

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	7	府省庁名 環境省
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	排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設	
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） 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に基づき、新たに強化された平成26年排出ガス新基準を満たし、基準適合表示の付された特定特殊自動車（オフロード車）のうち、固定資産税のかかるもの。（ただし、定格出力帯ごとの規制開始日前の取得分に限り。 定格出力130kW以上560kW未満のものは規制開始日から1年後までの取得分に限り。）</p> <p>・ 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を最初の3年間1/2とする。</p>	
関係条文	<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> 地方税法第341条第1号及び第4号、第349条の2、第350条、附則第15条第28項 道路運送車両法第3条及び同施行規則第2条、道路運送車両の保安基準第31条 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律第2条第1項、第5条、第9条、第12条第1項及び第2項 </div>	
減収見込額	[初年度] ▲0 （ - ） [平年度] ▲163 （ - ） [改正増減収額] - （単位：百万円）	
要望理由	<p>（1）政策目的 特定特殊自動車排出ガスの排出を抑制し、もって大気の汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全する。</p> <p>（2）施策の必要性 大都市を中心として、自動車等からの排出ガスが大気汚染原因の一つとして大きな問題となっており、自動車類が排出する窒素化合物（NOx）や粒子状物質（PM）について、公道を走行しない特定特殊自動車から排出される割合がNOxで約25%、PMでは約12%を占める（平成12年推計）ため、特殊自動車の排出ガス規制強化について中央環境審議会第6次答申（平成15年6月）を受け、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）が平成18年4月より施行され、同年10月より排出ガス規制適用を開始した。 また、一般自動車類の排出ガス規制強化進捗に伴い、ディーゼル特殊自動車のさらなる排出ガス規制強化について中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）を受け、平成23年からPM規制値を現行比約9割減、平成26年からNOx規制値を現行比約9割減とする規制強化を予定している。 さらに、中央環境審議会第11次答申（平成24年8月）において、平成26年のNOx規制強化に合わせて、更なる排出ガスの低減対策として、黒煙のオパシメータによる測定値の導入やブローバイ・ガス還元装置の義務づけ等が提言されたところである。 これらの排出ガス規制の強化を円滑に進め、確実に大気環境改善を図るためには、新基準適合車の普及促進策を規制適用当初に速やかに講じていくことが極めて重要となる。規制強化対策により車両価格の値上がりも見込まれ、主力機種早期開発・早期市場投入と、使用者の新基準適合車取得へのインセンティブを高め、もって大気環境の改善を図るためには、高額商品である新基準適合特殊自動車取得の初期負担を軽減することが重要であり、これを効果的に行うには、本税制の支援措置を創設することが極めて有効である。</p>	
本要望に対応する縮減案	-	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策評価体系「大気・水・土壌環境等の保全」に含まれるものである。</p> <p>オフロード法成立時の衆参国会附帯決議で「排出ガス基準に適合する公道を走行しない特殊自動車への買換が円滑に進むよう金融・税制面への支援措置を検討すること。」とされたほか、中央環境審議会「今後の自動車排出ガス対策のあり方について（第9次答申）」に基づき、平成23年からPMを9割削減する規制強化、平成26年からNOxを9割削減する規制強化、及び第11次答申により更なる排出ガスの低減対策として、黒煙のオパシメータによる測定値の導入やブローバイ・ガス還元装置の義務づけ等が提言された。</p> <p>日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）</p> <p>一. 日本産業再興プラン ～ヒト、モノ、カネを活性化する～</p> <p>1. 緊急構造改革プログラム（産業の新陳代謝の促進）</p> <p>①民間投資の活性化</p> <p>○先端設備の投資促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 生産設備の新陳代謝（老朽化した生産設備から生産性・エネルギー効率の高い最先端設備への入替え等）を促進する取組を強力に推進し、これに応じて生産設備の新陳代謝を進める企業への税制を含めた支援策を検討し、必要な措置を講じる。
	政策の達成目標	<p>全国の大気環境基準の達成とその維持。</p> <p>（参考）新規導入による特殊自動車排出ガス量低減効果試算値（中環審9次答申）</p> <p>PM: 1.0万t/年(H17) → 0.4万t/年(H32)、NOx: 25万t/年(H17) → 9.4万t/年(H32)</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成26年4月1日から平成28年9月30日までの取得分について適用。（ただし、定格出力帯ごとに適用期限日が異なる。）
	同上の期間中の達成目標	<p>①新基準適合車の早期開発・早期市場投入の促進（測定指標：新基準適合車の型式届出状況）</p> <p>②新基準適合車への更新需要誘発（測定指標：新基準適合車型式の出荷状況）</p>
相当性	政策目標の達成状況	<p>全国の大気環境基準の達成状況については、全体としては改善又は横ばい状態にある。一方で、大都市圏を中心に、二酸化窒素（NO2）や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準を長期間にわたり達成しない測定局が依然として残っており、さらに改善を図る必要がある。</p> <p>光化学オキシダント（Ox）の環境基準達成状況は依然として極めて低く、濃度レベルも漸増傾向にある。</p> <p>◎大気汚染防止法に基づく常時監視局の環境基準達成・維持状況（H23） ※自排局・自動車排出ガス測定局</p> <p>二酸化窒素(NO2): 一般局 100%、自排局 99.5% (NOx・PM法対策地域: 一般局 100%、自排局 99.1%)</p> <p>浮遊粒子状物質(SPM): 一般局 69.2%、自排局 72.9% (NOx・PM法対策地域: 一般局 72.7%、自排局 75.6%)</p> <p>光化学オキシダント(Ox): 一般局 0.5%、自排局 0%、注意報等発令都道府県数 18 都府県、発令延日数 82 日</p>
	要望の措置の適用見込み	約5,000件
有効性	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>①平成17年度の自動車排出ガス総量に占める特殊自動車の排出ガス寄与率がPM18%、NOx31%（中央環境審議会第9次答申環境省推計）であること、</p> <p>②NOx・PM法対策地域である3大都市圏を含む関東・中部・近畿地方に、主要建設機械の保有台数の約49%が集中していること、</p> <p>等から、現行比でNOx排出量が9割減等となる新基準適合車の早期普及は極めて重要。</p>
	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>・国税</p> <p>①中小企業投資促進税制（所得税、法人税）</p> <p>中小企業が行う機械設備取得（特定特殊自動車に限らず。）に対する支援措置</p>
相当性	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>・融資、補助金その他</p> <p>①環境エネルギー対策貸付制度（株）日本政策金融公庫の期間延長と利率変更</p> <p>オフロード法の基準適合車の取得に係る低利融資制度。</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	環境エネルギー対策貸付制度は、基準適合車購入における中小企業又は個人事業主の購入資金調達を容易にするものであり、対象がオフロード車に限られていない中小企業投資促進税制も含めて、中小企業等の機器更新需要の下支えが主たる役割であり、新基準適合車の早期市場投入等の促進効果については本特例措置の役割が大きい。
	要望の措置の妥当性	国民の健康に係わる大気汚染に関し、汚染物質の排出寄与率が相対的に高まっている特定特殊自動車の中で、排出寄与率の高い大型特殊自動車に係る固定資産税について、最新の規制適合車に対象を限定し、かつ早出し期間のみの時限的措置として特例措置を設け、最新の規制適合車の早期普及促進を図ることにより、特に当該車両の使用地域の大気環境の改善に資する。
ページ		7-2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 23 年度創設分については、現時点では適用実績は不明。</p> <p>(参考) 平成 18 年度創設分の課税標準額の計については、下記のとおり。 (H19) 4,892 百万円、(H20) 14,834 百万円、(H21) 12,710 百万円、 (H22) 7,962 百万円、(H23) 1,612 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>① 適用総額の種類：課税標準（固定資産の価格） ② 適用実績：0</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 23 年度創設分については現時点では適用実績は不明であるが、規制適用日前の型式届出数が平成 24 年度末時点で 50 型式あり、手段として有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>①新基準適合車の早期開発・早期市場投入の促進（測定指標：新基準適合車の型式届出状況） 平成 23 年規制の早出し型式届出数 50 型式（平成 24 年度末） ③ 基準適合車への更新需要誘発（測定指標：新基準適合車型式の出荷状況） 925 台（平成 24 年度末時点） ※①、②とも定格出力 130 kW以上 560 kW未満のものは規制開始日から 1 年後まで。</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>規制開始日前に 50 型式の届出があったため、早期開発・早期市場投入の促進の目標は達成されたと思われる。また、出荷台数が 925 台あり、更新需要誘発もなされたと思われる。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>「排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設」 ○平成 18 年度創設（法律施行時）→平成 20 年度廃止（早出し期間終了） 固定資産税の課税標準の特例措置（3 年間 1 / 2 に軽減） ○平成 23 年度創設（PM 規制強化時）→平成 25 年度末廃止予定（早出し期間終了） 固定資産税の課税標準の特例措置（3 年間 3 / 5 に軽減）</p>
<p>ページ</p>	<p>7—3</p>