



クルマ偏重の現行エネルギー税 ——環境税で産業・民生のCO₂削減を

猿山 純夫

政府は新年度の税制改正に環境税の導入を盛り込んだ。既存の石油石炭税を申し訳程度に拡充するもので実質的な効果は乏しいが、エネルギー分野には既に多くの税がかかっており、屋上屋を架す感がある。今後、効率的に二酸化炭素（CO₂）削減を図るには、既存税のあり方も見直す必要がある。既存税と環境税の効果をモデル試算で比較しながら、エネルギー課税のあり方を考えた。

課税集中の自動車、CO₂では2割

現在、エネルギーや自動車分野にかかっている税を並べたのが表1だ。ここからうかがえるのは、クルマへの課税集中だ。

燃料・エネルギー課税は①化石燃料に輸入段階（上流）で幅広くかかる石油石炭税②石油精製や流通段階（中流や下流）でかかるガソリン税や軽油引取税③電力会社の

販売電力にかかる電源開発促進税——に大別されるが、税収規模は②の自動車燃料課税が圧倒的に大きい。税率としても、石油石炭税が石油で1リットル2円（新年度からの環境税増税分0.7円を含めても3円未満）であるのに対し、ガソリン税は同53.8円、軽油引取税は32.1円と1ケタ大きい。

自動車はほかにも税がかかる。①購入（車検）時にかかる自動車重量税や同取得

表1 現行の主なエネルギー・自動車関係税

		課税対象・税率（例）	税収（兆円）	
燃料・エネルギー	石油石炭税	原油・石炭・ガス。原油1リットル当たり2.04円	0.5	
	航空機燃料税	航空機燃料。26円／リットル	0.1	
	電源開発促進税	一般電気事業者の販売電気。0.375円／Kwh	0.3	
	自動車用	ガソリン税	ガソリン。53.8円／リットル	2.9
		軽油引取税	軽油。32.1円／リットル	0.9
石油ガス税		タクシー・ハイヤー用の石油（LP）ガス。9.8円／リットル	0.03	
自動車車体	自動車重量税	初期登録・車検時に課税。1トンの乗用車（新車）で3万円	1.1	
	自動車税	毎年課税。排気量1.5～2.0リットルの乗用車で年39,500円	1.7	
	自動車取得税	自家用車の場合、購入金額の5%	0.4	
	軽自動車税	毎年課税、自家用車の場合7200円	0.2	
合計			8.0	

資料) 税収は2008年度、財務省「財政金融統計月報」2010年4月号
注) 産業用などでは各種免税措置がある

税②保有にかかる自動車税や軽自動車税——などの「車体課税」だ。自動車には燃料課税として約4兆円、車体課税として3兆円強、合わせて7兆円の税金がかかっている。

CO₂排出量ではどうか。自動車は全体の2割に過ぎない（表2）。残りの8割を出す「産業」、「民生」、電力など「転換」部門の負担が軽かったのが、これまでのエネルギー税の特徴だ。例えば、これらの部門にかかる電源開発促進税は1kwh（キロワット時）当たり0.375円の課税で、家庭が電力会社から買う電気が同22円程度とすると、電気料金の1.7%分に過ぎない。ガソリンは仮に小売値が1リットル108円なら、半分が税金だ。

環境税は、こうした既存税とどう違うのか、モデル・シミュレーションで確認してみよう（次ページ図）。試算には、「エネルギー・バランス表」に沿って燃料・部門別のエネルギー消費を詳細に推計したマクロ計量モデルを用いた。

既存税が現在、エネルギー消費などに及ぼしている効果を推計したのが薄い色の部分、濃い色は環境税を追加導入した場合の効果だ。環境税は今回の政府案と同じ上流でかかる税を想定し、税率は現在のエネルギー・自動車関係税と同規模の税収になる水準にした（CO₂1トン当たり6000円強、今回の政府案は同300円弱）。

これをみると、既存税は「石油・クルマ課税」だったことが改めて分かる。これに対し、環境税は広範囲に影響が及び、①これまで課税が軽かった産業、民生部門のエネルギー消費を抑制②電力需要も押し下げ

表2 2009年度のCO₂排出量

(構成比、%)		直接排出	間接排出
最終需要	産業	30.3	35.9
	民生(家庭・業務)	13.8	35.5
	運輸	20.7	21.3
	(うち自動車)	(18.7)	(18.7)
転換部門(電力など)		35.2	7.3
合計		100.0	100.0

資料) 温室効果ガスインベントリオフィス「09年度の温室効果ガス排出量(速報値)」

注) 「間接排出」は、転換部門でのCO₂排出を最終需要部門に割り振ったもの

③炭素含有量の多い石炭利用を抑制④CO₂排出量の削減率は7.4%と既存税の4.6%を上回る（2020年度）——などの効果がある。

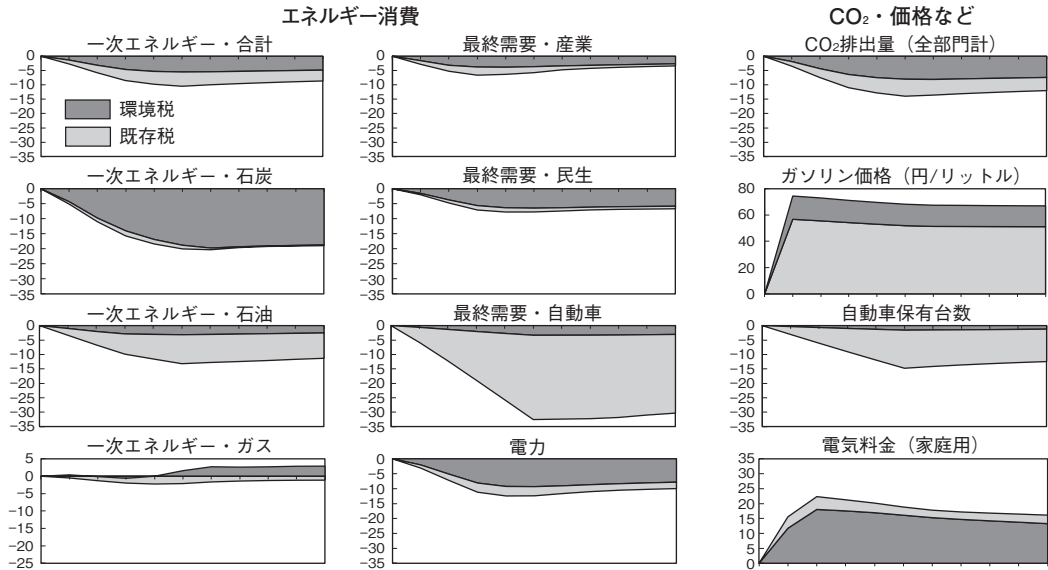
車体課税は次世代車中心に軽減を

では、今後のエネルギー課税をどのように考えればよいのか。

重税がかかっているガソリンは軽減が妥当にも思える。既存税を軽減し、環境税にシフトすれば、CO₂の削減も進みそうだ。しかし、そう単純には行かない。車が走ると温暖化以外にも、大気汚染、交通渋滞、事故、道路損傷などの弊害・費用が生じる。こうした「外部費用」は、現実に発生しているが、負担されないまま放置されている費用で、税などで相当分を自動車ユーザーに負わせるのが望ましい。東大の金本教授によると、自動車の外部費用は、幅をもってみる必要はあるものの、中位値でガソリン1リットル124円になるという（表3）。現状でも安いぐらいということになる。

むしろ考えるべきは車体課税だろう。自動車は持っているだけなら、CO₂も他の弊害ももたらさない。かつて自動車はぜいたく品で、車体課税は「持てる層」への課税

図 環境税・既存エネルギー税の影響
(2010年度から20年度の乖離率%、ガソリン価格のみ乖離幅)



資料) 日本経済研究センターが、環境分析用マクロモデルを用いて試算
「環境税」は既存税に上乘せる形で導入した場合の影響で、税率は現行のエネルギー4税（石油石炭、ガソリン、軽油、電源）と自動車2税（自動車、自動車重量）と同規模の税収になる水準とした。「既存税」ケースは前記6税が現状での程度の影響をもっているかを試算したもの

という意味があったが、その側面は薄れつつある。

自動車税は、01年度からハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）の税を軽減、09年度からのエコカー減税も車体課税を大幅に減免した。これらの優遇策は、11年度末には期限を迎えるため、「その後」が問題になる。総務省は多層化している車体課税を「環境自動車税」という地方税に簡素化する案を示している。

エコカー減税・補助金は従来比で燃費が改善した車種を幅広く対象としたため、環境対策としての効果が薄れた（10年10月号参照）。HVやEVの普及を促し、CO₂削減を図るためにも、ガソリン課税を続けつつ、次世代車に絞って車体課税の優遇を明確にするのが妥当ではないか。次世代車が普及していけば、結果として車体への課税は軽

表3 自動車の「外部費用」推計値

(ガソリン1リットル当たり、円)

		中位値	範囲
燃料消費	温暖化	19.0	3 ~ 32
	原油依存	4.8	0 ~ 12
走行	大気汚染	10.0	1 ~ 30
	混雑	65.8	0 ~ 338
	事故	23.5	6.6 ~ 45
	道路損傷	0.9	
合計		124.0	10.6 ~ 457

資料) 金本良嗣「道路特定財源制度の経済分析」、日本道路政策研究会、2007年。内外の研究から自動車の外部費用をサベイしたもので、上記は乗用車（ガソリン車）に関する推計値。「原油依存」は、エネルギー安全保障が脆弱になったり、産油国による価格つり上げなどの弊害を指す

くなり、外部費用の負担原則に近づく。合わせて、環境税の税率を高めることで、産業や民生を含めた経済全体の低炭素化が進みやすくなるはずだ。

(主任研究員)