

平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・**拡充**・**延長**・その他）

No	17		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（自動車取得税）				
要望項目名	地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備				
要望内容（概要）	<p>交通基本法（仮称）の制定と関連施策の実施に関連して、地域のモビリティと人々の社会参加機会の確保へ向け、移動手段の確保において必要不可欠な輸送機関について、税制面も含め総合的な支援措置の整備を図るべく要望する。</p> <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>①離島航路事業用の船舶 ②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ③離島路線に就航する航空機 ④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備</p> <p>■特例措置の内容</p> <p>①離島航路事業用の船舶 【固定資産税】 ・専ら離島航路事業の用に供する船舶については、<u>非課税</u>とする。</p> <p style="padding-left: 40px;">現行 5年度分の課税標準 1/6 その後5年度分の課税標準 1/3</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 【自動車取得税】 ・補助金等の交付対象が、現行の主として「広域的・幹線的路線」の運行の用に供する車両に加え「地域的・支線的路線」の運行の用に供する車両も含めた形で拡大されることに伴い、国の補助金等の交付を受けて取得するこれらの乗合バス車両について、<u>非課税</u>とする。</p> <p style="padding-left: 40px;">現行 主として「広域的・幹線的路線」の運行の用に供する車両について、非課税</p> <p>③離島路線に就航する航空機 【固定資産税】 ・離島路線に就航する航空機については、<u>非課税</u>とする。</p> <p style="padding-left: 40px;">現行 （最大離陸重量70t未満の航空機） 3年度分の課税標準 1/3 その後3年度分の課税標準 2/3 （最大離陸重量20t以下の航空機） 3年度分の課税標準 1/4 その後3年度分の課税標準 1/2</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 【固定資産税】 ・課税標準を10年間1/4に拡充する。</p> <p style="padding-left: 40px;">現行 5年度分の課税標準 1/2</p>				
関係条文	<p>①地方税法（附則）第15条第22項、地方税法施行規則（附則）第6条第47項 ②地方税法（附則）第12条の2の2第1項、地方税法施行規則（附則）第4条の4 ③地方税法第349条の3第8項、地方税法施行規則第11条の4 ④地方税法（附則）第15条第24項、地方税法施行令（附則）第11条第32項 地方税法施行規則（附則）第6条第48～50項</p>				
減収見込額	（初年度）	①▲270（▲70） ②▲277（▲77） ③▲93（▲23） ④▲22（▲43）	（平年度）	①▲270（▲70） ②▲277（▲77） ③▲67（▲10） ④▲12（▲55）	（単位：百万円）

要望理由

(1) 政策目的

■交通基本法（仮称）関連

国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与するため、生活及び経済活動にとって不可欠である交通に関する施策について、国民の移動の権利の位置付けを含む基本理念、国等の責務、交通計画の策定その他基本事項等を定める交通基本法（仮称）を制定することとしている。

各交通モードがそれぞれの特性に応じて適切な役割を分担し、有機的かつ効率的に連携させながら交通体系の整備を総合的に行っていく中で、環境負荷の低減を図り、また国民が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を確保して、人々が積極的に社会参加する賑わいのある地域づくりにつなげていくことを政策目的とする。

■要望項目関連

①離島航路事業用の船舶

交通基本法（仮称）の制定を目指すことに伴い、専ら離島航路事業の用に供する船舶に係る固定資産税を非課税とすることにより、離島住民に追加的な運賃負担を課すことなく海の公道としての役割をも果たす船舶の老朽化を防止し離島航路の維持を図りつつ、条件不利地域である離島における住民の移動権を確保する。

②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両

バリアフリーで燃費効率にも優れた乗合バス車両への代替を促進することを通じて、人々の社会参加の機会の確保及び環境にやさしい交通体系の構築を図る。

③離島路線に就航する航空機

離島路線に就航する航空機の固定資産税の課税標準を非課税とし、航空機の保有に係るコスト負担の軽減を図ることにより、離島住民の日常生活に不可欠な離島航空路線の維持を図る。

④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備

地域鉄道事業者が、引き続き、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを提供していくことができるよう、経営基盤の厳しい地域鉄道事業者の安全性の向上を図る。

(2) 施策の必要性

■交通基本法（仮称）関連

交通基本法（仮称）の制定と関連施策の充実を行い、地域のモビリティと人々の社会参加機会を確保していく中で、交通手段として地域公共交通の維持・再生・活性化が重要かつ必要不可欠であり、厳しい経営状況下にある各モードの交通事業者を税制措置により側面支援し、安定的な交通サービスの提供及び交通サービス水準の確保を図る必要がある。

■要望項目関連

①離島航路事業用の船舶

離島航路はほとんど唯一の移動手段であり、生活物資の輸送にあたる生活航路として、日常生活に欠かすことのできない交通機関であるとともに、陸上の公道と同様の役割を果たしている。また、有人離島は領海・排他的経済水域の保全等にも貢献しており、離島航路は我が国の国土保全にとっても必要不可欠なものである。このように離島航路事業は極めて高い公益性を有するものであるが、離島地域の急速な高齢化・本土よりも深刻な人口減少による輸送需要の低迷、近年の燃料費や船価の上昇等から、運航欠損の増大が懸念されている。また、離島航路事業者は地元の中小零細事業者が多く、上記のような厳しい経営環境の中では巨額の初期投資が必要な船舶の代替建造が進まない状況にあり、船舶建造に係るコスト分を運賃の増額により離島住民に負担を課すこともできない。これらの課題を克服し、離島における住民の移動権を確保するための交通手段である船舶の安定的な確保に資する本施策は合理的なものであるといえる。

②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両

マイカーの普及や過疎化等により、バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、昨今の景気の悪化や燃料の高騰等もあり、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。

人々の社会参加の機会の確保や環境にやさしい交通体系の構築を図るためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が重要であるが、バス事業者の投資意欲は低く、老朽化した車両が数多く使用されている状況にある。

このため、交通基本法（仮称）の制定を契機に乗合バス車両の代替を積極的に促進していく必要がある。

③離島路線に就航する航空機

近年、人口の減少等を背景としたマーケットの成熟化と、規制緩和による新規航空会社の参入、新幹線ネットワークの拡大による競争の激化により、国内航空を取り巻く環境はますます厳しさを増している中で、とりわけ離島路線については、内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面で割高である上、趨勢的な人口減少、経済力の低下等により、利用者が減少しており、離島路線をとりまく環境は、ますます厳しい状況にあり、地域の日常生活に重要な役割を果たす路線についても廃止の対象となっている。

これまで、国としては、ナショナルミニマムの確保の観点から、一定の離島路線について補助を実施するとともに、着陸料、固定資産税等の公租公課の引き下げによりコスト負担を軽減する等の総合的な支援を行ってきたところであるが、離島補助については、補助対象経費等の制約により離島路線の損失額が十分に補てんされていないこと、また、固定資産税等の軽減によるコスト負担の軽減についても、損失額が十分にカバーされず、路線維持の観点からは十分なインセンティブになり得てはいない、等の問題がある。

このため、離島補助制度について抜本的に見直し、「地域公共交通確保維持改善事業（仮称）」により、大幅に支援を拡充することと併せ、離島路線に就航する航空機に係る固定資産税の課税標準を非課税とし、航空機の保有に係るコスト負担の更なる軽減を図ることにより、離島住民の日常生活に不可欠な離島航空路線の維持を図る必要がある。

④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備

輸送の安全確保は鉄道において最大の使命であるが、本格的な少子高齢化の進展等、地域鉄道を取り巻く近年の経営環境は極めて厳しく、安全性向上に資する設備投資を鉄道事業者の自助努力のみで賄うことは非常に困難な状況になっている。

このような中、地域鉄道事業者が、引き続き、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを提供していくことができるよう、国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備を対象とした本特例措置を延長する。

また、本特例対象設備の約半数は耐用年数が20年を超えるものの、本特例措置は設備の取得後5年間と耐用年数に比べて短く、適用期間終了後も償却にかなりの時間を要することから、効果は十分なものとなっていない。更なる負担軽減のため、特例措置の適用期間を10年へ延長するとともに、課税標準を1/4とする。

本要望に
対応する
縮減案

	<p>政策体系 における 政策目的の位置 付け</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・昭和27年に離島航路整備法が制定され、国の助成措置等が定められるとともに、平成5年4月に施行された改正離島振興法においては、交通の確保に関する国及び地方公共団体の特別配慮規定が設けられ、平成14年7月に離島振興法が10年間延長されたところ。現在検討中である交通基本法（仮称）の中間案の中でも離島住民の移動権の確保は重要な課題として言及されており、優先度の高いものとして明確に位置付けられている。 ・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30 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・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30 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・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30 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・政策目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 ・施策目標14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p>
<p>合理性</p>	<p>政策の 達成目標</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・離島住民に追加的な運賃負担を課すことなく海の公道としての役割をも果たす船舶の老朽化を防止し離島航路の就航率維持を図りつつ、条件不利地域である離島における住民の移動権を確保する。 ・有人離島のうち航路が就航されている離島の割合（有人離島就航率）について70%台を維持する。 ・老朽化率について67%を維持。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・業績指標171 地方バス路線の維持率100%（平成25年度）</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・業績指標180 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合を96%とする</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・業績指標98 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合 ・平成21年度38%を平成24年度70%へ</p>
	<p>税負担軽減措 置等の適用 又は延長期 間</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・無期限</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・1年間</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・恒久措置</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・2年間</p>

	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・政策の達成目標と同じ</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・政策の達成目標と同じ</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・政策の達成目標と同じ</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・政策の達成目標と同じ</p>
	<p>政策目標の達成状況</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・平成21年4月1日時点での老朽化率は67%、有人離島就航率は70%</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・地方バス路線の維持率：96.9%（平成21年度）</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合 89%（平成21年度）</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・経営環境が極めて厳しい地域鉄道事業者について、平成21年度37社、平成22年度53社（見込）の安全性の向上が図られている。</p>

	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・専ら離島航路事業の用に供する254事業者597隻(平成21年4月1日)に適用。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・545者(国からの補助金等の交付を受ける協議会、バス事業者)</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・9者</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・53者(国からの補助金を受ける地域鉄道事業者)</p>
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 離島航路事業者の多くは、経営基盤が脆弱であり、債務超過・資金ショートに対する懸念が強く、船舶を代替する際の建造資金の確保等に要する費用は相当な重荷となっている。固定資産税を非課税とする本施策により、船舶の確保に係る負担を軽減することで船舶の代替建造に係る負担が軽減され、就航率の維持・移動権の確保ができ、ひいては離島振興に寄与することとなる。 また、現行措置により、離島航路に就航する船舶は、離島航路以外に就航する船舶よりも老朽化率が低く、船舶の代替・航路整備が進んでおり、本施策は有効なものであるといえる。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 バス事業の輸送人員が減少を続ける中で、バス事業者の投資意欲は低く、老朽化した車両が数多く使用されている状況にある。本非課税措置により、自動車取得税を免除すれば、車両の保有費用や必要なキャッシュフローも軽減されることから、乗合バス車両の代替の促進に有効と考えられる。</p> <p>③離島路線に就航する航空機 国としては、離島補助制度及び航空機燃料税の特例措置について抜本的に見直し、大幅に支援を拡充することと併せ、引き続き着陸料や航行援助施設利用料について大幅な軽減措置を講じていくこととしており、これらの他の施策と相俟って、離島路線に就航する航空機に係る固定資産税の課税標準を非課税とし、航空機の保有に係るコスト負担の更なる軽減を図ることにより、離島住民の日常生活に不可欠な離島航空路線の維持に有効であると見込まれる。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 補助金を受けて安全性向上設備を導入した場合、新しく取得した資産に対する固定資産税がかかり、経営状況の厳しい事業者にとって大きな負担になりかねない。 本特例の拡充により、補助金を受けて新しく取得した安全性向上設備に係る固定資産税について、その負担を更に軽減させることは、鉄道事業者に一層のインセンティブを与え、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保するという政策の達成に大いに有効であると見込まれる。</p>
<p>相当性</p>	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>■国税： ①離島航路事業用の船舶 ・特定設備の特別償却(租税特別措置法第11条・43条) ・特定資産の買換特例(租税特別措置法第37条・第65条の7)</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税の特例措置(租税特別措置法第90条の12)</p> <p>■融資、補助金その他 ②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・環境性能に優れた自動車に対する自動車取得税、自動車税の特例措置 ・バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る自動車取得税の特例措置</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・航空機燃料税の特例措置(拡充要望)</p>

<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>■予算(平成23年度)： ①②③④共通 ・地域公共交通確保維持改善事業【仮称】 （交通基本法（仮称）関連予算） 平成23年度要求額／国費：約45,300百万円の内数 ※詳細は検討中。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・鉄道施設防災対策事業費補助（鉄道施設老朽化対策） 平成23年度要求額／国費：83百万円</p>
<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>①②③④共通 ・地域公共交通確保維持改善事業【仮称】 交通基本法（仮称）の制定を契機に、予算上の措置及び租税特別措置等を総合的に拡充するもの。 ※詳細は検討中。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・鉄道施設防災対策事業費補助（鉄道施設老朽化対策） 従前より特例の対象となっていた鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策）を他の補助金と統合し創設する。特例対象に変更はない。</p>
<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 政権のマニフェストに明示されている交通基本法（仮称）の関連施策であり、今日的な合理性が認められる。 船舶の代替等のためには補助金も含めた総合的な施策を講じることが相当である。 本施策が無ければ、代替建造が進まないために安全性に支障をきたし、老朽船舶の増加により有人離島就航率が低下する。結果、離島住民の移動権の確保がされず多大な影響が出る事が予想される。現在も年に1%以上の割合で老朽化が進む中、離島住民に追加的な運賃負担を課すことなく船舶の代替等を進めるためにも、本施策は的確かつ必要最小限な措置である。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 政権のマニフェストに明示されている交通基本法（仮称）の関連施策であり、今日的な合理性が認められる。 これまでの補助金による支援だけでは、車両の代替が十分には進んでおらず、租税特別措置等も含めた総合的な施策を講じることが相当である。</p> <p>③離島路線に就航する航空機 国としては、離島補助制度及び航空機燃料税の特例措置について抜本的に見直し、大幅に支援を拡充することと併せ、引き続き着陸料や航行援助施設利用料について大幅な軽減措置を講じていくこととしており、これらの他の施策と相俟って、離島路線に就航する航空機に係る固定資産税の課税標準を非課税とし、航空機の保有に係るコスト負担の更なる軽減を図ることにより、離島住民の日常生活に不可欠な離島航空路線の維持が図られる。 したがって、離島路線の維持によって、直接受益する地方において、固定資産税の軽減措置を行うことは、受益者による応分の負担として妥当である。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 老朽化した鉄道施設の整備を行うことは、固定資産税など維持運営に必要なコストが増加するため、鉄道事業者の投資意欲を阻害することになりかねない。本特例により固定資産税を軽減し負担を軽減することは、鉄道事業者にインセンティブを与え、地域鉄道が暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保す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>
<p>ページ</p>	<p>17 — 2</p>

税負担軽減措置等の
適用実績

①離島航路事業用の船舶

年 度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
隻数(隻)	32	30	16	16	14
減収額(百万円)	25	23	33	41	49

②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両

平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
139台	128台	161台	160台	198台
70百万円	65百万円	87百万円	88百万円	110百万円

③離島路線に就航する航空機

年 度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
対象機数	21	21	24
軽減対象機数	11	8	6
減税額(百万円)	71	95	36

④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備（重軌条（レール）交換、コンクリート枕木化、トンネル改修など）

- ・平成 17 年度 25社134百万円
- ・平成 18 年度 39社153百万円
- ・平成 19 年度 44社173百万円
- ・平成 20 年度 38社193百万円
- ・平成 21 年度 37社200百万円

<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>①離島航路事業用の船舶 政策評価法に基づく業績指標として「有人離島のうち航路が就航されている離島の割合71%（平成22年度）」を位置づけているところ、平成21年4月1日現在、70%となっており、概ね目標を達成している。また、離島航路に就航する船舶は、離島航路以外に就航する船舶より老朽化率が低く、本施策を利用しての新船建造が毎年行われていることから船舶の代替・航路整備が進んでいることを確認しており、本租税特別措置の有効性を客観的に確認している。 （平成21年4月1日現在の船舶老朽化率） 離島航路事業…67% 離島航路以外の旅客船事業…77%</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 本特例措置により、車両の導入費用や必要なキャッシュフローも軽減されることから、乗合バス車両の代替の促進に有効と考えられる。</p> <p>③離島路線に就航する航空機 これまで、国としては、ナショナルミニマムの確保の観点から、一定の離島路線について補助を実施するとともに、着陸料、固定資産税等の公租公課の引き下げによりコスト負担を軽減する等の総合的な支援を行ってきたところであるが、離島補助については、補助対象経費等の制約により離島路線の損失額が十分に補てんされていないこと、また、固定資産税等の軽減によるコスト負担の軽減についても、損失額が十分にカバーされず、路線維持の観点からは十分なインセンティブになり得ておらず、目標を達成するには至っていない。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 補助金を受けて安全性向上設備を導入した場合、新しく取得した資産に対する固定資産税がかかり、経営状況の厳しい事業者にとって大きな負担になりかねない。 本特例の拡充により、補助金を受けて新しく取得した安全性向上設備に係る固定資産税について、その負担を更に軽減させることは、鉄道事業者に一層のインセンティブを与え、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保するという政策の達成に大いに有効であると見込まれる。 業績指標の「地方鉄道事業者のうち『総合安全対策計画』を策定し、計画的に実行しているものの割合」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しているところである。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 離島航路の高齢者等の利便性向上や旅客の安全性向上、高速化等の多様化する旅客ニーズに対応した新船の導入を促進し、有人離島への就航率を維持する（老朽化率66.3%、就航率70%台維持を目標とする）。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 本制度を活用し、引き続きバス路線を維持し、公共輸送機関としての社会的責任を遂行する。 <政策目標> 地方バス路線の維持率：97%（平成20年度）→100%（平成25年度）</p> <p>③離島路線に就航する航空機 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合を96%とする。（平成20年度設定）</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 引き続き、経営環境が極めて厳しい地域鉄道事業者の安全性の向上を図る。</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>①離島航路事業用の船舶 平成21年4月1日時点での老朽化率は67%、就航率は70%であり、ほぼ目標を達成しているように思われる。しかしながら、離島航路船舶に就航している老朽船は年1%以上の割合で増加しており、本租税特別措置がなければ老朽化率はこれまで以上の割合で増加し、本施策の達成目標である有人離島就航率も低下することが予想される。さらに、離島の過疎化・高齢化の進展等により、離島航路事業者の経営環境は一段と厳しく、離島航路事業者の8割以上が赤字事業者となっており、更なる老朽化や有人離島就航率の低下については予断を許さない状況であることから、移動権を保障する観点から、固定資産税の非課税化が必要。</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 本制度を活用することにより、地域住民の日常生活に不可欠な足としてバス路線を維持し、公共的使命及び社会的責任を果たしている。</p> <p>③離島路線に就航する航空機 平成21年度の業績値は89%となっており、目標に達していない。 平成18年度に、2路線運休したことが原因。 就航していた機材が古く、定年になった乗員の代替乗員を確保できずに運休に至ったもの。</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 経営環境が極めて厳しい地域鉄道事業者について、平成21年度37社、平成22年度53社（見込）の安全性の向上を図っており、目標が達成されている。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>①離島航路事業用の船舶 ・平成9年新設（新造船が対象、5年度分1/3） ・平成11年度拡充（一定の高性能船舶、高速船に拡充）、平成13年度延長、平成15年度延長、平成17年度延長、平成19年度拡充（5年度分1/6）、平成21年度拡充（5年度分1/6、その後5年度分1/3）</p> <p>②国の補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両 ・昭和48年度創設 ・以後、平成6、8、10、12、14、16、18、20、22年度延長</p> <p>③離島路線に就航する航空機 ・昭和52年度 離島航空機の課税の特例として、最初3年間1/3・次の3年間2/3に軽減 ・平成6年度 最大離陸重量6トンの特例の拡大（最初3年間1/4・次の3年間1/2に軽減） ・平成8年度 最大離陸重量6トン以下を20トン以下に拡大 ・平成11年度 対象にジェット機を追加・最大離陸重量50トン未満を70トン未満に拡大</p> <p>④国の補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備 ・平成11年度創設 ・平成13年度延長、平成14年度拡充（ATS関連設備等に係る特例率を1/2から1/4へ拡充）、平成15年度延長、平成16年度拡充（緊急に実施する保全整備事業により取得する設備に係る特例率を1/2から1/4へ拡充）、平成17年度延長、平成18年度拡充（緊急に実施するATS等脱線防止整備により取得する設備に係る特例率を1/2から1/4へ拡充）、平成19年度延長、平成20年度要望（補助金の再編に伴う所要の規定の整備）、平成21年度延長（緊急に実施する保全整備事業により取得する設備に係る特例率を1/4から1/2へ縮減）、平成22年度拡充（特例の対象に第三セクターを追加：認められず）</p>
<p>ページ</p>	<p>17 — 3</p>