

大型車対距離課金の提案

1. 道路費用(表一1)は利用者(乗用車+大型車)が負担すべき。目指すは幹線道路有料化。
2. インフラ費用の責任負担額の多い大型車の負担が相対的に小さい(図一1)。
3. 乗用車は過剰負担(図一2)。今後は高速料金は割引。市町村道も固定資産税活用。混雑税導入(図一3)。対距離課金は時期尚早？。
4. 大型車は過小負担(図一4)。軽油税率をガソリン並みに。全道路対距離課金の導入(図一5)。

一橋大学 根本敏則

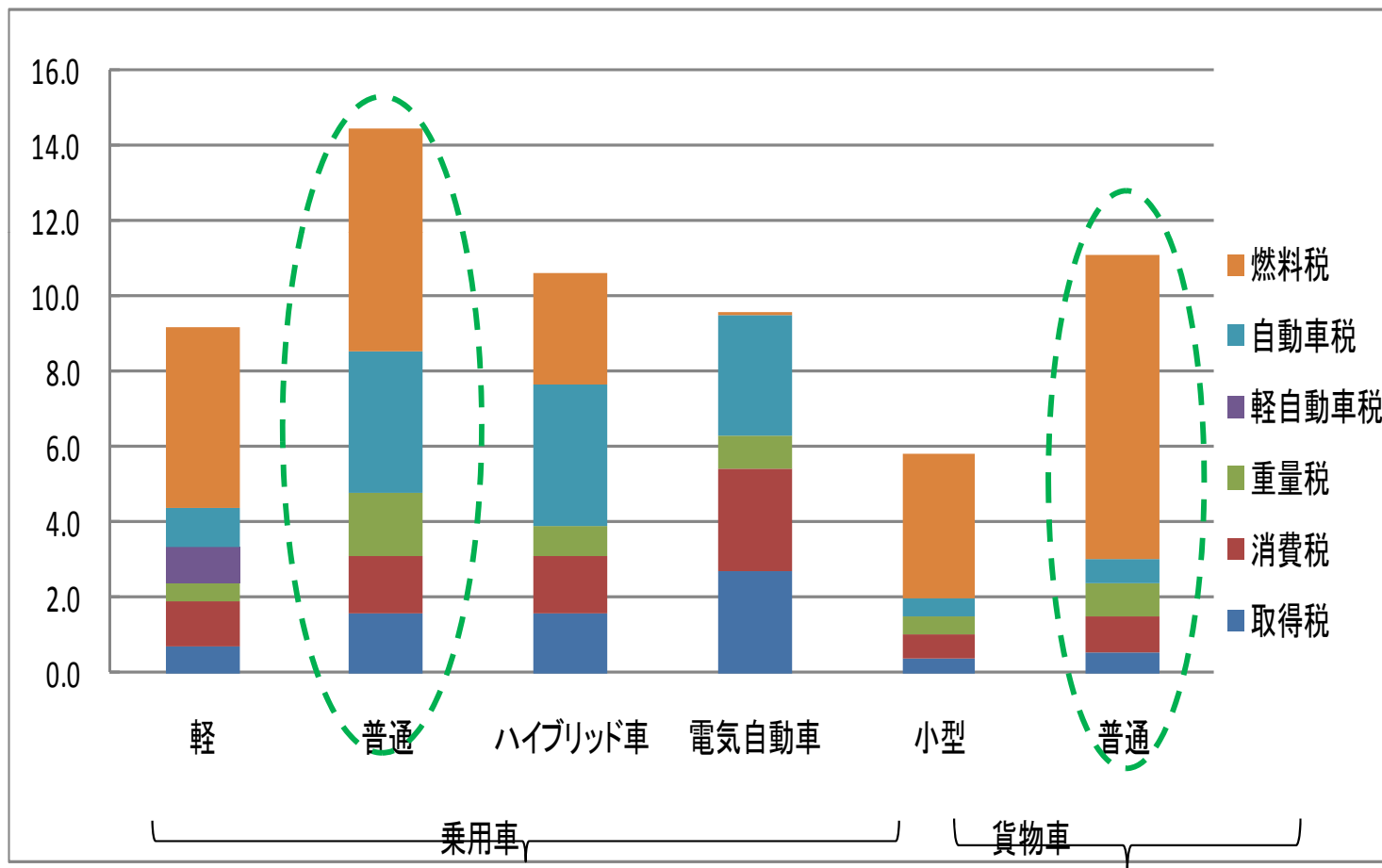
表一1 道路費用の内訳(外部費用含む)

		固定費用	可変費用 (交通量で変動)
内部費用	道路利用者	A: 車両費	B: 時間費用、走行費用
	(C,Dは道路管理者へ移転)	C: 車両取得税、保有税 自動車重量税	D: ガソリン税、有料道路料金、 混雑税、対距離課金
	道路管理者	E: 更新費 (建設費)など	F: 維持管理費 (舗装、ペイント等)など
外部費用	その他主体	G: 地価上昇、 景観向上、破壊	H: 混雑、大気汚染、 騒音、交通事故

図一1 車種別の自動車関係税負担額(試算)

現行の税制では、燃費、動力源の違いにより負担に差がある。
乗用車に比べ、道路への損傷度合いが大きい大型貨物車の負担が相対的に小さい。

キロ当たりの自動車関係税負担額(円/キロ)の推計値



推計方法

(年あたり税負担)

車種別に標準的な車両を設定し、7年間使用した場合に係る税金を計算した後、年あたりに換算。

(キロ当たり税負担)

取得、保有に係る税は上記で推計した値を年間走行距離で除算。

燃料税はリッター当たりの税額を平均燃費で除算。

出典

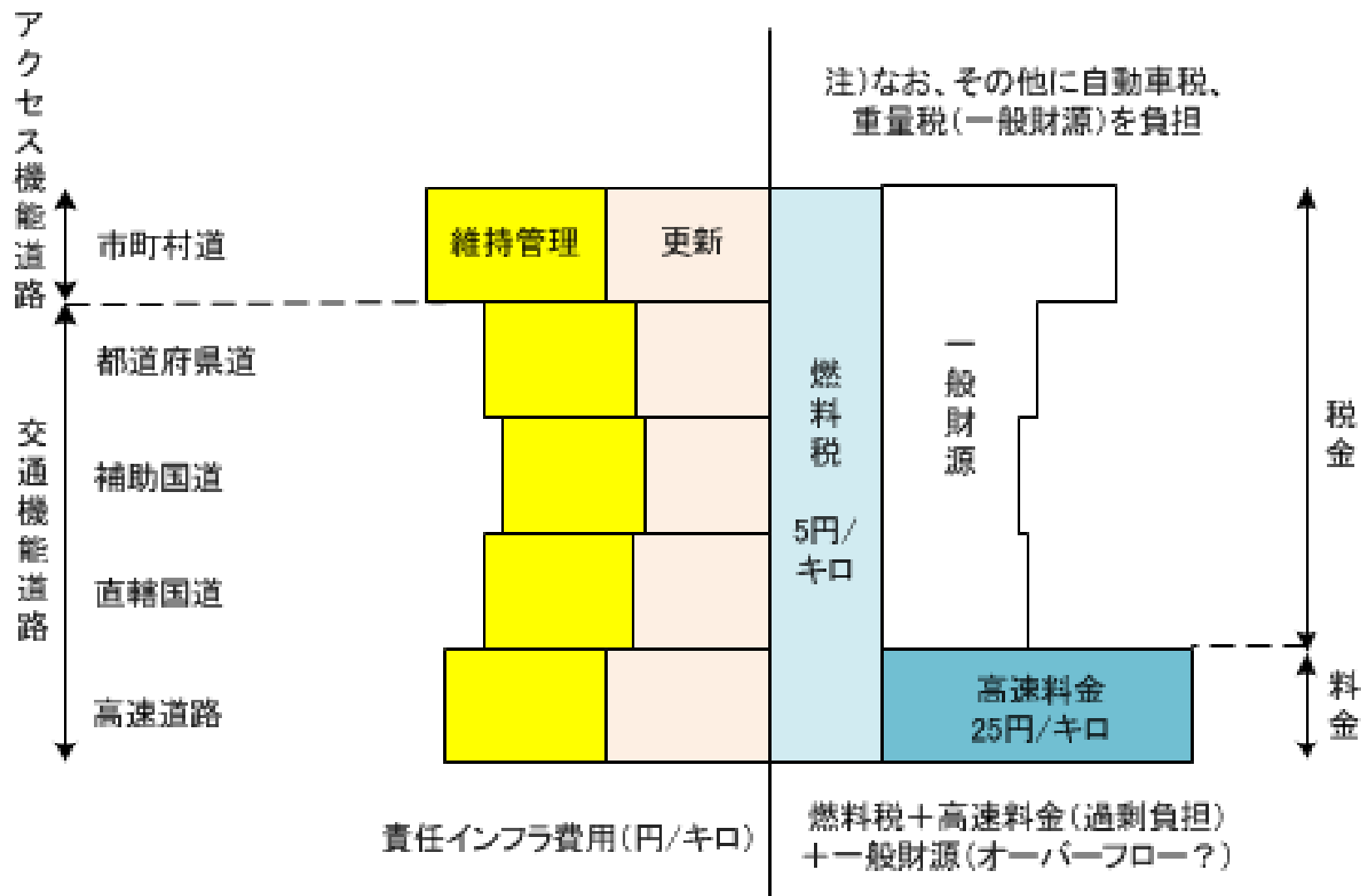
走行距離：自動車輸送統計年報

平均燃費：自動車輸送統計年報

「保有」に関わる税を、「利用」に関わる燃料税、対距離課金に変更すべき。
燃料税率増、対距離課金導入により大型車の負担を増やすべき。

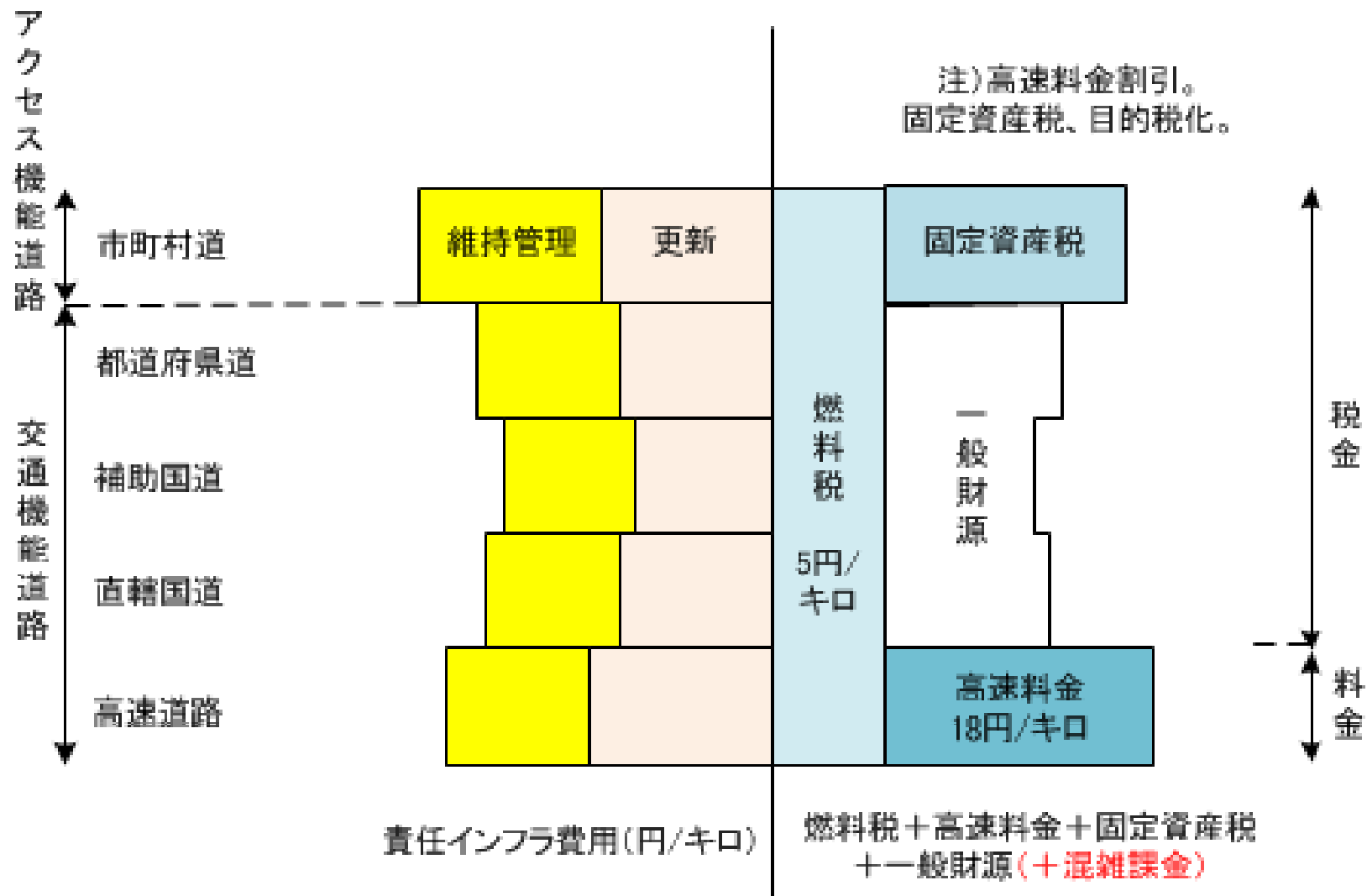
責任道路費用と利用者負担

図一2 現状：乗用車



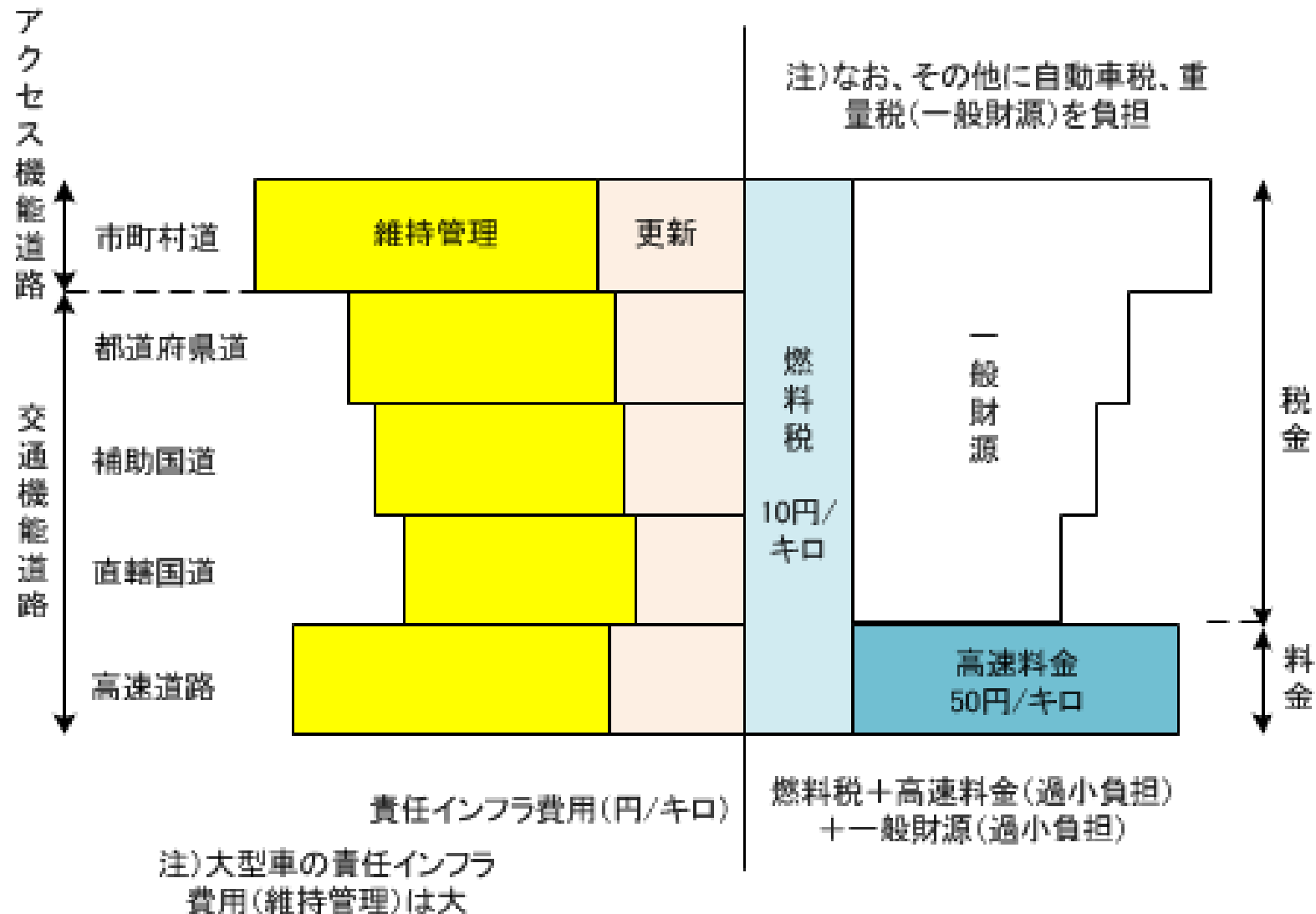
責任道路費用と利用者負担

図一3 提案：乗用車



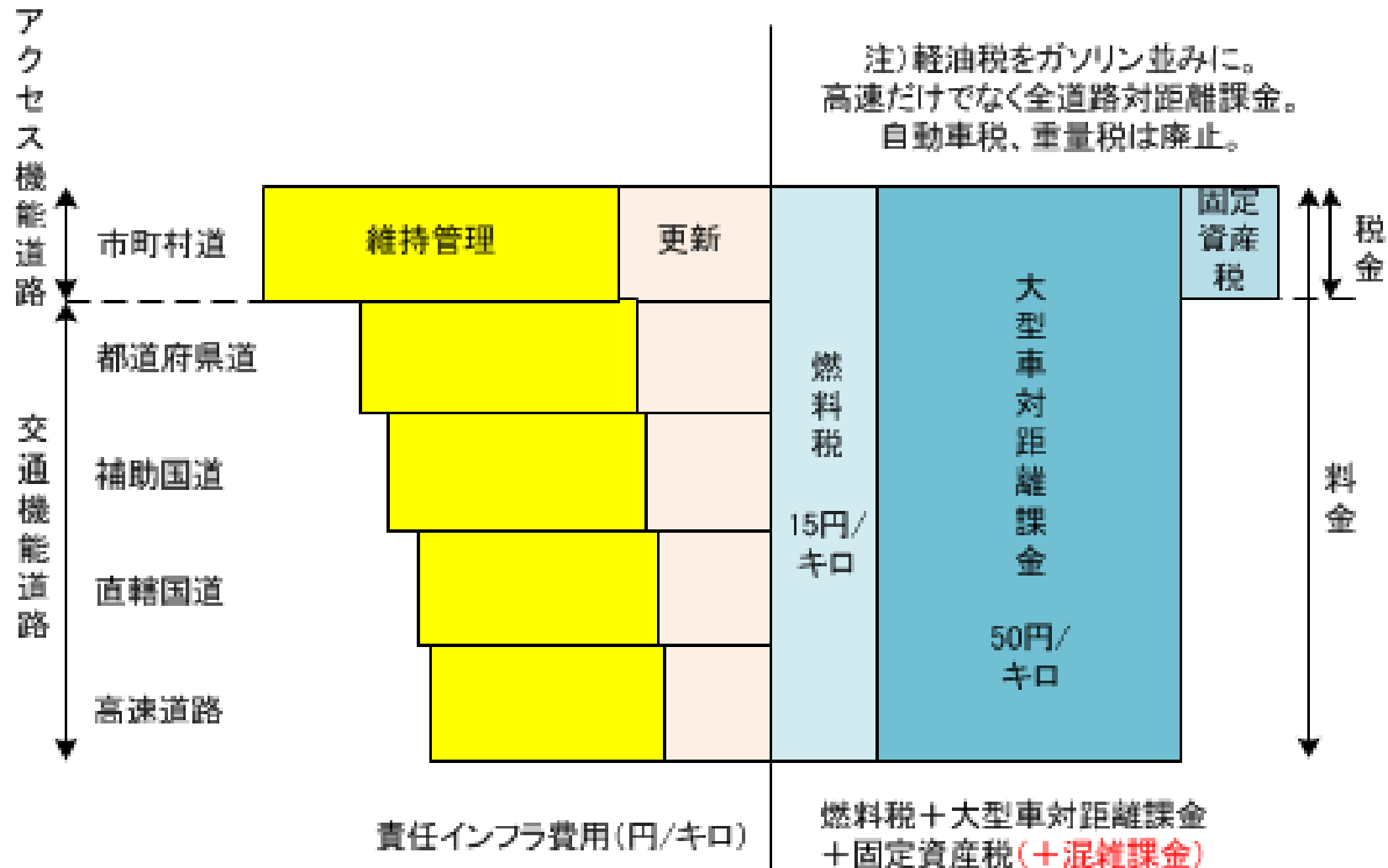
責任道路費用と利用者負担

図一4 現状：大型車



責任道路費用と利用者負担

図一5 提案:大型車



注) 高速の交通量が増え
維持管理、更新単価削減