資料2

# 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」ヒアリング資料

令和7年9月2日

国土交通省　物流・自動車局

# ヒアリング項目

国土交通省

○ 自動車に係る環境政策の概況

○ 自動車運送事業の概況

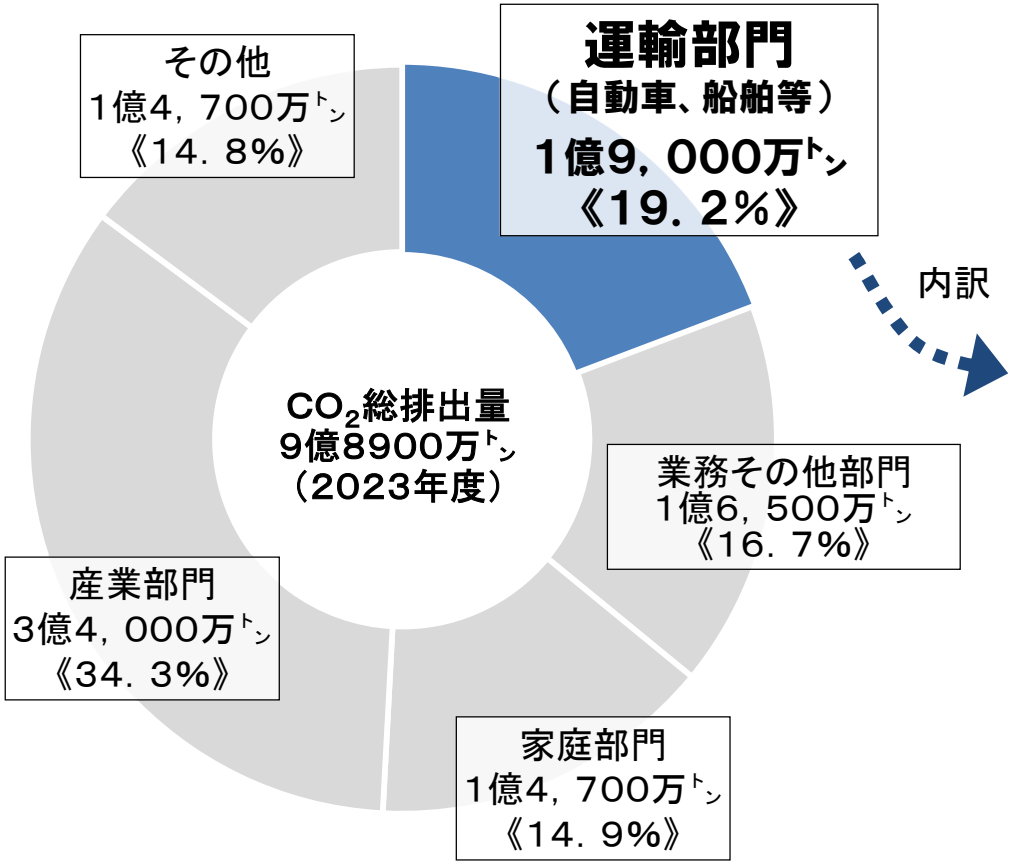
○ 令和8年度税制改正要望事項一覧

# 二酸化炭素排出量の現状（2023年度確報値）

国土交通省

○ 日本の二酸化炭素排出量（2023年度）のうち、**運輸部門からの排出量は19.2%**
○ 自動車全体では、**運輸部門のうち85.7%**（**日本全体の16.5%**）を排出

## 日本の各部門における二酸化炭素排出量




## 運輸部門における二酸化炭素排出量（配分後）

- 自動車全体で運輸部門の85.7%（日本全体の16.5%）
- 自動車（旅客輸送）は運輸部門の47.4%（日本全体の9.1%）
- 自動車（貨物輸送）は運輸部門の38.3%（日本全体の7.4%）

- バス 363万トン 《1．9%》
- タクシー 133万トン 《0．7%》
- 二輪車 77万トン 《0．4%》
- 国内船舶 973万トン 《5．1%》
- 国内航空 1，019万トン 《5．4%》
- 鉄道 720万トン 《3．8%》

出典：「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」（2025）

# 電動化の目指す方向



「GXにつきましては、EVや合成燃料水素など多様な選択肢を可能とするイノベーションの推進～(略)～が重要」

石破総理施策方針演説に対する質疑
令和7年1月28日

（自動車の電動化に関する政府目標）

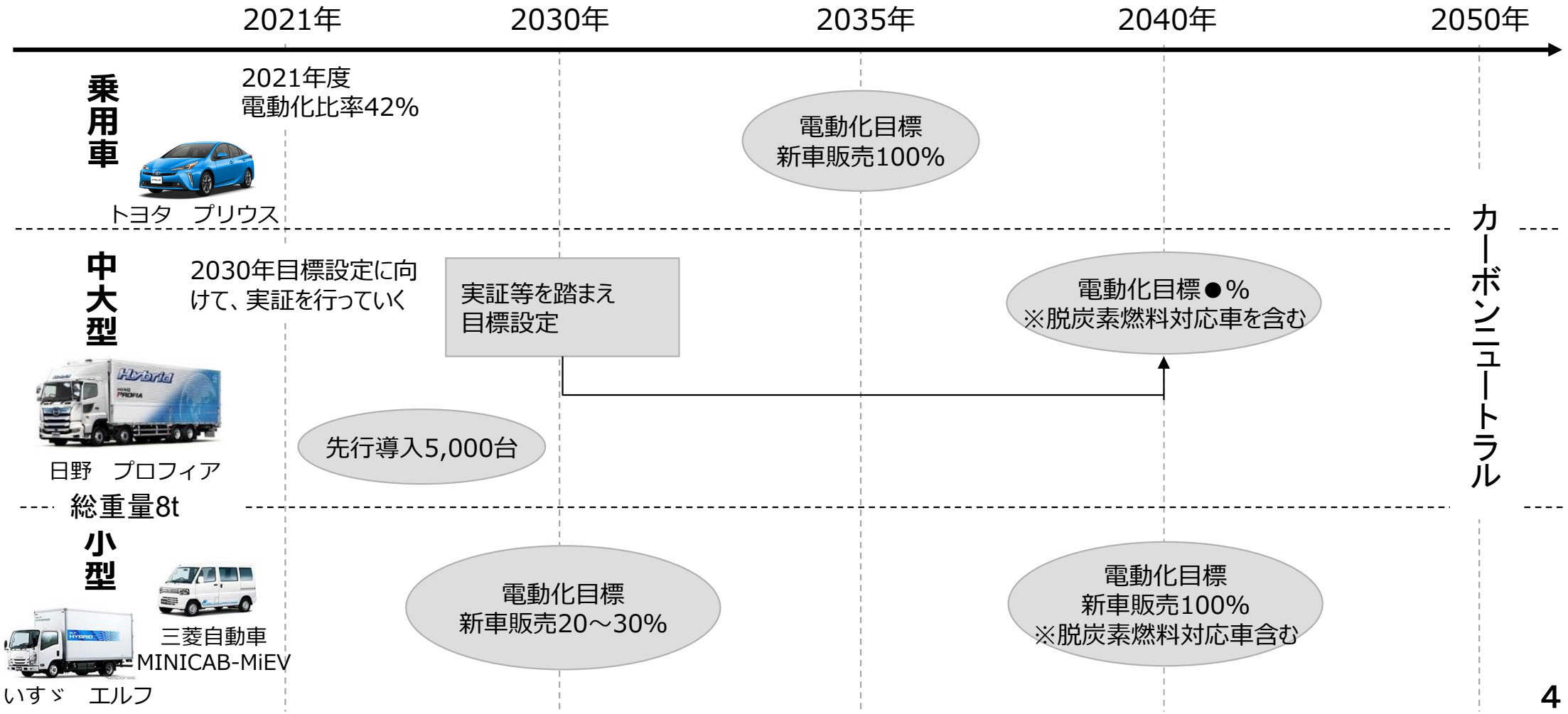
- 乗用車
  - 2035年までに、新車販売で電動車※100%
    ※「電動車」・・・電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車
- 大型トラック・バス（8t超）
  - 2020年代に電動車の5,000台の先行導入
  - 2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定
- 小型トラック・バス（8t以下）
  - 2030年までに新車販売で電動車20~30%
  - 2040年までに新車販売で電動車と脱炭素燃料対応車合わせて100%

# グリーン成長戦略における電動化目標

国土交通省

## グリーン成長戦略本文

- ✓ 乗用車： **2035 年までに、乗用車新車販売で電動車100%**を実現できるよう、包括的な措置を講じる。
- ✓ 商用車（8t超）： 貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、**2020 年代に5,000 台の先行導入を目指す**とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、**2030 年までに、2040 年の電動車の普及目標を設定**する。
- ✓ 商用車（8t以下）： **2030 年までに、新車販売で電動車20～30%**、**2040 年までに**、新車販売で、**電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%**を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。



# 各国の電動化目標

国土交通省

- 乗用車においては、ハイブリッド車の扱いが各国で異なる
- 商用車においては、乗用車よりも緩やかな電動化目標を掲げている
- EV化一辺倒の流れから各国・各メーカーにおいて揺り戻しが起きており、投資家もそれを評価している模様

| | 乗用車 | 商用車 |
|---|---|---|
| EU | **2035年**までにHEVを含むガソリン車・ディーゼル車を実質的に販売禁止<br>※カーボンニュートラル燃料専用車は許容<br>※2026年に目標見直し要否を評価（PHEVの取扱いを含む） | **2040年**までに2019年比でCO2排出量を90%削減<br>**2035年**までに都市バスを100%ゼロ・エミッション化<br>※2024年１月に欧州議会・理事会が暫定合意 |
| ドイツ | **2030年**までにEV保有台数1500万台 | **2030年**までに走行距離の１／３を電動車又は合成燃料（e-fuel）対応車 |
| イギリス | **2035年**までに新車販売の100%をゼロ・エミッション化<br>※ゼロ・エミッション車：EV・FCV<br>※2024年22%から段階的に2030年には80% | **2035年**までに小型商用車の新車販売の100%をゼロ・エミッション化<br>※ゼロ・エミッション車：EV・FCV<br>※2024年10%から段階的に2030年には70% |
| フランス | **2028年**までにEV・FCV・PHEV 480万台普及<br>**2040年**までに電動化<br>※HEVの扱い非公表 | **2028年**までにEV・FCV・PHEV 50万台普及（小型）<br>FCV 800-2200台普及（大型） |
| 米国 | **2030年**までにEV・FCV・PHEVの販売比率約50%<br>⇒大統領令撤回（2025年1月）<br>※米環境保護局（EPA）排ガス規制案：2032年に新車販売の35~56%がBEVの見込（2024.3　目標を下方修正）<br>※カリフォルニア州：2035年100%⇒無効化する共同決議に大統領署名 | **2030年**までにEV・FCV・PHEVの販売比率約50%（乗用車含む）<br>⇒大統領令撤回（2025年1月）<br>※カリフォルニア州：2035年100%（小型）、2045年100%（大型）<br>⇒無効化する共同決議に大統領署名 |
| イタリア | **2035年**までに内燃機関車の新車販売を段階的に廃止する<br>※EUの2035年までにHEVを含むガソリン車・ディーゼル車を販売禁止することに反対 | **2040年**までに小型商用車の内燃機関車の新車販売を段階的に廃止する<br>**2030年**までに大型商用車の公共調達の85%をEVまたはHEV（場合によっては、メタンまたは水素燃料車を含む） |
| カナダ | **2035年**までにEV・FCV・PHEVの販売比率100% | **2030年**までに中・大型車のEV・FCV・PHEVの販売比率35%<br>**2035年**までに小型車のEV・FCV・PHEVの販売比率100%<br>**2040年**までに中・大型車のEV・FCV・PHEVの販売比率100% |
| 日本 | **2035年**までに電動車の販売比率100%<br>※電動車：EV・FCV・PHEV・HEV | ８ｔ以下の小型車：**2030年**までに電動車20-30%<br>**2040年**までに電動車・脱炭素燃料対応車100%<br>８ｔ超の大型車：　**2030年**までに実証、早期導入を図りつつ目標決定 |

出典：各種公開資料より国交省作成

# 次世代自動車の普及促進策について

国土交通省

● 自動車の**燃費基準の策定、税制優遇措置・補助制度、基準の国際調和**により、次世代自動車の**環境性能向上**及び**普及促進**を図る。

## 燃費基準の策定

**■野心的な燃費基準の策定**

1.　乗用車
　〇2030年度基準を策定
　（2020年）

2.　重量車
　〇世界で初めて重量車の燃費基準を策定（2006年）
　〇2025年度基準を策定
　（2019年）

## 税制優遇措置・補助制度

**■税制優遇措置（エコカー減税等）**

〇EV等次世代自動車への減免　等

**■次世代自動車の導入補助**

〇環境性能に優れた自動車を導入等に、一定額を補助。

## 基準の国際調和（WP29）

**■ライフサイクル評価（LCA）**

〇カーボンニュートラルの実現には、自動車のライフサイクル全体でCO2排出量を評価することが必要。

〇公平で国際的に整合されたLCA手法の構築に向け、日本が議長国として議論をリード。

# 次世代自動車(乗用車)の普及状況

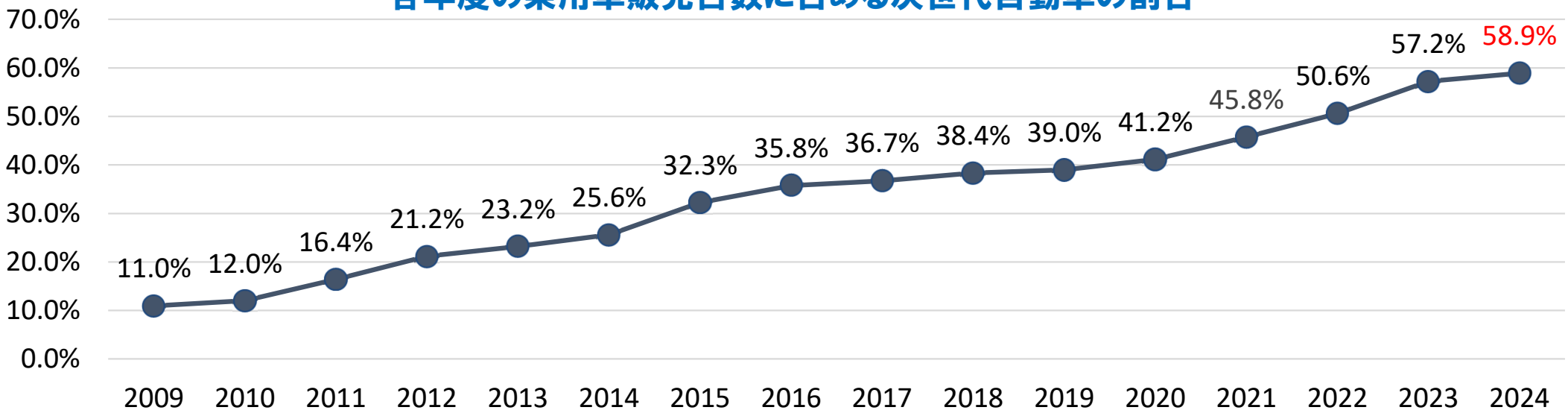
国土交通省

## 乗用車販売台数推移

単位：千台

| 年度 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 乗用車(四輪)全体 | 4,175 | 3,880 | 4,010 | 4,439 | 4,837 | 4,454 | 4,115 | 4,243 | 4,350 | 4,364 | 4,173 | 3,858 | 3,468 | 3,614 | 3,807 | 3861 | 政府目標 50%～70% |
| 次世代自動車 合計 | 457 (11.0%) | 465 (12.0%) | 658 (16.4%) | 940 (21.2%) | 1,122 (23.2%) | 1,139 (25.6%) | 1,327 (32.3%) | 1,517 (35.8%) | 1,597 (36.7%) | 1,674 (38.4%) | 1,626 (39.0%) | 1,588 (41.2%) | 1,587 (45.8%) | 1,828 (50.6%) | 2,179 (57.2%) | 2273 (58.9%) | |
| 燃料電池自動車(FCV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.1 | 0.5 | 1.2 | 0.7 | 0.6 | 0.7 | 1.5 | 2.0 | 0.5 | 0.6 | 0.5 (0.01%) | ～3% |
| 電気自動車(EV) | 2 | 7 | 11 | 14 | 16 | 15 | 13 | 13 | 24 | 23 | 19 | 14 | 25 | 77 | 79 | 57 (1.5%) | 20%～30% |
| プラグインハイブリッド車(PHV) | 0 | 0 | 4 | 13 | 13 | 15 | 15 | 14 | 34 | 21 | 17 | 17 | 27 | 40 | 53 | 42 (1.1%) | |
| ハイブリッド車(HV) | 452 | 448 | 631 | 857 | 1,015 | 1,009 | 1,145 | 1,341 | 1,380 | 1,451 | 1,423 | 1,402 | 1,391 | 1,565 | 1,892 | 2,023 (52.4%) | 30%～40% |
| クリーンディーゼル乗用車(CD) | 4 | 11 | 12 | 56 | 78 | 100 | 154 | 148 | 158 | 178 | 166 | 154 | 142 | 146 | 154 | 152 (3.9%) | 5%～10% |

## 各年度の乗用車販売台数に占める次世代自動車の割合



# 自動車運送事業の概況

国土交通省

| | 貨物自動車運送事業（トラック） | 旅客自動車運送事業（令和６年3月末時点） | |
|---|---|---|---|
| | | （バス） | （タクシー） |
| 事業者数 | 約６３，０００社 | 約６，０００社 | 約４２，０００社 |
| 保有車両数等 | 約１１７万台 | 約１１万台 | 約２２万台 |
| 就業者数 | 約１９９万人 | 約１７万人 | 約２８万人 |
| 営業収入 | 約１９．３兆円 | 約１．３兆円 | 約１．４兆円 |

# 営業用自動車と自家用自動車の構成比

国土交通省

| | 自家用 | 営業用 | 計 |
|---|---|---|---|
| 乗用車 | 99．7%<br>（約6,174.4万台） | 0．3%<br>（約20.9万台） | 100%<br>（約6,195.3万台） |
| トラック | 89．8%<br>（約1,303万台） | **10．2%<br>（約148.7万台）** | 100%<br>（約1,451.7万台） |
| バス | 49．8%<br>（約10.6万台） | **50．2%<br>（約10.6万台）** | 100%<br>（約21.2万台） |

＜自家用、営業用の例＞

○乗用車
- 自家用：マイカー、社用乗用車、レンタカー
- 営業用：タクシー、ハイヤー

○バ　ス
- 自家用：社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、旅館の送迎用バス
- 営業用：一般乗合バス（路線バス、高速バス）、観光用貸切バス

○トラック
- 自家用：自社トラック（建設業の資材運送等）、自社用バン（貨客兼用車）、商品の配達用トラック
- 営業用：運送業のトラック

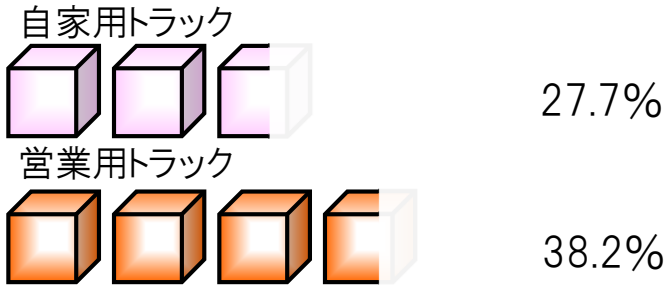
出典：自検協「自動車保有台数統計」R5年3月末現在

# 自動車運送事業の意義

国土交通省

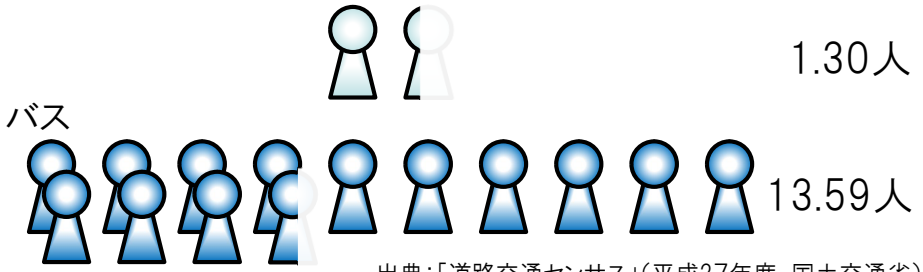
○営業用トラック・バスは、自家用トラック・乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

## トラックの積載効率



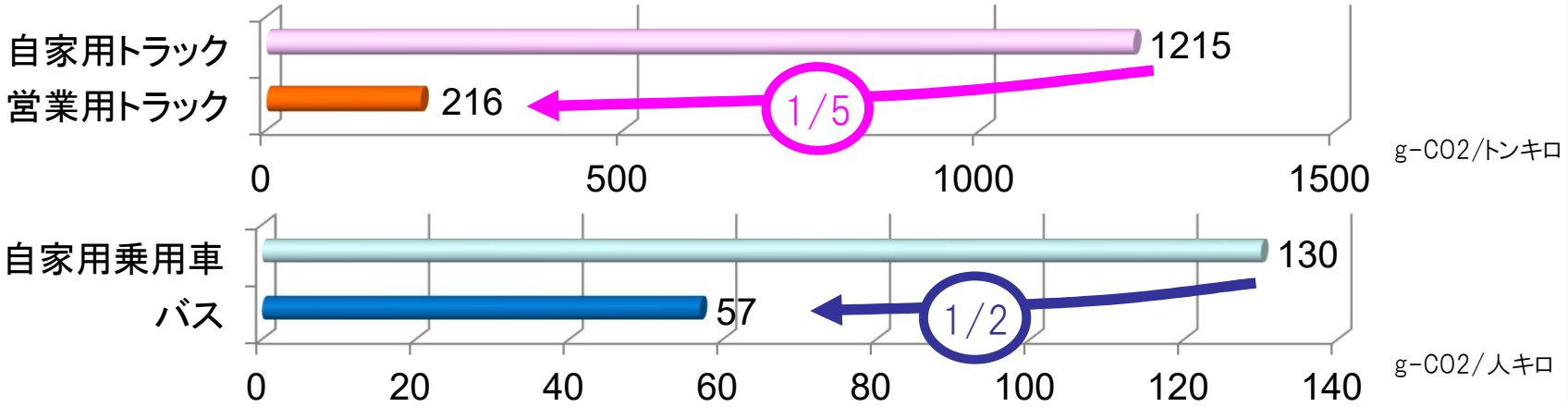

出典：「自動車輸送統計年報」（令和2年度　国土交通省）より作成

## 平均輸送人員




出典：「道路交通センサス」（平成27年度　国土交通省）

## 輸送機関別単位輸送トンキロ・人キロあたりのCO2排出量

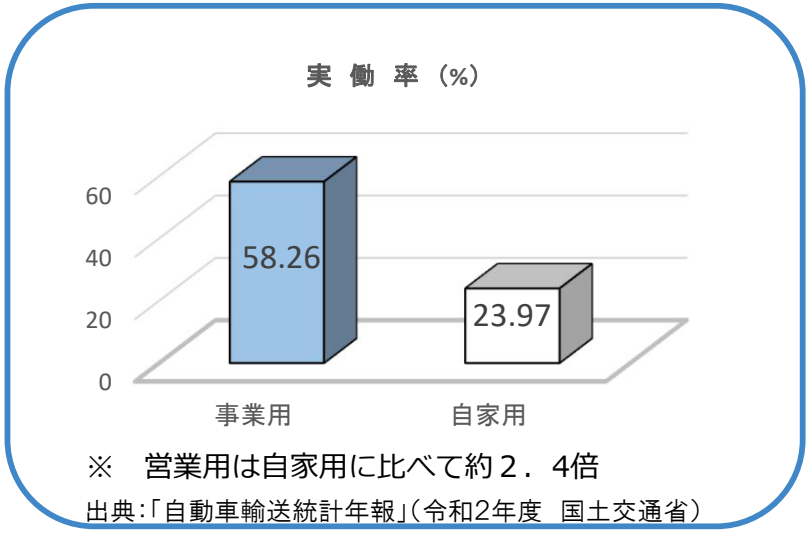



出典：「運輸部門における二酸化炭素排出量」（令和元年度　国土交通省）

# 営業用トラックと自家用トラックの比較

国土交通省

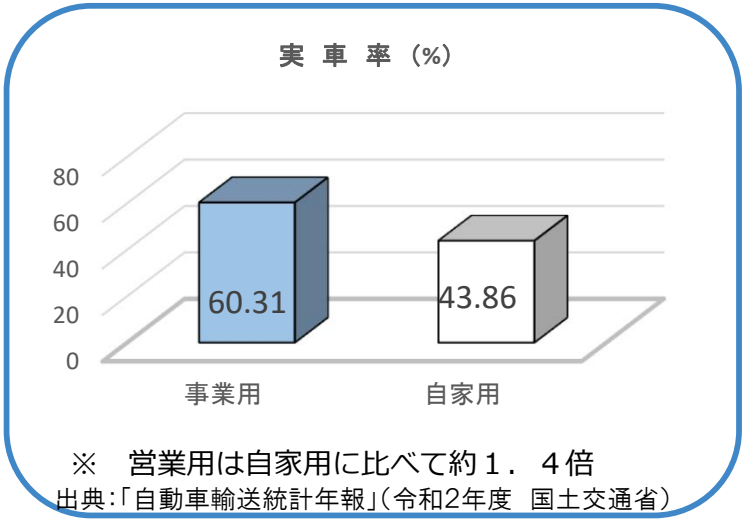
○営業用トラックは自家用に比べ、実働率2.4倍、実車率1.4倍、実働１日１車当たり輸送トン数1.6倍。




※　営業用は自家用に比べて約２．４倍

出典:「自動車輸送統計年報」（令和2年度　国土交通省）

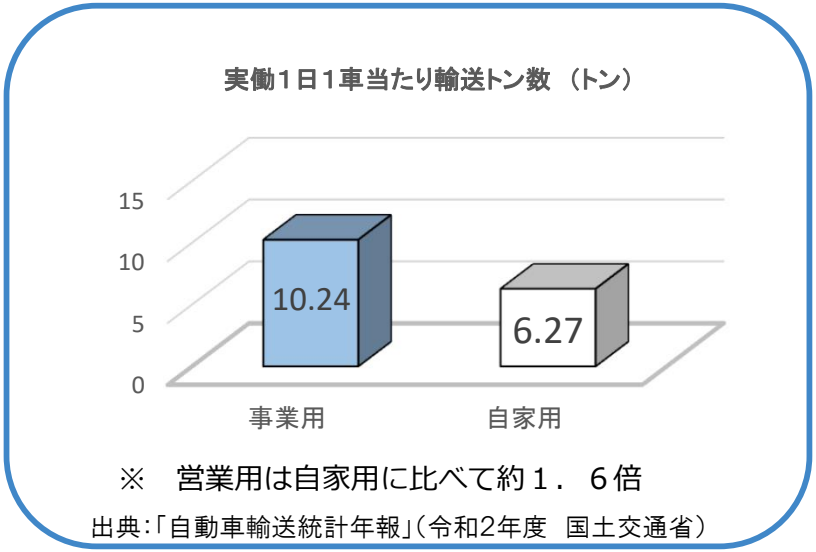
実働率:　延べ稼動日数÷自動車の実在延べ日数。自動車の利用効率を示す。




※　営業用は自家用に比べて約１．４倍

出典:「自動車輸送統計年報」（令和2年度　国土交通省）

実車率:　全走行距離中に占める実車距離（貨物を乗せ走行した距離）の割合。
実車率が高いほど生産効率が高い。




※　営業用は自家用に比べて約１．６倍

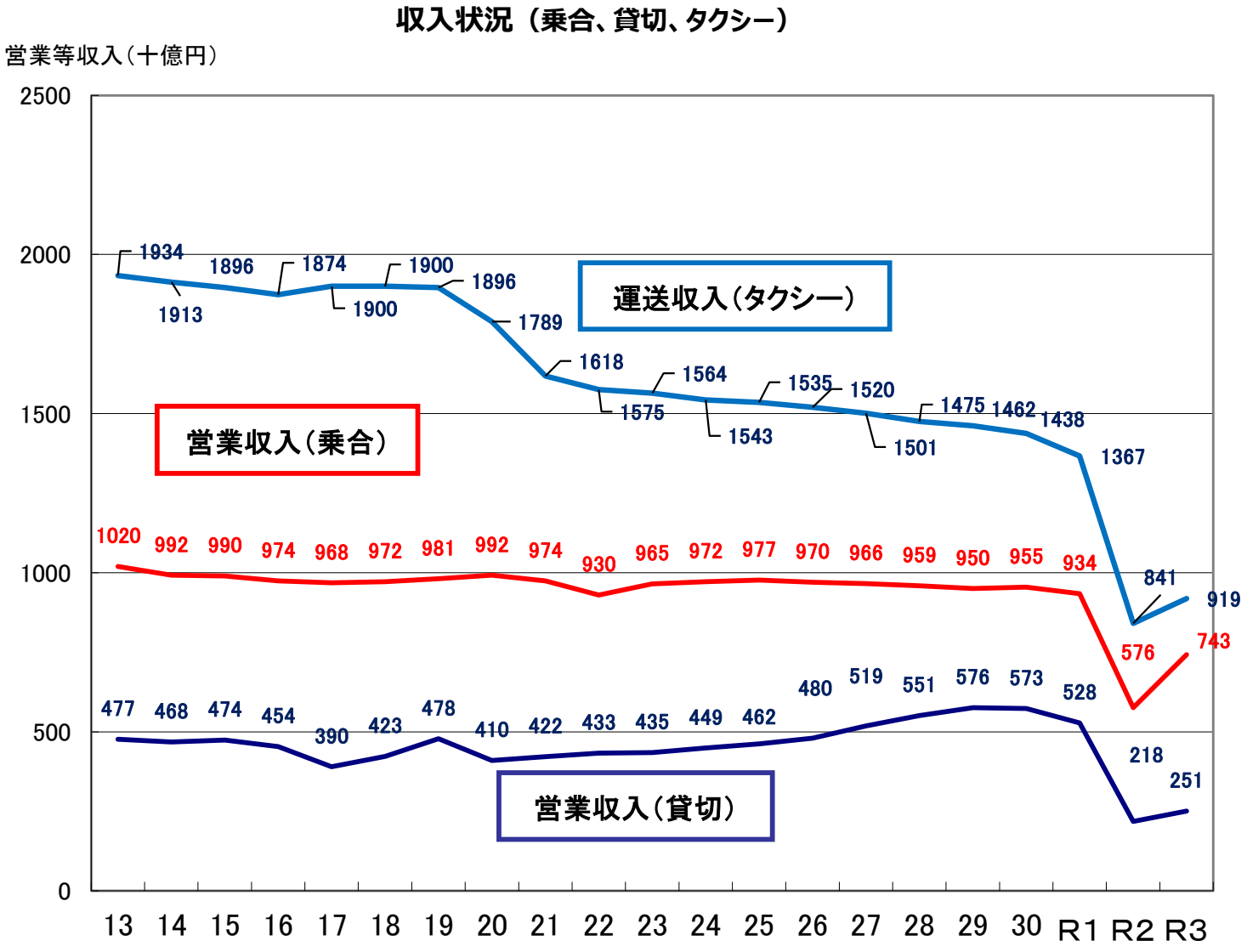
出典:「自動車輸送統計年報」（令和2年度　国土交通省）

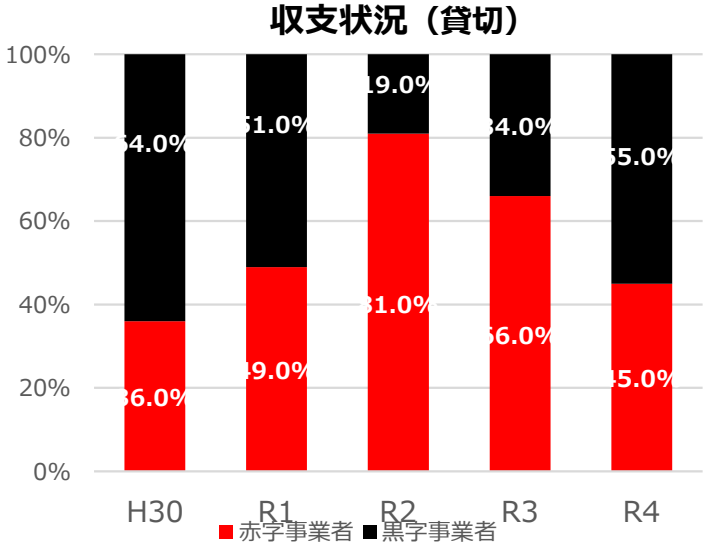
# バス事業とタクシー事業を取り巻く現状

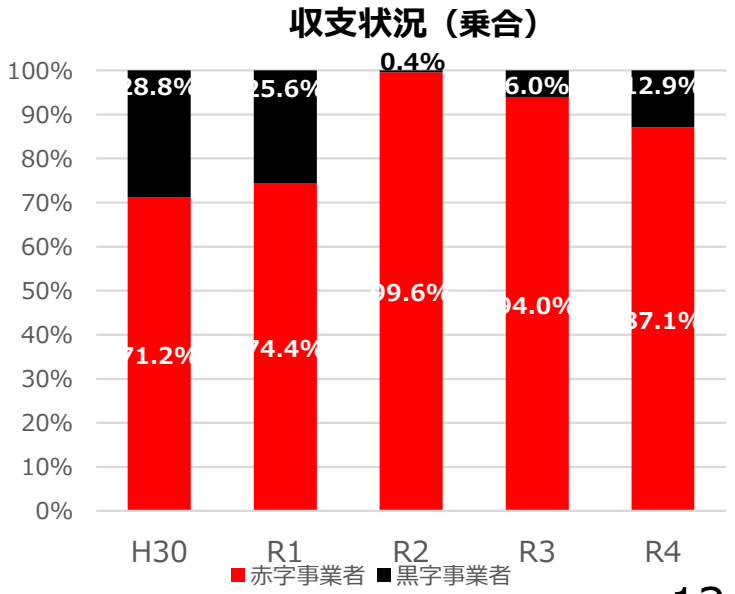
国土交通省

○ 営業収入については**バス事業、タクシー事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少している。

○ 収支状況についても**乗合バス事業、貸切バス事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少となっている。



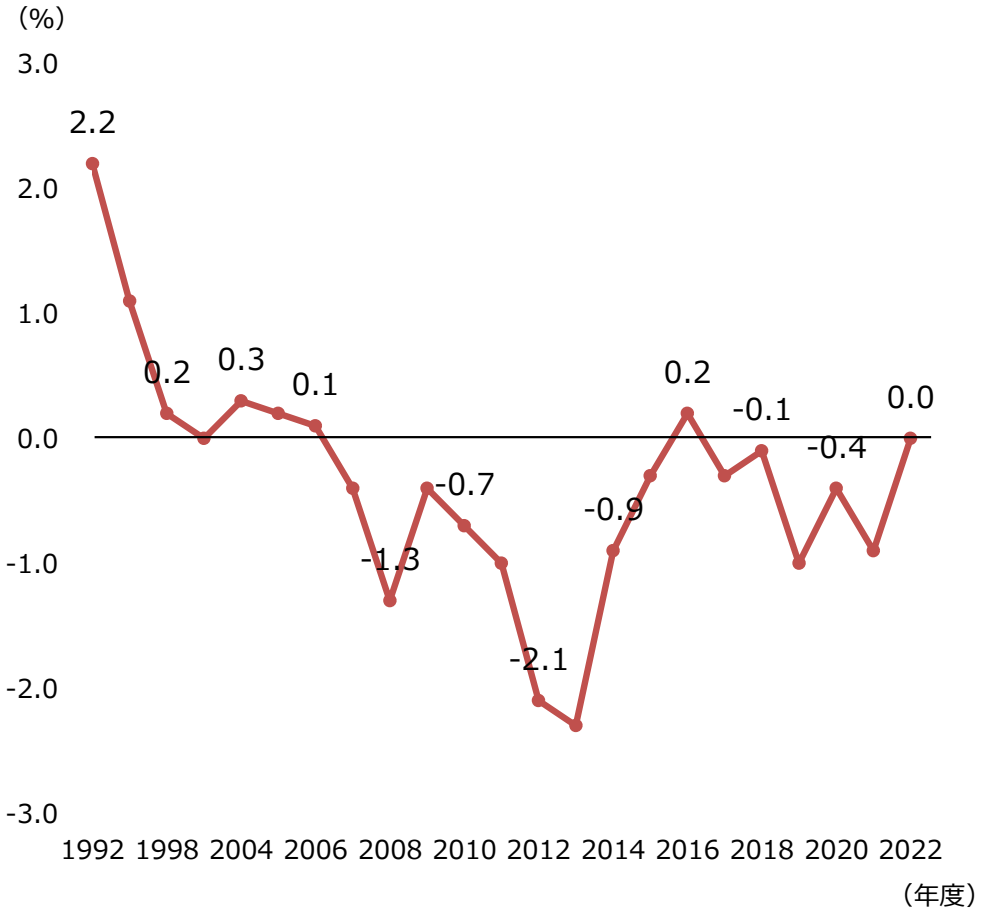



# トラック事業を取り巻く現状

国土交通省

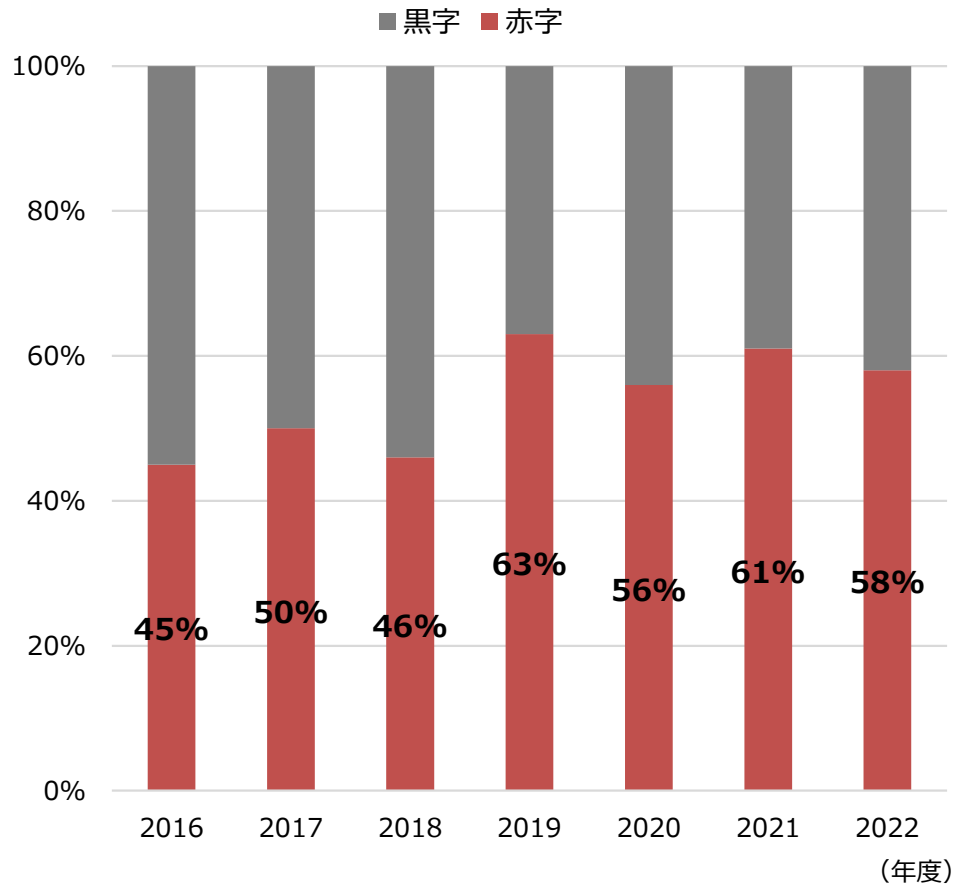
○ **トラック事業**については、ここ20年ほど、**営業利益率の平均が0以下である状態**や、**赤字企業の割合が半分を超える状態**が続いている。

<トラック運送業における営業利益率の推移>




出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

<トラック運送業における赤字企業割合の推移>




出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

# 営自格差について

## 「営自格差」とは

・車体課税（（軽）自動車税（環境性能割・種別割）、自動車重量税）において、営業用車を自家用車よりも税率で優遇する措置

## 「営自格差」を措置している政策的背景

・公共交通機関であるバス・タクシーや、輸送効率や環境面で優れている営業用トラックの果たす公共的な役割を踏まえ、旅客・貨物輸送において、自家用から営業用への転換を進めている。

＜参考＞

〇交通政策基本法（平成25年法律第92号）

（交通に係る環境負荷の低減に必要な施策）

第23条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、・・・公共交通機関の利用者の利便の増進、・・・その他必要な施策を講ずるものとする。

〇地球温暖化対策計画（令和7年2月閣議決定）

「自家用トラックから営業用トラックへの転換を推進する。」

## 「営自格差」の具体例

・自動車税（環境性能割） ⇒ 自家用 3% ＞ 営業用 2%

・自動車重量税 ⇒ 自家用 4,100円 ＞ 営業用 2,600円 （※乗用車の場合 0.5トン・年あたり）

・自動車税（種別割） ⇒ 自家用 36,000円 ＞ 営業用 9,500円 （※乗用車（2,000ccクラス）の場合 年あたり）

・軽自動車税（種別割） ⇒ 自家用 5,000円 ＞ 営業用 3,800円 （※ 貨物車の場合 年あたり）

# 令和８年度税制改正要望

国土交通省

国土交通省においては、安全で環境性能が高く、UD（ユニバーサルデザイン）に配慮した自動車の普及・進を目指すとともに、公共インフラである自動車運送事業者への負荷軽減、自動車ユーザー等の利便性向上等に向けた取組みに資するため以下の令和8年度税制改正において要望。

## 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

〔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．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。

## ４．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）。

## ５．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<br>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<br>※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<br>※登録乗用車の場合 | 3%<br>※自動車税における自家用車の場合 | 年額25,000円～110,000円<br>※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。

# 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

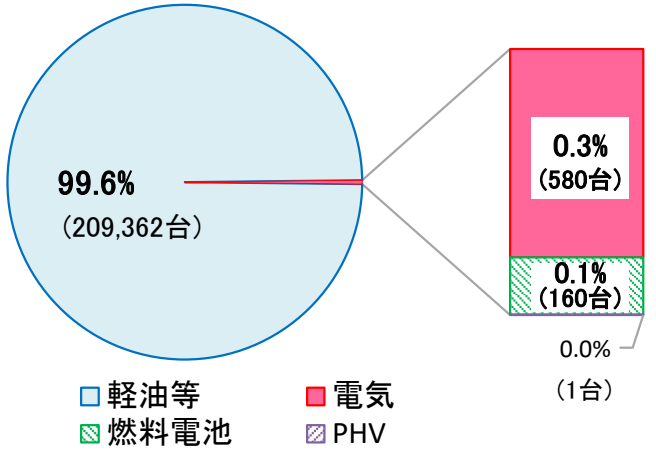
○ 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げており、**運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められている**ところ。

○ **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。

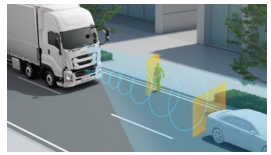
## 施策の背景

○「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。

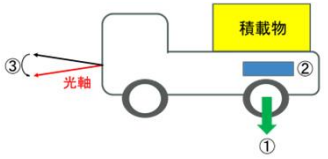
| ① 衝突被害軽減ブレーキ※1 | |
|---|---|
| 死亡事故 | 2,786件 |
| うち、対歩行者 | 904件 |
| 低減効果※2 | 32.4% |

※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。