

令和5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	27	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	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） ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザイン（UD）タクシーについて、構造・設備基準に適合した車両の取得に係る自動車税（環境性能割）の課税標準を取得価額から一定額を控除した額とする。</p> <p>・特例措置の内容 バリアフリー車両に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を2年間延長する。</p> <p>（自動車税（環境性能割））</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> 乗車定員30人以上 取得価額から650万円控除 うち空港アクセスバス 取得価額から800万円控除 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13 第1項～第3項</p> <p>地方税法施行規則 附則第4条の11 第1項～第7項</p>		
減収見込額	[初年度] ー (▲358)	[平年度] ー (▲358)	[改正増減収額] ー (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。 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。 このような状況の下、バス事業及び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。 本特例措置は、一定のバリアフリー車両について税制上の特例を設けることにより、ノンステップバス、リフト付きバス及び福祉タクシー（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ことを目的としている。</p> <p>（2）施策の必要性 ユニバーサル社会の実現に向けて、バス及びタクシーのバリアフリー化が必要であるが、公共交通事業者において施設等の整備・導入時に多額の費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない投資であるため、本特例措置を延長することにより、車両の導入に対するインセンティブを付与し、バリアフリー化を推進する必要がある。</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	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10 車両等のバリアフリー化
	政策の達成目標	(令和7年度末までの目標) ※令和3年度より適用 ・ノンステップバス(乗合バス) 約80% ・リフト付きバス等(乗合バス) 約25% ・1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上である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における、バリアフリー化した車両による運行(※) 約50% ・ノンステップバス、リフト付きバス等(貸切バス) 約2,100台 ・福祉タクシー(UDタクシー含む) 約90,000台 ・各都道府県における総車両数のうちUDタクシー(※) 約25% ※令和7年度末までの目標として更新された際に新たに設定された指標であり、更新前の令和2年度末までの目標にはなかった指標
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)
	同上の期間中の達成目標	(令和7年度末までの目標) ※令和3年度より適用 ・ノンステップバス(乗合バス) 約80% ・リフト付きバス等(乗合バス) 約25% ・1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上である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における、バリアフリー化した車両による運行 約50% ・ノンステップバス、リフト付きバス等(貸切バス) 約2,100台 ・福祉タクシー(UDタクシー含む) 約90,000台 ・各都道府県における総車両数のうちUDタクシー 約25%
	政策目標の達成状況	令和2年度末の達成状況 ・ノンステップバス(乗合バス) 63.8% ・リフト付きバス等(乗合バス) 5.8% ・ノンステップバス、リフト付きバス等(貸切バス) 1,975台 ・福祉タクシー(UDタクシー含む) 41,464台
有効性	要望の措置の適用見込み	(令和5年度の適用見込み) ・ノンステップバス(乗合バス) 約1,400台 ・リフト付きバス(乗合バス) 約30台 ・ノンステップバス、リフト付きバス(貸切バス) 約30台 ・UDタクシー 約3,600台
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	バス及びタクシーのバリアフリー化については、通常車両に比較し、多額の費用がかかるところであるが、本特例措置を拡充及び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（新車新規登録時）のみ）
	予算上の措置等 の要求内容 及び金額	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持改善事業 26,324 百万円の内数〔一部事項要求〕 ・ ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 3,064 百万円の内数
	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自動車取得者の負担軽減を図る。
	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、通常車両に比較し、多額の費用がかかるため、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>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成29年度</th> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ノンステップバス</td> <td>2,016台</td> <td>1,828台</td> <td>1,948台</td> <td>1,186台</td> <td>914台</td> </tr> <tr> <td>・リフト付きバス</td> <td>0台</td> <td>0台</td> <td>14台</td> <td>6台</td> <td>4台</td> </tr> <tr> <td>・UDタクシー</td> <td>2,833台</td> <td>6,364台</td> <td>7,956台</td> <td>3,998台</td> <td>3,608台</td> </tr> </tbody> </table>		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	・ノンステップバス	2,016台	1,828台	1,948台	1,186台	914台	・リフト付きバス	0台	0台	14台	6台	4台	・UDタクシー	2,833台	6,364台	7,956台	3,998台	3,608台
	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度																				
・ノンステップバス	2,016台	1,828台	1,948台	1,186台	914台																				
・リフト付きバス	0台	0台	14台	6台	4台																				
・UDタクシー	2,833台	6,364台	7,956台	3,998台	3,608台																				
<p>「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</p>	<p>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（課税標準から控除した総額（自動車の取得価額））（※）課税標準（自動車の取得価額）</p> <p>平成30年度：122億円 令和元年度：108億円 令和2年度：57億円</p>																								
<p>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）</p>	<p>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。</p>																								
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>（令和2年度末までの目標）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス（乗合バス） 約70% ・リフト付きバス等（乗合バス） 約25% ・ノンステップバス、リフト付きバス等（貸切バス） 約2,100台 ・福祉タクシー（UDタクシー含む） 約44,000台 																								
<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>（令和2年度末の達成状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス（乗合バス） 63.8% ・リフト付きバス等（乗合バス） 5.8% ・ノンステップバス、リフト付きバス等（貸切バス） 1,975台 ・福祉タクシー（UDタクシー含む） 41,464台 <p>いずれも新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響より、バス・タクシー事業者の車両更新が抑制された影響が大きく、ノンステップバスと福祉タクシー（UDタクシー含む）については目標達成に向けて順調に推移していたがやや届かなかったところ。リフト付きバスについては、通常車両と比較して価格が顕著に高く、座席数が減少することや乗降に時間がかかることで定時運行に支障をきたすことなどが導入の伸び悩みの原因と考えられる。</p> <p>引き続き、バス・タクシー事業者に対して支援制度の活用を働きかけていくことや、車両の改良についてメーカー等と意見交換を継続することにより、導入実績は伸びるものと考えられる。</p>																								
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成24年度 創設 平成27年度 延長 平成29年度 延長 平成31年度 拡充、延長：貸切バス事業者が導入するノンステップバス及びリフト付きバスを追加 令和3年度 拡充、延長：乗車定員30人以上リフト付きバスのうち空港アクセスバスについて自動車税（環境性能割）の控除額を800万円に引き上げ</p>																								