

自動車の車体課税の見直しについて

平成23年12月5日

国土交通大臣政務官 津川 祥吾

- 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。

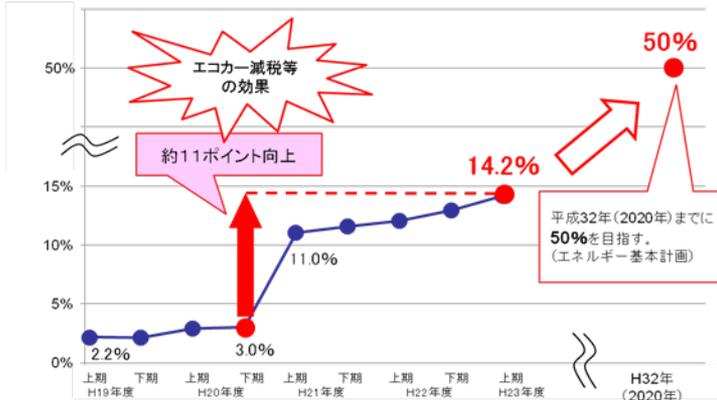
＜車体課税に係る自動車ユーザーの負担＞

自動車ユーザーは、車体課税として、年間2兆5000億円を負担。これに対し、エコカー減税により、税収見込み額の約1割に相当する2400億円規模の減税を実施。 ※減収規模は平成23年度ベース

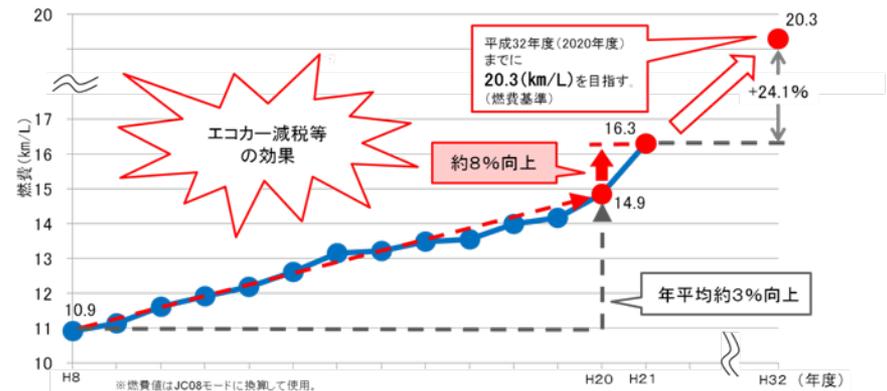
環境対応車の導入インセンティブの必要性

- 平成21年度のエコカー減税導入以降、エコカー補助やグリーン化特例と相まって、環境対応車は顕著に増加。新車平均燃費も大幅に向上。
- 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、より環境性能の優れた自動車を普及させるための、効果的な特例措置が必要。

乗用車(新車)販売に占める次世代自動車の割合



乗用車(新車)の平均燃費の推移



技術革新の更なる加速

- ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場。
- このような様々な技術を等しく取り扱うことで、より一層の技術革新を促すことが重要。

ハイブリッド車

トヨタ プリウス
32.6km/L (90%超過達成)



ホンダ インサイト
27.2km/L (46%超過達成)

ホンダ フィット・ハイブリッド
26.0km/L (39%超過達成)



レクサス 450h
13.2 km/L (18%超過達成)

ホンダ CR-Z
20.6km/L (10%超過達成)



燃費値はすべてJC08モードによる

ハイブリッド車に匹敵する燃費性能を有するガソリン車



スズキ アルトエコ
30.2km/L (39%超過達成)

ダイハツ e:s(イース)
30km/L (38%超過達成)



マツダ デミオ(13-SKYACTIV)
25.0km/L (22%超過達成)

ダイハツ ムーブ
24.8km/L (18%超過達成)



ニッサン セレナ
14.6km/L (11%超過達成)

トヨタ ヴィッツ
21.8km/L (6%超過達成)



ホンダ ステップワゴン
13.4km/L (2%超過達成)



20%超過達成

10%超過達成

<平成27年度燃費基準達成>

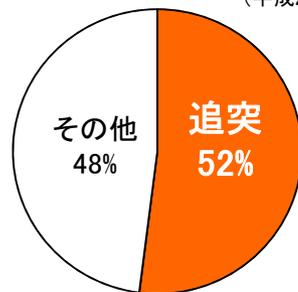
車両の安全対策・バリアフリー対策の必要性

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。
- 衝突被害軽減ブレーキの普及による安全性向上が必要。

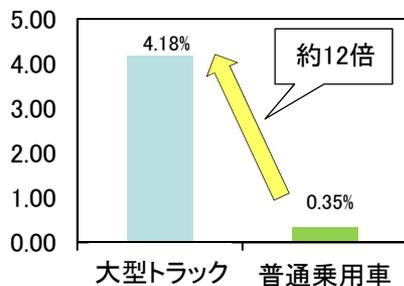
【大型トラックの事故類型】

(平成22年度)



【追突事故発生時の死亡事故率】

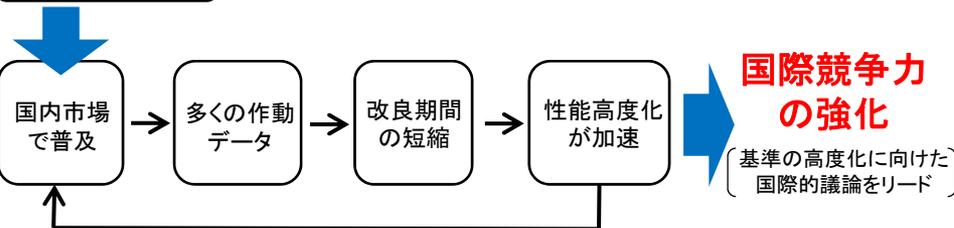
(%) (高速道路)



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。

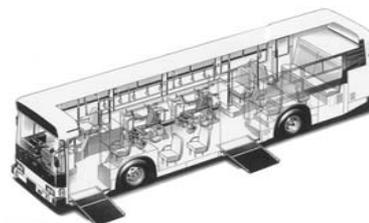
導入インセンティブ



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。

<ノンステップバス>



<リフト付きバス>



<ユニバーサルデザインタクシー>

