

令和 9 年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長 ・ そ の 他 ）

No	30	府 省 庁 名		国土交通省	
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（ ）				
要望 項目名	鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した償却資産に係る課税標準の特例措置の延長				
要望内容 （概要）	・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 次の線区に存する鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した施設のうち、被害を防止又は軽減するために取得した償却資産 <対象線区> 片道断面輸送量 1 日 1 万人未満の線区 片道断面輸送量 1 日 1 万人以上 15 万人未満の線区（JR 本州 3 社を除く） 片道断面輸送量 1 日 15 万人以上の優等列車又は貨物列車が運行する線区（同上） ・特例措置の内容 固定資産税の課税標準を取得後 5 年間、2 / 3 に軽減する特例措置を 2 年間延長する。 （ 東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社は 3 / 4 ）				
関係条文	地方税法附則第 15 条第 44 項 地方税法施行規則附則第 6 条第 96 項				
減収 見込額	[初年度] — （ ▲39 ） [平年度] — （ ▲81 ） [改正増減収額] — （ 単位：百万円 ）				
要望理由	（ 1 ）政策目的 鉄道の豪雨対策を促進することで、激甚化・頻発化する豪雨災害を未然に防止し、豪雨時においても鉄道の安全・安定輸送を確保することをもって旅客及び貨物の鉄道ネットワーク・サプライチェーンの寸断防止を目指す。 （ 2 ）施策の必要性 豪雨災害に伴い、河川に架かる鉄道橋りょうの流失・傾斜被害や鉄道隣接斜面の崩壊による土砂流入被害が生じると、その復旧に長期間を要することから、鉄道の運休が長引いてしまう事態が生じる。結果として、地域の生活の足が失われることにより地域住民の生活への大きな影響、また、貨物鉄道ネットワークが寸断されることによるサプライチェーンの寸断など、経済活動に大きな影響が及ぶような事態が生じる。このような事態を未然に防ぐため、鉄道施設総合安全対策事業費補助（豪雨対策事業）において、鉄軌道事業者の実施する豪雨対策の事業費の一部を補助することにより、対策を推進している。 しかしながら、地球温暖化に伴う我が国の平均気温の上昇によって、短時間に降る猛烈な雨の年間発生回数は近年増加しており、今後も地球温暖化の進行に伴い、こうした雨の頻度は更に増加すると予測されている。これに伴い、鉄道施設の豪雨対策の重要性は今後更に高まっていくものと考えられるが、その一方で、鉄軌道事業者の経営状況は、人口減少・少子高齢化の更なる進行によりこれまで以上に厳しくなることが予想され、今後、更なる事前防災対策を推進するための余力には乏しいものと考えられる。 このような状況を踏まえ、更に豪雨対策を推進し、鉄道ネットワークの強靱化等を図るためには、補助金等の助成措置だけではなく、税負担の軽減による後押しが必要不可欠である。				

本要望に 対応する 縮減案	—
---------------------	---

今回の要望 □ 税負担軽減措置等 □ に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標：5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標：14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 参考指標：参 75 既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率 参考指標：参 76 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率 ・第1次国土強靱化実施中期計画 第4章 推進が特に必要となる施策 1 施策の内容 (2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化 2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化 推進施策 47 鉄道河川橋梁りょうの流失、傾斜対策 推進施策 48 鉄道の隣接斜面の斜面崩壊対策
		政策の達成目標	・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率：100%（令和16年度末） ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率：100%（令和19年度末）
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和9年4月1日～令和11年3月31日）
		同上の期間中の達成目標	・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率：80%（令和12年度末） ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率：66%（令和12年度末）
	有効性	政策目標の達成状況	・既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率：41%（令和6年度末） ・既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率：32%（令和6年度末）
		要望の措置の適用見込み	令和9年度：12事業者（約103箇所） 令和10年度：8事業者（約94箇所）
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	鉄道施設の豪雨対策については、初期投資だけではなく、施設の維持管理にも多大な費用がかかる。償却資産に対する固定資産税を減額することにより、取得した施設の維持管理に係る負担が軽減されることから、施設整備に対するインセンティブとして有効である。

	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
		予算上の措置等の要求内容及び金額	令和9年度予算概算要求額：鉄道施設総合安全対策事業費補助 19,926 百万円の内数
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記の補助制度は、豪雨対策のための初期投資の負担を軽減するものであり、本特例措置は、施設を整備した後に増大する固定資産税を軽減することにより、ランニングコストの負担軽減を図るものである。
		要望の措置の妥当性	鉄道施設の豪雨対策については、初期投資だけではなく施設の維持管理にも費用がかかるため、補助制度により施設の取得に係る負担を軽減するとともに、本特例措置を通じて維持管理に係る負担の軽減によるインセンティブを与えることが必要であることから、政策の達成のための手段として妥当である。

これまでの 税負担軽減 措置等の 適用実績 と効果に 関連する 事項	税負担軽減措置等の 適用実績	—
	「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 おける適用実績	—
	税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）	本特例措置を通じて、取得した施設の維持管理にかかる負担が軽減されることから、施設の整備・導入に対するインセンティブとして有効である。
	前回要望時の 達成目標	既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率：85%（令和7年度末） 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率：85%（令和7年度末）
	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	既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率は、概ね100%（令和7年度末）であり目標に対して達成している。 また、既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率は、約83%（令和7年度末）の達成状況であり、隣接地権者との協議に不測の時間を要した等の理由から目標にはやや届いていないが、概ね達成している。
これまでの要望経緯		令和7年度：創設

措置名：鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した償却資産に係る課税標準の特例措置

○ 自己点検の結果

短期アウトカムの達成状況および効果

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【既往最大規模の降雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁（約 380 橋梁）の流失・傾斜対策の完了率】（令和 12 年度・目標値 80％）【既往最大規模の降雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面（約 2,400 か所）の崩壊防止対策の完了率】（令和 12 年度・目標値 66％）については、令和 6 年度末においてそれぞれ 41％、32％であり、着実に進捗しているものの目標値の達成に向けた更なる取組が必要である。

本特例措置は取得した施設の維持管理に係る負担が軽減されることから、施設整備に対するインセンティブとなっており、豪雨対策の推進に効果が認められる。

未達成の要因

- 短期アウトカムを達成できなかった要因としては、事業見込みは多数あるものの、本特例措置は令和 7 年度より創設されており、効果がまだ十分には発揮されていないことや、出水期に対策工事の実施が困難な場合もあることが挙げられる。

要望への反映

- 今後、補助制度による支援とともに、本特例措置の活用を促すことで更なる政策効果の発現が見込まれるため、本特例措置の適用期限を 2 年間（令和 11 年 3 月 31 日まで）延長することを要望する。