

令和 8 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	21	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)	・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） JR 貨物が国鉄から承継した老朽車両を更新するために新造した大量牽引・高速走行が可能な高性能機関車について、取得後 5 年間にわたり、課税標準を 2／3 に軽減する。 ・ 特例措置の内容 取得後 5 年間、課税標準を 2／3 に軽減する特例措置を 2 年間延長する。		
〔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 8 項 地方税法施行規則附則第 6 条第 24 項 〕		
減収 見込額	[初年度] — （ ▲76 ） [平年度] — （ ▲80 ） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（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。 （２）施策の必要性 貨物鉄道は、2050 年カーボンニュートラル実現への貢献やトラックドライバー不足の受け皿として期待されており、鉄道へのモーダルシフトをより一層推進する必要がある。その一方で、車両更新に対する投資は、鉄道事業者にとって大きな負担であるものの直接的な収益向上に結びつきづらく、また、近年は資材価格の高騰により機関車の購入価格が上昇傾向にあることから、事業者主導では車両更新が進みにくい状況が生じており、実際、JR 貨物の車両更新は当初のスケジュールから遅れている。 よって、本特例措置を延長し、車両導入後のランニングコストの負担軽減という投資インセンティブを与えることで車両更新を促進させ、モーダルシフトの一層の推進、鉄道貨物輸送の低炭素化を図る必要がある。		
本要望に 対応する 縮減案			

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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た。また、地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定）において、鉄道部門においては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の導入を引き続き促進するとされるとともに、更なるモーダルシフトの促進が位置づけられている。（モーダルシフトの促進については、次期「総合物流施策大綱」、交通政策基本法に基づく次期「交通政策基本計画」においても位置づけられる見込み。） 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
		政策の達成目標	令和 9 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 8 年 4 月 1 日～令和 10 年 3 月 31 日）
		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は機関車 479 両（令和 7 年 4 月時点）であり、その新製車両への更新割合は 88%である。
	有効性	要望の措置の適用見込み	11 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、性能（速度・出力）が向上した機関車の導入を促進することで、モーダルシフトが推進され、CO2 排出量の削減につながる。
	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 193 億円（令和 6 年度～令和 8 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な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、高性能な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、事業者へ投資のインセンティブを与えることとなるため、政策目的を達成するための手段として妥当である。
--	--	---------------	---

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	令和 2 年度 9 両 (140 百万円) 令和 3 年度 5 両 (140 百万円) 令和 4 年度 22 両 (83 百万円) 令和 5 年度 6 両 (91 百万円) 令和 6 年度 9 両 (74 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	(単位：千円) 課税標準（固定資産の価格） 令和 3 年度 9,993,743 千円 令和 4 年度 5,925,751 千円 令和 5 年度 5,405,603 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）	令和 6 年度末における機関車の新製車両への更新割合は 88%となっている。
	前回要望時の達成目標	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。
	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	令和 6 年度末までに目標と比べ、機関車▲12%となる。 【理由】 ・新型コロナウイルスや自然災害による長期間の運休等の影響により収支が悪化したこと、近年の資材価格の高騰により機関車の購入価格が上昇傾向にあること等により、車両への投資が遅れているため。
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 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）） 令和 6 年度税制改正要望提出（延長）