

平成28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	22	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 <u>不動産取得税</u> <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	整備新幹線の開業に伴いJRから譲渡された並行在来線に係る非課税措置及び課税標準の特例措置の延長及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の改正に伴う税制上の所要の措置		
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>不動産取得税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した土地、家屋</p> <p>固定資産税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した固定資産</p> <p>都市計画税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した土地、家屋</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>以下の特例措置を7年間（平成35年3月31日まで）延長するとともに、第189回国会において成立した「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」（平成27年6月10日法律第36号。以下「改正法」という。）附則第2条に規定する新会社が、本特例措置において、改正法による改正前の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律に規定する九州旅客鉄道株式会社と同様に取り扱われるよう、所要の措置を講ずる。</p> <p>不動産取得税：非課税</p> <p>固定資産税：課税標準 20年度分1/2</p> <p>都市計画税：課税標準 20年度分1/2</p>		
関係条文	<p>（不動産取得税）</p> <p>地方税法附則第10条第2項、地方税法施行令附則第6条の16第1項～第3項</p> <p>（固定資産税・都市計画税）</p> <p>地方税法附則第15条第13項、地方税法施行令附則第11条第11項～第13項</p>		
減収見込額	<p>[初年度] - (▲405) [平年度] - (▲445)</p> <p>[改正増減収額] - () (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>（1）政策目的</p> <p>全国新幹線鉄道整備法に基づき整備計画が定められている整備新幹線は、国土の骨格を形成する基幹的輸送機関であるとともに沿線地域の産業経済の進展等地域の発展にも大きく寄与する国家プロジェクトであり、これまで累次の政府・与党申合せの基本スキームに基づいて整備を推進しているところである。</p> <p>整備新幹線の並行在来線の取り扱いについては、</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成2年12月の政府・与党申合せにより、「（整備新幹線を）建設着工する区間の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを（工実施計画の）認可前に確認すること」とされ、 平成8年12月の政府与党合意においては、「JRからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる」とこととされ、 平成27年1月の政府・与党申合せにおいても、「本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である」とされており、 <p>これらの申合せに基づいて、並行在来線の経営安定化を図り、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図るものである。</p> <p>（2）施策の必要性</p> <p>整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線については、幹線旅客需要が新幹線に轉移するとの特性を有することから、並行在来線を経営する第三セクター鉄道会社の経営基盤は必然的に脆弱となり、その経営は厳しいものにならざるを得ない。</p> <p>このため、平成8年12月の政府与党合意においては、「JRからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる」とこととされ、この合意に基づき、固定資産税等の税制上の措置を講ずることにより、並行在来線を経営している第三セクター鉄道会社を支援し、地域の生活路線である並行在来線の輸送を確保してきたところである。</p> <p>今後、新たに並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社においても、極めて厳しい経営状況となることが予想される中、その経営の安定化を図り、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図るためには、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	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 23 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 26 鉄道網を充実・活性化させる
	政策の達成目標	並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線、鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	7年間（平成28年度～平成34年度）
	同上の期間中の達成目標	平成34年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線1路線130.7kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。
	政策目標の達成状況	<p>以下の第三セクター鉄道会社が並行在来線の経営を引き継いで運行を継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しなの鉄道(株) （JR東日本経営分離区間：信越線軽井沢・篠ノ井間65.1km）平成9年10月1日開業 （JR東日本経営分離区間：信越線長野・妙高上越間37.3km）平成27年3月14日開業 ・IGRいわて銀河鉄道(株) （JR東日本経営分離区間：東北線盛岡・目時間82.0km）平成14年12月1日開業 ・肥薩おれんじ鉄道(株) （JR九州経営分離区間：鹿児島線八代・川内間116.9km）平成16年3月13日開業 ・えちごトキめき鉄道(株) （JR東日本経営分離区間：信越線妙高高原・直江津間37.7km）平成27年3月14日開業 （JR西日本経営分離区間：北陸線直江津・市振間 59.3km）平成27年3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道(株) （JR西日本経営分離区間：北陸線市振・倶利伽羅間100.1km）平成27年3月14日開業 ・IRいしかわ鉄道(株) （JR西日本経営分離区間：北陸線倶利伽羅・金沢間17.8km）平成27年3月14日開業 <p>平成24年に北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）が着工するなど整備新幹線の整備が着実に進んでいる。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	平成34年度に開業を予定している北陸新幹線（金沢・敦賀間）の並行在来線区間の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社への適用が見込まれる。
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	幹線旅客需要が新幹線に転移するとの特性を有する並行在来線を経営する第三セクター鉄道会社の経営基盤は必然的に脆弱とならざるを得ないことから、不動産取得税の非課税措置、固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じ、第三セクター鉄道会社の資産保持に対する負担を軽減することにより並行在来線の円滑な経営分離・経営安定化を図ることは地域の生活路線、貨物路線の維持、また整備新幹線の着実な整備につながるものである。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	整備新幹線の開業に伴いJR旅客会社から経営分離される並行在来線の土地・建物の所有権の移転登記等に係る免税措置（登録免許税）
	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	経営分離に伴いJRから譲渡を受ける資産について、不動産取得税の非課税措置、固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じることにより、第三セクター鉄道会社のランニングコストが軽減され、当該鉄道会社の経営が安定することは、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進につながるため、本特例措置を講じることが政策目的を実現する手段として妥当である。
	ページ	22-2

税負担軽減措置等の適用実績	不動産取得税	固定資産税	都市計画税	事業者数	
	平成22年度実績	0百万円	105百万円	9百万円	3事業者
	平成23年度実績	0百万円	103百万円	9百万円	3事業者
	平成24年度実績	0百万円	97百万円	8百万円	3事業者
	平成25年度実績	0百万円	95百万円	8百万円	3事業者
	平成26年度実績	505百万円	94百万円	8百万円	6事業者
「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	【固定資産税】				
	平成23年度	課税標準（固定資産の価格）	8,734,193千円		
	平成24年度	課税標準（固定資産の価格）	8,239,049千円		
	平成25年度	課税標準（固定資産の価格）	8,264,828千円		
	【都市計画税】				
	平成23年度	課税標準（固定資産の価格）	2,679,957千円		
平成24年度	課税標準（固定資産の価格）	2,360,143千円			
平成25年度	課税標準（固定資産の価格）	2,063,069千円			
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）	これまでに開業した並行在来線を運営する第三セクター鉄道事業者について、本特例の適用を受け経営を維持しており、JRから引き継いだ資産保持に関する負担を軽減することは経営安定化につながり、本特例による措置は有効である。				
前回要望時の達成目標	平成27年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線4路線386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。				
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	平成27年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である252.2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道(株) （JR東日本経営分離区間：信越線長野・妙高高原間37.3km）平成27年3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道(株) （JR東日本経営分離区間：信越線妙高高原・直江津間37.7km）平成27年3月14日開業 （JR西日本経営分離区間：北陸線直江津・市振間 59.3km）平成27年3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道(株) （JR西日本経営分離区間：北陸線市振・倶利伽羅間100.1km）平成27年3月14日開業 ・IRいしかわ鉄道(株) （JR西日本経営分離区間：北陸線倶利伽羅・金沢間17.8km）平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線（木古内～五稜郭37.8km）の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線（八戸～青森）であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。				
これまでの要望経緯	平成9年度税制改正要望提出（創設） 平成11年度税制改正要望提出（延長） 平成16年度税制改正要望提出（延長） 平成20年度税制改正要望提出（固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充） 平成21年度税制改正要望提出（延長）				