画のより一層の内容改善、情報開示に努めていく。

温暖化問題についての基本的な考え方

ア) 産業界の温暖化対策

- ・ 2000年度のCO₂排出量は景気拡大が影響し、1.2%増加したが、CO₂排出原単位やエネルギー原単位の向上あるいは炭素含有量の少ないエネルギーへのシフトの面で着実に成果を上げているので、産業界の温暖化対策は、今後とも自主的取組を中心とすべきである。
- ・ 経団連では毎年、自主行動計画の進捗状況を業種別にフォローアップし、その結果を広く公表している。今後も、一層の信頼性を確保しつつ中長期に自主行動計画の枠組みの中で産業界の取組を続けるために、自主行動計画参加企業・業界が自主目標、排出実績等を登録する国内登録機関の設置を検討している。
- ・ 温暖化対策は長期的に技術開発が鍵となることから、産業界としては引き続き技術開発によって貢献していく考えである。しかし一層のCO₂削減を実現するためには、革新的な技術開発が不可欠であるため、地球温暖化防止技術を国家の技術開発戦略の柱の一つとして位置付け、民間の技術開発を促すよう政府が中期的な支援を行っていくことが求められる。
- ・ CO₂を排出しない原子力利用の推進が温暖化対策のうえで、最重要の課題となるので、産業界が安全性の確保に最大限の努力を傾注するとともに、国民の理解を得る上で、国・地方自治体が役割を果たすべきである。

イ) 民生・運輸部門の温暖化対策

- ・ 民生・運輸部門における対策の遅れを、自主行動計画に参画し自ら温暖化対策に取り組んでいる産業にしわ寄せすることがあってはならない。
- ・ 政府は民生・運輸部門の対策の多くが国民生活に直結するものであることを認識し、国民が果たす役割の重要性について啓蒙に努めるべきである。またインフラ整備など、CO₂削減に効果的な対策を策定すべきである。

ウ) 国内制度

- ・ 英国での協定制度を導入すべきとの議論があるが、温暖化対策を協定化すれば、従来の自主的取組のメリットである柔軟性が損なわれる恐れがある。また、行動計画の策定を義務づけるべきとの議論があるが、義務化することは自主的取組のメリットを損なうこととなり、望ましくない。
- ・ 強制的な排出枠の割り当てを前提とした国内排出量取引は、極めて経済統制的であり

市場経済になじまず、割当における公平性の確保が困難であることから不適切である。

- ・ CO₂ 排出抑制の手段として、環境税を導入すべきとの考え方があるが、エネルギー需要の価格弾力性が低いこと、産業の国際競争力の低下を招くこと、自主的取組を阻害すること、転嫁を確実にする制度設計が難しいこと、環境コストの低い途上国への生産移転を促進すること、国境税調整が複雑なことなどの理由から慎重に検討すべきである。
- ・ 京都メカニズムは有効な対策の一つであり、民間が参加しやすい仕組みを構築することが求められる。

4. 全国法人会総連合

【全法連提出「平成14年度税制改正要望書」から抜粋】 第六 環境税制について

地球温暖化の問題を始め、海洋汚染、有害廃棄物など地球環境を守るための対策が、21世紀の全人類的な課題として浮上している。すでに京都議定書にみられるように、主要国による国際的な環境対策の枠組みも動き出している。このような動きは当然、税制面での積極的な対応も求めている。

いわゆる環境税は、オランダやデンマーク等で炭素税の形で導入されているが、わが国では環境省が構想を発表しているものの、関係者や有識者の考え方も異なっているなどして、検討段階にとどまっている。しかしながら国内外の大勢は、税制を通じて例えば二酸化炭素の排出を抑制する、あるいは排出削減を誘導するという方向で検討が行われている。

このため現在の石油税、揮発油税や特定財源制度の問題も含めて、環境対策を視野に総合的な検討を進め国民的合意の形成に努めなければならない。その場合、環境対策の重要性和複雑性、さらには国民性等をも考え、いわゆるゴミ対策などは別として、特定の自治体が財源調達的手段として環境税を創設することは避けるべきである。

5.(社)全日本トラック協会

トラック運送業界としては、環境を良くしようということに異論はない。事業者が積極的に環境対策に取り組むため「環境基本行動計画」を取りまとめて推進しているところである。

自動車については、取得・保有・走行の各段階にわたり9種類にも及ぶ課税の対象となっており、自動車ユーザーの負担は既に限界に達している。ここ数年、景気の低迷の中で経営環境は非常に厳しくなっており、加えてNOx・PM法が施行されると、新車代替に要する多額の資金を、極めて短期間に集中して調達しなければならず、東京都等の条例による規制も重なるなど、新たな負担に耐える余裕はない。

このようなことから、トラック協会の基本的な立場としては、環境税であれ、炭素税であれ、これ以上の重課となる新税の創設には反対の立場を取らざるを得ない。

環境対策として、国の方でも既に自動車グリーン税制を導入されており、単純に税を追加するだけでは屋上屋を重ねることとなるので、整合性について十分に検討されたい。

運輸部門の温暖化ガス排出の大半は自家用車である。グリーンナンバーの営業用トラックは、もともと自家用トラックより効率の良い輸送を行っている。今後、エコドライブを徹底することで15%程度の燃料節約が見込まれるなど、排出するCO2総量を出来る限り抑制することは不可能ではない、と考えているので、新たな税の検討の際には、その辺りを勘案いただきたい。

総理の提言のもと、道路財源の使途の見直しの議論があるが、道路交通に対して何らかの新税を検討するならば、現行の道路財源のワケの中で環境への配分を考えてほしい。

皆さんの生活と産業活動をしっかり支え、ニーズに応じて日夜がんばっているわけだから、トラック運送業界だけに負担を押しつけることなく、ニーズに応じた輸送を求め、そこから受益を受けている社会全体で、環境対策の経費を負担すべきだと考える。

6．日本生活協同組合連合会

【生協提出「温暖化対策税政に関する生協の考え方」を要約】

はじめに

生協は、従来から環境問題に積極的に取り組んできており、組合員参加の環境保全活動や、生協の事業における環境負荷削減の取り組みなど、様々な角度から環境対策を進めている。

近年は、地球温暖化問題が人類社会に極めて深刻な影響を与えることが危惧されており、生協としても重大な関心を持ちつつ、事業における温室効果ガスの排出削減に向けた努力をしている。しかし生協の事業活動から排出されるCO₂の絶対量は、事業規模の拡大に伴う電気使用量の増加などにより、この数年微増傾向にあり、温暖化対策は個別の組織による取り組みでは、大変困難な課題であることを実感している。

近年の報告では、民生部門・運輸部門からの温室効果ガス排出量の伸びが大きいとされており、特に民生部門については、生協は事業面でも、消費者の暮らしの面でも、深い関わりを持っていることから、今後も、さらに効果的な温暖化対策の取組を強化する必要があると考えている。

地球温暖化対策税制について

近年、環境問題解決の手法として環境税制の議論が高まっているが、生協での環境活動の経験からみても、社会教育だけでは温室効果ガス排出量の削減は困難であり、社会制度面から実効性のある対策を行うことは避けて通れないと考えている。生協では、税財政のグリーン化や環境税の導入が環境保全型社会の形成に、決定的な役割を果たすものであると認識しており、積極的な検討が必要であるとする。温暖化対策の推進には消費者の理解と一致した協力が不可欠である。その点では、地球温暖化問題の実態や、わが国の温暖化対策の実施状況、各国の温暖化対策や環境税制の状況などを分かりやすく広報して、国民的な理解を広めることも重要である。

- ア) 「はじめに新税ありき」の発想に陥らないよう、確実な温暖化対策と税制全体のグリーン化を並行して追求する必要がある。政府の「地球温暖化対策推進大綱」等の完全実施なくして、税制議論だけが先行しても国民の理解は得られない。検討されるべき税制は、温暖化対策と経済の発展が調和し、人々と自然環境の豊かな関係づくりに資するものであることが望まれる。持続可能な循環型社会へと転換していくという考え方を基礎に、国民各層の議論への参加を保障して、公平な制度作りを行うことが必要である。
- イ) 消費者が抱く税財政への不信感を払拭することが、国民の温暖化対策税制への理解を得るための前提となるので、制度の検討に当たっては、公平性ととも透明性の確保に最大の努力を払うことが必要である。また、温暖化対策税が、逼迫する国の財政を補填する財源とされてはならないと考える。
- ウ) 温暖化対策税制の温暖化防止への寄与が、明らかに示されることが必要であり、税財政全体のグリーン化にも強い姿勢で取り組むことが必要である。
- エ) 温暖化対策税制は、人々がその選択権を行使し、環境保全型の消費行動をとることが可能となる仕組みであることが重要であるため、国民の自主性の尊重と、消費者行動を通じて社会経済システムが環境保全型に移行するような工夫が必要である。
- オ) 既存エネルギーのクリーン化とともに、再生可能エネルギー利用技術の開発と普及の促進に寄与する税制を検討すべきである。
- カ) 炭素税・エネルギー税の形での温暖化対策税の導入を検討する場合には、寒冷地などでエネルギー消費が不可欠となる人々や、社会的弱者の利益に配慮する必要がある。新たな税制の所得に対する逆進性がどのように生じるかについては、詳細に検討する必要がある。