

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	27	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	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"> ・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車両 ・特例措置の内容 固定資産税：課税標準5年度分1/4 		
関係条文	〔 地方税法附則第15条第27項、同法施行規則附則第6条第54項 〕		
減収見込額	(初年度) - (▲2) (平年度) - (▲3) (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、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ところ、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する。</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が、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。</p>		
本要望に対応する縮減案			
	ページ	27-1	

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：29 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30%とする。 (導入可能民営事業者に限る。以下、同様。)
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年延長を要望
	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25%とする。
	政策目標の達成状況	平成21年度末において、低床型路面電車は168両導入されており、全車両数のうち23%である。
有効性	要望の措置の適用見込み	平成23年度 1法人(1編成3両) 平成24年度 1法人(2編成4両)
	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約2倍となっているため、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	<ul style="list-style-type: none"> ・融資、補助金その他 地域公共交通確保維持改善事業(仮称) 平成23年度 予算要求額 45,300百万円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	補助金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、助成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。
ページ	27—3	

<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> <table border="0"> <tr> <td>平成12年度実績</td> <td>3編成 15両</td> <td>平成18年度実績</td> <td>12編成 32両</td> </tr> <tr> <td>平成13年度実績</td> <td>5編成 15両</td> <td>平成19年度実績</td> <td>4編成 17両</td> </tr> <tr> <td>平成14年度実績</td> <td>6編成 19両</td> <td>平成20年度実績</td> <td>3編成 7両</td> </tr> <tr> <td>平成15年度実績</td> <td>4編成 7両</td> <td>平成21年度実績</td> <td>1編成 3両</td> </tr> <tr> <td>平成16年度実績</td> <td>5編成 12両</td> <td>平成22年度見込み</td> <td>2編成 5両</td> </tr> <tr> <td>平成17年度実績</td> <td>5編成 19両</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	平成12年度実績	3編成 15両	平成18年度実績	12編成 32両	平成13年度実績	5編成 15両	平成19年度実績	4編成 17両	平成14年度実績	6編成 19両	平成20年度実績	3編成 7両	平成15年度実績	4編成 7両	平成21年度実績	1編成 3両	平成16年度実績	5編成 12両	平成22年度見込み	2編成 5両	平成17年度実績	5編成 19両		
平成12年度実績	3編成 15両	平成18年度実績	12編成 32両																						
平成13年度実績	5編成 15両	平成19年度実績	4編成 17両																						
平成14年度実績	6編成 19両	平成20年度実績	3編成 7両																						
平成15年度実績	4編成 7両	平成21年度実績	1編成 3両																						
平成16年度実績	5編成 12両	平成22年度見込み	2編成 5両																						
平成17年度実績	5編成 19両																								
<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約2倍となっているため、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>業績指標の「公共施設等のバリアフリー化率」についての政策チェックアップにおいて、本特例に関する減税見込額を踏まえた上で、目標の達成状況に関する分析を行い、現在の施策を維持すると評価しているところである。</p>																								
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>平成22年度：2編成5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：現時点において2編成5両の導入を予定しており、目標を達成する見込みである。</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）</p>																								