

「低公害車の開発・普及—自動車税のグリーン化等による取り組み—」についての意見

早稲田大学 杉山雅洋

1. 本プログラムの意義と評価書の位置づけ

地球環境（地球温暖化）対策、地域環境（大気汚染）対策が喫急の課題とされ続けていることは論を俟たない。前者に関してCO₂に絞ってみれば運輸部門が約2割強、うち約9割が自動車部門が起因していること、後者については大都市圏で自動車部門がNO_xで約5割、PMで約4割を排出していること、さらにCO₂では京都議定書での削減目標達成には運輸部門で2010年までに約4,600万tの削減を求められていること、NO_x・PMでも依然として深刻な排出状況にあることから、その対応手段として低公害車の開発・普及に鋭意取り組むとしていることの意義は大きい。

わが国が市場経済システムを採っていることに照らしてみれば、「地球温暖化対策推進大綱」での「京都議定書の6%削減約束の達成への取り組みが、……、環境と経済の両立に資するような仕組みの整備・構築を図る。」という基本方針は合理的であり、これを受けて自主的取り組み、インセンティブ付与、新技術の開発・導入等の推進を図っていることには説得性がみられる。その一方で、市場メカニズムが適切に機能してこなかったがゆえに生じた環境悪化に、行政として対処すべき枠組みの確立が問われる。特に社会的限界費用の負担問題には、その計測のためのデータ、計測実績が極めて乏しいことから、取り組みの制度設計に課題が残されている。

このような背景があつてのことか、本プログラム評価は、経済学でいうボーモル＝オーツ税的な対応を図ろうとするものと解釈されうる。運輸部門で排出するCO₂を2010年で1990年比17%増に抑制するためにはいかなる方策が必要かという点に、さらに経済財政諮問会議における国土交通大臣の、3大都市圏における集配用トラック3万1,000台、バス1,200台を低公害車に代替することで、トラック、バスから排出されるNO_x・PMが少なくとも25%削減される旨との報告からも、このように判断されるものである。

もとより環境改善には自動車単体対策だけでなく、交通需要マネジメント、交通ネットワークの整備等の対策の一体的推進が必要とされる。自動車単体対策に関してもCO₂対策とNO_x・PM対策は、目下の技術水準では両立（同時達成）しえないという制約がある。この点を本プログラム評価書がどのように峻別しようとしているのかは必ずしも明らかではない。しかし、従来省庁間での定義さえ様々であった低公害車の範囲を把握可能とした上で「低公害車の普及」と「低公害車の開発」に分けての施策展開、施策評価を示し、評価を踏まえた見直しを行っている点には具体性がみられる。「低公害車の普及」と「低公害車の開発」の扱いは並行的な位置関係とも見受け

られるが、開発より普及を先にあげている点に注目したい。低公害車が技術的に開発可能であっても、それが社会的に普及するのでなければ、環境改善効果は期待できないからである。

2. 本プログラム評価書での検討方法と効果

「低公害車の普及」では税制上の措置、低公害車導入等補助、国による率先導入、「低公害車の開発」では燃料電池自動車、次世代低公害車という一貫した項目で、実際に行われた（行われている）施策の紹介、それによる効果の把握、これからの政策方針が示されている。

税制上のインセンティブ措置として、自動車税制のグリーン化では自動車税の重軽課措置、自動車取得税の軽減措置の実施概要が示され、これらにより自動車メーカーの開発意欲、消費者の購買意欲が刺激された結果として低公害車の導入が促進され、低公害車開発普及アクションプランでの目標の大幅前倒しが可能となっていることは好ましい。自動車税で前提とされている税収中立が環境改善目的に本質的なものなのかどうかについては議論の余地が無い訳ではないが、実行可能性という点では理解されうる。ただし、CO₂対策としては、たとえば「燃料税の増税と保有税の減税とをセットにした税収中立での税額変更が大きな社会的便益をもたらす」という分析事例も示されていることから、評価のケースを多様化し、政策上の検討を広範に行うことも必要ではないだろうか。

低公害車導入等補助では目下大きな議論を呼んでいるDPF・酸化触媒の導入に係る補助を中心とした制度により、大気汚染対策が着実に進捗していることが示されている。ただし、絶対数では十分ではないため、引き続き国のイニシアチブが必要であるとされている。

国による率先導入では総理大臣イニシアチブに沿い2004年度末までに低公害車保有率が国土交通省関係では100%となる計画が順調に進んでいることが示されている。低公害車の保有対象を政府全体に拡大しても量的には大きなものとはいえないが、デモンストレーション効果の大きさを考えた場合、ここでも前倒し方針が検討されてもよいであろう。それにより国による率先導入という政策誘引効果が発揮され、アクションプランを一層前倒しとすることが期待されるのではないであろうか。

究極の低公害車といわれる燃料電池自動車では現在乗用車20台、バス4台が公道走行をしている状況にあるが、問題は普及のための車両価格にある。市販が促進されるような価格の低廉化が社会的に要請されよう。また、次世代低公害車としてDM E自動車の実用化可能性の実証が得られたという点では期待が膨らむ。

3. 施策評価を踏まえた見直し

今後の政策方針として、税制上の措置でのガソリン自動車についての自動車税、自

自動車取得税を「☆☆☆かつ低燃費車」に絞り込んだということ、及び特例措置等の追加を行うということは、政策の有効性を考えた場合、適切なものと判断される。ただし、前に指摘したとおり、政策メニューの多角的検討を行う上でも、税制上の検討は保有段階にとどまるだけでなく、走行段階をも含めて行うべきであろう。

導入等補助では道路特定財源の活用が講じられることとされている。同財源を自動車起因する環境改善に充当することには納税者の理解が得られようが、本プログラム評価書の段階でその用途拡大、一般財源化を論ずるのは適切とはいえない。ここでの検討範囲を超えるものであるため、それについて特段の記述のないことは何ら責められるべき性質のものではない。

燃料電池自動車は自動車メーカーによる市販が想定される 2005 年までに保安基準の整備を行うこと、次世代低公害車では早期実用化を促す上で技術基準の整備を行うこと等が示されているが、民間活力を効果的に引き出すための行政の役割として期待されるものである。国際競争下にある自動車メーカーの技術革新を加速されるためにも、指針としての行政による適切な基準の設定は必要であると考えられるからである。