

平成 31 年度研究プロジェクト研究活動報告

研究種別	■自主研究 7	公益目的事業 17
主査名	田邊勝巳 慶應義塾大学商学部教授	
研究テーマ	効率性と公平性を考慮した自動車関係諸税のあり方について※	
研究の目的： <p>本プロジェクトは自動車取得税や自動車保有税も考慮に入れた、乗用車並びに貨物車における走行距離税導入の是非を検証する。貨物車については保有・利用特性の把握と走行距離税の導入の影響評価、それらを踏まえたモデルを検討する。また、自動車関係諸税に関する理論・実証分析のサーベイを幅広く行う。</p>		
研究の経過（4月～3月）： <p>第1回研究会を5月23日（木）、第2回研究会を10月10日（木）に開催した。第3回研究会を1月30日（木）に開催し、走行距離税が貨物車の保有・走行に及ぼす分析の改善されたモデルが議論された。</p>		
研究の成果（自己評価含む）： <p>本プロジェクトでは、主に2つの分析を行った。第一に、車種別業態別の貨物車の保有・走行距離推計モデルを構築し、走行距離税が保有・走行やCO₂排出量、税収へどのような影響をもたらすかについてシミュレーションを行った。モデリングにおいては車種間の競合、また保有と走行などについて同時決定問題として推定をおこなった。自家用小型車の走行距離などに一部乖離が見られるが、過去の動きを概ね再現することができた。シミュレーションでは、税収一定の下ではBAUより税収は増えるがCO₂も増加する可能性があること、また燃料税を本則で残すことにより、税収増とともにCO₂削減も期待できることを示した。</p> <p>第二に、走行距離税が与える乗用車の自動車販売に与える影響を検証した。現実的に実現可能性が高い税収中立的な走行距離税が、自動車需要にどのような影響を与えるかについて分析を行った。自動車燃料消費量調査の平均走行燃費から、2018年度における現在のガソリン税率と等しい走行距離税を得た。自動車1台当たりの燃料消費モデルを構築し、走行距離税への置き換えが、1台当たりの消費燃料や税収に大きな変化を与えないことを確認した。次に、乗用車の販売に関する需要モデルを構築し、先の走行距離税への置き換えが販売平均燃費の低下をもたらすだけでなく、総販売量を減らす可能性が示された。</p>		
今後の課題： <p>第一の分析では、マクロ経済の動向や鉄道・航空・船舶の他の輸送モードとの需要の変化が考慮されていない。また、車種の限定、車齢や地域の区別がない、乗用車を無視しているといった課題が挙げられる。第二の分析では、貨物車や輸入車が考慮されていない点、供給者の行動が考慮されていない点、消費者の異質性が十分に考慮されていない点などの問題点が指摘できる。上記は全て今後の課題としたい。</p>		