

平成30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	8	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 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	鉄道事業者等の市街地トンネルに係る非課税措置の拡充		
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>（現行）都市計画区域のうち政令で定める市街地の区域等において、鉄軌道事業者が直接鉄軌道事業の用に供するトンネル</p> <p>（拡充）大阪市交通局の民営化（H30.4 予定）に伴い、新会社が引き継ぐ、大阪市及びその近郊の区域において直接鉄軌道事業の用に供する市街地のトンネルを適用対象に追加</p> <p>・特例措置の内容 非課税</p>		
関係条文	地方税法第348条第2項第2号の5、同法施行令第49条の5、同法施行規則第10条の4		
減収見込額	<p>[初年度] —（—） [平年度] ▲1,794（—）</p> <p>[改正増減収額] —</p> <p style="text-align: right;">（単位：百万円）</p>		
要望理由	<p>（1）政策目的 大都市及びその周辺部の既成市街地においては、道路交通の円滑な流れの確保や都市計画上の要請から、鉄道の新線建設はトンネル構造とする必要がある。</p> <p>（2）施策の必要性 鉄道の新線建設においてトンネル構造とする場合、地上構造に比べて建設費が非常に高く、開業後の固定資産税も著しく大きいことから、鉄軌道事業者にとっては経営上の負担となる。このような大都市及びその周辺部における新線建設の特殊性とともに、さらには、公共料金である運賃の高騰をもたらす要因になることも考えられることから、本非課税措置が創設されたものであり、現在においてもその趣旨に変わりはない。</p> <p>なお、昭和37年の制度創設当時には、営団地下鉄（東京メトロの前身）のトンネルに係る非課税措置が存在していた。</p> <p>今般、大阪市交通局においては「民にできることは民へ」を基本スタンスに地下鉄事業の民営化（平成30年4月）を目指し、公営としての事業を廃止して新たな民間の新会社に引き継ぐことを予定している。</p> <p>新会社は、地下鉄事業の運営に必要な固定資産（トンネル、駅、線路、車両等）を大阪市交通局から現物出資されるため、これらに係る固定資産税等を納付することとなるが、既存の地下鉄ネットワークは大阪市とその周辺部の既成市街地において、地下のトンネル構造によって形成されている。</p> <p>本非課税措置が創設された時点においては、公営事業者の民営化は想定されていなかったと考えられるが、本非課税措置の趣旨と課税の公平性の観点からも新会社が引き継ぐ資産のうち市街地のトンネルに関しては、他の鉄軌道事業者と同様に本非課税措置の対象とすることが必要である。</p>		
本要望に対応する縮減案	—		
		ページ	8-1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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	鉄道新線の着実な整備により鉄道ネットワークの充実を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	恒久税制
	同上の期間中の達成目標	鉄道新線の着実な整備により鉄道ネットワークの充実を図る。
	政策目標の達成状況	鉄道新線の着実な整備により鉄道ネットワークの充実が図られた。
有効性	要望の措置の適用見込み	1事業者（大阪市交通局の地下鉄事業民営化に伴い、創設される新会社）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	大阪市交通局は人的非課税主体であったが、民営化後に新会社が所有することとなるトンネルに係る固定資産税は著しく大きく、本非課税措置の趣旨から、他の鉄軌道事業者と同様の措置を講じることは有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	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	地下鉄事業民営化の取り組みは、「経済財政運営と改革の基本方針2016」（いわゆる骨太の方針）等にも沿ったものであり、また民間事業者となることから、他の鉄軌道事業者と同様に本非課税措置の対象とすることは課税の公平性の観点からも妥当である。
	ページ	8-2

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度実績 23,675百万円 ・平成25年度実績 23,076百万円 ・平成26年度実績 22,812百万円 ・平成27年度実績 22,191百万円 ・平成28年度実績 21,469百万円
<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>大阪市交通局は人的非課税主体であったが、民営化後に新会社が所有することとなるトンネルに係る固定資産税は著しく大きく、本非課税措置の趣旨から、他の鉄軌道事業者と同様の措置を講じることは有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>鉄道新線の着実な整備により鉄道ネットワークの充実を図る。</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>鉄道新線の着実な整備により鉄道ネットワークの充実が図られた。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>昭和37年度 創設（非課税） 昭和53年度 対象区域の追加（「公共の用に供する飛行場の区域」） 平成5年度 対象区域の追加（「千葉市」「新千歳空港」） 平成7年度 対象区域の追加（「広島市」） 平成9年度 対象区域の追加（「船橋市」「八千代市」） 平成11年度 対象区域の追加（「藤沢市」） 平成13年度 対象区域の追加（「川口市」「浦和市」「鳩ヶ谷市」） 平成17年度 対象区域の追加（「八潮市」「流山市」「谷和原村」「伊奈町」「つくば市」）</p>
<p>ページ</p>	<p>8 - 3</p>