

## 新型コロナ対策に「交通税」を 植田健一氏

東京大学准教授（金融・マクロ経済）

2020/6/1 2:00 | 日本経済新聞 電子版

新型コロナウイルスは、感染が抑えられたようにみえても、1~2年は警戒する必要があると思う。飲食店はもとより、一般企業なども活動縮小の傾向が続くなら、経済にとって死活問題だろう。だが、感染で命を落とす人が急増するような事態は避けなければならない。有効なワクチンが行き渡るまで、行動制限の要請という政策に頼るしかないのだろうか。

経済活動について、ゼロか百かではなく、中間程度の自粛のような状況を生み出す政策がある。価格を通じたインセンティブ（誘因）の調整だ。具体的には高速道路や鉄道、航空機といった交通手段に関し、例えば2020年度中だけでも、一定程度の税を課すのはどうだろう。国土交通省はコロナ危機後、期間と地域を絞って高速道路の休日割引をやめたが、応用・拡大版ともいえる。



肺の病気でいえば、肺がんは、日本人の死因トップであるがんの中でも死亡者数が多い。肺がんの要因に受動を含む喫煙があげられる。[日本たばこ産業（JT）](#)によると、典型的なたばこにかかる税率は、消費税を除く価格の55%程度となっている。たばこへの課税は、喫煙者の長年の減少傾向に寄与しているとされる。

健康被害だけが理由ではないが、ガソリンにかかる税率は40%程度だという。石油などに温暖化対策の税もかけられている。ある活動が周囲の人へ負の外部性（影響）をもたらす場合、抑制のための税を、提唱した英国の経済学者の名前にちなみピグー税と呼ぶ。

一例だが、14年の消費増税率と国内旅行者減少率（観光庁調べ）は1対2程度だった。「コロナ禍対策交通税」導入の場合、例えばコロナ禍以前の半分の交通量を目標とするなら、税率はガソリン税の半分程度を想定できよう。同様に、首都圏などの地方自治体は期間限定で、飲食店などでの消費へ新税を導入する余地もあろう。

景気が低迷する中、むしろ減税を求める人は少なくないだろう。しかし感染症の拡大防止のためには、特定分野の需要を一時、抑制する必要がある。もちろん関連企業と労働者への支援は惜しんではならない。金融面での安定と社会的セーフティーネット（安全網）は、平時並みに確保してほしい。

日本経済新聞2020/6/1付「私見卓見」 ※無断複写・転載を禁じます