

令和9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	18	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 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	シェアサイクルポート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） 公共交通を補完する移動手段であるシェアサイクルの普及促進による、コンパクト・プラス・ネットワークの実現および交通空白の解消を図るため、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づく市町村自転車活用推進計画に位置付けられたシェアサイクル事業を対象としたシェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置 ・特例措置の内容 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、固定資産税の課税標準を3/4に軽減する。 本特例措置について、適用期限を2年間（令和11年3月31日まで）延長する。 ＜対象事業＞ 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備 ＜対象施設＞ ラック、電動アシスト自転車、登録機、充電装置、雨除け 等		
関係条文	地方税法附則第15条第38項 地方税法施行令附則第11条第44項 地方税法施行規則附則第6条第81項、第82項		
減収見込額	[初年度] — （▲1.13） [平年度] — （▲2.45） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（1）政策目的 国は、自転車活用推進法に基づき設置された自転車活用推進本部のもと、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るため、自転車の活用の推進に関する施策の充実を、政府をあげて図ってきたところであり、経済財政運営と改革の基本方針2026（令和8年7月21日閣議決定）においても、「良好な自転車利用環境の整備・活用を進める」旨明記されているところ。 また、国が掲げる主要課題である交通空白の解消、外国人との秩序ある共生、防災・減災の推進等の観点についても、自転車は、地域の移動手段の確保、オーバーツーリズム対策や災害対応等の切り口から寄与することができる。 令和8年5月に閣議決定された第3次自転車活用推進計画においては、「自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境実現」を目標とし、交通空白の解消に貢献することとしているほか、オーバーツーリズム対策の観点からの自転車活用推進や、自転車の特徴を活かした災害時における自転車の利活用を掲げているところ、シェアサイクルについては、公共性を有する交通手段として位置づけ、その普及を促進することとしている。 また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性を備えた交通ネットワークの整備を推進するためにも、公共交通を補完しファースト／ラストマイルを担う交通手段であるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。 こうした中、シェアサイクルが導入されている自治体は323自治体にとどまり、より多くの地域で利用が可能となる環境整備が課題となっているほか、導入された地域においても、利便性の高いポートの増加による交通手段としての質の向上が求められている。 以上を踏まえ、シェアサイクルの普及促進を通じた、良好な地域の移動環境実現を目指す必要がある。		

	(2) 施策の必要性 上記の政策目的の実現に向けては、都市機能の集約や公共交通との連携等に資するシェアサイクルポートを一定規模で整備することに加え、配置される自転車についても、多様な者が安全かつ快適に利用できる電動アシスト自転車の導入を促進する必要があるが、そのためには通常のポート整備よりも多額の投資が必要となる。 そのため、電動アシスト自転車が配置される、利便性が高く一定規模のシェアサイクルポートの整備に係る負担の軽減を引き続き図ることが必要である。また、令和9年度には自転車とまちづくり施策に係る国際会議「velo-city 愛媛」を初めて国内開催する予定であり、市町村が自転車施策とまちづくり施策を一体的に検討する契機が生まれることから、事業の安定的な運営に向けた設備投資を支援する本特例措置の延長が必要である。
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	第3次自転車活用施策計画（令和8年5月29日閣議決定）において、シェアサイクルの普及について記載。 「面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資する等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有するシェアサイクルの普及を更に促進するため、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（令和5年9月国土交通省・自転車活用推進本部）の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる。」 第6次社会資本整備重点計画（令和8年1月16日閣議決定）においても、シェアサイクルの普及について記載。 「安全で快適な自転車利用環境の整備や自転車の公共交通との連携を進めるとともに、サイクルポートの設置等によるシェアサイクルの普及や、公共空間等の更なる利活用による人中心の居心地が良く歩きたくなる空間の形成を推進し、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めた、地域の移動に係るベストミックスの実現を推進する。」
		政策の達成目標	本特例措置により、シェアサイクルの普及促進を通じた、自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の実現を目指す。 このため、具体的な達成目標を、シェアサイクルが導入されている自治体 500 市区町村（令和12年度）と置く。
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和9年4月1日～令和11年3月31日）
		同上の期間中の達成目標	シェアサイクルが導入されている自治体 440 市区町村（令和10年度）
		政策目標の達成状況	シェアサイクルが導入されている自治体 323 市区町村（令和6年度）
	有効性	要望の措置の適用見込み	令和9年度 15 件（ポート 約 113 箇所/電動アシスト付自転車 約 675 台） 令和10年度 15 件（ポート 約 113 箇所/電動アシスト付自転車 約 675 台）
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	シェアサイクルポートの整備にあたって、ポートの増設・大型化や電動サイクル自転車の導入を促すことで、シェアサイクル事業の運営上の課題となっている再配置費用の縮減や、多様な者が利用できる地域公共交通としての機能確保を図る措置であり、継続的な事業運営や多様な地域・住民における移動環境の実現への寄与が期待できる。
	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	① サイクルポートの設置への支援（都市局）： 令和9年度予算概算要求：社会資本整備総合交付金 6,811 億円の内数
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	シェアサイクルの環境整備に関し、予算措置により設備投資の負担を軽減する一方で、本特例措置により事業運営段階における再配置費用等のコスト軽減や地域公共交通としての機能確保に向けた積極投資に係るインセンティブの付与を図る。これにより、シェアサイクル事業者の事業運営の総合的な安定や、シェアサイクルが地域公共交通としての機能のより一層の発揮に寄与する。
		要望の措置の妥当性	自治体の立地適正化計画が定められ、かつ駅等の施設の近傍に立地することを要件とすることにより、特例の対象範囲を限定していることから、良好な地域の移動環境実現という政策目的に照らして必要最小限度の措置である。

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	<table><tr><th>年度</th><th>適用件数</th><th>減収額（千円）</th></tr><tr><td>令和3年度</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>令和4年度</td><td>2</td><td>68</td></tr><tr><td>令和5年度</td><td>1</td><td>149</td></tr><tr><td>令和6年度</td><td>1</td><td>30</td></tr><tr><td>令和7年度</td><td>1</td><td>8</td></tr></table>	年度	適用件数	減収額（千円）	令和3年度	0	0	令和4年度	2	68	令和5年度	1	149	令和6年度	1	30	令和7年度	1	8
		年度	適用件数	減収額（千円）																
	令和3年度	0	0																	
	令和4年度	2	68																	
	令和5年度	1	149																	
	令和6年度	1	30																	
令和7年度	1	8																		
【出典】国土交通省調査に基づく推計																				
「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：課税標準（固定資産の価格） ② 適用総額（千円）：令和4年度 7,157 令和5年度 1,599 令和6年度 610																			
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）	本特例措置を講じることにより、ポートの増設・大型化や電動サイクル自転車の導入といった、シェアサイクル事業に最低限必要な投資を超えた、積極的な投資を図るインセンティブを付与することができる。結果、シェアサイクル事業の運営上の課題となっている再配置費用の縮減や、多様な者が利用できる地域公共交通としての機能確保が図られ、継続的な事業運営や多様な地域・住民における移動環境の実現につながる。																			
前回要望時の達成目標	立地適正化計画策定済みかつ自転車活用推進計画策定済みの市町村における充電ポートの設置について、令和8年度末までに700箇所の設置を達成目標とする。																			
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	市町村自転車活用推進計画の策定を行い、かつ立地適正化計画の策定を行っている自治体の数が僅少にとどまっていた。 自転車活用推進計画を策定している市区町村数は着実に増加しているものの、達成できていない要因としては、本特例措置の認知度が上がらなかったことや自治体において、自転車施策の推進にあたり、専門的な実施体制や計画の策定手順を含めた知見・ノウハウ等が不足していることが挙げられる。																			
これまでの要望経緯	令和3年度 創設 令和5年度 2年間の延長 令和7年度 2年間の延長																			

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：シェアサイクルポートに係る課税標準の特例措置

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである自転車活用推進計画を策定している市区町村数（令和7年度・目標値 400 市区町村）については、令和7年度末において 317 市区町村であることから目標を達成していないが、本特例措置は市区町村における自転車活用推進計画への位置付けが要件となっているという観点においてインセンティブとなっており、計画を策定した市区町村数は着実に増加していることから、一定の政策効果の発現が認められると評価した。

○短期アウトカムを達成できなかった要因としては、自治体における自転車施策の実施体制やノウハウ不足が挙げられる。

○シェアサイクル事業の運営上の課題となっている費用縮減等を図る本特例措置の延長を要望することと合わせ、自治体における実施体制確保やノウハウ不足の解消を図るべく、本年5月に閣議決定した第3次自転車活用推進計画において、市区町村による自転車活用推進計画の策定に向けた支援策を講じる旨、位置付けるとともに、

- ・予算措置により、市区町村が自転車活用推進計画を作成する上で参考となるガイドラインの改定を令和8年度に実施するとともに、令和9年度予算において、シンポジウムの開催等の周知啓発を行う予定
- ・自転車とまちづくり施策に係る国際会議「velo-city2027」を初めて日本に誘致し、各市区町村の参加を促進

等の取り組みを行うこととした。

今後、以上のような取り組みを一体的に実施することで、本特例措置の更なる政策効果の発現が見込まれるため、本特例措置の適用期限を2年間（令和11年3月31日まで）延長することを要望する。