

平成25年度
鉄道局関係
税制改正要望の結果概要

平成25年1月
国土交通省鉄道局

平成25年度鉄道局関係税制改正概要

平成25年1月
国土交通省鉄道局

鉄道の安全・安心

- ・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特例措置（創設） P. 1
＜2年＞
固定資産税：5年間 2/3
- ・鉄道の安全性向上設備に係る特例措置（延長） P. 2
＜2年延長＞
固定資産税：5年間 1/3
- ・低床型路面電車（LRT車両）に係る特例措置（延長） P. 3
＜2年延長＞
固定資産税：5年間 1/3

利便性の高い鉄道ネットワークの形成

- ・都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る特例措置（延長） P. 4
＜2年延長＞
固定資産税等：5年間 2/3（トンネル：非課税）

低炭素社会・循環型システムの構築

- ・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（延長・縮減） P. 5
※適用要件の見直し
＜2年延長＞
固定資産税：5年間 2/3（中小民鉄等は3/5）

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特例措置の創設（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。

対象	
駅	1日あたり乗降客1万人以上かつ複数路線との接続駅
路線	仙台地区、東京圏、東海圏、近畿・山陽圏のピーク時1時間あたり10本以上の線区

○現行対策の着実な推進に加え、今般、その切迫性や被害の影響度などの観点から、首都直下地震・南海トラフ地震に備える防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。

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対策を推進する。

税制改正要望の結果

◆対象資産

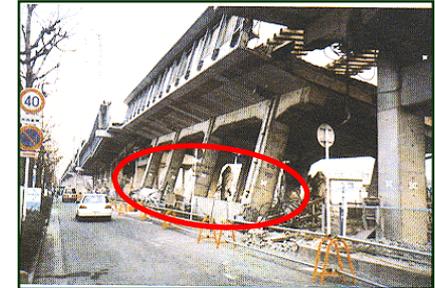
新規対策として、首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における利用者の多い駅や路線の耐震対策を強化

対象	
駅	1日あたり乗降客1万人以上
路線(高架橋、橋りょう等)	1日平均断面輸送量が片道概ね1万人以上（注）

（注）緊急輸送道路等に影響を及ぼす箇所は断面輸送量に関わらず対象

◆特例措置の内容 **固定資産税：課税標準5年間 2/3 に軽減**
適用期限：平成27年3月31日まで2年間

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

主要な鉄道駅の耐震補強(イメージ図)



鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の延長(固定資産税)

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必要がある。
- しかしながら、近年の地域鉄道を取り巻く経営環境は極めて厳しく、設備整備後に増大する固定資産税等の費用負担を鉄道事業者の自助努力のみで賄うことが困難になっている状況下、安全輸送の確保のためには、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の予算措置と併せて、本特例措置の延長が必要不可欠。

施策の目標

地域鉄道の鉄道運転事故による乗客の死亡者数：目標値 0人（毎年度）

税制改正要望の結果

- ◆ 特例措置の対象：地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上に資する償却資産
- ◆ 特例措置の内容：固定資産税：課税標準5年間1/3に軽減
適用期限：平成27年3月31日まで2年間延長

予算措置(特例の対象)

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

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に支援を行う。

【補助率】1/3

【補助対象者】鉄軌道事業者

≪補助対象設備≫

- ・線路設備
- ・信号保安設備
- ・電路設備
- ・車両 など



線路設備
(軌道改良(PCまくら木化))



信号保安設備
(自動列車停止装置(ATS)の更新)



車両の更新

低床型路面電車(LRT車両)に係る特例措置の延長(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 ⇨ H23年度末 176両(軌道車両の26%がLRT化)

【参考】

平成18年に施行されたバリアフリー新法に基づき、公共交通機関のバリアフリー化を推進しているところである。

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法) 第4条)

国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、(中略)必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

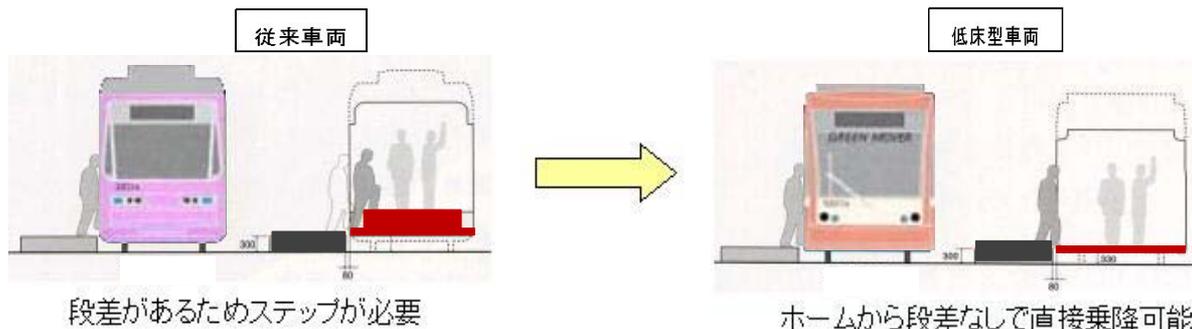
施策の目標

平成32年度末までに、全車両数のうち低床型路面電車の割合を40%とする。

税制改正要望の結果

- ◆特例措置の対象 低床型路面電車
- ◆特例措置の内容 固定資産税:課税標準5年間1/3に軽減
適用期限:平成27年3月31日まで2年間延長

低床型
路面電車



都市鉄道利便増進事業により取得する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とともに、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することが必要。
- そのためには、『都市鉄道等利便増進法』(H17.8施行)に基づき計画されている、各プロジェクトの円滑な進捗が必要であり、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。

【所要時間の短縮効果例】

(現在、整備が進められている事業)

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

(今後、事業化に向けた調査が進められる事業)

- ・都心-空港・郊外直結鉄道(押上駅付近～新東京駅～泉岳寺駅付近) : 東京⇒羽田空港間(27分⇒18分:9分短縮かつ乗換なし)
東京⇒成田空港間(53分⇒36分:17分短縮)

税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

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)により第三セクター等が取得する鉄道施設等

◆特例措置の内容

- ・トンネル 固定資産税:非課税
 - ・鉄道施設等 固定資産税・都市計画税:課税標準 5年間2/3に軽減
- 適用期限:平成27年3月31日まで2年間延長**

相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線

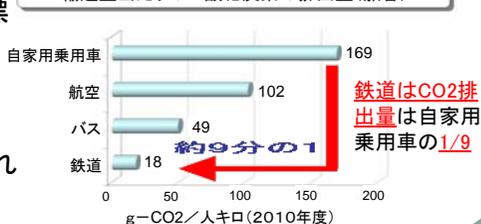


低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

背景

本特例により京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定、平成20年3月全部改訂)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。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



今般の電力不足に伴う節電対策についても社会的に求められているところ、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 61%(平成23年度) → 67%(平成26年度)

税制改正要望の結果

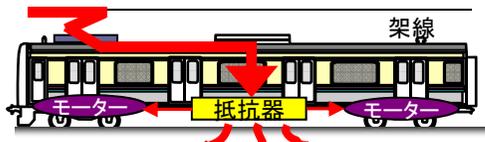
- ◆ 特例措置の対象: 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両
なお、「列車の運行本数の増加」を適用要件から除外する。
- ◆ 特例措置の内容: 固定資産税: 課税標準5年間2/3※に軽減
(※中小民鉄等は5年間3/5に軽減)
適用期限: 平成27年3月31日まで2年間延長

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

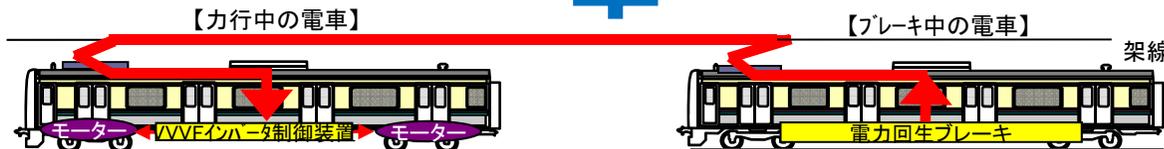
CO2排出量
約30~50%改善

更新

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



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