

「自動車関連税制：最近の動向と今後の展望」 特集にあたって

太田和博*

1. 交通政策研究の究極の目的

私が大学院の修士課程で交通政策研究の門をくぐった頃、故榊原胖夫先生から「交通研究は極楽浄土を目指す」との教示を受けた。キリスト教精神に基づく「良心を手腕に運用する人物」の育成を理念とする同志社大学の教授であった榊原先生は浄土宗の僧侶でもあった。

交通は、本源的需要から発生する派生的需要であり、在庫可能な財ではなくサービスである。サービス消費には時間がかかる(時間の投入が必要である)。あるサービスが本源的需要であれば、投入される時間が長いほど、そのサービスの価値は高い。例えば、マッサージであれば、30分よりも1時間のほうが高額であるのは当然である。

移動(交通)の目的は移動先において何らかの行動をすることである。それゆえ、移動のためにかかる費用は、時間であれ金銭であれ何らの効用(利益)ももたらさない。こうして、移動の費用を極小化すること、つまり交通をなくすことが、交通研究の目的となる。交通手段の高速化が追求され続けるのもここに理由がある。極楽浄土では成仏した人は永遠の生命を得る。移動時間が短縮されれば、限られた寿命でそれ分だけ命が延びることになる。

時間費用とともに、金銭的費用も削減のターゲットとなる。多くの副作用が指摘されつつも、高速道路の通行料金の割引や無料化は広く歓迎されていることから、国民の多くが交通の金銭的費用に敏感であることが分かる。こうして、自動車を使って移動する金銭的費用を最小化したいと望む。

自動車関連諸税は、道路特定財源の一般財源化以

降はより一層そうなのであるが、自動車利用の受益と関連していない。ここで言う関連していないとは、もし私が何らかのマジックを使って自動車関連諸税を支払わずに済ましたとしても、私の自動車利用からの受益は減少しないことを意味する。税によって歳入を調達する財政では、受益と負担を連動させる機能がないため、あるいは連動機能を持たせないことが是とされる(ノン・アフェクタシオンの原則)ため、自動車利用者が自らの金銭的負担である自動車関連諸税を極小化しようとするのは合理的な行動である。

こうして、交通研究は自動車関連諸税を撤廃させ、今生に極楽浄土を創造しようとする、と総括できる。しかしながら、現世において、わが国においても世界においても、厳然として自動車関連諸税は存在する。存在すべき根拠、そして存在する場合にその適切な水準が肝要な論点であり、それに関する近年の動向を整理するのが本特集の主旨の一つである。

2. 多様な主体による意思決定

交通経済学の研究者は、有料道路制度と道路特定財源制度を同じ枠組みで把握する。道路利用者の負担と道路サービスの供給という観点から論じるのである。換言すれば、道路サービスに対する需要側面と供給側面から両制度に関する議論を展開する。つまり、経済学的に表現すれば、議論の対象となる経済主体は道路サービスの消費者と生産者である。

一方、自動車関連諸税を税制の観点からとらえれば、議論の対象となる主体は納税者のみである。つまり自動車関連諸税における課税の原則のみが論じられるのであり、歳入と歳出の連動性は等閑視される。

以上のように単純化すると、本特集における経済主体は、自動車利用者(納税者)と道路サービス提供者(道路管理者)のみとなる。そして、道路管理者が

* 専修大学商学部教授
Professor, School of Commerce,
Senshu University

ハーヴェイロードの前提(Harvey Road presumption)を満たすように公益のために行動するのであれば、自動車利用者の効用のみを考慮すれば良いから、「最適」税率は簡単に決定される。

ところが、現実には、自動車関連諸税を単純な構図で議論することはできない。税制は、政治プロセスが不可避的に関連し、税制の専門家のみでは解決策を提示することもできないほど複雑である。

私が大学院時代に国鉄改革が断行されたが、国鉄再建監理委員会委員であった故加藤寛先生には公共政策研究のご指導をいただいた。加藤先生は1990年から2000年まで政府税制調査会会長を務められた。加藤先生の専門領域は、初期はソビエトの計画経済方式であり、福祉国家論を経て、公共選択論であり、決して税制・税法の専門家ではない。

税制を理論から制度へと展開するためには、税制理論や税法理論のみではなく、かかわる多くの主体の利害調整が必要である。その意味で、政府税調会長は、税制・税法の専門家よりも、大局を的確に把握できる人材が適任であるのであろう。事実、政府税調会長は税制・税法の専門家でないのが通例である。

自動車関連諸税は、その税収規模が大きいこともあり、歳入の側面から財務省と総務省が強く関与している。財務省は、道路特定財源の一般財源化において国土交通省と激しく争った。総務省は、地方自治体の歳入に占める自動車関連諸税の規模の観点から深く関与している。

加えて、自動車製造業界と経済産業省は、自動車販売に影響を与える自動車関連諸税の軽減に強い意欲を持っている。本特集の主旨に従えば、自動車製造業への産業政策の観点が不可欠であるため、経済産業省製造産業局自動車課にも論考執筆を依頼した。しかし、自動車取得税、自動車税等に関する動向が微妙な時期であり、担当課として意見はおろか経緯説明すら差し控えたいとのことであった。諸外国ではこのようなことはないのであるが、わが国においては、税制に関与する行政府は唇が寒いことが多いようである。

国土交通省では、道路特定財源制度においては道路局が深く関与していたし、自動車局は自動車交通の円滑化の視点から自動車関連税制に対する所管がある。さらに、地球温暖化等の環境対策の観点から、環境省も自動車関連諸税に影響を与えている。

結論として、自動車関連諸税に関与する主な経済

主体として、自動車利用者、道路管理者（国土交通省道路局、都道府県、市町村）、財務省、総務省および地方自治体、経済産業省、自動車製造業者、国土交通省自動車局および環境省が挙げられる。これらの経済主体は、自動車関連諸税に対して強い利害関係を有しており、それゆえ自動車関連税制の意思決定に対して関与する意向と権限を持つ。こうして、本特集においては、できるだけ多面的な観点からの論考を集めることとした。

3. 公・共・私における公平性

多数の経済主体が関与する自動車関連税制においては、そしてその決定が政治プロセスに委ねられる状況においては、単一の基準のみで成案を得ることはできない。税が価格の機能を有しているのであれば、つまり税額の高低によって消費量が適切に変動するのであれば、最適税額は総余剰を増加させるから、適切な分配措置を講じることによってパレート改善が可能である。しかしながら、移動需要が必需的である場合、税額の高低、特に自動車の取得税額や保有税額の高低は自動車走行距離にほとんど影響を与えない。このようなケースでは、税による死重的損失(deadweight loss)はほとんど発生しないため、税はもっぱら負担配分問題に帰着する。

税の徴収である歳入と公共サービスの提供である歳出は、財政なのであり、「公」の領域である。移動をするか否かは専ら「私」的選択である。移動のために自動車を使用する場合、道路という社会的共通資本をシェアして利用するが、これは「共」の領域である。「私」的選択は効率性の観点から突き詰めるべきであるが、「公」と「共」では公平性の観点を無視できない。

こうして、道路という「共」通資本の整備・維持管理に関する費用の配分(本特集では、税額の設定)は公平性の観点でなされるが、それは自動車利用という「私」的選択に影響を与える。換言すれば、道路の整備・維持管理を司る道路政策は、「私」的選択を効率化させるべきであるが、その一方で適切に公平性に関する配慮を組み込まなければ政治プロセスにおいてその適切な執行が不可能となる。

私の指導教授であった故藤井彌太郎先生は交通政策における「公・共・私」の在り方を深く思考されていた。本特集の視点が他にはない豊潤なものになっているとすると、それは藤井先生のご指導の間接的な恩恵である。