

環境税及び自動車関係諸税の
あり方に関する中間報告（案）

～「地方炭素税」・「国と地方の環境共同税」と
地方「自動車税・重量税」の提言～

平成22年5月

神奈川県地方税制等研究会

はじめに

平成20年3月28日、神奈川県地方税制等研究会は「神奈川にふさわしい炭素税等」の研究について、松沢知事から諮問を受け、翌年3月31日に「低炭素社会の実現に貢献する神奈川県独自の税制に関する検討結果報告書」をとりまとめ、神奈川県独自の法定外税である「かながわ地球環境税」を提言した。

同報告書では、環境税は全国一律で導入すべきと指摘しているが、神奈川県において独自の炭素税の導入に向けた議論を行うことは、国の環境税導入に向けた議論を活性化させ、早期導入を促すためにも極めて意義が大きかった。

その後、昨年の政府税制調査会において、環境省の地球温暖化対策税や全国知事会の地方環境税、総務省の環境自動車税が議論の俎上にのぼるなど、環境税制の導入に向けた活発な議論が展開された。

しかしながら、環境省案は国税を基本として構築されており、全国知事会案は環境税として本格的な制度設計となっていないため、環境施策における地方の役割や暫定税率の廃止に伴う地方財源の確保などを踏まえた、地方の立場からの環境税を研究する必要が生じていた。

こうした背景のなか、平成21年12月28日、「地方環境税及び自動車関係諸税のあり方」について研究してほしいという諮問を松沢知事から受けた。

これを受け、当研究会は、ワーキンググループを設置し、「かながわ地球環境税」の研究成果を基礎として、現状把握や論点整理を行った上で、地方税として環境税を仕組む意義や実現可能性を踏まえた制度設計について議論を重ねてきた。

また、自動車関係諸税については、環境損傷負担金的な性格を組み込むとともに、税の簡素化や税負担の軽減、賦課徴収事務の効率化なども視野に入れた研究を行ってきた。

当研究会では、環境税の導入をはじめ、環境負荷に応じた税負担を求める税制へのシフトは、国民の意識がエコ・フレンドリーな方向へ向かい、地球温暖化対策に大きく貢献できるものと考えている。

地球温暖化は、異常気象や食料生産など、我々の生活に直接影響を及ぼす全世界共通の大きな課題であり、あらゆる手段を駆使していくことを検討していかなければならない。

そして、我が国は、2020年までに温室効果ガスの排出量を1990年対比で25%削減することを目標に掲げており、このための努力を惜しんではならない。

今後、国、地方それぞれの立場から、環境税導入に向けた動きが本格化してくるものと思われるが、是非とも、この報告書を参考にいただき、実りある議論が行われることを切に望むものである。

平成22年5月 日

神奈川県地方税制等研究会

座 長 堀 場 勇 夫

目次

序章 中間報告の構成と概要	1
第1章 地球温暖化の現状と環境税制の役割	
1 地球温暖化の現状	2
2 温室効果ガス削減のための取組み	3
第2章 地方税として環境税を仕組む意義	
1 地球温暖化対策における地方の財政需要	5
2 温室効果ガスの削減・抑制効果	6
3 地方税財源の充実強化	7
4 まとめ	7
第3章 環境税の具体案	
1 具体案の特徴	8
2 地方環境税 ～「かながわ地球環境税」を基礎とした構想～	10
3 化石燃料別の環境税	15
4 国と地方の環境共同税	20
5 まとめ	23
第4章 車体課税のあり方	
1 地球温暖化対策における車体課税の意義	27
2 自動車重量税及び自動車税の現行制度	28
3 自動車重量税及び自動車税のあり方	29
4 自動車重量税を主体として統合する案	32
5 今後の検討課題	33
終わりに	34

序章 中間報告の構成と概要

我が国は、京都議定書において2008年からの5年間で温室効果ガスを基準年対比6%削減することを約束し、2020年までには25%削減するとの目標を国連に提出した。

この目標を達成するためには、環境税や排出量取引制度といった経済的手法を活用することが不可欠であり、政府税制調査会の平成22年度税制改正大綱においても、地球温暖化対策のための税については、平成23年度実施に向けた成案を得るべく、更に検討を進めることとされ、車体課税についても簡素化・グリーン化等を行う方向で抜本的な見直しを検討することとされている。

このように、国における環境税導入に向けた動きは本格化しているものの、環境省が提唱した「地球温暖化対策税」は国税として制度設計されており、また、全国知事会の「地方環境税」は地方税ではあるものの、暫定税率の廃止に伴う地方の減収分を確保するための地方財政対策としての色彩が濃く、本格的な環境税の制度設計とはなっていない。

このため、二酸化炭素排出量の削減・抑制に資する環境税のあり方や、環境施策における地方の責任と役割を踏まえた地方税財源の確保について検討する必要が生じた。

平成20年度、当研究会では神奈川県独自の炭素税の導入について検討を行い、全ての化石燃料を対象とした環境税案である「かながわ地球環境税」を提案した（当研究会報告書「低炭素社会の実現に貢献する神奈川県独自の税制に関する検討結果報告書（平成21年3月）」）。こうした研究の蓄積を踏まえ、今回の中間報告では、化石燃料の流通経路を分析した上で、適正な課税客体の捕そくや賦課徴収事務の効率性等を考慮しつつ、3つの環境税案を提案することとしたい。

第1案は、地方自治体が全ての化石燃料を対象として川下段階で課税を行う地方税としての「地方環境税」、第2案は「地方環境税」の賦課徴収事務を更に効率化し、課税対象を国と地方とで区分する「化石燃料別の環境税」、第3案は化石燃料に対する既存の賦課徴収システムを活用しつつ、地方自治体の課税権も組み込んだ「国と地方の環境共同税」を提案する。

本中間報告における環境税案の特徴は、二酸化炭素排出量の削減・抑制効果を踏まえ、川下課税を原則としながら「流通のどの段階を課税ポイントとした場合に、より効率的な徴税と適正な課税客体の捕そくが可能なのか」を分析した上で、地方税としての環境税を構築したこと、さらに、国と地方自治体のバランスを図りながら税源配分を合理的かつ柔軟に決定することができる「国と地方の環境共同税」を提案している点にある。

一方、車体課税の見直しについては、自動車重量税（国税）と自動車税（都道府県税）を統合し、新たな地方税を創設する案を軸に検討を行った。

統合後の税は、安定的な税収確保を目的とするとともに、二酸化炭素排出量の抑制効果が期待できる政策税制としての機能も併せ持ち、さらに、車検時徴収制度を導入することにより徴収コストを抑えていることにその特徴がある。

1 地球温暖化の現状

- 気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第4次評価報告書（2007年11月発表）は、世界の平均気温は1906年（明治39年）から2005年（平成17年）までの100年間で0.74℃上昇していることを示し、最近の50年の気温は過去100年のほぼ2倍の速度で上昇していることから、「気候システムの温暖化には疑う余地がない」と指摘している。
- また、同報告書では、現在進行している温暖化の現象は、太陽の放射などの自然要因だけでは説明できないことから、「20世紀半ば以降に観測された世界平均気温の上昇のほとんどは、人為起源の温室効果ガスの増加によってもたらされた可能性が非常に高い」と指摘している。
- 地球温暖化は、生態系への影響のみならず、異常気象、食料生産、人の健康、経済活動など、我々の生活そのものにも深刻な影響をもたらす懸念があると指摘されており、地球温暖化問題への早急な対応が必要となっている。
- こうしたなか、我が国は、京都議定書において、2008年からの5年間で温室効果ガスの基準年対比6%削減を約束した。
- 京都議定書以降の枠組みについては、気候変動枠組条約第15回会議（COP15）における「コペンハーゲン合意」に基づき、他の主要国が意欲的な目標を掲げることを前提とした上で、国内の温室効果ガスの排出量を2020年までに基準年対比で25%削減する目標を国連に提出した。
- 政府は、この削減目標の達成に向け、あらゆる政策を総動員する必要があると表明しており、こうしたあらゆる政策を体系的に明らかにすることや、我が国における地球温暖化対策の基本的な方向性を法律として明示することが重要となっている。
- こうした背景により、現在、国会において地球温暖化対策基本法案が審議されているが、同法案においては、国内排出量取引制度の創設や地球温暖化対策のための税の平成23年度導入に向けた検討などを基本的施策に位置付けており、環境税の具体的制度設計は早急に取り組むべき課題となっている。

2 温室効果ガス削減のための取組み

- 平成21年度の政府税制調査会において、環境省の「地球温暖化対策税」や全国知事会の「地方環境税」が提案されるなど、地球温暖化対策のための税の導入に向けた議論が本格化している。

こうした経緯により、平成22年度税制改正大綱では「地球温暖化対策のための税を検討する場合には、地方の財源を確保する仕組みが不可欠」としたうえで、「地球温暖化対策のための税については、今回、当分の間として措置される税率の見直しも含め、平成23年度実施に向けた成案を得るべく更に検討を進める」こととされている。
- こうした環境税は、二酸化炭素排出量の削減・抑制そのものを目的とし、化石燃料からの二酸化炭素の排出量（各化石燃料の炭素含有量）に応じて、企業や家庭に幅広く負担を求め、価格インセンティブ効果（注1）やアナウンスメント効果（注2）により、化石燃料の消費・使用を抑制する経済的手法のひとつであり、炭素比例で課税するという意味においては「炭素税」とも呼ばれる。
- 同時に、削減目標の達成に向けた施策推進のために必要な安定的財源の確保も可能とするなど、地球温暖化対策の実効性を確保することができる有効な手段である。
- こうした化石燃料に対する課税は、幅広い部門・事業者に対して公平に課税することができ、あらゆる主体の経済合理性に沿った排出抑制等を誘発する仕組みであり、我が国において二酸化炭素の排出量削減を進めていくためには、二酸化炭素排出量に応じて負担を求める税制を導入することが必要である。
- 一方、二酸化炭素削減効果を高めていくためには、こうした税制と平行して排出量取引制度といった経済的手法も活用していく必要がある。
- 我が国の平成20年度温室効果ガス排出量（確定値）によると、産業部門は二酸化炭素排出量の34.5%を占める最大の排出部門であり、こうした産業部門の二酸化炭素排出量削減のためには、国内排出量取引制度を導入することが極めて効果的であるとされている。
- しかしながら、国内排出量取引制度は、平成20年7月29日の閣議決定（「低炭素社会づくり行動計画」）を受け、同年10月から試行的な取組みが始まっているものの、未だ本格的な実施には至っておらず、地球温暖化対策基本法案においても、「この法律の施行後一年以内を目途に成案を得る」こととされており、その具体的制度設計は今後の検討課題となっている。

- 環境税と排出量取引制度という二つの経済的手法は、相互に補完、補強の関係にあり、ポリシーミックスの考え方に沿って、排出量削減効果の最大化を図りつつ、早急に制度設計を行うべきである。

注1 価格インセンティブ効果

より二酸化炭素排出量の少ない設備や機器などへの代替や、化石燃料の使用等の削減、省エネ技術の研究開発等を促す。

2 アナウンスメント効果

環境税の導入により、国民一人ひとりが税の負担を感じることにより、温暖化対策の必要性が認識されることで対策が普及

第2章 地方税として環境税を仕組む意義

1 地球温暖化対策における地方の財政需要

- 地球温暖化対策基本法案では、国は、国内排出量取引制度及び地球温暖化対策のための税の創設や国際的協調のための施策を展開することとされ、地方自治体は、その地域の「自然的社会的条件に応じた地球温暖化対策を、その総合的かつ計画的な推進を図りつつ実施する」ものとされている。
- 国の役割とされている国内排出量取引制度については、平成20年7月29日の閣議決定（「低炭素社会づくり行動計画」）を受け、同年10月から試行的な取組みが始まっているものの、具体的な制度設計は今後の課題となっている。
- 国内排出量取引制度は、我が国最大の排出部門である産業部門の二酸化炭素排出量削減のために最も効果的な手法であるとされているが、今日まで国がこの制度を導入には至っていないことを考慮し、主に産業部門で使用されている石炭や重油も課税対象として組み込んだ地方税を創設する必要がある。
- 地方自治体は、環境施策においても幅広い施策を展開しており、とりわけ地球温暖化対策においては、きめ細かな情報提供や中小企業・家庭の自主的取組の促進支援など大きな役割を果たしている。
- 具体的な取組みとしては、低炭素型のまちづくり、公共交通機関や自転車の利用促進、太陽光、風力等の利用の促進、都市における緑地の保全及び緑化の推進等があり、その取組内容は非常に幅広く、政府税制調査会資料によると都道府県と市町村を併せた地球温暖化対策に係る平成20年度予算額は、1兆5,058億円となっている。
- 神奈川県における地球温暖化対策としては、大規模事業者及び大規模建築物の温暖化対策、住宅用太陽光発電設備の設置に対する補助、電気自動車の導入促進、学校教育等における環境教育の推進、また、渋滞緩和に資する道路整備や森林整備等の施策等を行っており、関係する予算の総額は約420億円（平成22年度当初予算ベース）となっている。
- このように地方自治体は着実に地球温暖化対策を推進しており、こうした財政需要に見合った財源は税制措置により保障されなければならない。

- 一方、平成20年度温室効果ガス排出量（確定値）の部門別二酸化炭素排出量によると、業務部門と家庭部門が基準年対比で大きく増加しており、オフィスでの事業活動や人々のライフスタイルに対する取組みなど人々の生活に密着した地域レベルでの取組みが一層重要になっていることは明らかである。
- オフィスの利用状況や人々のライフスタイルなどについては地域性があると考えられ、こうした地球温暖化対策は、地域の実情に沿った、地域に密着した地方自治体が行う方がより効率的であることに留意する必要がある。
- 今後、国は、産業分野を中心に大規模な排出源をコントロールし、地方自治体は、まちづくり、地域づくりと一体化させながら、業務、運輸、家庭部門のコントロールを行うという役割分担になると思われ、国は産業部門に対する排出量取引等の規制を行い、地方自治体は環境税制を活用しながら地域の実情に沿った環境施策を展開することにより、最大の二酸化炭素削減効果が得られるものと考えられる。
- 以上のことから、地球温暖化対策における地方自治体が果たす役割はますます大きなものになっていくことを踏まえ、この施策を着実に推進するための財源を確保する観点から、環境税はできる限り地方税として仕組むべきである。

2 温室効果ガスの削減・抑制効果

- 環境税を制度設計するに当たり、輸入段階等の上流（川上）を課税ポイントとした場合には、環境税相当額は原油から精製される石油化学製品等の価格に含まれるため、最終消費者が環境税を認識することが希薄となり、インセンティブ効果が弱まり、効果的な二酸化炭素排出量の削減・抑制が期待できない。
- 二酸化炭素排出量の削減・抑制効果を高めていくためには、引取段階や消費段階が課税ポイントとなる軽油引取税や電気・ガス税（平成元年3月31日廃止）といった地方税の賦課徴収システムを活用し、川下段階で課税を行うことが考えられる。
- また、課税ポイントを川下段階とした場合には、排出量取引制度等の施策に応じた環境税の負担の軽減や負担の逆進性の緩和などの措置を仕組みやすい。
- なお、二重課税を回避する観点から発電用燃料（石炭や重油等）は非課税とすべきであり、また、政策的な見地から一部の産業が消費する燃料について税負担を調整する場合であっても、上流課税に比べ川下課税の方が柔軟な対応を取りやすい。

3 地方税財源の充実強化

- 揮発油税や軽油引取税等の暫定税率による地方自治体の税収は年間約8,000億円にも上ぼることを踏まえれば、環境税の導入に際し、暫定税率を廃止する場合には、地方自治体の財源を確保する仕組みを構築することが不可欠である。
- これに加え、現在、国と地方自治体の税源配分は、国：地方＝6：4であるが、歳出ベースでは、国：地方＝4：6となっており、国と地方自治体の仕事量に見合った税源配分が行われていない。また、地方自治体の歳入のうち地方税収入の占める割合は約39.6%という状況になっている（平成22年度地方財政計画ベース）。
- また、地域主権を実現する観点から、地方自治体は、自らの歳出は自らの財源で賄い、自己決定・自己責任の体制を支える自治財政権を獲得する必要がある、このためには、地方自治体が課税権を有する地方税を充実させることが最も重要である。
- これらのことを踏まえた上で、真の地域主権を実現させるためにも、地方税財源の充実強化を強力に推進していく必要がある、こうした観点から新税を創設する場合は、まずは地方税として仕組むべきである。

4 まとめ

地方自治体は、地域に密着した幅広い地球温暖化対策を推進しており、今後、その役割がさらに重要になってくることを踏まえ、引き続き、着実に推進していくためにも、必要な財源を確保していく必要がある。

また、環境税の本来の目的である二酸化炭素の削減・抑制効果をより高めていくためには、川下段階を課税ポイントとすべきであり、さらに、実現可能性を踏まえると、地方税の賦課徴収システムを活用することが想定されることから、環境税はできる限り地方税として導入することが望ましい。

以上のことから、地方自治体が財源を確保したうえで、地域の実情に沿った対策を展開する方が、我が国全体としての二酸化炭素削減対策の実効性をより高めることになると言える。

1 具体案の特徴

- 前述のとおり、二酸化炭素削減効果や国と地方自治体の役割分担等を踏まえれば、環境税はできる限り地方税として川下課税で仕組むことがふさわしい。当中間報告では、このことを考慮しつつ賦課徴収事務の効率化の視点も勘案しながら、「地方環境税（第1案）」「化石燃料別の環境税（第2案）」「国と地方の環境共同税（第3案）」の3つの環境税の具体案を提案することとした。 (図表1参照)
- 今後の地方分権改革を真の地域主権の実現に結びつけるためには、国と地方の役割分担の適正化や地方税財源の充実強化を強力に進めることが必要であり、とりわけ、地方自治体の自主性を強めながら、自らの課税権を行使していくことは必要不可欠な要素である。
- こうした意味で、地方自治体が課税権を持ち、環境税の税収を活用しながら自ら地球温暖化対策を推進していくことは極めて重要であり、二酸化炭素削減効果や実現可能性を踏まえた税制案として、全ての化石燃料を川下段階で地方自治体が課税する「地方環境税」を提案する。
- 第2案の「化石燃料別の環境税」は「地方環境税」における課税対象について、賦課徴収事務の効率性や徴収コストの観点から精査し、化石燃料によっては国が現行の賦課徴収システムを活用した方が効率的であるものを国税とする制度設計を行った。
- 第3案の「国と地方の環境共同税」は、国税及び地方税の現行の賦課徴収システムを活用しつつ、地方自治体の課税権の重要性や国と地方自治体の適切な税源配分、さらに、都道府県間の財政調整機能等を視野に入れた税制案である。「環境共同税」とすることにより、新たな環境税へと発展・転換したことの意味や意義を明確にすることができる。

【図表 1】環境税の具体案

	地方環境税	化石燃料別の環境税	国と地方の環境共同税
税制案の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・ かながわ地球環境税を基礎として、できる限り下流で課税 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 左の地方環境税について、賦課徴収事務の効率化や徴収コストの抑制を図った税制案 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の賦課徴収システムを活用した国と地方の共同税案
賦課徴収制度など	<p>【地方税】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 石炭 <ul style="list-style-type: none"> → 使用者の申告納付 ・ ガソリン、灯油、軽油、重油、LPガス（自動車用燃料以外） <ul style="list-style-type: none"> → 引取課税 ・ LPガス（自動車用燃料） <ul style="list-style-type: none"> → 販売店課税 ・ 都市ガス、電気等 <ul style="list-style-type: none"> → 消費地課税 	<p>【国税】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 石炭 <ul style="list-style-type: none"> → 最上流課税（輸入段階） ・ ガソリン、灯油、LPガス（自動車用燃料以外） <ul style="list-style-type: none"> → 上流課税（移出段階等） <p>【地方税】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軽油、重油 <ul style="list-style-type: none"> → 引取課税 ・ LPガス（自動車用燃料） <ul style="list-style-type: none"> → 販売店課税 ・ 都市ガス、電気等 <ul style="list-style-type: none"> → 消費地課税 	<p>【共同税】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原油、石炭、輸入石油製品、ガス状炭化水素 <ul style="list-style-type: none"> → 最上流課税（輸入段階） ・ ガソリン <ul style="list-style-type: none"> → 上流課税（移出段階等） <p>【地方税】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軽油 <ul style="list-style-type: none"> → 引取課税

2 地方環境税 ～「かながわ地球環境税」を基礎とした構想～

① かながわ地球環境税の概要

- 当研究会では、平成20年度において、神奈川県独自での炭素税の導入について研究を行い、平成21年3月、「低炭素社会の実現に貢献する神奈川県独自の税制に関する検討結果報告書」を取りまとめ、「かながわ地球環境税」を提案した。（図表2参照）
- 「かながわ地球環境税」は、全ての化石燃料を課税対象とした法定外税として制度設計されていること、できる限り最終消費者に近い川下段階を課税ポイントとしていることなど、二酸化炭素削減効果を最優先課題として考慮し構築されていることが特徴として挙げられる。
- この税制案は、ガソリンや軽油等の末端の販売業者を特別徴収義務者とするなど実現可能性を踏まえた税制案であったが、賦課徴収事務の効率性や徴収コストなどについては、さらに検討する余地を残していた。
- 今回、地方環境税の構築に当たり、「かながわ地球環境税」における研究を基礎としながらも、賦課徴収事務の効率性等も踏まえた上で、以下のとおり検討を行った。

② 地方環境税の検討

- 制度設計にあたり、元売業者等から最終消費者に至る化石燃料ごとの流通経路を分析した上で、「流通のどの段階を課税ポイントとした場合に効果的な徴税と適正な課税客体の捕そくが可能なのか」を念頭に置きつつ、賦課徴収事務の効率性や徴収コストなどを精査しながら、できる限り川下段階を課税ポイントとすることができるよう検討を行った。
- この結果、最終消費段階での課税を行った場合、著しい徴収コストや事務負担の増加などを招くケースについては、都道府県がノウハウを有する現行の軽油引取税の賦課徴収システムを活用することにより制度設計を行った。

【図表2】「かながわ地球環境税」の概要

区分	案の1	案の2
名称	かながわ地球環境税（仮称）	
概要	化石燃料からの二酸化炭素の排出に対して排出量に応じて網羅的に新税を課税	化石燃料からの二酸化炭素の排出に対して排出量に応じて網羅的に新税を課税 （自動車燃料用のガソリン・軽油・LPガス及びジェット燃料を除く。）
課税客体 課税方法	<p>1 ガソリン・軽油・LPガス（自動車燃料用）、灯油 課税客体：県内における購入等 課税方法：販売業者による特別徴収等</p> <p>2 電気、都市ガス、LPガス（自動車燃料以外） 課税客体：県内における使用 課税方法：電気・ガス事業者等による特別徴収</p> <p>3 重油、石炭、天然ガス、ジェット燃料 ガソリン・軽油（自動車燃料以外） 課税客体：県内における使用等 （2の特別徴収義務者が発電・都市ガス製造に使用等した場合は除く） 課税方法：一定規模以上の使用等をする事業者による申告納付</p>	<p>1 灯油 課税客体：県内における購入等 課税方法：販売業者による特別徴収等</p> <p>2 電気、都市ガス、LPガス（自動車燃料以外） 課税客体：県内における使用 課税方法：電気・ガス事業者等による特別徴収</p> <p>3 重油、石炭、天然ガス、ガソリン・軽油（自動車燃料用以外） 課税客体：県内における使用等 （2の特別徴収義務者が発電・都市ガス製造に使用等した場合は除く） 課税方法：一定規模以上の使用等をする事業者による申告納付</p>
税率	<ul style="list-style-type: none"> 概ね1,600円～2,400円/炭素トン 1の灯油については税率を2分の1とする ガソリン1.01～1.52円/1、灯油0.54～0.81円/1、軽油1.14～1.71円/1、C重油1.30～1.95円/1、都市ガス0.91～1.36円/m³、LPガス2.72～4.07円/m³、電気0.24～0.36円/kwh、石炭1.05～1.58円/kgなど 	
税収等 （概算）	<ul style="list-style-type: none"> 税収額 220～340億円/年 家計の負担 1,500～2,200円/年 	<ul style="list-style-type: none"> 税収額 160～250億円/年 家計の負担 1,000～1,600円/年
基礎控除 非課税等 （主なもの）	<ul style="list-style-type: none"> 電気、都市ガス、LPガス（自動車燃料以外）については基礎控除制度を設ける。 3のうち鉄鋼の還元用石炭は非課税とする。 	

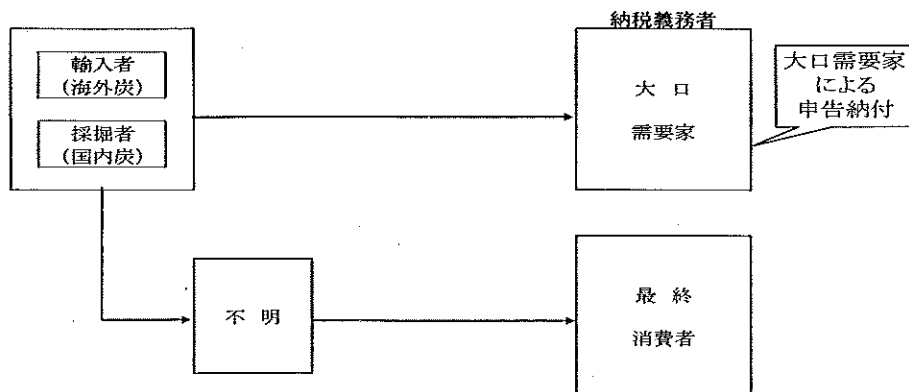
③ 地方環境税における賦課徴収システム

◇ 石炭【申告納付】

石炭については、輸入又は採掘段階から最終消費者に至る流通経路が把握されていない。

一方、その使用（消費）者は、電力会社や鉄鋼会社などの大口需要家が大部分を占めるため、これらの消費段階を課税ポイントとし、電力会社等の事業所所在の都道府県において、一定量以上の使用（消費）者を納税義務者として課税する（申告納付）。

石炭

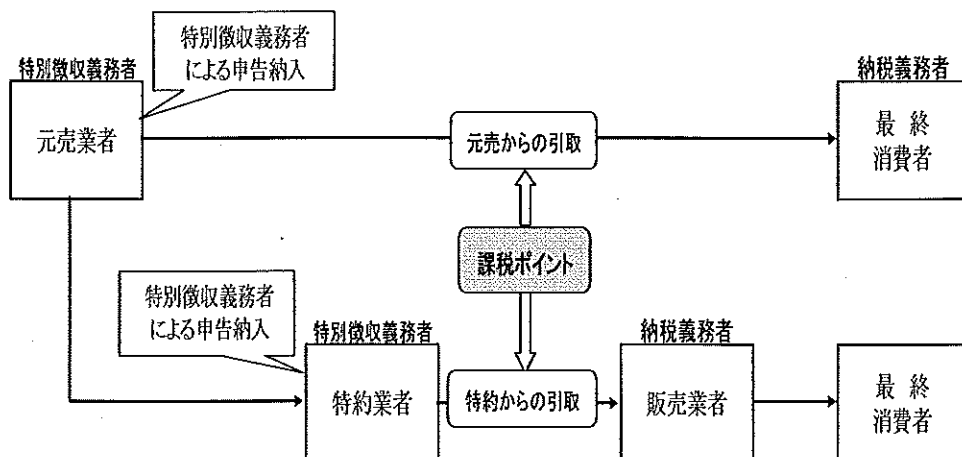


◇ ガソリン・灯油・軽油・重油・LPガス(自動車用燃料以外)【引取課税】

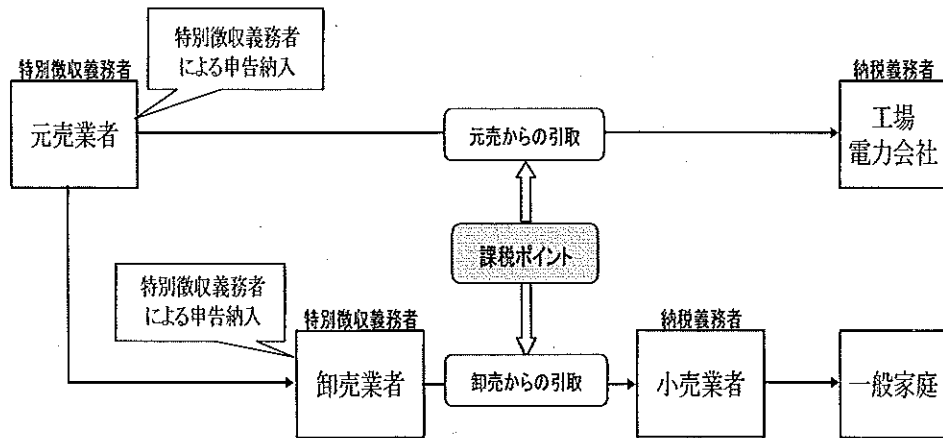
現行の軽油引取税の賦課徴収システムを活用する。

元売業者又は特約業者（LPガスにあつては卸売業者）からの引取り段階を課税ポイントとして、ガソリン・灯油・軽油・重油・LPガスの納入地所在の都道府県において、元売業者又は特約業者（又は卸売業者）を特別徴収義務者、引取りを行う者を納税義務者として課税する。

ガソリン・灯油・軽油・重油



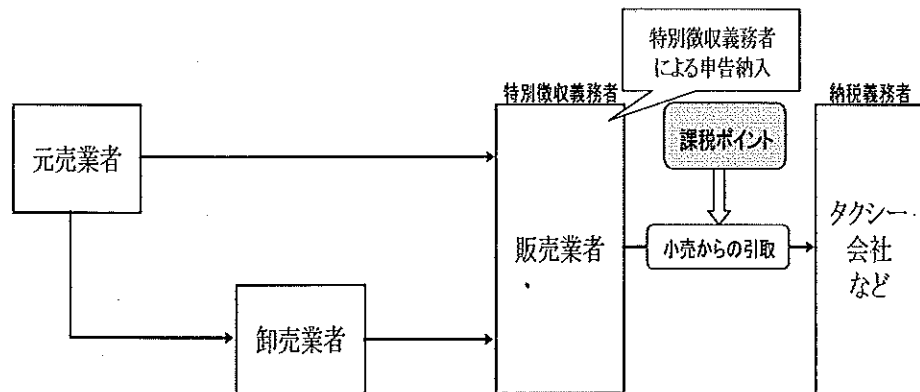
LPガス（自動車用燃料以外）



◇ LPガス（自動車用燃料）【販売店課税】

LPガス（自動車用燃料）の販売業者からの購入段階を課税ポイントとして、LPガス購入者の事業所が所在する都道府県において、販売業者を特別徴収義務者、購入者を納税義務者として課税する。

LPガス（自動車用燃料）

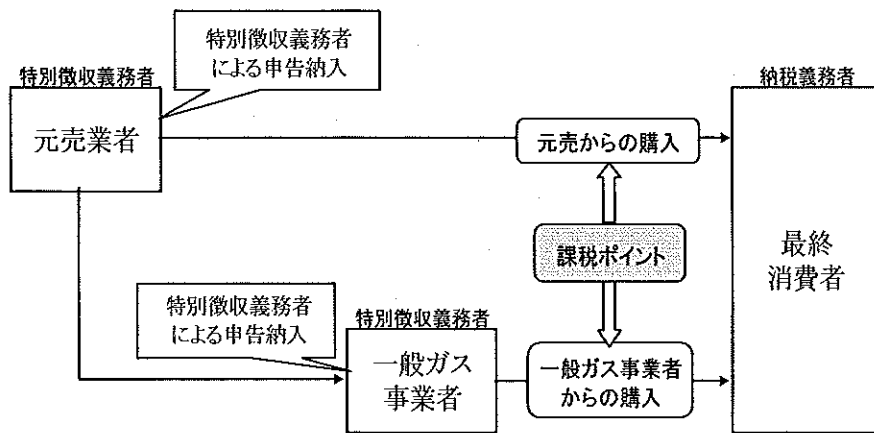


◇ 天然ガス・都市ガス・電気【消費地課税】

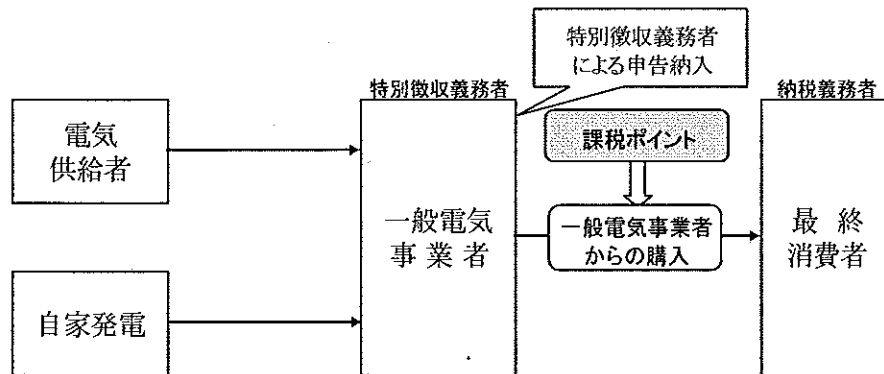
天然ガスの元売業者及び一般ガス事業者、電気の一般電気事業者からの購入（使用）段階を課税ポイントとして、天然ガス・都市ガス・電気の使用者が所在する市町村において、元売業者・一般ガス事業者・一般電気事業者を特別徴収義務者、ガス・電気の使用者を納税義務者として課税する。

なお、過去の経緯を踏まえ、これらの化石燃料に対する課税については、市町村税とすることが望ましい。

天然ガス・都市ガス



電気



④ 地方環境税の検討課題

ガソリンや灯油については、特別徴収義務者が相当数に上るため、県税事務所や特別徴収義務者の事務負担の増加が見込まれる。

また、「地方環境税」を導入した場合に、必要な徴税吏員数を軽油引取税の従事者数を参考に推計したところ、全国で1,800～2,000名程度に上るものと見込まれ、相当程度の人員確保が必要となる。

3 化石燃料別の環境税

① 化石燃料別の環境税の検討

- 「地方環境税」は、環境税の本来の目的である二酸化炭素の削減・抑制効果を高め、かつ、地方の自主財源を確実に確保できるよう、地方自治体が課税主体となり、全ての化石燃料を対象として、最終消費者による申告納付や軽油引取税の賦課徴収システム等を活用した特別徴収制度を導入し、できる限り川下段階を課税ポイントとする地方税として提案した。
- 「化石燃料別の環境税」は、この「地方環境税」を基礎として、石炭、ガソリン、灯油及びLPガス（自動車燃料以外）については、現行の国税の賦課徴収制度である石油石炭税や揮発油税のシステムを活用し、川上段階で課税することにより賦課徴収事務の効率化を図る税制案である。

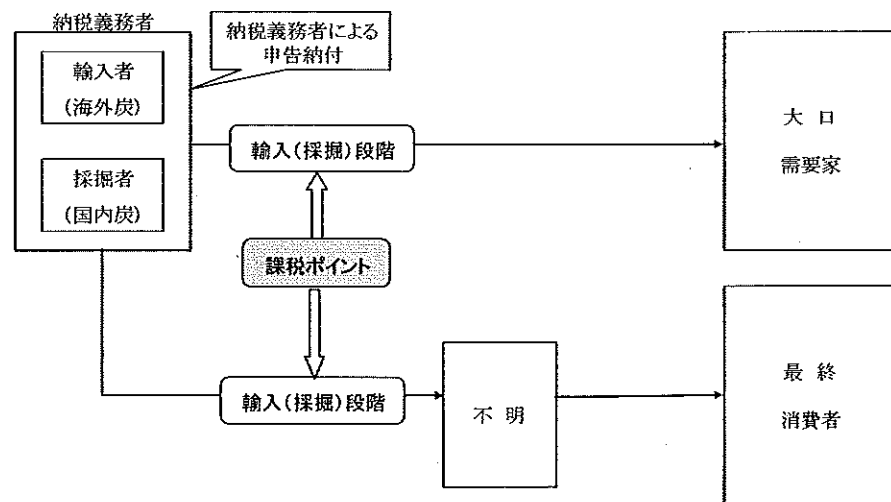
② 化石燃料別の環境税における賦課徴収システム

【国が賦課徴収を行う課税対象】

◇ 石炭

現行の石油石炭税の賦課徴収システムを活用し、輸入(又は採掘)段階を課税ポイントとし、輸入者(又は採掘者)を納税義務者として、国が課税する。

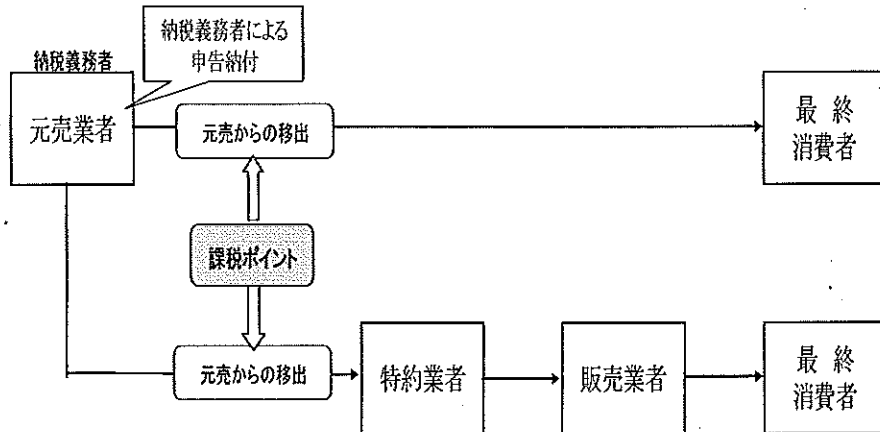
石炭



◇ ガソリン・灯油

現行の揮発油税の賦課徴収システムを活用し、元売業者からの移出段階（又は保税地域からの引取り段階）を課税ポイントとし、ガソリン・灯油の製造者（又は保税地域からの引取りを行う者）を納税義務者として、国が課税する。

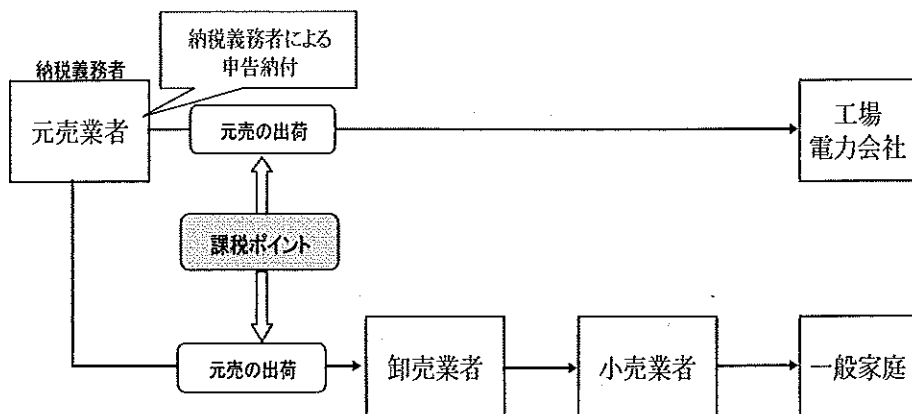
ガソリン・灯油



◇ LPガス（自動車用燃料以外（プロパンガス））

元売業者の出荷段階を課税ポイントとして、元売業者を納税義務者として、国が課税する。

自動車用燃料以外（プロパンガス）

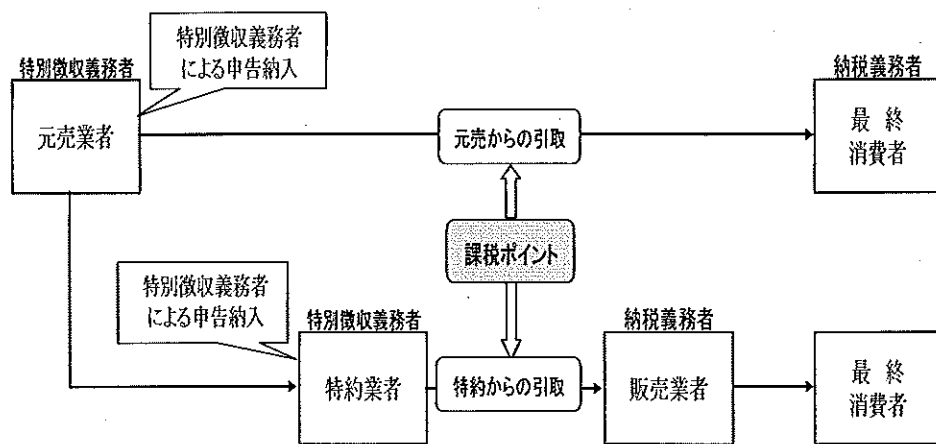


【地方自治体が賦課徴収を行う課税対象】

◇ 軽油・重油

現行の軽油引取税の賦課徴収システムを活用し、元売業者又は特約業者からの引取り段階を課税ポイントとして、軽油・重油の納入地所在の都道府県において、元売業者又は特約業者を特別徴収義務者、引取りを行う者を納税義務者として課税する。

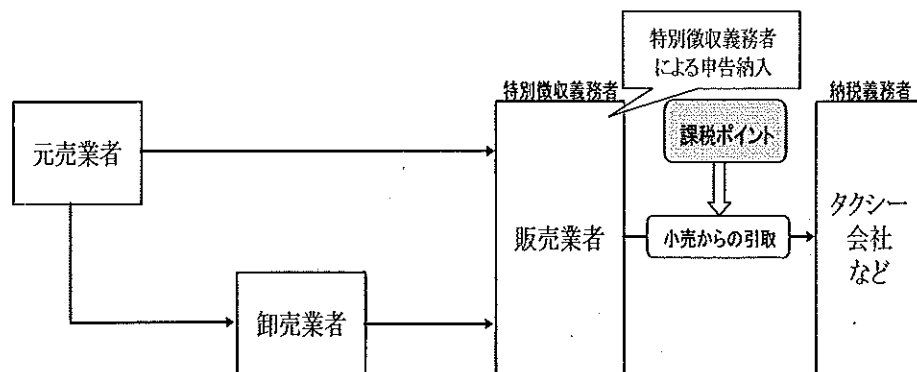
軽油・重油



◇ LPガス（自動車用燃料）

LPガス（自動車用燃料）の販売業者からの購入段階を課税ポイントとして、LPガス購入者の事業所が所在する都道府県において、販売業者を特別徴収義務者、購入者を納税義務者として課税する。

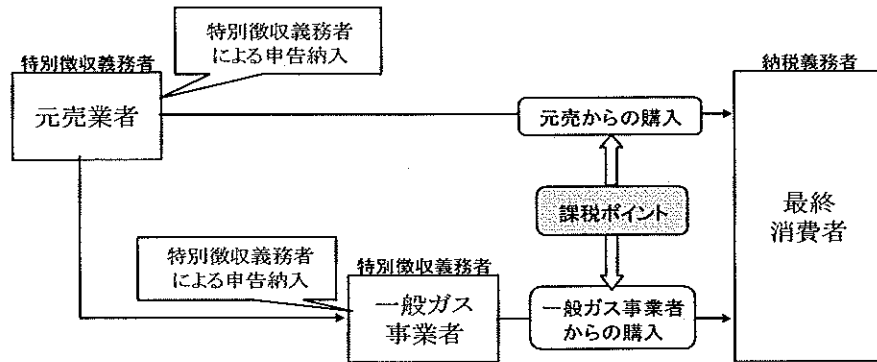
LPガス（自動車用燃料）



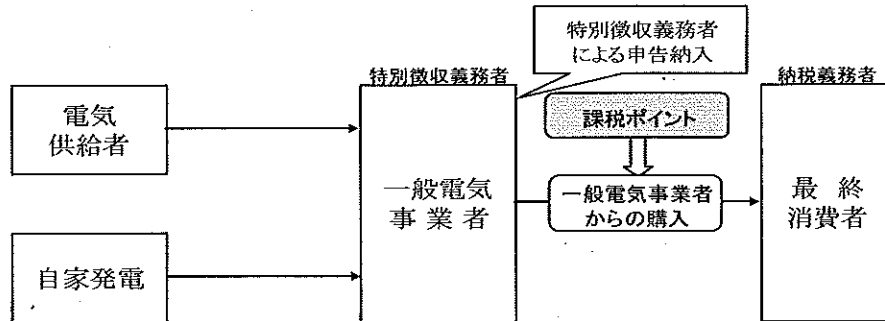
◇ 天然ガス・都市ガス・電気

電気税・ガス税（平成元年3月31日廃止）の賦課徴収システムを活用し、天然ガスの元売業者及び一般ガス事業者、電気の一般電気事業者からの購入（使用）段階を課税ポイントとして、天然ガス・都市ガス・電気の利用者が所在する市町村において、元売業者・一般ガス事業者・一般電気事業者を特別徴収義務者、ガス・電気の利用者を納税義務者として課税する。

天然ガス・都市ガス



電気



③ 化石燃料別の環境税の検討課題

「化石燃料別の環境税」は、化石燃料ごとに課税主体（国・都道府県・市町村）が異なり、一部に上流課税を仕組むため、「地方環境税」と比較すると地方の財源が減少し、二酸化炭素排出量の削減・抑制効果が低下する。（図表3参照）

また、税源の偏在性についても、特に重油についてはコンビナートの有無等により、その使用量は大きく左右されるため、都道府県間で著しい税源偏在が生じることとなる。（図表4参照）

【図表3】化石燃料別の環境税における国と地方の税収シェア(試算)

一定税率(課税標準量ベース) (単位:千tc)

国		地方	
石炭	7,368	軽油	25,946
揮発油	38,804	重油	33,764
灯油	16,553	LPガス(自動車用)	1,057
LPガス	9,861	天然ガス・都市ガス	19,932
		電気	134,552
合計	72,586	合計	215,251

国と地方の税収シェア
 国：地方 = 1：3

国と都道府県と市町村の税収シェア
 国：都道府県：市町村 = 1：1：2

【図表4】化石燃料ごとの偏在性(都道府県間の最大格差)

揮発油

	販売量(L)	人口割	格差
三重県	1,617,167	287.4	2.8倍
京都府	829,503	577.4	

灯油

	販売量(L)	人口割	格差
北海道	3,362,413	597.5	14倍
沖縄県	57,524	40.0	

軽油

	販売量(L)	人口割	格差
奈良県	137,989	24.5	6.7倍
香川県	659,717	459.2	

重油

	販売量(L)	人口割	格差
茨城県	5,026,795	893.2	69倍
奈良県	34,680	24.1	

平成19年石油連盟資料に基づき作成
 (人口は、平成17年国勢調査による)

備考 人口割は、各県の化石燃料販売量を各県人口で除したものの。

4 「国と地方の環境共同税」

① 「国と地方の環境共同税」の検討

- 「国と地方の環境共同税」は、国税である石油石炭税及び揮発油税、都道府県税である軽油引取税の賦課徴収システムを活用しながら、課税権の帰属や税収の分配について、新しい考え方を検討しようとするものである。
- 共同税として仕組む場合には、
 - a 同一の課税客体について、国と地方自治体がそれぞれ法律上で課税主体と認められていること
 - b 税源配分や税率の決定等について、国と地方自治体を代表する機構が対等の立場で協議を行うこと
 - c 都道府県間の税源配分については、一定の分割基準を設け、財政調整機能を伴って分配することの3点が必要であり、これらの点が地方譲与税との違いである。
- すなわち、地方譲与税が、それぞれの地方譲与税に関する法律の目的・経緯等に基づき、国税として徴収した租税を客観的基準によって地方自治体に譲与し、譲与の基準等について地方自治体に関与する余地は存在していないのに対し、「環境共同税」では国・地方自治体がともに課税主体となり、その税源配分についても対等の立場で協議を行い決定するという点で大きく異なる。
- 環境税は、二酸化炭素排出量の削減・抑制効果等を踏まえ、できる限り地方自治体が自ら主体となって川下段階で賦課徴収していくことが望ましいが、現行の賦課徴収システムの活用による事務の効率化や徴収コストの抑制効果に加え、地球温暖化対策における国と地方自治体の役割分担に見合った柔軟な税源配分を行う必要性を踏まえると、この「環境共同税」は、環境税のシステムとして合理的な選択肢の一つと言える。
- 「化石燃料別の環境税」において課題であった国と地方の税源配分も「国と地方の環境共同税」では、適切かつ柔軟に行うことができるようになり、「環境共同税」とすることによって、新たな環境税へと発展・転換したことの意味や意義を明確にすることができる。
- また、都道府県間の税源配分についても、「環境共同税」とし、一定の分割基準を創設して財政調整を図ることにより、こうした課題を解消することができる。

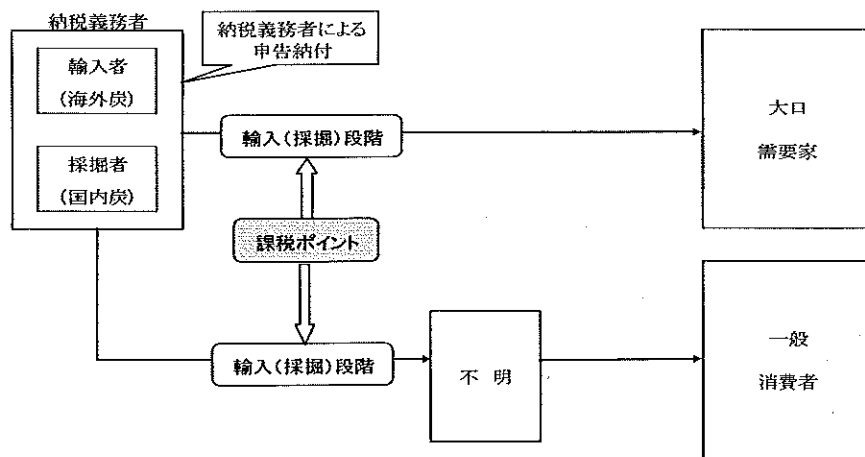
- なお、「国と地方の環境共同税」を創設する場合には、税率の決定や税源配分などについて、国と地方自治体が対等の立場で協議する場が必要となるが、現在法制化が進められている「国と地方の協議の場」などにおいて、このような仕組みを協議していくことが考えられる。

② 国と地方の共同環境税における賦課徴収システム

【共同税としての課税対象】

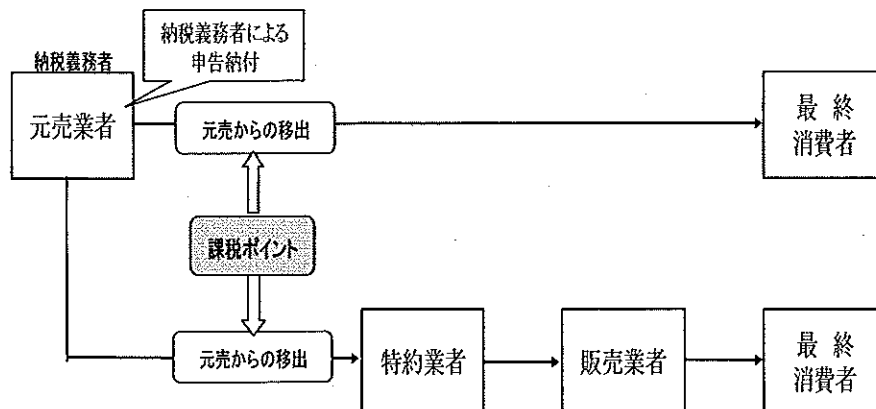
◇ 原油・石炭・輸入石油製品・ガス状炭化水素

現行の石油石炭税の賦課徴収システムを活用し、輸入（又は採掘）段階を課税ポイントとし、輸入者（又は採掘者）を納税義務者として、国と地方が共同で課税する。



◇ ガソリン

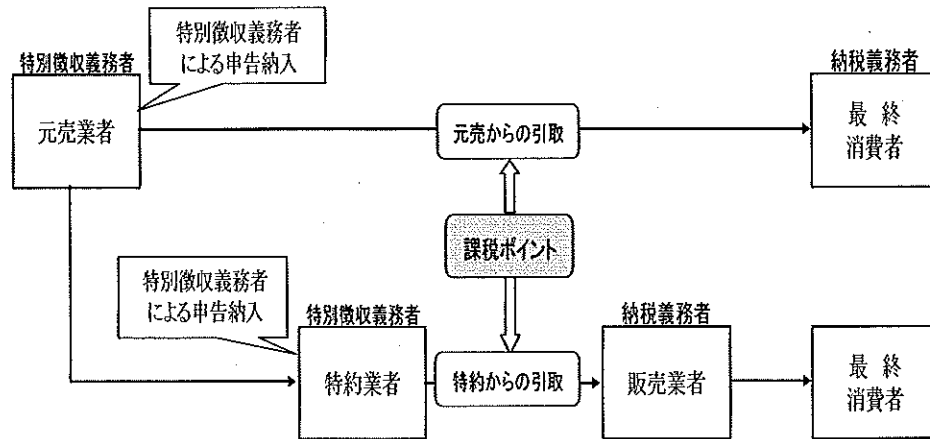
現行の揮発油税の賦課徴収システムを活用し、元売業者からの移出段階（又は保税地域からの引取り段階）を課税ポイントとし、ガソリンの製造者（又は保税地域からの引取りを行う者）を納税義務者として、国と地方が共同で課税する。



【地方税としての課税対象】

◇ 軽油

現行の軽油引取税の賦課徴収システムを活用し、元売業者又は特約業者からの引取り段階を課税ポイントとして、軽油の納入地所在の都道府県において、元売業者又は特約業者を特別徴収義務者、引取りを行う者を納税義務者として課税する。



③ 「国と地方の環境共同税」の検討課題

- 我が国においては、例えば、連邦国家であるドイツのような「地方の代表から成る連邦参議院」や単一国家でもフランスのような「地方の首長が国会議員を兼務する選挙制度」など、国会において地方の意思を反映するシステムが存在していない。このことを捉えて、我が国ではそもそも「共同税」の創設は困難であるとの議論がある。
- 共同税については、共同税として仕組む必要性を含め、例えば、国と地方自治体でどのように税収を配分するかを決定する協議機構の創設や、全国の自治体の意思を集約する意思決定機構の創設等、今後、具体的な制度設計について詳細に検討を行っていく必要がある。

5 まとめ

当中間報告では、環境税は、川上段階より川下段階を課税ポイントとした方がより大きな二酸化炭素の削減・抑制効果が期待できるという観点から、できる限り川下課税で、地方税として仕組むべきであることやその意義を確認した上で、徴収コストなどを踏まえ、実現可能性を模索しながら、二酸化炭素排出量の削減・抑制のための税制案として、「地方環境税」、「化石燃料別の環境税」及び「国と地方の環境共同税」の3つの環境税案を提案した。

「地方環境税」は、二酸化炭素排出量の削減・抑制効果が最も期待できる川下課税であることや、全ての化石燃料を対象として、地方自治体が課税することが大きな特徴として挙げられるが、現実に導入する場合には、徴収コストなどの問題が発生するものと思われる。

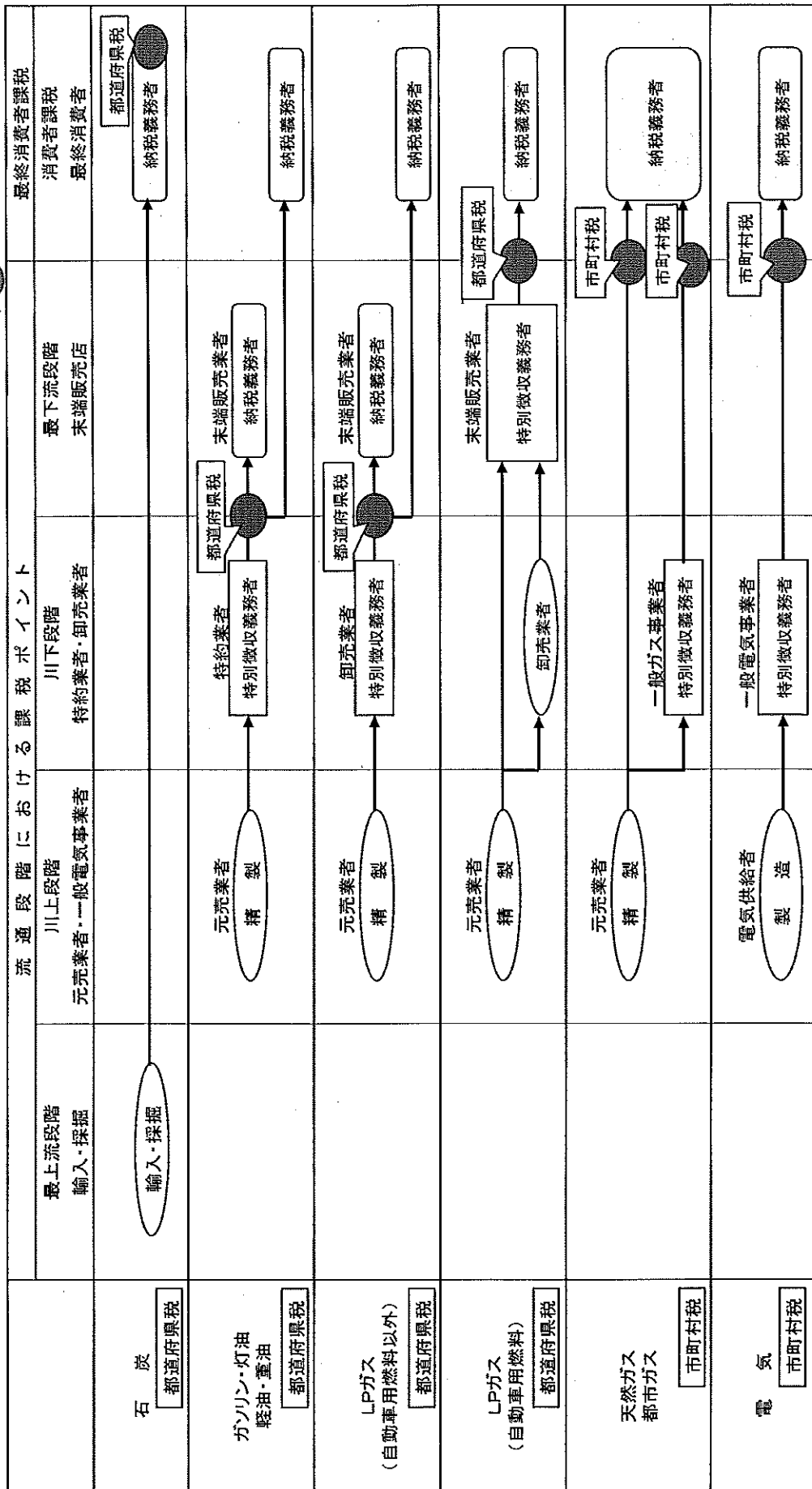
また、「化石燃料別の環境税」は、国税の賦課徴収システムの活用を視野に入れた税制案であり、徴収コストを抑えつつ、事務執行の効率化を図った実現可能性の高い税制案であるが、「地方環境税」と比較し、地方の財源が減少し、二酸化炭素排出量の削減・抑制効果も低下するという面がある。

一方、「国と地方の環境共同税」は、現行の賦課徴収システムを活用しつつ、地球温暖化対策における国と地方自治体の役割を踏まえた、柔軟な税源配分や都道府県間の財政調整などを考慮した税制案であるが、導入には国のあり方を含む様々な課題がある。

このように3つの税制案については、それぞれのメリット、デメリットがあり、どの案を採用するかについては、地方自治体における財源確保の必要性や賦課徴収体制の整備、納税者の事務負担等を踏まえた判断がなされるべきである。

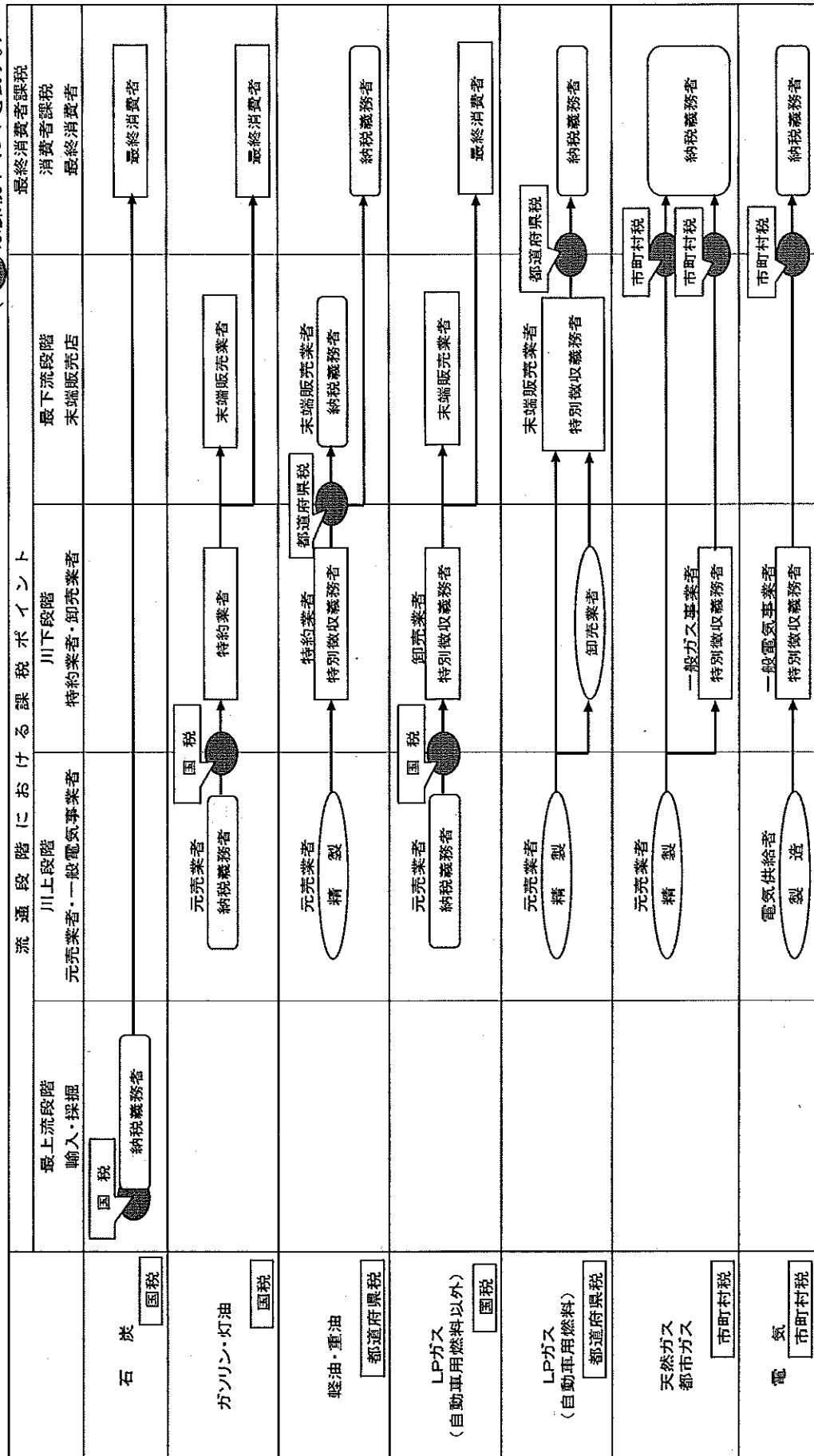
地方環境税の概要

(●は課税ポイントを表す。)



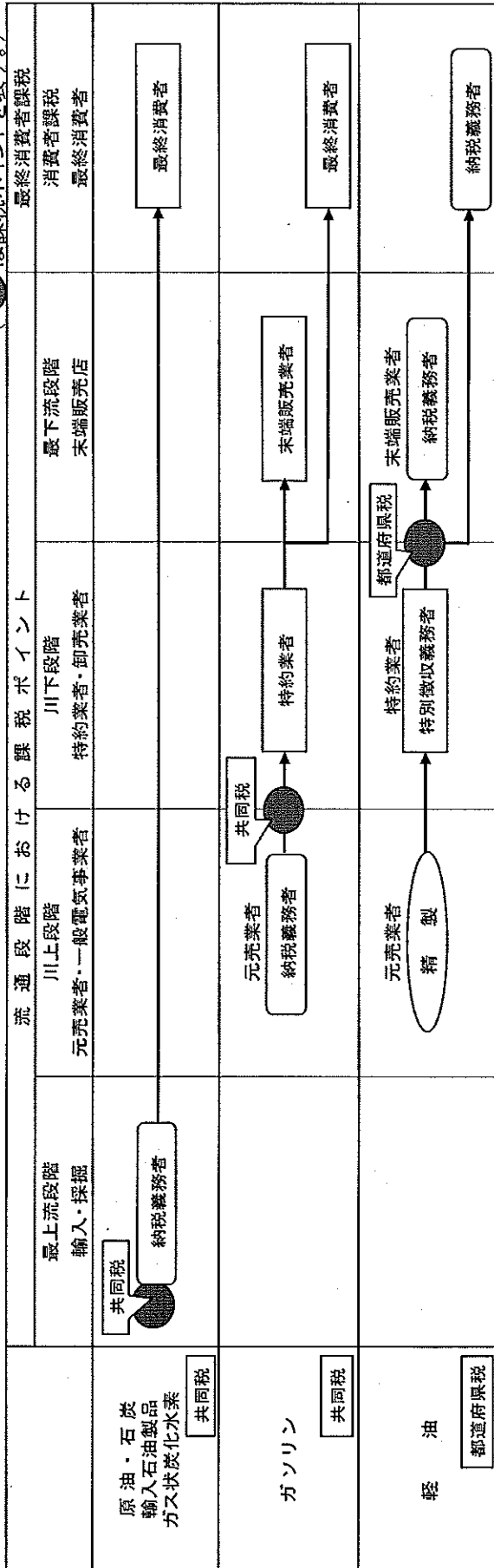
化石燃料別の環境税案の概要

(●は課税ポイントを表す。)



「国と地方の環境共同税」案の概要(環境省「地球温暖化対策税」の場合)

(●は課税ポイントを表す。)



第4章 車体課税のあり方

1 地球温暖化対策における車体課税の意義

- 我が国の平成20年度温室効果ガス排出量（確定値）によると、運輸部門は産業部門に次ぐ排出源であり、基準年対比では8.3%増加している。特に、自家用乗用車からの排出量が大幅に増加（基準年対比35.6%）している傾向にあり、自動車が生産する二酸化炭素を削減・抑制する必要がある。
- このためには、自動車用燃料に対する課税が最も効果的であるが、自動車の取得や保有に対する課税は、燃料課税を補完する役割を果たすことを踏まえ、自動車の生産・取得・保有・走行の各段階で、規制や総合的に課税を行うことが望ましい。
- 自動車の二酸化炭素排出量は燃費等の性能と密接な関係があることから、自動車の取得や保有の各段階において、環境性能が優れたものを選択するようインセンティブを働かせることには意義があり、一定の効果が期待できる。
- 特に、自動車重量税や自動車税といった保有段階での課税は、取得段階での課税と比べ、毎年課税されるという点において自動車ユーザーに対するメッセージは強いものがあると考えられ、そのインセンティブ効果に対する期待は大きい。
- 一方、自動車の取得段階の課税である自動車取得税については、現在のエコカー減税やエコカー購入補助金導入後の消費者の購買行動を見ても分かるとおり、購買行動はイニシャルコストの影響を受けやすいため、環境性能が優れた自動車への買い換えを促進する効果や自動車メーカーの技術進歩を促進させる効果も期待できる。
- 自動車の取得時点での課税については、課税標準に環境性能を組み込んだ場合には、自動車メーカーの技術進歩により、さらに環境性能の優れた自動車が生産されるため、税収が先細りしていくという懸念がある。
しかしながら、エコカー減税等の効果を踏まえ、取得時点での課税を税収目的よりもむしろ環境性能が優れた自動車への買い換えを促進することを主目的とした政策税制として位置付けていくことを検討すべきである。
なお、この減収分の確保については、環境税を含む税制全体のパッケージで検討を行っていくべきであろう。

2 自動車重量税及び自動車税の現行制度

○ 自動車重量税（国税）

- ・ 税の性格 … 権利創造的性格
- ・ 納税義務者 … 自動車の使用者
- ・ 課税客体 … 新規検査若しくは予備検査等による自動車検査証の交付を受ける自動車等
- ・ 税率 … 主なもの（車検有効期間1年ごと）

自家用自動車	車両重量0.5tごと	6,300円
営業用自動車	車両重量0.5tごと	2,800円
軽自動車	一両につき	4,400円
二輪自動車	一両につき	2,500円
- ・ 納付方法 … 時期：車検時
方法：自動車重量税印紙納付
納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
- ・ 税収規模 … 11,098億円（平成19年度決算額）

国税分	7,399億円
市町村譲与税分	3,699億円

○ 自動車税（都道府県税）

- ・ 税の性格 … 財産税、道路損傷負担金的性格
- ・ 納税義務者 … 自動車の所有者
- ・ 課税客体 … 自動車

二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び
小型特殊自動車を除く
- ・ 税率 … 主なもの

電気自動車 自家用	29,500円
総排気量1.5～2.0L	39,500円
総排気量6.0L～	111,000円
- ・ 納付方法 … 時期：5月中（都道府県の条例で定める）
方法：普通徴収
納税地：主たる定置場所在の都道府県
- ・ 税収規模 … 17,174億円（平成19年度決算額）

3 自動車重量税と自動車税のあり方

- 自動車重量税と自動車税のあり方について検討を行ったところ、以下の3案が考えられた。
 - ① 現行制度を維持する案
 - ② 自動車税を主体として統合する案
 - ③ 自動車重量税を主体として統合する案

 - 自動車重量税と自動車税は統合すべきでないとして、以下の意見があった。
 - ・ 自動車重量税は、車検時にこれを納付することにより道路を走行する権利が付与される性格を有する流通税であり、資産課税である自動車税とは切り離して考えるべきである。
 - ・ 自動車の走行による道路損傷や粉塵等大気への環境負荷については、車体重量と密接な関係があり、道路補修等の社会的コストや環境損傷に対し一定の負担を求めることには合理性があるため、自動車重量税は維持すべきである。
 - ・ 自動車税の課税標準に燃費等の自動車性能を組み込むことにより、保有段階での二酸化炭素削減効果が期待できる。

 - 自動車重量税（国税）と自動車税（都道府県税）の税収は合計で約2.4兆円にのぼり、貴重な財源の一つとなっている（平成22年地方財政計画額ベース）。このうちの約8割（1.9兆円）が地方の財源（譲与税を含む。）となっていることに留意する必要がある。自動車重量税と自動車税を統合した場合においても、従来の税収レベルを維持すべきであり、地方財源の充実強化を図る観点からは地方税として仕組むべきである。

 - 自動車税を主体として統合した場合には、徴税コストがこれまで以上に膨らむなど、デメリットが大きい。

 - こうした議論を踏まえた上で、当研究会では、自動車重量税を主体として統合した上で、地球温暖化対策として二酸化炭素排出量を削減・抑制する観点から、環境損傷負担金的性格を組み込むとともに、地方税として仕組む案を支持し、その理由は以下で述べる。
- ① 背景
- 自動車重量税が一般財源化されたことに伴い、道路特定財源としての根拠を失っていることから、改めて課税根拠を見直す必要があるとともに、いわゆるエコカー減税の適用期間が平成23年度末に終了することも考慮し、車体課税を見直す必要がある。

- 民主党政策集INDEX2009 においては、「自動車重量税及び自動車税は保有税（地方税）に一本化」することとされ、また、EU指令案においても、登録税を廃止して保有税に一本化すべきであるとの提案が示されている。
- 現行の自動車税は、徴収コスト等の面で課題が多く、制度の見直しを図る必要がある。

② 神奈川県における実務上の課題

- 平成20年度決算現年課税ベースにおいては、税額ベースでは個人県民税を除く県税全体の収入未済額のうち自動車税の占める割合は全体の13.2%であるが、件数ベースでは県税全体の収入未済件数のうちの58.9%を占めている。全国的に見ても、自動車税は収入未済件数のうちの71.6%を占め、徴収事務が非効率的であり、その徴収コストは大きな課題である。（図表5参照）

【図表5】自動車税の収入未済状況（H20年度決算 現年課税ベース）

	調 定 件 数			収 入 未 済 件 数		
	合 計 ①	自動車税②	比率②/①	合 計 ③	自動車税④	比率④/③
神奈川県	3,898,007	2,947,024	75.6%	34,739	20,474	58.9%
全国ベース	65,744,471	49,184,014	74.8%	845,508	605,068	71.6%

注1 神奈川県における個人県民税を除く県税全体の収入未済額のうち、自動車税の占める比率は 13.2%

2 東京都を除く全国ベースの収入未済件数の比率は 75.8%

- 車検用納税証明書の再発行業務が年間約10万件にのぼり、自動車税に関する電話照会の約半数を占めるなど、事務負担が著しく重い。
- 賦課期日（4月1日）から納税通知書発付（5月1日）までの短期間において、大量の納税通知書（神奈川県の平成21年度課税台数：約265万台）を作成する必要があるため、システム運用の負荷が大きく、一連の事務処理に困難性が伴う。また、電算システム等の運用費として年間約2億6千万円もの経費が必要となっている。
- 証紙徴収は登録当日が申告納付期限となるが、特に自動車登録は月末に集中する傾向にある。この事務処理は、全てマンパワーによる処理で、民間委託等を実施しない限り、現行制度では大幅な改善をすることは困難である。（神奈川県では、平成22年2月から一部の事務を民間業者に委託している。）

③ 税の簡素化と徴収コストの削減

- 現行の車体課税は、保有段階において、自動車重量税及び自動車税が課税されており、諸外国と比較し自動車に対する課税が多いため、自動車保有に関する税を簡素化することを検討すべきである。
- 自動車重量税と自動車税を統合した上で、自動車重量税の賦課徴収システムを活用し車検時徴収を導入することにより、徴収事務を効率化し、徴収コストを削減していくことが可能であり、現行の自動車税における大きな課題は解消される。同時に、税が簡素化され分かりやすくなるとともに、徴収コストを削減することにより税率の引き下げなど国民に還元できる余地が生じるなど、納税者にとってもメリットは大きい。

④ 地方税として仕組む意義

- 地方自治体は、産業・家庭・運輸部門といった排出部門ごとに補助制度や情報発信、省エネ家電や機器の導入促進などの施策を行っており、また、まちづくりと一体化させた環境と共生する都市づくりに取り組むとともに、渋滞緩和のための道路整備、森林等の整備保全など、地域に密着した幅広い地球温暖化対策を展開している。
- 地方自治体の地球温暖化対策を着実に推進するためには、財政需要に見合った財源が確保されなければならない。特に道路については渋滞緩和だけではなく、自動車が走行することによる道路損傷や摩耗が発生するため、維持管理に要する費用に見合った財源を確保する必要がある。また、自動車の走行によって発生する粉塵などの大気汚染等についても、その社会的費用負担を求めていく必要がある。
- こうした施策や道路の維持管理に対する社会的コストについて、地域の自動車の使用者に負担を求めることは合理性がある。また、自動車重量税及び自動車税は、税源の偏在性が少なく、応益課税であるなど、地方税としてふさわしいと考えられる。
- 現在、地方自治体では、超過課税制度等を活用し、自ら財源を確保した上で、独自の環境施策を推進する動きが広まっている。こうしたことを踏まえ、車体課税を地方税として仕組み、併せて、超過課税の規定を設けることにより、地方自治体が独自の施策を推進していく上で、政策的に有効なオプションとして活用することができることも考慮すべきである。

4 自動車重量税を主体として統合する案

○ 税の性格（課税の根拠）

- ・ 二酸化炭素排出源の大きな部分を占める自動車に対し、環境損傷負担金的な性格（自動車性能（gCO₂/kmなど））を組み込み、二酸化炭素排出量の削減・抑制を図るとともに一定の税負担を求める（環境損傷負担金性格）。
- ・ 自動車の走行による道路損傷や粉塵など大気への環境負荷については、車両重量と密接な関係があり、こうした道路損傷及び環境負荷に対し一定の負担を求めていく（道路損傷等負担金性格）。
- ・ 課税標準に環境損傷負担金性格を組み込むことにより、メーカーの技術進歩により将来的に税収が先細りすることが想定されるため、一定期間ごとに税率の見直しを行うほか、車両重量及び排気量を課税標準に組み込み安定した税収確保を図る（税収目的）。

○ 課税客体など（現行の自動車重量税を継承）

・ 課税物件

自動車

〔軽自動車税の課税客体である自動車及び道路運送車両法第3条に規定する大型特殊自動車を除く〕

・ 納税義務者

自動車の使用者（自動車検査証に使用者として記載されている者）

・ 課税団体

主たる定置場が所在する都道府県

・ 賦課徴収

車検時における自動車検査証の交付時において、申告納付。

（証紙にて納付。継続検査等による自動車検査証の返付を含む。）

○ 課税標準

自動車の重量、排気量及び性能（gCO₂/kmなど）を組み込むこととするが、自動車メーカーの技術向上により、性能割については将来的に税収が先細りしていくことが想定されるため、一定期間ごとに税率を見直していく。

課税標準 = 重量ベース + 排気量ベース + 自動車性能（gCO₂/km）ベース

○ メリット

- ・ 環境損傷負担金性格を組み込むことにより、二酸化炭素排出量削減へのインセンティブを与えることができる。

- ・ 課税標準に車両の重量（又は排気量）を組み込んだ場合には、重量（又は排気量）割の部分については、安定した税収確保が可能。
- ・ 現行の自動車税は賦課徴収事務における徴収コストが問題となっているが、自動車重量税の賦課徴収システムを継承することにより、大幅なコストダウン（人員削減・事務量の軽減）が図ることができる。
- ・ 大幅なコストダウンにより、税率の軽減も検討する余地がある。

【参考】車検時徴収の制度の導入（案）

区 分	改 正 案	現 行
徴収の方法	申告納付 (証紙による納付)	普通徴収 〔新規登録又は変更登録にあつては、登録時に証紙等により納付〕
賦課期日	新規登録を申請する日及び継続検査を受ける日など	毎年4月1日
徴収の時期	同 上	普通徴収は5月 〔その他は新規登録等を申請する日〕
徴収する税額	自動車検査証の有効期限により、1～3年分	1年分又は11月以下の数月分

5 今後の検討課題

- 自動車重量税と自動車税を統合した上で、環境損傷負担金的性格を組み込んだ趣旨を考慮し、バスなどの大量輸送機関については軽減税率を適用すべきである。また、これ以外の車両についても、産業政策的な見地から税負担を調整するなど、検討の余地はある。
- 自動車重量税と自動車税を統合した上で、車検時徴収制度を導入することにより、自家用車を保有する大部分の納税義務者は2～3年分の税を一度に納めることとなり、痛税感が生じることとなるため、これを緩和する観点からの検討が必要である。
- 車検は、任意の運輸支局で受けることが可能であるため、課税権を有する都道府県と実際に納付される都道府県が異なるケースが想定される。こうした場合には、都道府県間で何らかの清算システムを構築することや各県税事務所等において、全ての都道府県の証紙を備え付けるなどの対応が考えられるが、今後、更なる検討が必要である。

～ 終わりに ～

- 全世界共通の課題である地球温暖化対策に向けて、我が国は、あらゆる手法を駆使して、地球温暖化ガスの排出削減・抑制に取り組んでいかなければならない。

中でも経済的手法といわれる排出量取引制度と環境税に期待される役割は非常に大きく、早急に両者の制度設計を行うとともに導入に向けた取組みを加速させていかなければならない。

- かくして当研究会は、平成20年度に提言した「低炭素社会の実現に貢献する神奈川県独自の税制に関する検討結果報告書」を基礎としながら、全国一律の地方税としての環境税のあり方や自動車関係税制について研究を進めた。

- 当中間報告は、研究の現時点での総括であり、環境税としての3つの案、ならびに自動車関連税制のあり方を、国や他の自治体に先駆けて提言した。

- 今後、国においても検討が進められ提案などもなされると思われるが、検討の内容が本中間報告よりも後退したり、あるいは環境税制の実施に向けた歩みを止めるような姿勢がみられる状況になれば、本県が独自にでも一步前を出ることを、当研究会は強く提言するものである。そのためにも当研究会は、本中間報告にて行った提言を再考し、さらに研究を深めていくつもりである。

- 今後のさらなる研究に際しては、各都道府県や政令指定市をはじめとする地方自治体との協議と協力、連携と連帯を深めてゆきたいと強く念願している。当研究会だけの検討では、多様な地域の状況を把握しきれていないのではないかと考えている。他の地方自治体の状況を知れば、さらに良いアイデアも出てくるのではないかと考えている。他の地方自治体とともに力を合わせながら知恵を絞って、地方全体にとってよりよい税制案を構築していきたいと考えているので、是非とも忌憚のないご批判、ご意見をお寄せいただければ幸いである。

神奈川県地方税制等研究会委員名簿

役 職	氏 名	所 属	職
座 長	堀 場 勇 夫	青山学院大学	経済学部教授
委 員	望 月 正 光	関東学院大学	経済学部長
〃	中 里 実	東 京 大 学	大学院法学政治学研究科教授
〃	青 木 宗 明	神 奈 川 大 学	経営学部教授
〃	沼 尾 波 子	日 本 大 学	経済学部教授
〃	諸 富 徹	京 都 大 学	大学院経済学研究科教授

神奈川県地方税制等研究会ワーキンググループ委員名簿

（「地方環境税・自動車関係諸税」に関するワーキング）

役 職	氏 名	所 属	職
委員長	青 木 宗 明	神 奈 川 大 学	経営学部教授
委 員	沼 尾 波 子	日 本 大 学	経済学部教授
〃	半 谷 俊 彦	和 光 大 学	経済経営学部教授
〃	諸 富 徹	京 都 大 学	大学院経済学研究科教授
〃	吉 村 政 穂	横 浜 国 立 大 学	大学院国際社会科学研究所 准教授
〃	高 井 正	東 京 市 政 調 査 会	主任研究員