

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	都市鉄道利便増進事業については、都市鉄道等利便増進法に基づいて推進し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
	政策の達成目標	既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備し、所要時間の短縮や乗換回数の減少等により都市鉄道等の利便を増進させる。 【所要時間の短縮効果例】 ・相鉄・JR直通線：二俣川⇒新宿間（59分⇒41分：15分短縮）等 ・相鉄・東急直通線：二俣川⇒目黒間（54分⇒38分：16分短縮）等
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成33年3月31日までの6年間延長
	同上の期間中の達成目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線（平成30年度内開業予定）及び相鉄・東急直通線（平成31年度開業予定））における速達性向上事業の着実な実施
	政策目標の達成状況	都市鉄道等利便増進法に基づき、国土交通大臣の認定や同意を受けた構想に基づき実施される、連絡線の整備等による速達性の向上（速達性向上事業1件）と周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化（駅施設利用円滑化事業1件）があり、速達性向上事業については、現在工事が進められているところ。なお、駅施設利用円滑化事業の阪神三宮駅については、平成23年度に東改札口が供用開始され、平成24年度には全ての改良工事が完成した。
有効性	要望の措置の適用見込み	1件 （独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれている。 都市鉄道等利便増進法に基づく事業については、既存施設を有機的に活用して都市鉄道機能の高度化を図るものであるが、事業者にとっては、直接自社の増収に結びつかない事業であり、国等による助成と本特例措置による支援制度を設けることにより促進してきたところである。 仮に本特例措置が存在しなければ、事業許可要件である合理的な期間内（概ね30年以内）の累積赤字の解消が遅れ、事業の必要性や妥当性が失われるおそれが生ずるだけでなく、今後予定されている都市鉄道利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みの妨げになり、同事業の目的である短絡線の整備や交通結節機能の高度化等による鉄道ネットワークの利便性の向上、公共交通機関の利用促進、鉄道駅を拠点とする賑わいがあるコンパクトなまちづくり、都市構造の低炭素化及び都市の発展や競争力の強化の実現などの達成が困難となる。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	本特例措置については、他の税制上の支援措置はない。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	都市鉄道利便増進事業費補助 8,845百万円
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	都市鉄道利便増進事業費補助は、施設整備のための投資負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするものである一方、本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まることにより、施設整備主体に社会的効用の高い施設を整備・保有することについてのインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担されている。
	要望の措置の妥当性	都市鉄道利便増進事業は、極めて公共性の高い事業であるが、その推進のためには、整備に係る投資負担の軽減に加えて、本特例措置により、固定資産税の負担を軽減することは、施設整備主体の累積資金不足の早期解消を促し、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道のネットワークの機能を高度化する施設を整備し、都市鉄道等の利便を増進させるという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>	<p>神戸高速鉄道株式会社 平成25年度実績 7百万円 平成26年度見込み 21百万円</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>【固定資産税】 課税標準（固定資産の価格） 62,680千円 【都市計画税】 課税標準（固定資産の価格） 6,171千円</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>本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれていることに加え、今後予定されている都市鉄道利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みを促す効果が期待される。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>相鉄・JR直通線（平成26年度完成予定）及び相鉄・東急直通線（平成30年度完成予定）における速達性向上事業の着実な実施</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>相鉄・JR直通線については平成18年11月、相鉄・東急直通線については平成19年4月にそれぞれ速達性向上計画の認定が行われ、平成26年3月に相鉄・JR直通線の開業時期を平成27年度内から平成30年度内、事業費を683億円から782億円に変更することに伴って、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の両事業を一体化するための速達性向上計画の変更認可を行っており、現在事業が進められているところ。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成17年度税制改正要望提出（創設） 平成19年度税制改正要望提出（延長） 平成21年度税制改正要望提出（延長） 平成23年度税制改正要望提出（延長） 平成25年度税制改正要望提出（延長）</p>
<p>ページ</p>	<p>27-3</p>