

与野党は、主に物価対策として、ガソリン税の暫定税率を年内に廃止することで合意し、秋の臨時国会で法案の成立を目指すこととなった。課題として、財源の確保、流通への影響、地方財政への配慮が挙げられている。合意形成を探る与野党の実務者協議の場が設置されるが、与党が衆参で少数となった状況での新たな政策形成の場として注目される。

単純に暫定税率を廃止すると年間1.5兆円の税収減を招き、地方財源も5,000億円が失われる。2009年に一般財源化されたとはいえ、国の予算配分が実質的に道路インフラを優先しているといわれており、地方の社会インフラの維持に大きな影響が出るので、地方自治体は強く反発している。またガソリン消費の追い風になるので、環境問題への逆風となる点も識者などから指摘されている。一方、財源問題にこだわると、選挙公約違反などとSNSで避難の嵐になる。

政府・与党はこれまで、自動車の取得・保有・利用の各段階にかかる「車体課税」と、揮発油税など燃料の種類に応じてかかる「燃料課税」を一体的に見直す必要性を訴えてきた。走行距離課税への組換えが考えられるが、時間がかかり合意形成も容易ではない。

筆者は、暫定税率分を炭素税に置き換えることも一案ではないかと思っている。

暫定税率を廃止した場合、2030年のCO₂排出が1,635万トン（運輸部門のCO₂排出量の7.3%）増加する（国立環境研究所の試算）。つまりガソリン消費を増大させる減税は、「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ（カーボンニュートラル）」目標にコミットし、脱炭素の取組みと経済成長の同時実現を目指す努力をしているわが国の政策に大きく逆行する。昨今の世界的な異常気象に対して、わが国は先進国として温暖化対策の

責任を果たす必要があり、それがわが国の地位向上にもつながっていく。

さらに、減税するとEUに輸出する際、炭素国境調整措置（Carbon Border Adjustment Mechanism：CBAM）が課せられる懸念が高まることだ。これはCO₂の排出量に応じて炭素価格の差額を徴収する輸入関税で、2026年から本格稼働する。日本のCO₂排出量当たりの税率は289円／トンCO₂で、スウェーデンの1万9,200円、英国の2,900円、フランスの6,200円に比べて

極端に低い水準にあるので、その差額に関税が課せられる可能性がある。今回暫定税率を廃止すればさらに差額は拡大する。当面对象品目は、セメント、電力、肥料、鉄鋼、アルミニウム、水素の6品目だが順次拡大されていくので、わが国産業も大きな影響を受けることになりかねない。国内で減税した分がEUで増税されるのでは支離滅裂の政策となる。

菅義偉総理時代の議論を振り返ると、カーボンニュートラルへの対策としてカーボンプライシング

の制度設計が課題となり、二酸化炭素（CO₂）の排出量に応じて経済的な負担を上乗せして市場メカニズムを通じて排出量を抑制する「炭素税」と、CO₂排出枠を取引する「排出量取引」などが検討の俎上に上った。結果GX推進法が制定され、10年間に150兆円を超える官民GX投資の実行を目的とすると同時に、炭素の排出量取引（2026年度～）と発電事業者向けの有償オークションの導入（2033年度～）を導入することとされ、経済界が反対した「炭素税」の導入は見送られた。今回暫定税率分を「炭素税」に置き換えれば、インフラ整備などの恒久財源の喪失を止め、有効な地球温暖化対策にもなる。真に困っている者に対象を絞ったガソリン代補助をセットで行う必要がある。

東京財団シニア政策オフィサー

森信茂樹

税制之理

連載

第222回

ガソリン税暫定税率、「炭素税」への組換えも一案