令和８年度

物　流　・　自　動　車　局　関　係
予　算　概　算　要　求　概　要

令和７年８月

国土交通省物流・自動車局

目　　次

Ⅰ．予算

● 令和８年度予算概算要求概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

● 主要施策別説明資料

1. 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進・・・ 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８年度税制改正要望 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

令和8年度予算概算要求概要

予算概要

（単位：億円）

	概算要求額	7年度当初	6年度補正
一般会計	**45 （3.0倍）**	15	86
自動車安全特別会計	**717 （1.1倍）**	659	35
合計	**762 （1.1倍）**	674	121
（ うち、物流関係	**52 （2.1倍）**	25	97 ）

（事項要求）

- 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」については、大臣間合意を踏まえつつ、さらなる増額を図るため、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
- 米国の関税措置に関する日米間の合意に伴い新たな枠組みのもとで輸入される自動車の安心・安全の確保を含む事故対策に必要な経費については、予算編成過程で検討する。

予算の4本柱

1．次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

- 2030年度までの「集中改革期間」における物流革新の実現に向けて、次期「総合物流施策大綱」の策定を見据え、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を柱とする抜本的・総合的な施策を強力に推進する。

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

- トラック・バス等商用車の電動化技術、水素や合成燃料をはじめとするカーボンニュートラル燃料の実用化へ向けた開発促進を強化する。
- 再エネ導入とグリーン電力について、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

自動運転

- 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	R8年度 要求額	R7年度 予算額	増減率	備考
1. 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進	5,161	2,488	2.07	
物流の効率化	4,432	2,400	1.85	
商慣行の見直し	334	69	4.86	
荷主・消費者の行動変容	295	20	14.75	
次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた施策効果等の調査事業 等	100	0	皆増	
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	667	563	1.18	
商用電動車の性能評価・導入促進事業	96	0	皆増	
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	571	563	1.01	
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	7,754	3,962	1.96	
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	327	8	39.31	再掲
自動運転（レベル４）法規要件の策定	231	185	1.24	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	5,979	2,881	2.08	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	747	666	1.12	
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	19	15	1.20	
貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバーシェアの推進	20	0	皆増	
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	30	9	3.36	
日本版ライドシェア等の活用実態等に関する調査	35	0	皆増	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	367	196	1.87	
[「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開] ※内数	[26,905]	[20,905]	1.29	総政局等
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	15,866	13,500	1.18	
（独）自動車事故対策機構千葉療護センターの機能強化	1,492	292	5.10	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,197	1,246	0.96	
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	1.00	
自動車アセスメント事業 ※内数	9,415	9,032	1.04	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,913	1,681	1.14	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	873	365	2.39	
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	1.00	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	95	44	2.18	
自動車運送事業の安全対策事業	386	354	1.09	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	65	54	1.20	
（歳入関係）一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	事項要求	6,500	0.00	

※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。
※上記の他に財政投融資を活用した物流施設・DX・GX投資の支援として132億円計上

主要施策別説明資料

1．次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

■ 2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を実現に向けて、次期「総合物流施策大綱」の策定を見据え、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を柱とする抜本的・総合的な施策を強力に推進する。

物流の効率化　【 4,432百万円（ 2,400百万円　1.9倍）】

日本全体の物流ネットワークの再構築の推進 【500百万円】

目　的

■ 陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新モーダルシフトや全国各地の幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点の整備等を通じて、日本全体の物流ネットワークの再構築を推進する。

内　容

■ 地域の産業振興等と連携しながら、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や地域の物流ネットワークの再構築を進める荷主・物流事業者の先進的な取組を支援する。

鉄道・内航海運への
モーダルシフトの強化

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を活用した
共同輸配送や中継輸送

新幹線等の貨客混載

■ 日本全体の物流ネットワークの中核となり、全国各地の幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点について、全体最適を見据えた政策的な配置を促すための調査・検討を行う。

ラストマイル配送の持続可能な提供の確保 【175百万円】

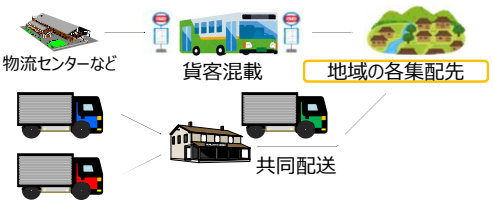
目　的

■ 物流の小口・多頻度化や人口減少・少子高齢化の進行を踏まえ、都市部・地方部を問わずに宅配便ドライバーの負担の軽減を図り、ラストマイル配送の持続可能な提供を確保する。

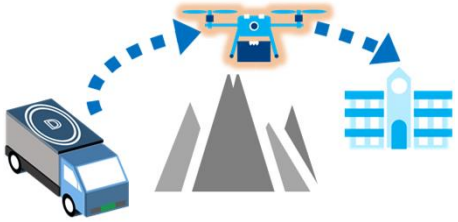
内　容

■ 荷主・物流事業者・地方自治体等の多様な主体が連携しながら、物流負荷の軽減に向けた受取拠点の整備、貨客混載・共同配送の推進、ドローン等の活用などを図る先進的な取組を支援する。

物流を支える地域の受取拠点の整備



過疎地域等における貨客混載・共同配送



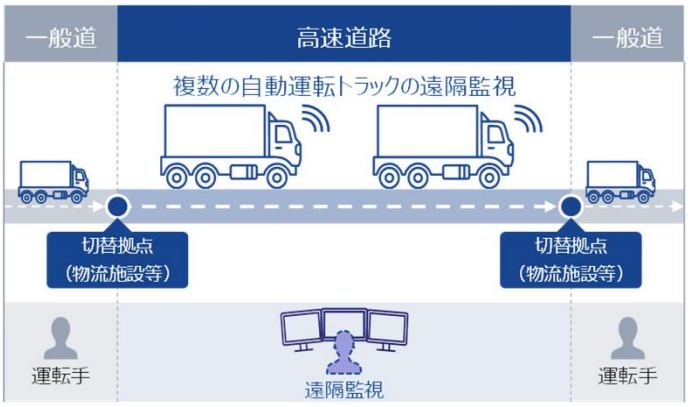
ドローンを活用したラストマイル配送

自動運転トラックの社会実装の推進 【327百万円】

目 的

■ 2026年度以降のレベル4自動運転トラックの社会実装に向けて、自動運転の1対多運行の実現やセミトレーラ、ダブル連結トラックでの自動運転の開発・導入等を進める事業者の取組を支援する。

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
- 自動運転トラックの活用に資する物流拠点の整備・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＞
- 自動運転トラックの車両購入費・部品費・架装費
- 自動運転トラックに対応した駐車スペース、トラックバース等の造成・舗装費用
- 自動運転トラックの1対多運行に向けた運行システム等の開発・構築費用
- 自動運転トラックの社会実装に向けた初年度の運行経費　等

多様な担い手の確保・育成のための環境整備 【472百万円】

目 的

■ 多様な人材が活躍できる職場環境整備に向けて、中小物流事業者における機械化・自動化・省人化・デジタル化などを支援するとともに、物流倉庫における外国人材の適正な受入環境を確保する。

内 容

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、物流標準化・データ連携、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

テールゲートリフター

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 【65百万円】

目 的

■ 災害時におけるサプライチェーンの維持・確保や支援物資物流の構築を図る。

内 容

■ 非常用電源設備の導入支援等により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。

非常用電源設備

商慣行の見直し　【 334百万円（ 69百万円　4.9倍） 】

目　的

■ 物流の「2024年問題」を契機として進められてきた物流の効率化とトラック運送事業者の取引環境の適正化に加え、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上に資する施策を講じることにより、物流の持続的かつ健全な発展を図る。

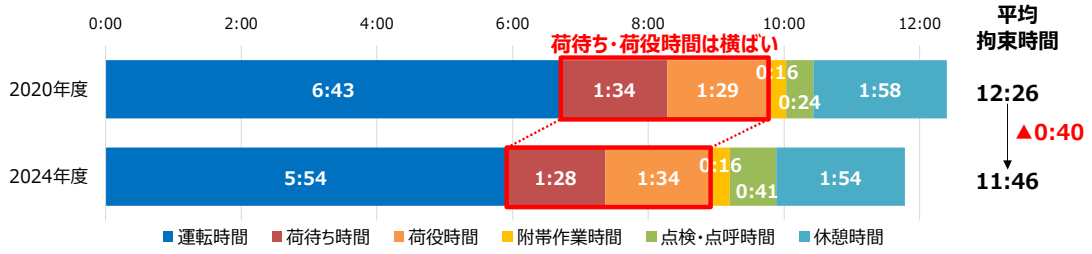
内　容

■ 来年4月１日の改正物流法の全面施行を見据え、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上等に向けた荷主・物流事業者に対する規制の執行体制を整備する。

■ 本年6月に公布されたトラック適正化二法の施行に向けて、トラック事業者の許可更新制度の導入に係る業務プロセスの構築等の検討や「適正原価」の設定に向けた実態調査等を行う。

■ 物流業界の多重取引構造の是正に資する事業者間の連携・マッチング等の実現に向けた環境整備やトラック・物流Gメンが悪質な荷主・元請事業者への是正指導等を的確に行うための調査等を行う。

トラックドライバーの１運行当たりの平均拘束時間とその内訳



出典：国土交通省「令和６年トラックドライバー調査（令和６年）」の結果より作成

トラック・物流Gメンの活動状況

荷主・消費者の行動変容等　【 295百万円（ 20百万円　14.8倍） 】

目　的

■ 改正物流法の全面施行を見据えた物流統括管理者間の連携やデジタル技術を活用した荷主・物流事業者間の協働・協調を促すとともに、再配達削減に向けて消費者が置き配などの多様な受取方法をより積極的に選択するための環境整備を推進する。

内　容

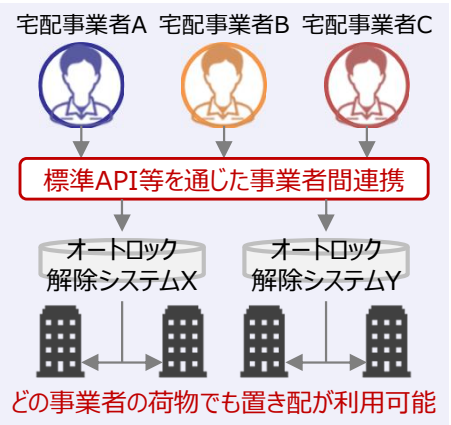
■ 物流統括管理者が主体となって複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める取組を支援し、物流コストに応じた運賃・商品価格の設定や物量の平準化などの物流改善を推進する。

■ 再配達削減に向けた消費者の受取方法の選択肢を増やすため、オートロック式マンションでの置き配や駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用等の普及・浸透を図る事業者の先進的な取組を支援する。

物流コストに応じた運賃・商品価格の設定

計画情報の連携による物量の平準化

オートロック式マンションにおける置き配



財政投融資計画要求額：13,200百万円

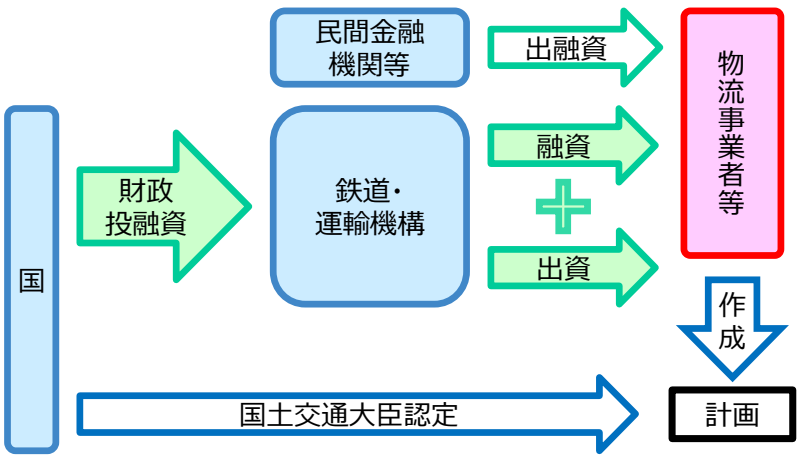
目　的

■ 我が国の産業の国際競争力強化、物流の小口・多頻度化への対応、環境負荷の低減、流通業務に必要な労働力の確保等に向けた荷主・物流事業者等の物流効率化の取組を支援する。

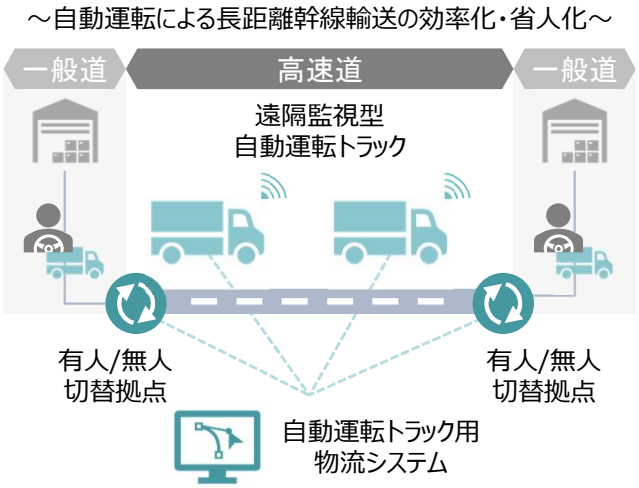
内　容

■ 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】



【事業イメージ】

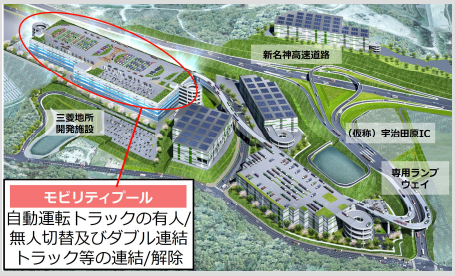


「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

物流の「2024年問題」については、令和５年６月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民の取組の成果等により、2025年度に入ってからも物流の機能を維持できています。一方で、2030年度には34%の輸送力不足が見込まれており、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていくことが不可欠です。

こうした中、令和７年３月の関係閣僚会議では、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付けた上で、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映した次期「総合物流施策大綱」を策定すべく、早急に検討を開始するよう指示がありました。これを受け、本年５月に、次期「物流大綱」の策定に向けた国土交通省・経済産業省・農林水産省の３省合同の有識者検討会を立ち上げ、物流の常識を根本から革新していくための施策の具体化・深度化の検討を進めているところです。

また、地方公共団体の産業振興やまちづくり等と連携しながら、自動運転トラック等の革新的車両に対応した基幹的な物流拠点の整備や地域の経済活動の核となる物流拠点の整備・再構築を支援してまいります。



自動運転等に対応した基幹的な物流拠点

中継輸送・共同輸送拠点

ドローン配送拠点

2．脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のＧＸの推進

■ トラック・バス等商用車の電動化技術、水素や合成燃料をはじめとするカーボンニュートラル燃料の実用化へ向けた開発促進を強化する。
■ 再エネ導入とグリーン電力について、自動車分野における活用を推進する。

商用電動車の性能評価・導入促進事業　【96百万円（新規）】

目　的

商用電動車のバッテリー再利用及び再生可能エネルギー電力の蓄電・余剰電力の活用等により、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し、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の公表制度創設に向けた調査を行うとともに、運送事業者(トラック・バス・タクシー)、地方公共団体、再生可能エネルギー発電事業者等の連携の下、電気自動車、再生可能エネルギー、蓄電池を組み合わせたモデルの実証事業を実施する。

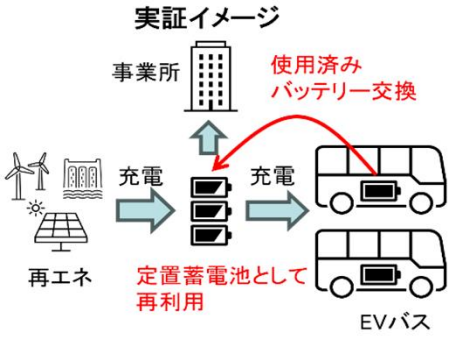
✓ 商用電動車の導入ガイドライン（手引き）の策定

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

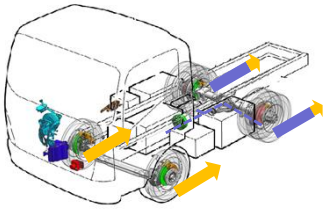
【 571百万円（ 563百万円　1.0倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目　的

運輸部門におけるCO_2排出量の約4割を占めるトラック・バスに関して、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

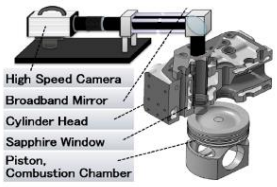
① 重量車の電動化へ向けた対応



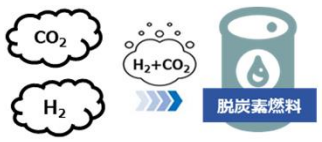
電費向上に資する大型車向けブレーキ回生技術の開発を実施する。

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

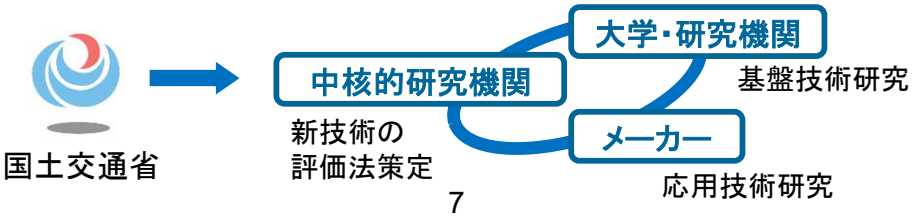


水素燃焼特性の解明及びその高効率利用を図る。



合成燃料等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



目　的

- 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

補助対象車両の例

EVトラック/バン

FCVトラック

【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バス

FCVバス

【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4　等

補助対象車両の例

EVタクシー

PHEVタクシー

FCVタクシー

※GX建機も補助対象

【充電設備等】補助率：1/2　等

補助対象設備の例

充電設備

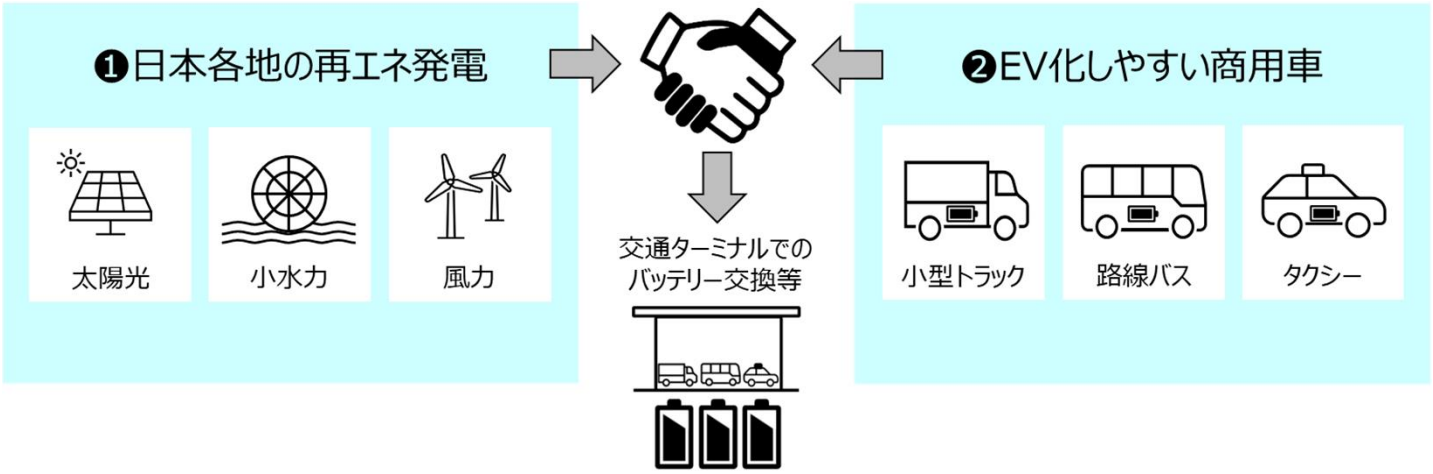
※本事業において、車両等と一体的に導入するものに限る

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て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。

再エネ × 商用車 ＝ 地方創生（イメージ）

- ✓ ❶日本各地における再エネ発電ポテンシャルの顕在化と、❷EV化しやすい商用車のエネルギー転換とを「新結合」
- ✓ 再エネ地産地消の強化を通じて、**地方創生（地域内経済循環）の原資**を創出



- ✓ 再エネ地産地消による**「地方創生の原資創出」**、燃料コスト削減による**「ラストマイル輸送の持続性向上」**、エネルギー自給率向上による**「地域防災力の向上」**と**「エネルギー安全保障への寄与」**、電気の宅配による**「送配電コストの削減」**を同時に実現

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

■ 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。

自動運転（レベル４）法規要件の策定

【231百万円（ 185百万円　1.2倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目　的

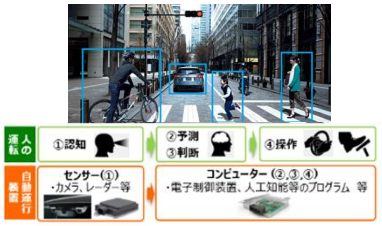
自動運転車の社会実装に向けて、三位一体の総合的な安全対策のあり方や国際的な議論・動向等を踏まえ、自動運転（レベル４）車両としての責任範囲と判断のあり方の両面から、社会が受け入れられる自動運転車の安全水準を明確化するために調査検討を行う。

内　容

三位一体の総合的な安全対策の検討

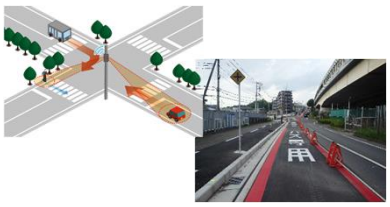
自動運転車による安全確保

- 車両や自動運転システムの性能等に応じて、自動運転車としての確保すべき責任範囲等を明確化



走行環境から得られる安全対策

- 路車協調インフラ等の活用における安全確保について整理



交通参加者の理解促進

- 「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などを行い、現状の社会受容性を把握しつつ、社会が受け入れられる安全水準を検討

アンケート調査結果

三位一体の安全対策を踏まえた自動運転の安全確保に関するガイドライン等の改訂

自動運転移動サービスの実現（自動運転レベル４の社会実装）

自動車登録検査関係手続のデジタル化

【5,979百万円（ 2,881百万円　2.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目　的

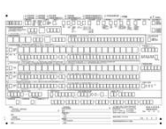
自動車登録検査関係手続のデジタル化を更に進めることにより、申請者や関係事業者の利便性の向上や、職員の業務効率化を図る。

内　容

・令和10年1月に、次期MOTAS（自動車登録検査業務電子情報処理システム）を導入予定。
・これに合わせて、自動車登録検査関係手続きのデジタル化を推進するべく、「ペーパーレス化」「キャッシュレス化」「OSSの利便性向上」の検討を進める。

ペーパーレス化

自動受付機の導入により、デジタル入力（紙申請書記入不要）を可能とし、ペーパーレス化を推進。車検証等の自動交付機の導入により、利便性向上・業務効率化



紙申請

ペーパーレス申請

キャッシュレス化

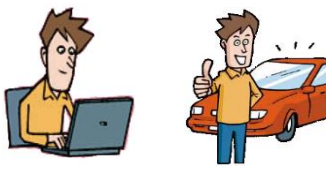
手数料・税の納付について、クレジットカード、二次元コード等による支払いを可能とし、更なるキャッシュレス化を推進

印紙支払

キャッシュレス支払

OSSの利便性向上

オンライン申請（OSS）の更なる利便性向上を図るべく、対象手続きの拡大、ワンクリック支払いの実現等を推進



オンライン申請の使い勝手向上

自動車の技術・基準の国際標準化等の推進　【747百万円（ 666百万円　1.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目　的

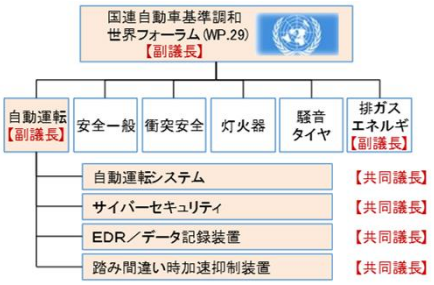
グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国の自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するため、日本の技術・基準の国際標準化等を推進する。

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CO_2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。
- 日本の安全環境技術やアジア地域の交通環境を踏まえた制度整備を促進するとともに、WP.29における協力体制を強固なものとする。

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　【19百万円（ 15百万円　1.2倍）】

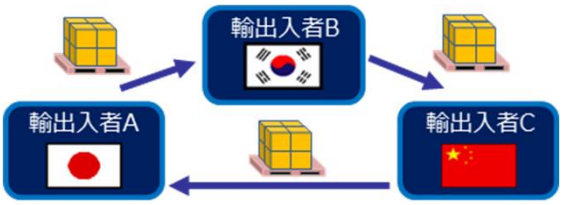
目　的

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。



＜パレットのリターナブル利用＞

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、物流に関する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、官民学連携による国際標準化に関するセミナーなどを開催し、国際規格の普及や新たな規格提案に向けた対応方針や戦略等を検討する。

＜日本式コールドチェーンの普及＞

貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバーシェアの推進　【20百万円（新規）】

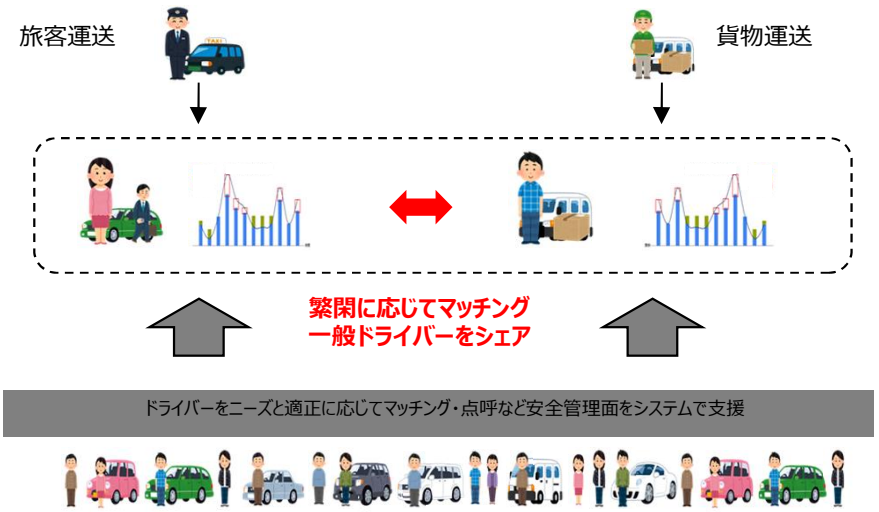
目　的

ラストマイルを担うタクシー業界・宅配事業のドライバー不足に対応するために、業界の垣根を越えた柔軟な協力の仕組み（旅客・貨物間にとどまらないドライバーのシェア）を構築し、好事例を全国に普及させる。

内　容

・タクシー・宅配事業におけるドライバーの供給等に関する状況は、
■過疎地域におけるタクシー等の不足
■郊外地域におけるタクシー需要低下時間帯の存在
■都市部における宅配の高い再配達率
等、事業者や地域によって課題が異なるため、複数の地域における移動・宅配の需要及びドライバーの供給可能性について検討する。

・地域の実情に応じた柔軟な協力の仕組みの構築を目指す。



都市部・郊外・過疎地域における実証実験のほか、協議会での関係者の意見交換等を経てドライバーシェアの方向性を結論付ける。

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　【30百万円（ 9百万円　3.4倍）】

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）において、特定技能外国人の受入れが開始し、今後、受入人数を拡大させていく必要がある中で、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、分野別の協議会において、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入れられるよう、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

＜主な協議内容＞
1. 特定技能外国人の受入れ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れを促進する。

日本版ライドシェア等の活用実態等に関する調査　【35百万円（新規）】

目　的

昨今のドライバー不足等により全国において移動の足が不足している事態が生じているため、タクシー、乗合バス、乗合タクシー、自家用車活用事業（日本版ライドシェア）等の多様な交通モードにおける活用実態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

■ **各交通モードにおける活用実態等に関する調査**

タクシー等の移動需要に対する対応度合や「移動の足」の不足状態の解消度合について調査・分析

タクシー

乗合バス

■ **交通の持続可能性等に関する調査**

- タクシー、乗合バス、乗合タクシー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
- 完全キャッシュレスバスの普及促進に向けた調査・分析

乗合タクシー

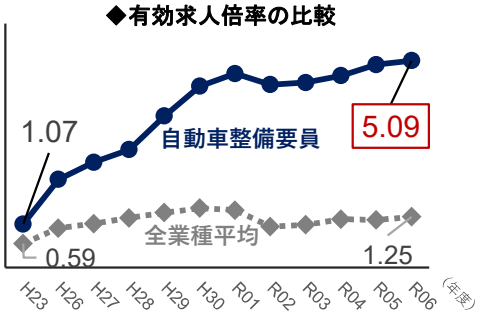
日本版ライドシェア

自動車整備業の人材確保・育成の推進　【 367百万円（ 196百万円　1.9倍）】
（一般会計、自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目　的

自動車整備業においては、有効求人倍率は5.09となるなど人材不足が深刻な状況にあり、全国どの地域でも自動車整備を受けられる環境を維持するため、自動車整備士の魅力を向上し、整備人材の確保・育成を進められる環境を整備する。

◆有効求人倍率の比較



内　容

自動車整備士の魅力向上・職業PR

- 自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりガイドラインの周知・改正等
- 若年層等への整備士体験等による職業PR

◆ 整備士体験

自動車整備事業者等への人材確保・育成支援

- 自動車整備事業者間又は他分野間の整備事業連携の支援
- 円滑な外国人材受入れに関する調査
- 省力化機器・設備等の導入推進支援
- 養成施設における人材確保・育成対策（設備・教材・学生確保支援策等）の効果検証

◆ 円滑な外国人材の受入れ

修理作業による工賃等の調査

- 多様な車種における事故車修理標準作業時間の調査
- 工賃等の動向の調査

◆ 事故車の修理作業

◆ 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

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、高度なサービスの事業化（自動運転2.0）を推進してまいります。

これまで（自動運転１．０）

＜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

レベル４自動運転の実装地域
（８か所）

次のステージへ

これから（自動運転２．０）

＜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

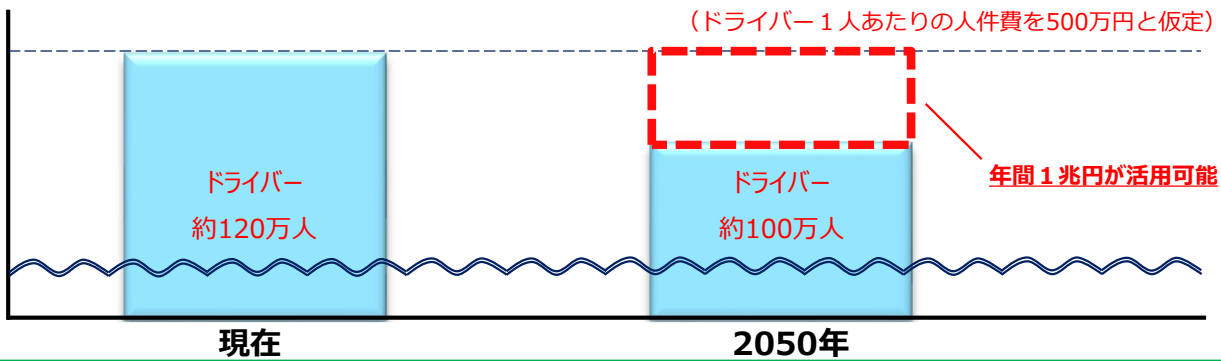
大型バス

タクシー

１人が複数車両を
遠隔監視する「１対N」

【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、事業者において、人件費減少分に相当する年間１兆円が活用可能な投資余力が生まれる**



（関連事項）「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開　【総合政策局等】

地域公共交通確保維持改善事業等　令和８年度要求額 ２６９億円（２０９億円 1.29倍）

・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）5,862億円の内数（4,874億円の内数）

・訪日外国人旅行者受入環境整備　9億円の内数（7億円の内数）

内 容

○ **運転者等の担い手不足等に起因して、減便・廃線等が相次ぐ中、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことは喫緊の課題。**

○ **判明した全国約2,500の「交通空白」について、「取組方針2025」に基づき集中対策期間（R7～9）での解消を図るため、地域の実情に応じてデマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入に加え、新たな制度的枠組みの構築と併せて、複数の自治体や交通事業者等の共同化・協業化等の地域における体制強化を強力に推進し、地域交通の「リ・デザイン」を全国に展開することで、持続可能な地域交通の実現を図る。**

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

■ **集中対策期間における「交通空白」解消**

- **都道府県の先導、多様な主体の連携・協働**によるものも含め、**デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保を総合的に後押し**
  （調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）
- **「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」 パイロット・プロジェクト**推進
  （官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開）
- 交通分野における**人材確保支援**（2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援）

公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ **訪日外国人旅行者受入環境整備**（観光庁予算）

- 公共/日本版ライドシェア等活用による**観光地の二次交通の高度化**
- 乗場・待合環境整備等の**二次交通へのアクセスの円滑化**
- **多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入**等の**公共交通機関における受入環境整備**

共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化による持続可能な地域交通の実現

■ **共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保**

- 交通サービス提供に当たって**複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化を後押し**
  （運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、団体の立ち上げ、車両・システム・運行費等への支援）
- **自治体等を核とした地域交通の連携体制強化**
  （地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
- **事業者・他分野連携によるMaaS等の高度サービス実装支援**

複数事業者による共同化

■ **地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援**

- 「交通空白」解消に向けた**実態把握・モビリティデータの利活用**や、**共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更** への支援
- **共同化してサービスを提供するための事業計画策定** 等への支援

■ **財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施**

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

■ **自動運転の事業化に向けた重点支援**

■ **地域交通DXによる生産性等の向上**
（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）

■ **EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援**

自動運転バス

■ **ローカル鉄道再構築**
（再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援）

■ **地域公共交通再構築**
（社会資本整備総合交付金）
（地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援）

ハイブリッド気動車イメージ

新造車両・ICカードの導入

地域公共交通の維持・確保等

■ **生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等**

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策
- 安全に問題があるバス停の移設等

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　【1,492百万円（ 292百万円　5.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

目　的

以下の課題に対応するために、千葉療護センターの機能強化を図る。
- 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

施設の老朽化対策や被害者ニーズへの対応を踏まえ、千葉療護センターのリニューアル工事を進める。

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　【1,197百万円（ 1,246百万円　1.0倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

目　的

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

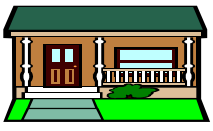
介護者なき後を見据えた受入環境整備の促進

■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。

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。

介護事業所等



補助

国土交通省

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。

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　【300百万円（ 300百万円　1.0倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

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　【9,415百万円の内数（ 9,032百万円の内数）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

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8年度は、令和9年度以降で新たに実施予定の「商用車の安全性能評価」の導入に向けた調査、ならびに評価方法の見直しが予定されている「新オフセット前面衝突試験」、「側面衝突試験」の評価方法改善に向けた調査を実施する。

予防安全性能評価（8項目）

衝突被害軽減ブレーキ

等

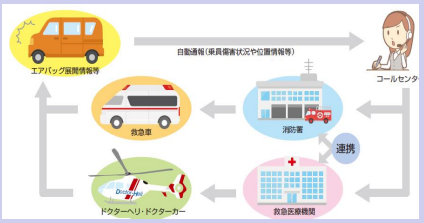
衝突安全性能評価（8項目）

新オフセット前面衝突

等

事故後被害軽減性能評価（1項目）

事故自動緊急通報装置



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2024』
ファイブスター大賞受賞
トヨタ「クラウン（セダン）」

自動車運送事業の安全総合対策事業

【1,913百万円（ 1,681百万円　1.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

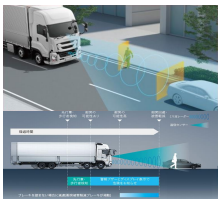
目　的

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

車輪脱落予兆検知装置

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）



○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）　・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　・ドライバー異常時対応システム
・アルコール・インターロック　・事故自動通報システム　・車輪脱落予兆検知装置
・道路標識注意喚起装置　・先進ライト　・オートレベリング　等

○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

自動点呼機器

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1／3、1／2
【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）

専用の解析ソフトで分析

通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー　一体型

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1／3、1／2
【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
貸切バス運転者の実地型研修
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・研修を通じて、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・大血管疾患、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

【873百万円（ 365百万円　2.4倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

目　的

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、整備事業者によ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。

スキャンツールとは

○　自動車のコンピューターに接続し、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置等の故障情報を読み出すツール

○　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

○　自動車の高度化に伴い、スキャンツールの高機能化及び汎用化が必要

内　容

○ スキャンツール等の導入支援

- 補助率：　購入価格の1／3 又は 1／4 ※
- 上限額：　1事業場あたり最大30万円

※ 機能が限定される一部スキャンツールのみ

○ スキャンツール普及促進のための実態調査

自動車の高度化に対応した機能や汎用性、整備事業規模別の使用実態等を含め、課題及び更新状況を調査し、解決策を検討

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　【130百万円（ 130百万円　1.0倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

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等の作成】

自動車運送事業者に対する監査体制の強化　【95百万円（ 44百万円　2.2倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

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。

観光バス

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。

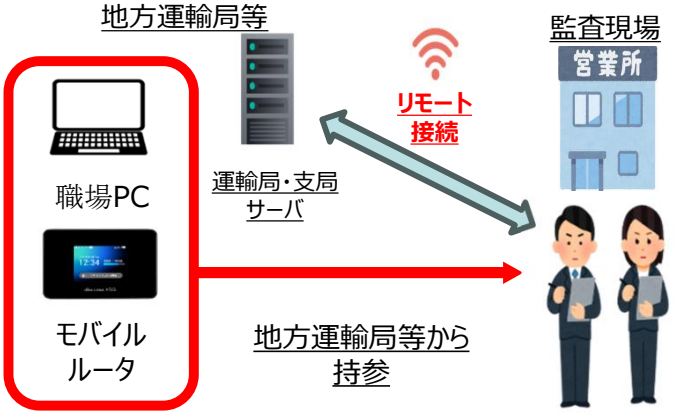
調査表

覆面調査員

【調査内容】
休憩時間の確保、
運転者の交替の状況　等

②監査業務の効率化

ICT機器等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る。また、監査業務効率化手法に係る調査・検討も併せて行う。



自動車運送事業の安全対策事業

【386百万円（ 354百万円　1.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

目　的

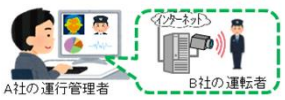
自動車運送事業の運行管理における安全性の向上や、労働環境の改善、人手不足の解消等のほか、重大事故の発生や軽貨物自動車による事故の急増等も踏まえ、事業用自動車の総合的な安全対策を推進する。

内　容

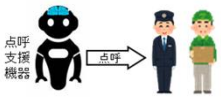
①運行管理の高度化

ICT技術の活用による、[1]運行管理者の働き方に資する点呼制度の活用促進に係る周知・啓発、[2]運行管理業務の一元化のさらなる安全性・利便性向上、[3]運行中の動態管理による安全性向上に向けた調査・検討を行う。

[1]



遠隔点呼



自動点呼

[2]

運行管理業務の一元化

[3]

デジタコの普及促進等

②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、貨物軽の安全規制強化の周知等、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。

③事故防止意識醸成

軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないため、国及び運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を継続的に取組むための調査・検討を行う。

高齢運転者等の事故防止対策の推進

【65百万円（ 54百万円　1.2倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

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

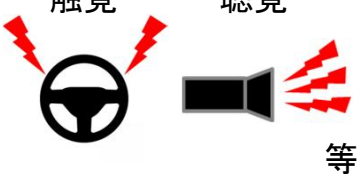
①　高齢運転者の運転行動の把握

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、事故防止対策を検討。

②　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。

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

③　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。

逆走事故

危険事象の分析とその対策の検討を通じて共通指針を示し、事業者の開発を促すことで、交通事故防止を図る。

概　要

■ 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、5,741億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5,741億円（令和7年度末見込み）	
元本	4,848億円
利子相当額	893億円

繰入額
11,200億円

令和6年度までの繰戻額
7,337億円

令和7年度繰戻額
65億円

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**

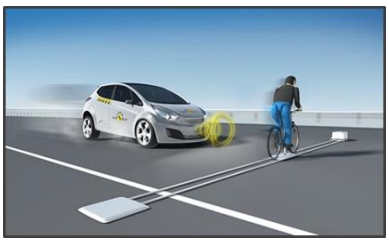
■ **被害者支援**

○ 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８年度
税制改正

令和8年度税制改正要望

税制改正要望事項

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%	
自家	3%			2%		1%			非課税
営業	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%	
自家	対象外			▲75%
営業	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

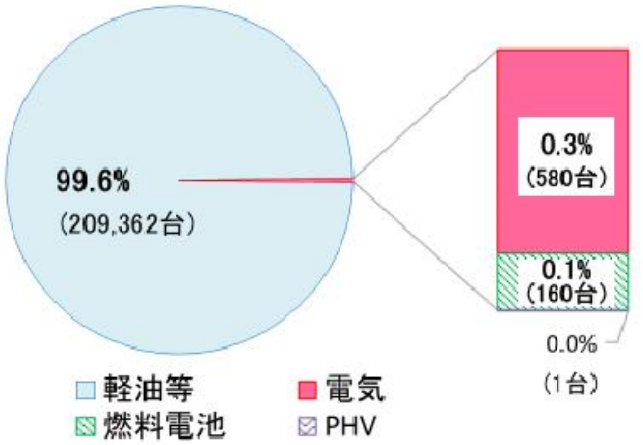
○ 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げており、**運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められている**ところ。

○ **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。

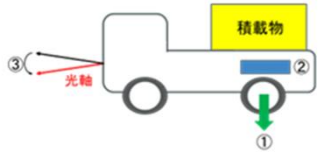
○ 特に、トラック・バスなどの大型車両は、事故発生時の被害が大きくなりやすく、**高い事故防止・被害軽減効果が期待される先進安全技術を搭載した車両の早期の普及・導入が求められている**。他方、そうした車両は従来のものより高額であるため、**車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠**である。

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	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

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 〕

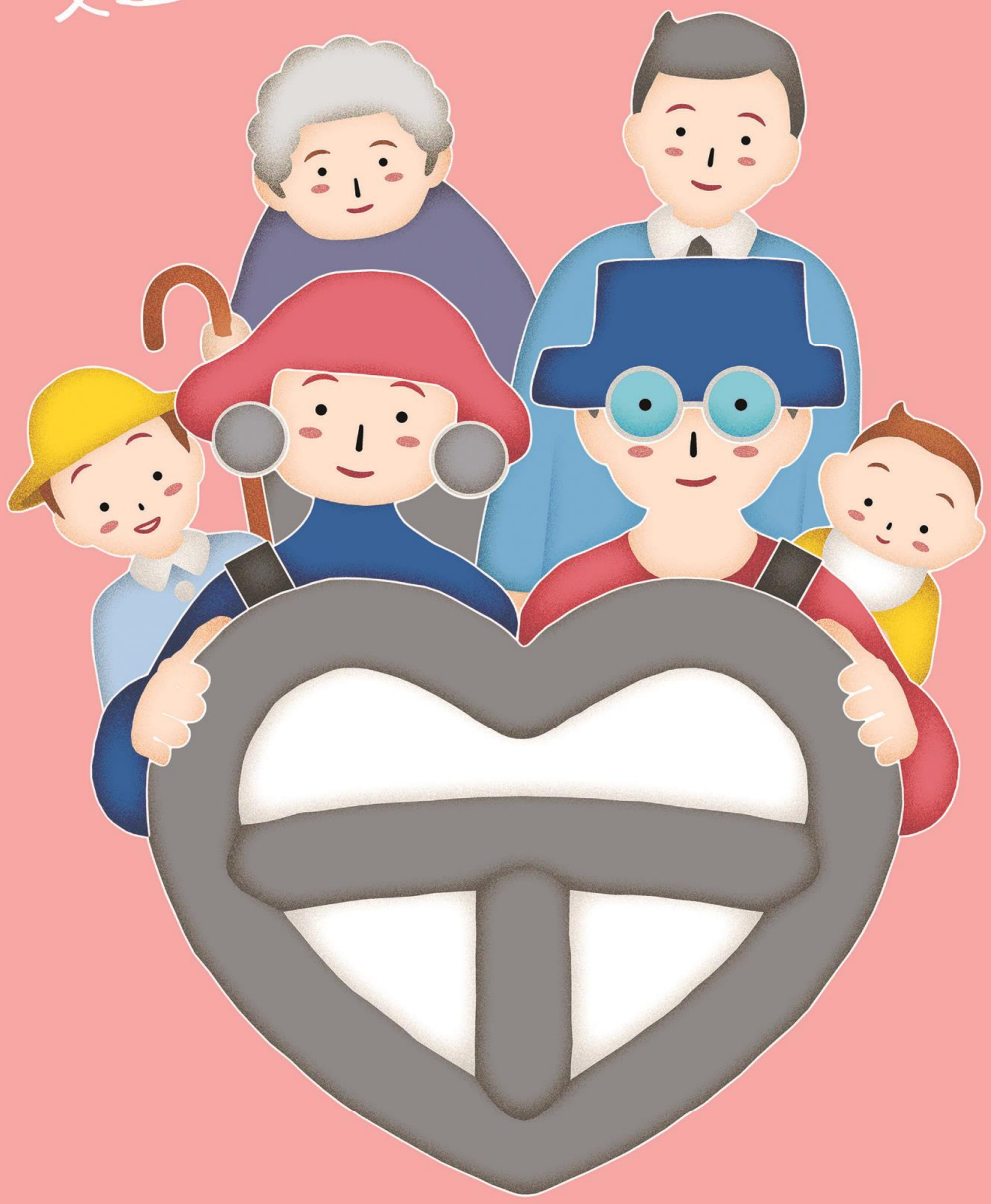
リフト付きバス（乗車定員30人未満）

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。

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を支えている。



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

NASVA

国土交通省

（この冊子は、再生紙を使用しています。）