

# 鉄道事業者等が速達性向上事業等により取得した施設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）

- 我が国の都市鉄道ネットワークは概成しつつあるものの、他路線との接続性の不足に起因する迂回や混雑時間帯における速達性の低下等の課題が生じている。一方で、近年は輸送需要の伸び悩みによる投資の抑制や市街地の成熟化に伴う関係者間の利害調整の困難化により、路線整備を事業者の自発的判断のみで進めることは困難な状況にある。
- 特に新線建設については、莫大な整備費用を要することに加え、開業当初は収支面でも厳しく、さらに固定資産税等の負担も大きいことから、自発的な整備はほとんど見込めないという構造的な課題を抱えている。

## 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：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

## ② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第14条第2項、第15条第14項  
 創設年度：平成17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：有】【事後：無】（速達性向上計画等の国土交通大臣認定が必要）

- 第三セクター等が速達性向上事業により取得した鉄道施設について、取得後5年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を2/3に軽減する。
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業等）により取得した事業の用に供するトンネルについて、固定資産税を非課税にする。

## 減収額

（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
金額（億円）	0.42 (0.42)	6.03 (1.00)	5.94 (0.81)	5.8 (0.79)	5.93 (0.71)	29.64 (1.16)
金額（億円）	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.04

（出所）固定資産税は、国土交通省鉄道局調べによる（括弧内は速達性向上事業により取得した鉄道施設に係るもの）  
 都市計画税は、「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」を基に算出

## ③ アクティビティ

- 速達性向上事業による新線建設等は、それ自体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投資判断までに一定の時間を要するおそれがある。
- 本特例措置により、設備の取得に伴い生じる負担を軽減し、施設整備主体が参入しやすい環境を整備する。

## 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	3 (3)	5 (4)	5 (4)	5 (4)	5 (4)	5 (4)
適用額（億円）	29.75 (29.75)	430.63 (71.34)	424.55 (58.12)	413.97 (56.11)	423.89 (51.03)	2117.41 (83.12)
件数	1	1	1	1	1	1
適用額（億円）	0.04	0.04	2.05	2.05	2.00	12.23

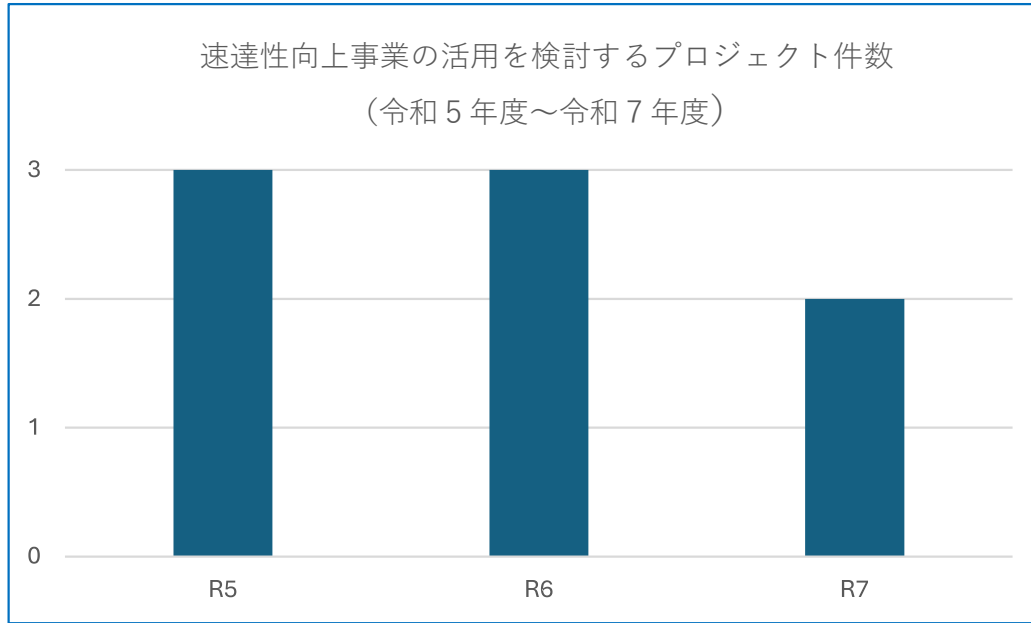
（出所）件数及び固定資産税の適用額（課税標準）は、国土交通省鉄道局調べによる（括弧内は速達性向上事業により取得した鉄道施設に係るもの）  
 都市計画税の適用額（課税標準）は、「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」による

# ○アウトカムに対する効果分析

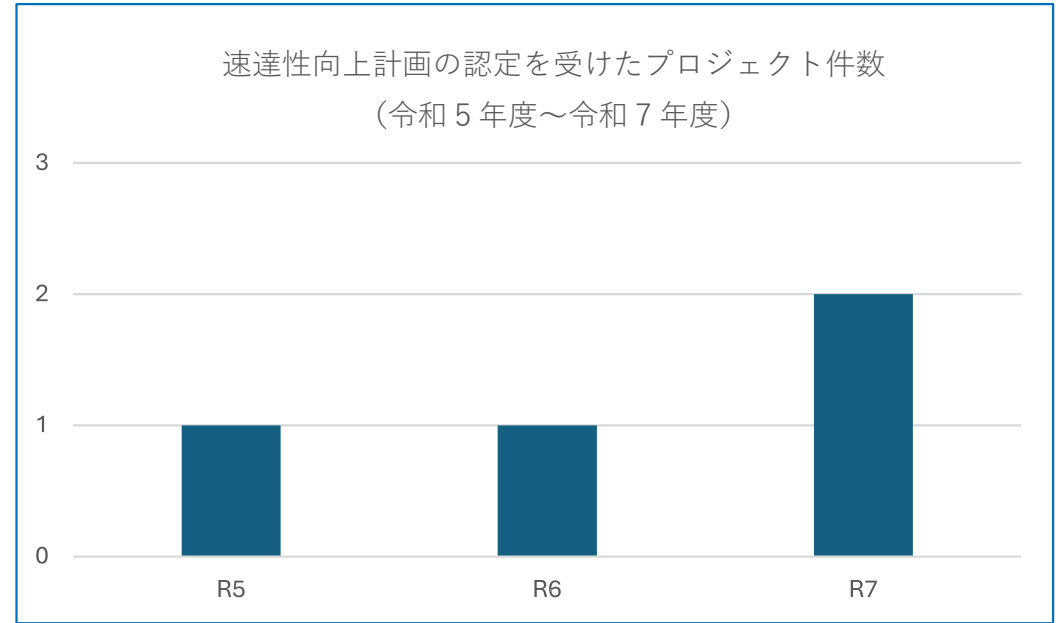
アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 本特例措置により、速達性向上事業等の活用に向けた関心が高まり、短期的には、本事業の活用を検討する事業者が発現する。
⑤ 短期アウトカム	○ 速達性向上事業等の活用を検討するプロジェクトの発現 ・ 指標：速達性向上事業の活用を検討するプロジェクト件数 ・ 目標値：2以上（毎年度） ・ 対象期間：令和5年度～令和7年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 事業者における速達性向上事業等の活用の検討が進展し、中期的には、プロジェクトとして具体化・発展する案件が発現する。
⑥ 中期アウトカム	○ 速達性向上事業等の活用を検討していたプロジェクトの事業化 ・ 指標：速達性向上計画の認定を受けたプロジェクト件数 ・ 目標値：2以上（毎年度） ・ 対象期間：令和5年度～令和7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	○ 速達性向上事業等を活用したプロジェクトが事業化されることにより、路線間の相互直通運転等に必要な施設整備が進む。その結果、都市鉄道の機能が高度化し、都市鉄道の利用者の利便性が向上する。
⑦ 長期アウトカム	○ 速達性向上事業等を活用したプロジェクトの開業 ・ 指標：速達性向上事業を活用したプロジェクトの開業件数（累計） ・ 目標値：2以上 ・ 対象期間：平成17年度～令和20年代前半

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）
国土交通省鉄道局調べ（短期）	速達性向上事業等の活用可能性を検討する事業者の有無を確認するため
速達性向上計画の認定件数（中期）	—
開業件数（長期）	—
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、本特例措置が速達性向上事業等の実施に寄与しているかを検証することが可能であるため。	

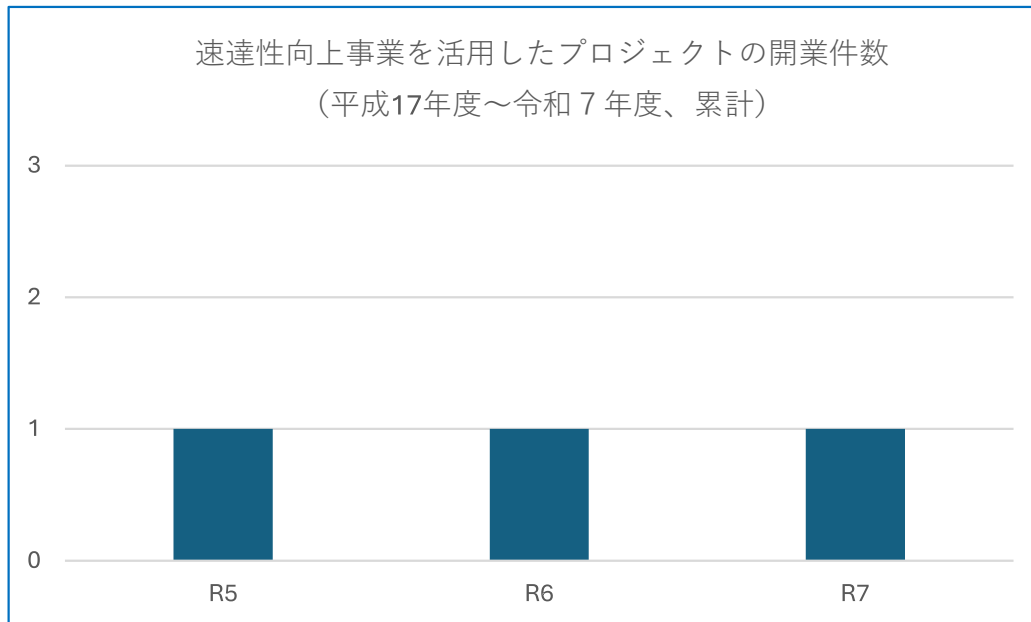
## 短期



## 中期



## 長期



# ○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 速達性向上事業の活用を検討するプロジェクト件数は、令和7年度時点で2件であり、目標値を達成しており、目標は達成されている。	○ 速達性向上計画の認定を受けたプロジェクト件数は、令和7年度時点で2件であり、目標値を達成しており、目標は達成されている。	○ 目標値達成率は、令和7年度時点で50%であるが、新たに同年度に速達性向上計画の認定を受けたプロジェクトにおいて、引き続き、着工に向けた検討・調整が行われている。 ○ 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	○ 本特例措置により、速達性向上事業等の活用が促進され、事業者等によるプロジェクトの創出及び施設整備が進展していることが確認できる。本特例措置は、事業実施に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、事業者の財政的制約を改善させ、速達性向上事業等の実施を後押しするインセンティブとして機能していることが認められる。		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	○ 補助制度は、施設整備のための投資負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするものである一方、本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税等の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金収支の黒字転換が早まることにより、施設整備主体に社会的効用の高い施設を整備・保有することについてのインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担されている。 ○ 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、都市鉄道の利便性の向上を促進する手段として相当である。		
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速達性向上事業等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 : 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課

共管担当部局 : -