

日交研シリーズ A-823

令和2年度自主研究プロジェクト

「走行距離税を考慮した乗用車・貨物車の税体系のあり方と有料道路料金」

刊行：2022年6月

走行距離税を考慮した乗用車・貨物車の税体系のあり方と有料道路料金
Automobile taxation systems including mileage tax for passenger cars and freight vehicles,
and toll road fees

主査：田邊 勝巳（慶應義塾大学）

Katsumi TANABE

要 旨

ハイブリッド車や電気自動車の普及、ガソリン車の走行燃費の改善により、燃料税収が減少しつつある。同時に車種間の走行時の税負担が公平ではないことが問題視されている。こうした背景を踏まえ、本プロジェクトでは、走行税導入を念頭に入れながら、自動車需要に関する2つの分析を行った。

第1章では、中国31省市を対象に、自家用・営業用別乗用車および貨物車の保有台数の推定式を作成した。中国の自動車保有については、これまでも少なからず研究が行われてきたが、欧米の先行研究で示されてきた人口密度、自動車関連税や交通インフラ整備水準が自動車保有に及ぼす影響についての分析は少ない。また貨物車については、保有台数の推定や予測は行われていない。さらに乗用車・貨物車を、税制の異なる自家用・営業用にわけて推定している研究も皆無である。本分析では、人口密度および自動車関連税を変数として加え、2040年までの中国の自家用・営業用別乗用車および貨物車の保有台数および燃料消費量・税収の将来予測、そして自家用乗用車に関してガソリン税の引き上げによる影響のシミュレーションを行った。

第2章では、日本を対象に、税収中立的な走行税を導入した場合のガソリン車、軽油車の燃料消費、税収に与える影響を分析した。ガソリン車は走行燃費が改善し続ける限り、ある時点での税収中立的な走行税は後年になるほど事実上の増税となり、税収低下を抑えるが、導入時点での燃料税収は維持できない。軽油車については税収中立的な走行税の導入により、現行の燃料税の理論値に比べ、軽油販売量、走行距離は僅かに減少し、税収の増加も余り期待できない。ガソリン車と軽油車の燃料税収をプールし、両者の走行税を分離せず同一とした場合、個別の税収中立的な走行税に比べ軽油車は値下げ、ガソリン車は値上げになる。税収は個別の走行税導入時よりも減少し、CO₂排出量も若干、減少する。

キーワード：中国の乗用車・貨物車保有、走行距離税、二酸化炭素排出量、燃費

Keywords: Car and truck Ownership in 31 provinces in China, Vehicle mileage tax, CO₂ emissions,
Fuel economy