

■勢一委員からいただいた御意見

※聞き取り内容を事務局において書き起こしたもの。

※アンダーラインについても、事務局で付したものを。

【前半】

(ポイント1)

国の制度設計がどのようなものになるかに大きく依存することになるかと思う。具体的に何から徴収して何に使うのかということ。その内容・制度設計によって、地方側がどのような役割を担わなければならないのか、地方の現場の方でかなり大きく事務をなくてはいけなくなるような場合については、それに相応するだけの配分を求めるところになるだろうと思う。これは、県と市町との関係も同じだろうと思うので、そのあたりはどのような制度設計になるかというところをしっかりとウォッチしていただいて、時機を逃さず交渉するということが大事だと思う。税の詳しい制度設計に関しては、他の委員の先生方が詳しいので、当日議論していただければと思う。

(ポイント2)

カーボンプライシングを大幅に導入することになると、既存税制は見直さざるを得ないことになるはずである。そのときに、見直しの内容によっては、既存税制による 減る可能性は十分にあり得て、その時には、その代わりになるような財源を新しい仕組みの中できちんと確保できるかという検討がなされるはずなので、そこが勝負になるのではないかと感じる。長く続いている税については、それがあつた種の既得権化しているところがあるので、それが無くなるということは、地方としては非常に痛い部分だというのは重々承知している。しかし、税の大幅な見直しということになると、そういったことは避けられないので、全体の中で、どのような形で 税金を確保できるのかということが課題になる。

ただし、その際に若干悩ましいのは、地域によってその利害が違ふということがあるということである。国 vs 地方となつたときに、地方側が一枚岩になれるかどうかが危うい。都市部の人口が多い地域と、地方で車が無いと生活ができないようなインフラの状態のところとでは、かなり状況も違ふと思うので、このあたりは政治の世界にならざるを得ず、知事さんにがんばっていただくということになるのかもしれない。あるいは、関西であれば、広域連合があるので、関西広域連合の中でトータル設計をして、環境だけではなくて、産業やまちづくりなどを含めた、トータルなインフラ作りのための制度設計として、どのような アピールができるかということを検討していただくということも一つかなと思う。

(ポイント3)

地方で取り組めることはたくさんあると思う。今回紹介していただく、温対法の改正で

は、私は環境省の委員もやっていて、この温対法の改正の検討会にも諸富先生と一緒に入っていたので、地方に与える影響が大きいことは十分承知しているし、特に実行計画については、促進区域の抽出などを含めた新しい形での実行計画の策定を求めているので、こういう新しいスキームと連携させて、何らかの財源につながるような取り組みができないかということを考えることはできるかと思う。

【後半】

(ポイント1)

やはり、日本は、諸外国に比べて、住宅建築物の分野での対応が遅れているのは間違いない。省エネの部分でも、各建物が占めている部分が多いので、そこに手当てをすることは大事だと思う。そうはいても、特に個人の住宅については、どのタイミングでどのような措置ができるかというのが、かなり難しい部分があるので、何らかの税と関わるタイミングを捉えて誘導していくということがベストな方法だと思う。説明の中で示された案のように、手元のツールを活用するというやり方で、御検討いただくのが良いと思う。また、再エネを導入させるということも、同じような形で進められないかなと思う。

ただし、悩ましいのは、何らかの誘導をするためには、おそらく、減免や補助という形になっていくのだろうと思うが、そうすると、補助をする方では何らかの財源が必要になるし、減免の方はその時の原資は要らないが、何らかの税収が減ることになるので、そのあたりの費用対効果をどう考えるかということが課題になるだろうと思う。通常のように、経済的利益を生むような場面での減免であれば、何らかの形でバックしてくるわけだが、低炭素になっても即税収が上がるわけではないことから、中長期の投資ということになる。このあたりは、幅広い意味での懐具合との相談ということになるだろうと思う。短期的に効果を上げるために優遇措置を行う場合には、規制強化とセットでより強く促していくということが重要だと思う。京都府の例などは、そういう面でも工夫がされていると思う。

(ポイント2)

まち全体のまちづくりとしての低炭素化、グリーン化という発想が、非常に重要になってくるだろうと思う。すべての地域で同じようなことをするということができないことから、各地域の特性に応じて、その特性を生かした形で、全体として低炭素化が進むという設計が必要になるのかなと思います。それから、一定の設備投資とあるが、どの分野にどのような投資をしなくてはならないかということも、まち全体を見渡して考えていく必要があるかと思う。

また、これといって良いアイデアが思い浮かぶわけではないが、少なくとも、地域の脱炭素化を進めることで、国全体の目標達成につながっていくというロジックを考えれば、

その貢献の程度に合わせて、何らかの補填、貢献分の代償をいただくということは議論としてできると思う。ただし、どういう形で金額や割合を示せるのかということは少し難しいとも思う。

(ポイント3)

地域公共交通の議論とも直結する部分がテーマになるだろうと思う。その意味で、確かに、次世代自動車への転換も重要だが、公共交通への転換をどう促すかということが、とても大きな課題になる。カーボンプライシングがうまく機能すれば、自家用車の負担が大きくなる可能性は高く、より負担の少ない公共交通に誘導されるということが期待はできるわけだが、このあたりで、カーボンプライシングによる誘導の部分と、公共交通を支えるための財源の確保という、少し異なるこの2つの目的を、如何に接合させていって、相乗効果を生むようなものにするかということは論点になり得る。地方にいと、車を使うのが当たり前というようなライフスタイルが当たり前になっているので、そういう人々のライフスタイル自体を変えるということが必要だということは、これまでの審議会の議論でも出ていたが、ここに働く一つがカーボンプライシングだと思うので、それとの関係性を御検討いただくというのは一つの方法かと思う。