

令和 8 年度 税制改正 要望事項 ( 新設・拡充・延長 )

(国土交通省総合政策局環境政策課)

項目名	より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長								
税目	地球温暖化対策のための税								
要望の内容	<p><b>【制度の概要】</b> 地球温暖化対策を適正に推進するため、モーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業の用に供される以下の燃料に係る地球温暖化対策のための税が還付される。 ①内航海運、一般旅客定期航路事業（遊覧除く）の用に供した軽油又は重油 ②第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業の用に供した軽油 ③国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料</p> <p><b>【要望の内容】</b> 現行の特例措置を3年間延長する。</p> <p><b>【関係条文】</b> 租税特別措置法 第90条の3の2、第90条の3の4、第90条の7 租税特別措置法施行令 第48条の7 租税特別措置法施行規則 第39条の4、第39条の5</p> <table border="1" data-bbox="901 940 1487 1115"> <tr> <td>平年度の減収見込額</td> <td>— 百万円</td> </tr> <tr> <td>(制度自体の減収額)</td> <td>( ▲6,000 百万円の内数)</td> </tr> <tr> <td>(改正増減収額)</td> <td>( 百万円)</td> </tr> </table>			平年度の減収見込額	— 百万円	(制度自体の減収額)	( ▲6,000 百万円の内数)	(改正増減収額)	( 百万円)
平年度の減収見込額	— 百万円								
(制度自体の減収額)	( ▲6,000 百万円の内数)								
(改正増減収額)	( 百万円)								
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的 「地球温暖化対策計画」（令和7年2月18日閣議決定）においては、2030年度における運輸部門のエネルギー起源二酸化炭素の排出量を、2013年度比で約35%減の水準にすることとされている。運輸部門は、我が国の二酸化炭素排出量の約2割を占めることから、運輸部門の低炭素化が我が国の温室効果ガス削減に果たす役割は大きい。 貨物輸送については、鉄道・海運・航空は自動車に比べてCO2排出量が小さく、その利用促進は環境負荷の低減に資する。また、物流の担い手不足等により、何も対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力が不足する可能性がある」と推計されている。このため、貨物輸送の大量輸送機関への転換（モーダルシフト）の推進が必要である。 また、旅客輸送については、鉄道・海運・航空は公共交通機関として国民生活の基盤を担っており、「移動の足」の確保の観点からこれらの交通モードに対する過度な負担の増加は避けることが必要である。 このような状況の中、本特例措置により、物流におけるモーダルシフトの推進を図るとともに、国民生活を支える公共交通の維持・確保を図ることで、持続可能な社会の実現を目指す。</p> <p>(2) 施策の必要性 本特例措置は、モーダルシフトを推進し、及び公共交通機関の利用促進を阻害しないようにするとともに、地球温暖化対策に逆行する負の経済的インセンティブとなることを回避し、温室効果ガスの排出削減を図るものであるため、必要である。</p>								

今回の要望（租税特別措置）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>&lt;政府方針&gt;</p> <p>○「地球温暖化対策計画」（令和7年2月18日閣議決定）  第3章 目標達成のための対策・施策  第2節 地球温暖化対策・施策  D. 運輸部門の取組  （f）公共交通機関及び自転車の利用促進  （g）鉄道、船舶、航空機の対策  （h）脱炭素物流の推進  鉄道、船舶、航空機等を活用した新たなモーダルシフトの推進</p> <p>○「2030年度に向けた政府の中長期計画」（令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）  1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ  （2）物流の効率化  ②物流GXの推進  モーダルシフトの強力な推進</p> <p>○「交通政策基本計画」（令和3年5月28日閣議決定）  第4章 目標と講ずべき施策  基本の方針C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現  目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速  公共交通の利用促進、更なるモーダルシフトの推進</p> <p>&lt;国土交通省の政策体系&gt;</p> <p>○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</p> <p>○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27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>
		政策の達成目標	温室効果ガスの排出量の削減に寄与する。
		租税特別措置の適用又は延長期間	3年間（令和8年4月1日～令和11年3月31日）
	同上の期間中の達成目標	<p>&lt;地球温暖化対策計画の進捗状況より&gt;</p> <p>鉄道分野の排出削減量  令和10年度：229.4万t-CO2</p> <p>船舶分野の排出削減量  令和10年度：156万t-CO2</p> <p>航空分野の排出削減量  令和10年度：177.2万t-CO2</p>	

	政策目標の達成状況	<p>&lt;地球温暖化対策計画の進捗状況より&gt;</p> <p>鉄道分野の排出削減量  令和3年度：312.7万t-CO2  令和4年度：367.6万t-CO2  令和5年度：329.3万t-CO2</p> <p>船舶分野の排出削減量  令和3年度：46.4万t-CO2  令和4年度：27.1万t-CO2  令和5年度：87.4万t-CO2</p> <p>航空分野の排出削減量  令和3年度：483.7万t-CO2  令和4年度：215.9万t-CO2  令和5年度：164万t-CO2</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	390業者（海運328業者、鉄道43業者、航空19業者）
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	地球温暖化対策のための税がモーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に逆行する負のインセンティブとなることを回避し、これらの取組の推進につながるものであるため、有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	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	<p>本特例措置により、地球温暖化対策のための税がモーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に逆行する負の経済的インセンティブとなることを回避できること、また、モーダルシフトの実施に際しては、長期的な荷主の製造計画や、物流事業者の輸送計画の調整が必要であり、長期的な見通しを考慮した上で意思決定が行われる。このため、単年度かつ年度による予算額の増減が発生する予算措置よりも、3年間変わらず措置される税の還付の方が、事業者にとって事業の見通しが立ちやすく、補助金等による補填等に比べて最も効果的かつ効率的な措置であり、妥当性を有する。</p>

これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	<p>令和3年度 400業者（海運344業者、鉄道38業者、航空18業者） ▲4,332百万円</p> <p>令和4年度 400業者（海運341業者、鉄道41業者、航空18業者） ▲5,176百万円</p> <p>令和5年度 389業者（海運328業者、鉄道43業者、航空18業者） ▲5,202百万円</p> <p>※ 国土交通省から業界団体及び事業者に行った調査に基づく。</p>
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—
	租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	<p>貨物鉄道 573.7 t-CO2</p> <p>内航海運 32,661 t-CO2</p> <p>航空 806.7 t-CO2</p> <p>※ 温対税還付によるCO2排出削減量（温対税還付がなくなった場合にモーダルシフトが進まないことによるCO2排出の増加量）を国土交通省にて算出。</p>
	前回要望時の達成目標	温室効果ガスの排出量の削減に寄与する。
	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	温室効果ガス排出量の削減が順調に進んでいる。
これまでの要望経緯	<p>平成24年度 創設</p> <p>平成26、29年度 延長</p> <p>令和2、5年度 延長</p>	