

平成29年度
鉄道局関係
税制改正要望事項の結果概要

平成28年12月
国土交通省鉄道局

平成29年度鉄道局関係税制改正概要

平成28年12月
国土交通省鉄道局

1. 地域鉄道の維持・活性化

- ◆ JR北海道、JR四国の事業用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長
【固定資産税・都市計画税】
- ◆ JR北海道、JR四国及びJR貨物が国鉄から承継した資産に係る課税標準の特例措置の延長
【固定資産税・都市計画税】・・・1

2. 鉄道ネットワーク整備の推進

- ◆ 都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る課税標準の特例措置の延長
【固定資産税・都市計画税】・・・2

3. 鉄道の安心・安全の確保

- ◆ 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
【固定資産税】・・・3
- ◆ 鉄道事業者等が取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る課税標準の特例措置の延長・拡充
【固定資産税】
- ◆ 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の拡充
【固定資産税・都市計画税】・・・4
- ◆ 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係る課税標準の特例措置の延長
【固定資産税】・・・5
- ◆ 東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地取得に係る非課税措置の延長
【不動産取得税】・・・6

4. 地球温暖化対策の推進

- ◆ 鉄道事業における特定の事業用資産の買換等の特例措置の延長
※土地・建設産業局と共同要望 【法人税】・・・7
- ◆ 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る課税標準の特例措置の延長
【固定資産税】・・・8
- ◆ より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長
【地球温暖化対策のための税】・・・9
※総合政策局、航空局、海事局と共同要望

JR北海道・JR四国の事業用固定資産に係る課税標準の特例措置(二島特例)の延長
 JR北海道・JR四国およびJR貨物が国鉄から承継した資産に係る課税標準の特例措置
 (承継特例)の延長 (固定資産税・都市計画税)

二島特例

承継特例

背景

国鉄民営化に伴い、JR北海道及びJR四国に対し、

- ① 会社の経営を安定させることは、地域住民の交通の確保を図る等、大きな意義を有すること、
- ② 長期債務を承継させず、経営安定基金を設ける等の特別措置を国が講じることとされたこと等を踏まえ措置。

国鉄民営化に伴い、JR北海道、JR四国及びJR貨物が新たに固定資産税の課税対象となるに当たり、税負担の急増を緩和するため措置。

※ 国鉄の納付金算定標準額：1/2

施策の目標

JR北海道及びJR四国の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて地域住民への鉄道サービスの確保を図りつつ、会社の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立。

JR北海道、JR四国及びJR貨物に対して税負担の激変緩和措置を引き続き講じることにより、地域住民への鉄道サービス及び全国的物流ネットワークの確保を図る。

税制改正要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】

JR北海道及びJR四国が所有し、又は借り受け、若しくは利用する事業用固定資産について、課税標準を1/2に軽減する。

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】

JR北海道、JR四国及び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。

結果

現行の措置を5年間(平成29年度分～平成33年度分)延長する。

結果

現行の措置を5年間(平成29年度分～平成33年度分)延長する。

◆特例対象資産

連乗資産については
3/10

鉄道事業用固定資産
(国鉄から承継した資産)

線路設備、電路設備、停車場、変電所、車両等

鉄道事業用固定資産
(国鉄から承継した資産)

線路設備、電路設備、停車場、変電所等
※車両を除く

鉄道事業用固定資産

線路設備、電路設備、停車場、変電所、車両等

鉄道事業用固定資産
(他から借り受けるもの)

青函トンネル、本四連絡橋、三セクからの借受資産

国鉄から承継した病院、診療所等

都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

背景

- 都市鉄道の利便性を一層高めるには、既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して、都市鉄道の機能の高度化を図ることが必要。
- そのためには都市鉄道等利便増進法(H17. 8施行)のスキームを活用し、自社の増収に直接結びつかない事業の実施に消極的になりがちな鉄道事業者などの利害を調整して、当該法に基づき計画されている各プロジェクトを円滑に進めていく必要があり、国等による助成に加え、本特例措置による支援が必要不可欠。

施策の目標

都市鉄道等利便増進法に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備し、所要時間の短縮や乗換回数の減少等により、都市鉄道等の利便を増進させる。

(現在、整備が進められている事業)

○ 神奈川東部方面線

- ・相鉄・JR直通線(西谷～羽沢間)
 - 二俣川⇒新宿間(所要時間59分⇒44分:15分短縮)等
- ・相鉄・東急直通線(羽沢～日吉間)
 - 二俣川⇒目黒間(所要時間54分⇒38分:16分短縮)等

税制改正要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)により取得したトンネルを非課税とする。

【固定資産税、都市計画税】都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業、駅施設利用円滑化事業)により取得した鉄道施設等の課税標準を5年間2/3に軽減する。

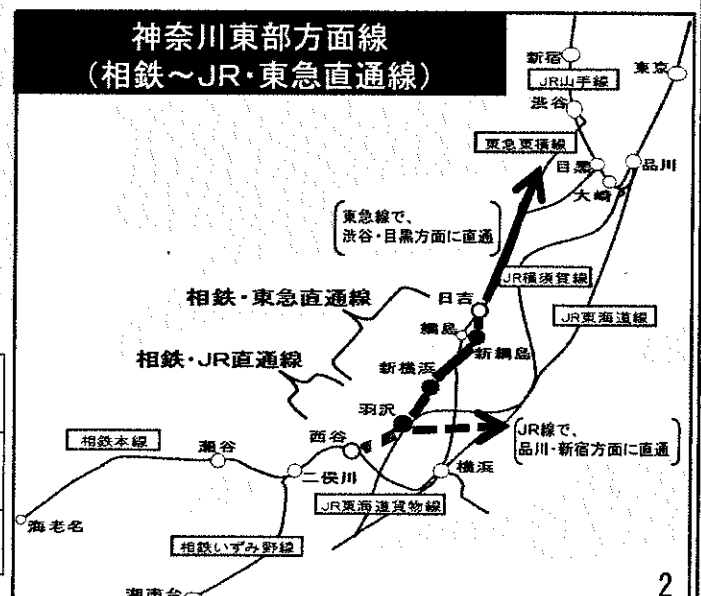
結果

現行の措置を2年間延長する。

(平成29年4月1日～平成31年3月31日)

【事業概要】

	相鉄・JRルート	相鉄・東急ルート
整備区間	西谷駅～横浜羽沢駅付近(約2.7km)	横浜羽沢駅付近～日吉駅(約10.0km)
開業予定年度	平成31年度下期	平成34年度下期



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(固定資産税)

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。
- しかし、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。

<LRT車両の導入状況>

H11年度(税制特例創設以前) 20両 ➡ H27年度末 230両(軌道車両の34%がLRT化)

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。

税制改正要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】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。

結果

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。



富山地方鉄道



広島電鉄



長崎電気軌道

鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の拡充及び延長(固定資産税)

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(固定資産税・都市計画税)

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。
- しかし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。

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。
- 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。

税制改正要望の結果

■鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置の対象事業・対象設備の拡充・延長

特例措置の内容

【固定資産税】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。

結果

- 拡充内容 ※「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)を特例対象とするため、特例対象の補助事業を拡充する。
- 適用期限 2年間(平成29年4月1日～平成31年3月31日)延長する。

対象設備



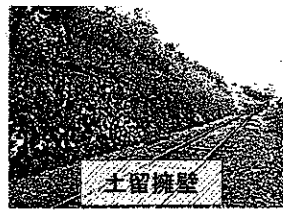
トンネル



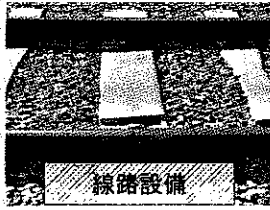
橋梁



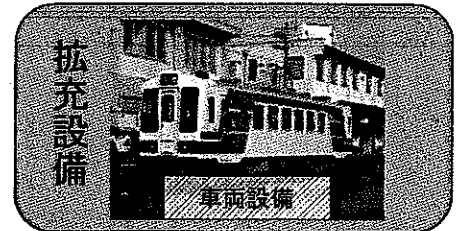
信号保安設備



土留擁壁



線路設備



拡充設備

車両設備

■鉄道事業再構築事業に係る固定資産税の特例措置の対象事業・対象設備の拡充

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】

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。

結果

- 拡充内容 上記※に同じ

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 (固定資産税)

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。
- 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。

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。

税制改正要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】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。

	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)
駅	乗降客1日1万人以上の駅
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

結果

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。

駅の耐震補強

鉄道駅の耐震補強(イメージ図)



鉄骨ブレース

高架橋の耐震補強

阪神・淡路大震災時の高架橋の被害



高架橋等が大きく破壊し倒壊する被害が発生

東日本大震災発生後の高架橋の被害



鋼板を巻く耐震補強により倒壊の被害なし

東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地取得に係る免税措置の延長(不動産取得税)

背景

- 東日本大震災では、津波により、特に沿岸部の鉄道路線が壊滅的な被害を受けており、当該施設の復旧には新線を建設するのと同規模の費用負担となる。
 - このような中、沿線自治体の復興のための計画にあわせて、従前と異なる場所に鉄道路線を移設する場合には、新たに用地を取得するなど費用負担がさらに著しく増加するものと見込まれる。
- ↓
- 鉄道路線の復旧・復興を円滑に進めるため、鉄道用地の取得に係る税制上の支援措置が必要不可欠である。

施策の目標

まちづくりや産業の振興と一体となった鉄道の復旧等により災害に強い交通・物流網を構築する。

税制改正要望の結果

特例措置の内容

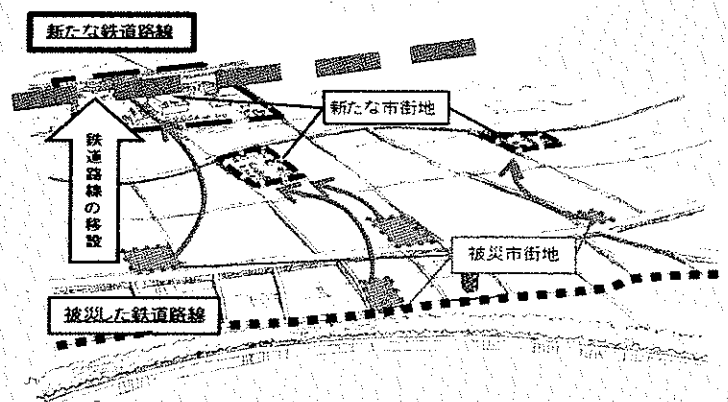
【不動産取得税】

東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地の課税標準に対する特例措置

結果

現行の措置を1年間延長する。
(平成29年4月1日～平成30年3月31日)

鉄道路線移設のイメージ



【今後の予定】

【JR常磐線】

東日本大震災により不通区間となっていた浜吉田～相馬間については、浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸側に移設のうえ、平成28年12月10日に運行再開予定。

これに伴う土地の取得及び登記等を平成29年度までに完了させる予定。

【JR仙石線】

東日本大震災により不通区間となっていた高城町～陸前小野間については、陸前大塚～陸前小野間を内陸側に移設のうえ、平成27年5月30日に全線運行再開。

これに伴う東松島市との売買協議等を成立させ登記を平成29年度までに完了させる予定。



常磐線 復旧後: 坂元駅



仙石線 復旧後: 野蒜駅

鉄道事業における特定の事業用資産の買換等の特例措置の延長(法人税)

背景

○ 鉄道貨物輸送の大部分を担っているJR貨物については、国鉄の分割・民営化以前に更新投資がほとんど行われなかったこと等から、老朽化車両の取替え等を進めることが喫緊の課題となっている。

施策の目標

環境対策、エネルギー対策の観点から重要な役割を担う鉄道貨物輸送の近代化等のため、モーダルシフトに資する機関車の導入を促進する。

税制改正要望の結果

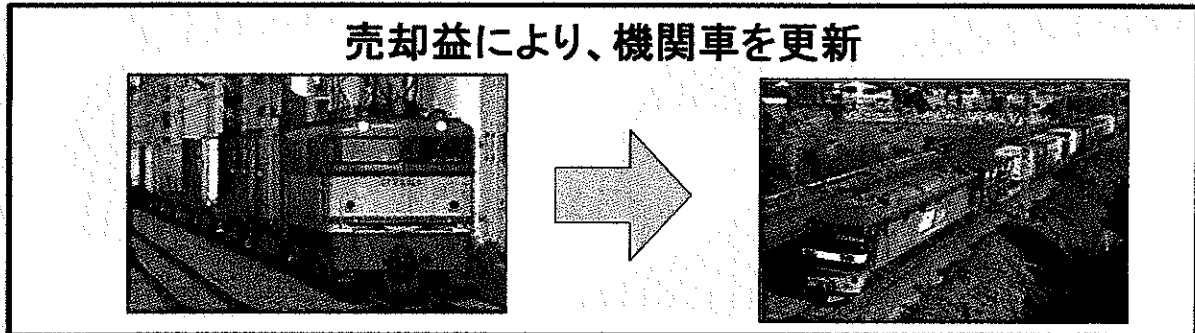
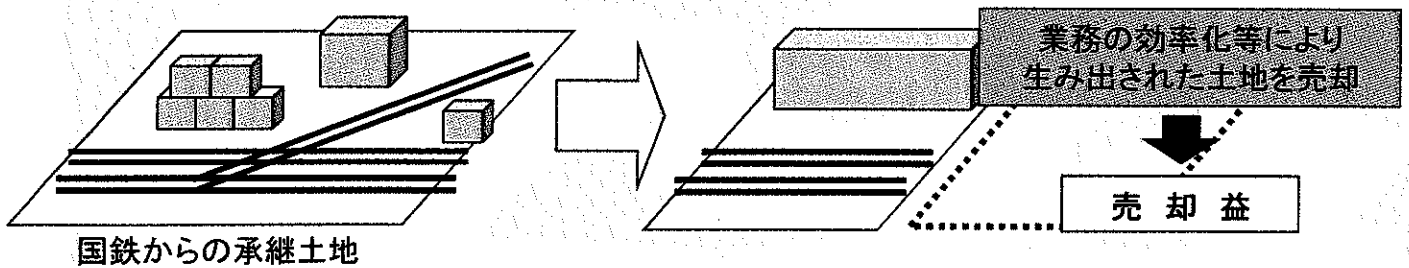
特例措置の内容

【法人税】

10年超保有する土地を譲渡し、新たに貨物用電気機関車を購入した場合、譲渡した土地の譲渡益の80%について、課税繰延べを認める。

結果

現行の措置を3年間(平成29年4月1日～平成32年3月31日)延長する。



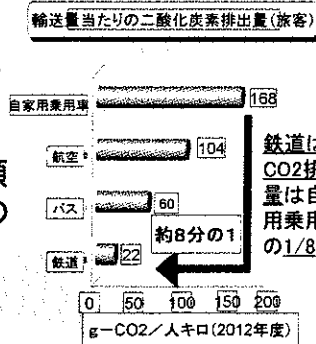
■ JR貨物の機関車の車両数の推移

	H10.4 現在	H28.4 現在
旧国鉄車両	793(90%)	203(34%)
新造車両	87(10%)	387(66%)
計	880(100%)	590(100%)

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(固定資産税)

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



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。

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

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する。
低炭素型車両の導入割合 70%(平成27年度) → 75%(平成30年度)

税制改正要望の結果

特例措置の内容

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※に軽減する。
(※中小事業者は5年間3/5)

結果

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。

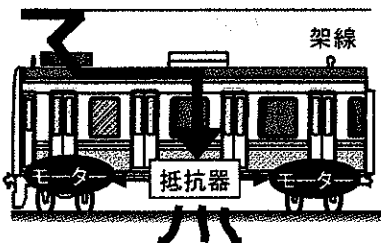
適用要件

特急用車両等を除く車両のうち、

1. 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
2. 気動車…高効率内燃機関を備えた車両への更新
3. 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)

既存車両



抵抗器を使ってモーターを制御しているため、無駄な熱エネルギーが発生

CO2排出量
約30～50%
改善

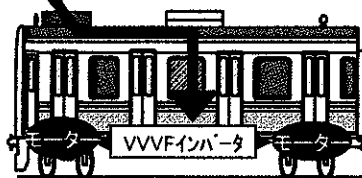
新規車両



VVVFインバータ制御(一次周波数制御方式) 抵抗器を使わずにモーターの回転数を効率良く制御する機構

【力行中の電車】

【ブレーキ中の電車】



電力回生ブレーキ ブレーキ中の車両が発生した電力を架線に戻し、力行中の車両がその発生した電力を利用する方式

より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長(地球温暖化対策のための税)
(総合政策局・航空局・海事局と共同要望)

背景

- 平成24年10月より、エネルギー起源CO2排出抑制を図るため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税に、「地球温暖化対策のための税」を上乗せ。
- 導入にあたっては、税率の段階的引上げを実施。
- 輸送部門においては、環境負荷の少ない大量輸送機関としての活用(モーダルシフト)を推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている役割に鑑み、一定の運送の用に供する場合に限り、還付を実施。

施策の目標

モーダルシフトを推進し、公共交通機関の利用を促進するよう、当該事業の用に供される燃料に係る地球温暖化対策のための税を還付することで、我が国の地球温暖化対策を促進する。

税制改正要望の結果

特例措置の内容

【地球温暖化対策のための税】

一定の運送の用に供する石油製品※
について税額を還付

※一定の運送の用に供する石油製品

- ・ 鉄道事業に係る軽油
- ・ 内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油
- ・ 国内定期航空運送事業に係る航空機燃料

結果

現行の措置を3年間(平成29年4月1日～平成32年3月31日)延長する。

