

平成30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	9	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	先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る課税標準の特例措置の拡充		
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強いことから、ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術を有する装置の基準化・義務化を順次進めているところ。</p> <p>これらに加えて、先進安全技術を有する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、先進安全技術を搭載したトラック・バスに対する自動車取得税の特例措置を拡充する。</p> <p>【特例措置の対象】 先進安全技術を搭載したトラック・バスに対する自動車取得税の特例措置を拡充する。</p> <p>【特例措置の内容】 ○特例措置の拡充 ・車線逸脱警報装置を備える以下の自動車（取得価額から175万円控除） 車両総重量3.5トン超のトラック（車両総重量13トン超のトラクタを含む） 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>		
〔関係条文〕	〔 地方税法附則第12条の2の4第9項～第12項、 地方税法施行規則附則第4条の6の2第7項～第16項 〕		
減収見込額	[初年度] ▲ 576 (—)	[平年度] ▲ 576 (—)	(単位：百万円)
要望理由	<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3,904人、負傷者数は約62万人（平成28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、第10次交通安全基本計画において、平成32年までに交通事故による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、ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術を搭載した自動車の普及が不可欠である。とりわけ、トラックやバス等の大型車両については、関越自動車道における高速ツアーバス事故（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）、さらには軽井沢スキーバス事故（平成28年1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強いことから、先進安全技術を有する装置の基準化・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、税制上の特例措置を講ずること等により、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"> 先進安全技術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、先進安全技術を有する装置の義務付けまでの間、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年度より「衝突被害軽減ブレーキ」を備える車両総重量8トン超のトラック及び車両総重量13トン超のトラクタに、平成25年度より車両総重量5トン超のバスに対して税制上の特例措置を開始。平成27年度より車両総重量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対象車両を拡大するとともに「車両安定性制御装置」を対象装置に加えた。以上の税制上の特例措置を講ずることにより、当該装置の普及に極めて大きな効果をあげている。 また、「車線逸脱警報装置」の基準が平成27年1月22日に整備されていることから、車両総重量3.5トン超のトラック、車両総重量12トン以下のバスに対しても、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。なお、車両総重量12トン超のバスについては、平成29年度より税制上の特例措置を講じている。 		
本要望に対応する縮減案	—		
	ページ	9 - 1	

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 32 年までに 24 時間以内死者数を 2,500 人以下 (第 10 次交通安全基本計画 (平成 28 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 (5,828 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	平成 30 年 4 月 1 日～平成 31 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 28 年の交通事故死者数 (警察庁資料より) 3,904 人 (24 時間以内) 4,682 人 (30 日以内)
有効性	要望の措置の適用見込み	平成 30 年度: 15 千台 (メーカーヒアリングによる)
	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、車両安定性制御装置並びに車線逸脱警報装置の搭載により、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、義務付け前に先進安全技術を搭載した車両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、これら先進安全技術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	先進安全技術に係る自動車重量税の特例措置: 自動車重量税の 50%軽減 (初回 (新車新規検査時) のみ) 等
	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 (ASV) の導入支援): 12.1 億円の内数 (平成 30 年度要求)
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	先進安全技術を有する装置の基準化・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、先進安全技術の搭載車を購入する利用者の費用負担を軽減し、もって、先進安全技術の早期普及を図る。
	要望の措置の妥当性	衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置並びに車線逸脱警報装置の搭載により、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 (68百万円) 平成25年度：トラック 366台 (51百万円) バス 111台 (16百万円) 平成26年度：トラック 147台 (13百万円) バス 123台 (11百万円) 平成27年度：トラック 16,722台 (1,464百万円) バス 154台 (13百万円) 平成28年度：トラック 21,621台 (1,995百万円) バス 784台 (69百万円) ※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25年度 1,180,550千円 平成26年度 741,300千円 平成27年度 47,429,715千円</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 平成26年：27,173台 平成27年：29,082台 平成28年：34,397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 平成26年：2,065台 平成27年：2,773台 平成28年：3,765台 <p>○交通事故死者数・負傷者数（実績） （単位：人）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">年 度</th> <th style="width: 15%;">24</th> <th style="width: 15%;">25</th> <th style="width: 15%;">26</th> <th style="width: 15%;">27</th> <th style="width: 15%;">28</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死者数※</td> <td>5,261</td> <td>5,165</td> <td>4,838</td> <td>4,859</td> <td>4,682</td> </tr> <tr> <td>負傷者数</td> <td>825,392</td> <td>781,492</td> <td>711,374</td> <td>666,023</td> <td>618,853</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※ 30日以内死者数</p>	年 度	24	25	26	27	28	死者数※	5,261	5,165	4,838	4,859	4,682	負傷者数	825,392	781,492	711,374	666,023	618,853
年 度	24	25	26	27	28														
死者数※	5,261	5,165	4,838	4,859	4,682														
負傷者数	825,392	781,492	711,374	666,023	618,853														
<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人削減する 平成32年までに、24時間以内死者数を2,500人以下とする</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28年の30日以内死者数は、平成22年（5,828人）比1,146人減となり目標達成。しかしながら、平成32年までに24時間以内死者数を2,500人以下とするためには、先進安全技術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） 平成27年度拡充及び延長（対象装置等を追加） 平成29年度拡充及び延長（対象装置等を追加）</p>																		