

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等	
税 目	自動車重量税	
要 望 の 内 容	<p>自動車の取得・保有に係る自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担を軽減するため、平成 23 年度税制改正大綱、社会保障・税一体改革成案に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。</p> <p>また、車体課税の見直しの中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続し、車体課税のグリーン化を図るとともに、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	－ 百万円 （ － 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

車体課税については、平成 23 年度税制改正大綱において、「エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化・グリーン化・負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」することとされており、社会保障・税一体改革成案においても同様の指摘がされている。

このため、車体課税の簡素化・負担の軽減により自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担の軽減を図るとともに、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続することにより自動車の環境負荷の低減を図ることを目的とする。

また、一定の先進安全自動車（ASV）に係る特例措置を創設することにより衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車の普及促進を図り衝突事故の被害を軽減するとともに、一定のバリアフリー車両に係る特例措置を創設することによりノンステップバス・リフト付きバスや福祉タクシーの普及促進を図り高齢者や障がい患者等の利便性・安全性を向上させるものである。

(2) 施策の必要性

自動車の保有については、自動車重量税と自動車税が課されており自動車ユーザーや自動車運送事業者の負担が大きいことから、平成 23 年度税制改正大綱に従い、車体課税の簡素化・負担の軽減を図ることにより自動車ユーザーや自動車運送事業者の負担を軽減する必要がある。

さらに、2020 年に向けたCO₂排出削減目標に代表される地球温暖化問題や、大都市を中心に引き続き深刻な状況にある、自動車からの排出ガス（NO_x・PM）による大気汚染問題に的確に対応するため、平成 23 年度税制改正大綱に従い、車体課税の簡素化・負担の軽減を図る中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続することにより自動車の環境負荷を軽減する必要がある。

大型車の交通事故については乗員の被害はもとより相手車両にも大きな被害をもたらす社会問題となっていることから、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車の普及促進を図り交通事故死者数を削減する必要がある。

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付かない投資であるため、車体課税の見直しの中で特例措置を創設することによりバス・タクシーのバリアフリー化を一層推進する必要がある。

<p>今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項</p>	<p>合 理 性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>施策目標 3 総合的なバリアフリー化を推進する 業績目標 14 バリアフリー化された車両等の割合</p> <p>施策目標 5 快適な道路環境等を創造する</p> <p>政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>施策目標 17 自動車の安全性を高める 業績目標 108 衝突被害軽減ブレーキの年間装着台数</p> <p>租税特別措置法（昭和 32 年法律第 26 号）附則</p> <p>（車体課税についての検討）</p> <p>第 149 条 政府は、車体課税（自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。）について、新租税特別措置法第 90 条の 12 並びに地方税法等改正法第 1 条による改正後の地方税法附則第 12 条の 2 の 2 第 2 項並びに附則第 12 条の 2 の 3 第 2 項及び第 3 項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第 90 条の 11 第 1 項及び第 90 条の 11 の 2 第 1 項並びに地方税法等改正法第 1 条による改正後の地方税法附則第 12 条の 2 の 3 第 1 項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化（環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。）、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<p>車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等により、自動車ユーザー負担の軽減、自動車の環境負荷の低減等を図る。</p>
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	
		<p>同上の期間中の達成目標</p>	
		<p>政策目標の達成状況</p>	

		<p>要望の措置の適用見込み</p>	
	有効性	<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>	<p>本要望措置は、平成 23 年度税制改正大綱や社会保障・税一体改革成案に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図ることにより、自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担の軽減を図るものである。</p> <p>また、運輸部門からのCO2排出量のうち約9割は自動車由来となっており、地球温暖化対策の観点から自動車環境対策は喫緊の課題となっている。また、NO2及びSPMに係る大気環境基準については、全体として改善傾向がみられるものの、環境基準未達成の測定局が残っており、未達成地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成地域においても良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>このような問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の普及を促進することにより、自動車の環境負荷の低減を図る必要がある。車体課税の簡素化、負担の軽減を図る中で、環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の措置を継続し、車体課税のグリーン化を図ることにより、環境性能に優れた自動車の普及を促進する効果が期待できることから、本要望事項は有効である。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキは、装置価格が高額であるが被害軽減効果が大きく、大型貨物自動車の安全性向上のために重要な装置である。このため、義務付け前であるが、自動車取得者の負担を軽減し、少しでも早く普及を促進させることで、更なる交通事故死者数低減を図ることが可能となる。</p> <p>バス・タクシーのバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多額の費用がかかる場所であるが、特例措置を創設することにより、導入に対するインセンティブになることが見込まれる。</p>
	相当性	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p> <p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p> <p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p> <p>要望の措置の妥当性</p>	<p>車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（自動車取得税、自動車税）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境対応車普及促進対策：8億円（平成24年度要求） ・事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導入支援）：5億円（平成24年度要求） ・地域公共交通確保維持改善事業：332億円（平成24年度要求） <p>環境性能に優れた自動車は、依然として高額であることから、税制優遇・補助金をパッケージとして導入することにより、環境性能に優れた自動車の普及を促進し、自動車の環境負荷の低減を図る。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け前にできるだけ普及を促すため、補助金の他に本特例措置により自動車取得者の負担軽減を図る。</p> <p>高額なバリアフリー車両の普及を促進するため、補助金の他に本特例措置により自動車取得者の負担軽減を図る。</p> <p>自動車の保有については、自動車重量税と自動車税が課されており自動車ユーザーや自動車運送事業者の負担が大きいことから、平成 23 年度税制改正大綱や社会保障・税一体改革に従い、車体課税の簡素化・負担の軽減を図ることにより自動車ユ</p>

			<p>一ゼーや自動車運送事業者の負担を軽減する必要がある。</p> <p>また、運輸部門からのCO2排出量のうち約9割は自動車由来となっており、地球温暖化対策の観点から自動車環境対策は喫緊の課題となっている。また、NO2及びSPMに係る大気環境基準については、全体として改善傾向がみられるものの、環境基準未達成の測定局が残っており、未達成地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成地域においても良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>このような問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の普及を促進することにより、自動車の環境負荷の低減を図る必要がある。車体課税の簡素化、負担の軽減を図る中で、環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の措置を継続し、車体課税のグリーン化を図ることにより、環境性能に優れた自動車の普及を促進する効果が期待できることから、本要望事項は有効である。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキの被害軽減効果は大きいものの、装置価格が高額であり利用者負担が大きい。義務付け前に利用者負担の軽減が可能となり装置の普及が促進されるため、要望措置は妥当である。</p> <p>公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかるため、これらの整備を促進するためには、設備等の導入に対するインセンティブを与えることが必要であり、租税特別措置も含めた総合的な施策を講じることが相当である。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>		
	<p>租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)</p>		
	<p>前回要望時の達成目標</p>		
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>		
		<p>これまでの要望経緯</p>	