

令和8年度

物流・自動車局関係予算概要

国土交通省物流・自動車局

# 目 次

## I. 予算

- 令和8年度予算、令和7年度補正予算概要 . . . . . 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 . . . . . 5
  - 2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進 . . . . . 9
  - 3. 自動車分野のDXや技術開発による事業基盤強化等の推進 . . . . . 11
  - 4. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進 . . . . . 15
  - 5. 輸入自動車の安心・安全の確保 . . . . . 17
  - 6. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等 . . . . . 18

## II. 税制

- 令和8年度税制改正 . . . . . 25

# 令和8年度予算概要

## 予算概要

(単位：億円)

	8年度当初 + 7年度補正				7年度当初
	(うち8年度当初・対前年度伸率)		(うち7年度補正)		
一般会計	155	= 16 (1.0倍)	+ 140		15
自動車安全特別会計	784	= 684 (1.0倍)	+ 100		659
<b>合計</b>	<b>939</b>	<b>= 700 (1.1倍)</b>	<b>+ 240</b>		<b>674</b>
(うち、物流関係)	<b>97</b>	<b>= 26 (1.1倍)</b>	<b>+ 71</b>		<b>25</b>

★上記に加え、一般会計から5,741億円全額を一括繰入

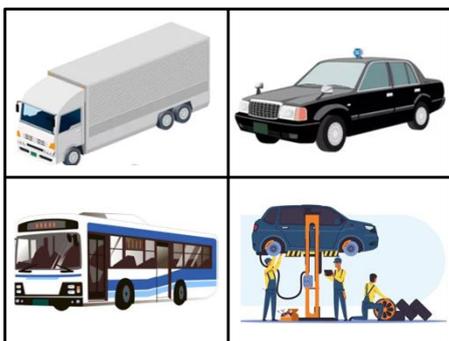
## 予算の6本柱

### 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. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進



- 人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取組を通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

### 3. 自動車分野のDXや技術開発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. 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。

### 5. 輸入自動車の安心・安全の確保



- 日米間の枠組み合意についての共同声明において、「米国で製造され、かつ、米国で安全が認証された乗用車について、日本国内での販売のため追加試験なしで受入れ」るとされたことを踏まえ、国民の安心・安全を確保しつつ、輸入車を日本市場に受け入れるために必要な対策を推進する。

歩行者対応衝突被害軽減  
ブレーキの性能評価(イメージ)

### 6. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等



自動車事故被害者を  
受け入れる専門病院  
(療護センター)

- 自動車事故により重い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年度当初予算・R7年度補正予算			R7年度 当初予算	備考	
	R8年度 当初予算	増減率	R7年度 補正予算			
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	9,749	2,623	1.05	7,126	2,488	
物流の効率化	8,275	2,545	1.06	5,730	2,400	
商慣行の見直し	528	68	0.99	461	69	
荷主・消費者の行動変容	845	10	0.50	835	20	
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	-	-	100	0	
2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進	5,899	203	0.99	5,695	205	
自動車運送業における人手不足対策支援について	5,566	-	-	5,566	0	
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	35	6	0.64	29	9	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	247	197	1.01	50	196	
白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた調査事業	50	-	-	50	0	
3. 自動車分野のDXや技術開発による事業基盤強化等の推進	8,721	6,946	1.86	1,775	3,741	
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	1,276	1	0.08	1,275	8	再掲
自動運転（レベル4）法規要件の策定	231	231	1.24	-	185	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	5,979	5,979	2.08	-	2,881	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	735	735	1.10	-	666	
高度安全運転支援システム普及促進事業	500	-	-	500	0	
[「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	[55,764]	[20,560]	-	[35,204]	[20,905]	総政局等
4. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	1,190	571	1.01	618	563	
商用電動車の性能評価・導入促進事業	618	0	皆増	618	0	
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	571	1.01	-	563	
5. 輸入自動車の安心・安全の確保	3,828	-	-	3,828	0	
輸入車安全対策事業	3,828	-	-	3,828	0	
6. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	16,531	14,684	1.09	1,847	13,500	
(独)自動車事故対策機構千葉療護センターの老朽化対策	1,492	1,492	5.10	-	292	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,174	1,174	0.94	-	1,246	
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	-	300	
自動車アセスメント事業 ※内数	8,754	8,754	-	-	9,032	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,913	1,913	1.14	-	1,681	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	392	392	1.07	-	365	
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	-	130	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	88	88	2.01	-	44	
自動車運送事業の安全対策事業	386	386	1.09	-	354	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	55	55	1.02	-	54	
自動車事故被害者救済対策等の充実	1,847	-	-	1,847	0	
(歳入関係) 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	574,060	-	皆減	574,060	6,500	R7補正予算にて全額返済

※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资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援として119億円計上

# 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。

## 物流の効率化

【8,275百万円（2,400百万円 3.5倍）】  
（一般会計、自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

※2,545百万円[R8当初]、5,730百万円[R7補正]  
※自動車安全特別会計を含む

## 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進

【31百万円[R8当初]、1,030百万円[R7補正]】

### 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[R7補正]】

### 目的

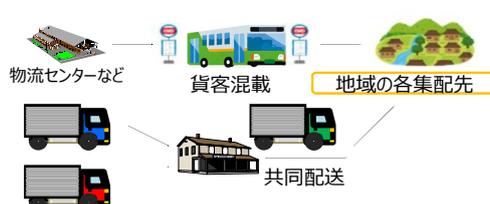
- 物流の小口・多頻度化や人口減少・少子高齢化の進行を踏まえ、都市部・地方部を問わずに宅配便ドライバーの負担の軽減を図り、ラストマイル配送の持続可能な提供を確保する。

### 内容

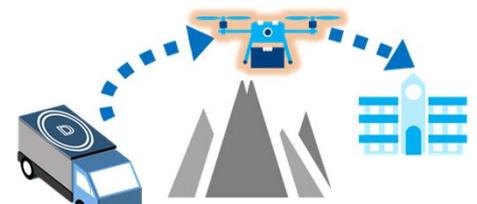
- 荷主・物流事業者・地方自治体等の多様な主体が連携しながら、物流負荷の軽減に向けた受取拠点の整備、貨客混載・共同配送の推進、ドローン等の活用などを図る先進的な取組を支援する。



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 【1,275百万円[R7補正]】

### 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>

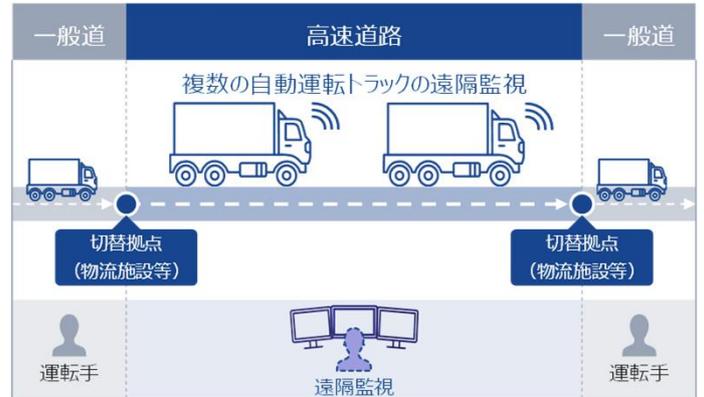
- 物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送
- 自動運転トラックの活用に資する物流拠点の整備・最適化 等

#### <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



## 中小物流事業者の労働生産性の向上等の推進 【1,550百万円[R7補正]】

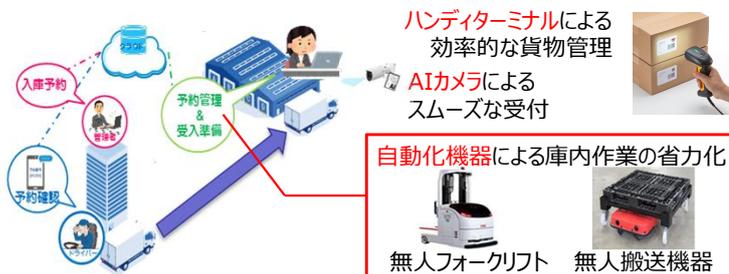
### 目的

- 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



トラック搭載クレーン

#### 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

## 災害時の物流拠点の機能強化等 【15百万円[R8当初]、600百万円[R7補正]】

### 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

※68百万円[R8当初]、461百万円[R7補正]

目的

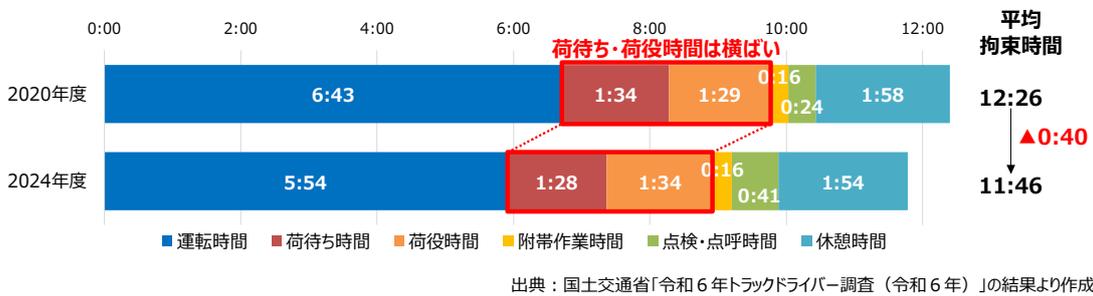
- 物流の「2024年問題」を契機として進められてきた物流の効率化とトラック運送事業者の取引環境の適正化に加え、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上に資する施策を講じることにより、物流の持続的かつ健全な発展を図る。

内容

- 令和8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。
- 令和7年6月に公布されたトラック適正化2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

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

【 845百万円（ 20百万円 42.3倍） 】

※10百万円[R8当初]、835百万円[R7補正]

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。
- 物流負荷の低減に向けて、物流に配慮した注文方法の普及促進や再配達の削減に向けた置き配サービスの事業者間連携等を進め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

物流に優しい注文方法の普及・浸透



財政投融資：[R8当初] 2,400百万円  
[R7補正] 9,500百万円

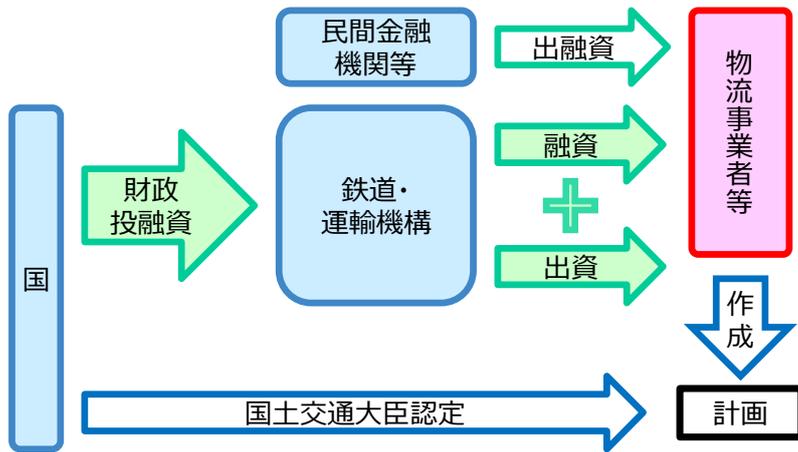
目的

- 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。

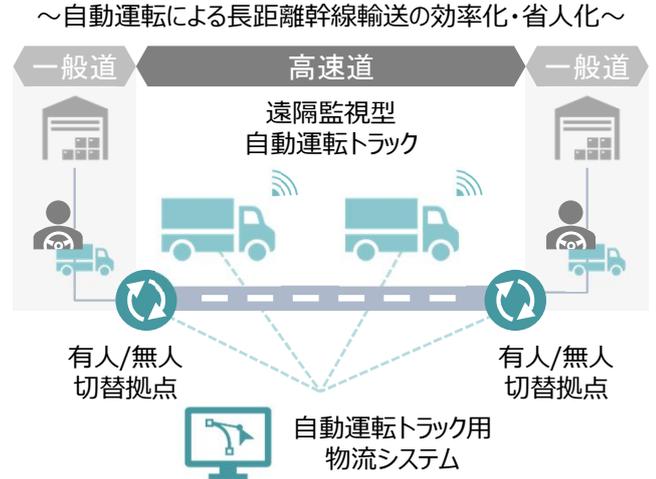
内容

- 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】



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

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、2024年度を越えても物流の機能を維持できています。一方で、担い手不足が深刻化していく中で、必要な物流の機能を維持していくためには、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、令和7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おります。

また、地方公共団体の産業振興やまちづくり等の連携を踏まえた、中継輸送機能等を持った物流拠点の整備・再構築を支援してまいります。



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



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)



ドローン配送拠点

## 2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

- 人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取組を通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

### 自動車運送業における人手不足対策支援について

【5,566百万円[R7補正] (新規)】

#### 目的

- ・地域の日常生活・社会経済活動の基盤となるバス・タクシー事業において、担い手の確保が喫緊の課題となっている。
- ・足もとでは、「交通空白」の解消に向けて、地域ごとに今後の地域公共交通のあり方を検討している最中であり、人手不足によりバス・タクシー事業者が事業の縮小をすれば、地域の公共交通の維持が困難となるおそれがあるため、人手不足対策支援を行う。



#### 内容

##### <補助対象経費>

- ・人材確保セミナーの開催経費
- ・二種免許取得等に関する経費
- ・女性用控え室等の整備経費 等

##### <補助対象事業者>

バス事業者、タクシー事業者等



<人材確保セミナー>



<2種免許取得>



<女性用控え室>

※トラック事業における人手不足対策については、6頁の「中小物流事業者の労働生産性の向上等の推進」に含まれる。

### 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

【35百万円 (9百万円 3.9倍)】

#### 目的

※6百万円[R8当初]、29百万円[R7補正]

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。

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、自動車整備事業の持続による安全の確保のため、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。

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

自動車整備事業の持続に向けた支援・調査

- 省力化機器・設備等の導入推進支援
- 地域差を含む整備需給状況、賃金、機器・設備投資の負担等の調査

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
- 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

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

◆有効求人倍率の比較



◆整備士体験



◆円滑な外国人材の受入れ



◆事故車の修理作業



◆修理工賃の一般的な計算式

$$\text{修理工賃} = (\text{標準作業時間}) \times (\text{工賃単価}) \text{の合計}$$

白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた調査事業

目的

- 訪日外国人旅行者の増加に伴い、空港や観光地等において、道路運送法違反となる、いわゆる「白タク」行為やハイヤーによる違法な「客引き」行為等が問題化していることから、こうした事態を改善し、旅行者が安全・安心な交通手段を選択できるような環境を整備する。

内容

- 「白タク」や違法なハイヤーの利用防止を図るための広報活動や、海外のSNS等を活用した効果的な啓発活動を実施する。その上で、白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた効果的な手法を検討する。

白タク行為防止に係る調査を行っている様子



訪日外国人旅行者に配布している白タク防止に係るチラシ



訪日外国人旅行者に配布している客引きハイヤーの利用防止に係るチラシ



### 3. 自動車分野のDXや技術開発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とともに、デジタル技術の活用による生産性向上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[R8当初]（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

これまでの路線バス等の限定的な走行環境下における自動運転サービスだけでなく、ロボタクシー等の面的で多様な走行環境下における自動運転サービスの円滑な社会実装を推進するため、自動運転車（レベル4）の安全基準※について、自動運転車が確保すべき安全の範囲や水準の、さらなる具体化・明確化を行うための調査検討を行う。

##### ※安全基準の例

自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。

##### 定路線バス



##### ロボタクシー



##### 内容

現行の技術レベルにおけるレベル4自動運転の標準的な安全性評価手法を策定するために、下記等の調査研究を行い、自動運転の安全確保に関するガイドラインの改訂を行う。

- ・過去の自動車の死亡事故から安全性評価すべき標準的なリスクシナリオを整理
- ・シミュレーションを活用した安全性評価の手法の検討
- ・安全性評価に資する定量的な指標の検討

#### 自動車登録検査関係手続のデジタル化

【5,979百万円[R8当初]（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

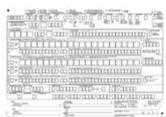
自動受付機の導入により、デジタル入力(紙申請書記入不要)を可能とし、ペーパーレス化を推進。車検証等の自動交付機の導入により、利便性向上・業務効率化

##### 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

##### 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



紙申請



ペーパーレス申請

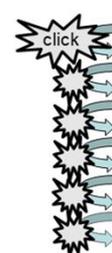


印紙支払



キャッシュレス支払

**現行**  
都度、支払操作が必要  
(操作しないとは次の手続・審査に進まない)



**ワンクリック化**  
最初の承認操作のみ  
(各手続・審査完了後、自動で次の手続・審査へ)



目的

我が国の自動車メーカー等がグローバルに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。

- 目標：・自動運転、電動化等の重要分野の国際基準獲得
- ・重要な会議の議長職獲得
- ・国際基準のアジア諸国等への展開

内容

日本の技術・基準をベースにした国際基準の提案やアジア諸国との連携等に必要な調査・研究の実施

○ 国際基準の獲得

- ・ 自動運転等に関する国際会議への対応  
 （自動運転分野は年間40回以上、その他の分野を含め年間100回以上）
- ・ 基準案作成やエビデンス提供のための調査・研究の実施

○ アジア諸国等への展開

- ・ アジア諸国等との二国間会合、官民フォーラム、専門家会議の開催等を通じた国連の車両等の相互承認協定（1958年協定）への加入と国際基準の採用促進  
 （参加者のべ数：官民フォーラム：約110名、専門家会議120名以上）
- ・ WP.29での日本の議長職獲得のための協力関係の構築



<官民フォーラム>

高度安全運転支援システム普及促進事業

【500百万円[R7補正]（新規）】  
 （自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

目的

今般急速に技術開発が進みつつあり、従来型の安全運転支援システムを搭載した車両（ASV：先進安全自動車）より、汎用性が高く、高齢運転者事故等の削減に効果的であることが期待されている、AIを活用した高度な安全運転支援システムを搭載した車両について、一定の安全性や運転支援機能を有することを国が「性能認定」することにより、消費者・ユーザーの信頼を高め、事故削減に効果的な高度な安全運転支援機能を有する車の開発・普及を促進し、事故による人的・経済的損失を減らすことを目指す。

内容

AIを活用した高度な安全運転支援システムを搭載した車両を認定するために必要な性能評価手法の調査・検討、認定制度の運用に必要な設備・体制等について下記調査研究の上、性能認定制度の試験運用を行う。

- 国内外の技術・開発動向、評価手法調査
- AIを活用した安全運転支援技術の評価手法の検討・策定
- 認定制度運用に必要な設備・体制等の調査・整備



性能認定制度を創設し、AIを活用した高度な安全運転支援システムを搭載した車両の安全性能を「可視化」することで、市場における技術開発競争を促進するとともに、自動車ユーザーが安全性の高いシステムを搭載した車両を選択しやすい環境を整備し、事故削減に効果的なAIを活用した高度な安全運転支援システムを搭載した車両の普及を促進。



## 自動運転の社会実装の加速に向けた取り組み

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、高度な自動運転移動サービスの早期事業化を推進してまいります。

### 事業化推進

- 既存バス路線における自動運転車両の導入や一人が複数車両を遠隔監視する仕組みなど、運転手不足の課題解決に、より効果の高い、**高度なサービス**への支援を強化
- 1地域にとどまらず、横展開が期待される事業を重点的に支援するとともに、デジタル庁など他省庁とも連携して自動運転の社会実装を推進

### 高度なサービスのイメージ

- ・大型バスによる既存バス路線の自動運転化
- ・デマンド型自動運転バス・ロボットタクシーの導入
- ・1人が複数車両を遠隔監視する「1対N」等



### 今後導入が見込まれる自動運転車

- 多様な走行環境で、より高速で走行可能な、国内メーカー（トヨタ、日産、いすゞ）の自動運転車両が導入予定
- 2027年度以降に自動運転車の量産化が見込まれ、これにより、導入コストの低廉化が図られる



日産・セレナ



トヨタ・e-Palette



いすゞ・エルガEV

### 【参考】令和7年度 自動運転社会実装推進事業概要

令和7年度：67件採択

対象事業者

地方公共団体（都道府県・市町村）

補助率

4 / 5

補助対象経費

- ・車両購入費・リース費 ・車両改造費
- ・自動運転システム構築費・リスクアセスメント等

支援の枠組み

#### （1）重点支援（補助上限額：3億円）

○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業

#### （2）一般支援（補助上限額：1億円）

○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業



地域公共交通確保維持改善事業等 令和7年度補正予算額 352億円、令和8年度予算額 206億円  
・社会資本整備総合交付金(地域交通関係) 令和7年度補正予算額 510億円の内数、令和8年度予算額 4,597億円の内数  
・訪日外国人旅行者受入環境整備 令和7年度補正予算額 78億円の内数、令和8年度予算額 19億円の内数

## 内容

- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通の「デザイン」を引き続き全面展開する。『「交通空白」解消に向けた取組方針 2025』に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

## 「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

### 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

#### ■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

##### ➢ 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し

(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、車両・システム・運行費等への支援)

##### ➢ 「『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

(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)

##### ➢ 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)

##### ➢ デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進

#### ■ 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



複数事業者による共同化

#### ■ 集中対策期間における「交通空白」解消

##### ➢ デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



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、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

## 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(COMmmmons等)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. 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 【618百万円[R7補正]（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。

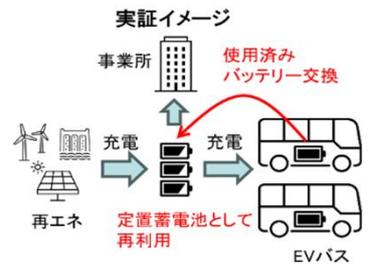
### 内容

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
- ✓ 商用電動車の性能評価・公表制度の創設
- ✓ バッテリー再利用実証事業
- ✓ 商用電動車の性能評価試験設備等の整備



総合評価 ★★★★★



## 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[R8当初]（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<sub>2</sub>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

High Speed Camera  
Broadband Mirror  
Cylinder Head  
Sapphire Window  
Piston, Combustion Chamber

重量車向け水素エンジンの燃焼解明及び高効率率利用を図る。

CO<sub>2</sub>  
H<sub>2</sub>  
H<sub>2</sub>+CO<sub>2</sub>  
脱炭素燃料

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



※30,000百万円[R7補正](3年間で総額 6,000百万円の国庫債務負担)

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 【バス】補助率:標準的燃費水準車両との差額の2/3 等



【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



※GX建機も補助対象

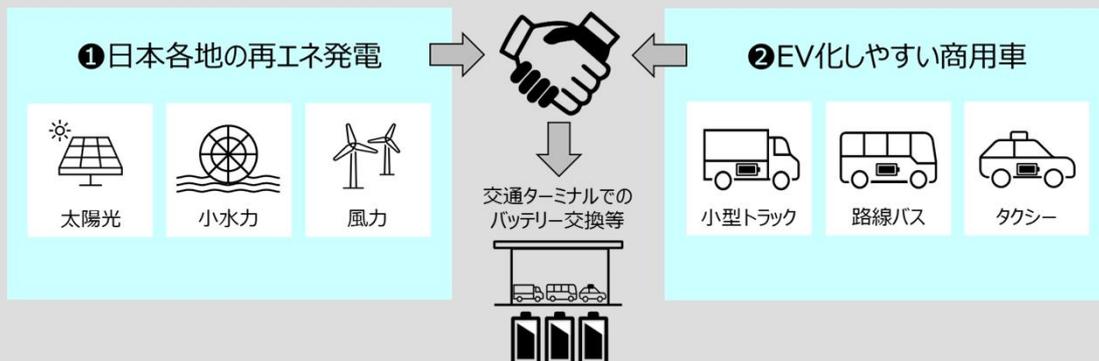
※本事業において、車両等と一体的に導入するものに限る

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。

再エネ × 商用車 = 地域内経済循環 (イメージ)

- ✓ ①日本各地における再エネ発電ポテンシャルの顕在化と、②EV化しやすい商用車のエネルギー転換とを両立
- ✓ 再エネ地産地消の強化を通じて、**地域内経済循環**を創出



- ✓ 再エネ地産地消による「**地域内経済循環の原資創出**」、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

## 5. 輸入自動車の安心・安全の確保

- 日米間の枠組み合意についての共同声明において、「米国で製造され、かつ、米国で安全が認証された乗用車について、日本国内での販売のため追加試験なしで受入れ」とされたことを踏まえ、国民の安心・安全を確保しつつ、輸入車を日本市場に受け入れるために必要な対策を推進する。

輸入車安全対策事業

【3,828百万円[R7補正]（新規）】

（一般会計、自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定、自動車事故対策勘定）

### 内容

#### 1. 輸入車安全対策事業

輸入車の日本の交通環境における安全性を評価するとともに、モニタリング等を実施することにより国民の安心・安全を確保する。

##### ○ 新制度により輸入される自動車のモニタリング

メーカーによる安全性の確保等に係る措置（安全装備等）の確認・評価



<歩行者対応衝突被害軽減ブレーキの性能評価>



<車両周辺視界の評価>



<ドライビングシミュレータの改修>



<衝突時乗員保護性能試験THOR※ダミー導入>

※Test device for Human Occupant Restraint

##### ○ 外国の自動車安全当局との連携

自動車メーカーを有する外国の自動車安全当局との連携体制の構築により、様々な交通環境に対応した事故防止対策を協力して推進



<外国自動車安全当局との会合>

#### 2. 輸入車安全対策事業（スキャンツール導入等支援）

輸入車に対応したスキャンツールの導入等による自動車整備環境構築を支援し、輸入車に対する適切なメンテナンスを通じた安全性能等の維持を確保する。

##### ○ 輸入車に対応したスキャンツールの導入支援

- － 補助率：購入価格の1/2
- － 上限額：1事業場あたり最大50万円



<スキャンツール>

（画像はイメージ）

## 6. 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老朽化対策 【1,492百万円[R8当初] (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

※上記の他、R7補正により、「各療護センターにおける老朽化対策」(3,370百万円)を計上

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41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。

加えて、各療護センター(計4か所)において経年劣化が見られる設備や機器等についても、更新及び修繕等を行うことで療養環境の整備を図る。



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 【1,174百万円[R8当初] (1,246百万円 0.9倍)】  
(自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定)

### 目的

※上記の他、R7補正により、「自動車事故被害者救済対策等の充実」(1,000百万円)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。

#### 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。

障害福祉サービス  
事業所等



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り組み

内容

＜自賠制度の周知・加入促進※イメージ＞

＜ナスバの認知度向上※イメージ＞



■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 【8,754百万円の内数[R8当初]（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

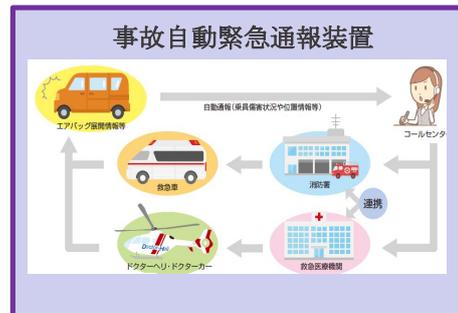
1. 評価試験の実施

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)

衝突安全性能評価(8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2024』  
 ファイブスター大賞受賞  
 トヨタ「クラウン(セダン)」



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

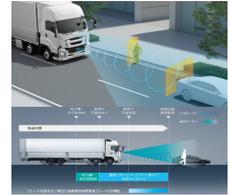
○先進安全自動車(ASV)の導入支援

- 【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) ・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

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)



○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)



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



クラウドサーバー



専用の解析ソフトで分析

評価点	
安全	33
省燃費	42
<b>75</b>	

○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見出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

【392百万円[R8当初] (365百万円 1.1倍)】  
(自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定)

目的

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



接続

スキャンツール

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

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】



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。



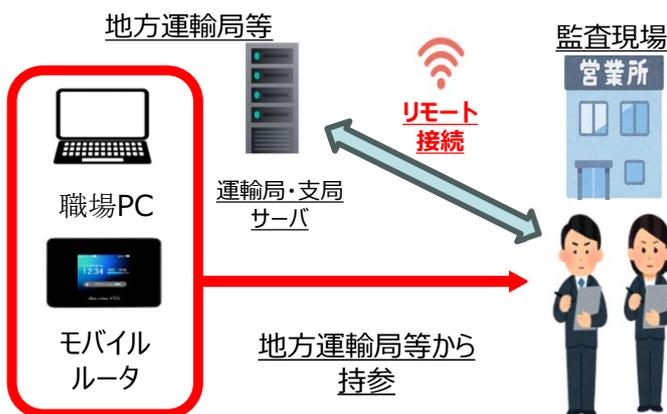
運輸局に報告

※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

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。



## 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。



## 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

【55百万円[R8当初]（54百万円 1.0倍）】  
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

## 目的

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。

## 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。



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



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。

目的

一般会計から自動車安全特別会計への全額繰戻し(p24)を踏まえ、自動車事故被害者が安全・安心に生活できる環境の整備により、更なる被害者保護の増進を図る。

内容

①在留外国人への自賠責加入促進

外国人運転者によるひき逃げ事故や無保険事故の防止のため、自賠責制度の周知強化と加入促進を実施。



自賠責保険・共済ポータルサイト<英語版>

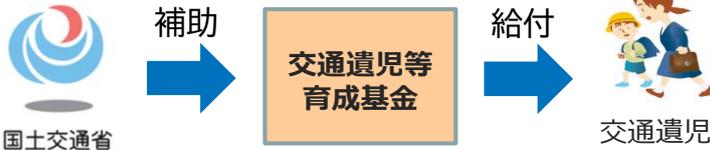
②自動車事故被害者支援事業

自動車事故被害者が利用する障害福祉サービス事業所等に対する支援を強化し、被害者が安心して過ごせる環境整備を図る。



③育成基金増額給付

自動車事故の交通遺児等への育成基金事業等を実施する(公財)交通遺児等育成基金への補助を通じて、現下の物価高騰等により厳しい経済状況にある交通遺児への支援を強化する。



④療養環境の充実化等に係る調査

次期被害者保護増進等計画の策定に向け、自動車事故による重度後遺障害者の療養環境改善のために、介護ロボットの普及・導入等に向けた情報展開等を図る。



移乗支援 ※「介護ロボットの開発・普及の促進」(厚生労働省)より引用  
排泄支援



全額繰戻しを踏まえた自動車事故被害者救済対策等の充実

令和7年度補正予算において、一般会計から自動車安全特別会計への全額繰戻しが措置されました(p24)。自動車事故が後を絶たない中、事故被害者の方への支援等を安定的かつ継続的に行うことは極めて重要であり、今回の繰戻金は、平成13年の法改正(※)を踏まえ、被害者支援等に充てるための財源とされています。令和9年度以降の次期「被害者保護増進等計画」の策定含め、外部有識者のご意見等を踏まえつつ、本事業の更なる充実を図って参ります。

※ 法改正において当時の累積運用益の配分(ユーザーへの還元の財源と被害者支援等の財源)を決定しており、今回の繰戻金は被害者支援等の財源。なお、ユーザーへの還元は、平成19年度までに実施済み。

療養センターの建替え

療養センターの老朽化対策

・ナスバが設置・運営する療養センターは開設後数十年が経過して建物が老朽化しており、順次計画的に建替えを実施する必要



重度後遺障害者への支援

介護料の支給

・障害の程度に応じて日々の介護経費を支援

介護者なき後の生活の場の確保

- ・介護者なき後の受け皿を整備するため、グループホームの新設等を支援
- ・介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や介護器具導入に係る経費を支援



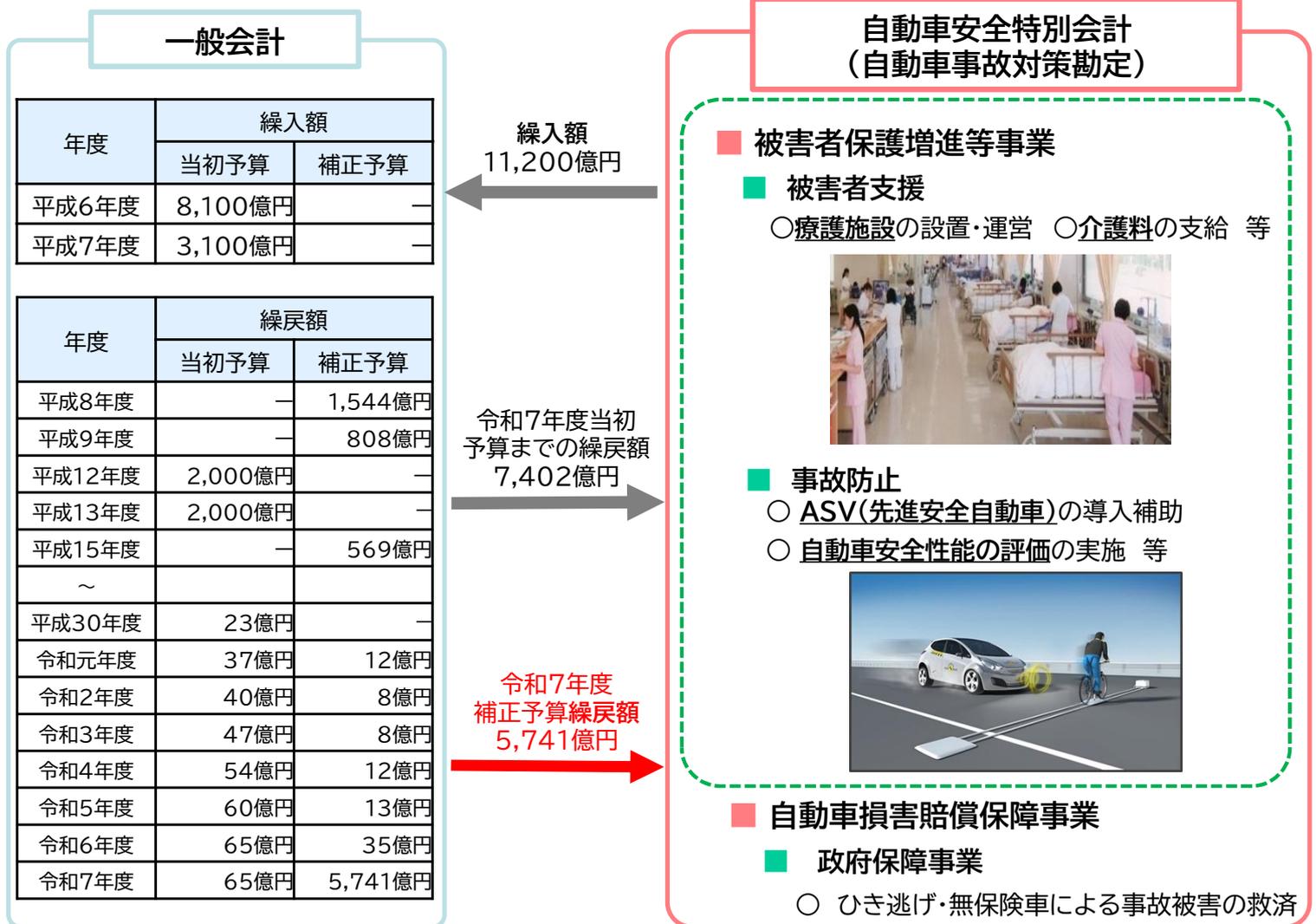
交通事故被害者遺族等への支援

育成給付金給付事業

- ・自動車事故の交通遺児に対して育成給付金を給付(国は経費の一部を補助)
- ・現下の物価高騰に対応すべく支援を強化



- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、令和7年度補正予算にて一括での繰戻しを実施。
- 被害者保護増進等事業の財政基盤の強化により、被害者支援等の安定的かつ継続的な実施を実現。



# 令和8年度 税制改正

### 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、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

○ 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

## 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

**消費税**

**自動車税（環境性能割）** 地方税

・購入時の取得価格を基準に環境性能に応じて課税  
 ・自用 0～3% 営業用 0～2%

〈特例措置〉  
 ○ASV減税（R7～R9年度）  
 ○バリアフリー減税（R7～R9年度）  
 ○条例バス特例（R7～R9年度）

**軽自動車税（環境性能割）** 地方税

・購入時の取得価格を基準に環境性能に応じて課税  
 ・自用・営業用 0～2%

## 保有段階

**自動車重量税** 国税

・車検時に自動車の重量に応じて課税  
 ・4,100円（本則2,500円）（0.5t・年あたり）

※約4割を地方へ譲与

〈特例措置〉  
 ○エコカー減税（R5～R7年度）  
 ○ASV減税（R5～R7年度）  
 ○バリアフリー減税（R6～R7年度）

**自動車税（種別割）** 地方税

・毎年4月1日現在の所有者に対し自動車の排気量に応じて課税  
 ・36,000円（1,500cc～2,000cc）

〈特例措置〉  
 ○グリーン化特例（R5～R7年度）

**軽自動車税（種別割）** 地方税

・毎年4月1日現在の所有者に対し課税  
 ・10,800円  
 （H27.3.31までに新規取得した軽自動車（13年未満）7,200円）

〈特例措置〉  
 ○グリーン化特例（R5～R7年度）

## 走行段階

【ガソリン車】

揮発油税 + 消費税  
 地方揮発油税 + 消費税

【バス・トラック等】

軽油引取税 + 消費税

【タクシー（LPG車）】

石油ガス税 + 消費税

【EV車等※】

課税無し

## 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

※EV（電気自動車）、PHV（プラグインハイブリッド自動車）

# 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) 見直しに当たったの基本的考え方

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、…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

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、以下を内容とするとし、以下を令和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

	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%	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年間で延長する。
- 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

### ○ 【自動車重量税】エコカー減税

※乗用車の場合

		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%	▲75%	免税	免税(2回)	
②	本則税率 ▲25%	▲50%	▲75%	▲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

### ○ 【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
	70%	80%	90%	
自	対象外	対象外	▲75%	
営	対象外	▲75%	▲75%	

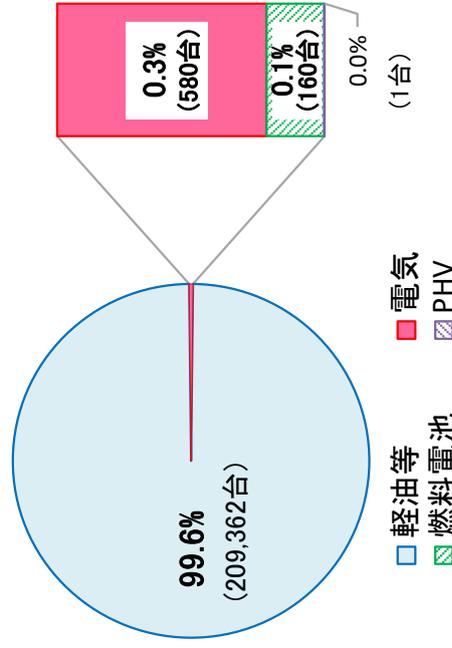
# 電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

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)



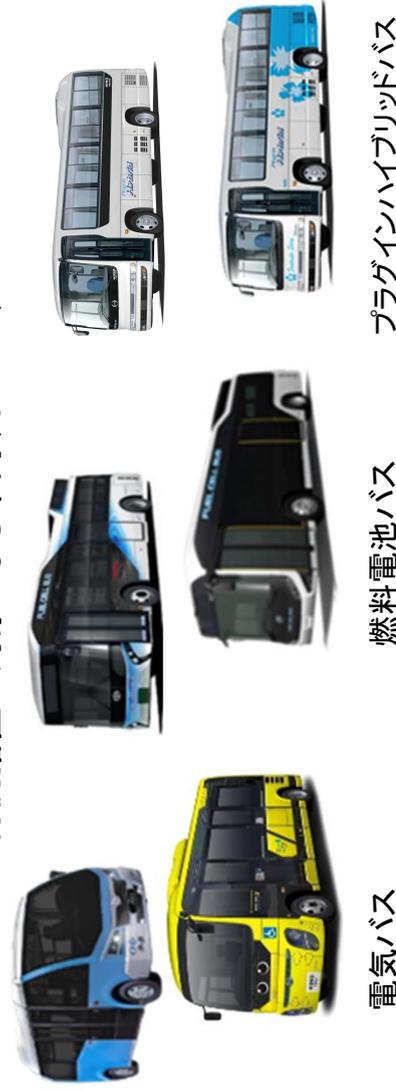
出典:自動車検査登録情報協会統計より国交省にて作成

## 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、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。

## 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。

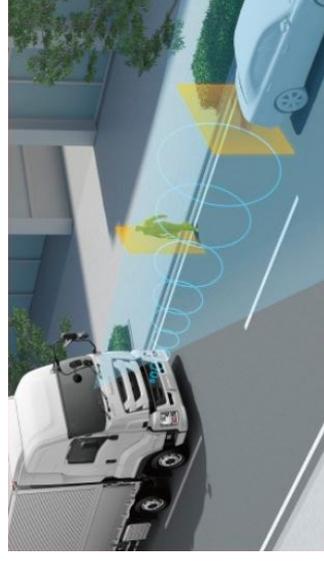
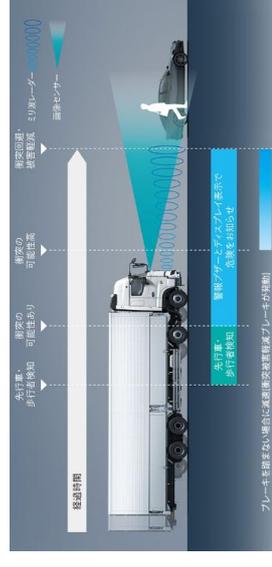
### 結果

- 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。

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。



# 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。

<p>ノンステップバス</p> 	<p>リフト付きバス 〔空港アクセスバス〕</p> 	<p>リフト付きバス (乗車定員30人以上) 〔それ以外〕</p> 	<p>リフト付きバス (乗車定員30人未満)</p> 	<p>UDタクシー</p> 
---	---	---	---	---

## 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。

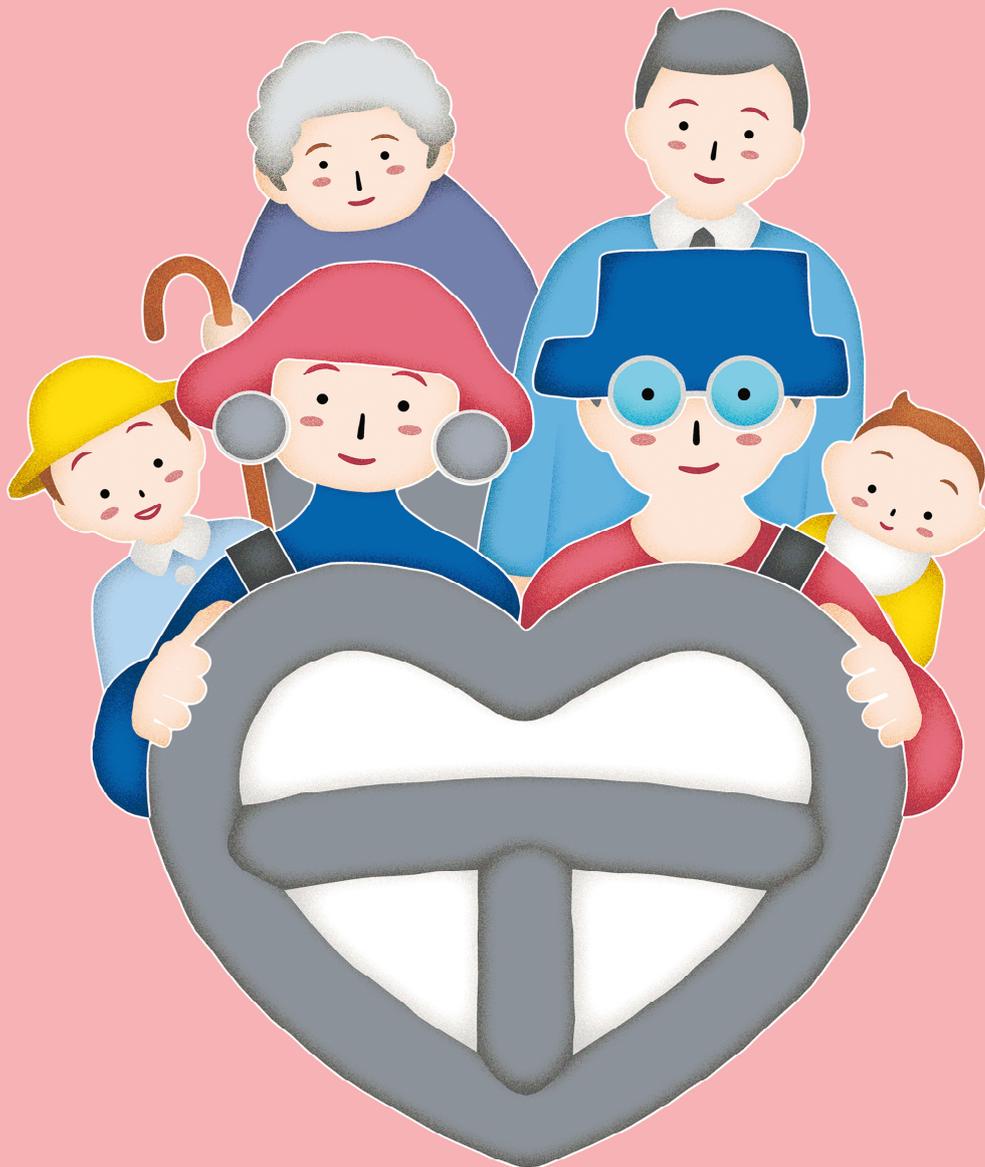
乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等）	
ノンステップバス	70.5%（約80%）
リフト付きバス	8.6%（約25%）
空港アクセスバス※1	41.2%（約50%）
貸切バス（観光バス等）	
ノンステップバス・リフト付きバス	1,229台（約2,100台）
タクシー	
福祉タクシー	52,553台（約90,000台）
UDタクシー※2	4/47（47/47）

### 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

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。



自賠責保険料は、あなたのためだけではなく、自動車事故被害に遭われた方や、そのご家族・ご遺族の方々の支援のために使われています。皆様のご理解・ご協力をよろしくお願いいたします。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



国土交通省