

# 地方税財源としての「地方税グリーン化」

諸富 徹・京都大学大学院経済学研究科教授

## 一 「地方税グリーン化」へ向けての歩み

「地方税グリーン化」に向けて、筆者はこれまでの地方環境税導入の実績を踏まえ、次の三点が大きな課題になると考えている。つまり、(1)「地方炭素税」の創設、(2)「環境自動車税」の創設、そして(3)地方エネルギー税としての「電気・ガス税」の再設である。本稿の目的は、これらの点について以下で論点を整理し、課題と展望を示すことにある。

さて、「地方税グリーン化」というとき、日本の地方税制はすでに多くのグリーン化へ向けての実績を積み重ねてきた。その最たるものは、地方環境税の導入である。一九九九年に地方分権一括法が成立して法定外目的税が創設され、その導入に総務省の許可が必要なくなったことで、多くの自治体が地方環境税の導入をめざした。現在、これはほぼ産業廃棄物税と森林環境

東京都などが検討したことがある。しかし、導入が困難だという結論になったのは、化石燃料課税にともなう徴税実務上の障害を克服できる見通しが立たなかったからである。土地や不動産と異なり、化石燃料は簡単に県境を越えて移動する。とくに、その消費段階に近いほど、化石燃料の流通を課税当局が把握するのは難しくなる。

灯油やガソリン、軽油の場合がまさにそうだが、無数の販売店、代理店でこれらの石油商品は取り扱われている。もし、ある地方自治体が単独で地方炭素税を最終消費段階手前で導入し、灯油やガソリン、軽油に、その炭素含有量に比例的に課税したらどうなるだろうか。ドライバーや消費者は、その自治体の管轄区域内でその化石燃料を購入するのをやめ、課税が行われていない他の自治体の管轄区域内で購入するといった行動を起こすことが想定される。全国流通する物体に、ある自治体が単独で課税することの難しさがここに現れている。これらの懸念から、北海道も東京都も、単独で化石燃料に課税することは断念したのである。

とはいえ、地方自治体の温暖化対策の必要性は、ますます高まるばかりである。福島第一原発事故後のエネルギー・環境政策の大きな転換を踏まえ、原発依存の低減と再生可能エネルギーの普及促進が、温暖化対策と整合的になるような新しい政策体系を見出ししていく必要がある。この点を論じるためには、前

環境税という二つの類型に収斂されている。二〇一二年四月時点で産業廃棄物税を導入しているのは、二七府県と一政令市(北九州市)である。また、森林環境税を導入しているのは、三三県にも上る。これらはいずれも、国が定める法定外税ではなく、地方独自課税である。こうして分権一括法で可能になった課税自主権行使の実績を着実に積み重ねてきたことは、高く評価されるべきだと思う。これら地方独自課税は、産業廃棄物を減らし、森林を涵養して水源を守り、森林によるCO<sub>2</sub>の吸収力の向上をはかるうえで、一定の貢献を行ってきた。導入から約一〇年が経過したいま、これらの税に関する研究蓄積も厚みを増してきたので、制度設計上の課題や効果の検証については、そちらをご参照いただきたい。<sup>1)</sup>

地方独自課税として導入に至らなかった地方環境税の代表的事例が、「地方炭素税」構想である。これは一時期、北海道や提として、二〇一二年一月一日に導入された地球温暖化対策税を踏まえる必要がある。次節では、その制度概要をみたくうえで、それをどのように「地方炭素税」化していくべきかを論じることになろう。

## 二 地球温暖化対策税の概要

(1)石油炭素税を活用して導入  
地球温暖化対策税(以下、「温対税」と略称)は、温室効果ガスの排出量に比例して化石燃料に課税され、その税収がすべて地球温暖化対策に充てられることになっている。この税は、まったく新しい税を導入するのではなく、現行の石油炭素税に、新しくCO<sub>2</sub>排出量に比例した化石燃料課税を上乗せするという形をとっている。表1は、温対税導入前の日本のエネルギー関連税を示している。ここに示されているように、石油炭素税は、化石燃料の輸入段階(上流)で石炭、石油、天然ガスなどあらゆる化石燃料に対してかけられ、その税収使途がすべて経産省が所管する「石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計」を通じて特定化されている目的税となっている。

これに対してエネルギーの消費段階(表1では「下流」と表現)では、原油を精製した後の石油製品ごと(ガソリン、軽油LPG、ジェット燃料)に課税がなされている。電気は下流で「電源開発促進税」(以下、「電促税」と略す)によって課税され

ちつとみ・とある。一九六八年大阪府生まれ。一九九〇年京都大学大学院経済学研究科博士課程修了。二〇一〇年より現職。主な著書に「環境税の理論と実証」(有斐閣、二〇〇〇年)、「思考のフロンティア 現職」(岩波書店、二〇〇三年)、「低炭素経済への道」(共著、岩波書店、二〇一〇年)など。

表1 既存エネルギー関連税の課税ベース

課税対象	天然ガス		石油・石油製品				石炭	電力		
上流	課税標準	天然ガス	石油・石油製品				石炭	電力		
	税目	石油石炭税								
下流	課税標準	天然ガス	ガソリン	軽油	LPG	灯油	重油	ジェット燃料	石炭	電力
	税目		ガソリン税	軽油引取税	石油ガス税			航空機燃料税		電源開発促進税

は現行税制の下で課税されている課税対象を示す。

\*「ガソリン税」とは、揮発油(=ガソリン)に課税ベースを置く「揮発油税」と「地方道路税」を総称する名称である。

既存の化石燃料課税を利用して炭素比例課税を実施するには、表1の上流で石油石炭税を用いる場合と、下流でガソリン税その他を用いる場合が考えられるが、後者の場合、天然ガス、灯油、重油、石炭には現状では課税がなされていないため、新税を導入しない限り、既存の税制を活用する形での炭素比例税の実施は難しい。その意味では、上流の石油石炭税課税を実施するには、石油石炭税を活用することがもつとも好都合だといことが分かる。

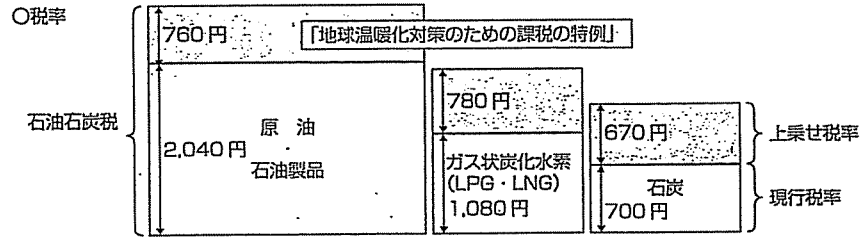
(2)税率設定の考え方  
次に問題となるのは、税率設定の考え方である。温対税は、石油石炭税に上乗せという形をとるが、その税率設定は、炭素比例の考え方に基づいているので、現行の石油石炭税とは異なっている。

一般に、石油、石炭、天然ガスなどの化石燃料をそれぞれトン燃焼させたときに、どれだけのCO<sub>2</sub>が発生するかは、すでに自然科学的知見によつて確かめられている。発熱量あたりのCO<sub>2</sub>排出量とみると、石炭・石油・天然ガス100kgあたり六となる。したがって、炭素比例課税を行うためには、石炭に重課し、逆に天然ガスに対しては軽課しなければならぬ。

図1に示されているように、石油石炭税の現行税率は、原油・輸入石油製品は2040円/t、天然ガス、石油ガス等は1080円/t、石炭は700円/tとなっている。これらの税率をCO<sub>2</sub>1トンあたりに直してみたのが、図2に示されている「現行税率」部分である。CO<sub>2</sub>1トンあたりみると、現状では石油が七十九円/CO<sub>2</sub>tと重課される一方で、石炭が三〇一元/CO<sub>2</sub>tと軽課されている。これは、温対税導入以前の石油石炭税の税率設定に、化石燃料を燃焼させたときの温暖化への影響が全く考慮されていないことを示している。なぜなら、化石燃料の炭素含有量を正しく税率設定に反映するならば、温対税のように、あらゆる化石燃料に対してCO<sub>2</sub>排出量1トンあたり均一の税率が課されねばならないからである。今回の温対税は、これら現行税率に対して、CO<sub>2</sub>1トンあたり二八九円という均一の税率を上乗せすることで、温暖化対策の観点からみれば「歪んで」いた価格体系を是正する効果を持つといえよう。

図1の「段階的実施」の部分にスケジュールが示されているように、この新税は二〇一二年一〇月一日から施行されたが、三段階に分けて段階的に税率を引き上げていくことになっており、原油・石油製品の場合だと二〇一二年一〇月一日に二五〇円、二〇一四年にさらに二五〇円、二〇一六年四月一日にさらに二六〇円/ℓを段階的に上乗せしていき、合計で七六〇円/ℓを既存税に上乗せし、税率は二八〇〇円/ℓに到達する。図2より明らかのように、化石燃料にCO<sub>2</sub>排出量当

図1 地球温暖化対策税による石油石炭税の税率引き上げとその段階的実施



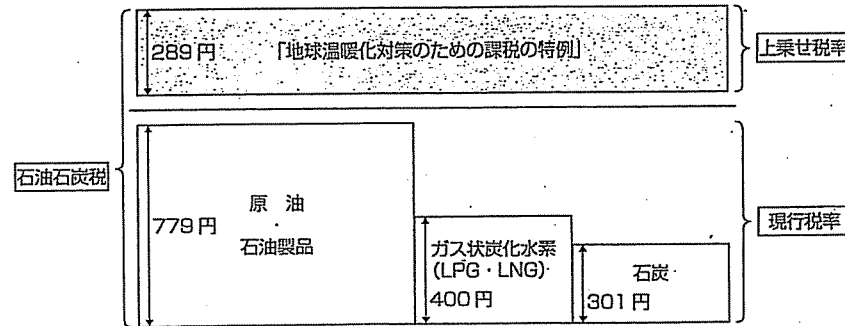
○段階的実施

課税物件	現行税率	2012年10月1日~	2014年4月1日~	2016年4月1日~
原油・石油製品 [1ℓにつき]	(2,040円)	+ 250円 (2,290円)	+ 250円 (2,540円)	+ 260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1tにつき]	(1,080円)	+ 260円 (1,340円)	+ 260円 (1,600円)	+ 260円 (1,860円)
石炭 [1tにつき]	(700円)	+ 220円 (920円)	+ 220円 (1,140円)	+ 230円 (1,370円)

注：( ) は石油石炭税の税率。

【出所】財務省「租税特別措置法(石油石炭税(地球温暖化対策のための課税の特例)関係)の改正(2012年)692頁  
www.mof.go.jp/tax\_policy/tax\_reform/outline/fy2012/.../p688\_699.pdf

図2 石油石炭税のCO<sub>2</sub>排出量あたり税率と地球温暖化対策税の税率(円/t-CO<sub>2</sub>)



【出所】財務省「租税特別措置法(石油石炭税(地球温暖化対策のための課税の特例)関係)の改正(2012年)691頁  
www.mof.go.jp/tax\_policy/tax\_reform/outline/fy2012/.../p688\_699.pdf

たり均一の税率を上乗せしても、税率構造は、依然として石油  
 V天然ガスV石炭となっている。温暖化対策の観点からみれば、  
 どの化石燃料であれ、CO<sub>2</sub>排出単位あたり均等の税率が課さ  
 れるべきである。そうすると、石油石炭税を炭素税に向けて移  
 行させていくためには、天然ガスと石炭、とりわけ石炭に重課  
 していく余地が残っているといえよう。

### 三 「地方炭素税」をどのように設計するか

地球温暖化対策税はいったん国税として導入されることが決  
 定したが、「地方炭素税」がどのような取扱いを受けるのかは依  
 然として未決着である。民主党政権下の政府税制調査会に提出  
 された財務省資料では、自治体がすでに多くの温暖化対策事業  
 を手がけ、その財源を負担していることから、「地球温暖化対策  
 に関する国と地方の役割分担を踏まえ、地方財源を確保・充実  
 させる仕組みについて、平成二四年度実施に向けた成案を得る  
 べく更に検討を進める」と明記されていた(二〇一〇年度第二  
 三回税制調査会(二月一日) 財務省提出資料「主要事項の  
 とりまとめ案(地方税)」)。

地方財政審議会もまた、「今後目指すべき地方税制の方向と平  
 成二五年度の地方税制改正等への対応についての意見」(二〇  
 一二年一〇月二日)において温対税に言及し、「地方自治体  
 が地球温暖化対策に果たす役割を適切に反映させる制度として、

革の潮流にむしる逆行することすらなりかねない。

第一の選択肢として、使途特定をまつたく行わないまま、都道  
 府県の化石燃料消費統計データに基づいて税収の一定割合を一  
 般財源として配分する方式がありうる。例えば、ある県の化石  
 燃料消費が全国比で5%を占めていたとしよう。この場合、そ  
 の県に配分される税収は、「配分されるべき総税収」×0.05  
 で計算される。もちろん、配分基準は県民所得や消費金額など  
 でもよいが、本税が炭素税であることを考えると、化石燃料消  
 費を基準にとるのが望ましいと考えられる。この場合、税収使  
 途は特定されないため、配分される税収はその自治体の一般財  
 源となる。

しかし、本税がもともと、その税収を温暖化対策に充てるこ  
 とを目的として導入されたことを考えると、税収を自治体の一  
 般財源として配分する第二の選択肢は、税導入の趣旨に合致せ  
 ず、必ずしも望ましくないかもしれない。他方、第一の選択肢  
 である国庫支出金という形での配分は、自治体の自立性を失わ  
 せる点で望ましくない。自治体が自ら立案し、実行できる自由  
 度を許容しながら、温暖化対策の財源を確保するには結局、民  
 主党政権下で創設された「一括交付金」という方法を使わせる  
 をえないように思われる。これだと、温暖化対策に用いるとい  
 う形では使途に縛りがあるが、温室効果ガスの削減を具体的に  
 どのような形で進めるのか、また、それぞれの対策にどのよう

「地球温暖化対策のための税」の一定割合を地方へ譲与するなど  
 地方の財源を確保・充実する仕組みを作るべきである」と指摘  
 している。

だが、具体的に温暖化対策のための地方財源をどのように確  
 保・充実させるのかという点については、まだ具体的に固まった  
 成案ができていないわけではない。かつて構想されたように、地  
 方自治体が独自に化石燃料に課税することで「地方炭素税」を  
 導入するよりも、国税として一旦導入された税収の一定割合を、  
 地方財政審議会が指摘しているように自治体に「譲与する」と  
 いう形をとること、地方財源を確保・充実させるのが確かに  
 現実的である。しかし、「一定割合」とはどれだけのことか、ま  
 た「譲与」といっても、どのような基準に基づいて各自治体に  
 税収を配分するのか、という論点については、未決着のまま  
 ある。

配分される税収割合は、国と地方が実施している温暖化対策  
 に必要となる財源の比率に応じて決定されるとしても、それを  
 どのような基準で各自治体に配分すべきかという論点につい  
 ては、いくつもの選択肢が考えられる。第一に、国が、自治体  
 が実施する温暖化対策事業に対して国から地方への国庫支出金、つ  
 まり「ひも付き」補助金を通じて配分するという方法がありう  
 る。しかしこれでは、かつて三位一体改革において廃止・縮減  
 がめざされた補助金の復活を意味することになり、地方分権改  
 進に財源を配分するのかがという点は、自治体の  
 裁量に任されている。この方法であれば、税  
 導入の趣旨とも合致する形で、自治体の温暖  
 化対策財源の確保・充実を可能にするように  
 思われる。

### 四 車体課税と地方税制のグリーン化

(1)自動車業界による自動車取得税・自動車重  
 量税廃止要求

一般に自動車には、図3に示されているよ  
 うに自動車の「生産」、「購入」、「保有」、「走  
 行」の各段階それぞれに税がかけられている。

日本では、自動車の生産段階に特定して課さ  
 れる税はないが、購入段階には「自動車取得  
 税」、保有段階には「自動車重量税」、「自動車  
 税」、そして「軽自動車税」が、さらに走行段  
 階には「揮発油税」と「軽油引取税」が課されている。このよ  
 うに自動車取得税、自動車税、軽自動車税が地方税である。さら  
 に自動車重量税の税収も、いったん国税として徴収されたのち  
 地方自治体の財源としてその一定割合が配分されるので、これ  
 らの税の税収は自治体にとって貴重な財源となっている。

ところが現在、経済産業省と自動車業界が、自動車重量税と

図3 日本における自動車関連税と課税段階

生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
なし	自動車取得税	自動車税 自動車従量税	揮発油税 軽油引取税

自動車取得税の廃止を要求している。これは、もともとこれらの税が道路特定財源としてその税収の使途が道路建設に特定される目的税だったために、自動車の所有者がその対価として負担するという課税根拠が成立しえた。しかし、二〇〇九年に用途特定が外され、普通税に転換してからは、自動車の所有者がこれらの税を負担する根拠は失われたというのが第一の理由である。第二の理由は、二〇一四年四月に八%、二〇一五年一月に一〇%に引き上げられる予定の消費増税問題である。自動車は一台当たりの購入額が大きいため、消費税率引き上げによる税負担の増加幅も他の消費財よりも大きい。したがって、税率引き上げによる自動車購入抑制効果はかなり大きいのではと懸念されているのである。自動車業界は、かつて一九九七年に消費税率が三%から五%に引き上げられたときは、国内の新車販売台数が約一〇〇万台減ったこと、そして、新車販売台数は長期低落傾向にあり、二〇〇八年からは五〇〇万台を割り込んでいたが、この二税を維持したまま消費税が引き上げられれば、消費税率引き上げのタイミングに合わせて自動車二税が廃止されれば、消費税増税による価格上昇効果を相殺でき、新車販売台数を維持できるといのが彼らの主張であろう。現在のところ、議論の焦点は第二の論点にあり、自動車二税廃止論は、もっぱら自動車産業救済策として議論されているかのような観を慎重を期すべきだと考える。

## (2) 「環境自動車税」の創設

しかし、だからといって本稿は、自動車関連税が現行のままではないことを主張しようとしているわけではない。むしろ逆に、自動車関連税はますます、社会の要求が変化していくのに合わせて、環境税としての色彩を強めるべく制度改革がなされるべきだというのが本稿の主張である。そうでなければ、自動車業界の主張のように、道路建設のための特定財源という根拠を失った自動車関連税は、つねに撤廃要求にさらされるようになり、それに対して自動車関連税を擁護する根拠も乏しいという状況に陥ってしまうであろう。

呈している。

しかし、「地方税グリーン化」という観点からみた場合、これら自動車二税の廃止はきわめて疑問が多い。運輸部門からの温室効果ガス排出は、日本の総排出量の約二〇%を占め、自動車は運輸部門全体の八八・一%を占めているので、日本の排出量の二七・一%を占める大きな排出セクターである。したがって、自動車からの温室効果ガス排出抑制を誘導するあらゆる工夫を自動車関連税に仕組んでいくことが重要である。

自動車のCO<sub>2</sub>排出を抑制するには、自動車の生産、購入、保有段階を経て走行段階に至るまで、あらゆる段階で課税を適切に組み合わせる必要がある。例えば、同じ走行距離でも、燃費の良い車の方がCO<sub>2</sub>排出は少ない。したがって、そのような車を生産するよう生産段階でメーカーに働きかけることは、大きな意味をもつ。自動車の取得段階と保有段階に対しては、自動車の購入者・保有者の選択に対し、税制を通じて影響を与え、よりCO<sub>2</sub>排出の少ない車を購入・保有してもらいインセンティブを与える必要がある。さらに、走行段階でもガソリンや軽油の消費に対する負担を重くし、不必要な自動車走行を抑制するインセンティブを効かせるのは望ましいことだと考えられる。

もちろん、自動車取得税も重量税も、それ自体としては環境税ではない。前者は自動車の取得価額に対して五%ないしは三%の一定税率が課される、元来は奢侈品課税である。これに對する例えば、ドイツでは二〇〇九年七月一日から新車に適用される自動車税改革を施行し、その課税ベースを「排気量のみ」から「CO<sub>2</sub>排出量と排気量の組み合わせ」に移行させた。興味深いのは、ドイツ自動車工業会が、この税制改革に賛意を表明して、自動車関連税廃止一辺倒の日本の自動車工業会とは好対照をなしている点である。これは、自動車のCO<sub>2</sub>排出規制が強化されていく方向性そのものが不可避だとすれば、その方向に早く動いた者が報われるような制度設計が税制上組み込まれることは、産業界にとっても望ましい方向だと受け取られたからである。

実は、日本でもドイツの自動車税改革と同様に、自動車税を単純に廃止してしまうのではなく、現行の自動車税を自動車重量税と一本化したうえで、保有段階の車体課税として課税標準をその自動車の排気量とCO<sub>2</sub>排出量の二本立てとする「環境自動車税」へと移行させる改革案が提案されている。これは、地球温暖化防止への要求の高まりという社会変化に対応しながら、自動車関連税を新しい税として生まれ変わらせる重要な提案であり、その導人が真剣に検討されるべきであろう。

## 五 分散型エネルギーシステムの構築と

### 「電気・ガス税」の再設

最後に、今後の来たるべきエネルギーシステムの大きな変化

に対して、自治体がなすべきこと、そしてそのための財源確保の必要性を強調して本稿を締めくくりにしたい。

東日本大震災と、それにもなう福島第一原発事故の発生によって、自治体のエネルギー政策への取り組み姿勢には大きな変化が生じた。それまで、エネルギー問題は国や電力会社の仕事だとして、自治体はほとんどエネルギー政策に関与しないという姿勢が大勢であった。そうした状況が、原発事故により大きく変わった。放射性汚染問題、計画停電、電力供給不足による夏場、冬場の節電といった問題が噴出し、自治体が否が応でも停電時の緊急電源確保を含め、地域独自のエネルギー政策に着手せざるをえなくなったという事情が大きい。民主党政権は二〇一二年夏に、「原子力発電を二〇三〇年にゼロにすべくあらゆる政策資源を動員する」との方針を発表したが、いずれにせよ、この問題への対応として再生可能エネルギーの急速な普及促進と、「分散型エネルギーシステム」の構築が避けて通れなくなつたことだけは確かである。

二〇一二年七月一日より開始された「再生可能エネルギー固定価格買取制度」の下で、いま着実に再生可能エネルギー導入量の拡大が日本でも進んでいる。これが有力な電源になれば、福島、新潟、福井など、大都市から離れた土地の大規模電源で発電し、それを大規模送電網で電力大消費地に一方的に送る現行のエネルギーシステムが、より分散型で、双方向型に転換し

ていく第一歩が踏み出されたことになる。なぜなら、太陽、水、風、土地などの再生可能エネルギーは、全国各地に分散して存在しているからである。

分散型エネルギー社会では、エネルギー消費地に近いところでエネルギーが生産され、いわゆる「エネルギーの地産地消」が実現するはずである。再生可能エネルギー導入量が増えていくと、配電網における電圧上昇対策や電力系統における安定化対策などを講じることも必要になる。また、まちづくりと一体となったエネルギーインフラを整備し、地域における廃熱の有効活用や、ガス・熱導管、コージェネレーション（熱電併給）などのエネルギーネットワークの整備にも地域で集約的に取り組む必要性が生まれてくる。

もちろん、これらが民間事業の採算ベースに乗る限りは、電力会社やガス会社が自らの力で投資を進めるであろう。しかし、社会的に必要であるにもかかわらず、採算ベースに乗らない事業については、自治体がまちづくりと一体的に推進する必要がある。しかし、当然のことながら、その前には財源の壁が立ちほだかる。そこで、筆者も委員として加わっている「神奈川県地方税制等研究会」では、どのような財源の可能性があるのかという論点について、最近取りまとめを行ったところである。<sup>※4</sup>

報告書は、電気およびガスについては、消費税導入時に廃止された旧電気税・ガス税（消費税の導入に伴い、一九八九年に

方税グリーン化」をさらに進展させるための最重要課題だと考える。

- \*1 諸富徹「産業廃棄物税の理論的根拠と制度設計」『廃棄物学全集』Vol.14, No.4 (二〇〇三年)、一八一―一九三頁。笹尾俊明「産業廃棄物の経済分析」『別冊財房』二〇一二年、諸富徹・沼尾波子「水と森の財政学」(日本経済評論社、二〇一二年)。
- \*2 諸富徹「低炭素社会と自動車関連税のあり方」EUIOおよびEITの動向を中心に「地方財政」第四八巻第一二号 (二〇〇九年)、四―一三頁。  
Deutscher Bundestag (2009), Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze, 16. Wahlperiode, Drucksache, 16/11742.  
Kahnovska, D., Kerim, K. und U. Kunert (2009), "CO<sub>2</sub>-Besteuerung von Pkw in Europa auf dem Vormarsch", Wochenbericht, Nr. 27-28, 76. Jg., S.438-450
- \*3 自動車関係税制に関する研究会「自動車税制に関する研究会報告書」(二〇一〇年九月) [http://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/01zeim03\\_01000001.html](http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01zeim03_01000001.html)
- \*4 神奈川県地方税制等研究会「再生可能エネルギー普及促進のための税制措置に関する報告書―分散型・地域密着型のエネルギーシステムの構築に向けて―」(二〇一三年) <http://www.pref.kanagawa.jp/ent/2586272.html>

【参考文献】…注を除く

諸富徹「環境税の理論と実際」(有斐閣、二〇〇〇年)

廃止)の賦課徴収システムを、軽油及び重油については、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、これを課税対象とした新たな地方税が(少なくとも技術的には)導入可能であると提言している。ただし、電気・ガス税については、従価税であった旧電気・ガス税と異なり、従量税が念頭に置かれている点、注意を要する。これらの税が、上述のような分散型エネルギーシステム構築の財源としてふさわしいのは、それが税制上の「応益原則」にかなうからである。つまり、まちづくりと一体になった分散型エネルギーシステムがもたらす生活の質向上の便益は、エネルギーの利用者に、そのエネルギーの利用量に応じて帰着するとみなすことができるため、地方税としては、電気とガスに課税標準を設定し、課税することが望ましいと考えたのである。

以上みてきたように、日本の地方税制のグリーン化は、この一〇年で大きく進展しており、今後さらなる進展が予想される。社会構造の変化に合わせて、税制でも再構築が進むのは当然である。エネルギー税制と自動車関連税制が、戦後ずっと維持されてきた姿からいま大きく変わっていくことを迫られており、その転換点に立っているのが現在だと思われる。その意味で筆者は、「地方炭素税の創設」「地球温暖化対策税の一部譲与税化」、「環境自動車税の創設」、そして「電気・ガス税の再設」の三点を実現していくことが、社会構造の変化に合わせた「地