

平成31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	22	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、自動車税）	
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2年間延長する。（自動車取得税の廃止後は、自動車税の環境性能割における特例措置として措置）</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</p> <p>【特例措置の内容】（取得価額から控除）</p> <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を備える以下の自動車（1 装置装着 350 万円控除 2 装置装着 525 万円控除） <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 12 トン以下のバス（立席を有するものを除く） ※車両総重量 5 トン以下のバスの対象装置は衝突被害軽減ブレーキに限る ※車両総重量 8 トン超 20 トン以下のトラックについては、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置の全装置装着に限り 350 万円控除 ※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 12 トン以下のバス（立席を有するものを除く）については、平成 31 年 11 月 1 日以降は、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置の全装置装着に限り 350 万円控除 ○車線逸脱警報装置を備える以下の自動車（175 万円控除） <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 ・全重量のバス（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 13 項、地方税法施行規則附則第 4 条の 6 の 2 第 7 項～第 17 項]</p>	
減収見込額	[初年度] — (▲ 1, 822) [改正増減収額] ▲ 400	[平年度] — (▲ 1, 822) (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 3,694 人、負傷者数は約 58 万人（平成 29 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 トン超のトラックに、平成 25 年度より同じく「衝突被害軽減ブレーキ」を備える車両総重量 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 年度より対象車両を車両総重量 3.5 トン超 8 トン以下のトラック及び車両総重量 5 トン以下のバスにも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。 	
	ページ	22-1

	<ul style="list-style-type: none"> ・ また、平成 29 年度より「車線逸脱警報装置」を備える車両総重量 12 トン超のバスに対して税制上の特例措置を開始。平成 30 年度より対象車両を車両総重量 22 トン以下のトラック及び 12 トン以下のバスにも拡大を図った。 ・ 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。
本要望に対応する縮減案	—

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 31 年 4 月 1 日～平成 33 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
	政策目標の達成状況	平成 29 年の交通事故死者数 (警察庁資料より) 3,694 人 (24 時間以内) 4,431 人 (30 日以内)
有効性	要望の措置の適用見込み	平成 31 年度 : 18 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、トラック・バス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) : 11.6 億円の内数 (平成 31 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、トラック・バス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 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) 平成 29 年度：トラック 28,655 台 (3,396 百万円) バス 3,509 台 (308 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 26 年度 741,300 千円 平成 27 年度 47,429,715 千円 平成 28 年度 78,931,913 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亡者数・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 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 平成 29 年：41,060 台 ・バス (車両総重量 5 トン超) <ul style="list-style-type: none"> 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 平成 29 年：3,524 台 <p>○交通事故死者数・負傷者数 (実績) (単位：人)</p> <table border="1" data-bbox="483 1290 1426 1391"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死者数※</td> <td>5,165</td> <td>4,838</td> <td>4,859</td> <td>4,682</td> <td>4,431</td> </tr> <tr> <td>負傷者数</td> <td>781,492</td> <td>711,374</td> <td>666,023</td> <td>618,853</td> <td>580,847</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※ 30 日以内死者数</p>	年 度	25	26	27	28	29	死者数※	5,165	4,838	4,859	4,682	4,431	負傷者数	781,492	711,374	666,023	618,853	580,847
年 度	25	26	27	28	29														
死者数※	5,165	4,838	4,859	4,682	4,431														
負傷者数	781,492	711,374	666,023	618,853	580,847														
<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 29 年の 30 日以内死者数は、平成 22 年 (5,828 人) 比 1,397 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 (車両安定性制御装置を追加) 平成 29 年度 拡充及び延長 (車線逸脱警報装置を追加 (12 トン超のバス)) 平成 30 年度 拡充 (車線逸脱警報装置を追加 (12 トン超のバスを除く))</p>																		