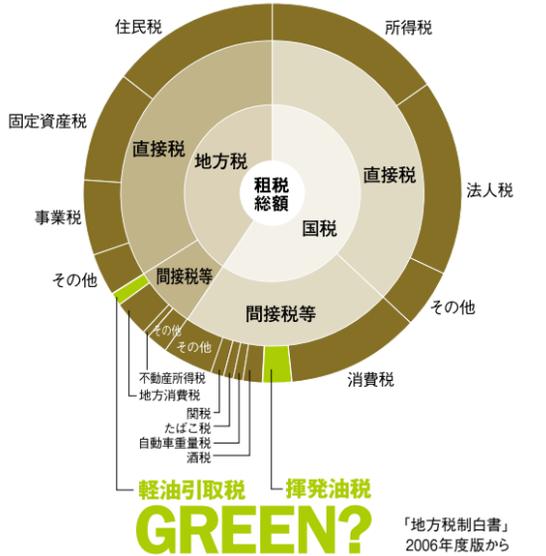


国税と地方税の状況



「地方税制白書」2006年度版から

feature story 1

環境税は怖くない

環境省の「5度目の挑戦」

温暖化ガスを削減する有効な手段の一つ「環境税」はフィンランドが90年に導入し、欧州に拡大した。08年にはカナダと米国の自治体も導入した。日本では産業界の猛反対が続くなか、環境省は5年連続で法制化を目指している。導入にはどのような配慮が必要なのか、どうすれば反対勢力が納得するのか。先進各国の事例も見ながら検証してみた。

(編集長・森 撰、サンフランシスコ=編集委員・形山昌由、カナダ・バンクーバー=三島直美、フィンランド=靴家さちこ、ベルリン=たかもと・みさこ、ロンドン=富久岡ナヲ、デンマーク=ニールセン北村朋子)

「この国には『環境』の名称が入った国税はない。それが来春導入できるか。最後のチャンスだと思っている」。斉藤鉄夫環境相は08年11月上旬、弊誌のインタビューで力説した。ここまで力が入るのは、環境省にとって環境税の導入がここ数年の悲願だからだ。

ガソリン「暫定税率」を衣替えか

環境省は「排出量取引制度」は何とか始動させたが、こと「環境税」については連敗続きだった。04年から07年まで4年連続で環境税を立法化しようと試みたが、すべて失敗に終わっている。08年も11月19日、環境税案を自民党に提出した。合計5回、環境省が提出したのは欧州の「炭素税」に近い内容で、09年度の環境税案は①課税対象は灯油とLPG、石炭、重油、天然ガスと発電用の化石燃料②税率は炭素1ト当たり2400円③税収額は3600億円で、世帯当たり年間2000円——などだ。

だが「環境税で幅広く課税すると、日本企業の競争力が損なわれかねない」と主張する経産省、「これ以上の負担増は企業収益を圧迫する」という財界を中心に反発は根強く、そのたびに立法化を断念して来た。一時には省内に環境税への諦めムードすら漂った。

それがこの半年ほどで急に熱が入ってきたのは二つの追い風が吹いたからだ。論に終始すると矮小化され、一貫性を欠く恐れがある。本来なら政府が一丸となって議論を進めるのが筋である。「本格的な環境税を導入するには、あと5年はかかるだろう」と「環境・持続社会研究センター」の足立治郎事務局長は予測する。その上で、「必要なのは政治のリーダーシップ。与野党が環境に重点を置いた公約で競い合い、政府はパブリックコメントなどで幅広く国民の意見を聞くべきだ」と指摘する。

上智大学大学院地球環境学研究所の藤井良広教授は「税制全体としては、特別目的税は少ないほうが望ましい。だが、環境配慮のビジネスや個人の生活行動の変革支援に十分な資金が流れていない現状を前提にすれば、環境課税と免税とを組み合わせて、太陽光や風力など自然エネルギーの普及を強力に後押しする『グリーン特別会計』を創設するなどの思い切った政策決断が必要だろう」と話す。

「環境税に賛成」が「反対」上回る

国民の意識も変化している。内閣府による「地球温暖化対策に関する世論調査」では、環境税に「賛成」と「どちらか」と「賛成」と答えた割合は05年7月には25%だったのが、07年には40%に増加。「反対」どちらかという「反対」の合計32%を上回った。

産業界では日本経団連が一貫して「環境税に反対」という姿勢だが、経済同友会は以前から環境税に前向きの方針を明ら



一つ目の風は08年春の「道路特定財源」。ガソリン税暫定税率の期限切れを巡る混乱と国会での論争は記憶に新しい。ガソリン税は揮発油税と地方道路税からなるが、そのうち揮発油税の暫定税率分24・3円が3月末で期限切れになった。地方道路税の暫定税率0.8円、軽油引取税の暫定税率17・1円も同様だ。

これらガソリン税の暫定税率の一般財源化を当時の福田康夫内閣が閣議決定したが、具体的にどう法制化するかは、09年度の予算審議で正式に決まる。

このタイミングに乗じて、環境省はガソリン税の暫定税率分を「環境税化」しようとしている。ガソリン税の暫定税率分は07年度で2兆7千億円規模。そのうちの一部でも環境の名目が付けば、日本で初めて「環境」の名前が付いた国税が新設されることになる。今回提案した「環境税（炭素税）」も実質期待はせず、ガソリン税の衣替えで一点突破する戦略だ。もう一つの追い風はその3ヵ月後、08年6月の「福田ビジョン」だ。温暖化対策

環境税とは

環境税(environmental tax)の一般的な定義は「環境負荷の抑制と環境保全を目的として課す税」で、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)の排出について「炭素税(carbon tax)」を導入した国が多い。一般的な炭素税は、石油や石炭、天然ガスに炭素1ト当たり換算で課税する。デンマークのように硫黄税、下水道や廃棄物への課税にも環境税の名称を使う国もある。税収は自然エネルギーや省エネ技術など環境対策に充てるだけでなく、年金や福祉などの目的に支出する国もある。また、もともと環境保全の目的で課税されたものではない税を環境対策に充てたり、負荷に配慮した課税率に変更したりするなど既存税の「グリーン化」も広い意味での環境税と呼ぶ。

に関する方針を包括的に示した同ビジョンの中で福田前首相が環境税の検討を指示した。これにより、長年、環境省の天敵だった経済産業界もなかなか表立っては「NO」とは言えない状況ができた。斉藤環境相は08年9月、中央環境審議会(中環審)に「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」を設置、12月の政府税制調査会を経て、国会の予算審議に乗せようとしている。

してきた「環境税」とは似て非なるものだ。炭素税は化石燃料に由来するすべてのエネルギー使用に課税するもので、ガソリン税はその一部に過ぎない。もともと同省が提唱してきた「環境税」はどうなるのか。なぜ欧州の産業界が環境税を受け入れ、なぜ日本の産業界がこまめに「環境税」に反対するのか。その理由は下記の通り三つの大きな不安があるからだ。

09年4月、本日に「ガソリン税衣替えの環境相」が生まれるかは「50・50(斉藤環境相)。決して高くない確率だが、以前なら環境税が国会で通る確率を環境相が口にすることすら考えられなかった。いま、それだけ環境省内の期待が高まっていることをうかがわせる。

また、社会保険や年金など社会台保障に支出することで企業や市民の理解を得た国もある。いわゆる「税収中立」である。日本の環境省案ではこの点が明確でなく、産業界から必要以上の反発を受けている。

① 企業の負担増に対する不安 欧州の多くの国では、化石燃料を削減した企業に対して炭素税を減免することで、企業の実質負担を大きく減らす手法を採用した。これが「インセンティブ」効果で、温室効果ガスの実質的な削減につながると思われる。

② 温暖化対策の検証に対する不安 日本経済団体連合会(日本経団連)が主張する通り、温暖化対策が有効に使われているのか、そもそも役所の予算に無駄はないのか。この点については産業界のみならず、学者や専門家からも疑問の声が上がっている。環境省はこの疑問に答える責任がある。

③ 税制の一貫性に対する不安 環境税は本来、「グリーン税制」という大きな枠組みで決められるべきで、個別の税の議