

環境に関する税制について

平成26年10月

公益社団法人日本バス協会

1. 環境に関する税制についてのバス業界の立場

①自動車における環境性能課税(環境性能割)

バス業界の立場

- ・自動車取得税廃止と環境性能課税の導入に関し、トータルとして車体課税の負担軽減をお願いしたい。
- ・現在、自動車取得税については、営業用バスは軽減措置がとられており、また、特定路線を走る営業用バスは非課税となっているので、環境性能課税においても非課税又は軽減措置をお願いしたい。

理由

- ①バスはそれぞれの地域にとって身近な足として活躍しており、バス事業者は厳しい経営状況の中で路線を維持するため全力で取り組んでいる。
- ②輸送量1人当たりのCO2排出量はマイカーの1/3程度である。環境にやさしい乗り物としてマイカーからのシフトが期待されている。
- ③バスのメーカーや車種が限定されており、車両の選択の余地はほとんどない。

②自動車税におけるグリーン化特例

現行税制

- 乗合バスについては、新規登録から11年以上経過した車両についても10%重課が免除されている(平成28年3月末まで)。

バス業界の立場

引き続き、重課についての免除措置を継続し、負担増とならないようにして頂きたい。
理由は上記のとおり。

2. 平成24年度乗合バス収支状況

(保有車両数乗合車両30両以上の245者集計分)

<収支状況>

単位:億円

	大都市部	その他地域	合計
収入	4,343	2,794	7,137
支出	4,365	3,165	7,531
損益	△23	△371	△394
経常収支率(%)	99.5	88.3	94.8

<黒字・赤字事業者数>

単位:者

	大都市部	その他地域	合計
黒字	45	22	67
赤字	28	150	178
合計	73	172	245

※公営事業者を含む
 ※高速バスは除く
 ※国土交通省資料より

大都市
赤字約38%

その他地域
赤字約87%

合計
赤字約73%

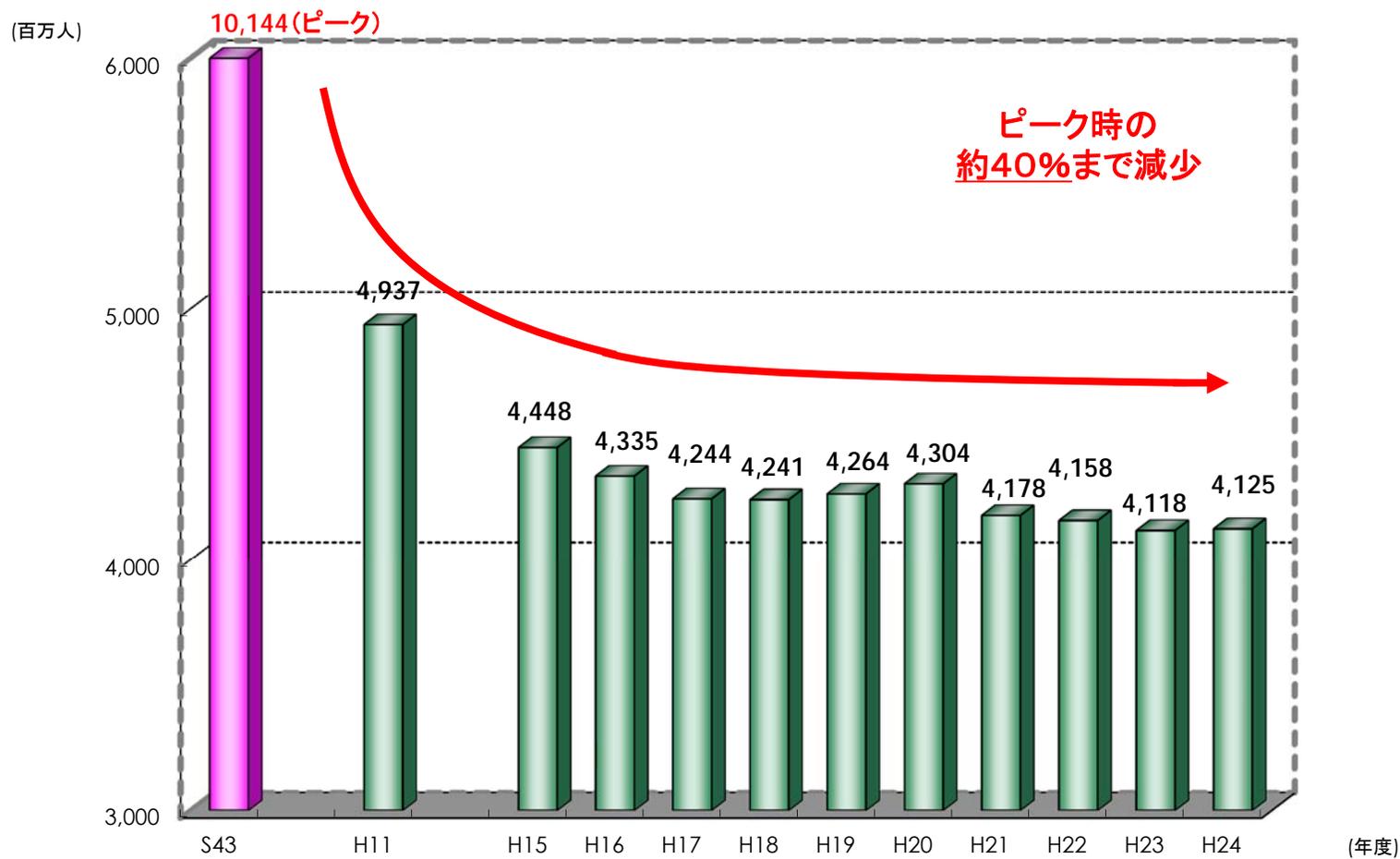
全国のバス事業者の約7割が赤字

※大都市部以外では約9割の事業者が赤字

「大都市部」とは……

千葉県、東京都、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)、兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域)

3. 乗合バスの輸送人員の推移



国土交通省資料より

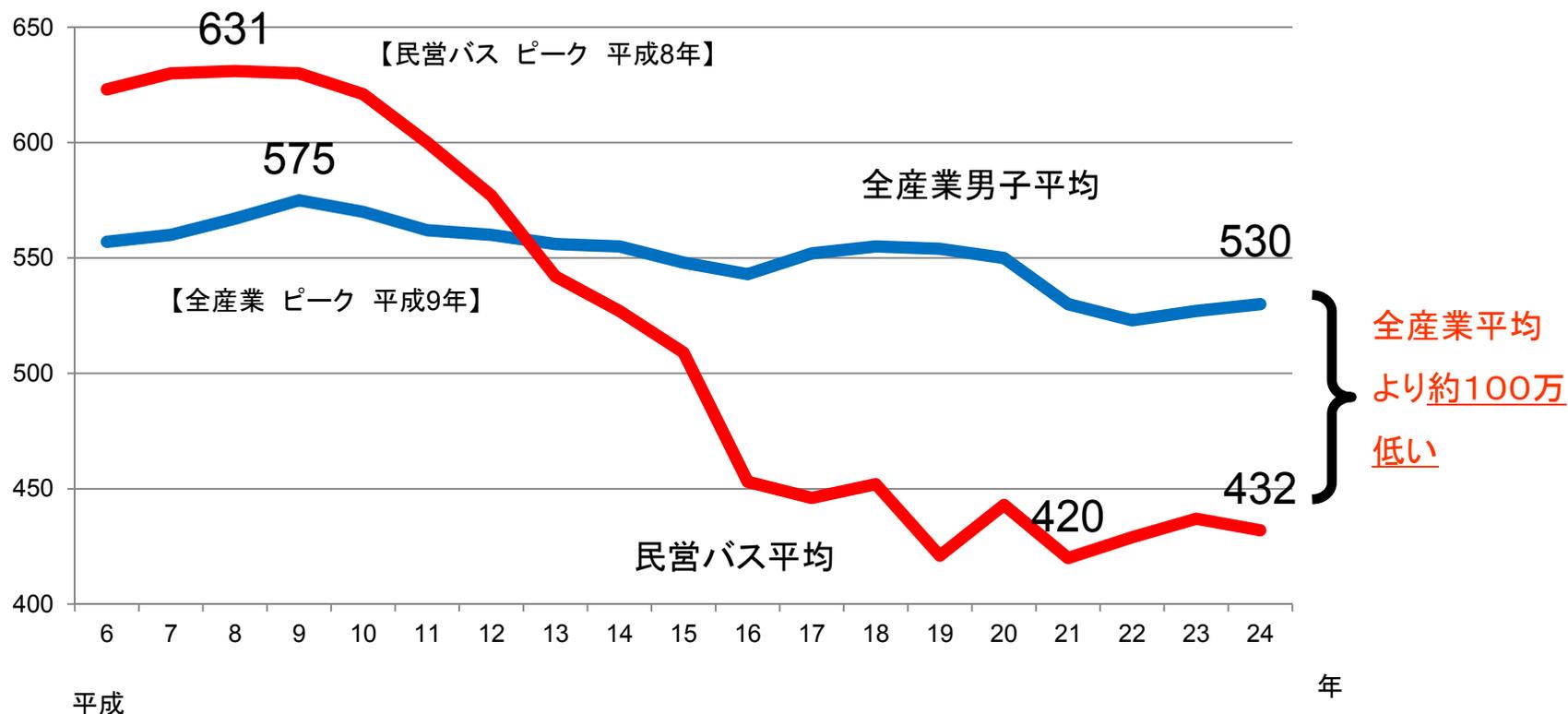
全体としては近年微減の傾向にあるが、過疎化の進展や少子高齢化の影響で地方部は厳しい状況が続いている。

4. 低下するバス運転者の賃金

バス運転者(民営)の所得の推移

年間所得額(万円)

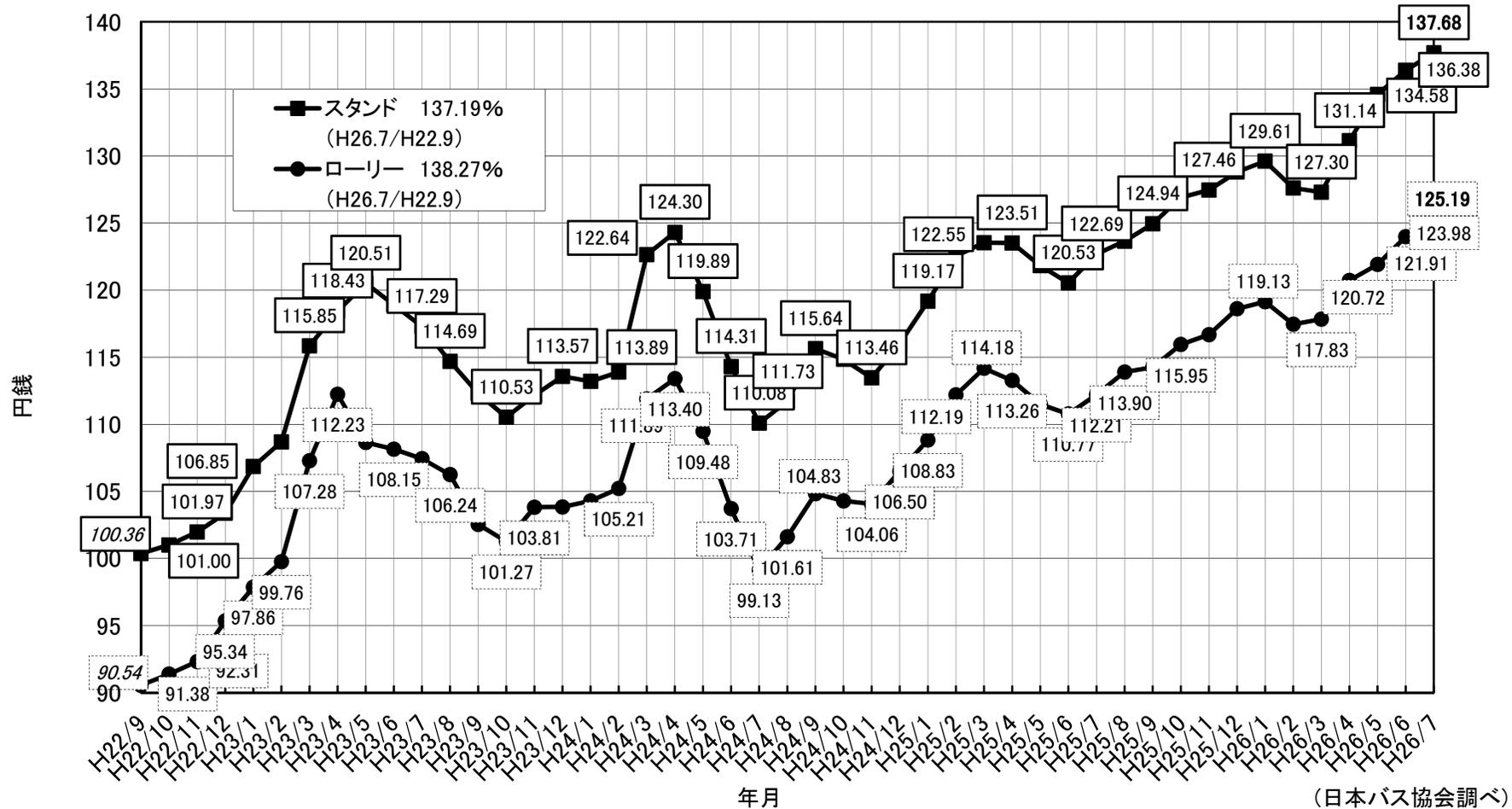
民営バス:各年度における保有車両30両以上の事業者(平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を除く。)の集計値(国土交通省調べ)
全産業男子:厚生労働省・賃金構造基本統計調査報告による男子労働者の平均



人件費削減を中心とした経営合理化を進めた結果、バス運転者の賃金は大きく低下。このため職業としての魅力が薄れ、バス運転者不足という新たな問題が発生。バス事業者の合理化対策は限界に達している。

5. 軽油価格の高騰

軽油価格(全国平均1リットル当たり単価)



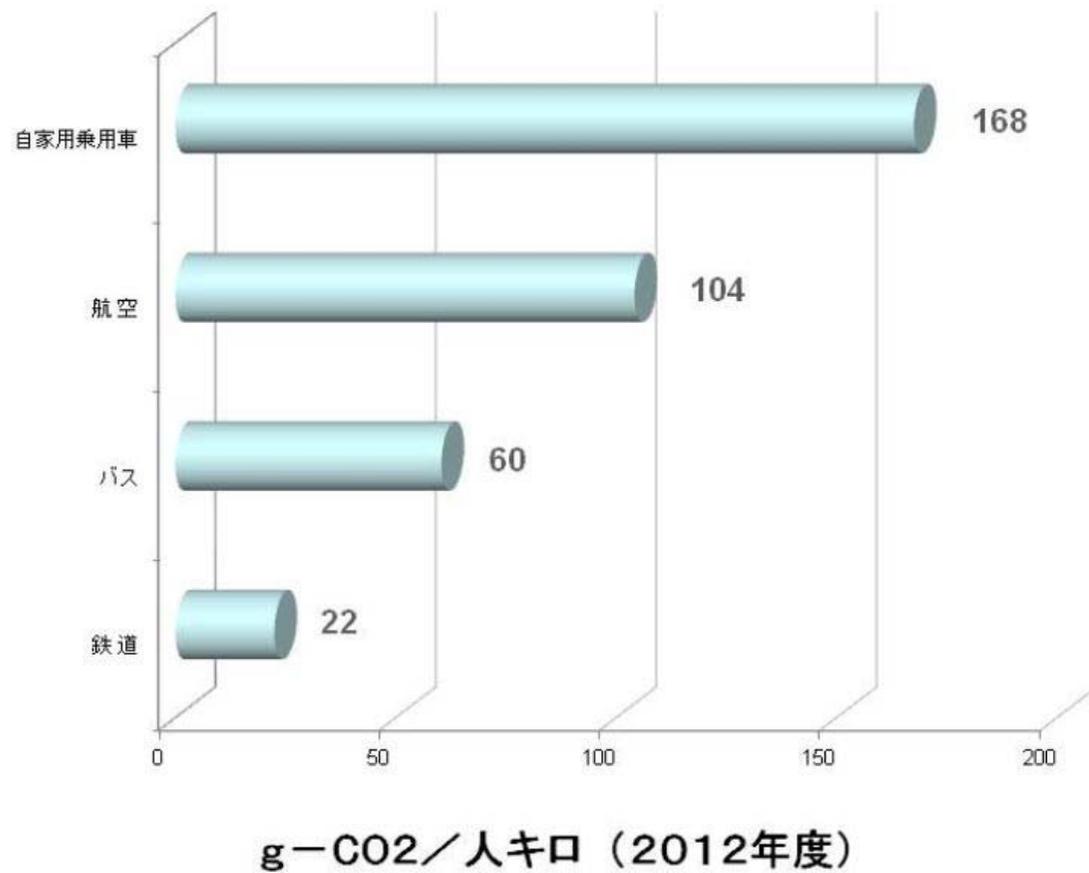
・経費に占める燃料油脂費の割合も年々上昇している。

平成15年度 5.8% → 平成19年度 8.8% → 平成24年度 9.4% ※要素別原価報告書より

・燃料価格の高騰に対して、日本バス協会は軽油引取税の旧暫定税率分について撤廃を要望している。

6. 輸送量当たりのCO2排出量

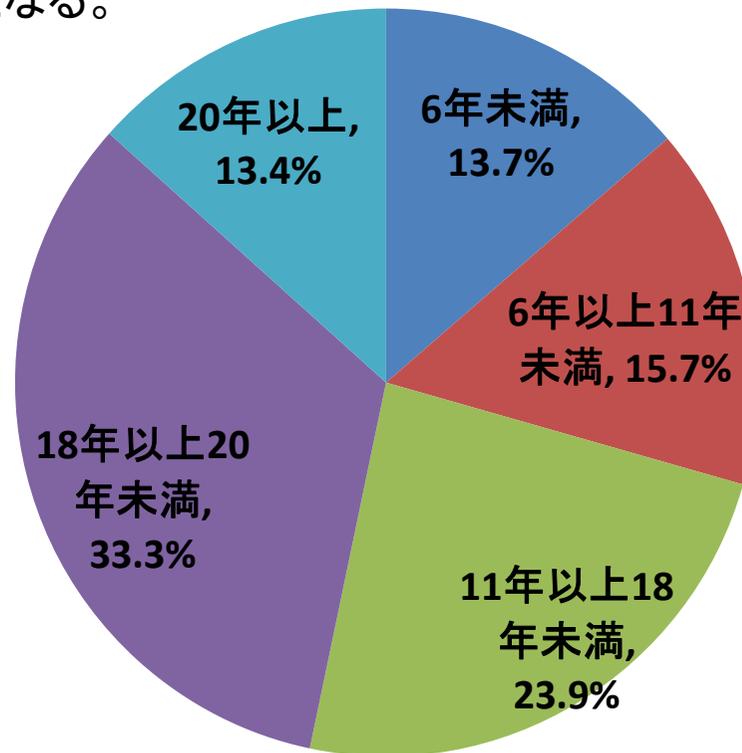
バスの単位輸送量あたりの二酸化炭素排出量は自家用自動車の約3分の1であり、バスは環境にやさしい移動手段である。



出典:国土交通省ホームページ

7. 乗合バス車両の車齢

- 乗合バス車両の車齢の分布をみると、7割強が11年を超える車両となっている。厳しい経営状況を反映し、平均車齢は高くなってきている。
車齢 平成10年度 7.5年→平成24年度 10.6年
- 11年以上経過した車両に10%重課されると、経営が厳しいバス事業者の負担がさらに増すこととなる。



※過去7年間に運賃改定を実施した27事業者の集計

出典：国土交通省

8. バス車両の選択肢について

1. バス製造会社と製造車種

現在、製造されている新型バスは、路線バス、貸切バスともに、実質的に下の2社により製造され、また、車種も限定的である。このため、各路線の使用形態から乗車定員や仕様を定めると、選択肢は自ら限られている。

① 路線バス

現在、路線系のバスは、いすゞ自動車(株)と三菱ふそうトラック・バス(株)が製造している。

- ・いすゞエルガ(全長11m:概ね80人乗り)(日野ブルーリボン(OEM))
- ・いすゞエルガミオ(全長9m:概ね60人乗り)(日野レインボー(OEM))
- ・三菱ふそうエアロスター(全長11m:概ね80人乗り)

② 貸切バス

現在、貸切系のバスは、日野自動車(株)と三菱ふそうトラック・バス(株)が製造している。

- ・日野セレガ(全長12m:概ね50～60人乗り)(いすゞガーラ(OEM))
- ・三菱ふそうエアロクィーン(全長12m:概ね50～60人乗り:超高床式)
- ・三菱ふそうエアロエース(全長12m:概ね50～60人乗り:高床式)

2. 燃費基準

現在、製造されている新型バスは、概ね平成27年度重量車燃費基準を達成又は当該燃費基準よりも5%改善の値を達成している。一部の車両や仕様(手動変速機と自動変速機の相違等)の違いにより未達成のものもある。

9. 交通政策基本法

平成25年11月 交通政策基本法が成立

交通政策基本法とは

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めたもの

- ・国の責務(第八条)
国は基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- ・地方公共団体の責務(第九条)
地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・交通事業者及び交通施設管理者の責務(第十条)
交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- ・国民等の役割(第十一条)
国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。
- ・関係者の連携及び協力(第十二条)
国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

地域の生活の足は、バス事業者と行政・住民が一体となって守っていくことが必要

10. 地域公共交通活性化・再生法の一部改正

平成26年5月 地域交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案が成立

今回の主な改正ポイント

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を国が支援

- ①地方公共団体(市町村、都道府県)が中心となること
→従来の市町村に加えて都道府県を新たに追加
- ②地方公共団体が関係事業者と協議の上、地域公共交通網形成計画を策定すること
→地域の公共交通ネットワークの全体計画を示すもの
- ③地方公共団体が関係事業者の同意の下、地域公共交通再編実施計画を策定すること
→地域公共交通網形成計画を具体化するもの
- ④国が策定する基本方針にまちづくりとの連携を明確化すること
→コンパクトシティの推進
- ⑤面的(広域的)な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度を創設すること
→バス路線再編等に関する許認可の審査基準の緩和／バス運賃・料金の規制緩和

11. バス関係予算(補助)

① 国土交通省 バス関係予算の推移

金額は補正予算は含まない

項目	内容	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度(概算要求)
地域公共交通 確保維持改善事業 (総合政策局所管)	・生活路線等の運行補助 ・ノンステップバスなどの導入補助 ・BRTやICカードシステムの導入補助 ※金額は鉄道・船舶・航空も含めた額でありバスはその内数	30,530 百万円	30,578 百万円 (対前年 48 百万円)	30,578 百万円 (対前年 0 百万円)	30,560 百万円 (対前年 ▲18 百万円)	36,320 百万円 (対前年 5,760 百万円)
低公害車普及促進 対策費補助金	・ハイブリッドバス、CNGバスの導入補助 ・電気バスおよび充電設備の導入補助	1,038 百万円	980 百万円 (対前年 ▲58 百万円)	871 百万円 (対前年 ▲109 百万円)	840 百万円 (対前年 ▲31 百万円)	1,021 百万円 (対前年 181 百万円)
自動車事故 対策費補助金	・ASV(衝突被害軽減ブレーキ)の導入補助 ・デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入補助	782 百万円	811 百万円 (対前年 29 百万円)	1,077 百万円 (対前年 266 百万円)	1,008 百万円 (対前年 ▲69 百万円)	1,107 百万円 (対前年 99 百万円)

- ② なお、この他、地域交通維持について、総務省において特別交付税が手当されている。
地域交通の確保(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等) について、平成25年度交付額538億円。

12. 営業用バスについての現行税制特例措置

営業用バスについてはその公共性と厳しい経営状況に配慮し、国税、地方税について軽減措置が取られている。引き続き現行軽減措置の継続をお願いしたい。

(1) 自動車取得税について

- ① 営業用バスについては、3%→2%に軽減されている。
- ② 各都道府県の条例で定める路線を運行する営業用バスは非課税。
- ③ ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ搭載バス等については、取得価格から一定額が控除されている。
- ④ 燃費基準達成車両については、エコカー減税制度の対象となる。

(2) 自動車税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ、軽減措置が講じられている。
- ② 乗合バスについては、新規登録から11年以上経過した車両についても、10%重課が免除されている。

(3) 自動車重量税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ、軽減措置が講じられている。
- ② ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ搭載については免除、又は軽減措置がとられている。
- ③ 燃費基準達成車両については、エコカー減税制度の対象となる。

13. バス事業の概況(平成24年度)

乗合バス

●事業者数	1,991事業者(うち 公営30)
●従業員数	106,492人(うち 運転者81,811人)
●車両数	58,994両
●輸送人員	41億2,500万人(うち 高速バス輸送人員 1億373万人)
●営業収入	9,650億6,900万円

貸切バス

●事業者数	4,536事業者(うち 公営 24)
●従業員数	65,378人(うち 運転者45,504人)
●車両数	48,135両
●輸送人員	3億1,200万人
●営業収入	4,351億8,800万円

※数字で見る自動車2014より