

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

田中委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。広津素子君。

広津委員 本日は、いわゆるFRCの報告が議題となっておりますが、せっかく与謝野大臣御出席の機会ですので、我が国における環境税の導入について御質問をさせていただきます。

まず、平成二十一年度が終わったときの我が国の財政状態がどうなっているかについて考えたいと思います。

我が国は、最新の財務諸表である平成十八年度の貸借対照表によれば、国単体で九百八十一兆円の債務があり、純債務は二百七十七兆円となっております。これにより、老人から子供まで含めた国民一人当たりの純債務は約二百十七万円となり、四大家族の御家庭では八百六十八万円の債務を負っていることとなります。

これに加えて、昨年来、原油価格の高騰によるコスト高とリーマン・ショックによる売上高の減

少により、我が国の経済は不況に突入し、政府は景気対策として七十五兆円の経済対策を行い、さらに十兆円規模の補正予算を組もうとしております。

そこで、御質問いたしますが、平成二十一年度末における我が国の債務、純債務及び国民一人当たりの純債務の予測はどのようになりますでしょうか。

与謝野国務大臣 国と地方の長期債務残高は、平成二十一年度の末におきましては八百四兆円になると予想されます。対GDP比では、これは一五八%となると見込まれており、我が国の財政は、主要先進国の中でひとときわ厳しい状況に置かれております。

お尋ねの純債務については、財務省においてはその数値を公表しておらず、国民一人当たりの純債務の予測についてもお答えができないわけでございますが、仮に、平成二十一年度末における国と地方の長期債務残高の八百四兆円について、これを国民一人当たりの数値として試算いたしますと、一人当たり約六百三十万円の借金を背負っているということになります。

広津委員 どうもありがとうございます。私は国だけしか言っていないかったので、地方も含めるとかなり多いと思います。どちらにしても、かなり多いということがわかります。

次に、地球温暖化対策全体の中で、環境税を導入することの意味についてお話しします。

国の財政状態を改善するためには、もちろん行政改革により無駄を省くことは大切ですが、二十一世紀向けのインフラ整備や景気対策のための支

出も必要です。そのため、歳入を図る必要もあります。そして、私は、その一部を環境税で賄うとグリーン・ニューディールによる補助金の効果をさらに高めることができると考えております。

つまり、例えば道路特定財源が一般財源化され、どういった根拠でこの税金をいただくかについて議論があるわけですが、これを炭素税もしくは環境税としていただくのが妥当ではないかと思うわけです。もちろん、炭素税もしくは環境税として課税するに当たっては、これを自動車のみに限るのではなく、炭素を排出するものに対しては、炭素に価格をつけて、原則としてフェアに徴収することが必要となります。

参考資料としてお配りしております、地球温暖化問題に関する懇談会の中期目標検討委員会が出している「温室効果ガス排出量の中期目標の選択肢」は、今後相当な量の温室効果ガスの削減が必要であることを踏まえ、二〇二〇年におけるCO₂の排出量を、二〇〇五年及び一九九〇年比を示し、一九九〇年比では、下の方はマイナスイ五%のケース、マイナス二五%のケースなど、四つのケースを示しております。そして、先進国一律二五%くらいの目標でなければ地球温暖化はとめられないと思います。それを考えますとき、まず、地球温暖化対策の一環として、自主的取り組みや規制などのさまざまな地球温暖化対策に加えて、環境税を導入するのがよいと思うわけです。

その理由は、環境税は、日本に限らず、広く世界の意識や行動を変革するためのメッセージ効果があり、エネルギーに関するパラダイムシフトの

契機になると思っております。これに中国、インドやアメリカなどの他国も協調すれば、日本の国際競争力が落ちることはなく、公平に地球温暖化をとめることができると思います。

さらに、環境税の導入によりCO₂の排出コストの予測ができれば、社会がエネルギーの転換を行うためのインセンティブにもなります。そのため、エネルギーを転換してイノベーションを行う大きな動機づけになるとともに、これを地球的規模で行うことにより、かなりの効果が上がると考えます。

実際に、環境税を導入した場合の効果につきましては、昨年の燃油価格高騰のときに実証されており、昨年の燃油価格高騰の折には、化石燃料の消費が減少し、代替エネルギーに転換するための研究や政策が進みました。その結果、CO₂の排出削減が見られ、エネルギー価格の変化はエネルギーの消費に確実な影響を与えていることが明らかになりました。

現在は、燃油価格の下落により、エネルギーの転換の動きがとまっておりますので、環境税を導入して化石燃料を的確な価格に維持すれば、CO₂排出の削減のインセンティブが働くことは明らかです。そして、現在行っているグリーン・ニューディール政策に環境税の税収から充当すれば、二重の効果が見込めると思いますが、いかがでしょうか。

二重の効果と申しますのは、例えば、環境により車に補助金をつけるのと、環境によくない車に税金をつけるのは、インセンティブとしては同じ

効果がありますが、補助金と税金、同じ金額をつけますと、財政中立になり、さらに二倍の効果が出るという意味です。

与謝野国務大臣 大変いい御質問をいただきまして、ありがとうございます。

先般成立いたしました税制改正法の附則においても、今後の税制抜本改革において、低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化、すなわち環境への負荷の低減に資するための見直しを推進することとしております。これは、税制の抜本改革の中で行われるこれからの議論として書いてあるわけでございます。

こうした中で、先生の御質問の中にあつた環境税については、地球温暖化対策に係るさまざまな政策的手法全体の中での位置づけ、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響などを十分踏まえ、総合的に検討していく課題であると考えております。いわば、これから皆様方に御議論をしていただくという国会の課題であるというふうに考えております。

広津委員 どうもありがとうございます。

次に、国民経済や産業の国際競争力に与える影響につきましては、私は、代替エネルギーへの転換を進めることにより、むしろ買いかえ需要が発生するとともに、環境技術の開発も進むと思えます。我が国の自動車、アメリカの自動車と異なり、省エネの技術にトップランナーと言われるほどすぐれているのは、まさにエネルギーの値段が高く、環境に厳しい国で開発された車だからです。そのため、国民経済や産業の国際競争力に与える

影響は、プラス面もあるし、マイナス面もあると思いますが、国としてかたい決意で政策を行えば、経済への影響を緩和し、また脱炭素社会の製法への転換を促すこともできます。

既に環境税を導入している諸外国では、産業によって軽減措置なども見られ、環境税の産業へのマイナスの影響をなくすることが可能です。さらに、産業におけるイノベーションをむしろ後押しするということもあり、もし国際的にその動きが広がれば、国際競争力が落ちるといった問題もなく、本来に地球温暖化をとめることができると思います。いかがでしょうか。

小林政府参考人 お答えいたします。

今、環境税のプラス面を伸ばして、そして副作用を減らすということができないのではないかと、御指摘でございます。

これは御指摘のとおりでございます。既に、先例でございますイギリスとかデンマーク等におきましては、一例でございますけれども、鉄鋼あるいは原料炭といったような原材料については免税をするというふうなこと、あるいは政府とCO₂の削減の協定を結んだ場合には税率を軽減するといったような、いろいろな軽減措置が講じられておりまして、その結果、産業への影響が相当に緩和されているというふうな御指摘を得ております。

環境省といたしましても、先ほど御指摘のとおりでございますけれども、環境税の導入というのは地球温暖化対策上、大変有用な政策だということに考えてございまして、今後とも、産業の国際

競争力に与える影響も踏まえながら、諸外国における取り組みも参考として、我が国の実情に合った軽減方策についても検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

西本政府参考人 お答え申し上げます。

先ほどイノベーションの話についての御質問がございましたけれども、こつこつと厳しい経済情勢の今こそ、環境分野に対して戦略的に、果敢に投資を行って、低炭素社会の実現を目指すことが重要であるというふうに考えております。このような観点から、経済産業省といたしましては、新エネルギーや省エネルギーの導入に対する補助あるいは革新的な技術開発を支援していくというように取り組んでおるところでございます。

それから、税制でございますけれども、平成二十一年度の税制改正で、省エネあるいは新エネルギーの設備への投資についての即時全額の損金算入制度を創設したところでございますし、環境性能にすぐれた自動車、こつこつとしたものに対する自動車関係諸税の時限的な減免に取り組んだところでございます。それから、太陽光発電設備を含む住宅の省エネ改修に対する減税措置なども盛り込んだところでございます。

このように、環境関連のイノベーション、これを進めるための助成や環境関連の投資に対してインセンティブを与えるような税制等々、さまざまな手段や手法によりまして、社会全体の低炭素化を進めてまいりたいと思っております。

環境税につきましては、今後の税制抜本改革に関する議論の中で総合的に検討していくべき課題

であるというふうに考えております。

広津委員 どうもありがとうございます。私も、税制の抜本改革の中で消費税等を見直すというふうに書いてありますが、その等の中に環境税をぜひ入れていただきたいと思っております。

第四番目の質問ですが、では、どういう方法で環境税の金額を決めるか、及び既存エネルギー関係諸税や諸外国における取り組みの状況との関係ですが、私は、既存エネルギー関係諸税を一般財源化するに当たっては、まず、炭素に価格をつけるという発想で環境税の水準を決めるのがよいと思っております。また、環境を守り、エネルギーの転換を促すという観点からは、少なくとも現行の税率水準を維持することが必要であり、他の先進諸外国との比較から考えれば、ガソリンであれば、一リットル当たり二百円程度の売価になるように環境税を設定するのがよいと思えます。

ドイツ、イギリス、フランス、韓国などにおきましては、既に環境税が導入されておりまして、環境対策の役割も果たして、削減効果があったと指摘されております。それぞれの国で一リットル当たりのガソリン価格と税額を申し上げますと、イギリスではガソリン一リットル当たりの価格は二百三十三円、税額は百五十円、ドイツでは価格が二百二十九円、税額が百四十三円、フランスでは価格二百十六円、税額百三十四円、日本では価格百五十五円、税額六十一円となっております。

今後は我が国も、税制の抜本改革におきまして、環境税を導入して、税制もグリーン化を図っていくことを大きな方向にすべきだと思いますので、

ぜひよろしくお願い申し上げます。

竹下副大臣 私は、今財務副大臣をしておりますが、党の中ではずっと環境税を一生懸命やってきた一人でございます。今広津委員のおっしゃいましたことに、基本的に、心から拍手を送りながら聞かせていただいております。

炭素に価格をつけるという発想、これが、一つは税という形で価格をつける、もう一つは排出量取引という中で価格をつける、いわゆる経済的手法の中の一つになりますけれども、あらゆる手段を、規制的手段もあるいは自主的な方法もそして経済的な手法も、あらゆる方法を動員して低炭素社会というのをつくっていくかなきゃならぬ、こつこつと考えておりますので、先生の御指導を受けながらこれから検討していきたいと思っております。

広津委員 応援、どうもありがとうございます。私も頑張りますので、よろしくお願いいたします。
竹下副大臣 こちらから、よろしくお願いいたします。

環境税をめぐる議論というのは、欧米ですと環境税という名目で税を上げて、実は、ちょっと我々も疑問に思っておりますのは、その使い道が社会福祉やそういうところへ行っております。環境対策になっていないという側面もあります。税の導入と同時に、先ほどおっしゃいましたインセンティブを二重に使うという意味で、低炭素化のために環境税を使えば二重の効果があるという先生の御主張は非常にもしっかりと思っておりますので、できればそういう方向になってくれればよいなと心の中では強く期待をいたしております。

ありがとうございました。

田中政府参考人 大臣、副大臣から既に御答弁がございましたので、つけ加えることは余りございませんけれども、先生の御指摘のように、各国でさまざまな、その国の特性に応じて、環境税と呼ぶかどうかは別にしまして、エネルギーに関する新しい税であるとかあるいは既存税制の枠組みの変更であるとかいうことが行われております。

今までの既存の税制の引き上げですが、あるいは既存の税制において対象外であったエネルギーに新しい税を入れるですが、あるいはそれを全部組みかえるですが、あるいは御指摘のありましたような炭素の含有量に応じた税率を設定するとか、内容はさまざまでございますので、大臣、副大臣から御答弁がございましたように、今後の議論の中で、政策的手法のあり方あるいは国民経済とか産業への影響等々を考えながら、総合的に検討をしていく必要があると考えております。

広津委員 どうもありがとうございました。

本日は、非常に有意義な答弁をいただきました。心から感謝を申し上げます。ありがとうございました。