

■環境税とはどんな税か

内閣府が二〇〇五年一〇月に発表した「地球温暖化対策に関する世論調査」によれば、環境省が創設を目指す環境税について、反対は三二・四％で、賛成の二四・八％を上回る。ただし、「どちらともいえない」(三三・五％)と「分からない」(七・三％)は合計四二・八％にのぼり、環境税という言葉は知っていても、賛否の判断ができるほどには内容を知らない人が多いことがうかがえる。

そもそも環境税の定義は一つではない。最も狭い意味の環境税とは、地球温暖化の原因といわれる炭酸ガス(CO₂)の排出抑制を目標に、石油や石炭など化石燃料中の炭素含有量に応じて課税する「炭素税」である。最近ではたんに環境税といった場合は炭素税を指すことが多い。〇四年一二月に環境省が発表した「環境税」も、炭素税のことである。

最も広い意味での環境税とは、炭酸ガスに限らず、環境に負荷を与える経済・社会活動に対して課税し、それを広く環境保全に役立てようとするものである。これには地方自治体による水源税や廃棄物税なども含まれる。環境税については定義のほかに議論の分かれる点が多い。たとえば、本論で広井氏が触れているように、税収を得ることが目的の税なのか、その税収は目的税として環境対策に、あるいは社会保障財源として用いるべきなのか、それとも普通税として一般財源化してしまつてよいのか、といった点である。

しかしより重要なのは、「炭素」対象の税なのか、「環境に負荷を与える活動全般」を対象にした税なのかという入り口の問題である。環境税を考えるにあたっては、つねにこの点をふきりさせておく必要がある。

■既存のエネルギー関連税との違い

NGO「環境・持続社会」研究センター事務局長を務める足立治郎氏は、ほぼ炭素税と同義の「環境税」と、それを包括する「環境関連税」という分類を用いている(「環境税」築地書館刊)。この分類を用いると、OECD(経済協力開発機構)の分析では、すでに

日本はいくつかの環境関連税を導入した国としてリストアップされているという。具体的にはガソリンにかかる「揮発油税」と「地方道路税」、ディーゼル油(軽油)にかかる「軽油引取税」、液化石油ガス(LPG)にかかる「石油ガス税」、航空機燃料にかかる「航空機燃料税」などがそれにあたる。

これらエネルギー一般に対して課税する環境関連税は、本来、エネルギー価格を上昇させることで使用量を抑制するという効果が期待されている。それにより炭酸ガスの排出を削減するほか、大気汚染の原因となる窒素酸化物や硫酸酸化物などの発生が抑えられ、環境負荷が軽減されるというわけだ。

しかし、足立氏は日本におけるエネルギー関連税は環境保全に逆行していると指摘する。たとえば揮発油税は道路整備、航空機燃料税は空港整備など、いずれの税も諸事業を推進するための財源確保を目的にしているため、環境を保全するよりも環境に負荷を与え、可能性のほうが高いと考えられるからだ。

したがって、今後日本で本格的に環境税・環境関連税を導入するのであれば、欧州諸国の「地球温暖化防止のための炭素税」や「大気汚染防止のための窒素酸化物への課税」のように、まず環境に負荷を与える活動を抑制するのが目的であると明示することが重要である、と足立氏は主張する。

■環境省案の概要

日本における環境税をめぐる議論の叩き台となつているのは、〇四年一二月に環境省が発表した「環境税の具体案」である。「環境税は、現在の国民のライフスタイルや社会経済システムを環境に優しいものと変えていく推進力であり、資源小国でもある我が国の社会経済基盤の強化にもつながる」とうたわれ、その目的は、京都議定書で定められた温室効果ガス排出量の削減目標の表現である。

一九九七年に採択された京都議定書で、先進諸国に義務付けられた削減目標値は(基準は九〇年の排出量)、EU・スイス八％、アメリカ七％、カナダ・ハンガリー・日本六％。

〇四年一月のロシアの批准により、〇五年二月、発効にこぎつけた。これにより日本も〇八年から一二年にかけて六％の削減義務を負うことになったが、実際には〇三年度の排出量が九〇年の時点から八％増えているので、合計一四％削減しなければならぬ。

課税対象になるのはすべての化石燃料と電気である。税率は二四〇〇円/炭素トンで、電気なら〇・二五円/キロワット時、ガソリンなら一・五円/リットルとなる。

見込まれる課税額は産業部門(工場など)で約一五〇〇億円、業務その他の部門(ビル・店舗など)で約二〇〇〇億円、家庭部門で約一四〇〇億円の合計四九〇〇億円である。家計への負担は、一世帯当たり年間三〇〇〇円(月額二五〇円)になる。税収は一般財源化され、温暖化対策に三三〇〇億円、残り一五〇〇億円は社会保険料の軽減などにあてられるとされている。

環境省側は当初、〇六年一月より税を導入し、削減義務一四％のうちの約四％強を環境税で確保したいと考えていた。しかし、抑制効果をめぐって政府税調内で意見が対立、経済への悪影響を懸念する経済産業省も反対にまわった。既存のエネルギー関連税との整理にも時間がかかるため、〇六年からの導入は見送られることになった。

■繰り出す反対意見

環境省案は、当初案より税率を大幅に引き下げ、国際競争力維持のため鉄鋼用石炭や農林漁業用のA重油は免税とするなど、経済への影響を配慮したものだったが、産業界からは猛反発の声が上がった。

主な反対の理由としては、「原油価格高騰によりガソリン価格が値上がりしても、消費に大きな抑制の動きはない。税による価格上昇によっても排出抑制効果は期待できない」「アメリカが離脱、中国が削減義務を免れるなか、日本にのみ負担を課せば、国際競争力が大きく損なわれる。また、生産拠点が日本からエネルギー効率の悪い海外に移転すること、地球全体でみれば逆効果である」など

がある(日本商工会議所意見書〇四年一月一八日付より抜粋)。また日本経団連環境・技術本部部長・椋田哲史氏は「経団連は二〇一〇年度にCO₂排出量を九〇年度レベル以下に抑制する目標を掲げている。これをもとに、産業・エネルギー転換部門の三四業界団体が対策に取り組んでおり、〇三年度の排出量は、九〇年度比で〇・六％減少した」として、税や規制によらない、産業界の自主的な取り組みの重要性を訴えている(読売新聞〇五年五月一〇日付より抜粋)。

政府は〇五年四月に京都議定書目標達成計画を発表した。計画には、省エネや新エネルギーの促進、メタン・代替フロンなどCO₂以外の温室効果ガスの排出削減、排出量取引等が盛り込まれ、環境税は「真摯に総合的な検討を進めていくべき課題」として、本格的な議論は秋以降に持ち越されることになった。主に途上国の排出枠を購入する排出量取引には、今後七年間で一〇〇〇億円規模の予算があてられ、一・六％の削減を目指す。〇六年度予算の概算請求では、経産・環境両省が初めて九三億円の購入費を計上した。

京都議定書の目標スタートまで残り二年。CO₂の最大排出国でありながら削減義務を負っていないアメリカ・中国への対応も含めて、日本の課題は多い。