

令和 9 年度税制改正要望事項

令和 8 年 8 月
国土交通省

目 次

令和9年度国土交通省税制改正要望 主要項目1

I. 持続的な経済成長の実現

- 自動車関係諸税の課税のあり方の検討3
- 電気バス等に係る特例措置の創設4
- 外航海運税制の見直しに係る所要の措置5
- 政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置の創設6
- 国際戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長7
- トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長8
- 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等9
- 土地に係る固定資産税の負担調整措置及び条例減額制度の延長10
- 土地等に係る不動産取得税の特例措置の延長11
- 市街地再開発事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の拡充・延長12
- リート及び特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置の延長13
- 不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長14
- 工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税の特例措置の延長15

II. 豊かな暮らしの実現

- 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等に係る所要の措置16
- 住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の拡充等17
- 空き家の発生を抑制するための特例措置の拡充・延長18
- 買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の拡充・延長19
- 大規模の修繕等が行われたマンションに係る税額の減額措置の拡充・延長20
- 新築マンションの価格高騰への対応に係る所要の措置 21
- 航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る特例措置の拡充・延長22
- 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等に係る特例措置の延長23
- JR北海道、JR四国及びJR貨物に係る特例措置(二島特例・承継特例等)の延長24
- 半島及び離島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長25

III. 安全で安心な地域社会の実現

- 津波避難施設に係る特例措置の延長26
- 鉄道の耐震対策の促進に係る特例措置の延長27
- 鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の延長28
- サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長等29
- 住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給に係る特例措置の創設30
- 鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置の延長31
- 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32
- 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拡充33
- 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拡充・延長34
- 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35

主要項目以外の項目36

令和9年度国土交通省税制改正要望(主要項目)

I 持続的な経済成長の実現

1. 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 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)
- ③ 外航海運税制の見直しに係る所要の措置
- ④ 政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置の創設
- ⑤ 国際戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- ⑥ トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長(法人税等)
- ⑦ 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等

2. 不動産市場の活性化、土地の有効活用の促進

- ① 土地に係る固定資産税の負担調整措置及び条例減額制度の延長
- ② 土地等に係る不動産取得税の特例措置の延長
- ③ 市街地再開発事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の拡充・延長(固定資産税)
- ④ リート及び特定目的会社を取得する不動産に係る特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- ⑤ 不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長(登録免許税・不動産取得税)
- ⑥ 工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税の特例措置の延長

Ⅱ 豊かな暮らしの実現

1. 住まいの質の向上、無理のない負担での住宅の確保

- ① 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等に係る所要の措置(贈与税)
- ② 住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の拡充等(登録免許税)
- ③ 空き家の発生を抑制するための特例措置の拡充・延長(所得税等)
- ④ 買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の拡充・延長(登録免許税・不動産取得税)
- ⑤ 大規模の修繕等が行われたマンションに係る税額の減額措置の拡充・延長(固定資産税)
- ⑥ 新築マンションの価格高騰への対応に係る所要の措置

2. 活力ある地域づくり、地域の魅力の向上

- ① 航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る特例措置の拡充・延長
- 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等に係る特例措置の延長(登録免許税・固定資産税等)
- ③ JR北海道、JR四国及びJR貨物に係る特例措置(二島特例・承継特例等)の延長(不動産取得税・固定資産税等)
- ④ 半島及び離島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長(法人税・所得税)

Ⅲ 安全で安心な地域社会の実現

1. 災害等に強い強靱な国土・地域づくり

- ① 津波避難施設に係る特例措置の延長(固定資産税)
- ② 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)
- ③ 鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の延長(固定資産税)

2. 誰もが安心して暮らせる社会の実現

- ① サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長等(不動産取得税・固定資産税)
- ② 住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給に係る特例措置の創設(不動産取得税・固定資産税)
- ③ 鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- ④ 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)
- 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拡充(自動車重量税)
- ⑥ 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拡充・延長(自動車重量税)
- ⑦ 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)

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)

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、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、中長期的な視点から総合的に検討し、持続可能な公共交通・物流の維持を図るとともに、自動運転等の技術進展も見据えた課税のあり方を目指す。

施策の背景

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。

要望の概要

○ 令和8年度税制改正大綱を踏まえつつ、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮するとともに、自動運転等の技術進展も見据えた見直しを行う。

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)

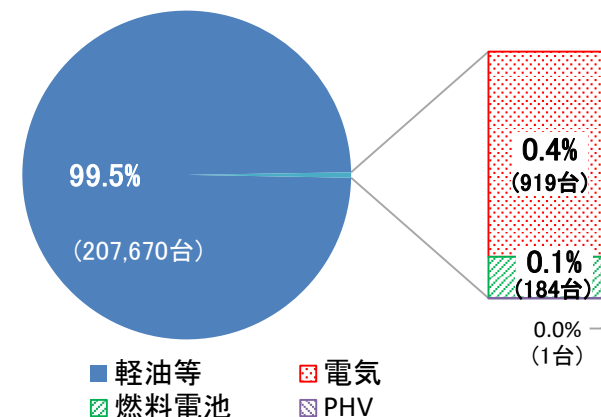
バス事業者が電気バス等の導入を通じて事業を継続しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。

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、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への転換が大きく貢献する。
- また、昨今の世界情勢の変化に伴う燃料価格高騰に代表されるように、従来の軽油等を燃料とする車両では、燃料価格の変動がバス事業者の経営に大きく影響を与えるところ、事業継続性を向上させる観点からも、化石燃料への依存度を低下していくことが重要。
- 一方で、特に事業用の電気バス等については、既存車両より車体価格が高額であり、電気契約やEMS※など維持・管理コストがかかることから、電気バス等の導入初期の負担を軽減し、公共交通を支えるバス事業者が電気バス等の導入を通じて安定的に事業を継続しやすい環境を整備する必要がある。

※EMS:エネルギーマネジメントシステム

バスの保有台数の内訳(令和7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

要望の概要

電気バス等※について、以下の特例措置を、3年間
(自動車重量税:令和9年5月1日～令和12年4月30日、
自動車税:令和9年4月1日～令和12年3月31日)
の措置として創設する。

※ 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

- 【自動車重量税】取得後5年間、免税とする。

- 【自動車税】取得した年の翌年度から5年間、
税額を概ね75%軽減する。



電気バス



燃料電池バス



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)

外航海運税制の見直しに係る所要の措置

中東情勢の緊迫化等を踏まえ、日本船舶の確保による安定的な国際海上輸送を通じた経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力強化等を目指す。

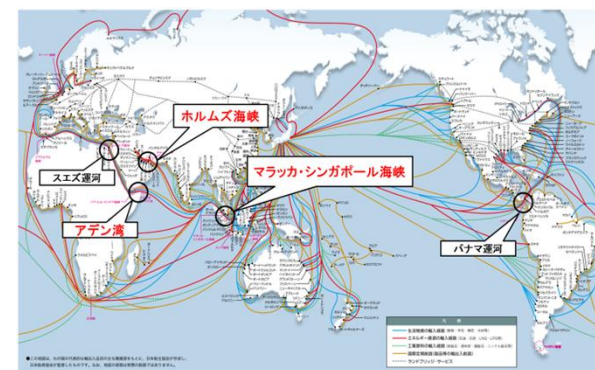
施策の背景

- 四面を海に囲まれ、エネルギーや食料等の自給率が低い我が国にとって、貿易量の99.5%を担う国際海上輸送は国民生活・経済活動に不可欠なインフラであり、今般のホルムズ海峡を巡る事案を受けて、経済安全保障の観点からその重要性を改めて認識。
- 日本船舶は、我が国の管轄権の対象であり、経済安全保障の観点から確保を進めることが必要であるが、日本商船隊が世界単一の海運市場を勝ち抜くためには、こうした経済安全保障上の要請と企業活動における国際競争力の強化を両立させることが重要。
- これらの課題に対応するため、外航海運税制について必要な検討を行い、海事産業群や港湾ロジスティクスの基盤強化策とともに、所要の措置を講じる必要がある。



(出典) SHIPPING NOW 2025-2026)

(ホルムズ海峡に滞留していた原油タンカー(イメージ))



(出典) SHIPPING NOW 2025-2026

(主な海上ルートとチョークポイント)

要望の概要

外航海運税制について、経済安全保障の確立といった観点から、必要な検討を行い、所要の措置を講じる。

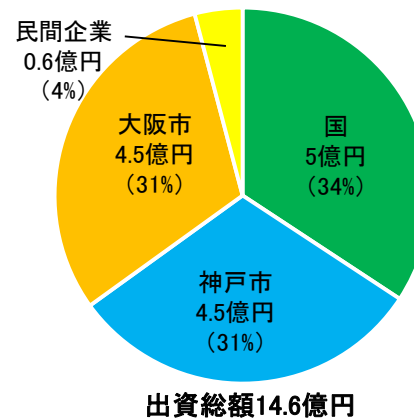
政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置の創設 (法人事業税)

政府が出資する港湾運営会社(以下「特定港湾運営会社」という。)の恒常的な負担を軽減することで、財務的安定性の確保及び「港湾ロジスティクス」の強化に資する設備投資等の促進を図り、国際戦略港湾の機能充実・国際競争力の強化を目指す。

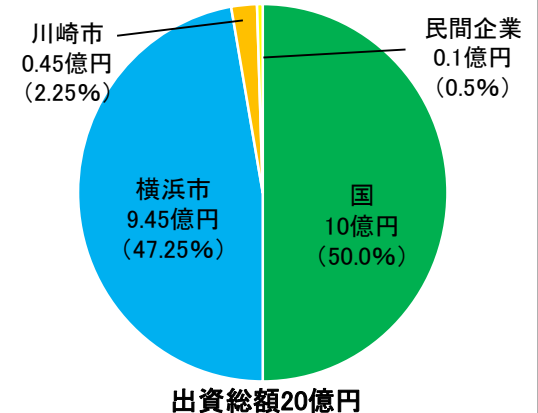
施策の背景

- コンテナ船の大型化の進展等により港湾間の国際競争が厳しさを増す中、特に、大型コンテナ船の寄港の維持・拡大を図るためには、コンテナの積み降ろしを効率的に行い、円滑な入出港を実現することが不可欠である。
- 我が国のコンテナ輸送の中核を担う国際戦略港湾で港湾運営を行う特定港湾運営会社においても、荷役機械の高度化・自動化への設備投資が求められている。このため、初期投資額が大きい荷役機械の整備等を通じた「港湾ロジスティクス」の強化に向け、政府及び地方公共団体の増資による特定港湾運営会社の財務基盤の更なる強化が進められているところ。
- しかし、法人事業税の資本割部分は外形標準課税であるため、こうした増資に伴い、特定港湾運営会社の税負担も増加する構造となっている。政府等による出資は我が国物流を支える国際戦略港湾の機能強化を促進するための資金という性格を有することも踏まえ、適切な投資環境を整備することが求められている。

阪神国際港湾株式会社



横浜川崎国際港湾株式会社



【特定港湾運営会社】

- 国際戦略港湾における埠頭群の運営、荷役機械等の整備、貨物誘致のための各種支援等といった大型コンテナ船の寄港の維持・拡大等に重要な役割を担う極めて公共性の高い会社。
- 共同出資を通じて、政府、港湾管理者、民間それぞれの強みを生かした協働体制を構築することや、財務基盤の強化により国際競争力を有する埠頭群の運営のための設備投資を促進すること等の効果が期待されている。

要望の概要

【法人事業税】特定港湾運営会社に係る法人事業税(資本割)の課税標準の算定に当たり、資本金等の額から政府及び地方公共団体の出資の金額を控除する特例措置を、5年間(令和9年4月1日～令和14年3月31日)の措置として創設する。

国際戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

我が国の拠点となる港湾において大型船に対応可能な機能を確保することで、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大や資源・エネルギー等の効率的な海上輸送網の形成を図り、もって我が国の産業基盤を強化することを目指す。

施策の背景

国際戦略港湾及び国際拠点港湾

- コンテナ船の大型化等に伴い、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進行。他方、我が国港湾への寄港を維持・拡大するためには、輸出入に係るリードタイムの短縮や輸送コストを低減することが必要。
- このため、荷役効率の向上等に資する高能率な荷さばき施設、荷主等の脱炭素社会への意識の高まりを踏まえた陸上電力供給設備等の整備を促進することが必要である。

特定貨物輸入拠点港湾

- 資源・エネルギー等の安定かつ安価な輸入を確保するためには、ばら積み貨物の輸入拠点となる港湾において、大型船に対応した港湾機能を確保したり、企業間連携による海上運送の共同化を進めたりすることで、大型船による一括大量輸送を可能とする必要がある。
- 大型船に対応した効率的な積卸しや荷さばきを実現するには、高能率な荷さばき施設等の整備を促進することが必要である。

要望の概要

国際戦略港湾及び国際拠点港湾

現行の特例措置

【固定資産税・都市計画税】

一定の要件を満たす埠頭において、港湾運営会社が無利子貸付等を受けて取得した荷さばき施設等※¹について、取得後10年間、課税標準を軽減する※²。

※¹ ガントリークレーン等については、港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。

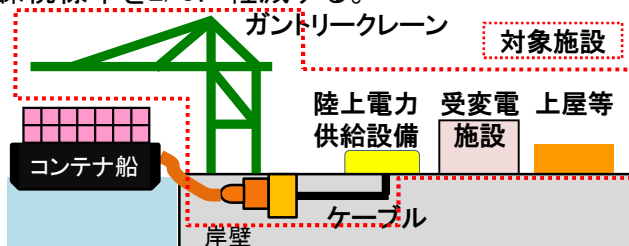
※² 国際戦略港湾：1/2、一定の要件を満たす国際拠点港湾：2/3

【固定資産税】

港湾運営会社が二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化促進事業により取得した陸上電力供給設備について、取得後3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年間延長する。
(令和9年4月1日～令和11年3月31日)



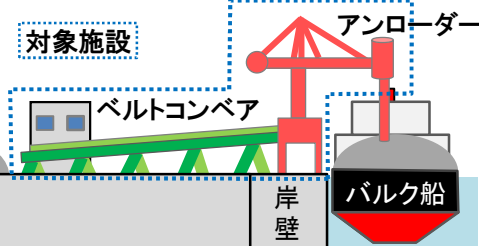
特定貨物輸入拠点港湾

現行の特例措置

【固定資産税・都市計画税】

特定貨物輸入拠点港湾において、特定利用推進計画に基づき港湾機能高度化施設整備費補助を受けて取得した荷さばき施設について、取得後10年間、課税標準を2/3に軽減する。

※ アンローダー等については、港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。



要望内容

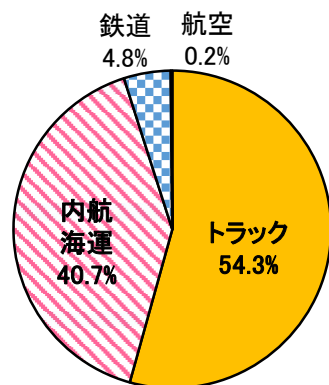
現行の特例措置を2年間延長する。
(令和9年4月1日～令和11年3月31日)

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

投資余力の小さいトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や生産性向上に寄与するとともに、幅広い関連業界への経済波及効果を通じて日本経済の活性化を目指す。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和6年度の数値



	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	62,383事業者	2,522事業者
従業員数	200万人	6.6万人
中小企業の割合	99.5%	99.7%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は5.1%	1.0%	1.48%

※ トラック事業は令和6年度又は令和6暦年の数値
内航海運事業は令和7年度又は令和7暦年の数値
(営業利益率は中小企業の令和6年度の数値)

※ (出典)トラック事業の従業員数:総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率:全日本トラック協会「経営分析報告書」
その他の項目:国土交通省調べによる

要望の概要

現行の特例措置

【所得税・法人税等】

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に、取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択を可能とする。

要望内容

現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11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等 (軽油引取税)

軽油を安定的に使用できる環境を整備することで、公共的業務の適切な遂行体制を確保するとともに、厳しい経営環境にある基盤産業の安定化を図り、もって我が国の国民生活のインフラを円滑かつ確実に供給することを目指す。

施策の背景

① 海上保安庁の船舶の動力源

- 厳しさを増す我が国周辺海域の情勢を踏まえ、海上保安能力の一層の強化が求められている。
- 海上保安庁では約7割の船舶で軽油を使用しており、海上保安業務の実施体制に万全を期すため、軽油を安定的に使用できる環境の整備が必要である。



②-1 船舶運航事業者等の船舶の動力源

- 内航旅客船・貨物船は、地域住民の移動や物資輸送に不可欠な交通機関である。一方で、零細な中小事業者が多く、厳しい経営状況にあり、事業負担の軽減が必要である。
- 外航船や官用船・訓練船等についても、軽油を安定的に使用できる環境の整備が必要である。



②-2 港湾整備等に従事する作業船の動力源

- 港湾整備や海洋汚染の防除等には作業船が不可欠であるが、その隻数は減少傾向にあり、直近3年間でも3%減少している。
- 軽油を使用する作業船の所有者は小規模事業者が多く、経営環境は厳しいことから、事業負担の軽減が必要である。



②-3 鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

- 沿線人口の減少や高速道路の延伸など社会経済情勢の変化に伴い、特に非電化の地方鉄道路線は厳しい経営状況にあり、事業負担の軽減が必要である。
- 輸送効率に優れ環境にやさしい鉄道貨物輸送の利用を促進することで、更なるモーダルシフトを進めることが求められている。



②-4 とび・土工事業者が使用する建設機械の動力源

- とび・土工事業者は、土砂等の掘削・運搬や後戻りが許されない基礎的・準備的工事、災害復旧等を担っているが、企業規模が小さく、経営基盤が脆弱である。
- 住宅・社会資本の整備等や災害復旧等を通じた地域の維持に向け、事業負担の軽減が必要である。



②-5 港湾運送に使用される機械・船舶の動力源

- 港湾運送は、海上輸送と陸上輸送を円滑に結びつける重要な役割を担っている。
- 港湾ロジスティクスを強化し、国際競争力の向上を図るため、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持に係る事業負担の軽減が必要である。



②-6 倉庫業者等のフォークリフト等の動力源

- 倉庫は、サプライチェーンの結節点として国民生活や地域産業を支える重要な基盤である。また、鉄道貨物利用運送事業者等は、モーダルシフトを進める上で不可欠な存在である。
- 経営基盤が脆弱な中小事業者が多く、厳しい経営状況にあるため、事業負担の軽減が必要である。



②-7 空港内で使用される特殊車両の動力源

- 増大する航空需要に適切に対応するためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングの体制維持・確保が重要である。
- 資機材の導入など体制維持・確保には多額の費用を要するため、事業負担の軽減が必要である。



②-8 スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

- スキー場を経営する索道事業者は、地域経済の活性化に大きな役割を果たしている一方、事業規模が小さく、施設・設備の老朽化等も相まって厳しい経営状況にある。
- 国際競争力のあるスノーリゾートの形成のためにも、安定的な経営環境の構築が求められている。



要望の概要

現行の特例措置

要望内容

【軽油引取税】船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に使用される軽油に係る課税免除

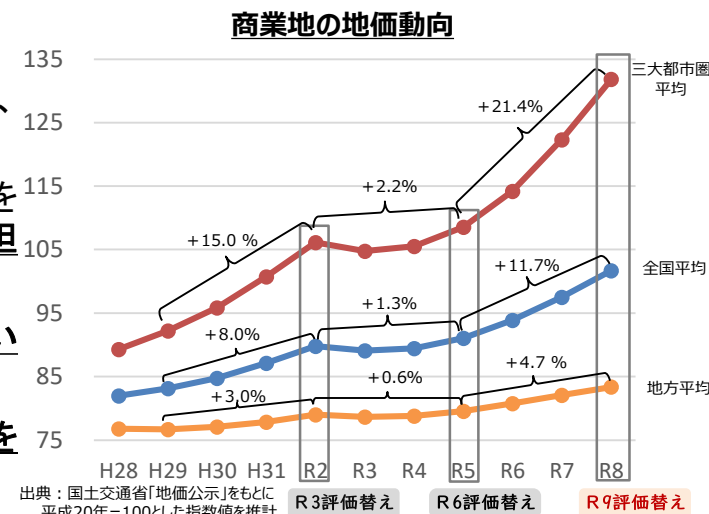
現行の特例措置を ①:恒久化する ②:3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

土地に係る固定資産税の負担調整措置及び条例減額制度の延長 (固定資産税・都市計画税)

地価変動による急激な固定資産税の負担増等に対応するため、負担調整措置や条例減額制度による固定資産税の負担軽減を図ることで、経済の実態に即した税負担を実現し、さらなる経済成長を促進する。

施策の背景

- 全国的に地価は上昇傾向にあり、特に令和6～8年では大幅な上昇となっているところ、令和9年度の評価替えに伴い、**商業地等の固定資産税負担は大幅に増加する見込み。**
- 負担調整措置や条例減額制度は、税負担の激変緩和により安定的な社会・経済活動を可能とする措置であり、「期待先行」で上昇する地価に連動する**固定資産税の急激な負担増を緩和し、賃料等の収益が増加するタイミングに合わせる効果**を有する。
- **負担調整措置等の見直しは急激な負担増に繋がり、既に物価高騰等の影響を受けている経営者の投資判断を鈍化させる等、経済成長の阻害要因となりかねない。**
- **負担調整措置等により、経済実態に即した税負担を実現することで、さらなる設備投資を促進し、経済成長につなげることが必要。**



要望の概要

現行の特例措置

- ① 負担調整措置 商業地等及び住宅用地について、負担水準に応じて、課税標準額を調整。
(=前年度の課税標準額÷評価額)

<商業地等>

- ア 負担水準が70%以上
- イ 負担水準が60%以上70%未満
- ウ 負担水準が60%未満

<住宅用地>

- ア 負担水準が100%以上
- イ 負担水準が100%未満

- 評価額の70%
- 前年度の課税標準額と同額(評価額の60%～70%に据置)
- 前年度の課税標準額に「評価額の5%」を加算した額(評価額の60%が上限)
- 評価額の100%
- 前年度の課税標準額に「評価額の5%」を加算した額(評価額の100%が上限)

要望内容

現行の負担調整措置、条例減額制度を、3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

② 条例減額制度

- ・ 商業地等について、**課税標準額の上限を「評価額の60～70%の範囲で条例で定める値」とすることができる。**
- ・ 住宅用地及び商業地等について、**課税標準の対前年度増加率に上限(1.1以上で条例で定める割合)を設けることができる。**

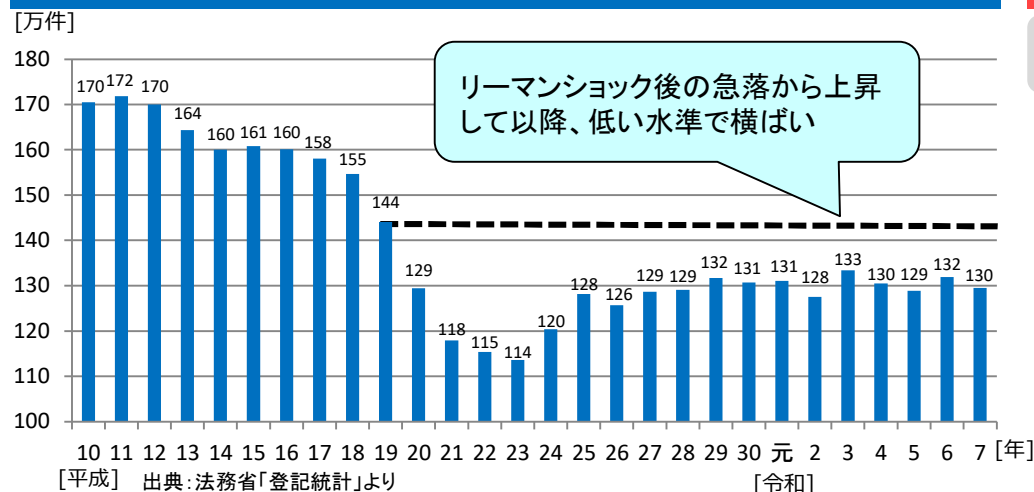
土地等に係る不動産取得税の特例措置の延長 (不動産取得税)

土地等に対する需要を喚起することにより取引を活性化し、その流動化を通じた有効利用を促進することで、生活環境の向上や社会・経済の持続的な成長基盤を整え、地域の活性化や経済の好循環を加速・拡大を実現する。

施策の背景

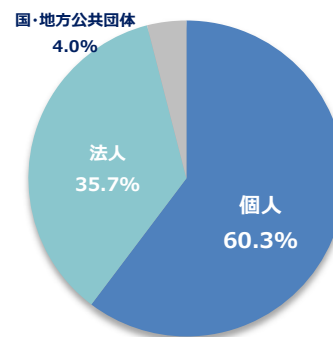
- 土地取引件数は、リーマンショック後の急落から上昇して以降、依然として低水準。
- 土地取引市場が停滞し流動性が低い状況下では、有効利用がなされていない土地であっても、そのまま保有され続け、低未利用や遊休状態が増加・固定化する。
- 土地等の取得時の負担を軽減することでその需要を喚起することにより、土地等の取引を活性化し、その流動化を通じた有効利用を促進することで、生活環境の向上や社会・経済の持続的な成長基盤を整え、地域の活性化や経済の好循環を加速・拡大させる必要がある。
- なお、土地購入者の多くが個人や中小企業であり、特例措置の効果は個人の暮らしや中小企業の経営まで広く及ぶことが期待される。

土地取引件数の推移

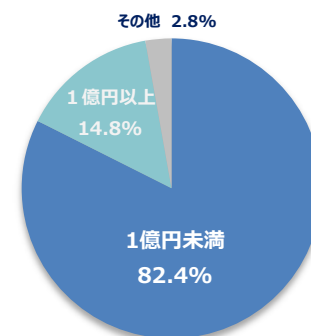


土地取引の内訳

土地購入者の約6割が個人
(件数ベース)



土地を購入する法人の約8割が
資本金1億円未満の中小企業(件数ベース)



出典: 国土交通省「土地保有・動態調査(2024年取引分)」より

要望の概要

現行の特例措置

【不動産取得税】土地等の取得に係る課税標準・税率を右記のとおり軽減

要望内容

現行の特例措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

対象	本則	特例
①宅地評価土地の取得に係る 不動産取得税の課税標準の特例	—	1/2
②土地等の取得に係る 不動産取得税の税率の特例	4%	3%

市街地再開発事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の拡充・延長 (固定資産税)

市街地再開発事業の施行に伴い従前権利者が新たに取得する施設建築物に係る負担を軽減することにより、事業の円滑な合意形成を後押しし、都市機能の更新や密集市街地の解消を推進する。

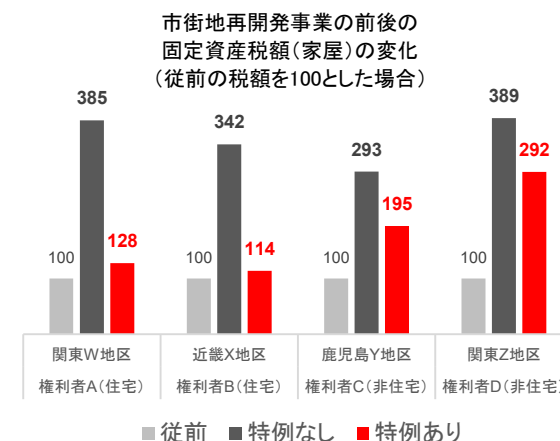
施策の背景

○地方都市の再生や大都市の国際競争力の強化に向けた都市機能の更新、安全なまちづくりに向けた密集市街地の解消を図る上で、市街地再開発事業が有効

○市街地再開発事業の施行に当たっては、円滑な合意形成が不可欠。しかしながら、事業により固定資産税が増加するなど、事業後の生活再建に不安を抱える権利者が少なくない。



○税制上の特例措置を講じ、従前権利者の税負担の激変を緩和することにより、合意形成の円滑化を図る必要。



※出所: 地方公共団体向け調査(国土交通省都市局市街地整備課実施)

要望の概要

現行の特例措置

従前権利者が取得した施設建築物(権利床)に係る固定資産税の税額を5年間減額

①住宅で居住用部分の床面積が50㎡以上280㎡以下である家屋

・居住用部分: 税額の2/3を減額

・非居住用部分: 税額の1/3(※)を減額

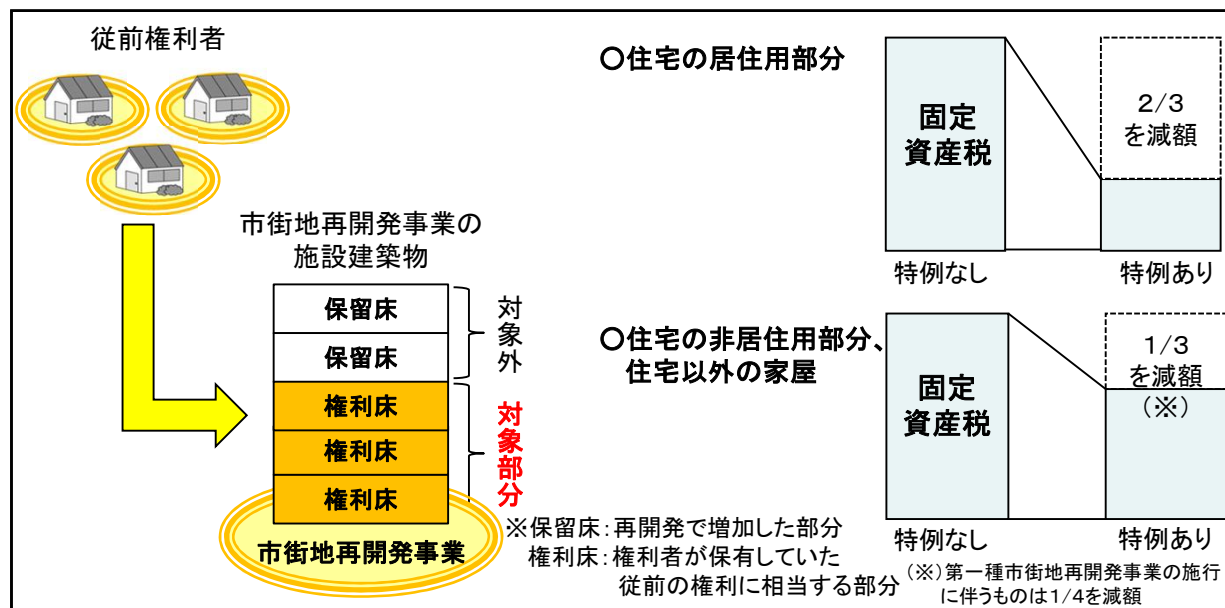
②住宅以外の家屋: 税額の1/3(※)を減額

(※) 第一種市街地再開発事業の施行に伴うものは1/4を減額

要望内容

○現行の措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

○床面積要件を50㎡以上から40㎡以上へ緩和する。



リート及び特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置の延長 (登録免許税・不動産取得税)

老朽化が進む不動産ストックの更新や適切な維持管理を促進するため、リート等が取得する不動産の取得コストを軽減し、不動産証券化を通じた投資資金の円滑な供給を図ることで、優良な不動産ストックの形成を促進する。

施策の背景

- 我が国の不動産については、都市の国際競争力の強化や地域活力の向上に資する優良な不動産ストックの形成が求められることに加え、老朽不動産の更新・改修へのニーズも更に増大することが見込まれている。
- 一方で近年は、建築費の高騰や金利上昇による資金調達コストの増加等により、不動産取得を取り巻く事業環境は厳しさを増しており、不動産証券化を通じた投資資金の円滑な供給の重要性が一層高まっている。
- 足元の市況を踏まえ、優良な不動産ストックの形成や更新・改修ニーズに適切に対応していくためには、不動産市場全体の資金調達力の強化を図っていく 必要があり、金融機関等からの借入による資金調達のみならず、広く投資資金 を呼び込めるよう、不動産証券化の一層の拡大を図る。

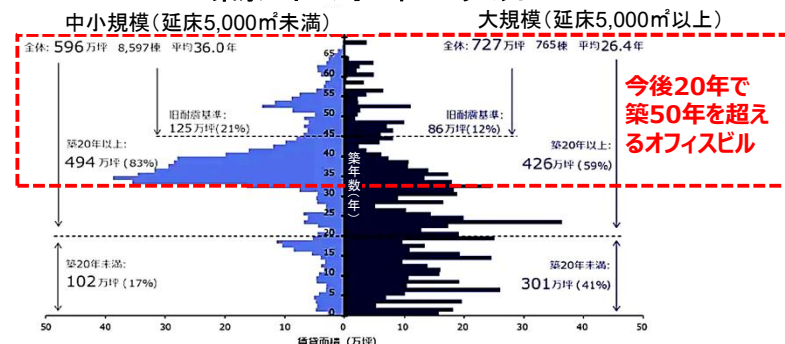
「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」(令和4年6月7日閣議決定)

優良な不動産ストックの形成等のため、2030年頃までにリート等の資産総額を約40兆円とすることを目標とし、…

「経済財政運営と改革の基本方針2026」(令和8年7月21日閣議決定)

優良な不動産ストックの形成・流通・利活用、住宅ストック価値の最大化と住生活を支える基盤の再構築に取り組む。

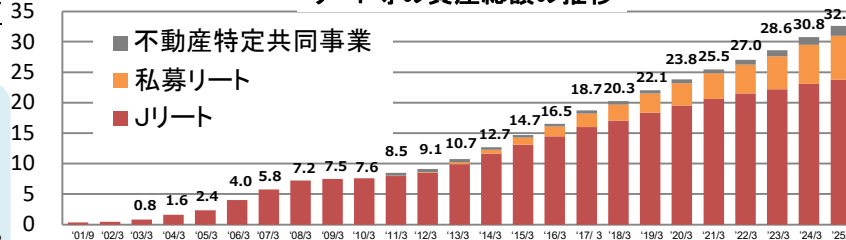
東京23区のオフィスビルピラミッド2026



出典: ザイマックス総研「オフィスビルピラミッド2026東京23区・大阪府」

(兆円)

リート等の資産総額の推移



出典: 国土交通省「不動産証券化実態調査」及び(一社)不動産証券化協会公表資料より国土交通省作成

要望の概要

現行の特例措置

リート及び特定目的会社が取得する不動産について、以下の措置を講じる。

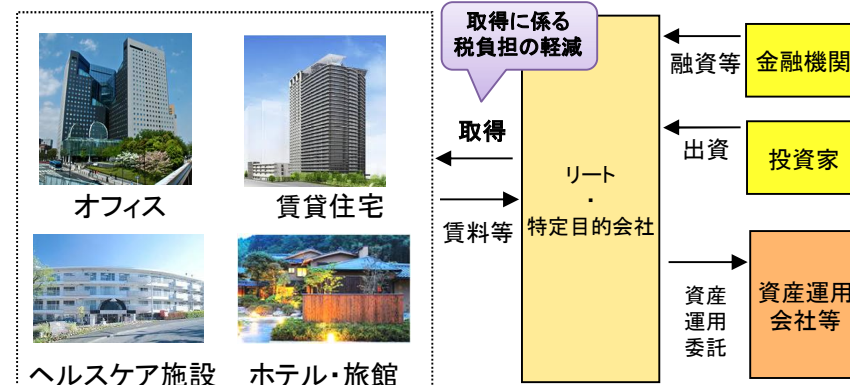
【登録免許税】 移転登記に係る税率を軽減(本則 2% → 1.3%)

【不動産取得税】 課税標準から3/5控除

要望内容

現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

<リート及び特定目的会社の仕組み>



不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長 (登録免許税・不動産取得税)

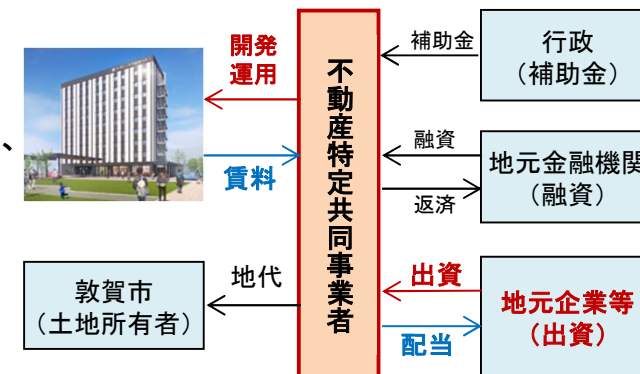
不動産特定共同事業法上の特例事業者等が取得する不動産の取得コストを軽減し、不動産特定共同事業による老朽不動産の再生や空き家等の活用を後押しすることで、優良な不動産ストックの形成を推進する。

施策の背景

- 老朽化する不動産ストックの増加が見込まれる中、不動産ストックを適切に維持管理・更新し、地域課題の解決や魅力向上に資する優良な不動産ストックを形成することは重要な課題。
- 一方、近年の建築費高騰や金利上昇による資金調達のコスト増等により、不動産の取得環境は厳しさを増しており、不動産証券化を通じた投資資金の重要性が一層高まっている。
- 不動産証券化のうち「不動産特定共同事業」は、個別の不動産を特定した上で、出資を募る手法で、不動産の建替え・改修等への活用が可能であるほか、現物不動産を対象とするため、物件を受益権化する際のコストの抑制等の利点を有する。
- こうした利点を持つ不動産特定共同事業の活用を後押しすることで、収益性が低くコスト負担の影響を受けやすい小規模な不動産も含め、地域の老朽・遊休ストックを更新し、地域課題の解決や魅力向上に資する不動産ストック形成を図る。

<地方都市での活用例>

敦賀市では、不動産特定共同事業のスキームを用いて、地元金融機関の融資に加えて、地元企業等からの出資を募り、敦賀駅前で複合施設(ホテル、商業施設、子育て支援施設等)の整備を実現。



・「デジタル田園都市国家構想基本方針」(令和4年6月7日閣議決定)

不動産証券化手法の一つである不動産特定共同事業について、クラウドファンディングも含め、その活用を推進することにより、地域の空き家等の遊休不動産をコワーキング施設などデジタルに対応した施設等に再生・活用し、コミュニティの形成促進等による地域の社会課題解決を目指す。

・「経済財政運営と改革の基本方針2026」(令和8年7月21日閣議決定)

優良な不動産ストックの形成・流通・利活用、住宅ストック価値の最大化と住生活を支える基盤の再構築に取り組む。

・「地域未来戦略」(令和8年7月21日閣議決定) 第5節 その他の施策の推進 1. 強い地域経済の構築

(11) 地方への不動産投資の促進

要望の概要

現行の特例措置

不動産特定共同事業の特例事業者等が一定の建築や改修を行う不動産について以下の措置を講じる。

【登録免許税】税率軽減(移転登記：2% → 1.3%、保存登記：0.4% → 0.3%)

【不動産取得税】課税標準から1/2を控除

要望内容

○小規模不動産特定共同事業に係る不動産取得税の適用に係る建築物の築年数要件を「築15年以上」(現行：昭和57年1月1日以前に建築された建築物)に緩和する。

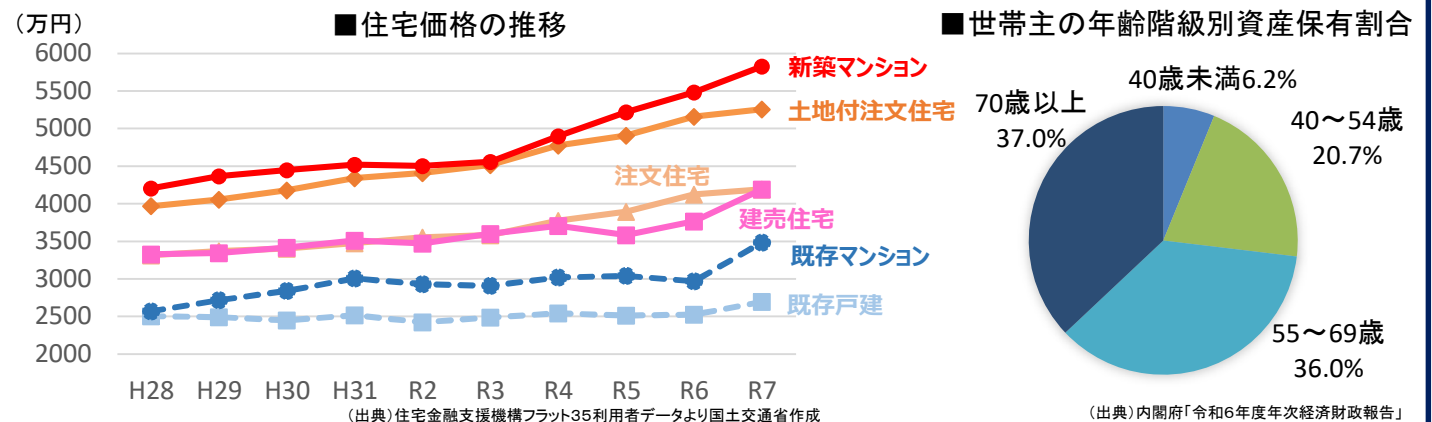
○築年数要件を緩和の上、特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等に係る所要の措置 (贈与税)

住宅取得環境が悪化する中、高齢者が保有する資産の早期移転を通じて、住宅取得に係る負担の軽減を図るとともに、住宅需要を喚起・創出し、良質な住宅ストックの形成を促進する。

施策の背景

- 住宅価格の上昇により、住宅取得環境は厳しくなっている。
- 2050年カーボンニュートラル実現のため、住宅における省エネ対策の強化は不可欠。
- 資産は高齢者にとどまっており、支出ニーズが高い者への移転が進んでいない。



要望の概要

現行の特例措置

直系尊属※から、自己の居住の用に供する住宅の新築・取得又は増改築のための金銭を贈与により取得した場合において、以下の措置を講じる。

(1) 贈与税の非課税措置

一定の限度額までの贈与につき非課税とする。

- ・非課税限度額 質の高い住宅: 1,000万円 一般住宅: 500万円
- ・質の高い住宅 右表①～③のいずれかに該当すること
- ・床面積要件 50㎡以上(合計所得金額が1,000万円以下の受贈者に限り、40㎡以上50㎡未満の住宅についても適用)

新築住宅	①断熱等性能等級5以上かつ一次エネルギー消費量等級6以上 ②耐震等級2以上又は免震建築物 ③高齢者等配慮対策等級3以上
既存住宅・増改築	①断熱等性能等級4以上又は一次エネルギー消費量等級4以上 ②耐震等級2以上又は免震建築物 ③高齢者等配慮対策等級3以上

(2) 相続時精算課税制度の特例

直系尊属である贈与者の年齢が60歳未満であっても、相続時精算課税制度を選択することができる。

要望内容

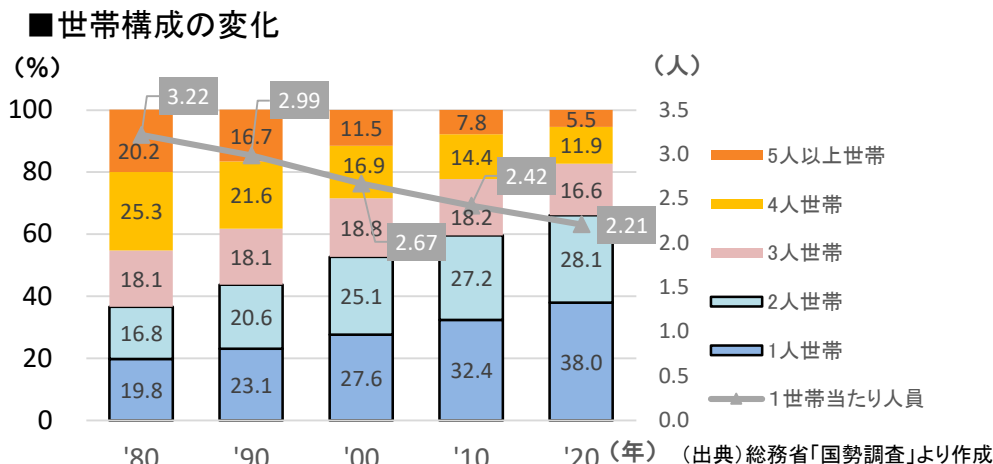
住宅取得環境が悪化する中、高齢者からの資産の早期移転によって、住宅取得に係る負担を軽減し、住宅需要を喚起・創出するとともに、良質な住宅ストックの形成を図るため、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等について、必要な検討を行い、所要の措置を講じる。

住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の拡充等 (登録免許税)

国民の持家取得の支援と居住水準の向上のため、住宅取得の際の負担を軽減するとともに、将来世代に継承する住宅ストックを形成し、その流通の促進を図ることを目的とする。

施策の背景

- 本特例は、住宅取得の初期負担を軽減し、内需の柱である住宅投資を喚起する観点から措置。
- 住宅価格が年々上昇傾向する等、住宅取得環境は引き続き厳しい状況にある中、住宅取得に係る負担軽減措置を引き続き実施するとともに、世帯構成の変化により多様化する居住ニーズに対応することが必要。



■ 住生活基本計画(令和8年3月27日閣議決定)

目標5 多世代にわたり活用される住宅ストックの形成

- ・住宅の立地・広さ・価格の多様性と量のバランスの確保にも配慮しつつ、住宅性能水準や居住環境水準に示す水準を参考にした将来世代に継承する住宅ストックの供給・流通の促進

※住宅性能水準では、「今後の住宅ストックの充実に当たって供給・流通を促していく住宅の規模は(略)、2050年に向けて増加が見込まれる単身世帯が都市居住に当たってゆとりのある住生活を営むことができる規模及び、2人世帯、3人世帯若しくは夫婦と2人の未就学児等からなる世帯が生活を営むことができる規模を考慮して、40㎡程度を上回る住宅とする」とされている。

要望の概要

現行の特例措置

- 所有権の保存登記について税率軽減(本則 0.4% → 特例 0.15%)
- 所有権の移転登記について税率軽減(本則 2% → 特例 0.3%)
- 抵当権の設定登記について税率軽減(本則 0.4% → 特例 0.1%)

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。
- 床面積要件を50㎡以上から40㎡以上へ緩和する。
- 土砂災害等の災害レッドゾーン内で新築された住宅は適用対象外とする。

【本特例措置の効果イメージ】

固定資産税評価額2,000万円の住宅用家屋を取得
(借入額2,000万円)した場合

<新築住宅の場合>

- ・所有権保存登記：5万円軽減(8万円→3万円)
- ・抵当権設定登記：6万円軽減(8万円→2万円)

<中古住宅の場合>

- ・所有権移転登記：34万円軽減(40万円→6万円)
- ・抵当権設定登記：6万円軽減(8万円→2万円)

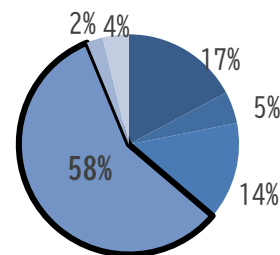
空き家の発生を抑制するための特例措置の拡充・延長 (所得税・個人住民税)

相続された古い空き家の早期の除却・流通を促進し、使用目的のない空き家の発生抑制を図る。

施策の背景

- 空き家は、相続を契機として生じることが多い。
相続された古い空き家が放置され、腐朽・破損が生じ、周辺の生活環境に悪影響を及ぼすことのないよう、早期の除却・流通を促進することが重要。
- また、相続後に空き家が放置されないためには、民事信託の活用など、相続前の準備を進めておくことも重要。
- 制度創設後10年が経過し、新耐震基準を満たすような相続空き家であっても腐朽・破損のあるものが増加。

■ 空き家の取得経緯



■ 新築・建替
■ 新築の住宅を購入
■ 中古の住宅を購入
■ 相続
■ 贈与
■ その他

出典：国土交通省「令和6年空き家所有者実態調査」

■ 住生活基本計画(令和8年3月27日閣議決定)

目標7 住宅の誕生から終末までの切れ目のない適切な管理・再生・活用・除却の一体的推進

基本的な施策

(空き家の発生予防、管理、活用、売却・除却等による空き家対策の推進)

○ 空き家及び空き家予備軍の所有者や法定相続人等により、将来遊休化することが見込まれる住宅の管理、活用、売却・除却等が自発的に行われるための機運醸成、環境の整備

・ 高齢の空き家所有者や法定相続人等を対象とした、空き家の発生予防に向けた取組、空き家の管理負担や管理不全化の課題、必要な適正管理、活用、売却・除却等による処分等に係る周知広報・機運醸成の実施

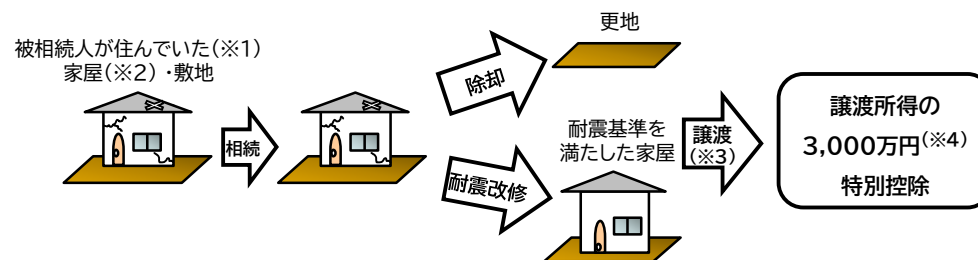
要望の概要

現行の特例措置

相続の日から起算して3年を経過する日の属する年の12月31日までに、被相続人の住宅を相続した相続人が、その家屋又は敷地の譲渡にあたり一定の要件を満たした場合、その譲渡にかかる譲渡所得の金額から3,000万円(※4)を特別控除する。

要望内容

- 現行の特例措置を4年間(令和10年1月1日～令和13年12月31日まで)延長する。
- 対象家屋の築年要件(現行：昭和56年5月31日以前に建築された家屋)を緩和する。
- 「相続・遺贈と同視し得る民事信託契約の終了に伴い家屋・敷地等を取得した場合」を対象に追加する。



(※1) 相続開始の直前に被相続人が老人ホーム等に入所していた場合、一定要件を満たせば適用対象

(※2) 昭和56年5月31日以前に建築された家屋に限る

(※3) 譲渡後の一定期間内に除却又は耐震改修が行われた場合も適用可

(この場合、除却又は耐震改修は、譲渡の日の属する年の翌年2月15日までに実施する必要)

(※4) 家屋及びその敷地を相続した相続人の数が3人以上の場合は2,000万円

買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の拡充・延長 (登録免許税・不動産取得税)

宅地建物取引業者による既存住宅の良質化・流通促進を通じ、消費者が安心して取引できる環境を整備し、既存住宅取引及びリフォーム市場の活性化を図る。

施策の背景

- 買取再販は、不動産の企画・販売力のある宅地建物取引業者が、既存住宅を取得し、効率的・効果的にリフォームを行った上で、エンドユーザーに販売する事業形態。
- ノウハウのある事業者が質の向上を行っていることが、消費者の既存住宅への抵抗感を解消し、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に大きく寄与。また、空き家の有効活用にも有力な手段。

要望の概要

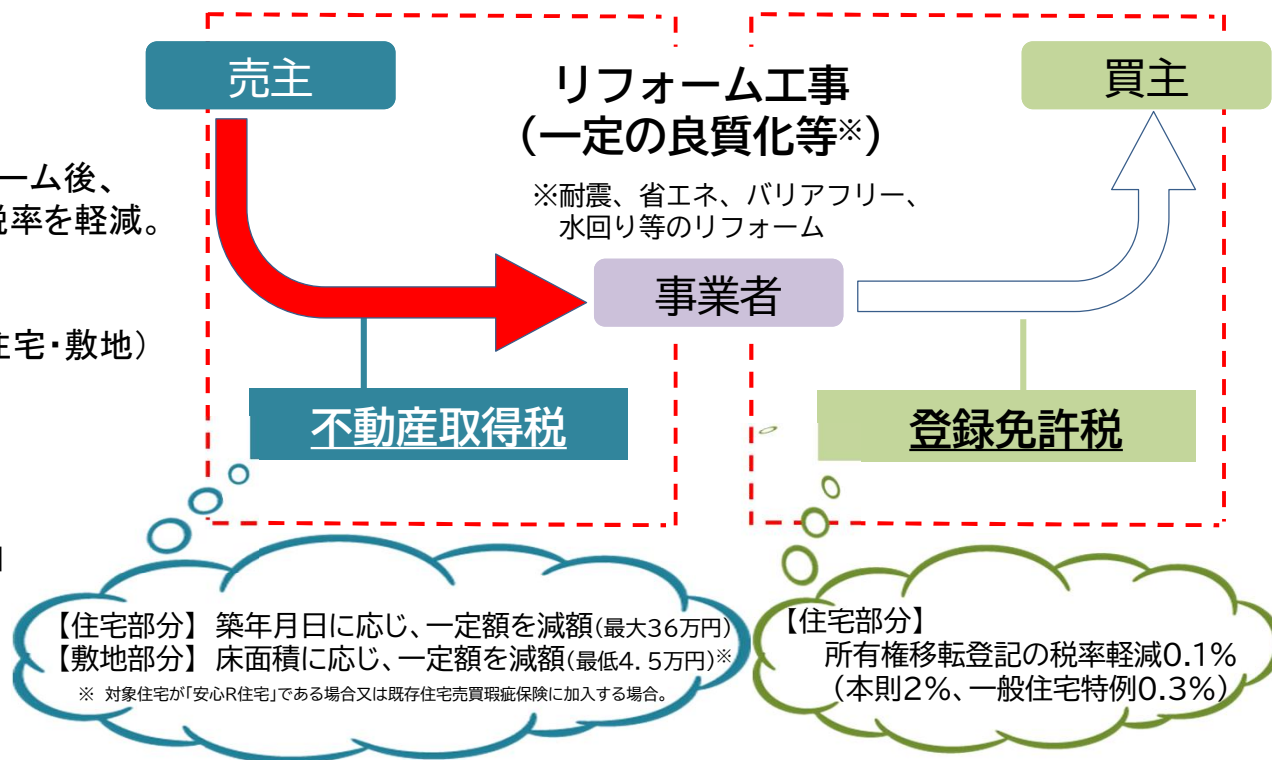
現行の特例措置

買取再販住宅のうち、一定の良質化等を図るリフォーム後、自己居住用住宅として譲渡する場合、以下の通り税率を軽減。

- ・登録免許税(買主の取得に係る住宅)
- ・不動産取得税(宅地建物取引業者の取得に係る住宅・敷地)

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。
- 床面積要件を50㎡以上から40㎡以上へ緩和する。



大規模の修繕等が行われたマンションに係る税額の減額措置の拡充・延長 (固定資産税)

必要な修繕積立金を確保し、長寿命化に資する大規模修繕工事の実施を推進することにより、外部不経済を発生させる管理不全マンションの発生を未然に防止するとともに、既存住宅取引及びリフォームの市場規模の活性化を図る。

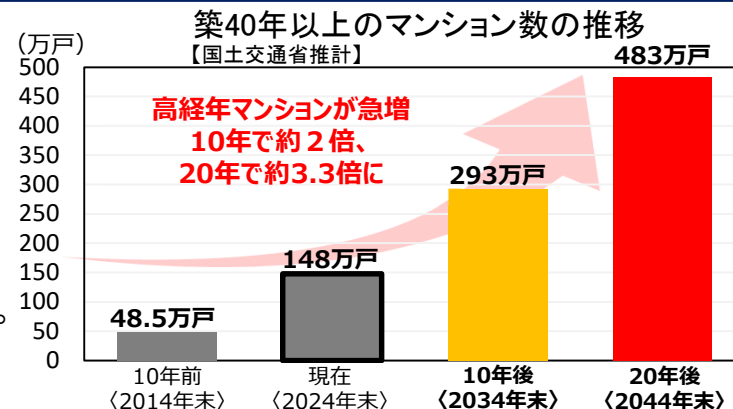
施策の背景

- 我が国において、今後、高経年マンションが急激に増加する見込み。
- 修繕積立金が不足し、必要な大規模修繕工事がなされずにマンションの高経年化が進むと、外壁の剝落などの居住者や周辺住民の生命・身体に危害を生じさせかねない事態が発生。
- さらに、除却の行政代執行等によって地方公共団体に大きな負担が生じる懸念。
- このため、管理組合に対して、必要な修繕積立金を確保※1し、2回目以降の長寿命化に資する大規模修繕工事※2を適切な時期に実施するよう、管理組合における合意形成を促す必要。

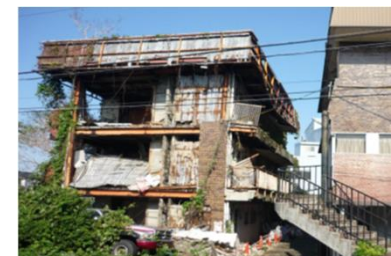
※1 管理計画認定マンションについては、令和3年9月1日以降に修繕積立金の額を認定基準まで引き上げたことが必要。助言・指導に係るマンションについては長期修繕計画の作成又は見直しを行い一定の規準に適合させることが必要。

※2 ①外壁塗装等工事、②床防水工事及び③屋根防水工事のこと。

本税制特例の適用に当たっては、①～③の工事をすべて実施することが必要。



管理が適切に行われずに
廊下が崩落したマンション



地方公共団体が除却したマンション
外壁が剝落し、アスベスト飛散のおそれ
行政代執行費用: 約1.2億円

要望の概要

現行の特例措置

【固定資産税】 管理計画認定マンション等において、長寿命化に資する大規模修繕工事が実施された場合に、各区分所有者に課される工事翌年度の建物部分の税額を減額(1/6～1/2の範囲内において市町村の条例で定める割合(参酌基準: 1/3))。

要望内容

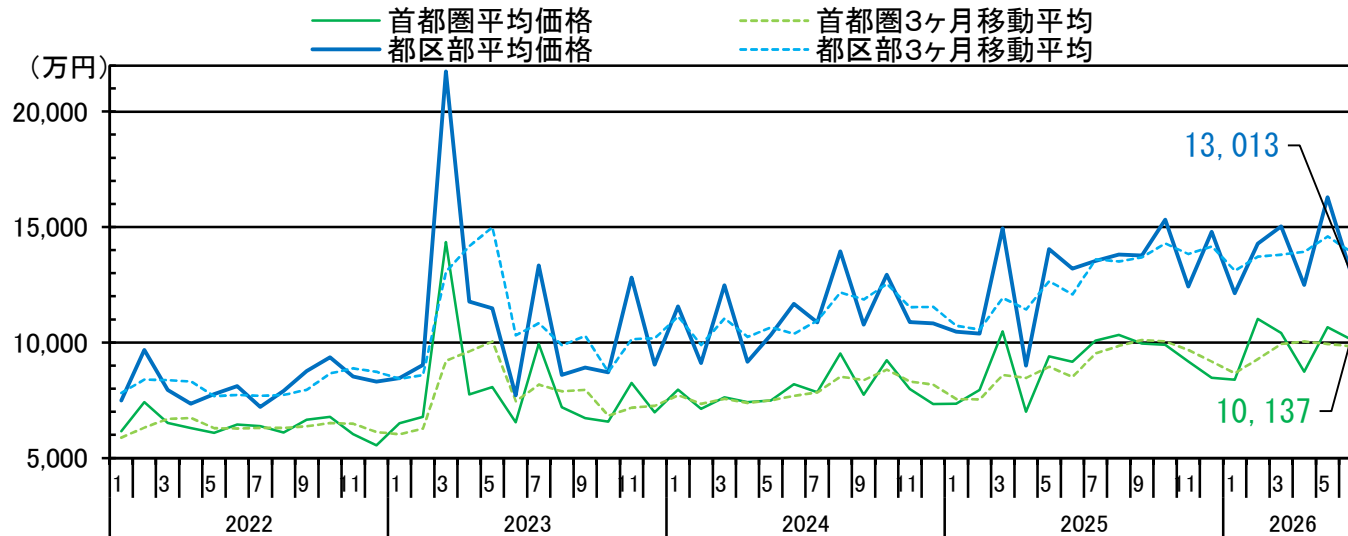
- 現行の特例措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。
- 現行の修繕積立金の引上げに係る要件等の見直し・拡充を行う。

新築マンションの価格高騰への対応に係る所要の措置

都心の大規模マンションを中心とした近年の新築マンション価格の高騰に対応するため、実需に基づかない投機的取引を抑制するための方策について、必要な検討を行い、所要の措置を講じる。

施策の背景

■新築マンション平均価格



■新築マンションの取引の調査結果(令和7年11月)

○短期売買割合

保存登記 期間	2024年 1～6月	2023年	2018～2022年 での最大値
東京圏	6.3%	3.7%	5.0% (2021)
東京都	8.5%	5.2%	7.3% (2021)
23区	9.3%	5.7%	8.0% (2021)
都心6区	12.2%	7.1%	4.6% (2021)

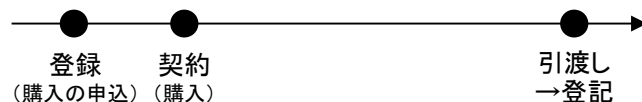
※短期売買：保存登記から1年以内に移転登記がなされたもの

出典：国土交通省

■不動産協会による対策(令和7年11月公表)

- ・登録・購入戸数の制限
- ・登録名義での契約、引渡し、登記の徹底
- ・売買契約締結から引渡しまでの期間における売却活動の禁止

※物件購入時の流れ



■令和8年度税制改正大綱(令和7年12月自由民主党・日本維新の会)

第一 令和8年度税制改正の基本的考え方

□ 不動産価格高騰への対応(新築マンションの短期売買)

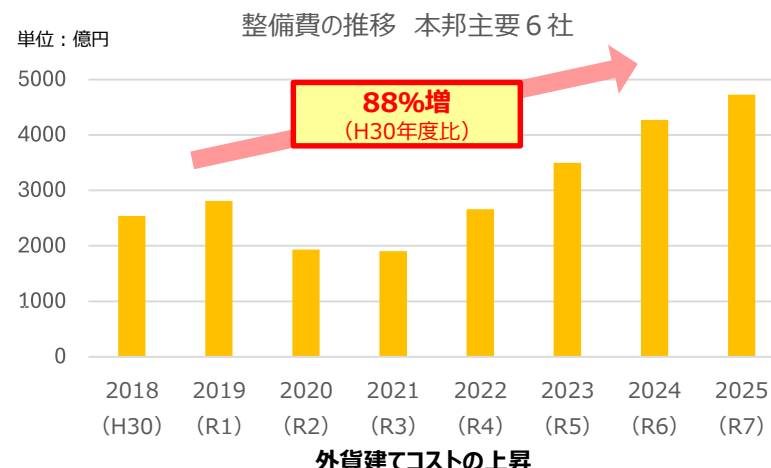
近年のマンション価格の高騰については、その一因として、都心の大規模マンションを中心に、短期売買が増加傾向にあることが挙げられる。実需に基づかない投機的取引は好ましくないとの考えの下、民間部門でも対策が講じられ始めている。その結果も踏まえつつ、引き続き、所管省庁においてマンション取引の実態把握を継続し、本来あるべき不動産取引への影響や、資産価値への影響など、様々な観点を考慮しながら、税制上の措置も含め必要な措置を講ずる。

航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る特例措置の拡充・延長

国内線における税負担の在り方を見直すことで、厳しい環境下にある我が国の航空ネットワークの持続可能性の確保及び国際線と国内線における受益と負担の公平化を目指す。

施策の背景

- 世界的なインフレと為替変動に伴う整備費、機材費等の外貨建てコストの上昇や、アフターコロナにおけるビジネス旅客の減少といった事業環境の変化により、我が国の国民生活を支える基盤である国内航空ネットワークの維持が困難となるおそれ。
- 加えて、2010年代半ば以降のインバウンド増加に伴い、全国の空港で国際線の利用者が急増し、空港に求められる機能も国際線にシフトしつつある一方、国内線に課される航空機燃料税の令和9年度の税率は、約10年前と同等の水準になる予定。
- 我が国の航空ネットワークの維持及び国際線と国内線における受益と負担の公平化を図るため、所要の措置を講じる必要がある。



要望の概要

現行の特例措置

- 【航空機燃料税】 令和5年度から令和9年度までの税率(税額)を以下の表のとおりとする。

	H22年度以前	H23～R2年度	R3年度	R4年度	現行の措置期間		
本則路線	26円/ℓ	18円/ℓ	9円/ℓ	13円/ℓ	R5～R6年度	R7～R8年度	R9年度
特定離島路線	19.5円/ℓ	13.5円/ℓ	6.75円/ℓ	9.75円/ℓ	13円/ℓ	15円/ℓ	18円/ℓ
沖縄路線	13円/ℓ	9円/ℓ	4.5円/ℓ	6.5円/ℓ	9.75円/ℓ	11.25円/ℓ	13.5円/ℓ
					6.5円/ℓ	7.5円/ℓ	9円/ℓ

- 【航空機燃料譲与税】 航空機燃料税から地方自治体へ譲与する額について、4円/ℓ等を継続する。

要望内容

- 【航空機燃料税】 本則路線に係る特例税率を15円/ℓ、特定離島路線に係る特例税率を11.25円/ℓとし、当面の間延長する。
沖縄路線に係る特例税率を7.5円/ℓとし、当面の間延長する。《内閣府と共同要望》
- 【航空機燃料譲与税】 航空機燃料税から地方自治体へ譲与する額について、4円/ℓ等を継続し、当面の間延長する。

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等に係る特例措置の延長 (登録免許税・固定資産税・都市計画税)

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

- 沿線における人口減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸など社会経済情勢の変化に伴い、ローカル鉄道の経営を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、鉄道事業者による利用促進策や合理化努力も限界に達しつつある。
- これらの状況を改善するため、地域の暮らしを支えるローカル鉄道について、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へ再構築することが求められている。

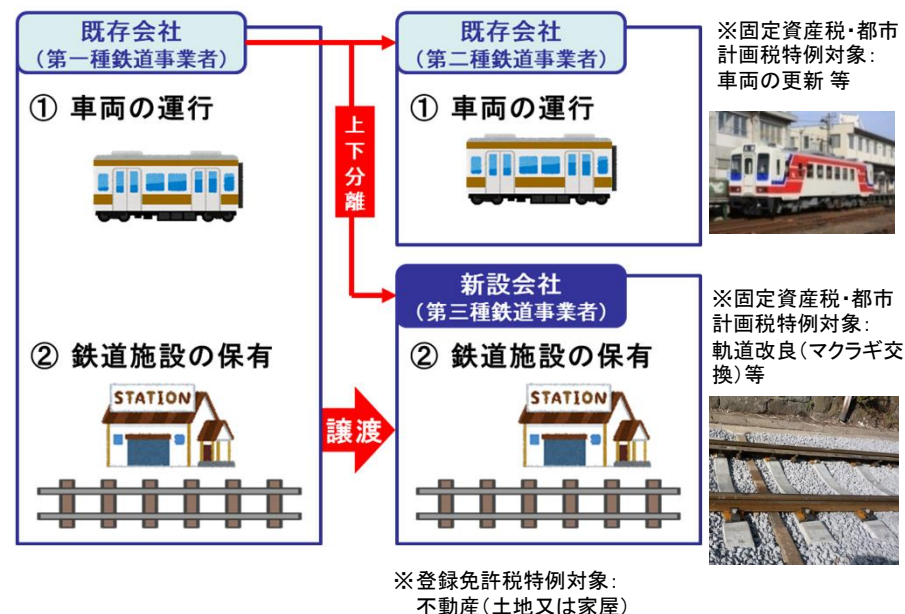
要望の概要

現行の特例措置

- ①【登録免許税】
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(土地又は家屋)を取得した際の登録免許税について、以下の特例措置を講じる。
 - ・ 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%)
- ②【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

- ① 現行の特例措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。
- ② 現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。



鉄道事業再構築事業の例

JR北海道、JR四国及びJR貨物に係る特例措置(二島特例・承継特例等)の延長 (不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

JR北海道、JR四国及びJR貨物に係る固定費用を削減することで、各社の経営自立を促し、完全民営化に向けた経営基盤を確立する。

施策の背景

○ JR北海道、JR四国及びJR貨物では、国鉄改革の経緯を踏まえ、経営自立、ひいては完全民営化を目指し、経営基盤の強化に取り組んでいる。しかし、各社をとりまく経営環境は厳しく、その取組は道半ばであることから、負担軽減措置を講じる必要がある。

要望の概要

現行の特例措置

二島特例

【固定資産税・都市計画税】

JR北海道及びJR四国が所有し、又は借り受け、若しくは利用する事業用固定資産について、課税標準を1/2に軽減する。

連乗資産は3/10に軽減

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)

承継特例

【固定資産税・都市計画税】

JR北海道、JR四国及びJR貨物が旧国鉄から承継した固定資産について、課税標準を3/5に軽減する。

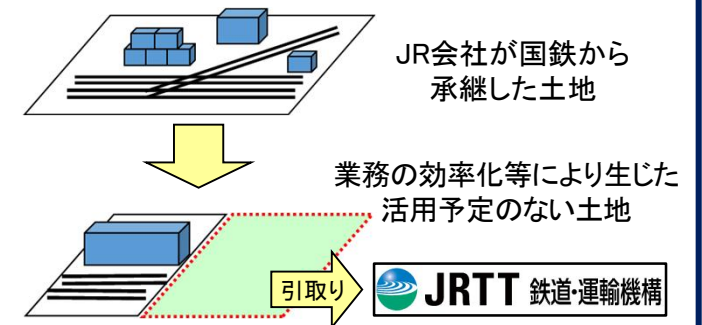
鉄道事業用固定資産
(国鉄から承継した資産)

国鉄から承継した病院、診療所等

土地引取特例

【不動産取得税】

鉄道・運輸機構がJR北海道、JR四国及びJR貨物から引き取る土地について、課税標準を1/3に軽減する。



要望内容

現行の特例措置について、二島特例及び承継特例:5年間(令和9年4月1日～令和14年3月31日)延長する。
土地引取特例:4年間(令和9年4月1日～令和13年3月31日)延長する。

半島及び離島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長 (法人税・所得税)

地理的・社会的な条件不利性を抱える半島及び離島における製造業、旅館業、農林水産物等販売業及び情報サービス業等の用に供する設備に係る民間事業の投資を促進することで、地域経済の活性化や雇用創出をもとに人口流出の抑制を図る。

施策の背景

- **半島及び離島**は地理的・社会的な条件不利性を抱えていることから、長年、地域内の事業所の減少に加え、人口流出及び高齢化の加速が継続しているといった課題を抱えている。これらの課題に対応し、半島及び離島が自立的に発展するためには、本税制特例により設備投資を促進し、**地域内における事業活動の継続・拡大**を図り、雇用の場を維持・創出することで、人口の社会減の抑制・定住の促進を図ることが必要。

	条件不利性	人口増減率 (H27～R6)
半島振興対策 実施地域	三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、交通アクセスが不便で、居住や経済活動に制約	▲13.5%
離島振興対策 実施地域	四方を海に囲まれることから、交通手段が船や飛行機等に限られ、輸送費が多額	▲17.2%
(参考) 全 国	—	▲4.2%

※出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(平成27年度～令和6年度)」より作成



製造業の例：先端半導体製造装置の工場
(紀伊半島)



旅館業の例：整備された宿泊施設
(東京都・八丈島)

税制適用による効果

税制適用

事業者による設備投資の促進

**半島・離島地域における事業活動の
継続・拡大**

雇用機会の維持・創出

人口の社会減の抑制・定住の促進

要望の概要

現行の特例措置

【法人税・所得税】

半島及び離島の産業振興促進計画等の区域内※において、製造業、旅館業、農林水産物等販売業及び情報サービス業等の用に供する取得価額500万円以上等の設備を取得等した場合に、**5年間48%(建物、附属設備、構築物)又は32%(機械、装置)の割増償却**。

※過疎地域持続的発展市町村計画において定められた産業振興促進区域を除く

要望内容

現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

津波避難施設に係る特例措置の延長 (固定資産税)

津波発生時の人命保護を目的に、津波災害警戒区域内で迅速な避難・待機が可能な避難施設を確保するため、民間施設の津波避難施設としての活用を促進する。

施策の背景

- 切迫する千島海溝地震や日本海溝地震、首都直下地震、南海トラフ地震等の発生時における津波による被害の軽減を図るため、地域の身近な場所に津波避難施設を確保することが必要。
- 地方公共団体が整備する津波避難タワーに加え、民間ビル等を津波避難施設として効果的に活用するため、津波防災地域づくり法に基づく協定／指定避難施設の確保が必要。
- 協定／指定避難施設となる民間ビル等は、協定締結や指定に伴い使用上の制限等が生じることから、本特例措置を通じ、施設所有者の負担軽減を図る必要。

【防災基本計画(令和8年7月14日中央防災会議決定)】(抜粋)

○国(国土交通省等)は、津波避難ビル等の整備に関して、財政面等の支援方策について配慮を行うものとする。



要望の概要

現行の特例措置

【固定資産税】

◆協定避難施設

- ①市町村との管理協定が締結された避難施設のうち避難用部分
- ②施設に附属する避難の用に供する償却資産
について、課税標準を5年間、1/3～2/3の範囲内において市町村の条例で定める割合とする(参酌基準:1/2)。

◆指定避難施設

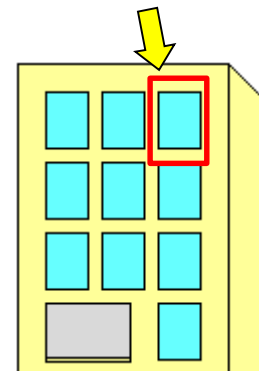
- ①市町村により指定された避難施設のうち避難用部分
- ②施設に附属する避難の用に供する償却資産
について、課税標準を5年間、1/2～5/6の範囲内において市町村の条例で定める割合とする(参酌基準:2/3)。

要望内容

現行の措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

対象となる資産

【避難施設のうち避難用部分】
避難のために使用されるフロア、
階段等の全部又は一部



【避難の用に供する償却資産】

自動解錠装置

防災用倉庫



防災用ベンチ



誘導灯 誘導標識



非常用電源設備



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)

鉄軌道事業者による耐震対策を支援することで、切迫する首都直下地震・南海トラフ地震への対応を進め、鉄道利用者の安全確保等を図る。

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。

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、課税標準を2／3に軽減

※ 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1年間(令和9年4月1日～令和10年3月31日)延長する。

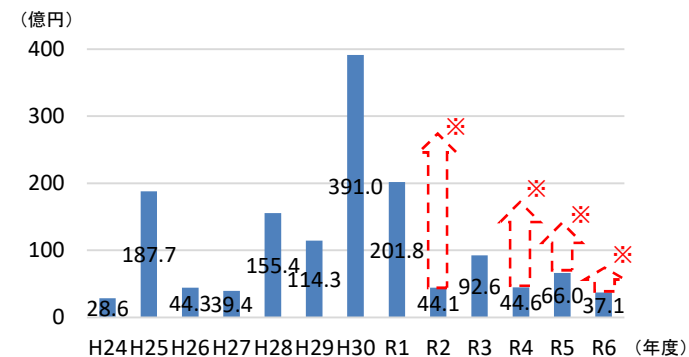
鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の延長 (固定資産税)

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。

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。

■ 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(令和6年度)」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

現行の特例措置

【固定資産税】次の要件に該当する鉄道施設について、取得後5年間、課税標準を2/3※に軽減
(※JR本州3社(JR東日本・JR東海・JR西日本)は、5年間3/4)

<対象施設>

- ・鉄軌道事業者が豪雨対策のために取得した施設のうち、被害を防止又は軽減するために取得した部分

<対象線区>

- ・片道断面輸送量1日1万人未満の線区
- ・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の線区(JR本州3社を除く)
- ・片道断面輸送量1日15万人以上の優等列車又は貨物列車が運行する線区(同上)

要望内容

現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

■ 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まわりの補強)



斜面の崩壊防止対策
(コンクリート枠による斜面の補強)

サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長等 (不動産取得税・固定資産税)

バリアフリー化され、状況把握サービス等が提供されるサービス付き高齢者向け住宅の供給を促進することにより、高齢者が安心して暮らせる住まいの確保を図る。

施策の背景

- 高齢者世帯の増加や要支援・要介護状態にある高齢者の増加が今後も見込まれる中、高齢者向け住宅の整備、とりわけバリアフリー化された、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促進する必要。

サービス付き高齢者向け住宅の登録基準

■ハード

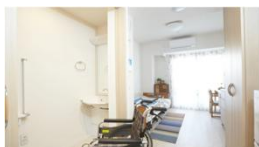
- 専用部分の床面積が25㎡以上
(居間・食堂等を共同利用する場合は18㎡以上)
- バリアフリー構造

■必須サービス

- 状況把握サービス
- 生活相談サービス

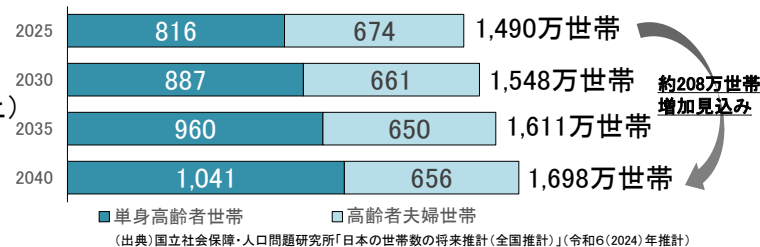
■契約内容

- 長期入院を理由に事業者から一方的に解約できないこととしているなど、居住の安定が図られた契約であること 等

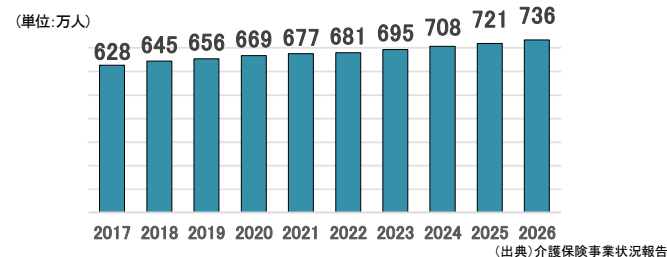


(出典)
サービス付き高齢者向け住宅情報提供システム
SOMPOケア株式会社HP

単身高齢者世帯・高齢者夫婦世帯の増加



要支援・要介護状態にある高齢者の増加



高齢社会対策大綱(令和6年9月閣議決定)

- 介護基盤や、サービス付きの高齢者向け住宅等の高齢者の住まいの整備を進める
- 高齢者が、地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、サービス付きの高齢者向け住宅の供給等により、住宅のバリアフリー化や見守り支援等のハード・ソフト両面の取組を促進する

住生活基本計画(令和8年3月閣議決定)

目標: 人生100年時代を見据え、高齢者が孤立せず、希望する住生活を実現できる環境整備

目指す姿: 高齢期の円滑な住替え、
高齢者世帯の安心・健康な暮らし

施策: サービス付き高齢者向け住宅の提供促進

< 高齢期の暮らしを支える住宅の数 >

108万戸(令和5年) → 150万戸(令和17年)

要望の概要

現行の特例措置

【不動産取得税】家屋: 課税標準から1,200万円/戸 を控除。

土地: 税額から一定額※を減額。

※150万円又は家屋の床面積の2倍(200㎡を限度)に相当する土地の価格のいずれか大きい額に税率を乗じて得た額。

【固定資産税】5年間、税額を減額(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))。

< 上記の各特例措置の対象は、国からの建設費補助を受けていること等、一定の要件を満たすサービス付き高齢者向け住宅に限る。 >

要望内容

○ 現行の措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

○ 土砂災害等の災害レッドゾーン等内で新築されたサービス付き高齢者向け住宅は適用対象外とする。

住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給に係る特例措置の創設 (不動産取得税・固定資産税)

居住サポート住宅の供給を促進することにより、低額所得者、高齢者、障害者等の住宅確保要配慮者の居住の安定確保を図る。

施策の背景

- 住宅確保要配慮者の入居に対する賃貸人の拒否感が大きいことから、住宅確保要配慮者が円滑に入居できる、「気づき」と「つながり」のサポートが提供される居住サポート住宅の供給を促進する必要。

居住サポート住宅の認定基準

■ハード

- 床面積が、新築住宅の場合原則25㎡以上
既存住宅の場合原則18㎡以上

■サポート

- ICT等も活用した日常の安否確認・見守り
- 生活・心身の状況が不安定化したときの福祉サービスへのつながり

■家賃等

- 家賃が近傍同種の住宅と均衡を失しないこと
- サポートの対価が不当に高額でないこと 等



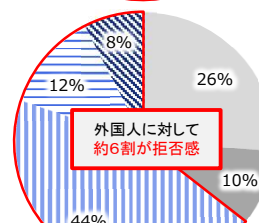
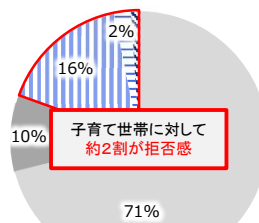
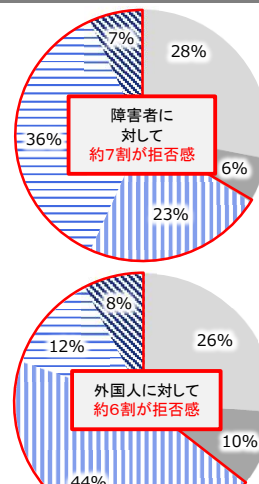
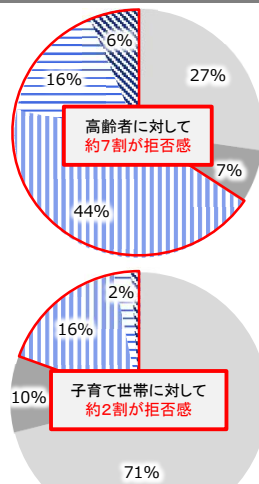
(出典) 居住サポート住宅情報提供システム



見守り機器
(モーションセンサー)

(出典) 株式会社ヤモリHP

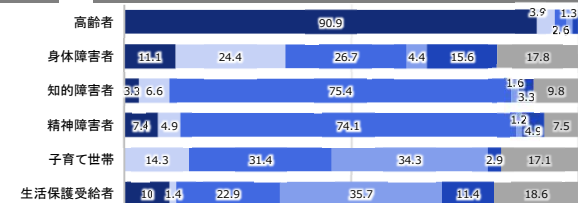
住宅確保要配慮者の入居に対する賃貸人(大家等)の意識



■ 従前から拒否感はない
■ 拒否感はあるものの以前より弱くなっている
■ 従前から拒否感が強くなっている
■ 従前は拒否感がなかったが現在は拒否感がある
■ 従前から拒否感が強い

(出典) 令和3年度国土交通省調査
(公財) 日本賃貸住宅管理協会の賃貸住宅管理業に携わる会員を対象にアンケート調査を実施(回答数: 187団体)

賃貸人(大家等)の入居制限の理由



■ 居室内の死亡事故等に対する不安
■ 住宅の使用法などに対する不安
■ 他家の近隣住民との協調性に対する不安
■ 家賃の支払いに対する不安
■ その他

(出典) (公財) 日本賃貸住宅管理協会の賃貸住宅管理業に携わる会員のうち、令和3年度国土交通省調査 入居制限を行っている団体を対象にアンケート調査を実施(回答数: 76団体)

入居中のリスク
(他の住民とのトラブル、家賃滞納等)や死亡時のリスク(孤独死等)に対する不安

賃貸人の拒否感

住生活基本計画(令和8年3月閣議決定)

目標: 住宅確保要配慮者が安心して暮らせる居住環境・居住支援体制の整備

目指す姿: 公的賃貸住宅と民間賃貸住宅の双方がともに住宅セーフティネットの柱として国民の居住の安定を支え「気づき」と「つながり」のある居住支援が広く普及することで住宅確保要配慮者の住まいが地域で確保される

施策: 居住サポート住宅の普及促進

要望の概要

- 住宅セーフティネット法に基づく認定を受けた居住サポート住宅である賃貸住宅について、以下の特例措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)の措置として創設する。

【不動産取得税】家屋: 課税標準から一定額※1を控除。土地: 税額から一定額※2を減額。

※1 新築住宅の場合は1,200万円/戸、既存住宅の場合は築年月日に応じ、一定額を減額。

※2 150万円又は家屋の床面積の2倍(200㎡を限度)に相当する土地の価格のいずれか大きい額に税率を乗じて得た額。

【固定資産税】認定後2年間、税額の2/3を減額。

＜上記の各特例措置の対象は、入居資格を日常生活を営むのに援助を必要とする住宅確保要配慮者等に限る等、一定の要件を満たす居住サポート住宅に限る。＞
＜土砂災害等の災害レッドゾーン等内で新築された居住サポート住宅は適用対象外とする。＞

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、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。

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、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。
- 鉄軌道駅のバリアフリー化は、直接的な収益増加につながらない一方、施設等の整備・導入に多大な費用を要するほか、取得した施設等の維持・管理にもコストがかかる。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必要がある。

【移動等円滑化の促進に関する基本方針】(令和7年12月26日改正)
【第3次交通政策基本計画】(令和8年1月16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ホームでの整備の加速化を目指し、4,000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、900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】次に掲げ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 次のいずれかの駅で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 次のいずれかの駅で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9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。



エレベーター



ホームドアシステム

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)

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し、誰もが安心して円滑に利用できる公共交通の実現を目指す。

施策の背景

- 高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会、子育て世代による安全かつ容易な移動手段の確保といった社会的要請に適切に対応するため、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。
- 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、これらの者の利用に困難が伴うことから、バリアフリー化に資する低床型車両の積極的な導入が必要とされている。
- しかし、路面電車車両のバリアフリー化は、直接的な収益増加につながらない一方、低床型車両は従来型の路面電車車両と比べて高額なため、導入に多大な費用を要するほか、導入後の固定資産税の負担も増加することとなる。
- このため、低床型車両を導入する鉄軌道事業者の導入後の負担を軽減することが不可欠である。

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9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

低床型車両の導入状況(令和7年度末時点)

路面電車車両のうち、低床型車両の割合 43.9%

⇒バリアフリー化推進のため、更なる導入促進が必要。



伊予鉄道



広島電鉄



富山地方鉄道

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拡充(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。
- これまで、タクシー事業では原則普通自動車のみで運行されていたが、タクシー事業における
担い手不足等を踏まえ、軽自動車タクシーを含め地域の輸送資源をフル活用して、交通空白
の解消を促進するため、令和8年6月に軽自動車タクシーに係る制度整備を行ったところである。
また、軽自動車のUDタクシー基準の策定も予定しており、ユニバーサル社会実現に向け
ては、軽自動車タクシーを含めてバリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。

タクシー	
福祉タクシー ^{※1}	59,918台(約90,000台)
UDタクシー ^{※2}	6/47(47/47)

バリアフリー車両の導入状況(令和6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 UDタクシーを含む

※2 総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数

要望の概要

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。なお、現行のUD基準では普通自動車しか定めていないため、特例措置の対象は普通自動車のUDタクシーのみとなっている。

要望内容

【自動車重量税】現行の特例措置に、軽自動車のUDタクシーを追加する。

UDタクシー



UDタクシー
(軽自動車)



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拡充・延長 (自動車重量税)

先進安全技術を搭載したトラック・バス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12次交通安全基本計画」(令和8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1,900人以下とする政府目標が掲げられている中、令和7年の交通事故死者数は2,547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、それらの車両の価格は従来のも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。

オートレベリング※1	
夜間の死亡事故	1,717件
うち、光軸不適等による 発見遅れ	477件
低減効果※2	27.8%

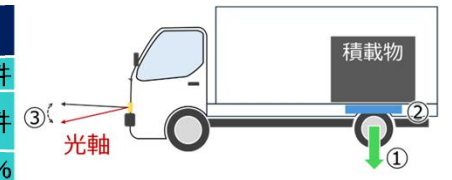
※1 表中の数値は平成24年から令和3年のデータ。

※2 夜間の死亡事故のうち、装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算。

ドライバーモニタリングシステム※3	
事業用トラックによる死亡事故	2,643件
うち、前方不注意による 発見遅れ※4	1,239件
低減効果	46.9%

※3 出典：公益財団法人交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」(平成26年から令和5年の集計データ)

※4 漫然運転含む(眠気が原因となる可能性あり)。



【作動イメージ】

- ① 荷物の重さにより車両後部が下がる
- ② 車両に搭載したセンサが車両の傾きを検知
- ③ 光軸を適切な角度へ自動的に補正



- ・眠気：速度70km/h以上で作動
- ・脇見：速度20km/h以上で作動

要望の概要

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、AEBS（歩行者検知機能付き）を搭載した車両について、令和10年8月31日までの間、税額を25%軽減する。

要望内容

現行の特例措置を1年8か月間(令和10年9月1日～令和12年4月30日まで)延長するとともに、対象装置にオートレベリング及びドライバーモニタリングシステムを追加する。 ※ただし、AEBSは義務化前まで(令和10年8月31日まで)

対象装置		軽減率
1装置 装着	以下の装置のいずれか1つ ① AEBS※ ② オートレベリング ③ ドライバーモニタリングシステム	25%軽減
2装置 装着	①・②※ 又は ①・③※	50%軽減
	②・③	
3装置 装着	①・②・③の全て※	75%軽減

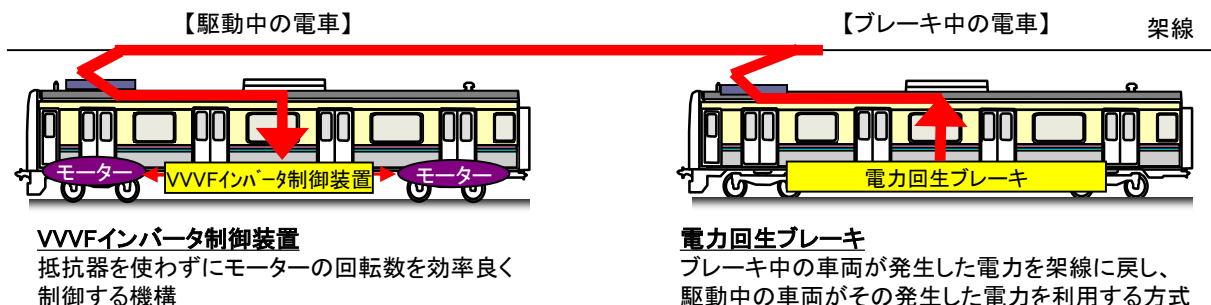
※ 令和10年8月31日まで

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)

エネルギー効率の良い旅客用鉄道車両の新規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し、脱炭素社会の実現に貢献する。

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7年2月18日閣議決定)等に基づき、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、CO2排出量の更なる削減や省エネ対策の推進のため、低炭素化等に資する新規車両の導入を一層進める必要がある。
- 新規車両の導入は、直接的な収益増加につながらない一方で、多大な費用を要し、さらに車体価格が高額となることによる導入後の固定資産税の負担増も生じる。このため、新規車両の導入に取り組む鉄道事業者の導入後の負担軽減が不可欠である。



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。)について、取得後5年間、課税標準を下記区分に応じ軽減する。

- ・ 中小事業者の新造又は改良車両: 3/5
- ・ 中小事業者以外の新造車両: 2/3
- ・ 中小事業者以外の改良車両: 3/4

要望内容

現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

主な適用要件

- ・ 新造・改良車両※¹のうち、以下の要件※²に該当するもの。
 1. 一定の要件を満たすVVVFインバータ制御装置を新規に導入していること。
 2. 電力回生ブレーキを有すること(気動車を除く。)
 3. 客室内の照明器具、前照灯及び行先表示器がLEDであること。
 4. 全自動の空調制御装置を有すること。
 5. 車体がアルミニウム合金製又はステンレス鋼製であること(改良車両を除く。)
- ※¹ 旧型車両の代替又は新たな営業路線の開業若しくは列車の編成を構成する車両の増加に伴うもの(改良車両にあつては、既に事業の用に供されていた車両を改良する場合も含む)。
- ※² 中小事業者にあつては、1・2の要件を満たせば足りることとする。

主要項目以外の項目

1. 国土交通省主管

- 所有者不明土地法に基づく地域福利増進事業に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- 関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特例措置の延長等(法人税)
- 特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1,500万円の特別控除の延長(所得税・法人税等)
- 都市機能の集積等を促進するための民間都市開発推進機構の金融支援業務に係る特例措置の拡充(法人税等)
- 緑地保全・緑化推進法人が設置及び管理する一定の市民緑地に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- 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(不動産取得税)
- 市街地再開発事業等による権利床の取得に係る不動産取得税の特例措置に係る所要の措置(不動産取得税)
- 浸水被害対策のための雨水貯留浸透施設の整備に係る特例措置の延長(固定資産税)
- シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の延長(固定資産税)
- 東日本大震災に係る被災居住用財産に係る特例の延長等(所得税等)
- 住宅関係諸税に係る適用要件の合理化(所得税・贈与税・登録免許税・不動産取得税等)
- 認定長期優良住宅の所有権の保存登記等に係る軽減措置の拡充等(登録免許税)
- 認定低炭素住宅の所有権の保存登記等に係る軽減措置の拡充等(登録免許税)
- 防災街区整備事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の拡充・延長(固定資産税)
- 令和2年7月豪雨に係る被災住宅用地等に係る特例措置及び被災代替家屋の取得に係る税額の特例措置の延長(固定資産税等)

- 令和6年奥能登豪雨に係る被災住宅用地等に係る特例措置の拡充(固定資産税等)
- 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)
- 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(固定資産税等)
- 鉄軌道事業におけるバイオディーゼル燃料の活用を促進するための所要の措置の延長(軽油引取税)
- 電子渡航認証制度(JESTA)の導入に伴う外国人旅行者向け消費税免税制度の確認事務等の見直し(消費税等)

2. 他府省主管

- 技術研究組合の所得計算の特例の延長(法人税)
- 第1次国土強靱化実施中期計画等を踏まえた財源確保方策の検討
- 過疎地域における事業用設備等に係る割増償却の延長(法人税・所得税)
- 産業競争力強化法に基づく事業再編に係る登録免許税の軽減措置の延長等(登録免許税)
- 認定特別事業再編計画等に基づき行う登記の税率の軽減の見直し(登録免許税)
- 東日本大震災に係る被災住宅用地等に係る特例措置の延長等(固定資産税等)
- 中小企業経営強化税制の拡充等(所得税・法人税等)
- 中小企業事業再編投資損失準備金の延長等(所得税・法人税等)
- 低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 沖縄の観光地形成促進地域における課税の特例措置の延長(法人税等)