

平成26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	29	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貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車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 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条第21項</p>		
減収 見込額	[初年度] ー (▲157)	[平年度] ー (▲319)	(単位：百万円)
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5割、コンテナ貨車の約3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		
	ページ	29—1	

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、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27年度末までに機関車の新製割合を概ね66%、コンテナ貨車の新製割合を概ね87%とする。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成28年3月31日までの2年間延長
	同上の期間中の達成目標	<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。</p> <p>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>
	政策目標の達成状況	創設から平成24年度末までに新製した車両数は機関車259両、コンテナ貨車1,792両であり、同年度末における機関車の新製割合は53%、コンテナ貨車の新製割合は74%となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>1事業者（日本貨物鉄道株式会社）</p> <p>国鉄改革の際、鉄道貨物事業に係る経営体制については、輸送距離が長く、往路復路不均衡になりやすい鉄道貨物輸送を円滑に行っていくため、旅客部門から独立して全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大宗をJR貨物1社が担うこととなったことによるためであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ったりしているものではない。</p>
	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推進されることから、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・コンテナ貨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	上記予算措置と相まって、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	CO2の排出削減のためには、CO2の排出量が営業用トラックの約1/6である鉄道貨物へのモーダルシフトが効果的かつ不可欠であるところ、本特例措置の適用により、車両更新後の固定資産税の負担を軽減することは、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適切である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成21年度 124両（機関車24両、コンテナ貨車100両）（305百万円） 平成22年度 95両（機関車19両、コンテナ貨車76両）（306百万円） 平成23年度 177両（機関車7両、コンテナ貨車170両）（290百万円） 平成24年度 118両（機関車8両、コンテナ貨車110両）（239百万円） 平成25年度 182両（機関車4両、コンテナ貨車178両）（198百万円）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>課税標準（固定資産の価格） 20,899,266千円</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>平成24年度末における機関車の新製割合は53%、コンテナ貨車の新製割合は74%となっている。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>平成24年度末までに機関車の新製割合概ね55%、コンテナ貨車の新製割合概ね76%とする。 平成25年度末までに機関車の新製割合概ね64%、コンテナ貨車の新製割合概ね80%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24年度末までに目標と比べ機関車△2%、コンテナ貨車△2%となった。 平成25年度末までに目標と比べ機関車△8%、コンテナ貨車△1%となる。</p> <p>機関車： 北海道内の石油輸送が一部取り止めになった事等、非電化区間の輸送見直しが生じたため、DF200形式の新規製造が計画に対し少なくなっており目標との乖離が生じている。 （平成24年度 △4両、平成25年度 △8両）</p> <p>貨車： 平成24年度の計画においては、252両の取り替え（廃車分）の他、年度末のダイヤ改正の増発のための、66両のコンテナ車の増備が必要と見込んでいた。しかし、平成24年度の厳しい経営状況を踏まえて全般的な投資抑制を行ってきた中で、既存のコンテナ車の活用によりなんとか対応することが可能となったことから、予定していた66両の増備を行わなかったため目標との乖離が生じている。</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</p>
<p>ページ</p>	<p>29—3</p>