

3. 事業を行う上で活用可能な補助制度や税の優遇制度に関する調査

地方公共団体や交通事業者が地域公共交通活性化方策を検討する際の参考として活用するため、鉄軌道、LRT、BRT の事業を行う上で活用可能な補助制度及び税の優遇制度等について、鉄道助成ガイドブック等や国土交通省の資料等を調査収集し、整理する。

ただし、実際に活用する際には、鉄道・運輸機構の出資制度との併用の可否を国土交通省等と調整する必要がある点に留意が必要である。

3. 1 活用可能な補助制度（主に交通事業者への支援）

（1）法制度の改正

1）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成26年5月21日に公布され、同年11月20日に施行された。

2）地域公共交通活性化及び再生に関する法律及び

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律

平成27年8月26日には、地域公共交通活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成27年法律第28号）により、認定軌道運送高度化事業等に対する出資等の制度が創設された。

本調査で対象としている鉄軌道、LRT、BRTの事業に限定すると、以下の4事業が該当する。

- ・ 軌道運送高度化事業（H19創設）
 - LRT等定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送
- ・ 道路運送高度化事業（H19創設）
 - BRT等定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送
- ・ 鉄道事業再構築事業（H20創設）
 - 上下分離等事業構造の変更
- ・ 地域公共交通再編事業（H26創設）
 - 路線網の再編、デマンド交通への転換等

＜参考＞地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要

I. 目的

同法では、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」（平成25年12月に公布・施行）の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨が目的に追加された。

II. 地域公共交通網形成計画

同法では、従来までの市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正するとともに、当該計画の策定主体に都道府県が追加された。

III. 地域公共交通再編実施計画

- i. 地域公共交通網形成計画において、路線の再編等を行う事業（地域公共交通再編事業）に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する公共交通事業者等の同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施するための計画（地域公共交通再編実施計画）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとする。
- ii. 認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業について、道路運送法等の法律上の特例を設ける。



出典：国土交通省ホームページ（http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000059.html）

IV. 特例措置

事業名	特例措置
軌道運送高度化事業	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得（軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（第12条）
道路運送高度化事業	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得事業者 ○地方債の特例（第17条）
鉄道事業再構築事業（H20創設）	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用する場合には、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）
地域公共交通再編事業（H26創設）	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（道路運送法については運賃の上限認可等のみなし取得を含む。） ・バス事業に係る計画阻害行為の防止
鉄道再生事業	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等

出典：国土交通省ホームページ（<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/h28-1shiryou02.pdf>）

(2) 補助制度（支援制度）

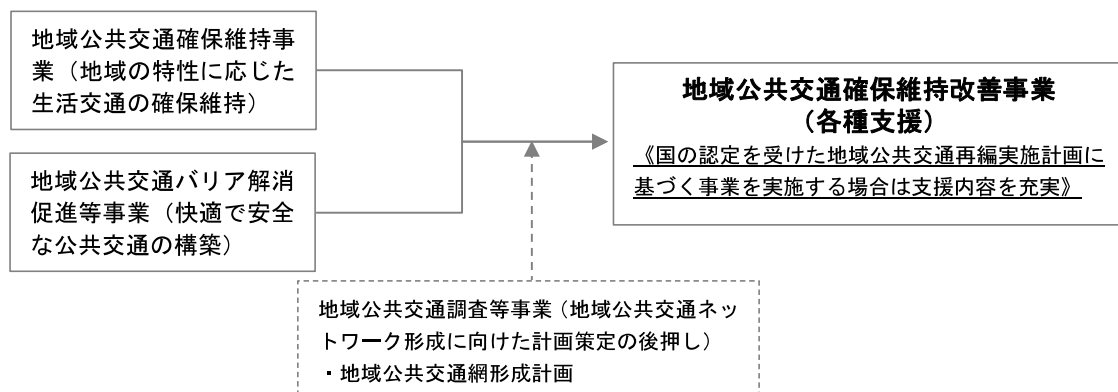
1) 地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援している。なお、地域公共交通再編実施計画に基づく事業を実施する場合は支援内容が充実する。

本調査で対象としている鉄軌道、LRT、BRTの事業に限定すると、以下の3事業のうち、「地域公共交通バリア解消促進等事業」が該当する。

- ・ 地域公共交通確保維持事業（地域の特性に応じた生活交通の確保維持）
- ・ 地域公共交通バリア解消促進等事業（快適で安全な公共交通の構築）
- ・ 地域公共交通調査等事業

（地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し）



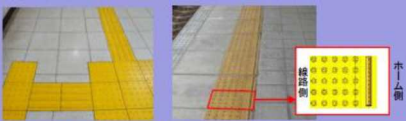
	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 (1/2:上限1,000万円)	計画策定 (1/2:上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※地域公共交通網形成計画については最大2年間
路線バス・デマンドタクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のも ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ⇒ ・支線系統において運行する小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イ. の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:予約型運行転換経費補助)】	—	デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体負担する費用負担相当分については1/2))

2) 地域公共交通バリア解消促進等事業

この制度は、鉄道駅等のバリアフリー化、公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上などを対象とした支援制度である。

①バリアフリー化設備等整備事業

<補助の概要及び内容>

補助の概要	高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援
補助対象事業者	交通事業者等
補助率	1 / 3
補助対象	・ 鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）   

※駅等のエレベーター整備、バスターミナル等の情報提供案内板など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援

②利用環境改善促進等事業

<補助の概要及び内容>

補助の概要	バリアフリー化されたまちづくりの一環として、L R T、B R Tの導入等、公共交通の利用環境改善を支援
補助対象事業者	交通事業者等
補助率	1 / 3 等
補助対象	・ L R T システムの導入に要する経費   ※ L R T : 低床式路面電車による 幹線的な交通システム <低床式車両の導入> <停留施設の整備> ・ B R T システムの導入に要する経費  ※ B R T : 連節バス、バスレーン 等を組み合わせた幹線 的な交通システム <連節バスの導入>
補助率のかさ上げ	L R T ・ B R T の導入について、以下に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。 ・ 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業 1 / 3 ⇒ 2 / 5 ・ 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業 1 / 3 ⇒ 1 / 2 ・ 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は 道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業 1 / 3 ⇒ 1 / 2

※交通系 IC カードの導入など観光振興にも資する二次交通の利用環境改善は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援

③鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

<補助の概要及び内容>

補助の概要	安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援
補助対象事業者	鉄軌道事業者
補助率	国 1 / 3 または 1 / 2 ※1 ※1:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1 / 2
補助対象	・車両設備の更新・改良 ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※2 ※2:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援     軌道改良 分岐器 架線 踏切制御装置
(参考) 鉄道事業再構築事業	○継続が困難、または、困難となるおそれのある旅客鉄道事業の経営改善を図る ○地方公共団体等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、国土交通大臣による認定を経て実施 <実施中の事業者> 福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道、山形鉄道、伊賀鉄道 内容 経営の改善 地方公共団体等の支援 + 事業構造の変更 例: 上下分離 ➡ 目的 当該路線における輸送の維持  ➤ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援

3) 社会資本整備総合交付金

複数の施策パッケージとして総合的に支援する補助制度が社会資本整備総合交付金である。

本調査で対象としている鉄軌道、LRT、BRT の事業に限定すると、以下の 2 通りの適用方法が考えられる。

- ・「街路事業」を基幹事業とした計画
- ・「都市・地域総合交通戦略推進事業」を基幹事業とした計画

対象事業

LRT：走行空間（走行路面、停留所等）、施設、車両の整備、IC カードの導入等

BRT：走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）、車両基地等の整備、IC カードの導入等



①活力創出基盤整備：「街路事業」を基幹事業とした計画のイメージ

国費率：5.5/10等



②市街地整備：「都市・地域総合交通戦略推進事業」を基幹事業とした計画のイメージ

国費率：1/3（立地適正化計画に位置付けられた事業1/2）



4) その他の補助制度

①主に交通事業者に対する支援

その他、主にバスを中心に、公共交通事業者に対する補助制度を以下に整理する。

なお、整理する補助制度は、都道府県・政令指定都市とする。また、地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために、維持・確保が必要と認められた路線に対する赤字補填（経常費用と経常収益との差額（欠損額）に対する補助）に関する補助制度は除く。

なお、参考資料に、各補助制度（主に交通事業者への支援）の詳細を示す。

表 その他の補助制度（主に交通事業者への支援）（その1）

都道府県・ 政令指定都 市等	分類 補助または交付事業名	① 運行	② 車両	③ 実証	④ 利用 促進	⑤ 観光	⑥ 環境	⑦ その 他
1.国土交通 省	低公害車普及促進対策費 補助金（環境対応車導入事 業）		○				○	
2.環境省	二酸化炭素排出抑制対策 事業費等補助金（公共交通 機関の低炭素化と利用促 進に向けた設備整備事業）						○	
3. 環境 省・国土交 通省・経済 産業省連携 事業	二酸化炭素排出抑制対策事 業費等補助金（先進環境対 応トラック・バス導入加速 事業）		○				○	
4.青森県	青森県生活交通バス車両 緊急整備事業費補助金		○					
5.東京都	東京都民営バス事業者に 係る低公害・低燃費車導入 促進補助金		○				○	

表 その他の補助制度（主に交通事業者への支援）（その２）

都道府県・ 政令指定都 市等	分類 補助または交付事業名	① 運行	② 車両	③ 実証	④ 利用 促進	⑤ 観光	⑥ 環境	⑦ その 他
6.さいたま 市	低公害車普及促進対策補 助金		○				○	
7.さいたま 市	さいたま市コミュニティ バス等運行経費補助金	○						
8.さいたま 市	さいたま市ノンステップ バス導入促進等事業費補 助金		○					
9.さいたま 市	さいたま市バス利用促進 事業費補助金				○			
10.千葉市	低公害車普及促進事業補 助金						○	
11.千葉市	バス活性化システム整備 事業補助金							○
12.千葉市	千葉都心地区循環バス等 運行支援事業補助金	○						
13.横浜市	横浜市ノンステップバス 導入促進補助金		○					
14.横浜市	バス活性化事業費補助金							○
15.川崎市	川崎市ノンステップバス 導入促進補助金		○					
16.川崎市	川崎市路線バス社会実験 支援補助金	○		○				
17.川崎市	川崎市バスロケーション システム導入補助金							○
18.川崎市	バス共通 IC カードシステ ム導入補助金							○
19.川崎市	低公害車（ハイブリッド・ 天然ガス自動車）導入事業 に対する助成金		○					

表 その他の補助制度（主に交通事業者への支援）（その３）

都道府県・ 政令指定都 市等	分類 補助または交付事業名	① 運行	② 車両	③ 実証	④ 利用 促進	⑤ 観光	⑥ 環境	⑦ その 他
20.相模原 市	相模原市バス利用促進等 総合対策事業補助金				○			
21.相模原 市	相模原市バス利用促進等 総合対策事業補助金						○	
22.富山県	人にやさしいエコバス推 進事業費補助金		○					
23.新潟市	観光循環バス運行補助金					○		
24.静岡市	静岡市バス交通活性化対 策事業費補助金		○					○
25.浜松市	浜松市公共交通活性化・利 用促進事業費補助金				○			
26.浜松市	循環まちバス「く・る・る」 運行事業助成事業	○						
27.奈良県	奈良県バス環境向上事業 補助金		○					
28.大阪府	大阪府運輸事業振興助成 補助金（交通安全）							○
29.大阪府	大阪府運輸事業振興助成 補助金（環境）						○	
30.大阪府	大阪府運輸事業振興助成 補助金（府民の利便性向 上）				○			
31.京都市	京都市バス利用促進等総 合対策事業費補助金						○	
32.堺市	生活交通改善事業計画（バ リアフリー化設備等整備 事業）		○					
33.堺市	堺市バス利用促進等総合 対策事業							○

表 その他の補助制度（主に交通事業者への支援）（その４）

都道府県・ 政令指定都 市等	分類 補助または交付事業名	① 運行	② 車両	③ 実証	④ 利用 促進	⑤ 観光	⑥ 環境	⑦ その 他
34.神戸市	バスロケーションシステム整備支援事業							○
35.神戸市	バス IC カードシステム支援事業							○
36.神戸市	神戸市ノンステップバス導入促進補助		○					
37.神戸市	便利で分かりやすいバス利用促進事業			○				
38.島根県	外国人観光客誘致事業補助金					○		
39.広島市	広島市生活交通実験運行負担金			○				

②技術開発に対する支援

我が国の科学技術イノベーションの地位は、総じて相対的に低下しており、厳しい状況に追い込まれているとの認識から、我が国全体の科学技術を俯瞰し、各省より一段高い立場から、総合的・基本的な科学技術政策の企画立案及び総合調整を行う「総合科学技術・イノベーション会議」が内閣府に設置された（平成 26 年 5 月 18 日名称変更）。

総合科学技術・イノベーション会議では、府省・分野の枠を超えて自ら予算配分して、基礎研究から出口（実用化・事業化）までを見据え、規制・制度改革を含めた取り組みを推進しており、そのひとつが「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP：Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program）」である。

○SIP の特徴

- ・総合科学技術・イノベーション会議が、社会的に不可欠で、日本の経済・産業競争力にとって重要な課題、プログラムディレクター（PD）及び予算をトップダウンで決定。
- ・府省連携による分野横断的な取組を産学官連携で推進。
- ・基礎研究から実用化・事業化までを見据えて一貫通貫で研究開発を推進。

○予算

- ・平成 26 年度の概算要求は、内閣府を含めた関係 10 省庁（内閣府、警察庁、総務省、厚生労働省、財務省、文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省）から、科学技術振興費の 4%をそれぞれ拠出。
- ・平成 26 年度の予算として「科学技術イノベーション創造推進費」を内閣府に 500 億円が計上。このうち、SIP に 325 億円（65%）が割り当てられる。
- ・その後、平成 27 年度、平成 28 年度においてもほぼ同額を確保しており、平成 29 年度予算は 316.5 億円である。

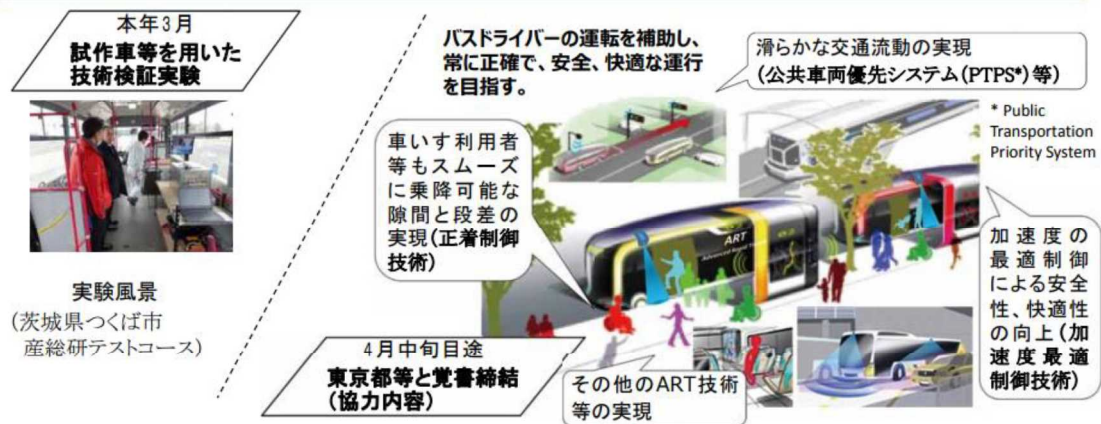
○SIP における公共バスシステムの検討

BRT の検討は、SIP の 11 分野のうちの『自動走行システム』に該当し、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに東京の発展と高齢化社会を見据えた、わが国の次の世代に資する次世代交通システム（ART：Advanced Rapid Transit）等を実用化することを目標に研究開発が行われている。平成 29 年度予算は 33.2 億円である。

平成 28 年 4 月には、次世代都市交通システム ART の実現を目指し、東京都、京成バス株式会社、トヨタ自動車株式会社、日野自動車株式会社、及びいすゞ自動車株式会社の計 6 者が次世代都市交通システム ART に係る技術の開発と実証に向けて、覚書を締結している。

＜参考＞「次世代都市交通システム」に関する研究開発の推進

- 自動走行技術を公共交通（大型バス）に適用し、「次世代都市交通システム」(ART*)を実現するための**応用実装技術の開発**を推進中。
* Advanced Rapid Transit
- 本年3月、茨城県つくば市のテストコースで、既存の連節バスを改造した試作車等を用いて、**正着制御技術などに関する検証実験**を実施、基礎データを収集。
- また、東京都が2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて検討中の新たな公共バス（都心～臨海副都心）への**ART技術の導入**に向け、**具体的な協力内容を明確化**するため、4月中旬を目途に、**東京都や京成バス（運行事業者）、関係メーカーとの間で覚書を締結**予定。（同日報道発表の予定）



＜参考＞2020年までの工程表

- ・ 2017年度（平成29年度）から、実際の道路上で実証実験を開始。技術検証や運用上の課題の洗い出しを実施。
- ・ 同実証実験では、新しいバスシステム等に関心を有する各自治体の公共交通担当者や海外の専門家への情報発信等を通じて導入ニーズの喚起、東京都以外の自治体等への展開、普及促進を図ることを検討。

取組項目	2015	2016	2017	2018	2019	2020	大会後のレガシー	
研究開発 (SIP等)	取組① 自動走行（正着）制御			東京都市と連携しつつ、 実証実験を行い、 実用システムへ技術導入			大会開催	都市の規模やニーズにあわせたシステム展開、A Iの活用等による自動化レベルの高度化等を期待
	自動幅寄せ・車高調整機能開発							
	取組② PTPS高度化							
	公共車両優先システム開発							
	取組③ ARTの車両制御							
	車車間通信・路車間通信技術開発							
制度整備等 (国、東京都)	取組④ ARTシステム統合化開発							
	ART要素技術インプリ、管理システム等							
事業の仕組み 作りと運営 (東京都等)	必要に応じた対応							
	事業主体による基本計画の具現化						地域住民や観光客等が日常的に利用する、利便性の高い次世代の公共バスシステムとして運行	
	インフラ整備等				運行開始			
	車両調達							

3. 2 活用可能な補助制度（主に地方公共団体への支援）

主にバスを中心に、地方公共団体に対する支援について以下に整理する。

なお、整理する支援制度等は、国・都道府県・政令指定都市とする。また、地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために、維持・確保が必要と認められた路線に対する赤字補填（経常費用と経常収益との差額（欠損額）に対する補助）に関する補助制度は除く。

なお、参考資料に、各補助制度（主に地方公共団体への支援）の詳細を示す。

表 主に地方公共団体への支援（その1）

国・都道府 県・政令指 定都市等	分類 補助または交付事業名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
		運行	車両	実証	利用 促進	観光	環境	その 他
1.総務省	特別地方交付税による措置（地域交通の確保）	○	○					
2.総務省	連携中枢都市圏の形成（地方財政措置（特別交付税、地方債））							○
3.総務省	過疎対策事業債（地方財政措置）	○	○					○
4.総務省	過疎地域等自立活性化推進交付金（過疎地域等自立活性化推進事業）			○				
5.国土交通省	①都市機能立地支援事業（都市再生整備計画事業の活用） ②都市再構築戦略事業（都市再生整備計画事業の活用）							○
6.国土交通省	社会資本整備総合交付金基幹事業（都市・地域交通戦略推進事業）							○

表 主に地方公共団体への支援 (その2)

国・都道府 県・政令指 定都市等	分類	① 運行	② 車両	③ 実証	④ 利用 促進	⑤ 観光	⑥ 環境	⑦ その 他
	補助または交付事業名							
7.岩手県	地域公共交通活性化推進 事業費補助金			○	○			○
8.宮城県	宮城県バス事業振興補助 金	○						
9.東京都	地域福祉推進区市町村包 括補助事業							○
10.富山県	富山県公共交通活性化総 合対策事業費補助金	○			○			
11.富山県	乗りたくなる公共交通推 進事業費補助金				○			
12.神戸市	神戸市公営次世代バス普 及促進対策費補助金		○				○	

3. 3 税の優遇制度等

税制の優遇制度については国の特例措置、もしくは、各地方自治体が策定する条例で実施されているが、後者の場合は事業構造の変更（上下分離）や地方公共団体・交通事業者の保有する施設が路線によって異なることから、事業構造や施設保有状況で分類して整理する。

3. 3. 1 国の優遇制度等

(1) 固定資産税

1) 鉄道事業者等が取得した低床型の新造車両に係る課税標準の特例措置の延長

①背景

高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できる LRT 車両（低床型車両）は路面電車のバリアフリー化のため、積極的な導入が必要であるが、LRT 車両は、低床型でない従来型車両と比べ車両価格が高額であり、導入費用がかさむとともに、導入後の固定資産税が大幅に増加。その導入促進のためには、導入後の固定資産税負担を軽減する本特例措置が必要不可欠。

②施策の目標

公共交通機関のバリアフリー化推進のために、鉄軌道事業者の低床型路面電車の導入を推進する。

③特例措置の内容（期間）

固定資産税について、鉄軌道事業者が取得した低床型車両について課税標準を 5 年間 1/3 に軽減する現行の措置を 2 年間（平成 29 年 4 月 1 日～平成 31 年 3 月 31 日）延長する。

【適用事例】（出典）国土交通省 HP



富山地方鉄道



広島電鉄



長崎電気軌道

2) 鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の拡充及び延長

①背景

鉄道の最大の使命である安全輸送の確保のためには、線路設備や信号保安設備などの安全に関する設備整備を継続的に実施するとともに、増大する維持管理コストに対応するため、長寿命化に資する補強・改良を推進する必要があるが、補助を受けて設備を取得した場合、固定資産税が増加し、経営環境の厳しい地域鉄道事業者にとって大きな負担になりかねない。

②施策の目標

安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保できるよう、地域鉄道事業者の安全性の向上を図るとともに、地域公共交通活性化・再生法に基づき、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鉄道の維持・活性化を図る。

③特例措置の内容（期間）

固定資産税について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金又は鉄道施設総合安全事業費補助（老朽化対策事業等）の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産について、課税標準を5年間 1/3 に軽減する現行の措置を2年間（平成29年4月1日～平成31年3月31日）延長する。

④特例の対象

「訪日外国人旅行者受入加速化事業」の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備（車両設備）を特例対象とする。

【対象施設】（出典）国土交通省 HP



3) 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長

①背景

本特例により地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月閣議決定）に沿って、これまで順調に低炭素型車両の導入について推進されているところであり、かつ、鉄道事業全体の使用電力の大部分を運転用電力が占めていることから、更なる CO2 排出削減及び節電対策・省エネ対策のためには低炭素化等に資する車両の導入促進が必要不可欠である。

②施策の目標

低炭素化や鉄道利用者の利便性の向上に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進し、低炭素型車両の導入割合を 70%（平成 27 年度）から 75%（平成 30 年度）に引き上げることを目標としている。

③特例措置の内容（期間）

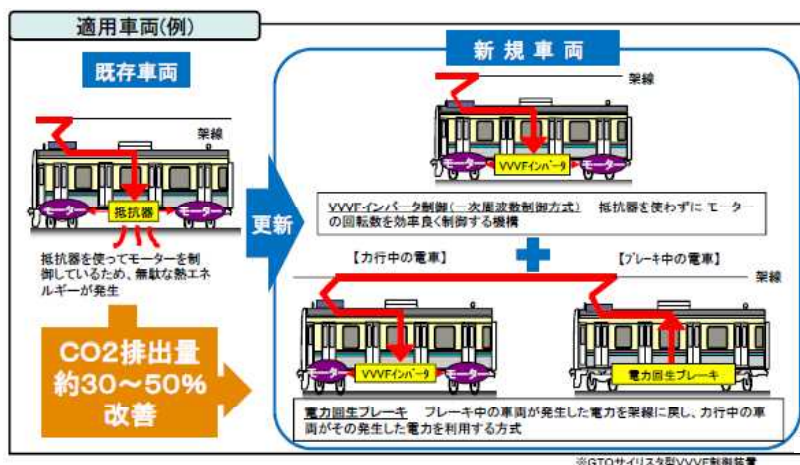
固定資産税について、低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両について、課税標準を 5 年間 2/3（中小事業者は 5 年間 3/5）に軽減する現行の措置を 2 年間（平成 29 年度 4 月 1 日～平成 31 年 3 月 31 日）延長する。

④適用要件

特急用車両等を除く車両のうち、

- i. 電車…VVVF インバータ制御装置（※一部の型式のものを除く）と電力回生ブレーキの双方を備えた車両への更新
- ii. 気動車…高効率内燃機関を備えた車両への更新
- iii. 上記の更新以外の車両…新たな営業路線の開業又は列車の編成を構成する車両の増加に伴うもの

【適用車両（例）】（出典）国土交通省 HP



4) 首都直下地震・南海トラフ地震に備えた駅、路線の耐震補強工事により取得した償却資産に係る課税標準の特例措置の延長

①背景

阪神淡路大震災では駅や高架橋などが大きく破壊し倒壊する被害が発生したため、同大震災以降、柱に鋼板を巻く等の耐震補強を、全国の主要ターミナル駅等において優先的に進めてきたところである一方、首都直下地震・南海トラフ地震については、その切迫性や被害の影響度などの観点から、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっており、平成 25 年 4 月に両地震に備えるため、耐震補強の実施について努力義務を課す省令を新たに施行し、耐震補強を推進しているところである。

②施策の目標

首都直下地震・南海トラフ地震に備え、より多くの利用者の安全の確保の観点に加え、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、利用者の多い駅や路線を中心に鉄道施設のより一層の耐震補強を推進する。

③特例措置の内容（期間）

固定資産税について、首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設について、課税標準を 5 年間 2/3 に軽減する現行の措置を 1 年間（平成 29 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日）延長する。

④特例の対象

首都直下・南海トラフ地震で震度 6 強以上想定地域等における以下の施設。

- i. 駅…乗降客 1 日 1 万人以上の駅
- ii. 路線…片道断面輸送量 1 日 1 万人以上の路線の高架橋等、緊急輸送道路と交差・並行する高架橋等

【対象例】（出典）国土交通省 HP



(2) 固定資産税・都市計画税

1) 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業に係る特例措置の拡充

①背景

鉄道の最大の使命である安全輸送の確保のためには、線路設備や信号保安設備などの安全に関する設備整備を継続的に実施するとともに、増大する維持管理コストに対応するため、長寿命化に資する補強・改良を推進する必要があるが、補助を受けて設備を取得した場合、固定資産税が増加し、経営環境の厳しい地域鉄道事業者にとって大きな負担になりかねない。

②施策の目標

安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保できるよう、地域鉄道事業者の安全性の向上を図るとともに、地域公共交通活性化・再生法に基づき、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鉄道の維持・活性化を図る。

③特例措置の内容（期間）

固定資産税及び都市計画税について、地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者が地域公共交通確保維持改善事業費補助金又は鉄道施設総合安全事業費補助の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産等について、課税標準を5年間1/4に軽減する。

④特例の対象

「訪日外国人旅行者受入加速化事業」の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備（車両設備）を特例対象とする。

3. 3. 2 地方公共団体の優遇制度等

(1) 鉄道用地のみ地方公共団体が保有

第一種鉄道事業者である福井鉄道は、運行、維持管理、車両・鉄道施設を保有しており、鉄道用地のみ地方公共団体が保有している。

そのため、鉄道用地に係る固定資産税が非課税扱いとなる。

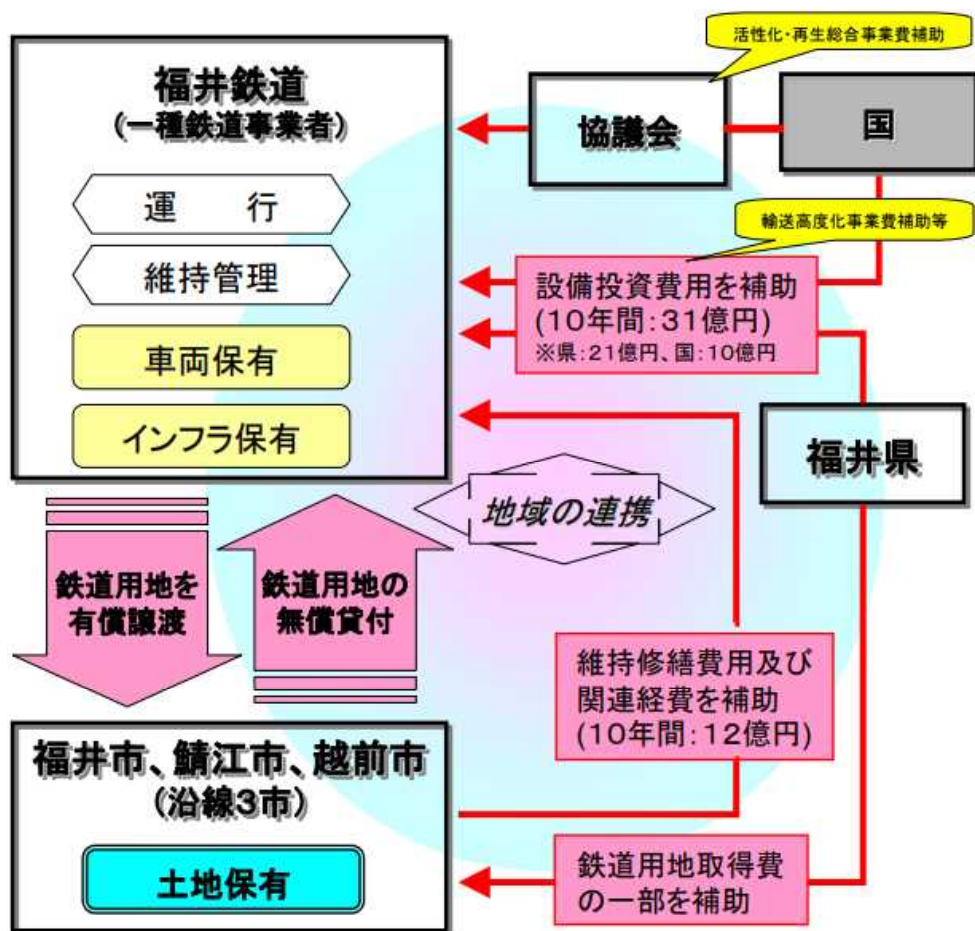


図 福井鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間：10年間（平成21年3月～30年3月））（出典）国土交通省 HP

（２）上下分離（鉄道用地・鉄道施設）

上下分離を採用している若桜鉄道に対しては、鉄道用地・鉄道施設などの鉄道資産を若桜町、八頭町が保有している。

このため、固定資産税が非課税扱いとなる。

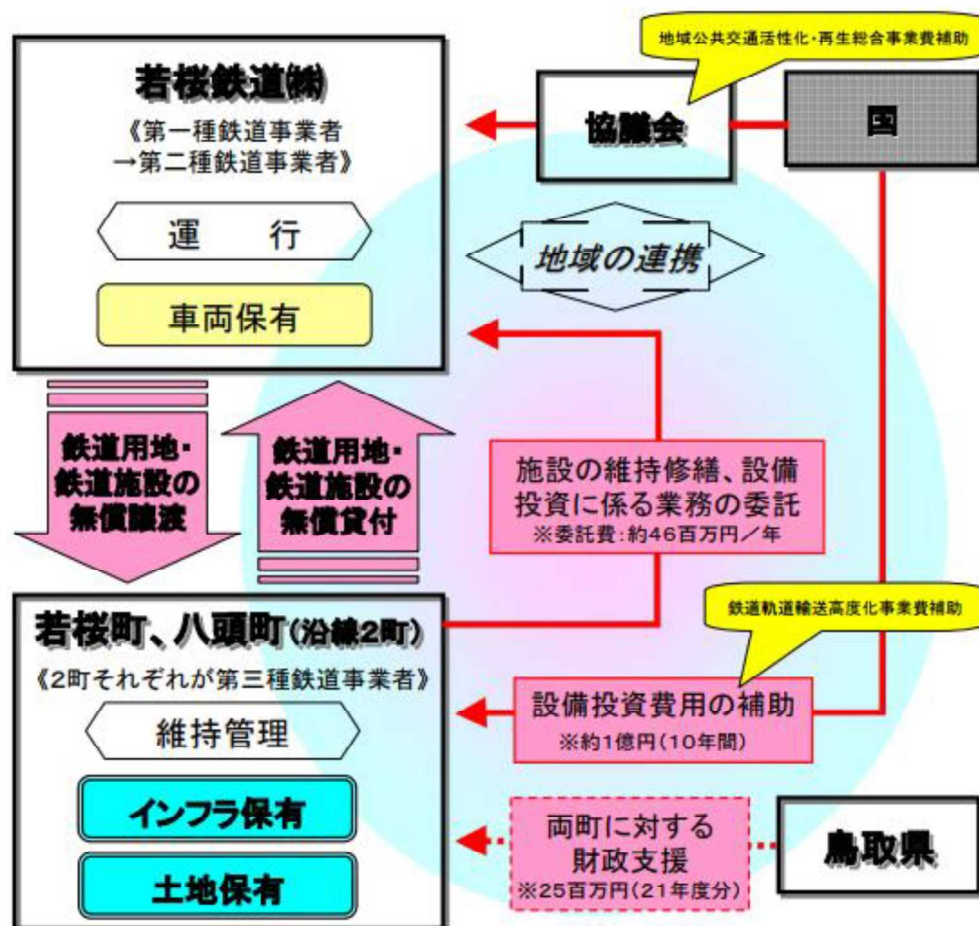


図 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム

（計画期間：10 年間（平成 21 年度～30 年度））（出典）国土交通省 HP

(3) 上下分離（鉄道用地・鉄道施設・車両）

上下分離を採用している信楽高原鉄道に対しては、鉄道用地・鉄道施設・車両など全ての鉄道資産を甲賀市が保有している。

このため、固定資産税が非課税扱いとなる。

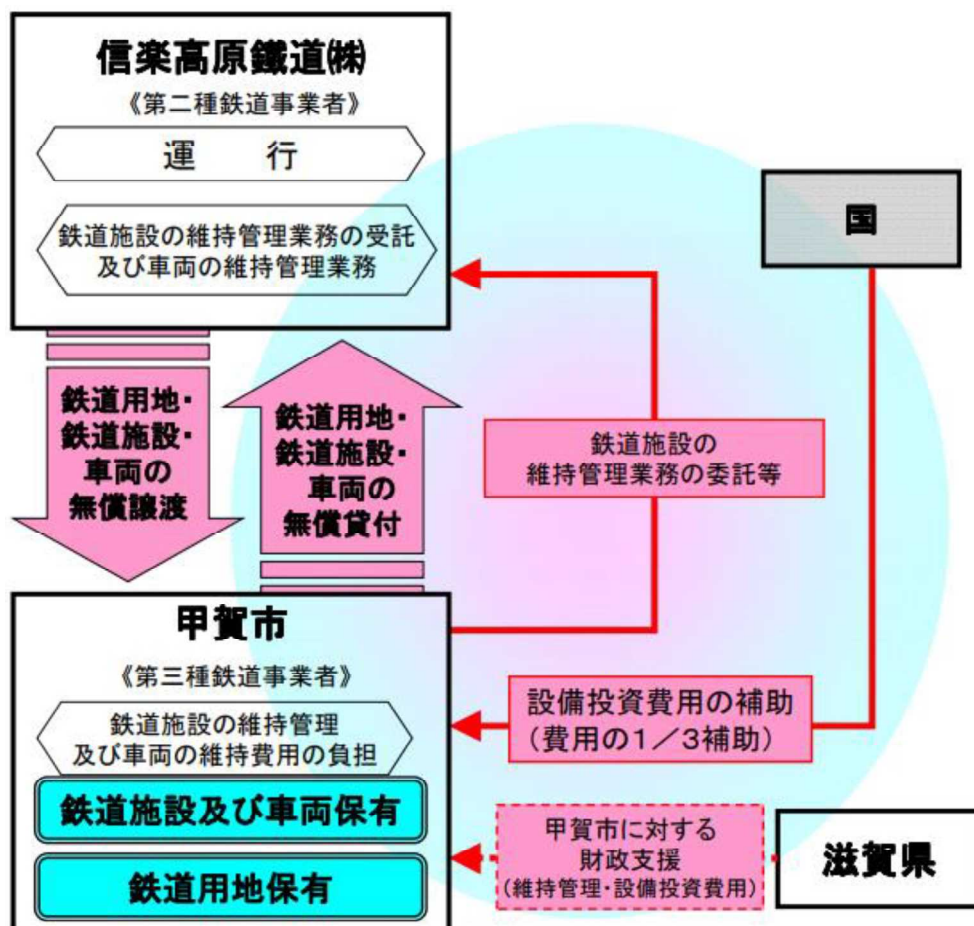


図 信楽高原鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間：10年間（平成25年4月～34年3月））（出典）国土交通省 HP

（４）地方自治体が固定資産税相当分を負担

第一種鉄道事業者である上毛電気鉄道に対して、沿線市が鉄道施設に係る固定資産税収相当額を補助している。

【事例】上毛電気鉄道

- ・ 鉄道施設に係る固定資産税収相当額を沿線市が補助している。
- ・ その他、線路、電路、車両等の維持補修費及び近代化補助の事業者負担分を、県、沿線市で補助し、運行経費のみ民間側が責任を負うことにしている。鉄道軌道整備法に基づく国からの欠損補助の打ち切りを契機に検討されたものである。

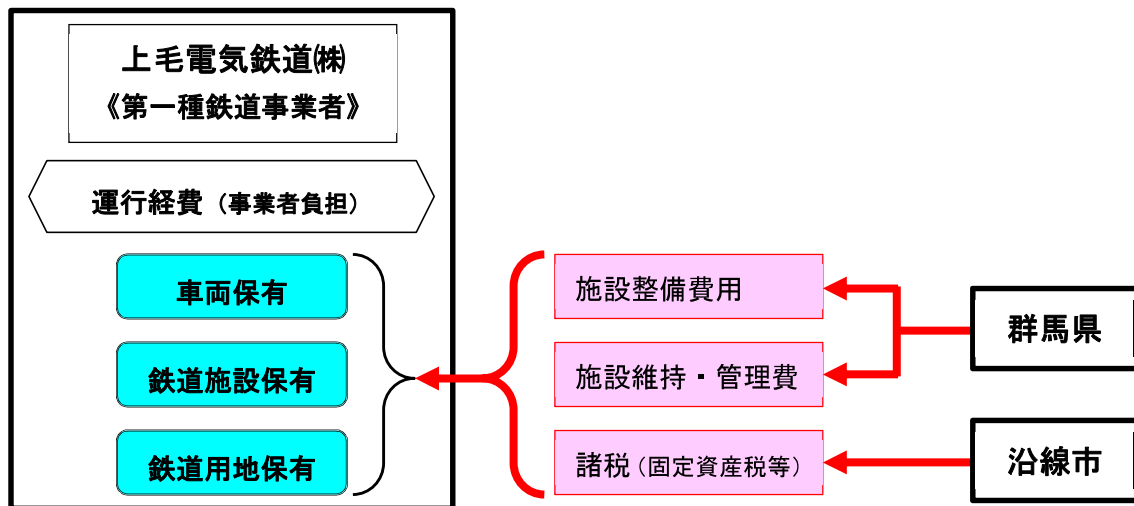


図 上毛電気鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム