

## 租税特別措置等に係る政策評価（その4）

### 1. 租税特別措置等に係る政策評価の概要について

租税特別措置等に係る政策評価は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、租税特別措置等の透明化を図るとともに、国民への説明責任を果たすために実施するものである。

具体的には、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等に関して、新設又は拡充・延長要望を行う際に事前評価を実施するとともに、それらの租税特別措置等について、期限に定めのないもの等を対象として3～5年を目安に事後評価を実施している。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、租税特別措置等の必要性等（政策目的及びその根拠、達成目標及びその実現による寄与等）、有効性等（適用数、適用額、減収額、効果及び税収減を是認する理由等）、相当性（租税特別措置等によるべき妥当性等、他の支援措置や義務付け等との役割分担等）等の観点等から総合的に評価する。

### 2. 今回の評価結果等について

国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月31日変更）に基づき、令和5年度税制改正要望にあたって、1件の事前評価を実施した。評価を実施した租税特別措置等の一覧は別添1、個別の評価結果は別添2のとおりである。

以上

## 評価を実施した租税特別措置等の一覧

### 事前評価

ページ

(鉄道局)

1 CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充

※ 1

## 租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充
2	対象税目	① 政策評価の対象税目 (法人税:義、所得税:外)(国税) (法人住民税:義(自動連動)、法人事業税:義(自動連動)(地方税)
		② 上記以外の税目 (所得税:外)(国税)
3	要望区分等の別	【新設・ <b>拡充</b> ・延長】 【 <b>単独</b> ・主管・共管】
4	内容	<p>《現行制度の概要》</p> <p>2050年カーボンニュートラルの実現には、民間企業による脱炭素化投資の加速が不可欠であり、産業競争力強化法の計画認定制度に基づき、①大きな脱炭素化効果を持つ製品の生産設備、②生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備の導入に対して、最大10%の税額控除又は50%の特別償却を講ずる。</p> <p>《要望の内容》</p> <p>2050年カーボンニュートラルの実現を目指す鉄道事業者の取り組みを推進するため、以下の要件の緩和を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・炭素生産性(※)の計算単位として「事業所」だけでなく、「線区」を加える。</li> <li>・対象設備の対象として「鉄道車両」を加える。</li> </ul> <p>(※) (営業利益+人件費+減価償却費)÷CO2排出量</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法第十条の五の六 租税特別措置法第四十二条の十二の七 産業競争力強化法第二十一条の十六の一</p>
5	担当部局	国土交通省鉄道局企画室
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和4年11月 分析対象期間:令和3年4月～令和6年3月
7	創設年度及び改正経緯	令和3年度創設 CN 投資促進税制
8	適用又は延長期間	1年間(令和5年4月1日～令和6年3月31日)
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 2050カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す。
		《政策目的の根拠》 第203回国会における菅内閣総理大臣(当時)の所信表明演説(令和2年10月26日)において、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されている。 また、地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)において、引き続き、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とともに、鉄道部門においては「軽量タイプの車両やVVVF機器搭載車両の導入などのエネルギー効率の良い車両や先進的な省エネルギー機器等を導入してきたところであり、引き続き

			その導入を促進する。」とされ、また、第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においても「鉄道の更なる環境負担の低減を図るため、水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の開発を推進するとともに、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。」とされている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標：3 地球環境の保全 施策目標：9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
		③ 達成目標及びその実現による寄与	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 大きな脱炭素化効果を持つ環境性能に優れた鉄道車両などの脱炭素化投資を促進していくことで、エネルギー起源 CO2 排出量の減少に寄与していく。 具体的には、エネルギー利用環境負担低減事業適応計画を経て、事業者全体又は事業所の単位で、炭素生産性が、「3年以内に7%又は10%以上向上」となること。当該目標達成に向けて、本税制特例期間中に炭素生産性の向上を図る。 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 2050年カーボンニュートラルの実現は高い目標であり、長期を見据えた研究開発投資はもちろん、足下の設備投資についても、目標達成に向けて効果の高い投資を企業に促していかなければならない。このため、税制においても、鉄道事業者の脱炭素化投資を強力に後押ししていく。
10	有効性等	① 適用数	<p>&lt;鉄道事業者における件数&gt;</p> <p>令和3年度 0件 令和4年度 0件 令和5年度(見込み) 1件</p> <p>※事業者へのヒアリング調査による。 ※令和3年度及び4年度の適用数は租特透明化法に基づく財務省の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」により報告されていないため、事業者へのヒアリング調査の結果を採用。</p> <p>過去の適用実績が0件である理由として、鉄道事業者は本税制措置の対象となっているものの、鉄道事業者におけるCO2排出量の約75%は車両の走行に伴うものであり、特例の対象設備に「鉄道車両」が含まれていない現状では、鉄道事業者が本税制措置を適用することは困難な状況にある。令和5年度見込み件数が1件となっているが、2050年カーボンニュートラルに向けて、鉄道事業者の果たす役割は大きく、今後適用事業者が増えてくる可能性もあり適用件数が僅少とは言えない。</p>
		② 適用額	<p>&lt;鉄津事業者における適用額&gt;</p> <p>令和3年度 0億円 令和4年度 0億円 令和5年度(見込み) 55億円</p>

		<p>※事業者へのヒアリング調査による。          ※令和3年度及び4年度の適用数は租特透明化法に基づく財務省の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」により報告されていないため、事業者へのヒアリング調査の結果を採用。</p>																
	<p>③ 減収額</p>	<p>&lt;鉄道事業者における減収額&gt;</p> <p style="text-align: right;">(単位：億円)</p> <table border="1" data-bbox="595 510 1406 667"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人税</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">6.38</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0.45</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">1.93</td> </tr> </tbody> </table> <p>【法人税】          減収額＝適用額×特別償却率(50%)×法人税率</p> <p>【法人住民税】          減収額＝法人県民税減収額＋法人市町村民税減収額          (法人県民税減収額＝法人税減収額×県民税率)          (法人市町村民税減収額＝法人税減収額×市町村民税率)</p> <p>【法人事業税】          減収額＝適用額×特別償却率(50%)×法人事業税率</p> <p>※事業者へのヒアリング調査による。          ※令和3年度及び4年度の適用数は租特透明化法に基づく財務省の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」により報告されていないため、事業者へのヒアリング調査の結果を採用。</p>		令和3年度	令和4年度	令和5年度	法人税	0	0	6.38	法人住民税	0	0	0.45	法人事業税	0	0	1.93
	令和3年度	令和4年度	令和5年度															
法人税	0	0	6.38															
法人住民税	0	0	0.45															
法人事業税	0	0	1.93															
	<p>④ 効果</p>	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>&lt;鉄道事業者における件数&gt;</p> <p>令和3年度            0件          令和4年度            0件          令和5年度(見込み) 1件</p> <p>我が国におけるエネルギー起源 CO2 排出量は、2020 年時点で約 10.4 億トン。中でも全体の約 2 割を占める運輸部門の二酸化炭素の排出削減が重要で、運輸部門の二酸化炭素排出量のうち鉄道事業者の排出量が約 4%を占める。特に、CO2 排出量の 75%程度が車両走行に伴うものである鉄道事業者について、鉄道車両の環境性能を大幅に向上させるための投資への支援が必要。</p> <p>本特例が拡充されることにより、鉄道事業者の環境性能に優れた車両への投資促進につながり、鉄道事業者における CO2 排出量が削減されることにより、2050 年カーボンニュートラルへの貢献、また炭素生産性の向上が期待される。</p>																

			<p>&lt;達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果&gt;          大きな脱炭素化効果を持つ環境性能に優れた鉄道車両などの脱炭素化投資を促進していくことで、エネルギー起源 CO2 排出量の減少に寄与していく。</p>
		⑤: 税収減を是認する理由等	<p>本措置が講じられることにより、脱炭素化に向けた民間投資を喚起し、脱炭素化効果が高い製品の早期の市場投入による新需要の開拓や、足下の生産工程等の脱炭素化を促進することができる。</p>
11	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>2050年カーボンニュートラルは、従来の80%削減目標と比べて、非常に野心的なものであり、あらゆる政策リソースの活用が不可欠であり、目に見える成果を早期に出し、高い目標の実現に向けて弾みを付けるためには、足下において二酸化炭素の排出削減効果の大きい設備投資を加速することが必要である。</p> <p>また、大企業や中小企業といった事業規模の違いによらず、鉄道事業者を含むあらゆる事業者がその必要性に直面している課題であり、また、その実施のタイミングもそれぞれであることから、例えば予算のように単年度で支援を講ずるのではなく、公平性の観点から、税制措置を講ずることが妥当である。</p>
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>本措置と同様の政策目的に係る他の政策手段はない。</p>
		③: 地方公共団体が協力する相当性	<p>本措置によって、企業の脱炭素化投資が加速した場合、地域経済の活性化にも寄与していくものと考えられる。</p>
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		令和2年度(事前評価)