

（国土交通省鉄道局鉄道事業課）

項 目 名		鉄道事業再構築事業を実施するローカル鉄道の資産取得に係る特例措置の延長							
税 目		登録免許税							
要望の内容		【制度の概要】 土地・家屋の所有権の移転登記について税率軽減（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について税率軽減（本則 1 %→特例 0.5 %） 【要望の内容】 現行措置の適用期限を 3 年間延長 【関係条文】 租税特別措置法第 83 の 4 租税特別措置法施行令第 43 条の 4 租税特別措置法施行規則第 31 条の 5 の 3 <table><tr><td>平年度の減収見込額</td><td>－百万円</td></tr><tr><td>（制度自体の減収額）</td><td>（－百万円）</td></tr><tr><td>（改正増減収額）</td><td>（－百万円）</td></tr></table>		平年度の減収見込額	－百万円	（制度自体の減収額）	（－百万円）	（改正増減収額）	（－百万円）
平年度の減収見込額	－百万円								
（制度自体の減収額）	（－百万円）								
（改正増減収額）	（－百万円）								
新設・拡充又は延長を必要とす		(1) 政策目的 沿線における人口減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸等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経営の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、事業構造の見直しや利便性の向上を通じて、持続可能性の高い地域公共交通への再構築を推進する。 (2) 施策の必要性 平成 19 年 5 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）が制定され、創意工夫して鉄道の再構築に主体的に取り組む地域を、国として総合的かつ強力に支援することにより、地域鉄道の再生・再構築を推進してきたところ。 ローカル鉄道については、人口減少等による長期的な需要減に直面している一方、地域住民の通勤・通学等の日常生活の足、観光等の地域経済の礎として重要な役割を果たしていることからその維持・活性化は不可欠であり、その再構築が重要な課題となっている。 事業構造の変更による利便性と持続可能性の高い地域公共交通の再構築を促進するためには、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必要があることから、同事業の実施に伴う資産の譲渡に係る負担の軽減を図る本特例措置の延長が必要不可欠である。							
今回の要望	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	○国土交通省政策評価 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						

			○「経済財政運営と改革の基本方針 2026」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）（抜粋） 「第 2 章 日本の成長力強化と安全・安心の確保 1. 「強い経済」の実現 （3）強い地域経済の構築」 ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの財源確保、バスのキャッシュレス化、良好な自転車利用環境の整備・活用を進める。 ○「第 3 次交通政策基本計画」（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定）（抜粋） ほかの地域での取組の参考となるガイドラインの整備等を通じて、2023 年の地域交通法改正等による支援の枠組みの活用を推進し、ローカル鉄道の再構築の取組を進めるとともに、鉄道ネットワークの在り方の議論を深化する。その際、鉄道とそれ以外のモードの特性等を踏まえた地域にとって最適な形で地域公共交通の実現を図るための環境整備を進める。
		政策の達成目標	鉄道事業再構築事業の認定件数の増加（第 3 次交通政策基本計画）
		租税特別措置の適用又は延長期間	3 年間（令和 9 年 4 月 1 日～令和 12 年 3 月 31 日）
		同上の期間中の達成目標	鉄道事業再構築実施計画の認定件数 6 件（第 3 次交通政策基本計画における目標値の内数）
	有効性	政策目標の達成状況	令和 7 年度末までにあいの風とやま鉄道等 23 件の鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、同計画に基づく鉄道事業再構築事業が実施されている。
		要望の措置の適用見込み	令和 10 年度：1 件（令和 8 年 8 月時点）
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者に対する補助制度とともに、本特例措置を適用することにより、沿線自治体と鉄道事業者が中心となって鉄道輸送の高度化を図り競争力を回復するための事業が着実に実施される。
	相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	・鉄道事業再構築事業を実施するローカル鉄道の資産取得に係る特例措置（不動産取得税） ・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（固定資産税・都市計画税）
		予算上の措置等の要求内容及び金額	① 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金 76,474 百万円の内数 ・鉄道施設総合安全対策事業費補助金 19,926 百万円の内数 ② 社会資本整備総合交付金 681,091 百万円の内数 ③ 先進車両導入支援等事業 ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金 76,474 百万円の内数 （いずれも令和 9 年度概算要求額）

		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記予算措置は、各事業に必要となる設備の導入や更新等を支援するものである。これに対し、本特例措置は、鉄道事業再構築事業によって既存の鉄道用資産を譲受する際の負担を軽減するものである。
		要望の措置の妥当性	本特例措置は、経営環境が極めて厳しいローカル鉄道について、沿線自治体と鉄道事業者が中心となって鉄道輸送の高度化を図り競争力を回復するための事業を行うに際し、負担の軽減を図るものであることから、政策手段として適切である。
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	令和6年度実績 【適用件数】1件（1件） 【減収額】2.2百万円（10百万円） 令和7年度実績 【適用件数】0件（1件） 【減収額】0百万円（1百万円） ※本特例措置の適用状況に関する鉄道事業者等への調査による。 ※前回要望時の適用件数及び減収額については、括弧内のとおりである。 （前回要望との乖離の理由） 令和6年度実績については譲渡資産に変更が生じたことにより、適用見込みから減額となったものである。 令和7年度実績については、想定よりも鉄道再構築事業実施に時間を要しており、特例措置の適用に至っていない。	
		租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—
	租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	本特例措置を活用することにより、鉄道事業再構築事業の認定を受けて実際に事業が進められていることが確認できており、当該事業の実施に伴い生じる費用を軽減することにより、鉄軌道事業者の財政的制約を改善させ、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた利便性、持続可能性の取組を後押しするという直接的な効果が認められる。	
	前回要望時の達成目標	地域交通法に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援することにより、地域の暮らしを支える地域の鉄道の維持・活性化を図る。	
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	令和7年度末までに23事業者23件の鉄道事業再構築実施計画の認定を行い、同計画に基づく鉄道事業再構築事業が実施されており、地域の暮らしを支える地域の鉄道の維持・活性化が図られている。	
	これまでの要望経緯	平成20年度税制改正要望提出（創設） 平成22年度税制改正要望提出（廃止） 令和6年度税制改正要望提出（創設）	

要望内容と自己点検の関係

措置名：認定鉄道事業再構築実施計画に基づき不動産を取得した場合の所有権等の移転登記の税率の軽減

○ 自己点検の結果

①短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【鉄道による再構築の意思決定を行った件数】（令和6年度～7年度・目標値1件以上）については、令和6年度～7年度において15件であることから目標を達成している。

②中期アウトカムの達成状況

○また、中期アウトカムである【鉄道事業再構築実施計画の認定件数】（令和6年度～12年度・目標値31件）については、令和7年度末時点で23件と順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③長期アウトカムの達成状況

○さらに、長期アウトカムである【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】（再構築計画の最終年度・目標値100%（再構築計画認定の前年度比））については、令和6年度に本特例措置を受けた事業者について、認定前年度（令和5年度）との比較で100%が改善ありと順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

④要望への反映

○以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。