

## 地方税としての自動車関連税の在り方に関する論点整理

中東雅樹\*

本稿では、道路特定財源の一般財源化以降の地方公共団体に関連する自動車関連税制の変遷と、2011年度決算を用いて地方公共団体における自動車関連税の規模や地域間の違いを明らかにするとともに、地方税としての自動車関連税制の在り方を地方税の原則を起点にして検討した。環境負荷に対する費用としての自動車関連税は、負担の公平性との整合性に関する問題と、地方税としてふさわしい課税ベースと譲与税の配分方法の問題、自動車関連税の負担における地域間格差の問題が重要な論点となるだろう。

### Issues of the Car-related Tax Systems of the Local Governments of Japan

Masaki NAKAHIGASHI\*

This paper clarifies the transition of the car-related local tax system after the change of the tax system for road construction in Japan together with the scale and regional disparities of car-related local tax income in fiscal year 2011. In addition, it evaluates the car-related local tax system in Japan based on the principle of local taxation. The car-related local tax system as the cost of environmental burden has mainly three issues: the issue of consistency with the fairness of the tax burden, the issue of the ideal tax bases for car-related local taxes combined with the ideal ways for the regional allocation of the local transfer tax, and the issue of the disparities among local governments in the burden of car-related local taxes.

#### 1. はじめに

1990年代後半以降、公共投資の非効率性に対する関心が高まる中で、公共投資の中で最大規模の道路では、古川<sup>1)</sup>によると、2001年に道路整備のための自動車関連税の特定財源化の見直しに向けて動き出し、その後、02年度以降道路特定財源の用途が徐々に拡大したことを経て、09年度に自動車関連税は一般財源化されるという動きがあった。

一般財源化する自動車関連税は、税目の多さや目的税として設立された税を中心にした課税根拠をめぐ

る議論も出ている。その中で、10年に民主党政権下で自動車関連税を環境税として扱うことを検討するために、総務省に「自動車関係税制に関する研究会」が設けられ<sup>2)</sup>、さらに13年に自動車関連税制の見直しのため、総務省に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」が設けられた<sup>3)</sup>。

本稿では、道路特定財源の一般財源化以降の自動車関連税制の改正プロセスをたどることで、地方財政における自動車関連税の位置付けを明らかにし、さらに地方財政における自動車関連税制の在り方について、地方税の原則を起点にして展開し論点整理を行う。

本稿の構成は以下の通りである。第2章では、道路特定財源の一般財源化がなされた09年度以降の自動車関連税の税制改正を13年度まで追跡し、直近の

\* 新潟大学経済学部 准教授  
Associate Professor, Faculty of Economics,  
Niigata University  
原稿受理 2013年11月30日

11年度決算をもとにして自動車関連税の現状および地方財政における位置付けを都道府県間比較によって明らかにする。そして第3章では、第2章での現状分析を踏まえながら、地方税としての自動車関連税制の在り方について地方税の原則を起点にして展開することで、論点を整理する。

## 2. 自動車関連税の現状

### 2-1 一般財源化以降の税制改正の変遷

道路特定財源制度の下で、自動車関連税は道路需要に対応して次々に税目を新設した結果、現在、自動車関連税は8種類存在する。Table 1は、道路特定財源のうち全額国の収入となる揮発油税を除いた7種類の税について、13年5月末時点における税収の規模と政府間の譲与の仕組みを示したものである。

なお、本稿における自動車関連税は、自動車の取引や保有、燃料の購入で生じる消費税を含まない。

自動車関連税は同一の課税ベースに複数の税目を課しているものが多く、自動車関連税の課税ベースは取得と保有に対して課税される自動車と自動車を動かすための燃料に集約される。さらに燃料を中心にして国や都道府県、市町村間で税収の譲与がなされており、配分基準は道路延長や道路面積に基づいている。

次に、自動車関連税の一般財源化後の税制改正の変遷を見る。Table 2は、09年度以降の自動車関連税の税制改正の主な内容と、予算段階で税制改正のみによって生じる税収の変化を示したものである。なお、11年3月の東日本大震災による臨時特例を除外している。

Table 1 自動車関連税の課税主体と譲与団体、譲与基準

税目	自動車取得税	自動車税	軽自動車税	自動車重量税	軽油引取税	地方揮発油税	石油ガス税
課税主体	都道府県	都道府県	市町村	国	都道府県	国	国
税収 (2011年度)	1,678億円	1兆5,972億円	1,804億円	7,551億円	9,315億円	2,834億円	226億円
譲与総額	自動車取得税額の95%の額の7/10 (政令指定都市を包括する都道府県は別途政令指定都市への譲与あり)	—	—	自動車重量税収入額の407/1000	政令指定都市を包括する都道府県は政令指定都市への譲与あり	地方揮発油税収入額的全額	石油ガス税収入額の1/2
譲与団体	市町村(特別区を含む)・政令指定都市	—	—	市町村(特別区を含む)	政令指定都市	都道府県・市町村(特別区を含む)	都道府県・政令指定都市
譲与基準	○市町村 1/2 市区町村道の延長 1/2 市区町村道の面積 ○政令指定都市市町村分に加え、自動車取得税額の95%の額の3/10のうち都道府県の一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長および面積に対する政令指定都市の一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長および面積の割合	—	—	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積	都道府県の一般国道・都道府県道の面積に対する政令指定都市の一般国道・都道府県道の面積の割合	○都道府県・政令指定都市(58/100) 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の面積 ○市町村(42/100) 1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積	1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の面積

注) 税収は2011年度決算における課税主体の収入額を示している。

出典) 財務省「揮発油税等の概要(国税)」▶[http://www.mof.go.jp/tax\\_policy/summary/consumption/132.htm](http://www.mof.go.jp/tax_policy/summary/consumption/132.htm) 2013年9月29日アクセス、総務省「地方税の概要」▶[http://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_zeisei/czaisei/czaisei\\_seido/ichiran01.html](http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran01.html) 2013年9月29日アクセス。

Table 2で示した税制改正の変遷を類型化すると、大きく二つにまとめられる。まず、自動車の取得や保有に対する課税においては、環境負荷に対する費用という位置付けになっていることである。自動車取得税や自動車重量譲与税においては、08年のリーマンショックによる景気対策と環境負荷が少ない自動車の普及を目的にして、環境負荷が少ない新車の購入に対する免税や減税、いわゆる「エコカー減税」がなされ、自動車税においても特例対象となる自動車の条件が変更され、燃料に対する課税においても共通して環境負荷に対する費用という目的に置き換えている。

第二に、地方公共団体の税収水準を下げないように配慮しながら税制改正を実施していることである。09年度に導入されたエコカー減税によって自動車取得税や自動車重量税の税収は減ったが、10年度以降は税収が減らないように配慮されていることが分かる。例えば、自動車重量税は、09年度のエコカー減税導入で税収を減らしたが、10年度の税制改正では市町村への譲与割合を引き上げている。

### 2-2 自動車関連税収の都道府県間配分状況

次に、直近で決算が存在する11年度を対象にして自動車関連税収の規模や税収の都道府県間格差の状況を明らかにする。

Table 2 地方公共団体の税収となる自動車関連税の変遷（2009年度以降）

年度	税	自動車取得税	自動車税	軽自動車税	自動車重量譲与税	軽油引取税	地方揮発油譲与税	石油ガス譲与税
2009	内容	新車取得における税率軽減（エコカー減税）	-	-	「次世代自動車」の新車に限定した免税や税率軽減	-	-	-
	増減（対前年比）	-1103億円（69.7%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-340億円（90.5%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）
2010	内容	エコカー減税の対象車種追加	グリーン化特例（2001年～）の見直し・延長（～2012年3月迄）	-	・複数税率の設定 ・譲与割合引き上げ（1/3→0.407）	・特例措置（2008年～）の廃止 ・地球温暖化目的による税率維持	・特例措置（2008年～）の廃止 ・地球温暖化目的による税率維持	-
	増減（対前年比）	-5億円（99.8%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）
2011	内容	一般乗合用バス取得の非課税	-	-	-	-	特定用途免税制度の適用期限の撤廃	-
	増減（対前年比）	-3億円（99.8%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）
2012	内容	・税率の見直し ・エコカー減税の延長（～2015年3月迄） ・衝突被害軽減ブレーキ搭載自動車の特例措置	グリーン化特例の見直し・延長（～2014年3月迄）	-	・税率の見直し ・エコカー減税の拡充・延長（～2015年3月迄）	課税免除措置の見直し	沖縄復帰に伴う特別措置の延長（～2015年5月迄）	-
	増減（対前年比）	+486億円（130.7%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-315億円（90.1%）	+1億円（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）
2013	内容	衝突被害軽減ブレーキ搭載自動車の特例措置対象の追加	-	-	-	-	-	-
	増減（対前年比）	-1億円（99.9%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）	-（100.0%）

注1）東日本大震災に伴う臨時特例は除いている。

2）増減は「改正法による当該年度の収入見込み額の比率」から「現行法による当該年度の収入見込み額」を差し引いたもので、対前年比は「現行法による当該年度の収入見込み額」に対する「改正法による当該年度の収入見込み額の比率」である。なお、端数は四捨五入している。

出典）財務省「平成21年度税制改正の解説」「平成22年度税制改正の解説」「平成23年度税制改正の解説」「平成24年度税制改正の解説」「平成25年度税制改正の解説」▶[http://www.mof.go.jp/tax\\_policy/tax\\_reform/outline/](http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/) 2013年9月29日アクセス。

Fig.1は、1人当たりの11年度の自動車関連税収における都道府県間格差を見るために、都道府県と市町村を合算した自動車関連税収について、全国平均(2,717円)を100として指数化したものである。なお、自動車関連税収は、特に記載がない限り譲与税を含んでいる。指数を比較すると東京都を含む周辺県と大阪府を含む周辺府県、福岡県、沖縄県が低く、それ以外の道県は全国平均を上回るといった二極化が見られ、所得や資産を課税ベースにした税目の収入とは全く逆の傾向を示している。また、全国平均を上回る道県の中でも、全体的に東日本の道県が大きくなっていることも分かる。

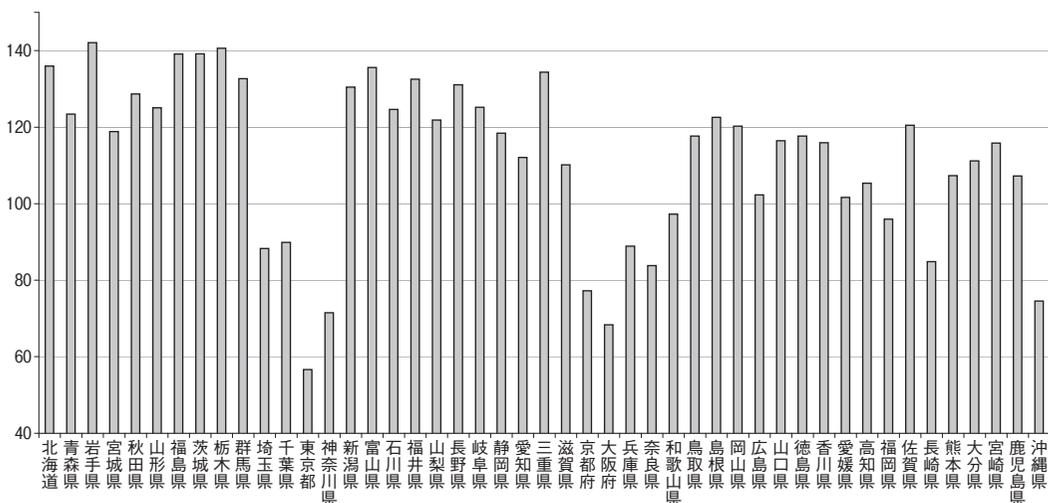
さらに自動車関連税収の都道府県間の偏在性を見るために、全国平均を100にした指数について最小値に対する最大値の倍率を見ると、最小値の東京都が56.6に対して最大値の岩手県が142.1で、倍率は2.51倍である。11年度の地方税収全体での倍率は、最小値の沖縄県が65.2に対して最大値の東京都が163.9で、倍率は2.51倍となっている。倍率の大きさだけで見れば自動車関連税収の偏在性は小さくないが、自動車関連税収の指数が地方圏の道県で大きく都市圏の都府県で小さいことから、自動車関連税は地方税全体の偏在性を縮小させる作用を持っているといえよう。

こうした1人当たりで見た自動車関連税が地方圏の道県で大きくなっているのは、乗用車保有台数の影響があると考えられる。Fig.2は、10年時点の18歳

以上1人当たりの乗用車保有台数(軽自動車を含む)を都道府県別に見たもので、全国平均(0.545台)を100として指数化したものである。乗用車保有台数は、公共交通の密度が高い東京都周辺や大阪府周辺の都府県とその他の道県で二極化しており、Fig.1における傾向とはほぼ同一である。

Table 3は、地方公共団体の税収における自動車関連税の重要性を明らかにするために、都道府県と市町村それぞれにおける自動車関連税収の税収合計に対する比率を都道府県別に示したものである。都道府県、市町村それぞれで地方税収合計に対する自動車関連税収は、東京都を含む周辺県と大阪府を含む周辺府県で小さく、それ以外の道県で大きいという二極化が見られ、Fig.1と同じように大小関係は所得や資産を課税ベースにする税目の収入とは全く逆の傾向を示している。さらに、自動車関連税収を都道府県間で比べると、都道府県の税収に対する自動車関連税収は大きく、全国平均で対税収合計比16.5%であり、東北地方を中心に3割前後に達する県も多く存在する。また、市町村における自動車関連税収の税収全体に対する割合は、全国平均で4.7%と都道府県での値に比べて小さいが、地方圏においては1割近くに達する県も存在していることが分かる。

以上のことから、自動車関連税は地方圏の地方公共団体にとっては規模が大きい税目で、地域間配分の観点で見れば自動車関連税は再分配機能を備えているといえよう。



注) 人口は2010年10月1日現在の数値を用い、全国平均(2,717円)を100として指数化している。

資料) 総務省『国勢調査』『平成23年度地方財政統計年報』『平成23年度 道府県税徴収実績調』『平成23年度 市町村税徴収実績調』より作成。

Fig. 1 1人当たり自動車関連税収の指数 (2011年度決算、都道府県・市町村計)

### 3. 自動車関連税の在り方をめぐる論点

自動車関連税の多くは地方税収になり、かつ自動車関連税の規模は地方財政にとって大きいこともあり、地方公共団体の税源としての自動車関連税の在り方は注目されているところである。本章では、自動車関連税の在り方について、自動車関連税を地方税の一つとして位置付けた上で論点を提示する。

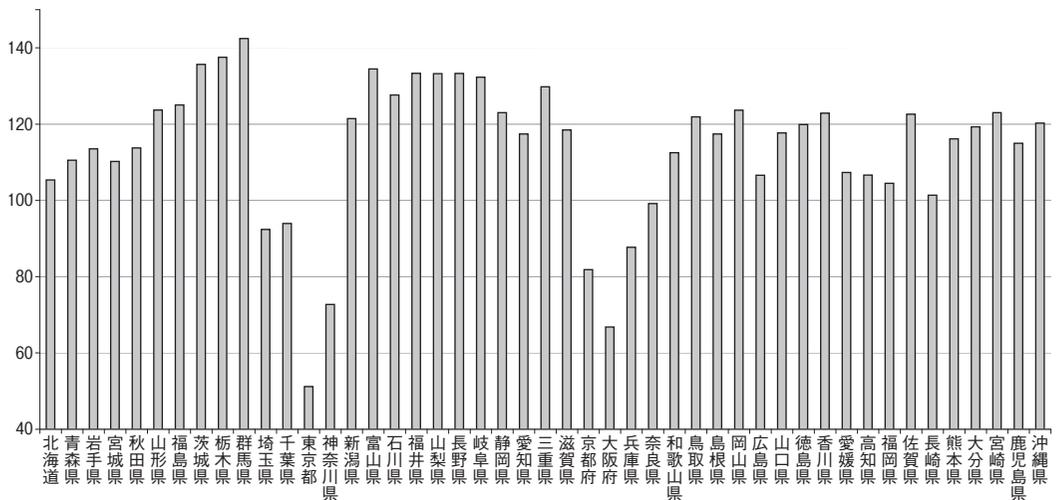
#### 3-1 地方税としての自動車関連税の在り方

日本では、国税の在り方において、公平、中立、簡素という租税原則に基づいて議論され、地方税の在り方において、租税原則に加えて以下で述べる地方税の原則も考慮して議論されることが多い。日本における地方税の原則は、大きく四つにまとめられる。第一に、税収が経済変動に対して安定的でかつ経済規模の拡大に応じて拡大することを望ましいとする「安定性・伸張性の原則」、第二に税源が偏在していないことを望ましいとする「普遍性の原則」、第三に行政サービスに必要な経費は構成員ができるだけ広く分担し合うことを望ましいとする「負担分担の原則」、第四に地方公共団体が提供するサービスによる経済的利益が域内で完結することを踏まえ、行政サービスに必要な経費負担は利益に応じていることが望ましいとする「応益性の原則」である。この中でも、地方税において特に強調されている原則は応益性の原則である。これは、政策全体のうち、

国が再分配政策を担い、地方公共団体は国が提供するサービス以外の行政サービスを提供するという役割分担を背景にしたもので、この原則の下では、国税は応益的な税を中心に構築し、地方税は応益的な税を中心に構築することになる。

自動車関連税の一般財源化は、応益性の原則の適用範囲に変化をもたらす。道路特定財源としての自動車関連税は道路サービスの経済的利益に対する負担となるが、一般財源としての自動車関連税は、提供する行政サービス全体の経済的利益に対する負担の一部となる。したがって、自動車関連税の在り方において、一般財源としての自動車関連税は、課税根拠を環境負荷に対する費用として位置付けながら、税負担が行政サービス全体の経済的利益と応益的になっていることが求められるだろう。

また、環境負荷に対する費用負担として自動車関連税を位置付けることについては、三つの論点を挙げることができる。一つは、自動車関連税が租税負担能力と切り離されてしまうことである。環境負荷に対する費用を原因者に課すことは社会的に公正と考えられるが、原因者に担税力があることとは別である。例えば、もし環境負荷に対する費用を負担する原因者が低所得者である場合に、原因者の負担の大きさが社会的公正にかなわない水準になっていれば、同時に所得再分配政策を実施する必要があるだろう。なお、環境税を導入した多くのヨーロッパ諸



注) 全国平均 (0.545台) を100とした指数。乗用車保有台数は2010年度末時点の数値を用い、18歳以上人口は2010年10月1日現在の数値を用いている。なお、乗用車は軽自動車を含む。

資料) 総務省『国勢調査』、自動車検査登録協会「自動車保有台数統計データ」 ▶<http://www.airia.or.jp/number/> 2013年9月25日アクセスより作成。

Fig. 2 18歳以上1人当たり乗用車保有台数の指数 (2010年度)

国では、諸富<sup>4)</sup>によれば、環境税の賦課において社会保障負担の軽減をセットで実施されている。

二つ目には、営自格差と呼ばれる自動車税における営業車と自家用車の税率の格差である。現在、環境に与える影響が同一の自動車であっても利用方法によって課税額が異なっており、課税根拠を環境負荷に対する費用に求めるならば、営自格差は望ましくない。しかし、営自格差は、自動車税の負担が実質的に需要者にならないように配慮した結果といえる可能性がある。企業が競争的な環境にあるとすれば、課税による財の取引価格への転嫁可能性は需要の価格弾力性<sup>\*1)</sup>に依存する。需要の価格弾力性が小さいほど、企業は税を取引価格に上乘せすることが可能になるため、実質的な負担は需要者が負うことになる。もし、営業車に対する課税が実質的な負担を低所得者に負わせているのであれば、社会的公正にかなわないと判断され、営業車の自動車税を低めるという手段を取る必要性もあるだろう。

最後に、軽自動車に対する税負担が他の車種のそれに比べて軽いことである。総務省によれば、現行の車体の規格や排気量、CO<sub>2</sub>排出量から見ると、軽自動車は小型自動車と差異はないと指摘されてい

る<sup>2)</sup>。したがって、環境負荷に対する費用という観点から見れば、軽自動車の税負担が軽いことは不公正であるといえよう。

このように、地方税としての自動車関連税は、環境負荷に対する費用の下であっても、地方税制全体が歳出全体に対して応益的になっているかは問われることになろう。さらに地方税としての自動車関連税は、実質的な負担の公正性が問われ、税負担が社会的に公正でなければ、税負担の軽減または所得再分配政策を実施することが必要になるだろう。

### 3-2 地方税としての自動車関連税の妥当性

自動車関連税が環境負荷に対する費用としての位置付けに転換する中で、原因者負担の観点から見れば、環境に負荷を与えている原因者の負担と原因者が居住する行政組織における税収が一致している必要がある。本節では、地方税として燃料および自動車を課税ベースとする税を課すことの妥当性を、原因者の負担と原因者が居住する行政組織における税収との一致性の観点から検討する。

まず、燃料消費に対する課税について検討する。燃料消費に対する課税根拠を環境負荷に対する費用とすれば、他国と陸続きでない日本においては一国

Table 3 地方税収に対する自動車関連税収の大きさ (2011年度)

	都道府県 (%)			市町村 (%)				都道府県 (%)			市町村 (%)		
	税	譲与税	合計	税	譲与税	合計		税	譲与税	合計	税	譲与税	合計
北海道	25.6	2.5	28.0	1.0	6.6	7.6	滋賀県	21.1	1.3	22.4	1.2	2.8	4.0
青森県	25.0	2.1	27.1	1.8	4.9	6.8	京都府	13.8	0.7	14.5	0.8	3.5	4.2
岩手県	30.6	3.1	33.7	1.9	7.4	9.3	大阪府	11.4	0.3	11.7	0.5	2.8	3.3
宮城県	22.7	1.0	23.8	1.2	6.5	7.7	兵庫県	17.0	0.7	17.7	0.7	3.1	3.9
秋田県	28.4	3.1	31.5	2.0	6.6	8.5	奈良県	19.4	1.4	20.8	1.2	3.1	4.3
山形県	27.8	2.9	30.7	1.9	4.7	6.6	和歌山県	20.6	2.3	22.9	1.8	3.4	5.2
福島県	29.1	2.3	31.4	1.6	5.3	6.9	鳥取県	24.8	3.4	28.2	2.0	4.4	6.4
茨城県	26.7	1.2	27.9	1.2	3.9	5.1	島根県	22.9	3.8	26.7	2.3	5.8	8.1
栃木県	27.0	1.4	28.4	1.1	3.3	4.4	岡山県	20.9	1.5	22.4	1.5	5.8	7.3
群馬県	25.7	1.3	27.0	1.3	3.9	5.2	広島県	17.8	1.1	19.0	1.1	4.2	5.3
埼玉県	18.9	0.6	19.4	0.7	2.8	3.5	山口県	23.6	2.0	25.6	1.5	3.3	4.7
千葉県	18.2	0.6	18.8	0.7	2.9	3.6	徳島県	23.2	2.4	25.7	1.8	4.1	5.9
東京都	3.8	0.1	3.9	0.3	2.2	2.5	香川県	22.2	1.5	23.7	1.7	3.0	4.7
神奈川県	12.0	0.2	12.2	0.4	2.9	3.3	愛媛県	21.3	2.1	23.4	1.7	3.3	5.0
新潟県	23.1	1.9	25.0	1.6	6.4	8.0	高知県	22.0	3.5	25.5	2.2	4.6	6.8
富山県	25.3	1.8	27.2	1.3	3.5	4.8	福岡県	18.1	0.7	18.7	1.1	4.5	5.6
石川県	23.9	1.7	25.6	1.2	3.3	4.5	佐賀県	26.3	1.9	28.1	2.0	4.1	6.1
福井県	23.2	1.9	25.1	1.3	3.4	4.7	長崎県	19.4	1.7	21.2	1.9	4.0	5.9
山梨県	22.7	1.6	24.3	1.6	3.2	4.8	熊本県	24.1	2.0	26.1	1.9	4.5	6.4
長野県	25.0	1.9	26.9	1.7	4.8	6.5	大分県	23.2	2.5	25.7	1.7	4.2	5.8
岐阜県	24.5	1.7	26.2	1.3	3.9	5.2	宮崎県	25.1	2.5	27.6	2.2	5.5	7.7
静岡県	19.0	0.6	19.6	1.1	4.9	6.0	鹿児島県	24.5	2.6	27.0	2.1	5.0	7.1
愛知県	18.3	0.5	18.8	0.7	3.3	4.0	沖縄県	20.3	0.6	20.8	2.3	3.0	5.2
三重県	24.9	1.4	26.3	1.3	3.4	4.7	全国平均	15.6	0.9	16.5	1.0	3.7	4.7

注) 都道府県の税には自動車取得税と軽油引取税の市町村への譲与分を含まず、市町村の譲与税には都道府県からの自動車取得税交付金と軽油引取税交付金を含む。

資料) 総務省『平成23年度地方財政統計年報』『平成23年度道府県税徴収実績調』『平成23年度市町村税徴収実績調』より作成。

全体としてそれらは一致している。しかし、地方税の課税ベースとして見れば、原因者が燃料を購入する地域と環境負荷の原因者の居住地域が一致しているとは限らないため、地方税の単位毎にそれらが一致するとは限らない。

次に、自動車の取得や所有に対する課税について検討する。自動車は環境負荷の原因になっているとすれば、自動車の取得や所有は潜在的に環境に負荷を与える可能性があり、原因者の負担と原因者が居住する行政組織における税収は一致している。しかし、環境負荷がかかるのが自動車を動かすときであることを踏まえると、自動車の取得や所有で課税することは、運転距離に応じて課税されているわけではないため、環境に対する負荷と税負担が正確に対応するとは限らない。したがって、地方税として自動車の取得や保有に対して課税することは、原因者が負担すべき水準と環境負荷の水準は完全に一致しているとは限らないが、原因者の税負担が原因者が居住する行政組織における税収と一致している。

ところで、日本の自動車関連税には、上位の行政組織で徴収し下位の行政組織に譲与する譲与税方式をとっているものが多い。譲与税方式を取ることは、徴税を効率的に実施するという点で利点を持つ。代表的な例として地方揮発油税を挙げることができる。地方揮発油税の課税ベースは国税である揮発油税と同一であるため、いったん国税として徴税し、その後、地方公共団体に配分するという形式を取ったほうが納税義務者の税の納付における手間は少なく、行政機関の徴税コストは小さくなる。

ただし、譲与税は、配分方法によって原因者の税負担と原因者が居住する行政組織における税収が一致しなくなる可能性がある。現在の日本において、譲与税方式を取っている自動車関連税の配分基準は、主に道路延長や道路面積である。環境負荷に対する費用として見たときに、現行の自動車関連税の配分基準の妥当性は、道路延長や道路面積が原因者の環境負荷の大きさを示す代理指標として適切であるか否かに依存する。**Table 4**の道路延長や道路面積の対全国比の数値を見て分かるように、譲与税が対全国比で見て地方圏に多く配分されている。道路は移動サービスを生産する生産要素の一つとみなせば、道路延長や道路面積によって配分されていることは、潜在的な道路サービス量によって配分されているとはいえ、環境負荷と対応しているかは疑わしい。この点を踏まえ、現行の配分基準の妥当性は検討する

必要があろう。

### 3-3 自動車関連税の負担における地域間格差

自動車関連税の負担に関して、移動手段の選択で自動車を選択せざるを得ない状況にあるならば、地域間で負担の格差が生じている可能性がある。**Fig.2**ですでに示したように、自動車保有割合は地方圏の道県で高くなっている。自動車の運転そのものが効用をもたらすことを除けば、自動車の運転は基本的に移動するためであり、自動車保有割合が高い道県は、公共交通機関が未発達であることで移動手段として自動車を選択せざるを得ないともいえる。

一般的に、自動車関連税の存在は、移動手段の選択に影響を与える。もし、移動手段に自動車以外の選択肢がない場合、自動車以外の移動手段の選択が可能な住民に比べて、税負担を回避できないという意味で税を負担しており、税負担の公平性の観点から望ましくない可能性がある。また、環境税としての性質を持つ場合、租税負担能力と切り離された税であるので、自動車の取得や所有において地域間で偏在性があれば、地域間負担の公正性の観点から問題視されるかもしれない。

さらに、地域間負担の公平性から見た評価は、自動車の需要関数において自動車の選好構造が地域間で同一か否かにも依存する。例えば小池<sup>5)</sup>は、移動手段(バス、自動車、タクシー、JR)の価格をバスやタクシー、鉄道は利用料金、自動車はガソリン価格としたうえで、日本全体を9地域に区分し、それぞれの地域の移動手段の需要関数を推計している。小池の分析結果からは、自動車に対する需要は地域間で必需品の程度に差はなく、他の移動手段の価格からの影響はほとんどなく、自動車の価格(ガソリン価格)からの影響において地域差も存在しないと結論付けている。もし、移動手段の選好構造に地域差がなければ、特定の移動手段の選択を強いられている地方圏は、自動車関連税は居住地の選択により負担が異なるので、負担の公平性の観点から望ましくないだろう。

ただし、以上の議論は、移動手段が限定されていることによって居住地を変える可能性を考慮していない。もし、居住地を変える費用がゼロで、移動手段の選択が限られていることで不効用がもたらされていれば、居住地を変えれば良い。しかし、居住地

\* 1 需要の価格弾力性とは、価格1%の変化に対する需要量の変化率の大きさを表したもので、価格変化に対する需要量の反応度合いを示す指標である。

Table 4 自動車関連税に関連する指標 (対全国比%、2010年)

	総延長	道路面積 (道路部)		総延長	道路面積 (道路部)		総延長	道路面積 (道路部)
北海道	7.65	9.71	石川県	1.07	1.26	岡山県	2.58	2.20
青森県	1.60	1.70	福井県	0.90	0.98	広島県	2.38	2.32
岩手県	2.66	2.65	山梨県	0.91	0.86	山口県	1.36	1.45
宮城県	2.02	2.18	長野県	3.91	3.15	徳島県	1.28	0.99
秋田県	1.94	1.93	岐阜県	2.50	2.40	香川県	0.84	0.87
山形県	1.36	1.57	静岡県	3.00	2.86	愛媛県	1.52	1.40
福島県	3.18	3.02	愛知県	4.10	4.41	高知県	1.16	0.99
茨城県	4.75	3.76	三重県	2.07	1.86	福岡県	3.03	3.15
栃木県	2.04	2.16	滋賀県	1.02	1.12	徳島県	0.89	0.93
群馬県	2.86	2.42	京都府	1.30	1.27	長崎県	1.46	1.34
埼玉県	3.87	3.41	大阪府	1.61	2.07	熊本県	2.12	2.05
千葉県	3.29	3.19	兵庫県	2.98	3.05	大分県	1.48	1.53
東京都	1.97	2.33	奈良県	1.01	0.90	宮崎県	1.65	1.59
神奈川県	2.16	2.23	和歌山県	1.10	0.92	鹿児島県	2.24	2.32
新潟県	3.10	3.20	鳥取県	0.74	0.77	沖縄県	0.71	0.85
富山県	1.14	1.33	島根県	1.50	1.31			

資料) 国土交通省『道路統計年報2012』より作成。

移転の費用がゼロであるという仮定は非現実的であることを踏まえると、自動車関連税の負担において地域間格差が生じている可能性はある。

#### 4. 結論

本稿では、道路特定財源の一般財源化以降の自動車関連税制の変遷と直近の11年度の決算統計を用いて自動車関連税の地方公共団体における位置付けを明らかにするとともに、地方財政の中で自動車関連税制の在り方を地方税の原則を起点にして検討した。

道路特定財源の一般財源化後の自動車関連税の税制改正は、地方財政の税源として特に地方圏の道県においては重要な位置付けにあるため、環境負荷に対する負担に移行しながら財源確保を意識したものとなっている。そして、地方税としての自動車関連税の在り方については、大きく三つの論点に整理できる。一つ目に、環境負荷に対する費用としての自動車関連税における税負担の公正性と整合性である。二つ目に、地方税の課税ベースとしての自動車関連税の妥当性である。環境負荷に対する費用として見れば、地方税としての自動車関連税は自動車の保有と所有、燃料消費のどちらであっても一長一短があり、譲与税の配分基準においても環境負荷に対する費用に対応していない可能性がある。最後に、自動車関連税の負担における地域間格差である。自

動車を移動手段の一つとして見た場合、移動手段の選択が地域間で異なれば自動車関連税の負担の大きさは問題視される可能性がある。

本稿では、地方税の原則を起点として論点を提示することにとどめているため、それぞれの論点に対するこれまでの研究蓄積を踏まえた検証まで踏み込むことはできなかった。この点については、今後の課題にしたい。

#### 参考文献

- 1) 古川浩太郎「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』Vol.57, No.8, pp.77-99, 2007年
- 2) 総務省『自動車関係税制に関する研究会報告書』  
▶[http://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/kenkyu/jidousha/index\\_old.html](http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/jidousha/index_old.html) 2013年9月28日アクセス
- 3) 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」▶[http://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/kenkyu/jidousya\\_zeisei/](http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/jidousya_zeisei/) 2013年9月29日アクセス
- 4) 諸富徹『環境税の理論と実際』有斐閣、2000年
- 5) 小池淳司「AI Demand Systemモデルによる交通需要弾力性推定による政策分析」『運輸政策研究』Vol.14, No.3, pp.2-8, 2011年