

第11回滋賀県税制審議会 議事概要

■開催日時

令和3年(2021年)7月19日(月)15:00~17:00

■開催場所

WEB開催(事務局は、滋賀県庁本館3階特別会議室)

■出席委員(五十音順、敬称略)

井手委員、川勝委員、佐藤委員(副会長)、松田委員、諸富委員(会長)

■県出席者

三日月知事

総務部 森中部長、片岡管理監、他関係職員

1 開会

(1) 挨拶

(知事)

- ・ 暑中御見舞い申し上げます。滋賀県を含む近畿地方も、梅雨明けということで、今日は気温が35度を超える猛暑となっている。また、神奈川県をはじめ、梅雨の豪雨で被災されている多くの方々にも、御見舞い申し上げたい。
- ・ 2019年の4月にこの税制審議会を設置して以来、委員の皆さんには、本当にお忙しい中お時間をいただいてきて、今日で11回目を迎えた。これまでの間、貴重な御指導、御示唆、また、様々な御指摘をいただいておりますことに、改めて感謝申し上げたい。私も、この審議会に参加することで大変勉強になっており、いただいたお話を踏まえて、県庁内や県内で様々な議論ができることを、大変有意義に感じている。
- ・ また、先般4月には諸富会長に県庁知事室までお越しいただき、この税制審議会でお取りまとめいただいた「滋賀にふさわしい税制のあり方」についての答申を、直接、承ることができた。大変重要な答申をいただいたものと思っており、改めて、諸富会長はじめ委員の皆様方に御礼申し上げたい。このいただいた答申を受けて、今年度この審議会を4回程度開催することで、さらに議論を深めていきたい、また、深めていただきたいと考えている。
- ・ とりわけ今日は、答申にあった、「コロナ後を見据えた戦略的な税制」の一環として、「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制」について諮問する。趣旨等は後ほど詳しく申し上げますが、このテーマも、今を生きる私たち人類・人間として避けて通れないテーマであり、あらゆる政策手法を駆使しつつ、この課題を克服していく必要があると考えている。
- ・ なお、次回の会議については、秋頃に開催する予定だが、その際には、「地域公共交通を支えるための税制」についても、改めて諮問するべく、現在、準備検討してい

ることを、併せて申し添える。

- ・ 限られた時間だが、今日もどうか実りあるひとときになるようお願い申し上げ、私からの冒頭の挨拶とする。

(2) 報告

- 事務局から、報告資料に基づき、前回の第10回以降の県税に係る条例改正の状況等について、報告を行った。

(3) 諮問

(知事)

- ・ 今回、諮問する、「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制」について、その趣旨を御説明申し上げる。
- ・ 御案内のとおり、気候変動・温暖化の影響が、私たちの社会の様々なところに出始めている。例えば、本県の琵琶湖においては、2年連続で、全層循環という深呼吸が確認できなかった。幸いにして、今年は、3年ぶりに確認されたが、低層部に酸素が行き渡っているか、生き物は大丈夫か、また、この状態が長く続くと、低層の堆積物から様々な物質が水中に染み出してくるので、その影響はどうかなど、色々な分野・場面に影響が出始めている。
- ・ そういったことなども受けて、私どもは、令和2年(2020年)1月に、「しがCO₂ネットゼロムーブメント」のキックオフ宣言をした。2050年にCO₂排出量を実質ゼロにすることを内外に宣言し、その賛同者を増やす取組を行っているところである。
- ・ 「CO₂ネットゼロ社会」という言葉は、「脱炭素社会」が意味するCO₂の排出を実質ゼロにすることだけではなく、それも含めつつ、地域の持続的な発展をも目指すという意味で定義し、また、提起して、定着させていきたいと考えているものである。
- ・ そのためには、我慢・負担・制約といった手法だけでなく、より良く変えていくという視点を大事にしたいと考えており、みんなが理解・納得して、力を合わせてともに進む、また、取り組むということにチャレンジしていきたいと考えている。それと同時に、目下、直面している新型コロナウイルス感染症下で、様々な産業構造が転換を余儀なくされており、私たちの生活様式も変わらざるを得ない、また、変えていかざるを得ないという状況もある。さらには、自然・動物と私たち人間社会との関係も改めて顧みて、見直していかないといけないこともあると感じている。加えて、地域社会において様々な資源を循環させて、持続的に健全に発展していくことも是非、志向していきたい。
- ・ こういったことも踏まえて、先にいただいた答申にあった、「コロナ後を見据えた

戦略的な税制」のあり方の検討の一環として、「CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制」のあり方について、御意見を賜りたい。

- ・ 国に求めることもある一方で、地方自治体として、また、広域自治体である県でできることもあれば、市町村との関係において整理・検討すべき事もあると思う。このテーマで御議論いただくと、幅広い御意見を賜ることができると思うので、どうか忌憚なく御教示賜りますようお願い申し上げ、本諮問に係る、私の趣旨説明とする。どうぞよろしくお願いいたします。

2 議事

(1) CO₂ネットゼロ社会づくりのための税制について

①カーボンプライシング、とりわけ炭素税のあり方について

- 事務局から資料1および資料2に基づく説明を行った後、知事を交えて委員による意見交換および質疑応答が行われた。

(佐藤委員)

- ・ ポイント1の地方の財源確保については、勢一委員からの御指摘にもあったとおり、地方がどういう役割を果たすか次第であって、二つのシナリオがあると思う。一つは、今後、CO₂ネットゼロ社会を目指して、自治体が新たな施策を打つのであれば、その施策に係る財源が必要になるというシナリオである。その場合、配分基準は、当然ながら、新しい施策にかかる財源の確保であることから、財政需要・財政ニーズに応じて決めることになる。もう一つは、カーボンプライシングで炭素税を上げる一方で、軽油引取税や自動車税も含めて、既存の税金が減税される可能性があるため、その減収分の補てんを求めるというシナリオである。私は、車体課税の仕事に関わってきたので、車に関して言えば、保有から利用へという転換が見られており、現在のように保有段階に課税する方法から、むしろ利用段階への課税を強化する方法にシフトしたほうが良いのではないかと議論がある。そういったことも考え合わせると、カーボンプライシングと併せて、そうした増減税が一体で行われることになれば、当然、自治体としては、減収分を補填してほしいという議論は成り立つ。したがって、カーボンプライシングとして炭素税が導入されたときに、それが新たな財政支出を伴うような使い方になるのか、あるいは、他の税目の減税になるのか、それ次第によって、地方の配分基準は変わってくると思う。
- ・ それから、交付税の原資にするというのは、確かに一案ではあるが、個人的には、やめたほうが良いと思う。その理由は、安定財源にならないからである。皮肉なことであるが、炭素税は、CO₂ネットゼロ社会が本当に実現してしまうと、税収も限りなくゼロになってしまうので、移行的で一時的な財政ニーズを満たすことにしか使えない。だから、私はいつも、「コロナ対策に使ってはどうか」と言っている。炭素

税は、その性質上、一時的な財政ニーズには対応できるが、恒久的な財源にはならないことが前提なので、その点では、交付税に不向きだと思う。

- ・ ポイント2については、既に触れた車体課税には、市町税である軽自動車税が含まれるし、例えば、仮に環境に優しいエコな設備投資に対して減税するのであれば、償却資産課税の減税という措置もありうることから、市町税である固定資産税も関わってくる。軽油引取税はたまたま県税ではあるが、こうした取組をしようとする、市町の税金も関わってくるので、県税だけで完結はしない。したがって、広域自治体である県としては、市町税における対応についても検討したほうがよい。

(川勝委員)

- ・ ポイント1については、勢一委員や佐藤委員からも御指摘があったが、気候変動問題には、「重層性」という特性がある関係上、国と地方との役割がどのように分担されるのかということに対応して、税制のあり方を考えることが重要だと思う。「重層性」というキーワードを使ったが、もし純粋に、正面からこの「重層性」を受け止めるのであれば、「国と地方の共同税」といった発想も、十分あり得ると思う。もちろん、気候変動問題は地球全体の問題だと言うのであれば、それは国際的に解決しなければいけない問題ということになるし、国際的な取組となるとさすがになかなか難しいということであれば、国単位の問題として、国全体で取り組んでいくという発想が出てくる。このように、気候変動問題の解決を、純粋に効率性という観点だけで考えるのであれば、国際レベルや、国レベルでやるほうが手っ取り早いということになる。しかし、先ほど言ったように、気候変動問題は、「重層性」という性格を帯びている。つまり、気候変動問題は地球全体の問題であると同時に、CO₂の排出源が足元にある以上は、都道府県や市町村などの各層にわたる重層的な問題でもあって、この社会的な解決に向けた責務に対して、都道府県や市町村が全く関与しないというのもおかしい。事実、日本だけではなく世界的に見ても、一方では、国際的な取組が進みつつ、他方では、ボトムアップでの取組も進んでいる。そうしたことを考えると、地方からも取り組むという側面は、当然あるべきである。ただし、逆に言えば、地方だけで取り組めば良いというわけでもない、各層における政府や、政府だけにとどまらず、あらゆる主体がパートナーシップを組むことで、それぞれの役割を果たしていくことが必要である。そして、その役割を果たす上では、当然、財源の確保が必要になるので、そのときには、先ほど申し上げた共同税という発想もあって良いと思う。「こうでなければならない」という形があるわけではないと思うが、先ほどから言っている「重層性」に対応するような形での税制の取組を考えるという観点もあってよい。
- ・ 国と地方の配分基準については、今、共同税という話もしたように、色んな考え方があろうと思うが、炭素税の目的が、地球全体でのCO₂の排出量を如何に抑えるかと

ということにあるとすれば、その排出量、すなわち温暖化への寄与度には、地域差があるということになるので、その寄与度に応じて課税するという形も、理屈としては十分あり得る。ただし、それぞれの地域から、どれぐらいのCO₂が排出されているのか、その寄与度をどれだけ正確に把握できるかという、技術的な課題が常につきまとうので、そうした課題が解決可能であれば、地域の寄与度に応じて配分するのも、一つの考え方としてはあり得る。

- ・ また、国と地方の税収の配分について、税収の使途から考えると、これまでの議論では、どちらかというところ、地方の温暖化対策のための財源確保という発想が強かったように思う。しかし、果たして、そのように特定財源的な使い方の良いのかどうかは、議論の余地がある。もちろん炭素税である以上は、気候変動問題の解消に結びつけていくという大きな目的があるが、とはいえ、炭素税といえども税であることから、その税収の使途については、民主主義的なプロセスで優先順位付けをして決めるのが本来のプロセスであって、その点には留意する必要がある。
- ・ もっと言えば、炭素税の目的が、気候変動対策にとどまらず、地域の持続的発展を含むCO₂ネットゼロ社会の実現ということにあるならば、そのCO₂ネットゼロ社会の実現に向けて、どのように政策の優先順位付けをしていくのかという発想に立った議論をしていく必要がある。そうすると、必ずしも、純粋に気候変動対策や温暖化対策といった使い方だけではなくて、例えば、この審議会でも議論している公共交通の充実のための財源にするということも、CO₂ネットゼロ社会の実現という目的に整合的な使い方であるとも言えるので、そのように様々な発想があって良いのかもしれない。

(松田委員)

- ・ 免税軽油の見直しについて考える際には、単にCO₂の排出量だけではなく、CO₂のネットでの排出量のようなものも見て、段階を設けても良いのではないかと思った。例えば、農業であれば、CO₂を吸収する面もあるように思う一方で、その他の免税対象には、全くCO₂を吸収しそうでないものも含まれているように思う。
- ・ また、税制とは少し離れた話になるが、滋賀県では、愛東町の菜の花プロジェクトのように、全国の菜の花プロジェクトの聖地のようなところもあるので、CO₂ネットゼロ社会づくりのための政策の中には、そうしたNPOとの連携につながるような取組も入れていけると良い。滋賀県は、NPOの活動が盛んなので、住民にもポテンシャルがあると思う。

(井手委員)

- ・ 今回のテーマは、項目が余りにも広範に渡り過ぎていて、真面目に答えようとする、相当の時間がかかるので、できるだけ、簡潔に話したい。

- ・ ポイント1については、そもそも私は、可能な限り、地方税でやったほうが良いという立場なので、まずは、地方税として正当化できるのかどうかということから考える。そこで、最初に、財政学者の立場から言えば、環境税には2つの側面があって、1つ目は、インセンティブ課税というか、政策目的税のような形で、環境負荷を軽減するという目的に邁進するための税とする考え方である。2つ目は、そうではなくて、ひとまずは国庫を豊かにして、その上で、例えば、環境改善のためにお金を使っていこうとする考え方である。要するに、政策効果を出発点とするのか、それとも、税収増を一義的な目的にするのかという違いがあって、もちろん厳密に言えば、税をこの2つのどちらかに分類できるものではないので、双方が重なり合うのだが、学問的な発想から言えば、それによって、実は、制度設計が大きく変わってくる。もし、前者のインセンティブ課税で考えるならば、徴収したお金を、環境を破壊することに使っても仕方がないので、課税すること自体によって外部不経済を小さくしながら、同時に、税収を目的税化して、使途においても環境改善に使っていこうという議論になる。他方で、もし、後者の国庫目的で税収増を目的にするのであれば、一旦、税収を増やした上で、その使途を議論し、その中で、環境改善のために使っていこうという筋道になり、一般財源のほうに近づいていく。今回は、結局、どちらなのだろうと思いつながら、お話を伺っていた。例えば、使途を特定財源とするほうが、今日のCO₂ネットゼロ社会には近道なのかなとも思うが、ほとんどの学者が気にするように、目的税は、民主主義を形骸化していくことになりかねない。議会の本質的な役割は、集めた税の使途をどうするのかを議論することにあるので、目的税を増やしていくことは、議会の民主的な意思決定の弱体化につながる。だから、議論の前提として、そこをどの程度考えるのかということがあると思った。
- ・ その上で、国税、県税、市町税のどれにするのかの決め手になるのは、起こっている外部不経済が、いかなる範囲で、いかなる原因で、いかなる深刻さで発生しているのかによる。だから、逆に言えば、私は、国が画一的にやるというのも、非常におかしく感じる。炭素を原因とする環境破壊があったとしても、それは、地域によって、範囲も違えば、原因も違えば、深刻度も違ってくるはずなので、そうだとすると、それぞれの地域がそれぞれの状況に応じて課税していくほうが合理的だと私は感じる。したがって、国税ではなく地方税でやるべきではないかという感じがするわけである。
- ・ また、事務局からの説明で、課税段階を、上流、中流、下流のいずれにすべきかという論点もあったが、これについても、地方税でいくなれば、地方税の原則に合わせて議論しなければならない。例えば、応益説を取る場合（本当は「地方税＝応益税」というわけでもないが、広く地方税は応益説を取ると言われている）、目的税であれば、それによる受益と負担の関係を明確にする必要が出てくる。県内の外部不経済（すなわち炭素による環境破壊）が均一だというならば、みんなが負担者になれば良

いが、県の中でも外部不経済の程度に濃淡があるのであれば、応益原則からは、その目的税の税負担を一体どうするのかという問題が出てくる。あるいは、地方税の税源の普遍性の原則に立つ場合、偏在性が大きいのは上流にあたる生産者の方だということになるので、下流にあたる消費者に課税した方が良いということになる。あるいは、負担分任原則に立つ場合であれば、下流の消費者に課税する方が、広く負担を分かち合うことができるという結論になる。したがって、いずれの地方税の原則から考えても、下流で課税するという結論に至るのだが、あとは、資料でも指摘されているように、下流だと行政コストが大きくなるという話になって、理論と現実の乖離の問題となり、ここから先は、学者である私としては、答えを持つことはできない。

- ・ そのうえで、ポイント1(3)にある、県と市町の配分基準については、佐藤委員の御指摘にあったとおり、結局は、財政ニーズによることになると思う。ただし、財政ニーズと言っても、市町と県とで、目線がずれるということがよく起こる。神奈川県が導入した水源環境保全税でも、結局は、その用途から、横浜市を排除して、県西に集中投資した。これは、同税の目的が、森林保全や水源保全という点にあったから、県西への投資に利用されたのである。しかし、一方で、横浜市民からすれば、横浜市内の緑地保全をやってほしいと思うので、「なぜ自分たちのところには落ちないのか」という話になる。つまり、結局のところ、その税の目的が何であるかによって、佐藤委員がおっしゃる財政ニーズも変わってくるし、交付基準も変わってくる。ちなみに、神奈川県でいえば、水源林の整備と下水道の整備に投資されたので、そういった観点に基づいて、県西側の投資に利用されたということであろう。
- ・ ポイント2については、ヨーロッパの場合は、基本的に国税だということもあって、一般財源となっていて、特定財源にはなっていない。しかも、エネルギー税であれ、鉱油税であれ、税制自体が非常に簡素にでき上がっている。それにひきかえ、日本の場合は、油種がガソリンか重油か軽油か等のいずれかによって、揮発油税だったり石油石炭税だったり軽油引取税だったり、ものすごく複雑になっている。したがって、そうした税制全体について議論するのであれば、一番に検討すべきは、ヨーロッパのように、もう少しシンプルな税制にできないのかということであるべき。その上で、その次の段階として、例えば、個別に軽油課税を見たときに、これをどうしましょうかという話をするべきである。そして、軽油課税の税負担については、国際的に見ても日本は主要先進国の中で、明らかに低くなっている。そうした中で、例えば、不正軽油の取締りの問題を考えたり、あるいは免税軽油は時限措置なので、もうやめてしまおうということを考えたり、そういう議論の進め方は、当然あって良い。これは単純に、国際的に見ても負担水準が低いから、もっと上げて良いのではないかという議論である。
- ・ 最後に、ポイント3については、本気で環境を良くしたいと思うなら、「環境に特化した税」という発想だけでは、完結しない気がする。学者っぽくない話になってし

まうが、例えば、日本は、ヨーロッパと比べても、「定時に帰れる社会」になっていない。定時に帰って、家族と一緒にスーパーに行って、買物をして、一緒に料理を作って、みんなで食べるという、当たり前のことができない社会になっている。その結果として、24 時間営業のコンビニやファミレスが必要になってくる。それは、深夜に営業するお店の側と、それを必要とする消費者の側とで、双方にニーズがあるからである。だから、ちゃんと「定時に帰れる社会」を作っていくことで、プラスチックの消費量や電力消費量を大胆に削っていくくらいのことを考えなければ、本当に環境を良くするなんて無理だと思う。その意味では、こんなに24時間営業のコンビニやファミレスがあるのは、やはり異常なので、例えば、営業時間規制をやっていこうとか、労働者保護をやっていこうとか、あるいは、コンビニがどんどんできたことで地元企業が衰退していったわけだから、中小企業の保護をどうしようかであるとか、消費者教育をどうしようかであるとか、実は、議論すべき問題がたくさんある。つまり、本当はそういった社会全体のビジョンの中で議論すべきことであって、個別に、「単に環境税を作って、それを環境目的に使ったからCO₂ネットゼロ」といった、そんな単純な話ではないと思う。

(諸富会長)

- ・ ポイント1について、国と地方との財源の配分をどのように考えればよいかという点で、先生方からも様々にコメントをいただいたが、なかなか最初から理論的に決め打ちはできないのではないかと思っている。それは、これから脱炭素社会の実現に向けて、どのような施策が必要で、そのためにどれだけの経費が発生してくるのかということが明らかになっていく中で、それらの一つ一つについて議論をして、国と地方との役割分担を決めていく必要があるだろうと感じるからである。もちろん、そのための経費の全部を、炭素税的なもので賄うべきなのかという問題もあって、必要経費の総額と、炭素税の税収が必ずしも一致する必要もないのかもしれない。
- ・ 参考までに、アメリカのバイデン政権が示している「American Jobs Plan」(米国雇用計画)について、資料を使って説明したい。バイデン政権は、コロナからの復興に際して、「American Rescue Plan」(米国救済計画)、「American Jobs Plan」(米国雇用計画)、「American Families Plan」(米国家族計画)という3つの大きな予算案を発表しており、いずれも200兆円規模の巨額の予算案となっている。その3つあるうちの真ん中に出てきたものが、このスライドにある「American Jobs Plan」(米国雇用計画)というインフラ投資計画となっている。こちらも当初は200兆円規模だったものが、議会との折衝でかなり総額が削られたようではあるが、もう議会を通過したように聞いている。この資料のグラフは、ワシントンにある有名なシンクタンクである「WORLD RESOURCES INSTITUTE」が、この「American Jobs Plan」について、そのうちのかなりの部分がグリーンな支出に割かれていると分析しているもので、緑

色の部分が「クリーンで気候に優しい支出」となっていて、「American Jobs Plan」うち、「rough estimate」と書かれているので、大まかに見積もって半分以上が、クリーンなものであると示されている。一方で、日本の「Stimulus package」（景気刺激策）は、ドイツやフランスなどと比べると、金額はそれなりに大きくなっているのが分かる。なお、「American Jobs Plan」と比べると小さく見えるかもしれないが、この「American Jobs Plan」は、8年間で支出する計画になっているので、金額そのものでは、単純な比較ができない。ただ、このグラフの分析では、日本の「Stimulus package」（景気刺激策）については、そのうちクリーンなものは3%だけとされており、これは、経済産業省のグリーンイノベーション基金事業（いわゆる「脱炭素基金」）の2兆円しかカウントされていないために、このようになっている。先日の日経新聞の一面記事でも、欧州やアメリカはグリーン投資やデジタル投資に相当力を入れているが、日本はその目鼻立ちがはっきりしていないと指摘されていたこととも、この分析は、符合している。

- ・ 次のスライドは、この「American Jobs Plan」の中で、実際にどんなことのために投資しようとしているかを示したものである。最大の支出項目は、「低価格で持続可能な住宅」とあり、貧困層・低所得者層に住宅供給しようとするもので、これは現代的なスマートハウスでなければならないとされている。その次が、「車両の電動化」とあり、電気自動車の購入補助その他で、給電スタンドを全米で50万件設置するということがもいわれている。どうやらアメリカは、完全に電気自動車のほうに行くようで、GM（ゼネラルモーターズ）も、2035年までに全部電気自動車にするとされている。そのほかにも、「高速ブロードバンド」とかも入っているが、その次には、「クリーン電力・送電インフラ」があって、その次の「エネルギー効率の高い公立学校」というのは、おそらく学校施設の改修をやるということだと思われる。そして、「公共交通機関への支援」、「アムトラック／鉄道への支援」、一つ飛ばして、「クリーンエネルギー製造を促進するための連邦調達」、「気候変動に配慮した研究開発」となっている。最後の「研究開発」については、前政権で科学研究がだいぶバサッと切られたので、このようになっているわけだが、このように支出項目は、非常に多岐にわたっている。
- ・ したがって、このように、これから脱炭素社会の実現へ向けて、どのような支出をしていくのか、例えば、滋賀県として、気候変動政策としてどのような取組をしていくのか、また、それをどれほどの規模でやっていくのかを考えていく中で、それを国でやるほうが良いのか、地方でやるほうが良いのかという議論が実は必要となってくると思うので、ポイント1に関しては、これは地方でこれは国といった議論を、一概に、理論的に、機械的に仕分けしていくのは、なかなか難しいのではないかと思います。
- ・ ポイント2については、「エネルギー課税の見直しが想定される」と書かれていて、

私も環境省の委員ではあるが、具体的にどのような見直しになるのか、具体案としての議論は全く出てきていない。ただし、事務局の資料の中で、資料2の7枚目のスライドにあるように、現行の石油石炭税は、税負担が階段状になっていて、なぜか石炭の課税が最も低くて、原油が最も大きくて、天然ガスがその中間ということになっているので、「炭素税」というのであれば、右側の図にあるように炭素比例でなければならぬということから、既存のエネルギー課税の課税ベースを改革して炭素比例に組替えてはどうかという議論が出されている。経済界の中から炭素での新規増税はなるべく避けたいという意見がある中で、果たしてそれほどの大きな改革ができるかどうかは分からないが、そういった議論が出てきていること自体は、確かである。したがって、そういった現行の石油石炭税の組替えということであれば、もしかするとあり得るのかもしれない。そうであれば、そのときに、既存のエネルギー課税が組替えられることで、地方税にどのような影響が与えられるかという議論は、もしかするとするべきかもしれない。しかし、4枚目のスライドにあるように、それよりも下流で課税されている、軽油引取税その他については、具体的に手が付けられることはないのではないかと思う。そのあたりが、今後こういった形になっていくかは、私にも分からない。

- ・ ポイント3については、その他にCO₂ネットゼロ社会の実現に向けた財源確保の方策として炭素税に限らず地方に取り組めることはないか、ということだが、この点では、なかなかパッとアイデアが、私も今は出てこない。ただし、シュタットベルケのような形で、新しい電力需要を地域でやることによって、税とは別の形ではあるが、収入を確保していく可能性であれば、考えられるかもしれない。あとは、新たな税ということ言えば、かつては、地方炭素税というものを議論したことがあるが、燃料の移動可能性や、化石燃料については基本的には海外から輸入しているという関係上、都道府県が単独で地方炭素税を導入するのは非常に難しいという結論に至っている。もしやろうとするのであれば、先ほど、川勝委員が少し触れておられたように、共同税という形にならざるを得ないだろう。

(佐藤委員)

- ・ やはり議論は、大きく二つに分けたほうが良い。一つは、炭素税の導入を睨んだ国・地方を合わせた税体系の見直しという議論で、もう一つは、これから地方が担うであろうCO₂ネットゼロ社会に向けた取組に係る財源確保の議論である。先ほどは、私も目的税のような話をしたが、財政学者なのでやはり目的税は好ましくないと考えている。目的税にしてしまうと、本当にろくなことにならないからである。したがって、井手委員が御指摘のように、やはり税は税として、財源の使い方と財源確保とは分けたほうがよい。
- ・ ただし、井手委員には申し訳ないが、炭素税はやはり国税のレベルで導入すべきだ

と、私は思う。それは、地方が独自に炭素税をかけることが、執行的に難しいからというだけではなくて、諸富会長の御専門になるが、リーケージの問題が生じるからである。リーケージの問題とは、平たく言えば、地方がバラバラに炭素税を課税すると、炭素税の安い地域に経済活動がシフトする結果、そちらでCO₂を排出してしまって、元も子もない状況になってしまうという問題である。したがって、やはりある程度は、国レベルでやる必要がある。そのうえで、もちろん国レベルでやったとしても、日本がCO₂への炭素税を強化した結果、その分だけ、例えば、中国に企業が移ってしまうというようなことになっては、これも元も子もない話になるので、だからこそ、EUがやっているような国境調整措置が必要になってくる。そして実は、この国境調整措置は、事実上、市場国課税に相当することとなって、炭素税を下流課税に転換していくという顔も持っている。国境調整措置というと、何かすごく大げさな話に聞こえるかもしれないが、実際には、消費税でも既に国境調整をやっているのであって、アメリカも、今はEUの取組に対して文句を言っているが、トランプ政権のときには仕向地主義キャッシュフロー税をやると言っていたわけである。だから、この国境調整の議論というのは、法人税や消費税の中で、実は、品を変え、形を変えながら、ずっと議論されてきていることであって、今回、環境税でそれを入れようとするのはおかしいことではないと思う。

- ・ 諸富会長からも御指摘があったように、エネルギー課税には、温対税、軽油引取税、石油石炭税などと、色んな税金があるので、これを整理することは考えたほうが良いと思う。日本には、屋上屋を重ねて、ますます税体系を複雑にしまうということがあって、それでは本末転倒なので、先ほど井手委員からも御指摘があったように、本来はもっとシンプルにしたほうが良い。そして、そうやってシンプルにしていく過程においては、おそらく地方税が減収になる面も出てくると思う。例えば、軽油引取税をやめるということになったら、当然、減収になるわけなので、その分を補填するような形で、しっかりと国と地方の炭素税の税収配分を決めるという考え方は、あって良い。
- ・ その一方で、地方がこれから担うであろうCO₂ネットゼロ社会に向けた取組に係る財政ニーズがあって、そのための財源確保が必要だということであれば、もちろん、炭素税の税収分与の枠の中で、地方への配分を考えることもできるし、あるいは地方創生交付金のような交付金の仕組みを使っても良いとは思っているので、そこには、幾つかのやり方があると思う。ただ、くどいようだが、炭素税を徴収したからといって、その税収を全てグリーン化のために使うということになってしまうのはよくない。ただでさえ、エネルギー特会でも使い方の点で色々と意見が出ている中で、環境省や経産省の財源を余り肥大化させないほうが良いと思う。国が炭素税を導入する際には一般財源に入れて、あとは、それをしっかりと、確実に、地方に流してあげるという手当てを措置したほうがよいと思う。

(知事)

- ・ 確かに、井手委員が後段で御指摘されたように、CO₂ネットゼロ社会づくりへ向けて、環境改善のためにどのように税制を使うのかという議論をする際には、大きな意味で、社会全体をどうするのかという議論も避けられないと思う。とはいえ、当座、検討されている削減目標などに如何にコミットメントしていくのかという点では、国と地方との役割分担ということとセットで議論すべきだと感じた。
- ・ その際に、佐藤委員や井手委員がおっしゃったように、エネルギー課税は確かに複雑で、ぐちゃぐちゃになっているので、もう少しシンプルにすべきだとも思う。この時点では、エネルギー課税を炭素比例にすべきではないのかという原則論を、地方から提起するという事は、あり得るのではないかと思った。
- ・ また、このテーマも少し広いので、この1回、2回だけの議論では、色々と動かないなとも思いながら、聞いていた。

(諸富会長)

- ・ 環境省での議論においても、化石燃料に係る課税のあり方をどうするかということが、非常に重要なテーマとして上がってきている。その中で、炭素税を新税として入れる、あるいは、既に導入されている温対税に上乘せ課税する、あるいは、既存税を組み替えるという方法が考えられる。そして、既存税の組み換えということでは、上流課税である石油石炭税を炭素比例化すると道が一番分かりやすいだろう。一方で、下流課税である軽油引取税やガソリン税などについては、個人的には、色々と理由があるので、触るのは難しいだろうと思っている。ただし、少なくとも、上流ではそういう組替えの可能性があり得ると思う。
- ・ 今日はまだ話題にはなっていないが、他にも出てくる可能性があるとするれば、自動車関係で車体課税の問題がある。なぜこれまでからも車体課税が注目されてきたかというと、この点については、別の場所で佐藤委員とも議論していたように、自動車の利用に伴うCO₂の排出という点に着目すると、一方で、当然、化石燃料であるガソリンへの課税を引上げて、自動車から出るCO₂に対してある種のペナルティを課して、外部不経済を解消させる方向が考えられるわけだが、他方で、単に走行量に応じた課税だけではなくて、同じ距離を走るのであればなるべくCO₂排出量の少ない自動車の方が好ましいだろうということから、低公害車や、燃費のいい車、つまり、電気自動車やハイブリッド車に対する税制優遇が、車体課税の方でも、保有段階に係る自動車税や、取得段階に係る自動車取得税（これは現在では環境性能割ということになりますが）において講じられてきた。そうすることで、自動車を買うときに、ディーラーの方も「こちらの方がお得ですよ」という形で、CO₂排出量の少ない方向へと誘導していくということが出来るし、そういったことが実際に起こった。ただし、

車体課税は、地方税の税収に影響してくるので、車体課税のグリーン化によって、地方税は結構な減収になっているはずである。そこで、さらに今後それをどうするかということが、一つのテーマとして、注目されるわけである。要するに、電気自動車化に本格的に向かうのか否かという問題である。先週EUが発表した最新の気候変動政策で、「2035年にヨーロッパで販売して良い車は、新車は全てCO₂の排出量がゼロでなければならない」という方針が示されて、日本に結構な衝撃を与えていた。「ハイブリッド車は駄目」とまではっきりとは言っていなかったが、「CO₂の排出量がゼロでなければならない」ということは、結局は「ハイブリッド車は駄目だ」ということを意味している。したがって、「これは日本車メーカーの排除か」という報道もされていたが、こういった状況をどのように受け取るかだと思う。日本においても、電気自動車への移行を促進すべきということで、車体課税を環境税的に考えるのであれば、さらなる電気自動車化へのドライブをかけるような税制を入れるべきではないかということもテーマになってくる。

(佐藤委員)

- ・ 車体課税も一体的に考えないと、整合性がとれないのは間違いない。勝手な推測になるかもしれないが、滋賀県も東京以上に車社会で、地方では、やはり車が足になっていると思う。そうすると、地方の方がグリーン化による自動車税の減収の影響が大きくなるので、これをどうするかという問題はある。皮肉な言い方になるが、エコが進めば進むほど地方の税収が減っていくという面もあるので、その意味で、少し次元が異なるが、税収をどう確保するかという問題もある。
- ・ 「CO₂ネットゼロ社会における地方税のあり方」と言ったときに、CO₂ネットゼロに向けた税体系をどう作るのかという側面もあるかもしれないが、その先には、CO₂ネットゼロが実現した社会があるはずなので、そのときの税体系あるいは地方税はどうあるべきかということも、併せて考えておかなければならない。そこでは、きっと、今のように車体課税に頼る姿で良いのかどうかという話になってくる。東京都は、だから、自動車の排気量ではなくて、重量を基準に課税してはどうかという議論を始めているが、それで良いのかどうかも含めて、考えなければならないと思う。

(川勝委員)

- ・ 私もかねてから、諸富会長と一緒に、国のワーキンググループで自動車税について議論してきたが、そのときから電気自動車に対する課税のあり方も話題になっていたし、佐藤委員が言及されていたように、所有から利用へという転換が起きつつある中で、もう少し自動車の利用の面にシフトした課税のあり方はないのかといったことについても議論も重ねてきた。当時は、コロナの直前で、ヨーロッパにも調査に行っていて、その辺りの話を聞いてきたが、当時は、ヨーロッパでも、電気自動車へシフト

していくためには時間がかかるだろうということが、EUの各国でも言われていた。そのため、確かに、所有から利用へという変化の流れはあっても、それを具体化していくためには少し時間がかかるだろうという印象があった。しかし、コロナに直面して、急速にヨーロッパもシフトチェンジしつつある状況は、先ほどの諸富会長のお話にあったとおりである。

- ・ ただし、実際に、電気自動車に急速にシフトしていこうとしたときに、技術的に見て、本当にそんなに短期間で、ユーザーが利便性を感じられる水準にまで高めていけるかどうか、まだまだ不透明な点があるように感じる。例えば、従来から言われているように、充電に時間がかかるという問題がある。下手すると1時間近くかかってしまうというようなことも聞いているし、走行時間も非常に限られている。さらに、日本の場合は特にそうだが、全国的に、まだまだ電気をチャージするためのステーションが少なく、インフラ整備が十分にできていない。そういった中であって、どこまで電気自動車化に向けた本格的な投資をするのかという論点がある。加えて、ヨーロッパでは余り議論されていないが、個人的に気になることは、日本の場合は、やはり災害が非常に多いので、電気に依存するリスクについても、もう少し考えておかなければならないと思う。確かに、電気自動車は、従来の内燃機関によるガソリン車とは異なり、単なる自動車にとどまらず、その使い道についても色々と検討がされている中で、そのように電気はかなり大きく依存してしまった結果、災害で全く電気が機能しなくなったときに、何もできなくなってしまうのではないかという不安がある。そのような事態に陥ったときに、どのような対応ができるのかを、もっと議論しておかなければならない。まして、それを税制で後押ししようとするのであれば、なおさら、そういったリスクへの備えについて、セットで考えておかないと、政策としては不十分になってしまう。したがって、日本が本当にそういった社会を目指すのかについて、もっと丁寧な議論が必要になる。

②本県におけるCO₂ネットゼロ社会づくりのための取組とそれに対する税制のあり方について

- 事務局から資料3および資料4に基づく説明を行った後、知事を交えて委員による意見交換および質疑応答が行われた。

(佐藤委員)

- ・ いわゆる「アメとムチの問題」として考えるとよいのではないか。つまり、一方では、確かに、エコな住宅に住むこと、あるいは、エコな住宅になるように改修することに対して、減税したり補助金を出したりするのは一つのアイデアではあるが、他方で、そもそも余りエコではない住宅は、電気をたくさん使う住宅ということになるので、電気に対して課税するというのも合わせて考えてはどうか。前半で議論に出た

エネルギー課税の話でも、日本に存在しないのは、電気に対する課税である。イギリスの気候変動税は、電力消費も課税対象としているので、日本でも、炭素税や環境税の課税対象に電気を入れるということは、考え方の一つとしては、あり得ると思う。そうすることによって、自ずから省エネではない住宅は燃費が高くなって行って、コストが高くなるので、みんなが省エネ化させていく方にインセンティブが働くことになる。ただし、これには、全体的に負担が増す方向での改革になるので、なかなか合意形成が難しいだろうという問題と、所得の低い人への配慮が必要になるという問題がある。とはいえ、エコな設備投資や省エネ住宅に住むことに対する減税ないし補助金を考えるのであれば、電気を含むエネルギー消費に対する課税強化との両睨みで考えていったほうが良いと思う。

- ・ そのうえで、一定の設備投資に対する不均一課税というのは、アイデアとしては悪くないと思うが、結局は、何を要件にするかにかかっている。つまり、例えば、脱炭素先行地域における一定の設備投資を優遇しようとするときに、その設備投資に対して、どこまでの脱炭素を求めるのか。要件を厳しくしすぎると申請する企業が少なくなるし、かといって、要件が甘いと全く意味がない。経産省にも、生産性向上や脱炭素などで、こうした減税措置がたくさんあるが、いつも問題になるのは、要件が甘すぎるケースと、逆に要件が厳し過ぎて誰も申請しないケースが出てくることである。そのあたりの基準として、考えていることがもしあるならば教えていただきたいが、やはり、この課税免除や不均一課税の基準をどうするかが、鍵になると思う。
- ・ 最後に、購入時に一回きりしか課税されない不動産取得税だけでやるのは、ちょっときついと思うので、固定資産税と一体的に行うべきであるが、固定資産税の話をするなら、やはり市町村との連携が大事になる。

(松田委員)

- ・ 私は、国も一定の優遇政策を実施するであろうから、県が何らかの政策を講じるのは、しばらく様子を見てからでも良いと思う。そうでなければ、国の政策の効果の様子や、県が追加で行う政策にいくら税金が必要になるのかが、すぐには分からないのではないかな。
- ・ ただし、資料によれば、県内で耐震基準を満たさない持ち家が多いとあったので、近年、災害が多いことも踏まえると、同じ減税目的で優遇措置を講じるのであれば、現に人が住んでいるとなかなか難しいが、例えば、建替え新築のように、耐震基準を満たさない建物を解体した後に、その場所で、基準に適合した建物に建て替えるということにも手当てをしても良いのではないかな。このような建替え新築であれば、これ以上、市街地が無秩序に広がるスプロール現象を助長しないことにもなるし、CO₂の排出を減らすことにもつながるので、県の悩みを両方から解決できる。空き家であれば、そうしたことも比較的やりやすいかもしれないので、そういうことを考えても

いいと思う。そのように、単にCO₂の排出削減だけではなくて、他の政策ともセットで考えられる取組みであれば、すぐに検討しても良い。

- ・ 質問が2つある。一つ目は、先ほど、資料1の6枚目のスライドに、「2050年までのCO₂排出実質ゼロ」を表明している自治体の一覧があったが、なぜ、滋賀県では、県と湖南市と近江八幡市だけなのか。自治体の動きがやや消極的な感じがするので、それがなぜなのかをお訊ねしたい。やはり、そのあたりをしっかりと考えておかないと、やみくもに税金を使って何らかの取組みをしようとしても、あまり効果が出ないのではないかと思う。二つ目は、資料によると、次世代自動車への転換が余り進んでいないかのように書かれていたので、その点についても、なかなか進まない理由をもし御存知であれば、併せてお訊ねしたい。

(事務局 (税政課))

- ・ 滋賀県の自治体で宣言が少ないという御指摘については、先ほどの資料は3月時点のもので、そこには入っていないが、7月には近江八幡市が加わっている。今のところは、そのような状況であるが、今後は、他の市町も加わっていただけるとは思っていないかと思っている。

(事務局 (CO₂ネットゼロ推進課))

- ・ 次世代自動車に係る委員の御指摘は、参考資料2の11枚目のスライドを御覧になったものと思われる。しかし、そこに書かれているとおり、目標に対して達成していないことは事実であるが、例えば、電気自動車、PHV (プラグインハイブリッド自動車) およびFCV (燃料電池自動車) の3つについて、自動車の登録台数に占める普及割合を見ると、全国平均が0.42であるところ、滋賀県は0.45となっているので、全国平均に比べると、滋賀県は少し高い状況となっている。

(松田委員)

- ・ ありがとうございます。ただし、目標値自体が、厳しく設定されているのもあれば、そうでないものもあると思うので、5年ごとに見直しの中で、適切に目標設定がなされるようにしていただきたい。

(知事)

- ・ カーボンニュートラルに取り組む自治体の数についての松田委員の御指摘は、国がまとめている資料によると、滋賀県では湖南市だけになっており、最近、近江八幡市が加わったということで、それでも県と湖南市と近江八幡市の3つしかなくて、「何だ滋賀県は少ないではないか」ということで、もっともな御意見だと思う。また、そうした状況下で、例えば、税の議論が果たして進むのか、という御指摘もいただいた。

その御指摘は、現時点では、確かにそのとおりかもしれない。その背景には、CO₂ ネットゼロという取組が、市町村レベルや都道府県レベルで、どのように具体化できるのか、まだ十分にイメージできていないということがあるのかもしれない。そして、ややもすると、こういったカーボンニュートラルの取組が、負担増、産業停滞、雇用減少といったことにつながるのではないかというイメージが、まだ強いかもしれない。したがって、今年度、県で作り、見直しをする条例や計画の中では、こうした基礎自治体の取組をどうやって促していくのかということも、大変重要なテーマになると考えている。例えば、意欲のある市町と県とがアライアンスを組んで、様々な取組を促していくことなども、盛り込めるのか盛り込めないのか、今検討をしている。

- ・ その意味でも、今年は、非常に重要なターニングポイントになると思っている。したがって、確かに、国においても、そうした取組を促すための施策がどのように作られるのかということには注目しているし、委員御指摘のとおり、県がやるのは、それを見てからで良いのではないかという面はあるかもしれない。しかし、やはり滋賀県としては、何らかの率先行動や、制度の導入にチャレンジしていきたい思いもある。そうしたことから、例えば、税制の面ではどういうことができるのかということも、今考えているところである。

(井手委員)

- ・ 頭の中がすっきりとまとまっていないので、分かりにくい話になるかもしれないが、まず、今日の前半の話と、今ここで話そうとしている後半の話に、距離を感じている。今日の議論には、2050年へ向けた長期の話と、2030年へ向けた中期の話との両方があるということなのだろうと思う。先ほどの知事のお話は、おそらく、近いほうの中期を目指した話をされたのだと思うが、一方で、最初、私は遠く2050年のことを考えていた。しかし、どうも察するに、この後半の話は、2050年の話でもあるけれど、ひとまずは、この数年間をどうしようかという中期の話だったのかと思った。
- ・ もしそうだとすると、先ほど事務局から、資料3の22枚目のスライドにあるように、その2030年の中期ビジョンには8つの柱があるとの説明があった。もし、炭素税やカーボンプライシングが実現できたとしても、この数年の話だとすれば、おそらく増税ができるわけではないだろう。そうであるならば、その状況で、限られた財源を8つの柱に薄撒きすることに、一体何の意味があるのだろうか。例えば、滋賀県がすでに導入している琵琶湖森林づくり県民税であれば、何のためにこの税を取るのかということが、非常に明確ではっきりしている。それと同じような形で炭素税的なものを導入しようというならば、ピンと来るが、2030年に向けてこれら8つのことをやろうとするのに、一体どれだけのお金が集められるのか、しかも減税もやろうというわけなので、その辺りの整合性が気になった。
- ・ それから、もう一つ大きな話でいえば、減税の話、つまり、タックスエクスペンデ

イチャー（租税支出）の話を考えるときに、先ほどのインセンティブ課税の話もそうだが、目的税化しようとしたりだとか、あるいは、何らかの租税支出で取りあえず、我々の意図に沿う選択をする人にどんどん税金をおまけしようとしたりだとか、そういった立て付け自体が、民主的な意思決定過程から遠ざかっているような印象を持つ。本来は、そうではなくて、きちんと取って、その取ったものをどう使うのかを考えるということが本筋なのであって、そうではないほうに議論が流れていることを心配している。

- ・ それを踏まえた上で、そもそも、日本の統計上の欠点として、租税支出や優遇措置によってどれぐらい税収が減っているのかが分からないという点が挙げられる。地方税レベルでいうと、個別に統計資料として持っているところもあるようだが、地方税全体としてどれぐらいあるのかが分からないので、何らかの優遇措置を検討しようにも、その政策を実施すべきか否か、そもそも判断ができない。
- ・ 次に、これはポイント1とポイント2の両方に関連する話で、「エコ」を推奨すること自体には賛成で、これは決してそれに反対したいわけではないのだが、格差の問題や再分配の問題については、どのように考えておられるのか。要するに、家を持てる人や、リフォームできる人、または、車を持てる人や、車を買ってエコ対応できる人というのは、それなりに所得を持っている人たちである。そういう人たちが得をするような政策がどんどん出されていく中で、そうではないような、家を買えない人や、リフォームできない人とか、車を買えない人とか、そういった人たちはこれからどうなっていくのかということを感じた。
- ・ なぜ、ポイント2の話にまで、格差是正の話をあえて持ち込むかという、不均一課税という話が出てくるからである。私の不勉強かもしれないので間違っていたら教えていただきたいが、不均一課税というのは、再分配的な観点からやっているものではなかったか。例えば、法人県民税がある中で、中小企業の税率を軽くするという形での不均一課税であれば、よく分かる。あるいは、国の法律と連動して、不均一課税を実施したときは交付税で減収補填を措置しましょうという話であれば、分かる。しかし、今日の話は、お金持ちの人たちが得するように不均一課税をやろうと言っているようにも聞こえた。私も不勉強で分からないのだが、そもそも不均一課税の理念というのは、私の知る限りでは、貧しい人や弱い人たちの負担をなるべく軽くしようというロジックでやっているような気がする。その点は少し気にしたほうが良いのではないか。
- ・ 交付税に組み込まれている減収補填措置を使ってはどうかという話も資料にあったが、それも如何なものか。気持ちは分かりつつも、そうなると、国の制度にどんどん依存するようになるところがある。仮に、減収補填措置を目指して、何らかの不均一課税をしようとするのであれば、私の感覚からすれば、それは、「お金持ちが得するような不均一課税をやって、足りないお金は国にお願いする」ということのように

にも聞こえる。勘違いも多分にあるかもしれないので、御指摘いただければと思う。

- ・ 最後に、ポイント3の部分で、結局のところ、確かに、地域公共交通の問題はこの話とも関係してくるなと思った。他の委員の皆さんはそうではなかったのかもしれないが、私は、これまで地域公共交通のための税について議論してきた際に、環境税的な発想では話をしていなかったもので、少し恥ずかしく思った。ただし、私を感じるのには、確かに、環境という意味での目的は同じかもしれないが、目指すところをしっかりと分けておいたほうが良いだろうということである。地域公共交通について税を考える基本的な動機は、私はコミュニティーの強化ということにあると感じているが、それに加えて、環境保護というメリットもあるという説明になる。一方で、カーボンプライシングの話は、環境改善がもちろん主な目的であるが、この観点からすると、コミュニティーの再生にもつながっている。このように、それぞれの目的をあえて分けたうえで、一つで二つのことができるということを強調していったほうが、市民に対してメッセージ性が出て良いと私は思う。そうではなくて、どちらも環境が目的だということだけを言ってしまうと、「カーボンプライシングで入ってきたお金を地域公共交通に充当すれば良いのだから、地域公共交通について別の税の話をする必要なんてないよね」という話になってしまう。したがって、役割を明確に分けた上で、双方の持つ相乗効果を強調していくほうが良いだろう。

(事務局 (総務部))

- ・ 不均一課税について、井手委員の御指摘のとおり、現行の県の不均一課税は、例えば、中小企業の法人や、過疎地域など、確かに、条件不利などについて支援をするためにやっているものが多い。他方で、今回、ポイント2で書いたのは、どちらかといえば、インセンティブであるとか、県内で促進区域をたくさん作っていくためにはどうすればよいかという観点である。やはり、メリットがより見えないと、各市町、各地域でも取組が進まないのではないかという観点から、例えば、税制上においてもメリットを出すことで、各市町、各地域において、もっとそういった検討を促進できないか、検討している。
- ・ 一方で、委員がおっしゃったような、低所得層や、そういった恩恵を受けられない方々、投資したいと思ってもできない方々をどうするのかということについては、税制でももちろんそうだが、税以外も含めて、トータルで考えていかなければならないと思う。いただいた御指摘を含めて、しっかりと考えていきたい。

(川勝委員)

- ・ 私も、井手委員の御発言と関連することを考えていた。もちろんCO₂ネットゼロ社会自体は否定されるものではないし、目指すべき方向性として大事な視点ではあるが、逆に言えば、CO₂ネットゼロ社会でありさえすれば良いのかという点は、丁

寧に考えなければならない。欧米では、いわゆる「クライメート・ジャスティス」（気候正義）という議論が、今、大変クローズアップされていて、まさに井手委員が言及されたような、格差や再分配に関わる問題が議論されている。従来は、社会的な弱者の方ほど気候変動の影響による被害が大きいと言われていたが、近年では、むしろカーボンプライシングのような気候変動政策を強化するほど、低所得者層や社会的弱者の方々に、その政策による経済的な影響を強く与えてしまいがちであるということが指摘されており、そうしたことへの対処をもっと考えなければならないという議論が起こっている。したがって、環境税や排出量取引を導入するにあたっては、低所得者層や社会的弱者の方々に、その政策による強い影響を与えてしまうことのないように、それらによる収入（排出量取引の場合は、オークション形式ということになると思われるので、オークション収入ということになるだろう）を活用した再分配の措置も併せて提示するべきではないかということが強く主張されている。もし、CO₂ネットゼロ社会を目指す、また、それを後押しする政策を強化していこうとするときには、今申し上げたような視点もセットで提示できなければ、本当の意味で、CO₂ネットゼロ社会は豊かな社会にはならないだろう。

- ・ ポイントの3については、公共交通についてはこれまでも議論を重ねてきたし、先ほどは少し電気自動車についても発言したところだが、確かに、電気自動車も、これからの技術革新が非常に期待される分野であり、またCO₂ネットゼロ社会とも整合的な側面があるものの、それだと、やはり、今後も車社会を前提とするという議論にとどまってしまう。その点で、自動車の社会的費用は、CO₂の排出だけにはとどまらず、道路の混雑の問題や、事故により尊い命が奪われるという問題も依然としてあるし、また車社会を前提にすると、町中に多くの駐車場を確保しなければならなくなるとして景観を破壊してしまうという問題もある。そのように考えてみると、確かに、今後も車社会を前提とした社会を目指すのであれば、電気自動車化を後押しする政策も一つのチャンネルとしてありうる話かもしれないが、そうではなくて、公共交通を中心としたCO₂ネットゼロ社会を目指すのであれば、それとはまた違った発想が必要になってくるのではないか。そう考えてくると、先ほども少し申し上げたが、炭素税の税収の一部を公共交通のための財源に使うという発想だって出てくるし、必ずしも交通税に限定しなくても、他の発想も有り得るのではないか。また、気候変動政策を強化していく過程で、強いインパクトを受けることになる社会的弱者の方々にとっては、電気自動車の環境が充実することよりも、公共交通が充実したほうが、圧倒的にQOL（クオリティ・オブ・ライフ、生活の質）は上がるはずで、そういった観点こそが大事だと思うので、そういった視点も含めて、CO₂ネットゼロ社会というものの定義を考えてみてはどうか。

(佐藤委員)

- ・ 不均一課税や課税免除といった課税の減免は、現行制度の多くの場合で、確かに、条件不利地域や中小企業を対象にしているが、企業立地を促すという観点からのベンチャー企業などへの減免にも使っているもので、実態としては、必ずしも再分配だけではない気がする。
- ・ これは諸富先生の御専門だが、難しいのは、環境税も意外と逆進的だということである。当たり前ながら、エコな車に乗れないから、ガソリンをたくさん食うわけだし、エコな住宅に住めないから、電気をたくさん使うことになるわけである。しかし、だからと言って、炭素税を入れないのかというと、それもまた違う。だからこそ、我々は、給付付き税額控除のような給付の仕組みが好きなわけで、やはり、再分配は再分配として必要なもので、所得の低い方々には給付という形で対応してはどうかという、もう一つの政策手段があっても良い気はする。
- ・ 究極的に考えると、地球規模で気候変動が起きたときに、結果的にそれによる被害が一番蒙るのは、やはり社会的弱者だと思う。豊かな人たちは安全なエリアに住んでいて、危ないエリアに住んでいるのは豊かでない人たちなので、今回のカナダの熱波でも、豊かな人は、エアコンがあるから大丈夫だけど、そうではない方々がたくさん亡くなっている。そういった観点から見れば、最終的には、地球温暖化対策をやること自体は、弱者に対する支援につながるものだと思う。

(諸富会長)

- ・ 今の佐藤委員の御意見については、私も全くそのとおりだと思っている。やはり地球環境問題の被害は、貧困者の方々の方に行ってしまう。そのことは、昔から、公害問題などでも、ずっと言われてきた。今回のドイツ・ベルギーでの大雨洪水の被害も、水が流れ込んできて逃げられなかったのは、低地帯の住宅やそれから地下に住んでいた方々であろうと言われていて、高所得者で、高い土地に立派な家を持っている方は助かっている。そういった、被害における所得格差ということが確かにある。
- ・ また、びっくりしたことに、先週発表されたEUの最新の気候変動政策が、例えば、電気自動車や省エネ製品の購入補助といった、低所得者に対する所得分配を同時に組み込んだ政策になっていた点である。佐藤委員がおっしゃった給付付き税額控除とは異なるが、川勝委員がおっしゃった「ジャスト・トランジション」(公正な移行)が、現実には、低所得者に対する省エネ製品購入補助という形になって出てきたということになる。したがって、気候変動政策を止めるのではなくて、しっかりと前進させつつ、それと同時に、所得分配にも配慮していくという形の政策になってきている。
- ・ 今日事務局から提案のあった税制についても、一点だけ言うと、国交省で開催している「脱炭素社会に向けた住宅・建築物のあり方検討会」に、私もメンバーとして出席していて、明日がおそらくその取りまとめになる予定だが、結論的に言うと、省エ

ネ・断熱については、かなり議論が進んだ一方で、創エネについては、2030年新築平均 ZEB・ZEH 実現という目標があって、そこに太陽光発電設備の設置を義務化するか否かが議論の最大の眼目の一つだったのだが、おそらくゼロ回答ということになりそうである。太陽光発電設備の設置義務化については、国交省の住宅局が本当に抵抗したようで、その背景について、以前に国交副大臣をお務めになっていた知事にもお聞きしたいと思うぐらいであるが、とにかく、国における設置義務化の議論は前進しないということになった。したがって、京都府が実施しているような、府レベルでの設置義務化の取組が、今度は逆に、先進的に見えてくることになる。そのため、ポイント1(2)にあるように、滋賀県が国に先行して、設備投資にインセンティブを付けるということを実施するのはありだと思う。より前に進む人は、それだけの費用を負っていくわけで、しかも、その人は、気候変動対策に寄与するわけなので、その分を税制で見るということはあり得ると思う。また、ポイント2についても、同じ考えで、先ほどの松田委員からは、滋賀県ではなかなか自治体の手が挙がっていないではないかという御指摘もあったが、だからこそ、積極的に取り組んでくれる自治体や、そこで行われる施策に対して、しっかりとインセンティブをつけていくということはあり得ると思う。なお、ポイント3については、今後の議論ということで、時間の関係もあるので、このあたりとしておきたい。

3 閉会

(1) 知事ひと言

- ・ ありがとうございます。今日も、本当に幅広い角度からの御指摘や、また御示唆をいただき、とても刺激を受けた。
- ・ 特に、後半で御議論いただいた中では、CO₂ネットゼロ社会を目指すことには、皆さんの御賛同がいただけるわけだが、そのときに、どのような、哲学・理念を盛り込んでいけるのかを、もっと考えていかなければならないと感じた。一部の人がおいしい思いをして、むしろ、厳しい状況にある人たちがより厳しくなってしまうといったことがないようにするために、どのように制度を組み込んでいくのかという視点が重要だということを、改めて強く認識した。例えば、最後に、諸富会長がお触れいただいたように、また井手委員や川勝委員からも、御指摘いただいたように、所得分配の機能を、どう同時に組み込んで、施策を作っていくのかという、こういった視点は、是非、今後の検討の中にも盛り込んでいきたい。
- ・ また、今回は、長期で財政を作りたい人と、中期で何かインセンティブを作りたい人が、同居したような投げかけになってしまった。CO₂ネットゼロ社会づくりを進めるために色んなインセンティブを作りたいけれど、一方で、減収になっても困るといった話もあって、そのあたりが混然としたテーマの投げかけになっていたところは否めない。一つには、率直に、地方自治体としては、財政を大きく毀損させないとい

うことも睨みながら施策を作りたいので、先生方には失礼だったかもしれないが、何か、税制面での打ち出の小槌のようなものがあれば教えてほしいということがあったかもしれない。もう一つには、中期と長期が、一緒に入っているではないかというのは、確かにそのとおりで、中期のない長期というものはないので、遠い意味での長期を目指しながら、当座、中期でどういったことを達成しようとするのかということ、ある程度、全部お示しした上で、税制面、財政面、規制も含めて、色んな選択肢を議論しているという状況を、今日は、共有させていただいた。

- ・ 住宅・建築物については、交通もそうではあるが、こういった分野における取組を進めることが、今後のCO₂ネットゼロ社会において大変重要だということ、私も強く認識している。これらをさらに進めるために、中小企業を含めた業界レベルや、消費者レベルも含めて、あらゆる角度から知恵を出していきたい。国が消極的ならば、県がどこまで打ち出していけるのかも考えつつ、一方で、大きく負担増になる人たちに対する合意形成をどうするのか、また、そのことで、経済が立ち行かなくなるという懸念があるならば、それらをどう、フォロー、ケアしていくのかという視点も大事だと思ったので、このあたりは、今日いただいた御示唆などを少し咀嚼させていただき、さらに考えを深めていきたい。
- ・ ただ、滋賀県は、良い意味でも悪い意味でも、全国から注目されている自治体なので、その自覚を持ってやりたいと思っている。また、自治体行政レベルだけではなくて、何よりも、県民の皆さんがこういったことには非常に敏感で、何かやれることをやろう、やるための施策を作ろうということに、非常に熱心な面がある。したがって、条例や計画の中に、単にインセンティブや税の仕組みを入れるだけではなくて、むしろ、そういうインセンティブや税の仕組みを、どうやって作るのかについて議論する場を、条例や計画の中に入れていくことも大切かもしれない。当座の、例えば、2030年だけを見ると、何らかの制度をすぐに作らなければならないと思う面もあるが、2100年を指向するならば、むしろ、みんなで作っていくという視点に立って、今ここでしっかりと議論できた自治体ほど、より良いところに行けるのではないか。今日は、そういったことも、改めて感じた。したがって、そうした作り方も含めて、じっくりと考えていきたい。今日もありがとうございました。是非、また次に向けて、しっかり勉強して臨みたいと思う。

(2) その他

○次回の審議会については、改めて日程調整することとして、閉会した。