

平成24年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

| | | | |
|-------------|---|------|-------|
| No | 36 | 府省庁名 | 国土交通省 |
| 対象税目 | 個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 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貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に係る課税標準の特例措置の延長 | | |
| 要望内容(概要) | <ul style="list-style-type: none"> ・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及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車 ・特例措置の内容 固定資産税 課税標準 5年間3/5 | | |
| 関係条文 | <p>地方税法附則第15条第10項、地方税法附則施行令附則第11条第14項 地方税法施行規則附則第6条第25項</p> | | |
| 減収見込額 | (初年度) — (▲90) (平年度) — (▲97) (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貨物の高性能車両の導入を促すことにより、鉄道貨物へのモーダルシフトを促進し、CO2排出の削減を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 JR貨物が国鉄から承継した老朽車両は、JR貨物の保有する機関車の約5割、コンテナ貨車の約3割をそれぞれ占めているところであり、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを一層推進することによりCO2排出量の削減を図るためには、引き続き本特例措置を適用することにより、大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新を推進する必要がある。</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鉄道輸送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）に盛り込まれるとともに、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」が業績指標として掲げられているなど、政府全体あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけられている。</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 | 平成26年度期首までに機関車の新製割合を概ね64%、コンテナ貨車の新製割合を概ね80%とする。 |
| | 税負担軽減措置等の適用又は延長期間 | 平成26年3月31日までの2年間延長 |
| | 同上の期間中の達成目標 | 平成25年度期首までに機関車の新製割合概ね55%、コンテナ貨車の新製割合概ね76%とする。 平成26年度期首までに機関車の新製割合概ね64%、コンテナ貨車の新製割合概ね80%とする。 |
| | 政策目標の達成状況 | 創設から平成23年度期首までに新製した車両数は機関車241両、コンテナ貨車1,388両であり、同年度期首における機関車の新製割合は47%、コンテナ貨車の新製割合は69%となっている。 |
| 有効性 | 要望の措置の適用見込み | <p>1法人 日本貨物鉄道株式会社</p> <p>国鉄改革の際、鉄道貨物事業に係る経営体制については、輸送距離が長く、往路復路不均衡になりやすい鉄道貨物輸送を円滑に行っていくため、旅客部門から独立して全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大宗をJR貨物1社が担うこととなったことによるためであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ったりしているものではない。</p> |
| | 要望の措置の効果見込み（手段としての有効性） | 本特例措置を講ずることより、大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新が推進されることから、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 | モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するための事業用固定資産の買換えに関する法人税の特例措置（圧縮記帳） |
| | 予算上の措置等の要求内容及び金額 | 独立行政法人鉄道・運輸機構の特例業務勘定からの助成金及び無利子貸付890億円（平成23年度～平成32年度） |
| | 上記の予算上の措置等と要望項目との関係 | 上記予算措置と相まって、モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を推進する。 |
| | 要望の措置の妥当性 | CO2の排出削減のためには、CO2の排出量が営業用トラックの約1/7である鉄道貨物へのモーダルシフトが効果的かつ不可欠であるところ、本特例措置の適用により、車両更新後の固定資産税の負担を軽減することは、JR貨物により多くの車両の更新を促す効果があることから、政策の達成のための手段として適切である。 |
| | ページ | 36-2 |

| | |
|------------------------------------|---|
| <p>税負担軽減措置等の適用実績</p> | <p>平成19年度 178両(機関車28両、コンテナ貨車150両) 平成20年度 171両(機関車27両、コンテナ貨車144両) 平成21年度 124両(機関車24両、コンテナ貨車100両) 平成22年度 95両 (機関車19両、コンテナ貨車76両) 平成23年度 76両 (機関車6両、コンテナ貨車170両)見込み</p> |
| <p>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)</p> | <p>平成23年度期首における機関車の新製割合は47%、コンテナ貨車の新製割合は69%となっている。</p> |
| <p>前回要望時の達成目標</p> | <p>平成22年度 176両(機関車26両、コンテナ貨車150両) 平成23年度 175両(機関車25両、コンテナ貨車150両)</p> |
| <p>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> | <p>平成22年度は目標と比べ機関車▲7両、コンテナ貨車▲74両となった。 平成23年度は目標と比べ機関車▲19両、コンテナ貨車+20両となる。 平成22年度税制改正要望時においては、鉄道貨物輸送量が増加することを前提に車両投資計画を策定していたが、2008年9月以降の景気の低迷により鉄道貨物輸送量が計画を下回ったことから、一時的に車両の更新ペースを落とさざるを得ない状況となったため。 今後は輸送量の回復状況を見極めつつ、更新ペースを上げていく予定である。</p> |
| <p>これまでの要望経緯</p> | <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)(課税標準5年間1/2から5年間3/5に縮減)</p> |
| <p>ページ</p> | <p>36-3</p> |