

平成21年度 東京都税制調査会
第2回小委員会
議事録

日時 平成21年5月12日(火)
場所 都庁第一本庁舎 南側33階特別会議室S6

平成21年度 東京都税制調査会

第2回小委員会

平成21年5月12日(火) 16:03~18:04

都庁第一本庁舎 33階南側S6会議室

【税制調査課長】 本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ただ今から平成21年度東京都税制調査会第2回小委員会を開催させていただきます。

まず、前回欠席で、本日、今年度初めてご出席の委員のご紹介をさせていただきたいと存じます。

上智大学法科大学院長の小幡委員でございます。

東京大学大学院法学政治学研究科教授の金井委員でございます。

京都大学大学院経済学研究科准教授の諸富委員でございます。

それでは、議事に入りたいと思います。

進行につきましては小委員長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【小委員長】 本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

まず、事務局から専門委員の設置について説明があります。

事務局、お願いします。

【税制調査課長】 それでは、専門委員の設置についてご説明をさせていただきます。

当調査会におきましては、細目の調査研究を行う必要がある場合、当調査会運営要領第3に基づきまして専門委員を設置することができることとなっております。

地方税制のグリーン化の制度設計に当たりまして、会長から2名の専門委員をご指名していただいておりますので、ご紹介申し上げます。

横浜国立大学大学院国際経済法学専攻長の岩崎専門委員でございます。

上智大学経済学部准教授の有村専門委員でございます。

専門委員の方々には、後ほどご説明いたします分科会及び第6回小委員会にもご出席いただく予定となっておりますので、よろしくお願いいたします。

【小委員長】 それでは、本日の議事に入ります。本日の議題は、地方税制のグリーン化の理念と制度設計についてということでございます。

前回、小委員会で事務局から説明があったと思いますけれども、今年は地方税制のグリーン化について具体的な制度設計を行っていきたいと考えております。本日は、まず、委員にプレゼンをお願いしまして、その後に制度設計に向けた考え方について議論をしていきたいと考えております。

それでは、委員、お願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。私は、前回、お休みをさせていただきましたが、主として環境の観点から議論に貢献できればと思っております。

今年は地方税制グリーン化の課題ということで、報告の機会をいただきました。環境税を専門にしていることございまして、その観点から地方税制で環境税をどう考えられるのかという話を、今日はさせていただきたいと思います。

環境税自体は議論があって、まだ日本では正式な形で導入されていないのですが、地方で導入する場合には、また、独特の問題、課題がございますので、今日はそういった点について重点的にお話をさせていただきたいと思います。

現在の日本における環境税の議論ということでお話を始めますと、ちょうど中央環境審議会の総合政策・地球環境合同部会というものが、昨年秋に設けられまして、グリーン税制と経済分析等に関する専門委員会というものが先生を座長として設けられました。ここで会長の先生もこのメンバーだったわけですが、そこで議論を行いました。これは福田前首相の道路特定財源一般財源化というものを受けて、いわゆるエネルギー化石燃料課税、それは道路特定財源にもともとなっていたものです。こういったものの課税根拠をどうするかということを改めて考える必要があるわけです。その中で、道路損傷に対する応益課税としての道路特定財源、化石燃料課税というものの論理が維持できなくなるならば、環境の観点から、改めてそういう化石燃料課税を考え直すべきではないかという問題意識がありました。ここに書いてありますように、6回開催されて、11月に議論の整理というものをやりました。その成果として、こういうタイトルの3番目の点に関する報告書が出たということになります。

環境税というものを、どういうふうに位置づけるかということですが、環境税をどういうふうに日本の税制の中にこれから組み込んでいくかと問題を立てますと、幾つかオプションがあると考えられます。

一つは、純粹に新規の既存の税源に対して新しい付加的に入ってくる新税として考えられるわけです。その場合は、新税として炭素税を導入しておいて、そして、環境省なんかはずっと議論してきているのは、その税収はもう特定財源化して温暖化対策に充てるというものです。

それに対して、一般財源化してしまうというのももちろんございます。それから、さらに進みますと、新しい税を導入するのと引き換えに、別の税を引き下げて税収中立的に、こういうのは環境税制改革と呼ばれているわけですが、そういった改革で導入をしてしまうというやり方、トータルとして、入る税収は増えないということに、この場合はなりません。

それから、三つ目としては、既存エネルギー税の炭素税化ということがございます。これは新税として入れるのではなくて、実は日本税制をよく見てみると、化石燃料に結構幅広くかけています。自動車に対しても課税がなされています。保有段階の課税もございます。そういったものをグリーン化することを通じて、事実上の環境税導入というルートもあるのではないかとということです。

既存エネルギー税の暫定税率部分というのが、まさに、昨年、ちょうど今ごろでしょうか、議論になっていたように、こういったものは道路損傷に対する応益課税との観点でこれまで正当化されてきたわけですが、それを理論的には、なかなか正当化しがたい状況に、今なっているわけです。

例えば、その暫定税率部分を炭素含有量に応じた課税ベースに移行させれば、それは事実上の炭素税導入になるのではないかとということです。それから、移行段階としては、例えば、課税ベースを変えないまま、既存の税率調整で事実上は炭素税に近い形に移行させる。これはあからさまに課税ベースを炭素含有量に変えないわけなのですが、特に、先ほど紹介しました委員会の中では、先生がこういったスタイルがあるのではないかとということで問題提起をされたものなんです、そういうやり方もあるだろうということで、今、お話ししたことをざっと選択肢でまとめますと、こういう感じになると、いろいろ選択肢が分かれていくだろうというわけです。

一番右の方に書いてある「上流、下流」というのは、エネルギーの流れの中のどの段階で課税するかというのが、こういった化石燃料課税独特の問題としてあります。消費課税の場合における、一般にどの段階でかけるのか、消費地に近い段階でかけるのか、生産地に近い段階でかけるのかという問題と同様にやはり化石燃料の流れも、日本の場合ではほとんど100%近く化石燃料は海外から輸入されておりますので、輸入の段階、関税と同じ段階か精製段階でかけることが、ここでは「上流」と呼んでおります。下流は、実際にエネルギーを利用、消費する段階のことを、ここでは「下流」と呼んでおります。どちらで課税するかという問題は、国税の場合にも問題になりますが、もし、地方炭素税というようなことを考える

場合には、非常に重要な問題になってきます。その点は、後で詳しくお話をしたいと思います。

ここから少し政策手段論的な話になりますが、今後、日本の温暖化対策がどういうふうに進んでいくかということです。皆さん、ご存じのように、去年は福田前首相のもとで福田ビジョンというものが洞爺湖サミット前に出されまして、排出量取引制度を試行的に実施するという事になったわけです。これ自体は、いわゆるキャップ・アンド・トレードというタイプの排出量取引制度から見ると、非常にだめなものと言いますか、政策手段としては真っ当なものでは全然ないのですけれども、しかし、産業、エネルギー転換、工業プロセスといった、割と大量排出、大体これで日本の排出量の5割から6割ぐらいを占めるのですけれども、そういったところをカバーしていくことになります。

これを今後、日本としては、本格実施という形で、いわゆるキャップ・アンド・トレードのかちっとしたものにしていけるかどうかということが問題にはなってくるわけですが、そうしますと、もし、そういう方向にいくならば、そして、EUは既に入れていますし、オバマ政権のもとでは、もう既に下院にいて法案が出ておりまして、議論がもう既に開始されておりますので、将来的には、例えば、OECD、先進国で共通の排出量取引制度というようなことになってまいりますと、日本もそういったところにやはり参加していくということが想定されます。

そのときに、いわゆる、先ほど言いました下流の方で排出量取引が入ることが想定をされます。そうしますと、例えば、運輸とか民生部門、中小企業とか、こういったところは外れてくるわけですが、こういった排出量取引の網の目から。もちろん、東京都は環境局の方で大変努力をされて、業務部門を主として対象とするような排出量取引制度を、10年からですか、開始されるということになっておりますが、東京都以外では主たる政策手段は何なのかというのは、何も無い状況です。そこで、恐らく環境税といったものは、こういったところで活用すべきであろうということが考えられます。

こういう形、理念的には、ゼロから排出量Eまでの大量排出者がこの中に含まれているとしますと、その部門に対して排出量取引制度が入ってくると。それ以降は、中小企業や家庭部門の排出量を足し合わせていると考えていただきたいんですが、そこに対しては環境税を導入すると。この絵は、すべてのセクターに環境税を導入するケースを考えているんですが、例えば、イギリスなんかがどういうやり方をやってきたかという、すべからく一旦は環境税をかけておいて、そして排出量取引制度の枠組みに入る企業に対しては、税率を大幅に割り引くというようなやり方をやっています。イギリスの場合、もっともエネルギーの産業利用に対してだけしか課税はしていなかったのですが、ここで普遍的にあらゆる主体に環境税を一旦かけておいて、排出量取引に配慮した主体に対しては税率を割り引く、あるいは場合によってはゼロ税率というのもあり得るのかもしれないのですけれども、そういったことが考えられるという形でポリシーミックスを組むということですね。

ここは先ほども紹介しました環境省における検討会の中央審議会における議論で、私自身がこういうやり方でやったらいいのではないかと提案した内容なのですが、環境税を上流で導入するのか、それとも、下流で導入するのか、それによって、どういう制度設計になるのかが、また変わってきますという問題がございます。

それで、下流での執行ということになりますと、非常に課税実務上、難しい問題が発生し、もし徴収できたとしても、大きな徴税コストがかかる可能性があります。これが3点目の点です。ちょっと2点目を飛ばしましたが、下流でもし環境税を導入すれば、利点は、実際に化石エネルギーの消費者と言いますか、利用者と課税ポイントを一致させることができ、そしてそのインセンティブという点では、その方が望ましいのではないかとこのことを言うことができるかと思えます。

ただ、申し上げましたように、徴税コストがかかる可能性がある。例えば、ガソリンスタンドのどこ

るで、ドライバーに、すべからく環境税をかけるようなスタイルではなかなか難しいかもしれないわけです。

したがって、ここでは、例えば、国税としてのことを考えているのですが、化石燃料の流れの上流で炭素含有量に応じた課税を行うと。下流で、例えば、そうすると、大企業に対しても、中小企業に対しても、家庭に対しても、そして運輸に対しても、すべて環境税が転嫁されてかかってくるということになります。

先ほど言いましたように、そうだとすれば、こういう形で税率を大規模排出者に対しては割り引いたり、ゼロ税率ということはできなくなりますので、それをどうするのかということで、排出量の算定について現在、温室効果ガスの排出量算定・報告・公表制度というものが実はございまして、各企業は、自分たちがどれだけ温室効果ガスを出しているのかということ、自ら算定し、報告し、そして公表しなければいけないとされています。

CO₂排出量というものがそこで把握できますので、それに一旦通常税率を掛けた上に、通常税率の25%の税率にしようという場合には、75%分が還付されるわけですから、0.75を掛けると。そういった計算は机上ですぐできますので、それを還付額として、一旦、環境税をとった上で、この部分を還付するという仕組みを構築しておけば、先ほどのような制度設計は実現可能になるということになります。

メリットがこの制度にはありまして、正確な情報を報告するインセンティブが企業の側に働く。この算定・報告・公表制度は自主的な報告制度でして、果たしてCO₂の排出量が正しいのかどうかということに関してのチェックがなされていないわけです。しかし、きちっと正確に報告すれば、その分、還付がなされるということであれば、正確な情報を報告するインセンティブが働くであろうと。それから、相対的に上流で課税していますので、徴税コストはかからないであろうということでございます。

さて、ここから地方税として組む場合、一体どういう課題があるかということをお話をしていきたいと思えます。

地方環境税というふうなこういうものを想定しますと、これまで日本ではどういうものがあったかという、法定外目的税としての産廃税、それから、普通税なんです、事実上目的税的に運用されている森林環境税といったものがあります。これは地方分権一括法以来、地方独自課税という動きが起きてきて、こういったことが全国的に進んだということになります。

炭素税ということで言いますと、実は実現されていません。東京都とか北海道、かつて検討はされましたが、実現されているわけではございません。地方炭素税というのは、国税の場合にはない課税上の困難がありますが、それは後でもう少し詳しく言いますが、地方炭素税は、したがって、どういう形でこれから考えていくことができるかと言いますと、法定外目的税のような形で独自に課税していくというのが、単独でもやるということが一つはあります。それから、地方共同税のような形で、地方で一斉にやる。それから、国との共有税のような形で導入できるのではないかということなんです。

地方税ですから、やはり、いろいろ国税とは違う問題があります。皆様には改めて繰り返すまでもない議論ではありますが、マスグレイブの政府間機能配分論というところで、そもそも政府間でどういう機能配分をすべきかという議論がございまして。地方の役割は、マスグレイブの議論では、地方公共財の供給というものに限られる、あとは中央政府がやるんだという議論がなされております。

そういったことを、政府間の機能配分を前提とした場合に、税源配分はどうかと。結論はこういう形でマスグレイブが議論しているのは、こういった税源配分になるだろうと言われているわけですが、そのプロセスで、やはり問題になってくる論点、マスグレイブが強調しているのは、基本的には、地方にふさわしい税金の選出というのは、星印をつけておりますが、応益性を満たすものであり、そして、税源の移動性が低いものであり、なおかつ、税源の偏在性の小さいものであると、こういった条件がそろって

るということが強調されています。

実は同じようなことが地方環境税の議論でも入ってこざるを得ないということになります。そこで、こちらのスライドですけれども、とりわけ税源の移動性と偏在性という問題で地方の環境税の問題を考えていきますと、上流課税は、ここでは原産地主義に基づいて課税するということにほかなりませんし、下流課税ということは、仕向地主義に基づいて課税するということにほかなりません。それぞれメリット、デメリットがございます。

上流でかけるということは、先ほども言いましたように、エネルギーの輸入あるいは精製ポイントで課税をするということになります、ここでは炭素税を念頭に置いていますけれども。この場合には、納税義務者は非常に少数になりますし、徴税のための行政費用は最小化されるであろうと思います。ただ、ある特定の地域、輸入あるいは精製の生産設備が存在するような地域に税収が偏在するという問題が発生するだろうと。それを水平的に分ければいいではないかということもあるのですが、都道府県間でそういった税収を配分する機構は存在しないということは事実上、国が税収配分の役割を担い、譲与税的な形にならざるを得ないであろうということになります。

仕向地主義、下流で課税いたしますと、例えば、税源の偏在性問題というのは確かに解消すると。つまり、エネルギーの消費段階ですから、より税源は分散的になるということになります、独自課税でもしやっていると、エネルギーに課税する都道府県、ある県が課税し、隣の県は課税しないとか、税率が異なっているとということになりますと、いろんな意味での資源配分上、歪みの問題が起きます。例えば神奈川県が導入して、東京都は何も課税していないということになると、神奈川県は東京都のガソリンスタンドにまず来て給油をする、そして神奈川県に戻っていきみたいということが起きることが想定されるわけです。そういうことを起こさないためには、全国統一的に地方で炭素税を導入するというのが、やはり必要になってくるということになります。

そうしますと、何らかの形で地方で統一的に導入するか、国との共同でやるかということをめぐる、幾つかの方式があるというのは、この表です。

最後に、具体的な制度設計のあり方はどうすればいいのかということをお話をしていきたいと思えます。

何度かこれまで強調してきましたように、上流か下流かという選択肢がございます。インセンティブ効果ということから考えると、エネルギーの消費段階に合わせて課税ポイントを設定するのが本来は望ましいと思います。しかし、地方税原則との整合性から言って、下流に税金を持ってきた場合に、考慮すべき点としては、移動性とか、それから偏在性とか応益性との整合性を考えなければいけないでしょうということになります。それで徴税コストはどれぐらいになるのかということも、また論点になってきます。

下流であれ、上流であれ、既存税を活用するの可否かということも、また問題になってまいります。

あと、地方で、例えば、そういうことは法的に可能なのかどうか分かりませんが、都道府県が共同で税を取ることが、国を媒介せずということですから、そういうことが可能なのかどうか分かりませんが、例えば、そういうオプション、あるいは国との共有税の形にして、事実上、譲与税化してしまうという形にいくのか、そういった選択肢があるかと思えます。

こちらの表が現在の日本のエネルギー課税の現状を示したものでして、上流と下流というふうに分かれておりますが、石油石炭税というものがあまして、たしか2006年の改正で石炭まで含まれるようになりました。したがって、化石燃料は、ほぼすべてこの石油石炭税でカバーされるということになっております。

下流にいきますと、ガソリン税と書いてありますが、去年、随分騒がれた揮発油税もここに入っております。

して、軽油引取税、これは地方税、都道府県税ですけれども、LPGだとか、航空機燃料課税だとかとなります。ただ、天然ガスとか灯油とか重油とか、課税がなされていないものが下流ではございます。

可能な限り下流で課税を実施すべきだとは思いますが、理由は、価格インセンティブ効果の点で望ましい。ただ、納税義務者数が非常に多くなり徴税費用が増大するだろうと。それから、もし、地方で統一的に実施できない場合には、先ほど言いましたいろんなエネルギー流通上の歪みが発生する可能性があるという場合には、下流課税を基本とするけれども、過度に徴税費用の増大をもたらす場合は、上流課税も考えなければいけないのではないかという思考順序になるかと思えます。

下流ですべての化石燃料に課税をしていくというオプション、新税として地方が課税をするというオプションがあるかと思いますが、これは一つのオプションだと思えます。ただ、別のオプションとしては、この下流で課税が行われていない天然ガスとか灯油とか重油に新たに課税をする、あるいは石炭に下流で新たに課税をするというような形で、課税されないものを埋めていくというようなやり方もあるかと思えます。そして、事実上、炭素税的な負担にしていくと。これは実際、イギリスの気候変動税といったものの税の導入の仕方は、それまで課税されていなかった課税ベースを埋めていくように課税をするというようなスタイルをとっております。

それから、四つ目、都市ガス、電力、これはかつて消費税が導入されたときに、以前は地方税であった都市ガス、電力に対する課税がなされていたんですが、これが廃止されました。それを新たに環境を理由に復活させるというオプションもございます。

上流課税の場合には、一応、地方共同の税収配分機構があれば、地方共同税も実施可能でしょうと。現状では譲与税になると思われま。

こういった議論の中で、注目されるのは、神奈川県がちょうど昨年度の検討の結果としてまとめたものとして、神奈川県地方税制等研究会というものの報告書が出ております。これを見ますと、いろいろと参考にすべき内容もあるかと思えます。

その中でおもしろいのは、今、お話ししたような内容も盛り込まれているわけですが、法人事業税の活用、どういうことかと言いますと、法人に対する不均一超過課税を導入する案というものも提言しております。具体的に言いますと、外形標準部分に重課・軽課の仕組みを組み込むと。そして、何を軽課するかという、それは環境に対する取り組みをしたという、それはエネルギー効率性で見ると、いろんなやり方はあるかと思うのですが、こういう法人事業税を活用したやり方、それから、もう一つ上に戻りますが、自動車税と自動車取得税のグリーン化・炭素税化を独自に図ると。これはこの税制調査会でも一度議論したオプションではあるのですけれども、新たに環境税、化石燃料税という形で考えるのではなくて、既存の自動車関連税、あるいは法人事業税をグリーン化するというオプションも、また神奈川県では考えられていて、それはそれとして、我が税調としても議論すべきポイントだなと思えます。

以上が議論の素材としてまとめさせていただいた内容でございます。どうもありがとうございました。

【小委員長】 委員、大変ありがとうございました。

それでは、審議に入る前に事務局から資料の説明をまずやっていただきたいと思います。それから議論に移りたいと思います。

では、事務局、お願いいたします。

【税制調査担当副参事】 それでは、お手元の資料で若干説明をさせていただきます。A4の横になっております環境税の制度設計についてという資料をご覧いただきたいと思います。こちらは環境省が毎年税制改正に向けて環境税の導入を提案しています。そのあたりの内容を左側にとりまして、環境省の案のほかに、先ほど、先生からお話がありました環境省の検討会で整理された内容も左側に入れていきます。

私ども東京都税制調査会が昨年度の答申の段階でどういう整理をしていたかというところが真ん中でして、右側には産業界がどういった見解に立っているかというものを整理したものでございます。

1枚目は、環境税に関する大きな考え方を整理したものでございまして、環境省は、先ほど先生がおっしゃっていた炭素税、CO₂の排出量に応じて比例的に税をかけたところと、炭素税という考え方を示しています。

東京都は、具体的な課税のあり方についてはこれからということなのですが、広くCO₂排出削減を目的に、化石燃料に課する税という整理をしてきています。

右側にいっていただいて、日本経団連は環境税の導入に反対をしております、経済同友会は賛成という立場をとっています。日本経団連が反対している理由を幾つかいつまんで言いますと、真ん中は21年度税制改正に関する提言でございまして、新税を日本で入れてしまうと、エネルギー効率が相対的に低い他国に生産が移転することによって、かえってCO₂は全世界的には増えてしまうのではないかと、日本の産業の競争力が下がってしまって、国内産業の空洞化が起きてしまうのではないかと、そのようなことが言われています。

ここに続いて鉄鋼連盟があるのですが、鉄鋼連盟は、ちょっと状況が古いのですが、最近のところでは自主行動計画で十分対処していますといったスタンスですとか、環境税について効果であるとか、そういったところが十分説明されていないのではないかとといったようなスタンスに立っているようです。

続いて、おめくりいただいて、裏側ですけれども、課税の対象なのですが、環境省は化石燃料ということになっています。東京都は、化石燃料のほかに電気、ガスに課税するという案をとっています。

環境省の方は基本的に上流の課税を考えていますので、電気、ガスについても、電気やガスをつくる段階で、その原料として使っている化石燃料に課税しようと。東京都は、下流の課税ということを考えておりますので、電気、ガスになってきた段階で課税しようといったようなところが違ったところがございます。

続いて導入の方法なのですが、環境省の案は、既存エネルギー関係税ですが、先ほど、上流、下流に税がかかっているというお話がありましたが、それとは別に炭素比例で新しい税を入れようという考え方でございます。

東京都の税制調査会は、そのあたりの具体的な設計は今後進めていくということで、既存エネルギー関係諸税との整理が不可欠だといったところまで、昨年度は整理しているところでございます。

その考え方として、将来的に、先ほどありました下流でかかっている税があったり、かかっている税があったりと、そういう油種間の負担の均衡の問題であるとか、先ほどの下流でかかっているところに課税をしていくという意味で、課税対象の拡大といったようなことを整理しています。

続いて、3ページ目なのですが、課税のポイントという議論で、東京都税制調査会は基本的に下流という考え方をとっております。環境省は原則として上流ということでございます。課税の主体としては、環境省は国税、東京都税制調査会は全国ベースの地方税ということを行っています。

その考え方としては、下流の課税にふさわしいのは地方税だといったことであるとか、環境施策において、地方が果たしていく役割が大きくなるとか、これから分権等もあって、地方にも税は非常に必要だとか、そのようなことを言っています。

税負担の水準について、環境省は2,400円です。CO₂トン当たり655円という税負担水準を決めています。東京都税制調査会は、今後の議論ということでございます。

おめくりいただいて、4枚目なのですが、先ほどの環境税をかけていったときに、全体として増税にするのか否かというお話があったのですが、環境省は、昨年度は極力増税とならないように見合いの環境減

税をしようといったような考え方を出しています。

東京都税制調査会は、諸外国の例を参考にしながら、実情に即した改革と言いながら、ドイツの例として、税だけではなくて社会保険料負担まで含めて税収を中立にした例を紹介しているというところがございます。

税収の用途については、いずれも一般財源でして、排出量取引との関係については、いずれも、すべての部門を環境税の対象にしながら、排出量取引で実際に減らしてきた場合には調整の方策を考えようといったスタンスでございます。

続いて、既存税の暫定税率の位置づけなのですが、右側、東京都の税制調査会の方は、当面は自動車に対する課税ということで現行の負担水準を維持するのですが、将来的には環境に根拠を求めて、環境税の方に移行していくという考え方を出しています。

環境省の検討会の中でも、暫定税率部分であるとか、暫定税率を含めた全体の税率水準について、炭素含有量比例にするとか、炭素税にするとかといったような意見も出ていたようでございます。

このあたりが制度設計についてのポイントでございます。

続いて、環境関連税制に関する資料という、今度はA4の縦の方の一連のつづりについてですが、1枚目は、我が国の既存エネルギー諸税の概要ということで、今、どんな税がかかっているかというところでございます。

特徴としましては、そこに2倍、1.2倍、2.1倍とありますが、暫定税率が、今、かかっていますよというところが1点と、一番下の方にありますが、国税と地方税の割合は4対1ですが、国・地方の財源配分としては3対1ということで、譲与税として仕組まれているものがそれなりに入っていますということでございます。

続いて、我が国の燃料別税率水準のグラフでございます。まず、最初の方は単位量当たりということで、1枚おめくりいただいて、CO₂排出量1トン当たりというのが次のグラフでして、CO₂に比例といったようなことを言っていくと、今はだいが比例には遠いような状況になっているということでございます。黒い部分、石油石炭税は、すべての燃料に入っているのですが、上の方に載っている下流にかかっている税が結構大きいので、なかなか比例というのには遠い状況になっている現状です。

続いて、揮発油税と軽油引取税の免税の概要というのがございます。こちらは道路特定財源から一般財源化されたのですが、今、課税されているのは、道路と関係している部分について課税がされていると。例えば、揮発油税でいけば、石油化学製品をつくろうとか、ゴムの溶剤として使うとか、軽油引取税でいけば、鉄道とか農林漁業用を使うとか、車を走らせる部分に関係ない場合は今のところ免税になっているということです。一般財源化されますので、このあたりのところも、今後、どのようにしていくのかという議論があるということです。

続いて、おめくりいただいて、2枚はガソリンと軽油の税負担の国際比較をしたものでございます。いずれも日本は、アメリカよりはちょっと高いのですが、ヨーロッパ諸国と比べれば、燃料にかかる税は高いとは言えないと、むしろ安いという状況がわかると思います。

おめくりいただいて、CO₂排出量1トン当たりの燃料別税率水準の国際比較というグラフがございます。ここで黒く塗られているところに「環境税」と書いているのですが、この部分が諸外国で環境税制改革として税負担を上げた部分でございます。大体、今ある現行税制の中で、どれくらい環境税制改革で上げたのかというのを見ていただくんですが、イギリスなどは結構半分ぐらい、環境税制改革で大幅に上げているのですが、フィンランドやデンマークはぼちぼちといった状況でございます。

もう一つ、先ほどの日本の例で炭素比例になっているかという話があったのですが、諸外国で環境税制

改革したところでも、なかなか炭素比例というのは難しいことのような状況でございます。

フィンランドとデンマークは、炭素比例で入れていますから、基本的には線がそろうのですが、燃料係数というのがあって、CO₂の出方を国によって考え方が違って、日本の係数で再計算してしまったので、ちょっとずれているのですけれども、平らだと思って見ていただければと思います。

続いて、欧州諸国における地球温暖化対策に関連するエネルギー税制の概要なのですが、左からフィンランド、ノルウェー、スウェーデン、デンマークというのは、炭素に比例した形で税負担を求めているという形の改革をしましたということです。右側のイギリスとドイツは、先ほど先生がおっしゃっていたように、今までかけていなかったところにかけて、今までかかっていたところは税率を引き上げたという改革がされています。

それと、課税主体という欄が下から三つ目ぐらいにあります、諸外国ではどうやら国税になっているような状況でございます。

エネルギー関連税の税収、GDP比でいったときに、日本はOECDの平均までいっていないので、先ほど個別の燃料で見たのですが、燃料課税全体としても水準は必ずしも高くはないのだなということです。そこから3枚が、諸外国における環境税の入れ方のモデルでございます。

まず、フィンランドなのですが、フィンランドは、炭素比例相当分、炭素割と言うのですが、相変わらず、税の名前はそのままなのです。例えば、左側のガソリン・軽油・重油でいけば、液体燃料税という税があって、炭素比例の部分を入れても液体燃料税なのですが、税の税率の一部に炭素比例の付加税を入れているという仕組みでございます。

続いて、デンマークの例なのですが、デンマークも同じく炭素比例ではあるのですが、デンマークの場合には既存の税という形ではなくて、燃料横断的にCO₂税という形で新税を入れているということです。

続いて、イギリスの例なのですが、イギリスは、そこにありますように、炭素含有量に比例する形ではなくて、ガソリン・軽油・重油とある炭化水素油税は従前のまま上げられるところまで上げていくと。石炭・天然ガス・電気については、従前課税されていませんでしたので、ここには新しい税として入れました。その入れ方の中には炭素比例という考え方はなかったということです。

続いて、次の1枚は、自動車に関する課税の国際比較でございます。燃料課税の部分とともに保有課税とか取得課税とか、そういう車体課税も合わせて全体を示したものでございます。全体で見ると、これも日本は余りかかっていないのだなという状況でございます。

よく自動車工業会の方とか、燃料課税はともかくとして、車体課税は高いのじゃないかというような意見があるのですが、この表で見る限り、車体課税もそんなに高くもないのかなといったようなグラフでございます。

ちょっと長くなりましたけれども、事務局からの資料の説明は以上でございます。

【小委員長】 ありがとうございます。

それでは審議に入ります。

先ほどの委員のプレゼン、それから、ただ今の事務局からの資料説明について、ご質問、ご意見ございますでしょうか。ここは聞いておきたいということがありましたら。

それでは、もし、特に個別的な質問がないということであれば、お手元に今日の論点についての資料があるかと思います。それに沿って議論を行っていききたいと思います。

本日、ここに4点、論点を示させていただいております。まず、第一に、既存のエネルギー関係諸税との関係整理をどのように進めることが適当かということでございます。ただ今の説明、あるいはプレゼンにもありましたとおり、既存のエネルギー税、例えばガソリンでありますとか、軽油でありますとか、そ

こにかかっている税と、それから、新たに仮に炭素税を導入するとした場合に、関係をどうするかということでございます。

先ほどは既存の税を引き下げの場合、それから、逆に引き上げる場合とか、あるいは、また別に社会保険料を下げるというふうな事例もあったかと思えますけれども、その関係について、いろいろと意見が分かれるところかと思えます。これについてご意見を、まずいただければと思います。いかがでしょうか。

では、委員、何か。

【委員】 すみません、議論を始める前に改めて確認しておきたいことがあるのですが、地方税制のグリーン化ということを考える場合に、今日の委員のプレゼンの内容というのも、いわば法定税として地方税で環境税あるいは炭素税を導入できるかという、一般論としての地方税としての議論と、東京都が独自に地方環境税、グリーン化ということを考える、あるいは、炭素税を導入するということ、独自課税で入れるという場合と、両方の論点があったかと思うのですが、そもそもの地方税制としてのグリーン化ということ論を論じる場合と、東京都としてどういう戦略でいくかという場合には、ちょっと議論の仕方が違ってくると思うのですが、これは前者というか、一般論として地方税制のグリーン化について論じるという理解でよろしいでしょうか。

【小委員長】 そうですね。要するに、いわゆる全国的な制度としての議論をするのか、東京都の独自課税の話をするのかと、どちらかということですね。

これは、少なくとも、まず最初は全国的な、あるいは、つまり一般論としての地方税制論の中で環境税をどう考えるかという議論を、まず、ここでやりたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、委員。

【委員】 それと、もう一ついいですか。ついでに、議論の全然、僕、理解できないことがあるのですが、ここで環境税とか、税制のグリーン化といったときに、どういうことを。要するに、環境税はここでいう単にCO₂を減らすための税金なのですか。それとも、いわゆる、僕らが公共経済でやるような外部不経済をコントロールするようなピグー税的な考え方でやるのか。そうすると、必ずしもCO₂だけが外部不経済の原因にはならないので。むしろ、CO₂だけに絞ってやるというのなら、それで議論してもいいのですが、僕の議論はCO₂だけに絞ってやるのだったら、地方税でやるのはナンセンスだと思っていますので。

というのはなぜかという、国際間でCO₂の削減ができないのは、各地域が独自に政策を決めているからであって、それと同じ状況を国内でつくるというのは、僕はちょっと理解できないのが1点あります。だから、CO₂に限ってというのなら、それで議論されてもいいのですが。

それとピグー税的な考え方でやると、公害なり外部不経済というのは地域ごとによって違ってきますから、限界的な費用というのは、当然地域ごとに対応するべき話なのですね。それは地方でやるというのは非常に理解できるのですが、CO₂だけに絞って言うと、国際間で独自に政策を決めているからCO₂を、要するに地球全体の問題ですから、削減できないのであって、それと同じような状況を国の中で地方が独自に決めるということをする必要は、そもそもそういう制度設計はすべきではないと思います。

そこら辺、ちょっと、議論、混乱するといけなないので、僕も広げたくないで、論点明示していただければいいと思います。

【委員】 最終的には小委員長、あるいは会長の考えを述べていただけたと思いますが、プレゼンをさせてもらった立場から言いますと、もちろん、環境税については、ピグー税といった場合に、外部不経済の内部化といった場合には、本当にピグー税的な課税をできるかどうかという議論は置いておきまして、今の先生の論点は、CO₂以外にもいろいろな外部不経済の発生要因があって、CO₂以外の外部不

経済発生要因にも課税を総合的に考えるのか否かというご質問が、まず一つあったと思うんですね。

それと言えば、もちろん、それ以外の課税についても議論の対象には入れていいと思うのですが、今日、私がお話したのは、もう化石燃料にほぼ絞った話をしております。というのは、既にそれ以外の分野については、一定程度、例えば、産業廃棄物税とか、それから、水と森林に関して森林環境税とか、それなりに地方でできるものは、ある程度入ってきているという側面がございます。ですので、さらに検討すべき論点については、すべきではあります。なお、非常に大きく残っていて、しかも、非常に広い課税ベース等を持っていて、非常に今、喫緊の課題である温暖化に対して、どういうふうにして地方税として考えられるかというところに、ほぼ議論を絞り込んだのですが、私自身は、そこで絞って議論をしてみたいのではないかとこの観点から、今日、プレゼンをさせていただきました。

そこで、2点目の、そもそも地方税として化石燃料課税を考えることに意味があるのかどうかということなのですが、そこは世界的な問題、国際的な問題、グローバル、地球大の問題だから、地方が何かをやることについて全く無意味かということ、私は違うだろうと考えます。

例えば、それで言いますと、アメリカで行われている様々な州の取り組み、また、全く無意味ではないわけですが、現実にはアメリカでは、東部10州と、それから、まだ実現されていませんが、太平洋側に面した西部州が独自に、あそこは税というのが、ほぼオプションから外れて、ポリティカルな理由で外れておりますから、実際には排出量取引という形になるのですが、地方独自に排出量取引を組んでいるわけです。あれもそういうことと言えば、どれほどの意味があるのかということにはなるのですが、いずれにしてもそういう動きがあるというわけです。

それがどういう結果をもたらしているかということ、確かに、それ自体として炭素排出を減らす効果ということで見れば、アメリカ全体で見ても、それから、世界全体で見ても、かなり微々たるものになるかもしれません。しかし、実はそこで導入したことが連邦で議論される際の非常に大きな推進力になったということがございます。そこで活かされたある種実験的な制度設計というのは、もう既に州の方で先行して始まっているのですけれども、始まっていることが連邦レベルの政策に影響を与えているということがございます。

したがって、先生の意見に半分同意いたしまして、確かに効果という点から見た場合に、地方でやることにどれだけの意味があるのか、世界で一斉にやらなければ無意味ではないかということは、もちろん、そうなのですが、それであると、世界で一斉に導入しなければ、何も始まらないということにもまたなってしまうわけで、ある種、ダイナミックに考えて、まず、やれるところから制度設計をやると。実際に実現してみると。そして、ある種の社会実験をやって、その成果をよりナショナルなレベルに上げるといようなアプローチも、十分合理的に意味があるのではないかと考えておりますが、いかがでしょうか。

【委員】 アメリカの例は税じゃないですね。それが一つの点と、もう一つは、アメリカは州なので、何て言うんでしょうか、僕は、単一国家の中の地方分権の議論を連邦政府とアナロジーで考えるというのは、昔から割と抵抗を持っています。州の中でどういう地方が動いているかというのが、どちらかというところ、分権の議論かなと思います。

アメリカの場合は、特に連邦国家の場合は、連邦体制をとっている故に、それ故の問題がたくさんあるところなので。僕はこのポイントについては、余り勉強していないので、何も言えませんが、その議論は認めるとして、海外との比較のときは、割と注意された方がいいかなとは思っております。

【小委員長】 委員。

【委員】 今、制度設計の話に入っているのですけれども、環境税の問題が論議になってきたということは、現下の環境問題、地球温暖化、CO₂の排出の問題が大きな要因になっておるとおもいます。環境の

問題は、それだけではないのですけれども、このCO₂の排出をどう抑制するかということは、そう簡単なことではなくて、税の問題だけで解決できる問題ではないだろうと思います。

昨年の洞爺湖サミットでもいろいろ議論されました、2050年までに世界全体のCO₂の排出量を50%削減するという目標を承認するというにしましたけれども、これをどうやって具体化するかということは、まだ何も議論されていないようでありまして、我が国自体もCO₂削減に向けて、我が国の経済構造なり、技術開発なり、生活環境をどうやって進めていくかという具体的な政策が示されておられない段階であります。

そういう中で環境税を考えていくということは、若干、本末転倒的な観点があるわけですがけれども、非常に大きな問題であり、税だけで解決できない問題だということをも十分認識した上で議論していく必要があるのではないかと思います。

ただ、今、お話がありましたけれども、個々の小さな問題から積み上げていかなければ、全体がCO₂の削減につながらないということは、わからないことはないわけですが、やはり、国家なりの具体的なリーダーシップを持った政策の推進ということが、どうしてもこのCO₂排出の削減につながってくると思いますが、その中で税としてどう寄与していくかということが、これからの課題ではないかと私は思っております。

【小委員長】 ありがとうございます。

ただ今、出されております意見は、ちょっと2番の論点の方にも関わっているのでございますけれども、環境問題の中で特に地球温暖化の問題を取り上げる。確かに、グリーン化の議論をするときに、その議論が当面の焦点になっておりますので、その問題を中心にここではまず議論を始めております。

もちろん環境税と言った場合には、より広い論点になるわけでございますけれども、余り広げてもしょうがないということがありますので、ここでは、まず、温暖化の問題に焦点を絞って議論をしていきたいと思っております。

その上で、確かに、税だけでは解決する問題ではないということは、当然でございますので、地球温暖化対策としての施策の排出量取引との関係でありますとか、そういったことについても議論をしなければいけないと。

それから、全国的な制度について議論をすると、先ほど申し上げました。しかも、先ほど出ておりますように、独自課税という議論になりますと、ここだけやってもしょうがないじゃないかという意見が必ず出てくるわけでございますので、地方税という議論をする場合には、先ほど、委員からお話がありましたとおり、地方共同税、あるいは国との共有税という仕組みが可能なかどうかということも、また議論になってくるのかと思います。そうなりますと、話は独自課税という問題ではなくて、全国制度の問題になってきますので、それはより広い視野に立った議論になるかと思われま。

それから、もう一つ、先ほど申し上げました第1の論点にちょっと戻らせていただきたいのですけれども、既存のエネルギー関係税との関係をどういうふうに整理していったらいいかということについて、何かご意見ございましたら、お願いいたしたいと思っております。

委員、どうぞ。

【委員】 私は専門が行政学なもので、こういう税制とか経済学とか税法とか、全然わからないのですが、せっかく論点1として事務局がご提案されているので、それについてお伺いします。関係諸税との関係整理をどのように進めるのかという場合、一体何との関係があるのかというのが、よくわからないのです。既存のエネルギー税は、それはそれなりの理由があって課税されているわけで、しかし、環境税というのは新しい理由なのでしょうか、そういう場合、一体何の関係を論じたいのかということです。ちょっ

と、私、わからないんですが、一つは、税込中立かどうかという金額の問題で増やすのか、増やしたくないのかという話というのがあります、それは関係なのかということです。税込の増減・現状維持という関係ならば、エネルギー関係諸税だけではなくて、公租公課全体を含めてもいいですし、もっと言えば、ごみの有料化とかも全部、環境関係の負担なので、一体、まず金目の調整ということ、要は国民負担率とこの関係調整が一つなのかなというのが一つです。

二つ目は、エネルギー関係諸税ということは、エネルギーという同じ対象に対して、理由は違うけれども、いろいろな理屈で、あれもこれもというふうに、要は多重債務状態で、あれもこれも取るというのはエネルギーさんにとってはかわいそうであると、不公正であると。でも、理由が違うのだから理由が違うとしか言いようがないので、理由が違うものが、どういう関係があるのかということです。二重課税論はあると思いますけれども。

一体、そういうエネルギーさんなる既に負担を負っていてかわいそうな存在に、何で、さらに、もっとかわいそうなことをやるのか。しかし、こいつがCO₂を排出するという悪いやつだから、さらに取ろうというのが話なわけでありませう。今までは、別にCO₂を排出するから税金を取っていたわけでは全然ない。今まで、そもそも課税していなかった方が甘かったのだから、取って当たり前だとか、過去の部分も取ったって構わないというくらいの話かもしれない。一体、何で、このエネルギー関係諸税というのが関係として出てくるのかというのがちょっと2点目なのですけど。

それは、端的に言えば、業界の反対ということですか。政治学的には、非常にわかりやすいです。いずれも、この二つの論点は結局、政治学の問題では非常にわかりやすい。要は、国民全体として払いたくないという話と、それから、特定業界や利用者としてうちは払いたくないという話です。そういう論点と理解してよろしいのでしょうか。

【税制調査担当副参事】 今、既に、エネルギーさんとおっしゃっていましたが、エネルギーさんにかかっているところに、もう一回かけるのかというお話があったのですが、そこは一つ、関係整理の中で出てきます。一つ、状況として、道路特定財源を一般財源化されているという状況がございまして、今までは道路のためにと言ってきたのですが、今度は一般財源化されます。新しい暫定税率の根拠も含めて抜本改革と言っている中で、どういう根拠で取っていくのかという議論が一つあると思うのです。もう一般財源化されましたけれども、その課税の根拠をどうするのか、そのときに環境税と言っている環境と言っている根拠で置き換えていくのか、あるいは道路等社会資本の整備というところに新しくまた上に乗せていくのか等々、一つ、一般財源化でエネルギー関係税の根拠が変わってくるのかなと。そのときに、環境ということとの間で、どういった整理をすればいいのかなというのが事務局としての思いでございます。ということで、よろしいでしょうか。

【委員】 ということは、一般財源化して理屈がなくなってしまったから、まあ何か理屈をつけて、とりあえず取り続けよう。これは、シャットシュナイダー流に言えば、バイアスの動員ですよね。土建国家時代は道路建設という土建を理由にして取りやすかったけれども、環境と称するようなバイアスが増えれば、環境を理屈にすれば取りやすいというような話というのは非常にわかりやすいとは思いますが。税制というのは基本的に人間の汚いバイアスを使う仕組みですから、わからないではないわけです。けれども、既に一般財源化して、それはそれで取るということになった。何で取るのかという理由はないけど、とにかく取りたいから取るということになった。そのまま一般財源化できないのであれば、環境税だというバイアスを動員するのは政治的に意味があったと思いますけれども、既に、もう取っているのだから、それはそれで放っておけばよいのではないかと。そこには関係が発生しないのではないかと感じるのですが、そこは、やはり、税の世界では、そういう感じではないのですか。

【税制調査担当副参事】 実は、暫定税率の部分。今般の税制改正の整理の中で、当面、暫定税率について、税制の抜本改革がそろそろ来るということになっているのですが、その中で、改めて暫定税率を維持するのか、しないのか、その根拠づけをどうするのかという問題を、そこに送っているという状況があるのです、実は。環境に関する影響もこれあり、道路の整備等の理由もこれあり、また国と地方を通じた財源、財政状況が厳しいということもこれありで、ひとまず暫定税率は維持しているのですが、早晩来るであろう抜本改革のときに暫定税率のあり方を含めて根拠を整理しましょうという状況に今、税制の世界ではなっているということです。

【委員】 ちょっと長くなって申し訳ないのですが、早い話、いろいろな税金というのは、それなりに理屈があって、法人税にしる所得税にしる、何か理屈はいろいろあるわけですね。ガソリンに何で取るのかとか、そういう話になってくるのですが、基本的には総合的に理由を判定する以外ないわけです。特定のCO₂だけ明確な理由をつけて課税をするという発想自体が、何か非常に脆弱な印象を受けるのです。そもそも、諸々のいろいろな要因があって、総合的に評価してこの税目というのになって、それは一体何なのかと言われたら政治のゴリ押しだとなるかもしれませんが、そのときの一つの論拠でCO₂なるものとかが出てくるのはわかりますけれども、何か、それだけにそんなにこだわる必要はないのではないかなと。すべての税制がグリーン化といいますか、環境にいい税制の方が悪くはないでしょう。それはそう思うのですけれども、何で、そんなに炭素税とか、こだわりが出るのかなというのがちょっとよくわからないのです。余り長くなって、申し訳ありません。

【小委員長】 関係整理につきましては、関係整理が必要ないという考え方も当然、結論の一つではあり得るわけでございます。炭素税をかける、あとは別に今のままでいいじゃないかと、考え方は当然あるわけでございます。

ただ、それに対して、これは先ほどの委員のプレゼンにもあった話でございますので、もう一度、後でご発言いただければと思いますけれども、税収中立という議論が入ってきたときに、税収中立を議論する場合には二つあって、エネルギー税の枠内で減税をします。つまり、今もかかり過ぎているやつを減らしてエネルギー税としての税収中立にするのだという考え方が一つ。いや、そうではなくて、その枠を外して、すべての租税もしくは社会保険料も含めた、いわゆる公的な負担の中で税収中立にするのだという、もうちょっと広い税収中立があると。そういう意味での関係整理といいますか、税収の調整をするということの考え方もございます。

そういうことについて、先ほどもお話がございましたので、もうちょっと、どういう選択肢があるか、委員、もう一度、これは、先ほどもありましたが、ご説明いただければと思います。

【委員】 そうですね。そういう意味で、先生が整理された国民負担率の話なのか、あるいはエネルギーに対する多重課税が問題なのかという点は、まさにご指摘のとおりなのです。ですから、国民負担率を上げてもいいということで、既存の税を整理しないということになりますけれども、その上に新たに世の中で温暖化問題というものに対処する必要が出てきたので、新規課税で、既存の税を整理せず、上乘せで課税する必要があるということが、全く整理しないまま上乘せをするというオプションだと思うのです。その場合には、ここは論点としては特に議論しなくてもいいということになります。先生が整理されたように、全体として増税しないということが、国民負担率をこれ以上増やさないことが一つのいい方向なのだということになった場合には、何らかの形で税収中立という形で枠をかけますと、エネルギー課税の枠内で整理するのか、あるいは、その他の税との相殺ということを考えるのか。

例えば、ドイツでは、紹介もされていますように、炭素税を入れながら他方で社会保険料の引き下げをやったと。増減税同額なので、税収中立だったと。それが、なぜ社会保険料の相殺だったのかということ

は置くにしまして、そういうことを実際にやって、イギリスもそれをやったということです。既存エネルギー税との相殺ということになりますと、いろいろとご紹介いただいたように、既存のエネルギー課税ベースを使って新税としての炭素税を入れながら他方で既存エネルギー課税の引き下げをやる、あるいは既に既存エネルギー税が入っているのだから、その課税ベースを炭素含有量に切りかえるのか、そうすることによってトータルの負担を増やさないようにするということが考えられると思います。

その背後には、もちろん根拠論というものがあまして、そこは先ほど 先生と さんの間で議論がされたとおりなのですが、より直近には、やはり さんが指摘されたように道路特定財源の一般財源化というのが確かにございまして、特に暫定税率部分が今、一つの問題になっています。道路をこれ以上つくり続けるのかどうかということが一つ問題にあって、それとの見合いで今まで負担水準が議論されてきた、特に、暫定税率はそうですね。ですから、この根拠がなくなったときに、それを維持し続けるかどうかというのは我々の選択だと思うのです。

もう少しポリティカルな話をしますと、民主党が特に暫定税率部分の撤廃というのを公約に掲げていることもありまして、こういった議論が、これから選挙の情勢によっても、場合によっては出てくるということになります。

そういった場合に、そういった暫定税率を撤廃した上で、民主党なんかの考え方は、新たに別途、炭素税を上流で導入するのだというのが例えば彼らの考え方なのですが、そういったいろいろなオプションが考えられる中で、今までは余り既存エネルギー税をどうさわるかということは議論にならなかったというのが正直なところなのです。

というのは、自民党の先生方で道路族の人なんかは非常に強固な力を持っていらっしゃる、とても、そこはさわれない。環境省も、長らく炭素税の議論をしてきたけれども、なかなか既存税をさわるということはオプションに入らなかった、そういう理由も実はございまして。だから、既存のエネルギー税をさわらず上に乗せるというようなことを考えてきたのです。しかし、今は非常に状況が変わってきて、ある意味で化石燃料の既存エネルギー税をさわるということを踏まえて、いろいろなオプションが考えられる時期ではないかと。新税も一つだし、それから既存のエネルギー税をリフォームしながら炭素税化を図るというのも一つのオプションだしという意味で、いろいろなことが考えられますよという中で論点の最初の点が出てきたのだと思います。

【小委員長】 今、いろいろと整理していただきましたけれども、この点につきまして、ご意見がございましたら。 委員。

【委員】 もう地方税の話はしませんけれども、さっきの議論ですけれども、要するに、CO₂をコントロールするためにエネルギー諸税の税率を変えようという議論を行っているということは、これは確認でいいですね。要するに、縦長の資料の2ページ目にガソリン、軽油、重油、石炭、天然ガス、電気とありますけれども、これらにこれだけの税がかかっていると。この税率を変えると国内のCO₂排出量が変わるだろうと、そういう税率で、税率を上げると排出量が減るだろうという前提で我々は議論しているわけです。

ということであるならば、既存の税がどういうふうにとられようとも、現行の税率をこれだけ変えればCO₂がこれだけ減りますということがわかっているのであれば、例えば、100円税金を取るの、その部分部分がどういうとられ方をしようともCO₂に与える効果は変わらないのであるから、諸関係税との関係整理は別にやる必要はないのかなと。

もう一つあって、あと税収中立の話もありますけれども、CO₂の削減をどうするかということであるならば、まず税収中立は関係ないと。

それと、経済学的な話になりますけれども、要するに、税率の限界的な条件で意思決定が決まっているのであれば、税収を返して手元にしても、別にCO₂は変わりませんから、CO₂の削減が目的であるのならば、別に、その議論も必要ないなと。

ただ、多分、この裏には地方側も税源が欲しいというのが当然あると思うのです。だから、それをどう考えるかであって、その前提が変わるに従って税収中立にするか、地方がその分を分捕るかという議論をすればいいのであって。ただ、それはCO₂の排出の量とは関係ない議論なので。要するに、CO₂の削減だけを税制改革に関連づけるのであれば、余りレバントな議論ではないかなと思います。ただ、地方側が、独自にやろうが全国的にやろうが、どちらでもいいのです、どちらでもよくないのですけれども、全国的にやるとしても、自分のところの財源が欲しいと、その財源のロジックの一つとして、グリーン化という言葉を使うのであれば、それはそれで、そのような運動をやらなければならないのかなとは思いますが、それも。

余り1番の論点というのはそんなに、税務の話は別になるとは思いますけれども、税務を考えると、また付加税というようなことが出てくるとは思うのですけれども、原理原則上では僕は余り重要ではないかなと思えました。

【会長】 今までのご理論、いろいろ聞かせていただいています、どちらかという私は受けて立つ側でお話をしなくてはいけないのかと思いますけれども。この都税調の役割というのは、環境と分権ということが知事の諮問の文言の中で、窓として、やはり環境に配慮した税のあり方というのは、どういうことが考えられるのだろうかということと、それから分権ということがあったと思うのです。委員からすると、分権というのも納得いかない、環境というのも納得いかないという、諮問そのものについて論点になり得ないという、考えるに値しないというようなことになってしまうかと思うのですけれども。それはそれで、もし、そうだとすると、理論的に、経済論的に考えたときに、環境という切り口と分権という切り口をどういうふうに考えると望ましい地方税体系になるのかということで、ご意見をいただけたらなと思っています。

それから、あと、もう一つは、都税調ができることは、現実の国の税制、あるいは国の法律のもとで動かせる政策手段というのは限られているのではないかと。その辺も考えておかないと、国の法律、地方税というのも国の法律ですので、地方税制を考えると、地方税法を変えられるかということ、都が言っても、それは変えられないという制約条件があるわけで、そうすると、今の法律の体系のもとで東京都ができることはどういうことがあるのかと、できる範囲内でやることは何なのかということが、一つ、お考えいただきたいと。

もう一つは、そうは言っても、制約条件を変えることも非常に重要なコンスティテューショナルな段階での議論として、よく立憲、政治経済学というのでしょうか、あるいは制度経済学なのでしょうか、そういうと、制約条件そのものを変えるということであれば、都としては、現実の地方税を含めた望ましい税制を都として追求するときに、国あるいは同じ地方政府レベルでの共同という形で、何らかの働きかけをしなければならぬとすれば、それについては、どういう方向が示唆できるのだろうかということもお考えいただけたらなと思います。

それから、あと、もう一つ。今、グリーン化のことだけ限って議論をしていただいていますけれども、これは、よくローカルオプティマムの話になってしまわないかというのは、今、グローバル化の時代の中で、前回の小委員会でもご議論があったと思うのですけれども、重要なのは、現下の経済情勢の中で、増税というのは、やはり政治的な意味でもフィージビリティの点でもパブリックアクセプタンスということからしても、あるいは納税者のご納得ということでもなかなか難しいとすると、レベニュー・ニュート

ラルの中で環境と分権とを考えていく。それから、また東京都の経済的な活力を上げていくような、都の関係者の企業や、納税者だけではなくて法人も含めた、そうした観点で考えたときに、どうなのだろうか。とりわけ、私個人の考えは、やはり地方消費税というのは結構重要になってくるのだろうと、中・長期的には、その間に、今、できることは、不況に対する手当てを、ある程度、考えていかななくてはならないとすると、国の動きの中で、どういうことが考えられるのかと。例えば、一つ、レベニュー・ニュートラルの形でいくと、何らかの新たな地方環境税に近いものを入れて法人事業税を下げるような、下げ方もいろいろあるかと思うのですけれども、神奈川県のお考えのようなこともあるのかもしれませんが、そういうオプションも考えていただけたらなと思っています。具体的な中身については、また、これから一般論から少しずつ詰めていく必要があるのではないかと思います。

あと、もう一つ、委員にもご理解いただきたいのは、ピグー税的な考え方で、環境税というのは、まさにそうなのですけれども、一つの理解として、どちらが動くかということもあるかと思うのですけれども、できるところからやるという話もあると思うのですけれども、補完性原則的な形でいくと、EUでも、それぞれの国がEUという連邦に近いものの動きの中で動くことと同時に、それぞれの国の実情に合った税を模索していると。そうすると、それは国が連邦かということで言うと、東京都が動くことで、ある意味、デンマークに当たるような働きかけをしてEUとしての日本に相当するようなものが動く可能性もあるとすれば、では、東京都は、確かに、マズグレイブ流の考え方で言えば、これはもう世界政府がやるべきだという話になってしまうわけなのですが、あるいは国がやるべきだという話になるのですけれども、そうではないのではないかと。補完性原則的な形でいくと、まず、東京都ができることは何なのかと。それは、もちろん税収は上げたいと。そして、税収を東京都の活力につなげたいというようなことで考えた場合の可能性としても、私は、環境関連について、これは納税者の納得ということで言うと、ほかの税目よりも今の人々のご理解をいただけるのではないかと。そういう点でのレベニュー・ニュートラルの中で望ましい方向を模索できないかと、こういうことを先生方のお知恵を借りたいと思っています。

以上です。

【小委員長】 委員。

【委員】 私、初回、欠席いたしまして、行政法を専門にしております。大学では税法も一応教えておりますが、よろしく願いいたします。

今、会長のお話を伺って、諮問との関係で、やるべきことということがかなり明確になったかと思えます。今、ちょうど、私も知事会の方で地球温暖化問題に対処する知事会の研究会というのに入っておりますが、当初、地球環境問題に、地方が一つ一つに対処するというところに、果たして、どれほどの意味があるのかという感覚を多少持ちながら参加はいたしました。今、何をやっているかと言いますと、結局、温暖化で気候変動とか、あるいは災害とか、いろいろな、本当に各所でさまざまな症状が出ておまして、それぞれに対して自治体が現実に取り組むということが必要となっていることとして、それぞれの自治体が、まさに地球温暖化問題に対して、どう対処しなければいけないかということは今、やっているのです。その中で、今回、東京は、災害などをひき起こす気候変動に対して、都として取り組むための財源になるかもしれませんが、何かしら、それに対して取り組めないかというのが諮問の中身ではないかと思ひまして。

そもそもCO₂の問題というのはグローバルな話で、一国だけやっても意味がないのではないかと、みんなが取り組まなければだめではないかと。それが、EUの中の国、あるいはアメリカで言えば州、さらに州の中のコミュニティ、日本で言えば日本国、それから都道府県と。それを一つ一つ言い出してしましますと結局、始まらないという話になるので、これは、やれるところから取り組むと、今の補完性の原理

の話もございましたけれども、そういう必要性というのは当然、生じてくると思っております。

ずっと以前に、私は神奈川県で同じ環境税の研究会を、はるか前にやったことがあって、そのときにも神奈川県でやってどうなるのかと、委員がおっしゃるような話も出たのですが……。

【委員】 神奈川のことは、私は一言も言っておりません。

【委員】 神奈川県のことをおっしゃっているとは申しませんが、要するに、そういう感想をもった覚えがありますが、神奈川県といってもGDPで言うとスウェーデン並みなので、そこで一国並みに神奈川県としてやるということに意味があるのだと、そのときに、そういう議論を神奈川県はしていました。

東京都がすべきことというのは、いろいろな可能性はあると思いますけれども、一つは、先ほどの最初の委員で、全体の地方税としてのあるべき姿を東京都の税調というのが示していくというのが一つあると思います。ただ、多分、知事の諮問の中身というのは、それだけではなくて、むしろ、東京都の税として本当に何をすべきかという、そこを、聞いているのではないかと思いますので、前段は、勿論言ってもよいと思うのですが、というよりも、多分、それを言わないとなかなか解決できない、委員のお話にもございましたけれども、やはり国レベル、あるいは地方共同レベルという話がやはり出てくるのだと思いますが、そうであっても、今、東京都の取れる施策として何があるかということ、我々は一生懸命、探らなければいけないのかなと。そこで、先ほどから関連の話もございしますが、今、既存のものを並べ立てつつ、何ができるかということを探っていくということが必要になると思って聞いておりました。

【小委員長】 委員。

【委員】 諮問のときにも初回にもいなかったので、レベニュー・ニュートラルが諮問の前提であるならば、それを前提にするしかないです。大体、そもそもレベニュー・ニュートラルにすべきかどうかというのは非常に大きな論点なので、ここでは結論がつかないですよ。レベニュー・ニュートラルを前提に議論するのであれば、それはそれで一つのやり方なのではないかなと思うのですが。

ただ、高齢者福祉関係の介護保険料の導入とか、それから環境関係の負担、例えば、ごみの有料化とか、それから産廃税とかは、いわばレベニュー・ニュートラルと無関係に別個のロジックを入れるという仕方ですよ。だから、ある意味で、レベニュー・ニュートラルの枠を逃れるための政治的知恵、あるいはバイアスと言ってもいいのですが、であるわけです。ということは、レベニュー・ニュートラルに、環境税という切り札を使うのは余りにもったいないと思うわけであります。そういう意味では、あえてレベニュー・ニュートラルでやるのであれば、要は、全体は変わらないからちょっとでこぼこで、今ある歪みを直しましょうという話で済むわけですよ。

今のものはCO₂に甘過ぎるというような話には多少は言えると思いますけれども、もし、全体として、こういうのでCO₂にはなかなかの問題がある、あるいは、ほかの産廃とかごみとかに問題があるというのであれば、それはやはり別個のロジックでやった方がいいのではないかなと。つまり、グリーン化で議論する以上、レベニュー・ニュートラルという、ある意味で挟雑物は、議論の対象外なのではないかなと思うのです。

環境課税は、福祉国家をつくったときの社会保険負担のような大きなものを構想していくのであれば、税制全体のグリーン化ですね。要は、福祉国家に対する社会保険料に対応するような、環境国家と言うべきか、そういうものに対する何らかのトータルなものを使うときには意味があると思います。が、当面、これは、いわゆる財政危機時の雑税ですよ。犬税とか、それと大差ないようなものにしかどうせならないわけで、そういうものにこういう大きなアイデアを使うのは非常にもったいないという印象があります。個別に、レジ袋に必要なだよねとか、何か環境分野でいろいろ雑税ができて、そのうちぐじゃぐじゃ出

てくると、これは整理しなければいけないというのは、税の別のロジックで出てきますよね。それで、そのときに大きな、レベニュー・ニュートラルでない理屈にも使えるような形でやるのがよいのではないかなど。と思うと、今回は余り大きなことを言わずに、ニュートラルかどうかはわからないけれども、CO₂に甘過ぎるから取れるところから取りましょうという程度のものにする方が、より現実的なのではないかなと思うのですが。

【委員】 今、レベニュー・ニュートラルの話がありましたけれども、環境税を課税するということは、要するに、CO₂を環境税の課税によって幾らかでも下げようという趣旨だろうと思うのですが、そうした場合に、他の税目でそれを補てんしてしまったら、CO₂を削減する効果というのが本当に起こるのだろうかという疑問を持っているのです。そういう意味で、先ほどの説明の中で、ドイツでは社会保険料が何かで補てんしたという話がありましたけれども、実際に、それをやったことによってCO₂の削減効果がどうであったかというデータはあるのですか。

【委員】 それは、もうモデルを使った形で、削減効果が出るという計算は出ています。

【委員】 社会保険料を補てんしても、CO₂の削減効果は出ていると。

【委員】 そうです。なぜならば、事前と事後の負担構造が全然違うからです。つまり、労働集約企業は負担が減り、炭素集約企業の負担がかなり増加することになります。ですから、典型的なのは鉄鋼業ですけれども、極めて雇用者数がそんなに多くないですよ。ですから、彼らは相当な増税になりますが、余り炭素を出さないけれども労働集約産業の場合には、逆に返ってくるものの方が大きいわけです。逆にプラスになるという形で、相当、税収中立のもとで得をする人と損をする人がぴつと分かれるわけです。その中で、企業の行動が低炭素型に動くインセンティブが与えられるということになるのです。

【委員】 先ほど、本日の議論は一般的な地方税制についての議論だけど、そうでない、東京都として、どういう戦略を考えるかという視点もあっていいのではないかと、今、委員からお話がありましたけれども、恐らく、東京都として、どういうふうにかような炭素税あるいはグリーン化を考えるかという視点を入れようとして、東京都だけが独自の対応をすれば、必ず資源配分は歪みますし、むしろ、歪むことで燃料の消費を抑えることになるわけですから、むしろ、歪まないことには効果が出ないということになってしまって、その中で、当然、歪まなくてはいけない、だけど、余りに歪み過ぎてもいけないという、その落としどころをどうするかということが、恐らく、税率の設定であるとか課税ベースをどうするかというようなことで決まってくるのではないかと思ったということです。

あと、もう一つ、先ほど税収中立ということが会長からお話ございましたけど、私は、これを税収中立でいいのかというのは、実は、ちょっと疑問を持っているところがありまして、一つは、やはりEU諸国と比べて、日本の場合には、これだけ公共部門が累積債務を抱えている中で、確かに景気の問題はあるかもしれませんが、むしろ、これだけ環境に配慮した形の税を入れて、もう少し増税をしてもいいのではないかとというのが私の考えで。ただ、そこで取った税をどう使っていくかということが、むしろ今後の東京都なり、あるいは政府の対応として求められていくことで、それを環境に配慮した形のさまざまな施策に活かしていくということで環境戦略ということを打ち出す方法もあると思いますし、先ほど委員からちょっとお話がありましたけど、福祉というようなことで、環境に配慮した税で上がった税収で福祉ということも充実していくということを積極的に打ち出していきやり方も、あり得るのではないかと考えています。

そう考えると、なかなか、これは地方税としては全国的に入れないと、特定の地域だけでは歪みが生じてしまう。だけど、全国的な制度をなかなかこの場で考えることが難しいとすれば、むしろ、歪みの度合

いというのはどういうふうにかというところまで落とし込み方というのを考えるというのが現実的な対応なのかなと思ったということです。

あと、実際に、どのぐらいの税率を掛けた場合に、具体的に、それぞれの負担がどのぐらい生じるのかということ、何か、専門委員会も立ち上げるということなので、試算などもしながら議論していただけるといいのかなというふうに思いました。

【小委員長】 委員、どうぞ。

【委員】 地方が広義の意味での環境税をかけてはだめだと僕は一言も言っていないで、CO₂という素材を持っていくこと自体がロジカルにおかしいと言っているだけであって。要するに、地域ごとに環境問題は違いますから、だから、先ほども何回も補完性原理とか云々という言葉が出ていますけれども、そういう言葉を使うのであるならば、地域特有の環境問題をロジックに使うことで都内の環境税制を組み上げた方が僕はいいと思います。これだけです。

【小委員長】 委員。

【委員】 私は全く学者ではありませんで、実務家ですから、そういう立場でお話ししますが、租税というのは取りやすいところから取るんですよ。それが本質なのです。それは、国であろうと地方であろうと全く同じだろうと思います。我々実務家も、そういう取りやすいところから取れるような税を取りやすくお手伝いしているという話にしかないのですが、そのときに、取りやすいところから取れるというのは、払う側のタックス・ペイヤーに対して理屈をつけなくてはいけない。納得させる理論を、とりあえず出さなくてはならないというのが原則であります。CO₂の話というのは、既存エネルギーに税金をかけているわけですが、これは、今、言ったように、取りやすい時期に取りやすい理屈でかけたわけです。これが、例えば揮発油税にすると、キロリットル当たり2万4,000円というのが倍の4万8,000円にしても納得をさせられたという時代は、やはり日本中を高速道路で結んで地方まで経済発展をさせて均一化しようと、こういうことを、国是としましょうか、それに納得した官僚もいるし国民もいてやってきたことなのです。

ところが、そんなことは、そういう理屈は今、通らなくなってしまった。特に一般財源になって通らなくなったから、これは矛盾というか破綻なのです。そうすると、この4万8,000円という税は取れないという理屈、もっと取りやすくしなくてはいけないという理屈がやはり必要になっている。それが、今、いや、これではいけないから、環境税ではないかと、CO₂の問題ではないか、化石燃料の話ではないかと、こういう話になっているわけですし、それは、取る必要から言えば、そういう論理をきちんとさせる必要が出てきていると理解したいなと思っているのです。

そのことをどうするかということ、それは、しかし、先生がおっしゃるように、こんな狭いところでCO₂をやったって、外からどんどん空気は飛んでくるのですから、こんなものはできないわけですが、それはグローバルに考えなくてはならないわけだけれども、しかし、とりあえず私どもが考えられるのは、日本の国であり東京都であるということから考えると、今までの既存のエネルギーの理屈、矛盾をどうやって解決するかということは、やはり今、考えなくてはならないことだろうなと思っています。

先生がおっしゃるように、CO₂、化石燃料の話だけで環境税というのは、私も、そうではないと思っています。東京の戦略的な話ということからすると、前の委員会で私は申し上げただけで、水と緑なのです、東京は絶対に。中国からは変な空気が飛んでくる、黄砂も飛んでくるのでしょけれども、水は飛んでこないですね。東京都の都民が夕べ降った雨を飲んでいるということも、ほとんどないのです。これから戦略物資に世界的に水はなるわけです。南半球から氷山を引っ張ってきて北半球で使おうか

という話があるぐらい、水は戦略物資なのです。東京の環境で一番守らなくてはいけないのは、やはり東京都としては、そのことを将来的にどうするかということだと私は思っているのですが、それは、今日は余り申し上げる機会ではないと思いますが、化石燃料の話は少なくとも水の話よりはもっと狭いスパンで考えなくてはならない。

化石燃料がこんなふうにならなっているのは、これから30年ぐらいの間ですよ。これから30年ぐらいたったら、この話は過去の話になると思うのです。もう、エネルギーの存在がどう変わっていくかというのは、がらっと変わってくるわけですから。化石燃料だって、資源は枯渇するわけですし、代替の方策を考えなくてはいけないことになっているわけですから。しかし、今、この30年ぐらいのことをやはり考えるとすれば、取る側としても払う側としても、やはり環境はどうしようとか化石燃料の問題をどうしようかということは、一番、論議としては、いい悪いは別として、しようがない、議論になるのは。

そのために、今日のような話があって、既存のエネルギーを対象として税を取った理屈から別な理屈でやりましょうと、はっきりと取る側の論理と、それに納得する納税者側の論理というのをきちんと考えていく必要があるということだろうと私は思っております。その場合に、税収の中立というのは、これは取りやすい考え方ですよ、増やさないので。しかし、全体では、増やさなくてはやっていけないというときに、とりあえず耳ざわりのいい税収中立というような考え方でやるのは一つのテクニックだと思いますから、そのことには反対しませんが、環境税を取って他の税の何を減らすか、あるいは環境税と言われている化石燃料の中で税収の中立を図るのかということでありまして。さっき、ちょっと先生から法人税を下げるという話が出ていましたけれども……。

【会長】 いや、例えばですよ。

【委員】 いや、例えとしても、適切であるというデータの一つをお示しいただいて、お聞きしないと、私は、取る側と取られる側の間にあった実務家としては、そう簡単に、ああ、そうですか、では法人税は安くなるのかというふうにはいかなないわけでありまして。そのところは、もう少し、中立という話は納得するとしても、具体的にどうするかということを経営者側から議論しなくてはならないなと、こう思っています。とりあえずは、それは税収の中立でいかななくてはしようがないだろうと、トータルとしては。

【小委員長】 では、専門委員。

【専門委員】 すみません、幾つか意見を述べさせていただきたいのですけれども。一つは、他のエネルギー関連税制との調整等の話ですけれども、単純に炭素税を上乗せするというやり方だけではなくて、化石燃料間のCO₂当たりの課税額というのを調整することによって、さらに効率的にCO₂の削減ができることと経済学の世界では言われていまして、その点から、どうしても既存の税制をもとにしておいて一律になるようにすべきなのかとか、あるいは炭素税、CO₂、いずれも税率を増やしたら、ほかを減らすべきなのかとかといった議論が効率性の視点から必要になってくるということがあります。

私自身は、実は、以前に東京のディーゼル粉塵の削減ということに関して、税金との関係についてシミュレーションをした研究がありまして、当時は、環境税と私は論文で書いて、外部性として評価したのはNO_xとPMだけでCO₂は全く無視したのですけれども、それを見た場合に、軽油と普通のガソリンとは非常に差がありまして、このことがディーゼル車を促進して大気汚染を悪化させたと、そういうことではなければ、かなり効率的にディーゼル粉塵を減らせるのだというようなシミュレーションですけれども、実際の消費者のデータを使った研究などもしておりますから、そういった観点から既存の税制との関係というのも考えていく必要はあるのではないかと思います。

それから、外部不経済に関して、確かに、環境税ということでCO₂だけかということでご指摘でしたけれども、私自身は、自動車NO_x・PM法の政策評価というのが総務省でありまして、その中でわかっ

たのが、ディーゼルとか粉塵に関してはかなり技術水準が進んできていて、例えば、自動車なんかに関し
ていうと、これからはCO₂とかの割合の方が大きくなっていくだろうという意味では、CO₂を見る
というのは大きな視点だと思います。ただ、グリーンとか水ということになると、また非常に重要な視点で、
そちらの方が抜けてしまうわけですが、

それから、東京都でこういった環境税を徴収する根拠ということですが、一つには、実際的に、
かなり先の話かもしれませんが、東京は非常に海拔が低い地域をたくさん持っていますので、そ
こをどういうふうに今後、海面上昇に対応していくかというのは大きな課題になっていくような可能性が
あるかと思います。私自身、昨年8月まで2年間、アメリカの環境経済学関係の研究所にいたのですけれ
ども、そこなんかで、よくそんな低いところに住んでいられるなという話を温暖化関係の人がしているぐ
らい、それは、かなり長期というか中期的にすごく重要な課題になってくる可能性はあると思うので、そ
ういった根拠も非常に重要なのではないかと思います。

それから、なぜ東京都だけやるのかという話で、先生がアメリカの例を出していましたが、
例えば、アメリカで実際に今、行われているのは、やはり、そこだけでやっているのが外に漏れてしま
うというのは問題なので、まずは余り移転がないだろうというのも一つの根拠だと思うのですが、電
力産業を対象にやっているというのが排出権の方ですが、現状です。残念ながら北東部の地域は電力
市場を自由化しているために、多少、漏れはあるのですが、考え方としては、東京都だけでやっ
ても地方でやっても外に移動がないような業種等を対象としてやるというのも考え方ではないかと思
います。

以上です。

【小委員長】 では、 専門委員。

【専門委員】 私も、今日から初めて委員として出席させていただいたので、ちょっと意見を伺わ
せていただきました。租税法を専攻しておりますので、法律の観点から、お話をさせていただきます。

1番目の論点の既存のエネルギー関係税制との調整ですが、これは必要になります。既存のエネル
ギー税制は、それぞれ異なる課税目的、課税根拠で設けられておりまして、その課税目的にはCO₂排出削減
なんていうのは全然入っていませんし、地球温暖化対策なんて、ましてや何も入っていませんから、した
がって、それとは違う目的で新たな租税負担を課するというのとは一つの方法としてはあろうと思
いますし、それから、エネルギーでも課税の及んでいない種類のエネルギーがありますから、CO₂の排出があるエ
ネルギーについて、すべてCO₂税をかけるという選択肢は出てこようと思います。

その段階で、あと石油、原油なのですが、既存のエネルギー税制は原油からの精製物について多重に課
税しているのです。CO₂税と言ったときには、精製段階のすべてについてCO₂税をかけるというのは、
これまた多重になりますから、もしやるのだったら、原油に関しては、どこか1カ所でプラスアルファの
CO₂税をかけるというのだったら調整の余地はあるのではないかと思います。それ以外のエネル
ギーについてはCO₂税を新たにかけるという方法はあると思っています。

次に課税権者の問題で、既存のエネルギー税は国税がほとんどなのですが、国税といっても税収が国
に入っているとは言えなくて、相当の税金が地方に譲与税で出ているのです。それで、さらに地方公共団
体が似たような税金を乗せるというのは、うまくいかない。それだったら譲与税はやらないということに
なるでしょうから、国税と地方税との調整というのは、当然、現行法との調整という形で必要になると思
います。

それから、地方公共団体が独自税としてCO₂税をかけることの意味なのですが、もちろんCO₂は空
気に関連しますから、地方公共団体一つで解決できる問題ではないと思います。ただ、日本の場合、人口
の集中と産業の集中が非常に進んでいますから、CO₂の排出が大きい地域というのは、特定しているの

です。東京都だけではだめですけれども、そういうCO₂の排出の多い地域が幾つか連携すれば、そして同じような税金をとるといふのであれば、これはCO₂対策として十分な効果を上げ得るといふふうに思います。国が余りやる気がないのだったら、そういう大きな地方公共団体がまとまって同じような税金を導入するということにすれば、国が導入したのと同じような効果が出てくるので、それは意味があると思っています。

あとは税金のかけ方で、地方公共団体がやることのまずい点は、下流段階で重い税金をかければ、当然、隣の地方公共団体で税金のかからないものを買うということが起こるわけで、下流段階での課税をやるのだったら、なるべく税金は安くする。わざわざ、ほかに行って買うよりは、ちょっとくらい高くてもここで買おうという程度の税金だったら、これは、それほど経済の移動は起こらないと。そのかわり、税金は低いけど非常に広い範囲でかけるというタイプの、そういうエネルギー税にする必要がある。そうでないのだったら、上流の方で地方税をかけた方がいい。そうすると、だんだん品物が下に来る段階で税金分はモデレートされてきますから、下の方に来た段階では、ほかの県に行つてわざわざ物を買うような、それほど値段の差にはならなくなるかもしれないということで、地方公共団体がこういうCO₂税をかけるときには、そういうかけ方の工夫をすれば、ほかの県に経済が動くということは少し避けることができるのではないかと思います。

【小委員長】 いかがでしょうか。今日出されております論点、もう既に、いろいろな論点について意見が出されました。既存のエネルギー税との関係という第1点、それから第3点のレベニュー・ニュートラルというのは、実は関連していることをごさいます、出た意見は、まず一つは、先ほど事務局からの説明にあったデンマークとかフィンランドのように、既存の税は置いておいて、いわゆる炭素税という形で上乗せといいますか、別にかけてしまうと。そうしますと調整は必要ないということで、これは増収になるということかと思ひます。

もう一つの考え方は、お話がありましたとおり、CO₂当たりで見た場合に、たくさんかかっているものと余りかかっていないものとあるわけでごさいますので、その調整を行つて、なるべくかかっていないところに多くかけようという考え方もあり得るといふことでごさいます。

それから、もう一つ、税収中立で考えようという考え方の中では、今日出されましたのは、エネルギー税の枠内というよりは、より広い、例えば、社会保険料でありますとか、あるいは事業税でありますとか、そういった公的な負担、全体の中での税収中立ということが望ましいか、あるいは、むしろ、そうではなくて増収を図つた方がいいのではないかということについては、さまざまな意見が出されたということでごさいますので、そういうこともこれから検討していきたいと思ひます。

それから、ただ今 専門委員からお話がありましたように、上流、下流の問題と、それから国税、地方税の問題というのは、いろいろ組み合わせがあるわけでごさいますけれども、確かに、国税であれば、それは、ある程度、上流、下流、両方可能ということは可能だと思ひますけれども、地方税、あるいは地方収入と言つてもいいのですが、そう考えた場合には、独自課税あるいは法定税、あるいは地方共同税、あるいは国との共有税、もしくは国税で取つて地方譲与税として流すと、いろいろな形態があるわけでごさいます、それぞれのやり方で下流、上流の組み合わせが成り立つかと思ひます。そういう点も含めて、今後、また検討を重ねていきたいと思ひます。

では 委員、ごさいましたら。

【委員】 すみません。先ほど一つ、申し上げるのを忘れてしまったのですけれども、今の既存のエネルギー関係で、これまで税がかかっていなかったところというふうなことで、例えば、今、電気、ガスとか、あるいは灯油とかというのが出ていましたけれども、これをちょっと考えるときに、逆進性が生じ

てしまって、低所得者に対する負担が重課になってしまうのではないかとということが前に神奈川県で検討したときにやはり問題になりまして、そのところを軽減するか減免の仕組みをどう入れるかということが議論になったので、何か詰めるときには一つのポイントになるかなということだけ補足をさせていただきます。

【小委員長】 ありがとうございます。ただ今の点も、いわゆる負担の逆進性に関する配慮ということについても、当然、検討の課題としては入ってくるかと思えます。

それから、挙げております論点の四つ目のところが地方税のグリーン化について、つまりCO₂の問題以外のことも含めてということでございますので、既に、この辺についても、先ほどから、ごみの問題でありますとか、あるいは窒素酸化物の問題でありますとか、いろいろな形で提起がございましたので、広い意味で環境税制ということでありまして、それも盛り込んでいければと考えております。

それでは、大体6時に近くなりました。今日は、貴重なご意見をいただいて、ありがとうございました。本日、皆様からいただいたご意見を踏まえて、別途設置いたします分科会で、さらに検討を進めていきたいと考えております。

それでは、事務局から、分科会について説明をお願いいたします。

【税制調査担当副参事】 ただ今小委員長からありましたとおり、地方環境税制のあり方について、さらに調査・検討を深めるために分科会を設置いたします。分科会は、今日のご議論にもありましたが、広く地方税制のグリーン化をテーマにするのですが、今年度につきましては温暖化対策の観点から炭素に着目した環境税を中心に検討をいただきます。

進行の当面の予定なのですが、9月に小委員会が予定されているのですが、そこに検討の経過をご報告いただくことを考えております。委員は、小委員長から指名いただきまして、委員を会長に、委員、専門委員、専門委員をお願いいたします。なお、分科会につきましては、分科会は小委員会での議論の前段となる、いわば叩き台のようなものを積み上げていくというものでございますので、その過程については非公開ということをお願いをしたいと思います。

以上、よろしく願いいたします。

【小委員長】 ただ今の事務局からの説明につきまして、ご意見、ご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(なし)

【小委員長】 それでは、分科会の会長をお願いする委員から、一言、ごあいさつをお願いしたいと思います。

【委員】 分科会の会長をお引き受けすることになりましたでございます。東京都の税制調査会は古くから環境税制という点では先陣を切ってまいりまして、そういう意味では、非常に、都税調というのは責任もありますし、重要な役割を担っていると思います。私自身も、かつて、この都税調の前身の大都市税制研究会というものに参加してございましたときには、自動車税制のグリーン化ということで、国よりも先に自動車に対して軽減をして車齢10年超の車に対して重課をするというようなことをやって、後から、それが全国的に広がったということがございます。そういった形で、ぜひ質の高い議論をさせていただきまして、幸い、委員のほかには今回は専門委員として先生と先生、非常に識見の高い先生方を迎えることができ、間違いなくいい議論をさせていただけるかと思えます。結果を、この小委員会にインプットさせていただければと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【小委員長】 ありがとうございました。

それでは、事務局から、今後の日程のご説明をお願いいたします。

【税制調査課長】 では、まず、次回、第3回小委員会の日程でございますけれども、6月9日午後4時から、都庁第一本庁舎33階南側、本日と同じですけれども、56会議室で開催させていただきますので、ご出席のほど、よろしくお願いいたします。

次に、今年度のスケジュールの変更について申し上げます。お手元の平成21年度東京都税制調査会小委員会の議題（修正案）と小委員会のプレゼン（修正案）をご覧くださいと思います。以前の資料では、第4回小委員会で法人課税と消費課税、第5回では格差問題を議題とする予定でございましたけれども、お手元の資料のとおり順番を変更させていただきたいと思います。プレゼンをお願いしている先生方には、恐縮でございますけれども、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【小委員長】 それでは、これで本日の議事を終了いたします。

本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして大変ありがとうございました。

これをもちまして、第2回の小委員会を閉会いたします。