

平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	16	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 事業税 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 <u>その他</u> (都市計画税)		
要望項目名	都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容(概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業（「速達性向上事業」、「駅施設利用円滑化事業」）により第三セクター等が取得する鉄道施設等 ・ 特例措置の内容 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が都市鉄道利便増進事業により整備し、事業の用に供するトンネル 固定資産税：非課税 都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等 固定資産税・都市計画税：課税標準 5年間2/3 		
関係条文	<p>地方税法附則第14条第3項、地方税法施行令附則第10条の3第3項～第5項、 地方税法施行規則附則第5条の3 地方税法附則第15条第23項、地方税法施行令附則第11条第30項、第31項</p>		
減収見込額	(初年度) - (▲ 8 6) (平年度) - (▲ 7 6) (単位：百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的 既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して都市鉄道の機能の高度化を図るために必要な都市鉄道施設を整備し、都市鉄道等の利用者の利便を増進させる。</p> <p>(2) 施策の必要性 都市鉄道の利便性を一層高めるには、既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して都市鉄道の機能の高度化を図るとともに、自社の増収に直接結びつかない事業の実施に消極的になりがちな鉄道事業者などの利害を調整することが必要となっていた。</p> <p>このため、平成17年に『都市鉄道等利便増進法』を制定し、国土交通大臣の認定や同意を受けた構想に基づき実施される、連絡線の整備等による速達性の向上（速達性向上事業）と周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化（駅施設利用円滑化事業）について、国等による助成と本特例措置による支援制度を設けることにより促進してきたところである。</p> <p>現在、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の整備に加え、既存の都市鉄道施設を活用しつつ行う国際拠点空港と大都市の都心の間の鉄道アクセス等を改善するための事業（都心ー空港・郊外直結鉄道整備事業（仮称））の検討を行っており、今後事業化に向けた調査を行うこととしている。</p> <p>今後とも、都市鉄道の利便性の向上を図るためには、『都市鉄道等利便増進法』に基づき計画されている各プロジェクトの円滑な進捗が必要である。このような観点からも、国等による助成に加え、本特例措置による支援が必要不可欠であり、本特例措置の延長を要望するものである。</p>		
本要望に対応する縮減案			

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	都市鉄道利便増進事業については、「都市鉄道等利便増進事業法」に基づいて推進しているところである。 政策目標：8 都市・地域交通の快適性、利便性の向上 施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる
	政策の達成目標	既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備し、所要時間の短縮や乗換回数の減少等により都市鉄道等の利便を増進させる。 【所要時間の短縮効果例】 ・相鉄JR直通線：二俣川⇒新宿間（59分⇒44分：15分短縮）等 ・相鉄東急直通線：二俣川⇒目黒間（54分⇒38分：16分短縮）等
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成27年3月31日までの2年間延長
	同上の期間中の達成目標	・相鉄・JR直通線(H26年度完成予定)及び相鉄・東急直通線(H30年度完成予定)における速達性向上事業の着実な実施
政策目標の達成状況	「都市鉄道等利便増進法」に基づき、国土交通大臣の認定や同意を受けた構想に基づき実施される、連絡線の整備等による速達性の向上（速達性向上事業2件）と周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化（駅施設利用円滑化事業1件）について現在工事が進められているところ。阪神三宮駅については、平成23年度に東改札口が供用開始され、平成24年度には全ての改良工事が完成する予定。	
有効性	要望の措置の適用見込み	1件 (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	本特例措置は、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を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれている。 都市鉄道等利便増進法に基づく事業については、既存施設を有機的に活用して都市鉄道機能の高度化を図るものであるが、事業者にとっては、直接自社の増収に結びつかない事業であり、国等による助成と本特例措置による支援制度を設けることにより促進してきたところである。 仮に本特例措置が存在しなければ、事業許可要件である合理的な期間内（概ね30年以内）の累積赤字の解消が遅れ、事業の必要性や妥当性が失われるおそれが生ずるだけでなく、今後予定されている都市鉄道利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みの妨げになり、同事業の目的である短絡線の整備や交通結節機能の高度化等による鉄道ネットワークの利便性の向上、公共交通機関の利用促進、鉄道駅を拠点とする賑わいがあるコンパクトなまちづくり、都市構造の低炭素化及び都市の発展や競争力の強化の実現などの達成が困難となる。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	本特例については、他の税制上の支援措置はない。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・融資、補助金その他 都市鉄道利便増進事業費補助 平成25年度 予算要求額 6,141百万円
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	都市鉄道利便増進事業に対する補助制度（都市鉄道利便増進事業費補助）は、施設整備のための投資負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするものである一方、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を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まることにより、施設整備主体に社会的効用の高い施設を整備・保有することについての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されている。
	要望の措置の妥当性	都市鉄道利便増進事業は、極めて公共性の高い事業であるが、その推進のためには、整備に係る投資負担の軽減に加えて、本特例により、固定資産税負担を軽減することは、施設整備主体の累積資金不足の早期解消を促し、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道のネットワークの機能を高度化する施設を整備し、都市鉄道等の利便を増進させるという政策の達成のための手段としての的確である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>1件 神戸高速鉄道株式会社 平成23年度 19百万円 平成24年度 34百万円（見込み）</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>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を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれていることに加え、今後予定されている都市利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みを促す効果が期待される。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線における速達性向上事業の着実な実施 ・阪神電鉄三宮駅における駅施設利用円滑化事業の着実な実施
<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>これまで阪神三宮駅改良に関する駅施設利用円滑化事業につき、交通結節機能高度化計画を平成18年3月に認定したほか、相鉄・JR直通線については平成18年11月、相鉄・東急直通線については平成19年4月にそれぞれ速達性向上計画の認定を行い、各事業の整備が進められているところ。阪神三宮駅については、平成23年度に東改札口が供用開始され、平成24年度には全ての改良工事が完成する予定。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成17年度税制改正要望提出（創設） 平成19年度税制改正要望提出（延長） 平成21年度税制改正要望提出（延長） 平成23年度税制改正要望提出（延長）</p>