

## 車両・乗り物の保有課税—償却資産への 固定資産税と自動車税

浅妻章如\*

公平の観点から、保有課税は利子相当の帰属所得への課税であると説明し得るが、租税負担の一部しか正当化できない。効率性の観点から、運用段階課税・課金と別に保有課税が独自の存在意義を有するかについて、有しないとの説明のほうが容易であるが、自動車保有の広まりと公共交通機関の不便化という循環がもたらす外部性や、自動車保有が非合理的な選択肢であるという説明が考えられないではない。公平・効率性両方の観点から、自家用自動車より営業用自動車の租税負担が軽いことは正当化しやすい。

### Taxation on Vehicle Ownership: Property Tax on Depreciable Assets and the Automobile Tax

Akiyuki ASATSUMA\*

It is possible to explain from the viewpoint of fairness that taxation on ownership is in effect taxation on imputed income equivalent to interest income, but this position only justifies a part of the relevant tax burden. On the issue of whether, from the viewpoint of efficiency, taxation on ownership has an independent meaning as an entity separate from the operational phase of taxation and use charges, it is easier to take the negative position than the affirmative. At the same time, however, the explanation that automobile ownership is an irrational option owing to the externality created by the repeated cycle between more widespread automobile ownership and a less useful public transport system, cannot be considered implausible. From the viewpoints of both fairness and efficiency, it is rather easy to justify the currently lighter tax burden on commercial vehicles than on private-use vehicles.

#### 1. 序

自動車関連税制特集の中で本稿は自動車等の保有に係る課税を扱う。

租税負担配分の公平の観点から見ると、自動車等の保有が課税するにふさわしい事象であるかについて、恐らく国民の間に見解の一致はないであろう。効率性の観点（何らかの行動を促す政策的税制の設計という観点）から見ると、自動車等の外部性に対

処するためには、燃料消費や道路利用に着目した自動車等の運用に係る課税・課金が標準的な方策として考えられ、保有課税は素直には導き難い。

かように、公平・効率性の観点から保有課税の正当化は容易でないが、保有課税が好ましい（社会厚生を改善させる）といえる可能性があるかについて、本稿で考察する。先に結論を述べると、事業用と消費費用（自動車税等では営業用と自家用）に区別した上で、好ましい課税になる可能性があるとして筆者は考えている。

本稿の構成は次の通り。第2章で、自動車税、軽自動車税、自動車重量税を概観する。第3章で、他国と比較する。第4章で、公平の観点から保有課税

\* 立教大学法学部教授  
Professor, College of Law and Politics,  
Rikkyo University  
原稿受理 2013年11月20日

Table 1 自動車税の税率表

区分		営業用	自家用	
乗用車	総排気量 1,000cc以下	7,500円	29,500円	
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500	34,500	
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500	39,500	
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800	45,000	
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700	51,000	
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900	58,000	
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500	66,500	
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600	76,500	
	4,500cc超 6,000cc以下	27,200	88,000	
6,000cc超	40,700	111,000		
貨物車	トラック	最大積載量 1t以下	6,500円	8,000円
		1t超 2t以下	9,000	11,500
		2t超 3t以下	12,000	16,000
		3t超 4t以下	15,000	20,500
		4t超 5t以下	18,500	25,500
		5t超 6t以下	22,000	30,000
		6t超 7t以下	25,500	35,000
		7t超 8t以下	29,500	40,500
	8t超 (加算額)	4,700	6,300	
	けん引車	小型	7,500円	10,200円
		普通	15,100	20,600
	被けん引車	小型	3,900円	5,300円
		普通 (最大積載量 8t以下)	7,500	10,200
	普通 (最大積載量 8t超加算額)	3,800	5,100	
貨客兼用加算額				
	1,000cc以下	3,700円	5,200円	
	1,000cc超 1,500cc以下	4,700	6,300	
	1,500cc超	6,300	8,000	
バス	一般乗合用	12,000円	33,000円	
	一般乗合用以外	26,500円	41,000	
	30人以下	14,500	32,000	
	30人超 40人以下	17,500	38,000	
	40人超 50人以下	20,000	44,000	
	50人超 60人以下	22,500	50,500	
	60人超 70人以下	25,500	57,000	
70人超 80人以下	29,000	64,000		
80人超	29,000	64,000		
三輪の小型自動車		4,500円	6,000円	

出典) 総務省自治税務局『地方税制関係資料』p.135、平成25年8月。

の正当化の余地を考察する。第5章で、効率性の観点から保有課税の正当化の余地を考察する。

## 2. 自動車税、軽自動車税、自動車重量税の概要

- \* 1 地方税法113条以下。
- \* 2 地方税法341条4号。
- \* 3 地方税法145条。
- \* 4 シャラブ勧告では市町村税とされていた。
- \* 5 制限税率は標準税率の1.5倍。
- \* 6 地方税法148条。
- \* 7 地方税法150条1項・2項。
- \* 8 地方税法162条。「○○その他の事由」という表現の場合、「○○」は例示であり「その他の」は広く解釈される(所得税法56条に関する最判平成16年11月2日判時1883号、43頁等)一方で、「その他」は直前の「天災」と並列関係にあるため広くは解釈されない。参考文献1)参照。

日本では、自動車の取得段階で自動車取得税<sup>\*1</sup>が課せられるだけでなく、保有段階で自動車税(軽自動車の場合は軽自動車税)が課せられる。資産保有段階で課せられる一般的な租税として固定資産税があり、固定資産税は償却資産も課税物件に含んでいるが、自動車税が課される自動車は固定資産税の課税物件から除外されている<sup>\*2</sup>。

自動車税は地方税法145条以下で規律されている。課税物件は自動車(後掲の軽自動車等を除く)である<sup>\*3</sup>。課税主体は都道府県である<sup>\*4</sup>。納税義務者は自動車の所有者である。標準税率<sup>\*5</sup>は147条で定められており、同条1項一号が乗用車、二号がトラック、三号がバス、四号が山林の小型自動車となっている。さらに各号の中で営業用と自家用に分けて税額が定められており、自家用のほうが税負担が重くなっている(Table 1)。積雪により運行できない地域に安置している自動車については、一定割合(30%が限度)が軽減される。自動車税の賦課期日は4月1日となっているが<sup>\*6</sup>、賦課期日後に納税義務が発生した者については発生した月の翌月から月割で、反対に

賦課期日後に納税義務が消滅した者については消滅した月までの月割で、自動車税が課されることとなっている<sup>\*7</sup>。

なお、いわゆるグリーン化税制として、電気自動車等に対する税率の25%または50%の軽減、およびディーゼル車等に対する税率の10%の重課がなされている。

自動車税にまつわる有名な裁判例として最判平成22年7月6日判時2091号44頁判タ1331号68頁がある。自動車の所有者が脅迫されて当該自動車を他人に引き渡していたため所有者本人が当該自動車を使えない状態であっても、自動車税の減免要件である「天災その他特別な事情」<sup>\*8</sup>には当たらないと判断されたものである<sup>2,3)</sup>。しかし自動車にまつわる政策とは深くかかわらないため紹介にとどめる。

軽自動車税は442条以下で規律されている。課税物件は原動機付自転車(排気量125cc以下)、軽自動車(排気量660cc以下)、小型特殊自動車、二輪の小型自動車(以下、軽自動車等)である\*9。課税主体は市町村である\*10。納税義務者は軽自動車等の所有者である。標準税率\*11は444条で定められており、一部、営業用・自家用の区別があるものの、営業用・自家用で租税負担の差は自動車税ほど大きくない(Table 2)。自家用軽自動車(660cc以下)の税額は7,200円である一方、排気量1,000cc以下の自家用小型自動車の税額が29,500円である。軽自動車と小型自動車の燃費(軽自動車は25km程、小型自動車はリッター21km程)・サイズ・性能等が大きく異なるわけでもなく、またメーカー希望小売価格も大きく異なるわけではない(軽自動車は110万円前後、小型自動車は120万円前後)という事情から、現状の小型自動車と軽自動車の租税負担格差が正当化できるかについては議論の余地がある(Table 3)<sup>4)</sup>。軽自動車税の賦課期日は4月1日となっているが\*12、賦課期日後に納税義務が発生した者については発生した月の翌月から月割で、反対に賦課期日後に納税義務が消滅した者については消滅した月までの月割で、自動車税が課されることとなっている\*13。

自動車重量税は自動車重量税法\*14で規律されている。課税物件は検査自動車および届出軽自動車である\*15。税率は同法7条で規定されている。乗用自動車については、自動車検査証の有効期間が3年の場合に0.5トンごとに7,500円(1年当たり2,500円。車輛重量が1.8トンなら1年当たり1万円)、軽自動車については7,500円(1年当たり2,500円)、二輪の

Table 2 軽自動車税の税率表

区 分		最近の年税額の推移			
		現行	59改正前	54改正前	
原動機付自転車 (125cc以下)	(イ)総排気量50cc以下のもの、または定格出力0.6kw以下のもの (二)に掲げるものを除く)	1,000円	700円	650円	
	(ロ)二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの、 または定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円	1,100円	1,000円	
	(ハ)二輪のもので 総排気量90cc超のもの、または定格出力0.8kw超のもの	1,600円	1,450円	1,300円	
	(ニ)三輪以上のもの 総排気量20cc超のもの、または定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円 60改正 で創設	—	— (イ)に区分されていた	
軽自動車 (660cc以下) および 小型特殊自動車	(イ)二輪のもの(側車付きのものを含む) (125cc超250cc以下)	2,400円	2,200円	2,000円	
	(ロ)三輪のもの	3,100円	2,850円	2,600円	
	(ハ)四輪以上のもの 乗用のもの	営業用	5,500円	5,200円	5,200円
		自家用	7,200円	6,500円	5,900円
貨物用のもの	営業用	3,000円	2,900円	2,900円	
	自家用	4,000円	3,650円	3,300円	
二輪の小型自動車 (250cc超)		4,000円	3,650円	3,300円	

出典) 総務省自治税務局『地方税制関係資料』p.137、平成25年8月。

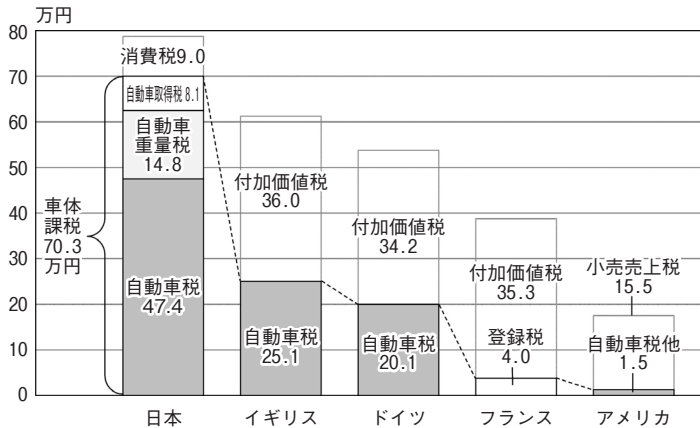
Table 3 軽自動車と小型自動車の比較

軽自動車					区分	小型自動車				
						排気量 ~1,000cc		排気量1,001~1,500cc		
7,200					税額(円) [乗用・自家用]	29,500		34,500		
車種A	車種B	車種C	車種D	車種E	車種	車種F	車種G	車種H	車種I	車種J
658	658	658	658	658	総排気量(cc)	996	996	996	1,339	1,198
3,395	3,395	3,395	3,395	3,395	全長(mm)	3,885	3,640	3,640	3,900	3,780
1,475	1,475	1,475	1,475	1,475	全幅(mm)	1,695	1,665	1,665	1,695	1,665
1,530	1,780	1,640	1,750	1,620	全高(mm)	1,500	1,535	1,535	1,525	1,515
24.2	24.2	25.6	25.0	29.0	燃費(km/ℓ)	20.8	21.2	23.0	21.0	21.4
750	950	750	920	810	車両重量(kg)	970	910	910	1,020	940
4	4	4	4	4	乗車定員(人)	5	5	5	5	5
860,000	1,260,000	1,099,350	1,220,000	1,070,000	メーカー希望 小売価格(円)	1,205,000	1,105,000	1,180,000	1,230,000	1,036,000

出典) 総務省自治税務局『地方税制関係資料』p.138、平成25年8月。

小型自動車については4,500円(1年当たり1,500円)、乗用自動車でない自動車(トラックなど)については、自動車検査証の有効期間が2年の場合に1トンご

\* 9 地方税法442条。  
 \* 10 地方税法442条の2。  
 \* 11 制限税率は標準税率の1.5倍。  
 \* 12 地方税法445条。  
 \* 13 地方税法150条1項および2項。  
 \* 14 昭和46年5月31日法律第89号。  
 \* 15 同法2条2号および3号、ならびに3条。非課税自動車については同法5条。



注) 12年間保有した場合。

出典) 参考文献8)。

Fig. 1 車体(取得・保有)課税の国際比較

とに5,000円(1年当たり2,500円。重量が2.3トンなら1年当たり7,500円)となっている。

検査自動車に係る自動車重量税の納税について、自動車検査証の交付等を受ける者が、その自動車検査証の交付等を受けるときまでに、印紙でもって国土交通大臣若しくはその権限の委任を受けた地方運輸局長、運輸監理部長若しくは運輸支局長または協会に提出することとなっている<sup>\*16</sup>。自動車重量税の税収の3分の1(平成22年4月1日以後は当分の間1000分の407)は、自動車重量譲与税として市町村(特別区を含む)に譲与される。道路特定財源については本特集の吉岡氏の報告を参照されたい。

\*16 同法8条。届出軽自動車については同法9条。

\*17 自動車取得税に相当する課税が極端に多い国としてデンマークが挙げられる。車体価格DKK(デンマーク・クローネ)79,000までは車体価格の最大105%が、DKK 79,000を超える部分の車体価格についてはその最大180%が、課税される(ACEA Tax Guide 2012, at 71。参考文献9)参照。ACEA = Association of European Automobile Manufacturers: ヨーロッパ自動車工業会)当然付加価値税も別途課される。ボルボのあるスウェーデンなどと異なり、デンマーク国内に自動車産業がないという事情も、影響しているのかもしれない。

\*18 参考文献11)参照。もっとも、課税されている人に税金を負担と感じるかどうかの調査をすることに政策論上意味があるのか、負担と感じないと答えるインセンティブがあるのか、といった疑問は湧く。

\*19 第二義的に、租税負担配分の公平の問題として、自動車関連諸税負担の軽重を、他の財の租税負担との比較で考えることもあろうが、やはり国際比較には直結しない。

\*20 参考文献13)では平成22年度自動車関連諸税収合計を6兆5,122億円と集計しており、そこに付加価値税収は加えられていないが、Table 4、参考文献14)と合わせるため付加価値税収を加算したとしても、2010年GDP(437兆円)に対し2%を超えないと見込まれる。

自動車重量税は特別税率によって重課されており、平成22年4月1日以後若干軽くされたが、自家用乗用自動車については1年当たり0.5トンごとに5,000円、事業用自動車については1年当たり0.5トンごとに2,700円となっている。貨物自動車(トラック)、乗合自動車(バス)、検査対象軽自動車、検査対象外二輪の軽自動車、検査対象外二輪以外の軽自動車、小型二輪自動車についても、自家用と事業用とで租税負担に差が設けられている(自家用のほうが重課)。

エコカー減税等<sup>5)</sup>では、燃費等の基準を満たす電気自動車・ハイブリッド車について、新車(新規検査)の租税負担を50%軽減～免税とし、2回目車検について50%軽減としている<sup>6)</sup>。また、ASV減税、バリアフリー車両減税として、所定のブレーキ装置を備えた車両やバリアフリー設備を備えた車両について、自動車重量税を50%軽減または免税としている<sup>7)</sup>。本稿の対象外であるが自動車取得税についてもエコカー減税・ASV減税・バリアフリー車両減税が措置されている。自動車重量税は、期間に応じて租税負担が発生するという点で保有課税の側面も有するが、検査の際に納税するため、自動車取得税に付随するものとして自動車利用者には受け止められているかもしれない。

### 3. 日本の自動車関連諸税の租税負担は他国と比較して重いか

JAF(日本自動車連盟)「2014年度 税制改正に関する要望書」<sup>8)</sup>(Fig.1)は、日本の自動車取得・保有に係る課税が過重であると述べ<sup>\*17</sup>、自動車取得税・自動車重量税の廃止を訴えている<sup>10)</sup>。これに連なる調査報告として、JAF「自動車税制に関するアンケート調査」<sup>\*18</sup>があり、自動車関連諸税の負担感が記されている。

もっとも、自動車関連諸税の負担の軽重は第一義的には自動車の負の外部性の内部化を果たしているかという観点から検討されるべきであって<sup>\*19</sup>、所得税・法人税の負担の軽重が人材や工場等の誘致・海外流出に与える影響と比べると、自動車関連諸税の負担の国際比較の意義は薄い。

また、仮に国際比較に意味があるとしても、自動



Table 4 欧州各国の自動車関連諸税収

	AT € bn 2009	BE € bn 2008	DK DKKbn 2009	DE € bn 2009	ES € bn 2009	FR € bn 2009	GR € bn 2009	IE € bn 2010	IT € bn 2009	NL € bn 2009	PT € bn 2010	FL € bn 2009	SE SEKbn 2010	UK £bn 2009
Purchase or transfer														
1.VAT on vehicles, servicing/repair parts, tyres	2.200	3.054	N.A.	26.440	3.823	13.604	N.A.	0.120	18.550	1.287	2.247	1.262	18.500	12.50
New vehicle sales		1.431		19.100	2.257	7.601	0.576			0.552				
Second-hand vehicle sales		0.081		1.900	0.027	0.566				0.096				
Services and repair+tyres		1.637		4.100		5.437				0.735				
Accessories and spare parts		0.905		1.340	1.538	-								
2.Fuels & Lubricants	5.027	6.073	15.000	39.931	17.046	32.261	3.293	2.604	33.909	7.344	1.938	3.207	50.500	25.89
3.Sales & registration taxes	0.430	0.358	12.001		0.724	1.919	0.473	0.702	1.175	2.150	0.797	0.816		
Annual ownership taxes	1.575	1.401	9.827	8.550	2.706	1.270	1.045	1.026	6.510	3.341	0.360	0.639	12.700	5.63
Driving license fees		0.007		0.010	0.110	-				0.241				
Insurance taxes	0.320	0.462	1.855	3.610	0.699	3.934			4.095			0.267	3.100	
Tolls	1.356		0.428			9.350			1.260					
Customs duties		0.093		0.492		-					0.074			
Other taxes	0.593	0.589		0.780	0.362	1.201	0.040		4.650	0.819	0.968		6.500	
TOTAL	11.501	16.091	39.111	106.273	29.292	77.143	5.427	4.632	70.149	16.565	6.384	6.191	91.300	44.020
EURO	11.5	16.1	5.2	106.3	29.3	77.1	5.4	4.6	70.1	16.6	6.8	6.2	10.3	48.8
GRAND TOTAL=€ 414.3BN														

注) ACEA Tax Guideについては総務省より教示を受けた。2012年版(参考文献9))もあるが、GDP比を見るため2011年版に依拠した。出典) ACEA Tax Guide 2011, at 9. 参考文献14)。

車関連諸税の負担の対GDP比で見ると、日本の租税負担が突出して重いとは評価しにくい。

Table 4によれば、自動車関連諸税合計の租税負担(付加価値税含む)は、イギリスで440億ポンド、ドイツで1,063億ユーロ、フランスで771億ユーロである。09年のGDPは、イギリスでは13,959億ポンド、ドイツでは24,091億ユーロ、フランスでは19,071億ユーロ<sup>12)</sup>である。単純に割り算すると、自動車関連諸税収の対GDP比は、イギリスで3.15%、ドイツで4.41%、フランスで4.04%と計算される。日本の自動車関連諸税の租税負担<sup>\*20)</sup>の対GDP比が少なくとも欧州各国と比べて際立って高いと評価することは難しい。

#### 4. 公平の観点：自動車保有は担税力の指標か

租税の公平については、とりあえず包括的所得概念<sup>15)</sup>に従って資産保有者に負担を課す(資産の再分配)ことが公平にない、再分配課税が好ましい(社会全体の資産が増えなくとも社会厚生関数において改善がもたらされる)という考え方をここでは前提とする。公平の観点からは、自動車保有に係る租税

\*21 オランダ所得税制のBox 3については参考文献16)、帰属家賃については参考文献17)を参照。

効率性の観点から、利子に課税することを批判するとすると、利子相当の帰属所得への課税の正当化の余地があるかも微妙である。近年は効率性の観点のみならず公平の観点からも利子に課税する包括的所得概念は正当化しがないという議論が有力である(参考文献18)、紹介として参考文献19))。ただし、理想論としてはともかく、現実的処方箋としては経済学者の中にも利子課税を正当化する論者がいる(参考文献20)等)。私個人としては包括的所得概念が理想と考えていないが、参考文献21)、22)に譲る。本稿では理想論を離れ利子課税がある現状を前提とする。

なお、Haig-Simonsの理想としては、金銭の時間的価値に課税することに主眼があったのではなく、資産の一極集中を緩和すること(資産の再分配)に主眼があり、市場における支配力を削ぐことが重要なのであって、市場を経ない帰属所得に課税することはHaig-Simonsの理念からは導かれないと論ずる論者がいる(未定稿なので引用には適さないが、参考文献23))。包括的所得概念は、所得=消費+純資産増加と定義されるものの、この定義がその後の学界で広まりすぎてしまい、Haig-Simonsの意図から外れてしまったということはあるかもしれない(参考文献24))。しかし、利子に課税する一方で帰属所得に課税しないという体系を採用すると、不公平が生ずることは否定し難いし、率直に言ってHaig-Simonsのもともとの意図がどうであったかは、今のわれわれにとってはどうでもよいことであろう。

は固定資産税の代替として正当化の余地がある。固定資産税の正当化理由としては、利子相当の帰属所得への課税が考えられる。利子(金銭の時間的価値)に課税する包括的所得概念を前提とすれば、住宅等に投資した後そこから生まれる利子相当の帰属所得にも課税することが、その他の投資収益課税との対比で、公平の観点から正当化できる<sup>\*21</sup>。

固定資産税の課税対象に限らず耐久消費財は利子相当の帰属所得をもたらすため、自動車保有についても課税が公平の観点から正当化できる。もっとも、例えば200万円の自家用乗用車を購入して、自動車税・自動車重量税合わせて1年当たり4～5万円程の負担が発生することが、自動車の帰属所得に対する課税の代替として正当化できるかは、かなり苦しい。最判平成22年7月6日民集64巻5号1,277頁の事案から利率率が2.54%であると想定すると(10年間230万円ずつ受け取る代わりに2,059万8,800円の一時払を受ける選択肢もあったことから、2.54%と計算される<sup>\*22</sup>)、毎年22万8,990円の定額給付を10回もたらす債権の割引現在価値が約200万円であり<sup>\*23</sup>、その10年間の利子相当の運用益単純合計が28万9,900円程である。自動車と定額給付金債権の違いを無視しているという憾みはあるものの、1年当たり22万8,990円の消費便益を10年間もたらす自動車の割引現在価値が200万円(これは課税後の所得から支払われる)であり、10年間の利子相当の帰属所得は1年当たり平均3万円に満たないのではないかと考えられる。

$$*22 \sum_{t=0}^{10} \frac{230}{(1+0.0254)^k} = 2059.88$$

$$*23 \sum_{t=1}^{10} \frac{22.899}{(1+0.0254)^k} = 200$$

\*24 参考文献26)、27)などを参照。

\*25 なお、土地の有効利用の観点から自動車保有に負の誘因を課す、という考え方には賛同しがたい。既に土地に固定資産税が課せられているためである。

\*26 参考文献28)より抜粋。「より主観的な別の合理性の定義を取りたいと思います。この定義によれば、ある行動様式がある人にとって合理的であるとは、この人がたとえ自分の行動を分析されたとしてもその結果を心地よいものと感じ、困惑することがないような場合を言います。」

\*27 私が立教大学に着任するより前の話であるが、いわゆるバブルの頃の休暇シーズンには、立教生保有と思しき自動車が大学前の通りにズラリと並んでいたそうである。見栄等の効用があるとも考えられるが、近年の若者の自動車離れは、単に若者の金銭的ゆとりがないということとどまらず、若者の費用便益分析の結果であるかもしれない。

国税・住民税の所得税率33%の納税者(年の所得が695万円以上という高額所得者)を想定しても、保有課税として1万円の租税負担が正当化できるかどうか、ということになるだろうか。

営業用自動車については、自動車保有に係る便益が事業所得課税・法人所得課税の文脈で課税されれば足り、公平の観点から自動車保有に係る課税が軽いことは正当化しやすいであろう。

小括すると、公平の観点から自動車保有課税を正当化する余地は理論的にはあるものの、租税負担の一部しか正当化できないと考えられる。効率性の観点からの正当化の余地も考察しなければならないと推測される。

### 5. 効率性の観点：自動車保有に税で負の誘因を設けるべきか

効率性の観点からの自動車関連諸税についての標準的な正当化理由は、自動車の負の外部性を内部化するという考え方であろう。そして、燃料課税・道路課金等の運用段階の租税負担を十分に重くすれば、負の外部性を内部化できるはずだという議論は説得力がある。温室効果ガス等の外部性については燃料消費に負の誘因を与えれば良いし、自動車の重量が環境に負荷を与えるという点についても燃料課税を通じて間接的に外部性を内部化すれば良いし、混雑等の外部性についても道路課金で対応できるかもしれない<sup>\*25</sup>。

自動車の保有課税のみならず運用段階の課税・課金の負担もトータルで勘案して、人は自動車を利用するかどうか意思決定するところ、保有課税は、外部性を内部化するための装置としては必要でない、という考えが出てきても不思議ではない。運用段階課税・課金を重くすることだけで負の外部性の内部化を図ると、一つの段階で重い税が課されることになるので、保有に係る税と運用に係る税を組み合わせることで、各段階の租税負担を減らし、租税回避・脱税等<sup>\*24</sup>の誘因を阻害するという説明(tax mixの考え方)が別途考えられるかもしれないが、やや苦しい言い訳であろう。

一つの説明の可能性として、自動車保有の負の外部性として考えられるのは、電車・バス等の公共交通機関の整備を遅らせることであろうか。東京23区内は別論として、自動車保有が広まると電車・バス等の採算が落ち、公共交通機関の利便性が下がるので、ますます自動車保有が広まるという循環が考え

られる。この循環は、自動車を利用しにくい人々（高齢者だったり児童・生徒だったり）に不便を強いる。また、自動車保有が広まることで、いわゆるコンパクトシティ化が進められないということも、社会厚生が悪化につながり得る。運用段階課税・課金は公共交通機関にも賦課するとし、別途、保有に負の誘因を個人に課すことの正当化の余地は考えられる\*25。

二つ目の説明の可能性として、人々が自己での保有による便益を過大評価する傾向があるとするならば、自動車保有は、公共交通機関やタクシーやカーシェアリング等の代替案と比較し、非合理的\*26であるかもしれない（外部性というよりはパターナリズムの説明となる）。特に東京23区内等では代替的選択肢が充実している。強制されない環境下で自動車を保有しているならば、その人にとって非合理であるはずがないという議論も考えられるが、例えばフェラーリのような高級自動車を愛玩する者にとっての効用は否定しがたいであろう一方、冷静な費用便益分析によれば各人の（あるいは各家庭の）自動車保有よりも代替的選択肢の方が各人の効用が増すということがあるのであれば、自動車保有は効率性の観点から非合理と評価する余地が生まれる\*27。ただし、仮にかようなパターナリズムに正当化の余地があるとしても、保有段階課税ではなく情報提供をすれば済む話であるという批判には抗いがたい。頻繁に自動車を運転する人は自動車保有がその人にとって非合理的な選択ではないということになる可能性が高いが、運用段階課税・課金の負担が外部性と比べて低いと考えられていることを前提とすると、保有課税が運用段階課税によって相殺される（多く運用する者は補助金を得ている）といったtax mix論が考えられようか。なお、営業車は事業の観点から冷静な費用便益分析の結果としてなされるであろうことからすると、営業車と自家用車の租税負担格差は、効率性の観点から支持できよう。

小括すると、効率性の観点から、運用段階課税・課金の設計だけで社会厚生を改善させる（保有課税は廃止すべきである）という議論の説得力はそれなりにあるものの、保有課税による社会厚生改善の余地が（やや強引であることは否めないが）考えられないではない。

#### 参考文献

- 1) 金子宏他『ケースブック租税法 第4版』p.336、

- 弘文堂、2013年、MS執筆  
 2) 渡辺徹也「判評」『判例評論』631号、p.11(『判例時報』2117号、p.157)、2011年  
 3) 手塚貴宏「判評」『ジュリスト』1438号、p.118、2012年  
 4) 日経新聞2013年10月4日朝刊経済面「車保有税、環境性能で課税 軽や高級車増税へ 総務省案」  
 5) 国交省 ▶[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosh\\_a\\_fr1\\_000028.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosh_a_fr1_000028.html)  
 6) 国交省 ▶<http://www.mlit.go.jp/common/000205323.pdf>  
 7) 国交省 ▶<http://www.mlit.go.jp/common/000998684.pdf>  
 8) 2014年10月1日付▶[http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/image/20131001\\_demanding\\_paper.pdf](http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/image/20131001_demanding_paper.pdf) p.7  
 9) [http://www.acea.be/images/uploads/doc/Tax\\_Guide\\_2012.pdf](http://www.acea.be/images/uploads/doc/Tax_Guide_2012.pdf)  
 10) 前掲8)、p.5  
 11) [http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/image/20131001\\_enquete.pdf](http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/image/20131001_enquete.pdf)  
 12) OECD, National Accounts of OECD Countries: Detailed Tables, Volume II, 2003-2010 (2011) ▶<http://www.oecd.org/std/na/nationalaccounts/sofoecdcountries-detailedtables.htm>  
 13) 総務省「平成22年度税制改正における自動車関連諸税を巡る議論」▶[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000061198.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000061198.pdf)、p.13  
 14) [http://www.acea.be/images/uploads/doc/Tax\\_Guide\\_2011.pdf](http://www.acea.be/images/uploads/doc/Tax_Guide_2011.pdf)  
 15) 金子宏『租税法 第18版』p.178、弘文堂、2013年  
 16) 柴由花「金融所得課税の現状と動向－オランダ資本所得の課税ベースを中心として－」『税研』152号、p.21、2010年  
 17) 中里実『金融取引と課税』p.147以下、有斐閣、1998年  
 18) Joseph Bankman & David A. Weisbach: The Superiority of an Ideal Consumption Tax Over an Ideal Income Tax, 58 Stanford Law Review 1413, 2006  
 19) 藤谷武史「所得税の理論的根拠の再検討」『金子宏喜寿記念 租税法の基本問題』p.272以下、有斐閣、2007年  
 20) Peter Diamond & Emmanuel Saez: The Case

- for a Progressive Tax: From Basic Research to Policy Recommendations, 25 J. Econ. Perspectives 165, Fall, 2011
- 21) 浅妻章如「相続等の財産無償移転に対する課税のタイミングについて」『トラスト60研究叢書 金融取引と課税(1)』p.155以下、2011年
- 22) 浅妻章如「Reich論文の“Super-Matching” Ruleの紹介及び信託等を通じたマッチングの意義と限界」中里実編『トラスト60研究叢書 金融取引と課税(3)』所収予定
- 23) <http://ssrn.com/abstract=2245818> Joseph M. Dodge, Deconstructing the Haig-Simons Income Tax and Reconstructing It as Objective Ability-to-Pay 'Cash Income' Tax, April 5, 2013
- 24) 藤谷武史「非営利公益団体課税の機能的分析(1-4・完) - 政策税制の租税法学的考察 -」国家学会雑誌117巻11・12号、p.1021、118巻1・2号、p.1、3・4号、p.220、5・6号、p.487、2004-2005年
- 25) 西山由美「環境税の制度設計 - 英国とドイツの制度を参考にして -」税法学569号、p.167以下、p.173、2013年
- 26) ガイアックス事件・最判平成18年6月19日判時1940号、p.120
- 27) 駒宮史博「判評」『ジュリスト』1304号、p.198、2006年
- 28) イツァーク・ギルボア、松井彰彦訳)『合理的選択』p.19、みすず書房、2013年