

令和6年度  
鉄道局関係 税制改正概要

令和5年 12 月  
国土交通省鉄道局

# 令和6年度鉄道局関係税制改正要望事項

## 目次

◆ 令和6年度鉄道局関係税制改正概要	・・・ 1
◆ 鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置の創設	・・・ 2
◆ CN（カーボンニュートラル）投資促進税制の拡充・延長	・・・ 3
◆ 軽油引取税の課税免除の特例措置（鉄軌道・索道）の延長	・・・ 4
◆ JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長	・・・ 5
◆ 鉄道・運輸機構がJR北海道・JR四国・JR貨物から引き取る不要土地に係る特例措置の延長	・・・ 6
◆ JR北海道・四国に係る資本割の特例措置の延長	・・・ 7
◆ 一体化法に規定する特定鉄道事業者の資本割に係る課税標準の特例措置の延長	・・・ 8

	要望項目名	結果
①	鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置の創設 【登録免許税・不動産取得税】	創設
②	CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充・延長 【所得税・法人税・法人住民税・法人事業税】	拡充 令和10年度末まで
③	軽油引取税の課税免除の特例措置(鉄軌道・索道)の延長 【軽油引取税】	3年間延長
④	JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長 【固定資産税】	2年間延長
⑤	鉄道・運輸機構がJR北海道、JR四国、JR貨物から引き取る不要土地に係る特例措置の延長 【不動産取得税】	3年間延長
⑥	JR北海道・JR四国に係る資本割の特例措置の延長 【法人事業税】	5年間延長
⑦	一体化法に規定する特定鉄道事業者の資本割に係る課税標準の特例措置の延長 【法人事業税】	5年間延長

# 鉄道事業再構築事業を実施したローカル鉄道の資産取得に係る税制の特例措置の創設 (登録免許税・不動産取得税)

危機的状況にあるローカル鉄道について、事業構造の見直しを進めつつ鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援するため、登録免許税及び不動産取得税の特例措置を創設する。

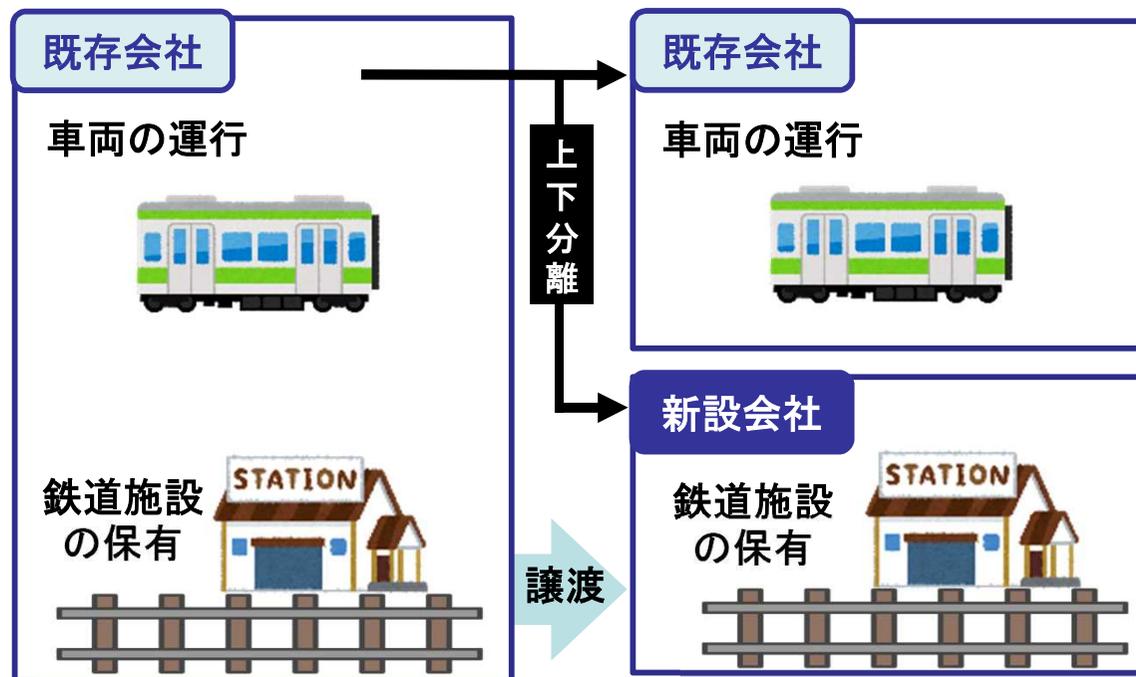
## 施策の背景

- ローカル鉄道については、人口減少やマイカーへの転移等が進む中で、利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての特性を十分に発揮できず、存続は危機的状況
- 地域の足を守るためには、事業構造を見直し、利便性と持続可能性の高い地域公共交通の再構築が急務



このため、令和5年度に地域交通法を改正し、事業構造の見直しを進めつつ鉄道輸送の高度化を図る再構築事業に関する取組への支援を強化したところであるが、事業構造の見直しを促進するためには、鉄道資産譲渡時の負担軽減が必要。

## 鉄道事業再構築事業の例



## 要望の結果

鉄道事業再構築事業を実施する路線において、既存の鉄道事業者から鉄道事業者が鉄道事業の用に供する不動産(土地・家屋)を取得した際の登録免許税及び不動産取得税について、以下の特例措置を創設する。

【登録免許税】特例期間:3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)※期間中に計画認定を受けたものに限る。

土地・家屋の所有権の移転登記について税率軽減(本則2%→特例1%)

土地に設定された地上権及び賃借権の移転登記について税率軽減(本則1%→特例0.5%)

【不動産取得税】特例期間:2年間(令和6年4月1日～令和8年3月31日)

土地・家屋を取得した際の不動産取得税について非課税

# CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充・延長(所得税・法人税・法人住民税・法人事業税)

2050年カーボンニュートラルに向け、鉄道事業者が行う脱炭素効果の大きい設備投資について、一部要件を拡充するとともに、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に向け、他の公共交通機関と比較してCO<sub>2</sub>排出量が少ない鉄道業界の果たすべき役割は大きい。現行の特例においては、適用対象に「鉄道車両」が含まれていないなど、鉄道事業者が本税制を活用することが困難。こうした状況に鑑み、2050年カーボンニュートラルの実現を目指す鉄道事業者の取り組みを推進するため、要件の拡充が必要である。

## 現行制度の概要

### 特例措置の内容

計画に基づき取得した機械装置等の設備について、事業者全体又は事業所の炭素生産性が3年以内に

- 10%以上向上 → 税額控除10%又は特別償却50%
- 7%以上向上 → 税額控除 5%又は特別償却50%

### 適用期限

令和3年度から令和5年度末まで

### 主な要件

- 事業者全体若しくは事業所における炭素生産性を3年以内に7%以上又は10%以上向上させる計画であること
- 計画に必要な環境負荷低減に資する設備(機械装置、器具備品、建物附属設備、構築物)のうち、当該設備により事業所の炭素生産性が1%以上向上するものを導入すること

## 要望の結果

- 対象設備に鉄道車両を加える。  
対象車両: 脱炭素効果の大きい車両(蓄電池車両、燃料電池車両、ハイブリッド車両、VVVFインバータの半導体素子にSiCを採用した車両※1(VVVFインバータ非搭載車両からの置換えに限る))  
※1 VVVFインバータ(半導体を用いてエネルギー効率の高い動力制御を行う装置)の半導体に最先端のSiC(シリコンカーバイド)を用いて更に電力ロスを低減したもの
- 制度全体の要件等を一部見直した上で※2、適用期限を令和10年度末までとする。  
(認定期間: 2年以内+設備導入期間: 認定日から3年以内)

※2 大企業の炭素生産性の向上に係る要件

- ・20%以上向上 → 税額控除10%又は特別償却50%
- ・15%以上向上 → 税額控除 5%又は特別償却50%

# 軽油引取税の課税免除の特例措置(鉄軌道・索道)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

- (鉄軌道) ○ 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等は厳しい経営状況。
  - 鉄道貨物へのモーダルシフトについては、地球温暖化対策計画(令和3年10月閣議決定)や総合物流施策大綱(令和3年6月閣議決定)に盛り込まれており、引き続き強力な推進が必要。
- (索道) ○ スキー場を運営する索道事業者は地域経済の活性化に重要な役割を果たしているものの、非常に厳しい経営状況。
  - 観光立国推進基本計画(令和5年3月閣議決定)において、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の推進や、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の促進を掲げており、索道事業者の経営安定化を図り、観光立国の推進が必要。

## 施策の目標

- (鉄軌道) ○ 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等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

(鉄軌道) 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6年4月1日~令和9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】



# JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長（固定資産税）

JR貨物が取得した機関車に係る課税標準の特例措置を2年間延長する。

## 施策の背景

- JR貨物が保有する車両のうち国鉄から承継した老朽機関車は、依然、機関車全体の15%を占めている。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CO<sub>2</sub>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機関車への更新を推進する必要がある。

### 【JR貨物の機関車の車両数の推移】

	H10.4 時点※	R5.4 現在
国鉄承継機関車	793(90%)	80(15%)
JR貨物取得機関車	87(10%)	452(85%)
計	880(100%)	532(100%)

※本特例の創設時

鉄道貨物輸送の効率化のため、高性能機関車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

## 要望の結果

### 特例措置の対象

JR貨物が国鉄から承継した老朽車両を更新するために新造した大量牽引・高速走行が可能な高性能機関車

### 特例措置の内容

【固定資産税】課税標準を5年間2/3に軽減

### 結果

現行の措置を2年間(令和6年4月1日～令和8年3月31日)延長する。

# 鉄道・運輸機構がJR北海道、JR四国、JR貨物から引き取る 不要土地に係る特例措置の延長（不動産取得税）

鉄道・運輸機構がJR二島・貨物会社が抱えている不要土地を引き取る際の税制上の特例措置を3年間延長する。

## 施策の背景

- JR二島・貨物会社（JR北海道、四国、貨物）は国鉄から承継した資産のうち、鉄道事業等に活用されなくなった土地について、順次売却してきたところであるが、引き取り手がなく未だ売却できていない不要な土地を抱えており、経営上の課題となっている。
- このため、土地処分実績のある鉄道・運輸機構がこれらの土地を引き取ることにより、JR二島・貨物会社の負担を軽減し、国鉄改革の所期の目的である完全民営化の促進に向けた支援を行う。



## 要望の結果

### 特例措置の内容

【不動産取得税】鉄道・運輸機構がJR二島・貨物会社から一定の不要土地を引き取る際の課税標準を1/3に軽減

### 結果

現行の措置を3年間（令和6年4月1日～令和9年3月31日）延長する。

# JR北海道・四国に係る資本割の特例措置の延長（法人事業税）

JR北海道・四国の資本準備金の特殊性を勘案して、資本準備金に係る商法の特例を適用した金額を資本割の課税標準から控除する特例措置を5年間延長する。

## 施策の背景

### JR北海道等の資本準備金の性格

- 国鉄改革の際、JR北海道・四国及び九州は営業損失が見込まれたことから、**国鉄長期債務を承継せず**  
 ⇒ **商法の特例規定(※1)を設けて、当該債務相当額を形式的に資本準備金として計上**
- このような特殊性から、外形標準課税の導入に合わせて、法人事業税の資本割の課税標準に係る**特例措置を平成16年度に創設**  
 (※1)JR会社法(附則第4条)において、商法第284条の2第2項(現:会社法第445条第2項)の規定にかかわらず、株式の発行価額の2分の1以上の額を資本に組み入れないことができるよう規定  
 (※2)JR九州については、完全民営化(平成28年10月の株式上市)後、一定の激変緩和措置を設けた上で、本特例措置等の適用から除外(平成28年度税制改正)
- 加えて、**JR北海道及び四国**は、沿線人口の減少に伴う輸送密度の低下、低金利の継続、物価等の上昇、安全対策に伴う修繕費・減価償却費の増加といった**社会経済情勢の変化等により、依然として厳しい経営環境**
- **両社が自律的な対応が可能となるよう経営改革を行う間**、両社の経営を支えるため、債務等処理法を改正し、**令和3年度以降、両社の設備投資資金に係る出資及び過去の無利子借入金の出資への振替(DES)による支援を実施**  
 ⇒ **会社法の特例規定(※3)を設けて、支援による出資額を資本準備金として計上**  
 (※3)JR会社法(附則第15条)において、会社法第445条第2項の規定にかかわらず、支援による出資の2分の1以上の額を資本金として計上しないことができるよう規定
- これらの令和3年度以降の両社に対する支援に伴う資本準備金の増額分も、外形標準課税の趣旨である会社の事業規模や実態を適切に示すものではなく、支援効果を最大限発揮させるためにも資本割の課税標準から控除することが必要不可欠であることから、**特例措置の対象としている**

### JR北海道・JR四国

資本準備金	出資に伴う増額分	令和3年度からの支援に伴う資本準備金の増額分について課税標準から控除  国鉄改革の経緯から設定された形式的な資本準備金について課税標準から控除
	DESに伴う増額分	
	国鉄長期債務見合いの資本準備金	
資本金	資本金	資本金の額に2を乗じた額を課税標準とする

### JR本州三社・JR九州・JR貨物

(資産の部)		(負債・純資産の部)	
流動資産		その他債務	
固定資産		国鉄長期債務	
		資本準備金	} 課税対象
		資本金	

## 要望の結果

特例措置の内容

結果

【法人事業税】資本準備金に係る商法の特例を適用した金額を資本割の課税標準から控除  
 現行の措置を5年間(令和6年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

# 一体化法に規定する特定鉄道事業者の資本割に係る課税標準の特例措置の延長 (法人事業税)

首都圏新都市鉄道(株)の資本金の特殊性を勘案して、法人事業税の負担を軽減する特例措置を5年間延長する。

## 施策の背景

- 「一体化法」(※)に基づいて整備された常磐新線(以下「つくばエクスプレス」)は、大都市の近郊と都心の区域を直接連絡する大規模な鉄道であり、同鉄道の整備にあたり、整備資金の一定割合を自治体の出資金で賄うこととされた結果、つくばエクスプレスの整備・運営主体である首都圏新都市鉄道(株)の資本金額は、営業規模に比して莫大なものとならざるを得なかった。
- このような特殊性を有する首都圏新都市鉄道(株)の資本金については、その一定割合を資本割の課税標準から控除することが必要であることから設けられた措置。

(※)一体化法:大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法

### つくばエクスプレス

- 路線延長が58.3kmに及ぶ大規模鉄道
- 都心区間を地下で乗り入れ

整備費用が膨大

### 整備資金の一定割合を自治体の出資金で賄う

#### 資金フレーム

建設資金 8,081億円			
無利子貸付 80%		出資等 20%	
国	地方自治体	出資金	借入金
40%	40%	1.4%	6%
3,232億円	3,232億円	1,131億円	485億円

- 整備資金の一定割合を自治体の出資金で賄うこととされた結果、つくばエクスプレスを整備・運営する首都圏新都市鉄道(株)の資本金額(1,850億円)が、その営業規模に比して莫大
- このような特殊性から、外形標準課税の導入に合わせて、法人事業税の資本割の課税標準に係る特例措置を平成16年度に創設
- 現在においても、その特殊性に何ら変更がないことから、本特例措置の延長が必要不可欠

## 要望の結果

### 特例措置の内容

【法人事業税】首都圏新都市鉄道(株)に係る資本金等の金額の2/3を資本割の課税標準から控除

### 結果

現行の措置を5年間(令和6年4月1日～令和11年3月31日)延長する。