

2003年11月28日

## 環境省 温暖化税制の具体的制度案に関する意見

氏名：山口光恒（やまぐちみつね）

連絡先：Tel 5427-1303, e-mail [myamagu@econ.keio.ac.jp](mailto:myamagu@econ.keio.ac.jp)

意見：

### 項目1 温暖化防止のための取り組み方

温暖化問題に対処するには長期的視野ですべての国が GHG 排出削減に努めることが必要である点については IPCC 報告からも明らかであり、全面的に賛成である。こうした中で京都議定書の行方が不透明であるが、日本として最大限議定書目標の達成に努めることは当然のことと認識している。こうした観点から今回の提案が、追加的施策として温暖化対策税が必要と判断された場合にすぐに具体的な仕組みを提案できることを目的に検討された結果である点に敬意を表する。

### 項目2 対策の効果

#### 1) 税の狙いと民生・運輸部門への効果

7頁の図にもあるとおり、これまでの排出の伸びから見て問題は民生と運輸である。実際、提案6頁では規制や自主的取り組みという現行対策では、「一部の者だけが対策を担うこととなり、特に重要性の高い一般家庭や自動車利用のような小規模多数の発生源には対策の動機付けができないという問題がある」と指摘している。また、「最上流または上流（課税）であっても、化石燃料の最終消費者が税の負担を感じるような仕組みについて検討すべき」とある(13頁)。つまり狙いは民生・運輸部門である。しかし一般に価格に最も弾力的に反応するのは企業であり、この程度の税率で民生・運輸にどの程度の効果があるのかを数字で示すことが必要である。

#### 2) 合理的行動による削減（税の効果関連）

27頁参考6で、各主体が合理的行動をとる結果 A から B に 6.1%削減効果があるとされている。税の導入により従来よりは合理的行動に走るかもしれないが、この点は本来税とは無関係な部分ではないか。もしそうであると、提案の税と補助金の組み合わせでは所期の水準達成は困難なのではないか（削減幅は B から E にとどまるのではないか）。この点を明確にする必要がある。

### 項目3 税の性格

税と補助金の効果（補助金の財源としての税）

27 頁の図を見ると、BAU 排出量(A)と提案が採用された場合の排出量(E)との差 16.1%の内訳は次の通りである。

各主体の合理的行動効果 (6.1%)	A から B
税の価格効果 (1.9%)	B から C (ただし、この場合の税率は 3,000 円)
補助金活用効果 (8.1%)	B から E (ただし、B は税率 3000 円、E は税率 3400 円とした場合の計算)

である。上記から税の価格効果が著しく小さい。すなわちこの案の本質は、環境対策財源(9,500 億円)確保のための財源を温暖化対策税に求めるものといえる。もちろん、単なる増税よりも社会に環境配慮が行き渡るといって炭素税の方がよい点は提案の通りである。むしろこの案の価値は、この程度の財源を有効に使うことでかなりの GHG 削減が可能であることを明らかにした点にあると評価することも可能である (項目 6、既存税制との関係参照)

## 項目 4 負担軽減策

### 減・免税の扱い

提案の中で主として産業部門での減・免税の検討を行っている(16 頁)。一定の前提条件の下でこれは実施すべきと考えるが、その分だけ税収が不足し(補助金として想定された 9500 億円に達しない)、また、税の価格効果も薄れ、所期の目標を達成できない。目標達成には税率を上げる必要があるが、これはどの程度の水準になるのか(例えばドイツのように 80%免除となると税率をかなり上げざるを得ないのではないか)。

### 税収活用補助金

この補助金がどのように配分されるのかは提案からは不明であるが、大部分が産業部門に向けられると思われる。この場合ガット補助金および相殺関税に関する協定第 5 条、6 条などとの関係を予め考慮しておくことが必要である(この点は減・免税の扱いについても同様)

## 項目 6 既存税制との関係

### 他の財源の活用(既存税制との関係)

補助金 9500 億円につき、現在の政府の予算規模の中で、他の財源からの振り向けが全くできないかどうかについては、十分な検討が必要である。提案では既存税の税収による温暖化対策には税の趣旨・目的からくる制約があり、また、財源としての規模が不十分である場合も大いに考えられるとしている(22 頁)。

この点に関し、現在の温暖化対策予算に加えて本年創設された石油石炭税による 850 億円の増収(平年度)が見込める(平成 15 年度税制改正の要綱—平成 15 年 1 月 17 日閣議決定—別表)。このほかいわゆる道路特定財源約 5 兆 7000 億円は国道整備需要が落ちてきているため、現在すでに自動車重量税は本来の一般国道整備という目的に使い切

れず、本四連絡橋公団債務処理（2245 億円）、ディーゼル車対策（50 億円）や地下鉄等インフラ整備（350 億円）などに使われており、また、高速道路への大幅充当（1000 億円）も高速道路整備に関する料金体系との兼ね合いで疑問が残る（国土交通省平成15年度道路予整備予算財源内訳）。この資料では道路特定財源の環境税化には消極的な記述があるが、上記からこうした財源を温暖化対策に充てる可能性をまず検討すべきではないか。これが可能になる分だけ税率を軽減できる。本年9月の東京大学における環境経済・政策学会における石税制調査会会長の基調講演にあるように、税には税の論理があり、特定財源の他への転用が極めて困難である点は率直に認める必要がある。とはいえことは人類および日本の将来にわたる重要事項である。提案の副題に～国民による検討・議論のための提案～とあり、温暖化対策税の導入には人類の将来を見据えた国民的合意が必要である。仮にこうした国民的合意が可能であるならば、在来の慣習を打ち破り、道路特定財源の環境対策への振り分けも可能であるはずである。本件はこうした観点から、まさに国民的論議に値する問題である。

## 項目7 代替案の税率水準

提案の税率水準に対する Alternative として十分高い税率（文脈からみて 45,000 円/t C）とする案があるが、消費税に匹敵する税収の使途の詳細な論議無くしてこうした高額な税を論議することはできない。

また、GDP への影響が BAU に比べて -0.2%（2010 年の 2000 年対比の伸び率の差）とあるが（24 頁）、消費税を 3% から 5% に増税したときの経済への影響との対比でこの根拠を明らかにすべきである。観点を変えると消費税を倍にしたとき（45000 円の炭素税導入と同じ税額）の経済がどうなるのか、炭素税の場合にはそれと比べて例えば省エネが進むことで経済への影響がどれほど異なるのかという納得感のある説明が必要である。

## 項目8 その他 国は賢いか

税収については 45,000 円 t/C の場合も 3,400 円 t/C の場合も「有効に」使われるとあるが、政府が有効に使うとの保証はあるか。政府が賢いかという論議を再度吟味する必要がある。補助金として使う場合には前述した東京大学における学会での天野教授の提案（競争入札制）は傾聴に値するものと思う。