

自動車交通関連税制のグリーン化 欧米日における歴史的背景、理論的検討と効果推計

林 良嗣*

この論文は、自動車交通関連税制のグリーン化について、その理論的根拠および政治的背景に基づき、欧州、アメリカ、日本の取り組みの流れとその意義について論じたものである。自動車交通のグリーン化は、ドイツと日本が燃料および車両に関する税制等の経済的措置によって自動車排気ガス削減を目指したのに対し、イギリスは、道路建設の抑制やロードプライシング、および駐車場課金など、道路交通量の削減を目的として行ってきた。また、カリフォルニア州は、自動車の排出ガスについて、マスキー法提案以来一定基準に満たない自動車の販売を規制することを目指し、最近ではゼロエミッション車販売義務を課した。この義務づけは、日本をはじめとする自動車メーカーの低排出ガス適合エンジンの開発を促進する強力な要因となった。また、自動車税グリーン化と炭素税の効果を比較する上で、効果推計モデルを構築し、これを用いた分析を通じて、両政策の適切な組み合わせが多大な効果を生むことを明らかにした。

Greening Road Transport Related Taxes : Historical Backgrounds and Policy Implications in Europe, US and Japan, and Estimation of Effects

Yoshitsugu HAYASHI*

The paper discusses greening of road transport related tax, incorporating theoretical rationales, positioning in its political backgrounds, and implications in Europe, US and Japan. While Germany and Japan have sought for greening road related taxes such as fuel and vehicle as economic measures to reduce emissions, UK has been taking policies to reduce the road traffic demand as tradition. The State of California has introduced regulations in sales of cars below emission standard and recently compulsory sales of zero/low emission vehicles. Such regulations in the US have given strong incentives to car producers to develop zero/low emission engines. The paper also tries to estimate the effects of greening taxes in a general way so as to compare greening of vehicle tax and introduction of carbon tax. As a result of analysis, appropriate combinations of these policies are very effective.

1. はじめに

1997年12月の京都会議（COP3）において、2008年から2012年までの期間にわが国のCO₂排出量を1990年に比べて6%削減することが決められた。し

かし、筆者らのトレンド予測¹⁾によれば、運輸部門においては2010年までに90年比で約40%の増加が予測されている。運輸部門の排出は、先進諸国、途上国を問わずほぼ共通して、産業部門や民生部門に比べて、より増加率が高い。そのため、京都会議前からOECDのEST（Environmentally Sustainable Transport）プロジェクト^{2,3)}をはじめとして、EUや各国・州ごとに多くの根本的な総合交通環境政策プロジェクトが推進されている。これに比べて、わ

* 名古屋大学大学院環境学研究科教授
Professor, Graduate School of Environmental Studies,
Nagoya University
原稿受理 2001年2月7日

が国の動きは速いとは言えなかったが、運輸政策審議会では1996年度からの検討⁴⁾に基づいて、1999年度に燃費に比例して保有税額を変える自動車税のグリーン化が提案され⁵⁾、2000年には東京都の局地的な大気汚染物質排出とも併せたディーゼル車の乗り入れ規制や低燃費車への自動車税の優遇が発表された。政府税制調査会による運輸省案の不採用、東京都案に対する産業界等からの批判が相次いだ。しかし、これらが契機となって、2000年12月の与党3党の税制改正大綱による自動車税のグリーン化措置を経て、2001年4月1日より自動車税のグリーン化が実施されるという経緯で、運輸部門に起因する環境影響対策は、提案から実施の段階に入ってきた。

本稿では、自動車交通関連税制のグリーン化について、まず、その理論的根拠に基づいて位置付け、各国の取り組みの歴史と背景を概観する。次に、わが国における諸税制提案とその批判論議について、その論拠を整理する。そして最後に、経済行動を組み込んだモデルを用いて自動車交通関連税グリーン化のCO₂排出削減効果シミュレーションを試み、その結果を用いてこれら議論の解釈を行う。

2. 自動車交通関連税制のグリーン化の理論的根拠と位置付け

2-1 自動車交通関連諸税のグリーン化とは何か?

自動車交通関連諸税は、取得段階、保有段階、利用段階の税に分けられる。自動車税のグリーン化とは、狭義には、わが国の「自動車税」や「軽自動車税」のような保有段階の税について、従来エンジンの容量に応じて税率が定められていたものを、CO₂など環境影響物質の排出量に応じて税率を設定することにより、排出率の低い自動車を消費者等が選択し、結果として排出削減を達成しようとする方策を指す。自動車交通関連税のグリーン化という場合には、取得税など取得段階、ガソリン税など利用段階も含めた、広く自動車交通からの排出削減のための税率設定を指す。

自動車交通のもたらす環境負荷を軽減するための施策を、筆者はa)技術的施策、b)制度的施策、c)啓発的施策に、大別して捉えている⁶⁾(Fig.1)。自動車交通関連諸税のグリーン化は、制度的施策のうちの、経済的施策に相当する。また、社会経済生活システムの中に、環境負荷を軽減する経済的インセンティブを組み込むことにより、人々の生活スタイル

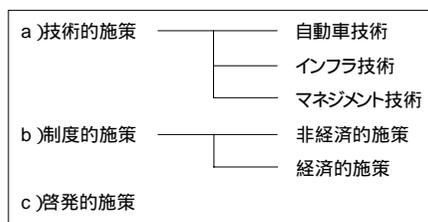


Fig.1 運輸部門における施策の分類

ルを変化させる啓発的施策を兼ね備えた施策の一つとしても位置付けられる。

2-2 自動車交通関連諸税のグリーン化提案と反対意見の根拠の理論的検討

わが国におけるグリーン化提案には、以下のようなもの挙げられる。

- A)運輸政策審議会(1999):自動車税のグリーン化
- B)東京都(2000):自動車税の燃費優良車種への優遇措置
- C)与党3党(2000):税制改正大綱によるグリーン化税制

運輸政策審議会では、1997年12月の京都会議に先立ち、1996年度に地球環境小委員会(中村英夫委員長)を設置して運輸部門における温暖化防止策の検討に入った。筆者は自動車1台あたり毎年1,000~3,000円(US\$10~30)の交通環境賦課金を徴収してこれを原資に基金をつくり、歳入の3分の1ずつを自動車エンジン等の技術開発補助金、鉄軌道等公共交通補助金、途上国交通環境対策プロジェクト等への援助に使う試案などの提案を提出した⁴⁾。その後、低燃費自動車促進小委員会(佐和隆光委員長)に引き継がれ、検討を税に絞り、1999年5月には燃費に比例して自動車税額を変える自動車税のグリーン化が提案された⁵⁾。これに対して、2000年春の政府税制調査会は、交通市場のみに賦課する制度は、経済市場全体に歪みを生じるものであり、検討が未熟であるとして、これの採用を見送り、一般環境税が望ましいとの見解を示した。また2000年には、東京都の局地的な大気汚染物質排出とも併せたディーゼル車の乗り入れ規制や低公害車への自動車税の優遇が発表された。さらに、与党3党の税制改正大綱によるグリーン化税制の提案がなされた。これら案には、産業界などからの批判も出ているが、その批判には以下のような理論的問題点が含まれていると思われる。

- (1)市場の歪みとはいったい何か? 自動車産業や石油産業など一部の産業にコストをかけることによ

- り、その競争力を低下させ、経済全体の「非効率」を生むのか？ この根拠であれば、あまりに狭くかつ短視眼的な視点からの議論と思われる。なぜなら、社会の目標は、経済市場の効率だけでなく、経済成長と環境のバランスを図り、社会的厚生すなわち国民のQOL(Quality of Life)を向上せしめることにあるからである。
- (2)自動車関連税グリーン化の導入によるCO₂削減による社会的厚生の増分よりも、それによる経済的損失の方が大きい可能性があるとする意見もある。しかし、温暖化は、負の効果が如何ほどかが計り知れない問題であることから、それが人類にとって最優先で回避すべき制約条件であると考えられるべき問題である。こうした場合に、厚生の増分と経済損失を加え合わせて判断してよいのか？
- (3)製造業等の他産業は、オイルショック以降急速に省エネルギー化に成功し、産業部門がCO₂排出量を大幅に削減した事実がある。これは、一般環境税に拠ったのではなく、部門別の規制や価格競争に拠ったものである。一体、いつの時点を基準にして、部門間の不公平を規定するのか？
- (4)運輸部門からの排出量は、明らかに他部門に比べて増加率が伸びている。対策を先送りすることによって、外部不経済を助長し、市場をゆがませ、社会的厚生を損なう可能性の方が大きいのではないか？
- (5)炭素税の実際の徴税はガソリン等燃料価格に上乘せされる形となり、炭素税は自動車交通市場からみれば、単に利用段階の課税となる。後述の計量分析においても示すように、自動車市場においては、課税総額は同じであっても、自動車の取得段階、保有段階、利用段階の課税バランスによって、CO₂排出量削減効果が大きく異なってくる。したがって、自動車税（保有段階への課税）と炭素税（利用段階への課税）による削減効果の違いの検討が重要である。

3. 自動車交通関連税のグリーン化の背景： 欧米日の取り組みの歴史

化学的大気汚染による健康被害を中心とする交通公害問題が顕在化してきたのは、モータリゼーションの急速な進展があつて以降のことであり、欧州、アメリカでは1960年代、日本では70年代、ASEAN諸国等の中進国では80年代、発展途上国では90年代以降に著しい。これに呼応して、各地域で政策が打

たれてきた。

3-1 欧州

欧州における60年代以降の大きなうねりは、60～70年代にドイツ、イギリス等で都心衰退対策としてのトランジットモール⁷⁾、80年代におけるECの自動車の排気ガスによる格付け、90年代における鉄道復権、EU戦略交通ネットワーク、Alp Transit(スイスアルプスに長大トンネルを抜いて、スイスを南北に通過する外国のトラック等自動車をカートレインに乗せる計画)などの流れとして捉えられよう⁸⁾。

欧州での60年代のエポックメーキングな出来事として、イギリスにおけるブキャナンレポート(1963)とドイツにおけるレーバープラン(1967)が挙げられる。いずれも都市中心部における自動車交通の急激な増大に対する回答として出されたものである。ブキャナンレポートは、Colin Buchanan委員会により、大都市における道路整備は誘発需要の喚起のために整備前と同様あるいはそれ以上の混雑を引き起こしてしまうことから、ロンドンでは新たな道路整備を抑制することを答申したものである。

一方、レーバープランは、自動車の混雑が中心市街地へのアクセスを阻害したために衰退を招いたとの認識から、都心部をトランジットモール化して自動車を締め出し、その代わりに公共交通の整備に重点を置く都心再生策として登場したもので、鉱油税を都市公共交通整備目的で増徴し財源として投入した。時の連邦交通大臣Georg Leberのリーダーシップにより提唱されたことから、レーバープランと呼ばれた。以上二つの政策は、明示的には大気汚染や地球温暖化の防止を目的としていないが、後の環境対策と大いに関連してくる。

80年代には、エンジンからの汚染物質排気によって自動車を区分した。これは、EC(EUの前身)の統一格付けであり、NO_x、CO、HCを取り除くCatalytic Converter(三元触媒)の取り付け如何によるものである。ドイツでは、この格付けに応じて自動車税の差別化が図られた⁹⁾。また、80年代にはアウトパーンの建設計画が局地的環境影響への懸念からいくつも中止に追い込まれるようになった。

90年代になると、こうした80年代の風潮の変化を受けて、EC全体の戦略交通ネットワーク構想が提出され、欧州が戦後一貫してとってきた高速道路と航空へシフトした地域間交通ネットワークを、鉄道中心に戻す戦略が採られるようになった。1990年から2010年を目標としたTEN(Trans-European Net-

work) 構想が立てられ、現在EUおよびEuropean Commissionにおいて、関連した各種の研究調査プロジェクトが実施され、また実際に高速鉄道走行用のバイパス新線建設、終端駅のスルー化および空港連絡線と空港駅の整備などを進め、鉄道へのシフトを推進しつつある。

税の環境シフトの例としてドイツの鉱油税を取り上げると、以下のような変化が見られた。レーパープランに基づき、1967～1971年までは、鉱油税増徴分のガソリン1ℓあたり3ペニヒが市町村道路と近距離旅客公共交通の整備に60：40の割合で配分された。その後、税率および配分比率は変更されてきている。1988年には配分比率50：50となり、州の判断で道路財源から公共交通へまわすことのできる額は30%になった。自治体交通財政援助法（GVFG：Gemeinderverkehrsförderungsgesetz）と地域化法（Regionalisierungsgesetz）の国家予算はTable 1のようになっている。1996年の財政援助総額14.9百万マルクは、現在の為替レート（1マルク＝60円程度）で約9千億円におよび、これは同年のわが国運輸省による鉄軌道補助総額のおよそ9倍に相当する。

一方、ドイツの自動車交通関連税としては、現在、登録税として1台34マルク、また自動車税として、エンジン排気量100ccあたり21.6マルクを排気量に比例して徴収している。

次に、イギリスにおいては、ブレア政権に交代後の1998年に、新交通政策（A New Deal for Transport：Better for Everyone）が策定され、燃料税を毎年実質0.6%（インフレ率に対する上乗せ分）増税している。この政策の特徴は、次のようであると読み取れる¹⁰⁾。

- a) 新しい道路インフラの建設による容量増加は、誘発需要によって打ち消される。そのため自動車需要予測に合わせて道路インフラを供給するという従来の考え方を180度改め、既に供給されている道路インフラを最有効利用し、それに合わせて需要を抑制する方向へと大方針転換する。
- b) 自動車交通需要を公共交通へ転換するための具体的手段として、自治体の裁量によるロードプライシングと商業施設駐車場課税の権限を与える。この歳入を公共交通整備財源として用いる計画が進行している。
- c) 環境負荷削減のために、政府、消費者、企業の三者全てが行動を起こすよう要請している。企業に関しては、カーブリングの実施に対してそのシ

Table 1 GVFG、地域化法による公共交通への財政援助額（単位：百万マルク）

		1992	1993 + 1995	1996
鉱油税	GVFGへの特定財源	3,280	3,280	3,280
一般財源	GVFGへの追加財源	1,500	3,000	3,000
旧東独統合による特別予算	地方道路建設費	1,400	-	-
	近距離旅客公共交通	400	-	-
鉱油税	地域化法への特定財源	-	-	8,700
合計		6,580	6,280	14,980

ステムづくりの費用を補助する制度等も設けた。この政策は、1963年のプキャナンレポートと同じ哲学の延長上にあるが、具体的手段を与えている点が異なると言えよう。

3-2 アメリカ

アメリカの交通起源の環境影響に対する大きな動きは、1970年の大気浄化法制定とそれに基づく国家大気質基準の設定、1970年のマスキー法提案、1990年大気浄化法改正法、1996年のZEV販売シェア義務づけである。

アメリカ・カリフォルニア州は、世界でも最も早くにモータリゼーションが進展した地域の一つで、60年代には既に著しい大気汚染に見舞われることとなった。1970年の大気浄化法（CAA：Clean Air Act）制定に基づいて設定された国家大気質基準（NAAQS：National Ambient Quality Standard）は、世界で最も厳しい基準となった¹¹⁾。

同年に、カリフォルニア州大気資源委員会（CARB：California Air Resource Board）によって、いわゆるマスキー法が制定されようとした。内容は、70年型自動車の排出率を基準としてCOとHCを1975年までに、NO_xを1976年までにそれぞれ90%減少させるというもので、これを達成できない自動車は販売禁止というものである。1974年には廃案になったが、マスキー法制定の動きは、世界の自動車メーカーに対して自動車開発の方向性を転換させたエポックメイキングな出来事であった。

1990年に、オゾンの基準不適合地域（シカゴなど）に対して厳しい条件を含む大気浄化法改正法（CAAA：Clean Air Act Amendment）が制定された。これは、とりわけVOC（Volatile Organic Compound；揮発性有機化合物）削減を目論んだも

のであった。

CARBは、1996年3月に、2003年からカリフォルニア州で販売する新車の10%を無排気ガス車(ZEV: Zero Emission Vehicle)とすることの義務づけ(Zero Emission Mandate)を決定した。この義務づけは、決定の数年前より議論されており、これが日本等の自動車メーカーによるハイブリッド車等、低公害車(LEV: Low Emission Vehicle)の開発と販売へのインセンティブを与えたと考えられる。さらにその結果、LEVがZEVよりも先に量販される見通しになったことなどから、LEVの販売台数もLEV3台がZEV1台と等価とするなど、ZEVの販売台数に換算してカウントする、排出率に応じたよりフレキシブルな制度に修正された。

3 - 3 日本

わが国の大気汚染は、1960年代に産業起源の問題が先に顕在化し、その解決も優先されたといえる。そのため、自動車起源の汚染については、対応が遅れた。1968年に大気汚染防止法が制定されたが、5年遅れて1973年に自動車排出ガス規制が制定された。同年には、大気汚染に関わる環境基準も制定された。

わが国の自動車起源大気汚染の改善にとってのきわめて大きな出来事は、1975年、1976年の自動車排出ガス規制で、これは日本版マスクー法とも呼ばれ、1971年に比べて1980年には、全国の自動車保有台数が1,892万台から3,733万台に大幅に増加したにも拘わらず、たとえばCO濃度は全国の自排局平均で6.0ppmから3.0ppmに低減するという、大きな成果を上げた。

しかし、1978年にNO_xの環境基準が0.02ppmから0.06ppmに緩和されるなど、70年代末から80年代にかけては、後退期であった。その結果、NO_xなど汚染状況は、80年代以降ほとんど改善されていない。この間に、兵庫県尼崎市で国道43号線敷地内への阪神高速道路建設の差し止め仮処分申請(後に訴訟)が提出されるなど、各地で道路交通起源の大気汚染問題が顕在化した。しかし、80年代においては、沿道地区計画など沿道整備以外には、施策として大きな進展はなかった。

90年代後半に入って、国道43号線西淀川の判決(1995年7月)と和解(1998年7月)、川崎公害訴訟の判決(1998年8月)と和解(1999年5月)、国道43号線尼崎の判決(2000年1月)と和解(2000年12月)などにより、国の責任が確定し、高速道路のルートによるロードプライシング導入など、具体的な方策が検討

提案されるに至っている。

自動車交通関連税のグリーン化については、2 - 2で述べた経緯を経て、2001年4月より、従来から実施されている自動車取得税の低燃費車優遇に加えて、自動車税のグリーン化が実施となった。この内容は、軽課と重課とがバランスする税制中立を基本として、環境負荷の小さい自動車(平成13年度税制では、環境自動車と呼んでいる)への軽課と、環境負荷の大きい高車齢の自動車への重課を組み合わせたものである。また、地球温暖化防止のみならず、ディーゼル車への自動車税の重課軽課をNO_x法特定地域外にも低率ながら適用している。2001年1月に不採用になった案との違いは、燃費に比例した明示的な自動車税率の設定を止め、平成12年規制値を大きく下回る低公害車や2010年新燃費基準(トップランナー方式)を既に達成している低燃費の新車への自動車税の軽減のみに限定するとともに、重課を車齢11年超のディーゼル車と13年超のガソリン車に限定した点で、これにより自動車業界や政治的な反発が弱まったため、政府税制調査会を通ったとも考えられる。基準が弱められたとはいえ、自動車税のグリーン化が実施される運びとなった事実は、わが国にとって、環境負荷の低下への寄与とともに、国際的な責任を果たす意味においてきわめて大きい。

3 - 4 欧米の政策がわが国の政策変化にもたらす意義

イギリスのブキャナンレポートは、潜在的需要のきわめて大きい都市部においては、道路インフラの拡充を行っても誘発需要のために元の本阿弥になってしまうことを、40年近くも前に指摘したことに大きな意義を持つ。ブレア政権の新交通政策もその伝統を受け継ぐものであり、自動車税のグリーン化による低燃費車へのシフトではなく、インフラの供給を制限するとともに自動車利用総需要の抑制を前面に打ち出している点が、ドイツや日本と異なる点である。ただし、3 - 1で述べたように、燃料税については毎年、インフレ率に応じて増徴している。

ドイツにおいては、1967年より鉱油税の公共交通整備への増徴繰り入れが行われた。これにより交通政策は、経済ボトルネックの原因解消や環境負荷削減といった社会全体の目標の下に、モード別でなく、いわゆる総合交通政策として策定実施されるようになった。これに対して、わが国では、70年代における総合交通体系論やイコールフットィング論に基づく総合交通課税構想が提案されたが、未だ実現して

いない。これは、この構想が、自動車関連税から余りに多額を鉄道へ繰り入れる内容であったために、妥協点が見出せなかったのも大きな要因であったとも言える。

カリフォルニア州の販売規制は、日本をはじめとする先進国の自動車メーカーに対して環境対応型エンジンを開発する強いインセンティブを与えたことは事実であり、大きな重みを持つ。さらに、自動車メーカーによる低燃費車の開発と普及は、わが国をはじめ世界各国において自動車交通関連税のグリーン化を導入した場合に、消費者や企業が買い替えるべき選択肢としての低排気ガス車が市場に出回ることであり、インセンティブが現実のものとして担保されたことをも意味する。

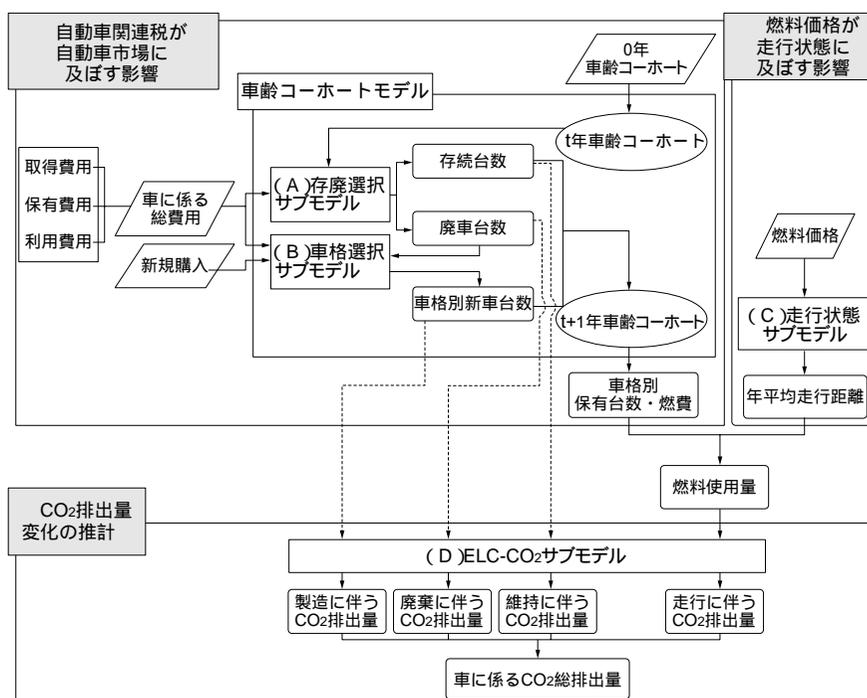
4. 効果検討モデルと試算例

以上のように見てきた自動車交通関連税のグリーン化の議論が、これまでの日本国民の経済行動の実態に照らして妥当かどうかを検討してみる。これには、筆者らが開発した自動車関連税の温暖化ガス排出削減効果の計量シミュレーションモデル¹¹⁾を用いる。このモデルは、Fig.2に示すような全体構成になっている。自動車交通関連税のグリーン化には、

a)自動車取得税、b)自動車税・軽自動車税、c)ガソリン税・軽油引取税の、いずれを強化するかによって、a)取得、b)保有、c)利用各段階の費用の重みが変わり、その結果、a)自動車の買い控え、b)低燃費車への買い替え促進、c)自動車利用の抑制、などのそれぞれ異なった、場合によっては相反する効果が期待される。

このモデルは、こうした自動車交通関連税のグリーン化を、取得、保有、利用の各段階ごとに区別して費用の変化を捉え、各々がもたらす経済的インセンティブが、日本国内に存在し走行する自動車の車格・車齢別台数(コホート)を変化させ、それに伴って燃料使用量が増減するメカニズムをシミュレートする。燃料税強化に伴う燃料価格の変化は、年平均走行距離を変化させ、走行に伴うCO₂排出量を変化させる。車格別新車台数、廃車台数、存続台数より、製造、廃車、走行に伴うライフサイクルに伴うCO₂排出量が求められる。また、車格別新車台数から取得税収、モデルから得られる将来時点の車格別コホートおよび各車種の燃費により自動車税収、燃料税収が求められるようになっている。

ここで、政策(1)自動車税の排気量累進化(1500cc以上の税率をそれ以下のクラスの2倍化)した場



出典)参考文献12)。

Fig.2 自動車交通関連税グリーン化の効果検討モデルの全体構成

合と、政策2)保有税の累進化と燃料税の引き上げ(年率2%上昇させていく)を同時に実施した場合、の二つの政策についてシミュレーションを行う。

政策1)では、Fig.3に示されるように、累進化対象となる2,000cc以下と2,000cc超のクラスのシェアが減り、その直ぐ下の1,500cc以下のクラスへ買い替えが進む効果が顕著である(Fig.3-a)。これにより、2010年には、現行税制を継続した場合に比べて、約20%のCO₂の減少が見込まれる(Fig.3-b)。総税収は、保有税の累進化により増税されるクラスからの増収により一時的に増加するが、累進税率導入後しばらくすると、低税額の車種への買い替え行動によって経年的に低下していく(Fig.3-c)。

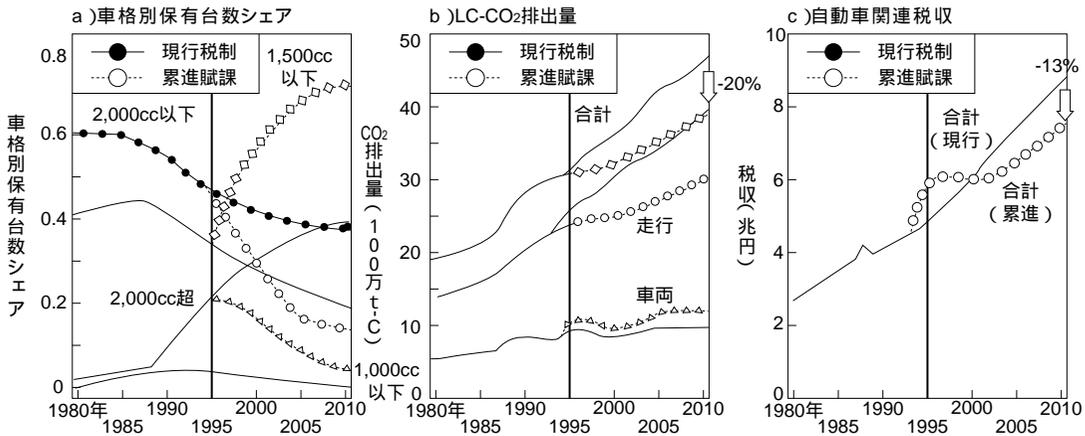
そこで、次にTable 2に示すような政策2)を実施してみると、Fig.4に示すように、現行税制を継続

した場合と比べて30%のCO₂削減効果が認められる(Fig.4-b)。また、20年後には75%の税収増が見込まれる(Fig.4-c)。これは、主として燃料税を毎年2%ずつ引き上げたことに起因していると考えられる。

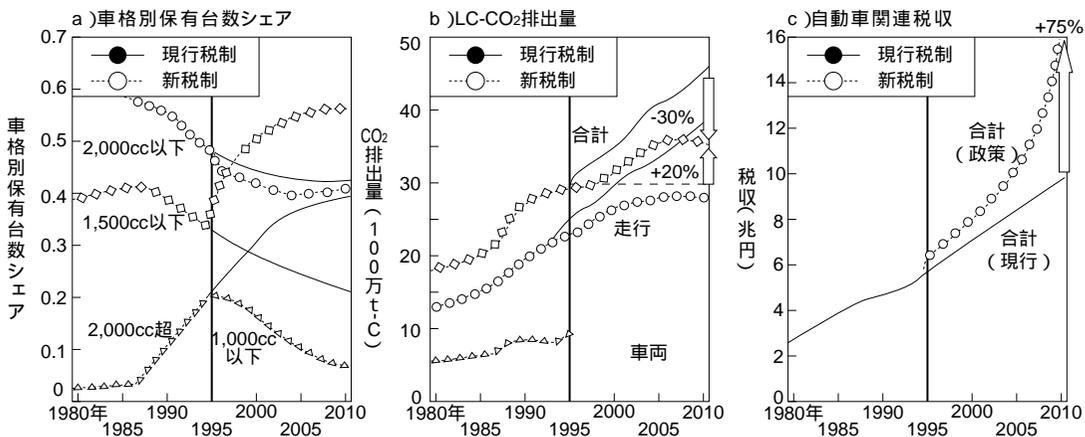
環境税は、実際には燃料税の上乗せとして徴収されると考えられるため、この効果計量シミュレーションモデル分析からも分かるように、燃料税強化と

Table 2 検討した取得・保有・利用税の税率組合せ(政策2))

	1,000cc以下	1,500cc以下	2,000cc以下	2,000cc超	年増加率
取得税	0.5倍	1.0倍	2.47倍	2.95倍	0%
保有税	0.5倍	0.7倍	1.2倍	1.4倍	2%
燃料価格	1.02倍				2%



出典)参考文献11)。
Fig.3 1,500cc超の保有税率を2倍とした場合の将来予測結果



出典)参考文献12)。
Fig.4 新しい税率組合せを実施した場合の将来予測結果

同じ意味を持つのである。政策2)では、年々2%ずつ増加させた額が環境税であると考えれば良い。

このシミュレーション結果は、燃料税を引き上げるだけでなく、自動車税の累進化を併用することによって、走行抑制のみでなく、保有される車種・車齢のコホートの構成を変化せしめる効果が現れることを示している。すなわち、低燃費車への買い替えにより自動車保有構造を変化せしめ、長期的に排出量を抑制する効果が得られるのである。

5. まとめ

自動車交通関連税のグリーン化は、欧州各国をはじめとして、地球温暖化対策の最重要手段として検討され、導入が図られつつある。OECD各国の取り組みの中で、アメリカ、日本の取り組みの遅れが目立ち始めており国際的に孤立しかねない状況に立たされたことが、筆者の出席してきたOECDのESTプロジェクト会合などで強く感じられた³⁾。

ここに示したように、既に実際の交通市場スケールでの計量分析も可能である。また、地球温暖化対策は、国際的な信用問題に関わるものであり、一般的な環境税導入との関係が一刻も早く整理され、いざずらに結論を先送りすることなく、できることから実施していく姿勢が必要であると思われた。2001年4月からの自動車税のグリーン化の実施は、内容的には弱体化したものの、こうした状況下で重要な前進を示したものであり、国際的信用の失墜を辛うじて回避させたといってもよい。

今日では、先進国以上に途上国での自動車台数が増加しており、中国などでも排気ガスに対する厳しい規制が導入されつつある。環境対応ではトップランナーである自動車産産を擁するわが国は、2001年4月の実施を第一歩として、燃費比例の自動車税率差別化やディーゼル車への適用の強化を早期に踏み切るべきである。産業の競争力向上からに見ても必要なことは、1970年規制の導入の成果を振り返れば明らかである。二番目でなく、世界の先頭を切って自動車交通関連税制のグリーン化を推進し、環境負荷の低い総合交通体系の範を示すことが、世界の信頼を得るためにも重要である。

参考文献

- 1) 都築啓輔、中村英樹、林良嗣「運輸起源のCO₂排出削減に向けた交通施策の目標設定型アプローチ」『土木計画学研究・講演集』No.20(2)、pp.145-148、1997年
- 2) OECD: Environmentally Sustainable Transport(EST), 1999
- 3) 柳下正治「OECD環境に配慮した持続可能な交通に関する国際会議」No.121、pp.145-155、2001年
- 4) 運輸政策審議会総合部会地球環境小委員会『運輸部門における地球温暖化への対応方策について』1997年
- 5) 運輸政策審議会『環境の改善に貢献する持続的な交通体系の構築に向けて - 中間報告 -』1999年
- 6) 林良嗣「地球温暖化に対する運輸政策メニューの体系的整理の一提案」『季刊MOBILITY』第107号、pp.2-14、1997年
- 7) 国際交通安全学会トランジットモータル研究会編(森地茂他)『トランジットモールの計画』技報堂出版、1988年
- 8) 林良嗣、加藤博和、木俣順「ヨーロッパ諸国における環境共存型運輸交通政策の展開」『第3回土木学会地球環境シンポジウム講演集』pp.121-130、1995年
- 9) Judith Bates, Christuan Brand, Paul Davison, Nikolas Hill: Economic Evaluation of Emissions Reductions in the Transport Sector of the EU (Bottom-up Analysis), AEA Technology Environment Final Report(updated version), 2001
- 10) 富田安夫「英国新総合交通政策の意義と実施上の問題点」『IATSS Review』Vol.25, No.3、pp.197-204、2000年
- 11) Tschangho John Kim and Paul F. Hanley: Short-term Impact Analysis of Pricing Strategies on VMT Reduction, pp.191-212 in Yoshitsugu Hayashi and John Roy eds.: Transport, Land-use and the Environment, Kluwer Academic Publisher, 1996
- 12) 林良嗣、加藤博和、上野洋一「自動車関連税の課税レベルと税間バランスによるCO₂削減効果の差異に関する研究」『運輸政策研究』Vol.2, No.1、pp.2-13、1999年