

今日も続く渋滞、大量に吐き出される排気ガス。当初、グリーン化税制の目的は、こうした状況に歯止めをかけるようにするものだった。しかし今回の税制改正要望をみれば、環境に対する効果は明らかに後退している。

Report: 中村直分(Naowaki Nakamura)

環境保護とは名ばかり

電気が関の都合だけ!

運輸省が目指すグリーン化税制にあるのは

本来グリーン化税制とは、環境に優しいクルマを普及させるための税制だ。1999年、他省庁の猛烈な反対にあつてこの税制を導入することに失敗した運輸省は、00年もまた、グリーン化税制の導入を要望した。しかしその内容は、たんに他省庁の反対が起きないようにとの配慮ばかりが目立ち、かんじんの環境への配慮はまったく置き去りになってしまっている。そこには、目指す税制さえ導入されれば、官僚のメソッドは保たれ、天下り先に「ニラミもきく」だろつという、電気が関の論理「ばかりが目につく」のだ。

一応環境のことを考えた99年案はこうして葬られた

運輸省は00年8月、ふたたびグリーン化税制の実現を目指して税制改正要望を大蔵省に提出した。運輸省にとっては、昨年のリベンジともいえる動きだ。

グリーン化税制とは、自動車税や軽自動車税、自動車重量税といったクルマ関係の税金について、燃費の良いクルマについては減税、悪いクルマは増税するというものだ。この税制には、少しでも燃費の良いクルマを普及させ、同時に自動車メーカ

に低燃費車の開発を促すという狙いがある。

運輸省がその導入に失敗した99年の動きを簡単に追っておこう。

まず動きがあったのは環境庁からだ。当初、運輸省と共同でグリーン化税制の実現を目指していた環境庁はその後、ディーゼル車を対象として排ガスの排出量に応じた独自のグリーン化税制案を単独で大蔵省に要望した。トラック業界を所管している運輸省としては、トラックのかなりの部分を占めるディーゼルエンジンの排ガスを狙い撃ちするような税制を簡単に受け入れることはできな

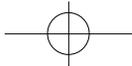
かった。そのため、両省庁の間にはコリができたわけだ。

さらに運輸省の案は、政治力で上回る建設省から反対された。「自動車重量税」がグリーン化されると道路特定財源が減ることを懸念したためといわれている。ほかにも、自治省や大蔵省も、税収の減収につながりかねないとして反対。高級車の売り上げが減ることを懸念する通産省も反対にまわり、結局運輸省の案は見送りという名の失敗に終わったのだ。

こうした失敗にこりた運輸省では、担当の局長や課長を人事異動で刷新するなどして態勢を建て直し、99年に続いてふたたびグリーン化税制の導入を目指そうとしているのだ。

今回、大蔵省に出された運輸省のグリーン化税制の案は、昨年の内容とはまったく違っていいほど別物となっている。低公害車や低燃費車の「自動車税」と「軽自動車税」を

スクープ短信 米国カリフォルニア州のサウスコースト地区大気汚染監督署は10月、ホンダアコードの低公害車仕様(SULEV)に「クリーン・エア賞」を送った。



SCOOP

車界の断層



霞ヶ関駅から運輸省をのぞむ。2001年からは建設省と合併して「国土交通省」となる。



新車購入から3年間は10〜20%減税する一方、新車登録から11年以上が経過したクルマの自動車税と軽自動車税は10%増税する、というのが内容の骨子だ。

具体的には以下の4点となる。

NOx(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)、CO₂などの排ガス性能に優れたクルマ(電気自動車やハイブリッド車、メタノール車、天然ガス車)は、新車購入から3年間、自動車税と軽自動車税を20%減税す

る。

古いディーゼル車であっても最新の排ガス規制に適合したクルマに代替した場合は「同様」

2010年の新燃費基準よりも、さらに一定の基準をクリアした低燃費車も3年間は10%減税する。

その一方で、税収中立のため、新車登録から11年を経過した乗用車や古いディーゼル車は10%増税する。

この内容を見れば、昨年の失敗を教訓にしたことは一目瞭然と言えよう。要するに、各省庁から反対されないように、という点はかりを考慮してつくられた税制案なのだ。

まず、トラック業界を保護できるように、減税と増税の両方の対象にディーゼル車を加えてある。さらに、建設省に配慮して、「自動車重量税」をグリーン化の対象から完全に外した。

また、今回の運輸省案は、低燃費車が減税になる基準はもろろん、新車登録から何年を経たらディーゼル車が増税になるのかという明確な数字を出していない。これは、仮に運輸省案をもとにグリーン化税制が実現しても、実際の税収は省庁が任意に調整できることを意味している。これまでの税収額と変わらない税制であるならば、大蔵省や自治省からの反対は考えにくい。

さらに今回の案では、燃費が悪い自動車に直接増税となるわけではない。つまり、一般的に燃費が悪い高級車が増税されるわけではない。しかも、新車登録から10年以上を経た古いクルマを増税の対象としているので、新車への買い替え促進効果を狙ったのは明白だ。自動車業界の意向を受ける通産省の賛成もとりつ



霞ヶ関がもくろんでいるグリーン化税制のおかげで、こうした廃車の山はさらに大きくなると予測されている。

いクルマは一律に増税するのはおかしい(業界関係者)という意見もある。

現実に10年以上前の古いクルマに乗っているユーザーは、環境保全で最も重要な「モノ」を大切に使うというリサイクル精神に富んだユーザーは少ない。

しかし運輸省は、通産省や大蔵省を味方にするために、古いクルマをいけにえにすることが必要だったのだ。省庁間の利害を調整するために、こうして古いクルマのユーザーは犠牲にされるわけだ。

けやすくなる。ディーゼル車も増税の対象になっていることから、環境庁も反対はしない。

結果として、今回の運輸省のグリーン化税制案は、通産省と環境庁を加えた3省庁が共同しての要望となったのだ。

古いから燃費も悪いと決めてかかる霞ヶ関の論理

しかし、今回のグリーン化税制案には、実は大きな矛盾点がある。それは、古いクルマは燃費が悪く、排ガス性能が劣る、となぜ決めつけるのか、という点だ。運輸省は、平均燃費は年々高くなるし、排ガス規制も強化されているからとしている。

国内では、年間500万台ものクルマが廃車となっているとみられている。放置自動車やシュレッダーダストの処理など、その後のクルマの処理も大きな社会問題だ。古いクルマが増税となれば、ユーザーは買い替えに走る可能性が高く、そうなることで、ますます廃車が増えることになる。すなわち、環境保護をつたっているはずのグリーン化税制が、環境の悪化を招くという皮肉と矛盾に満ちた結果が待っているのだ。