

平成26年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	10	府 省 庁 名 <u>国土交通省</u>
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（ ）	
要望 項目名	新幹線用不動産取得に係る非課税措置の創設	
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） 全国新幹線鉄道整備法（以下、「全幹法」という。）第6条に基づき国土交通大臣から指名された新幹線の建設主体が、当該新幹線事業用不動産として取得する土地・家屋について、非課税措置を創設する。 ・ 特例措置の内容 【新幹線の建設主体が取得する当該新幹線用不動産に係る特例措置】 不動産取得税：非課税措置 	
〔関係条文〕	〔 — 〕	
減収 見込額	[初年度] ▲405 (—) [平年度] ▲15,148 (合計額) (—) [改正増減収額] — (単位：百万円)	
ページ		10—1

要望理由

(1) 政策目的

新幹線は、国土交通大臣が整備計画を決定し、営業主及び建設主体を指名する等、全幹法に基づき国策として整備される事業である。

全幹法上の建設主体の負担を軽減することにより、新幹線の建設を促進し、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域振興に資することを目的とする。

(2) 施策の必要性

新幹線鉄道ネットワークについて、全幹法に基づき、国が基本計画を決定し、当該基本計画に基づき、国が建設主体を指名した上で、整備計画を決定し、当該建設主体に対して建設の指示を行い、指示を受けた建設主体が新幹線の整備を行うこととされている。

全幹法上の建設主体については、これまでのところ、(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構等が指名されてきているが、民間企業を建設主体に指名することは排除されておらず、計画路線の特性等によっては、民間企業が建設主体となることもあり得るとして制度設計されている。

全幹法制定以降今日に至るまで、国から建設の指示を受けた建設主体については、新幹線建設のために取得する土地等に係る不動産取得税は非課税とされており、当該税制措置は、全幹法の規定に基づく新幹線鉄道ネットワークの早期かつ着実な整備にとって欠くことのできないものとなっている。

中央新幹線は、昨今その必要性が高まっている東海道新幹線のリダンダンシーの確保の観点からも、早期の開業実現が社会的に強く要請されているところであるが、今般、国の厳しい財政事情等を踏まえ、中央新幹線の早期かつ着実な整備を実現するために、JR東海の資金力に期待して、同社を建設主体として指名し、建設指示を行ったところである。中央新幹線についても、国が整備計画を決定し、建設主体を指名する等、全幹法上、他の新幹線と同様の手続・条件に基づき整備されるものであり、財源スキーム以外は何ら他の新幹線と変わらない国家プロジェクトであることから、同プロジェクトの着実な実施のためには、同社が建設主体として取得する土地等に係る不動産取得税を非課税とすることが必要である。

中央新幹線整備の意義については、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申において、

- ・三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり極めて重要。東日本大震災の経験により大動脈の二重系化の重要性は更に高まっている。
- ・三大都市圏以外の沿線地域においても、地域活性化方策とあいまって地域振興に寄与。
- ・「ひかり」、「こだま」の増加により、東海道新幹線沿線都市群の再発展をもたらす可能性。
- ・三大都市圏間が約1時間で直結され、国土構造の変革、国際競争力の向上をもたらす可能性。
- ・我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術を世界的に発信。

と述べられているとおり、他の新幹線同様、国及び沿線地域に大きな便益があることが確認されている。

東京・名古屋間は2027年(平成39年)、名古屋・大阪間は2045年(平成57年)の開業を目指し、現在、東京・名古屋間の環境影響評価等の手続を進めており、手続終了後、工事実施計画の申請・認可を経て、建設工事に着手する予定となっている。着工の初期段階においては、事業に必要な用地等を取得することとなるが、それには多額の費用を要することから、この段階での資金面での負担を少しでも軽減し、その資金を活用してその先の工事を促進させることが、事業の完遂を目指す上で非常に重要である。

さらに、長期にわたる工事期間の中で、予想し難い厳しい経済状況、経営状況においても、債務の増大を抑え、事業の継続性を高め、目標時期での開業の確実性を高めるため、建設主体の負担を軽減することは、建設促進に大きく寄与することとなる。

中央新幹線の整備には、総額9兆円の建設費と約30年に及ぶ長い期間を要すると見込まれ、建設主体に多額の債務と重い経営負担が伴うことになるが、早期に三大都市圏を直結することで、沿線地域の振興に寄与し、国際競争力を大きく向上させるものと期待されているため、その早期実現のためにも、整備促進は不可欠であり、着実な開業に向けた環境整備を図ることが必要である。

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>新幹線については、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、全幹法のもと、国土交通大臣が指名した建設主体が、大臣の指示により、大臣が決定した整備計画に基づき建設を行う国策と位置付けられている。</p> <p>政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 2 3 整備新幹線の整備を推進する 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 2 6 鉄道網を充実・活性化させる</p>
	政策の達成目標	中央新幹線が2027年（平成39年）に東京・名古屋間、2045年（平成57年）に名古屋・大阪間において着実に開業することを目標とする。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	無期限
	同上の期間中の達成目標	中央新幹線が2027年（平成39年）に東京・名古屋間、2045年（平成57年）に名古屋・大阪間において着実に開業することを目標とする。
	政策目標の達成状況	—
有効性	要望の措置の適用見込み	1事業者（東海旅客鉄道株式会社）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>中央新幹線については、交通政策審議会において費用対効果分析が行われ、国及び沿線地域に大きな便益があることが確認されている。</p> <p>建設主体に対する負担を極力軽減することで、中央新幹線の建設がより円滑に進められることから、不動産取得に係る非課税措置は有効である。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>新幹線の建設のために取得する不動産の登記に係る登録免許税の非課税措置を要望中。</p> <p>なお、すでに着工・開業している整備計画路線の建設主体については、建設段階において、建設に伴う不動産取得税及び登録免許税が非課税とされ、また、開業後において、当初10年間の固定資産税が軽減されている。</p>
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	すでに着工・開業している整備計画路線の建設主体については、建設段階において、不動産取得税及び登録免許税の非課税措置が講じられており、今回の措置も同様に、必要最小限の措置である。

税負担軽減措置等の適用実績	—
「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	—
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）	—
前回要望時の達成目標	—
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	—
これまでの要望経緯	—