

平成30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	26	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 （国鉄から承継した車両を代替する場合に限る）</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26項</p>		
減収 見込額	<p>[初年度] — (▲196) [平年度] — (▲221) [改正増減収額] — (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貨物が保有する国鉄から承継した老朽車両の代替として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貨物が保有する機関車については、依然として国鉄から承継した老朽車両がその約3割を占めているところであり、引き続き、本特例措置により大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新を推進することにより、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを一層推進しCO2排出量の削減を図る必要がある。</p>		
本要望に 対応する 縮減案	JR貨物が取得した大量積載・高速走行が可能な新規製造車両のうち、コンテナ貨車について経過措置を設けた上、特例対象措置の対象から除外する。		

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、「総物流施策大綱（平成29年7月閣議決定）」において、鉄道輸送の機能強化やモーダルシフトの推進が掲げられている。さらに、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付けられている。</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「鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ」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付けられている。</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%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30年度から平成31年度）
	同上の期間中の達成目標	平成30年度末までに機関車の新製割合を概ね77%とする。 平成31年度末までに機関車の新製割合を概ね83%とする。
	政策目標の達成状況	創設から平成28年度末までに新製した車両数は機関車307両であり、同年度末における機関車の新製割合は67%となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	1事業者（JR貨物）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置により、大量牽引・高速走行が可能な高性能貨物機関車への更新が促進され、輸送品質の改善等が図られ環境に優しい鉄道貨物への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貨物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）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高性能貨物機関車への更新を促進する。
	要望の措置の妥当性	本特例措置により、JR貨物のコストを軽減することは、高額な高性能貨物機関車への更新投資を促す効果があることから、政策目的を達成するための手段として妥当である。

税負担軽減措置等の適用実績	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	110両 (機関車8両、コンテナ貨車102両)	(238百万円)
「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	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	178両 (機関車0両、コンテナ貨車178両)	(161百万円)
	平成27年度	232両 (機関車23両、コンテナ貨車209両)	(125百万円)
	平成28年度	413両 (機関車0両、コンテナ貨車413両)	(113百万円)
			(単位:千円)
	課税標準 (固定資産の価格)	平成25年度 14,435,932	平成26年度 11,823,992
			平成27年度 8,794,514
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)	平成28年度末における機関車の新製割合は67%となっている。		
前回要望時の達成目標	平成28年度末までに機関車の新製割合を概ね66%とする。 平成29年度末までに機関車の新製割合を概ね68%とする。		
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	平成28年度末までに目標と比べ、機関車+1%となった。 平成29年度末までに目標と比べ、機関車+3%となる。		
これまでの要望経緯	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) 平成28年度税制改正要望提出 (延長・縮減) : 国鉄から承継した車両からの代替に限る		
ページ	26-3		