

平成 2 9 年度
自動車局税制改正要望結果

平成 2 8 年 1 2 月
国土交通省自動車局

平成29年度自動車局税制改正要望結果

1. 車体課税の見直し(自動車重量税・自動車取得税・自動車税・軽自動車税)

平成 28 年度与党税制改正大綱等に沿って、以下のとおり見直しを行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税、自動車取得税のエコカー減税及び各種特例措置並びに自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例について、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化等を図る観点から見直した上で2年間延長する。
- ② 平成 30 年排出ガス規制の導入に伴い、必要な措置を講ずる。

2. 中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額の特別控除の延長等(中小企業投資促進税制)

(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

トラック、内航貨物船、その他機械装置等に係る中小企業投資促進税制(特別償却 30%又は税額控除7%)について、2年間延長されるとともに、対象設備の拡充等については、新たに創設される中小企業経営強化税制で措置する。

3. 軽井沢スキーバス事故を受けたバス車両に係る所要の措置

(自動車重量税・自動車取得税)

軽井沢スキーバス事故を受けた、安全性の高いバス車両の導入促進のための税制上の所要の措置を講ずる。

4. 液化石油ガス車(LPG 車)のエコカー減税等への追加

(自動車重量税、自動車取得税、自動車税)

液化石油ガス(LPG)を燃料とする自動車のうち環境性能の優れたものを、エコカー減税及びグリーン化特例の対象車両に追加する。

5. その他

(1) 低公害自動車に燃料を充てんするための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(FCV)及び圧縮天然ガス(CNG)自動車の燃料等供給設備について、「政府の補助を受けて取得したこと」を要件に加えた上で、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。

(2) 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)

中小企業等の貸倒引当金の特例措置について、繰入限度額の割増率を10%に引き下げた上、その適用期限を2年間延長する。

(3) 被災自動車の代替取得に係る非課税措置の延長(自動車取得税)

東日本大震災により滅失等した被災自動車に代わる自動車を取得した場合の自動車取得税の非課税措置の適用期限を2年間延長する。

車体課税の見直し（自動車重量税・自動車取得税・自動車税・軽自動車税）

エコカー減税・グリーン化特例については、以下のとおり見直した上で2年間延長する。

エコカー減税（自動車重量税・自動車取得税）

グリーン化特例（自動車税等）

乗用車

現行	平成27年度燃費基準			平成32年度燃費基準			EV等 ※1
	達成	+5%	+10%	達成	+10%	+20%	
自動車重量税	本則※2	▲25%		▲50%	▲75%		免税※3
自動車取得税	対象外	▲20%	▲40%	▲60%	▲80%		非課税

平成 29年度	平成27年度燃費基準			平成32年度燃費基準				EV等 ※1
	達成	+5%	+10%	達成	+10%	+20%	+30%	
自動車重量税	対象外	本則※2	▲25%	▲50%	▲75%	免税※3		
自動車取得税	対象外		▲20%	▲40%	▲60%	非課税		

平成 30年度	平成27年度燃費基準			平成32年度燃費基準					EV等 ※1
	達成	+5%	+10%	達成	+10%	+20%	+30%	+40%	
自動車重量税	対象外		本則※2	▲25%	▲50%	▲75%		免税※3	
自動車取得税	対象外			▲20%	▲40%	▲60%	▲80%	非課税	

現行	平成27年度燃費基準				平成32年度燃費基準			EV等 ※1
	達成	+5%	+10%	+20%	達成※4	+10%	+20%	
登録車	対象外				▲50%	▲75%		
軽自動車	対象外				▲25%	▲50%	▲75%	

平成29・30年度	平成27年度燃費基準				平成32年度燃費基準				EV等 ※1
	達成	+5%	+10%	+20%	達成	+10%	+20%	+30%	
登録車	対象外				▲50%	▲75%			
軽自動車	対象外				▲25%	▲50%	▲75%		

重量車

現行	平成27年度燃費基準					EV等 ※1
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%		免税※3
自動車取得税	対象外	▲40%	▲60%	▲80%		非課税

平成29・30年度	平成27年度燃費基準					EV等 ※1
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%		免税※3
自動車取得税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%		非課税

平成29・30年度	軽減率
EV等※1	▲75%

※現行制度のまま
2年間延長

- ※1 EV等とは、乗用車においては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車を指し、軽自動車税のグリーン化特例においては、電気自動車、天然ガス自動車を指し、重量車においては、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。
- ※2 新車新規検査時に限り、当分の間税率でなく本則税率が適用となる（平成29年度以降はハイブリッド自動車及び軽自動車を除く）。
- ※3 乗用車においては、現行制度では、新車新規検査時に免税を受けた車両について、平成29年度は、免税要件を満たし、かつ、平成32年度燃費基準+40%を達成している車両について、平成30年度は、免税要件を満たし、かつ、平成32年度燃費基準+50%を達成している車両について、それぞれ初回継続検査時も免税する。重量車においては、新車新規検査時に免税を受けた車両について、初回継続検査時も免税する。
- ※4 平成32年度燃費基準達成車については、平成27年度燃費基準+20%を達成している車両のみ50%軽減。

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)

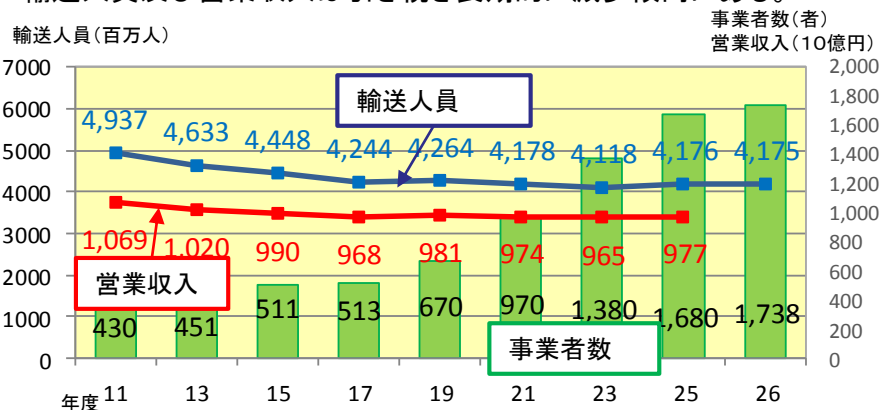
地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線（住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの）の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置を2年間延長する。

施策の背景

- 少子高齢化に伴う人口減少やマイカーの増加等により、バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、昨今の景気の低迷や燃料価格の高止まり等もあり、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、公共的使命を果たすとともに、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や環境にやさしい交通体系の構築を促進するためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が重要である。

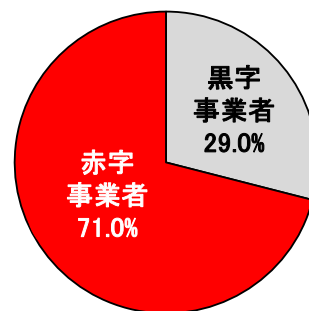
乗合バス事業の現状

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

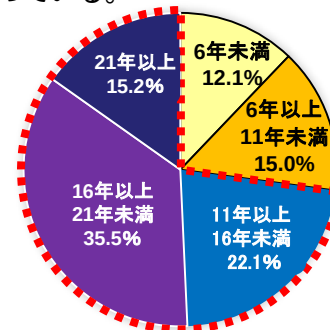
乗合バス事業者の **7割強** が赤字事業者となっている。



※平成26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7年間に運賃改定を実施した35事業者6,435両の集計

施策の目標

地方バス路線の維持率 **98.3%** (平成27年度) ➡ **100%** (平成30年度)

バリアフリー車両に係る特例措置の延長（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自動車取得税の特例措置を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26年度末実績）】

□ノンステップバス：約70%（47.0%） □リフト付きバス：約25%（5.7%） □福祉タクシー（UDタクシー含む）：28,000台（14,644台）

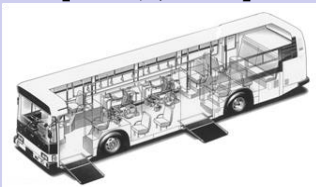
要望結果

バリアフリー車両に係る特例措置について、2年間延長

ノンステップバス	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】



先進安全自動車(ASV)に係る特例措置の延長(自動車取得税)

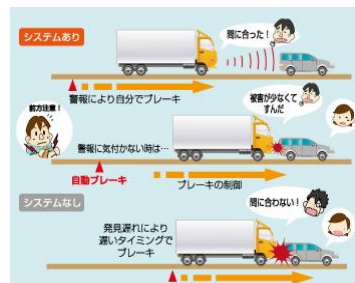
先進安全自動車(ASV)技術を備えるトラック・バスに係る自動車取得税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 交通事故死者数4,117人、負傷者数約67万人(平成27年)など、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)、さらには軽井沢スキーバス事故(平成28年1月)にみられるとおり、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が高い。
- 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が大きい。
- 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する必要がある。

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%)

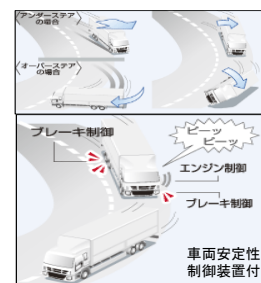
※1 平成22年事故件数より試算

※2 事故件数は全車種区分の総計

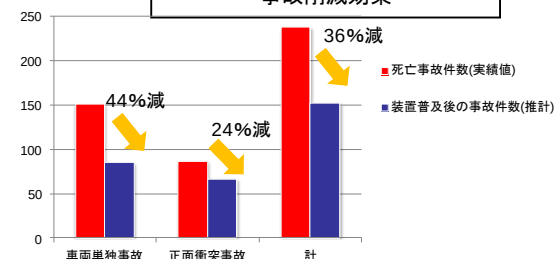
※3 減速制御によって車両速度が20km/h減少とすると仮定し、減少後の速度帯における事故発生比率から低減件数を算出

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及び車両安定性制御装置を備えるトラック・バスに係る自動車取得税(地方税)の特例措置を2年間延長する。

特例の内容

	継続 自動車重量税 (～H30.4.30)	延長 自動車取得税 (今回要望)
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	3.5トン超8トン以下 8トン超22トン以下(※1)	衝突被害軽減 ブレーキ	車両安定性 制御装置
バス	5トン以下(※2) 5トン超12トン以下		

※1 車両総重量20トン超22トン以下のトラックについては両装置装着に限り、自動車取得税:取得価額から350万円控除

※2 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

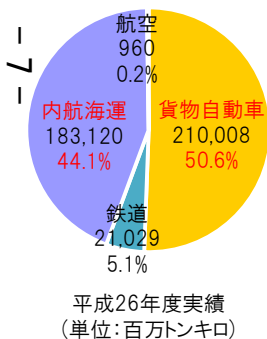
中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度 (中小企業投資促進税制)の延長等(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

我が国の国民生活、経済活動を支える国土交通関係の中小企業の生産性向上等を図るため、中小企業者がトラック(車両総重量3.5t以上)、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に特別償却(30%)又は税額控除(7%)の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

- トラック運送事業者や内航海運事業者といった国土交通関連事業者は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び経済活動に重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小事業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【国内貨物輸送量】



【事業者数及び従業員数】

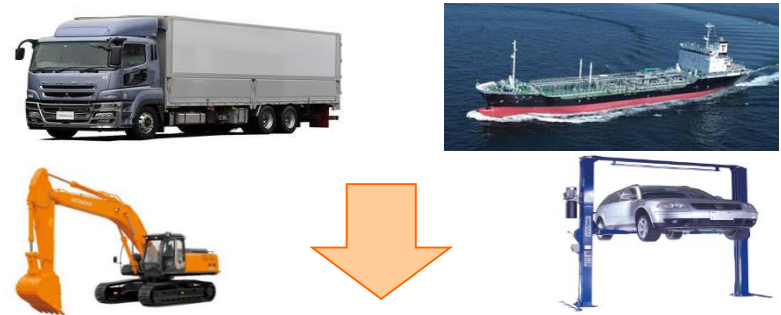
	貨物自動車	内航海運
事業者数	62,637	3,040
従業員数	185万人	8.8万人

【トラック・内航海運の経営状況】

	トラック 運送業平均	内航海運業 平均 (オーナー)	全産業 平均
営業利益率 (営業利益/売上高)	-2.3%	1.1%	3.5%

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び経済活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・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及び日本経済の活性化に寄与

要望の結果

特例措置の内容

【所得税・法人税】取得価格の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック、内航貨物船、機械装置等)

結果

- 上記の措置を2年間(平成29年4月1日～平成31年3月31日)延長
- 従来の上乗せ措置については、対象設備を拡充の上、新たに創設される中小企業経営強化税制で措置
※従来、中小企業投資促進税制でも対象となっていた「器具・備品」についても、新たに創設される中小企業経営強化税制で措置

軽井沢スキーバス事故を受けたバス車両に係る所要の措置 (自動車重量税・自動車取得税)

本年1月の軽井沢スキーバス事故を受け、ハード面の安全対策の一環として、大型バス車両について、先進安全自動車(ASV)装置に係る既存の税制特例(ASV特例)の対象に車線逸脱警報装置を追加する。

施策の背景

- 本年1月の軽井沢町でのスキーバス事故では、乗員・乗客15名の方が亡くなった。
- 軽井沢スキーバス事故を受けた対策では、法律・予算・税制を総合的に実施しているところ。
 - ・法律: 貸切バス事業許可の更新制の導入など
 - ・予算: ASV装置やドライブレコーダー等の導入促進に向けた支援など
- ハード面の安全対策の一環として、車線逸脱警報装置を装備した大型バス車両について、
| 税制上の特例を講じることにより、装置の普及促進を図る。



要望の結果

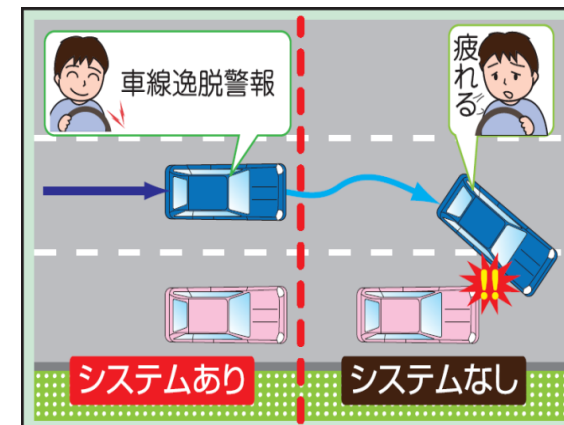
以下の税目について、車線逸脱警報装置を装備した車両総重量が12トン超の新車の大型バス車両について税制特例を措置する。

【自動車重量税】

- 対象車両の自動車重量税について、25%軽減する措置を1年間(平成29年4月1日～平成30年4月30日)講ずる。

【自動車取得税】

- 対象車両の自動車取得税について、その取得価額から175万円控除する措置を2年間(平成29年4月1日～平成31年3月31日)講ずる。



液化石油ガス車(LPG車)のエコカー減税等への追加 (自動車重量税、自動車取得税、自動車税)

液化石油ガス(LPG)を燃料とする自動車のうち環境性能の優れたものを、エコカー減税及びグリーン化特例の対象車両に追加する。

施策の背景・目的

- 液化石油ガス(LPG)はプロパンを主成分とする液化混合ガスであり、ガソリンより安いため主にタクシーに用いられている。
- 平成29年秋目途に、従来のLPG車と比べて大幅に環境性能を向上させたLPG車(ハイブリッド)が発売される予定。

<従来のLPG車とLPG車(ハイブリッド)の環境性能比較>

	1km走行時の CO ₂ 排出量(g)	①平成32年度燃費基準 達成レベル	②低排出ガス 認定レベル	エコカー減税 減免レベル(※)
従来のLPG車(クラウンコンフォート)	171	未達成	☆☆☆☆	対象外
最新のLPG車(ハイブリッド)(JAPANタクシー)	90	+20%超過	☆☆☆☆	対象外
最新のガソリン車(ハイブリッド)(シエンタ)	85	+40%超過	☆☆☆☆	免税



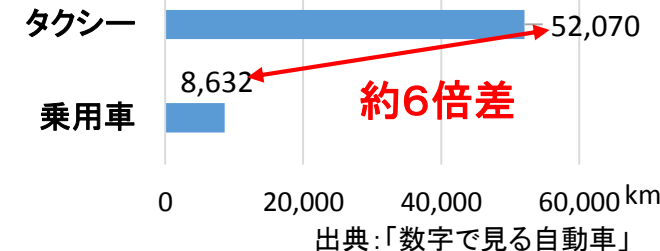
平成29年秋目途に発売予定の
LPG車(ハイブリッド)
(JAPANタクシー)

※現行のエコカー減税では①と②の達成状況に応じて減免レベルを判定。
なお、現行の制度ではLPG車は、①と②の達成状況を問わず、減免の対象外。

- 「地球温暖化対策計画」(本年5月閣議決定)において平成42年度の温室効果ガスを平成25年度比26%削減するとされている。
- タクシーは自家用乗用車の約6倍の距離を走行するため、タクシー車両での環境性能の優れた車両への代替は環境負荷低減の効果が大きい。

JAPANタクシーは、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる「ユニバーサルデザイン(UD)タクシー」となる見込み。2020年(平成32年)東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えたユニバーサルデザインの推進にも貢献することが期待される。

<乗用車及びタクシーの平均年間走行距離>



要望の結果

エコカー減税・グリーン化特例の対象車両

<現行>
ガソリン車、ディーゼル車、電気自動車等



<要望>
LPG車を追加

低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税)

燃料電池自動車(FCV)及び圧縮天然ガス(CNG)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。

施策の背景

- 平成42年度温室効果ガスについて平成25年度比26%削減を目標とする(「地球温暖化対策計画」(平成28年5月閣議決定))。
- 「次世代自動車については、2030年(平成42年)までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを目指し、初期需要の創出を図り、自立的な市場を早期確立するとともに、普及に不可欠な充電器や**水素ステーションの整備を進める**。」(「日本再興戦略2016」(平成28年6月閣議決定))
- 「輸送手段のエネルギーセキュリティ(C・LNG車両の普及)を進める。その一環として、**天然ガス等の供給も可能なレジリエンスステーション(仮称)の普及**等も効果的である。」(「国土強靱化アクションプラン2016」(平成28年5月国土強靱化推進本部決定))

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

FCVと水素ステーションの普及シナリオ

○現在
・水素ステーション 86か所

○2020年(平成32年)頃

・FCV4万台程度
・水素ステーション
160か所程度

○2025年頃(平成37年)

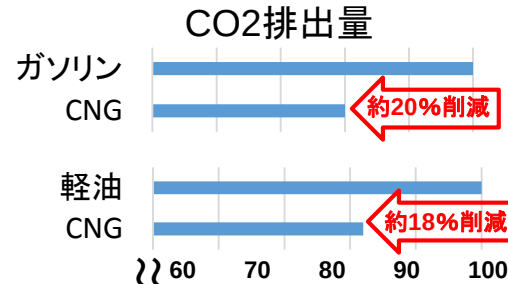
・FCV20万台程度
・水素ステーション320か所程度
⇒2020年代後半に自立化

東京オリンピック・パラリンピック
競技大会の輸送
手段として活用

※「水素・燃料電池戦略ロードマップ」(H28.3.22改訂)

CNG自動車の環境性能

CO2排出量がガソリン車や
ディーゼル車に比べて少ない。



※天然ガス自動車の普及に向けて2015」(日本ガス協会)

大型CNGトラック導入による ステーション自立化への期待

平成28年秋
本格販売開始

<1台あたりの年間ガス消費量比較>

	小型トラック (例:いすゞ エルフ)	大型トラック (例:いすゞ ギガ)
1台あたりの年間の ガス消費量 (日本ガス協会試算)	4,000m ³	40,000m ³

約10倍

要望の結果

燃料電池自動車(FCV)及び圧縮天然ガス(CNG)自動車に係る燃料等供給設備(水素充填設備、天然ガス充填設備)の固定資産税の課税標準を最初の3年間2/3とする。

燃料等供給設備に係る特例措置

対象となる設備の取得評価額

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

要件に「政府の補助を受けて
取得したこと」を加えた上で、
特例措置の適用期限を2年間延長

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）

現行制度

- 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。

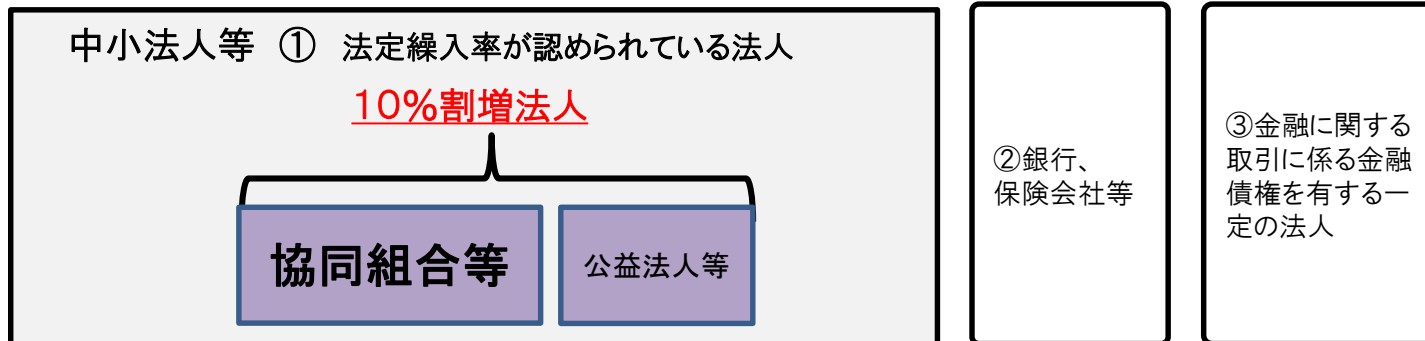
要望の結果

中小企業等の貸倒引当金の特例措置について、繰入限度額の割増率を10%に引き下げた上、その適用期限を2年間延長する。

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、
10%増し分：【適用期限】平成30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

被災自動車の代替取得に係る非課税措置の延長（自動車取得税）

○ 被災自動車の所有者が代替自動車を取得した場合における自動車取得税の非課税措置の適用期限を2年延長し、平成31年3月31日までとする。

特例の内容

○ 自動車取得税が平成29年度以降も存続するため、同税の非課税措置を他の車体課税の特例と同様に**平成30年度まで2年延長**。

税目		特例の対象	措置内容
自動車取得税	都道府県税	平成31年3月31日までの間に取得した分	非課税
自動車税		平成31年3月31日までに取得した代替自動車等の取得初年度分及び翌年度分	非課税
軽自動車税	市町村税		
自動車重量税	国税	平成31年4月30日までの間の最初の車検時分	免除

