

令和 9 年度

物流・自動車局税制改正要望の概要

令和 8 年 8 月

国土交通省物流・自動車局

令和9年度物流・自動車局税制改正事項

1. 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8年度与党税制改正大綱を踏まえ、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な検討を行うに当たって、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮するとともに、自動運転等の技術進展も見据えた見直しを行う。

2. 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の導入を通じて事業を継続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ため、電気バス等に係る特例措置を創設する。

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拡充・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、先進安全技術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1年8か月間延長するとともに、特例措置の対象にオートレベリング及びドライバーモニタリングシステムを追加する。

※ただし、AEBS は義務化前まで(令和 10 年8月 31 日まで)

4. 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拡充

〔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に、軽自動車の UD タクシーを追加する。

5. 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等の用途)

〔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係る軽油引取税の課税免除の特例措置を3年間延長する。

6. 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。

7. 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)の拡充等

〔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税額等の税額控除の特例措置について2年間の延長を行ったうえで、インセンティブ強化を行う。

(2) 中小企業事業再編投資損金準備金の延長等

〔法人税、法人住民税、事業税〕【主管:中小企業庁】

中小・中堅企業の 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、一定の要件に基づいて 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最大 100%まで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。

**(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】**

燃料電池自動車の普及に向けて、燃料等供給設備(水素充填設備)の整備を促進させるため、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

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、中長期的な視点から総合的に検討し、持続可能な公共交通・物流の維持を図るとともに、自動運転等の技術進展も見据えた課税のあり方を目指す。

施策の背景

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。

要望の概要

- 令和8年度税制改正大綱を踏まえつつ、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮するとともに、自動運転等の技術進展も見据えた見直しを行う。

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)

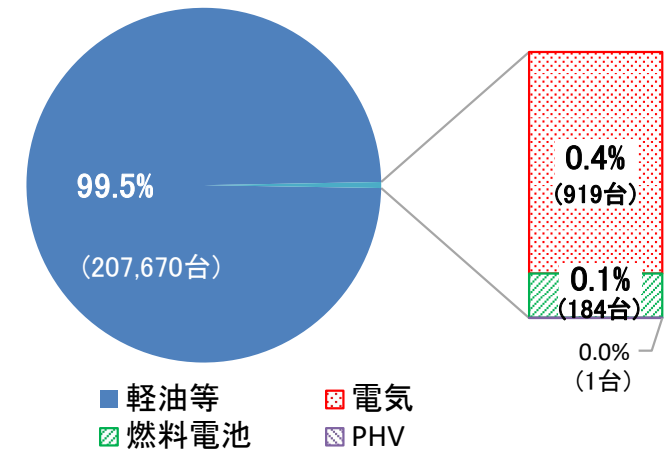
バス事業者が電気バス等の導入を通じて事業を継続しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。

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、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への転換が大きく貢献する。
- また、昨今の世界情勢の変化に伴う燃料価格高騰に代表されるように、従来の軽油等を燃料とする車両では、燃料価格の変動がバス事業者の経営に大きく影響を与えているところ、事業継続性を向上させる観点からも、化石燃料への依存度を低下していくことが重要。
- 一方で、特に事業用の電気バス等については、既存車両より車体価格が高額であり、電気契約やEMS※など維持・管理コストがかかることから、電気バス等の導入初期の負担を軽減し、公共交通を支えるバス事業者が電気バス等の導入を通じて安定的に事業を継続しやすい環境を整備する必要がある。

※EMS:エネルギーマネジメントシステム

バスの保有台数の内訳(令和7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9年5月1日～令和12年4月30日、
自動車税:令和9年4月1日～令和12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】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)

先進安全技術を搭載したトラック・バス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12次交通安全基本計画」(令和8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1,900人以下とする政府目標が掲げられている中、令和7年の交通事故死者数は2,547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。

オートレベリング※ ¹	
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※ ²	27.8%

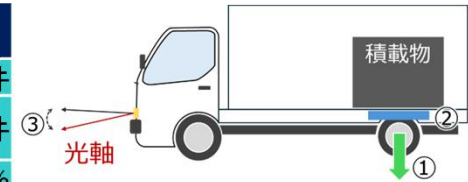
※¹ 表中の数値は平成24年から令和3年のデータ。

※² 夜間の死亡事故のうち、装置により防ぎうる種類の事故の件数から試算。

ドライバーモニタリングシステム※ ³	
事業用トラックによる死亡事故	2,643件
うち、前方不注意による 発見遅れ※ ⁴	1,239件
低減効果	46.9%

※³ 出典:公益財団法人交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」(平成26年から令和5年の集計データ)

※⁴ 漫然運転含む(眠気が原因となる可能性あり)。



【作動イメージ】

- ① 荷物の重さにより車両後部が下がる
- ② 車両に搭載した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



- ・眠気:速度70km/h以上で作動
- ・脇見:速度20km/h以上で作動

要望の概要

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、AEBS（歩行者検知機能付き）を搭載した車両について、令和10年8月31日までの間、税額を25%軽減する。

要望内容

- 現行の特例措置を1年8か月間(令和10年9月1日～令和12年4月30日まで)延長するとともに、対象装置にオートレベリング及びドライバーモニタリングシステムを追加する。 ※ただし、AEBSは義務化前まで(令和10年8月31日まで)

対象装置		軽減率
1装置 装着	以下の装置のいずれか1つ ① AEBS※ ② オートレベリング ③ ドライバーモニタリングシステム	25%軽減
2装置 装着	①・②※ 又は ①・③※	50%軽減
	②・③	
3装置 装着	①・②・③の全て※	75%軽減

※ 令和10年8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拡充(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。

○これまで、タクシー事業では原則普通自動車のみで運行されていたが、タクシー事業における担い手不足等を踏まえ、軽自動車タクシーを含め地域の輸送資源をフル活用して、交通空白の解消を促進するため、令和8年6月に軽自動車タクシーに係る制度整備を行ったところである。また、軽自動車のUDタクシー基準の策定も予定しており、ユニバーサル社会実現に向けては、軽自動車タクシーを含め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。

タクシー	
福祉タクシー※1	59,918台(約90,000台)
UDタクシー※2	6/47(47/47)

バリアフリー車両の導入状況(令和6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 UDタクシーを含む

※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。なお、現行のUD基準では普通自動車しか定めていないため、特例措置の対象は普通自動車のUDタクシーのみとなっている。

要望内容

○【自動車重量税】現行の特例措置に、軽自動車のUDタクシーを追加する。

UDタクシー



UDタクシー
(軽自動車)



軽油引取税の課税免除の特例の延長(倉庫業・鉄道貨物利用運送業等のフォークリフト等) (軽油引取税)

フォークリフト等に係る維持・管理コストを低減することにより、物流コストを低減させることで円滑な物流を確保し、国民生活及び産業経済活動の安定化を図るとともに、鉄道利用運送について、円滑な鉄道貨物輸送の確保を通じ、モーダルシフトの推進を図る。

施策の背景

○ 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、荷主の様々な輸送ニーズに対して物流のコーディネートを行い、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削減や担い手不足解消と、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。

○ 他方、倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等は**事業基盤が脆弱な中小企業が多く**、その経営は非常に厳しい状況に置かれている。

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、**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

現行の特例措置

○【軽油引取税】倉庫業及び鉄道利用運送事業等のフォークリフト等の動力源に供する軽油について、課税を免除する。

要望内容

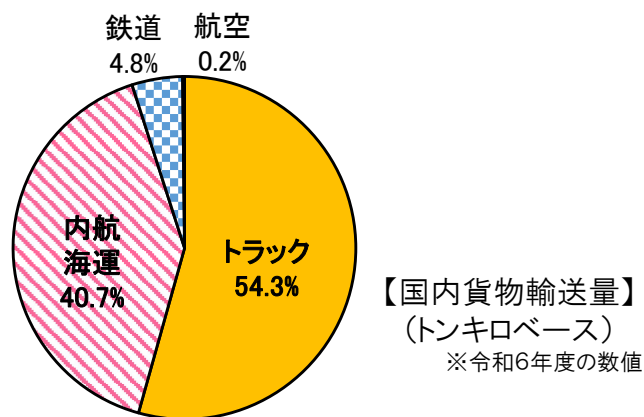
○ 現行の特例措置を3年間(令和9年4月1日～令和12年3月31日)延長する。

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)

投資余力の小さいトラック事業者、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生産性向上に寄与するとともに、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を目指す。

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。



	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	62,383事業者	2,522事業者
従業員数	200万人	6.6万人
中小企業の割合	99.5%	99.7%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は5.1%	1.0%	1.48%

※トラック事業は令和6年度又は令和6暦年の数値
内航海運事業は令和7年度又は令和7暦年の数値
(営業利益率は中小企業の令和6年度の数値)

※(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

要望の概要

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。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和9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。）