

# 平成29年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	22	府省庁名	国土交通省										
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 <u>その他（自動車取得税）</u>												
要望項目名	バリアフリー性能の優れた自動車の取得に係る課税標準の特例措置の延長												
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） 自動車取得税 取得価額の2%（営業用自動車）</p> <p>・特例措置の内容 バリアフリー対応バス・タクシー車両に係る課税標準の特例措置を2年半延長する。</p> <p>（自動車取得税）</p> <table border="0"> <tr> <td>○ノンステップバス</td> <td>取得価額から1,000万円控除</td> </tr> <tr> <td>○リフト付きバス</td> <td></td> </tr> <tr> <td>乗車定員30人以上</td> <td>取得価額から650万円控除</td> </tr> <tr> <td>乗車定員30人未満</td> <td>取得価額から200万円控除</td> </tr> <tr> <td>○ユニバーサルデザイン（UD）タクシー</td> <td>取得価額から100万円控除</td> </tr> </table>			○ノンステップバス	取得価額から1,000万円控除	○リフト付きバス		乗車定員30人以上	取得価額から650万円控除	乗車定員30人未満	取得価額から200万円控除	○ユニバーサルデザイン（UD）タクシー	取得価額から100万円控除
○ノンステップバス	取得価額から1,000万円控除												
○リフト付きバス													
乗車定員30人以上	取得価額から650万円控除												
乗車定員30人未満	取得価額から200万円控除												
○ユニバーサルデザイン（UD）タクシー	取得価額から100万円控除												
関係条文	<p>地方税法 附則第12条の2の5第6項、第7項、第8項及び第12項</p> <p>地方税法施行規則 附則第4条の6の2第1項から第6項まで</p>												
減収見込額	[初年度]	－（▲307）	[平年度]	－（▲307）									
	[改正増減収額]	－		（単位：百万円）									
要望理由	<p>（1）政策目的 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よう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する必要がある。</p> <p>総合的なバリアフリー化の状況については、旅客施設、建築物等の整備に対する補助等の支援、市町村が作成する基本構想の作成促進等により、目標達成に向けて着実に進んでいる。一方、構造等の制約により整備が困難な施設の顕在化、地方部への展開に対する要請などの課題もあり、バリアフリー施策は道半ばの状況にある。このため、平成22年度末にバリアフリー法に基づく基本方針を改正し、より高い水準の目標設定等を行ったところであり、当該目標の達成を目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を引き続き推進しているところである。</p> <p>このような状況の下、バス・タクシー事業については、地域住民の日常生活に不可欠な足としてサービスの維持・改善を図るとともに、人々の社会参加の機会の確保や環境にやさしい交通体系の構築を図っていく必要があり、地域における社会的使命の重要性が益々拡大しているところである。</p> <p>本要望は、一定のバリアフリー車両に係る特例措置を延長することにより、ノンステップバス・リフト付きバスや福祉タクシー（UDタクシーに限る）の普及促進を図り、高齢者や障害者等の利便性・安全性を向上させるものである。</p> <p>（2）施策の必要性 ノンステップバスについては、中古車市場が未成熟であり、かつ新車にあってはワンステップバスと比べて高価であること、座席数が少なく長距離路線が多い地域において敬遠されていることなどの課題があり、また、リフト付きバスについては、通常の車両と比べて高価であること、トランクルームのスペースが3分の2程度に制限されてしまうことなどの課題が明らかになっている。</p> <p>このように、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、特例措置を延長することにより、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> <p>また、2020年（平成32年）の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指し、首都圏を中心として、交通機関等の先進的なバリアフリー化を実現させるため、目標達成に向けて普及促進を加速させていく必要がある。</p>												

本要望に 対応する 縮減案	—
ページ	22-2

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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 施策目標3 総合的なバリアフリー化を推進する 業績指標16 車両等のバリアフリー化
	政策の達成目標	(平成32年度末までの目標) ・ノンステップバス 約70% ・リフト付きバス 約25% ・福祉タクシー(UD含む) 約28,000台
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年半(平成29年4月1日～平成31年9月30日)
	同上の期間中の達成目標	(平成31年9月末までの目標) ・ノンステップバス 約65% ・リフト付きバス 約25% ・福祉タクシー(UD含む) 約26,000台
	政策目標の達成状況	(平成26年度末の達成状況) ノンステップバス 47.0% リフト付きバス 5.7% 福祉タクシー(UD含む) 14,644台
有効性	要望の措置の適用見込み	(平成29年度の適用見込) ・ノンステップバス 約1,500台 ・リフト付きバス 約50台 ・UDタクシー 約100台 ※UDタクシーにおいては、トヨタのJAPAN TAXIの導入が6,000台見込まれるが、エコカー減税の適用が見込まれるため、当特例適用見込に含めていない)
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	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、特例措置を延長することにより、導入に対するインセンティブになることが見込まれる。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置(自動車重量税) 免税(初回(新車新規検査時)のみ)
	予算上の措置等の要求内容及び金額	地域公共交通確保維持改善事業: 393億円の内数(平成29年度) 訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業: 21億円の内数(平成29年度)
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	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取得時の負担軽減を図る。
	要望の措置の妥当性	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、本特例措置も含めた総合的な施策を講じることが相当である。

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
税負担軽減措置等の適用実績	・ノンステップバス 784 台	1,063 台	1,221 台	1,584 台
	・リフト付きバス 8 台	3 台	0 台	1 台
	・UDタクシー 267 台	168 台	113 台	77 台
「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	○バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置（課税標準から控除した総額） 平成 24 年度：約 52 億円 平成 25 年度：約 61 億円 平成 26 年度：約 40 億円			
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）	本特例措置は、事業者にとって高額なバリアフリー車両導入に対するハードルを引き下げることができるため、導入のインセンティブとして有効である。			
前回要望時の達成目標	（平成 29 年度末までの目標） ・ノンステップバス 約 59% ・リフト付きバス 約 17% ・福祉タクシー（UD含む） 約 23,000 台			
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	（平成 26 年度末の達成状況） ノンステップバス 47.0% リフト付きバス 5.7% 福祉タクシー（UD含む） 14,644 台  ノンステップバス及びリフト付きバスは通常の車両と比べて高価なこと、座席数が減少することなどが実績値が伸び悩んでいる原因と考えられる。引き続きバス事業者による支援制度の活用を働きかけることにより代替が進み、実績は伸びるものと考えられる。 福祉タクシーについては今後、新たな車種の販売が見込まれるため、支援制度を活用することで導入が進むものと考えられる。			
これまでの要望経緯	平成 24 年度 創設 平成 27 年度 延長			