

令和 7 年度 鉄道局関係 税制改正要望事項の概要

令和 6 年 8 月
国土交通省鉄道局

令和7年度鉄道局関係税制改正要望事項

目 次

◆ 令和7年度鉄道局関係税制改正要望事項について	・ ・ ・ 1
◆ 鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の創設	・ ・ ・ 2
◆ 鉄軌道事業者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特例措置の延長	・ ・ ・ 3
◆ 鉄軌道事業者が取得した低床型の新造車両に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 4
◆ 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	・ ・ ・ 5
◆ 都市鉄道利便増進事業において取得される鉄道施設に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 6
◆ 鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 7
◆ 鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 8
◆ 鉄道の耐震対策の促進に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 9
◆ 鉄軌道事業者における燃料混和時の手続等の見直し	・ ・ ・ 10

令和7年度 鉄道局関係税制改正要望事項について

		特例措置の内容	税目	要望内容	創設年度
創設	①	鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置 【課税標準を5年間1/3に軽減】	固定資産税	創設 (2年間)	—
	②	鉄軌道事業者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特例措置 【課税標準を5年間1/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)	H11
延長	③	鉄軌道事業者が取得した低床型の新造車両に係る特例措置 【課税標準を5年間1/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)	H12
	④	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 【課税標準を5年間2/3（JR・大手民鉄）、3/5（中小）に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)	S39
	⑤	都市鉄道利便増進事業において取得される鉄道施設に係る特例措置 Ⅰ 【鉄道・運輸機構が都市鉄道利便増進事業により取得したトンネル：非課税】 Ⅱ 【速達性向上事業により取得した鉄道施設の課税標準：5年間2/3に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (2年間)	H17
	⑥	鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置 【課税標準を5年間1/4に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (2年間)	H20
	⑦	鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置 【課税標準を5年間2/3に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (2年間)	H24
	⑧	鉄道の耐震対策の促進に係る特例措置 【課税標準を5年間2/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)	H25
見直し	⑨	鉄軌道事業者における燃料混和時の手続等	軽油引取税	見直し	—

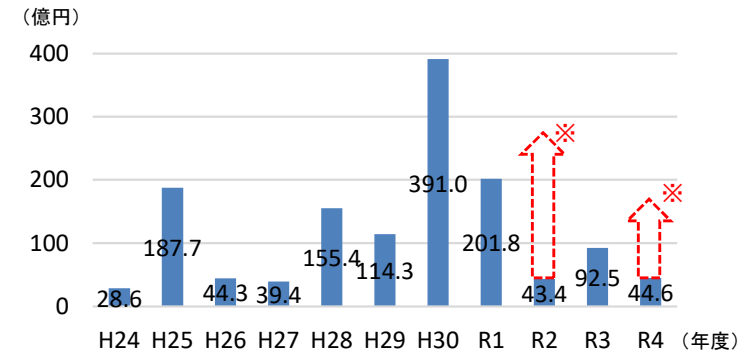
鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の創設 (固定資産税)

激甚化・頻発化する豪雨災害に備えるため、鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した施設に係る特例措置を創設する。

施策の背景

- 豪雨災害に伴い河川に架かる鉄道橋りょうの流失・傾斜や鉄道隣接斜面の崩壊による土砂流入被害が生じると、その復旧に長期間を要する事態となる。このため、これらを防止する対策など更なる豪雨対策の促進を図ることが喫緊の課題である。
 - 鉄道施設の豪雨対策には多額の費用を要する上、整備後の施設の維持管理にも費用がかかることから、鉄軌道事業者の負担の軽減を図る必要がある。
- ▼
- 鉄軌道事業者による豪雨対策を促進することで、激甚化・頻発化する豪雨災害を未然に防止し、もって災害時における地域の足の確保や、旅客及び貨物の鉄道ネットワーク・サプライチェーンの寸断防止を目指す。

■豪雨災害による鉄道施設の被害額の推移



(出典)「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」を基に作成

※復旧が完了していないJR肥薩線等の被害額は含まれていない。

要望の概要

- 【固定資産税】鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した施設について、取得後5年間、課税標準を1/3に軽減する特例措置を、2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)の措置として創設する。

■近年の豪雨災害による鉄道の被災事例



JR美祢線 橋りょう倒壊
(令和5年梅雨前線による被害)



JR山陽線 盛土崩壊・土砂流入
(平成30年台風7号による被害)

■豪雨対策のイメージ



橋りょうの流失・傾斜防止対策
(ブロックによる橋脚の補強)



斜面の崩壊防止対策
(コンクリート枠による斜面の補強)

鉄軌道事業者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 特例措置の延長（固定資産税）

暮らしを支える地域の足である地域鉄道において安全な輸送サービスを確保するため、鉄軌道事業者が国の補助を受けて取得した安全性の向上に資する設備に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 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などの費用負担を鉄軌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、国による補助金などの予算措置に加え、税制特例による負担軽減が不可欠である。
- 鉄軌道事業者が安全性の向上に資する設備に投資しやすい環境を整備することで、暮らしを支える地域の足としての地域鉄道における安全な輸送サービスを提供する。

要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税】鉄軌道事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助金を受けて取得した鉄軌道の安全性向上に資する償却資産について、取得後5年間、課税標準を1/3に軽減する。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間（令和7年4月1日～令和9年3月31日）延長する。

運行の安全性の向上に資する償却資産の例

線路設備（コンクリートマクラギ化）



木製マクラギ



コンクリートマクラギ

防護設備（法面（のりめん）固定）



土砂法面



コンクリート法面



自動列車停止装置(ATS)



車両の更新

鉄軌道事業者が取得した低床型の新造車両に係る特例措置の延長 (固定資産税)

路面電車のバリアフリー化を推進するため、鉄軌道事業者が取得した低床型車両に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 少子高齢化の進展する我が国において、高齢者等や子育て世代による安全かつ容易な公共交通機関の利用は、重要かつ喫緊の課題となっている。特に路面電車については、従来、車両と乗降場所との間に段差が生じやすく、これらの者や障害者等による利用に困難が伴っていた。
 - そこで、路面電車のバリアフリー化のため低床型車両(LRT車両)の積極的な導入が必要とされるものの、低床型車両は従来型の路面電車車両と比べて高額であるため、導入時に費用がかさむだけでなく、導入後の固定資産税も大幅に増加することとなる。
 - 他方、路面電車の多くは経営状況の厳しい中小民鉄の鉄軌道事業者が経営していることから、低床型車両の導入を促進するためには、導入後の負担を軽減することが不可欠である。
- ▼
- 鉄軌道事業者による低床型車両の導入を促進することで、公共交通機関である路面電車のバリアフリー化を推進する。

要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税】鉄軌道事業者が新造した低床型車両について、取得後5年間、課税標準を1/3に軽減する。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

○ 低床型車両の導入状況(令和5年度末時点)

- ・路面電車車両の数:1,123両
- ・うち、低床型車両の数:467両
- ⇒ 約4割にとどまり、更なる導入促進が必要。



伊予鉄道



広島電鉄



富山地方鉄道

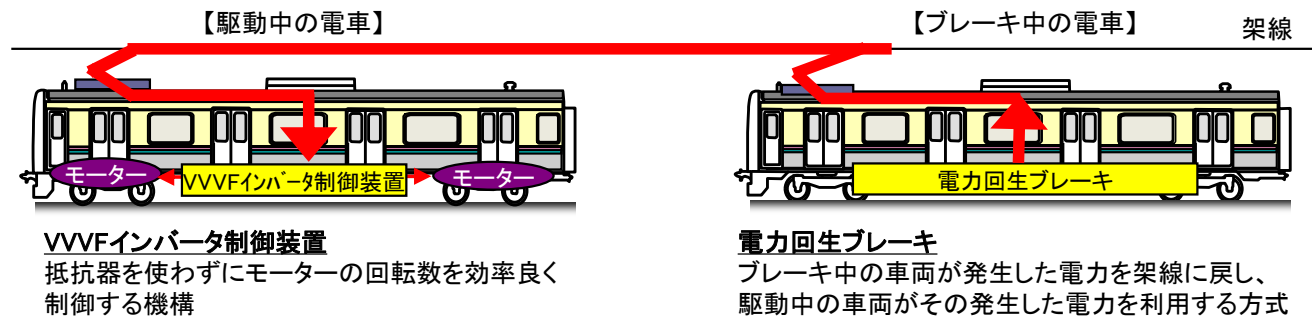
低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長 (固定資産税)

脱炭素社会の実現に向けて、公共交通機関である鉄道における低炭素化を一層推進するため、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を延長する。

施策の背景

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、我が国は地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)等に沿って、各種の施策を進めているところ。鉄道旅客輸送においても、更なるCO2排出量の削減、省エネ対策の推進のためには、低炭素化等に資する新規車両の導入を一層推進することが必要である。
- 他方、新規車両への更新・改良を行うためには、導入時に費用負担がかさむだけでなく、車体価格が高額となることにより導入後の固定資産税の負担も増加することから、導入後の負担を軽減することが不可欠である。

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進することで、鉄道旅客輸送における低炭素化を一層推進する。



要望の概要

現行の特例措置

- **【固定資産税】** 鉄道事業者が導入する低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両(特急用車両等を除く。)のうち以下の要件等を満たすものについて、取得後5年間、課税標準を3/5(※中小事業者以外の者にあつては2/3)に軽減する。
 - ・旧型車両を代替する場合: ①一定の要件を満たすVVVFインバータ制御装置と②電力回生ブレーキの双方(気動車にあつては①のみ)を備えた車両へ更新又は改良するもの
 - ・その他の場合: 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、上記の装置を備えたもの

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

**都市鉄道利便増進事業において取得される鉄道施設に係る特例措置の延長
(固定資産税・都市計画税)**

都市鉄道の利便性を向上させるため、都市鉄道利便増進事業において取得される鉄道施設に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 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である。
- 他方、連絡線の整備等は必ずしも増収に直接結びつかないこともあり、事業の実施に消極的になりがちな鉄道事業者等も含めた利害の調整が必要である。そのため、都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)のスキームによる連絡線の整備等が円滑に進められるよう、国等による助成に加え、整備後の負担を軽減するための支援が不可欠である。

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する事業の実施を促すことで、所要時間の短縮、乗換回数の減少等を実現し、もって都市鉄道等の利用者の利便を増進させる。

要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税】鉄道・運輸機構が都市鉄道利便増進事業により取得したトンネルについて、非課税とする。
- 【固定資産税・都市計画税】第三セクター等(鉄道・運輸機構を含む。)が都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)により取得した鉄道施設について、取得後5年間、課税標準を2/3に軽減する。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

都市鉄道利便増進事業の実施状況
【神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)】

＜相鉄・東急直通線＞

- ・速達性向上事業として実施
 - ※二俣川 ⇒ 目黒間で54分 ⇒ 38分へ短縮
 - ・羽沢横浜国大駅付近～日吉駅(約10.0km)
 - ・整備主体: 鉄道・運輸機構
 - ・営業主: 相鉄・東急
 - ・令和5年3月18日開業
 - (現在関連工事を実施中)
- 



＜相鉄・JR直通線＞

- ・西谷駅～羽沢横浜国大駅付近
(約 2.7km)
- ・令和元年11月30日開業



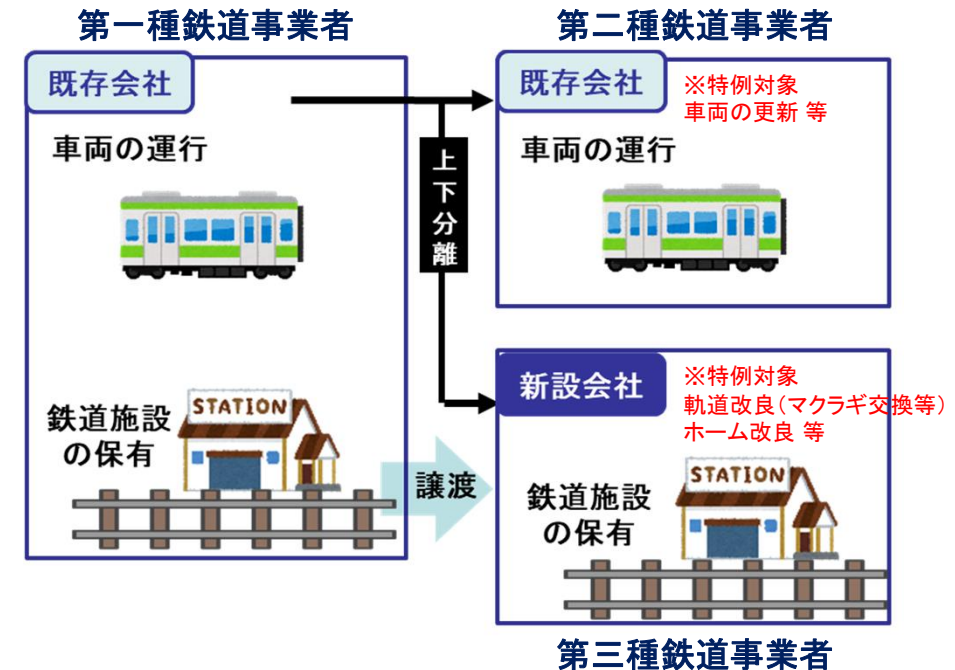
鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援し、地域の暮らしを支えるローカル鉄道の維持・活性化を図るため、当該鉄道事業者が国の補助を受けて整備した施設等に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 人口減少の進展、自動車交通への転換など鉄道の経営を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、特にローカル鉄道は利用者の大幅な減少に直面しており、存続が危機的状況にある。
 - 他方、ローカル鉄道はその地域の足として、マイカーを保有していない若年層の通学、高齢者の通院・購買活動等を含む沿線住民の日常生活を支える重要な地域公共交通の一つである。このため、ローカル鉄道の維持・活性化は不可欠である。
 - そこで、事業構造を見直し、利便性の向上を促進するとともに、その施設整備に係る負担の軽減を図る必要がある。
- 7
- 鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施しやすい環境を整備することにより、事業構造の変更を図り、もって利便性と持続可能性の高い地域公共交通への再構築を促進する。

鉄道事業再構築事業の例



要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税・都市計画税】鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者が、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る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又は家屋について、取得後5年間、課税標準を1/4に軽減する。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。



車両



線路設備
(軌道改良(PCマクラギ化))



電路設備
(電柱の更新)

鉄軌道駅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)

鉄軌道駅のバリアフリー化を推進するため、エレベーター、ホームドア等に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 高齢化が進展する我が国では、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である。
 - 鉄軌道駅のバリアフリー化は、直接的な収益増加にはつながらない一方で、施設等の整備・導入時に多大な費用を要する上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかることとなる。このため、バリアフリー施設を整備する鉄軌道事業者の整備後の負担を軽減することが不可欠である。
- ▼
- 鉄軌道駅におけるバリアフリー施設の整備・導入を促進することで、転落・接触事故を防止し、かつ、高齢者、障害者等も安心して円滑に利用できる公共交通の実現を目指す。

【移動等円滑化の促進に関する基本方針】(令和2年12月25日制定)
【第2次交通政策基本計画】(令和3年5月28日閣議決定)

- ◆ 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と同2,000～3,000人で基本構想の生活関連施設に位置付けられた原則全ての鉄軌道駅では、以下を実施。
 - 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
- ◆ ホームドア又は可動式ホーム柵については、優先度が高いプラットフォームでの整備の加速化を目指し、3,000番線を整備。そのうち、1日当たりの平均利用者数が100,000人以上の鉄軌道駅において、800番線を整備。

要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税・都市計画税】次の要件に該当するバリアフリー施設について、取得後5年間、課税標準を2/3に軽減する。
 - ① 次のいずれかの駅において鉄道事業者等が取得した「エレベーター」並びにその設置に係る家屋及び償却資産
 - ・ 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅
 - ・ バリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた、1日当たりの平均利用者数が2,000人以上の駅
 - ② 次のいずれかの駅において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日当たりの平均利用者数が100,000人以上の駅及び当該駅からの距離が100km以内の駅
 - ・ バリアフリー法に基づく公共交通特定事業の対象に位置付けられた駅

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。



鉄道の耐震対策の促進に係る特例措置の延長（固定資産税）

首都直下地震、南海トラフ地震などの切迫する巨大地震への対策を促進するため、鉄軌道事業者が取得した耐震対策のための施設に係る特例措置を延長する。

施策の背景

- 令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震において、これまで集中的に対策を進めてきた「せん断破壊」とは異なる「曲げせん断破壊※¹」がラーメン橋台※²に生じ、軌道沈下等の大きな損傷が発生した。

※¹: 鉄筋コンクリートにおいて、鉄筋の効力が発揮された後に、せん断破壊に類する損傷が生じる破壊

※²: 柱と梁が一体となったラーメン構造を用いて橋桁を支える構造物

- 損傷メカニズムを検証した結果、首都直下地震・南海トラフ地震が発生した場合、ラーメン橋台に同様の破壊が多く発生し、甚大な被害が生じる恐れがあることが判明。このため、ラーメン橋台の「曲げせん断破壊」を防止する耐震対策を緊急的に進めることが必要である。

- 鉄道の耐震対策には多大な費用がかかる上、施設の維持管理にも費用がかかることから、その推進には支援が不可欠である。

- 鉄軌道事業者による耐震対策を支援することで、切迫する巨大地震への対応を促進する。

令和4年3月の地震による被害



ラーメン橋台の耐震対策



要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税】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、曲げせん断破壊による損傷を防止することを目的とした耐震対策により取得した施設※について、取得後5年間、その課税標準を2/3に軽減する。

※ 1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区において、鉄道施設総合安全対策事業に係る補助金を受けて取得したラーメン橋台

要望内容

- 現行の特例措置を2年間（令和7年4月1日～令和9年3月31日）延長する。

鉄軌道事業者における燃料混和時の手続等の見直し(軽油引取税)

非電化区間における鉄道輸送の脱炭素化の推進に向けて、バイオディーゼル燃料の取扱いに関する見直しを行う。

施策の背景

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、電力の再生可能エネルギー化など脱炭素化に向けた取組が進められる中で、鉄道の非電化区間においては、二酸化炭素の排出が実質ゼロとなる「バイオディーゼル燃料」を動力源とする気動車の走行試験を行っている。
 - 人身事故等が発生した際などの非常時には、通常とは異なる車両基地等での給油を行う必要が生じ、バイオディーゼル燃料と軽油の混和が発生し得る。特に事故発生は予期せぬ事態であるが、軽油引取税の課税実務の観点から、混和には事前の承認が必要とされているほか、その都度、性状分析を行う必要があるとされており、対応が困難な状況にある。
 - また、同様の事態はバイオディーゼル燃料の給油施設の整備過程においても生じるが、混和の都度の性状分析は鉄軌道事業者の大きな負担となっており、今後、バイオディーゼル燃料の普及に際しての支障となることが想定されている。
- ▼
- バイオディーゼル燃料の取扱いについて合理化を図ることで、バイオディーゼル燃料の利用・普及を後押し、もって鉄道における脱炭素化を推進する。



混和



性状分析

要望の概要

- 現在、非電化区間において、バイオディーゼル燃料を動力源とする気動車の走行試験を行っているが、来年度以降、気動車の燃料について、軽油からバイオディーゼル燃料の置き換えを本格的に進めることに伴い、鉄道事業者等における燃料混和時の手続等の見直しを要望するもの。