

IMF サーベイ

環境政策

財政政策で エネルギーが及ぼす環境への影響に対処

2014年7月31日



ドイツ・コトブス近郊の石炭発電所。燃料価格を適正化することで、汚染による死亡を減らすことができる。(写真：Michaela Rehle/Reuters/Newscom)

- 各国は燃料の使用による健康、環境コストをエネルギー価格に反映すべき
- エネルギー使用に対する適切な料金設定は、他の税の軽減につながる可能性がある
- 改革は各国の財務省が始めることができ、グローバルな取り組みを待つ必要はない

IMFは、エネルギー使用による健康や環境への悪影響をエネルギー価格に反映する上で財政政策が中心的な役割を果たす、とする新たな報告書をまとめた。

多くの国のエネルギー価格は誤って設定されている。というのはとりわけ気候変動や大気汚染といった環境への悪影響、また車両の使用による交通事故や渋滞といったさまざまな副作用も価格には反映されていないからだ。エネルギーに限らず価格というものは、その製品に関連する実質的なコストを正確に評価して消費者に提示するべきである。

同報告書は、多くの国が、その財政的な目的のために所得税、給与税、消費税に依存しすぎており、エネルギー使用に対する税の依存度が小さすぎるとしている。

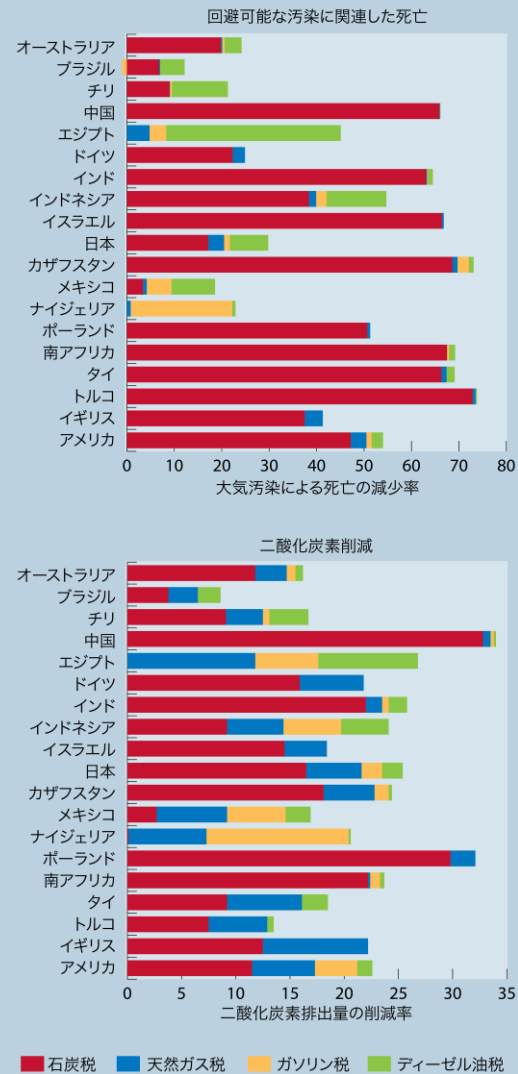
税シフトすべき理由

同報告書は、エネルギーに関する税制改革が、必ずしも新たな税収を意味するものではないと強調している。むしろ改革では、税制を所得税など経済の効率や成長に悪影響のある税から、精巧に設計されたエネルギー関連の税へのシフト、すなわち増税ではなく賢い税へのシフトに焦点を当てることができよう。エネルギー価格の適正化には、既に多くの国で実施され、円滑に徴収が行われている自動車燃料に課せられる税を他の化石燃料、たとえば石炭、天然ガス、またはその排気ガスなどに広げ、環境への害に見合う税率を設定することが含まれると報告書はしている。

IMFのヴィトル・ガスパル財政局長は、「燃料税改革は、健康、環境、財政に多大な恩恵をもたらす」と述べた。「われわれの推計によると、グローバルに燃料価格を適正化することによって、化石燃料の燃焼による大気汚染によって亡くなる人の数を63%減少させることができる。その大半は石炭燃焼汚染による死亡が減少するためだ。また、エネルギーの使用によって発生する炭素排出量を23%削減できる。その上、歳入をGDPの2.6%分押し上げられる」と述べた。（図1参照）

課税の適正化により、健康と環境に恩恵をもたらす

上のパネルが示す回避可能な死亡の大半は、石炭の課税見直しによるもの。同様に、5カ国を除く全ての国で、下のパネルが示す削減される二酸化炭素の半分以上を石炭が占める。



燃料使用に対する環境税などの財政的措置は、経済活動に対する強力な誘因となり得る。これらの措置は以下のようなものだ。

- それが、たとえば電力消費ではなく排出ガスの削減という正しい目標に直接向けられている限り、エネルギー使用に関連する健康及び環境への悪影響を軽減するためのよりクリーンな燃料へのシフト、より燃費効率の高い車の使用、エアコンの使用の抑制を広げるなどといった目的を達成する上で最も有効である。
- その税収が生産的に使われる（つまり財政システムの中での広範な税の負担を減らすか、社会的に価値のある支出に振り向けられる）限り、経済へ最も低い総コストで環境保護を達成できる。
- 税率が環境への被害と見合っていれば、環境へのプラスとコストの適切なバランスを取ることができる。

被害を数量化する

財政措置が有効であることは理論的には十分確立されているが、その理論の実施は、これまで不可能とされていた。大半の国でエネルギーに関連した環境面の損害の規模についての情報がほとんどなかったためだ。IMFの環境財政政策の主席専門家のイアン・パリーは、「われわれはこの研究で、各国にエネルギー使用の有害な副作用の数量化の方法や、150を超える国々について、これが石炭、天然ガス、ガソリン、ディーゼル油に対する課税の是正に対しどのような意味を持つかについて、実務的なガイダンスを提供している」と述べた。

パリー主席専門家は、「例えば、大気汚染による健康への影響は、それぞれの国で石炭火力発電所、車両などによる大気汚染にさらされている人の数を把握し、そしてこれを、汚染にさらされることによりさまざまな心臓や肺の疾病が引き起こされるリスクがどう高まるかについての専門家が提供するエビデンスと付き合わせて計算される」と説明した。

報告書は、化石燃料製品の適正な税額は、その燃料を燃焼させて生じる排出物の率に排出一単位当たりの環境破壊を乗じることによって算出されるとしている。また、少なくとも当面は、道路の渋滞、事故、道路の損傷などのため、自動車燃料税には追加的な負担を求めるべきだとしている。しかし将来的には、とりわけ渋滞に効率的に対処するために走行距離に応じた徴税（一例として交通量の多い道路で渋滞の激しい時間の走行料金徴収）に部分的にシフトすることが考えられる。

知見の実践

エネルギー税を管轄する立場にある各国の財務省は、恐らくはより幅広い税制改革の一環としてエネルギー価格の適正化に積極的に取り組むことができる。国内の環境面および財政面の利益が潜在的に大きいことを考えると、改革は環境面でのグローバルな協力合意を待つ必要はない。また、報告書は、経済的弱者の家庭に対しては、たとえばセーフティーネットの強化など対象を絞った措置によって負担の軽減が可能としている。こうした政策はエネルギー価格を抑制するよりも経済的弱者への支援としては効果的だ。エネルギー価格抑制による恩恵の大半は高所得者に行ってしまうからだ。

環境被害の測定方法について幾らかの反発が出ることは避けられないだろう（例えば、地球温暖化への影響の金銭的評価や汚染によって失われた命の価値の変化など）。だが、報告書に盛り込まれたこの方法と添付の表は、立場の違いを乗り越えた有益な政策論議の端緒となるだろう。

関連リンク：

[IMFと環境](#)

[価格設定データベース](#)

[ブログ：燃料改革を前進させる](#)

[本出版ウェブキャスト](#)

[ラガルド専務理事スピーチ](#)