

Ⅲ 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等 (自動車重量税、自動車取得税、固定資産税)

1. 自動車重量税及び自動車取得税の特例措置

景気対策・環境対策の観点から、現行の自動車グリーン税制の対象とされている環境性能の良い自動車等について、自動車重量税及び自動車取得税を減免する特例措置を講じる。

■特例措置の適用期間等

① 自動車重量税

平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間に、新規・継続検査等（この期間内に最初に受ける検査に限る。）を受ける場合

② 自動車取得税

平成21年4月1日から平成24年3月31日までの間に、新車を取得する場合

■対象車と軽減率

対 象 車	軽減率
① 次世代自動車（軽自動車を含む） 電気自動車（燃料電池自動車を含む）、天然ガス自動車(注1) プラグインハイブリッド自動車、 ハイブリッドバス・トラック(注2)、 ハイブリッド乗用車等(注2)、 クリーンディーゼル乗用車(注3)	免 税
② 低燃費車（軽自動車を含む） 平成22年度燃費基準+25%達成車(注4) かつ 排出ガス性能☆☆☆☆車(注5)	75%軽減
----- 平成22年度燃費基準+15%達成車(注6) かつ 排出ガス性能☆☆☆☆車	50%軽減
③ 最新排出ガス規制適合ディーゼルバス・トラック等 平成27年度重量車燃費基準達成車(注7) かつ ポスト新長期規制適合車(注8)	75%軽減
----- 平成27年度重量車燃費基準達成車 かつ 排出ガス性能重量車☆☆車(注9)	50%軽減

2. 低公害車（新車を除く）の取得に係る自動車取得税の特例措置

新車購入時以外の取得について、現行の自動車取得税に係る特例措置を、対象の重点化を行いつつ、プラグインハイブリッド自動車に係る軽減税率を設定した上で、その適用期限を3年延長する。

- ・電気自動車（燃料電池自動車を含む）、天然ガス自動車(注1)、
ハイブリッドバス・トラック(注2) … 税率から2.7%を軽減
- ・ハイブリッド乗用車等(注2) … 税率から1.6%を軽減（現行1.8%）
- ・プラグインハイブリッド自動車 … 税率から2.4%を軽減（新たに設定）

(注1) 天然ガス自動車

車両総重量3.5 t 以下は排出ガス性能☆☆☆☆車(注5)、車両総重量3.5 t 超は排出ガス性能重量車☆車(注9)。

(注2) ハイブリッドバス・トラック、ハイブリッド乗用車等

車両総重量3.5 t 以下は排出ガス性能☆☆☆☆車(注5)かつ平成22年度燃費基準+25%達成車(注4)、車両総重量3.5 t 超は排出ガス性能重量車☆車(注9)かつ平成27年度重量車燃費基準達成車(注7)。

(注3) クリーンディーゼル乗用車

平成21年排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車。

(注4) 平成22年度燃費基準+25%達成車

平成22年度燃費基準より25%以上燃費性能の良い自動車。

(注5) 排出ガス性能☆☆☆☆車

平成17年排出ガス基準より窒素酸化物等の有害物質を75%以上低減させた自動車。

(注6) 平成22年度燃費基準+15%達成車

平成22年度燃費基準より15%以上燃費性能の良い自動車。

(注7) 平成27年度重量車燃費基準達成車

平成27年度燃費基準を満たす車両総重量3.5 t 超の重量車。

(注8) ポスト新長期規制適合車

平成21年排出ガス規制に適合した自動車。

(注9) 排出ガス性能重量車☆車

平成17年排出ガス基準より窒素酸化物又は粒子状物質を10%以上低減させた車両総重量3.5 t 超の重量車。

3. 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置

低公害車の燃料等供給設備に係る特例措置について、電気自動車用充電設備の取得価額要件を引き下げた上で、その適用期限を2年延長する。

(延長)・電気自動車用充電設備、CNG自動車用天然ガス充填設備、燃料電池自動車用水素充填設備 … 課税標準3年間2/3に軽減

(拡充)・電気自動車用充電設備の取得価額要件を「3百万円以上(現行2千万円以上)」に引き下げ

(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走行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。

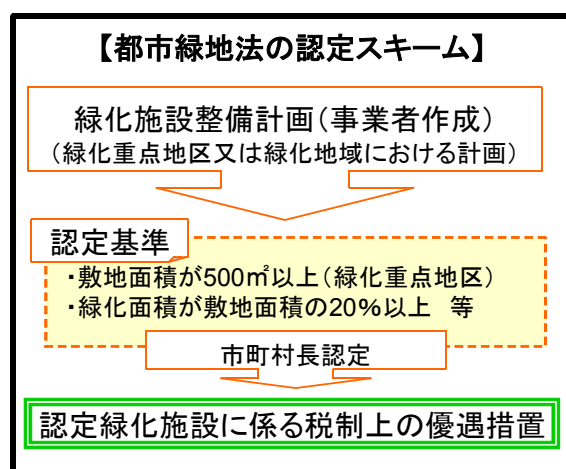
○固定資産税：課税標準5年間1/2に軽減

(3) 都市の緑の創出に資する緑化施設に係る固定資産税の特例措置の延長 (固定資産税)

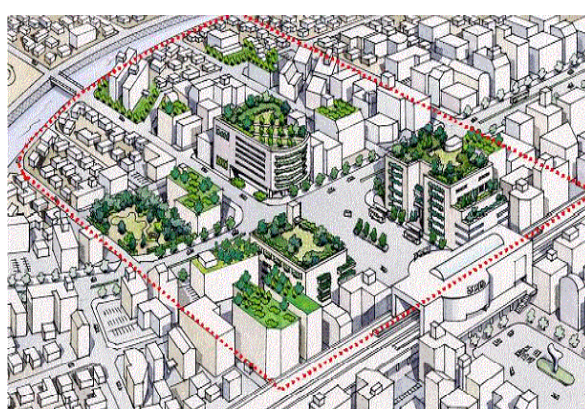
都市の緑地については、良好な都市景観の創出、生活へのうるおいの付与、防災対策のみならず、地球環境問題対策としての温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和等のために重要な役割を果たしており、市街地の過半を占める民有地の緑化を推進し、緑の創出に取り組むことが必要である。

このため、認定緑化施設に係る固定資産税の課税標準の特例措置の2年延長を行う。

○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(※1)する。

○所得 税 : 住宅ローン残高の一定割合を5年間にわたり税額控除

<制度の概要>

控除率	2.0% (特定の省エネ改修工事(※2)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

※1 平成21年4月1日から平成22年12月31日の間は、本特例の適用要件を緩和し、改修後の住宅全体の省エネ性能が現状から一段階相当以上上がらない工事も対象とする。(ただし、控除率が2.0%となる特定の省エネ改修工事に該当するための要件は不変。)

※2 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(平成11年基準)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。

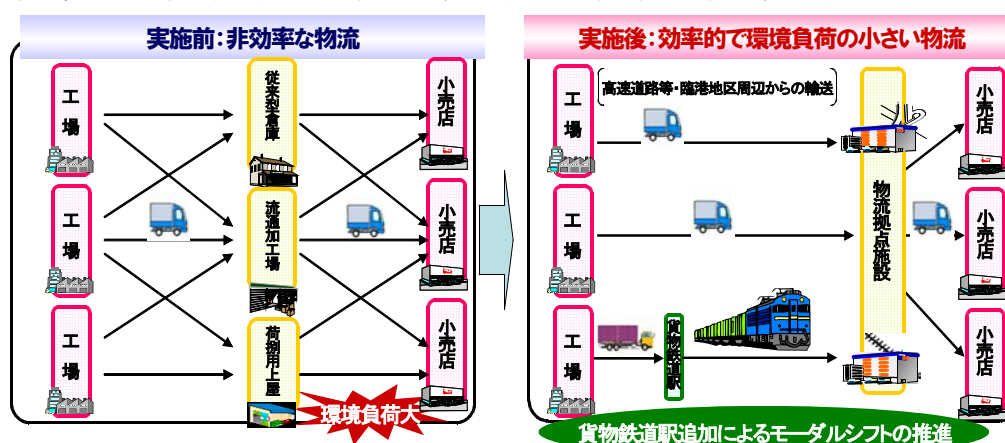
また、環境負荷のさらなる低減に資する物流効率化を図るため、現行の立地要件である高速道路等 I C 5 km以内・臨港地区に鉄道貨物駅 5 km以内を追加する。

○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)、7 / 8 (港湾上屋)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、船舶の特別償却制度を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、より一層の省エネ・CO₂削減を図る重点化と合わせ、特別償却率を拡充する。

○所得税・法人税：外航—延長（特別償却率 18%）。

特別償却

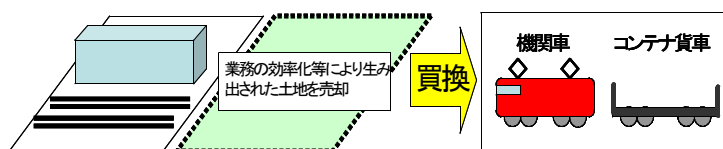
ただし、トン数標準税制選択事業者の海外子会社保有の外国籍船は特別償却率を16%に引き下げ。

内航—環境要件を厳格化したうえ、延長(特別償却率16%)。スーパーエコシップ等環境性能の高い船舶は特別償却率を18%に拡充。

(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

【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。

【要望内容】

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。

【結果】

軽油引取税に係る営業用バス、トラックの交付金措置を、軽油引取税の暫定税率も含めた税率の検討がなされる今後の税制抜本改革時までの間延長する。この間については、都道府県に対し、交付金の基準額を確保すべく確実な予算措置が講じられるよう要請する。