

# 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	20	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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">固定資産税</span> 事業所税 その他（ ）	
要望項目名	鉄道事業者等が取得した低床型の新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）  <div style="margin-left: 20px;">鉄軌道事業者が取得した低床型路面電車</div> </li> <li>・ 特例措置の内容  <div style="margin-left: 20px;">固定資産税 ： 課税標準 5年間1/3</div> </li> </ul>	
関係条文	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     地方税法附則第15条第15項                      地方税法施行規則附則第6条第37項                 </div>	
減収見込額	[初年度]     —     ( ▲ 35 )     [平年度]     —     ( ▲ 44 ) [改正増減収額]     —     (単位：百万円)	
要望理由	<p>(1) 政策目的                      高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保することに対する社会的要請に適切に対応するため、公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題となっており、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を積極的に推進する。</p> <p>(2) 施策の必要性                      低床型路面電車は従来の路面電車に比べ高齢者・障害者等の移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化推進のためにはその積極的な導入を図る必要がある。しかし、当該車両は従来型車両に比べ車両価格が高く、事業者にとっては大きな負担となっているため、充分導入が進んでいるとは言い難い状況にある。このため、今後とも本特例措置を適用することにより、引き続き低床型路面電車の導入を支援する必要がある。</p>	
本要望に対応する縮減案	—	
ページ		20-1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保することに対する社会的要請に適切に対応するため、公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題となっており、バリアフリー法に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を積極的に推進しているところである。</p> <p>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          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32年度末までに、全車両数のうち低床型路面電車の割合を40%とする。 (導入可能民営事業者に限る。以下同じ。)
	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	全車両数のうち低床型路面電車の割合を38%とする。
	政策目標の達成状況	平成27年度末において、低床型路面電車は230両導入されており、全車両のうち33.6%である。
有効性	要望の措置の適用見込み	平成29年度 6事業者(6編成 15両) 平成30年度 3事業者(3編成 7両) (事業者への導入見込み調査による)
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	<p>低床型路面電車は従来の路面電車に比べ移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化促進のためにはその積極的な導入を図る必要があるが、車両価格が従来型車両に比べ高額であり、導入費用の負担増に加え、導入後も固定資産税が大幅に増加することとなり、事業者の投資意欲が働きにくい状況にある。</p> <p>本特例は、固定資産税の負担を軽減することにより、事業者に低床型路面電車に対する投資へのハードルを引き下げ、その導入を推進するために有効である。</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	訪日外国人旅行者受入基盤整備事業費補助金 10,157百万円の内数 (平成29年度概算要求分)
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	補助制度により当該資産取得のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例により資産取得後のランニングコストの負担を軽減することは、公共交通機関のバリアフリー化のための投資を促す。
	要望の措置の妥当性	公共交通機関のバリアフリー化は、多額の初期投資等が必要となる一方で、それに見合う収益が得られるものではなく、義務付けが困難である。こうした中、補助制度により車両導入のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例により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、鉄道事業者にインセンティブを与えることは、公共交通機関のバリアフリー化を推進する手段として妥当である。
	ページ	20-2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 23 年度実績 30 百万円 (2 編成 5 両)  平成 24 年度実績 15 百万円 (5 編成 15 両)  平成 25 年度実績 10 百万円 (4 編成 12 両)  平成 26 年度実績 17 百万円 (5 編成 18 両)  平成 27 年度実績 23 百万円 (4 編成 10 両)</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>課税標準 (固定資産の価格)  平成 24 年度 1,772,212 千円  平成 25 年度 1,209,188 千円  平成 26 年度 1,263,382 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>低床型路面電車は従来の路面電車に比べ移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化促進のためにはその積極的な導入を図る必要があるが、車両価格が従来型車両に比べ高額であり、導入費用の負担増に加え、導入後も固定資産税が大幅に増加することとなり、事業者の投資意欲が働きにくい状況にある。  本特例措置は、固定資産税の負担を軽減することにより、事業者に低床型路面電車に対する投資へのハードルを引き下げ、その導入を推進するために有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>全車両数のうち低床型路面電車の割合を 36%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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全車両数のうち低床型路面電車の割合 : 34.9% (平成 28 年度末時点見込み) (低床型路面電車導入可能民営事業者に限る。)</li> <li>・ 目標に達していない理由  低床型路面電車を導入した場合、スクラップアンドビルドの考え方から、古い車両を廃車して、低床型路面電車を走らせることを想定し、総車両数は変わらないものとして見込率を想定しているが、実際には、低床型路面電車を走らせつつ古い車両も引き続き使用し続けるケース等があり、見込み通り低床型路面電車が導入されたににもかかわらず、総車両数が増えたため、率としては見込みに届かないという現象が生じている。</li> </ul>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 12 年度税制改正要望提出 (創設)  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)  平成 23 年度税制改正要望提出 (延長・縮減) : 特例率を 1/4 から 1/3 に縮減  平成 25 年度税制改正要望提出 (延長)  平成 27 年度税制改正要望提出 (延長・縮減) : 低床型路面電車の適用要件を見直し</p>
<p>ページ</p>	<p>20-3</p>