

温暖化ガス排出抑制の手段として、排出量に「価格」をつけ企業に税を課す炭素税（カーボンタックス）を導入する是非について、経済学者と経済界の間に意見の違いがあるから、温暖化ガス排出がもたらす社会的な悪影響に対して価格が設定されないことは好ましくないと考える。一方、企業関係者は、企業活動への障害となる新たな税金に抵抗感

### 日本の未来を考える

学習院大教授 伊藤元重



った。炭素税は有効な手段と考える経済学者が多いのに対し、経済界には抵抗感を示す人が多かった。その理由は明らかだ。経済学者は気候変動の問題を市場の失敗と捉え

るから、温暖化ガス排出がもたらす社会的な悪影響に対して価格が設定されないことは好ましくないと考える。一方、企業関係者は、企業活動への障害となる新たな税金に抵抗感

制は今や国の最重要課題の一つであり、それを実現するためには炭素税が必要と考えるからだ。

企業が温暖化ガス排出抑制のためにいろいろ取り組むのは、供給サイドから経済のあり方をコントロールしようとするという意味で、計画経

### 「炭素税」導入賛否の理由

済的な手法である。国家が計画的に経済統制する社会主義経済の失敗に陥ってはならないし、とはいえ供給サイドの自主的な取り組みでは、できそこなことしかやらない。これに対し炭素税導入は需要サイドからの

圧力であり、正しい価格によって誘導する市場的手法である。企業が努力するのは重要なことではあるが、その企業の行動に圧力をかけ、そしてより好ましい対応を引き出すためには市場的手法が必要である。資源配分における価格の持つ機能

れるが、発電で化石燃料の利用が続けばEVによって温暖化ガスの排出はかえって増える。排出を減らしていく途中段階ではハイブリッド車の活用も重要である。

では、できるだけ早くEVにシフトすべきなのか、それとも最終的に利用できなくなるハイブリッド車を途中段階では積極的に利用すべきなのか。市場メカニズムを抜きにすると、答えを出すのは難しい。しかし、もし炭素税が導入されていたとしたら、EVがよいのか、ハイブリッド車を活用すべきなのか、さらには電力での温暖化ガス排出ゼロをどの程度のスピードで実現すべきなの

について一例をあげよう。日本のメーカー関係者は以下のような議論をする。電気自動車（EV）を積極的に導入するため、ガソリンを併用するハイブリッド車の利用を制限する議論が欧州などでみら

か、という問題をすべてコスト計算で判断しやすくなる。さらにいえば、そうしたコスト計算の結果、自家用車を利用せず公共交通機関を利用する人が増えるという選択も広がるかもしれない。これをチャンスとして、新しい技術やビジネスモデルを導入するベンチャー企業も出てくるだろう。

重要なのは炭素税が市場メカニズムに気候変動の社会的費用を織り込み、人々の行動をより好ましい方向に誘導しようとするものだという点と。市場のパワーは個々の人間の知恵の範囲を超えた大きな領域で調整を行うのだ。（いとう もとしげ）

\*この記事・写真は産経新聞社の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。