

令和 9 年度 鉄道局関係 税制改正要望事項の概要

令和 8 年 8 月
国土交通省鉄道局

令和9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
延長	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 【登録免許税：土地・家屋の所有権移転登記：2%→1%等】	登録免許税	延長 (3年間)
	②	鉄道・運輸機構がJR北海道、JR四国及びJR貨物から取得した国鉄承継土地に係る特例措置 【不動産取得税：課税標準を1/3に軽減】	不動産取得税	延長 (4年間)
	③	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 【固定資産税：課税標準を5年間1/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)
	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 【固定資産税：課税標準を5年間1/3に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)
	⑤	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 【固定資産税：課税標準を5年間3/5等に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)
	⑥	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 【固定資産税・都市計画税：課税標準を5年間2/3に軽減等】	固定資産税 都市計画税	延長 (5年間)
	⑦	鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置 【固定資産税・都市計画税：課税標準を5年間1/4に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (2年間)

令和9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
延長	⑧	鉄軌道駅のバリアフリー施設に係る特例措置 【固定資産税・都市計画税：課税標準を5年間2／3に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (2年間)
	⑨	鉄道の耐震対策の促進に係る特例措置 【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 (1年間)
	⑩	鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置 【固定資産税：課税標準を5年間2／3等に軽減】	固定資産税	延長 (2年間)
	⑪	JR北海道及びJR四国が所有等する本来事業用資産に係る特例措置(二島特例) 【固定資産税・都市計画税：課税標準を1／2に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (5年間)
	⑫	JR北海道、JR四国及びJR貨物が国鉄から承継した資産に係る特例措置(承継特例) 【固定資産税・都市計画税：課税標準を3／5に軽減】	固定資産税 都市計画税	延長 (5年間)
	⑬	軽油引取税の課税免除の特例措置(鉄軌道・索道) 【軽油引取税：課税免除】	軽油引取税	延長 (3年間)
	⑭	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 【軽油引取税：事前承認の免除等】	軽油引取税	延長 (3年間)

令和9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（登録免許税）	・ ・ ・ 1
◆ 鉄道・運輸機構がＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物から取得した国鉄承継土地に係る特例措置の延長（不動産取得税）	・ ・ ・ 2
◆ 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）	・ ・ ・ 3
◆ 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）	・ ・ ・ 4
◆ 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）	・ ・ ・ 5
◆ 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・都市計画税）	・ ・ ・ 6
◆ 鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置の延長（固定資産税・都市計画税）	・ ・ ・ 7
◆ 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）	・ ・ ・ 8
◆ 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）	・ ・ ・ 9
◆ 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）	・ ・ ・ 10
◆ 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）の延長（固定資産税・都市計画税）	・ ・ ・ 11
◆ 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（鉄軌道・索道）（軽油引取税）	・ ・ ・ 12
◆ 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）	・ ・ ・ 13

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 (登録免許税)

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

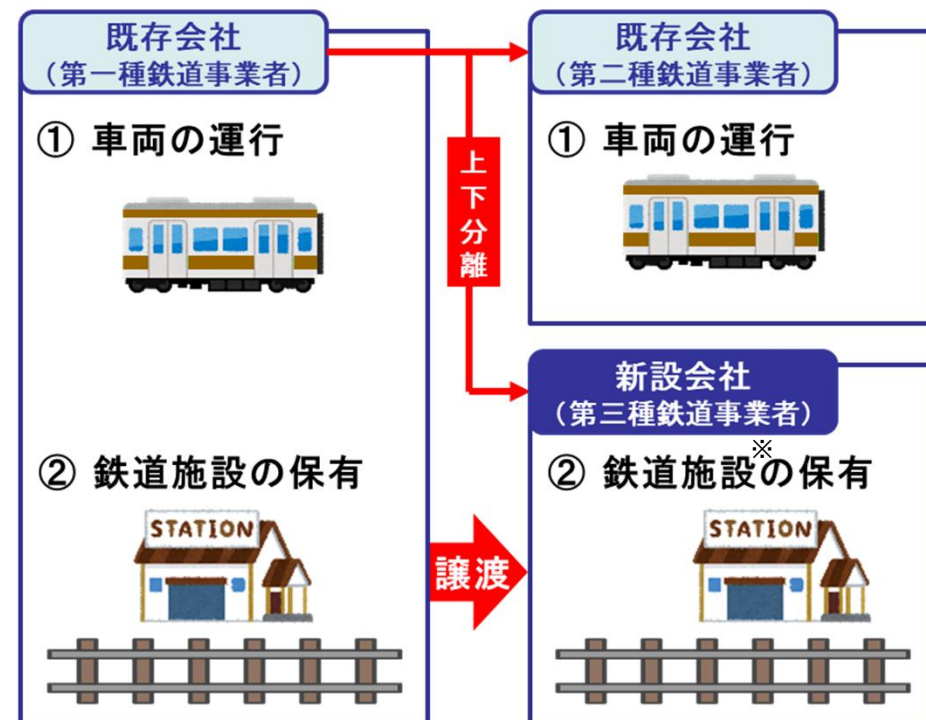
【登録免許税】

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%)

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。



鉄道事業再構築事業の例

※特例対象:
不動産(土地・家屋)

鉄道・運輸機構がJR北海道、JR四国及びJR貨物から取得した 国鉄承継土地に係る特例措置の延長（不動産取得税）

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

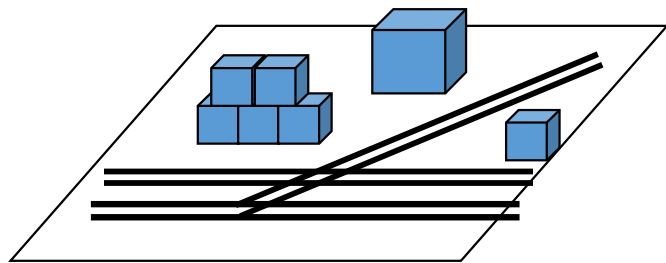
○ JR北海道、JR四国及びJR貨物では、国鉄改革の経緯を踏まえ、経営自立、ひいては完全民営化を目指し、経営基盤の強化に取り組んでいる。しかし、各社をとりまく経営環境は厳しく、その取組は道半ばであることから、負担軽減措置を講じる必要がある。

要望の概要

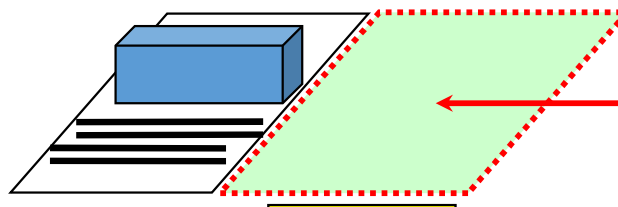
現行の特例措置

【不動産取得税】

鉄道・運輸機構がJR二島・貨物会社から事業の用に供されていない土地を引き取る際の課税標準を1/3に軽減



JR北海道、JR四国及びJR貨物が国鉄から承継した鉄道事業等に活用されなくなった土地



JR北海道、JR四国及びJR貨物における業務の効率化等により生み出された土地

引き取り



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北海道、JR四国及びJR貨物の負担を軽減

要望内容

現行の措置を4年間（令和9年4月1日～令和13年3月31日）延長する。

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)

鉄道事業者等が安全性の向上に資する設備に投資しやすい環境を整備することで、暮らしを支える地域の足としての地域鉄道における安全な輸送サービスを提供する。

施策の背景

- 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の整備を継続的に実施する必要がある。
- しかし、近年の地域鉄道を取り巻く経営環境は極めて厳しく、設備の整備後に増大する固定資産税などの費用負担を鉄軌道事業者の自助努力のみで賄うことが困難な状況が生じている。
- 増大する鉄道施設の維持・管理コストに対応するため、長寿命化に資する補強・改良を推進し、ライフサイクルコストの低減を図ることが求められている。

要望の概要

現行の特例措置

【固定資産税】
鉄道事業者等が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助金を受けて取得した鉄軌道の安全性向上に資する償却資産について、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。

運行の安全性の向上に資する償却資産の例

線路設備 (コンクリートマクラギ化)



木製マクラギ



コンクリートマクラギ

防護設備 (法面 (のりめん) 固定)



土砂法面



コンクリート法面



自動列車停止装置(ATS)



車両の更新

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



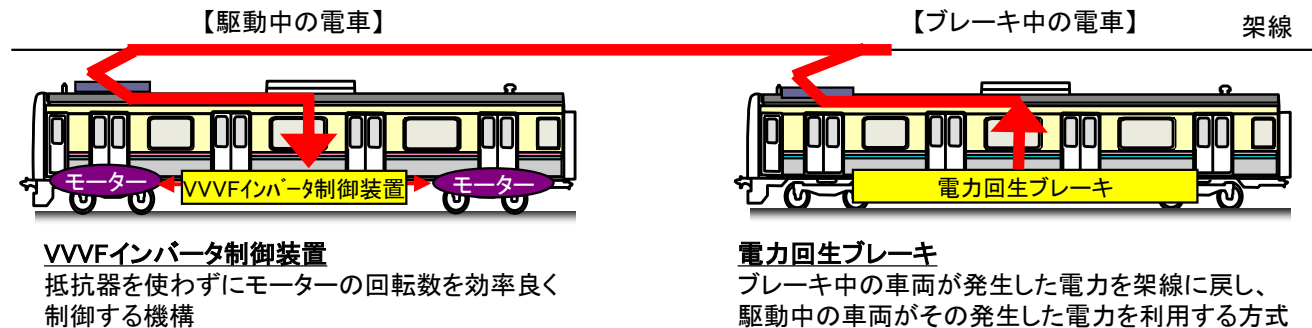
富山地方鉄道

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。

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・都市計画税)

都市鉄道等利便増進法に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備する事業の実施を促すことで、所要時間の短縮、乗換回数の減少等を実現し、都市鉄道等の利用者の利便を向上を目指す。

施策の背景

- 我が国の都市鉄道ネットワークは概成しつつあるものの、他路線との接続性の不足に起因する迂回や混雑時間帯における速達性の低下等の課題が生じている。一方で、近年は輸送需要の伸び悩みによる投資の抑制や市街地の成熟化に伴う関係者間の利害調整の困難化により、路線整備を事業者の自発的判断のみで進めることは困難な状況にある。
- 特に新線建設については、莫大な整備費用を要することに加え、開業当初は収支面でも厳しく、さらに固定資産税等の負担も大きいことから、自発的な整備はほとんど見込めないという構造的な課題を抱えている。

要望の概要

現行の特例措置

【固定資産税】

鉄道・運輸機構が都市鉄道利便増進事業により取得したトンネルについて、非課税とする。

【固定資産税・都市計画税】

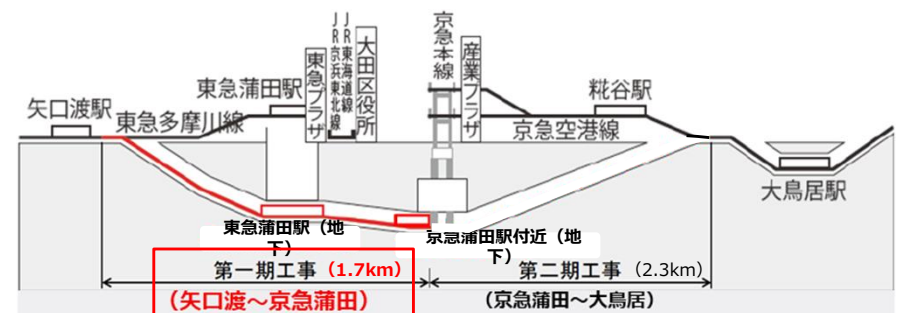
第三セクター等(鉄道・運輸機構を含む。)が都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)により取得した鉄道施設について、取得後5年間、課税標準を2/3に軽減する。

要望内容

現行の特例措置を5年間(令和9年4月1日～令和14年3月31日)延長する。

都市鉄道利便増進事業の実施状況 【新空港線(蒲蒲線)の整備】

- 事業スキーム：都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)
- 整備主体：羽田エアポートライン株式会社
- 営業主：東急電鉄株式会社
- 整備区間：矢口渡駅・蒲田駅間～蒲田新駅(仮称) 約1.7km
- 概算事業費：約1,250億円
- 整備期間：令和7年度～令和23年度
- 開業予定：令和20年代前半



鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置の延長 (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

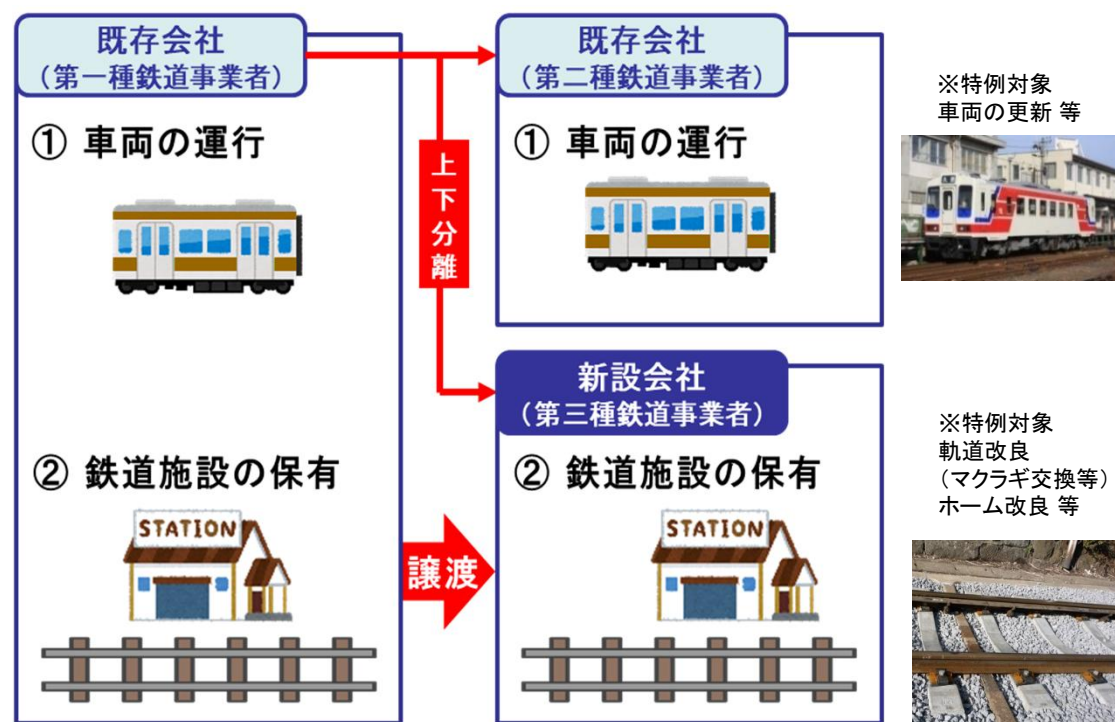
現行の特例措置

【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

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

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



エレベーター



ホームドアシステム

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。

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。

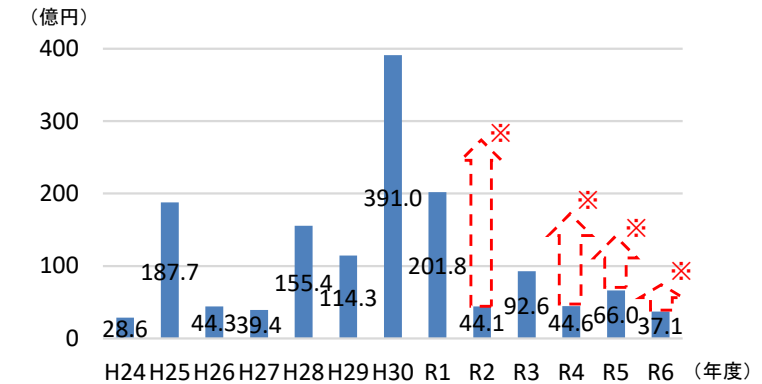
鉄道の豪雨対策の促進に係る特例措置の延長 (固定資産税)

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



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)

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)の延長 (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。

二 島 特 例

国鉄民営化に伴い、JR北海道及びJR四国に対し、

- ① 会社の経営を安定させることは、地域住民の交通の確保を図る等、大きな意義を有すること、
- ② 長期債務を承継させず、経営安定基金を設ける等の特別措置を国が講じることとされたこと等を踏まえ措置。

承 継 特 例

国鉄民営化に伴い、JR北海道、JR四国及びJR貨物が新たに固定資産税の課税対象となるに当たり、税負担の急増を緩和するため措置。

※ 国鉄の納付金算定標準額：1／2

要望の概要

特例措置の内容

【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。

特例措置の内容

【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。

連乗資産は3/10

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)

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

要望内容

現行の措置を5年間(令和9年度分～令和13年度分)延長する。

要望内容

現行の措置を5年間(令和9年度分～令和13年度分)延長する。

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長(鉄軌道・索道) (軽油引取税)

鉄軌道・索道事業者に係るコストを低減することにより、地方鉄道路線や索道事業者の経営の安定化を図るとともに、鉄道貨物輸送の利用促進を通じたモーダルシフトの推進や、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。

施策の背景

- (鉄軌道) ○ 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、特に非電化の地方鉄道路線は厳しい経営状況が続いているところ、当該地方鉄道路線の経営の安定化を図ることが求められている。
- 鉄道貨物へのモーダルシフトは、地球温暖化対策計画（令和7年2月閣議決定）や総合物流施策大綱（令和8年3月閣議決定）にも位置づけられた重要な取組であり、引き続き強力な推進が必要である。
- (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。
- 観光立国推進基本計画（令和8年3月27日閣議決定）において、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を促進することが掲げられているところ、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

【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等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

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。

【気動車】



【ディーゼル機関車】



【フォークリフト等】



【ゲレンデ整備車】



【降雪機】



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)

軽油引取税におけるバイオディーゼル燃料の取扱について合理化を図ることで、バイオディーゼル燃料の利用・普及を後押しし、鉄軌道における脱炭素化を推進する。

施策の背景

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素化等の取組が進められる中、二酸化炭素の排出が実質ゼロとなる「バイオディーゼル燃料」の鉄道分野への導入が進められている。一方で、導入段階においてはバイオディーゼル燃料の給油施設の整備が十分でないことから、軽油との併用により、バイオディーゼル燃料と軽油の混和が発生する。
- バイオディーゼル燃料と軽油の混和に当たっては、事前の承認が必要とされているほか、その都度、性状分析を行う必要があるとされている。しかし、これらの手続は膨大となる上、輸送障害などの予見不可能な非常時への対応も困難であるため、バイオディーゼル燃料の普及の支障となることが懸念されている。



混和



性状分析

要望の概要

現行の特例措置

- 免税軽油を使用する鉄軌道事業者※において、鉄軌道用車両への給油時に、軽油とバイオディーゼル燃料を混和する場合の手続について、事前の承認を不要とする等。

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。

※ 鉄軌道事業者のうち特定旅客輸送事業者等(エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律第105条第1項又は第129条第1項の規定に基づき、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換を特に推進する必要がある者」として、国土交通大臣に指定された者)