

令和8年度物流・自動車局税制改正事項

1. 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】

〔固定資産税・都市計画税〕

トラックドライバー不足に直面する中、ドライバーの労働環境の改善と安定的な物流の確保・維持の両立に向け、特に荷物の積替えを伴う中継輸送の推進が重要となる。このため、倉庫用建物等に係る特例措置について、地方公共団体の関与や一定の公共性の確保を前提に、その対象を倉庫に加えトラックターミナルや物流不動産等も含む中継輸送機能等を持った物流拠点に拡充し、この整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、2年間延長する(所要の法改正を予定)。

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、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望、「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等の観点を踏まえつつ、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、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

3. 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、以下の方向で延長等を行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税について、燃費基準達成度の引き上げ等の見直し等を行う
- ② 自動車税・軽自動車税種別割のグリーン化特例について現行の措置を延長
- ③ 自動車税・軽自動車税環境性能割について、廃止する

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)]

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、今後の電気バス等の普及状況を見据えながら、令和9年度以降の税制改正で具体化する。

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延長

[自動車重量税]

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。

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。

物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】(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等



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

- 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した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。

要望の結果

- 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ついて、その対象を物流拠点※の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。

・【固定資産税・都市計画税】

新たに取得した家屋について、取得後5年間にわたり、課税標準を1/2に軽減する

・【固定資産税】

新たに取得した償却資産(構築物)について、取得後5年間にわたり、課税標準を3/4に軽減する



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)

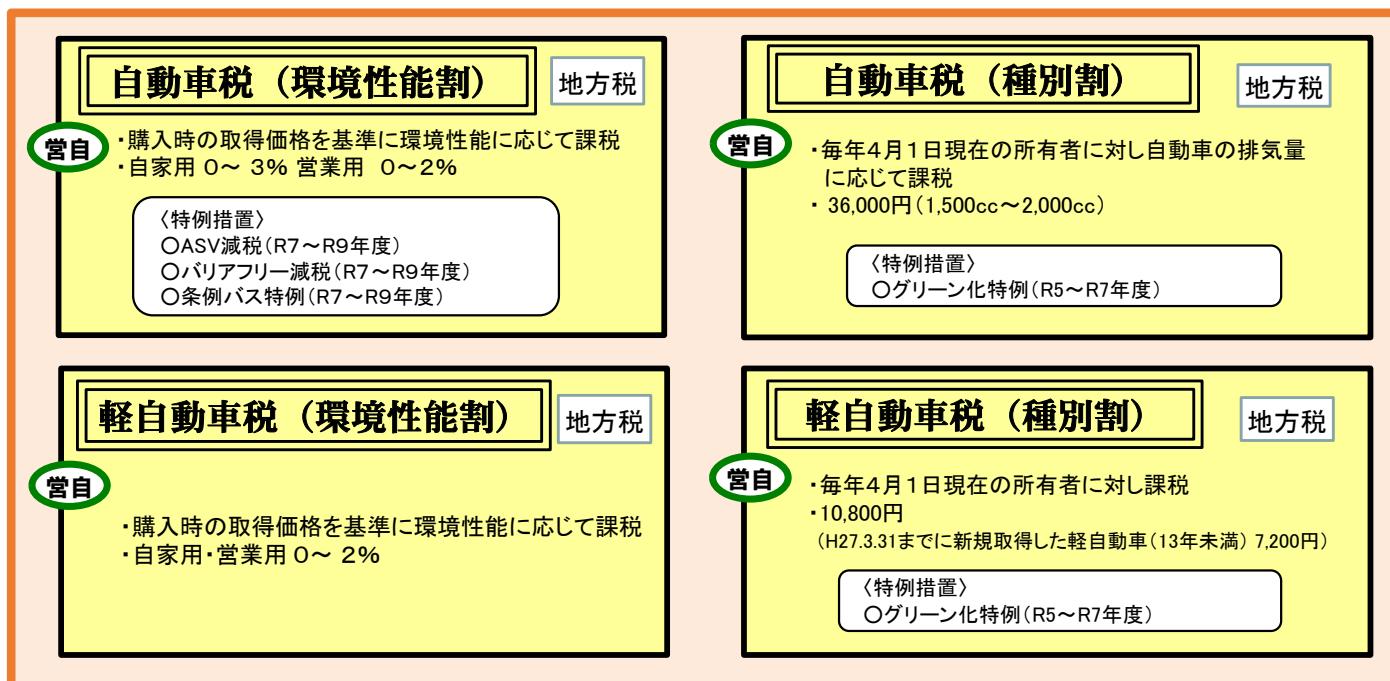
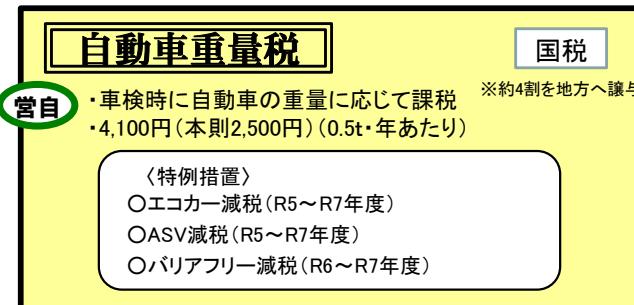
※ 対象となる物流拠点は、地方公共団体が関与した公共性を有する、幹線上の中継輸送機能等を持った物流拠点

【自動車関係諸税】令和8年度税制改正のポイント

取得段階

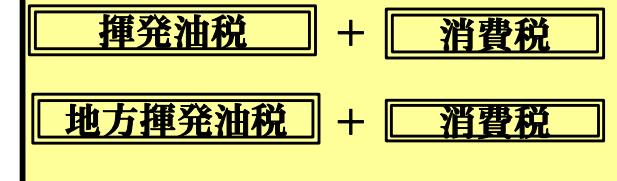


保有段階

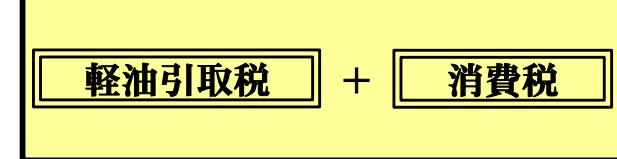


走行段階

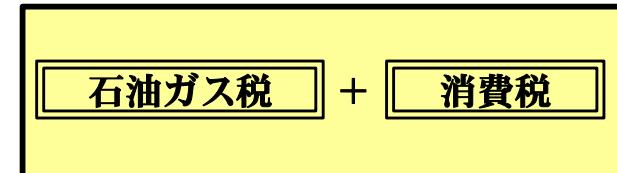
【ガソリン車】



【バス・トラック等】



【タクシー(LPG車)】



【EV車等※】



令和8年度税制改正のポイント

- ・環境性能割は廃止
- ・種別割のあり方については、令和9年度税制改正において結論
- ・種別割に係るグリーン化特例は、2年間延長

地方税

- ・自家用EV車等に対して、令和10年5月1日の車検から課税開始
- ・営業用EV車等については、令和9年度以降の税制改正において結論
- ・エコカー減税(自動車重量税)については、一部基準を切り上げの上、2年間延長

国税

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)

令和8年度税制改正大綱(令和7年12月19日)(抜粋)

5. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しに当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、…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、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、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) 環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、米国関税措置がわが国の自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車ユーザーの取得時における負担を軽減、簡素化するため、令和8年3月31日をもって廃止する。

(3) 自動車税及び軽自動車税のあり方

令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。その際、以下の点に留意するものとする。

- ・ 現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性

(4) エコカー減税の見直し

自動車重量税のエコカー減税については、2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標を踏まえ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長する。

(5) 利用段階における負担の適正化に向けた課税

自家用の乗用自動車のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。具体的には、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和9年度税制改正において法制化する。

- ・ 周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和10年5月1日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。
- ・ 新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。
- ・ 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、令和9年度税制改正において検討し、結論を得る。
- ・ 現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。

(6) 軽油引取税の「当分の間税率」の廃止

令和7年11月5日の6党間での合意に基づき、軽油引取税の「当分の間税率」を令和8年4月1日に廃止する。

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

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

要望の結果

- 自動車重量税及び自動車税・軽自動車税種別割の特例措置を2年間(自動車重量税:令和8年5月1日～令和10年4月30日、自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長等する。
- 自動車税・軽自動車税環境性能割は、廃止する。
- 【自動車重量税】エコカー減税
※乗用車の場合
- 【自動車税・軽自動車税種別割】グリーン化特例

	令和12年度燃費基準						電気自動車等
	80%	85%	95%	100%	105%	125%	
①	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税(2回)		
②	本則税率	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税(2回)	

- ①令和8年5月1日～令和9年4月30日
②令和9年5月1日～令和10年4月30日

	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%

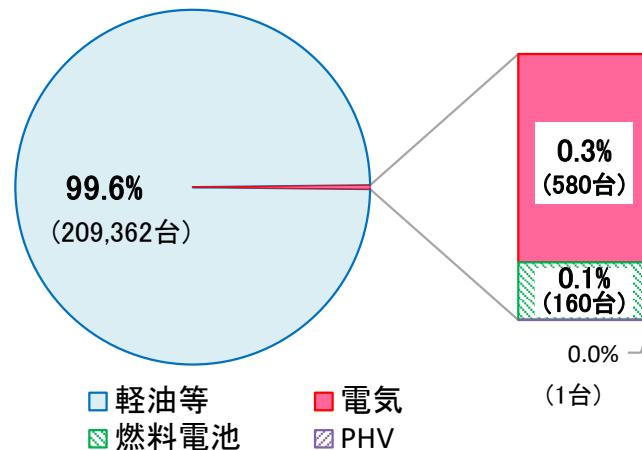
電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

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、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

要望の結果

- 電気バス等※に係る自動車重量税及び自動車税について、今後の普及状況を見据えながら、令和9年度以降の税制改正で具体化する。

※ 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

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延長 (自動車重量税)

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、こ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。

衝突被害軽減ブレーキ※1 (歩行者検知機能付き)	
死亡事故	2,786件
うち、対歩行者	904件
低減効果※2	32.4%

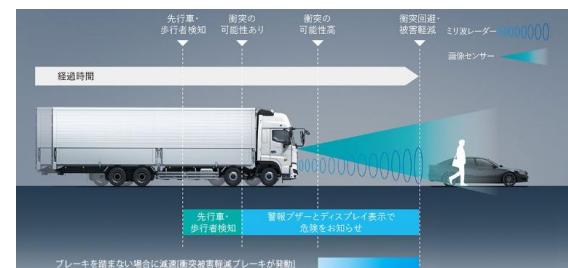
※1 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。

※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

要望の結果

現行の特例措置

- 【自動車重量税】バス及び車両総重量3.5t超のトラックであって、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、税額を25%軽減する。



結果

- 現行の特例措置※を2年4か月間(令和8年5月1日～令和10年8月31日)延長する。
※現行の対象期間は、令和8年4月30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。

要望の結果

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。



結果

- 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。

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/日以上の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

(この冊子は、再生紙を使用しています。)