

平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	24	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 事業税(外形) 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	環境にやさしい鉄道の利用促進及び省エネルギーに資する旅客用新規鉄道車両に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容(概要)	<p>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>利用者利便の向上・省エネルギーに資する新規製造車両</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>固定資産税：課税標準5年間1/2</p>		
関係条文	<p>〔 地方税法附則第15条第29項、地方税法施行令附則第11条第39項、地方税法施行規則附則第6条第56項 〕</p>		
減収見込額	<p>(初年度) - (▲701) (平年度) - (▲749) (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>老朽化車両の代替等による鉄道利用者の利便性の向上や環境問題に対応した省エネルギーに資する新造車両の導入を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>平成17年4月に閣議決定した京都議定書目標達成計画において、鉄道を含む公共交通機関の利用促進を図ることとされる等、地球環境問題が深刻化し、省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、鉄道の果たすべき役割がますます大きくなっているところ、環境にやさしい鉄道の利用を促進すべく、利用者利便をより一層高めるとともに、旅客鉄道輸送の省エネルギー化を進めていくことが喫緊の課題となっており、このためには、鉄道事業者において老朽化車両を高速性能に優れた車両やエネルギー効率に優れた車両に着実に更新していくことが極めて重要であるが、車両更新投資は、事業者にとっては直ちには収益向上に結びつきにくい投資となっている。</p> <p>このため、本特例措置を通じてインセンティブを与えることにより、車両更新等に係る投資負担を軽減し、車両更新等の促進を図ってきたところであり、鉄道利用者の利便性や旅客鉄道輸送の省エネルギー化を一層向上させる観点から、本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	<p>地方税法施行規則附則第6条第56項1号の要件の絞り込みを行うこととし、電車については速度制御方式の中でも省エネルギー性に優れたVVFインバータ制御と電力回生ブレーキの双方を備えた車両、気動車については高効率内燃機関を備えた車両への更新に限って特例の適用対象とする。</p> <p>なお、既にVVFインバータ制御を備えた車両や既に高効率内燃機関を備えた車両からの更新については、一定の低炭素化が進んでおり、更なる低炭素化の効果が限られることを踏まえ、特例の適用を認めないこととする。</p>		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	鉄道を含む公共交通機関の利用促進を図ることやエネルギー効率の良い鉄道車両の導入促進については、京都議定書目標達成計画（閣議決定）に盛り込まれており、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度の高い政策として明確に位置づけられている。
	政策の達成目標	老朽化車両の代替による鉄道利用者の利便性の向上や環境問題に対応した省エネルギーに資する新造車両の導入を促進する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	地方税法施行規則附則第6条第56項1号の要件の絞り込みを行うこととし、2年延長を要望
	同上の期間中の達成目標	老朽化車両の代替による鉄道利用者の利便性の向上や環境問題に対応した省エネルギーに資する新造車両の導入を促進する。
	政策目標の達成状況	平成18年度 1284両（代替車両1093両、純増車両191両） 平成19年度 1367両（代替車両1131両、純増車両236両） 平成20年度 1229両（代替車両1015両、純増車両214両） 平成21年度 967両（代替車両882両、純増車両85両） 平成22年度 992両（代替車両938両、純増車両54両）（見込み）
有効性	要望の措置の適用見込み	平成23年度 832両（代替車両782両、純増車両50両） 平成24年度 663両（代替車両559両、純増車両104両）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	環境にやさしい鉄道の利用を促進すべく、利用者利便をより一層高めるとともに、旅客鉄道輸送の省エネルギー化を進めていくことが喫緊の課題となっており、このためには、鉄道事業者の老朽化車両を高速性能に優れた車両やエネルギー効率に優れた車両に着実に更新していくことが極めて重要であるが、性能に優れた車両への投資は事業者にとって大きな負担となるにもかかわらず、事業者にとっては直ちには収益向上に結びつきにくいことに加え、固定資産税が増加することとなる投資となっている。 このため、本特例を通じて、車両への投資に係る投資負担を軽減し、その更新等の促進を図ることは、鉄道利用者の利便性や旅客鉄道輸送の省エネルギー化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	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	本特例については他の予算上の措置はない。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	
	要望の措置の妥当性	性能に優れた車両への投資は事業者にとって大きな負担となるにもかかわらず、事業者にとっては直ちには収益向上に結びつきにくいことに加え、固定資産税が増加することとなる投資である。このため、本特例を通じて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、事業者にインセンティブを与えることは、車両更新等を促進し、鉄道利用者の利便性や旅客鉄道輸送の省エネルギー化を一層向上させる手段として妥当である。 また本特例は、税負担の大きい車両導入後の一定期間に限って固定資産税を軽減するものであるとともに、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさから、国民の納得できる必要最小限の措置である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成18年度1284両（2,302百万円） 平成19年度1367両（2,657百万円） 平成20年度1229両（2,789百万円） 平成21年度967両（2,998百万円） 平成22年度992両（2,906百万円）（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>本特例を通じて、車両への投資に係る投資負担を軽減し、その更新等の促進を図ることは、鉄道利用者の利便性や旅客鉄道輸送の省エネルギー化を一層向上させる観点から有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>老朽化車両の代替による鉄道利用者の利便性の向上や環境問題に対応した省エネルギーに資する新造車両の導入を促進する。 ※平成21年度1206両、平成22年度695両、合計1901両の導入を見込む。</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>利用者利便の向上及び省エネルギーに資する新造車両について、平成21年度967両、平成22年度992両（見込み）、合計1959両の導入が図られ、目標が達せられる見込みである。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>昭和39年度税制改正要望提出（創設） 昭和41年度税制改正要望提出（拡充）：除雪車を追加 昭和49年度税制改正要望提出（拡充）：3年間1/2から5年間1/2に拡充 平成6年度税制改正（整理合理化）：除雪車を除外 平成8年度税制改正（整理合理化）：利用者利便の向上に資する一定の車両に限定 平成15年度税制改正要望提出（拡充）：リース車両、省エネに資する車両を追加 平成16年度税制改正（整理合理化）：信託会社からの賃借を除外 平成17年度税制改正（整理合理化）：本則から附則へ 平成19年度税制改正要望提出（延長） 平成21年度税制改正要望提出（延長）：適用要件の見直し</p>
<p>ページ</p>	<p>24—3</p>