

# 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

対象税目：固定資産税（地方税）

① 措置を講じる背景・課題（政策目的）

○ 高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会、子育て世代による安全かつ容易な移動手段の確保といった社会的要請に適切に対応するため、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となっている。特に路面電車については、従来、車両と乗降場所との間に段差が生じやすく、これらの者の利用に困難が伴うことから、バリアフリー化に資する低床型路面電車の積極的な導入が必要とされている。

当該措置の政策体系における位置づけ

- 国土交通省政策評価体系上の位置付け
  - ・ 政策目標：2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現
  - ・ 施策目標：3 総合的なバリアフリー化を推進する
- ・ 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：27 地域公共交通の維持・活性化を推進する
- ・ 業績指標：参144 LRT車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）

② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第15条第10項  
 創設年度：平成12年度  
 適用期限：令和9年3月31日  
 事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：無】【事後：無】

- 鉄軌道事業者が新造した低床型路面電車について、取得後5年間、課税標準を1/3に軽減する。

減収額

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
金額（億円）	0.38	0.43	0.51	0.47	0.51	0.54

（出所）「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」を基に算出

③ アクティビティ

- 鉄軌道事業者による新造車両の導入は、その進展が直接的に事業収益の増加に寄与するものではなく、また、各事業者の投資制約から、市場環境に委ねた場合には一定の時間を要するおそれがある。
- 本特例措置により、車両の取得に伴い生じる負担を軽減することで、鉄軌道事業者による低床型車両の取得を促し、もって公共交通機関である路面電車のバリアフリー化を推進する。

④ アウトプット

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
件数	7	6	6	5	5	5
適用額（億円）	27.21	31.03	36.40	33.67	36.71	38.80

（出所）件数は国土交通省鉄道局調べ、適用額（課税標準）は「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」による

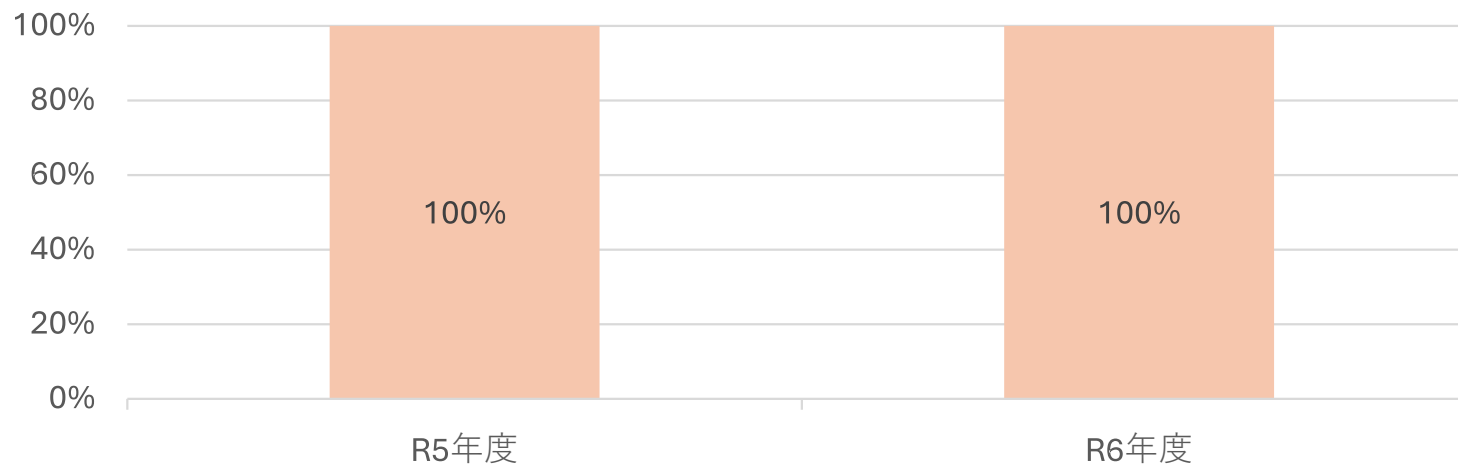
# ○アウトカムに対する効果分析

アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 本特例措置の実施により、鉄軌道事業者による低床型路面電車の導入に係る負担が軽減され、当該車両の導入が促進される。その結果、各事業者における新規に導入する路面電車に占める低床型路面電車の割合が向上する。
⑤ 短期アウトカム	○ 鉄軌道事業者が一定期間に新規に導入する路面電車に占める低床型路面電車の割合（期間平均）の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：新規に導入する路面電車に占める低床型路面電車の割合</li> <li>目標値：100%（下記対象期間中の平均）</li> <li>対象期間：令和5年度～令和6年度</li> </ul>
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 新規導入時における低床型路面電車の導入割合の上昇が累積することで、各事業者における車両全体の低床化率の向上につながる。
⑥ 中期アウトカム	○ 鉄軌道事業者における低床型路面電車の導入割合の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：低床型路面電車の導入割合</li> <li>目標値：45%（第3次交通政策基本計画における目標値）</li> <li>対象期間：令和12年度</li> </ul>
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 新規導入時における低床型路面電車の導入割合の上昇が更に累積することで、各事業者における車両全体の低床化率の更なる向上につながる。
⑦ 長期アウトカム	○ 鉄軌道事業者における低床型路面電車の導入割合の更なる向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：低床型路面電車の導入割合</li> <li>目標値：47%</li> <li>対象期間：令和17年度</li> </ul>

分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
鉄道局から鉄軌道事業者に対して行った保有車両数及び低床化率等に関する調査	本特例の対象となる事業者が限定されることに加え、低床型路面電車に係る個別の統計が存在しないため。（対象事業者数：20社、回収率：100%）
分析手法：時系列分析 選定理由：複数年度の傾向を分析することにより、本特例措置が鉄軌道事業者による低床型路面電車の導入に寄与しているかを検証することが可能であるため。	

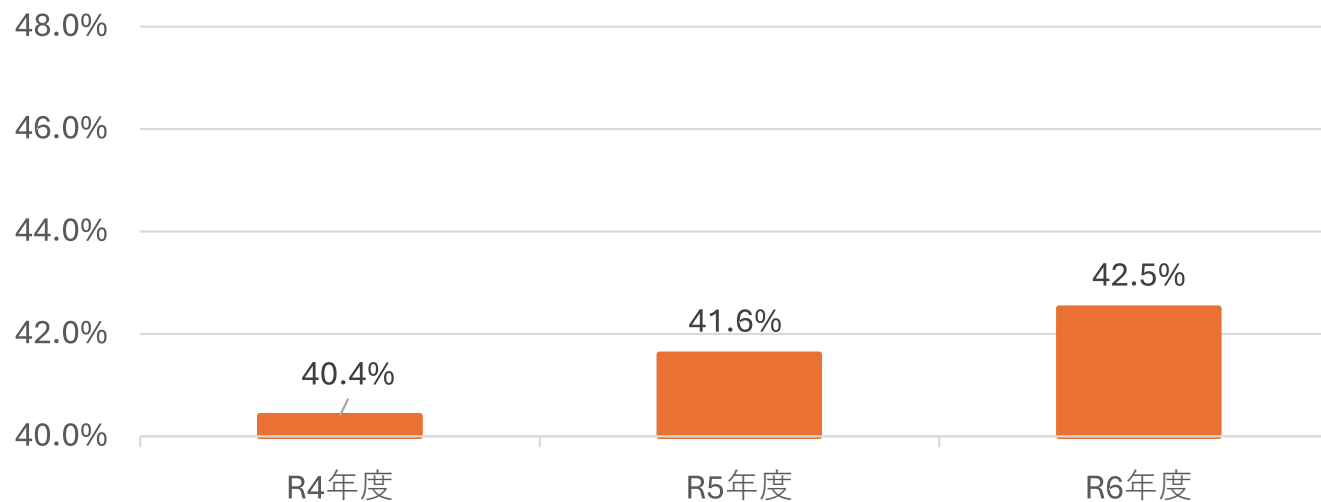
## 短期アウトカム

新規に導入する路面電車に占める低床型路面電車の割合



## 中期・長期アウトカム

低床型路面電車の導入割合



# ○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 令和5・6年度における新規導入車両数に占める低床型路面電車の割合は100%であり、目標は達成されている。	○ 令和6年度末時点における低床型路面電車の導入割合は42.5%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。	○ 令和6年度末時点における低床型路面電車の導入割合は42.5%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。
② 達成できていない場合の要因	—	—	—
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄軌道事業者が、本特例措置を活用して実際に低床型路面電車の導入を進めていることが確認できる。本特例措置は、車両の取得に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、鉄軌道事業者の財政的制約を改善させ、車両更新時に低床型路面電車の選択を促すインセンティブとして機能していることが認められる。</li> <li>○ なお、本特例措置の対象となり得る鉄軌道事業者に広く利用されており、特定の者への偏り等は認められない。</li> </ul>		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通機関のバリアフリー化は、多額の初期投資等が必要となる一方で、それに見合う収益が得られるものではなく、投資がなされにくい。こうした中、補助制度により車両導入のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例措置により車両導入後のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄軌道事業者にインセンティブを与えることは、公共交通機関のバリアフリー化を推進する手段として妥当である。</li> <li>○ 本特例措置は、法令上明確にされている客観的な要件を満たせば適用可能であるため、一定の期間にわたって適用を受けることへの予見可能性が高く、設備のバリアフリー化を推進する手段として相当である。</li> <li>○ 本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではない。また、本特例措置によって促進されるバリアフリー化の進展は、鉄軌道事業者の事業運営にとどまらず、安心・安全な旅客輸送を通じて公共的利益として広く波及する。このため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。</li> </ul>		
⑤ 見直しの方向性	○ 政策効果が認められることから、今後の各事業者における車両更新の進捗状況等も踏まえつつ、現行措置の継続を含めて検討する。		

主担当部局 : 国土交通省鉄道局鉄道事業課

共管担当部局 : —