

<様式>

経済産業省経済産業政策局企業行動課 税制改正要望担当 宛

平成23年度税制改正に関する要望

要望者名 <small>(企業・団体の場合は部署名及び担当者名も記入のこと。)</small>	要望者： 「環境・持続社会」研究センター（JACSES） 担当者： 足立治郎（JACSES事務局長）
住所	〒102-0072 東京都千代田区飯田橋2-3-2三信ビル401
電話番号	03-3556-7323
FAX番号	03-3556-7328
電子メールアドレス	jacsces@jacsces.org
ヒアリング希望	有 ※ 8月上旬に、一部の要望についてヒアリングを行うことを検討中です。時間の制約や、要望内容等を勘案した上で、個別に御連絡した要望者について、経済産業省近辺で行う予定です。ヒアリングを希望されるすべての個人・団体について必ずしもヒアリングを行うわけではありませんので予め御了承下さい。

<要望フォーマット>

1 税目	8.国税(その他)
要望者名	「環境・持続社会」研究センター(JACSES)
要望名	炭素税／環境税／地球温暖化対策税の導入
要望内容	<p>CO2排出量に応じて課税し、価格インセンティブ効果で削減を促す、公平で実効性のある炭素税／環境税／地球温暖化対策税を創設されたい。</p> <p>炭素税の制度設計において、次の点が重要である。</p> <p>①低所得者対策・経済雇用対策として、炭素税の税収を、社会保険料の減額(社会保障財源)や法人税・所得税の減税に充てる税収中立型の制度とすべきである。こうした税収中立型の制度により、平均よりCO2排出が少ない生活をしている人々(所得の少ない世帯が多い)や温室効果ガス排出削減に努力する企業が報われトータルで減税となる制度とすることが重要である。</p> <p>②税収の一部を温暖化対策(技術開発・公共交通支援・自然エネルギー促進・省エネ製品普及等)に充てることも可能である。ただし、2009年の環境省案では、税収使途として、約2兆円にわたる予算を温暖化対策に優先的に充てることにしている。これは、気候変動対処のために効果を発揮することが期待できるが、2つの点で懸念がある。一点目が、不適当な予算に充てられるかもしれない点。現在の日本の温暖化対策予算は年間約1兆2,000億円だが、昨年の事業仕分けでは「廃止」「見直し」とされた温暖化対策事業もある。新たに2兆円もの温暖化対策予算を増額するとすれば、非効率な予算に使われることが懸念される。二点目に、炭素税は、低所得者ほど所得に占める負担割合が大きくなる逆進性のある税だが、低所得者から炭素税をとって、高額所得者のエコカー・大型テレビ購入等を支援する原資に充てられるかもしれないという懸念である。欧州では、税収中立とし、炭素税の税収を低所得者対策に充てることが当たり前となっているが、環境省案は、そうした点への配慮が乏しいといえる。炭素税の税収を温暖化対策に充てる場合には、他の環境負荷の懸念がある分野には充てずに効果的な予算に限定できるような予算精査の仕組みを構築することが重要である。また、2兆円規模の税収がある場合、全てを温暖化対策に充てるのではなく、他の税の減税などにも充てるようにすべきである。</p> <p>③平成22年度税制改正大綱で、炭素税を検討する場合には地方の財源を確保する仕組みが不可欠とされているように、炭素税の税収は一部地方分とすべきである。(国税と地方税のセットとすることも一案。)</p> <p>2009年に提出された環境省案は、導入時期など評価できる部分もあるが、ガソリン税率を全体として約5円/L引き下げたことや税収使途など制度設計上の課題も少なくない。</p> <p>環境省案だけでなく、以下のURLで示す炭素税研究会の中税率・税収中立型も検討すべきである。 http://www.jacses.org/paco/carbon/carbontax_Ver6_070430.pdf</p>
要望目的 期待される効果	<p>1. CO2排出削減 炭素税／環境税／地球温暖化対策税は、価格インセンティブ効果(化石燃料の価格を上げて消費を抑制する効果)が発揮されれば、CO2排出増が進む運輸・業務・家庭部門等の排出削減、産業部門のフリーライダー対策等に有効な手法となる。増税になるために税率を高くできない制度に比較し、中税率で税収を還元する「税収中立型」は、インセンティブ効果を最大にできる制度である。国内排出量取引制度の構築に時間を要する／困難な場合にも、炭素税を先に導入しておくことで大規模排出者の削減を促すことができる。その際、意欲的な排出削減「協定」を政府と結ぶ企業／事業者への炭素税率を軽減することで、炭素税の排出削減量を確定できない短所を補い、一定の排出削減量を担保することも考えられる。そして、効果的な国内排出量取引制度の構築ができた段階で、排出量取引対象業種に対する炭素税軽減を行うなど、炭素税は柔軟な運用が可能である。(なお、産業界の自主行動計画／低炭素社会実行計画は、政府と企業との協定へと移行させることが重要。)</p> <p>2. 経済・雇用活性化 炭素税／環境税／地球温暖化対策税の税収を他の税の減税や年金財源等に充てる税収中立型の制度を選択することなどにより、温暖化防止に努力する企業や個人が得をし、そうでない企業や個人はそれ相応の負担をする形に経済の仕組みを変えることが可能である。また、社会全体のコストを低減しつつ、CO2削減効果を発揮する経済的合理性も有する。温暖化防止に貢献する生産消費活動及び環境技術開発・普及を促進し、国内の経済・雇用の活性化につなげ、「環境」と「経済・雇用」の二重の配当(利益)を得ることが期待できる。国際競争にさらされる産業については、軽減措置により国際競争力を維持・強化することも可能である。(欧州で経験・実証済)。</p> <p>3. 化石燃料輸入量の削減 化石燃料の輸入量を削減し、エネルギーセキュリティを向上できる。</p> <p>4. 日本の税金・資産の海外流出削減 国内CO2削減が進むことにより、海外からの排出枠購入による日本の税金・資産の海外流出を削減する。</p>

<要望フォーマット>

2	税目	7.国税(石油石炭税)
	要望者名	「環境・持続社会」研究センター(JACSES)
	要望名	石油石炭税の改革
	要望内容	石油石炭税の税率見直しにより、石炭への課税を強化すること。石油石炭税の課税標準にCO2排出量を組み込むことも一案である。
	要望目的 期待される効果	石炭課税の強化により、急増してきた石炭からのCO2排出の削減を推進する。

3	税目	8.国税(その他)
	要望者名	「環境・持続社会」研究センター(JACSES)
	要望名	自動車燃料諸税・自動車諸税の改革(自動車燃料諸税の炭素税/環境税/地球温暖化対策税化の可能性も含む。)
	要望内容	CO2排出削減の価格インセンティブ効果維持・強化のため、自動車燃料や自動車への税率は維持・強化されたい。 ①もし現行の自動車燃料諸税の暫定税率を廃止する場合には、それと同時に少なくともその税率を下回らない炭素税を導入すべきである。 ②炭素税導入が間に合わない場合は暫定税率を廃止すべきでない。 現在の経済・雇用状況において、生活コストの引き下げや地域経済の活性化のための生活者の負担軽減を行うことも重要である。ただし、その方法は、CO2排出増につながる自動車燃料税の税率を下げるのではなく、社会保険料の軽減や所得税・法人税の減額を行うなど、CO2排出と直接関係ない/ 気候変動対策強化と矛盾のない形とすべきである。
	要望目的 期待される効果	日本のガソリン税をはじめとする自動車燃料税の税率は、多くのOECD諸国よりかなり低い(ガソリン税の場合、英・仏・伊・独より40円/L以上低い)。その税率をさらに引き下げることは説得力に乏しく、現政権が掲げる2020年の1990年比25%削減という目標にも矛盾する。様々な研究機関の試算でも明らかのように、ガソリン税・軽油引取税の暫定税率分が下がると、公共交通機関から自動車利用へのシフトを促し、CO2排出増を引き起こす。自動車燃料諸税・自動車諸税の改革は、税率の維持・強化によって、CO2排出増加を防ぎ、CO2排出削減を促すことが必要で、気候変動対策と矛盾のない形にしなければならない。 経済停滞が進む2009年も、デンマークやスウェーデンはエネルギー税のさらなる引上げを決めている。日本も、気候変動に対処するために、エネルギー課税を引き下げるべきではなく、全体として強化していかなければならない。

※この要望フォーマットの記載内容は、必要に応じ公表される可能性がありますので予めご了承ください。