

# 令和3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	25	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</u> （自動車税）		
要望項目名	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		
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）          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</p> <p>・ 特例措置の内容          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年延長する。</p>		
関係条文	地方税法附則第12条の2の10		
減収見込額	[初年度] - ( ▲6 )	[平年度] - ( ▲6 )	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的          地域の足の確保のため、乗合バス車両の代替を促進することを通じて、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や環境にやさしい交通体系の構築を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性          少子高齢化に伴う人口減少やマイカーの増加等により、バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、昨今の景気の低迷や燃料価格の高止まり等もあり、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。          地域住民の日常生活に不可欠な足としてバス路線を維持し、公共的使命を果たすとともに、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や、環境にやさしい交通体系の構築を促進するためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が重要であるが、バス事業者の投資意欲は低く、老朽化した車両が数多く使用されている状況にある。          このため、地域公共交通の確保・維持・改善を担う都道府県が、バス事業者による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コスト負担の軽減を図ることにより、車両の代替を積極的に促進していく必要がある。</p>		
本要望に対応する縮減案	—		
	ページ	25 - 1	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 業績指標 108 地方バス路線の維持率
	政策の達成目標	地方バス路線の維持率 100% (令和5年度)
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間 (令和3年4月1日～令和5年3月31日)
	同上の期間中の達成目標	地方バス路線の維持率 100%
	政策目標の達成状況	地方バス路線の維持率 98.0% (令和元年度)
有効性	要望の措置の適用見込み	31台 (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適用台数)
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、バス事業者の投資意欲は低く、老朽化した車両が数多く使用されている状況にある。本特例措置により、自動車税(環境性能割)を非課税とすれば、車両の取得費用や必要なキャッシュフローが軽減されることから、乗合バス車両の代替促進に有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	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：298億円の内数(令和3年度要求) 地域公共交通確保維持改善事業に係る生活交通確保維持改善計画において車両を取得した事業者に対して補助を実施
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記予算については、車両に係る減価償却費の負担を軽減する措置であり、本特例措置は車両の取得時の負担を軽減するものである。 なお、上記補助の交付を得て取得した全車両が本特例措置の対象となるものではない。
	要望の措置の妥当性	バス事業は地域の社会経済活動の基盤であるが、その利用者数は長期的に減少しており、バス事業者の経営は大変厳しい状況にある。他方で、地域住民の日常生活に不可欠な足としてバス路線を維持し、公共的使命を果たすとともに、高齢者や障害者をはじめとする誰もがアクセスしやすい公共交通機関としての役割の維持や、環境にやさしい交通体系の構築を促進するためには、老朽化した乗合バス車両の代替更新を計画的に進めていく必要がある。 バス事業者のバス車両の代替更新を適切に支援していくために、予算の範囲内で補助を行っているものの、補助金だけでは、車両の代替更新が進まず、路線の維持率も下がることが懸念される。予算(補助金)と税制特例を組み合わせることで、その相乗効果により、運行を維持しつつ、導入に係る初期投資を下げることで適切な車両の代替更新を促進することができることから、税制特例による支援が必要である。 本特例措置により車両の取得費用軽減を図ることは、代替のための投資を促し、地域公共交通の維持・活性化を図る手段として相当である。

税負担軽減措置等の適用実績	年度（平成）	24	25	26	27	28	29	30
	減収額（百万円）	12	13	12	7	10	7	8
「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	①適用総額の種類	税額						
	②適用総額	平成 28 年度	9,714 千円					
		平成 29 年度	7,366 千円					
		平成 30 年度	7,720 千円					
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）	本特例措置により、車両の取得費用や必要なキャッシュフローが軽減されることから、乗合バス車両の代替の促進に有効である。							
前回要望時の達成目標	地方バス路線の維持率 100%（平成 30 年度）							
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	令和元年度の実績値は 98.0%であるが、これは国が認定した平成 30 年 9 月末の路線数 1,570 路線のうち、令和 2 年 3 月末までに 31 路線が廃止となったため、その内訳は、類似系統の再編（18 路線）等によるもので、予算（補助金）と税制特例を組み合わせる措置することにより、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で推移している。							
これまでの要望経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和 48 年度 創設</li> <li>・平成 6 年度 延長</li> <li>・平成 7 年度 代替バス車両については、一般財源化により対象から除外</li> <li>・平成 8 年度 延長</li> <li>・平成 10 年度 延長</li> <li>・平成 12 年度 延長</li> <li>・平成 13 年度 地方補助制度改正に伴い一部見直し</li> <li>・平成 14 年度 延長</li> <li>・平成 16 年度 延長</li> <li>・平成 18 年度 延長</li> <li>・平成 20 年度 延長</li> <li>・平成 22 年度 延長</li> <li>・平成 23 年度 適用対象を補助対象路線から都道府県の条例で定める路線に見直し（平成 23. 7. 1 以降取得分から適用）</li> <li>・平成 24 年度 延長</li> <li>・平成 26 年度 延長</li> <li>・平成 28 年度 延長</li> <li>・平成 29 年度 延長</li> <li>・平成 31 年度 延長</li> </ul>							
				ページ	25 — 3			