

令和 9 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・延長		
税 目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	【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、同技術の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。		
	【要望の内容】 先進安全技術を備える 3.5 トン超の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・延長する。		
	○ 現行の特例措置 ①衝突被害軽減ブレーキ 令和 10 年 8 月 31 日まで		
	○ 拡充・延長要望の特例措置 ②自動式前照灯照射方向調節装置 令和 12 年 4 月 30 日まで ③ドライバーモニタリングシステム 令和 12 年 4 月 30 日まで		
	○ 各対象装置の自動車重量税軽減率（初回のみ） 1 装置装着（①②③いずれか 1 つ） 25%軽減 2 装置装着（①②※、①③※、②③） 50%軽減 3 装置装着（①②③※のすべて） 75%軽減 ※①を含む場合は令和 10 年 8 月 31 日まで		
容	【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		
		平年度の減収見込額	▲ 682 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	(1) 政策目的 ・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。 (2) 施策の必要性 ・交通事故による24時間以内死者数は2,547人、負傷者数は338,508人（令和7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12次交通安全基本計画（令和8年3月27日）において、令和12年までに交通事故による24時間以内死者数を1,900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、関越自動車道高速ツアーバス事故（平成24年4月）、軽井沢スキーバス事故（平成28年1月）、名古屋高速バス横転炎上事故（令和4年8月）、東名高速道大型トラック多重追突事故（令和5年1月）、新名神高速道大型トラック追突事故（令和8年3月）等に見られるように、大型車は事故発生時の被害が大きくなるおそれが高いため、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。		
今回の要望（租税特別措置）に関連する点	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 ・第12次交通安全基本計画（令和8年3月27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し、令和12年までに24時間以内死者数を1,900人以下及び重傷者数20,000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。
		政策の達成目標	・令和12年までに24時間以内死者数を1,900人以下（第12次交通安全基本計画（令和8年3月27日中央交通安全対策会議決定）） ・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（再掲）
		租税特別措置の適用又は延長期間	・3年間（令和9年5月1日～令和12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

この これまで の租税特 別措置の 適用実績		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人削減及び重症者数を11,000人削減（再掲）											
		政策目標の 達成状況	令和7年度の交通事故死者数（警察庁交通局資料より） 24時間以内 2,547人 30日以内 3,089人											
	有効性	要望の措置 の適用見込み	令和9年度：拡充延長分51千台 令和10年度：拡充延長分43千台 令和11年度：拡充延長分24千台 ※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）	・ 衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）、自動式前照灯照射方向調節装置及びドライバーモニタリングシステムにより、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る。また、減税対象の主要車両である普通・小型トラックにおいては、拡充要望の2装置がオプション販売としているメーカーが主であることから、費用負担の軽減は、これらの先進安全技術搭載車両の選択を後押しし、早期普及が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	—											
		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）：2,384百万円の内数（令和9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、先進安全技術を搭載した車両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（歩行者検知機能付き）、自動式前照灯照射方向調節装置及びドライバーモニタリングシステムの搭載により、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。その効果は公共交通を利用する不特定多数の利用者のほか、道路空間を通行する全ての国民に裨益するものであり、妥当性を有する。											
	租税特別措置の適用実績		（単位：（適用台数）台、（減収額）百万円） <table><tr><td>年度</td><td>適用台数</td><td>減収額</td></tr><tr><td>令和5年度</td><td>401(2,263)</td><td>6(38)</td></tr><tr><td>令和6年度</td><td>75(629)</td><td>0.7(9)</td></tr></table>			年度	適用台数	減収額	令和5年度	401(2,263)	6(38)	令和6年度	75(629)	0.7(9)
	年度	適用台数	減収額											
令和5年度	401(2,263)	6(38)												
令和6年度	75(629)	0.7(9)												

		<table><tr><td>令和7年度</td><td>690(6,765)</td><td>2.5(86)</td></tr></table> 【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、括弧内のとおりである。	令和7年度	690(6,765)	2.5(86)																																													
令和7年度	690(6,765)	2.5(86)																																																
	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)	交通事故死亡者数・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・バス）の割合 令和4年度： 0台 / 129,451台（0%） 令和5年度： 4,600台 / 178,075台（2.6%） 令和6年度： 10,250台 / 152,022台（6.7%） 令和7年度： 9,130台 / 154,434台（5.9%） ※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） <table><tr><td colspan="2">年度</td><td>R2</td><td>R3</td><td>R4</td></tr><tr><td rowspan="2">死者数</td><td>24時間以内</td><td>2,839</td><td>2,636</td><td>2,610</td></tr><tr><td>30日以内</td><td>3,416</td><td>3,205</td><td>3,216</td></tr><tr><td colspan="2">負傷者数</td><td>369,476</td><td>362,131</td><td>356,601</td></tr><tr><td colspan="2">死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)</td><td>372,315</td><td>364,767</td><td>359,211</td></tr></table> <table><tr><td colspan="2">年度</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td></tr><tr><td rowspan="2">死者数</td><td>24時間以内</td><td>2,678</td><td>2,663</td><td>2,547</td></tr><tr><td>30日以内</td><td>3,263</td><td>3,221</td><td>3,089</td></tr><tr><td colspan="2">負傷者数</td><td>365,595</td><td>344,395</td><td>338,508</td></tr><tr><td colspan="2">死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)</td><td>368,273</td><td>347,058</td><td>341,055</td></tr></table>	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	死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)		372,315	364,767	359,211	年度		R5	R6	R7	死者数	24時間以内	2,678	2,663	2,547	30日以内	3,263	3,221	3,089	負傷者数		365,595	344,395	338,508	死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)		368,273	347,058	341,055
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																																														
死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)		372,315	364,767	359,211																																														
年度		R5	R6	R7																																														
死者数	24時間以内	2,678	2,663	2,547																																														
	30日以内	3,263	3,221	3,089																																														
負傷者数		365,595	344,395	338,508																																														
死傷者数 (24時間以内死者数＋負傷者数)		368,273	347,058	341,055																																														
	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。																																																

	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	新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一時的に人流および交通量が減少したことから、交通事故死者数は減少傾向にあったが、コロナ禍以降の人流・交通量の回復に伴い、交通事故件数の減少傾向は鈍化しており、要望時に目標としていた「交通事故死者数 2,000 人以下」の達成には至らなかった。また、近年では、新たな排出ガス規制への対応、社会的物価高等を背景として、特に大型貨物車を中心に車両価格が上昇している。さらに、原油高によるコスト高から、オプション設定となっている安全装備の搭載を見送る事例が増加していることも、目標未達の一因となった。
これまでの要望経緯		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）