

地25 住宅に係る省エネ改修促進税制の延長(固定資産税)

	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○ 住生活基本計画(平成18年閣議決定)において、良質な住宅ストックの形成のため、住宅のエネルギー効率性の向上が政策目標として掲げられているところ。	○ 住生活基本計画では窓が断熱化された住宅ストックの割合を平成27年に40%とすることとしているが、平成20年時点で21%にとどまっており、政策目標が既に達成されているとは言えない。
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○ 自らが居住する住宅の省エネ改修を行う者を幅広く対象とする支援措置である(平成20年の利用件数は2,084件)。	○ 直近の評価である平成20年度の政策チェックアップ評価書において、「地球温暖化防止等の環境」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○ CO2の削減を目的とした住宅・建築物省CO2推進事業は、CO2削減の実現性に優れたリーディングプロジェクトを対象としており、省エネ改修を行う全ての者を対象とする本特例措置とは明確に役割分担がなされている。	○ 個別に補助金の申請手続を求めて交付するよりも国民、行政双方にとって負担の軽減の観点から優れた手段である。

○「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への移行を図る上で、リフォームを促進する本特例の継続が必要。

住宅に係る省エネ改修促進税制【固定資産税】

現行制度の概要

○省エネ改修が行われた既存住宅に係る特例措置(創設:平成20年度)

・固定資産税額の1/3を減額: 評価額×税率(1.4%)× $\frac{2}{3}$

○バリアフリー改修が行われた既存住宅に係る特例措置(創設:平成19年度)

・固定資産税額の1/3を減額: 評価額×税率(1.4%)× $\frac{2}{3}$

要望

延長

延長

リフォームの重要性

○「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への移行を図るため、既存住宅のリフォーム促進が重要。

省エネ改修の必要性

○省エネ改修はその利益が家主個人に帰着しない外部経済性を有するとともに、光熱費の削減によって改修費用を回収するには長期間を要することから、改修のインセンティブとして重要

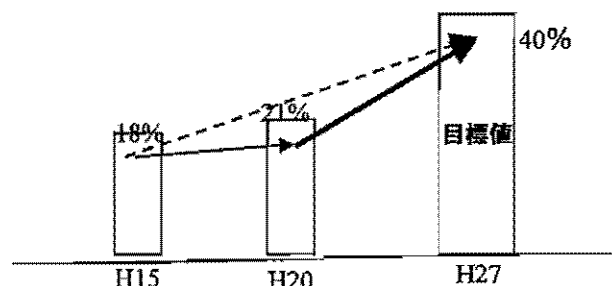
○CO2の削減に貢献するものであり、地球環境対応として不可欠(省エネ基準に適合する住宅は未だ5分の1程度)

バリアフリー改修の必要性

○今後急増する単身高齢者や比較的介護度の低い高齢者の住まいを確保する必要

○高齢者が住宅に住み続けることにより、施設等に入居する場合に比べ、約7割の介護費用低減

<窓が断熱化された住宅ストックの割合>



<本特例による介護費用の低減>

施設サービス
利用者の
介護費用
279万円/人・年

居宅サービス
利用者の
介護費用
86万円/人・年

差額
193万円/人・年
約7割減

地26 マンション建替事業に係る課税標準の特例措置の延長(不動産取得税) 国土交通省

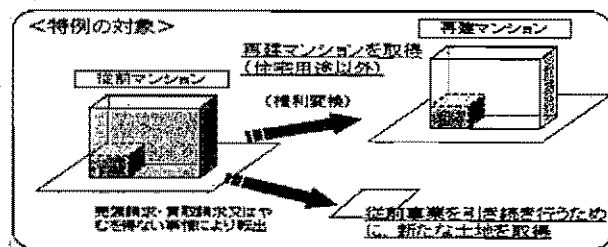
合理性	1. 政策体系の中での位置づけ ○ 老朽マンションの再生は喫緊の重要課題であり、住生活基本計画(平成18年閣議決定)においても、その促進の必要性がうたわれているところ。 ○ 老朽マンションは、一般的に住宅面積が狭い、耐震性能が不十分、エレベーターが設置されておらずバリアフリーに対応していないといった問題を抱えているものが多く、マンション再生は、これら問題を解消する手段の1つとなっている。	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか ○ これまでに、46地区において、特例措置の適用対象となるマンション建替事業が行われているが、未だに耐震性能不足・バリアフリー未対応等の問題を抱える老朽マンションが多く残っているところ。 ○ 老朽マンションの急速な増加(平成20年末現在:73万戸→5年後:129万戸→10年後:185万戸)や、居住者の高齢化に伴い、より一層、本特例措置の必要性が増している。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○ マンション内で事業を営む区分所有者は、転出や仮移転等の営業環境の変化が生じる一方、建替えに伴う不動産取得税は、住宅と比べて重い。本特例措置は、これら区分所有者の反対によって建替え全体が頓挫してしまう懸念があることから、税負担を住宅とイコールフットिंगにし合意形成の円滑化を図ることを目的としている。適用対象はマンション内で事業を行っている者に限定されるが、その効果は、マンションの区分所有者全員が享受することとなる。	4. 事後評価等における確認状況 ○ 直近の評価である平成20年度の政策チェックアップ評価書において、「住宅市街地の防災性」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。
有効性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○ マンション建替事業に係る補助制度として、優良建築物等整備事業がある。これは、市街地環境の整備改善のため、それに資する一定の要件を満たしたマンションの建替えを行う場合に、その施行者に対し、共用施設整備費等を助成する制度である。一方、本特例措置は、マンション建替え円滑化法に基づく建替事業において区分所有者間の合意形成を円滑化するため、マンション内で事業を行う区分所有者を対象に、転出して事業を継続する者も含めて、建替えに伴う土地取得に係る税負担を住宅とイコールフットिंगにするものであり、明確に役割分担がなされている。	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か ○ 本特例措置は、事業の用に供する土地取得に係る不動産取得税が、住宅の用に供する土地取得の場合と比べて重くなっているところを、建替えに伴う土地取得については税負担を住宅とイコールフットिंगにするためのものであり、公平かつ必要最小限の措置となっている。
	相当性	

○急速に増加する老朽マンションの再生が急務。マンション建替えを促進するためには、合意形成の円滑化がカギであり、本特例の継続が必要。

マンション建替事業に係る特例措置の延長【不動産取得税】

現行制度の概要

- マンション建替事業に係る特例措置(創設:平成14年度)
 - ・区分所有者が、再建マンション又は転出先で従前事業を継続するために土地を取得する場合の課税標準の1/5控除



要望

延長

老朽マンションの再生は喫緊の課題

- 老朽マンション再生は、マンション住民の良好な居住環境確保の観点から喫緊の重要課題。
- 今後老朽マンションは飛躍的に増加し、特例の適用件数も増加する見込み。(築30年以上:73万戸→5年後129万戸)

住まいの質の第一は安全安心

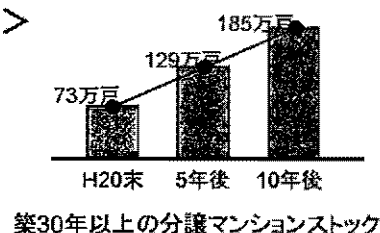
- 非耐震住宅が滅失等によりストック市場から退出。代わって、耐震化された住宅を市場投入してストックを入れ替えていくことが重要。

合意形成の円滑化を阻害

- マンション内の店舗等の税負担は住宅と比して重いため、建替に伴う税負担を住宅とイコールフットイングにし、マンション全体の合意形成を円滑化する必要。
- マンションの建替えにあたっては、特例措置を前提に長い時間をかけて合意形成を実施。

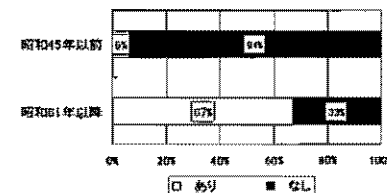
＜分譲マンションストックの現状＞

- 国民の1割が居住する重要な居住形態
- 老朽マンションの急速な増加



＜老朽マンションが抱える課題＞

- 現在の居住者ニーズとの乖離(面積狭小、バリアフリー未対応)
- 耐震性不足のおそれ(旧耐震基準ストック106万戸)
- 居住者の高齢化・空家の増加
- 周辺居住環境やコミュニティにも悪影響のおそれ



エレベーター設置率(4,5階建て)

地27 防災街区整備事業により従前の権利者に与えられる一定の規模の防災施設建築物に対する特例措置の延長(固定資産税) 国土交通省

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○ 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律(平成9年法律第49号)に基づく法定事業についての特例である。また、社会資本整備重点計画(平成21年閣議決定)、住生活基本計画(平成18年閣議決定)、都市再生プロジェクト(第12次決定。平成19年都市再生本部決定)等においても密集市街地の解消は政策目標として掲げられている。	○ 住生活基本計画においては、重点密集市街地を平成23年度までにおおむね100%解消するとの目標を掲げているが、平成20年度に実施した地方公共団体への調査(国土交通省実施)によると、平成19年度末における重点密集市街地の整備の進捗率は約35%となっており、目標は達成されていない。
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○ 本特例は、密集市街地整備法の改正により防災街区整備事業が創設された平成16年に創設され、施行後6年が経過しようとしているところである。関係者の合意形成に時間を要する等の本事業の特性もあり、事業の発現が遅れていたが、現時点で2事業が認可され、さらに都市計画決定済のものも含め、13事業が見込まれる。(一事業当たり約50件の適用見込み)	○ 直近の評価である平成20年度の政策チェックアップ評価書において、「住宅・市街地の防災性」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○ 本特例措置は、従後の建築物等を取得した従前権利者の権利床等に対する特例であるが、補助金は、組合等の施行主体の土地整備費、共同施設整備費等に対するものであり、本特例措置と対象・趣旨内容に重複はなく、明確に役割分担がなされている。	○ 建替後の固定資産税の増額(国交省試算で約5倍)に対応する緩和措置であるので、固定資産税を直接減額することが適当であり、また、国民、行政双方にとって事務負担の軽減の観点からも優れている。

○密集市街地の整備を促進するためには、円滑な権利調整、合意形成が重要。建替えに伴う税負担の増大を抑制し、事業参加者の負担軽減を図るためにも本特例の継続が必要。

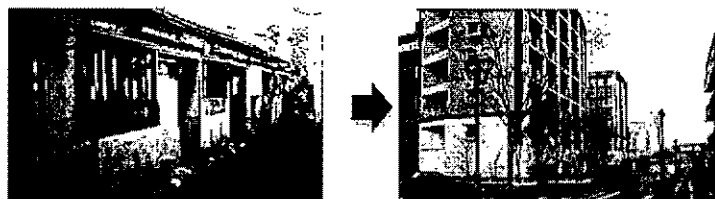
防災街区整備事業により従前の権利者に与えられる一定の規模の防災施設建築物に対する特例措置【固定資産税】

現行制度の概要

○防災街区整備事業により従前の権利者に与えられる一定の規模の防災施設建築物に対する特例措置(H16創設)

・従前資産に対応して与えられる権利床に係る特例措置

< 住宅:5年間2/3減額 非住宅:5年間1/3減額 >



要望

延長

公益性の高い事業

○防災街区整備事業は、老朽建築物を除去し、防災機能を備えた建物と公共施設を整備する公益性の高い事業

今後事業が増加

○現時点で2事業が認可され、さらに都市計画決定済のものも含め、13事業が見込まれる。(一事業当たり約50件の適用見込み)

強制的に権利変換される者への総合的な支援の必要

○事業の実施に伴い、強制的に権利変換をされる者については、固定資産税以外に、所得税、登録免許税、不動産取得税を含め総合的に支援する必要。

市街地再開発事業との関係

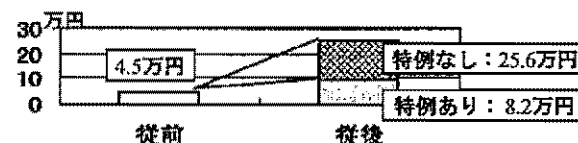
○再開発事業と同様の制度であり、再開発事業に関する税制特例を含めた全体で議論すべきではないか。

合意形成に支障

○密集市街地は土地利用が細分化されており、権利調整が非常に困難。

○建替後の固定資産税は大幅に上昇(約5倍)するため、本特例措置がなければ、事業に支障をきたすおそれ。

建替後の固定資産税の急騰(国交省試算で約5倍)が高齢者等の地権者等の合意形成に支障をきたすおそれ。



地28 新築住宅に対する固定資産税の減額措置の適用期限の延長(固定資産税)

	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○ 住生活基本計画(平成18年閣議決定)では、国民の多様な居住ニーズに的確に対応することを目指しており、無理のない負担で居住ニーズに応じた質の高い住宅が確保できるよう、税制上の措置を行うことが位置付けられている。また、同計画においては、住宅ストックの基礎的な安全性の確保として、耐震性の向上のための施策を講じることを求めている。	○ 住生活基本計画においては、子育て世帯における誘導居住面積水準の達成率を50%する等の目標を掲げているところ、平成15年度においては37%)であり、政策目標が既に達成されているとは言えない。また、耐震化率を平成27年までに90%とすることが目標とされているが、平成19年度においては79%であり、政策目標が達成されているとは言えない。
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○ 平成20年における本特例の利用件数は、約90万戸。	○ 直近の評価である平成20年度の政策チェックアップ評価書において、「居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成」及び「住宅・市街地の防災性」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○ 本特例は一定の質的要件を満たす新築住宅について、持家・賃貸の別なくその取得費用を支援するものであり、同様の政策目的に係る他の支援措置や義務付け等の該当はない。	○ 個別に補助金の申請手続を求めて交付するよりも国民、行政双方にとって負担の軽減の観点から優れた手段である。

○国民に定着した基盤税制であり、その改廃は国民に対する実質増税。さらに住宅市場を冷え込ませ、景気の二番底を招きかねない。現下の経済情勢を踏まえれば、本特例の改廃は絶対に避けるべき。

新築住宅に対する固定資産税の減額措置【固定資産税】

現行制度の概要

要望

○新築住宅に対する固定資産税の減額措置（昭和38年度創設）

- ①一般の住宅： 3年間 税額1/2
- ②中高層住宅： 5年間 税額1/2

延長

国民に定着した税制の改廃による負担強化

- 約50年にわたって国民に定着した基盤税制。
- 住宅取得には既に大きな税負担。所得水準も低迷する中で、国民に実質増税となる特例改廃は適当でない。

住宅取得予定者の混乱

- 住宅取得者は特例を前提に契約。今、契約する方の住宅完成も4月以降。
- 特例が改廃されれば、税負担増に対応するため現金を確保する必要。契約自体や資金返済計画の見直しが生じるおそれ。

景気への悪影響

- 住宅市場をさらに冷え込ませ、景気の二番底のおそれ（推計：約1.5兆円のGDP減少）。市場マインドも大きく低迷。

質重視の住宅政策の中心となる耐震化

- 耐震化施策の大きな柱の1つは、耐震化された住宅を市場投入し、非耐震住宅を減失等によりストック市場から退出させ、ストックを入れ替えていくこと。
- 本特例は、国のローン減税とともに、新築・建替えを通じた耐震化促進策として車の両輪としての役割を担っているところ。

中古住宅への適用について

- 固定資産税は資産課税という性質から、取引前後で資産価値が変わらない中古への適用が困難。

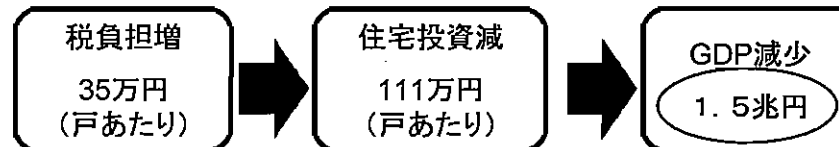
【住宅取得に係る税負担（標準的ケース）】

登録免許税	26万円
印紙税	7万円
消費税	100万円
不動産取得税	3万円
固定資産税・都市計画税（初年度のみ）	20万円
合計	156万円

（注）

- ・土地2700万円、建物2000万円等の設定を置いている。
- ・現行特例制度を考慮した額を算出している。

【本特例が廃止された場合の影響】



※ 固定資産税の負担増が全額頭金の減少となるものとし、頭金-借入比率を用いて住宅投資額全体の減少を試算。

※ GDP減少額は、戸当たりの減少額に着工戸数(70万戸)を乗じた住宅投資額の減少額に生産誘発係数を乗じて算出。

※ 戦略的経済対策による切れ目のない経済財政運営を図るとの予算重点指針とも整合ある税制特例の延長・拡充が必要。

地33 住宅に係るバリアフリー改修促進税制の延長(固定資産税)

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ ○ 住生活基本計画(平成18年閣議決定)において、高齢者・障害者等住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保を図るべく、住宅のバリアフリー化を促進することが、住宅における基本的施策として挙げられている。 ○ 『高齢者が安心して暮らし続けることができる住宅政策のあり方』(平成21年社会資本整備審議会答申)において、「地方公共団体におけるバリアフリー改修に対する補助を推進するとともに、...改修を促進する税制の充実を図るべき」とされている。	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか ○ 段差のない家屋、車椅子で通行できる廊下幅の割合など、住宅・土地統計調査(平成15年及び平成20年(速報値))によるバリアフリー化の達成状況を鑑みれば、住宅におけるバリアフリー化は着実に進行しているが、住生活基本計画に掲げる、高齢者の居住する住宅における一定のバリアフリー化率67%、高度のバリアフリー化率はいまだ達成されていないと推測される。 ※住生活基本計画における目標 ・一定のバリアフリー化:平成27年までに75% ・高度のバリアフリー化:平成27年までに25%
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○ 適用件数は5,014件と多く、また適用要件を鑑みても、特定地域に居住する者や住居の大小に関わらず、税制措置を受けられる者の対象範囲は広い。	4. 事後評価等における確認状況 ○ 直近の評価である平成20年度の政策チェックアップ評価書において、「総合的なバリアフリー化」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。
有効性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○ 補助金(地域住宅交付金等)は、地域の需要に応じた住宅政策から特定の市町村による独自の取り組みを支援するものであり、当該市町村に居住する者に対してのみ交付される。一方、本特例は、バリアフリー改修をした者全てを対象とすることができ、補助制度を持たない市町村を含めて広く対象とし、バリアフリー改修を強力に進めるものであり、補助制度では代替できない。	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か ○ 本特例は、バリアフリー改修を行ったすべての者の改修費用の負担を確実に軽減するものであり、的確かつ、公平である。また、対象を一定の面積までに限っており、過度な改修を排除しているという点からも必要最小限であると言える。
	相当性	

○「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への移行を図る上で、リフォームを促進する本特例の継続が必要。

住宅に係るバリアフリー改修促進税制【固定資産税】

現行制度の概要

○省エネ改修が行われた既存住宅に係る特例措置(創設:平成20年度)

・固定資産税額の1/3を減額: 評価額×税率(1.4%)×2/3

○バリアフリー改修が行われた既存住宅に係る特例措置(創設:平成19年度)

・固定資産税額の1/3を減額: 評価額×税率(1.4%)×2/3

要望

延長

延長

リフォームの重要性

○「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への移行を図るため、既存住宅のリフォーム促進が重要。

省エネ改修の必要性

○省エネ改修はその利益が家主個人に帰着しない外部経済性を有するとともに、光熱費の削減によって改修費用を回収するには長期間を要することから、改修のインセンティブとして重要

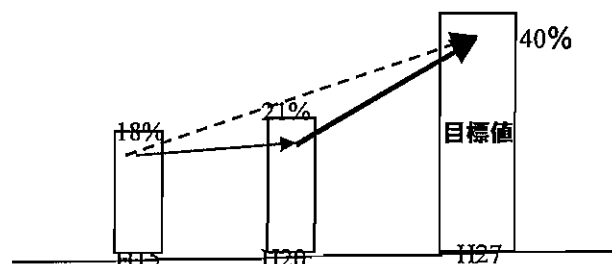
○CO2の削減に貢献するものであり、地球環境対応として不可欠(省エネ基準に適合する住宅は未だ5分の1程度)

バリアフリー改修の必要性

○今後急増する単身高齢者や比較的介護度の低い高齢者の住まいを確保する必要

○高齢者が住宅に住み続けることにより、施設等に入居する場合に比べ、約7割の介護費用低減

<窓が断熱化された住宅ストックの割合>



<本特例による介護費用の低減>

施設サービス
利用者の
介護費用
279万円/人・年

居宅サービス
利用者の
介護費用
86万円/人・年

差額
193万円/人・年
約7割減

地34 低床型路面電車に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○ 公共交通機関のバリアフリー化については、平成18年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づいて推進。また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいても「バリアフリー化された鉄軌道車両の割合」が業績指標として掲げられるなど、政府全体、あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけ。	○ 鉄軌道車両のバリアフリー化については、平成23年度末にはこれを約55%にすることを目標としているところ、平成20年度末における鉄軌道車両のバリアフリー化率は41.3%。バリアフリー新法に基づく基本方針において、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っていくことを国の責務としており、今後もバリアフリー化の状況や当事者等の意見を踏まえて新たな目標を設定し、バリアフリー化を一層推進していく必要があり、当初の政策目標は未達成。
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○ 過去本特例を適用した事業者数は8社であるが、特例の対象となる得る事業者数が14社しかなく、また、これまでにこれらの事業者により導入された低床型車両の9割近くが特例の適用対象となっており、想定外に適用数が僅少であったり、特定の者に偏っていない。	○ 業績指標の「バリアフリー化された鉄軌道車両の割合」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。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○ 低床型路面電車の導入に対する補助制度（LRTシステム整備費補助金）は、車両購入のための初期投資の負担を軽減することにより低床型車両の導入を行いやすくするためのものである一方、本特例は、補助を受けて車両を購入した後に増大する固定資産税負担について、これを軽減し、事業者のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者に低床型路面電車の導入を行うインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担。	○ 低床型路面電車はバリアフリー化促進のために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、導入後の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。本特例により、固定資産税の負担を軽減することは、事業者に投資へのハードルを引き下げ、その導入を促進するための手段としての的確。 ○ また、本特例は、税負担の大きい車両購入後の一定期間に限って固定資産税を軽減するものであるとともに、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさから、課税の公平原則に照らし、国民の納得できる必要最小限の措置。

○路面電車のバリアフリー化が引き続き強く求められる現状下で、廃止を行うことは、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会の確保への対応に多大な影響が出るため不適切。

低床型路面電車に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

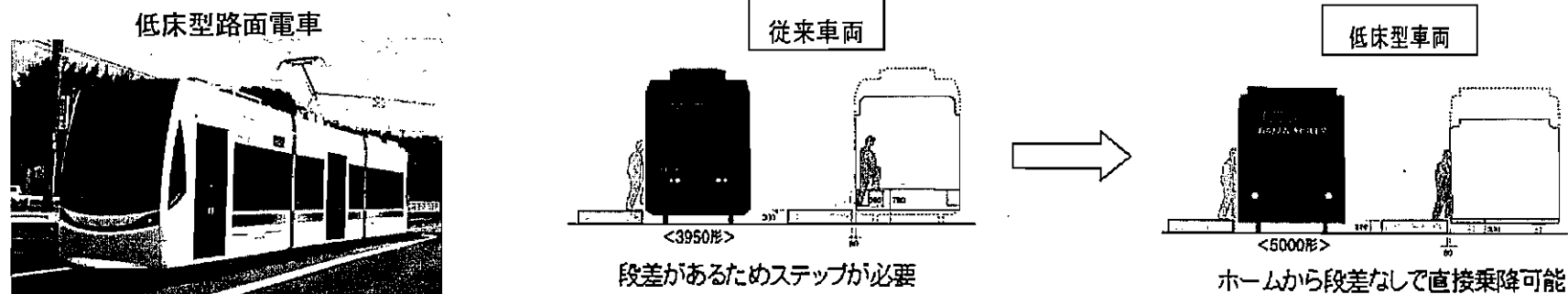
高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置の適用期限を2年延長する。

施策の目的

- 高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できるLRT車両（低床型車両）は路面電車のバリアフリー化のために積極的な導入が必要。
 - しかし、LRT車両は、低床型でない従来型車両と比べ、車両価格が2倍以上と導入費用がかさむ一方、採算性の悪い投資であり、その導入促進のためには、導入後の固定資産税負担を軽減する本特例措置が必要不可欠。
- 従来型車両A 106百万円（定員72人）、従来型車両B 120百万円（定員66人）
LRT車両A 250百万円（定員74人）、LRT車両B 230百万円（定員63人）

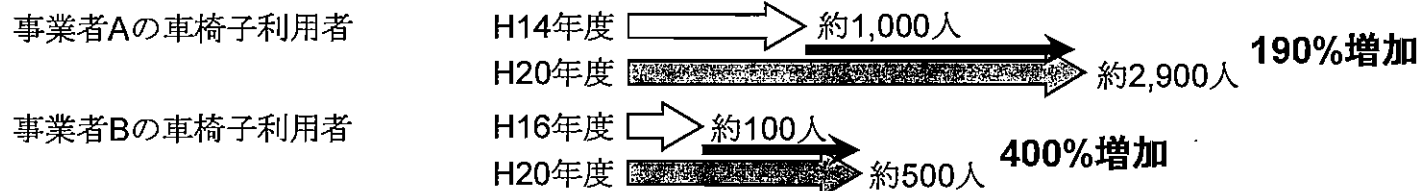
税制改正要望の概要

- ◆特例措置の対象 低床型路面電車
- ◆特例措置の内容 固定資産税：課税標準5年間1/4に軽減



効果

- 税制特例創設後（H12年度以降）143両のLRTが導入
- LRT車両数 H11年度（税制特例創設以前） 20両 → H20年度末 163両（+143両）（軌道車両の28.5%がLRT化）
- 実際にLRT車両を導入した事業者においては、車椅子利用者の利用が増加する等の効果が見られる。



地35 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築 国土交通省
事業を実施する路線に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○ 鉄道事業再構築事業の推進については、「 <u>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</u> 」に基づいて推進。また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいても「 <u>経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画(地域公共交通総合連携計画を含む)を策定し、実行している者の割合</u> 」が業績指標として掲げられるなど、政府全体、あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけ。	○ 法律が施行されて1年しか経っておらず、目標未達成。
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○ 鉄道事業再構築事業は、継続が困難または困難となるおそれのある事態となった旅客鉄道事業に限って行われるものであり、その適用は限られたものとなる。こうした中、法律が施行されて1年しか経っていない現在において、既に2社に鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、今後、更に認定が行われる見込みでもあり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外に特定のものに偏ってはいない。	○ 業績指標の「 <u>経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行している者の割合</u> 」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。(鉄道の活性化計画には再構築事業の前提となる地域公共交通総合連携計画が含まれる)
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○ 鉄道事業再構築事業を行う鉄道事業者に対する補助制度(鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等)は、鉄道の再構築を行うに当たって必要な、老朽化した施設の更新等の施設整備のための初期投資の負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするためのものである一方、本特例は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税負担について、これを軽減し、事業者のランニングコストの負担を軽減することにより、再構築事業を行うインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担。	○ 鉄道事業再構築事業の実施に際し、老朽化した施設や車両等の更新等を行う場合には、新しく取得した資産に固定資産税がかかり、経営状況の厳しい事業者にとって、事業を続けて行く際の大きな負担。本特例により、再構築事業に際し補助金を受けて新しく取得した資産の固定資産税等について負担を軽減させることは、速やかな経営状態の改善を実現し、鉄道事業の存続を図るための政策手段としての的確。 ○ また、本特例は、税負担の大きい施設整備後の一定期間に限って固定資産税を軽減するものであるとともに、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさから、国民の納得できる必要最小限の措置。

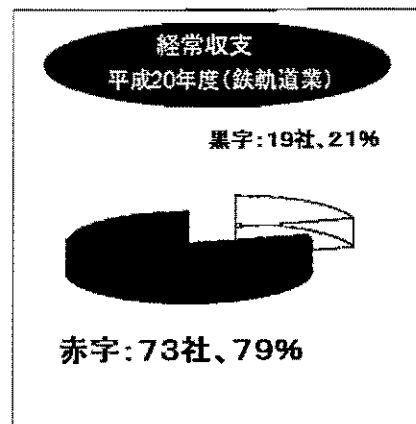
○経営基盤の脆弱な地方道事業者による利用促進策や合理化努力も限界に達しつつあり、路線の廃止に至る例が後を絶たない現状下で、廃止を行うことは、地域の足の確保に多大な影響が出るため不適切。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

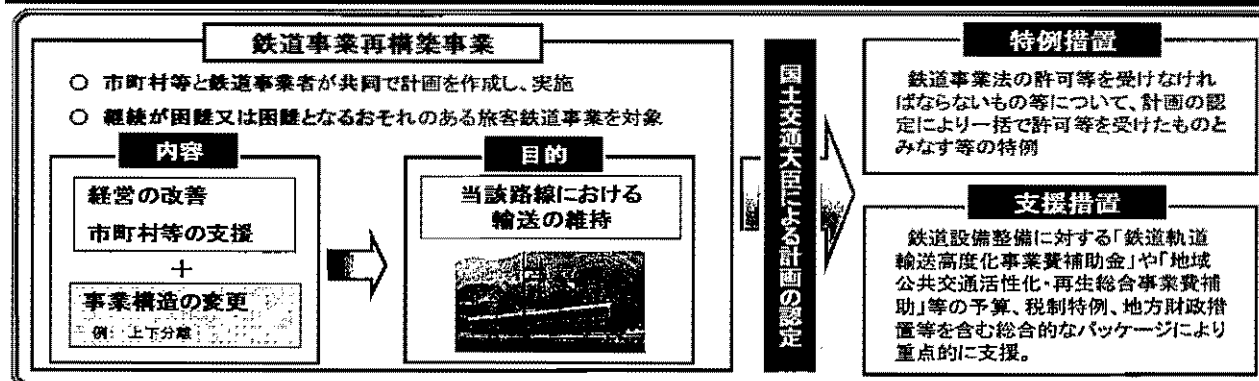
創意工夫して鉄道の再構築に主体的に取り組む地域と事業者を、国として、総合的かつ強力に支援し、地域の暮らしを支える地方鉄道の維持活性化を図るため、鉄道事業再構築事業を実施する路線に係る特例措置の適用期限を2年延長する。

現状と課題

- 地方鉄道事業者の輸送人員は、昭和62年度から約17%減少、平成20年度において地方鉄道事業者の79%が赤字。
- このように地方鉄道事業者の経営状況は極めて厳しく、平成12年度以降、全国で27路線・596.2kmの鉄道が廃止。
- このような状況を改善し、地域の暮らしを支える地方鉄道の輸送の維持と活性化を図るため、平成20年10月1日「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、鉄道事業再構築事業が導入。



鉄道事業再構築事業の概要



- 法律が施行されて1年しか経っていない現在において、既に福井鉄道と若桜鉄道の2社が鉄道事業再構築事業を行っているところであり、平成21年度中には少なくとも三陸鉄道が鉄道事業再構築事業を行う見込み。
- 鉄道事業再構築事業に伴う事業者の負担を軽減させることにより、速やかな経営状態の改善を実現し、地域の暮らしを支える地方鉄道の存続を図るためには、本特例措置の延長が必要不可欠。

税制措置の概要

◆特例措置の対象及び内容（固定資産税・都市計画税）

- ・対象路線：鉄道事業再構築事業を実施する路線
- ・対象資産：鉄道軌道輸送高度化事業費補助金・鉄道施設総合安全対策事業費補助（橋梁・トンネル改良）を受けて取得する家屋・償却資産
- ・措置内容：課税標準5年間1/4に軽減

