

令和 7 年度 物流・自動車局税制改正の概要

令和 6 年 1 2 月
国土交通省物流・自動車局

令和7年度物流・自動車局税制改正事項

1. 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延長 〔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)に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

2. 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長 〔自動車税(環境性能割)〕

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を2年間延長する。

3. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の延長

〔自動車税(環境性能割)〕

交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

4. 中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長(中小企業投資促進税制) 〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管:中小企業庁】

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(3.5トン以上)、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

5. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

○ 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しにあ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、

① 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、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする

② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする

また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする

③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする

④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく

その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、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等も踏まえる

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、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) 車体課税の見直し

車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、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、自動車の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。

(3) 利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組み

異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る。

6. その他

(1) 中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置(中小企業経営強化税制)の拡充・延長

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管:中小企業庁】

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却又は法人額等の税額控除の特例措置について、売上高 100 億円超を目指す中小企業に係る措置を創設の上、2年間延長する。

(2) 第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る軽自動車税の見直し

〔軽自動車税(種別割)〕【主管:経済産業省】

二輪車車両区分見直しに伴い、新たに第一種原動機付自転車に定義された二輪車車両について、現行の第一種原動機付自転車の軽自動車税の標準税率を適用する。

(3) 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〕【主管:資源エネルギー庁】

政府の補助を受けて取得した一定の燃料電池自動車用水素充填設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、対象となる燃料電池自動車用水素充填設備の取得価額要件を3億円以上(現行:1億 5,000 万円以上)に引き上げた上、その適用期限を2年延長する。

(4) 車検の受検可能期間の拡大に伴う所要の措置

〔自動車重量税〕

車検の受検が可能な期間を車検証の有効期限が満了する日の「1か月前」以降から「2か月前」以降に拡大することに伴い、新車新規登録から 13・18 年を経過した検査自動車に係る自動車重量税率の特例措置について、規定の整備を行う。

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延長（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（UDタクシー）等のバリアフリー車両に係る特例措置を延長する。

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。

乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等）	
ノンステップバス	68.0%（約80%）
リフト付きバス	6.5%（約25%）
空港アクセスバス※1	40.1%（約50%）
貸切バス（観光バス等）	
ノンステップバス・リフト付きバス	1,157台（約2,100台）
タクシー	
福祉タクシー	45,311台（約90,000台）
UDタクシー※2	2/47（47/47）

バリアフリー車両の導入状況

（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 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
- ※2 総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数

- 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。

要望の結果

現行の特例措置

- 【自動車税（環境性能割）】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、取得価額から右表のとおり控除する。

結果

- 現行の特例措置を2年間（令和7年4月1日～令和9年3月31日）延長する。

ノンステップバス	リフト付きバス（乗車定員30人以上） 〔 空港アクセスバス 〕	リフト付きバス（乗車定員30人未満）	UDタクシー
			
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

都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長 (自動車税)

生活交通路線の運行を維持・確保するため、都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る非課税措置を2年間延長する。

施策の背景

- 少子高齢化に伴う人口減少等により、バス事業の輸送人員や営業収入が低迷する中で、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。このため、乗合バス事業の用に供される車両の平均使用年数は長期化傾向にある。
- しかし、老朽化した車両の運用は安全性や環境性能の観点から好ましくないことに加え、故障による運休のリスクやメンテナンスコストの増加、乗客の利便性の低下につながる。
- そこで、地域住民の生活交通路線を維持するとともに、高齢者や障害者を含めて誰でも利用しやすく、環境にやさしい公共交通を実現するためには、バス事業者による車両導入時の負担を軽減し、老朽化した乗合バス車両の早期更新を促進する必要がある。

- 地域公共交通の確保・維持・改善を担う都道府県と協力し、乗合バス車両の更新を後押しすることで、生活交通路線の維持・利便性の向上を目指す。

要望の結果

現行の特例措置

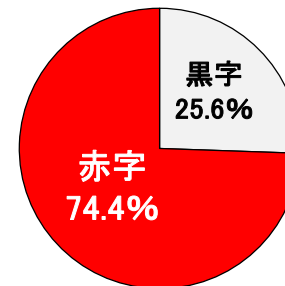
- 【自動車税】都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得について、その自動車税(環境性能割)を非課税とする。

結果

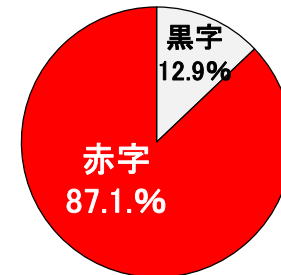
- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。



＜令和元年度末時点＞



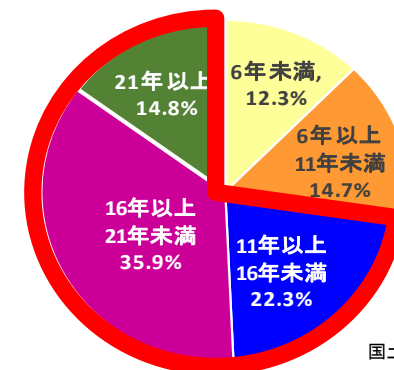
＜令和4年度末時点＞



国土交通省調べ

乗合バス事業者の収支状況

コロナ前でも**7割強**、現在(令和4年度末時点)では**9割強**の乗合バス事業者が**赤字**事業者。



国土交通省調べ

乗合バス車両の車齢の分布

乗合バス車両の車齢の分布をみると、**7割強が11年を超える**車両となっている。

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延長 (自動車税)

交通事故による被害の低減のため、衝突被害軽減ブレーキを搭載したトラック・バス車両に係る特例措置を延長する。

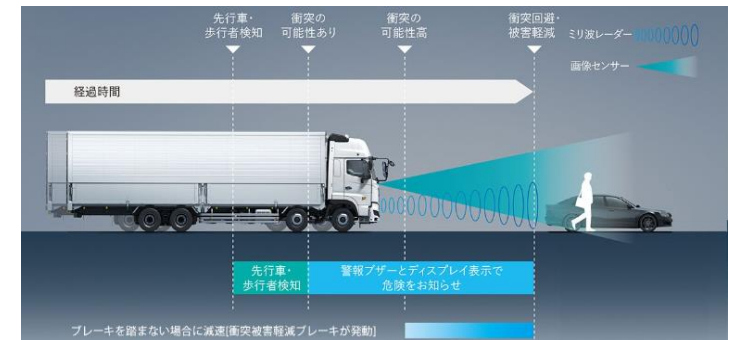
施策の背景

- 「第11次交通安全基本計画」(令和3年3月中央交通安全対策会議決定)において令和7年までに交通事故による死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和5年の交通事故死者数は2,678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のより高額であり、事業者の負担が大きいため、車両導入時の負担を軽減することが不可欠である。
- ▼
- 先進安全技術を搭載した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。

衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き)

死亡事故	1,190件
うち対歩行者	414件
低減効果※	34.8%

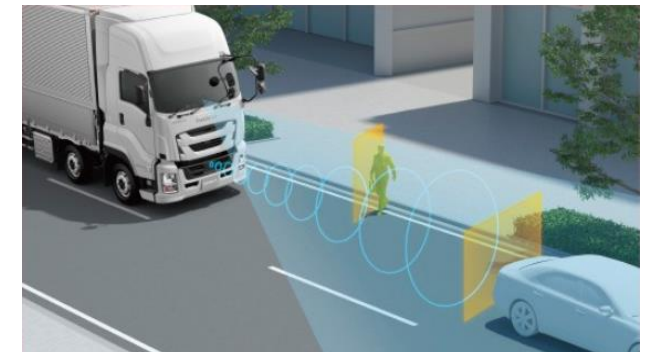
※平成28年～令和2年における大・中型トラックの死亡事故のうち、装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算。



要望の結果

現行の特例措置

- 【自動車税(環境性能割)】車両総重量3.5t超のトラック・バス車両であって、衝突被害軽減ブレーキを搭載したものについて、取得価額から175万円を控除する。



結果

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

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)

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特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

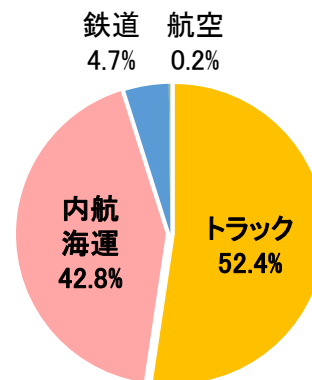
施策の背景

○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。

○経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、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、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和4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	63,127事業者	1,582事業者
従業員数	201万人	5.3万人
中小企業の割合	97.5%	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は4.5%	0.0%	1.8%

※トラック事業は令和4年度又は令和4暦年の数値

内航海運事業は令和5年度又は令和5暦年の数値

内航海運事業の営業利益率は中小企業の数値

※(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



要望の結果

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。

結果

○現行の特例措置を2年間(令和7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

要望の結果

令和7年度与党税制改正大綱(令和6年12月20日 自由民主党・公明党)(抜粋)

4. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しにあ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、

- ① 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、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする
- ② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源(パワートレイン)が併存していくことを踏まえた税制とする
また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする
- ③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする
- ④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく

その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、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等も踏まえる
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、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) 車体課税の見直し

車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、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、自動車の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。

(3) 利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組み

異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る。

（この冊子は、再生紙を使用しています。）