

助成年度：平成 6 年度

[所属] 法政大学 経済学部
[役職] 教授
[氏名] 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]

日本の自動車公害については、1995 年 7 月、一冊の書物として研究成果をまとめた（柴田徳衛、永井進、水谷洋一編著『クルマ依存社会』実教出版）。そして、アジア途上国については 2 年間に渡って、インドネシア、タイ、台湾の 3 カ国を中心にして調査を続けた。最終報告書では、台湾、タイの最近の自動車公害の状況と対策について取りまとめた。

台湾では、1995 年 7 月から、「空気汚染防政基金」という一種の大気汚染税が導入されている。台湾のプレミアム・ガソリンについては、1ℓ当たり 0.4 元（1 元は約 3.7 円）、無鉛ガソリン、及び軽油については同 0.2 元などが、それぞれの燃料価格に上乘せされた。

汚染税の問題点は、まず第 1 に、税率が社会的費用に見合っていないということである。税率の決定は、中央研究院経済研究所による自動車排ガスによる健康被害の調査に基づいて行われたが、調査では、ガソリン 1ℓ当たり 0.17 元（他の調査では約 1.0 元）軽油 1ℓ当たり 0.42 元であった。

第 2 に、台湾で最も深刻な大気汚染物質は浮遊粒子状物質（SPM）であるが、その主要発生源は、自動車よりも建設現場、工場であるにもかかわらず、ガソリンだけに課税するのは合理的でないということである。

第 3 に、徴収金の用途は、主に公園建設に当てられるが、公園整備は本来内政部などの他の政府部門によって行われるべきであるということである。尚、用途の 1 部は、100 万人規模の学童を対象とした健康被害調査に使われるが、台北市では、1986 年、7 歳から 15 歳までの学童の気管支喘息の有症率が 5.1%であったものが、1994 年には 10.79%にまで上昇しており、このような大規模な調査は必要であるとされている。

第 4 に、ガソリン、軽油に代替する低汚染の燃料（たとえば、LPG 等）を政府が提供しなければ、大気汚染対策は進まないということである。

台湾では、ツーストローク・エンジンのオートバイの数が多く（これは、他の国でも共通している）、また、急激なモータリゼーションが進む中で、バスレーン等の交通管理、道路整備、オートバイの排ガス規制を目的にした車検制度の導入、地下鉄などの公共交通機関の整備などの対策が、経済的手法とともに行われている。

バンコクにおける大気汚染についても、SPM の問題が深刻になっており、1994 年の 24 時間平均値は、全ての沿道測定局で $330 \mu\text{g}/\text{m}^3$ という環境基準値を超えており、94 年の最大値は $1130 \mu\text{g}/\text{m}^3$ にもなり、政府に大きな衝撃を与え、対策が 95 年夏に打ち出された。

タイ農民銀行の調査部は、自動車の社会的費用を計測、発表して話題をまいた。調査によると、交通渋滞による燃料の損失 123.6 億バーツ（1 バーツは約 4 円）、過剰な通勤時間の損失 372.6 億バーツ（低く見積ると 149 億バーツ）、バンコク市内に約 190 万人の呼吸器系患者（この数字はバンコク市民の 4 人に 1 人）がいるが、彼らの医療費 95 億バーツ、低めに推計しても計 367.7 億バーツになるという。この数字は、タイの経済全体の GDP の成長率を 2.5%、投資を 1.86%ほど引き下げるといふ。万国の自動車交通問題は、ついに、タイ経済の生産性にも影響を与え始めたのである。

バンコクの都市計画や道路計画は不十分で、また、大土地所有のため、行き止まりとなっている道路が多く、そのため、少ない幹線道路にクルマが殺到し、走行量が増えるという問題を抱えて

いる。また、公共交通機関の整備については、海外からの援助、あるいは BOT 方式の民間資金に頼る傾向があり、計画や建設がスムーズに進まないという問題もある。

アジア諸国が抱える自動車交通問題の共通点を探り、相互の対策の在り方、そして、日本の経験を加えて、協力して、問題解決に当たるべきであろう。