

## 低炭素社会の実現に貢献する神奈川県独自の税制に関する 検討結果報告書（案）の概要

### はじめに

- 我が国の温室効果ガスの削減状況は、京都議定書における削減目標に照らして、きわめて厳しい状況にあることから、国、地方自治体、産業界、家庭など、国を挙げて真剣に取り組まなくてはならない課題。
- 炭素税については、全国一律で導入されるべきであるが、神奈川県において、炭素税の導入に向けた議論を行うことは、フロントランナーとして意義があり、また、その実現のためには県民の高度な環境意識に支えられることが必要。

### 1 低炭素社会の実現に向けた取組強化の必要性、現状及び課題

#### （低炭素社会の実現に向けた取組強化の必要性）P. 1

- 我が国は、低炭素社会の実現に向けて、2008年からの5年間で基準年対比で6%削減を約束し、また、2050年までの長期目標としては現状から60~80%の削減を行うこととしており、そのための取組みを強化しなければならない。

#### （我が国における二酸化炭素排出の現状及び課題）P. 1

- 我が国の二酸化炭素の排出量は、基準年対比で8.7%増となっており、京都議定書で定められた第一約束期間での削減目標である6%減を達成するためには、森林吸収源対策の3.8%、京都メカニズムでの1.6%の削減を見込んだとしても、なお、9.3%の削減が必要。

#### （神奈川県における二酸化炭素排出の現状及び課題）P. 2

- 本県においては、基準年対比で4.4%増加し、排出量全体で見ると産業部門からの排出が45.6%を占める構造となっている。また、増加量で見ると、民生・業務部門と民生・家庭部門の伸びが大きい。

#### （二酸化炭素削減のために必要な取組み）P. 3

- 二酸化炭素の排出量削減には、全ての部門において取組みを進める必要があり、京都議定書や中長期の削減目標を達成するためには、自主的手法や規制的手法はもとより、排出量取引制度や環境税（炭素税）などの経済的手法を可能な限り駆使していかなければ困難。

### 2 低炭素社会の実現に貢献する税制のあり方

#### （低炭素社会の実現に貢献する税制の基本的考え方）P. 4

- 低炭素社会の実現に貢献する税制の基本的な考え方は以下の二つ
  - ① 二酸化炭素の排出削減そのものを目的とするもので、その排出量に応じて税負担を求めることにより、化石燃料の消費・使用を削減・抑制する税制で、環境税（炭素税）がこれに当たる。

- ② 各種の税制において本来の目的の達成を図りつつ、二酸化炭素の排出削減・抑制を副次的な目的として組み込むもので、二酸化炭素を多く排出する者に多くの税負担を求めたり、又は、二酸化炭素の排出が少ない者に税負担を軽減する手法。
- 環境税（炭素税）は、二酸化炭素の排出削減・抑制を第一の目的とするが、その削減効果だけで環境税（炭素税）の是非を判断するのではなく、公共サービスを共同負担する場合の一つのあり方（環境に対する負荷に応じて税負担を求めるという税負担のあり方）として捉えることが必要。

#### （環境税（炭素税）の導入） P.5

- 我が国では、ガソリンなど自動車燃料に対しての課税は、他の化石燃料に対する課税と比較し高い水準にあるものの、ヨーロッパ諸国と比較するとむしろ低い状況にあり、また、自動車燃料以外の化石燃料に至ってはさらに低い水準にある。
- 我が国において、二酸化炭素の排出削減を進めていくためには、国において早急に環境税（炭素税）を導入し、二酸化炭素の排出量に応じて負担を求める税制を導入することにより、その負担水準を引き上げることが必要。
- 環境税（炭素税）導入の手法として考えられる手法は以下の二つ
  - ① 環境省の「環境税」構想のように、化石燃料からの二酸化炭素の排出量に応じて、網羅的に新税を課税する手法。
  - ② 化石燃料からの二酸化炭素の排出量に応じて、網羅的に新税を課税するものの、既に揮発油税等がかかっている自動車燃料などを除く手法。

### 3 神奈川県における低炭素社会の実現に貢献する税制の構築

#### （神奈川県が独自に「炭素税」を導入する意義） P.9

- 本県が二酸化炭素の排出削減・抑制を目指す独自の税制を構築することは、県内の二酸化炭素の排出量削減・抑制効果、及び今後増加することが予想される低炭素社会の実現に向けた取組みの財源としての意義が期待できる。
- 本県に限り適用される炭素税を、本県独自に導入しようとする場合、自動車燃料や灯油に課税した場合の流通への影響や、企業が中長期的に県外に流出するなどの影響が懸念されるため、税負担を抑えざるを得ないが、県民や企業に二酸化炭素の排出削減・抑制に向けた行為を選択するようなインセンティブが期待できる効果的な税制を構築することは可能と考える。
- 炭素税の目的は二酸化炭素の排出削減・抑制だけでなく、財政需要を賄う役割も果たすことになる。その税収については、減税を行うための財源や、あるいは広く県民サービスに活用していくための一般財源、また、地球温暖化対策の財源に活用するということが考えられる。
- 炭素税（環境税）は国レベルで導入されるべきであるが、国において導入されるまでの間の措置として、本県が独自に導入することは、低炭素社会に向けた取組みを促進させるため、さらには、国における導入議論を促進させる意味で、フロントランナーとしての意義がある。
- 二酸化炭素排出の抑制効果を考えると、二酸化炭素を排出する者に税負担を求めることになる最終消費段階での課税が最もふさわしく、また、家計に負担を求める際に基礎控除方式を導入するなどの仕組みを講じることを考えるとすれば、全国一律で導入する際でも、

地方税として導入するほうがメリットがある。

(独自税制構築上の考え方等の整理) P. 12

- 本県が独自に導入する炭素税は、化石燃料からの二酸化炭素の排出に対して網羅的に課税する仕組みを構築することが望ましく、その水準は流通への影響等を勘案すると、できるだけ低い水準で設定することが望ましいが、少なくとも二酸化炭素の排出削減・抑制効果が期待できる水準が必要(例:ガソリン1リットル当たり1円以上など)。
- 家計に課税する場合、電気やガスのように生活必需品的な消費に対しても課税することになり、低所得者ほど負担が重くなる負担の逆進性の問題が生じる可能性があり、その緩和のために、軽減税率や基礎控除方式の導入を検討することが適当。
- 地方自治体が独自に炭素税を導入する場合、地方税法上の法定外税になることが想定され、総務大臣の同意が必要となる。炭素税が既存税である揮発油税や軽油引取税などとの関係において、不同意要件に該当しないよう、化石燃料のうち、揮発油税や軽油引取税により一定の水準で課税されている自動車燃料に対しては、課税対象外とすることも検討課題。
- 法定外税の創設以外に、超過課税や不均一課税など地方団体の課税自主権を活用して、既存税制の中に二酸化炭素の排出が多い者に対してより多くの税負担を求め、二酸化炭素の排出を削減・抑制した者への税負担を軽減する仕組みを組み込むことも合わせて検討することが必要。

(低炭素社会の実現に貢献する税制の具体案) P. 15

- 神奈川県独自の炭素税案としては、化石燃料からの二酸化炭素の排出に対して、排出量に応じて網羅的に新税を課税する案と、自動車燃料用のガソリン・軽油・LPガス及びジェット燃料を除く案の二つが考えられる(表8参照)。
- 既存税制の見直しによる手法としては、法人事業税の超過課税と不均一課税が考えられ、全ての法人に対し超過課税を行ったうえで、二酸化炭素の排出量が一定未満の法人で、かつ、二酸化炭素の排出削減努力をしている法人に対しては、不均一課税で軽減することが考えられる(表9参照)。
- その他に県税レベルで、地球温暖化に貢献できる可能性がある税としては、二酸化炭素の排出源の一つである自動車に係る課税である自動車税や自動車取得税、地球温暖化対策に資する設備を備えた事業所や住宅の取得に対して課税される不動産取得税などが考えられる。

おわりに

- 環境税(炭素税)は本来、国において導入していくことが望ましく、その場合は国税ではなく、全国一律の地方税とすべきである。しかしながら、その導入が進まない状況にあつて、温暖化防止に率先して取り組む神奈川県が独自の炭素税や既存税制の見直しによる低炭素社会の実現に貢献する税制を検討することは意義のあることであり、県民とともに十分議論し、神奈川らしい税制を構築することを期待。