

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	26	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 その他()		
要望項目名	鉄道駅総合改善事業費補助を受けて取得する鉄道施設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>国の鉄道駅総合改善事業費補助を受けて第三セクターが取得し、鉄軌道事業者に貸し付ける鉄道施設</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>固定資産税：課税標準 5 年間 3 / 4</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第 15 条第 20 項、地方税法施行令附則第 11 条第 25 項～第 28 項、 地方税法施行規則附則第 6 条第 45 項</p>		
減収見込額	(初年度)	(2)	(平年度) (29) (単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的 鉄道駅の周辺で実施される市街地再開発事業、土地区画整理事業等都市側の事業に対応して、鉄道利用者の利便性の向上など機能の強化が必要とされる鉄道駅について、都市側の事業と一体的に駅構造の総合的な改善を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 鉄道駅総合改善事業は、プラットフォームやコンコースの拡幅など鉄道駅の機能の大幅な改善を駅周辺の市街地再開発事業や自由通路の整備などといった自治体による都市事業と一体的に実施することで、駅構内の旅客利便の向上のみならず、駅内外にわたる利用者動線やバスやタクシーとの乗り継ぎの円滑化も一挙に実現する公共性の高い事業であり、本特例措置と補助制度により支援を行ってきたところである。 これら支援措置により鉄道駅総合改善事業は各地で効果的に推進され、駅内外の利便性の抜本的な改善を実現してきたところであり、また、平成 16 年度からは道路事業や都市事業との同時採択により事業進行のスピードアップを可能とするなど、交通結節点である鉄道駅を使いやすくするための制度としたところである。今後とも引き続き効果的に鉄道駅総合改善事業の促進を図り、駅利用者の利便性をますます高めていくためには、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			

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「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(171)として掲げられているなど、乗り換え時間の短縮効果も見込まれる鉄道駅総合改善事業は、国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高いものとして明確に位置付けられている</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	<p>鉄道駅の周辺で実施される市街地再開発事業等都市側の事業に対応して、鉄道利用者の利便性の向上など機能の強化が必要とされる鉄道駅について、都市側の事業と一体的に駅構造の総合的な改善を図る。</p>
	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	<p>平成23年度 1件(西武椎名町駅) 平成24年度 1件(京急蒲田駅)</p>
	政策目標の達成状況	<p>鉄道駅総合改善事業は22年度末までに12駅が整備完了予定であり、着実に目標達成へ向けて進捗している。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>2件 東長崎駅・椎名町駅整備(株)、蒲田開発事業(株)</p>
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<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を軽減することで、事業者のランニングコストを軽減させるものであり、受益の見込まれない事業に本特例によるインセンティブを付与することで更なる事業の促進が見込まれている。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>本特例については、他の税制上の支援措置はない。</p>
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>鉄道駅総合改善事業費補助 300百万円(23年度要求)</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>鉄道駅総合改善事業費補助が、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、鉄道事業者に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がなされている。</p>
	要望の措置の妥当性	<p>鉄道駅総合改善事業は、鉄道利用者の利便性向上のみならず地域の活性化が図られるものの、鉄道事業者にとって受益が無いばかりか、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、政策の達成のための手段としての的確である。</p>
	ページ	26 2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>17年度 4件6百万円 18年度 4件6百万円 19年度 5件23百万円 20年度 5件22百万円 21年度 5件23百万円</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を軽減することで、事業者のランニングコストを軽減させるものであり、受益の見込まれない事業に本特例によるインセンティブを付与することで更なる事業の促進が見込まれている。 また、業績指標171の「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しているところである。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>平成21年度 1件(京成日暮里駅) 平成22年度 3件(西武江古田駅、野方駅、阪急西宮北口駅)</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>平成21年度 1件(京成日暮里駅) 平成22年度 3件(西武江古田駅、野方駅、阪急西宮北口駅)</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成13年度税制改正要望提出(創設) 平成15年度税制改正要望提出(拡充・延長): 拡充は認められず 平成17年度税制改正要望提出(延長) 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>