

ローカル鉄道の再構築について

鉄道局鉄道事業課
令和7年10月

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から40年近くが経過 ～

地方部の人口減少・
少子高齢化の進行

乗用車保有台数の増加

[約2,960万台 (S62) ⇒ 約6,198万台 (R6)]

高速自動車国道の整備進展

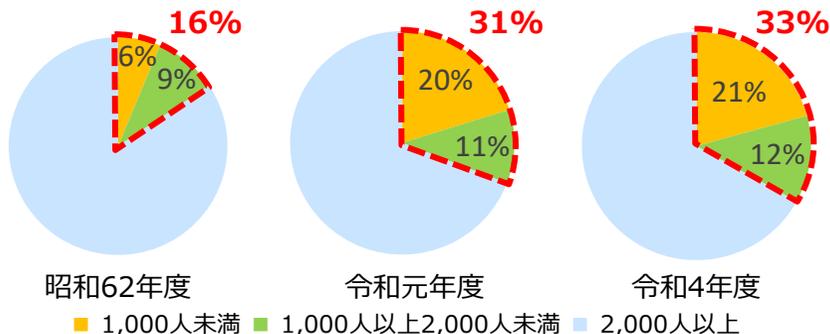
[3,910 km (S62) ⇒ 9,235km (R4)]

高速乗合バスの運行システムの拡大

[249本 (S60) ⇒ 5,113本 (R1)]

- これまでJR各社による廃線は抑制的（16線、812km（R7.3現在、参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

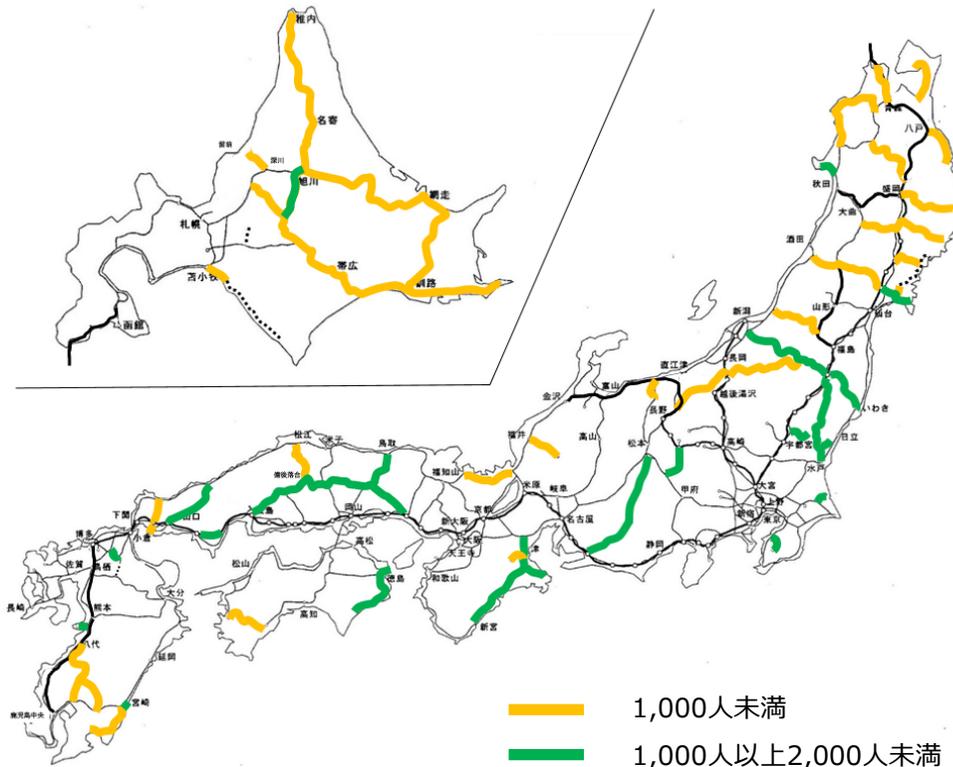
JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

JR旅客6社における路線別の輸送密度

※令和元年度実績（会社別）



(注) 路線全体の輸送密度を示したもの。今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

ローカル鉄道の再構築に係る制度の概要

協議会の概要

地域交通法において、ローカル鉄道の再構築に向けた地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与する仕組みを導入。**(令和5年度に創設)**

地方公共団体が組織する法定協議会

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※ **鉄道事業者からの要請制度を創設**

地域公共交通計画の決定

国が組織する**再構築協議会** (※)
(地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織)

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

※ 当面輸送密度1,000人/日未満の線区を対象

実証事業を通じて実効性を検証

再構築方針の決定

①「鉄道の維持・高度化」→**鉄道事業再構築事業** (※) ②「バス等への転換」→**地域公共交通利便増進事業**

※ 従前は赤字会社を対象としていたが、黒字会社の線区（輸送密度4,000人/日未満を目安）も対象となるよう拡充

地域公共交通の再構築を実現

鉄道事業再構築事業

- **大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況**にある路線（**旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安**）を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線（区間）の**鉄道事業再構築事業実施計画を作成**し、計画に記載の施策を実施

内容

地方公共団体等の支援

利便性向上施策を実施

事業構造の変更

(例) 上下分離・みなし上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持

国土交通大臣による計画の認定

支援措置

- 地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、**社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）等の活用**が可能
- 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

特例措置

- 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
 - 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離 (※) について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- ※ 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

ローカル鉄道の再構築に係る国の支援策の活用実績

○ 令和5年改正地域交通法の施行後、JR西日本の芸備線で再構築協議会が設置されたほか、これまでに19件の鉄道事業再構築実施計画を認定。

【鉄道事業再構築実施計画の認定実績】

(令和7年6月24日現在)

	事業者	路線	認定日	備考
1	JR西日本	城端線、氷見線	令和6年2月8日	新規認定
2	養老鉄道	養老線	令和6年2月29日	変更認定
3	北近畿タンゴ鉄道	宮福線、宮津線	令和6年2月29日 令和6年12月25日	変更認定 再認定
4	信楽高原鉄道	信楽線	令和6年2月29日	再認定
5	JR九州	長崎線	令和6年2月29日	新規認定
6	南阿蘇鉄道	高森線	令和6年2月29日	変更認定
7	山形鉄道	フラワー長井線	令和6年3月29日	再認定
8	近江鉄道	近江鉄道線	令和6年4月1日	新規認定
9	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和6年6月27日	新規認定
10	北陸鉄道	石川線、浅野川線	令和6年12月26日	新規認定

	事業者	路線	認定日	備考
11	青い森鉄道	青い森鉄道線	令和7年1月30日	新規認定
12	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	令和7年1月30日	新規認定
13	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	令和7年1月30日	新規認定
14	会津鉄道	会津線	令和7年1月30日	新規認定
15	JR東日本	只見線	令和7年1月30日	新規認定
16	三陸鉄道	北リアス線、リアス線、南リアス線	令和7年1月30日	変更認定
17	四日市あすなろう鉄道	内部線、八王子線	令和7年3月25日	再認定
18	のと鉄道	七尾線	令和7年6月24日	新規認定
19	一畑電車	北松江線、大社線	令和7年6月24日	新規認定

認定計画に基づく再構築の取組例（※ 国は社会資本整備総合交付金により支援）



新駅の設置と駅前整備
(高松琴平電鉄)



新造車両・ICカードの導入
(城端線・氷見線)

画像提供：城端線・氷見線再構築会議



駅舎の改良
(養老鉄道)



線路設備の更新
(北陸鉄道)

JR西日本 芸備線の状況

- 令和5年10月3日にJR西日本が中国運輸局に対し、備中神代～備後庄原の区間について再構築協議会設置の要請書を提出。
- 令和6年1月12日に芸備線再構築協議会を設置。
- 再構築協議会の開催実績 第1回：令和6年3月26日、第2回：令和6年10月16日、第3回：令和7年3月26日
第4回：令和7年7月9日

構成員：中国運輸局、岡山県、広島県、新見市、庄原市、安芸高田市、三次市、広島市、JR西日本 ほか

● 区間（芸備線全体）

備中神代～広島 44駅、159.1km（単線非電化）



● 利用状況（輸送密度）

（単位：人／日）

区間	S62	R元	R6
芸備線全体	2,562	1,324	1,206
備中神代～東城	504	81	81
東城～備後落合	476	11	19
備後落合～備後庄原	725	62	76
備後庄原～三次	1,257	381	370
三次～下深川	3,500	888	1,001
下深川～広島	10,556	10,953	8,829

● 線区別収支（R3年度～R5年度の3か年平均）

区間	収支 (百万円)	収支率 (%)	営業係数 (円)
備中神代～東城	△160	3.5%	2,843
東城～備後落合	△198	0.8%	11,766
備後落合～備後庄原	△210	3.4%	2,978
備後庄原～三次	△220	12.0%	832
三次～下深川	△1,410	11.7%	854

※収支率：営業費用に対する運輸収入の割合
 ※営業係数：100円の運輸収入を得るのに要した営業費用

○新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針 (平成13年国土交通省告示第1622号^{※1}) (平成27年国土交通省告示第1272号^{※2})

II 配慮すべき事項

新会社は、Iの趣旨を踏まえ、以下の1から3までに規定する事項に配慮してその事業を営むものとする。

- 2 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項
 - 一 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項
 - イ 新会社は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
 - ロ 新会社は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十八条の二の規定により、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする。

※1：東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社を対象

※2：九州旅客鉄道株式会社を対象

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省・国土交通省告示第2号）

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するものであり、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれがある赤字の鉄道事業者のみならず、制定時の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条に規定する旅客会社（以下「JR各社」という。）や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間も対象となる。また、鉄道事業再構築事業の対象となる区間については、旧日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令（昭和五十六年政令第二十五号。以下「旧国鉄再建特措法施行令」という。）第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間か否かを目安とする。

（略）

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

（略）

なお、JR各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とJR各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

（略）

再構築協議会における協議の対象となる区間は、交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする。

鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化

- 令和5年の地域交通法改正から一定期間が経過し、新たな制度を活用したローカル鉄道の再構築の取組みが全国的に進んできている一方、更なる制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークの在り方等に関して様々な意見が出ている。
- こうした状況を踏まえ、「経済財政運営と改革の基本方針2025」や「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」で、「鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化」といった方向性が示されており、これまでのローカル鉄道の再構築に係る取組みのフォローアップ等を通じた議論の深化を図り、更なる取組みにつなげる。

経済財政運営と改革の基本方針2025（令和7年6月13日閣議決定）

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

（2）地域における社会課題への対応

ローカル鉄道の再構築、**鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化**、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し、**更なる取組を進める。**

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）

VIII. 地方経済の高度化

3. 地方経済を支える新時代のインフラ整備・安心の確保

（2）地方の自動運転の社会実装の加速化・地域交通のり・デザイン

⑤「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

その際、**鉄道については**、ローカル鉄道の再構築を推進しつつ、**ネットワークの在り方等の議論を深化する。**

1. 趣旨

4/9の広島県知事等から総理への「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」の際に、総理から「国と知事の皆様との間で一度議論を行う必要がある」旨の発言があったことを踏まえ、国土交通省と関係知事による意見交換の場を設ける。

2. 開催概要

日時：令和7年8月26日（火）16:30～17:00

場所：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 幹部会議室

3. 出席者

地方側・・・滋賀県 三日月知事、鳥取県 平井知事、広島県 湯崎知事、山口県 村岡知事

※ 新潟県 花角知事（全国知事会国土交通・観光常任委員長）は欠席、書面提出

国交省側・・・中野大臣、水嶋事務次官、佐々木国土政策局長、五十嵐鉄道局長、池光公共交通政策審議官

4. 議題

- (1) 地方側からの発言
- (2) 国土交通省側からの発言
(鉄道ネットワークに関する国の考え方について)
- (3) 国土交通大臣からの発言

※ 発言要旨は別添



＜地方側＞（発言順）

（広島県 湯崎知事）

- 全国的な鉄道ネットワークは、国土の均衡ある発展や国土強靱化などの観点で重要な役割を果たしており、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲及びその考え方を示してほしい。 JRが勝手に廃線する。
- JRの内部補助の考え方を確認してほしい。 JR西の利益は大幅に増加している。上下分離はコストが増えて、住民負担が増える。バス転換しても長期的コストは自治体が負担し続ける。負担を国民に転嫁するのは適当ではないのではないか。
- 国鉄改革の経緯も踏まえて、財政面も含めて地方ではなく国としてネットワーク維持に責任を持ってほしい。 上下分離等をするならば、必要経費を普通交付税の基準財政需要額に算入するなどして支援を行っていただきたい。

（山口県 村岡知事）

- 鉄道は地域の重要インフラであり、ネットワークをしっかりと維持して頂きたい。 輸送密度によって個別に再構築の議論をするとほとんど残らない。廃止を一旦されると復活するのは難しい。国としてネットワークのあり方を示して議論して頂きたい。
- 鉄道の災害復旧の際には一日も早く復旧させるという思いで取り組んでいただきたい。 被災を機に廃止という議論が起きた際に、自治体側から復旧を求める手段がない。被災時における事業者の責務を明確化していただきたい。
- 美祢線は鉄道で単独復旧しないということが決まった。苦渋の決断ではあるが、住民に便利なものを作りたい。

（鳥取県 平井知事）

- 鉄道があることがまちの活力であり、象徴である。 鉄道ネットワークで国は発展してきた。それは日本だけではなく、国がネットワークを支えている。鉄道を制することが戦争の戦略にもなっている。そういったことを改めて考えるべき。ローカルではなく国全体のためである。
- 鳥取は若桜鉄道が上下分離の最初の例。色々やりようがある。智頭線も三セク化して黒字化できている。知恵を出すことが重要。

（滋賀県 三日月知事）

- 鉄道ネットワークは基盤である。 滋賀県のJR路線は都市近郊ネットワークだが、コロナ下で減便して戻っていない。利便性を向上させて需要を喚起することが重要。
- 交通政策基本法に基づいて法律を改正し、公共財であることを明示して財源の創設拡充を図り、それを地方に配分することが重要。 9

(新潟県 花角知事) ※書面提出

- 全国的な鉄道ネットワークは、国土の均衡ある発展や国土強靱化などの観点で重要な役割を果たしており、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲及びその考え方を示すこと。
- 国鉄改革時の経緯等を踏まえ、ローカル線の維持に関する内部補助に係る考え方を示すこと。また、JRの内部補助による路線の維持が難しい場合には、その負担を地域に転嫁するのではなく、路線の維持に係る国の責任のあり方を示すこと。
- 国は、JRが被災路線について沿線自治体の意向を十分尊重することなく安易に存廃や再構築の議論を行わないよう、JRに対し厳格に指導すること。併せて、早期復旧のためJRと地方に対し必要な支援を行うこと。

<国土交通省側>**(中野国土交通大臣)**

- 令和5年の地域交通法の改正等により、ローカル鉄道の再構築を促進するための制度面・予算面での仕組みが整えられた。
- 4月9日の石破総理からのご発言も踏まえ、本日、ローカル鉄道が抱える課題などについて、改めてお考えをお聞かせいただいた。
- 国としては、いわゆる「骨太の方針」などにおいても、新たに「鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化」をすることを示したところ。
- 本日いただいたご意見も踏まえつつ、有識者の方々のご意見をお聞きしながら、今後、ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの在り方等について議論を深めてまいります。
- ご地元においても、地域住民との意見交換なども活用しながら、よくご議論いただきたい。

1. 趣旨

- 令和5年の地域交通法改正等により、ローカル鉄道の再構築を促進するための制度面・予算面での仕組みが整えられ、この仕組みを活用したローカル鉄道の再構築の取組みが全国的に進んできている中、制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークの在り方等について様々な意見が出ている。
- そこで、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」を開催し、ローカル鉄道の再構築を巡って、これまでの取組みのフォローアップ等を通じた議論の深化を図り、更なる取組みにつなげる。

2. 委員

- 竹内 健蔵 東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科 教授 [座長]
- 板谷 和也 流通経済大学大学院 経済学研究科長
- 加藤 博和 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授
- 田村 秀 長野県立大学 グローバルマネジメント学部 教授
- 羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 教授
- 宮島 香澄 日本テレビ放送網(株) 報道局 解説委員
- 森 雅志 富山大学 客員教授 (前富山市長)
- 吉田 樹 福島大学 人文社会学群 経済経営学類 教授・前橋工科大学 学術研究院 特任教授

3. 検討会の進め方イメージ

- R7.10.10 (第1回)
 - 再構築の実施状況のフォローアップ
 - 今回の課題・論点
 - 地方運輸局からのヒアリング (北陸信越、関東、中国)
- R7.11以降 (第2回～)
 - 鉄道事業者、都道府県ヒアリング等 (数回程度)
- R7年度末又はR8年度当初
 - これまでの議論を踏まえた課題等の整理を想定 ※ヒアリング対象等については、今後調整予定

参考資料

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2 ※JR本州3社又は大手民鉄の路線については1/3（補助対象経費は総事業費の2/3を上限とし、1/3は事業者の自己負担）

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「**鉄道の活用**」「**バスネットワークの活用**」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【補助対象事業者】 協議会又は自治体

【補助率】 1/2

【支援対象】

○ 協議会の運営

- ・協議会の開催に係る費用

○ 線区評価のための調査事業の支援

- ・パースントリップ調査の活用
- ・ビックデータ分析
- ・クロスセクター分析 等

○ 実証事業の支援

- ・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

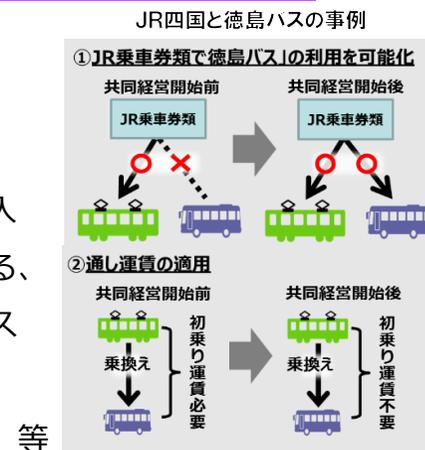
- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入 等



バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入



鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置

■ 特例措置の対象

鉄道事業再構築事業を実施する路線において、既存の鉄道事業者から鉄道事業者が鉄道事業の用に供する取得した不動産(土地・家屋)

■ 特例措置の内容

【登録免許税】適用期限: 令和6年4月1日～令和9年3月31日まで

※期間中に鉄道事業再構築実施計画認定を受けたものに限る。

土地・家屋の所有権の移転登記(本則2%→特例1%)

土地に設定された地上権及び賃借権の移転登記

(本則1%→特例0.5%)

【不動産取得税】適用期限: 令和8年3月31日まで

不動産取得税について非課税

鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

■ 特例措置の対象 鉄道事業再構築事業を実施する事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)等に係る補助の交付を受けて取得した償却資産・家屋

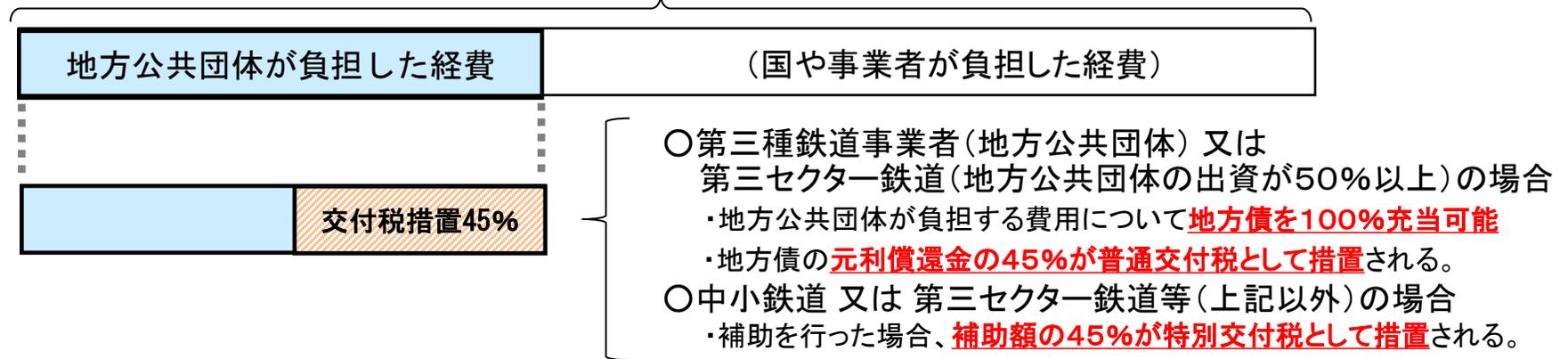
■ 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減
適用期限: 令和9年3月31日まで

ローカル鉄道の再構築に係る地方財政措置

○概要：社会資本整備総合交付金の「地域公共交通再構築事業」等を受けて行う鉄道施設の整備事業に係る地方負担について、地方財政措置を講じる。

○措置率：

社会資本整備総合計画における「地域公共交通再構築事業」等の
鉄道施設に係る事業費



※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限(1/3は事業者の自己負担)