

平成28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	23	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	JR貨物が取得した新規製造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） JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車（代替される車両は、エンジンその他の主要な部品の取替等の大規模な修理又は改造が行われたことがあるものに限る。）</p> <p>・ 特例措置の内容 固定資産税について、取得後5年間、固定資産税の課税標準を3/5とする特例を2年間延長する。</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第7項、地方税法施行令附則第11条第9項 地方税法施行規則附則第6条23項</p>		
減収見込額	<p>[初年度] ー (▲163) [平年度] ー (▲233) [改正増減収額] ー (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的 環境に優しい鉄道貨物輸送の大部分を担うJR貨物の高性能車両の導入を促すことにより、鉄道貨物へのモーダルシフトを促進し、CO2排出の削減を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 JR貨物が国鉄から承継した老朽車両は、JR貨物の保有する機関車の約4割、コンテナ貨車の約2割をそれぞれ占めているところであり、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを一層推進することによりCO2排出量の削減を図るためには、引き続き本特例措置を適用することにより、大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新を推進する必要がある。</p>		
本要望に対応する縮減案	ー		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送の輸送力増強については、京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月閣議決定）に盛り込まれ、当面の地球温暖化対策に関する方針（平成 25 年 3 月地球温暖化対策推進本部決定）において京都議定書目標達成計画と同等以上の取組を推進することとされるとともに、総合物流施策大綱（平成 25 年 6 月閣議決定）において、機関車・貨車の更新支援が掲げられている。また、交通政策基本法に基づく交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）においても、更なるモーダルシフトの推進が位置づけられている。</p> <p>また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」が業績指標として掲げられているなど、政府全体あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけられている。</p> <p>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</p>
	政策の達成目標	平成 34 年度末までに機関車の新製割合を 100%、平成 30 年度末までにコンテナ貨車の新製割合を 100%とする。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2 年間（平成 28 年度及び平成 29 年度）
	同上の期間中の達成目標	平成 28 年度末までに機関車の新製割合概ね 66%、コンテナ貨車の新製割合概ね 94%とする。 平成 29 年度末までに機関車の新製割合概ね 69%、コンテナ貨車の新製割合概ね 97%とする。
	政策目標の達成状況	創設から平成 26 年度末までに新製した車両数は機関車 295 両、コンテナ貨車 2,656 両であり、同年度末における機関車の新製割合は 61%、コンテナ貨車の新製割合は 82%となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	1 事業者（日本貨物鉄道株式会社）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置を講ずることより、大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新が促進され、大量牽引・高速走行が可能になることでモーダルシフトが推進される。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	モーダルシフトに資する機関車を取得するための事業用固定資産の買換えに関する法人税の特例措置（圧縮記帳）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	独立行政法人鉄道・運輸機構の特例業務勘定からの助成金及び無利子貸付 890 億円（平成 23 年度～平成 32 年度）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	イニシャルコストを上記予算措置で、ランニングコストを本特例措置で軽減することによりモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を推進する。
	要望の措置の妥当性	本特例措置の適用により、厳しい経営環境にある JR 貨物のコストを軽減することは、JR 貨物に、より多くの車両の更新を促す効果があることから、政策の達成のための手段として妥当である。
	ページ	23 — 2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成23年度 175両 (機関車7両、コンテナ貨車168両) (289百万円) 平成24年度 118両 (機関車8両、コンテナ貨車110両) (238百万円) 平成25年度 181両 (機関車3両、コンテナ貨車178両) (196百万円) 平成26年度 145両 (機関車0両、コンテナ貨車145両) (161百万円) 平成27年度 240両 (機関車27両、コンテナ貨車213両) (120百万円) 見込み</p>								
<p>「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</p>	<p style="text-align: right;">(単位：千円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">平成23年度</th> <th style="text-align: center;">平成24年度</th> <th style="text-align: center;">平成25年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>課税標準 (固定資産の価格)</td> <td style="text-align: center;">20,899,266</td> <td style="text-align: center;">17,052,335</td> <td style="text-align: center;">14,435,932</td> </tr> </tbody> </table>		平成23年度	平成24年度	平成25年度	課税標準 (固定資産の価格)	20,899,266	17,052,335	14,435,932
	平成23年度	平成24年度	平成25年度						
課税標準 (固定資産の価格)	20,899,266	17,052,335	14,435,932						
<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>平成26年度末における機関車の新製割合は61%、コンテナ貨車の新製割合は82%となっている。</p>								
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>平成26年度末までに機関車の新製割合概ね60%、コンテナ貨車の新製割合概ね83%とする。 平成27年度末までに機関車の新製割合概ね66%、コンテナ貨車の新製割合概ね87%とする。</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>平成26年度末までに目標と比べ機関車+1%、コンテナ貨車▲1%となった。 平成27年度末までに目標と比べ機関車▲3%、コンテナ貨車±0%となる。</p> <p>機関車： 前回要望時には、平成26年度～27年度にかけて、旧国鉄車両の置き換えによる新車製造が42両と見込んでいたところ。 しかしながら、投資効果等を勘案し、JR化後に製造した新造車両21両を優先して取り替えたため、旧国鉄車両の置き換えが15両にとどまった。</p> <p>貨車： 目標を達成する予定である。</p>								
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成10年度税制改正要望提出 (創設) 平成12年度税制改正要望提出 (延長) 平成14年度税制改正要望提出 (延長) 平成16年度税制改正要望提出 (延長) 平成18年度税制改正要望提出 (延長) 平成20年度税制改正要望提出 (延長) 平成22年度税制改正要望提出 (延長・縮減)：課税標準5年間1/2から5年間3/5に縮減 平成24年度税制改正要望提出 (延長・縮減)：未更新車両からの代替を除く 平成26年度税制改正要望提出 (延長)</p>								
<p>ページ</p>	<p style="text-align: center;">23 — 3</p>								