

# 自動車の外部不経済を内部化するための総合的課金システムの提案

NPO 自転車活用推進研究会, クルマ社会を問い直す会 小路 泰広  
shojiyasuhiro@yahoo.ne.jp

## 1. はじめに

日本のクルマ社会は、電気自動車（EV）の普及による燃料税収の空洞化、2025 年末の「暫定税率（当分の間税率）」廃止に伴う財源問題、そして公平性の観点から地方部で根強い「走行距離税」への反発など、既存税制の限界に直面している。近年の廃止・縮減を巡る議論は、単なる税負担の軽減や代替財源の確保にとどまらず、我が国の自動車課税の在り方そのものを問い直す契機となっている。

これまで、自動車税、重量税、燃料課税といった税制に加え、高速道路料金、駐車料金、自動車保険料、各種罰金など、自動車利用に関連する多様な「課金」は、それぞれ異なる目的や経緯のもとで導入・改定されてきた。その結果、制度全体として、どのような自動車利用を望ましいものとしているのか、また利用者にどのような行動変容を促そうとしているのかが明確ではなく、複雑かつ断片的な体系となっているとの指摘がなされている（総務省 2025 など）。

そこで本稿では、目指すべき将来目標として、自動車の外部不経済を内部化する理想的な課金のあり方について考える。自動車利用に伴う外部不経済を整理したうえで、税・料金・保険料・罰金等を「課金」として統合的に捉える**総合的課金システム**を提案する。課金を単なる負担ではなく、外部不経済を価格シグナルとして可視化することで適切な利用を誘導することと、得られた収入を事故削減や公共交通・歩行／自転車環境の改善等へ**戦略的に再投資**する循環構造として設計することで自動車の最適利用の実現を目指す。

## 2. 新たな課金システムの検討方針

検討にあたっては、以下の基本方針を国民的議論の基礎とし、確実な導入を推進する。

### 2.1 目標設定とバックキャスト

部分修正の積み上げでは、制度全体の到達点が不明確になりやすい。そこで本提案では、「外部不経済が制度的に最大限内部化され、社会的に望ましい利用が実現した状態」の目標年次として、例えば「2040 年」を設定し、自動運転の実用化も含めた技術革新も最大限に活用しながら、目標から逆算して実現までに段階的プロセスと優先順位に基づく着実な導入の道筋を描く。

### 2.2 あらゆる外部不経済を対象とした課金概念の拡張

本提案の「課金」とは、法定税に限らず、料金・保険料・罰金等を含めて考える。共通原理は「社会的費用の原因者が応分に負担する」ことであり、外部不経済を価格シグナル化して行動変容を促す。加えて、課金収入は一般財源化を前提とせず、外部不経済の低減策へ再投資し、負担と便益の対応関係を明確にしながら自動車利用最適化を効果的に実現する。

### 2.3 社会的合意と配慮

地方部の移動権や物流等の社会機能を損なわないよう、基礎的走行分の軽減（無料枠等）や用途配慮を組み込む。物価高騰時には弾力的調整を可能とし、プライバシー面では課金に必要な最小限情報の匿名化・分散管理を前提とする。

### 3. 新たな課金システムの内容案

外部不経済の内部化を目指した理想的な課金システムのイメージを以下に示す。

分類	課金対象 (行動や帰結)	課金方法 (技術・手段)	課金額の考え方	収入の主な使途	備考(地方・産業への配慮など)
① 道路・施設	道路インフラの摩耗・損傷	走行距離 × 車両重量(軸重)	道路損傷度(重量の4乗等)	道路老朽化対策、維持管理	地方の道路には無料枠を設定
	駐車場の利用	施設費償却 + 占有面積 × 時間 × 土地利用価値	施設整備や空間利用に基づく駐車場料金	駐輪場への転換、公共交通支援、歩行者空間整備	駐車場コストの隠れた転嫁を排除し公平化
② 環境負荷	温室効果ガス(CO2)排出	カーボンプライシングの枠組で課金	排出1トンあたりの炭素価格	脱炭素インフラ、次世代燃料支援	全産業共通の仕組みとして整備
	大気汚染(NOx/PM等)	排出量 × 暴露人口指数	大気汚染による周辺住民の健康リスク費用	沿道環境改善、公害被害者救済	人口密集地での排出にはより高い係数
	騒音・振動(アイドリング含む)	発生強度 × 暴露人口 × 土地利用区分	騒音による住居専用地域等の静穏価値への影響	防音対策、沿道の住環境保全	住宅街でのアイドリングや深夜走行に加算
③ 交通渋滞	混雑への加担、空間独占	混雑度連動 or 時間帯別変動料金	渋滞による経済損失相当額	公共交通等利用促進、交通流最適化	道路容量拡大による誘発に留意
④ 交通事故	事故発生リスク(速度超過含む)	速度超過等違反への即時課金、テレマティクス評価	期待事故損失や安心感の阻害による負の便益	救急体制強化、安全インフラ整備	安全運転者には保険料を大幅還付
	事故時の社会的損失	保険料変動 + 自己負担割合の適正化	賠償額に応じた応分負担、リスク連動	交通事故被害者救済、安全教育、安全投資	加害者以外の関係者とも責任を分担
⑤ 迷惑行為	水はね、ライト眩惑、不要な警笛など	ドラレコ・センサ・路側機検知、所得連動型罰金	迷惑の程度 × 所得連動係数	交通マナー啓発、被害者相談窓口	経済的強者によるモラルハザードを防止

### 4. 新たな課金制度の構築において想定される論点と対応

- 課金単価の決定：外部不経済の調査研究を進めつつ、時には割り切りで導入し、漸次改善
- 負担増への懸念：税収中立を原則に、利用実態と社会的影響に応じて段階的に導入
- 地方部への影響：基礎走行の軽減枠と、課金収入の地域公共交通・生活道路安全への還元
- プライバシー懸念：移動履歴の集中管理を避け、課金に必要な最小情報の匿名化や分散管理
- 行政コスト・複雑化：既存制度の統合・簡素化を条件に、デジタル技術で課金・運用費を低減
- 物流・産業への影響：用途・時間帯配慮を行いつつ、効率化投資(共同配送等)に再投資

### 5. おわりに

本稿では、自動車利用に伴う外部不経済への「課金」によって最適な利用を促し、持続可能な交通社会を再構築する考え方について提案した。現時点では構想(妄想?)段階であるが、引き続き検討を進め、多くの方々との活発な議論を重ねながら、正しいクルマ社会の実現へと繋げたい。

### 参考文献

- (1) 宇沢 弘文 (1974) 『自動車の社会的費用』岩波書店(岩波新書)
- (2) 上岡 直見 (2022) 『自動車の社会的費用・再考』緑風出版
- (3) 川村 淳貴 (2020) 『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
- (4) 立岡 健二郎 (2020) 「自動車関係課税のあるべき方向性を考える」『JRI レビュー』2020 Vol. 4
- (5) 総務省 (2025) 『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』