

# 平成28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	28	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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">その他（自動車取得税、自動車税、軽自動車税）</span>	
要望項目名	車体課税の見直し	
要望内容 （概要）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） ・ 特例措置の内容</p> <p>車体課税については、平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動車取得税については、消費税率10%への引上げ時に廃止する。</li> <li>○ 自動車税及び軽自動車税については、導入が予定されている環境性能割において、技術開発の動向等も踏まえて、事業用自動車や軽自動車への軽減措置等を講じる。</li> </ul> <p>今年度末で期限切れとなる自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例を延長するとともに、環境性能割の導入時にその軽課を強化する。</p>	
関係条文	<p>〔 地方税法 第119条、147条、444条、 同法附則第12条の2の2、12条の2の3、12条の2の5、12条の3、30条 同法施行規則附則第4条の4、4条の5、4条の6、5条、5条の2、8条3の3 〕</p>	
減収見込額	<p>[初年度]      -      (      -      )      [平年度]      -      (      -      )</p> <p>[改正増減収額]      -      (      )      (単位：百万円)</p>	
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>車体課税については、平成27年度与党税制改正大綱において、「平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る」とこととされており、平成26年度及び平成27年度与党税制改正大綱において、各税目については以下のように見直すこととされている。</p> <p>自動車取得税については、「消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）に廃止する」（平成26年度与党税制改正大綱）。</p> <p>自動車税については、「消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施する」（平成26年度与党税制改正大綱）。</p> <p>軽自動車税については、「この特例（グリーン化特例（軽課））については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す」（平成27年度与党税制改正大綱）。</p> <p>こうしたことから、平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、自動車取得税、自動車税、軽自動車税の見直しを行うものである。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>車体課税については、地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NOx・PM）による大気汚染問題等の環境対策に加え、安全の確保、国際競争力の強化、地域におけるモビリティの確保等の行政課題に的確に対応する必要があることから、自動車取得税、自動車税、軽自動車税について、平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、見直しを行う必要がある。</p> <p>特に、環境性能割の導入における事業用自動車等の取扱いについては、自動車運送事業者は、旅客・貨物の輸送という公共的な役割を担っていることを大前提として、自家用自動車に比べて環境負荷の小さい事業用自動車への利用転換、最新の安全技術やバリアフリー機能を備えた新車への代替を促進する観点等から、次の措置を含めた事業用自動車等への軽減措置が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① バリアフリー車両に係る特例措置</li> <li>② 都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両に係る特例措置</li> <li>③ 先進安全自動車（ASV）に係る特例措置</li> </ul>	
		ページ 28-1

本要望に  
対応する  
縮減案

—

ページ

28-2

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標3 地球環境の保全          施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>政策目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現          施策目標3 総合的なバリアフリー化を推進する</p> <p>政策目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上          施策目標27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p>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</p>						
	政策の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車体課税のグリーン化等により、自動車の環境負荷の低減等を図る。</li> <li>・ バリアフリー車両（平成32年度末までの目標）             <table style="margin-left: 20px; border: none;"> <tr> <td>ノンステップバス</td> <td style="text-align: right;">約70%</td> </tr> <tr> <td>リフト付きバス</td> <td style="text-align: right;">約25%</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー（UD含む）</td> <td style="text-align: right;">約28,000台</td> </tr> </table> </li> <li>・ 都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両              地方バス路線の維持率100%（平成30年度）</li> <li>・ 先進安全自動車（ASV）              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</li> </ul>	ノンステップバス	約70%	リフト付きバス	約25%	福祉タクシー（UD含む）	約28,000台
	ノンステップバス	約70%						
	リフト付きバス	約25%						
福祉タクシー（UD含む）	約28,000台							
税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—							
同上の期間中の達成目標	—							
政策目標の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合              平成20年度（エコカー減税導入前）：3.0%              平成26年度（エコカー減税導入後）：24.3%</li> <li>・ バリアフリー車両（平成25年度末）             <table style="margin-left: 20px; border: none;"> <tr> <td>ノンステップバス</td> <td style="text-align: right;">43.9%</td> </tr> <tr> <td>リフト付きバス</td> <td style="text-align: right;">3.9%</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー（UD含む）</td> <td style="text-align: right;">13,978台</td> </tr> </table> </li> <li>・ 都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両              地方バス路線の維持率98.6%（平成26年度）</li> <li>・ 先進安全自動車（ASV）              平成26年中の30日以内交通事故死者数 4,838人（資料：警察庁）</li> </ul>	ノンステップバス	43.9%	リフト付きバス	3.9%	福祉タクシー（UD含む）	13,978台	
ノンステップバス	43.9%							
リフト付きバス	3.9%							
福祉タクシー（UD含む）	13,978台							
		ページ 28-3						

	要望の措置の適用 見込み	—
有効性	要望の措置の適用 見込み (手段としての有効性)	<p>           エコカー減税の導入以降、自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。         </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新車の平均燃費の向上率             <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 20 年度まで (エコカー減税導入前) : 年平均約 3 %</li> <li>平成 21 年度以降 (エコカー減税導入後) : 年平均約 7 %</li> </ul> </li> <li>・乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合             <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 20 年度 (エコカー減税導入前) : 3.0%</li> <li>平成 26 年度 (エコカー減税導入後) : 24.3%</li> </ul> </li> </ul> <p>           また、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場するなど、新たなエコカー技術の技術革新が一層加速してきている。         </p> <p>           市場競争を通じ、こうしたエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることは、自動車全体のグリーン化の実現に加え、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながるものである。         </p> <p>           また、自動車運送事業の公共性や地域におけるモビリティの確保に配慮し、平成 29 年度に導入が予定されている環境性能割において、事業用自動車や軽自動車の軽減措置を講じる必要がある。         </p> <p>           さらに、人口減少、少子高齢化が進む地域社会においては、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や、安全で環境にやさしい交通体系の構築を促進するため、次のような車両の普及を図ることも重要な課題である。         </p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① バリアフリー車両             <p>               高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (バリアフリー法) に基づくバリアフリー化の推進や、2020 年 (平成 32 年) の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指していく必要があるが、バリアフリー車両は公共交通事業者にとって導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結び付かない投資である。             </p> </li> <li>② 都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両             <p>               地域住民の日常生活に不可欠な足としてバス路線を維持し、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や環境にやさしい交通体系の構築を促進するためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が重要であるが、バス事業者の経営はきわめて厳しい状況に置かれており、老朽化した車両が数多く使用されている状況にある。             </p> </li> <li>③ 先進安全自動車 (ASV)             <p>               ASV 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、その普及が課題である。             </p> </li> </ol> <p>           こうしたことから、税制による軽減措置を講じていくことは、車両の技術革新を加速化させ、より優れた環境性能を持つ車両の供給を促進するとともに、自動車運送事業者の経営基盤の安定化を通じて、新車への代替を促進し、あわせて、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や、安全で環境にやさしい交通体系の構築につながる等の効果が期待できることから、本要望措置は有効である。         </p>

相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	車体課税の見直し（自動車重量税）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	新車販売台数が多い自動車については、補助金による支援を行う場合、申請や審査等に多大な事務コストが掛かることが予想されるため、補助金と比べ手続きが簡素な税制措置を講じることで、より優れた環境性能を持つ車両等への新車代替の更なる加速が期待できることから、本要望措置は妥当である。
税負担軽減措置等の適用実績	税負担軽減措置等の適用実績	<p>○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成23年度：約313億円 平成24年度：約346億円 平成25年度：約308億円</p> <p>○自動車取得税のエコカー減税（総務省試算） 平成23年度：約1,603億円 平成24年度：約971億円 平成25年度：約1,012億円</p> <p>○バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置（総務省試算） （課税標準から控除した総額） 平成24年度：約52億円 平成25年度：約61億円</p> <p>○都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両に係る自動車取得税の特例措置（総務省試算） 平成23年度：約8百万円 平成24年度：約12百万円 平成25年度：約13百万円</p> <p>○先進安全自動車（ASV）に係る自動車取得税の特例措置（総務省試算） （課税標準から控除した総額） 平成24年度：約19億円 平成25年度：約12億円</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>○自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成25年度：約308億円</p> <p>○自動車取得税のエコカー減税 平成25年度：約1,012億円</p> <p>○バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置 （課税標準から控除した総額） 平成25年度：約61億円</p> <p>○都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両に係る自動車取得税の特例措置 平成25年度：約13百万円</p> <p>○先進安全自動車（ASV）に係る自動車取得税の特例措置 （課税標準から控除した総額） 平成25年度：約12億円</p>
		ページ
		28-5

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）	—
前回要望時の達成目標	—
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	—
これまでの要望経緯	—