

<2005年委員会議事録⑤>4月8日環境委員会
～知床世界遺産登録・環境税・地球温暖化対策推進法改正について小池大臣と
議論

162-衆-環境委員会-6号 平成17年04月08日

○荒井委員 民主党の荒井聰でございます。

本論の私の聞きたいことの前に、前委員会で産業廃棄物の処理の法案の審査の際に、同僚議員の方から、電子マニフェストの即時義務化ということをするべきではないかという質問に対して、それは大変難しいんだという話で終わっているんですけども、しかし、補完的な措置なりあるいは何らかの義務づけに準ずるような、そういうことが必要なのではないかというふうに思われるんですけども、その点、もう一度徹底した環境省としての御見解をいただきたいと思えます。

○南川政府参考人 産業廃棄物処理の実態把握を正確かつ迅速に行えるような仕組みを構築することは極めて大事だと認識をいたしております。

環境省といたしましては、まず、電子マニフェストの普及促進策を強化すること、これに加えて、電子マニフェスト情報を管理する情報処理センターにおきまして、処理業者などが紙マニフェスト情報を電子化して提出した場合には、これと電子マニフェスト情報を統合して都道府県などへの電子報告を行う仕組みについて検討を行っているところでございます。

こうした仕組みにつきまして、可能な分野から平成十八年度じゅうに導入することを目指しております、これにより産業廃棄物処理の透明化の促進に努めてまいりたいと考えております。

○荒井委員 ぜひ迅速な義務化ということ、法律に伴うような法制度として、しっかりとした制度の構築を早急に行うべきだということを要望してこの話は終えます。

今回、私、環境行政というものずっと調べてみるというか調査をしてみました。実に幅の広いのが環境行政だなというふうに思います。しかし、その幅の広い環境行政が、ともすると理想とか理念とか、あるいは一部のボランティアの人たちに頼っているというか、そういうところが多過ぎて、本当の意味の太い柱になり切っていないのではないかと。そのなり切っていない主な要因というのは何なのだろうかということを考えてみましたところ、しっかりとした地域政策なり地域行政との連携といえますか、そういうものがまだまだ希薄だと

いう、これは、環境省自体が新しい省庁ということもあるのだと思いますけれども、そういう点が一つ。それからもう一つは、すべての人間の活動というのは経済活動に由来している部門が大変多くて、理想とか理念に頼っていてもなかなか長続きしないというのが現実だと思うんですね。

そういう意味で、環境行政が、経済活動、経済政策、産業政策とどういう形で結び合っていくのか、そここのところのしっかりとした考え方というのが大変大切なのではないかというふうに私は思います。

そこで、きょうは地域政策なりあるいは産業政策の側面から環境行政を幾つか質問をしてみたいというふうに思っています。

地域政策の一つの例として、最近よく新聞に出ますし、また、環境省が一番関心を持つというか一番大きなテーマは、恐らく知床の世界遺産の指定なんだろうというふうに思います。そこで、北海道の東側、道東地域と言われているんですけども、その地域についての地域政策と絡んで、環境政策がどういう形でなされているのかなされていないのかとか、そういう点について、少しそこに絞って前半は質問をしたいというふうに思います。

ところで、知床の世界遺産の指定について、現状は、今どんなような状況なんでしょうか。そこをちょっとお聞かせいただけますか。

○小野寺政府参考人 世界遺産、ことしの一月に知床を世界遺産委員会に日本の候補地として推薦をいたしております。その後、世界遺産委員会から、特に海域の保護についてどうであるかということが来まして、現地の北海道庁、斜里町、漁協を中心とした地域の団体と協議をいたしまして、保全のための管理の計画というのをつくって遺産委員会に出すということになっておりますので、その回答をつくって、三月末に遺産委員会に報告したところでございます。

これを受けて、世界遺産委員会の専門的調査機関であります世界自然保護連合、IUCNが今審査をしております、この結果が恐らく五月ぐらいにはまとまって、世界遺産委員会に報告されるという手順でございます。それを受けて、七月に世界遺産委員会が開かれまして、その登録の決定の可否が問われるというのが今の状況でございます。

○荒井委員 新聞報道なりあるいは地元で流れている情報によりますと、漁業者も随分協力をしている、あるいは北海道庁や関係省庁も大変な協力をしているということで、非常に前向きな方向にあるんだろうというふうにとらえられているわけなんですけれども。

ところで、これが指定をされた場合に、どのようなことが地域の市民あるいは地域の行政に、あるいは北海道庁という地方自治体に、何を期待をする

のか、あるいはどういう関係のコーディネート組織をつくっていくのか、そういう点については準備が進んでいるのでしょうか。いかがでしょうか。

○小野寺政府参考人 世界遺産というのが、非常に世界的にすぐれた自然を、価値をはっきりさせるといふことと同時に、その登録された地域が将来にわたって確実に保全されていくということが要件、目的となっております。

そのため、世界遺産委員会からは、保全のための管理の計画というのをちゃんとつくって出さなさいということになっておりまして、その計画の案は既に日本政府から届けているところがございます。保全を確実にするためには、保全のための計画をつくるだけではなくて、国はその責任を果たすのはもちろんでありますけれども、関係自治体、漁協、観光業界、住民も含めた一体的な体制をどうつくっていくかということが極めて大きなテーマであり、また責任であるというふうに考えております。

知床の場合は、既に十五年の十月に地域協議会というのを、今申し上げました関係業界、とりわけ漁協あるいはエコツーリズム協議会みたいなものも含めて、つくって、管理及び保全のための検討をしているところでありますし、また、自然環境ですので、専門的な考え方をどう整理するかというのが極めて重要であります。専門家を含めた科学委員会でそれらも含めて検討をしているところがございます。

七月に、登録されることがまず第一だというふうに思っておりますが、登録された場合に備えて、今申し上げましたようないろいろな体制をより充実させる方向で我々としても努力してまいりたいというふうに考えております。

○荒井委員 知床という地域は羅臼町という町と斜里町という二つの町にあるんですけれども、その斜里町の方に、従来から、知床の自然を守るためにということで斜里町独自に財団法人をつくっているんですね。その財団法人が知床の自然保護をずっとやってきているんですけれども、しかし、小さな町でありますし、小さな町単位の財団法人ですから、とても世界遺産を引き受けるといふか、それをコーディネートできるだけの組織力も資金力もないと思うんですね。

そこで、今、その地域の人たちを中心に、もっと大型の、できれば全国レベルの、知床の自然を守るための財団法人化をしようというような動きもあるというふうに聞いていまして、一町村だけに頼るような自然保護というのは多分限界だろうと私は思いますので、そういう動きというのはぜひウオッチをして、あるいはサポートしていく、そういうことが大切なのではないかなというふうに思います。

そういう意味で、知床の世界遺産を守るためにその地域住民をどういうふう
に組織化していくか、地域をどういうふうサポート体制を組んでいくのかと
いうことは、市町村行政も含めた大変大きなトライだと思いますので、ぜひ、
さまざまな、ある意味でのビジネスモデルをこの地域でつくってもらえればな
というふうに思っています。

ところで、こういう自然を守るためには、なるべく自動車が、車が入らない
ようにということが大事だと思うんですね。

そこで、モータリゼーションの考え方、環境保全とモータリゼーションとの
考え方というのは、どういう基本的な考え方をしておられるのか。特に最近、
JRが国鉄からJRになるときに採算の合わない地域、この採算の合わない地
域というのは自然環境が非常にすぐれた地域でもあるんですけども、その
鉄道が民営化されたJRではなかなか引き受けられないということで廃線にな
っていく、あるいは第三セクターで引き受けていく。しかし、民営化となって
二十年ぐらいたつんでしょうか、第三セクターも市町村財政の非常に厳しい財
政状況を受けて次々と経営が厳しくなっていく。私は、これは環境行政と真っ
向から相反するのではないかと。

環境の面から見れば、モータリゼーションを抑えてこういう地方鉄道を振興
させていくというのが本来だと思うんですけども、その点、環境省と国土交
通省との間ではどのような話し合いが行われているのかなど。モータリゼ
ーション全体について、環境面から見て、考え方というのを一度聞かせていた
だきたいと思います。

○小林政府参考人 モータリゼーションと環境保全との考え方、こういうこと
でございます。

モータリゼーションといいますと、一番影響がございますのは大気汚染の観
点でございますので、一例でそれを申し上げたいと思いますが、昭和四十九年
以来、大気汚染の現況となりますような一番問題にされておりますのは、ディ
ーゼルトラックでございます。この規制というのを私ども九回ほど行ってきて
おりまして、一台ごとの規制としては、排ガス量が八六%ぐらいカットしてい
るといところでございます。他方、その三十年間に交通量が実は二・四倍ほ
どふえておりまして、その規制の効果というものが相当相殺、減殺されてい
るのが現実でございます。

そういうことでございますので、一台ずつの規制も一生懸命やるわけござ
いますけれども、交通量を減らす方法、あるいは、例えばそこで言いますと、
今御指摘のありましたモーダルシフトといいますか、鉄道、船舶、そういった
ものを活用すること、あるいは物流の合理化、こういったようなことが重要だ

というふうに認識しております、そうした方針が、いろいろ、例えば環境基本計画とか、これは国土交通省と政府が一体となって進める大きな政策方針の文書に位置づけられているというのが現状でございます。

○杉山政府参考人 ただいま御指摘にございましたように、鉄道というのは、一般的には、大変私どもも環境面ですぐれた交通機関であるというぐあいには認識しているところでございます。そのような見地から、私どもといたしましても、その整備あるいは施設の近代化といったことにつきまして、いろいろな支援措置を講じてきているところでございます。

ただ、一方で、大変利用者が減少し、その存続が危ぶまれているという路線もあるわけでございますので、やはり鉄道を、鉄道というのはやはり事業経営として成り立っていかねばいけないわけでございますので、その存続のためには、利用者が地域の足として鉄道を選択していただくということによりまして鉄道が維持されていくということが望ましい形態ではないかと考えております。

したがいまして、第三セクター鉄道につきましても、沿線の多くの住民の皆様が利用していただくことによりまして、その鉄道が維持され、そして環境面にも資することになるということが大変望ましいことではないかというぐあいに考えております。

○荒井委員 各第三セクターでやっている鉄道の経営が大変困難になっているというのは、第三セクターがやっているから赤字化している、そういう要因も大変多いと思うんですね。第三セクターというのは、本来の意味の経営能力、厳しい経営能力というのは、私は、その能力に大変欠けているんだと思うんです。もっとうる第三セクターの経営について、厳しい審査というか、あるいは指導というのをぜひ行っていくべきだ、あるいは民間企業に払い下げをしていく、あるいは民間のノウハウをどういうふうにこの第三セクターの、特に公共交通のこういう事業には必要なのかというようなことについては、ぜひ国土交通省がもっと先頭に立って指導していくべきではないかなというふうに思います。これは私からの指摘にとどめておきます。

ところで、この地域でもう一つ大変おもしろい試みが行われているんですけども、この地域のすぐ隣に別海町という町があります。この別海町でヒトデが大量に発生をしているんですね。ヒトデが漁業資源を大変荒らしているということで、このヒトデ対策をどうするのかということが大きな地域の問題として起きております。これは北海道庁も新しい技術の展開の中で助成をしたり研究をしたりして、一民間人が中心になりまして、大量にヒトデを肥料化する技

術を開発して、かなりそれがうまくいっているという話を聞いております。人手は十分あるんですけれども。

そういう技術が、今、小池大臣も沖縄北方の担当大臣でありますし、私も沖縄北方特別委員会の委員長をさせてもらっていますけれども、サンゴを守るといことで、沖縄のヒトデ問題というのは大変大きな問題とされているわけですね。聞きますと、沖縄のヒトデを人手でとって、それこそ人手が足りなくなるんですけれども、とって、それを焼却している例が多いというんですけれども、それでは、人の善意に頼っている、あるいは予算だけで限界が来てしまう。やはりどこかで経済活動と結びついていないとだめなんですね。肥料化をしていく、そういう事業を起こしていく、企業を起こしていくということと密接なつながりがつくれるならば、ヒトデ一匹何円という買い上げが行われて事業化をしていくと。しかも、できた製品は肥料として、あるいは一部の、アブラムシとかそういうものを忌避する、ヒトデの中にそういう物質が含まれているようなんですけれども、そういう作用があるということで、農薬にも利用できる、そういうレポートもあるんですね。

私は、環境省という省庁は、そういう多面的な技術というものをきちっと集約して、それを必要なところにきちっと情報開示をしていく、情報通知をしていく、そういう役割が大変大きいと思うんですけれども、環境省は情報を熟知していたでしょうか。そのあたり、聞かせてください。

○小野寺政府参考人 沖縄のオニヒトデにつきましては、環境省では、平成十四年度から内閣府、沖縄県の協力を得て各種対策を実施してきているところがございます。この一環としてオニヒトデの分布調査、駆除効果の検討なども行ってきておりますが、この中で、平成十六年に、委員御指摘の道東における事例等を参考として、駆除したオニヒトデの肥料化による有効利用についても既に検討を行っているところがございます。

その十六年の結果は、肥料化については技術的に一定の可能性が認められると我々としては判断しております。なお、次の実現化に向けて、十七年度も引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

○荒井委員 これは肥料とか農薬とか、あるいは海から出てくる産物をどういうふうにご利用していくのかという技術ですから、農林省の中にもそういう技術、ノウハウがあるんじゃないかと思うんですけれども、そのあたり、いかがでしょうか。

○南部政府参考人 オニヒトデの肥料化ということでございます。

過去にヒトデを使った肥料の登録が数件あったというふうには聞いておりますけれども、まだオニヒトデにつきましてはちょっと承知していないところがございますが、農林省といたしましては、地域のバイオマス資源を、エネルギーでありますとか、いろいろな材料、それから製品、当然肥料も含まれますけれども、に変換して循環利用する総合的な利活用システムというようなものを構築する地域の主体的な取り組みというものに対しまして、今年度より、バイオマスの環づくり交付金ということで支援を開始いたしております。

オニヒトデの肥料化ということにつきましては、このオニヒトデを含みます、地域でどのようなバイオマス資源が賦存しているかというような状況でございますとか、肥料への変換の可能性でありますとか、その出てきた製品なり、そういうようなものの利活用の計画というようなものを確認しました上で、本バイオマスの環づくり交付金というものの適用を検討していくというようなことになるのではないかと考えております。

○荒井委員 農林省はそういう技術をお持ちでしょうし、また補助制度も、そういう補助制度を整備しつつあるというふうにも聞いていますので、生物環境を守るためのそういうものをぜひ積極的に農林省もやってもらいたいなということをお願いさせていただきます。

ところで、先ほども冒頭、私、話をしましたけれども、地域政策の面と、もう一つ、産業政策の面をしっかりと踏まえた形での環境政策をしないと大きな流れにならないという話をさせてもらいました。環境保全技術とか環境関係技術というのは、私は、物すごく大きなマーケットが存在をしているんじゃないかというふうに思います。

そこで、経済産業省にお聞きしたいんですけれども、一九六〇年代の後半から一九七〇年代の前半にかけて、我が国は水質汚濁ですとか大気汚染という公害に大変悩まされて、その結果、幾つかの法案の整備をやってきたわけでありまして。当時の産業界でも、それがコストにはね返って競争力が落ちるということを心配する経済界の声も大変強かったんですけれども、この大気汚染防止法とか水質汚濁防止法とか、そういう法律が、結果的には新しい技術を生み出して、環境関係産業とまでは言えないかもしれませんが、そういうものをつくり出していったと思うんですね。そのあたりの評価というのを経済産業省はどういうふうにお考えなのか、お聞かせ願いたいと思います。

〔委員長退席、肥田委員長代理着席〕

○山本（明）大臣政務官 経済産業大臣政務官の山本ですけれども、委員の質問にお答えをしたいというふうに思います。

今委員からお話がありましたように、まさに一九六〇年代から七〇年代にかけて、水質汚濁だとか大気汚染の公害問題というのは我が国で大変大きな問題になったところでありますけれども、そういったところで、私どもといたしましても、汚染源の規制は当然でありますけれども、公害設備に対する資金援助、そしてまた公害対策に対する技術面での資金援助、こういったものに力を注いできたわけでありまして、私どもとしては、一九八〇年ぐらいには危機的な状況というのは排除できたのではないかというふうに思っています。

数字でちょっと申し上げたいと思っておりますけれども、硫黄酸化物と窒素酸化物で申し上げたいと思っておりますが、この排煙設備なんです、硫黄酸化物でいきますと、四十年代では百基ぐらいしか処理装置がなかったわけですが、今言った八〇年ぐらいになりますと約千基ぐらいになりまして、大変ふえました。処理能力も、昭和四十五年ごろには五百万立米N・パー・アワーであったものが、今言った一九八〇年ごろには一億立米まで上がってきたということでありまして、大変基数もふえましたし、処理能力も上がってきた。窒素酸化物も同じように大変能力も基数も上がってきておる、こういうようなことで、危機的な状況は八〇年代に脱することができた、こんなふうに考えておるところであります。

そして、産業がどうかということでありますけれども、この公害防止対策に対する設備投資ですけれども、一九六五年には設備投資が全設備投資の一・九%しかありませんでしたが、一九七五年には一六・一%まで上がったということでありまして、産業界も非常に多くのコストアップにつながったことにはなるわけでありますけれども、先ほど委員も御指摘がありましたように、公害防止装置産業としては大変発展をしてきたということがありますし、そしてまた、できてきた製品におきましても、電気製品だとか、自動車もそうでありますけれども、まさに世界に冠たる省エネ製品ができてきたわけでありますので、そういった意味で、結果的には日本はこの規制だとか援助によって産業が非常に発展をしてきた、こんなふうに考えております。

○荒井委員 同じ質問を環境大臣にも答弁していただきたいんですけれども。副大臣ですか。

○田村政府参考人 ただいま経済産業省から御説明ございましたように、私どもとしても、ほぼ同様の認識を持っております。

七〇年代におきまして、特に水質あるいは大気などに係ります公害関係法制の整備に伴いまして、その規制の実施等によりまして、我が国の環境保全技術は大きく発展したと認識をしておりますし、その後も、さまざまな規制の実施

などに伴いまして、あわせてさまざまな技術開発がなされたわけでございまして、我が国の環境産業、環境ビジネスも着実に発展しております。環境ビジネス、当然、経済を活性化させるとともに雇用も生み出しているわけでございますから、私どももそのように認識をしております。

例えば自動車排出ガス等の分野を見ましても、七八年の規制以降、常に世界最高水準のいわば厳しい規制を行ってきたわけでございまして、自動車メーカーの技術革新を促しておりますし、また、御承知のように、世界市場におきます日本の自動車産業の躍進に大きく貢献したものと考えられております。

今後とも、こうした視点に立ちまして、さまざまな施策を進めてまいりたい、そのように考えております。

○荒井委員 次の質問とあわせて大臣からお答えをいただきたいんですけれども、京都プロトコールが発効して、いよいよ炭酸ガスを中心とする温室効果ガスを抑制しなきゃならないということが、我が国の条約上の約束、国際約束でありますから、それを進めていかなければならない。これは環境省としては積極的に進めるということなんでしょうけれども、私は、経済産業省としてはやはり経済界の意向もあってなかなかそこに踏み切れないというところがあるのではないかと思うんです。

先ほど、六〇年代後半から七〇年代にかけて、あの厳しい抑制の中で新しい産業なりあるいは新しい技術が開発されていったという事例を踏まえるならば、私は、このCOP2の削減の技術、新しい技術、新しい産業というのも、この京都プロトコールを契機にして、我が国の大きな政策として進めていくべきではないかというふうに考えるんですけれども、そのあたりを含めて、大臣、いかがですか。

○小池国務大臣 先ほどは環境全体ということの御質問であったかと思えます。

環境全体で言うならば、七〇年代、さまざまな公害問題を経験してきた、その裏側には高度成長という経済優先の時代があったということだと思います。また七〇年代は、同時に、二度のオイルショックを経験した、そういった公害問題でどうするのかというと、ともに省エネ対策をどうするのかということが非常に危機感を日本じゅうで共有した時期であったと思います。

それが結果的にも、環境産業、環境技術というのを着実に伸ばして行って、それが世界における日本のマーケットシェアも伸ばしてきた、そういう連続であったと思います。それは、公害問題もそうですけれども、石油価格の急激な上昇ということが危機感につながった。

今回、京都議定書が発効をされ、そして、地球温暖化という大きなテーマが

我々の目の前に突きつけられているわけでありますけれども、この地球温暖化対策の技術も、これをまた契機としてさらに伸ばせるというふうに私自身も思っております。

また同時に、中環審の環境部会においてもその点は御議論されておりますので、後に副大臣の方からも加えさせていただこうと思っておりますけれども、いずれにいたしましても、この京都議定書の発効、そしてまた、そこで我が国が果たさなければならない役割というのが、七〇年代における石油価格の上昇と同様な、もしくはそれ以上の大きな追い風といたしまししょうか、後押しといたしまししょうか、そういったことにつながっていくことが、結果として我が国の環境産業をさらに伸ばしていくことにつながるのではないかと、そのように思っているところでございます。

中環審などでの今の審議状況などについては副大臣からお答えさせていただこうと思っておりますが、よろしいでしょうか。

○荒井委員 私は、今大臣が御説明をされたとおりでと思うんですね。ここは、私たちの国の命運がある意味ではかかっているところで、ぜひ、環境省と経済産業省との間というのはしっかりと話し合いをして、環境税というものをどういうふうを考えていくのかということもしっかり考えるべきだと思うんですね。

ところで、これは事務方でいいんですけれども、京都プロトコールが発効して達成ができなくなる、今はそういう見通しの方が強いんですけれども、削減率の達成ができなくなると、京都メカニズムを発効して排出権を他国から買ってくるということをやらざるを得ないというのが現実だと思うんですけれども、これは、もしも推計があるとすればお答えをいただきたいんですけれども、会計の一分買うとするとどのぐらいの経費になるのか。さらには、その経費はどこから出そうとしているのか。今のところ答えにくいんでしょうけれども、そういう点に関して検討した経緯があるならば教えていただけますか。

○小島政府参考人 京都メカニズムの活用につきましては、京都議定書が発効したということで、我が国だけではなくてEUの方もその獲得ということで競争が始まっているというふうに認識しています。

この分野ではオランダがかなり進めておりまして、オランダは国の方でクレジットを買ってくる、こういうようなことをしております。トン当たり千円前後というのが今の状況でございます。ちょっと今まだ算数で掛けておりませんが……（荒井委員「トン二千円」と呼ぶ）はい、トン当たり千円前後ということでございますが、それは現在のことでございますので、これからは需要と供

給の関係ということで値段というものが決まってくるということでもありますし、今の状態はまだCDM理事会とかそういうところを通過していない段階ですから、どういうものがいわゆる品質の高いクレジットであるのかというようなことも値段の決定に影響を及ぼしてくるというふうに思っております。

財源については、どこから出してくるかというのは、これから、毎年度のこれは予算要求のことでございますので、私どもも早急にその対応をしなければいけないと思っておりますが、要求のプロセスの中で、財務省ともあるいは関係方面とも御相談をしながらやっていきたいと思っております。五年間で約一億トン、一・六%を考えておりますが、それは日本が獲得をしなければいけないトン数にしますと、CO₂で一億トンというものでございます。

〔肥田委員長代理退席、委員長着席〕

○荒井委員 今の財源のところなんですけれども、それは政府の予算、税で対応するというを前提にした説明の仕方だと思うんですけれども、それでいいんですか。

○小島政府参考人 CDM、J Iは、事業自体は民間企業が行うものでございますけれども、それを国の削減の方にカウントするためには政府の口座に移していかなければなりません。民間企業がただでお国に供出をしていただければいいわけでございますけれども、大きな部分はそういうことにはならないだろうと思っておりますから、政府がそれを取付するためにその対価が必要ではないかというふうに思っております。

○荒井委員 私は、環境税というのはやはり必要だというふうに思って、前からそういう趣旨の質問をしております。

一つは、きょう経済産業省に来ていただいたのは、経済産業省ともう少し突っ込んだ議論をしてほしいと。

それで、経済産業省には、これは私の経験なんですけれども、かつて介護保険というのをつくりました、あのときも経済産業省が大反対をいたしました。それは、会社が負担するから、負担部分があるから、自己負担部分の半分は会社が持つわけですから、経団連を中心とした経済界、そして当時の経産省は反対をしたわけです。

そのとき私が申し上げましたのは、約四兆円のマーケットがそこでできるんですね。四兆円のマーケットをつくるのに、経済界は一兆円の負担で四兆円のマーケットができると。今から十年以上前ですから、あの経済状況の大変悪いときに一兆円の負担で四倍のマーケットをつくることができ、そしてそれに基

づき雇用が拡大されていく、これに反対する経済人の考え方はわからないという話で、経産省と随分やり合った覚えがございます。最後は、経団連は納得していただきました。

今度の京都議定書が発効することによる炭酸ガス削減について、環境税の問題というのがデッドロックに乗り上げているような感じでなかなか難しいという状況なんですけれども、私は、大局的な観点で、経済界自身が新しいマーケットをつくっていくんだ、新しい技術をつくっていくんだ、そういう考え方に立つべきだというふうに思います。

そこで、今の環境税というのは、どうも抑制の方ばかり、環境税をつくることによって炭酸ガスの抑制ができるんだというところにばかり主眼があって、税というのは、その徴収した税を何に使うのか、何に使うために徴収するんだというのが税の本来だと思うんですけれども、このあたりの環境税の基本的な考え方というのは、僕はちょっと納得できないところがあるんですけれども、そこをだれか。環境省、どうですか。

○高野副大臣 環境税について委員が大変御理解をさせていただいていることに感謝したいと思います。

もう御存じだと思いますが、環境税は、排出量に応じて企業とか国民が負担をするという税制でありますので、もう御存じのとおり、三つ、価格インセンティブとかあるいはアナウンスメント効果とかあるいは財源効果というのが期待されるわけではありますが、その財源効果については、その税で新しいエネルギー開発あるいは省エネの技術を開発する、あるいは森林吸収源対策に使う、あるいは環境教育にも使うというような使い方があると思います。

今、京都議定書目標達成計画案の中にも、環境税については「真摯に総合的な検討を進めていくべき課題」というふうに盛り込まれておりますが、さまざまな議論がありまして、国際競争力が低下するのではないかとかいうような、あるいは環境税を導入しなくてもこの目標は達成できるというような議論もありますけれども、環境税は、我々の試算ではGDPに与える影響もそんなに大きくはないということもありますし、国際競争力、産業空洞化云々ということについては、これはむしろ新しい市場を求めていくとか安い労働力というような観点から起こるのであって、環境税を導入したから産業空洞化が起こるといったようなことはまずないだろうというふうに私も見ております。

世論も、調査によれば好意的な理解を示しているということもありますので、私は、委員がおっしゃるような短期的な企業の論理でこれに反対するのではなくて、もっと長期的な、大局的な立場に立った上で、企業の論理を乗り越えて環境税の導入ということが必要ではないかと思っておりますので、委員の御協

力をぜひお願いしたいと思います。

○荒井委員 企業の論理からいっても、最近、企業のイメージを高めていく、あるいは企業価値を高めていくという、そういう観点から、環境にどのぐらい貢献をしているのか、社会的な貢献をしているのかという、私は企業価値を高めていくんだらうというふうに思いますね。

それから、環境税を何に使っていくのかということをもう少ししっかり環境省、考えられた方がいいと思うんですね。これは経産省の知恵をかりたらいと思うんですけども。

それは、今、新しい社会、新しい仕組み、省エネ型のあるいは省炭酸ガス排出型の社会をこれからつくらなきゃならないというときに一番何が必要なのかという、やはり新しい技術ですよ。その新しい技術開発に、炭酸ガスを排出している今の企業の資金力だけでそれを開発していくというのは、私はやはり難しいんだらうと思うんです。そこで、この環境税で集めたような資金をそういう研究開発に集中的に投資していく。ばらまきが一番だめですよ。集中をしていく、そして新しい技術を伴った産業をつくっていくということを、環境省が率先して陣頭に立つべきだ、そういうふうに思っております。

時間が来ましたから、最後にこの点に関して、小池大臣の決意を込めた答弁をお願いいたします。

○小池国務大臣 京都議定書の六%削減約束を確実にするという点では、国民の意識の改革といったようなモラルの部分と、それから、科学技術の促進によつての着実な目標達成の道と、二本あると思うんですね。

今の税収をどのように使うのかという点につきましては、おっしゃるとおり、技術の開発の促進、そしてその普及を図る、それをもって京都議定書の目標の達成を図っていくということが、我が国の国際的な競争力並びに企業の社会的責任を満たす、この両面でもプラスになるのではないかと、このように考えておりますので、しっかりPRを重ねていきたいと思っております。

○ 荒井委員 以上で終わります。