

全労済協会 慶應義塾大学寄附講座

「公共私による新しい福祉価値の創造－新しい福祉価値をどのように生み出すか－」

講義日：2023年11月14日

## 「環境と経済成長」

京都大学大学院経済学研究科 教授 諸富徹氏

### ■気候のために税金をかけることは経済にとってマイナスなのか？

今日は「環境と経済成長」という環境経済学を研究する者として大変関心があるテーマについて、皆さんの前でお話ができることを光栄に思います。

私はもともと環境税の研究から出発して、その後も税金と環境に関する仕事をしてきました。環境税を研究していると、常に「気候のために税金をかけると経済成長にとってマイナスになるから慎重になるべきだ」と言われます。この議論は妥当なのか、そろそろ検証されなければなりません。1990年が気候変動にとって大きなターニングポイントでした。それまでの国際問題は冷戦でしたが、冷戦が終結し、ソ連が崩壊してウクライナをはじめとする国に分かれていきました。そうした流れの中で、冷戦ではなく気候変動が、国際的に最も重要な問題としてアジェンダ設定されていたのです。その頃すでに、いわゆる温室効果ガスが気候変動を引き起こしているという科学的な知見がほぼ確定しており、それから30年以上経った今、気候変動対策がどういう経済効果を持ったのか、経済成長を本当に引き下げたのか、大体わかってきています。結論から言うと、気候変動対策をとることは経済成長を引き下げませんでした。それどころか、気候変動対策に熱心に取り組んだ国は成長を加速させ、取り組みが遅れた国はさらに悪い状況になっているという、逆説的な結果になっています。

### ■気候変動の危機的状況と、カーボンニュートラルに向かう経済

気候変動に対する危機的な認識が、より深刻になっています。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の統合報告書を要約すると「温室効果ガスの排出が地球温暖化を引き起こしていることは疑う余地がない」と言っています。平均気温の上昇を2℃未満に抑えなければ不可逆的な気候変動が起こるという予測はより厳しく見直され、1.5℃に抑えなければならない、そのためには温室効果ガスの「正味ゼロ排出」の実現が必要だとされています。非常に厳しい内容ですが、IPCCは技術的には可能だとしています。

こうした中、経済はカーボンニュートラルに向かっています。日本におけるカーボンニュートラルへの取り組みは、2020年に菅前首相が所信表明演説でカーボンニュートラルを宣言したことで始まりました。日本の動きとしては、2030年代半ばまでにはガソリン車を電動車に置き換えると言っていますし、2030年に温室効果ガスを46%削減する（2013年比）、また国交省、経産省、環境省合同の検討会は新築住宅の6割に太陽光パネルの設置を提言しています（その後、東京都の条例で新築の太陽光パネル設置が義務化されたことは画期的）。他に、第6次エネルギー基本計画では、再生エネルギー比率が引き上げられました。

## ■EVの急速な台頭とデカップリングの時代

世界の自動車市場では、EVが急速に台頭しています。中国のEV販売台数、EV比率の勢いは凄いですし、アメリカも完全にEVに賭けています。その中で日本は「脱炭素に至る多様な道がある」と言って、EVに特化せずハイブリッドや燃料電池車や水素車など、いろいろな技術に取り組んでいるのですが、世界の中で日本車の存在感が急落しつつあることをどう感じているのでしょうか。市場での存在感はなく中国車、韓国車にマーケットを取られていますし、若い世代は知能化されたスマートカーに興味を向いています。日本の車は走るだけになってしまっています。日本車メーカーは「発電部門においてCO<sub>2</sub>が出ているから、いくらEVにしても意味がない」と言いますが、発電部門も再エネを増やして転換しつつあり、自動車メーカーと発電部門の両輪で脱炭素をやらなければいけないのです。片方が進んでいないから片方は努力をしなくてもよいということにはならず、それを怠ったことが日本の産業競争力を下げています。世界は脱炭素経済への移行の道筋が見えているのに、その中で日本は生き残れるのか？ さまざまな課題が山積しています。

デカップリングとは、経済成長とCO<sub>2</sub>排出量の二つを切り離すということです。2000年になる前は、経済が成長すると化石燃料の使用が増えていました。しかし、現在は炭素税がぐんぐん引き上げられ、デカップリングが進み、経済は成長しCO<sub>2</sub>排出量は減るとい世界に入っています。炭素税導入国の中では日本とポルトガルだけが進捗が甘い状況です。日本はなぜそうならないのか。実はかつての石油ショックの頃、日本の付加価値単位当たりのエネルギー量は大幅に減りました。しかし1985年の円高と、バブル経済の始まりとともに努力が止まり、むしろ悪化しています。CO<sub>2</sub>を出す代わりにどれくらいの価値を創り出しているかという炭素生産性という指標で見ても、欧州諸国は炭素生産性を上げている中、日本は横ばいです。昨年、日本は戦後最大の貿易赤字を計上しましたが、その主たる原因は化石燃料の輸入代金です。なぜこんなことが起こるのか。炭素税は脱炭素化の新たな投資を誘発し、雇用拡大で賃金上昇が起きて消費を刺激するという理解する必要があります。そこで、ようやくカーボンプライシングの導入の話になります。産業界が警戒する中、導入時期を遅らせて補助金を先に出すなど、経産省がいろいろな工夫をして産業界を説得し、ようやく導入することができました。

## ■環境保全が経済成長を生み出す

なぜ産業界を納得させなければならなかったか。冒頭に申し上げた通り、気候変動政策は経済成長を妨げるとずっと言われてきたからです。しかし、実際にはそうではありませんでした。スウェーデンをベンチマークとしてみると、炭素税率が大きく引き上げられているにもかかわらず、GDPは成長し、CO<sub>2</sub>の排出量は減っています。平均賃金も上がっています。日本の議論でいえば、スウェーデン経済はメチャクチャのはずですが、そうはなっていない。スウェーデンは過去30年間カーボンプライスを上げ、産業構造の転換を遂げ、起業を促し、失敗しても大丈夫なセーフティネットを用意しています。脱炭素の遅れこそ、日本経済の最大のリスクです。カーボンプライシングはコストではなく、自然資本の維持管理と投資です。本日は、環境保全が経済成長につながるという逆説的なお話でした。

<文責：全労済協会調査研究部>