

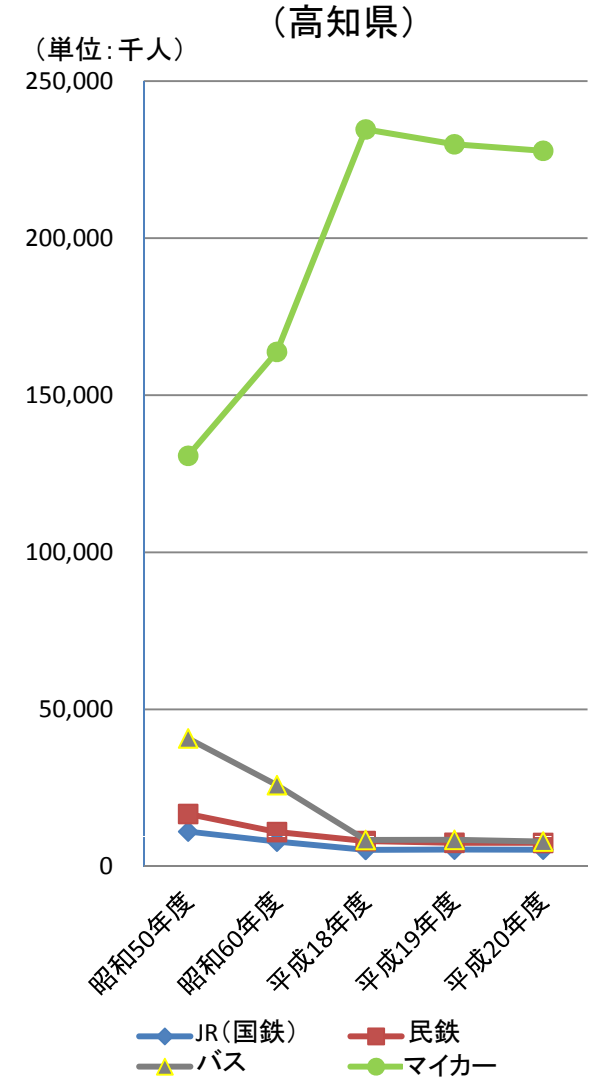
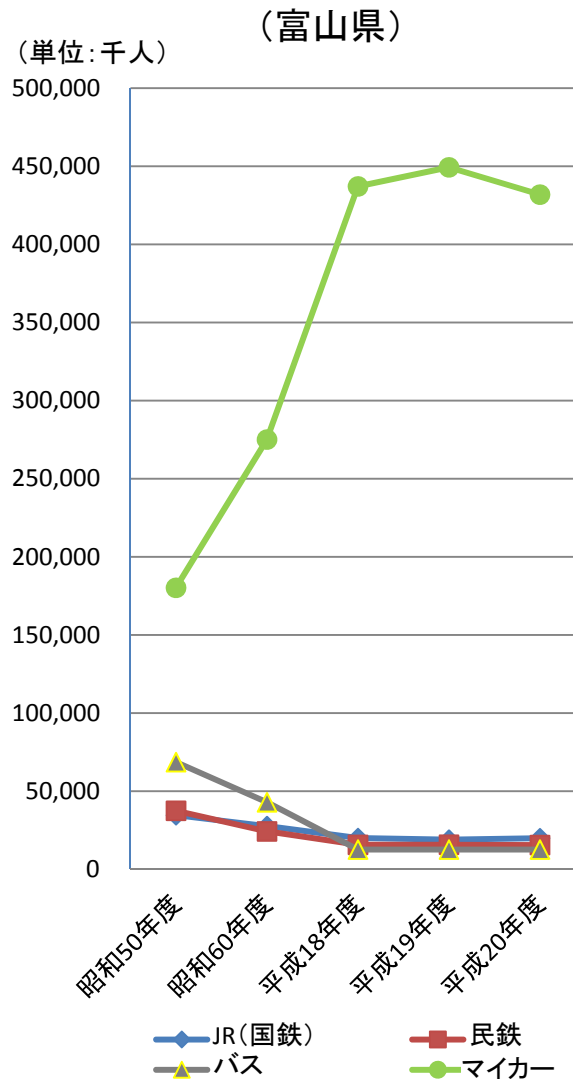
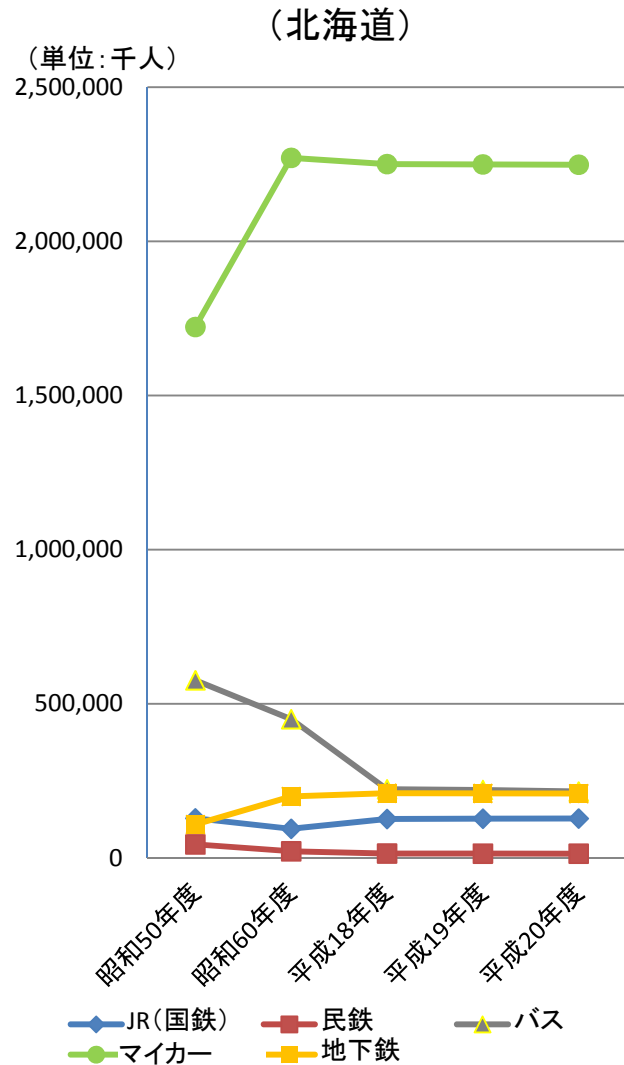
参 考 資 料

平成23年12月12日

国土交通副大臣 松 原 仁

各交通機関の輸送人員の推移(例)

■ マイカーの利用が増える一方で、各公共交通機関の輸送人員は減少。

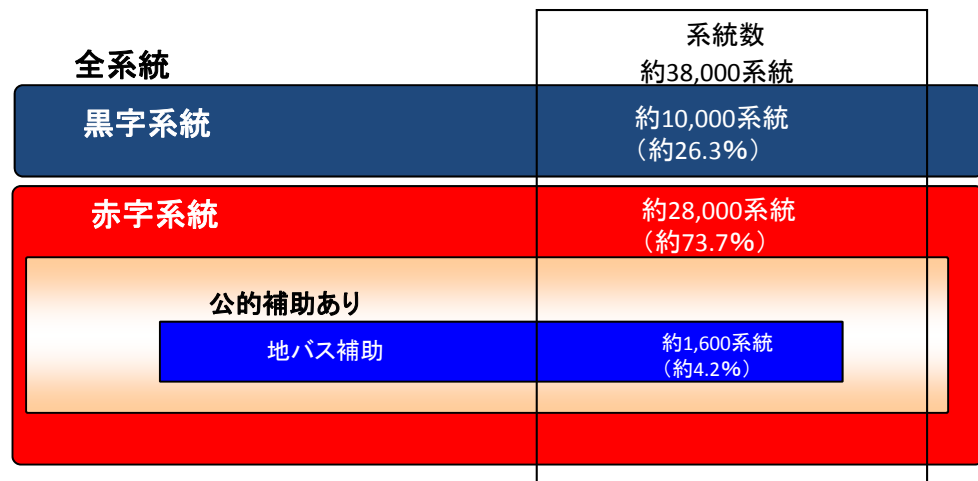


(注) 自動車輸送量は地方運輸局別輸送量を都道府県別登録自動車数の比率により算出したものである。貨物自動車及び軽自動車分を除く。

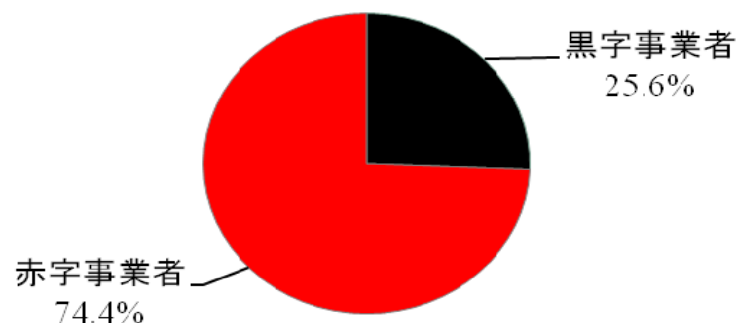
出典: 地域交通年報、自動車輸送統計年報

乗合バスの現状

- 輸送人員が減少を続ける中で、乗合バス事業者が運行する3/4の系統が赤字系統であり、事業者全体としても3/4が赤字事業者となっている。
- 毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える約2,000kmの路線が完全に廃止されている状況にあり、路線廃止に止まらず、乗合バス事業者が経営破綻に追い込まれているケースも全国的に生じている。



乗合バス事業者の収支状況



乗合バスの路線廃止状況(高速バスを除く)

	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
計	8,598km (平均 2,150km)

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

- 那覇交通(株) ○北都交通(株)
- 茨城交通(株) ○富士交通(株)
- 琉球バス(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

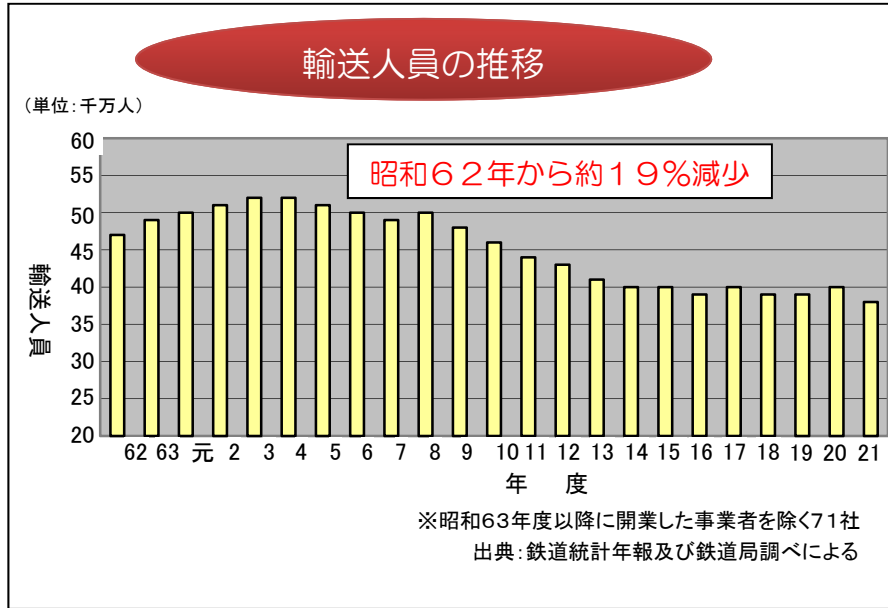
産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

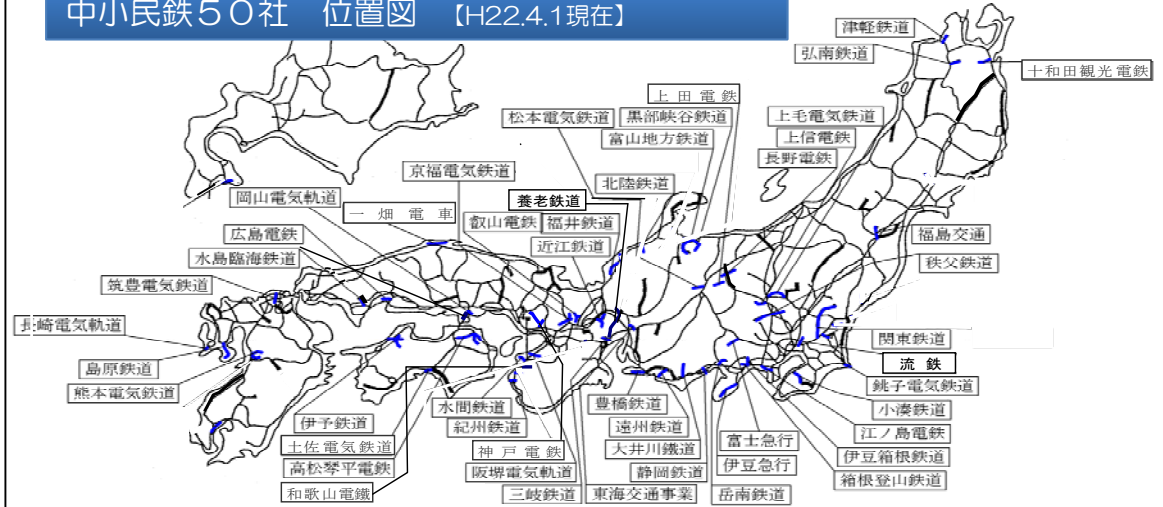
- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

地域鉄道の現状

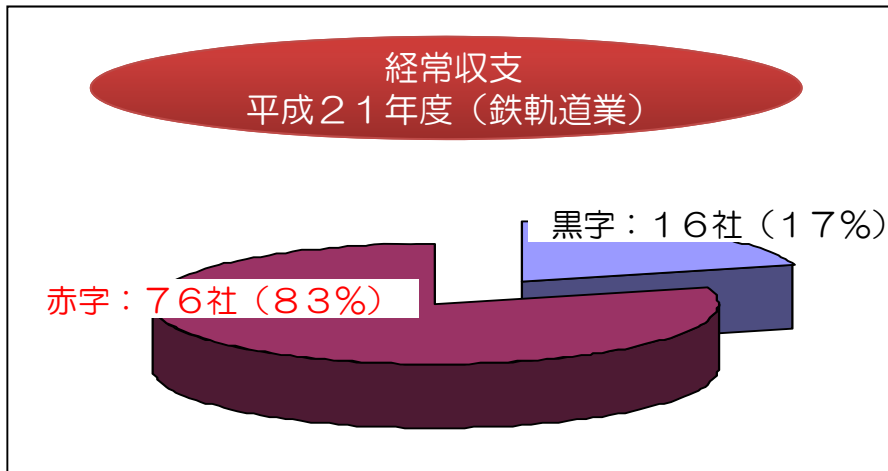
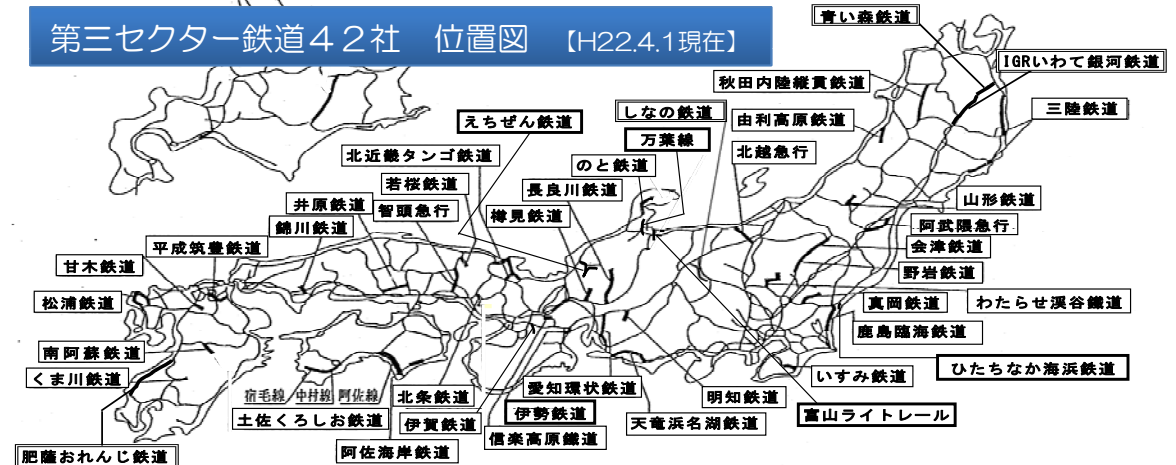
■ 鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。



中小民鉄50社 位置図 【H22.4.1現在】



第三セクター鉄道42社 位置図 【H22.4.1現在】

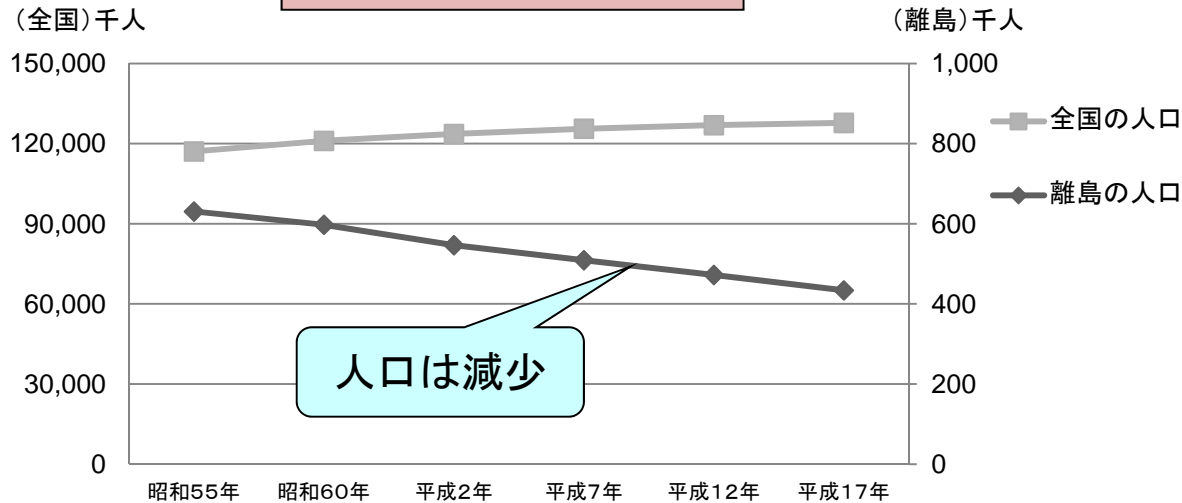


- ・転換鉄道等:旧国鉄のローカル線又は旧国鉄の工事凍結線で日本鉄道建設公団により建設された路線の経営を承継した鉄道事業者
- ・並行在来線:整備新幹線の開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離される並行する在来線の経営を承継した鉄道事業者
- ・その他:上記以外で、事業構造の変更に伴って第三セクター化した鉄道事業者

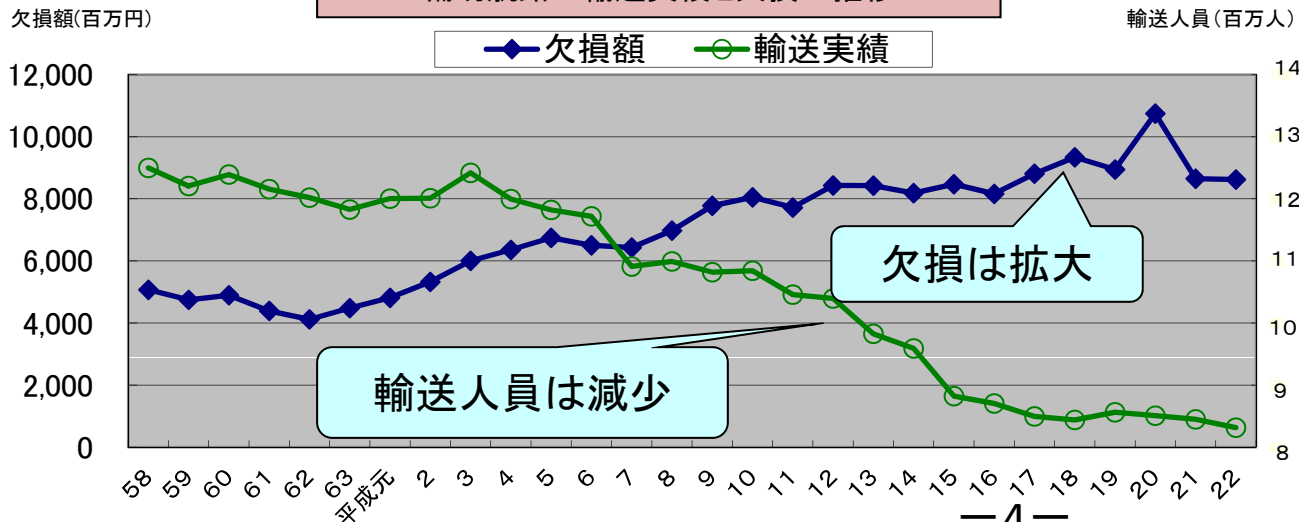
離島航路の現状

- 離島の人口の減少等により、輸送人員は減少し、欠損が拡大。
- バスや鉄道に比べて割高な運賃も課題。

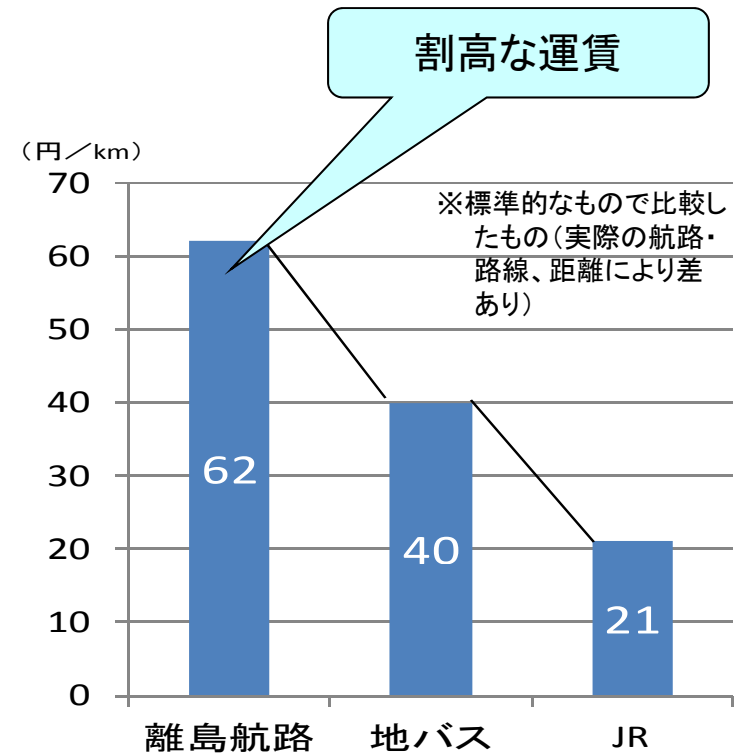
全国と離島の人口の推移



補助航路の輸送実績と欠損の推移



運賃水準の比較



資料)国土交通省調べ

離島航空路の現状

- 離島航空路線における旅客数は減少傾向であり、全体の5割近くが赤字路線。

離島航空路線における路線数、旅客数及び運航便数の推移

	離島航空路線	旅客数(千人)	運航便数(千便)
平成20年度	63	4,890	91
平成21年度	64	4,666	89
平成22年度	66	4,589	93

(参考)

平成11年度	66	5,040	104
--------	----	-------	-----

離島66路線の経常収支

離島路線全体の経常収支(平成22年度)は約30億円の赤字である。

黒字路線・・・36路線 (全体の約45%が赤字路線)
赤字路線・・・30路線

補助対象路線・・・14路線

最も日常性を有する都市との間で、船舶等では2時間以上要する単独の路線であって、赤字を計上しているもの。

運航会社ごとの離島路線経常収支

運航会社ごとの離島路線経常収支(平成22年度)は11社中6社が赤字である。

黒字5社・・・ジャルエクスプレス、日本エアコミューター、日本トランスオーシャン航空、琉球エアコミューター、スカイマーク

赤字6社・・・全日本空輸、北海道エアシステム、新中央航空、オリエンタルエアブリッジ、日本航空インターナショナル、第一航空

消費税率引き上げによる乗合バスへの影響

乗合バスの場合、利用者の大幅な逸走が懸念されるため、
運賃値上げによる消費税の転嫁は事実上困難。

①過去の運賃改定時における運送収入の推移

事業者	改定率 (改定日) (※注)	運賃改定の実施年度		運賃改定の翌年度	
		運送収入 (千円)	対実績年度 増収率	運送収入 (千円)	対実績年度 増収率
A	6.2% (平成18年6月12日)	1,663,068	-1.7%	1,571,311	-7.1%
B	9.7% (平成20年7月1日)	153,542	-4.9%	141,109	-12.6%
C	13.9% (平成21年3月16日)	2,985,754	0.3%	2,812,464	-5.5%

(※注) 改定率は、事業者における上限運賃にかかる改定率であり、当該上限の範囲内で実施運賃が設定されるため、個々の運賃の実際の値上げ率はこれとは異なる場合がある。

②運賃値上げを行った場合の影響

- ・運賃改定を行っても利用者の逸走により相殺され、十分な増収につながっていない。
- ・運賃値上げによるマイカーや自転車、徒歩への移行やバスによる出控えなどが逸走の主な理由。
- ・運賃値上げによる転嫁が期待できない中、消費税の納税額は確実に増加するため、乗合バスの収支の悪化と路線の廃止・減便、バリアフリー化等の遅れ等が強く懸念される。

消費税税率引き上げによるタクシーへの影響

タクシーの場合、利用者の大幅な逸走が懸念されるため、
運賃値上げによる消費税の転嫁は事実上困難。

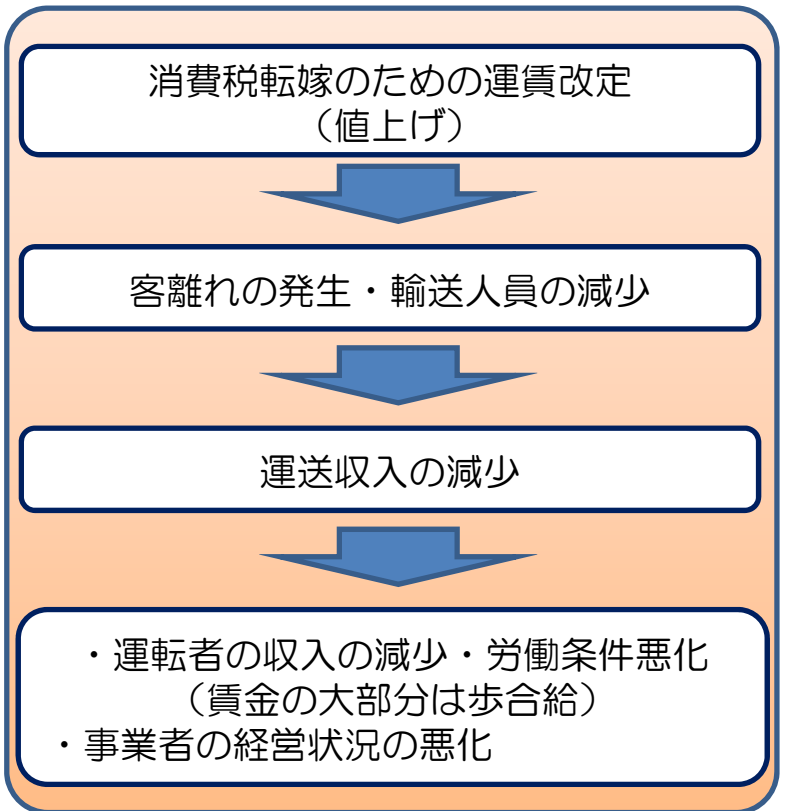
① 運賃改定時における運送収入の推移 (東京都特別区・武三交通圏の例)

	改定率 (改定日)	増収率
平成8年度		-0.5%
平成9年度	1.9% (4月1日)	-1.0%
平成10年度		-4.6%
平成18年度		2.5%
平成19年度	7.2% (12月3日)	1.7%
平成20年度		-15.5%

運賃を値上げしても増収にならず。
翌年度には大幅な減収。

若干の増収になったが、リーマンショックの影響もあり、翌年度は大幅な減収。

② 運賃値上げを行った場合の影響



消費税率引き上げによる鉄道への影響

鉄道の場合、最近の運賃改定時においては、

- ① 運賃改定を行っても、十分な増収につながるとは限らない。
- ② 利用者の逸走が生じている可能性が高い。

○ 最近の運賃改定時における旅客運輸収入の推移の例

事業者	改定率 (改定日) (※注)	運賃改定の実施年度		運賃改定の翌年度	
		旅客運輸収入 (百万円)	対改訂前年度 増収率	旅客運輸収入 (百万円)	対改訂前年度 増収率
A	19.8% (平成19年4月)	73	-0.5%	73	-0.3%
B	8.5% (平成20年4月)	286	1.8%	251	-10.7%
C	8.6% (平成20年4月)	222	3.4%	230	6.9%

(※注) 改定率は、事業者における上限運賃にかかる改定率であり、当該上限の範囲内で実施運賃が設定されるため、個々の運賃の実際の値上げ率はこれとは異なる場合がある。

消費税引き上げによる旅客船への影響

- ①旅客船においても、利用者の逸走が懸念されるため、運賃値上げによる消費税の転嫁は事実上困難。
- ②また、人口減少や少子高齢化が著しい離島では、運賃負担力の低下も懸念。

①平成9年度の運賃改定に伴う営業収入の増減

一般航路5航路の平均

○旅客船

改定率	2.51%
増収率	-6.18%

○フェリー

改定率	2.68%
増収率	-2.97%

離島航路25航路の平均

○旅客船

改定率	4.85%
増収率	-0.06%

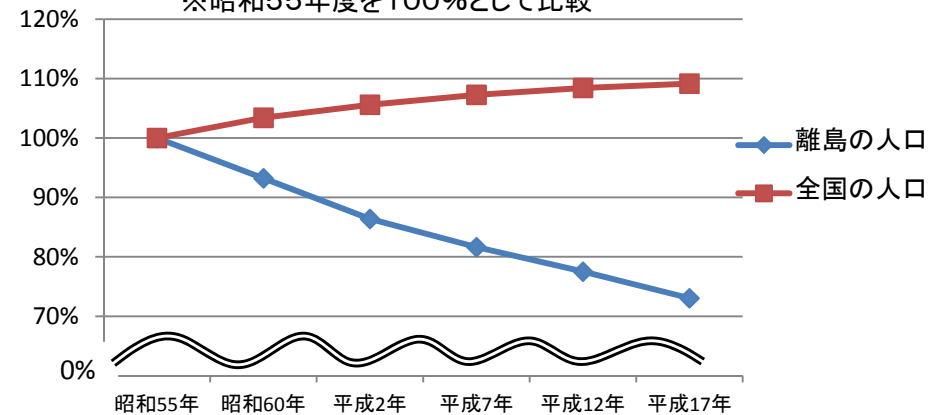
○フェリー

改定率	1.91%
増収率	-0.11%

運賃を値上げしても、輸送人員が減少するため増収にならず。

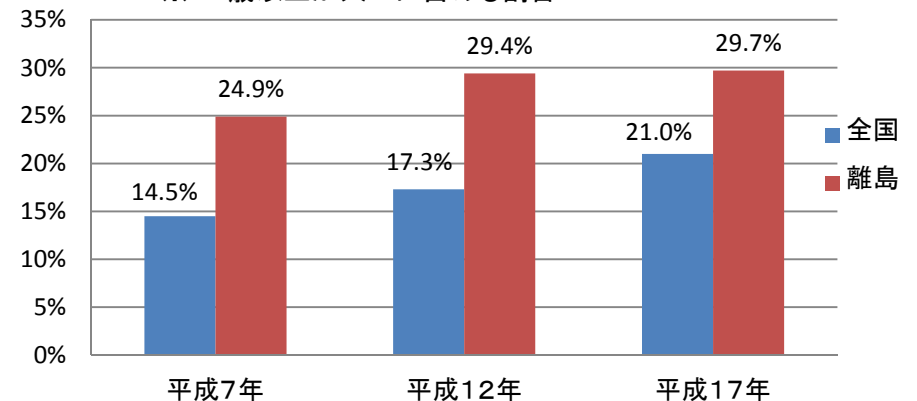
②減少ペースが顕著な離島人口

※昭和55年度を100%として比較



③高齢化ペースが顕著な離島人口

※65歳以上が人口に占める割合



消費税引き上げによる航空輸送への影響

国内航空路線は、経済産業活動を支える基盤であるとともに、地方部や離島住民にとっては、生活を維持するために必須のライフライン。

消費税引き上げ分の運賃転嫁

利用者の減少

悪循環

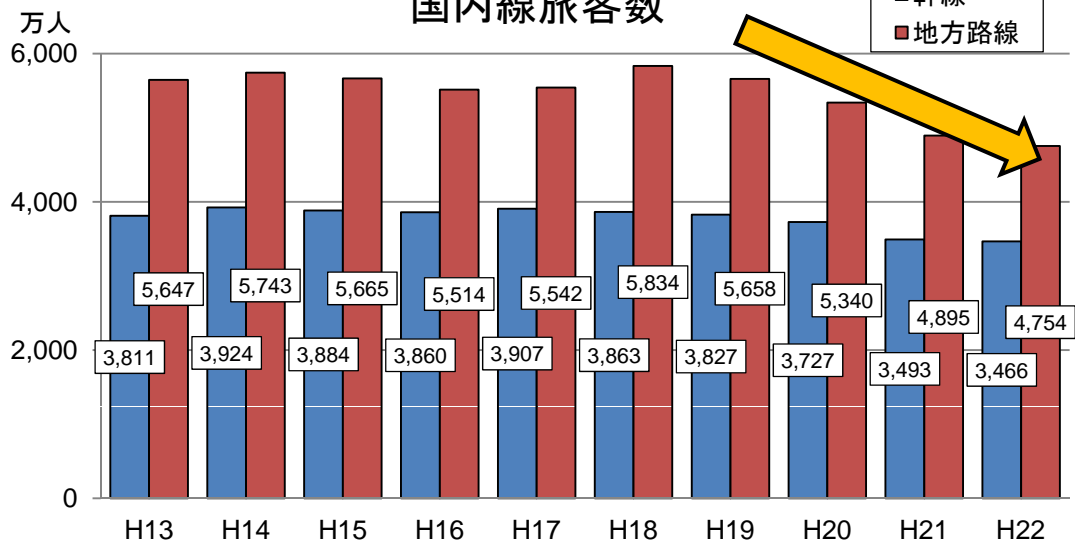
路線収支の悪化

(離島路線については欠損補助の限界)

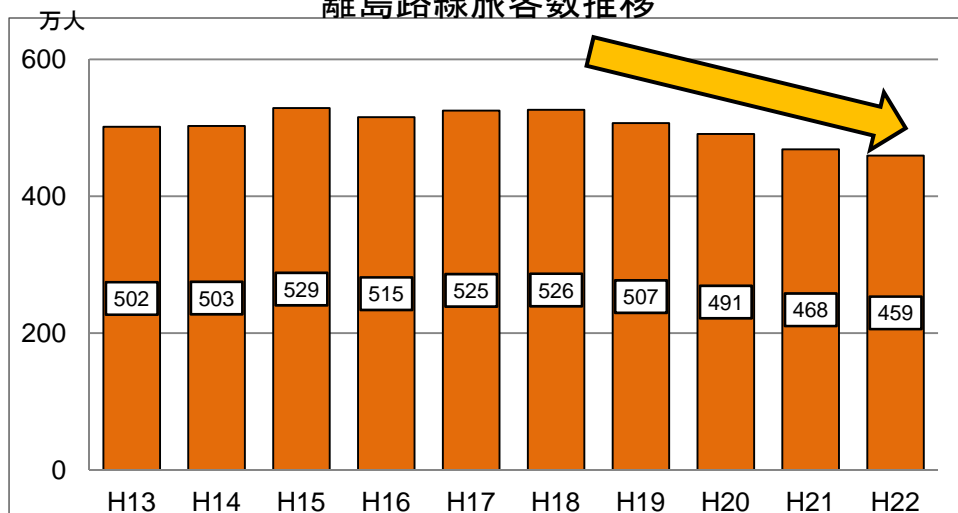
減便・路線廃止

- ・離島: 本土への日帰り通院が困難に
- ・地方: 利便性の低下による経済地盤の低下、人口流出
加速
災害時の代替輸送手段確保不能

国内線旅客数



離島路線旅客数推移



消費税率引き上げによる観光産業への影響

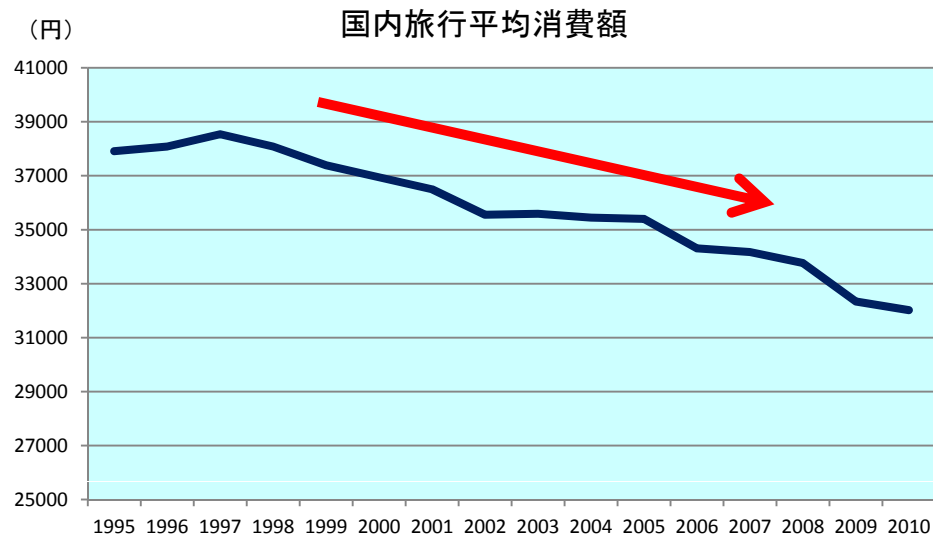
現状

- 国内旅行消費額は一貫して減少傾向にあり、事業者は値上げを行いにくい状況。
- 資金的な余裕がなくなることが消費者の旅行行動に大きく影響する。



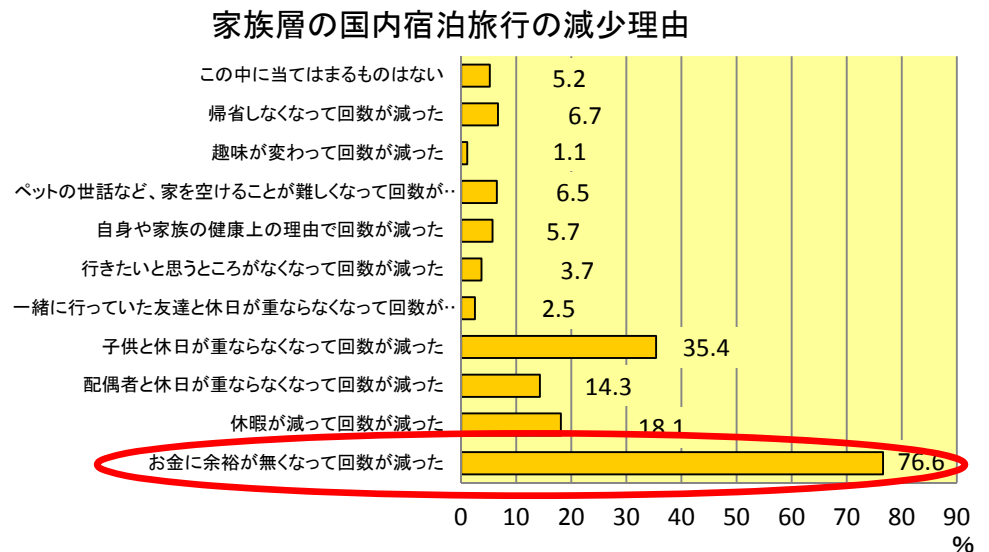
消費税の導入による旅行費用の増加は旅行需要を悪化させる

旅行費の値上げは難しいため、平均消費額は減少を続けている。



出典：一般社団法人日本旅行業協会「数字が語る旅行業」

「お金に余裕が無くなって」という経済面を挙げる回答が最も多い。



出典：観光庁「日本人の観光旅行の状況に関する調査・分析等報告書」

軽減税率に関するEC指令の概要

○付加価値税の共通システムに関する理事会指令 2006/112/EC(2006年11月28日)
 附属書Ⅲ 軽減税率の適用となる対象取引リスト(抜粋)
 (5) 旅客・携行品輸送
 (12) ホテル及び類似の施設で行われる宿泊...

Situation at 1st January 2011

VI VAT RATES GENERALLY APPLIED IN THE MEMBER STATES TO CERTAIN PRODUCTS OR SERVICES

0 = zero rate (exemption with refund of tax paid at preceding stage); [ex] = exemption; [m] = taxation on the margin; [-] = out of scope

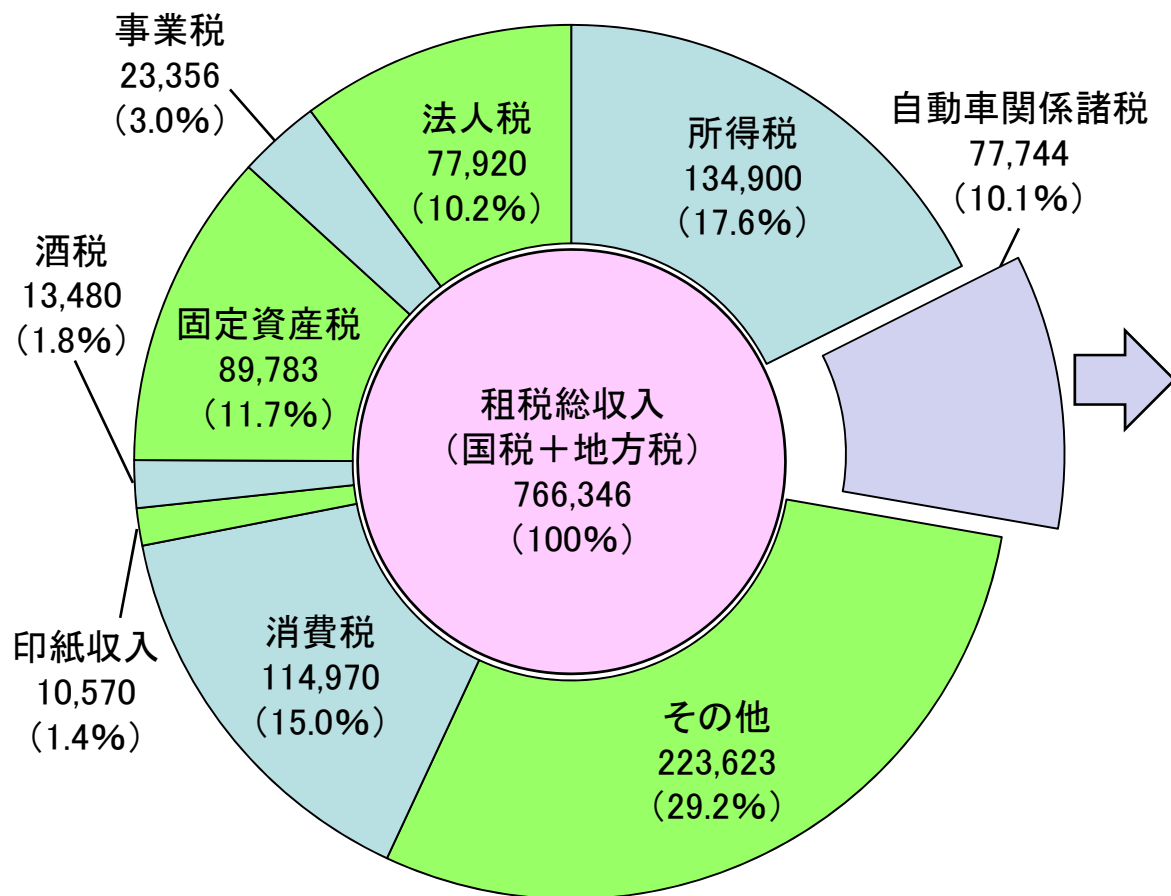
GOODS and SERVICES	BE	BG	CZ	DK	DE	EE	EL	ES	FR	IE	IT	CY	LV	LT	LU	HU	MT	NL	AT	PL	PT	RO	SI	SK	FI	SE	UK
Passenger transport																											
Domestic transport:																											
Air	6	20	10 ⁽¹¹⁾ 20	[ex]	19	20	13	8	5,5	[ex]	10	15	12	21	3	25	0	19	10	8	6	24	8,5	20	9	6	0
Sea	6	20	N/A	[ex]	19 7 [-]	20	13	8	5,5	[ex]	10	8	12	21	N/A	N/A	0	6	N/A	8	6	24	8,5	N/A	9	6	0
Inland waterway	6	20	10 ⁽¹¹⁾ 20	[ex]	19 7	20	13	8	5,5	[ex]	10	15	12	21	3	25	N/A	6	10	8	6	24	8,5	20	9	6	0
Rail	6	20	10 ⁽¹¹⁾ 20	[ex]	19 7	20	13	8	5,5	[ex]	10 [ex]	N/A	12	21	3	25	N/A	6	10	8	6	24	8,5	20	9	6	0
Road	6	20	10 ⁽¹¹⁾ 20	[ex]	19 7	20	13	8	5,5	[ex]	10 [ex]	5 15	12	21	3	25	0 18	6	10	8	6	24	8,5	20	9	6	0
Hotels	6	7 ⁽¹²⁾ 20	10	25	19	9	6,5	8	5,5	13,5	10	5	22	9 ⁽¹²⁾	3	25	5	6	10	8	6	24	8,5	20	9	12	20

(11) CZ: 10% applies only on regular transport
 (12) BG: Hotel services when they form part of a tourist package

国名	ベルギー	ブルガリア	チェコ	デンマーク	ドイツ	エストニア	ギリシャ	スペイン	フランス	アイルランド	イタリア	キプロス	ラトビア	リトアニア	ルクセンブルク	ハンガリー	マルタ	オランダ	オーストリア	ポーランド	ポルトガル	ルーマニア	スロベニア	スロバキア	フィンランド	スウェーデン	イギリス	27ヶ国
標準税率	21	20	20	25	19	20	23	18	19,6	21	20	15	22	21	15	25	18	19	20	23	23	24	20	20	23	25	20	
交通関係軽減税率	6	-	10	非課税	7	-	13	8	5,5	非課税	10	5,8	12	-	3	-	0	6	10	8	6	-	8,5	-	9	6	0	21ヶ国
宿泊関係軽減税率	6	7	10	-	-	-	-	8	5,5	13,5	10	5	-	9	3	-	5	6	10	8	6	-	8,5	-	9	12	-	18ヶ国

自動車関係の税負担(トラック等)

○平成23年度の租税総収入の税目内訳(単位:億円)



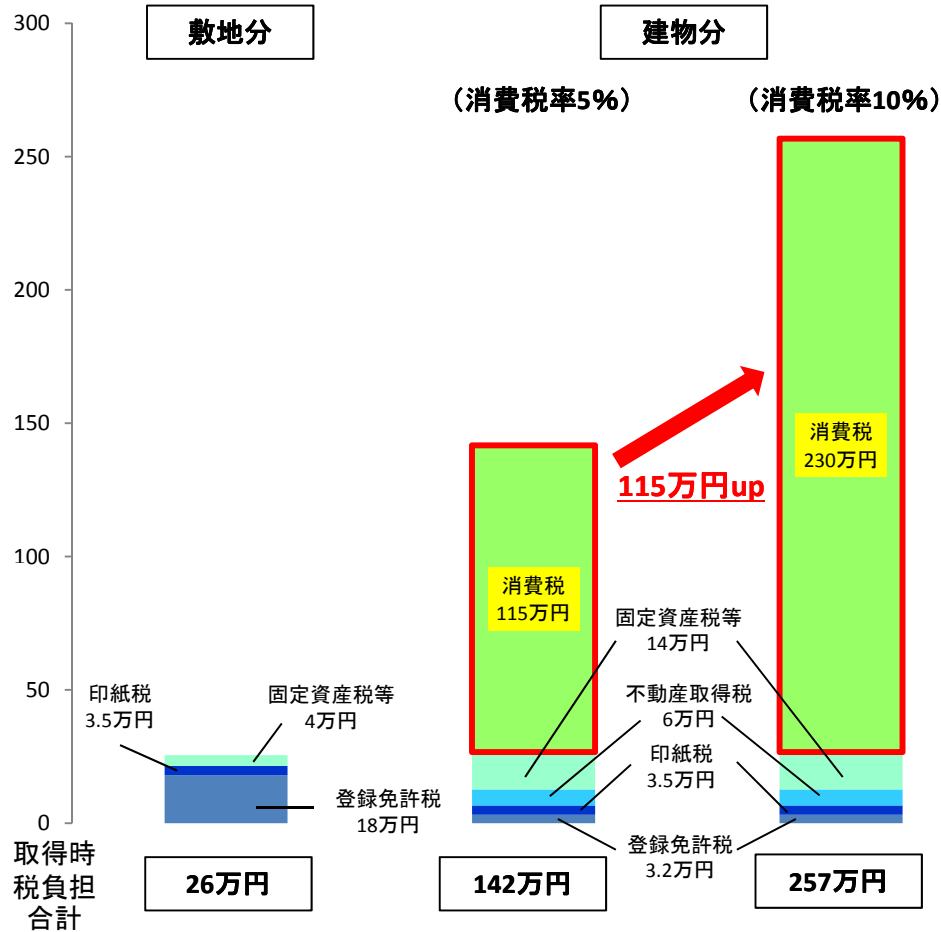
		科目	税収額	うち、トラック業界負担額
取得段階	自動車取得税	地方税	1,920	213
	消費税(車体課税分)	国税	6,864	358
保有段階	自動車重量税	国税	7,218	511
	自動車税	地方税	15,947	499
	軽自動車税	地方税	1,808	
走行段階	軽油引取税	地方税	8,742	5,038
	揮発油税	国税	26,340	23
	地方揮発油税	国税	2,818	2
	石油ガス税	国税	240	
	消費税(燃料課税分)	国税	5,847	242
自動車関係諸税 合計			77,744	6,884

消費税引き上げによる住宅取得・住宅市場への影響

住宅取得に係る消費税額は大きく、税率引き上げ後の負担額は200万円を超える

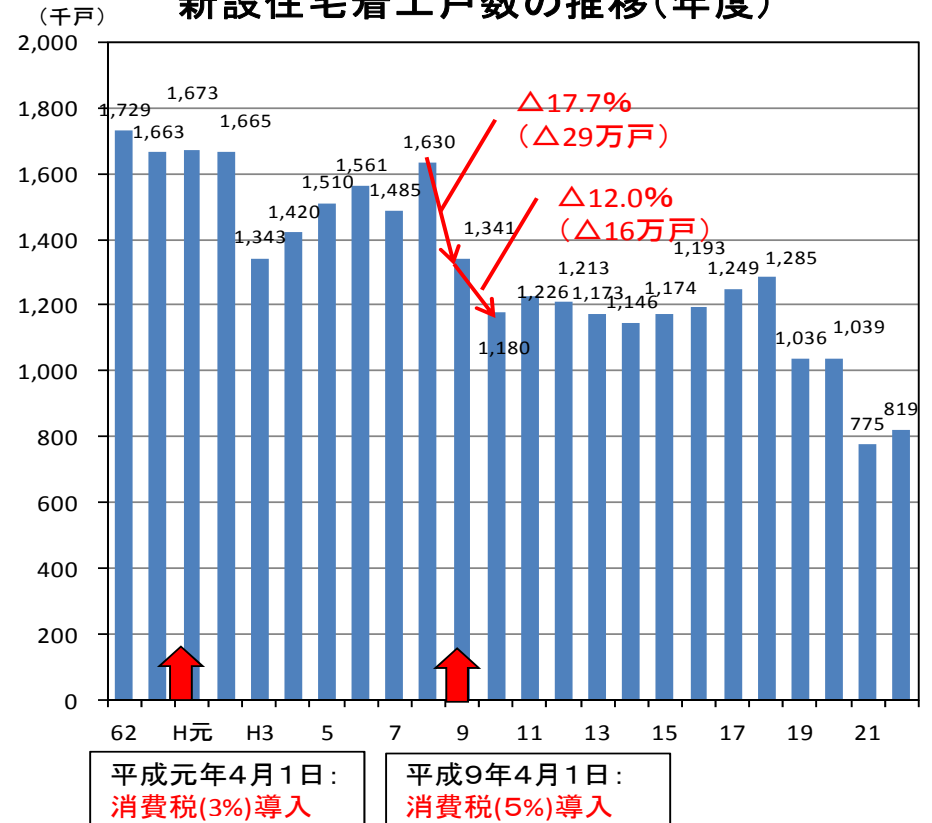
前回の消費税引き上げ時は、駆け込み需要の反動減で大幅な着工の落ち込みがあった

(万円) 新築住宅取得時の税負担(消費税引き上げ時の比較)



(モデル)
 ○建物 価格:2,300万円(固定資産評価額:1,400万円)
 ○土地 価格:2,000万円(固定資産評価額:1,200万円)
 ○借入額:3,300万円

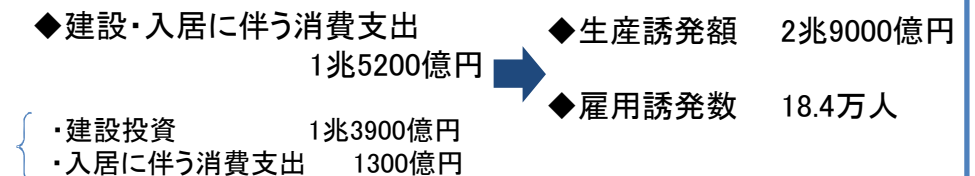
新設住宅着工戸数の推移(年度)



平成元年4月1日: 消費税(3%)導入
 平成9年4月1日: 消費税(5%)導入

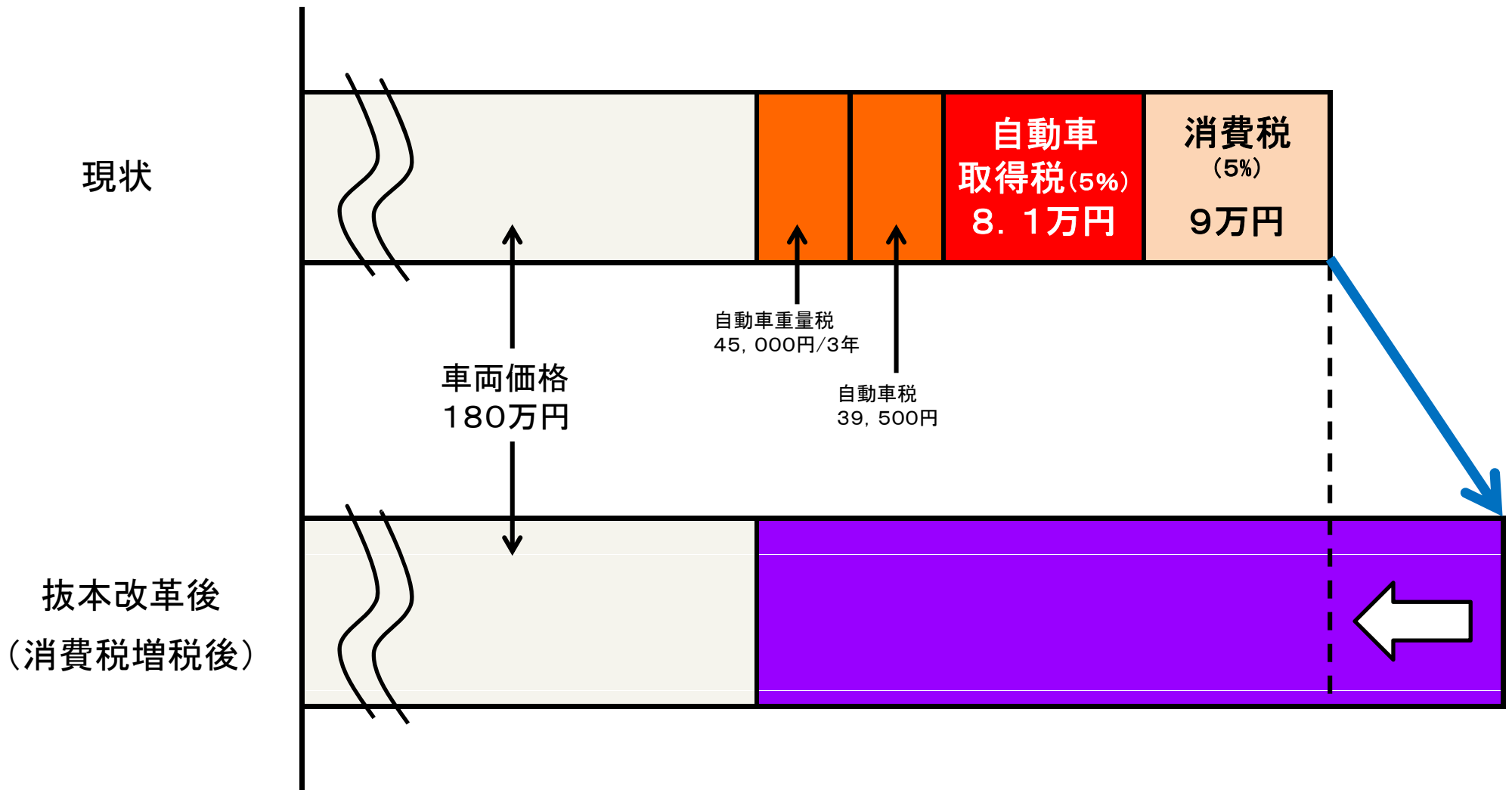
(資料)住宅着工統計(国土交通省)

住宅建設10万戸の経済効果



(資料)平成17年建設部門分析用産業連関表(国土交通省)

自動車購入時における税負担について



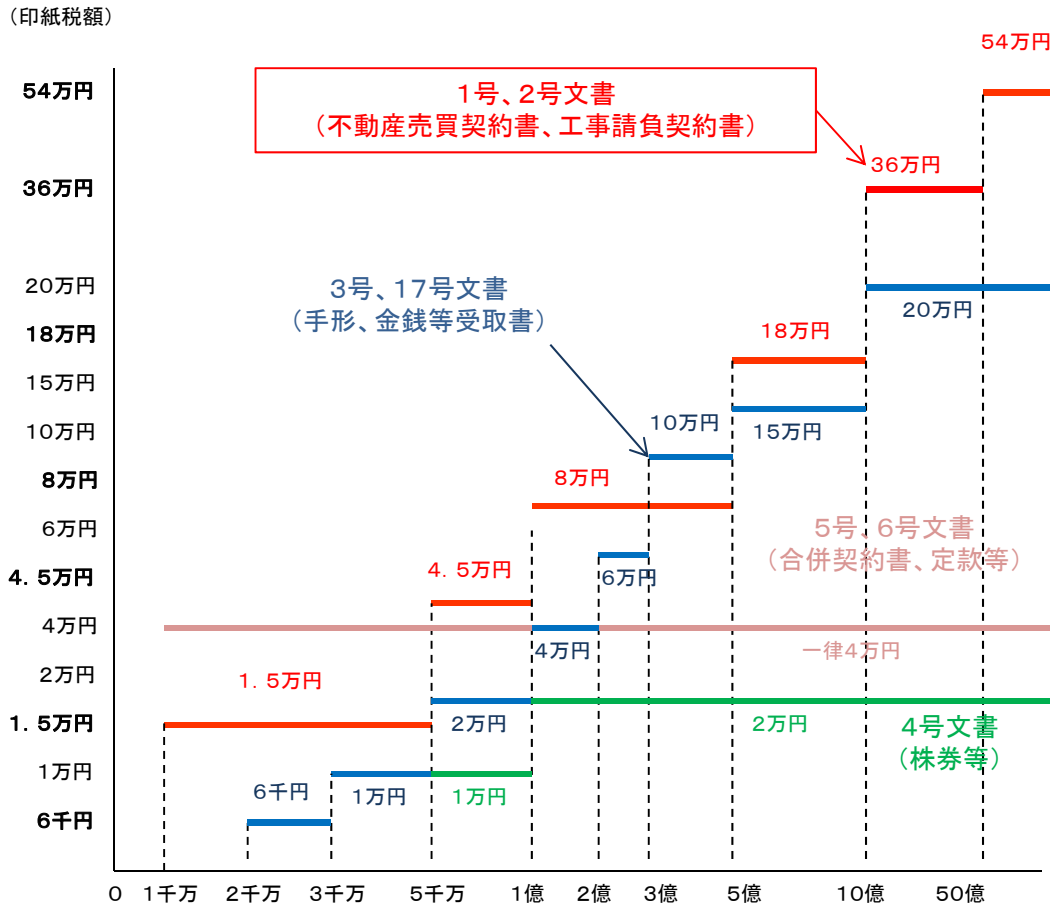
* 1 自家用乗用車、車両価格180万円、車両重量1.5t、排気量1.8ℓの場合。

* 2 自動車取得税の課税標準は車両価格の90%と仮定。

工事請負契約書等に係る印紙税について

○工事請負契約書等には、他の文書と比べて**高率、高額な印紙税**が課されている。

○平成9年4月(消費税率引き上げ時)より、工事請負契約書等に係る印紙税は、税率が軽減されている。



注1: 契約金額が1千万円以下、印紙税額が6千円未満は省略。
 注2: これらのほか、7号、20号文書(継続的取引基本契約書等)は4千円、8号~16号、18号文書(預貯金証書)は2百円、19号文書(金銭受取通帳等)は4百円。

契約金額	印紙税	
	本来の税率	軽減後の税率
1千万円以下	200円~1万円	—
1千万円~5千万円	2万円	1.5万円 (25%減)
5千万円~1億円	6万円	4.5万円 (25%減)
1億円~5億円	10万円	8万円 (20%減)
5億円~10億円	20万円	18万円 (10%減)
10億円~50億円	40万円	36万円 (10%減)
50億円超	60万円	54万円 (10%減)

○建設業においては、重層請負構造の中で**多段階にわたり課税**されている。

