

平成 21 年 7 月 28 日

国土交通大臣
金子 一義 殿

社団法人 日本民営鉄道協会
会 長 上 條 清 文

平成 22 年度民鉄関係助成等についてのお願い

民営鉄道事業につきましては、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼を申し上げます。

さて、ご高承のとおり民営鉄道事業は、基幹的な公共交通機関として重要な役割を担っており、鉄道輸送の原点である安全・安心の確保とともに地球環境の面からも「人と環境にやさしい鉄道」による快適な輸送への社会的要請がますます高まっております。

一方、民鉄各社を取り巻く事業環境は、少子・高齢化の本格的な進展に加え昨秋以降の急激な景気の後退等の影響を受け、地方部はもとより都市部においても多くの路線で輸送人員の減少傾向が見られるなど、大変厳しい状況にあります。

このような中であっても、安全・安心対策の徹底はもとより、多様化するお客様ニーズに応えるべく都市鉄道のネットワークの拡充、乗り継ぎ利便等に資する駅施設の改良、バリアフリー化の促進等によるサービスの更なる向上等、お客様にとって一層利用し易い鉄道を目指し、今後とも努力して参る所存です。

とりわけ、京都議定書の第 1 約束期間の中、エネルギー効率に優れ、環境負荷の少ない公共交通機関である鉄道の優位性を強く認識し、鉄道の利用促進への取組みなどについて、経済界、地域社会等とも連携して、持続的社会的構築に向け努力していきたいと考えております。

このように、民営鉄道を今後とも「人と環境にやさしい鉄道」として着実に整備し、より多くの人々に利用される鉄道にするためには、民営鉄道事業者の自助努力はもとよりですが、様々な公的支援が必要不可欠であります。

つきましては、平成22年度政府予算の編成に当たりまして、民営鉄道事業の公共的役割・環境への優位性と経営の実状を十分にご認識いただき、別記の事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

平成22年度民鉄関係の助成については、予算枠の抜本的な拡充、補助対象や補助率の拡大とともに新たな補助制度の創設など一層利用し易い支援制度への拡充改善等をお願いしたい。更に、以下の項目について、格段のご配慮をお願いしたい。

第1：現行補助制度の拡充改善等をお願い

【1】都市鉄道の輸送基盤整備等に係る支援

(1) 都市鉄道利便増進事業費補助

- ① 既存路線の複々線化・単純延伸線整備について補助対象事業の拡大をしていただきたい。
- ② 駅施設利用円滑化事業の採択要件である駅乗降人員の基準（15万人以上/日）を緩和し、適用範囲を拡大していただきたい。
- ③ 速達性向上事業の実施により、当該事業を実施する区域を含まない地域においても利用者の利便が向上することから、事業実施地域以外の地域からも補助が受けられるようにしていただきたい。
- ④ 上下分離方式における鉄道事業者と鉄道・運輸機構等の整備主体との役割分担や施設使用料の算定方式等の明確化など、事業実施にあたってのガイドライン等を作成していただきたい。

(2) 都市鉄道整備事業費補助

- ① 混雑緩和・輸送障害対策としての折返施設等の整備を補助対象に追加していただきたい。
- ② 輸送力増強、新線建設等の混雑緩和施策や民鉄による郊外の地下鉄建設を補助対象に追加していただきたい。

- ③ 相互直通運転・乗り継ぎ円滑化に係る鉄道車両の新造・改造等を補助対象に追加していただきたい。

(3) 幹線鉄道等活性化事業費補助

- ① 都市鉄道の高速化の鉄道施設整備についても補助対象にしていただきたい。

(4) 鉄道駅総合改善事業費補助

- ① 補助率の拡大をお願いするとともに工事の進捗に合わせた補助金の予算化をお願いしたい。
- ② 乗降人員に関する事業採択要件（1万人以上/日）を緩和するなどして適用範囲を拡大していただきたい。

(5) 鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道駅耐震補強）

- ① 耐震補強を実施する必要の駅が多く残存しており、このため十分な予算の確保をお願いしたい。また、本補助制度については平成23年度以降の延長もお願いしたい。
- ② 補助対象駅の要件を緩和（「1万人以上/日かつ乗り換え駅・複数路線が接続する駅→1万人以上/日又は乗り換え駅・複数路線が接続する駅）していただくとともに駅部以外の橋梁、トンネル、ターミナル駅コンコース、地下埋設物などを含む鉄道構造物全体に係る耐震工事、耐震診断、支障移転費等も補助対象にしていただきたい。また、設計・施行が複数年度にわたる工事についても補助対象にしていただきたい。

(6) 鉄道災害復旧事業費補助

- ① 大規模災害時の迅速な復旧による社会的影響の低減等のため、事業収支や災害規模にかかわらず補助が可能になるような補助要件の緩和と補助率拡大をしていただきたい。
- ② 災害被害により鉄道事業が休止し、一旦利用者が自動車等に移行すると復旧後も利用者の回復が困難になることから、補助金支給の実行をできるだけ早くしていただきたい。

(7) 踏切保安設備費補助

- ① 鉄軌道事業者に係る補助対象事業者は一定の要件に該当する者に限定されているが、事業収支に係わらない制度にしていただきたい。
- ② 補助対象は踏切保安設備に限定されているが、これに限らず踏切道の保安向上に資する設備やこれらの維持管理費や設備更新費用も補助対象にしていただきたい。
- ③ 維持管理費や施設更新費については、道路管理者による負担又は拡充をお願いしたい。
- ④ 道路法上の道路以外の踏切道についても補助対象にしていただきたい。
- ⑤ 補助率について、鉄道事業の損益にかかわらず1/2としていただきたい。

(8) 譲渡線（P線）建設費等利子補給金

- ① 現行利子補給制度について、利子補給水準を昨今の金利環境の現況に応じて見直していただきたい。
- ② 償還期間の短縮・延長や繰り上げ償還について、より弾力的な運用をお願いしたい。

(9) 連続立体交差事業並びに鉄道事業者の立替制度等

- ① 連続立体交差事業はボトルネック踏切の解消等社会的要請がますます高まっており、その事業の円滑な実施に支障をきたすことのないよう、十分な予算の確保をお願いしたい。
- ② 昨今の景気低迷・地価の下落等に伴う負担費用に見合う収益が見込めない実情などから、国・地方公共団体・鉄道事業者の費用分担等について弾力的運用が可能になるようスキームの見直しをお願いしたい。
- ③ 既存の連続立体交差施設の老朽化対策や機能復旧に係る事業を連続立体交差事業として実施できようをお願いしたい。
- ④ 連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度について、立替施行者は鉄道事業者だけではなく、特別目的会社（SPC）、第3セクター等にも拡大されたが、本来自治体負担に係るものであり、自治体への直接貸し付けを最優先していただきたい。

い。

【2】旅客サービスの向上等に係る支援

(1) 交通施設バリアフリー化設備費補助

駅等でのバリアフリー化は高齢者・障害者の方々が安全で安心して暮らせる社会の構築にあたり大変重要な事項と認識しており、これまでも交通バリアフリー法及びバリアフリー新法の主旨に則り、国・地方公共団体との協調の下にその整備を積極的に進めてきたところであるが、一方で、その整備は直接輸送増に結びつくものでなく、また、整備後もその維持等に多額の負担がかかっている現状である。このような状況の中、バリアフリー化整備に関し次の点に十分配慮をお願いしたい。

① 十分な予算の確保

平成22年はバリアフリー化の目標年次であり、引き続き関係者の協力体制の下、十分な予算の確保をお願いしたい。

② 補助対象の拡充等

- (ア) 駅の乗降客数等により補助対象経費を制限することなく事業費全額を補助対象とし、鉄道事業者の負担が1/3に収まるようにお願いしたい。
- (イ) 初期投資等の事業者負担を軽減するため、車両、既存ホームの嵩上げ等バリアフリー関連のすべての整備費用を補助対象にしていただきたい。
- (ウ) 設備の維持管理費用、更新費用・改修費用等についても補助対象にしていただきたい。

(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助

地域公共交通活性化・再生総合事業を計画的・持続的に推進していくためには、将来にわたっての所要予算の確保のほか、必要に応じてその事業期間の延長などより使い勝手の良い制度にしていただくとともに、国及び地方公共団体の緊密な連携による一層のご支援をお願いしたい。

【3】 共通事項

(1) 補助対象事業者を第3セクターに限らない制度への見直し

補助対象者を第3セクターとし、鉄道施設を鉄道事業者の貸し付ける制度については、地方公共団体が財政難等を事由にその整理を進め、新たな第3セクターの設立が困難な中、鉄道事業者が直接補助を受けられることができる制度に見直していただきたい。

(2) 国と地方との協調補助における地方公共団体への財政支援と弾力的な運用

国と地方との協調補助において、地方公共団体が所定額を補助できるよう、国による財政支援の拡充をお願いしたい。また、地方公共団体が所定額を補助できない場合にも、国はこれに左右されず所定額が補助できるよう弾力的な制度運用に改善していただきたい。

(3) 鉄道とまちづくり等と一体となった鉄道関連整備等への関係予算の幅広い活用

持続可能な都市構造の構築に向け、交通結節点であると同時に様々な機能が集積する駅を中心とするまちの活性化・再生化は大変重要な事項であることから、鉄道とまちづくり等と一体となった鉄道関連整備や駅機能の高度化に対し、関係予算の幅広い活用をしていただき、その支援制度の拡充と十分な予算の確保をお願いしたい。

第2 新規助成制度の創設等について

【1】 可動式ホーム柵等に係る支援

- (1) 駅での可動式ホーム柵等は、旅客の転落防止が図られその安全に資することになるが、その整備を行う場合にはホーム柵等の設置はもとよりホームの強度の補強、幅員改修、車両の改造等が必要であり、この結果、整備費が膨大であり、また、その整備期間も長くなることが予想され鉄道事業者単独での整備は困難である。このため、これらの整備に対して十分な予算確保

をお願いしたい。

- (2) 平成18年7月施行の「鉄道に関する技術上の基準を定める改正省令」等を踏まえた運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の事故防止関連装置や保安度向上に資する設備等の整備等に係る補助制度の導入をお願いしたい。

【2】環境負荷の軽減に係る駅設備等に係る支援

環境にやさしい鉄道を引き続き推進するために必要な環境関連の設備投資（例えば、太陽光発電設備、駅緑化設備、雨水利用設備等）は、省エネによる節減効果に比しその投資額が著しく過大であり、その償却に多大の年数が費やされる状況である。これらの導入の促進を図るため、必要な補助制度の創設等をお願いしたい。また、貨物のモーダルシフト促進による環境負荷軽減のための取組みに対する支援をご検討いただきたい。

【3】モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進

地球環境問題が深刻化する中、エネルギー効率に優れ、環境負荷の少ない鉄道への利用転換を図ることは喫緊の課題であり、このため、利用者に直接働きかけるいわゆるモビリティ・マネジメント手法による施策も当該課題に対する効果が期待されることから、引き続き鉄道を活用した「エコ通勤」を積極的に推進していただきたい。

【4】高速道路料金の引下げに係るお願い

本年3月以降の高速道路料金の引下げは、観光路線等を有する鉄道事業者を中心にその影響が懸念されており、このため、今後、更なる割引の拡大をされないよう十分ご配慮をお願いしたい。なお、今後、本引下げにより鉄道事業経営に影響が出る場合には、必要な支援についてご配慮いただきたい。

平成21年7月28日

国土交通大臣
金子 一義 殿

社団法人 日本民営鉄道協会
会 長 上 條 清 文

平成22年度地方民営鉄道の助成等についてのお願い

地方民営鉄道事業につきましては、平素より各別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、ご高承のとおり、地方民鉄は高齢者等の地域住民の足を支える地域の基幹的な公共交通機関であり、地域住民の日常生活や地域経済を維持・発展させるためになくてはならない基礎的な社会インフラであります。

しかし、このような役割を持つ地方民鉄はモータリゼーションの進展、地方都市の衰退、沿線人口の減少等によりこれまでも輸送需要の長期逡減傾向が続いており、更には昨今の景気の急激な後退により、輸送需要への一層の影響は避けられず、その経営環境は極めて厳しい現況にあります。

このような状況にあっても、鉄道輸送の原点である安全・安心対策の徹底はもとより、経営の近代化・合理化等に対し、たゆまぬ経営努力を続けておりますが、厳しい経営状況の下、自力では鉄道事業を維持するために必要不可欠な投資を行うことも困難な状況にあります。

今後とも、地元との連携・協力の強化に努め、鉄道輸送サービスの維持・向上と経営の改善に努力して参りますが、京都議定書の第1約束期間の中、「人と環境にやさしい鉄道」として引き続き地域における公共的役割を果たしていくためには、地方民鉄事業者の自助努力はもとよりですが、様々な形での公的支援が必要不可欠であります。

つきましては、平成22年度政府予算の編成にあたりまして、地方民鉄の経営の実状と地方民鉄の公共的役割・環境への優位性を十分にご認識いただき、下記の要望事項について、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

地方民鉄の厳しい経営環境、地域における公共的役割・環境への優位性等の観点から、昨今、国において地方鉄道活性化総合支援パッケージ施策が実施され、鉄道事業再構築事業やコミュニティ・レールの創設、更には鉄道を含む公共交通機関に係る地域公共交通活性化・再生総合事業の立上げなど地方民鉄の活性化や再生策が強化されたところであるが引き続き輸送の原点である安全・安心対策の徹底はもとより輸送サービスの維持向上を図り、地域における役割を果たしていくためには、平成22年度地方民鉄関係助成について、予算枠の抜本的な拡充と併せて新たな補助制度の創設など支援の拡充をお願いしたい。更に、以下の項目について、格段のご配慮をお願いしたい。

第1：現行補助制度の拡充改善等をお願い

【1】鉄道軌道輸送高度化事業費補助

- (1) 地方民鉄の施設は老朽化しているものが多く、計画的に更新を進めているところであるが、このためには十分な予算枠を確保していただきたい。また、補助率の引き上げ、補助対象設備の拡大、補助対象下限額の撤廃をお願いしたい。
- (2) 補助対象経費の範囲に維持管理費用、設備更新費用等を含めていただきたい。
- (3) 計画安全事業での第三者評価を撤廃していただきたい。また対象工事が複数年度にわたって執行されるものも補助対象にしていただきたい。
- (4) 補助対象事業者の要件を緩和し、大手民鉄の採算性の厳しい閑散支線（大手民鉄が3種事業者の場合を含む）等も補助対象事業者に組み入れていただきたい。

【2】踏切保安設備整備費補助

- (1) 鉄軌道事業者に係る補助対象事業者は一定の要件に該当する者に限定されているが、事業収支に係わらない制度にしたい。
- (2) 道路法上の道路以外の道路に係る踏切についても、補助対象にしたい。
- (3) 補助対象は踏切保安設備に限定されているが、これに限らず踏切道の保安向上に資する設備やこれらの維持管理費・設備更新費用も補助対象にしたい。
- (4) 維持管理費や施設更新費については、道路管理者による負担又は拡充をお願いしたい。
- (5) 補助率について、鉄道事業の損益にかかわらず1/2としたい。

【3】鉄道災害復旧事業費補助

- (1) 大規模災害の迅速な復旧による社会的影響の低減等のため、事業収支や災害規模にかかわらず補助が可能になるよう補助要件の緩和や補助率・補助対象経費の拡大をお願いしたい。
- (2) 災害被害により鉄道事業が休止し、一旦利用者が自動車等に移行すると復旧後も利用者の回復が困難になることから、補助金支給の実行をできるだけ早くしていただきたい。

【4】交通施設バリアフリー化設備費補助及びLRT整備費補助

駅等でのバリアフリー化は高齢者・障害者の方々が安全で安心して暮らせる社会の構築にあたり大変重要な事項と認識しており、これまでも交通バリアフリー法及びバリアフリー新法の主旨に則り、国・地方公共団体との協調の下にその整備を積極的に進めてきたところであるが、一方で、その整備は直接輸送増に結びつくものでなく、また、整備後もその維持等に多

額の負担がかかっている現状である。このような状況の中、バリアフリー化整備等に関し次の点に十分配慮をお願いしたい。

- (1) 平成22年はその整備の目標年次であり、引き続き関係者の協力体制の下、十分な予算の確保をお願いしたい。
- (2) 駅の乗降客数等によりバリアフリー化補助対象経費を制限することなく事業費全額を補助対象とし、鉄道事業者の負担が1/3に収まるようにお願いしたい。
- (3) 鉄道事業者の負担の軽減の観点から、バリアフリー化の補助率の引上げのほか補助対象設備の拡大をお願いしたい
- (4) 設備の維持管理費用、更新費用・改修費用等についても補助対象にしていただきたい。
- (5) 基準駅とならない乗降客数5千人未満の駅もバリアフリー化の補助対象にしていただきたい。
- (6) LRTシステムの整備には多額の費用負担を要することから、十分な予算枠の確保と補助率の大幅な拡大をお願いしたい。

【5】地域公共交通活性化・再生総合事業費補助及び幹線鉄道等活性化事業費補助（コミュニティ・レール）

地域公共交通活性化・再生総合事業を計画的・持続的に推進していくためには、将来にわたっての所要予算の確保のほか、必要に応じてその事業期間の延長などより使い勝手の良い制度にしていただくとともに、国及び地方公共団体の緊密な連携による一層のご支援をお願いしたい。また、地域公共交通総合連携計画に基づき実施されるコミュニティ・レール化に関し必要な予算枠を確保していただきたい。

【6】共通事項

- (1) 補助対象事業者を第3セクターに限らない制度への見直し
補助対象事業者を第3セクターとし、鉄道施設を鉄道事業

者の貸付制度については、地方公共団体が財政難等を事由にその整理を進め、新たな第3セクターの設立が困難な中、鉄道事業者が直接補助を受けられることができる制度に見直していただきたい。

(2) 国と地方との協調補助における地方公共団体への財政支援と弾力的運用

国と地方との協調補助において、地方公共団体が所定額を補助できるよう、国による財政支援の拡充をお願いしたい。また、地方公共団体が所定額を補助できない場合にも、国はこれに左右されず所定額が補助できるよう弾力的な制度運用に改善していただきたい。

(3) 鉄道とまちづくり等と連携した鉄道関連整備等への関係予算の幅広い活用

地方民鉄は高齢者等の地域住民の足を支える基幹的な交通機関であり、今後効率的なまちづくりを進める上で鉄道を活用し、鉄道駅を活性化することは大変重要であることから、鉄道とまちづくり等と連携した鉄道関連整備等に対し、関係予算の幅広い活用をして頂き、その支援制度の拡充と十分な予算の確保をお願いしたい。

第2：新規支援制度の創設等

(1) ICカード乗車券システムの整備・維持に係る支援

現在、地方民鉄の一部の事業者において導入され、利用者利便に大きく貢献している乗車券のICカード化については、今後もその導入が見込まれるところであるが、その投資額は毎年の維持費等を含めると莫大なものになり、経営基盤の脆弱な中小民鉄にとってはその導入は経営的に大変厳しく、これが早期の導入を困難にしている。このため、地方民鉄が導入するICカードシステム整備費・維持費について、新たな支援制度の創設をお願いしたい。

(2) 環境負荷の軽減に資する駅設備等に係る支援

環境にやさしい鉄道を引き続き推進するために必要な環境関連の設備投資は、省エネによる節減効果に比しその投資額が著しく過大であり、その償却に多大の年数が費やされる状況である。これらの導入の促進を図るため、必要な補助制度の創設等をお願いしたい。

(3) モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進

地方民鉄の厳しい経営環境等を踏まえ、地方民鉄事業者は各般の活性化・利用促進策を進めているが、利用者に直接働きかけるいわゆるモビリティ・マネジメント手法による施策もその活性化に対する効果が大いに期待されることから、引き続き地方民鉄を活用した「エコ通勤」を積極的に推進していただきたい。

平成21年7月28日

国土交通大臣
金子 一義 殿

社団法人 日本民営鉄道協会
会 長 上 條 清 文

平成22年度民鉄関係税制改正要望事項についてのお願い

民営鉄道事業に係る税制につきましては、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、民営鉄道事業者は、基幹的な公共交通機関として重要な役割を担っており、鉄道輸送の原点である安全の確保はもとより、乗り継ぎ利便の向上のための駅施設改良、バリアフリー化推進によるサービス向上等多様化するお客様ニーズに応え、利用しやすい鉄道を目指して、鋭意取り組んでいるところです。

しかしながら、社会的に要請の強いこれらの設備投資により、固定資産税等の税負担が増加することは、各般の施策を進めていく上で大きな重荷となっております。

昨今の民鉄各社を取り巻く事業環境は、少子・高齢化等の本格的な進展に加え昨年よりの景気の急激な後退などから、地方部はもとより都市部においても輸送人員が減少し厳しい現況にあります。

このような本格的な少子・高齢化等の進展、更には深刻化する地球環境問題の面からも、着実に「人と環境に優しい鉄道」を目指し、安全・安心対策の徹底と鉄道の利用促進による環境負荷の軽減を図るなど民営鉄道が担うべき重要な社会的役割を果たすためには、各民営鉄道事業者の自助努力はもとより、税制によるご支援が必要不可欠であります。

つきましては、平成22年度税制改正にあたりまして、別記の要望事項等に特段のご配慮を賜りたくお願いするものであります。

平成 22 年度民鉄関係税制改正要望項目

I. 旅客安全対策施設の整備の徹底

1. 駅部の耐震補強工事により取得した施設に係る特例措置の延長及び拡充（特例対象に「鉄道駅耐震補強事業に係る補助がない事業」を追加）【固定資産税】
2. 平成 18 年 7 月 1 日施行の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」により設置を義務付けられた事故防止関連装置などの取得にかかる特例措置の創設【固定資産税】

II. 旅客サービスの維持向上・利用促進

1. 駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置の延長及び拡充（特例対象に「公共交通特定事業の認定を受けていない事業」、ホームドア・可動式ホーム柵・階段昇降機等を追加）【固定資産税・都市計画税・不動産取得税】
2. バリアフリー化された低床型車両に係る特例措置の延長【固定資産税】
3. 鉄道駅に設置するエレベーター、低床型車両に係る特別償却制度の延長及び拡充（特例対象にホームドア・可動式ホーム柵・階段昇降機等を追加）並びに税額控除制度の創設【法人税】

III. 都市鉄道の輸送基盤整備

1. 新規増備車両に対する特例措置の拡充（中古部品を利用した車両、既存車両の改造工事において制御方式を変更した車両を追加）【固定資産税】
2. 混雑や輸送障害等による遅延対策のための大規模改良により取得する鉄道施設への乗継円滑化特例措置の拡充（乗継円滑化による混雑緩和や輸送障害対策として整備した駅拡幅（プラットホーム、乗換通路等）に係る施設や折返施設等について対象に追加）【固定資産税・都市計画税】

IV. 地域公共交通の活性化・再生

1. 鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業の用に供する不動産の所有権移転登記等の特例措置の延長【登録免許税】
2. 鉄道事業再構築事業を実施する路線に係る特例措置の延長【固定資産税・都市計画税・不動産取得税】
3. 鉄道再生事業を実施する路線に係る鉄道施設に係る特例措置の延長【固定資産税・都市計画税・不動産取得税】
4. 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助を受けて取得した資産、並びに鉄道軌道輸送高度化事業費補助により取得した資産のうち輸送の継続に資する既存施設の改良・更新に係る特例措置の創設【固定資産税・都市計画税・不動産取得税】
5. 幹線鉄道等活性化事業費補助（コミュニティ・レール）を受けて取得する施設に係る特例措置の創設【固定資産税・都市計画税・不動産取得税】
6. 鉄道軌道輸送高度化事業費補助を受けて取得した施設の特例措置の拡充（国庫補助金対象外工事（地方自治体から補助金を単独で受けて行う工事）に主とする資産を追加）【固定資産税】

V. 鉄道関連その他税制の見直し

1. 駐輪場敷地の固定資産税評価について鉄軌道用地としての評価適用の特例措置の創設【固定資産税・都市計画税】
2. 国等より補助を受けて取得した資産の課税標準について圧縮記帳相当額を控除する特例措置の創設【固定資産税】
3. 終電から初電までの時間帯に閉鎖する自由通路施設に係る特例措置の創設【固定資産税・都市計画税】

VI. 土地税制の見直し

1. 連続立体交差化等公共事業の円滑な推進に資する税制の見直し
・ 収用交換等の場合における譲渡所得の特別控除額上限の引き上げ
【所得税・法人税】
2. 政策目的を終えた税制の整理、簡素化
・ 土地の譲渡益に係る重課制度の廃止 【法人税】

VII. 一般税制の見直し

1. 無償減資等の金額を資本金等の額から控除する特例措置の恒久減税化【法人事業税】
2. 関係法人株式等以外の株式に係る受取配当金の100%益金不算入並びに特定利子規定の復活【法人税】
3. 減損会計等財務会計で適性に会計処理されたものの税務会計での損金算入の認容【法人税】
4. 法人住民税の均等割について、所得計算上損金算入の認容【法人税】
5. 人材投資促進税制の大企業への適用【法人税】
6. 固定資産税の償却資産税評価額の計算方法や評価額の最低限度額について、法人税等と連動するような制度変更【固定資産税】
7. 環境・省エネルギー対策設備についての特例措置の創設等【固定資産税】
8. 事業に係る事業所税の廃止【事業所税】
9. 海外投資家の社債への投資促進策の構築【法人税】

平成 2 1 年 7 月 2 8 日

国土交通大臣
金子 一義 殿

社団法人 日本民営鉄道協会
会 長 上 條 清 文

平成 2 2 年度以降の民営鉄道事業に係る長期・安定資金の 継続的な確保について（お願い）

民営鉄道事業につきましては、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、ご高承のとおり民営鉄道事業は、基幹的な公共交通機関として極めて重要な役割を担っており、鉄道輸送の原点である安全・安心の確保はもとより、少子・高齢化が本格的に進展し、深刻化する地球温暖化問題の克服が強く求められている中、エネルギー効率に優れた「人と環境に優しい鉄道」による快適な輸送への社会的な要請が益々高まっております。

このため、大都市圏においては、安全・安心対策の徹底のための安全防災工事等をはじめ、輸送力の増強、利用者利便の向上のための工事などを着実に推進するとともに、地方都市圏にあっては、地方交通の中軸として高齢者等の輸送の確保等地域の経済社会を支える重要な役割を果たすため、輸送の安全確保のための設備等の近代化等に鋭意取り組んでおります。

しかしながら、民営鉄道事業の設備投資は、その事業の特性から懐妊期間が長く完成後の投資資金の回収には相当の長期間を要する一方、直接増収に結びつくものではないものであり、今後とも基幹的な公共インフラたる民営鉄道事業に係る設備投資を計画的・継続的に行っていくためには、これまで通り長期の低利資金を安定的に調達できることが必要不可欠であります。

このような長期の低利資金をこれまで安定的に供給して頂いた日本政策投資銀行は、平成20年10月から特殊会社に移行し完全民営化されることになりましたが、今般、23年度末を目途に、国が一定の関与を行うとの観点から政府による同行の株式保有の在り方等を見直し、また、その見直し措置が講ぜられるまでの間は、政府の保有する同行の株式は処分しないこととされたところです。

このような状況の下、22年度以降においても、各民鉄事業者は同行より必要な長期の低利資金を調達できることを前提に、大都市圏においては、安全防災対策工事、輸送力増強工事、利用者利便性向上工事等として毎年数千億円にも及ぶ巨額の設備投資を実施する予定であり、また、地方都市圏においては、事故防止工事やバリアフリー工事、近代化・合理化工事等に対応した所要の設備投資を実施する予定です。

つきましては、民営鉄道事業の公共的役割・地球環境に対する優位性及び経営の実状並びに日本政策投資銀行を取り巻く状況の変化等を十分にご認識頂き、下記の事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

民営鉄道事業に対しては、政府が日本政策投資銀行の全株式を保有する間はもとより、その後においても、同行より必要な長期の低利資金が安定的に調達できるよう、特段のご配慮をお願いしたい。

なお、当面、平成22年度以降24年度までの各年度において、民営鉄道事業者において日本政策投資銀行による融資対象工事として予定している額は、別紙のとおりです。

以 上

民鉄事業者に係る政投銀融資対象工事予定額総括表(民鉄協調査)

＜大都市圏・基幹鉄道整備事業＞

(単位:百万円)

年度別	工事予定額	工事の主な種別内訳		
		安全防災対策工事	輸送力増強工事	利用者利便性向上工事
22	285,683 (100)	133,229 (46.6)	27,410 (9.6)	125,044 (43.8)
23	264,580 (100)	142,845 (54.0)	20,958 (7.9)	100,777 (38.1)
24	260,507 (100)	141,683 (54.4)	24,474 (9.4)	94,350 (36.2)

(注)大都市圏:首都圏、中部圏、近畿圏及び福岡市・その周辺に路線を有する鉄道事業者。

民鉄事業者に係る政投銀融資対象工事予定額総括表(民鉄協調査)

＜地方民鉄(事故防止等工事)＞

(単位:百万円)

年度別	工事予定額	工事の主な種別内訳		
		事故防止等工事	交通弱者対応工事	近代化・合理化工事
22	1,766	124	1,084	682
	(100)	(7.0)	(61.4)	(38.6)
23	1,660	79	1,039	621
	(100)	(4.8)	(62.6)	(37.4)
24	1,629	147	1,107	522
	(100)	(9.0)	(68.0)	(32.0)

(注)地方民鉄:大都市圏以外の地域に路線を有する鉄道事業者。