

自動車税制のグリーン化のその先

二村真理子

Mariko FUTAMURA

日本が京都議定書を離脱してから1年が経過した。新聞等で話題とされることも少なくなり、政策的にも義務を負わない安心感すら漂っているようである。なお、日本政府が掲げた2020年の新たな排出目標は05年比3.8%減であり、諸外国からかなり消極的であるとの批判を受けているところである。このように全体目標は緩和されたが、一方で各所でさまざまな工夫が引き続き行われているのも事実である。多くの国々同様、日本では自動車からの排出抑制を施策の中心に据え、自動車輸送を他のモードに転換する、もしくは自動車による輸送効率を上げる、そして自動車単体の性能を向上させるといった方針の下、多くの政策的工夫を行ってきた。特に自動車関係諸税の調整による環境対応車の普及策は、見事に自動車から排出されるCO₂削減を達成しているものと思われる。

自動車関係諸税のグリーン化が導入された01年以降、日本の運輸部門のCO₂排出量は減少傾向にある。この間の景気低迷、ガソリン価格高騰の影響は存在するものの、同政策の継続によって保有ストックの低公害化が進み、自動車からの排出量は減少のサイクルに入ったと見て良いだろう。政策効果についてはさまざまな計測手法があると思うが、例えば自動車が使用したガソリン需要関数を推定した場合、同施策導入後の期間に対して適用したエコカーダミーは負の値を取り、かつ有意であるとの結果を得ている。大きなリバウンド効果が起きない限り、CO₂排出は減少していくものと予想される。

これまでの日本の自動車環境対策が成功した要因は、価格の高い次世代型の新技術を導入するよりも、従来型のガソリン車の性能向上を促した点にあると思われる。自動車メーカーは比較的容易に販売車両の大半を優遇税制対象の低公害車とすることができ、消費者は予算的に手が届く範囲で選択することができた。すなわちハイスペックすぎる商品の提供が市場から受け入れられないという状況に陥らなかったということである。しかし、日本が目指す2050年の温室効果ガスの排出量は1990年比80%減である。また、オイルピーク論の真偽については議論の余地があるとの指摘もあるものの、エネルギー制約の観点からも化石燃料の消費抑制の議論が必要であろう。

90年比1/5のCO₂排出量で、かつ経済活動が滞りなく行われるためには、都市構造そのものの見直しと新たなエネルギーの活用が必要であろう。車への依存度を下げたためのコンパクトシティの議論の本格化、化石燃料に頼らないエネルギーの活用、水素自動車などの次世代の技術の普及など、長期的視点に立った議論が必要なきがきたようだ。

当初、次世代型自動車と考えられていたハイブリッド車もだいたい普及してきた。ハイブリッド車は車体価格が少々高いものの燃費効率が良いために受け入れられているものと思うが、近い将来、電気自動車、さらには水素自動車がとってかわるようになる必要があるのであろう。技術革新の速度を早め、安全面での信頼性の確保と低価格化、さらに普及が急がれる。持続可能な発展を続けるためには、自動車関係諸税のグリーン化のその先の工夫が必要である。

東京女子大学現代教養学部准教授／原稿受理 2013年12月13日