

平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	15	府 省 庁 名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 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	低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容 (概要)	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>低炭素化又は利用者利便の向上に資する旅客用新規鉄道車両</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>固定資産税：課税標準5年間2/3（一定の鉄軌道事業者 課税標準5年間3/5）</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第17項、地方税法施行令附則第11条第23項</p> <p>地方税法施行規則附則第6条第38項、第39項</p>		
減収見込額	<p>(初年度) - (▲346) (平年度) - (▲421) (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>鉄軌道事業者による低炭素化に資する新規車両の導入を促進するとともに、輸送力増強等利用者利便の向上に資する車両の導入を促進することにより、環境にやさしい鉄道の利用促進を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>平成20年3月に閣議決定した京都議定書目標達成計画（平成17年4月計画の全部改定）において、引き続き、鉄道を含む公共交通機関の利用促進を図ることとされるとともに、鉄道部門においては「軽量タイプの車両やVVVF機器搭載車両の導入等、エネルギー効率の良い車両を導入してきたところであり、引き続きその導入を促進する。」とされ、地球環境問題が深刻化し省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、鉄道の果たすべき役割がますます大きくなっている。</p> <p>特に、運転用電力は、鉄道事業全体の使用電力の大部分を占めていることから、運転用電力の効率化は一般の電力不足に伴う節電対策としても極めて有効である。</p> <p>しかしながら、鉄道車両全体におけるVVVF機器等搭載車両の割合は、平成23年度末において61%となっており、低炭素化に資する新規車両の導入を促進することは、引き続き重要な課題である。</p> <p>他方、鉄軌道事業者がエネルギー効率の良い車両を着実に導入していくことは、極めて重要であるものの、車両への投資は鉄軌道事業者にとっては直ちには収益向上に結びつきにくい投資となっていることから、必ずしも投資の優先順位として高位に位置づけられていない状況もある。</p> <p>本特例措置を通じてインセンティブを与えることにより、車両への投資に伴う負担を軽減し、車両更新等の促進を図ってきたところであり、旅客鉄道輸送の低炭素化や鉄道利用者の利便性を一層向上させる観点から、本特例措置の延長が必要不可欠である。</p>		
本要望に対応する縮減案			
	ページ	15—1	

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 政策目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標26 鉄道網を充実・活性化させる
	政策の達成目標	低炭素化や鉄道利用者の利便性の向上に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成27年3月31日までの2年間延長
	同上の期間中の達成目標	低炭素化や鉄道利用者の利便性の向上に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。 低炭素型車両の導入割合 61% (平成23年度) → 67% (平成26年度)
政策目標の達成状況	平成23年度 766両(実績) 平成24年度 約590両(見込み)	
有効性	要望の措置の適用見込み	平成25年度 約660両 平成26年度 約670両
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	<p>旅客鉄道輸送の低炭素化を進めていくとともに、環境にやさしい鉄道の利用促進を図ることが、引き続き重要な課題となっていることから、鉄軌道事業者が低炭素型車両の着実な導入を促進していくことが極めて重要であるが、車両への投資は鉄軌道事業者にとって大きな負担となるにもかかわらず、鉄軌道事業者にとっては直ちには収益向上に結びつきにくいことに加え、車両の購入(投資)により固定資産税が増加することとなっている。</p> <p>このため、本特例措置を通じて、車両への投資に伴う負担を軽減し、車両更新等の促進を図ることは、旅客鉄道輸送の低炭素化や鉄道利用者の利便性を一層向上させる観点から有効である。更に、鉄道事業全体の消費電力の大部分を占める運転用電力の効率化は、今般の電力不足に伴う節電対策にも極めて有効な対策であると考えている。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	本特例については他の税制上の支援措置はない。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	本特例については他の予算上の措置はない。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	
	要望の措置の妥当性	<p>車両更新に対する投資は鉄軌道事業者にとって大きな負担となるにもかかわらず、直ちには収益向上に結びつきにくいことに加え、新たな車両の保有により固定資産税が増加することから、鉄軌道事業者にとって、投資の優先順位は必ずしも高いものとならない要因となっている。このため、本特例措置を通じて車両導入後のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄軌道事業者にインセンティブを与えることは、車両更新等を促進し、旅客鉄道輸送の低炭素化や鉄道利用者の利便性を一層向上させる手段として妥当である。</p> <p>また、本特例措置のうち代替車両については、対象となる新規鉄道車両に対して性能に係る要件を付しており、特例措置の対象を限定しているものである。</p>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成20年度 1,035両(758百万円) 平成21年度 926両(678百万円) 平成22年度 841両(678百万円) 平成23年度 766両(463百万円) 平成24年度 約590両(308百万円)(見込み)</p>
<p>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)</p>	<p>本特例措置を通じて、車両への投資に伴う負担を軽減し、車両更新等の促進を図ることは、旅客鉄道輸送の低炭素化や鉄道利用者の利便性を一層向上させる観点から有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>老朽化車両の代替による鉄道利用者の利便性の向上や環境問題に対応した省エネルギーに資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。</p>
<p>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>	<p>低炭素化及び利用者利便の向上に資する旅客用新規鉄道車両について、平成23年度766両、平成24年度約590両(見込み)、合計約1,350両の導入が図られる。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成17年度税制改正(整理合理化):本則から附則へ 平成19年度税制改正要望提出(延長) 平成21年度税制改正要望提出(延長):適用要件の見直し 平成23年度税制改正要望提出(延長・縮減):適用要件及び特例率の見直し</p>
<p>ページ</p>	<p>15—3</p>