

# 平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	17	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	低床型路面電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"> <li>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 鉄軌道事業者が取得した低床型路面電車</li> <li>・特例措置の内容 固定資産税：課税標準5年度分1/3</li> </ul>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第16項、 地方税法施行規則附則第6条第37項</p>		
減収見込額	(初年度) - (▲7) (平年度) - (▲13) (単位：百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的 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ことに対する社会的要請に適切に対応するため、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おり、平成18年に施行されたバリアフリー新法に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を積極的に推進しているところである。</p> <p>(2) 施策の必要性 低床型路面電車は従来の路面電車に比べ高齢者・障害者等の移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化推進のためにはその積極的な導入を図る必要がある。しかし、当該車両は従来型車両に比べ車両価格が高く、事業者にとっては大きな負担となっているため、充分導入が進んでいるとは言い難い状況にある。このため、低床式路面電車に係る課税の特例措置の延長が必要不可欠である。</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>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ことに対する社会的要請に適切に対応するため、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おり、平成18年に施行されたバリアフリー新法に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を積極的に推進しているところである。</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          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32年度末までに、全車両数のうち低床型路面電車の割合を40%とする。 (導入可能民営事業者に限る。以下同じ。)
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成27年3月31日までの2年間延長
	同上の期間中の達成目標	全車両数のうち低床型路面電車の割合を33%とする。
	政策目標の達成状況	平成23年度末において、低床型路面電車は176両導入されており、全車両のうち26%である。
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>平成25年度 2法人(3編成 9両)          平成26年度 5法人(6編成 18両)</p>
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	<p>低床型路面電車は従来の路面電車に比べ移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化促進のためにはその積極的な導入を図る必要があるが、車両価格が従来型車両に比べ高額であり、導入費用の負担増に加え、導入後も固定資産税が大幅に増加することとなり、事業者の投資意欲が働きにくい状況にある。</p> <p>本特例は、固定資産税の負担を軽減することにより、事業者に低床型路面電車に対する投資へのハードルを引き下げ、その導入を推進するために有効である。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	本特例については、他の税制上の支援措置はない。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・融資、補助金その他 地域公共交通確保維持改善事業 341億円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	補助制度により当該資産取得のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例により資産取得後のランニングコストの負担を軽減することは、公共交通機関のバリアフリー化のための投資を促し、運賃水準の安定化を図るための手段として相当である。
	要望の措置の妥当性	公共交通機関のバリアフリー化は、多額の初期投資等が必要となる一方で、それに見合う収益が得られるものではなく、義務付けが困難である。こうした中、補助制度により車両導入のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例により車両導入後のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者にインセンティブを与えることは、公共交通機関のバリアフリー化を推進する手段として相当である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>特例措置創設後の実績</p> <p>平成 20 年度実績 3 編成 7 両 (49 百万円)</p> <p>平成 21 年度実績 1 編成 3 両 (46 百万円)</p> <p>平成 22 年度実績 1 編成 3 両 (39 百万円)</p> <p>平成 23 年度実績 2 編成 5 両 (30 百万円)</p> <p>平成 24 年度見込み 5 編成 15 両 (17 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>低床型路面電車は従来の路面電車に比べ移動制約者が安全かつ容易に乗降しやすいよう低床構造になっており、バリアフリー化促進のためにはその積極的な導入を図る必要があるが、車両価格が従来型車両に比べ高額であり、導入費用の負担増に加え、導入後も固定資産税が大幅に増加することとなり、事業者の投資意欲が働きにくい状況にある。</p> <p>本特例は、固定資産税の負担を軽減することにより、事業者に低床型路面電車に対する投資へのハードルを引き下げ、その導入を推進するために有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>全車両数のうち低床型路面電車の割合を 25% とする。 （低床型路面電車導入可能民営事業者に限る。）</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>全車両数のうち低床型路面電車の割合：29%（平成 24 年度末時点見込み） （低床型路面電車導入可能民営事業者に限る。）</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）</p> <p>平成 14 年度税制改正要望提出（延長）</p> <p>平成 16 年度税制改正要望提出（延長）</p> <p>平成 18 年度税制改正要望提出（延長）</p> <p>平成 20 年度税制改正要望提出（延長）</p> <p>平成 22 年度税制改正要望提出（延長）</p> <p>平成 23 年度税制改正要望提出（延長・縮減）：特例率を 1/4 から 1/3 に縮減</p>
<p>ページ</p>	<p>17—3</p>