

助成年度：平成5年度

[所属] 法政大学 経済学部
[役職] 教授
[氏名] 代表者 永井 進 (他計9名)

[課題]

日本及びアジア途上国における自動車の社会的費用の実態とその対策

[内容]

わが国の大気汚染は、近年、窒素酸化物（NOx）や浮遊粒子状物質（SPM）等の汚染物質を中心にして、大都市及びその周辺に汚染が拡散しているが、その大きな原因は自動車からの排出ガスにある。実際、東京、神奈川、大阪などの大都市は、NOx 削減の総量規制地域に指定されており、自動車公害対策の強化が求められている。

NO2 の環境基準は、1978 年に緩和されたが、その後、この新しい基準も今日まで達成されていない。原因は、主に、大都市における自動車排出ガス量の 60%以上を占めるディーゼル・トラックにたいする規制が、技術的理由によって遅れてきたことである。しかし、一方で、ディーゼル・トラック等から排出されるディーゼル排気微粒子（DEP）が、肺ガン、アレルギー性鼻炎、気管支喘息を引き起こすことが最近の医学によって解明された。自動車排ガスによる大気汚染の被害を把握するためには、これまでの疫学による因果関係の研究をさらに進めるとともに、発ガン性物質等による病理メカニズムの解明、司法、及び公害健康被害補償制度などによる被害者救済の促進が必要である。

1993 年 12 月、『自動車 NOx 排出総量削減法』が施行された。この法律は、車種規制と呼ばれるディーゼル・トラック規制を中心に据えている。本研究では、低公害車の技術的問題を指摘するとともに、自動車公害対策は、エンジン改良などの単体規制だけでなく、法律、経済制度を含めた総合的な対策が必要であることを論じる。特に、近年、自動車交通をめぐって、これまでの道路建設偏重から、交通需要をコントロールする政策（TDM）が検討されるようになった。TDM には、相乗り制、フレックスタイム制、ロード・プライシングの導入や、都市の成長管理などが含まれる。

自動車交通量を環境保全の観点から規制するためには、たとえば、貨物トラックの走行量をコントロールしなければならないが、法的な制度は十分に整備されているわけではない。共同・輸配送を進めるための仕組みを作るとともに、警察、道路管理者、運輸省、環境庁、地方自治体などの総合的な調整が不可欠になる。個々の法律や、その運用における問題点を整理し、自動車交通の安全面だけでなく、環境面にも配慮した行政制度を整備していくことが重要である。

大量交通、大量輸送をコントロールするためには、過度に進められてきたモータリゼーションの流れを転換することが必要であるが、そのためには、自動車関連税収を道路建設の特定財源にすることを止めること、自動車税収を歩行者や自転車を優先する街路づくりなどの総合的な交通インフラの整備の資金に転換すること、ガソリン税、軽油税などの燃料税、通行料金などの自動車関連税を、社会的コストを反映するものに転換すること、大型トラックなどの都心乗り入れを規制するためのロード・プライシングの導入等を検討すべきである。

自動車排出ガスは、大気汚染だけでなく、地球温暖化の原因にもなっている。自動車から排出される CO₂ を削減するためには、燃料の改善や、低公害車の開発、導入が必要である。ここでの「低公害車」では、電気自動車は電気を生産する際に大量の化石燃料を使うかもしれないが、大気汚染物質は排出しないというように、大気汚染と地球温暖化でトレード・オフの関係がある。大気汚染と地球温暖化という複合公害を防止するためにも、自動車交通量対策は回避できないものになる。そのためのシステムをどのように作っていく

かという課題は、アジア途上国においても重要である。

尚、本研究は、『くるま依存社会』（実教出版、1995年3月発行予定）という書物で集約される予定である。また、本研究は継続を認められたので、次年度に、アジアの自動車公害をまとめる予定である。