

3	諸外国の道路整備・維持管理方針と自動車関連諸税（平成28年5月時点整理）	3-1
(1)	道路整備の背景とスタンス	3-1
(2)	課金の考え方	3-2
(3)	自動車に係る消費税やその他の税	3-3
(4)	自動車に係る税負担の比較	3-4

3 諸外国の道路整備・維持管理方針と自動車関連諸税

(平成 28 年 5 月時点整理)

(1) 道路整備の背景とスタンス

各国の道路整備のスタンスなどをまとめると次のようになります。

欧州では、相対的に高速道路網を中心として、道路整備は新設よりも既存の道路を活用する傾向にあり、整備が行われる場合にも都市部やその周辺などにおける渋滞対策などの要素が強くなっています。

表 3-1 各国の道路整備の背景とスタンス

国際通過車	実質無し		多くあり			往来車有
	日本	英国	ドイツ	フランス	オランダ	
対象国	日本	英国	ドイツ	フランス	オランダ	米国
人口動向 ^{注)} (10 年間変化)	減少 (0.5%減)	増加 (7.0%増)	減少 (1.6%減)	増加 (5.9%増)	増加 (3.7%増)	増加 (9.4%増)
高速道路網	有料道路 直轄無料 混在	原則無料	原則無料 (2019 年から全 車有料予定)	有料道路網 無料区間もあり	原則無料	一部に有料 (州間) ネット ワークの有 料は実質無し
地域間差など	中山間地など の低密度地域 あり	大都市部及び周 辺の道路混雑	旧東西ドイツ格 差	半島部など特殊 地域あり		大都市間に低 人口地域
橋梁や 立体構造	大都市部は高 架構造多い 橋梁も多い (2m 以上で 70 万 橋)	10m スパン未満 も含むと 15 万橋 を超える ^{注1)}	橋長 2m 以上の連 邦道の橋 3.7 万橋 他に州などの管 理橋はある	中小河川ある。 橋梁や高架道の 建設はコンセッ ション等で建設 ^{注 4)}	水路なども多い と見込まれる	舟運担う大規 模河川を跨ぐ または湾横断 の橋梁も多い
高速道路整備	計画あり 未整備区間あ り	大都市近郊以外 のネットワーク は充足	整備充足	上記などへの整 備計画あり	ネットワークは 充足 渋滞区間へのポ イント対策	ネットワーク は充足も、都 市部は渋滞問 題
一般道整備	一定水準 整備の質は偏 在			(市町村道は市 町村)		州や地方自治 体が担う 維持水準ばら つき多い
道路整備財源	一般財源より 支出	一般財源より 支出	租税が約 4 割、重量 貨物車課金が約 6 割 (2012 年度) 注 3)	一般財源より 支出	一般財源より 支出	連邦道路基 金、州税
最新スタンス や備考		・90 年代からの道路 投資の削減が他国と の差を広げ、経済的 な優位性を失い、さ らに今後増える交通 量への対処にままな らない状況による、 道路整備の必要性 ・新設の道路はほとん どないが、車線増の ための拡幅や最新の 電気通信技術を用い た「管理型高速道路」 の導入等 注 2)	・人口は 2012 年以 降増加傾向 ・通過交通に対する 負担の公平化の考 え方から 1995 年 に重量貨物車課金 制度導入 ・2018 年に対象道路 を連邦道路全てに 拡大予定 ・2019 年に乗用車に 対するアウトパー ン通行料が実施さ れる見通し	・2004 年に公布され た地方分権法によ り、国が管理する 道路は、高速道路 並びに国及び EU の利害に關係する 道路網となり、そ れ以外の約 16,200km が県に 移管 ・それら含む県道は 378 千 km (2009 年時) 注 4)	・IT 化には熱心 ・都市部は(高速走 行可能な)自転車 道などを標準整備 ・商都としての競争 力維持(または向 上)と(海拔 0m 地帯としての)地 球環境対策の両立	・陸上交通全体 を見通した対 策の必要性 ・荒廃した道路 を既に一度経 験 ・必要な投資の ための財源確 保
一部出典など		注 1) イギリスにおける 橋梁維持保全の状況、五 十畑ら、橋梁と基礎、 2001 注 2) 英国の新しい道路 計画・道路アクション プラン・21 世紀の道路網、 平成 26 年 2 月、独立行 政法人 日本高速道路保 有・債務返済機構	注 3) 【ドイツ】 乗 用車のアウトパー ン通行料金の導入、外 国の立法 (2015.7)、 国立国会図書館調査 及び立法考査局	注 4) フランス国に おける道路・橋梁分 野の技術基準状況調 査報告書、2010 年、 JICA	2025 年までに電気 自動車以外(化石燃 料を燃焼させて動力 源にするタイプの自 動車)の販売を禁止 の方向	

注) 人口動向は、以下のデータを基に 2005 年と 2015 年の人口を比較

日本：総務省統計局「人口推計(平成 28 年 10 月 1 日現在)」

欧州各国：EuroStat「Population on 1 January by age group and sex (2018 年 2 月 27 日更新)」

米国：商務省センサス局「Current Population Survey, Annual Social and Economic Supplement」

他方、イギリスにおいては、近年国際競争力の面で、過去十数年の間の道路整備などへの投資不足による質の低下、渋滞問題の増加などへの対策機運から対応の必要性が叫ばれているものの、こちらも新設よりはポイント対策、またはITや交通施策などによる対策が中心となっています。

米国においては、燃料税に基づく道路整備や維持が従前行われてきましたが、総合的な燃費向上などによる減収見込みなども背景に、新たな財源を確保しつつ維持や整備を進める方向で議論が進んでいます。

(2) 課金の考え方

既存有料道路以外の道路課金においては、一般的に料金としての課金の実現化されています。フランスにおいては、税としての課金を模索したものの実現化には至っていません。

なお、ドイツの都市部流入課金の一種としてステッカー制を導入している都市もありますが、これは、排出基準に適合しない車両の都市内へのアクセスを制限することで、大気の質の改善を図ることを主たる目的とするものです。

表 3-2 道路課金の考え方

対象国	日本	ドイツ	フランス	オランダ	イギリス	米国
高速道路網	有料道路 直轄無料 混在	原則無料	有料道路網 無料区間もあり	原則無料	原則無料	一部に有料あり
既存 有料道路	料金	料金	料金	—	—	料金
一般道など 道路課金	—	料金	(税)	(税?)	料金(渋滞地区 課金の場合)	(料金?)
その他		低排出ガスゾーン課金あり(大都市部など特定都市) 有料ステッカーの貼付 基準適合車の証明証 			国外からの大型貨物車にはピニエット制で課金	

※ () 内は実現化していないもの

(3) 自動車に係る消費税やその他の税

各国の消費税または付加価値税などは次のような状況であり、日本の場合は欧米に比べて消費税は半分程度となっている一方で、購入時、保有時、走行時の全てで課税されています。

表 3-3 自動車関連税目と主な課税の基準

国	購入時		保有時	走行時（/リッター）
	消費税 (付加価値税)	自動車税		
		登録時		
日本	8% 【国及び地方分も含む】	自動車取得税 【地方】	自動車重量税【国】 自動車税:排気量【地方】 軽自動車税【地方】	ガソリン 48.6円（揮発油） 5.2円（地方揮発油） 軽油 32.1円 【国】、軽油引取りは【地方】
ドイツ	19% 【国】	なし	乗用 CO2排出量 商用 車重、排気量、騒音量 【州】	ガソリン 0.670ユーロ 軽油 0.486ユーロ 【国】一部を国に配分
オランダ	21% 【国】	購入価格連動+CO2排出量連動 【一】	乗用 CO2排出量と車重 商用 車重 【一】	ガソリン 0.766ユーロ 軽油 0.482ユーロ 【一】
フランス	20% 【国】	CO2排出量連動 150~8,000 【地方】	乗用 CO2排出量 商用 車重、軸数 【国】	ガソリン 0.624ユーロ 軽油 0.468ユーロ 【国】
イギリス	20% 【国】	なし	乗用 CO2排出量/シリンダー容量 商用 車重、排気量、軸数 【国】	ガソリン 0.674ユーロ 軽油 0.674ユーロ 【国】
アメリカ	州により異なる (0~約9%)	乗用 なし ・燃料多消費車税（燃費1ガロン当たり22.5マイル未満の車両）【国】 ・トラック・トレーラー売上税（33,000ポンド超のトラック及び26,000ポンド超のトレーラーの初回売上時）【国】 ・タイヤ税（荷重3,500ポンド超のもの）【国】	乗用 なし 重量車 重量自動車使用税 【国】	ガソリン 0.0483セント 軽油 0.0641セント 【国・州】

資料1) 日本自動車工業会 クルマと税金

資料2) 自動車関連税制の現状と課題 一道路特定財源としての側面を中心に—

古川 浩太郎、2007年、レファレンス、国立国会図書館調査及び立法考査局

注1) 日本におけるガソリン税 本則 揮発油 24.3円/L、地方揮発油 4.4円/L

(4) 自動車に係る税負担の比較

自動車に係る税収入は、各国の税体系が異なるため参考となりますが、日本は欧州に比べれば相対的に低い割合の負担となっています。

米国については積算方式、基準年が異なり、かつ州毎に税体系が異なるため共通の比較が難しいのですが、他国に比べて負担が著しく低くなっています。

表 3-4 自動車に係る税収入など

国	日本	ドイツ	フランス	オランダ	イギリス	米国
国略号	JP	DE	FR	NL	UK	US
対象年	2015年度	2013	2013	2013	2012	2008
単位	億円	十億ユーロ	十億ユーロ	十億ユーロ	十億ポンド	百万\$
為替 円/x	1	130	130	130	160	110
税関連						
消費税（または付加価値税）率（%）	8	19	20	21	20	州別多様
1. 消費税（または付加価値税） （販売、車関連サービスや修理、部品、タイヤなど）	13,625.0	26.319	13.306	1.418	12.500	—
2. 燃料とオイル	44,639.0	39.304	35.899	7.631	26.700	35,858
3. 販売及び登録税	1,096.0		2.039	1.495		1,446
保有税	23,703.0	8.991	1.047	3.550	5.880	1,425
有料道路料金	26,173.6		11.052			—
その他	—	5.341	6.136	3.764	1.500	-2,360
小計	109,236.6	79.995	69.471	17.858	46.580	36,369
ユーロまたはドル（小数点略）		80.0	69.5	17.9	64.8	36,369
億円換算	109,236.6	103,993.5	90,312.3	23,215.4	74,528.0	40,006
自動車保有関連						
保有台数 総計（万台）	7,661.8	4,701.4	3,820.0	920.5	3,628.1	25,271.3
乗用（万台）	6,003.5	4,385.1	3,165.0	815.3	3,191.7	12,021.3
トラック・バス（万台）	1,658.3	316.3	655.0	105.2	436.4	13,250.0
台あたり税など負担 千円/台	142.6	221.2	236.4	252.2	205.4	15.8
備考	<p>有料道路料金を除く税関連値はクルマと税金「自動車関係諸税 2015（平成27）年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額（当初）」JAMAによる</p> <p>燃料課税分の消費税は「2. 燃料とオイル」に含む扱いとした</p> <p>有料道路料金は4社および首都高、阪高、名古屋、福岡・北九州の2015年実績見込み値または予算値</p> <p>台数は2013年末時点</p>	<p>税関連値はACEA TAX Guide 2015によるもので、個別内訳などは公開されていない</p> <p>台数は2013年末時点</p>	<p>税関連値はACEA TAX Guide 2015によるもので、個別内訳などは公開されていない</p> <p>台数は2013年末時点</p>	<p>税関連値はACEA TAX Guide 2015によるもので、個別内訳などは公開されていない</p> <p>台数は2013年末時点</p>	<p>税関連値はACEA TAX Guide 2015によるもので、個別内訳などは公開されていない</p> <p>台数は2013年末時点</p>	<p>税関連値はHighwayTrustFund収入分のみ、各州徴収分は含まず2008年値でPaying Our Way A New Framework for Transportation Finance, February 2009, the National Surface Transportation Infrastructure Financing Commissionに基づく</p> <p>「その他」のマイナス分は各種還付分</p> <p>台数は2013年末時点</p>

注1) 税関連値は一部値を除き個別引用資料に基づく値で、詳細などは示されていない

注2) 税関連値「その他」は、運転免許費用、(自動車)保険税、関税、その他税等からなる

注3) 税関連値の「—」項目は負担があると見込まれるが、引用資料による未算定費目

注4) 各国の保有台数は「クルマと世界 世界各国の四輪車保有台数（2013年末現在）JAMA」による

注5) 小数点以下は省略のため各種の計は一致しない場合がある

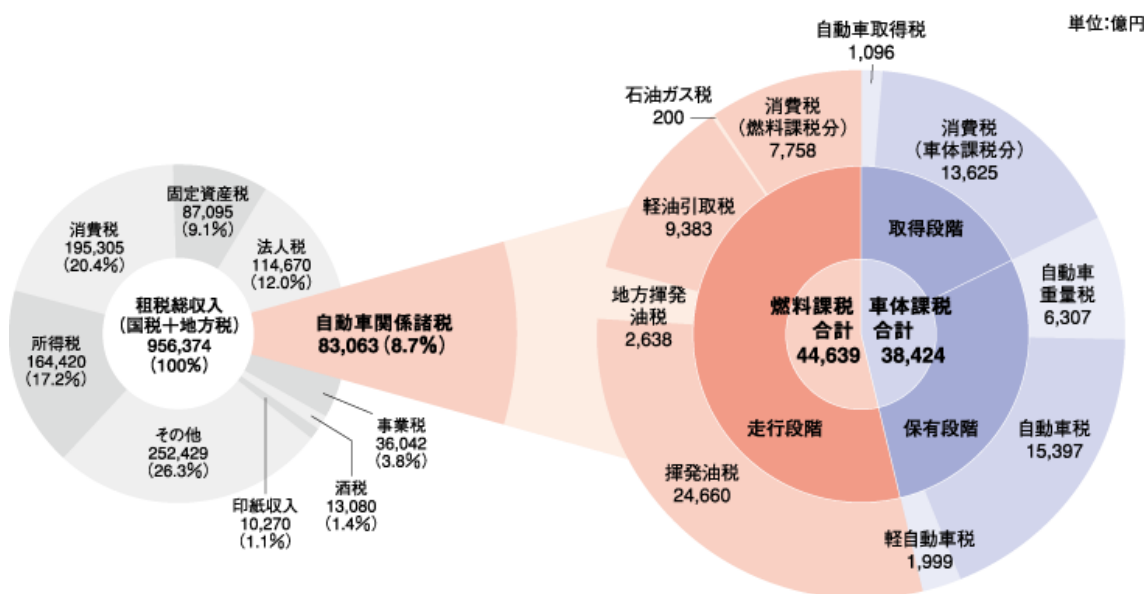
なお、税関連間の比率でみると、日本は消費税の負担割合が低く、燃料税関連による負担割合が他の項目より高い構造となっています。他方、ドイツなどでは消費税による負担も高くなっています。ただし、ドイツの場合には、近年貨物車課金による財源負担にシフトしつつある点に注意が必要です。

また、オランダにおいては、過去の全車道路課金策導入時の検討において、利用の多寡にかかわらず保有における税負担が大きいことが不公平との指摘があがっていました。

表 3-5 自動車に係る税などの相互比率

	日本	ドイツ	フランス	オランダ	イギリス	米国
		DE	FR	NL	UK	US
対象年	2015年度	2013	2013	2013	2012	2008
単位	億円	十億ユーロ	十億ユーロ	十億ユーロ	十億ポンド	百万\$
為替 円/X	1	130	130	130	160	110
1. 消費税（または付加価値税） （販売、車関連サービスや修理、部品、タイヤなど）	12.5%	32.9%	19.2%	7.9%	26.8%	--
2. 燃料とオイル	40.9%	49.1%	51.7%	42.7%	57.3%	98.6%
3. 販売及び登録税	1.0%		2.9%	8.4%	0.0%	4.0%
保有税	21.7%	11.2%	1.5%	19.9%	12.6%	3.9%
有料道路料金	24.0%		15.9%			--
その他	--	6.7%	8.8%	21.1%	3.2%	-6.5%
小計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注) 各内訳は前頁表「自動車に係る税収入総額」に基づく



注：1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 注：2.自動車関係諸税の消費税収（自動車整備含む）は日本自動車工業会の推定。
 注：3.消費税収には地方消費税収を含む。

資料：財務省、総務省

図 3-1 2015 (平成 27) 年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額

出典：一般社団法人自動車工業会「自動車関係諸税 2015 (平成 27) 年度
 租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額 (当初)」

自動車関係諸税の負担に関する国際比較においては、前提条件の違いなどにより、下記のように異なる差が示されていますが、わが国は欧州の国に比べて負担は低い状況との試算が出ています。

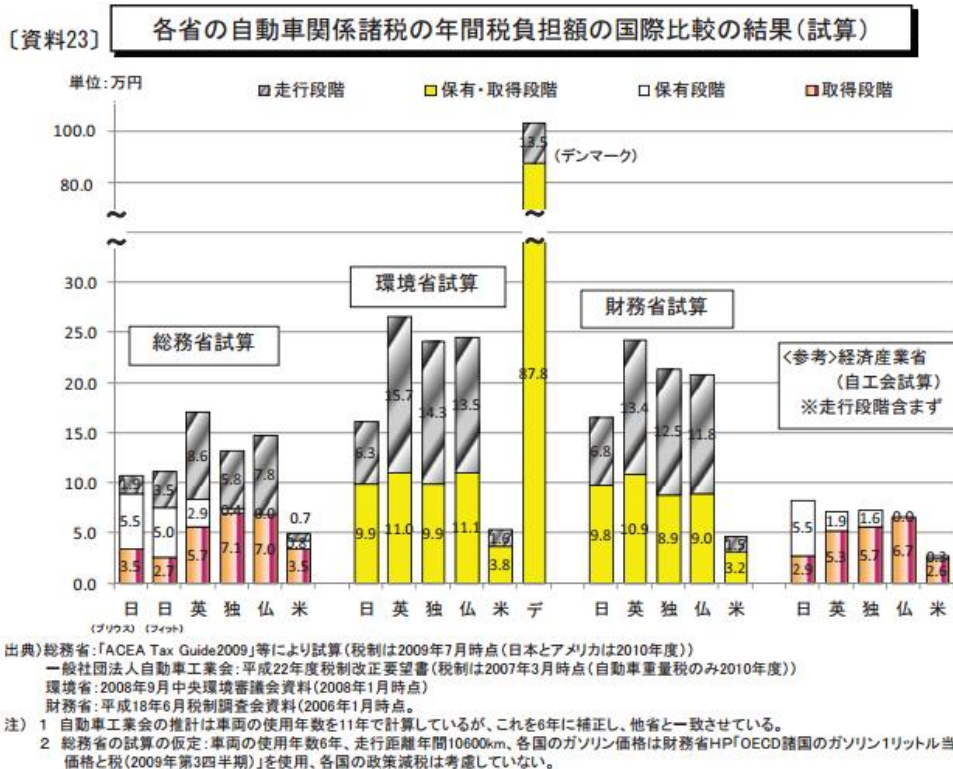


図 3-2 自動車関係諸税の負担(試算)

出典:総務省「自動車関係税制に関する報告書」平成22年9月

一方、自動車ユーザー団体である JAF の試算においては、欧州諸国と比べて取得・保有に係る税負担が重いとの試算が示されているとともに、平均車齢に近い 11 年間ガソリンエンジン系の同一車種を保有・維持した場合、税負担だけで購入価格を上回るとの試算もあります。

**欧米諸国と比べて
極めて重い自動車固有
の税負担。
その額、最大49倍!**

【前提条件】
① 排気量1800cc、② 車両重量1.5t未満(1320kg)、
③ JC08燃費値13.4km/L(CO₂排出173g/km)、④ 車体価格180万円、
⑤ フランスはパリ、米国はニューヨーク市、⑥ フランスは課税馬力8、
⑦ 11年間使用(平均寿命)、
⑧ 為替レートは1€=¥115、1£=¥137、1\$=¥87(2010/4~2011/3の平均)
※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず。

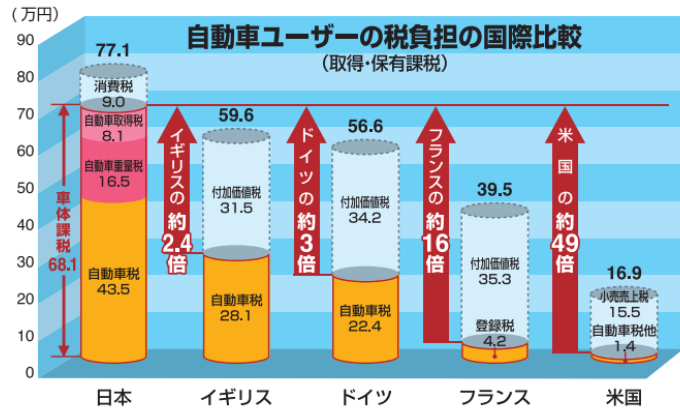


図 3-3 JAF による自動車ユーザーの税負担の国際比較

出典：一般社団法人日本自動車連盟 <<https://www.jaf.or.jp/signature/tax.pdf>>

**180万円の新車を購入すると、
平均使用年数の11年間で
購入価格を上回る188万円もの
税金等の負担**

【前提条件】
① 1800ccで車両価格180万円(税抜き小売り価格)の乗用車
② 車両重量1.5t未満 ③ 年間燃料消費量1,000ℓ
④ 重量税は車検証交付時または届出時に課税(新車に限り購入時に3年分徴収)
⑤ 税率は2007年4月1日現在
(但し、自動車重量税額は2010年4月1日からの引き下げ後の税率(5000円/0.5ℓ)で計算)
⑥ 消費税は5%で計算 ⑦ リサイクル料金は1800ccクラスの平均的な額
⑧ 11年間は自動車の平均使用年数
注:1.有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる
性格を有するため計算上加味した(自賠責保険は2011年4月1日現在の保険額)
2.有料道路料金は2009年度料金収入より日本自動車工業会試算
日本自動車工業会調

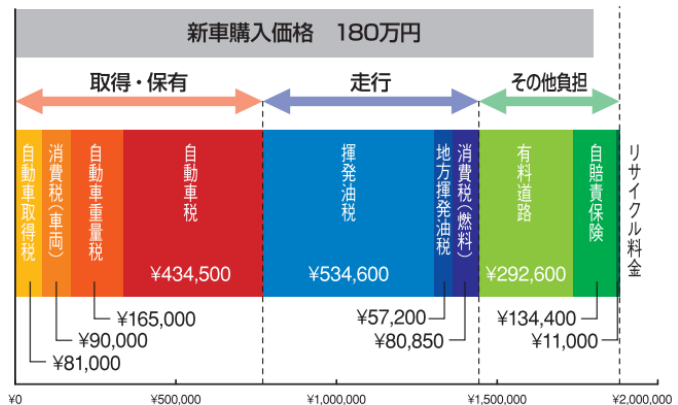


図 3-4 JAF による自動車の保有・維持に係る負担額の試算

出典：一般社団法人日本自動車連盟 <<https://www.jaf.or.jp/signature/tax.pdf>>