

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング資料

平成25年7月26日
国土交通省 自動車局

- **自動車の登録制度の概要** p2
- **軽自動車の特徴** p3
- **軽自動車の規格の変遷** p4
- **登録自動車と軽自動車との制度上の相違一覧** p5
- **軽自動車の評価** p6
- **軽自動車の検査制度等** p8
- **営業用自動車の意義** p9
- **排出ガス基準・燃費基準に係る制度的位置付けと測定方法** p10
- **燃費測定モード** p11
- **乗用車等の排出ガス・燃費試験方法の国際調和** p12
- **平均燃費値の改善推移** p13

自動車の登録制度の概要

根拠

道路運送車両法 第4条・・・運行の用に供するためには、自動車の登録が必要

第5条・・・所有権の公証のためには、自動車の登録が必要

登録の対象

乗用車、バス、トラック、大型車等(軽自動車、二輪車除く)

登録の主な要件

- ・ 当該自動車の所有権を有していると認められること
- ・ 国の定める安全・環境基準(保安基準)に適合すると認められること 等

登録制度の目的・効果

○国民の財産権の保護の機能

全国的に移動・流通する国民の財産の保護、自動車の取引の公正・安定性を確保するための所有権の確定・公証を行い、登録を受けることで、第三者に対抗することができる。

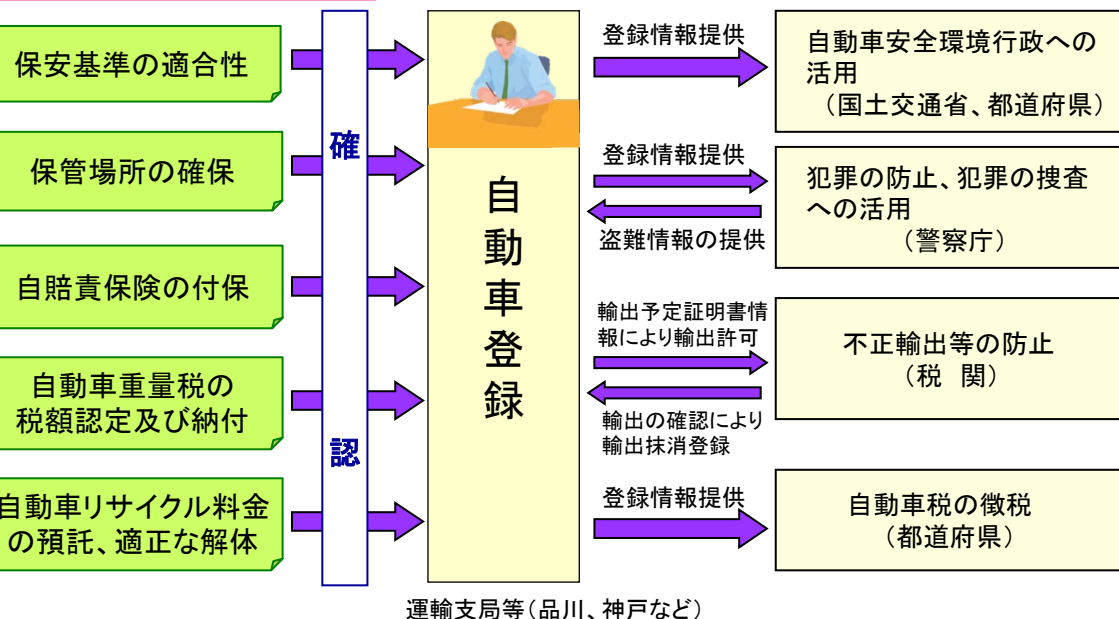
○国民の安全確保・環境保全を担保する機能

自動車の保安基準適合性の確保を登録の要件とすることにより、安全確保・環境保全を担保したうえで運行の用に供することができる。

○各種の国の行政事務の執行を担保する機能

自動車登録情報の提供を通じて犯罪捜査、徴税、不正輸出防止、リサイクル等自動車に係る各種国の行政事務の円滑な執行を担保する。

各種行政との関係



自動車の種別による分類番号

◎ 奈良 500
さ 12-34

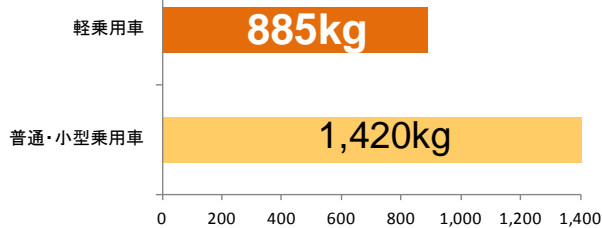
普通	貨物自動車・・・1, 10～19及び100～199 乗合自動車・・・2, 20～29及び200～299 乗用自動車・・・3, 30～39及び300～399
小型	貨物自動車・・・4, 40～49及び400～499 ・・・6, 60～69及び600～699 乗用自動車・・・5, 50～59及び500～599 ・・・7, 70～79及び700～799
	特種用途自動車・・・8, 80～89及び800～899 大型特殊自動車・・・9, 90～99及び900～999 大型特殊自動車のうち建設機械・・・0, 00～09及び000～099に該当するもの

軽自動車は、その大きさと排気量を、安全性と車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格に制限することにより、登録自動車と比較して、次のような特長を有する。

- 原材料となる資源の利用を少なくし、低コストを実現するとともに省資源に資する。
- 環境に与える負荷を少なくし、省エネルギー対策に資する。
- 道路混雑の緩和、駐車スペースの減少による土地の有効活用等が図られる。

省資源に貢献

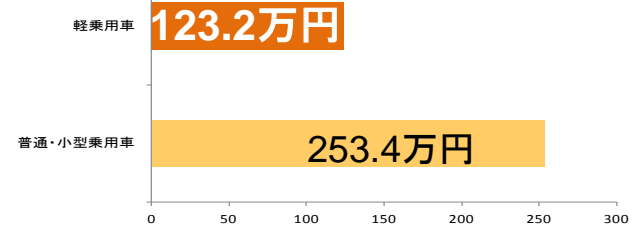
軽自動車の重量は
普通・小型乗用車の**約62%**



車両重量は「自動車燃費一覧 平成24年3月」(国土交通省)に掲載されたガソリン乗用車の車両重量中の中間値を平均したものを示す。

低コストで購入

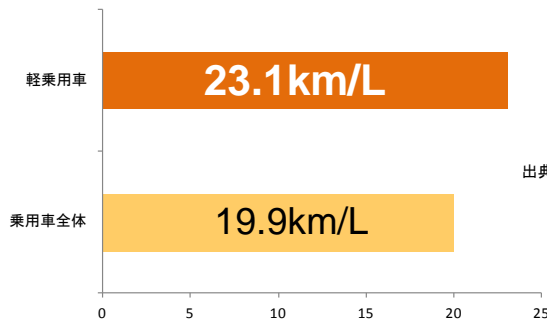
軽自動車の平均購入価格は
普通・小型乗用車の**約半分**



「2007年度 乗用車市場動向調査」(2008年3月 日本自動車工業会)より作成

省エネルギーに貢献

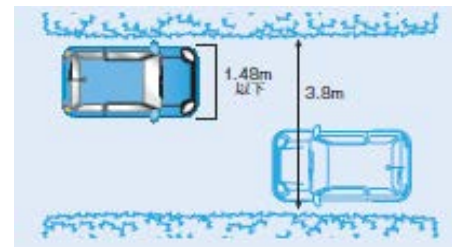
軽乗用車の平均燃費は1Lあたり**23.1km**



出典:2011年度、軽自動車は軽自動車メーカー調べ、乗用車全体は日本自動車工業会調べ(乗用車全体には軽乗用車を含む)
※国産車(日本車)のみでの算出
※平均燃費は10・15モードで算出

狭い道で使いやすい

日本道路の約84%は、道幅平均3.8m※の狭い市町村道。車幅1.48m以下の小さい軽自動車なら、市街地の路地や農道もスムーズに。対向車とのすれ違いも安心。※一般道路全体の平均幅員は4.2m



出典:「道路統計調査」(2012年4月1日現在 国土交通省)
左図は「知れば知るほど軽自動車」(社団法人 全国軽自動車協会連合会)

軽自動車の規格の変遷

施行年月	軽自動車の規格(三・四輪車)					備考
	長さ(m)	幅(m)	高さ(m)	総排気量(L)	定格出力(kW)	
昭和24年7月	2.80	1.00	2.00	0.15(4サイクル) 0.10(2サイクル)	1.20	軽自動車の規格制定(車両規則)
昭和25年7月	3.00	1.30	↓	0.35(4サイクル) 0.20(2サイクル)	2.00	軽自動車の中に二輪、三輪・四輪の区別新設
昭和26年7月	↓	↓	↓	0.36(4サイクル) 0.24(2サイクル)	↓	道路運送車両法、道路運送車両の保安基準の制定施行
昭和30年4月	↓	↓	↓	0.36	↓	4サイクル・2サイクル区別撤廃
昭和35年9月	↓	↓	↓	↓		定格出力の廃止
昭和48年10月	↓	↓	↓	↓		軽自動車への検査を開始
昭和51年1月	3.20	1.40	↓	0.550		<ul style="list-style-type: none"> 排ガス規制強化に対応するため排気量を増加 エンジン大型化等に伴い長さ・幅を拡大
平成2年1月	3.30	↓	↓	0.660		<ul style="list-style-type: none"> 前面衝突時の衝撃吸収性向上のため長さを拡大 重量増加による車両性能維持のため排気量を増加
平成10年10月	3.40	1.48	↓	↓		前面・側面衝突時の衝撃吸収性向上のため長さ・幅を拡大



ダイハツ ミゼットMP5型(昭和37年)



ダイハツ フェロー(昭和41年)



ダイハツ ミラ・クオーレ(昭和55年)



ダイハツ ムーブ(平成24年)

出典:ダイハツ工業ホームページ

登録自動車と軽自動車との制度上の相違一覧

	登録乗用車	軽乗用車
規格(排気量、長さ×幅×高さ)	<ul style="list-style-type: none"> • 2.00L以下、4.7m×1.7m×2.0m以下(小型) • 12.0m×2.5m×3.8m以下(普通) 	0.660L以下、3.4m×1.48m×2m以下
登録制度	有り	無し
抵当権の設定	可	不可
保管場所の確保	警察署長の交付する自動車保管場所証明書が必要	警察署長へ保管場所を届出
検査	有り	有り
検査証有効期間	初回3年-2回目以降2年(自家用乗用車)	
高速道路料金(東京～静岡間)	4,100円	3,300円
駐車場規格※	6.0m×2.5m以上(普通) 5.0m×2.3m以上(小型)	3.6m×2.0m以上

※「駐車場施工・設計指針について」(平成4年建設省道路局企画課長通達)における指針

軽自動車



小型自動車



普通自動車

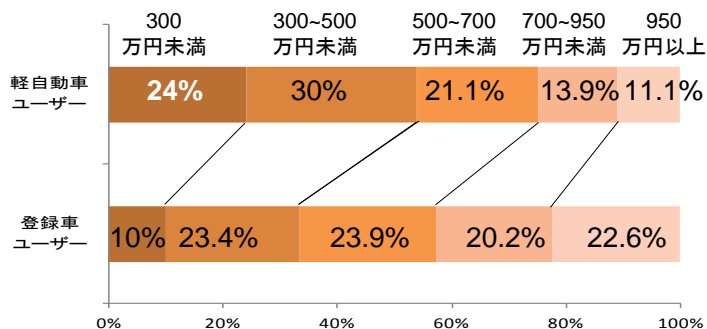


軽自動車の評価①

- 軽自動車はその経済性、使いやすさから、公共交通機関の不便な地域を中心に、通勤・通学や買い物に欠かすことのできない日常生活の足として使われている。

軽自動車ユーザーの世帯年収

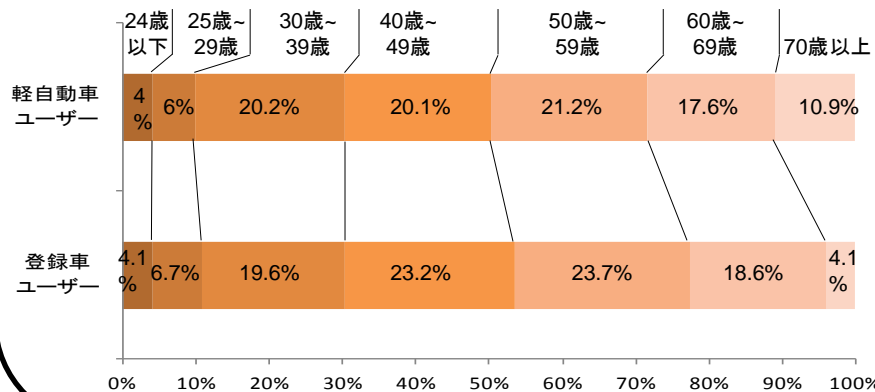
登録車と比べると、軽自動車アンケート回答者の世帯年収は、**300万円未満と500万円未満のしめる割合が高い**



「軽自動車の利用状況に関するアンケート調査」(2008年(株)三菱総合研究所)より作成。

軽自動車ユーザーの年齢

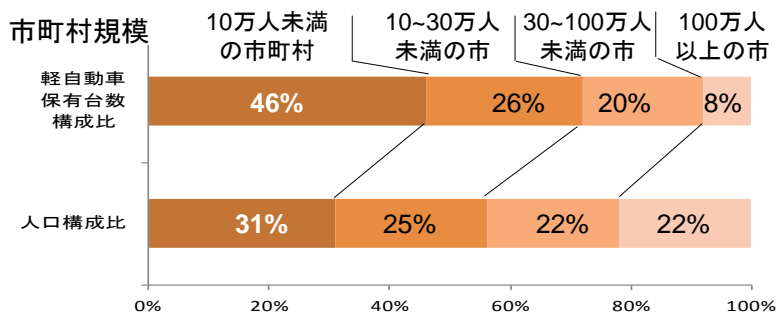
軽自動車アンケートの回答者の年齢別構成を見ると、登録車アンケートと比べて、**高齢者層の占める割合が高く、60歳以上の比率が約3割に達している**



「軽自動車の利用状況に関するアンケート調査」(2008年(株)三菱総合研究所)より作成。

軽自動車保有台数の人口規模別構成比

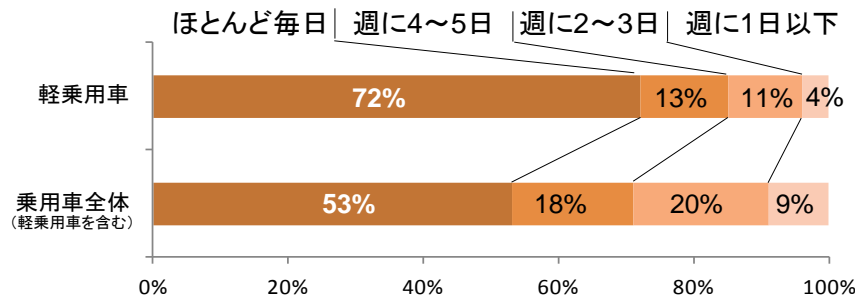
10万人未満の市町村で約半数が保有されている



出典:保有台数は「市区町村別軽自動車車両数」(2012年3月現在 全国軽自動車協会連合会)
人口は「住民基本台帳に基づく人口」(2012年3月末現在 総務省)(東京特別区は100万人以上に分類)

軽乗用車ユーザーの使用頻度

72%のユーザーがほとんど毎日使用

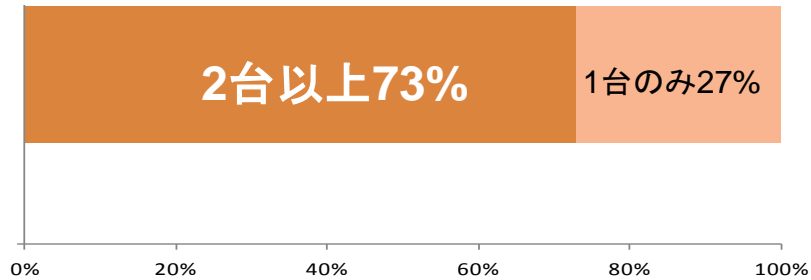


出典:軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)

軽自動車の評価②

軽乗用系保有世帯での複数保有率

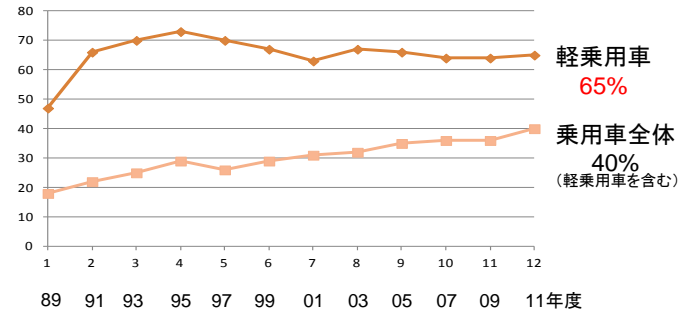
73%の世帯が他にも車を保有



出典:「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)

女性ユーザー比率の推移

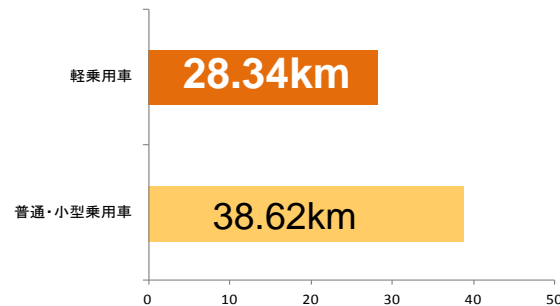
軽乗用車ユーザーのうち65%は女性



出典: 軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)

実働一日平均走行距離

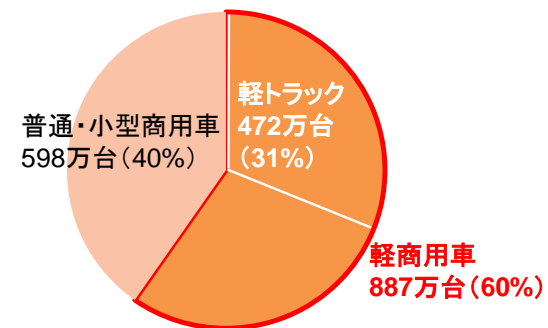
走行距離は登録車の73%



出典:「自動車輸送統計年報」(2009年度 国土交通省)

軽商用車の保有台数比率

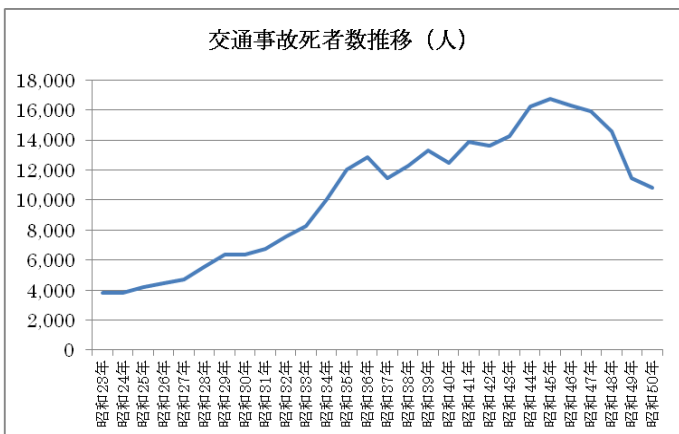
全商用車のうち60%は軽自動車



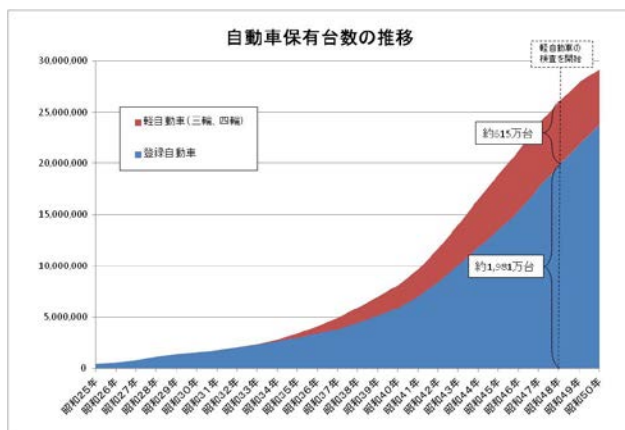
出典:「自動車保有車両数」(2012年3月末現在 自動車検査登録情報協会)

軽自動車の検査制度

- 軽自動車については、その構造や性能上も普通自動車等に比べて単純であること等から、昭和47年までは検査が行われていなかったところ。
- その後、交通事故の増加、排ガス対策の必要性などから、軽自動車についても検査の必要が生じたため、効率的に業務執行を行う観点から、一定の検査能力・体制を有する軽自動車検査協会を設立し、昭和48年より国の監督の下で実施してきている。



昭和50年までの交通事故死者数推移



昭和50年までの自動車保有台数推移



昭和40年代の都内での様子

出典：東京都環境白書2000

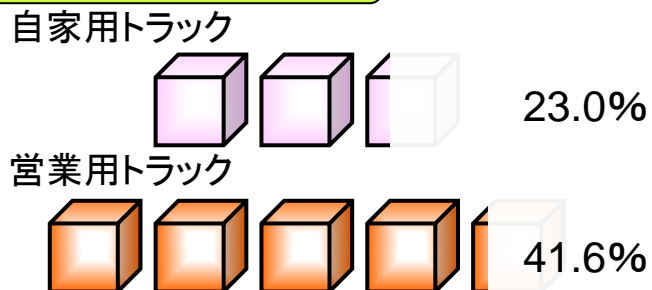
軽自動車に対し登録を課さない理由

- 軽自動車は、普通自動車等と異なり、全般的に財産的価値が低く、所有権の公証を行う必要がないため、登録制度は設けられていない。

営業用自動車の意義

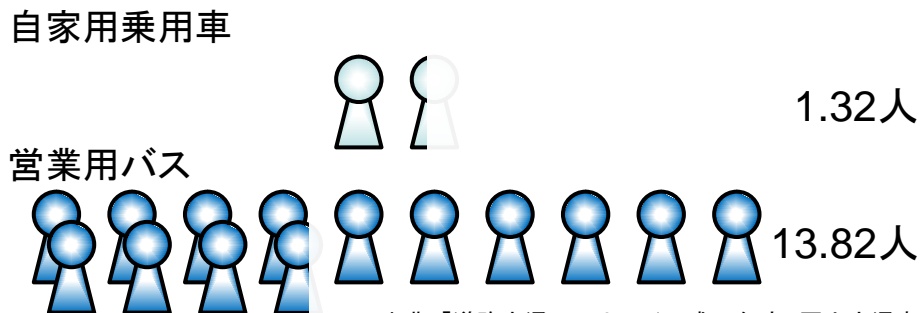
- トラック事業、バス事業等の自動車運送事業については、国土交通大臣の監督の下、輸送の安全性を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物・旅客を運送。
- こうした自動車運送事業の用に供する自動車(営業用トラック、営業用バス)は、自家用トラック・自家用乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

トラックの積載率



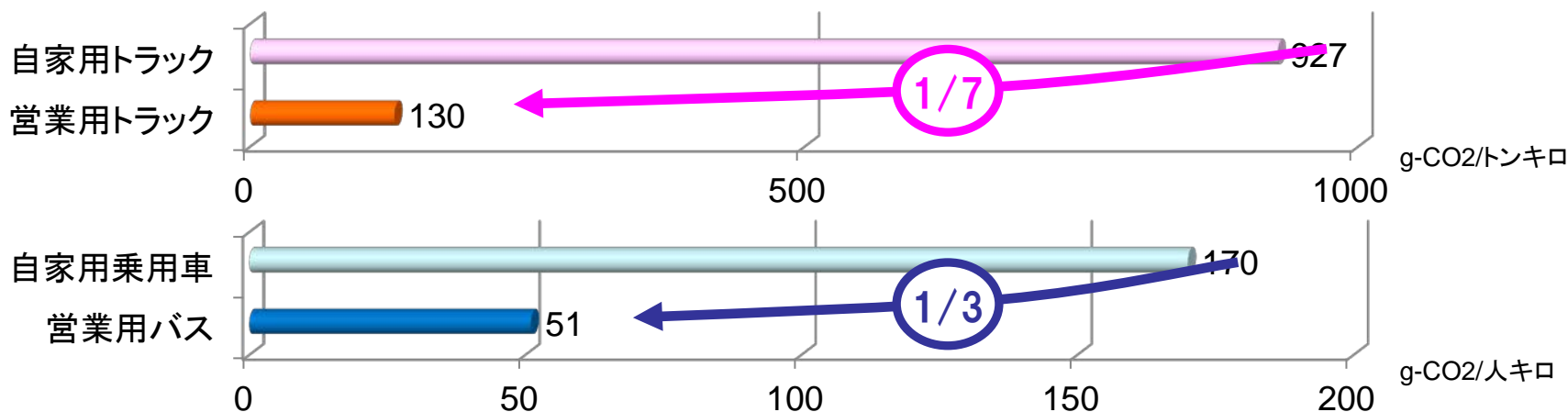
出典:「自動車輸送統計年報」(平成23年度 国土交通省)

平均輸送人員



出典:「道路交通センサス」(平成17年度 国土交通省)

輸送機関別単位輸送トンキロ・人キロあたりのCO2排出量



出典:「自動車輸送統計年報」(平成23年度 国土交通省)

排出ガス基準

■ 法的根拠

- ・道路運送車両法第四十一条
- ・道路運送車両の保安基準第三十一条(ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

■ 対象者: 使用者

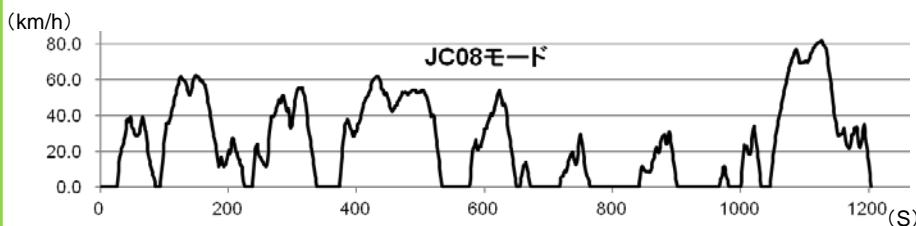
■ 規制の方法

自動車の型式指定時等にモード走行による排出ガス試験を実施その後、継続検査等では機能維持を確認

=> 運行の用に供する自動車は全て基準に適合

■ 排出ガス測定方法

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に定めるサイクル(JC08モード等)を走行する場合における排出ガス値を測定



燃費基準

■ 法的根拠

- ・エネルギー使用の合理化に関する法律第七十八条
- ・乗用自動車(／貨物自動車)の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等

■ 対象者: 製造事業者

■ 規制の方法

型式指定時のモード走行による試験で得られる燃費値について、各メーカーごとに、燃費基準の各重量区分において、毎年度の出荷車両の燃費値を台数で加重調和平均した値が基準値を下回らないことを確認。

=> 保有車両の約3割で燃費値を持たない

改造車、型式指定を受けていない輸入車、次世代自動車の一部(燃料電池自動車等)等

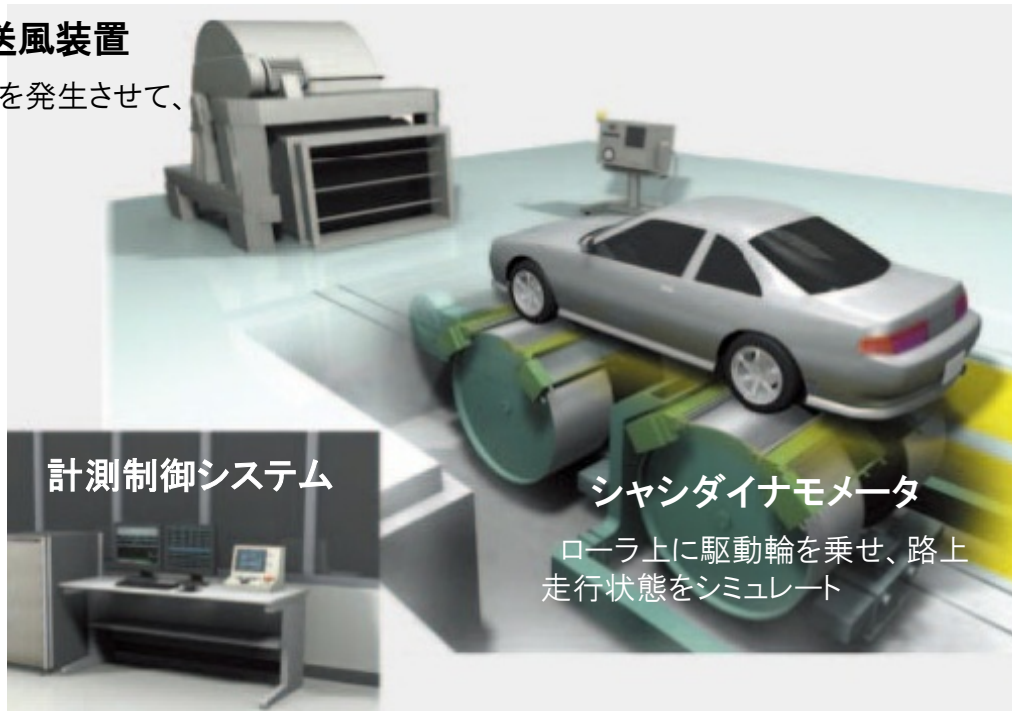
■ 燃費の測定方法

型式指定時のモード走行による排出ガス試験結果から計算

- 2015年度基準以降、燃費測定モードとしてJC08モードを採用。
- 現在、国連の専門委員会において、国際調和試験方法(WLTP)の策定に向けた検討が行われており、WLTPが成立した際には、燃費基準の測定方法として活用することについて改めて検討。

車速比例型送風装置

走行速度相当の風を発生させて、エンジン等を冷却

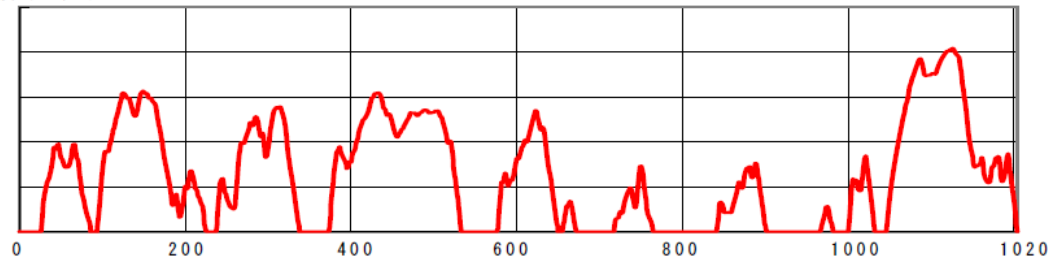


計測制御システム

シャシダイナモメータ

ローラ上に駆動輪を乗せ、路上走行状態をシミュレート

$$\text{JC08 燃費値} = \frac{1}{\frac{0.25}{\text{Cold start FE}} + \frac{0.75}{\text{Hot start FE}}}$$

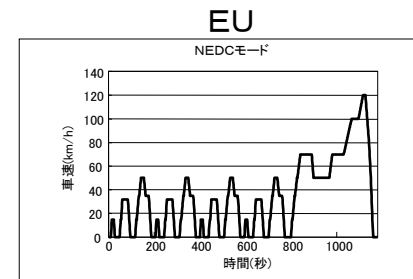
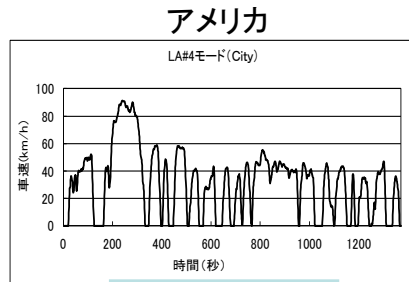
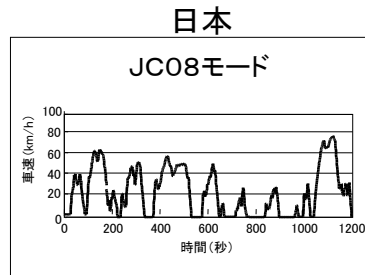


JC08 モード

時間 (秒)

乗用車等の排出ガス・燃費試験方法の国際調和

現在、排ガス・燃費の試験サイクル・試験方法は各国や地域が独自に設定。
メーカーが各国で自動車の認証を取得するためには、国・地域毎に異なる方法で試験する必要。



試験サイクル・試験方法の国際統一

■国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

『国際的に統一された乗用車等の燃費・排ガス試験方法 (WLTP※) の策定』

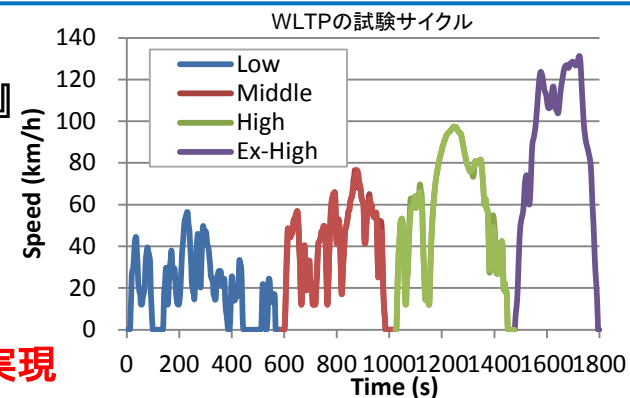
※WLTP: Worldwide harmonized Light-duty Test Procedure

一度の試験で複数の国・地域での認証に必要なデータを取得可能

■我が国のスタンス

現行の我が国独自の制度からWLTPに速やかに移行

→ 新興国も参加する真の国際基準調和・認証の相互承認の実現



■世界技術基準 (gtr) 策定までの今後のスケジュール

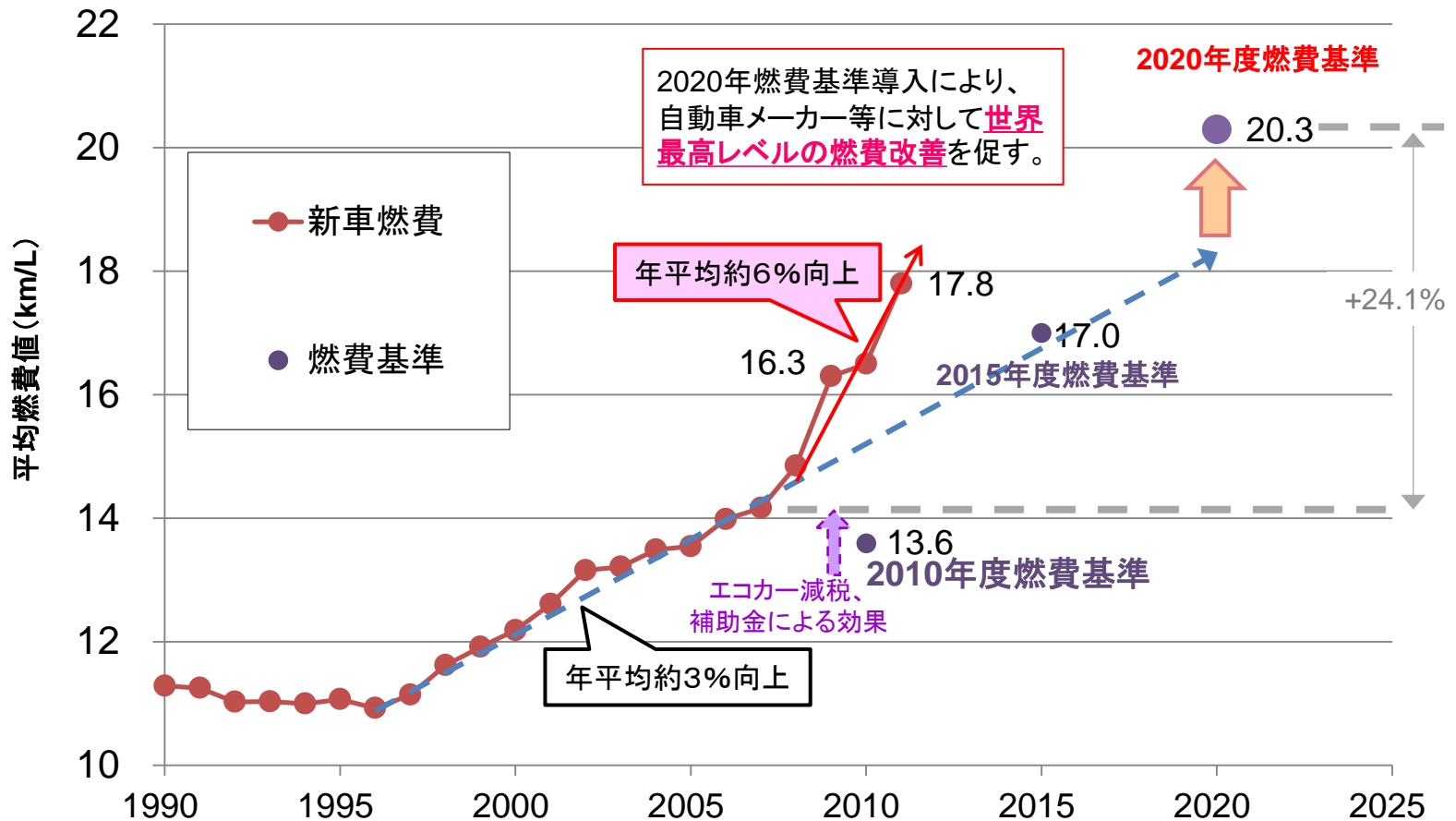
2013												2014		
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
		☆		☆			☆		☆		☆			
		66 th GRPE		フォーマル文書の提出 (8/22締切)			161 st WP.29 67 th GRPE		68 th GRPE (合意)		162 nd WP.29 (採択)			

※gtr策定後は、エアコンの燃費影響評価法等に係る国際調和に取り組むことが必要。

平均燃費値の改善推移

○ 燃費基準や、エコカー減税等の効果により、平均燃費値は着実に向上。

乗用車新車平均燃費の改善推移



(燃費値はJC08モードのもの。10・15モードで測定された実績値については、一定の仮定を置いて換算している。)