

地球温暖化対策税（炭素税 + フロン税）に関する意見

「価格シグナル」「政策シグナル」が地球温暖化対策を促進させ、新しい経済社会を創出する

1. エネルギー起源 CO2 増加の主要因は石炭の利用増加

地球温暖化問題の元凶は、化石燃料の大量使用である。石油・石炭をはじめとした化石燃料の使用を抑制することが重要。しかしエネルギー供給量は増加の一途、中でも、石炭の利用が大幅増加している。

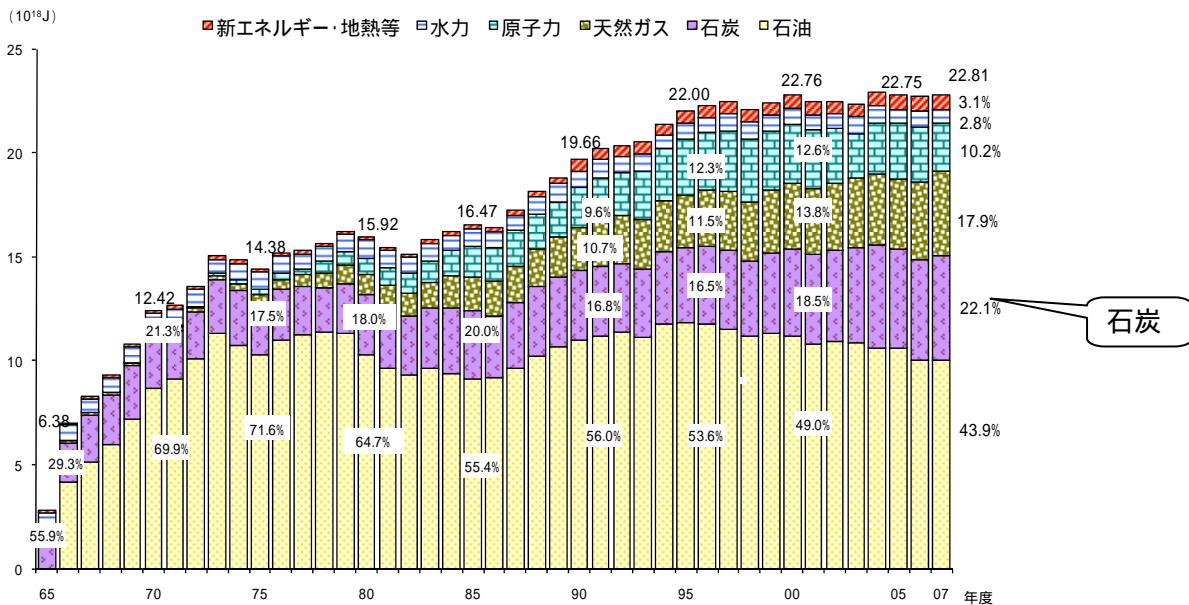


図1 右肩上がり続けてきた日本の一次エネルギー総供給 出典：資源エネルギー庁

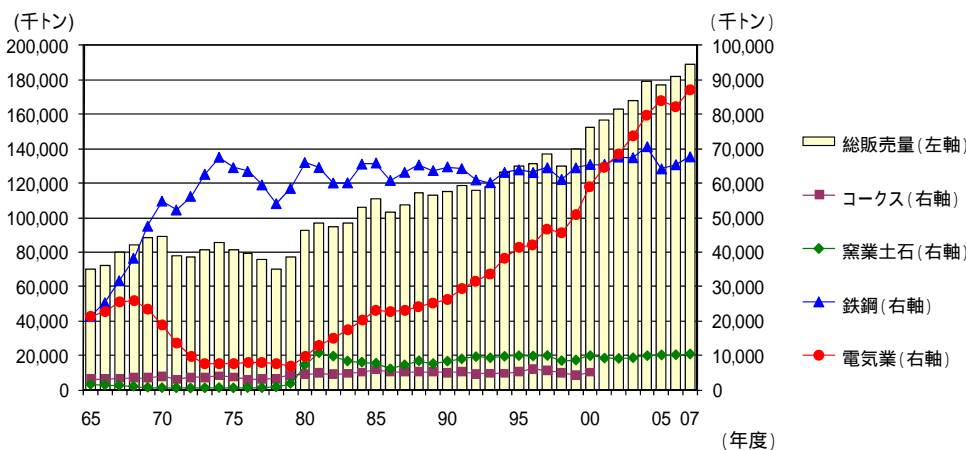


図2 石炭の産業別販売量の推移 出典：「エネルギー白書2009」

2. 「価格インセンティブ」で、社会システムを転換する

環境税は、環境の価値をコストに適正に組み込み、環境悪化に関するコストを汚染者・排出者が公平に支払う考えに立つもの。なかでも炭素税（地球温暖化対策税）は、CO2 排出者が気候変動のコストを払うシステムを作ろうというもの。すなわち、CO2 排出に応じてエネルギー価格を高くする政策である。CO2 排出に応じてエネルギー関連諸税が上昇することにより、さまざまな好循環が期待される。

地球温暖化対策税の課税効果で期待される効果

（社会全体）

- ✓ 化石燃料全体の使用が抑制され、再生可能エネルギーの利用促進が進む

（企業）

- ✓ 工場で省エネ設備投資が進む
- ✓ 省エネ機器開発が進む
- ✓ 発電所、その他製造業などで、石炭から天然ガスへの燃料転換が進む
- ✓ 省エネ投資や再生可能エネルギー投資が進み、新規産業が創出され、雇用が増加
- ✓ 経営者が低炭素時代を生き抜く経営戦略を進める

（個人）

- ✓ 消費者の省エネ機器・自動車・住宅の選択が進む
- ✓ オフィス・家庭での省エネ行動の促進・ライフスタイルの転換 など。

炭素税によって、化石燃料の価格が上がる（原油価格の高騰などで不安定な乱高下をするのではなく制度によって安定的にかつ確実に上昇する）という“シグナル”で、様々な主体は、確信を持って、行動を起こすのである。

行動は、多くの場合、エネルギーコストの低下で得をするという更なる好循環を生み出す。また技術のブレークスルーを引き起こし、低炭素型のビジネスや雇用の創出につながる。（事業の炭素集約度が高く、課税によって急激に事業に影響を受け、国際競争力を失うような業界については、十分な情報を元に、適切な緩和措置を導入することが考えられる。）

3. 求められる環境面からの税財政改革 ～地球温暖化対策税はその一環

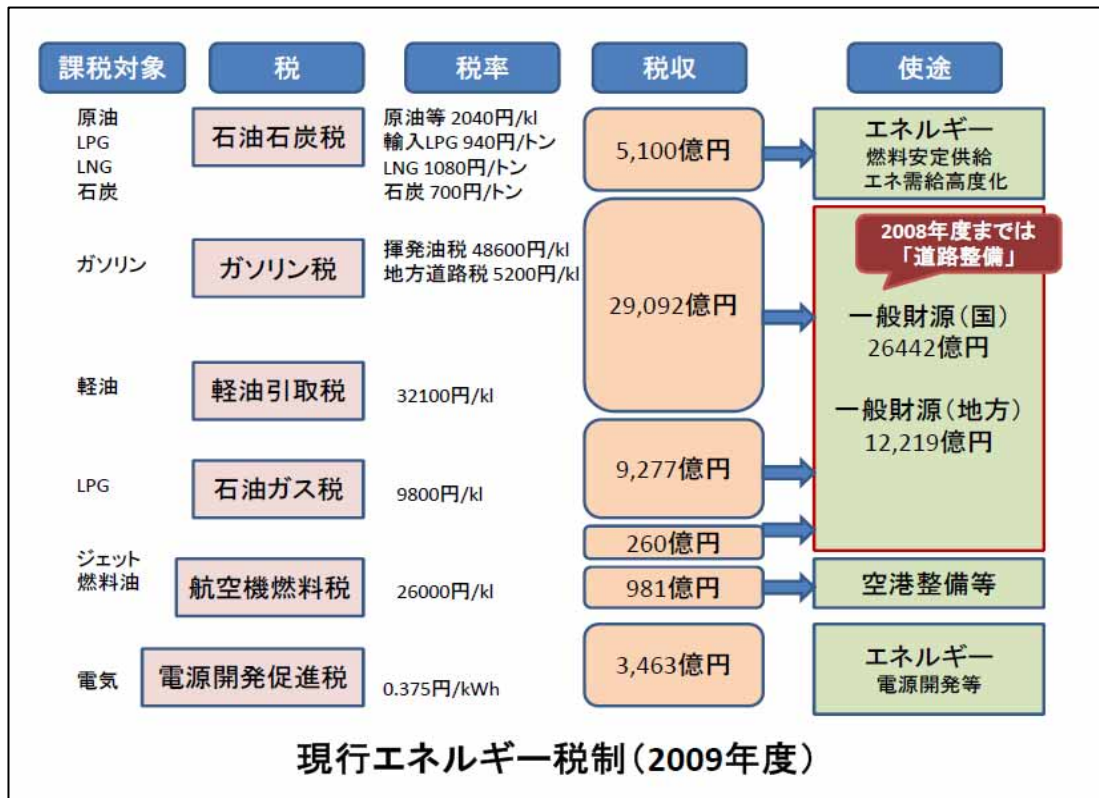
今日求められているのは、開発促進・環境破壊型の現行の税財政システムを、環境面から改革していくこと（環境税財政改革）。すなわち、環境負荷の大きいものの課税は高く、そうでないものは低く、そして、環境対策になるものへの支出・投資を増やし、環境悪化につながる支出を削減させるということが必要である。

【課税】	環境にやさしい製品・事業	ダウン	∨
	環境にわるい製品・事業	アップ	∧
【用途】	環境にやさしい製品・事業	アップ	∧
	環境にわるい製品・事業	ダウン	∨

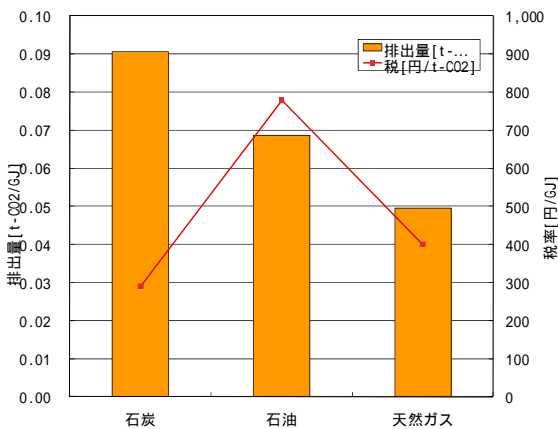
4. 既存税制

現行制度で、エネルギーには様々な税がかけられている。これらの課税は、化石燃料の価格を引き上げることで、一定程度のCO2排出抑制効果を持っている。しかし、CO2排出に応じた形での課税とはなっていない。また現行のエネルギー税は諸外国に比べると安い方である。炭素税（地球温暖化対策税）は、これを踏まえ、CO2排出に応じた税をかけていくことが必要となる。

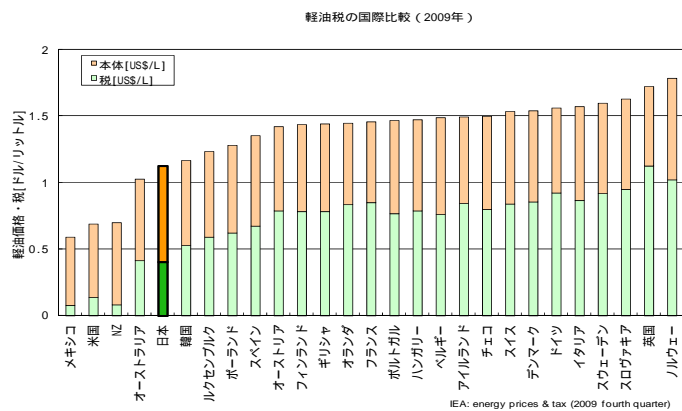
用途においては、これまで長い間、その税の用途は、CO2を排出する道路建設等に使われてきた。2009年度からは道路特定財源制度が廃止され、一般財源化されている。一般会計から無駄な道路予算が支出され続けることにならないよう、「コンクリートから人へ」政策が確実に実行されるようにしなくてはならない。



石油連盟「石油税制便覧 平成 21 年度版」等より作成



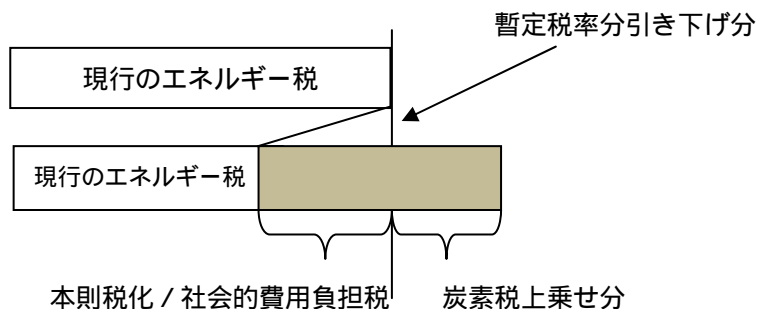
税率とCO2排出量の関係



軽油税の国際比較

5. 自動車関連諸税の「暫定税率廃止」と「地球温暖化対策」との整合

道路特定財源諸税（ガソリン税（揮発油税・地方道路税）・軽油引取税・自動車重量税・自動車取得税）の暫定税率については、地球温暖化対策と整合的に検討すべき問題である。自動車関連諸税の軽減で自動車利用が促進されてCO2排出量が増加することのないよう、暫定税率廃止分については、引き下げ分を本則税にする、もしくは他の税に置き換えるなどして税率を維持することが必要である。



6. 地球温暖化対策税の制度設計 - キャップ&トレード型の排出量取引とのポリシーミックス

地球温暖化対策税もキャップ&トレード型の排出量取引制度も、「炭素に価格をつける」という観点からは同じ効力をもつ。

全ての排出主体を対象に、企業にも家庭にも価格インセンティブを効かせて排出削減を促すものとして、地球温暖化対策税の導入を基礎に、大規模事業所に対しては、排出総量にキャップをかけ、排出削減を確実にする政策との組み合わせが効果的である。キャップ&トレードの対象事業所に対しては、地球温暖化対策税を減税することなどの対処が可能である。

【気候ネットワークの炭素税の制度提案概要】

(1) 課税対象・税率	化石燃料（石炭・石油・天然ガス等）起源のCO2 原則、すべての主体に課税 CO2・1トン当たり3000円程度（炭素トン当たりでは11000円程度）（ガソリン1リットル当たり約7円）
(2) 税収使途・減税対象	基本的に減税もしくは減税的な使途に充当して税収中立的とし、一部を温暖化対策費などに充てることも検討。 減税的使途の中身としては、年金財源への充当、法人税・所得税の減税 温暖化対策費の使途については、効果的なCO2削減策に充てる
(3) 産業・企業への措置	原則、全ての主体に対して課税する。 ただし、国内排出量取引制度の対象となっている事業所については、炭素税を軽減（80%）する。
(4) 家庭・消費者・地域性への措置	税収中立的に減税もしくは減税的な使途に充てることに加え、逆進性（低所得者層の負担増）への配慮措置を実施 寒冷地や公共交通機関が不備な地域への配慮措置を実施

原子力の扱いについて

政府の温暖化対策では、原子力発電の推進が織り込まれているが、これまでも1998年に原発20基増設目標を掲げ、その成果に依存して他の対策を取ってこなかったために、CO2排出量は逆に増加する結果となっている。今後も過大な増設計画を見込んでいるが、予定通り建設が進まないばかりか、老朽化も進み、地震等による運転停止の可能性などもあり、引き続き原発依存の温暖化対策の計画を立てれば、過去と同じ過ちを繰り返すことになる。原子力に頼らない対策を目指していくべきである。

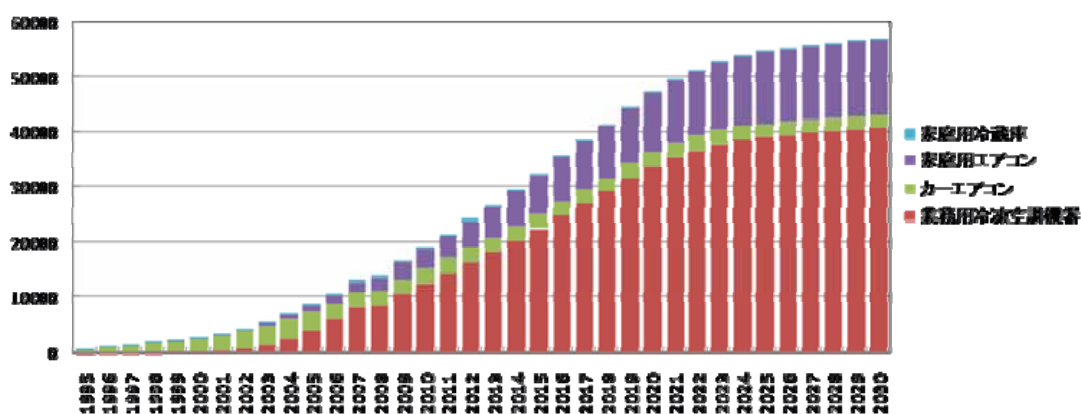
地球温暖化対策税は、CO2排出あたりに課税するものであるため、結果として原子力発電を優位にたたせ、促進してしまう側面がある。原子力発電に関しては、脱原子力という国としての大きな政策を打ち出すとともに、化石燃料と同等の課税を課すことなどの対応が必要である。

7. フロン税の導入

温室効果ガス排出削減という観点からは、フロン類(HCFC、HFC、PFC、SF6などFガス全般)に対しても、CO2寄与度に応じて同等の税をかけるべきである。特に、フロン対策ではヒートポンプの冷媒分野でHFCの使用が拡大し、今後の急増が見込まれているが、廃棄時回収は3割弱と低迷状態である。

以下のように高率のフロン税を導入することによって、自然物質などへの代替化や技術転換の促進、フロンの稼働時漏洩の抑止、整備時・廃棄時回収・再利用の促進を進める効果を得ることができる。

2030年までの将来予測



GWP値はIPCC 4次レポート 2007 による

高田他(産総研)、第18回日本エネルギー学会 講演予稿

C021 トンあたり 3000 円とした場合の GWP に応じた税額のイメージ

対象議定書	フロン類	化学式等	GWP	課税額 (円/kg)
モントリオール議定書	HCFC	HCFC22	1810	5430
京都議定書	HFC	HFC134a	1430	4290
		R410A (混合冷媒)	2088	6264
		R407C (混合冷媒)	1774	5322
		R404A (混合冷媒)	3922	11766
		R507A (混合冷媒)	3985	11955
	PFC	PFC14	7390	22170
	SF6	SF6	22800	68400
対象外	HFC	HFC245fa	1030	3090
		HFO1234yf	(4)	(12)
	HFE	HFE125	14900	44700
	NF3	NF3	17200	51600

8. 環境省・経済産業省の地球温暖化に関する税制改正要望について

地球温暖化対策税の導入に向けた大きな一歩である。一方、下記のような問題点もある。

税率が示されていない ~ 低率では効果が低い

税率水準については、環境省案・経済産業省案ともに具体的な税率が示されていない。いずれも、産業の国際競争力や国民生活への影響などを勘案するなどとして、低率の税率を検討している模様である。しかし、地球温暖化対策税の効果はその税率によって大きく異なり、例えば、昨年環境省提案で示された C02 1 トン当たり 1000 円程度（ガソリン 1 リットル当たり 2 円程度）では、価格インセンティブがききにくく制度効果は著しく低減する。排出抑制効果を十分に踏まえた税率とすべきである。

石炭の抑制へのインセンティブが弱い ~ 追加的な石炭課税を

化石燃料の中で最も C02 を排出する石炭は、燃料価格が安い上、他のエネルギーよりも税率が低い。地球温暖化対策税を炭素含有量当たりで課税しても、結果的に他の化石燃料よりも税率が低い状況は変わらず、石炭の利用が促進される流れを止めるインセンティブにはならない。石炭には別個の「石炭課税」を導入するべきである。

自動車関連諸税の暫定税率の扱いが明確でない

環境省案は、ガソリン税の「当分の間の税率」は据え置く案だが、軽油引取税・車体課税（自動車重量税、取得税）について言及がない。これについても同様に、税率が下がらないことを確保する必要がある。さらに、経済産業省案については、ガソリン税も含め、自動車関連諸税の扱いに全く触れておらず、そちらで減税となってしまう提案の石油石炭税の課税強化分を相殺する恐れもあり、総合的に検討することが

不可欠である。

総務省の提案する、自動車税と自動車取得税を統合した「環境自動車税」の創設は、税率を維持する意味で、一考に値する提案である。

増税ありきとなっている ~ 税収中立型も検討を

今回の税の提案は、両省案とも、追加的な財政需要に対応するために導入する「低税率&財源調達型」となっており、全額をエネルギー起源 CO2 対策に充当する増税提案となっている。

一方、高率の税率で課税することによる CO2 削減効果を確保しつつ、他の税や使途（年金財源への充当、所得税の減税等）に充てる税収中立方式で負担の軽減を図る方法もある。各省からは省庁内の完結型提案しか出てこないが、政治主導で、税収中立型の制度設計も検討するべきである。

税収の一部を途上国対策支援へ

国内の温暖化対策とともに、世界の温暖化対策を加速することが重要である。そのために、先進国である日本が資金面から協力することのニーズが高まっている。税収の一部は、途上国対策支援として国際的に拠出するよう確保することを検討するべきである。

エネルギー対策特別会計ではなく一般財源で

使途については、「受益と負担の明確化を図る観点から、エネルギー対策特別会計を活用」とあり、エネルギー起源 CO2 対策に限定しているが、両省の独占的な特別会計にするのではなく、一般財源に繰り入れ、透明性の高いプロセスで必要な温暖化対策の予算を確保していくべきである。

ポリシーミックスを視野に入れていない

地球温暖化対策税と、現在検討がなされている国内排出量取引制度とをどのように組み合わせ、制度設計をしていくかというポリシーミックスが視野に入っていない。大規模な事業所に排出量にキャップをかける国内排出量取引制度の導入は必須であり、それと合わせた地球温暖化対策税の検討・導入時から検討をしておくべきである。またその際、取引制度の対象となる事業所の税の減免などが検討されると考えられるが、安易な減税や免税で地球温暖化対策税としての効果を減じてしまうことのないようにすることが必要である。

フロン類への課税提案がない

両省の提案はエネルギー起源 CO2 に限定され、フロン類など今後排出が激増するとみられる温室効果ガスに対しての課税が提案されていない。地球温暖化対策税としてフロン税も併せて打ち出す必要がある。