

自動車の車体課税の見直しについて

平成23年11月15日

国土交通副大臣 松原 仁

自動車の車体課税の見直し (自動車重量税、自動車取得税、自動車税)

税制改正要望の内容

- 自動車ユーザーの負担軽減のため、平成23年度税制改正大綱に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。
- 車体課税の見直しの中で、環境対応車の特例措置を継続し、先進安全自動車(ASV)・バリアフリー車両の特例措置を創設する。

〈平成23年度税収見込み及びエコカー減税等の減税規模〉

| | 税目 | 税収見込み*1 | |
|-----|--------|-----------|---------------------------|
| | | | 減税規模 |
| 国税 | 自動車重量税 | 7,000億円 | ▲ 1,000億円 |
| 地方税 | 自動車取得税 | 2,000億円 | ▲ 1,400億円 |
| | 自動車税 | 1兆6,000億円 | ± 240億円 (グリーン化特例は税収中立) |
| 計 | | 2兆5,000億円 | ▲ 2,400億円 |

*1 エコカー減税実施後の税収見込み

〈新車購入時の通常税額及び減税額のイメージ〉

○ホンダ・フリードの例

- ・自家用乗用車
- ・車両重量1.3t、車両価格190万円、排気量1.4L
- ・排ガス☆☆☆車、2010年度燃費基準+25%達成車
(エコカー減税75%軽減対象車)



| | 通常税額 | 減税額 | 減税後の税額 |
|--------|----------|------------|---------|
| 自動車重量税 | 45,000円 | ▲ 33,800円 | 11,200円 |
| 自動車取得税 | 85,500円 | ▲ 64,000円 | 21,500円 |
| 自動車税 | 34,500円 | ▲ 17,000円 | 17,500円 |
| 計 | 165,000円 | ▲ 114,800円 | 50,200円 |

○平成23年度税制改正大綱(抜粋)(平成22年12月16日 閣議決定)

9. 検討事項

〔国税・地方税共通〕

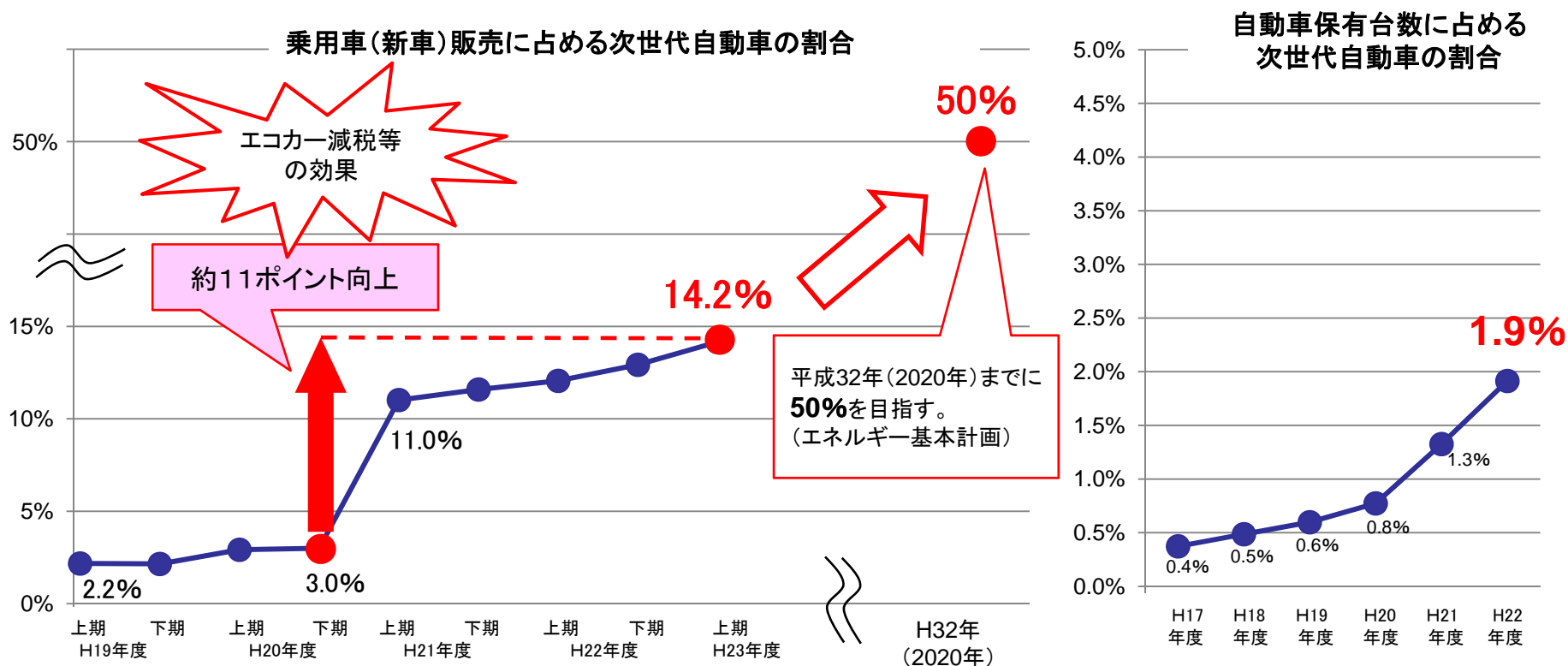
- (4) **車体課税**については、**エコカー減税の期限到来時まで**に、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、**当分の間**として適用されている**税率の取扱い**を含め、**簡素化、グリーン化、負担の軽減等**を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

環境対応車の導入インセンティブの必要性①

環境対応車の導入インセンティブの必要性

CO2排出量の25%削減目標(2020年)の達成、大気汚染の防止等の観点から、環境対応車の特例措置の継続が必要。

- 環境対応車の導入インセンティブは、自動車ユーザーによる環境対応車の購入促進に極めて有効な政策手段。
- エコカー減税導入(平成21年度)以降、エコカー補助やグリーン化特例と相まって、新車販売に占める次世代自動車の割合は顕著に増加。
- 一方、ストックベースで見れば、自動車保有台数に占める次世代自動車の割合は約2%に過ぎず、更なる普及促進が必要。

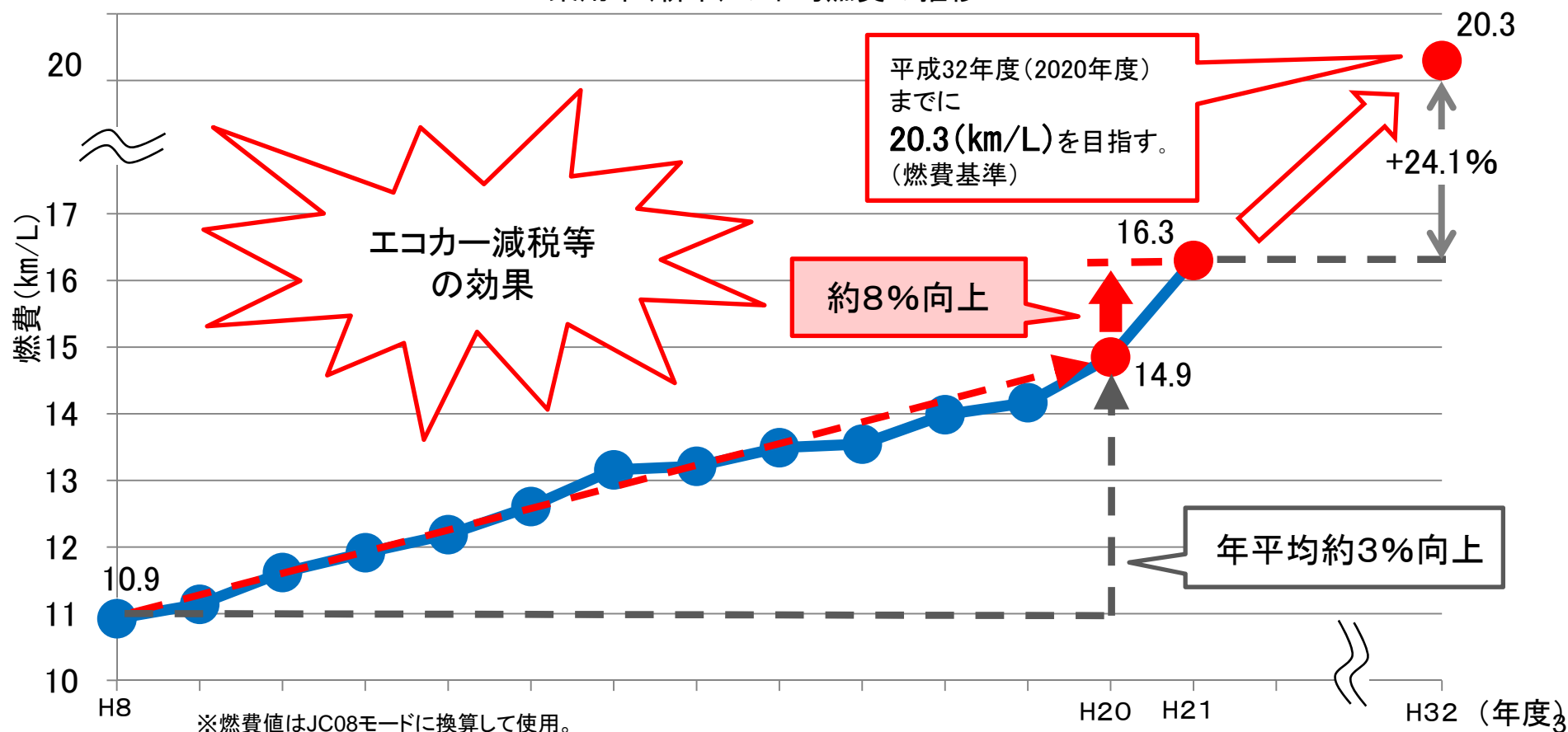


※次世代自動車とは、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、CNG自動車等をいう。
(低炭素社会づくり行動計画)

環境対応車の導入インセンティブの必要性②

- エコカー減税等は、新車乗用車の燃費向上にも効果。
- 平成20年度までの向上率は年平均3%であったが、エコカー減税等の効果が生じた平成21年度の向上率は8%と大幅な上積みを達成。
- この燃費向上効果を維持することで、平成32年には、CO2排出量を年間約200万トン以上も削減が可能(運輸部門の約1%に相当)。

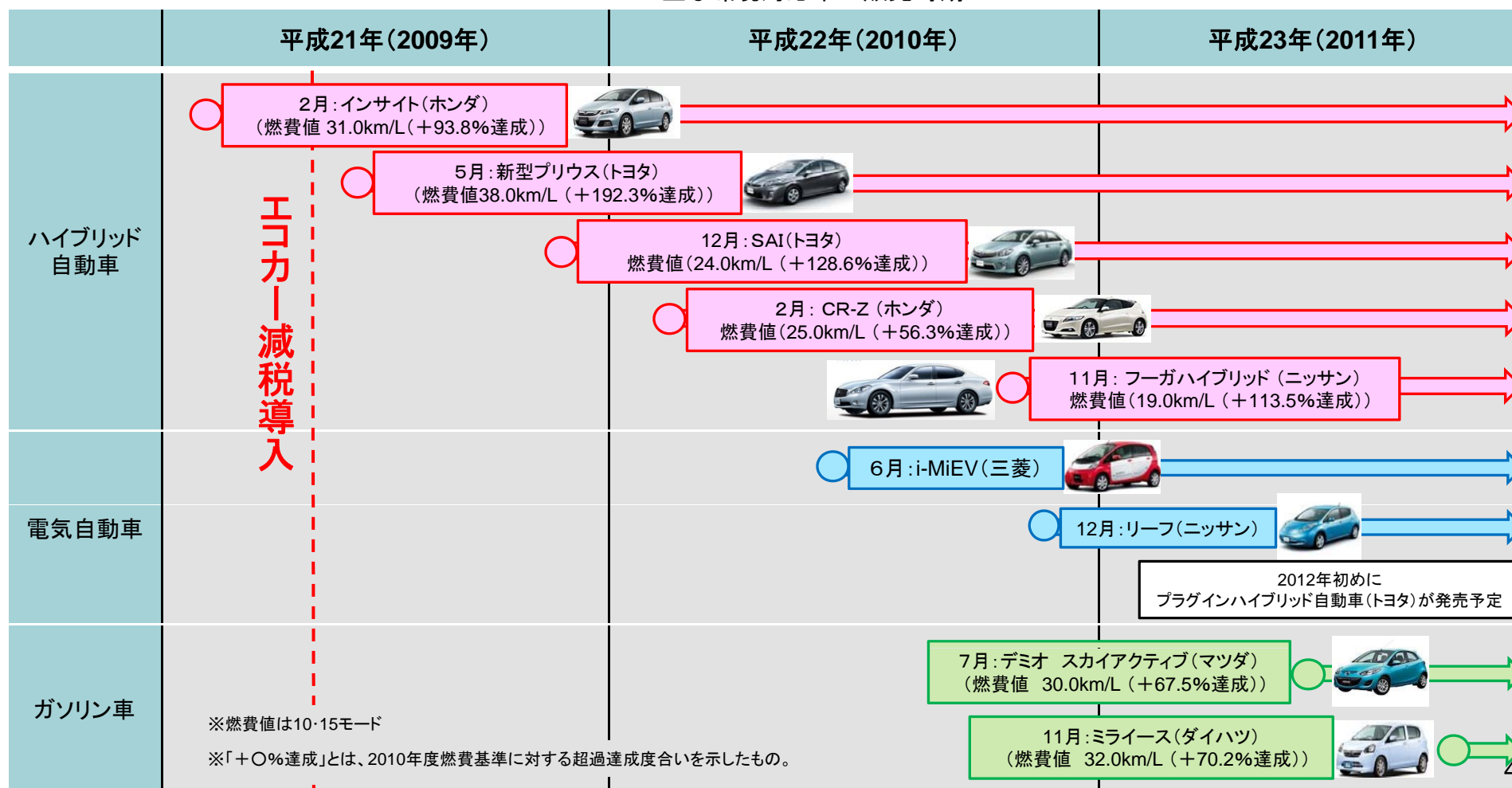
乗用車(新車)の平均燃費の推移



環境対応車の導入インセンティブの必要性③

- エコカー減税後、技術開発が加速。複数メーカーが多様な技術を駆使し、新しい環境対応車を続々と市場に投入。
- ハイブリッド自動車は、複数のメーカーが製造・販売を開始し、車種バリエーションが拡大。
- ゼロ・エミッションである電気自動車やプラグインハイブリッド自動車が登場。
- 最近では、ガソリン車でも、ハイブリッド自動車の燃費性能に匹敵するものも登場。

主な環境対応車の販売時期

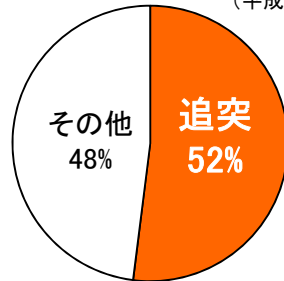


車両の安全対策の必要性

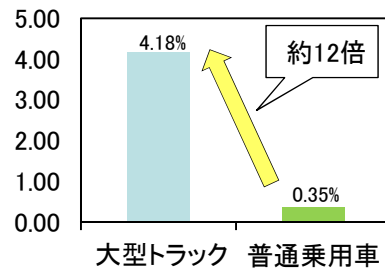
大型トラックの追突事故の重大性

- 大型トラックの全事故の約50%は追突事故。
- 大型トラックによる追突事故の死亡率は、乗用車の約12倍。

【大型トラックの事故類型】
(平成22年度)



【追突事故発生時の死亡率】
(%) (高速道路)



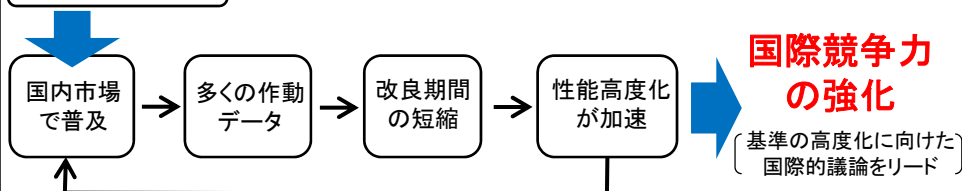
【大型トラックによる追突事故の例】

- 〈発生日〉・平成22年2月25日 正午頃
 〈状況〉・国道8号線の交差点(新潟県三条市内)。
 ・赤信号で停車中の車列最後尾に、大型トラックが追突。
 ・4台の玉突き事故に発展。車列最後尾の乗用車の運転者死亡、同乗者重傷1名、軽傷1名。

我が国自動車メーカーの国際競争力の強化

- 大型車への衝突被害軽減ブレーキの搭載は国際的潮流。
- 日本は諸外国に先駆けて実用化。国際競争力を有する技術。
- 国際基準案の策定に関する議論をリード。

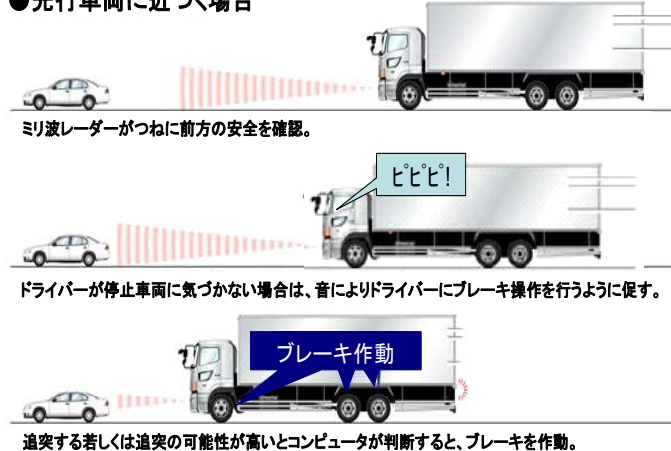
導入インセンティブ



衝突被害軽減ブレーキの概要

- 衝突被害軽減ブレーキの普及による安全性向上が必要。
- 当該装置により被追突車両の死亡事故件数の約80%を削減。

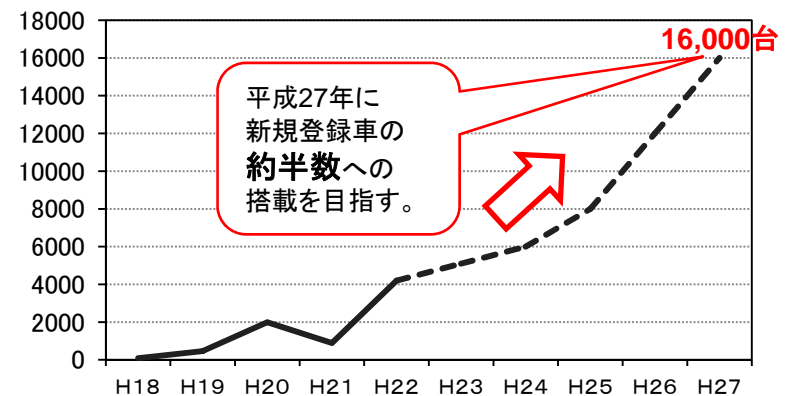
●先行車両に近づく場合



衝突被害軽減ブレーキの普及目標

- H27年に大型トラック新規登録車の約半数への搭載を目指す。

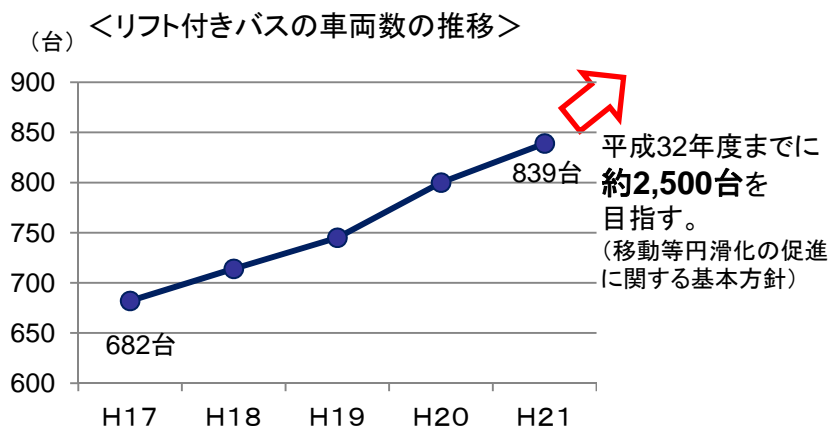
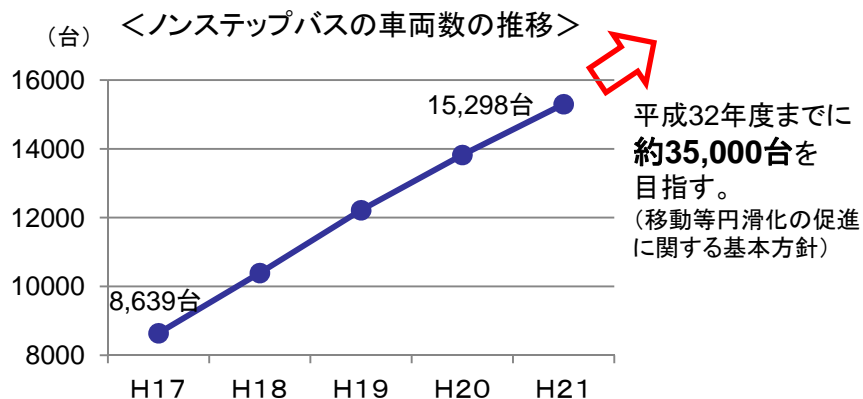
衝突被害軽減ブレーキ装着車両の新規登録台数及び目標台数
(台)



車両のバリアフリー対策の必要性

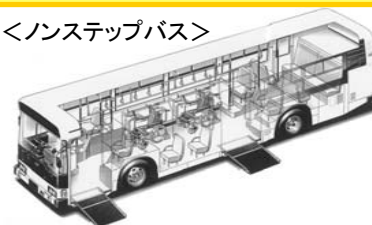
移動円滑化の要請の高まり

- 高齢者や障がい者等の移動円滑化に対する強い要請。
- バリアフリー法に基づく整備目標を平成23年3月に改定。
- バリアフリー車両の導入は、費用がかさむ一方で直接的な収入増に繋がりにくい投資。



バリアフリー車両(バス)

<ノンステップバス>



* 主に路線バスとして活用。

<リフト付きバス>



* 主に空港アクセスバス、高速バスとして活用。

バリアフリー車両(タクシー)

- ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)が製品化。
- 障がい者のほか、高齢者、妊産婦、子ども連れ等、様々な人が利用できる構造。流し営業にも活用。

