

令和5年度
自動車局税制改正要望の概要

令和4年8月
国土交通省自動車局

令和5年度自動車局税制改正要望事項

1. 自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長・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)〕

令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点等を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税の延長、各税率の適用範囲の見直し
- ② 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の延長、環境性能割の現行措置の維持、両制度における各税率の適用範囲の見直し等

2. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

【事項要望】

令和4年度与党税制改正大綱の検討事項、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」及び政府の「GX 実行会議」における今後の議論等を踏まえ、クリーンエネルギー戦略に基づくロードマップの実現への貢献、保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域公共交通へのニーズの高まり等を踏まえつつ、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、幅広い関係者による新たな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. ノンステップバスや UD タクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

〔自動車税(環境性能割)〕

高齢者や障害者等の利便性・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)に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

4. 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(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、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を1年1月間延長する。

また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)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. 一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置

〔固定資産税・都市計画税〕【事項要望】

一般乗合旅客自動車運送事業者の持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援をするため、固定資産税等について所要の措置を講じる。

7. 中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長(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:中小企業庁】

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法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

8. その他

(1) 特定小型原動機付自転車に係る所要の措置 〔軽自動車税〕【主管:経済産業省】

改正道路交通法において新たに定義された「特定小型原動機付自転車」(電動キックボード等)について、税制上の所要の措置を講じる。

(2) 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拡充・延長

〔固定資産税〕【主管:資源エネルギー庁】

燃料電池自動車の普及に向けて、燃料等供給設備(水素充填設備)の整備を促進させるため、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長等する。

(3) 中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置(中小企業経営強化税制)の見直し及び延長

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管:中小企業庁】

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法人額等の税額控除の特例措置を2年間延長等する。

自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長・見直し

令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点等を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- 自動車重量税のエコカー減税について延長するとともに、各税率の適用範囲の見直しを行う。
- 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例については延長し、環境性能割については現行の措置を維持するとともに、両制度において各税率の適用範囲の見直し等を行う。

施策の背景

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）

- 今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点等を踏まえることとする。

◎**現行制度の概要**（電気自動車等とは、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（一定の要件を満たすものに限る等）を指す。）

自動車重量税〔国税〕

<エコカー減税>

(R3.5~R5.4)

対象車(乗用車の例)	初回車検	2回目車検
電気自動車 等	▲100%	▲100%
R12年度燃費基準90%達成	▲100%	▲100%
R12年度燃費基準75%達成	▲50%	
R12年度燃費基準60%達成	▲25%	

自動車税・軽自動車税 環境性能割〔地方税〕

<環境性能割>

(R3.4~R5.3)

対象車 (乗用車(自家用)の例)	自動車税	軽自動車税
電気自動車 等	非課税	非課税
R12年度燃費基準85%達成	非課税	非課税
R12年度燃費基準75%達成	1.0%	非課税
R12年度燃費基準60%達成	2.0%	1.0%
上記以外	3.0%	2.0%

※ 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。

自動車税・軽自動車税 種別割〔地方税〕

<グリーン化特例>

(R3.4~R5.3)

対象車(乗用車の例)	自動車税	軽自動車税
電気自動車 等	概ね▲75%	概ね▲75%

自動車関係諸税の課税のあり方の検討

令和4年度与党税制改正大綱の検討事項、「経済財政運営と改革の基本方針2022」及び政府の「GX実行会議」における今後の議論等を踏まえ、以下の方向で所要の検討を行う。

- クリーンエネルギー戦略に基づくロードマップ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、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う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、幅広い関係者による新たな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。

施策の背景

令和4年度与党税制改正大綱（令和3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。

経済財政運営と改革の基本方針2022（令和4年6月7日閣議決定）（抜粋）

第2章 新しい資本主義に向けた改革

1. 新しい資本主義に向けた重点投資分野

(4) グリーントランスフォーメーション(GX)への投資

脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。（中略）

こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。

ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車税）

ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を延長する。

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のため、令和3年度に改正されたバリアフリー法の「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導入目標の達成等に向け、**バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある**。
- また、**空港アクセスバス、観光バス等のリフト付きバリアフリー車両**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、**障害当事者団体及び業界の要望等**により、さらなる普及促進が求められている。
- このようなことから、**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。

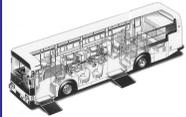
施策の目標

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	空港アクセスバス	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）	UDタクシー
目標（令和3～7年度）	約80%	約25%	平均利用者数2000人/日以上航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがよ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。	約2100台	約90,000台	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。
旧目標からの変更	引き上げ（旧目標：約70%）	据え置き	新設	据え置き	引き上げ（旧目標：約44,000台）	新設
実績（令和2年度）	63.8%	5.8%	—	1,066台	41,464台（25,878台）	—

要望内容

- 要望内容：バリアフリー車両に係る特例措置を延長する。
- 要望期間：令和5年4月1日～令和7年3月31日

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
要望内容	延長	延長	延長	延長	延長

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)

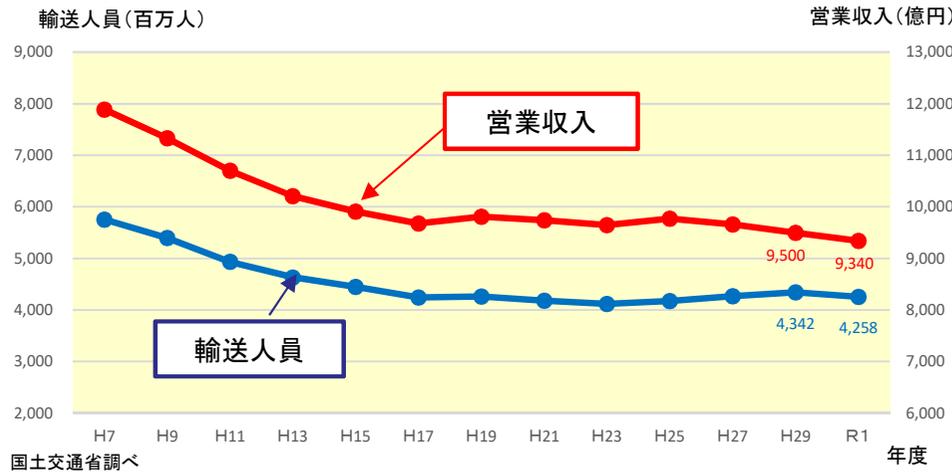
都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を延長する。

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。

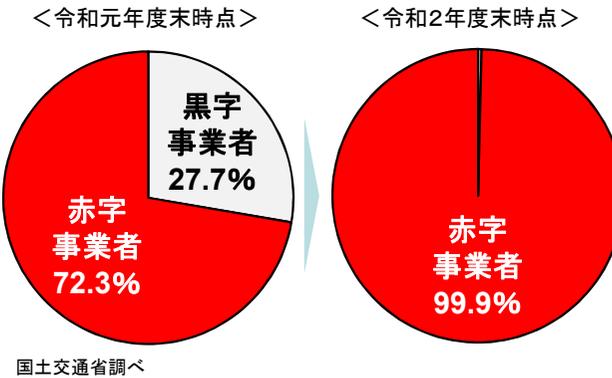
輸送人員等の推移

輸送人員及び営業収入は低迷している。



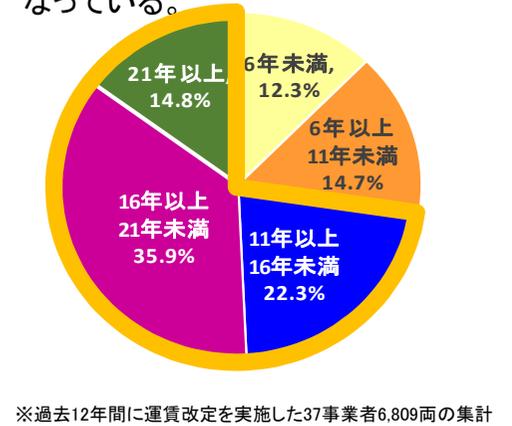
事業者の収支状況

乗合バス事業者のうち、令和元年度末時点で**7割強**、令和2年度末時点で9割9分が**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。



要望の概要

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。

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7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)

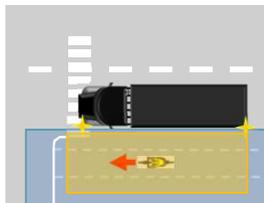
- 側方衝突警報装置を搭載したトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

施策の背景

- 「第11次交通安全基本計画」(令和3年3月)において令和7年までに死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和3年の交通事故死者数は2,636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、先進安全技術を有する装置の価格が高く、事業者の負担が大きいため、義務化までの間、税制特例を講ずることにより、当該装置を搭載した車両の早期普及を促進する必要がある。

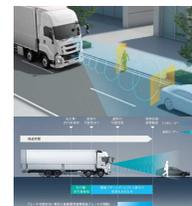
①側方衝突警報装置(BSIS)

死亡事故	1,190件
うち左折時	129件
低減効果※	10.8%



②衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)(AEBS)

死亡事故	1,190件
うち対歩行者	414件
低減効果※	34.8%



※ 平成28年～令和2年の大・中型トラックの死亡事故のうち、各装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算した。

現在の特例措置の内容

対象車両	対象装置	国税:自動車重量税 軽減額	地方税:自動車税(環境性能割) 取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS	25%軽減 ※R6.4.30まで	175万円控除 ※R5.3.31まで

要望

- ①自動車税(環境性能割)に係る現行の措置をBSISの義務付けまで、13カ月間延長する。(令和5年4月1日～令和6年4月30日)
- ②対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を追加し、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)に係る特例措置を講じる。
(自動車重量税:令和5年5月1日～令和8年4月30日
自動車税(環境性能割):令和5年4月1日～令和7年3月31日)

対象車両	対象装置	国税:自動車重量税 軽減額	地方税:自動車税(環境性能割) 取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS(※1)又はAEBS	25%軽減	175万円控除
	上記2装置装着(※1)	50%軽減	350万円控除
車両総重量3.5t超8t以下のトラック(※2) バス(※2)	AEBS	25%軽減	175万円控除

(※1)
BSIS又は2装置装着の場合の特例は、BSISの義務化(令和6年4月30日)まで適用可能

(※2)
車両総重量3.5t超8t以下のトラック及びバスに対するBSISの義務化は予定していない

一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置 (固定資産税・都市計画税)

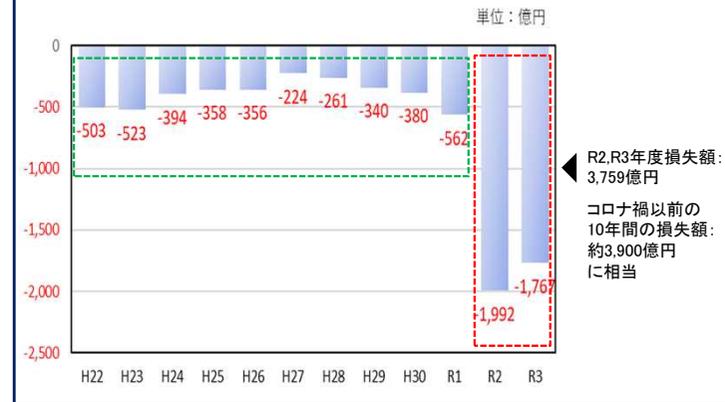
一般乗合旅客自動車運送事業について、今後も民間事業者によりサービスが継続的に提供されることを目指し、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援として、固定資産税等について所要の措置を講じる。

施策の背景

- 公共交通は、以前より厳しい経営環境に置かれていたところ、コロナ下の人流減少により輸送量のさらなる減少に直面し、構造的な転換が必要となっている。この中で、鉄道の維持が困難とされる複数の地域においては、バスへの転換も含めて地域交通のあり方が議論されており、バス事業の重要性は更に高まっている。
- 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗合バス及び乗合タクシーをいう。以下同じ。)は、地域に密着した運送サービスであり、地域公共交通の最終的な担い手であることから、乗務員をはじめとする人員の確保に加えて、更なる安全性・利便性等の向上に資する投資を行いながら、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を進めて行くことが求められている。
- そのためには、事業者の経営に対する支援を継続的に行っていくことが必要である。

事業者の収支状況

- 乗合バス事業者のうち、令和元年度末時点で**7割強**、令和2年度末時点で**9割9分**が**赤字**事業者
- 令和2年度・3年度の乗合バス事業の合計損失額は、コロナ禍以前の10年分の損失額に相当



「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

要望の概要

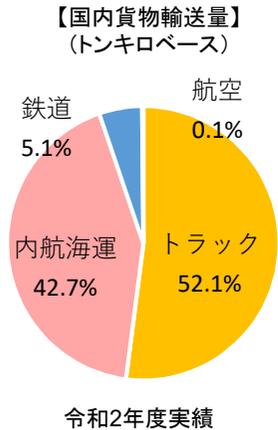
地域公共交通の最終的な担い手である一般乗合旅客自動車運送事業者について、①事業者の経営を広く下支えするとともに、②特に地域において必要性の高い路線について持続可能性と利便性をさらに高めるため、固定資産税等について所要の措置を講ずる。(関連する法改正を検討中)

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。



	トラック事業	内航海運事業
事業者数	62,844事業者 (国土交通省調べ)	2,849事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	197万人 (総務省「労働力調査」)	6.4万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.3% (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3.2%	▲1.0% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」)	▲0.5% (国土交通省調べ)

※データは令和2年度又は令和2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

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・法人税】 取得価額(内航船舶は取得価額の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)

要望

現行の特例措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。