

令和9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	1	府 省 庁 名	総務省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	自動運転の地域実装推進のための通信インフラ強化に係る課税標準の特例措置の創設		
要望内容（概要）	・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 地域の移動手段や物流の確保といった課題の解決に向け、レベル4の無人自動運転の地域実装を推進するため、自動運転の遠隔監視の用に供する高度な携帯電話基地局の設備等について固定資産税の課税標準を軽減する特例措置を創設する。 ・特例措置の内容 電波法に規定する全国5G通信を行う無線局に係る免許を受けた者（携帯電話事業者等）が総務省（総合通信基盤局）の補助を受けて取得した、自動運転の遠隔監視の用に供する高度な携帯電話基地局の設備等について、取得後3年間にわたり固定資産税の課税標準を1/2とする特例措置を講ずる。（令和9年4月1日～令和11年3月31日（2年間））		
関係条文	地方税法第349条の2、電波法第4条		
減収見込額	[初年度] 0 （ — ） [平年度] ▲17.7 （ — ） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（1）政策目的 自動運転の遠隔監視等に必要な通信インフラの強化を支援することで、自動運転の社会実装を進め、地域の移動手段や物流の確保といった課題の解決を図る。 （2）施策の必要性 レベル4の無人自動運転（特定自動運行）を行う場合は、道路交通法第75条の20第1項第1号により、当該車両の状況を映像及び音声で確認することができる「遠隔監視装置」の設置が義務付けられている。この遠隔監視を安定的に行うため、高速大容量・低遅延な通信方式（※）による携帯電話網が必要である。 ※5G SA（Stand-Alone）方式：高速大容量・低遅延・多数同時接続など5Gの機能・性能を最大限発揮できる方式 しかし、携帯電話基地局の5G SA化は、市場原理により人口密集エリアや居住エリアを中心に進展し、道路を含む非居住エリアの整備は、採算性等の観点から後回しにされる傾向にある。自動運転サービスが実装されるためには、こうしたエリアをカバーする5G SA方式による携帯電話基地局の整備を進めることが大前提となる。 またデジタル庁において、令和8年3月に自動運転社会実装先行的事業化地域として全国13地域が選定されたところ。同選定地域においては、令和9年度を目途に先行的にレベル4の無人自動運転を実装することとされ、関係府省庁による総合的な支援を行うとされている。 このため、同選定地域をはじめとするレベル4の無人自動運転に取り組む地域において、電波法に規定する全国5G通信を行う無線局に係る免許を受けた者（携帯電話事業者等）が総務省（総合通信基盤局）の補助を受けて取得した、自動運転の遠隔監視の用に供する5G SA方式による携帯電話基地局の無線通信用施設及び設備（※）について、固定資産税の課税標準を軽減する特例措置を講ずる必要がある。 ※人口密集エリアに設置されるものを除く。		
本要望に対応する縮減案	—		

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	V. 情報通信（ICT 政策） 2. 情報通信技術高度利活用の推進 ○経済財政運営と改革の基本方針 2026（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定） 第 2 章 日本の成長力強化と安全・安心の確保 1. 「強い経済」の実現 （2）成長基盤の強化 （A X / D X の推進、フロンティアの開拓） （中略）「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、技術革新に対応した自動運転社会の早期実現に向けた環境整備、信頼性あるデータの利活用に関する環境整備、政府のデジタル基盤の強靱化・自律性向上やデジタル行財政改革を進める（中略）。
		政策の達成目標	・ 2027 年度までに、無人自動運転移動サービスを 100 か所以上で実現（新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 年改訂版（令和 7 年 6 月 13 日閣議決定）） ・ 2030 年度までに自動運転サービス車両数 10,000 台（第 3 次交通政策基本計画（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定））
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	令和 9 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日（2 年間）
		同上の期間中の達成目標	自動運転社会実装先行的事業化地域の 13 地域において、令和 9 年度を目途に先行的に自動運転サービスの事業化を実現する取り組みを行う。
		政策目標の達成状況	—
	有効性	要望の措置の適用見込み	先行的事業化地域をはじめとするレベル 4 の無人自動運転に取り組む地域：年 200 施設・設備
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	レベル 4 の無人自動運転（特定自動運行）の実装当初は、5 G S A 化に掛かる導入コストが低廉化しておらず採算性を見込むことが容易でないこと、また携帯電話基地局の 5 G S A 化は、市場原理により人口密集エリアや居住エリアを中心に進展し、自動運転で想定される「移動手段の確保に課題を抱えた地域の」「道路を含む非居住エリア」の整備は後回しにされがちであり、投資を促すためにはインセンティブが必要であることから、自動運転の推進地域を対象として、政策的措置を重点的に行うことが適当。
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
		予算上の措置等の要求内容及び金額	「自動運転×通信」政策パッケージ事業（うち 5GSA 化に係る令和 9 年度概算要求額：11 億円） 自動運転を支える通信インフラの強化と実証等を通じた需要創出を一体的に推進
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	今後の無人自動運転の社会実装・普及を見据え、自動運転の推進地域を対象として予算の範囲内で 5 G S A 化の補助を行っているところであるが、支援予算（補助金）と税制特例を組み合わせることで、その相乗効果により、通信事業者等の投資を促進し、レベル 4 の無人自動運転の速やかな地域実装を図る。
		要望の措置の妥当性	レベル 4 の無人自動運転（特定自動運行）に必要な 5 G S A 基地局の整備を進めるために必要な措置であり、また、その対象は一定の公共性・公益性を有する地域に限定していることから、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。

これまでの 税負担軽減 措置等の 適用実績 と効果に 関連する 事項	税負担軽減措置等の 適用実績	—
	「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	—
	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		—