

事務局資料①
(指摘事項に対する回答)

軽自動車の人気の理由

軽自動車の選択理由

◇経済的理由からの選択理由

税金が安い	79%
燃費が良い	60%
車検費用が安い	38%
価格が安い	37%
保険が安い	22%

◇車使用面からの選択理由

運転がしやすいから	59%
狭い道で使いやすいから	53%
買い物や用足しに向いている	48%
駐停車が容易だからから	41%
長距離を走ることがあまりないから	26%

※複数回答

(2012年3月日本自動車工業会調)

軽自動車が積極的に選ばれる時代に突入

自動車ユーザーが「軽自動車がいい」と我慢するような時代は完全に終わったのではなかろうか。すでに超背高系など小型車を上回るスペース効率を確保したモデルも少なくなく、豊富なラインナップと車体タイプ、エンジンタイプ、駆動形式、安全装備などを見ても、コンパクトカーをはるかに上回る選択肢と可能性を軽自動車は提供している。それは「軽自動車がいい」と積極的に選ばれる時代に突入していることを物語っている。

ホンダのN-ONEなどの販売好調を見る限り、必ずしも、車両価格の安さだけが軽自動車の魅力ではなくなっているようだ。やはり商品的な魅力向上が販売好調の最大の要因とみられる。そこに維持費の安さが加わると鬼に金棒の状態だ。

自動車産業ジャーナリスト 小栄一郎

軽自動車情報 2013年2月号より

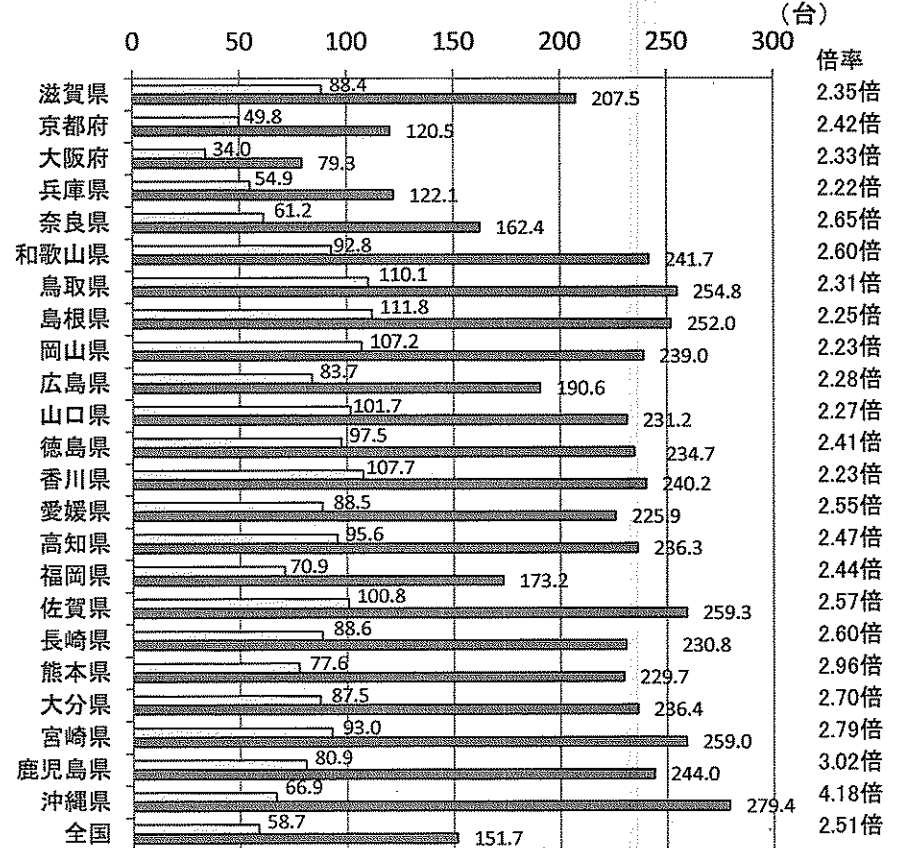
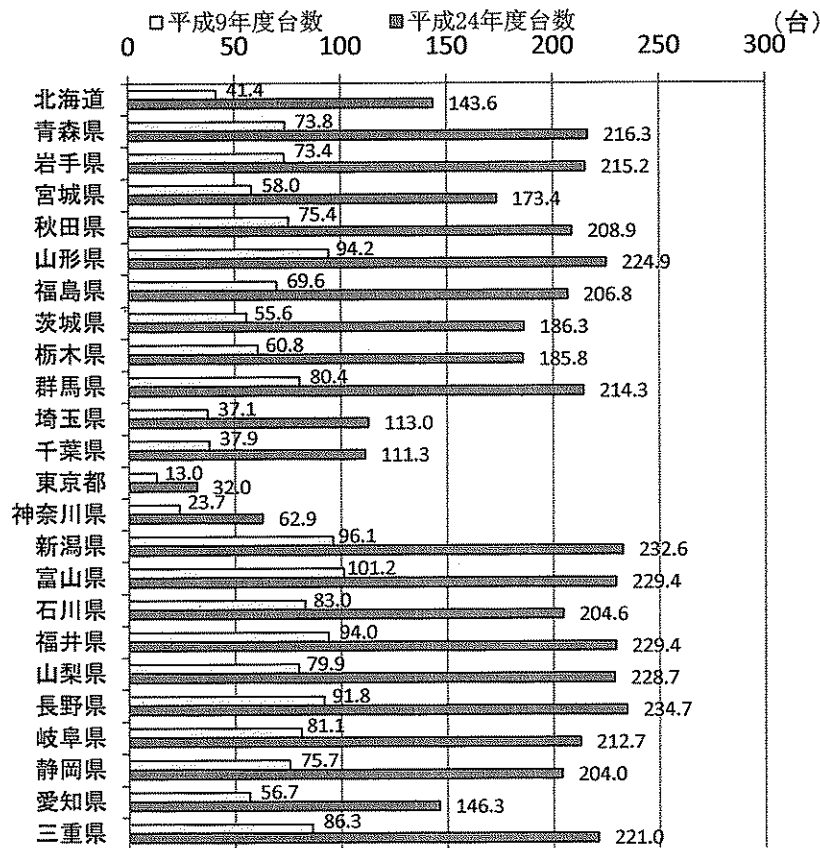
都道府県別千人当たりの軽自動車（乗用）の保有台数の推移

上位5都道府県

人口千人あたり軽自動車（乗用）台数の伸び率上位		平成24年度千人あたり軽自動車（乗用）台数上位	
沖縄県	4.18倍	沖縄県	279.4台
北海道	3.47倍	佐賀県	259.3台
茨城県	3.35倍	宮崎県	259.0台
栃木県	3.05倍	鳥取県	254.8台
埼玉県	3.04倍	島根県	252.0台

下位5都道府県

人口千人あたり軽自動車（乗用）伸び率下位（台）		平成24年度千人あたり軽自動車（乗用）台数下位	
兵庫県	2.22倍	東京都	32.0台
香川県	2.23倍	神奈川県	62.9台
岡山県	2.23倍	大阪府	79.3台
島根県	2.25倍	千葉県	111.3台
富山県	2.27倍	埼玉県	113.0台



※倍率は平成24年度末千人あたり台数を平成9年度末千人あたり台数で割った値
 ※軽乗用車台数は「軽三輪・四輪車県別保有台数とシェア」(全国軽自動車協会連合会調べ)より
 ※人口は「人口推計」(総務省統計局調べ)より

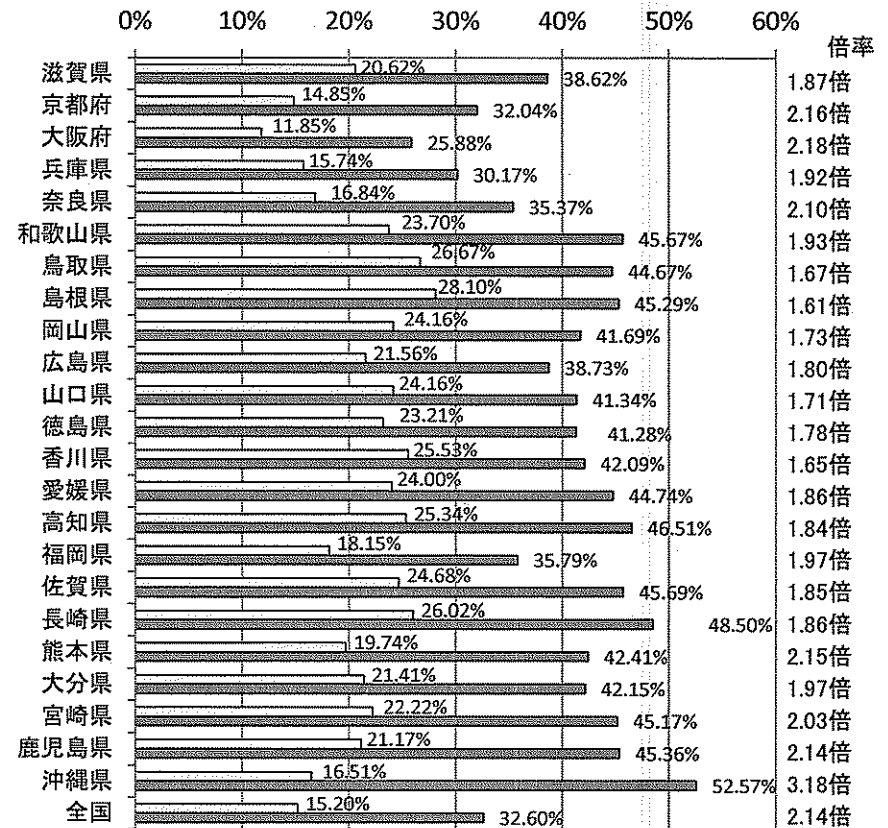
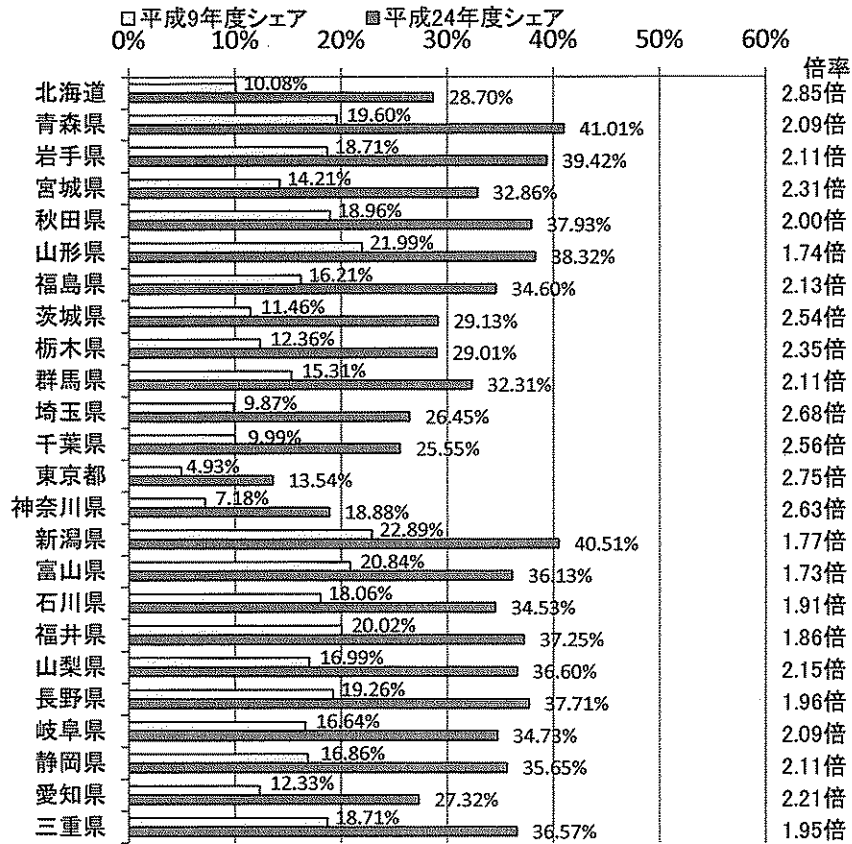
都道府県別軽自動車（乗用）のシェアの推移

上位5都道府県

軽自動車(乗用)のシェアの伸び率上位		平成24年度軽自動車(乗用)のシェアの上位	
沖縄県	3.18倍	沖縄県	52.57%
北海道	2.85倍	長崎県	48.50%
東京都	2.75倍	高知県	46.51%
埼玉県	2.68倍	佐賀県	45.69%
神奈川県	2.63倍	和歌山県	45.67%

下位5都道府県

軽自動車(乗用)のシェアの伸び率下位		平成24年度軽自動車(乗用)のシェアの下位	
島根県	1.61倍	東京都	13.54%
香川県	1.65倍	神奈川県	18.88%
鳥取県	1.67倍	千葉県	25.55%
山口県	1.71倍	大阪府	25.88%
岡山県	1.73倍	埼玉県	26.45%



※倍率は平成24年度末軽乗用車割合を平成9年度末軽乗用車割合で割った値

※シェアは軽乗用車台数を乗用車の総計台数で割って得た値

※軽乗用車台数は「軽三輪・四輪車県別保有台数とシェア」(全国軽自動車協会連合会調べ)より

※乗用車の総計台数は、都道府県別・車種別自動車保有台数(軽自動車含む)(自動車検査登録情報協会調べ)より

原動機付自転車が登録・検査・届出の対象外とされている理由

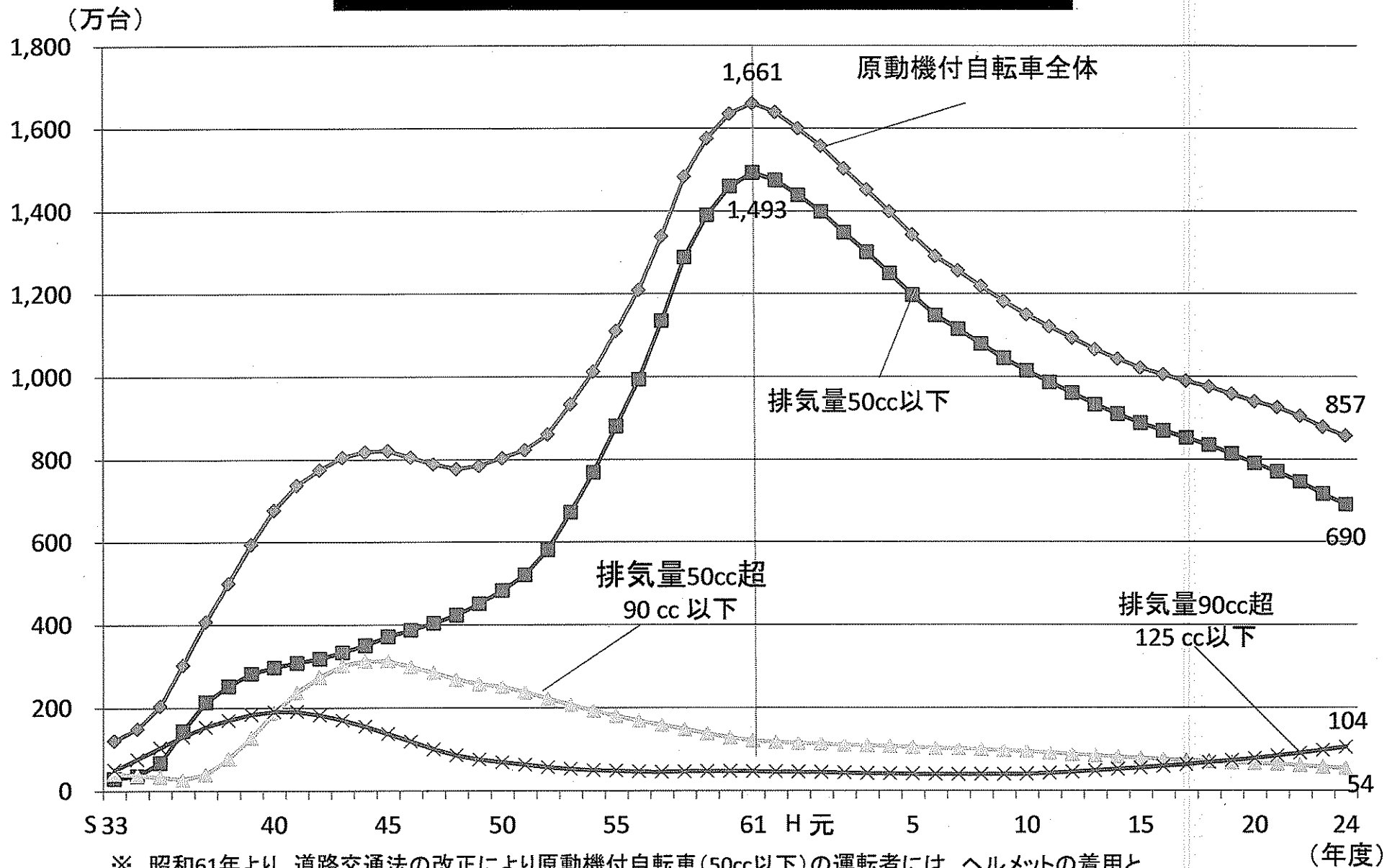
道路運送車両法において「原動機付自転車」を「自動車」の定義から除外しているのは、原動機付自転車が価格も安く、簡便な車両であることから、登録、検査、届出の行政規制の対象とする必要性が薄いことによるものである。

(道路運送車両法の解説)

その構造上非常に軽量であって、スピードも低く、構造も大変簡単にできております。また、走行距離が非常に短く、乗車人員も少ないことなど、その運行形態から、安全の確保と環境の保全を図る上で、国があえて検査制度により基準への適合性を確認しなくとも、使用者みずからの保守管理に任せてもさし支えないことから検査対象外としている。

(H12.4.13衆 通信委員会前田政務次官答弁)

原動機付自転車の台数の推移



※ 昭和61年より、道路交通法の改正により原動機付自転車(50cc以下)の運転者には、ヘルメットの着用と標識のある交差点での二段階右折が義務化された。

※ 台数は市町村税課税状況調 賦課期日現在台数による。

営自格差について（登録車）

営自格差の理由

- 物価及び国民の生計費へのはね返り、中小企業の経営への圧迫を避ける等のため、タクシー等の営業用小型乗用車、トラック、及びバスの税率が低く定められている。

【トラックの中小企業対策・物価への配慮】

- ・ 小型トラックの多くを所有しているのは中小企業であり、中小企業対策として配慮（昭和40年度改正地方税制詳解）
- ・ 大型トラックは路線貨物運送、建設資材運搬等に使用されており、運送費の増、物価の高騰と連なるおそれがある点を配慮（昭和40年度改正地方税制詳解）

【バスの自家用車の代替交通としての観点】

- ・ 一般乗合バスについては、一度に大量の乗客を輸送することが可能で自家用車の代替として自動車交通量抑制効果を有する点を考慮（平成13年度改正地方税制詳解）

【タクシー・路線バス料金の生計費への影響】

- ・ タクシー・路線バスについては、国民の日常生活の足となっていることから、国民の生計費に及ぼす影響を考慮（昭和40年度改正地方税制詳解）

主な改正経緯(乗用車)

- 昭和25年(現行の自動車税創設) 営業用の税率について、自家用の2/3に設定。
- 昭和29年 税率を現行の2倍程度に引き上げ(営業用は自家用の1/2に設定)
- 昭和40年 営業用小型自動車以外の税率を50%引き上げ。
- 昭和51年 自家用の税率を概ね30%、営業用の税率を概ね15%それぞれ引き上げ。
- 昭和54年 自家用の税率を10%引き上げ。営業用については税率据え置き。

自家用自動車と営業用自動車の例

	自家用自動車	営業用自動車
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー、社用乗用車、レンタカー 【課税台数 3,692.9万台】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー、ハイヤー 【課税台数 24.3万台】
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、旅館の送迎用バス、レンタカー 【課税台数 8.6万台】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般乗合バス(路線バス、高速バス)、観光用貸切バス 【課税台数 9.8万台】
トラック	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自社トラック(建設業の資材運送等)、自社用バン(貨客兼用車)、商店の配達用トラック、ピックアップトラック、レンタカー 【課税台数 467.4万台】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運送業のトラック 【課税台数 106.3万台】

※上記の区分により難い「特殊用途車」は、諸元の区分により都道府県が定める税率により課税されている。

特殊用途車には、霊柩車、工作車、クレーン用台車、キャンピングカー、放送宣伝車、民間救急車等が分類される(神奈川県の特種用途車の税率表より)。課税台数は平成23年3月末現在。

営自格差について(軽自動車)

区 分		昭和40年	昭和51年	昭和54年	昭和59年	昭和60年～	
四輪	乗 用	営業用	4,500円	5,200円	—————>	5,500円	—————>
		自家用		5,900円	6,500円	7,200円	—————>
	貨物用	営業用	2,500円	2,900円	—————>	3,000円	—————>
		自家用		3,300円	3,650円	4,000円	—————>

○昭和51年税制改正詳解

自動車税及び軽自動車税の税率の引上げにあつては、営業用自動車については、自家用自動車に比して輸送効率が高いこと、料金が認可制であること等公共輸送機関としての性格を考慮し、政策的に税率の引上げ率に格差を設け、自家用自動車の2分の1の引上げ率とする必要があるとされた。

○昭和54年税制改正詳解

現行の標準税率が昭和51年に設定された後、軽自動車等の販売価格が上昇し、その販売価格に占める税負担の割合が低くなってきていること、道路に関する経費も年々増大してきていること等の事情を考慮し、自動車税と軌を一にしてその標準税率をおおむね10%程度引き上げることとされた。ただし、営業用の軽自動車については、公共輸送機関としての性格等にかんがみ、これを据え置くこととされた。

○昭和59年税制改正詳解

現行の税率は、昭和54年度に改正して以来5年間据え置かれており、その後の販売価格の上昇割合、価格に占める税負担の割合、道路に関する経費の推移等を勘案し、おおむね10%程度、営業用については輸送機関としての社会的役割を考慮して5%程度の見直しを図ったものである。

(参考)乗用と貨物、自家用と営業用の例

	営業用	自家用
乗 用	福祉タクシー等 【課税台数:0.3万台】【税率:5,500円】	マイカー、社用車、レンタカー 【課税台数:1,798万台】【税率:7,200円】
貨物用	運送業のトラック 【課税台数:22万台】【税率:3,000円】	建築業、農家等の自家運送用トラック 【課税台数:799万台】【税率:4,000円】

※課税台数は「平成24年度市町村税課税状況等の調」による。

自家用、営業用の自動車税課税台数（平成23年3月末現在）

（単位：台、％）

区 分		営業用 (A)	自家用	計		営業用の割合 (A)/(B)×100
				(B)	構成比	
乗 用 車		242,528	36,928,704	37,171,232	84.6	0.7
ト ラ ッ ク	けん引車、 被けん引車、 貨客兼用車、 三輪車以外	812,430	2,635,981	3,448,411	7.9	23.6
	けん引車	83,841	4,626	88,467	0.2	94.8
	被けん引車	143,392	10,153	153,545	0.3	93.4
	貨客兼用車	23,287	2,022,891	2,046,178	4.7	1.1
小 計		1,062,950	4,673,651	5,736,601	13.1	18.5
バ ス	一般乗合用	49,293		49,293	0.1	100.0
	一般乗合用以外	48,247		48,247	0.1	100.0
	自家用		85,859	85,859	0.2	—
	小 計	97,540	85,859	183,399	0.4	53.2
三輪の小型自動車		6	705	711	0.0	0.8
特種用途車		257,203	573,594	830,797	1.9	31.0
合 計		1,660,227	42,262,513	43,922,740	100.0	3.8

（注1）本表は、「道府県税の課税状況等に関する調」による。

（注2）特種用途車とは、特種な使い方をする小型自動車・普通自動車のこと。

（例えばクレーン車など）

自動車税の営自格差の水準の推移について

(上段：営業用税率、下段：自家用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元	
小型自動車	3,000円 4,500円	4,200円 7,200円	8,000円 16,000円	→	排気量1.0ℓ以下 6,000円 12,000円	6,000円 18,000円	→	7,000円 23,500円	7,000円 25,500円	7,500円 29,500円	→	
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 7,000円 14,000円	7,000円 21,000円	→	8,000円 27,500円	8,000円 30,000円	8,500円 34,500円	→	
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 8,000円 16,000円	8,000円 24,000円	→	9,000円 31,500円	9,000円 34,500円	9,500円 39,500円	→	
乗用車	普通自動車 10,000円 15,000円	14,000円 30,000円	軸距3.048m以下 15,000円 36,000円	→	→	22,500円 54,000円	→	26,000円 70,000円	26,000円 77,000円	27,500円 88,500円	2.0ℓ超2.5ℓ以下 13,800円 45,000円	
											2.5ℓ超3.0ℓ以下 15,700円 51,000円	3.0ℓ超3.5ℓ以下 17,900円 58,000円
											3.0ℓ超3.5ℓ以下 17,900円 58,000円	
											4.0ℓ超4.5ℓ以下 23,600円 76,500円	4.5ℓ超6.0ℓ以下 27,200円 88,000円
軸距3.048m超 30,000円 60,000円	→	45,000円 90,000円	→	52,000円 117,000円	52,000円 129,000円	54,500円 148,500円	40,700円 111,000円					
トラック (4トン超5トン以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	14,000円 15,000円	15,000円 (格差なし)	→	→	→	17,500円 20,000円	17,500円 22,000円	18,500円 25,500円	→	
バス(一般乗合) (30人超40人以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	→	→	→	→	14,000円 30,000円	14,000円 39,000円	14,000円 42,500円	14,500円 49,000円	→	
三輪の小型自動車	2,000円 (格差なし)	2,800円 (格差なし)	3,300円 4,300円	3,800円 (格差なし)	→	→	→	4,400円 5,000円	4,400円 5,500円	4,500円 6,000円	→	

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

自動車税の営自格差の水準の推移について (自家用税率/営業用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元
乗用車	小型自動車 1.5倍	1.7倍	2.0倍	→	排気量1.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.6倍	3.9倍	→
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.8倍	4.1倍	→
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.5倍	3.8倍	4.2倍	→
	普通自動車 1.5倍	2.1倍	軸距3.048m以下 2.4倍	→	→	2.4倍	→	2.7倍	2.0ℓ超3.0ℓ以下 3.0倍	3.3倍	2.0ℓ超2.5ℓ以下 3.3倍 2.5ℓ超3.0ℓ以下 3.2倍
									3.0ℓ超6.0ℓ以下 3.0倍	3.2倍	3.0ℓ超3.5ℓ以下 3.2倍 3.5ℓ超4.0ℓ以下 3.2倍 4.0ℓ超4.5ℓ以下 3.2倍 4.5ℓ超6.0ℓ以下 3.2倍
									軸距3.048m超 2.0倍	→	→
トラック (4トン超5トン以下)	格差なし	格差なし	1.1倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.4倍	→
バス(一般乗合) (30人超40人以下)	格差なし	格差なし	→	→	→	→	2.1倍	2.8倍	3.0倍	3.4倍	→
三輪の小型自動車	格差なし	格差なし	1.3倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.3倍	→

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。