

低炭素社会に対応したくらし・物流基盤づくり

(1) 自動車グリーン税制の延長及び拡充（低公害車の取得に係る特例等） （自動車取得税、固定資産税）

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進する観点から、以下の特例措置を講ずる。

1. 低公害車の取得に係る特例措置の延長

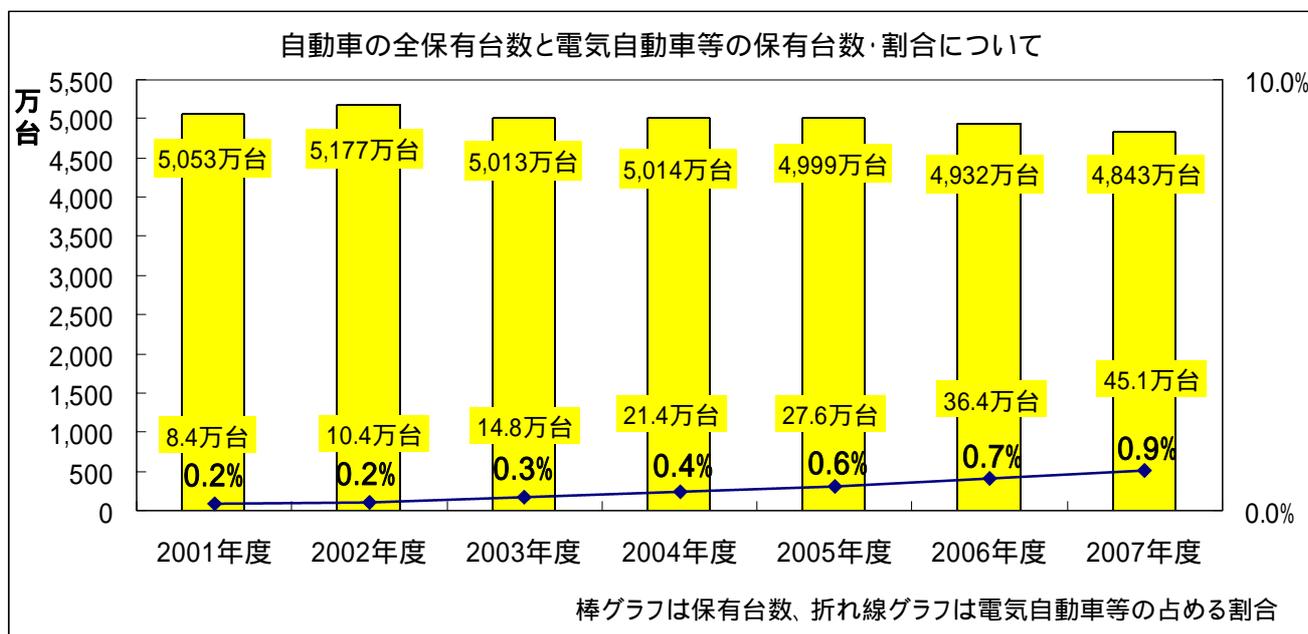
電気自動車（燃料電池自動車を含む）、圧縮天然ガス（CNG）自動車^(注1)及びハイブリッド自動車^(注2)に係る特例措置について、所要の見直しを行いつつ、その適用期限を2年延長する。

（現行制度の概要）

自動車取得税：2.7%（ハイブリッド乗用車等：1.8%）軽減

（注1）車両総重量3.5t以下は排出ガスを平成17年基準に比べ75%以上低減（ ）した自動車、車両総重量3.5t超は排出ガスを平成17年基準に比べ10%以上低減（重量車 ）した自動車対象

（注2）車両総重量3.5t以下は排出ガスを平成17年基準に比べ75%以上低減（ ）し、平成22年度燃費基準を20%以上向上した自動車、車両総重量3.5t超は排出ガスを平成17年基準に比べ10%以上低減（重量車 ）し、平成27年度燃費基準を達成した自動車対象



2007年度末における全保有台数に占める割合は1%に満たない
（電気自動車等約45万台 / 保有台数約4800万台）

京都議定書目標達成計画のCO₂削減目標達成やNO_x・PMに係る大気環境基準の達成のため、本特例措置の延長は必要不可欠

2. 低公害車の燃料等供給設備に係る特例措置の延長及び拡充

電気自動車、圧縮天然ガス（CNG）自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備に係る特例措置について、取得価額の要件（2千万円以上）を引き下げた上で、その適用期限を2年延長する。

（現行制度の概要）

固定資産税：課税標準 3年間2/3に軽減

3. ディーゼル車等の廃車代替に係る特例措置の延長及び拡充

自動車NO_x・PM法に基づく対策地域内で同法の排出基準に適合しないバス・トラック等を廃車し、新たに排出基準に適合し、かつ、最新の自動車排出ガス規制に適合したバス・トラック等買い換える場合に係る特例措置について、拡充した上で、その適用期限を2年延長する。

（現行の特例内容）

最新の自動車排出ガス規制（平成17年規制）適合車への買い換えにつき、1.2%軽減

（延長及び拡充の内容）

最新の自動車排出ガス規制（平成17年規制、平成21年規制及び平成22年規制）適合車への買い換えにつき、1.2%軽減（平成21年規制及び平成22年規制適合車については、それぞれの規制の適用日以降）

平成21年規制及び平成22年規制適合車（ディーゼル車）への買い換えについては、それぞれの規制の適用日の前日までの買い換えにつき、2.1%軽減

平成21年規制適合車

適用車種：ディーゼル車のうち、軽量車（車両総重量1.7t以下）、中量車の一部（車両総重量2.5t超3.5t以下）、重量車の一部（車両総重量12t超）
NO_x触媒付ガソリン直噴車

適用日：平成21年10月1日

平成22年規制適合車

適用車種：ディーゼル車のうち、中量車の一部（車両総重量1.7t超2.5以下）、重量車の一部（車両総重量3.5t超12t以下）

適用日：平成22年10月1日

（2）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特例措置の延長（固定資産税）

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いる。このため、鉄道事業者が新規に導入する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係る特例措置の適用期限を2年延長する。

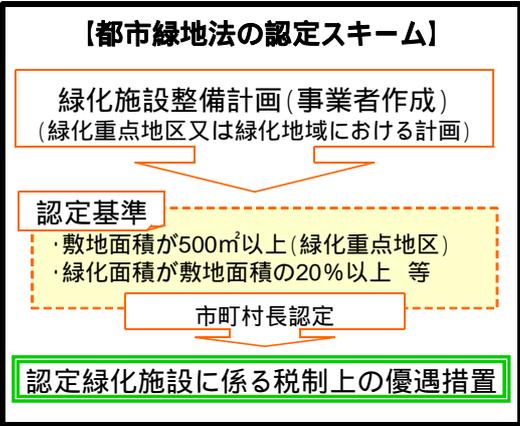
固定資産税：課税標準5年間1/2に軽減

(3) 都市の緑の創出に資する緑化施設に係る特別償却制度の創設及び固定資産税の課税標準の特例措置の延長(所得税、法人税、固定資産税)

都市の緑地については、良好な都市景観の創出、生活へのうるおいの付与、防災対策のみならず、地球環境問題対策としての温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和等のために重要な役割を果たしており、市街地の過半を占める民有地の緑化を推進し、緑の創出に取り組むことが必要である。

このため、認定緑化施設に係る所得税・法人税の特別償却制度の創設、固定資産税の課税標準の特例措置の2年延長を行う。

所得税・法人税：特別償却制度(100分の14)を創設
 固定資産税：緑化施設に応じ課税標準を5年間1/2又は1/3に軽減



【緑化地域における緑化施設のイメージ】



(4) 住宅に係る省エネ改修促進税制の延長(所得税)

地球温暖化防止に向けてCO₂排出量の削減を図るために、既存住宅においても省エネ性能を向上させる必要があることから、自己の居住の用に供する家屋について一定の省エネ改修工事(窓の二重サッシ化等)を行った場合の特例措置の適用期限を5年延長する。

所 得 税 : (延長) 住宅ローン残高の一定割合を5年間にわたり税額控除。

< 現行制度の概要 >

省エネ改修促進税制	
控除率	2.0% (特定の省エネ改修工事()以外の部分は1.0%)
控除期間	5年間
控除対象 借入限度額	200万円 (特定の省エネ改修工事相当部分。当該工事以外の部分と合計で1,000万円)
借入金の償還期間	5年以上
工事費	30万円超

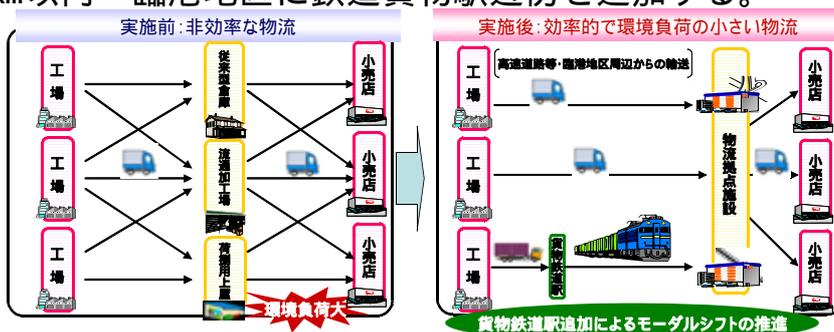
特定の省エネ改修工事：改修後住宅全体の省エネ性能が現行の省エネ基準相当に上がると認められる内容の省エネ改修工事

**(5) 環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る特例措置の延長及び拡充
(所得税、法人税、固定資産税、都市計画税)**

国際競争力の強化、物流事業に伴う環境負荷（CO₂量）の低減及び地域の活性化に資するよう、物流拠点である営業倉庫を中心とした物流効率化を推進するため、「物流総合効率化法」の規定による総合効率化計画に基づき倉庫用建物等を取得する場合の特例措置を2年延長する。

また、環境負荷のさらなる低減に資する物流効率化を図るため、現行の立地要件である高速道路等IC5km以内・臨港地区に鉄道貨物駅近傍を追加する。

- 所得税・法人税：
割増償却5年間10%
固定資産税・都市計画税：
課税標準5年間
1 / 2（倉庫）
3 / 4（附属設備）
5 / 6（上屋）に軽減

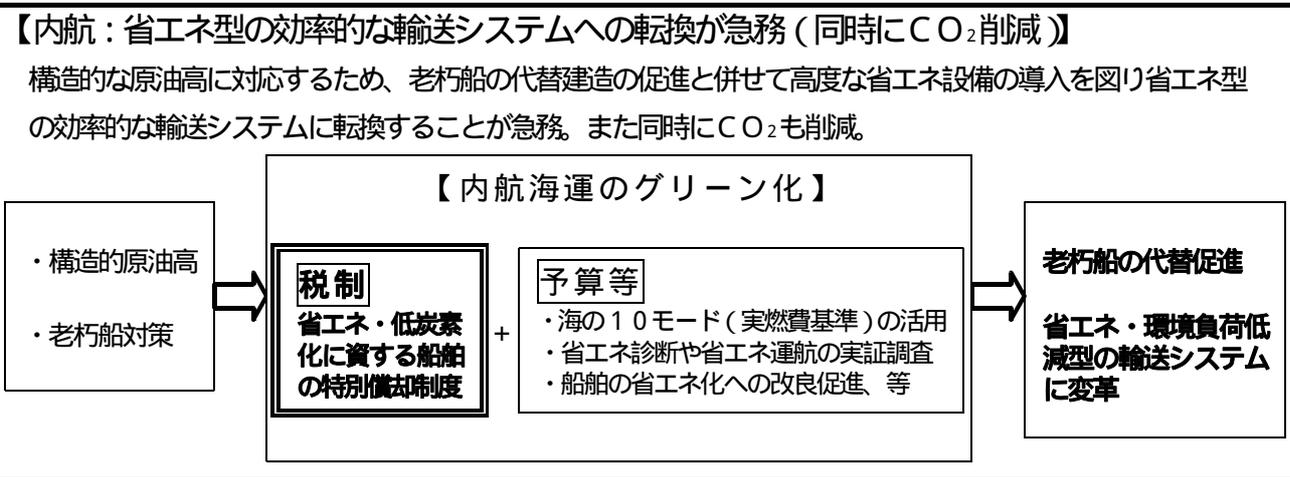


**(6) 環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度の延長及び拡充
(所得税、法人税)**

我が国の市場経済、貿易活動、国民生活を支える基盤である外航・内航海運において、初期投資額が大きい船舶の代替建造を促進し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることに加え、船舶の省エネ・環境負荷低減に関する社会的・国際的要請への対応を促進するため、船舶に係る特別償却制度を2年延長する。

その際、特に、構造的な原油高に対応することが急務である内航海運については、より一層省エネ・CO₂削減を図る重点化と併せ、特別償却率を拡充する。

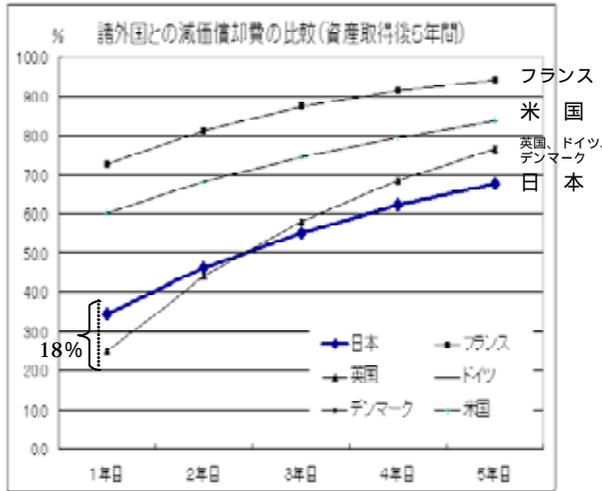
(現行制度)	特別償却の率
外航環境低負荷船	18%
内航環境低負荷船	16%



【外航：国際競争力の確保と、国際海運のCO₂削減への主導的貢献】

国際競争力を確保するためには、特別償却制度があつてようやく諸外国に準じる水準となる現状の償却率の維持が必須。

国際海運からのCO₂削減に向けて国際的にリードし、主導的に貢献していく。



注) 日本船主協会、運輸政策研究機構調べによる。
(2007年12月現在把握している概要)

【国際海運からのCO₂削減に向けた取り組み】

国際海運は京都議定書の適用対象外
「G8北海道洞爺湖サミット」(本年7月)首脳宣言において、国際海事機関(IMO)での検討加速を合意

国際海運からのCO₂削減に向けて我が国が国際的にリードし、主導的に貢献していく

(具体的な取り組み)

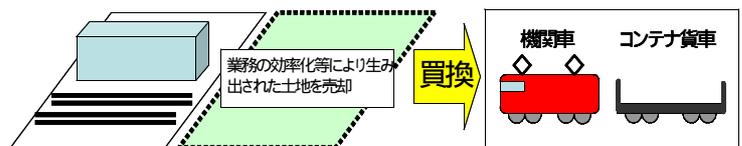
引き続き、船舶の特別償却制度による省エネ・低炭素化に資する船舶の導入の推進が必須

『海洋環境イニシアティブ』の策定
・革新的省エネ技術の開発
・船舶の燃費指標(海の10モード)策定・普及促進、等

(7) モーダルシフトに資する鉄道貨物輸送に係る事業用資産の買換特例の延長(法人税)

地球環境問題が深刻化する中、モーダルシフトを積極的に推進する上で重要な役割を担う鉄道貨物輸送について、老朽化車両の更新を促進し、輸送の近代化等を図るため、JR貨物が業務の効率化等により生み出した土地を譲渡して、機関車・コンテナ貨車を取得した場合の特例措置の適用期限を3年延長する。

法人税：土地譲渡益の範囲内で買換資産価額の80%を圧縮記帳



(8) スーパー中枢港湾における荷さばき施設等に係る特例措置の延長(固定資産税、都市計画税)

スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において、アジアの主要港を凌ぐ低廉で高水準なサービスの提供を促進するため、港湾管理者の認定を受けた民間事業者(認定運営者)が国の無利子貸付制度の適用を受けて取得する荷さばき施設等に係る特例措置を2年延長する。

固定資産税・都市計画税：課税標準1/2に軽減

(9) 運輸事業振興助成交付金制度の拡充 (軽油引取税)

要 望

運輸事業振興助成交付金は、国民生活に最も身近な輸送機関であるトラック・バス事業等の公共的使命に鑑み、次のような対策に活用されている。

安全対策

- ・運転者への交通安全教育研修助成 ・運転者適性診断受診助成 ・衝突被害軽減ブレーキの導入助成
- ・睡眠時無呼吸症候群検査助成

環境・省エネルギー対策

- ・低公害トラック・バス導入助成 ・NOx・PM法車両代替費融資に係る利子補給
- ・EMS等環境・省エネ機器導入促進助成

バス活性化対策

- ・ノンステップバス等導入助成 ・バス停上屋等の整備 ・オムニバスタウン整備費助成

経営資金対策

- ・車両の買換資金等の融資を円滑にするための基金の造成及び利子補給

事業適正化対策

- ・貨物自動車運送事業適正化対策(事業者巡回指導、適正化指導員研修、安全性評価事業)

燃油高騰対策

- ・セーフティネット融資保証料助成 ・燃料供給施設設置助成 等

トラック・バス事業等は燃油高騰等により極めて厳しい経営環境に置かれており、運輸事業振興助成交付金が今後とも確実に交付されることが是非とも必要である。このため、運輸事業振興助成交付金の交付が制度的に担保される等の拡充措置を講じる。

要望の背景

- ・軽油引取税の暫定税率及び営業用バス、トラックに係る交付金措置を10年延長
(平成20年度税制改正大綱)

- ・「道路特定財源等に関する基本方針」閣議決定(平成20年5月13日)

道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。

運輸事業振興助成交付金制度

昭和51年度税制改正により、軽油引取税の税率が引き上げられた際、課税技術上営業用と自家用の格差の設定が困難であったことから、営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るため、所定額を都道府県から都道府県トラック協会・バス協会等に交付し、国が地方交付税による財源措置を講ずることとした制度

