

令和7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 その他 （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）	・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。 ・特例措置の内容 バリアフリー車両に対する自動車税（環境性能割）について、以下の特例措置を2年間延長する。 （自動車税（環境性能割）） <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>うち空港アクセスバス</td> <td>取得価額から800万円控除</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	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
○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														
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	地方税法 附則第12条の2の13 第1項～第3項 地方税法施行規則 附則第4条の11 第1項～第7項														
減収 見込額	[初年度] — (▲491) [平年度] — (▲491) [改正増減収額] — () (単位：百万円)														
要望理由	（1）政策目的 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）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。 （2）施策の必要性 高齢者、障害者を含む全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ところ、各交通モードにおいてもバリアフリー法に基づく基本方針に設定された目標の達成を目指し、引き続き取組を推進している。特に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る必要があり、地域における社会的使命の重要性が一層拡大している。 このように、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バリアフリー車両の導入時には多額の費用がかかる一方、直接的な需要増に結びつかない投資であるため、本特例措置により、車両の導入に対するインセンティブを付与する必要がある。														
本要望に対応する縮減案	—														

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	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（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（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 ・総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数 47都道府県
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和7年4月1日～令和9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（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（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 ・総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数 47都道府県
	有効性	政策目標の達成状況	令和4年度末の達成状況 ・ノンステップバス（乗合バス） 68.0% ・リフト付きバス（乗合バス） 6.5% ・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 40.1% ・ノンステップバス、リフト付きバス（貸切バス） 1,157台 ・福祉タクシー（UDタクシー含む） 45,311台 ・総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数 2都道府県
		要望の措置の適用見込み	（令和7年度の適用見込み） ・ノンステップバス（乗合バス） 約1,700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60台 ・UDタクシー 約6,920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	・ 地域公共交通確保維持改善事業 274 億円の内数（令和 7 年度予算概算要求額） ・ 地域における受入環境整備促進事業 14.4 億円の内数（令和 7 年度予算概算要求額）
		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、予算の範囲内で補助を行っているところであるが、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バリアフリー車両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、これらの導入を促進するためには、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。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	令和元年度 令和2年度 令和3年度 令和4年度 令和5年度 ・ノンステップバス 1,948台 1,186台 914台 1,235台 1,879台 ・リフト付きバス 14台 6台 4台 0台 5台 ・UDタクシー 7,956台 3,998台 3,608台 3,703台 6,310台 出典：自動車検査登録情報処理システム（MOTAS）
	「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）） 平成30年度：122億円 令和元年度：108億円 令和2年度：57億円 令和3年度：45億円 令和4年度：59億円
	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	（令和7年度末までの目標） ・ノンステップバス（乗合バス） 約80% ・リフト付きバス（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（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 ・総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数 47都道府県
	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4年度末の達成状況） ・ノンステップバス（乗合バス） 68% ・リフト付きバス（乗合バス） 6.5% ・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 40.1% ・ノンステップバス、リフト付きバス（貸切バス） 1,157台 ・福祉タクシー（UDタクシー含む） 45,311台 ・総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数 2都道府県 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については目標達成に向けて順調に推移していたが届かなかった。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。また、各都道府県におけるタクシー総車両数のうちのUDタクシーの割合は、令和6年度税制改正において新たな認定レベル（認定レベル準1）の創設に伴う特例措置の対象が拡充されたことにより、地方での導入促進が期待されている。 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。

これまでの要望経緯	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
	令和 5 年度	延長
	令和 6 年度	拡充：UD タクシーの新たな認定レベル（認定レベル準 1）の創設に伴う拡充