

資料1

CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制に係る答申案

知事から滋賀県税制審議会への諮問 (令和3年7月19日滋税第335号)

コロナ後を見据えた戦略的な税制のあり方検討の一環として、CO2ネットゼロ社会づくりのための税制のあり方について、貴審議会の意見を求めます。

滋 税 第 3 3 5 号
令和3年(2021年)7月19日

滋賀県税制審議会
会長 諸富 徹 様

滋賀県知事 三日月 大造

CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について（諮問）

本県では、令和2年1月に「“しがCO₂ネットゼロ”ムーブメント」キックオフ宣言により、2050年にCO₂排出量を実質ゼロを指して取り組んでいくことを宣言したところです。

また、CO₂ネットゼロ社会の実現のためには、生活様式や産業構造をはじめとする社会構造を転換し、すべての者の主体的な参画と、関係者の連携および協働の下、環境・経済・社会のバランスが取れた地域の持続的な発展の実現との両立を図りつつ、あらゆる政策を総動員して、取組を加速化させていく必要があります。

一方で、新型コロナウイルス感染症による影響は、未だに衰えを見せませんが、図らずも、それにより私たちは生活様式や産業構造の転換を余儀なくされ、こうした転換をCO₂ネットゼロ社会の実現に向けた契機にするとともに、経済成長にもつなげていく必要があります。

ついては、これらのことを踏まえ、コロナ後を見据えた戦略的な税制のあり方検討の一環として、CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制のあり方について、貴審議会の意見を求めます。

貴県では、令和2年1月に、「しがCO₂ネットゼロ」ムーブメント」キックオフ宣言をし、温室効果ガスの排出量の実質ゼロと、そのための取組を通じて持続可能な社会の実現を目指す「CO₂ネットゼロ社会づくり」を掲げて、滋賀県低炭素社会づくりの推進に関する条例（平成23年滋賀県条例第12号）および同条例に基づく「滋賀県低炭素社会づくり推進計画」の見直し作業を進められています。そこで、貴県が目指すCO₂ネットゼロ社会に向けて、現時点で、税制において考えられる取組について、以下のとおり取りまとめました。

1 国における炭素税の導入を巡る議論に対する取組について

炭素税を含むカーボンプライシングの仕組みについては、政府の気候変動対策推進のための有識者会議においても、早期に具体化すべきと報告されたところである。そのため、まだ具体的な制度設計や導入時期等が決まったわけではないものの、今後、議論が進められていくことが想定される。したがって、仮に、炭素税が導入されることとなった場合には、貴県が目指すCO₂ネットゼロ社会づくりにも資するものとなるように、次の2点に留意しながら、積極的に関与していくべきである

(1) 炭素税収の地方配分のあり方について

炭素税については、いわゆるリーケージ（税負担の少ない地域に企業等が流出してしまうこと）の問題があることから、地方レベルでの課税は困難であるものの、CO₂ネットゼロ社会づくりにおいて地方自治体が果たすべき役割は大きいことから、国での導入が決まった場合には、適切に地方への税収配分がなされるように、適時・適切に政府へ要望し、議論を求めていくべきである。その際に地方への税収配分を求める根拠としては、次の2点が考えられる。

ア CO₂ネットゼロ社会づくりに要する費用への充当

CO₂ネットゼロ社会づくりにおいては、地域主体の脱炭素化の取組の推進や地方の企業の省エネルギー・再生可能エネルギー導入の取組の促進、地域の実状に応じた関連産業の振興など、地方自治体が重要な役割を担っている。そのための必要経費に充当する財源として配分を求めることが考えられる。

イ 既存税制の見直しに伴う減収分の補てん

炭素税の導入に連動して、グリーン化の観点から、既存税制が見直される必要がある中で、それにより地方税が減収する場合には、その減収分を補てんするための財源として配分を求めることが考えられる。

(2) 炭素税の導入に併せた既存税制の見直しについて

上記(1)イにおいても言及したように、今後、炭素税の導入に併せて、次のとおりエネルギー課税や車体課税といった既存税制についても見直しが行われる必要があることから、この点についても、CO₂ネットゼロ社会づくりを目指す貴県の立場から、積極的に、適時・適切に政府へ要望し、議論を求めていくべきである。

ア エネルギー課税について

炭素税の導入検討に伴って、既存のエネルギー課税がどこまで見直されることになるかは不透明であるものの、地方自治体の視点からも声を上げていくべきである。
その際には、複雑化しているエネルギー課税の体系を、なるべくシンプルなものとする方向を目指すべきである。
なお、例えば、軽油引取税における免税軽油制度についても、見直すべき時期に来ているが、見直しに際しては、CO₂ネットゼロ社会への貢献度も勘案して、免税対象を決めていくことも考えられる。

イ 車体課税について

環境負荷の小さい車に対しては、すでに税制上の軽減措置が講じられているところであるが、今後、次世代自動車の普及が促進されるに伴って、税収が減少してしまうことのないように、また、所有から利用へと転換していくことを見越しながら、抜本的な見直しをする必要がある。
なお、その際には、今後も自動車利用に対する受益者負担（社会インフラとしての道路橋梁の更新・老朽化対策、交通安全対策など）は必要であることから、CO₂ネットゼロ社会が実現した後の姿も描きながら、検討を進める必要がある。

2 滋賀県における独自の取組の検討について

CO₂ネットゼロ社会づくりという高い目標の実現に向けては、あらゆる政策を総動員する必要があるため、貴県独自の取組としても、引き続き、税制上の必要な措置を講ずることができるように検討を重ね、努力していく必要がある。なお、独自の取組を検討するにあたって留意すべき点は、次のとおりである。

(1) 先行的・積極的な取組へのインセンティブの付与

CO₂ネットゼロ社会づくりの実現に向けて、温暖化対策推進法に基づく地域脱炭素化促進事業や脱炭素先行地域における取組、住宅・建築物の省エネ・再エネ対策のための設備投資など、先行的・積極的な取組にインセンティブを付与することが有効な方策であると考えられる。ただし、国においても、今後、一定の規制・誘導措置が講じられる可能性があり、それらの政策効果等も検証しながら、諸外国や他の都道府県における取組も参考としつつ、県としての独自の取組を検討していく必要がある。また、具体的な方策を検討するに当たっては、優遇と課税強化の両面での措置や、同時に他の社会課題の解決にもつながる手法など、インセンティブを高める仕組みを検討することが望ましい。

(2) 社会的弱者への配慮

CO₂ネットゼロ社会づくりを目指すこと自体は重要であるが、そのための施策による恩恵が、所得の多い人に偏るなど、社会的な不公平が生じることのないように配慮する必要がある。税制が本来持ち得ている所得の再分配の機能を活用するなど、気候変動や環境問題のしわ寄せが、いわゆる社会的弱者に偏ることのないよう、留意が必要である。

(3) 地域公共交通を支えるための税制との関係性

公共交通の維持充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりにも資するものと考えられる。そのため、地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要である。



本日御欠席の松田委員からの御意見(要旨)①

貴県では、令和2年1月に、「しがCO₂ネットゼロ”ムーブメント」キックオフ宣言をし、温室効果ガスの排出量の実質ゼロと、そのための取組を通じて持続可能な社会の実現を目指す「CO₂ネットゼロ社会づくり」を掲げて、滋賀県低炭素社会づくりの推進に関する条例（平成23年滋賀県条例第12号）および同条例に基づく「滋賀県低炭素社会づくり推進計画」の見直し作業を進められています。そこで、貴県が目指すCO₂ネットゼロ社会に向けて、現時点で、税制において考えられる取組について、以下のとおり取りまとめました。

1 国における炭素税の導入を巡る議論に対する取組について

炭素税を含むカーボンプライシングの仕組みについては、政府の気候変動対策推進のための有識者会議においても、早期に具体化すべきと報告されたところである。そのため、まだ具体的な制度設計や導入時期等が決まったわけではないものの、今後、議論が進められていくことが想定される。したがって、仮に、炭素税が導入されることとなった場合には、貴県が目指すCO₂ネットゼロ社会づくりにも資するものとなるように、次の2点に留意しながら、積極的に関与していくべきである

(1) 炭素税収の地方配分のあり方について

炭素税については、いわゆるリーケージ（税負担の少ない地域に企業等が流出してしまうこと）の問題があることから、地方レベルでの課税は困難であるものの、CO₂ネットゼロ社会づくりにおいて地方自治体が果たすべき役割は大きいことから、国での導入が決まった場合には、適切に地方への税収配分がなされるように努める必要がある。その際に地方への税収配分を求める根拠としては、次の2点が考えられる。

ア CO₂ネットゼロ社会づくりに要する費用への充当

CO₂ネットゼロ社会づくりにおいては、地域主体の脱炭素化の取組の推進や地方の企業へのエネルギー支援、地域の実状に応じた関連産業の振興など、地方自治体が重要な役割を担っている。そのため必要経費に充当する財源として配分を求めることが考えられる。

地域主体や地域の実状に応じた施策に必要な経費として求めるのであれば、国によって用途が特定される「特定財源」ではなく、地方で自由な用途に使える「一般財源」として、配分を求めることとしてはどうか。（単に「財源」と書くのではなく、「一般財源」と記述してはどうか。）

イ 既存税制の見直しに伴う減収分の補てん

炭素税の導入に連動して、グリーン化の観点から、既存税制が見直される必要がある中で、それにより地方税が減収する場合には、その減収分を補てんするための財源として配分を求めることが考えられる。

(2) 炭素税の導入に併せた既存税制の見直しについて

上記(1)イにおいても言及したように、今後、炭素税の導入に併せて、次のとおりエネルギー課税や車体課税といった既存税制についても見直しが行われる必要があることから、この点についても、CO₂ネットゼロ社会づくりを目指す貴県の立場から、積極的に、適時・適切に政府へ要望し、議論を求めていくべきである。

ア エネルギー課税について

炭素税の導入検討に伴って、既存のエネルギー課税がどこまで見直されることになるかは不透明であるものの、地方自治体の視点からも声を上げていくべきである。
その際には、複雑化しているエネルギー課税の体系を、なるべくシンプルなものとする方向を目指すべきである。
なお、例えば、軽油引取税における免税軽油制度についても、見直すべき時期に来ているが、見直しに際しては、CO₂ネットゼロ社会への貢献度も勘案して、免税対象を決めていくことも考えられる。

イ 車体課税について

環境負荷の小さい車に対しては、すでに税制上の軽減措置が講じられているところであるが、今後、次世代自動車の普及が促進されるに伴って、税収が減少してしまうことのないように、また、所有から利用へと転換していくことを見越しながら、抜本的な見直しをする必要がある。
なお、その際には、今後も自動車利用に対する受益者負担（社会インフラとしての道路橋梁の更新・老朽化対策、交通安全対策など）は必要であることから、CO₂ネットゼロ社会が実現した後の姿も描きながら、検討を進める必要がある。

2 滋賀県における独自の取組の検討について

CO₂ネットゼロ社会づくりという高い目標の実現に向けては、あらゆる政策を総動員する必要があるため、貴県独自の取組としても、引き続き、税制上の必要な措置を講ずることができるように検討を重ね、努力していく必要がある。なお、独自の取組を検討するにあたって留意すべき点は、次のとおりである。

(1) 先行的・積極的な取組へのインセンティブの付与

CO₂ネットゼロ社会づくりの実現に向けて、温暖化対策推進法に基づく地域脱炭素化促進事業や脱炭素先行地域における住宅・建築物の省エネ・再エネ対策のための設備投資など、先行的・積極的な取組にインセンティブを付与することが有効な方策である。ただし、国においても、今後、一定の規制・誘導措置が講じられる可能性がそれらの政策効果等も検証しながら、諸外国や他の都道府県における取組も県としての独自の取組を検討していく必要がある。また、具体的な方策を検討するに当たっては、優遇と課税強化の両面での措置インセンティブを高める仕組みを検討することが望ましい。

前回の会議でも、市町の取組があまり進んでいない状況が示されており、その理由としては、市町にとっては「何をしたら良いのかが分かりにくい」ということがあるのではないかと印象を持った。その意味で、市町が求めているのは、必ずしも税制だけではないと思うので、いきなり「税制上の必要な措置」から検討しようとするのではなく、補助金や、環境に配慮した企業等への融資など、他の政策手段も含めて検討することをまずは求めて、その上で税についても検討するのであれば、「以下の点に留意すべき」という形にしてはどうか。(税制による政策誘導では、そもそも税金を支払っている企業等にしか効果を発揮できないのではないかと懸念もある。)

(2) 社会的弱者への配慮

CO₂ネットゼロ社会づくりを目指すこと自体は重要であるが、そのための施策による恩恵が、所得の多い人に偏るなど、社会的な不公平が生じることのないように配慮する必要がある。税制が本来持ち得ている所得の再分配の機能を活用するなど、気候変動や環境問題のしわ寄せが、いわゆる社会的弱者に偏ることのないよう、留意が必要である。

(3) 地域公共交通を支えるための税制との関係性

公共交通の維持充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、CO₂ネットゼロ社会づくりにも資するものと考えられる。そのため、地域公共交通を支えるための税制の導入可能性を検討する際には、CO₂ネットゼロ社会づくりの観点についても考慮することが必要である。