

「フェラーリ F50」の減価償却資産該当性

明治学院大学法学部教授 渡辺 充

東京地裁令2（行ウ）第323号，令5・3・9判決（控訴）（TAINS：Z888-2508）

Brush up
point

本件は、個人が、非事業用資産として所有するフェラーリ F50等の自動車につき、譲渡所得金額の計算において、減価償却資産としてその減価償却費相当分を取得費から控除すべきか否かが問題となった事件である。東京地裁は、本件フェラーリ等は減価償却資産に該当するとして納税者敗訴の判決を下した。その判断のポイントは、次のとおりである。

- ある資産が、「使用又は期間の経過により減価」(所得税法38条2項)しない資産(「時の経過によりその価値の減少しない」資産(同法施行令6条)の範囲と同じであるものと解される。)に該当するか否かの判断は、当該資産が、その属する類型において、社会通念上想定される本来の目的・効用を前提に、当該目的・効用が期間の経過により減少していくか否かという点から行われるべきである。
- 自動車の本来の効用は、人や物を乗せ、原動機の動力によって車輪を回転させて路上を走ることにあるところ、その機能は一般的・典型的に逡減していくものである。そうすると、自動車は、原則として「時の経過によりその価値の減少しない」資産には該当しないものというべきである。
- 社会通念上「美術品」に該当しない資産、すなわち、当該資産の類型上、鑑賞以外の実用的な目的又は機能が想定される資産が、なお「時の経過によりその価値の減少しない」資産に該当するといえるような例外的な場合とは、当該資産が「骨とう」すなわち「古美術品、古文書、出土品、遺物等」に類するといえる程度の長期間を経てなお確立した高い価値を維持しているような場合等に限られるというべきであり、「希少価値」や「代替性のない」との文言もかかる文脈において理解されるべきであり、単に市場における希少性等によってその価格が(せいぜい数年単位の期間で)高騰しているにすぎないような場合を含むものではない。
- フェラーリ F50は、フェラーリ社の歴史の中でも重要なコレクションカーであり、かつ、生産台数が相当少ない部類に入ることから、その機能面のみならず、美的側面や希少性も価格形成要因の相当部分を占めているものと認められる。他方、過去のオークションにおいても、レーシングカーとしての機能をもって公道を走行できることなどが掲げられており、その価値の背景に、自動車の有する本来の機能があることは明らかである。さらに、フェラーリ F50は、本件売却時でみても製造から18年程度しか経過していないのであるから、いわゆる「骨とう」といえるほどの期間にわたり高い価値を維持しているとはいえない。本件フェラーリ512TRについても同様である。
- 現在のように数億円を超える価格で落札されるに至った背景には、高級車等が投機の対象として見られるようになってきたこと(いわゆるオークション・バブル)があ

るものとうかがえるから、フェラーリ F50の今後の価格推移については未だ不確定な面もあるといわざるを得ない。したがって、本件両車両は、所得税法38条2項にいう「使用又は期間の経過により減価する資産」として、取得費から減価の額を控除することになる。

I 事実関係

[1] 本件は、Y税務署長(以下、「処分行政庁」という。)が、原告Xの平成27年分及び平成28年分の所得税等について、Xの所有していた車両が「使用又は期間の経過により減価する資産」に該当するとして、その譲渡所得の金額の算定上、取得価額から保有期間に係る減価の額を控除して取得費を計算し、Xの所得税の更正処分及び過少申告加算税の賦課決定処分を行ったことに対し、Xが売却した車両中には「使用又は期間の経過により減価する資産」に該当しないものがあることを理由に、その更正処分等の一部の取消しを求めた事案である(なお、本件では、Xの外貨預金口座への入出金により生じた為替差損益の課税についても争点となっているが、本稿ではフェラーリの問題についてのみ取り上げる。)

[2] Xは、昭和43年に接骨院を開業し、昭和51年に全国各地の柔道整復師の療養費支給申請を一括して行う全国柔道整復師会を発足させ、平成29年に療養費の代理請求等を業とする全国柔道整復師会株式会社を設立した者である。Xは、平成27年4月30日当時、イタリアのフェラーリ社が製造した下記のA~Dの4台の車両(以下、「本件各車両」と総称する。)をフェラーリ社の代理店であるH社から購入し所有していた。

Xは、本件各車両について、いずれも道路運送車両法上の登録をして交付を受けた自動車登録番号標を取得し、家事用に使用していた。また、Xは、本件各車両につき、その取得した日の属する年分から売却した日の属する年分までのいずれの年分においても、所得金額の計算上、本件各車両に係る減価償却費をXの業務における必要経費の額には算入していない。

Xは、本件各車両を、官公庁への陳情やF会の会員に会いに行くときに使用するほか、静岡県のサーキット場で行われるフェラーリの展示会において展示するために使用していた。なお、Xは、本件各車両について、特に使い分けることはなく、エンジンの調子を整えるため、交互に使用していた。かかる扱いをする必要があったのは、自動車を長時間にわたり走行させたり給油したりしない状態で放置すると、タイヤの変形、ガソリンの劣化に伴う部品の腐食、バッテリー上がり等、その破損や性能の低下につながる様々な問題が生ずるためである。

本件各車両の取得日、取得価額、売却日、売却価額は、次の表のとおりである。

		取得日	取得価額	売却日	売却金額
本件車両A	フェラーリ F50	H091107	58,395,450円	H270430	135,000,000円
本件車両B	フェラーリ512TR	H040924	20,000,000円	H280516	23,000,000円
本件車両C	フェラーリ360モデナ	H120810	18,335,950円	H280516	8,500,000円

本件車両D	フェラーリ612スカリエッティ ANNIVERSARY	H190116	34,924,720円	H280516	11,500,000円
-------	--------------------------------	---------	-------------	---------	-------------

〔3〕Xは、平成27年分ないし平成29年分の所得税等について、いずれも法定申告期限までに申告した。ただし、Xの平成27年分の所得税等の確定申告書には、Xが平成27年4月30日に売却した本件車両Aに関する記載はなかった。また、Xの平成28年分確定申告書には、Xが平成28年5月16日に売却した本件車両B、本件車両C及び本件車両Dの譲渡所得に関する記載はいずれもなかった。

II 主たる争点と当事者の主張

本件の主たる争点は、本件車両A及び本件車両Bの減価償却資産該当性である。当事者の主張は、次のとおりである。

納税者の主張	税務当局の主張
<p>(1) 所得税法（以下、「法」という。）38条2項が、「譲渡所得の基因となる資産」のうち「家屋その他使用又は期間の経過により減価する資産」の取得費を、「不動産所得、事業所得、山林所得又は雑所得を生ずべき業務の用に供されていた期間」に於て、減価償却資産の償却費の計算及びその償却の方法を定める法49条1項の規定により、必要経費に算入される減価償却費の額の累計額を控除して計算する旨を規定している（1号）ことからすれば、同項における「使用又は期間の経過により減価する資産」とは、不動産所得、事業所得、山林所得又は雑所得を生ずべき業務の用に供される場合には減価償却資産となる資産を意味すると解される。そして、減価償却資産とは、棚卸資産、有価証券及び繰延資産以外の資産で、所得税法施行令（以下、「施行令」という。）6条各号に規定するものをいうところ、同条柱書き括弧書きが、減価償却資産から「時の経過によりその価値の減少しないもの」を除外していることからすれば、「時の経過によりその価値の減少しない」資産は、法38条2項が規定する「使用又は期間の経過により減価する資産」には該当しないと解される。</p> <p>そこで、法38条2項2号が、取得費の算定において、「効用持続年数」によって定められた法定耐用年数により又はこれに準じて計算した金額をもって減価をする趣旨は、「本来の用途、用法によって現に通常予定される効用」（収益稼働能力）が逡減することの結果として生ずる価値の減少を適正に評価するところにあるといえ、その帰結として、「本来の用途、用法によって現に通常予定される効用」（収益稼働能力）以外の要素によって市場価値〔客観的な価額（時価）〕が形成され、「本来の用途、用法によって現に通常予定される効用」（収益稼働能力）が逡減したとしても、その結果として減価〔価額（時価）の減少〕が生じない資産については、耐用年数を考慮した取得費調整も行う理由はないと解される。換言すれば、</p>	<p>(1) 所得税法（以下、「法」という。）は、譲渡所得において課税対象となる「増加益」を、資産の譲渡により生じた収入から、個別資産の状況に関係なく機械的に調整された取得費を控除して算定するものと定め、かかる方法により外的条件による客観的価値変化を測定し、これを譲渡所得として課税することとしている。そして、減価資産については、当該取得費の調整（機械的な控除）の際に用いられる「減価相当額」は、減価償却費に係る規定の累計額又はこれに準ずる額とされていることからすれば、法38条2項に規定する「使用又は期間の経過により減価する資産」とは、減価償却資産となるものと一致する。そうすると、法は、譲渡所得の基因となる資産の個別的な事情を考慮せず、あらかじめ法定した方法により機械的に取得費調整を行って譲渡所得を算定することとし、もって、譲渡所得の算定方法を簡便で合理的な方法に統一し、納税者の負担を軽減するとともに、譲渡所得に係る課税の公平を図っているものと解することができる。</p> <p>本件車両A及びBは、法2条1項19号が減価償却資産として明示する「車両及び運搬具」に該当し、耐用年数省令別表第一に掲げる「自動車」に該当する。したがって、本件車両A及びBは、時の経過によっても本来の用途により効果を挙げることができるか否かが左右されないと認められる例外的な事情がない限り、「使用又は期間の経過により減価する資産」に当たる。</p> <p>そして、自動車における「減価」とは、あくまでも、収益を生み出す源泉として、それぞれの資産が有する価値（効用。自動車の場合、内燃機関により動力を生み出し、人や物を乗せて移動させることを意味する。）であるから、かかる効用が減少しない例外的な場合は、その固定資産の本来の用途、用法によって現に通常予定される効果（通常の効用）が使用又は期間の経過の影響を受けずに発揮され続ける（すなわち、人や物を乗せ</p>

資産の時価が機能及び希少価値の双方に着目して形成されている場合、時の経過により、当該機能の低下（収益稼働能力の低下・減もう）が生ずること自体は抽象的には観念し得るものの、当該資産の希少価値を市場が評価した結果、収益稼働能力の低下にかかわらず客観的な価額（時価）が減少しない場合には、取得費調整の対象とはならないものというべきである。

(2) 所得税基本通達2-14及び改正前基本通達2-14は、以下のとおり、①「時の経過によりその価値の減少しない」資産の必要条件として、古美術品等のように歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないことを要求せず、②歴史的価値、非代替性を有しない資産についても、一定の市場価値〔客観的な価額（時価）〕を理由に「時の経過あるいは使用に応じて減価する」ものに該当しないものと取り扱う旨の解釈を採用している。すなわち、改正前基本通達2-14は、書画、骨とうに該当するものの例示として、「(1)古美術品、古文書、出土品、遺物等のように歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないもの」とは別に、「(2)美術館関係の年鑑等に登録されている作者に係る書画、彫刻、工芸品等」を挙げる。これは、プロの作者として通用する程度の市場価値〔客観的な価額（時価）〕が付くのであれば、古美術等のような歴史的価値等、非代替性がなくとも、書画、骨とう等に該当するものとして取り扱うとの考えに基づくものであり、その根底には、時の経過により減価しない固定資産については償却の対象にしないとの税法の考え方がある。

基本通達2-14の(2)は、「時の経過によりその価値の減少しない資産」として取り扱う美術品の例として、「古美術品、古文書、出土品、遺物等のように歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないもの」以外で、「取得価額が1点100万円以上であるもの（時の経過によりその価値が減少することが明らかなものを除く。）」を掲げている。これは、絵画、彫刻等の美術品や工芸品といったものについては、「その性質上、所有者の主観によって時の経過によりその価値が減少するおそれのないかの価値判断が大きく分かれ、その価値評価は必ずしも一様ではないから、減価償却資産であるかどうかを明確に区分することは困難であるとい

て移動すること以外に求められる」と認められる場合を指すと解される。

そして、新車を始めとする、製造後間もなく取得された自動車については、その取得価額が、専ら歴史的価値や希少価値等の使用又は期間の経過によっても減少することのない価値のみによって構成されるということが、およそ想定できない以上、ある自動車は、例外的に「使用又は期間の経過により減価する資産」に該当しない場合は、少なくとも製造後相当の期間が経過した後に取得された中古車であり、その取得価額が、専ら、時の経過に伴って形成された固有の価値（歴史的価値）や、その量や数が極めて少ないことによって市場に生じた需要と供給の不均衡状態に基因した価値（希少価値）等、使用又は期間の経過によっても減少することのない価値によって構成されているため、使用又は期間の経過による減耗等が取得価額に全く又はほとんど影響を及ぼさないことが客観的に認められる場合など、極めて例外的な場合に限られるものと解するのが相当である。

(2) 所得税基本通達2-14及び改正前基本通達2-14は、器具、備品に該当する資産において、生産から相当の年数の経過によって、生産当初予定された用途・用法が「使用」であったものが「鑑賞」へと変質した場合には、それが本来の用途、用法となり、多数の人が鑑賞してもその価値が損なわれることはなく、現に通常予定される効果が使用又は期間の経過の影響を受けずに発揮され続けるものとなったものと評価することができ、かつ、既に生産されてから相当の年数が経過したことにより歴史的価値又は希少価値を有するゆえに、客観的にみて代用できるものがないことが明らかなものであれば、生産当初予定された用途・用法ではなく、鑑賞を本来の用途、用法として現に通常予定される効果が使用又は期間の経過の影響を受けずに発揮され続けるものと解した上で設けられた規定ということができる。

そして、改正前基本通達2-14が「書画、骨とう」を「時の経過によりその価値が減少しない資産」の例示として挙げていること、同(1)及びその内容を引き継いだ基本通達2-14の(1)が、「歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないもの」などと定め、明示的に当該資産の非代替性に着目していることからすれば、基本通達2-14の(1)は、生産から相当年数を経過したことにより、歴史的価値又は希少価値を有し、かつ、代替性のないものを意味するものと解すべきである（なお、基本通達2-14と同時期に整備され、これと同内容の取扱いを定める法人税基本通達7-1-1については、その創設経緯として、古美術品、古文書、出土品、遺物等につき「歴史的価値とか、希少価値があつて、代替性がない、かけがえがない」ものと整理して償却する必要がない旨整理したこと、古美術品、古文書としては、一般的には100年以上前のものを指すとの理解に立っていることが示

った事情」を踏まえ、取得価額を「時の経過によりその価値が減少する」その具体的な金額（100万円）は、市場により一定の評価を得ることができる作者かどうかについての専門家の意見等を踏まえたものである。

さらに、ここで減価償却資産該当性の認められる、1点100万円以上の美術品や工芸品も、必ずしも非代替性に着目して減価償却資産該当性が判断されているわけではない。すなわち、工芸品や美術品については、数百点の規模で生産され、現存しているものについても、前記の基準以上の取得価額のものであれば減価償却資産該当性が認められるし、基本通達2-14と同様の改正が行われた法人税基本通達7-1-1の改正の際の意見公募手続において、国税庁は、美術品の複製品についても、取得価格が1点100万円以上のものについては、上記の基準に従い減価償却資産を判断することを認めている。

他方、基本通達2-14の注1においては、歴史的価値等、非代替性のない美術品が、装飾品として本来の用法を停止した後に、美術品として転売した際に市場価値〔客観的な価額（時価）〕が見込まれる場合には、「時の経過によりその価値の減少しない資産」に該当するとの考え方が示されているのである。

- (3) 国内において保有されていたストラディヴァリウスのヴァイオリンが「時の経過によりその価値の減少しない資産」に該当するとされた課税事例がある。当該ヴァイオリンが、国内外の有力な音楽家に無償で貸与されるなどして実際に楽器として使用されていたものであり、その使用によって本来の効用が劣化し喪失する類のものであるにもかかわらず、「時の経過によりその価値の減少しない資産」に該当するとされたのは、ストラディヴァリウスのヴァイオリンが、1丁数億円から十数億円の価値で取引され、過去200年近くにわたり国際ヴァイオリン市場で最高額を維持し続けており、その価値〔市場価値、すなわち客観的な価額（時価）〕が一般的なヴァイオリンとは異なるという点に着目したものにほかならない。これは正に、本来の用途、用法によって通常予定される効果に対する価値（機能的価値）と希少価値等とが併存するヴァイオリンという資産について、本来の用途、用法によって現に通常予定される効果が使用又は期間の経過の影響を抽象的には受け得るとしても、希少価値等によって客観的な価額（時価）の減少が生じないことをもって、「時の経過によりその価値が減少する」ものに当たらないとの解釈が採用されているのである。

結局、「時の経過によりその価値が減少しない資産」に該当するか否か、すなわち減価償却資産（非）該当性は、古美術等のような歴史的価値等、非代替性ではなく、希少価値等に基づく市場価値〔客観的な価額（時価）〕が付くかに着目して示判断されており、この点は、当該資産の価値が、

されている。）。

以上を前提とすると、「資産の本来の用途、用法によって現に通常予定される効果（通常の効用）が使用又は期間の経過の影響を受けずに発揮され続ける」場合は、単に所有者が展示に用いるという目的を有するのみならず、上記の書画・骨とうに類するもの、自動車についていえば、その取得時において、既に、生産されてから相当の年数が経過したことにより、歴史的価値又は希少価値を有するもので、かつ、客観的にみて代用できるものがない（代替性がない）ことが明らかなるものに該当する場合をいうと解するべきである。

- (3) ストラディヴァリウスのヴァイオリンは、最も製作時期が新しいものでも製作後300年近くが経過しており、これが歴史的価値又は希少価値を形成していること、かつ、当該ヴァイオリンは1丁ごとに所有者や演奏者等の来歴を含めた個性のある音色を有するものと扱われており、客観的にみて代用できるものがないことが明らかなるものであるといえるから、「書画、骨とう」に類するものとして、「時の経過によりその価値の減少しない」資産に該当することの説明が十分に可能である。

ストラディヴァリウスのヴァイオリンは、1丁数億円から十数億円の価格で取引され、過去200年近く、常に国際ヴァイオリン市場で最高額を維持し続けているなど、その価値は一般的なヴァイオリンとは異なるものとして確立されているところ、その背景には、素材として使用される木材の性質により、300年に及ぶ年月や演奏の振動による経年変化によって響きが良くなるといった特性があり、楽器としての本来の価値自体も、その使用や期間の経過により減少しないどころかむしろ増加するといった特殊性があることからすれば、ストラディヴァリウスのヴァイオリンが減価償却資産に該当しないとされたのは、Xがいうような「機能的価値から離れた美術品としての市場価値が付く」場合であったからとはいえない（年数の経過が機能的価値を増加させ、それが高い価格の構成要因の一つとなっている）のであり、この意味でも、上記課税実務は、Xの主張の根拠となるものではない。

美術的価値や希少価値のみならずその機能にも着目して形成されている場合にも変わるものでないことは明らかである。

- (4) そもそもフェラーリ社は、生産台数を限定することで希少価値を保つという販売戦略をとっており、本件車両A及びBは、その生産車両の中でも極めて希少な車両であった。Xが、購入から長期間経過後（本件車両Aについては購入後18年、本件車両Bについては購入から24年。いずれも、耐用年数でいうところの効用持続年数は既に経過している。）に、本件車両A及びBをいずれも購入価格を超える額で売却することができたこと自体、それがいずれも高い希少価値を有していたことの証左である。

本件車両Aは、フェラーリ社の創設50周年を記念して製作された記念碑的なスポーツカーであり、全世界に349台しか存在しない。いわゆる高級車と言われる車両に比してのみならず、フェラーリ社の生産したスポーツカー内においてもその生産台数は限定的である。これを反映し、中古市場において、日本内外の高級車といわれる車種の価格推移に反して、本件車両Aと同種の車両（以下、「フェラーリF50」という。）の価額は上昇の一途をたどっている。また、前記のとおり希少性と歴史的価値ゆえに、フェラーリF50は、通常の中古車市場に出回ることなく、クラシックカーや高級車を専門に扱う世界トップのクラシックカーオークションハウスであるRMサザビーズが、更に「頂点」の名を冠し、世界中から「それぞれのカテゴリーの頂点に位置するもので」「本質的な価値と希少性をもっている」といえる自動車のみを集めて開催した特別なオークションである「ピナクル・ポートフォリオ」に出品されている。その他、フェラーリF50は、世界各国の美術館でも展示されているなど、もはやマニア垂涎の希少なモデルなのである。本件車両B（以下、「フェラーリ512TR」）も同様である。

以上の経緯に照らせば、本件車両A及びBの売却価格も、上記のような希少価値に着目して形成されたものであることは明らかであり、資産の価額（時価）に使用又は期間の経過による結果としての減価〔価額（時価）の減少〕が生じない資産といえるから、本件車両A及びBは、法38条2項にいう「使用又は期間の経過により減価する資産」には含まれないものといえるべきである。

- (4) 本件でXは、本件車両A（フェラーリF50）については、車両本体価格4900万円として諸費用を含む合計5389万6450円で購入し、新車である本件車両B（フェラーリ512TR）については2000万円で購入したものであるところ、製造後間もない本件車両Aと新車である本件車両Bが、高度な技術をもって製作された、一般的な自動車よりも優れた機能的、物質的価値を有するスポーツカーであることも考慮すれば、本件車両A及びBの取得価額の相当程度が、自動車の本来の効用による使用価値によって構成されているといえる。そうすると、本件車両A及びBの使用又は期間の経過による減耗等が上記各取得価額に影響を及ぼすものであったことは明らかである。したがって、本件車両A及びBは「使用又は期間の経過により減価する資産」に当たるといえるべきである。

仮に、本件車両A及びBの価値が、人や物を乗せて移動させること以外の機能に求められるという前提に立って検討したとしても、本件車両A及びBは、購入時に生産後相当の年数を経過したことによる歴史的価値も希少価値も、歴史的価値又は希少価値を前提とした非代替性も持ち得ない。本件車両A及びBは、フェラーリ社の販売戦略の一環として比較的限られた台数を生産された車種の一つにすぎないのであって、「歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないもの」には該当しないといえるべきである。したがって、上記前提に立ったとしても、本件車両A及びBは、「使用又は期間の経過により減価する資産」といえるような例外的な場合に該当するとはいえない。

III 判決の要旨

〔1〕東京地裁は、はじめに、本件の判断枠組みについて、次のとおり判示した。「法33条1項は、資産の譲渡による所得につき譲渡所得として課税する旨定めるところ、これは、資産が譲渡によって所有者の手を離れる機会に、その所有期間中の当該資産の増加益を清算して課税する旨を定めたものである〔最高裁昭和41年（行ツ）第102号同47年12月26日

第三小法廷判決・民集26巻10号2083頁等参照]。ここで、法38条1項は、譲渡所得の計算の原則として、譲渡価額から当該資産の取得費等を控除する旨定めるとともに、同条2項において、当該資産が、その価値が使用により目減りする性質のものである場合には、課税の場面においても当該資産価値の目減りを反映させるのが相当であるとの趣旨で、取得費から減価の額を控除する(取得費控除)旨定めている。そして、同項1号は、業務用資産の場合に当該控除がされるべき金額は、法49条1項に定める減価償却資産の償却費の合計額である旨規定している(なお、法38条2項2号、施行令85条は、非業務用資産についても、同項1号に準じて控除額を計算するものとしている)。このことからすれば、法38条2項柱書きにいう『家屋その他使用又は期間の経過により減価する資産』とは、法49条1項の対象とされる減価償却資産(その意義及び範囲は、法2条1項19号及び施行令6条各号に規定されている。)の範囲と一致するものと解すべきである。』

また、「法49条1項は、ある事業用資産が数年間にわたり収益を生むものである場合に、当該資産の取得費用全額をその取得年の必要経費たる支出として計上することは、費用収益対応の原則の観点から合理的でないことを前提に、各年末に、当該資産の価値のうち使用により目減りする分を数値化し、当該目減り分に対応する取得費用分のみを支出として計上するとの趣旨に基づく規定である。もっとも、資産価値の目減り分の数値化を、個々の資産ごとに正確に行うことは不可能である。そこで、同項は、資産を類型化し、その類型ごとに、耐用年数、耐用年数経過後の残存価値及び当該耐用年数内における価値の減少の仕方を擬制して、必要経費を計算する旨を定めたものである。そして、耐用年数については、耐用年数省令に規定が置かれている。」とし、事業用資産との関係では、取得費控除は、このような減価償却の規定と表裏一体の関係のものとして説明されることとした。すなわち、「減価償却がされた資産につき、譲渡所得に対する課税の局面で取得費全額を(価値の目減り分を考慮することなく)必要経費として差し引くこととすれば、価値の目減り分を二重に控除する結果となるため、減価償却された分は取得費から控除すべきこととなる。そして、価値の目減り分を個々の資産ごとに正確に算定することが困難である以上、資産の類型ごとに目減りの範囲及び程度を擬制するという減価償却における議論は、取得費控除の場面においても同様に妥当することとなる。」のである。

次に、本件のような非業務用資産については、「非業務用資産の場合には減価償却に係る規定は存在しないが……法38条2項において、業務用資産の場合に準じて取得費控除がされる旨規定されていること、仮に取得費をそのまま維持するとした場合、取得後相当期間経過後に非業務用資産を譲渡すると、通常は譲渡損失が生じて譲渡者の所得ひいては税負担が圧縮されることになるが、非業務用資産であってもその使用によって帰属所得が生じていることなどに鑑みると、この帰結は必ずしも相当ではないものと考えられることから、非業務用資産においても、取得費控除については業務用資産と同様に扱うものとされている。」と判示した。

〔2〕次に、東京地裁は、「資産の価値」につき、次のとおり判示した。「その資産の『価値』の定義、すなわち、何が当該資産の『価値』といえるかという点についても、原則として、個別具体的な事情や当該資産に対して納税者の置く主観的な意義付けを離れて、その類型

ごとに社会通念上想定される本来的な目的・効用という観点から、一定の擬制を置かざるを得ないものというべきである。換言すれば、ある資産が、『使用又は期間の経過により減価』(法38条2項)しない資産[……その範囲は、『時の経過によりその価値の減少しない』資産(施行令6条柱書き括弧書き)の範囲と同じであるものと解される。]に該当するか否かの判断も、当該資産が、その属する類型において、社会通念上想定される本来的な目的・効用を前提に、当該目的・効用が期間の経過により減少していくか否かという点から行われるべきであり、ただ、個別の資産につき、その価値が、当該類型の資産に求められる本来的な目的・効用とは異なる面に置かれていることが社会通念上確立しているといえるような例外的な場合に、これと異なる判断がされるにすぎないものと解すべきである。』

そこで、次に本件車両A、Bの価値について、次のとおり判示した。「本件車両A及びBは、いずれも自動車であるから、施行令6条6号にいう『車両及び運搬具』に該当する。そして、自動車の本来の効用は、人や物に乗せ、原動機の動力によって車輪を回転させて路上を走ることにあるところ、経年や使用によって原動機の性能が低下したり、その構成部品が劣化したりすることによって、その機能は一般的・類型的に通減していくものであり、逆に、およそ自動車である以上、かかる機能の劣化が一切発生しないとか、使用によってむしろ機能が向上するといった事態が生じ得ないことは、社会通念上明らかであるといえる。そうすると、自動車は、原則として『時の経過によりその価値の減少しない』資産には該当しないものというべきである。』

また、基本通達2-14との関係については、次のとおり判示した。「基本通達2-14は、美術品等につき、『時の経過によりその価値の減少しない』資産該当性についての実務上の判定基準を定めている……これは、美術品とは、絵画・彫刻・工芸品その他の有形の文化的遺産である動産を意味することを前提に、これらは、社会通念上その目的として鑑賞以外のものが想定されない、又は茶器などのように鑑賞以外の目的や機能(茶器であれば食器としてのそれ)が形式的には想定されるところとしても、当該目的や機能の部分が形骸化し、鑑賞対象としての部分はその価値のほとんどを占めるものとして社会通念上確立しているために、価値の目減りが将来にわたり生ずる余地がない(多数の者が鑑賞することで価値が減少していったり、時の経過に応じて定量的に価値がなくなっていったりする関係にならない)ことから、美術品等に該当すれば『時の経過によりその価値の減少しない』資産に当たる旨を定めたものと解される。もっとも、何を『美術品』等と定義するかを個々の主観に委ねることは、美的感覚が人により大きく異なる以上極めて安定性を欠く結論になることを踏まえ、基本通達2-14において基準が設けられているものと解される。」

「かかる基本通達2-14の存在にも照らせば、施行令6条各号に該当する資産が、鑑賞対象としての卓越性に係る価値をも併せて有するような場合に、それをもって『時の経過によりその価値の減少しない』資産に該当するといえるか否かは、上記のような価値の目減りが将来にわたり生ずる余地がないものという評価が社会通念上確立しているかどうかによって判断すべきである。この点、基本通達2-14の(1)は、減価償却資産に該当しないものの例として、『古美術品、古文書、出土品、遺物等のように歴史的価値又は希少価値

を有し、代替性のないもの』を挙げている。そして、改正前基本通達2-14は、減価償却資産に該当しないものの例として『書画、骨とう』を掲げ、基本通達2-14の(1)における『古美術品、古文書、出土品、遺物等のように歴史的価値又は希少価値を有し、代替性のないもの』を『書画、骨とう』に該当するものの例として列挙していた。また、『骨とう』該当性の解釈として、日本標準商品分類上『骨とう』とはその制作後100年以上を経過したものを指すとされていることなどを踏まえて判断するものとしていた。』

「これは、物に対する価値の見いだされ方には時代ごとに差があり得ることに加え、鑑賞対象としての部分以外に実用的な機能を有する資産の場合は、技術が進歩する以上、当該資産の実用的な機能としては古い物より新しい物の方が優れていることを前提に、長い時代の変遷を経ても、また、実用的な機能自体は新しいものに大きく劣っていても、なお当該資産に高い価値が付けられているようなものは、社会通念上、当該資産の実用的な機能以外の部分（すなわち、鑑賞対象としての部分）が、その物の価値として確立した（すなわち、歴史的価値又は希少価値がその本来的効用として定着した）ものと判断することができる」との解釈に基づくものと解される。そうすると、社会通念上『美術品』に該当しない資産、すなわち、当該資産の類型上、鑑賞以外の実用的な目的又は機能が想定される資産が、なお『時の経過によりその価値の減少しない』資産に該当するといえるような例外的な場合とは、当該資産が、『骨とう』すなわち『古美術品、古文書、出土品、遺物等』に類するといえる程度の長期間を経てもなお確立した高い価値を維持しているような場合等に限られるというべきであり、『希少価値』や『代替性のない』との文言もかかる文脈において理解されるべきであり、単に市場における希少性等によってその価格が（せいぜい数年単位の期間で）高騰しているにすぎないような場合を含むものではない。」

なお、社会通念上「美術品」に該当する資産以外の種類の資産についても基本通達2-14の(2)（いわゆる100万円基準）が妥当することを前提とするXの主張は採用することができず、このような資産については、「骨とう」、「古美術品、古文書、出土品、遺物等」に類似するといえる程度の長期間を経てもなお高い価値を維持しているような場合に、例外的に「時の経過によりその価値の減少しない」資産該当性が認められるにすぎないものと解するべきであると判示している。

〔3〕以上を前提に、本件車両A及びBが、「使用又は期間の経過により減価」する資産に該当するといえるか否かについて、次のとおり判示した。

本件車両Aについては、「フェラーリF50は、フェラーリ社の歴史の中でも重要なコレクションカーであり、かつ、希少性を販売戦略の旨とするフェラーリ社の製造する車種の中でも生産台数が相当少ない部類に入ることから、その機能面のみならず、美的側面や希少性も価格形成要因の相当部分を占めているものと認められる。他方……Xが本件車両Aを購入した際のみならず、年数経過後に売却した時点においても、フェラーリF50の価値の背景に、自動車の有する本来的な機能（すなわち、原動機の動力によって車輪を回転させて路上を走ること）があることは明らかである。さらに、フェラーリF50は、Xが入手した当時、中古車とはいっても製造から2年程度しか経過していない状態であり、売却時でも製造から18年程度しか経過していないのであるから、いわゆる『骨とう』といえ

るほどの期間にわたり高い価値を維持しているとはいえない。そもそも、フェラーリF50の価格が高騰し始めたのは平成25年頃からで、現在のように数億円を超える価格で落札されるに至った背景にも、この時期以降、高級車等が投機の対象として見られるようになってきたこと（いわゆるオークション・バブル）があるものとうかがえる〔なお、投機対象が変動したり、人々の趣味嗜好が変わったりすることにより、かかるバブル的な価格が必ずしも長年にわたり維持されないことがあるのは公知の事実であって、現に……高額での落札後に供給量の増加により価格が下落した車種も見受けられる。〕から、フェラーリF50の今後の価格推移については未だ不確定な面もあるといわざるを得ない。そうすると、本件車両Aにつき、社会通念上『美術品』に該当しない資産が例外的に法38条2項による取得費調整の対象となる資産（施行令6条柱書きにいう『時の経過によりその価値の減少しない』資産）に当たるような場合、すなわち、当該資産が、『骨とう』、『古美術品、古文書、出土品、遺物等』に類似するといえる程度の長期間を経てもなお高い価値を維持しているような場合に当たると解することはできない。」とした。なお、本件車両Bについても、同様の趣旨の判示である（内容省略）。

すなわち、結論として、「当該資産の『価値』は、原則として、個別具体的な事情や納税者の主観的意義付けを離れて、その類型ごとに社会通念上想定される本来的な目的や機能という観点から判断すべきことに照らせば、Xが本件車両A及びBを購入した目的や、本件車両A及びBの実際の売却価格などといった事情が、直ちに本件車両A及びBが『使用又は期間の経過により減価』しない資産といえるか否かに影響するわけではない（そもそも、かかる個別的事情を考慮することが、価値の目減りやその前提となる価値の定義について一定の擬制を伴うことを前提とする減価償却及び取得費控除の趣旨にそぐわないのは、前記のとおりである。）。また、……ストラディヴァリウスは、時の経過とともに歴代の演奏者の個性を加え、その実用的な機能（楽器としての演奏効果）にも深みが増すものと一般に評価されているという稀有な性質がある点で、原動機の性能の経年劣化を避けられない自動車とは異なる上、仮にこの点をおくとしても、ストラディヴァリウスは、現に200年以上にわたり一流のヴァイオリンとしてその価値が社会通念上も確立しているのであって、『骨とう』と称するのに十分な長期間を経てもなお高い価値を維持しているといえるから、これを『時の経過によりその価値の減少しない』資産に該当すると判断することは社会通念にも合致する。これに対し、……フェラーリ社の他の自動車の値動き等からみても、本件車両A及びBが、そのような長期間にわたって高い価値を維持し、今後も維持し得る資産であるとは断じ難い。」と、納税者敗訴の判決を下した。

IV 解 説

〔1〕本件は、「資産の価値」をどのように解するかによって回答が異なる。筆者は、結論から先に述べると、本件フェラーリは、「使用又は期間の経過により減価」しない資産に該当するものと考え、東京地裁の判決に反対する。

本件のような極めて高額なスポーツカーを取得することは、まさに個人の趣味の世界のことであり、納税者の主張は単なる主観的主張に過ぎないとする見解がある。したがって、

単なる自動車の価値の減少を見積もり、定型的な減価償却をするという人工的に創造された世界観からすると、客観的公平性の確保という点から、納税者の主観的な価値観は排除されなければならないということになる。

〔2〕かつて、フェラーリの減価償却を巡る国税不服審判所の裁決例があった（国税不服審判所熊裁（法・諸）平7第2号，平成7年10月12日裁決（TAINS:F0-2-048））。この事件は、消費者金融業を営む法人が、取引先の接待や従業員の福利厚生目的で購入したクルーザーと、役員の通勤及び出張時の交通手段として購入したフェラーリが、それぞれ法人としてではなく、個人の趣味で購入したものであり、事業の用に供しているとは認められないとして税務当局がその減価償却費の計上を否認した事案である。すなわち、この事案では、税務当局は本件と異なり、フェラーリはあくまで個人の趣味の世界での取得として認識したのである。ところが審判所は、クルーザーについては個人資産に該当すると認定したが、フェラーリについては、次のとおり、減価償却費の計上を是認したのである。

「請求人は、本件車両を甲（代表取締役）の通勤及び支店を巡回指導する際の交通手段として使用するなど請求人の事業の用に供している旨主張する……本件車両の車検記録を調査したところ、本件車両を取得してから3年間に7,598キロメートル走行していることが認められ、また、甲に対する旅費及び通勤手当の支給状況をみると交通費及び通勤手当は支給されておらず、本件車両を請求人の事業の用に使用したものと推認することができる。原処分庁は、本件車両は事業の用に供された実績が明らかでなく、イタリア製の高級スポーツカーで一般社会常識から見ても個人的趣味の範囲内のものであり、同族会社ゆえにできる行為であると主張する。しかしながら……本件車両が、主として使用する甲の個人的趣味によって選定された外国製のスポーツカータイプの乗用車であるとしても、前記のとおり現実に請求人の事業の用に使用されていることが推認できる以上は、原処分庁の主張を採用することはできない。」

すなわち、審判所は「個人的趣味」であっても、「現実に会社の事業の用に使用」されている以上は、減価償却費の計上を認めると判断したのである。したがって、この事件では、事業の用に供されているかどうかの主たる争点であり、単なる自動車としての機能の側面から、本件のようにそもそもフェラーリが「使用又は期間の経過により減価」する資産か否かを争点とするものではない。まして、本件フェラーリは、もともと非事業用資産であり、その減価償却費の計上ではなく、譲渡所得の金額の計算における取得費につき、その減額（減価償却累計額の控除）が問題となっている。つまり、個人的趣味として減価償却費の計上を認めないという論法ではなく、フェラーリを一資産として捉え、「使用又は期間の経過により減価」する資産であれば、譲渡所得の金額の計算上、次の算式のとおり、減価を見積もり計上しなければならないが、「使用又は期間の経過により減価」しない資産であるとする、減価償却費分の減額を考慮せずに投下資本の全額が回収できるという問題である。

譲渡価額－（取得費－減価償却費）－特別控除＝譲渡所得

〔3〕資産の価値観を論ずる前に、譲渡所得の計算と本件判旨について検討する。譲渡所得

課税の本質は、その譲渡の時における資産の値上がり益に対する課税であり、値上がり益は、上記算式により計算する（なお、本稿では特別控除については無視する。）。この場合、取得費のカッコ書きについては、所得税法38条2項に、次のとおり規定されている。

「2 譲渡所得の基因となる資産が家屋その他使用又は期間の経過により減価する資産である場合には、前項に規定する資産の取得費は、同項に規定する合計額に相当する金額から、その取得の日から譲渡の日までの期間のうち次の各号に掲げる期間の区分に応じ当該各号に掲げる金額の合計額を控除した金額とする。

一 その資産が不動産所得、事業所得、山林所得又は雑所得を生ずべき業務の用に供されていた期間 第49条第1項（減価償却資産の償却費の計算及びその償却の方法）の規定により当該期間内の日の属する各年分の不動産所得の金額、事業所得の金額、山林所得の金額又は雑所得の金額の計算上必要経費に算入されるその資産の償却費の額の累積額

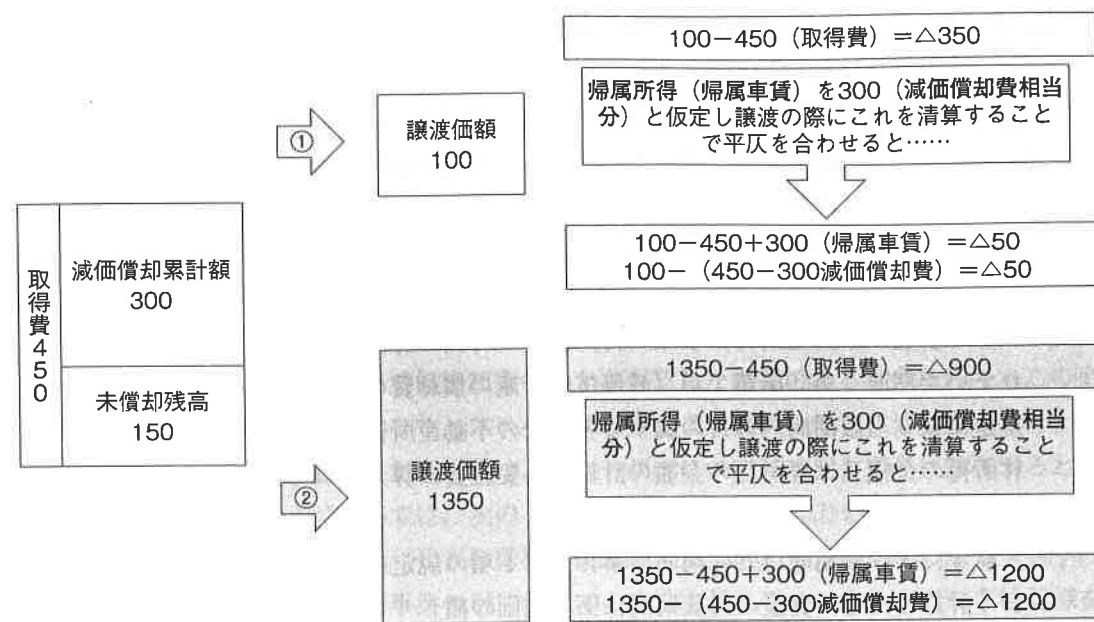
二 前号に掲げる期間以外の期間 第49条第1項の規定に準じて政令で定めるところにより計算したその資産の当該期間に係る減価の額」

そして、この2項を受けて所得税法施行令85条1項は、「法第38条第2項（譲渡所得の基因となる資産の減価の額）に規定する資産の同項第2号に掲げる期間に係る減価の額は、当該資産の取得に要した金額並びに設備費及び改良費の額の合計額につき、当該資産と同種の減価償却資産に係る第129条（減価償却資産の耐用年数等）に規定する耐用年数に1.5を乗じて計算した年数により第120条第1項第1号イ(1)（減価償却資産の償却の方法）に規定する旧定額法に準じて計算した金額に、当該資産の当該期間に係る年数を乗じて計算した金額とする。（略）」と規定し、非事業用資産については、耐用年数を1.5倍にした年数による減価償却費の額を控除するものとなる。

そこで、東京地裁は、本件キャピタルゲインの算定につき、「非業務用資産の場合には減価償却に係る規定は存在しないが……法38条2項において、業務用資産の場合に準じて取得費控除がされる旨規定されていること、仮に取得費をそのまま維持とした場合、取得後相当期間経過後に非業務用資産を譲渡すると、通常は譲渡損失が生じて譲渡者の所得ひいては税負担が圧縮されることになるが、非業務用資産であってもその使用によって帰属所得（ルビ筆者）が生じていることなどに鑑みると、この帰結は必ずしも相当ではないものと考えられることから、非業務用資産においても、取得費控除については業務用資産と同様に取り扱うものとされている。」と判示した。

次の図は、この判示部分を簡単な例で表したものである（特別控除については無視する。）。いま、取得費450の自動車を4年間使用した段階で譲渡したものとする。①のケースは、中古価格として100で売却した場合、②のケースは、逆に本件のように3倍で売却できた場合である。

判示では、①のケースで、100の譲渡価額から450の取得費を控除すると通常は△350の損失が発生し、これが税負担を圧縮するのは適当ではないということ、帰属所得の観点を持ち出した。帰属所得とは、たとえば自家用の土地や家屋等を所有することによって享受できるサービスや経済的利益をいうが、住宅の帰属家賃課税については実際にも世界で



行われてきており、さしずめ本件の自動車の場合は、自己が保有することによる“帰属車賃”とでもいうべきレンタル料等を支払わないで済むという経済的利益を認識することが可能であるということである。それを、いま、資産の減価償却と合わせ考えると、減価償却には資金の流出がないという点から「ローマン・ルフチ効果」という自己金融効果があり、その分の自己資金が貯まっていると仮定すると、それを帰属所得として譲渡の際に清算できるという解釈である。すなわち、東京地裁は、企業会計上の減価償却理論と帰属所得とを組み合わせて、「譲渡価額－取得費＋帰属所得＝譲渡価額－(取得費－減価償却費)＝譲渡所得」と見なすことの妥当性を示したのである。これは帰属所得を新たに創出しそれを課税客体として独立して課税するという意味ではなく、あくまで税負担の圧縮を防ぐという観点から課税所得の増加要因を認識できるとしたものである。しかし、この場合、帰属所得の金額が減価償却累計額と同額であるとの具体的な説明はなく、観念的な捉え方をしているに過ぎない。

まして、②のケースは、本件フェラーリ事件のように取得費の3倍で自動車を譲渡できた場合にキャピタルゲインが発生するケースであるが、実際のキャピタルゲインは本来900であり、非事業用資産で減価償却費により過去に投下資本の回収が行われていない場合は、取得費の修正はなく、このキャピタルゲイン本体に課税するのが譲渡所得の本質である。しかし、上記の論理は、これに帰属所得を含め1200の課税所得が発生し、新たに300という測定不安定な帰属所得を生ぜしめ、そこに実際に資金の流出を伴う新たな課税を生ぜしめることになる。企業会計上の費用配分の原則に則った人工的な減価償却累計額相当額に＋300の実際の担税力を認める根拠は何であるかと問われれば、判旨ではその説明は明らかでない。おそらく「ローマン・ルフチ効果」と説明するのであろうが、①の税負担の圧縮の場合は、資金の流出がないので、あえて百歩譲ってその観念を是認するとしても、②の場合は実際のキャピタルゲインを超える課税が起こってしまうという問題が生

ずるのである。したがって、筆者はこの帰属所得の説明に納得できないのである。

〔4〕次に、東京地裁の判示は、あくまで減価償却の論理が適用され、本件フェラーリにつき、所得税法38条2項の「家屋その他使用又は期間の経過により減価する資産」であることが前提であるが、本件フェラーリが減価償却資産に該当しなければ、当然減価の認識ができないので、課税の根拠を失う。すなわち、次に検討するのは、資産の価値の問題である。

本件でも争点の中に入っているが、かつて、いわゆる“ココイチ・ストラディヴァリウス問題”が話題となった。「カレーハウス CoCo 壱番屋」創業者のM氏が取締役を務める資産管理会社が名古屋国税局の税務調査を受け、イタリア製バイオリンの「ストラディヴァリウス」等の減価償却費の計上は認められないとして、法人税約20億円の申告漏れを指摘された問題である。過少申告加算税を含む追徴税額は約5億円で、同社は修正申告し納付したというものである（日本経済新聞・2019年6月6日）。この場合、名古屋国税局の指摘は、ストラディヴァリウスは、希少価値のある骨とうなどの美術品と同様で、年数が経っても価値が下がらないものであり、減価償却資産に該当しないというものである。

本件でも東京地裁は、「ストラディヴァリウスは、時の経過とともに歴代の演奏者の個性を加え、その実用的な機能（楽器としての演奏効果）にも深みが増すものと一般に評価されているという稀有な性質がある点で、原動機の性能の経年劣化を避けられない自動車とは異なる上、仮にこの点をおくとしても、ストラディヴァリウスは、現に200年以上にわたり一流のヴァイオリンとしてその価値が社会通念上も確立しているのであって、『骨とう』と称するのに十分な長期間を経てもなお高い価値を維持しているといえるから、これを『時の経過によりその価値の減少しない』資産に該当すると判断することは社会通念にも合致する。」と判示し、単なる楽器を超えた存在価値をストラディヴァリウスに見出しており、それが社会通念であるとした。筆者は特にこの見解に反対するものではない。

しかし、本件フェラーリについては、俗称では“走る宝石”とも言われており、単なる自動車を超えた存在価値を見出す者が世界に多数おり、「自動車の有する本来の機能（すなわち、原動機の動力によって車輪を回転させて路上を走ること）があること」は、むしろ“走る宝石”といわれる所以で、長年整備された上で車検をとおし、実際に公道を走ることがこの“走る宝石”の第1の要件である。つまり、判決では、「自動車である以上、かかる機能の劣化が一切発生しないと、使用によってむしろ機能が向上するといった事態が生じ得ないことは、社会通念上明らかである」としているが、あまりにもその物理的な側面のみが強調され、本件フェラーリの“走る”魅力を没却することは資産価値の見誤りであると考えられる。さらに、本件フェラーリについては、プラスの要素として生産台数の少なさや優美なフォルムに対する芸術性、高額な取引代金に伴うステイタスという付加価値が加わり、『希少価値』が加味されて、資産価値を構成する。

東京地裁は、「何を『美術品』等と定義するかを個々の主観に委ねることは、美的感覚が人により大きく異なる以上極めて安定性を欠く結論になることを踏まえ、基本通達2-14において基準が設けられているものと解される。」とし、本件判断につき、基本通達2-14に依拠するものとした。

すなわち、基本通達2-14は、次のとおり定めている。

「2-14 「時の経過によりその価値の減少しない資産」は減価償却資産に該当しないこととされているが、次に掲げる美術品等は「時の経過によりその価値の減少しない資産」と取り扱う。(昭55直所3-19, 直法6-8, 平元直所3-14, 直法6-9, 直資3-8, 平26課個2-20, 課審5-26改正)

(1) 古美術品, 古文書, 出土品, 遺物等のように歴史的価値又は希少価値を有し, 代替性のないもの

(2) (1)以外の美術品等で, 取得価額が1点100万円以上であるもの(時の経過によりその価値が減少することが明らかなものを除く。)

(注) 1 時の経過によりその価値が減少することが明らかなものには, 例えば, 会館のロビーや葬祭場のホールのような不特定多数の者が利用する場所の装飾用や展示用(有料で公開するものを除く。)として個人が取得するものうち, 移設することが困難で当該用途にのみ使用されることが明らかなものであり, かつ, 他の用途に転用すると仮定した場合にその設置状況や使用状況から見て美術品等としての市場価値が見込まれないものが含まれる。

2 取得価額が1点100万円未満であるもの(時の経過によりその価値が減少しないことが明らかなものを除く。)は減価償却資産と取り扱う。」

この通達の解釈につき, 東京地裁は, 「社会通念上『美術品』に該当しない資産, すなわち, 当該資産の類型上, 鑑賞以外の実用的な目的又は機能が想定される資産が, なお『時の経過によりその価値の減少しない』資産に該当するといえるような例外的な場合は, 当該資産が, 『骨とう』すなわち『古美術品, 古文書, 出土品, 遺物等』に類するといえる程度の長期間を経てもなお確立した高い価値を維持しているような場合等に限られるといふべきであり, 『希少価値』や『代替性のない』との文言もかかる文脈において理解されるべきであり, 単に市場における希少性等によってその価格が(せいぜい数年単位の期間で)高騰しているにすぎないような場合を含むものではない。」とした。

われわれは通達を一つの法源のように取り扱い, その文言に拘泥した解釈をするものではないことを「タキゲン事件」(最高裁三小平30(行ヒ)第422号, 令2・3・24判決)で学んだ。それにも拘わらず, 通達の例示を厳格に解釈し, 本件フェラーリが「骨とう」に昇華するまで100年待たなければならないという理屈は, まさに骨董の見解といわざるを得ない。

本件は価値観の相違であるという点でかたづけられる問題ではなく, 理論的にもキャピタルゲインを超える課税が行われ, 刻々と変化する社会通念に対応できていない判決であると筆者は考える*1。

【わたなべ・みつる】

*1 品川論文も「法38条2項にいう『使用または期間の経過により減価する資産』にせよ, 法施行令6条にいう『時の経過によりその資産価値の減少しないもの』の解釈等においては, 個々の実態に応じて弾力的に行われるべきこととなる」(品川芳宣「フェラーリ車の減価償却資産該当性・為替差損益の所得区分」T&Amaster・No.991・2023.8.14・30頁)と, 筆者と同様の見解を示している。

これで
万全!

心理的安全性・虎の巻 —未来志向のイノベーション構想—

第
1
回

今, なぜ心理的安全性か

— 経営承継研究会 —

中小企業診断士 長谷川 勇

Question

私は, 4代目予定の後継者候補です。かわいい子には旅をさせよとの経営者である父の意向により大手企業で修業中です。有給休暇を利用して, オブザーバーとして経営会議に出席しています。経営が軌道に乗っている現在, 創業時の苦労を知らない経営会議メンバーは, 新規事業などのチャレンジを伴う話題もなく, シャンシャンで終わる会議風景に危機感を持っています。現在の経営環境をどのように伝えたら良いでしょうか。

経営が安定軌道にある経営陣に, 「危機感を持たないことが最大の危機」であることを認識させることが, VUCAの時代の緊急課題です。成功体験を持つ経営陣にあって, 波風を立てる若手従業員に対する同調圧力が強くなり, 心理的安全性への懸念が高まっています。

1 VUCAの時代

VUCAとは, Volatility(変動性), Uncertainty(不確実性), Complexity(複雑性), Ambiguity(曖昧性)の略称で, 予測困難で, 不確実・複雑・曖昧な現在の経営環境を表現しています。VUCAの時代の経営は, 過去の経験・成功体験が役に立たないというより, 阻害要因となる恐れが大きい経営環境です。経営環境は, コロナ禍によりさらに混迷を深めています。半ば強制的に実施されたテレワークで, 苦い経験を身近に味わった方も多いでしょう。特に, 過去の経験を買われて昇進した上司は, チーム内でのコミュニケーションの取り方に戸惑ったとの報道が満ち溢れています。

VUCAの時代には, 過去の経歴・職位の上下も関係なく, 率直な話し合いで多様なアイデアを出し合い, 予測困難な環境を乗り越える対策の必要性に迫られています。対策を有効ならしめるには, 組織風土の土台としての心理的安全性が必要になります。

2 世界一低いワークエンゲージメント・従業員エンゲージメントの国際比較

失われた30年の真因の1つに, 日本の従業員・ワークエンゲージメントの低さがあると考えられます。

2-1 ワークエンゲージメントとは