

◇ 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つては正規の会議録と受け取られることのないようお願ひいたします。

○遠藤主査 環境省所管について、昨日に引き続き質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、これを許します。

○広津分科員

どうもありがとうございます。

最初に、二十一世紀の日本をどうつくるか及びその財源について御質問します。

二十一世紀になり、私たちの住む地球環境は、人類の活動により地球温暖化や環境汚染、野生動物の絶滅などの事態を生じており、その解決は待ったなしの状況です。そのため、私たちは、人が地球に持続的に住むことができるようにするため、生態系を維持し、環境を守つて、持続可能な社会をつくることを真剣に考えなければならぬときになりました。

そこで、二十一世紀の日本は、今後十年から三十年かけてどういう形にしたいのかについて考えてみました。夢のある話になりましたが、この夢

は、意識の高い皆様方のアイデアを入れて膨らませながら、ぜひ現実にしたいと思っております。

まず、我が国はものづくりが得意な国ですから、工業の盛んな国であり続けたいと思いますが、どす黒く汚れた工業地帯ではなく、クリーンで木々がそよぎ、緑や花が多く、再利用できる浄化された水を排出する工業エリアでありたいと思います。

家は、庭のある一戸建てに住むことが可能なくらいのゆとりが欲しく、ショッピングや病院、学校など、必要な場所には道路や鉄道を使ってすぐにアクセスできる、美しいまちづくりであつてほしいと思います。そして、これは都市への極端な人口集中をしなければ可能なことです。

また、食料自給率は現在三九%になつておりますが、三十年後には八〇%、できれば一〇〇%にしたいと思います。

そのためには、環境、農林漁業、国土交通、厚生労働など、さまざまな視点から新しい施策が行われなければなりませんが、現在、その財源が十分あるかについて御質問いたします。

○鴨下国務大臣

今先生が國のあり方、あるいは物の絶滅などの事態を生じており、その解決は待ったなしの状況です。そのため、私たちは、人が地球に持続的に住むことができるようにするため、生態系を維持し、環境を守つて、持続可能な社会をつくることを真剣に考えなければならぬときになりました。

そこで、二十一世紀の日本は、今後十年から三十年かけてどういう形にしたいのかについて考えてみました。夢のある話になりましたが、この夢

話がありましたけれども、できれば歩いてでもアクセスできる、こういうような町をつくっていくことが、多分環境の問題もそうですが、これから高齢化しますから、高齢化した方が便利に暮らせる、こういうようなコンバクトな町をつくっていくことも重要なことなんだろうというふうに思います。

そういう趣旨においては、私たち環境省の中では、おっしゃるように、財源も含めて、まちづくり、あるいはこれから新しいエネルギーを創出していくしかないといけませんから、その自然エネルギーに重点を置く上においても、十分ないわば財政的な裏打ちは必要だらう、こういうふうに考へているところであります。

こういうようなことの中で、環境省は、具体的な話としては、環境立国日本として、我が国のすぐれた環境、エネルギー技術や豊富な人材を生かして、自然の恵み豊かな美しい国づくりを目指す、こういうようなことを一番重要な施策に置いて、今努力をしているところであります。

特に、先生もお触れになりましたけれども、地球温暖化問題、こういうようなことは人類にとっても共通の課題でありますから、これについても世界を挙げて、そしてさらに日本がリーダーシップをとらなければいけない、こういうような課題であるわけであります。そして、足元で言えば、ことしか京都議定書の一約束期間に入りました。そういう中で、あらゆる分野で対策を加速する、こういうようなことのために我々はしっかりと取り組まなければいけないと思います。

そして、今お話をありましたように、私たちは、コンパクトなまちづくりを含めて、できるだけ化石燃料を使わないで、これから我が国が経済的にも豊かでいられる、国民が生活をする実際も、実感として豊かでいられる、こういうような意味において、低炭素社会、こういうようなことを進めよう、こういうふうに考えているわけであります。そういうふうに考えているわけでありまして、予算の中では環境保全経費の総額は二兆二千百四十億円となっておりますけれども、持続可能な社会を本当に実現するためには、これは環境省ももつともっと頑張らないといけないわけでありまして、しっかりと、先生の御趣旨に沿った形で我々を取り組んでまいりたい、こういうふうに考えます。

○広津分科員 どうもありがとうございます。全く同感で、協力させていただきたいと思っております。

次に、結論から申しますと、私は、道路特定財源の暫定税率部分を環境税とし、一般財源化してはどうかと思つております。

現在、道路特定財源の暫定税率に関して、これを十年延長するか否かが大きな争点になっております。道路特定財源は、国税には揮発油税、石油ガス税、自動車重量税があり、地方税には地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税、自動車取得税、軽油引取税などがあります。

しかしながら、そもそも、自動車やガソリン取引に税をかけたのは、まだ自動車がぜいたく品であつたころが始まりで、自動車保有者は扣税力が

あつたために課税したもので、現在では、自動車は地方においては国民の足となつており、必需品であつてぜいたくではないため、自動車保有者に担税力があるということはありません。そのため、当初の目的で自動車の取得やガソリンの購入に税をかけるということは、地方の人々に多くの負担をかけ、現代にそぐわないと思います。

このような中、もし自動車の重量に応じて税をかけることに合理性があるとすれば、道路に負荷をかける度合いに応じて道路整備の費用を負担すると考えられます。けれども、自動車を購入するときに、自動車取得税をかけ、さらに消費税をかけることは妥当ではないと思います。

また、もしガソリンの購入に税をかける合理性があるとすれば、これは環境という観点から考えたときに、自動車の排気ガスがCO₂、NO_x、SO_xを排出し地球環境に迷惑をかけているため、それを回復するために使用する資金としてであれば納得できます。つまり、二酸化炭素の吸収源となる森林、農地、藻場を整備して、自動車が排出する二酸化炭素やその他の有毒物質を回収するためにこれらの税を使うのであれば、納得できるわけです。

つまり、道路特定財源については、一つ一つの項目について、徴税することの妥当性と徴税金額の妥当性に関する見直しが必要であると思いますし、見直した結果は、暫定税率の部分くらいは環境税として一般財源化するのが妥当ではないかと思いますが、いかがでしようか。

なお、環境税に関しては、将来的には、乗

用車のみではなく環境に負荷をかけている他のものからも徴収するということをよいと思いますが、この機会に、揮発油税、石油ガス税、石油ガス譲与税、軽油引取税から始めるのが現実的でよいのではないかと思っております。

○古谷政府参考人 お答えを申し上げます。

自動車関係諸税は、御指摘がございましたが、それぞれの創設の経緯や課税に根拠がございまして、現状で国、地方それぞれの貴重な財源となっています。一方で、OECDの統計を見ますと、これらの税は、税の名称ですか、課税の目的、あるいは税収の使途といったことを問いませんで、燃料課税、車体課税、双方を含めて環境関連税制ということで位置づけられています。

御指摘のエネルギー関係諸税につきましては、環境面への影響を踏まえまして、そのあり方を検討する必要があることは御指摘のとおりであるというふうに考えております。

この自動車関係諸税につきましては、昨年十二月七日の道路特定財源の見直しについての政府・与党合意におきまして、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせており方を総合的に検討するというふうにされております。具体的には、今後、抜本的な税制改革の議論が進みます中で検討をしていくことになりますけれども、自動車関係諸税それぞれの課税の趣旨、性格を踏まえまして、私どもいたしましても、政府・与党合意に沿つて適切に対応してまいりたいと考えております。

○広津分科員 どうもありがとうございます。

次に、それでは道路整備は要らないのかということがあります。国土交通省に御質問いたしました

それでは、要らないのかといえば、既に十分に言い尽くされておりますように、地域の自立や活性化のためには、高規格幹線道路の整備、生活道路の拡幅、歩道の整備や、バリアフリー化、市町村合併後の一體化の促進、あかずの踏切の解消など、やるべきことが数多くあります。また、点在する都市から必要な場所に便利にアクセスでき、物を運ぶことができるためには、それらをつなぐ道路、鉄道、空港、港湾のネットワークが必要です。

そのため、二十一世紀に真に必要な交通ネットワークについての方針をつくり、それに応じて、それぞれの箇所に必要となる予算を積算根拠をもつて見積もり、迅速に整備していくべきであると考えます。つまり、必要なものは、道路だけではなく他のすべてを含む交通体系ですから、まず、あるべき国の姿をイメージし、それを地図に落とし込んで、それをつくるために必要な費用を算出すべきであると考えるわけです。

もちろん、三十年後の目標が、今見通したままとは言えませんが、それは変化するたびに少しずつ修正すればいいわけで、少なくとも、目標が見えないと、今何をやっているのかがわからないと思います。

そのため、現在のように、積算根拠がなく十年間五十九兆円を固定するというのではなく、多方面に迷惑をかけないために、一年間だけは道路特

定財源の暫定税率を延長し、その後、道路特定財源を項目ごとに整理し、少なくとも暫定税率の部分は、環境税として一般財源化することも視野に、見直しを行わせていただきたいと思いますが、いさがでしようか。環境税になつても、環境関連のかがでしようか。環境税には使えるわけで、環境税になつたから道路ができないということではないと思います。いかがでしようか。

○北村政府参考人　お答えさせていただきます。今、先生、道路を初めとします交通ネットワークについての御質問がございました。

我々、二十一世紀に向けて、交通ネットワーク、もちろん、道路だけではなく他の鉄道、港湾、空港、それぞれあるわけでございまして、我々としては、これから日本を担つていく交通といふのは、まずやはり、これだけグローバルな時代ですから、国際性、特にアジアを中心とするグローバルな時代にこたえられる交通ネットワーク。

地域の活性化に直接的に役立つようなら、多くのテーマでもございます環境に優しい交通ネットワークをつくりしていく。さらに、高齢者等のことを考えれば、バリアフリーを初めとする利用者に優しい交通ネットワークをつくりいくというふうなことを思つております。我々も、道路だけではなく他の交通機関も、選択と集中によつて、重点的に今の要請にこたえていくような整備を進めていきたいと思つております。

環境についていいますと、日本の交通というのは、鉄道が、諸外国に比べると、トンキロベースでたしか三割を超えていたと思ひますけれども、

現状でも諸外国に比べれば環境に優しい部分があるとそれなりに自負はしておりますけれども、C O 2 問題を考えていく上では、やはりもつともっと努力が要る、先生の御指摘のとおりだと思います。

○広津分科員　どうもありがとうございました。それも、やはり私も同感でございますので、協力していきたいと思っております。

次に、ガソリンにかかる諸外国の税負担について、環境省と財務省にお聞きします。

日本は、O E C D 二十九カ国中、ガソリン価格は二十五番目、税負担額は二十四番目であり、諸外国に比べてガソリンにかかる税負担は低く、またガソリン価格も低いと言われております。

例えば、イギリスでは、ガソリン価格は二百三十三円で、そのうち税額が百五十円、ドイツでは三百二十九円、税額百四十三円、フランスでは二百十六円、税額百三十四円、韓国では百九十三円、税額百十一円であり、税目は、環境税、炭素税です。韓国も日本より高いというのは、正直言つて驚きました。そして、イギリス、フランス、ドイツは、近年、税率を逐次引き上げております。世界各国がこのように地球温暖化を防ぐために努力

している中、サミット議長国である日本は、洞爺湖サミットで環境税の導入を呼びかけたいと思います。

環境税を賦課すれば次のような効果があると考えられます。

まず、エコカーへの購買意欲が上がり、環境によい効果が与えられる。次に、省エネ機器への買いかえが進む。また、それらを後押しするための補助金の原資ができる。二酸化炭素吸収源である森林、田畠、藻場の造成にかかる補助金の原資がつくれる。そのほか、道路環境やまちづくりなどの生活環境、教育環境、福祉環境をよくするための費用も出せる。一般財源であるため、その他のことにも使える。いかがでしょうか。

○西尾政府参考人 先生御指摘のとおりに、欧州主要国では、温暖化対策などのために、エネルギーにかかる課税の改革などが行われ、ガソリン等の燃料課税についても大幅な税率の引き上げなどが行われてきたところでございます。

環境省といたしましても、せっかく環境税を検討いたしておりますが、これは炭素に価格をつけるといったようなことで、市場メカニズムを通じて低炭素社会を実現する極めて重要な政策手段であると考えております。

その効果につきましても、御指摘いただきました。一つには、課税による排出抑制効果があります。稅收を温暖化対策に充当するという効果もございます。国民各層の意識改革も大変に促進されるものではないか。こういう三つの側面から効果のある環境税の創設を検討していくことは必要と

考えておりますが、これにつきましては、地球温暖化対策全体の中での具体的な位置づけ、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、諸外国における取り組みの現状などを踏まえまして、國民、事業者などの理解と協力を得るように努めながら、真摯に総合的な検討を進めていく、そのような課題として取り組んでまいりたいと存じております。

○古谷政府参考人 お答えをいたします。

私どもいたしましたが、地球温暖化問題につきましては、環境と経済の両立という考え方に対して、多様な政策手段を適切に講じていくことが必要だと考えております。

いわゆる環境税もこうした経済的手法の一つと位置づけられていると認識しておりますけれども、道路特定財源諸税につきまして、環境負荷を課税根拠とした税に見直すべきではないかという先生の御指摘につきましては、現行でも、これらの課税がCO₂抑制上果たしている役割は無視し得ないというふうに考えておりまして、既に広い意味では、OECDでの位置づけにもございますように、環境に関連する税制であると言えるのではないかという認識を持っております。

午前十時五十三分散会

私としては、ぜひそういうふうになればいいなというふうに思つておりましてこの質問をした次第でございます。

これで私の質問を終わります。

○遠藤主査 これにて広津素子君の質疑は終りました。

以上をもちまして本分科会の審査はすべて終了いたしました。

この際、一言ごあいさつ申し上げます。

分科員各位の御協力によりまして、本分科会の議事を滞りなく終了することができました。ここに厚く御礼を申し上げます。

これにて散会いたします。

こうした現行の税制を、さらに幅広く国民に負担を求めていくいわゆる環境税ということで議論していくことにつきましては、先ほど環境省の方から御答弁ございましたように、温暖化対策全体の中で総合的に検討していく必要があるというふうに私どもも認識をしてございます。

○広津分科員 どうもありがとうございました。