

鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施する路線において取得した家屋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）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 沿線における人口減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸など社会経済情勢の変化に伴い、ローカル鉄道の経営を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、鉄道事業者による利用促進策や合理化努力も限界に達しつつある。 ○ これらの状況を改善するため、地域の暮らしを支えるローカル鉄道について、事業構造を見直し、利便性と持続可能性の高い地域公共交通へ再構築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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省政策評価体系上の位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・ 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：参138 BRTや自動運転などの最新の技術を活用した自動車交通への転換も含めた鉄道の再構築の件数 						
② 現行制度の概要	<p>根拠条文：地方税法附則第15条第16項 創設年度：平成20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】 （鉄道事業再構築実施計画の大臣認定が必要）</p>						
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）	0.36	0.41	0.37	0.44	0.47	0.42
	金額（億円）	0.00	0.00	0	0	0	0

（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"> ○ 本特例措置により、設備の保有・維持に伴い生じる負担を軽減し、鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施しやすい環境を整備することで、事業構造の変更を図り、もって持続可能な地域公共交通への再構築を促進する。 						
④ アウトプット （固定資産税）	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	3	6	6	4
	適用額（億円）	25.88	29.64	26.09	31.72	33.46	29.81
（都市計画税）	件数	1	1	0	0	0	0
	適用額（億円）	0.10	0.10	0	0	0	0

（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

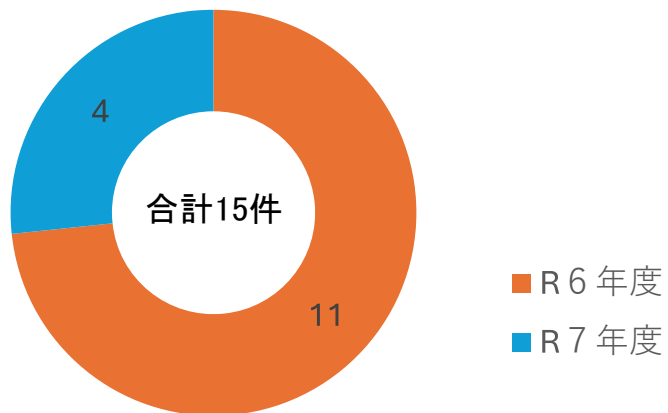
○アウトカムに対する効果分析

アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 地域や利用者にとって最適で持続性の高い地域公共交通の実現に向けた地域の関係者による議論が促される。
⑤ 短期アウトカム	○ 鉄道による再構築の意思決定件数の増加 ・ 指標：鉄道による再構築の意思決定を行った件数 ・ 目標値：1件以上 ・ 対象期間：令和6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	○ 鉄道事業再構築実施計画の策定が行われ、認定件数が増加する。
⑥ 中期アウトカム	○ 鉄道事業再構築事業の認定件数の増加 ・ 指標：鉄道事業再構築実施計画の認定件数 ・ 目標値：31件（第3次交通政策基本計画における目標値の内数） ・ 対象期間：令和6年度～12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	○ 鉄道事業再構築実施計画が認定された事業者において、鉄道事業再構築実施計画に基づいて収支又は輸送人員の改善が図られる。
⑦ 長期アウトカム	○ 鉄道事業再構築事業に基づく事業の実施 ・ 指標：本特例措置が適用された事業者について、収支又は輸送人員が改善した事業者割合 ・ 目標値：100%（再構築計画認定の前年度比） ・ 対象期間：再構築計画の最終年度

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）
営業損益	再構築実施計画に基づき、収支又は輸送人員の改善を図ることとしているため
輸送人員	再構築実施計画に基づき、収支又は輸送人員の改善を図ることとしているため
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再構築事業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。	

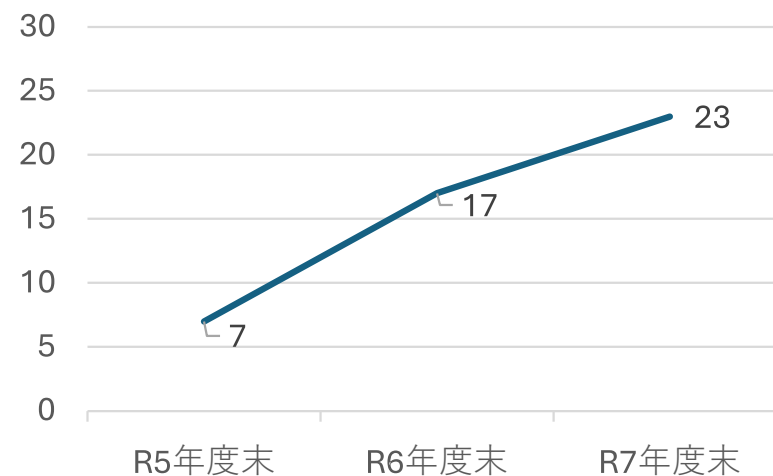
短期アウトカム

鉄道による再構築の意思決定を行った件数



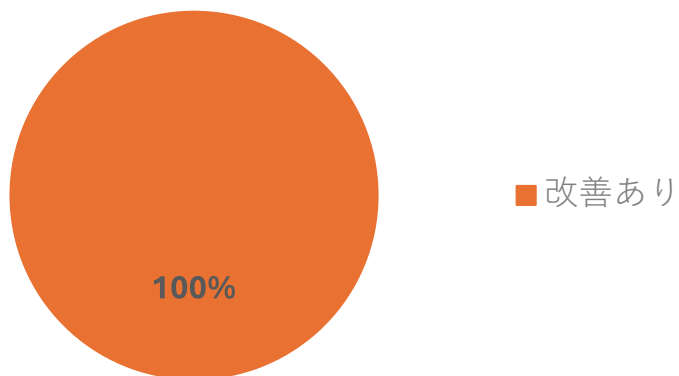
中期アウトカム

鉄道事業再構築実施計画の認定件数



長期アウトカム

本特例措置が適用された事業者について、収支又は
輸送人員が改善した事業者割合



※令和5年度に計画認定を受けた事業者のうち、数値の把握が可能な6社について、認定前年度（令和4年度）との比較

○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 鉄道による再構築の意思決定は、令和6年度以降に15件行われており、目標は達成されている。	○ 鉄道事業再構築実施計画の認定件数は、令和7年度末時点で23件であり、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5年度に計画認定を受けた事業者のうち、数値の把握が可能な事業者（6社）について、認定前年度（令和4年度）と令和5年度の比較では、すべての事業者において収支又は輸送人員の改善が見られており、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	○ 鉄道事業者が、本特例措置を活用しつつ、鉄道事業再構築事業の認定を受けて実際に事業を進めていることが確認できる。本特例措置は、当該事業の実施に伴い生じる費用を軽減することで、鉄道事業者の財政的制約を改善させ、地域が主体的に行う地方鉄道の再構築に向けた取組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	○ 令和5年の改正地域交通法に基づき創設された社会資本整備総合交付金等による支援制度は、自治体がまちづくりや観光振興等の地域の取組と一体となって、ローカル鉄道の再構築に資するインフラ整備を実施する際の初期投資を支援するものである。一方、本特例措置は、当該整備等により取得した資産に係る固定資産税等の負担を軽減することにより、鉄道事業者のランニングコストの低減を図るものである。このように、支援制度が初期投資を下支えするのに対し、本特例措置は運営段階の継続的な負担軽減に資するものであり、両者が相互補完的に機能することから、ローカル鉄道の再構築を推進する政策手段として適切である。 ○ 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、毎年度予算の範囲内で審査が必要な補助金等と比べ、予見可能性が高く、鉄道事業再構築事業を推進する手段として相当である。 ○ 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鉄道事業再構築事業の効果は、鉄道事業者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。		
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再構築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。		

主担当部局 : 国土交通省鉄道局鉄道事業課
 共管担当部局 : -