

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング資料

平成26年10月3日
国土交通省 自動車局

- **国土交通省の要望事項**
- **新車の環境性能の向上**
- **自動車運送事業の意義(環境性能・公共性)**
- **自動車運送事業者の厳しい経営状況**
- **軽自動車の特長**

国土交通省の要望事項

- 車体課税については、平成26年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から、以下の方向で見直しを行う。
 - (1) 自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税率10%への引上げ時に廃止する。
 - (2) 自動車税については、消費税率10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税及びグリーン化特例に関して、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽減を強化する。
 - (3) 軽自動車税については、平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽減を行う。
 - (4) 自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直し等を行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

○環境性能課税の税率については、平成26年度与党税制改正大綱に記載

【参考】平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日 自由民主党・公明党）（抜粋）

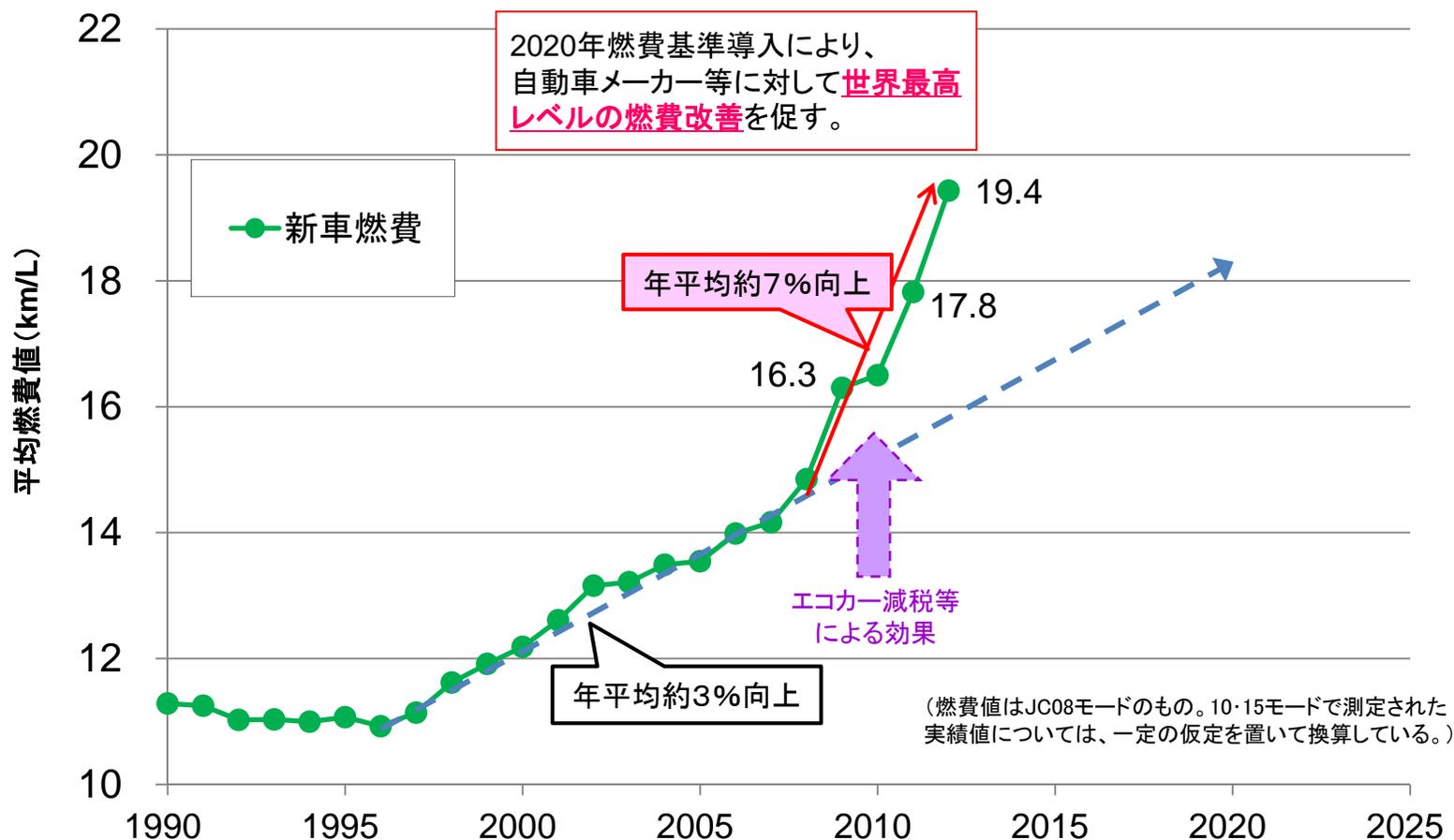
(1) 車体課税の見直し

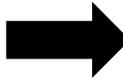
② イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。

新車の環境性能の向上

- 新車の平均燃費は、エコカー減税、グリーン化特例等の効果により、大幅に向上。
- 市場競争の中で、世界の先駆けとなるエコカー技術の実用化を促進し、国際競争力の強化を実現。

乗用車新車平均燃費の改善推移

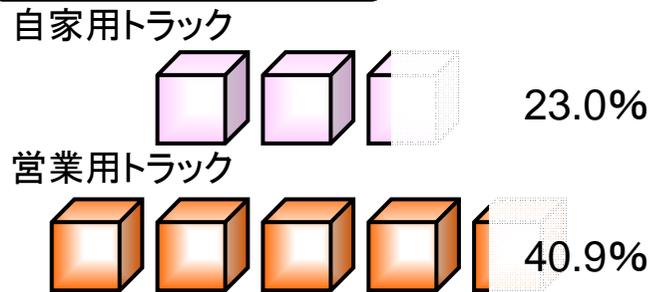



軽量車から重量車まで含めた自動車全体のグリーン化が図られるよう、環境性能等の高い新車代替を促すとともに、車両の技術革新を加速させることが必要

自動車運送事業の意義(環境性能)

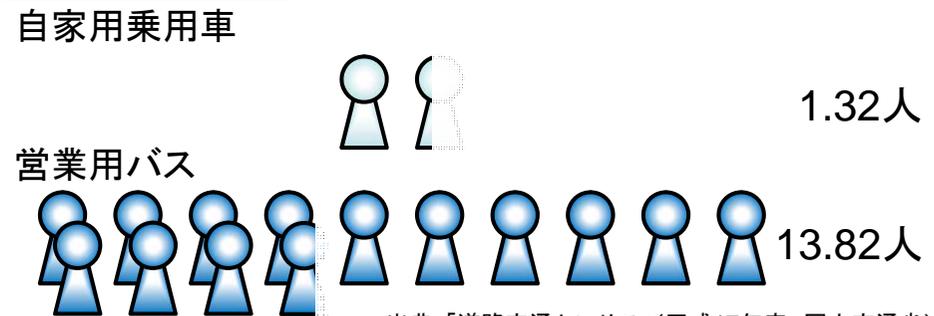
- トラック事業、バス事業等の自動車運送事業については、国土交通大臣の監督の下、輸送の安全性を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物・旅客を運送。
- こうした自動車運送事業の用に供する自動車(営業用トラック、営業用バス)は、自家用トラック・自家用乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

トラックの積載率



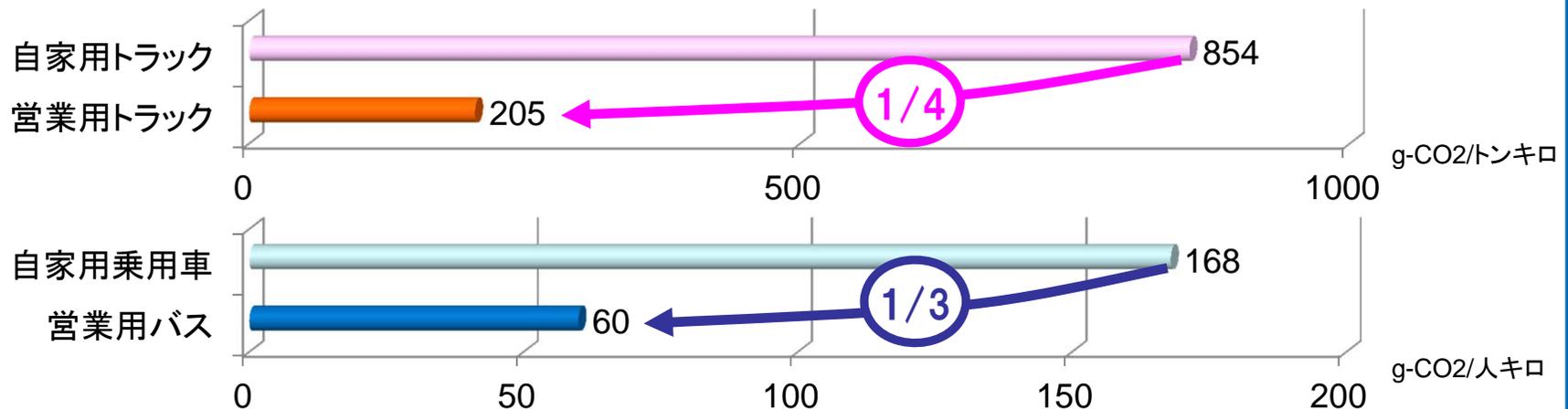
出典:「自動車輸送統計年報」(平成24年度 国土交通省)

平均輸送人員



出典:「道路交通センサス」(平成17年度 国土交通省)

輸送機関別単位輸送トンキロ・人キロあたりのCO2排出量



出典:「自動車輸送統計年報」(平成24年度 国土交通省)

自動車運送事業の意義(公共性)

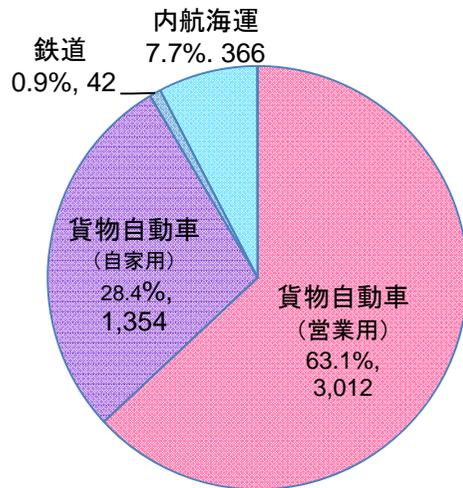
地域住民の暮らしと我が国の経済を支える運送事業者は、安全等に係る規制に対応しながら、人・貨物輸送を担っている基幹的輸送機関であるとともに、

- ・トラックは、国内貨物輸送の約6割を担い、大規模災害時には、緊急物資輸送を行うなど、
- ・バス、タクシーは、地域の足の確保を行うなど、公共性が高い輸送機関である。

安全対策の強化

平成18年10月	運輸安全マネジメントの導入
平成21年10月	行政処分の強化(飲酒運転、社会保険未加入、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等)
平成23年 5月	点呼におけるアルコール検知器の使用義務付け
平成26年11月以降	トラック、バスに対し、衝突被害軽減ブレーキや車両安定性制御装置を順次装着義務付け

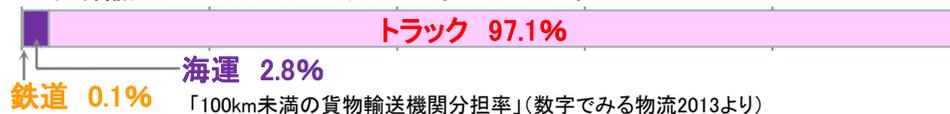
<国内貨物輸送量>



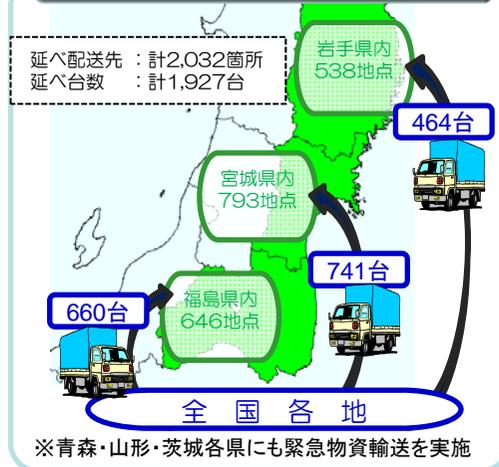
※航空は、0.0%、1百万トン

平成24年度実績(単位:百万トン)

○末端輸送のほとんどはトラックが担っている。



トラックによる政府の緊急物資輸送



○緊急物資輸送協定数
震災前39 / 震災後46 (H26.8.25現在)

<国内輸送人員>

	バス	タクシー
平成24年度実績	4,437百万人	1,515百万人

コミュニティバス

地域のニーズに応じて、地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



過疎地の乗合タクシー

主に路線バスのない地域や時間帯に対応するため、過疎地等における移動手段の確保に貢献



介護サービス、子育て支援

利用者の自宅から病院受付まで介助する介護サービスや、乳幼児を連れた外出、緊急時、夜間の対応など、子育て世代をサポートするタクシーサービスを提供



自動車運送事業者の厳しい経営状況

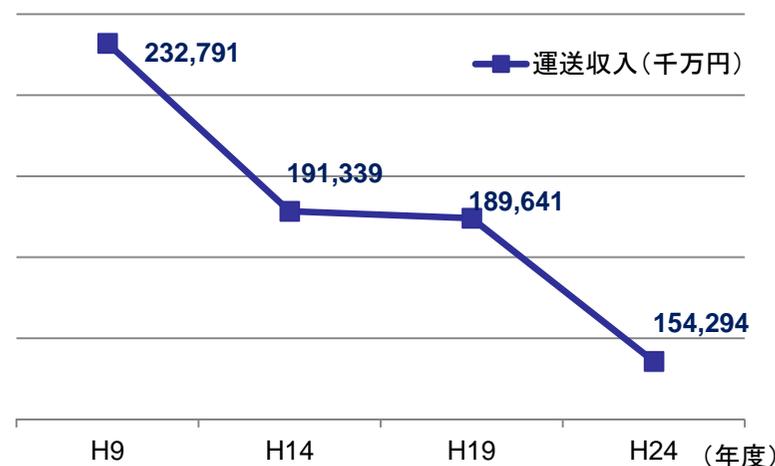
自動車運送事業者は、9割以上が中小企業者であることから、脆弱な業界体質であり、厳しい経営状況の中で、地域住民のくらしと我が国の経済を支えている。

【中小企業者割合】

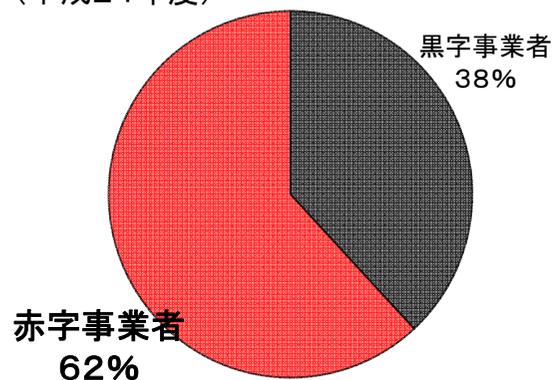
	トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)
事業者数	62,910	6,527	15,271
中小事業者数	62,840 (※1)	5,884 (※2)	15,126 (※3)
中小事業者数の割合	99%	90%	99%

※1 資本金3億円以下又は従業員300人以下の事業者(出典:数字で見る自動車2014)
 ※2 乗合バス事業者は資本金1億円以下、貸切バス事業者は資本金5000万円以下の事業者数(出典:事業報告書)
 ※3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数(出典:事業報告書)

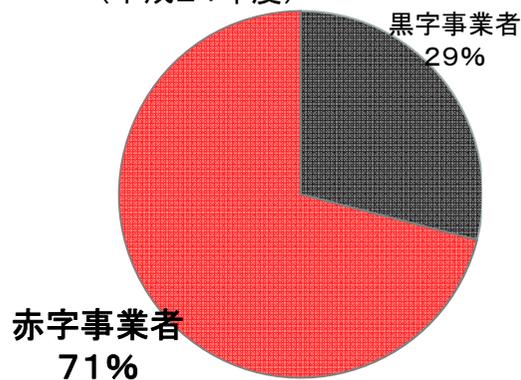
【タクシー事業の運送収入】



【トラック事業者の収支状況】
(平成24年度)



【乗合バス事業者と系統毎の収支状況】
(平成24年度)



全系統	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)

- 軽自動車は、普通・小型乗用車に比べ低コストで購入でき、日本の狭い道路でも使いやすい規格。
- 地方部では一家に1台軽自動車を保有しており、全国的にも日常的に使用されている。

【車両の平均購入価格】

軽乗用車の平均購入価格は
普通・小型乗用車の**約半分**



「2007年度 乗用車市場動向調査」(2008年3月 日本自動車工業会)より作成

【都道府県別の軽自動車有状況】

地方部では**一家に1台**軽自動車を保有。都市部でも保有台数は多い。

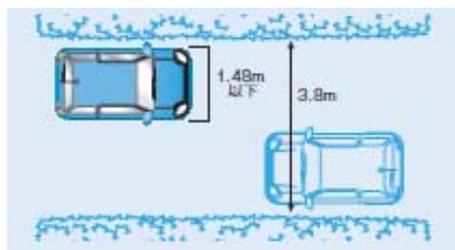
順位	都道府県	1世帯当たりの保有台数	順位	都道府県	保有台数
1	佐賀県	1.02	1	愛知	1,503,703
2	鳥取県	1.02	2	福岡	1,260,067
3	長野県	1.00	3	埼玉	1,175,097
4	山形県	1.00	4	北海道	1,093,802
5	島根県	1.00	5	大阪	1,090,225

出典:「軽自動車車両数」(2013年12月末現在 全国軽自動車協会連合会)

【軽自動車の使いやすさ】

日本道路の**約84%**は、道幅平均3.8m※の**狭い市町村道**。車幅1.48m以下の小さい軽自動車なら、市街地の路地や農道もスムーズに。対向車とのすれ違いも安心。

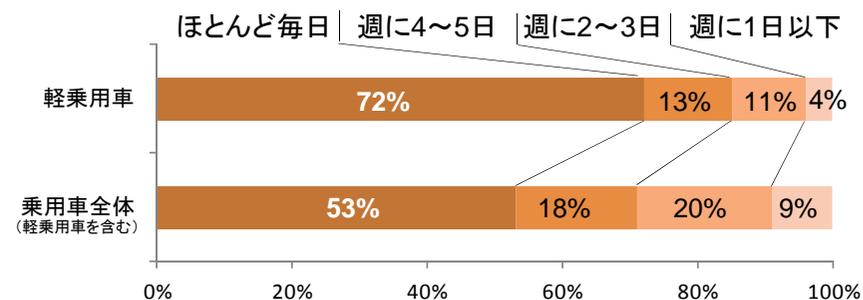
※一般道路全体の平均幅員は4.2m



出典:「道路統計調査」(2012年4月1日現在 国土交通省)
左図は「知れば知るほど軽自動車」(社団法人 全国軽自動車協会連合会)

【自動車ユーザーの使用頻度】

72%の軽自動車ユーザーがほとんど**毎日使用**



出典:軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)