

地球温暖化防止へ向けての建設的な議論を望む  
- 経団連意見書「環境税」の導入に反対する」へのコメント -

気候ネットワーク 代表 浅岡美恵

社団法人日本経済団体連合会は本日、「環境税」の導入に反対する」と題する意見書を発表した（経団連ホームページ：<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2003/112.html>）。

私たち地球温暖化問題に取り組む環境 NGO は、日本の産業界の大部分は地球温暖化防止に前向きに取り組んでいると受けとめているが、一部とはいえ、後ろ向きな意見が見られることを大変残念に思う。

経団連の意見書は相変わらずの言い古された主張ばかりであるが、誤解を含んで一部に流布されているので、この機会に以下の通り指摘させて頂きたい。

適切な制度設計の炭素税（環境省の言う温暖化対策税、以下炭素税と記す）は、世界有数の技術力を持つ日本の産業界の今後の発展と何ら矛盾するものではない。温暖化防止は待ったなしであり、私たち環境 NGO は、「環境も経済も」を基本とした建設的な議論を今後も続けてゆく。

（以下、経団連の意見書の5項目に対応して記述している）

「1. 「環境税」は本格的な景気回復に水を差し、産業活動の足枷となる」について

炭素税が経済に悪いという根拠ある理由は意見書に示されていない。従来の炭素税導入のモデル試算研究では、経済（GDP等）への影響は極めて小さいと分析されているものが大半である。低税率の場合はもちろん極めて微小であるが、ある程度高い税率の場合でも、税収の還流方法（減税等）などを工夫し適切な制度設計を行えば、影響を小さく抑えることは可能である。

また大半の研究分析では、炭素税が省エネを促して短期的にも経済にプラスになる効果、中長期的に生じる省エネ設備産業の発展や ESCO 産業・自然エネルギー産業などの振興、さらには省エネ技術開発による国際競争力向上など、現実にある経済へのプラスの影響は無視されているので、実際は経済を押し上げる可能性も大いにある。

技術開発が重要であるのは言うまでもないが、従来の持続不可能な社会経済システムを温存したまま空想的な技術がすべてを解決する、という考えは問題外である。

なお課税段階は炭素税の制度設計の技術的な問題であり、上流課税・下流課税の両方を検討し、実現可能でより良い制度設計とすれば良い。

「2. 国内空洞化を促進する一方で地球の温暖化をかえって進行させる」について

日本の空洞化を憂えるのは私たちも同様である。しかし、従来の研究分析によると、企業の海外移転の主な理由は市場へのアクセスと労働コストであり、国内環境対策の強化を理由にした移転の報告は見られない。

温暖化防止のためにも、日本企業の国際競争力を高めエネルギー効率の高い日本での生産を継続するのは当然である。しかしその日本企業の原動力は、付加価値の高い技術力であり、安い労働力でないこととは言うまでもない。前項に記したように、明確な温暖化防止の政策シグナル（適切な制度設計の炭素税を含む）は、関連する諸分野での発展を促すものである（かつての自動車排ガス規制を受けた日本の自動車メーカーの発展は誰もが知っている事例である）。

明確な政策シグナルがないまま何もせずに行ってしまうと、日本の省エネ技術が例えば欧州などに後れをとり、環境でも経済でも後れをとる可能性があり、それこそ憂慮すべきことである。

### 「3. エネルギー課税は既に過重である」について

経団連は化石燃料への課税が過重だと主張しているが、特に根拠を示していない。日本の化石燃料への税は欧州諸国に比べてむしろ軽く、燃料価格が高いのは税ではなく本体価格が高いからである。炭素税は省エネをすればその努力に応じて削減できるものであり、環境と経済を両立する効果的な政策である。

意見書の指摘のうち、環境省の温暖化対策税の用途が不明確、既存の温暖化対策の政策評価・効果の検証が必要、との部分は同意できる。ただこれは早急に議論・検討を行えば良いことであり、それを炭素税導入を遅らせる理由とするのは問題である。

エネルギー需要の価格弾力性は、短期と中長期に分けてみる必要があり、とりわけ省エネ設備投資の判断材料になる中長期については有力である。また炭素税は明確な政策シグナルであり、輸入価格の変動とは異なる継続的な価格インセンティブ効果をもたらす。

### 「4. 自主的取り組みを尊重し、実効ある民生対策に取り組むべきである」について

経団連は「自主行動計画により産業部門は温室効果ガスの排出削減効果を上げている」と繰り返し言っているが、「削減」というのは「生産減に伴う減少」にすぎない。日本の製造業では1990年以降、セメント・鉄鋼などの素材に加え、自動車や各種工作機械・繊維などでも生産量が減少している。にも関わらず、CO2排出量は微減にとどまり、エネルギー消費はかえって増加している。すなわち産業部門のエネルギー効率は悪化しており、大きな問題である。

民生・運輸部門の排出増はもちろん問題であり、省エネ基準強化・交通需要対策などの実効性のある個別政策を進めることが急務なのは言うまでもない。しかし民生・運輸の増加は炭素税の導入を否定する理由にはならないどころか、民生・運輸対策の推進のためにも、個人や小規模主体にも価格インセンティブ効果を与えられる炭素税の導入が求められる。砂漠に水を撒くような情報提供や普及啓発よりも、はるかに削減効果が期待できるのは言うまでもない。

### 「5. 全ての国が参加できる新たな枠組が不可欠である」について

すべて国が参加する温暖化防止の枠組を構築すべきなのは言うまでもないが、それは気候変動枠組条約・京都議定書とその発展が最も現実的である。

京都議定書やそのもとになる気候変動枠組条約は、国連の国際交渉の枠組みに沿って、南北格差を踏まえて先進国が先に対策を取る「共通だが差異ある責任」などを取り入れ、合意を積み重ねてきた世界で唯一の温暖化防止の仕組みである。その際、先進国がまず途上国より先に対策を取ることは、日本も合意してきた点であることは言うまでもない。

また一部に国際ルールに反する行動を取る先進国があることは、日本が国際ルールに参加することを躊躇する理由にはならない。

以上

#### 【この件に関するお問合せ先】

気候ネットワーク（東京事務所） 担当：畑、平田  
〒102-0083 東京都千代田区麹町 2-7-3 半蔵門ウッドフィールド 2F  
TEL 03-3263-9210、FAX 03-3263-9463  
E-Mail : kikutko@jca.apc.org  
URL : <http://www.jca.apc.org/kikonet/>