

わが国自動車重量税のさらなる問題点

——軸重課税の提案と論点——

渡 邊 徹*

Vehicle Weight Tax in Japan: Proposal and Points of Axle Load Taxation

Tohru WATANABE

要 旨

自動車重量税に対しては、既往研究により、①徴収方法が税本来の趣旨に適っていない点、②事業用自動車や重量車に対する優遇の不合理性、が指摘されている。しかしながら、これら以外にも、車両（総）重量に応じた税率となっている問題がある。

道路損傷の度合いは軸重の4乗に比例する。したがって、同じ車両（総）重量の自動車であっても、車軸数や車軸への重量配分いかんでは、道路損傷の度合いは異なる。自動車重量税の趣旨は道路損傷に対する補償にあるとすれば、車両（総）重量に応じた税率となっている現行の自動車重量税は、道路損傷の度合いを必ずしも適切に反映していない。そこで、自動車重量税は現行の車両（総）重量に応じた課税から、軸重に応じた課税に改めるべきと考える。

軸重課税をめぐることは、大きく二つの論点が想定される。一つは、課税段階をあわせて改める他、課税を複雑化しなければ、厳密に道路損傷の度合いに応じた課税は困難であることである。今一つは、著しい税率の格差が生ずることや、課税が複雑化することなどに対する納税者の理解を得ることである。いずれの課題も、必ずしも解決は容易でないであろう。

しかしながら、高度経済成長期に集中的に整備されたわが国社会資本は、今後、急速に老朽化すると想定されている。道路も例外でない。社会資本が持続的にその役割を果たすためには、適切な維持管理・更新が不可欠である。したがって、道路に係る維持管理・更新費は、今後ますます増加すると見込まれる。財政制約が厳しさを増す中、道路を含む社会資本の維持管理・更新を確実にを行うには、適切な原因者負担が求められるのである。

キーワード：自動車重量税、車両（総）重量、軸重、道路損傷、原因者負担

*講師 交通経済学

1. はじめに

わが国では、自動車の取得・保有・利用の各段階で課税される。すなわち、自動車の取得段階において消費税及び自動車取得税が⁽¹⁾、保有段階において（軽）自動車税及び自動車重量税が、また利用段階において揮発油税等燃料税が課される。

これら自動車関係諸税をめぐっては、JAF（2011）が、いわゆる二重課税の問題や Tax on Tax の問題、あるいは暫定税率の問題などを指摘している。個別の税についても、たとえば本稿で論ずる自動車重量税に対し、杉山・今橋（1989）が、徴収方法が税本来の趣旨に適っていない点を指摘している。また、山内（2000）が、事業用自動車や重量車に対する優遇の不合理性を指摘している。しかしながら、詳述は後段に譲るが、自動車重量税には他にも問題点があると考えられる。

そこで、本稿では、自動車重量税のさらなる問題点を指摘する。その上で、問題解決に向けた提案と論点整理を試みる。

2. 自動車重量税の概要、意義及び問題点

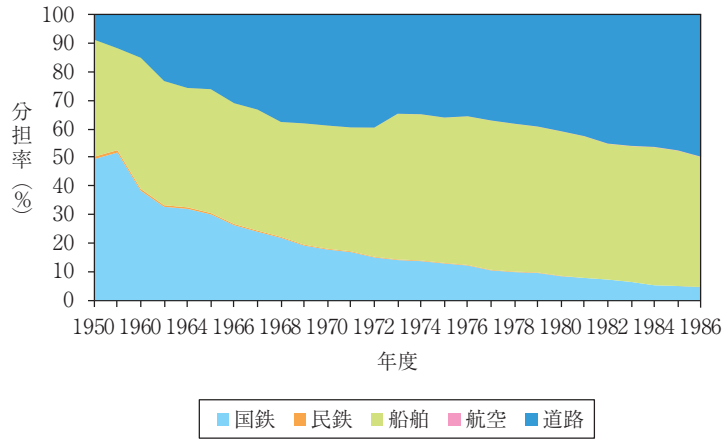
2.1 自動車重量税の概要

自動車重量税は、文字通り自動車の車両（総）重量に応じて課される税である。なお、車両重量とは、運行に必要な装備をした状態における自動車の重量をいう（自動車重量税法第7条第2項第2号）。また、車両総重量とは、車両重量、最大積載量及び55kgに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう（同第3号）。

戦後の自動車輸送の普及に伴い、日本国有鉄道は発足直後から貨客とも市場シェアを急速に縮小させた（図1及び2）。これが一因となり、国鉄は1964年度に初めて単年度損失を計上して以降、毎年損失を計上し、その額は増加の一途をたどった（図3）。

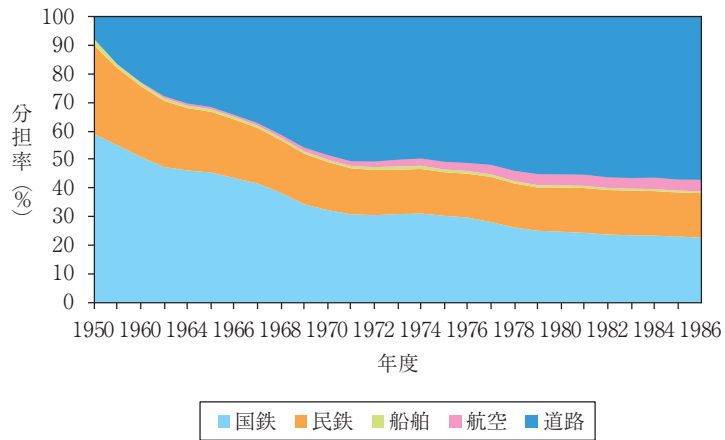
自動車による国鉄の市場シェアの浸食と業績悪化の背景には、双方の競争条件の不平等があると解され、田中角栄自民党幹事長（当時）を中心に、自動車に対する新税が構想された。しかしながら、新税の創設は容易でなかった。当時の運輸省と建設省との間で、税収の配分をめぐりコンフリクトが生じたからである。すなわち、運輸省は、「貨物自動車の税負担を強化して旧国鉄貨物輸送の競争力を回復させるとともに重量税を一般財源にしてその税収入を国鉄の赤字補填に使おうと意図していた」（岡野（2011），p.169）。一方、建設省は、「自動車関係の税であるから道路特定財源にすべきだと主張」（同）した。結局、「収入の4分の1を一般財源に、

わが国自動車重量税のさらなる問題点



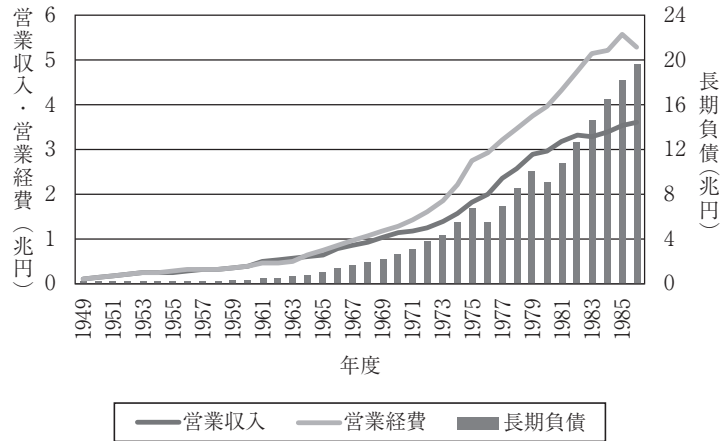
注 1962年までは、1950年、1955年及び1960年の分担率である。
 出典 『陸運統計年報』及び『自動車輸送統計年報』各年度分より筆者作成。

図1 国内における輸送機関別分担率の推移（貨物）



注 図1に同じ。
 出典 図1に同じ。

図2 国内における輸送機関別分担率の推移（旅客）



出典 『国有鉄道 鉄道統計累年表』より筆者作成。

図3 国鉄の業績の推移

残りの4分の3の80%を道路財源にすることで決着」(同)し、新税は1971年に創設された。この新税こそ、自動車重量税に他ならない。

2014年10月31日時点における自動車重量税率は、表1ないし3の通りである。なお、便宜上、複数年分の自家用乗用車の税率や8t超のバス及びトラックの税率などは割愛した。また、表1ないし3に掲げた以外にも、小型二輪車や特種用途自動車などの税率が定められているが、割愛した。

表1ないし3より、自動車重量税には以下の特徴があることが分かる。

第一に、環境性能に応じ減免されることである。エコカー以外でも、車齢の短い——したがって、環境性能に優れる——自動車ほど税率は低い。この点、割愛した特種用途自動車などでも同様である。

第二に、エコカー以外では、同じ車両(総)重量のカテゴリーに属する同一種別の自動車でも、事業用のほうが税率が低いことである。特種用途自動車などでも同様である。

第三に、同じ車両(総)重量のカテゴリー、自家用・事業用の別、環境性能であっても、乗用車よりもトラックのほうが税率が低いことである。自家用特種用途自動車も、エコカー以外では、トラックほどではないが乗用車よりも税率が低い。

そして、車両総重量8t未満の場合、バスはトラックよりも税率が低いことである。事業用の場合はほぼ相違ないが、バスは環境性能いかんでは免税される。

わが国自動車重量税のさらなる問題点

表1 乗用車の自動車重量税率

(単位：円)

区分 車両重量	1年自家用							1年事業用						
	エコカー減免適用			エコカー減免適用なし				エコカー減免適用			エコカー減免適用なし			
	免税	75%減	50%減	エコカー	エコカー以外			免税	75%減	50%減	エコカー	エコカー以外		
					右以外	車齢 13年超	車齢 18年超					右以外	車齢 13年超	車齢 18年超
～0.5		600	1,200	2,500	4,100	5,400	6,300		600	1,200	2,500	2,600	2,700	2,800
～1		1,200	2,500	5,000	8,200	10,800	12,600		1,200	2,500	5,000	5,200	5,400	5,600
～1.5		1,800	3,700	7,500	12,300	16,200	18,900		1,800	3,700	7,500	7,800	8,100	8,400
～2		2,500	5,000	10,000	16,400	21,600	25,200		2,500	5,000	10,000	10,400	10,800	11,200
～2.5		3,100	6,200	12,500	20,500	27,000	31,500		3,100	6,200	12,500	13,000	13,500	14,000
～3		3,700	7,500	15,000	24,600	32,400	37,800		3,700	7,500	15,000	15,600	16,200	16,800

出典 国土交通省資料 (www.mlit.go.jp/jidosha/kensatoroku/sikumi/zyuuryouzei.pdf) より筆者作成。

表2 トラック(車両総重量8t未満)の自動車重量税率

(単位：表1に同じ)

区分 車両総重量	2年自家用				2年事業用				1年自家用				1年事業用					
	エコカー減免適用			エコカー減免適用なし	エコカー減免適用			エコカー減免適用	エコカー減免適用なし			エコカー減免適用	エコカー減免適用なし					
	免税	75%減	50%減		免税	75%減	50%減		50%減	エコカー	エコカー以外			50%減	エコカー	エコカー以外		
				右以外				車齢 13年超			車齢 18年超	右以外	車齢 13年超			車齢 18年超		
～1		1,200	2,500	6,600		1,200	2,500	5,200	1,200	2,500	3,300	3,900	4,400	1,200	2,500	2,600	2,700	2,800
～2		2,500	5,000	13,200		2,500	5,000	10,400	2,500	5,000	6,600	7,800	8,800	2,500	5,000	5,200	5,400	5,600
～2.5		3,700	7,500	19,800		3,700	7,500	15,600	3,700	7,500	9,900	11,700	13,200	3,700	7,500	7,800	8,100	8,400
～3		3,700	7,500	24,600		3,700	7,500	15,600	3,700	7,500	12,300	16,200	18,900	3,700	7,500	7,800	8,100	8,400
～4		5,000	10,000	32,800		5,000	10,000	20,800	5,000	10,000	16,400	21,600	25,200	5,000	10,000	10,400	10,800	11,200
～5		6,200	12,500	41,000		6,200	12,500	26,000	6,200	12,500	20,500	27,000	31,500	6,200	12,500	13,000	13,500	14,000
～6		7,500	15,000	49,200		7,500	15,000	31,200	7,500	15,000	24,600	32,400	37,800	7,500	15,000	15,600	16,200	16,800
～7		8,700	17,500	57,400		8,700	17,500	36,400	8,700	17,500	28,700	37,800	44,100	8,700	17,500	18,200	18,900	19,600
～8		10,000	20,000	65,600		10,000	20,000	41,600	10,000	20,000	32,800	43,200	50,400	10,000	20,000	20,800	21,600	22,400

出典 表1に同じ。

表3 バスの自動車重量税率

(単位：表1に同じ)

区分 車両 総重量	1年自家用							1年事業用							
	エコカー減免適用			エコカー減免適用なし				エコカー減免適用			エコカー減免適用なし				
	免税	75%減	50%減	エコカー	エコカー以外			免税	75%減	50%減	エコカー	エコカー以外			
					右以外	車齢 13年超	車齢 18年超					右以外	車齢 13年超	車齢 18年超	
～1		600	1,200	2,500	4,100	5,400	6,300		600	1,200	2,500	2,600	2,700	2,800	
～2		1,200	2,500	5,000	8,200	10,800	12,600		1,200	2,500	5,000	5,200	5,400	5,600	
～3		1,800	3,700	7,500	12,300	16,200	18,900		1,800	3,700	7,500	7,800	8,100	8,400	
～4	免税	2,500	5,000	10,000	16,400	21,600	25,200	免税	2,500	5,000	10,000	10,400	10,800	11,200	
～5		3,100	6,200	12,500	20,500	27,000	31,500		3,100	6,200	12,500	13,000	13,500	14,000	
～6		3,700	7,500	15,000	24,600	32,400	37,800		3,700	7,500	15,000	15,600	16,200	16,800	
～7		4,300	8,700	17,500	28,700	37,800	44,100		4,300	8,700	17,500	18,200	18,900	19,600	
～8		5,000	10,000	20,000	32,800	43,200	50,400		5,000	10,000	20,000	20,800	21,600	22,400	
∴		∴	∴	∴	∴	∴	∴		∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴

出典 表1に同じ。

2.2 自動車重量税の意義

既述のように、自動車重量税は自動車と鉄道のイコールフットイングを目的の一つとして創設された。しかしながら、今日では、一般に自動車重量税の趣旨は道路損傷に対する補償と解されている。

消費からの排除が、換言すると利用者から料金を徴収することが事実上不可能な一般道路は⁽²⁾、政府が税で整備——自動車の通行に起因する損傷の補修等を含む——した上で、混雑が発生していない限りにおいて限界費用の水準で、すなわち無料で供給することにより総余剰が最大化される。しかしながら、納税者には自動車を利用する——したがって、道路を損傷させる——者と、自動車を利用せず、道路損傷とは無関係の者がある。

公平や原因者負担の観点からは、道路損傷に対する補償は自動車ユーザーに求めるべきである。また、道路損傷の度合いは軸重の4乗に比例するとされ（たとえば、国土交通省（2008））、保有する自動車により、自動車ユーザーの中でも道路損傷の度合いは異なる。この点も、公平や原因者負担の観点から、道路損傷の度合いに応じた補償を求めるべきである。

これを現行の自動車重量税についてみると、道路損傷の原因者である自動車保有者≒自動車利用者から徴収することとなっており、合理的である。しかも、エコカー免税車を除き、税率は車両（総）重量におおむね比例しており、道路損傷の度合いを反映している。

2.3 自動車重量税の問題点

2.3.1 既往研究による指摘

しかしながら、現行の自動車重量税に問題なしとはしない。前掲杉山・今橋，同山内も指摘しているように、ある面では道路損傷の度合いを適切に反映していないからである。

第一に、自動車重量税は自動車の保有段階において課される。ところが、道路損傷は自動車の利用により生ずるのであり、保有により生ずるのではない。先に、自動車保有者≒自動車利用者と記したように、通常、自動車を利用することを前提に自動車を保有すると考えられるが、自動車重量税の趣旨は道路損傷に対する補償にあるとすれば、厳密には利用段階において課すべきである。

この点、自動車重量税の趣旨は自動車を利用する権利の取得にあるとすれば、保有段階における課税は正当化されうる。しかしながら、保有段階では（軽）自動車税が別途課される。「税目の数が多く税体系が複雑であることは、道路利用者における利用と負担の対応についての意識ないし感覚を稀薄に」（前掲杉山・今橋，p.215）するため、税体系は可能な限り簡素であることが要請されるが、あえて複数の税目を設けて自動車の保有に対し課税しなければならない根拠は必ずしも明確でない。したがって、自動車重量税の趣旨は自動車を利用する権利の取得にあるとしても、（軽）自動車税との統合・整理が検討されるべきである。

第二に、2.1の後段で、自動車重量税の特徴として、①環境性能に応じ減免されること、②自家用よりも事業用のほうが税率が低いこと、③乗用車よりもトラックのほうが、そして車両総重量が8t未満の場合に限っていえば、トラックよりもバスのほうが税率が低いこと、を挙げた。しかしながら、道路損傷の度合いはあくまで軸重に依存し、環境性能や自家用・事業用の別、あるいは種別とは無関係である。軸重が同一であれば、道路損傷の度合いも同一のはずであり、道路損傷に対する補償という自動車重量税の趣旨に鑑み、税率は同一でなければならない。

2.3.2 さらなる問題点

自動車重量税の問題点として、既往研究は上記2点を指摘しているが、それ以外にも次の問題点があると考えられる。すなわち、車両（総）重量に応じた税率となっていることである。

先述の通り、道路損傷の度合いは車両（総）重量ではなく、軸重に依存する。したがって、同じ車両（総）重量の自動車であっても、車軸数や車軸への重量配分いかんでは、道路損傷の度合いは異なる。自動車重量税の趣旨は道路損傷に対する補償にあるとすれば、車両（総）重量に応じた税率となっている現行の自動車重量税は、道路損傷の度合いを必ずしも適切に反映

していない。

これに関連して、現状ではエコカーを除き、たとえば車両（総）重量が2倍の категорияに属する自動車は、税率も約2倍となる。一見、道路損傷の度合いを適切に反映しているようであるが、道路損傷の度合いは軸重の4乗に比例する。車両（総）重量、軸重いずれも1:2の割合である2台の自動車を仮定すると、各自動車の道路損傷の度合いは $1^4:2^4$ となる。したがって、税率は $1^4:2^4$ でなければならない。言い換えると、後者の自動車の税率は前者の自動車のその16倍でなければならない。ところが、現状では約2倍に過ぎない。現行の自動車重量税は、道路損傷の度合いが大きい重量車ほど負担が軽いのである。

3. 軸重課税の提案と論点

3.1 軸重課税の提案

そこで、自動車重量税は現行の車両（総）重量に応じた課税から、軸重に応じた課税に改めるべきと考える。自動車重量税の趣旨は、公平や原因者負担に基づく道路損傷に対する補償にあるとすれば、道路損傷の度合いを的確に表す軸重を基準に課税するのが最善であるからである。

3.2 軸重課税の論点

軸重課税を導入するにあたり、以下の三つの論点が想定される。

第一に、車両（総）重量に応じた課税から軸重に応じた課税に改めたのみでは、自動車ユーザーに厳密に道路損傷の度合いに応じた負担を求めることはできないことである。2.3.1すでに指摘したが、道路損傷は自動車の保有ではなく、利用により生ずる。したがって、課税段階を現状の保有段階から利用段階に改めなければ、たとえ軸重課税に改めたところで、真に自動車重量税の趣旨に適うものとならない。

利用段階で課税する方策として、たとえばGPSを活用し、走行距離に応じて課税することが考えられる。ただし、車載器や走行距離を捕捉して課税するプログラムなど、ハード・ソフト両面のイニシャルコストが支障となる恐れがある。

第二に、税負担に著しい格差が生ずることである。たとえば、車両重量0.5tの乗用車と3tの乗用車の2台の乗用車があり、軸重の比を車両重量に従い1:6と仮定する。この場合、道路損傷の度合いは $1^4:6^4$ となり、後者の乗用車の税率は前者の乗用車のその1296倍となる。確かに、道路損傷の度合いに応じたものとなっているが、これほどまでの格差が生ずると、納税

者にも賛否あろう。バスやトラックといった重量車では、さらなる格差が生ずるため⁽³⁾、業界団体の反発は必至であろう。軸重課税の導入にあたり、いかに納税者の理解を得るかが課題である。

そして、第一及び第二の論点に関連して、課税が複雑化することである。軸重の4乗に比例するのは、あくまで舗装に与える損傷である。橋や高架の道路の場合、その床版⁽⁴⁾には軸重の12乗に比例する損傷を与える（たとえば、国土交通省（2008））。したがって、自動車ユーザーに厳密に道路損傷に対する補償を求めるのであれば、橋や高架の道路を利用する際は舗装への損傷に対する補償に加え、床版への損傷に対する補償もあわせて求めなければならない。すなわち、橋や高架の道路の利用時に適用する税率を別途設けなければならない。

確かに、これにより実態を的確に反映した課税が可能となるが、税体系の簡素化が要請されている中、このような課税は納税者に受け入れられるであろうか。技術的には、先に述べたGPSを活用すれば、こうした課税は可能であろう。しかしながら、橋や高架の道路を利用すると税負担は幾何級数的に重くなる⁽⁵⁾。この点も、果たして納税者の理解を得られるであろうか。

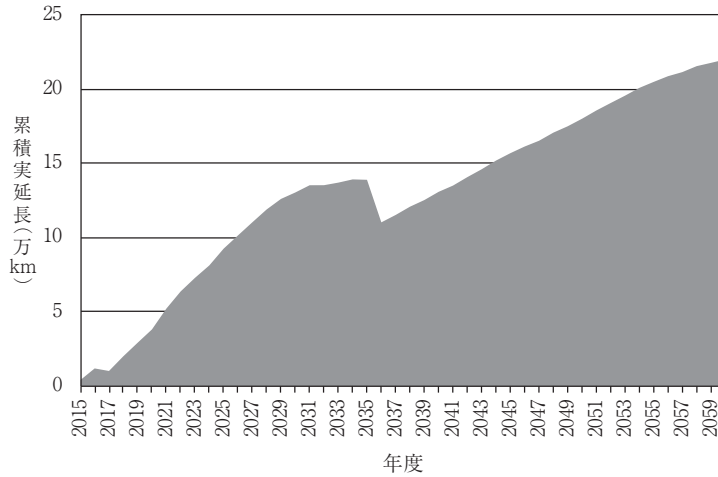
4. おわりに

自動車重量税をめぐっては、これまでにいくつかの問題点が指摘されている。本稿では、自動車重量税のさらなる問題点として、現状の車両（総）重量に応じた課税は、自動車ユーザーに必ずしも適切に道路損傷に対する補償を求めるものでないことを指摘した。その上で、解決策として軸重課税を提案するとともに、その論点整理を試みた。

軸重課税の導入により、実態を的確に反映した課税が可能となる。換言すると、自動車ユーザーに厳密に道路損傷の度合いに応じた補償を求めることが可能となる。一方で、軸重課税の導入には課題もある。これには、大きく二つある。一つは、課税段階をあわせて改める他、課税を複雑化しなければ、厳密に道路損傷の度合いに応じた課税は困難であることである。今一つは、著しい税率の格差が生ずることや、課税が複雑化することなどに対する納税者の理解を得ることである。いずれの課題も、必ずしも解決は容易でないであろう。

しかしながら、国土交通省編（2012）も同旨の指摘をしているように、高度経済成長期に集中的に整備されたわが国社会資本は、今後、急速に老朽化すると想定されている。道路も例外でない。図4は、2015年度以降、新たに整備後50年を経過した一般道路、すなわち国道、都道府県道及び市町村道の累積実延長予測を示したものである。当年度当初の実延長と、次年度当初の実延長——データの都合により、一部年度末の実績を用いている——の差を集計したも

のであり、必ずしも厳密でないが、整備後50年を経過し、老朽化した一般道路は、将来的にますます増加することに相違ない。



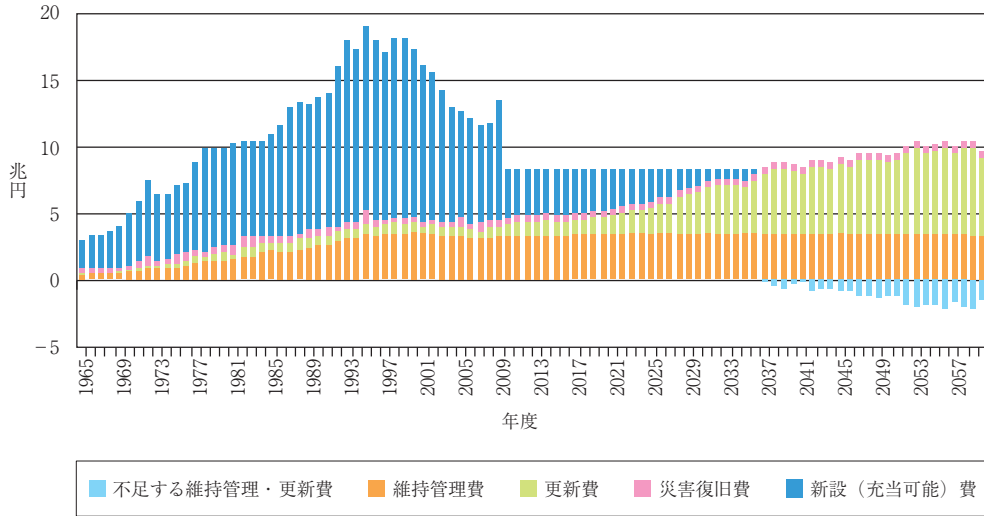
出典 『道路統計年報 2013』表 1-1-(1) 及び (2) より筆者作成。

図4 2015年度以降、新たに整備後50年を経過した一般道路の累積実延長予測

道路をはじめとする社会資本が持続的にその役割を果たすためには、適切な維持管理・更新が不可欠である。したがって、一般道路に係る維持管理・更新費も、今後ますます増加すると見込まれる。図5は、国土交通省所管の社会資本、すなわち道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水及び海岸に係る各種費用の将来予測を示したものである。これらの社会資本に対する投資総額は2010年度の水準で一定で、維持管理・更新に従来通りの費用を支出すると仮定すると、2037年度には新設費が捻出できなくなるばかりか、既存ストックの維持管理・更新費すら捻出できなくなる。

この点、社会資本の維持管理・更新にアセットマネジメントを導入する事例もみられる。ここに社会資本の維持管理・更新におけるアセットマネジメントとは、「国民の共有財産である社会資本を、国民の利益向上のために、長期的視点に立って、効率的、効果的に管理・運営する体系化された実践活動。工学、経済学、経営学などの分野における知見を総合的に用いながら、継続して(ねばりづよく)行うもの」(山根・大堀・竹末(2005), p.4)である。しかしながら、財政制約が厳しさを増す中、道路を含む社会資本の維持管理・更新を確実に行うには、

わが国自動車重量税のさらなる問題点



出典 国土交通省編（2012）より筆者作成。

図5 社会資本に係る各種費用の将来予測

アセットマネジメントの導入によるライフサイクルコストの縮減とともに、適切な原因者負担が求められるのである。

注

- (1) 平成 25 年度税制改正大綱において、2015 年 10 月に消費税率が 10% に引き上げられた時点で自動車重量税は廃止されることが決定されている。
- (2) 現在では、ロードプライシングにより排除可能である。
- (3) たとえば、車両総重量 1t のバスやトラックの軸重と、車両制限令で認められている車両総重量の最高限度 25t のバスやトラックの軸重の比を 1:25 と仮定する。この場合、税率の比は $1^4:25^4$ 、すなわち 1:390625 となる。もっとも、車両総重量 25t のバスやトラックは車軸数も多いと考えられ、これほどまでの格差は生じない可能性もある。
- (4) 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である（国土交通省東北地方整備局ウェブサイト（www.thr.mlit.go.jp/sendai/douro/kanjou/kouka/shou/index.html）参照）。
- (5) たとえば、車両重量がそれぞれ 1t の自動車と、2t の自動車の軸重の比を 1:2 と仮定する。このとき、床版に与える損傷の度合いは $1^{12}:2^{12}$ となり、後者の自動車の税率は前者の自動車のその 4096 倍となる。

参考文献

- 岡野行秀 (2011), 「道路整備の財源・手法」, 日本交通学会編, 『交通経済ハンドブック』, pp.169-170, 白桃書房.
- 杉山武彦・今橋隆 (1989), 「道路」, 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣編, 『交通政策の経済学』, pp.207-224, 日本経済新聞社.
- 山内弘隆 (2000), 「自動車関係諸税のあり方」, 『JAMAGAZINE』, 11月号, vol.34, pp.2-7, 日本自動車工業会.
- 山根一男・大堀勝正・竹末直樹 (2005), 「社会資本にかかわるマネジメント」, 土木学会編, 『アセットマネジメント導入への挑戦』, pp.2-15, 技報堂出版.

資 料

- 国土交通省 (2008), 「特殊車両の通行に関する指導取締りの強化について」 (www.mlit.go.jp/common/000024127.pdf).
- 国土交通省編 (2012), 『国土交通白書 2012 平成 23 年度年次報告』, ぎょうせい.

ウェブサイト

- JAF (2011), 「自動車の税金について JAF と考えよう (全 3 回)」 (www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/jaf_tax/)

付 記

ウェブ掲載資料及びウェブサイトへの最終アクセス年月日は 2014 年 10 月 31 日である。