

# 特集ワイド

## ガソリン暫定税率 エコ論争化

ガソリン税などの暫定税率存廃問題。道路建設がガソリン代値下げかで対立しているところに、政府・与党が値下げ反対理由に地球温暖化を持ち出して「エコ論争」化した。「つなぎ法案」をめぐる騒動が一段落した今、本当に議論すべきは？

【山田道子】

### 加藤三郎さん

(NPO法人環境文明21共同代表)



かとう・さぶろう 1939年東京都生まれ。東大工学系大学院修了。環境庁で公害行政を担当。90年に初代地球環境部長。93年退官。著書に「福を呼びこむ環境力」など。

## 25円分を環境税にすべきだ

が走りやすくなって環境に悪影響を与える。ヨーロッパの人たちに笑われる」と言い出した。

かたがた「このまま維持し、その間に温暖化対策税や排出権取引などの政策を与野党で共同で作ることを提案する。それを暫定税率延長の法案に書き込めばいい。環境対策の法案は、70年代の公害国会に倣って、国会に特別委員会を作って審議する意見込みを持ってほしい。」

暫定税率廃止に伴う減収分2兆6000億円があれば相当のことが出来る。まず道路に使うにしても、歩道や自転車専用道路を徹底的に整備する。二つの目

は、荒唐無稽しい森林の再生効果に使う。3番目は環境技術開発。環境技術開発に力を入れる企業に対する税制上の優遇措置を創設したり、補助金を出してもいい。要するに、頑張っている所がきちんと認められるようにお金を使っていくことだ。

7月に開かれるサミットで、福田康夫首相は環境問題を主要テーマにしようとしている。当然日本は何をするのか問われる。自動車の税制を、環境税制に大幅に組み替えて、排出権取引などの道義立てを国として整えることを法制化するべしと言えないと、サミットは持たないだろう。日本が省エネ世界一と聞いて足踏みしている間に、他の国に追い越されようとしている。単なる環境政策だけでなく、日本の社会や経済、国民のモラルについて、そもそも日本という国は何のためにあるのかというところまで感じさせるような議論をしてほしい。



私は思いこ、環境問題は政治で言えば「11月1番地」の大仕事だと思ってきた。なぜなら人類は約1世紀の間、化石燃料を使い大量生産、大量消費をして福祉を向上させてきたというやり方をしてきた。そのやり方が地球温暖化や貧困などの問題を生み、行き詰まっている現在、それを転換する契機になるのが環境問題だからだ。

ところが、道路特定財源の暫定税率が切れるというこの期に及び、にわか政治家が環境問題を騒ぎ出した。自民党は突然「ガソリンの値段が下がると車

が走りやすくなって環境に悪影響を与える。ヨーロッパの人たちに笑われる」と言い出した。

確か、国立環境研究所の試算では、ガソリンと軽油の税率を元に戻した場合、08、12年に二酸化炭素排出量は年平均800万ト増加するが、私にすれば「そんなこと言わないで、なせこれまで排出権取引や再生可能エネルギー開発に取り組んでこ

あれ、環境問題が舞臺の袖には引きずり上げられた。自民党も、単にガソリンの値段を25円下げた有権者のウケを狙っただけでは、自民党と愛おしい。私は25円分を環境税にすべきだと考える。この際、暫定税率を1年から長くても2

で、道路事業自体を見直さないで本質的ではない。その際有効なのは、公共交通や自転車などをすべて含めた「総合交通体系」という考え方だ。例えば、一定以上の人口の都市では同じ量の人を運ぶにしても道路を造るより公共交通を整備したほうがお金はかかる。環境にも優しい。道路だけに使うお金を「総合交通体系」に使う。30、40年前から議論され、その都度道路族にぶざされてきたが、今こそ「総合交通体系」を主張したい。

環境政策に熱心な自治体も含め、地方自治体はこぞ暫定税率廃止に反対している。多くの自治体、特に農山間部では、地域で自立する産業よりも公共事業に依存し、それが地場産業になっているからだ。時間はかかるだろうが、公共事業頼みでなくとも、地域が自立できる経済を確立する方向に持っていくべきだ。

暫定税率を廃止するしないでも野党が対立しているが、自民党も民主党的外れではないかと思つた。

自民党は、ガソリンの値段が下がるも車の利用が増え、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量も増えることを主張し始めた。しかし、道路が整備されて自動車が行きやすくなる。その分より多く自動車を使う現象が起きてCO<sub>2</sub>の排出量を増やすことになる。自

民党が環境を持ち出したのは、地球温暖化を真剣に考えたからではなく、道路財源の確保のために持ち出したというところは容易に想像できる。

一方、民主党は暫定税率を撤廃すると言いつつ、道路事業の規模は維持するとしている。財源をどうするか明確ではない。一般財源から出すと福祉などが圧迫されたり借金に頼る可能性が生じるだろう。

両者に共通しているのは、道路を造ることで都市も地方も恩恵を被るという立場だ。しかし、道路という物があつただけでは何も意味がない。道路の目的は人や物を動かすことだ。道路を

と道路があつても移動の自由が確保できないという人々が多くいる。交通事故で、戦後から現在までに59万人の死亡者と30700万人の負傷者が出ていたことも忘れてはならない。

従って、道路建設の最終目的である「移動の自由」を確保するのであれば、公共交通、歩道や自転車専用道路の整備、交通事故の防止も含めて議論すべきだ。道路は何のためにあるのかを考えるよい機会だと思つた。そのような議論が出てこ

で、道路事業自体を見直さないで本質的ではない。その際有効なのは、公共交通や自転車などをすべて含めた「総合交通体系」という考え方だ。例えば、一定以上の人口の都市では同じ量の人を運ぶにしても道路を造るより公共交通を整備したほうがお金はかかる。環境にも優しい。道路だけに使うお金を「総合交通体系」に使う。30、40年前から議論され、その都度道路族にぶざされてきたが、今こそ「総合交通体系」を主張したい。

### 上岡直見さん

(環境自治体会議 環境政策研究所主任研究員)



かみおか・なおみ 1953年東京都生まれ。早大大学院修士課程修了後、民間会社を経てNGOに勤務。著書に「新・鉄道は地球を救う」など。法政大非常勤講師。

## 総合交通体系を考える機会

自動車移動することに関しては、①身体機能として運転に支障がない②運転免許を保有する③自分の自動車を経済面を含めて自由に使える——という三つの条件をクリアしなければなら

いは残念だ。暫定税率については、国土交通省は必要な事業額を決めてそれに合った税率にしていると説明している。本当にそうなら暫定税率を廃止しても道路は必要だから、お金は他のところから持ってくるということになるの

環境政策に熱心な自治体も含め、地方自治体はこぞ暫定税率廃止に反対している。多くの自治体、特に農山間部では、地域で自立する産業よりも公共事業に依存し、それが地場産業になっているからだ。時間はかかるだろうが、公共事業頼みでなくとも、地域が自立できる経済を確立する方向に持っていくべきだ。

環境政策に熱心な自治体も含め、地方自治体はこぞ暫定税率廃止に反対している。多くの自治体、特に農山間部では、地域で自立する産業よりも公共事業に依存し、それが地場産業になっているからだ。時間はかかるだろうが、公共事業頼みでなくとも、地域が自立できる経済を確立する方向に持っていくべきだ。