

滋 税 審 第 1 号
令和4年（2022年）1月7日

滋賀県知事 三日月 大造 様

滋賀県税制審議会
会長 諸富 徹

CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について（答申）

令和3年7月19日付け滋税第335号により諮問のあったこのことについて、
下記のとおり答申します。

記

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。

グラスゴー気候合意なども踏まえると、都道府県レベルであっても、将来世代
に課題を先送りすることなく取り組んでいく必要があることから貴県が目指す
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。導入にあたっては、産業の国際競争力などへの配慮の観点から、E
Uで導入されているような国境調整の仕組みも併せて考えていく必要がある
とも思われ、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る場合には、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点に留意し制度設計の段階から他の自
治体とも連携しながら、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、国で導入されることとなる場合には、適切に地方への税収配分がなされるよう、政府へ要望し、議論を求めていくべきである。

なお、炭素税の地方配分を求めるのであれば、国と協力のもと、地方自治体としても、炭素税を導入する必要性について、県民に対して説明責任を果たしていくことが求められる。

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省エネ・再エネなどの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、地方の裁量によってそうした必要経費に充当できる財源として、配分を求めることが考えられる。

ただし、その際の用途については、炭素税が必ずしも恒久財源とはなり得ない点も考慮しながら考えていく必要がある。

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可能性があるが、国の事情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可能性があることから、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、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べきである。

イ 車体課税について

環境負荷の小さい自動車に対しては、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、今後は、特に「CO₂排出量」に注目しながら、車体課税のあり方が見直されていく必要がある。ただし、その際には、今後、次世代自動車の普及が促進されていくことや、CO₂ネットゼロ社会が実現した後の姿も描きながら、そうした中であっても、自動車税が持つ、様々な社会的費用（道路の損傷、交通事故、CO₂排出、公害、騒音等）に係る行政需要に注目した原因者負担金的性格にも配慮しながら、税収が減少してしまうことのないよう、見直される必要がある。また、所有から利用へと転換していくことを見越して、現行の税率区分の基準である「総排気量」を、「車体重量」や「走行距離」などに抜本的に見直していくことも考えられるが、その際には、地方においては、現状では自動車が生活必需品である点にも配慮しつつ見直しがなされるよう、働きかけていく必要がある。

2 滋賀県における独自の取組の検討について

CO₂ネットゼロ社会という高い目標の実現に向けては、補助金や融資制度など、あらゆる政策を総動員して取組を進める必要がある。税制においても、貴県独自の取組として、県内市町との協調も視野に、税制上の必要な措置を講じることができるよう、引き続き検討を重ね、努力していく必要がある。その際、現世代の中での公平性のみならず、現世代による取組の影響を受ける将来世代との間の公平性も含めて、多角的な視点で社会的公平性に配慮することが重要である。

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、現世代の行動変容を促すための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) 社会的公平性への配慮

独自の取組の検討に当たっては、例えば、優遇措置による恩恵が、省エネ住宅や電気自動車などを購入できるより経済力のある人に偏ることや、自動車の電動化促進の措置が交通手段の限られた地方に過度の負担を強いることなどにより、社会的な不公平が生じることのないよう、配慮する必要がある。そのため、税制の持つ所得の再分配機能を活用するなど、気候変動や環境問題のしわ寄せが、将来世代や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。また、地域公共交通は、CO₂ネットゼロ社会における将来世代や、環境負荷の少ない自動車を所有することが困難な社会的弱者にとっての移動手段の選択肢としても、その役割が期待される。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。