

令和6年度  
自動車局税制改正要望の概要

令和5年8月  
国土交通省自動車局  
(物流・自動車担当)

# 令和6年度自動車局税制改正要望事項

## 1. 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所要の措置 【事項要望】

物流分野の「2024 年問題」等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす倉庫が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係る所要の措置を講ずる。

## 2. ノンステップバスや UD タクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長 〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る自動車重量税の特例措置を2年間延長する。加えて、ユニバーサルデザインタクシーについて、新たな認定レベル(レベル準1)を創設し、特例措置の対象を拡充する。(自動車重量税:2年間、自動車税(環境性能割):1年間)

## 3. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長(倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の用途) 〔軽油引取税〕

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等が事業に使用するフォークリフト等の動力源の用途に供する軽油にかかる軽油引取税の課税免除の特例措置を3年間延長する。

## 4. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討 【事項要望】

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」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、自動車の枠を超えた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、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、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。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

## 5. その他

### 中小企業事業再編投資損失準備金の拡充及び延長

〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管：中小企業庁】

中小企業の M&A には、簿外債務や偶発債務といった特有のリスクがある実態を踏まえ、一定の要件に基づく経営力向上計画の認定を受け M&A を実施した際、M&A 実施後に発生し得るリスクに備えるために株式取得価額の7割以下の金額を準備金として積み立てた場合、積立額を損金算入できる本税制措置について3年間の延長等を行う。

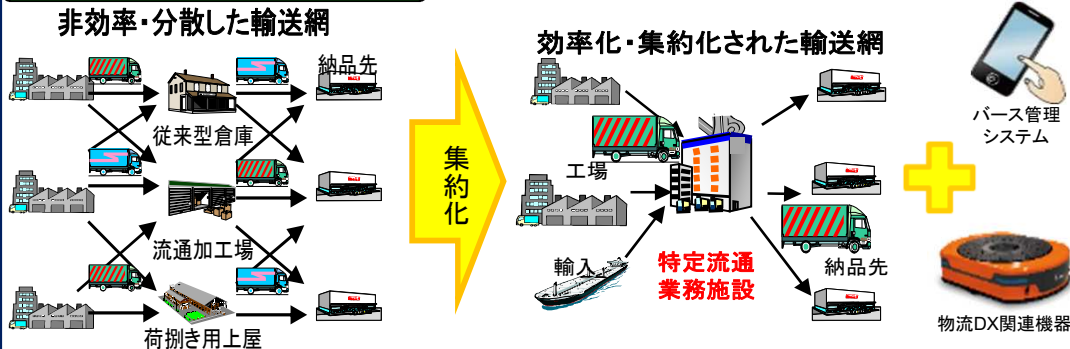
# 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る所要の措置 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

物流分野における「2024年問題」等に対応するため、物流総合効率化法に基づく認定計画により取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る所要の措置を講じる。

## 施策の背景

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足等の様々な課題を抱えている。更に働き方改革の観点からトラックドライバーの長時間労働規制が2024年度から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。
- 倉庫業者としても荷主企業、運送事業者等と協力し、物流を支える環境整備に取り組む必要があることから、これまで、物流総合効率化法により、流通業務の一体的な実施と輸送の合理化を行う事業等を促進してきたところ、本年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)を踏まえ、荷主や、倉庫業者を含む物流事業者における物流負荷の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制的措置等の導入を目指すとともに、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす倉庫における流通業務の合理化を一層推進する必要。

## 流通業務の効率化の例



「物流2024年問題」等へ対応するために更なる合理化を推進

## 物流革新に向けた政策パッケージ(抜粋)

物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援  
(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。



## 要望の概要

### 特例措置の内容

物流総合効率化法に基づく認定計画により取得した資産について、以下のとおり税制特例を措置

- 【所得税・法人税】倉庫用建物等について、5年間8%の割増償却
- 【固定資産税・都市計画税】倉庫について、課税標準を5年間1/2に軽減
- 【固定資産税】附属機械設備について、課税標準を5年間3/4に軽減

## 要望

物流総合効率化法に基づく認定計画により取得した倉庫用建物等について、「物流2024年問題」等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、税制上の所要の措置を講ずる。(関連する法改正を検討中)

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

ユニバーサル社会の実現を図るため、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー（以下UDタクシー）等のバリアフリー車両の自動車重量税の特例期間を2年間延長する。また、UDタクシーの新たな認定レベルを創設することに伴い、自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置を拡充する。

## 施策の背景

○高齢者、障害者を含むすべ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のため、以下目標の達成に向けて、**バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。**

【バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の導入目標及びバリアフリー化の状況】

バリアフリー車両の種類	乗合バス(路線バス・空港アクセスバス・高速バス)			貸切バス	タクシー	
	ノンステップバス	リフト付きバス	空港アクセスバスでの導入状況	ノンステップバス・リフト付きバス	福祉タクシー(UDタクシー含む)	UDタクシー
目標(令和7年度末)	約80%	約25%	約50%※	約2,100台	約90,000台	各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとする
実績(令和3年度末)	65.5%	6.0%	37.6%	1,157台	42,622台	2/47(都道府県)

※平均利用者数2,000人/日以上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の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

## 要望の概要

○要望内容：①UDタクシーのさらなる導入促進を図るため、新たな認定レベル(認定レベル準1)を創設することに伴い、特例対象を拡充する。(自動車重量税、自動車税(環境性能割))

②バリアフリー車両に係る特例措置を延長する。(自動車重量税) 要望期間：令和6年4月1日～令和8年3月31日

措置対象	ノンステップバス	リフト付きバス		UDタクシー
		乗車定員30人以上 〔空港アクセスバス〕	乗車定員30人未満 〔空港アクセスバス以外〕	
税目				
自動車重量税	初回新規登録分を免税 ⇒ 延長			
自動車税(環境性能割)	初回新規登録時の取得価額から			
	1,000万円を控除	800万円を控除	650万円を控除	200万円を控除
				100万円を控除

(参考) 自動車重量税(国税): 車検時に自動車の重量に応じて課税  
自動車税(環境性能割)(地方税): 購入時の取得価格を基準に環境性能に応じて課税

(凡例)   : R6要望箇所

# 倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等のフォークリフト等の動力源における特例措置の延長 (軽油引取税)

国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資を扱う倉庫業及び鉄道利用運送事業の円滑な運営及び物流の確保を図るため、これらの事業に使用するフォークリフト等の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除措置の適用期限を3年間延長する。

## 施策の背景

### 背景

- 物流を支える倉庫は、サプライチェーンの結節点として重要な役割を担っており、国民生活や地域産業等に不可欠な社会基盤である。また、**雇用創出や災害時の支援物資拠点の役割を担う**など地域社会にとって重要な存在である。
- 鉄道利用運送事業は、荷主に対し、鉄道輸送を提案することによりトラックドライバーの労働時間の上限規制が適用される結果、物流の停滞が懸念される**2024年問題への対応**及びCO2排出削減による環境負荷低減を同時に実現させる**モーダルシフト**を推進する重要な役割を担っている。
- 一方で、倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業者は**経営基盤が脆弱な中小企業が多く**、本特例措置を廃止した場合、モーダルシフト等を促進する阻害要因にもなり得る。物流が停滞・途絶することは国民生活や経済活動に重大な影響を及ぼす恐れがあるため、本措置による支援が引き続き必要である。

### 目的

- ① 物流コストの低減により円滑な物流が確保され、**国民生活及び産業経済活動の安定化**を図る。
- ② さらに鉄道利用運送について、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもって**モーダルシフトの推進**を図る。

## 軽油フォークリフトの必要性

軽油フォークリフトが倉庫で取り扱う貨物



アルミ地金



ロール紙

軽油フォークリフトは、電気フォークリフトでは取り扱うことができない**重量物の荷役**に必要不可欠。

我が国産業、国民生活を支える物資に使用



本措置により、**2024年問題**及び**カーボンニュートラル**への対応としての**モーダルシフト**と、地域における**災害時の支援物資拠点**での活用が同時に実現可能

## 要望の概要

### 特例措置の内容

【軽油引取税】倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業者等のフォークリフト等の動力源に供する軽油引取税について、課税免除

### 要望

現行の措置を3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)延長する。



# 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

令和5年度与党税制改正大綱の検討事項を踏まえ、以下所要の検討を行う。

- 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、地域公共交通へのニーズの高まり等を踏まえつつ、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。

## 施策の背景

### 令和5年度与党税制改正大綱（令和4年12月16日 自由民主党・公明党）（抜粋）

- 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」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、自動車の枠を超えた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、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、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。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)