

令和3年度(2021年度)税制改正大綱および予算案が決定

税制改正大綱

- ・エコカー減税、環境性能割の軽減措置が延長
- ・減免対象は現行と同程度の規模

経産省予算案

- ・カーボンニュートラルの実現に向け、FCV等の次世代自動車の普及促進

国交省予算案

- ・自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが増額の上、4年連続実現
- ・「新しい生活様式」に対応するため、次世代モビリティ等の普及促進

追加経済対策

- ・サポカー補助金の期間を延長

「令 和3年度税制改正大綱」および「令和3年度予算案」が2020年12月21日、それぞれ閣議決定された。税制改正大綱については、閣議決定前の同10日、自民・公明の与党が取りまとめた。今大綱では、エコカー減税、環境性能割の軽減措置が延長されるとともに、一部見直しを行った上で、エコカー減税、グリーン化特例、環境性能割の減免対象が現行と同程度の規模で維持されることになった。新型コロナウイルス感染拡大による新車市場への影響が懸念されており、そうした声に配慮した格好だ。

総額で過去最大の規模となった来年度予算案については、当会議所が事務局を務めている「自動車損害賠償保障制度を考える会」（以下、「考える会」）が精力的に世論喚起や陳情活動に取り組んだ結果、自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが47億円に増額のうえ4年連続で実現した。加えて、2020年度第3次補正予算案でも8億3,800万円が繰り戻され、補正予算による繰り戻しも2年連続となった。これを受けて、「考える会」では「継続的な繰戻しと繰戻額の増額を求めてきた我々の要望に沿う結果として評価したい」としながらも、「引き続き、この積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された6,000億円を超える繰入金も早期に返済されることを強く求めていく」とする声明＝7ページに全文掲載＝を発表した。

このほか、重点事業として、経済産業省では2050年カーボンニュートラルの実現に向け、FCV等の次世代自動車の普及促進や水素ステーションの整備支援などに、国土交通省ではポスト・コロナを見据えた「新しい生活様式」に対応するため、AI・IoT等の新技術を活用した次世代モビリティ等の普及促

進などに取り組むことにしている。

また、12月8日に閣議決定された追加経済対策「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」では、サポカー補助金の期間が延長され、安全・安心なクルマのさらなる普及が後押しされることとなった。

◎自動車関係分野の主要施策の概要は次の通り。

（※予算案のカッコ内の金額は前年度額）

令和3年度(2021年度)税制改正大綱

【令和3年度税制改正の基本的考え方】

■ウイズコロナ・ポストコロナの経済再生

○自動車税及び軽自動車税の環境性能割の臨時的軽減

環境性能割の臨時的軽減は、消費税率10%への引上げにあわせた需要変動の平準化に向けた取組みとして、令和元年10月1日から令和2年9月30日までの間に自家用乗用車（登録車及び軽自動車）を取得した場合、税率を1%分軽減する措置として創設されたものである。その後、新型コロナウイルス感染症緊急経済対策における税制上の措置として、令和3年3月31日までの半年間延長されている。

感染症の状況や経済の動向、臨時的軽減が環境インセンティブ機能に与える影響等を総合的に勘案し、この特例措置について、適用期限を9月延長し、令和3年12月31日までに取得したものを対象とする。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補填する。

○その他考慮すべき課題

租税特別措置については、特定の政策目的を実現するために有効な政策手法となりうる一方で、税負担の歪みを生じさせる面があることから、真に必要なものに限定していくことが重要である。このため、毎年度、期限が到来するものを中心に、各措置の利用状況等を踏まえつつ、必要性や政策効果をよく見極めた上で、廃止を含めてゼロベースで見直しを行う。また、租税特別措置の創

設・拡充を行う場合は、財源を確保することやいたずらに全体の項目数を増加させないことに配慮する。

■グリーン社会の実現

○車体課税

自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。

税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方でわが国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。

自動車重量税のエコカー減税については、全体として自動車ユーザーの負担が増えないように配慮しつつ、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、目標年度が到来した令和2年度燃費基準を達成していることを条件に、令和12年度燃費基準の達成度に応じて減免する仕組みに切り替える。その際、2回目車検時の免税対象について電気自動車等やこれらと同等の燃費性能を有するハイブリッド車等に重点化を図る。

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、燃費性能に応じた税率区分を設定し、その区分を2年ごとに見直すことにより燃費性能がより優れた自動車の普及を促進するものであり、令和2年度末が見直しの時期に当たることから、目標年度が到来した令和2年度燃費基準の達成状況も考慮しながら、令和12年度燃費基準の下で税率区分を見直す。

クリーンディーゼル車については、燃費基準の達成状況や普及の状況等を総合的に勘案し、エコカー減税及び環境性能割においてはガソリン車と同等に扱うこととする。その際、クリーンディーゼル車の取扱いが大きく変化することから、市場への配慮等の観点も踏まえ、令和3年度及び令和4年度に関しては激変緩和措置を講ずることとし、令和5年度以降はガソリン車と同等に取り扱うこととする。

自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例(軽課)については、環境性能割を補完する制度であることを踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くと

ともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で2年間延長する。また、次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、更なる重点化を引き続き検討する。

今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、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、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、新たに燃費基準の対象となった電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について検討し、結論を得る。

環境性能割の臨時的軽減については、感染症の状況や経済の動向、臨時的軽減が環境インセンティブ機能に与える影響等を総合的に勘案して、適用期限を9月延長し、令和3年12月31日までに取得したものを対象とする。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補填する。〔再掲〕

■中小企業の支援、地方創生

○地域の活性化、地域社会の安全・安心の向上

地方の生活を支える自動車の安全性能の向上等自動車は地方における生活の基盤として不可欠のものであり、高齢化が急速に進行する中、その安全性の向上やバリアフリー化の推進は重要である。こうした観点から、先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る自動車税環境性能割及び自動車重量税の特例措置について、一定の装置を対象に追加した上で、適用期限を延長する。また、バリアフリー対応車両に係る特例措置についても、リフト付きバスの普及を促進する観点から、一定の車両について環境性能割の控除額を拡充した上で、適用期限を延長する。

【令和3年度税制改正の具体的内容】

＝8～9ページ参照＝

※掲載資料は経済産業省・国土交通省の「令和3年度税制改正」結果概要より

【検討事項】

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。

令和3年度(2021年度)予算案

【経済産業省】

○クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金=155億円(130億円)

省エネやCO₂排出削減に貢献するだけでなく、災害時の電源としても活用することができる電気自動車や燃料電池自動車等のクリーンエネルギー自動車の導入及び充電インフラの設置を支援することで、世界に先駆けて国内市場の確立を図る。

○災害時にも活用可能なクリーンエネルギー自動車導入事業費補助金=37億円(第3次補正予算案)

電気自動車・燃料電池自動車等と充電設備等を同時に導入する個人を対象に、購入費・工事費の一部を補助。なお、環境省が実施する連携事業においては、再エネ100%の電力とエネルギーマネジメントシステムを導入する家庭等を対象に補助。

補助対象者には、補助設備である電気自動車・燃料電池自動車等や外部給電器等を活用した地域防災への貢献の実態調査に、モニターとして参画いただく。

○燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金=110億円(120億円)

2025年度に320カ所程度の水素ステーションの整備目標の達成に向け、民間事業者等による水素ステーションの整備・運営に対し補助を行う。未整備地域への整備については既存移動式ステーションの移設など効果的な整備を推進する。

○超高压水素技術等を活用した低コスト水素供給インフラ構築に向けた研究開発事業=32億円(30億円)

安全性の確保を前提としつつ、規制改革実施計画に基づく規制見直しや研究開発を推進し、水素ステーションの整備・運営コストの低減を図る。

また、メーカーにおいて開発が進みつつある大型燃料電池トラックに対応する水素ステーションについて、適切な設備仕様の検討や充填・計量技術の開発等を行う。

【国土交通省】

■総合政策局

○地域主導の交通サービスの確保・充実に対する支援=206億3,000万円(204億3,000万円)

- ・高齢化が進む過疎地域等の足を確保するためのバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行
- ・バス車両の更新、貨客混載の導入等
- ・高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入 ほか

○感染症の拡大を踏まえた混雑回避等の新たなニーズに対応したMaaSの推進=1億円(1億3,600万円)

○グリーンスローモビリティの普及推進=1,700万円(1,700万円)

■自動車局

○自動車運送事業の危機時等に備えた体制強化及び新たなサービスの構築=6,500万円(新規)

○トラック運送業における働き方改革の推進=8,500万円(9,500万円)

○自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化=8,300万円(8,700万円)

○自動車運送事業の運行管理(点呼)の高度化=2,400万円(1,300万円)

○自動車検査登録手続の申請者利便の向上=7億3,500万円(新規)

・自動車検査登録手続の簡素化による申請者負担の軽減を図るため、自動車検査証更新手続のドライブスルー化を行う。

・自動車保有関係手続の一層のデジタル化による利便性向上のため、保有関係手続に係るワンストップサービス(自動車OSS)の機能拡充やキャッシュレス決済の多様化等を図る。

○旅客運送事業等及び関連行政分野におけるICT活用によるデジタル化・リモート化等の推進=2億3,100万円(第3次補正予算案)

○中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入支援=1億4,000万円(第3次補正予算案)

○安全運転サポート車(サポカーS)及び安全運転支援装置の普及=3,500万円(5,000万円)

○自動車アセスメントの推進=独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金74億4,300万円の内数

○先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進=1億2,200万円(1億2,100万円)

○自動車運送事業者に対する監査体制の強化=5,400万円(5,800万円)

○先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援=8億5,300万円(8億7,400万円)

○健康起因事故防止対策の促進=5,500万円(4,000万円)

○バス車内での事故防止対策の推進=1,100万円(新規)

○移動困難者等の避難支援及び緊急物資輸送の円滑化=1,000万円(新規)

○避難所等における電気自動車等を活用した電力供給支援=2,000万円(新規)

○避難中の車内被災の防止等を目的とした車載通信装置の国際標準化=2,400万円(新規)

○地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進=4億7,400万円(5億1,200万円)

○産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業=2億8,300万円(2億5,900万円)

○点検整備の促進=6,700万円(6,400万円)

○未認証工場対策=1,400万円(1,600万円)

○無車検車・無保険車対策の強化=1億300万円(1億1,400万円)

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて

2020年12月21日

自動車損害賠償保障制度を考える会

呼びかけ人

日本大学 危機管理学部長 (座長) 福田 弥夫

全国遷延性意識障害者・家族の会代表 桑山 雄次

一般社団法人 日本自動車会議所保険特別委員長 浜島 和利

一般社団法人 日本自動車連盟副会長 坂口 正芳

全日本自動車産業労働組合総連合会会長 高倉 明

本日閣議決定された令和3年度予算案において、一般会計から自動車安全特別会計へ47億円を繰戻すとされたことは、4年連続の増額の繰戻しと、積立金の取崩額の縮減が図られるものであり、継続的な繰戻しと繰戻額の増額を求めてきた我々の要望に沿う結果として評価したい。また、令和3年度予算案において、介護者なき後を見すえた日常生活支援の拡充等が認められるなど、交通事故被害者の救済事業の充実が図られたことや、令和2年度第3次補正予算案で8.38億円が繰戻され、新型コロナウイルスの感染が拡大する中においても、交通事故被害者が手厚い介護サービスを受けられるようにするため、介護人材の確保に係る支援が盛り込まれたことについても、評価されるべきものである。

当自賠責保険積立金は、かつて自賠責保険として自動車ユーザーが支払ったものの運用益を原資とする、その時々に必要なとされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いられているものである。我々は引き続き、この積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された6,000億円を超える繰入金を早期に返済されることを強く求めていく。現状の国土交通大臣と財務大臣の合意文書においては令和4年度が返済期限になっているため、それまでに全額の繰戻しがなされない場合は、来年新たな合意が必要となる。その際の大臣間合意において、繰戻し額を毎年交渉し決定する方式ではなく、将来を見据えた返済のロードマップの提示を要望したい。

以上

○無人自動運転移動サービス車両の事業化に向けた技術要件の検討＝1,900万円（新規）

- ・無人自動運転移動サービスについて、令和2年度までに実施した実証実験の結果を踏まえ、令和3年度以降に全国におけるサービスの事業化を目指す。
- ・各地域における事業化のニーズ、想定される走行環境等に応じた技術要件等の検討のための調査を行う。

○自動運転バス車両の開発促進＝1億4,000万円（1億4,200万円）

○自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進＝6億700万円（6億3,300万円）

○自動運転技術に対応した関連諸制度（整備・検査・型式認証）の高度化＝5,600万円（5,100万円）

○自動運転車等事故分析事業の推進＝3,800万円（4,000万円）

○自動配送ロボット制度の整備＝2,000万円（新規）

○自動運転の実用化促進に向けた研究・基準策定の推進＝2億円（第3次補正予算案）

○重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営（小規模な委託病床の拡充）＝独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金74億4,300万円の内数

○重度後遺障害者に対する介護料の支給等（支給対象の拡充）＝39億4,500万円（39億2,900万円）

○在宅重度後遺障害者のための短期入院・入所受入体制の充実＝1億5,700万円（1億5,500万円）

○介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実＝3億2,400万円（3億1,300万円）

○一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し＝47億円（40億3,000万円）

- ・平成6年度及び7年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた1兆1,200億円について、約6,000億円が繰戻されていない状況にある。

- ・令和3年度予算において、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しを4年連続で実施する。

○自動車事故による被害者救済対策の充実＝8億3,800万円（第3次補正予算案）

■道路局

○高速道路の機能強化の加速（国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化）＝財政融資1兆円（うち令和2年度補正予算5,000億円）

12月8日に閣議決定された「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」に基づき、財政投融資を活用して、防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保のため、暫定2車線区間における4車線化による機能強化を行う。

車体課税の延長・見直し（エコカー減税の見直し） 自動車重量税

延長

- コロナ禍で厳しい状況にある自動車産業界をしっかりと支えるため、新しい**2030年度燃費基準**に切り替つつも、**減税対象割合が現行水準と同じ約7割となる基準を維持**。
- また、**免税対象割合が現行水準と同じ約2.5割となる基準を維持**。
- **電気自動車等の「構造要件（該当するだけで2回目車検時までの免税）」も維持**。
- **超低燃費HVの2回目車検時までの免税も維持**。

【現行】2019年5月1日～2021年4月30日	初回車検	2回目車検	【改正後】2021年5月1日～2023年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税	電気自動車等（※）	免税	免税
2020年度基準+90%	免税	免税	★★★★★ 2030年度基準 120% 達成	免税	免税
2020年度基準+40%	免税		★★★★★ 2030年度基準 達成	免税	
2020年度基準+20%	▲50%		★★★★★ 2030年度基準 90% 達成	免税	
2020年度基準達成	▲25%		★★★★★ 2030年度基準 75% 達成	▲50%	
			★★★ 2030年度基準 60% 達成	▲25%	

※「★」は、10%分として表記
 ※電気自動車等：電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
 ※クリーンディーゼル車の扱いについては、P21参照
 ※電気自動車等以外の車については、2020年度燃費基準達成車に限る

車体課税の延長・見直し（環境性能割の見直し、臨時的軽減の延長）（自動車税・軽自動車税）

延長

- 新しい**2030年度燃費基準**へ切替つつも、**課税の軽減対象割合が現行水準と同じ約7割となる基準を維持**。
- また、**非課税対象割合が現行水準と同じ約5割となる基準を維持**。
- 2021年3月末に期限切れとなる**臨時的軽減措置（1%軽減）は、9ヶ月間延長**。

赤字は臨時的軽減措置（1%軽減）
 適用期間を2021年12月末まで延長。

【現行】	登録車	軽自動車	【改正後】	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税	電気自動車等（※）	非課税	非課税
2020年度基準+20%	非課税	非課税	★★★★★ 2030年度基準 85% 達成	非課税	非課税
2020年度基準+10%	1%	非課税	★★★★★ 2030年度基準 75% 達成	1%⇒0%	非課税
2020年度基準達成	2%	1%	★★★ 2030年度基準 60% 達成	2%⇒1%	1%⇒0%
上記以外	3%	2%	上記以外又は2020年度基準未達成車	3%⇒2%	2%⇒1%

※「★」は、10%分として表記
 ※電気自動車等：電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
 ※クリーンディーゼル車の扱いについては、P21参照

車体課税の延長・見直し（クリーンディーゼル車について）

- クリーンディーゼル車については、エコカー減税、環境性能割ともに、**燃費性能に応じた減税措置に変更**。ただし、**激変緩和措置**として、以下を措置。
 - ①**2021年度***：エコカー減税⇒**免税（初回車検のみ）**、環境性能割⇒**非課税**
 - ②**2022年度***：**2020年度燃費基準を達成車のみ免税、非課税**

*エコカー減税はそれぞれ2021年5月から2022年4月末まで
 2022年5月から2023年4月末まで

<エコカー減税>

	2021年度 (5月～4月)	2022年度 (5月～4月)
2020年度基準達成	免税	免税
2020年度基準未達成	免税	当分の間税率

※2回目車検時の免税 ⇒ 廃止

<環境性能割>

	2021年度	2022年度
2020年度基準達成	非課税	非課税
2020年度基準未達成	非課税	3%

※グリーン化特例の構造要件（▲75%） ⇒ 廃止

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 社タクシー(ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)含む)

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	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	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〕 			
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	
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。

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。特に開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で、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	350件	51,241件
低減効果	(7.2%)	(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。



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

※平成22~28年の全車種区分の事故件数より試算

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	165件	4,838件
低減効果	(3.5%)	(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

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。

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	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	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	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	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	①AEBS	50%軽減	350万円 控除	8t超20t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	④BSIS	25%軽減	175万円 控除	
3.5t超8t以下の トラック	②EVSC			3.5t超8t以下の トラック	3装置 装着	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減	350万円控除	3.5t超8t以下の トラック	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減	350万円控除
5t超12t以下の バス	③LDWS			5t超12t以下の バス	3装置 装着	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減	350万円控除	5t超12t以下の バス	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減	350万円控除
5t以下のバス	①AEBS ③LDWS			5t以下のバス	①AEBS ③LDWS	①AEBS ③LDWS	50%軽減	350万円控除	5t以下のバス	①AEBS ③LDWS	50%軽減	350万円控除

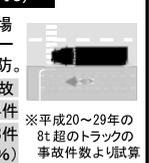
※ 20t超22t以下のトラックは令和2年11月1日よりLDWSの全車装着義務化。 ※ 3.5t超20t以下のトラック、12トン以下のバスは令和3年11月1日より3装置の全車装着義務化(5t以下のバスはAEBS、LDWS)

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。

④ 側方衝突警報装置(BSIS)

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



※平成20~29年の8t超のトラックの事故件数より試算