

交通基本法制定に向けた 自動車総連としての考え方 について



2010年6月7日(月)

全日本自動車産業労働組合総連合会

会 長 西原浩一郎

自動車総連の道路・交通政策

▼自動車産業に働く者の声だけではなく、国民の目線で策定

▼「道路・交通政策 7つの提言」(2008. 9作成)

- ①真に必要な道路を整備していくため、道路整備計画には民意を十分反映すべき
- ②道路整備は、コストに対し求められる効果が最大となるよう推進すべき
- ③慢性的な渋滞解消に向け、必要な施策を早急に講ずるべき
- ④地方都市の道路整備は「活力あるまちづくり」の観点を重視し推進すべき
- ⑤自動車利用との共存を前提に、公共交通機関ネットワークの再強化をすべき**
- ⑥居住者の生活を維持できる道路・交通機関を確保すべき**
- ⑦交通事故死者ゼロを目指し、「交通安全教育充実・運転技術の維持向上・安全な車とまちづくり」によって、より安心な車社会を実現する

道路交通全体の中でのくるま(自家用車)

- ▼いつでも どこでも 移動が出来る
- ▼ドア ツー ドアの利便性
- ▼プライベート空間／プライバシーの確保
- ▼運転する楽しみ



すでに社会インフラの一部として欠く事の出来ない役割を担っている

交通基本法(中間整理)での懸念点①

- ▼「くるまに依存する社会となったため、気がつくとお年寄りや体の不自由な方々にはとても不便な社会になった」

⇒ 広く国民に受け入れられてきた「くるま」を否定する表現

- ▼「交通手段をくるまから環境にやさしい公共交通機関に転換する」

⇒ 転換ではなく「共存」の視点で整理すべき

⇒ 交通全体の中で、「公共交通機関」と「くるま」の共存／役割分担(ベストミックス)の検討が必須

交通基本法(中間整理)での懸念点①-2

バリアフリー／ユニバーサルサービスの重要性

▼今後の高齢化社会を考慮すると様々な検討が必要

⇒鉄道、路線バス、介護タクシー、巡回バス、
コミュニティバス等の重要性

⇒高齢者等が「社会に出やすい」環境整備／
公共交通機関までのアクセス

- ・広い駐車場の整備／大文字標識の整備
- ・福祉車両(移送車／自走車)への補助



公共交通機関との役割分担を含めて、ドアツードアで
考える必要があり、交通基本法の中で幅広く、
バリアフリー/ユニバーサルサービスを記載すべき

交通基本法(中間整理)での懸念点①-3

公共交通機関の重要性と役割分担

▼公共交通機関の更なる整備は重要(鉄道・バス・タクシー等)

▼今後も特に地方においては、くるまは重要な交通手段としての役割を担う

⇒複数保有ユーザーの負担軽減策の検討を！

交通基本法(中間整理)での懸念点①-4

地方におけるくるまの役割

▼公共交通機関の少ない地方では「一家に一台」ではなく、「一人一台」が現状

上位 10 市町村			下位 10 市町村			
順位	都道府県	市郡区	1世帯当り 台数	都道府県	市郡区	1世帯当り 台数
1	茨城県	千代川村	3.929	東京都	中野区	0.294
2	愛知県	飛島村	2.890	東京都	豊島区	0.304
3	茨城県	旭村	2.431	鹿児島県	十島村	0.312
4	茨城県	大和村	2.415	鹿児島県	三島村	0.312
5	群馬県	小野上村	2.403	東京都	新宿区	0.324
6	栃木県	芳賀町	2.392	東京都	北区	0.332
7	福島県	白沢村	2.333	東京都	文京区	0.346
8	埼玉県	川本町	2.323	東京都	荒川区	0.351
9	栃木県	湯津上村	2.319	東京都	品川区	0.356
10	富山県	下村	2.303	東京都	杉並区	0.364

※データは平成18年3月末時点。 [出典:自検協、全軽自協 他]

▼くるまを3台(1800ccクラス)保有していると、自動車税*だけでも毎年4月に都道府県に約12万円の納税が必要
(39500円/台×3台) *燃料費税や重量税を除く

⇒地方ほど負担が重いという矛盾

交通基本法(中間整理)での懸念点②

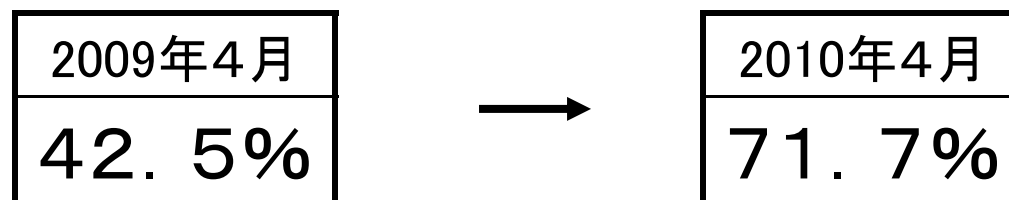
▼エコカーの普及に向けて「各種の規制を総動員する」

⇒強制的な規制は、国民負担が極めて重い

⇒普及はインセンティブ策で実施すべき

▼エコカー補助金/エコカー減税は有効

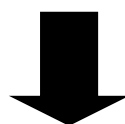
＜日本国内で販売される車のうちエコカーの占める割合＞



交通基本法(中間整理)での懸念点③

▼「法律、予算、税制を組み合わせて通勤交通のグリーン化を加速させる必要があります」

⇒マイカー通勤者を狙い打ちするかのような記載



代替策なき拙速なマイカー通勤排除は
大きな混乱を引き起こす

交通基本法(中間整理)での懸念点④

▼交通基本法の理念が実現すると

①交通弱者を含めた総合交通体系の見直しで
利便性が向上する

②くるまを含めた公共交通機関の整備・維持は、
新たな国家基盤を形成する



・実現に向けた費用負担は広く国民全体が負担すべき
⇒「取り易い所から取る」といった考え方に

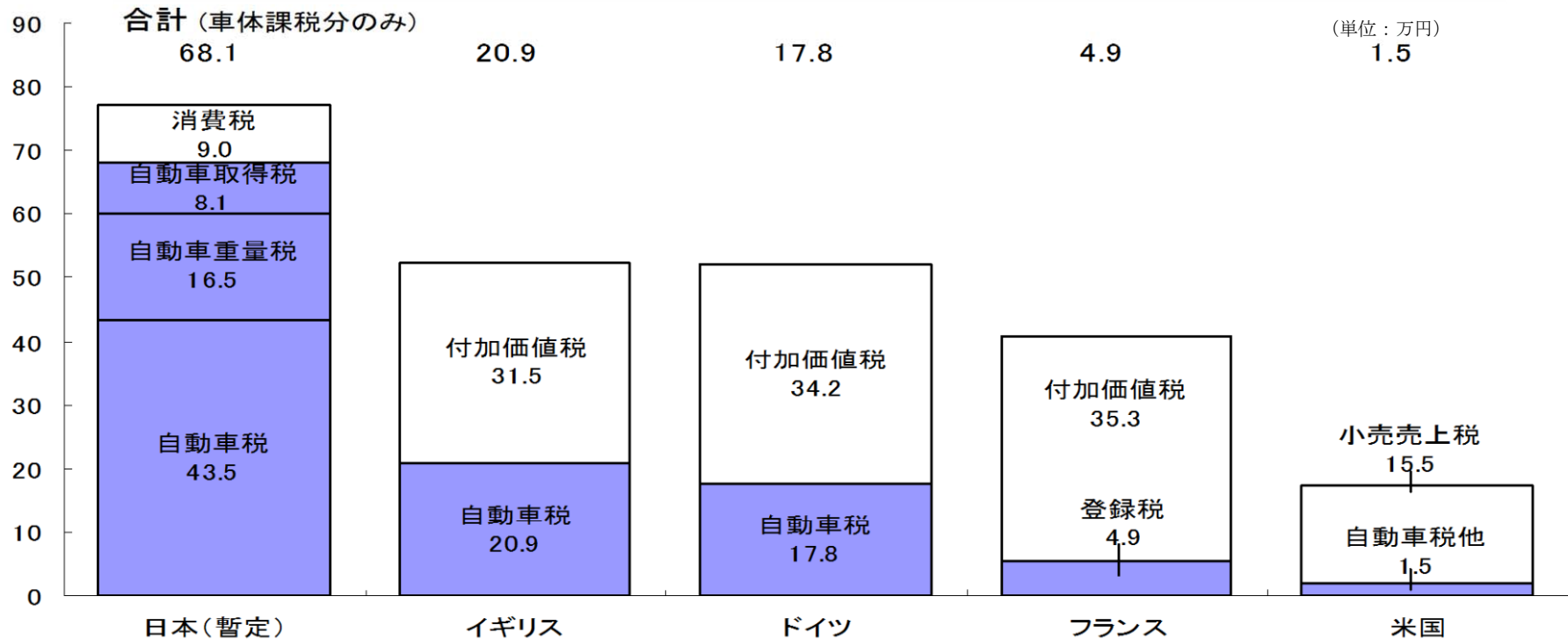
立つべきでない

・特に、すでに過重な税負担を強いられている自動車
ユーザーに、更なる上乗せを求める事は**断固反対**

過重な負担を強いられている 自動車ユーザー

▼自動車ユーザーは年間8兆円も負担

▼国際的に見ても、日本の自動車ユーザー負担は突出



前提条件: ①排気量1800cc、②車可重量1.5t未満、③車体価格180万円、④フランスはパリ市、米国はニューヨーク市、
 ⑤ドイツの排出ガス規制はEuro4、⑥フランスは課税馬力8、⑦11年間使用(平均寿命)、
 ⑧為替レートは1ユーロ133円、1ポンド152円、1ドル94円(2009/4~2010/3の平均)
 注1、日本以外は2007年3月時点の税体系に基づく試算、2、日本は現在の税率(自動車重量税額2010年4月1日から引き下げ後の税率(5000円/0.5t)で試算)、3、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、4、
 各国の登録手数料は除く、5、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、日本自動車工業会調

自動車総連の考える自動車関係諸税

▼昨年12月の税制改正大綱に記載された「2年以内に車体課税の簡素化・グリーン化、負担の軽減」を
確実にお願いしたい

段 階	現行税体系	新しい税体系
取得段階	自動車取得税	廃止
	消費税	消費税
保有段階	自動車税	自動車保有税(仮称)
	軽自動車税	
	自動車重量税	廃止
走行段階	揮発油税	燃料税(仮称)
	地方揮発油税	
	軽油引取税	
	石油ガス税	
	消費税	消費税

「広く国民に支持される交通基本法」

「利用者が『自らの意思』で自由に交通手段を選ぶ事が出来る法案」

が成立する事を祈念します

おわり