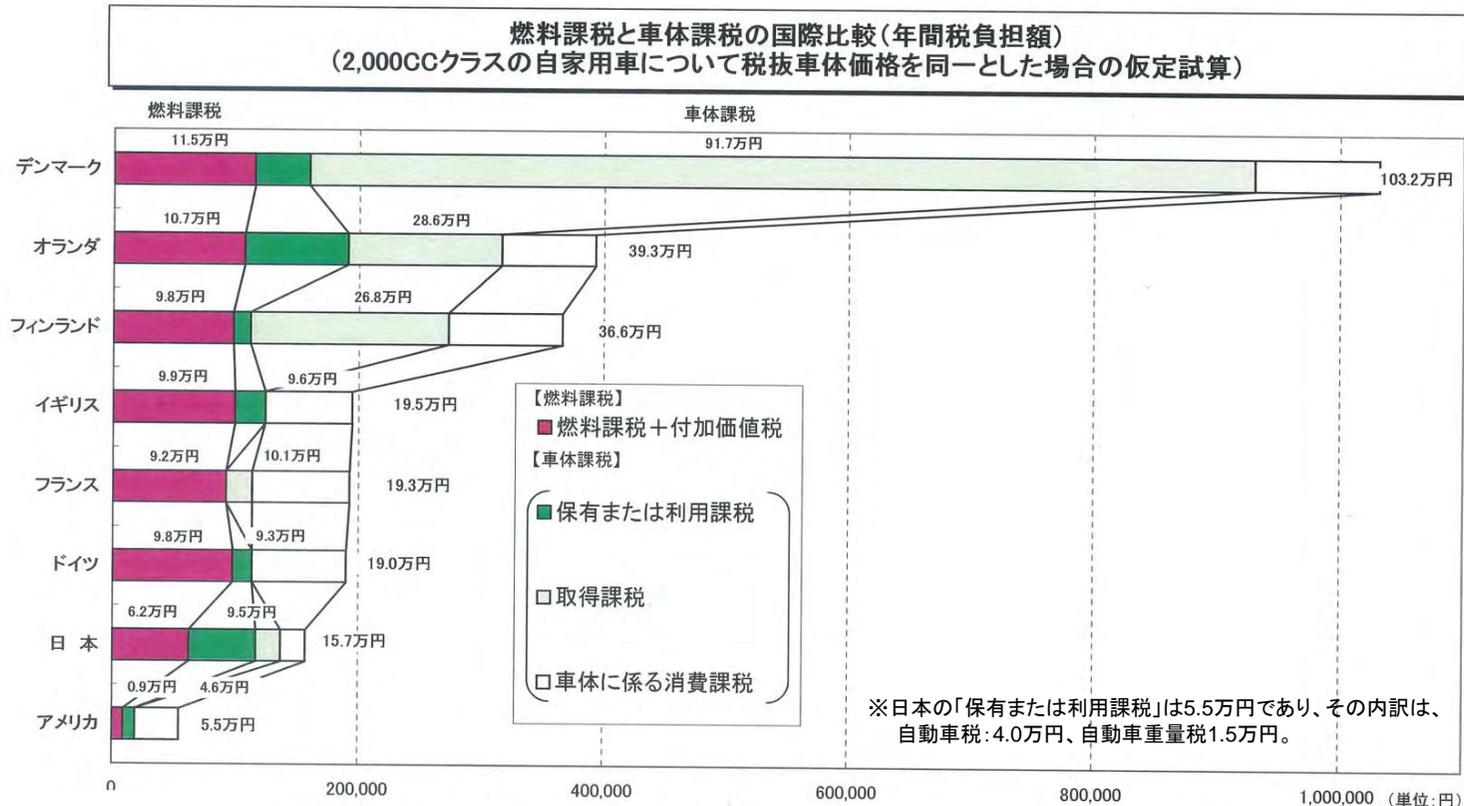


自動車の取得・保有・利用段階に係る 負担と動向調査について

自動車の取得・保有・利用に係る負担(税負担国際比較例①)

平成23年度 第17回 税制調査会(11/15) 財務省提出資料「車体課税について」(参考資料)



※ 日本の集計対象税は、「自動車取得税」「自動車重量税」「自動車税」「燃料課税(揮発油税・石油石炭税)」「消費税」

※1 税率は平成22年12月現在。

車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。

燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週)、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ(2010年12月時点IEA調べ)。

為替レート:1ドル=83.22円、1ポンド=129.81円、1ユーロ=110.06円、1デンマーク・クローネ=14.77円(2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)

※2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

※3 日本については、自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。

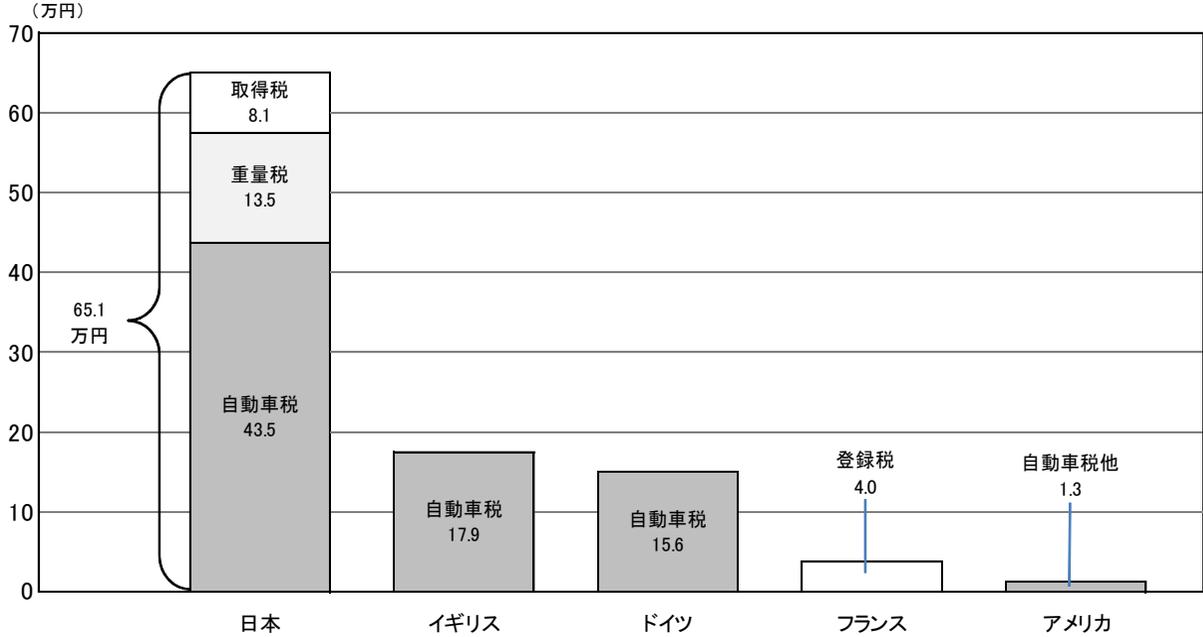
※4 上記の他に保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車が課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※5 燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。

自動車の取得・保有・利用に係る負担(税負担国際比較例②)

JAF 平成25年度 税制改正に関する要望書 (平成24年9月)

◆車体(取得・保有)課税の国際比較(11年間保有した場合)



※ 日本の集計対象税は、「自動車取得税」「自動車重量税」「自動車税」

前提条件
 : [1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン未満 [3]車体価格180万円 [4]10・15モード燃費値:16.1km/l(CO2排出量:144g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]11年間使用(平均寿命)
 [8]為替レート:1ユーロ110円、1ポンド130円、1ドル80円(2011年4月~2012年3月の平均)
 ※1)2012年4月時点の税体系に基づく試算。ただし、日本の自動車重量税額は2012年5月1日からの新税率(4100円/0.5トン/年)で計算。
 ※2)各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。
 ※3)各国の登録手数料は除く。
 ※4)フランスは2000年をもって、個人所有に対する自動車税は廃止。

自動車の取得・保有・利用に係る負担(税以外の負担)

【項目例】

○取得時

	(内訳例※1)
・自動車車体価格	—
・自賠責保険料※2	40,040円／37ヶ月
・検査登録法定費用※3	3,440円／回
・車庫証明法定費用※3	2,600円／回
・リサイクル費用※4	10,350円／回
・各種登録代行費用※5	—

○保有時

	(内訳例)
・検査手数料※6	1,700円／回
・自賠責保険料※2	27,840円／24ヶ月
・任意保険料※7	33,401円／年
・駐車場代※7	21,431円／年

※1 法定費用については、代表的な1500cc程度のガソリン自家用乗用車の場合

※2 取得時の自賠責保険料は37ヶ月間契約、その後の車検時の保険料は24ヶ月間契約として計上(平成25年4月1日改定)

※3 検査登録法定費用、車庫証明法定費用は東京都で取得した場合を想定

※4 リサイクル費用については、車種等により異なる

※5 各種登録代行費用については、各販売店にて異なる

※6 小型自動車を陸運支局へ直接持ち込み、車検を行う場合

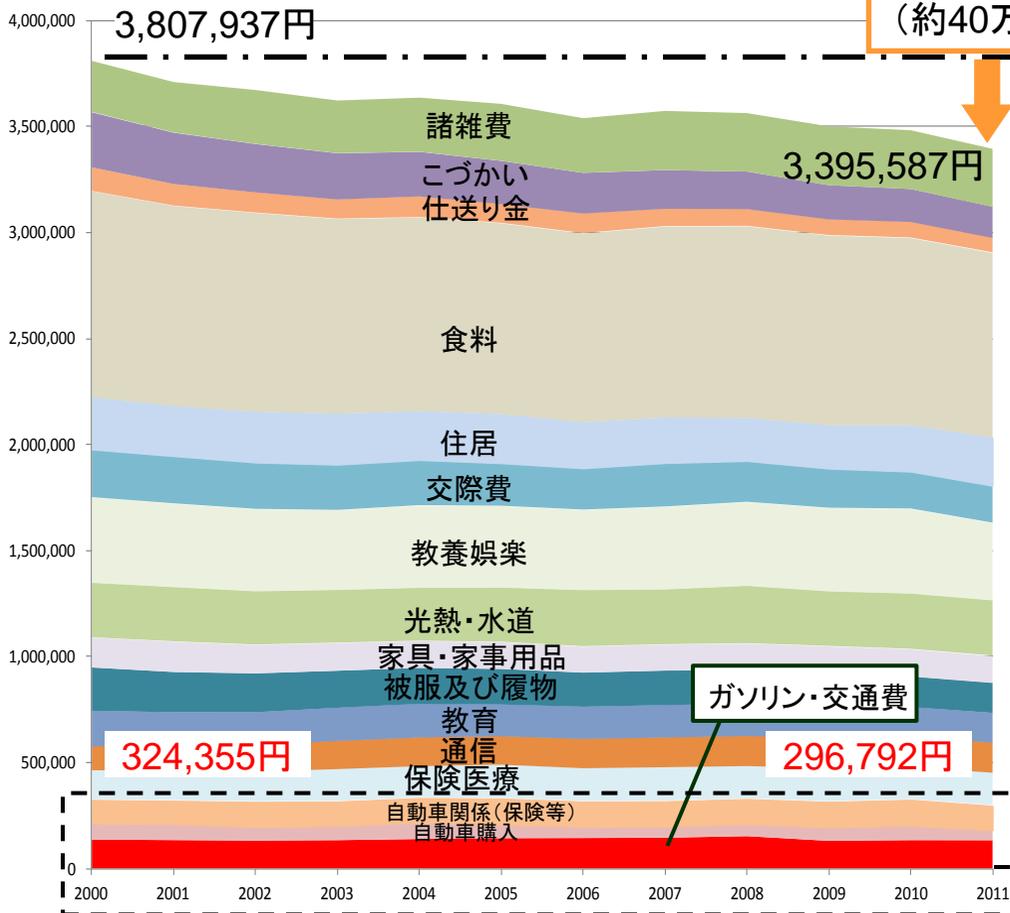
※7 平成23年 家計調査「家計収支編、2人以上の世帯」(総務省)

(参考)家計からの交通関係支出の推移

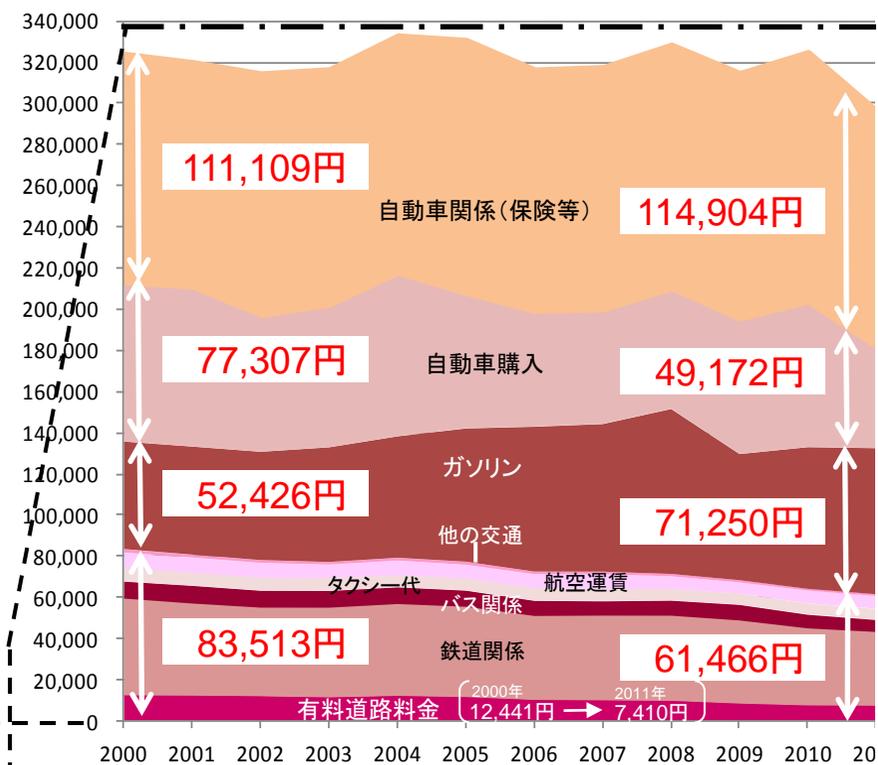
家計支出全体の内訳

家計支出全体

11%減少
(約40万円)



家計支出に占める交通費等の内訳



(出典)平成23年 家計調査「家計収支編、2人以上の世帯」(総務省)

「交通費」は、鉄道運賃及び定期代、バス代及び定期代、タクシー代、航空運賃、有料道路料金、その他の交通の合計

(参考) パネル調査による自動車の保有・利用の動向

～パネル調査とは～

- 通常の調査は、回答者を毎回募集し、断面における状態の違いを観測
- パネル調査は、同一の個人を継続的に調査し、時点の違いによる個人の変化を観測
- 同一個人に継続的に調査を実施することにより、個人や世帯に起こる属性や意識の変化と自動車の保有・利用変化との関係を時系列的に観察することが可能

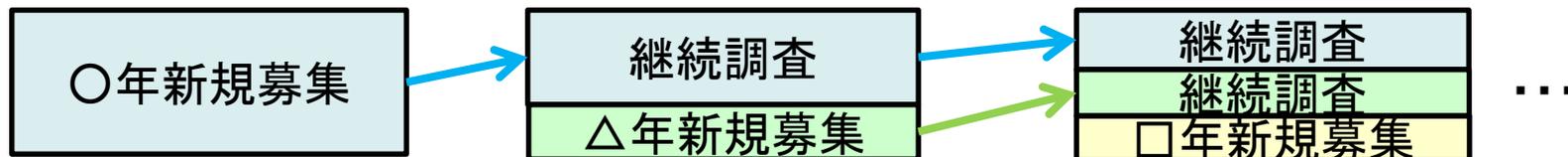
○調査方法の違いのイメージ

◆ 通常の調査： 毎回回答者を無作為に抽出し、調査を実施

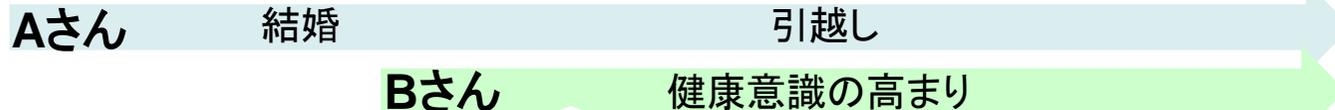
【事例】 道路交通センサスOD調査、パーソントリップ調査など



◆ パネル調査： 同一個人に対して継続的に調査を実施

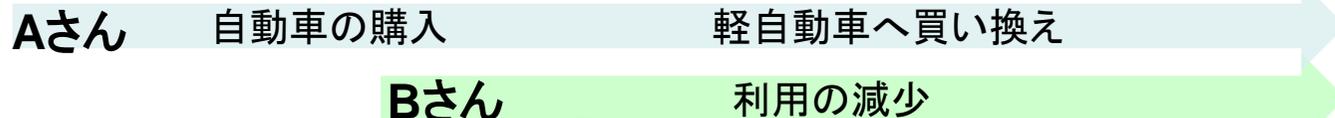


個人・世帯の属性
や意識の変化



関係を時系列的に観察

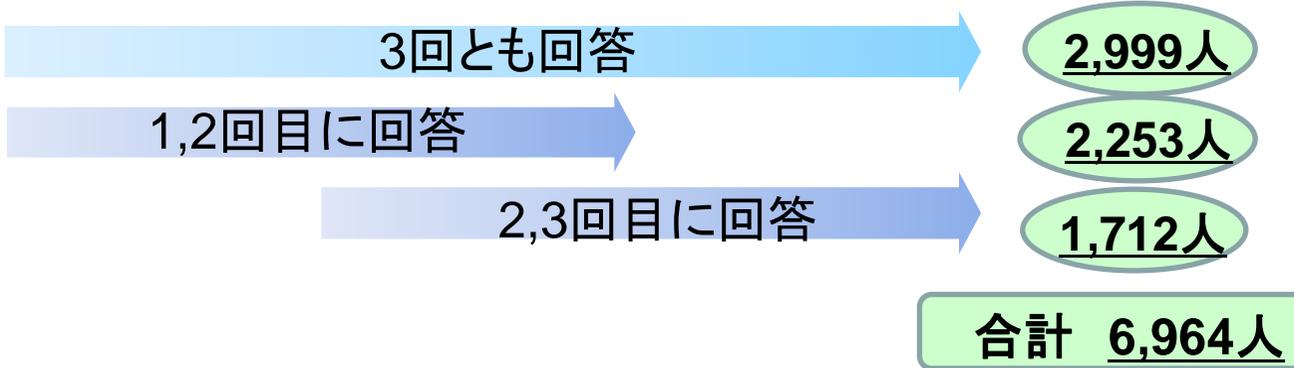
自動車の保有・
利用の変化



(参考)今回実施しているパネル調査の概要

○調査の実施時期と回答者数

上段: 実施月
下段: 回答者数



○分析に利用可能なパネルサンプル数

	20代	30代	40代	50代	60歳以上	計
都市部	360	722	756	770	860	3,468
地方部	361	759	735	746	895	3,496
計	721	1,481	1,491	1,516	1,755	6,964

都市部: 3大都市圏、政令市の居住者
地方部: その他の市町村の居住者

○調査項目

- ◆個人・世帯属性
 - 世帯人数、既婚・未婚
 - 子供有無、居住地
 - 就業状況、年収 等
- ◆個人の意識
 - ・環境に配慮しているか
 - ・健康に気を使っているか
 - ・自宅で静かに過ごすのが好きか
 - ・観光行楽レジャーに出かけるのが好きか
 - ・自動車購入の優先度はどの程度か 等

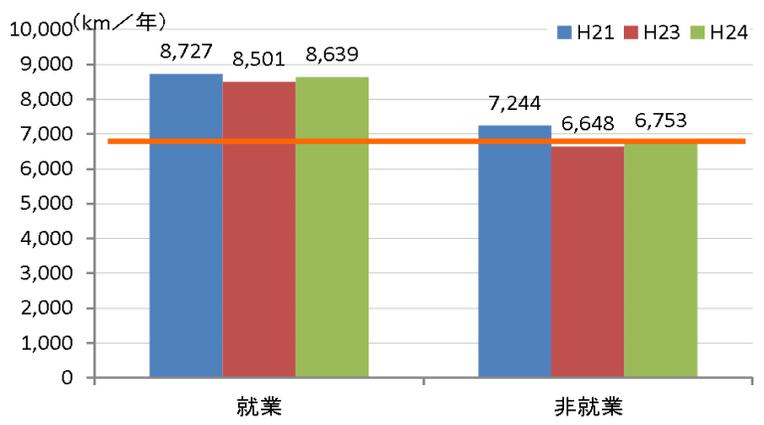
関係を時系列的に観察

- ◆自動車保有・利用状況
 - ・車の買い換え
 - ・年間走行距離
 - ・利用回数 等

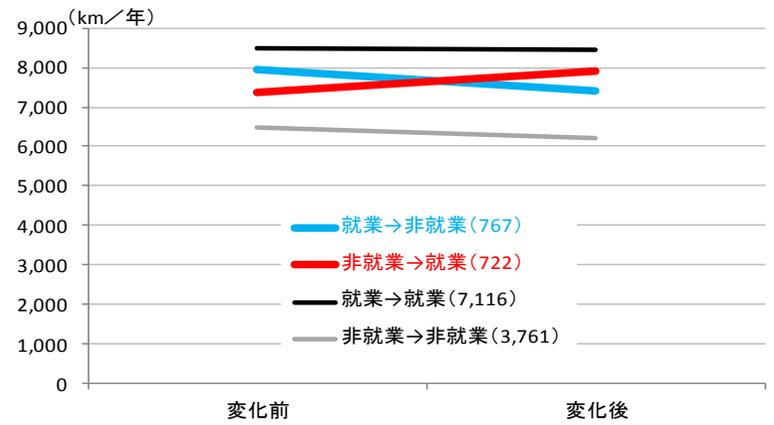
(参考)検証事例①(就業状況との関係)

■「非就業者が増えると自動車利用が減少する」という仮説を設定
 ⇒仮説と一致し、集計分析とパネル分析の傾向も一致

集計分析:就業よりも非就業の方が走行距離が短い

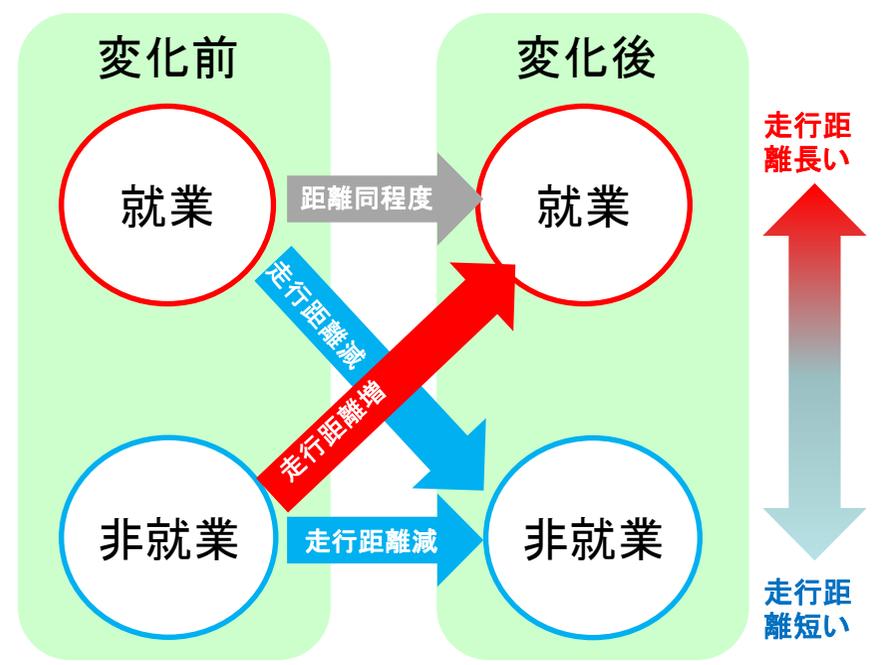


パネル分析:就業から非就業になると走行距離が減少



注) ()内はサンプル数を示す。
 注) サンプル数には、回答した個人以外の同居家族も含まれる

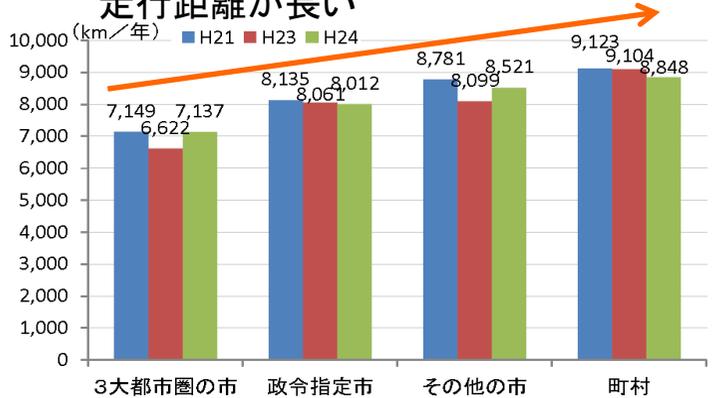
属性間、属性変化と自動車利用の関係



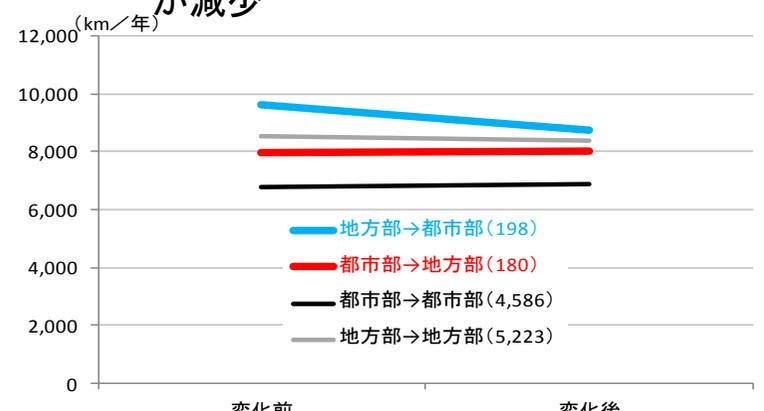
(参考)検証事例②(居住地との関係)

■「大都市に転居すると自動車利用が減少する」という仮説を設定
 ⇒仮説と一致し、集計分析とパネル分析の傾向も一致しているが、都市部から地方部への転居では走行距離が変化しておらず、今後も継続的に傾向を把握する必要がある

集計分析:規模の小さい都市に居住する世帯の方が走行距離が長い

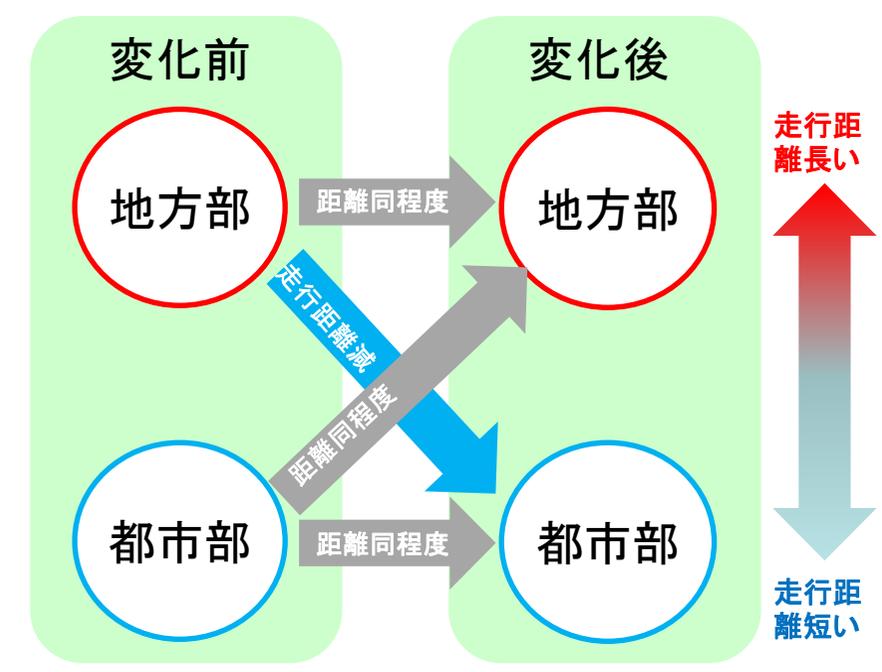


パネル分析:地方部から都市部に転居すると走行距離が減少



注)都市部は3大都市圏の市と政令指定市、地方部はその他の市と町村
 注) ()内はサンプル数を示す。サンプル数には、回答した個人以外の同居家族も含まれる

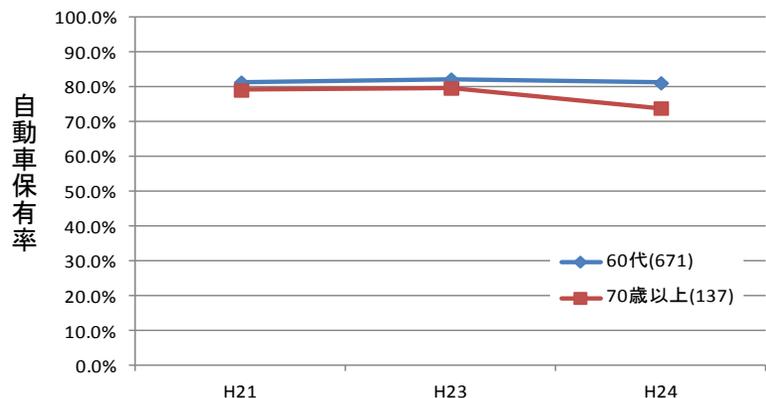
属性間、属性変化と自動車利用の関係



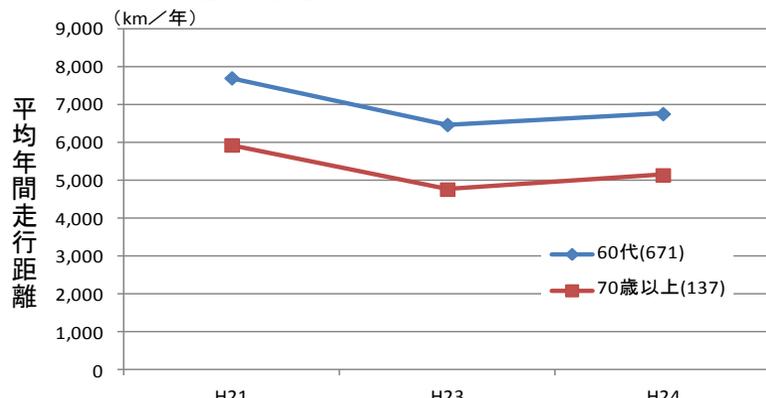
(参考)検証事例③(高齢者の加齢との関係)

■「高齢者は加齢により自動車の保有や利用が減少する」という仮説を設定
 ⇒保有は70歳以上では仮説と一致した傾向であったが、走行距離は明確な関係が見られず、加齢と自動車利用の関係は、今後も継続的に傾向を把握する必要がある

パネル分析:60代の自動車保有率は横ばいだが、70歳以上は減少している傾向が見られる



パネル分析:自動車走行距離は、加齢による傾向は明確ではない



注)各年代はH21年調査時の年齢、パネルサンプルのみの集計で()内はサンプル数を示す

属性変化と自動車保有・利用の関係

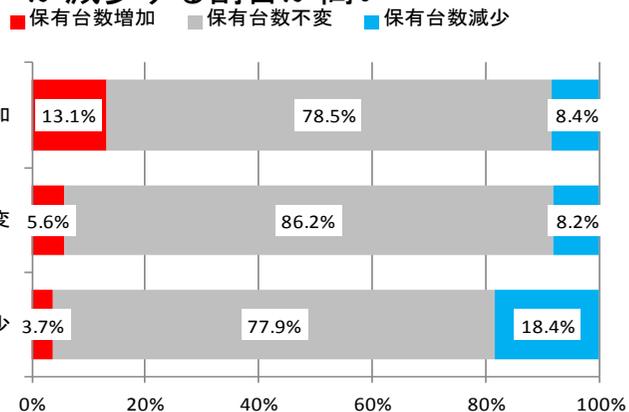
	60代が加齢	70歳以上が加齢
保有台数	→ 不変	↓ 減少
走行距離	明らかな関係は見られず	明らかな関係は見られず



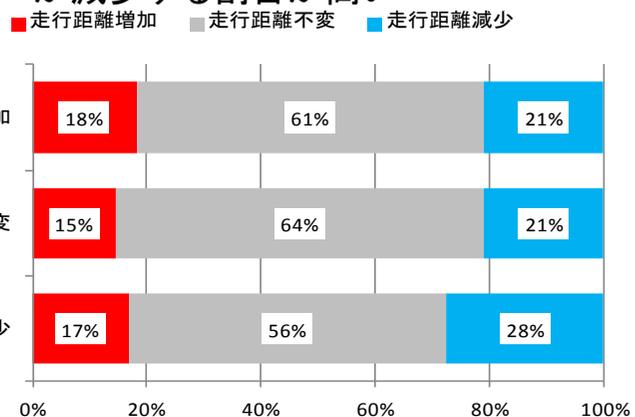
(参考)検証事例④(所得との関係)

■「所得の低い世帯が増えると自動車の保有や利用が減少する」という仮説を設定
 ⇒概ね仮説と一致した結果となった。しかし、世帯収入増と走行距離の関係には明らかな関係が見られず、今後も継続的に傾向を把握する必要がある

パネル分析: 世帯収入が減少した世帯では、保有台数が減少する割合が高い



パネル分析: 世帯収入が減少した世帯では、走行距離が減少する割合が高い



属性変化と自動車保有・利用の関係

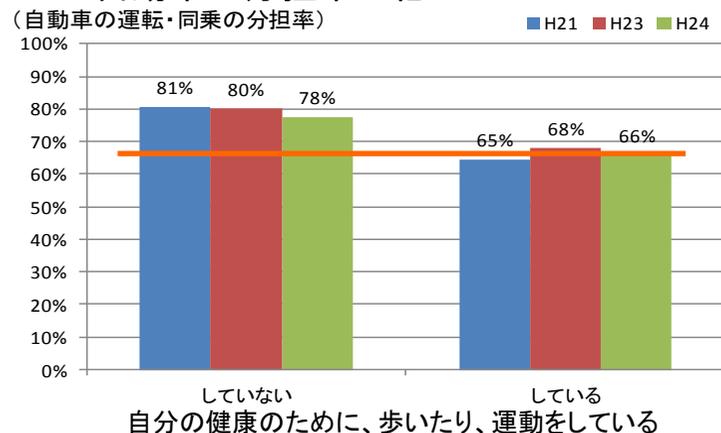
	世帯収入増	世帯収入減
保有台数	↑ 増加	↓ 減少
走行距離	明らかな関係は見られず	↓ 減少



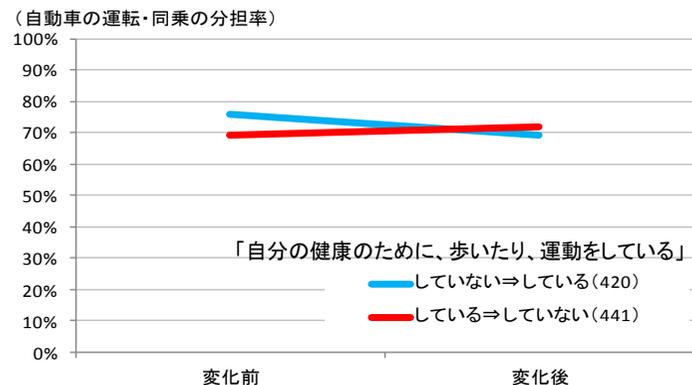
(参考)検証事例⑤(健康意識との関係)

■「健康指向の上昇により、自動車利用が減少する」という仮説を設定
 ⇒仮説と一致し、集計分析とパネル分析の傾向も一致

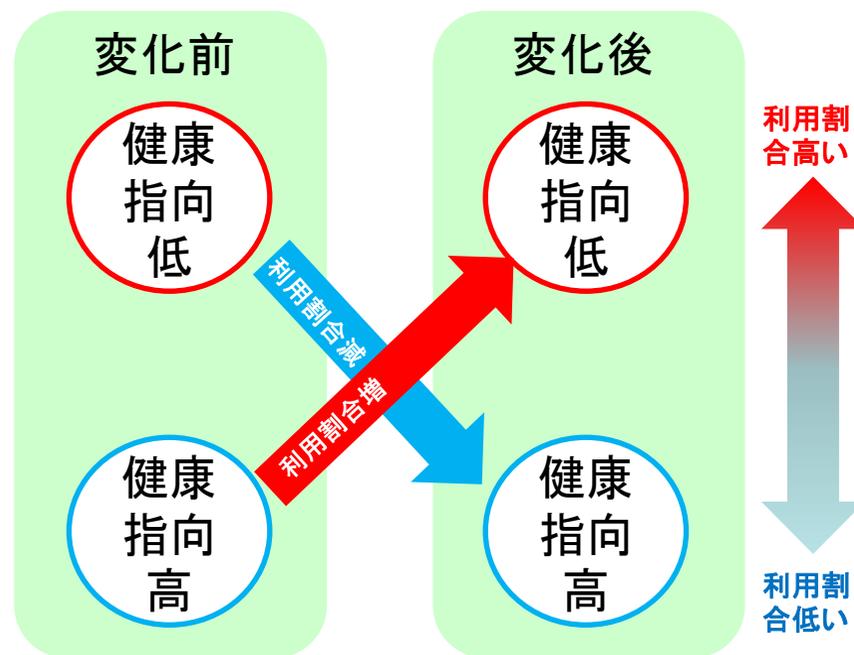
集計分析: 健康のために歩いたり運動をしている人は、
 自動車の分担率が低い



パネル分析: 健康のために歩いたり運動をするようになると、
 自動車の分担率が低くなる



属性間、属性変化と自動車利用の関係



健康指向低: 自分の健康のために、歩いたり、運動を
 していない層

健康指向高: 自分の健康のために、歩いたり、運動を
 している層



(参考)自動車の保有・利用に影響の強い要因の分析

■世帯の保有台数や1台あたりの走行距離に要因が与える影響の大きさを多変量解析で分析

分析内容		影響の強い要因		
		1位	2位	3位
世帯の保有台数	要因	就業者数	婚姻者数	世帯人数
	分析内容に対する影響	増えると増加	増えると増加	増えると増加
世帯の1台あたり年間走行距離	要因	就業者数	都市区分	バス停までの時間
	分析内容に対する影響	増えると増加	規模が大きい都市だと減少	近いと減少
個人の年間走行距離	要因	年齢区分	観光が好きにあてはまるか	就業・非就業
	分析内容に対する影響	高齢だと減少	好きだと増加	就業だと増加

世帯の保有台数の分析結果の例



注) 右図の横棒の長さは世帯の保有台数に与える影響の強さを表す
 ・①などは、影響の強さの順番を示す

(参考)要因の影響に関する検証結果と今後の取組

- 個人や世帯の属性や意識の変化と自動車の保有・利用の変化の関係を時系列的に観測し、集計値分析とパネル分析の実施により、因果関係や要因の強度を分析
- 因果関係が不明な項目もあり、時代とともに変化する自動車の保有と利用の構造的変化把握のため、パネル調査を引き続き継続

区分	要因	本調査で分かった要因の変化と自動車の保有・利用との関係
社会経済情勢	就業状況	非就業になると自動車の利用が減少
	居住地	大都市に転居すると自動車の利用が減少
	高齢者	70歳以上の年齢層で自動車保有が減少
	所得	世帯収入が減少すると自動車保有・利用が減少
	軽乗用車	軽乗用車に乗換えると走行距離が減少
	燃費	燃費が良い車の方が年間の平均走行距離は長いですが、買換えによる明確な差は見られず
国民意識	環境意識	環境意識と自動車の保有・利用に明らかな関係は見られず
	移動の積極性	自宅で過ごすのが好きな人は平均走行距離が少ない傾向
	健康指向	健康指向が上昇すると自動車利用が減少する傾向