

令和3年度 自動車局税制改正の概要

令和2年12月
国土交通省自動車局

令和3年度自動車局税制改正事項

1. エコカー減税等の延長・見直し

〔自動車重量税・自動車税(種別割、環境性能割)・軽自動車税(種別割、環境性能割)〕

トラック・バス・タクシーについては、「営自格差」を堅持した上で自動車重量税のエコカー減税、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を2年間延長する。また、一部見直しを行った上で、エコカー減税、グリーン化特例、自動車税・軽自動車税(環境性能割)における現行の減免対象割合を維持する。

2. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

「2050年カーボンニュートラル」への貢献、技術革新や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

3. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長

〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

高齢者、障害者等の移動上の利便性及び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)に係る特例措置を延長する(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):2年間)。

また、自動車税(環境性能割)の特例措置について、空港アクセスバスのリフト付き車両(乗車定員30人以上)に係る軽減措置を拡充する(車両の取得価額からの控除額を800万円に引き上げ)。

4. 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バスの車両の取得に係る非課税措置の延長

〔自動車税(環境性能割)〕

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、都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を2年間延長する。

5. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置及び車線逸脱警報装置を搭載したトラック・バスに係る特例措置を7月間延長する。

また、特例措置の対象に側方衝突警報装置を拡充する(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):2年間)。

6. 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の延長(中小企業投資促進税制)

〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管:中企庁】

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(3.5トン以上)、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は税額控除を2年間延長する。

7. 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〕【主管:経産省】

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)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。

(2) 中小企業経営強化税制の拡充・延長

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管:中企庁】

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却又は税額控除の措置を、経営資源の集約化に必要不可欠な設備を措置の対象に追加した上で、2年間延長する。

(3) 中小企業の経営資源の集約化に資する税制措置の創設

〔法人税、その他関連税目(調整中)〕【主管:中企庁】

経営資源の集約化によって生産性向上等を目指す計画の認定を受けた中小企業が、経営力向上計画に基づくM&Aを実施した場合に以下①～③を認める措置を創設する(適用期間:3年間)。

- ① 設備投資減税:投資額の10%を税額控除又は全額即時償却
- ② 所得拡大税制:給与等総額を対前年比2.5%引き上げた場合、増加額の25%を税額控除
- ③ 準備金の創設:M&A実施後に発生し得るリスク(簿外債務等)に備えるため、据置期間5年間の準備金を創設。M&A実施時に、投資額の70%以下の金額を損金算入。

自動車関係諸税の見直し(エコカー減税等の延長・見直し(自動車重量税・自動車税・軽自動車税))

○トラック・バス、タクシーについては、「営自格差」を堅持した上でエコカー減税、グリーン化特例を2年間延長。一部見直しを行った上で、エコカー減税、グリーン化特例、環境性能割における現行の減免対象割合を維持。

| 重量車(トラック・バス) | | | | | | | 乗用車(自家用・タクシー) | | | | | | | | | |
|---------------|------------|----|------|------|------|----------|---------------------------------|------------|------|-----|-----|-----|----------|------|--|--|
| ○現行の減免対象割合を維持 | | | | | | | ○令和12年度燃費基準を採用した上で、現行の減免対象割合を維持 | | | | | | | | | |
| 令和3・4年度 | 平成27年度燃費基準 | | | | | 電気自動車等※1 | 令和3・4年度 | 令和12年度燃費基準 | | | | | 電気自動車等※1 | | | |
| | 未達成 | 達成 | 105% | 110% | 115% | | | 60% | 70% | 75% | 85% | 90% | | 120% | | |
| 自動車重量税 | 対象外 | | | | | ▲50% | ▲75% | 免税 | 免税※2 | | | | | | | |

○現行の減免対象割合を維持

| 令和3・4年度 | 電気自動車等※1 |
|---------|----------|
| 重量車 | ▲75% |

○令和12年度燃費基準を採用した上で、現行の減免対象割合を維持

| 令和3・4年度 | 令和12年度燃費基準 | | | | 電気自動車等※1 |
|----------|------------|------|-----|------|----------|
| | 60% | 70% | 80% | 90% | |
| 乗用車(自家用) | 対象外 | | | | ▲75% |
| 乗用車(営業用) | 対象外 | ▲50% | | ▲75% | ▲75% |

○現行の減免対象割合を維持

| 令和3・4年度 | 平成27年度燃費基準 | | | | 電気自動車等※1 |
|----------|------------|----|------|------|----------|
| | 未達成 | 達成 | 105% | 110% | |
| 重量車(自家用) | 3% | 2% | 1% | 非課税 | |
| 重量車(事業用) | 2% | 1% | 0.5% | 非課税 | |

○令和12年度燃費基準を採用した上で、現行の減免対象割合を維持

| 令和3・4年度 | 令和12年度燃費基準 | | | | | | | 電気自動車等※1 |
|-----------|------------|-----|------|-----|-----|-----|----|----------|
| | 55%未満 | 55% | 60% | 65% | 75% | 85% | 達成 | |
| 乗用車(自家用) | 3% | 2% | 1% | 非課税 | | | | |
| 乗用車(営業用) | 2% | 1% | 0.5% | 非課税 | | | | |
| 軽自動車(自家用) | 2% | 1% | | | 非課税 | | | |
| 軽自動車(営業用) | 2% | 1% | 0.5% | 非課税 | | | | |

※1 電気自動車等とは、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(一部要件見直し)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 初回継続検査についても免税。
 ※3 乗用車において、令和2年度燃費基準未達成車は対象外(クリーンディーゼル乗用車は令和4年度以降)
 ※4 令和元年10月1日から令和3年12月31日までに取得した自家用乗用車(軽自動車を含む)については、税率を1%分軽減する。

自動車関係諸税の見直し(自動車関係諸税の課税のあり方の検討)

令和3年度与党税制改正大綱(令和2年12月10日 自由民主党・公明党)(抜粋)

- 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車重量税・自動車税）

バリアフリー車両に係る自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置を拡充・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ユニバーサル社会の実現や、2021年（令和3年）の東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとするため、**バリアフリー車両の普及を予算措置と併せて加速させていくことが必要**である。
- また、**空港アクセスバス**のリフト付き車両については、通常車両価格より高額であること等によりその普及が低調な状況になっているため、**改正バリアフリー法の附帯決議、障害当事者団体及び業界の要望**等により、さらなる普及促進やバリアフリー法の基本方針に新たな目標を設定するよう求められている。
- このようなことから、**空港アクセスバスのリフト付き車両（乗車定員30人以上）に係る軽減措置を拡充**するとともに、**バリアフリー車両に係る特例措置を延長**することによって、バリアフリー化を強力に促進する。

施策の目標

バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の目標及びバリアフリー化の状況

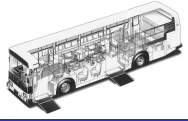




| バリアフリー車両の種類 | 乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等） | | 貸切バス（観光バス等） | タクシー |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| | ノンステップバス | リフト付きバス | ノンステップバス・リフト付きバス | 福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）含む） |
| 目標（令和2年度まで）⇒ 新目標（令和3～7年度） | 約70% ⇒ 約80%（引き上げ） | 約25% ⇒ 約25%（現状維持） （注1） | 約2,100台 ⇒ 約2,100台（現状維持） | 約44,000台 ⇒ 約90,000台（引き上げ） （注2） |
| バリアフリー化の実績（令和元年度） | 61.1% | 5.2% | 1,081台 | 37,064台（21,736台） |

（注1） 空港アクセスバスに関する目標を新設 ⇒ 平均利用者数2,000人/日以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

（注2） UDタクシーに関する目標を新設 ⇒ 各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとする。

要望の結果

特例措置の内容

| 措置対象 | ノンステップバス （構造・設備基準に適合した車両） | 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） | | 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） | 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） |
|-----------------|---|---|---|---|---|
| 税目 |  |  |  |  |  |
| | | 〔 空港アクセスバス 〕 | 〔 空港アクセスバス以外 〕 | | |
| 自動車重量税 | 初回分を免税 | 初回分を免税 | 初回分を免税 | 初回分を免税 | 初回分を免税 |
| 自動車税 （環境性能割） | 取得価額から 1,000万円を控除 | 取得価額から 800万円を控除 | 取得価額から 650万円を控除 | 取得価額から 200万円を控除 | 取得価額から 100万円を控除 |

結果

- ・ 空港アクセスバスのリフト付き車両（乗車定員30人以上）に係る軽減措置を拡充（自動車税（環境性能割）の控除額を800万円に引き上げ）する。
- ・ 現行の特例措置について、自動車重量税は令和3年4月1日～令和6年3月31日の3年間延長、自動車税（環境性能割）は令和3年4月1日～令和5年3月31日の2年間延長する。

都道府県の条例で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 (自動車税)

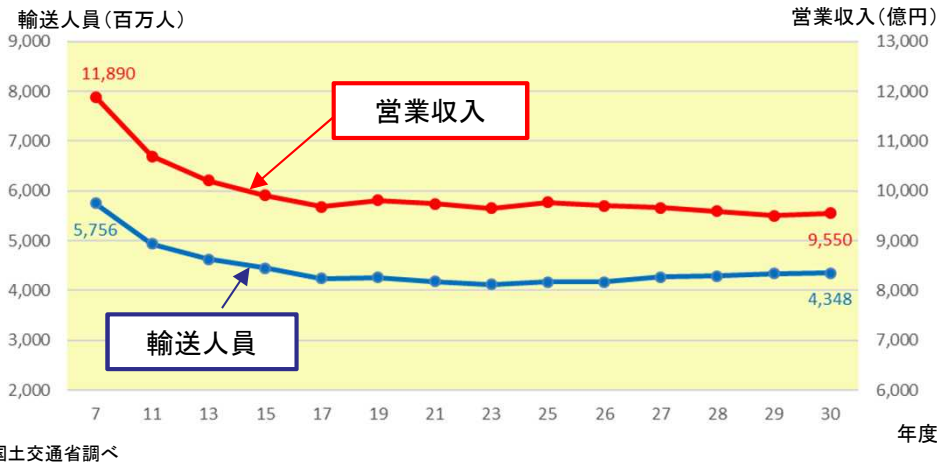
都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を延長する。

施策の背景

- 少子高齢化に伴う人口減少等により、バス事業の輸送人員や営業収入が低迷する中で、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。
- 地域住民の生活交通路線を維持するとともに、高齢者や障害者を含め、誰でも利用しやすく、環境にやさしい公共交通を実現するためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が必要である。

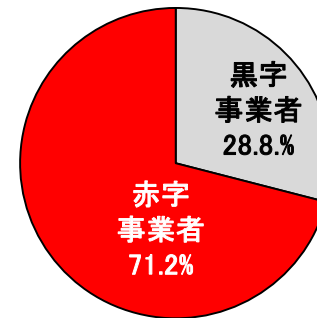
輸送人員等の推移

輸送人員及び営業収入は低迷している。



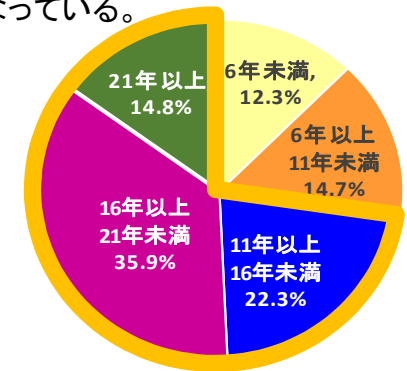
事業者の収支状況

乗合バス事業者の7割強が赤字事業者となっている。



乗合バス車両の車齢の分布

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。



要望の結果

特例措置の内容

都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)を非課税とする。

結果

現行の特例措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

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 (自動車重量税・自動車税)

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を延長するとともに、特例措置の対象に側方衝突警報装置を追加する。

施策の背景

- 「第10次交通安全基本計画」(平成28年3月)において令和2年までに死者数を2,500人以下とする政府目標が掲げられている中、令和元年の交通事故死者数は3,215人となっており、更なる取組みの強化が必要。特に関越自動車道における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)に見られるように、大型車両は事故発生時の被害が大きくなりやすい。
- ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるため、トラック・バスにおける基準化・義務化を進めているが、装置価格が高く事業者の負担が大きいことから、義務化までの間、税制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。

①衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)

前方の障害物との衝突を予測して警報するとともに、ブレーキを制御。

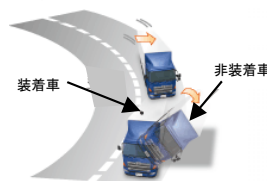


| | 死亡事故 | 負傷事故 |
|--------|-------------|----------------|
| 全事故件数 | 4,863件 | 894,281件 |
| 事故低減効果 | 350件 (7.2%) | 51,241件 (5.7%) |

※平成22年の全車種区分の事故件数より試算

②車両安定性制御装置(EVSC)

車両の横滑りの状況に応じて、ブレーキやアクセルを制御し、横滑りや転覆を防止。



●横転

※平成22~28年の全車種区分の事故件数より試算

| | 死亡事故 |
|--------|---------------|
| 全事故件数 | 29,799件 |
| 事故低減効果 | 1,113件 (3.7%) |

③車線逸脱警報装置(LDWS)

車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそうになった場合や、はみ出した場合に、音や警告灯等でドライバーに注意を促す。



| | 死亡事故 | 負傷事故 |
|--------|-------------|---------------|
| 全事故件数 | 4,773件 | 731,915件 |
| 事故低減効果 | 165件 (3.5%) | 4,838件 (0.7%) |

※平成21年の全車種区分の事故件数より試算

要望の結果

特例措置の内容

| 対象車両 | 対象装置 | 重量税額からの軽減額 | 取得価格からの控除額 | |
|-------------------------|----------------------------|------------|-------------|-------|
| 車両総重量20t超 22t以下のトラック | ③LDWS ※令和2年10月31日 まで | 25%軽減 | 175万円 控除 | |
| 8t超20t以下の トラック | 3装置 装着 | 50%軽減 | 350万円 控除 | |
| 3.5t超8t以下の トラック | | | | ①AEBS |
| 5t超12t以下の バス | | | | ②EVSC |
| 5t以下のバス | ③LDWS | | | |

※20t超22t以下のトラックは令和2年11月1日よりLDWSの全車装着義務化。※3.5t超20t以下のトラック、12トン以下のバスは令和3年11月1日より3装置の全車装着義務化(5t以下のバスはAEBS、LDWS)

結果

- 義務化が決定した装置について、義務化までの間、特例措置の対象とする。具体的には以下のとおり。
 - ・現行の措置を7ヶ月間(令和3年4月1日~令和3年10月31日)延長する。
 - ・対象装置に新たに義務化が決定した側方衝突警報装置(BSIS)を追加する。

《令和3年4月1日~令和3年10月31日》

| 対象車両 | 対象装置 | 重量税額からの軽減額 | 取得価格からの控除額 | |
|---|-----------|------------|------------|-------|
| 22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下のトラック | ④BSIS | 25%軽減 | 175万円控除 | |
| 8t超20t以下の トラック | 3装置 装着 | 50%軽減 | 350万円控除 | |
| 3.5t超8t以下の トラック | | | | ④BSIS |
| 5トン超12トン 以下のバス | | | | ①AEBS |
| 5t以下のバス | ③LDWS | | | |

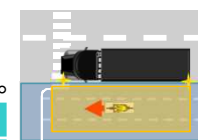
《令和3年11月1日~令和6年4月30日※》

| 対象車両 | 対象装置 | 重量税額からの軽減額 | 取得価格からの控除額 |
|--|-------|------------|-------------|
| 22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下のトラック 8t超20t以下のトラック | ④BSIS | 25%軽減 | 175万円 控除 |

※自動車税(環境性能割)については、~令和5年3月31日

④側方衝突警報装置(BSIS)

自転車等を左側方に検知した場合、視覚及び音によりドライバーに警報し、左折巻き込み事故を予防。



| | 死亡事故 | 負傷事故 |
|--------|-------------|---------------|
| 全事故件数 | 1,926件 | 73,094件 |
| 事故低減効果 | 137件 (7.1%) | 1,063件 (1.5%) |

※平成20~29年の8t超のトラックの事故件数より試算

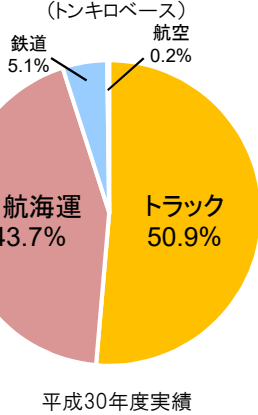
トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において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企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)



| | トラック事業 | 内航海運事業 |
|--|-----------------------------------|-----------------------|
| 事業者数 | 62,461事業者 (国土交通省調べ) | 2,904事業者 (国土交通省調べ) |
| 従業員数 | 193万人 (総務省「労働力調査」) | 6.5万人 (国土交通省調べ) |
| 中小企業の割合 | 97.2% (国土交通省調べ) | 99.7% (国土交通省調べ) |
| 営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は3.7% | ▲0.1% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」) | 0.7% (国土交通省調べ) |

※データは平成30年度又は平成30暦年の数値

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



- ・国民生活及び産業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、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】 取得価額(内航船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

※対象資産から匿名組合契約等の目的である事業の用に供するものを除外

結果

現行の特例措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。