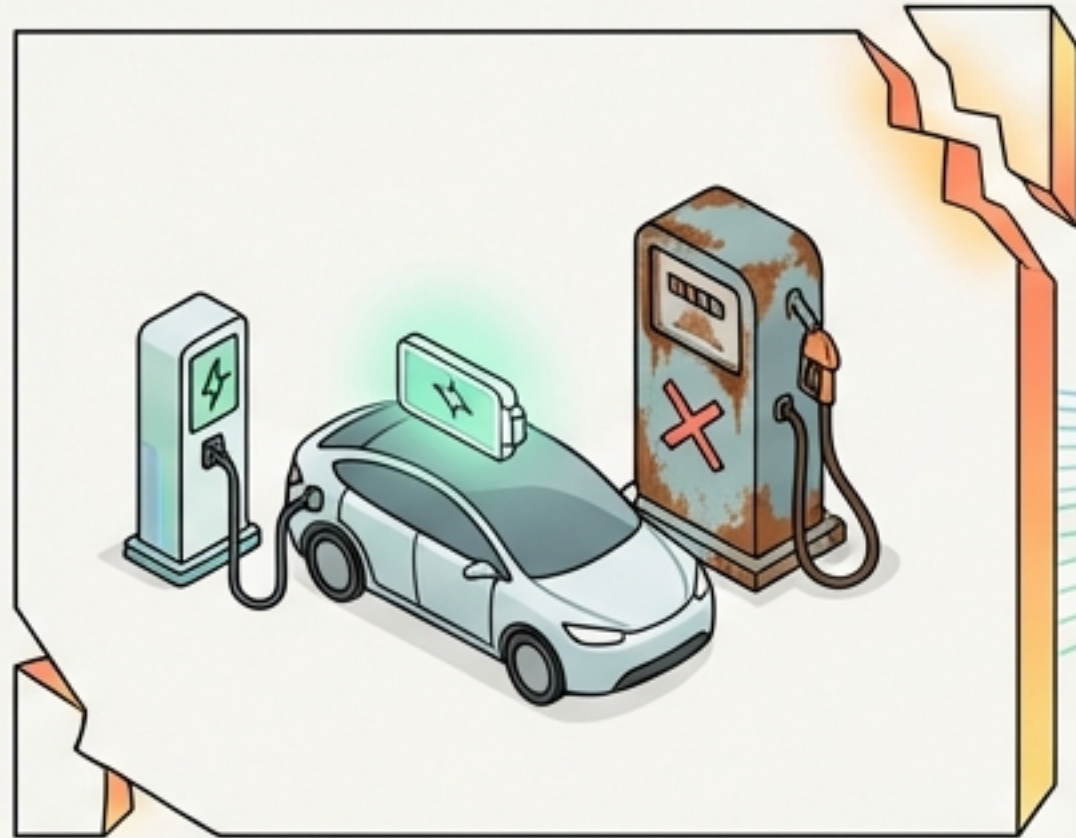


自動車の外部不経済を内部化するための 総合的課金システムの提案

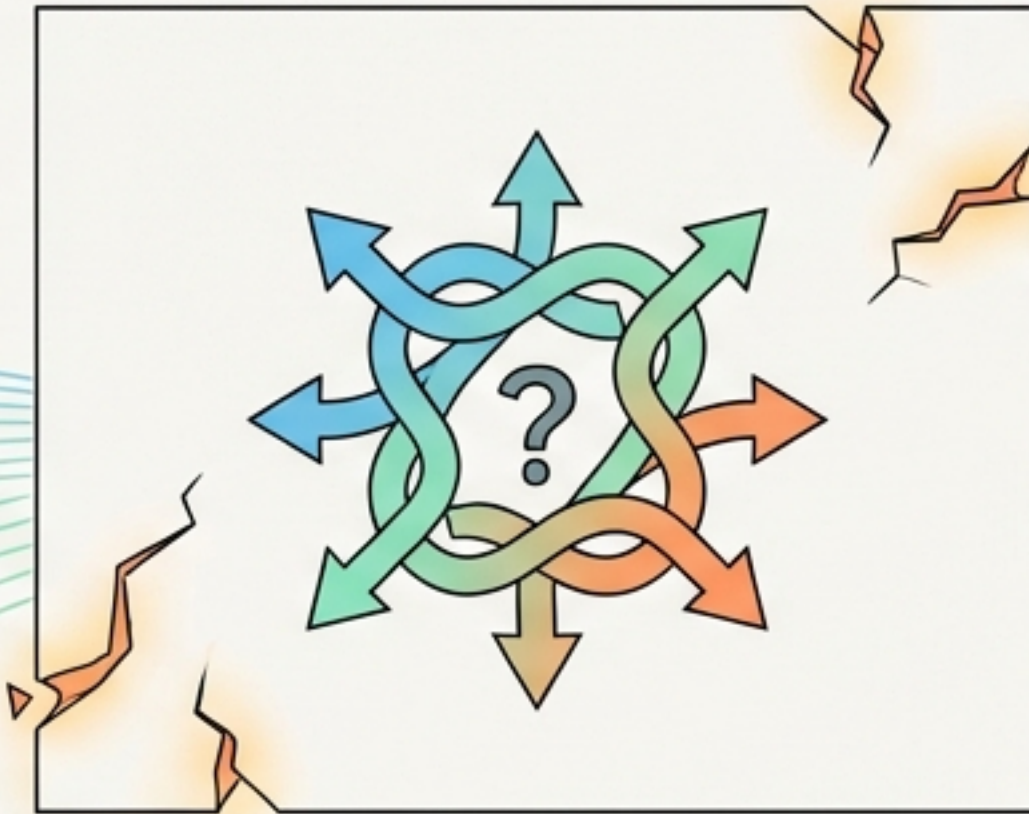
「持続可能な交通社会」の実現に向けた
「クルマの最適利用」とは？

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

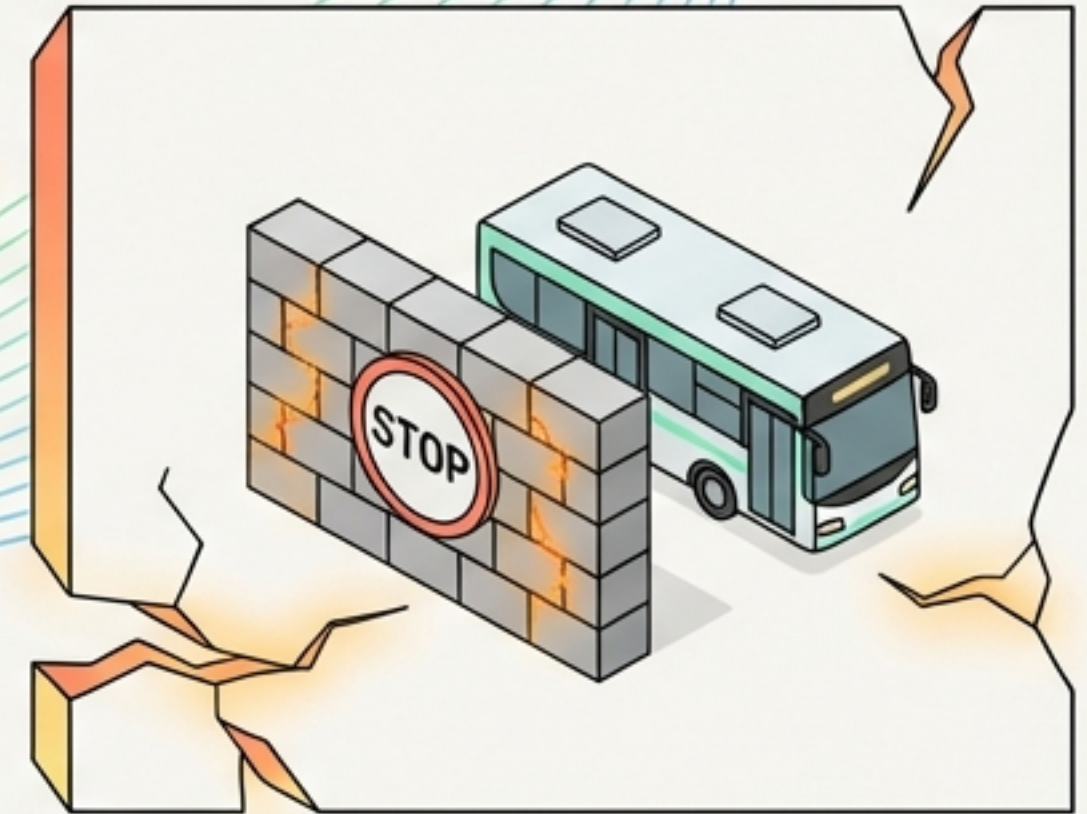
背景：日本の自動車課税が直面する「限界」



EV普及による燃料税収の空洞化や暫定税率廃止に伴う財源問題の浮上



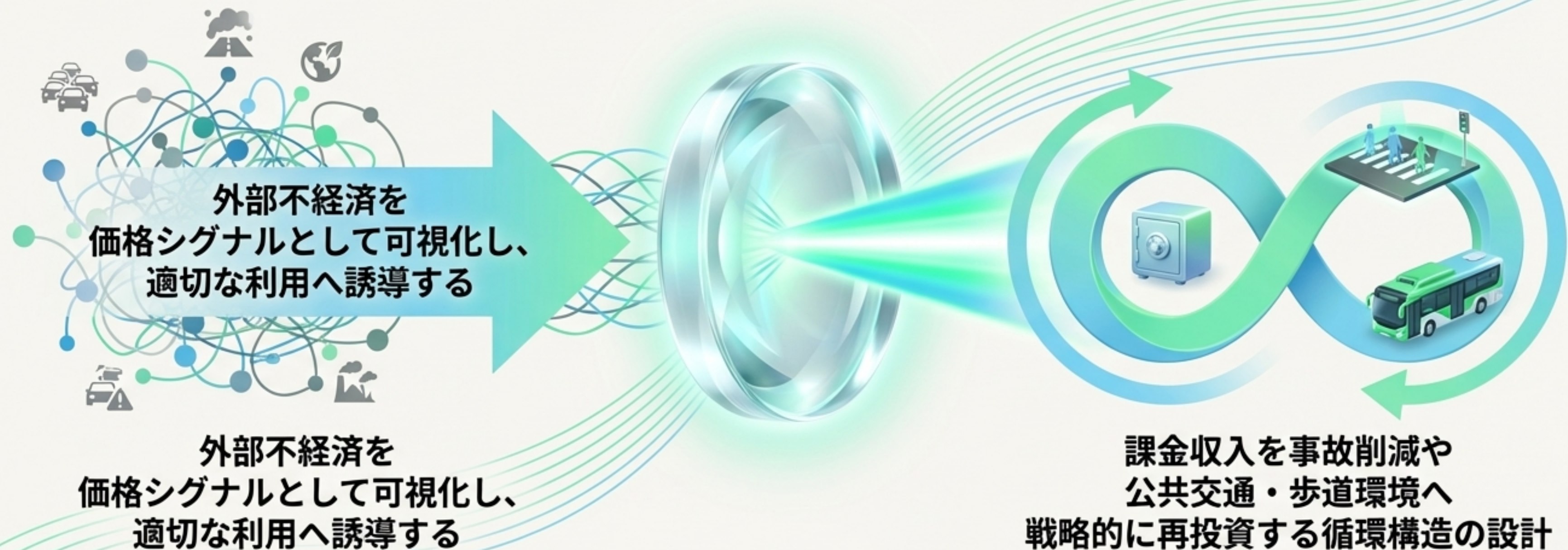
既存の税・料金・保険・罰金がバラバラに運用され、行動変容のメッセージが不明確



自動車税収の公共交通への投入には大きなハードル（目的外使用への反発等）

本提案の目的：価格シグナルの可視化

明確な原理原則に基づく総合的な仕組みづくりを目指したい！



検討方針①：2040年からのバックキャスト

部分修正の積み上げを避け、
理想とする将来像（2040年）
から逆算して道筋を描く

『バックキャスト』



2040年

フォアキャスト

自動運転やV2X等の技術革新を
最大限に活用し、きめ細かな把
握を目指す

現在

検討方針②：「課金」概念の拡張と原因者負担

あらゆる外部不宣済に対応するため、税、料金、保険料、罰金等を統合。



課金収入は一般財源化せず、
不経済の低減策（安全・環境・
代替交通）へ再投資する

類型① 道路・施設：物理的損傷と空間占有

『外部不経済の5類型（道路・環境・渋滞・事故・迷惑行為）』



道路損傷：走行距離×重量（軸重）の4乗則に基づき、重量車に応分の負担を求める



駐車（空間占有）：都市空間の独占に対する機会費用として、土地利用価値に応じ課金

類型② 環境負荷：エネルギー源を問わない内部化

『外部不経済の5類型（道路・環境・渋滞・事故・迷惑行為）』

道路

環境

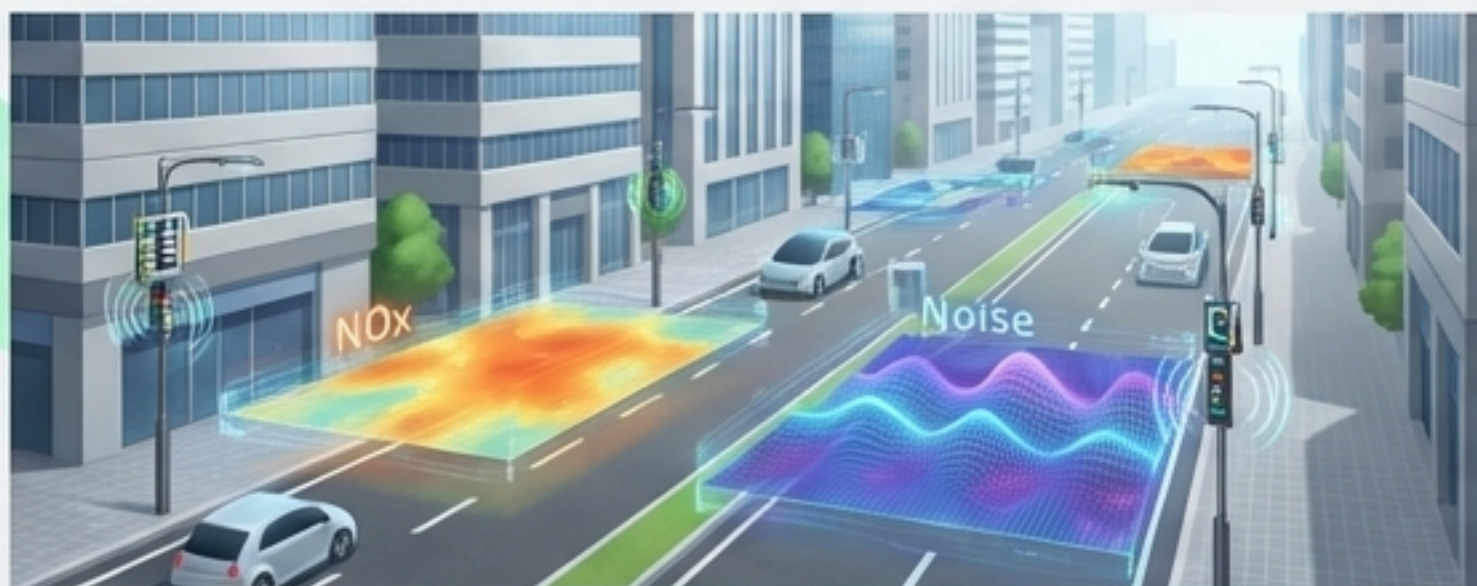
渋滞

事故

迷惑行為



CO2：炭素含有量やエネルギーミックスに基づき、走行時以外の排出も公平に反映



大気汚染・騒音：一律加算を脱却し、センサーによる実測値（実態）に基づき賦課

類型③ 交通渋滞：需要分散と代替手段の確保

『外部不経済の5類型(道路・環境・渋滞・事故・迷惑行為)』



他者への遅延損失（外部性）を価格化し、
需要の分散・抑制を促す混雑運動料金



重要：容量拡大は「誘発需要」を招くため、
公共交通（鉄道・バス）への投資を優先

類型④ 交通事故：リスク評価の刷新（テレマティクス）

『外部不経済の5類型（道路・環境・渋滞・事故・迷惑行為）』



低捕捉率な警察官の目視取締りから、



テレマティクスによる全数検知・リスク評価へ刷新

民間の走行特性連動型（PHYD）を公的体系へ拡張し、危険挙動そのものを価格へ反映

類型⑤ 迷惑行為：地域社会への不利益抑止

『外部不経済の5類型（道路・環境・渋滞・事故・迷惑行為）』

道路

環境

渋滞

事故

迷惑行為



水はね、深夜のアイドリング等、法的に軽微でも周辺住民に不利益を与える行為の抑止



センサー等で発生を検知し、被害者への直接補償やマナー啓発に充当する

負担増への対応：税込中立と公正性の確保



全体の税収は大きく変えず、人と環境にやさしいクルマはむしろ負担減に。

『所得連動型課金』



交通違反や迷惑行為には「所得連動型」を検討、経済的格差に関わらず抑制効果を確保

地方部への配慮：移動権の保障

基礎走行分

生活維持に不可欠な一定距離を「基礎走行分」とし、免除・軽減枠を設定



徴収された課金は、地域のデマンド交通維持や通学路の安全対策に直接還元する

プライバシーとガバナンス：分散管理の徹底



移動履歴の集中管理を避け、
車載器やエッジ側での「分散
管理」と匿名化を前提とする



第三者機関による
監査や、誤検知
に対する異議申立
て手続きを制度
として組み込む

結論：目指すべき「循環構造」



単なる「増税」ではなく、交通社会の質を高めるための「合理的な再構成」

結びに代えて

現時点では**構想**（妄想？）段階だが、**正しいクルマ社会**の実現へ繋がりたい
引き続き、多くの方々と活発な議論を重ねたい