国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau National Diet Library

| 論題 Title | 諸外国の自動車関係税(資料) |
|----------------------------------|--|
| 他言語論題 Title in other language | Vehicle-Related Taxes in Foreign Countries |
| 著者 / 所属 Author(s) | 佐藤 良(SATO Ryo)/ 財政金融課 三浦 啓(MIURA Kei)/ 財政金融課 |
| 雑誌名 Journal | レファレンス(The Reference) |
| 編集 Editor | 国立国会図書館 調査及び立法考査局 |
| 発行 Publisher | 国立国会図書館 |
| 通号 Number | 889 |
| 刊行日 Issue Date | 2025-1-20 |
| ページ Pages | 121-167 |
| ISSN | 0034-2912 |
| 本文の言語 Language | 日本語(Japanese) |
| 摘要 Abstract | 自動車を取り巻く環境は、動力源の電動化や所有から利用への移行等、CASEと呼ばれる変革期にあり、自動車関係税にも変容が迫られている。本稿では、諸外国の自動車関係税の動向を整理する。 |

- * この記事は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰(めいせき)性等の観点からの審査を経たものです。
- * 本文中の意見にわたる部分は、筆者の個人的見解です。



諸外国の自動車関係税

国立国会図書館 調査及び立法考査局 財政金融課 佐藤 良 財政金融課 三浦 啓

目 次

はじめに

- I 自動車関係税の概要
 - 1 自動車関係税の類型
 - 2 自動車関係税の環境政策面での活用
 - 3 自動車をめぐる環境変化と日本における議論
 - 4 自動車関係税の負担額及び税収の国際比較
- Ⅱ 欧米主要国の自動車関係税
 - 1 米国
 - 2 英国
 - 3 ドイツ
 - 4 フランス
- Ⅲ 主要国の走行距離課税
 - 1 米国
 - 2 EU 諸国
 - 3 英国
 - 4 オーストラリア
 - 5 ニュージーランド
- Ⅳ 自動車関係税をめぐる論点
 - 1 車体課税・燃料課税・走行距離課税の効果の整理
 - 2 走行距離課税の論点

おわりに

キーワード:自動車関係税、自動車税制、車体課税、燃料課税、走行距離課税、自動車税、燃料税、環境税

要旨

自動車関係税は、一般に、車両の取得段階及び保有段階で課される「車体課税」と走行 段階で課される「燃料課税」に大別される。自動車を取り巻く環境は、動力源の電動化や 所有から利用への移行等、CASE(ケース)と呼ばれる変革期にあり、自動車関係税にも 変容が迫られている。

近年、自動車関係税は、財源調達手段とともに、気候変動対策の要請の高まりを背景に、環境政策上の政策手段として活用されるようになってきた。米国など一部の国では、電気自動車(EV)の普及等により、道路整備の財源としての燃料税が減収傾向にある中で、新たな課税方式として、走行距離に応じて課税を行う「走行距離課税」の導入又は検討を進める動きが見られる。

車体課税、燃料課税、走行距離課税を比較すると、税収の長期的安定性や環境政策面、 行政コストといった点で、それぞれの効果に違いが見られる。走行距離課税をめぐっては、 プライバシー保護、負担の公平性等の論点がある。

はじめに

自動車を取り巻く環境は、世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車 (EV) の普及⁽¹⁾、保有から利用への移行、自動運転技術の向上など、「CASE」(第 I 章 3) と呼ばれる 100 年に 1 度の大変革に直面していると言われる⁽²⁾。こうした中で、自動車の取得・保有・走行段階で課される「自動車関係税」にも変容が迫られている。日本では、自動車を取り巻く環境変化等を踏まえて、中長期的な視点から自動車関係税の在り方を見直すことが今後の検討課題とされている。

本稿では、自動車関係税の在り方をめぐる政策論議に資するため、自動車関係税の類型等を確認した上で(第 I 章)、欧米主要国における自動車関係税の主な経緯と現行制度を整理し(第 II 章)、主要国における走行距離課税の事例を紹介する(第 II 章)。最後に、車体課税、燃料課税、走行距離課税の論点整理を簡単に行う(第 IV 章)。

I 自動車関係税の概要

本章では、自動車関係税の類型を整理した上で、自動車関係税の環境政策面での活用、自動車を めぐる環境変化と日本における議論、自動車関係税の負担額と税収の国際比較について順に述べる。

- *本稿は、2024年11月27日までの情報に基づく。インターネット情報の最終アクセス日も同日である。本稿で取り上げる各国通貨の為替レートは、報告省令レート(2024年11月分)よると、1 ドル=143円、1 ポンド=189円、1 ユーロ=159円、1 オーストラリアドル=97円、1 ニュージーランドドル=89円である。また、本稿における役職・肩書は、いずれも当時のものである。
- (1) 中長期では EV シフトは進展する見通しではあるものの、足下では、車両価格の高さや充電の利便性の悪さを理由に、EV 市場の成長は鈍化していると報じられている(「EV 変調 世界に広がる 販売環境が悪化 アップル断念、AI 集中 メルセデスは目標修正」『日本経済新聞』2024.2.29;「(フロントライン 経済) 脱炭素 車業界の挑戦 EV 市場に減速ムード 成長は一過性で終わるのか?」『朝日新聞』2024.10.13.)。
- (2) 税制調査会「わが国税制の現状と課題─令和時代の構造変化と税制のあり方─」2023.6, pp.181-183. 内閣府ウェブサイト https://www.cao.go.jp/zei-cho/shimon/5zen27kai_toshin.pdf; 自治総合センター「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会─自動車関係諸税に係る調査研究 WG─報告書」2022.3, pp.1-4. https://www.jichi-sogo.jp/wp/wp-content/uploads/2022/03/R3-03-2-zeiwg.pdf

1 自動車関係税の類型

(1) 類型の整理

自動車関係税は、一般に、車両の取得及び保有に課される「車体課税」と、ガソリン・軽油等の自動車燃料に課される「燃料課税」に大別される⁽³⁾。このうち、車体課税は、①自動車の取得段階で1回に限り課される税(付加価値税(日本の消費税もその一種)⁽⁴⁾、自動車登録税⁽⁵⁾等)と、②自動車の保有段階で周期的に課される税(自動車税等)に分けられる⁽⁶⁾。燃料課税は、燃料購入のたびに課されるもので、走行段階の課税として整理される。燃料課税に該当する税には、財・サービス一般を課税対象とする「一般消費税(付加価値税等)」⁽⁷⁾と、ガソリン・軽油等の特定の財を課税対象とする「個別消費税(燃料税⁽⁸⁾等)」がある。

ガソリン車等の内燃機関自動車の燃費向上や EV 等の電動車^⑤の普及により、道路財源に活用してきた燃料税が減収傾向にある中で、その代替財源の確保を目的として、走行距離に応じて課税を行う「走行距離課税」^⑥の導入又は検討を進める国が現れている。走行距離課税は、車体課税とも燃料課税とも異なる新しい課税方式と整理されるものであり(第IV章)、本稿では、これを車体課税、燃料課税と並ぶ、自動車関係税の一類型(走行段階の課税)として扱う(た

- (3) 以下の自動車関係税に関する整理に当たっては、OECD, Consumption Tax Trends 2022: VAT/GST and Excise, Core Design Features and Trends, Paris: OECD Publishing, 2022, pp.200-207. https://doi.org/10.1787/6525a942-en; 鹿島茂ほか『地球環境世紀の自動車税制』勁草書房, 2003, pp.36-38; 古川浩太郎「自動車関連税制の現状と課題―道路特定財源としての側面を中心に―」『レファレンス』679号, 2007.8, pp.89-95. https://doi.org/10.11501/999726 を主に参照した。
- (4) 付加価値税等の一般消費税を自動車関係税の一部とみなすか否かをめぐっては議論がある (石村耕治「EV シフトと道路財源―自動車燃料税から自動車マイレージ税/課金への転換と人権―」『白鴎法学』51 号, 2018.1, pp.15-16. https://hakuoh.repo.nii.ac.jp/record/2206/files/24030001.pdf)。
- (5) 一部の国では、租税ではなく、自動車登録料など負担金や課金として賦課する場合がある(第 II 章 1(2)(i) を 参照)。租税は、特定の給付に対する反対給付ではなく、財源調達目的で、法律上の課税要件に該当する全ての 者に一律で課される金銭であるのに対し、負担金や課金は、特別の給付に対する反対給付(言い換えれば、特定 の公共サービスの受益者に対し、その事業経費として負担させる金銭)であり、両者の法的性質は大きく異なる(田 中二郎『租税法 第 3 版』有斐閣, 1990, pp.1-2; 同上, pp.28-29.)。本稿では、自動車に関連して賦課される金銭 を幅広く取り上げる観点から、自動車に関連する負担金や課金も自動車関係税に含めて整理している。
- (6) 日本では、車体課税の取得以後の課税段階は、①車両の保有に担税力を見いだす「保有」段階の課税(自動車税・軽自動車税種別割)と②車検により公道での走行が可能になるという権利創設に着目する「利用」段階の課税(自動車重量税)に分けられる(佐藤良「車体課税をめぐる経緯及び論点」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.935, 2017.1.26, pp.1-7. https://doi.org/10.11501/10266072)。諸外国の車体課税については、取得後の課税段階は「保有」にまとめて整理される場合が多いことから、本稿もこれに倣っている。
- (7) 燃料課税における付加価値税等の一般消費税の課税では、本体価格に標準税率を適用するのが一般的であり、この点は、取得段階の車体課税における当該課税と同じである。この点を踏まえて、第 II 章における各国の制度紹介では、便宜、燃料課税における一般消費税の課税に関する説明を省略している。
- (8) 本稿では、ガソリン・軽油等の自動車燃料に対する個別消費税 (excise tax) を「燃料税」と総称する。
- (9) 電動車に該当するものとしては、①電気自動車(Electric Vehicle: EV)、②燃料電池自動車(Fuel Cell Vehicle: FCV)、③プラグインハイブリッド自動車(Plug-in Hybrid Vehicle: PHV)、④ハイブリッド自動車(Hybrid Vehicle: HV)がある。① EV は、大容量の蓄電池に車外から充電し、その電気でモーターを回転させて走行する自動車、② FCV は、燃料となる水素と空気中の酸素を化学反応させて発電する燃料電池を用い、その電気でモーターを回転させて走行する自動車、③ PHV は、エンジンに加えて蓄電池やモーターを搭載し、ガソリン等の化石燃料と電気の2つを動力源とする自動車で、コンセントにプラグを挿して車外から充電可能なもの、④ HV は、エンジンに加えて蓄電池やモーターを搭載し、ガソリン等の化石燃料と電気の2つを動力源とするもの(前者を主な動力源とするもの)を指す(三浦夏乃「自動車産業の現状―脱炭素化に向けた課題―」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.1188, 2022.3.29, pp.3-5. https://doi.org/10.11501/12199161)。
- (10) 諸外国では「road usage charge」、「mileage-based road user tax/charge」、「mileage-based driving tax/charge」、「vehicle miles traveled (VMT) tax/charge」、「road user tax/charge」、「road pricing」など、様々に呼び習わされている(石村 前掲注(4), p.5.)が、本稿では新聞等における一般的な用例に倣い、「走行距離課税」と呼称する。国によっては 租税ではなく、負担金や課金として制度化される場合があり、両者の法的性質は大きく異なるが(前掲注(5)を参照)、本稿では制度の総称として述べる場合には「走行距離課税」を使用し、各国の制度については、各制度の 名称に準じて表記することとする。

だし、従来型の自動車関係税に言及する際には、走行距離課税を含まない場合がある。)。

租税は、課税標準($^{(1)}$ の決定方法に着目すると、①価格を課税標準とする「従価税 (ad valorem tax)」と②数量を課税標準とする「従量税 (ad quantum tax)」に分類される。一般に、自動車関係税のうち、一般消費税(付加価値税等)では従価税、燃料税では従量税が採られるが、それ以外では従価税又は従量税のいずれか、あるいは双方の組合せが用いられる。従量税の課税標準としては、車両重量、排気量、二酸化炭素(CO_2)排出量、エンジンの最高出力(馬力)、車軸数、走行距離など、様々な基準が用いられる($^{(12)}$)。後述の各国事例(第 \mathbb{I} 章)で見られるように、単一の税目で複数の基準が併用される場合も多い。

(2) 課税根拠となる考え方

自動車関係税の課税根拠となる基本的な考え方として、公共サービスの受益に応じて負担を求める「応益負担(受益者負担)」、所得の多寡など担税力に応じて負担を求める「応能負担」、道路損傷や CO₂ 排出等の環境汚染の原因者に対して負担を求める「原因者負担(道路損傷負担及び環境損傷負担⁽¹³⁾)」がある⁽¹⁴⁾。

それぞれの課税根拠となる考え方と課税標準との関係は、次のとおり整理できる。「応益負担」は、利用量に応じて負担を求める考え方と、利用量によらず利用者に一律又は定額で負担を求める考え方に分けられる。いずれの場合も、自動車関係税それ自体を公共サービスからの受益に応じた自動車の利用者に対する課税とみなすことができるため、どのような課税標準を採用するかによらず、応益負担の原則と関連付けて説明することが可能である(15)。「価格」や「排気量」を課税標準とする場合には「財産税的性格」を有するとされ、その下では「応能負担」に基づく課税が可能である。他方で、課税標準として車両重量や走行距離を用いる場合には「道路損傷負担的性格」、CO2排出量を用いる場合には「環境損傷負担的性格」を持つとされ、これらの下では「原因者負担」に基づく課税が可能である。

2 自動車関係税の環境政策面での活用

(1) 環境政策上の政策手段としての側面の強化

自動車関係税は、多くの先進諸国で20世紀前半に導入され、政府にとって重要な財源調達手段としての役割を担ってきた⁽¹⁶⁾。同時に、自動車関係税の構造や課税水準(税負担の水準)には、産業政策、交通政策、環境政策など、多方面での政策的配慮が影響を及ぼしており、近年では、気候変動対策の要請の高まりを背景に、環境政策の側面が大きく反映されるようになった。

⁽¹¹⁾ 課税物件 (課税対象となる物、行為又は事実) を金額又は数量で表したもので、税率を適用して税額を得るための基礎となるものを指す。

⁽¹²⁾ 鹿島ほか 前掲注(3); OECD, op.cit.(3), p.201.

⁽¹³⁾ 環境損傷負担の原則は、環境汚染の原因者が汚染の防止や除去、原状回復に掛かる費用を負担すべきであるとする「汚染者負担の原則(Polluter Pays Principles: PPP)」に通ずる考え方であると言える。PPP とその下での汚染制御のための政策手段については、石弘光編,環境税研究会『環境税―実態と仕組み―』東洋経済新報社,1993,pp.5-8,24-29 を参照。

⁽¹⁴⁾ 以下の整理については、「自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書」2021.3, pp.18-19. 東京都主税局ウェブサイト https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/tzc_r3_2/11.pdf; 「自動車関係税制に関する研究会報告書」2010.9, pp.14-16. 総務省ウェブサイト https://www.soumu.go.jp/main_content/000082119.pdf; 自治総合センター 前掲注 (2), pp.12-13; 岩崎政明・平野嘉秋共編『税法用語辞典 10 訂版』大蔵財務協会, 2022, p.66 等を参照した。

⁽¹⁵⁾ 例えば、日本の自動車関係税では、取得価額、排気量、車種、車両重量、燃料の数量など、課税標準の違いにかかわらず、ほとんどの税目において、対応する課税根拠の1つに「応益負担」が挙げられている(「自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書」同上、p.4.)。

⁽¹⁶⁾ OECD, op.cit.(3), pp.200-205.

2015年に採択された「パリ協定」⁽¹⁷⁾を受けて、各国政府はカーボンニュートラル⁽¹⁸⁾の実現を表明するとともに、その実現に向けた温室効果ガスの排出削減目標を掲げている⁽¹⁹⁾。自動車を含む運輸部門は、温室効果ガスである二酸化炭素(CO₂)の主要な排出源であること⁽²⁰⁾から、各国政府は、EV 等の電動車の普及促進に向けた取組や内燃機関自動車に対する規制強化を進めている⁽²¹⁾。こうした中で、自動車を発生源とする CO₂ の排出削減のための政策手段の1つとして、自動車関係税が活用されるようになった。具体的な手法としては、車体課税では①課税標準に CO₂ 排出量を採用すること等により、CO₂ 排出量の多い自動車には重課し、CO₂ 排出量の少ない自動車には軽課する、② EV 等の電動車の取得・保有に対して税制優遇措置(非課税措置や負担軽減措置)を設ける、燃料課税では③エネルギー製品の炭素含有量に応じた課税(炭素税)を導入する等が用いられている。特に、①車体課税の課税標準への CO₂ 排出量の採用や③炭素税の導入は、1990年代以降、欧州諸国を中心に広がりを見せてきた⁽²²⁾。

(2) ピグー税としての性格の強化

こうした変化について、自動車関係税は、自動車が環境にもたらす「外部不経済(負の外部性)」を管理する政策手段としての役割を次第に強化してきたとも指摘される⁽²³⁾。外部不経済とは、一般に、ある経済主体の活動が、市場を経由することなく、他の主体の活動に及ぼす負の影響をいう⁽²⁴⁾。自動車に関して言えば、CO₂ 排出、大気汚染、交通渋滞、道路損傷、交通事故等がこれに該当する。外部不経済を発生させる財の市場では、当該財の価格に他者が被る社会的損失の費用(外部費用)が織り込まれず、当該財の価格と外部不経済を考慮に入れた場合に社会全体が負担することになる費用(社会的限界費用)とが一致しなくなり、その結果、当該財は社会的に望ましい水準よりも過剰に供給される。政府は、これを是正するため、当該財に課税し、価格と社会的限界費用とを一致させる(すなわち、外部費用を内部化する)ことによって、当該財の消費量を社会的に望ましい水準に導くことができるとされる。このような課税は、厚生経済学の始祖として知られるアーサー・C・ピグー(Arthur C. Pigou)の名を取っ

⁽¹⁷⁾ パリ協定は、全ての締結国に対し、温室効果ガスの排出削減目標を「国が決定する貢献(Nationally Determined Contribution: NDC)」として5年ごとに提出・更新する義務を課している。また、NDCとは別に、長期的な温室効果ガスの低排出型の発展のための戦略を作成し通報するよう努力すべきである旨規定している。詳細については、小笠原美喜「気候変動国際枠組みの展開と COP26」『レファレンス』860号, 2022.8, pp.86-92. https://doi.org/10.11501/12315550>を参照。

⁽¹⁸⁾ 温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量とを均衡させることをいう。

⁽¹⁹⁾ 各国政府の 2030 年目標とカーボンニュートラルの表明状況については、「日本の排出削減目標」 2022.10.25. 外 務省ウェブサイト https://www.mofa.go.jp/mofaj/ic/ch/page1w 000121.html を参照。

^{200 2022} 年現在、世界全体の CO₂ 排出量のうち、運輸部門が占める割合は約 21% である("GHG emissions of all world countries: 2023 report." Emissions Database for Global Atmospheric Research, European Commission website https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2023#data_download)。日本では、2022 年度の CO₂ 排出量のうち、運輸部門が占める割合は 18.5%、自動車関連が占める割合は 15.9% である(「運輸部門における二酸化炭素排出量」2024.4.26. 国土交通省ウェブサイト https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)。

⁽²¹⁾ 主要国におけるカーボンニュートラルに向けた自動車産業政策については、三浦 前掲注(9), pp.5-7 を参照。

^{(22) 「}諸外国における車体課税のグリーン化の動向」2018.7, [p.5]. 環境省ウェブサイト https://www.env.go.jp/content/900498774.pdf>; 「諸外国における炭素税等の導入状況」2018.7, [p.2]. 同 https://www.env.go.jp/content/900498772.pdf>; 遠藤真弘「環境税をめぐる状況―温暖化関連諸税を中心に―」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.665, 2009.11.27, pp.2-3. https://doi.org/10.11501/1000528>

⁽²³⁾ OECD, op.cit.(3), p.201.

⁽²⁴⁾ 外部不経済やピグー税の説明については、諸富徹『財政と現代の経済社会 改訂版』(放送大学教材) 放送大学教育振興会, 2019, pp.34, 185-188; 梶善登「酒税制度の概要及び論点について―アルコール関連問題及び経済理論からの視点―」『レファレンス』 750 号, 2013.7, pp.61-62. https://doi.org/10.11501/8238144> を参照した。

て、ピグー税 (Pigovian tax) と呼ばれる。上述した車体課税の課税標準への CO₂ 排出量の採 用や炭素税の導入は、CO2を排出する財の価格を課税によって上昇させるという点で、ピグー 税の一種であると考えられ、自動車関係税はピグー税としての性格を強めてきたとも言える。

(3) OECD 『消費課税の動向 2022 年版』に基づく整理

OECD 『消費課税の動向 2022 年版』等を基に、車体課税(取得・保有段階)と燃料課税(走 行段階)ごとに、OECD 諸国における課税の特徴と環境政策面の動向をまとめると、表1のと

表 1 OECD 諸国における自動車関係税の特徴と動向(OECD 『消費課税の動向 2022 年版』に基づく)

| 車体課税 | 取得段階 | 主な特徴 | 全 OECD 加盟国が、取得段階で国税、場合によっては地方税を課している。税目としては、付加価値税、売上税、個別消費税、その他車両登録に関連する租税や課金等がある。 売上税が地方レベルで課される米国を除き、全 OECD 加盟国は、自動車の販売価格に対して標準税率で付加価値税を課している。 課税で考慮される基準としては、①車両価格、②環境的な要素(CO₂ やその他の汚染物質の排出量)、③車両の特性(燃料種別、車両重量、馬力、排気量等)、④特殊な車両(救急車、障害者用車両等)への社会的配慮、⑤車両の私用・商用の区別等がある。 |
|------|------|--------------|--|
| | | 環境政策 面の動向 | ○ 35 か国では、課税水準の決定又は補助金の支給に際し、環境基準又は燃費基準を参照する仕組みを採用。このうち 18 か国では、CO₂ 排出量を直接参照する仕組みを採用。 ○ フランスを含む一部の国では、CO₂ 排出量の少ない(又はゼロの)車両の購入者に補助金(bonus)を支給する一方、CO₂ 排出量の多い車両の購入者に割増課税(malus)を課す制度を導入。 ○ 17 か国では、EV 又はハイブリッド自動車(HV)の自動車登録税・登録料を減免する仕組みを導入。 |
| | 保有段階 | 主な特徴 | 全 OECD 加盟国が保有段階で国税又は地方税を課している。このうち 13 か国が保有段階で地方税を課している。税目としては、自動車税、周期的に課される自動車登録料(税)、道路税、免許交付料等がある。 課税で考慮される基準には、車種、燃料種別、排気量、年式、CO₂を含む汚染物質の排出量、燃費性能等がある。自家用車と商用車で税率や課税ベースを分ける国が多い。 |
| | | 環境政策 面の動向 | ○ 22 か国が、課税標準に CO₂ 排出量を使用するか、EV 等の電動車を非課税としている。 このうち 14 か国は、取得段階と保有段階の両面で、環境性能に応じた税制優遇措置を 設けている。 |
| 燃料課税 | 走行 | 主な特徴 | □ コロンビアを除く全 OECD 加盟国は、自動車燃料に対する付加価値税の課税で標準税率を適用している。 ○ 全 OECD 加盟国が自動車燃料に個別消費税を課している。大多数の国は、ガソリンに対する税率よりも軽油に対する税率を低く設定している(オーストラリア、ベルギー及び英国は同一の税率を適用。スイスはガソリンに対する税率よりも軽油に対する税率を高く設定)。30 か国では、プレミアム無鉛ガソリンの価格に占める税(付加価値税及び個別消費税)の割合が 40% を超える。 ○ 多くの国において炭素税率が顕著に引き上げられてきた。ただし、2022 年には、エネルギー価格高騰への対策として、12 か国で無鉛ガソリン及び軽油に対する個別消費税の税率引下げが実施された。 |
| | | 環境政策 面の動向 | ○ 燃料課税では、当初は一般財源やインフラ整備の財源確保を目的としていたが、炭素税率の引上げを始め、次第に環境政策の側面が強化されてきた。課税水準が十分に高い場合には、炭素税のように明示的に CO₂ 排出抑制を目的とした税率構造を採っていなくても、化石燃料の利用抑制、ひいては環境汚染物質の排出抑制に効果を持つ。 ○ 一部の国(フィンランド、ノルウェー、スロヴェニア及びスウェーデン)では、無鉛ガソリン及び軽油の双方に対し、燃料税の課税標準として明示的に CO₂ 含有量を参照する方法を採っている。 |

(出典) OECD, Consumption Tax Trends 2022: VAT/GST and Excise, Core Design Features and Trends, Paris: OECD Publishing, 2022, pp.200-207. 等を基に筆者作成。

おりである⁽²⁵⁾。表1の整理に基づくと、環境政策面の主な動向は、次のとおりである。取得段階の車体課税では、OECD 加盟国(2022 年時点で 38 か国)のうち 35 か国が課税水準の決定又は補助金の支給に際し、環境基準又は燃費基準を参照する仕組みを採用しており、このうち 18 か国が CO₂ 排出量を直接参照する仕組みを採っている。保有段階の車体課税では、22 か国が課税標準に CO₂ 排出量を使用するか、EV 等の電動車を非課税としている。燃料課税では、当初は一般財源やインフラ整備の財源確保を目的としていたが、次第に環境政策の側面が強化されており、一部の国では燃料税の課税標準として明示的に CO₂ 含有量を参照する方法を採っている。

3 自動車をめぐる環境変化と日本における議論

(1) 自動車をめぐる環境変化 (CASE)

自動車を取り巻く環境には、上述した世界的な脱炭素の動きを受けた EV の普及以外にも、様々な変化が生じており、こうした環境変化は「Connected(自動車の IoT 化⁽²⁶⁾・ツナガル化)」、「Automated(自動運転社会の到来)」、「Shared & Service(保有から利用への移行)」、「Electrified(動力源の電動化)」の頭文字を取って「CASE (ケース)」と呼ばれる。CASE が実現された世界は、次のように描写される⁽²⁷⁾。第一に、自動車はインターネットに常時接続された IoT 端末となり、自動運転技術の普及によりドライバーは運転タスクから解放される。第二に、自動車の利用形態は、個人が自動車を保有し、移動手段として利用する伝統的な姿から、サービスとしてのモビリティ(Mobility as a Service: MaaS)⁽²⁸⁾へと転換し、自動車を共有し利用することが価値を生み出すようになる。第三に、自動車の動力源は、温室効果ガスを排出しないクリーンな電気が支えることになる。

(2) 日本における議論

こうした環境変化を受けて、自動車関係税の見直しに向けた機運が高まっており、日本では、自由民主党及び公明党が 2023 年 12 月に取りまとめた「令和 6 年度税制改正大綱」(令和 6 年度与党税制改正大綱) において、自動車関係税の見直しが今後の検討事項として挙げられている (29)。具体的には、① 2050 年カーボンニュートラルの目標達成、②モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、③ CASE に代表される環境変化に対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性など、様々な観点を踏まえた上で、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税の在り方について、中長期的な視点に立って検討を行うとしている。その検討に際しては、EV 等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の

²⁵⁾ より最新の報告書として、OECD『消費課税の動向 2024 年版』(OECD, Consumption Tax Trends 2024: VAT/GST and Excise, Core Design Features and Trends, Paris: OECD Publishing, 2024. https://doi.org/10.1787/dcd4dd36-en) もあるが、本稿では、燃料課税の動向も広範に取り上げている『消費課税の動向 2022 年版』の情報を紹介している。

⁽²⁶⁾ IoT は、Internet of Things (モノのインターネット) の略語であり、従来の情報機器間の通信にとどまらず、自動車、工場機械等の物や人を含めたあらゆる「モノ」がインターネットにつながることを指す。

⁽²⁷⁾ 中西孝樹『CASE 革命-2030 年の自動車産業--』日本経済新聞出版社, 2018, pp.2-32.

²⁸⁾ 自動車等の移動手段を、必要な時に料金を支払い、サービスとして利用することをいう。MaaS の具体例としては、カーシェアリング、ライドシェア、オンライン配車サービス等が挙げられる。

⁽²⁹⁾ 自由民主党・公明党「令和6年度税制改正大綱」2023.12.14, pp.119-120. https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/207233_1.pdf 自動車関係諸税の見直しは、平成31(令和元)年度税制改正大綱以降、検討事項の1つに位置付けられている(自由民主党・公明党「平成31年度税制改正大綱」2018.12.14, p.122. https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/138664_1.pdf)。

原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて、次のエコカー減税の期限到来時⁽³⁰⁾までに検討を進めるとしている⁽³¹⁾。

上述の①に関して、日本政府は、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2021年3月に公表した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、その達成に向けた取組の1つとして、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることを掲げている⁽³²⁾。自動車関係税も、こうした気候変動対策の要請の高まりに呼応して、カーボンニュートラルの実現に貢献することが求められている。

②の保有から利用への移行に関しては、世界的にライドシェア⁽³³⁾市場が拡大する中で、今後、車両の保有台数は先進国を中心に頭打ちすると見込まれている⁽³⁴⁾。従来の自動車関係税は、車両の取得及び保有を前提に構築されており、保有台数の減少やモビリティによる受益者の拡大が見込まれる中で、新たな利用形態への対応が求められている⁽³⁵⁾。

上述の③で言及されるように、自動運転の実現や電動車の普及に向けては、路車協調システム⁽³⁶⁾の導入や、EV や燃料電池自動車(FCV)のための充電・水素ステーションの整備など、新たな財政需要が発生すると見込まれている⁽³⁷⁾。他方で、電動車の普及や内燃機関自動車の燃費向上を背景に、ガソリン・軽油等の自動車燃料を課税対象とする燃料税を中心として、日本を含む世界各国で自動車関係税収が減少している。諸外国では、道路整備の財源として活用してきた燃料税が減収傾向にある中で、その代替財源を確保するため、走行距離課税の導入又は検討を進める動きが見られるようになっている。

日本では、2022年10月26日の政府税制調査会において、自動車関係税が取り上げられた際に、EVがある程度普及した後の段階における税制の在り方が議論され、委員からは走行距離課税の議論を進めるよう求める意見が出た(38)。岸田文雄内閣総理大臣は、2023年10月24

⁽³⁰⁾ 令和5年度税制改正により、自動車重量税のエコカー減税の適用期限は2026年4月30日まで延長されている(自由民主党・公明党「令和5年度税制改正大綱」p.81. https://storage2.jimin.jp/pdf/news/information/204848_1.pdf)。令和5年度税制改正における自動車関係税の見直しについては、三浦啓「令和5年度税制改正案の概要」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.1212, 2023.1.26, pp.9-12. https://doi.org/10.11501/12465374> を参照。

⁽³¹⁾ 直近では、「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」(2024年11月22日閣議決定)において「「ガソリン減税(いわゆる暫定税率の廃止を含む)」については、自動車関係諸税全体の見直しに向けて検討し、結論を得る」と記述されている(「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」(2024年11月22日閣議決定)内閣府ウェブサイト https://www5.cao.go.jp/keizai1/keizaitaisaku/2024/1122_taisaku.pdf)。当該見直しについては、令和8(2026)年度税制改正でEVの普及や脱炭素化の潮流を踏まえた制度改正を本格的に議論する見通しと報じられている(「26年度改正を検討 ガソリン減税で政府・与党」『朝日新聞』2024.11.28.)。

⁽³²⁾ 内閣官房ほか「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2021.6.18, p.60. 経済産業省ウェブサイト https://www.meti.go.jp/press/2021/06/20210618005/20210618005-3.pdf

⁽³³⁾ 一般には、①タクシーの営業資格を持たない一般の運転手が、②配車専用のアプリ等を提供するプラットフォーム事業者の仲介により、③自家用車を使って、④営利目的で乗客を運送するサービスをいう(山口優人「ライドシェアをめぐる論点―諸外国の制度比較を中心に―」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.1268, 2024.3.7, p.2. https://doi.org/10.11501/13342055)。

⁽³⁴⁾ 税制調查会 前掲注(2), pp.181-182.

^{(35) 「}車課税を抜本改革 20 年度以降 走行距離に応じ 環境への影響配慮」『日本経済新聞』 2018.11.28; 経済産業 省「令和7年度税制改正に関する経済産業省要望 【概要】」 2024.8, p.37. https://www.meti.go.jp/main/yosangaisan/fv2025/pdf/03.pdf

³⁶⁾ 交差点等における道路状況を検知し、自動運転車や遠隔監視室へ情報提供を行うシステムをいう。国土交通省 「路車協調システム構築に向けた取組」https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001634419.pdf

⁽³⁷⁾ 税制調査会 前掲注(2), p.182.

^{(38) 「}税制調査会 (第 20 回総会) 議事録」2022.10.26, pp.9-10. 内閣府ウェブサイト https://www.cao.go.jp/zei-cho/content/4zen20kaigiji.pdf 同調査会での議論については、「車税制、EV 時代へ見直し 走行距離課税導入を議論 政府税調 道路維持へ財源探る 減税縮小も焦点」『日本経済新聞』2022.10.27 も参照。

日の国会質疑で、走行距離課税について問われた際に、「政府として具体的に検討しているわけではありませんが、中長期的な自動車関係諸税の在り方については、与党税制改正大綱において、引き続き検討課題とされているものであると承知をしています」と答弁している(39)。

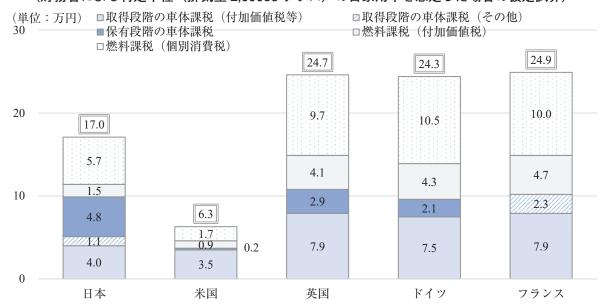
4 自動車関係税の負担額及び税収の国際比較

本節では、自動車関係税(車体課税及び燃料課税)の負担額及び税収の国際比較を確認する。

(1) 自動車関係税の負担額の国際比較

財務省は、特定車種の自家用車を想定して、日米英独仏 5 か国における燃料課税と車体課税の年間税負担額の試算を示している(図 1)。これによると、日本の年間税負担額は米国より高いものの、英国、ドイツ及びフランスに比べると低く、同試算には「車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的に見ても低い。」との説明が付されている⁽⁴⁰⁾。一方で、日本の自動車関係の業界団体は、図 1 とは異なる前提に基づき、日本の自動車関係税(車体課税部分のみ)の税負担額は英国の約 1.4 倍、ドイツの約 3.4 倍、フランスの約 9.5 倍、米国の約 23.4 倍に上るとの試算を示している⁽⁴¹⁾。

図1 主要国における燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額のイメージ)【2023年1月現在】 (財務省による特定車種(排気量2,000ccクラス)の自家用車を想定した場合の仮定試算)



- (注 1) 車両重量 1.49 トン、燃費 16.4km/ ℓ 、総排気量 1,997cc、年間ガソリン消費量 1,000 ℓ 、車体価格(税抜本体価格) 2,769,000 円の自家用車を取得した場合の 1 年当たりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7 年)を勘案し、取得時の税額の 7 分の 1 を 1 年分の税負担として計算している。
- (注 2) 燃料価格(消費課税等の税込み)は日本 168.1 円/ℓ (2023 年 1 月 30 日時点、資源エネルギー庁)、米国 0.922 ドル/ℓ (2023 年 1 月 30 日時点、「U.S. Energy Information Administration」)、英国 1.482 ポンド/ℓ (2023 年 1 月 30 日時点、「National Statistics Weekly road fuel prices」)、ドイツ 1.845 ユーロ/ℓ、フランス 1.933 ユーロ/ℓ (2023 年 1 月 30 日時点、欧州委員会「Weekly Oil Bulletin」)。
- (注3)日本の車体課税については、自動車税環境性能割を取得段階の車体課税(その他)として、自動車税種別割及び自動車重量税を保有段階の車体課税として、それぞれ整理している。日本の燃料課税(個別消費税)については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率 2.04 円 / ℓ であるが、地球温暖化

⁽³⁹⁾ 第 212 回国会衆議院会議録第 3 号 令和 5 年 10 月 24 日 p.6.

⁽⁴⁰⁾ 税制調查会 前掲注(2), p.180.

^{(41) 「}ユーザーの負担」日本自動車工業会ウェブサイト 2024 年4月時点の税体系に基づく試算であり、保有年数を13年とする等の前提が用いられている。

対策のための課税の特例により、2022年1月現在は、2.8円/ℓが適用されている。

- (注 4) 米国の州・地方政府により課される税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、首都圏のイル=ド=フランスの税率である。
- (注 5) 上記のほか、フランスでは、経済目的の車両利用に係る税(旧社用車税、旧車軸税)がある。
- (注 6) 邦貨換算レートは、1 ドル= 142 円、1 ポンド= 168 円、1 ユーロ= 145 円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場:令和5年(2023年)1月中適用)。
- (注7) なお、端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。
- (出典) 税制調査会「わが国税制の現状と課題―令和時代の構造変化と税制のあり方―」2023.6, p.180. 内閣府ウェブサイト https://www.cao.go.jp/zei-cho/shimon/5zen27kai toshin.pdf> を基に筆者作成。

(2) 環境関連税収(自動車関係税収を含む。)の国際比較

OECD は、自動車関係税を含む「環境関連税(environmentally related taxes)」の各国税収を統計データベース上で公表している。環境関連税は、「環境に対して特定の負の影響を及ぼすことが証明されているものの物理的単位(又はその代理)を課税標準とする税」と定義される(42)。政府に対する支払であれば、租税ではない負担金や課金であっても、環境関連税の範疇(はんちゅう)に含まれる。環境関連税は、課税標準の類型によって、①エネルギー(輸送用エネルギー製品、エネルギー関連の温室効果ガス排出を課税対象とする税)、②運輸(自動車の取得及び保有に係る税、運輸サービスの利用に係る税)、③汚染物質(①及び②以外の汚染源を課税対象とする税。具体的には、非エネルギー関連の温室効果ガス排出、大気・水質汚染物質排出、廃棄物処理、騒音等に対する税)、④天然資源(天然資源の採掘・採取に係る税)の4つに区分され、自動車関係税のうち燃料課税は①、車体課税は②に含まれる。

各区分の環境関連税収全体の対 GDP 比 (2021年) を見ると、日本 (1.25%) は米国よりも高いが、英独仏 3 か国や OECD 平均 (2.03%) よりも低い水準にある (表 2) (43)。日本の①エネルギーに係る税収の対 GDP 比 (0.77%) は、環境関連税収全体で見た場合と同様であり、

表 2 環境関連税収(自動車関係税収を含む。)の対 GDP 比(2021年)

(単位:%)

| | 日本 | 米国 | 英国 | ドイツ | フランス | OECD 平均 |
|-----------|------|------|------|------|------|---------|
| 環境関連税収 合計 | 1.25 | 0.65 | 1.94 | 1.80 | 2.73 | 2.03 |
| ①エネルギー | 0.77 | 0.43 | 1.54 | 1.52 | 2.03 | 1.46 |
| ②運輸 | 0.47 | 0.21 | 0.35 | 0.28 | 0.30 | 0.46 |
| ③汚染物質 | 0.01 | 0.01 | 0.04 | | 0.41 | 0.07 |
| ④天然資源 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.00 | 0.00 | 0.03 |

⁽注) 日米英独仏 5 か国のデータが揃う 2021 年のデータを示している。「..」は該当するデータがないことを示す。 OECD 平均は単純平均である。

(出典) "Environmentally related tax revenue." OECD Data Explorer website を基に筆者作成。

⁽⁴²⁾ OECD, Methodological Guidelines for Environmentally Related Tax Revenue Accounts, Paris: OECD Publishing, 2023, p.9. https://doi.org/10.1787/d752d120-en なお、OECD が 2006 年に公表したレポートでは、環境関連税は「特に環境に関連するとみなされる課税対象に賦課される義務的かつ一方的な(反対給付のない)政府への支払」と定義されていた。OECD, The Political Economy of Environmentally Related Taxes, Paris: OECD Publishing, 2006, p.26. https://doi.org/10.1787/9789264025530-en

⁽⁴³⁾ これとは別に、欧州自動車工業会(Association des constructeurs européens d'automobiles: ACEA)がほぼ毎年公表する自動車関係税に関するレポートでは、EU主要国における自動車関係税収について、課税段階ごとの詳細な内訳が示されている。2022 年版の同レポート(ACEA, "2022 TAX GUIDE," 2022, p.9. https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf) を基に、保有段階の車体課税の税収(対 GDP 比)を見ると、フランスを除く EU主要国の当該比率は、おおよそ 0.3 ~ 0.4% 程度である。一方、日本の当該比率を概算すると、これよりも若干高い 0.45% であり、税収の対 GDP 比で見れば、日本における保有段階の車体課税の租税負担は、EU主要国のそれと比べて際立って高いわけではない。こうした点に言及した文献としては、浅妻章如「車両・乗り物の保有課税一償却資産への固定資産税と自動車税一」『IATSS review』 151 号, 2014.2, pp.210-211. https://www.iatss.or.jp/entry_img/38-3-06.pdf> がある。

米国よりも高いが、英独仏 3 か国や OECD 平均 (1.46%) よりも低い。日本の②運輸に係る税収の対 GDP 比 (0.47%) は米英独仏 4 か国よりも高いが、OECD 平均 (0.46%) と同程度である。

Ⅱ 欧米主要国の自動車関係税

本章では、米英独仏 4 か国の自動車関係税の主な経緯や現行制度の概要を整理する。概括すると、フランスで自家用乗用車に対する保有段階の課税がないことを例外とすれば、いずれの国でも自動車に対して取得・保有・走行の各段階で課税が行われている。米国では州政府やその下位の地方政府が多くの税目で課税権を有する(すなわち課税主体となる。)が、英独仏では中央政府(国・連邦)が課税権を有する場合が多い。また、自動車関係税収は、米国では燃料税収等が道路財源に充てられている一方で、英独仏では一部を除けば一般財源とされている。以下の説明における税率等の数値は、別に説明を付さない限り、2024年現在のものである。

なお、米英独仏 4 か国の自動車関係税との比較のため、日本の自動車関係税の主な税目をま とめると、表 3 のとおりである。日本では、自動車一般に課される税として、①取得段階の「消 費税」、「地方消費税」、「自動車税環境性能割」及び「軽自動車税環境性能割」、②保有段階の「自 動車税種別割」、「軽自動車税種別割」及び「自動車重量税」、③走行段階の「揮発油税」、「地 方揮発油税」及び「軽油引取税」がある。

| 主っ | 日本の主な自動車関係税 | (毎田亩を合か白勈亩_ | _熈に押される粉) |
|-------|-------------|-------------|-----------|
| AV .) | | | |

| 課税段階 | 税目 | 課税主体 | 課税標準等 | 税収の使途 | |
|--------|------------|------|------------------------------------|------------------------------------|--|
| 取得 | 消費税 | 国 | 車両の取得価格(標準税率:7.8%) | 消費税率 1% 分の地方消 | |
| | 地方消費税 | 都道府県 | 消費税額 (標準税率: 2.2% (消費税額の 22/78)) | 費税収(地方の一般財源) を除き、社会保障財源に 充当。 | |
| | 自動車税環境性能割 | 都道府県 | 自動車又は軽自動車の取得価格(税 | 一般財源 | |
| | 軽自動車税環境性能割 | 市区町村 | 率は環境性能等に応じて0~3%) | | |
| 保有(注1) | 自動車税種別割 | 都道府県 | 自動車又は軽自動車の種別、排気量 | | |
| | 軽自動車税種別割 | 市区町村 | 等 | | |
| | 自動車重量税 | 国 | 車両重量等 | 一般財源(注2) | |
| 走行 | 揮発油税 | 国 | ガソリンの数量 | 一般財源 | |
| | 地方揮発油税(注3) | | | | |
| | 軽油引取税 | 都道府県 | 軽油の数量 | | |

⁽注1) 諸外国の車体課税については、取得後の課税段階は「保有」段階にまとめて整理されることが多い。他方で、 日本の自動車重量税は、車検等により自動車の運行が可能になるという法的地位に着目した権利創設税とされ、 「利用」段階の課税と整理されるが、ここでは諸外国との比較のため、「保有」段階の課税として整理している。

⁽注2)税収の431/1000は地方の一般財源として譲与され、残りは国の一般財源となる。国の一般財源の一部は、 公害健康被害補償制度の財源として交付される。

⁽注3) 地方の一般財源として全額譲与される。

⁽出典)「地方税制度」総務省ウェブサイト f自動 車関係諸税・エネルギー関係諸税に関する資料」財務省ウェブサイト flage (出典) 「消費税の使途に関する資料」同 https://www.mof.go.jp/tax_policy/summary/consumption/d05.htm 等を基に筆者作成。

1 米国

米国で自動車一般に課される税としては、①取得段階の「売上税」及び「燃料多消費車税」、②保有段階の「自動車登録料」、③走行段階の「自動車燃料物品税」、「燃料税」及び「走行距離課金」がある(表 4) ⁽⁴⁴⁾。車両重量が一定以上の重量貨物車には、これらに加えて、④取得段階の「重量貨物車小売税」、⑤保有段階の「重量車高速道路使用税」、⑥走行段階の「重量車両マイル税」、「タイヤ税」等が課される。以下では、乗用車を含む自動車一般に課される税を中心に紹介し、走行距離課金については第Ⅲ章で取り上げる(英独仏の3か国についても同様)。

表4 米国の主な自動車関係税

| 課税段階 | 税目 | 課税主体 | 課税標準 | 税収の使途 (注1) | | | | |
|-------|-------------------|-----------------|-------------------|--|--|--|--|--|
| 乗用車を含 | 乗用車を含む自動車一般に課される税 | | | | | | | |
| 取得 | 売上税 | 州・地方 | 車両の取得価格 | 【カリフォルニア州】一般財源 | | | | |
| | 燃料多消費車税 | 連邦 | 燃費性能 | 一般財源 | | | | |
| 保有 | 自動車登録料 | 州・地方 | 車両重量、車齢、 車両価格等 | 【カリフォルニア州】州の基金等に繰り入れられ、 道路整備等に充当。 | | | | |
| 走行 | 自動車燃料物品税 | 連邦 | 燃料の数量 | 道路信託基金(HTF)及び地下貯蔵庫漏出信託基 金(LUST) ^(注3) に繰り入れられ、道路整備等に充当。 | | | | |
| | 燃料税 | 州・地方 | 燃料の数量 | 【カリフォルニア州】 州の運輸基金に繰り入れられ、 高速交通システム、インフラ整備等に充当。 | | | | |
| | 走行距離課金 | 州 (一部の 州で導入) | 走行距離 | 【オレゴン州】道路及び橋梁の整備費として、州高 速道路基金に充当。 | | | | |
| 重量貨物車 | 車に課される税 | | | | | | | |
| 取得 | 重量貨物車小売税 | 連邦 | 車両の取得価格 | HTF に繰り入れられ、道路整備に充当。 | | | | |
| 保有 | 重量車高速道路使 用税 | 連邦 | 車両重量 | HTF に繰り入れられ、道路整備に充当。 | | | | |
| 走行 | 重量車両マイル税 | 州 (一部の 州で導入) | 車両重量及び走行 距離 | 【オレゴン州】道路整備、交通安全事業に充当。 | | | | |
| | タイヤ税 | 連邦 | タイヤの重量 | HTF に繰り入れられ、道路整備に充当。 | | | | |

- (注1) 州・地方税収の使途については、一部の州(カリフォルニア州又はオレゴン州)を例示している。
- (注2) 連邦政府は、国産原油及び輸入石油製品に対し、石油流出責任税及び石油スーパーファンド税を課しており、 これらの税が走行段階の課税の一部と整理される場合がある。
- (注3) HTF は主に州政府による幹線道路の整備に資金を拠出する基金、LUST は連邦管轄の地下貯蔵庫からの石油 漏出対策に資金を拠出する基金を指す(いずれも日本の特別会計に相当)。
- (出典) 今西芳一・芝原理之「欧米諸国の自動車関連税制」『IATSS review』151 号, 2014.2, pp.182-190. https://www.iatss.or.jp/entry img/38-3-03.pdf>; みずは情報総研「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託報告書」(東京都主税局令和元年度請負業務報告書) 2020.3, pp.163-182. https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/r0203/green/2_1.pdf; 「主要国の予算・財源(道路特定財源制度)」(道路データブック 2024) 国土交通省ウェブサイト https://www.mlit.go.jp/road/toukei_chousa/road_db/pdf/2023/18-4.pdf; "Highway Statistics 2022," 2023.11. U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration website https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2022/; 関係法令、政府ウェブサイト等を基に筆者作成。

⁽⁴⁾ 以下の米国に関する記述は、今西芳一・芝原理之「欧米諸国の自動車関連税制」『IATSS review』 151 号, 2014.2, pp.182-190. 〈https://www.iatss.or.jp/entry_img/38-3-03.pdf〉; みずほ情報総研「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託報告書」(東京都主税局令和元年度請負業務報告書) 2020.3, pp.163-188. 〈https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/r0203/green/2_1.pdf〉; ACEA, *ibid.*, pp.367-375のほか、関係法令、政府ウェブサイト等による。

(1) 取得段階の課税

(i) 売上税

ほとんどの州は、車両の取得価格に売上税(Sales Tax)を課している(45)。州政府よりも下位の地方政府(カ ウンティ等)が売上税を課す場合もある。カリフォル ニア州の場合、州による売上税率は7.25%、下位の地 方政府による売上税の平均税率は 1.60% である⁽⁴⁶⁾。

(ii) 燃料多消費車税

燃料多消費車税(Gas Guzzler Tax)は、燃費性能が一 定基準を下回る自動車に課税を行うものである(表5)。 同税は、1978年に制定されたエネルギー税法(47)により、 燃費性能の低い車両の製造及び販売の抑制を目的とし て導入された(48)。

1991 年から 2024 年現在まで、課税が発生する閾(し

きい) 値は、22.5 マイル/ガロン (9.56km/ l に相当)

表5 燃料多消費車税の税額(2024年)

| 燃費性能 | 税額 |
|-------------------|-------|
| (マイル / ガロン (mpg)) | (ドル) |
| 22.5 以上 | 0 |
| 21.5 以上 22.5 未満 | 1,000 |
| 20.5 以上 21.5 未満 | 1,300 |
| 19.5 以上 20.5 未満 | 1,700 |
| 18.5 以上 19.5 未満 | 2,100 |
| 17.5 以上 18.5 未満 | 2,600 |
| 16.5 以上 17.5 未満 | 3,000 |
| 15.5 以上 16.5 未満 | 3,700 |
| 14.5 以上 15.5 未満 | 4,500 |
| 13.5 以上 14.5 未満 | 5,400 |
| 12.5 以上 13.5 未満 | 6,400 |
| 12.5 未満 | 7,700 |
| | |

(出典) 40 CFR § 600.513-08. https://www. ecfr.gov/current/title-40/chapter-I/subchap ter-Q/part-600/subpart-F/section-600.513-08> 等を基に筆者作成。

に設定されている。当該閾値は、低水準に設定され⁽⁴⁹⁾、平均的な燃費性能を有する車両であ れば、燃料多消費車税の課税は発生しない。

(iii) EV 等の電動車の購入者に対する連邦所得税の税額控除

2022 年 8 月に成立したインフレ抑制法⁽⁵⁰⁾により、クリーン車両税額控除 (Clean Vehicle Credit) の見直しが行われ、2023 \sim 2032 年までに一定の要件($^{(51)}$ を満たすクリーン車両($^{(52)}$ を購 入し、使用を開始した者に対して、連邦所得税において最大 7.500 ドルの税額控除を認める措 置が講じられている(53)。

⁽⁴⁵⁾ アラスカ、デラウェア、モンタナ、ニューハンプシャー及びオレゴンの5州では、州税としての売上税がない。 このうち、アラスカを除く4州では、下位の地方政府が課す売上税も設けられていない。Jared Walczak, "State and Local Sales Tax Rates, 2024," 2024.2.6. Tax Foundation website https://taxfoundation.org/data/all/state/2024-sales-taxes/

⁽⁴⁷⁾ Energy Tax Act of 1978, P.L. 95-618, Nov. 9, 1978, 92 Stat. 3174.

⁽⁴⁸⁾ United States Environmental Protection Agency, "Gas Guzzler Tax," 2012.9, [p.1]. https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/ P100F3YZ.PDF?Dockey=P100F3YZ.PDF>

⁽⁴⁹⁾ 米国運輸省が定める 2024 年から 2026 年の製造車(乗用車及び小型トラック)に対する企業別平均燃費基準(CAFE 基準)では、2026年製造車の平均燃費基準を業界全体で1ガロン当たり49マイルとすることが求められている ("USDOT Announces New Vehicle Fuel Economy Standards for Model Year 2024-2026," 2022.4.1. National Highway Traffic Safety Administration website https://www.nhtsa.gov/press-releases/usdot-announces-new-vehicle-fuel-economy- standards-model-year-2024-2026>) o

⁽⁵⁰⁾ Inflation Reduction Act of 2022, P.L. 117-169, Aug. 16, 2022, 136 Stat. 1818.

⁽⁵¹⁾ 米国エネルギー省が車両の最終組立地や部品・重要鉱物の生産地に係る要件を満たす対象車両を指定する。適 用要件は継続的に見直しが行われており、2024年以降は、19モデルのみが税額控除の対象となっている。大原 典子「EV 税額控除対象車両、2024 年以降は 19 モデルのみ、米エネルギー省発表(米国)」『ビジネス短信』 2024.1.10. JERTO ウェブサイト https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/01/03d5dd65c2b42ba0.html

^[52] バッテリー式電気自動車 (Battery Electric Vehicle: BEV)、PHV 及び FCV を指す。BEV は、搭載されたバッテリー で走る EV を指し、一般的な EV はこれに当たる。

^{(53) &}quot;Credits for new clean vehicles purchased in 2023 or after." IRS website なお、トランプ次期米大統領の政権移行チームは、クリーン車両 税額控除の廃止を検討していると報じられている(「トランプ政権移行チーム、EV 税控除の廃止を計画」『Reuters』 2024.11.15. https://jp.reuters.com/markets/japan/funds/4TGKKHBJHVPWXLBESFNGPEXGII-2024-11-14/)

(2) 保有段階の課税

(i) 自動車登録料

全ての州において、自動車の所有者に定期的に課す自動車登録料(vehicle registration fee)が設けられている。税額は州によって異なり、一定額とする州もあるが、多くの州は車両重量、車齢、車両価格などの要素に応じて税額を決定する仕組みを採っている。州より下位の地方政府が独自の税を課す場合も多い。

例えば、カリフォルニア州では、①車両価格(11 年間の耐用年数に応じて毎年減額)に税率 0.65% を課す「自動車ライセンス料(Vehicle License Fee)」、②一定額(74 ドル)を課す「登録料(Registration Fee)」、③車両価格の区分に応じて 32 ~ 227 ドルを課す「輸送改善料(Transportation Improvement Fee)」といった自動車登録料が毎年課される⁽⁵⁴⁾。

ニューヨーク州では、①車両重量に応じた自動車登録料(2年間で $26\sim140$ ドル)と、②居住地域別に一定額を課す自動車使用料(ニューヨーク市の場合、2年間で通常分 30 ドルと追加分 50 ドル $^{(55)}$)が設けられている $^{(56)}$ 。

(ii) EV 等の電動車に対する自動車登録料の追加課金

全米州議会議員連盟(National Conference of State Legislatures: NCSL)の2024年11月時点の取りまとめによると、米国50州のうち少なくとも39州がEV、その他のゼロエミッション車等に対し、通常の自動車登録料に追加して課金する制度(以下「自動車登録料の追加課金」という。)を導入している(57)(主な事例は、表6を参照)。その目的は、①道路財源とされる燃料税収がEVの普及等を受けて減少する中で、代替財源を確保すること、②燃料税を負担する内燃機関自動車の運転者と、これを負担しないEVの運転者との間で税負担の公平性を確保することである。こうした導入目的は、走行距離課税の導入事例(第Ⅲ章)とも共通している。

EV に対する自動車登録料の追加課金の年額は、最低の州では 50 ドル (コロラド等)、最高の州では 290 ドル (ニュージャージー (2028 年 7 月以降に適用)) である。その収入は、ほとんどの場合、各州の運輸基金に繰り入れられ、道路整備等の財源に充てられる。

さらに、一部の州では、公共の EV 用充電設備で供給される電力への課税を導入する動きも見られる。オレゴン州政府の走行距離課金タスクフォースが 2024 年 4 月に取りまとめた情報によると、当該課税を導入する州は、ジョージア、アイオワ、ケンタッキー、モンタナ、オクラホマ、ペンシルバニア、ユタ及びウィスコンシンの 8 州である (58)。その主な類型は、① 1 キロワット時当たりの税率 (59) を設定する州(アイオワ、ケンタッキー、モンタナ、オクラホマ、

^{(54) &}quot;Registration Fees." State of California, Department of Motor Vehicles website https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-registration-fees/

⁵⁵⁾ この追加分は、大都市通勤圏(Metropolitan Commuter Transportation District: MCTD)追加登録料と呼ばれるもので、ニューヨーク市に加え、その周辺7郡の居住者が賦課対象となる。

^{(56) &}quot;Passenger vehicle registration fees, use taxes and supplemental fees." New York State website https://dmv.ny.gov/registration/registration-fees-use-taxes-and-supplemental-fees-passenger-vehicles カウンティごとの自動車登録料の状況については、ACEA, op.cit.(43), pp.373-375 を参照。

Doug Shinkle and Matt Wicks, "Special Registration Fees for Electric and Hybrid Vehicles," 2024.11.27. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/special-registration-fees-for-electric-and-hybrid-vehicles

Road User Fee Task Force, Oregon Department of Transportation, "Revenue Options & Policy Topics Workshop: Review of Potential Statewide Revenue Options," 2024.4.23. OREGON.GOV website https://www.oregon.gov/odot/Programs/RUF/Item%205%20-%20Review%20of%20Potential%20Statewide%20Revenue%20Options.pdf

^{(59) 1}キロワット時当たりの税率は、ペンシルバニアでは 0.0172 ドル、アイオワでは 0.026 ドル、ケンタッキー、モンタナ、オクラホマ及びウィスコンシンでは 0.03 ドルである。

表6 主な州における EV 等の電動車に対する自動車登録料の追加課金の事例

| 州 | 通常の自動車登録料 | EV 等に対する自動車登録料の追加課金 |
|----------|--|--|
| カリフォルニア | ○ 自動車ライセンス料:車両価格に税率 0.65% を毎年課金 ○ 登録料:一定額(年74ドル)を毎年課金 ○ 輸送改善料:車両価格の区分に応じて年32~227ドルを毎年課金 | ○ 道路改善料:2020年以降のモデルのゼロエミッション車(ZEV)に対して118ドルを課税(2024年現在。導入当初は100ドルであり、その後、消費者物価指数に連動して毎年改定) |
| コロラド | ○ 車両重量に応じた自動車登録料(例えば、2,000 ポンド以下の場合、年6ドル)に加え、車齢に応じた追加登録料(例えば、車齢7年未満の場合、年12ドル)を毎年課金。○ その他、車両のモデル年式と価格に応じた所有税もある。 | ○ EV に対する追加登録料: 年 50 ドル |
| ハワイ | ○ 自動車登録料:年45ドル ○ その他、車両重量に応じた課金もある。 | ○ EV に対する追加登録料:年 50 ドル |
| ニュージャージー | ○ モデル年式、車両重量に応じて毎年課金(例 えば、2年以内の年式で、重量 3,500 ポンド 未満の場合、年 59 ドル) | ○ ZEV (EV を含む。) に対する追加登録料: 導入当初 (2024年7月から適用) は年250 ドル。その後の4年間にわたり、毎年10ド ルずつ年額を引き上げ、2028年7月以降は 年290ドルとなる。 |
| オレゴン | ○ 基本登録料: 年43ドル | ○ 燃費性能 (マイル/ガロン (mpg)) に応じた 追加登録料 0 ~ 19mpg:年20ドル 20 ~ 39mpg:年25ドル 40 mpg 以上:年35ドル OReGO (オレゴン州が導入する走行距離課金 プログラム) に参加しない EV:年115ドル OReGO に参加する EV 又は燃費性能 40mpg 以上の車:なし(基本登録料43ドル+1マイル当たり1.9セント) |
| サウス・ダコタ | ○ 非商用車ライセンス料:車両重量と車齢の 区分に応じて毎年課金(例えば、車齢0~9 年目の場合、年36~144ドル) | ○ EV に対する追加登録料: 年 50 ドル |
| ユタ | ○ 自動車登録料: 年 44 ドル | ○ EV に対する追加登録料:年138.5 ドル ○ PHV に対する追加登録料:年56.5 ドル ○ HV に対する追加登録料:年21.75 ドル ○ ガソリン、軽油、天然ガス又はプロパン以外を動力源とする車両(上記の車両を除く。)に対する追加登録料:年138.5 ドル |
| ワシントン | ○ ライセンス登録料:年30ドル ○ その他、各種申請料やサービス料がある。 | ○ EV 及び PHV に対する追加登録料 (Electric car fee):年 150 ドル (HV の場合は年 75 ドル、電動二輪車の場合は年 30 ドル) ○ EV 及 び PHV に 対 す る 輸 送 電 化 料 (Transportation electrification fee):年 75 ドル |

⁽出典) Doug Shinkle and Matt Wicks, "Special Registration Fees for Electric and Hybrid Vehicles," 2024.11.27. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/special-registration-fees-for-electric-and-hybrid-vehicles; 各州政府のウェブサイトを基に筆者作成。

ペンシルバニア及びウィスコンシン)、②小売価格に一定税率(税率 12.5%)を課す州(ユタ)、 ③電力のガソリン・ガロンへの換算値を基に、燃料税と同じ税率(1 ガロン当たり 0.26 ドル) を課す州(ジョージア)に分けられる。

運輸・建設部門の電動化等に関する調査研究を行う米国のシンクタンクである Atlas Public Policy によると、一定の条件を置いて、一般的な EV の運転者とガソリン車の運転者が 1 年間で支払う税金(燃料税等)と課金(自動車登録料等)の負担合計額を比較すると、コロンビア特別区を含む 36 州では、EV の運転者の負担合計額がガソリン車の運転者のそれを上回る(す

なわち、EV 保有に対するペナルティが発生する)という⁽⁶⁰⁾。このうち 16 州では、前者が後者を上回る額(EV 保有に対するペナルティ額)は 150 ドルを超える。米国では、民主党が気候変動対策の観点から EV の普及に積極的な姿勢を採るのに対し、共和党はこれに消極的な姿勢を採るという党派対立が見られる。EV に対する自動車登録料の追加課金で高い税率を設定する州や、公共の EV 用充電設備で供給される電力への課税を導入する州の多くは、共和党が州政府・議会で主導権を握る州であると報じられている⁽⁶¹⁾。

(3) 走行段階の課税

米国では、連邦政府と州政府がそれぞれ燃料税を課している。燃料税は、1919年にオレゴン州が最初に導入したのを皮切りに、諸州に広まり、1929年には全州が導入した $^{(62)}$ 。その後、連邦レベルでは、1932年歳入法 $^{(63)}$ により時限的に燃料税が導入され、1941年歳入法 $^{(64)}$ で恒久税として措置された。

連邦政府が課す燃料税は「自動車燃料物品税(motor fuel excise tax)」と呼ばれ、2024 年現在、1 ガロン $^{(65)}$ 当たりの税率は、ガソリンが 0.184 ドル、軽油が 0.244 ドルである $^{(66)}$ 。 当該税率は、1993 年に財政赤字の削減を目的として引上げが実施されて以降、現在まで据え置かれている $^{(67)}$ 。ガソリン及び軽油に対する税率のうち、1 ガロン当たり 0.001 ドル相当分の税収は地下 貯蔵庫漏出信託基金(Leaking Underground Storage Tank Trust Fund: LUST) $^{(68)}$ 、残りは道路信託基金(Highway Trust Fund: HTF) $^{(69)}$ に充てられる。

州政府における燃料税の1ガロン当たりの平均税率は、ガソリンが0.2732ドル、軽油が0.2892ドルである(2024年7月現在)⁽⁷⁰⁾。

⁽⁶⁰⁾ Moe Khatib, "EV drivers in 36 states pay a surplus of fees each year," 2024.1.23. Atlas Public Policy website https://www.atlasevhub.com/data_story/ev-drivers-in-36-states-pay-a-surplus-of-fees-each-year/

⁽⁶¹⁾ Arian Campo-Flores, "The Next Red-Blue State Divide: EV Taxes; Electric-vehicle owners often face higher charges in Republican-led states," *Wall Street Journal*, 2024.3.7.

⁽⁶²⁾ 石村 前掲注(4), pp.61-62.

⁽⁶³⁾ Revenue Act of 1932, P.L. 72-154, June 6, 1932, 47 Stat. 169.

⁽⁶⁴⁾ Revenue Act of 1941, P.L. 77-250, September 20, 1941, 55 Stat. 687.

^{(65) 1} ガロン=約3.8 リットルである (米国におけるガロンの換算値)。

⁽⁶⁶⁾ これ以外にも、連邦政府は、国産原油及び輸入石油製品に対し、石油流出責任税(税率は 0.09 ドル / バレル (= 0.002 ドル / ガロン))及び石油スーパーファンド税(税率は 0.17 ドル / バレル (= 0.004 ドル / ガロン。2024 年 現在の税率であり、毎年、インフレ率に連動して税率の調整が行われる。))を課している(Internal Revenue Service, "Instructions for Form 6627 (Rev. January 2024)." https://www.irs.gov/pub/irs-pdf/i6627.pdf)。石油スーパーファンド税は、インフレ抑制法により復活された制度である(2023 年 1 月施行)。

^{(67) &}quot;Increase Excise Taxes on Motor Fuels and Index for Inflation," 2018.12.13. Congressional Budget Office website https://www.cbo.gov/budget-options/54817; "Ask the Rambler: When did the Federal Government begin collecting the gas tax?" U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration website https://highways.dot.gov/highway-history/general-highway-history/rambler/ask-rambler-when-did-federal-government-begin なお、長らく税率が据え置かれてきた理由としては、自動車が国民生活に不可欠であり、税率を引き上げると国民が強く反発し、選挙結果に悪影響を及ぼすとの懸念が持たれてきたことが指摘されている(高速道路調査会「第1部 各国の道路政策のまとめ」『欧米の高速道路政策 2024 年版』 2024.4, p.1. https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/images/research/document/oubei2024(1).pdf)。

⁶⁸ 連邦管轄の地下貯蔵庫からの石油漏出対策に資金を拠出する基金(日本の特別会計に相当)。

⁶⁹⁾ 主に州政府による幹線道路の整備に資金を拠出する基金(日本の特別会計に相当)。

^{(70) &}quot;Federal and state motor fuels taxes," 2024.7. U.S. Energy Information Administration website https://www.eia.gov/petroleum/marketing/monthly/xls/fueltaxes.xlsx 州燃料税の改正動向については、"Recent Legislative Actions Likely to Change Gas Taxes," 2024.10.9. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/recent-legislative-actions-likely-to-change-gas-taxes が詳しい。

2 英国

英国で自動車一般に課される税としては、①取得段階の「付加価値税」、②保有段階の「自動車税」、③走行段階の「炭化水素油税」がある(表 7)⁽⁷¹⁾。車両重量が一定以上の貨物車には、これらに加えて、④走行段階の「重量車道路利用税」等が課される。

表7 英国の主な自動車関係税

| 課税段階 | 税目 | 課税主体 | 課税標準 | 税収の使途 | | | |
|-------------|-------------------|------|---------------------------|-------|--|--|--|
| 乗用車を含む | 乗用車を含む自動車一般に課される税 | | | | | | |
| 取得(注1) | 付加価値税 | 玉 | 車両の取得価格 | 一般財源 | | | |
| 保有 | 自動車税 | | 車両種別、CO ₂ 排出量等 | | | | |
| 走行(注2) | 炭化水素油税 | | 燃料の数量 | | | | |
| 重量貨物車に課される税 | | | | | | | |
| 走行 | 重量車道路利用税 | 玉 | 排ガス性能、車両重量 | 一般財源 | | | |

- (注1)取得段階では、付加価値税に加え、全車両共通で一律の自動車登録料(55 ポンド)が課される。
- (注 2) 走行段階の課金制度には、ロンドン市が導入する「混雑課金(Confusion Charge)」(指定時間内に対象区域に乗り入れた自動車に1日当たり15ポンドを課金する制度。収入は交通インフラへの投資に充当)が含まれる場合がある。
- (注3) 上記以外にも、社用車の私的利用をフリンジ・ベネフィット (現物給与) とみなし、これに課税する制度が設けられている。課税額は、社用車の価格を基準とし、 CO_2 排出量等を加味して決定される。
- (出典) 今西芳一・芝原理之「欧米諸国の自動車関連税制」『IATSS review』151 号, 2014.2, pp.182-190. https://www.iatss.or.jp/entry_img/38-3-03.pdf; みずほ情報総研「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託報告書」(東京都主税局令和元年度請負業務報告書) 2020.3, pp.129-144. https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/r0203/green/2_1.pdf; 鎌倉治子 『諸外国の付加価値税 2018 年版』(調査資料 2017-1-a 基本情報シリーズ 24) 国立国会図書館, 2018, pp.18-19, 42-43. https://doi.org/10.11501/11056198; 関係法令、政府ウェブサイト等を基に筆者作成。

(1) 取得段階の課税

車両の取得価格には、付加価値税 (Value Added Tax: VAT) が標準税率 20% で課される。また、 車両の新規登録時には全車両共通で一律 55 ポンドの自動車登録料が課される (72)。

(2) 保有段階の課税(自動車税(VED))

(i) 概要と主な経緯

自動車税(Vehicle Excise Duty: VED)は、公道で使用又は保管される自動車の所有者に毎年課される税である⁽⁷³⁾。英国では 20 世紀初頭から自動車を課税対象として、馬力に応じて累進税率を課す税が存在していた。当初、同税収は道路整備のための特定財源とされていたが、他の使途への充当が常態化していたことを踏まえて、1937 年 4 月以降は、日本の一般会計に相当する「統合国庫基金(Consolidated Fund)」に直入されることとなった。現在の VED は、1994 年車両物品登録法⁽⁷⁴⁾を根拠法としており、その制定以降は、毎年度の税制改正が盛り込まれる財政法(finance act)によって制度改正が行われている。

⁽⁷¹⁾ 以下の英国に関する記述は、今西・芝原 前掲注(44), pp.182-190; みずほ情報総研 前掲注(44), pp.129-144; ACEA, op.cit.(43), pp.356-366 のほか、関係法令、政府ウェブサイト等による。

^{(72) &}quot;Vehicle registration." GOV.UK website https://www.gov.uk/vehicle-registration/new-registrations

⁽⁷³⁾ VED の経緯等については、Francesco Masala, "Vehicle Excise Duty," House of Commons Library Research Briefing, CBP-1482, 2023.12.19. https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01482/SN01482.pdf;「欧州の自動車関係税制の現状」(第3回自動車関係税制に関する研究会 資料2) 2010.5.28, pp.13-15. 総務省ウェブサイト https://www.soumu.go.jp/main_content/000068963.pdf を参照した。

⁽⁷⁴⁾ Vehicle Excise and Registration Act 1994 (c.22).

近年では、大きな制度改正として、京都議定書の締結等を踏まえた環境対策の観点から、2001年3月以降の新規登録車を対象に、VEDの課税標準の見直しが行われた(75)。具体的には、従前の課税標準である排気量に代えて CO2 排出量が採用され、CO2 排出量に応じた課税区分と税率が設定された。課税区分は、当初4区分であったが、より精緻に CO2 排出量を税額に反映するため、順次拡大され、2009年4月以降は13区分とされた。2010年4月には、新規登録の1年目に限り、2年目以降とは異なる税率表(first-year rate)を適用する制度が導入された。これは、1年目の課税において、2年目以降と比べて、CO2 排出量が少ない車両への軽課、CO2 排出量が多い車両への重課を行うことで、低排出車を購入するインセンティブを一層高めることを目的とする制度であった。その後、当該制度は、1年目には車両種別ごとに CO2 排出量に応じて課税する一方で、2年目以降は車両種別等の区分に応じて一定額を課すという仕組みに改められた(2017年4月以降の新規登録車に適用)。

(ii) 現行制度

VED の現行制度(2024 年現在)では、過去の累次の制度改正を踏まえて、新規登録の時期によって異なる課税方式が適用される(76)。

- ① 2017年4月以降の新規登録車:1年目は車両種別ごとに CO₂ 排出量に応じて課税、2年 目以降は車両種別等の区分に応じて一定額を課税(表 8)。
- ② 2001年3月以降、2017年3月までの新規登録車: CO₂排出量に応じて課税(13区分の税率表を適用)。
- ③ 2001年3月より前の新規登録車:排気量に応じて課税。ただし、40年以上前の製造車は免税(クラシックカー免税)。

なお、現行制度では、定価が 4 万ポンド以上の車両に対し、新規登録後 $2 \sim 6$ 年目の 5 年間に、追加課税を行う制度(expensive car supplement. 高額車追加課税)が設けられている (77)。

(iii) EV 等に対する優遇措置とその見直し

VED の現行制度(2024年現在)では、① EV 等のゼロエミッション車(zero-emission cars)に対する VED(高額車追加課税を含む。)を免税とする措置と、②代替燃料車(HV、バイオエタノール、液化石油ガス等を動力源とする車)に対する VED を軽減する措置(ガソリン車等に適用する標準税率から年 10 ポンドを軽減)が設けられている。

これらの優遇措置は、2022年秋季財政演説において2025年4月から廃止することが表明さ

⁽⁷⁵⁾ なお、課税標準の変更時には、税収中立(税制改正による増減収が均衡)となるように、税率が設定された。「欧州の自動車関係税制の現状」前掲注(73), p.13.

^{(76) &}quot;Vehicle tax rates." GOV.UK website https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/print; HM Revenue & Customs, "Vehicle Excise Duty: 40 year rolling exemption for classic vehicles." GOV.UK website <a href="https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a749d17e5274a410efd1043/TIIN_2507_8011_40_year_rolling_exemption_for_classic_vehicles_pdf なお、重量貨物車等に対する税率表は、乗用車とは別に設けられている(Driver and Vehicle Licensing Agency, "Rates of vehicle tax for heavy goods vehicles, special vehicles, private heavy goods vehicles, small island vehicles, buses, combined transport, recovery vehicles and general haulage vehicles." GOV.UK website https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64ca1f035c2e6f0013e8d967/v149x1-rates-of-vehicle-tax.pdf)。

⁽⁷⁷⁾ この課税方法をめぐっては、所得や資産が多い者ではなく、高額車を購入した者に高い税を課す理由が不明であり、富裕層に課税する方法として奇異で恣意的であるとの批判が見られる。Stuart Adam and Rebekah Stroud, "A road map for motoring taxation," Carl Emmerson et al, eds., *The IFS Green Budget*, London: Institute for Fiscal Studies, 2019, p.224. https://ifs.org.uk/sites/default/files/output_url_files/GB2019-Chapter-9-A-road-map-for-motoring-taxation-update2.pdf

(単位:ポンド)

表8 2017年4月以降の新規登録車に適用される VED の税率表

①1年目の税率表(年額) (単位:ポンド) ②2年目以降の税率表(年額)

| CO ₂ 排出量 (g/km) | ガソリン車 / ディーゼル車 (RDE2 基準適 合 ^(注1)) | ディー ゼル車 (RDE 基 準適合) | 代替燃 料車 ^(注2) |
|-------------------------------|---|------------------------------|---------------------------|
| 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 ~ 50 | 10 | 30 | 0 |
| 51 ~ 75 | 30 | 135 | 20 |
| 76 ~ 90 | 135 | 175 | 125 |
| 91 ~ 100 | 175 | 195 | 165 |
| 101 ~ 110 | 195 | 220 | 185 |
| 111 ~ 130 | 220 | 270 | 210 |
| $131 \sim 150$ | 270 | 680 | 260 |
| $151 \sim 170$ | 680 | 1,095 | 670 |
| 171 ~ 190 | 1,095 | 1,650 | 1,085 |
| 191 ~ 225 | 1,650 | 2,340 | 1,640 |
| 226 ~ 255 | 2,340 | 2,745 | 2,330 |
| 255 超 | 2,745 | 2,745 | 2,735 |

| | ダイレクトデ ビット ^(注3) 以外 | | ダイレクトデビット | | | |
|--|----------------------------------|-----------|-------------------|-------------------|-----------------|--|
| 種別 | 12 か月 払い | 6か月 払い | 12 か月 一括 払い | 12 か月 分割 払い | 6か月 一括 払い | |
| ガソリン車 / ディーゼル車 | 190 | 104.5 | 190 | 199.5 | 99.75 | |
| 代替燃料車 | 180 | 99 | 180 | 189 | 94.5 | |
| 新規登録時の定価が4万ポンド超の車両に対する高額車追加課税分(新車登録後、2~6年目に410ポンド(12か月払い等の場合)を上乗せ)を含む額 | | | | | | |
| ガソリン車 / ディーゼル車 | 600 | 330 | 600 | 630 | 315 | |
| 代替燃料車 | 590 | 324.5 | 590 | 619.5 | 309.75 | |

- (注 1) RDE は、実際に路上を走行して、窒素酸化物(NOx)の排ガス性能を評価する試験法。RDE2 基準の適合車は、RDE 基準の適合車よりも厳しい NOx の排出基準を満たす車両を指す。
- (注 2) 代替燃料車には、HV、バイオエタノール及び液化石油ガスを動力源とする車が含まれる。
- (注3) ダイレクトデビットは、公共料金等の支払で使用される口座自動振替の一種。
- (注4) EV に対する VED (高額車追加課税を含む。) は免税となる。
- (出典) "Rates of vehicle tax for cars, motorcycles, light goods vehicles and private light goods vehicles." GOV.UK website https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6603f64b13397a0011e419be/v149-rates-of-vehicle-tax-for-cars-motorcycles-light-goods-vehicles-and-private-light-goods-vehicles.pdf を基に筆者作成。

れ⁽⁷⁸⁾、2023 年財政法⁽⁷⁹⁾で法制化された。廃止の理由としては、EV の普及が加速し、2025 年 の新車販売台数の半分が EV になると見込まれる中で、全ての道路利用者に公平な税負担を求める必要があることが挙げられている⁽⁸⁰⁾。当該優遇措置の廃止により、2025 年 4 月以降に新規登録される EV の場合、1 年目は CO_2 排出量 $1 \sim 50$ g/km の区分 (年額 10 ポンド) で課税され、2 年目以降はガソリン車と同じ標準税率が適用される⁽⁸¹⁾ほか、高額車追加課税の対象とされる。代替燃料車は、2025 年 4 月以降、標準税率で課税されることになる。

(3) 走行段階の課税 (炭化水素油税)

英国で燃料税に相当する税として「炭化水素油税 (Hydrocarbon Oil Duty)」がある。同税では、無鉛ガソリン及び軽油に対する 1ℓ 当たりの税率は 0.5295 ポンドに設定されている (82)。

数量当たりの税率が定められる従量税は、インフレの下では実質的な税負担額が減少するこ

^{(78) &}quot;The Autumn Statement 2022 speech," 2022.11.17. GOV.UK website https://www.gov.uk/government/speeches/the-autumn-statement-2022-speech; "Autumn Statement 2022," CP751, 2022.11, p.52. GOV.UK website https://assets.publishing.service.gov.uk/media/63761678e90e0728475ed4fd/CCS1022065440-001_SECURE_HMT_Autumn_Statement_November 2022 BOOK.pdf

⁽⁷⁹⁾ Finance Act 2023 (c.1). 財政法上の規定については、"Finance Bill: explanatory notes," pp.21-22. GOV.UK website https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/58-03/0197/en/220197en.pdf を参照。

^{(80) &}quot;The Autumn Statement 2022 speech," op.cit.(78); "Autumn Statement 2022," op.cit.(78)

^{(81) 2017} 年 4 月から 2025 年 3 月までに新規登録された EV は標準税率で課税され、2001 年 3 月から 2017 年 3 月までに新規登録された EV は VED の課税が発生する最初の区分(2024 年現在は 20 ポンド)で課税される。Driver and Vehicle Licensing Agency, "Vehicle tax for electric and low emission vehicles," 2024.8.14. GOV.UK website https://www.gov.uk/guidance/vehicle-tax-for-electric-and-low-emissions-vehicles

⁽⁸²⁾ HM Revenue & Customs, "Guidance: Excise Duty hydrocarbon oils rates," 2024.5.15. GOV.UK website https://www.gov.uk/government/publications/rates-and-allowances-excise-duty-hydrocarbon-oils/excise-duty-hydrocarbon-oils-rates

とになる。そのため、1993~1999年まで、保守党政権及び労働党政権⁽⁸³⁾は、炭化水素油税の 実質的な税負担額を維持することを目的として、毎年、インフレ率を考慮して当該税率を引き 上げる政策 (duty escalator) を採用していた (84)。1999 年に労働党政権はこれを一時的に停止し、 その後、散発的に税率の引上げを実施した。しかし、2010年に保守党及び自由民主党の連立 政権が発足すると、2011年には税率が 1ℓ 当たり 1 ペンス (= 0.01 ポンド)引き下げられ、 その後は 2021 年まで当該税率が据え置かれた。最近では、保守党のボリス・ジョンソン (Boris Johnson) 政権の下で、ロシアのウクライナ侵略によりエネルギー価格が高騰したことを受けて、 家計の生計費を支援するため、2022 年 3 月 23 日から 12 か月間の時限措置として、無鉛ガソ リン・軽油等に対する税率の時限的な引下げ (1ℓ) 当たり5ペンス)が実施された(85)。当該措 置は、適用期限が3度延期されており、現時点では 2026 年3月 22 日に終了する予定である⁽⁸⁶⁾。

3 ドイツ

ドイツで自動車一般に課される税としては、①取得段階の「付加価値税」、②保有段階の「自 動車税 |、③走行段階の「エネルギー税 | 等がある (表 9) (87)。車両重量が一定以上の貨物車に 対しては、これらに加えて、④走行段階の「走行距離課金」(第Ⅲ章 2(2) を参照)等が課される。

表9 ドイツの主な自動車関係税

| 課税段階 | 税目 | 課税主体 | 課税標準 | 税収の使途 | |
|-------------|------------------------|---------------|-------------------------|-----------------------|--|
| 乗用車を含 | む自動車一般に課 | される税 | | | |
| 取得(注1) | 付加価値税 | 連邦及び州の共有税(注2) | 車両価格 | 一般財源(一部を社会保障等に 充当) | |
| 保有 | 自動車税 | 連邦 | 排気量、CO ₂ 排出量 | 一般財源 | |
| 走行 | エネルギー税 ^(注3) | | 燃料の数量 | | |
| 重量貨物車に課される税 | | | | | |
| 走行 | 走行距離課金 | 連邦 | 走行距離 | 一般財源 | |

- (注 1) 取得段階では、付加価値税に加え、地域ごとに異なる自動車登録料が課される。 (注 2) 税収は市町村にも配分されており、事実上、連邦・州・市町村の共有税となっている。
- (注3) そのほか、電力消費を課税対象とする「電力税(連邦税)」が存在しており、走行段階の課税として整理さ れる場合がある。
- (注4)上記以外にも、社用車の私的利用をフリンジ・ベネフィット(現物給与)とみなし、所得税の課税対象とす る制度がある。課税額は、基本的に①社用車のカタログ価格と②職場と自宅との距離を基に決定される。
- (出典) 今西芳一・芝原理之「欧米諸国の自動車関連税制」『IATSS review』151 号, 2014.2, pp.182-190. https://www.iatss.or.jp/entry_img/38-3-03.pdf); みずほ情報総研「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国 際比較調查·分析等委託報告書」(東京都主税局令和元年度請負業務報告書) 2020.3, pp.116-128. https://www.tax. metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/r0203/green/2 1.pdf>; 鎌倉治子『諸外国の付加価値税 2018 年版』(調査資料 2017-1-a 基本情報シリーズ 24) 国立国会図書館, 2018, pp.18-19, 42-43. https://doi.org/10.11501/11056198; 関係 法令、政府ウェブサイト等を基に筆者作成。
- 83 1997年5月に保守党から労働党への政権交代が行われた。詳細については、坂井伸行「欧米10か国の歴代政 権及び政権政党」『レファレンス』855 号, 2022.3, p.92. https://doi.org/10.11501/12186747> を参照。
- 84) 炭化水素油税に関する記述は、Antony Seely, "Taxation of road fuels," House of Commons Library Research Briefing,
- 85) ロシアによるウクライナ侵略後のエネルギー価格の高騰を受けて、諸外国で実施された燃料税等の時限的減税 については、田村なつみ「エネルギー価格の上昇と減税―従価税と従量税の減税効果の相違に着目して―」『調 査と情報―ISSUE BRIEF―』No.1238, 2023.6.15, pp.3-4. https://doi.org/10.11501/12889078> を参照。
- (86) HM Treasury, "Autumn Budget 2024," HC 295, 2024.10, p.132. GOV.UK website https://assets.publishing.service.gov. uk/media/672b9695fbd69e1861921c63/Autumn Budget 2024 Accessible.pdf>
- 87 以下のドイツに関する記述は、「諸外国における車体課税の実態調査 (ドイツ)」(自治体依頼調査 2023-08-31) 自治体国際化協会ウェブサイト https://www.clair.or.jp/j/forum/docs/04_Germany.pdf; 今西・芝原 前掲注(44), pp.182-190; みずほ情報総研 前掲注44, pp.116-128; ACEA, op.cit.(43), pp.118-128 のほか、関係法令、政府ウェブサ イト等による。

(1) 取得段階の課税

自動車の取得段階では、取得価格に対して付加価値税(ドイツ語名称は売上税(Umsatzsteuer))が標準税率 19% で課される。加えて、新規登録時には自動車登録料も課される。その額は地域ごとに異なり、2022 年では平均 26.3 ユーロである。

(2) 保有段階の課税(自動車税)

(i) 概要と主な経緯

自動車税(Kraftfahrzeugsteuer)は、公道での使用のために保有される自動車を課税対象とする税であり、通常、自動車の登録を行った者が納税義務者となる。

自動車を課税対象とする税は、19世紀末頃から複数の州や都市で奢侈税として導入され⁽⁸⁸⁾、1906年から印紙税の一類型として課税が行われていた⁽⁸⁹⁾が、1922年に自動車税法が制定され、個別の税として課税されるようになった。1927年には自動車税の課税標準に排気量を用いる方式が取り入れられ、1985年からは内燃機関自動車の税額算定で環境性能が考慮されるようになった。次第に自動車税を環境政策に用いる考え方が強まり、2009年7月以降に新規登録した乗用車に対しては、①CO₂排出量基準(一定の閾値を超える排出量に比例税率を適用)と②排気量基準の2つの要素で課税する新制度が導入された。同制度の導入と併せて、自動車税の執行権及び税収権が州から連邦に移管され、それ以降、自動車税収は連邦政府の一般財源に計上されている。その後、同制度は、低排出車及びゼロエミッション車の保有に対するインセンティブを更に高める観点から、2021年1月以降に新規登録した乗用車に対しては、①で比例税率ではなく累進税率を適用する制度に改正された。

(ii) 現行制度

自動車税では、累次の制度改正を受けて、新規登録の時期によって異なる課税方式が適用される。2024年現在の制度概要は、以下のとおりである。

(a) 2009年6月までに新規登録した乗用車

排ガス性能と燃料種別による区分に応じて、排気量 100cc 当たりの税率が設定される。例えば、排ガス性能が欧州排出ガス規制⁽⁹⁰⁾における「ユーロ 3」以上である場合、ガソリン車に対する当該税率は 6.75 ユーロ、ディーゼル車に対する当該税率は 15.44 ユーロである。

(b) 2009年7月から2020年12月までに新規登録した乗用車

① CO_2 排出量基準については、一定の閾値(95g/km) $^{(91)}$ を超えると、1g/km 当たり 2 ユーロの比例税率が課される。②排気量基準については、排気量 100cc 当たりの税率が設定され、ガソリン車の場合は 2 ユーロ、ディーゼル車の場合は 9.5 ユーロである。

⁸⁸⁾ 以下の自動車関係税の経緯に関する記述については、Federal Ministry of Finance, An ABC of Taxes, 2016 Edition, 2016. Steuerberater Berlin website https://www.steuerberater-schröder.de/Taxation-Germany.pdf; "Reform der Kfz-Steuer - Klare Anreize für eine klimafreundlichere Mobilität," 2020.6.12. Bundesministerium der Finanzen website https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2020/06/2020-06-12-Kfz-Steuer-Reform.html を参照した。

⁸⁹⁾ 帝国印紙税法により、乗用車の購入者は、印紙税の対象となる免許証の購入が義務付けられていた。

⁹⁰ 自動車からの大気汚染物質(NOx、HC、CO、PM 等)の排出基準を定めた EU の規制。

⁽⁹¹⁾ 閾値は、2009 年 7 月から 2011 年までは 120g/km、2012 年から 2013 年までは 110g/km、2014 年以降は 95g/km とされている。ACEA, *op.cit*.(43), p.122.

(c) 2021年1月以降に新規登録した乗用車

① CO₂ 排出量基準については、一定の閾値 (95g/ 表 10 CO₂ 排出量に応じた累進税率 km) を超えると、1g/km 当たり2~4ユーロの 累進税率が適用される (表 10) ⁽⁹²⁾。②排気量基準 は、上述の(b)と同じである。

(iii) EV 等に対する優遇措置

2016年1月1日から2025年12月31日までに 新規登録を行った EV 及び FCV については、自 動車税を最長で10年間免税とする時限措置が講 じられている(免税措置は2030年12月末で終 了) (93)。免税期間の終了後は、自動車税を 50% 減 額する措置が適用される。また、2020年6月12 日から 2024 年 12 月 31 日までに新規登録を行っ

(2021年1月以降の新規登録車に適用)

| レベル | CO ₂ 排出量のテスト 値(g/km) | g/km 当たりの 税率(ユーロ) |
|-----|------------------------------------|----------------------|
| 1 | 95 超 115 まで | 2.00 |
| 2 | 115 超 135 まで | 2.20 |
| 3 | 135 超 155 まで | 2.50 |
| 4 | 155 超 175 まで | 2.90 |
| 5 | 175 超 195 まで | 3.40 |
| 6 | 195 超 | 4.00 |

- (注) CO, 排出量は、乗用車等の国際調和排出ガス・ 燃費試験法 (WLTP) により測定したもの。
- (出典) Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (KraftStG 2002) §9 Steuersatz https://www.gesetze-im-internet. de/kraftstg/ 9.html> 等を基に筆者作成。

た低排出車(内燃機関自動車で CO, 排出量が 95g/km 以下の車両) については、自動車税を最 長で5年間、1年につき30ユーロ軽減する時限措置が講じられている(軽減措置は2025年12 月末で終了)(94)。

現時点では、公表される情報で確認できる限り、政党内や連邦政府内において、EV 等に対 する優遇措置を廃止して、課税を強化するという動きは見られないという(95)。

(3) 走行段階の課税 (エネルギー税)

ドイツでは、燃料税に相当する税としてエネルギー税(Energiesteuer)がある。同税は輸送 用燃料又は暖房用燃料として用いられるエネルギー製品(ガソリン、軽油、重油、石炭等)を 課税対象とする個別消費税であり、1ℓ当たりの税率は無鉛ガソリン(硫黄含有量 10mg/kg 以下) の場合は 0.6545 ユーロ、軽油(同)の場合は 0.4704 ユーロである (96)。

ドイツでは、1999 年から 2003 年にかけて、環境税制改革⁽⁹⁷⁾の一環として、エネルギー税の 前身である「鉱油税」の税率が段階的に引き上げられてきた(98)。2006年には、EUのエネルギー

⁽⁹²⁾ トラック、バス等の商用車については、車両重量や環境汚染度の種別に応じた税率表が別途設けられている。 ibid., pp.123-125.

⁽⁹³⁾ Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (KraftStG 2002) §3d Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge. https://www.gesetze-im-page-4 internet.de/kraftstg/ 3d.html>

⁹⁴ Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (KraftStG 2002) §10b Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Personenkraftwagen. https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/ 10b.html>

^{(95) 「}諸外国における車体課税の実態調査 (ドイツ)」前掲注(87), pp.2-3.

^{(96) &}quot;[Germany]Indirect taxes - Energy products and electricity," 2024.7.1. Taxes in Europe Database v4 website https:// ec.europa.eu/taxation customs/tedb/#/tax-details?taxId=4063&versionDate=1719784800&isEuro=true&taxType=EDU

⁽⁹⁷⁾ 環境税制改革では、鉱油税の税率引上げとともに、電力消費を課税対象とする「電力税」が創設された。一連 の改革では、環境関係税制の見直し(新税としての電力税の導入や既存の燃料課税の増税)による増収を、社会 保険料の引下げ等の「労働コスト」の引下げに活用することで、CO₂ 排出削減等の環境政策上の効果 (第 1 の配当) と雇用問題や失業問題の改善という効果(第2の配当)の一挙両得を目指す「二重の配当」と呼ばれる考え方が 採られていた。詳細については、関野満夫『現代ドイツ税制改革論』税務経理協会、2014, pp.166-171 が詳しい。

⁽⁹⁸⁾ 以下の経緯については、みずほ情報総研 前掲注(44), p.190; Federal Ministry of Finance, op.cit.(88), pp.61-62; 同上 を参照した。

課税指令⁽⁹⁹⁾に対応するため、新たにエネルギー税法⁽¹⁰⁰⁾が制定され、石炭を課税対象に含め、 税目名を鉱油税からエネルギー税に変更する等の制度改正が行われた。

エネルギー税率は、その後、長らく据え置かれてきたが、ロシアのウクライナ侵略によりエネルギー価格が高騰したことを受け、国民及び経済への影響を軽減するため、時限的な税率の引下げが実施された $^{(101)}$ 。すなわち、2022 年 6 月以降の 3 か月間に限り、道路輸送用燃料に対する税率が EU のエネルギー課税指令で定める最低税率の水準にまで引き下げられ、 1ℓ 当たりの税率は、無鉛ガソリン(硫黄含有量 10 mg/kg 以下)については 0.6545 ユーロから 0.359 ユーロへ、軽油(同)については 0.4704 ユーロから 0.33 ユーロへと引き下げられた。当該措置は、延長されず、当初の期限どおり終了している。

4 フランス

フランスで自動車一般に課される税としては、まず、取得段階の「付加価値税」及び「自動車登録税」がある(表 11)⁽¹⁰²⁾。取得段階では、CO₂ 排出量に応じた補助金・割増課税の制度である「ボーナス・マルス」も設けられている。走行段階では、「エネルギー製品に対する国内消費税」が課される。事業目的で利用される車両には、「経済目的の車両利用に係る税」として、「CO₂排出年次税」、「大気汚染物質排出年次税」及び「大型貨物車年次税」の3つが課される。

(1) 取得段階の課税

(i) 付加価値税・自動車登録税

自動車の取得段階では、取得価格に対し、付加価値税(taxe sur la valeur ajoutée: TVA)が標準税率 20% で課される。

また、車両の新規登録時に課される自動車登録税(taxe sur l'immatriculation des véhicules)として、①全車両に一律 11 ユーロを課す固定税(taxe fixe)、②地方税(taxe régionale)がある。②は、

- (99) Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity. 同指令は、EU 域内におけるエネルギー製品及び電力に対する最低税率の水準とともに、免税措置又は軽減措置に関する共通のルールを定めるものである。EU では、同指令及びユーロビニエット指令(後掲注(88)) という 2 つの指令を通じて、EU 域内における道路交通への課税・課金制度の協調が図られているという (Arno Schroten et al., "Pricing instruments on transport emissions," 2022.5, pp.10, 23. European Parliament website https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/699641/IPOL_STU(2022)699641_EN.pdf)。なお、EU では、車体課税に関する規制や協調を図る制度的枠組みは、一部の例外(重量車の保有税)を除けば存在しない。欧州委員会は、2005 年に自動車登録税の段階的な廃止など、各国の乗用車に係る税制の再構築を求める指令案 (COM(2005) 261) を提案したが、その後、閣僚理事会での調整が不調に終わり、2015 年に法案を撤回した (ibid., p.26.)。
- (Mineralölsteuergesetz vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534; 2008 I S. 660, 1007). なお、前身の鉱油税は、鉱油税法 (Mineralölsteuergesetz) で規定されていた。
- (⑩) Gesetz zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz EnergieStSenkG) vom 24. Mai 2022 (BGBl. I S. 810). "Gesetz zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz EnergieStSenkG)," 2022.5.31. Bundesministerium der Finanzen website https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/20_Legislaturperiode/2022-05-31-EnergieStSenkungG/0-Gesetz.html
- (w) 以下のフランスに関する記述は、「諸外国における車体課税の実態調査(フランス・イタリア・スペイン)」(自治体依頼調査 2023-08-31) 自治体国際化協会ウェブサイト https://www.clair.or.jp/j/forum/docs/3dffd9f4b8d600a24dedc99481f6b1d1.pdf; 今西・芝原 前掲注(44), pp.182-190; みずほ情報総研「平成 30 年度フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託報告書」(東京都主税局平成 30 年度請負業務報告書) 2019.3, pp.63-89. https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/h3103/fr/2-1_fr_all.pdf; ACEA, op.cit.(43), pp.106-117 のほか、関係法令、政府ウェブサイト等による。

表 11 フランスの主な自動車関係税

| 課税段階 | 税目 | 課税主体 | 課税標準等 | 税収の使途 | |
|-------------------|-------------------------------------|--------|--|--|--|
| 乗用車を含む自動車一般に課される税 | | | | | |
| 取得 | 付加価値税 | 国 | 車両価格 | 一般財源(一部を医療保険に充当) | |
| | 自動車登録税 (地方税) | 州 | 課税馬力(馬力を基に算出) | 州の一般財源 | |
| | ボーナス・マルス | 国 | (ボーナス) EV 等の取得に対し、 取得価格の一部を補助 (マルス) CO, 排出量と車両重量 に応じて割増課税 | マルスによる税収をボーナスの支 給に充当 | |
| 走行 | エネルギー製品に 対する国内消費税 ^(注) | | 燃料の数量 | 一般財源(州による上乗せ税率の 税収は州の交通インフラ整備、炭 素比例部分の税収の大部分は交通 インフラ整備、エネルギー移行に 資するプロジェクト等に充当) | |
| 事業目的で | 利用される車両に課 | される税(糺 | 圣済目的の車両利用に係る税) | | |
| 保有 | CO ₂ 排出年次税 | 国 | CO ₂ 排出量 | 社会保障基金に充当 | |
| | 大気汚染物質排出 年次税 | | 大気汚染物質(NO _x 、CO 等)の 排出性能 | | |
| | 大型貨物車年次税 | | 車両区分(車両重量、車軸数、 サスペンション方式) | 一般財源 | |

⁽注) エネルギー製品に対する国内消費税とは別に、電力の最終消費を課税対象とする税(国税及び地方税)も存在しており、走行段階の課税として整理される場合がある。

1988 年に地域圏(州)を課税主体とする税として導入されたもので $^{(103)}$ 、馬力を基に算定される「課税馬力 (puissance administrative: PA) $^{(104)}$ を課税標準として、これに各州が定める税率 (60 ユーロが上限)を乗じることで、税額が算定される。当該税率は、最小の州が 27 ユーロ(コルシカ)、最大の州が 55 ユーロ(ブルターニュ、サントル=ヴァル・ド・ロワール)、首都圏のイル=ド=フランスが 54.95 ユーロである $^{(105)}$ 。電気、水素又はその双方の組合せのみを動力源とする自動車(以下「EV 及び FCV」という。)は、全ての州で免税とされる。それ以外のクリーン車両(HV、天然ガス車、液化石油ガス車等)については、州によっては税の一部又は全部が減免される。

⁽出典) 今西芳一・芝原理之「欧米諸国の自動車関連税制」『IATSS review』 151 号, 2014.2, pp.182-190. https://www.iatss.or.jp/entry_img/38-3-03.pdf; みずほ情報総研「平成 30 年度フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託報告書」(東京都主税局平成 30 年度請負業務報告書) 2019.3, pp.63-89. https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/report/material/pdf/h3103/fr/2-1_fr_all.pdf; 鎌倉治子『諸外国の付加価値税 2018 年版』(調査資料 2017-1-a 基本情報シリーズ 24)国立国会図書館, 2018, pp.18-19, 42-43. https://doi.org/10.11501/11056198; 関係法令、政府ウェブサイト等を基に筆者作成。

⁽図) 自動車登録税の根拠規定は、かつては租税一般法典(Code général des impôts)第 1599 の 15 条以下に置かれていたが、2019 年の法改正により、現在は、財及びサービスへの課税に関する法典(Code des impositions sur les biens et services)L. 第 421-41 条以下に置かれている。

⁽M) 「PA=1 + $0.136 \times \text{エンジンの最高出力 }$ (馬力)」で計算される(財及びサービスへの課税に関する法典 L. 第 421-20 条)。なお、1998 年以降、課税馬力は馬力と CO_2 排出量の2つの要素で算定されていた(改正前の算定方法については、租税一般法典第 1008 条を参照)が、2020 年 1 月以降は、 CO_2 排出量の要素が除外され、馬力のみで算定されている。

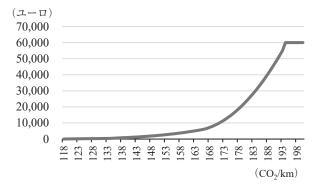
⁽低) "Carte grise: quel est le prix d'1CV (cheval fiscal)?" 2024.10.1. Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/simulateur/calcul/PrixCV; Timothée L'Angevin, "Le prix des cartes grises explose en 2024: découvrez les tarifs dans votre région," 2023.12.4. actu.fr website https://actu.fr/economie/le-prix-des-cartes-grises-explose-en-2024-decouvrez-les-tarifs-dans-votre-region_60415358.html 2024 年に一部の州(イル=ド=フランス、サントル=ヴァル・ド・ロワール、ノルマンディー、オー=ド=フランス)で大幅な税率の引上げが実施された。

(ii) ボーナス・マルス

ボーナス・マルスは、自動車の取得時に CO_2 排出量が少ない(又はゼロの)車両には補助金(bonus)を支給し、 CO_2 排出量が多い車両には割増課税(malus)を行う制度であり、 CO_2 排出量の少ない自動車への買替えの促進を目的として、2008 年 1 月に導入された。

補助金は、①エコロジー補助金 (bonus écologique) と②買換え特典 (prime à la conversion) の2つで構成される。①は、一定の要件(106)を満たす乗用車を取得する場合に、課税参照所得 (revenu fiscal de

図2 CO₂ 排出割増課税の税額(2024年)



(出典) "Taxe 2024 sur les émissions de CO2 des véhicules de tourisme (malus CO2)," 2024.1.1. Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35947 を基に筆者作成。

référence) $^{(107)}$ に応じて、最大 7,000 ユーロを支給する制度である $^{(108)}$ 。②は、一定の要件を満たす古い車両 $^{(109)}$ から EV 等に買い替えた場合に、課税参照所得等に応じて最大 5,000 ユーロを補助する制度 $^{(110)}$ であり、①と併用可能とされる。

割増課税制度は、① CO_2 排出割増課税(malus CO_2)と②重量割増課税(malus masse)の2つで構成される⁽¹¹¹⁾。①は、EU 自動車型式認証⁽¹¹²⁾を受けた車両の場合、 CO_2 排出量が 118g/km 以上になると課税が発生し(50 ユーロ)、排出量に連動して税額が逓増し、193g/km 超で上限(6万ユーロ)に達するという仕組みである(図 2)⁽¹¹³⁾。②は、車両重量 1,600kg 以上の

⁽M) 具体的な要件は、(a) 電気、水素、又はその双方の組合せのみを動力源とする、(b) 車両重量 2.4 トン未満、(c) 取得価格 (税込み) 47,000 ユーロ未満等である。

⁽m) 課税参照所得は、納税申告に基づき税務当局において課税所得に所定の調整を行い算定するものであり、税務 上及び社会上の措置に係る様々な基準に用いられる。松浦茂「フランス地方税財政の近年の動向―住居税の見直 し等をめぐって―」『レファレンス』806 号, 2018.3, p.63. https://doi.org/10.11501/11054851>

⁽M) 補助金額は取得価格の 27% の範囲内とされ、その上限額は、課税参照所得が 15,400 ユーロ以下の場合は 7,000 ユーロ、課税参照所得が 15,400 ユーロ超の場合は 4,000 ユーロとされる。また、一定の要件を満たすバンや電動バイク等も補助金の支給対象となる。Bercy Infos, "Achat d'un véhicule: comment fonctionne le bonus écologique?" 2024.10.20. economie.gouv.fr website https://www.economie.gouv.fr/particuliers/bonus-ecologique#score%20minimal

⁽¹⁹⁾ 具体的には、① EU 車両カテゴリー(EU 規則(2018/858)で規定される車両分類)における M1(運転席以外の座席数が8以下の乗用車)又はN1(最大重量3.5トン以下の貨物用自動車)に該当する、②車両登録時期が、ディーゼル車の場合は2011年1月1日より前、その他のガソリン車等の場合は2006年1月1日より前である等の要件を満たすものが対象となる。

⁽II) ①課税参照所得が7,100 ユーロ以下の場合、又は②課税参照所得が7,100 ユーロ超15,400 ユーロ以下であり、かつ、職務上、自家用車を一定以上利用する場合、EV 等の取得に対して最大5,000 ユーロ、一定の排出性能を満たすガソリン車等の取得に対して最大3,000 ユーロが支給される(いずれも取得価格の80%の範囲内)。③課税参照所得が7,100 ユーロ超15,400 ユーロ以下であり、かつ、職務上の自家用車利用の要件を満たさない場合、又は④課税参照所得が15,400 ユーロ超24,900 ユーロ以下の場合、EV 等の取得に対して最大1,500 ユーロが支給され、③の場合に限り、一定の排出性能を満たすガソリン車等の取得に対して最大500 ユーロが支給される(いずれも取得価格の80%の範囲内)。"Prime à la conversion: comment en bénéficier?" 2024.3.1. economie.gouv.fr website https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-conversion>

⁽III) 2024 年度予算法では、CO₂ 排出割増課税、重量割増課税について課税額の引上げ等が行われた。奈良詩織「【フランス】2024 年度予算法」『外国の立法』No.299-1, 2024.4, pp.14-15. https://doi.org/10.11501/13516725

⁽II) 一定の自動車のモデルが EU の安全基準、環境基準及び製造規定に適合していることを、EU 市場への上市前 に各加盟国当局が承認する制度をいう。「Q&A EU が見直す自動車型式認証制度とは?」2016.3.29. EU MAG website https://eumag.jp/questions/f0316/

⁽II) "Taxe 2024 sur les émissions de CO2 des véhicules de tourisme (malus CO2)," 2024.1.1. Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35947> EU 自動車型式認証を受けていない (認証された CO, 排

車両に対し、重量に応じて $10 \sim 30\%$ の累進税率 を適用する制度である (表 12) $^{(114)}$ 。

① CO₂排出割増課税及び②重量割増課税は、いずれも乗用車及び一部の小型貨物車を課税対象とし⁽¹¹⁵⁾、両者を合わせた税額の上限は6万ユーロとされる。①及び②では、多子世帯(扶養する子が3人以上)に対する税負担の軽減措置が設けられている⁽¹¹⁶⁾。EV 及び FCV は、①及び②の課税が免除される。一定の PHV(電気モードでの航続距離が50キロ超の車両)は2024年まで重量割増課税が免除されるが、2025年以降は課税対象となる。ただし、PHV 及び HV に対する重量割増課税では、一定の負担軽減措置が講じられている⁽¹¹⁷⁾。

表 12 重量割増課税の税率表(2024年)

| 区分 | 1kg 当たりの限界税率 (年額、ユーロ (€)) |
|------------------------------|------------------------------|
| 1,599kg まで | 0 |
| 1,600 ∼ 1,799kg | 10 |
| 1,800 ∼ 1,899kg | 15 |
| 1,900 ~ 1,999kg | 20 |
| $2,000 \sim 2,099 \text{kg}$ | 25 |
| 2,100kg 以上 | 30 |

【例】車両重量が 1,950kg の場合

1,600 ~ 1,799kg の区分: 200kg × 10€ = 2,000€ 1,800 ~ 1,899kg の区分: 100kg × 15€ = 1,500€ 1,900 ~ 1,999kg の区分: 51kg × 20€ = 1,020€ 税額の合計は、2,000€ + 1,500€ + 1,020€ = 4,520€ (出典) "Taxe 2024 sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme (malus masse)," 2024.1.1.

Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35950 を基に筆者作成。

(iii) EV に対する課税見直しの動き

フランスでは、EVへの乗換えを支援するため、各種の税制優遇制度や補助金制度が設けられており、現状ではEVの取得及び保有に課税する制度は存在しない⁽¹¹⁸⁾。ただし、EVの普及を見据えて、政府は重量割増課税の課税対象にEVを含めること等を検討しており、数年以内にEVへの課税が実現される可能性があると報じられている⁽¹¹⁹⁾。

(2) 保有段階の課税

保有段階で課される税として、かつては CO_2 排出量が基準値を超える車両に一定率を課す税 (邦語文献では「汚染車税」と紹介される。) $^{(120)}$ が存在していたが、2020 年度予算法 $^{(121)}$ により廃止され、現在は「経済目的の車両利用に係る税 (taxe sur l'affectation des véhicules à des fins économiques)」が設けられている。これは、事業目的で利用される車両を課税対象とする税で、

出量がない)場合、課税馬力に応じて課税される。

⁽II) "Taxe 2024 sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme (malus masse)," 2024.1.1. Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35950>

伽 対象車の要件は、EU車両カテゴリーにおける M1 又は N1 である(前掲注600を参照)。

⁽III) 例えば、CO₂ 排出割増課税の場合、税額算定の基準となる CO₂ 排出量から、子 1 人当たり 20g/km が差し引かれる。 "Malus CO2/masse: comment demander la réduction pour famille nombreuse?" 2024.3.11. Service-Public.fr website https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35951

⁽III) 課税標準となる総重量から一定の重量が軽減される。具体的には、HV 及び PHV(電気モードでの航続距離が50 キロ以下の車両)の場合は 100kg、PHV(同 50 キロ超の車両)の場合は 200kg が軽減される。

⁽III) 「諸外国における車体課税の実態調査 (フランス・イタリア・スペイン)」前掲注(III), [p.12].

间上; Julien Da Sois et Wladimir Garcin-Berson, "Taxation des véhicules: Beaune n'exclut pas d'imposer le malus au poids aux électriques et aux hybrides," 2023.6.19. Le Figaro website https://www.lefigaro.fr/conso/taxation-des-vehicules-beaune-n-exclut-pas-d-imposer-le-malus-au-poids-aux-electriques-et-aux-hybrides-20230619; "Voitures électriques: vers une nouvelle taxe mise en place par le gouvernement?" 2023.6.16. CNEWS website https://www.cnews.fr/france/2023-06-16/voitures-electriques-vers-une-nouvelle-taxe-mise-en-place-par-le-gouvernement

⁽²⁰⁾ 新規登録時の CO_2 排出量が一定の閾値を超える車両に対し、一律160 ユーロを毎年課す税で、2009 年に導入された。閾値は新規登録年によって異なり、2009 年の場合は250g- CO_2 /km、2010 ~ 2011 年の場合は245g- CO_2 /km、2012 年以降の場合は190g- CO_2 /km であった。根拠規定は、租税一般法典第1011 条 ter に置かれていた。

⁽²¹⁾ Loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020, Article 21.

乗用車を対象とする①CO₂排出年次税 (taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone)と②大 気汚染物質排出年次税 (taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques)、重量貨物車を 対象とする③大型貨物車年次税 (taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises) の 3 つで構成される (122)。フランスでは、保有段階で自家用乗用車を課税対象とする税が存在しておらず、この点が同国の自動車関係税の大きな特徴となっている。

①及び②は、社用車税(taxe sur les véhicules de société: TVS)の後継となる制度で、法人又は個人事業者が事業目的で自動車を利用又は保有する場合に毎年課される $^{(123)}$ 。①は、 CO_2 排出量に応じて累進税率を適用する税であり $^{(124)}$ 、2024年から 2027年にかけて段階的な税率の引上げが予定されている。HV は 2024年まで①の課税が免除されるが、2025年以降は課税対象となる。②は、大気汚染物質(窒素酸化物(NO_x)、一酸化炭素(CO)等)の排出性能のカテゴリーに応じて、年額 100 又は 500 ユーロを課す制度 $^{(125)}$ であり、EV 及び FCV は非課税とされる。

③は、車軸税(taxe à l'essieu)の後継となる制度で、12 トン以上の重量貨物車を課税対象とし、車両区分(車両重量、車軸数、サスペンション方式の3要素に基づき設定)に応じて、一定額(年額)を課すというものである⁽¹²⁶⁾。例えば、車両重量が12 トン以上、車軸数が3、エアサスペンションを使用する車両の年額は224 ユーロである⁽¹²⁷⁾。

(3) 走行段階の課税 (エネルギー製品に対する国内消費税 (TICPE))

(i) 法律上の位置付けと現在の税率

フランスにおいて輸送用燃料又は暖房用燃料として消費されるエネルギー製品(ガソリン、軽油等)には、燃料税に相当する個別消費税が課される $^{(128)}$ 。このうち、フランス本土(海外県・海外領土を除く地域)における天然ガス及び石炭を除くエネルギー製品に対する個別消費税は、かつて「エネルギー製品に対する国内消費税(taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques: TICPE)」と呼称され、関税法典 $^{(129)}$ で規定されていたが、2020年度予算法に基づく改正と、その後の「財及びサービスへの課税に関する法典」 $^{(130)}$ の制定により、2022年以降は、エネルギー製品に対する個別消費税の構成要素の1つ(フランス本土における天然ガス及び石

⁽²²⁾ 財及びサービスへの課税に関する法典第Ⅳ巻第Ⅱ編第Ⅰ章第3節L. 第421-93条以下で規定されている。

松用車税は 2023 年に CO₂ 排出年次税と車齢に係る年次税の 2 つに置き換えられ、更に 2024 年には車齢に係る年次税が大気汚染物質排出年次税に改められた。 "Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (exTVS)," 2024.1.10. Entreprendre. Service-Public. fr website https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F22203; "Les taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex TVS) évoluent," 2024.1.11. Service-Public. fr website https://entreprendre.service-public.fr/actualites/A17056

^{(24) 2020} 年 3 月以降の新規登録車の場合、国際調和排出ガス・燃費試験法(Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure: WLTP)で測定された 1km 当たりの CO_2 排出量(g/km)が基準として使用され、14g/km までは非課税、 $15\sim176$ g/km にかけて $1\sim65$ % の累進税率(8 段階)が適用される。

⁽図) 内燃機関自動車のうち、欧州排出ガス規制(前掲注(90)参照)の「ユーロ 5」又は「ユーロ 6」に適合する車両には年額 100 ユーロ、それ以外の車両には年額 500 ユーロが課される。

車軸税は、2022年に大型貨物車年次税に改組された。"Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises (ancienne taxe à l'essieu)," 2023.1.1. Service-Public.fr website https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31220

四 鉄道輸送と道路輸送を組み合わせた輸送を行う場合は、年額の75%が軽減される。

図 以下の記述については、Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, "Guide 2024 sur la fiscalité des énergies." Ministère Territoires Écologie Logement website https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide%202024%20sur%20fiscalit%C3%A9%20des%20%C3%A9nergies.pdf を主に参照した。

即 関税法典 (Code des douanes) 第265条以下に規定が置かれていた。

⁽³⁾ エネルギー製品に対する個別消費税は、財及びサービスへの課税に関する法典第Ⅲ巻第 I 編第 II 章 L. 第 312-1 条以下で規定されている。

炭を除くエネルギー製品を課税対象とする部分)(131)として位置付けられている(個別の税目名は与えられていないため、本稿では改正後の制度もTICPEと呼称する。)。

同改正により、TICPE の税率は、1 メガワット時当たりユーロ(ϵ /MWh) を単位として規定されるようになり、 ガソリンについては 76.826 ϵ /MWh、 軽油については 59.40 ϵ /MWh とされて いる(後述の炭素比例部分を含む全体 の税率)(132)。1 ℓ 当たりユーロ(ϵ / ℓ) に換算すると、ガソリンの税率は 0.6829 ϵ / ℓ 、軽油の税率は 0.594 ϵ / ℓ で ある(133)。

2011年以降、州議会及びコルシカ

表 13 主な州及びコルシカ島における TICPE 税率の設定 状況 (2024 年) (単位: €/MWh)

| 地域 | ガソリン ^(注) | 軽油 |
|---------------------|---------------------|-------|
| 標準税率 | 76.826 | 59.40 |
| イル=ド=フランス | 78.795 | 62.64 |
| サントル=ヴァル・ド・ ロワール | 77.647 | 60.75 |
| ノルマンディー | 77.647 | 60.75 |
| オー=ド=フランス | 77.647 | 60.75 |
| ブルターニュ | 77.647 | 60.75 |
| コルシカ島 | 75.701 | 59.40 |

- (注)「SP95-E5 (オクタン価 95 でバイオエタノール 5% 混合)」 及び「SP98 (オクタン価 98)」への適用税率。「SP95-E10 (オクタン価 95 でバイオエタノール 10% 混合)」には上記よりも 低い税率を適用。
- (出典) Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, "Guide 2024 sur la fiscalité des énergies," p.23. Ministère Territoires Écologie Logement website https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide%202024%20sur%20fiscalit%C3%A9%20des%20%C3%A9nergies.pdf を基に筆者作成。

議会は、領域内で販売されるガソリン及び軽油に対し、一定の範囲内で、TICPEの標準税率に上乗せ税率を課すことが可能となっている。上乗せ税率による税収は、各州の交通インフラ整備に充当される。他方で、コルシカ島では、ガソリンに対し、標準税率よりも低い軽減税率を適用することも認められている。主な州及びコルシカ島における税率の設定状況は、表13のとおりである。

(ii) 炭素税導入と税率の引上げ凍結の経緯

フランスでは、気候変動対策の観点から、2000年及び2009年に化石燃料の炭素含有量に応じて課税する「炭素税」の導入案が検討されたが、憲法院による違憲判決を受けて、導入には至らなかった (134)。その後、2014年度予算法 (135) により、TICPE等を①従前のエネルギー固有の単位(ℓ など)に応じて課税する部分と② CO。含有量に応じて課税する炭素比例部分に組

^{(3) 5}つの構成要素から成り、TICPE 以外の要素は、①電気を課税対象とする部分(旧称:電気の最終消費に対する国内消費税(taxe intérieure de consommation finale sur l'électricité: TICFE))、②天然ガスを課税対象とする部分(旧称:天然ガスの消費に対する国内消費税(taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel: TICGN)、③海外県・海外領土における天然ガス及び石炭以外のエネルギー製品を課税対象とする部分(旧称:特別消費税(taxe spéciale de consommation: TSC))、④石炭を課税対象とする部分(旧称:石炭、褐炭及びコークスに対する国内消費税(taxe intérieure de consommation sur les houilles, lignites et coques: TICC))の4つである。

⁽認) 税率は、財及びサービスへの課税に関する法典 L. 第 312-35 条で規定される。2024 年現在の税率は、Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, op.cit.(認), p.20;「諸外国におけるカーボンプライシングの導入状況等」(第 2 回税制全体のグリーン化推進検討会 参考資料)2024.3.12, p.16. 環境省ウェブサイト https://www.env.go.jp/content/000209895.pdf> も参照。

⁽³³⁾ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, *ibid.*, p.32.

⁽³⁴⁾ Décision n° 2000-441 DC du 28 décembre 2000; Décision n° 2009-600 DC du 29 décembre 2009. なお、2009 年の違憲判決では、導入案は化石燃料を利用する大部分の企業に対して炭素税の課税を免除しており、不公平で気候変動対策の目的に合致していないことを違憲の理由としており、炭素税の導入そのものを違憲とするものではなかった(みずほ情報総研前掲注((10)) p.89; Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, ibid., pp.6-7.)。炭素税の導入経緯を含むフランスの環境政策の推移については、遠藤真弘「フランスにおける環境政策の発展」『レファレンス』875号, 2023.11, pp.31-52. ⟨https://doi.org/10.11501/13113245⟩ を参照した。

⁽³⁵⁾ Loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014.

み替える形で、炭素税の導入が実現された $^{(136)}$ 。2014年度予算法は、導入当初の炭素比例部分の税率を1トン CO_2 当たり7ユーロ(7ϵ /t- CO_2)とし、段階的な引上げにより、2017年には 30.5ϵ /t- CO_2 とすることを規定した。さらに、2015年に成立した「グリーン成長のためのエネルギー転換法」 $^{(137)}$ は、当該税率を 2020年に 56ϵ /t- CO_2 、2030年に 100ϵ /t- CO_2 とする方針を定めた。その後、2015年度補正予算法 $^{(138)}$ 及び 2018年度予算法 $^{(139)}$ では、当初予定していた税率引上げの工程を見直しつつ、2018年には 44.6ϵ /t- CO_2 とすることが規定された $^{(140)}$ 。また、2018年度予算法では、2019~2022年までの税率の引上げも決定された。

しかし、2018年11月以降、燃料価格の高騰や、炭素比例部分の税率引上げによる TICPE の 増税方針を受けて、「黄色いベスト運動」と呼ばれる大規模な抗議デモが激化したことから、政府は、同年12月、2019年以降の TICPE の増税を撤回し、2018年時点の水準に凍結することを決定した(141)。これにより、大部分のエネルギー製品に対する個別消費税の税率は、2024年現在に至るまで、2018年時点の水準に据え置かれている(142)。

なお、ロシアのウクライナ侵略後に発生したエネルギー価格の高騰を受けて、政府は、2022年4月から4か月間に限り、ガソリン、軽油等の店頭価格に対して 1ℓ 当たり0.15ユーロ(税込みで0.18ユーロ)の割引を適用し、販売店に割引分を払い戻す措置を導入した $^{(143)}$ 。当該措置は、割引額の変更を経ながら、2022年12月末まで延長された $^{(144)}$ 。当該措置の導入時には、TICPEの減税も検討されたが、導入までに時間を要することや、環境政策の観点から望ましくないとの判断があったことから、その実施は見送られたという $^{(145)}$ 。

⁽³⁸⁾ ガソリン及び軽油については、2014年には従前の課税部分と炭素比例部分に再編して、TICPE全体の税率を据え置く方法が採られた(重油・天然ガス・石炭の税率は、炭素比例部分に応じて引上げを実施)。2015~2018年には、ガソリン及び軽油を含むエネルギー製品について、炭素比例部分の引上げにより、TICPE全体の税率を上昇させる方法が採られた。「諸外国におけるカーボンプライシングの導入状況等」前掲注(32)

⁽iii) Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

⁽³³⁾ Loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015.

⁽³⁹⁾ Loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018.

⁽⁴⁾ なお、軽油に対する TICPE の税率は、ガソリンに対する当該税率と比べて低く設定され、両者の税率差が問題 視されてきた。そのため、炭素比例部分の税率引上げと並行して、両者の税率を近接させる見直しが進められてきた。具体的には、2016 年度予算法では、軽油に対する税率の引上げ($0.01\epsilon/\ell$)とガソリンに対する税率の引下げ($0.01\epsilon/\ell$)が行われた。また、2018 年度予算法では、炭素比例部分の税率引上げに際して、軽油の税率引上げペースをガソリンのそれよりも速くすることで、両者の税率差が縮小された。Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, op.cit.(20), p.7; 有利浩一郎「マクロン政権の誕生、そして初の予算編成」『ファイナンス』 53(8), 2017.11, p.25. https://dl.ndl.go.jp/pid/11381086

⁽⁴⁾ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, *ibid.*, p.7. 2018 年度予算法で決定されていた 2019 年以降の増税については、2019 年度予算法案の議会修正により撤回された(有利浩一郎「2019年予算と黄色いベスト運動から見たフランスの今」『ファイナンス』 55(1), 2019.4, p.36. https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12295779/www.mof.go.jp/public relations/finance/201904/201904g.pdf)。

⁽昭) Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, *ibid.*, p.7; 「諸外国におけるカーボンプライシングの導入状況等」前掲注(認), p.16.

⁽国) Décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 relatif à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants. その内容については、山崎あき「ガソリン価格の割引制度を4月1日から適用(フランス)」『ビジネス短信』 2022.3.17. JETRO ウェブサイト https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/03/3a196d7fa7bef63c.html> を参照。

^{(4) &}quot;15 centimes en moins par litre de carburant dès le 1er avril," 2022.8.24. info.gouv.fr website https://www.info.gouv.fr/ actualite/15-centimes-en-moins-par-litre-de-carburant-des-le-1er-avril>; 山崎あき「燃料価格の割引制度を 12 月末まで延長(フランス)」『ビジネス短信』2022.8.25. JETRO ウェブサイト https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/08/5b1d3 008d1c59f2c.html>

⁽⁴⁵⁾ 山崎 前掲注(43)

Ⅲ 主要国の走行距離課税

一部の主要国では、走行距離に応じて課税を行う走行距離課税を導入している。2024年現在の走行距離課税の導入事例としては、米国の一部の州(オレゴン等)やEU諸国(ドイツ等)、ニュージーランドが挙げられる。また、走行距離課税の導入に向けた検討を進めている国もあり、今後、導入事例が増える可能性がある。

走行距離課税の導入に至った背景は各国で異なる。例えば、米国では、連邦、州ともに、燃料税収は主に道路財源として用いられている。燃料税収の減少や道路財源の不足といった課題への対応策として、連邦及び州の双方のレベルで、走行距離課税の導入に向けた検討が進められてきた。連邦レベルでは走行距離課税は検討段階にとどまっているが、一部の州では走行距離課金プログラムが導入されている(146)。

他方で、EUでは、1993年のEU発足とその後の域内経済活動の活発化により、国境を越える重量貨物車の交通が増加した。こうした中で、道路利用に応じた公平な負担の観点から、1999年に重量貨物車に対する道路課金に係る指令(第Ⅲ章 2(1))が制定され、一部の国では走行距離課金の導入が進められてきた。当該指令が制定されるに至った背景には、フランスやイタリアなど有料高速道路制度を有する国では、国境を越える重量貨物車の運転者が通行料を負担するのに対し、有料高速道路制度を有しないドイツやオーストリア等では、当該運転者がその国内で燃料を購入しない限りは、道路整備財源を負担しないことになるので、不公平であるとの議論が起こったことがある(147)。

現時点では、車両の重量や燃費性能等を問わず、ガソリン車を含む全車両を対象として走行 距離課税を実施した事例や、燃料課税を走行距離課税で代替した事例は見られないが、一部で は段階的に走行距離課税の適用範囲を拡大しようとする動きが見られる(例えば、米国ハワイ 州、EU、ニュージーランド等)。第Ⅲ章の各節で取り上げる主要国の動向は、表 14 のとおり である。

| 表 14 | 主要国における走行距離課税の | 主な動向 |
|-------|----------------|-------------|
| 2C IT | | T '0 #// I' |

| 国名 | 主な動向 |
|----------|--|
| 米国 | 一部の州(オレゴン、ユタ、ヴァージニア、ハワイ)で EV 等に対する走行距離課金を実施。 |
| ドイツ | 重量車を対象に走行距離課金を実施。 |
| フランス | 重量車に対する走行距離課税を検討したものの、導入中止。 |
| オランダ | 乗用車に対する走行距離課金の導入を検討したものの、導入中止。 |
| 英国 | 走行距離課金を検討。 |
| オーストラリア | ビクトリア州で走行距離課金が導入されたが、その後中止。 |
| ニュージーランド | 重量車、ディーゼル車、EV を対象に走行距離課金を実施。 |

(出典) 筆者作成。

⁽⁴⁶⁾ 日本交通政策研究会道路課金に関する研究プロジェクト「道路課金の新しい展開—EV 対距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受—」『日交研シリーズ A』807 号, 2021.7, p.1.

⁽⁴⁾ 西川了一・昆信明「重量貨物車の道路利用課金に関するユーロビニエット指令の動向と我が国への示唆」『運輸政策研究』52号, 2011.Spr, p.24. https://doi.org/10.24639/tpsr.TPSR_14R_03 有料高速道路制度の有無については、「海外の高速道路の有料・無料区間の状況」(第22回国土幹線道路部会) 2016.4.7, pp.1-16. 国土交通省ウェブサイト http://www.mlit.go.jp/common/001127115.pdf> を参照。

1 米国

(1) 連邦レベルの動き

米国では、道路特定財源として、日本の特別会計に相当する「道路信託基金(HTF)」があり、燃料税(連邦税)がその主な財源となっている。インフラの老朽化により道路整備費が増加する一方で、EVの普及やガソリン車等の燃費性能の向上の影響により、燃料税収が減少し、HTFの財源不足が問題とされてきた。2009年2月に連邦議会の「全米陸上交通インフラ資金調達委員会(National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission)」「148)が取りまとめた最終報告書(Paying Our Way: A New Framework for Transportation Finance)は、現行の財源(燃料税主体)が長期的に持続可能でないことを指摘した上で、2020年までに財源調達方式を現在の燃料税から走行距離課金に移行することを提言した「149」。

同報告書以降、連邦レベルでの検討は具体化していないと見られるが、近年、連邦政府は、各州や複数州から成る地域連合による走行距離課金プロジェクトの実施や検討に対して補助金を供与しており(150)、州レベルでの取組を支援している。具体的には、オバマ(Barack Obama)政権下の2015年12月に成立した「米国陸上交通整備法」(151)に基づき、2016~2020年の5年間に、当該プロジェクトに9,500万ドルの補助金を供与する「陸上交通システム代替基金(Surface Transportation System Funding Alternatives: STSFA)プログラム」が設置された。州ごとの事業規模や進捗度に差異はあるが、8州(152)を除く全ての州が当該補助金の交付を受けている。その後、バイデン(Joe Biden)政権下の2021年11月に成立した「インフラ投資及び雇用法」(153)では、STSFA プログラムに代わる補助金制度として、「歳入徴収の戦略的革新(Strategic Innovation for Revenue Collection: SIRC)プログラム」が設置された。同プログラムは、2022~2026年の5年間に7,500万ドルの補助金を供与するもので、補助金総額は縮小されているが、補助対象や補助率は拡大されている。

(2) 各州での導入・検討状況

一部の州(オレゴン、ユタ、ヴァージニア)では、州法の制定により、走行距離課金プログラムが実施されている。これらは、いずれも期限を設けない恒久的なプログラムで、自動車の運転者が参加の可否を決定できる「任意参加」の方式を採用している。このほか、ハワイ州では、州法の制定により、2025 年7月から EV を対象とする走行距離課金プログラムが開始され、当初は自動車登録料の追加課金との選択が可能とされるものの、2028 年7月以降、EV には走行距離課金の適用が義務付けられる予定である。

倒 将来の陸上交通の需要及び HTF の歳入状況を分析し、財源及び資金調達の代替的な手段に関する勧告を行うことを目的として設置された。

⁽趣) National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission, Paying Our Way: A New Framework for Transportation Finance: final report, 2009. https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/17160 詳細については、古川浩太郎「米国の道路財源政策一租税から通行料金へ一」『レファレンス』717号, 2010.10, pp.104-110. https://doi.org/10.11501/3050299 を参照。

^{(150) &}quot;User-Based Alternative Revenue Mechanism Programs." U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration website https://ops.fhwa.dot.gov/ubarm/

⁽⁵¹⁾ FAST Act, P.L. 114-94, Dec. 4, 2015, 129 Stat. 1312.

⁽図) 具体的には、アーカンソー、イリノイ、インディアナ、アイオワ、ルイジアナ、ミシシッピ、ウェストバージニア、ウィスコンシンの各州である。Federal Highway Administration, "Surface Transportation System Funding Alternatives (STSFA) Program Recipients and Partners." U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration website https://ops.fhwa.dot.gov/ubarm/recipients partners.htm>

Infrastructure Investment and Jobs Act, P.L. 117-58, Nov. 15, 2021, 135 Stat. 429.

各州で実施されている走行距離課金プログラムを概括すると、主な特徴として以下の点が挙げられる。第一に、走行距離課金は、EV 等に対する自動車登録料の追加課金や年間道路使用料の課金と併せて制度化されている。第二に、多くの州における課金モデルは「官民連携(Public Private Partnership: PPP)」に近く、官の監督の下で、料金徴収の事務を民間企業が担っている(154)。第三に、走行距離の把握方法は、大きく分けて、①車の所有者が、自動車の走行距離計(オドメーター)に基づいて手作業で自主申告する方式と、② GPS 機能付き車載器又はその他の走行距離測定機器を設置し、自動で課金額の計算を行う方式の 2 つがある(155)。

米国では連邦及び州の双方が EV の普及促進に向けた政策を推進しており(156)、燃料税収の更なる減少等が見込まれる中で、今後、走行距離課金の導入が加速する可能性があると指摘されている(157)。他方で、多くの州が走行距離課金の実施を検討しているものの、恒久的なプログラムとして実施に至った事例は少ない。その背景には、各州が独自性の強い制度を導入し、パッチワーク的な制度となった場合に、米国民の移動の自由が著しく阻害される結果になりかねないとの懸念があると指摘されている(158)。交通手段としての自動車への依存度が高い米国では、無料の道路や自動車等による公道の移動の自由は伝統的に「自然権 (Natural Right)」(159)とみなされており(160)、走行距離課金はこうした権利の侵害につながるとの慎重論も根強いという(161)。

(i) オレゴン州

オレゴン州では、2001 年から燃料税の代替財源について検討が開始され、2006 \sim 2007 年と 2012 \sim 2013 年の 2 度にわたり、走行距離課金の試行実験が実施された $^{(162)}$ 。 2013 年の州法 $^{(163)}$ の制定を受けて、2015 年 7 月から「OReGO(Oregon's Road Usage Charge Program)」と呼ばれる恒久的な任意参加の走行距離課金プログラムが開始された。2019 年には州法の改正 $^{(164)}$ により、参加可能な車両数の上限撤廃や燃費性能に係る要件緩和など、大幅な見直しが実施された。OReGO に参加可能な車は、1 ガロン当たり 20 マイル $^{(165)}$ (20mpg)以上の燃費性能を有する車両(EV 等の電動車を含む。)であり、課金額は 1 マイル当たり 1.9 セントである $^{(166)}$ (オレゴ

⁽⁵⁴⁾ 石村 前掲注(4), pp.64-65.

⁽¹⁵⁵⁾ 同上

⁽⁵⁶⁾ 例えば、バイデン大統領は、2030 年までに乗用車及び小型トラックの新車販売に占める EV 等のゼロエミッション車の割合を 50% 以上にするという目標を定めた大統領令に署名した(Executive Order 14037 of August 5, 2021. Strengthening American Leadership in Clean Cars and Trucks.)。州レベルでも、ニューヨーク、カリフォルニアなど一部の州は、2035 年までにガソリン車の新車販売を禁止する計画を決定している。また、2021 年に制定されたインフラ投資及び雇用法では、2030 年までに 50 万基の EV 充電設備を設置するという目標に向けて、5 年間で75 億ドルの予算(州への助成金)が措置されている。

⁽⁵⁷⁾ 高速道路調査会 前掲注(67), p.3.

⁽⁵⁸⁾ 石村 前掲注(4), pp.71, 90.

⁽⁵⁹⁾ 自然法によって各人が生まれながらに有する権利をいう。

⁽⁶⁰⁾ 古川 前掲注(40), p.94; 石村 前掲注(4), p.91.

⁽⁶¹⁾ 石村 同上, pp.99-101.

図 以下の経緯に関する説明は、"Road User Fee Task Force." OREGON.GOV website https://www.oregon.gov/odot/ programs/pages/road-user-fee-task-force.aspx>; "Road Usage Charge Fact Sheet: Oregon," 2021.2.2. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/state-road-usage-charge-toolkit/road-usage-charge-fact-sheet-oregon による。

Oregon Senate Bill 810: 77th Oregon Legislative Assembly 2013 Regular Session.

Oregon House Bill 2881: 80th Oregon Legislative Assembly 2019 Regular Session.

^{(65) 1}マイル=約1.6キロメートル。

⁽⁶⁶⁾ 以下の現行制度の説明については、州政府のウェブサイト ("OReGO: Oregon's Road Usage Charge Program." OREGON.GOV website https://www.oregon.gov/odot/programs/pages/orego.aspx) のほか、狩野禎久「諸外国における AET および走行距離課金の導入状況に関する調査研究(その 2)」(令和 5 年度研究発表会発表資料)pp.16-18. 高速道路調査会ウェブサイト https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/images/research/document/R5_kaigai_AET(2).pdf 等を参照した。

ン州を含む 4 州の制度概要については、表 15 を参照)。EV 又は 40mpg 以上の燃費性能を有する車両は、OReGO に参加すると、自動車登録料の追加課金(前掲の表 6 を参照)が免除される。走行距離の少ない運転者であれば、OReGO に参加した方が全体の支払額を節約できる場合があり、これが OReGO に参加するインセンティブとなっている。また、参加者のうち内燃機関自動車の運転者には、走行距離課金額から負担した燃料税の控除が認められている(167)。

| 表 15 | 各州におけ | る乗用車を対象 | トし | た走行距離課金制度の概要 |
|-------|-------|----------|----------------|--------------|
| 1K IJ | | OAM + CM | \cdot \cup | |

| 州 | オレゴン | ユタ | ヴァージニア ^(注2) | ハワイ |
|---------------------|---|--|--|-----------------|
| 対象車両(注1) | 20mpg 以上の燃費性能 を有する車 (EV 等の 電動車を含む。) | | EV、代替燃料車、高燃 費車(燃費性能 25mpg 以上の車両) | EVのみ |
| 1マイル当たりの料金又は料金の計算方法 | 1.9 セント | 1.06 セント | 高速道路利用料(HUF) ÷ 11,600 マイル×走行 距離(EV の場合、1 マ イル当たり 1.1 セント) | 0.8 セント |
| 計測方法 | 無を選択可能)、車載 | 利用又はスマートフォンで走行距離計を撮影 して報告のいずれかを | | 行距離計の数値を読取 |
| 参加のインセ ンティブ | 自動車登録料の追加課 金の免除。 | 自動車登録料の追加課金の免除。課金の上限は自動車登録料の追加 課金と同額。 | HUF の免除。課金の上 限は HUF と同額。 | 自動車登録料の追加課金の免除。 |

⁽注1) mpg は1ガロン当たりの走行可能距離 (マイル)。

参加者は、走行距離の測定方法について、複数の方法(車載器(GPS利用の有無を選択可能)、 車載テレマティクス、スマートフォンで走行距離計を撮影して報告等)から任意で選択できる⁽¹⁶⁸⁾。GPSを利用する場合も、参加者のプライバシーへの配慮として、走行情報(GPSデータ、 走行マイル数)は徴収の委任を受けた民間事業者(アカウント・マネージャー)のみが取り扱

⁽注 2) 高速道路利用料 (HUF) は、EV・高燃費車等に対して燃費性能、燃料税率、ヴァージニア州住民の平均年間走行距離 (11,600 マイル) といった要素に応じて一定額を課す制度。EV に適用される HUF の年額は 128.14 ドル (2024 年 7 月から 2025 年 6 月までに適用)。

⁽注3) 自動車向けの双方向無線通信システム。

⁽出典) 高速道路調査会「第2部5つの潮流」『欧米の高速道路政策 2024年版』2024.4, pp.24-25. https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/images/research/document/oubei2024(2).pdf; 各州ウェブサイト等を基に筆者作成。

⁽師) "OReGO: FAQ." OREGON.GOV website ガソリン消費量の把握には、①走行距離と平均的な燃費性能に基づき算定する方式又は②車載テレマティクス(後掲注[版]参照)で報告する方式のいずれかが用いられ、参加者による個別申告は不要とされる。走行距離課金の料率(1マイル当たり1.9セント)は、州燃料税率の5%に連動するように設定されている(燃費性能20mpgの車両の1マイル当たりの燃料税負担と等価になるよう設定)。なお、2019年の法改正により、走行距離課金額を上回る燃料税の税額控除は認められなくなった。

⁽⁶⁸⁾ GPS は州内の課金対象区域内での走行距離を計測するために用いられるものであり、一般には、GPS 機能なしの車載器や走行距離計による自己申告では、州外の走行距離も含めて課金されることになる。ただし、オレゴン州では、GPS を用いない場合でも、州外又は非公道での走行距離を記録した申告書を提出することで、当該走行距離を課金対象外とする措置が認められている。

い、支払処理後30日以内に破棄するという対応が採られている⁽¹⁶⁹⁾。なお、2023年現在のOReGOへの登録車数は2,100台である⁽¹⁷⁰⁾。

オレゴン州では、2021年と2023年に、一定の燃費性能を有する車両にOReGOへの参加を義務付ける法案が州議会に提出されたが、成立には至っていない。例えば、2023年の法案⁽¹⁷¹⁾の概要は、①2027年7月以降、30mpg以上の燃費性能を有する車両(EV等の電動車を含む。)にOReGOへの参加を義務付ける、②課金対象者が自動車登録料の追加課金(定額負担)を選択することを認める(オプトアウト方式)、③OReGOへの非参加者は燃料税を負担し、走行距離課金と燃料税の二重負担が発生しないようにする等であった⁽¹⁷²⁾。

(ii) ユタ州

ユタ州は、2018 年及び 2019 年の法改正⁽¹⁷³⁾により、2020 年 1 月から米国で 2 例目となる「ユタ州走行距離課金プログラム (Utah's Road Usage Charge Program)」を開始した⁽¹⁷⁴⁾。ユタ州のプログラムでは、代替燃料車 (EV、PHV、HV等) が参加対象とされる。

プログラムの参加者は、代替燃料車に対する自動車登録料の追加課金(表 6)の代わりに、1マイル当たり 1.06 セントの走行距離課金を負担する(表 15)。走行距離課金には、代替燃料車に対する自動車登録料の追加課金と同額の上限額が設定されている。走行距離の計測・報告方法は、①車載テレマティクス⁽¹⁷⁵⁾を介して報告する方法と、②走行距離計の写真を四半期ごとに送信する方法の 2 種類が用意されている⁽¹⁷⁶⁾。

走行距離課金プログラムへの登録車数は、2023年12月時点で5,098台である(177)。2021~

- (河) Oregon House Bill 3297: 82nd Oregon Legislative Assembly, 2023 Regular Session. なお、2021 年の法案は、Oregon House Bill 2342: 81st Oregon Legislative Assembly, 2022 Regular Session である。
- (172) Oregon Department of Transportation, "Road Usage Charging: An Introduction," p.6. https://www.oregon.gov/odot/Programs/RUF/Item%206%20-%20RUFTF%20-%20OReGO%20Program%20Overview.pdf
- (73) 2018 年には EV 等に対する走行距離課金のデモンストレーションを 2020 年 1 月までに実施することをユタ州運輸省に義務付ける改正が行われ (S.B. 136 Transportation Governance Amendments: 2018 General Session, State of Utah. https://le.utah.gov/~2018/bills/static/SB0136.html)、2019 年には当該課金プログラムを恒久化する改正が行われた (S.B. 72 Transportation Governance and Funding Revisions: 2019 General Session, State of Utah. https://le.utah.gov/~2019/bills/static/SB0072.html)。法制化の経緯については、"Road Usage Charge Fact Sheet: Utah," 2022.1.25. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/state-road-usage-charge-toolkit/road-usage-charge-fact-sheet-utah> を参照。
- (四) 現行制度の根拠規定は、ユタ州法典第 72-1-213.1 条以下に置かれている。Utah Code § 72-1-213.1 https://le.utah.gov/xcode/Title72/Chapter1/72-1-S213.1.html?v=C72-1-S213.1_2022050420230101 直近の料率の改正については、S.B. 155 Road Usage Charge Program Amendments: 2024 General Session, State of Utah. https://le.utah.gov/~2024/bills/static/SB0155.html を参照。
- (図) 自動車向けの双方向無線通信システムの総称。リアルタイムで位置情報、道路・渋滞情報、周辺情報等を共有する。
- (176) "Changes Coming to Utah's Road Usage Charge Program." Utah Department of Transportation (UDOT) website https://www.roadusagechargeutah.org/
- (77) その内訳は、EV が 3,925 台、PHV が 411 台、HV が 762 台である。UDOT, "Transportation Interim," 2024.5.15, p.5. https://le.utah.gov/interim/2024/pdf/00002303.pdf なお、ユタ州走行距離課金プログラムへの登録車数が、同州における乗用車の全登録車数(2022 年現在)に占める割合は 0.5% である("Highway Statistics 2022," 2023.11. U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration website https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/

^{🔞 &}quot;OReGO: FAQ," op.cit.🕼 走行情報の破棄に関する規定は、オレゴン州法典第 319.915 条に置かれている。

⁽m) "Three States with RUC," 2023.11, p.1. National Academy of Sciences, Transportation Research Board website https://crp.trb.org/wp-content/uploads/sites/31/2023/11/Three-States-with-RUC_NCHRP_WR_2.pdf オレゴン州のウェブサイト上では、時点は明確にされていないが、参加者数は 700 人超と紹介されている。"OReGO Business Partners." OREGON.GOV website https://www.oregon.gov/odot/programs/pages/orego-business-partners.aspx なお、OReGO への登録車数が、オレゴン州における乗用車の全登録車数(2023 年末現在)に占める割合は 0.06% である(Oregon Department of Transportation, "Oregon Motor Vehicle Registrations by County, as of December 31, 2023." https://www.oregon.gov/odot/DMV/docs/2023_Vehicle_County_Registration.pdf)。

2024年度には経費が収入を超過しているが、ユタ州運輸省は、走行距離の報告回数の削減(月次から四半期ごとの報告に変更)、スマートフォンで走行距離計を撮影する方式の追加等の経費節減を進めており、2025年度には収入が経費を上回る見込みである⁽¹⁷⁸⁾。また、同省は、今後の方向性として、走行距離課金と自動車登録料の追加課金の料率の段階的な引上げと、任意参加から義務参加への移行、全車両への参加拡大を目指すという工程を示している⁽¹⁷⁹⁾。

(iii) ヴァージニア州

2020年の法改正⁽¹⁸⁰⁾により、2022年7月から「マイレージ・チョイス・プログラム(Mileage Choice Program)」と呼ばれる走行距離課金プログラムが開始された。同改正では、走行距離課金プログラムと同時に「高速道路利用料(Highway Use Fee: HUF)」が法制化された⁽¹⁸¹⁾。これは、EV、代替燃料車(可燃性ガス・液体等を動力源とする車両で、EV、HV、ガソリン車等は含まない。)及び高燃費車(燃費性能 25mpg 以上の車両)に対し、①燃費性能、②燃料税率、③ヴァージニア州住民の平均年間道路走行距離(11,600 マイル)といった要素に基づき算定した一定額(年額)を課す制度である(高速道路の利用は考慮されない。)⁽¹⁸²⁾。

HUF の課金対象者は、HUF を負担する代わりに、走行距離課金プログラムへの参加を選択できる。走行距離課金の額は、1マイル当たりの料率(= HUF の年額÷ヴァージニア州住民の平均年間道路走行距離)に走行距離を乗じることで算定される(表 15)。走行距離課金の上限額は、HUF の年額と同額とされており、走行距離の少ない運転者にとっては走行距離課金を選択した方が支払額を節約できるという制度設計になっている(183)。

(iv) ハワイ州

ハワイ州運輸省は、2016年から燃料税の代替手段として走行距離課金の検討に着手し⁽¹⁸⁴⁾、2018年後半から3年間にわたり実証プロジェクトを行った⁽¹⁸⁵⁾。

2023 年 7 月には「ハワイ走行距離課金(Hawai'i Road Usage Charge: HiRUC)」の実施に係る州法が制定され⁽¹⁸⁶⁾、2025 年 7 月から当該制度が開始される予定である。制度の開始当初には、対象車は EV に限定され、EV 所有者は、1 マイル当たり 0.8 セントを負担する(年 50 ドルを

statistics/2022/mv1.cfm>) o

⁽¹⁷⁸⁾ UDOT, *ibid.*, pp.6-7.

⁽¹⁷⁹⁾ *ibid.*, p.8.

⁽题) HB 1414: 2020 Session, State of Virginia. https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?201+ful+HB1414; "2020 Session: HB 1414 Transportation; amends numerous laws related to funds, safety programs, revenue sources, etc." Virginia's Legislative Information System website https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?201+sum+HB1414 https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?201+sum+HB1414

⁽⁸⁾ 高速道路利用料及びマイレージ・チョイス・プログラムに関する根拠規定は、ヴァージニア州法典第 46.2-770 条以下に置かれている。 "Code of Virginia: Chapter 7. Highway Use Fee and Mileage-Based User Fee Program." https://law.lis.virginia.gov/vacodefull/title46.2/chapter7/

⁽図) "What is the Highway Use Fee?" Virginia Department of Motor Vehicles website https://www.dmv.virginia.gov/vehicles/taxes-fees/highway-use なお、燃費性能が 25mpg 未満である車やオートバイ等は課金対象外となる。

[&]quot;Virginia's Mileage Choice Program." Virginia Department of Motor Vehicles website https://www.dmv.virginia.gov/vehicles/taxes-fees/mileage-choice

⁽M) 以下のハワイの経緯に関する記述は、"What is the Hawai'i Road Usage Charge Program?" HiRUC website https://hiruc.org/how-did-we-get-here/; "Road Usage Charge Fact Sheet," 2021.9.7. NCSL website https://www.ncsl.org/transportation/state-road-usage-charge-toolkit/road-usage-charge-fact-sheet-hawaii による。

⁽窓) 実証プロジェクトの最終報告書については、"HiRUC Final Report," 2022.8. HiRUC website https://hiruc.org/final-report/> を参照。

⁽⁸⁶⁾ Act 222, SB1534 SD2 HD3 CD1: Thirty-Second Legislature, 2023, State of Hawaii. https://www.capitol.hawaii.gov/session/archives/measure_indiv_Archives.aspx?billtype=SB&billnumber=1534&year=2023>

上限とする。)か、その代替的な選択肢として、EV に対する自動車登録料の追加課金(年 50 ドル)を負担するかを選択できる(表 15)。走行距離については、年次の車両検査時に走行距離計の数値を読み取ることで把握するという簡易な方法が用いられる。これは、ハワイ州では州をまたいだ交通が基本的にないので、州内の走行距離を計測する上で、GPS で位置情報を把握する必要がないからである $^{(187)}$ 。

2023年7月制定の州法では、走行距離課金を段階的に拡充することが定められている。EV に対する自動車登録料の追加課金は2028年6月末で廃止され、同年7月以降、全てのEV 所有者に対して走行距離課金の適用が義務付けられる。さらに、同法は、2033年末までに、ハワイ州運輸省が全ての乗用車と小型トラックに対して走行距離課金制度を適用するための調査、勧告、実施スケジュール、法案の作成を含む長期計画を策定するものとする旨規定している。

2 EU 諸国

(1) EU

EU は、国境を越えて長距離を移動する重量貨物車に対し、適正な道路整備費の負担を求めることを目的として、1999年にユーロビニエット指令 (Eurovignette Directive) (188)を制定した (189)。同指令は、「利用者負担原則 (User Pays Principle)」(190)及び「汚染者負担原則 (Polluter Pays Principle)」に基づき、EU 域内における重量貨物車(後に全ての重量車及び軽量車に対象を拡大)の道路利用に対する課金(以下「道路課金」)について共通のルールを定めるものである。

同指令の制定当初の主な内容は、①車両総重量 12 トン超の重量貨物車を課金対象とする、②対象道路を高速道路又はそれに類する道路とする、③課金額を排ガス性能基準(ユーロ基準)に基づき差別化する、④課金方式を走行距離に応じて課金する「走行距離課金 (Tolls)」とステッカーの購入等により利用期間(日、週、月又は年単位)に応じて課金する「利用期間課金 (User charges. いわゆるビニエット)」の 2 方式とする等であった。

同指令はこれまで3度改正が行われ、対象範囲の拡大や、課金を通じた自動車の負の外部性の抑制強化が図られてきた。具体的には、2006年の改正⁽¹⁹¹⁾では、課金対象車両の拡大(車両総重量12トン超から3.5トン超に変更)、対象道路の拡大(欧州横断道路ネットワーク⁽¹⁹²⁾等に拡大)が行われた。2011年の改正⁽¹⁹³⁾では、大気汚染及び騒音により生じる外部費用に対す

State of Hawaii, Department of Transportation Highways Division, "Road User Fee Study & Demonstration," 2016.10.5, p.16. https://hidot.hawaii.gov/wp-content/uploads/2015/04/HDOT-Road-User-Fee-Presentation.pdf

^{(88) &}quot;Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures." EUR-Lex website https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31999L0062>

⁽級) ユーロビニエット指令に関する記述については、味水佑毅「脱炭素に舵を切った欧州大型車対距離課金 — Directive 1999/62/EC の改正 — Directive (EU) 2022/362 — 」『高速道路と自動車』 65(5), 2022.5, pp.42-46; 「国内 外における税制のグリーン化に関する状況について」(税制全体のグリーン化推進検討会第2回 資料3) 2022.3.4, p.73. 環境省ウェブサイト https://www.env.go.jp/content/900499201.pdf> を参照した。

⁽別) 受益者負担の原則に相当する。受益者負担、汚染者負担の原則については、第Ⅰ章1を参照。

^{(91) &}quot;Directive 2006/38/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures." EUR-Lex website https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32006L0038>

⁽図) EU 域内の経済、社会及び領土の結束強化を目的として構築が進められる「欧州横断交通ネットワーク(Trans-European Transport Networks: TEN-T)」のうち、道路に関するネットワークを指す。道路新産業開発機構「EU(平成 25 年 1 月時点整理)」『新道路利活用研究会報告書(道路課金制度に関する調査研究部会)』2018.3, p. 参 1-1-8. https://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application 07 2.pdf>; 西川・昆 前掲注(4), p.25.

⁽B) "Directive 2011/76/EU of the European Parliament and of the Council of 27 September 2011 amending Directive 1999/62/

る課金の考え方が規定された。直近の 2022 年の改正⁽¹⁹⁴⁾では、①課金対象車両の拡大(全ての重量車に加え、乗用車やバン等の軽量車も対象に追加⁽¹⁹⁵⁾)、②走行距離課金への移行(2030年3月25日以降は、原則として利用期間課金を廃止し、走行距離課金を適用)、③課金額の差別化に用いる環境性能基準の見直し(重量車については排ガス性能基準から CO₂ 排出性能基準へと転換。軽量車については両者のいずれかを採用又は併用)、④走行距離課金で考慮する外部性の範囲見直し(走行距離課金で考慮される外部性に渋滞と CO₂ 排出量を含め、渋滞課金の指針を提示)が行われた⁽¹⁹⁶⁾。

ユーロビニエット指令は、EU加盟国が道路課金を導入する場合に、準拠すべき共通のルールを定めるもので、道路課金の実施自体をEU加盟国に義務付けるものではない⁽¹⁹⁷⁾。そのため、各国の実施状況を見ると、同指令に基づき走行距離課金を実施する国(ドイツ、オーストリア等)と利用期間課金を実施する国(オランダ、スウェーデン等)がある一方で、道路課金を実施せず、既存の有料高速道路制度に基づき通行料を課す国(フランス、イタリア等)もある⁽¹⁹⁸⁾。

(2) ドイツ

ドイツでは、2005 年 1 月から、アウトバーン (自動車専用高速道路) (199) を走行する 12 トン以上の重量車を対象に、GPS を用いた走行距離課金 (Lkw-Maut) が開始された (200)。課金対象

EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures Text with EEA relevance." EUR-Lex website https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32011L0076

- (194) "Directive (EU) 2022/362 of the European Parliament and of the Council of 24 February 2022 amending Directives 1999/62/EC, 1999/37/EC and (EU) 2019/520, as regards the charging of vehicles for the use of certain infrastructures." EUR-Lex website https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>
- (5) 2022 年の指令では、全車両を対象としているが、軽量車については必ずしも明確な方針が示されていないと指摘される(味水 前掲注(89), p.46.)。同指令第7条第15項は、軽量車に対する課金の実施と有効性について、2027年3月25日までに評価を行い、必要に応じて同指令の改正案を提出することを欧州委員会に求めている。
- (納) これにより、道路課金はインフラ費用と外部費用(混雑、CO₂排出量等)を反映し、EU の環境政策上の目標(2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロ)に対応する持続可能な交通政策として機能することとなったとも評されている。早川祥史ほか「脱炭素を目指す欧州の対距離課金」『交通政策研究』2022巻, 2022, p.24. https://doi.org/10.20717/retrapjp.2022.0_24
- (断) "Road charging (tolls and vignettes)." European Commission website https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/road-charging_en 道路課金の実施がEU加盟国の任意とされているのは、コンセッション方式(契約によって、高速道路の事業主体(民間企業等)が保有主体(国)から建設、維持、運営の権利を付与される方式)による有料高速道路について、既存のコンセッション方式の枠組みを尊重するためである。
- (場) 各国の実施状況については、"Eurovignette Directive Overview of implementation in Member States," 2024.8, p.7. Association of European Vehicle Logistics website https://www.ecgassociation.eu/wp-content/uploads/2024/08/ Eurovignette.pdf>; 「国内外における税制のグリーン化に関する状況について」前掲注(場), p.72; "The road toll system in the Netherlands, in Luxemburg, in Denmark and in Sweden: eurovignette." Eurotoll website https://www.eurotoll.eu/ouroffer/netherlands-luxemburg-sweden-denmark/ を参照した。
- (例) アウトバーンの整備当初は、税財源が充てられ、普通乗用車・重量貨物車ともに無料で供用されていたが、道路の拡張・維持管理費の確保、コスト負担の適正化等を目的として、1995年1月から重量貨物車に対する定額制のアウトバーン利用料(ビニエット方式)が導入された。その後、課金方式は、2005年1月から走行距離課金に移行した。齋藤純子「ドイツの交通インフラ及び地域公共交通の財源問題―利用者負担をめぐって―」『レファレンス』779号、2015.12、pp.12-17. https://doi.org/10.11501/9578216。「海外の高速道路の有料・無料区間の状況」前掲注例、pp.12-13を参照。
- (2014.7.1. Federal Ministry for Digital and Transport website https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Articles/StV/Tolling-Scheme/hgv-tolling-scheme-2018.html; 早川ほか 前掲注例, pp.24-25 による。当該課金制度は、2002 年 4 月に制定された「重量貨物車のためのアウトバーン利用料法(Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 5. April 2002 (BGBI. I S. 1234))」によって法制化された。その後、2011 年 7 月には、課金対象道路の拡大等に伴い、新たに「連邦長距離道路利用料法

となる車両の最大許容重量の基準値は、2015 年に 12 トンから 7.5 トンに引き下げられ、2024年7月からは 3.5 トン超とされた。課金対象道路も段階的に拡大され、2018年からは従前の高速道路等(1.2万km)に連邦道路(4万km)が追加された。課金額は、従来、インフラ費用と大気汚染による外部費用に基づいて算定されていたが、2019年には騒音による外部費用が加えられ、さらに、2022年のユーロビニエット指令の改正を受けて、2023年12月からは CO_2 排出による外部費用も考慮されるようになった (201)。

課金方式としては、①課金対象者が GPS 機能付きの車載器を設置する、②走行情報が、暗号化された形式でモバイル通信を介して、当該車載器から徴収等の委託を受けた民間事業者 (Toll Collect 社)のデータセンターへと送信され、同事業者が課金額を計算し、課金対象者に請求する、③ GPS や路上に設置したカメラセンサ等によるモニタリングで不正取締を行う、といった方法が採られる⁽²⁰²⁾。

なお、ドイツ連邦環境庁が2022年1月に公表した、道路交通への課税の将来構想に関する文書では、2030年以降、全ての道路と乗用車を含む全車両を対象に走行距離ベースの通行料金を課し、2030~2035年にかけて段階的な料率の引上げを行うといった中長期的な方向性が示されている⁽²⁰³⁾。

(3) フランス

フランスは、かねてから有料高速道路制度を有している⁽²⁰⁴⁾が、環境負荷の低減や道路整備 財源の確保を目的として、有料高速道路以外の一定の区域を走行する重量貨物車に対し、走行 距離に応じた課税を行う「重量車に対する国税 (taxe poids lourds nationale: TPLN)、通称エコタッ

(Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378))」が制定され、これが現行制度の根拠法となっている。

- 2024年7月以降に適用される料金表については、"Mauttarife seit 1. Juli 2024." Toll Collect website https://www.toll-collect.de/de/toll collect/bezahlen/maut tarife/p1745 mauttarife 07 2024.html> を参照。
- (2011) "The HGV tolling scheme," op.cit.(2011); 「国内外における税制のグリーン化に関する状況について」(税制全体のグリーン化推進検討会第1回 資料5) 2019.9.20, p.50. 環境省ウェブサイト https://www.env.go.jp/policy/05【資料5】.pdf>
- Christa Friedl und Ruth Blanck, Mobilität neu steuern: Ein Steuer- und Abgabenkonzept für klimaschonenden und sozial gerechten Verkehr bis 2050, Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt, 2021, p.18. https://www.umweltbundesamt.de/sites/ default/files/medien/479/publikationen/2022 fb mobilitaet neu steuern bf.pdf> なお、ドイツでは、重量車と同様に、 乗用車に対する道路課金(Pkw-Maut)が過去に導入されたものの、欧州司法裁判所による EU 法違反の判決を受 けて、中止に追い込まれたという経緯がある。すなわち、ドイツで登録された乗用車の保有者は自動車税を支払い、 道路整備に間接的に貢献しているのに対し、外国で登録された乗用車の保有者がドイツの道路を利用する場合に は、これに貢献していないことが問題視された。こうした問題意識を背景に、乗用車のアウトバーン及び連邦道 路の利用に対し、利用期間に応じて一定額を課すインフラ使用料(Infrastrukturabgabe)を導入するための法律が 2015年6月に制定された (Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz) vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904))。インフラ使用料として支払った額 は、自動車税から控除可能とされ、ドイツで登録された乗用車の保有者の負担は実質的に増えない一方、外国で 登録された乗用車の保有者は当該控除が利用できず、実態としては外国人に負担を求める制度であった。欧州司 法裁判所は、2019年6月、当該制度は国籍による差別に当たり、EU法に違反するとの判決を下した(Judgment of the Court (Grand Chamber) of 18 June 2019, Case C-591/17, ECLI:EU:C:2019:504)。法律の施行後もシステム開発の 遅れがあり、インフラ使用料の徴収は開始されておらず、当該判決を受けて、現在に至るまで徴収は行われてい ない。インフラ使用料については、渡辺富久子「【ドイツ】乗用車のアウトバーン通行料金の導入」『外国の立法』 No.264-1, 2015.7, pp.10-11. https://doi.org/10.11501/9446689; 高田実宗「道路財源の確保と法的可能性」『駒澤法学』 20(2), 2020.10, pp.80-82. http://repo.komazawa-u.ac.jp/opac/repository/all/MD40139701/rhg020-2-03-takada.pdf; 日本 高速道路保有・債務返済機構『ドイツ、オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査報告書』(高 速道路機構海外調査シリーズ No.30) 2019.6, pp.33-34. https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/30 r0306.pdf> を参照。 (M) 「海外の高速道路の有料・無料区間の状況」前掲注(M), pp.5-6.

クス (écotaxe)」の導入を計画した⁽²⁰⁵⁾。2007年に開催された環境グルネル会議⁽²⁰⁶⁾でエコタックスの創設が議論され、2009年度予算法⁽²⁰⁷⁾にその創設に係る規定が盛り込まれた⁽²⁰⁸⁾。エコタックスは、ユーロビニエット指令に対応するものであり⁽²⁰⁹⁾、その内容は、①対象道路を高速道路の無料区間や国道(約 10,000km)、地方道(約 5,000km)の合計約 15,000km とする、②対象車を 3.5 トン超の重量貨物車とする、③徴収を民間事業者(Écomouv 社)に委託する、④走行距離の把握には GPS 機能付きの車載器と携帯電話通信網を利用する等であった。

2013 年 7 月の制度開始を予定していたが、車載器の不具合により実施時期が延期され⁽²¹⁰⁾、2013 年 夏頃から農業関係者やトラック業界による反対運動が発生した。これを受けて、政府は 2013 年 10 月にエコタックス導入の無期限延期を発表した。その後、2014 年 8 月に制定された 2014 年度補正予算法⁽²¹¹⁾により、対象道路を 4,000km に縮小する等の見直しを行った新制度「重量車通行料(péage de transit poids lourds: PTPL)」が法制化された。しかし、反対運動は収まらず、政府は 2014 年 10 月に再び無期限延期を決定した。同月には徴収の委託契約の終了も発表され、走行距離課税の計画は頓挫したとされる⁽²¹²⁾。その後、現在まで走行距離課税の導入には至っておらず、従来の有料高速道路制度に基づく通行料の課金が行われている。

当該計画が頓挫した要因としては、①追加増税型の新税であり、既存の税の廃止や代替が行われなかったこと、②道路運送業界のみに税負担が集中しないように、委託元(荷主)に税負担を転嫁させることを義務付けたため、零細荷主(農作物出荷者)の反発を呼んだこと等が指摘されている⁽²¹³⁾。

(4) オランダ

オランダでは、ユーロビニエット指令に基づく利用期間課金が1995年から導入されているが、これとは別に、2000年代初頭から走行距離課金の導入に向けた検討が行われてきた⁽²¹⁴⁾。

- 郷 エコタックスに関する記述については、みずほ情報総研 前掲注(卿), pp.84-86; 西川丁一「フランスの無料高速道路等への重量貨物車課金(エコ・タクス)の導入計画」『高速道路と自動車』 54(3), 2011.3, pp.1-7. https://www.hido.or.jp/www.hido.or.jp/study/files/pdf/application 07.pdf を参照した。
- (M) サルコジ (Nicolas Sarkozy) 政権下で、2007年7月から10月にかけて開催された環境政策に関する会議。気候変動や生物多様性など、テーマ別に6つのワーキンググループ(各グループは、政府、地方公共団体、NGO、労働組合等の各ステークホルダーの代表者40人ずつから構成)で議論が行われ、会議の結論については、その後、順次法制化が進められた。遠藤 前掲注(例,pp.44-45;中渡明弘・鈴木尊紘「フランス「持続可能な発展の国家戦略」(SNDD) の2006年改定とその後の動向(持続可能な発展の国家戦略と農林漁業)」『レファレンス』723号,2011.4,pp.55-56. https://doi.org/10.11501/3050337
- (2017) Loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, Article 153.
- 🔞 なお、環境グルネル第 1 法(Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement)第 11 条に、エコタックスに関連する規定が盛り込まれている。
- (W) "N° 153 Sénat, Session Ordinaire de 2013-2014: Proposition de Résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur les modalités du montage juridique et financier et l'environnement du contrat retenu in fine pour la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds," p.3. https://www.senat.fr/leg/ppr13-153.pdf>
- 組) 経緯に関する記述は、"N° 44 Sénat, Session Ordinaire de 2015-2016: Proposition de Loi tendant à permettre aux régions d'instaurer une écotaxe sur les poids lourds," pp.3-4. https://www.senat.fr/leg/ppl15-044.pdf; 「海外の高速道路の有料・無料区間の状況」前掲注(組), p.5 による。
- (211) Loi n° 2014-891 du 8 août 2014 de finances rectificative pour 2014, Article 16.
- (112) 高速道路調查会 前掲注(67), p.6.
- (213) 道路新産業開発機構 前掲注(205), pp.111-112.
- (4) オランダの走行距離課金の経緯や内容については、道路新産業開発機構「オランダ(平成 25 年 7 月時点整理)」 『新道路利活用研究会報告書(道路課金制度に関する調査研究部会)』 2018.3. https://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_07_4.pdf; みずほ情報総研 前掲注(4), pp.160-162 等を参照した。

その導入が求められた背景には、オランダ特有の地理的特徴が関係している。例えば、オランダは、欧州最大の港であるロッテルダム港を擁するなど、物流拠点である一方で、国土が狭く国内の人口密度も高いことから、交通渋滞が深刻な問題になっていることや、国土の海抜が低く、地球温暖化による海面上昇の影響を受けやすいため、気候変動対策への国民の支持が高いこと等が指摘されている (215)。交通渋滞や CO_2 排出は自動車がもたらす負の外部性の1つであり、走行距離課金は、道路の利用量に応じた課金を行い、外部費用を内部化することで、これらの問題の是正を図るという狙いがあった (216)。

政府は、2007 年 6 月に公表した政策プログラムで「キロメートル課金(Kilometerprijs)」の 導入方針を示し $^{(217)}$ 、2009 年 11 日には同課金の実施に係る法案を議会に提出した $^{(218)}$ 。その後、 2010 年の政権交代を受けて、2011 年 2 月に同法案は撤回された。一時は、走行距離課金の再 導入を目指す動きが見られたものの、現在まで導入には至っていない $^{(219)}$ 。

キロメートル課金の法案の主な内容は、①既存の車体課税(自動車登録税、自動車税、重量車税)(220)を廃止し、走行距離課金に移行する(税収中立)、②全道路を対象とする、③重量貨物車については 2012 年から新制度を導入し、乗用車及びバンについては 5 年かけて段階的に拡大し、2017 年には全車両を対象とする、④乗用車に適用する基本料金は 1km 当たり少なくとも 0.4 ユーロセントとする(環境性能や車両特性により差別化。混雑する時間帯・区域による差別化(ラッシュアワー料金)も検討)、⑤走行距離の把握には GPS 機能付きの車載器と携帯電話通信網を利用する等であり(221)、画期的な制度であったと言われる(222)。

キロメートル課金の導入が頓挫した要因としては、リーマンショック後の経済停滞期にあっ

⁽LIS) 道路新産業開発機構 同上, pp. 参 1-3-12- 参 1-3-14.

側 ユーリングス (Camiel Eurlings) 運輸大臣は、走行距離課税の導入により、総走行距離は 15%、CO₂ 排出量は 10% 削減されるとの見通しを示していた (Michael Steen and Robert Wright, "Dutch propose full-scale road pricing system," *Financial Times*, 2009.11.14.)。

Ministerie van Algemene Zaken, "Samen werken samen leven: Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV 2007-2011," 2007.6, p.27. https://www.parlement.com/9291000/d/tk31070 1bijl.pdf>

^{(218) &}quot;32.216: Wet kilometerprijs." Eerste Kamer der Staten-Generaal website https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/32216 wet kilometerprijs>

回り 自由民主国民党 (VVD) 等 4 党が 2019 年 12 月に取りまとめた連立合意書では、2030 年までに全ての新車をゼロエミッション車とする方針を踏まえて、2030 年までに全車両を対象とする走行距離に応じた課税制度の導入を行う方針が示されていた("Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst: Coalitieakkoord 2021-2025, VVD, D66, CDA en ChristenUnie," 2021.12.15, p.14. Overheid.nl website https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f3cb0d9c-878b-4608-9f6a-8a2f6e24a410/pdf)。しかし、2023 年の政権交代後、自由党(PVV)等 4 党が 2024 年 5 月に取りまとめた連立合意書では、同様の方針は記載されておらず("Hoofdlijnenakkoord tussen de fracties van PVV, VVD, NSC en BBB: Hoofdlijnenakkoord tussen PVV, VVD, NSC en BBB," 2024.5.16. Kabinetsformatie website https://www.kabinetsformatie2023.nl/documenten/publicaties/2024/05/16/hoofdlijnenakkoord-tussen-de-fracties-van-pvv-vvd-nsc-en-bbb)、導入の成否は不透明な状況にある。なお、隣国のドイツやベルギーで重量車に対する走行距離課金が導入されていることを踏まえて、同様の制度の導入も検討されているという(みずほ情報総研 前掲注44, pp.160-161.)。

⁽²⁰⁾ キロメートル課金は、燃料課税 (燃料税) を代替するものとして紹介される場合もあるが、法案や法案説明資料上では、そのような説明は見られない。なお、EU では、ガソリン等のエネルギー製品に対する最低税率を定めたエネルギー課税指令が存在している (前掲注99)を参照)。

② 32 216 Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs): nr. 2 VOORSTEL VAN WET." Overheil.nl website https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32216-2. html>; "32 216 Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs): nr. 3 MEMORIE VAN TOELICHTING." *ibid.* httml>; 「諸外国における高速道路料金の動向」(第 10 回高速道路のあり方検討有識者委員会 資料 2-2)2011.9.21, p.17. 国土交通省ウェブサイト https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hw_arikata/pdf10/3.pdf

⁽²²²⁾ 道路新産業開発機構 前掲注(14), p. 参 1-3-16.

たことや、全国民が当事者となる制度であり、法案成立前に大手紙がプライバシーの侵害であるなど大々的に反対キャンペーンを展開したことを受けて、世論が導入反対に転じたこと等が 指摘されている⁽²²³⁾。

3 英国

英国では、現在まで走行距離課金は実施されていないが、導入に向けた議論は行われている。英国下院運輸委員会(House of Commons Transport Committee)は、2022 年 1 月に「道路課金(Road Pricing)」と題する報告書を公表した「224」。同報告書は、①英国では燃料税(炭化水素油税)及び自動車税は年間 350 億ポンドの税収をもたらしているが、これらの税は EV に課されていないこと、②政府は 2030 年までに、ガソリン車とディーゼル車の新車販売を段階的に廃止し、全ての新車販売をゼロエミッション車とすることを決定しており「225」、制度改革を行わなければ、自動車関係税(保有・走行段階)の税収は長期的にゼロになること等を指摘した。その上で、政府は、これらの税の代替手段となる選択肢を提示すべきであり、その1つは、テレマティクス技術を用い、車種や渋滞を考慮した上で、走行距離に応じて課金する「道路課金制度」であるとしている。具体的には、当該選択肢を評価するため、運輸省及び財務省は任命された個人から成る独立機関を共同で設立し、当該機関が燃料税及び自動車税を代替する道路課金制度について勧告を行うことを求めている。また、同報告書は、道路課金制度の導入の成否は、政府が実際にどのようにデータ収集を行うかを説明し、厳格なデータ管理の下で個人のプライバシーが保護されることを国民に保証できるかにかかっているとも言及している。

4 オーストラリア

オーストラリアのビクトリア州は、「2021年ゼロエミッション車及び低排出車に対する対距離課金法」 (226)により、燃料税を負担していない EV 等を対象に、2021年7月から走行距離課金を導入した (227)。具体的には、1km 当たり、EV 及び FCV には 2.5 セント (0.025 オーストラリアドル)、PHV には 2.0 セント (0.02 オーストラリアドル)を課金するという制度であった。しかし、その後、2023年 10 月に、オーストラリア高等裁判所は、当該課金は連邦政府にしか課税権が認められていない「物品税」として実質的に構成されており、州政府による課税は無効であるとの判決を下した (228)。 当該判決を受けて、ビクトリア州は走行距離課金を中止し、納付済額の払戻しを実施した (229)。

²³⁾ 道路新産業開発機構 前掲注(26), p.110.

House of Commons Transport Committee, "Road Pricing: Forth Report of Session 2021-2022," HC789, 2022.2.4. UK Parliament website https://committees.parliament.uk/publications/8754/documents/88692/default/

図) 2022 年当時は、2030 年までにガソリン車及びディーゼル車の販売を廃止するとしていたが、スナク(Rishi Sunak)政権下で 2035 年まで期限が延期された。 "Pathway for zero emission vehicle transition by 2035 becomes law," 2024.1.3. GOV.UK website https://www.gov.uk/government/news/pathway-for-zero-emission-vehicle-transition-by-2035-becomes-law

Zero and Low Emission Vehicle Distance-based Charge Act 2021, No.18 of 2021. https://content.legislation.vic.gov.au/sites/default/files/2021-06/21-018aa%20authorised.pdf

図 高速道路調査会『欧米の高速道路政策 2022 年版』2022.3, p.12. https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/ images/company/document/overseas/oubei2022.pdf>

⁽²³⁾ Case M61/2021: Vanderstock & Anor v. The State of Victoria. https://www.hcourt.gov.au/cases/case m61-2022>

[&]quot;Zero and Low Emissions Vehicles." vic roads website https://www.vicroads.vic.gov.au/registration/registration-fees/zlev-road-user-charge

ニューサウスウェールズ州及び西オーストラリア州も 2027 年から走行距離課金の導入を計画していたが、当該判決を受けて、計画の中止を余儀なくされる見込みと報じられている (230)。また、走行距離課金の導入又は検討を進めていたこれらの州は、連邦政府に対し、連邦レベルで走行距離課金の導入を検討するよう圧力をかけているという (231)。

5 ニュージーランド

ニュージーランドでは、① 3.5 トン超の重量車又は② 3.5 トン以下で、軽油、電気、その他の燃料税が課されない燃料を動力源とする車を対象に、走行距離に応じて課金を行う「道路使用料(Road User Charges: RUC)」と呼ばれる制度が設けられている。

この制度は、「1977 年道路使用料法」⁽²³²⁾により、1978 年から開始された⁽²³³⁾。ニュージーランドでは、農業用車両に対する政策的配慮から、軽油には燃料税が課されておらず、一般のディーゼル車が増えるにつれ、これらの自動車が道路財源に充てられる燃料税を負担しないのは、不公平であるとの声が高まった。こうした背景の下で、軽油など燃料税を負担せずに公道を走行する自動車等を対象に、RUC が導入された⁽²³⁴⁾。2012 年には新たに「2012 年道路使用料法」⁽²³⁵⁾が制定され、車両重量の定義方法の変更、電子距離記録計の導入や罰則規定の強化など、制度の大幅な見直しが行われた。

EV の軽量車(3.5 トン以下のもの)については、2009 年から、当該車の軽量車全体に占める割合が 2% に達するまで RUC を免除する措置が講じられていたが、この普及割合が目標に達したことを受けて、2024 年 4 月以降、一定の要件を満たす EV 等の電動車 $^{(236)}$ は RUC の適用対象に加えられることになった $^{(237)}$ 。 RUC の現行制度の概要は、表 16 のとおりである。

なお、ニュージーランド運輸省及び内閣経済政策委員会は、2024年7月に取りまとめた「陸上交通に関する歳入行動計画」において、①ガソリン車を含む全ての軽量車について、従来の燃料税を廃してRUCに移行する、②当該移行の開始目標日を2027年4月1日とする、③2025年に立法手続を進める等の方針を示している(238)。

Paul Karp and Benita Kolovos, "High court strikes down Victoria's electric vehicle tax in ruling that could threaten other state levies," *Guardian*, 2023.10.18.

Benita Kolovos and Paul Karp, "Labor governments push for national road-user charging after Victorian EV decision," *Guardian*, 2023.10.19.

Road User Charges Act 1977 (1977, No 124). https://www.legislation.govt.nz/act/public/1977/0124/latest/whole.html

図 RUC の経緯に関する記述については、石村 前掲注(4), pp.108-111; 「国内外における税制のグリーン化に関する状況について」前掲注(2), pp.53; Ministry of Transport, "Background to the road user charges (RUC) system," 2022.1, pp.2-3. https://www.transport.govt.nz/assets/RUC-CAM.pdf を参照した。

②4) 石村 同上, p.109.

Road User Charges Act 2012 (2012, No 1). https://www.legislation.govt.nz/act/public/2012/0001/latest/whole.html

⁽³⁶⁾ 具体的には、電気を完全又は部分的な動力源とし、かつ、車両重量が1トン超~3.5トン以下の車両とされる。 車両重量の要件を満たす BEV、PHV 等は課金対象となるが、ガソリンを動力源とする HV については燃料税を 負担しているため、課金対象外とされている。 "RUC for electric vehicles." NZ Transport Agency website https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/ruc-for-electric-vehicles/

Road User Charges (Light Electric RUC Vehicles) Amendment Act 2024 (2024, No 12). https://www.legislation.govt.nz/act/public/2024/0012/latest/whole.html

図 Office of the Minister of Transport and Cabinet Economic Policy Committee, "Land Transport Revenue Action Plan," 2024.7.16. https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Proactive-Release-Cab-Revenue-Action-Plan-for-web.pdf 関連する報道として、Craig McCulloch, "Petrol cars could be hit with road user charges from 2027," 2024.8.29. New Zealand Herald website ;「NZ、27年に燃料税廃止で道路利用税に移行へ」『NNA』(オーストラリア版)2024.8.30 も参照。

表 16 ニュージーランドの道路使用料 (RUC) の概要 (2024 年 4 月現在)

| 対象車 | ○ ① 3.5 トン超の重量車又は② 3.5 トン以下で、軽油、電気、その他の燃料税が課されない燃料を動力源とする車。 ○ トラクター、フォークリフトなど通常の道路利用を目的としない車、農業・林業等の用途でオフロードでのみ使用される車への課金は免除。重量 1 トン以下又は 3.5 トン超の EV への課金は免除 (3.5 トン超の EV に対する免除措置は 2025 年末まで)。 | |
|---------------|---|--|
| 対象道路 | ○ ニュージーランドの全ての道路 | |
| 料率 | ○ 車両種別、重量、車軸数等によって異なる。例えば、2 軸で車両重量 3.5 トン以下の乗用車の場合、1,000km 当たり 76 ニュージーランドドル(NZD)の料率が適用される。ただし、PHV(動力源としてディーゼルではなくガソリンを使用する車両)については、燃料税の負担を勘案し、1,000km 当たり 38NZD が適用される。 | |
| 課金方式 | ○ 対象車の所有者は、1,000km 単位で走行ライセンス(distance licenses)を購入する。ライセンス購入は前払い式であり、当該所有者は走行距離が1,000km に達する前に、新たな走行ライセンスを購入する必要がある。 ○ 車検時に走行距離計(オドメーター)の検査を実施し、この方法で把握される走行距離がRUCとして購入済みの走行距離を上回る場合には、差額分を請求する仕組みが採られる。 ○ 電子システムプロバイダーとの契約により、ライセンス購入を自動的に行う方法(eRUC)も設けられている。 | |
| 走行距離の把握 方法 | ○ 軽量車:車両に搭載された走行距離計を用いる。○ 3.5 トン超の重量車:承認されたハブ・オドメーター(車軸とタイヤを接合する「ハブ」に装着する走行距離計)又は電子距離記録計を用いる。 | |
| 罰則 | ○ ライセンスなしでの走行:個人は最大 3,000NZD、法人は最大 15,000NZD の罰金 ○ 距離記録計・ライセンス改ざん、検査官に対する虚偽報告:個人は最大 15,000NZD、法人は最大 75,000NZD の罰金 ○ RUC の支払期日から 3 か月滞納した場合:未払額の 10% 相当額の罰金 | |
| 燃料税の還付 | ○ 3.5 トン超の重量車で、燃料税が課されるガソリン等を動力源とする車両の場合には、燃料税を還付する仕組みが設けられている。 | |
| 税収の使途 | ○ ニュージーランド運輸省が管轄する国家陸上輸送基金(National Land Transport Fund: NLTF)に充当され、公共交通機関や道路の維持管理等に活用。 | |

(出典) "Road user charges (RUC)." NZ Transport Agency website https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/; 「国内外における税制のグリーン化に関する状況について」(税制全体のグリーン化推進検討会第1回 資料5) 2018.9.20, p.53. 環境省ウェブサイト https://www.env.go.jp/policy/05 【資料5】.pdf> 等を基に筆者作成。

Ⅳ 自動車関係税をめぐる論点

本章では、車体課税・燃料課税・走行距離課税を比較した場合の各課税方式による効果の違いを確認した後、走行距離課税の主な論点について述べる。

1 車体課税・燃料課税・走行距離課税の効果の整理

第 I 章 1 等で述べたとおり、従来、自動車関係税は、車体課税や燃料課税を中心としてきたが、近年では新たな課税方式として走行距離課税の導入又は検討を進める国が現れてきている。国際エネルギー機関(International Energy Association: IEA)は、2019 年に公表した EV に関する年次報告書において、ゼロエミッション車への移行に伴い、自動車関係税には構造的な改革が必要になるとし、その際には「車体課税」、「燃料課税(炭素税)」、「走行距離課税」の組合せを検討する必要があると指摘している(239)。その上で、同報告書は、税収の長期的安定性、外部費用の管理、実施の容易性等の観点から、各課税方式の効果の違いを整理している(表 17)。

この整理によると、車体課税は、代替燃料車(EV等)に対する課税が可能であり、長期的な税収安定性が見込める一方で、環境政策面(温室効果ガス排出コストや大気汚染コストの内

IEA, "Global EV Outlook 2019: Scaling-up the transition to electric mobility," 2019.5, p.193. https://iea.blob.core.windows.net/assets/7d7e049e-ce64-4c3f-8f23-6e2f529f31a8/Global EV Outlook 2019.pdf

部化)での効果は限定的である。燃料課税は、CO₂排出に係る外部費用を内部化することができ、環境政策面では一定の利点があるが、EVへの移行により税収が減少する、地理的特性を反映した制度設計(大気汚染の原因となる渋滞が起きやすい区域での重課等)が困難であるといった難点がある。走行距離課税は、輸送手段の脱炭素化が進んだ場合でも安定した税収を確保できる、地理的特性に応じた制度設計が可能であるといった利点がある一方で、行政コストの面から見ると、車体課税及び燃料課税に比べて、導入・実施のためのコストは高い。ただし、技術進歩によるコスト削減の余地もあるとされる。

同報告書は、表 17 の整理から得られる示唆として、燃料課税を段階的に引き上げるとともに、インフラコストの回収、大気汚染・渋滞による外部費用の反映のために、走行距離課税を組み合わせて用いることで、自動車関係税収を維持しつつ、ゼロエミッション車への移行にも対応できるようになると総括している (240)。

表 17 車体課税・燃料課税・走行距離課税の効果の整理 (IEA (2019) に基づく)

| 項目 | 車体課税 | 燃料課税 (炭素税) | 走行距離課税 |
|-------------------------|--|--|--|
| 長期的な税収 安定性 | 【効果的】税収安定性を確保するため、代替燃料車(EV等)をフィーベート(注)又は(環境性能に応じて)差別化した車体課税の対象に段階的に含める必要がある。 | 【限定的】ゼロエミッション車 やゼロエミッション燃料/電気 への移行により、燃料課税によ る税収は減少する。 | 【効果的】走行距離課税は、走行で使用される燃料や車両ではなく、移動需要に連動するので、輸送手段が脱炭素化しても安定した税収を確保できる。 |
| 温室効果ガス 排出コストの 内部化 | 【限定的】特定の燃費に応じた区別は可能であるが、燃料の炭素強度(エネルギー消費量当たりのCO2排出量)の違いや車両の走行距離を反映できない。 | 【効果的】CO ₂ 排出量は燃料の使用量に比例するため、燃料課税はCO ₂ 排出による外部費用の内部化に利用できる。 | 【限定的】1km 当たりのエネルギー消費量を反映した設計が可能であるが、エネルギー源の炭素強度の違いを反映できないという課題がある。 |
| 大気汚染コストの内部化 | 【限定的】車両の汚染物質の排出性能を考慮できるが、地域特有の汚染やその影響を反映できない。 | = = | 【効果的】車両の汚染物質の排出性能を反映した設計が可能であり、また、地域特有の外部費用を反映することができる(地域ごとに大気汚染物質へのばく露が異なる等)。 |
| インフラコス トの回収 | 【限定的】車両の走行距離の違いや、利用する交通インフラの場所や類型 ^(注2) を反映できない。 | 【限定的】実施上の困難はあるが、1km当たりエネルギー消費量を考慮した設計が可能である。ただし、交通インフラの場所や類型(注2)を反映できない。 | 【効果的】対象範囲を特定できる特性があることから、インフラコストの回収に最適な方法である。また、交通インフラの使用頻度(渋滞)への対応にも最適である。 |
| 実施の容易性 | 【効果的】行政コストが低く、 容易に徴収できる。 | 【効果的】行政コストが低く、 容易に徴収できる。 | 【限定的】高い行政コストの壁に直面するが、技術進歩によりコスト削減の余地があり、実証された技術により、プライバシー問題にも対処可能である。 |

⁽注1) 自動車の燃料消費量と排出ガスを削減するための政策で、燃費性能の低い車両には課徴金を課し、燃費性能の高い車両には税額を減免するスキームを指す。

⁽注2) 高速自動車国道、一般国道、私道など道路の種類による類型を指す。

⁽出典) IEA, "Global EV Outlook 2019: Scaling-up the transition to electric mobility," 2019.5, p.194. https://iea.blob.core.windows.net/assets/7d7e049e-ce64-4c3f-8f23-6e2f529f31a8/Global_EV_Outlook_2019.pdf; 川村淳貴「我が国における自動車の外部性を考慮した走行距離課税の検討―中長期的な自動車関係諸税の見直しに向けて―」『みずほ情報総研レポート』vol.20, 2020, p.6. https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/2020/pdf/mhir20_car.pdf を基に筆者作成。

⁽²⁴⁰⁾ ibid., p.194.

一部の国際機関からは、安定的な自動車関係税収の確保のためには、走行距離課税の導入が必要であるとの意見も示されている。例えば、世界 69 か国が参加する OECD 傘下の政府間組織である「国際交通フォーラム(International Transport Forum: ITF)」は、2023 年に公表したレポートにおいて、燃料税収の減少への対策が急務であり、各国政府は、短期的には走行距離に応じて一律の課金を行う走行距離課金を適用すべきであると提言している(241)。

2 走行距離課税の論点

車体課税・燃料課税・走行距離課税の3者を各観点から比較した場合の優劣は上述のとおりであるが、走行距離課税には、プライバシー保護、負担の公平性、徴収コストなど、同方式に特有の論点がある。諸外国の導入・検討事例で示されている主な懸念点と、これに対する対応策や反論等の見解をまとめると、表18のとおりである。

走行距離課税では、課税対象区域内の走行距離を正確かつ簡便に測定するための基礎的な技術として GPS が用いられる場合がある。一方で、行政当局が GPS による走行情報を把握することにより、プライバシー上の問題が生じるという懸念が、多くの事例で共通して持たれている。その対応策としては、①走行距離の把握方法について複数の選択肢(GPS の利用有無等)を用意し、課税対象者の任意選択を可能にする、②民間事業者が徴収業務を請け負い、行政当局は課税額のみを把握する、③ GPS 機能付きの車載器等からは課税対象者の識別情報(ID)と支払税額のみを送信し、走行情報を送信しないようにする、といった方法がある。また、周囲を海洋に囲まれ、他国や他州との交通がないニュージーランドや米国ハワイ州では、走行距離の計測には GPS を使用せず、主に走行距離計を用いている。

諸外国の事例では、都市部と比べて地方部の負担が重くなるという懸念も見られる。こうした懸念に対しては、例えば、米国の一部の州では、地方部に燃費性能の悪い車両が多いため、現在の燃料税に代えて、税収中立型で走行距離課税を導入する場合には、地方部の税負担額がかえって減少する可能性があると指摘されている(242)。また、地域に応じた税率を設定することで、地域間の税負担の調整が可能になるとの指摘もある(243)。そもそも、EV 用の充電設備が充実している都市部で相対的に EV が普及すれば、現行制度下では EV は燃料税を負担していないので、現行制度を存続させる方が、むしろ都市部と地方部との間の税負担の格差拡大につ

⁽⁴¹⁾ International Transport Forum, *Decarbonisation and the Pricing of Road Transport: Summary and Conclusions* (ITF Roundtable Reports, No.191), 2023, p.7. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/decarbonisation-pricing-road-transport.pdf なお、同報告書では、当該課金は自動車の走行距離計や低コストの車載器といった簡易な走行距離の報告技術によって徴収できること、課金対象は EV に限定することも全車両に適用することも可能であること (ただし、後者の場合には、燃料税との二重課税を回避するための措置が必要になること) にも言及されている。

⁽M) U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, "Surface Transportation System Funding Alternatives Phase I Independent Evaluation: Cross-Cutting Report," 2021.6, pp.56-57. https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop19041/fhwahop19041.pdf>

図 日本で走行距離課税を導入した場合の税負担額を試算したレポートによると、自動車利用の外部性を考慮しつつ税収中立とするシナリオでは、一台当たり走行距離が大きい地方部では、気候変動や道路損傷の外部性に対応する税負担が増加する一方で、人口密度の高い区域を多く占める都市部では、大気汚染や騒音の外部性に対応する税負担が増加することで、全体の年間税負担額としては都市部が地方部を上回るとの結果が示されている。こうした点から、同レポートは、地方部の運転者に自動車関係税の負担が偏るという問題に対しては、自動車利用の外部性に対処するという論拠に基づき、地域性を加味した税率区分を有する走行距離課税が有用であると指摘している。ただし、このシナリオの下では、運送事業者に税負担が偏るという課題があるとも言及されている。川村淳貴「我が国における自動車の外部性を考慮した走行距離課税の検討─中長期的な自動車関係諸税の見直しに向けて─」『みずほ情報総研レポート』vol.20, 2020, pp.12-16. https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/2020/pdf/mhir20_car.pdf

ながるという見解も見られる⁽²⁴⁴⁾。

なお、走行距離課税には様々な懸念点があるものの、プライバシーの問題には対応策があり、都市部と地方部との税負担の格差は現行制度よりも走行距離課税を導入した方が縮小される可能性があること等を理由に、懸念点の大部分は誇張されているか、誤解に基づくものであるとの意見も見られる(245)。

表 18 諸外国の事例における走行距離課税をめぐる主な懸念点とこれに対する対応策や見解

| 論点 | 主な懸念点 | 主な対応策や見解 |
|--------------|---|---|
| プライバシー保護 | ○ GPS 搭載の車載器による走行距離の計測・報告する方法は、自動で計測と定期的な報告が行われ、手間のかからない方法であると言える。他方で、走行情報が行政当局に把握され、運転者のプライバシーが確保されないという懸念がある。 | 対応策としては、①走行距離の把握方法について複数の選択肢(GPSの利用有無等)を用意し、課税対象者の任意選択を可能とする、②民間事業者が徴収業務を請け負い、行政当局は課税額のみを把握する、③GPS機能付きの車載器等からは課税対象者の識別情報(ID)と支払税額のみを送信し、走行情報を送信しないようにする等がある。 ニュージーランドや米国ハワイ州では、走行距離の計測にGPSを使用せず、主に走行距離計を用いている。 |
| 負担の公平性 | ○ 地方部の住民や、都市部に居住できない 低所得世帯は、車以外の交通手段に乏し く、走行距離が長くなる傾向にあること から、走行距離に応じた課税には負担の 公平性の問題がある。 | ○ 地域別に税率に差をつける制度設計が可能である。また、都市部の渋滞が激しい区域に重課する方法もあり得る。(ただし、このような制度設計を行うためにはGPSの利用が前提となる。) [懸念点に対する見解] ○ 米国の一部の州では、地方部では燃費性能の悪い車両が多いため、走行距離課金の導入は、むしろ納税額の減少につながる可能性があることが示唆されている。 ○ EV 用の充電設備が充実している都市部で相対的に EVが普及すれば、現行制度下では EV は燃料税を負担しないので、現行制度を存続させる方が、むしろ都市部と地方部との税負担の格差を拡大させる。また、EVの購入者は高所得者が多いため、同様の理由により、現行制度を存続させる方が、所得階層間の税負担の不公平を増大させる可能性がある。 |
| 徴収コスト | ○ 走行距離課税は、走行距離を測定するための機器・設備の導入等により、燃料税と比べて徴収コストが高くなる。 | ○ 徴収コストは、車検時に走行距離計の数値を読み取る 方式を採用すれば、大幅に引き下げることができる。 ただし、税率変更による交通量の調整機能(渋滞課税 としての機能)は失われる。 |
| 二重課税 の懸念 | ○ 既存の燃料税等に走行距離課税が追加され、税負担が純増する。 | ○ 走行距離課税額から燃料税額を控除するなど、税負担 の調整が可能であり、負担の変動(税収の増減収)は 制度設計次第である。 |
| EV 普及 の阻害 | ○ EV 等の電動車の普及を阻害する要因となり得る。 | ○ 走行距離課税の導入は、一般に EV 利用のコストの増加を意味するが、環境性能の低い車両に高い税率を適用するような制度設計を行うことで、EV の価格競争力を高めることが可能である。 [懸念点に対する見解] ○ EV が道路整備等の負担を免除され続けるのは、不公平であり、持続可能ではない。 |

⁽²⁴⁴⁾ Tim Lord and Christina Palmou, "Avoiding Gridlock Britain," 2021.8.31, pp.4-5. Tony Blair Institute for Global Change website https://assets.ctfassets.net/75ila1cntaeh/5M2qEbUM4iaKnm3y57DwgK/12de2e5cc7b04d6704611045266ce5dd/Avoiding-Gridlock-Britain.pdf

Robert D. Atkinson, "A Policymaker's Guide to Road User Charges," 2019.4.22. Information Technology & Innovation Foundation website https://itif.org/publications/2019/04/22/policymakers-guide-road-user-charges/

| 論点 | 主な懸念点 | 主な対応策や見解 |
|---------|---|---|
| 運送業への影響 | ○ 走行距離課税を導入すると、長距離を走 行する運送業の税負担が大きくなること が懸念され、同業界の強い反発が予想さ れる。 | ○ 既存の規制との統合や機器の活用によりトラック事業者の負担軽減を図る方法や、車種別の走行距離課税の税率(単価)を設定する方法がある。 ○ 中長期的に見れば、走行距離課税によるコスト増を顧客に価格転嫁することが可能である。 [懸念点に対する見解] ○ 運送業が負担している他の税金や規制を把握し、更なる負担を増やさない配慮は必要である。 ○ トラック等の重量貨物車は道路損傷の程度が大きく、現状では当該コストが税金や料金を上回っていることから、走行距離だけではなく、軸重(軸にかかる荷重)や道路種別に応じた負担を求めることが必要であり、それによって経済厚生を改善させることができる。 |

(出典) 高速道路調査会「第2部5つの潮流」『欧米の高速道路政策 2024年版』2024.4, pp.27-29. https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/images/company/document/overseas/oubei2023.pdf; 同『欧米の高速道路政策 2023年版』2023.3, pp.28-32. https://www.express-highway.or.jp/Portals/0/images/company/document/overseas/oubei2023.pdf; Robert D. Atkinson, "A Policymaker's Guide to Road User Charges," 2019.4.22. Information Technology & Innovation Foundation website https://itif.org/publications/2019/04/22/policymakers-guide-road-user-charges/; Tim Lord and Christina Palmou, "Avoiding Gridlock Britain," 2021.8.31, pp.4-5. Tony Blair Institute for Global Change website https://assets.ctfassets.net/75ila1cntaeh/5M2qEbUM4iaKnm3y57DwgK/12de2e5cc7b04d6704611045266ce5dd/Avoiding-Gridlock-Britain.pdf 等を基に筆者作成。

おわりに

本稿では、諸外国における自動車関係税の概要を整理した。CASEに代表されるような自動車をめぐる環境変化に対し、各国は税制面での対応を迫られている。自動車関係税は、従前の財源調達手段という役割に加えて、自動車がもたらす外部不経済(CO₂ 排出、大気汚染、交通渋滞、道路損傷など)を管理するための政策手段として活用されるようになってきた。特に、CO₂ 排出抑制に向けた世界的な取組が進展する中で、各国は CO₂ 低排出車への軽課、高排出車への重課など、税制面での対応を進めてきた。

他方で、諸外国では、道路整備の財源として活用してきた燃料税が減収傾向にあることを踏まえて、その代替財源の確保等を目的として、走行距離課税の導入又は検討を進める国が現れている。また、米国や英国では、EV等の電動車の普及を受けて、当該車に対する車体課税の課税を強化する動きが見られる。世界的な動向を見ると、自動車関係税は、EV等の電動車の普及に向けて、これを税制上の優遇対象とする段階から、電動車の普及後に一定の税収を確保するために、電動車の取得・保有・走行を課税対象に包含した新たな税制を構築する段階へと移行しつつある。

日本でも自動車関係税の見直しは、今後の検討課題となっており、令和6年度与党税制改正 大綱によれば、その際に考慮すべき点は、2050年カーボンニュートラルの目標達成、保有から利用への移行、環境変化に対応したインフラ整備の必要性など多岐にわたる。今後の自動車 関係税の在り方をめぐっては、世界的な動向の変化も踏まえつつ、これらの観点を踏まえた議 論が一層深まることが期待される。

> (さとう りょう) (みうら けい)