

令和6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	23		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	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更新する場合に限る）</p> <p>・ 特例措置の内容 固定資産税 課税標準 5年間2/3</p>		
関係条文	 地方税法附則第15条第6項、地方税法施行令附則第11条第7項 地方税法施行規則附則第6条第23項 		
減収見込額	[初年度] — (▲82) [平年度] — (▲98) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
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 貨物が保有する車両のうち、国鉄から承継した老朽車両について高性能車両への更新を促すことにより、鉄道貨物へのモーダルシフトを推進し、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2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促進することで、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			

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、「総合物流施策大綱（令和3年6月閣議決定）」、交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）」や「地球温暖化対策計画（令和3年10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>さらには、トラックドライバー不足をはじめとしたいわゆる物流の「2024年問題」への対応に貢献する輸送モードとして鉄道貨物は大きな役割を期待されており、「物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月我が国の物流の革新に関する関係閣会決定）」においても、引き続きモーダルシフトを強力に推進すべき旨が示された。</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	令和8年度末までに機関車の新製車両への更新割合を100%とする。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和6年度から令和7年度）
	同上の期間中の達成目標	
	政策目標の達成状況	これまで新製した車両数は機関車 452 両（令和5年4月時点）であり、その新製車両への更新割合は85%である。
有効性	要望の措置の適用見込み	1事業者（JR貨物：48両）
	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	
	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無利子貸付 138億円（令和3年度～令和5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	本特例措置による JR 貨物のコスト軽減には、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が、補助金でなく税制特例として一定期間措置することによって、事業者においてより計画的な投資が可能となることから、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		<table border="0"> <tr> <td>平成 30 年度</td> <td>9 両</td> <td>(197 百万円)</td> </tr> <tr> <td>令和 元年度</td> <td>11 両</td> <td>(175 百万円)</td> </tr> <tr> <td>令和 2 年度</td> <td>8 両</td> <td>(140 百万円)</td> </tr> <tr> <td>令和 3 年度</td> <td>5 両</td> <td>(140 百万円)</td> </tr> <tr> <td>令和 4 年度</td> <td>17 両</td> <td>(83 百万円)</td> </tr> </table>	平成 30 年度	9 両	(197 百万円)	令和 元年度	11 両	(175 百万円)	令和 2 年度	8 両	(140 百万円)	令和 3 年度	5 両	(140 百万円)	令和 4 年度	17 両	(83 百万円)
平成 30 年度	9 両	(197 百万円)															
令和 元年度	11 両	(175 百万円)															
令和 2 年度	8 両	(140 百万円)															
令和 3 年度	5 両	(140 百万円)															
令和 4 年度	17 両	(83 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		<p style="text-align: right;">(単位：千円)</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">令和元年度</td> <td style="text-align: center;">令和2年度</td> <td style="text-align: center;">令和3年度</td> </tr> <tr> <td>課税標準（固定資産の価格）</td> <td style="text-align: center;">12,510,549</td> <td style="text-align: center;">11,605,482</td> <td style="text-align: center;">9,993,743</td> </tr> </table>		令和元年度	令和2年度	令和3年度	課税標準（固定資産の価格）	12,510,549	11,605,482	9,993,743							
	令和元年度	令和2年度	令和3年度														
課税標準（固定資産の価格）	12,510,549	11,605,482	9,993,743														
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）		令和4年度末における機関車の新製車両への更新割合は85%となっている。															
前回要望時の 達成目標		令和4年度末までに機関車の新製車両への更新割合を概ね86%とする。 令和5年度末までに機関車の新製車両への更新割合を概ね91%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		<p>令和4年度末までに目標と比べ、機関車▲1%となった。 令和5年度末までに目標と比べ、機関車▲6%となる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの影響等により収支が悪化し、車両への投資が遅れたため 															
これまでの要望経緯		<p>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 平成30年度税制改正要望提出（延長・縮減）：コンテナ貨車を対象から除く 令和2年度税制改正要望提出（延長・縮減）：未更新の電気機関車を適用対象から除く 令和4年度税制改正要望提出（延長・縮減）：課税標準を5年間3/5から5年間2/3に縮減、 1号要件を見直し（1：最高速度の向上、2：最高出力の向上のいずれかに該当するものに限 定）、2号要件を削除（未更新の機関車（電気機 関車除く））</p>															