

欧米では、走行課税制度・走行課金制度の導入が進展している

- 米国では、インフレや低燃費車の普及に伴う道路特定財源である燃料税収の実質的な減少や今後のEV等の普及を踏まえ、利用者負担の原則に基づく、走行課税制度の導入・検討が各州で行われている。
- 一方、欧州では、EU統合に伴う越境交通対策および道路利用者の負担の公平性確保策として、トラックを中心に、走行課金制度を導入する国が増えてきている。
- 本調査は、こうした欧米の状況を全体的に把握するとともに、特に走行課税・課金について先駆的な取り組みをしている米国・オレゴン州、カリフォルニア州および欧州・ドイツに焦点をあてて詳細調査を実施した。

米国の各州における走行課税制度の検討状況

	州
制度導入	オレゴン州
実証試験中	カリフォルニア州、コロラド州、ハワイ州、ワシントン州、ユタ州、ミネソタ州、I-95(ニューヨーク州、ニュージャージー州、ペンシルバニア州など)
調査研究中	アリゾナ州、アイダホ州、モンタナ州、ネバダ州、ニューメキシコ州、ノースダコタ州、オクラホマ州、テキサス州

欧州の各国における走行課金制度の導入状況(重量貨物車向け)

	国
走行距離(制度)	オーストリア、ドイツ、チェコ、ポーランド、スロバキア、ポルトガル、ハンガリー、ベルギー(計画中)
利用期間(制度)	ベルギー、オランダ、ルクセンブルク、デンマーク、スウェーデン、ラトビア、リトアニア、ルーマニア、ブルガリア、英国

米国では道路整備費用は、利用者である自動車ユーザーが公平に負担すべきとされている(利用者負担の原則)

- オレゴン州は、2001～2007年(1回目の検討)、2010～2013年(2回目の検討)に、実証試験を実施。
 - 1回目の検討で財源制度のあり方に係る8つの評価項目に「受益者負担の原則」が示され、2回目の検討で走行課税に関する議論をより強く推進することを規定する法案(House Bil2138)が成立し、実証試験を実施。
 - 実証試験の結果、「公衆認知」「技術」「運用」「コスト」の4つの観点から、走行課税が現実の燃料税に比べて実用的、公平、効率的であると評価され、2015年に税制度として走行課税を導入。
- カリフォルニア州は、低燃費車・電気自動車といった燃料税負担の少ない・伴わない自動車の増加により道路利用の公平性を求める観点から、走行課税を検討し、2016年7月～2017年3月に5,000台規模の実証試験を実施。

オレゴン州とカリフォルニア州における道路財源のあり方

【オレゴン州】

(財源制度のあり方に係る8つの評価項目 2001年)

- ① 道路利用に対して相応の負担を求める、受益者負担の原則に則すること
- ② 地方自治体の財源に関与しないこと
- ③ 燃料税の代替として十分な税収が得られること
- ④ 税制の透明性が担保されていること
- ⑤～⑧(略)

⇒ これらの項目に基く評価の結果「走行課税」を導入

【カリフォルニア州】(同州走行課税報告書より)

- ① インフレへの対応
- ② 低燃費車・電気自動車といった燃料税負担の少ない・伴わない自動車の増加により道路利用の公平性を求める

⇒ 「走行課税を検討」実証試験を実施

利用者負担の原則の観点から走行課税が最も公平性の高い制度と認識

オレゴン州の走行課税制度とカリフォルニア州の実証試験の概要

	オレゴン州（税制度OReGO）	カリフォルニア州（実証試験）
時期	2015年7月～（制度開始）	2016年7月～2017年3月
対象車	乗用車	乗用車＋重量貨物車
参加車両	699台（EVは12台）【上限5,000台 ※】	5,129台（EVは151台）
対象道路	州内の道路（州外および私有地内は対象外）	
既存税制との調整	燃料税の控除制度あり	
課金方法	走行距離に応じた課金	①走行距離に応じた課金 ②利用期間に応じた課金
プライバシーへの対応	位置情報を把握しない非GPS方式も選択可能	
税収用途	道路財源に限定（道路特定財源制度）	

※参加はボランティアベースで、燃料課税との選択制

- オレゴン州運輸局が実施した全州規模の住民アンケートによると、走行課税が公平なシステムであることに同意する人は2014年の37%から、2016年には56%に上昇。走行課税の公平性が高い評価を得ていることを確認。
- ホワイトハウスは、2018年2月21日、米国大統領経済報告2018年版で、オレゴン州が2015年に開始した走行課税の取組みを紹介するとともに、オレゴン州を「革新的である」と賞賛。

走行課税・走行課金制度の課金方法について

走行課税・課金制度の課税・課金には様々な方式がある

徴税の方法(カリフォルニア州実証試験)

方式	申告方式	燃料税 控除有無	課税対象外 道路の控除 有無	対応可能 車両
期間券 (定期券)	自己 申告	×	×	全ての年式
距離券		×	×	全ての年式
オドメーター		○	×	全ての年式
車載器 (GPSなし)	自動 申告	○	×	1996年以降 の年式
車載器 (GPSあり)		○	○	1996年以降 の年式
スマートフォン (GPSなし)		○	×	全ての年式
スマートフォン (GPSあり)		○	○	全ての年式
テレマティクス		○	×	2013年以降 の年式
電子運行記録 装置(商用車)		○	○	商用車

徴税の方法(ドイツ重量貨物車課金制度)

- ✓ GPS付車載器で課金対象道路の走行距離を把握し課金額を算定
(制度導入時に自動車税を一律軽減)

【参考】米国のEVへの保有課税(登録税)・電気課税の状況

■ 登録税

- 現在、米国では、EV・PHV等に特化した登録税の導入が進んでいる(2017年時点で19州)
- ワシントン州は走行課税導入までの間の措置として登録税を導入している。
- 登録税は一定額で走行距離に応じた課金ではないため、公平性の観点からは走行課税の方が望ましいとの認識がある。

■ 電気課税

- ペンシルバニア州とアーカンソー州では、EV用電気課税が制度化されているが、消費者の申告制度となっていることなどにより、実効性を伴った制度となっていない。

欧州では、通過交通対策を背景に、道路利用者の公平な負担の観点から走行課金が導入されてきた

■ EU走行課金指令（1999年制定、2011年改訂）

- 利用者は公平な負担のもと、交通インフラ費用を持続可能な形で回収すること
- 課金構成は(a)「利用者負担の原則」によるインフラ課金（走行距離課金・時間課金）、(b)「汚染者負担の原則」による外部費用課金の二本立て

⇒本指令に基き、[走行課金をEU加盟国に推奨](#)

■ ドイツの走行課金制度

- 「利用者負担の原則」による道路インフラ資金の確保
- 環境保護・モーダルシフトの推進など

⇒「[走行課金（重量貨物車課金）](#)」を導入

EUの走行課金指令とドイツの走行課金制度の概要

	EU走行課金指令（2011年改定）	改正指令案	ドイツ（重量貨物車課金）
対象車両	<u>3.5トン以上の貨物車</u>	<u>乗用車等の全ての車両</u>	● <u>7.5トン以上の貨物車</u> (今後、乗用車にも拡大予定)
対象道路	欧州横断道路ネットワーク (EU各国を結ぶ幹線道路)	同左	● アウトバーン+連邦国道
課金方法	① <u>走行距離に応じた課金</u> (GPS方式/料金所方式) ② 利用期間に応じた課金	段階的に <u>走行距離に応じた課金に移行</u>	● <u>走行距離に応じた課金(GPS方式)</u>

我が国でも速やかに走行段階に係る税制度の検討を開始すべきである。

- 今回の調査により、欧米においては、道路整備費用は、利用者である自動車ユーザーが公平に負担すべきとの考え方に拠っており、特に、走行課税は、車種や燃料・エネルギーにかかわらず、道路の利用距離に応じて課税され、最も公平性が高い制度とされていることが分かった。
- 日本ではガソリン車及び軽油車の利用者が、道路利用に伴う負担としてガソリン税や軽油引取税を負担している一方で、同じ道路を利用する者である、EVやCNG車の利用者には道路利用に応じた負担がなく、公平性を欠いている状況となっている。
- 欧米では、現時点では、まだ燃料税収自体が減っていないのに対して、日本においては、国内のガソリン需要の減少に伴い、既にガソリン税収は減少傾向にある。加えて、日本のEV導入の政策目標は、2030年に保有台数ベースで16%（1000万台）と、欧米諸国と同程度か、それ以上の高い水準を目指しており、将来的には更なるガソリン税収の減少が見込まれるとともに、自動車ユーザー間の税負担の不公平性がさらに拡大する可能性が高いことが見込まれている。
- これらを踏まえ、自動車ユーザー間の税負担の公平性を確保する観点から、EV・CNG車など、自動車用燃料・エネルギーが課税されていない自動車に対して、走行段階に係る税制度の検討を早急に開始すべきである。