

鉄道事業者等が取得等した新規製造車両等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）

○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、我が国は地球温暖化対策計画等に基づき、各種の施策を進めているところ。鉄道旅客輸送においても、CO₂排出量の更なる削減や省エネ対策の推進のため、低炭素化等に資する新規車両の導入を一層進める必要がある。

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：3 地球環境の保全
 - ・ 施策目標：9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
 - ・ 業績指標：参26 鉄道ネットワーク全体の脱炭素化（エネルギーの使用に係る原単位の改善率（平成25年度基準））
- ・ 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
- 地球温暖化対策計画（令和7年2月18日閣議決定）
「鉄道部門においては、軽量タイプの車両やVVVF機器搭載車両などのエネルギー効率の良い車両や先進的な省エネルギー機器等を導入してきたところであり、引き続きその導入を促進する」との記載あり。
- 第3次交通政策基本計画（令和8年1月16日閣議決定）
「鉄道分野におけるカーボンニュートラルの実現に向け、回生電力の活用、鉄道アセットを活用した太陽光発電等の再生エネルギーの導入促進、蓄電池車両やハイブリッド車両の導入促進、水素燃料電池車両等の社会実装に向けた取組、バイオディーゼル燃料導入に向けた環境整備等を推進する。」との記載あり。

② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第15条第11項
 創設年度：昭和39年度（平成17年度に附則へ移行）
 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】

- 鉄道事業者等が導入する低炭素化等に資する新造・改良鉄道車両（特急用車両等を除く）について、取得後5年間、課税標準を下記の区分に応じて軽減する。
 - ・ 中小事業者の新造又は改良車両：3 / 5
 - ・ 中小事業者以外の新造車両：2 / 3
 - ・ 中小事業者以外の改良車両：3 / 4

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）	11.88	12.37	12.50	13.23	11.45	12.11

（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

- 鉄道事業者等による新規車両の導入は、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、鉄道事業者等による低炭素化等に資する高効率車両（VVVF車両（GTO方式のものを除く））の導入を促進し、もって鉄道旅客輸送の低炭素化等を一層向上させる。

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	32	30	31	32	31	29
適用額（億円）	848.34	883.82	892.88	945.06	818.15	865.01

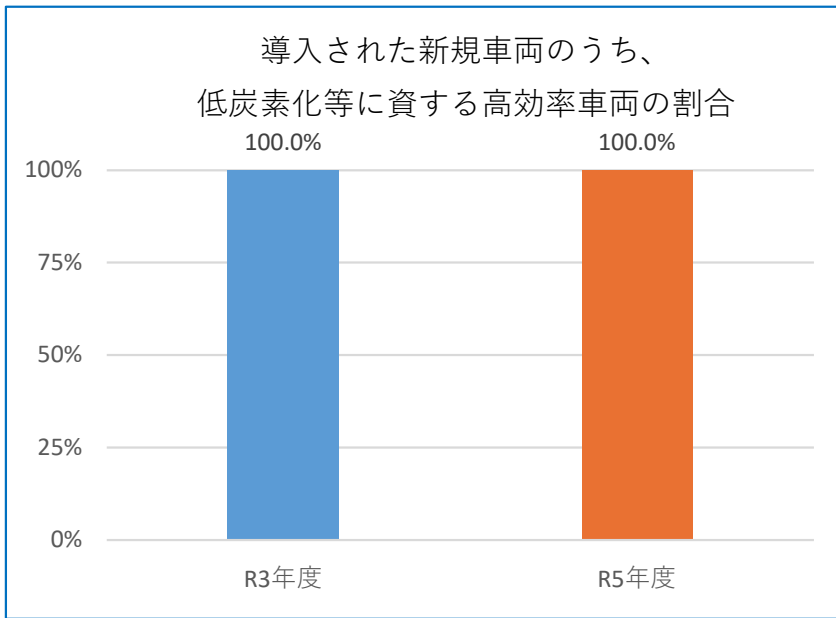
（出所）件数は国土交通省鉄道局調べ、適用額（課税標準）は「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」による

○アウトカムに対する効果分析

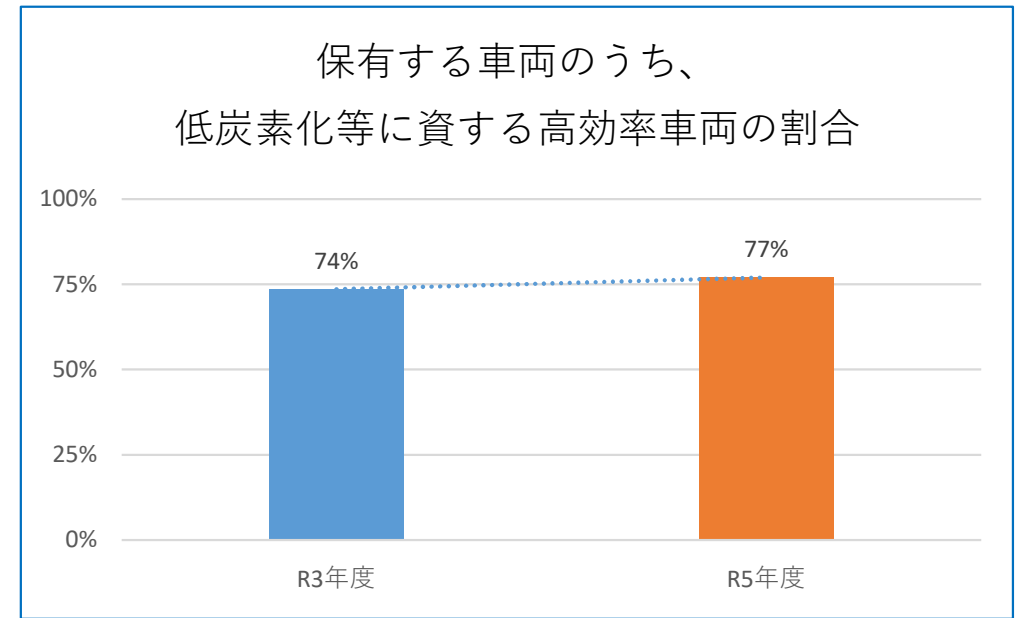
アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 本特例措置を講ずることにより、鉄道事業者等において新規車両を導入する際、低炭素化等に資する高効率車両（VVVF車両（GTO方式のものを除く）。以下同じ。）が導入される。
⑤ 短期アウトカム	○ 鉄道事業者等における低炭素化等に資する高効率車両の導入 ・ 指標：鉄道事業者等により導入された新規車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者（JR6社及び大手民鉄16社。以下同じ。）における普通車両（電車）） ・ 目標値：100% ・ 対象期間：令和3年度～令和5年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 鉄道事業者等において新規車両を導入する際、低炭素化等に資する高効率車両との置き換えが図られ、鉄道事業者等が保有する車両が低炭素化等に資する高効率車両へ転換する。
⑥ 中期アウトカム	○ 低炭素化等に資する高効率車両への転換 ・ 指標：鉄道事業者等が保有する車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者における普通車両（電車）） ・ 目標値：100% ・ 対象期間：令和3年度～令和5年度
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 鉄道事業者等が保有する車両が低炭素化等に資する高効率車両へ転換され、鉄道分野における脱炭素化が促進される。
⑦ 長期アウトカム	○ 鉄道分野の脱炭素化の促進 ・ 指標：エネルギーの使用に係る原単位の改善率（平成25年度基準） ・ 目標値：84.3%（地球温暖化対策計画及び第3次交通政策基本計画における目標値） ・ 対象期間：令和3年度～令和12年度

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）
高効率車両の割合（国土交通省鉄道局調べ）	使用できる政府統計等が存在しないため（主要鉄道事業者・回収率100%）
地球温暖化対策計画の進捗状況（令和7年9月19日第54回地球温暖化対策推進本部にて了承）	—
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、本特例措置が鉄道事業者等による低炭素化等に資する高効率車両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。	

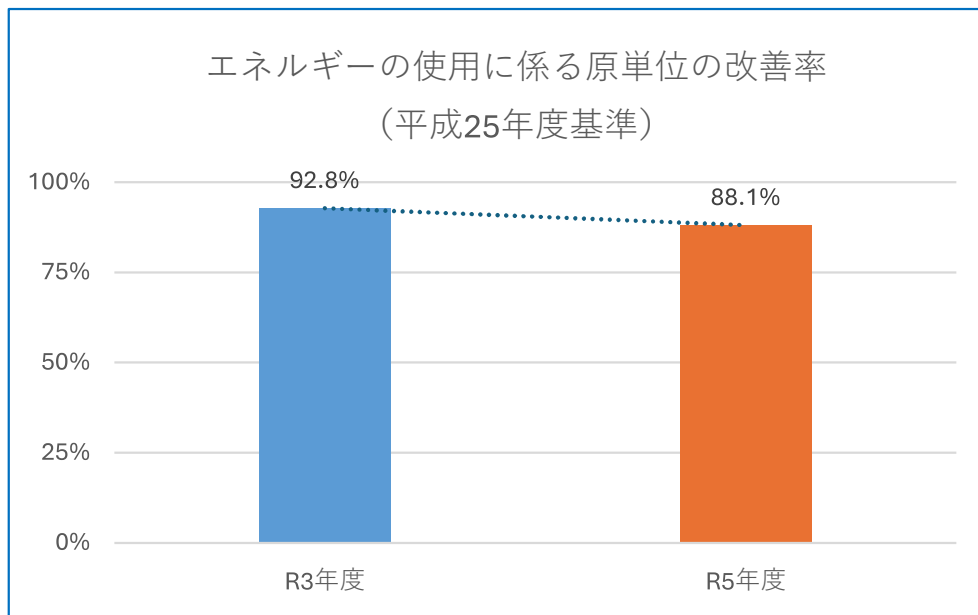
短期アウトカム



中期アウトカム



長期アウトカム



○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事業者等により導入された新規車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者における普通車両（電車））は、令和3年度から令和5年度までにおいては、いずれも100%となっており、目標は達成されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事業者等が保有する車両のうち、低炭素化等に資する高効率車両の割合（主要鉄道事業者における普通車両（電車））は、令和5年度末時点で77%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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギーの使用に係る原単位の改善率（平成25年度基準）は、令和5年度末時点で88.1%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	短期	中期	長期
	-	-	-
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事業者等が、本特例措置を活用して低炭素化等に資する高効率車両の導入を進めており、その結果、鉄道分野の脱炭素化も進んで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、鉄道事業者等の財政的制約を改善させ、車両更新時に高効率車両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。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る鉄道事業者等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。 		
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"> ○ 高額な車両に対する投資は鉄道事業者等にとって大きな負担となり、直ちに収益向上に結びつきにくい投資であることに加え、新規車両等の保有による固定資産税の負担も増加することから、投資の優先順位としては必ずしも高いものとなっていない。このため、補助制度により鉄道事業者等による車両への初期投資の負担を軽減した上で、本特例措置により新規車両の導入後のランニングコストの負担を軽減し、鉄道事業者等にインセンティブを与えることは、速やかな車両更新を促し、鉄道旅客輸送の低炭素化等を一層向上させる手段として妥当である。 ○ 新規車両の導入に当たっては、発注から事業の用に供するまで一定の期間を要するため、対象事業者にとって適用可能性を予見しやすい現行の特例措置が最も有効な手段である。 ○ 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低炭素化の進展は、鉄道事業者等の事業運営にとどまらず、環境負荷の低減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。 		
⑤ 見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 : 国土交通省鉄道局総務課企画室

共管担当部局 : -