

令和6年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・**拡充**・**延長**）

（国土交通省自動車局旅客課）

項目名	バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長		
税目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	<p>【制度の概要】 ノンステップバス、リフト付きバス、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初回分の自動車重量税を免税</p> <p>【要望の内容】 バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置を2年間延長するとともに、UDタクシーに対する特例措置を拡充する。</p> <p>【関係条文】 ・租税特別措置法第90条の13 ・租税特別措置法施行規則第40条の6</p>	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） （改正増減収額）	▲ 1 百万円 （－ 百万円） （－ 百万円）
		新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 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し社会参加することができるよう、国土交通省ではバリアフリー法に基づき、バスやタクシーといった地域公共交通機関の車両のバリアフリー化に取り組んでいる。 令和3年度にはバリアフリー基本方針を改正し、ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両の導入についてより高い水準の目標設定を行うなどして、一体的・総合的なバリアフリー化に取り組んでいるところである。 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検討している。</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・タクシーの更なる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多額の費用がかさむため、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。 また、UDタクシーにおいては、バリアフリー基準に基づく認定を受けている車種の中で、現在販売されている車種が JPN TAXI（ジャパンタクシー）に限られており、地方では価格面のハードルや LPG スタンドの供給環境によってUDタクシーの導入が進んでいない等の課題があり、車椅子利用者、タクシー事業者、自動車メーカーから様々なご意見・ご要望を受けているところである。 これらの背景を踏まえ、現在の「認定レベル1」、「認定レベル2」に加</p>

		え、主に地方における手押し車椅子での利用を想定した、「認定レベル準1」の基準を創設し、UDタクシーの導入が遅れている地方でのバリアフリーのすそ野を広げ、利用者利便の向上を図ることを検討しており、本特例措置を拡充することにより、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。	
今 回 の 要 望 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 業績目標10 車両等のバリアフリー化率
		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約25%をUDタクシーとする(※)
		租税特別措置の適用又は延長期間	2年間(令和6年4月1日~令和8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約25%をUDタクシーとする(※)
		政策目標の達成状況	令和3年度末の達成状況 ・ノンステップバス(乗合バス) 65.5% ・リフト付きバス等(乗合バス) 6.0% ・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(※) 37.6% ・ノンステップバス、リフト付きバス等(貸切バス) 1,157台 ・福祉タクシー(UDタクシー含む) 42,622台 ・各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとする(※) 2/47(都道府県)

有効性	要望の措置の適用見込み	(令和6年度の適用見込み) ・ノンステップバス ・リフト付きバス ・UDタクシー (令和7年度の適用見込み) ・ノンステップバス ・リフト付きバス ・UDタクシー	約1,800台 約10台 約150台 約1,800台 約10台 約3,150台	
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	バス・タクシーのバリアフリー化については、バリアフリー車両の導入時に多額の費用がかかる場所であるが、本特例措置を延長・拡充することにより、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税の特例措置(自動車税(環境性能割)) ・ノンステップバス ・リフト付きバス 乗車定員30人以上 うち空港アクセスバス 乗車定員30人未満 ・UDタクシー	取得価額から1,000万円控除 取得価額から650万円控除 取得価格から800万円控除 取得価額から200万円控除 取得価額から100万円控除	
	予算上の措置等の要求内容及び金額	エコカー減税(自動車重量税) ※減免対象となるかは車両の環境性能によって異なる		
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	・地域公共交通確保維持改善事業:282億円の内数(令和6年度予算概算要求額) ・ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業:19億円の内数(令和6年度予算概算要求額)		
	要望の措置の妥当性	高額なバリアフリー車両の普及を促進するため、補助金に加えて本特例措置により、更なる自動車取得者の負担軽減を図る。		
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	令和2年度 ・ノンステップバス 1,049台 ・リフト付きバス 5台 ・UDタクシー 0台 適用金額 29百万円 ※適用金額はMOTASからの推計 (参考)導入台数 ・ノンステップバス 1,186台 ・リフト付きバス 6台 ・UDタクシー 3,998台	令和3年度 833台 4台 0台 23百万円 令和3年度 914台 4台 3,608台	令和4年度 1,137台 0台 0台 33百万円 令和4年度 1,234台 0台 3,703台
	租特透明化	-		

	法に基づく 適用実態 調査結果	
	租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)	本特例措置は、事業者が高額なバリアフリー車両を導入する際のハードルを引き下げ、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	<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
	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>(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) 1,066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。貸切バスについては、インバウンドや観光需要の減少による車両更新の抑制により目標には大幅に届かなかった。リフト付きバスについては、車両更新の抑制に加え、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、導入事業者に対してソフト面でのインセンティブの検討をすること、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>
これまでの 要望経緯		<p>平成24年度 創設 平成27年度 延長 平成30年度 延長 令和元年度 拡充 令和3年度 延長</p>