

令和 8 年度 鉄道局関係 税制改正要望事項の概要

令和 7 年 8 月
国土交通省鉄道局

令和 8 年度鉄道局関係税制改正要望事項

	特例措置の内容	税目	要望内容
①	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 【不動産取得税：非課税】	不動産取得税	延長 (2年間)
②	JR貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置 【固定資産税：課税標準を5年間2/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)
③	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 【地球温暖化対策のための税：還付】	地球温暖化対策の ための税	延長 (3年間)
④	<経済産業省主管> カーボンニュートラルに向けた投資促進税制 【法人税：税額控除又は特別償却 等】	所得税 法人税 法人住民税 法人事業税	延長等 (2年間)

令和 8 年度鉄道局関係税制改正要望事項

目 次

◆ 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	・ ・ ・ 1
◆ J R 貨物が取得した新規製造車両に係る特例措置の延長	・ ・ ・ 2
◆ 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	・ ・ ・ 3
<経済産業省主管>	
◆ カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の延長等	・ ・ ・ 4

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。

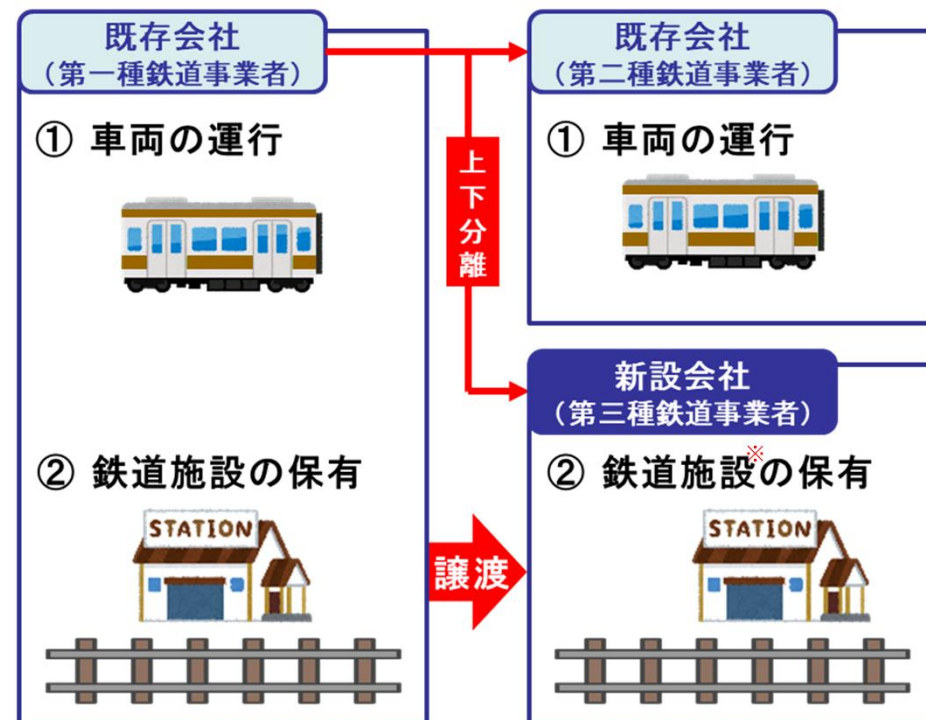
要望の概要

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。

要望内容

- 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。



鉄道事業再構築事業の例

※特例対象:
不動産(土地・家屋)

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)

環境に優しい鉄道貨物輸送の大部分を担う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について、高性能車両への更新を促すことにより、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進し、CO₂ 排出の削減を目指す。

施策の背景

- 貨物鉄道は、CO₂の排出量がトラックの1/11であり、環境に優しい輸送機関である。
- 他方、鉄道貨物輸送の大部分を担うJR貨物が保有する車両には国鉄から承継した老朽車両が残存しているところ、新規車両に比べて最高速度や最高出力が劣ることから、鉄道貨物輸送の速達化や長編成化に際して支障となっている。
- 車両更新に対する投資は、鉄道事業者にとって大きな負担である上、近年の資材価格の高騰により車両価格も上昇傾向にあり、事業者主導では車両更新が進まない状況が生じている。このため、車両導入後の負担を軽減し、更新を促進することが必要である。

	H10.4 時点※	R8.4 見込み
国鉄承継機関車	793(90%)	35(7%)
JR貨物取得機関車	87(10%)	473(93%)
計	880(100%)	508(100%)

JR貨物の機関車の車両数の推移

※本特例の創設時点

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: 100km/h
最高出力: 2,550kw



最高速度: 110km/h
最高出力: 3,390kw

要望の概要

現行の特例措置

- 【固定資産税】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について、取得後5年間にわたり、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(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。

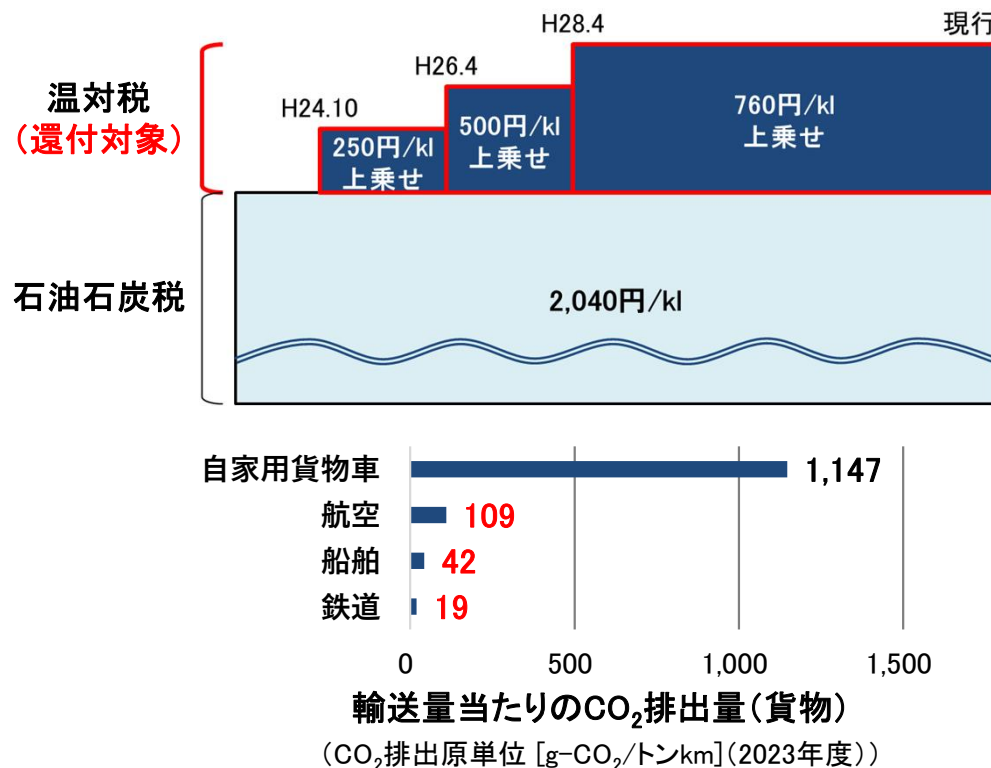
より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長（地球温暖化対策のための税）

海運・鉄道・航空のための燃料油に係る税負担を軽減することにより、物流における「新たなモーダルシフト※」の促進を図るとともに、国民生活を支える公共交通の維持・確保を図ることで、持続可能な社会の実現を目指す。

施策の背景

- 平成24年10月より、エネルギー起源のCO₂の排出を抑制するため、全化石燃料を課税ベースとする石油石炭税に「地球温暖化対策のための税」（温対税）を上乗せ。
- 他方、温対税を全輸送モード一律に課す場合、下記の課題がある。
 - ① 貨物輸送については、地球温暖化対策の観点から、自動車と比べて環境負荷の小さい鉄道・海運・航空に対して支援を行うべきであること。
 - ② 我が国の物流において、今後不足する輸送力の解消のため、大量輸送機関への転換が求められていること。
 - ③ 旅客の輸送については、国民生活の基盤を担う公共交通機関として、過度な負担の増加は避けなければならないこと。

※新たなモーダルシフト：トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換する従来のモーダルシフトに加え、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員するもの。



要望の概要

現行の特例措置

- **【地球温暖化対策のための税】**
一定の運送の用に供する石油製品※について、税額を還付する。

※一定の運送の用に供する石油製品

- ・ 内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油
- ・ 鉄道事業に係る軽油
- ・ 国内定期航空運送事業に係る航空機燃料

要望内容

- 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。

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・法人住民税・法人事業税)

鉄道事業者が行う脱炭素効果の大きい設備投資を促進し、2050年カーボンニュートラルと社会経済活動の両立を目指す。

施策の背景

- 現在、我が国の鉄道事業者は、政府の掲げる2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、鉄道事業におけるCO₂排出量実質ゼロを目指した取り組みを進めているところ。
2050年カーボンニュートラルと社会経済活動の両立に大きな役割を果たす鉄道の脱炭素化を促進するため、本特例措置の延長等が必要である。

現行制度の概要

特例措置の内容

認定されたエネルギー利用環境負荷低減事業適応計画に基づく鉄道車両の導入に対して、以下の特例措置※¹を講じる。
＜炭素生産性の相当程度の向上と措置内容＞
税額控除率については、企業区分及び認定された計画全体の炭素生産性の向上率によって異なる。

企業区分	炭素生産性の向上率	税制特例措置
中小企業者等※ ²	17%	税額控除14% 又は 特別償却50%
	10%	税額控除10% 又は 特別償却50%
中小企業者等以外の事業者	20%	税額控除10% 又は 特別償却50%
	15%	税額控除5% 又は 特別償却50%

- ※1・・・措置対象となる投資額は500億円まで。
控除税額は法人税額又は所得税額の20%まで。
- ※2・・・中小企業者等とは、租税特別措置法第10条の5の6第9項第1号に規定する中小事業者又は同法第42条の12の7第6項第1号に規定する中小企業者。

適用期限

令和7年度末までにエネルギー利用環境負荷低減事業適応計画の認定を受け、その認定を受けた日から同日以後3年を経過する日まで

主な要件

- 事業者全体の炭素生産性を3年以内に15%以上又は20%以上(中小企業者等の場合は10%以上又は17%以上)向上させる計画であること
 - 計画に必要となる環境負荷低減に資する鉄道車両のうち、当該鉄道車両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
- 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※(VVVFインバータ非搭載車両からの置換えに限る))
- ※ 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

要望の概要

- 適用期限を2年間延長する。(令和9年度末まで)
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素投資を後押しするため、要件の見直しを図る。