

第2回税制全体のグリーン化推進検討会

2017年7月20日（木）10:00～11:00

経済産業省別館1階114会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- (1) 第1回検討会におけるご指摘事項について（OECD統計における主要国の環境関連税制の整理）
- (2) 揮発油税等の当分の間税率による環境効果の分析について（経過報告）
- (3) その他

3. 閉 会

配 付 資 料 一 覧

【資料】

資料1 第1回検討会におけるご指摘事項について（OECD統計における主要国の環境関連税制の整理）

資料2 揮発油税等の当分の間税率による環境効果の分析について（経過報告）

【参考資料】

参考資料 カーボンプライシングのあり方に関する検討会（第2回）資料

議 事 概 要

1. 第1回検討会におけるご指摘事項について（OECD 統計における主要国の環境関連税制の整理）

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

- 全体の傾向として、欧州における 2003 年までの環境税制改革による政治的な意思が表れていた時期は、総税収に占める環境関連税収の割合は増加したものの、環境税制改革以降、そのような取組みを行っていないために、総税収に占める環境関連税収の割合は減少しているという理解になる。
- 環境関連税収の総税収に占める割合以外の適切な指標として、インセンティブをグリーン化の方向に持っていく観点で、限界税率がどの程度かという点がある。また、全体として大まかに議論するならば、総税収に占める割合よりも GDP に占める割合の方が、所得効果すなわち個々人の予算制約にどの程度影響するかという意味では適切な指標になる。資料1においては、日本の環境税収が総税収に占める割合は OECD 諸国と同等と安心してしまいがちであるが、GDP に占める割合でみるとかなり低いため、指標としては GDP に占める割合の方が良いのではないだろうか。
- 日本の環境関連税収は近年減少傾向にあるとの指摘があり、その1つとして環境対応車を取得すると減税をする仕組みにより、自動車関連税収が減少している側面がある。これが環境税収減の主たる原因であれば、減税は排出削減に対するインセンティブを与えているのであり、悪いことではない。また、補助金を交付する場合と減税措置を講じる場合で、両者は経済学的には同じインセンティブを与えることになるが、減税措置は環境関連税収が減少することになる一方で、税金を徴収した後に補助金を交付する場合は、その影響が表れない。環境税収を国際比較する際は、その点も踏まえて評価した方が良い。
- 租税体系全体からみると、基幹税と補完税がある中で、環境税は補完税に分類されるが、日本では基幹税が消失している状態。環境税収の比率のみ示すと誤解を生みかねないため、他の税目における税収の比率も示した方が良い。
- 国民負担率を考える際に、潜在的な国民負担率として公債発行を含めた指標もある。公債発行額を含めた額を分母にした指標についても、複眼的に評価する観点で考えてみても良い。
- 国民負担率を考える際に、潜在的な国民負担率として公債発行を含めた指標もある。公債発行額を含めた額を分母にした指標についても、複眼的に評価する観点で良い。
- OECD における環境関連税の類型化が正しいかどうかは別として、国際比較のファクトと

して、総税収に占める割合は、1つの指標になるのではないか。もちろん、この指標にはインセンティブ効果が全く考慮されておらず、税収の割合のみで評価している点には留意が必要。他方で、GDPに占める環境関連税収の割合で評価する場合、GDPに占める総税収の割合も国際的に低いため、なぜ環境関連税だけに着目するのかという指摘を受けかねない。そのため、このような事実を把握した上で、税制全体のグリーン化の進捗をどのように評価するかを考えた方が良い。

- 税制全体という意味では、OECD統計の基幹的な税として「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」とする比較可能な税目に限定して、国際比較することも有り得るのではないか。但し、税制は景気など様々な要因で税収が変動するため、その点に留意する必要がある。
- また消費課税における環境関連税の進捗を評価する際に、欧州では付加価値税が高い税率で課されているため、日本における環境関連税が消費関連税収に占める割合は相対的に高くなることにも留意する必要がある。
- OECDの分類方法とは別に、諸外国ではグリーン税制や環境関連税制をどのように進めているか、課徴金という形態を取るかどうかも含め、必要であれば横串で調査していただきたい。
- 国税収入を間接税に大幅に依存する税制であった第2次世界大戦前から、ラフファー曲線ないし最大税収点に関する議論はあった。ラフファー曲線そのものは、あらゆる税で議論されるものだが、間接税は特殊で、日本においては戦時中に多く研究された。税率を上げると税収は上がるのか下がるのか、税率を下げると税収は上がるのか下がるのか、この点は非常に難しいところ。

2. 揮発油税等の当分の間税率による環境効果の分析について（経過報告）

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

- 1リットル当たりのCO₂排出量はガソリンより軽油の方が大きく、その他のPMやNO_xなどの観点でも環境負荷が高いため、経済学的に考えると税率は軽油の方が高い方が良い。しかし、アメリカ以外の多くの国でガソリンより軽油の税率の方が低く、OECDの報告書でも是正すべきだと言及されているにも関わらず変わっていないのはなぜか。その理由がわかれば教えていただきたい。
- 軽油と灯油は物質的には同じですが、灯油に対してはほとんど税が課されておらず、軽油に対してはガソリンより低いとは言え多く税が課されており、違法軽油として、灯油に添

加物を加えて利用することが問題になっている。その関係で、軽油の税率があまりに高いと、そのような脱税行為が増えるため、このような状況になっている可能性も無いことはないと思うが、何が制約となっているのかは調査すべき。類似の燃料の品目別の税率が異なる事がゆがみを生み出しているのであれば、個別物品税よりも、広く CO2 排出税を課すことがなおさら合理的である。

- 違法軽油関連については、石油連盟に詳細な資料があると思うので、調べていただきたい。

以 上