

令和5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	20		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等した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>特急等専ら料金を収受する運送に使用する車両を除く、</p> <p>1. (旧型車両からの) 代替車両 <電車>・・・VWF インバータ制御装置（※）及び回生電力ブレーキの双方を備えた車両への更新（改良含む） <気動車>・・・VWF インバータ制御装置（※）を備えた電気式気動車への更新（改良含む）</p> <p>2. 代替車両以外の車両 新規路線の開業又は列車の編成車両数の増加に伴い、かつ、上記1.の要件を備えた車両</p> <p style="text-align: right;">（※ GTO サイリスタ型 VWF 制御装置を除く）</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）とする 特例措置を2年間（令和5年4月1日～令和7年3月31日）延長</p>					
関係条文	地方税法附則第15条13項 地方税法施行令附則第11条15項 地方税法施行規則附則第6条34、35項					
減収見込額	[初年度]	—	(▲1,275)	[平年度]	—	(▲1,401)
	[改正増減収額]	—				(単位：百万円)
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（令和3年10月22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などのエネルギー効率の良い車両や先進的な省エネルギー機器等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、また、第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においても「鉄道の更なる環境負担の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発を推進するとともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。」とされている。我が国は2020年10月「2050年カーボンニュートラル」を宣言、2021年4月には、2030年度の新たな温室効果ガス排出削減目標として、2013年度から46%することを目指し、さらに50%の高みに向けて挑戦を続けるとの新たな方針が示された。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 VVVF 機器の搭載等低炭素化車両の導入割合は、令和3年度末において81%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>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

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5年4月1日～令和7年3月31日）
	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 81%（令和3年度） → 85%（令和6年度）
政策目標の達成状況	令和2年 523両 令和3年 577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5年 事業者 509両 令和6年 事業者 408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）	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。 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。
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	地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業のうち 交通システムの低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業（環境省連携事業） 2,188百万円の内数（令和5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	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らない要因となっている。 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。	

		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。
税負担軽減措置等の適用実績	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) 令和 2 年度実績 1,227 百万円 (30 事業者) 令和 3 年度実績 1,224 百万円 (31 事業者)	
「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	課税標準（固定資産の価格） 平成 30 年度 90,705,996 千円 令和元年度 84,834,392 千円 令和 2 年度 88,381,625 千円	
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）	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。	
前回要望時の達成目標	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 78%（令和元年度） → 82%（令和 4 年度）	
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	低炭素型車両の導入割合は、令和 4 年度末時点で 82%となる見込みである。	
これまでの要望経緯	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 令和元年度税制改正要望（延長・拡充）：適用要件の見直し 令和 3 年度税制改正要望（延長・縮減）：適用要件の見直し	