

# 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	25	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 <span style="border: 1px solid black;">不動産取得税</span> <span style="border: 1px solid black;">固定資産税</span> 事業所税 <span style="border: 1px solid black;">その他</span> （都市計画税）		
要望項目名	整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の譲受固定資産に係る非課税措置及び課税標準の特例措置の延長		
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>不動産取得税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した土地、家屋          固定資産税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した固定資産          都市計画税：並行在来線の鉄道施設の譲渡により取得した土地、家屋</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>不動産取得税：非課税          固定資産税：課税標準 20年度分 1/2          都市計画税：課税標準 20年度分 1/2</p>		
関係条文	<p>租税特別措置法第84条の2          租税特別措置法施行令第44条          租税特別措置法施行規則第31条の7          地方税法附則第10条第2項、第15条第10項          地方税法施行令附則第6条の16、第11条第11～13項</p>		
減収見込額	<p>[初年度] — ( ▲273 ) [平年度] — ( ▲485 )          [改正増減収額] — (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>全国新幹線鉄道整備法に基づき整備計画が定められている整備新幹線は、国土の骨格を形成する基幹的輸送機関であるとともに沿線地域の産業経済の進展等地域の発展にも大きく寄与する国家プロジェクトであり、これまで累次の政府・与党申合わせの基本スキームに基づいて整備を推進しているところである。</p> <p>整備新幹線の並行在来線の取り扱いについては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成2年12月の政府・与党申合わせにより、「(整備新幹線を)建設着工する区間の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを(工事実施計画の)認可前に確認すること」とされ、</li> <li>・ 平成8年12月の政府与党合意においては、「JRからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる」とこととされ、</li> <li>・ 平成27年1月の政府・与党申合わせにおいても、「本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である」とされており、</li> </ul> <p>これらの申合せに基づいて、並行在来線を経営する鉄道会社（第三セクター）の経営安定化、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図るものである。</p>		

	<p>(2) 施策の必要性</p> <p>整備新幹線の開業に伴いJRから新たに経営分離される並行在来線については、引き続き、地域の生活路線や鉄道貨物輸送を維持する観点から重要な役割を担うこととなるものの、整備新幹線の開業により幹線旅客需要が在来線から新幹線へ移ることとなるほか、人口減少やモータリゼーションの進展等により、並行在来線を経営する第三セクター鉄道会社を取り巻く環境は、様々な増収・経費削減努力や、沿線地方公共団体による財政支援をもってしても、極めて厳しい状況にならざるを得ない。</p> <p>このため、平成8年12月の政府与党合意においては、「JRからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる」こととされ、この合意に基づき、固定資産税等の税制上の措置を講ずることにより、並行在来線を経営している第三セクター鉄道会社を支援し、地域の生活路線である並行在来線の輸送を確保してきたところである。</p> <p>整備新幹線については、今後、北陸新幹線等において新たな区間の開業が予定されており、これに伴い並行在来線の経営を新たに引き継ぐ鉄道会社（第三セクター）においては、極めて厳しい経営状況となることが想定される。これらの経営の安定化を図り、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図るためには、本特例措置の延長が不可欠である。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 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
	政策の達成目標	並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線、鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	
	同上の期間中の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年度末までに北陸新幹線の開業に伴い経営分離される並行在来線、金沢―大聖寺間(46.4km)及び大聖寺―敦賀間(84.3km)について、第三セクター鉄道会社(IRいしかわ鉄道及びハピラインふくい)による運行を開始する。</li> <li>並行在来線を引き継ぐ第三セクター会社の円滑な運営と生活路線である並行在来線の安定的な鉄道輸送の確保を図り、整備新幹線の整備を円滑に推進する。</li> </ul>
	政策目標の達成状況	<p>以下の第三セクター鉄道会社が並行在来線の経営を引き継いで運行を継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・しなの鉄道(株) (JR東日本経営分離区間：信越線軽井沢・篠ノ井間 65.1km) 平成9年10月1日開業 (JR東日本経営分離区間：信越線長野・妙高高原間 37.3km) 平成27年3月14日開業</li> <li>・IGRいわて銀河鉄道(株) (JR東日本経営分離区間：東北線盛岡・目時間 82.0km) 平成14年12月1日開業</li> <li>・肥薩おれんじ鉄道(株) (JR九州経営分離区間：鹿児島線八代・川内間 116.9km) 平成16年3月13日開業</li> <li>・えちごトキめき鉄道(株) (JR東日本経営分離区間：信越線妙高高原・直江津間 37.7km) 平成27年3月14日開業 (JR西日本経営分離区間：北陸線直江津・市振間 59.3km) 平成27年3月14日開業</li> <li>・あいの風とやま鉄道(株) (JR西日本経営分離区間：北陸線市振・倶利伽羅間 100.1km) 平成27年3月14日開業</li> <li>・IRいしかわ鉄道(株) (JR西日本経営分離区間：北陸線倶利伽羅・金沢間 17.8km) 平成27年3月14日開業</li> <li>・道南いさりび鉄道(株) (JR北海道経営分離区間：江差線五稜郭・木古内間 37.8km) 平成28年3月26日開業</li> </ul> <p>本年9月、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が開業予定となっており、整備新幹線の整備が着実に進んでいる。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	令和5年度末に開業を予定している北陸新幹線(金沢・敦賀間)の並行在来線区間の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社(IRいしかわ鉄道及びハピラインふくい)への適用が見込まれる。
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	幹線旅客需要が新幹線に移ることとなる並行在来線を経営する第三セクター鉄道会社の経営基盤は必然的に脆弱とならざるを得ないことから、不動産取得税の非課税措置、固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じ、第三セクター鉄道会社の資産保持に対する負担を軽減することにより並行在来線の円滑な経営分離・経営安定化を図ることは地域の生活路線、貨物路線の維持、また整備新幹線の着実な整備につながるものである。

相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	整備新幹線の開業に伴いJR旅客会社から経営分離される並行在来線の土地・建物の所有権の移転登記等に係る非課税措置（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	経営分離に伴いJRから譲渡を受ける資産について、不動産取得税の非課税措置、固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じることにより、第三セクター鉄道会社のランニングコストが軽減され、当該鉄道会社の経営が安定することは、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進につながるため、本特例措置を講じることが政策目的を実現する手段として妥当である。				
税負担軽減措置等の適用実績		不動産取得税	固定資産税	都市計画税	事業者数	
	平成29年度実績	—	384百万円	14百万円	7事業者	
	平成30年度実績	—	349百万円	14百万円	7事業者	
	令和元年度実績	—	321百万円	10百万円	7事業者	
	令和2年度実績	—	314百万円	10百万円	7事業者	
	令和3年度実績	—	310百万円	10百万円	7事業者	
「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>【固定資産税】課税標準（固定資産の価格）</p> <p>平成30年度 22,233,264千円 令和元年度 19,454,749千円 令和2年度 18,735,674千円</p> <p>【都市計画税】課税標準（固定資産の価格）</p> <p>平成30年度 5,663,423千円 令和元年度 4,228,503千円 令和2年度 4,144,855千円</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）	これまでに開業した並行在来線を運営する第三セクター鉄道事業者について、本特例の適用を受けて経営を維持しており、JRから引き継いだ資産保持に関する負担を軽減することは経営安定化につながり、本特例による措置は有効である。					
前回要望時の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成34年度（令和4年度）までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線1路線130.7kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。</li> <li>並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。</li> </ul>					

<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>令和4年度開業予定であった北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、工事遅延の影響により、開業時期が令和5年度にずれこむこととなったため、並行在来線についても同様に経営分離が遅れることとなった。</p> <p>※平成27年度末には、北海道新幹線の並行在来線（木古内・五稜郭間 37.8km）が経営分離され、本特例の適用を受けている。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成9年度税制改正要望提出（創設）  平成11年度税制改正要望提出（延長）  平成16年度税制改正要望提出（延長）  平成20年度税制改正要望提出（固定資産税等の課税標準10年間1／2から20年間1／2に拡充）  平成21年度税制改正要望提出（延長）  平成28年度税制改正要望提出（延長）</p>