

2008年10月10日

民主党 税制調査会長 藤井 裕久様
税制調査会副会長 古川 元久様

炭素税研究会

道路特定財源改革及び炭素税/環境税に関する要望書

気候変動に対処する効果的・効率的な税制改革が希求される状況で、貴党におかれましては、「環境税（地球温暖化対策税・炭素税。以下、環境税）導入」及び「道路特定財源の用途の見直し・一般財源化」を掲げていることに敬意を表します。道路特定財源改革案の一つとして道路特定財源見直しとあわせて環境税導入議論が浮上してくるなか、貴党の役割は大変重要です。

ただし、貴党が掲げる暫定税率撤廃については懸念を持っています。自動車燃料や自動車への税を単純に引き下げてしまうとCO2排出抑制効果（価格インセンティブ効果）が減じられてCO2排出増となってしまうためです*。（なお、原油・食料品価格高騰・金融市場の混乱等による景気減退・経済不安が高まる中、減税を掲げることは、理解できる側面もありますが、減税方法は別の方法をとるべきです 要望事項 を参照下さい。）

そこで、道路特定財源改革及び環境税に関して、私たちは次のように要望致します。（なお本研究会は、税制グリーン化を包括的に推進すべく、平成21年度税制改正要望事項を各党国会議員に提出しましたので（添付資料1）、その実現にも御尽力をお願い致します。）

要望事項

CO2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。もし道路特定財源となっている現行の自動車燃料諸税・自動車諸税の暫定税率を廃止する場合には、同時にその税率を下回らない環境税を導入されたい。

減税を行う場合は、CO2排出増につながる自動車燃料や自動車への税の税率を下げるのではなく、CO2排出と直接関係ない社会保険料の軽減や所得税・法人税等を減税されたい。 **

* 国立環境研究所は、ガソリン税・軽油引取税の暫定税率分が下がると、短期（2008～12年平均）で800万トン程度、長期には2400万トンものCO2排出増となると試算している。自動車燃料税の暫定税率廃止は、自動車利用者と公共交通機関利

用者とを比較すれば、前者は便益を得るのに対し、後者は前者と同等の利益を得られないこととなる。

**炭素税/環境税を導入している欧州諸国では、その導入に合わせ、その税収を活用し、社会保険料や所得税・法人税の減額を行い、企業・個人全体の経済的負担を増加させることなく、気候変動防止に寄与する制度設計を行っている。

添付資料

1 . 全国会議員への平成 2 1 年度税制改正に関する要望書

3 枚

炭素税研究会とは、「環境・持続社会」研究センター(JACSES)、気候ネットワーク、グリーンフォワード、WWFジャパンなどのNGOメンバー、研究者、税理士、企業人などで構成。地球温暖化に対処する炭素税の早期導入に向けて、研究・提言活動を行っている。(お問い合わせは、事務局である「環境・持続社会」研究センター(JACSES)足立治郎まで。〒102-0072 東京都千代田区飯田橋 2-3-2 三信ビル 401 TEL03-3556-7323 FAX:03-3556-7328 E-mail: jacses@jacses.org URL <http://www.jacses.org>)

なお、本要望書は、同時に以下の方々にも送付させていただいております。

民主党地球温暖化対策本部長	岡田 克也様
地球温暖化対策本部事務総長	福山 哲郎様
次の内閣ネクスト財務大臣	中川 正春様
次の内閣ネクスト環境大臣	岡崎トミ子様