

## &lt;論 説&gt;

## 最近の EU の地球温暖化防止政策

—— 脱クルマ社会への動きを中心に ——

白 石 忠 夫

## はじめに

今年の経済貿易研究所の海外調査予算の支給を受け、去る9月中旬、10日あまり訪欧し、京都会議以降のEUおよびその加盟国の地球温暖化政策を調査することができた。今回の狙いはCO<sub>2</sub>の排出削減が困難な交通部門での温暖化防止策の具体化の動きを探ることを主眼とした。以下はその報告である。

温暖化防止策をEUの中でも先進的に実施している国としてオランダがある。その具体例としてアムステルダムの都市交通から初めよう。オランダの首都アムステルダムは人口199万人、数多くの運河にそって開けた都市である。

ブリュッセルから国際列車でオランダに入った私がアムステルダム中央駅構内から一步外に出た途端、強く印象づけられたのは自動車交通があまりに少ないこと、それに代わって路面電車が日本の1950年代のように縦横に走っていることであつた。それは40年ほど昔の日本の都市の雰囲気を感じさせた。交通の主役は路面電車で自動車は時折走る程度で車の騒音も排気ガスもなくあまりにも現代離れしていたからである。付け加えれば日本では見られない光景もあつた。駅ビルの軒下には壁にそって1,000台を越えるとも見える山のような自転車群であつた。

アムステルダムの中心部分の交通がこのようになったのは最近4、5年のことに過ぎない。それ以前は道端には数多くの駐車して渋滞し、騒音と排気ガスに汚染された、日本のどこの都市でも見慣れた道路であつた。

それがこのように変わったのは市当局の交通政策の結果であつた。アムステルダムの中央駅前のダムラック通りは現在一方通行で二車線だけで残りは広々とした歩道である。市民や観光客は立ち並ぶ商店やレストランを眺めながらゆっくりとした足取りで繁華街の散策を楽しんでいる。それが現在の風景である。しかし以前は違っていた。往復四車線でいつも渋滞していたし、不法駐車車の車も絶えず歩行者は狭い歩道を排気ガスを吸い騒音の中をあるく状態であつた。環境だけでなく、経済活動自体が自動車交通によって衰退するほどの状況にあつた。いつも続く渋滞で買い物客は減り、車の利用者も渋滞で時間を奪われたからである。自動車交通を削減する計画を立てたのは1993年のこと、1992年には住民投票で自動車交通削減に賛成する人が多数となり、市当局は自動車レーンの削減に踏み切った。そして1990年を基準に2005年までに中心部の自動車交通を30%削減するという目標数値も決めた。自動車レーンの削減と併せて中心部の駐車場を抑制、違法駐車に対する罰金は3倍以上に引上げて自動車で移動するのが路面電車よりも時間がかかるような仕組みとした。この結果、目立って自動車が減り、路面電車の利用者が増えたという。

広場から自動車交通を締め出した結果、買い物客が減少し続けていた商店街がにぎわいを取り戻した。レンブラント広場では自動車の乗り入れを禁止した結果、空き店舗が増えていた広場の商店街は若者が集まる広場に変身した。

アムステルダム市がこのような施策を実施することになった背景にはオランダ政府の政策がある。オランダ政府は気候変動枠組み条約が成立する前の1988年に「第2次総合交通計画—SVV2」

を作っていたが、それは環境優先、利便性の確保の2つを目標に掲げ、どちらを優先するかといえば環境を第一とすると決めていた。理由は「持続可能な社会を維持する、現在の世代のニーズを満たすために将来の世代のニーズを犠牲にしない」ことを基本理念としたからである。そうした理念に基づき都市では自動車交通は削減していき、路面電車などの公共交通と自転車を優先化させるという総合交通計画を決定していた。アムステルダムの自動車交通削減はそうした全国的規模での総合交通計画を具体化していく施策の一環であった。

そうした施策の際立ったものとしては複数の市町村で構成する交通計画地域がある。全国を30の地域に分け、それぞれの地域で土地利用と交通計画を策定する。そして都市交通のなかでは自動車交通量の削減のために公共交通の利便性を高め、四大都市圏ではピーク時の公共交通の輸送力を1988年に比べて2000年までに1.5倍に高め、その他の都市でも2010年迄に1.5倍とすることを目標としている<sup>(1)</sup>。目標達成のための体系的で詳細な計画を定めている。

土地利用についても交通需要発生を抑制するためオフィス地域、物流地域など利用区分を定め厳しい規制措置を取っている。

同じような交通体系を目指している国はほかにもある。たとえばデンマークでも1992年11月の「政府は地球環境を配慮した総合交通計画を策定しなければならない」との国会決議により1993年に政府は「交通計画2005」を策定した<sup>(2)</sup>。それによれば2005年のCO<sub>2</sub>の排出量を1988年のレベルに安定させる。2030年にはそれを25%削減するとしている。そのための行動計画を作り、

1. 交通手段別の分担と輸送交通量の目標を定める
2. 自動車交通に代わる代替交通手段の促進
3. 環境の改善
4. 交通投資についての新たな優先順位の策定
5. 政府諸施策のなかでの交通計画及び研究の格上げ

などを決めた。

自動車税はEU加盟国の中でも高い部類に属するので燃料税を1998年まで毎年引き上げることを受けている。交通部門のCO<sub>2</sub>削減には2005年までにさらに引き上げることが必要であるという。そのためには鉄道と海上輸送を国内、国際交通の両面で促進する一方、道路交通に関しては段階的道路交通税の賦課により抑制するとしている。このほか自動車交通の抑制、公共交通の拡充はその他のEU諸国の自治体の主な潮流となっているが、京都会議以後EUに加盟する特定の国の政策にとどまらず、それはEU全体の交通計画を方向付けるものとなろうとしている。そのことを示すのが98年6月に採択されたEU閣僚理事会の「交通と環境」と題する合意である<sup>(3)</sup>。

## 1. EU 閣僚理事会の決議「環境と交通」

もともと、EUは京都議定書のCO<sub>2</sub>削減目標を実施するに当たって輸送部門を重視していた。98年6月のEC委員会からのEU理事会、議会宛て文書では1990年のEUのCO<sub>2</sub>排出量の20%を輸送部門が占めており、新たな施策を導入しなければCO<sub>2</sub>排出量は最大の潜在的な増大部門となると指摘している。したがって京都議定書の削減目標を実現できるかどうかは交通部門でのCO<sub>2</sub>排出量をどの程度抑制できるかにかかっているとの判断がEU共通のものになっている。この分野に次いでCO<sub>2</sub>排出量の潜在的増加部門は電力供給部門であるが、この部門でのEUの施策は再生可能エネルギーによる発電方式の採用である。それは1997年秋に発表された「再生可能エネルギー白書」としてまとめられている。風力、太陽光発電などを中心とした詳細で具体的な計画の実施、それらに対する政府の支援により再生可能エネルギー発電を現在の5%から2010年には12%に引き上げること为目标としている。

ところで「交通と環境」ではオランダやスウェーデンと同様な視点から交通体系の転換を論じている。そのなかでは

1. 交通施設の増大や交通機関の利用は人間の健康や環境、例えば気候変動、大気汚染、酸性化、

騒音、海や海岸の劣化、土地資源の消費とむだな利用など重要なインパクトを与えており理事会は憂慮する。

2. 交通分野の発展は環境に対する汚染者負担の原則、持続可能な発展という枠組みのなかで追求すべきであることを確認する。
3. 現在の道路交通の際限のない伸びを続けていくことは地域的にも EU 規模でも地球規模でも環境保全のうえでまた交通渋滞の経済的結果について持続可能なことではないと閣僚理事会は考える。このことは EU の特定の地域、加盟国、交通接続および都市部に関して顕著である。加えて交通インフラの整備は EU に取って重要ではあるが、予測される交通の増加を受け入れるためにコントロールのない開発は自然および都市環境ならびに土地利用方法に深刻な影響を与える。
4. 持続可能な交通には統合的なアプローチが必要である。環境的によりダメージの少ない交通手段への転換が必要である。とくに自動車交通から公共交通、自転車、徒歩への転換を実現する方法や移動の必要がない土地利用計画を検討する必要がある。EU と加盟国によるすべての交通手段での環境改善に向けられた施策が大幅に前進し続けていることを確認する。とくに交通の環境に対するインパクトを削減するために取られた加盟国の広範な行動を歓迎する。

EU の大気汚染基準と騒音基準をみたすには追加の施策が必要であるが、車両技術と燃料の品質向上により大気汚染は大幅に改善された。交通部門での予測される CO<sub>2</sub> 排出量の増加を削減する施策、方法は本質的であり、その意味で交通と CO<sub>2</sub> に関する EU 委員会のタイムリーな報告の作成を歓迎する。理事会は道路交通による環境へのインパクトを削減するために鉄道の改善と発展を目指した委員会の提案を検討する。と述べている<sup>(3)</sup>。

この合意は EU の統一的な交通体系を具体的に計画し具体的施策として決定するところには至っていないが、交通体系の基本理念と目指すべき方向に合意したことでは重要な意義がある。なかで

も日本の交通体系が自動車交通を軸として際限もない環境への負荷を増大させる高速道路建設一辺倒の方向に固執する現状に照らせばその意義はいっそう明らかであろう。

ドイツやオランダのいくつかの都市では新たに軽快電車（LRT）を敷設して環境定期券を発行して電車、鉄道、バスを一つの定期券で乗り放題とする一方、都心部や住宅地には自動車の乗り入れ禁止地域を設けている。

フランスのストラスブール市では都心部の繁華街に新たに路面電車を敷設し、自動車を乗り入れ禁止にしたが、決めた時には反対していた人々が完成後は一変してたいへん喜んでいるそうである。東京で開かれた国連と東京都の主催したエコパートナー国際シンポジウムに招かれた同市の市長は話していた。

そうした動きが EU 全体の潮流になっていこうとしていることをこの決議は示すものである。

EU が環境負荷を軽減し、地球温暖化防止を基本的視点として交通体系について検討するにいたった要因は大きく 3 つ挙げることができる。その第一ははじめに紹介したアムステルダムの実情が示すような大都市、中規模の都市でも都市交通体系が自動車交通の排除、削減、路面電車の復活、利用拡大が既成事実として進行していたことである。ドイツ、オランダ、フランス、北欧諸国の諸都市にそのような交通政策を実施している都市は無数に存在するし、それらがすべて環境負荷の軽減と住民の実生活にプラスをもたらしている。そして欧州都市交通が目指す共通のビジョンとして定着していることが根底にある。

第二は EU の行政組織のなかでも交通体系を環境的視点から再検討する気運が強くなり、政策研究が蓄積されていることである。

EU ではヨーロッパ運輸大臣会議を 1950 年代から組織し、長年にわたり、共通の交通問題についての対処策を検討し実施してきた実績がある。近年は気候変動と交通との関係についても研究、調査を進め、その結果を政策として提案している。

その政策研究のなかで環境負荷の軽減を主要な



研究課題として追及してきたことの成果がある。主なもので「道路と環境へのインパクト」(ROAD AND ENVIRONMENT IMPACTS), 「交通政策と地球温暖化」(TRANSPORT POLICY AND GLOBAL WARMING) など道路交通と環境問題についての政策研究文書は 10 点前後にのぼる。なかでも「交通政策と地球温暖化」では欧州の交通の現状を詳しく分析して自動車交通を中心とした交通体系は環境保全の面で行詰まっていること、交通体系自体としても破綻状況にあること、転換が求められていると述べている。

## 2. EU の交通、環境政策の理論的蓄積

EU の運輸相会議は 1989 年 11 月に次のような決議を採択していた。

- \*. 良好な交通体系は各国の経済と市民生活で積極的な役割を果たす。
- \*. 将来、交通施設の改善と効率化のニーズと他方で増大する環境問題とは交通政策決定にとっての新たな挑戦であり、それはそれに代わる解決策を作る過程において重要な変化を導く可能性がある。
- \*. 原則として交通のユーザーは交通手段を選ぶ権利を持つ。
- \*. 人間の健康と環境にあたえる交通のインパクトは人間と自然が長期的に許容できる限度に制限されなければならない。

個人的効率性と集団的効率性との本質的対立という社会的矛盾の観点からの自動車交通についての私たちの分析ではその否定的なインパクトを適切にコントロールすることは難しい。交通の積極的役割を認め、交通手段選択は各人の自由であると認めたとしてもそれは否定できない。直接のもっともひどい環境影響に対しては技術的対策を追求しなければならないが、自動車交通は自然環境に対してだけでなく社会的経済的生活の質に対して否定的影響を及ぼす。それは ECMT が 1990 年に発表した「交通と環境」に記載されている。

そのなかでは自動車の大衆化が工業化と経済成

長に重要な役割を果たしたことを認めながらも、環境と社会生活には反対の影響を及ぼしていることに注目する必要があるとの認識が示されている。交通は社会生活の質、とくに都市において危険性、騒音、大気汚染を通じて有害である。また温室効果ガスの発生源でもある。自動車交通量の増加のもとで CO<sub>2</sub> 排出量の安定化は主要な課題となってきた。としている。

したがって技術的改善は必要かつ有効であるが問題の一部を改革するに過ぎない。単体あたりの騒音や有害物質の排出量の削減がそうである。しかし、自動車交通が抱える根本的問題の解決には長期的なアプローチが必要である。社会にとって最大の問題は社会的な富と自動車交通の相互関係で、自動車交通による現在の繁栄は将来の繁栄を犠牲にして成立していることを意味する。したがって現代の自動車交通がかかえる矛盾に対する回答は現代社会の現実的矛盾、いま、どれだけ生産し、消費し、汚染しようとするのか、そして将来の世代にどれだけの生産、消費、環境を残そうとするのかという問いかけへの回答である。この根源的問い掛けに対して受入れ可能な回答を創造するには総合的な思考作業と確固とした多元的な研究および深刻な大衆的討論が求められる<sup>(4)</sup>。と言う。

このような自動車交通と環境に関する政策研究は ECMT だけでなく OECD の事務局でも進んでいた。OECD の国際エネルギー機関 (OECD/IEA) はエネルギーと環境問題シリーズを発行している。その代表的な労作が 1993 年の「自動車と気候変動」(CARS AND CLIMATE CHANGE), 1994 年の道路の環境影響評価 (ENVIRONMENTAL IMPACTS ASSESSMENT OF ROAD) などであり、政策提言を行っている。そこで興味深いのはオランダ、ドイツなどが実施している施策と同じ方向の政策提言が多いことである。例えば「自動車と気候変動」では「交通市場に対する政策的介入」により温室効果ガスを削減する具体的方策として次の表を掲げている (表 1)。

これは道路交通からの CO<sub>2</sub> 排出削減するための共同政策メニューである。日本ではきわめて過

表-1 乗用車交通量に影響を与える諸施策

施策分野	経済的施策	法的規制
車両増加	乗用車入手権に対する年間料金 自動車購入税 燃料税 年間保有税 駐車料金 道路使用料、または走行距離費の徴収	年間販売割り当て台数 個人所有制限（総数規制または駐車場のない車は保有できない） 決められた都市エリアからの車締め出し 指定された車、業務用車の交通制限 駐車場への台数制限 道路整備しないことによる道路混雑増大 自転車、歩行者用の道路整備
車両対策	自動車サイズ、馬力、燃料消費量による自動車購入時の税金、リベート格差 燃料税での格差制定 燃料効率によるメーカーに対する優遇策または基準以下のメーカーへの経済負担	燃費基準の制定 排気ガス基準 車体重量に対する最大馬力の設定 基準を超えたカーメーカーに対するペナルティ 車両サイズごとの年間販売台数割り当て制度
単位排気ガス規制	基準合格車に対する経済的便益供与、基準不合格車へのペナルティ エンジン容量別、燃料効率別の年間登録税制定 カーメーカーに対する燃料効率基準達成奨励金、未達成に対する負荷金	車両稼働実績の評価基準制定（例：燃料効率合格の耐用年数） 車体重量に対する最大馬力の制定 運転者に対する研修の義務化 旧型車の早期廃車の義務化 燃料効率の悪い車に対する車検制度
車両使用上の対策	燃料税 年間走行距離別の保険制度の導入 駐車料金 道路使用料金制度または走行距離料金制度	車両の使用規制の制定（例：ナンバープレートによる奇数、偶数別の走行許可制） 特定の地域への自動車進入禁止 選定車、業務車の走行規制
燃料対策	排気ガスの排出量別税金制度の制定 代替燃料開発への経済的便益供与 燃料品質向上についてメーカーへの経済的便益供与	燃料の品質基準の制定 排気ガス基準の制定 基準不適合へのペナルティ

出所：CARS AND CLIMATE CHENGE OECD/IEA 編

激な政策として受け止められる内容であるが、欧州では政策研究として進められていた。それらの結果を示すのがこの提言である。

西欧諸国で自動車からの排出量対策が CO<sub>2</sub> 問題の主要なテーマとなるのは当然だし、自動車交通を軸とした今日の交通体系の变革が論議されるのはごく当たり前の事であった。そうした OECD や EU の全体的潮流と関連してドイツ、オランダの環境政策をとらえれば両者の関連が理解できよう。興味があるのは乗用車交通量に関連する項目では乗用車交通の削減を目標としており、自動車保有の抑制、自動車使用の抑制のための施策を具

体的に列挙していることである。この結果、シンガポールの施策を高く評価することとなっている。自動車保有を抑制するために自動車入手権に料金を賦課する制度、自動車購入税、年間保有税などは大部分をシンガポールは厳しく実行しており、自動車使用に関する道路使用料金制度もすでに同国は導入している。このような制度について OECD/IEA が検討していることの意義は決して小さくない。OECD は先進国を網羅する組織であり、IEA はそのエネルギー政策に関する責任を負う部門であるからである。IEA の事務局長は「自動車と気候変動」を発表するに当たって次のように

述べている。1973年にIEAが設立されたとき、運輸交通部門はOECDの最終エネルギー消費量の25%を占めていたが1990年にはその3分の1を占めるほどに増加した。近年、輸送部門の環境に対する影響についての関心が高まっている。とくに地球温暖化について憂慮されている現在、アミニティ、移動の自由を確保しながらクルマが引き起こす社会的、環境的諸問題に対処することは各国政府の課題となっている。IEA加盟の諸国はこの問題に幅広く取り組んでおり、1991年6月のエネルギー閣僚会議では各国の運輸交通閣僚も出席し、各国の産業界とともに燃料効率の高い車両の開発、公共交通のよりいっそうの活用、貨物輸送の道路から鉄道への移行を奨励することを決めた。と述べる。そのIEAが温室効果ガス削減のために自動車交通削減や自動車の保有抑制の施策としてシンガポールに近い施策を提示したことは注目されることである。

第3にはEU加盟諸国の大多数では社民党を中

心とする政治勢力が政府を構成していたが、近年その傾向はさらに強まり、1997年にはイギリス労働党、フランス社会党が政権を取得することによって、EUの理事会はそのような政治潮流が支配的となったことに注目する必要がある。(表2)

私はEU本部で地球温暖化対策のために新しく組織されたタスクフォースのアドミニストレーター、フレデリック・メリディーン氏と会談した際に、彼はそのことを示唆していた。またドイツ環境省の地球温暖化問題の担当官デュルシュミット氏にEU理事会が「環境と交通」という文書に合意した経緯を質したが、その回答はEU加盟国政府の動向が強く反映してきたとのことであった。なかでもデュルシュミット氏はイギリス労働党のプレスコット氏が現内閣の副首相兼環境相としてEU理事会の環境相会議の議長として指導性を発揮したことが文書採択の推進力となったと語ってくれた。

表-2 欧州連合(EU)加盟15カ国の現政権

95年	ルクセンブルク フィンランド ベルギー ポルトガル	中道左派(キリスト教社会党、社会労働党) 中道左派(社会民主党、国民連合、左翼同盟など) 中道左派(フラマン系、ワロン系のキリスト教社会党と社会党) 社会党
96	イタリア スペイン ギリシャ	中道左派(左翼民主党、イタリア人民党、緑の党等) 中道右派(国民党、カタルーニャ同盟) 全ギリシャ社会主義運動
97	オーストリア イギリス フランス アイルランド	社会民主党を軸とした連立 労働党 左派(社会党、共産党、緑の党など) 中道右派(共和党、進歩民主党)
98	デンマーク オランダ スウェーデン ドイツ	中道左派(社会民主党、急進自由党) 労働党を軸とした中道・保守との三党連立 社会民主党の少数単独政権 社民党を軸にした連立へ

(出所: 1998年10月1日付朝日新聞)

### ドイツでの社民党、緑の同盟との連立政権成立の影響

ドイツではキリスト教民主同盟のコール政権で

も環境政策には力を注ぎ、CO<sub>2</sub>削減ではEU諸国の中でももっとも厳しい目標を立てていた。(表3)そして1996年までに1990年比5%のCO<sub>2</sub>削減を実現した(表4)。だが当初の目標である1990年比2005年には25%のCO<sub>2</sub>排出を削減するのは

表-3 京都会議後の E U 加盟国温室効果ガス削減目標  
京都後の国別削減約束

MEMBER STATES	COMMITMENTS IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 4 OF THE KYOTO PROTOCOL
ベルギー	- 7.5%
デンマーク	-21 %
ドイツ	-21 %
ギリシャ	+25 %
スペイン	+15 %
フランス	0 %
アイルランド	+13 %
イタリア	- 6.5%
ルクセンブルグ	-28 %
オランダ	- 6 %
オーストリア	-13 %
ポルトガル	+27 %
フィンランド	0 %
スウェーデン	+ 4 %
イギリス	-12.5%

出所：E U 資料

表-4 ドイツの CO<sub>2</sub> 排出実績

TABLE 10 SUMMARY REPORT FOR NATIONAL CO<sub>2</sub> EMISSIONS (Gg) Germany 1990-1996

部門別	1990	1991	1992	1993*	1994*	1995*	1996*
合計	1014155	975248	926562	918300	904500	894500	910000
エネルギー	986487	950434	901173	893038	877546	868200	885000
A Fuel Combustion	986487	950434	901173	893038	877546	868200	885000
エネルギー産業	416118	402180	379069	374777	366485	364000	361000
製造業建設業	193104	169313	156190	151992	145794	141000	140000
輸送	162231	165654	171660	172830	173200	173100	173000
その他部門	203314	204893	187878	188078	187878	186000	206000
軍事	11720	8394	6376	5361	4189	4100	5000
Escapive Emissions from Fuels	NE	NE	NE	NE	NE	NE	NE
Solid Fuels	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Oil and Natural Gas	NE	NE	NE	NE	NE	NE	NE
生産過程	27668	24814	25389	25262	26954	26300	25000
鉱産物	24664	22381	23080	23063	24764	23800	22500
化学	2100	1590	1572	1524	1575	1800	1800
金属	904	843	737	675	615	700	700

出所：ドイツ環境省



極めて困難であると見られていた。ドイツの環境運動に属する活動家はコール政権は「宣言するだけで実行する意思は持っていない。口だけだ」と私に語った。9月13日から15日まで滞在したボンでは、社民党と緑同盟の本部を訪ねた。選挙のなり行きに強い関心を寄せていたからだ。緑の同盟の30才代の活動家はコール政権の環境政策が言葉だけに終わるとの鋭い批判を語っていた。それを立証するものとして環境税の導入に消極的であること、大規模な道路建設計画を停止しようとしていないことを挙げた。「エコロジカル転換点」と題した緑の同盟の環境政策文書では次のようにコール政権を批判していた。

偽りの約束とうわべは華やかな怠惰がコール政権の環境政策のトレードマークである。環境大臣ミルケルは空っぽの言明という前任者のやり方を続けている。問題は意味のない、心にもないことを宣言していることだ。この誤った政策の半面は巨大な道路建設計画、原子力発電に対する補助金、そして市民が政策の策定に当たって行使できる影響力を制限していることに示されている。

他方、社民党は側面から傍観している。社民党が政府を放置している状況で同党はエコロジカルな論理をほとんど示していない。それは将来を守る方法ではない。環境悪化と資源浪費は生命力と経済の基盤をおびやかす。環境と調和する現実のビジネスだけが政府が導こうとしている破局から救い出すことができる。エコロジカルでエコノミカルな未来は環境に責任を負う製品と持続可能な生産過程と関連している。それは新しくまた持続する仕事の基盤でもある。

緑の同盟はエコロジカルな方向に沿って経済を再編し税制度を再生することに努力する。エネルギー節約には報いがあり、エネルギーの浪費は罰せられる。追加収入はエコロジカルな再構築と環境改善のための投資および社会的苦難の緩和に対する融資に使用される<sup>5)</sup>。

他方、社民党は総選挙に向かって活動を始めた1998年4月に党大会を開催し社民党の選挙綱領を決議した。そのなかで環境政策について次のように主張していた。われわれは現代の世代だけで

なく、未来の世代に対して責任を負っている。

われわれの目的は持続可能な社会と環境が受け入れうる発展である。経済的、社会的・環境的目的を並立して満たす持続可能な政策を追求する。

環境近代化は仕事と環境のための21世紀をつくる。

仕事と環境はつながっており、環境が受け入れうる職場だけが持続することができる。エネルギーと資源を節約する環境を汚染しない技術が富と耐久性のカギである。エコロジー的な現代化は繁栄する21世紀への基本的要素である。ドイツのエコロジー的な現代化を実現することにより21世紀に追加される安定した職場への道を拓いていく。太陽光の時代への懸け橋を作りたい。工業生産においても製品の消費過程と同様に資源の循環を発展させよう。

社民党政府は将来のエコロジーのための投資を最高水準にすることへ支援を集中する。効率的な環境に好ましい公共交通の新しい体系、交通関係のCO<sub>2</sub>排出削減のための手段、より効率的な鉄道網の整備、道路から鉄道と水上輸送への転換のための投資を支援する。持続可能な電力供給、再生可能なエネルギー、エネルギー節約、エコロジカルな都市計画、再開発、エコロジカルな現代化、公共部門のインフラストラクチャー整備、とくに交通部門での基盤整備、下水処理、廃棄物処理などの部門に投資する。市場力学の利用、エネルギー節約と環境保全には報奨を、環境破壊には経済的負担を、社民党はこの目的のためにエコロジカル税制への改革を行う。それは環境保全のための労働生産ファクターの救済、第二にその見返りとしてエネルギー消費による汚染に対しては適切に計算された税負担を課す。それからの税収は独占的に労働の救済に運用する。エコロジー的な税制改革のコントロール効果は個人の税負担の範囲内である。反対にエコロジーの成功にとって差し迫ったことは経済と一般大衆にとって適切な時期に採用することおよび価格動向への効果である。社民党のエコロジー税制への改革は社会的に受け入れ可能であり、経済的には大きな活動機会を提供する。われわれの提案はドイツにとって目に見え



る初めての一步である。

社民党が指導する政府は核のない安全なエネルギー供給を開始する。原子力発電についてはできるだけ早く廃絶するために必要なすべての手段を取る。算定できない破壊の危険性に加えて安全性についての不安により原子力エネルギーは受け入れられない<sup>(6)</sup>。以上が概要である。

そうしたなかで社民党と緑の同盟は9月末の総選挙で過半数を越える議席を獲得して連合政権を樹立することに合意した。連立政権の成立のために行った政策協定の内容は以上のような両党の内部の決議にてらして原子力発電と交通政策、環境税制などに合意が成立することはむしろ必然的であったといえるだろう。

社民党と緑の同盟の連立政権を作る条件として環境税の導入と原子力発電の廃止を挙げた緑の同盟に社民党は合意した。これはドイツの新しい環境政策路線に向けてドイツ政府が大きく転換したことを意味する。環境省の温暖化対策課長のデュルシュミス博士は環境税の導入は私に対してははっきりと困難であること、現状では当分導入できないと明言していた。それがその2週間後には総選挙の結果成立した新政権により導入が決定されたからである。当然のことながらこの税制の変更は国会で審議され、合意の成立が求められる。これ

までの論議の経過から見て具体的な適用は自動車燃料税が第一歩となるものと予測される。北欧、オランダなど五か国に続くドイツの環境税の導入はEUの事務局に蓄積されてきた政策研究の成果と結び付いてEU全体の統一した税制体系のグリーン化として生きていく可能性が強まった。それはコール政権の時代には想像できなかったドイツとEUの変化である。EU加盟国の15か国のうち13か国となった社民党ないし中道左派政権は環境と雇用を優先する社民党的理念のもとで曲折を経ながらも環境政策には協力していくものと思われる。

#### 注

- (1) Government of Netherland: Second Transport Structure Plan, 1988
- (2) The Danish Government's White Paper on transport and Traffic Plan "Traffic 2005" submitted in December 1993
- (3) ENVIRONMENT AND TRANSPORT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTER OF TRANSPPORT
- (4) TRANSPORT POLICY AND GLOBAL WARMING, ibid.
- (5) The Ecological Turning Point: BUNDIS90/DIE GRÜNEN
- (6) RESOLUTION OF THE SPD PARTY CONFERENCE ON 17 April 1998 in Leipzig
- (7) TRANSPORT POLICY AND GLOBAL WARMING ECMT 1993