

第 7 回検討会議事録

件名	税制全体のグリーン化推進検討会（第 7 回）		
日時	2013 年 2 月 13 日（水） 14:00～16:00	場所	三田共用会議所 3 階大会議室（A～E 会議室）
	出席者（委員）	出席者（その他）	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神野座長 ・ 大塚委員 ・ 中里委員 ・ 諸富委員 ・ 横山委員 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白石総合環境政策局長 ・ 鎌形大臣官房審議官 ・ 大熊環境経済課長 ・ 環境経済課 ・ 水・大気環境局（オブザーバー） ・ 大臣官房廃棄物・リサイクル対策課（オブザーバー） ・ 自然環境局（オブザーバー） ・ みずほ情報総研（事務局） 	
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 議事次第 ・ 座席表 ・ 資料 1 平成 25 年度 環境省関係税制改正について ・ 資料 2 個別事項に関する国内外の状況に関連する資料 ・ 参考資料 税制全体のグリーン化の推進に関するこれまでの議論の整理（中間整理） （平成 24 年 9 月 4 日公表） 		
議事	<ol style="list-style-type: none"> 1. 国内外における税制全体のグリーン化等の状況（報告及びご議論） 2. その他 		

◆開会・議題1「国内外における税制全体のグリーン化等の状況（報告及びご議論）」

事務局 : 定刻となりましたので、只今から第7回税制全体のグリーン化推進検討会を開会いたします。委員の先生方におかれましては御多忙のところ御出席いただきまして誠にありがとうございます。なお、植田委員、栗山委員、吉村委員は、本日所用のため御欠席でございます。まず、議事に入ります前に、お手元の配付資料の御確認をお願いいたします。議事次第、座席表、資料1、資料2、参考資料として前回までの議論を中間整理という形で公表させていただいたもの、最後にメインテーブルのみの配布となっておりますが、第6回検討会資料2の税制全体のグリーン化推進に関する資料を配付させていただいております。以上につきまして、資料の不足や落丁等がございましたら、お手数ですが事務局までお申し付けください。

また、マイクの使い方ですが、お話なさる際にはスイッチを入れていただき、お話が終わりましたら、スイッチを消していただきますよう、よろしく願いいたします。マスコミ関係の方におかれましては、撮影はここまでとさせていただきます。撮影関係者の方は御退室願います。

それでは、以後の進行については、神野座長をお願いしたいと思います。よろしく願います。

神野座長 : それでは議事に入ります。2月はシーザー暦、年の終わりの月で、文字通り、大学関係の委員の方には入試その他で、先生が走り回る師走の状況ではないかと思えます。欠席されている委員の先生方も多いのですが、万障繰り合わせのうえご出席いただきました委員の皆様方には私からも重ねて御礼申し上げます。本日の議題は、議事次第にありますように、国内外における税制全体のグリーン化等の状況に関する報告及び議論とさせていただきます。国内外における税制全体のグリーン化などの状況につきまして、前回の検討会以降の税制改正の動きや環境政策の動き、さらには個別事項に関する国内外の状況につきまして、昨年秋の検討会で委員の皆様からいただいたご意見やご議論、さらに委員の皆様方に個別に相談させていただいておりますので、その点などをふまえてご報告させていただいて、それに基づき委員の皆様にご議論を頂戴したいと思います。

はじめに、平成25年度環境省関係税制改正について、環境省からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

大熊課長 : 【資料1に基づき説明】(省略)。

神野座長 : どうもありがとうございました。それでは、只今の環境省からいただいたご説明について、ご質問あるいはご意見を頂戴できればと思います。諸富委員。

諸富委員 : ②の「車体課税の見直し」のイの(ロ)に、自動車税について自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化と抽象的に書いているのですが具体的にはどういう方向なのでしょう。現状からもう

少し何か変わるといえることでしょうか。それから、ロの（ロ）について、報道にあるように、もう一度、道路特定財源的なものに戻すという方向なのかどうか、そのあたりについてもう少し解説をお願いしたいと思います。

神野座長
大熊課長

: 2点ですね。解説をお願いいたします。

: ご質問ありがとうございます。1点目の自動車取得税の改革に関連して、自動車税に関するご質問かと思えます。与党の中で税制改正の議論が行われて大綱という形で出て参りましたので、個々の文言についての詳細な解釈が固まっている、あるいは私どもが承知しているということではないわけですが、そういった前提の上で申し上げられる範囲で申し上げますと、イの部分で、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化を図るとございますので、自動車取得税が持っていたグリーン化の機能のある種失われる部分を、自動車税で維持・強化していくという意図が入っていると理解しております。具体的な設計については10%の段階ということですので、今後議論がなされていくと理解しております。

白石局長

: もう少し率直に申し上げた方がよろしいかと思うのですが、議論の紹介の形でご説明させていただきますと、自動車取得税を廃止することについては、地方公共団体から強い異論がありました。今既にエコカーについては減免措置が行き届いていて、取得税を止めてしまうということは残っている高級車の減税になってしまう、それはグリーン化には逆行するというご主張。これは党の税調でも同様の議論がありました。消費税を上げるときに取得税を廃止するなら、グリーン化の機能を別のところに移して存続させなければならぬという議論がありました。よい車にはfavorを与え、そうでない車にはそれなりにというようなグッド減税バッド課税を、自動車税と自動車重量税で深掘りするという方向が出たものと理解しております。

2点目については、非常に政治的にマスコミにも報道されましたが、特定財源とする訳ではありません。本日の資料で後ほど紹介がある国会の答弁に加えて、特に自民党の税調で議論されたのは、もともと目的税であったものを一般財源にしたこと。そして、昨今のトンネル事故にもございますが、ユーザーにとってメリットのある道路の補修、維持管理に当然振り向けるべきであるので、税源と目的をもう少し分かりやすく説明をすべきだということや、ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行うべきという指摘。特定財源とは言わないけれども、これは存在する意義があるのだということ、国土の強靱化という流れの中で優先的に振り向けられるべきもの、むしろ納税者の納得を得やすいものという指摘を受けました。それとは別に、汚染者負担原則で、4対1の割合で公害健康被害者の医療費の財源に補填されていることについても留意しなければならない。単に廃止ということではなく、税をとっている趣旨や公害健康被害の財源として、固定発生源である工場の排気部分から4、移動する発生源である自動車から1の御負担をいただいていることも忘れずに、という経緯であると理解しており

ます。

- 神野座長 : よろしいでしょうか。では大塚委員。
- 大塚委員 : 自動車重量税は公害健康被害の財源として用いられている状況については、今回はこれでいいと思うのですが、今後どうなるかわかりません。今ご指摘いただいたことにも関連しますが、固定発生源と移動発生源の関係が8対2になっていることと、元々が汚染者負担原則に基づいていることを踏まえると、もしこれを新しい制度に組み替えて財源を確保しようとする、最近の環境基準をクリアしている車の保有者からとることの説明がつかない部分もありますので、当時の車のメーカーに一定のお金を払っていただくことも含めて、いろいろなことを考えなければいけない、とても大変になるということを意見として申し上げておきたいと思います。
- 白石局長 : ご指摘のとおりで、本検討会の中でもそもそも課徴金なのかなどいろいろな意見がありました。汚染者負担原則の中でユーザーからとる形もあるだろうし、自動車の生産者からとる別のやり方があるというご議論もあります。昔は車の重量と汚染排出量に比例関係はありましたが、今は電気自動車のように重いけれども排ガスは出さない、電気の排出係数をどうするかという議論もありますが、直接的には公害負荷と自動車の重さが比例しない車も出てきている中で、全体の整合をとって汚染者負担原則に基づきお金をいただくことはなかなか難しく、徴税効率のことを考えればこの形が一番相応しいと考えられておりますが、来年以降もこの議論は引き続き行っていくことになっておりますので、そのときに留意はするがどうなるかは分かりませんが、大塚委員のご指摘も踏まえ、私どもは汚染者負担原則の中でどのように負担していただくのがよいかを考え続けなければいけないと思います。ありがとうございます。
- 神野座長 : よろしいでしょうか。ふたつとも今後も続く議論と思いますので、ご承知おきいただければと思います。次に「個別事項に関する国内外の状況に関連する資料」について事務局から報告いただきます。よろしくお願いたします。
- 事務局 : 【資料2、参考資料に基づき説明】(省略)。
- 神野座長 : どうもありがとうございました。本日は、今ご説明いただきました「個別事項に関する国内外の状況に関連する資料」についてご議論を頂戴したうえで、今後の税制のグリーン化の検討の進め方などに議論を向けていただければと思います。中間整理などもご覧いただいでご議論を頂戴したいと思います。資料は大きく2部に分けられると思います。2から4は税目別、5以降は問題領域別となっております。税目別のところでいかがでしょうか。後で戻っていただいても構いませんが。横山委員お願いします。
- 横山委員 : どのような整理が必要かについて述べさせていただきます。インターバルもありましたし、政権交代もありました。政権交代によって政策目標の優先順

位が変化しました。将来に向けて税制全体のグリーン化を考えていくときに踏まえなければいけない事項、もう一度考えなければならぬということをまず申し上げたいと思います。政権交代によって政策目標の優先順位が変わったことを受け入れる場合にどういうことを考えないといけないかという、環境と経済成長の両立が前政権よりも重要になっていることではないかと思えます。そうしたときに広く言えば環境関連税と言われているものの税制におけるウェイトをどう考えるか。増税するなら環境関連税以外の、例えば法人税の減税とのセットで考えざるを得なくなります。他の税制に言及しないとするならば、エネルギー課税として4.7兆円、車体課税として2.6兆円の税収を与えられたものとして、税収中立のもと、より環境に資するような税制に変えていく形で議論していくことも重要になると言えるのではないのでしょうか。そういう大きな前提の中で車体課税を考えていくとするならば、取得段階よりもむしろ保有段階で負担をする重課するような形、そういうことが税制全体のグリーン化の観点から見てどうなのかということも重要になってくると思えます。議論の仕方として、レベニューニュートラルのもとで望ましい環境関連税制という視点で整理するのもしないのか、確認していただきたいと思えます。

神野座長 : 取得から保有については、東京都の税調でも保有はとり難いというご議論もあります。

横山委員 : 東京都は関係ありません。

神野座長 : おっしゃりたいことは、レベニューニュートラルにするかどうか。

横山委員 : 税制全体のグリーン化のイメージが、環境関連税の重みを増やしていくときに他の税目を下げることが前提にしないとなかなか難しいのか、あるいは、環境関連税の税収は一定でもよりCO2排出量を削減できるようにする税体系とするかいろいろな考え方があると思えます。そうしたときに、少なくとも現下の政権のもとでは、成長を損なうような形の税制改革は難しい可能性があるかどうか、そのあたりも考えないといけないのではないかと。

神野座長 : 税制と成長の関係については、ここで結論を出すというよりも、今後議論していく上で、政策課題が変化したことを踏まえたアジェンダの設定が必要という問題提起として受け止めてよろしいでしょうか。

横山委員 : はい。

神野座長 : 諸富委員どうぞ。

諸富委員 : 取得、保有、走行の3税のバランスをどう考えるかですが、取得段階がなくなることが決まりであるならば、取得段階で意思決定に影響を与えられなくなるので、ますます走行段階、あるいは保有段階でのインセンティブが重要になってきます。その考え方ですね。自動車の走行段階から出るCO2を考えるときに、揮発油税もどういう性格の税か明らかにすることなく、ずっとペンディングされています。今回の税制改正要望では、森林吸収源でとり入れることができるのではないかと提案をされたとのことですが、自動

車関連から出る CO2 の抑制手法としての揮発油税と見たときに、税率は正しい水準なのか、取得税が廃止される段階において自動車からの排出抑制を強めていく上で現行の揮発油税水準が望ましい水準かどうかといった問題の立て方も新たにできるのではないのでしょうか。車体課税についても検討を進めるべきではないかと思えます。グリーン化の仕方についても、取得税でやっていたように引くばかりではなく。

神野座長 : バッド課税がないということでしょうか。

諸富委員 : はい。税収減が激しいわけです。これを自動車税でやろうとすると自治体はやってられないとなるはずで。税制中立を車体課税だけでやるべきかといった議論もありますが、やはり重課と軽課のあわせ技で税制中立をやらざるを得ないのではないのでしょうか。車体課税のあり方として取得税廃止を認めるなら、保有段階でももう少しインセンティブを強めていく必要があるのではないのでしょうか。

神野座長 : 事実関係について環境省から。

大熊課長 : ご指摘ありがとうございます。今引くばかりというお話がありましたので、事実関係について申し上げます。ご指摘のとおり、自動車重量税と取得税についてはエコカー減税という形で引かれています。自動車税については、軽課と併せて重課もする。古い車については通常より 10%税率を引き上げた形でのグリーン化措置を行っています。

神野座長 : いずれにしても、取得段階をなくすことを含めてやらないといけないのは、取得段階の方が効果があるのを所有段階で行う上での問題点や、保有税は税務執行上やりにくい税金なので、この割合を高めていくことについて。これらは次年度以降の課題にもなってくると思います。つまり、税収の問題と環境政策の効果の問題の両方を考えながら、他の税制との関係も含めた検討をして行かざるを得ないということでもよろしいでしょうか。

諸富委員 : 自動車税は年次課税で徴収が大変というのは都道府県の税務担当の方が現場でおっしゃっていることです。自動車税は重要な財源で、地方財政へは影響を及ぼさないという文言もしっかりと入っているので、いじるとしてもそうだと考えております。

それとは別に、自動車の走行段階での排出削減に加えて、公共交通の充実を促進していくために税制として何ができるかということから言うと個人的に関心があるのはフランスの交通税です。自治体の独自税源ですね。

神野座長 : 交通税は任意税にリストアップされています。フランスでは強制的に課税しなければならない税目がある一方で、好きな税目をメニューから選ぶ任意税がある。フランスでは独自課税は認めていません。交通税は支払い賃金に課せられており、都市に LRT を引くときなどに使われますが、事実上、都市連合で作らざるを得ない。通勤に使うという理屈のもとに支払い賃金に課税しています。

諸富委員 : CO2 排出量に課税しているわけではないので厳密な意味では環境税とは呼

べませんが、結果として、LRTなどの都市の公共交通機関が普及しました。日本では国交省が財源を持っており、まさに旧道路特定財源から流用する形で立体交差などを整備していると聞きますが十分でない。フランスでは自分たちの都市計画に使えるということで非常に進んでいるのではないのでしょうか。日本の場合、富山市に続く公共交通機関をしっかりと行う自治体が出てこないのは、そのあたりに原因があるのではないかと推測しています。もちろん賃金ベースということは赤字法人でもかける訳です。東京都が法人事業税を外形標準化しただけであれほど盛り上がったように、それなりの問題をはらんでいる税だと思いますが、都市内の交通が便利になるということは、都市に立地する企業として従業員の通勤に貢献する、ドライバーも道路がすくことによって速く中心部に到達できる、そういった意味で賃金比例型としているように思います。こういった公共交通機関の充実を進めるような仕掛けや政策がありえないかと関心をもっております。

神野座長 : おっしゃる通りですが、道路財源問題に絡んで言えば、税収というより使途の話ですよね。税として仕込むとすると、環境にあまりよくない、エネルギー効率の悪い交通機関に税をかけて、環境にいい交通機関に回すということはないわけではない。今も行っているか分かりませんが、民営化する前のドイツのように、長距離トラックの輸送にかなり重い税金をかけて、エネルギー効率のよい鉄道に回していく、ピグー税的な交通環境税もなくはない。もう一つは、LRTなどでかけている交通税については、普通はパークアンドライドとセットにします。車の流通がスムーズになるというよりも車を中心市街地に入れないで中心市街地を歩いてもらう。その方が売り上げが伸びて、町の商店街の活性化につながる。LRTを引いているトロットマン市長も言っておりましたが、一つの考え方のように思います。今のご提案は、走行段階のエネルギー課税と自動車に関係する税金とをうまく組み合わせることと、交通政策を環境に良い方向にもっていく税制のあり方もここに含まれると理解してよいでしょうか。

諸富委員 : はい。

神野座長 : あといかがでしょうか。中里委員どうぞ。

中里委員 : 火力発電に頼らざるを得なくなっている状況ですが、いろいろな立場でいろいろご意見があるので、何が良い悪いとは言えないのですが、CO2の点では大変になるわけです。これをどうするのか。どうするといってもどうにもならないでしょうけど、心配です。もう一つは、為替円安傾向で、原油価格が上昇すると車体課税をやめても車に乗らなくなるわけです。その効果をどう見るのか。経済学の先生方が然るべき方向性を打ち出されると思うのですが、どのようにお考えになっているのでしょうか。

神野座長 : 円安なので自動車輸出はおそらく伸びますが、燃料関係は税をかけるまでもなく必然的に値上がりしていきます。おっしゃっている方向はどちらの方向でしょうか。抑える方向でしょうか、それとも燃料課税の引上げについては

- 火力発電の依存度を強めることを前提に考慮すべき、のどちらでしょうか。
- 中里委員 : 火力発電だけでどこまでできるのかというと難しいですね。そこはいろいろ考えないといけないと思いますが、その話と、ガソリン価格があがれば、車体課税を軽くしても乗ることは少なくなるのか。そのあたりはどう考えるのでしょうか。
- 神野座長 : 委員の皆様方がいいでしょうか。諸富委員、いかがでしょうか。
- 諸富委員 : 結果は出始めています。2011年の速報値ではCO2排出量は増えています。今後もその方向に行くとは思いますが、炭素税収は増えます。税収で何らかの対策を打っていく必要があるかもしれません。原子力は早々動かないとみたほうがいいのではないのでしょうか。震災直後に考えられていたように順調に再開する訳ではないと思います。活断層の問題や40年の問題で廃炉することも十分起こりうると思います。その中で、化石燃料の問題に対して中長期的にはいろいろな動きが起きてくると思います。例えば、メジャーの言い値で買っている状況を変えようという動きが出てこざるを得ないのではないのでしょうか。そこは経済学ですから当然、価格が上がればより安いものを求め、技術開発などこれまで考慮されていなかったいろいろなオプションが考慮される、市場原理が働いていくと思います。先々週までドイツにいましたが、再生可能エネルギーはグリッドパリティまで見えてきたこともあり、太陽光、風力は固定価格買取制度から脱却できる目処がたってきました。日本の再生可能エネルギーはまだ2~3%なので、20%を超えたドイツとは比較になりませんが、頑張ればそこまでいくかもしれません。ドイツは昨年の上半期では再生可能エネルギーが4分の1に達しました。エネルギー電源の多様化にもつながります。再生可能エネルギーを促進する税制、FITが入っていますので、できるのではないかと思います。
- 二つ目もそうだと思います。ガソリン価格が上がることによって政策措置がなくてもCO2が減ることは当然あるのではないのでしょうか。ただ、為替が反対にふれることもあると思いますので、同じ走行距離でもできれば燃費のよい車を使ってもらおう。その意味では、取得税は選択のところで効いていたので、それを捨ててしまうのは政策措置としてもったいないように思います。
- 神野座長 : 横山委員。
- 横山委員 : 原発事故後のCO2の排出削減ターゲットをどうするかについては、大きな争点になると思います。火力に頼らざるを得ない状況下で物事を考えるのが現実的と思いますが、その中でどういう風にCO2排出量を抑制していくか、問題を設定し直さないといけません。植田先生がいらっしゃったらよかったのですが、国民の自発的な節電行動、産業界が努力しているのも事実ですが、それをどこまで続けられるのか。緊急避難的な節電行動か、それともライフスタイルを変える形かでかなり大きな差になってくると思います。十分認識を持っているわけではないのですが、いくつかの前提が3.11以前とは変わってきていることは政策担当の皆さんも十分認識しているように思います。

前提が変わった中で CO2 の排出抑制を考えないといけないことに異論はないと思います。ライフスタイルを変えていくような形での税制の作用、経済的手法がどこまで可能なのかが、中長期的にはかなり重要になってくると思っています。

神野座長

: 大塚委員。

大塚委員

: その他に関連して産廃税について述べておきたいと思います。国でも関連するもの考える必要があるのではないかと申し上げておきたいと思います。これまでは、原状回復の基金を産業界に出していただいておりますが、これ以上は任意拠出していただかず、2、3 年後までに制度を作らないといけない状況が出てきております。実際に問題になるのは首都圏の廃棄物が青森県や愛知県あたりまで行くことに対して、受け入れ側の県が行政代執行して費用負担しなければいけないのはおかしいということですが、地域の不公平があるので、経済的手法の方で政策課税についてご検討いただくことを意見として申し上げておきたいと思います。

神野座長

: ありがとうございます。項目 5 以降でいかがでしょうか。今のように抜けている論点を指摘していただいても構いません。諸富委員。

諸富委員

: グリーン成長との関係を議論していくことはここ数年の国際的な流れだと思います。以前は、環境税は経済にマイナスの効果を与えるので、それがどれぐらいかを測定して、それほど大きくはないということを示すことが計量モデルの役割のような感じでしたが、このところ変わってきていると思います。ヨーロッパは横山先生がおっしゃったように税収中立で行っておりますし、資料にも ILO の労働税を下げた場合の雇用増加や、オーストラリアについても雇用増加とあります。税制中立的に税制改革を行った場合の直接的な効果の計測というのがあると思います。

二つ目は産業創出です。モデルで明らかにするのはなかなか難しいと思いますが、10 年経ってずいぶん低炭素や再生可能エネルギーの関連企業・産業創出がおこっていると思いました。ドイツで世界シェア 4 割を占める太陽光のインバーターを作る企業を見てきました。インバーターは典型的なものづくりのものですが、彼らはさらに、情報集約の結節点として機能させ、太陽光パネルを連ねて最適制御する、情報通信設備と組み合わせた形での制御機能も兼ね備えた一種のものづくりとサービス・情報処理産業と結合したようなビジネス展開を考えています。単に太陽光パネルの市場に中国企業が入ってきて雇用が奪われるという表面的な理解だけでなく、もう少し深い検討が必要のように思います。お先まっくらというわけではないと分かってきましたので、丁寧にもう少し時間軸を長めにとることで、国民経済への影響をポジティブな観点から議論できる材料がいっぱいあるのではないかと思います。電力自由化も発送電分離の方向で決まったと聞きますので、そのあたりの状況も数年前と変わってくる可能性がありますので、なかなか定量的な評価には適さないかもしれませんが、産業構造が変わっていくところに産業創

出の可能性があると思います。

それからもう一つ重要な点はイノベーションです。数年来の OECD の主要なテーマにもなっていますが、イノベーションと政策措置がどういう関係にあるのか。政策措置を入れたからイノベーションが生じたのか、論争もあり、多数の文献が出ています。ポーター仮説についても肯定論も否定論あるようになかなか決着がつかない問題もありますが、イノベーションによって経済が成長していくこと、イノベーション促進型の制度設計をどう考えていくか。環境税を含めた環境政策の成長促進への寄与というのが非常に重要な論点になってきています。毎年4月に環境省の新人研究に伺っていますが、環境省に入ったからといって規制と考えないでくださいと言っています。どのようにして環境面から日本経済に貢献するかという発想も持ってください、と常にうたえています。そういう観点で環境政策を評価して、税制の位置づけを考えていくことも大事な論点だと思います。以上です。

神野座長 : どうもありがとうございます。横山委員。

横山委員 : 諸富委員のご指摘を補足することになると思いますが、第二次安倍政権の成長戦略の中で、グリーン成長がどういう風に位置づけられるのかが重要になってくるので、そこへメッセージを発信していかなければならないというのが超短期の話としてあると思います。

もう一つはフランスのまちづくりの話に関連して、どのように日本の国土を形成していくのか。何全総という話でなく、環境という観点で、どのように国土をマネジメントしていくのが重要だと思います。首都圏でのグリーン化と、地方中核都市でのグリーン化が同じパターンでできるのかがかなり重要になってくると思います。例えば、ヨーロッパでは電柱の地中化が進んでいます。まちづくりという観点、景観・観光振興という観点からも重要になるかもしれません。私自身、総合政策学部にはいますが、CO2を削減するという目標も重要ですが、複合した観点が今後ますます重要になってくると思います。どうしたらいいか。フランスの交通税をヒントに、田舎でも少子高齢化社会の中でも豊かに暮らしていけるような、そして省エネに資する町を作っていくための何かが必要になってくると思っています。

神野座長 : ありがとうございます。環境政策と成長政策の位置づけ、総合的に環境政策を捉えていくということですね。LRTでもバリアフリーだし環境でもあるし交通でもあるし、総合的に行われる政策。その観点で環境税その他も見ておく必要がある、ということでしょうか。

神野座長 : あといかがでしょうか。大塚委員。

大塚委員 : 横山先生がおっしゃったことに私も賛成です。環境のみならず、人口減少や高齢化に関連してコンパクトシティの考え方が出ています。コンパクトシティを作っていくために税がどういうふうに対応できるかについても是非お考えいただきたい。

教えていただきたいのですが、スライド30、31で炭素税の経済影響ですが、

30 ではどうしてもマイナスになるという話でしょうし、2013 年以降の対策・施策小委に参加しての感覚ではどうしてもマイナスになる。③の場合でも減る。GDP のロスが 1 パーセント以下ならいいという考え方にはなかなかないと思いますが、スライド 31 では労働資源の活用でプラスになる。並列に並べても分からないので、ふたつのページをどのように考えたらいかがが疑問としてあります。

もう一つ、先ほどの火力発電所等の議論について申し上げたいのですが、横山先生がおっしゃる 3.11 以降どう変わったのかの議論がある一方で、石炭火力を作ってしまうと 40、50 年稼動してしまいます。2020 年以降、日本も温暖化の目標を国際的に持たされると思いますので、ある種の排出権分の購入を必然的に抱え込むこととなりますので、今直近では火力発電を作らざるを得ないことは分かるのですが、長期的にはそうとも言えない状況です。今、炭素税を上げ続けることは難しいかもしれませんが、長期的には、炭素税を火力発電にかけていけないといけなし、温暖化対策の方向性をもっていないといけなしとも思っています。横山先生がおっしゃることもその通りだと考えておりますが両方考えていけないといけなしと思います。

神野座長 : 横山先生の場合には、ライフスタイルの中には、トランジションタウンやエコビレッジでやっているような、熱エネルギーには電気を使わない運動。電気は質の高いものには使わざるを得ないけれど、そうしたものを含めライフスタイルを変えていけないといけなし。当面、火力発電に依存するのは事実として認めていけないといけなしということですよ。

横山委員 : 再生可能エネルギーについてはどうすればドイツぐらいに到達できるのか。諸富委員は 10 年とおっしゃるのですが、本当に 10 年でキャッチアップできるのか。ここがシナリオの描き方として難しいところです。大塚先生がおっしゃるように、作ってしまうと経路依存性が出てくることも考慮しないといけなし。その兼ね合いをどういうふう考えていくかの選択だと思います。

神野座長 : ありがとうございます。中里委員。

中里委員 : 友人の弁護士が書いた説得の技術という本があります。人を説得するには、感情でなき落とす感情的説得、こうすべきであると命令する規範的説得、こうすればお得という功利的説得の 3 つの方法がある。感情的説得は我々の世界ではないですが、今までの環境税の議論は、「こうすべきである」という、マインドが規制的な部分がありました。ところが、横山先生がおっしゃっていた産業政策や成長戦略、諸富先生がドイツでご覧になってきた新しい環境産業は、要するに儲かりますという功利的説得。これはよろしいのでしょうか。プレゼンテーションの仕方はものすごく重要ですから、「こうすべきである」と言われても「興味ない」と言われたら終わりですが、「儲かります」と言われると世の中全体はそちらに動くのではないのでしょうか。資料を見ると、労働資源の活用でうまくいく、技術革新でうまくいくなどと書いてあって、そうなのかと実はびっくりしました。ただ、説得力があるか

どうかはよく分からないですね。もう少し説得力のあるプレゼンテーションの仕方があるわけで、イノベーションが起こるであろうという偶然に期待するようなことを言っている、起こるとは思いますけれど、我田引水ではなくて、本当に儲かるという話のもって行き方。環境省が経済産業官庁に生まれ変わる、そういう感覚が少しでもあれば大分違ってくる。悪いことしたから税金かけるというのではなくて、もっとよい話のもって行き方がありそうですね。ヨーロッパがモデルを提供しているということであれば、結構いいなと思いました。今日、実はびっくりしました。

神野座長 : おっしゃる通りで、諸富委員が指摘なさったように、規制についても戦略的規制というふうに言われていて、当面、規制を強めればその分野で技術革新が起こる。しかし、定量的に分析しようとするとなかなか難しいのですが、エコロジーもエコノミーも巧みに私達の自然をやりくりするという意味で通底しているという認識が重要であると思います。あと、いかがでしょうか。

大熊課長 : ご意見を幅広くいただきありがとうございます。大塚先生からモデルの見方のご質問がありましたが、後ほどみずほさんにも補足していただいた方がいいと思いますが、その前に若干コメントさせていただきます。先生方ご指摘のとおり、成長につながる議論がどうできるかが非常に重要な論点と考えております。通常モデルでは、ややもすれば程度の差こそあれ GDP にマイナスの影響を与えますが、そうではないモデルが出ているのでそれを拾って紹介させていただきました。ただ、主流は応用一般均衡モデル (CGE)、AIM モデルなどが多数であると認識しております。先生方を前にして僭越ですが、モデルの前提は完全雇用で、設備や資源が完全に利用されているという前提ですので、そこをいじればマイナスになると理解しております。そうではないモデルというのは、現時点において、完全雇用ではない、需要が足りないという部分を入れ込んでいるモデルが一部出てきている。CGE でも技術革新を入れる工夫をしていただいていると認識しております。諸富先生がおっしゃったようにモデルで工夫して表現できる部分、新産業が出てくるなどそもそもモデルでは表現できないところと両面あると思いますので限界を認識しながら、しっかり勉強して参りたいと思っております。

二点目の成長については、手前味噌の宣伝になって恐縮ですが、成長につなげていくことがまさに重要と考えておまして、温暖化対策税の税収を新しい成長分野に、効果的、効率的に使われる形で投じることで、CO2 を減らしながら新産業の創出につなげていくことが大事だと考えております。今年度の予算でも、大臣の主導で、低炭素投資ファイナンスイニシアティブと銘打った一連の予算を入れておまして、これは発想としては政府が呼び水として様々な出資を含めて様々な形で支出をすることで、銀行に眠っている民間の資金を引き出して投資を大きくする、成長につなげるという発想です。まだ生み出すところですので、これからが正念場ですが、そういったことに重点をおいてやっていきたいと思っております。しっかり勉強していきたいと

思っております。

- 神野座長 : 事務局のほうから。
- 事務局 : ほとんど補足することはないのですが、やはりモデルによって一長一短がありまして、完全雇用のモデルというのは確かに需給ギャップを表現できていないので GDP のプラスの影響を分析できないのですが、ある程度フレキシブルに産業転換の部分を見れますので、中長期的には非常に優れているといえます。かたや需給ギャップを表現しているモデルは、近年の経済や労働の関係を踏まえているのでそういった分析はできますが、長期の分析には向きません。今のところは、モデルの長所短所をふまえたうえで、適した形で分析し、いかによりプレゼンテーションで伝えていくのが大事だと考えております。
- 一点ご留意いただきたいのですが、スライド 30 で GDP への影響として 1% を下回ると書かせていただいておりますが、これは経済成長率が 1% 動くということではなく、GDP 総額が 1% 動くということですので、何年で見るかで成長率の換算が変わってきますが、率にしたらもう一桁小さくなる点についてはご留意いただければと思います。

◆議題 2 「その他」・散会

- 神野座長 : よろしいでしょうか。そろそろ予定の時間でございますので、委員の皆様からいただくご議論はここまでにさせていただきたいと思っております。委員の皆様方には生産的にご議論していただきまして、今後のアジェンダその他の見通しも共有できたのではないかと考えております。今後の進め方、取り扱いについて環境省から。
- 大熊課長 : ありがとうございます。様々な角度から非常に本質的な点をご指摘、ご議論いただき誠にありがとうございました。今後の進め方についてですが、本日様々なご意見を頂戴いたしました。それから、昨年の秋にかけて様々ご議論いただき、中間整理という形でいただいたところです。これらを含めまして、私どもと致しましては、来年度以降も引き続き検討会を開催し、ご意見・ご議論いただき、ご指導いただきながら、進めていきたいと考えております。本日も今年の税制改正大綱なども受けながら、来年度以降の設計についてもいろいろ検討課題があるというご指摘をいただきました。そうしたものをまずは私共で勉強しながら、年度が明けて来年度に入って、ご意見、ご議論いただき対応していきたいと考えております。今年度につきましては、今回をもって一区切りにさせていただき、先生方お忙しいとは存じますが、来年度以降も引き続きご協力をお願いできればと考えております。
- 神野座長 : ありがとうございます。今環境省から、来年度以降も引き続きこの委員会で検討を進めるようにというご要請がありました。よろしいでしょうか。
- (異論なし)
- それではご要請どおり、引き続き今年度までの議論を踏まえながら、次年度

以降、生かしていくことにさせていただきたいと思います。それでは本年度の検討会に一区切りついたところですので、環境省から一言ご挨拶を賜ればと思います。

白石局長 : お時間を頂戴し、一言ご挨拶させていただきます。今日もまさにご議論いただきましたが、この 1、2 年、税制全体のグリーン化に関連した大きな動きがございます。周辺のことから申し上げますと FIT も導入されましたが、何と言っても地球温暖化対策のための税が昨年から施行になっております。それらの背景には 2 年前の 3.11 の震災、それに引き続きます原発事故が、政府全体のあらゆる行政に大きな影響、影を及ぼしているのは確かです。したがって、毎年、グリーン化ということで税制を語るということが行われている訳ではございますが、やはり世の中のマインドも変わりますし、実体経済も変わっているなかで、日々、検討し直さないと、税制全体のグリーン化はうまく運ばないわけです。政権が変わったという指摘もございましたが、経済と環境を両立させることの必要性がずっと高まっていると思っております。税制が与えるインパクトも大きくなっております。先生方のお知恵、ご指摘を踏まえながら、私どもも関係省庁とも連携しながら税制改正に取り組んでいるわけでございます。来年度も引き続きご指導を賜りますようお願いいたします。本年度の御礼に代えさせていただきます。

神野座長 : どうもありがとうございました。以上をもちまして本日の検討会を終了いたしますが、本年度の検討会をここで終えるにあたって、私からも委員の皆様方のご協力に感謝するとともに、環境省および事務局の方々のご指導、ご協力に感謝する次第です。本日の検討会を終了させていただきます。ありがとうございました。

以 上