

令和 8 年度

物流・自動車局税制改正要望の概要

令和 7 年 8 月

国土交通省物流・自動車局

令和8年度物流・自動車局税制改正事項

1. 自動車重量税、自動車税等に係る特例措置（エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例）の延長等

〔自動車重量税・自動車税（種別割、環境性能割）・軽自動車税（種別割、環境性能割）〕

令和7年度税制改正大綱等を踏まえ、2050年カーボンニュートラル実現へ向け、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電気自動車の普及状況を鑑み、以下の方向で延長するとともに所要の検討を行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税について現行の措置を延長
- ② 自動車税・軽自動車税の環境性能割及びグリーン化特例について現行の措置を延長

2. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

自動車関係諸税については、令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、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」目標の実現に向けた積極的な貢献、地域公共交通へのニーズの高まり、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、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、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しを行う。

3. 新たな物流拠点の整備計画に基づき取得した資産に係る特例措置の創設等

〔法人税・固定資産税等〕

地方公共団体等が関与した公共性の高い、物流の維持・安定化に資する基幹的な物流拠点の整備等に当たり、取得した家屋又は償却資産について特例措置を創設する。

4. 電気バス等に係る特例措置の創設

〔自動車重量税・自動車税(種別割)・軽自動車税(種別割)〕

バス事業における温室効果ガスの排出量を削減し、「2050年カーボンニュートラル」社会の実現に貢献するため、電気バス等に係る特例措置を創設する。

5. 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拡充・延長

〔自動車重量税・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重量税の特例措置を2年4か月間延長する。

また、特例措置の対象にオートレベリングを追加する(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):1年間)。

6. 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

〔自動車重量税〕

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3年間延長する。

自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置 (エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電動車の普及状況等を鑑みて引き続き特例措置を実施し、「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となることを目指す。

施策の背景

	自動車重量税	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	自動車税・軽自動車税 (種別割)
税の種別	国税	地方税(自動車税:都道府県税、軽自動車税:市町村税)	
課税客体	自動車検査証の交付等を受ける自動車 車両番号の指定を受ける軽自動車	自動車等の取得	自動車等の保有
課税標準	自動車の重量	自動車等の取得価額	総排気量 ※トラック:最大積載量、バス:乗車定員
本則税率	0.5t当たり2,500円 ※登録乗用車の場合	3% ※自動車税における自家用車の場合	年額25,000円～110,000円 ※自動車税における自家用乗用車の場合

要望の概要

現行の特例措置

○【自動車重量税】エコカー減税

令和12年度燃費基準						電気自動車等
75%	80%	90%	100%	120%	125%	
本則税率	▲25%	▲50%	免税	免税(2回)		

○【自動車税等】環境性能割、グリーン化特例

環境性能割	令和12年度燃費基準								電気自動車等
	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	
自	3%			2%		1%			非課税
営	2%		1%		0.5%		非課税		

グリーン化特例	令和12年度燃費基準			電気自動車等
	70%	80%	90%	
自	対象外			▲75%
営	対象外			▲75%

要望内容

- 現行の特例措置を3年間(自動車重量税:令和8年5月1日～令和11年4月30日、自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長等する。
- 【エコカー減税】2回免税となる環境性能の高い車両について、新車新規登録後に自動車検査証の記録事項に変更があった場合でも、次回(2回目)の検査時に免税を受けられるよう、所要の措置を講じる。

自動車関係諸税の課税のあり方の検討 (自動車重量税・自動車税等)

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、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、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総合的に検討し、見直しを行う。

施策の背景

令和7年度税制改正大綱(令和6年12月20日)(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、使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、使途、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。

要望の概要

○ 令和7年度税制改正大綱の記載内容を踏まえつつ、併せて、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しを行う。

新たな物流拠点の整備計画に基づき取得した資産に係る特例措置の創設等 (所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

物流の維持・安定化に資する基幹的な物流拠点の整備等を実施する者の負担を軽減することで、民間投資による公共性の高い拠点整備を図り、もって経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流の効率化・安定化を目指す。

施策の背景

- 我が国の経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流拠点については、ドライバー不足を背景としたトラック輸送の変容※、施設の老朽化、人口減少による域内市場の縮小等を背景に整備・更新や集約化・適正配置が求められているものの、その規模の大きさから投資額も大きくなる傾向があり、整備等が進んでいない状況にある。

※ 労働規制の強化を踏まえた中継輸送の拡大、自動運転トラックなどの新技術への対応等

- 物流拠点の整備等に当たっては、地域における日常的な物流ネットワークの確保に資することや、災害時における生活必需品や復旧・復興のための物資の集積拠点として利用可能なことといった公共性の観点も踏まえつつ、地方公共団体の協力も得ながら整備等を推進する必要性が高まっている。



トラック輸送の変容を踏まえた
基幹となる物流拠点のイメージ
(自動運転トラック等に対応した物流拠点)

要望の概要

- 物流拠点※の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産について、
 - ・【所得税・法人税】
取得後5年間にわたり、①の施設：8%、②の施設：10%の割増償却を可能とする特例措置
 - ・【登録免許税】所有権の保存登記に係る税率を1/2とする特例措置
 - ・【不動産取得税】事業用資産に係る不動産取得税の課税標準を1/2とする特例措置
 - ・【固定資産税・都市計画税】
取得後5年間にわたり、課税標準を①の施設：1/2、②の施設：1/3に軽減する特例措置を、2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)の措置として創設する。



地方公共団体が関与した
物流拠点整備の取組の例
(北海道名寄市における整備イメージ)

※ 対象となる物流拠点は、地方公共団体が関与した公共性の高い、以下のような基幹的な物流拠点とすることを検討中
(関連する法改正も含めて、交通政策審議会にて検討中)

- ① 幹線上の中継輸送機能を持った物流拠点及び幹線とフィーダー(地域配送)との結節機能等を持った物流拠点
- ② ①のうち、自動運転トラックなどの新技術に対応した物流拠点

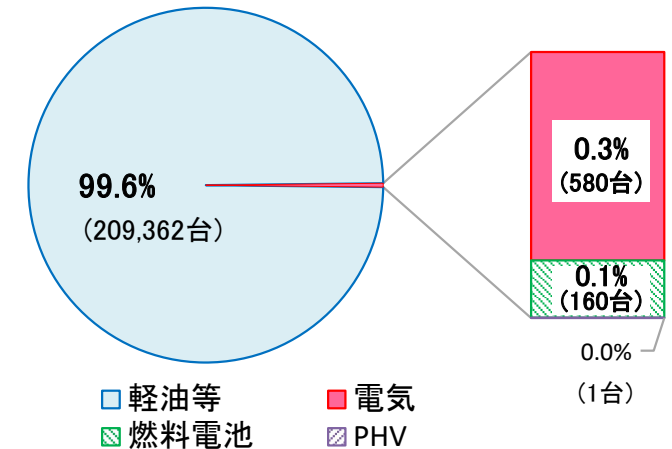
電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

バス事業者が電気バス等を導入しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。

施策の背景

- 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げており、運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められているところ。
- 温室効果ガスの削減には電動車等への転換が大きく貢献するものの、特に事業用の電気バス(EVバス)等については、既存車両より車体価格が高額であるほか、
 - ・ 車両の導入それ自体は、収入増加に直接的には結びつかない投資となること
 - ・ バッテリー交換など既存車両に比べて維持・管理コストがかかることといった理由から電気乗用車(一般のEV車)に比して著しく普及が遅れており、事業者における導入を促進することが必要である。

バスの保有台数の内訳(令和6年3月末時点)



出典: 自動車検査登録情報協会統計より国交省にて作成

要望の概要

電気バス等※について、以下の特例措置を、3年間
(自動車重量税: 令和8年5月1日～令和11年4月30日、
自動車税・軽自動車税: 令和8年4月1日～令和11年3月31日)
の措置として創設する。

※ 電気バス、燃料電池バス又はプラグインハイブリッドバス

- 【自動車重量税】取得後5年間、免税とする。
- 【自動車税(種別割)】取得した年の翌年度から5年間、
税額を概ね75%軽減する。



電気バス



燃料電池バス



プラグインハイブリッドバス



特例措置の対象となる車両(イメージ)

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拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

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。

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)において交通事故による年間の死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和6年の死者数は2,663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、そうした車両は従来のものより高額であるため、車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠である。

① 衝突被害軽減ブレーキ※1

死亡事故	2,786件
うち、対歩行者	904件
低減効果※2	32.4%

※1 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。

※2 事業用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。

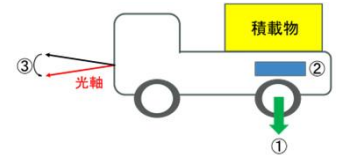


② オートレベリング※3

夜間の死亡事故	1,717件
うち、光軸不適等による 発見遅れ	477件
低減効果※4	27.8%

※3 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。

※4 夜間の死亡事故のうち、装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算。



- ① 荷物の重さにより車両後部が下がる
- ② センサが車両の傾きを検知
- ③ 光軸を適切な角度へ自動的に補正

要望の概要

現行の特例措置

バス及び車両総重量3.5t超のトラックであって、

- 【自動車重量税】AEBS(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、令和8年4月30日までの間、税額から25%を軽減する。
- 【自動車税(環境性能割)】AEBS(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、令和9年3月31日までの間、取得価格から175万円を控除する。

要望内容

- 【自動車重量税】現行の特例措置を3年間(令和8年5月1日～令和11年4月30日※)延長するとともに、対象装置にオートレベリングを追加する。
※ただし、AEBSは義務化前まで(令和10年8月31日まで)
- 【自動車税(環境性能割)】対象装置にオートレベリングを追加する。

対象装置	自動車重量税 (税額からの軽減額)	自動車税 (環境性能割) (取得価格からの控除額)
AEBS	25%軽減※1	175万円控除※3
オートレベリング	25%軽減※2	175万円控除※3
AEBS及び オートレベリング (2装置装着)	50%軽減※1	350万円控除※3

バス及び車両総重量3.5t超のトラックに対する措置

■ : 延長要望

■ : 拡充要望

※1 令和10年8月31日まで

※2 令和11年4月30日まで

※3 令和9年3月31日まで

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（自動車重量税）

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。

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	70.5%（約80%）
リフト付きバス	8.6%（約25%）
空港アクセスバス※1	41.2%（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	1,229台（約2,100台）
タクシー	
福祉タクシー	52,553台（約90,000台）
UDタクシー※2	4/47（47/47）

バリアフリー車両の導入状況（令和5年度末）

（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

要望の概要

現行の特例措置

- 【自動車重量税】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、自動車重量税（初回新規登録分）を免税とする。

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 〕 〔 それ以外 〕



リフト付きバス
（乗車定員30人未満）



UDタクシー



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。

（この冊子は、再生紙を使用しています。）