

令和5年度 自動車局税制改正の概要

令和4年12月
国土交通省自動車局

令和5年度自動車局税制改正事項

1. 一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設

〔固定資産税・都市計画税〕【新設】

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設する。

2. 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)〕

トラック・バス・タクシーについて「営自格差」を堅持した上で、エコカー減税等について、令和5年末まで現行措置を据え置きつつ、電気自動車等以外の技術開発にも配慮した形で、燃費基準の引き上げ等の見直しを3年間で段階的に行う。

3. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、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、公平・中立・簡素な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。

4. 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。

5. 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。

6. 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)。

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(種別割)〕【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)の税率について、現行の原動機付自転車の税率を踏まえ2,000円とする。

**(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、以下の見直しを行った上で、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

- ① 取得価額5億円以上:課税標準を価格の1/2(最初の3年度分)(現行:3/4)
- ② 取得価額1億5,000万円以上5億円未満:課税標準を価格の5/6(最初の3年度分)
(※現行:3/4)

**(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年間延長する。

一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設(固定資産税・都市計画税)

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設する。

施策の背景

- 乗合バス事業は輸送人員の減少による厳しい経営環境にある中でも、「地域公共交通の最後の砦」として生活に必要な交通サービスを提供し続けることが期待される。
- EVバスは、低騒音による静穏な車内環境、円滑な加速性能による揺れの低減及び高齢者等の車内事故の防止などの点において利便性・安全性の高いものであり、EVバスの導入によって地域公共交通の活性化を実現することが期待される。

要望の結果

1. 対象資産

EVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)

- ※ 地域公共交通計画で市町村が位置づけた路線のうち、EVバスが導入される営業所において運行する路線を維持することが一般乗合旅客自動車運送事業者が定める道路運送高度化実施計画で担保された場合に限る。

2. 特例率

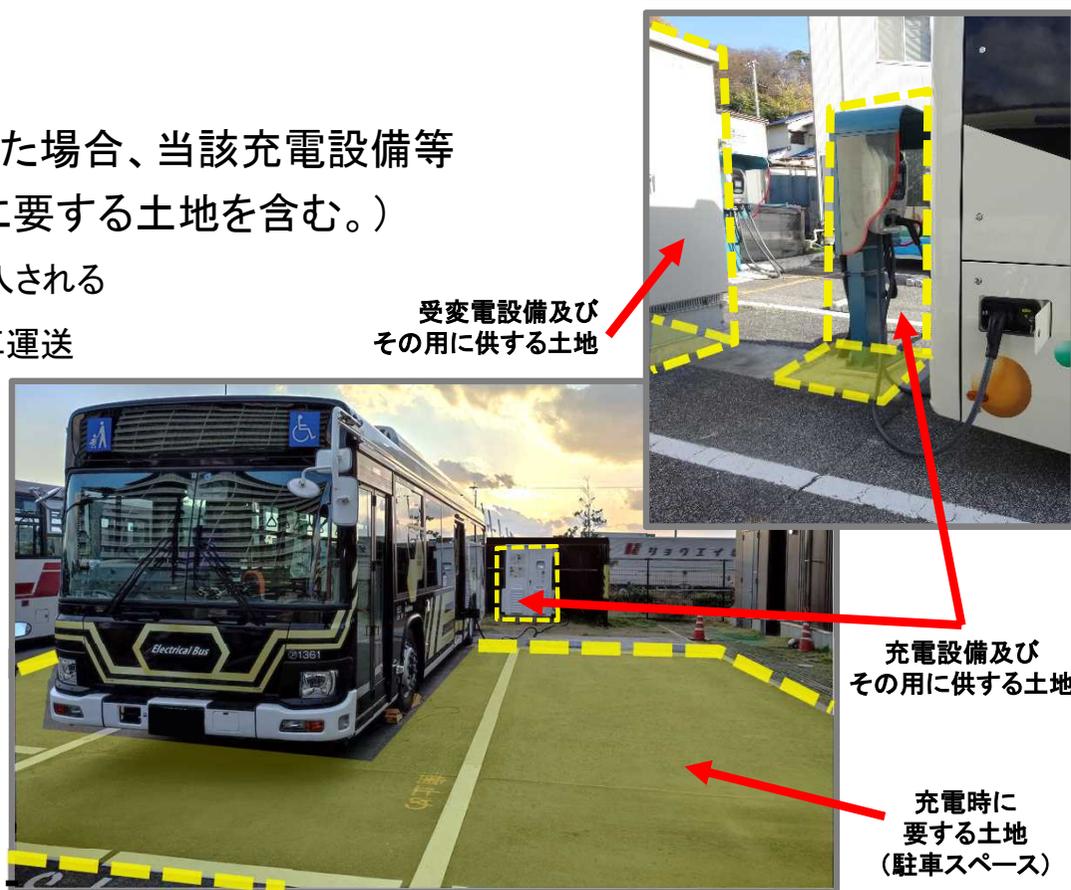
1/3 (最初の5年度分)

3. 適用期限

令和5年4月1日～令和10年3月31日(5年間)

4. その他

地域公共交通活性化・再生法を改正し、「道路運送高度化事業」に新たにEVバスを用いた事業を位置づける予定。



自動車関係諸税の見直し(エコカー減税等の延長・見直し)

○トラック・バス・タクシーについて「営自格差」を堅持した上で、エコカー減税等について、令和5年末まで現行措置を据え置きつつ、電気自動車等以外の技術開発にも配慮した形で、燃費基準の引き上げ等の見直しを3年間で段階的に行う。

	重量車(トラック・バス)				乗用車(自家用・タクシー)														
エコカー減税 (自動車重量税)	適用期間※1		平成27年度燃費基準			電気自動車等※2		令和12年度燃費基準											
			105%	110%	115%	免税※3		60%	70%	75%	80%	90%	100%	120%	125%	電気自動車等※2			
	①		▲50%	▲75%		免税※3		▲25%		▲50%		免税		免税※3					
②		▲25%	▲50%		免税※3		対象外		▲25%		▲50%		免税		免税※3				
適用期間※1		令和7年度燃費基準			電気自動車等※2		令和12年度燃費基準												
		95%			100%		▲50%		免税		▲25%		▲50%		免税		免税※3		
③		▲50%			免税		免税※3		対象外		本則税率		▲25%		▲50%		免税		
グリーン化特例 (自動車税・軽自動車税)	適用期間※1		電気自動車等※2			【自動車税】適用期間※1								電気自動車等※2	※4 軽自動車税の場合は、 ▲50%を▲25%に、 ▲75%を▲50%に読み替える。				
	①②③		▲75%			70%		80%		90%		▲75%							
環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	適用期間※1		平成27年度燃費基準					電気自動車等※2		令和12年度燃費基準								電気自動車等※2	
			未達成	100%	105%	110%	115%	非課税		60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	電気自動車等※2	
	①	自営	3%	2%	1%	非課税		2%		1%		非課税		非課税		非課税			
	②	自営	3%	2%	1%	非課税		3%		2%		1%		非課税		非課税			
	③	自営	2%	1%	0.5%	非課税		2%		1%		非課税		非課税		非課税			
適用期間※1		令和7年度燃費基準					電気自動車等※2		令和12年度燃費基準								電気自動車等※2		
		95%未満	95%	100%	105%		非課税		60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	電気自動車等※2		
③	自営	3%	2%	1%	非課税		3%		2%		1%		非課税		非課税		非課税		
③	自営	2%	1%	0.5%	非課税		2%		1%		非課税		非課税		非課税		非課税		
※1		①据置期間		②据置終了後～2年目		③3年目		【軽自動車税】適用期間※1								電気自動車等※2			
		令和5年5月～12月		令和6年1月～令和7年4月		令和7年5月～令和8年4月		55%		60%		70%		75%		80%		85%	
自動車重量税		令和5年5月～12月		令和6年1月～令和7年4月		令和7年5月～令和8年4月		2%		1%		非課税		非課税		非課税		非課税	
自動車税・軽自動車税		令和5年4月～12月		令和6年1月～令和7年3月		令和7年4月～令和8年3月		2%		1%		0.5%		非課税		非課税		非課税	
①について、クリーンディーゼル乗用車の令和4年度における取扱いも令和5年末まで据え置き。 (エコカー減税(令和2年度燃費基準達成:免税)、 環境性能割(令和2年度燃費基準達成・令和12年度燃費基準60%達成～:非課税))																			
※2 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																			
※3 初回継続検査についても免税。																			

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5年度与党税制改正大綱(令和4年12月16日 自由民主党・公明党)(抜粋)

- 自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

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

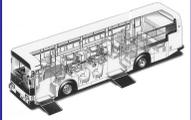
バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の目標及びバリアフリー化の状況

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。	約2100台	約90000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。
実績(令和2年度)	63.8%	5.8%	—	1,066台	41,464台(25,878台)	—

要望の結果

○要望結果：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)

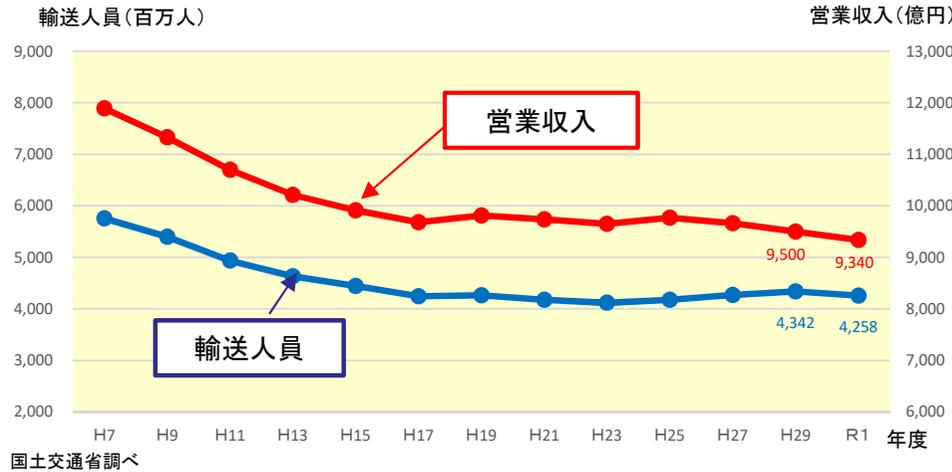
都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を延長する。

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

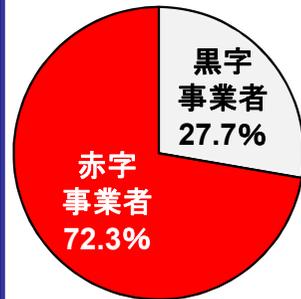
輸送人員及び営業収入は低迷している。



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。

<令和元年度末時点>



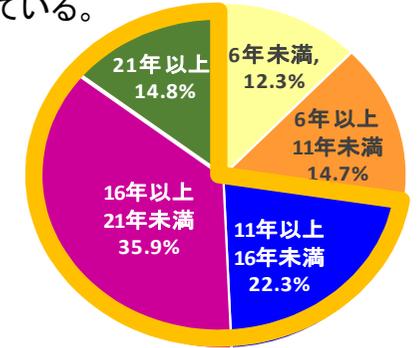
<令和2年度末時点>



国土交通省調べ

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。



※過去12年間に運賃改定を実施した37事業者6,809両の集計

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。

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)

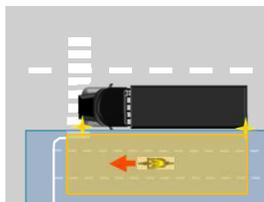
- 側方衝突警報装置を搭載したトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

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。

要望の結果

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)	AEBS	25%軽減	175万円控除
バス(※2)			

※トラックにはトラクタを含む

(※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

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)

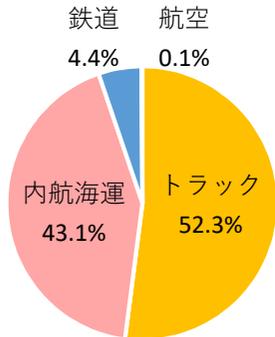
中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

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。

【令和3年度実績】

[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	63,215者 (国土交通省調べ)	2,822事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	201万人 (総務省「労働力調査」)	6.3万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.4% (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)	▲2.1% (全日本トラック協会推計)	1.0% (国土交通省推計)

※参考: 全産業平均3.2%(令和2年度実績・経済産業省「企業活動基本調査」)

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・法人税等】 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)

結果

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。