

(13)「グリーン輸送」の推進と補助金政策

環境省で導入が推進されている温暖化対策税の特徴は、その財政収入で温暖化対策に補助金を提供し、省エネを進めるという点である。現在、国土交通省は、環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験を行っているが、補助金政策を考える一つのモデルとなっている。

交通部門から排出される二酸化炭素を削減するためには、物流事業者による共同配送、自動車から鉄道・海運等へのモーダルシフト、専門業者が物流業務を総合的に請け負うサードパーティー・ロジスティックス(3PL)等の「グリーン輸送」が必要とされているが、国土交通省は「グリーン輸送」を推進するために、製造会社や物流会社に補助金を提供している。

昨年前半の同省による実証実験では、三菱電機や濃飛倉庫運輸等による国際一貫輸送モデル実験や、明治製菓等による物流拠点集約による幹線輸送距離の短縮実証実験など、計 15 件が認証され、約 1.8 億円の補助金が投入された。これによる二酸化炭素削減量は約 2.2 万トンになるので、補助金は炭素 1 トン当たり約 3 万円になる。

同省の説明によると、環境省が検討している環境税だけで京都議定書の目標値を達成するための税額は炭素 1 トン当たり 4 万 5 千円であるから、1 トン当たり約 3 万円の補助金は、大変効率的であると主張する。しかしこの補助金額は、環境省が導入を予定している税額 1 トン当たり 2400 円を大きく上回っているし、また、そもそも「グリーン輸送」を進めることは省エネ、経費節減になるので、補助金を投入しなくても企業にとっては効率的なのである。

モーダルシフトなどの「グリーン輸送」は、大気汚染、騒音、地球温暖化の点で必要とされている手段であるが、国は企業と協定を結んで、削減目標に達しない企業には環境税をかけるという方法もある。環境税ではなく、補助金をというのが企業の要望なのであろうが。

最近の新聞記事によると、トヨタが部品輸送に専用列車を利用するモーダルシフトを 2006 年から始めるという。これを契機にモーダルシフトに弾みがつくのではないかと期待もあるようだ。しかし、トヨタのモーダルシフトで削減される二酸化炭素は同社全体の 1%に過ぎない。一方、国土交通省は、今通常国会で「物流総合効率化法」を提出し、10 月からの施行を目指している。各種補助金を多用する政策には、十分な配慮が必要だ。

以上