

## 高速道路料金引き下げ・無料化、暫定税率廃止の影響分析

計量分析ユニット 需給分析・予測グループリーダー 柳澤 明

### 要約

現在、景気対策の一環として、高速道路料金が引き下げられている。ところが、これによるガソリン需要、および二酸化炭素排出量への影響については、増加寄与、減少寄与いずれの見方もあり、評価が割れている。本論文では、ガソリン需要モデルを用い、現行の高速道路料金引き下げによるガソリン需要、二酸化炭素排出量への影響を定量的に評価する。さらに、得られた知見をもとに、高速道路無料化、暫定税率廃止による影響も評価する。

現行の高速道路料金引き下げは、低迷する経済情勢により、目立ってガソリン需要の増加をもたらしてはならないようにも見受けられるものの、実際にはガソリン需要を約1.3% (約80万kL/年、二酸化炭素で約1.8 Mt/年)増加させている。

また、仮に高速道路が無料化された場合、ガソリン需要は約7.2% (約410万kL/年、二酸化炭素で約9.6 Mt/年)増加する。暫定税率が廃止された場合は、ガソリン需要は約3.1% (約180万kL/年、二酸化炭素で約4.1 Mt/年)増加する。両施策がともに実施された場合、ガソリン需要は約10.5% (約600万kL/年、二酸化炭素で約14 Mt/年)増加する。このとき、運輸旅客部門の二酸化炭素排出量は、約10～14 Mt/年(1990年温室効果ガス総排出量比で約0.8～1.1%)増加する。

条件付きとはいえ、温室効果ガスの排出目標として1990年比25%減という極めて厳しい目標を表明したいま、温室効果ガス排出削減に向けて整合性のある政策を打ち出してゆくことが、一層重要となっている。

お問い合わせ: [report@tky.ieej.or.jp](mailto:report@tky.ieej.or.jp)