

令和 8 年度税制改正概要



令和 7 年 12 月
国 土 交 通 省

目 次

令和8年度国土交通省税制改正概要 主要項目 1

I. 豊かな暮らしの実現と個性をいかした地域づくり

○ 住宅ローン減税等の住宅取得等促進策に係る所要の措置	3
○ 新築住宅に係る税額の減額措置の延長	4
○ 認定長期優良住宅に係る特例措置の延長	5
○ 居住用財産の買換え等に係る特例措置の延長	6
○ 既存住宅のリフォームに係る特例措置の延長	7
○ 老朽化マンションの再生等の円滑化のための事業施行に係る特例措置の拡充等	8
○ 都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長	9
○ 居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置の拡充・延長	10
○ 観光施策を充実・強化するための国際観光旅客税の拡充	11
○ 国内線航空機に係る特例措置の延長	12
○ 鉄道事業再構築事業を実施するローカル鉄道の資産取得に係る特例措置の延長	13

II. 持続的な経済成長の実現

○ 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	14
○ 土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長	15
○ 優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長等	16
○ 低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置の延長	17
○ 自動車関係諸税の課税のあり方の検討	18
○ 自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置(エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等	19
○ 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】	20

III. 安全で安心な社会の実現

○ 先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の延長	21
○ 耐震改修が行われた要安全確認計画記載建築物等に係る税額の減額措置の延長	22
○ 浸水被害軽減地区の指定に係る課税標準の特例措置の延長	23
○ バリアフリー改修が行われた劇場・音楽堂等に係る税額の減額措置の拡充・延長	24
○ ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長	25
○ 電気バス等に係る特例措置の創設	26
○ 環境負荷の低減に資する船舶等に係る特別償却制度及び買換特例制度の延長	27

主要項目以外の項目	28
-----------	----

令和8年度国土交通省税制改正概要(主要項目)

I

豊かな暮らしの実現と個性をいかした地域づくり――

1. 住まいの質の向上、 無理のない負担での住宅の確保

- ① 住宅ローン減税等の住宅取得等促進策に係る所要の措置(所得税等)
- ② 新築住宅に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)
- ③ 認定長期優良住宅に係る特例措置の延長(不動産取得税・固定資産税)
- ④ 居住用財産の買換え等に係る特例措置の延長(所得税等)
- ⑤ 既存住宅のリフォームに係る特例措置の延長(所得税・固定資産税)
- ⑥ 老朽化マンションの再生等の円滑化のための事業施行に係る特例措置の拡充等(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税等)

2. 都市の競争力・魅力の向上、 活力ある地域づくり

- ① 都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税等)
- ② 居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置の拡充・延長(固定資産税等)
- ③ 観光施策を充実・強化するための国際観光旅客税の拡充

3. 地域を支える交通ネットワークの維持

- ① 国内線航空機に係る特例措置の延長(固定資産税)
- ② 鉄道事業再構築事業を実施するローカル鉄道の資産取得に係る特例措置の延長(不動産取得税)

II 持続的な経済成長の実現

1. 不動産市場の活性化、土地の有効活用の促進

- ① 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長(所得税・法人税)
- ② 土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長(登録免許税)
- ③ 優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長等(所得税等)
- ④ 低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置の延長(所得税等)

2. 産業の生産性向上のための基盤づくり

- ① 自動車関係諸税の課税のあり方の検討(自動車重量税・自動車税等)
- ② 自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置(エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等
- ③ 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】(固定資産税等)

III 安全で安心な社会の実現

1. 安全で安心な都市・交通インフラの構築

- ① 先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の延長(自動車重量税)
- ② 耐震改修が行われた要安全確認計画記載建築物等に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)
- ③ 浸水被害軽減地区の指定に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税等)
- ④ バリアフリー改修が行われた劇場・音楽堂等に係る税額の減額措置の拡充・延長(固定資産税等)
- ⑤ ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長(自動車重量税)

2. グリーントランسفォーメーション(GX)の推進

- ① 電気バス等に係る特例措置の創設(自動車重量税・自動車税)
- ② 環境負荷の低減に資する船舶等に係る特別償却制度及び買換特例制度の延長(所得税・法人税)

住宅ローン減税等の住宅取得等促進策に係る所要の措置 (所得税等)

2050年カーボンニュートラルの実現に貢献するとともに、世帯構成の変化等を踏まえ、幅広い住まいの選択肢を提供するため、住宅ローン減税を5年間延長するとともに、質の高い既存住宅の借入限度額・控除期間の拡充や床面積要件の緩和等を行う。

控除率：0.7%

		2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
借入限度額・控除期間	長期優良住宅・低炭素住宅	新築	4,500万円 (5,000万円) × 13年			
	既存	3,500万円 (4,500万円) × 13年				
	ZEH水準省エネ住宅	新築	3,500万円 (4,500万円) × 13年			
	既存	3,500万円 (4,500万円) × 13年				
	省エネ基準適合住宅	新築	2,000万円 (3,000万円) × 13年		- (支援対象外) 〔ただし、2027年末までに建築確認を受けたもの等は2,000万円×10年〕	
	既存	2,000万円 (3,000万円) × 13年				
	その他住宅	新築	- (支援対象外)			
	既存	2,000万円 × 10年				
所得要件		2,000万円				
床面積要件		40m ² 以上 (ただし、所得1,000万円超の者及び子育て世帯等への上乗せ措置利用者は50m ² 以上)				
立地要件		(令和10年以降入居分から) 土砂災害等の災害レッドゾーン※の新築住宅は適用対象外 (建替え・既存住宅・リフォームは適用対象)				

※ 借入限度額のカッコ内は、子育て世帯等（＝「19歳未満の子を有する世帯」又は「夫婦のいずれかが40歳未満の世帯」）に適用される借入限度額

※ 買取再販住宅は、新築住宅と同等の支援水準、リフォームの借入限度額・控除期間は、2,000万円、10年

※ 災害レッドゾーン： 土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、浸水被害防止区域、災害危険区域（都市再生特別措置法に基づく勧告に従わないものとして公表の対象となった区域に限る）

➤ 認定住宅等の投資型減税について、適用期限を3年間延長するとともに、災害レッドゾーンの住宅を対象外とする。

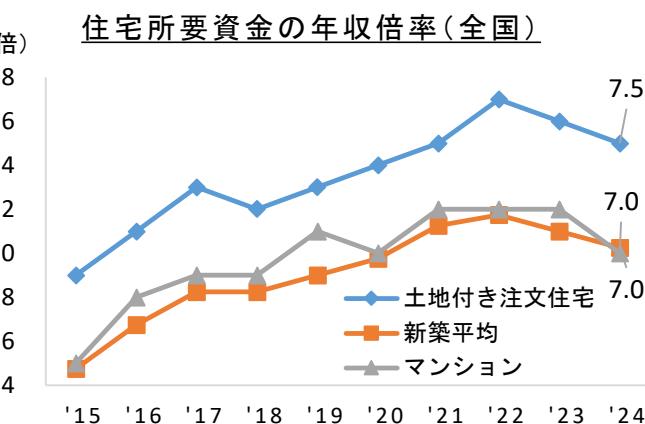
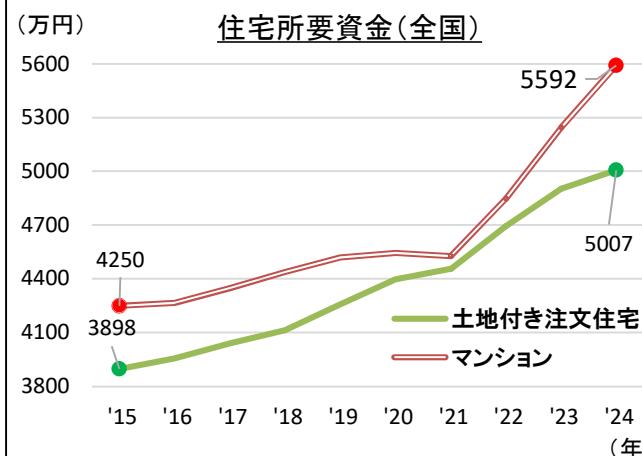
新築住宅に係る税額の減額措置の延長 (固定資産税)

住宅取得者の初期負担の軽減を通じて、良質な住宅の建設を促進し、居住水準の向上及び良質な住宅ストックの形成を図る。

施策の背景

住宅取得に係る負担軽減の必要

- ・住宅価格は年々上昇傾向。
- ・住宅取得環境は引き続き厳しい状況にあり、住宅取得者の初期負担軽減が必要。



(出典)住宅金融支援機構「フラット35利用者調査」

ストックの基礎的な質の向上の必要

- ・住宅の基礎的な「質」である耐震性は未だ不十分。
- ・耐震化を進める上で主要な手段である新築・建替えを支援する必要。

【住宅の耐震化率】

現状(平成30年推計)
耐震性有しない住宅ストックの比率:約13%

総戸数約5,360万戸のうち、耐震性あり 約4,660万戸
耐震性なし 約 700万戸

目標(令和12年)

おおむね解消

※住生活基本計画(令和3年3月19日閣議決定)

要望の結果

現行の特例措置

○【固定資産税】

新築住宅について、税額を1/2に軽減する(戸建て:3年間、マンション:5年間)。

結果

○現行の特例措置を5年間(令和8年4月1日～令和13年3月31日)延長する。

※特例の対象となる住宅の床面積要件の下限について、原則40m²(現行50m²)に緩和するとともに、一定のハザードエリア内に所在する住宅を対象外とする。

【本特例による負担軽減効果(例)】

2,500万円の住宅を新築した場合

→ 3年間で約27万円の負担軽減効果

3年目までの固定資産税額(国土交通省推計)
・本特例がない場合: 18.2万円/年
・本特例がある場合: 9.1万円/年

認定長期優良住宅に係る特例措置の延長 (不動産取得税・固定資産税)

省エネ性、耐震性、耐久性等に優れた認定住宅に係る初期負担の軽減を通じて、適切な維持・保全が確保される良質な住宅ストックの普及を促進する。

施策の背景

- 人口・世帯減少社会の到来
- 環境問題や資源・エネルギー問題の深刻化

脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックを形成



省エネ性、耐震性、耐久性等に優れ、適切な維持保全が確保される**長期優良住宅**の普及を促進

認定の状況

令和6年度の認定戸数は145,073戸
認定長期優良住宅のストック数は約174万戸

目標

**「認定長期優良住宅のストック数」
約250万戸(令和12年度)**

※住生活基本計画(令和3年3月19日閣議決定)

要望の結果

現行の特例措置

○【不動産取得税】

課税標準からの控除額を一般住宅特例より増額
一般住宅:1,200万円 → **認定長期優良住宅:1,300万円**

○【固定資産税】

新築住宅に係る税額の減額措置(1/2)について、適用期間を延長
<戸建て> 一般住宅:3年間 → **認定長期優良住宅:5年間**
<マンション> 一般住宅:5年間 → **認定長期優良住宅:7年間**

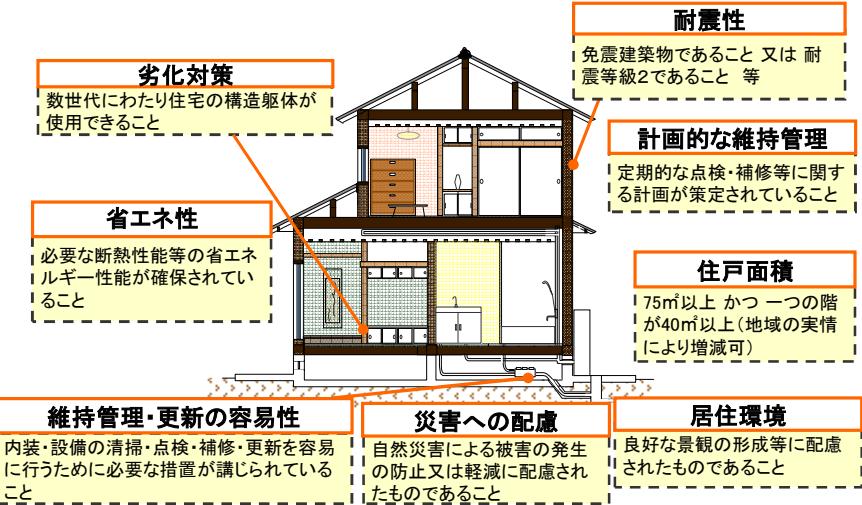
結果

○現行の特例措置を5年間(令和8年4月1日～令和13年3月31日)延長する。
※特例の対象となる住宅の床面積要件の下限について、原則40m²(現行50m²)に緩和するとともに、一定のハザードエリア内に所在する住宅を対象外とする。

長期優良住宅の普及の促進に関する法律

良質な住宅が建築され、長期にわたり良好な状態で使用するため、耐久性、耐震性、維持保全容易性、可変性等を備えた住宅を認定

《長期優良住宅認定基準のイメージ(新築・戸建て)》



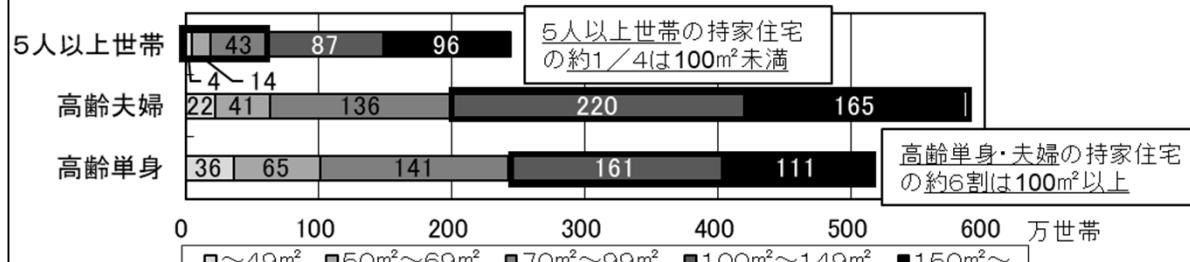
居住用財産の買換え等に係る特例措置の延長 (所得税・個人住民税)

国民一人一人が、多様なライフスタイル、ライフステージに応じた住宅を、無理のない負担で円滑に取得できる住宅市場を実現する。

施策の背景

居住のミスマッチ

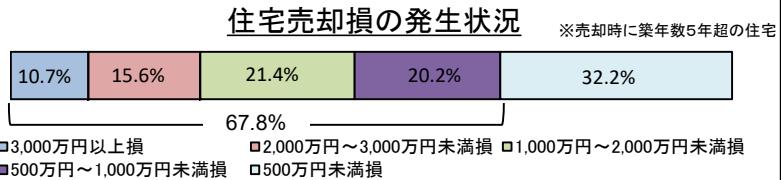
- 世帯人数の多い世帯と高齢単身・夫婦世帯が住む住宅の広さにミスマッチがみられる。



(出典):総務省「令和5年住宅・土地統計調査」

住宅売却損の発生状況

- 居住用財産の譲渡において売却損が発生している者のうち、500万円以上の譲渡損が発生している者が約7割。



(出典):(一社)不動産流通経営協会

- また、譲渡益が発生する場合にも、多額の税負担が発生している。

要望の結果

現行の特例措置

譲
渡
益

- ①住宅の住替え(買換え)にあたって、譲渡資産に係る譲渡益に対する課税について、買換資産を将来譲渡するときまで課税を繰延べ

※譲渡資産の売却額が買換資産の取得額以上の場合は、その差額分について譲渡があったものとして課税

譲
渡
損

- ②住宅の住替え(買換え)にあたって譲渡損失が生じた場合であって、買換資産に係る住宅ローン残高があるときは、譲渡損失額を所得金額の計算上控除(以降3年間繰越控除)

- ③住宅の譲渡にあたって譲渡損失が生じた場合であって、譲渡資産に係る住宅ローン残高が残るときは、住宅ローン残高から譲渡資産の売却額を控除した額を限度に、所得金額の計算上控除(以降3年間繰越控除)

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和8年1月1日～令和9年12月31日)延長する。

※一定のハザードエリア内に所在する買換資産を対象外とする。

既存住宅のリフォームに係る特例措置の延長 (所得税・固定資産税)

既存住宅の性能向上リフォームの促進により、次世代に資産として承継できるような良質な住宅ストック形成、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化を図る。

施策の背景

- 我が国の住宅ストックは戸数的には充足。**既存住宅活用型市場への転換が重要**
 - 耐震性を満たさない住宅や、省エネ性能・バリアフリー性能が不十分な住宅が多数存在
- ➡ リフォームにより**住宅ストックの性能を高めるとともに、リフォーム市場を活性化**することが必要
【住生活基本計画(令和3年3月19日閣議決定)における目標】
令和12年までに既存住宅流通及びリフォームの市場規模を14兆円に拡大

耐震リフォーム
(イメージ)

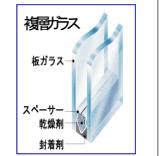


共同住宅
(外付けフレーム補強)



戸建住宅
(筋交いの設置等)

省エネリフォーム
(イメージ)



高断熱窓に
取替え

要望の結果

現行の特例措置

- 一定の性能向上工事を実施した場合について、以下の措置を講じる。

【所得税】

標準的な工事費用相当額をもとに算出された額の10%等を所得税額から控除。

対象工事	対象工事限度額	最大控除額(対象工事)
耐震	250万円	25万円
バリアフリー	200万円	20万円
省エネ	250万円(350万円)	25万円(35万円)
三世代同居	250万円	25万円
長期優良住宅化	耐震+省エネ+耐久性 耐震or省エネ+耐久性	500万円(600万円) 250万円(350万円)
子育て	250万円	25万円

※カッコ内の金額は、太陽光発電設備を設置する場合

※対象工事の限度額超過分及びその他増改築等工事についても一定の範囲まで5%の税額控除

結果

- 【所得税】現行の特例措置を3年間(令和8年1月1日～令和10年12月31日)延長する。

- 【固定資産税】現行の特例措置を5年間(令和8年4月1日～令和13年3月31日)延長する。

※特例の対象となる住宅の床面積要件の下限について、40m²(現行50m²)に緩和

【固定資産税】

工事完了翌年度※1の税額を以下の割合に軽減。

対象工事	税額
耐震	1/2
バリアフリー	2/3
省エネ	2/3
長期優良住宅化※2	1/3

※1 特に重要な避難路として自治体が指定する道路の沿道にある住宅については、

- ・耐震改修をした場合は2年間1/2に軽減
- ・耐震改修をして認定長期優良住宅に該当することとなった場合は翌年度1/3、翌々年度1/2に軽減

※2 耐震改修又は省エネ改修を行った住宅が認定長期優良住宅に該当することとなった場合

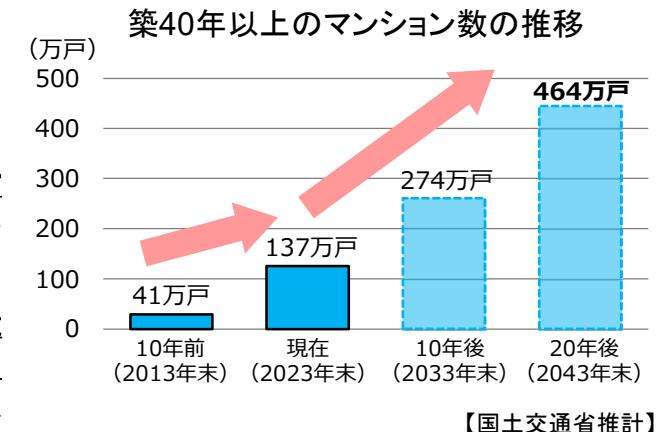
老朽化マンションの再生等の円滑化のための事業施行に係る特例措置の拡充等 (所得税・法人税・登録免許税・個人住民税・法人住民税・事業税・不動産取得税)

今後の老朽化マンションの急増に対応するため、改正マンション再生円滑化法に基づくマンション再生事業等の活用による安全・安心で良好な居住環境を確保したマンション等への再生を促進し、住環境や都市環境の向上、国民の生命の保護を図る。

施策の背景

- 老朽化マンションの急激な増加や、大規模災害の発生の懸念が高まること等を踏まえれば、国民の生命保護の観点から、老朽化マンションの再生が喫緊の課題。
- 今後、建替えなどの再生等に係る取組の強化やマンションの再建などの復興を促進する仕組みの整備が必要となることが見込まれることから、改正マンション再生円滑化法※において、区分所有関係の解消・再生のための新たな仕組みに対応した事業手続を創設。
- 老朽化マンションの再生等においては、費用負担の問題が区分所有者間の合意形成の最大の阻害要因であり、新たな事業手続を活用した再生等を円滑に進めるためには、これらの事業実施において、区分所有者等の負担軽減を図る必要。

※令和7年5月30日公布



要望の結果

現行の特例措置

○【所得税・法人税等】※一部恒久措置

- ・区分所有者等の土地等の売渡時における譲渡所得に係る1,500万円特別控除、軽減税率等
- ・区分所有者等の土地等の取得時における従前資産の譲渡所得の課税繰延
- ・移転等の支出に充てる借家人補償金の総収入金額への不算入措置

○【登録免許税】

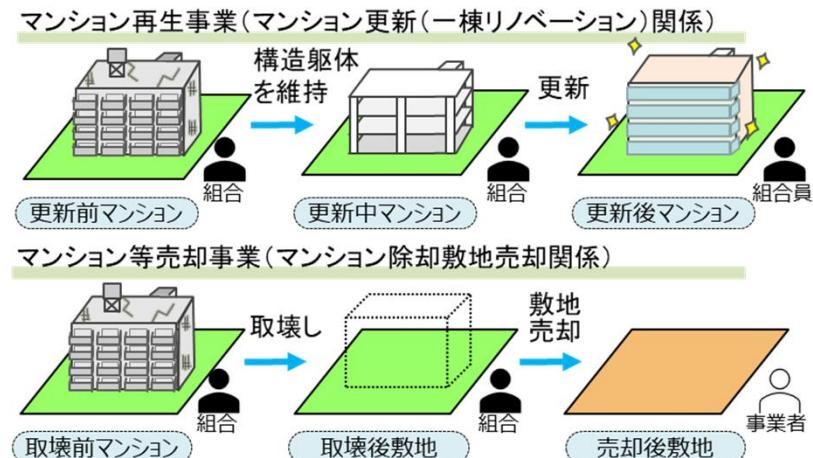
- ・権利変換手続開始の登記等の免税措置

○【不動産取得税】

- ・組合が特定要除却認定マンション等を取得する場合の非課税措置

結果

- 【所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税等】新たに創設された事業について、現行の特例措置を踏まえた措置を講じるとともに、特例措置の対象を拡充した上で、適用期限を延長する(所得税・法人税等(軽減税率等):3年間、登録免許税・不動産取得税:2年間)。
※特例の対象となる再生後マンションの床面積要件の下限について、40m²(現行50m²)に緩和。



都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

官民が協働して地域課題の解決にも資する都市再生を促進し、地域に人や投資を呼び込む域内の磁力と域外から稼ぐ力の強化、それを支える都市の魅力の向上・国際競争力の強化を目指す。

施策の背景

○人口減少の本格化など社会経済情勢が変化し、また、アジアの成長都市との都市間競争も激化する中、都市間や国内外における人・モノ・技術の交流や連携の促進などにより、我が国の持続可能性を高めていくことが求められている。

○厳しい事業環境の下、我が国の活力の源泉である都市の魅力の向上や国際競争力の強化により、国民生活の向上や我が国経済の活性化を図り、持続可能性を高めていくことが重要。

○このため、官民が協働して、住宅、オフィス、イノベーション施設、ゆとりあるオープンスペースなどの都市の諸機能を向上させ、地域課題の解決にも資する都市再生を促進することが必要。

認定民間都市再生事業の効果

【特定都市再生緊急整備地域】

うめきた2期地区開発プロジェクト(大阪府大阪市)



【都市再生緊急整備地域】

長崎スタジアムシティプロジェクト(長崎県長崎市)



- ・「みどり」と融合した生命力あふれる都市空間と、ハイグレードホテル・国際会議場等の一体的な整備
- ・多様なスタートアップ企業の交流・連携を支援
⇒ウェルビーイングの向上、イノベーションの創出による国際競争力の強化
- ・地方都市の魅力を世界に発信
⇒地方の活性化への寄与

- ・オフィス・商業・ホテル・アリーナ・スタジアム等の複合開発により多くの人々を集積
⇒地域経済の活性化をけん引
- ・スポーツやコンサートなど様々なイベントを実施
⇒地域の賑わい創出

要望の結果

現行の特例措置

○認定民間都市再生事業の施行に伴い取得する建築物等について、以下の特例措置を講じる。

【所得税・法人税】 建築物

5年間2.5割増償却(5割増償却)

【不動産取得税】

土地・建築物
課税標準を都道府県の条例で定める割合(7/10~9/10(2/5~3/5))に軽減[参酌基準4/5(1/2)]

【登録免許税】 建築物

建物の保存登記:0.4%→0.35%(0.2%)

【固定資産税・都市計画税】 公共施設等

課税標準を5年間、市町村の条例で定める割合(1/2~7/10(2/5~3/5))に軽減[参酌基準3/5(1/2)]

※() 内は特定都市再生緊急整備地域内の場合

結果

○現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

○【登録免許税】適用要件を緩和し、認定後から竣工までの期間要件(3年(一定の場合は5年))を2年間延ばす。

○【固定資産税・都市計画税】対象施設に、都市再生整備等協定(仮称)※に基づき適切な管理が図られるイノベーション拠点、MICE施設等の公益的施設を追加する。

※検討中の改正法において創設予定

居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置の拡充・延長 (固定資産税・都市計画税)

公共空間の拡大・質の向上につながる民地の開放・施設の改修等を官民一体となって実施することにより、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出し、まちの魅力向上・活性化を図る。

施策の背景

- 地方創生2.0の実現等に向けては、多様な人材が集い、交流し、滞在することで、イノベーションの創出や人間中心の豊かな生活の実現、コミュニティの活性化、ウェルビーイングの向上、健康増進にも繋がる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出することが重要。
- 特に近年は、新型コロナの拡大を契機とした身近なパブリックスペースの価値が高まっていることから、そこに「行きたくなる」、「過ごしたくなる」視点をより一層重視した取組を進めることで、多様な活動の創出、人々の回遊性・滞在性を向上させることが必要。

要望の結果

現行の特例措置

○「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を目指す区域(ウォーカブル区域)において、市町村による公共施設の整備等と一体的に、民間事業者等(土地所有者等)が、民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行った場合に、固定資産税・都市計画税について、課税標準を5年間、市町村の条例で定める割合(1/3~2/3)に軽減する[参酌基準:1/2]。

民地のオープンスペース化

- ・ オープンスペース化した土地(広場、通路等)及びその上に設置された償却資産(ベンチ、芝生等)



建物低層部のオープン化

- ・ 不特定多数の者が自由に交流・滞在できる、低層部の階を改修しオープン化した家屋(カフェ、休憩所等)



結果

- 現行の特例措置を2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。
- 特例措置の適用対象施設として、地域における滞在快適性や魅力をより一層向上させる施設(トイレ・遊具・案内板)を追加する。

観光施策を充実・強化するための国際観光旅客税の拡充 (国際観光旅客税)

観光施策を充実・強化させることにより、観光客の受入れと住民生活の質の確保の両立を図り、地域経済・社会に好循環をもたらす、真の「観光立国」の実現を目指すため、国際観光旅客税を拡充する。

施策の背景

- 近年、オーバーツーリズムの課題等が顕在化する中、地域経済・社会に好循環をもたらす、真の「観光立国」を実現するためには、オーバーツーリズム対策の強化や、地方誘客・需要分散に対する中長期的な視点に立った抜本的な対策が必要。
- 以下のような観光施策※を充実するためには、国際観光旅客税の引上げによる財源確保が必要不可欠。
※ 国際観光振興法及び国際観光旅客税の使途に関する基本方針に適合するもの(以下は令和8年度から実施する主な施策)。

1. オーバーツーリズム対策の徹底

インバウンドの受入れと住民生活の質の確保との両立 を図るための個別課題への対応

- 過度の混雑対策
 - ・ 混雑状況の見える化による混雑回避の誘発や手ぶら観光の推進など、過度の混雑に対する対策の強化
 - ・ 需要管理のための新たな仕組みの導入促進
(パークアンドライドの実施、需要に応じた入域管理や予約制導入・有料化等)
 - ・ 円滑な出入国・通関等の環境整備 等
- マナー違反対策
 - ・ 観光客へのマナー啓発など、マナー違反対策の強化
 - ・ 違反行為防止のための環境整備支援（撮影スポットの整備、スマートごみ箱の設置等） 等
- 違法な民泊サービスの解消

地方誘客の推進による特定の都市・地域への 集中是正と分散の推進

- 地方の観光地の魅力向上・地方誘客
 - ・ 広域連携DMO等が中心となった観光地域づくり
 - ・ 廃屋撤去・再生による地方温泉地等も含めた観光まちづくり
 - ・ 国立公園など自然資源を活用した観光振興の強化
 - ・ 文化資源・スポーツツーリズムを活用した全国各地への観光拡大・充実
 - ・ 地方誘客・観光需要の分散に資するプロモーション 等
- 地方部への交通ネットワークの機能強化
 - ・ 空港アクセス鉄道、国内航空、クルーズ船等の交通基盤の機能強化
 - ・ 観光地への二次交通の整備 等

2. 日本人出国者への配慮

○ 安全安心な海外旅行環境の整備 等

※上記「1. オーバーツーリズム対策の徹底」中にも、空港アクセス鉄道や国内航空の機能強化等、日本人出国者にも裨益する施策も含まれる。

要望の結果

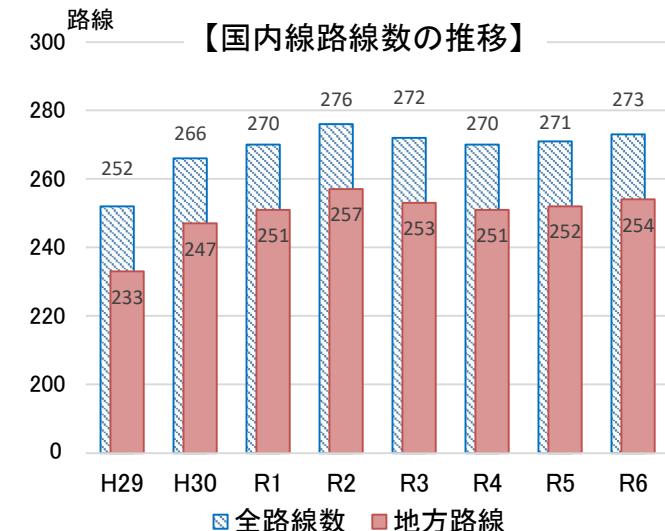
- 国際観光旅客税の税率を、現行の旅客1人1回当たり1,000円から3,000円に引き上げる。
- 事業者の準備期間等を考慮し、令和8年7月1日以後に適用する。
(注)令和8年7月1日より前に締結された一定の運送契約に基づく同日以後の出国は旧税率(1,000円)を適用。
- 今後、更なる観光施策の強化・充実を図るための財源確保の必要性や、今回の税率引上げによる旅客の負担感、事業者の実務等を勘案した上で、税率の見直しについて、できるだけ早期に結論を得られるよう検討を行う。

国内線航空機に係る特例措置の延長 (固定資産税)

国内航空路線に用いる機材の導入を促進することにより、安定的な航空輸送サービスの提供と利便性の高い国内航空ネットワークの維持を図り、もって交流人口等の増加、インバウンドの受入れ促進、そして、地方創生の実現を目指す。

施策の背景

- 国内航空路線は、人々の日々の生活を支えるとともに、大都市圏との関係人口・交流人口の拡大やインバウンド需要の取り込みのためにも不可欠な社会基盤である。特に、「2030年に訪日外国人旅行者数6,000万人」という政府目標の達成には、地方への誘客を含む国内の人流促進が重要である。
- 他方、足元の円安や物価高、賃金の上昇等による整備費、機材費、燃油費等のコスト増もあり、国内航空事業は構造的に収益確保が困難な状況にある。さらに、人口減少に伴い、地方路線を中心とした路線網の見直しを迫られることが懸念されている。
- 加えて、航空会社は、新型コロナウイルスの感染拡大に際して、航空機の早期退役、新規機材の導入の見合わせ等によりやむを得ず供給体制を縮減させており、企業努力のみではその回復が困難な状況にある。



要望の結果

現行の特例措置

○ 【固定資産税】

国内路線に就航する航空機について、
その課税標準を右表のとおり軽減する。

最大離陸重量	① 30トン未満	② 30トン以上50トン未満	③ 50トン以上200トン未満	④ 200トン以上
機材イメージ	リージョナル機 例:ATR等(約50席)	リージョナル機 例:ERJ等(約70席)	中・小型機 例:B737等(約150席)	大型機 例:A350等(約370席)
特例期間	取得後5年間	取得後5年間	取得後5年間	取得後3年間
軽減後の割合	1/4	初年度:3/8 2~5年度:2/5	2/5	2/3

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。

※ ①～③は、地方路線就航時間割合等の要件あり

鉄道事業再構築事業を実施するローカル鉄道の資産取得に係る特例措置の延長 (不動産取得税)

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、もって持続可能な地域公共交通への再構築を促進する。

施策の背景

- ローカル鉄道は、人口減少等による長期的な需要減に直面している一方、地域住民の通勤・通学等の日常生活の足、観光等の地域経済の礎として重要な役割を果たしていることから、その維持・活性化が喫緊の課題となっている。
- このため、事業構造の見直しや利便性の向上を促進するなどローカル鉄道の再構築に向けた取組が不可欠なところ、事業構造の見直しに当たり、鉄道事業者の収支改善につながる「上下分離方式」の導入を促進するためには、資産の譲渡に係る負担を軽減することが必要である。

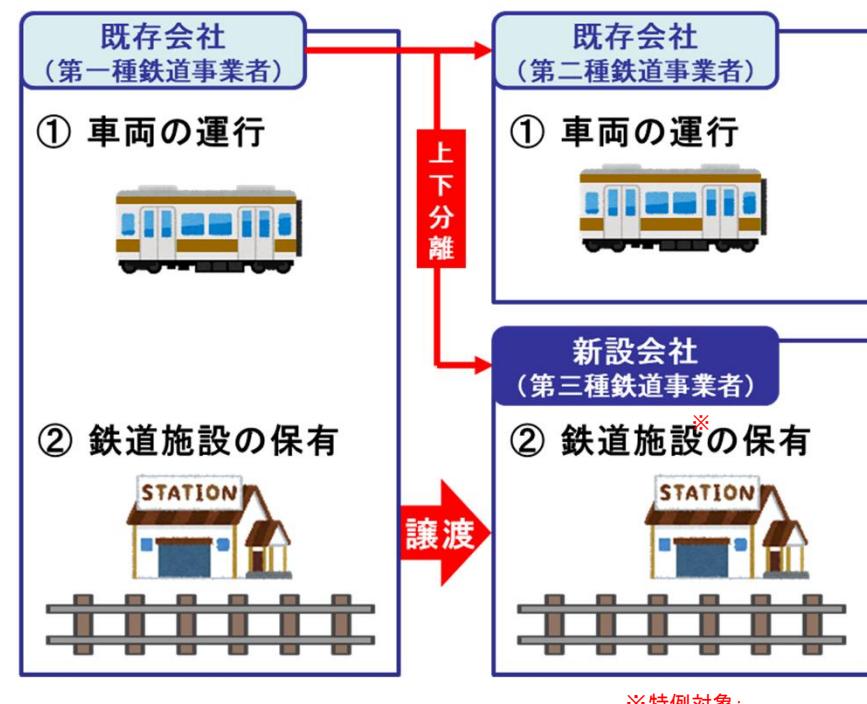
要望の結果

現行の特例措置

- 【不動産取得税】
鉄道事業再構築事業を実施する路線において、鉄道事業者が既存の鉄道事業者から取得した鉄道事業の用に供する不動産(土地・家屋)について、非課税とする。

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。



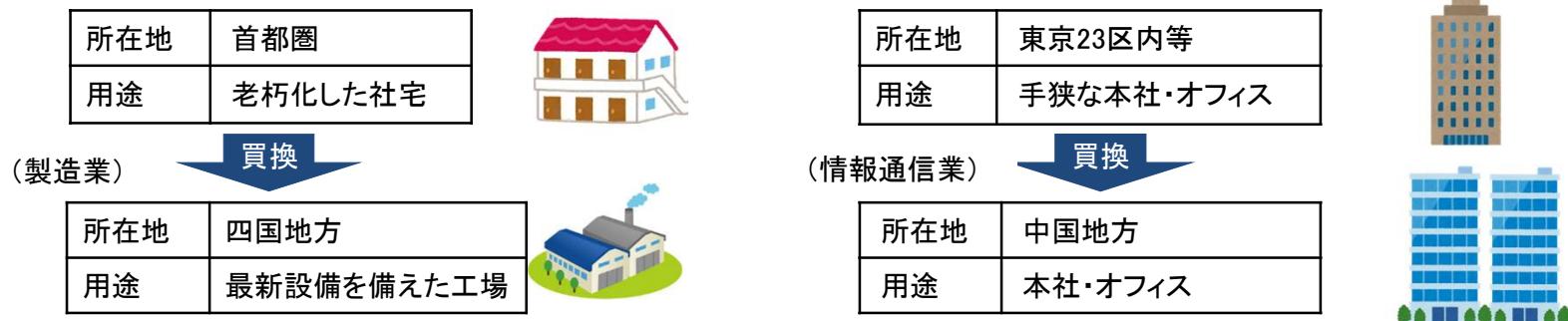
長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長 (所得税・法人税)

長期保有土地等の譲渡益を活用した事業再編や新たな国内設備投資を喚起し、生産性向上や内需の拡大を通じた持続的な経済成長の実現を図る。

施策の背景

- 土地等は経済活動の基盤であり、より有効に活用(投資)する担い手への移転を促進することが必要。
- 課税の繰延べによる譲渡益も活用し、事業再編や新たな国内設備投資を喚起。
→生産性向上や内需の拡大を通じ、日本経済全体の持続的な経済成長に寄与。
- 東京23区内から三大都市圏外に本社を移転する場合の繰延割合を高く設定するなど、企業の地方移転へのインセンティブを高め、地方創生2.0の実現にも寄与。

活用イメージ



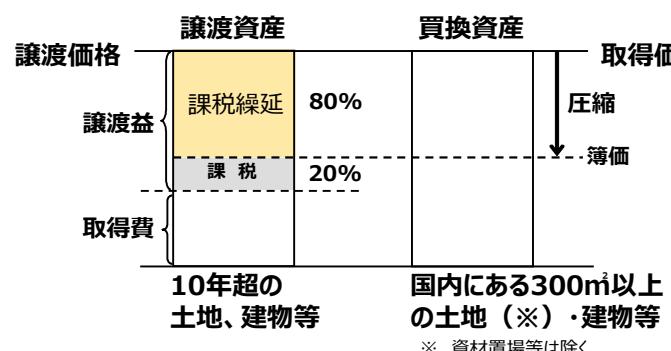
要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・法人税】
長期保有(10年超)の土地等を譲渡し、新たに事業用資産(買換資産)を取得した場合、譲渡した事業用資産の譲渡益について、原則 80%の課税繰延べ

結果

- 対象となる買換資産について一部見直しの上、特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。



<資産の所在に応じて繰延割合を変更>

	譲渡資産	⇒	買換資産	繰延割合
①	三大都市圏外	⇒	三大都市圏内	75%
②	三大都市圏外	⇒	東京23区内	70%

本社移転の場合

	譲渡資産	⇒	買換資産	繰延割合
③	三大都市圏外	⇒	東京23区内	60%
④	東京23区内	⇒	三大都市圏外	90%

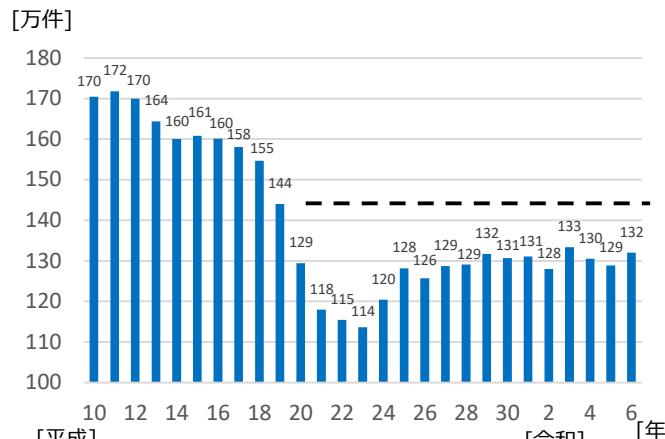
土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長 (登録免許税)

土地の取得時の負担を軽減し、土地に対する需要を喚起することにより、土地の流動化を通じた有効利用等の促進を図り、「賃上げと投資が牽引する成長型経済」への移行を確実なものとする。

施策の背景

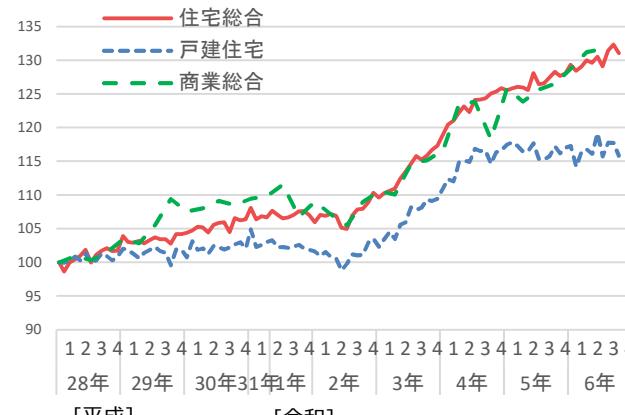
- 土地取引件数は、リーマンショック後に急落して以降、低い水準で横ばいが続いており、土地取引の活性化が必要
- 不動産取引価格は近年上昇しており、定率税である登録免許税の負担も増大
- 取引コストを抑え、土地取引を活性化し、土地の有効活用を促進することにより、「賃上げと投資が牽引する成長型経済」を実現

土地取引件数の推移



不動産取引価格指数

※平成28年1Q=100



住宅取得の際に敷地を取得する割合

※賃貸住宅を除く

住宅の種類	流通数 ※1	敷地取得割合 ※2
新築注文住宅	49.8万戸	70.3%
分譲住宅	37.5万戸	94.5%
合計	87.3万戸	80.7%

(出典)総務省「令和5年住宅・土地統計調査」
2021年～2023年9月(住宅の建築の時期)の数値(※1)
国土交通省「令和5年度住宅市場動向調査」(※2)

新築住宅取得者の8割以上が敷地も取得しており、土地に係る税額は、住宅取得にも影響

要望の結果

現行の特例措置

- 【登録免許税】土地の所有権移転登記等に係る税率を軽減する。

結果

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

対象	本則	特例
所有権移転登記	2%	1.5%
信託登記	0.4%	0.3%

優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長等 (所得税・法人税・個人住民税・法人住民税)

良好な住環境の整備に向けた事業への用地取得を円滑化し、住宅・市街地の防災性向上、暮らしやすい居住環境の確保や良質な住宅ストックの形成の促進を図る。

施策の背景

- 良好な環境を備えた住宅・宅地開発は、一般的に事業期間が長く、規模も大きいため、事業のコスト・リスク等が高くなってしまい、市場原理に任せただけでは十分に供給が進まない。



- 一定の優良な事業を行う民間事業者等の用地取得を円滑化し、事業に要する期間の短期化、事業のコストやリスクの軽減を図ることにより、良好な環境を備えた住宅・宅地整備の促進を図る必要がある。

<事業イメージ>

- ・密集市街地整備法による防災街区整備事業



- ・市街化区域等内において優良な建築物を建築する事業



病院、教育施設等

要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・個人住民税】
一定の事業のために土地等を譲渡した場合、長期譲渡所得(2,000万円以下の部分)に係る税率を右のとおり軽減

※長期譲渡所得は、所有期間が5年を超える土地や建物を売却したときの譲渡益

結 果

- 対象事業を一部見直しの上、特例措置を3年間(令和8年1月1日～令和10年12月31日)延長する。

※一部の事業について、一定のハザードエリア内に所在する土地等の譲渡を対象外とする。

- 都市計画区域内における一定の一団の住宅又は中高層耐火共同住宅の建設の用に供するための土地等の譲渡について、足下の住宅建築費高騰の影響を踏まえ、建築費単価の要件を引き上げる。

	所得税	個人住民税	合計
本則	15%	5 %	20%
特例	10%	4 %	14%
軽減部分	▲ 5 %	▲ 1 %	▲ 6 %

※法人に対しては、土地重課(長期5%)を適用除外
(ただし、土地重課は令和10年度末まで課税停止)

低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置の延長 (所得税・個人住民税)

価格面の課題(低い売却価格、相対的に高い取引コスト)から市場取引が成立しにくい低未利用地について、新たな利用意向を示す者への土地の譲渡を促進し、適切な利用・管理を確保するとともに、更なる所有者不明土地の発生を予防する。

施策の背景

低額な不動産取引の課題

- 売却収入が低い
- 相対的に譲渡費用（測量費、解体費等）の負担が重い

空き地・空き家として放置

売却時の負担を軽減することで売却インセンティブを付与し、土地に新たな価値を見いだす者への譲渡を促進

- 新所有者による土地の適切な利用・管理
- 土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化
- 空き地・空き家の解消
- 所有者不明土地の発生予防

低未利用地の面積推移



低未利用地の譲渡の更なる促進が重要

特例措置 (R2～)

特例措置の活用事例



(出典: 奥州市提供)



(出典: 奥州市提供)



(出典: 関市提供)



(出典: 関市提供)



(出典: 栃木市提供)



(出典: 栃木市提供)

要望の結果

現行の特例措置

○【所得税・個人住民税】

個人が以下の譲渡を行った場合※、土地の長期譲渡所得から最大100万円を控除

- ・市街化区域や用途地域設定区域内等にある800万円以下の低未利用地等
- ・上記以外の都市計画区域内にある500万円以下の低未利用地等

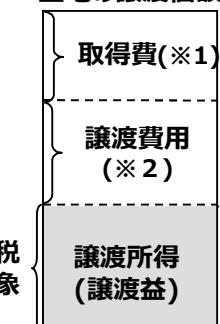
※譲渡前に低未利用であること及び譲渡後に買主により利用されることについて市区町村が確認したものに限る。

※所有期間が5年を超えるものに限る。

結果

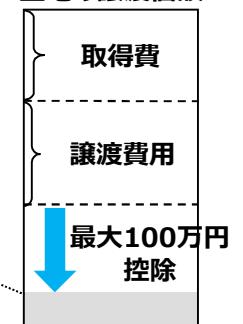
- 現行の特例措置を3年間(令和8年1月1日～令和10年12月31日)延長する。

【特例なし】 土地の譲渡価額



課税
対象

【特例あり】 土地の譲渡価額



譲渡所得の20%が課税される

※1 取得費が分からない場合は、譲渡価額の5%相当額を取得費として計算することができる。
※2 宅建業者への仲介手数料、解体費、測量費等で譲渡のために直接要した費用。

自動車関係諸税の課税のあり方の検討 (自動車重量税、自動車税等)

令和8年度税制改正大綱(令和7年12月19日)(抜粋)

5. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しに当たっての基本的考え方

自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。 その上で、…との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

(2) 環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、米国関税措置がわが国の自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車ユーザーの取得時における負担を軽減、簡素化するため、令和8年3月31日をもって廃止する。

(3) 自動車税及び軽自動車税のあり方

令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。 その際、以下の点に留意するものとする。

- ・ 現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性

(4) エコカー減税の見直し

自動車重量税のエコカー減税については、2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標を踏まえ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長する。

(5) 利用段階における負担の適正化に向けた課税

自家用の乗用自動車のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。具体的には、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和9年度税制改正において法制化する。

- ・ 周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和10年5月1日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。
- ・ 新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。
- ・ 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、令和9年度税制改正において検討し、結論を得る。
- ・ 現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。

(6) 軽油引取税の「当分の間税率」の廃止

令和7年11月5日の6党間での合意に基づき、軽油引取税の「当分の間税率」を令和8年4月1日に廃止する。

自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置 (エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電動車の普及状況等を鑑みて引き続き特例措置を実施し、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとなることを目指す。

施策の背景

自動車重量税		自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	自動車税・軽自動車税 (種別割)
税の種別	国税	地方税(自動車税:都道府県税、軽自動車税:市町村税)	
課税客体	自動車検査証の交付等を受ける自動車 車両番号の指定を受ける軽自動車	自動車等の取得	自動車等の保有
課税標準	自動車の重量	自動車等の取得価額	総排気量 ※トラック:最大積載量、バス:乗車定員
本則税率	0.5t当たり2,500円 ※登録乗用車の場合	3% ※自動車税における自家用車の場合	年額25,000円～110,000円 ※自動車税における自家用乗用車の場合

要望の結果

- 自動車重量税及び自動車税・軽自動車税種別割の特例措置を2年間(自動車重量税:令和8年5月1日～令和10年4月30日、自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長等する。
- 自動車税・軽自動車税環境性能割は、廃止する。
- 【自動車重量税】エコカー減税
※乗用車の場合
- 【自動車税・軽自動車税】グリーン化特例

	令和12年度燃費基準						電気自動車等
	80%	85%	95%	100%	105%	125%	
①	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税(2回)		
②	本則税率	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税(2回)	

	令和12年度燃費基準			電気自動車等
	70%	80%	90%	
自	対象外		▲75%	
営	対象外		▲75%	

- ①令和8年5月1日～令和9年4月30日
②令和9年5月1日～令和10年4月30日

物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】(固定資産税・都市計画税)

物流の維持・安定化に資する基幹的な物流拠点の整備等を実施する者の負担を軽減することで、民間投資による公共性の高い拠点整備を図り、もって経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流の効率化・安定化を目指す。

施策の背景

- 我が国の経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流拠点については、ドライバー不足を背景としたトラック輸送の変容*、施設の老朽化、人口減少による域内市場の縮小等を背景に整備・更新や集約化・適正配置が求められているものの、その規模の大きさから投資額も大きくなる傾向があり、整備等が進んでいない状況にある。

* 労働規制の強化を踏まえた中継輸送の拡大等

- 物流拠点の整備等に当たっては、地域における日常的な物流ネットワークの確保に資することや、災害時における生活必需品や復旧・復興のための物資の集積拠点として利用可能したことといった公共性の観点も踏まえつつ、地方公共団体の協力も得ながら整備等を推進する必要性が高まっている。



トラック輸送の変容を踏まえた基幹となる物流拠点のイメージ

要望の結果

- 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る特例措置について、その対象を物流拠点*の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。



地方公共団体が関与した物流拠点整備の取組の例
(北海道名寄市における整備イメージ)

- ・【固定資産税・都市計画税】
新たに取得した家屋について、取得後5年間にわたり、課税標準を1/2に軽減する

- ・【固定資産税】
新たに取得した償却資産(構築物)について、取得後5年間にわたり、課税標準を3/4に軽減する

※ 対象となる物流拠点は、地方公共団体が関与した公共性を有する、幹線上の中継輸送機能等を持った物流拠点

先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の延長 (自動車重量税)

先進安全技術を搭載した車両の早期普及を促進することで、交通事故による死者数の低減を図り、もって安心・安全な社会の実現を目指す。

施策の背景

- 「第11次交通安全基本計画」(令和3年3月中央交通安全対策会議決定)において交通事故による年間の死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和6年の死者数は2,663人であり、更なる取組の強化が必要な状況にある。
- 特に、トラック・バスなどの大型車両は、事故発生時の被害が大きくなりやすく、高い事故防止・被害軽減効果が期待される先進安全技術を搭載した車両の早期の普及・導入が求められている。他方、そうした車両は従来のものより高額であるため、車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠である。

衝突被害軽減ブレーキ ^{※1} (歩行者検知機能付き)	
死亡事故	2,786件
うち、対歩行者	904件
低減効果 ^{※2}	32.4%

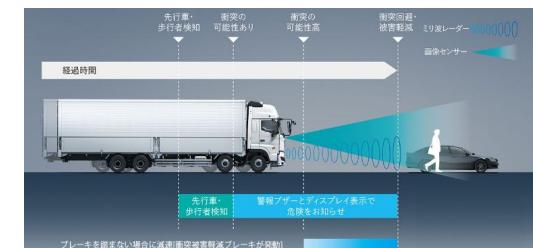
※1 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。

※2 事業用トラックの死亡事故のうち、装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算。

要望の結果

現行の特例措置

- 【自動車重量税】バス及び車両総重量3.5t超のトラックであって、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、税額を25%軽減する。



結果

- 現行の特例措置[※]を2年4か月間(令和8年5月1日～令和10年8月31日)延長する。
※現行の対象期間は、令和8年4月30日まで。



耐震改修が行われた要安全確認計画記載建築物等に係る税額の減額措置の延長 (固定資産税)

耐震性が不足している建築物の耐震改修を促進し、地震発生時における人命・財産の被害の防止を図る。

施策の背景

- 令和6年能登半島地震による建築物の被害状況を踏まえ、また、切迫する南海トラフ地震、首都直下地震等の発生を見据え、地震による人命・財産の被害の防止のため、既存建築物の耐震化は喫緊の課題。
- 「国土強靭化基本計画」(令和5年7月28日閣議決定)等に基づき、耐震診断義務付け対象建築物の耐震改修等を進めてきたところ、令和5年度末時点の耐震性不足解消率については、下記のとおり。

➤ 要緊急安全確認大規模建築物	約92.5%
➤ 要安全確認計画記載建築物	防災拠点建築物	約85.0%
	避難路沿道建築物	約43.6%
- 「国土強靭化実施中期計画」(令和7年6月6日閣議決定)等において、下記のとおり決定。
 - ① 要緊急安全確認大規模建築物は令和12年までに、要安全確認計画記載建築物は早期に、耐震性が不十分なものをおおむね解消する
 - ② 要安全確認計画記載建築物のうち避難路沿道建築物については、令和12年に、耐震化等が講じられたものの割合を60%まで引き上げる
- 近年の資材価格の高騰等の影響を受け、未だ耐震改修が行われていない建築物が存在しており、予算措置と相まって、耐震改修を引き続き促進することが必要。

<耐震改修工事の例>



柱付き鉄骨ブレース補強

要望の結果

現行の特例措置

- 【固定資産税】 耐震診断義務付け対象建築物で耐震診断結果が報告されたもののうち、政府の補助を受けて耐震改修工事を完了したものについて、工事完了翌年度分から2年間、固定資産税額を1/2に軽減

結果

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

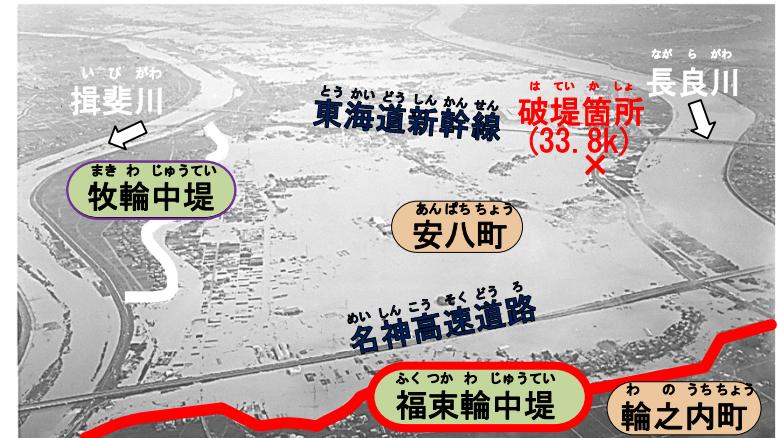
浸水被害軽減地区の指定に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

浸水の拡大を抑制する効果のある輪中堤や自然堤防等の盛土構造物を浸水被害軽減地区として指定し、流域治水を推進することにより、浸水被害の軽減を図る。

施策の背景

- 平成29年の水防法改正において、洪水浸水想定区域内で、浸水の拡大を抑制する効用があると認められる輪中堤や自然堤防等の盛土構造物を、浸水被害軽減地区として指定する制度を創設。
- 令和3年には流域治水関連法が施行され、流域全体のあらゆる関係者が協働して水災害対策に取り組む「流域治水」へ治水政策を転換。
- 流域の遊水機能を保全し浸水被害を軽減する対策を強化する中で、浸水の拡大を抑制する盛土構造物を保全することは、流域治水の実現に不可欠。
- 地区の指定にあたっては、土地所有者の同意が必要であるため、土地所有者へのインセンティブを高めるための税制上の特例措置が引き続き必要。

＜福東輪中堤:昭和51年9月 台風17号の際の様子＞



- 岐阜県安八郡輪之内町は、昭和51年9月の台風17号による長良川決壊(いわゆる9.12水害)の際に浸水を阻止した福東輪中堤を、平成30年3月30日に浸水被害軽減地区に指定。

要望の結果

現行の特例措置

- 【固定資産税・都市計画税】
浸水被害軽減地区の指定を受けた土地に係る固定資産税及び都市計画税について、指定後3年間、課税標準を市町村の条例で定める割合(1/2~5/6の範囲内)に軽減する[参酌基準:2/3]。

結果

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

バリアフリー改修が行われた劇場・音楽堂等に係る税額の減額措置の拡充・延長 (固定資産税・都市計画税)

不特定多数の高齢者、障害者等が利用する施設のバリアフリー化を促進し、誰もが安心して快適に利用できる環境を実現する。

施策の背景

- 令和7年中を目途に、バリアフリー法に基づく基本方針が見直され、バリアフリー化率の目標も引き上げられる予定。
- 不特定多数の高齢者、障害者等が利用し、バリアフリー化の社会的要請が強い特別特定建築物(※)について、ストックの大半を既存建築物が占めていること、バリアフリー化が改修等の機会をとらえて段階的に実施されていることを踏まえると、様々な用途の既存建築物のバリアフリー改修に対する支援が特に重要。

(※)特別特定建築物…バリアフリー法に規定する移動等円滑化が特に必要なものとして定める建築物

- 特別特定建築物におけるバリアフリー化について、建築物のバリアフリー化に関する他の施策と相まって、税制の特例措置を講じることにより、改修費用負担の軽減を図り、バリアフリー化を促進。



トイレのバリアフリー化



スロープの設置

要望の結果

現行の特例措置

【固定資産税・都市計画税】

劇場・音楽堂等が建築物移動等円滑化誘導基準(※)に適合するバリアフリー改修を行う場合に、工事完了の翌年度から2年間、固定資産税・都市計画税の税額を2/3に軽減

(※)建築物移動等円滑化誘導基準…バリアフリーのために誘導すべき施設の構造及び配置に関する基準

結果

- 特例措置の対象となる建築物を特別特定建築物のうち政府の補助を受けて改修を行ったものとともに、対象となる工事の要件を緩和する。
- 固定資産税等の税額を軽減(1/2~5/6の範囲内において市町村の条例で定める割合(参酌基準:2/3))する等の措置を講じる。
- 特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税）

自動車交通におけるバリアフリー車両の導入を促進することで、高齢者、障害者等を含む全ての者が安心して移動・生活することができるユニバーサル社会の実現を目指す。

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し、全ての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められている。このため、これらの者がバス、タクシーなどの自動車交通を利用して安全・円滑に移動できるよう、バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。
- 他方、バリアフリー車両の導入は、直接的な需要増には結びつかない投資であること、通常の車両より高額であること等によりその普及が低調な状況にある。このため、バリアフリー車両の取得時における負担を軽減することが不可欠である。

要望の結果

現行の特例措置

- 【自動車重量税】一般乗合旅客自動車運送事業者等が取得するバリアフリー車両について、自動車重量税(初回新規登録分)を免税とする。

乗合バス(路線バス・空港アクセスバス等)	
ノンステップバス	70.5% (約80%)
リフト付きバス	8.6% (約25%)
空港アクセスバス※1	41.2% (約50%)
貸切バス(観光バス等)	
ノンステップバス・リフト付きバス	1,229台 (約2,100台)
タクシー	
福祉タクシー	52,553台 (約90,000台)
UDタクシー※2	4/47 (47/47)

バリアフリー車両の導入状況(令和5年度末)

(括弧内は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標)

※1 平均利用者数2,000人/日以上の航空旅客ターミナルのうち
鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線の運行系統の総数

※2 総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数



結果

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

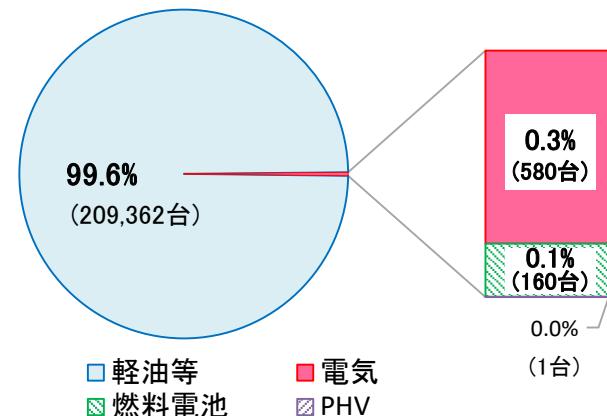
電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

バス事業者が電気バス等を導入しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。

施策の背景

- 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げており、運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められているところ。
- 温室効果ガスの削減には電動車等への転換が大きく貢献するものの、特に事業用の電気バス(EVバス)等については、既存車両より車体価格が高額であるほか、
 - ・車両の導入それ自体は、収入増加に直接的には結びつかない投資となること
 - ・バッテリー交換など既存車両に比べて維持・管理コストがかかることといった理由から電気乗用車(一般のEV車)に比して著しく普及が遅れており、事業者における導入を促進することが必要である。

バスの保有台数の内訳(令和6年3月末時点)



出典：自動車検査登録情報協会統計より国交省にて作成

要望の結果

- 電気バス等※に係る自動車重量税及び自動車税について、今後の普及状況を見据えながら、令和9年度以降の税制改正で具体化する。

※ 電気バス、燃料電池バス又はプラグインハイブリッドバス

特例措置の対象となる車両(イメージ)



環境負荷の低減に資する船舶等に係る特別償却制度及び買換特例制度の延長 (所得税・法人税)

環境性能の高い船舶等の建造や買換えを促進することで、持続可能な海上輸送の実現や港湾整備に必要な体制の確保を目指すとともに、安定的な海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を目指す。

施策の背景

- 「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて、我が国の国民生活と経済活動を支える外航・内航海運分野や港湾整備分野においても、CO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶及び作業船の普及を促進することが求められている。このため、多額の資金を要する船舶等の新造・代替を、事業環境にとらわれず進めることができる環境を整備する必要がある。
- また、国際情勢の緊迫化により、船舶を海外船主からの用船に依存した場合の経済安全保障上のリスクが顕在化しているところ、安定的な国際海上輸送を確保するためには、国内の船主が外航船舶を安定的に保有する必要があることから、国内船主による造船所での計画的な船舶建造を促進する必要がある。さらに、造船・舶用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待されている。

要望の結果

現行の特例措置

特別償却制度

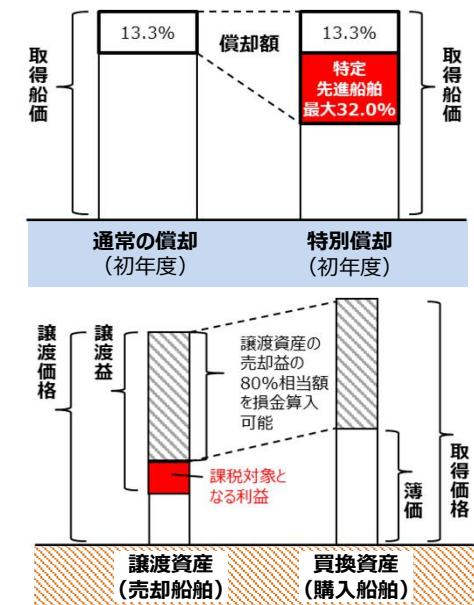
- 【所得税・法人税】国内の船主が取得した船舶について、特別償却による課税の繰延べを可能とする。
 - ・ 外航 <先進船舶>日本籍船:20%、外国籍船:18% <環境負荷低減船>日本籍船:17%、外国籍船:15%
※ いずれも経済安全保障に資する一定の要件(大臣認定を受けた造船所での建造等)を満たす場合には償却率を上乗せ ⇒ 日本船社が運航する船舶:+12%、外国船社が運航する船舶:+10%
 - ・ 内航 <高度環境負荷低減船>18% <環境負荷低減船>16%

買換特例制度

- 【所得税・法人税】以下の譲渡益について、80%まで課税の繰延べを可能とする。
 - ・ 海上運送業に供する一定の船舶を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす船舶を新たに取得した場合の譲渡益
 - ・ 港湾整備等に供する一定の作業船を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす作業船を新たに取得した場合の譲渡益

結果

- 【特別償却制度】対象船舶の要件を一部見直しの上、特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。
- 【買換特例制度】作業船を除き、現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。作業船については、対象となる譲渡資産について一部見直しの上、特例措置を2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。



主要項目以外の項目

1. 国土交通省主管

- より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長(地球温暖化対策のための税)
- 土地等の譲渡益に対する追加課税制度の停止期限の延長(所得税・法人税等)
- 相続税等納税猶予農地を公共事業用地として譲渡した者に対する利子税の免除特例措置の延長(相続税・贈与税)
- 特定住宅被災市町村の区域内にある土地等を譲渡した場合の2,000万円特別控除の特例措置の延長等(所得税・法人税等)
- 市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長(所得税・法人税)
- 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律等の改正に伴う所要の措置(所得税・法人税等)
- 災害ハザードエリアからの移転促進のための特例措置の延長(登録免許税)
- 都市緑化支援機構による緑地の買入れに係る非課税措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- 高規格堤防整備事業に伴い取得する建替家屋に係る特例措置の延長(不動産取得税・固定資産税)
- 浸水防止用設備に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 除害施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 高速道路株式会社及び(独)日本高速道路保有・債務返済機構が事業の用に供する不動産の取得及び固定資産に係る非課税措置の延長(不動産取得税・固定資産税等)
- 既存住宅に係る特定の改修工事をした場合等の所得税額の特別控除に関する標準的費用額等の工事実績を踏まえた見直し(所得税)
- 特別貸付けに係る消費貸借に関する契約書の印紙税の非課税措置の延長(印紙税)
- 令和6年能登半島地震に係る被災住宅用地等に係る課税標準の特例措置の拡充(固定資産税等)

- 宅地建物取引業者等が取得する新築住宅の取得日に係る特例措置及び一定の住宅用地に係る税額の減額措置の期間要件を緩和する特例措置の延長(不動産取得税)
- 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)
- 航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長(法人税等)
- 航空機に使用する部分品等に係る免税措置の延長(関税)
- 非居住者のカジノ所得の非課税措置に係る所要の措置(所得税)

2. 他府省主管

- 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充・延長(所得税・法人税等)
- 第1次国土強靭化実施中期計画等を踏まえた財源確保方策の検討の開始
- 令和6年能登半島地震による側方流動に起因する土地境界問題への対応のための登記に係る登録免許税の特例措置の創設(登録免許税)
- 特定復興産業集積区域における機械及び装置、建物及びその附属設備並びに構築物の特別償却等の特例措置の廃止(所得税・法人税等)
- 防災集団移転促進事業の移転元地を利活用するために土地の交換を行った場合の登録免許税の特例措置の廃止(登録免許税)
- 被災代替建物等に係る登録免許税の免税措置及び印紙税の非課税措置の延長等(登録免許税・印紙税)
- 被災代替家屋等に係る不動産取得税の特例措置の延長等(不動産取得税)
- 被災代替家屋等に係る固定資産税等の特例措置の延長等(固定資産税等)
- カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の延長等(所得税・法人税等)
- 福島における特定風評被害による経営への影響に対処するための特定事業活動に係る特例措置の延長(所得税・法人税等)
- 地震防災対策用資産に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)