

平成27年度
自動車局税制改正要望結果

平成27年1月
国土交通省自動車局

平成27年度自動車局税制改正要望結果

1. クリーンで安全・安心な社会の実現

○車体課税の見直し（自動車取得税・軽自動車税・自動車重量税等）

自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の導入等を行う。

- ・ 自動車取得税・自動車重量税については、排出ガス性能及び燃費性能に応じた特例措置（いわゆる「自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税」）について、対象自動車に係る燃費性能に関する要件等を見直しを行った上、その適用期限を2年間延長するとともに、自動車重量税の本則税率の適用となる対象自動車の範囲の拡大を行う。
- ・ 軽自動車税については、平成27年度に新規取得した軽自動車（新車に限る。）に対して、排出ガス性能及び燃費性能に応じた特例措置（いわゆる「軽自動車税のグリーン化特例（軽課）」）を導入する。

○先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の延長・拡充 （自動車重量税・自動車取得税）

交通事故の防止及び被害軽減のため、先進安全自動車（ASV）技術の装置を搭載した車両に係る特例措置（自動車重量税：初回50%軽減、自動車取得税：取得価額から350万円控除）について、対象要件の拡充等（対象装置に車両安定性制御装置を、対象車両に車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック及び5トン以下のバスを追加すること等）を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。

2. 地方創生と次世代につなげる豊かな暮らしの実現

○バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税・自動車取得税）

高齢者、障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る特例措置（自動車重量税：初回免税、自動車取得税：取得価額から車種毎に一定額控除）について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。

3. その他

○低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、燃料電池自動車及び圧縮天然ガス自動車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置（最初の 3 年間 2/3）について、対象要件の見直しを行った上で、その適用期限を 2 年間延長する。

○中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長（法人税・法人住民税・事業税）

中小企業の事業基盤の安定化及び組合の健全な取引活動を支援するため、貸倒引当金に係る特例措置（協同組合等が法定繰入率を選択した場合に 12%割増）を 2 年間延長する。

○独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置〔自動車検査独立行政法人・交通安全環境研究所〕（登録免許税・不動産取得税 等）

独立行政法人改革等を進める中で、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成 25 年 12 月 24 日閣議決定）を実現するため、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所の統合に伴う税制上の所要の措置（法案の内容を踏まえて検討するものなどを含む。）を講じる。

車体課税の見直し（自動車取得税・軽自動車税・自動車重量税等）

車体課税については、自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の導入等を行う。

地方税

自動車取得税

○平成27年4月以降
 <エコカー減税の見直し> (H27.4~H29.3)
 【乗用車等の例】

対象車	内容	対象車	内容
電気自動車 等	非課税	電気自動車 等	非課税
H27年度燃費基準+20%達成		H32年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	▲80%	H32年度燃費基準+10%達成	▲80%
H27年度燃費基準達成	▲60%	H32年度燃費基準達成	▲60%
		H27年度燃費基準+10%達成	▲40%
		H27年度燃費基準+5%達成	▲20%

○消費税率10%引上げ時
 <自動車取得税の廃止>
 <環境性能割の導入>

- ・自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化するもの
- ・省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、税率が0~3%の間で変動する仕組み
- ・平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る

【重量車の例】

対象車		内容	対象車		内容
電気自動車 等		非課税	電気自動車 等		非課税
H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲80%	H27年度燃費基準+15%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲80%
H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲60%	H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲60%
H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—	H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲40%
			H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—

軽自動車税

○平成27年4月以降
 <グリーン化特例(軽課)の導入>
 (H27.4~H28.3)
 【乗用車の例】

対象車(※1)	内容(※2)
電気自動車 天然ガス自動車(※3)	概ね▲75%
H32年度燃費基準+20%達成(※4)	概ね▲50%
H32年度燃費基準達成(※4)	概ね▲25%

- ※1 新規取得した軽四輪等(三輪以上の軽自動車)に限る
- ※2 平成28年度分を軽減
- ※3 平成21年排ガス規制NOx10%低減
- ※4 平成17年排ガス規制NOx等75%低減

・自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す

国税

自動車重量税

○平成27年5月以降
 <エコカー減税の見直し> (H27.5~H29.4) 【乗用車等の例】

対象車	初回車検	対象車	初回車検
電気自動車 等	免税*	電気自動車 等	免税*
H27年度燃費基準+20%達成		H32年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	▲75%	H32年度燃費基準+10%達成	▲75%
H27年度燃費基準達成	▲50%	H32年度燃費基準達成	▲50%
		H27年度燃費基準+5%達成	▲25%

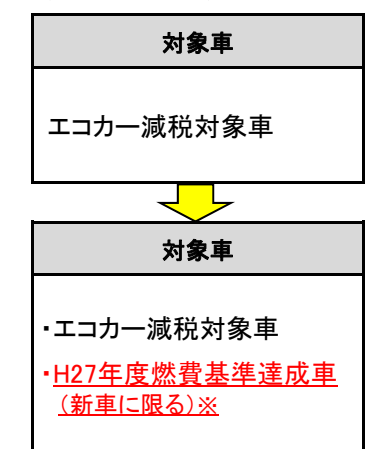
※初回車検免税の場合は、2回目も免税

- ・消費税率10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化
- ・平成25年度及び平成26年度で党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる

【重量車の例】

対象車		内容	対象車		内容
電気自動車 等		免税*	電気自動車 等		免税*
H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲75%	H27年度燃費基準+15%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲75%
H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲50%	H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲50%
H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—	H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲25%
			H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—

<本則税率適用車見直し>
 (H27.5~H29.4)



※平成17年排ガス規制NOx等75%低減

先進安全自動車(ASV)に係る特例措置の延長・拡充（自動車重量税・自動車取得税）

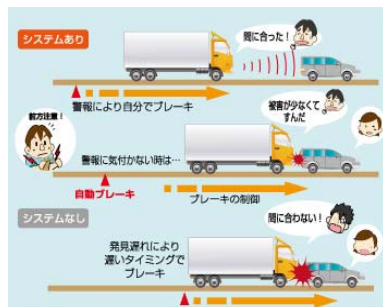
先進安全自動車(ASV)技術を備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。

施策の背景

- 交通事故死者数4,373人、負傷者数約78万人(平成25年)など、交通事故情勢は依然として厳しい状況。特に、関越道におけるバス事故(平成24年4月)、北陸道におけるバス事故(平成26年3月)に見られるとおり、バス、トラック等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれ。
- 先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援する「ASV装置」は、高い事故削減効果が期待される一方、価格が高額で購入者の負担大。
- バス・トラックに対するASV装置の基準化・義務化を進めるとともに、義務化までの間、税制上の特例を講じることにより、装置の早期普及を促進。

衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御



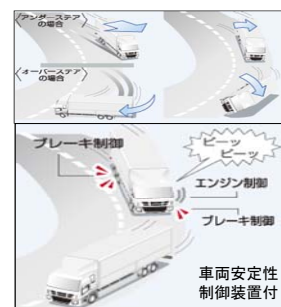
事故削減効果

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,863件	894,281件
事故低減効果	350件(7.2%)	51,241件(5.7%)

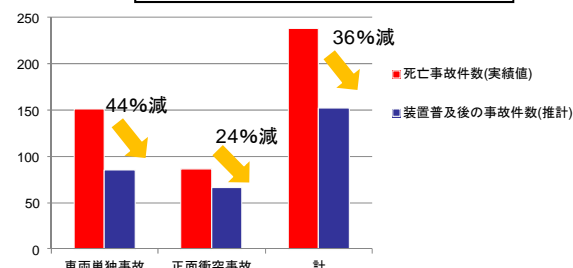
※1 平成22年事故件数より試算
 ※2 事故件数は全車種区分の総計
 ※3 減速制御によって車両速度が20km/h減少とすると仮定し、減少後の速度帯における事故発生比率から低減件数を算出

車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止



事故削減効果



要望の結果

衝突被害軽減ブレーキを備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等(対象装置に車両安定性制御装置を、対象車両に車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック及び5トン以下のバスを追加すること等)を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間(※)延長

※消費税率10%への引き上げ時(平成29年4月予定)まで

特例の内容

	自動車重量税(国税)	自動車取得税(地方税)
1装置装着	50%軽減(初回のみ)	取得価額から350万円控除
両装置装着	75%軽減(初回のみ)	取得価額から525万円控除

特例の対象

対象車両	車両総重量	ASV装置	
トラック	8トン超22トン以下 3.5トン超8トン以下(拡充)	衝突被害軽減 ブレーキ	車両安定性 制御装置 (拡充)
バス	5トン超12トン以下 5トン以下(拡充)		

※車両総重量20トン超22トン以下のトラックについて、1装置装着の特例期間は平成28年10月31日まで

平成28年11月1日以降は両装置装着に限り、自動車重量税:50%軽減(初回のみ)、自動車取得税:取得価額から350万円控除

※車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、衝突被害軽減ブレーキに限る

バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税・自動車取得税）

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つかない投資であり、高齢者、障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両に係る特例措置について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。

施策の背景

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づくバリアフリー化の推進や、2020年（平成32年）の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指し、交通機関等の先進的なバリアフリー化を実現させるため、目標達成に向けて普及促進を加速させていく必要がある。

施策の目標

バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」による目標 【平成32年度末目標（平成25年度末実績）】

□ノンステップバス：約70%(43.9%) □リフト付きバス：約25%(3.9%) □福祉タクシー（UDタクシー含む）：28,000台(13,978台)

要望の結果

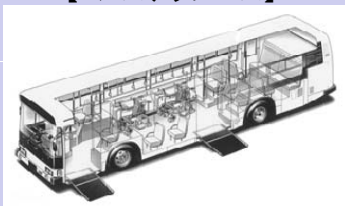
バリアフリー車両に係る特例措置について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間^(※)延長

※消費税率10%への引き上げ時（平成29年4月予定）まで

	自動車重量税	自動車取得税
ノンステップバス	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から1,000万円を控除
リフト付きバス (乗車定員30人以上)	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から650万円を控除
リフト付きバス (乗車定員30人未満)	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から200万円を控除
ユニバーサルデザイン タクシー（UDタクシー）	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の初回分を免税	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の取得価額から100万円を控除

乗合バス事業者（路線定期運行に限る）

【ノンステップバス】



【リフト付きバス:乗車定員30人以上】 【リフト付きバス:乗車定員30人未満】



タクシー事業者

【ユニバーサルデザインタクシー】



低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置（固定資産税）

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、燃料電池自動車及び圧縮天然ガス自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準に関する特例措置の適用期限を2年間延長することで、低公害車の更なる普及を図る。

政策の背景・目的

- 2020年度温室効果ガスを2005年度比3.8%削減することを目標（「COP（気候変動枠組条約締約国会議）19」において表明）。
 - 次世代自動車については、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを旨とし、初期需要の創出、性能向上のための研究開発支援、効率的なインフラ整備等を進める（「日本再興戦略」（平成25年6月閣議決定））。
- 〔2015年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、燃料電池自動車や水素インフラに係る規制を見直すとともに、水素ステーションの整備を支援することにより、世界最速の普及を目指す（「日本再興戦略」（平成25年6月閣議決定））。〕

※次世代自動車：ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG車等

税制改正要望の結果

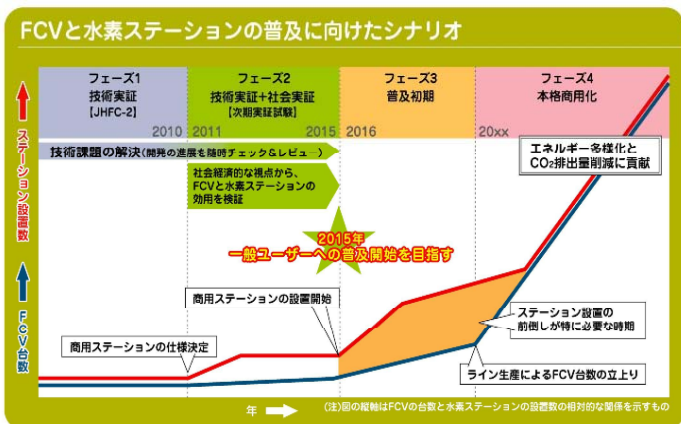
燃料電池自動車及び圧縮天然ガス自動車の燃料等供給設備（水素充填設備、天然ガス充填設備）に係る固定資産税を最初の3年間2/3とする特例措置について、対象要件の見直し^(※)を行った上、その適用期限を2年延長する。

※ 天然ガス充填設備について、対象となる設備の取得評価額を「2,000万円以上」から「4,000万円以上」に引き上げ。

○対象となる設備の取得評価額

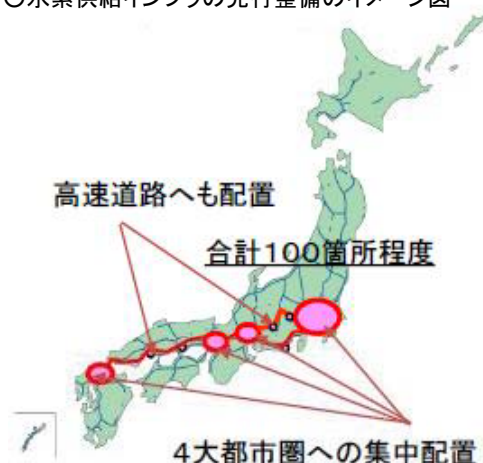
	取得評価額
天然ガス充填設備	4,000万円以上
水素充填設備	1億5,000万円以上

○燃料電池自動車と水素ステーションの普及に向けたシナリオ



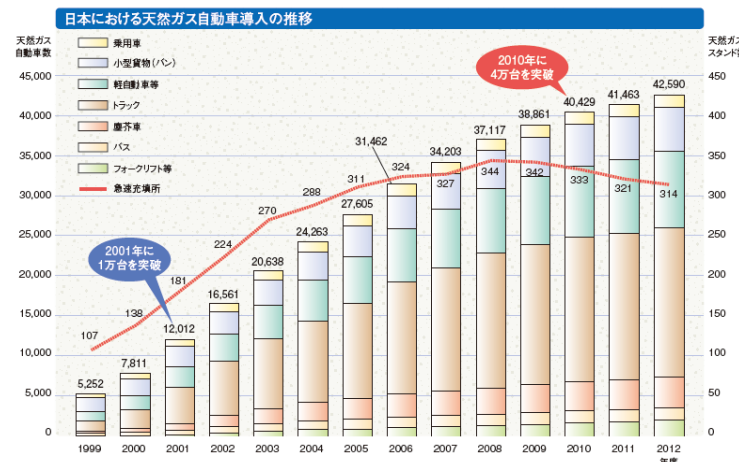
参考資料：JFHC（水素・燃料電池プロジェクト）

○水素供給インフラの先行整備のイメージ図



参考資料：水素・燃料電池協議会（平成25年12月）

○天然ガス自動車と天然ガススタンドの普及推移（平成25年3月末）



参考資料：日本ガス協会HP

中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長（法人税・法人住民税・事業税）

中小企業の経営基盤の強化を図るため、中小企業の貸倒引当金の繰入れに係る事務負担の軽減を図るとともに、組合における貸倒引当率を増加させることにより、中小企業の事業基盤の安定化及び、組合の健全な取引活動を支援するため、貸倒引当金の特例措置の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

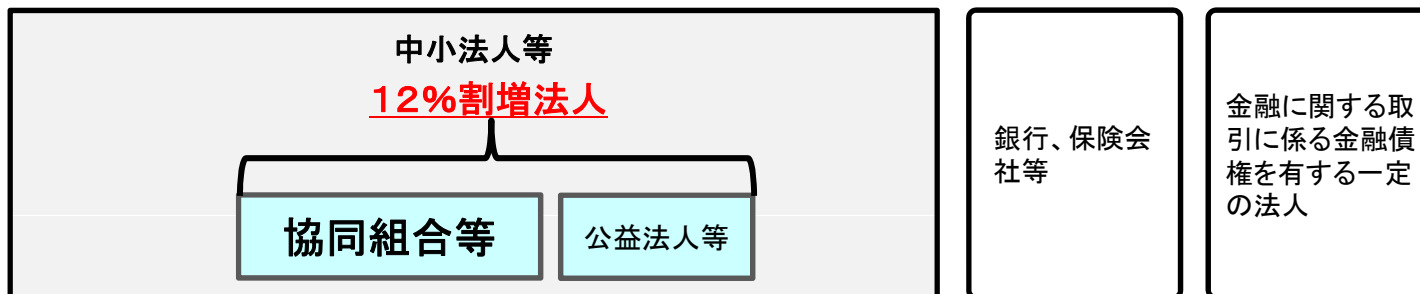
- 期末資本金が1億円以下の中小企業等については、貸倒引当金の繰入限度額の計算は、貸倒実績率によらずに法定繰入率によることができることとされているが、事業協同組合等については、さらに法定繰入率の12%増しとすることが認められている。
- 中小企業の経営基盤の強化を図るため、①中小企業の貸倒引当金の繰入れに係る事務負担の軽減を図るとともに、②組合における貸倒引当率を増加させることにより、中小企業の事業基盤の安定化及び、組合の健全な取引活動を支援する。
- 本特例措置により、倒産等の損失にかかる中小企業の連鎖倒産等を防止する効果をもたらし、組合及び組合員の事業基盤の安定化、財務健全性の確保を図るものである。

要望の結果概要

要望結果 特例措置の適用期限を2年延長

制度概要 【創設年度】S25年（措置期間：60年）、法定繰入分：【適用期限】恒久措置、12%増し分：【適用期限】平成28年度末まで

（参考1）貸倒引当金制度の適用法人の範囲



※平成23年12月改正により貸倒引当金制度の適用法人が限定された。

（参考2）法定繰入率

業種	繰入率
卸・小売業	10 / 1000
製造業	8 / 1000
金融・保険業	3 / 1000
割賦販売小売業	13 / 1000
その他	6 / 1000

独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置（登録免許税・不動産取得税等）

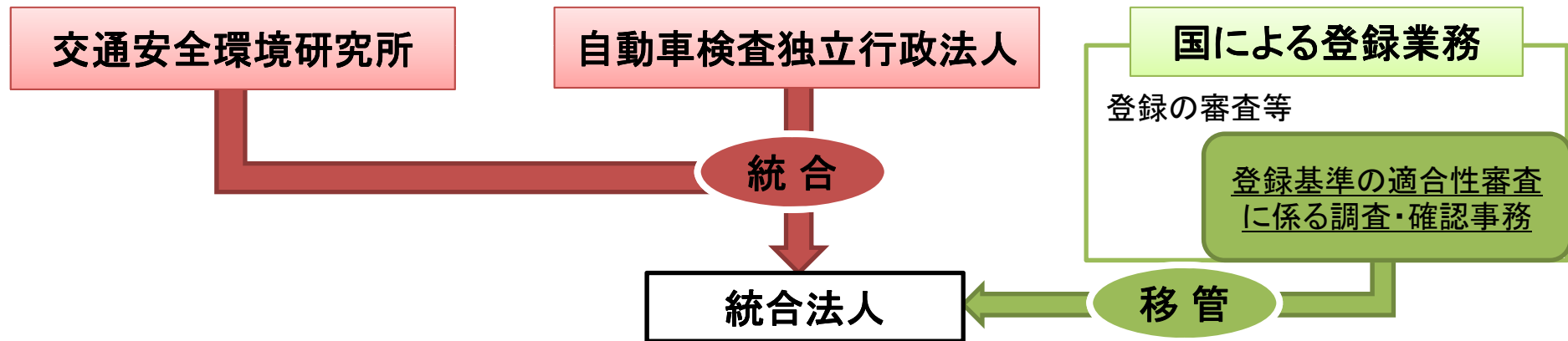
独立行政法人改革等に関する基本的な方針（平成25年12月24日閣議決定）（概要）

【交通安全環境研究所、自動車検査独立行政法人】

- 自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所を統合する（統合時期は、平成28年4月とすることが行政改革推進本部決定（平成26年8月29日）に盛り込まれている）。

【自動車安全特別会計・自動車検査登録勘定】

- 国の自動車検査登録業務のうち登録基準の適合性審査に係る調査・確認に関する事務について、新法人へ平成28年度から段階的に移管する。（平成30年度開始までに作業完了）。



税制改正要望の結果

自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所の統合に伴う税制上の所要の措置（法案の内容を踏まえて検討するものなどを含む。）を講じる。

→ 所得税、法人税、登録免許税、相続税、不動産取得税、自動車取得税等の非課税措置