

平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	8	府省庁名 <u>国土交通省</u>
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税（外形） 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（地球温暖化対策税）	
要望項目名	地球温暖化対策のための税（軽油に係る地方環境税）における営業用トラック・バスに係る減免措置の創設	
要望内容（概要）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） ・ 特例措置の内容 <p>平成23年度税制改正において検討することとされている地球温暖化対策のための税（地方環境税）について、自家用トラック・自家用乗用車から環境負荷の小さい営業用トラック・バスへの転換を促進するとともに、営業用トラック・バスの安定した輸送力の確保及び輸送コストの抑制を図るため、営業用トラック・バスの用に供される軽油に課せられるものにあつては減免措置を設けること。</p>	
関係条文	〔 〕	
減収見込額	（初年度） （ ー ） （平年度） （ ー ） （単位：百万円）	
要望理由	<p>（1）政策目的</p> <p>営業用トラックは、自家用トラックに比べCO2排出量が1/7であるなど、環境に優しい輸送手段であり、軽油に係る課税に当たって、自家用トラックとの格差を設けることにより、自家用トラックから営業用トラックへの転換を促すことが必要である。</p> <p>また、営業用トラックは、我が国の国内物流の大半を担い、国民生活及び経済社会の維持発展に欠かすことのできない重要な輸送手段であるが、経済のグローバル化の進展等に伴う消費価格の下落やこれに伴うコストダウンにより運賃・料金下落が進行するとともに、人口減少社会の到来等により国内物流需要の減少が起きているなど、トラック事業の経営は構造的に大変厳しい状況となっている。</p> <p>こうした中でも、トラック事業者は環境対策、安全対策、輸送サービス改善等の社会的要請に対する取組を引き続き実施することが必要である。このような中、新たな税負担が発生した場合には、トラック事業者の収益悪化につながり、上記取組が十分に行われなくなる事態や、事業者の倒産も予想されるなど、我が国における適切な輸送力の確保に支障を来し、輸送コストの上昇につながるおそれがある。このため、新たな負担となる税については所要の減免措置を設け、安定した輸送力の確保及び輸送コストの抑制を図ることが必要である。</p> <p>公共交通機関であるバスは、自家用乗用車に比べCO2排出量が1/3であるなど、環境に優しい交通機関であり、軽油に係る課税を軽減することで、輸送コストを抑制し、公共交通機関としての役割を果たすことが必要である。</p> <p>また、少子高齢化や過疎化の進行、モータリゼーションの進展により、輸送人員が減少し続ける中で、昨今の景気の悪化等もあり、経営環境が非常に厳しい状況になっている。</p> <p>こうした中でも、バス事業者は公共交通機関としての役割を引き続き果たすことが必要である。新たな税負担が発生した場合には、輸送コストの上昇につながり、公共交通機関としての役割を十分に果たせなくなる事態や、収支の悪化に伴う路線の廃止・減便等も予想されるなど、我が国における輸送力の確保に支障を来すおそれがある。このため、新たな負担となる税については所要の減免措置を設け、安定した輸送力の確保及び輸送コストの抑制を図ることが必要である。</p>	

	<p>(2) 施策の必要性</p> <p>約6万3000者に及ぶトラック事業者、約5500者に及ぶバス事業者は経営基盤の脆弱な中小企業がその多くを占めており、激しい競争や輸送人員の減少等により多くの事業者が赤字基調となっている。こうした状況にもかかわらず、トラック・バス事業者はCO2削減、NOx・PM排出抑制等の環境対策や、交通事故防止に向けた安全対策等の社会的要請に応えるべく、多くの投資を行っているところであり、こうした取組が不断に持続されていくことが必要である。</p> <p>また、これらトラック事業者は、我が国の物流を支える極めて重要な輸送機関としての責務を担っており、引き続き安定した輸送力を確保し、こうした責務を確実に果たしていくためには、国の施策として税負担を軽減することにより輸送コストを可能な限り抑制する必要がある。</p> <p>バス事業者においても、公共交通機関としての役割である輸送力の確保等を十分に果たすためにも、国の施策として税負担を軽減することにより輸送コストを可能な限り抑制する必要がある。</p> <p>こうしたことから、トラック・バス事業者については、地球温暖化対策のための税の減免を行い、上記対策を実施するための原資が確保されるのがことが適当である。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 施策目標 5 快適な道路環境等を創設する 政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する
	政策の達成目標	業績指標 25 クリーンエネルギー自動車の普及台数 目標値：69万台以上（平成22年度） 業績指標 98 事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数） 目標値：①380人、②43,000人、③0人（平成25年度） さらに、これらの政策体系における位置付けを踏まえつつ、自家用トラック・自家用乗用車から環境負荷の小さい営業用トラック・バスへの転換を促進するとともに、営業用トラック・バスの安定した輸送力の確保及び輸送コストの抑制を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	無期限
	同上の期間中の達成目標	同上
	政策目標の達成状況	—
有効性	要望の措置の適用見込み	—
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>営業用トラックは、自家用トラックと比較して輸送効率に優れ、単位当たりのCO2排出量は1/7と環境に優しい輸送手段であり、また公共交通機関であるバスは、自家用乗用車に比べCO2排出量が1/3と環境に優しい交通機関である。政府としても、京都議定書目標達成計画において自家用トラックから営業用トラックへの転換を進める、いわゆる「自営転換」の促進及び自家用乗用車からバス等の公共交通機関への利用転換の促進を掲げているところである。このため、営業用トラックと自家用トラックの間で課税額に格差を設けること及び営業用バスの税負担を軽減することは、自営転換や公共交通機関への利用転換をより一層進めるためのインセンティブとして極めて有効性が高い。</p> <p>また、トラック事業者に対する税負担を軽減することで、安定した経営環境を創出することが可能となり、環境対策、安全対策、輸送サービス改善等の取組にも十分な経営資源を投入することが可能となり、ひいては我が国における安定した輸送力の確保や輸送コストの抑制につながることから、有効性が高い。</p> <p>バス事業者に対する税負担を軽減することにおいても、環境対策、安全対策、輸送サービスの改善等の取組にも十分な経営資源を投入することが可能となり、ひいては公共交通機関としての安定した輸送力の確保や輸送コストの抑制につながることから、有効性が高い。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—

	要望の措置の 妥当性	<p>営業用トラックと自家用トラックの間で課税額に格差を設けること及び営業用バスの税負担を軽減することで、自家用トラックから営業用トラック、自家用乗用車から営業用バスへの転換が一層進み、貨物自動車・乗用自動車全体でのCO2排出量削減に効果があることから、営業用トラック・バスに係る軽油における地球温暖化のための税（温暖化対策税）を減免することが妥当である。</p>
負担軽減措置等の 適用実績	—	
税負担軽減措置等の 適用による効果（手段 としての有効性）	—	
前回要望時の 達成目標	—	
前回要望時からの 達成度及び目標に 達していない場合の 理由	—	
これまでの要望経緯	—	
ページ		