

# 令和5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	5	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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">固定資産税</span> 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）北大阪急行延伸事業に伴い、本特例に定める市街地の区域に「箕面市」を追加。</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>非課税</p>		
関係条文	<p>地方税法第348条2項2号の5 地方税法施行令第49条の5 地方税法施行規則第10条の4</p>		
減収見込額	[初年度] — ( — )	[平年度] ▲55 ( — )	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>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</p> <p>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>現在、令和5年度末の開業を目指して建設中の北大阪急行延伸事業（千里中央～箕面萱野 約2.5km）についてもトンネル構造とせざるを得なかったものであることから、本非課税措置の対象区域に「箕面市」を追加することが必要不可欠である。</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	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（北大阪急行電鉄株式会社）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	トンネル整備に係る建設費は非常に高く、開業後の固定資産税も著しく大きい。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	鉄道事業者等が敷設した新規営業路線の線路設備等に係る課税標準の特例措置 〔 地方税法第 349 条の 3 第 1 項 地方税法施行令第 52 項 地方税法施行規則第 10 条の 14 〕
	予算上の措置等の要求内容及び金額	社会資本整備総合交付金 689,983 百万円の内数（令和 5 年度予算）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	交付金制度の活用により、鉄道事業者に係るイニシャルコストが軽減され、関係者との協議・調整を円滑に進めることが可能となった。また、本税制特例は、経営環境の厳しい鉄道事業者にとってトンネルに係る固定資産税は非常に高く、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	トンネル整備に係る建設費は非常に高く、開業後の固定資産税も著しく大きい。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政策の達成のための手段として妥当である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 29 年度実績 22,450 百万円</li> <li>・平成 30 年度実績 21,816 百万円</li> <li>・令和元年度実績 26,278 百万円</li> <li>・令和 2 年度実績 25,429 百万円</li> <li>・令和 3 年度実績 24,699 百万円</li> </ul>
<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>トンネル整備に係る建設費は非常に高く、開業後の固定資産税も著しく大きい。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」）          平成 30 年度 対象区域の追加（大阪市交通局民営化の伴い、新会社が取得した全ての市街地トンネルを対象に追加。区域の追加は「守口市」「門真市」）</p>