

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 | 37 | 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 | 第三セクターが補助を受けて整備しJR貨物に貸し付ける鉄道施設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） 第三セクターが補助を受けて取得しJR貨物に貸し付ける償却資産 ・特例措置の内容 固定資産税 課税標準 10年間1/2 | | |
| 関係条文 | <p>地方税法附則第15条第20項、地方税法附則施行附則令第11条第25項及び第26項 地方税法施行規則附則第6条第41項</p> | | |
| 減収見込額 | <p>(初年度) — (▲25) (平年度) — (▲18) (単位：百万円)</p> | | |
| 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貨物の輸送効率化を図るための輸送力の増強に資する大規模な設備投資により生ずる負担を軽減することにより、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 列車到着時間の短縮などによる物流の効率化及びモーダルシフトの推進を図るため、第三セクターが行う旅客専用線の貨物列車走行対応化及び貨物列車の輸送力増強のための鉄道施設の整備を行う事業並びに貨物駅の拠点化のために鉄道施設の整備を行う事業を支援する必要がある。</p> <p>現在、隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業（平成21～24年度）を行っており、隅田川駅構内の改良により、20両編成列車への対応、大型コンテナの取扱能力の拡大及び機関車留置機能の整備を行い、北海道・東北・北陸地区と関東地区との間における鉄道貨物輸送力の増強を図ることとしており、平成24年度の完成に向けて着実に整備が進んでいる。</p> <p>このため、同事業完成後に生じる負担を軽減し、鉄道貨物へのモーダルシフトを推進していくためには、本特例措置の延長が必要である。</p> | | |
| 本要望に対応する縮減案 | | | |
| | | ページ | 37-1 |

| | | |
|-----|------------------------|--|
| 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（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 | 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業を推進し、鉄道コンテナ輸送力を約22万トン／年増強させる。 |
| | 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 | 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 H22年度 ▲0.7億トンキロ → H24年度 36億トンキロ |
| | 政策目標の達成状況 | <p>北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業については計画通り平成23年3月に工事が完成し、首都圏等から直接、福岡まで長編成コンテナ列車の直通運転が可能となり、同区間の輸送力が向上した。</p> <p>また、平成21年度より隅田川駅の工事が始まり、平成24年度の完成に向けて着実に整備が進んでいる。</p> |
| 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、全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監視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ものであり、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） | JR貨物の輸送力増強に資する大規模な設備投資について、幹線鉄道等活性化事業費補助とともに、本特例措置を適用することにより、新たに整備された鉄道施設の貸付料の低減を通じてモーダルシフトの推進が図られる。 |
| 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 | 幹線鉄道等活性化事業費補助 平成23年度 275百万円(予定) |
| | 上記の予算上の措置等と要望項目との関係 | <p>鉄道貨物の輸送力増強に対する補助制度（幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物鉄道））は、施設整備のための初期投資の負担を軽減するものである一方、本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税負担を軽減し、ランニングコストの負担を軽減するものである。</p> |
| | 要望の措置の妥当性 | <p>本特例措置により、JR貨物が第三セクターから借り受ける鉄道施設の固定資産税負担が軽減され、貸付料の低減が図られることを通じて、モーダルシフトの促進が図られることから、政策手段として適切である。</p> |

| | |
|------------------------------------|--|
| <p>税負担軽減措置等の適用実績</p> | <p>平成 18 年度 53 百万円 平成 19 年度 44 百万円 平成 20 年度 24 百万円 平成 21 年度 23 百万円 平成 22 年度 20 百万円</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>JR貨物の輸送力増強に資する大規模な設備投資について、幹線鉄道等活性化事業費補助とともに、本特例措置を適用することにより、当該新たに整備された鉄道施設の貸し付け料の低減を通じてモーダルシフトの推進が図られる。</p> |
| <p>前回要望時の達成目標</p> | <p>北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を推進し、鉄道コンテナ輸送力を約17万トン／年増強させる。 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業を推進し、鉄道コンテナ輸送を約22万トン／年増強させる。</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>北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業については計画通り平成23年3月に工事が完成し、首都圏等から直接、福岡まで長編成コンテナ列車の直通運転が可能となり、同区間の輸送力が向上した。 また、平成21年度より隅田川駅の工事が始まり、平成24年度の完成に向けて着実に整備が進んでいる。</p> |
| <p>これまでの要望経緯</p> | <p>平成12年度税制改正要望提出（創設） 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 当初5年間1/3、その後5年間2/3から10年間1/2に縮減）</p> |