

平成24年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・**延長**・その他）

No	33	府省庁名 国土交通省	
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税(外形) 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他 (都市計画税)		
要望項目名	JR北海道等及びJR貨物が国鉄から承継した資産に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容 (概要)	<p>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>JR北海道、JR四国及びJR九州（以下、「JR北海道等」という。）並びにJR貨物が旧国鉄から承継した固定資産</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>固定資産税・都市計画税 課税標準3/5</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条の3第1項、地方税法施行令附則第11条の3第1項</p> <p>地方税法施行規則附則第6条の4第1項</p>		
減収見込額	(初年度) - (▲2,479) (平成25年度) - (▲2,457) (単位:百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>国鉄分割民営化当初から厳しい経営状況下に置かれることが見込まれていたJR北海道等及びJR貨物に対して固定資産税等負担について激変緩和措置を講じることにより、地域住民への鉄道サービスの確保及び全国的物流ネットワークの維持・整備を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>本特例措置は、国鉄改革による経営形態の変更に伴い、JR北海道等及びJR貨物が固定資産税等の課税対象となることに伴い、国鉄再建監理委員会の意見を踏まえ、負担の急増を緩和するための経過措置として設けられ、JR北海道等及びJR貨物が民営化後経費削減や業務の効率化による経営合理化を徹底的に進めるのと並行して、これまでJR北海道等及びJR貨物の経営の改善・安定化に大きな役割を果たしてきた。</p> <p>さらに、平成22年12月には、関係3大臣により合意された「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」に基づき、JR北海道等及びJR貨物への経営自立支援措置を行うこととされたところである。</p> <p>しかしながら、地方中枢・中核都市への人口集中が進展し都市間輸送が減少傾向にある中、少子高齢化が進み、高速道路整備に伴う自動車・高速バスとの競争も激化する等JR北海道等及びJR貨物の経営環境は厳しさを増していることから、JR北海道等及びJR貨物の経営自立を支援していくために、引き続き本特例措置を講じることが必要不可欠である。</p>		
本要望に対応する縮減案			
ページ		33-1	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>国鉄改革は、日本国有鉄道改革法等に基づき行われた政府全体及び国土交通省の政策体系の中で重要度の高い政策である。</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 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 26 鉄道網を充実・活性化させる 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を図る</p>
	政策の達成目標	J R北海道等及びJ R貨物の経営自立の支援を図り、鉄道路線ネットワーク及び全国的物流ネットワークを維持する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	従前どおりの延長期間
	同上の期間中の達成目標	J R北海道等及びJ R貨物の経営自立の支援を図り、鉄道路線ネットワーク及び全国的物流ネットワークを維持する。
政策目標の達成状況	<p>J R北海道等及びJ R貨物については、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方中枢・中核都市への人口集中や高速道路網の発達のほか、全国平均を大きく上回る人口減少による輸送需要の減少や自動車・高速バスとの競争の激化により経営環境は厳しさを増しているため、健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p> <p>しかしながら、平成19年度から平成23年度の間には路線を廃止することなく、不採算路線を含む鉄道路線ネットワーク及び全国的物流ネットワークを維持している。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	4 鉄道事業者（J R北海道、J R四国及びJ R九州並びにJ R貨物）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	J R北海道等及びJ R貨物は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、平成8年度以降、地方中枢・中核都市への人口集中、高速道路網の発達及び少子高齢化の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから、本特例措置を引き続き適用し、固定資産税等による負担を軽減することは、その経営の安定化のため大変有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	J R北海道等が所有等する本来事業用資産に係る特例措置（三島特例）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定による経営安定基金積み増し（無利子貸付方式）並びに設備投資への助成金及び無利子貸付金 5, 990億円（平成23～32年度）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	国においては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定からの支援により、J R北海道等及びJ R貨物の経営の安定化及び設備投資への支援を行っているところであり、本特例措置と相まって、J R北海道等及びJ R貨物の鉄道路線ネットワーク及び全国的物流ネットワークの維持を図る。
	要望の措置の妥当性	J R北海道等及びJ R貨物は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、平成8年度以降、地方中枢・中核都市への人口集中、高速道路網の発達及び少子高齢化の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから本特例措置を引き続き適用し、固定資産税等による負担を軽減することは、その経営の安定化のための手段として相当である。
	ページ	33-2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成18年度 2,826百万円 平成19年度 2,711百万円 平成20年度 2,698百万円 平成21年度 2,549百万円 平成22年度 2,520百万円 本特例措置は国鉄改革による激変緩和措置として講じられており、適用数が想定外に僅少であつたり、特定の者に偏っていない。</p>
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>厳しい経営状況にあるJR北海道等及びJR貨物の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて、地域住民への鉄道サービスの確保並びに全国的物流ネットワークの維持・整備が図られている。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>JR北海道等及びJR貨物について、できる限り早期の完全民営化に向けて、経営の自立を図り、鉄道路線ネットワーク及び全国的物流ネットワークを維持する。</p>
<p>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</p>	<p>JR北海道等及びJR貨物については、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方中枢・中核都市への人口集中や高速道路網の発達のほか、全国平均を大きく上回る人口減少による輸送需要の減少や自動車・高速バスとの競争の激化により経営環境は厳しさを増しているため、健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>昭和61年度税制改正要望提出（創設） 平成9年度税制改正要望提出（対象をJR北海道等及びJR貨物に限定し、対象資産を一部見直し） 平成14年度税制改正要望提出（特例率を1/2から3/5に縮減し、延長） 平成19年度税制改正要望提出（延長）</p>
<p>ページ</p>	<p>33-3</p>