

令和 5 年度 税制改正 要望事項 ( 新設 ・ 拡充 ・ 延長 )

(国土交通省自動車局技術・環境政策課)

項目名	先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充		
税目	自動車重量税		
要望の内容	<p><b>【制度の概要】</b>                  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。                  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させ、世界一安全な道路交通の実現という大きな目標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対する自動車重量税を軽減する。</p> <p><b>【要望の内容】</b>                  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重量税の特例措置を以下のとおり拡充する。</p> <p>① 特例措置の拡充 (初回分の自動車重量税の 25%軽減)                  [令和5年5月1日～令和8年4月30日]                  ○衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き) を備える以下の自動車                  ・車両総重量 3.5 トン超のトラック                  ・バス</p> <p><b>【関係条文】</b>                  租税特別措置法第 90 条の 14                  租税特別措置法施行規則第 40 条の 7</p>		
	平年度の減収見込額		▲9 百万円
	(制度自体の減収額)	(	— 百万円)
	(改正増減収額)	(	— 百万円)
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<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 2,636 人、負傷者数は 36 万 2,131 人 (令和 3 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 11 次交通安全基本計画 (令和 3 年 3 月 29 日) において、令和 7 年までに交通事故による 24 時間以内死者数を 2,000 人以下、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。</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、これとあわせて、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>(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じること等により、その普及を促進する必要がある。</li> </ul>		

		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 24 年度より「衝突被害軽減ブレーキ（対車両）」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（対車両）」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>さらに令和 3 年度より「側方衝突警報装置」を備える車両総重 8 トン超のトラックに対して税制上の特例措置を開始。</li> <li>以上の税制上の特例措置を講じることにより、当該装置の普及に極めて大きな効果をあげている。</li> </ul>	
今回の要望（租税特別措置）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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>政策目標 17 自動車の安全性を高める</li> </ul>
		政策の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 7 年までに 24 時間以内死者数を 2,000 人以下（第 11 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月 29 日））</li> </ul>
		租税特別措置の適用又は延長期間	令和 5 年 5 月 1 日～令和 8 年 4 月 30 日
		同上の期間中の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 7 年までに 24 時間以内死者数を 2,000 人以下（再掲）</li> </ul>
	政策目標の達成状況	<p>令和 3 年の交通事故死者数（警察庁交通局資料より※）  2,636 人（24 時間以内）  3,205 人（30 日以内）  ※「交通事故死者数について」「30 日以内交通事故死者の状況について」</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	令和 5 年度：拡充分 445 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（歩行者検知機能付き）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>要望の特例装置は、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措置	先進安全技術に係る自動車税の環境性能割の特例措置：側方衝突警報装置又は衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）装着により取得価額から175万円控除、2装置装着により350万円控除																																			
	予算上の措置等の要求内容及び金額	自動車運送事業者の安全総合対策事業（先進安全自動車（ASV）の導入支援）：事項要求を行うため、要求額は予算編成過程で検討（令和5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	ASV装置の搭載の義務付けに先立ち、補助金及び税制上の特例措置を講じることにより、高価なため運送事業者にとって導入が困難なASV装置を搭載した車両の早期導入を促進してきたところ。補助金だけでなく、予算の制約等のない税制上の特例措置を合わせて講じることにより、運送事業者に対して、より大きなインセンティブ効果を期待できることから、妥当性を有する。																																			
こ れ ま で の 租 税 特 別 措 置 の 適 用 実 績 と 効 果 に 関 連 す る 事 項	租税特別措置の適用実績	令和元年度：トラック 28,766台（476百万円） バス 10,964台（97百万円） 令和2年度：トラック 15,215台（242百万円） バス 8,216台（57百万円） 令和3年度：トラック 9,128台（148百万円） バス 4,647台（46百万円）																																			
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—																																			
	租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	<p>当該措置を開始した平成24年（バスは平成25年）以降、ASV装置の搭載率は着実に上昇。これらASV装置の普及の寄与もあり、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>○新車販売台数に占めるASV装置搭載車の割合※</p> <p>・トラック</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">年度</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">装 置</td> <td>衝突被害軽減ブレーキ（対車両）</td> <td>92.7%</td> <td>97.3%</td> <td>98.6%</td> </tr> <tr> <td>車線逸脱警報装置</td> <td>73.6%</td> <td>81.6%</td> <td>91.2%</td> </tr> <tr> <td>車両安定制御装置</td> <td>80.6%</td> <td>86.6%</td> <td>96.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p>・バス</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">年度</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">装 置</td> <td>衝突被害軽減ブレーキ（対車両）</td> <td>77.6%</td> <td>90.0%</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>車線逸脱警報装置</td> <td>77.6%</td> <td>91.5%</td> <td>94.2%</td> </tr> <tr> <td>車両安定制御装置</td> <td>77.6%</td> <td>91.5%</td> <td>94.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※メーカーヒアリングによる</p>	年度		R1	R2	R3	装 置	衝突被害軽減ブレーキ（対車両）	92.7%	97.3%	98.6%	車線逸脱警報装置	73.6%	81.6%	91.2%	車両安定制御装置	80.6%	86.6%	96.2%	年度		R1	R2	R3	装 置	衝突被害軽減ブレーキ（対車両）	77.6%	90.0%	100.0%	車線逸脱警報装置	77.6%	91.5%	94.2%	車両安定制御装置	77.6%	91.5%
年度		R1	R2	R3																																	
装 置	衝突被害軽減ブレーキ（対車両）	92.7%	97.3%	98.6%																																	
	車線逸脱警報装置	73.6%	81.6%	91.2%																																	
	車両安定制御装置	80.6%	86.6%	96.2%																																	
年度		R1	R2	R3																																	
装 置	衝突被害軽減ブレーキ（対車両）	77.6%	90.0%	100.0%																																	
	車線逸脱警報装置	77.6%	91.5%	94.2%																																	
	車両安定制御装置	77.6%	91.5%	94.2%																																	

	<p>○交通事故死者数・負傷者数（実績） <span style="float:right;">（単位：人）</span></p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;"></th> <th style="width:15%;">年度</th> <th style="width:15%;">R1</th> <th style="width:15%;">R2</th> <th style="width:15%;">R3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">死者数</td> <td>24時間以内</td> <td>3,215</td> <td>2,839</td> <td>2,636</td> </tr> <tr> <td>30日以内</td> <td>3,920</td> <td>3,416</td> <td>3,205</td> </tr> <tr> <td colspan="2">負傷者数</td> <td>461,775</td> <td>369,476</td> <td>362,131</td> </tr> </tbody> </table> <p>【出展】：「交通事故死者数について」「30日以内交通事故死者の状況について」警察庁交通局資料）より</p>		年度	R1	R2	R3	死者数	24時間以内	3,215	2,839	2,636	30日以内	3,920	3,416	3,205	負傷者数		461,775	369,476	362,131
	年度	R1	R2	R3																
死者数	24時間以内	3,215	2,839	2,636																
	30日以内	3,920	3,416	3,205																
負傷者数		461,775	369,476	362,131																
前回要望時の達成目標	令和7年までに24時間以内死者数を2,000人以下																			
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	交通事故死者数は年々減少しており、令和3年の24時間以内死者数は2,636人で過去最少となった。しかしながら、令和7年までに24時間以内死者数を2,000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。																			
これまでの要望経緯	<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 拡充及び延長（車線逸脱警報装置を追加（12トン超のバスを除く））  令和元年度 延長  令和3年度 拡充及び延長（側方衝突警報装置を追加（8トン超のトラック及びトラクタ））</p>																			