

車から公共交通への移行に 必要な経済的施策とは

～走行距離課税で地方ユーザーの負担は増えるのか？～

※[会報112号](#)投稿に一部追加

2023年7月30日

クルマ社会を問い直す会 会員ミーティング

小島 啓(クルマ社会を問い直す会 世話人)

目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 最適な税制とは？
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

こじま ひらく

自己紹介: 小島 啓

- 自動車メーカーで、エンジン、AT、ハイブリッドシステム等の研究・開発に25年間従事
- 燃費向上が車依存を助長することや、車の原理的非効率性に限界を感じ、49歳で早期退職
- 市民活動や[ブログ](#)等で、社会問題についての解決策を発信中



実走試験

出典: 月刊ニューモデルマガジン X 2005年



燃費・排ガス試験 (イメージ)

出典: [スズキ\(株\)ホームページ](#)

目次

1. 自己紹介
- 2. 公共交通の現状**
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 最適な税制とは？
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

車依存の問題点

- 毎年36万人以上の交通事故死傷者
- 公共交通の衰退による交通弱者増加（子供、高齢者、障害者、貧困者等）
- 多大なCO₂・大気汚染物質・廃棄物の排出（生産、廃棄を含む）
- 渋滞・信号待ちによる経済損失、人生時間損失、QOL低下
- 道路や駐車場の整備・維持コスト増加、土地利用効率低下
- 都市の拡散による社会インフラコスト増加
- 都市中心部の衰退
- 運動不足や渋滞のストレスによる健康悪化 etc.



公共交通で改善

赤字公共交通の維持・活性化策

- 利便性向上
- 広報活動
- 需要開拓(施設誘致、観光開発等)
- 経営多角化(物販、イベント等)
- コスト削減(効率化、サービス削減等)
- 資金援助(赤字補填、運賃補助等)

...

長年にわたり
全国各地で
様々な努力

現状は

衰退が加速

鉄道衰退の例：北海道（在来線）



出典：[乗り物ニュース](#) 50年前は4000kmあった北海道の鉄道、いまは2500kmに「維持困難」でさらに半減か

鉄道衰退の例：北海道（在来線）

現状（予定含む）
2,138km※4（47%減）



出典：[乗り物ニュース](#) 50年前は4000kmあった北海道の鉄道、いまは2500kmに「維持困難」でさらに半減かの図を加工

鉄道衰退の例：北海道（在来線）

将来(黒字のみ)

1,229km※⁵ (69%減)

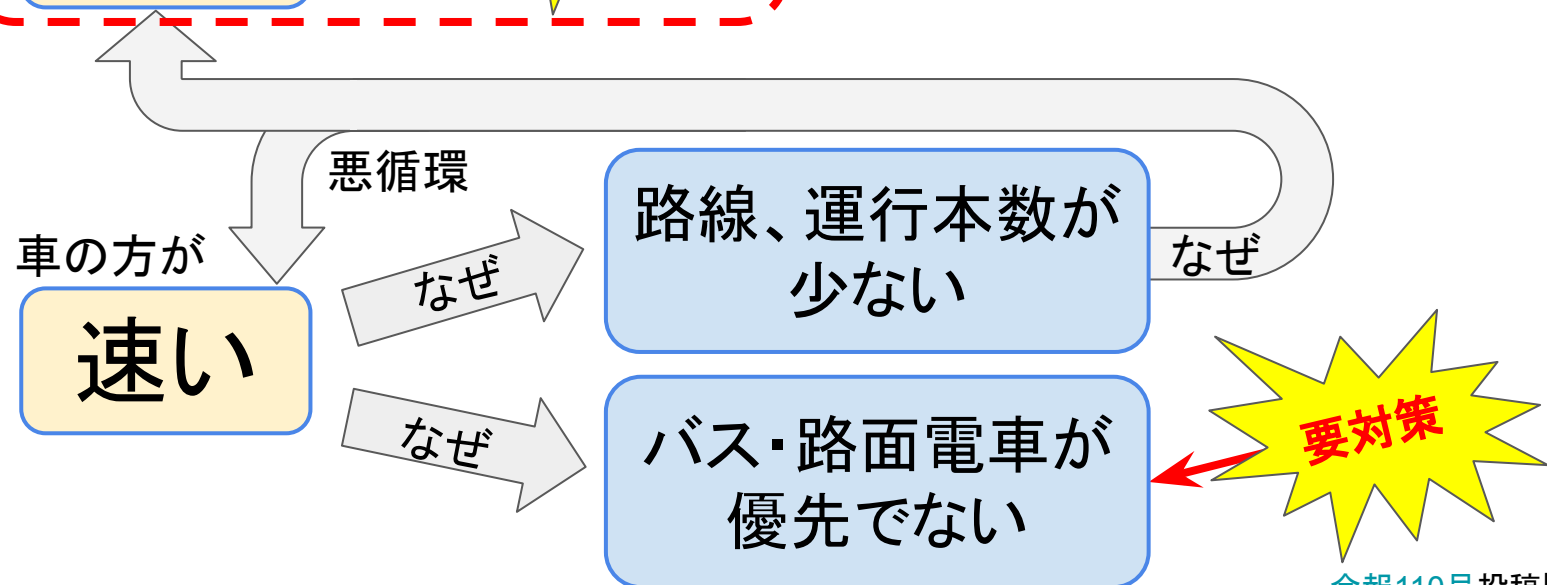
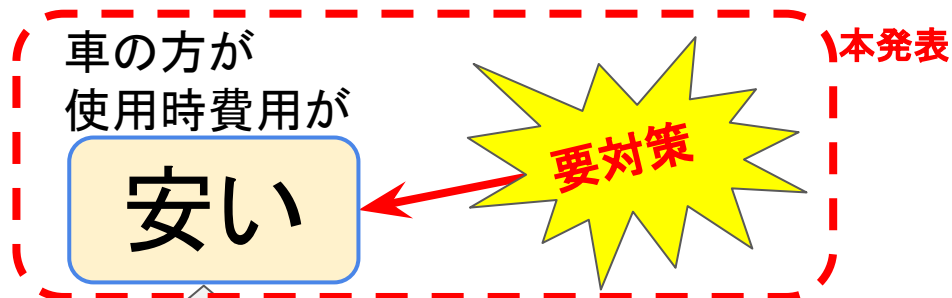


出典:[乗り物ニュース 50年前は4000kmあった北海道の鉄道、いまは2500kmに「維持困難」でさらに半減かの図を加工](#)

目次

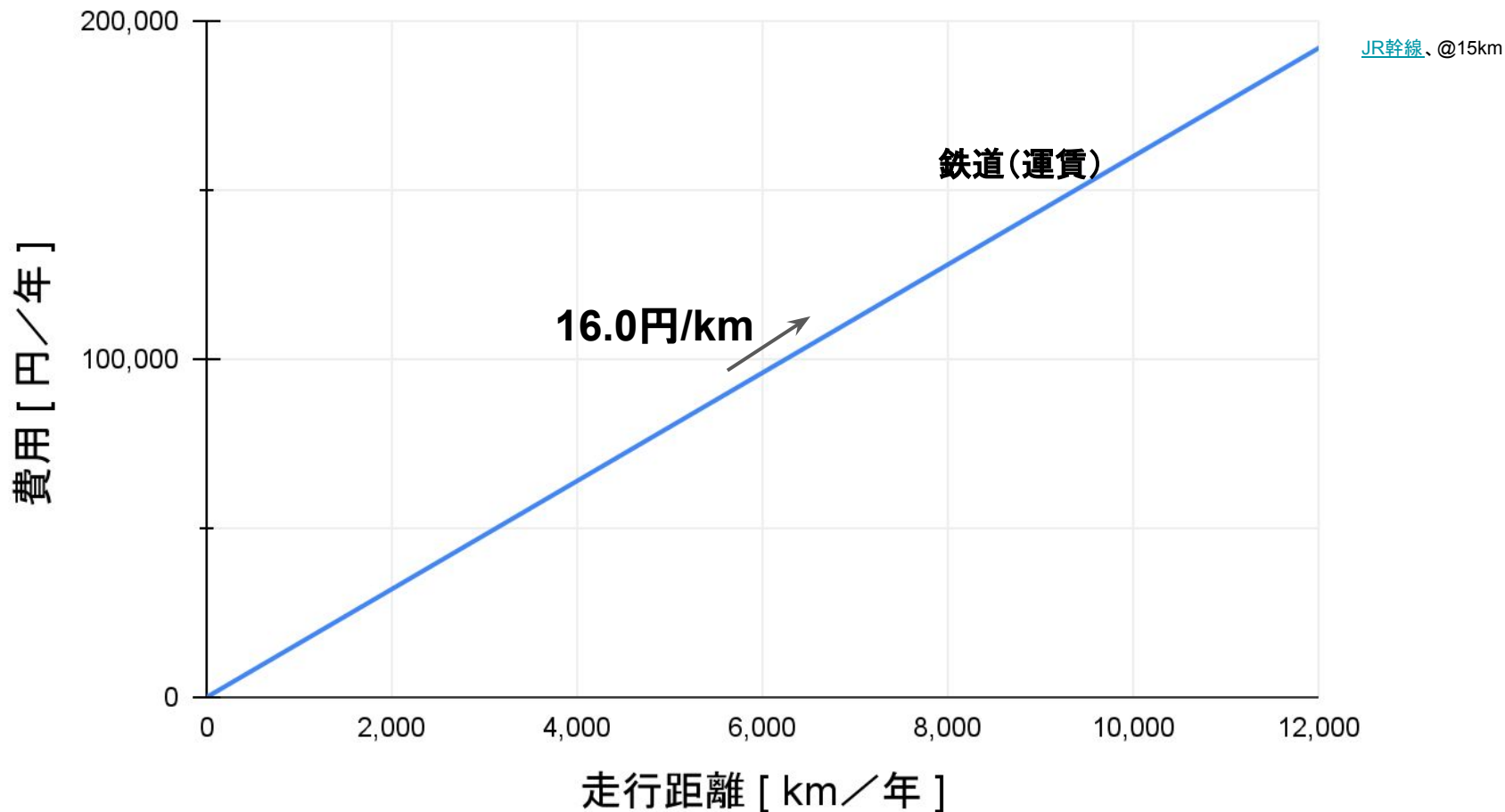
1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
- 3. 車依存の理由**
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 最適な税制とは？
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

なぜ私達は、
公共交通より車を選択するのか？

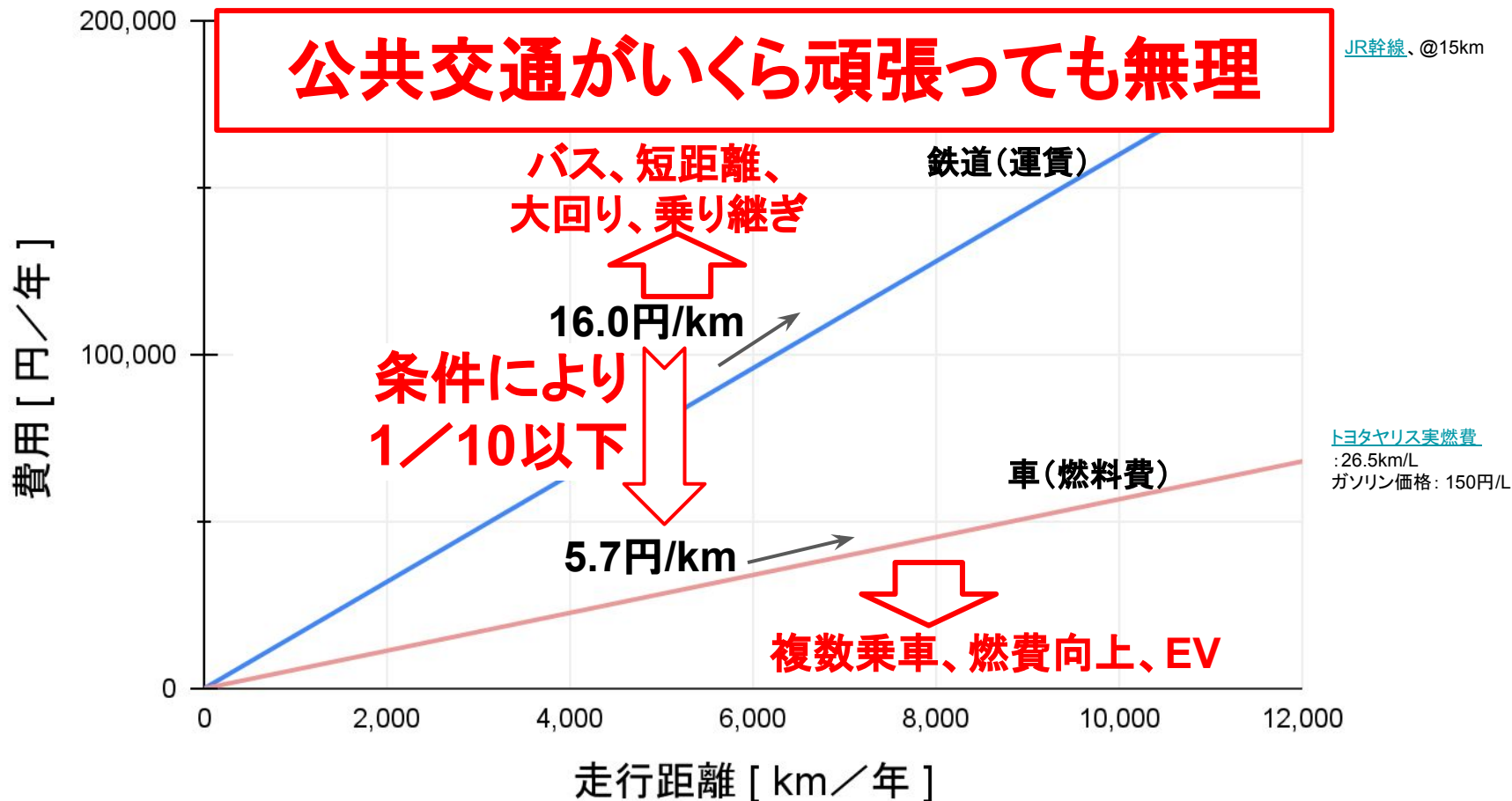


[会報110号](#) 投稿「公共
交通の改善案」参照

車燃料費と鉄道運賃の比較



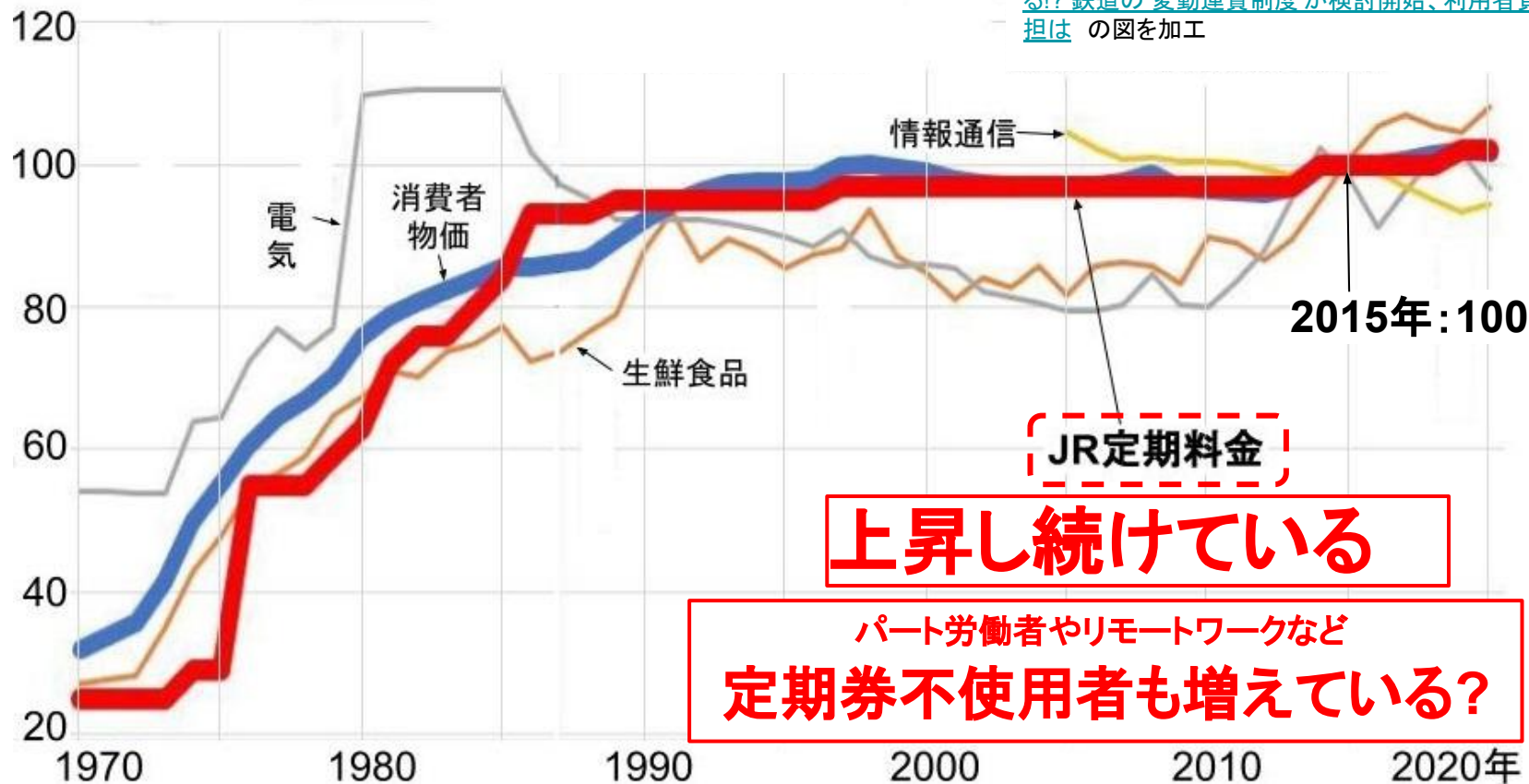
車燃料費と鉄道運賃の比較



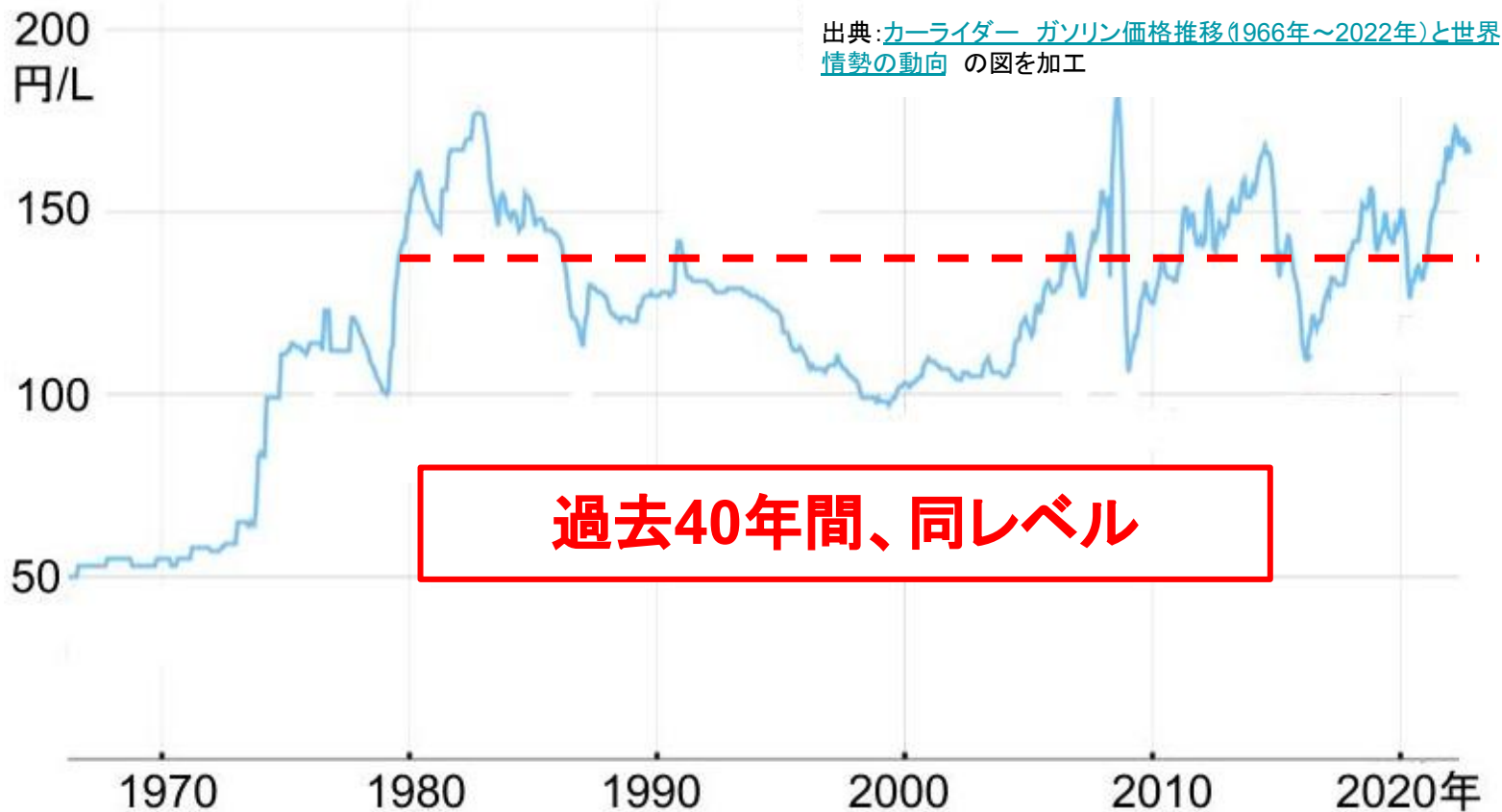
なぜ公共交通より車の方が安いのか？

鉄道運賃推移

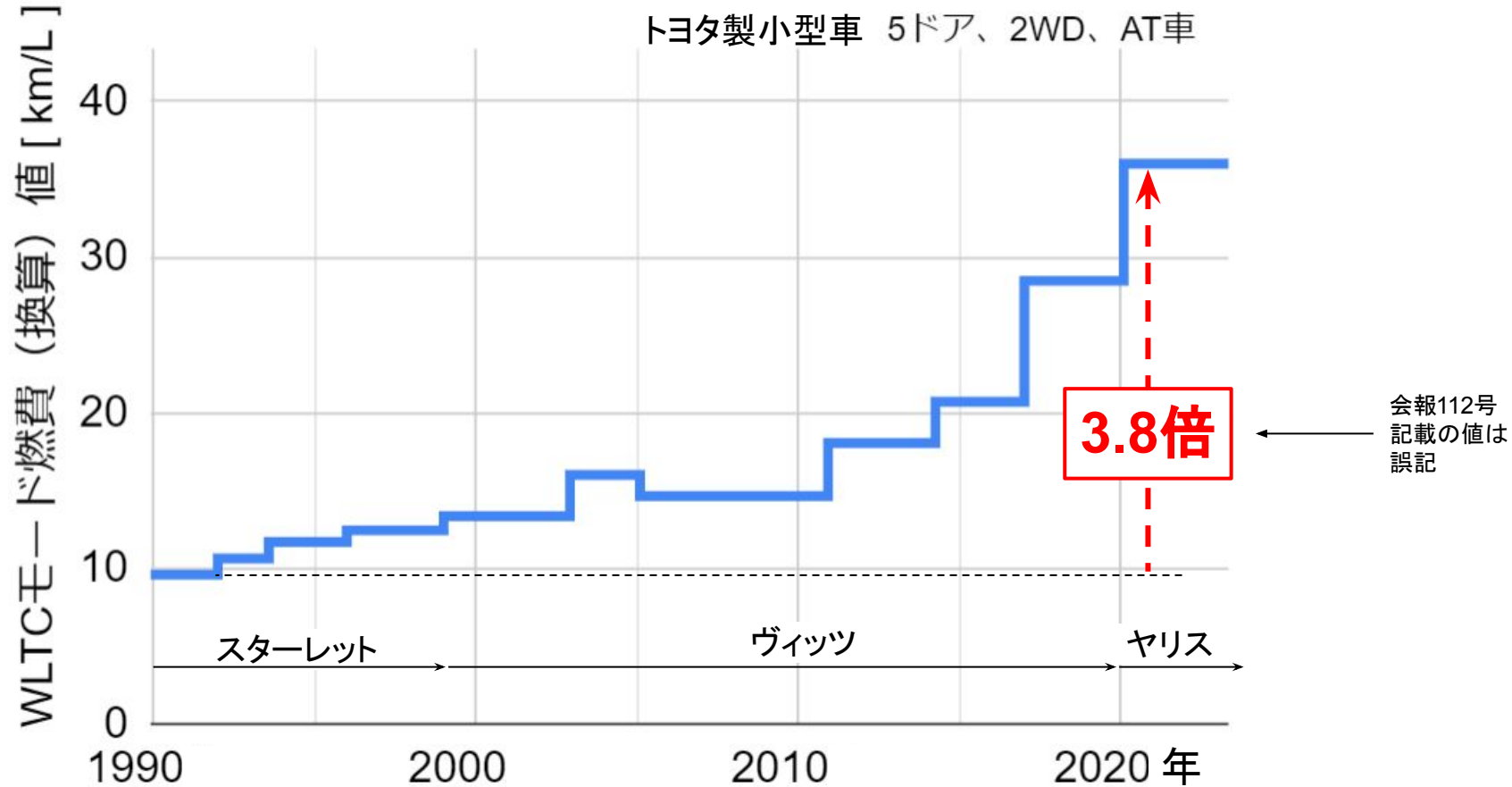
出典: [ITmedia ビジネスオンライン](#) 定期代が上がる!? 鉄道の“変動運賃制度”が検討開始、利用者負担は の図を加工



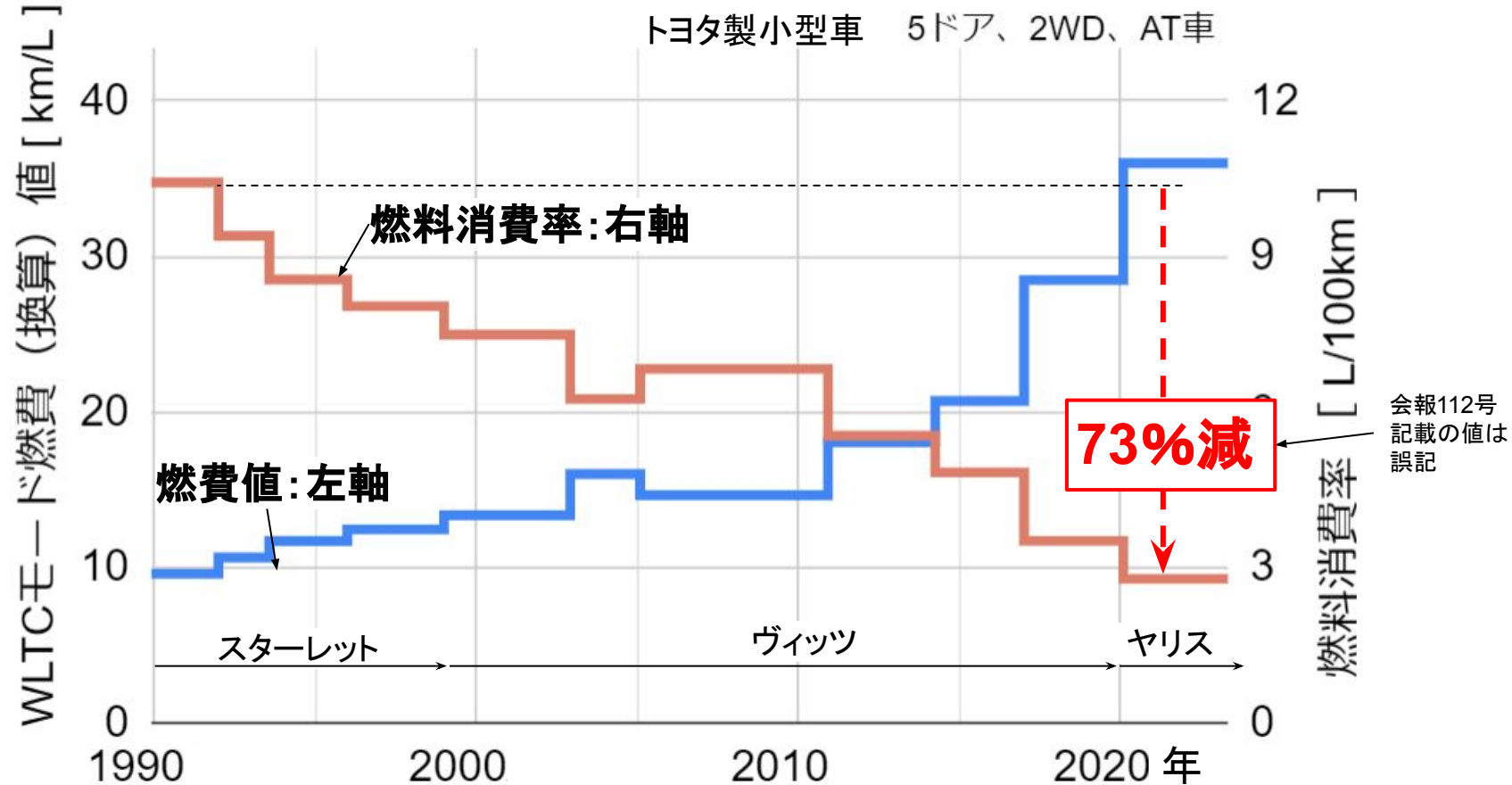
ガソリン小売り価格の推移(東京都区部)



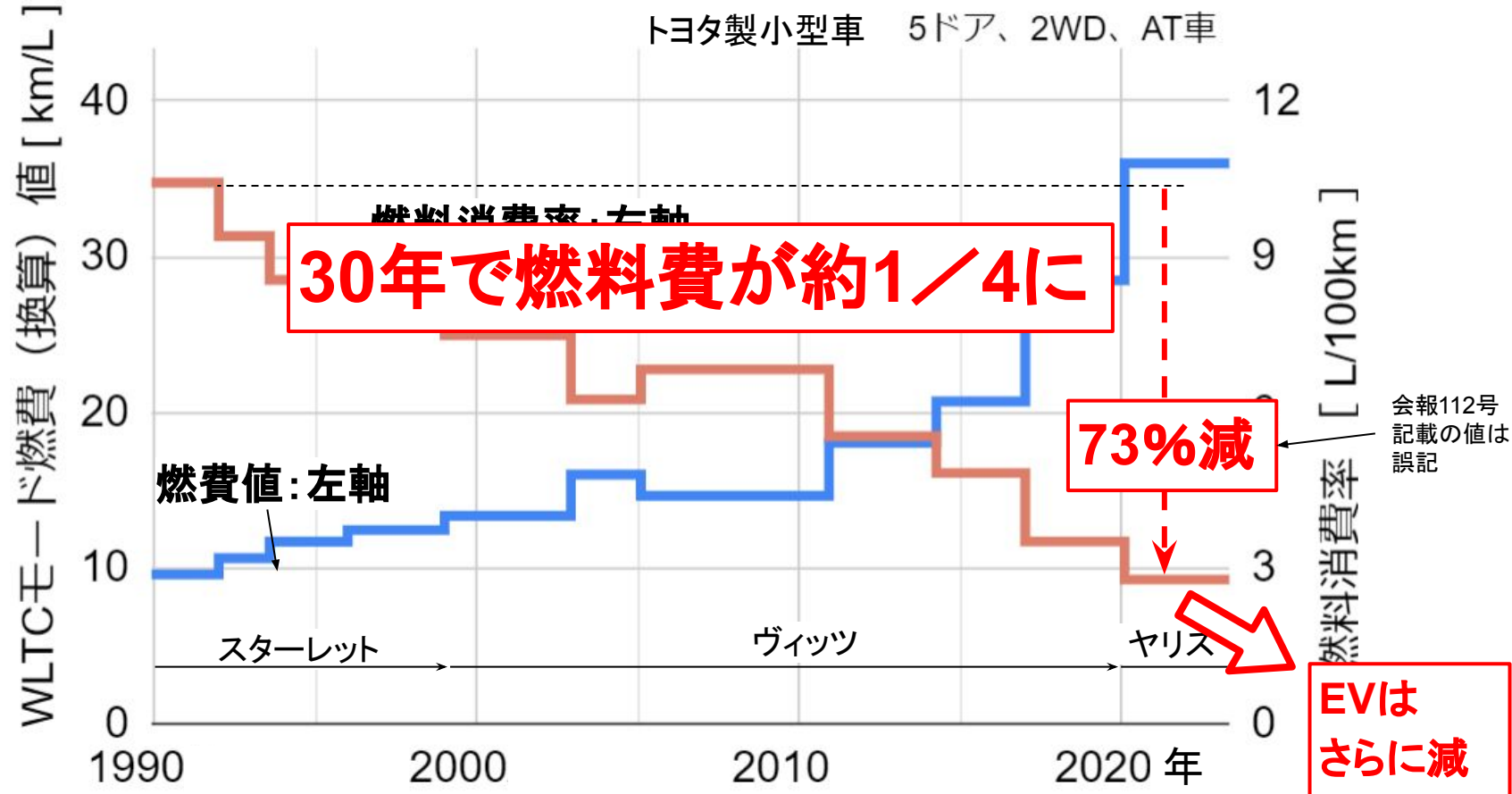
車の燃費推移



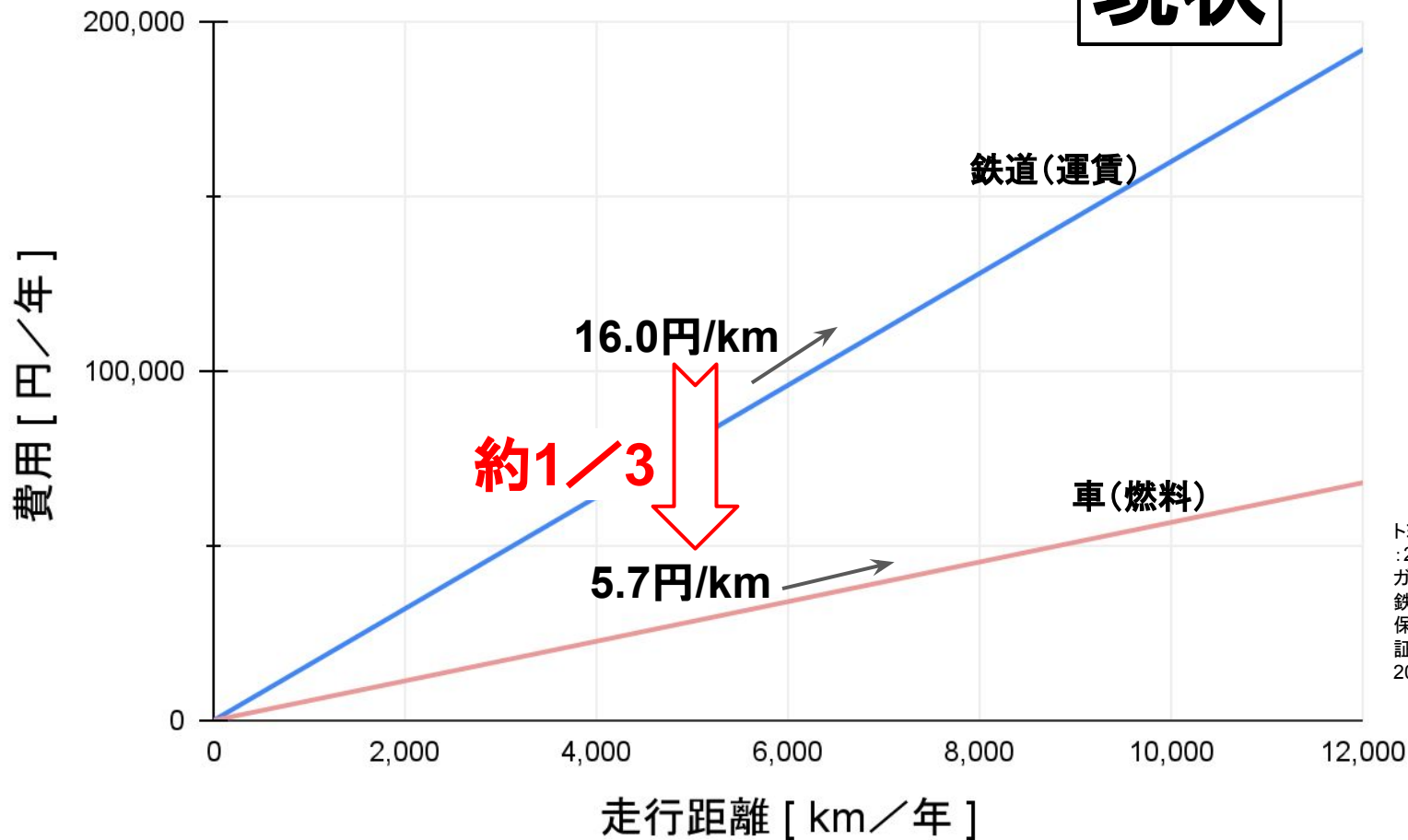
車の燃費推移



車の燃費推移

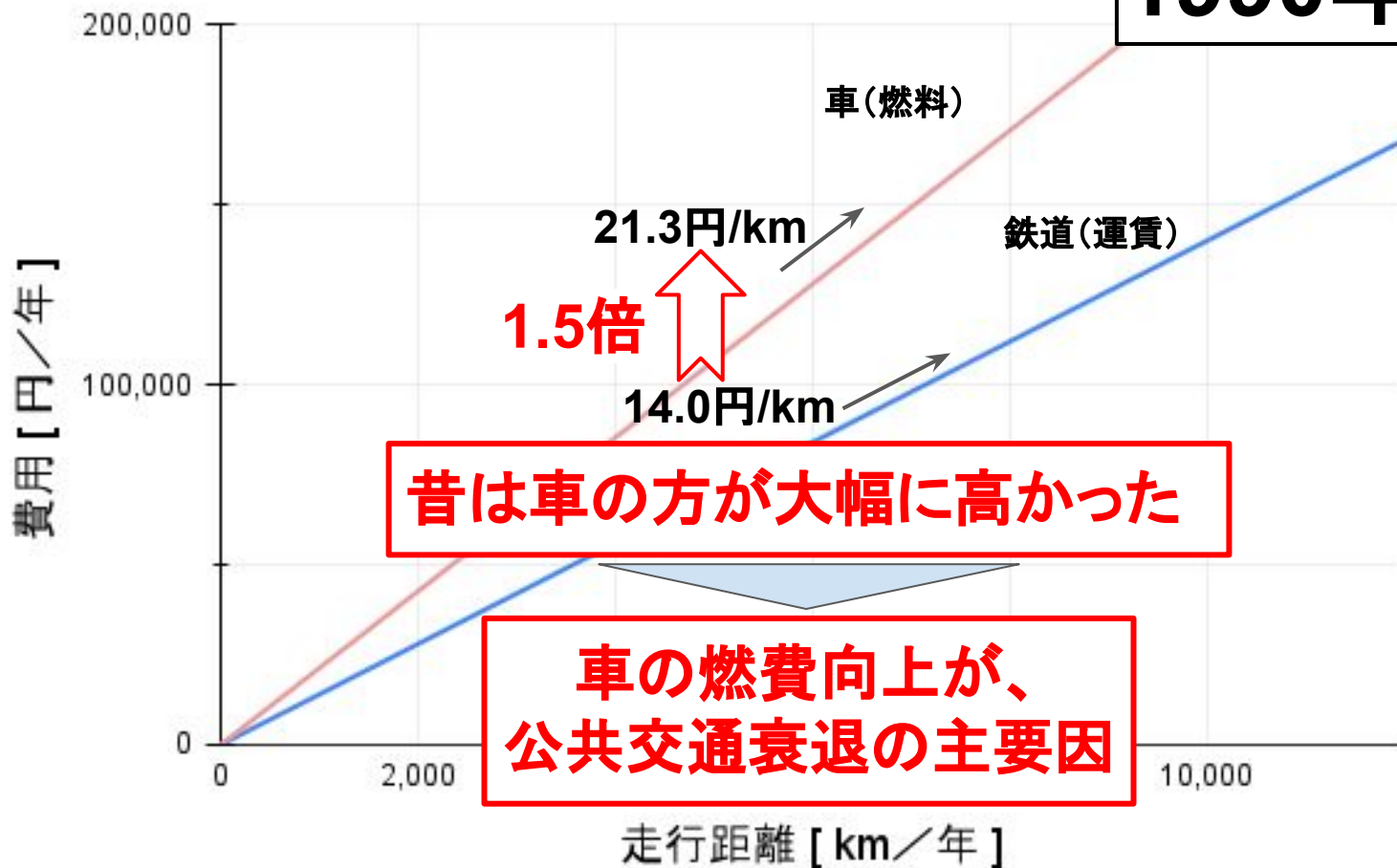


現状



トヨタヤリス実燃費
: 26.5km/L
ガソリン価格: 150円/L
鉄道運賃: 240円/15km
保険: 45歳、ブルー免許
証、本人限定、
20等級

1990年



トヨタヤリス実燃費
: 26.5km/L
ガソリン価格: 150円/L
鉄道運賃: 240円/15km
保険: 45歳、ブルー免許
証、本人限定、
20等級

車の維持には、 燃料費以外も掛かっているのでは？

購入、自動車税、重量税、自賠責保険、任意保険、整備、駐車場...

車使用を減らしても減らない

利便性のため、高くても保有

保有してれば、安くて速い車を使う

公共交通を使う動機にならない

目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
- 4. 車から公共交通へ移行させるには？**
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 最適な税制とは？
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

車と公共交通の**使用時費用差の解消が必要**

車を上げるか、公共交通を下げるか

車使用時費用を上げる

燃料税、走行距離税、駐車料金 etc.

メリット

- 公共交通が不便な地域でも **車抑制効果が高い**（相乗り等）
- 車使用が少ない人の負担を減らせば、**理解を得やすい**
- 燃費が良くなっても **車使用抑制の動機が減少しない**
- **公共交通が黒字化しやすくなり**、新設、改善が進む
- **都市がコンパクト化**してインフラコストやCO₂が減少
- **新型車への買い替えが進み**、死傷者・CO₂・大気汚染減少
- 車の低炭素技術開発が加速
- 駐車場割引・無料の禁止により **短距離走行時も車使用が減少**

デメリット

- 車使用が多いユーザーの負担増、物価上昇
- 過疎地域が衰退
- 廃車増加によりCO₂・廃棄物が増加

公共交通運賃を下げる

交通税 etc

メリット

- 車を使用しない人（徒歩、自転車）も公共交通を使用しやすくなる

デメリット

- 増税が必須で不使用者の **理解を得にくい**
- 公共交通が不便な地域では **車利用の減少に繋がらない**
- 運賃を大幅に下げないと **車利用の減少に繋がらない**
- 公共交通の **経営効率化やサービス向上、新設が進みにくい**

詳細は、[会報108号](#) 自動車の使用を減らす方策の提案（第報：各方策のメリット、デメリット整理）参照

メリットが多い

車使用时費用を上げる

燃料税、走行距離税、駐車料金 etc.

メリット

- 公共交通が不便な地域でも **車抑制効果が高い**（相乗り等）
- 車使用が少ない人の負担を減らせば、**理解を得やすい**
- 燃費が良くなっても **車使用抑制の動機が減少しない**
- **公共交通が黒字化しやすくなり**、新設、改善が進む
- **都市がコンパクト化してインフラコストやCO₂が減少**
- **新型車への買い替えが進み**、死傷者・CO₂・大気汚染減少
- 車の低炭素技術
- 駐車場割引・無

デメリット

- 車使用が多いユ
- 過疎地域が衰退
- 廃車増加によりCO₂・廃棄物が増加

デメリットが多い

公共交通運賃を下げる

交通税 etc

メリット

- 車を使用しない人（徒歩、自転車）も公共交通を使用しやすくなる

デメリット

- 増税が必須で不使用者の **理解を得にくい**
- 公共交通が不便な地域では **車利用の減少に繋がらない**

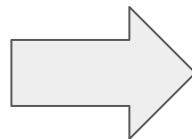
車が使い放題に近いままで、公共交通への税金投入は非効率

減少に
向上、

車使用時費用を上げるには

~~単純に~~

- ~~● 燃料税を増税~~
- ~~● 走行距離税を追加~~



反対世論が大きく
実現困難

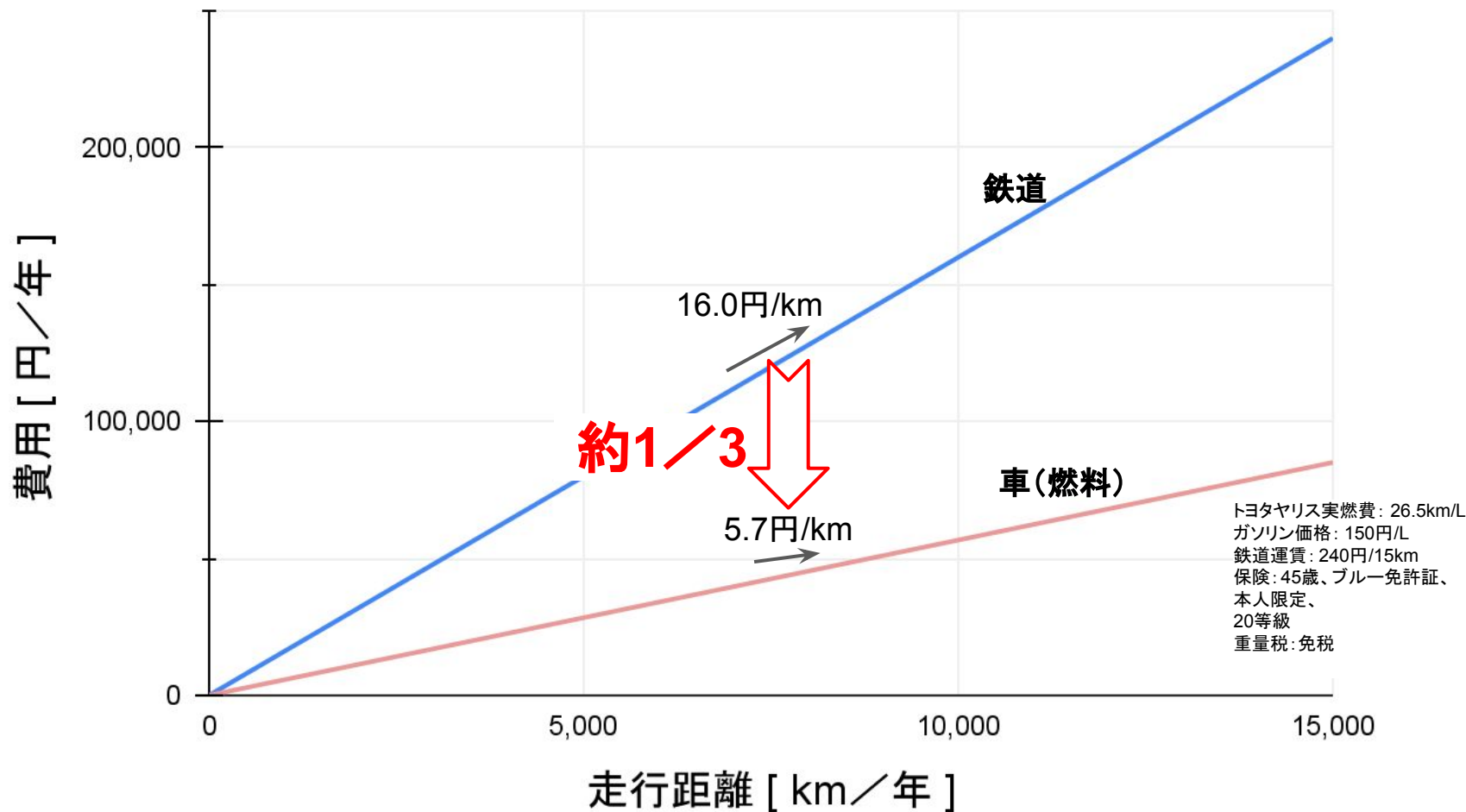
反対世論を
減らすには？

平均的な人の負担総額を増やさずに
定額部分を走行距離基準で従量化する

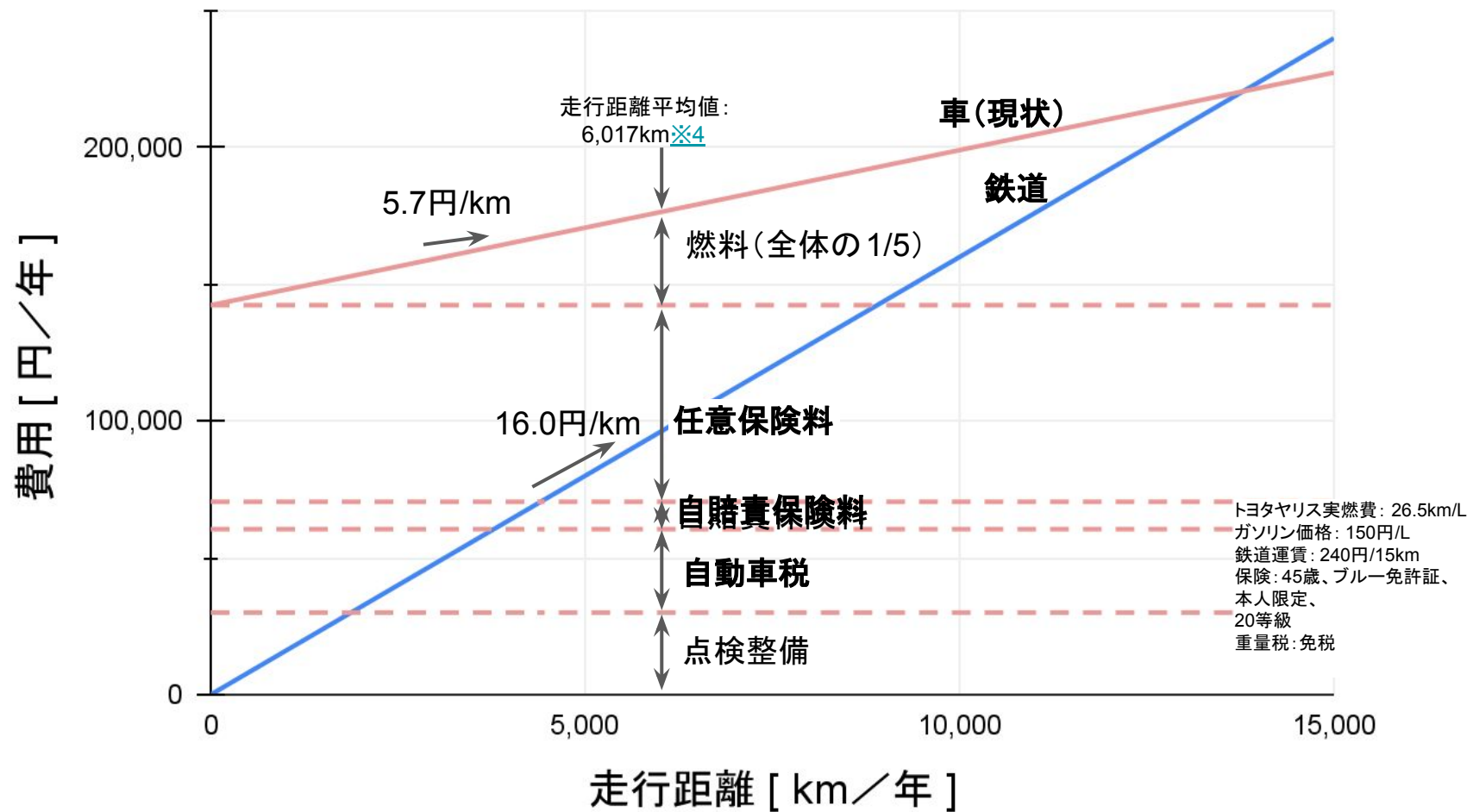
受益者・原因者負担
(公平になる)

多くの人の負担が
不変 or 減る

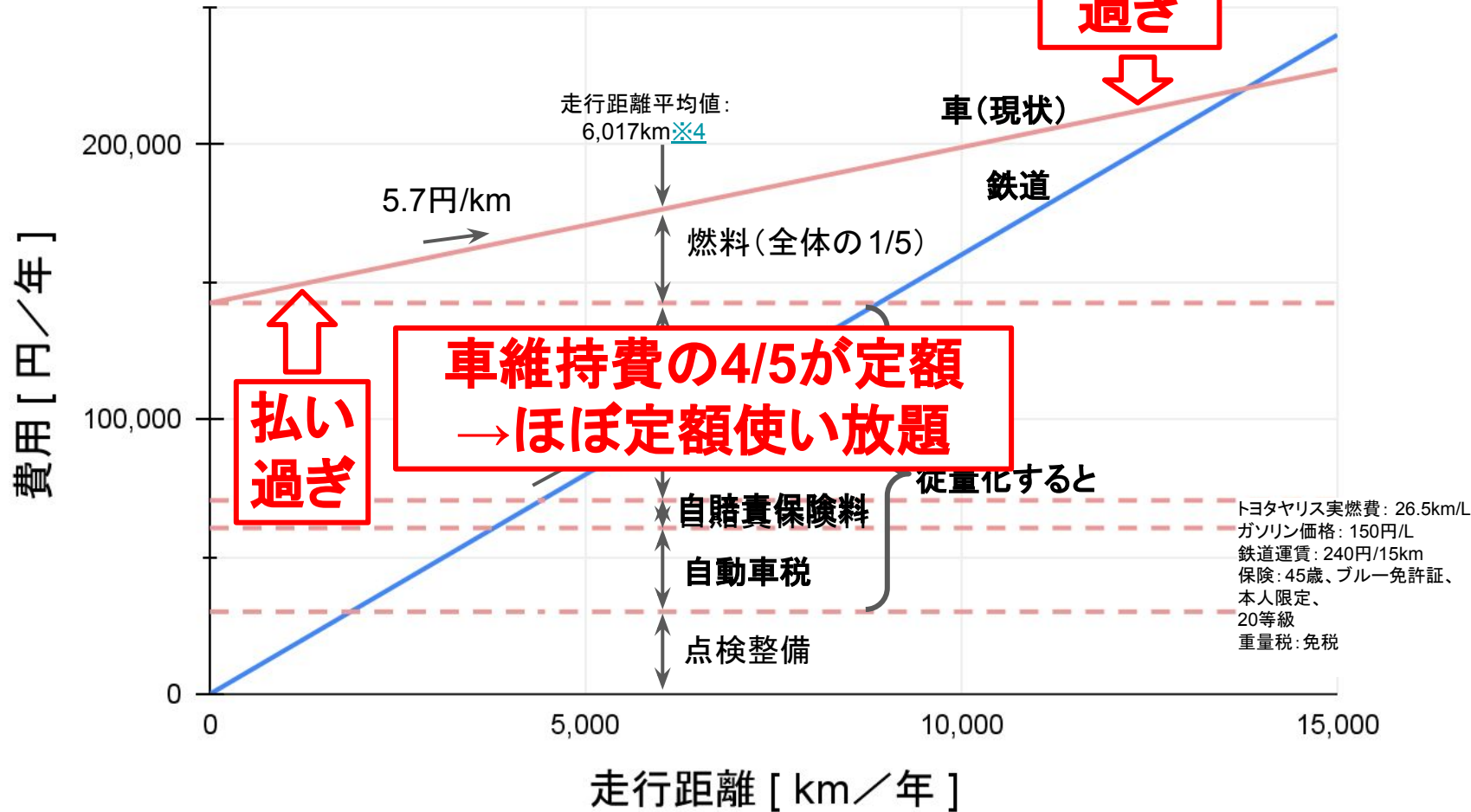
車使用時費用(≒燃料費)



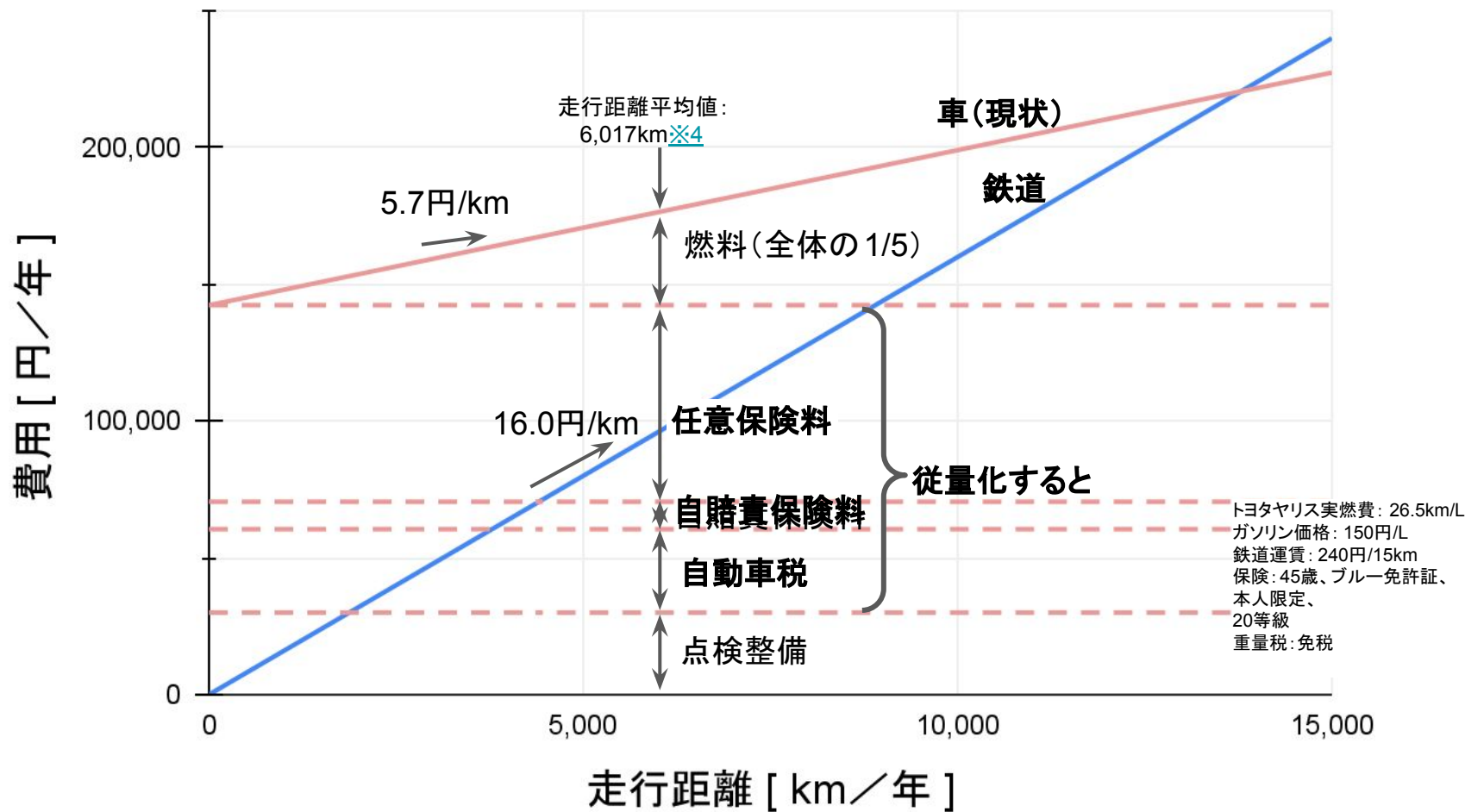
車の維持費



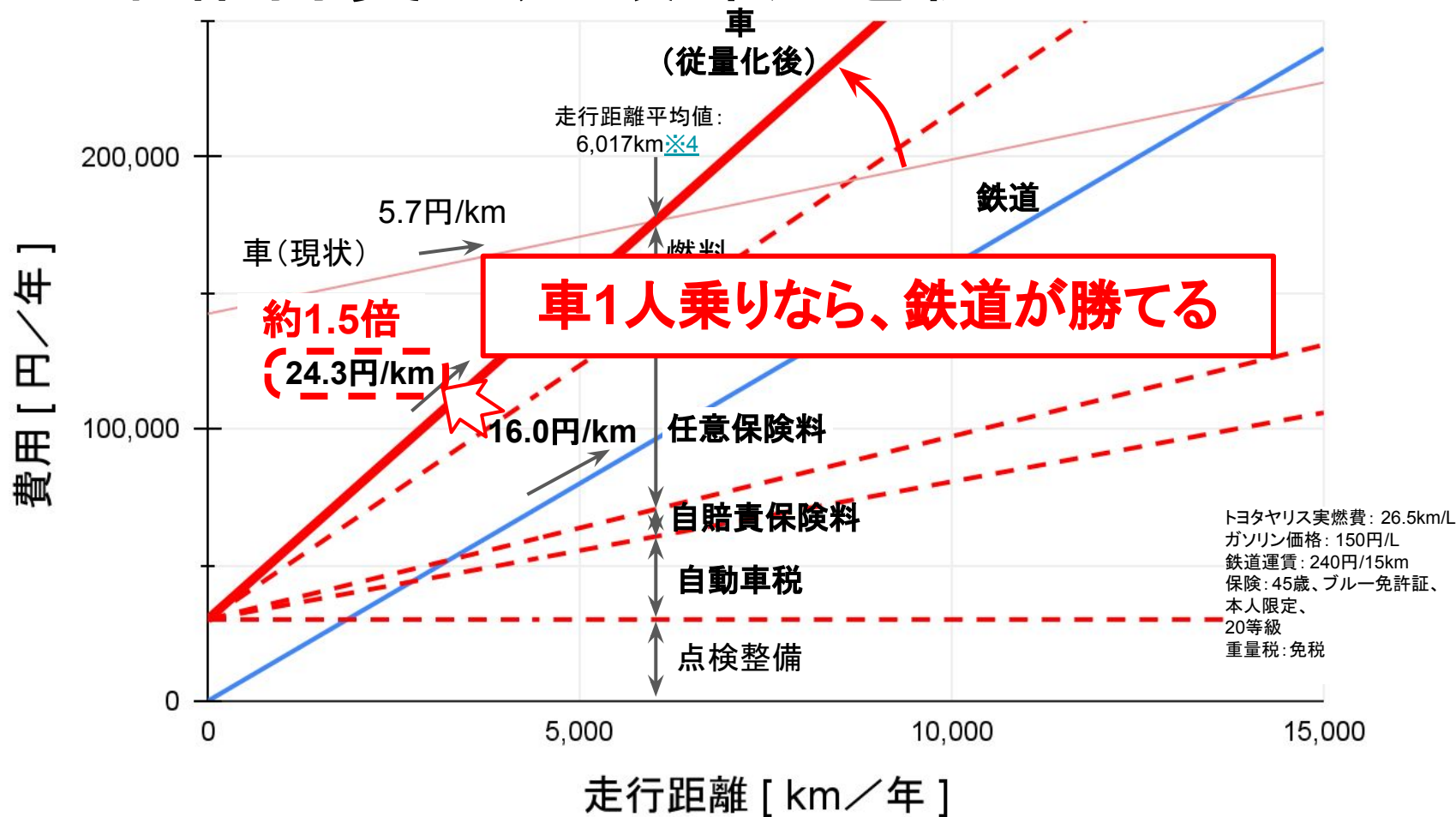
車の維持費



車の維持費



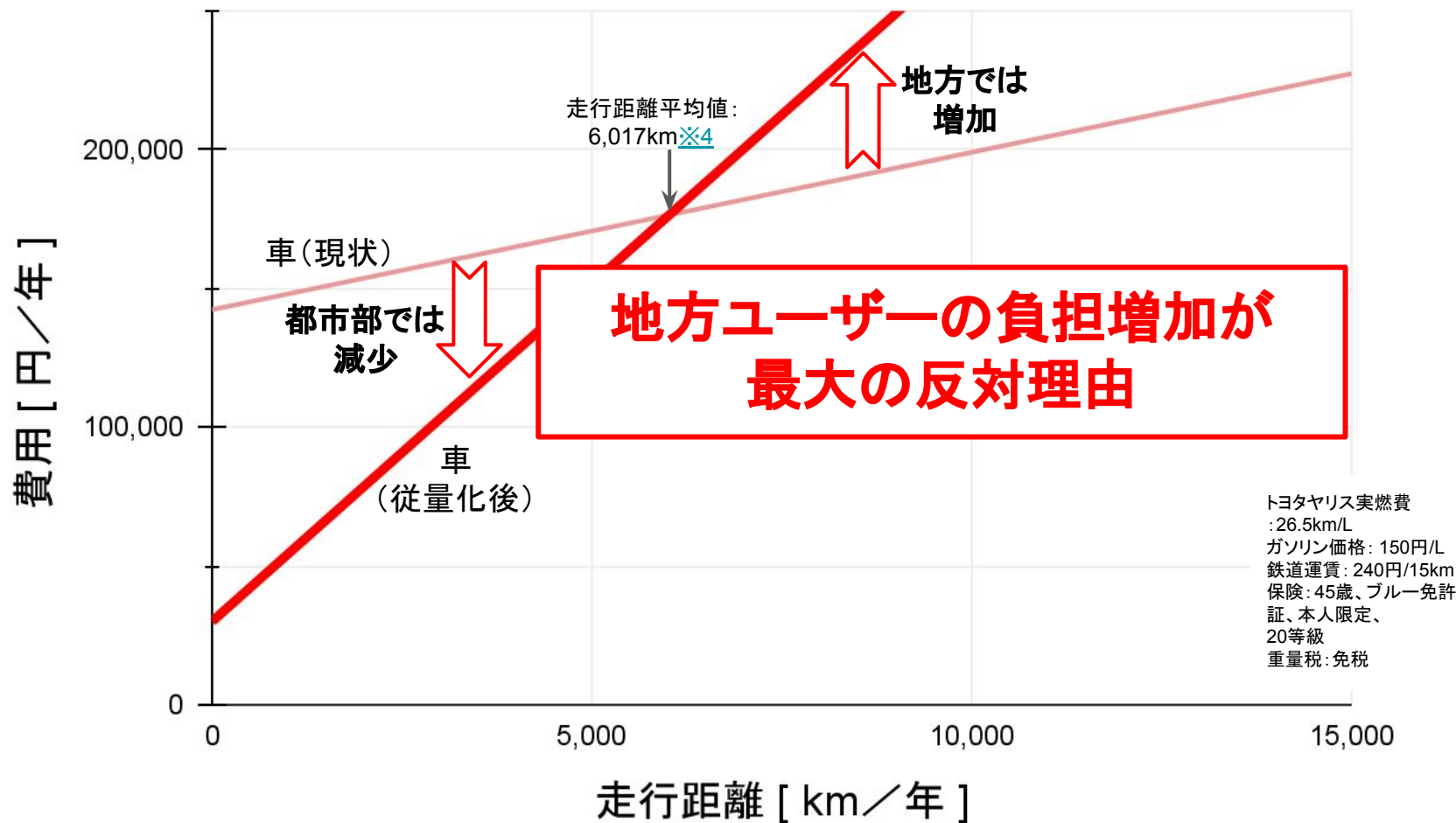
車維持費の定額部分を従量化



目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
- 5. 地方の車ユーザーの費用試算**
6. 最適な税制とは？
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

車維持費の定額部分を従量化



地方ユーザーの負担は どの程度増えるのか？

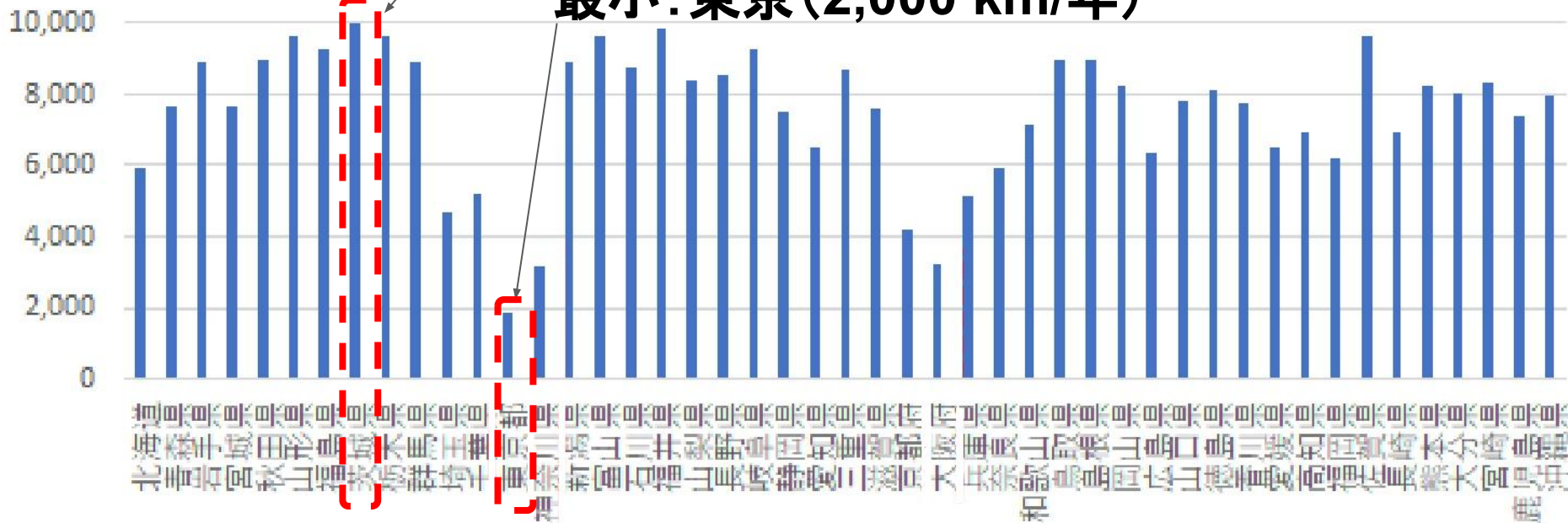


地方と都市部のモデルケースで
総費用を試算

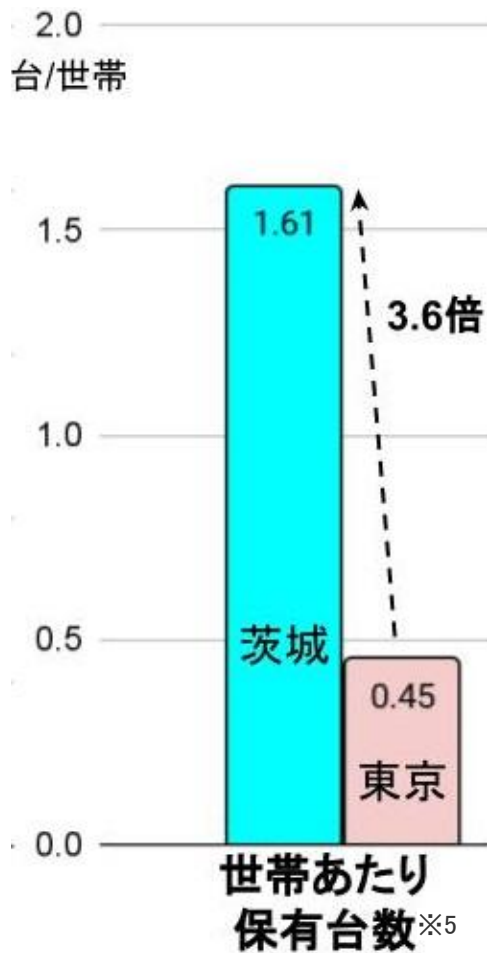
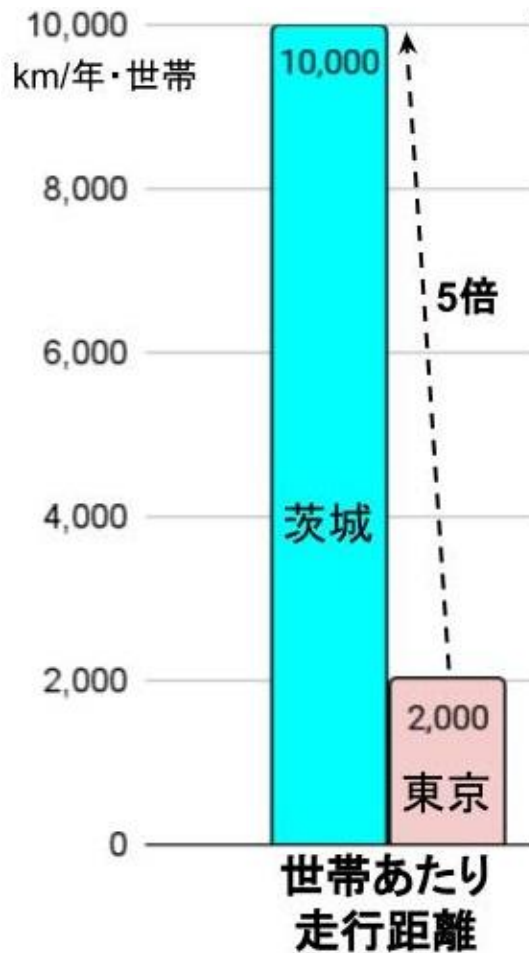
都道府県別の世帯あたり走行距離

最大：茨城県 (10,000 km/年)

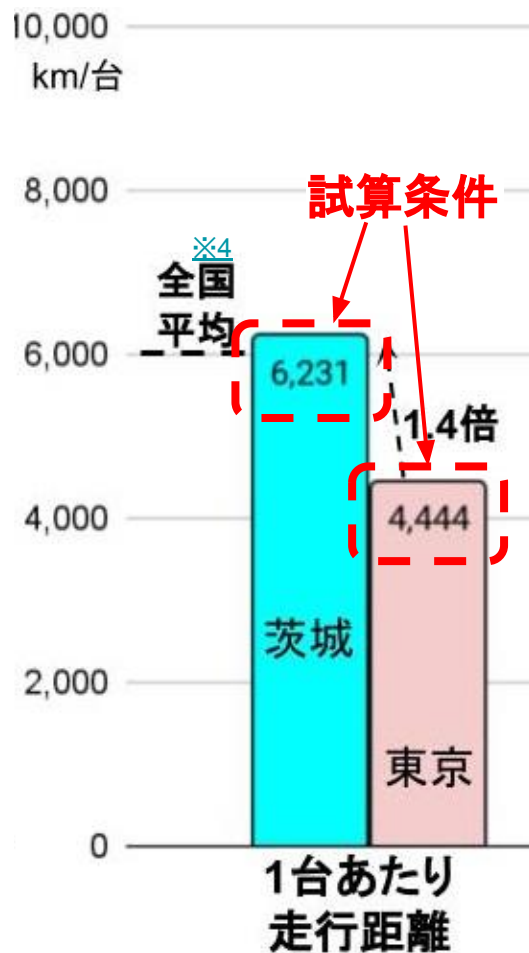
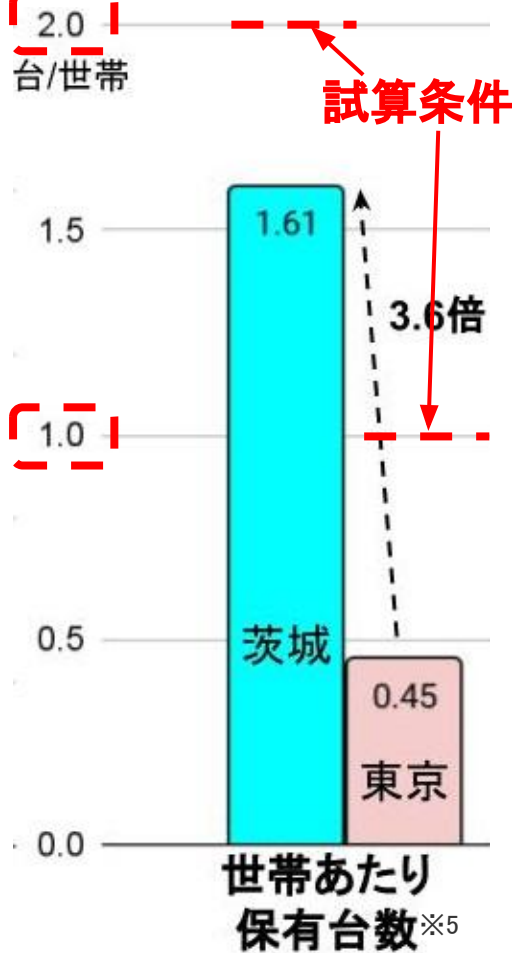
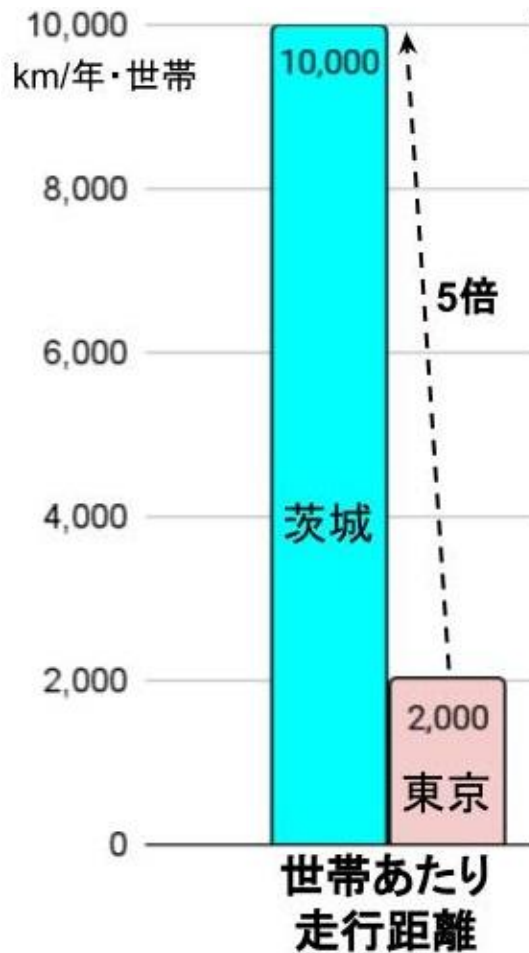
最小：東京 (2,000 km/年)



茨城と東京の比較



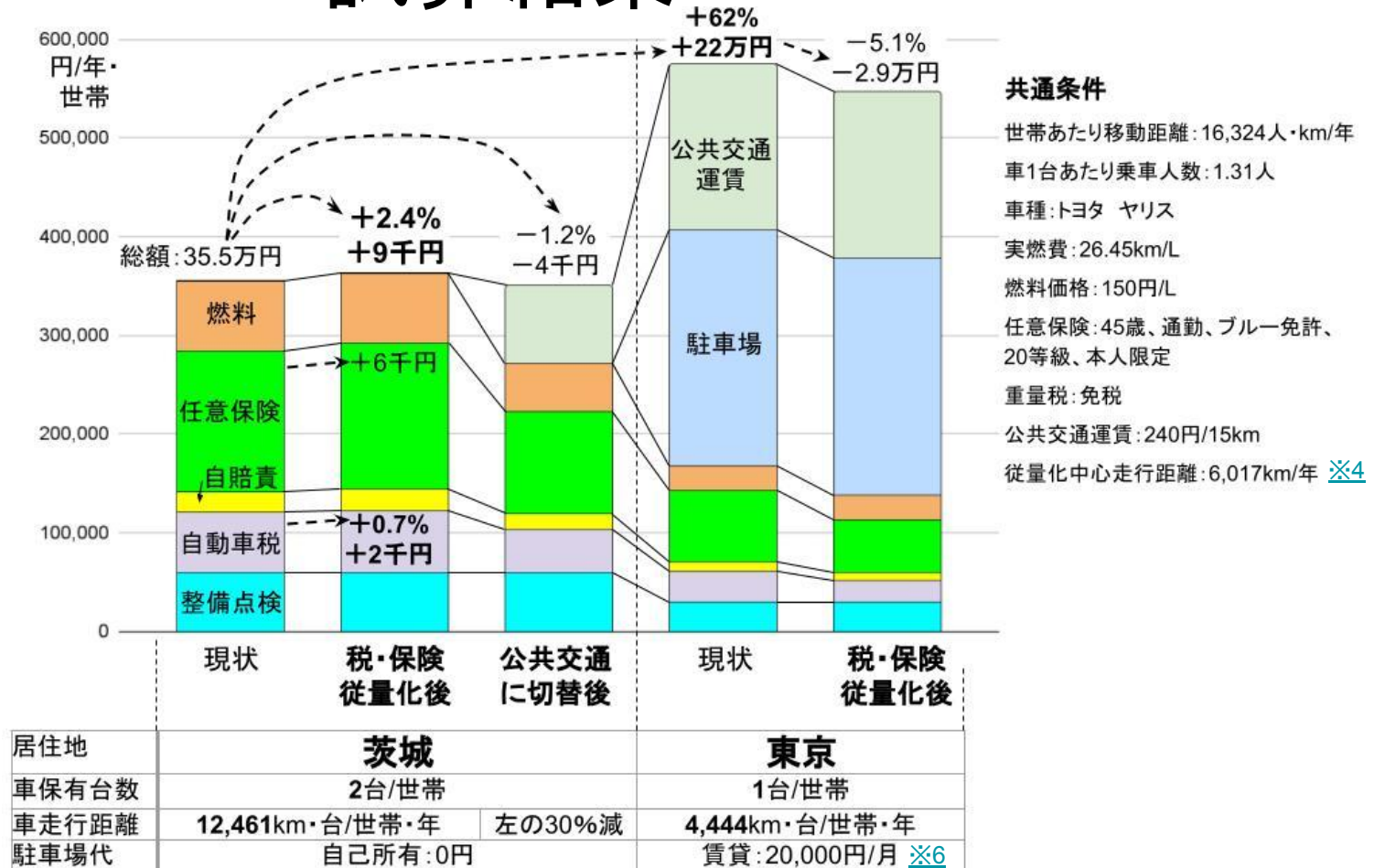
茨城と東京の比較



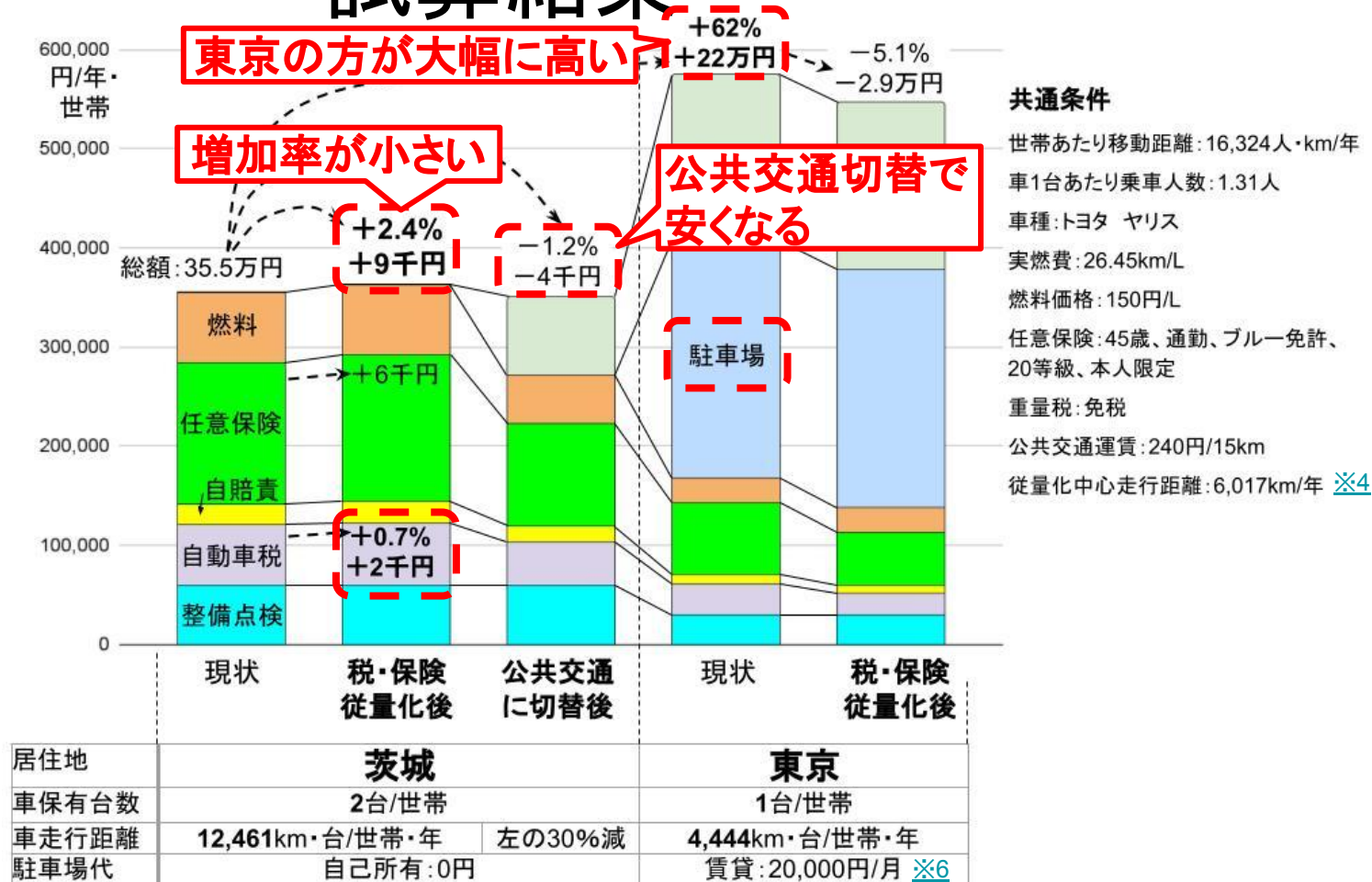
試算条件

			茨城			東京	
			現状	税・保険 従量化後	公共交通 に切替後	現状	税・保険 従量化後
車	㊦世帯当たり台数	台/世帯	2			1	
	㊧台当たり走行距離	km/年・台	6,231		←30%減	4,444	
	㊨台当たり乗車人数	人/台	1.31※8				
	世帯当たり輸送人キロ ＝㊦×㊧×㊨	人・km/ 年・世帯	㊥16,324		㊦11,427	㊦5,822	
鉄道	世帯当たり輸送人キロ ＝㊥－㊦	人・km/ 年・世帯	0		4,897	10,502	
自宅駐車場代		円/月	0			20,000 (23区下限)※6	

試算結果

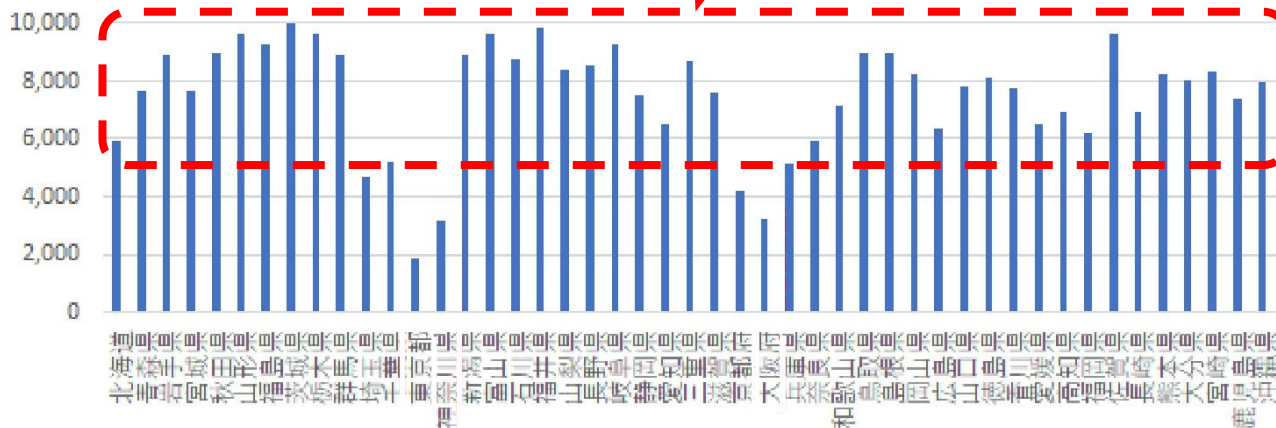


試算結果



なぜ茨城の増加が少ない？

走行距離が大きい地域が多い



都道府県別の世帯あたり走行距離

出典:ENEOS 家庭の自家用車による
輸送需要の将来推計



試算条件の影響

- 全国平均の走行距離※4には複数所有の使用頻度の低い車が反映されていない。商用車も含まれない。 地方 ↓
- 車両購入費は、保有台数と走行距離の多い世帯で大きい。 地方 ↑
- 保有台数が少ない世帯は大型乗用車が、多い世帯では軽自動車比率が高い？
都市部 ↑ 地方 ↓
- 保有台数が少ない世帯は乗車人数が多い？ 都市部 ↓
- 東京都心部の月極駐車場料金はもっと高い(5万円/月程度)※6。 都市部 ↑
- 公共交通運賃は、バス、乗り換え、経路等により高くなる。 都市部 ↑
- 東京都心部は施設の駐車場料金が有料の場合が多い。 都市部 ↑
- 都市部の方が通勤距離が長い？ 都市部 ↑

都市部と地方の差がより開く可能性

目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
- 6. 税制の提案**
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

自動車に対する税の目的・効果

社会への悪影響に対する

- 対策費用(社会的費用)の調達
- 使用抑制動機



影響度合いに応じた税額

車の問題点（悪影響）

- 交通事故
- 公共交通の衰退
- CO₂・大気汚染物質・廃棄物の排出
- 渋滞・信号待ち
- 道路や駐車場の整備・維持コスト、土地利用効率低下
- 都市の拡散による社会インフラコスト
- 都市中心部の衰退
- 運動不足や渋滞のストレスによる健康悪化 etc.

車使用に伴う悪影響と因子

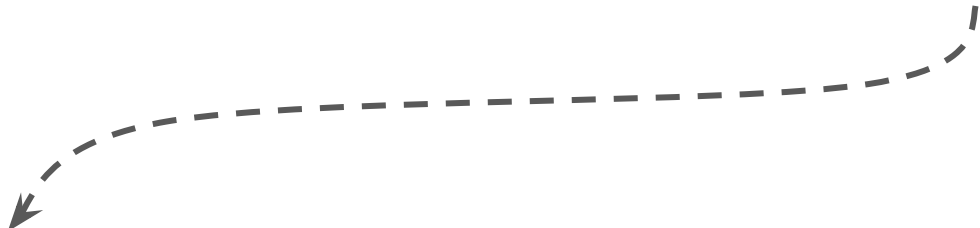
悪影響事象 ↓	因子（＋：正の相関、－：負の相関）											
	走行距離	給油・充電量	重量	軸重	安全性能	排気浄化性能	燃費・電費	全長	全幅	最高速度	公共性	エンジン排気量
道路損傷	＋	＋	＋	＋			＋				－	
事故	＋	＋	＋	＋	－		＋			＋	－	
公共交通衰退	＋	＋					＋				－	
道路渋滞	＋	＋					＋	＋	＋		－	
CO2排出	＋	＋	＋	＋			－	＋	＋	＋	－	
大気汚染	＋	＋	＋	＋		－	－	＋	＋	＋	－	
都市拡散	＋	＋					＋				－	
運動不足	＋	＋					＋				－	
資源消費	＋	＋	＋	＋			－	＋	＋	＋	－	
土地利用非効率化	＋	＋						＋	＋		－	
算出容易性	○	△	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
備考	算出工数大？	電気は用途特定が困難			詳細調査工数大？		高効率化で利用頻度増大		一定以上の場合	低い場合		過給、EV等

車使用に伴う悪影響と因子

悪影響事象 ↓	因子（+：正の相関、-：負の相関）											
	走行距離	給油・充電量	重量	軸重	安全性能	排気浄化性能	燃費・電費	全長	全幅	最高速度	公共性	エンジン排気量
道路損傷	+	+	+	+			+				-	
事故	+	走行距離が、 多くの悪影響事象に比例相関										
公共交通衰退	+											
道路渋滞	+											
CO2排出	+											
大気汚染	+	+	+	+		-	-	+	+	+	-	
都市拡散	+	その他因子は車種に依存										
運動不足	+											
資源消費	+	+	+	+			-	+	+	+	-	
土地利用非効率化	+	+						+	+		-	
算出容易性	○	△	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
備考	算出工数大？	電気は用途特定が困難			詳細調査工数大？		高効率化で利用頻度増大		一定以上の場合	低い場合		過給、EV等

走行距離課税額算出案

$$\text{税額 [円/年]} = \text{走行距離 [km/年]} \times \text{車種ごとの税率 [円/km・年]}$$


$$\begin{aligned} \text{車種ごとの税率} &= \text{税率}_{\text{重量}} + \text{税率}_{\text{軸重}} + \text{税率}_{\text{安全}} + \text{税率}_{\text{排気清浄}} + \text{税率}_{\text{燃電費}} \\ &\quad + \text{税率}_{\text{全長}} + \text{税率}_{\text{全幅}} + \text{税率}_{\text{最高速}} + \text{税率}_{\text{公共}} \end{aligned}$$

[円/km・年]

走行距離の把握方法

徴税の方法(カリフォルニア州実証試験)

方式	申告方式	燃料税 控除有無	課税対象外 道路の控除 有無	対応可能 車両
期間券 (定期券)	自己 申告	×	×	全ての年式
距離券		×	×	全ての年式
オドメーター		○	×	全ての年式
車載器 (GPSなし)	自動 申告	○	×	1996年以降 の年式
車載器 (GPSあり)		○	○	1996年以降 の年式
スマートフォン (GPSなし)		○	×	全ての年式
スマートフォン (GPSあり)		○	○	全ての年式
テレマティクス		○	×	2013年以降 の年式
電子運行記録 装置(商用車)		○	○	商用車

様々な方法がある

海外で多数実績あり

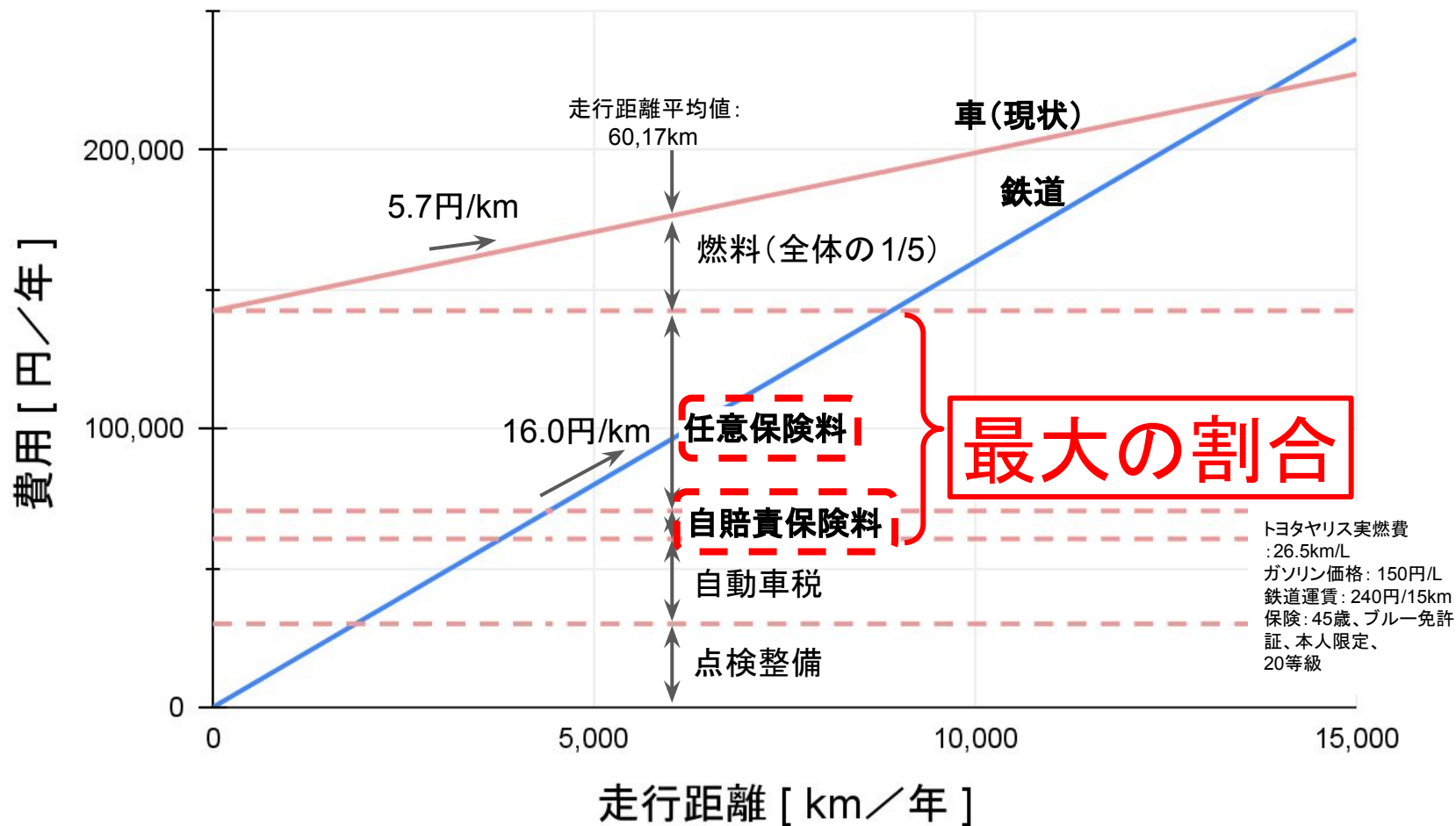
車検時のオドメーター確認も可能？

出典: [野村総研 世界の走行課税制度・走行課金制度の導入状況](#)

目次

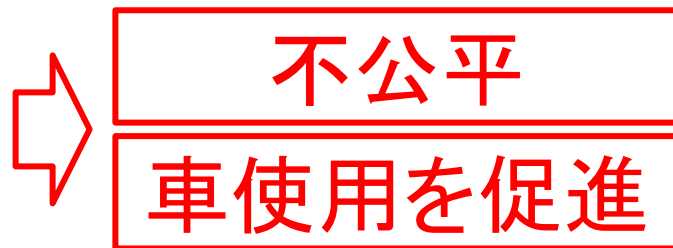
1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 税制の提案
- 7. 自動車保険制度の改善案**
8. その他の改善策
9. 懸念点
10. まとめ

車の維持費



自動車保険の問題点

	問題点
自賠責保険 (強制)	● 走行距離や車種によらず定額 ● 無保険車
自動車保険 (任意)	従量制に近い保険もあるが ● 走行距離が大きく減らないと 割引にならない 1km毎算出の保険もあるが、 ● 定額部分が大きい ● 通信端末・通信費用が必要



SDGsに反する？

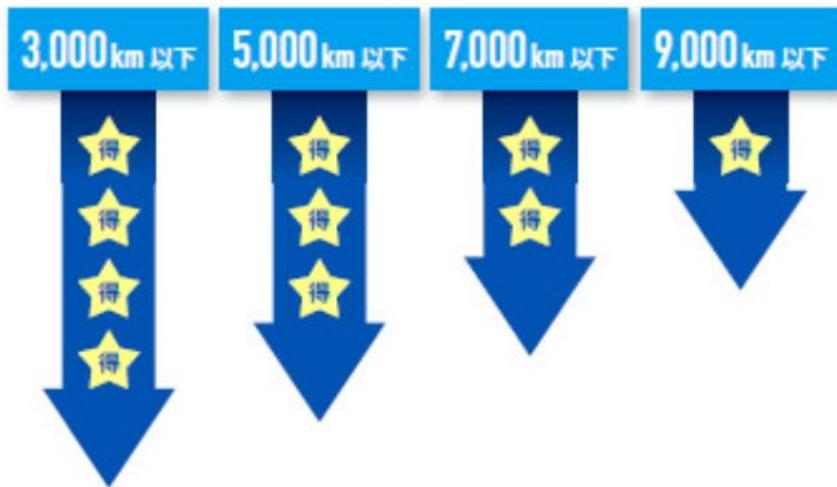
目標10: 人や国の不平等をなくそう

目標11-2: 弱い立場にある人びとが必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、交通手段を使えるようにする

現状の従量制に近い保険の例

走行距離に応じた保険料お得度イメージ

予想年間
走行距離



出典: [ソニー損保 自動車保険](#)

Q 契約時に申告した契約距離区分よりも、実際に走った距離が少なかった場合は？

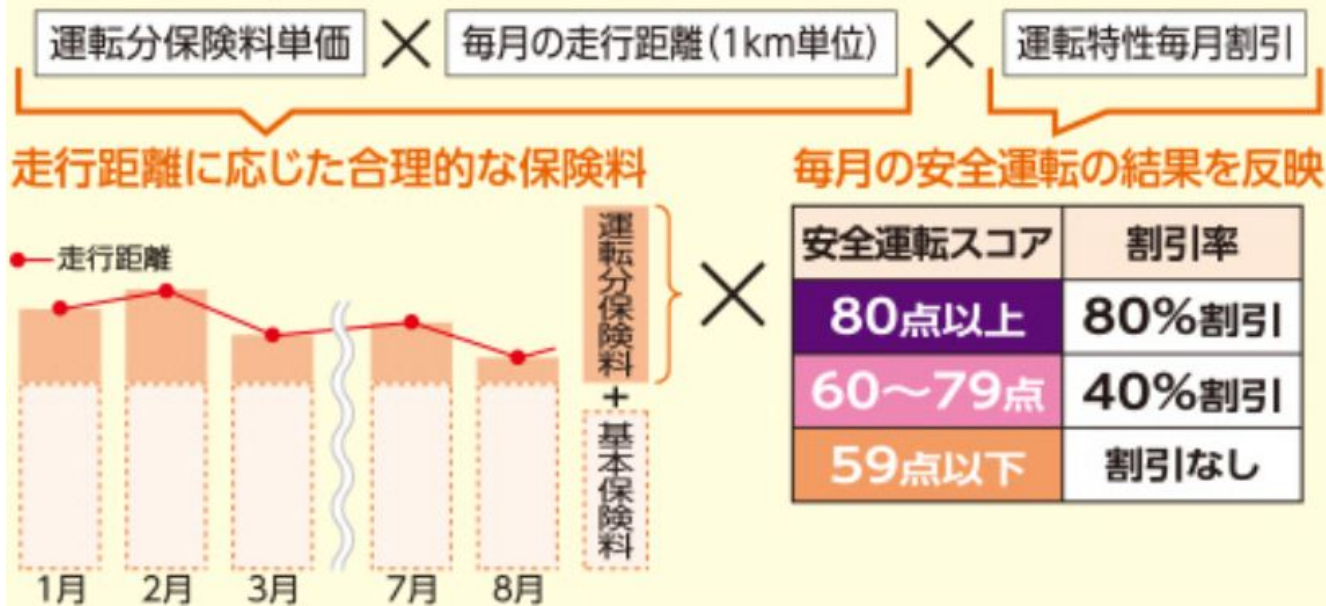
A 「くりこし割引」が適用されます。

契約距離区分の上限キロ数より、実際に走った距離が「1,000km以上」少なかった場合には、その差額保険料に相当する額が、翌年の継続契約時の保険料から割引されます！

大きく
減らないと
割引
されない

現状の1km毎に算出する保険の例

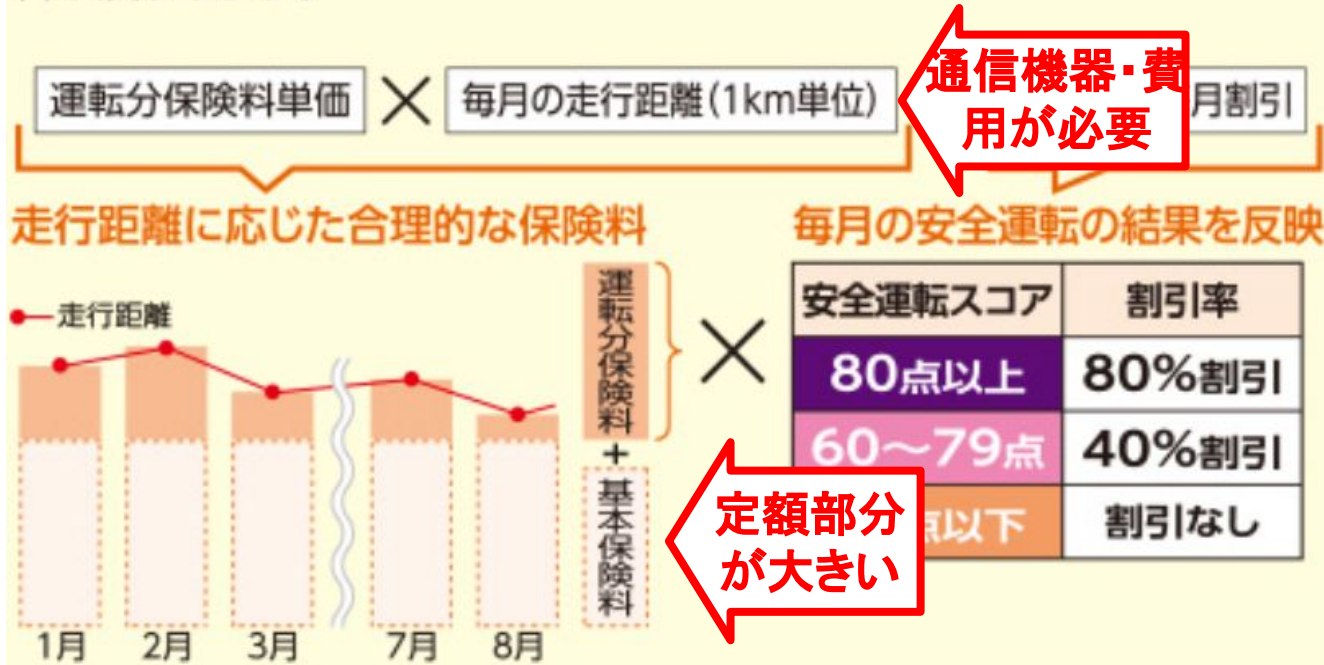
運転分保険料は、走行距離と運転特性(安全運転スコア)に応じて保険料が決まります。



出典: [あいおいニッセイ同和損保 タフ・つながるクルマの保険](#)

現状の1km毎に算出する保険の例

運転分保険料は、走行距離と運転特性(安全運転スコア)に応じて保険料が決まります。



自動車保険の問題点

	問題点
自賠責保険 (強制)	● 走行距離や車種によらず定額 ● 無保険車
自動車保険 (任意)	従量制保険もあるが ● 走行距離が大きく減らないと 割引にならない 1km毎の保険もあるが、 ● 定額部分が大きい ● 通信端末・通信費用が必要

自動車保険の改善案

	問題点	改善案
自賠責保険 (強制)	● 走行距離や車種によらず定額 ● 無保険車	● 走行距離課税と統合？
自動車保険 (任意)	従量制保険もあるが ● 走行距離が大きく減らないと 割引にならない 1km毎の保険もあるが、 ● 定額部分が大きい ● 通信端末・通信費用が必要	● 全て1km毎の走行距離従量制に ● 定額部分を最小化 ● オドメーター写真で自己申告？

目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 税制の提案
7. 自動車保険制度の改善案
- 8. その他の改善策**
9. 懸念点
10. まとめ

その他改善策

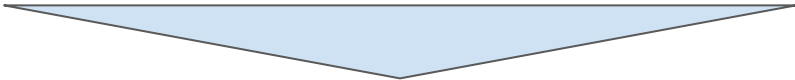
- 駐車場料金の割引・無料禁止
- 高速道路料金を走行距離課税に置き換えて統合

駐車場料金の割引・無料禁止

または駐車場不使用者への値引き義務化

現状：ほとんどの施設で実質無料

商業施設、公共施設、会社、etc.

- 
- 駐車場建設・維持費を車ユーザーに不当利益供与、他の客も間接的に負担
 - 道路渋滞を発生させ、他の交通を妨害
 - 周辺の有料駐車場の営業を妨害
 - CO₂排出や事故死傷者、交通弱者を増やす車の使用を促進
 - 上記はコンプライアンスやSDGsに反する
 - 店舗間の回遊性を阻害

レジ袋は有料化された！

高速道路料金を 走行距離課税に置き換えて統合

現状：高速道路が有料



一般道の交通量増加



- 事故増加（交差点、歩行者、自転車）
- 燃費悪化（加減速、停車）
- 時間損失（経済性、人生時間、QOL）
- 騒音増大（居住地に近接）

高速道路料金を 走行距離課税に置き換えて統合

現状：高速道路が **無料**

一般道の交通量 **減少**

改善

- 事故増加（交差点、歩行者、自転車）
- 燃費悪化（加減速、停車）
- 時間損失（経済性、人生時間、QOL）
- 騒音増大（居住地に近接）

走行距離課税に置き換え

一般道使用時の費用増加

短距離公共交通利用者増加

長距離貨物運賃への影響少

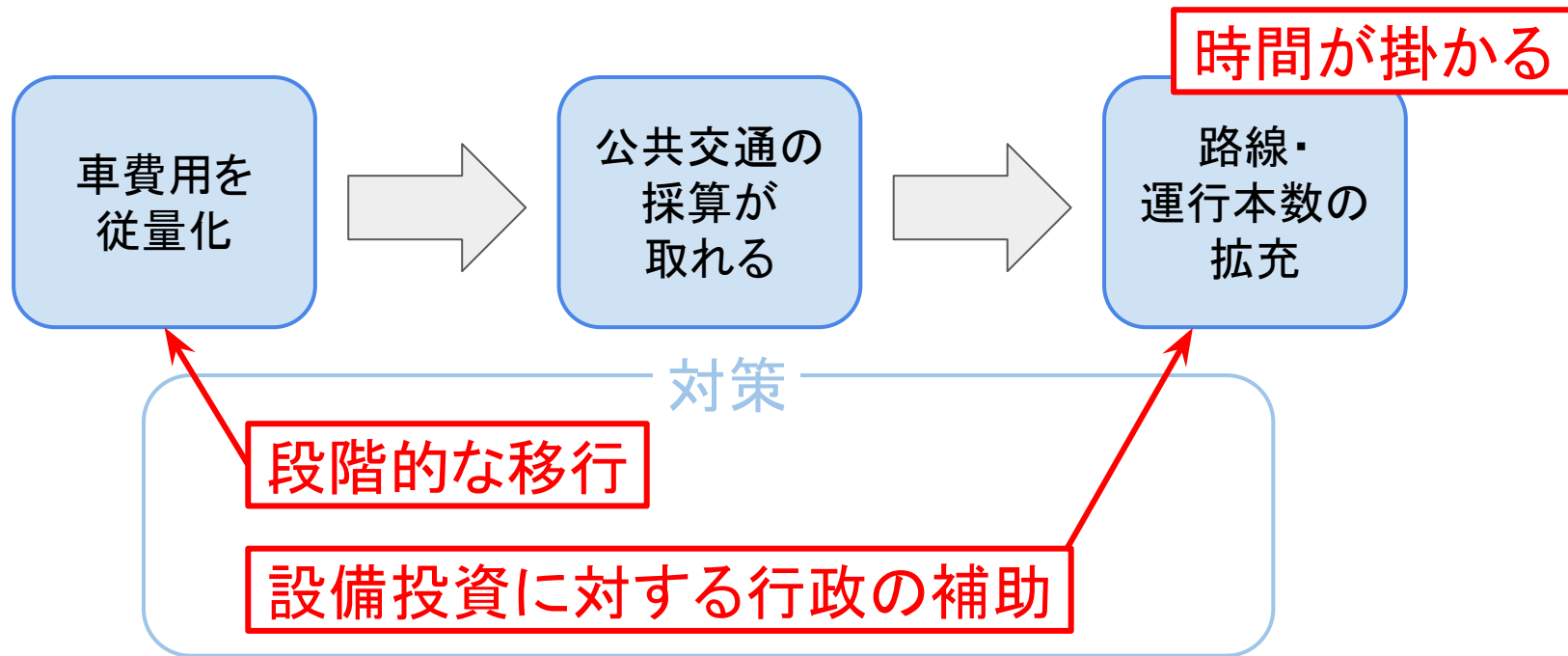
目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 税制の提案
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
- 9. 懸念点**
10. まとめ

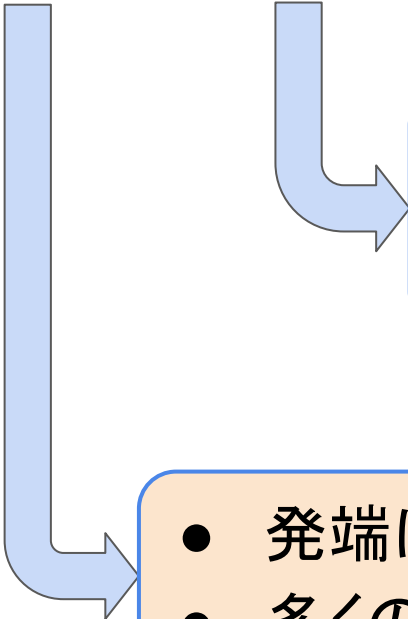
懸念点（走行距離課税への反対意見）

- 地方では、車の代替となる公共交通が無い。
- 現状で税負担や高速道路料金が高いので、増税は困難。
- 公共交通や輸送運賃が上昇し、業界や消費者が困る。
- EV普及の妨げとなる。
- 自動車業界が反対する。

- 地方では、車の代替となる公共交通が無い



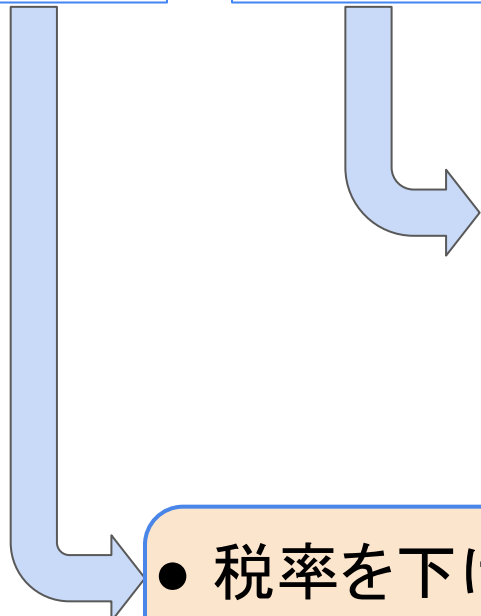
- 現状で税負担や高速道路料金が高いので、増税は困難



- 走行距離課税に置き換えれば、負担は不変（既出）

- 発端はEVの燃料税徴収不可の対応
- 多くのエンジン車は同等 or 減税になる

- 公共交通や貨物輸送運賃が上昇し、業界や消費者が困る

- 
- 全体としては増税ではない
 - 多くの車ユーザーは減税
 - 効率化や鉄道への転換が進む

- 税率を下げる(公共性項)
- 運賃の公的補助も必要

- EV普及の妨げとなる

現状：電気代はガソリン代の10～50%減※7

使用時費用を安くしてEVを普及させる

メリット	デメリット
● 車走行に伴うCO₂が減る(再エネ発電であれば)	● 公共交通が衰退する ● 自転車・徒歩が減り、電力需要増 ● 火力発電ではCO₂が減らない ● 車製造、廃棄に伴うCO₂が増える

- EV普及の妨げとなる

現状：電気代はガソリン代の10～50%減※7

使用時費用を安くしてEVを普及させる

メリット	デメリット
● 車走行に伴うCO₂が減る(再エネ発電であれば)	● 公共交通が衰退する ● 自転車 ● 火力発電ではCO₂が減らない ● 車製造、廃棄に伴うCO₂が増える

デメリットが大

CO₂削減には

炭素税を高くして(他の税を置き換えて)
全ての化石燃料由来製品の価格を上げる



各自が最適な
低炭素手段を選択

- 自動車業界が反対する(1/2)

自動車メーカーにおける最大の課題

CO₂規制(企業平均)

低燃費車を多く売りたい

高コスト

燃料費が安い

売れない

元が取れない

規制をクリアできない

- 自動車業界が反対する(1/2)

自動車メーカーにおける最大の課題

CO₂規制(企業平均)

低燃費車を多く売りたい

高コスト

燃料費が安い

売れない

元が取れない

自動車メーカーに
メリット①

規制

走行
距離
課税

燃費悪 & 多走行車:
増税大きい

低燃費車に買い替える

低燃費車の
販売割合が増える

CO₂規制をクリアできる

安全性が高い新車が増える

- 自動車業界が反対する(2/2)

多くの車ユーザーの悩み

普段は
乗車2人以下

たまに
多人数・遠出

低燃費の
小型車

定員の多い
大型車

2台保有は維持費負担大

大型車のみを保有・使用

燃料費負担が大きい

- 自動車業界が反対する(2/2)

多くの車ユーザーの悩み

普段は
乗車2人以下

たまに
多人数・遠出

低燃費の
小型車

定員の多い
大型車

2台保有は維持費負担大

大型車のみを保有・使用

燃料費負担が大

走行
距離
課税

短距離走行車は
大きく減税

複数保有しやすい

小型車が売れる

販売台数が増える

CO₂規制をクリアできる

ユーザーの燃料費負担が減る

自動車メーカーに
メリット②

目次

1. 自己紹介
2. 公共交通の現状
3. 車依存の理由
4. 車から公共交通へ移行させるには？
5. 地方の車ユーザーの費用試算
6. 税制の提案
7. 自動車保険制度の改善案
8. その他の改善策
9. 懸念点
- 10. まとめ**

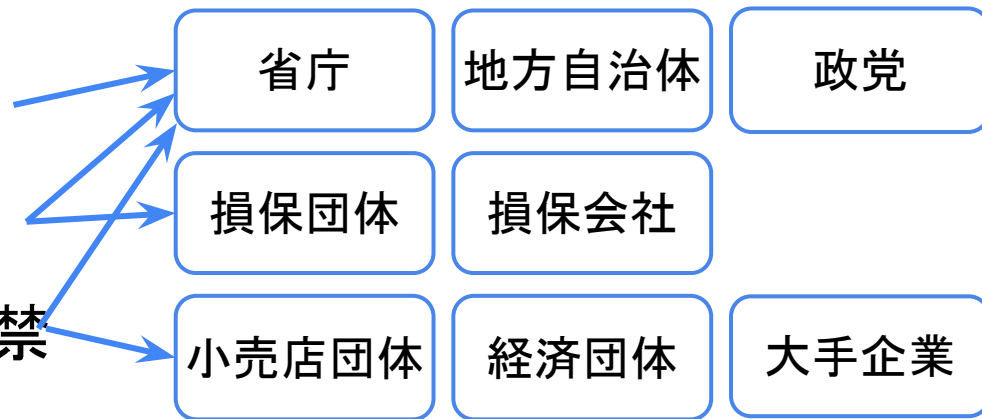
まとめ

- 公共交通衰退の最大の原因は、車使用時費用が安いこと
- 車使用時費用(燃料費)は鉄道運賃の約1/3以下で、30年前に比べて約1/4
- 車と公共交通の使用時費用の差を解消するには、車費用を上げる方が良い
- 反対を減らすには、車費用の定額部分を走行距離で従量化すべき
- 自動車税と保険を平均中心で従量化すれば、車使用時費用が鉄道の1.5倍になる
- モデルケースにおける茨城の車ユーザーの負担増は、自動車税だけで全体の0.7%、保険と合わせても2.4%で、総額は東京より大幅に安い
- 最適な自動車税制は、走行距離 [km/年] ✕ 車種ごとの税率 [円/km・年]
- 自動車保険料を、走行距離1kmごとの従量制にすべき
- 駐車場料金の割引・無料は不当な利益供与であり、禁止すべき
- 高速道路料金を走行距離課税に置き換えれば、交通事故や渋滞が減り、短距離公共交通利用が増える

私達がやるべきこと

要望を関係機関に数多く届ける

- 自動車税制の従量化
- 自動車保険料の従量化
- 駐車場料金の割引・無料禁止



etc.

一人一人の思いを、たくさん届けましょう

Webメッセージ、メール、電話、手紙

主な関係先 (Webページリンク)

- [首相官邸](#)
- [総務省](#)
- [内閣府](#)
- [国土交通省](#)
- [財務省](#)
- [経済産業省](#)
- [自由民主党](#)
- [公明党](#)
- [国土交通大臣](#)
- [日本自動車会議所](#)
- [経団連](#)
- [経済同友会](#)
- [日本商工会議所](#)
- [ショッピングセンター協会](#)
- [日本百貨店協会](#)
- [日本損害保険協会](#)
- [東京海上日動](#)
- [損保ジャパン](#)
- [三井住友海上](#)
- [あいおいニッセイ同和損保](#)
- 各都道府県、市町村

参考文献

※1: [乗り物ニュース](#) 50年前は4000kmあった北海道の鉄道、いまは2500kmに「維持困難」でさらに半減か
より2016年の2568.7kmに対し、道南いさりび鉄道 37.8kmを加算、将来廃止 1237.2km、廃止予想に含まれて
いない[長万部～小樽](#) 140.2kmを減算すると1229.1km。

※2: [JR北海道株式会社営業エリア](#) 2336.6kmに対し、道南いさりび鉄道 37.8kmを加算、[富良野～新得](#)
81.7km、[深川～石狩沼田](#) 14.4kmを減算すると2138.1km。

※3: [スターレット](#) の10モード燃費は [ヴィッツ](#) のカタログ記載の換算率(+10%)により10・15モードに換算。10・15
モード燃費は、[ヴィッツ](#) のカタログ燃費値(21.8/26.5)によりJC08モードに換算。JC08モード燃費は、[プリウスの](#)
[カタログ燃費値](#) (30.8/37.2)によりWLTCモードに換算。

※4: [PR TIMES](#) 2020年 全国カーライフ実態調査(第1弾)～車の平均維持費と節約方法は？ほか(「2020年 全
国カーライフ実態調査」より抜粋)

※5: [一般社団法人自動車検査登録情報協会](#) 都道府県別の自家用乗用車の普及状況(軽自動車を含む) の
自家用乗用車1世帯当たり台数

※6: [駐車場コンシェルジュ](#) 【2022年度版】東京23区月極駐車場の相場決定版！！

※7: [レスポンス](#) ガソリン高騰！ EVにするとどれくらいお得？ ...電気代との損得分岐点

※8: [国土交通省](#) 平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(OD調査)集計結果の速報
について