

令和3年度
鉄道局関係 税制改正概要

令和2年 12 月
国土交通省鉄道局

要望項目名	ページ
① 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】	・・・1
② 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特例措置の延長【固定資産税】	・・・2
③ 鉄道事業者等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】	・・・3
④ 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】	・・・4
⑤ 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の拡充・延長【固定資産税・都市計画税】	・・・5
⑥ 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長【軽油引取税】	・・・6
⑦ JR北海道、四国及び貨物支援に係る所要の措置【法人税・登録免許税・不動産取得税】	

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)

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(固定資産税)の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)等に沿って、低炭素化等に資する旅客用の鉄道車両の導入等を推進
- さらなるCO2排出量の削減、省エネ対策に加え、安全性の向上やメンテナンスの軽減効果等を生み出す車両の導入を加速化するため、本特例措置の延長が必要不可欠

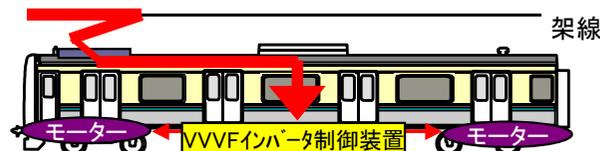
適用車両(例)

既存車両



更新

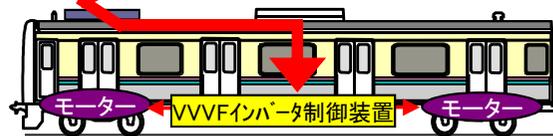
新規車両



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

CO2排出量
約30~50%改善

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】

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(※1)に軽減。

※1 中小事業者は5年間3/5

結果

現行の措置を一部見直した上で、2年間(令和3年4月1日~令和5年3月31日)延長する。

主な適用要件

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(※2)と電力回生ブレーキの双方を備えた車両への更新または改良
2. 気動車…VVVFインバータ制御装置(※2)を備えた電気式気動車への更新
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

※2 GTOサイリスタ型VVVF制御装置を除く

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 償却資産に係る特例措置の延長(固定資産税)

鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置を2年間延長する。

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、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る補助金等の予算措置と併せて、本特例措置が必要不可欠である。

<本特例の適用対象の前提となる予算措置>

■ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

≪補助対象設備≫

- ・線路設備、電路設備、停車場設備 等

■ 老朽化対策事業

≪補助対象設備≫

- ・トンネル、橋梁、土留擁壁等

■ インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業

≪補助対象設備≫

- ・車両設備(インバウンド対応のものに限る)

※補助率はいずれも1/3



【コンクリート枕木(軌道改良)】



【橋梁の補強】



【自動列車停止装置(ATS)】



【車両の更新】

要望の結果

特例措置の内容

【固定資産税】 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に係る補助金等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

結果

現行の措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

鉄道事業者等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)

公共交通機関のバリアフリー化推進のために、鉄軌道事業者が低床型路面電車の導入を推進できるよう、鉄軌道事業者が取得した低床型路面電車に係る固定資産税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 高齢者・障害者等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である。
- 路面電車は、主に中小民鉄の軌道事業者が経営しており、LRT車両は従来型の路面電車と比べ、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する。
- LRT車両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である。

＜LRT車両の導入状況＞	H11年度(税制特例創設以前)	20両
	R1年度末	299両(路面電車車両の41%がLRT化)

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

結果

現行の措置を2年間(令和3年4月1日～令和5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

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)

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を2年間延長する。

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。
- そのためには都市鉄道等利便増進法（平成17年8月施行）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である。

施策の目的

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。

- 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）
- 現在、整備中の事業は速達性向上事業である【**神奈川東部方面線**】

- <相鉄・JR直通線>（西谷～羽沢横浜国大間）
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>（羽沢横浜国大～日吉間）
二俣川 ⇒ 目黒間（所要時間54分 ⇒ 38分:16分短縮）等

要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税】

鉄道・運輸機構が、本事業により取得したトンネルを非課税

【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）が本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

結果

現行の措置を一部見直した上で、2年間（令和3年4月1日～令和5年3月31日）延長する。

【神奈川東部方面線】

- ・神奈川東部方面線は2路線
- ・整備主体は鉄道・運輸機構



<相鉄・東急直通線>
羽沢横浜国大駅付近～日吉駅
(約10.0km)
令和4年度下期開業予定

<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

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

バリアフリー施策に係る課税標準の特例措置について、対象施設を拡充の上、適用期限を2年間延長する。

施策の背景

○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)

1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:2020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

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について (最終とりまとめ [2020年11月発表]) ※令和3年度以降5年間の目標

- ・利用者数3,000人以上の施設及び2,000人以上で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設を原則100%バリアフリー化。
- ・ホームドアについては、鉄道駅全体のうち3,000番線、そのうち10万人以上駅で800番線に整備。

○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ため、償却資産に対する固定資産税などを減額することにより、施設等の取得に伴う負担が軽減されることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。

要望の結果

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

○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付けられた駅

○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
- ・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日あたり利用者数2千人以上の駅

結果

【拡充】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日あたり利用者数2千人以上の駅を対象とする。

【延長】適用期限を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。



軽油引取税の課税免除の特例措置の延長(軽油引取税)

軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年間延長する。

施策の背景

- (鉄道) ○ 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。
- (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、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。

施策の目標

- (鉄道) ○ 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。
- (索道) ○ 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。

要望の結果

特例措置の内容

【軽油引取税】課税免除

(鉄道) 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

(索道) 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

結果

現行の措置を3年間(令和3年4月1日～令和6年3月31日)延長する。

【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】



【降雪機】

