

# 令和3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	8	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;">その他</span> （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拡充及び延長		
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）</p> <p>トラック及びバスについては、事故発生時の被害が大きくなるおそれが高いことから、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>先進安全技術を有する装置の義務化前から、早期普及を促進することによって、交通事故の防止及び被害軽減を加速化させ、世界一安全な道路交通の実現という大きな目標達成につながることから、先進安全技術を搭載したトラック及びバスに係る取得価額から一定額を控除した額を課税標準とする。</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>先進安全技術を備えるトラック及びバスに対する自動車税（環境性能割）の特例措置を以下のとおり拡充及び延長する。</p> <p>① 特例措置の拡充（取得価額から175万円控除）〔令和3年4月1日～令和6年4月30日〕</p> <p>○側方衝突警報装置を備える以下の自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両総重量8トン超のトラック及びトラクタ</li> </ul> <p>② 特例措置の延長（2装置装着、3装置装着：取得価額から350万円控除）〔令和3年4月1日～令和3年10月31日〕</p> <p>○衝突被害軽減ブレーキ・車線逸脱警報装置を備える以下の自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両総重量5トン以下のバス（立席を有するものを除く）</li> <li>○衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置及び車線逸脱警報装置を備える以下の自動車</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両総重量8トン超20トン以下のトラック</li> <li>・ 車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック</li> <li>・ 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）</li> </ul> </ul>		
<span style="border: 1px solid black;">関係条文</span>	地方税法 附則第12条の2の13第4項～8項、地方税法施行規則 附則第4条の11第7項～18項		
減収見込額	<p>[初年度] <span style="margin-left: 100px;">▲347（▲996）</span> [平年度] <span style="margin-left: 100px;">▲284（－）</span></p> <p>[改正増減収額] － <span style="float: right;">（単位：百万円）</span></p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事故による24時間以内死者数は3,215人、負傷者数は約46万人（令和元年）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。</li> <li>・ 具体的には、第10次交通安全基本計画（平成28年3月11日決定）において、令和2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、令和2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。</li> <li>・ 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、トラック及び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高いことから、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じること等により、その普及を促進する必要がある。</li> </ul>		

<p>要望理由</p>	<p>(2) 施策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 令和 2 年度は交通安全基本計画の見直し時期であり、次期計画（第 11 次交通安全基本計画）について中央交通安全対策会議専門委員会会議において議論が行われている。この中で、「令和元年中の道路交通事故の 24 時間以内の死者数は、3,215 人(中略)令和 2 年に 2,500 人以下にするという目標には及ばない。」「死者数等の減少に向けて、効果の大きい対策をさらに進捗させるとともに、新たな対策を行っていく必要がある。」とされている。また、第 11 次交通安全基本計画の期間として、5 年間（令和 3 年度から令和 7 年度まで）とする案が示されているところ。</li> <li>・ これを踏まえると、交通事故の起こりにくい環境に資する先進安全技術の普及・活用をより一層強力に推進していく必要がある。</li> </ul>
<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"> <li>令和2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11日))</li> <li>令和2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2日))</li> <li>第11次交通安全基本計画で目標が策定される予定。</li> </ul>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	令和3年4月1日～令和6年4月30日
	同上の期間中の達成目標	第11次交通安全基本計画で目標が策定される予定。
	政策目標の達成状況	令和元年の交通事故死者数(警察庁交通局資料より) 3,215人(24時間以内) 3,920人(30日以内)
有効性	要望の措置の適用見込み	令和3年度:拡充分6千台(メーカーヒアリングによる) 延長分22千台(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"> <li>衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置並びに側方衝突警報装置の搭載により、トラック及び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。</li> <li>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。</li> </ul>
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))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):8.7億円の内数(令和3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じることにより、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、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、車線逸脱警報装置並びに側方衝突警報装置の搭載により、トラック及び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 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)          平成 30 年度：トラック 35,922 台 (4,484 百万円) バス 6,577 台 (836 百万円)          令和元年度：トラック 28,766 台 (3,297 百万円) バス 10,964 台 (1,301 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 28 年度 78,931,913 千円          平成 29 年度 142,714,639 千円          平成 30 年度 232,627,120 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"> <li>・トラック（車両総重量 8 トン超）             <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年度：29,082 台</li> <li>平成 28 年度：34,397 台</li> <li>平成 29 年度：41,060 台</li> <li>平成 30 年度：44,167 台</li> <li>令和元年度：45,312 台</li> </ul> </li> <li>・バス（車両総重量 5 トン超）             <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 27 年度：2,773 台</li> <li>平成 28 年度：3,765 台</li> <li>平成 29 年度：3,524 台</li> <li>平成 30 年度：2,733 台</li> <li>令和元年度：2,377 台</li> </ul> </li> </ul> <p>○交通事故死者数・負傷者数（実績）（単位：人）</p> <table border="1" data-bbox="384 1496 1145 1688"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死者数※</td> <td>4,885</td> <td>4,698</td> <td>4,431</td> <td>4,166</td> <td>3,920</td> </tr> <tr> <td>負傷者数</td> <td>666,023</td> <td>618,853</td> <td>580,850</td> <td>525,846</td> <td>461,775</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※30 日以内死者数</p>	年度	H27	H28	H29	H30	R 1	死者数※	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920	負傷者数	666,023	618,853	580,850	525,846	461,775
年度	H27	H28	H29	H30	R 1														
死者数※	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920														
負傷者数	666,023	618,853	580,850	525,846	461,775														
<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、令和元年の 30 日以内死者数は、平成 22 年 (5,828 人) 比 1,908 人減となり目標達成。しかしながら、令和 2 年度までに 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>																		

これまでの要望経緯	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）） 平成 31 年度 延長
-----------	---