

# 鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した償却資産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）

- 頻発化・激甚化する豪雨災害に伴い、河川に架かる鉄道橋りょうの流失や傾斜・鉄道隣接斜面の崩壊による土砂流入といった被害が生じると、その復旧に長期間を要する事態となる。
- 災害時における地域の足の確保や、旅客及び貨物の鉄道ネットワーク・サプライチェーンの寸断を防止するため、これらの被害を防止する豪雨対策を促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：5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
  - ・施策目標：14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する
  - ・参考指標：参75 既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁（約380橋梁）の流失・傾斜対策の完了率
  - ・参考指標：参76 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面（約2,400か所）の崩壊防止対策の完了率
- 第1次国土強靱化実施中期計画
  - 第4章 推進が特に必要となる施策
    - 1 施策の内容
      - （2）経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
        - 2）南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進
          - ① 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化
            - 推進施策47 鉄道河川橋梁りょうの流失、傾斜対策
            - 推進施策48 鉄道の隣接斜面の斜面崩壊対策

## ② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第15条第44項  
 創設年度：令和7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】

- 次の線区に存する「鉄道事業者等が豪雨対策のために取得した施設のうち、被害を防止又は軽減するために取得した部分」について、取得後5年間、課税標準を2/3<sup>\*</sup>に軽減する。（※東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社は3/4）

### <対象線区>

- ・片道断面輸送量1日1万人未満の線区
- ・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の線区（JR本州3社を除く）
- ・優等列車又は貨物列車が運行する片道断面輸送量1日15万人以上の線区（同上）

## 減収額

年度	令和7年度
金額（億円）	0

（出所）国土交通省鉄道局調べによる（速報値）

③ アクティビティ

- 設備の豪雨対策は、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。
- このため、固定資産税の特例により、設備を保有・維持することに伴い生じる負担を軽減することで、鉄道事業者による豪雨対策の速やかな実施を促す。

④ アウトプット

年度	令和7年度
件数	0
適用額（億円）	0

（出所）国土交通省鉄道局調べによる（速報値）

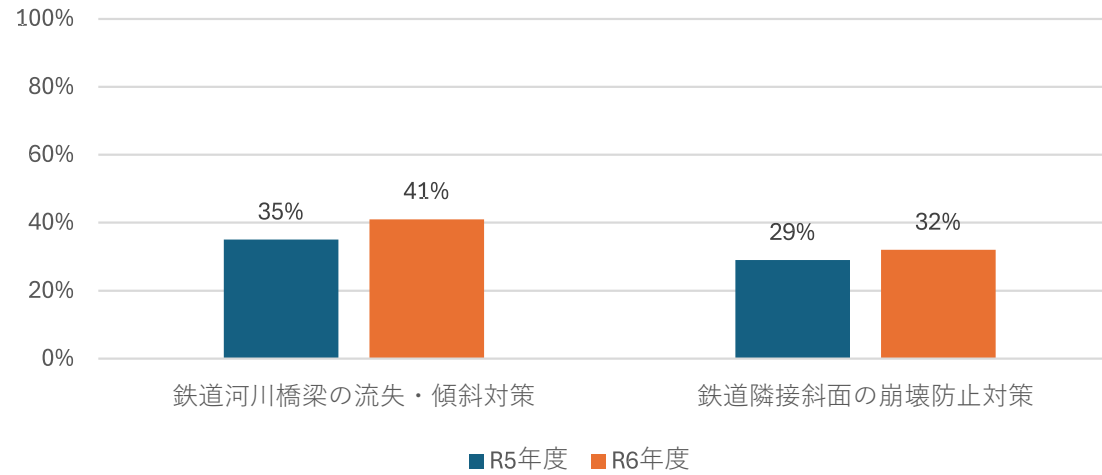
# ○アウトカムに対する効果分析

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、鉄道事業者等による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策、鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の進捗が図られる。
⑤ 短期アウトカム	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の進展               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指標：既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁（約380橋梁）の流失・傾斜対策の完了率</li> <li>・ 目標値：35%→80%（第1次国土強靱化実施中期計画における目標値）</li> <li>・ 対象期間：令和7年度→令和12年度</li> </ul> </li> <li>○ 鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の進展               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指標：既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面（約2,400か所）の崩壊防止対策の完了率</li> <li>・ 目標値：29%→66%（第1次国土強靱化実施中期計画における目標値）</li> <li>・ 対象期間：令和7年度→令和12年度</li> </ul> </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	—
⑥ 中期アウトカム	—
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 鉄道事業者等による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策、鉄道隣接斜面の崩壊防止対策が進むことにより、豪雨に起因した運転事故の防止が図られる。
⑦ 長期アウトカム	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 豪雨に起因した鉄道事業者等の運転事故件数0件の維持               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指標：豪雨に起因した河川にかかる鉄道橋りょうの流失・傾斜や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入による鉄道事業者等の運転事故の件数</li> <li>・ 目標値：0件</li> <li>・ 対象期間：各年度（令和7年度以降）</li> </ul> </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）
第1次国土強靱化実施中期計画に位置付けられた指標 （推進施策47 鉄道河川橋梁りょうの流失、傾斜対策 推進施策48 鉄道の隣接斜面の斜面崩壊対策）	
運転事故の件数（鉄道事故等報告規則及び軌道事故等報告規則）	
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、本特例措置を受けて鉄道事業者等が行った設備投資行動が、豪雨対策の進展に寄与しているかを検証することが可能であるため。	

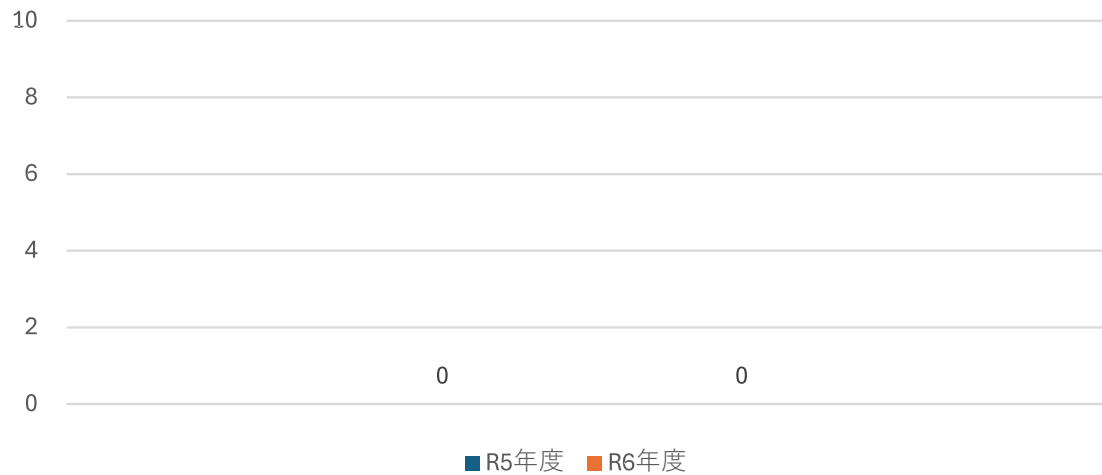
# 短期アウトカム

豪雨対策の完了率



# 長期アウトカム

豪雨に起因した鉄道事業者等の運転事故の件数



# ○ 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>○ 既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁（約380橋梁）の流失・傾斜対策の完了率は、令和6年度末時点で41%である。</li> <li>○ 既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面（約2,400か所）の崩壊防止対策の完了率は、令和6年度末時点で32%である。</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 豪雨に起因した河川にかかる鉄道橋りょうの流失・傾斜や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入による鉄道事業者等の運転事故の件数は、令和5・6年度ともに0件であり、現状、目標とする状態が維持されている。</li> <li>○ 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>○ 着実に進捗しているものの、目標値の達成には更なる取組が必要であることから、本特例措置も活用し、対応を加速する必要がある。</li> </ul>	—	—
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本特例措置は創設から間もないが、事業者へのアンケート調査において鉄道事業者等における投資行為が実際に進んでいることが確認できる。本特例措置が対策を実施することの後押しとなったとの回答があることも踏まえると、豪雨対策が実施された設備に伴う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、投資判断を行いやすくするという直接的な効果が認められる。</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>○ 補助制度は、豪雨対策のための初期投資の負担を軽減するものであり、本特例措置は、施設を整備した後に増大する固定資産税を減額することにより、ランニングコストの負担軽減を図るものである。鉄道施設の豪雨対策には、初期投資だけではなく施設の維持管理にも費用がかかるため、補助制度により施設の取得に係る負担を軽減するとともに、本特例措置を通じて維持管理に係る負担の軽減によるインセンティブを与えることが必要であることから、政策の達成のための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、鉄道事業者等による豪雨対策を促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安全投資の効果は、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・貨物運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>○ 一定の政策効果が見込まれることから、今後の各事業者における豪雨対策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 : 国土交通省鉄道局施設課

共管担当部局 : —