

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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
	政策の達成目標	地域鉄道の鉄道運転事故による乗客の死亡者数 ・目標値：0人（毎年度）
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（平成28年度及び平成29年度）
	同上の期間中の達成目標	政策の達成目標と同じ
	政策目標の達成状況	平成25年度鉄道運転事故による乗客の死亡者数 0人
有効性	要望の措置の適用見込み	87事業者（補助を受けて施設を整備し、特例の適用見込みのある地域鉄道事業者）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	補助を受けて安全性向上設備を取得した場合、新たに取得した安全性向上設備に係る固定資産税が増加し、経営状況の厳しい地域鉄道事業者にとって大きな負担になりかねない。本特例措置を拡充することにより、補助を受けて新たに取得した安全性向上設備に係る固定資産税の負担を軽減することは、鉄道事業者に一層のインセンティブを与え、安全性向上に資する設備投資が促進され、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。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金 34,855百万円の内数 ・鉄道施設総合安全対策事業費補助 4,714百万円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	これら補助制度（地域公共交通維持改善事業費補助又は鉄道施設総合安全対策事業費補助）は、老朽化した施設の更新等の施設整備のための初期投資の負担を軽減するものである一方、本特例措置は、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により、ランニングコストの負担の低減を図るものである。
	要望の措置の妥当性	老朽化した鉄道施設の整備を行うことは、その結果として、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の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妥当である。
	ページ	10 — 2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 23 年度 111 百万円 (44 事業者) 平成 24 年度 112 百万円 (50 事業者) 平成 25 年度 138 百万円 (59 事業者) 平成 26 年度 178 百万円 (62 事業者) 平成 27 年度 198 百万円 (60 事業者) (見込み)</p>								
<p>「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</p>	<p>(単位：千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>課税標準 (固定資産の価格)</td> <td>9,291,457</td> <td>9,983,534</td> <td>11,433,522</td> </tr> </tbody> </table>		平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	課税標準 (固定資産の価格)	9,291,457	9,983,534	11,433,522
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度						
課税標準 (固定資産の価格)	9,291,457	9,983,534	11,433,522						
<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>補助を受けて安全性向上設備を取得した場合、新しく取得した安全性向上設備に係る固定資産税が増加し、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。 本特例措置を拡充することにより、補助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の負担を軽減することは、鉄道事業者に一層のインセンティブを与え、安全性向上に資する設備投資が促進され、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>前回要望時の達成目標</p>	<p>地域鉄道の鉄道運転事故による乗客の死亡者数 ・目標値：0人 (毎年度)</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>地域鉄道の鉄道運転事故による乗客の死亡者数 0人</p>								
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 11 年度税制改正要望提出 (創設) 平成 13 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 14 年度税制改正要望提出 (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 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 16 年度税制改正要望提出 (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 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 18 年度税制改正要望提出 (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 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 20 年度税制改正要望提出 補助金の再編に伴う所要の規定の整備 平成 21 年度税制改正要望提出 (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 年度税制改正要望提出 (拡充) : 特例の対象に第三セクターを追加 (認められず) 平成 23 年度税制改正要望提出 (延長・拡充) : 特例率を 1/2 から 1/3 へ拡充 平成 25 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 27 年度税制改正要望提出 (延長・拡充) : 拡充取り下げ</p>								
<p>ページ</p>	<p>10 — 3</p>								