

「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27年10月7日
国土交通省 自動車局

車体課税に関する基本的な考え方

車体課税については、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、税制におけるグリーン化機能の維持・強化を図りつつ、新車への代替を促進することを基本的な考え方とし、次のような観点から制度設計を行う。

- 政府全体の目標である次世代自動車の普及促進
- 内燃機関自動車を含めた自動車全体での環境性能の底上げ
- 輸送の公共性への配慮、安全性の一層の向上等

国土交通省の要望概要

○ 車体課税の見直しについては、平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で見直しを行う。

(1) 自動車取得税については、消費税率10%への引上げ時に廃止する。

(2) 自動車税及び軽自動車税については、導入が予定されている環境性能割において、技術開発の動向等も踏まえて、事業用自動車や軽自動車への軽減措置等を講じる。

今年度末で期限切れとなる自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例を延長するとともに、環境性能割の導入時にその軽減を強化する。

(3) 自動車重量税については、環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で見直すとともに、基本構造を恒久化する。

環境性能課税・グリーン化特例の制度設計概要(案)

1. 事業用自動車への軽減措置等について

1-1. 輸送の公共性への配慮について

- 事業用自動車について、輸送の公共性や、自家用車よりも環境負荷が小さいことを踏まえ、現行の自動車取得税にも軽減された税率が適用されていることから、環境性能課税の上限税率についても2%とするなどの軽減措置を講じるべき。

1-2. 重量車の特性への配慮について

(重量車:車両総重量3.5t超のトラック・バス)

【考え方】

- 重量車は取得価額が高いため、取得時の税負担が重い。消費税10%引上げにより取得時の税負担がさらに増加することを踏まえ、同じく取得時の課税である環境性能課税の税負担は、できる限り小さくすることが必要。
- 新たな排出ガス規制への適合義務付け等の重量車の特殊事情を考慮し、トレードオフの関係にある排出ガス性能と燃費性能をバランスよく向上させるために、引き続き、環境性能課税については燃費基準の相対的な達成度と排出ガス性能の両方を要件とする仕組みとすべき。

【制度設計】

- ・環境性能課税については、新たな排出ガス規制適合車については2015年度燃費基準非達成車のみを3%フル課税とし、燃費基準の達成度に応じて段階的に税率を軽減する仕組みとすべき。
- ・グリーン化特例については、28年度は単純延長。環境性能課税導入時には、ディーゼル車のうち燃費性能に優れたものを軽課の対象に追加するなど、「軽課を強化」すべき。

1-3. 現行の自動車取得税において設けられている政策減税について

- 現行の自動車取得税において設けられている政策減税(ASV特例、バリアフリー特例及び条例バス特例)については、その施策の必要性に鑑みて、環境性能課税においても措置すべき。

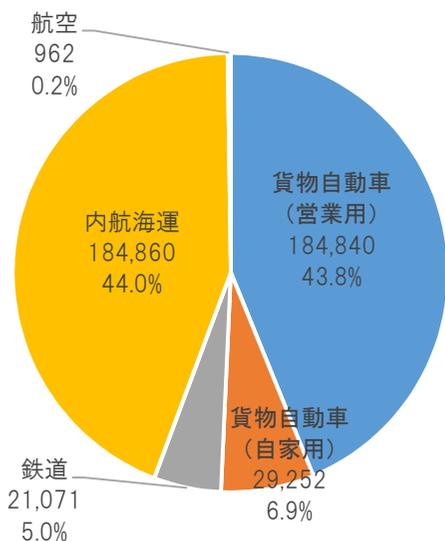
2. 軽自動車への軽減措置について

- 軽自動車について、低価格、地方部の足としての重要性等を踏まえ、現行の自動車取得税にも軽減された税率が適用されていることから、環境性能課税の上限税率についても2%とするなどの軽減措置を講じるべき。

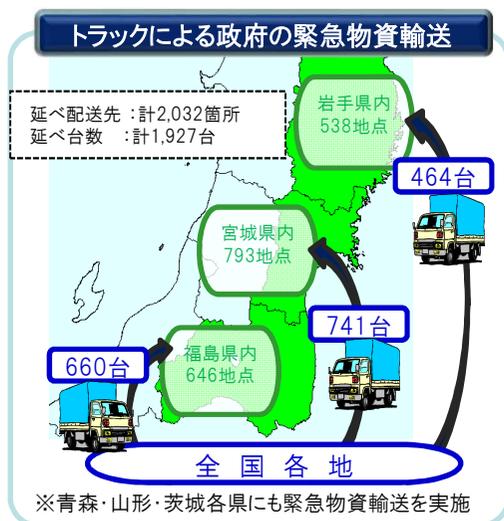
【1-1関係】自動車運送事業の意義(公共性)

- 旅客・貨物輸送を担っている運送事業者は、地域住民の暮らしと我が国の経済を支える公共性が高い基幹的輸送機関である。
- 具体的には、トラックは、国内貨物輸送の4割強を担い、バス・タクシーは、地方公共団体とも連携しながら地域の足の確保などを担っている。
- 大規模災害時には、トラックによる緊急物資輸送や、バスによる避難・緊急輸送を行う。

<国内貨物輸送量>

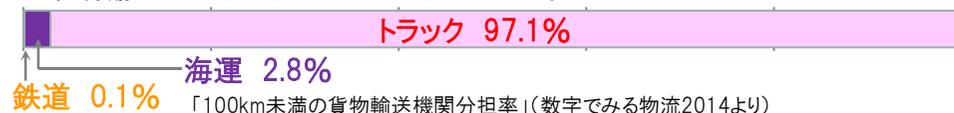


平成25年度実績(単位:百万トンキロ)



○緊急物資輸送協定数
震災前39 / 震災後46(H27.9.1現在)

○末端輸送のほとんどはトラックが担っている。



<国内旅客輸送人員>

	バス	タクシー
平成25年度実績	4,505百万人	1,594百万人

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

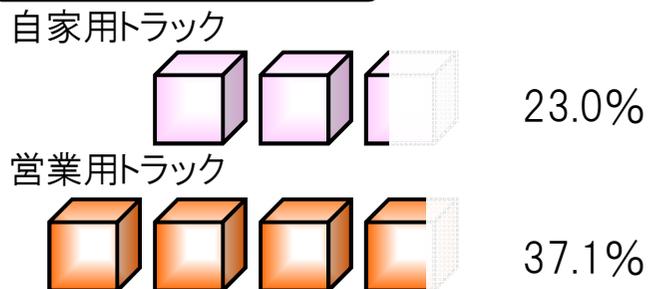


○避難・緊急輸送協定数(バス) 14都道府県(H27.8現在)

【1-1関係】自動車運送事業の意義(環境負荷)

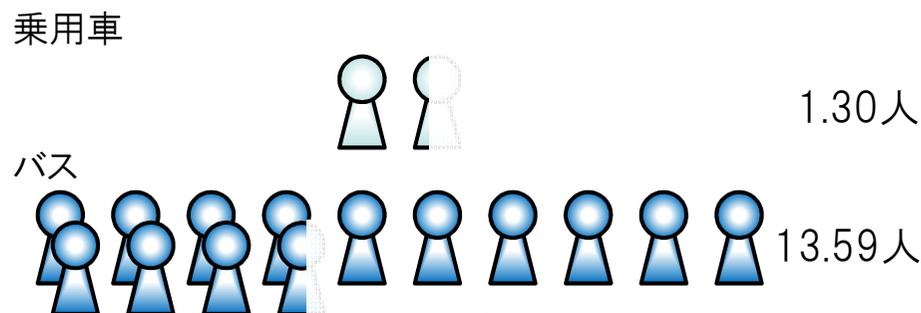
○営業用トラック・バスは、自家用トラック・乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

トラックの積載率



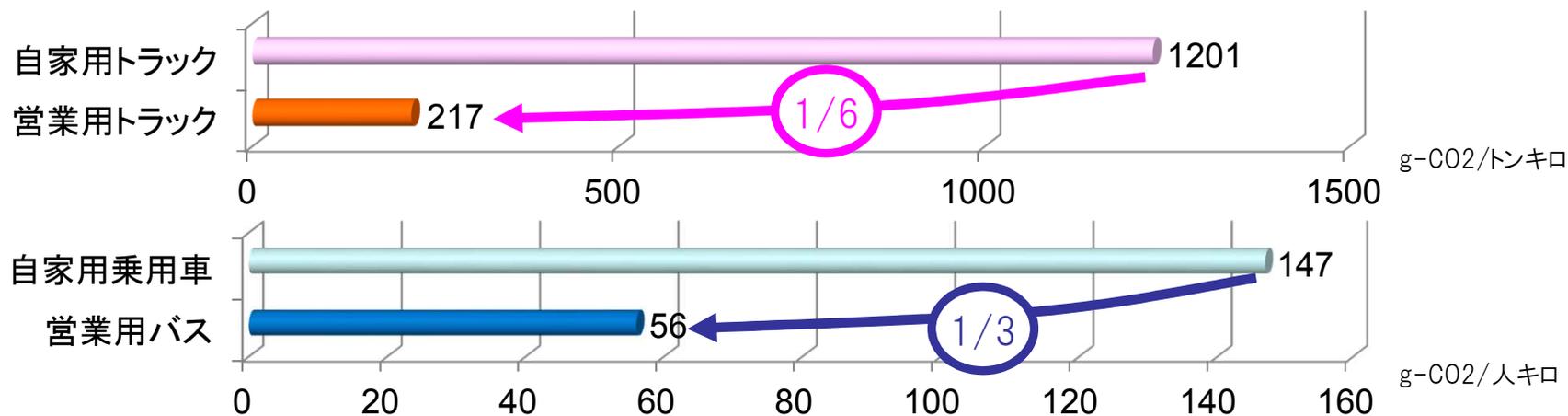
出典:「自動車輸送統計年報」(平成25年度 国土交通省)

平均輸送人員



出典:「道路交通センサス」(平成22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25年度 国土交通省)

【1-3関係】自動車運送事業の意義(安全・バリアフリー)

- 関越道のバス事故(平成24年4月)、北陸道のバス事故(平成26年3月)に見られるとおり、バス、トラック等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれがあり、安全対策の強化が急務。
- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活できる社会の実現や、2020年(平成32年)の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指し、バス、タクシー車両のバリアフリー化を加速させていくことが必要。

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

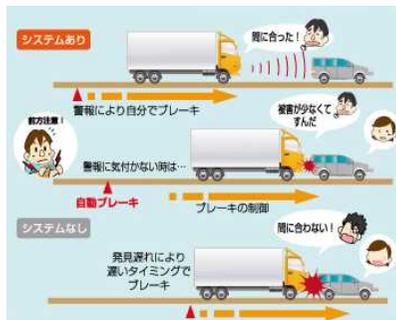


↓ユニバーサルデザインタクシー



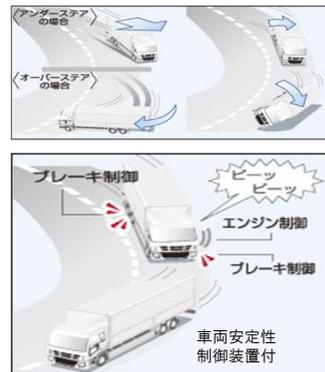
衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御



車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止



交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定) 抜粋

第2章 基本の方針、目標と講ずべき施策

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策)

〈これまでの取組を更に推進していくもの〉

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

【7】車両のバリアフリー化

- ② **ノンステップバス** 【2013年度 44% → 2020年度 **約70%**】
- ③ **リフト付きバス等** 【2013年度 4% → 2020年度 **約25%**】
- ⑥ **福祉タクシー車両** 【2013年度 13,978台 → 2020年度 **約28,000台**】

【2関係】軽自動車の使用実態

○軽自動車は、地方部を中心として、人々の暮らしと仕事に不可欠な移動・輸送手段。

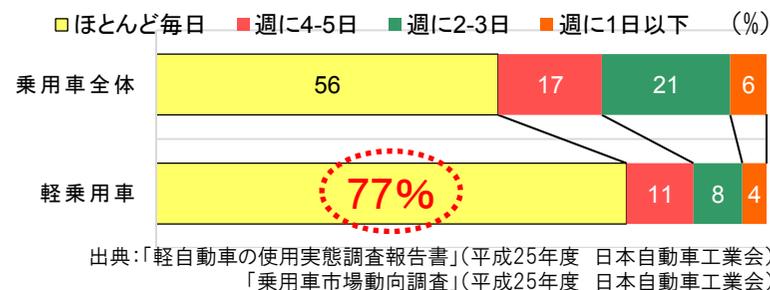
1. 軽自動車は車両価格が安く、維持費を含めて経済的 ……平均購入価格は普通・小型乗用車の約半額

【車両の平均購入価格】



2. 軽自動車は日常の足として使用頻度が高い ……77%の軽自動車ユーザーが毎日使用(乗用車全体では56%)

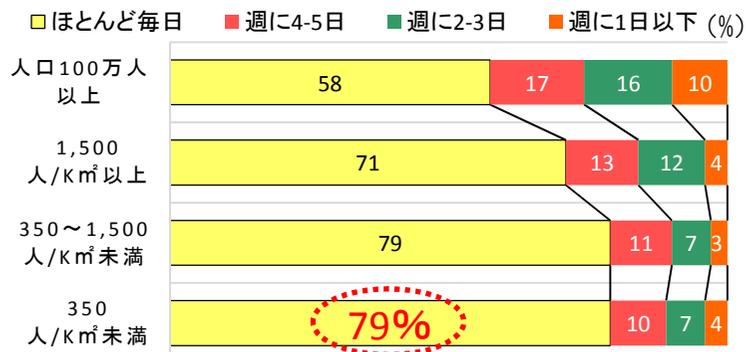
【使用頻度】



3. 人口の少ない地方部ほど、暮らしと仕事に不可欠

- ① 人口密度350人/k㎡未満の地域では、79%の軽自動車ユーザーが毎日使用(人口100万人以上の地域では58%)
- ② 軽トラックの保有台数は人口10万人未満の市・郡部に59%と集中しており、その用途は43%が農業用

【地方部での使用頻度】 (軽乗用車)



【軽トラックの保有台数構成比・用途】

