

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 | 25 | 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 <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) | <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>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」及び「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</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>固定資産税： 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について非課税</p> <p>固定資産税・都市計画税： 都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等課税標準 5年間2 / 3</p> | | |
| 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 36 項、地方税法施行令附則第 11 条第 47 項、第 48 項</p> | | |
| 減収 見込額 | <p>（初年度） （ 16.3 ） （平年度） （ 21 ） （単位：百万円）</p> | | |
| 要望理由 | <p>（1）政策目的 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、都市鉄道等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、既存ストックを有効活用しながら、ネットワークの高度化を図るとともに、自社の収益向上に直接結びつかない事業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になってくる。 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）について国費の助成と本特例措置による支援制度を設けたところである。 引き続き、都市鉄道の利便性の向上を促進していくべく、『都市鉄道等利便増進法』の下、国費による支援とともに本特例措置を通じて事業者の投資負担を軽減することが効果的であり、現在進行中のプロジェクトの円滑な進捗を図る観点から本特例措置の延長が必要不可欠である。</p> | | |
| 本要望に 対応する 縮減案 | | | |
| | ページ | 25 1 | |

| | | |
|-----------|--|---|
| 合理性 | 政策体系における政策目的の位置付け | <p>都市鉄道利便増進事業の推進については、「都市鉄道等利便増進事業法」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業績指標 173「都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（東京圏、大阪圏、名古屋圏；カッコ内は複々線化区間延長）」や 174「都市鉄道（東京圏）の混雑率」、171「5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長」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度の高い政策として明確に位置づけられている。</p> <p>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：29 鉄道網を充実・活性化させる</p> |
| | 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、都市鉄道等の利便を増進させる。 |
| | 税負担軽減措置等の適用又は延長期間 | 2年延長を要望 |
| | 同上の期間中の達成目標 | <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 |
| 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。 | |
| 有効性 | 要望の措置の適用見込み | 1件 神戸高速鉄道株式会社 |
| | 要望の措置の効果見込み（手段としての有効性） | 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。 |
| 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 | 都市鉄道利便増進事業費補助 3,850百万円（23年度要求） |
| | 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>なし</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。 また、業績指標の「都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(東京圏、大阪圏、名古屋圏;カッコ内は複々線化区間延長)」及び「都市鉄道(東京圏)の混雑率」、「5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長」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されている。</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。</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)</p> |