

## 交運労協「2026年度税制改正要望事項」に対する回答

### 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（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、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）を取得した際の不動産取得税に係る特例措置の適用期限延長及び拡充を図りたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- ローカル鉄道においては、利用者の大幅な減少などにより、大量輸送機関としての特性を十分に発揮できていない状況が出てきており、利便性と持続可能性の高い地域公共交通への再構築の取組みが急務となっています。
- ローカル鉄道の再構築にあたり、鉄道事業再構築事業を実施する路線において、鉄道事業者が鉄道事業の用に供する不動産（土地・家屋）を取得した際の不動産取得税の特例措置を講じております。
- 本特例措置の適用期限の延長等については、鉄道事業者等関係者からの要望も踏まえ、適切に対応してまいります。

### 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）

JR貨物が現在保有する車両のうち、国鉄から承継した老朽車両は、国鉄改革時からの経緯によって、依然として機関車の約3割を占めている。環境・地球温暖化対策としても、昨今の物流をめぐる社会情勢（労働力不足等）の変化への対応といった観点からも、貨物鉄道モーダルシフトを一層推し進める必要があり、そのためにも大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を一層推進していくことが求められる。一方で、JR貨物は経営自立の実現にむけて、さまざまな施策や効率化・コスト削減策を続けているが、現段階においては機関車の更新・投資を行う資金の捻出は依然として厳しいことから、さらなる貨物鉄道モーダルシフトを促進するためにも、現行の特例措置の適用期限延長及び拡充を図りたい。

【回答】（鉄道局 鉄道事業課）

- 貨物鉄道は、全国ネットワークを活用した大量輸送機関であり、また、優れた環境性能を有することから、モーダルシフトを通してトラックドライバー不足への対応やカーボンニュートラル実現に貢献することが期待されていると認識しております。
- このため、JR貨物に対しては、モーダルシフト推進のための税制上の措置として、高性能機関車に対する固定資産税の軽減措置（課税標準5年間2

／3、令和7年度末まで)を講じております。

- 本特例措置の適用期限の延長等については、鉄道事業者等関係者の要望も踏まえ、適切に対応してまいります。

### 3. 運輸部門における地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例により上乗せされる石油石炭税の還付措置（石油石炭税）

エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道輸送のさらなる低炭素化を進めるとともに、利用促進を図ることが重要である。エネルギーの利用に伴うCO<sub>2</sub>排出量を可能な限り抑制する取り組みとして、鉄道事業に利用される軽油に係る税制上の特例措置の適用期限を延長されたい。

【回答】（鉄道局 総務課 企画室）

- 鉄道事業の用に供する軽油に係る地球温暖化対策税の還付制度に関しては、モーダルシフトを推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている役割に鑑み、特例によって上乗せされる石油石炭税が還付されるものです。
- 本制度の適用期限は令和7年度末となっておりますが、本制度の趣旨及び2050年カーボンニュートラルの方針に鑑み、適用期限の延長については、鉄道事業者等関係者からの要望も踏まえ、適切に対応してまいります。

### 4. 耐震補強工事によって取得した資産に係る特例措置の拡充・延長（固定資産税）

JRおよび民鉄を含め、鉄道構造物の耐震対策を講じるにあたり、対象物が相当数に及ぶことから、相応のキャッシュアウトが想定される。安全・安心の輸送ネットワーク維持のためにも、耐震対策を講じた鉄道構造物に対する税制支援措置（課税標準を5年間2／3）の拡充・延長を図られたい。

【回答】（鉄道局 施設課）

- 切迫する首都直下地震や南海トラフ地震に対して、鉄道施設の耐震対策は喫緊の課題であると認識しており、予算措置に加えて、固定資産税の特例措置により、鉄道事業者による耐震対策を促進しているところである。
- 当該特例措置については、鉄道事業者等関係者の要望や意向を踏まえ、令和8年度末までの2年間の延長を行ったところであり、引き続き支援してまいりたい。

### 5. 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設（固定資産税：地方税）

移動体の省エネ化促進、交通システムとしてのモーダルシフトの推進や公共交通の利用促進の見地から、鉄道車両、バス車両、船舶といった移動性償却資

産については非課税扱いとされたい。

【回答】（総合政策局 環境政策課）

- 2050年カーボンニュートラルに向けては、モーダルシフトの推進や公共交通機関の利用者利便の増進等による、環境負荷低減に向けた取組が必要であると認識しております。
- このため、国土交通省では、「低炭素化等に資する新規旅客鉄道車両に係る固定資産税の特例」、「鉄道車両の導入等に係る税額控除及び特別償却制度（カーボンニュートラル投資促進税制）」、「地球温暖化対策のための税の還付」等の措置を講じ、輸送事業者の環境負荷低減に資する取組を支援しております。  
※地方税法第341条により、バス車両を含む自動車は固定資産税課税対象外とされている。
- 本創設については、これらの措置の目的や効果、業界団体等の要望や意向を踏まえつつ、総合的な検討が必要であると考えております。

#### 6. 貨物鉄道モーダルシフトを促進する税制支援措置の拡充・創設（固定資産税等：地方税）

鉄道貨物輸送は、輸送網の集約やモーダルシフトの観点から物流の効率化に資するとともに、昨今の物流分野における労働力不足の課題にも対応しうる輸送機関である。近年、JR貨物が整備を進めているマルチテナント型物流施設（レールゲート）は、複数の事業者の連携による物流の効率化や環境負荷の低減に大きな効果が期待されることから、物流総合効率化法における総合効率化計画の認定対象に追加されたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- 物流総合効率化法における総合効率化計画の認定に関して、物資の流通に伴う環境負荷の低減や流通業務の省略化に資する流通業務施設の整備を対象としております。
- なお、ご指摘のレールゲートのようなマルチテナント型物流施設においては、環境負荷の低減や流通業務の省略化に関する目標等を定めるために、計画策定時に連携する運送事業者等が決まっていれば認定が可能となります。

#### 7. バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設（軽油引取税：地方税）

バスは地域公共交通の一つとして都市圏輸送および都市間輸送を担っているが、人口減少や少子高齢化によって厳しい状況に置かれていることから、バス事業者の経営を下支えするために、バスの動力源に供する軽油の減免措置を

講じられたい。

【回答】（物流・自動車局 旅客課）

- 軽油引取税については、国及び地方における財政事情が常に厳しい状況にあることや地球温暖化対策の観点から、税率水準を維持することとなっております。
- 他方、本税については、運輸事業振興助成金として還付措置を講じているところです。
- 今後とも状況を注視つつ、事業者等からの要望をきめ細かく把握し、必要な対応を検討してまいります。

## 8. 燃料課税の見直しについて

燃料価格の高止まりにより道路貨物運送事業者は体力を削られ、先行きの見通しが立たず、事業継続を断念するケースが増加している。

とりわけ、揮発油税・軽油引取税等の燃料課税については、道路特定財源から一般財源化されて、課税根拠は喪失したにも拘わらず、依然として本則の倍以上の税が徴収され続けている。したがって、旧暫定税率を廃止し、本則税率に戻されたい。さらに、一般財源化された経過を踏まえ、燃料課税については抜本的な見直しをされたい。

なお、当面の措置として、震災対策として凍結されたトリガー条項については、復興税として財源が確保されていることから、早急に凍結解除されたい。併せて、トータルの税負担の観点から租税政策を検討されたい。

【回答】（物流・自動車局 貨物流通事業課）

- トラック運送事業においては、燃料価格をはじめとする輸送コストの上昇分を適切に運賃・料金に転嫁することが基本であり、その環境の整備が重要です。
- このため、トラック運送業界だけでなく、荷主団体、関係省庁、有識者等も参加した検討会での議論を経て、昨年3月には燃料サーチャージ制度を盛り込んだ新たな「標準的運賃」を告示しました。
- また、今年4月に施行された改正物流法により、契約内容の書面化等の規制が導入されたことを契機に、契約書の様式例を作成・周知したところであり、その中で燃料サーチャージの欄を設けました。これを荷主等との運賃交渉に活用するよう促すとともに、トラック・物流Gメンによる荷主等の是正指導にも活かしてまいります。
- さらに、燃料費高騰への直接的な支援については、政府として、燃料油価格の激変緩和事業を行っているほか、地方自治体において、「重点支援地方交付金」等を活用してトラック運送事業者に対する支援を行っているもの

と承知しております。

- 国土交通省といたしましては、燃料課税のあり方については所管外のため、お答えを差し控えますが、今申し上げた環境整備を進めることで、トラック運送事業が持続可能なものとなるよう、引き続き取り組んでまいります。

## 9. 自動車関係諸税の抜本的な見直し等について

- (1) 自動車関係諸税の見直しについては、「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」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。また、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める」との考え方が示されている。

については、抜本的な見直しを行う際は、納税者が納付すべき額について明確に理解できるものであることはもちろんのこと、税体系における「取得」「保有」「走行」の段階ごとの簡素化や負担軽減などが図られるよう対応されたい。

- (2) 「営自格差」については、営業用車両の輸送効率など環境負荷に対する優位性や、環境対策の装置等にかかわる業界の多大な費用負担、公共輸送の社会的役割など、営業用車両への配慮が行われてきた根拠は明らかであることから、さらなる継続・拡大に向けて対応されたい。

【回答】（物流・自動車局 企画・電動化・自動運転参事官室）

- 自動車関係諸税のあり方については、令和7年度与党税制改正大綱において、
  - ・日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望、
  - ・カーボンニュートラル目標の実現への貢献、
  - ・地域公共交通のニーズの高まり、
  - ・受益者負担・原因者負担といった課税の考え方、等を踏まえつつ、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得ることとされています。
- 国土交通省においても、税制改正大綱や関係者のご要望を踏まえ、適切に

対応して参りたいと考えております。

(3) 衝突被害軽減ブレーキを搭載した車両総重量 3.5t 超のトラック・バス車両の取得に対する特例措置(取得価額から 175 万円控除)の延長を行うこと。

【回答】(物流・自動車局 技術・環境政策課)

- 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)に係る A S V 税制の特例措置(自動車税環境性能割)の期限については、令和 7 年度税制改正要望において、令和 9 年 3 月 31 日まで延長が認められたところです。
- 国土交通省としては、事故防止等の効果が期待される先進安全技術の開発及び普及が促進されるよう、引き続き、取り組んでまいります。

(4) 運輸事業振興助成交付金法については、関西の一部において、地方自治を根拠に政省令とかけ離れた交付要綱となっている。したがって、引き続き、各支局から自治体に、制度の完全履行を働きかけるとともに、確実な交付に向けた制度の抜本改善のため、国による税制上の取り扱いを含めて、必要な措置を講じられたい。

【回答】(物流・自動車局 貨物流通事業課・旅客課)

- 運輸事業振興助成交付金につきましては、「運輸事業の振興の助成に関する法律」に基づき、交付基準額の確実な交付を確保することとされております。
- 他方、一部の地域において、交付基準額より減額された金額の交付が続いていると承知しており、当該自治体に対しては地方運輸局から継続して要請を行っているところです。
- 国土交通省としましては、同法の趣旨に則った交付が行われるよう、各都道府県の交付状況を注視し、引き続き要請を行ってまいります。

## 10. 船用燃料補助政策への取り組み

原油価格は、イスラエルとハマスの紛争をはじめ悪化の一途を辿る中東情勢や、OPEC プラスによる協調減産の長期化により依然として高値で推移していることや、急激な円安の影響をはじめ地政学リスクの影響を受けやすく、先行きは不透明な状況にある。現在、国は価格上昇分の一部を補填する激変緩和対策事業を実施しているが、本事業は時限的な措置であることから、安定的な海上輸送を維持するためにも、本事業の更なる継続をしていただきたい。また、軽油引取税の免税措置は 2027 年 3 月 31 日まで延長が決定し、地球温暖化対策税の還付措置の期限は、2026 年 3 月 31 日までとなっているが、これらの措置を恒久的なものとされたい。

**【回答】**（海事局 内航課）

- 内航海運、フェリー・旅客船の運航事業において、燃料費は事業全体のコストのうち大きな割合を占めるものです。
- このため、国としては、燃料油の調達コスト支援として、本年5月22日から実施されている、燃料油価格定額引き下げ措置に加え、6月26日からは、予防的な激変緩和措置が講じられているところです。  
また、軽油引取税の課税免除措置については、昭和31年の創設以来制度を維持し、令和6年度から3年間の延長が認められております。  
加えて、地球温暖化対策税の還付措置については、平成24年の創設以来制度を維持しており、令和7年度末に期限を迎える予定であることから、関係者の皆様のご意見も伺い適切に対処してまいります。
- 国土交通省としては、燃料油価格の動向等も踏まえつつ、引き続き関係省庁と連携の上、適切に対応してまいりたいと考えております。

## 11. 船員税制確立への取り組みについて

船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町、高知県宿毛市の7自治体に加え、2025年度より、和歌山県の白浜町においても実施された。住民税減免措置の他の地域へのさらなる拡大に向けてご支援いただきたい。また、関係行政機関と連携のもと、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組まれます。

**【回答】**（海事局 船員政策課）

- 国土交通省では、日本人船員の確保を図るためのインセンティブとしての所得税や住民税の軽減措置を検討するため、平成23年度に「日本人船員に係る税制に関する検討会」を設置し、検討を行いました。
- その結果、国税である所得税については、船員が乗船中に受けられない国家行政サービスを特定することが難しい一方、地方税である住民税は、乗船中、長期間住民サービスが受けられないことに着目すれば、実現可能性が高いとの内容がとりまとめられました。
- このため、国土交通省としては、所得税ではなく、住民税減免を要望することが適切と判断し、平成24年度税制改正要望において、外航船員に係る住民税減免を要望しました。
- その結果、住民税の減免については、各地方自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から各自治体にその旨周知がなされました。

- これを受け、現在、8自治体（※）において減免が実施されているものと承知しています。
- （※） 三重県四日市市、三重県鳥羽市、三重県志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市、愛媛県上島町、高知県宿毛市、和歌山県白浜町
- 国土交通省としては、引き続き、出先機関である地方運輸局と連携し、自治体に対し、先行導入事例や船員の重要性を周知してまいります。

以 上