

# 鉄道事業者等が駅のバリアフリー化により取得した償却資産等に係る課税標準の特例措置

対象税目：固定資産税・都市計画税（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を確保するため、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、駅における段差の解消や線路への転落防止は高齢者、障害者等も安心して円滑に利用できる公共交通の実現を目指すに当たり、重要な課題となっている。
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー法」という。）の趣旨を鑑み、公共交通機関のバリアフリー化を積極的に推進することが求められている。

## 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
  - ・業績指標：13 公共施設等のバリアフリー化率等
- 第3次交通政策基本計画（令和8年1月16日閣議決定）
  - ・旅客施設<sup>※1</sup>のバリアフリー化率<sup>※2</sup>の目標設定
    - 【段差解消】 ・94.0%（令和5年度） → 原則100%（令和12年度）
    - ※1 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルが含まれる
    - ※2 鉄軌道駅においては、平均利用者数3,000人以上/日と2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた駅が数値目標対象
  - ・ホームドアの整備番線数の目標設定
    - 【鉄軌道駅全体】 ・2,647番線（令和5年度） → 4,000番線（令和12年度）
    - 【平均利用者数が10万人以上/日の駅】 ・559番線（令和5年度） → 900番線（令和12年度）

根拠条文：地方税法附則第15条第23項  
 創設年度：平成24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】

## ② 現行制度の概要

- 次の要件に該当するバリアフリー施設について、取得後5年間、課税標準を2/3に軽減する。
  - ① 次のいずれかの駅において鉄道事業者等が取得した「エレベーター」並びにその設置に係る家屋及び償却資産
    - ・1日当たりの平均利用者数が3,000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日当たりの平均利用者数が2,000人以上の駅
  - ② 次のいずれかの駅において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日当たりの平均利用者数が100,000人以上の駅又は当該駅からの距離が100km以内の駅
    - ・バリアフリー法に基づく公共交通特定事業の対象に位置付けられた駅

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
（固定資産税）	金額（億円）	1.82	2.65	4.15	4.99	4.80	4.41
（都市計画税）	金額（億円）	0.02	0.03	0.02	0.02	0.01	0.01

（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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄軌道事業者による駅のバリアフリー化は、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。</li> <li>○ 本特例措置により、設備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エレベーターやホームドアの整備を促し、もって公共交通機関である鉄軌道のバリアフリー化を推進する。</li> </ul>						
④ アウトプット  (固定資産税)  (都市計画税)	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	24	25	26	28	27	24
	適用額 (億円)	129.90	189.37	296.34	356.12	342.75	315.01
	件数	3	2	2	3	1	1
	適用額 (億円)	7.82	8.75	7.61	5.49	3.86	2.39

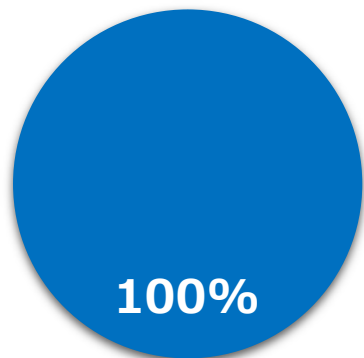
(出所) 件数は国土交通省鉄道局調べ、適用額 (課税標準) は「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」による

# ○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	○ 本特例措置により、鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備に関する議論が喚起され、計画策定が進む。
⑤ 短期アウトカム	○ バリアフリー整備計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：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、移動等円滑化取組計画書にエレベーター整備またはホームドア整備に関する計画がある割合。</li> <li>目標値：100%</li> <li>対象期間：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	○ 計画を策定した事業者において、鉄道駅のバリアフリー設備の整備に向けて進捗が図られる。
⑥ 中期アウトカム	○ バリアフリー整備計画の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：主要鉄道事業者における、移動等円滑化取組報告書において移動等円滑化取組計画書に対応した実施状況に関する記載がある割合。</li> <li>目標値：80%</li> <li>対象期間：令和6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	○ 鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備が進捗し、バリアフリー法の基本方針における整備目標を達成する。
⑦ 長期アウトカム	○ バリアフリー法の基本方針における整備目標達成 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：①バリアフリー法の基本方針における整備対象の鉄軌道駅の段差解消率                  ②ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数</li> <li>目標値：（第3次目標）①原則 100% ②3,000番線（うち10万人/日以上以上の駅においては800番線）                  （第4次目標）①原則 100% ②4,000番線（うち10万人/日以上以上の駅においては900番線）</li> <li>対象期間：令和3年度～令和12年度</li> </ul>

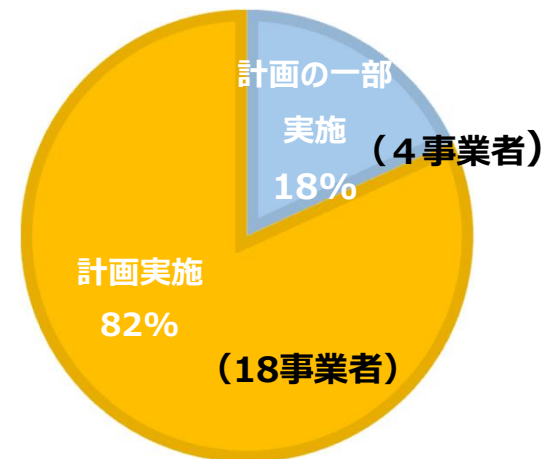
分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
移動等円滑化取組計画書	法律に基づき作成・公表されている計画書であるため（主要鉄道事業者を抽出）
移動等円滑化取組報告書	法律に基づき作成・公表されている報告書であるため（主要鉄道事業者を抽出）
分析手法：時系列分析 選定理由：複数年度の傾向を分析することにより、本特例措置が鉄道駅におけるバリアフリー設備の導入に寄与しているかを検証することが可能であるため。	

### 短期アウトカム 主要鉄道事業者におけるバリアフリー (EV・ホームドア) 計画策定率

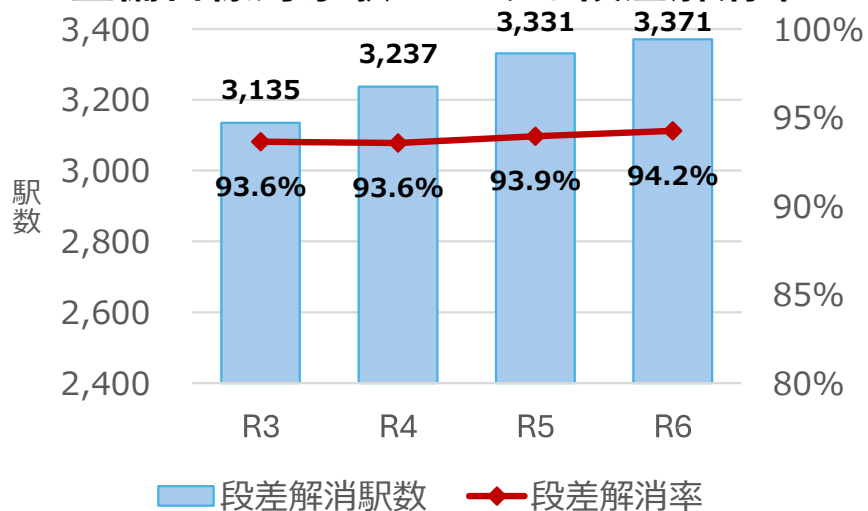


■ 計画策定事業者

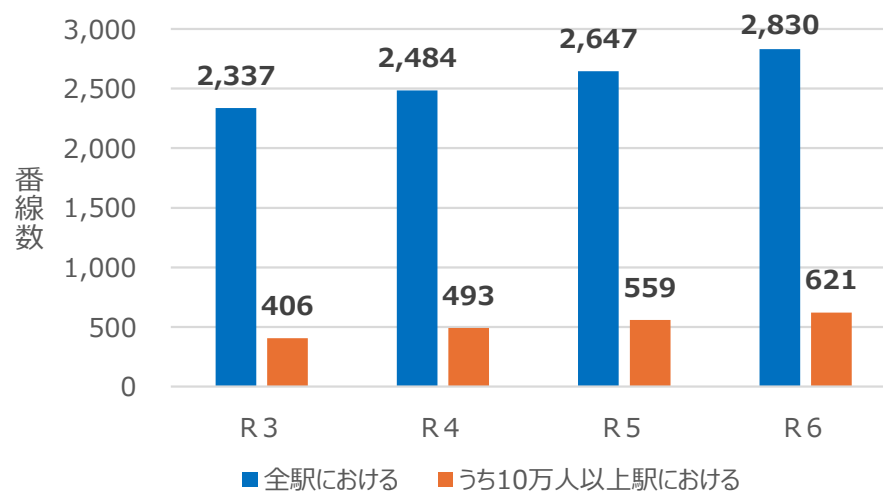
### 中期アウトカム 主要鉄道事業者におけるバリアフリー (EV・ホームドア) 計画実施率



### 長期アウトカム 整備目標対象駅における段差解消率



### 長期アウトカム ホームドア設置番線数



# ○ 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"> <li>○ 主要鉄道事業者における、移動等円滑化取組計画書にエレベーター整備又はホームドア整備に関する計画がある割合は、令和6年度末時点で100%であり、目標は達成されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 主要鉄道事業者における、移動等円滑化取組報告書において移動等円滑化取組計画書に対応した実施状況に関する記載がある割合は、令和6年度末時点で82%であり、目標は達成されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 整備目標に対する達成割合は、令和6年度末時点で               <ul style="list-style-type: none"> <li>① バリアフリー法の基本方針における整備対象の鉄軌道駅の段差解消率：94.2%</li> <li>② ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数：2,830番線（うち、10万人/日以上駅の駅については621番線）</li> </ul>               であり、これは第3次目標に一部満たない状況である。             </li> <li>○ 第4次目標において目標値が改定されたため、引き続き、中長期的な検証が必要である。</li> </ul>
② 達成できていない場合の要因	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一部の駅において、今後予定されている大規模改良工事と合わせてバリアフリー化を実施する等の事情がある。こうした駅においては、今後、機会を捉まえて着実に整備を進めていく必要がある。</li> </ul>
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本特例措置の活用により、主要な鉄道事業者におけるエレベーターやホームドアの整備計画の策定・整備の実施が進んでいることが確認できる。本特例措置は、設備の整備に伴い生じる恒常的な負担を軽減することで、鉄道事業者等の財政的制約を改善させ、バリアフリー化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。</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、本特例措置により設備整備後のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者等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、公共交通機関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、本税制措置によって促進されるバリアフリー化の進展は、鉄道事業者等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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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バリアフリー化事業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。</li> </ul>		

主担当部局 : 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室

共管担当部局 : —