

# 自動車関係課税のあるべき方向性を考える

調査部 副主任研究員 立岡 健二郎

## 目 次

1. はじめに
  2. 自動車を取り巻く環境の変化
  3. 自動車関係税制が抱える新旧の課題
    - (1) 自動車関係税制の概要
    - (2) 従前からの課題
    - (3) 環境変化に伴う新たな課題
  4. 欧米における自動車関係税制の議論の要点
  5. 自動車関係税制のあるべき方向性
    - (1) 改革の方向性とデザイン
    - (2) 税収規模
    - (3) 現状と改革案の税負担の試算結果とその含意
  6. おわりに
- 補論1 欧米における自動車関係税制の議論の展開  
補論2 改革に向けた執行上の論点

---

## 要 約

1. 昨今、カーシェアリングや次世代自動車の普及など、自動車を取り巻く環境が変化している。それに伴い、現行の自動車関係税制には新たな課題が生じている。しかし、現行税制はこうした変化に対応できる体系になっておらず、今後抜本的改革が不可欠である。改革の方向性を考えるにあたり、なぜ自動車に課税するのかという原点まで立ち返り、本来あるべき姿を検討する。
2. 現行税制には、かねてより、税体系が複雑で課税の趣旨が明快でない、ユーザー間の税負担に格差があるといった課題が存在していた。昨今の環境変化に伴い、新たに、燃費性能が高い、または、従来の燃料税がかからない次世代自動車と、従来のガソリン車との間に税負担の格差が生じている。これまでのように「燃料課税＝利用に応じた課税」とみなすことはもはや難しくなり、自動車関係の税収基盤が中長期的に揺らぎかねない事態が生じている。
3. わが国と同様の問題に直面しているアメリカやEUでは、いずれも、道路の利用者がその整備等にかかる費用を負うべきという考え方が原則とされており、現在、走行距離等に応じた課税・課金を行う方向に進み始めている。さらに、アメリカとEUにおける議論の共通点として、自動車関係税制の在り方に関して、①道路を含む交通政策の視点から検討されている、②定量的な分析に基づく議論がなされてきた、という点を見出すことができる。これらはいずれも、わが国のこれまでの自動車関係課税の議論において乏しかった点であり、注目される。
4. 以上を踏まえれば、わが国でも、今後は自動車関係課税の課税原則として「利用者負担」「汚染者負担」を明確に掲げ、それに沿って税制の簡素化を図ることが求められる。こうした方向性に沿った改革案を一つの例としてデザインしてみると、「走行税」「重量税」「環境税」の三つのパートに分けたうえで、それぞれ「走行距離」「重量×走行距離」「CO<sub>2</sub>排出量」に応じて課税する税制が考えられる。税収規模については、わが国の厳しい財政状況などを踏まえると、少なくとも現行の自動車関係税収の規模を縮小できる余地はないと考えられる。
5. 税収中立のもと、上述の改革案において車種ごとの税負担が現状からどのように変わるのかを試算してみると、普通乗用車などが負担減、営業用貨物車やバスが負担大幅増という結果になった。現行税制は、道路損傷という面を中心に負担原則から著しく乖離していることが明白になった。
6. 今後、自動車関係税制については、なぜ自動車に課税するのかという原点に立ち返った抜本的改革が不可欠である。これまでの政府・与党の税制調査会（税調）における議論の内容やそれに基づく実際の改正内容などを振り返ると、課税の原点に立ち返った本質的な議論が掘り下げられることなく、マイナーチェンジが繰り返されてきた感が否めず、これまでの議論の延長線上で、本来あるべき税体系に近づけるかどうかは心もとない。こうした現状を打開するための方策として、①税調での議論の前に、まずは道路を含む交通政策を検討する場において、改革の方向性を打ち出すこと、②定量的事実・分析に基づく議論を行うこと、が求められよう。

## 1. はじめに

現行の自動車関係課税に関しては、かねてより多くの問題点が指摘されてきた。例えば、普通自動車と軽自動車などの車種、または、自家用と営業用などの用途により、税負担に格差が存在するといったものである。

これらに加え、近年、自動車関係課税には新たに課題が生じている。カーシェアリングや電気自動車などの次世代自動車が普及するなど、自動車を取り巻く環境が大きく変化し、課税の公平性が担保されない事例が増えるとともに、税収にも低下圧力が及んでいる。現行の税制は、そもそも、こうした変化が想定されていなかった時代に構築されたものであり、環境変化に柔軟に対応できる体系とはなっていない。今後も、カーシェアリングや次世代自動車の普及は進むと見込まれており、自動車関係課税については抜本的な見直しが不可欠な情勢となりつつある。実際、政府が2018年末に閣議決定した2019年度税制改正大綱では、今後、自動車関係課税の在り方について中長期的に検討する旨が明記されている(注1)。

自動車関係税は、産業や交通、エネルギー、環境といった幅広い政策分野と関係するうえ、税収も国・都道府県・市町村のそれぞれに配分されているなど、利害関係者が多岐にわたる。こうしたなか、これまで、どのような方向性に改革すべきかといった本質的な議論が十分に掘り下げられないままに、マイナーチェンジが繰り返されてきた印象がある。

本稿では、まず、環境変化により自動車関係税制にどのような課題が生じているのかを分析し、諸外国の議論も参考にしながら、なぜ自動車に課税するのかという根本にまで立ち返って自動車関係課税のあるべき方向性を提言する。また、それに沿った改革案も一例として提示し、車種別の税負担がどのように変化するのか試算した結果も併せて示す。

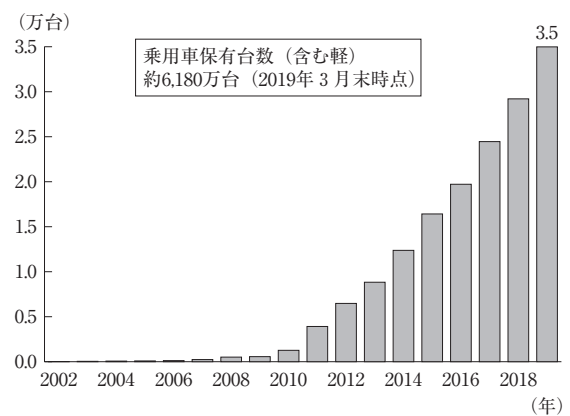
(注1) 改正大綱には、検討事項として、「自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」と明記されている。

## 2. 自動車を取り巻く環境の変化

近年の自動車を取り巻く環境の変化には、①カーシェアリング、②次世代自動車の普及、③気候変動対策への要請の強まり、の3点が挙げられる。

まず、カーシェアリングについてみると、わが国全体におけるカーシェアの車両台数は、過去10年間、右肩上がりが増え続け、2019年3月末には3.5万台に達している(図表1)。全国レベルでみると、軽自動車を含む乗用車の保有台数6,200万台のうちの0.06%に過ぎない。もっとも、とりわけ都市部では普及が進んでおり、東京都のほか、兵庫県、大阪府、神奈川県などにおける普及率が

(図表1) カーシェアリングの車両台数の推移



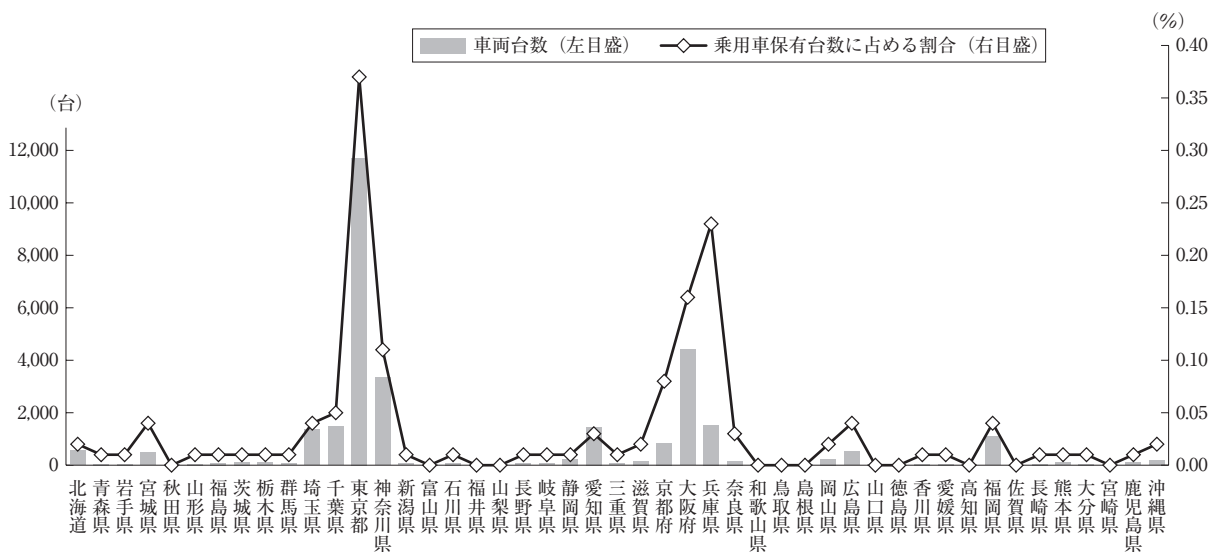
(資料) (公財)交通エコロジー・モビリティ財団、(一財)自動車検査登録情報協会

(注) 2002年から2005年までは4～6月調べ。2006年から2014年までは1月調べ。2015年からは3月調べ。

相対的に高くなっている（図表2、注2）。

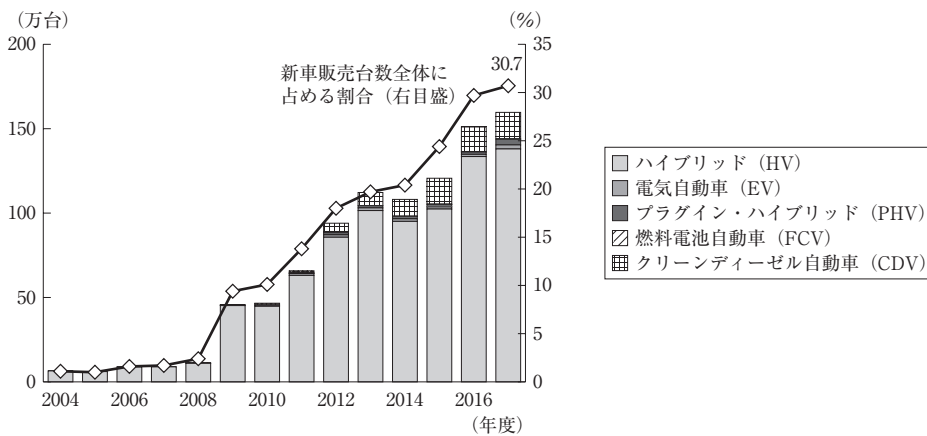
次に、次世代自動車についてみると、次世代自動車の新車販売台数は、2017年度に150万台を超えており、新車販売台数全体に占める割合は約3割にも達している（図表3）。内訳をみると、燃費性能の高いハイブリッド（HV）車がエコカー減税の開始された2009年度から急速に増えるとともに、プラグイン・ハイブリッド（PHV）車や電気自動車、水素を燃料とする燃料電池自動車も徐々に増えてきている。政府も2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指し（注3）、その普及を後押ししている。

（図表2）都道府県別のカーシェアリングの車両台数（2019年3月末時点）



（資料）カーシェアリング比較360°「カーシェアリング市場動向（主要6社）」、（一財）自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別保有台数表」をもとに日本総合研究所作成

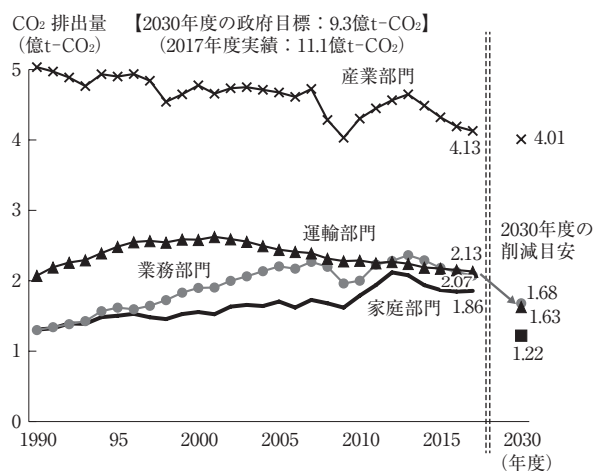
（図表3）次世代自動車の新車販売台数に占める割合



（資料）「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ」「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会」合同会議（第7回）資料（2019年3月20日、原資料は日本自動車工業会等のデータを基に経済産業省が作成）などをもとに日本総合研究所作成

次世代自動車の普及が推進される背景にあるのが、気候変動対策のニーズの強まりである。地球温暖化により、海面が上昇しているほか、世界各地で異常気象やそれに伴う災害が発生するリスクが高まっている（注4）。気候変動問題は地球規模の課題であり、その解決のために世界各国が協力して取り組むことが求められている。こうしたなか、わが国も、2020年以降の温室効果ガスの削減目標を設定しており（注5）、エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量については、2030年度に全体の削減目標として2013年度比▲25.0%（注6）、自動車を含む運輸部門の削減目安として2013年度比▲約28%（注7）とされている（図表4）。

（図表4）エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量の削減目安（部門別）



（資料）温室効果ガスインベントリオフィス、環境省HPをもとに日本総合研究所作成

（注2）最近では、四輪車にとどまらず、原動機付きバイクのシェアリングも始まっている。

（注3）「未来投資戦略2018」（2018年6月15日閣議決定）。

（注4）地球温暖化は、災害のみならず、労働者の就業時間減少という形でも経済に負の影響を及ぼし得る。ILO（国際労働機関）は、気温上昇が労働時間の減少を招くことになり、それに伴う世界全体の経済損失が2030年までに約250兆円に及ぶと試算している（ILO, “Working on a warmer planet: The impact of heat stress on labour productivity and decent work”）。

（注5）「日本の約束草案」として、2015年7月17日に地球温暖化対策本部で決定されたのち、国連気候変動枠組条約事務局に提出されたもの（<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/ghg/2020.html>）。温室効果ガスの削減目標は、2030年度に2013年度比▲26.0%（約10億4,200万t-CO<sub>2</sub>。2005年度比では▲25.4%）。

（注6）約9億2,700万t-CO<sub>2</sub>。2005年度比では▲24.0%。

（注7）約1億6,300万t-CO<sub>2</sub>。2005年度比では▲約32%。

### 3. 自動車関係税制が抱える新旧の課題

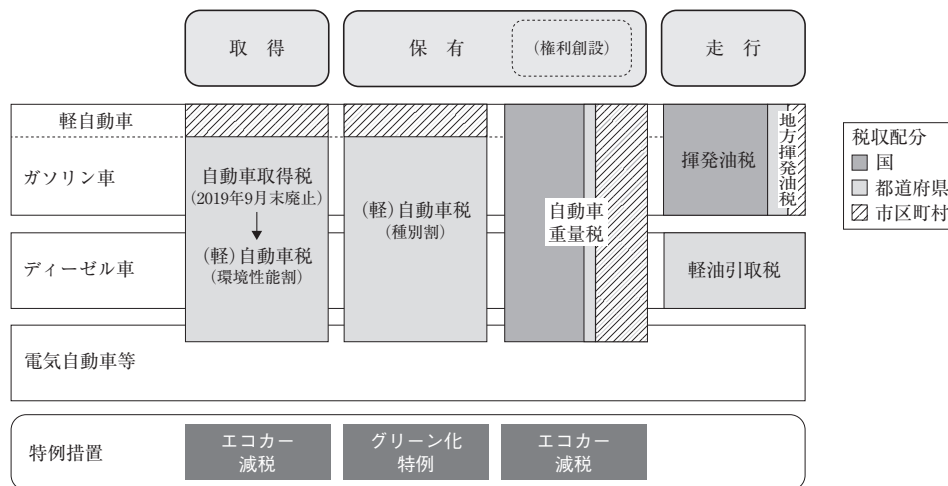
次に、現行の自動車関係税制の概要と課題をみておこう。

#### (1) 自動車関係税制の概要

現行の自動車関係税制の見取図を示したのが図表5である。自動車に対しては、ガソリン車や軽自動車、ディーゼル車といった車種ごとに、「取得」「保有」「走行」の各段階で（注8）、様々な観点に着目し、課税されている。例えば、普通ガソリン車については、まず、(a)取得段階で、「自動車税（環境性

能割) (注9)」があり、取得価格に応じて課税される。次に、(b)保有段階で、毎年4月1日時点での保有に対し排気量等に応じて「自動車税(種別割)」が課されるほか、車検時には(注10)、重量に応じて「自動車重量税」が課される。最後に、(c)走行段階では、「揮発油税」「地方揮発油税」があり、その数量に応じて課税される。

(図表5) 自動車関係諸税の全体図



(資料) 平成31年度税制改正大綱、財務省HP、総務省HP、国土交通省HPなどをもとに日本総合研究所作成

(注1) 取得、走行(揮発油税・地方揮発油税)段階では別途消費税が課される。

(注2) 電気自動車等には、燃料電池自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車が含まれる。これらには、自動車税(環境性能割・種別割)、自動車重量税の免税措置があるが、車種によっては、その対象が一定の基準を満たすものに限られる。

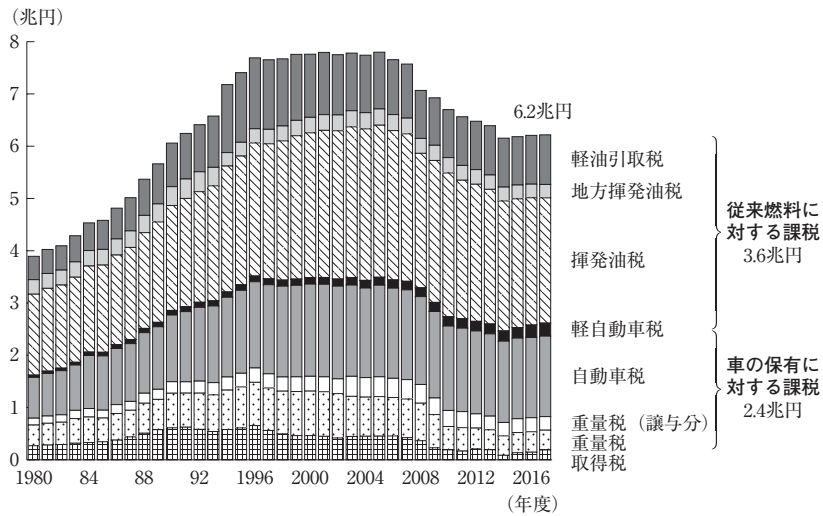
(注3) ガソリン車、ディーゼル車、電気自動車等のほか、LPG(液化石油ガス)車もあるが、割愛した。

その他の車種の場合も、税目の名称や税額などが異なることもあるが、課税の着眼点など税体系の枠組みは普通ガソリン車と基本的に同様である。ただし、自動車税(環境性能割・種別割)、自動車重量税などでは、エコカー減税、グリーン化特例といった特例措置が設けられており、電気自動車等や環境性能の優れた自動車については税負担が軽減されている。なお、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税などを総称して「燃料課税」、それ以外を「車体課税」と呼ぶ。

課税主体という観点からみると、これらの自動車関係税は、国税、(都)道府県税、市町村税のいずれかに分類できる。国税は自動車重量税、揮発油税の二つだが、自動車重量税については譲与税として、揮発油税に関しては地方揮発油税として、それぞれ都道府県・市町村に一定割合が配分されている。

税収規模についてみると、国と地方の総額で6.2兆円であり、その内訳は国2.8兆円、地方3.4兆円である(2017年度実績、図表6)。とりわけ地方にとっては、地方税収全体の8.6%を占めており、決して小さな金額ではない。中身をみると、自動車税・軽自動車税(種別割)、自動車重量税が合計で2.4兆円、揮発油税・地方揮発油税、軽油引取税が合計で3.6兆円となっている。現行税制が、自動車の“保有”とガソリン・軽油といった従来燃料に対する課税を基本としていることがわかる。

(図表6) 自動車関係税収の推移



(資料) 財務省HP、総務省HPなどをもとに日本総合研究所作成  
 (注) 石油ガス税・石油ガス譲与税は、規模が小さいため割愛した。

(2) 従前からの課題

自動車関係税制に関しては、かねてより課題が指摘されているが、ここでは、①税体系の複雑さ、②ユーザー間の税負担格差、という二つの観点から整理する。

A. 複雑な税体系

自動車関係税制は、車種別・段階別に課税され、税目数はトータルで九つにも上るほか、エコカー減税やグリーン化特例といった特例措置も存在するなど、非常に複雑である。同一の税目のなかでも、車種はもちろん、用途別に異なる税額が設定されているケースも多い。

さらに課税の趣旨も明快であるとは言い難い。図表7は、総務省の資料をもとに、車体課税における

(図表7) 車体課税における課税の趣旨・根拠

税目	課税の着眼点	税の性格
自動車取得税	取得価額	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 権利の取得・移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目</li> <li>• 自動車ユーザーが行政サービスを受けることによる<b>受益者負担金的性格</b>および<b>原因者負担金的性格</b></li> </ul>
自動車税 軽自動車税	総排気量(乗用車) 車両の種類別	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (軽)自動車を所有していることに担税力をみだして課する<b>財産税的性格</b>。<b>道路損傷負担金的性格</b>もある</li> <li>• 近年は、<b>環境損傷負担金的性格</b>も併せ持つ</li> </ul>
自動車重量税	車両(総)重量	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動車が車検を受けることにより、走行可能になるという法的地位を得ることに対して課される<b>権利創設税</b></li> <li>• 自動車の走行に伴う<b>道路損壊</b>、<b>CO<sub>2</sub>排出</b>、<b>大気汚染</b>等の社会的費用を考慮し、自動車ユーザーが<b>道路整備</b>等により<b>受益</b>していることを踏まえて課税</li> </ul>

(資料) 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」報告書(2013年11月6日)をもとに日本総合研究所作成

各税目の趣旨等についてまとめたものである。車体課税の趣旨は、大まかに、財産課税、受益者負担、道路損傷負担、環境損傷負担という四つの種類に括ることができるが、一つの税目のなかに複数の趣旨が混在している一方、一つの趣旨が複数の税目で重複して掲げられているケースもみられる。

このような税体系になってしまった背景には、政治的な影響のみならず、自動車関係税の成り立ちも関係している。戦後間もなく、わが国の道路の整備状況は、諸外国に比べて大幅に立ち遅れており、道路を緊急かつ計画的に整備することが強く要請されていた（注11）。そこで、1954年、「第1次道路整備5カ年計画」が策定され、それに併せ、その財源として揮発油税が充てられることになった。以降、累次の道路整備5カ年計画策定の度に拡大し続ける必要額を賄うべく、増税や新税創設が図られてきた。こうした道路特定財源制度のもとで、わが国の道路は急速に整備されていった。もっとも、その一方で、毎年度の政府の予算編成に対する世間の関心はとかく一般会計に向かいがちであるなか、道路整備特別会計についてはオープンな議論がなされにくく、自動車関係税における課税の趣旨を掘り下げる、あるいは税体系を見直すといった機会が持たれなかったのではないか。そして、本来は、2009年度の道路特定財源の一般財源化にあたり（注12）、課税の趣旨や税体系についても見直しを検討して然るべきであったところ、本格的な議論がなされないまま今日に至っている。

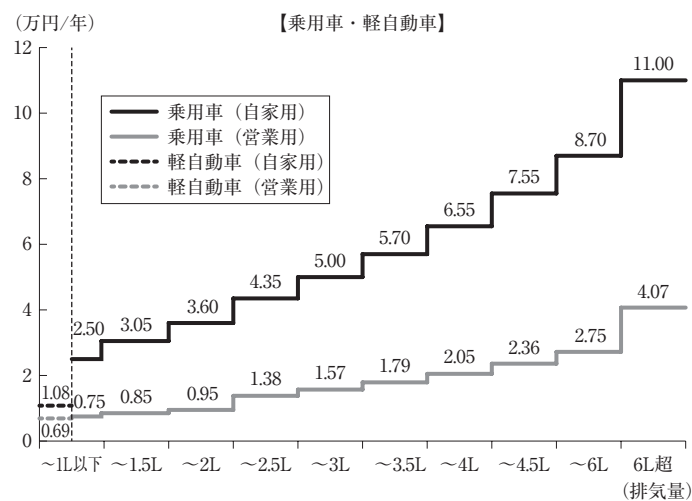
## B. ユーザー間の税負担格差

税負担格差については、車体・燃料課税のそれぞれにおいて格差の存在が認められる。

まず、車体課税では、(a)普通自動車と軽自動車の間、(b)乗用車と貨物車の間、(c)自家用車と営業用車の間、に格差が存在する。

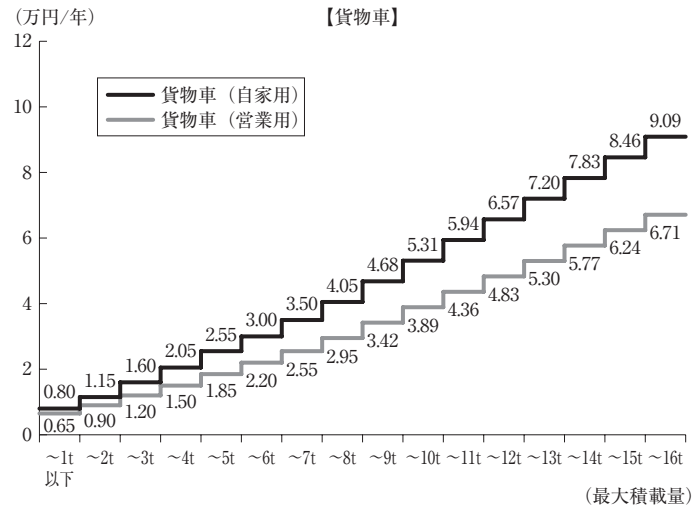
(a)については、例えば、自動車税・軽自動車税（種別割）の税額表をみるとわかりやすい（図表8）。排気量1,000cc以下の普通乗用車（自家用）の標準税率は年間25,000円であるのに対し、排気量660cc以

（図表8）自動車税・軽自動車税の税額表



（資料）総務省HPをもとに日本総合研究所作成  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_zeisei/czaisei/131410.html](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/131410.html)  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_zeisei/czaisei/102384.html](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/102384.html)  
 （注）軽自動車は排気量660cc以下。



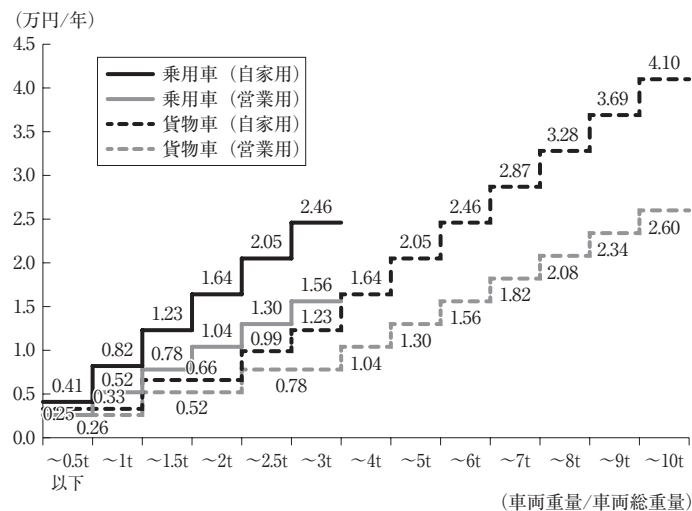


(資料) 地方税法をもとに日本総合研究所作成

下と規定されている軽自動車（自家用）は年間10,800円である。かつて普通乗用車と軽自動車の間には4倍以上の格差が存在し、近年の改正により縮小しつつあるとはいえ（注13）、依然として2倍以上の開きがある。これについて合理的な理由は見出しにくいだろう。

(b)については、自動車重量税の税額表（1年換算）から確認できる（図表9）。例えば、乗用車（自家用）では、車両重量3トン以下の場合、年間24,600円である。貨物車（自家用）で、これと等しい税額となるのは、車両重量に積載重量を加えた車両総重量（注14）が6トン以下の場合である。自動車重量税は、重量に応じて税額が重くなる設計になっており、車両重量と車両総重量の違いがあるとはいえ、こうした乗用車と貨物車の間の税額格差は公平性を欠いていると言わざるを得ない。

(図表9) 自動車重量税の税額表

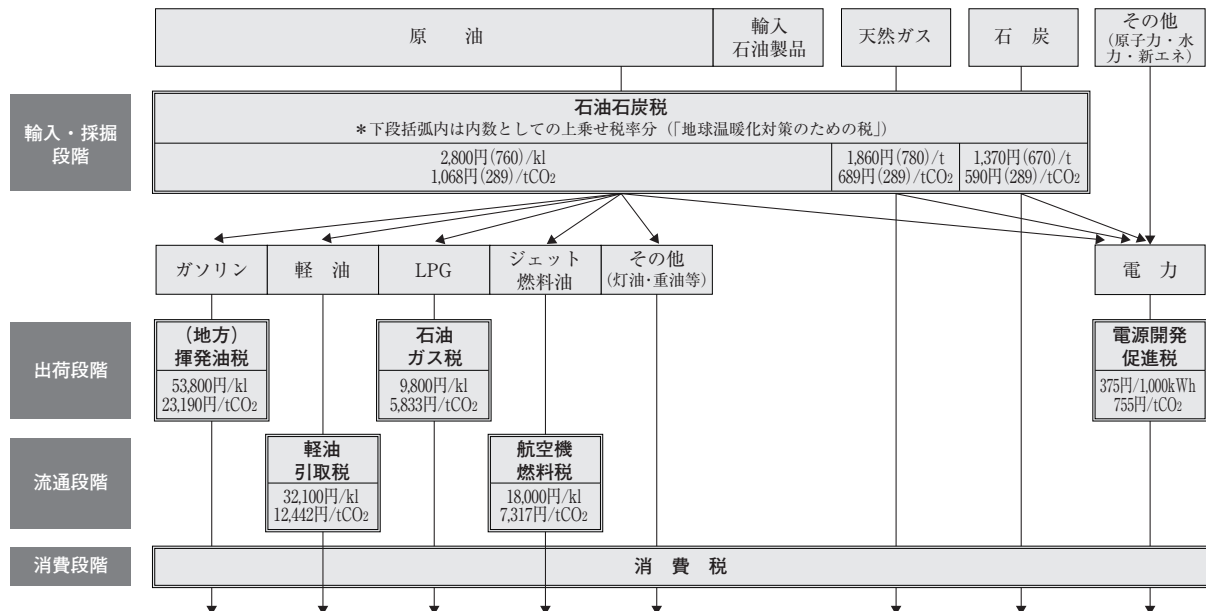


(資料) 国土交通省HPをもとに日本総合研究所作成  
<https://www.mlit.go.jp/common/001289546.pdf>  
<https://www.mlit.go.jp/common/001288604.pdf>

(c)は、いわゆる「営自格差」である。営業用とは、他人の需要に応じて人や荷物を乗せ、その対価を得る事業者、すなわち旅客・貨物運送事業者の保有する自動車を指す（注15）。この格差の存在は、自動車税・軽自動車税、自動車重量税のいずれにおいても一目瞭然である（前掲図表8、9）。これらの格差が設けられた理由として、営業用は自家用に比べて輸送効率が高いことなどがあるとされている。しかし、税目の趣旨などから考えると、(b)も含め、トラック業界等への配慮という以外の理由を見つけるのは難しいだろう（注16）。

次に、燃料課税については、異なる自動車燃料の間に税率格差が存在する。図表10は、自動車燃料を含めたエネルギー製品にかかる課税の全体図である。これをみると、エネルギー関係税は、段階別、製品別に課税されており、輸入・採掘段階では、原油・天然ガス・石炭等に対し「石油石炭税」、出荷・流通段階では、ガソリンに「揮発油税」「地方揮発油税」、軽油に「軽油引取税」、液化石油ガス（LPG）に「石油ガス税」などがある。消費段階では、製品によって消費税が課せられる。このうち、自動車燃料への課税である揮発油税・地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税をみると、これらの税率は、揮発油税等が合計で53,800円/kl、軽油引取税が32,100円/kl、石油ガス税が9,800円/klとなっている。主に、ガソリンは乗用車、軽油は貨物車、液化石油ガスはタクシーによって使用されているが、これは、各燃料やそれを使用するエンジンの特性に応じて選択されている面がある。ゆえに単純な比較は難しいものの、燃料1リットル当たりの走行距離（燃費）・CO<sub>2</sub>排出量などの違いも踏まえて考えると（注17）、こうした税率格差は、走行に応じた課税として一貫性や公平性を欠いたものといえよう。

（図表10）エネルギー関係諸税の全体図



（資料）篠原（2009）「環境税（地球温暖化対策税）とエネルギー関係諸税について」の図表18、電気事業低炭素社会協議会「電気事業における地球温暖化対策の取組み」、財務省・総務省HPなどをもとに日本総合研究所作成

（注1）各税目における下段の数値は、CO<sub>2</sub>排出量1tあたりの税率。電力については、2017年度の調整前排出係数（0.497kg-CO<sub>2</sub>/kWh）をもとに換算。

（注2）石油ガス税の課税標準は重量だが、便宜上、税率については、石油ガス税法施行令の規定に従い、1L=0.56kgで換算した。

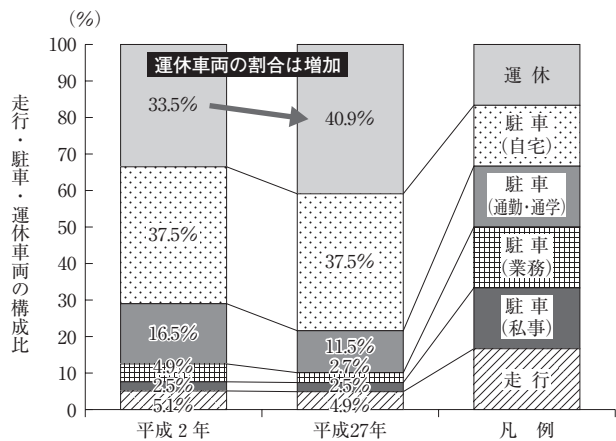
(3) 環境変化に伴う新たな課題

こうした従前からの課題に加え、自動車関係税制には、環境変化に伴う新たな課題が生じている。とりわけ、カーシェアリングや次世代自動車の普及は、車の“保有”、および、ガソリン・軽油といった“従来燃料”を前提とする現行の自動車関係税制を揺るがすものである。順にみていこう。

まず、カーシェアリングに関してであるが、そもそも、シェアリングエコノミーの肝は、遊休資産の有効活用にある。ある資産について、所有と利用を分離し、複数人による共同利用を可能

にすることで資産の稼働率を高めるものである。これはカーシェアリングにも当てはまる。マイカー（自家用乗用車）の稼働状況（2015年調査）をみると、走行に充てられた時間の割合は、終日全く使用されない車を含めて計算すると、平均で4.9%、1日当たりわずか約1.2時間である（図表11）。他方、カーシェアリング最大手のタイムズ24（株）が保有する車両1台当たりの利用時間は4時間程度と推計される（図表12）。つまり、タイムズ24社のカーシェアリングの稼働率は、マイカーの

(図表11) 自家用乗用車の稼働状況



(資料) 矢部努「道路ネットワークの現状」『自動車交通研究 2018』、図表9  
(注) 運休車両とは一日のうち全く使用されない車両。

(図表12) カーシェアリングの稼働時間と稼働率（推計）

	1台あたり 売上 (千円/月)	1回あたり 利用時間 (h/回)	1回あたり 売上 (千円/回)	1台あたり 利用回数 (回/日)	1台あたり 稼働時間 (h/日)	稼働率 (%)
	実績値 (a)	アンケート 結果の数値 (b)	推計値 (c)	推計値 (d) [(a)/30]/(c)	推計値 (e) (b) * (d)	推計値 (f) (e)/24
2015年	102.3	3.75	3.5	1.0	3.7	15.2
2016年	104.9	3.75	3.5	1.0	3.7	15.6
2017年	105.9	3.75	3.5	1.0	3.8	15.8
2018年	113.7	3.75	3.5	1.1	4.1	16.9

(参考) タイムズカーシェアの料金体系（円、税込）

料金プラン		基本料金	距離料金
ショート利用料金	ベーシック (15分)	206	-
	プレミアム (15分)	412	-
バック利用料金	6時間バック (回)	4,020	なし
	12時間バック (回)	6,690	16円 × 走行距離 (km)
	24時間バック (回)	8,230	
	アーリーナイトバック	2,060	
	レイトナイトバック	2,060	
	ダブルナイトバック	2,580	

(資料) タイムズ24(株)HP、タイムズ24(株)「第3回モダリティコネクテッド検討会 資料」(2016年6月15日) などをもとに日本総合研究所作成

(注1) 「1台あたり売上」はタイムズ24社IR資料に基づく。また、「1回あたり売上」は、1回あたりの利用時間・走行距離のデータ（それぞれ3時間45分、40km。タイムズ24社によるアンケート結果）、および、タイムズ24社の料金体系をもとに推計。

(注2) タイムズ24社の料金体系は、旧バージョンのもの（2019年10月1日から新体系に改定）。

約3倍ということになる。

カーシェアリングの車両は、レンタカーなどと同様、用途上は営業用ではなく自家用扱いとなる。したがって、車体にかかる税額自体はマイカーと同一であり、課税の公平性という観点では問題は生じていない。しかしながら、社会全体としてみたときの自動車の利用ニーズに変化がないという仮定のもとでは、自動車1台当たりの稼働率が向上することは、裏を返せば、車の保有台数の減少につながる。そして、それは、車の保有を前提とする現行税制のもとでは、税収の押し下げ圧力となる。

次に、次世代自動車の普及はどのような影響を及ぼしているのだろうか。ハイブリッド車については、燃費性能が高いため、同じ距離を走行する場合でも燃料消費が少なく済む。さらに、電気自動車や天然ガス車などについては、前掲の図表10からわかるように、燃料となる電気・天然ガスなどにかかる税率が著しく低い。よって、次世代自動車における燃料課税の負担は、従来のガソリン車と比べて軽くなっている（図表13）。そのうえ、環境負荷が少ない次世代自動車については、車体課税の部分でも政策的に税負担が軽減されており、次世代自動車と従来のガソリン車の間には大きな税負担格差が生じてい

(図表13) ガソリン車・HV車・電気自動車ユーザーの税負担額（試算）  
 <年間走行距離7,000km、8年間保有のケース>

	ガソリン車	ハイブリッド車	電気自動車
モデル車種	フィット	アクア	リーフ
カタログ燃費 (km/L)/カタログ電費 (km/kWh)	22.2	34.4	10.0
実走行燃費 (km/L)	14.8	23.8	-
実走行電費 (km/kWh)	-	-	6.0
(軽)自動車税 (環境性能割) (万円)	5	0	0
(軽)自動車税 (種別割) (万円)	24	22	18
自動車重量税 (万円)	10	2	2
揮発油税等 (万円)	21	13	0
電源開発促進税 (万円)	0	0	0.3
<b>税負担額 (除く石油石炭税) (万円)</b>	<b>60</b>	<b>37</b>	<b>21</b>
単位当たりCO <sub>2</sub> 排出量 (kg/L) (kg/kWh)	2.322	2.322	0.497
<b>CO<sub>2</sub>排出量 (g/km)</b>	<b>157</b>	<b>98</b>	<b>82</b>
【参考】総費用 (8年間累計、万円)	411	379	433
【参考】総費用 (1年あたり、万円)	51	47	54

(資料) 自動車メーカー各社、国土交通省・環境省、e燃費、米環境保護庁 (Environmental Protection Agency)、電気事業低炭素社会協議会のHPなどをもとに日本総合研究所試算

(注1) (一社)日本自動車工業会によると、乗用車の保有期間は、前保有新車で7.7年、現保有新車(予定)で8.0年。

(注2) 年間走行距離(7,000km)は、国土交通省「自動車燃料消費量調査(2017年度)」の自家用(主にマイカー)の1日1車あたり走行距離(18.63km)に基づく。

(注3) カタログ燃費(電費)は、平坦でまっすぐな道を渋滞のない状況でエアコンやライトを使わずに走行した場合の燃費(電費)。

(注4) 実走行燃費は、ユーザーが実際の走行に基づいて投稿した情報の集計値(e燃費HPより引用)。実走行電費は、アメリカの環境保護庁による推計値。

(注5) ガソリン価格は147.7円/Lで計算。電気代は、東京電力「夜トク8」(夜間料金20.78円/kWh)を契約し、夜間に充電した場合の金額。

(注6) 税負担額は、現行の税率・税額等が今後も変更されないという前提に基づく。また、石油石炭税を除くベースでの比較をしているのは、発電燃料に石油石炭税が課されており、電気料金にもそれが転嫁されていると考えられるが、実際に消費者(電気自動車ユーザー)がどの程度負担しているのかについては明らかでないため。

(注7) ガソリン・電力の単位当たりCO<sub>2</sub>排出量は、それぞれ環境省、電気事業低炭素社会協議会(2017年度)に基づく。

(注8) 総費用は、実質車両購入費、ガソリン・電気代、駐車場代、その他自動車維持費、税負担額の合計。実質車両購入費には車両本体価格のほか、リサイクル料金・ディーラー代行手数料などを含む。電気自動車については、国や自治体からの補助金(国40万円、東京都30万円)を適用しているほか、戸建ての普通充電設備費用(8万円)も含む。

駐車場代は、家計の1カ月当たりの「年極・月極駐車場借料」が7,965円(二人以上で当該支出のある世帯)であり、そこに自動車を2台以上保有している世帯が含まれていることを考慮して試算(総務省「全国消費実態調査」2014年)。その他自動車維持費は、ガソリン車とHV車、電気自動車と同一と仮定。自動車保有世帯(1台)の1カ月当たり「自動車維持費」(15,977円)から「ガソリン」(5,599円)、駐車場代を控除することなどにより試算(総務省「全国消費実態調査」2014年)。

る（注18）。

ここで重要なのは、こうした次世代自動車の普及に伴い、これまでのように「燃料課税＝道路の“利用”に応じた課税」とみなすことがますます困難になっていること、そして、燃料課税を大きな柱とする自動車関係税制の税収基盤が中長期的に先細りする事態になりかねないということである。ハイブリッド車に限らず、自動車の燃費性能は今後も改善し続けると見込まれるほか、電気自動車などに関しては、自動車燃料として使用される電気のみに付加的に課税することは現実的に不可能であると考えられる。

- (注8) 自動車課税の段階は、「取得」「保有」「利用（権利創設）」「走行（燃料消費）」の四つに分類されることもある。その場合、保有段階に自動車税（種別割）、利用段階に自動車重量税、走行段階に揮発油税・地方揮発油税・軽油引取税が振り分けられる。
- (注9) 消費税率を8%から10%に引き上げるタイミングに合わせる形で、2019年10月に自動車取得税に代わり創設された。
- (注10) 車検の有効期間は車種ごとに異なる。例えば、普通・軽乗用車では、新車登録から初回検査までが3年、以後2年おきが基本。車両重量8トン以上の貨物車ではすべて1年おき。
- (注11) 道路整備5カ年計画に基づく道路整備に関しては、今井〔1993〕が詳しい。道路特定財源制度の沿革などは、国土交通省道路局総務課道路資金企画室〔2007〕、古川〔2007〕などを参照。
- (注12) 1990年代後半以降、わが国の財政状況が悪化するなか、小泉政権のもとで道路特定財源制度の見直しが提起され、2009年度からは一般財源化された。
- (注13) 1984年度以降、普通乗用車（自家用）29,500円、軽自動車（自家用）7,200円という状況が続いていた。2015年4月以降、軽自動車（自家用）が10,800円に引き上げられたのに対し、2019年10月以降、普通乗用車（自家用）が25,000円に引き下げられた。
- (注14) 車両総重量＝車両重量＋（乗車定員×55kg）＋最大積載量。乗用車の場合、最大積載量はゼロで計算される。
- (注15) 正式には事業用自動車。
- (注16) 中原〔1999〕を参照。また、総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」における全日本トラック協会の説明資料（2014年10月3日）には、「営業用トラックは自家用に比較して高い輸送効率をあげており、環境面で優れていることから、現在の自動車取得税及び自動車税においても営業用トラックに対する軽減措置が設けられております。」とある（[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000316571.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000316571.pdf)）。
- (注17) 1リットル当たりの走行距離（燃費）は、同一重量の場合、一般的にディーゼル車がガソリン車に比べて幾分長いとされている。一方、1リットル当たりのCO<sub>2</sub>排出量（係数）は、LPG（1.68）＜ガソリン（2.32）＜軽油（2.58）である。
- (注18) ただし、図表13で示したように、次世代自動車は、従来のガソリン車に比べ、走行距離あたりのCO<sub>2</sub>排出量は少ない。燃料課税のみならず、車体課税も含めた税負担の総額がCO<sub>2</sub>排出量に応じて決まるといった税体系を前提とするならば、ハイブリッド車と従来ガソリン車の間の税負担格差は正当化できよう。

#### 4. 欧米における自動車関係税制の議論の要点

2章で述べた自動車を取り巻く環境の変化には、わが国のみならず、諸外国も同様に直面している。では、アメリカや欧州では、近年、自動車関係課税に関して、どのような議論や動きがあるのだろうか。はじめに、主要国の自動車関係税制について概観しておこう。図表14は、アメリカ、ドイツ、フランス、イギリスについて整理したものである。基本的な構造はわが国と大差なく、取得・保有・走行といった段階ごと、乗用車と貨物車といった車種ごとに課税されている。ただし、自家用ないし営業用という用途によって税額に差異を設けているケースは見当たらない。課税主体については、アメリカでは、連邦政府のみならず、州・地方政府レベルでも課税されているが、その他の国では、ほとんどの税目において中央政府が課税主体となっている。

近年において、これらの国々で展開されている議論をみると（詳細は補論1参照、注19）、アメリカ・欧州のいずれにおいても、課税の趣旨に関しては「利用に応じた負担」を原則に掲げており、走行距離等に応じた課税・課金へのシフトが進み始めている。まず、アメリカでは、道路特定財源制度が存

(図表14) 先進主要国の自動車関係税制

		取 得		保 有		利 用	
アメリカ	乗用車	燃料浪費車税【連邦】 (燃費の悪い車に燃費水準に応じた額)		車両登録税【州・地方】 (州・地方ごとに異なる。定額、あるいは、総重量や車両価格、車齢に応じた額)		燃料税【連邦・州・地方】 (オレゴン州では、燃料税の代わりに走行距離に応じた課金も選択可)	
	貨物車	重量トラック・トレーラー売上税【連邦】 (車両価格の12%)		重量車使用税【連邦】 (総重量に応じた額)		タイヤ税【連邦】 (購入時に耐荷重に応じた額) 重量距離税【一部州】(重量車に、総重量等に応じた距離単価に走行距離を乗じた額)	
ドイツ	乗用車	車両登録手数料 (定額。自治体ごとに異なる)		自動車税	CO <sub>2</sub> 排出量と排気量等に応じた額	エネルギー税	
	貨物車				総重量と環境性能に応じた額	貨物車通行料金 (総重量と車軸数、環境性能に応じた距離単価に走行距離を乗じた額)	
フランス	乗用車	車両登録税【地方】 (馬力等に応じた額)	ボーナス・マルス(CO <sub>2</sub> 排出量に応じ重課)	私有車税(CO <sub>2</sub> 排出量等と燃料種類などに応じた額)	自動車税	エネルギー製品国内税	
	貨物車		職業訓練税(総重量に応じ重課)	汚染車税(CO <sub>2</sub> 排出量が多い車や馬力の高い車に重課)		車軸税 (単車と連結車の別と総重量、車軸数、サスペンションの別に応じた額)	
イギリス	乗用車	車両登録手数料 (定額)		私有車の私的利用税(車両価格等にCO <sub>2</sub> 排出量と燃料種類等に応じた税率を乗じた額)	自動車税	炭化水素油税	
	貨物車			燃料種類とCO <sub>2</sub> 排出量に応じた額		総重量と車軸数、環境性能、単車と連結車の別、サスペンションの別に応じた額	重量貨物車道路使用者税 (総重量と車軸数、単車と連結車の別、環境性能に応じた額(時間単位別))

(資料) European Automobile Manufacturers Association, "ACEA Tax Guide 2019", 今西・芝原 [2014] などをもとに日本総合研究所作成  
 国別には下記HPなども参照。  
 アメリカ：【連邦税】 Environmental Protection Agency, Federal Highway Administration 【州税】 National Conference of State Legislatures  
 ドイツ：Deutscher Zoll  
 フランス：Portail de l' administration française  
 イギリス：Driver & Vehicle Licensing Agency, Department for Transport  
 (注1) いずれの国でも、車両価格や燃料には別途、小売売上税や付加価値税が課される。  
 (注2) 課税主体が記載されていない税目は国税・連邦税。  
 (注3) 高速道路等については、ドイツやイギリスが原則無料であるのに対し、フランスは大部分が有料、アメリカは一部有料であることに留意。  
 また、ドイツでは、乗用車を対象に、アウトバーンおよび連邦道路の使用料として、燃料種類と排気量、環境性能等に応じた金額を毎年徴収する「インフラ使用料」制度が開始される予定になっている。  
 (注4) アメリカの州税は、州ごとに大きな違いがあり、州によっては登録時(1回のみ)に手数料等が課される。  
 (注5) 次世代自動車については、いずれの国でも免税などの特例措置が設けられている。ただし、アメリカでは、州によっては次世代自動車に対し、付加的な車両登録税などが課される。

在し、連邦政府の自動車関係税収のほとんどが道路財源に充当されている。しかし、今後、自動車の燃費向上や次世代自動車の普及がより一層進むことにより、道路財源である自動車関係税収の先細りが懸念されている。そのため、連邦政府の専門委員会は、陸上交通にかかる費用は利用者・受益者が負担すべきという原則を示したうえで、現行の燃料課税を中心とする税体系については、走行距離に応じた課税に移行していくのが望ましいという見解を示している。こうしたなか、政府の後押しもあり、多くの州政府が走行距離課税の導入に向けた実証実験を実施しており、実際にオレゴン州では導入済である。

次に、欧州については、EU(欧州連合)が、道路を含む交通全般に関する費用負担の在り方として、「利用者負担」「汚染者負担」という二つの原則を掲げており、今後は、その対象を拡大していく方針を

示している。具体的な動きとしては、まず、「利用者負担」に関しては、大型貨物車を対象として走行距離等に応じた負担を課す国が増えている。例えば、ドイツは、2005年にLKW-Maut と呼ばれる大型貨物車を対象とした走行距離による課金制度を導入した。この背景には、高速道路等が原則無料であり、海外の大型貨物車などが高速道路等を利用しても、国内で燃料を補給しなければ、税などを全く負担せずに済んでしまう点が問題視されたことがある。EUは、こうした大型貨物車に対する課税・課金制度に関するルールを定めており、今後は、その適用対象を乗用車等にも拡大することを視野に入れている。また、「汚染者負担」に関しては、政策の力点を気候変動対策にシフトさせ、車体課税の課税ベースなどにCO<sub>2</sub>排出量そのものを組み込む動きが加盟各国に広がっている。

こうした欧米の議論の進め方をみると、アメリカと欧州に共通する注目すべき点が二つ見出される。一つ目は、自動車関係課税に関しては、税制の枠組みというよりも、道路を含む陸上交通や総合交通に関する費用をどのように賄うべきかという、より広い視点から議論されている点である。アメリカでは、かつては、道路交通と公共交通が別々に議論されていたが、現在は、それらを統合した陸上交通という枠組みにおいて、今後数年間の歳出計画を策定し、それに基づいて事業を実施する仕組みがとられている。その際、そのための財源をどのように賄うかについても議論され、その議題の中心となるのが連邦の自動車関係税である。欧州では、単一市場という理念のもと、加盟国間の競争上の歪みを是正するという観点に加え、交通モード間の競争条件の均等化、および、交通システムの効率化という観点から、自動車関係税の在り方が議論されている。

二つ目が、定量的な事実・分析に基づく議論が行われてきた点である。アメリカでは、連邦の自動車関係税収について、連邦補助道路の利用者等の中で公平に分担すべきという考え方のもと車種別の費用分担に関する分析（「ハイウェイ・コスト・アロケーション・スタディ」）が1961年に初めて公表され、これ以降も、こうした分析が歳出計画の策定などに合わせて改定を重ね、公表されてきた。その中身や位置付けなどは異なるが、欧州主要国でも類似の分析がこれまでに実施され、実際に税制改正の内容に影響を及ぼしてきたと考えられる（注20）。

このような、欧米に共通する自動車関係税制の改革に関する取り組み姿勢は、これまでのわが国には乏しかった点である。今後のわが国の改革に向けた議論において、示唆に富むものといえよう。

(注19) 以下の内容は、主に、古川 [2007] [2010]、(公財)高速道路調査会 [2018]、根本・梶原 [2008] を参考にした。

(注20) 真島 [1978] のpp45-47、Creightney [1993] を参照。

## 5. 自動車関係税制のあるべき方向性

以上を踏まえれば、わが国においても自動車を取り巻く環境が大きく変化するなか、今後、自動車関係税制の抜本改革が不可欠であることは論をまたない。納税者である国民の側の納得感を高めるためにも、まず課税原則を明確化すること、次に税制を簡素化することが求められる。課税原則としては、具体的に、わが国も欧州に倣い、「利用者負担」「汚染者負担」を掲げるべきであると考えられる。以下では、こうした考え方に則った改革案について具体的に述べる。

## (1) 改革の方向性とデザイン

課税原則として掲げる「利用者負担」「汚染者負担」のうち、「利用者負担」は、現行の課税趣旨における二つの要素、すなわち、受益者負担と原因者負担を合わせた概念であり（前掲図表7）、具体的には道路の利用量および道路インフラに与えた損傷度合いに応じて負担すべきという考え方である。「汚染者負担」については、混雑、大気汚染、騒音、交通事故、気候変動などがもたらす社会的損失（注21）に応じて負担すべきという考え方である。

また、現行の自動車関係税制は、第3章2節でも述べたように、極めて複雑なものとなっている。その原因が納税者間の公平性を追求した結果ということであれば、まだ正当化できる余地もあるが、現行の税制では、ユーザー間で課税の公平性が担保されているとはいえない。税制を簡素化することは、納税者間の税負担の透明性が高まり、一部の専門家や利害関係者のみならず、一般の納税者も税制の議論に参加しやすくなり、納得感も増すとといったメリットがあり、その重要性はいくら強調してもしすぎることはない。

ここでは、以上の考え方を踏まえ、自動車関係税制を、次のようにシンプルな形に改革することを提言する。

$$\text{自動車関係税制} = \frac{\text{「走行税」}}{\text{「走行距離」}} + \frac{\text{「重量税」}}{\text{「重量」} \times \text{「走行距離」}} + \frac{\text{「環境税」}}{\text{「CO}_2\text{排出量」}}$$

まず、自動車関係税制全体を、「走行税」「重量税」「環境税」という三つの税目から構成される形に組み替えることとする。このうち、走行税については、利用者負担原則（受益者負担）に則り、走行距離に応じて課税する。次世代自動車の普及に伴い、燃料消費量と道路利用量との対応関係が崩れ、燃料課税を利用に応じた課税とみなすことがますます困難になっていることによる。これは欧米における議論の方向性とも合致する。

次に、重量税は、利用者負担原則（原因者負担）に則り、車両重量と走行距離を掛け合わせたものに応じて課税する。車両重量は道路損傷度合いと密接に関係しており、道路鋼部材の損傷は重量の3乗、アスファルトは4乗、コンクリート床版（注22）は12乗に比例する、とされている（注23）。

また、環境税については、汚染者負担原則に則り、CO<sub>2</sub>排出量に応じて課税する。「汚染」には気候変動を生じさせること以外にも多くの側面があり得るが、気候変動対策に取り組むことはすでに国際社会におけるわが国の責務となっており、それ以外の環境問題と比較して取り組みを加速させる必要性が高いと考え、CO<sub>2</sub>排出量を課税ベースとする。

## (2) 税収規模

足元の自動車関係税収は、6.3兆円（2017年度実績）である一方、高速道路などを除いたいわゆる公共事業としての道路事業費は6兆円（2016年度）である（図表15）。確かに、自動車関係税収はすでに一般財源化されており、道路事業費の水準との厳密な対応関係を求める必要性は必ずしもない。では、今後の自動車関係税の税収規模はいかにあるべきか。

道路は自動車の走行以外にも様々な形で利用されており、道路の経済的・社会的メリットは、自動車



ユーザーのみならず、直接的・間接的に幅広い国民が享受するものである。さらに、公共交通機関である路線バスなど、公益性を有するものについては、税負担を軽減するかわりにその分を一般財源で補填するといったオプションも考えられるだろう。

しかし、利用者に費用負担を求めることは、長い目で見れば、より効率的な道路整備事業や貨物・旅客事業につながるものと考えられ、こうした観点から道路事業費等の費用と自動車関係課税との間には一定の関係性があるべきであると考えられる。そこで、そもそも現行の道路事業費が道路需要に見合った適正な水準なのかが問

われることになるが、それを見極めるのは容易でない。わが国の道路投資額（GDP比）は0.7%（2016年）と、アメリカ・ドイツ・フランス・イギリス（いずれも約0.4%、2017年）のなかで最も高いものの（注24）、道路需要については、国によって地理的状況が異なるため比較が難しいうえ、自動車や道路に対する課税・課金状況、その他交通機関の整備状況などによっても変化し得るためである。

このように考えると、現状、道路事業費とはほぼ見合っている自動車関係課税については、現行の水準を起点とし、その方向感を検討せざるを得ないと考えられる。そのうえで、①わが国の財政事情が極めて厳しいこと、②道路事業費以外にも、道路交通を支える警察などの行政経費、さらには環境汚染・交通事故といった社会的費用がかかっていること、③将来的に維持管理・更新費の増加が見込まれていること（注25）、などを踏まえると、現行の課税規模を縮小できる余地はないだろう。

### (3) 現状と改革案の税負担の試算結果とその含意

次に、本稿で提起した改革案を実施した場合、車種ごとの税負担額は、現状と比較して、どの程度違いが生じるのかについて試算を行った。試算の前提や結果は以下の通りである（注26）。

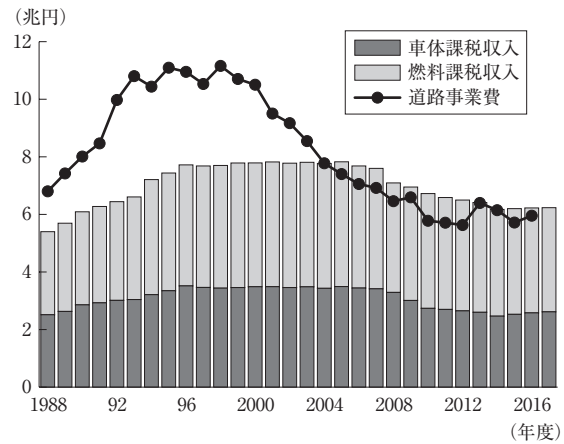
#### A. 試算の前提

改革案における課税総額は、現行の課税実績と同じ6.2兆円であり、各税目における課税配分や税額の算出式に関しては、以下の前提を置いた。

$$\text{課税総額 (6.2兆円)} = \text{走行税 (1.7兆円)} + \text{重量税 (0.9兆円)} + \text{環境税 (3.6兆円)}$$

現状	(軽)自動車税 1.8	重量税等 0.8	揮発油税・軽油引取税等 3.6	総額 6.2兆円
改革案	走行税 1.7	重量税 0.9	環境税 3.6	総額 6.2兆円

(図表15) 日本の自動車関係課税と道路事業費の推移



(資料) 国土交通省「道路統計年報」、財務省・総務省HP  
 (注) 道路・都市計画街路事業費の合計（税財源）。高速道路株式会社事業費を含む有料道路事業費などは除く。

$$\begin{aligned} \text{税額} &= \text{「走行税」} [\text{走行距離} \times \text{単位当たり税額}] \\ &+ \text{「重量税」} [(\text{車両総重量の} 4 \text{乗} \times \text{走行距離}) \times \text{単位当たり税額}] \\ &+ \text{「環境税」} [\text{CO}_2\text{排出量} \times \text{単位当たり税額}] \end{aligned}$$

「走行税」と「重量税」の税収総額を2.6兆円としているのは、現行の自動車税・軽自動車税（環境性能割・種別割）、自動車重量税の税収の合計額によっている。さらに、走行税と重量税の税収配分を2:1としているのは、道路事業費における新設・改良費と維持・補修費の割合（3.8兆円：1.9兆円、注27）を踏まえたものである。「環境税」の税収額3.6兆円については、現行の揮発油税・地方揮発油税・軽油引取税の税収の合計額によっている。

単位あたりの税額については、各税目の税収額から逆算する形で求めた。すなわち、総務省の地方税統計や国交省の走行距離・燃料消費に関する統計などから、「走行距離」「車両総重量の4乗×走行距離、注28」「CO<sub>2</sub>排出量」などのデータの総計を把握・算出し、それらのデータで各税目の税収額を除することによって算出した。

こうしたデータをもとに、乗用車（普通・小型・軽）、貨物車（営業用・自家用など）、バスといった車種・用途ごとに税負担額を試算した。

なお、これらの試算（ベース試算）とは別に、参考として、「重量税」における車両重量ウェートを4乗ではなく、1乗に下げたケースも試算した（参考試算）。二つの試算の前提・相違は図表16の通りである。

(図表16) ベース試算と参考試算における前提の違い

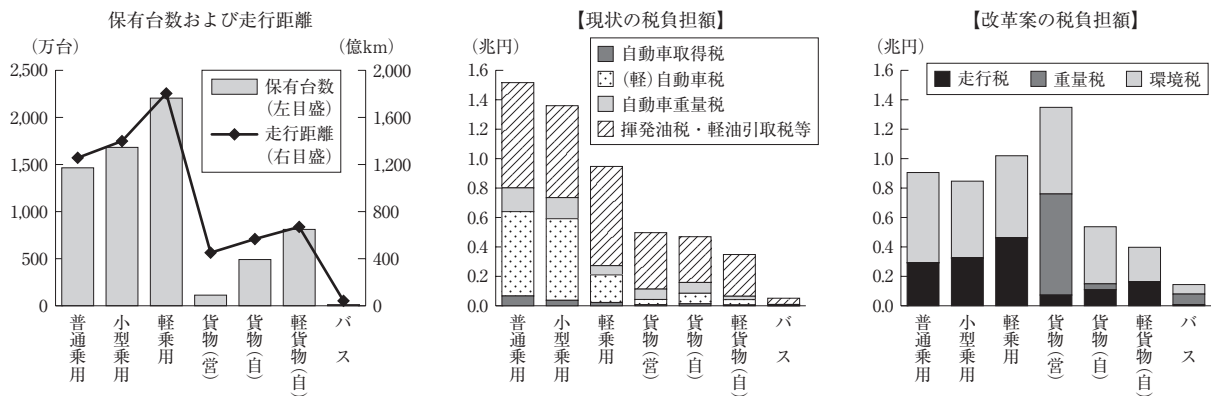
		走行税	重量税	環境税
ベース 試算	車両重量のウェイト	－	<b>車両重量の4乗</b>	－
	税収配分(兆円)	2.6		3.6
		1.73	0.87	
	単位あたり税額	2.6 (円/km)	<b>2.8E-12</b> (円/トン・km)	19,000 (円/トン)
参考 試算	車両重量のウェイト	－	<b>車両重量</b>	－
	税収配分(兆円)	2.6		3.6
		1.73	0.87	
	単位あたり税額	2.6 (円/km)	<b>0.8</b> (円/トン・km)	19,000 (円/トン)

## B. 試算結果

試算結果は、「車種計」および「車種1台当たり」という二つの形式で示しているが、まず、車種計の結果からみていこう（図表17）。現状の自動車関係税収6.2兆円のうち、車種ごとの税負担額は、普通・小型・軽乗用車、営業用・自家用・軽貨物車、バスの順に、1.5兆円、1.4兆円、0.9兆円、0.5兆円、0.5兆円、0.3兆円、0.05兆円となった。車種ごとに保有台数や走行距離が異なるため、税負担額にもこれらの違いが相当反映されている。これに対し、改革案の税負担額は、それぞれ0.9兆円、0.8兆円、1.0

(図表17) 現状と改革案における年間税負担額の試算

【車種計】								
	乗用車 自家用			貨物車			バス 営業用	合 計
	普通車	小型車	軽自動車	普通・小型	普通・小型	軽		
保有台数 (万台)	1,465	1,682	2,205	113	491	811	12	7,793
走行距離 (億km)	1,257	1,399	1,804	451	567	670	42	7,479
【現状の税負担額】 (億円)								
自動車取得税	667	373	226	80	135	59	10	1,897
(軽)自動車税	5,731	5,544	1,873	349	713	360	32	17,891
自動車重量税	1,615	1,434	628	707	739	231	50	6,372
小 計	8,013	7,352	2,727	1,136	1,587	650	92	26,159
揮発油税等	7,152	6,246	6,743	3,833	3,107	2,833	422	36,013
合 計	15,164	13,597	9,470	4,970	4,694	3,484	514	62,172
【改革案の税負担額】								
走行税	2,915	3,245	4,620	731	1,095	1,632	73	17,300
重量税	19	8	3	6,868	397	1	723	8,700
環境税	6,122	5,216	5,573	5,886	3,880	2,342	646	36,000
合 計	9,056	8,468	10,195	13,486	5,373	3,975	1,442	62,000
(参考) 重量税における重量ウエートを減らした場合の税負担額								
走行税	2,915	3,245	4,620	731	1,095	1,632	73	17,300
重量税	1,451	1,251	1,253	1,406	1,027	459	225	8,700
環境税	6,122	5,216	5,573	5,886	3,880	2,342	646	36,000
合 計	10,488	9,711	11,446	8,024	6,003	4,433	944	62,000



(資料) 国土交通省「自動車保有車両数統計」「自動車輸送統計年報 平成30年度分」「自動車燃料消費量統計年報平成30年度分」「自動車燃費一覧平成30年3月」「道路統計年報2018」、総務省「道府県税の課税状況等に関する調」「市町村税課税状況等の調」、財務省・環境省HP、(一財)自動車検査登録情報協会「諸分類別自動車保有車両数」、軽自動車検査協会HP、(一社)日本自動車工業会「2018年度普通トラック市場動向調査」「2018年度小型・軽トラック市場動向調査」、全国高速道路建設協議会編「高速道路便覧2016」などをもとに日本総合研究所試算

- (注1) 車種には、上記のほか、営業用乗用車(タクシー)、軽貨物車(営業用)、特殊(種)用途車などがある。
- (注2) 走行税・重量税の算出に用いた走行距離については、高速道路利用分(概算)を除いている。
- (注3) 重量税の算出において「走行時車両重量の4乗」を用いているのは、道路の舗装(アスファルト)に対する損傷度は、車軸にかかる荷重の4乗に比例するとされているため。また、車種別の具体的な算出方法は、以下の通り。  
 乗用車等 : (車体重量)<sup>4</sup>×走行距離  
 小型貨物車・バス等 : (車体重量+積載重量)<sup>4</sup>×積載時走行距離 + (車体重量)<sup>4</sup>×空車時走行距離  
 普通貨物車(営業用) : ((車体重量+積載重量)×2/2.5)<sup>4</sup>×積載時走行距離 + ((車体重量)×2/2.5)<sup>4</sup>×空車時走行距離  
 \* [2/2.5] という数字は、車軸数に関する係数。1つの車軸にかかる荷重が10トンを超えてはならないという規定があることを踏まえ、普通貨物車の車両総重量分布などから普通貨物車の車軸数の平均を2.5と仮置き。

(図表18) 現状と改革案における年間税負担額の試算

【車種1台あたり】

	乗用車 自家用			貨物車			バス 営業用
	普通車	小型車	軽自動車	営業用 普通・小型	自家用 普通・小型	軽	
平均走行距離 (km)	8,577	8,319	8,180	39,961	11,556	8,261	36,501
平均車体重量 (kg)	1,577	1,220	859	6,363	2,507	850	8,760
平均最大積載量 (kg)	-	-	-	9,339	1,736	300	-

【現状の税負担額】

	普通車	小型車	軽自動車	貨物車 営業用 普通・小型	貨物車 自家用 普通・小型	軽貨物車	バス 営業用
自動車取得税	0.5	0.2	0.1	0.7	0.3	0.1	0.8
(軽)自動車税	3.9	3.3	0.8	3.1	1.5	0.4	2.8
自動車重量税	1.1	0.9	0.3	6.3	1.5	0.3	4.3
小計	5.5	4.4	1.2	10.1	3.2	0.8	8.0
揮発油税等	4.9	3.7	3.1	33.9	6.3	3.5	36.3
合計	10.3	8.1	4.3	44.0	9.6	4.3	44.3

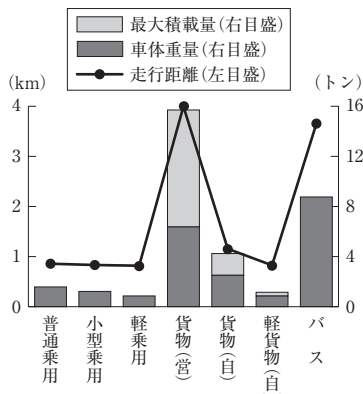
【改革案の税負担額】

	普通車	小型車	軽自動車	貨物車 営業用 普通・小型	貨物車 自家用 普通・小型	軽貨物車	バス 営業用
走行税	2.0	1.9	2.1	6.5	2.2	2.0	6.3
重量税	0.0	0.0	0.0	60.8	0.8	0.0	62.2
環境税	4.2	3.1	2.5	52.1	7.9	2.9	55.6
合計	6.2	5.0	4.6	119.4	10.9	4.9	124.1

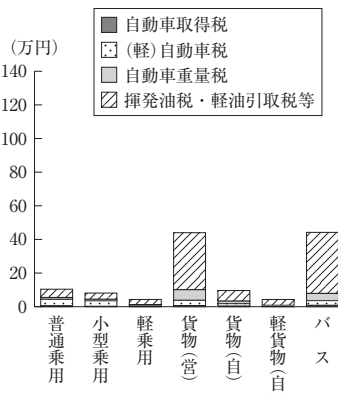
(参考) 重量税における重量ウエートを減らした場合の税負担額

	普通車	小型車	軽自動車	貨物車 営業用 普通・小型	貨物車 自家用 普通・小型	軽貨物車	バス 営業用
走行税	2.0	1.9	2.1	6.5	2.2	2.0	6.3
重量税	1.0	0.7	0.6	12.5	2.1	0.6	19.4
環境税	4.2	3.1	2.5	52.1	7.9	2.9	55.6
合計	7.2	5.8	5.2	71.1	12.2	5.5	81.3

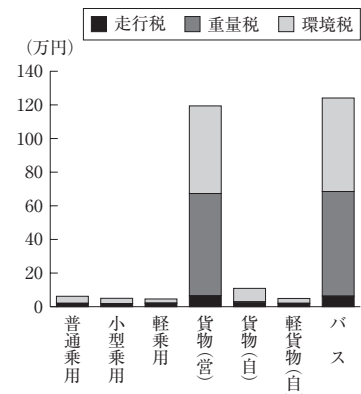
走行距離、車体重量・最大積載量



【現状の税負担額】



【改革案の税負担額】



(資料) (注1～3) 図表17と同じ。

兆円、1.3兆円、0.5兆円、0.4兆円、0.1兆円となった。現状と比べると、税負担額は、普通・小型乗用車が4割程度減る一方、営業用貨物車やバスは、重量税による負担増により2倍以上になっている。

次に、車種1台当たりの税負担額をみると(図表18)、現状は、上記と同様の順に、10.3万円、8.1万円、4.3万円、44.0万円、9.6万円、4.3万円、44.3万円となっている。とりわけ、揮発油税・軽油引取税などの税負担分には、1台当たりの平均走行距離の違いが反映されているとみられる。一方、改革案における税負担額をみると、6.2万円、5.0万円、4.6万円、119.4万円、10.9万円、4.9万円、124.1万円となった。当然ながら、車種計のケースと同様、普通・小型乗用車の負担減、営業用貨物車やバスの負担の大幅増

という結論になっている。

こうした試算から明らかになるのは、現行の税制がシンプルな負担原則に基づいていないこと、なかでも道路損傷に応じた負担という部分で課税の公平性が著しく損なわれているという事実である。もちろん、今回の試算自体は、シンプルな改革案を想定して行ったものに過ぎず、税体系をどのようにデザインするかによって試算結果は変わり得る。もっとも、現状において車両総重量の重いトラックやバスの税負担が著しく軽減されており、その分乗用車の税負担が重くなっているという点は否めない。

(注21) 現実には、社会的損失を価格で評価することになる（社会的費用）。

(注22) 床版（しょうばん）とは、橋の上を通る車両の重みを橋桁や橋脚に伝えるための床板のことを指す。

(注23) 例えば、国土交通省「特殊車両の通行に関する指導取締りの強化について」（平成20年9月30日）（<https://www.mlit.go.jp/common/000024127.pdf>）、（一財）道路新産業開発機構 [2018] のP56などを参照。

(注24) OECD, “OECD. Stat” より。道路投資額は、道路事業費から維持補修費を除いたもの。

(注25) 国土交通省の推計によると、道路（自動車道除く）の維持管理・更新費は、2018年度の1.9兆円から2028年度に1.4倍、2038年度に1.5倍、2048年度に1.2倍に増加する（「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計（2018年11月30日）」、[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/\\_pdf/research01\\_02\\_pdf02.pdf](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/research01_02_pdf02.pdf)）。

(注26) こうした試算は、欧米主要国がこれまで実施してきた定量的な分析に通じるものといえよう。

(注27) 国土交通省「道路統計年報2018」における2016年度道路・都市計画街路事業費に基づく。新設・改良費は、「道路改良」「橋梁整備」「舗装新設」の合計。維持・補修費は「橋梁補修」「舗装補修」「その他修繕」「維持」の合計。

(注28) 貨物車については、貨物積載時と空車時を別々に算出し合算した。

## 6. おわりに

自動車を取り巻く環境の大きな変化に対応すべく、今後、自動車関係税制については抜本的改革が不可欠である。その際の方向性としては、課税の原則に、利用者負担、汚染者負担を掲げたうえで、その原則のもとに税制の簡素化を図っていくべきであろう。

過去の改正を振り返ると、自動車関係税制については、利害関係者が多岐にわたることなどから、現在の自民・公明連立政権のもとでは、与党税制調査会がその調整の中心的役割を担ってきたが、その結果まとめられた改正内容に、一貫した課税の原則・理念といったものを見出しにくいことは否めない。また、税制改革のあるべき方向性を提言する役割を担っているはずの政府税制調査会において、近年、自動車関係税制が議題として取り上げられたことは一切なく（注29）、本来の役割を期待しにくい状況にある（注30）。

課税の原則や理念から導かれる、あるべき税体系の構築に向けて、現状を打開する方策を考えるうえでは、欧米における議論の進め方がわが国にとって示唆に富む。具体的には、まず、税制調査会というより、道路を含む交通政策を議論する場において、道路や鉄道といった交通網の整備等に関する財源調達や費用負担の在り方を検討することである。国土交通省が2014年度～2020年度の交通施策の方針を定めた「交通政策基本計画（注31）」には、こうした内容はほとんど含まれていないように見受けられるが、こうした中長期計画の検討会議などにおいて、まずは課税の方向性を打ち出すことが必要ではないか。交通政策全体の視点から検討することは、交通システム全体の効率化という、より大きな成果にもつながり得る。

さらに、自動車関係税制の改正にあたり、定量的な事実・分析に基づいた議論を行うことも必須であ

る。本論でも示したように、現行の税制は利用者負担、汚染者負担という原則から大きく乖離しているが、近年、こうした分析を公表しつつ、それをもとに自動車関係税制の改革に向けた議論を行った形跡は見当たらない。利害関係者の多いなかで、あるべき税体系を構築するためには、議論の出発点や材料として、車種別などの税負担額の実態を把握し、原理・原則から導かれる、あるべき税負担額の姿を提示する、ということは不可欠であるといえよう。

(注29) 2013年に安倍首相からの諮問を受けて発足した政府税制調査会において、自動車関係税自体が議題としてあげられたことは皆無であった(2013年6月～2019年9月、通算58回開催)。

(注30) これは、2019年9月にまとめられた中期答申「経済社会の構造変化を踏まえた令和時代の税制のあり方」(2019年9月26日)(<https://www.cao.go.jp/zei-cho/content/1zen28kai1.pdf>)において、更なる消費増税の必要性が言及されなかったことにも象徴されている。

(注31) 2015年2月13日閣議決定([https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000073.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000073.html))。

## 補論1 欧米における自動車関係税制の議論の展開

以下では、アメリカやEUにおいて、これまで自動車関係税制についてどのような議論が展開されてきたのかについて述べる。

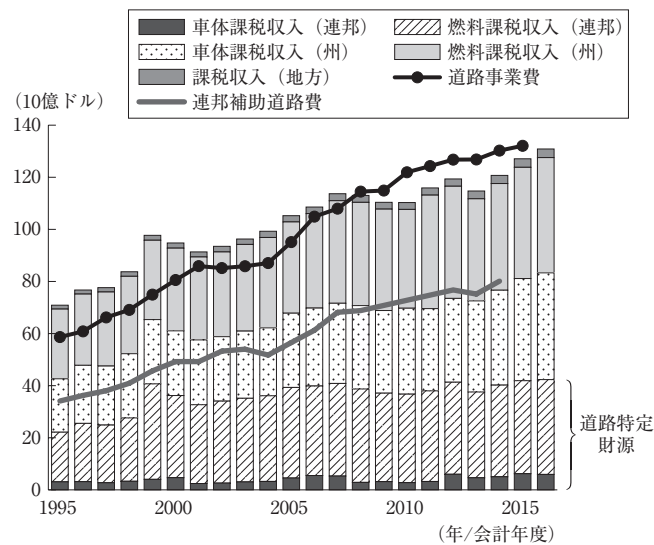
### (1) アメリカ

まず、アメリカについては、連邦・州・地方政府(カウンティ・シティ等)のそれぞれが自動車関係税を課しているが、以下では、主に連邦レベルにおける自動車関係課税に関して述べる。

アメリカでは、道路特定財源制度が存在し、連邦の自動車関係税収(注32)がその財源になっている。この制度は、1956年から始まり、連邦の自動車関係税収を繰り入れた「連邦道路信託基金(注33)」から、道路の整備主体である州政府等に資金を配分し、州際道路をはじめとする連邦補助道路等を整備する制度である。原則として連邦補助道路の整備費用の80%程度が連邦政府から補助され、その残りは州政府等の独自財源によって賄われる(注34)。後年になり、道路特定財源は用途が拡大され、道路以外の公共交通分野にも充当されることになったものの、現在でも、その大部分は連邦補助道路の整備費に充当されている。こうした制度のあるアメリカでは、道路に関連する費用は利用者が負担すべきという「利用者負担」の考え方が、実態に即した課税の原則として定着している。

ところが、近年、アメリカにおいても、こうした道路財源の基盤である自動車関係税収が伸び悩んでおり、それが政策的課題になっている。直近の実績値をみると、道路特定財源となる連邦税収は400億ドル、これに対し、連邦補助道路の整備費が800億ドル(2014年度)である(図表19)。全米では、自動車関係税収が合計で1,270億ドルであるのに対し、道路事業費が1,320億ドル(2015年度)である(注35)。道路特定財源制度に関しては、歳出入ギャップが拡大しており、全米レベルでも、自動車関係税収と道路整備費との間にギャップが生じ始めていることがわかる。この背景には、燃費向上などによりガソリンなどの消費量が減り、燃料税収が伸び悩んでいること、税率がインフレ率と連動していないため燃料税収が目減りすること(注36)、国民からの反発が強く、近年燃料税の引き上げができていないことなどがある。

(図表19) アメリカの道路事業費と自動車関係収入の推移



(資料) The Federal Highway Administration, "Highway Statistics" (各年版)、OECD, "OECD, Stat" (The International Transport Forum), Bureau of Economic Analysisをもとに日本総合研究所作成

(注1) 車体課税収入(連邦)は燃料浪費車税収(2016年度:7,300万ドル)を除く。また、車体課税収入(州)には一般的な小売売上税は含まれない。

(注2) 連邦補助道路費は資本支出と維持補修の合計。2009～2011年度分については未公表のため、その間のデータを補間している。

こうしたなか、2005年、陸上交通に係る予算授権法(SAFETEA-LU、注37)が制定され、連邦政府による目先数年間にわたる陸上交通に関する支出を可能にすべく、資金の受け皿となる事業内容や予算上限、その財源が規定された。なかでも同法が注目されるのは、その財源調達の内訳について、専門の委員会を設置して検討し、勧告を含む報告書を提出するよう規定していることである。具体的な検討事項としては、道路信託基金の歳入見通しや代替財源案、陸上交通の将来ニーズなどが挙げられている。そして、2009年、同法に基づき、『Paying Our Way: A New Framework for Transportation Finance』という報告書が発表された(注38)。

同報告書では、まず、陸上交通全般における資金調達・歳入フレームの指針が掲げられており、その一つとして、「原則、利用者および受益者が交通システムの利用に伴うコスト(含む社会的費用)のすべてを負担する」という利用者負担・受益者負担の原則が示されている(注39)。そして、それらを踏まえ、自動車関係税の内訳については、今後、自動車の燃費向上や次世代自動車ますます普及することが見込まれるなか、基金の収支状況は一段と悪化し、連邦の既存の道路特定財源のみでは交通のニーズに対応できなくなるという認識のもと、さまざまな課税の内訳について比較衡量が行われ、その結果、走行距離課税に移行するのが望ましいと結論づけられている。こうしたなかで、これまでに多くの州が走行距離課税に関する実証実験に取り組んでおり、政府もそうした取り組みを財政面から支援している。

## (2) EU

EUは、2009年発効のリスボン条約（注40）により加盟国から国家主権の一部が委譲されており、当該分野について、加盟国と分担しつつ共通政策を策定する権限を有している。税制や交通政策は、EUと加盟国の「共有権限事項」であり、EUが権限を行使できるのは、原則として、加盟国レベルでは対処が難しい場合や、EUレベルで対応しなければ共同体としての利益を損なう恐れがある場合などであり、その範囲ではEUの権限が加盟国を優越する。

EUやその前身であるEC（欧州共同体）における道路交通政策や自動車関係税に関する議論は、大型貨物車を中心に展開されてきた。欧州では、1957年の欧州経済共同体（EEC）設立以来、市場統合が進められたが、そうしたなかで、国によって自動車関係税制や高速道路料金などが異なるため、運送事業者間で競争上の歪みが生じていることが問題視された。さらに、国境を跨いで長距離移動する大型貨物車もますます増え続けていたことから、1980年代後半以降、大型貨物車が高速道路等を利用する際の課金導入に関する議論が盛んに行われた。その後、93年に単一市場が完成し、EUが誕生したのち、99年には大型貨物車に対する課税の枠組みが定められるとともに、大型貨物車が高速道路等を利用した際に課金することが認められ、そのルール（EU指令）が制定された。

また、90年代後半以降、EUでは、自動車交通量の急増による混雑や環境悪化が問題となり、公平で効率的な課税・課金体系の構築が志向された。その原則として、「利用者負担」「汚染者負担」が掲げられるようになっており、大型貨物車に関するEU指令についても、対象車両が拡大され、大気汚染・騒音に係る費用を上乗せすることが認められた。

2017年には、欧州委員会が同指令の改正案を発表しており、①対象車両を大型貨物車のみならず、それ以外の貨物車や、バス、乗用車等にも拡大する、②課金の在り方を時間ではなく距離に応じたものへ段階的に置き換える、③CO<sub>2</sub>排出量に応じた課金水準とする、といった内容が盛り込まれている（注41）。

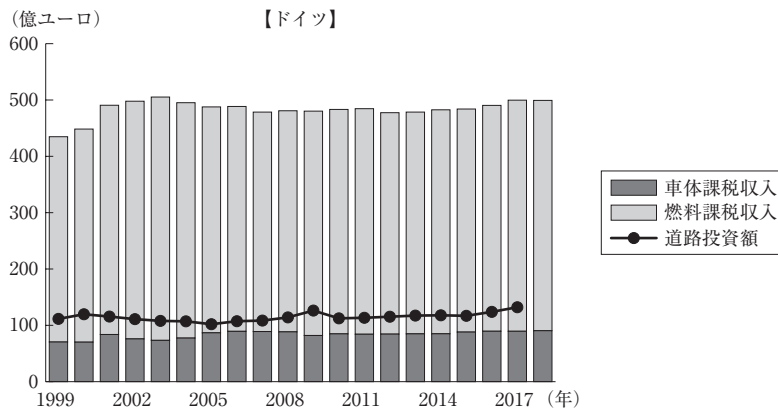
一方、乗用車に関しては、現状、大型貨物車のようなルールはほとんど制定されていない。2005年に、欧州委員会がEU域内の自由な移動の障害となる自動車登録税の廃止、自動車保有税などの課税ベースにCO<sub>2</sub>排出量を取り入れることなどを、EU指令案として提案した程度である。

EUが掲げる「利用者負担」「汚染者負担」は、道路交通に限らず、交通政策全般における原則である。これらの原則に基づいた課税・課金を行うことにより、異なる交通手段間の競争条件が均等化されると同時に、交通インフラの整備や交通事業者の事業運営における効率性が向上する、と考えられている。今後も、それらの原則をより広範に適用していく方針が示されている（欧州委員会『交通白書2011』、注42）。

なお、ドイツ、フランス、イギリスでは、かつては燃料税などの税収の一部を道路財源に充てる制度が存在していた。ところが、現在では、そうした制度は大幅に縮小、もしくは、廃止されており、より広く公共交通への用途拡大や一般財源化が図られている（注43）。自動車関係税収の水準をみると、いずれの国でも道路事業費等を大きく上回っており（図表20）、自動車関係税収が道路事業費のみならず、道路関係の行政費用や外部費用もカバーしていると解釈することもできる。ただし、欧州では、燃料課税は自動車関係税制というより環境税制と位置付けられる傾向があり、車体課税のみの税収では道路事

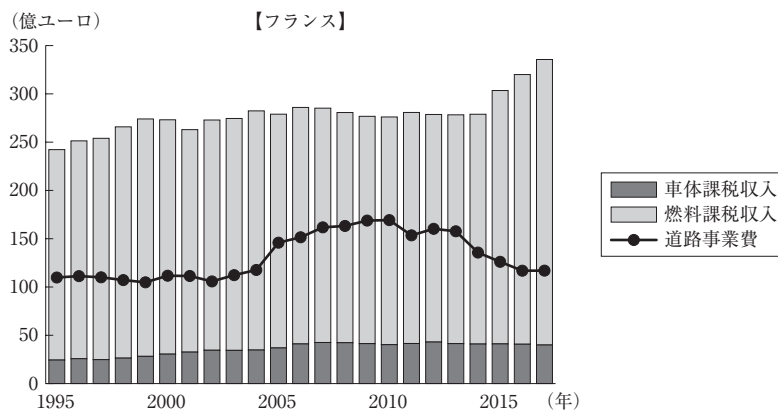


(図表20) 欧州3カ国の自動車関係課税と道路事業費・投資額の推移



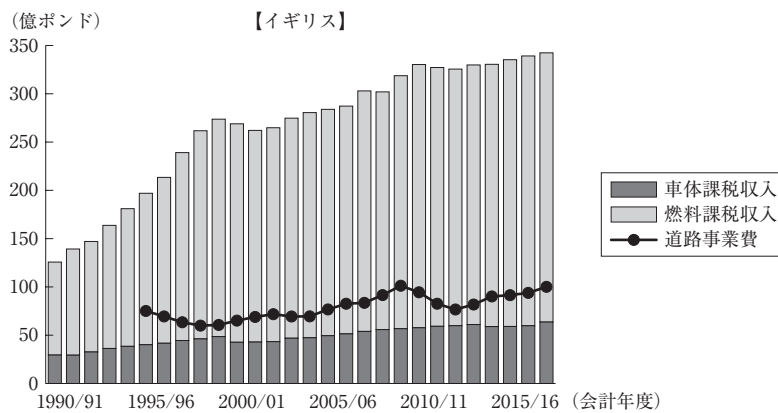
(資料) Statistisches Bundesamt, "Genesis-Online Database", Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, "Verkehr in Zahlen 2018/2019"

(注1) 道路投資額には維持補修費は含まれない。  
 (注2) 車体課税収入には付加価値税は含まれない。



(資料) OECD, "OECD. Stat" (The International Transport Forum), Ministère de la Transition écologique et solidaire, "Les comptes des transports en 2017"

(注1) 道路事業費には2004年と2005年の間で統計上の断絶がある。  
 (注2) 車体課税収入には付加価値税は含まれない。



(資料) HMRC, "National Statistics", Department for Transport, "Transport Statistics Great Britain: 2018"

(注1) 道路事業費には2003年と2004年の間で統計上の断絶がある。  
 (注2) 車体課税収入には付加価値税は原則含まれない。

業費を下回っている。

(注32) 燃料浪費車税は道路特定財源に含まれない。

(注33) 米連邦政府の信託基金は、わが国の特別会計に類似する区分経理のための制度である。

(注34) Federal Highway Administration [2017] “Funding Federal-aid Highways”

(注35) 連邦補助道路の整備費は、資本支出 (capital outlay) と維持補修 (maintenance) の合計額 (FHWA, “highway statistics” より)。道路事業費は、道路インフラ投資 (road infrastructure investment) と道路インフラ維持補修 road infrastructure maintenanceの合計額 (OECD, “OECD. Stat” より)。

(注36) 燃料税は、従価税ではなく従量税 (1 ガロンあたりの税額が設定されている) のため、インフレ率の上昇に伴い、実質的な税収が減ることになる。

(注37) SAFETEA-LU (Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users)。2005年8月10日にブッシュ大統領が署名。SAFETEA-LUの授權額は、2005～2009年度までの5年間で総額2,441億ドル。

(注38) National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission (全米陸上交通インフラ資金調達委員会) [2009]. “Paying Our Way: A New Framework for Transportation Finance” ([https://financecommission.dot.gov/Documents/NSTIF\\_Commission\\_Final\\_Report\\_Mar09FNL.pdf](https://financecommission.dot.gov/Documents/NSTIF_Commission_Final_Report_Mar09FNL.pdf))

(注39) その他、資金調達や歳入フレームについて以下のような指針が掲げられている。(a) 移動性の向上という全般的な目標をサポートする、(b) 全米の投資需要を満たすだけの資源を持続的に生み出す、(c) 交通システムにおける効率的な投資を促す、(d) 公平性に対する各種配慮を組み込む、(e) エネルギー依存脱却・環境保護という公共政策の目標をサポートする。

(注40) 正式名称は「欧州連合条約および欧州共同体設立条約を修正するリスボン条約」。

(注41) 執筆時点での状況は、EU理事会による審議待ち (第1 読会)。

(注42) European Commission [2009]. “WHITE PAPER: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>)

(注43) ドイツでは、2005年に導入された貨物車通行料金について、当初、その収入の一部を道路以外の交通インフラにも充てていたが、2011年からその全額を道路整備に充てている (渡辺富久子 [2015]. 『【ドイツ】乗用車のアウトバーン通行料金の導入』『外国の立法』)。フランスでは、車軸税の一部が道路費用に充てられている (東京都 [2018]. 『平成30年度フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託報告書』)。イギリスでは一般財源。

## 補論2 改革に向けた執行上の論点

自動車関係税制に限らず、新たな税制を設計・具体化するうえで必ず考慮しなければならないのが執行面の問題である。本論で提示した利用者負担・汚染者負担の原則に基づく改革案をはじめ、どれほど理論的に望ましい税制を考案しても、適正な執行ができない、あるいは、執行コストがかかりすぎるといふことであれば、絵に描いた餅となりかねない。実際、わが国を含む主要国において、原理・原則から導かれる理想的な税制の構築になかなか辿りつけない一つの要因はこの執行面にあるといえよう。そこで、ここでは、本論で示した改革案を具体化するにあたって実務上の課題になるとと思われる二つの点—「走行距離をどう測るか」「重量をどう量るか」について述べる (注44)。

### (1) 走行距離をどう測るか

走行距離に応じた課税を行う場合、まず検討しなければならないのは、対象とする道路をどう考えるかである。それによって執行の難易度が変わってくるためである。

わが国として課税する場合、課税ベースとして把握すべきは、“国内”の道路をどの程度走行したかであり、厳密には“国外”の道路の走行分は除かれるべきであろう。この点、わが国は、欧州などとは異なり、海に囲まれた島国であり、国内の自動車が海外で走行するというケースを想定する必要はほとんどないといえる (注45)。その分、走行距離を把握するのは容易といえよう。

では、対象とする道路についてどう考えるか。わが国では、高速道路等は現在、原則として有料制であり、基本的に走行距離に応じた料金が課されている（注46）。これと同様に、一般国道などの幹線道路のみを対象に、その走行距離に応じて課税・課金するという選択肢も考えられるが、執行が難しくなるため、あえてそうした選択をする必要性は乏しいだろう。有料化されている高速道路等を除くすべての公道（一般国道、都道府県道、市町村道）を対象とすればよいと考える。

高速道路等を除くすべての公道を対象に走行距離を測る場合、すべての自動車には走行距離計（オドメーター）の取付けが法定されているため、これにより走行距離を把握することができ、高速道路等の走行分については料金所で把握したうえで控除すればよいだろう（注47）。GPSを利用した場合のように、どこを走行したのかは記録されないため、個人情報やプライバシーが問題となることもない。

なお、営業用貨物車については、現状、車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上の車を対象として、運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられており、それによって走行距離を測ることも可能である。近年は、より多様なデータをデジタルで記録・管理できるデジタル運行記録計も普及してきており、国土交通省もその普及を推進している（注48）。

## (2) 重量をどう量るか

重量については、乗用車と貨物車を区別して考える必要がある。乗用車については、本論の試算でも明らかなように、道路損傷という観点から負担すべき額は極めて限定的である。したがって、仮に乗用車に重量に応じた課税を行うにしても、課税ベースに用いる重量としては、積載量を考慮しない車体重量ベースで大きな問題はないだろう。

問題は、車体重量がそもそも重く、積載荷物等によって車両総重量が大きく変動する貨物車である。こうした貨物車については、貨物車に搭載し、車両総重量を常時把握できる装置がすでに実用に供されており、その搭載を義務づければよいだろう。貨物車の車両数は、乗用車に比べて限定的なため、すべての車両に搭載を義務づけても、そのための社会全体のコストは限定的なものにとどまると考えられる。

〔注44〕（一財）道路新産業開発機構〔2018〕では、走行距離や車両重量を把握する手法、そのメリット・デメリットなどが詳述されている。

〔注45〕逆もまた然りである。なお、韓国やロシアなどにカーフェリーで自家用車を持ち出し、現地で走行するケースもないとは言えないが、極めて限定的なケースと考えられる。よって、仮に走行距離を走行距離計（オドメーター）で把握して課税する場合でも、海外走行分の控除を希望する人に事前申請してもらう形で対応すればよいだろう。

〔注46〕高速自動車国道の料金は、全国料金プール制が採用されており、個別の路線ごとではなく、全路線の収支が一体的に管理され、それに応じて料金水準が設定されている。

〔注47〕高速道路をはじめとする有料道路の走行距離を把握するためには、以下のような対応策が望まれよう。①ETC搭載の義務化、②すべての料金所におけるETC設置・現金受付禁止、③ETC利用データの税務当局などへの共有（任意）。また、私道などの走行分についても控除する必要性が考えられるが、走行税について、現行の車体課税と同様、一定の段階ごとに税額を設定する仕組みとすれば、私道などの走行分が多いケースについてのみ、特別に対応すればよいと考えられる。

〔注48〕国土交通省（事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会）「事業用自動車総合安全プラン2020」（2017年6月）（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/news/data/anzenplan2020/2020.pdf>）

(2019. 12. 9)

(tatsuoka.kenjiro@jri.co.jp)

---

## 参考文献

- [1] 今井勝人 [1993].『現代日本の政府間財政関係』東京大学出版会
- [2] 今西芳一・芝原理之 [2014].「欧米諸国の自動車関連税制」『国際交通安全学会誌』Vol.38, No. 3
- [3] 公益財団法人 高速道路調査会 [2018].『欧米の高速道路政策 新版』
- [4] 国土交通省道路局総務課道路資金企画室 [2007].「道路特定財源制度について」『道路』794号
- [5] 佐藤麗子 [2013].「アメリカの陸上交通新授權法（MAP-21）における公共交通補助制度」『運輸と経済』第73巻 第3号
- [6] 篠原克岳 [2009].「環境税（地球温暖化対策税）とエネルギー関係諸税について」『税大論叢』61号
- [7] 一般財団法人 道路新産業開発機構 [2018].『新道路利活用研究会報告書（道路課金制度に関する調査研究部会）』
- [8] 中原良子 [1999].「『特定財源』における法的意味—自動車重量税を中心として—」『日本大学大学院法学研究年報』29号
- [9] 根本敏則・梶原啓 [2008].「欧州における対距離課金の模索」『対距離課金による道路整備』勁草書房
- [10] 古川浩太郎 [2007].「自動車関連税制の現状と課題—道路特定財源としての側面を中心に—」『レファレンス』平成19年8月号
- [11] 古川浩太郎 [2010].「アメリカの道路財源政策—租税から通行料金へ—」『レファレンス』平成22年10月号
- [12] 真島和夫 [1978].「自動車をめぐる租税政策の役割」『運輸と経済』第38巻 第1号
- [13] 未水佑毅 [2008].「車種間における費用と負担の実態」『対距離課金による道路整備』勁草書房
- [14] Creightney, Cavelle D. [1993]. “Road User Taxation in Selected OECD Countries” Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) working paper series; no. 3. Washington, DC: World Bank.