

令和4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	29	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 固定資産税 事業所税 その他 （都市計画税）		
要望項目名	鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施する路線において取得した家屋等に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容（概要）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者が、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業及びインバウンド対応型鉄軌道車両整備事業に係る補助を受けて取得した家屋及び償却資産 ・ 特例措置の内容 固定資産税及び都市計画税について、取得後5年間の課税標準を1/4とする特例措置を2年間延長する。 		
〔関係条文〕	〔 地方税法附則第15条第19項 地方税法施行規則附則第6条第42項及び第43項 〕		
減収見込額	[初年度] — (▲45) [平年度] — (▲45) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的 沿線における人口減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸等社会経済情勢の変化に伴い、地域鉄道の経営を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、鉄道事業者による利用促進策や合理化努力も限界に達しつつあり、路線の廃止に至る事例が全国各地で生じてきたことから、これらの状況を改善し、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 上記のような状況を踏まえ、平成19年5月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下、「地域公共交通活性化・再生法」という。）が制定され、創意工夫して鉄道の再構築に主体的に取り組む地域を、国として総合的かつ強力に支援することにより、地域鉄道の再生・再構築を推進してきたところであり、今後とも本特例措置を講ずることにより、引き続き地域鉄道の再生・再構築を支援する必要がある。</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	地域の暮らしを支える地域鉄道を維持・活性化するための鉄道事業再構築事業の推進については、地域公共交通活性化・再生法に基づいて進められているところである。 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 鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。
	政策の達成目標	地域公共交通活性化・再生法に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援することにより、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和4年度から令和5年度まで）
	同上の期間中の達成目標	地域公共交通活性化・再生法に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援することにより、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化を図る。
	政策目標の達成状況	平成30年度までに、福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、四日市あすなろう鉄道、北近畿タンゴ鉄道、山形鉄道、伊賀鉄道、養老鉄道の9事業者10件の鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、同計画に基づく鉄道事業再構築事業が実施されている。今後、新たに南阿蘇鉄道等において鉄道事業再構築事業の実施が予定されている。
有効性	要望の措置の適用見込み	5事業者（福井鉄道、三陸鉄道、山形鉄道、北近畿タンゴ鉄道、（一社）養老線管理機構）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者に対する補助制度とともに、本特例措置を適用することにより、地域における鉄道の再生・再構築が着実に実施される。
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	① 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 25,697百万円の内数 ・ 鉄道施設総合安全対策事業費補助 14,920百万円の内数 ② インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業 ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 3,480百万円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業及びインバウンド対応型鉄軌道車両整備事業に係る補助制度は、鉄道事業再構築の実施に当たり必要となる老朽化した設備の更新等のための初期投資に係るイニシャルコストの負担を軽減するものである。一方、本特例措置は、補助を受けて整備した設備の取得後に生じる固定資産税等を減額することにより、経営環境が厳しい鉄道事業者のランニングコストの負担軽減に資するものである。
	要望の措置の妥当性	本特例措置は、経営環境が極めて厳しい地域鉄道事業者のランニングコストの負担の低減を図るものであることから、政策手段として適切である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 28 年度実績 15 百万円 (3 事業者) 平成 29 年度実績 22 百万円 (4 事業者) 平成 30 年度実績 30 百万円 (〃) 令和元年度実績 33 百万円 (3 事業者) 令和 2 年度実績 39 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>(単位：千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【固定資産税】 課税標準 (固定資産の価格)</td> <td>1,546,388</td> <td>2,007,246</td> <td>2,588,430</td> </tr> <tr> <td>【都市計画税】 課税標準 (固定資産の価格)</td> <td>10,602</td> <td>10,404</td> <td>10,404</td> </tr> </tbody> </table>		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	【固定資産税】 課税標準 (固定資産の価格)	1,546,388	2,007,246	2,588,430	【都市計画税】 課税標準 (固定資産の価格)	10,602	10,404	10,404
	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度										
【固定資産税】 課税標準 (固定資産の価格)	1,546,388	2,007,246	2,588,430										
【都市計画税】 課税標準 (固定資産の価格)	10,602	10,404	10,404										
<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>平成 30 年度までに、福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、四日市あすなろう鉄道、北近畿タンゴ鉄道、山形鉄道、伊賀鉄道、養老鉄道の 9 事業者 10 件の鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、同計画に基づく鉄道事業再構築事業が実施されており、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化が図られている。</p>												
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>地域公共交通活性化・再生法に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援することにより、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化を図る。</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>これまでに 9 事業者 10 件の鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、同計画に基づく鉄道事業再構築事業が実施されており、また、鉄道事業再構築事業の実施を予定する事業者が複数あがってきていることから、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化が図られている。</p>												
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 20 年度税制改正要望提出 (創設) 平成 22 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) 平成 26 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 (拡充)：取り下げ 平成 28 年度税制改正要望提出 (延長・縮減)：特例対象となる補助事業を縮減 平成 29 年度税制改正要望提出 (拡充)：特例対象となる補助事業を追加 平成 30 年度税制改正要望提出 (延長) 令和 2 年度税制改正要望提出 (延長)</p>												