

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・自動車局旅客課）

項 目 名	ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充		
税 目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	【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		
	【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について、UDタクシーの車両に軽自動車を対象車両として拡充する。 ※合わせて、軽自動車UDタクシーの基準を策定		
容	【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		
	平年度の減収見込額	▲223, 600 円	
	（制度自体の減収額）	（ — ）	
	（改 正 増 減 収 額）	（ — ）	
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	(1) 政策目的		
	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日常生活等における移動の利便性・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		
	高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害者等も含め、全ての人々の自立した日常生活や社会参画を確保し、安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められている。このため、これらの者がバス、タクシーなどの自動車交通を利用して安全・円滑に移動できるよう、バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。		
	他方、バリアフリー車両の導入は、直接的な需要増には結びつかない投資であること、通常の車両より高額であること等によりその普及が低調な状況にある。このため、バリアフリー車両の取得時における負担を軽減することが不可欠であり、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。		
	これまで、タクシー事業では原則普通自動車のみで運行されていたが、タクシー事業における担い手不足等を踏まえ、軽自動車タクシーを含め地域の輸送資源をフル活用して、交通空白の解消を促進するため、令和 8 年 6 月に軽自動車タクシーに係る制度整備を行ったところであり、ユニバーサル社会実現に向けては、軽自動車タクシーを含めてバリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。		

今回の要望（租税特別措置）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 12 年度末までの目標） ・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
		租税特別措置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	（令和 12 年度末までの目標） ・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
		政策目標の達成状況	令和 6 年度末の達成状況 ・福祉タクシー（UD タクシー含む） 59,918 台 ・総車両数の約 25% が UD タクシーである 都道府県の数 6 都道府県
	有効性	要望の措置の適用見込み	（令和 9 年度末の適用見込み） ・軽 UD タクシー 約 43 台
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	UD タクシーの導入については、通常車両と比較し、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措置	—
		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 765 億円の内数 （令和 9 年度予算概算要求額） ※このほか（地域における受入環境整備促進事業）でも要求
		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	
	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）	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。
	前回要望時の達成目標	（令和7年度末までの目標）※令和3年度より適用 ・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 47 都道府県 都道府県の数
	前回要望時から達成度及び目標に達していない場合の理由	令和6年度末の達成状況 ・福祉タクシー（UDタクシー含む） 59,918 台 ・総車両数の約 25%がUDタクシーである 6 都道府県 都道府県の数 UDタクシーについては、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ところであるが、通常車両と比して車両価格が高額であること、また地理的要件による制約から一部地域を除いて普及が進んでいない。
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30年度 延長 令和元年度 拡充 令和3年度 延長 令和6年度 拡充・延長 令和8年度 延長