

令和7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	17	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 <u>固定資産税</u> 事業所税 <u>その他</u> （都市計画税）		
要望項目名	鉄道事業者等が都市鉄道利便増進事業により取得した施設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） 都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により第三セクター等が取得した鉄道施設 ・ 特例措置の内容 <ul style="list-style-type: none"> ① 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が都市鉄道利便増進事業により整備し、事業の用に供するトンネルについて、固定資産税を非課税にする。 ② 第三セクター等が都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）により取得した鉄道施設について、取得後5年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を2/3に軽減する。 <p>①、②の特例措置を2年間延長する。</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第14条第2項、第15条第15項 地方税法施行令附則第10条の3第2項～第4項、第11条第20項～第21項 地方税法施行規則附則第5条の3</p>		
減収見込額	<p>[初年度] — (▲2,872) [平年度] — (▲2,872) [改正増減収額] — (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的 既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して都市鉄道の機能の高度化を図るために必要な都市鉄道施設を整備し、都市鉄道等の利用者の利便を増進させる。</p> <p>(2) 施策の必要性 都市鉄道の利便性を一層高めるには、既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して、都市鉄道の機能の高度化を図るとともに、自社の増収に直接結びつかない事業の実施に消極的になりがちな鉄道事業者等の利害を調整することが必要となっていた。 このため、平成17年に都市鉄道等利便増進法を制定し、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）及び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）について、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。 現在、同法を活用したプロジェクトとして神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の整備（残工事）が進められているところであり、本特例措置による支援を行うことで、事業の円滑な進捗を図る必要がある。今後とも、都市鉄道の利便性の向上を図るためには、都市鉄道等利便増進法に基づき実施されるプロジェクトの円滑な進捗が必要である。このような観点からも、国等による助成に加え、本特例措置による支援が必要不可欠であり、本特例措置の延長を要望するものである。</p>		
本要望に対応する縮減案	—		

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	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⇒44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	2年間（令和7年4月1日～令和9年3月31日）
		同上の期間中の達成目標	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）における速達性向上事業の着実な実施等
		政策目標の達成状況	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線（令和5年3月18日開業））の速達性向上計画に基づき、現在、残工事が進められているところ。
	有効性	要望の措置の適用見込み	4件 （独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構、東日本旅客鉄道（株）、東急電鉄（株）、相模鉄道（株）
		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等の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金収支の黒字転換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年程度等）の累積資金収支の黒字転換が遅れ、事業の経営上の適切性が失われるおそれが生じるだけでなく、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の妨げになり、同事業の目的である短絡線の整備等による都市鉄道ネットワークの利便性の向上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	—
		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（令和7年度予算概算要求額：30百万円）
		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等の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金収支の黒字転換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り、積極的に推進していく必要がある。事業の推進のためには、本特例措置により維持コストを軽減し、整備主体の累積資金収支の早期黒字転換を促進することが必要不可欠であり、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。	

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	令和元年度実績 43 百万円 令和2年度実績 568 百万円 令和3年度実績 598 百万円 令和4年度実績 574 百万円 令和5年度実績 591 百万円 ※本特例措置の適用状況に関する鉄道事業者等への調査による。
	「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	【固定資産税】 課税標準（固定資産の価格） 令和2年度 7,134,123 千円 令和3年度 5,812,334 千円 令和4年度 5,610,585 千円 【都市計画税】 課税標準（固定資産の価格） 令和2年度 4,458 千円 令和3年度 204,863 千円 令和4年度 204,863 千円
	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）	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等の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金収支の黒字転換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あり、有効である。
	前回要望時の達成目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）における速達性向上事業の着実な実施
	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	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、速達性向上計画（R6.2 変更）に基づき、事業（残工事）が進められているところ。
これまでの要望経緯	平成17年度：創設 平成19・21・23・25・27・29・31年度：延長 令和3年度：延長・縮減（対象事業から駅施設利用円滑化事業を除外 適用対象から自転車駐車場及び路外駐車場を除外） 令和5年度：延長	