

平成27年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No 14

府省庁名 国土交通省

対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車取得税）
要望項目名	先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の拡充及び延長
要望内容 (概要)	<p>トラックやバスについては、事故発生時の被害が大きくなるおそれが高いことから、先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援するASV装置の基準化・義務化を順次進めているところ。 これらに加えて、ASV装置の義務化前から、その早期普及を促進し、もって、交通事故の防止及び被害軽減を加速化するため、ASV装置を備えるトラック・バスに対する自動車取得税の特例措置の延長・拡充を要望する。</p> <p>【特例措置の対象】 ASV装置を備えるトラック及びバスに対する自動車取得税の特例措置を延長・拡充する。</p> <p>【特例措置の内容】</p> <p>①特例措置の延長（取得価額から350万円控除）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○衝突被害軽減ブレーキを備える以下の自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量8トン超22トン以下のトラック ・車両総重量5トン超12トン以下のバス（立席を有するものを除く。） <p>②特例措置の拡充（取得価額から350万円控除）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○衝突被害軽減ブレーキを備える以下の自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック ・車両総重量5トン以下のバス（立席を有するものを除く。） ○車両安定性制御装置を備える以下の自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量3.5トン超22トン以下のトラック ・車両総重量12トン以下のバス（立席を有するものを除く。） <p>※衝突被害軽減ブレーキと車両安定性制御装置を備えるものは、取得価額から700万円控除</p>
関係条文	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 地方税法附則第12条の2の5第7項、 地方税法施行規則附則第4条の6第7項～第11項 </div>
減収見込額	<p>[初年度] ▲3,315 (▲476) [平年度] ▲5,740 (▲726)</p> <p>[改正増減収額] ▲100</p> <p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p>

<p>要望理由</p>	<p>(1) 政策目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故による24時間以内死者数は4,373人、負傷者数は約78万人(平成25年)にのぼり、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。このため、政府をあげて交通安全の諸施策を強力に推進しているところ。 具体的には、内閣府特命担当大臣談話(平成22年1月)において、平成30年を目処に交通事故による24時間以内死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指すという目標を掲げている。また、平成23年6月の交通政策審議会報告書では、車両安全対策により、平成32年までに交通事故による30日以内死者数を1,000人削減(平成22年比)することとされている。 交通事故をこれまで以上に削減するためには、先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援する「ASV装置」を搭載した自動車の普及が不可欠である。とりわけ、トラックやバスなどの大型車両については、関越自動車道における高速バス事故(平成24年4月)や北陸自動車道における高速バス事故(平成26年3月)に見られるように、事故発生時の被害が大きくなるおそれが高いことから、ASV装置の基準化・義務化を優先的に進めているところであるが、これと合わせて、装置義務化までの間、税制上の特例措置等を講ずることにより、その普及を促進する必要がある。 <p>(2) 施策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ASV装置は事故防止効果が高いものの、開発・市場投入までに時間を要するため義務化までに一定のリードタイムを設ける必要がある。また、価格が高額であるため車両購入者の負担が大きくなる。このため、ASV装置義務付けまでの間、税制上の特例措置を講ずること等により、その普及を促進する必要がある。 平成24年度以降「衝突被害軽減ブレーキ」を備える車両総重量8トン超のトラック、車両総重量13トン超のトラクタ及び車両総重量5トン超のバスに対して税制上の特例措置を講ずることにより、同装置の普及に一定の効果をあげていることから、当該措置を延長し、引き続き、その普及を促進することが妥当である。 また、今般、車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック及び車両総重量5トン以下のバスについても、衝突被害軽減ブレーキの開発・実用化の目処が立ち、基準が整備されたことから、これら車両に対しても、義務化までの間、税制上の特例措置を講じ、その普及を促進することが妥当である。 さらに、新たなASV装置である「車両安定性制御装置」(急ハンドル時の横転や不安定な車両挙動を防止)について、その安全上の効果が確認されるとともに、開発・実用化の目処が立ち、基準が整備されたことから、同装置を備えるバス・トラックに対しても、義務化までの間、税制上の特例措置を講じ、その普及を促進することが妥当である。
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 17 自動車の安全性を高める
	政策の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 平成 30 年目処に交通事故による 24 時間以内死者数 2,500 人以下 (内閣府特命担当大臣談話 (平成 22 年 1 月)) 平成 27 年までに 24 時間以内死者数を 3,000 人以下 (第 9 次交通安全基本計画 (平成 23 年 3 月)) 平成 32 年までに、車両安全対策により、30 日以内死者数を 1,000 人削減 (※) (※) 対平成 22 年 (5,806 人) 比 (交通政策審議会報告書 (平成 23 年 6 月))
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	3 年間 (又は、自動車取得税の廃止時期まで) 平成 27 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日
	同上の期間中の達成目標	平成 32 年までに、車両安全対策により、30 日以内死者数を 1,000 人削減 (再掲)
	政策目標の達成状況	平成 25 年の交通事故死者数 4,373 人 (24 時間以内) 5,152 人 (30 日以内) (資料: 警察庁)
有効性	要望の措置の適用見込み	平成 27 年度: 約 37,000 台 (メーカーヒアリングによる) (延長約 6,000 台、拡充約 36,000 台 (重複あり)) ※エコカー減税の影響 (制度) が無い場合の試算
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	<ul style="list-style-type: none"> 衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置の搭載により、バス・トラックの安全性の飛躍的な向上が期待される一方、装置価格が高額であるため、その普及が課題。 要望の特例措置は、義務付け前に A S V 搭載車を購入する利用者の費用負担を広く一律に軽減するとともに、市場における装置搭載車の価格競争力強化に資するものであり、もって、これら A S V 装置の早期普及の促進を期待できることから、要望措置は有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	先進安全自動車 (A S V) に係る自動車重量税の特例措置の拡充及び延長: 自動車重量税の 50% 軽減 (初回のみ)
	予算上の措置等の要求内容及び金額	事故防止対策支援推進事業 (先進安全自動車 (A S V) の導入支援): 6.4 億円 (平成 27 年度要求)
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	A S V 装置の基準化・義務化を進めるとともに、当該義務付けまでの間、要望措置と上記の予算措置を合わせて講ずることにより、A S V 搭載車を購入する利用者の費用負担を軽減し、もって、A S V 装置の早期普及を図る。
	要望の措置の妥当性	衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置の搭載により、バス・トラックの安全性の飛躍的な向上が期待される。その効果はドライバーのみならず道路交通を利用する国民全体が裨益するものであり、妥当性を有する。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 24 年度：トラック 487 台（19 百万円） 平成 25 年度：トラック 366 台（15 百万円） バス 111 台（2 百万円）</p> <p style="text-align: right;">※金額は適用台数からの推計</p>												
<p>「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績</p>	<p>課税標準（自動車の取得価格） 平成 24 年度 1,932,035 千円</p>												
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>当該措置を開始した平成 24 年（バスは平成 25 年）以降、衝突被害軽減ブレーキ搭載車両は着実に増加。加えて、この期間における交通事故死者数・負傷者数は連続して減少しており、措置の有効性が確認できる。</p> <p>○新車登録台数に占める衝突被害軽減ブレーキ搭載車の台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラック（車両総重量 8 トン超） <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年：14,061 台 平成 24 年：18,611 台 平成 25 年：22,356 台 ・バス（車両総重量 5 トン超） <ul style="list-style-type: none"> 平成 24 年：1,090 台 平成 25 年：1,942 台 <p>○交通事故死者数・負傷者数（実績）（単位：人）</p> <table border="1" data-bbox="422 952 1278 1055"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>23（参考）</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死者数※</td> <td>5,507</td> <td>5,237</td> <td>5,152</td> </tr> <tr> <td>負傷者数</td> <td>854,610</td> <td>825,396</td> <td>781,494</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※ 30 日以内死者数</p>	年 度	23（参考）	24	25	死者数※	5,507	5,237	5,152	負傷者数	854,610	825,396	781,494
年 度	23（参考）	24	25										
死者数※	5,507	5,237	5,152										
負傷者数	854,610	825,396	781,494										
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>平成 32 年までに、車両安全対策により、30 日以内交通事故死者数を 1,000 人削減</p>												
<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>交通事故死者数は連続して減少しており、平成 25 年の 30 日以内死者数は、平成 22 年比 654 人減（5,152 人）。目標達成のためには、ASV 装置の一層の普及促進が不可欠。</p>												
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 24 年度創設 平成 25 年度拡充（対象にバスを追加）</p>												