

JR北海道、JR四国又はJR貨物が国鉄から承継した固定資産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）
 ○ 国鉄分割民営化当初から厳しい経営状況下に置かれることが見込まれていたJR北海道及びJR四国（以下「JR北海道等」という。）及びJR貨物に対しては、経営自立に当たっての経営基盤の確立を図り、完全民営化に向けた前提条件を整備する必要がある。

当該措置の政策体系における位置づけ
 ○ 国鉄改革は、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）等に基づく政策である。
 ○ 国鉄改革のための基本的方針について（昭和60年10月11日閣議決定）
 「旅客鉄道会社は、経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社とすることとする。」

② 現行制度の概要
 根拠条文：地方税法附則第15条の3
 創設年度：昭和61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】

○ JR北海道等及びJR貨物が旧国鉄から承継した固定資産について、課税標準を3/5に軽減する。

| 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） | 13.49 | 13.44 | 13.18 | 13.25 | 13.60 | 12.89 |
| (都市計画税) | 金額（億円） | 2.01 | 2.00 | 1.98 | 2.00 | 2.15 | 2.20 |

（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
 ○ 本特例措置により、JR北海道等及びJR貨物が行う鉄道事業の用に供する固定資産に係る負担を軽減し、JR北海道等及びJR貨物の経営自立に当たっての経営基盤の確立を図る。

| 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 |
|----------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| (固定資産税) | 件数 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | 適用額（億円） | 963.57 | 960.27 | 941.74 | 946.21 | 971.46 | 920.91 |
| (都市計画税) | 件数 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | 適用額（億円） | 668.52 | 668.28 | 660.30 | 667.56 | 717.36 | 734.59 |

（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 | ○ 固定資産の課税標準の軽減により、各社の収支が改善し、各社の経営基盤の安定化と持続可能性の確保が図られる。 |
| ⑤ 短期アウトカム | ○ JR北海道等及びJR貨物における各年度の事業計画の達成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：JR北海道等及びJR貨物における各年度の事業計画に掲げられた収支計画（各社の経営自立に係るもの）を達成した事業者数 ・ 目標値：3 ・ 対象期間：各年度 |
| 短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路 | ○ 各年度の事業計画を順次クリアすることによって、中期的な経営基盤が確立する。 |
| ⑥ 中期アウトカム | ○ JR北海道等及びJR貨物における中期経営計画の達成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：JR北海道等及びJR貨物の直近の中期経営計画に掲げられた目標（各社の経営自立に係るもの）を達成した事業者数 ・ 目標値：3 ・ 対象期間：各計画に定められた時期 |
| 中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路 | ○ 中期的な目標を順次クリアすることによって、経営自立に向けた経営基盤が確立する。 |
| ⑦ 長期アウトカム | ○ JR北海道等及びJR貨物の完全民営化に向けた経営基盤の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：JR北海道等及びJR貨物の長期経営ビジョンに掲げられた目標（各社の経営自立に係るもの）を達成し、それらに係る施策を深度化することで、完全民営化に向けた経営基盤を確立した事業者数 ・ 目標値：3 ・ 対象期間：令和13年度（各社の長期経営ビジョンに基づく経営自立目標年度）以降 |

| 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） |
|--|----------------------------|
| JR北海道等及びJR貨物の各年度決算 | 各社の経営状況を直接的に把握可能であるため |
| 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JR北海道等及びJR貨物の経営自立に寄与しているかを検証することが可能であるため。 | |

各年度の事業計画に
掲げられた収支計画を
達成

直近の中期経営計画に
掲げられた目標を達成

長期経営ビジョンに掲
げられた目標を達成し、
完全民営化に向けた経
営基盤を確立

2025年度事業計画の達成状況

○JR北海道(単体)
〈計画〉営業収益947億円 経常損益▲182億円
〈実績〉営業収益979億円 経常損益▲154億円

○JR四国(単体)
〈計画〉営業収益306億円 経常損益6億円
〈実績〉営業収益332億円 経常損益57億円

○JR貨物(単体)
(計画)鉄道事業営業損益:▲63億円
経常損益:55億円
(実績)鉄道事業営業損益:▲135億円
経常損益:0億円

中期経営計画の目標

○JR北海道(中期経営計画2024~2026)
・2026年度の目標値
〈単体〉営業収益911億円 経常損益▲177億円
〈連結〉営業収益1,555億円 経常損益▲143億円

○JR四国(中期経営計画2021~2025)
・2025年度に売上高経常利益率1%を目指す
〈単体〉営業収益316億円 経常損益3億円
〈連結〉営業収益555億円 経常損益13億円

○JR貨物(中期経営計画2024~2026)
(単体)鉄道事業営業損益:10億円以上
経常損益:90億円以上
(連結)経常損益:110億円以上

中期経営計画の目標としている
売上高経常利益率1%を達成

長期経営ビジョンの目標

○JR北海道
・2031年度に連結最終利益を黒字化し、国の支援を受けることなく経営が持続。

○JR四国
・安定的な事業運営と継続的な維持更新投資を可能とする収支・キャッシュフローの実現。

○JR貨物
・多少の経営変動・自然災害が起きても、「JR貨物グループ中期経営計画2023」※と同レベルの利益を安定的に維持できる収益基盤を構築。※連結経常利益:140億円以上

短期アウトカム

中期アウトカム

長期アウトカム
2031(令和13)年度以降

○ 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"> ○ JR北海道では、令和7年度事業計画に関し、同年度決算はそれを上回る実績を計上しており、現状、収支計画は達成されている。 ○ JR四国では、令和7年度事業計画に関し、同年度決算はそれを上回る実績を計上しており、現状、収支計画は達成されている。 ○ JR貨物では、令和7年度事業計画に関し、同年度決算において、収支計画は未達となっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ○ JR北海道では、令和8年度を終期とする現行の中期経営計画に基づいて、経営基盤強化の取組を実施中である（経営自立に係る目標は、同年度における営業収益及び経常損益）。 ○ JR四国では、令和7年度を終期とする前期の中期経営計画に関し、目標（経営自立に係る目標は、売上高経常利益率等）を達成した。その上で、現在、令和12年度を終期とする現行の中期経営計画に基づいて、経営基盤強化の取組を実施中である。 ○ JR貨物では、令和8年度を終期とする現行の中期経営計画に基づいて経営基盤強化の取組を実施中である（経営自立にかかる目標は同年度における経常損益等）。 ○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 各社間で差違はあるものの、現時点においても、各社の長期経営ビジョンに掲げられた以下の目標の実現に向け、経常利益額等について一定の進捗が見られる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ JR北海道：連結最終利益黒字化 ・ JR四国：持続可能な経営体質の構築 ・ JR貨物：連結経常利益140億円 ○ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ JR貨物では、度重なる自然災害に伴う長期間の運休による輸送量の伸び悩みが、経常損益等に関し未達となっている要因の一つと考えられる。 | — | — |
| ③ 政策効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置を活用することにより、損益・資金収支の改善に作用し、それらを通じてJR北海道等及びJR貨物の経営安定化に資していることが確認できる。本特例措置には、JR北海道等及びJR貨物の恒常的な費用を軽減することで、安定的・持続的な鉄道路線ネットワークが維持されるという直接的な効果が認められる。 ○ JR四国が令和7年度を終期とする中期経営計画における目標値（売上高営業利益率等）を達成するなど、各社の完全民営化に向けた経営自立の取組は一定の進捗が見られるが、足元では各社ともに鉄道事業で営業赤字を計上しているなど経営基盤強化は道半ばにあり、本措置は、現時点では各社の経営の安定性・持続可能性確保に大きく貢献している。 | | |
| ④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省ではJR北海道等及びJR貨物に対して国鉄債務等処理法に基づく支援を行っている。これらも各社の完全民営化に向けた経営自立を目的としているが、当該支援については省人化・省力化やコスト削減等の生産性向上に資する設備投資等に対する出資や、列車運行に必要な修繕に対する助成等を対象としており、本特例措置とはその対象が明確に区別されている。 ○ 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、JR北海道等及びJR貨物の経営基盤の確立を支援する手段として相当である。 ○ 本特例措置によって促進される鉄道路線ネットワークの維持の効果は、JR北海道等及びJR貨物の事業運営にとどまらず、安定的・継続的な旅客輸送・貨物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。 | | |
| 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事業計画、経営計画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 : 国土交通省鉄道局鉄道事業課

共管担当部局 : —