

# 令和3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	22	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	鉄道事業者の低炭素化等に資する新規製造車両等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）                  下記要件のいずれかを満たす低炭素化等に資する旅客用鉄道車両</p> <p>特急用車両等を除く車両のうち、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>電車…VWF インバータ制御装置（※1）と電力回生ブレーキの双方を備えた車両への更新または改良</li> <li>気動車…VWF インバータ制御装置（※1）を備えた電気式気動車への更新</li> <li>更新以外の車両…新たな営業路線の開業又は列車の編成を構成する車両の増加に伴うもので、上記の要件を備えたもの</li> </ol> <p>※1 GTOサイリスタ型VWF制御装置を除く                  ※2 大手事業者は上記に加え、LED照明・全自動空調装置を備えたもの</p> <p>・特例措置の内容                  固定資産税：課税標準 5年間2/3 （一定の鉄道事業者等 課税標準5年間3/5）</p>		
関係条文	地方税法附則第15条第16項 地方税法施行令附則第11条第16項 地方税法施行規則附則第6条第36項、第37項		
減収見込額	[初年度] — (▲1,239)	[平年度] — (▲1,300)	(単位：百万円)
改正増減収額	—		
要望理由	<p>(1) 政策目的                  ・鉄道事業者等による低炭素化に資する新規車両等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                  地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）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VWF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、鉄道業界の果たすべき役割は依然として大きいものである。</p> <p>しかしながら、営業車両全体におけるVWF機器の搭載等低炭素化車両の導入割合は、令和元年度末において78%となっているが、首都圏を中心に営業している主な鉄道事業者以外においては、車両投資への余力が乏しいこと等から、導入割合が未だ50%程度に過ぎない状況である。鉄道事業者等にとっても、エネルギー効率の良い車両の導入は、極めて重要であるものの、高額な新規車両への投資は直ちには収益向上に結びつきにくい側面もあることから、必ずしも投資の優先順位として高位には位置づけられていない。</p> <p>以上により、鉄道事業者等にインセンティブを与えることにより、新規車両等の導入に伴うランニングコストの負担を軽減し、旅客鉄道輸送の低炭素化等を一層向上させるため、本特例措置を延長することが必要不可欠である。</p>		
	ページ	22-1	

本要望に 対応する 縮減案	—
ページ	22-2

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	鉄道事業者等による低炭素化等に資する旅客用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（令和3年度～令和4年度）
	同上の期間中の達成目標	低炭素化等に資する旅客用鉄道車両の導入を促進する。 低炭素型車両の導入割合 78%（令和元年度） → 82%（令和4年度）
政策目標の達成状況	平成30年 454両 令和元年 601両 ※本特例措置の適用状況に関する鉄道事業者等への調査による。	
有効性	要望の措置の適用見込み	令和3年 事業者 501両 令和4年 事業者 562両 ※本特例措置の適用状況に関する鉄道事業者等への調査による。
	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は、引き続き重要な課題となっていることから、鉄道事業者等が低炭素化等に資する旅客用鉄道車両の着実な導入等を促進していくことは極めて重要であるが、高額な車両への投資は鉄道事業者等にとって大きな負担となり、直ちに収益向上に結びつきにくい投資であることに加え、新規車両等の保有による固定資産税の負担も増加することになる。</p> <p>このため、本特例措置を通じて、新規車両等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	脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業のうち 鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業（環境省連携事業） 12,500百万円の内数（令和3年度予算）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	低炭素化に資する省エネ型鉄道車両（VWF 機器搭載車両等）の導入により、鉄道システム全体の省CO2化を推進する補助制度であり、これは鉄道事業者等による車両への初期投資の負担を軽減するものである一方、本特例措置は新規車両の保有に伴い増加するランニングコストである固定資産税の負担軽減を図るものである。
要望の措置の妥当性	<p>高額な車両に対する投資は鉄道事業者等にとって大きな負担となり、直ちに収益向上に結びつきにくい投資であることに加え、新規車両等の保有による固定資産税の負担も増加することから、投資の優先順位としては必ずしも高く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新規車両等の導入後におけるランニングコストの負担を軽減し、鉄道事業者等にインセンティブを与えることは、車両更新を促進し旅客鉄道輸送の低炭素化等を一層向上させる手段として妥当である。</p> <p>なお、本特例措置の適用対象となる車両については、従前より低炭素化に資する性能要件等を付して限定しており、政策を達成するための手段として妥当である。</p>	

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 27 年度実績 1,502 百万円 (29 事業者)  平成 28 年度実績 1,292 百万円 (30 事業者)  平成 29 年度実績 1,319 百万円 (31 事業者)  平成 30 年度実績 1,340 百万円 (32 事業者)  令和元年度実績 1,225 百万円 (32 事業者)</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 28 年度 95,893,456 千円  平成 29 年度 92,715,418 千円  平成 30 年度 90,705,996 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、新規車両の導入等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等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>低炭素化等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 72%（平成 29 年度） → 79%（令和 2 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、令和 2 年度末時点で 79%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 年度税制改正要望（整理合理化）：本則から附則へ  平成 19 年度税制改正要望（延長）  平成 21 年度税制改正要望（延長）：適用要件の見直し  平成 23 年度税制改正要望（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（延長・縮減）：適用要件の見直し  平成 27 年度税制改正要望（延長・縮減）：適用要件の見直し  平成 29 年度税制改正要望（延長・縮減）：適用要件の見直し  平成 31 年度税制改正要望（延長・拡充）：適用要件の見直し</p>