

令和9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 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）	・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 下記要件を満たす低炭素化等に資する旅客用鉄道車両 特急等専ら料金を収受する運送に使用する車両を除く、 1. 新造車両^{※1}（代替車両^{※2}又は非代替車両^{※3}） ① VVVF インバータ制御装置を導入していること（GT0 サイリスタ型 VVVF インバータ制御装置を除く。）。 ② 電力回生ブレーキを有すること（気動車を除く。）。 ③ 客室内の照明器具、前照灯及び行先表示器がLED であること。 ④ 全自動の空調制御装置を有すること。 ⑤ 車体がアルミニウム合金製又はステンレス鋼製であること。 2. 改良車両^{※4} ① 代替車両^{※2}又は非代替車両^{※3} ア VVVF インバータ制御装置を導入していること（GT0 サイリスタ型 VVVF インバータ制御装置を除く。）。 イ 電力回生ブレーキを有すること（気動車を除く。）。 ウ 客室内の照明器具、前照灯及び行先表示器がLED であること。 エ 全自動の空調制御装置を有すること。 ② 下記条件を満たすことになった車両（①を除く） ア VVVF インバータ制御装置を導入していること（GT0 サイリスタ型 VVVF インバータ制御装置を除く。）。 イ 電力回生ブレーキを有すること（気動車を除く。）。 ウ 客室内の照明器具、前照灯及び行先表示器がLED であること。 エ 全自動の空調制御装置を有すること。 ※1 中小事業者については①及び②に限る。 ※2 旧型車両を代替する場合。 ※3 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。 ※4 中小事業者についてはア及びイに限る。 ・ 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を取得後5年間、以下の区分に応じて軽減する特例措置を2年間延長する。 ・ 中小事業者の新造又は改良車両： 3/5 ・ 中小事業者以外の新造車両： 2/3 ・ 中小事業者以外の改良車両： 3/4		
関係条文	地方税法附則第15条11項 地方税法施行令附則第11条14項 地方税法施行規則附則第6条33、34項		
減収見込額	[初年度] — (▲1,906) [改正増減収額] — [平年度] — (▲2,655) (単位：百万円)		

要望理由	(1) 政策目的 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、我が国は地球温暖化対策計画等に基づき、各種の施策を進めているところ。鉄道旅客輸送においても、CO2 排出量の更なる削減や省エネ対策の推進のため、低炭素化等に資する新規車両の導入を一層進める必要がある。 (2) 施策の必要性 地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定）においては、公共交通サービスの更なる利便性向上による利用促進を図ることとされるとともに、鉄道部門については「軽量タイプの車両や VVVF 機器搭載車両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。」とされている。 また、第 3 次交通政策基本計画（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定）においても「鉄道分野におけるカーボンニュートラルの実現に向け、回生電力の活用、鉄道アセットを活用した太陽光発電等の再生エネルギーの導入促進、蓄電池車両やハイブリッド車両の導入促進、水素燃料電池車両等の社会実装に向けた取組、バイオディーゼル燃料導入に向けた環境整備等を推進する。」とされている。 以上のとおり、地球環境問題の深刻化に伴い、省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、マイカーと比べて単位輸送量当たりの CO2 排出量が少ない鉄道業界の果たすべき役割は依然として大きいところ、環境性能の高い鉄道車両の導入等の更なる取組も求められている。 他方、鉄道事業者等にとっても車両の更新は必要な投資であるが、環境性能の高い鉄道車両は高額であり、また、車両への投資が直ちには収益向上に結びつきにくいことから、投資の優先順位としては必ずしも高いものとなっていない。 これを踏まえ、環境性能の高い鉄道車両の導入に伴うランニングコストの負担を軽減するインセンティブを与えることにより、鉄道事業者等による環境性能の高い鉄道車両の導入を促進し、もって鉄道旅客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。
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	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 業績指標：参 26 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化（エネルギーの使用に係る原単位の改善率（平成 25 年度基準）） 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 地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定） 第 3 章 目標達成のための対策・施策 第 2 節 地球温暖化対策・施策 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 （1）温室効果ガスの排出削減対策・施策 ① エネルギー起源二酸化炭素 D. 運輸部門の取組 （g）鉄道、船舶、航空機の対策 ○鉄道分野の脱炭素化 軽量タイプの車両や VWF 機器搭載車両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。
		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割合を概ね 100%とすることを旨とする。 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化（エネルギーの使用に係る原単位の改善率（H25 年度基準））を令和 12 年度に 84.3%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 9 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日）
		同上の期間中の達成目標	低炭素型車両の導入割合 89%（令和 10 年度） 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化（エネルギーの使用に係る原単位の改善率（H25 年度基準）） 86.0%（令和 10 年度）
	有効性	政策目標の達成状況	低炭素型車両の導入割合 85%（令和 7 年度） 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化（エネルギーの使用に係る原単位の改善率（H25 年度基準））率 86.8%（令和 6 年度）
		要望の措置の適用見込み	令和 9 年 565 両 令和 10 年 506 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）	鉄道旅客輸送の低炭素化を進めるとともに、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、低炭素化等に資する環境性能の高い鉄道車両の速やかな導入等を促進することが必要であるが、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、本特例措置により、環境性能の高い鉄道車両の導入に伴うランニングコストの負担を軽減し、車両更新の促進を図ることは、鉄道旅客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。

	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省 CO2 化に向けた設備整備事業（環境省連携事業）1,410 百万円の内数（令和 9 年度概算要求額）
		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 化を推進する上記補助制度は、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り、本特例措置は新規車両の導入後のランニングコストの負担を軽減するものである。
		要望の措置の妥当性	本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではない。また、本特例措置によって促進される低炭素化の進展は、鉄道事業者等の事業運営にとどまらず、環境負荷の低減を通じて公共的利益として広く波及する。このため、税負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。

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3年度実績 1,224 百万円 (31 事業者) 令和4年度実績 1,301 百万円 (32 事業者) 令和5年度実績 1,063 百万円 (31 事業者) 令和6年度実績 1,219 百万円 (32 事業者) 令和7年度実績 1,043 百万円 (33 事業者) ※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。
	「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） 令和4年度 94,505,933 千円 令和5年度 81,814,842 千円 令和6年度 86,500,646 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）	新規車両の導入に当たっては、発注から事業の用に供するまで一定の期間を要するため、対象事業者にとって適用可能性を予見しやすい現行の特例措置が最も有効な手段である。
	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 88%（令和8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8年度末時点で88%となる見込みである。
これまでの要望経緯		平成17年度：整理合理化（本則から附則へ） 平成19年度：延長 平成21年度：延長（適用要件の見直し） 平成23年度：延長・縮減（適用要件及び特例率の見直し） 平成25年度：延長・縮減（適用要件の見直し） 平成27年度：延長・縮減（適用要件の見直し） 平成29年度：延長・縮減（適用要件の見直し） 令和元年度：延長・拡充（適用要件の見直し） 令和3年度：延長・縮減（適用要件の見直し） 令和5年度：延長・縮減（適用要件の見直し） 令和7年度：延長・縮減（適用要件及び特例率の見直し）

措置名：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

○ 自己点検の結果

①短期アウトカムの達成状況

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【鉄道事業者等により導入された新規車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者（ＪＲ６社及び大手民鉄１６社。以下同じ。）における普通車両（電車））】（令和３年度～令和５年度・目標値１００％）については、令和３年度から令和５年度においていずれも１００％となっており、目標を達成している。

②中期アウトカムの達成状況

- 中期アウトカムである【鉄道事業者等が保有する車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者における普通車両（電車））】（令和３年度～令和５年度・目標値１００％）については、令和５年度末時点で７７％、令和７年度末時点で８５％であり、目標の達成に向けて順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③長期アウトカムの達成状況

- 長期アウトカムである【エネルギーの使用に係る原単位の改善率（平成２５年度基準）】（令和３年度～令和１２年度・目標値８４．３％）については、令和５年度末時点で８８．１％であり、目標の達成に向けて順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

④要望への反映

- 以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を２年間（令和１１年３月３１日まで）延長することを要望する。