



	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
合理性	政策の達成目標	常磐線：平成29年度末までに用地取得及び登記等を完了させる。  仙石線：平成29年度末までに東松島市との売買協議等を成立し登記等を完了させる。 ※仙石線は平成27年5月30日に全線再開済み。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	1年間（平成29年度）
	同上の期間中の達成目標	常磐線：平成29年度末までに用地取得及び登記等を完了させる。（平成27年度末で97.7%の用地取得済）（平成28年12月10日に運行再開予定）  仙石線：平成29年度末までに東松島市との売買協議等を成立し登記等を完了する。
	政策目標の達成状況	常磐線：平成27年度末で97.7%の用地を取得済  仙石線：東松島市が用地取得済 平成29年度末までに東松島市との売買契約等を一括して完了する予定
有効性	要望の措置の適用見込み	1件 東日本旅客鉄道株式会社
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	不動産取得税の課税標準に対する特例措置を講じることにより、初期負担が軽減されることで鉄道路線の復旧・復興が円滑に行われ、被災地の復興まちづくり計画に基づく事業が促進されることが期待される。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地取得に係る特例措置（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	本特例措置は、復旧を行う事業者に対して初期負担の軽減を図ることで復旧事業の円滑な実施を図るものであり、政策目的を実現する手段として妥当である。 また、税制上の特例措置の対象となる土地の範囲については、東日本大震災により被災したため沿線自治体の復興まちづくり計画にあわせて、従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合において取得する土地に限定しているところである。 以上のことから、政策目的に照らして、適切かつ必要最小限の措置であるといえる。
	ページ	16-2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>東日本旅客鉄道株式会社  平成25年度実績           0   百万円  平成26年度実績           0   百万円  平成27年度実績           0   百万円</p> <p>※現在、地方税法第十七条の五に基づき、課税庁の判断で不動産取得税の決定が留保されているため、適用実績が発生していない。</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>—</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>不動産取得税の課税標準に対する特例措置を講じることにより、初期負担が軽減されることで鉄道路線の復旧・復興が円滑に行われ、被災地の復興まちづくり計画に基づく事業が促進されることが図られている。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>まちづくりや産業の振興と一体となった鉄道の復旧等により災害に強い交通・物流網を構築する。</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>常磐線：平成27年度末で97.7%の用地を取得済  仙石線：東松島市が用地取得済  平成29年度末までに東松島市との売買契約等を一括して完了する予定</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成24年度税制改正要望（新設）</p>