

# 平成29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	15	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	鉄道事業者等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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 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</li> <li>・ 特例措置の内容 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）</li> </ul>		
関係条文	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方税法附則第15条第16項</li> <li>地方税法施行令附則第11条第16項</li> <li>地方税法施行規則附則第6条第38項、第39項</li> </ul>		
減収見込額	[初年度] ー (▲1,304)	[平年度] ー (▲1,283)	(単位：百万円)
減収見込額	[改正増減収額] ー		
要望理由	<p>(1) 政策目的 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 平成28年5月に閣議決定した地球温暖化対策計画において、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、日本の約束草案（平成27年7月17日 地球温暖化対策推進本部決定）でも、「我が国は、自らの温室効果ガスの排出削減に向けた取組と、将来にわたって講じる、低炭素技術の開発・普及や社会経済構造の低炭素化などの取組により、長期的な削減に積極的に貢献していく」とあり、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27年度末において70%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、新規車両の導入に伴うランニングコストの増加を軽減し、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	ー		

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	2年間（平成29年度～平成30年度）
	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 70%（平成27年度） → 75%（平成30年度）
	政策目標の達成状況	平成26年度 720両 平成27年度 560両 ※本特例措置の適用状況に関する鉄軌道事業者への調査による。
有効性	要望の措置の適用見込み	平成29年度 22事業者 469両 平成30年度 20事業者 624両 ※本特例措置の適用状況に関する鉄軌道事業者への調査による。
	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、車両の保有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、新規車両導入に伴うランニングコストの増加を軽減し、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、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	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	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。</p> <p>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23年度実績 2,789百万円  平成24年度実績 2,465百万円  平成25年度実績 2,044百万円  平成26年度実績 1,752百万円  平成27年度実績 1,502百万円</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>平成24年度 181,594,958千円  平成25年度 149,720,605千円  平成26年度 119,338,798千円</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、新規車両導入に伴うランニングコストの増加を軽減し、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>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 65%（平成25年度） → 71%（平成28年度）</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>低炭素型車両の導入割合は、平成28年度末時点で72%となる見込みである。</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  平成25年度税制改正要望提出（延長・縮減）：適用要件の見直し  平成27年度税制改正要望提出（延長・縮減）：適用要件の見直し</p>
<p>ページ</p>	<p>15 — 3</p>