

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	24	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 固定資産税 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"> ・ 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> ・ 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> 	
関係条文	<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 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35項 </div>	
減収見込額	[初年度] — (▲ 48) [平年度] — (▲ 58) [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。しかしながら、当該車両は従来型の路面電車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、導入が進みにくい状況にある。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後の負担を軽減し、導入を促進する必要がある。</p>	
本要望に対応する縮減案	—	
ページ		24-1

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	<p>交通政策基本計画で定める指標に基づき、車両数（路面電車事業者のうち導入可能な民営事業者が保有する車両に限る。以下同じ。）のうち低床型路面電車の割合を目標値として設定する方針。</p> <p>※交通政策基本計画で定める新たな指標については、本年10月から省内調整を開始し、12月に財務省協議。その後、R3年1月に小委員会での議論等を経た後、R3年3月の改定を想定しております。</p>
	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	<p>交通政策基本計画で定める指標に基づき、車両数（路面電車事業者のうち導入可能な民営事業者が保有する車両に限る。以下同じ。）のうち低床型路面電車の割合を目標値として設定する方針。</p> <p>※交通政策基本計画で定める新たな指標については、本年10月から省内調整を開始し、12月に財務省協議。その後、R3年1月に小委員会での議論等を経た後、R3年3月の改定を想定しております。</p>
政策目標の達成状況	令和元年度末において、低床型路面電車は299両導入されており、全車両のうち41%である。	
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>令和3年度 4事業者（6編成 18両） 令和4年度 3事業者（4編成 8両） （事業者への導入見込み調査による）</p>
	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>
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	<p>訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 5,620百万円の内数 観光振興事業費補助金 29,000百万円の内数 （令和3年度概算要求分）</p>
	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、本特例措置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で、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、本特例措置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。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 27 年度実績 23 百万円 (4 編成 9 両) 平成 28 年度実績 27 百万円 (3 編成 9 両) 平成 29 年度実績 26 百万円 (6 編成 12 両) 平成 30 年度実績 37 百万円 (9 編成 25 両) 平成 31 年度実績 42 百万円 (7 編成 21 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 28 年度 1,722,656 千円 平成 29 年度 2,402,918 千円 平成 30 年度 2,448,823 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>令和 2 年度までに、全車両数のうち低床型路面電車の割合を 40% とする。</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>全車両数のうち低床型路面電車の割合 : 41% (平成 31 年度末時点)</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 12 年度税制改正要望 (創設) 平成 14 年度税制改正要望 (延長) 平成 16 年度税制改正要望 (延長) 平成 18 年度税制改正要望 (延長) 平成 20 年度税制改正要望 (延長) 平成 22 年度税制改正要望 (延長) 平成 23 年度税制改正要望 (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 (延長) 平成 27 年度税制改正要望 (延長・縮減) : 低床型路面電車の適用要件を見直し 平成 29 年度税制改正要望 (延長) 平成 31 年度税制改正要望 (延長)</p>