

令和7年度

物流・自動車局関係  
予算決定概要

令和6年12月

国土交通省物流・自動車局



# 目 次

## I. 予算

- 令和7年度予算決定、令和6年度補正予算概要 . . . . . 1
- 主要施策別説明資料
  - 1. 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進 . . . . . 3
  - 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進 . . . . . 7
  - 3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進 . . . . . 9
  - 4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等 . . . . . 15

## II. 税制

- 令和7年度税制改正概要 . . . . . 21

# 令和7年度予算概算決定概要

## 概算決定概要

(単位：億円)

	7年度当初 + 6年度補正				6年度当初
			(うち7年度当初・対前年度伸率)	(うち6年度補正)	
一般会計	101	=	15 (1.0倍)	+ 86	15
自動車安全特別会計	694	=	659 (1.0倍)	+ 35	659
財政投融资特別会計	440	=	150 (1.2倍)	+ 290	122
<b>合計</b>	<b>1,235</b>	<b>=</b>	<b>824 (1.0倍)</b>	<b>+ 411</b>	<b>796</b>
(うち、物流関係)	<b>550</b>	<b>=</b>	<b>163 (1.2倍)</b>	<b>+ 387</b>	<b>132</b>

- 上記に加え、一般会計からの繰戻しとして**100億円を確保** (R7当初:65億円、R6補正:35億円)

## 予算の4本柱

### 1. 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進



新モーダルシフト

- 「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、地方創生を支えるインフラである物流の革新や持続的成長に取り組む。

※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

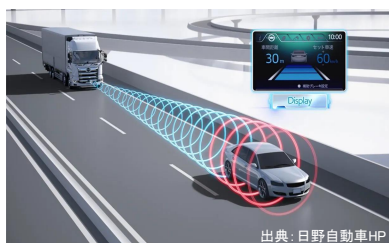
### 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進



電動バス

- 2050年カーボンニュートラルや産業競争力の強化に向け必要不可欠となる商用電動車の導入促進を図るほか、水素や合成燃料をはじめとする内燃機関分野の開発促進を強化する。
- 再エネ導入とグリーン電力の地産地消について、自動車分野における活用を推進する。

### 3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進



出典：日野自動車HP  
高速道路での自動運転トラック (イメージ)

- 人手不足解消や物流の効率化を進めるべく、自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流の社会実装を後押しする。
- 交通事故低減や地域の足の確保等に資する自動運転の実現に向けた環境を整備するとともに、デジタル技術の活用による生産性向上や人材確保等を通じ自動車運送事業や自動車整備業の基盤強化を図るほか、行政手続のさらなるデジタル化を推進する。

### 4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等



被害者の専門的な看護を行う療護センター

- 自動車事故により障害を負った被害者やその家族・遺族に向けた支援体制の整備等により、被害者救済対策のさらなる充実を図る。
- 自動車アセスメント事業等により、先進的な安全技術の普及を促進し、事故防止・安全対策を推進する。

# 主要施策別

(単位：百万円)

主要施策	R7年度当初予算・R6年度補正予算				R6年度 当初予算	備考
	R7年度 当初予算	増減率	R6年度 補正予算			
1. 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進	55,006	16,344	1.24	38,662	13,219	
物流の効率化	54,463	16,255	1.24	38,208	13,138	財投
うち財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援	44,000	15,000	1.23	29,000	12,200	
商慣行の見直し	282	69	1.05	214	65	
荷主・消費者の行動変容	193	20	1.25	173	16	
中長期計画を踏まえた取組の効果等のモニタリング	67	—	—	67	—	
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	813	563	0.97	250	578	
商用電動車の性能評価・導入促進事業	250	—	—	250	—	
脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業	563	563	0.97	—	578	
3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進	4,980	4,041	1.11	938	3,657	
人手不足解消に向けた自動運転トラックによる幹線輸送実証事業	628	8	皆増	620	—	再掲
自動運転（レベル4）法規要件の策定	185	185	0.80	—	231	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	666	666	0.87	—	769	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	2,881	2,881	1.21	—	2,385	
アジアを中心とした質の高い物流システムの構築・国際標準化の推進	15	15	0.98	—	16	
自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査	217	—	—	217	—	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	229	196	1.02	33	193	
自動車整備工場に対する監査体制の強化	79	79	1.24	—	64	
自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保	47	9	皆増	39	—	
自家用車活用事業等のモニタリング・検証に関する調査	30	—	—	30	—	
[「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開] ※内数	[53,505]	[20,905]	—	[32,600]	[21,405]	
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	17,000	13,500	0.98	3,500	13,810	
(独) 自動車事故対策機構千葉療護センターの機能強化	292	292	2.58	—	113	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,246	1,246	0.92	—	1,351	
事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業	300	300	1.50	—	200	
自動車アセスメント事業 ※内数	9,032	9,032	—	—	9,658	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,916	1,681	1.26	234	1,329	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	1,415	365	0.53	1,050	684	
事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	130	130	0.72	—	180	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	44	44	0.89	—	49	
自動車運送事業の安全対策事業	354	354	1.87	—	190	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	54	54	1.00	—	54	
自動車事故被害者救済対策等の充実	2,216	—	—	2,216	—	
(歳入関係) 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	10,000	6,500	1.00	3,500	6,500	

※本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。  
 ※本表における計数は、政府情報システムに係る経費（デジタル庁一括計上分）を含まない。  
 ※ [ ] 内は他局・他省庁予算の関連事項であり、計数に算入していない。

# 主要施策別説明資料

## 1. 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

- 「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、地方創生を支えるインフラである物流の革新や持続的成長に取り組む。 ※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

### 物流の効率化

【54,463百万円（43,484百万円 1.2倍）】

※16,255百万円[R7当初]、38,208百万円[R6補正]

※自動車安全特別会計・財政投融資特別会計を含む

### 多様な輸送モードも活用した「新モーダルシフト」の推進 【41百万円[R7当初]、3,180百万円[R6補正]】

- 鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等を活用した「新モーダルシフト」の推進に向けて、地域の産業振興等とも連携しながら、大型コンテナ・シャーシ等の導入、物流拠点の整備等を支援する。



大型コンテナ・海運シャーシ



航空機の空きスペース等の有効活用



ダブル連結トラックの導入促進

地域の産業振興等とも連携

導入支援

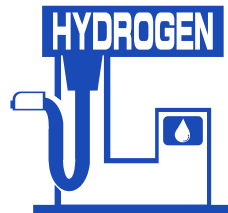
- 物流効率化法に基づくモーダルシフト等の取組について、計画策定経費や認定を受けた取組等の初年度の運行経費を着実に支援する。

### 物流GXの推進 【1,200百万円[R6補正]】

- 物流の脱炭素化に向けて、物流施設等において次世代エネルギーである水素や再生可能エネルギー等を活用するための充填・充電設備等の導入を支援する。



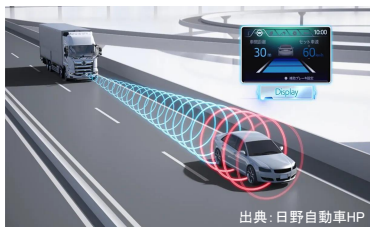
FCVトラック



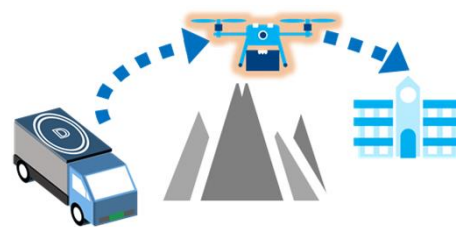
水素スタンド

### 物流DXの推進 【8百万円[R7当初]、997百万円[R6補正]】

- 自動運転トラックによる幹線輸送サービスの自動化の社会実装、ドローン配送の拠点整備、AI等のデジタル技術を活用した物流のイノベーションの実現に向けた実証事業等を支援する。



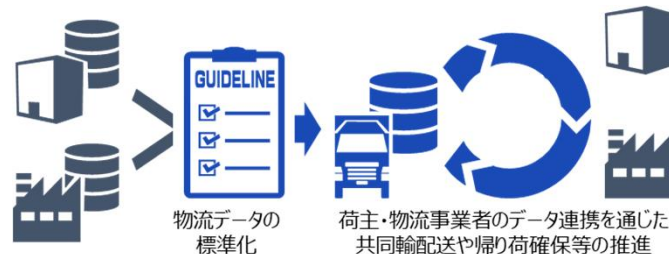
高速道路での自動運転トラック



ドローンによるラストワンマイル配送の効率化

## 物流標準化・データ連携の推進【400百万円[R6補正]】

■ 物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ連携により、共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等を図る複数の荷主、物流事業者等の取組に対し、システムの構築・改修費用等を支援する。



■ パレット標準化を通じた荷役時間の短縮のため、本年6月の官民協議会で標準的な規格と運用を整理した「標準仕様パレット」を導入する荷主や物流事業者等に対し、フォークリフトやラック等のパレット運用に必要な設備導入・改修等のための費用を支援する。

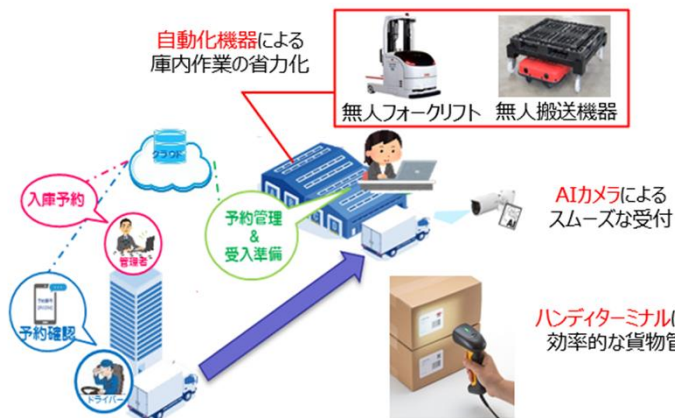


## 多様な担い手の確保・育成のための環境整備【1,521百万円[R6補正]】

■ 中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化により、多様な人材の確保・育成を推進するため、システムの構築や自動化機器の導入等を支援する。

### 業務効率化・経営力強化支援

- ・ 予約受付、動態管理、求貨求車システム、原価算定に資するシステム等の導入、事業継承
- ・ 物流施設へのシステムや機器の導入による自動化・機械化・デジタル化



### 車両の効率化設備導入支援

- ・ テールゲートリフター、トラック搭載クレーン等の導入による荷役作業に係る時間や作業負担の軽減



### 人材確保・育成支援

- ・ 中型・大型・けん引免許やフォークリフト運転資格の取得 等

## 物流拠点の機能強化等【15百万円[R7当初]、245百万円[R6補正]】

■ 災害時における円滑な支援物資物流の実現とサプライチェーンの維持・確保のため、非常用電源設備の導入支援等による物流施設の災害対応能力を強化するとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む物資輸送訓練に対する支援を行う。

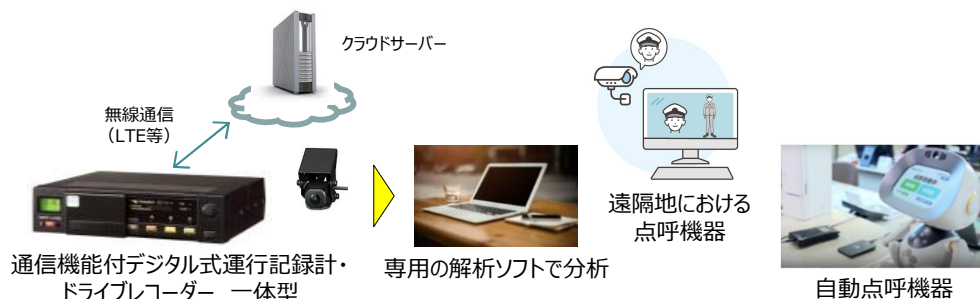


## 自動車運送事業の安全対策の推進等【1,191百万円[R7当初]、1,665百万円[R6補正]】

(自動車安全特別会計)

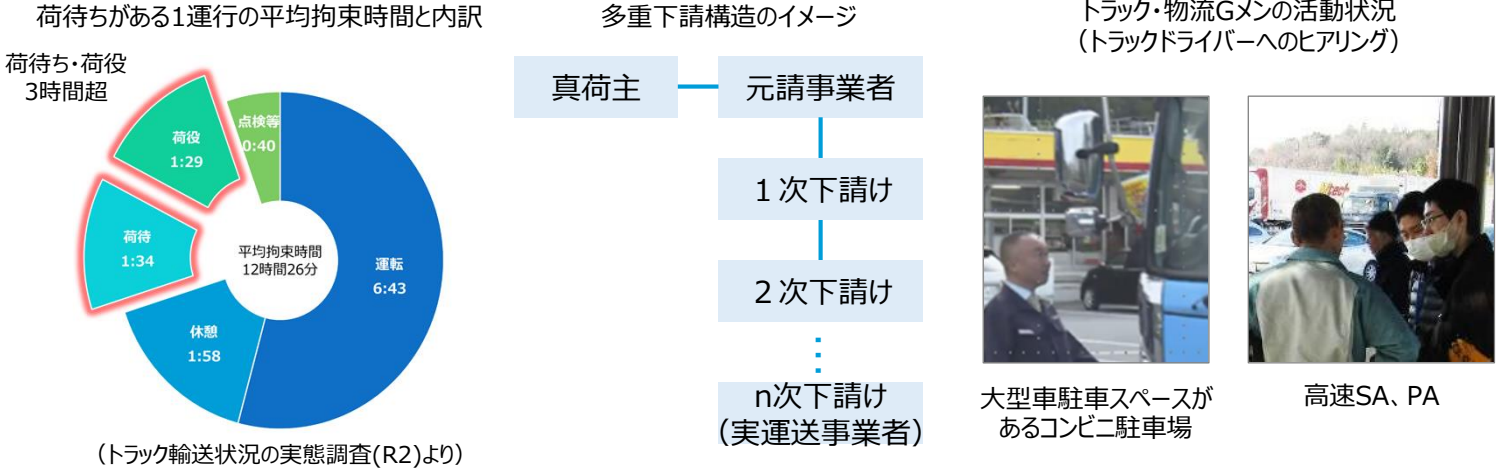
■ 運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計や遠隔点呼機器等の普及を促進すべく、対象機器の補助等を行う。

■ トラックの過積載・過労運転等の防止を図るための調査・分析等を行う。



※69百万円[R7当初]、214百万円[R6補正]

- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等のための荷主・物流事業者に対する規制的措置の執行体制の整備や広報の強化を行う。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、物流業界の多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査や、トラック・物流Gメンが悪質な荷主・元請事業者には是正指導等を的確に行うための調査等を行う。



荷主・消費者の行動変容

※20百万円[R7当初]、173百万円[R6補正]

- 宅配事業者の負担軽減に向けて、宅配ロッカー等の多様な受取方法、ゆとりを持った配送日時指定等を消費者がより自発的・積極的に選択する仕組みを構築するための実証事業を支援する。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化を行い、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設に向けた調査・検討を行う。

中長期計画を踏まえた取組の効果等のモニタリング

- 物流の適正化・生産性向上をさらに進めるための「2030年度に向けた政府の中長期計画」について、次期「総合物流施策大綱」のタイミングと合わせた見直しを見据え、当該計画を踏まえた取組の効果等のモニタリングを着実に実施する。

輸送力不足の見直し（対策を講じない場合）



政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算	
	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0
	<b>+14.5%</b>	<b>+34.6%</b>

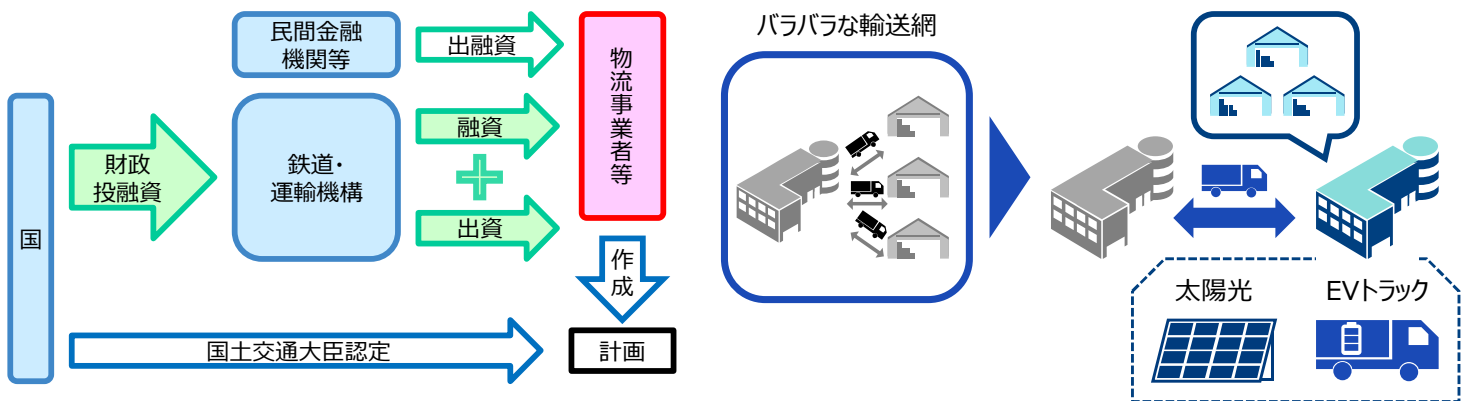


財政投融資：[R7当初]15,000百万円（融資15,000百万円）  
 [R6補正]29,000百万円（融資29,000百万円）

- 物流効率化法に基づく認定を受けた事業において物流拠点や物流DX・GX関連設備の整備を行う者に対して、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた財政投融資による支援を行う。

【財投支援スキーム】

【事業例】



物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、令和5年6月、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定されました。また、令和6年2月には、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」が策定・公表されました。さらに、同年7月には、第5回目の関係閣僚会議が開催され、「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応について議論されたところです。

物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な問題であり、継続的に対応していく必要があります。引き続き、2030年の輸送力不足の解消に向けて、政府一丸となって、あらゆる施策を総動員して取り組んでまいります。

特に、物流の効率化に向けては、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援を図るため、地域の産業振興やまちづくり等と連携しながら、社会資本整備総合交付金等を活用した物流拠点づくりを積極的に推進してまいります。

(社会資本整備総合交付金を活用できる物流関連インフラの例)



中継輸送拠点



トラックターミナル



共同荷捌き施設



緑地交流スペース



休憩施設



充電スタンド・蓄電池

## 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進

- 2050年カーボンニュートラルや産業競争力の強化に向け必要不可欠となる商用電動車の導入促進を図るほか、水素や合成燃料をはじめとする内燃機関分野の開発促進を強化する。
- 再エネ導入とグリーン電力の地産地消について、自動車分野における活用を推進する。

(関連事項) 商用電動車の性能評価・導入促進事業

【250百万円[R6補正] (新規)】

### 目的

コスト、バッテリー性能等の電動車の導入における懸念点を払拭するとともに、再エネ導入とグリーン電力の地産地消を推進することで、商用電動車の導入を促進する。

### 内容

商用電動車の導入ガイドラインの策定及び電動車の性能等を評価検証・公表制度創設を行うとともに、バッテリーの再利用を行う実証事業を実施。

- ✓ 商用電動車の導入ガイドライン(手引き)の策定



事例：EV×再エネ×蓄電池の組み合わせ

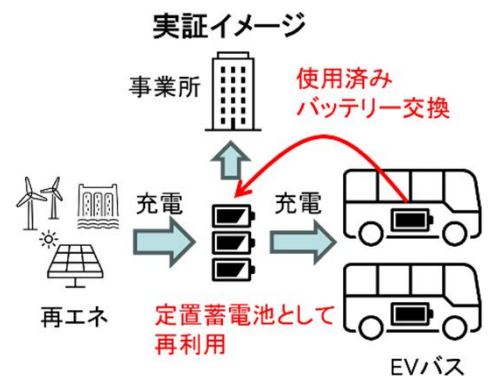


- ✓ 電動車の性能評価・公表制度の創設



総合評価 ★★★★★

- ✓ バッテリー再利用実証事業



脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業

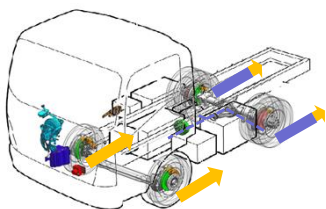
【563百万円 (578百万円 1.0倍)】

### 目的

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の約4割を占める大型車分野に関して、産学官連携のもと、①重量車の電動化技術と②水素、合成燃料をはじめとするカーボンニュートラル燃料における内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

### 内容

#### ① 重量車の電動化へ向けた対応

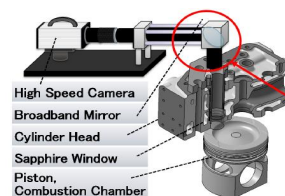


電費向上に資する大型車向けブレーキ回生技術の開発を実施する。

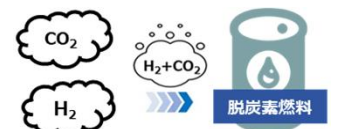


水素燃料電池自動車の重量車燃費測定法を確立する。

#### ② 脱炭素燃料の実用化へ向けた対応



水素燃焼特性の解明及びその高効率利用を図る。



合成燃料使用時の車両信頼性等への影響について検証する。

### 実施体制



中核的研究機関

新技術の  
評価法策定

大学・研究機関

基盤技術研究

メーカー

応用技術研究

目的

※40,000百万円[R6補正]

- 2050年カーボンニュートラルの達成に向け、商用車等の電動化は必要不可欠である。
- このため、商用車等の電動化(BEV、PHEV、FCV等)を支援し、普及初期の導入加速を図る。

内容

- 商用の電動車等及び当該車両に必要となる充電設備等の導入に対し補助を行う。

【トラック】補助率:標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

【バス】補助率:標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象  
車両の例



EVトラック/バン



FCVトラック

補助対象  
車両の例



EVバス



FCVバス

【タクシー】補助率:車両本体価格の1/4 等

【充電設備等】補助率:1/2 等

補助対象  
車両の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

補助対象  
設備の例



充電設備

※GX建機も補助対象

※本事業において、車両等と一体的に導入するものに限る

商用EV導入促進のための支援

地域住民の生活や経済活動を支えるトラック・バス・タクシーにおけるEVの集中的導入に対する支援が必要。EV化と再エネ導入を組み合わせることで推進することにより、①カーボンニュートラル、②再エネの地産地消、③運輸事業の持続的成長に貢献してまいります。

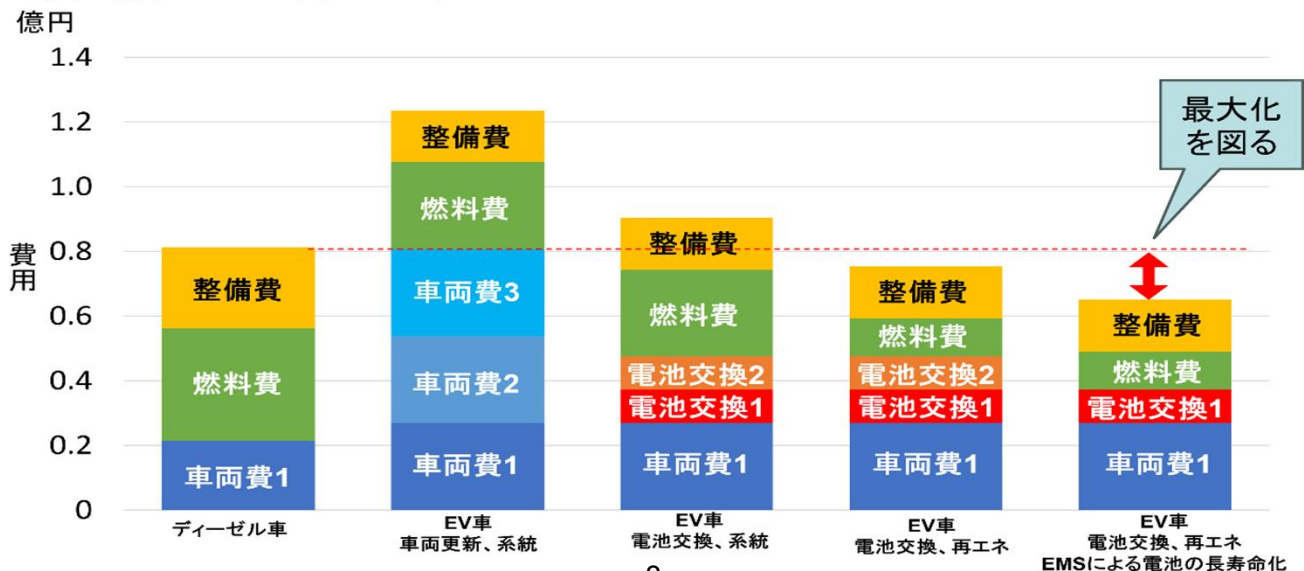
EV化・再エネ化による効果(イメージ)

	小型トラック			路線バス			タクシー		
	現在	EV化	再エネ化	現在	EV化	再エネ化	現在	EV化	再エネ化
CO2排出量	2,000万トン	1,000万トン	0トン	200万トン	150万トン	0トン	100万トン	40万トン	0トン
燃料費	年1.5兆円	年7,000億円	年3,000億円	年1,000億円	年800億円	年300億円	年800億円	年200億円	年90億円
追加費用		50兆円 (注1)	(注2)		1兆円 (注1)	(注2)		1,500億円 (注1)	(注2)

注1 全ての保有台数をEV化した場合の費用と通常車両で更新した場合の費用の差額  
 注2 使用するエネルギーを全て再エネ化するには、発電設備等の初期投資が必要

EVバスを例としたバッテリー交換による収益改善(イメージ)

我が国のバスの平均使用年数は20年であるが、バッテリーの寿命は7年程度。7年程度で車両更新をした場合、ディーゼル車に比べて費用がかかるという課題があることから、バッテリーのみの交換、再エネ電力への転換等を行うことで、収益改善の最大化に向けた実証を行う。



### 3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進

- 人手不足解消や物流効率化を進めるべく、自動運転トラックを活用した幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流の社会実装を後押しする。
- 交通事故低減や地域の足の確保等に資する自動運転の実現に向けた環境を整備する。
- デジタル技術の活用による生産性向上や人材確保等を通じ自動車運送事業や自動車整備業の基盤強化を図るほか、行政手続のさらなるデジタル化を推進する。

人手不足解消に向けた自動運転トラックによる幹線輸送実証事業

【628百万円（新規）】[再掲]

※8百万円[R7当初]、620百万円[R6補正]

#### 目的

人手不足解消や物流効率化を進めるべく、自動運転トラックによる幹線輸送実証事業を通じて、物流の効率向上効果を検証し、自動運転物流サービスの社会実装を後押しする。

#### 内容

<対象事業のイメージ>

- 物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送の実証
- 自動運転トラックの活用にあつる物流拠点の整備・最適化 等

<対象事業者>

- 道路運送事業者、自動運転関連事業者 等

<補助対象経費>

- 自動運転車両の導入経費：車両購入費・部品費・架装費 等
- 物流拠点開発・整備費用：駐車スペース、トラックバースの造成・舗装 等
- 物流システム開発・構築費：自動運転トラックを活用した物流システム等の開発・構築経費 等



自動運転（レベル4）法規要件の策定

【185百万円（231百万円 0.8倍）】

#### 目的

自動運転に対する社会受容性の形成と技術レベルに応じた段階的な自動運転の社会実装を目的として、自動運転システムの責任範囲と判断のあり方の両面から、社会が受け入れられる自動運転車の安全水準を明確化し、車両の性能に応じて三位一体の総合的な安全対策を検討する。

#### 内容

#### 三位一体の安全対策の検討

##### 車両性能等による安全確保

- 車両性能の向上や、自動運転システムの「判断」のあり方等から、安全確保可能な範囲などを明確化



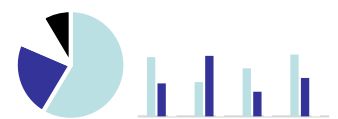
##### 走行環境による安全確保

- インフラ協調等における安全確保の仕方について整理



##### 交通参加者の安全対策

- 「自動車の事故への受容性」についての意識調査を実施する等を行い、現状の社会受容性を把握しつつ、今後の受容性向上に向けた対策を検討



走行環境を踏まえた自動運転の安全確保に関するガイドライン改定

自動運轉移動サービスの実現に向けた自動運轉の実証事業拡大及び社会実装

目的

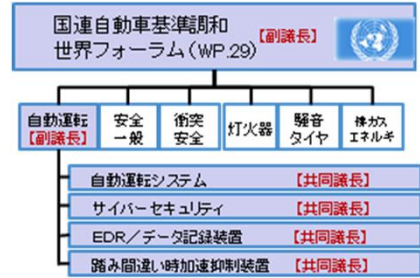
グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国の自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するため、日本の技術・基準の国際標準化等を推進する。

内容

日本の自動運転技術等の戦略的国際標準化の推進

自動車の国際基準を策定する国連の会議体(WP.29)において、官民一体となって日本の技術・基準の国際標準獲得を進める。

- ・ 官民連携による国際標準化の推進
- ・ 自動運転等に関する国際基準案の提案
- ・ 主要な専門家会合の議長職獲得



ライフサイクル全体のCO2排出評価手法の構築

- カーボンニュートラルの実現には、自動車の製造・廃棄段階など、ライフサイクル全体でCO2排出量を評価することが必要である。
- WP.29において公平で透明性が確保されたLCA(ライフサイクルアセスメント)手法の構築に向けた議論を日本が主導する。

アジア諸国等との連携の推進

- アジア諸国等との二国間会合や官民フォーラムを通じて連携体制を構築し、日本がリーダーシップをとって国際基準を策定するとともにアジア諸国へ展開する。
- 1958年協定加入の動きが加速しているアジア諸国において、基準解釈や審査手法の統一に向けて、各国の審査機関との連携を強化する。
- 自動車分野における脱炭素技術に関連する基準・ルールを整備の支援等を通じ、アジア・ゼロエミッション共同体(AZEC)構想を推進する。

自動車登録検査関係手続のデジタル化

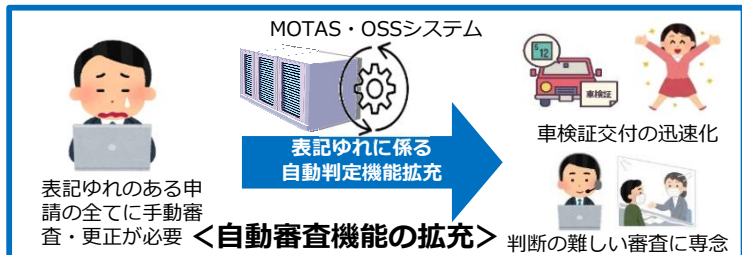
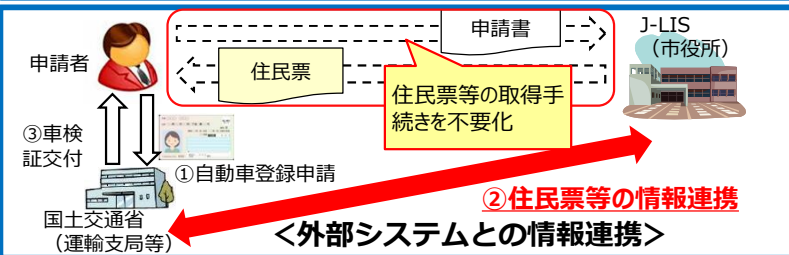
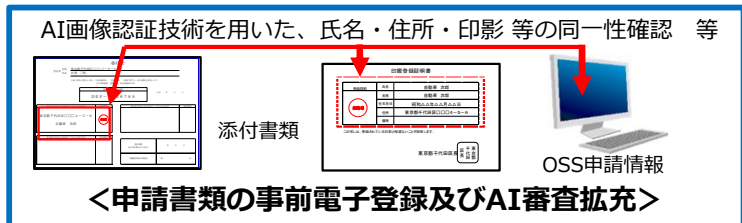
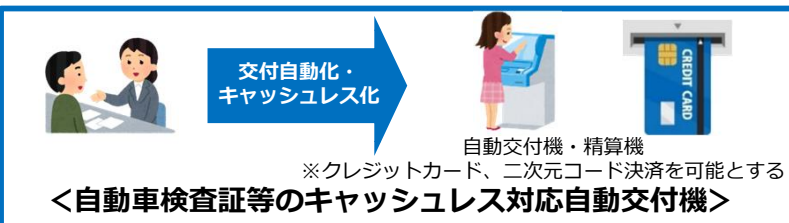
目的

自動車登録検査関係手続のデジタル化の取組を更に進めることにより、申請者や関係事業者の利便性の向上を図るとともに、自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の利用促進に向けた取組を実施する。

内容

- 次期自動車登録検査業務電子情報処理システム(MOTAS)構築に向けた検討  
⇒ 申請者の利便性向上及び職員の業務効率化に向け、MOTAS・OSS新機能の設計・開発業務を実施する。
- ・ 自動車検査証等のキャッシュレス対応自動交付機の導入(申請者の利便性向上)
- ・ 外部システムとの情報連携(申請者の住民票等の取得手続きの不要化)
- ・ 申請書類の事前電子登録の実現及びAI審査の拡充(申請者の出頭回数の削減)
- ・ 自動審査機能の拡充(運輸支局等職員の審査業務の効率化)

等



- 二輪自動車の希望番号制度導入に伴う対応  
⇒ 令和8年度からの二輪自動車の希望番号制度に対応するため、MOTAS改修等を行う。

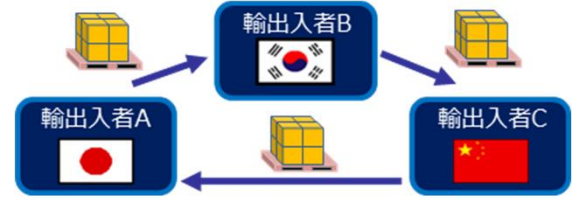
目的

国際的なサプライチェーンの構築、物流事業者の海外事業展開ニーズの高まりに対応し、我が国の国際物流システムのシームレス化・更なる海外展開に向けた国際標準化を戦略的に推進することにより、アジアを中心とした質の高い物流システムの構築を図る。

内容

シームレスな国際物流システムの推進

日中韓物流大臣会合の共同声明等に基づき、国際物流のシームレス化及び環境にやさしい物流の構築に向け、リターンナブル物流容器 (RTI: Returnable Transportation Items) を利用した実証輸送等を実施する。



<パレットのリターンナブル利用>

コールドチェーン物流サービスの国際標準化等の推進

我が国物流事業者には有利な市場環境を形成するため、BtoBの日本式コールドチェーン物流サービスに関する国際規格 (ISO31512) の普及・取得促進を行うとともに、新たな日本発の国際規格を提案する。  
また、国際規格の意義や重要性を周知するため、官民学連携によるセミナーなどを開催し、他国提案の規格による我が国事業者への影響等も分析・共有する。



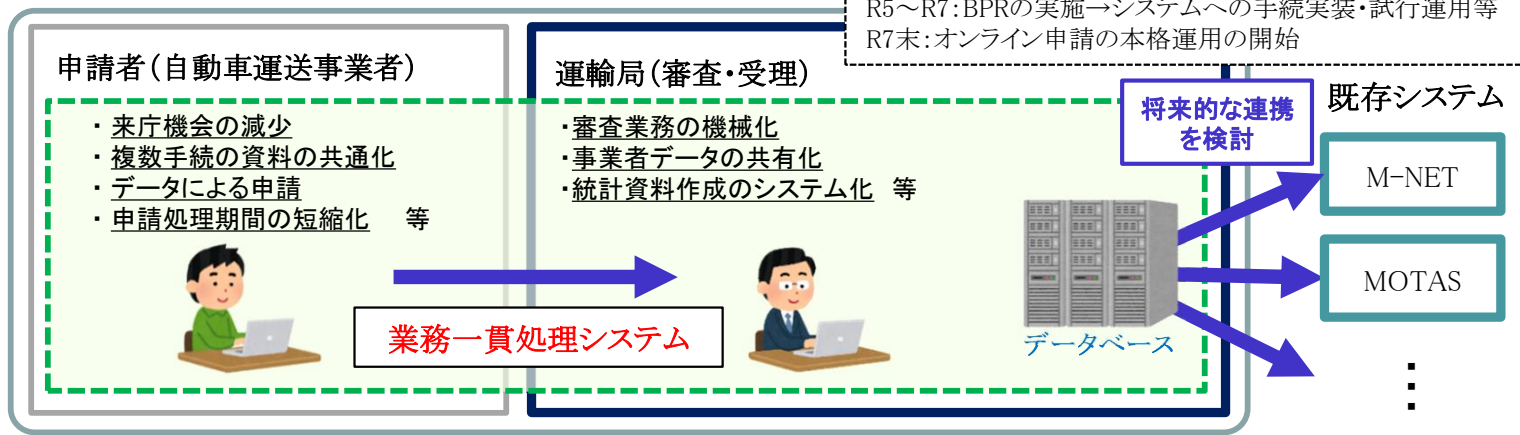
<日本式コールドチェーンの普及>

自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査【219百万円[R6補正](新規)】

目的

政府全体の方針として、令和7年中に行政手続きのオンライン化を実施することとなっており、自動車運送事業分野において喫緊の課題であるDX・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する。

内容



- BPRの実施**
- 申請書類・添付書類の見直し
  - 審査方法見直し
  - 附帯業務の業務効率化 等

※BPR: Business Process Reengineering (ビジネス・プロセス・リエンジニアリング)  
既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すこと。

自動車運送事業に係る行政手続のオンライン化に向け、BPRを実施のうえ、システムへの登載 (オンライン化実装) を行いつつ、利用者利便を高めるべく連携すべき既存システムの選定、要件整理を行う。

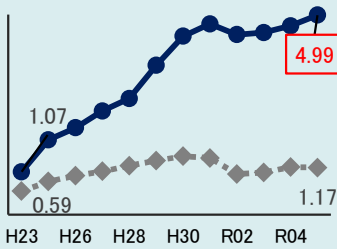
## 目的

自動車の点検整備、事故車修理を通じて安全・安心なクルマ社会を支える自動車整備業の持続的成長のため、整備事業者が適正水準の利益を確保し、人材の確保・育成を進められる環境を整備する。

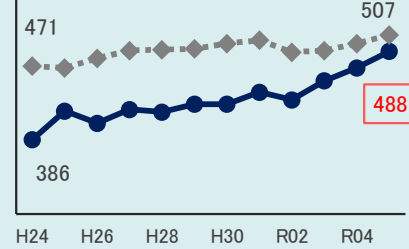
## 内容

自動車整備業の有効求人倍率は4.99となるなど、自動車整備士の人材不足は深刻化。整備人材の確保・育成のためには、働きやすい職場づくり、適正水準の利益確保、整備士の処遇改善が重要。

## ●全業種平均と自動車整備要員の有効求人倍率の比較



## ●自動車整備要員の年間給与の推移

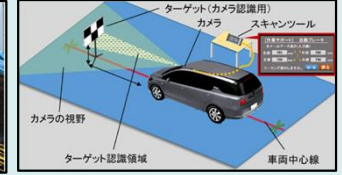


## ●事故車修理における適正工賃の確保

## ◆事故車の修理作業



## ◆修理後の自動ブレーキ等の調整



## ◆修理工賃の一般的な計算式

修理工賃 = (標準作業時間) × (工賃単価) の合計

## 働きやすい職場づくりの調査

- 働きやすい職場の先駆的な取組を調査する。
- 賃金状況の実態を調査する。

## 修理工賃の実態調査

- 事故車修理における標準作業時間の実態を調査する。
- 工賃単価交渉の好事例を調査する。

## 整備人材の確保・育成の推進

- 先進技術教材の活用により整備士養成を推進する。
- 整備技術の向上の研修支援によりリスキリングを推進する。

## 自動車整備工場に対する監査体制の強化

## 【79百万円（64百万円 1.2倍）】

## 目的

広域かつ社会的影響の大きい不正整備事案に対応するために、監査要員の拡充や監査のDX化などの監査体制の強化を行い、不正行為を根本から防止するための仕組み等を構築する。

## 内容

近年の整備事業者監査の処分件数は増加傾向であり、特に令和5年度のビッグモーターの不正事案では、全国の130事業場に対して監査を実施し、114事業場に行政処分等を実施。この結果を受けて「特別検討チーム」を設置し、効果的な監査のあり方について検討し報告書としてとりまとめた。その中で必要性が示された関連する事業場に対する一括での監査等を実施するため、監査体制を強化する。

## ●ビッグモーター事案に対する行政処分件数

## 認証工場(130事業場)

整備事業停止	102
--------	-----

## うち指定工場(102事業場)

指定取消	37
車検業務の停止	41

## ●指定整備事業者への処分件数



## 監査のDX化(効率化)

- 情報共有システム
- タブレット使用

## 柔軟な監査実施体制の構築

- 監査担当の柔軟な派遣

## 研修の拡充

- 実践的な研修の実施

※9百万円[R7当初]、39百万円[R6補正]

## 目的

自動車運送業分野(バス、タクシー及びトラック運転手)について、特定技能制度の対象分野への追加が閣議決定(令和6年3月29日)されたことを踏まえ、特定技能協議会の運営、受入促進・フォローアップ調査等を通じて、自動車運送業における外国人材の適正な受入環境を確保する。

## 内容

- **協議会運営**: 制度の適正な運用を図るため、分野別の協議会を設置する。構成員の連携の緊密化を図り、各事業者が特定技能外国人を受けられるよう、制度や情報の周知、法令遵守の啓発のほか、地域ごとの人手不足の状況を把握するなど、適正な受入環境を整備する。

## 自動車運送業分野特定技能協議会

## &lt;主な協議内容&gt;

1. 特定技能外国人の受入に係る制度の趣旨や優良事例の周知
2. 特定技能所属機関等に対する法令遵守の啓発
3. 就業構造の変化や経済情勢の変化に関する情報の把握・分析
4. 大都市圏等への集中回避に係る対応策の検討・調整 など

## 【構成員】

- ・国土交通省
- ・受入事業者
- ・登録支援機関
- ・業界団体 等

- **受入促進・フォローアップ調査**: 送り出し国・登録支援機関・受入れ機関への実態調査・分析・取りまとめ・優良事例の水平展開等を行い、特定技能外国人の受入を促進する。
- **特定技能外国人の情報管理**: 特定技能外国人の情報管理データベース構築等を行うことで、就業実態を把握し、制度運営のための分析や、適正な受入環境確保につなげる。

## 目的

コロナ禍後の移動需要に対して交通サービスの提供が十分に確保できない事態が生じているため、バス・タクシー・乗合タクシー・自家用有償旅客運送・自家用車活用事業等の多様な交通サービスによるサービス供給に係る現状及び各交通サービスの持続可能性等について調査する。

## 内容

## 交通の充足度等に関する調査

自家用有償旅客運送・自家用車活用事業等の移動需要に対する対応度合やバス・タクシー等の「移動の足」の不足状態の解消度合について調査・分析

## 交通の持続可能性に関する調査

バス、タクシー、乗合タクシー、自家用有償運送等の交通サービスの収益構造及びその背景・要因等について調査・分析



## 地域公共交通等における自動運転の推進

自動運転は、交通事故の削減や人手不足など地域公共交通が直面する課題に対する解決手段の一つとして期待されています。

自動運転移動サービスの社会実装が進むなか、今後さらなる普及・拡大を目指して、高度なサービス（自動運転2.0）を含めサービスの事業化を推進してまいります。

これまで  
(自動運転  
1.0)

次の  
ステージへ

これから  
(自動運転  
2.0)

<現状>

- ・20km/h以下の**低速の小型カート**や**小型バス**（定時定路線型）による実装が中心
- ・実装にあたっては、**各地域の走行環境等にあわせてローカライズ**が必要

→ 地域固有のニーズを充たす、**低廉かつ小回りの利く移動手段**として実装が進む



小型カート



小型バス

<目指す姿>

- ・**多様な走行環境**で、より**高速**で走行可能な、**技術力の高い車両**を用いて、
  - ①既存バス路線を**大型バス**により自動運転化
  - ②個別輸送に対応できる機動的な**自動運転タクシー**の実装を目指す

→ 一か所あたり多数の車両を導入し、サービスを面的に展開

→ **汎用性の高い車両・システム**により、**全国に普及拡大が容易**に



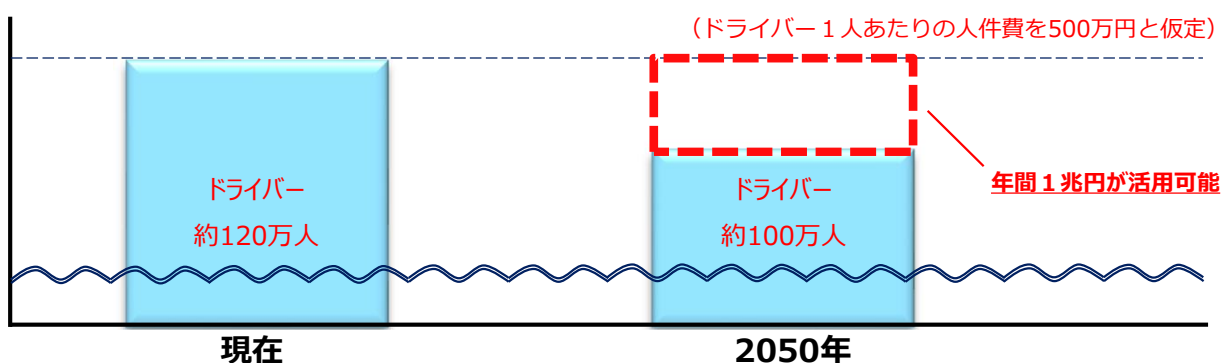
大型バス



タクシー

### 【参考】自動運転等の普及による将来的な経済効果の試算例

- 2050年までの人口減2,100万人（▲17%）に単純比例すると、商用車（トラック・バス・タクシー）のドライバーは▲20万人
- 自動運転等で生産性を向上して現在の事業規模を維持すると、人件費減少分に相当する**年間1兆円**が活用可能



## 4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等

- 重度後遺障害を負われた被害者の専門的な治療・看護等を行う千葉療護センターのリニューアルに向けた設計や、自動車事故被害者やその家族、遺族に向けた支援体制の整備を進めること等により、被害者救済対策のさらなる充実を図る。
- 自動車アセスメント事業、ASV（先進安全自動車）・デジタル式運行記録計の導入支援等により、先進的な安全技術の普及を促進し、事故防止・安全対策を推進する。

(独) 自動車事故対策機構 千葉療護センターの機能強化

【292百万円（113百万円 2.6倍）】

### 目的

以下の課題に対応するために、千葉療護センターのリニューアルを図る。

- ・ 昭和59年の開設後40年が経過。老朽化が進行しており、老朽化対策が必要。
- ・ 被害者等よりリハビリテーション機能の充実が求められているものの、狭隘等の理由により、今の環境では十分に利用者ニーズに応えられていない。
- ・ 感染症のリスクへの対応も必要。



千葉療護センター

### 内容

千葉療護センターのリニューアルに向けて、施設の老朽化対策や被害者ニーズへの対応を踏まえた設計を進める。

#### 施設の老朽化対策

- 高潮・地震等の災害対策
- 感染症等への対策
- 患者プライバシーの確保

#### 被害者ニーズへの対応

- 長期入院中の患者のリハビリテーションの充実
- 退院後のリハビリテーション等への対応
- 患者の家族等の介護者へのケア

自動車事故被害者支援体制等整備事業

【1,246百万円（1,351百万円 0.9倍）】

### 目的

※上記の他、R6補正により、「自動車事故被害者救済対策等の充実」（2,216百万円）を計上

自動車事故によって生じる後遺障害には遷延性意識障害、脊髄損傷、高次脳機能障害等、様々な態様が存することを踏まえ、その態様に応じたリハビリテーションの機会等を確保するために必要な支援の充実を図る。

### 内容

#### 介護者なき後を見据えた受入環境整備の促進

- 自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿を整備するため、グループホーム等の新設を支援するほか、介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や設備導入等に係る経費の補助を行う。

介護事業所等



#### 訪問系サービスの充実

- 引き続き住み慣れた地域での生活を継続したいニーズがある一方、重度後遺障害を負った被害者に訪問系サービスを提供する事業者の人材不足が深刻な状況である。
- 人材不足を緩和するため、訪問系サービスを提供する事業者を対象とした人材確保に係る経費の補助を行う。

補助



その他、短期入院・短期入所を積極的に受け入れる一般病院等や、高次脳機能障害者の社会復帰の促進を図る障害福祉サービス等事業所に対して事故被害者の受入促進につながる取組に係る経費の補助を行う。

目的

令和4年の自賠法改正時の衆参両院における附帯決議や被害者へのアウトリーチ強化が求められていること等を踏まえ、自動車事故の被害者支援等を行うナスバの認知度向上や、自賠責の加入促進等について積極的な広報事業に取り組む。

※アウトリーチとは・・・「被害者ノート」等の情報提供ツールを活用し、支援を要する事故被害者に必要な情報を確実に届ける取組み

内容

<自賠制度に関する情報発信>



<ナスバの認知度向上>



■様々なメディアを活用し、自動車ユーザーに対して自賠責加入促進に関する積極的な情報発信や、被害者支援を行うナスバの認知度向上に向けた周知活動等を行う。

自動車アセスメント事業

【9,032百万円の内数（9,658百万円の内数）】

目的

自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整えるとともに、メーカーに対してより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能評価(自動車アセスメント)を実施する。

内容

1. 評価試験の実施

衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)の試験、衝突試験など、様々な安全性能を評価する。令和7年度は、令和8年度以降の新たな評価項目の設定のため「通信を利用した衝突回避支援技術」、「後席乗員の傷害予測が可能な事故自動通報システム」の評価試験導入に向けた調査を実施する。

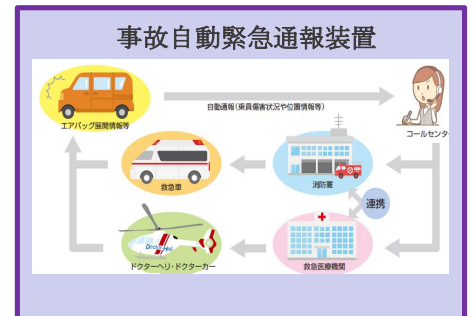
予防安全性能評価(9項目)



衝突安全性能評価(7項目)



事故後被害軽減性能評価(1項目)



2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表(結果は、自動車メーカーの広報活動等で活用)

『自動車安全性能2023』ファイブスター大賞受賞  
スバル「クロストレック/インプレッサ」



※1,681百万円[R7当初]、234百万円[R6補正]

目的

先進安全自動車(ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

内容

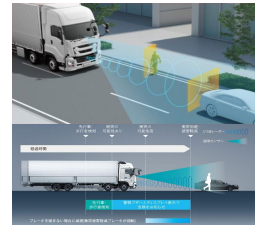
○先進安全自動車(ASV)の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
- 【対象機器】・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)
- ・ドライバー異常時対応システム
- ・後側方接近車両注意喚起装置
- ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
- ・事故自動通報システム
- ・アルコール・インターロック
- ・車輪脱落防止検知システム
- ・道路標識注意喚起装置 等

車輪脱落防止検知システム



衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
- 【対象機器】・遠隔点呼機器、自動点呼機器
- ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 等



ドライバーの居眠り感知・警報装置

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2、1/3
- 【対象機器】・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー(一体型を含む)



デジタル式運行記録計



ドライブレコーダー



通信機能付のデジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

無線通信(LTE等)

クラウドサーバー



専用の解析ソフトで分析

○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/3
- 【対象メニュー】・ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
- ・バスドライバーの実地型教育 等

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援

- 【補助率】 実施費用の1/2
  - 【対象検査】SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査
- 主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

先進安全自動車の整備環境の確保事業

【1,415百万円（684百万円 2.1倍）】

目的

※365百万円[R7当初]、1,050百万円[R6補正]

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置の誤作動を防ぐための点検整備には、スキャンツールが不可欠である。

適切な点検整備により自動車の不具合発生を防止し事故防止を図るため、スキャンツールの導入支援等により、整備事業者における自動車の点検整備が確実に実施できる環境の構築を支援する。

スキャンツール

- 自動車のコンピューターに接続し、先進安全装置等の故障情報を読み出すツール
- スキャンツールメーカーは、主に以下の手法により、機器の開発・販売をしている。
  - ・自動車メーカーから必要な技術情報を購入
  - ・実際に自動車にスキャンツールを接続し、開発したスキャンツールの動作等を確認



接続

スキャンツール

内容

○スキャンツールの導入支援

- 補助率: 購入価格の1/3
- 上限額: 1事業場あたり15万円

○スキャンツール普及促進のための実態調査

- ・低価格・高機能なスキャンツールの普及促進のため、スキャンツール開発におけるボトルネック(技術情報購入費等)を調査し、課題解決策を検討

目的

社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会において科学的・専門的見地から原因を分析し、再発防止策をとりまとめることにより、事故削減を図る。

内容

○事故原因の調査分析

現地調査、再現実験、関係者へのヒアリング等を通じて、事故原因について多角的に調査・分析する。

【事故現場の現地調査】



【事故の実証実験】



テストコースにおいて、実際の車両、インフラ等を再現し、より詳細に事故を分析する。

○委員会における審議

労働科学、健康医学、自動車工学等の専門家が参画し、事故原因の調査分析結果を踏まえ、再発防止策を検討し、提言としてとりまとめる。

【委員会における審議】



【再発防止策の検討のための調査】

具体的な再発防止対策に反映するために、現場の実態を調査する。

- (例)
- ・運転者の疲労、睡眠の状況
- ・運転者の健康管理

○再発防止策の実施、周知・広報活動の強化

再発防止策の事業者への浸透のため、様々な方法で周知・広報を行う。

【ポスター・チラシの作成、配布、広告媒体へ掲載】



【運行管理者講習向けDVDの作成】

【再発防止策を周知するセミナーの開催】

目的

軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、事業用自動車に係る重大事故の防止を図るため、自動車運送事業者に対して効率的かつ効果的に監査を実施する。

内容

①覆面調査の実施

民間の調査員が、一般の利用者として実際に運行する観光バスへ乗車し、適切な休憩時間の確保など 営業所への立入監査では確認できない運行実態を調査する。



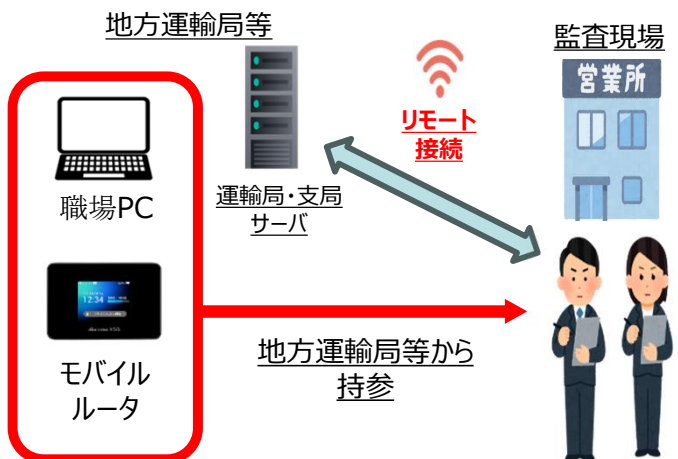
運輸局に報告

※法令違反の可能性が高いと認められる場合、事業者には 運輸局が監査等を実施することにより安全な運行を実現。

【調査内容】  
休憩時間の確保、  
運転者の交替の状況 等

②ICTの活用

ICT機器を活用することにより、監査現場における資料確認や監査実施後の書類作成等の 作業時間を短縮し、監査業務の効率化を図っている。



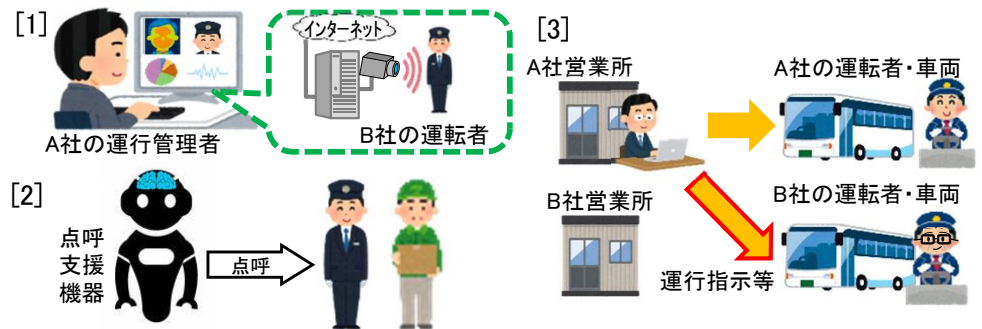
## 目的

自動車運送事業の運行管理における安全性の向上や、労働環境の改善、人手不足の解消等のほか、重大事故の発生や軽貨物自動車による事故の急増等も踏まえ、事業用自動車の総合的な安全対策を推進する。

## 内容

## ①運行管理の高度化

ICT技術の活用による、[1]事業者間遠隔点呼、[2]自動点呼について、自動車運送事業者における運用状況を調査するとともに、[3]事業者間の運行管理業務の一元化の実現に向けた検討を進める。



## ②軽貨物自動車の安全対策

EC市場の拡大等に伴い、軽貨物自動車による事故が急増し、令和6年5月に公布された改正物流法等により軽貨物事業者に対する安全規制が強化されること、軽貨物自動車の事故防止に係る動画作成等を行う。



## ③事故発生状況等の調査分析

発生件数が高止まり傾向にあり重大事故につながるおそれのある健康起因事故や、乗合バスにおける車内事故、国際海上コンテナトレーラーに係る事故等の防止のほか、今後の交通事故削減目標の策定に向けた調査・検討を行う。

## 高齢運転者等の事故防止対策の推進

## 【54百万円（54百万円 1.0倍）】

## 目的

高齢運転者等による事故では、障害物、歩行者や、標示の見落とし等、認知ミスによる事故が多く発生している。更なる事故防止に繋げるため、運転者に報知する技術について調査・分析を行う。

## 内容

## 高齢運転者の運転行動の把握

高齢運転者の日常における幅広い運転特性データを道路状況の異なる地域で収集し、AI画像解析により高齢運転者の運転行動を分析して、事故防止対策の検討を行う。

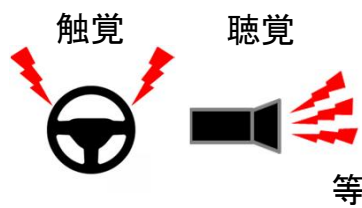
## 漫然運転対策に向けた検討

漫然運転者の特徴等を調査し、「漫然運転」の判断基準や適切な注意喚起方法を検討する。



漫然運転

前を見ているにもかかわらず、注意が散漫で運転している状態



注意喚起方法の例

## 逆走事故対策に向けた調査・分析

事故が起きた道路状況、運転者の状況、現在の対策状況等を調査し、事故原因や課題を分析する。



逆走事故



危険事象の注意喚起方法を検討して共通指針を示し、事業者の開発を促すことで、交通事故防止を図る。

目的

自動車事故被害者が安全・安心に生活できるよう、様々な施策を実施し介護サービス等の充実化を図る。

①療護センターにおける老朽化対策

療護センターにおいて、重度後遺障害者等が安全・安心に治療・看護サービスの提供が受けられるよう、必要な医療機器等の老朽化対策を支援し、療養環境のさらなる改善を図る。

<主な更新機器>



医療器具洗浄機



ポジトロン断層撮影装置 (PET)

②介護人材の緊急確保に係る支援

自動車事故による重度後遺障害者が障害福祉サービス等を安心して利用できる環境を整えるため、新たな人材確保に係る必要な支援を講じる。

支援対象	障害者支援施設 等
支援内容	新たに雇用した介護職員等の人件費を補助(定額)
補助条件	自動車事故の重度後遺障害者が利用している 等

③モペットの自賠責加入促進

ペダル付き原動機付自転車(いわゆる「モペット」)について、自賠責加入義務の認知度が低い状況を踏まえ、改正道路交通法(R6年11月施行)を契機として、モペットについて自賠責保険の加入促進を図る。

④ナスバの介護料制度の充実化に向けた見直し

ナスバの介護料支給額改定(R7年4月予定)に伴い、自動車事故により在宅で療護生活を送る重度後遺障害者が必要とする介護サービス・用品等のニーズに関して定量的に把握し、分析できるようシステム整備等を行い、介護料制度の充実化を図る。

⑤ロボット技術を活用した療養環境の充実化に向けた実証調査

重度後遺障害者の受入環境を整備する観点から、介護ロボット技術の導入による職員の負担軽減の効果や治療・看護の効果について調査し、有効性が認められる介護ロボット技術の導入について横展開等を図る。

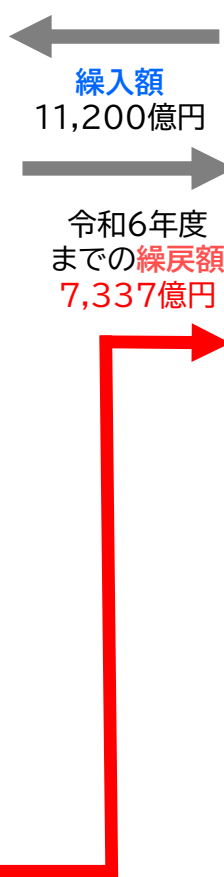
一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

6,500百万円 [R7当初]、3,500百万円 [R6補正]  
 (6,500百万円 [R6当初]、1,311百万円 [R5補正])

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、5,729億円が繰り戻されていない。
- 毎年度の繰戻額は、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定する。

一般会計

年度	繰入額	
	当初予算	補正予算
平成6年度	8,100億円	—
平成7年度	3,100億円	—
年度	繰戻額	
	当初予算	補正予算
平成8年度	—	1,544億円
平成9年度	—	808億円
平成12年度	2,000億円	—
平成13年度	2,000億円	—
平成15年度	—	569億円
~		
平成30年度	23億円	—
令和元年度	37億円	12億円
令和2年度	40億円	8億円
令和3年度	47億円	8億円
令和4年度	54億円	12億円
令和5年度	60億円	13億円
令和6年度	65億円	35億円
令和7年度	65億円	—
繰入残高5,729億円 (令和7年度末見込み)		
元本	4,848億円	
利子相当額	881億円	



自動車安全特別会計  
(自動車事故対策勘定)

■ 被害者保護増進等事業

■ 被害者支援

- 療護施設の設置・運営
- 介護料の支給 等



■ 事故防止

- ASV(先進安全自動車)の導入補助
- 自動車安全性能の評価の実施 等



■ 自動車損害賠償保障事業

■ 政府保障事業

- ひき逃げ・無保険車による事故被害の救済

# 令和7年度税制改正概要

## 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して、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]

車検の受験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

- 高齢化が進化する我が国では、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。



- 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。

## 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

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)

## 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。

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
			
1,000万円を控除	800万円を控除	200万円を控除	100万円を控除

### 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。

# 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

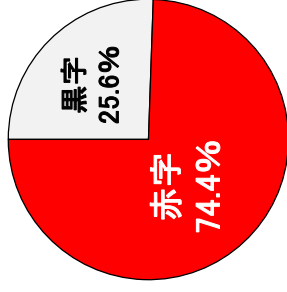
### 現行の特例措置

- 【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。

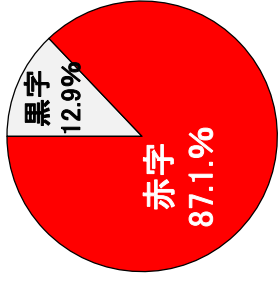
### 結果

- 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 >



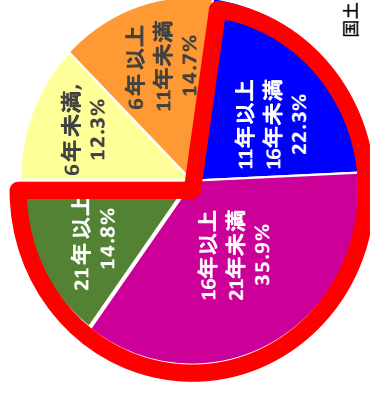
< 令和4年度末時点 >



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。

## 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。

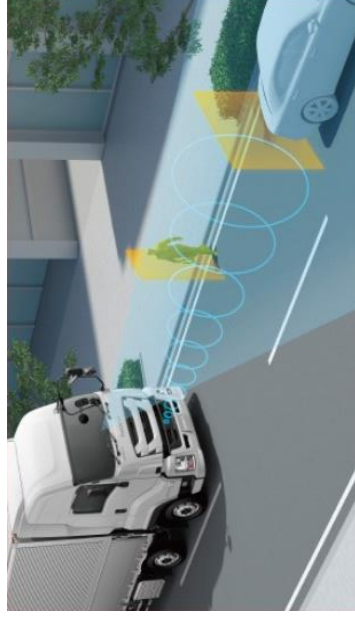
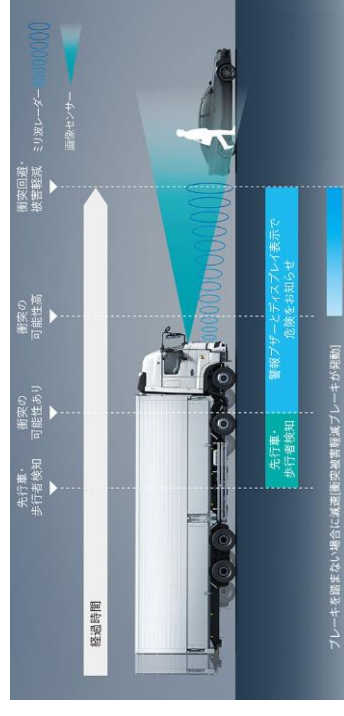
### 結果

- 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。

## 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。

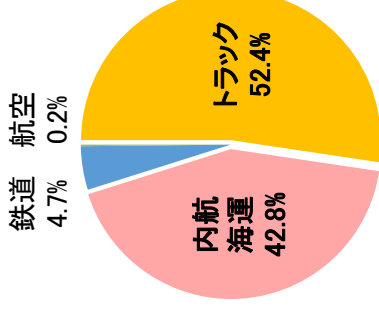


# トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

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ぬ。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、そ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

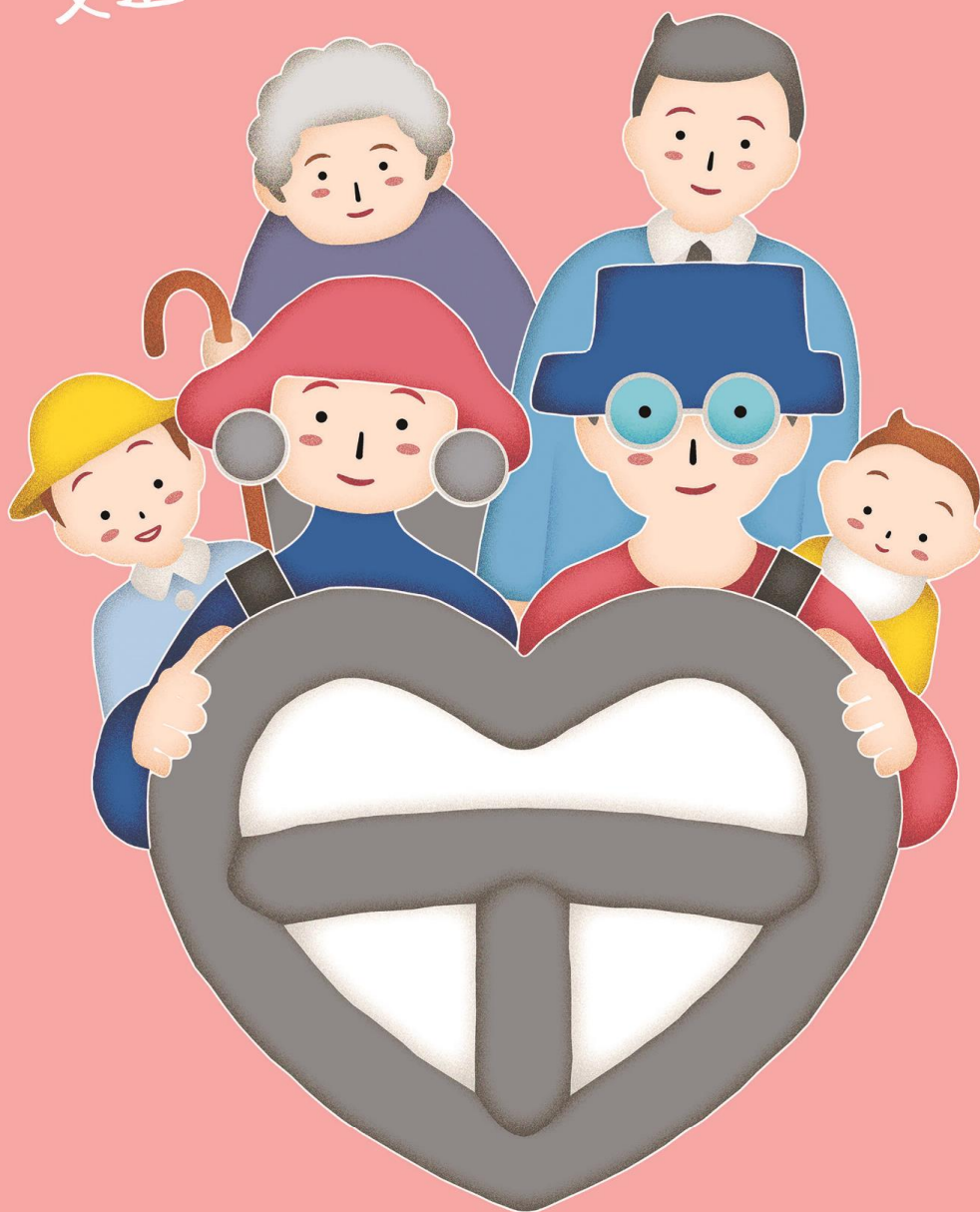
異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る。








あなたの自賠責保険料・共済掛金が、  
交通社会に暮らす誰かも支えている。



自賠責保険料・共済掛金は、あなたのためだけでなく、自動車事故被害に遭われた方や、その家族・遺族の方々の支援に使われています。被害者支援や事故防止の持続的な財源とするために、2023年4月から自賠責保険料・共済掛金に含まれる賦課金を拡充いたしました。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

詳しくはこちら 



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)