

令和9年度

物流・自動車局関係
予算概算要求概要

令和8年8月

国土交通省物流・自動車局

目 次

I. 予算

● 令和9年度予算概算要求概要	1
● 主要施策別説明資料	
1. 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化	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	10
3. 自動運転社会に対応したDXの推進等	12
4. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	16
5. 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9年度税制改正要望	24
---------------	----

令和9年度予算要求概要

予算概要

(単位：億円)

	9年度当初 (うち9年度当初・対前年度伸率)	8年度当初 + 7年度補正
一般会計	265 (17.5倍)	16 + 140
自動車安全特別会計	921 (1.4倍)	684 + 100
	1,186 (1.7倍)	700 + 240
(うち、物流関係)	209 (8.0倍)	26 + 71

★一般会計（265億円）のうち247億円については、「強く豊かな日本」投資枠にて要求。

予算の5本柱

1. 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化



- 「総合物流施策大綱」（R8.3閣議決定）を踏まえ、
①物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保、
②自動運転社会の実現に向けたレベル4自動運転トラックの早期社会実装、③経済安全保障への対応としての石油に過度に依存しない物流の実現、④次世代型倉庫の導入促進を強力に推進し、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化することで、日本成長戦略の実現に貢献する。

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。

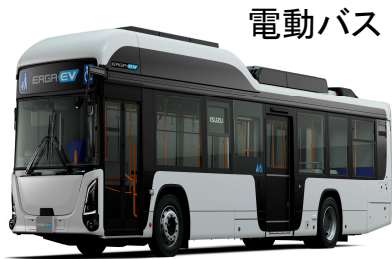
3. 自動運転社会に対応したDXの推進等



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社会実装に向けて高度運転支援システムを搭載した車両購入補助等により普及促進するとともに、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DX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（走行中給電を含む）、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に向けた開発促進を強化する。
- 商用電動車の導入促進のため、劣化バッテリーの再利用の実証や電動車の性能評価手法の調査等を行う。

5. 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）

- 令和7年度補正予算による全額繰戻し等を踏まえ、被害者保護増進等事業のより一層の充実を図る。
- 自動車事故により重度後遺障害を負った被害者やその家族、また自動車事故の遺族等に向けた支援体制の整備（療護センターの機能強化や介護者なき後への対策強化等）等により、被害者支援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	R9年度 要求額	うち投資枠	R8年度 予算額	増減率	備考
1. 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化	20,948	17,819	2,623	7.99	
物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保 ※内数	16,948	13,819	2,607	6.50	
自動運転社会の実現	1,800	1,800	1	2,839.12	
経済安全保障への対応	1,500	1,500	0	皆増	
次世代型倉庫の導入促進 ※内数	3,700	3,700	15	246.67	
2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進	6,207	5,820	203	30.54	
旅客自動車運送事業における人材確保支援事業	5,820	5,820	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	60	0	6	10.49	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	277	0	197	1.40	
白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた調査事業	50	0	0	皆増	
3. 自動運転社会に対応したDXの推進等	15,679	400	6,946	2.26	
自動運転トラック実装加速化事業	1,800	1,800	1	2,839.12	再掲
高度安全運転支援システム普及促進事業	400	400	0	皆増	
自動運転（レベル4）法規要件の深化のための調査・検討	254	0	231	1.10	
自動車登録検査手続のDX	12,375	0	5,979	2.07	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	850	0	735	1.16	
[持続可能な地域社会の実現のための「交通空白」解消の深化・加速化] ※内数	[76,474]	[49,479]	[20,560]	3.72	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	1,210	666	571	2.12	
商用電動車の性能評価・導入促進事業	666	666	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	544	0	571	0.95	
5. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	26,101	0	14,968	1.74	
(独) 自動車事故対策機構千葉療護センターの老朽化対策等	7,297	0	1,492	4.89	
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	0	300	1.00	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	2,752	0	1,174	2.34	
自動車事故被害者遺族・遺児等への支援 ※内数	11,829	0	9,037	1.31	
自動車アセスメント事業 ※内数	11,468	0	8,754	1.31	
自動車運送事業の安全総合対策事業	2,384	0	1,913	1.25	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	649	0	392	1.65	
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	0	130	1.00	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	126	0	88	1.43	
自動車運送事業の安全対策事業	525	0	386	1.36	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	110	0	55	1.98	

※本表における計数は、端数処理等の関係で、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239億円計上

主要施策別 説明資料

1. 「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

- 「総合物流施策大綱」（R8.3閣議決定）を踏まえ、①物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保、②自動運転社会の実現に向けたレベル4自動運転トラックの早期社会実装、③経済安全保障への対応としての石油に過度に依存しない物流の実現、④次世代型倉庫の導入促進を強力に推進し、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化することで、日本成長戦略の実現に貢献する。

物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保

【16,948百万円の内数（2,607百万円）】

（一般会計、自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

発着荷主の商慣習変革 【6,190百万円】

目的

多くの物量を扱う取引の発着荷主（特定荷主）に対し、同一発注量あたりの発注回数の減少、共同輸配送に資する中継輸送の活用等の物流に配慮した発注方法を選択する意識改革・行動変容を促し、積載効率の向上等による物流負荷の低減を図る。

内容

相当量の発注量を担う発着荷主（特定荷主）が、物流事業者と連携し、より物流負荷の少ない発注を行う取組を行うために必要なシステム改修経費、新たに使用する物流施設等の初年度の利用料等を支援する。

物流要件の見直しによる
配送集約やリードタイム延長等の実施

自社運用の変更に伴うシステム改修・検討経費等



取組例

- ・輸配送管理、在庫管理システム等の改修等に係る経費
- ・運用変更に向けた検討経費 等

- ・自社店舗向けの配送回数の削減
- ・ルートの見直しによる集約・配送経路の合理化
- ・共配センターから店舗への納品リードタイム延長
- ・配送時間の変更による車両の稼働平準化 等



店舗向け配送回数削減の取組（ファミリーマート）

中継輸送促進に係る
施設利用・運用切替等

新たに中継輸送を開始する際の初年度の施設利用料・運行等に係る経費



- ・新たな中継輸送ルートの検討に要する経費
- ・初年度の中継輸送拠点の利用料や運行経費
- ・中継拠点の利便向上のためのシステム開発経費 等

効果的な中継輸送の実施に向けた物流標準化・荷役機器の導入等に係る経費



- ・「標準仕様パレット」の増備に伴う荷役機器の導入
- ・「物流情報標準ガイドライン」に準拠したシステムの開発・改修に係る経費 等

発着荷主の連携による
「物流に配慮した発注」等の促進

商慣習変革に向けた検討等に係る経費

取組例

メニュープライシング等による
「物流に配慮した発注」の促進

- ・大型トラック1台単位の発注で△5円/個
- ・週あたりの納品頻度削減で△2円/個
- ・空車の少ない曜日での発注は+3円/個

売り手
（卸売業等）



買い手
（小売業等）



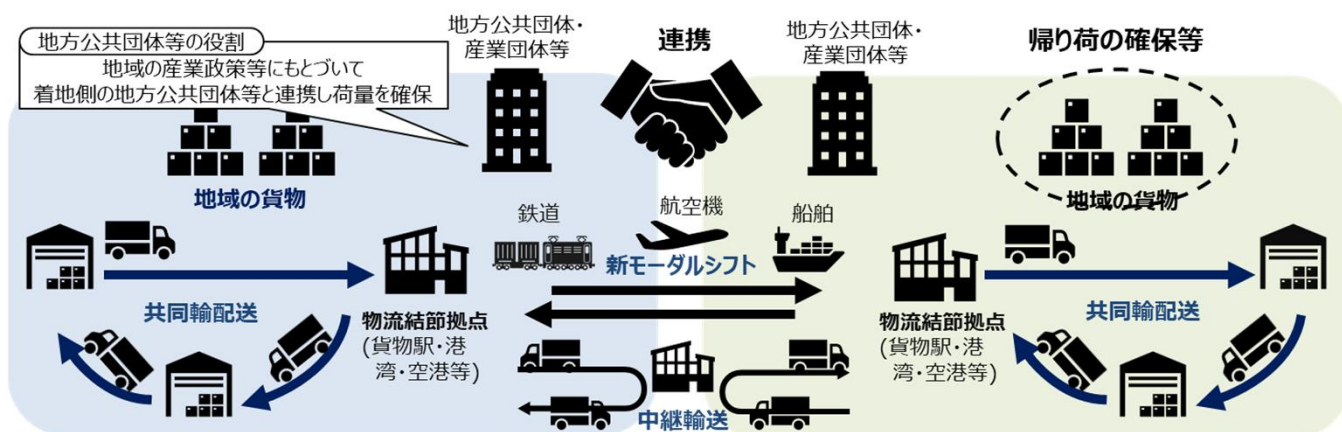
物流効率化集中促進事業 【3,000百万円】

目的

トラックを使用した中・長距離輸送の効率化に向けて、復路も考慮した荷量の確保を通じた地方公共団体と地域産業界との連携や、業界横断的な連携による新たな物流ネットワークの構築と、それと併せた共同輸配送や新モーダルシフトの効果的な進展を促す。

内容

地方公共団体や地域の産業団体、複数の荷主、物流事業者等が連携し、共同輸配送・新モーダルシフトの促進に向けた先進的な取組を行う際の、検討経費、資機材の購入経費、運行経費等を支援する。



目 的

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、物量の平準化、配車・運行計画の最適化等の物流改善を推進する。
- 再配達の削減をはじめとする物流負荷の低減を目指し、置き配サービスの事業者間連携を促す配送データの形式の共通化や駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用、物流に優しい注文方法の普及・浸透等に向けた取組を支援する。

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



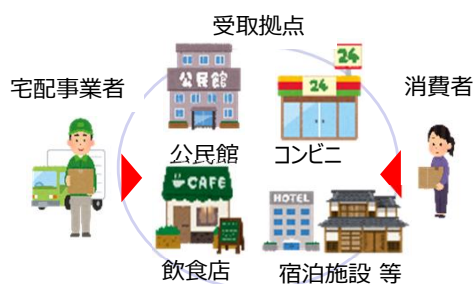
ラストマイル配送の持続可能な提供の確保【175百万円】

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、地域の宅配便ドライバーの負担の軽減を図り、配送サービスの水準を維持するとともに、ラストマイル配送の持続可能な提供を確保する。

内 容

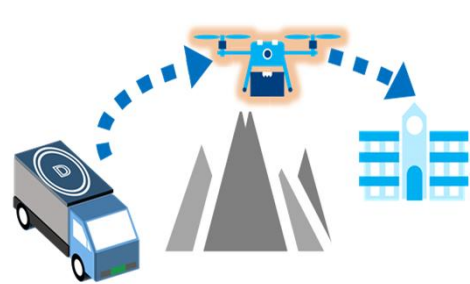
荷主・物流事業者・地方自治体等の多様な主体が連携しながら、物流負荷の軽減に向けた受取拠点の整備、貨客混載・共同配送の推進、ドローン等の活用などを図る先進的な取組を支援する。



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



ドローン等を活用したラストマイル配送

目的

中小物流事業者の労働生産性向上に向けて、業務効率化に資する車両の効率化設備等の導入や標準仕様パレットの利用等の機械化・自動化・省人化・デジタル化・標準化に向けた取組を支援する。

内容

車両の効率化設備等の導入支援

- ・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

標準仕様パレットの利用促進支援

- ・荷役作業の効率化等を促すために荷主・物流事業者等が取り組む「標準仕様パレット」の導入や効果的な活用等の支援



持続可能な物流の実現に向けた人材の確保・育成

【350百万円】

目的

トラックドライバーや倉庫等における物流人材の深刻な担い手不足に対処するため、エッセンシャルワーカーとして物流の中核を担うトラックドライバーをはじめとする物流人材の確保・育成に向けた環境整備を行う。

内容

労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適切な処遇を確保するため、物流業界におけるスキル・キャリアの可視化等を行うための調査検討を行う。

また、物流倉庫における外国人材の適正な受入れ環境を確保する。



自動運転社会の実現

【1,800百万円（1百万円 2839.1倍）】

自動運転トラック実装加速化事業

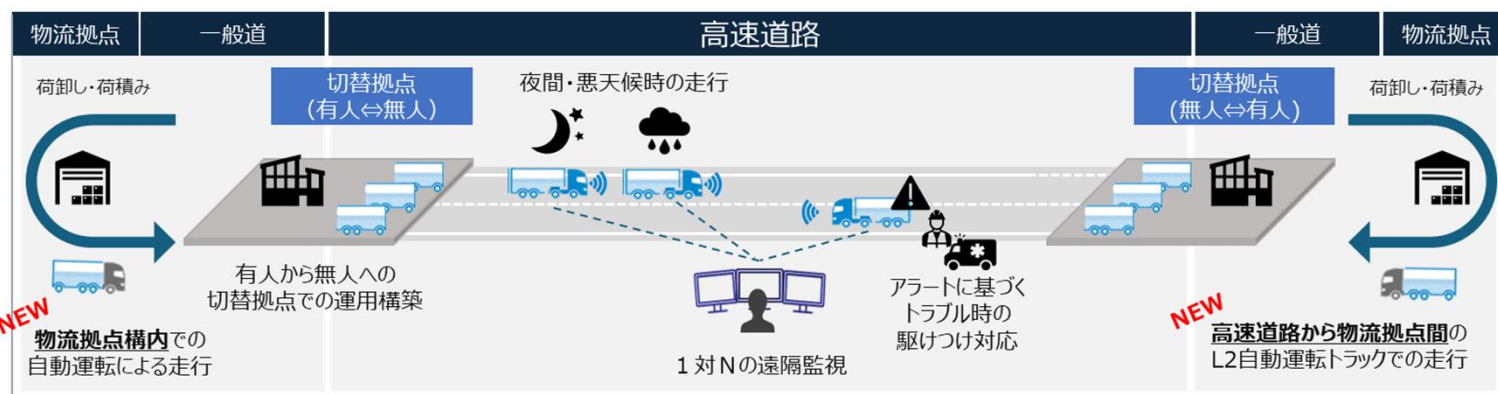
【1,800百万円】

目的

悪条件での走行環境やトラブル発生時を想定した対応オペレーション等の自動運転トラックの走行技術の検証、有人・無人切替を円滑に行うことができる高速道路直結の物流拠点の整備、運行管理システムの構築・検証等レベル4自動運転トラックの社会実装に向けた取組を加速化する。

内容

高速道路におけるレベル4自動運転トラックの早期の社会実装に向けて、自動運転サービスの提供を検討しているコンソーシアム等によるビジネスモデルの検討、実証や安全な運行を実現するためのシステム開発等を支援。



物流事業者のエネルギー確保手段の多元化強靱化による経済安保対応強化事業 【1,500百万円】

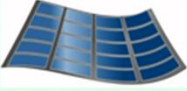
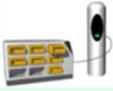
目的

中東情勢の経験も踏まえた経済安保対応の一環として、物流分野における燃料の脱炭素化・燃費効率化を強力に推進し、石油依存リスクを速やかに低減する。

内容

物流分野の脱炭素化促進

物流事業者等が行う、集配拠点、倉庫、トラックターミナル等の物流施設等における、太陽光エネルギー・水素エネルギー・バイオマスエネルギーの「つくる」「ためる」「つかう」に係る設備等の導入を行う先進的な取組を支援。

	【つくる】	【ためる】	【つかう】
太陽光	 太陽光パネル（ペロブスカイト等）	 可搬式バッテリー充電設備	 可搬式バッテリーEVトラック 等
水素	 水素製造装置	 高圧水素充填装置	 FCVトラック 等
バイオ	 バイオ燃料製造装置	 バイオ燃料貯蔵・給油設備	 バイオ燃料トラック 等

物流分野の燃費効率化推進

中東情勢を踏まえて明らかとなった物流の石油依存リスクを速やかに改善するため、物流事業者等が行う燃費の効率化に資する設備等の導入を行う取組を支援。

環境性能の高いディーゼルトラック



エコタイヤ



等

次世代型倉庫の導入促進

【3,700百万円の内数（15百万円）】

物流施設におけるDX推進実証事業

【3,000百万円の内数】

目的

人手不足に対応するための省人化・省力化を広く実現し、物流業界におけるDXを底上げする。

内容

自社で保有・使用する物流施設において物流DX推進実証計画を策定し、システム構築・連携、自動化・機械化機器の導入を行う場合、その経費の一部を支援する。特に、港湾周辺において、AI・IoT等を活用し、庫内作業の自動化・機械化等を通じて保管機能等が高度化された物流施設について、重点的な支援を行う。



災害時の物流拠点の機能強化等

【600百万円】

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

財政投融資計画要求額：23,900百万円

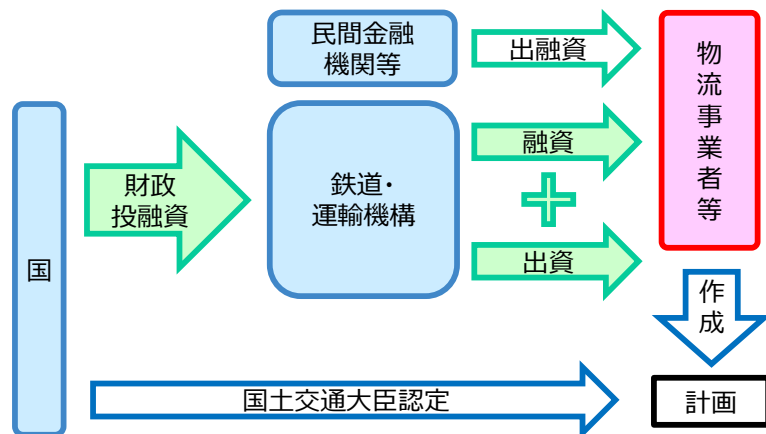
目 的

■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り組みを支援する。

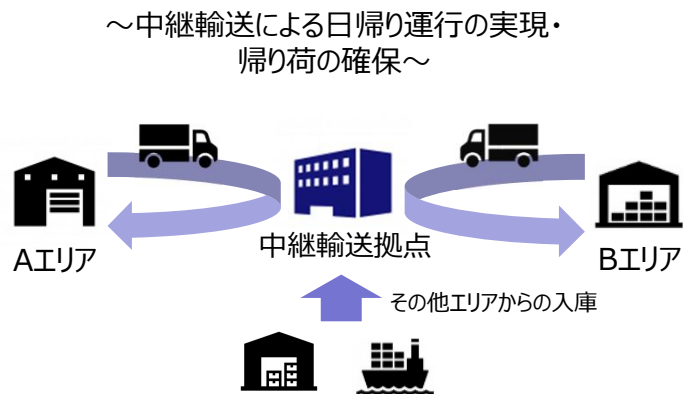
内 容

■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、中継輸送を推進する者に対して、（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】



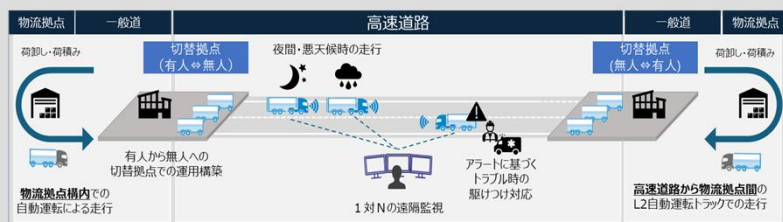
【事業イメージ】



「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

本格化する人口減少や担い手不足などを踏まえ、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、将来にわたって物流の持続可能性を確保するとともに、物流を、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より品質で魅力ある産業へと転換させるため、令和8年3月末に「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」を閣議決定し、政府における今後5年間の物流政策の指針を新たに示しました。

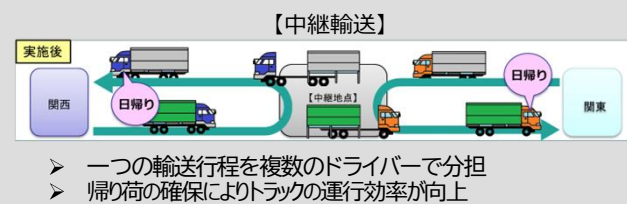
本大綱に位置付けられた、①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化、②物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換、③持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善、④物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進、⑤厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化、の5つの視点を踏まえ、一気呵成に物流施策を推進していきます。



物流拠点間の幹線輸送における自動運転トラックの活用



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」の推進



中継輸送の推進

2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

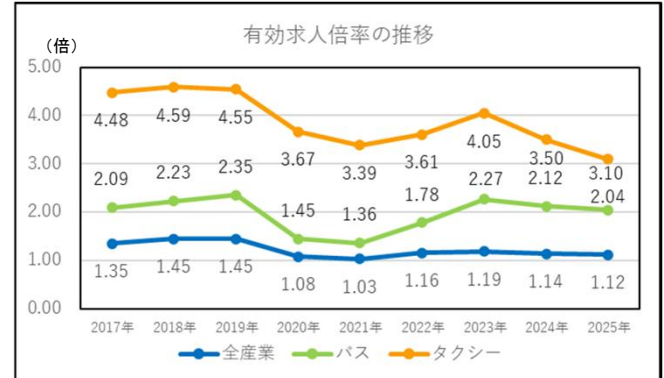
- 人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取組を通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

旅客自動車運送事業における人材確保支援事業

【5,820百万円（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り、新たな交通空白を生じさせ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、7頁の「持続可能な物流の実現に向けた人材の確保・育成」等に含まれる。

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

【60百万円（6百万円 10.5倍）】

目的

自動車運送業分野において、特定技能外国人の受入れの拡大が見込まれる中、特定技能協議会の着実な運営、受入実態調査や優良事例の横展開、事業者及び外国人材に対する情報提供の充実、就労環境の整備や支援等を実施し、外国人材が安心して就労できる環境を整備するとともに、事業者による適正かつ円滑な受入れを促進する。

内容

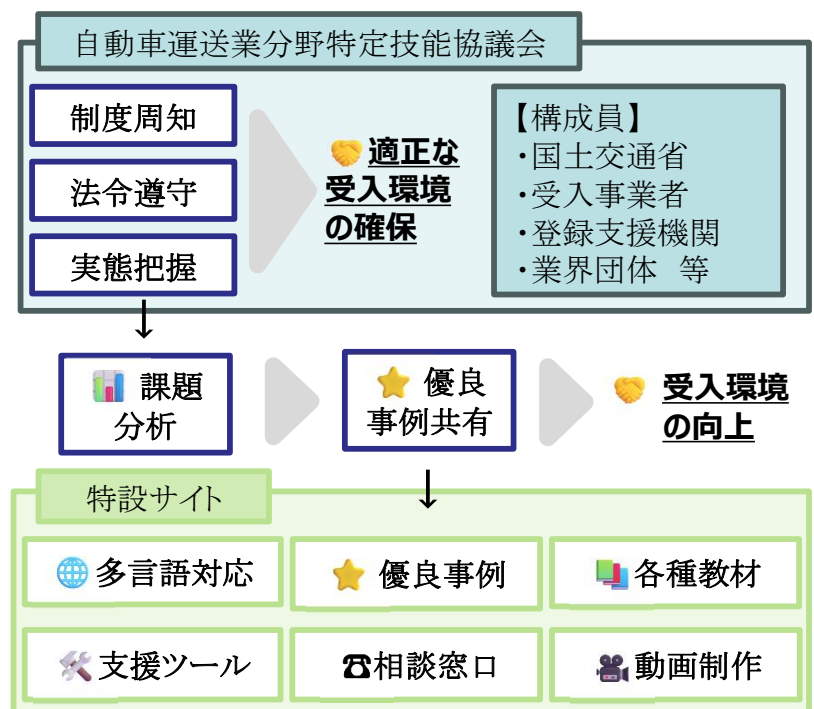
- 自動車運送業分野特定技能協議会運営
 - ・制度運用に係る周知
 - ・啓発法令遵守の徹底
 - ・地域ごとの人手不足状況の把握
 - ・分析関係機関との情報共有・課題調整 等

➤ 受入促進・フォローアップ調査

- ・受入事業者、送出国等への実態調査
- ・課題分析及び優良事例の横展開
- ・外国人材の定着状況等の把握 等

➤ 事業者・外国人材向け情報発信

- ・特設ウェブサイトの構築・運営（多言語対応FAQ、教材掲載 等）
- ・特定技能外国人向け動画教材の制作
- ・外国人ドライバー等のインタビュー事例集作成
- ・労働安全・生活支援に関する多言語ツール作成
- ・多言語相談窓口の設置・運営 等



目 的

自動車整備業においては、有効求人倍率は5.15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職場の先駆的な取組の調査
- 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

- 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

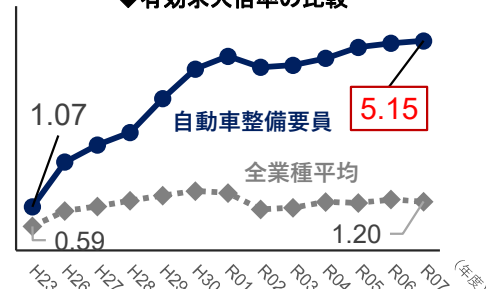
自動車整備事業者等への人材確保・育成支援

- 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

【50百万円（新規）】

目 的

訪日外国人旅行者の増加に伴い、空港等において、白タク行為（白バス行為を含む）やハイヤーによる違法な客引き行為等が問題化。旅客の安全・安心な二次交通を確保するためには、白タク・違法ハイヤーの撲滅に向けた取組を一層強化し、戦略的かつ効果的に進めることが必要。

内 容

違法タクシー巡回員（ITPS※）の配置

- 主要空港に違法タクシー巡回員（ITPS）を通年で配置。違法行為が疑われる車両確認体制の整備等を図る。
- ※Illegal Taxi Patrol Staffの略。

広報・啓発活動の強化

- 訪日外国人が使用する海外SNS・Webを対象とした情報発信の強化
- 訪日外国人旅行者向けの啓発イベントの開催
- 啓発動画やポスターの多言語化 等



<啓発用ポスター>



<啓発用動画>

（英・中・韓国語版あり）

広報・啓発活動の効果検証

- 更なる戦略的かつ効果的な広報啓発活動の手法の検討に向けて、訪日外国人旅行者に対し、アンケート調査を実施。

3. 自動運転社会に対応したDXの推進等

- 交通事故低減や地域の足の確保等に資する自動運転の社会実装に向けて高度運転支援システムを搭載した車両購入補助等により普及促進するとともに、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DXを推進する。

高度安全運転支援システム普及促進事業（経済産業省連携事業）

【400百万円（新規）】

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の開発や普及を促進するために性能認定制度の運用を開始するとともに、急速な技術開発を踏まえ調査研究を継続する。

- 性能認定制度に基づく性能評価の実施
- AIを活用した安全運転支援技術の評価手法の検討・改善
- 性能認定を受けた車両の導入支援



性能認定制度において、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。

2026年度
制度創設（検討中）

2027年度
運用開始（予定）

自動運転（レベル4）法規要件の深化のための調査・検討

【254百万円（231百万円 1.1倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目的

- 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の動向等を踏まえ、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の明確化を進め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

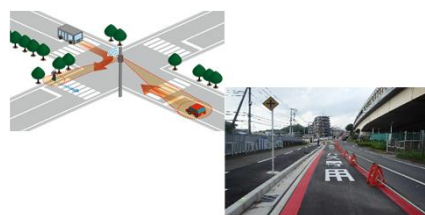
自動運転車による安全確保

- 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

- 周囲の交通参加者へのコミュニケーションツールを活用した他の交通参加者などへの周知・注意喚起など



三位一体の安全対策及び国際的な議論・動向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）

目 的

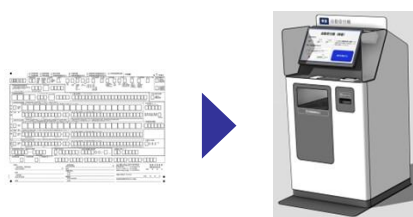
自動車登録検査手続のDXを更に進めることにより、申請者や関係事業者の利便性の向上や、職員の業務効率化を図る。

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、自動車登録検査手続のDX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」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

キャッシュレス
支払

印紙支払

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ため、対象手続の拡大、平日夕方・土日祝日の審査等を実施

オンライン申請の
審査対応時間拡大

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

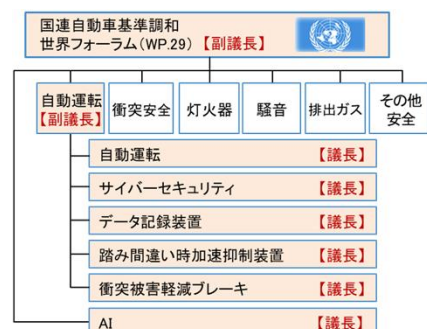
日本の技術・基準をベースにした国際基準の提案やアジア諸国との連携等に必要の調査・研究の実施

○ 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
- ・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＞

自動運転の社会実装の加速に向けた取り組み

- **第3次交通政策基本計画において、自動運転の新たな数値目標として「2030年度自動運転サービス車両数 1万台」を設定**
- 国土交通省は、自動運転社会の早期実現や、普及に伴う社会変容への的確な対応のため、**大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置**
- **担い手不足解消や交通事故の削減等**のため、**本格的な自動運転社会の早期実現**に向けた取組を強力に推進

第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度における
自動運転サービス車両数（※）

10,000 台

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

国土交通省自動運転社会実現本部



第3回自動運転社会実現本部

目 的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

開催状況：第1回 令和8年1月22日

第2回 令和8年4月10日

第3回 令和8年6月8日

自動運転社会の早期実現に向けた7つの方策

- ① L2++車の本格的な普及
L2++車の開発・普及を促進するための施策パッケージを検討等
- ② より安全・円滑な移動に資する道路の実現
ITSインフラ（路車協調システム）の基準類を策定 等
- ③ 自動運転を支えるまちづくり
人中心の駅前広場の整備 等
- ④ 「交通空白」の解消と「観光の足」の確保
- ⑤ 社会受容性の向上
体験機会の拡大と信頼の形成 等
- ⑥ 自動運転トラックの社会実装の推進
- ⑦ 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

【参考】令和8年度 自動運転社会実装推進事業概要

令和8年度：37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・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：4億円）

○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：2億円）

○上記を除く、早期にレベル4達成が見込まれる事業

（3）省人化支援（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5

○レベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援

内 容

- 「交通空白」は単なる移動手段の不足にとどまらず、通学や通院、買い者などが家族による送迎に委ねられ、現役世代の方が多くの時間を割かざるを得なくなる結果、本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われ、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしている。
- そのため、「取組方針2026」に基づき、令和9年度までの集中対策期間において、全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、集中対策期間の先も見据え、成長投資として、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。

「交通空白」解消に向けた輸送資源のフル活用等の推進

■ 集中対策期間、さらにその先を見据えた「交通空白」解消の深化・加速化

- 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

■ 輸送資源のフル活用等による地域交通の再構築

- 改正地域交通法も活用した、輸送資源のフル活用、複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による再構築
（「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」をはじめ、運転者や車両等の地域の輸送資源をフル活用してサービスを提供する場合等における調査、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・「連携促進団体」等を核とした地域の連携体制強化
（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、連携促進団体の活用や立ち上げ、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



複数事業者による
共同化

■ 財政投融资（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）

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

■ 自動運転の社会実装推進

■ 地域交通DX(COMmmmmONS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

（参考）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（令和8年度事業の例）

- 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

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（走行中給電を含む）、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。
- 商用電動車の導入促進のため、劣化バッテリーの再利用の実証や電動車の性能評価手法の調査等を行う。

商用電動車の性能評価・導入促進事業

【666百万円（新規）】

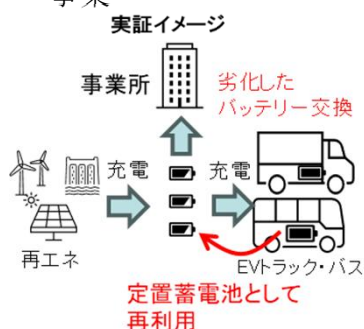
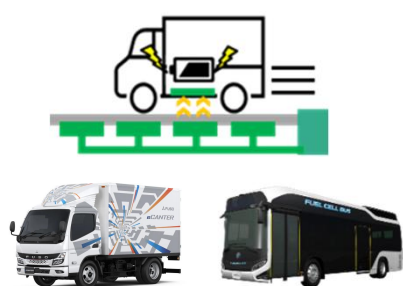
目的

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、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



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

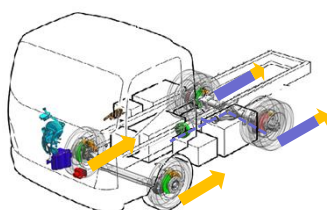
【544百万円（571百万円 1.0倍）】
（自動車安全特別会計：自動車検査登録勘定）

目的

運輸部門におけるCO₂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



電費向上に資する商用車向けブレーキ回生技術の開発を実施する。

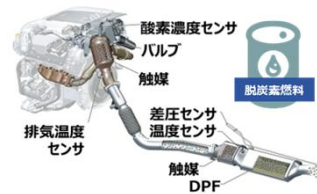


商用車向け走行中無線給電に必要な車両要件等を確認する。

② 脱炭素燃料の実用化へ向けた対応



重量車向け水素エンジンの燃焼解明及び高効率利用を図る。



カーボンニュートラル燃料使用時の車両・環境影響を評価する。

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。
- 商用車の電動化目標: 8トン以下 2030年までに新車販売で電動車20~30%
8トン超 2020年代に電動車5,000台先行導入

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。

補助対象車両の例

【トラック】



EVトラック/バン

FCVトラック

【バス】



EVバス

FCVバス

【タクシー】



EVタクシー

PHEVタクシー

FCVタクシー

【充電設備等】



充電設備

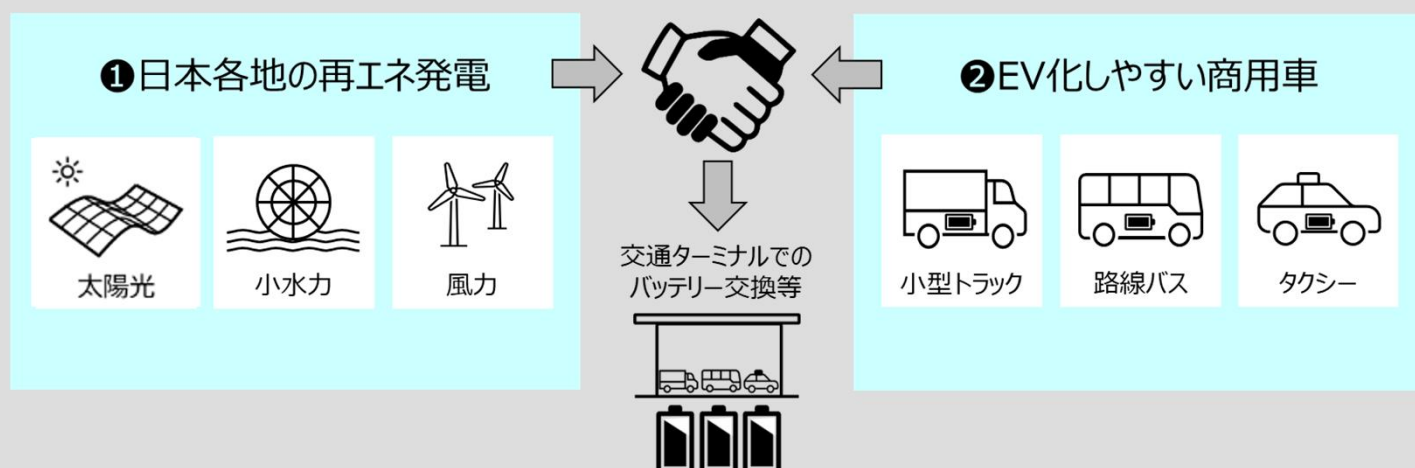
※GX建機も補助対象

※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

国土交通省では、モビリティとインフラを活用してエネルギーの安全保障に貢献するモビリティ・エネリンク構想を推進しています。関係省庁と連携し、2050年カーボンニュートラルや水素大動脈構想の実現に向け、電動車の導入支援等を進めてまいります。

商用電動車と再生可能エネルギーの連携イメージ



「燃料コストの削減」、「エネルギー自給率の向上」、「地域内経済循環の創出」、「カーボンニュートラルへの貢献」等に同時に貢献

5. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等

- 令和7年度補正予算による全額繰戻し等を踏まえ、被害者保護増進等事業のより一層の充実を図る。
- 自動車事故により重度後遺障害を負った被害者やその家族、また自動車事故の遺族等に向けた支援体制の整備（療護センターの機能強化や介護者なき後への対策強化等）等により、被害者支援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。

（独）自動車事故対策機構 千葉療護センターの老朽化対策等

【7,297百万円（1,492百万円 4.9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42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等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。
- ・ 感染症蔓延防止や災害時の安全確保等への対応も必要。

加えて、各療護センター（計4か所）において必要な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等を進める。

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

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り組み

内容

<自賠制度に関する情報発信>



<ナスバの認知度向上>



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、その態様に応じたり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に努める。

内 容

■ 事故被害者の療養環境の充実化

課 題

- グループホームや障害者支援施設等は、介護職員の人材不足や厳しい経営状況にあり、持続的な被害者支援の実施に懸念
- 在宅介護者の高齢化等により重度後遺障害者の療養環境は厳しい状況にあり、施設等の利用促進が必要



（例）移乗支援装置の利用イメージ

- 人手不足等により厳しい経営状況にある事業者への支援を強化するとともに、先端技術等を活用した事故被害者の生活の場の確保を検討
- 在宅介護者の負担軽減を図るべく、短期入院・入所の利用促進への施策の検討のほか、訪問系介護サービス事業者への支援を強化

■ 高次脳機能障害者の社会復帰促進 ※モデル事業(現行)→本事業化

課 題

- 本事業化に向け、これまでのモデル事業の効果、課題を踏まえた更なる支援策の検討が必要



- 本事業化にあたり、モデル事業では補助対象としていなかった就労移行支援を実施する事業者に対する支援等、事業の更なる充実も含め検討

■ 介護者なき後への対策強化

課 題

- 在宅介護における介護者の高齢化を踏まえ、介護者なき後に重度後遺障害者が生活する場の整備が必要



- 介護者なき後の生活の場となる環境の整備を図るため、ナスバの療養センターの活用や病院・介護施設への委託等、受入環境の整備を検討

自動車事故被害者遺族・遺児等への支援

【11,829百万円の内数（9,037百万円の内数※）】
（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費補助金及び独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金の内数）

目 的

自動車事故による被害に遭った遺族・遺児に対して、社会経済情勢の変化等を考慮した更なる精神的・経済的支援を図る。

内 容

■ 遺族・遺児等に対する支援

課 題

- 自動車事故による被害に遭った遺族・遺児等に対し、精神的・経済的なケアをするための更なる環境整備が必要



- 交通遺児への教育支援の充実、ナスバ交通遺児友の会や交通遺児等育成基金への支援の強化等、遺児等への精神的・経済的支援を検討
- グリーフケアをはじめとする遺族への精神的支援体制の構築等を検討

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9年度は、令和10年度以降で新規に評価導入を予定している「自動運転を見据えた運転支援技術」の評価ならびに新規評価手法として導入予定の「バーチャルテスト」及び「シナリオベース評価」に向けた調査を実施する。

予防安全性能評価（10項目）

衝突被害軽減ブレーキ



等

衝突安全性能評価（8項目）

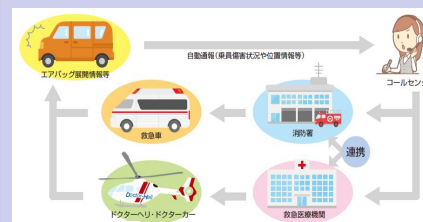
新オフセット前面衝突



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2025』
ファイブスター大賞受賞

スバル「フォレスター」



自動車運送事業の安全総合対策事業

【2,384百万円（1,913百万円 1.3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

○先進安全自動車（ASV）の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2、1/3

【対象機器】

- ・衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）・車間距離制御装置＋車線維持支援制御装置
- ・ドライバー異常時対応システム・先進ライト・側方衝突警報装置・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・アルコール・インターロック・事故自動緊急通報システム
- ・車輪脱落予兆検知装置・道路標識注意喚起装置・自動式前照灯照射方向調節装置
- ・ドライバーモニタリングシステム

自動式前照灯照射方向調節装置
（オートレベルリング）

ドライバーモニタリングシステム



出典：UDTラックスHP

○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

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、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。

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であるとともに、自動車の高度化に伴い、スキャンツールのさらなる高機能化が必要



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】



○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】

○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】



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。

【運行管理者講習向けDVD等の作成】



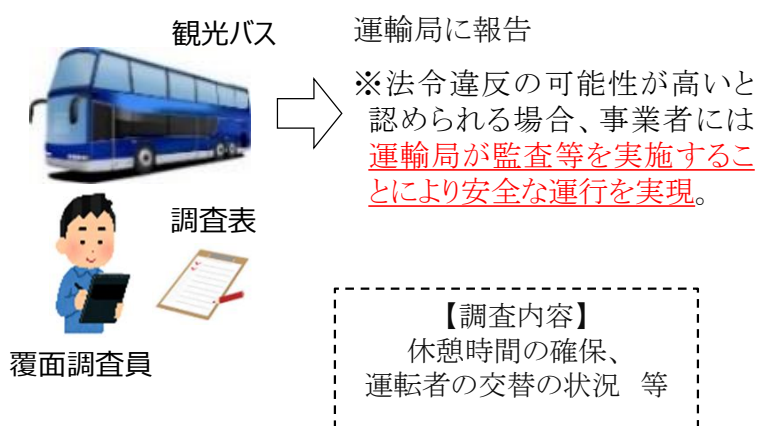
目的

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

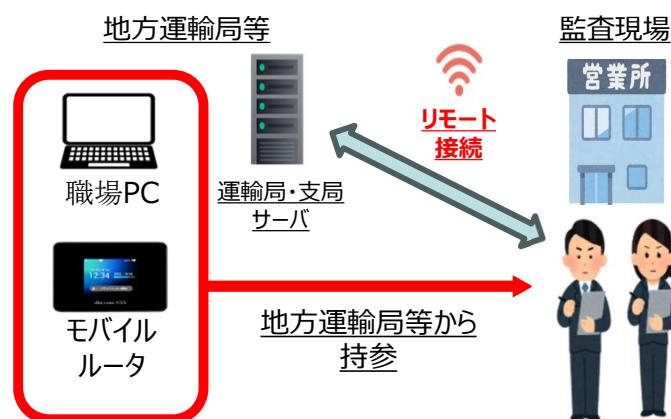
①覆面調査の実施

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。



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

【525百万円（ 386百万円 1.4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業務の安全性の向上、労働環境の改善や人手不足の解消等のほか、重大事故の発生や貨物軽事業者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事故削減に向けた原因分析・対策の検討

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、交通事故削減目標の達成に向けた調査・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、運送事業者及び利用者等への輸送の安全に向けた意識の醸成を継続的に取組むための周知・啓発を行う。

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、現存のサポカーの対象装置をドライバーモニタリングシステム等のより高度な先進安全技術に拡大した「安全運転サポート車(Ver.2.0)」の普及を図るとともに、高齢者の運転を支援する技術についてデータ取得・分析を行う。

内容

【新車対策】 安全運転サポート車2.0の普及促進

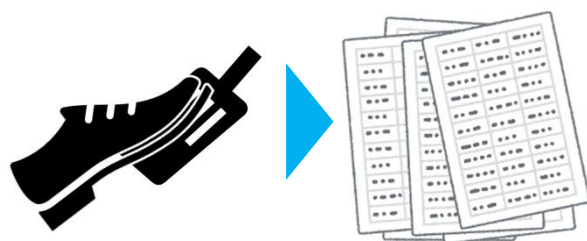
「安全運転サポート車(Ver.2.0)」(愛称:セーフティ・サポートカー2.0(略称:サポカー2.0))の普及に向けた体験機会等の実施。



体験機会の提供

【既販車対策】 後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 の調査事業

適切に後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置を使用してもらうため、不要作動等に関するデータ取得・分析を実施。



データ取得

令和9年度 税制改正

1. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

自動車関係諸税については、令和8年度与党税制改正大綱を踏まえ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、車体課税・燃料課税を含めた総合的な検討を行うに当たって、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮するとともに、自動運転等の技術進展も見据えた見直しを行う。

2. 電気バス等に係る特例措置の創設

〔自動車重量税・自動車税〕

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

3. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

〔自動車重量税〕

交通事故の防止及び被害の軽減のため、先進安全技術を搭載したトラック等の取得に係る自動車重量税の特例措置を1年8か月間延長するとともに、特例措置の対象にオートレベリング及びドライバーモニタリングシステムを追加する。

※ただし、AEBSは義務化前まで(令和10年8月31日まで)

4. ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充

〔自動車重量税〕

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る自動車重量税の特例措置に、軽自動車のUDタクシーを追加する。

5. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長(倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業等の用途) 〔軽油引取税〕

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等が事業に使用するフォークリフト等の動力源の用途に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置を3年間延長する。

6. 中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長(中小企業投資促進税制) 〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管: 中小企業庁】

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(3.5トン以上)、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

7. その他

(1) 中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置(中小企業経営強化税制)の拡充等

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管: 中小企業庁】

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却又は法人税額等の税額控除の特例措置について2年間の延長を行ったうえで、インセンティブ強化を行う。

(2) 中小企業事業再編投資損金準備金の延長等

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管: 中小企業庁】

中小・中堅企業のM&Aには、簿外債務や偶発債務といった特有のリスクがある実態を踏まえ、一定の要件に基づいてM&Aを実施した際、M&A実施後に発生し得るリスクに備えるために株式取得価額の最大100%までの金額を準備金として積み立てた場合、積立額を損金算入できる本税制措置について3年間の延長等を行う。

(3) 低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長

〔固定資産税〕【主管: 資源エネルギー庁】

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

自動車関係諸税の課税のあり方の検討 (自動車重量税・自動車税等)

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、中長期的な視点から総合的に検討し、持続可能な公共交通・物流の維持を図るとともに、自動運転等の技術進展も見据えた課税のあり方を目指す。

施策の背景

令和8年度税制改正大綱(令和7年12月19日)(抜粋)

5. 自動車関係諸税の総合的な見直し
(1) 見直しに当たったの基本的考え方

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ない。その上で、…との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

- (2) 環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、米国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、以下を内容とする仕組みを令和9年度税制改正において法制化する。

- ・ 周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和10年5月1日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。

- ・ 新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。

- ・ 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、令和9年度税制改正において検討し、結論を得る。

- ・ 現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

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

- (6) 軽油引取税の「当分の間税率」の廃止

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

要望の概要

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

電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

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

施策の背景

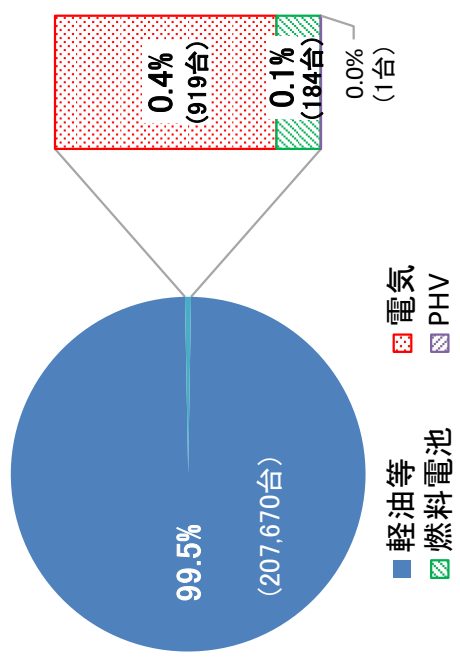
- 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げ、運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められているところ、温室効果ガスの削減には電動車への転換が大きく貢献する。
- また、昨今の世界情勢の変化に伴う燃料価格高騰に代表されるように、従来の軽油等を燃料とする車両では、燃料価格の変動がバス事業者の経営に大きく影響を与えるところ、事業継続性を向上させる観点からも、化石燃料への依存度を低下していくことが重要。
- 一方で、特に事業用の電気バス等については、既存車両より車体価格が高額であり、電気契約やEMS※など維持・管理コストがかかることから、電気バス等の導入初期の負担を軽減し、公共交通を支えるバス事業者が電気バス等の導入を通じて安定的に事業を継続しやすい環境を整備する必要がある。

※EMS:エネルギーマネジメントシステム

要望の概要

- 電気バス等※について、以下の特例措置を、3年間（自動車重量税: 令和9年5月1日～令和12年4月30日、自動車税: 令和9年4月1日～令和12年3月31日）の措置として創設する。
- ※ 電気バス、燃料電池バス又はプラグインハイブリッドバス
 - 【自動車重量税】取得後5年間、免税とする。
 - 【自動車税】取得した年の翌年度から5年間、税額を概ね75%軽減する。

バスの保有台数の内訳(令和7年3月末時点)



出典: 自動車検査登録情報協会統計より国交省にて作成



特例措置の対象となる車両(イメージ)

先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税)

先進安全技術を搭載したトラック・バス車両の早期普及を促進することで、交通事故による死者数の低減を図り、もって安心・安全な社会の実現を目指す。

施策の背景

- 「第12次交通安全基本計画」(令和8年3月中央交通安全対策会議決定)において交通事故による年間の死者数を1,900人以下とする政府目標が掲げられている中、令和7年の交通事故死者数は2,547人であり、更なる取組の強化が必要な状況にある。
- 特に、トラック・バスなどの大型車両は、事故発生時の被害が大きくなりやすく、**高い事故防止・被害軽減効果が期待される先進安全技術を搭載した車両の早期の普及・導入**が求められている。他方、それらの車両の価格は従来のもより高額であるため、車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠である。

要望の概要

現行の特例措置

- **【自動車重量税】**
バス及び車両総重量3.5t超のトラックであって、AEBS（歩行者検知機能付き）を搭載した車両について、令和10年8月31日までの間、税額を25%軽減する。

要望内容

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

施策の背景

- 「第12次交通安全基本計画」(令和8年3月中央交通安全対策会議決定)において交通事故による年間の死者数を1,900人以下とする政府目標が掲げられている中、令和7年の交通事故死者数は2,547人であり、更なる取組の強化が必要な状況にある。

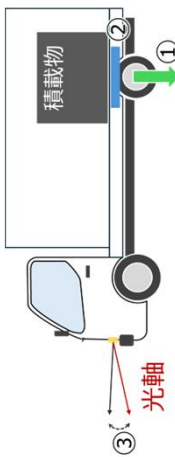
- 特に、トラック・バスなどの大型車両は、事故発生時の被害が大きくなりやすく、**高い事故防止・被害軽減効果が期待される先進安全技術を搭載した車両の早期の普及・導入**が求められている。他方、それらの車両の価格は従来のもより高額であるため、車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠である。

オートレベリング※1	
夜間の死亡事故	1,717件
うち、光軸不調等による発見遅れ	477件
低減効果※2	27.8%

※1 表中の数値は平成24年から令和3年のデータ。
※2 夜間の死亡事故のうち、装置により防ぎうる類型の事故の件数から試算。

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

※3 出典：公益財団法人交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」(平成26年から令和15年の集計データ)
※4 漫然運転含む(眠気が原因となる可能性あり)。



【作動イメージ】

- ① 荷物の重さにより車両後部が下がる
- ② 車両に搭載したセンサが車両の傾きを検知
- ③ 光軸を適切な角度へ自動的に補正



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

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

※ 令和10年8月31日まで

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の バリアフリー車両に係る特例措置の拡充(自動車重量税)

自動車交通におけるバリアフリー車両の導入を促進することで、高齢者、障害者等を含む全ての者が安心して移動・生活すること
ができるユニバーサル社会の実現を目指す。

施策の背景

○高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、全ての人々が安心して生活することができると期待されている。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。

30

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

バリアフリー車両の導入状況(令和6年度末)
(括弧内は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標)

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

※1 UDタクシーを含む

※2 総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数

要望の概要

現行の特例措置

○【自動車重量税】一般乗合旅客自動車運送事業者等が取得するバリアフリー車両について、自動車重量税(初回新規登録分)を免税とする。なお、現行のUD基準では普通自動車しか定めていないため、特例措置の対象は普通自動車のUDタクシーのみとなっている。

要望内容

○【自動車重量税】現行の特例措置に、軽自動車のUDタクシーを追加する。

UDタクシー



UDタクシー
(軽自動車)



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

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

施策の背景

○ 物流を支える倉庫は、サプライチェーンの結節点として重要な役割を担っており、国民生活や地域産業等に不可欠な社会基盤である。また、**雇用創出や災害時の支援物資拠点の役割を担う**など地域社会にとつて重要な存在である。

○ 鉄道利用運送事業は、荷主の様々な輸送ニーズに対して物流のコーディネートを行い、鉄道輸送を提案することにより、トラックドライバーの労働時間削減や担い手不足解消と、CO2排出削減による環境負荷低減を同時に実現させる**モーダルシフトを推進する**重要な役割を担っている。

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

要望の概要

現行の特例措置

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

要望内容

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

軽油フォークリフトの必要性

軽油フォークリフトが倉庫で取り扱う貨物



アルミ地金



ロール紙

軽油フォークリフトは、電気フォークリフトでは取り扱うことができない**重量物の荷役**に必要不可欠。



我が国産業、国民生活を支える物資に使用



本措置により、**カーボンニュートラル**への対応としての**モーダルシフト**と、地域における**災害時の支援物資拠点での活用**が同時に実現可能

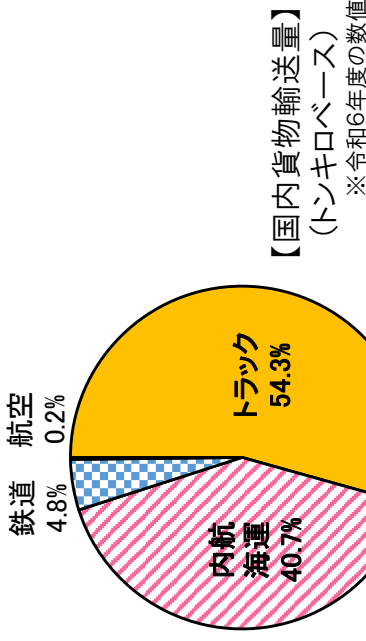
トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長

投資余力の小さいトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や生産性の向上に寄与するとともに、幅広い関連業界への経済波及効果を通じて日本経済の活性化を目指す。

施策の背景

○トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。

○一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。



【国内貨物運輸】

(トキロース)

※令和6年度の数值



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

※(出典)トラック事業の従業員数:総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率:全日本トラック協会
その他の項目:国土交通省調べによる

	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	62,383事業者	2,522事業者
従業員数	200万人	6.6万人
中小企業の割合	99.5%	99.7%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は5.1%	1.0%	1.48%

臥寝の時間

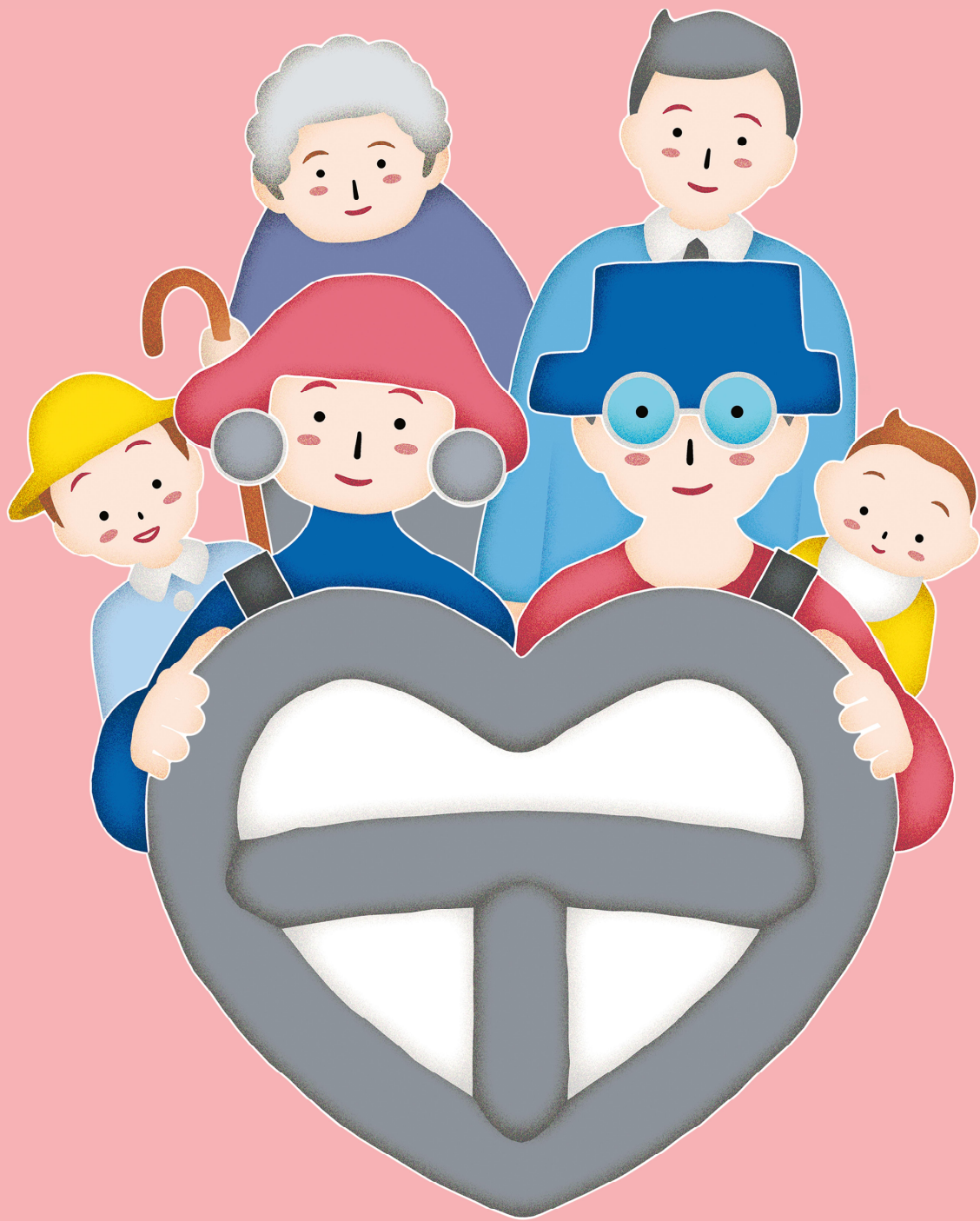
現行の特例措置

○【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。

长
内
部
要

○現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

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。



国土交通省