

平成26年度
自動車局税制改正要望の概要

平成25年8月
国土交通省自動車局

平成26年度自動車局税制改正要望事項

1. クリーンで経済的なエネルギー社会の実現

○車体課税の見直し（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）

車体課税については、「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」や平成 25 年度与党税制改正大綱等に沿って、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化等を図る観点から、以下の方向で見直しを行う。

- ・ 自動車取得税については、二段階で引き下げ、消費税 10%の時点で廃止する。消費税 8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化等を強化する。
- ・ 自動車重量税については、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税 8%段階では、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる。
- ・ 自動車税については、グリーン化特例の延長などグリーン化等を維持・強化する。

○より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長及び拡充（地球温暖化対策のための税）

内航運送事業又は一般旅客定期航路事業の用に供される軽油又は重油、鉄道事業の用に供される軽油、国内定期航空運送事業の用に供される航空機燃料に係る還付措置を2年間延長する。

また、営業用トラック及び営業用バスの用に供される軽油に係る還付措置の拡充を行う。

2. 成長戦略の推進

○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）の延長及び拡充（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）、その他機械装置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年間延長する。

また、IT の活用による生産性向上を促すため、ソフトウェアや関連設備等について即時償却又は税額控除割合の引き上げ等の拡充を行う。

3. 安全・安心の確保と地域活性化

○都道府県の条例に定める路線を運行する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の適用期限を2年間（又は、自動車取得税の廃止時期まで）延長する。

4. その他

○公害防止用設備に対する課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

廃液処理施設等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、廃油処理装置（油水分離装置等）を設置した事業者への特例措置の適用期限を2年間延長する。

○被災自動車等の代替自動車等として取得した自動車等に係る特例措置の延長（自動車重量税、自動車取得税、自動車税、軽自動車税）

東日本大震災による津波被害等により、滅失、解体又は用途を廃止した自動車等（被災自動車等）について、納付済み自動車重量税の一部を還付する特例措置の適用期限を1年間延長する。

また、被災自動車等の代替自動車等の取得に係る自動車関係諸税の特例措置の適用期限を2年間（自動車取得税に係る特例については、2年間又は自動車取得税の廃止時期まで）延長する。

車体課税の見直し（自動車取得税・自動車重量税・自動車税）

車体課税については、「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」や平成25年度与党税制改正大綱等に沿って、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化等を図る観点から、以下の方向で見直しを行う。

- (1) 自動車取得税については、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化等を強化する。
- (2) 自動車重量税については、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる。
- (3) 自動車税については、グリーン化特例の延長などグリーン化等を維持・強化する。

施策の背景

○平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

自動車取得税・自動車税

自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

- ① 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。
- ② 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

自動車重量税

自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

- ① エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。
- ② 自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長及び拡充（地球温暖化対策のための税）

要望の背景・概要

「地球温暖化対策のための税」

- 平成24年10月より、エネルギー起源CO2排出量削減を図るため、石油石炭税に上乗せ。
- 導入にあたっては、税率の段階的引き上げを実施。
- 海運・鉄道・航空について、還付を措置。

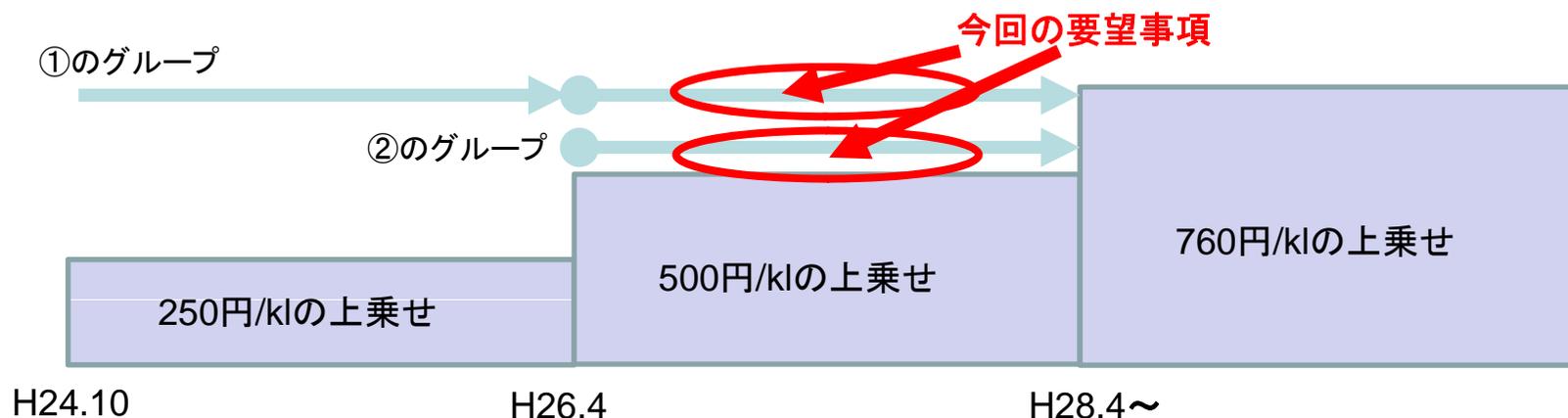
国土交通省における「地球温暖化対策のための税」の還付措置（H26.4.1～H28.3.31）

①延長要求

- モーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業
・海運（軽油、重油） ・鉄道（軽油） ・航空（航空機燃料）

②拡充要求

- 自営転換の推進及び営業用トラック・バスの安定した輸送力の確保
CO2排出原単位が格段に小さい営業用トラック・バスへの転換の推進及び近年の情勢下における安定した輸送力の確保
・営業用トラック・バス（軽油）



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)の延長及び拡充(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)、内航貨物船、その他機械装置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年間延長する。また、ITの活用による生産性向上を促すため、ソフトウェアや関連設備等について即時償却又は税額控除割合の引き上げ等の拡充を行う。

施策の背景

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) → 12.8年(平成24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) → 74%(平成24年) 〉

中小企業の設備投資を促進するための特例措置が必要

具体的施策

税制改正要望の概要

〔特例内容〕

所得税、法人税:特別償却30%又は税額控除7%

(ソフトウェア、ソフトウェアが組み込まれた設備等について、即時償却又は税額控除割合の引き上げ(7%→12%)等の拡充)

〔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

〔適用期限を平成28年3月31日まで2年延長〕

政策の目標

トラック車両、内航貨物船、その他機械装置等の購入・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

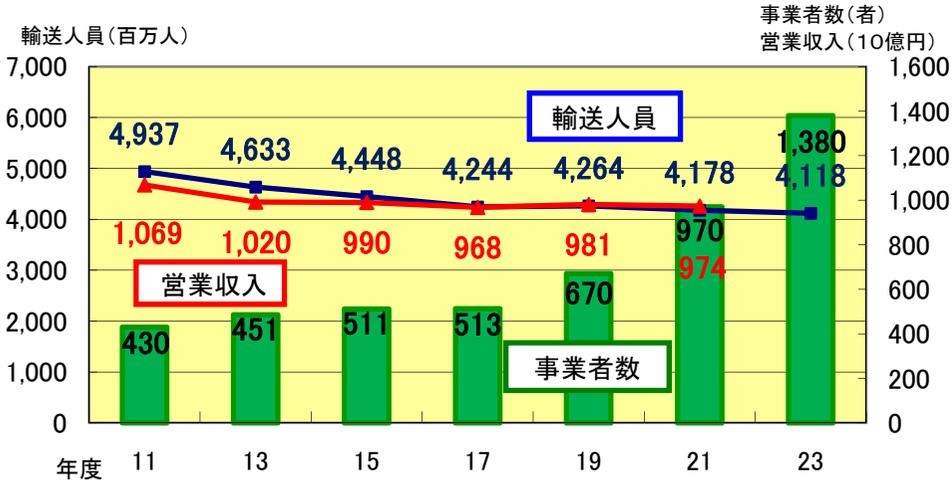
都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長 (自動車取得税)

施策の背景

- 人口減少、少子高齢化、マイカーの普及等により、バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、昨今の景気の悪化や燃料の高騰等もあり、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。
- 地域住民の日常生活に不可欠な足としてバス路線を維持し、公共的使命及び社会的責任を果たすとともに、人々の社会参加の機会の確保や環境にやさしい交通体系の構築を図るためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が重要である。

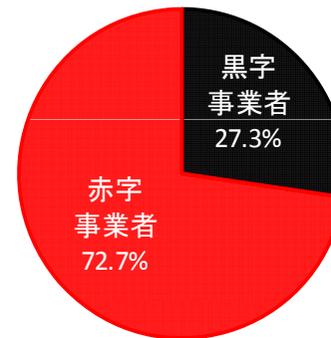
乗合バス事業の現状

輸送人員及び営業収入は引き続き長期的に減少傾向にある。



乗合バス事業者の収支状況

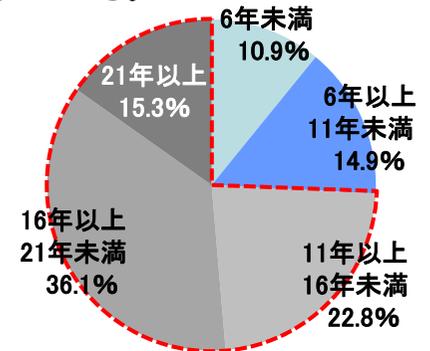
乗合バス事業者の 3/4 が赤字事業者となっている。



※平成23年度

乗合バス車両の車齢

乗合バス車両の車齢の分布をみると、**7割強**が11年を超える車両となっている。



※過去5年間に運賃改定を実施した26事業者4,827両の集計

施策の目標

地方バス路線の維持率 97.1% (平成23年度) ➡ 100% (平成25年度)

要望の概要

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2年間(又は、自動車取得税の廃止時期まで)延長する。

公害防止用設備に対する課税標準の特例措置の延長 (固定資産税)

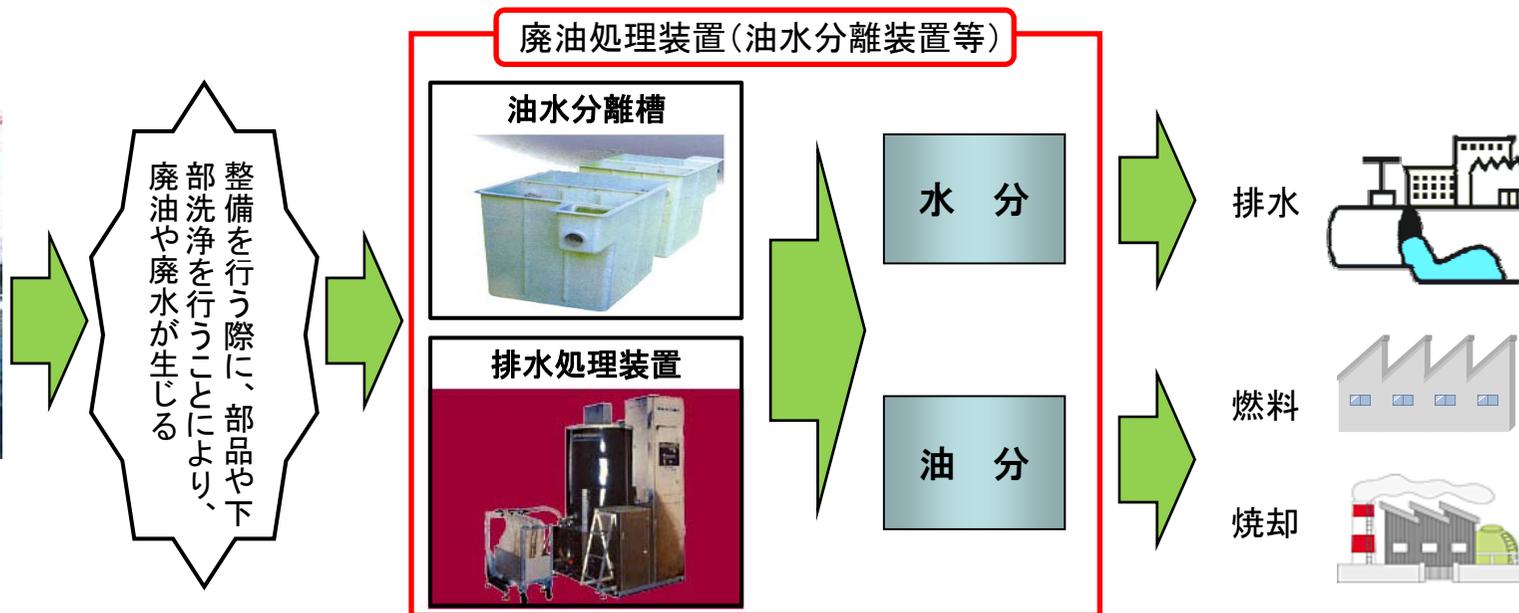
施策の背景

- 自動車整備業は事業の性質上、汚水や廃油を生じるが、水質汚濁防止法の趣旨に鑑み、公共用水域の汚濁を防止するため、廃油処理装置を設置する等の手段を講じて公害防止を図る必要がある。
- 水質汚濁防止法及び地方自治体の条例に従い、排出される廃油等の処理を適切に行うために必要となる廃油処理装置の設置により、大半が経営基盤の脆弱な中小企業で占められる事業者には新たな負担が生じることとなるため、廃油処理施設等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の税制上の優遇措置が必要である。

自動車分解整備工場



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



施策の目標

公共用水域の水質汚濁防止のために、廃油処理施設等の整備及び維持を一層促進することにより、地球環境を保護し、公害の防止を図る。

要望の概要

廃油処理装置を設置した事業者への固定資産税の課税標準の特例措置（課税標準となるべき価格の1/3）を2年間延長する。