

自動車局関係
平成24年度税制改正要望の概要

平成23年9月
国土交通省自動車局

平成24年度税制改正要望 自動車局主要事項

I. 低炭素・循環型社会関連税制

◇車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）

自動車の取得・保有に係る自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担を軽減するため、平成23年度税制改正大綱等に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。

また、車体課税の見直しの中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続し、車体課税のグリーン化を図るとともに、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。

II. 暮らし安全・安心確保関連税制

◇運行維持が困難なものとして条例に定める路線の乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長（自動車取得税）

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線（住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの）の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置を適用期限の廃止を含め延長する。

III. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制

◇中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（中小企業投資促進税制）の延長（法人税・所得税・法人住民税、事業税）

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（車両総重量3.5t以上）、機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の適用期限を2年延長する。

IV. その他要望事項

◇除害施設、し尿浄化槽及び廃液処理施設に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

廃液処理施設の整備及び維持を一層促進し、地球環境の保護、公害の防止を図るため、油水分離装置を設置等した事業者への特例措置の適用期限を2年延長する。

◇自動車検査独立行政法人の事務・事業の見直しに伴う税制上の所要の措置

I. 低炭素・循環型社会関連税制

車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）

自動車の取得・保有に係る自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担を軽減するため、平成23年度税制改正大綱等に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。

また、車体課税の見直しの中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続し、車体課税のグリーン化を図るとともに、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。

◇政策の目標

自動車ユーザー等の負担軽減、自動車による環境負荷の低減、大型貨物自動車の安全性向上、バス・タクシーのバリアフリー化の促進

| 車体課税の概要 | | 車両の安全対策及びバリアフリー対策の必要性 |
|---------|---|--|
| 車体課税 | 税目 | <p>○大型貨物自動車は、乗用車に比べて追突事故の死亡事故率が高い ⇒大型貨物自動車の車両の安全性向上が必要</p> <p>○バス・タクシー事業では、厳しい経営環境の中、バリアフリー対応車両の導入に対する強い要請。平成32年度末までの整備目標(基本方針)を本年3月末に設定 ⇒バリアフリー対応車両の導入推進インセンティブが必要</p> |
| 取得段階 | <p>[消費税(5%)]</p> <p>自動車取得税[道府県税] (自家用乗用車:取得価額の3%→[当分の間税率による上乘せ]5%)</p> | |
| 保有段階 | <p>自動車重量税[国税](うち約4割を地方に譲与) 自動車の車両重量等に応じて課税 (車両重量1.5t未満の自家用自動車: ¥7,500/年→[当分の間税率による上乘せ]¥15,000/年)</p> | <p>平成23年度税制改正大綱(抜粋)(平成22年12月16日閣議決定)</p> <p>第3章 平成23年度税制改正</p> <p>9. 検討事項 (国税・地方税共通)</p> <p>(4) 車体課税については、エコカー減税の期限到来時までに、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。</p> |
| | <p>自動車税[道府県税] 自動車の排気量等に応じて課税 (2000ccの自家用乗用車:¥39,500/年)</p> | |
| | <p>軽自動車税[市町村税] 自動車の種別等に応じて課税 (自家用乗用の軽自動車(4輪):¥7200/年)</p> | |

現在講じられている特例措置(環境対応車)

エコカー減税(自動車取得税、自動車重量税)

(自動車取得税 H24.3.31まで
自動車重量税 H24.4.30まで)

- ・自動車取得税、自動車重量税(初回)を減免(免税、税額を75%減、50%減)

低公害車・低燃費車(中古車)の特例措置(自動車取得税)

(H24.3.31まで)

- ・中古車の取得に係る自動車取得税を軽減(税率を2.7%の軽減、1.6%の軽減等)

グリーン化特例(自動車税)

(H24.3.31まで)

- ・新車新規登録の翌年度分の自動車税を概ね50%軽減(電気自動車、天然ガス自動車等のみ対象)
- ・新車新規登録から11年超のディーゼル車等、13年超のガソリン車・LPG車について、自動車税を概ね10%重課

衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車に係る特例措置の創設

事故類型別にみた場合、正面衝突・追突等の事故は全事故の約40%を占めている。特に、大型貨物自動車については、追突事故の割合が高く（全事故の約50%）、追突事故が発生した場合の死亡事故率も乗用車と比較して約12倍高く、衝突・追突事故への対策が急務となっている。

被害軽減効果の大きい衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車（車両総重量8 t以上）の普及促進を図る必要があるが、当該ブレーキの装置価格は高額で、利用者負担が大きくなっている。普及促進を図るには、利用者負担の軽減が必要不可欠であるため、車体課税の見直しの中で、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車に係る特例措置を創設する。

○衝突被害軽減ブレーキの概要

●先行車両に近づく場合



ミリ波レーダーがつねに前方の安全を確認。



ドライバーが停止車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

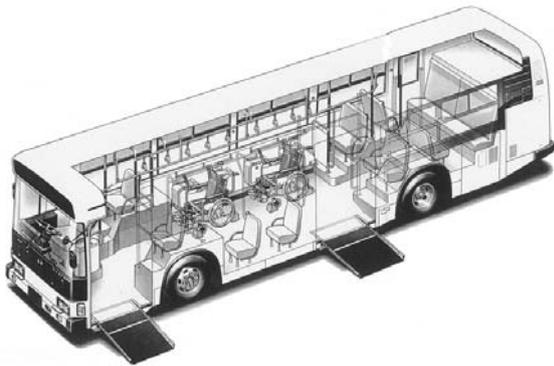


追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

バリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置の創設

バリアフリー車両は、公共交通事業者にとって導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結び付かない投資であるが、高齢者、障がい者等の利便性・安全性の向上を図る必要があるため、車体課税の見直しの中で、バリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。

○バリアフリー車両 ノンステップバス



リフト付きバス



スロープ付きタクシー



乗合タクシー



◇バリアフリー車両数の推移

(単位：台 (上段)、% (下段))

| 年度 | ノンステップバス | リフト付きバス | 福祉タクシー |
|-----|------------------|--------------|--------|
| H17 | 8,639 (14.8) | 682 (1.2) | 6,113 |
| H18 | 10,389 (17.7) | 714 (1.2) | 7,255 |
| H19 | 12,216 (20.3) | 745 (1.2) | 7,809 |
| H20 | 13,822 (23.0) | 800 (1.3) | 8,131 |
| H21 | 15,298 (25.8) | 839 (1.4) | 8,574 |

※ノンステップバス、リフト付きバスの数値は、上段が車両数、下段が乗合バスの総車両数比

※政策の達成目標 (H32年度)：ノンステップバス (70%・約35,000台)、リフト付きバス (25%・約2,500台)、福祉タクシー (約28,000台)

Ⅱ. 暮らし安全・安心確保関連税制

運行維持が困難なものとして条例に定める路線の乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長（自動車取得税）

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線（住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの）の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置を適用期限の廃止を含め延長する。

○自動車取得税：非課税

- ・対象路線：都道府県の条例に定める路線（住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの）
- ・対象資産：対象路線の運行の用に供する乗合バス車両

◇政策の目標

地方バス路線の維持率 96.9%（平成21年度）→100%（平成25年度）

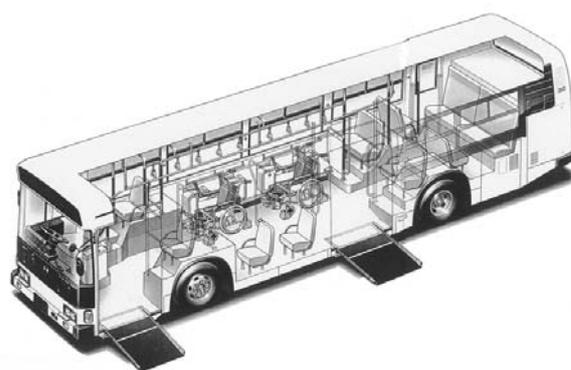
◇乗合バスの車令

| | 6年未満 | 6年以上 11年未満 | 11年以上 16年未満 | 16年以上 21年未満 | 21年以上 26年未満 | 26年以上 |
|------|-------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------|
| 大都市圏 | 20.9% | 23.3% | 36.2% | 15.3% | 4.2% | 0.1% |
| 地方圏 | 9.1% | 13.6% | 24.6% | 37.7% | 14.7% | 0.3% |
| 全国 | 12.8% | 16.7% | 28.2% | 30.7% | 11.4% | 0.2% |

◇乗合バスの路線廃止状況（高速バスを除く）

| 年度 | 廃止路線キロ |
|----|--------|
| 18 | 2,999 |
| 19 | 1,832 |
| 20 | 1,911 |
| 21 | 1,856 |
| 計 | 8,598 |
| 平均 | 2,150 |

ノンステップバス



Ⅲ. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制

中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（中小企業投資促進税制）の延長（所得税、法人税、法人住民税、事業税）

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（車両総重量3.5t以上）、機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度を2年延長する。

○所得税・法人税：特別償却30%又は税額控除7%
（対象設備：トラック、内航貨物船、機械装置、器具備品、ソフトウェア）

- ・長引く景気低迷による荷動きの減少等により、トラック事業、内航海運業等の経営は極めて厳しい状況。
- ・貨物車両の平均使用年数は増加傾向、内航貨物船は老朽化が進行
 - ・トラックの平均使用年数
〈11.2年(平成15年) → 11.9年(平成19年) → 13.5年(平成21年)〉
 - ・内航貨物船の老朽化率(船齢14年以上)
〈51%(平成15年) → 66%(平成19年) → 72%(平成21年)〉

トラック車両、内航貨物船等の購入・代替の促進



- ・トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・老朽船の代替建造を通じ内航貨物輸送の効率化、環境負荷低減等に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

IV. その他要望事項

除害施設、し尿浄化槽及び廃液処理施設に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税)

廃液処理施設の整備及び維持を一層促進し、地球環境の保護、公害の防止を図るため、油水分離装置を設置した事業者への特例措置の適用期限を2年延長する。

○固定資産税の課税標準となるべき価格の1/3

自動車分解整備工場

自動車の運行の安全に特に重要な部位(原動機、制動装置等)を取り外して整備(分解整備)を行う。



整備を行う際に部品や下部洗浄を行うことにより
廃油や廃水が生じる

公共用水域の水質の汚濁防止、周辺環境の汚染を防ぐため、油水分離装置等が必要



排水処理装置



油水分離槽