

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	バリアフリー施設等に係る特別償却制度の創設	
税 目	所得税・法人税	
要 望 の 内 容	<p>高齢者・障害者等が安全かつ容易に公共交通機関を利用できるよう、公共交通事業者が行う、ホームドアシステムの設置等の高度なバリアフリー化工事及びホームドアシステムの設置に伴う鉄軌道車両の整備、ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の導入に対する特別償却制度を創設する。</p> <p>（具体的要望内容）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアシステム、エレベーター、多機能トイレ等、駅の高度な改良（法人税） 特別償却率：取得価額の 20% ・ホームドアシステムの設置に伴い整備される鉄軌道車両（法人税） 特別償却率：基準取得価額の 20% （基準取得価額 取得価額の 40%相当額） ・リフト付きバス、ノンステップバス、福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む）（所得税、法人税） 特別償却率：基準取得価額の 20% （基準取得価額 リフト付きバス、ノンステップバス：取得価額の 40%相当額 福祉タクシー：取得価額の 20%相当額） 	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	▲730 百万円 （－百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>高齢化が進む我が国において、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ため、高齢者、障害者等が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いることから、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推進しているところ。同法に基づく基本方針では各施設等の整備目標を定めており、本年3月、今後10年間（平成32年度末）までの新たな目標を定めたところ。</p> <p>これに基づき、鉄軌道駅の高度なバリアフリー化、ホームドアシステムの設置に伴う鉄軌道車両の整備、リフト付きバス・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入を促進し、公共交通機関のバリアフリー化を一層推進する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>バリアフリー施設及び車両の整備は、公共交通事業者にとって、費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない投資であるが、バリアフリー法の施行により、鉄軌道駅等における段差解消等の基礎的なバリアフリー化については、国・地方公共団体の支援を受けつつ取組が行われてきたところ。</p> <p>今後は、新しい基本方針に基づき、鉄道については、鉄軌道駅におけるホームドアシステムの整備等、高度なバリアフリー化に対する強い要望に的確に対応することが必要である。</p> <p>バスについては、高速バスやリムジンバスなどにリフト付きバスの導入目標が新たに定められたところであり、ノンステップバスの導入に加え、その導入を促進する必要がある。また、タクシーについては、従来の福祉タクシーの普及促進に加え、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子ども連れの人等様々な人が利用でき、流し営業に対応するユニバーサルデザインタクシーの導入目標が新たに定められたところであり、その普及を促進する必要がある。</p> <p>他方、これらの整備を行う公共交通事業者は、これまで設置した施設等の維持管理のための負担が増え、今後更新するための費用も発生する見込みであり、更なる投資を促進するためには、新たなインセンティブの導入が不可欠である。そのため、税制における特別措置を導入することが必要であり、新しい目標に基づき公共交通機関のバリアフリー化を一層推進していく必要がある。</p>	
	今回の要望に関連	<p>政策体系における政策目的の位置付け</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</p> <p>政策の達成目標</p> <p>業績指標13 公共施設等のバリアフリー化率（①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設（※）の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）、⑤不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 目標値：②約85%（平成27年） ※1 日平均利用客数 3,000人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。</p> <p>業績指標14 バリアフリー化された車両等の割合（①鉄軌道車</p>

		<p>両、②ノンステップバス、③リフト付きバス等、④福祉タクシー、⑤旅客船、⑥航空機)</p> <p>目標値：①約60%（平成27年）、②約57%（平成27年）、③約12%（平成27年）、④20,000台（平成27年）</p>
	租税特別措置の適用又は延長期間	3年間
	同上の期間中の達成目標	<p>平成32年度末までの目標</p> <p>旅客施設（※）：100%</p> <p>※1日平均利用客数3,000人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。</p> <p>鉄道車両：70%</p> <p>ノンステップバス：70%、リフト付きバス：25%</p> <p>福祉タクシー：約28,000台</p>
	政策目標の達成状況	<p>業績指標9 公共施設等のバリアフリー化率（①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）</p> <p>実績値：②77.2%（平成21年度）</p> <p>業績指標10 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及びの導入数（①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー）</p> <p>実績値：①45.8%（平成21年度）、②25.8%（平成21年度）、③11,165台（平成21年度）</p> <p>業績指標11 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）</p> <p>実績値：①45.7%（平成21年度）</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	66社
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかるが、特別償却制度を導入することにより、需要増が見込まれない中で、投下資金を早期に回収でき、経営の安定が図られることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。
	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
相当性	予算上の措置等の要求内容及び金額	地域公共交通確保維持改善事業：305億円の内数（平成23年度予算）

		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p> <p>公共交通機関のバリアフリー化については、都市部においては整備困難な旅客施設の整備やホームドアの設置等の一層の機能の向上が求められている一方、地方部においては基礎的なバリアフリー化が進んでおらず、そのバリアフリー化を実施していく必要がある。</p> <p>当該特別措置は、主に都市部等において、比較的負担力のある公共交通事業者が自己資金で整備を行うにあたり、新たなインセンティブとすることを想定している。</p>
		<p>要望の措置の妥当性</p> <p>都市部における整備困難な旅客施設等の整備やホームドアの設置等の機能の向上には多額の費用がかかるため、これらの整備を促進するためには、需要増が見込まれない中で、早期に償却完了を可能とし、経営の安定を支援することによるインセンティブを与えることが必要である。なお、特別償却制度は、課税の繰延効果があるものの全体で見れば納税額は同じであり、比較的負担力のある公共交通事業者が自己資金で行う整備に対する支援として妥当である。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に 関連する事項</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	—
	<p>租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)</p>	—
	<p>前回要望時の達成目標</p>	—
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していないの理由</p>	—
	<p>これまでの要望経緯</p>	—