

令和 8 年度 税制改正 要望事項 (新設 ・ 拡充 ・ 延長)

(国土交通省物流・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及び延長	
税 目	自動車重量税	
要 望 の 内 容	<p>【制度の概要】 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 style="margin-left: 20px;">○ 衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き。以下同様。）を備えるバス又は車両総重量 3.5 トン超のトラックについて、初回分の自動車重量税を 25%軽減する。〔令和 5 年 5 月 1 日～令和 8 年 4 月 30 日〕</p> <p>【要望の内容】 現行の特例措置を 3 年間（令和 8 年 5 月 1 日～令和 10 年 8 月 31 日※）延長するとともに、以下のとおり拡充する。</p> <p style="margin-left: 20px;">① 自動式前照灯照射方向調整装置を備えるバス又は車両総重量 3.5 トン超のトラックについて、初回分の自動車重量税を 25%軽減する。〔令和 8 年 5 月 1 日～令和 11 年 4 月 30 日〕</p> <p style="margin-left: 20px;">② 衝突被害軽減ブレーキ及び自動式前照灯照射方向調整装置の両者を備えるバス又は車両総重量 3.5 トン超のトラック（2 装置装着）について、初回分の自動車重量税を 50%軽減する。〔令和 8 年 5 月 1 日～令和 10 年 8 月 31 日〕</p> <p>※ 衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）は義務化前（令和 10 年 8 月 31 日）まで</p> <p>【関係条文】 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	▲197 百万円
	(制度自体の減収額)	(- 百万円)
	(改正増減収額)	(- 百万円)

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(1) 政策目的</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"> ・交通事故による24時間以内死者数は2,663人、負傷者数は344,395人（令和6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、世界一安全な道路の実現を目指すという目標を掲げているほか、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書（令和3年6月28日）において、令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減することを目標に掲げている。 ・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）や軽井沢スキーバス事故（平成28年1月）、さらには名古屋高速バス横転炎上事故（令和4年8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ずること等により、その普及を促進する必要がある。 	
<p>今回の要望（租税特別措置）に関連する事項</p>	<p>合理性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・政策目標17 自動車の安全性を高める ・第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日 中央交通安全対策会議決定）において、「世界一安全な道路の実現を目指すし、令和7年までに24時間以内死者数を2,000人以下及び重傷者数22,000人以下とする」ことが掲げられている。 ・交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書（令和3年6月28日）において、「令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減する。」ことが掲げられている。 <p>政策の達成目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年までに24時間以内死者数を2,000人以下とする。（第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）） なお、第12次交通安全基本計画において、新規の達成目標を設定予定。 ・令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減する。 <p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3年間（令和8年5月1日～令和11年4月30日）※

		※ 衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）は義務化前（令和10年8月31日）まで
	同上の期間中の達成目標	・ 令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減（再掲）
	政策目標の達成状況	令和6年の交通事故死者数（警察庁交通局資料より） 2,663人（24時間以内） 3,221人（30日以内）
有効性	要望の措置の適用見込み	令和8年度：70千台 令和9年度：115千台 令和10年度：79千台 ※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（歩行者検知機能付き）や自動式前照灯照射方向調整装置の搭載により、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。 要望の特例措置は、義務化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：衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）又は自動式前照灯照射方向調整装置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	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）：1,913百万円の内数（令和8年度要求）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	先進安全技術を搭載した車両の普及を促進するため、予算の範囲内で補助を行っているところであるが、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先進安全技術を搭載した車両購入者の負担軽減を図る。
	要望の措置の妥当性	衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）や自動式前照灯照射方向調整装置の搭載により、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。

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

(単位：(適用台数)台、(減収額)百万円)

年度	適用台数	減収額
令和4年度	17	0.3
令和5年度	401(2,263)	6(38)
令和6年度	75(629)	0.7(9)

【出典】：自動車登録検査業務電子情報処理システムの実績
 ※金額は適用台数からの推計

※前回要望時に見込んだ適用件数及び減収額については、括弧内のおりである。

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)

交通事故死者数・負傷者数は漸減傾向にあり、措置の有効性が確認できる。
 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)については令和5年1月に基準化されたところであり、本措置により、令和9年度までに新車販売台数に占める当該装置の搭載車の割合は、5割に達することが見込まれる。

- 新車販売台数に占める衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)搭載車(バス及び車両総重量3.5トン超のトラック)の割合

令和4年度： 0台 / 129,451台 (0%)
 令和5年度： 4,600台 / 160,346台 (2.9%)
 令和6年度： 10,250台 / 169,870台 (6.0%)

※メーカーヒアリングによる

- 交通事故死者数・負傷者数(実績、単位：人)

年度		R2	R3	R4
死者数	24時間以内	2,839	2,636	2,610
	30日以内	3,416	3,205	3,216
負傷者数		369,476	362,131	356,601

年度		R5	R6
死者数	24時間以内	2,678	2,663
	30日以内	3,263	3,221
負傷者数		365,595	344,395

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人以下とする。

	<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>令和6年の24時間以内死者数は2,663人と減少しているが、コロナ禍が終わり、自動車走行キロが増えたこと等から、近年の死者数削減は鈍化している。いまだ交通事故死者数に占める歩行者の割合が最も高いことから、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。</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（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（12トン超のバス）を追加） 平成30年度 拡充及び延長（車線逸脱警報装置（12トン超のバスを除く）を追加） 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（8トン超のトラック及びトラクタ）を追加） 令和5年度 拡充及び延長（衝突被害軽減ブレーキ（歩行者対応、バス及び3.5トン超のトラック）を追加）</p>	