

令和 9 年度 税 制 改 正 要 望 事 項 (新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長)

(国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課)

項 目 名	電気バス等に係る特例措置の創設		
税 目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	【制度の概要】 バス事業者が電気バス等※の導入を通じて事業を継続しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050 年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を実現するため、電気バス等に係る特例措置を創設する。 【要望の内容】 電気バス等の自動車重量税について、取得後 5 年間、免税とする特例措置を、3 年間（令和 9 年 5 月 1 日～令和 12 年 4 月 30 日）の措置として創設する。 ※電気バス、燃料電池バス及びプラグインハイブリッドバス 【関係法令】 自動車重量税法第 7 条 自動車重量税法施行令第 5 条 租税特別措置法第 90 条の 11、第 90 条の 12 租税特別措置法施行令第 51 条の 2 租税特別措置法施行規則第 40 条の 2、第 40 条の 4		
		平年度の減収見込額	▲21 百万円
		(制度自体の減収額)	(— 百万円)
		(改正増減収額)	(— 百万円)

新設・拡充又は延長を必要とする理由	(1) 政策目的 バス事業者が電気バス等の導入を通じて事業を継続しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050 年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。 (2) 施策の必要性 我が国は「2050 年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げ、運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められているところ、温室効果ガスの削減には電動車への転換が大きく貢献する。 また、昨今の世界情勢の変化に伴う燃料価格高騰に代表されるように、従来の軽油等を燃料とする車両では、燃料価格の変動がバス事業者の経営に大きく影響を与えるところ、事業継続性を向上させ、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保を実現する観点からも、化石燃料への依存度を低下していくことが重要。 特に事業用の電気バス等については、既存車両より車体価格が高額であり、電気契約や EMS※など導入初期のランニングコストがかかるものの、既存のディーゼルバスと比べて 1 台当たりの運行に必要な燃料費の安定化が期待でき、長期的にみれば、バス事業者の経営の安定化に資するものである。電気バス等を導入するにあたり、障壁となっている導入初期の負担を軽減し、公共交通を支えるバス事業者が電気バス等の導入を通じて安定的に事業を継続しやすい環境を整備する必要がある。 ※EMS: エネルギーマネジメントシステム		
今回の要望（租税特別措置）に関連する	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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 8t 超の大型トラック・バスにおける電動車の先行導入台数 参考指標 23 8t 以下の小型トラック・バスにおける新車販売台数に占める電動車の割合 ○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 2026（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定） ・ 2050 年カーボンニュートラル目標の実現に向け、エネルギー自給率を向上すべく、「成長戦略」及び「分野別投資戦略」を踏まえ、危機管理投資の観点から大胆な G X 投資を進め、脱炭素電源の最大限活用や天然ガス等への燃料転換を進める。
		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
		租税特別措置の適用又は延長期間	3 年間（令和 9 年 5 月 1 日～令和 12 年 4 月 30 日）
		同上の期間中の達成目標	商用車（8トン超）：2020年代に 5,000 台の先行導入
		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 9 年度：0 件 令和 10 年度：0 件 令和 11 年度：420 件 令和 12 年度：900 件 令和 13 年度：1,450 件
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	エコカー減税の導入以降、次世代自動車の普及率は平成 21 年度の 11.0%から令和 7 年度には 57.1%に大幅に向上しているなど（約 46 ポイント増加）、減税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重量税について、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土交通省作成） <table><tr><th>年度</th><th>令和3年度</th><th>令和4年度</th><th>令和5年度</th><th>令和6年度</th></tr><tr><td>割合</td><td>0.12%</td><td>0.18%</td><td>0.35%</td><td>0.53%</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 令和6年度：1,104／208,774	年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	割合	0.12%	0.18%	0.35%	0.53%
		年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度							
		割合	0.12%	0.18%	0.35%	0.53%							
		相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	・自動車重量税に係るエコカー減税（自動車重量税） ・自動車税に係るグリーン化特例（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	・商用車等の電動化促進事業（環境省）（国土交通省・経済産業省連携事業） 令和9年度予算概算要求額：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。 一方、本要望は、電動化することで発生する導入初期の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ものである。												
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。												
実績と効果に関する事項	これまでの租税特別措置の適用	—											
	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)	—
	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		令和８年度 新設要望