

環境に関する税制について

平成27年10月

公益社団法人日本バス協会

環境に関する税制についてのバス業界の要望

① 環境性能課税の制度設計

バス業界の立場

- ・消費税10%引き上げ時における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、営業用バスは自家用車と比べて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、ノンステップバス等は軽減措置がとられている。環境性能課税においても、これらの特例措置の導入をお願いしたい。

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。経営努力も限界に達しており、税制上の支援が不可欠。
- ②バスの輸送量1人当たりのCO₂排出量はマイカーの1/3程度である。地球環境対策としてバスへのシフトを進める必要がある。
- ③乗合バスにおいては、交通政策基本計画においてノンステップバス普及拡大の目標が設定されている。貸切バスにおいては、2020年オリンピック・パラリンピックに対応するため1,700台の要請がある。

② 自動車税のグリーン化特例の制度設計

バス業界の立場

- ・グリーン化特例においても、現行税制を踏まえ、負担増とならないようにして頂きたい。
- ・製造メーカーや車種が限定されており、この実態に沿った制度にして頂きたい。

理由

- ①現行エコカー減税として、自動車取得税および自動車重量税について、2015年度燃費基準達成車についても軽減措置がとられている。また、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自動車税10%重課が免除されている。
- ②バス車両は厳しい経営の中で平均17年程度使われており、新車への代替が課題となっている。

【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的役割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。制度改革にあたっては、これらの軽減措置が実質的に確保され、全体として負担減となるようお願いしたい。

(1) 自動車取得税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ軽減措置が講じられている。
3%→2%。(平成25年度までは5%→3%)
- 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 2015年燃費基準達成車両についても、エコカー減税制度の対象としている。

(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 2015年燃費基準達成車両についても、エコカー減税制度の対象としている。

1. 乗合バス事業の概況

乗合バス

※数字で見る自動車2015より

● 事業者数

2,120事業者(うち 公営30)

※上限運賃認可対象事業者は467社

※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含む。

● 従業員数

107,343人(うち 運転者82,634人)

● 車両数

59,027両

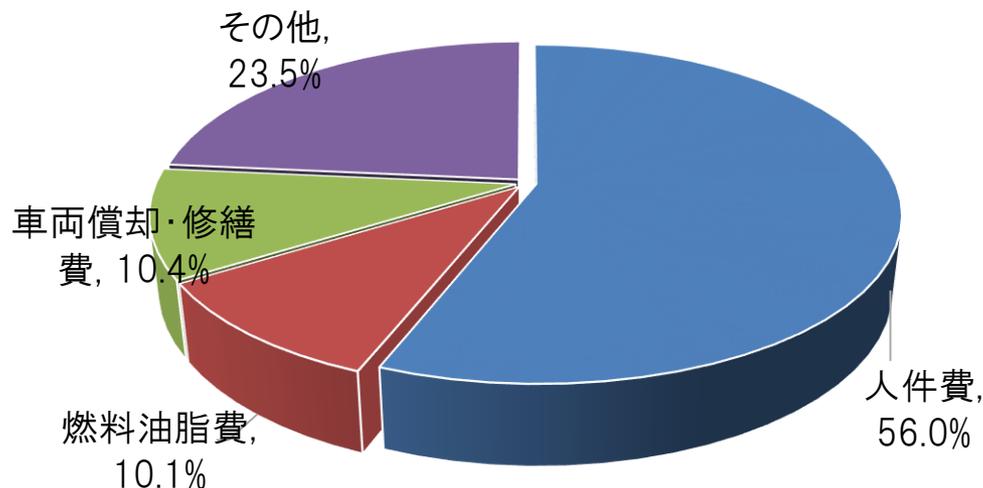
● 輸送人員

41億2,500万人(うち 高速バス輸送人員 1億861万人)

● 営業収入

9,715億2,900万円

原価構成(乗合バス)



2. 平成25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	4,365	2,785	7,150
支出	4,327	3,181	7,508
損益	38	△396	△358
経常収支率(%)	100.9	87.6	95.2

<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	26	154	180
合計	71	172	247

※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37%

その他地域
赤字約89%

合計
赤字約73%

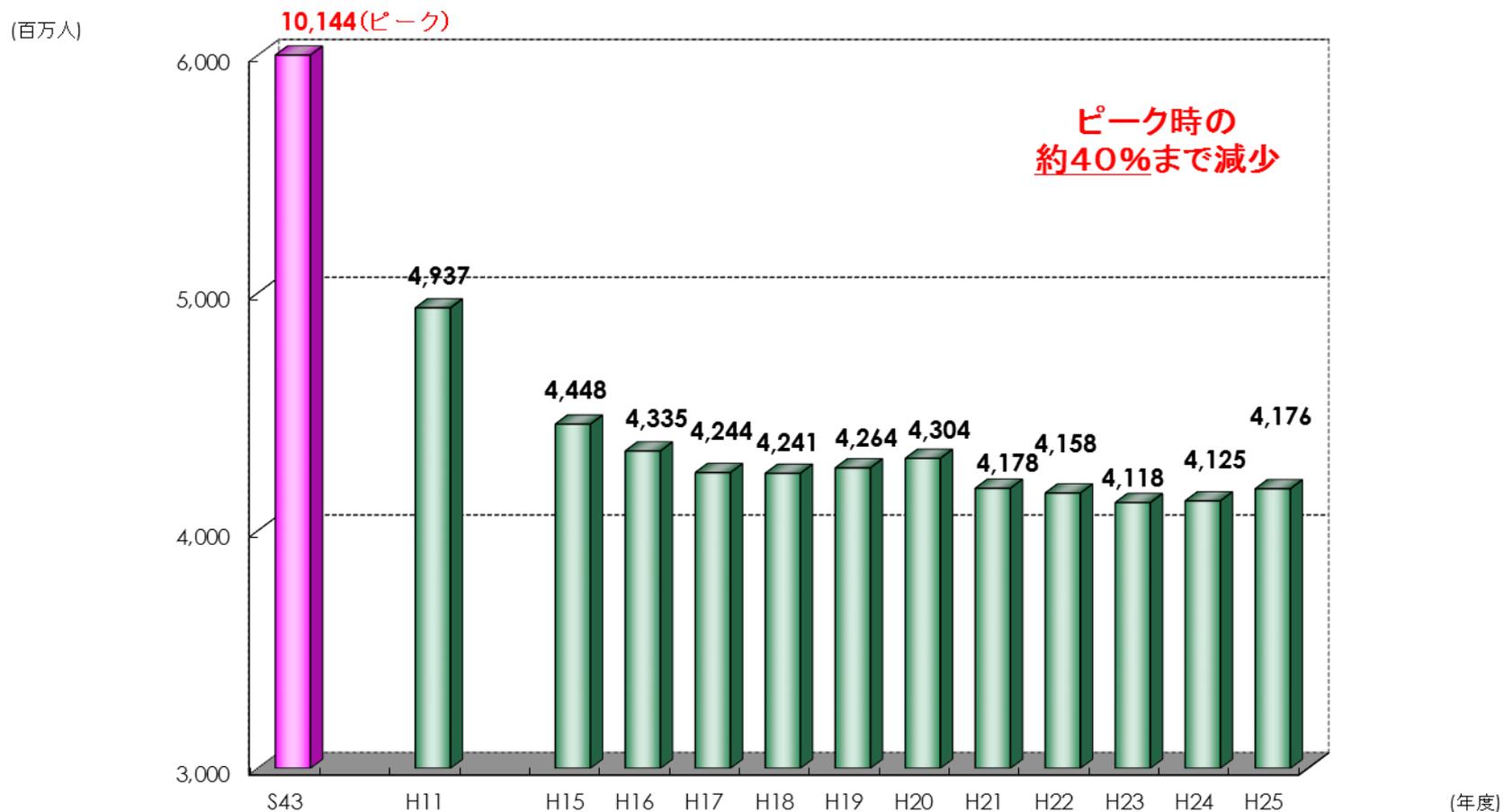
「大都市部」とは……

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)

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

3. 乗合バスの輸送人員の推移

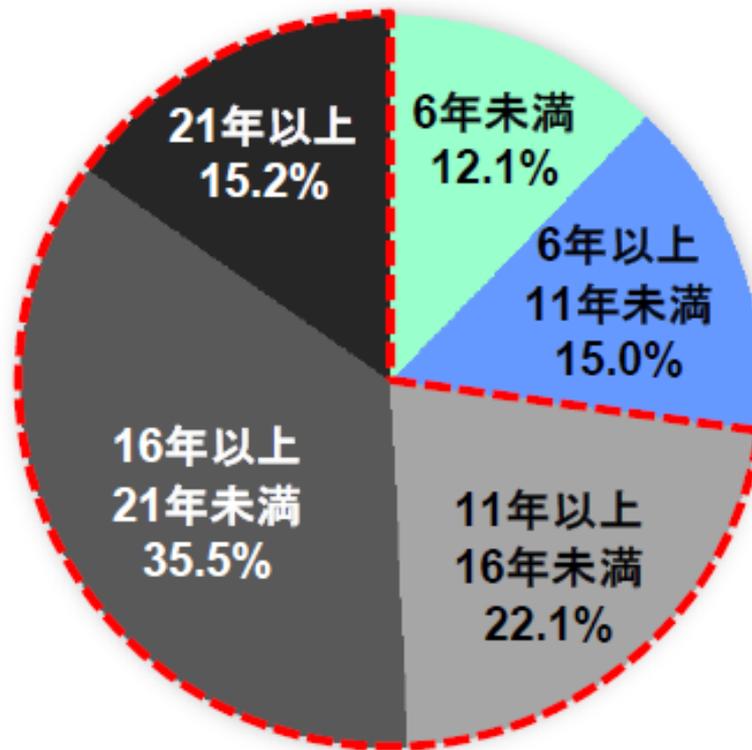


国土交通省資料より

全体としてはここ10年は微減、横ばいの傾向にあるが、
過疎化が進む地方部は減少傾向が続いている。

4. 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、約7割が11年を超える車両となっている。新車購入が困難な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。
- 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。



出典：国土交通省

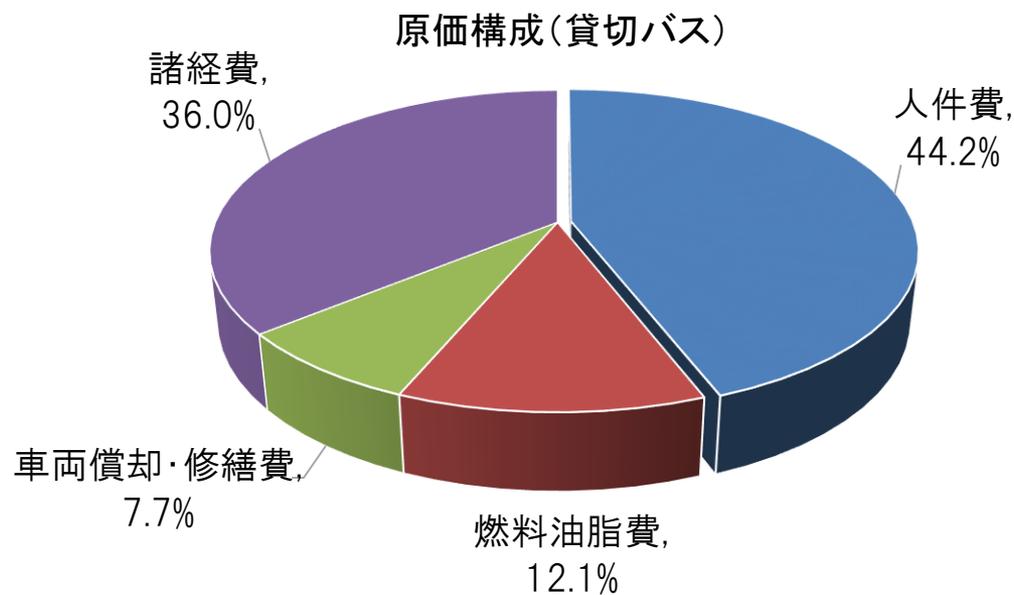
※過去7年間に運賃改定を実施した35事業者6,435両の集計

5. 貸切バス事業の概況

※数字で見る自動車2015より

貸切バス

●事業者数	4,512事業者(うち 公営 26)
●従業員数	67,613人(うち 運転者46,653人)
●車両数	48,808両
●輸送人員	3億2,900万人
●営業収入	4,494億5,700万円



6. 貸切バスの収支状況および役割

貸切バスの収支状況(H25)

	事業者数			経常収支率
	黒字	赤字	計	
平成25年度計	240 (60%)	161 (40%)	401 (100%)	101.4%

貸切バスの役割と現状

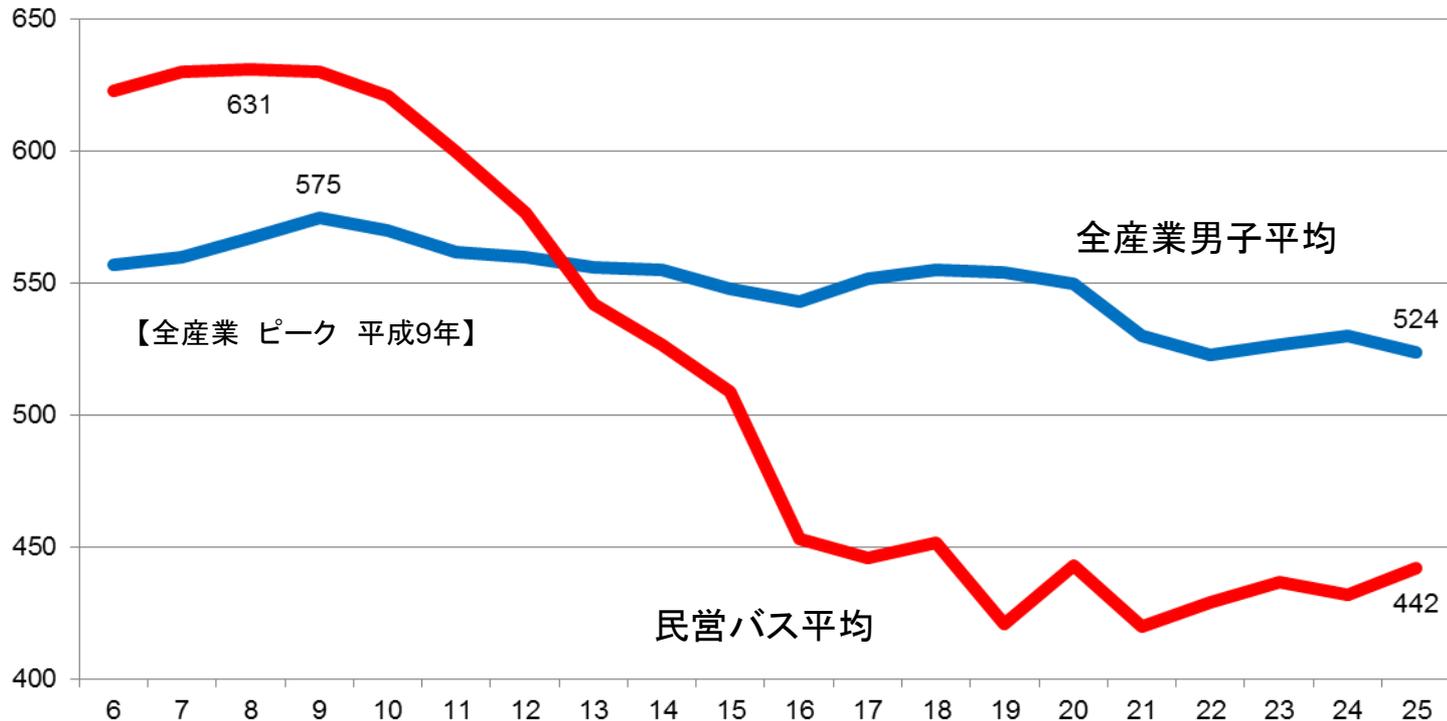
- ・貸切バスは、観光利用だけでなく学校行事等の団体輸送を担う役割がある。
- ・外国人観光客(インバウンド)の増大に伴い、貸切バスの輸送力不足が問題となっている。
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック輸送では、選手・マスコミ輸送等で約1,700台の貸切バスの要請がある。
- ・東日本大震災においては、寸断された交通の代替輸送手段として、被災した住民の避難輸送や災害復旧ボランティアの輸送に大きな役割を果たした。大規模災害に備え自治体との輸送協定の締結も進んでいる。
- ・貸切バスも厳しい経営状況を反映して、運転者の不足問題を抱えている。
- ・貸切バスについては、安全コストを含んだ分かり易い運賃制度として、昨年度から新運賃料金制度が発足している。一方、夜間一人乗務は400キロまでなど安全規制も強化されている。

7. 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

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

年間所得額(万円)



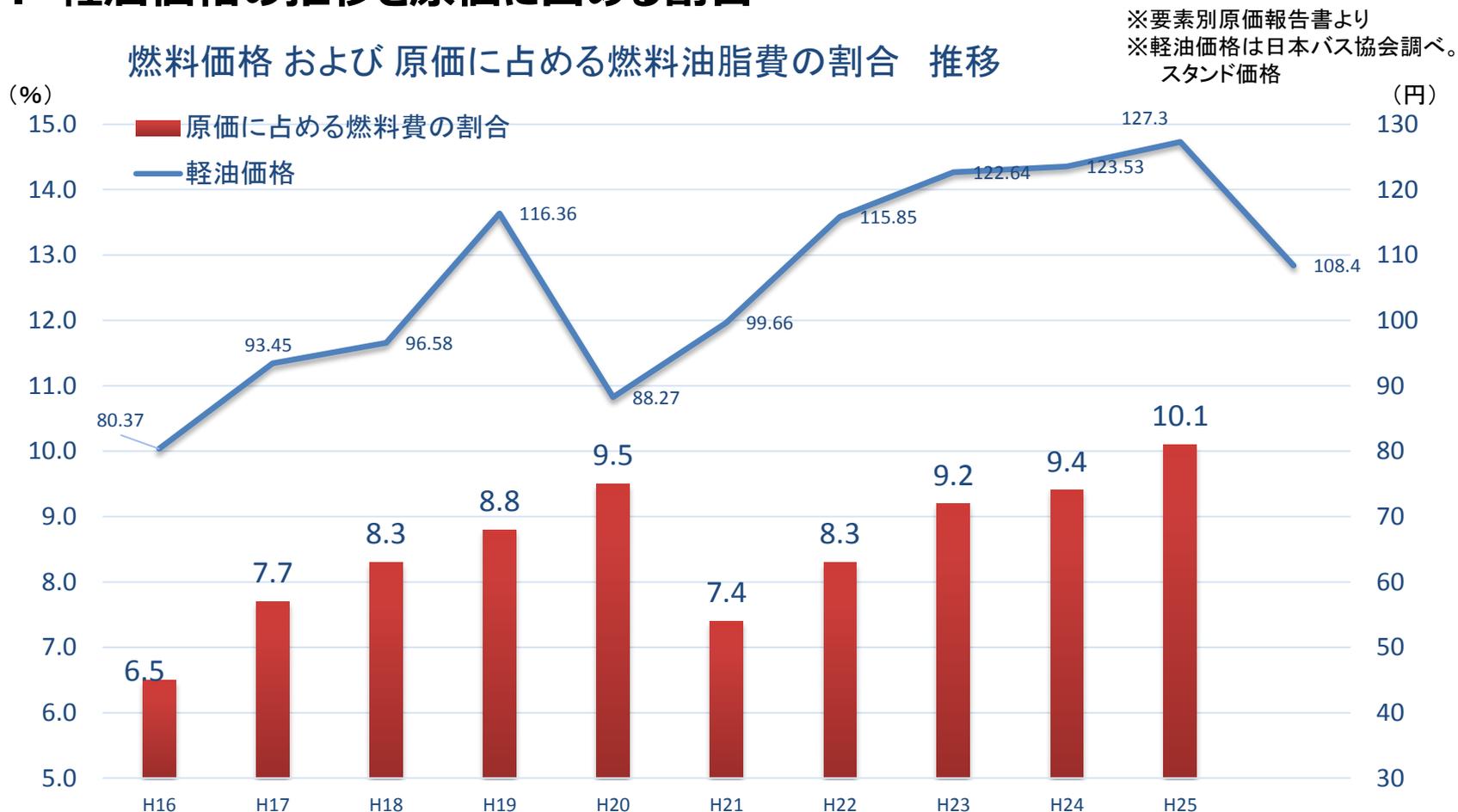
全産業平均
より約80万
低い

平成

年

経営合理化のため人件費の削減を進めた結果、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。

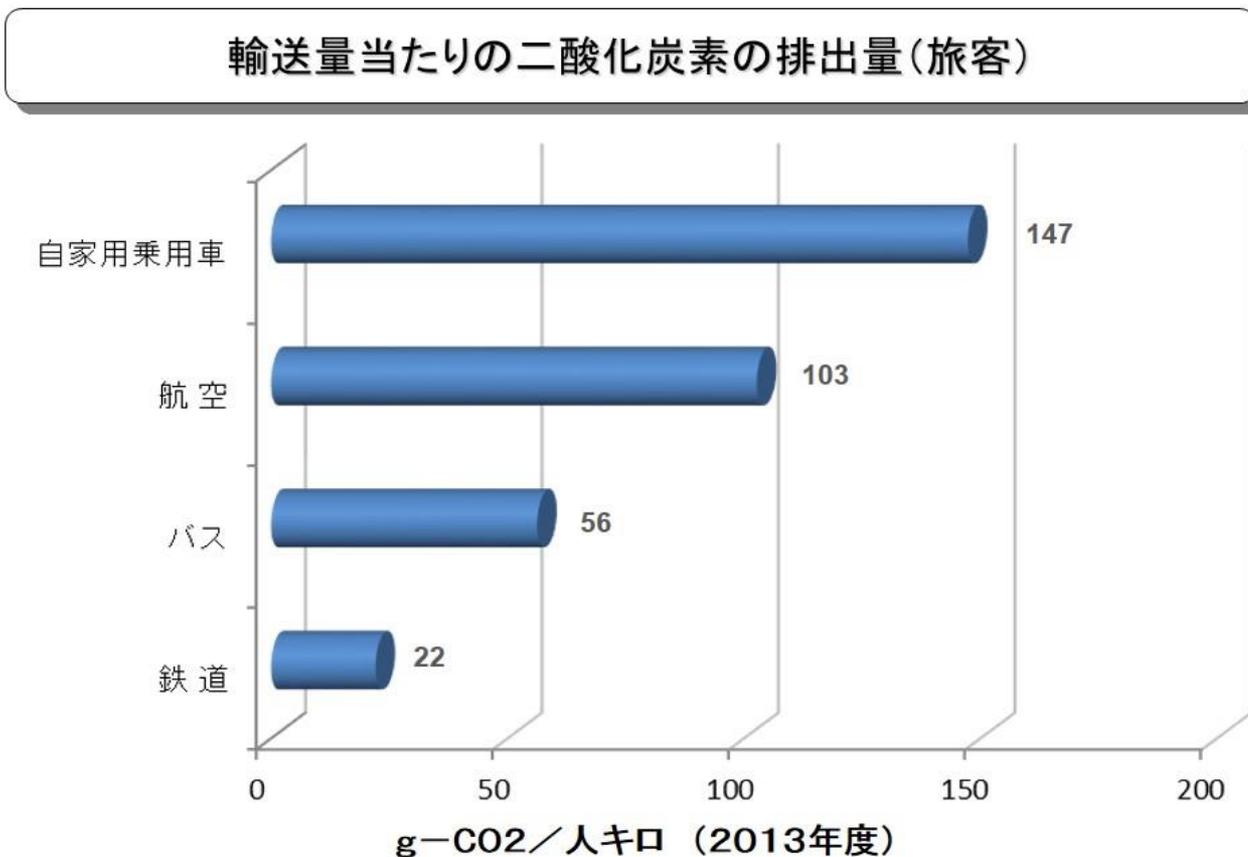
8. 軽油価格の推移と原価に占める割合



- ・軽油価格はH27.7現在 110.18円(スタンド価格)。
 昨今の今頃は高騰したが、最近落ち着いている。ただ、H16年度末から比較すると約35%上昇。
- ・これに伴い、経費に占める燃料油脂費の割合も上昇している。(H16 6.5% → H25 10.1%)
- ・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。

9. 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

10. 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、製造されているバスのうち、乗合バスは平成27年度燃費基準を概ね100%達成、貸切バスは105~110%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。)

メーカーによると、ディーゼルエンジンについては厳しい排ガス規制が行われているが、燃費の改善と排ガス規制はトレードオフの関係にある。

11. 地域公共交通をめぐる動き

過疎化の進展や少子高齢化により、地域公共交通はますます厳しい状況になっており、民間事業者の事業運営に任せるだけでは、必要なサービスの確保が困難になっている。

このため、交通についての基本的理念や国、自治体、事業者の役割分担の考え方を定めた、交通政策基本法が制定され、また、自治体を中心となって地域公共交通ネットワークの再構築を進める法制度が整備されることとなった。

- ・平成25年11月 交通政策基本法 成立
- ・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
- ・平成27年 2月 交通政策基本計画 閣議決定

交通政策基本計画 数値目標(バス関係)

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数
『平成32年度目標 100件』

H27.8末現在、52件作成。149団体が本年度中の策定を目指している。

- ・ノンステップバスの導入率
『平成32年度目標 70%』
H25年度末現在、44%

12. バス関係予算

① 国土交通省 バス関係予算の推移

管轄	項目	内容	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度 (概算要求)
国交省	地域公共交通 確保維持改善事業 (地域の公共交通ネットワークの再構築予算)	・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	30,578 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)	29,009 百万円 ※26年度補正と合わせ約358億円 (対前年 ▲1,551 百万円)	34,907 百万円 (対前年 5,898 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	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)	780 百万円 (対前年 ▲60 百万円)	1,102 百万円 (対前年 322 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	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)	1,000 百万円 (対前年 ▲8 百万円)	1,035 百万円 (対前年 35 百万円)

② 総務省 特別交付税

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26年度交付額575億円。