資料２

税制全体のグリーン化推進に関連する資料

― 目次 ―

我が国の環境関連税制

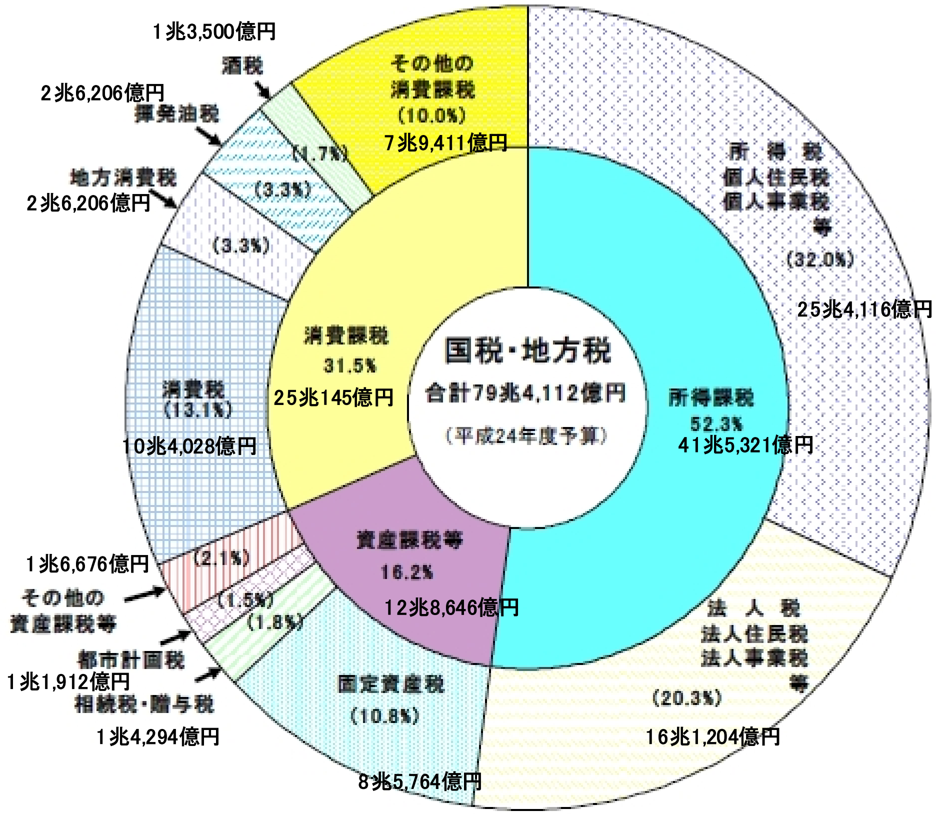
	税目（課税主体）	課税対象	税率	税収（24年度予算）	使途
エネルギー課税	揮発油税（国）	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	48.6円/l （本則：24.3円/l）	26,110億円	一般財源
エネルギー課税	地方揮発油税（国）		5.2円/l （本則：4.4円/l）	2,793億円	一般財源 （都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与）
エネルギー課税	石油ガス税（国）	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	17.5円/kg	220億円	一般財源 （税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与）
エネルギー課税	軽油引取税（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）	8,902億円	一般財源
エネルギー課税	航空機燃料税（国）	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	18.0円/l ※H26.3までの特例税率 （本則：26.0円/l）	566億円	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）
エネルギー課税	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	•原油、石油製品 2,040円/kl •LPG、LNG等 1,080円/t •石炭 700円/t	5,460億円	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CO2排出抑制対策などの措置）
エネルギー課税	地球温暖化対策のための課税の特例	CO2排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10から施行。3年半かけて税率を段階的に引き上げ	•原油、石油製品 760円/kl •LPG、LNG等 780円/t •石炭 670円/t	391億円	
エネルギー課税	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/1000kwh	3,290億円	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の用に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）
				計 47,341億円	
車体課税	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・1年につき •自家用 4,100円 •営業用 2,600円 （本則：いずれも2,500円）	7,032億円	一般財源 （税収の407/1000は、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
車体課税	自動車税（都道府県）	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1.5～2ﾘｯﾄﾙ 39,500円/年	15,677億円	一般財源
車体課税	軽自動車税（市町村）	軽自動車等 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	[例]軽乗用車・自家用 7,200円/年	1,810億円	一般財源
車体課税	自動車取得税（都道府県）	自動車 取得する自動車	•自家用 取得価額の5% •営業用・軽自動車 〃 の3% （本則：いずれも3%）	2,068億円	一般財源
				計 26,587億円	

（参考）我が国の税制の概要

国税・地方税の税目

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

国税・地方税の内訳



（出典）財務省

環境関連の主な現行の税制措置

持続可能な社会

循環型社会

◇廃棄物の適正処理
- 廃棄物処理施設に対する事業所税の非課税・軽減（課税標準の特例）
- ごみ処理施設や一般廃棄物最終処分場に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）
- 廃棄物処理事業に使用する軽油に係る軽油引取税の免除　　等

自然共生型社会

◇生物多様性の保全
- 国立公園等に係る固定資産税の非課税
- 国立公園等の区域内の土地を譲渡する場合の特例（譲渡所得の特別控除）
- 国立公園特別保護地区等に存する土地を相続した場合における相続税の特例措置（物納劣後財産に該当しないものとみなす措置）　　等

低炭素社会

◇地球温暖化対策のための税

石油石炭税の税率の特例（ＣＯ２排出量に応じた税率の上乗せ）

◇車体課税のグリーン化

環境性能に優れた自動車に係る
- 自動車重量税の見直し・エコカー減税
- 自動車取得税の軽減（エコカー減税）
- 自動車税のグリーン化特例（軽課・重課）

◇再生可能エネルギー促進
- 再生可能エネルギー発電設備に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

◇省エネ住宅等
- 新築省エネ住宅に係る投資型減税（所得税額の特別控除）
- 特定認定長期優良住宅に係る不動産取得税・固定資産税等の軽減（課税標準の特例等）
- 省エネリフォームをした住宅に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

◇環境関連投資促進税制
- 環境関連投資に係る投資型減税（法人税の特別償却等）

◇バイオ燃料
- バイオエタノール混合ガソリンに係る揮発油税等の特例（混和分の控除）　　等

安全が確保される社会

◇低公害型社会の実現
- 公害防止施設に係る事業所税の軽減（課税標準の特例）
- 公害防止施設に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

◇東日本大震災からの復旧・復興
- 汚染廃棄物等に係る処理施設の設置促進のための所得税等の特例措置（譲渡所得の特別控除）　　等

※　その他、基盤的措置として、環境関連を含む研究開発促進のための法人税額の特別控除（Ｒ＆Ｄ税制）がある。

「地球温暖化対策のための税」について

- ○ 全化石燃料に対してCO2排出量に応じた税率(289円/CO2トン)を上乗せ
- ○ 平成24年10月から施行し、3年半かけて税率を段階的に引上げ
- ○ 税収は、我が国の温室効果ガスの9割を占めるエネルギー起源CO2排出抑制施策に充当

税　率

〈CO2排出量1トン当たりの税率〉

段階施行

課税物件	現行税率	H24年10/1～	H26年4/1～	H28年4/1～
原油・石油製品 [1kℓ当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)
石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)

※( )は石油石炭税の税率。

税　収

初年度: 391億円　/　平年度:2,623億円

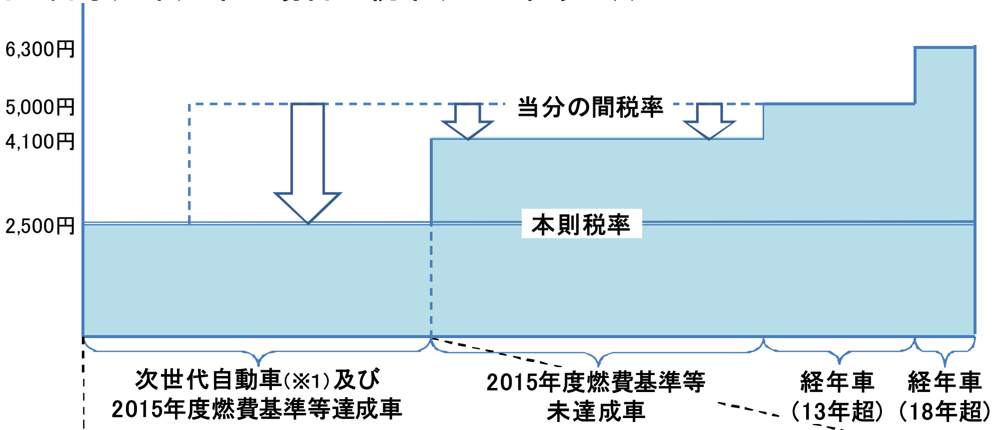
➡ 再生可能エネルギー大幅導入、省エネ対策の抜本強化等に活用

車体課税のグリーン化（平成24年度税制改正）

自動車重量税の見直し （エコカー減税 適用期限）～H27.4.30

- ○ 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- ○ それ以外の自動車に適用される「当分の間税率」について、13年超の自動車を除き、引下げ。
- ○ 「エコカー減税」について、燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した上で、3年延長。

○ 自家用乗用車の場合の税率（0.5t・年あたり）



	車検1回目（～3年）	車検2回目（～5年）	車検3回目（～7年）	車検4回目以降
次世代自動車及び2015年度燃費基準＋20％ 等	免税	50%軽減	本則	本則
2015年度燃費基準＋10％ 等	75%軽減	本則	本則	本則
2015年度燃費基準達成 等	50%軽減	本則	本則	本則

※2

※1 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）、ハイブリッド自動車（2015年度燃費基準＋20%超過達成のものに限る）

※2 車検証の交付等の時点において一定の燃費基準等（現時点では2015年度基準：自動車の燃費基準等の切り替えに応じ変更）を満たしている車については、本則税率を適用。

自動車取得税におけるエコカー減税 （適用期限）～H27.3.31

- ○ 最新の燃費基準への切り替え等を行うとともに、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長。

区　分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合）、ハイブリッド車（★★★★かつ2015年度燃費基準＋20%達成に限る。）		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつ2015年度燃費基準＋20%達成		非課税
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準＋10%達成	75%軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	50%軽減

※3 ★★★★ ： 2005年度排出ガス基準75%低減達成。
※4 ポスト新長期規制 ： ディーゼル車等において、2009年以降に適用される排出ガス規制。

自動車税におけるグリーン化特例 （適用期限）～H26.3.31

- ○ 税収中立を前提としつつ、軽課における燃費基準の最新基準への切り替え等を行った上で、2年延長。

■軽課

対　象　車	内　容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）	税率を概ね50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準＋20%達成	税率を概ね50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準＋10%達成	税率を概ね50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準達成	税率を概ね25%軽減

■重課

対　象　車	内　容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概ね10%重課（毎年）
新車新規登録から13年を超えているガソリン車（又はLPG車）	税率より概ね10%重課（毎年）

※5 税率の軽減は、2012年度及び2013年度の新車新規登録の翌年度1年間。

未定稿

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

（平成24年４月現在）

分野	課税措置の例	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、鳥取県、岡山県、広島県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、新潟県、山口県、宮城県、京都府、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、熊本県、宮崎県、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県民税均等割の超過課税）	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　【計33件】	267※2
原発立地及び周辺地域の安全対策等	核燃料税（発電用原子炉への核燃料の挿入に課税 【法定外普通税】）	福井県、福島県、愛媛県、佐賀県、島根県、静岡県、鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県　【計11件】	232※1
	核燃料等取扱税（放射性廃棄物の発生等に課税【法定外普通税】）	茨城県	12※1
	核燃料物質等取扱税（ウランの濃縮等に課税【法定外普通税】）	青森県	151※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	4※1
	使用済核燃料税（使用済核燃料の保管に課税･【法定外目的税】）	新潟県柏崎市	6※1
その他	砂利採取税等（砂利等の採取に課税【法定外普通税･法定外目的税】）	京都府城陽市、神奈川県中井町、神奈川県山北町　【計3件】	0．3※1,3
	歴史と文化の環境税（有料駐車場に駐車する台数に課税 【法定外普通税】）	福岡県太宰府市	0．6※1
	乗鞍環境保全税（乗鞍鶴ヶ池駐車場に自動車で進入する回数に課税 【法定外目的税】）	岐阜県	0．2※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	0．1※1
	環境協力税（旅客船等により各村へ入域する行為に課税 【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　【計3件】	0．2※1,4

※1 総務省資料「平成23年度法定外税の実施状況」に記載された値を基に作成。
※2 森林環境税の税収額は各県のホームページに記載された値もしくは各県担当者へのヒアリング調査に基づく平年度ベースの税収見込額または平成22年度の税収額を基に作成。
※3 京都府城陽市の山砂利採取税は、平成23年6月1日より法定外目的税として施行。（従前は法定外普通税であり、平成22年度決算額は法定外普通税としての税収）
※4 沖縄県渡嘉敷村の環境協力税の税収額は、総務大臣協議時の税収見込額を記載している。

諸外国における温暖化対策に関連する主な税制改正の経緯

1980年代からの環境問題に対する関心の高まり、気候変動枠組条約国際交渉（1990年～）など		
・1990年	フィンランド	いわゆる炭素税（Additional duty）導入
・1991年	スウェーデン	二酸化炭素税（CO2 tax）導入
	ノルウェー	二酸化炭素税（CO2 tax）導入
1992年　気候変動枠組条約採択【1994年３月発効】、６月 地球サミット（リオデジャネイロ）		
・1992年	デンマーク	二酸化炭素税（CO2 tax）導入
	オランダ	一般燃料税（General fuel tax）導入
・1993年	イギリス	炭化水素油税（Hydrocarbon oil duty）の段階的引上げ（～1999年）
・1996年	オランダ	規制エネルギー税（Regulatory energy tax）導入
1997年　京都議定書採択【2005年２月発効】		
・1999年	ドイツ	鉱油税（Mineral oil　tax）の段階的引上げ（～2003年）、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）
・2001年	イギリス	気候変動税（Climate change levy）導入
・2001年	ドイツ	再生可能エネルギー法による固定価格買取制度（FIT）開始
＜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		
・2004年	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域内排出量取引制度（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	二酸化炭素税（CO2 levy）導入
・2010年	アイルランド	炭素税（Carbon tax）導入
・2011年	スウェーデン	エネルギー税（Energy Tax）の改正（課税基準を熱量ベースに変更、税率引上げ）
・2012年	オーストラリア	炭素価格付け制度（Carbon Pricing Mechanism）導入

（参考1）欧州委員会は、2011年4月に、現行のエネルギー税制指令の改定案を公表。加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO2排出量に基づく税率として、CO2-1トン当たり€20とすること等を提案。
（出典）各国政府及びOECD資料

未定稿

諸外国における車体課税の状況

国名		デンマーク			オランダ		フィンランド		イギリス	フランス			ドイツ	アメリカ	
課税段階		取得	保有又は利用		取得	保有又は利用	取得	保有又は利用	保有又は利用	保有又は利用			保有又は利用	保有又は利用	
税目		登録税	乗用車グリーン税	自動車重量税	登録税	年間走行税	自動車税	車両税	自動車税	自動車保有税（注１）	車軸税	自動車登録税（注１）	自動車税	自動車登録税（注２）	一般道路自動車利用税
課税主体		国	国	国	国	国（注３）	国	国	国	国	国	地方	国	地方	国
課税標準	ガソリン車	車両価格及び燃費	1ℓあたり走行距離	―	車両価格及びCO2排出量	車両重量	車両価格及びCO2排出量	車両重量	CO2排出量	CO2排出量又は課税馬力（ﾓｰﾀｰ出力及びCO2排出量）	―	課税馬力（ﾓｰﾀｰ出力及びCO2排出量）	排気量及びCO2排出量	車両重量	―
課税標準	トラック	車両価格及び燃費	―	車軸数及び車両総重量等	車両価格及びCO2排出量	車軸数及び車両総重量等	車両価格及びCO2排出量	車軸数及び車両総重量等	車軸数及び車両総重量等	―	車軸数及び車両総重量等	課税馬力（ﾓｰﾀｰ出力及びCO2排出量）	車両総重量及び汚染区分等	車両総重量等	車両総重量
使途		一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	特定財源（注４）	特定財源（注４）

（注１）フランスでは、業務用乗用車に対して自動車保有税は課されず、社用自動車税が課される。また、自動車取得後初めての自動車登録証交付時には、自動車登録税に加えて自動車登録税付加税および自動車登録税割増税が課税されるが、自動車登録税は初めての自動車登録証交付時においてのみだけではなく、自動車登録証が交付される度に課税されるため、自動車の保有又は利用に係る課税として上記表に分類している。

（注２）アメリカの自動車登録税はニューヨーク州の例。

（注３）オランダの年間走行税は国が課しているが、年間総行成に上乗せされる付加税が地方の税収となる。

（注４）アメリカの自動車登録税及び一般道路自動車利用税の税収はそれぞれ州道路・橋りょう信託基金、連邦道路信託基金に充当される。

（※）平成23年度第17回税制調査会（11月15日）財務省資料、「平成23年度諸外国における税制のグリーン化に関する調査及び地球温暖化対策のための税による影響調査業務報告書」（平成24年3月三菱総合研究所）を基に作成。

未定稿

諸外国におけるその他の環境関連個別税制の状況①

分野		課税措置の例	（主な）実施国
低炭素社会	地球温暖化対策	フロン税（オゾン層破壊物質や含有製品の使用・販売行為等への課税）	米国、オーストラリア、デンマーク、ノルウェー
循環型社会	廃棄物・リサイクル対策	廃棄物税（廃棄物全般の処理行為、個別物品（注3）への課税）	ノルウェー、米国（ニュージャージー州等）、ベルギー（フランダース地方等）、カナダ（本国及びブリティッシュコロンビア州等）、デンマーク、オランダ、イタリア、英国、フィンランド、フランス、スウェーデン、スペイン（マドリッド州等）
		食料容器税（ペットボトル等への課税）	フィンランド、ノルウェー、カナダ（オンタリオ州等）、オーストリア、ベルギー、米国（連邦）
		包装物税（プラスチック包装物、アルミニウム包装物等への課税）	イタリア、デンマーク、アイルランド、オランダ
	鉱物資源の保全	鉱物資源税（鉄鉱石等の採掘行為、生産量や生産利益等に応じて課税）	イスラエル、チリ、カナダ（ブリティッシュ・コロンビア州等）、英国、中国、ベトナム、オーストラリア、米国（アラバマ州）
	水資源の保全	上水税（上水の取水行為への課税）	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)、フィンランド、イタリア、オランダ、韓国、オーストリア、フランス、ドイツ（連邦及びバーデン・ヴュルテンベルク州等）、ギリシャ
		地下水税（地下水の取水行為への課税）	ベルギー(ワロン地域等)、オランダ
	漁業資源の保全	入漁税（漁業権の取得行為、漁業行為や漁業利益に応じて課税）	フィンランド、米国（アラスカ州等）

（注１）OECD/EEAデータベース（ http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm）等よりみずほ情報総研が作成。
（注２）実施国は制度導入年が分かるものについては古いものから順に記載。
（注３）個別物品としては、廃バッテリー、廃電子製品、電球・電気ヒューズ、廃タイヤ、塩化ビニール、使い捨てテーブルウェア、広告紙がある。

未定稿

諸外国におけるその他の環境関連個別税制の状況②

分野		課税措置の例	（主な）実施国
自然共生型社会	自然環境の保全	森林保護税（植林せずに木を伐採する行為への課税）	オーストリア（ウィーン市）
		立木伐採税（立木の伐採行為への課税）	カナダ（ブリティッシュ・コロンビア州）、米国（カリフォルニア州）
		狩猟税（狩猟免許の資格取得行為への課税）	フィンランド、オランダ
		ペット税（飼犬への課税）	ドイツ、オーストリア、フィンランド、オランダ、中国
		入島税／エコ税（観光地への入場通行に課税）	エクアドル
安全が確保される社会	公害対策全般	環境保護税（各種汚染物質の排出量に応じて課税）	フランス、オーストラリア
	大気汚染の防止	大気汚染税（窒素酸化物、硫黄酸化物等の排出量に応じて課税）	韓国、イタリア、ハンガリー、デンマーク、オランダ
	水質保全	水質汚染税（農薬、窒素・リン等の排出量に応じて課税）	スウェーデン、ベルギー（フランダース地方）、デンマーク、イタリア、オランダ
	土壌環境の保全	土壌負荷税（土壌への排水行為に対する課税）	米国（ミネソタ州）、ハンガリー
	騒音対策	騒音防止税（鉄道、道路、施設等からの騒音量に応じて課税）	ハンガリー
		航空騒音税（航空機からの騒音に応じて課税）	オランダ、フランス、オーストラリア
	化学物質対策	有害化学物質税（塩素系溶剤等への課税）	デンマーク、米国（連邦、アラバマ州等）、カナダ(ケベック州)
	原子力対策	核燃料税（核燃料の使用等等に応じて課税）	スウェーデン、スペイン（エクストレマドゥーラ州等）、ドイツ、スロバキア
		放射性廃棄物税（放射性廃棄物への課税）	スウェーデン、米国（サウスカリフォルニア州）、フィンランド、チェコ、ブルガリア、スペイン（アンダルシア州）
その他		航空利用税（航空機利用者の出国や搭乗距離等に応じて課税）	オーストリア、英国、オーストラリア、南アフリカ、アイルランド、ドイツ
		道路利用税（道路利用距離に応じて課税）	ニュージーランド
		白熱電球税（白熱電球への課税）	南アフリカ

（注１）OECD/EEAデータベース（ http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm）等よりみずほ情報総研が作成。
（注２）実施国は制度導入年が分かるものについては古いものから順に記載。

未定稿

日本とEU諸国のエネルギー課税の税率の比較

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス	電気
日本	56.60（円/ℓ） 揮発油税　：53.80 石油石炭税：　2.80 (うち地球温暖化対策のための税：0.76)	34.9（円/ℓ） 軽油引取税：32.10 石油石炭税：　2.80 (うち地球温暖化対策のための税：0.76)	2.80（円/ℓ） 石油石炭税：2.80 (うち地球温暖化対策のための税：0.76)	1.37（円/kg） 石油石炭税：1.37 (うち地球温暖化対策のための税：0.67)	1.86（円/kg） 石油石炭税：1.86 (うち地球温暖化対策のための税：0.78)	0.63（円/kwh） 電源開発促進税：0.375 石油石炭税　　：0.255 (うち地球温暖化対策のための税：0.11)
イギリス	83.33（円/ℓ） 炭化水素油税：83.33	83.33（円/ℓ） 炭化水素油税：83.33	15.39（円/ℓ） 炭化水素油税：15.39	1.90（円/kg） 気候変動税：1.90	4.50（円/kg） 気候変動税：4.50	0.70（円/kWh） 気候変動税：0.70
ドイツ	78.04（円/ℓ） エネルギー税：78.04	56.09（円/ℓ） エネルギー税：56.09	2.68（円/ℓ） エネルギー税：2.68	1.01（円/kg） エネルギー税：1.01	12.19（円/kg） エネルギー税：12.19	2.44（円/kWh） 電気税：2.44
フランス	72.36（円/ℓ） 石油産品内国消費税:72.36	51.08（円/ℓ） 石油産品内国消費:51.08	1.99（円/ℓ） 石油産品内国消費税:1.99	1.01（円/kg） 石炭税：1.01	2.64（円/kg） 天然ガス消費税：2.64	－ 地方電気税：従価税（注5）
オランダ	85.64（円/ℓ） 鉱油税：85.64	85.64（円/ℓ） 鉱油税：85.64	3.64（円/ℓ） 鉱油税：3.64	1.61（円/kg） 石炭税：1.61	30.58～1.52（円/kg） エネルギー税：30.58～1.52	13.59～0.060（円/kWh） エネルギー税：13.59～0.060
フィンランド	77.55（円/ℓ） 液体燃料税 エネルギー税：60.05 CO2税　　　：16.69 戦略備蓄料　：　0.81	55.98（円/ℓ） 液体燃料税 エネルギー税：36.61 CO2税　　　：　18.96 戦略備蓄料　：　0.42	22.40（円/ℓ） 液体燃料税 エネルギー税：10.48 CO2税　　　：11.59 戦略備蓄料　：　0.33	15.27（円/kg） 電気・特定燃料税 エネルギー税：　6.50 CO2税　　　：　8.63 戦略備蓄料　：　0.14	30.42（円/kg） 電気・特定燃料税 エネルギー税：　17.07 CO2税　　　：　13.17 戦略備蓄料　：　0.19	0.84（円/kWh） 電気・特定燃料税 エネルギー税：0.82 CO2税　　　：　－ 戦略備蓄料　：0.02
デンマーク	70.70（円/ℓ） 鉱油エネルギー税：63.85 CO2税　　　：　6.85	52.62（円/ℓ） 鉱油エネルギー税：45.77 CO2税　　　：　6.85	42.16（円/ℓ） 鉱油エネルギー税：34.80 CO2税　　　：　7.36	33.48（円/kg） 石炭税　：26.62 CO2税　：　6.86	63.90（円/kg） 天然ガス税：54.94 CO2税　：　8.97	12.90（円/kWh） 電気税：11.88 CO2税　：　1.02
ＥＵ最低税率	42.81（円/ℓ）	39.35（円/ℓ）	1.61（円/ℓ）	0.46（円/kg）	1.20（円/kg）	0.06（円/kWh）

（注１）税率は2012年4月現在（ただし、日本の地球温暖化対策のための税は平年度（平成28年4月以降）の税率である。）。
（注２）使途は基本的に一般財源（ただし、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路・交通関連等の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。）。
（注３）ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気については事業用を前提としている。この他、各種減免措置あり。
（注４）イギリスのガソリンは無鉛、軽油は交通用の税率。また、石炭、天然ガス及び電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。税率は2012年1月又は4月以降に適用される値を採用。
（注５）ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は交通用の低硫黄、重油、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注６）フランスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭税及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。電気に対しては地方電気税があり、課税標準は契約電力によって異なる（税抜電気料金の0～80%）。税率は自治体によって異なり、市で最大8%、県で最大4%である。
（注７）オランダのガソリンは無鉛、軽油は有鉛、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注８）フィンランドのガソリンは無鉛、軽油は無硫黄、電気は工業・温室用の税率。CO2税はCO2排出量1トン当たり輸送用燃料（上記表ではガソリン、軽油）は50ユーロ、加熱用燃料（重油、石炭、天然ガス）は30ユーロに設定されており、表中で網掛けをしている。
（注８）デンマークのガソリンは無鉛、軽油は石油製品（CO2税）及び交通用（鉱油エネルギー税）、重油は燃料油、天然ガスは非動力用、電気は非居住用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量1トン当たり150デンマーク・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。
（注９）EUの最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは動力用・無鉛、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。
（備考１）各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/㎥)を、石炭・天然ガスについては「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令（平成18年経済産業省・環境省令第３号）」による係数25.7(GJ/t)・43.5（MJ/㎥）を用いて単位をそろえている。原油・石油製品に対して課税されている場合におけるガソリン、軽油及び重油の税率は、同令による「原油」の係数を用いて換算している。
（備考２）為替レート：１ポンド=約136.67円、1ユーロ＝約119.24円、1デンマーク・クローネ＝約16.01円（2009～2011年の為替レート（TTM）の平均値、三菱東京UFJ銀行）

未定稿

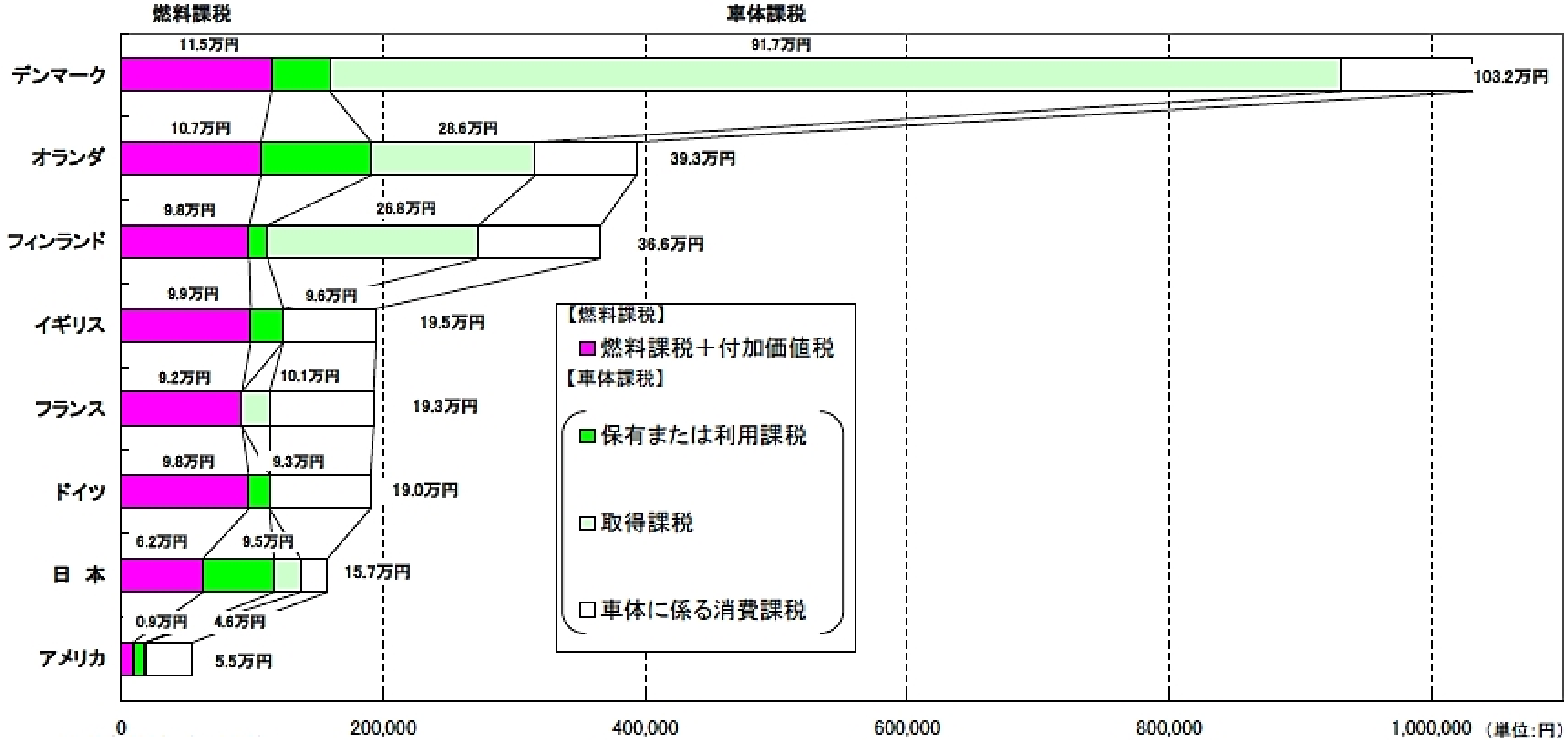
日本とEU諸国のCO2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較

	ガソリン	軽油	重油	石炭	天然ガス
日本	**24,241（円）** 揮発油税　：23,173 石油石炭税：　1,068 ［うち地球温暖化対策のための税：289］	**13,486（円）** 軽油引取税：12,418 石油石炭税：　1,068 ［うち地球温暖化対策のための税：289］	**1,068（円）** 石油石炭税：1,068 ［うち地球温暖化対策のための税：289］	**590（円）** 石油石炭税：590 ［うち地球温暖化対策のための税：289］	**689（円）** 石油石炭税：689 ［うち地球温暖化対策のための税：289］
イギリス	**35,892（円）** 炭化水素油税：35,892	**32,236（円）** 炭化水素油税：32,236	**5,680（円）** 炭化水素油税：5,680	**816（円）** 気候変動税：816	**1,319（円）** 気候変動税：1,319
ドイツ	**33,614（円）** エネルギー税：33,614	**21,699（円）** エネルギー税：21,699	**989（円）** エネルギー税：989	**434（円）** エネルギー税：434	**3,574（円）** エネルギー税：3,574
フランス	**31,167（円）** 石油産品内国消費税:31,167	**19,760（円）** 石油産品内国消費税:19,760	**734（円）** 石油産品内国消費税：734	**434（円）** 石炭税：434	**774（円）** 天然ガス消費税：774
オランダ	**36,887（円）** 鉱油税：36,887	**33,130（円）** 鉱油税：33,130	**1,342（円）** 鉱油税：1,342	**692（円）** 石炭税：692	**8,966～446（円）** エネルギー税：8,966～446
フィンランド	**33,403（円）** 液体燃料税 エネルギー税　：25,865 CO2税　：　7,189 戦略備蓄料　：　349	**21,656（円）** 液体燃料税 エネルギー税　：14,163 CO2税　：　7,335 戦略備蓄料　：　162	**8,267（円）** 液体燃料税 エネルギー税　：3,868 CO2税　：4,277 戦略備蓄料　：　122	**6,561（円）** 電気・特定燃料税 エネルギー税　：2,793 CO2税　：3,708 戦略備蓄料　：　60	**8,919（円）** 電気・特定燃料税 エネルギー税　：5,005 CO2税　：3,861 戦略備蓄料　：　56
デンマーク	**30,452（円）** 鉱油エネルギー税：27,502 CO2税　：　2,950	**20,356（円）** 鉱油エネルギー税：17,706 CO2税　：　2,650	**15,559（円）** 鉱油エネルギー税：12,843 CO2税　：　2,716	**14,384（円）** 石炭税　：11,437 CO2税　：　2,947	**18,734（円）** 天然ガス税　：16,107 CO2税　：　2,630
ＥＵ最低税率	**18,439（円）**	**15,223（円）**	**594（円）**	**198（円）**	**352（円）**

（注1）税率は2012年4月現在（ただし、日本の地球温暖化対策のための税は平年度（平成28年4月以降）の税率である。）。
（注2）使途は基本的に一般財源（ただし、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路・交通関連等の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。）。
（注3）ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気については事業用を前提としている。この他、各種減免措置あり。
（注4）イギリスのガソリンは無鉛、軽油は交通用の税率。また、石炭、天然ガス及び電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。税率は2012年1月又は4月以降に適用される値を採用。
（注5）ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は交通用の低硫黄、重油、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注6）フランスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭税及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。電気に対しては地方電気税があり、課税標準は契約電力によって異なる（税抜電気料金の0～80%）。税率は自治体によって異なり、市で最大8%、県で最大4%である。
（注7）オランダのガソリンは無鉛、軽油は有鉛、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注8）フィンランドのガソリンは無鉛、軽油は無硫黄、電気は工業・温室用の税率。CO2税はCO2排出量1トン当たり輸送用燃料（上記表ではガソリン、軽油）は50ユーロ、加熱用燃料（重油、石炭、天然ガス）は30ユーロに設定されており、表中で網掛けをしている。
（注8）デンマークのガソリンは無鉛、軽油は石油製品（CO2税）及び交通用（鉱油エネルギー税）、重油は燃料油、天然ガスは非動力用、電気は非居住用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量1トン当たり150デンマーク・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。
（注9）EUの最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは動力用・無鉛、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。
（備考1）各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9（kg/ℓ）・0.65（kg/m3）、及び環境省・経済産業省「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令（平成18年経済産業省・環境省令第3号）」により、ガソリンは「ガソリン」、重油は「A重油」、石炭は「一般炭」、天然ガスは日本については「液化天然ガス」、その他の国については「天然ガス」の係数を用いて換算している。原油・石油製品に対して課税されている場合におけるガソリン、軽油及び重油の税率は、同令による「原油」の係数を用いて換算している。
（備考2）為替レート：1ポンド=約136.67円、1ユーロ＝約119.24円、1デンマーク・クローネ＝約16.01円（2009～2011年の為替レート（TTM）の平均値、三菱東京UFJ銀行）

平成23年度第17回税制調査会(11月15日) 財務省資料

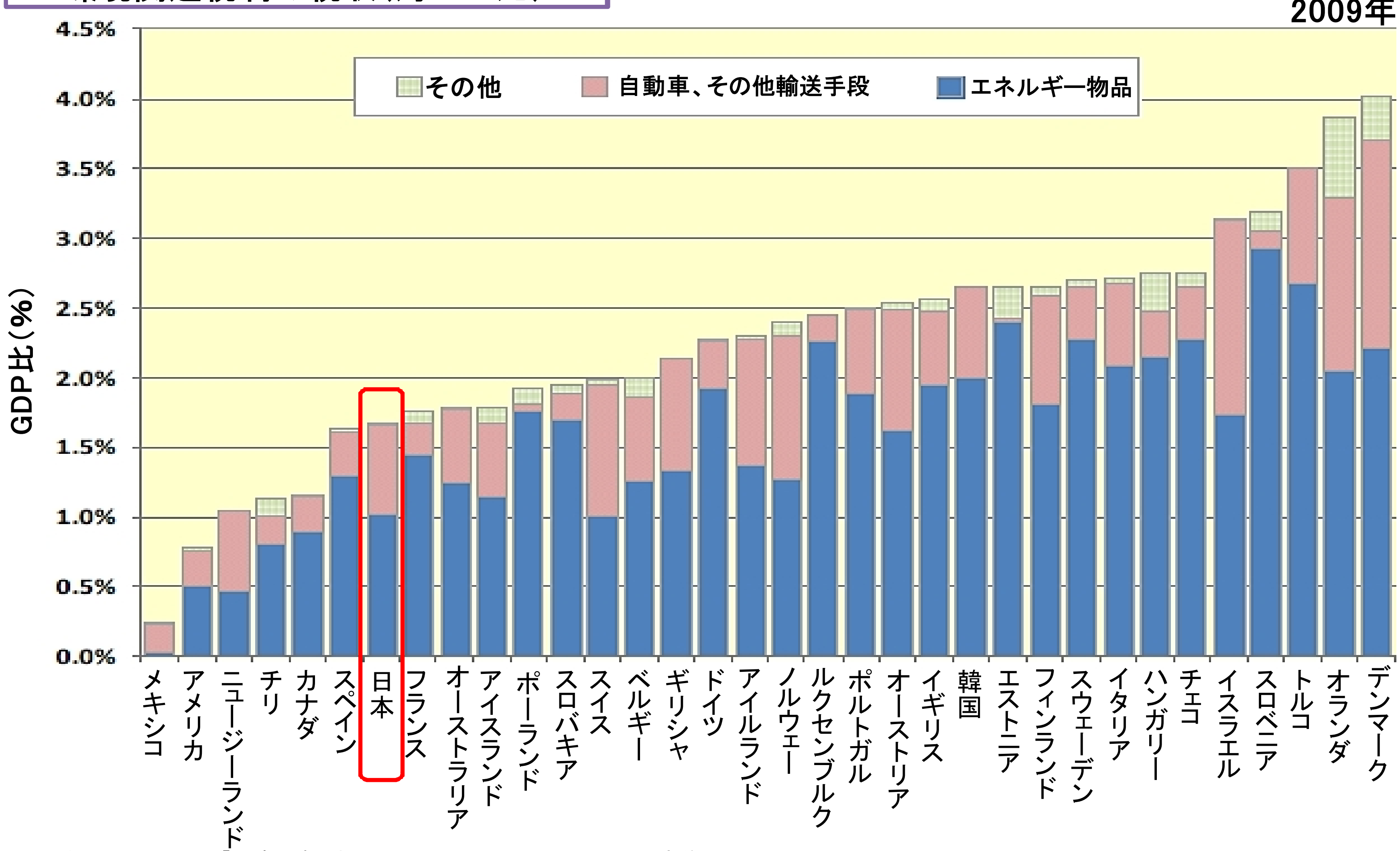
燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額）
（2,000CCクラスの自家用車について税別車体価格を同一とした場合の仮定試算）



※1　税率は平成22年12月現在。
車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格（税抜本体価格）2,430,000円の自家用車を取得した場合の１年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。
燃料価格（消費課税等の税込み）はデンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ（European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週）、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ（2010年12月時点IEA調べ）。
為替レート：１ドル＝83.22円、１ポンド＝129.81円、１ユーロ＝110.06円、１デンマーク・クローネ＝14.77円（2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg）
※2　アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
※3　日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。
※4　上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税（法人の所有する自動車が課税対象）及び車軸税（12t以上のトラック等が課税対象）、アメリカにおいては高速道路自動車利用税（約25t超のトレーラー等が課税対象）がある。
※5　燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。

OECD諸国における環境関連税制の税収（対GDP比）

環境関連税制の税収（対GDP比）



（注１）OECDによる「環境関連税制」（Environmentally Related Taxes）の定義は、以下のとおり。
- 特に環境に関連するとみなされる課税物件に課される一般政府に対するすべての強制的・一方的な支払い
- 税の名称及目的は基準とはならない
- 税の使途が定まっているかは基準とはならない

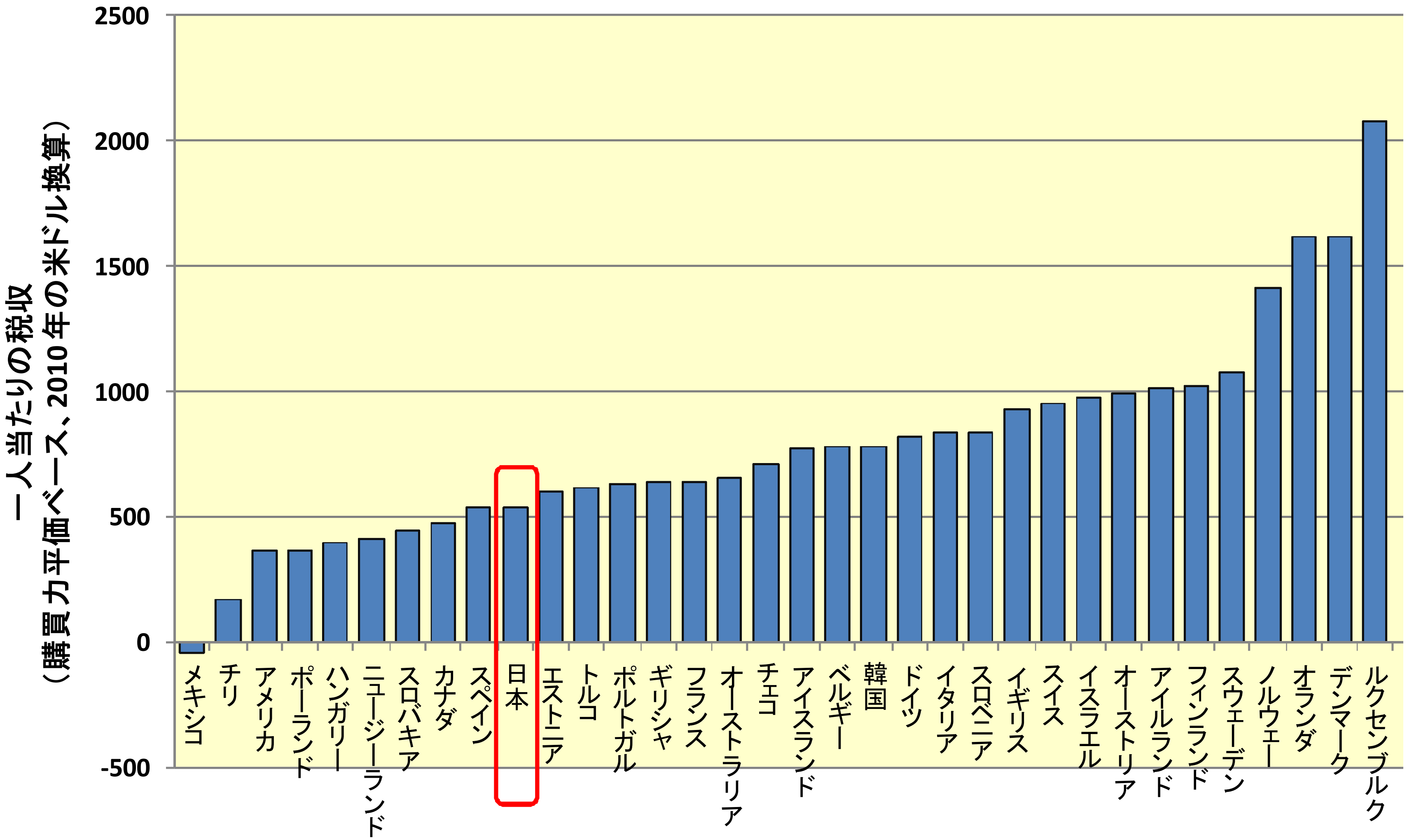
（注２）「環境関連税制」の課税対象には、上記の「エネルギー物品」・「自動車、その他輸送手段」のほか、「廃棄物管理」、「オゾン層破壊物質」等がある。

（出典）OECD “Taxation, innovation and the Environment ”（2011年9月）

（参考）OECD諸国における環境関連税制の税収（一人当たり）

環境関連税制の税収（一人当たり）

2010年



（注）スロバキア、カナダ、ギリシャは2009年値。
（出典）OECD／EEAデータベース（http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm）

オーストラリア 炭素価格付け制度について

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

炭素価格

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

〈CO2排出量1トン当たりの価格〉 ※1豪ドル=80円として換算

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

→ 2015年7月以降、排出量取引制度へ移行

対象者

【業種別 推定対象企業数】

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

売却収入

約80億豪ドル(約6,400億円)

使途

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

EU エネルギー税制指令の改定案について

○ 2011年4月、欧州委員会は、現行の「エネルギー税制指令」(＊)の改定案を公表。

○ 加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO2排出量に基づく税率として、CO2排出量1トン当たり20ユーロとすること等を提案。

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

趣 旨

■ EU域内のエネルギー及び炭素税率の調和

■ EUとしての気候変動政策の協調

改正内容

現 行	改 正 案
○ エネルギー製品及び電力に対する最低税率(一般エネルギー税)を設定 ○ 課税物件ごとに税率を設定 ○ 税率は、固有単位ベースで設定	○ 現行の一般エネルギー税部分に加えて、新たにCO2排出量に応じた課税(炭素税)を設定 ○ 炭素税(※)の税率は、すべての課税物件に対して20ユーロ/t－CO2 ○ 一般エネルギー税の税率は、熱量単位ベースで設定。2013年以降、段階的に税率を引上げ

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

未定稿

中国の環境保護税導入の動き

○ 2010年、政府が環境税の試験導入を発表（導入は湖北、湖南、江西、甘粛の４省）。

○ 2012年1月、中国財政部財政科学研究所が「環境保護税体系を策定する新プラン」を政府に提出。

○ 2012年6月、政府が、環境保護税の導入に向け、法案の起草に着手したことを正式に発表。

現在検討中の環境保護税の概要（財政部財政科学研究所発表資料より）

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

（出典）「碳税拟单独成税十二五或开征」財政部財政科学研究所（2012年1月5日）及び中国政府関係機関資料よりみずほ情報総研がまとめ。

未定稿

（参考）炭素の社会的費用について

○ 「炭素の社会的費用」（炭素1トンの追加的排出によって生じる地球温暖化影響（被害額）の正味現在価値）に関する海外の研究によると、その値には大きなばらつきが見られる状況。

主な文献	炭素の社会的費用について
Clarkson (2002)（※1）	－19ポンド/t-CO2（≒ 30 米ドル/t-CO2）
Stern (2006)（※2）	－85米 ドル/t-CO2
IPCC 第四次評価報告書 (2007)（※3）	－12米ドル/t-CO2（査読を受けた文献の平均値） －既存研究には大きな幅（1米ドル未満～400米ドル/t-CO2） －毎年2.4%増加する可能性が高い －貨幣価値化されていない重要な影響を含めていないため、気候コストを過小評価している可能性が高い
Tol (2007)（※4）	－平均6米ドル/t-CO2 －21米ドル/t-CO2を超過する確率は1%
Nordhause (2011)（※5）	－12米ドル/t-CO2 （2015年の値）
Ackerman & Stanton (2011) （※6）	－28米ドル～893米ドル/t-CO2 （2010年の値） －64米ドル～1550米ドル/t-CO2（2050年の値）

※1．Estimating the Social Cost of Carbon Emissions, Richard Clarkson and Kathryn Deyes, 2002（Government Economic Service Working Paper 140, DEFRA）
※2．STERN REVIEW: The Economics of Climate Change, Nicholas Stern, 2006
※3．Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability, Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC, 2007
※4．The Social Cost of Carbon: Trends, Outliers and Catastrophes, Richard S.J. Tol, 2007
※5．Estimates of the social cost of carbon: Background and results from the RICE-2011 Model, William Nordhaus, 2011
※6．Climate risks and carbon prices: Revising the social cost of carbon, Frank Ackerman and Elizabeth A. Stanton, 2011（Economics Discussion Papers, No. 2011-40）

未定稿

諸外国における自動車走行距離税・課金制度の動き

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

（出典） Portfolio News Services（2009年11月14日）「オランダ、走行距離ベースの課税導入を決定」、中村（2010）「欧州における道路課金の最新の動向」Traffic& business (93), 13-20、塚田・井坪（2006） 「米国をはじめとする諸外国の課金政策に関する最新の動向（その2）～走行距離に対する課金政策～」交通工学 Vol.41 No.4、環境省自動車交通環境対策検討会ロードプライシング制度の在り方に関する分科会（2010） 「 ロードプライシング制度の在り方に関する報告書」.

税制全体のグリーン化に関連する規定

地球温暖化対策基本法案（平成22年10月8日閣議決定）（抄）

（地球温暖化対策のための税の検討その他の税制全体の見直し）
第十四条　国は、地球温暖化対策を推進する観点から、税制全体のグリーン化（環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。）を推進するものとする。
２　（略）

第四次環境基本計画（平成24年4月27日閣議決定）（抄）

第2部　今後の環境政策の具体的な展開
第1章 重点分野ごとの環境政策の展開

第1節 経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進
[経済的インセンティブ等]
①　環境の視点からの経済的インセンティブの付与
税制については、諸外国の状況も含め、エネルギー課税、車体課税といった環境関連税制等による環境効果等を総合的・体系的に調査・分析することにより、税制全体のグリーン化を推進する。

環境基本法（平成5年11月19日法律第91号）（抄）

（環境の保全上の支障を防止するための経済的措置）
第二十二条　（略）
２　国は、負荷活動を行う者に対し適正かつ公平な経済的な負担を課すことによりその者が自らその負荷活動に係る環境への負荷の低減に努めることとなるように誘導することを目的とする施策が、環境の保全上の支障を防止するための有効性を期待され、国際的にも推奨されていることにかんがみ、その施策に関し、これに係る措置を講じた場合における環境の保全上の支障の防止に係る効果、我が国の経済に与える影響等を適切に調査し及び研究するとともに、その措置を講ずる必要がある場合には、その措置に係る施策を活用して環境の保全上の支障を防止することについて国民の理解と協力を得るように努めるものとする。この場合において、その措置が地球環境保全のための施策に係るものであるときは、その効果が適切に確保されるようにするため、国際的な連携に配慮するものとする。

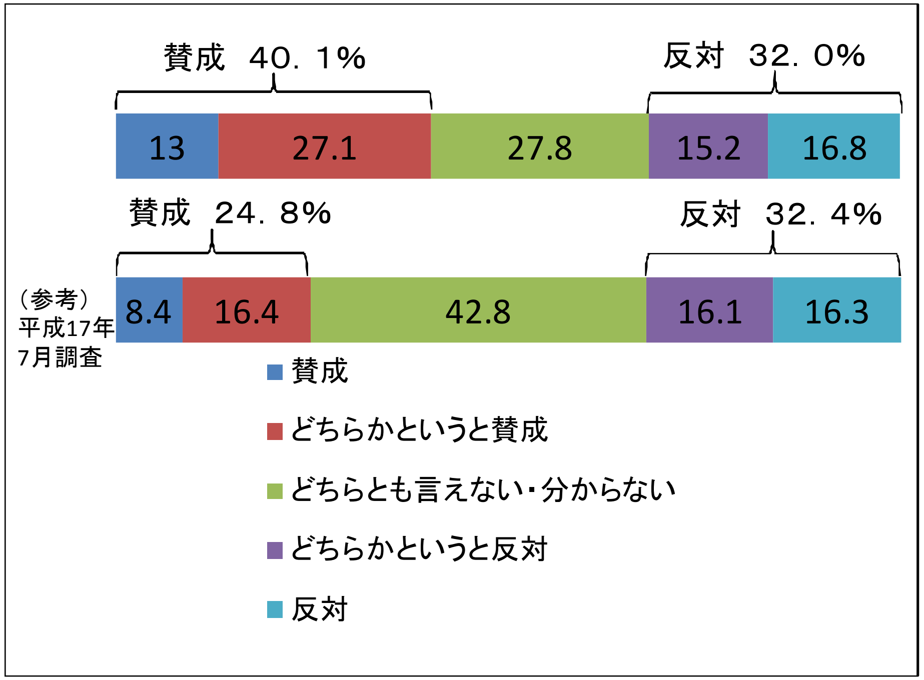
環境税・地球温暖化対策税に関する過去の世論調査・企業行動調査の結果

内閣府による世論調査の結果

地球温暖化対策に関する世論調査（平成19年8月）

調査主体　：　内閣府政府広報室
調査対象　：　全国20歳以上の者3,000人
有効回答数　：　1,805人　（回収率60.2%）

Q.　あなたは、環境税の導入をどう考えますか。あなたのお考えに最も近いものを一つだけお答えください。

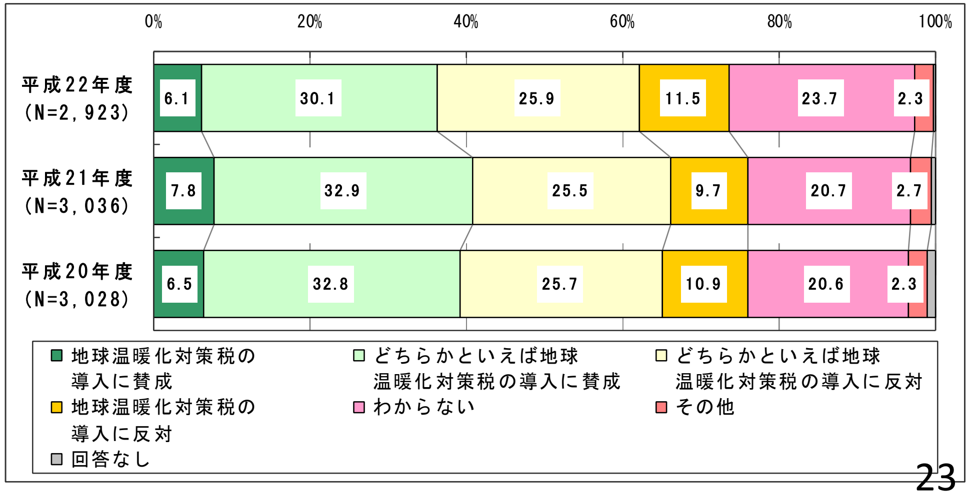


環境省「環境にやさしい企業行動調査」の結果

環境にやさしい企業行動調査
（平成22年度における取組に関する調査）（平成23年9～10月）

調査主体	：環境省	
調査対象	：①東京、大阪及び名古屋証券取引所1部及び2部上場企業	2,516社
	②従業員500人以上の非上場企業及び事業所	3,968社
	合　計	6,484社
有効回答数	：上場企業　：1,034社（有効回収率：43.7%）	
	非上場企業：1,889社（有効回収率：44.0%）	
	合計　　　：2,923社（有効回収率：43.8%）	

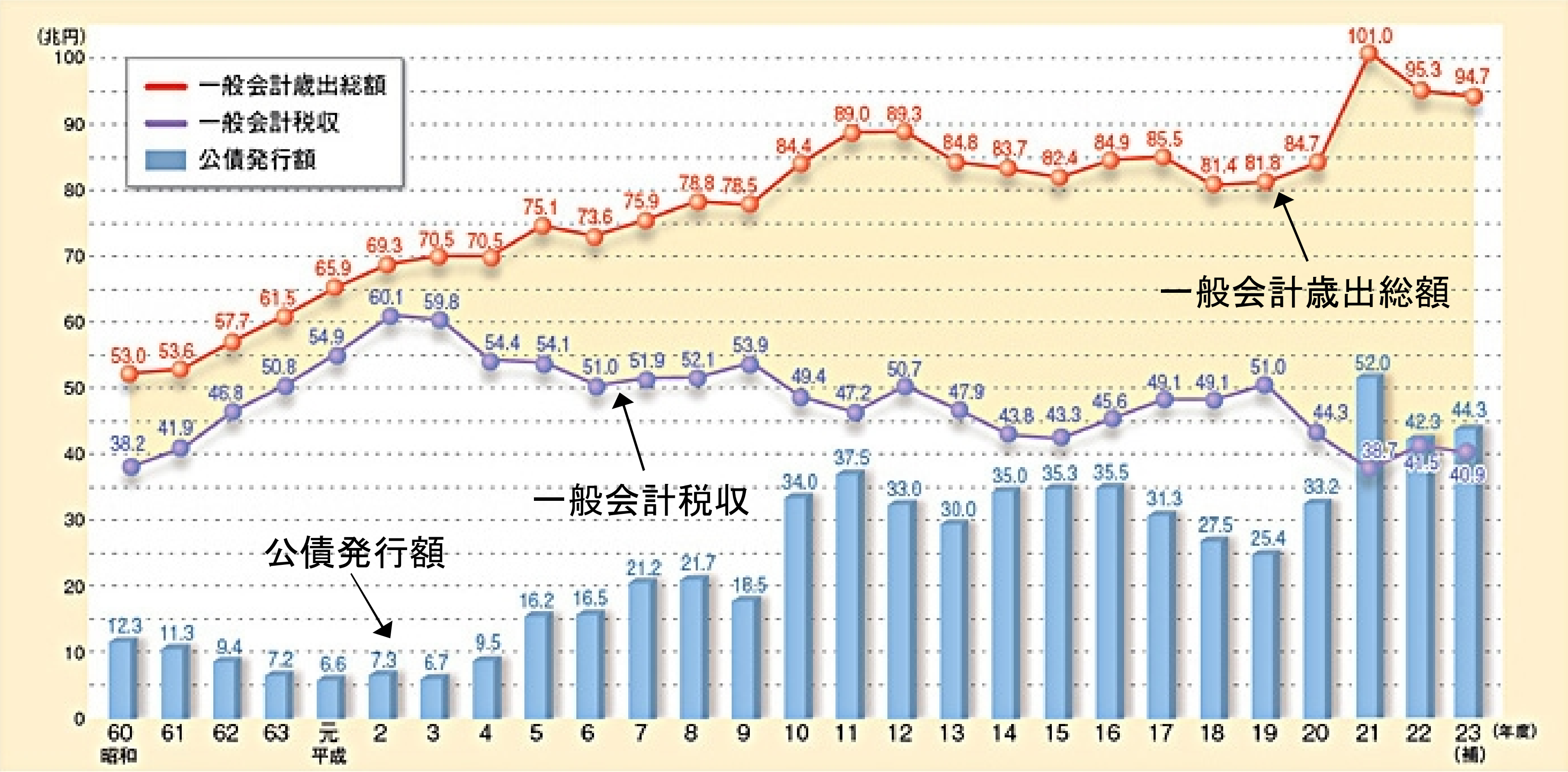
Q.　地球温暖化を防止するため地球温暖化対策税を導入することについて、どのように思われますか。



我が国の租税･財政の状況

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

一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移



（出所） 財務省「税制について考えてみよう」（平成23年10月発行） http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/02.htm
（注） 平成22年度までは決算額、平成23年度は2次補正後予算額。

経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーション

○ 「第四次環境基本計画」（平成24年４月27日閣議決定）においては、今後の環境政策を展開していく上で当面優先的に取り組むべき重点分野の一つとして「経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進」が示されている。

参考：第四次環境基本計画（平成24 年４月27 日閣議決定）（抄）

第２部 今後の環境政策の具体的な展開
第１章 重点分野ごとの環境政策の展開
第１節 経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進

世界が直面する環境制約に対応する上で、技術革新に加え、新たな価値の創出や社会システムの変革までをも含めたグリーン・イノベーションが必要であり、それが経済・社会の隅々まで行き渡り、さらには個人や事業者の環境配慮行動が浸透していく経済・社会のグリーン化が不可欠である。環境保全の視点を経済・社会活動に適切に織り込み、環境産業における投資や技術開発を促進するとともに、グリーン成長を支える資源確保の取組を推進することが、潜在的な需要の顕在化、競争力の強化、持続的発展の基盤整備を通じて我が国の経済成長・雇用創出を実現し、世界を視野に入れた新たな日本経済を発展させる基盤となり得る。

第１項 経済・社会のグリーン化
１．取組状況と課題
（２）経済・社会のグリーン化に向けた現状と課題
②環境ビジネスと環境金融

我が国の環境産業の市場規模及び雇用規模は継続して拡大基調にある。一方、新成長戦略においては、環境分野で2020 年までに50 兆円超の新規市場、140 万人の新規雇用の創出を目標としており、この目標の達成に向けて環境産業を更に促進するための仕組みを整備することが必要である。

第２項 グリーン・イノベーションの推進
１．取組状況と課題
（１）グリーン・イノベーションと環境政策

イノベーションとは、「これまでのモノ・仕組みなどに対して、全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと」を指し、グリーン・イノベーションとは、環境・エネルギー分野におけるイノベーションである

日本の環境産業の市場規模推移

○ 環境産業の市場規模については、2004年以降徐々に増加傾向が強まり、2006年には70兆円台に達した。2009年は世界的な金融危機の影響による減少の動きがみられたが、2010年、増加に転じ、約69兆円と持ち直している。

○ 日本全体における、環境産業の名目GDPに占める割合は、2000年の5.3%から2009年、7%弱まで上昇、経済のグリーン化が進む動きがみてとれる。

表：環境産業の市場規模の推移 （兆円）

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

図１　環境産業の市場規模推移

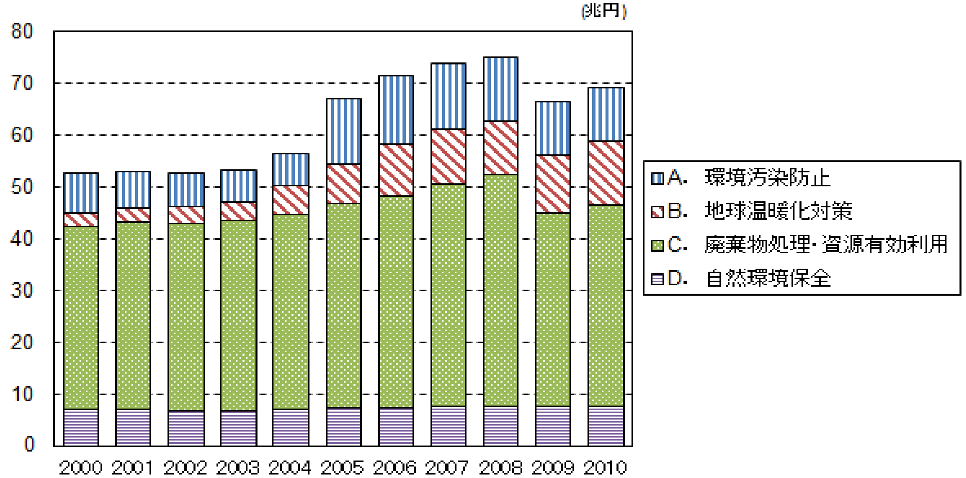
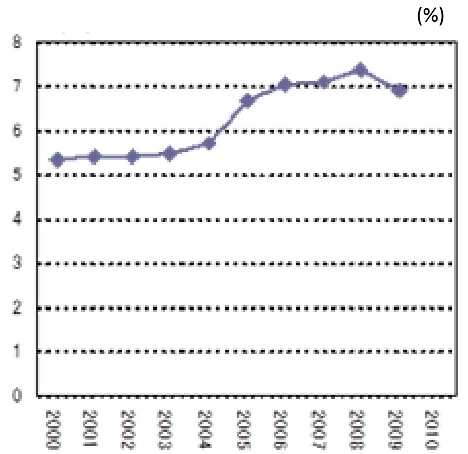


図２　名目GDPに占める環境産業の割合



我が国の租税原則について

我が国の租税基本原則

◆「公平・中立・簡素」の原則
（「平成19年度の税制改正に関する答申 ―経済活性化を目指して―」（平成18年12月1日税制調査会）より）

・公平：各人の負担能力（担税力）に応じて負担を分かち合うこと（※）
・中立：税制ができるだけ個人の選択や企業の経済活動を歪めないようにすること
・簡素：税制の仕組みをできるだけ簡素なものとし、納税者が理解しやすいものとするということ

◆「公平・透明・納得」の原則
（「平成22 年度税制改正大綱～納税者主権の確立へ向けて～」（平成21年12月22日閣議決定）より）

・公平：同上
・透明：制度の内容が透明で分かりやすいこと
・納得：その制度に基づいて納税することについて納得できるものであること

※　「公平」の原則には、水平的公平（等しい負担能力のある人には等しい負担を求めること）と垂直的公平（異なる世代を比較した場合の負担の公平が保たれていること）があり、さらに、近年では世代間の公平（それぞれの世代の受益と負担のバランスが保たれていること）が一層重要となっている。

出典：「わが国税制の現状と課題－21世紀に向けた国民の参加と選択－」（平成12年7月税制調査会）（資料2）租税原則
「平成19年度の税制改正に関する答申 ―経済活性化を目指して―」（平成18年12月1日 税制調査会）に関する用語集（五十音順）
「平成22 年度税制改正大綱～納税者主権の確立へ向けて～」（平成21年12月22日）

（参考）租税原則論について

租税原則論

アダム・スミスの４原則

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

ワグナーの４大原則・９原則

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

マスグレイブの７条件（租税原則体系）

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

出典：「わが国税制の現状と課題－21世紀に向けた国民の参加と選択－」（平成12年７月税制調査会）（資料２）租税原則

（参考） 財政学における予算の原則

- **予算原則**
  - **内容・形式の原則**
    - **完全性の原則** ・・・すべての収入と支出は、漏れなく予算に計上されなければならないという原則
      - **総計予算主義の原則** ・・・収入と支出の差額のみを計上することを禁止する原則
    - **統一性の原則** ・・・収入と支出が計上される予算は、一つでなければならないという原則
      - **ノン・アフェクタシオンの原則** ・・・特定の収入を特定の支出に結びつけてはいけないという原則
    - **明瞭性の原則** ・・・予算の内容が国民に、明瞭に理解されるような形式でなければならないという原則
  - **予算過程の原則**
    - **厳密性の原則** ・・・予算を編成するにあたって、予定収入と予定支出を、可能な限り正確に見積もることを求める原則
    - **事前性の原則** ・・・予算は会計年度が始まるまでに編成を終え、議会によって承認されなければならないという原則
    - **拘束性の原則** ・・・議会が決定した予算によって、行政府の財政運営を拘束することを確保する原則
      - **会計年度独立の原則** ・・・各会計年度の支出は、その会計年度の収入によって賄わなければならないという原則
      - **超過支出禁止の原則** ・・・予算計上額を上回って支出することを禁止する原則
      - **流用禁止の原則** ・・・予算に計上された費目から、財源を他の費目に移し替えて支出することを禁止する原則
    - **公開性の原則** ・・・予算に関する情報が、議会や国民に対して公開されていなければならないという原則

出典：「財政学」神野直彦、有斐閣、2002年

汚染者負担の原則（PPP：Polluter Pays Principle ）

OECD「環境政策の国際経済面に関する指針原則の理事会勧告」（1972年）における定義

○　希少な環境資源の合理的利用を促進し、且つ国際貿易及び投資における、歪みを回避するための汚染の防止と規制措置に伴う費用の配分について用いられるべき原則。

○　汚染者が受容可能な状態に環境を保つために公的当局により決められた上記の措置を実施するに伴う費用を負担すべきであるということを意味。換言すれば、措置の費用は、その生産と消費の過程において汚染を引き起こす財及びサービスのコストに反映されるべき。

○措置を講じるに際して、貿易と投資に著しい歪みを引き起こすような補助金を併用してはならない。

（出典）環境省編『環境基本計画 環境の世紀への道しるべ』2001 年、209 頁

参考：第四次環境基本計画（平成24 年4月27 日閣議決定）（抄）

第１部 環境の状況と環境政策の展開の方向
第3章 環境政策の原則・手法
（１）環境政策における原則等
○汚染者負担の原則等

環境保全のための措置に関する費用の配分の基準としては、「汚染者負担の原則」を活用し、環境汚染防止のコストを、価格を通じて市場に反映することで、希少な環境資源の合理的な利用を促進することが重要である。また、我が国の汚染者負担原則は、汚染の修復や被害者救済の費用も含めた正義と公平の原則として議論されてきたという点に留意する必要がある。今後も、事故や操業により生じる環境汚染防止のためのコストを製品、サービス価格に反映させることで、安全性や環境面にも配慮した企業経営、消費行動を促していくことが重要である。

税制改革の視点

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

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

経済社会の構造変化

- 人口減少・高齢化
- グローバル化
- 格差の拡大
- 資源制約
- 環境問題

税制改革を進めるに当たっての視点

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

（出典） 財務省「税制について考えてみよう」（平成23年10月発行） http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/05.htm

（参考）社会保障・税一体改革における税制改革の方向性

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

税制改革の方向性

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

税制全体の抜本改革の方向性

個人所得課税

・格差の是正や所得再分配機能等の回復のため、各種所得控除の見直しや税率構造の改革を実施。

・給付付き税額控除については、番号制度等を前提に、社会保障制度の見直しを併せて検討。

・金融証券税制について、金融所得課税の一体化に取り組む。

法人課税

・企業の国際競争力の維持・向上、国内への立地の確保・促進、雇用と国内投資の拡大を図る観点から、国際的な強調や主要国との競争条件等にも留意しつつ、課税ベースの拡大等と併せ、法人実効税率の引き下げ（中小法人に対する軽減税率についても同様）

資産課税

・試算再分配機能を回復し、格差の固定化を防止する観点から、相続税の課税ベース、税率構造の見直しによる負担の適正化及び贈与税の軽減等。

消費課税

・消費税（国・地方）については、本成案に則って所要の改正。いわゆる逆進性の問題については、消費税率（国・地方）が一定の水準に達し、税・社会保障全体の再分配を見てもなお対策が必要な場合には、複数税率よりも給付などによる対応を優先することを基本に総合的に検討。

・消費税制度の信頼性を確保するため、一層の課税の適正化のほか、消費税と個別間接税の関係等の論点について検討。

・地球温暖化対策の観点から、エネルギー起源CO2排出抑制等を図るための税を導入。また、地球温暖化対策に係る諸施策を地域で総合的に進めるため、地方公共団体の財源を確保する仕組みについて検討。車体課税について、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で検討。

地方税制

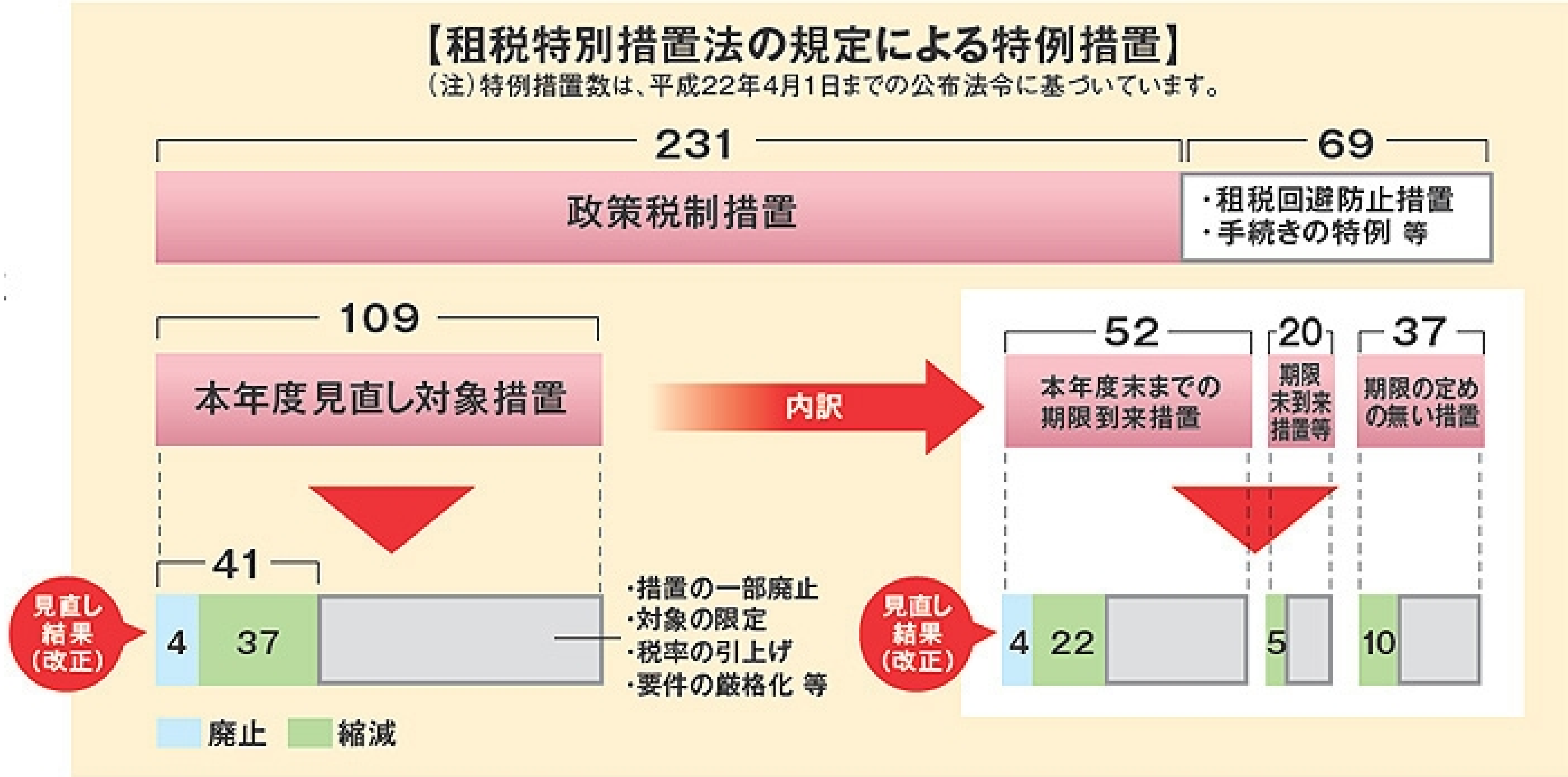
・地域主権改革の推進及び国と地方を通じた社会保障制度の安定財源確保の観点から、地方消費税を充実するとともに、地方法人課税のあり方を見直すことなどにより、税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系を構築。また、税制を通じて住民自治を確立するため、現行の地方税制度を「自主的な判断」と「執行の責任」を拡大する方向で改革する。

（出典） 財務省「税制について考えてみよう」（平成23年10月発行）http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/05.htm

（参考）租税特別措置の見直し

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

租税特別措置の見直し結果※



（出所） 財務省「税制について考えてみよう」（平成23年10月発行） http://www.mof.go.jp/tax_policy/publication/brochure/zeisei/04.htm
※ 見直し結果は、「現下の厳しい経済状況及び雇用情勢に対応した税制の整備を図るための所得税法等の一部を改正する法律」（平成23年６月に公布）による改正に基づく。

未定稿

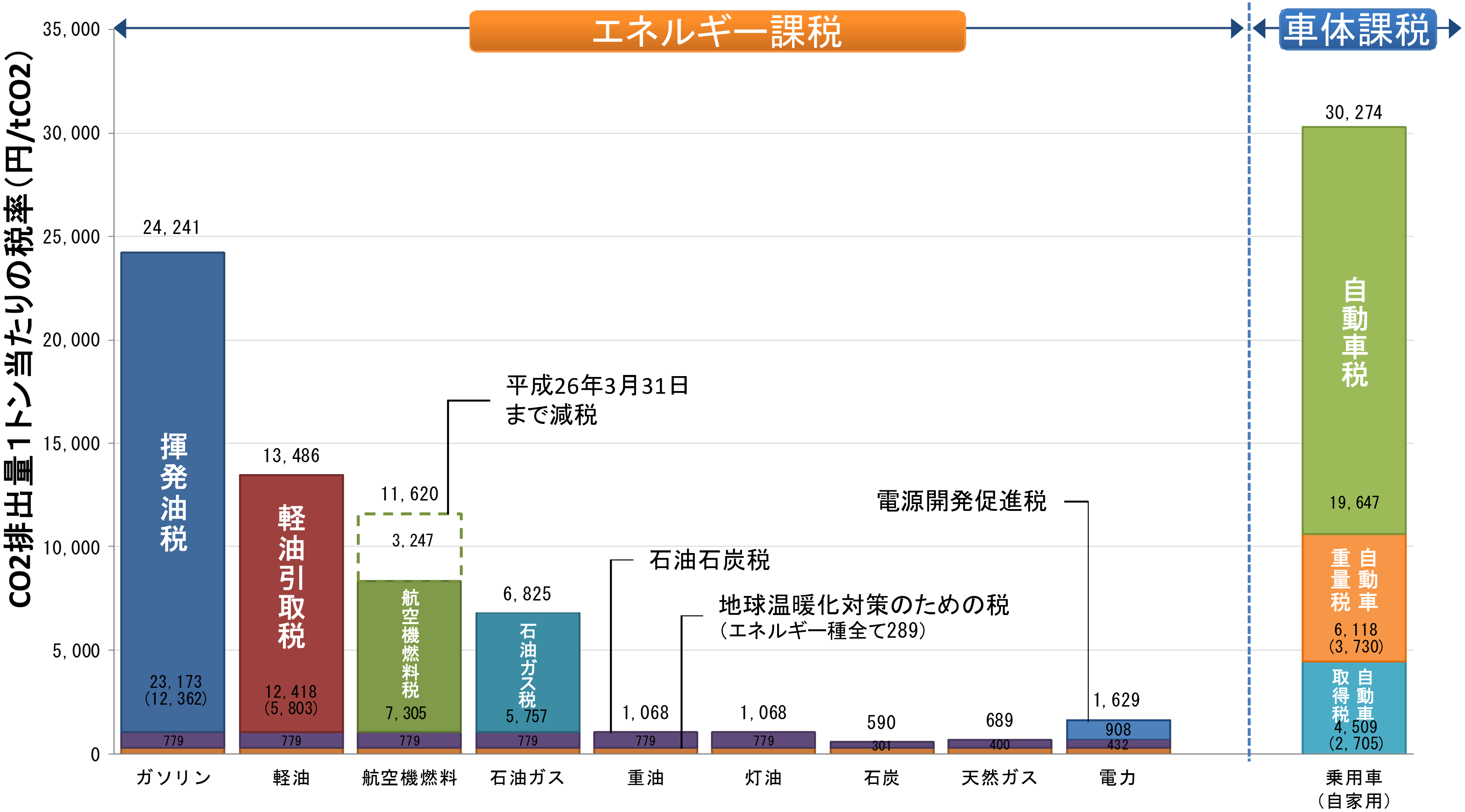
我が国の環境関連の税制措置のトレンド

○ 我が国においては、高度経済成長期における各種公害対策や自然保護に始まり、地球温暖化等の地球環境問題への対応、更には近年では安全確保を含めた持続可能な社会の構築に向け、規制措置等と相まって、政策上必要な範囲で、各種の税制措置が講じられてきた。

年代	環境関連の税制措置	環境分野のトレンド
昭和40年代～昭和50年代	・廃棄物処理施設に対する固定資産税の軽減（昭47～） ・国立公園等の区域内の土地を譲渡した場合の所得税等の特例措置（譲渡所得の特別控除）（昭48～） ・国立公園等に係る固定資産税の非課税（昭49～） ・事業者の汚染負荷量賦課金の法人税等の特例措置（損金算入）（昭49～） ・水濁法の特定施設設置工場等の汚水・廃液処理施設に係る固定資産税の軽減（昭51～） 等	○高度経済成長による公害・自然保護問題の表面化 ・大気汚染 ・水質汚濁 ・ごみ問題 ・自然破壊 等
昭和60年代～平成10年代	・野生動植物の保護繁殖を目的とする認定特定公益信託への寄付金の法人税等の特例措置（損金算入）（平2～） ・エネルギー需給構造改革推進税制創設（特別償却・税額控除）（平4～） ・低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の軽減（平9～） ・特定廃棄物最終処分場に係る特定災害防止準備金制度に基づく積立金の法人税等の特例措置（損金算入）（平10～） ・自動車リサイクル設備に係る固定資産税の特例（平12～23） ・食品リサイクル設備に係る固定資産税の特例（平13～23） ・自動車税のグリーン化（平13～） ・石油石炭税の創設・電源開発促進税の引き下げ（平15～） 等	○地球環境問題の表面化 ・地球温暖化問題 ・生物多様性の保全 ・廃棄物・資源循環問題 等
平成20年代～	・省エネ住宅に係る所得税等の特例措置（平20～） ・バイオエタノール混合ガソリンに係る揮発油税等の特例（平20～） ・自動車重量税、自動車取得税のグリーン化（平21～） ・グリーン投資減税創設（平23～） ・地球温暖化対策のための税導入（平24～） ・車体課税の一層のグリーン化（平24～） ・汚染廃棄物等に係る処理施設の設置促進のための所得税等の特例措置（譲渡所得の特別控除）（平24～） 等	○持続可能な社会の構築 ・低炭素社会 ・循環型社会 ・自然共生型社会 ・安全が確保される社会 等

（注） 年の表記は、年度を表している。
（出典）環境省（庁）におけるこれまでの税制改正要望資料、各種環境白書等を基にみずほ情報総研作成。

エネルギー課税・車体課税のCO2排出量から見た税率



(注1) 電力に係る石油石炭税の税率は、2011年発電速報(電気事業連合会)の石炭、重油、原油、LNGの受入量に基づく構成割合に石油石炭税の燃料別税率を加重平均して算出。
(注2) 電源開発促進税の税率は、「電気事業における地球温暖化対策の取組」(産業構造審議会環境部会地球環境小委員会資源・エネルギーワーキンググループ2011年配布資料)に記載された2010年度の使用端CO2排出原単位より算出。
(注3) 車体課税については、1500～2000CCの自家用乗用車、車両重量は一般的な乗用車の重量1-1.5トン(日本自動車販売協会連合会)、寿命12年、年間走行距離9120km、ガソリン自動車の実走行燃費10.5km/l、車体価格は1500-2000ccクラスの2010年自動車販売価格平均値(全国小売物価統計調査)として算出。
(注4) 自動車重量税の税率は、エコカー減税等のグリーン化措置を適用する前の税率(4,100円/0.5トン・1年)。
(注5) 地球温暖化対策のための税の税率は、平年度ベースの税率。
(注6) 揮発油税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税については、上段に現行税率、下段(括弧内)に本則税率の値を記載。

我が国の環境関連税制における主な減免措置

エネルギー課税・車体課税の免除・軽減

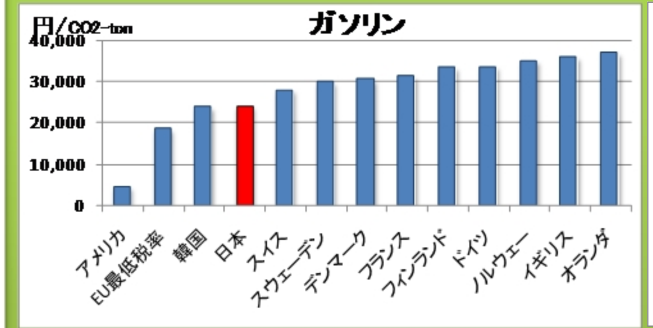
税目	減免措置 類型	減免措置 概要	期限
揮発油税・地方揮発油税（国）	免税	エチレン等の石油化学製品製造用及びゴムの溶剤用等の揮発油に係る揮発油税及び地方揮発油税を免除（特定用途免税）	恒久
	軽減	バイオマス由来燃料を混和して製造された揮発油については、バイオマス由来燃料に含まれるエタノールに相当する揮発油税及び地方揮発油税を軽減	平成25年３月31日まで
軽油引取税（都道府県）	免税	エチレン等の石油化学製品の製造用等に使用する軽油の引取りに係る軽油引取税を免除	恒久
	免税	船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取り、廃棄物処理事業を営む者が廃棄物の埋立地内において専ら廃棄物の処分のために使用する機械の動力源の用途に供する軽油の引取り等に係る軽油引取税を免除	平成27年３月31日まで
石油石炭税（国）	免税・還付	輸入･国産石油化学製品製造用揮発油等、輸入鉄鋼等製造用特定石炭、輸入沖縄発電用特定石炭等、輸入･国産農林漁業用A重油及び国産石油アスファルト等に係る石油石炭税を免除又は還付	当分の間（農林漁業用A重油は平成26年3月31日まで、沖縄発電用特定石炭等は平成27年３月31日まで）
地球温暖化対策のための課税の特例	免税・還付	イからヘについては、「地球温暖化対策のための課税の特例」により上乗せされる税率についてのみ、石油石炭税を免除又は還付 イ　苛性ソーダ製造業用の自家発電用石炭　ロ　イオン交換膜法による塩製造用の自家発電用石炭 ハ　内航運送用、一定の旅客定期航路用船舶の重油及び軽油　ニ　鉄道事業用軽油 ホ　国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料　ヘ　農林漁業に利用される軽油	平成26年３月31日まで
自動車重量税（国） 自動車取得税（都道府県）	免税・軽減	排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車について、その新車新規検査の際の自動車重量税を免除又は軽減（75%･50%）、取得の際の自動車取得税について非課税又は軽減（75%･50%）（エコカー減税）	平成27年４月30日まで（自動車重量税）、平成27年３月30日まで（自動車取得税）
	免税・軽減	ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザインタクシーについて、その新車新規検査の際の自動車重量税を免除、自動車取得税の計算上取得価額から車種毎に一定額を控除	平成27年４月30日まで（自動車重量税）、平成27年３月30日まで（自動車取得税）
	軽減	衝突被害軽減ブレーキ搭載車（車両総重量8t超のトラック、車両総重量13t超のトラクタ）について、その新車新規検査の際の自動車重量税を50%軽減、自動車取得税の計算上取得価額から350 万円控除	平成27年４月30日まで（22t超のトラック、13t超のトラクタは平成26年10月31日まで）
	免税	運行維持が困難な条例で定める路線の運行のように供する一般乗合用のバスに係る自動車取得税については非課税（自動車取得税）	平成26年３月31日まで
自動車税（都道府県）	軽減	排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車について、新車新規登録の翌年度の自動車税を軽減（50%･25%）	平成26年３月31日まで

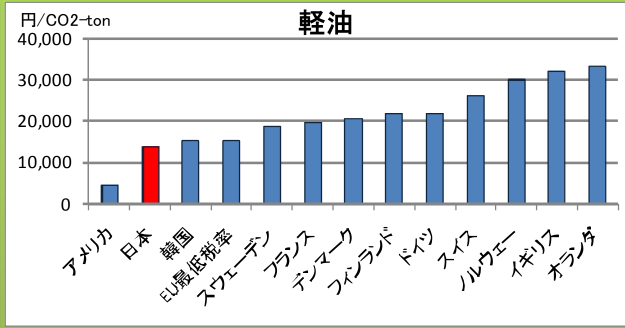
出典：税制改正大綱（平成22～24年度）等を参考にみずほ情報総研作成。

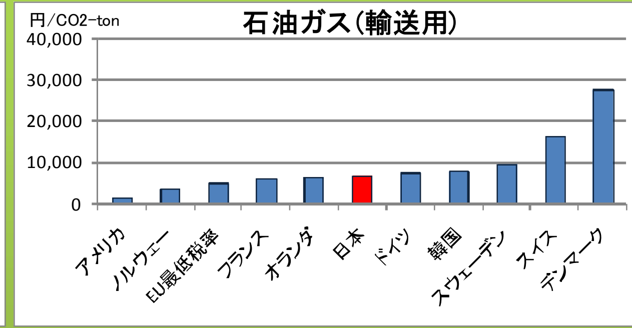
未定稿

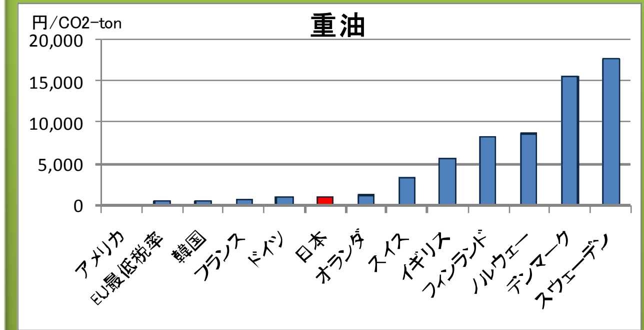
エネルギー課税の税率国際比較

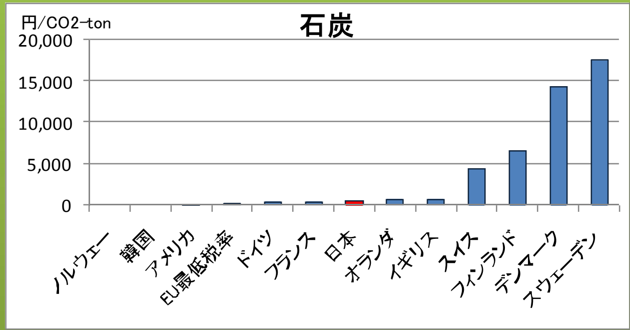
CO2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率比較

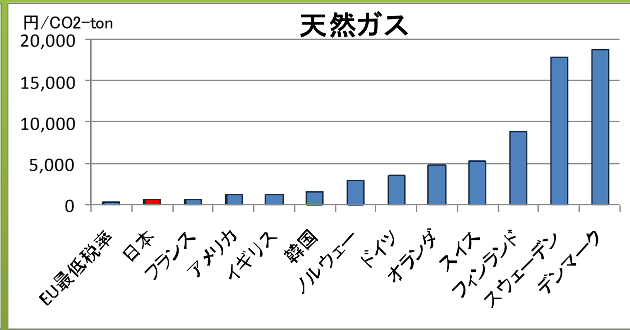










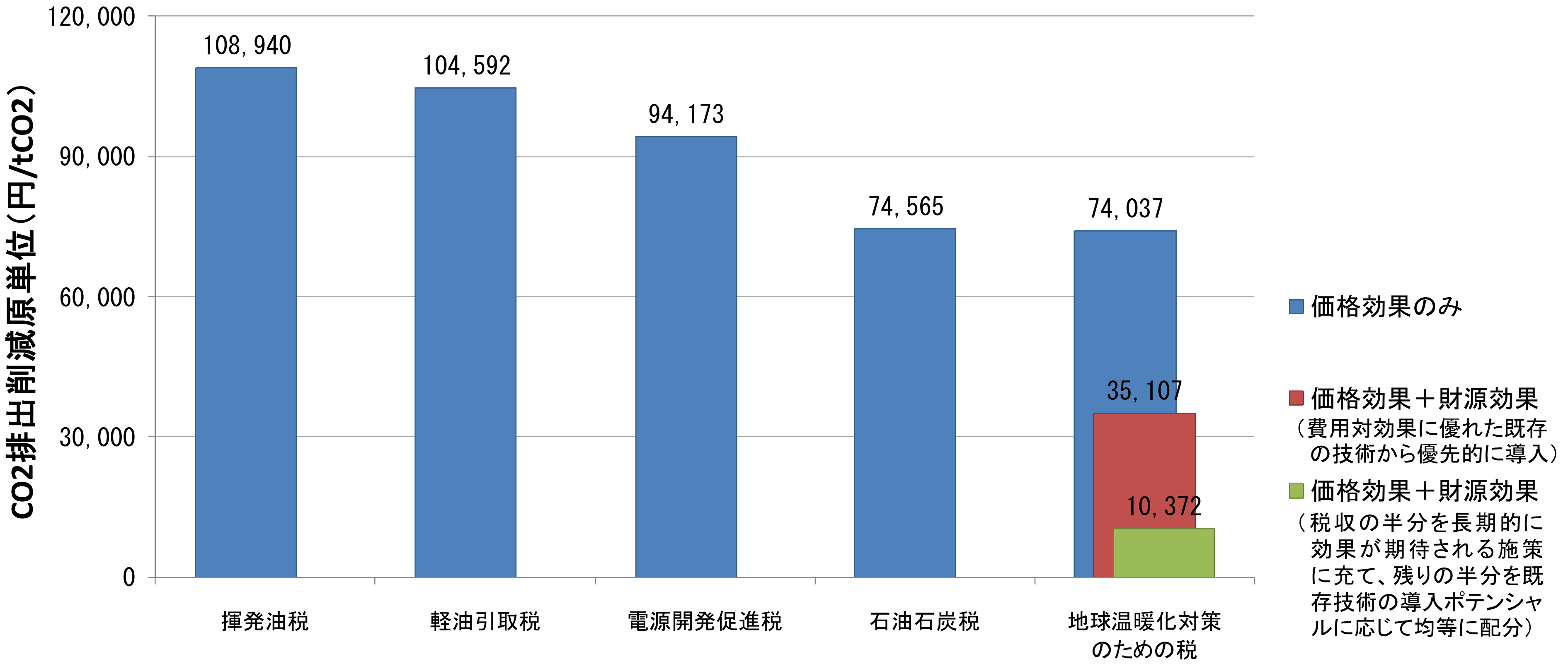


（出典）各国政府資料、OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management
（注1） 使途は基本的に一般財源（但し、ドイツのエネルギー税についてはその一部を道路・交通関連等の支出に充てることが法令上定められている、等の例外がある。）。
（注2） ガソリン及び軽油については無鉛・交通用、石油ガスは交通用、重油、石炭、天然ガス、及び電気については事業用を前提としている。この他、各種減免措置あり。
（注3） イギリスのガソリンは無鉛の、軽油、石油ガスは交通用の税率。また、石炭、天然ガス及び電気に対する気候変動税については事業用のみ課税される。税率は2012年1月又は4月 以降に適用される値を採用。
（注4） ドイツのガソリンは無鉛・低硫黄、軽油は交通用の低硫黄、石油ガスは交通用、重油、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注5） フランスのガソリンは無鉛の税率。また、石炭税及び天然ガス消費税は事業用のみ課税される。電気に対しては地方電気税があり、課税標準は契約電力によって異なる（税抜電気料金の0～80%）。税率は自治体によって異なり、市で最大8%、県で最大4%である。
（注6） オランダのガソリンは無鉛、軽油は有鉛、天然ガス及び電気は事業用の税率。
（注7） フィンランドのガソリンは無鉛、軽油は無硫黄、電気は工業・温室用の税率。なお、石油ガスは国内で販売していない。CO2税はCO2排出量１トン当たり輸送用燃料（上記表ではガソリン、軽油）は50ユーロ、加熱用燃料（重油、石炭、天然ガス）は30ユーロに設定されており、表中で網掛けをしている。
（注8） デンマークのガソリンは無鉛、軽油は石油製品（CO2税）及び交通用（鉱油エネルギー税）、LPGは交通用（オートガス）、重油は燃料油、天然ガスは非動力用、電気は非居住用の税率。なお、デンマークのCO2税はCO2排出量１トン当たり150デンマーク・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。
（注9） ノルウェーのガソリンは無鉛、軽油は交通用の無鉛、LPGは交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気は事業用の税率。なお、ノルウェーのCO2税の税率は炭素含有量に依らず、表中では網掛けをしている。
（注10） スイスのガソリンは無鉛、軽油・LPGは交通用、重油、石炭、天然ガス及び電気は事業用の税率。なお、スイスのCO2税はCO2排出量1トン当たり36スイス・フランに設定されており、また交通用燃料（ガソリン及びディーゼル）には気候基金が課税される。これらは表中で編掛けをしている。
（注11） スウェーデンのガソリンは無鉛、軽油はマーカー・色がついているもの、石油ガスは交通用。重油、石炭、天然ガス及び電気は事業用の税率。なお、スウェーデンのCO2税の税率はCO2排出量1トン当たり530スウェーデン・クローネに設定されており、表中では網掛けをしている。
（注12） 韓国のガソリンは無鉛、軽油、LPGは交通用、重油、天然ガスは事業用の税率。
（注13） アメリカのガソリン及び軽油は連邦税に加えニューヨーク州税（地域：ニューヨーク市）の税率。
（注14） EUの最低税率はEC指令で定められており、ガソリンは動力用・無鉛、軽油は動力用、重油は加熱・事業用、石炭は加熱・事業用、天然ガスは加熱・事業用、電気は事業用の税率。
（備考1） 重油・天然ガス・石油ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/㎥)・0.4(kg/l)を、石炭・天然ガスについては「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令（平成18年経済産業省・環境省令第３号）」による係数25.7（GJ/t）・43.5（MJ/㎥）を用いて単位をそろえている。
（備考2） 為替レート：1ドル=約87.07円、1ポンド=約136.67円、1ユーロ＝約119.24円、1デンマーク・クローネ＝約16.01円、1ノルウェー・クローネ＝約14.57円、1スイス・フラン＝約86.87円、1スウェーデン・クローネ＝約12.26円、100ウォン＝約7.40円（2009～2011年の為替レート（TTM）の平均値、三菱東京UFJ銀行）

未定稿

エネルギー課税による環境負荷削減の原単位

CO2排出削減の原単位（CO2排出量1トン削減に要する負担）



（注１） 各税収を課税による潜在的なCO2削減量で除した値をここではCO2排出量1トン削減に要する負担、と呼んでいる。

（注２） 総合エネルギー統計2009年度版（資源エネルギー庁）のエネルギーデータを用いて税収及び課税に伴う潜在的CO2削減量を推計。試算にあたっては、大塚・増井（2011）の部門別の長期価格弾性値を利用。

（注３） CO2排出削減原単位は、当該エネルギーデータを用いて算出した税収を揮発油税28,903億円、軽油取引税8,902億円、電源開発促進税3,209億円、石油石炭税5,460億円（いずれも平成24年予算）でキャリブレーションした値。

（参考）エネルギー需要の価格弾力性

○　最新のエネルギー統計を用いてエネルギー需要の価格弾力性を推定すると、エネルギー需要の弾性値は短期では−0.02～−0.23、長期では、−0.39～−0.57（価格が10%上昇し、その価格水準がそのまま続くとすれば、需要量は5.7%減少する）となった。

エネルギー需要の価格弾力性

部門	部門別燃料種割合　※1										価格弾力性　※2	
	ガソリン	軽油	ジェット燃料	LPG	重油	灯油	石炭・石炭製品	天然ガス・都市ガス	電力	その他	長期	短期
産業部門	0%	2%	0%	6%	8%	2%	27%	5%	19%	31%	−0.44	−0.03
民生家庭	0%	0%	0%	10%	0%	18%	0%	21%	51%	0%	−0.50	−0.16
民生業務	0%	4%	1%	3%	11%	10%	1%	26%	43%	1%	−0.52	−0.23
旅客運輸	80%	6%	6%	3%	2%	0%	0%	0%	3%	0%	−0.57	−0.10
貨物運輸	25%	66%	2%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	−0.39	−0.02
全部門	11%	14%	1%	5%	9%	6%	5%	10%	24%	13%	−0.48	−0.09

（※1）総合エネルギー統計（2009）の各部門に占める当該エネルギー種の割合。

（※2）大塚・増井（2011）「エネルギー需要の価格弾力性の推定とそれに基づく将来のエネルギー需要について」より抜粋。各部門の弾性値はシラー･ラグ分布を用いた最小二乗法でエネルギー需要関数を推定している。また、短期とは当期（つまり経常時）の値、長期とは当期から最大ラグ期間（産業12年、家庭10年、業務12年、旅客運輸13年、貨物運輸14年）での各年次における係数推定値を合計した値を意味している。なお、推定に際しては、実質エネルギー価格（種目別エネルギー価格を加重平均した値）を用いており、エネルギー種を細かく区分できない。そのため、本弾性値は、上流課税である石油石炭税や地球温暖化対策のための税、各部門のシェアの太宗を占める揮発油税等の分析にのみ使用するのが適当と言える。

（参考）　天野明弘（2008）「わが国におけるエネルギー需要の価格弾力性再推定結果について」、中央環境審議会・総合政策・地球環境合同部会・グリーン税制と　その経済分析等に関する専門委員会・会議・第3回、資料1、天野明弘（2005a）「エネルギー需要の価格弾力性と炭素税の効果について」、中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会、第1回 環境税の経済分析等に関する専門委員会、参考4－1、天野明弘（2005b）「わが国の温暖化対策とエネルギー需要の価格弾力性について」、中央環境審議会・総合政策・地球環境合同部会・環境税の経済分析等に関する専門委員会・会議・第4回、参考資料7。

未定稿

エネルギー課税による潜在的なCO2削減効果

○ エネルギー課税のうち、揮発油税、軽油引取税、石油石炭税、電源開発促進税による潜在的なCO2削減効果（これらの税がある場合とない場合の比較）を長期の価格弾性値を用いて単純推計した場合、約4，577万トン（二酸化炭素換算）と見込まれる。

	課税によるCO2削減量
揮発油税	▲約2653万トン
軽油引取税	▲約851万トン
石油石炭税	▲約732万トン
電源開発促進税	▲約341万トン
合計	**▲約4，577万トン**

（注1） 総合エネルギー統計2009年度版（資源エネルギー庁）のエネルギーデータに部門別のエネルギー需要の価格弾性値を与えて課税に伴う潜在的なCO2削減量を推計。価格弾性値は大塚・増井（2011）を使用。

（注2） 潜在的なCO2削減量は、当該エネルギーデータより算出される税収を揮発油税28,903億円、軽油取引税8,902億円、電源開発促進税3,209億円、石油石炭税5,460億円（いずれも平成24年予算）でキャリブレーションした値。

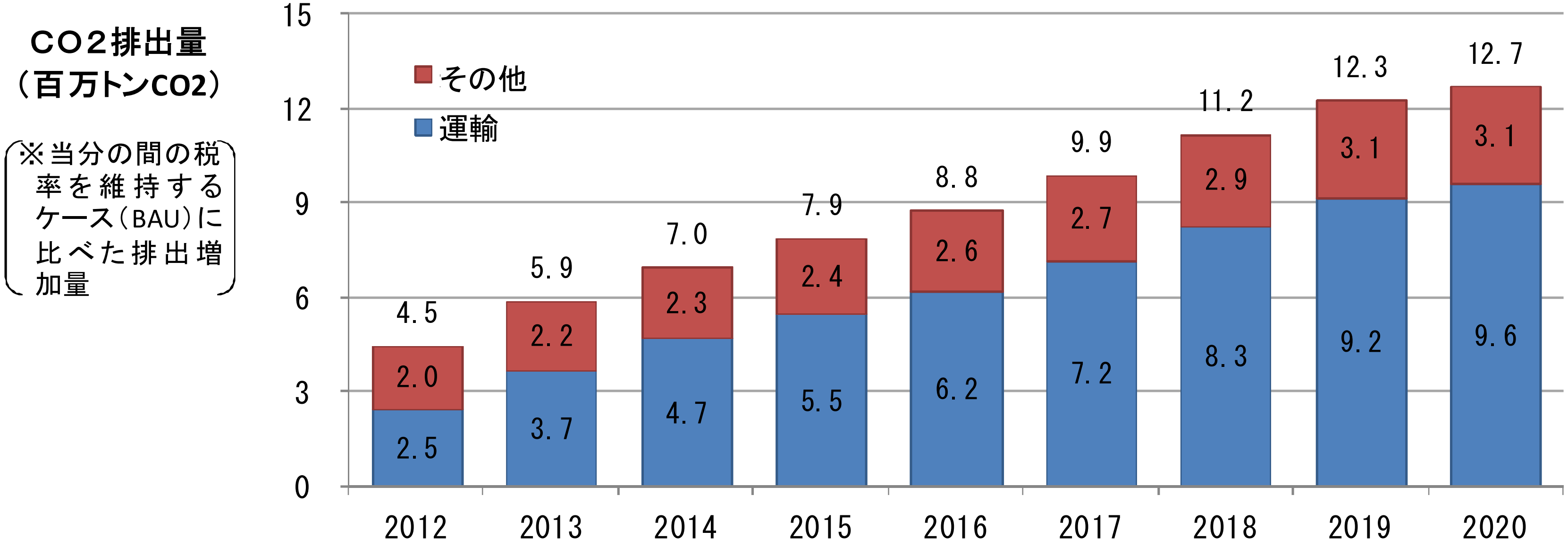
〔 出典：みずほ情報総研 〕

未定稿

（参考）揮発油税等の当分の間の税率を廃止した場合のCO2排出量への影響

○　揮発油税等の当分の間の税率の廃止は、それだけで実施すれば、CO2排出に相当規模の負の価格効果がある。2012年から揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間の税率を廃止した場合、CO2排出量は2020年には約1，270万トン（二酸化炭素換算）増加。これは、1990年のエネルギー起源の温室効果ガス排出量比で約1%に相当する。

揮発油税等の当分の間の税率廃止によるCO2排出量への影響試算（国立環境研究所（2011））



＜試算の前提等＞

- 本結果は、運輸部門におけるガソリン、軽油の需要が、揮発油税等の当分の間の税率を廃止した後にそれぞれの価格弾力性をもとに変化することを反映させた経済モデルを用いて2011年に試算した結果である。
- 2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会やエネルギー・環境会議で設定された前提とは異なり、中長期ロードマップ検討小委員会（2010）の経済モデルによる分析で想定された前提をベースに、経済成長率、石油価格等を2011年時点での最新のものに更新。原子力発電の想定は福島第一、第二、浜岡、耐用年数40年以上の原子炉は廃止し、稼働率65%に設定。このBAUに対して2012年に揮発油税等の当分の間の税率を廃止した場合の社会全体でのCO2排出量の増加分を試算。
- 価格弾力性は大塚・増井（2011）「エネルギー需要の価格弾力性の推定とそれに基づく将来のエネルギー需要について」を利用し、これまでの分析手法をできる限り再現した方法で更新された値を使用。
- 「運輸部門」は、ガソリン及び軽油の直接消費による二酸化炭素排出量、「その他部門」は、それ以外の商品やサービスの消費、生産活動の変化による二酸化炭素排出量。いずれも、当分の間の税率を維持した場合の排出量と比べた増加分を示す。

未定稿

地球温暖化対策のための税によるCO2削減効果

○　価格効果・財源効果を合わせたエネルギー起源CO2の削減効果は、1990年比で2020年▲0．5%～▲2．2%（約0．6千万トン～約2．4千万トンのCO2削減）が見込まれる。

地球温暖化対策のための税（＊）によるCO2削減効果の推計

	2020年
価格効果	▲0．2% （約176万トンのCO2削減）
財源効果	▲0．4%～▲2．1% （約393万トン～約2175万トンのCO2削減）
計	**▲0．5%～▲2．2%** **（約569万トン～約2350万トンのCO2削減）**

＊　平成24年度税制改正で成立した内容を前提
・税率 ： 289円/t－CO2（3年半かけて税率を段階的に引上げ）
・税収 ： 初年度391億円　／　平年度2623億円。

（注）2020年の非課税時のエネルギー起源CO2排出量は、1，115百万トン。
（注）価格効果については、最新の統計から推計したエネルギー消費に係る価格弾性値を用いて算出。
（注）財源効果については、国立環境研究所のAIM（アジア太平洋統合評価モデル）の技術モデルを用いて、（1）費用対効果に優れた既存の技術から優先的に導入するケースと（2）税収の半分を長期的に効果が期待される施策に充て、残りの半分を既存技術の導入ポテンシャルに応じて均等に配分するケースの2パターンを推計。
（注）このほか、税導入によるいわゆるアナウンスメント効果なども期待されるが、今回の推計には含まれていない。
（注）表中の数字の合計は有効数字の関係から必ずしも総数と一致しない。

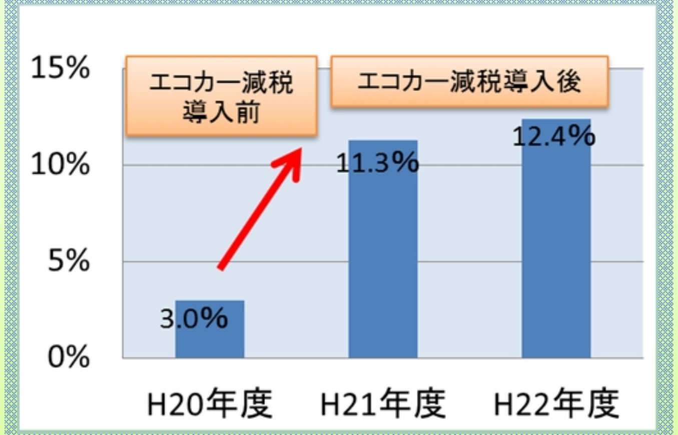
［出典：みずほ情報総研］

エコカー減税等による環境効果

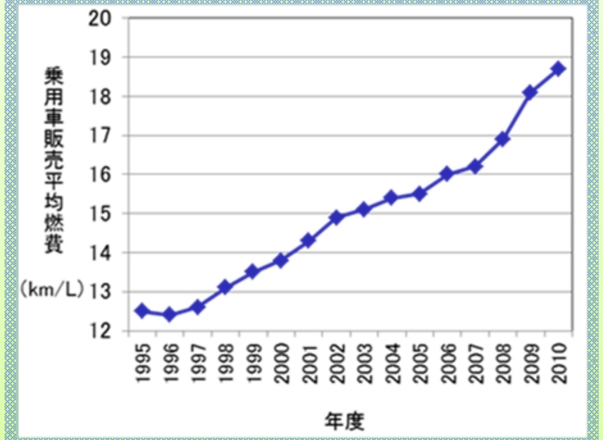
○ エコカー減税や同時期に実施されたエコカー補助金が開始された平成21年以降、環境性能に優れた自動車の普及が大きく促進。

○ 対象車種や走行距離など一定の仮定の基に試算すると、エコカー減税等によるCO2削減効果は、平成21年度から2年間で約100万トンと見込まれる。

新車販売台数に占める次世代自動車の割合



ガソリン乗用車の平均燃費の推移



次世代自動車導入による環境改善効果の例

単体当たりの環境指標	被置替車(13年経過)	次世代自動車(HV乗用車)
CO2排出量	0.19kg/km	0.06kg/km ▲70%
NOx排出量	0.25g/km	0.013g/km ▲95%

エコカー減税等により、平成21年度から2年間で約100万トンのCO2排出量削減（推計）(注)

（出典）平成23年度第22回税制調査会（12月5日）環境省資料、環境レポート2011（日本自動車工業会）
（注）対象車種や走行距離など、一定の仮定を設定した上での試算