

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>国鉄改革は、日本国有鉄道改革法（昭和61年12月4日法律第87号）等に基づき行われた政府全体及び国土交通省の政策体系の中で重要度の高い政策である。</p> <p>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 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を図る</p>
	政策の達成目標	JR北海道及びJR四国の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて地域住民への鉄道サービスの確保を図りつつ、JR北海道及びJR四国の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	5年間延長（平成29年度～平成33年度）
	同上の期間中の達成目標	JR北海道及びJR四国の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて地域住民への鉄道サービスの確保を図りつつ、JR北海道及びJR四国の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。
政策目標の達成状況	<p>JR北海道及びJR四国については、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方部での人口減少や高速道路整備の進展に伴う輸送需要の減少のほか、安全確保に必要な投資の実施等により経営環境は厳しさを増しているため、完全民営化に向けた健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p> <p>しかしながら、必要な鉄道路線ネットワークの適切な維持に努めている。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	2鉄道事業者（JR北海道、JR四国）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	JR北海道及びJR四国は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、平成8年度以降、地方部での人口減少や高速道路整備の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから、本特例措置を引き続き適用し、これらのJR北海道、JR四国の経営自立に向けた取組みを下支えすることは大変有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	JR北海道等が国鉄から承継した固定資産に係る課税標準の特例措置
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>鉄道・運輸機構の特例業務勘定による経営安定基金積み増し（無利子貸付方式）並びに設備投資等への助成金及び無利子貸付金</p> <p>6,000億円（平成23～32年度）</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>国においては、鉄道・運輸機構の特例業務勘定からの支援により、JR北海道及びJR四国の経営の安定化及び設備投資等への支援を行っているところであり、地方部での人口減少や高速道路整備の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にある中、本特例措置と相まって、JR北海道及びJR四国の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、JR北海道及びJR四国の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。</p>
	要望の措置の妥当性	<p>JR北海道及びJR四国は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、地方部での人口減少や高速道路整備の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから、本特例措置を引き続き適用し、これらのJR北海道及びJR四国の経営自立に向けた取組みを下支えすることは大変有効である。</p> <p>また、本特例措置は制度創設時から対象がJR北海道等3社※であり、想定外に僅少であったり、特定の者に偏っていない。</p> <p>※JR九州については平成28年度に対象外（経過措置あり）</p>
ページ	19 — 2	

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成23年度 2,730百万円 平成24年度 2,656百万円 平成25年度 2,622百万円 平成26年度 2,681百万円 平成27年度 2,676百万円</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>平成24年度 515,810,031千円 平成25年度 510,914,556千円 平成26年度 503,288,720千円</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>JR北海道及びJR四国の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、JR北海道及びJR四国の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立が図られている。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>JR北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、JR北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。</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>JR北海道及びJR四国については、それぞれの鉄道路線ネットワークの適切な維持に努めつつ、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方部での人口減少や高速道路整備の進展に伴う輸送需要の減少のほか、安全確保に必要な投資の実施等により経営環境は厳しさを増しているため、完全民営化に向けた健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>昭和61年度税制改正要望提出（創設） 平成7年度税制改正要望提出（対象に貸し付けを行う法人を追加） 平成9年度税制改正要望提出（延長） 平成10年度税制改正要望提出（貸付法人の貸し付ける資産に車両を追加） 平成14年度税制改正要望提出（延長、貸付法人に交通エコロジー・モビリティ財団を追加） 平成15年度税制改正要望提出（対象に鉄道・運輸機構から借り受ける新幹線鉄道を追加、新幹線特例と連乗） 平成19年度税制改正要望提出（延長） 平成24年度税制改正要望提出（延長、借り受ける固定資産の対象に「変電所」を追加、旅客自動車運送事業の固定資産を除外） 平成28年度税制改正要望提出（対象からJR九州を除外（経過措置あり））</p>
<p>ページ</p>	<p>19 — 3</p>