

【国の怠慢 その5】

軽油優遇税制が、ディーゼル車を増やす

- ① 東京の大気汚染が改善されないのは、新車や使用過程車への規制が不十分だったことのほか、ディーゼル車の増加も大きな原因です。
- ② ガソリン車などに代替が可能な小型・中型貨物車に関して、ディーゼル車が好まれる実質的な理由は、製造原価はほとんど同じなのに、国の軽油優遇税制により政策的に作られてきた軽油が安くガソリンが高い「燃料価格差」にあります。
- ③ 実際に、燃料価格差の拡大に伴って、ディーゼル車が増加してきた経緯を踏まえ、都は、一貫して「軽油優遇税制の是正」を求めてきましたが、国は、具体的検討すらしていません。

ディーゼル車の増加が、東京の大気汚染の改善を阻んでいる

環境基準は人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として設定されていますが、東京において環境基準が達成されていない PM や NOx の排出量をみると、その多くが自動車から排出されています。このうち、PM のほぼ全て、NOx の約 7 割がディーゼル車によるものです。

従来の自動車排出ガス規制の強化にもかかわらず、東京の大気汚染が改善されないのは、これまで述べたように、国の新車に対する規制開始が遅くかつ甘かったこと（怠慢 1）や国が使用過程車対策を放置してきたこと（怠慢 3・4）などのほか、ガソリン車と比べて排出ガス規制の甘いディーゼル車の増加も、その原因の一つとなっているのです。

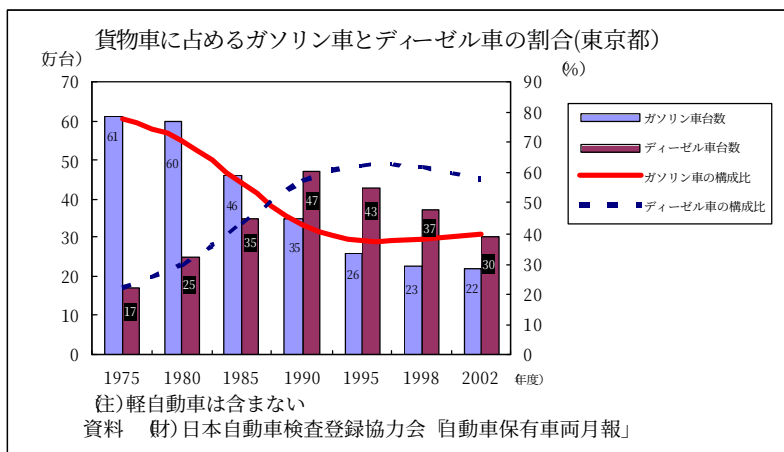
このように、ガソリン車と比べて、ディーゼル車が東京の大気汚染の大きな要因になっているにもかかわらず、PM や NOx などの汚染物質を大量に排出するディーゼル車は、都内に約 50 万台もあり、愛知県に次いで全国で 2 番目に多い台数となっています。

ディーゼル貨物車の増加の大きな原因は、燃料価格差（経済性）にある

都内のディーゼル車のうちでも排出ガス量の多くを占めるディーゼル貨物車は 30 万台で、東京の貨物車全体の約 6 割を占めています。一方、ガソリン貨物車は 22 万台で、貨物車全体の約 4 割と少数派になっています。

しかし、ディーゼル車は昔から貨物車の中で多数を占めてい

たわけではなく、1980(昭和 55)年度までは、反対に 7 割以上がガソリン車で、ディーゼ



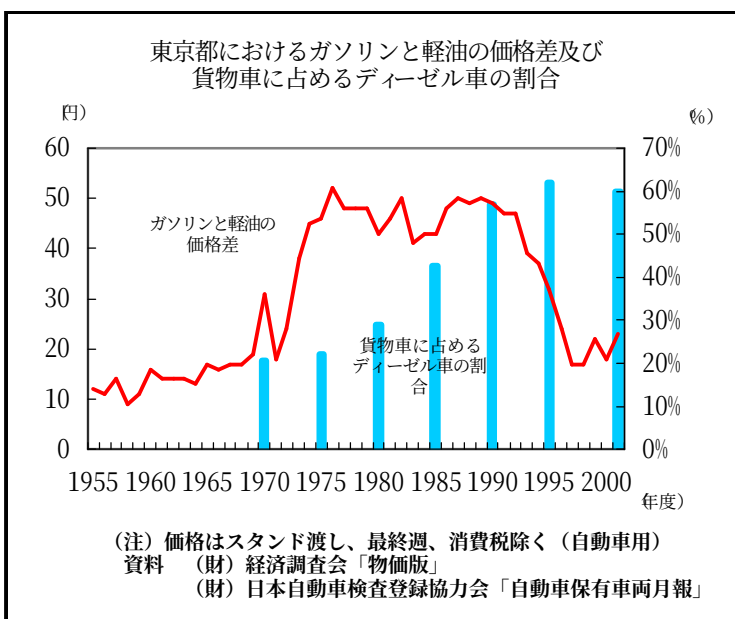
ル車は 2 割程度にすぎませんでした。東京において、ディーゼル貨物車の数がガソリン貨物車の数を上回ったのは、1988（昭和 63）年度、わずか 15 年前のことなのです。

今日では、貨物車にディーゼル車が好まれる理由として、燃費の良さやガソリン車と比べて力があるという意見を聞くこともありますが、以下でみるように、過去からの経緯を振り返ってみれば、ガソリン車などの代替車が存在する小型・中型貨物車に関しては、燃料価格の格差による経済性の違いが最大の要因であったことは明らかです。

昔からガソリンの価格は軽油よりも高かったのですが、70 年代の初めまでは、その差は 10 数円でした。

しかし、1973（昭和 48）年のオイルショックを契機に、国の物価統制のもと、翌 74（昭和 49）年には価格差は一気に 45 円まで広がり、その後、90 年代初めまで、40～50 円台の差が続きました。

燃料価格全体が 2 回の石油危機を経て上昇する中で、業務に大量の燃料を使用する運送事業者などが、経費節減のためにガソリン車からディーゼル車に移行したのは、経済的には当然の行動だったのです。

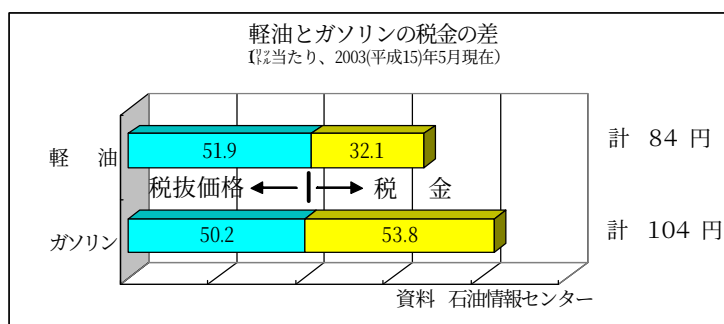


作られた「ディーゼル車の経済性」：軽油とガソリンの税金差がディーゼル車を増加させた

しかし、軽油をガソリンよりも安くしている大きな要因は、製造時の税抜き価格はほとんど変わらないにもかかわらず、現在でも、ガソリン税（53.8 円/ℓ）と比べて 20 円以上低い軽油優遇税制（32.1 円/ℓ）にあります。

つまり、ディーゼル車の経済性の実態は、国の軽油優遇税制により政策的に作られてきたものなのです。

都は、ディーゼル車について、ガソリン車などの低公害車への転換を推進するため、「ディーゼル車 NO 作戦」において、軽油をガソリンよりも安くしている軽油優遇税制の是正を広く訴えてきました。



都は、国に対して、1997（平成 9）年以降、一貫して「軽油優遇税制の是正」を求めています、国においては、未だに具体的検討すらなされていないのが現状です。