環境政策としての環境税
～自動車からのCO_2排出量削減～

10764　白井直人

環境税に関する議論

2002.6.7　朝日新聞

環境税の導入提言

中環審

環境省の審議会は、地球温暖化防止のための税制を検討してきた中央環境審議会地球温暖化対策税制専門委員会（委員長＝諸富徹・同志社大教授）は11日、「環境税の導入提言」をまとめた。

経済産業省は、石油や石炭などの化石燃料や、二酸化炭素（CO2）の排出量に課税する環境税を、CO2の排出量が少ない時期に導入（低炭素社会）するとした。

税率は、石油や石炭などの輸入者などに課税する方式で、税収は年1兆円程度。税収の使途は、CO2の排出量を抑制する技術の開発・普及に充てるとしている。

税収の使途については、対策にあてる案や、地方税の導入を明記した案など、地方公共団体の財源に充てる案も出ている。

2002.6.11　朝日新聞

環境税検討 前向き転換

日本経済新聞　奥田会長就任で

環境税の導入

- 運輸部門のCO_2排出量増加が問題。

↓

- 自動車からのCO_2排出量削減努力が必要。

↓

- 多方面からの対策が考えられるが、政策に着目した場合は環境税の導入が有効な手段の一つとなりうる。

環境税について

- メリット
  - 財源となる。
  - 少ないコストで効率的な対策を行うことができる。
  - 長期的な効果を期待できる。
  - 意識改革につながる。
- デメリット
  - 低所得者への負担が相対的に大きくなる。
  - 経済への悪影響が懸念される。
  - 効果を得るために重税になってしまう可能性がある。
  - 広く合意を得るのが難しい。

自動車関連諸税

種類		税率/税額	H13年度税収
取得段階	自動車取得税	自家用　5% 営業用/軽　3%	4,900億円
保有段階	自動車税	車種・排気量に応じて課税 自家用乗用車　29,500～111,000円	17,900億円
	軽自動車税	自家用乗用車　7,200円	1,300億円
	自動車重量税	重量に応じて課税 自家用乗用車　0.5tごとに6,300円/年	11,300億円
走行段階	揮発油税	48.6円/ℓ	28,400億円
	地方道路税	5.2円/ℓ	3,000億円
	軽油引取税	32.1円/ℓ	12,500億円
	石油ガス税	17.5円/kg	300億円

赤字は国税、青字は地方税。
■は道路特定財源。
※自動車重量税の3/4は国の一般財源(8割は道路特定財源)。
1/4は地方の道路特定財源。

自動車関連諸税

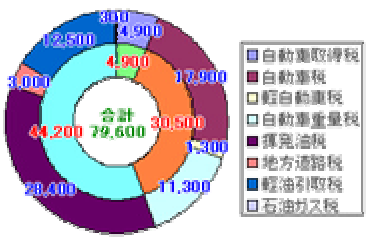
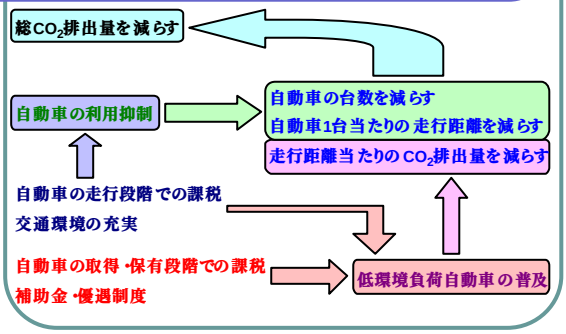


図1　H13年度税収(単位:億円)

現状と問題点

- 現状
  - 自動車取得税・自動車税のグリーン化。
    - 低公害・低燃費車は軽課
    - 旧型自動車は重課
  - 道路特定財源は5兆8,700億円。
- 問題点
  - 環境税の導入や道路特定財源の見直しに対して根強い反発がある。
  - 現在は走行段階での自動車利用抑止効果が不十分である。
  - 道路特定財源により優先的に道路整備を行うのは、自動車利用の促進につながる政策である。
  - 環境負荷低減の観点から考えると、営業用自動車の過剰優遇はおかしい。

自動車からのCO_2排出量削減



新しい税制モデル

種類		税率/課税	H23年度税収
取得段階	自動車取得税	自家用 5% 営業用/軽 3%	4,900億円
保有段階	自動車税	車種・排気量に応じて課税 自家用乗用車 29,500~111,000円	17,900億円
	軽自動車税	自家用乗用車 7,200円	1,300億円
	自動車重量税	重量に応じて課税 自家用乗用車 0.5tごとに6,300円/年	11,300億円
走行段階	揮発油税	48.6円/ℓ	28,400億円
	地方道路税	5.2円/ℓ	3,000億円
	軽油引取税	32.1円/ℓ	12,500億円
	石油ガス税	17.5円/kg	300億円

赤字は国税、青字は地方税。
■は道路特定財源。
※自動車重量税の3/4は国の一般財源(8割は道路特定財源)。
1/4は地方の道路特定財源。

新しい税制モデル

種類		税率/課税	税収
取得段階			
保有段階	自動車税	燃費に応じて課税	19,200億円
走行段階	揮発油税	53.7円/ℓ	43,000億円
	軽油引取税	44.0円/ℓ	17,100億円
	石油ガス税	24.0円/kg	400億円

- 自動車取得税・自動車重量税を廃止し、走行段階で増税。
  - 税収中立性を保つと37%の増税になる。
- 自動車税は燃費に応じた課税に。
- 営業用自動車の優遇措置廃止。
- 道路特定財源を廃止し、税収の使途を交通体系全般にする。
  - 公共交通網・自転車環境の整備。

新しい税制モデル

- 反対意見について
  - 自動車ユーザーの負担が増す。
    - 走行段階で増税する一方、取得段階・保有段階では減税を行う。
    - 税制の簡素化が可能。
  - 燃料への課税だけでは効果が期待できない。
    - 交通体系の充実など、自動車に頼らなくても良い環境を作る。
  - 道路整備はこれからも必要である。
    - 十分検討すれば予算を削減できる。
    - 自動車以外の交通手段と組み合わせて考えるべき。

まとめ

- 自動車からのCO_2排出量を削減するには、自動車優先社会を脱却しなければならない。
- そのためには規制や税制による自動車利用の抑制とともに、自動車に代わる交通網の整備を進め、自動車の利用方法を見直す必要がある。
- 一方で、自動車そのものの改良によるCO_2排出量削減努力も同様に重要である。