

平成 30 年度 鉄道局関係  
税制改正要望事項の概要

平成 29 年 8 月  
国土交通省鉄道局

# 平成 30 年度鉄道局関係税制改正要望事項

平成 29 年 8 月  
国土交通省鉄道局

## 1. 地域鉄道の維持・地域の活性化

- ◆ 鉄道事業再構築事業に係る特例措置の延長  
【固定資産税等】 . . . . 1
- ◆ 鉄道事業者等の市街地トンネルに係る非課税措置の拡充  
【固定資産税】 . . . . 2
- ◆ 鉄道事業者の車両等に係る軽油引取税の特例措置の延長  
【軽油引取税】 . . . . 3

## 2. 鉄道の安全・安心の確保

- ◆ 鉄道の耐震対策に係る特例措置の拡充・延長  
【固定資産税】 . . . . 4

## 3. 鉄道施設等の機能強化

- ◆ 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長  
【固定資産税等】 . . . . 5
- ◆ JR貨物の新規製造車両に係る特例措置の延長  
【固定資産税】 . . . . 6

# 鉄道事業再構築事業に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

## 施策の背景及び目標

- 地域鉄道を取り巻く経営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合理化努力も限界に達しつつあり、路線の廃止に至る例が全国各地で出てきている
- こうした状況を踏まえ、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」が制定され、創意工夫を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、地域の暮らしを支える地域鉄道の再生・再構築を推進してきたところであり、本特例措置が必要不可欠である

## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

#### 【固定資産税・都市計画税】

地域鉄道の輸送の維持・活性化のため、鉄道事業再構築事業(自治体が鉄道用地を保有する等の事業構造の変更)を実施する鉄道事業者が、国の補助(地域公共交通確保維持改善事業費補助金等)を受けて整備した安全性の向上に資する償却資産(線路設備、電路設備、車両)等について、課税標準を5年間1/4に軽減する

〈予算措置(特例の対象)〉

#### ○鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 【補助率】1/3

平成25年度から鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対する補助率を1/2に拡充

《補助対象設備》

・線路設備、電路設備、停車場設備 等

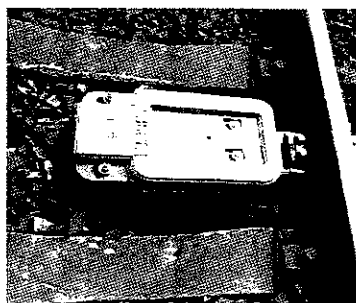
#### ○インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業 【補助率】1/3

《補助対象設備》

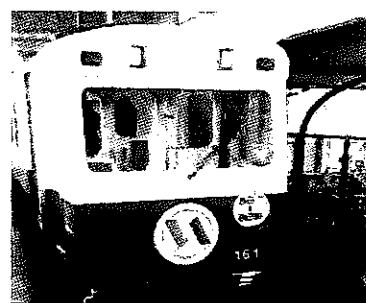
・車両設備(インバウンド対応のものに限る)



線路設備  
(軌道改良(PCまくら木化))



電路設備  
(自動列車停止装置(ATS))



車両の更新

## 要望

・現行の措置を2年間(平成30年4月1日～平成32年3月31日)延長する

# 鉄道事業者等の市街地トンネルに係る非課税措置の拡充 (固定資産税)

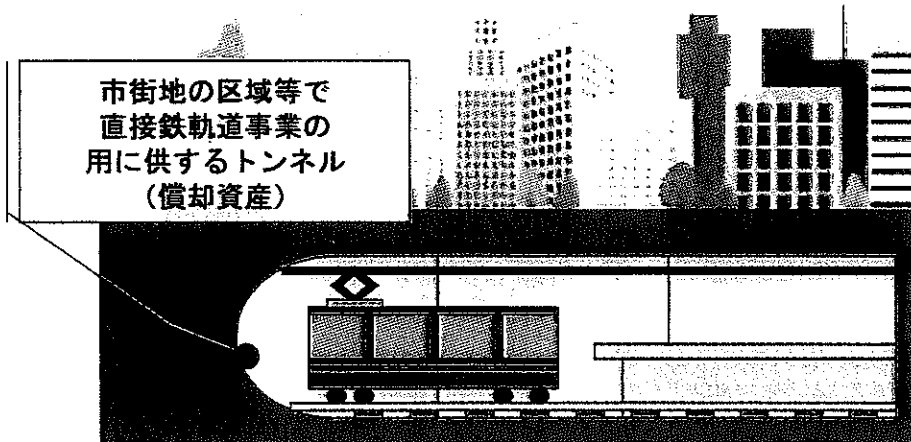
## 施策の背景及び目標

- 既成市街地においては、道路交通の確保や都市計画上の観点から、鉄軌道事業の用に供するための施設をトンネル構造とすることが求められるが、建設費が非常に高く、これに対する固定資産税の負担も大きくなることから、非課税措置が講じられているところである。
- 大阪市交通局は大阪市を中心に地下鉄路線ネットワークを形成しているが、公営事業者であるため固定資産税が非課税とされている。
- 一方、民営化後の新会社は、地下鉄事業の運営に必要な資産を取得し、新たに固定資産税等を納税することになるが、市街地トンネルに係る固定資産税については、課税の公平性の観点から、他の鉄軌道事業者と同様、非課税措置を講じる必要がある。

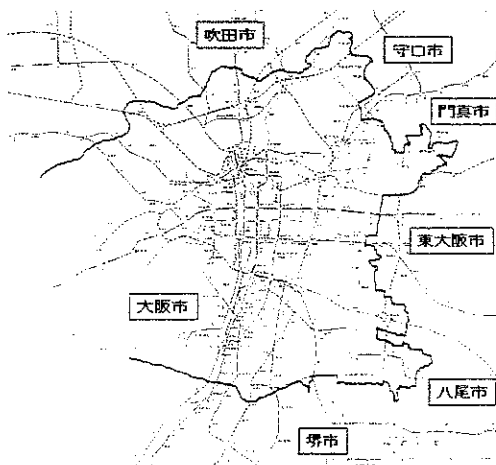
## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

【固定資産税】市街地の区域等において、鉄軌道事業者が直接鉄道事業又は軌道経営の用に供するトンネルについて、非課税とする



### 要望



＜大阪市交通局の営業路線＞

路線名	営業キロ
御堂筋線	24.5
谷町線	28.1
四つ橋線	11.4
中央線	17.9
千日前線	12.6
堺筋線	8.5
長堀鶴見緑地線	15.0
今里筋線	11.9
南港ポートタウン線	7.9
計	137.8km

- ・ 大阪市交通局の民営化(平成30年4月予定)に伴い、新会社が引き継ぐ地下鉄事業の運営に必要な資産のうち、大阪市及びその近郊の区域における市街地のトンネルに係る固定資産税について、本非課税措置の適用対象となるよう拡充する

# 鉄道事業者の車両等に係る軽油引取税の特例措置の延長 (軽油引取税)

## 施策の背景及び目標

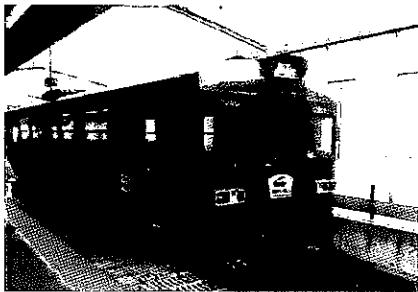
### <鉄道>

- 輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地域鉄道路線は、厳しい経営状況が続いており、鉄道ネットワークを維持する必要がある
- 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進については、京都議定書目標達成計画や総合物流施策大綱に盛り込まれ、その必要性が強く求められており、環境にやさしく、輸送効率の良い鉄道貨物の円滑な輸送を確保することにより、物流の効率化を図る

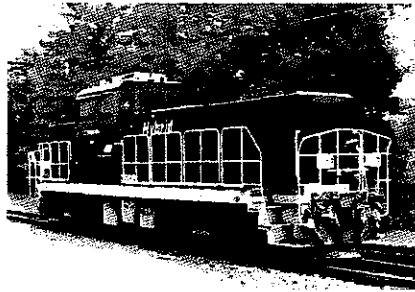
### <索道>

- スキー及びスノーボードは、冬季における代表的なスポーツであり、スキー場を抱える地域経済の活性化にも重要な役割を果たしているが、スキー場運営者のほとんどが経営の厳しい索道事業者である
- 観光立国推進基本計画において、政府全体により講ずべき施策としてスキー等スポーツへの指向性が高い外国人旅行者の訪日促進に寄与するものとしてスポーツツーリズムを推進することや、雪国の特性を活かした観光・レクリエーションの振興等による多様な交流を促進することが掲げられており、索道事業者の経営安定化やスキー場の活性化が必要

【気動車】



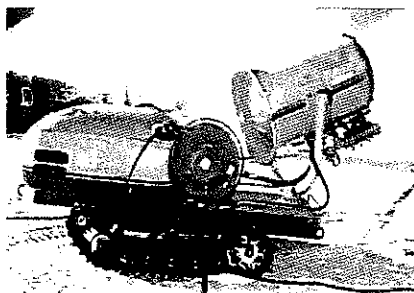
【ディーゼル機関車】



【フォークリフト】



【降雪機】



【ゲレンデ整備車】



## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

【軽油引取税】 課税免除とする

特例対象 : 以下の動力源に供する軽油

<鉄道> 鉄軌道用車両(気動車、ディーゼル機関車等)

JR貨物がコンテナ貨物の積卸しのために使用する機械(フォークリフト等)

<索道> 索道事業者がスキー場の整備のために使用する機械(ゲレンデ整備車、降雪機)

### 要望

・現行の措置を3年間(平成30年4月1日～平成33年3月31日)延長する

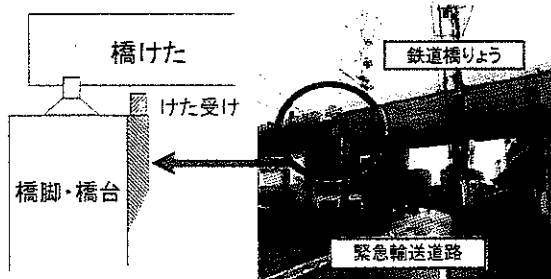
# 鉄道の耐震対策に係る特例措置の拡充・延長 (固定資産税)

## 施策の背景及び目標

- 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等の観点から、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっているため、平成25年4月に、耐震補強の実施について努力義務を課す省令を施行し、耐震対策を推進しているところ
- 行政事業レビュー「公開プロセス」(平成29年6月)において、緊急輸送道路等と交差・並走する箇所については目標を設定して実施すべきであるとの指摘を受けたことや、平成28年4月の熊本地震時にロッキング橋脚を有する道路橋が倒壊する被害が見られたことから、耐震対策の着実な実施が求められている

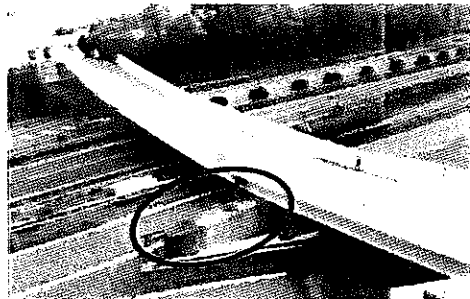
### 緊急輸送道路等と交差・並走する橋りょう等

・緊急輸送道路等と交差・並走する箇所については、目標期限を設け、耐震対策を実施



### ロッキング橋脚を有する橋りょう

・熊本地震において、ロッキング橋脚を有する道路橋が倒壊する被害が発生  
・鉄道橋においても、大地震時に落橋に至る可能性があるため耐震対策を実施



## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

【固定資産税】課税標準を5年間  $2/3$  に軽減する

特例対象: 首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において耐震補強工事を実施した以下の施設

- ① 駅(乗降客数1日1万人以上): 耐震対策を実施したこ線橋やプラットホーム上屋等
- ② 路線(片道断面輸送量1日1万人以上又は緊急輸送道路等と交差・並走): 耐震対策を実施した高架橋や開削トンネル、落橋防止工を設置した橋りょう

### 要望

・対象施設の拡充等を行った上で適用期限を2年間(平成30年4月1日～平成32年3月31日)延長する

〔延長内容〕 路線(緊急輸送道路等と交差・並走): 耐震対策を実施した高架橋や開削トンネル  
: 落橋防止工を設置した橋りょう

〔拡充内容〕 路線(片道断面輸送量1日1万人以上又は緊急輸送道路等と交差・並走)  
: 耐震対策を実施したロッキング橋脚を有する橋りょう

# 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

## 施策の背景及び目標

- 高齢化が進む我が国において、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保するため、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題

【移動円滑化の促進に関する基本方針】  
(平成23年3月31日)

【交通政策基本計画】  
(平成27年2月13日閣議決定)

一日当たりの利用者数3,000人以上の原則全ての鉄軌道駅

<目標年度:平成32年度>

- エレベーター等を設置することを始めとした段差の解消
- ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等

大都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備

<ホームドアの設置数>

2013年度 583駅 → 2020年度 約800駅

- 公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかるものではあるが、資産取得後の固定資産税等を減額する本特例措置により、取得に伴う鉄道事業者等の負担が軽減されるため、更なるバリアフリー化施設等の整備・導入に対するインセンティブとなるものである

## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

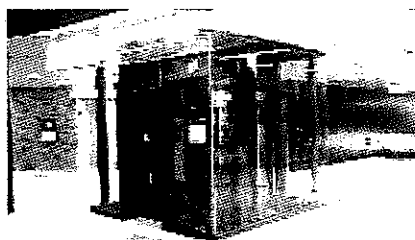
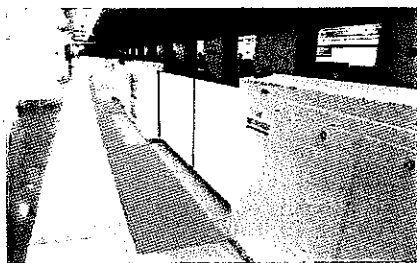
【固定資産税・都市計画税】課税標準を5年間2/3に軽減する

特例対象:○鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」及びその設置に係る償却資産

- ・1日あたり利用者数10万人以上の駅
- ・1日あたり利用者数10万人以上の駅を含む路線の駅
- ・バリアフリー法に基づく基本構想に位置づけられた駅

○鉄道事業者等が取得した「エレベーター」及びその設置に係る家屋及び償却資産

- ・1日あたり利用者数3千人以上の駅



### 要望

- ・現行の措置を2年間(平成30年4月1日～平成32年3月31日)延長する

# JR貨物の新規製造車両に係る特例措置の延長 (固定資産税)

## 施策の背景及び目標

○ JR貨物が保有する車両については、依然として国鉄から承継した老朽車両が機関車ではその33%、コンテナ貨車ではその6%を占めており、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトによりCO<sub>2</sub>排出量の削減を図るためには、大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を推進する必要がある

### 【JR貨物の機関車・コンテナ貨車の車両数の推移】

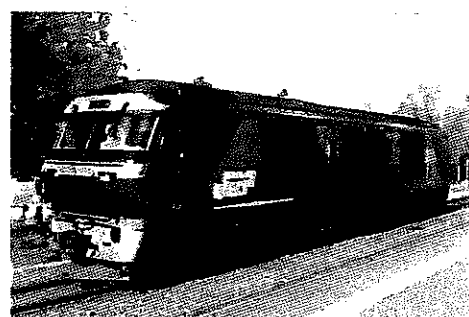
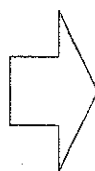
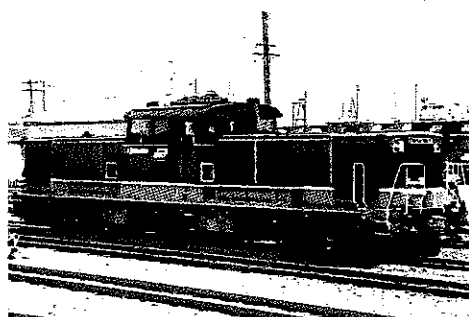
#### ■機関車

	H10.4 現在	H29.4 現在
旧国鉄車両	793(90%)	196(33%)
新造車両	87(10%)	394(67%)
計	880(100%)	590(100%)

#### ■コンテナ貨車

	H10.4 現在	H29.4 現在
旧国鉄車両	4,062(50%)	463(6%)
新造車両	3,993(50%)	6,740(94%)
計	8,055(100%)	7,203(100%)

鉄道貨物輸送の効率化のため、高性能車両の導入が必要不可欠



最高速度：95km/h  
最高出力：1,147kw

最高速度：110km/h  
最高出力：1,920kw

## 税制改正要望の概要

### 特例措置の内容

【固定資産税】 JR貨物が国鉄から承継した老朽車両を更新するために新造した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車について、課税標準を5年間3/5に軽減する

### 要望

・現行の措置を一部見直した上で、2年間(平成30年4月1日～平成32年3月31日)延長する  
※コンテナ貨車については、平成29年度中に車両の更新が完了する予定