

平成 2 3 年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	3 4	府 省 庁 名 経済産業省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税(外形) 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他()	
要望項目名	排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設	
要望内容 (概要)	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に基づき、平成 2 3 年排出ガス新基準を満たし、基準適合表示の付された特定特殊自動車（オフロード車）のうち、固定資産税のかかるもの。 （ただし、定格出力帯ごとの規制開始日前の取得分に限る。 定格出力 1 3 0 k W 以上 5 6 0 k W 未満のものは規制開始日から 1 年後までの取得分に限る。）</p> <p>・ 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を最初の 5 年間 1 / 3 とする。</p>	
〔関係条文〕	〔 地方税法第 341 条第 1 号及び第 4 号、第 349 条の 2、第 350 条 道路運送車両法第 3 条及び同施行規則第 2 条、道路運送車両の保安基準第 31 条 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律第 2 条第 1 項、第 5 条、第 9 条、第 12 条第 1 項及び第 2 項 〕	
減収見込額	(初年度) 0 (-) (平年度) 3 4 3 (-) (単位 : 百万円)	
要望理由	<p>(1) 政策目的 特定特殊自動車排出ガスの排出を抑制し、もって大気汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全する。</p> <p>(2) 施策の必要性 大都市を中心として、自動車等からの排出ガスが大気汚染原因の一つとして大きな問題となっており、自動車類が排出する窒素化合物 (N o x) や粒子状物質 (P M) について、公道を走行しない特定特殊自動車から排出される割合が N O x で約 2 5 %、P M では約 1 2 % を占める (平成 1 2 年推計) ため、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」(オフロード法) が平成 1 8 年 4 月より施行され、同年 1 0 月より排出ガス規制適用を開始した。 さらに、中央環境審議会の第 9 次答申 (平成 2 0 年 1 月) を受け、平成 2 3 年から P M 規制値を現行比約 9 割減、平成 2 6 年から N O x 規制値を現行比約 9 割減とする規制強化を予定している。 これらの排出ガス規制の強化を円滑に進め、確実に大気環境改善を図るためには、新基準適合車の普及促進策を規制適用当初に速やかに講じていくことが極めて重要となる。平成 2 0 年度秋のリーマンショック以降の特定特殊自動車の出荷量の急激な落ち込みが回復しない状況下、規制強化対策により車両価格の値上がりも見込まれ、主力機種 of 早期開発・早期市場投入と、使用者の新基準適合車取得へのインセンティブを高めるためには、高額商品である特殊自動車取得の初期負担を軽減することが重要であり、これを効果的に行うには、本税制の支援措置を創設することが極めて有効である。</p>	
本要望に対応する縮減案		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	経済産業省における政策体系上の位置付け 3. ものづくり・情報・サービス産業政策 15 ものづくり産業振興 5. エネルギー・環境政策 32 環境経営・競争力の強化
	政策の達成目標	全国の大気環境基準の達成とその維持。 (参考) 新規制導入による特殊自動車排出ガス量低減効果試算値(中環審9次答申) PM:1.0万t/年(H17) 0.4万t/年(H32) NOx:25万t/年(H17) 9.4万t/年(H32)
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成25年9月30日までの取得分について適用。 (ただし、定格出力帯ごとに適用期限日が異なる。)
	同上の期間中の達成目標	新基準適合車の早期開発・早期市場投入の促進(測定指標:新基準適合車の型式届出状況) 新基準適合車への更新需要誘発(測定指標:新基準適合車型式の出荷状況)
政策目標の達成状況	全国の大気環境基準の達成状況については、全体としては改善又は横ばい状態にある。一方で、大都市圏を中心に、二酸化窒素(NO2)や浮遊粒子状物質(SPM)の環境基準を長期間にわたり達成しない測定局が依然として残っており、さらに改善を図る必要がある。光化学オキシダント(Ox)の環境基準達成状況は依然として極めて低く、濃度レベルも漸増傾向にあり、注意報の発令地域は広域化している。 大気汚染防止法に基づく常時監視局の環境基準達成・維持状況(H20) <small>自排局:自動車排出ガス測定局</small> 二酸化窒素(NO2):一般局100%、自排局95.5%(NOx・PM法対策地域:一般局100%、自排局92%) 浮遊粒子状物質(SPM):一般局99.6%、自排局99.3%(NOx・PM法対策地域:一般局99.8%、自排局99.5%) 光化学オキシダント(Ox):一般局0.1%、自排局0%、注意報等発令都道府県数25都府県、発令延日数144日	
有効性	要望の措置の適用見込み	対象件数 5,123件
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	平成17年度の自動車排出ガス総量に占める特殊自動車の排出ガス寄与率がPM18%、NOx31%(中央環境審議会第9次答申環境省推計)であること、NOx・PM法対策地域である3大都市圏を含む関東・中部・近畿地方に、主要建設機械の保有台数の約49%が集中していること、等から、現行比PM9割減となる新基準適合車の早期普及は極めて重要。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	・国税 中小企業投資促進税制(所得税、法人税)(平成22、23年度適用) 中小企業が行う機械設備取得(特定特殊自動車に限らず。)に対する支援措置
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・融資、補助金その他 環境エネルギー対策貸付制度(株日本政策金融公庫)の期間延長と利率変更 オフロード法の基準適合車の取得に係る低利融資制度。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	環境エネルギー対策貸付制度は、基準適合車購入における中小企業又は個人事業主の購入資金調達を容易にするものであり、対象がオフロード車に限られていない中小企業投資促進税制も含めて、中小企業等の機器更新需要の下支えが主たる役割であり、新基準適合車の早期市場投入等の促進効果については本特例措置の役割が大きい。
	要望の措置の妥当性	国民の健康に係わる大気汚染に関し、汚染物質の排出寄与率が相対的に高まっている特定特殊自動車の中で、排出寄与率の高い大型特殊自動車に係る固定資産税について、最新の規制適合車に対象を限定し、かつ早出し期間のみの時限的措置として特例措置を設け、最新の規制適合車の早期普及促進を図ることにより、特に当該車両の使用地域の大気環境の改善に資する。

税負担軽減措置等の適用実績	
税負担軽減措置等の適用による効果(手段としての有効性)	
前回要望時の達成目標	
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	
これまでの要望経緯	<p>「排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設」 (平成18年度創設(法律施行時) 平成20年度廃止(早出し期間終了))</p> <p>一般自動車類の排出ガス規制の強化に伴い、相対的に特殊自動車類の排出寄与率が高まったことを受け、中央環境審議会第6次答申に基づき、平成18年より「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」(オフロード法)が施行された。排出ガス量削減効果の発現に当たっては、基準適合車の早期市場投入と未規制車からの円滑な更新が重要であり、基準適合車への買い換えが円滑に進むよう金融・税制面での支援措置を検討することとされた同法附帯決議対応も考慮し、平成18年度税制改正において、規制適合車の取得に関する支援施策として、固定資産税の課税標準の特例措置(3年間1/2に軽減)を創設した。特例措置内容について、自動車取得税の排出ガス規制適合車に係る特別措置との並びを考慮し、規制適用日前に取得した場合に適用する早出し特例とした。ただし、定格出力130kW以上560kW未満にあっては、法の施行から規制開始日までの期間が半年と短いため、適用期間を規制開始日の1年後までとした。平成20年10月1日をもって全ての規制対象出力帯が規制適用となったため、平成20年度に特例措置を廃止とした。</p>
ページ	