

自動車用燃料・エネルギーに対する課税の
公平性確保に関する調査について

2018年11月

全国石油商業組合連合会

石油連盟

調査結果の概要

- ◆ 欧米では、道路整備費用は、利用者である自動車ユーザーが公平に負担すべきとされています（利用者負担の原則）。
- ◆ 負担方法としては、車種や燃料・エネルギーにかかわらず、道路の利用距離に応じて課税される、「走行課税」が最も公平性の高い制度とされています。
- ◆ 米国では、地球温暖化対策の要素を走行課税に取り込むとの考え方はなく、実証試験の段階から、EVも走行課税の対象とされています。
※ドイツのトラック向け走行課税制度では、当面の間、EVトラックに対して走行課税の免税措置が講じられる見込みですが、将来的にEVトラックの普及が進めば、課税対象とすべきと考えられています。

石油業界の主張

- ◆ 欧米のように、道路整備費用を含む自動車の社会的費用は、自動車ユーザーが公平に負担すべきであるにもかかわらず、わが国では、ガソリン車および軽油車のみが負担しており、課税の公平性を著しく欠いております。
 - ※ ガソリン需要の減少に伴い、ガソリン税収の減少が見込まれる。
 - ※ EVの普及が進むことで自動車ユーザー間の税負担の不公平性がさらに拡大。
- ◆ 今回の欧米調査で得られた知見を踏まえ、自動車ユーザー間の負担の公平性を確保する観点から、EV・CNG車など、自動車用燃料・エネルギーに課税されていない自動車に対し、速やかに走行段階に係る税制度の検討を開始すべきです。

【参考】 諸外国における走行課税の導入状況例

ドイツ

目的	道路利用に伴う社会的費用を公平に負担する
制度概要	連邦道路（高速・国道）の走行距離に応じた課税（2005年～）
対象車	重量貨物車（トラック）（7.5トン以上）
徴税方法	GPS付車載器で走行距離を把握し課金額を算定
課金水準	車軸数と排ガス性能に応じた課金水準を設定 （例）3軸車・Euro5 = 約18円/km
備考	乗用車に対する課金も開始予定（法律は議会通過済）

米国 オレゴン州

目的	EV・低燃費車等の普及による道路財源の減収に対し、道路利用者に公平な負担を求める
制度概要	走行距離に応じた課税（2015年～・台数限定で運用中）
対象車	乗用車（EV含む）
徴税方法	GPS付車載器による走行距離情報を徴収会社に送信
課金水準	走行課税分（1.2円/km）から、燃料税分（9.3円/L）を控除した金額を精算 （1.2円/kmは燃費8.4km/Lの車が負担する燃料税に相当）
備考	現在、カリフォルニア州、ワシントン州、コロラド州、I95連合（東海岸）、ミネソタ州、RUC West、ハワイ州においても走行課税の実証試験を実施・予定