

令和5年度
鉄道局関係 税制改正概要

令和4年 12 月
国土交通省鉄道局

令和5年度 鉄道局関係税制改正概要

要望項目名	要望内容	ページ
①DX(デジタルトランスフォーメーション)投資促進税制の見直し・延長 (所得税・法人税等)	見直し・2年間延長	・・・1
②ローカル鉄道の再構築を実現するための特例措置の拡充・延長 (固定資産税等)	拡充・1年間延長	・・・2
③CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充 (所得税・法人税等)	長期検討	・・・3
④低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長 (固定資産税)	2年間延長	・・・4
⑤より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長 (地球温暖化対策税)	3年間延長	・・・5
⑥鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長 (固定資産税等)	2年間延長	・・・6
⑦鉄道の耐震対策に係る特例措置の見直し・延長 (固定資産税)	見直し・2年間延長	・・・7
⑧整備新幹線の開業に伴いJRから譲渡された並行在来線に係る特例措置の延長 (登録免許税、不動産取得税、固定資産税等)	8年間延長	・・・8
⑨鉄道の安全性の向上に資する償却資産に係る特例措置の延長 (固定資産税)	2年間延長	・・・9
⑩鉄道事業者等が取得した低床型の新造車両に係る特例措置の延長 (固定資産税)	2年間延長	・・・10
⑪都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税等)	2年間延長	・・・11
⑫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 (固定資産税)	箕面市追加	・・・12

DX(デジタルトランスフォーメーション)投資促進税制の見直し・延長(所得税・法人税等)

デジタル技術を活用した企業変革(デジタルトランスフォーメーション)の実現に向け、制度内容の見直しを行う。

施策の背景

- 産業競争力強化法において、成長戦略としてのデジタルトランスフォーメーションに向けた取組を「事業適応」として定義し、これに果敢にチャレンジする事業者に対して、必要な支援措置を講じているところである。
- 鉄道事業者は、人口減少などの構造的変化に加えて、急激な気候変動や自然災害のリスクに常に晒されている。こうした課題に対し、デジタル化への対応など、必要な取組を進めることで持続的な発展を図ることが重要である。
- 公共交通ネットワークの維持・活性化を図るためにも、公共交通機関として重要な役割を担う鉄道事業者のDX投資を促進することが必要である。

現行制度

認定要件

&	デジタル(D)要件 ① データ連携 (他の法人等が有するデータ又は事業者がセンサー等を利用して新たに取得するデータと内部データとを合わせて連携すること) ② クラウド技術の活用 ③ 情報処理推進機構が審査する「DX認定」の取得(レガシー回避・サイバーセキュリティ等の確保)
	企業変革(X)要件 ① 生産性向上又は売上上昇 が見込まれる ② 計画期間内で、 商品の製造原価が8.8%以上削減 されること等 ③ 全社の意思決定 に基づくもの(取締役会等の決議文書添付等)

税制措置の内容

対象設備	税額控除	特別償却	※
ソフトウェア 繰延資産*1 器具備品*2 機械装置*2	3% ----- 5%*3	or 30%	※ 投資額下限:国内の売上高比0.1%以上 ※ 投資額上限:300億円(300億円を上回る投資は300億円まで) ※ 税額控除上限:「カーボンニュートラル投資促進税制」と合わせて当期法人税額の20%まで
*1 クラウドシステムへの移行に係る初期費用をいう *2 ソフトウェア・繰延資産と連携して使用するものに限る *3 グループ外の他法人ともデータ連携する場合			

改正概要

【適用期限:令和6年度末まで】

※見直し箇所:

&	デジタル(D)要件 ① データ連携 (他の法人等が有するデータ又は事業者がセンサー等を利用して新たに取得するデータと内部データとを合わせて連携すること) ② クラウド技術の活用 ③ 情報処理推進機構が審査する「DX認定」の取得(レガシー回避・サイバーセキュリティ等の確保)
	企業変革(X)要件 ① 全社レベルでの売上上昇 が見込まれる ② 成長性の高い海外市場の獲得 を図ること ③ 全社の意思決定 に基づくもの(取締役会等の決議文書添付等)

対象設備	税額控除	特別償却	※
ソフトウェア 繰延資産*1 器具備品*2 機械装置*2	3% ----- 5%*3	or 30%	※ 投資額下限:国内の売上高比0.1%以上 ※ 投資額上限:300億円(300億円を上回る投資は300億円まで) ※ 税額控除上限:「カーボンニュートラル投資促進税制」と合わせて当期法人税額の20%まで
*1 クラウドシステムへの移行に係る初期費用をいう *2 ソフトウェア・繰延資産と連携して使用するものに限る *3 グループ外の他法人ともデータ連携する場合			

要望結果

※経済産業省(所管)との共同要望

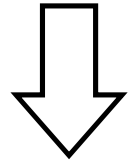
○日本企業が、そのDX推進において課題となっている**デジタル人材の育成・確保**に取り組むとともに、**成長性の高い海外市場の獲得**を含めた売上上昇につながる「攻め」のデジタル投資に踏み切ることが後押しするため、要件を見直した上で、**適用期限を2年間延長**する。

ローカル鉄道の再構築を実現するための特例措置の拡充・延長(固定資産税・都市計画税)

危機的状況にあるローカル鉄道について、事業構造の見直しを進めつつ鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援するため、固定資産税等の特例措置を拡充・延長する。

施策の背景

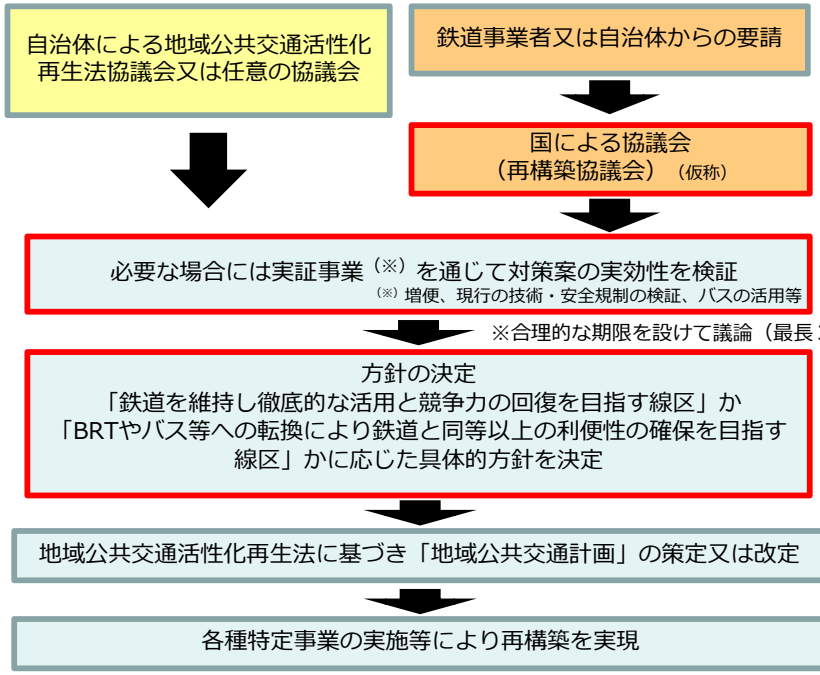
- ローカル鉄道については、昭和62年(1987年)の国鉄改革から35年が経過し、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての特性を十分に発揮できない状況
- そのため、事業構造の変化が必要であるとともに、人口減少社会に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務



危機的状況にあるローカル鉄道について、事業構造の見直しを進めつつ鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援することが重要であるため、本特例措置の拡充・延長が必要不可欠

新たな再構築事業の取組

(関連する法改正を予定)



自治体による地域公共交通活性化再生法協議会又は任意の協議会

鉄道事業者又は自治体からの要請

国による協議会
(再構築協議会) (仮称)

必要の場合には実証事業(※)を通じて対策案の実効性を検証
(※) 増便、現行の技術・安全規制の検証、バスの活用等

※合理的な期限を設けて議論(最長3年間)

方針の決定
「鉄道を維持し徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区」か「BRTやバス等への転換により鉄道と同等以上の利便性の確保を目指す線区」かに応じた具体的方針を決定

地域公共交通活性化再生法に基づき「地域公共交通計画」の策定又は改定

各種特定事業の実施等により再構築を実現

合意形成に向けた国の支援
(例)
○ 協議会の運営
○ 線区評価の支援
・ビッグデータ解析
・クロスセクター分析等
○ 実証事業の支援

合意実現に向けた国の支援
(例)
○ 規制・運用の緩和・見直し
・地域協議運営の導入
・技術・安全規制の見直し等
○ 必要な新規投資や安全投資の促進

要望の結果

特例措置の内容 (固定資産税・都市計画税)	適用期限	令和5年度末まで
鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者が、 <u>鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助金を受けて整備した安全性の向上に資する償却資産等について課税標準を5年間1/4に軽減</u>		
結果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 再構築協議会(仮称)を通じて合意が得られた鉄道事業再構築事業を対象に加えるとともに、鉄道輸送の持続可能性・利便性・生産性の向上を図るための新たな補助等を受けて取得した償却資産等の課税標準を5年間1/4に軽減 ○ 適用期限を1年間(令和6年4月1日～令和7年3月31日)延長 	

CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充(所得税・法人税等)

2050年カーボンニュートラルに向け、鉄道事業者が行う脱炭素効果の大きい設備投資について、一部要件を緩和する。

施策の背景

- 2050年カーボンニュートラルに向け、他の公共交通機関と比較してCO2排出量が少ない鉄道業界の果たすべき役割は大きい。現行の特例においては、炭素生産性の計算単位として事業所(工場や店舗)を想定。また適用対象に「鉄道車両」が含まれていないことから、鉄道事業者が本税制を活用することが困難。

こうした状況に鑑み、2050年カーボンニュートラルの実現を目指す鉄道事業者の取り組みを推進するため、要件の緩和が必要である。

現行制度の概要

特例措置の内容

計画に基づき取得した機械装置等の設備について、炭素生産性が3年以内に、
10%以上向上→**税額控除10%又は特別償却50%**
7%以上向上→**税額控除 5%又は特別償却50%**

適用期限

令和3年度から令和5年度末まで

主な要件

- 事業者全体若しくは事業所における炭素生産性を3年以内に7%以上又は10%以上向上させる計画であること
- 環境負荷低減に特に資する設備(機械装置、器具備品、建物附属設備、構築物)のうち、当該設備により事業所の炭素生産性が1%以上向上するものを導入すること

要望の結果

要望の概要

① 鉄道事業の収支計算単位である「線区」を事業所で解釈することができない

② 対象設備に「車両及び運搬具」が含まれていない

対象計算単位として、「事業所」だけでなく、「線区」を加える

対象設備の対象として「鉄道車両」を加える
(※EV(蓄電池)車両を含む環境性能に優れた車両を対象)

結果

鉄道事業者が行う脱炭素効果の大きい設備投資についての要件の緩和について、引き続き検討する。

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置(固定資産税)の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定・令和3年10月22日閣議決定)等に沿って、低炭素化等に資する旅客用の鉄道車両の導入等を推進
- さらなるCO2排出量の削減、省エネ対策に加え、安全性の向上やメンテナンスの軽減効果等を生み出す車両の導入を加速化するため、本特例措置の延長が必要不可欠

施策の目標

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。
低炭素型車両の導入割合 81%(令和3年度) → 85%(令和6年度)

適用車両(例)

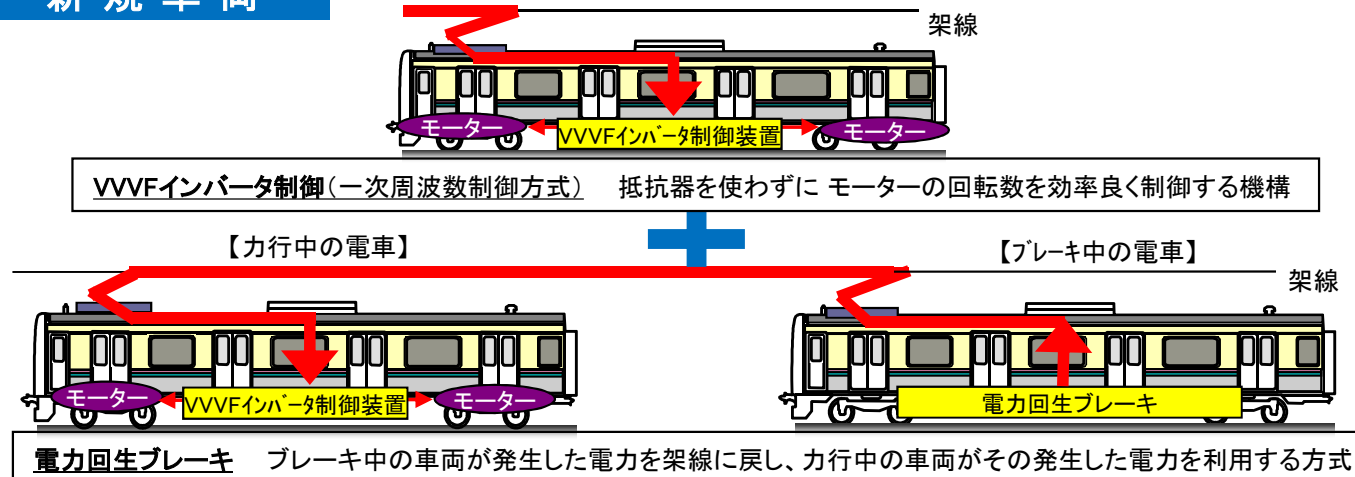
既存車両



CO2排出量
約30~50%改善

更新

新規車両



要望の結果

特例措置の内容 【固定資産税】低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両について、課税標準を5年間2/3※に軽減。(※中小事業者は5年間3/5)

適用期限 令和4年度末まで

主な要件

特急等専ら料金を収受する運送に使用する車両を除く

1. 代替車両
 - <電車>...VVVFインバータ制御装置(※)及び電力回生ブレーキの双方を備えた車両への更新または改良
 - <気動車>...VVVFインバータ制御装置(※)を備えた電気式気動車への更新または改良

2. 代替車両以外の車両
新規路線の開業又は列車の編成車両数の増加に伴い、かつ、左記1.の要件を備えた車両
※GTOサイリスタ型VVVF制御装置を除く

結果

現行の措置を一部見直した上で、適用期限を2年間(令和5年4月1日~令和7年3月31日)延長する。

海運・鉄道・航空に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長(地球温暖化対策のための税)

一定の運送の用に供する石油製品に係る「地球温暖化対策のための税」の還付措置を3年間延長する。

施策の背景

- 平成24年10月より、エネルギー起源CO2排出抑制を図るため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税に、「地球温暖化対策のための税」を上乗せ。
- 導入にあたっては、税率の段階的引上げを実施。
- 輸送部門においては、環境負荷の少ない大量輸送機関としての活用(モーダルシフト)を推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている役割に鑑み、一定に供する場合に限り、還付を実施。また、近年のコロナ禍により、公共交通機関は深刻な影響を受けており、コロナ禍を乗り越え、社会の存続基盤である公共交通機関を維持していくための措置が必須。

要望の結果

特例措置の結果

<地球温暖化対策のための税>

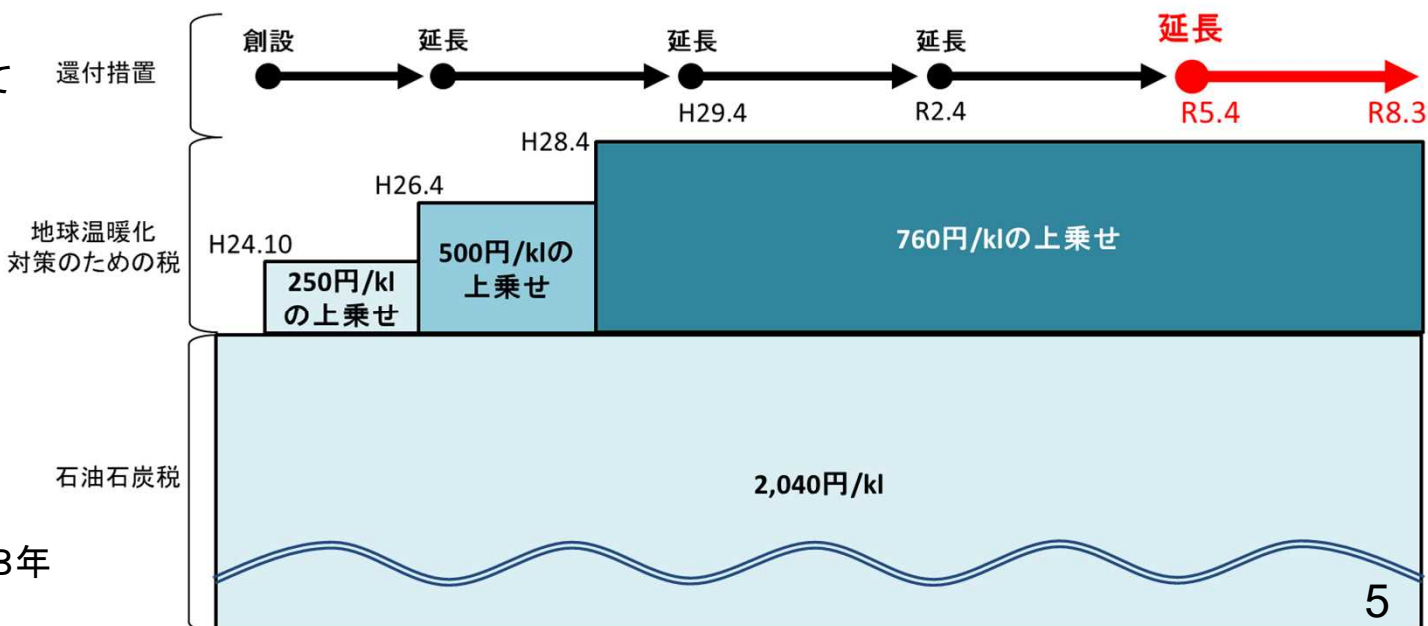
一定の運送の用に供する石油製品※について 税額を還付。

※一定の運送の用に供する石油製品

- ・内航海運業、一般旅客定期航路事業に係る軽油及び重油
- ・鉄道事業に係る軽油
- ・国内定期航空運送事業に係る航空機燃料

結果

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。



鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

バリアフリー施策に係る課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

施策の背景

○高齢化が進む我が国において、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保するため、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題である。

【移動等円滑化の促進に関する基本方針】(令和2年12月25日)

〈目標年度:令和7年度〉

- ◆ 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた原則全ての鉄軌道駅
 - エレベーター等を設置することを始めとした段差の解消
 - ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備 等
- ◆ ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、3,000番線を整備。そのうち、1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅において、800番線を整備

【第2次交通政策基本計画】(令和3年5月28日閣議決定)

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標を着実に実現【旅客施設のバリアフリー化率】

➢ 段差解消率

91.9%(令和元年度)→原則100%(令和7年度)

※目標値は、平均利用者数3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上3,000人未満/日の施設が対象

【ホームドアの整備番線数】

➢ 鉄軌道駅全体

1,953番線(令和元年度)→3,000番線(令和7年度)

➢ 平均利用者数が10万人以上/日の駅

447番線(令和元年度)→800番線(令和7年度)

○公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかるため、償却資産に対する固定資産税などを減額することにより、施設等の取得に伴う負担が軽減されることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】 課税標準を5年間2/3に軽減

主な要件

○鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」及びその設置に係る償却資産

- ・ 1日あたり利用者数10万人以上の駅
- ・ 1日あたり利用者数10万人以上の駅を含む路線の駅
- ・ バリアフリー法に基づく基本構想に位置付けられた駅

○鉄道事業者等が取得した「エレベーター」及びその設置に係る家屋及び償却資産

- ・ 1日あたり利用者数3千人以上の駅
- ・ バリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日あたり利用者数2千人以上の駅

結果

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

適用期限

令和4年度末まで



鉄道の耐震対策に係る特例措置の見直し・延長（固定資産税）

令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による被害を踏まえ、耐震対策により取得した鉄道施設に関する特例措置について、対象施設を見直したうえで適用期限を2年間延長する。

施策の背景

- 首都直下地震・南海トラフ地震の切迫性等を踏まえ、令和4年度を目標として、利用者の多い線区を中心に鉄道施設の「せん断破壊（※1）」を防止する耐震対策を集中的に進めてきた結果、本年度末時点において100%に近い耐震化率を達成する見込み。
- 一方、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震においては、これまで集中的に対策を進めてきた「せん断破壊」とは異なる「曲げせん断破壊（※2）」がラーメン橋台（※3）に生じ、軌道沈下等の大きな損傷が発生。
- 今回の被害を踏まえ、検証委員会を立ち上げ、損傷メカニズムを検証した結果、首都直下地震・南海トラフ地震が発生した場合、ラーメン橋台に同様の破壊が多く発生し甚大な被害が生じる恐れがあることが判明。
- そのため、検証委員会における検証結果を踏まえ、切迫する巨大地震に対応するため、ラーメン橋台の「曲げせん断破壊」を防止する耐震対策の促進が急務。

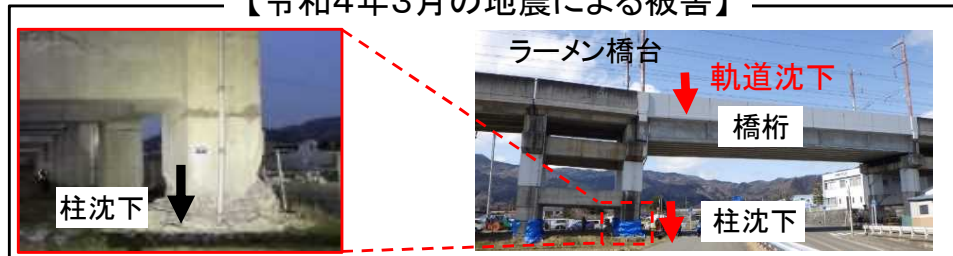
※1: 構造物の耐力が急激に失われ、構造物全体の崩壊を引き起こす破壊

※2: 鉄筋コンクリートにおいて、鉄筋の効力が発揮された後に、せん断破壊に類する損傷が生じる破壊 ※3: 柱と梁が一体となったラーメン構造を用いて橋桁を支える構造物

【これまでの耐震対策】



【令和4年3月の地震による被害】



要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】課税標準を5年間2/3に軽減

主な要件

【対象施設】首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、せん断破壊又は落橋による構造物全体の崩壊を防止することを目的とした耐震対策により取得した以下の施設。
・緊急輸送道路と交差・並走する線区における橋りょう、トンネル
・1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区におけるロッキング橋脚を有する橋りょう

適用期限

令和4年度末まで

結果

- 対象施設を、補助金を受けて取得したラーメン橋台^(※)に見直し
- 2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日) 延長

(関連する省令等の改正を前提)

※首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、曲げせん断破壊による損傷を防止することを目的とした耐震対策により取得した以下の施設。

・1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区において、鉄道施設総合安全対策事業に係る補助金を受けて取得したラーメン橋台

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に係る

特例措置(登録免許税・固定資産税・都市計画税・不動産取得税)

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に係る特例措置(登録免許税・固定資産税・都市計画税・不動産取得税)を延長する。

施策の背景

- 新たな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ため、JR旅客会社から経営分離される並行在来線の輸送量は、著しく減少することが見込まれる。
- また、並行在来線は、整備新幹線開業後も重要な役割を担うものの、近年の人口減少やモータリゼーションの進展等により、経営する鉄道会社(第三セクター)を取り巻く環境は、様々な増収・経費節減努力や、沿線地方公共団体による財政支援をもってしても、極めて厳しい状況とならざるを得ない。
- こうしたことから、並行在来線の経営を引き継ぐ鉄道会社(第三セクター)の経営の安定化を図ることにより、地域の生活路線や鉄道貨物輸送を維持するとともに、整備新幹線の円滑な整備推進を図る必要がある。

要望の結果

特例措置の内容

- 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鉄道施設に係る土地の所有権、地上権若しくは賃借権の移転又は建物の所有権若しくは賃借権の移転の登記
→登録免許税:免税
- 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譲受固定資産
→固定資産税及び都市計画税:課税標準20年間1/2に軽減
不動産取得税:非課税

結果

- 現行の措置を8年間(令和5年4月1日～令和13年3月31日)延長する

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

路線	区間
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)

今後の並行在来線の経営分離区間

- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)
- 北海道新幹線(函館本線の新函館北斗・札幌間)

鉄道事業者等が取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 鉄道の最大の使命である安全輸送の確保のためには、線路設備や信号保安設備などの安全に関する設備整備を継続的に実施する必要がある。
- しかしながら、近年の地域鉄道を取り巻く経営環境は極めて厳しく、設備整備後に増大する固定資産税等の費用負担を鉄道事業者の自助努力のみで賄うことが困難になっている状況下、安全輸送の確保のためには、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る補助金等の予算措置と併せて、本特例措置が必要不可欠である。

<本特例の適用対象の前提となる予算措置>

■ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

≪補助対象設備≫

- ・線路設備、電路設備、停車場設備 等

■ 老朽化対策事業

≪補助対象設備≫

- ・トンネル、橋梁、土留擁壁等

■ インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業

≪補助対象設備≫

- ・車両設備(インバウンド対応のものに限る)

※補助率はいずれも1/3



【コンクリート枕木(軌道改良)】



【橋梁の補強】



【自動列車停止装置(ATS)】



【車両の更新】

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る補助金等を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産について、課税標準を5年間1/3に軽減

結果

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

鉄道事業者等が取得した低床型の新造車両に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

公共交通機関のバリアフリー化推進のために、鉄軌道事業者が低床型路面電車の導入を推進できるよう、鉄軌道事業者が取得した低床型路面電車に係る固定資産税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 高齢者・障害者等が安全かつ容易に利用できるLRT車両(低床型車両)は路面電車のバリアフリー化のため、積極的な導入が必要である。
- 路面電車は、主に中小民鉄の軌道事業者が経営しており、LRT車両は従来型の路面電車と比べ、車両価格が高額であり、導入費用がかさむとともに、導入後の固定資産税が大幅に増加する。
- LRT車両の導入促進のためには、導入後の固定資産税負担を軽減する本特例措置が必要不可欠である。

＜LRT車両の導入状況＞	H11年度(税制特例創設以前)	20両
	R3年度末	418両(路面電車車両の38%がLRT化)

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】鉄軌道事業者が取得した低床型車両について課税標準を5年間1/3に軽減

結果

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。



富山地方鉄道



広島電鉄



長崎電気軌道

都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 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ことが必要。
- そのためには都市鉄道等利便増進法（平成17年8月施行）のスキームを活用し、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などの利害を調整して、当該法に基づき計画されている各プロジェクトを円滑に進めていく必要があり、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る。

施策の目的

都市鉄道等利便増進法に基づき、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。

- 都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業・駅施設利用円滑化事業）
- 現在、整備中の事業は速達性向上事業である【**神奈川東部方面線**】

- <相鉄・JR直通線>（西谷～羽沢横浜国大間）
二俣川 ⇒ 新宿間（所要時間59分 ⇒ 44分：15分短縮）等
- <相鉄・東急直通線>（羽沢横浜国大～日吉間）
二俣川 ⇒ 目黒間（所要時間54分 ⇒ 38分：16分短縮）等

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】

鉄道・運輸機構が、本事業により取得したトンネルを非課税

【固定資産税・都市計画税】

第三セクター等（鉄道・運輸機構を含む）が本事業により取得した鉄道施設等の課税標準を5年間2/3に軽減

結果

現行の措置を2年間（令和5年4月1日～令和7年3月31日）延長する。

【神奈川東部方面線】

- 整備主体：鉄道・運輸機構
- 営業主体
相鉄・東急直通線：相鉄・東急
相鉄・JR直通線：相鉄

<相鉄・東急直通線>
羽沢横浜国大駅付近～日吉駅
（約10.0km）
令和5年3月開業予定

<相鉄・JR直通線>
西谷駅～羽沢横浜国大駅付近
（約2.7km）
令和元年11月30日開業



東急線で、
渋谷・目黒方面
に直通

JR線で、
新宿方面
に直通

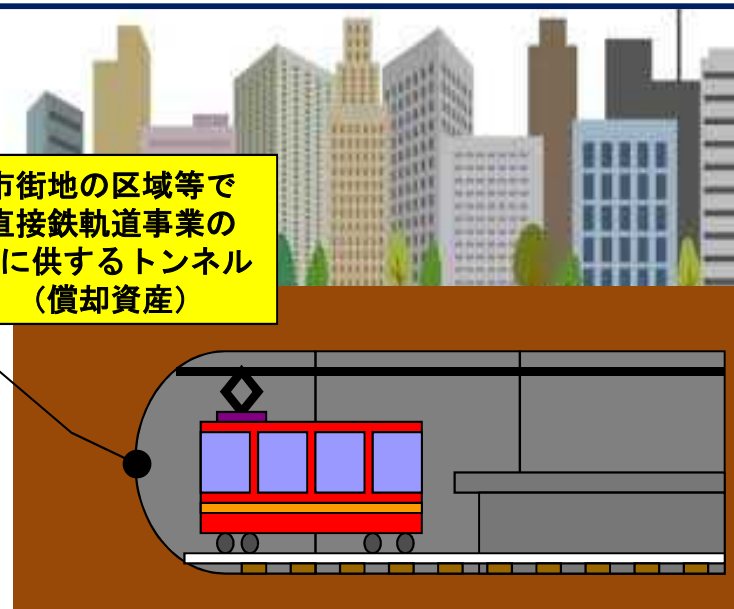
鉄道事業者等の市街地トンネルに係る非課税措置の拡充(固定資産税)

北大阪急行延伸(千里中央～箕面萱野)に伴い、市街地トンネル(箕面市)を本非課税措置の適用対象とする

施策の背景

- ・ 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観点から、鉄軌道事業の用に供するための施設をトンネル構造とすることが求められるが、トンネル構造は地上構造に比して建設費が非常に高く、これに対する固定資産税に係る負担も非常に大きいことから、非課税措置が講じられているところである。
- ・ 平成17年の「つくばエクスプレス」開業時には、本特例の対象区域に「つくば市」等が追加されている。
- ・ 現在、令和5年度の開業を目指して建設中の北大阪急行延伸事業区間(千里中央～箕面萱野)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。

市街地の区域等で直接鉄軌道事業の用に供するトンネル(償却資産)



要望の結果

特例措置の内容

市街地の区域又は飛行場周辺区域内等において、鉄軌道事業者が直接鉄道事業又は軌道経営の用に供するトンネルに係る固定資産税の非課税措置

結果

北大阪急行延伸に伴い、建設中であるトンネルについて、本特例の定める固定資産税の非課税措置対象区域に「箕面市」を追加する。

