

令和8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	2	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	電気バス等に係る特例措置の創設		
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） バス事業における温室効果ガスの排出量を削減し、「2050 年カーボンニュートラル」社会の実現に貢献するため、電気バス等に係る特例措置を創設する。 ・ 特例措置の内容 電気バス等※について、自動車税（種別割）を取得した年の翌年度から５年間、税額を概ね 75%軽減する特例措置を３年間（令和８年４月１日～令和 11 年３月 31 日）の措置として創設する。 ※電気バス、燃料電池バス又はプラグインハイブリッドバス		
関係条文	地方税法第 157 条、第 177 条の 7、第 451 条、第 463 条の 15 地方法附則第 12 条の 2 の 10、第 12 条の 2 の 12、第 12 条の 3、第 29 条の 8 の 2、第 29 条の 18、第 30 条 地方法施行規則附則第 5 条、第 8 条の 3 の 4		
減収 見込額	[初年度] — （ — ） [平年度] ▲20 （ — ） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（１）政策目的 電気バス等に係るランニングコストを軽減し、バス事業者が電気バス等を導入しやすい環境を整備することにより、車両の更新を促し、もってバス事業における環境対策の促進と持続可能な公共交通の実現を目指す。 （２）施策の必要性 温室効果ガスの削減には電動車等への転換が大きく貢献するものであり、特にバスについては、運行距離やバッテリーの充電の観点から、長距離輸送を担う大型トラックと比べ、電動化に馴染みやすい。 一方、事業用の電気バス（EV バス）等については、既存車両より車体価格が高額であるほか、 ・ 車両の導入それ自体は、収入増加に直接的には結びつかない投資となること ・ バッテリー交換など既存車両に比べて維持・管理コストがかかること といった理由から電気乗用車（一般の EV 車）に比して著しく普及が遅れており、事業者における導入を促進することが必要。		
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	○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和 3 年 6 月 18 日） ・商用車については、8 トン以下の小型の車について、2030 年までに、新車販売で電動車 20～30%、2040 年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて 100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。8 トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030 年までに、2040 年の電動車の普及目標を設定する。 ○地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定） ・（略）また、商用車については、8 トン以下の小型車については新車販売で、2030 年までに電動車 20～30%、2040 年までに電動車と合成燃料等の脱炭素燃料車で 100%を目指す。8 トン超の大型車については、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030 年までに 2040 年の電動車の普及目標を設定する。 ○エネルギー基本計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定） ・（略）また、商用車については、8 トン以下の小型車については新車販売で、2030 年までに電動車 20～30%、2040 年までに電動車と合成燃料等の脱炭素燃料車で 100%を目指す。8 トン超の大型車については、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030 年までに 2040 年の電動車の普及目標を設定する。 ○経済財政運営と改革の基本方針 2025(令和 7 年 6 月 13 日閣議決定) ・（略）モビリティ関連分野の脱炭素化（略）の促進に取り組む。 ○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 年改訂版(令和 7 年 6 月 13 日閣議決定) ・（略）以下のような取組等を推進する。 ・（略）モビリティ関連の脱炭素化 政策目標 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 参考指標 22 新車販売に占める次世代自動車の割合
		政策の達成目標	・商用車（8 トン以下）： 2030 年までに、新車販売で電動車 20～30%、2040 年までに、新車販売で、電動車と脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて 100% ・商用車（8 トン超）： 2020 年代に 5,000 台の先行導入、2030 年までに、2040 年の電動車の普及目標を設定
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	3 年間（令和 8 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日）
		同上の期間中の達成目標	電気バス等を令和 10 年度までに 2,000 台導入する。
		政策目標の達成状況	—

有効性	要望の措置の適用見込み	令和8年度：0件 令和9年度：0件 令和10年度：480件 令和11年度：1,040件 令和12年度：1,690件							
	要望の措置の効果見込み （手段としての有効性）	自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等により、次世代自動車の普及率は平成21年度の11.0%から令和6年度には58.9%に大幅に向上しているなど（約48ポイント増加）、本措置による効果も合わさって環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮し、目標に向かって着実に向上していることから、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。 一方、商用車においては、乗用車と比べ環境負荷が大きいにも関わらず、普及が進んでいない状況であり、特に電気バス等においては、電動化の需要はあるものの、バッテリー交換の費用などディーゼル車等に比べてランニングコストが高いため、電動化への障壁が高くなっている。電動バス等の自動車税（種別割）について、特例として税制による軽減措置を講じていくことで、電気バス等の普及を図るとともに、バス車両の技術革新を加速化させていく等の効果が期待できる。 ○バスの保有台数に占める電気自動車等の割合（自動車検査登録情報協会統計より国交省作成） <table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th></tr><tr><td>割合</td><td>0.12%</td><td>0.18%</td><td>0.35%</td></tr></table> （電気自動車等の保有台数／バスの保有台数） 令和3年度：270／216,416 令和4年度：386／212,180 令和5年度：741／210,103	年度	R3	R4	R5	割合	0.12%	0.18%
年度	R3	R4	R5						
割合	0.12%	0.18%	0.35%						
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	・自動車重量税に係るエコカー減税の延長（自動車重量税） ・自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長（自動車税・軽自動車税）							
	予算上の措置等の要求内容及び金額	（弊省所管外）電気自動車・プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等について補助金あり。 ・商用車：「商用車の電動化促進事業」（環境省）（国交省連携事業） 令和8年度概算要求額：30,000百万円							
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記の補助金の目的は、ディーゼル車等の従来車との価格差が大きい電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等についての初期需要や、低炭素な車両の開発を促進すべく、普及初期の導入加速を支援するものである。 税制改正要望は、電動化することで発生するランニングコストを負担し、保有のハードルを低くすることであり、要望措置と上記予算措置を合わせて講じることにより、温室効果ガス削減効果が高い電気バス等の保有に係る費用負担を軽減し、バス事業者が電気バス等を導入しやすい環境を整備する。							
	要望の措置の妥当性	商用車における電動化を普及するといった政策目的に照らして、適切な措置となっている。また、電気バス等については、既存車両と比較し、車体価格が高額であるほか、バッテリー交換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	—
	「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	—
	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）	—
	前回要望時の 達成目標	—
	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	—
これまでの要望経緯		—