

平成27年度
鉄道局関係
税制改正要望事項の結果概要

平成26年12月
国土交通省鉄道局

平成27年度 鉄道局関係税制改正概要

平成26年12月
国土交通省鉄道局

1. 鉄道ネットワークの整備の推進

- ◆ 新幹線の新線建設により取得した鉄道施設に係る特例措置の拡充
【固定資産税】・・・1
- ◆ 青函トンネルの鉄道施設に係る特例措置の拡充
【固定資産税】・・・2
- ◆ 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】・・・3

2. 鉄道の安全・安心の確保と地域の活性化

- ◆ 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】・・・4
- ◆ 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】・・・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延長
【固定資産税】・・・6
- ◆ 鉄軌道用車両及びフォークリフトの動力源に供する軽油引取税の
課税免除の特例措置の延長
【軽油引取税】・・・7
- ◆ ゲレンデ整備車及び降雪機の動力源に供する軽油引取税の
課税免除の特例措置の延長
【軽油引取税】・・・8

3. モーダルシフト及び省エネ・グリーン化の推進

- ◆ 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
【法人税】・・・9
- ◆ 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】・・・10

新幹線の新線建設により取得した鉄道施設に係る特例措置の拡充（固定資産税）

背景

- 新幹線は、大都市圏や中核都市を有機的かつ効率的に連結する広域交通機関として、我が国にとって極めて重要な役割を担う基幹輸送網である。
- 北海道新幹線の新青森・新函館北斗間については、平成27年度末の完成・開業に向けて、現在、着実に整備を進めているところ。
- 新幹線の新線建設においては、国家的な重要性和投資・維持等の負担に鑑み、固定資産税に係る特例措置が講じられているところであるが、今般、北海道新幹線が開業することに伴い、当該特例の対象に同路線を追加することが必要。

施策の目標

新幹線鉄道は極めて公共性の高い施設であるところ、施設の整備・維持に当たっては大規模な投資の負担が必要であることから、その負担の軽減を図る。

税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線及び九州新幹線に係る新たな営業路線の開業のために敷設された鉄道施設

◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準5年間1/6、その後5年間1/3に軽減

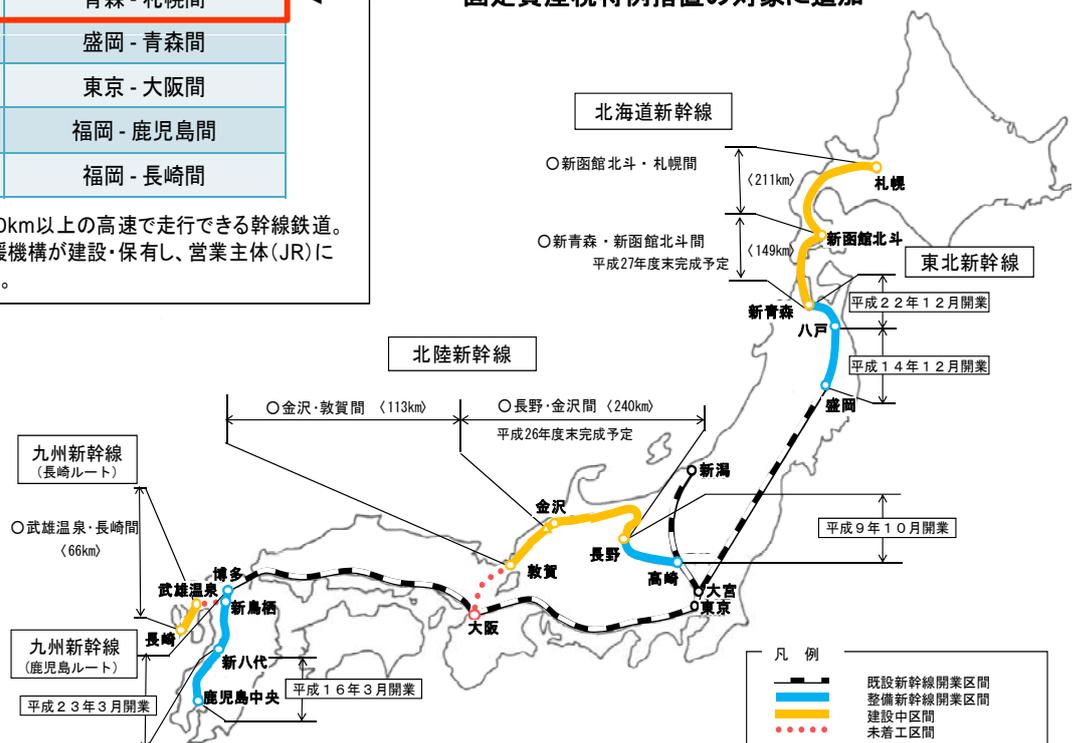
※三島特例(1/2)との連乗により課税標準5年間1/12、その後5年間1/6に軽減

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。

固定資産税特例措置の対象に追加



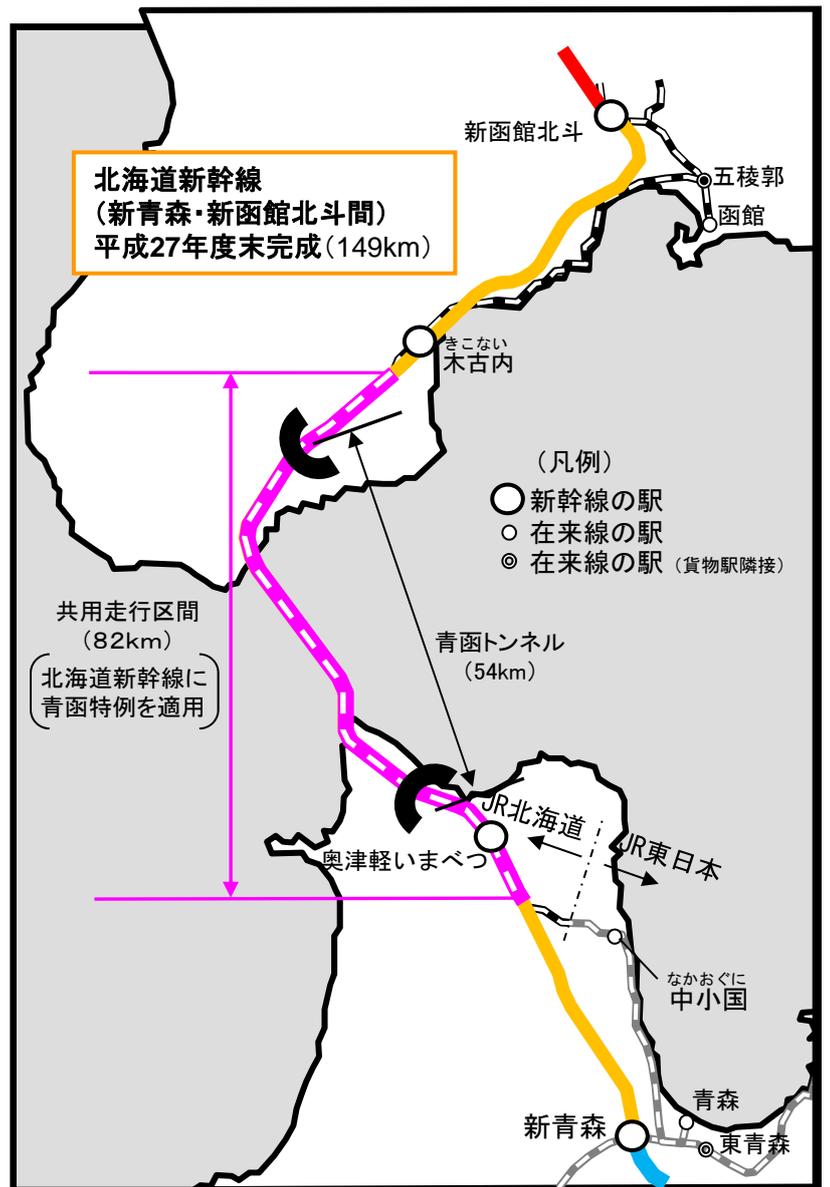
青函トンネルの鉄道施設に係る特例措置の拡充(固定資産税)

背景

- 青函トンネルに係る鉄道施設は、国土開発及び地域振興に重要な意義を有する国家的プロジェクトであり、公共性が極めて高い。
- 今般、開業する北海道新幹線は、青函トンネルを在来線と共用して走行するものであり、本州・北海道間の交流を確保し地域の振興を目指すという観点から、北海道新幹線に係る鉄道施設(青函トンネル部分)についても青函トンネル特例を適用することが必要。

施策の目標

青函トンネルの維持・活用を図り、本州・北海道間の交流を確保し、地域の振興を目指す。



税制改正要望の結果

◆ 特例措置の対象

北海道新幹線(青函トンネル)、津軽海峡線(青函トンネル)及び本四備讃線(本州四国連絡橋)に係る鉄道施設

※青函トンネル特例を適用させる北海道新幹線の鉄道施設：
津軽海峡線と共用して走行する区間(共用走行区間(82km))において整備するもの

◆ 特例措置の内容

固定資産税：課税標準1/6に軽減

※三島特例(1/2)との連乗により課税標準1/12に軽減

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)

- ・相鉄・JR直通線(西谷～横浜羽沢間) 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(横浜羽沢～日吉間) 二俣川⇒目黒間(所要時間54分⇒38分:16分短縮)等

(今後、事業化に向けた調査・検討が進められる主な事業)

- ・都心直結線(押上駅付近～新東京駅～泉岳寺駅付近)
- ・地下鉄8号線の延伸(豊洲～住吉間)
- ・新空港線(蒲蒲線)(東急/JR蒲田駅～京急空港線)

税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

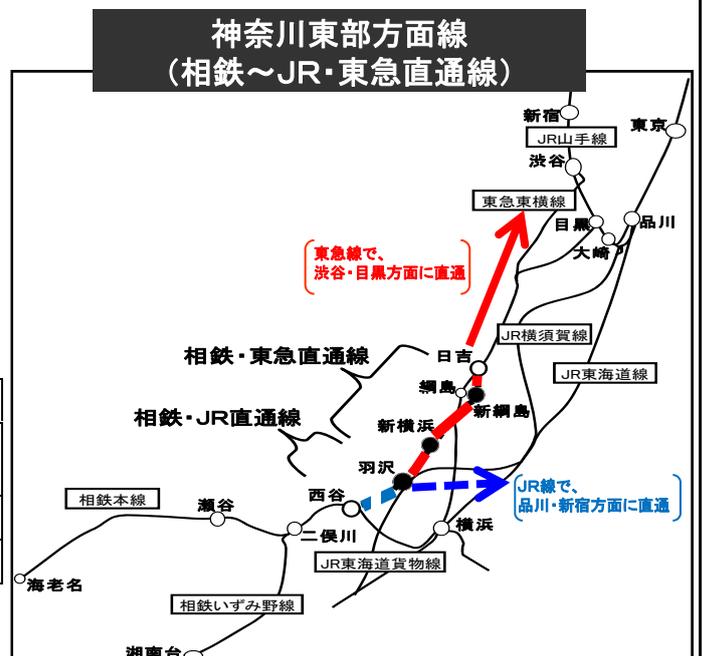
都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業、駅施設利用円滑化事業)により取得した鉄道施設等

◆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29年3月31日まで2年間延長

【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)
概算事業費	約2,739億円	
開業予定年度	平成30年度	平成31年度



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、本特例措置が必要不可欠。

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。

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した鉄道の安全性向上に資する償却資産等

◆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29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)

【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※

※財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分

《補助対象設備》

- ・線路設備、電路設備、車両設備等の安全性向上に資する設備



車両の更新



線路設備(軌道改良(PCまくら木化))

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 → H25年度末 203両(軌道車両の30%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29年3月31日まで2年間延長



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ける利用者の多い駅や路線

	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29年3月31日まで2年間延長

駅の耐震補強

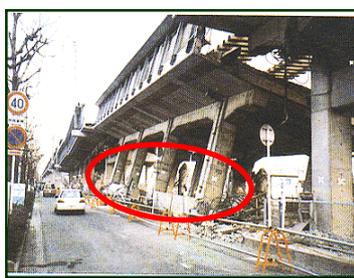
鉄道駅の耐震補強（イメージ図）



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

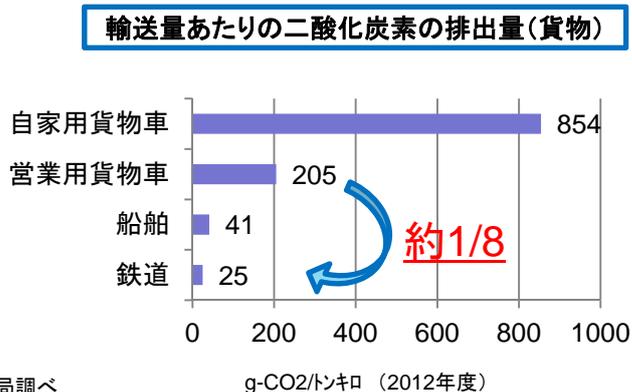
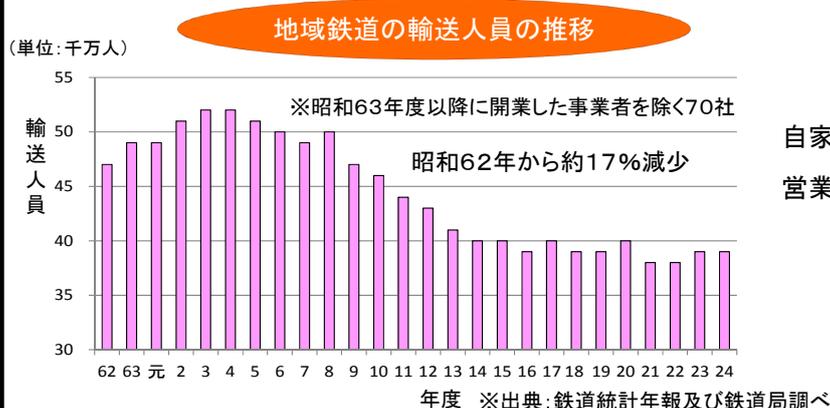


鋼板を巻く耐震補強により倒壊の被害なし

鉄軌道用車両及びフォークリフトの動力源に供する軽油引取税の課税免除の特例措置の延長 (軽油引取税)

背景

- 輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線は厳しい経営状況が続いている。
- 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いる。



施策の目標

- 輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線の経営の安定化を図る。
- 貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図る。

税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

鉄軌道用車両及びJR貨物のフォークリフトの動力源に供する軽油

◆特例措置の内容

軽油引取税：課税免除

適用期限：平成30年3月31日まで3年間延長

【気動車】



【ディーゼル機関車】



【フォークリフト】

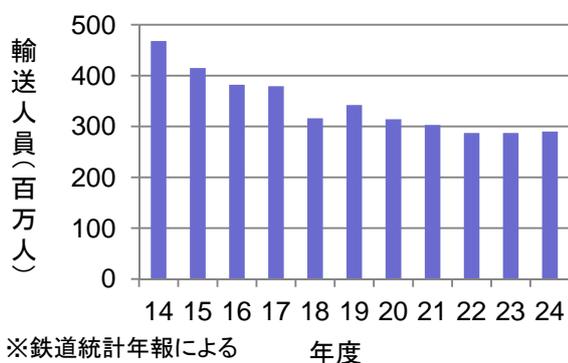


ゲレンデ整備車及び降雪機の動力源に供する軽油引取税の課税免除の特例措置の延長 (軽油引取税)

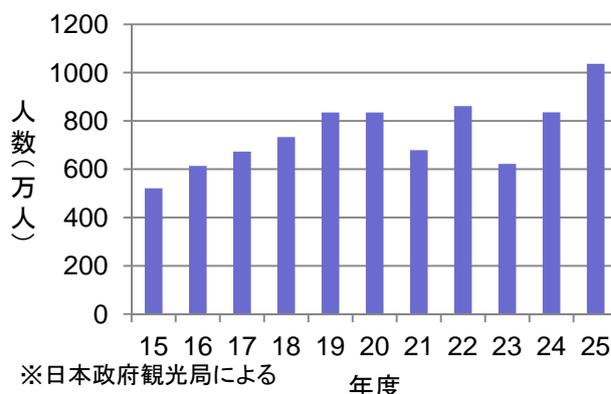
背景

- 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、スキー場の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の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。

特殊索道輸送人員の推移



訪日外国人旅行者数の推移



施策の目標

スキー場を運営する索道事業者の経営環境の改善を図るとともに、スキー場を抱える地域の観光振興及び地域経済の活性化を図る。

税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

スキー場において使用するゲレンデ整備車及び降雪機の動力源に供する軽油

◆特例措置の内容

軽油引取税：課税免除

適用期限：平成30年3月31日まで3年間延長

【ゲレンデ整備車】



【降雪機】



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

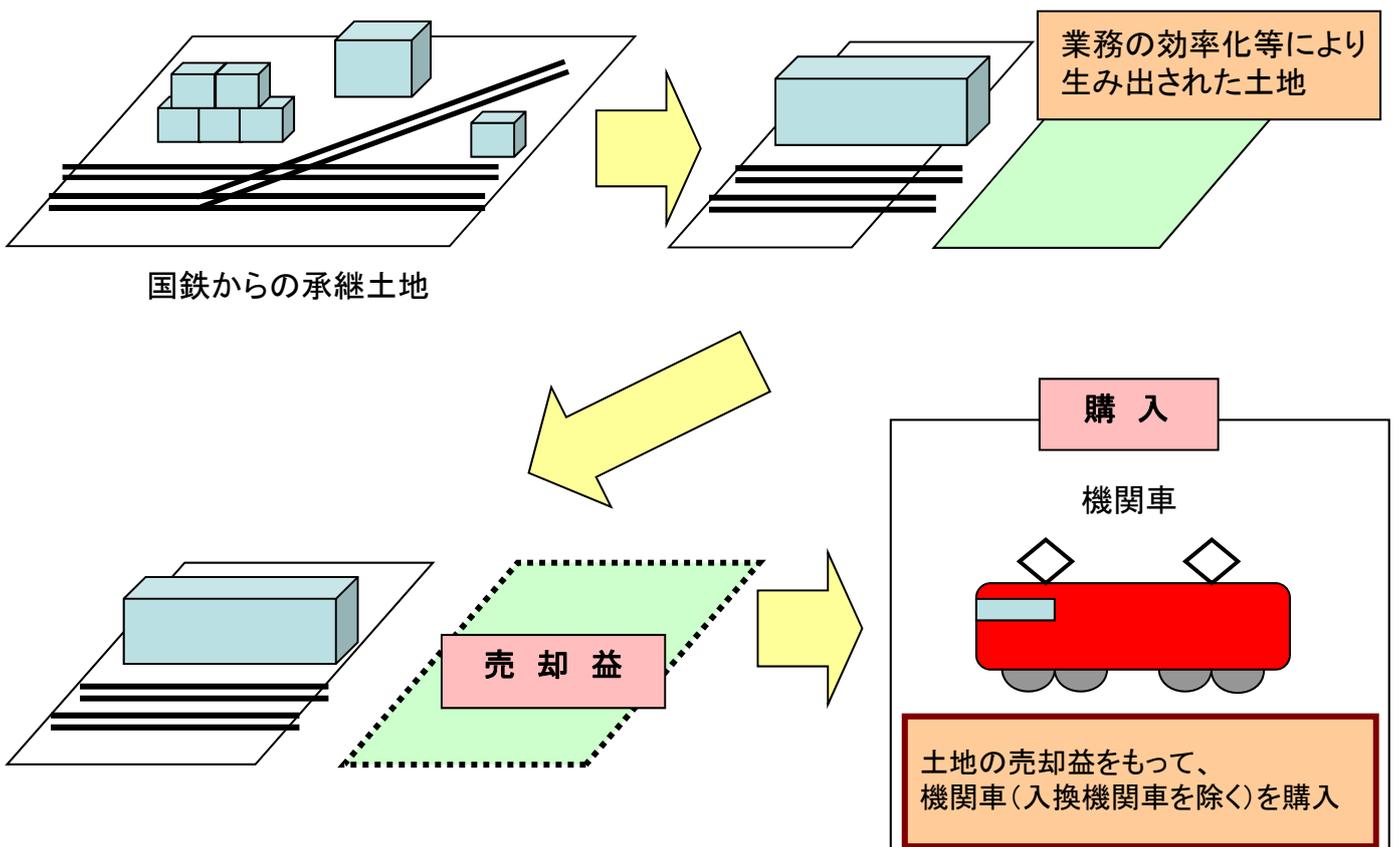
- 鉄道貨物輸送の大部分を担っているJR貨物については、国鉄の分割・民営化以前に更新投資がほとんど行われなかったこと等から、老朽化車両の取替え等を進めることが喫緊の課題となっている。

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

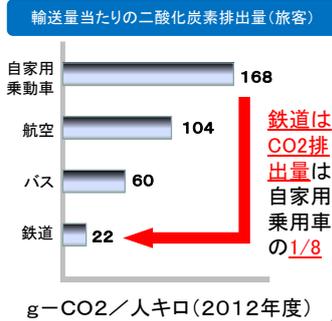
- ◆ 特例措置の対象 買換資産：貨物鉄道事業用の機関車(入換機関車を除く)
- ◆ 特例措置の内容 法人税：土地譲渡益の範囲内で買換資産価額の80%を圧縮記帳
適用期限：平成29年3月31日まで2年3ヶ月間延長



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)及び当面の地球温暖化対策に関する方針(平成25年3月地球温暖化対策推進本部決定)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。



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 65%(平成25年度) → 71%(平成28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

◆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29年3月31日まで2年間延長

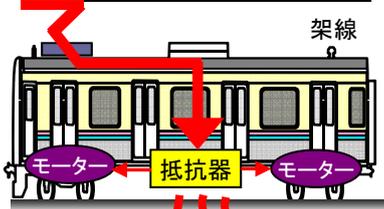
適用要件

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. 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で、上記の要件を備えたもの

適用車両(例)

既存車両

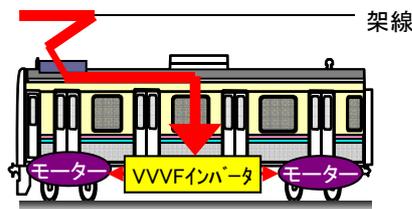


抵抗器を使ってモーターを制御しているため、無駄な熱エネルギーが発生

CO₂排出量
約30~50%
改善

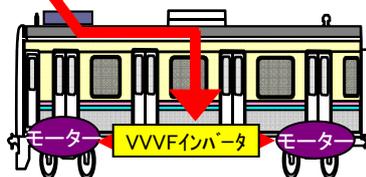
更新

新規車両

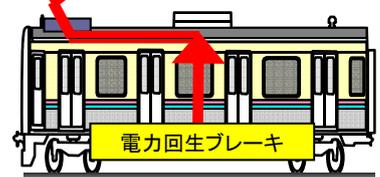


VVVFインバータ制御(一次周波数制御方式) 抵抗器を使わずにモーターの回転数を効率良く制御する機構

【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