

第2章 走行距離課金の検討及び導入状況に関する各国の現状

本章では、主に欧米諸国等における走行距離課金の検討及び導入状況について、取りまとめる。走行距離課金は、有料道路についてはすでに実質的に導入済であることから、本章の検討対象は、主に有料道路以外の道路に関するものである。但し、課金方法によっては有料道路に対しても追加課金となる可能性があり、この場合には有料道路も検討対象となる。

1. 米国における走行距離課金の導入及び検討状況¹

(1) はじめに

米国では、走行距離課金は道路利用課金(Road Usage Charges、RUC)とも呼ばれ、道路を利用した距離によって課金額を決定するものである。従来の燃料税は、ガソリン等の燃料の使用量に応じて、課金額を決定していたため、電気自動車やハイブリッド車の登場によって、燃料の使用量と道路の利用距離とが連動しなくなり、税収の不足や受益と負担の不一致が発生しているため、走行距離課金の導入が検討されている。

米国の連邦及び州の政府は予算不足や未実施の道路維持作業の累積に遭遇しており、道路財源を増やすために主に3つの方法を検討している。

第1番目は、課金額を、既存のガソリン税のように燃料の使用量ではなく、燃料の購入額に一定割合を課税するものである。こうすれば、インフレにより道路の建設費や維持管理費が上昇しても、燃料価格も上昇するので、道路財源もほぼ比例して増加することになる。しかしながら、この方法では、電気自動車のように、燃料を購入しない車両に対して課税することはできない。

第2番目は、ガソリンの使用量が少ない、またはまったく使用していない電気自動車等に対して、燃料税の代替として、年間一定額の道路利用料を課す方法である。

第3番目は、車両の走行距離により課金する方法であり、完全に燃料税を代替する可能性がある。この方式の支持者は、これにより、車両燃費の向上によって、車両の走行距離が増加し、一方で燃料の購入が減少した場合でも、税収を維持または増加させることができると考えている。

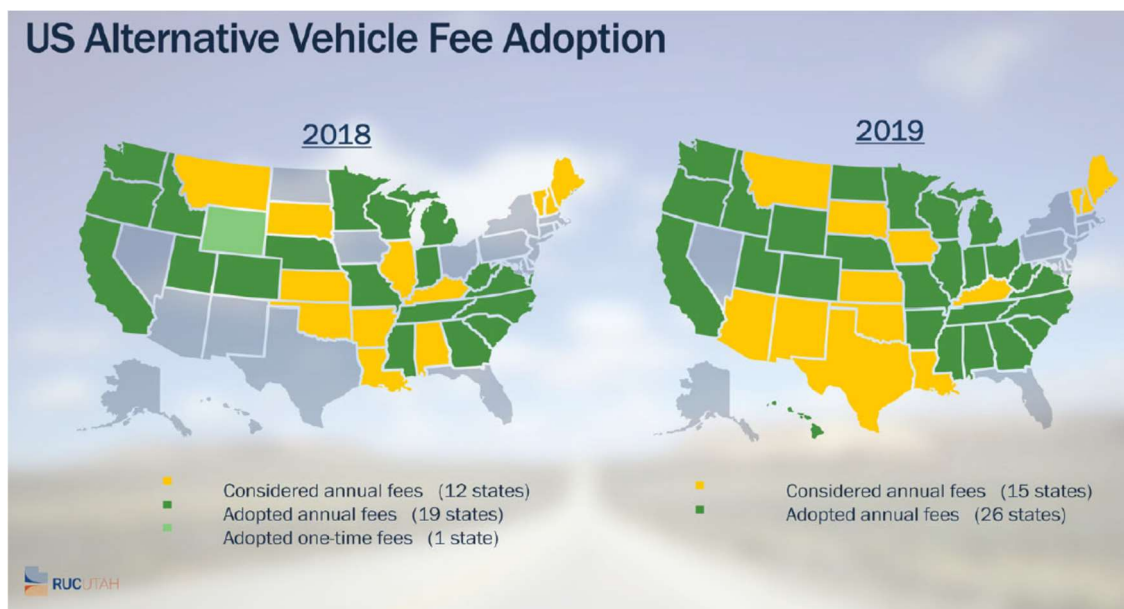
(2) 州の対応の状況

米国では、いくつかの州において、燃料税を購入額に連動させている。また、定額制の道路利用料(Highway Use Fee)を導入する州が急速に増加しており、2018年に19州だったものが2019年には26州となっている。さらに、導入を検討している州が15州あると

¹ 本節は、主に米国州議会協議会(National Conference of State Legislatures)のウェブサイト <https://www.ncsl.org/research/transportation/road-use-charges.aspx> によっている。

されている（図 2-1 参照、Utah DOT 2019）

走行距離課金については、2013 年以来、少なくとも 10 以上の州が法律を制定して調査研究を実施しており、より多くの州が公式の法律なしで、この方法の実現可能性を検討している（NCSL2021）。



凡例 緑 年間道路利用料を導入済の州
薄緑 1 回限りの道路利用料を導入した州
黄色 年間道路利用料の導入を検討中の州

図 2-1 米国の州における年間道路利用料の導入及び検討状況

出典 RUC Utah, Presentation at IBTTA Meeting on May 25, 2016

（3）実証実験の実施主体

全国の州では、走行距離課金の概念を実証するために実証実験を実施または計画している。

複数の州が集まって共同研究を行っているグループが 2 つあるが、これは走行距離課金に関する問題を検討し、代替財源調達に焦点を当てた情報交換と教育の機会の提供のために州当局者が集まっているものである（図 2-2 参照）。

RUC West は、西部走行距離課金協議会として知られており、「情報を共有し、交通ネットワークの将来を維持するための革新的な財源調達方法を模索すること」を目指す 14 州のグループだった。走行距離課金の全米の展開が進んでいることから RUC West は、

2022 年 11 月に RUC America に改名して、20 州のグループとなり、走行距離課金を導入した州の知見と実績から導入を検討する州への支援を開始している。

Eastern Transportation Coalition(東部交通協議会, 旧 I-95 Corridor Coalition) は、東海岸の I-95 沿線の 17 州の超党派の独立したパートナーシップであり、25 年以上にわたって実証実験、教育、広報を通じて、交通財源の究極の解決策として走行距離に関する議論の場を提供してきた。

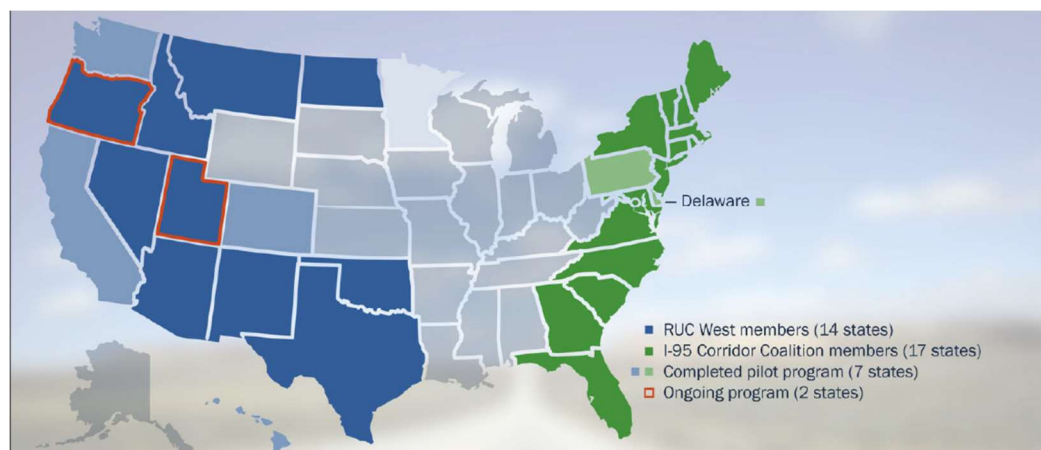


図 2-2 米国において走行距離課金の実施中及び実証実験を完了した州

出典 RUC Utah, Presentation at IBTTA Meeting on May 25, 2016

(4) 実証実験の概要

米国の州等で実施された走行距離課金実証実験の概要は表 2-1 のとおりである。

表 2-1 米国における走行距離課金実証実験の状況

実施主体	実験期間	参加車両	走行距離計測	課金方法	マイル単価	特徴
オレゴン	2006-2007	285	GNSS 車載器	給油時は州燃料税を控除し、走行距離による課金を実施	¢ 1.2	米国で最初の RUC プロジェクト
	2012-2013	88	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器 均一料金	州燃料税と走行税を調整した実課金	¢ 1.56	州登録車以外も参加
アイオワ	2008-2010	2,650	GNSS 車載器	模擬課金	州により異なる	アイオワ大学主導の 12 州での試験

ミネソタ	2011-2012	500	スマートフォン	模擬課金	¢ 1-¢ 3	混雑課金も試験
カリフォルニア	2016-2017	5,100	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器 走行距離計 均一料金	模擬課金	¢ 1.8	民間課金センターと州課金センターの選択が可能
ワシントン	2018-2019	2,000	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器 走行距離計 均一料金	模擬課金	¢ 2.5	オレゴン州などの登録車両も参加
コロラド	2016-2017	150	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器 走行距離計	模擬課金	¢ 1.2	
ハワイ	2020-2021	2,000	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器 走行距離計	模擬課金	¢ 0.8	
ユタ	2018-2020	3648	GNSS 車載器	電気自動車、PHV、ハイブリッド車が支払う年間道路利用料に代えて支払可能な実課金	¢ 1.8	
東部交通協議会	2018	155	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器	模擬課金	¢ 0.75-¢ 2.65	州間（16 州+ DC）の試験で小型車含む
	2018-2019	50	GNSS 車載器	模擬課金	¢ 3.33-¢ 12.35	4 つのトラック会社による州間（16 州+ DC）試験。
	2020-2021	383	GNSS 車載器 非 GNSS 車載器	模擬課金	4 州と 4 種類の燃費により 16 種類 ¢ 0.4-¢ 3.67	4 州（デラウェア、ノースカロライナ、ペンシルベニア、ニュージャージー）の小型車による州間（27 州）の試験
	2020-2021	221	GNSS 車載器	模擬課金	燃費により以下の 3 種類 ¢ 4.75 ¢ 6.25	4 つのトラック会社による州間（48 州+ DC）試験。

					¢ 8.25	
--	--	--	--	--	--------	--

出典 根本他 2021、東部交通協議会 2022、Colorado2017、Utah2021

(5) 実施段階にある州の状況

1) オレゴン州²

オレゴン州議会は、米国で最も早く、2001 年にタスクフォースを創設し、道路整備のためにガソリン税の代替財源を検討してきた。2015 年 7 月に、これまで最大の OReGo と呼ばれる走行距離課金の実証実験を開始した。この実験では、参加者の走行距離に基づいた請求書と引き換えに、ガソリンスタンドで支払うガソリン税の払い戻しを行った。1 マイル当たりの課金額は 1.5 セントであり、これにより、州の燃料税率 34 セント／ガロンを支払う必要がないため、22.7mpg(miles per gallon)が分岐点となり、これよりも悪い燃料効率を持つ車両は、走行距離課金により払い戻しを受けられた。

本実験への参加は自主選択制であり、参加者は走行距離報告オプションとして、GNSS 機能付車載器、GNSS 機能無の車載器、走行距離計による自己申告、または一定走行距離を選ぶことができた。さらに、GNSS による測位関連データの収集と管理は民間の第三者企業（アカウント・マネージャ）が行なうこととして、参加者のプライバシーへの懸念を軽減した。現在、OReGo プログラムのアカウント・マネージャと、選択可能な車載器は表 2-2 の通りである。

表 2-2 アカウント・マネージャと車載器機能

ア カ ウ ン ト ・ マ ネ ー ジャ	車載器機能			支払い時期	州外走行時の 課金
	GNSS 測 位	オドメータ接続	セルラー通信		
Azuga	✓	✓	✓	走行時毎	無
	—	✓	✓	走行時毎	有
Emovis	✓	✓	✓	四半期毎	無
ODOT ³	—	—	—	四半期毎	有

出典 根本他 2021

² 本項は、根本敏則他、道路課金の新しい展開～EV 走行距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受～、2021 年 7 月、日本交通政策研究会によっている。

³ オレゴン州 DOT がアカウント・マネージャとなり、利用者は車載器を使用せずに走行距離の自己申告をおこなう。州外の走行距離は申請することで税還付される。

2017年にオレゴン州議会は、OReGoプログラムを部分的に変更したHB 2017を制定し、マイル当たりの課金額は、州の燃料税の増加を反映して1.5セントから1.7セントに引き上げられた⁴。さらに州議会は2018年のHB2464に引き続き、2021年5月にHB 2342を制定し、2027年以降のモデルで30mpg以上の乗用車の登録所有者等に対するOReGoプログラムの適用義務化により全面的な導入推進を目指している⁵。

表 2-3 は、走行距離報告オプションごとの長所と短所を整理したものであるが、プライバシーを守りたい者は、走行距離を手動で報告する手間、または州外走行分または割高な一定額を課金されるなど支払いの負担が重くなっている。

表 2-3 走行距離報告オプションの長所と短所

走行距離報告オプション	長所	短所
GNSS 機能有の車載器	走行距離報告の手間不要 課金額が最も安い（州内走行分だけ）。	プライバシーは守られない （民間のアカウント・マネージャを選択する事によりプライバシーの懸念軽減）。
GNSS 機能無の車載器	走行距離報告の手間不要。 プライバシーが守られる。	課金額が高い（州外走行分も支払う）。
走行距離計の自主報告	プライバシーが守られる。	走行距離報告の手間が煩雑 課金額が高い（州外走行分も支払う）。
一定走行距離	走行距離報告の手間不要 プライバシーが守られる。	走行距離の少ない人には課金額が最も高い。

2) ユタ州

ユタ州では、電気自動車とハイブリッド車の所有者は、従来の車両の所有者と同程度の燃料税を支払っていないことから、この代替として毎年の車両登録時に、定額の年間道路利用料を支払っている（表 2-4 参照）。

⁴ 1 マイル当たりの課金額は、前年の CPI（消費者物価指数）上昇率に連動して改定されるため、2020 年現在では 1.8 セントである。

⁵ 電気自動車は、HB2342 おいて対象車両を指定している ORS 319.890 により、OReGo 登録車両として認められていることから、30mpg 以上の乗用車と共に義務化対象となる見込みである。現在電気自動車は、OReGo に参加すると車両登録費は年額\$153 が\$43 となる特典があり、年間 6100 マイル走行以下だと OReGo に参加にした方が節減できる。

表 2-4 車種別年間道路利用料の推移

	2019 年	2020 年	2021 年
電気自動車	\$60	\$90	\$120
PHV	\$26	\$39	\$52
ハイブリッド車	\$10	\$15	\$20

2020 年から、電気自動車とハイブリッド車の所有者は、定額の道路利用料の代わりに走行距離課金を支払うことが可能になった。1 マイル当たりの課金額は 1.5 セントであるが、前年の CPI（消費者物価指数）の上昇率に連動して改定される。

このプログラムへの加入を希望する者は、車両の年間登録時に、第三者のアカウント・マネージャ（Emovis）と契約して口座を開設し、同社が提供する機器で走行距離を計測し、クレジットカードにより引き落とされる。プライバシー保護のため定額の年間道路利用料支払またはデータ保存の短期化の選択が可能である。

2020 年末時点で 3648 人が、走行距離により道路利用料を支払っており、2020 年末までの走行距離課金による徴収総額は 42,016 ドルである（Utah 2021）。

同州では、2019 年から 2050 年の間の交通整備の総コストは 1,085 億ドルと推定されており、既存の税収は州道の整備に必要な額の 85%にしかないため、2031 年までに、すべての車両を燃料税から走行距離課金に転換する計画を進めている（ユタ州総合交通計画）。

同州の交通省（UDOT）は、走行距離課金への移行方法について、4 つの観点（移行期間、収入額、社会的受容性、政策の柔軟性）から二つのシナリオを検討している。

シナリオ A は、オドメーターを使用して走行距離を測定する急進的な導入計画であり、支払いは年間車両登録時に行う可能性が高い。ここでは、ユタ州に登録された 20mpg 以上の燃費の車両（約 203 万台）に 2024 年から走行距離課金が適用される。その後 7 年間で、順次低燃費車に適用される。

シナリオ B は段階的な導入計画であり、2024 年には、30mpg 以上と評価された車両と、電気自動車やハイブリッド車が対象となる。低燃費の車両は、2 年ごとに mpg の評価に基づいて追加される。このシナリオでは、車両登録時の多額の一括支払いだけでなく、月払いや、車載器による走行距離測定時の支払も可能である。

シナリオ A は、7 年間で道路整備のためにより多くの収入(推定 1 億 8,200 万ドル)をもたらすが、ドライバーの理解を得るための時間が必要であること、低所得者層には車両登録時の一括支払いは負担が大きいこと、混雑課金等に合わせた課金額の調整に対する柔軟性が必要であることから、UDOT は、シナリオ B を推奨している。

3) バージニア州

バージニア州では、2045 年までに自動車からの排出ガスをカーボンフリーにすることを目的とした Virginia Clean Economy Act を 2020 年 4 月 12 日に制定し、2020 年 7 月 1 日から施行されている。この中に、ガソリン税の引き上げ（現在の 20.2 セント/ガロンを 3 年間、年 4 セントずつ引き上げ）とその後のインフレ連動、年間登録料の半額化および検査料の撤廃に併せて、低燃費車から道路利用料を徴収する条項が含まれている。

低燃費の車両とは、25mpg 以上の燃費のガソリン車、電気自動車、またはガソリンやディーゼル以外の燃料で走行する代替燃料車である。

低燃費車のドライバーは、バージニア州の平均的な車両（現在、燃費が 23.7mpg）が支払うガソリン税と、低燃費車が年間平均マイル数に基づいて支払っている額の差額の 85%を定額で支払う。課金額は毎年更新される。

たとえば、平均的な車が州のガソリン税で 100 ドルを支払っていたが、低燃費車が 80 ドルを支払っている場合、追加の年間課金額は約 17 ドル（ $(100-80) \times 0.85$ ）になる。電気自動車の所有者は、この制度の下で約 85 ドル（ 100×0.85 ）を支払う。低燃費車の所有者は、この課金額を支払っても、他のドライバーと比較して総支払額は少ない。

州内の地方自治体は低燃費車に対する既存の登録料を徴収し続けることができる。

2022 年 7 月から、バージニア州のドライバーは、定額の年間道路利用料に代えて走行距離によって道路利用料を支払うことができるマイレージ・チョイス・プログラムへの参加が可能となった。当初 2 週間の登録者数は、州の年間登録予定人数 2000 人の 90%に当たる 1,800 人である。

この法律は、走行距離課金による支払額を年間道路利用料以下に制限しているので州の平均走行マイル（11600 マイル）未満しか走行しない低燃費車または電気自動車の所有者は、支払額を減らすことが可能になる。

同州は、持続可能な交通財源の確保を目的として、実証実験により、この方法がより大きな規模で実施可能かどうかに関するデータを取得し、将来的にガソリン税に代替させることを目指している。最初の 4 年間は、走行距離による課金プログラムに登録する人数に上限を設ける可能性がある。

表 2-5 はオレゴン州、ユタ州及びバージニア州の走行距離課金の概要をまとめたものである。

表 2-5 米国のオレゴン州、ユタ州、バージニア州における走行距離課金比較表

	オレゴン州	ユタ州	バージニア州																
導入の背景	・燃料税収入の長期的な減少に対する危機感 ・電気自動車の普及等による負担の不公平の是正 ・同州は、全米で最初に燃料税を導入した州であり、走行距離課金においてもトップランナーになろうとする意欲が高い。	・燃料税収入の長期的な減少に対する危機感 ・電気自動車等の普及等による負担の不公平の是正	・燃料税収入の長期的な減少に対する危機感 ・電気自動車等の普及等による負担の不公平の是正																
課金主体	州政府	州政府	州政府 DMV																
根拠法	オレゴン州法 2881(2019 年)	ユタ州法 136(2018 年)および 72(2019 年)	Virginia Clean Economy Act (2020 年)																
導入年	2015 年	2020 年	2022 年																
対象道路	州内のすべての道路	州内のすべての道路	州内外のすべての道路																
対象車種	10000 ポンド以下で、燃費が 20 マイル／ガロン以上の車両（電気自動車、PHV 車、ハイブリッド車含む）	電気自動車、PHV 車、ハイブリッド車	10000 ポンド以下で、燃費が 25 マイル／ガロン以上の車両（電気自動車、PHV 車、ハイブリッド車含む）																
税金か料金か	税金	税金	税金																
課金額の決定原則	燃料税収入＝課金収入	走行距離課金額≦年間道路利用料（下表） <table><tr><td></td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr><tr><td>電気自動車</td><td>\$60</td><td>\$90</td><td>\$120</td></tr><tr><td>PHV</td><td>\$26</td><td>\$39</td><td>\$52</td></tr><tr><td>ハイブリッド車</td><td>\$10</td><td>\$15</td><td>\$20</td></tr></table>		2019	2020	2021	電気自動車	\$60	\$90	\$120	PHV	\$26	\$39	\$52	ハイブリッド車	\$10	\$15	\$20	走行距離課金額＝年間道路利用料／11600 マイル×走行距離≦年間道路利用料
	2019	2020	2021																
電気自動車	\$60	\$90	\$120																
PHV	\$26	\$39	\$52																
ハイブリッド車	\$10	\$15	\$20																
道路ごとへの支出の基準	州法で以下の道路基金に繰り入れを規定 州交通局 50%、郡 30%、市 20%	道路及び公共交通	道路及び公共交通																
課金方法と技術	第三者のアカウント・マネージャ（Azuga, Emovis）と契約して口座を開設し、同社が提供する機器で走行距離を計測し、クレジット・カードまたはデビット・カードにより引き落とし プライバシーへの配慮のため GNSS 機能付車載器、GNSS 機能無の車載器、走行距離計による自己申告、または一定走行距離を選択可能	第三者のアカウント・マネージャ（Emovis）と契約して口座を開設し、同社が提供する機器で走行距離を計測し、クレジット・カードにより引き落とし プライバシー保護のため定額の年間道路利用料支払またはデータ保存の短期化の選択可能	第三者のアカウント・マネージャ（Emovis）と契約して口座を開設し、同社が提供する機器で走行距離を計測し、クレジット・カードまたはデビット・カードにより引き落とし（最低 15 ドルの口座残高となるように自動補填） プライバシー保護のため GNSS 機能無の車載器の選択が可能																
課金額	1.8 セント/マイル×走行距離 （ガソリン税は還付）	1.5 セント/マイル×走行距離 ただし支払総額は年間道路利用料を上限とする	年間道路利用料／11600 マイル×走行距離 マイルあたりの料率は、車種ごとに異なるが、平均的な年間道路利用料は 20 ドルであり、これを前提にすると 0.17 セント／マイル ただし支払総額は年間道路利用料を上限とする																
参加促進策	走行距離で支払う者は、年間登録料の一部を免除される。2020 年における年間登録料（（ ）内は免除後）は次の通り。 電気自動車 \$153 (\$43) 40mpg 以上の車両 \$76 (\$43)	走行距離によって支払う者は、年間道路利用料に達した時点で、課金はされなくなるため、支払額を節約できる。	走行距離によって支払う者は、年間道路利用料に達した時点で、課金はされなくなるため、支払額を節約できる。 走行距離によって支払う者は、年間道路利用料のように前金で一括払いではなく、支払いを分割できる。																
未払い者対策	自発的な参加であるため、走行距離課金を支払わなければ、通	自発的な参加であるため、走行距離課金を支払わなければ、通常の年間	自発的な参加であるため、走行距離課金を支払わなければ、通常の年																

	常のガソリン税を支払う（還付を受けない）。	道路利用料（固定額）を支払う。	間道路利用料（固定額）を支払う。
出典	https://www.oregon.gov/odot/Programs/Pages/OREGO.aspx	https://roadusagecharge.utah.gov/	https://www.dmv.virginia.gov/general/#va_mileage_choice.asp

（６）実証実験段階にある州の状況

１）デラウェア州^６

デラウェア州交通省と東部交通協議会、（旧 I-95Corridor Coalition）は、複数州間の走行と相互運用性に関する問題と潜在的な解決策を研究するための走行距離課金の実証実験を行っている。I-95 は北のメイン州から南のフロリダ州の 16 州を縦断する州際道路だが、有料区間が多く、E-ZPass を始めとした各種 ETC システムが導入されている。I-95 では有料道路料金と走行距離課金が重複する事になり、一括課金とするのか分離課金とするのか、また 16 州による相互運用をどのように行うのか等、西海岸地域とは異なった課題が多い。この実証実験は、2018 年度の Surface Transportation System Funding Alternatives（S T S F A）プログラムから約 300 万ドルの助成を得て実施された。

・フェーズ 1（2018 年 5 月～10 月）

フェーズ 1 は、政策立案を目的とした主にデラウェア州の I-95 における実証実験で、小型車を中心に 155 台の車両を使用して行われた（図 2-3 参照）。ドライバーは GNSS 対応の車載器、GNSS 以外の車載器、GNSS 機能を備えたスマートフォンアプリなど、走行距離報告オプションを選択できた。このうち 50 台の小型トラックにはニュージーランドの大型車課金で使用されている EROAD 端末（GNSS＋セルラー通信）が搭載された。



図 2-3 フェーズ 1 の試験範囲

・フェーズ 2（2019 年 7 月～10 月）

複数州を跨いで I-95 を走行する商用車の走行距離課金において、州により異なる燃料税率をどのように反映するかを検討した。このために、複数州のトラック会社 4 社とパートナーシップ契約を締結し、55 台の大型トラックにニュージーランドの大型車課金で使用されている EROAD 端末（GNSS＋セルラー通信）が搭載された（図 2-4 参照）。

課金額は州によって異なり、1 マイルあたりに発生する平均ディーゼル燃料税に代わるものとして、3.33 セントから 12.35 セントの範囲で設定され、推定燃料税控除額を表示した模擬請求書を発行した。

⁶ 本項は、根本敏則他、道路課金の新しい展開～EV 走行距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受～、2021 年 7 月、日本交通政策研究会によっている。

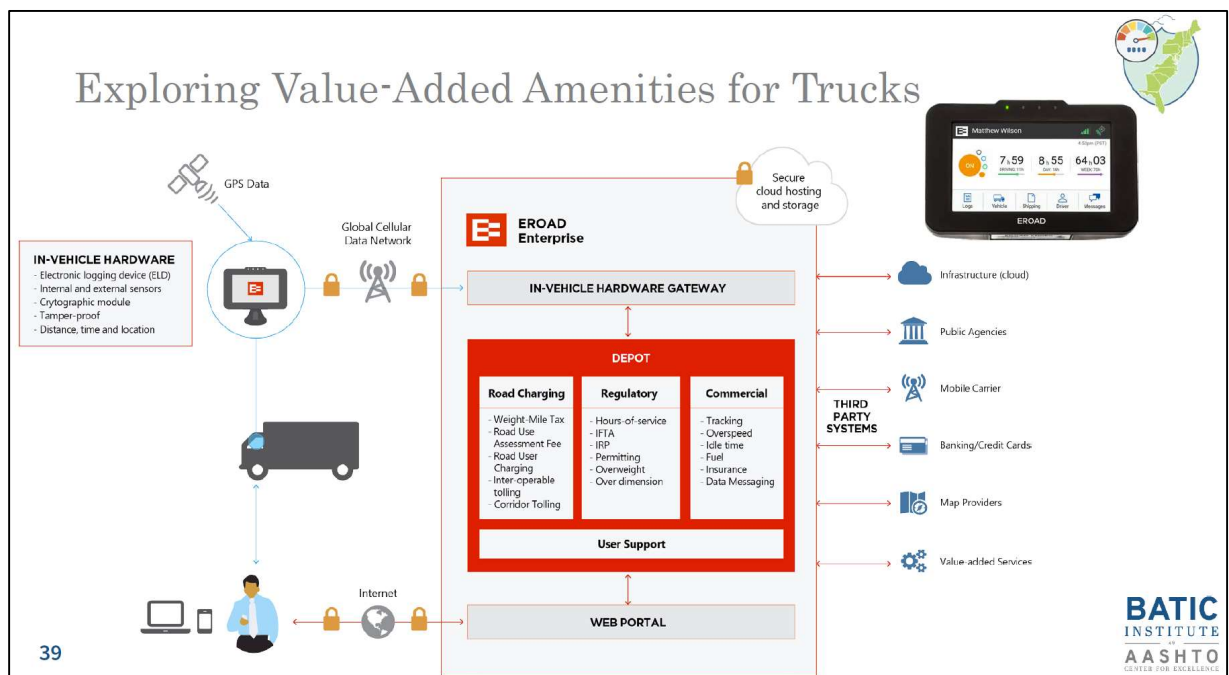


図 2-4 I-95 における実証実験システム

2020 年以降は、複数州を通行する小型車と大型トラックを対象としたより大規模な相互運用の実証実験を行っている。

2) ワシントン州⁷

① 経緯

ワシントン州では、2012 年に設立されたステアリング委員会により、2015 年に走行距離課金についての下記の基本事項と実証実験案が策定され、次のフェーズである実証実験に移行した。

- 指針の策定
- 実現可能性の判断
- 運用コンセプトの策定
- ビジネスケース分析
- 実証実験法案の策定

② 実証試験

同州は、2,000 名のボランティア参加による走行距離課金実証実験を 2018 年 3 月 12 日

⁷ 本項は、根本敏則他、道路課金の新しい展開～EV 走行距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受～、2021 年 7 月、日本交通政策研究会によっている。

から開始した。この実験は 12 ヶ月間行われ、ワシントン州交通省（WSDOT）が運転履歴を追跡し、参加者は仮想的な走行距離課金額と推定されたガソリン税負担額を比較した模擬請求書を受け取る。

この実証実験は、FHWA の STSFA 助成金を得て実施された（図 2-5 参照）。

- ・ 2016 年度 \$3.85 million : 実証実験の準備
- ・ 2017 年度 \$4.6 million : 実証実験の実施と評価

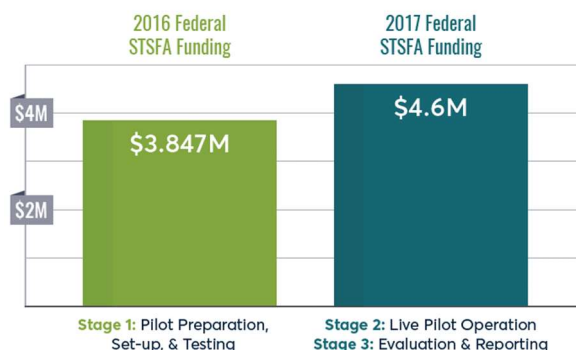


図 2-5 FHWA からの STSFA 助成金

2020 年 1 月に公表された報告書によれば、2016 年時点での平均燃費は 20.5 mpg であり、2035 年にはハイブリット車の増加や燃費改善により 35 mpg に向上し、総走行距離が同じだとすれば燃料税収入は 45%減少すると予想されている（図 2-6 参照）。

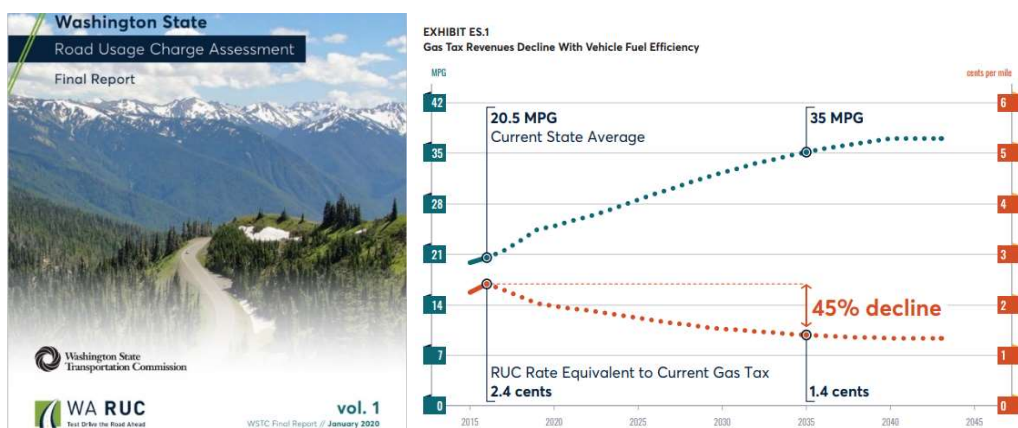


図 2-6 ワシントン州走行距離課金の報告書（左）と燃料税の減収（右）

走行距離報告オプションには、オレゴン州とカリフォルニア州と同じく、車載器（GNSS 機能有、および、GNSS 機能無）による自動報告、走行距離計（オドメータ）読取りによる手動報告、または走行距離によらない定額の事前申請に加えて、スマートフォンアプリがある。各オプションの参加者数の構成比は以下のとおりである（図 2-7 参照）。

- ・ 車載器（GNSS 機能有） 38%
- ・ 車載器（GNSS 機能無） 19%

- ・ スマートフォンアプリ 14%
- ・ 走行距離計（オドメータ）読取り 28%
- ・ 走行距離によらない定額 1.3%

Mileage Reporting > Methods (MRMs)	Mileage Permit	Odometer Reading	Smartphone App (MileMapper)	Plug-In Device (with GPS)	Plug-In Device (no GPS)
DriveSync (91%)	1%	22%	14%	35%	19%
Emovis (9%)	0.3%	6%	Not offered	3%	Not offered
Total	1.3%	28%	14%	38%	19%

図 2-7 走行距離計測オプションごとの参加者の構成比率

車載器は車両の OBD-II ポートに装着するもので、GNSS 機能有と無の 2 種類がある。GNSS 機能有の車載器では州内と州外の識別、および公道と私道の識別が可能であり、州内の公道を走行した距離に対して課金が行われる。これに対して、GNSS 機能無の車載器ではプライバシーは確保されるが、州外も含む総走行距離に対して課金される（図 2-8）。



図 2-8 プラグイン車載器（左）とスマートフォンアプリ（右）

運用システム構成は図 2-9 のとおりであり、オレゴン州 RUC（OReGO）との相互運用を行うために RUC-HUB と接続されている。

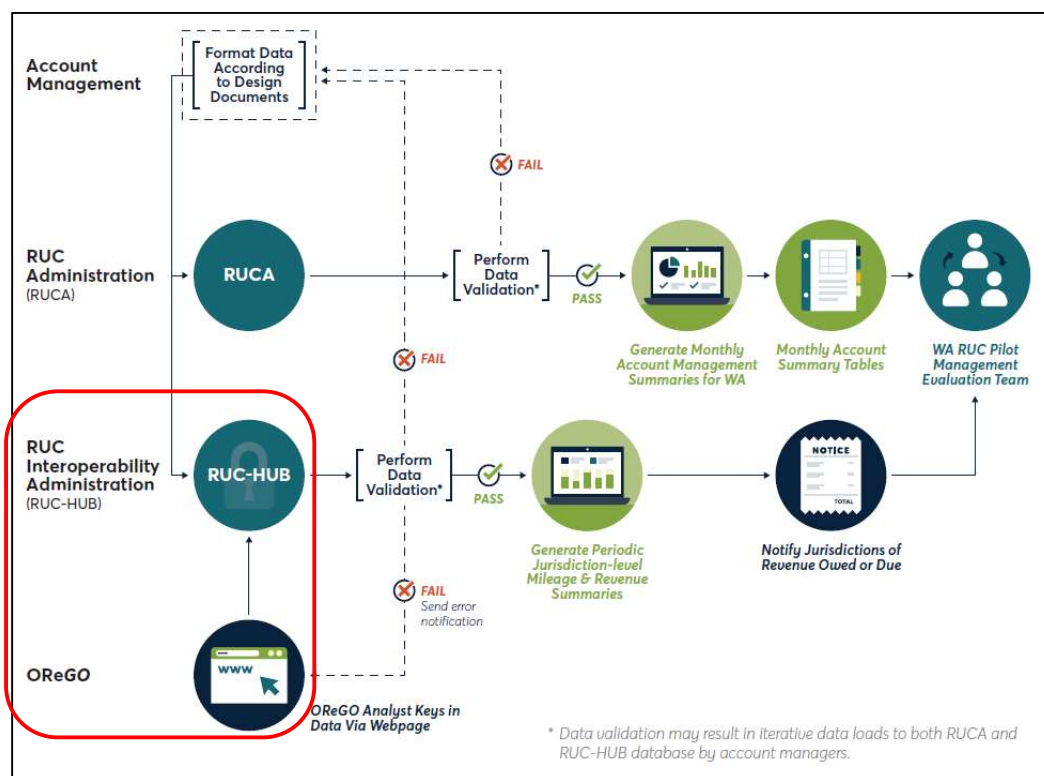


図 2-9 実証実験運用システム構成

実証実験への参加者に対しては、図 2-10 の模擬請求書が発行され、内容は下記のとおりであった。

<請求額>	\$8.83 (2018 年 6 月 1 日～6 月 30 日走行分)
<内訳>	
走行距離	2,014 マイル
走行距離課金額	\$42.64
ガソリン消費量	82.67 ガロン
ガソリン税	\$33.81
RUC 請求額	\$8.83

Bill to

Thank you for volunteering for the Washington road usage charge pilot

INV- - - -
Invoice number

7/2/18
Invoice date

6/1/18 - 6/30/18
Invoice period

\$8.83
AMOUNT DUE BY 8/2/18

Road Usage and Payment Summary

Distance Charged (mi.)	Road Usage Charge (\$)	Gas Consumption (gal.)	Gas Tax Credit (\$)	Net RUC (\$)
2,014.0	42.64	82.67	(33.81)	8.83

Previous Balance (\$)	12.11
Payments Received (\$) June 6, 2018	(12.11)
Outstanding Balance (\$)	0.00
Invoice Total (\$)	8.83
Total Amount Due (\$) by August 2, 2018	8.83

More information about your invoice

Online at waruc.drivesync.com

図 2-10 模擬請求書

オレゴン州との相互運用実験も行っており、この車両での走行内訳は表 2-5 のとおりであり、ワシントン州での走行距離は 1524.5 マイルで、走行距離課金額請求額は\$8.65、オレゴン州での走行距離は 286.1 マイルで走行距離課金請求額は\$0.16 となる。

表 2-6 オレゴン州との相互運用実験（図 2-10 より抜粋）

州	走行距離 (mile)	走行距離 課金率 (\$/mile)	走行距離 課金額 (\$)	ガソリン消費 量(gal)	ガソリン税率 (\$/gal)	ガソリン税 (\$)	RUC 請求額 (\$)
オレゴン	286.1	0.017	4.86	13.79	0.340	(4.70)	0.16
その他（私道等）	48.8	0.024	1.18	2.39	0.494	(1.16)	0.02
B.コロンビア	154.6	0.000	0.00	9.75	0.000	0.00	0.00
ワシントン	1,524.5	0.024	36.60	56.74	0.494	(27.95)	8.65
計	2,014	-	42.64	82.67	-	3.81	8.83

ワシントン州における実証実験内容は図 2-13 に示す通りである。システムは実用化に向けての準備ができているとして、今後、以下の追加調査とミニパイロットテストを予定している⁸。

- i. 財務分析の更新
- ii. 公平性への影響の評価と州全体へのアウトリーチ
- iii. サービスオプションの検討と運用の革新
- iv. コスト削減戦略の策定
- v. 新機能のミニパイロットテストの設計コンセプト

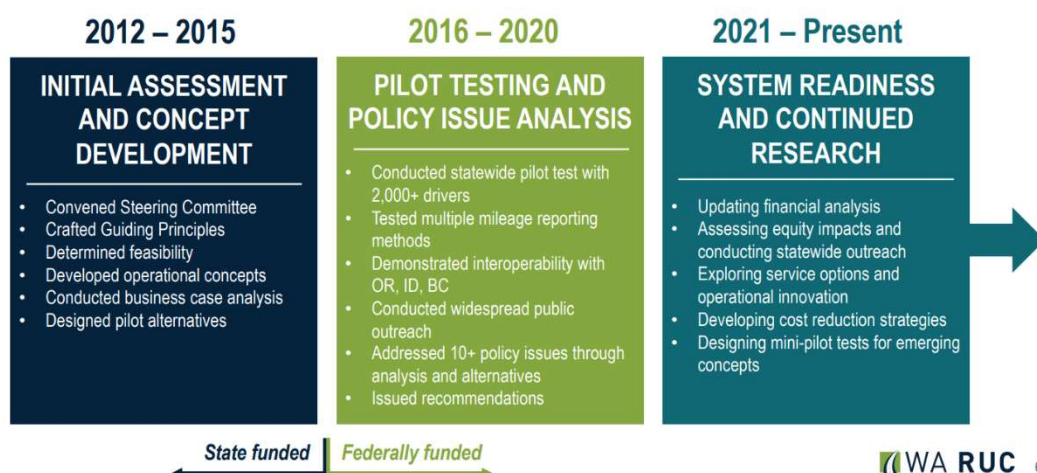


図 2-13 ワシントン州の実証実験スケジュール

3) カリフォルニア州⁹

① 経緯

カリフォルニア州では、2014 年に制定された SB1077 により、カリフォルニア州走行距離課金実証実験が承認され、2016 年 7 月から 2017 年 3 月まで 5000 人規模で実施された。課金方法はオレゴン州と同様にプライバシーを考慮して、下記の中からの選択を可能とした。

- (ア) 車載器 (GNSS 有)
- (イ) 車載器 (GNSS 無)
- (ウ) 手動報告 (オドメータ値)

⁸ Washington State Road Usage Charge Research Update February 3, 2022

⁹ 本項は、主に根本敏則他、道路課金の新しい展開～EV 走行距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受～、2021 年 7 月、日本交通政策研究会によっている。

(エ) 均一料金

2017 年 4 月に公表された報告書によると、実験結果は次の通り概ね好評であった（図 2-14 参照）¹⁰。

- (ア) RUC は燃費によらず公平 : 73%
- (イ) 実証実験への参加は容易 : 87%
- (ウ) 実証実験結果に満足 : 85%
- (エ) 今後も RUC プログラムに参加 : 91%



図 2-14 カリフォルニアの実証実験の報告書（左）と実験結果（右）

② 現況

2017 年 4 月以降は、実運用を目指して FHWA の STSFA プログラム助成金を得て、Round1～Round3 の 3 プロジェクトを実施中である（表 2-7 参照）¹¹。

表 2-7 プロジェクトの進捗状況

申請年度	プロジェクト	総予算	連邦資金	状況	備考
2016	Round 1	\$1.5m	\$0.75m	2019年1月終了	
2017	Round 2	\$3.5m	\$1.75m	2021年1月開始	
2018	Round 3	\$4.0m	\$2.0m	同上	

Round 1 の実施内容

- 教育とアウトリーチ
- 実験チーム構成と遵守すべき法律

¹⁰ California Road usage charging Pilot Program summary report 2017

¹¹ California Road Charge Program Annual Report– Fiscal Year 2020

- 給油機／充電機との連動確認試験
- Round 2 と Round 3 はまとめて 2021 年 1 月より実施

表 2-8 Round 2 と Round 3 の公開実験の内容

フェーズ	名称	協力者	実施内容	期間
フェーズ 1	給油機／充電器との連動試験	GasBuddy (給油機メーカー) ChargePoint (充電機メーカー)	- 参加者は、プラグイン機器を車に装着し走行距離を報告する。 - 車に燃料を供給または充電する場合、各社の支払いカードまたはアカウントを使用する。 - 各社は、燃料給油または充電した金額と、模擬の走行距離課金明細書を送付する。	2021 年 1月～6月
フェーズ 2	利用ベースの自動車保険の公開試験	MileAuto (自動車保険会社)	- 参加者は、MileAuto から模擬自動車保険を受け取り、オドメータの写真を月に 1 回アップロードする。 - MileAuto は、オドメータの読み取りに基づいて、模擬の自動車保険料と走行距離課金明細書を送付する。	2021 年 2月～6月
フェーズ 3	公共交通サービス会社の公開試験	Via (デマンド型交通サービス会社)	- 参加者は、Via のライドシェアサービスを計画し乗車する。 - 参加者は、旅行領収書と模擬走行距離課金の明細書を受け取る。	2021 年 3月～6月
フェーズ 4	自動運転車の公開試験	EasyMile (自動運転サービス会社)	EasyMile は、自動運転車の稼働データをデモンストレーションチームに提供し、走行距離課金の評価方法を確認する。	2021 年 4月～6月

4) コロラド

① 概要

コロラド州では、2016 年から 2017 年に走行距離課金（RUC）コンセプトの実証実験を行い 2017 年 12 月に、その結果についての報告書を公表した。¹²

コロラド州の実証実験は、約 150 人のボランティア参加者の運転を追跡し、分析することによって、走行距離課金の概念を実証した。実証試験では、3 つの走行距離報告オプションが実施され、算定された課金額が参加者に正常に送付された事が確認された。実証実験の中で大きな技術的な問題は発生しなかったが、いくつかの政策関連の問題が特定された。

② 現在の財源調達モデルの問題点

a. 車両の燃費向上

新しい燃費基準では、2016 年の新車の平均燃費は 35.5mpg を要求しているが、2025 年までに基準が 54.4 mpg になる。これらの新しい基準に加えて、代替燃料車はますます普及している。代替燃料車には、電気、ハイブリッド、圧縮天然ガス、液体天然ガス、プロパンが含まれる。これらはガソリン税をほとんど支払わないかまたは全く支払わない。現在の財源調達モデルは燃料消費に依存しているため、これらの新しい燃費基準の適合車と代

¹² 本項は、<https://www.codot.gov/programs/ruc/documents/executive-summary>
<https://www.codot.gov/programs/ruc/documents/rucpp-final-report>
を参考になっている。

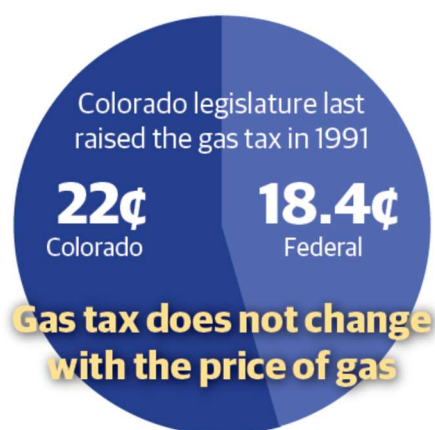
替燃料車は、道路を維持するためにより少ない負担しかしていない。

b. 人口増加

州の人口が増加するにつれて、走行台マイルだけでなく、道路の摩耗も同様に増加する。しかし、車両の燃費が向上し、購入ガソリンが少なくなると、1 マイル当たりの燃料税収入は減少している。

c. 実質的税収減

現在、コロラド州のガソリン税率は1 ガロン当たり 22 セントで、ガソリンの価格と連動しない固定額であり、ガソリン税は 1991 年に引き上げられたのが最後である。1991 年の \$1.00 は、現在では \$0.57 の価値しかなく、これはガソリン税収入価値の 43% の低下となる。



コロラド州議会は 1991 年にガソリン税を最後に引き上げた。

州のガソリン税は 22 セント／ガロン
連邦のガソリン税は 18.4 セント／ガロン
ガソリン税はガソリン価格に連動して変化しない。

図 2-15 コロラド州の燃料税率（州税と連邦税）

③ 走行距離課金の財源調達への影響

燃料税は、燃費の悪い車に対してより多くの支払を要求し、電気自動車に対して支払いを要求しないが、走行距離課金は、ドライバーに道路の使用量に基づいて支払いを要求する。走行距離課金の下では、すべてのタイプの車両は同じ走行距離に対して同額（1.2 セント）を支払い、燃料税の下では徴収されていない収入を捕捉する。

④ CDOT 走行距離課金実証実験の目標と結果

a. 目標

- ・ 走行距離課金の運用の実証
- ・ 問題の特定と評価
- ・ さまざまな走行距離報告オプションの実現可能性のテスト
- ・ フィードバックとアイデアの収集

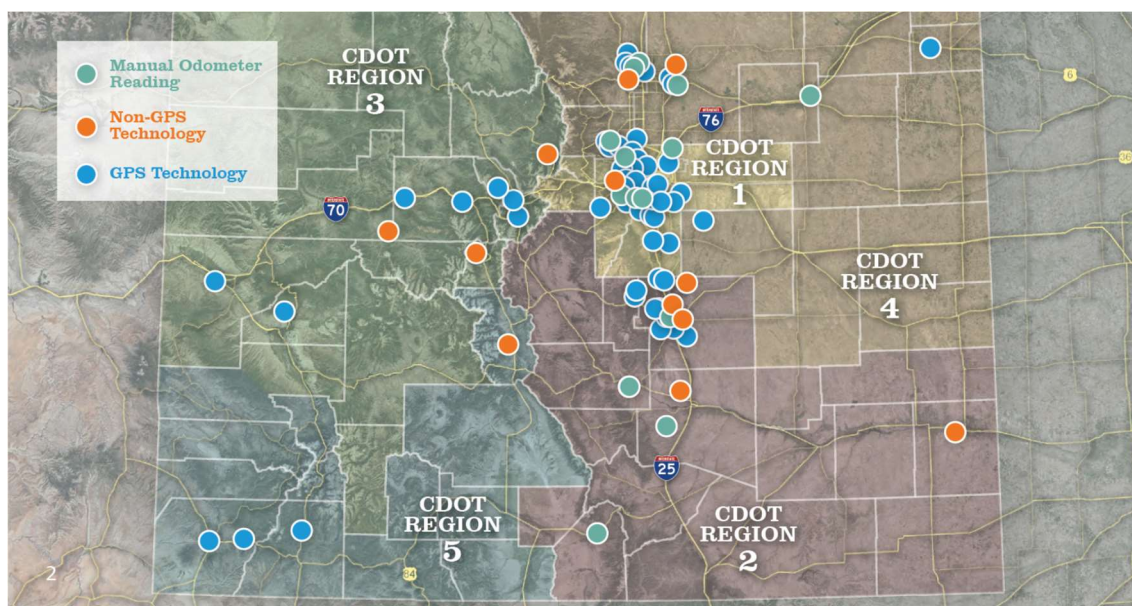
b. 結果

コロラド州走行距離課金実証実験の調査研究の結果は、以下のとおりである。

- 2016 年 12 月から 2017 年 4 月の実証実験には、コロラド州の 27 の異なる郡から約 150 人が参加した。

参加者の総走行距離は 541,016 マイル（約 871,000Km）だった。

- さまざまな燃費と燃料タイプの車両（ガソリン、ハイブリッド、電気）について課金技術をテスト
- 走行距離報告方法についてユーザーの選択を可能にし、走行距離計の読み取りおよび 2 つの車載器オプションを含む 3 つの方法の実現可能性を実証
- 走行距離データの収集と走行距離課金額のシミュレーション
- 一連の調査を通じて、一般の人々や参加者からフィードバックやアイデアを収集



凡例 ライトグリーン 走行距離計読取
 オレンジ 車載器（GNSS 無）
 ライトブルー 車載器（GNSS 有）

図 2-16 実証実験参加者の居住地と選択された走行距離報告オプション

⑤ 走行距離課金実証実験の参加者間の情報の伝達フロー

本実証実験プロジェクトにおける参加者間の情報伝達フローは図 2-17 のとおりである。

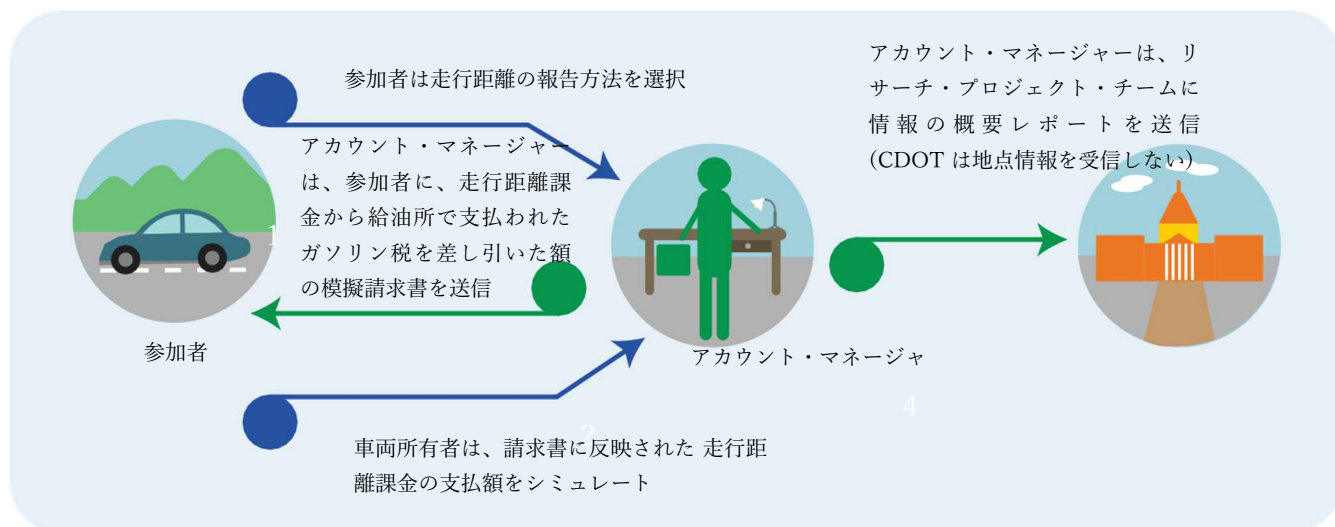


図 2-17 実証実験における情報伝達フロー

⑥ 走行距離報告オプション

課税額を決定するには、参加者が走行距離を申告することが必要になるが、3 つの走行距離報告オプションが提供された。これらのオプションは、走行距離報告用の GNSS 機能有の車載器、GNSS 機能無の車載器、および走行距離計を読み取って自己申告する方法である。

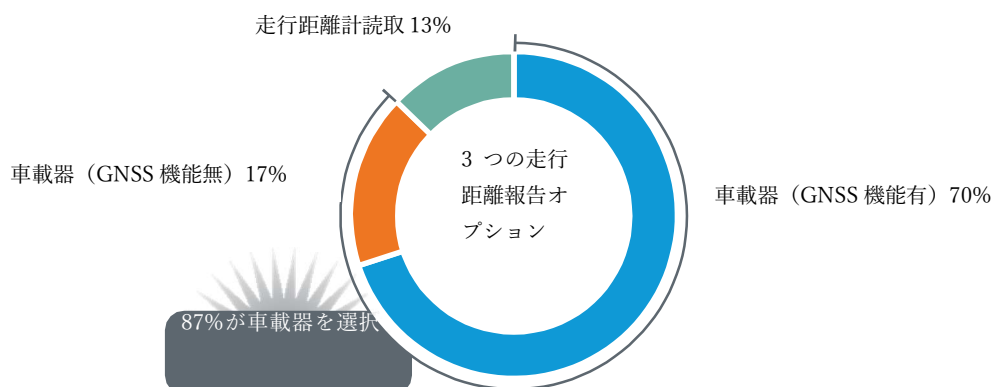


図 2-18 走行距離報告オプションごとの参加者の比率

a. 走行距離計の読取

このオプションを選択した参加者 (13%) は、アカウント管理ウェブサイトまたはモバイルアプリを介して車両の走行距離計の読み取り値を報告する。

b. 車載器（GNSS 機能無）

このオプションを選択した参加者（17%）は、自分の車に接続するための車載器を受け取った。この方法では、走行距離とガソリンの消費量をカウントする走行距離報告車載器を使用するが、位置は特定しない。

c. 車載器（GNSS 機能有）

このオプションを選択した参加者（70%）は、自分の車に接続するための車載器を受け取った。この方法では、走行距離と消費されるガソリンを計測し、GNSS 技術を使用して州内と州外の走行距離を区別する走行距離報告車載器を使用して、位置を特定する。

⑦ 参加者の評価

a. アンケートの結果

- ・ 93%が、実証実験全体に満足していた。
- ・ 96%が、実証実験に参加することの容易さに満足していた。
- ・ 91%は、将来の実証実験に参加すると回答した。
- ・ 88%は、自分の個人的な感覚として実証実験の間、情報は安全だったと感じた。
- ・ 81%は、走行距離課金が公正な財源調達方法であることに同意した。
- ・ 99%は、報告された走行距離が正確であると感じた。

b. 評価のまとめ

- ・ 実証実験期間中に情報セキュリティとプライバシー保護に対する満足度が高まった。
- ・ 実証実験の過程で、走行距離の報告と推定燃料税の精度について、参加者の信頼が高まった。
- ・ 最大の利点は、走行距離課金が持続可能な財源であり、すべてのドライバーが公平なシェアを支払うと参加者が認識したことだった。

⑧ 重要な知見

- ・ 実証実験は、走行距離課金が代替交通財源メカニズムとして技術的に実現可能であることを実証した。
- ・ 調査の参画者には、コロラド州全域の主要な交通関係のリーダーからなる多様な技術諮問委員会と執行運営委員会が含まれ、実証実験で取り上げられていない政策関連の問題の特定と将来の交通政策の議論のためのガイダンスを行った。
- ・ 車載器ベースのシステムは、ユーザーにとって非常に正確で最も利便性が高かった。手動オプションは、実証実験の過程でコンプライアンスは非常に低かった。車載器オプションを選択した参加者の満足度(93%)は、手動オプションを選択した参加者の満足度(55%)よりも高かった。
- ・ 実証実験は、プロジェクトのウェブサイト、ニュースレター、一般メディア(プレスリリースなど)、ソーシャルメディア等の多くのメディアを使用して、現在の交通財源モデル

と走行距離の課金コンセプトに関して、参加者だけでなく、一般住民に対する広報活動を実施した。その結果、参加者は同システムにより満足し、信頼感を持つようになった。

⑨ 次のステップ

- 継続的な教育とアウトリーチ
- 住民が提起する主要な問題の評価: 農村/都市の公平性、非公道、および州外のドライバーのための走行距離の捕捉
- 実証実験の間に特定された管理コストやその他の重要な問題を評価するための連邦補助金プログラムを通じた継続的な調査
- RUC West との協力を継続

5) ハワイ州¹³

① 経緯

ハワイ州は、米国内でも電気自動車の利用率が高い州であり、今後も自然環境を保全するため 2045 年までに 100%の再生可能エネルギーの実現を目標に、クリーンエネルギー化を推進している。また電気自動車やハイブリット車、それに低燃費車の普及に伴う燃料税収入減少と、このための道路維持財源確保が大きな課題となっており、2018 年から HiRUC と呼ばれる走行距離課金の実証実験を行っている（図 2.19）¹⁴。

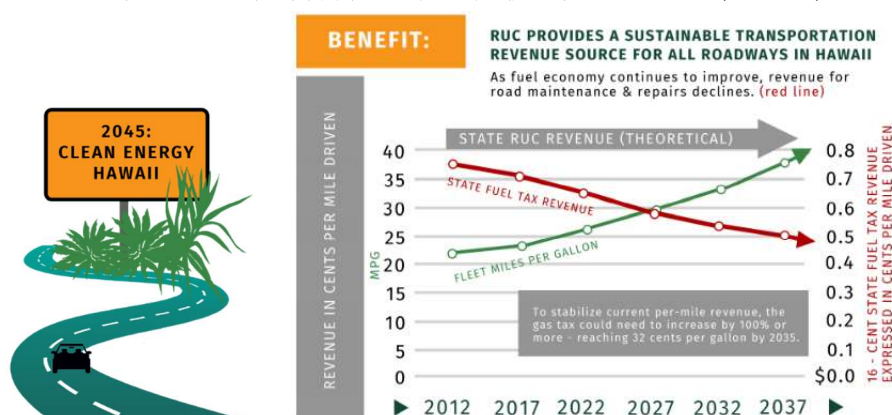


図 2-19 ハワイのクリーンエネルギー化（左）と、燃料税収入の減少（右）

③ HiRUC の実証実験

HiRUC は FHWA から 400 万ドルの助成金を授与され、2018 年から 3 年間の実証実験を行った（図 2-20）。

¹³ 本項は、根本敏則他、道路課金の新しい展開～EV 走行距離料金、混雑課金、完全電子化料金収受～、2021 年 7 月、日本交通政策研究会によっている。

¹⁴ <https://hiruc.org/what-is-hiruc/>



図 2-20 HiRUC の FHWA への提出書類（左）と、住民への説明資料（右）

5 つのフェーズからなる実証実験の構成と実施内容は下記のとおりである。

a. 2018 年：プロジェクト開始

HDOT は、走行距離課金システムの公開実証実験を行うために連邦道路庁(FHWA)から 400 万ドルを助成された。この 3 年間のプロジェクトは、ハワイのドライバーを対象に、走行距離課金システムがどのようなものになるかを体験する。

b. 2019 年～2020 年：運転レポートによるシミュレーション

ハワイ州の車両所有者は、運転レポートに基づいたガソリン税とシミュレートされた走行距離課金額を比較した模擬請求書を受け取り、走行距離課金の仮体験を行う。

c. 2020 年：ボランティア募集

HiRUC の研究チームは、州全体で約 2,000 人のボランティアを募集し、さまざまな技術や報告方法を試験する。

d. 2021 年：走行距離報告方法の実験

実証実験の第 2 部として、ボランティアによるスマートフォンアプリを介して走行距離計の画像の提出や、車載器により走行距離計データを自動報告する方法を試験する。

e. 2022 年：評価分析とプロジェクト完了

実験結果の評価分析を行い、ドライバーの経験と利害関係者へのフィードバックをまとめる。

④ HiRUC の結果¹⁵

¹⁵ <https://hiruc.org/project-update/>

HiRUC はほぼスケジュールに沿って実施され、実証実験は 2022 年 1 月に終了し、6 月に報告書が公表された。

走行距離の報告は他の州と同じく下記の 3 方法で行われる（図 2-21）。ハワイ 4 島からのボランティア参加者は 2129 人である。

- (ア) 車載器（GNSS 有）
- (イ) 車載器（GNSS 無）
- (ウ) 手動報告（オドメータ値）



図 2-21 HiRUC の経緯と現状

主な調査結果は以下のとおりである。

- a. ハワイ州の運転者は道路利用課金について、高いレベルの理解と高い割合の当初の受容性を示しており、合計の賛成者の数（15645 人）は、反対者の数（12582 人）を上回っている（図 2-22）。

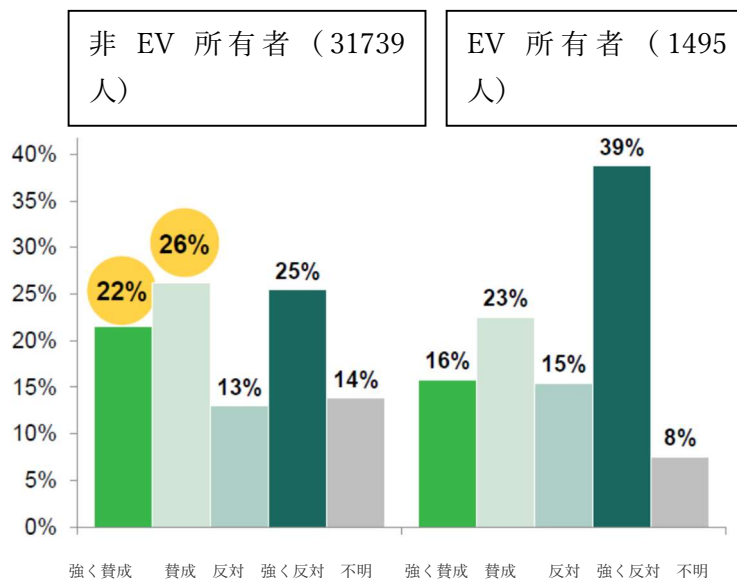


図 2-22 当初の走行距離課金に対する意見

- b. 走行距離課金に対する支持は、収入を道路の維持と改良の特定財源とする場合に増加した。
- c. レンタカーに対する課金額を住民よりも高くした場合に支持が増加した。
- d. 走行距離課金を、当初は電気自動車のみに導入することにより、徐々に導入することが支持された。
- e. ハワイの住民が、実証実験、テクノロジー・テスト・ドライブ（参加者は走行距離を報告し、経験に基づき意見聴取）に参加した後で、支持が増加した。
- f. 大多数の運転者は、年次車両検査の時に走行距離を報告することを望んだ（図 2-23）。

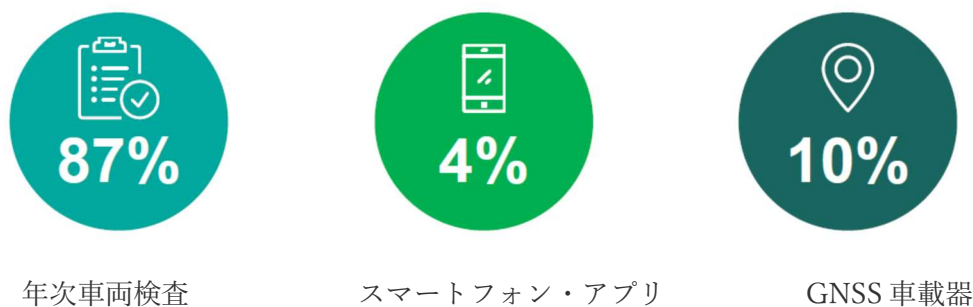


図 2-23 走行距離報告参加者アンケート（32095 人）結果

- g. 半分以上の運転者は、走行距離課金を四半期または月毎に支払うことを望んだ（図 2-24）。

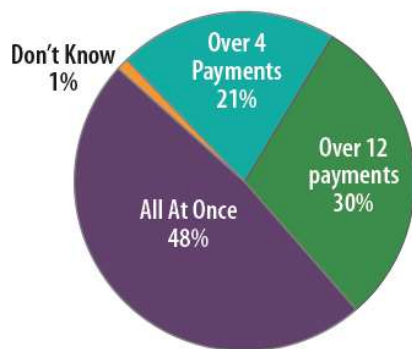


図 2-24 走行距離課金の支払い回数に関するアンケート結果

以上の調査結果に基づき、HDOT は以下の勧告を行った。

- a. ハワイ州における電気自動車とハイブリッド車の急速な普及を前提として、電気自動車等に対する走行距離課金への移行を問題の発生を最小限にした上で進めることを推奨
- b. しかしながら、この新たな税金を徴収するシステムのさらなる開発と改良のための時間を確保しながら、ガソリン税から走行課金に緩やかに移行することを推奨
- c. 税金の徴収は、州における既存の年次車両検査制度を用いて、走行距離データを収集することにより、住民のシームレスな体験と HDOT の徴収費用の最小化が可能

第一段階としては、電気自動車等に対する既存の自動車登録税 50 ドルに基づいて、走行距離課金を導入することを推奨する。

走行距離課金額は平均的なガソリン車が負担しているキロ当たり課金額と同じレートのマイル当たり 1 セント以下(0.8 セント) となる¹⁶。

電気自動車の所有者の走行距離課金の年間支払額は、平均的な車両がハワイ州のガソリン税として支払っている額 (70 ドル) を上限とする。

HDOT は、70~80%の連邦資金を使用して、利害関係者、関係省庁、および一般大衆との対話と努力を継続する。

④ 走行距離課金法の成立

ハワイ州は、上記の HIRUC を前提として、2023 年 7 月 5 日に、走行距離課金法 (2023 年法律 222 号, SB 1534)を制定した。内容は以下のとおりである。

¹⁶ 現在のガソリン車が支払っている燃料税 (70 ドル) を平均走行距離で除したものである。

- ・電気自動車の所有者は、2025 年から、電気自動車に対する年間車両登録税 50 ドルの支払に代えて、1 マイル当たり 0.8 セントの走行距離課金を支払うことができる。

- ・ただし、2028 年 7 月からは電気自動車の所有者は、走行距離課金での支払いが義務となる。

- ・HDOT は 2033 年までに、すべての車両の州ガソリン税を走行距離課金に置き換えるための計画を準備しなければならない。

現地の報道によれば、州が走行距離課金の導入を決定したことから、郡や市といった地方自治体も走行距離課金への移行を検討し始めている。

6) 東部交通協議会

東部交通協議会の調査（2021）では、走行距離課金は燃料税の代替財源として、実行可能な解決策を提供するが、まずは社会的受容性の確保に取り組む必要があるとしている。デラウェア州とペンシルベニア州の 2019 年の乗用車実証実験に関する協議会の最近発表された報告書と、デラウェア州、ペンシルベニア州、ノースカロライナ州、ニュージャージー州の 2020-2021 年の乗用車実証実験からの速報ベースの結果によると、一般の人々は交通財源について緊急の必要があると見なしていない。

デラウェア州とペンシルベニア州では、2019 年の実証実験に参加した住民の 74%は、実際には財源が減少しているにもかかわらず、交通財源が増加しているか、同じままであると考えていた。同時に、住民の 66%が州の道路状況に肯定的な認識を持っていた。これらの数字は、道路整備のニーズに追いつくことができない燃料税の不備を政策立案者が住民に警告することなしには、新しい財源調達手法を導入することは困難であることを示唆している。

「使用量に応じた支払」アプローチに対する国民の直感的な理解は、議論の出発点かもしれない。協議会が実施した州全体の調査によると、一般市民の 61%が「使用量に応じた支払」が走行距離課金を支持する理由になると答えている。実証実験を経験した後、2019 年の実証実験参加者の 83%は、走行距離課金が燃料税よりも公平または公正であると回答した。

実証実験参加者はまた、走行距離報告技術の透明性を認めた。多くの参加者がプライバシーと報告の正確性について開始時点には懸念を表明したが、参加者が課金技術を使用するにつれて懸念は大幅に減少した。2019 年の実証実験の間に、懸念としてプライバシーを挙げる参加者は 49%から 20%に低下した。

東部交通協議会が発表した 2020 年から 2021 年に実施された走行距離課金に関する調査報告書の概要は以下のとおりである。

この報告書は、「走行距離課金が、農村部の居住者と都市部の居住者、乗用車とトラック、また、すべての利用者のプライバシーに関する懸念に対処することにより、米国の高速道路インフラの財源を調達するための実行可能で拡張可能なモデルとして実現可能である。」ことを証明した（同協議会のパトリシア・ヘンドレン事務局長）。

① 本調査の特徴

- 全国的なトラック実証実験は、史上初であり、221 台の車両が 48 州とワシントン D.C を 1,100 万マイル走行。
- 乗用車の実証実験には、デラウェア州、ニュージャージー州、ノースカロライナ州ペンシルベニア州から、約 400 人が参加。
- 各州の異なる世帯（農村部と都市部の居住者）に対する走行距離課金の影響を探るため地理的公平性を分析。

② 主な知見

a. データ保護対策と利用者との密接なコミュニケーションにより、走行距離課金に伴うプライバシーに関する懸念は軽減可能である。

2020 年の乗用車実証実験（交通関係者）により、プライバシーを高い懸念と評価する者は、52%から 7%に減少した。なお、2019 年の乗用車実証実験（一般大衆）では 71%から 48%に減少した（図 2-22 参照）。

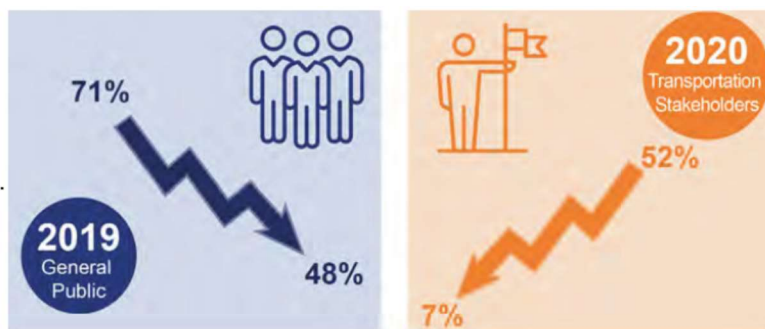


図 2-22 プライバシーに関する懸念の変化

減少の理由は以下の通りである。

- ・ 透明性（どのようなデータが収集され、どのように使用されるかについての情報提供されたこと）
- ・ 収集される個人情報が限定されていたこと

- ・走行距離を報告する方法に GNSS を使わないオプションがあったこと
- ・信頼できるプライバシー保護ルールが存在

b. 一般的には、農村部のドライバーは、都市部のドライバーよりも長い距離を運転する傾向があるため、走行距離課金は、農村部のドライバーに損害を与えていると考えられている。農村部のドライバーは、都市部のドライバーよりも、古くて燃費の悪い車を運転しているため、走行距離課金システムへの移行により、むしろ恩恵を受けることができることを実証（長距離走行による支払額の増加<燃費の悪い車による支払額の減少）した。

デラウェア州、ニュージャージー州、ノースカロライナ州、ペンシルベニア州の平均的な農村部のドライバーの年間支払額は、走行距離課金の導入により、それぞれ9ドル、13ドル、17ドル、34ドル減少する（図2-23参照）。

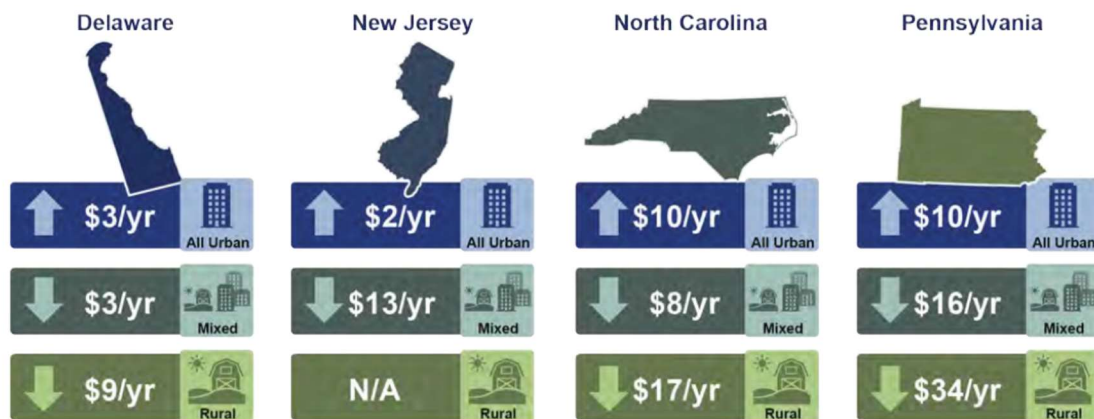


図2-23 州ごとの地域別の走行距離課金による負担額の変化

- c. トラック運送会社、トラック運送協会、トラック生産者、貨物荷主、規制当局のメンバーを含むワーキンググループのタスクフォースは、2021 年中に走行距離課金の料率設定の基礎として、燃費よりも、重量を使用するほうが優れていると結論付けた。
- d. トラック運送関係業界が、トラックの走行距離課金の検討に対して、業界として協力すべきであるとした。
- e. 走行距離課金が燃料税に付加されるのではなく、代替することを強調したことは、社会的受容性の獲得には重要である。