

平成28年度  
鉄道局関係  
税制改正要望事項の結果概要

平成27年12月  
国土交通省鉄道局

# 平成28年度鉄道局関係税制改正概要

平成27年12月  
国土交通省鉄道局

## 1. 地域鉄道の維持・活性化

- ◆ 旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の改正に伴う  
税制上の所要の措置 【事業税・固定資産税・都市計画税】・・・1
- ◆ JR北海道及びJR四国に対する鉄道運輸機構の助成金に係る圧縮記帳の拡充  
【法人税】・・・2
- ◆ 整備新幹線の開業に伴いJR旅客会社から経営分離される並行在来線の譲受  
固定資産に係る特例措置の延長  
【登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税】・・・3

## 2. 鉄道の安心・安全の確保

- ◆ 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  
に係る課税標準の特例措置の拡充 【固定資産税】  
  
鉄道事業者が鉄道事業再構築事業を実施する路線において取得した  
家屋等に係る課税標準の特例措置の延長  
【固定資産税・都市計画税】・・・4
- ◆ 東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される  
場合における用地取得に係る免税措置の延長  
【登録免許税】・・・5

## 3. 鉄道施設等の機能強化

- ◆ 鉄道事業者等が駅のバリアフリー化により取得した償却資産等に係る  
課税標準の特例措置の拡充及び延長  
【固定資産税・都市計画税】・・・6
- ◆ JR貨物が取得した新規製造車両に係る課税標準の特例措置の延長  
【固定資産税】・・・7

# JR九州の完全民営化に伴う税制上の所要の措置 (事業税・固定資産税・都市計画税)

## 背景

○ JR九州は、安定した経営基盤を確立しており、平成28年度中の完全民営化を目指している。これに伴うJR会社法の改正により必要となる、税制上の所要の措置をとるとともに、JR九州は、依然として鉄道事業が赤字であること、また、国土交通大臣の定める指針により、路線を適切に維持していくこと等に鑑み、現在JR九州に措置されている主な税制特例について、一定の激変緩和措置を設ける必要がある。

## 施策の目標

JR九州の鉄道路線ネットワークを適切に維持する。

## 要望の結果

JR九州に対する、以下の主な税制特例措置について、平成28年度も同様に措置するとともに、平成30年度まで、一定の激変緩和措置を設ける。

### ○三島特例(固定資産税・都市計画税)

#### ◆特例措置の対象

JR九州が所有し、又は借り受け、若しくは利用する事業用固定資産

#### ◆特例措置の内容

課税標準:28年度 現行どおり(1/2に軽減)  
29年度、30年度 3/5に軽減

**適用期限:平成31年3月31日まで**

### ○承継特例(固定資産税・都市計画税)

#### ◆特例措置の対象

JR九州が旧国鉄から承継した固定資産

#### ◆特例措置の内容

課税標準:28年度 現行どおり(3/5に軽減)

**適用期限:平成29年3月31日まで**

### 三島特例対象(1/2)

鉄道事業用固定資産  
(国鉄から承継した資産)

鉄道事業用固定資産

鉄道事業用固定資産  
(他から借り受けるもの)

連乗資産  
は  
3/10

### 承継特例対象(3/5)

鉄道事業用固定資産  
(国鉄から承継した資産)

国鉄から承継した病院、診療所等

### ○JR三島会社の事業税の資本割に係る課税標準の特例措置

#### ◆特例措置の内容

28年度 現行どおり(資本金額に2を乗じたもの)

29年度 資本金と資本準備金の合計額を3/4 控除

30年度 同 1/2 控除

**適用期限:平成31年3月31日まで**

(資産の部)	(負債・純資産の部)
流動資産	流動負債・固定負債・ その他債務
固定資産	国鉄長期債務見合いの 資本準備金
	資本準備金(資本金と同額相当)
	資本金
経営安定基金資産	経営安定基金

莫大な額にのぼる国鉄長期債務見合いの資本準備金について、引き続き資本割の課税標準から控除することが必要不可欠。

課税対象

# JR北海道及びJR四国に対する鉄道運輸機構の助成金に係る 圧縮記帳の拡充（法人税）

## 背景

- JR北海道及びJR四国については、両社の経営基盤を確立し、経営自立を図ることを目標に、平成23年度より、経営基盤の強化を図るため、鉄道運輸機構を通じて、設備投資に対する支援を行っている。
- さらに、平成28年度より、必要な安全投資及び修繕を実施することができるようにするため、鉄道運輸機構を通じて、以下のとおり、追加的な支援措置を行うこととしたところであり、圧縮記帳※の適用により支援の効果を最大限発揮させることが必要不可欠である。

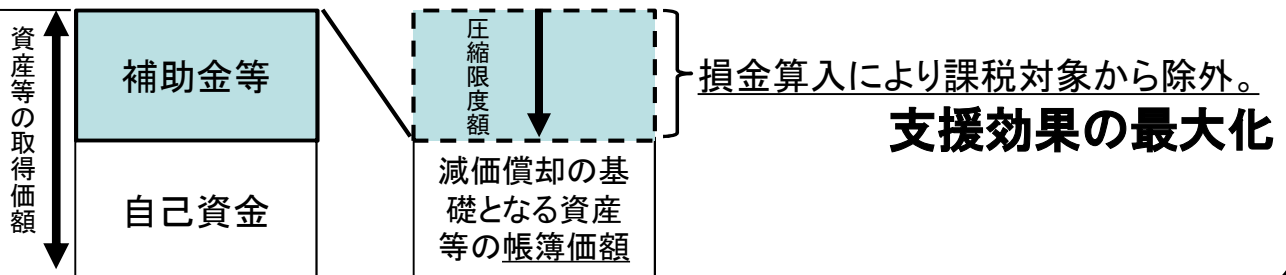
### ◆追加支援の内容

JR北海道 1,200億円(助成300億円、無利子貸付900億円)

JR四国 200億円(助成 56億円、無利子貸付144億円)

### ※圧縮記帳

国庫補助金等により取得した資産の取得価額から、当該補助金等相当額以下の金額を控除した金額を帳簿価額とし、取得価額と帳簿価額との差額を損金算入することで、課税対象から除外されることによる課税の繰り延べ。



## 施策の目標

JR北海道及びJR四国の経営基盤を確立し、経営自立を図る。

## 税制改正要望の結果

鉄道運輸機構からJR北海道及びJR四国に対して交付する、設備投資助成金の100%圧縮記帳を行う。

- ◆特例措置の対象： JR北海道及びJR四国が、鉄道運輸機構の助成により取得又は改良した固定資産  
※両社が安全投資及び修繕を実施出来るようにするため実施する追加支援(平成28年度～平成32年度)によるもの
- ◆特例措置の内容： 圧縮記帳(100%) 5年間(平成28年度～平成32年度)



老朽車両の更新



軌道のPCマクラギ化

# 整備新幹線の開業に伴いJR旅客会社から経営分離される並行在来線の 譲受固定資産に係る特例措置の延長 (登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

## 背景

- 整備新幹線の開業に伴い、旅客需要が新幹線へ転移するため、輸送量は著しく減少。
- 近年の少子高齢化やモータリゼーションの進展等により輸送量は更に減少。
- 並行在来線を経営する第三セクター鉄道を取り巻く経営環境は、各社における様々な増収努力や経費節減努力、さらには沿線地方公共団体の財政支援をもってしても、極めて厳しい状況。



- 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社において、極めて厳しい経営状況となることが予想される中、その経営の安定化を図り、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図るためには、本特例措置が必要不可欠である。

## 施策の目標

並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線、鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。

## 税制改正要望の結果

### ◆特例措置の対象

#### 登録免許税

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の鉄道施設に係る土地等の所有権等の移転の登記

#### 不動産取得税・固定資産税・都市計画税

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の譲受固定資産

### ◆特例措置の内容

登録免許税：免税 不動産取得税：非課税

固定資産税・都市計画税：課税標準20年間1/2に軽減

**適用期限：平成35年3月31日まで7年間延長**

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

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)。

### 【今後の並行在来線の経営分離区間】

○北陸新幹線(平成34年度末開業予定)：北陸線の金沢～敦賀間

○北海道新幹線(平成42年度末開業予定)：函館線の函館～小樽間

※九州新幹線(平成34年度から可能な限り前倒しで開業予定)

長崎線の肥前山口～諫早間の鉄道施設の所有は、自治体若しくは第三セクターの予定。

運行は開業後20年間はJR九州が継続。その後の取扱は協議予定。

# 鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の拡充(固定資産税)

## 地域公共交通活性化・再生法に基づく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)

### 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とともに、増大する維持管理コストに対応するため、長寿命化に資する補強・改良を推進する必要がある。
- しかし補助を受けて設備を取得した場合、固定資産税が増加し、経営環境の厳しい地域鉄道事業者にとって大きな負担になりかねない。

### 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。
- 地域公共交通活性化・再生法に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者を支援することにより、地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化を図る。

### 税制改正要望の結果

#### ■鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置の対象事業・対象事業者の拡充

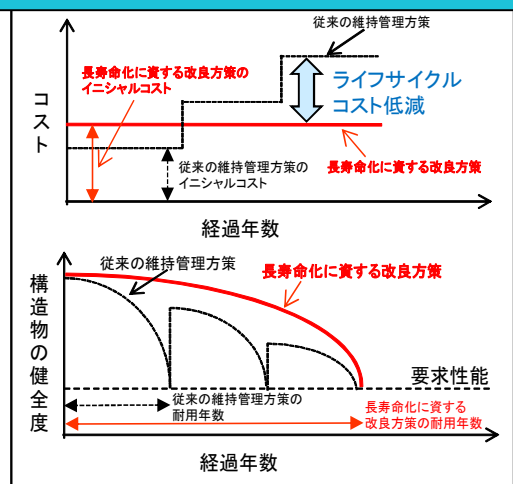
- ◆特例対象 地域公共交通確保維持改善事業費補助金又は鉄道施設総合安全事業費補助の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産
- ◆特例内容 固定資産税：課税標準5年間1/3に軽減（特例期限：平成29年3月31日）
- ◆拡充内容
  - 鉄道施設総合安全事業費補助の交付を受けて実施する事業について、橋梁、トンネルの大規模な改良に係る償却資産を対象としていたものを、当該補助事業の制度変更にあわせ、**土木構造物**(橋梁、トンネル、**土留擁壁**、**護岸壁**等)の**長寿命化**に資する改良に係る償却資産に拡充。
  - 鉄道施設総合安全事業費補助の交付を受けて実施する事業者を、第三セクターから地方の鉄道事業者・軌道経営者に拡充。

#### <対象設備>



#### <長寿命化に資する改良>

イニシャルコストはかかるものの、構造物の健全度を維持するのにより効果的な補強・改良



#### ■鉄道事業再構築事業に係る固定資産税の特例措置の延長

- ◆特例対象 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者が地域公共交通確保維持改善事業費補助金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
- ◆特例内容 固定資産税・都市計画税：課税標準5年間1/4に軽減
- ◆延長内容 **平成30年3月31日まで2年間延長**

# 東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地取得に係る免税措置の延長(登録免許税)

## 背景

- 東日本大震災では、津波により、特に沿岸部の鉄道路線が壊滅的な被害を受けており、当該施設の復旧には新線を建設するのと同規模の費用負担となる。
- このような中、沿線自治体の復興のための計画にあわせて、従前と異なる場所に鉄道路線を移設する場合には、新たに用地を取得するなど費用負担がさらに著しく増加するものと見込まれる。

- 鉄道路線の復旧・復興を円滑に進めるため、鉄道用地の取得に係る税制上の支援措置が必要不可欠である。

## 施策の目標

まちづくりや産業の振興と一体となった鉄道の復旧等により災害に強い交通・物流網を構築する。

## 税制改正要望の結果

### ◆特例措置の対象

#### 登録免許税

東日本大震災により被災したため従前と異なる場所に鉄道路線が移設される場合における用地

### ◆特例措置の内容

登録免許税: 免税

**適用期限: 平成30年3月31日まで2年間延長**

### 鉄道路線移設のイメージ



## 【今後の予定】

### 【JR常磐線】

東日本大震災により不通区間となっていた浜吉田～相馬間については、浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸側に移設のうえ、平成28年12月末までに運行再開予定。

これに伴う土地の取得及び登記等を平成29年度までに完了させる予定。

### 【JR仙石線】

東日本大震災により不通区間となっていた高城町～陸前小野間については、陸前大塚～陸前小野間を内陸側に移設のうえ、平成27年5月30日に全線運行再開。

これに伴う東松島市との売買協議等を成立させ登記を平成29年度までに完了させる予定。



常磐線 復旧工事(山下～浜吉田)



仙石線 復旧後:野蒜駅

# 鉄道事業者等が駅のバリアフリー化により取得した償却資産等に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長(固定資産税・都市計画税)

## 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となっていることから、バリアフリー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。

## 施策の目標

- 平成32年度末を目標年次とする新整備目標(基本方針)を設定(H23.3)
  - ・整備目標の対象駅を1日当たりの平均的な利用客5000人以上から3000人以上へ拡大
  - ・平成32年度までに、原則としてすべての駅についてエレベーター等を設置
  - ・ホームドアの整備の必要性に言及
  - ・地域の要請及び支援の下で鉄道駅のバリアフリー化を実施する考え方を明記
- 第3次社会資本整備重点計画の策定(H24.8)
  - ・1日当たりの平均的な利用客10万人以上の駅について、ホームドアの優先的な整備を実施
- 交通政策基本計画の策定(H27.2)
  - ・ホームドアの整備目標を設定 2013年度 583駅→2020年度 800駅

## 税制改正要望の結果

### 特例措置の内容

#### ◆特例対象

- ・鉄道事業者等による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)
- ・鉄道事業者等による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)

#### ◆特例内容

- ・固定資産税及び都市計画税:課税標準5年間2/3に軽減

### 要望の結果

#### ◆対象の拡充

- ・ホームドアシステム及びその設置に係る償却資産の対象に、「利用者数10万人以上の駅を含む路線の駅」、「バリアフリー法上の基本構想に位置づけられた駅」を追加

#### ◆期限の延長

適用期限:平成30年3月31日まで2年間延長



ホームドア



エレベーター



# JR貨物が取得した 新規製造車両に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

## 背景

○ JR貨物が保有する車両のうち国鉄から承継した老朽車両は、依然、機関車の約4割、コンテナ貨車の約2割をそれぞれ占めていることから、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを推進することによりCO2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。

## 施策の目標

環境に優しい鉄道貨物輸送の大部分を担うJR貨物の高性能車両の導入を促すことにより、鉄道貨物へのモーダルシフトを促進し、CO2排出量の削減を図る。

## 税制改正要望の結果

### ◆特例措置の対象

JR貨物が取得した大量牽引・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

### ◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準5年間3／5に軽減（※国鉄から承継した車両の更新に限る）

適用期限：平成30年3月31日まで2年間延長

## 【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	H27.4 現在
旧国鉄車両	793 (90%)	238 (39%)
新造車両	87 (10%)	379 (61%)
計	880 (100%)	617 (100%)

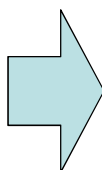
### ■コンテナ貨車

	H10.4 現在	H27.4 現在
旧国鉄車両	4,062 (50%)	1,347 (18%)
新造車両	3,993 (50%)	6,125 (82%)
計	8,055 (100%)	7,472 (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）