

令和6年度

物流・自動車関係
予算概算要求概要

令和5年8月

国土交通省自動車局
(物流・自動車担当)

目 次

I. 組織関係

- 「物流・自動車局」の設置 1

II. 予算関係

- 令和6年度予算概算要求概要 2
- 令和6年度予算概算要求額総括表 3
- 主要施策別説明資料
 - 1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新 4
 - 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進 8
 - 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 13

III. 税制関係

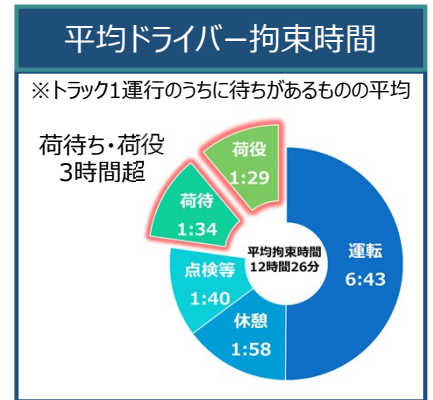
- 令和6年度税制改正要望 20

IV. その他参考資料 26

「物流・自動車局」の設置

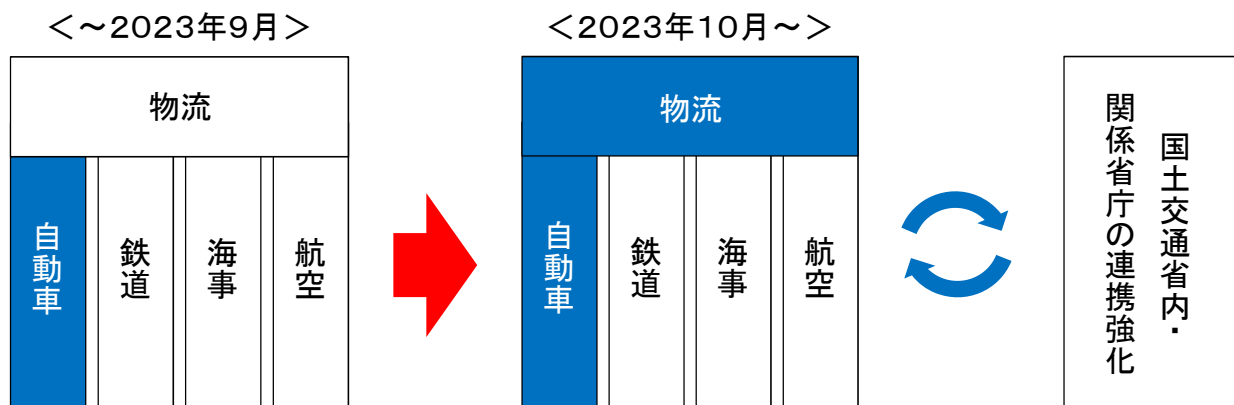
背景

- 物流は、国民生活、経済活動に不可欠な基盤である一方で、「2024年問題」によるドライバー不足の深刻化や、カーボンニュートラルへの対応等多数の課題を抱えている状況。



組織体制の見直し

- 2023年10月※に現在の総合政策局物流部門と自動車局を統合して「物流・自動車局」(仮称)を設置。
※組織統合に先立ち2023年7月より業務を実施中。
- これにより、2024年問題等の課題への対応を万全にし、サプライチェーン全体の最適化や、モーダルシフト、自動化・電動化などをより一層強力に推進。



令和6年度予算概算要求概要

概算要求額

令和6年度概算要求額:874億円＋事項要求（令和5年度予算額:672億円）

うち一般会計:54億円、自動車安全特別会計:675億円、財政投融资特別会計:145億円

（事項要求）

- 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組みに必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
- 「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。

上記のほか、関連予算を最大限活用

- 地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援 282億円の内数（R5:222億円の内数）
- 地域における受入環境整備促進事業 19億円の内数（R5:16億円の内数）
- エネルギー対策特別会計（新規事業・拡充事業等を予定）

予算要求の4本柱

1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新



トラックの荷待ち

- 物流の2024年問題やカーボンニュートラルへの対応等の課題について、抜本的・総合的な対策を図る。
- 具体的には、モーダルシフト等物流GX、自動化・機械化機器の導入等物流DX、標準パレットの利用促進等物流標準化、テールゲートリフター等の導入等多様な人材の確保・育成、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容促進等について取り組む。

2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進



EVバス

- 燃費・排ガス基準策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度や基準の国際調和等に引き続き取り組む。
- 次世代自動車の普及促進に係る対策等を着実に実施する。
- 再エネ導入とグリーン電力の地産地消について、自動車分野における活用を推進する。

3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進



先進安全自動車(ASV)

- 交通事故低減や地方における移動手段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。
- 自動車運送事業及び整備業の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た事業基盤の強化を図る。
- 自動車関連の行政手続き等の更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



被害者支援施設利用の状況



自動車アセスメント事業

- 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、被害者支援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。

令和6年度予算概算要求額総括表

会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定	R6年度要求額	R5年度予算額	比較増減率
一般会計	5,393 ★	1,500	3.59
自動車安全特別会計	67,488	63,676	1.06
自動車事故対策勘定	22,959	22,404	1.02
自動車検査登録勘定	44,529	41,272	1.08
財政投融资特別会計	14,500	2,000	7.25
合計	87,381 ★	67,177	1.30

- ★ 当該金額のほか、前ページに記載の事項要求がある。
- ※ 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。
- ※ 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。
- ※ 自動車局(物流・自動車担当)におけるR4年度補正予算額は一般会計:40.4億円、自動車安全特別会計:12.5億円。

主要施策別総括表

(単位：百万円)

主要施策	R6年度要求額	R5年度予算額	比較増減率	備考
1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新	18,218	2,152	8.46	
商慣行の見直し	170	—	皆増	
物流の効率化、荷主・消費者の行動変容	3,548	152	23.30	
財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援	14,500	2,000	7.25	財投
※上記に加えて、「モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組み」に必要な経費については、 事項要求				
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	681	517	1.32	
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	583	517	1.13	
EVバスの運行×再エネ×エネマネ促進事業	98	—	皆増	
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	3,842	3,960	0.97	
自動運転(レベル4)法規要件の策定	241	184	1.31	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	787	669	1.18	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	2,403	2,960	0.81	
自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査	124	—	皆増	
自動車整備事業の人材確保・育成の推進	256	147	1.74	
ラストワンマイル・モビリティに関する調査	31	—	皆増	
[地域公共交通の「リ・デザイン」等]に対する支援	※内数 [28,219]	[22,247]	—	総政局
※本事業には他に、以下の関連事業がある。 ・地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)(656,283百万円の内数) ・地域における受入環境整備促進事業(観光庁予算 1,896百万円の内数)等				
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	14,441	13,754	1.05	
(独)自動車事故対策機構千葉療護センターの機能強化	113	—	皆増	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,356	1,245	1.09	
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	200	675	0.30	
自動車アセスメント事業	※内数 9,875	9,398	—	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,329	1,334	1.00	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	684	484	1.41	
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	180	125	1.43	
自動車運送事業の運行管理(点呼)の高度化	82	157	0.53	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	58	54	1.07	
健康起因事故防止対策の促進	210	228	0.92	
自動車運送事業の安全対策事業	190	—	皆増	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	164	54	3.02	
(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	5,950	—	

※[]内は関連事項であり、計数に算入していない。

※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。

主要施策別説明資料

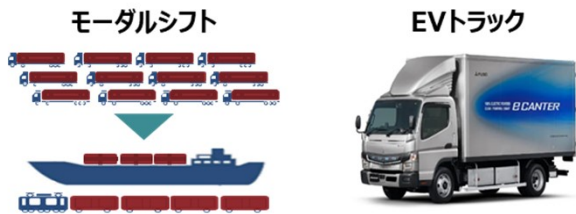
1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新

- 物流の2024年問題やカーボンニュートラルへの対応等の課題について、抜本的・総合的な対策を図る。
- 具体的には、モーダルシフト等物流GX、自動化・機械化機器の導入等物流DX、標準パレットの利用促進等物流標準化、テールゲートリフター等の導入等多様な人材の確保・育成、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容促進等について取り組む。

物流革新に向けた政策パッケージ

- 物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラである一方、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応等様々な課題に直面している。
- 2024年4月には、物流産業を魅力ある職場とすることを目的に、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が適用される中、時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定される。この結果、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%、2030年度には34%不足し、今のように運べなくなる可能性がある」と推計されている。
- これらを踏まえて、今年3月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置、6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられた。この政策パッケージには、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つの柱に基づいて、抜本的・総合的な対策が盛り込まれている。

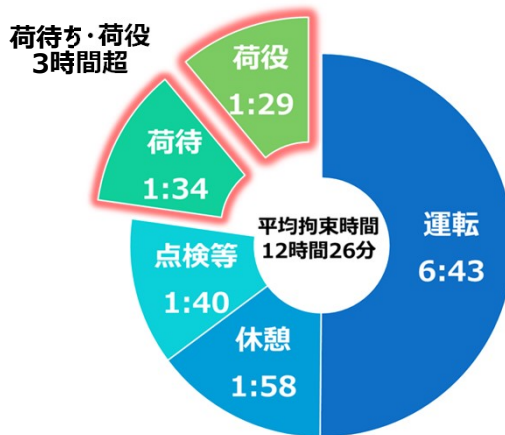
「物流GX」の例



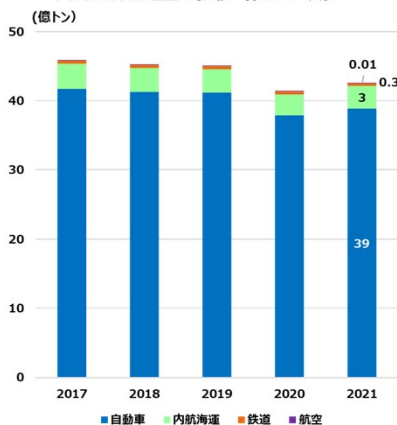
「物流DX」の例



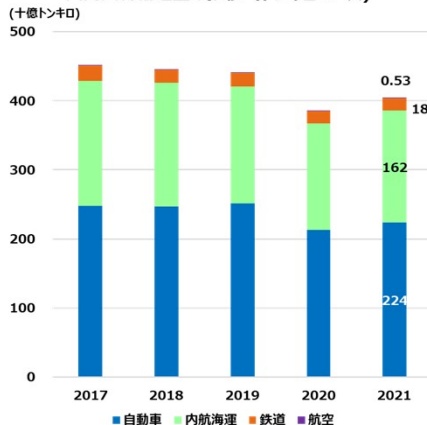
荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



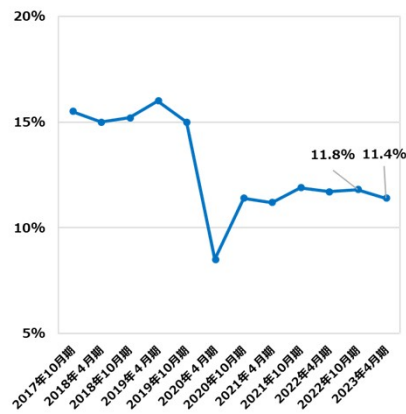
国内貨物輸送量の推移 (トンベース)



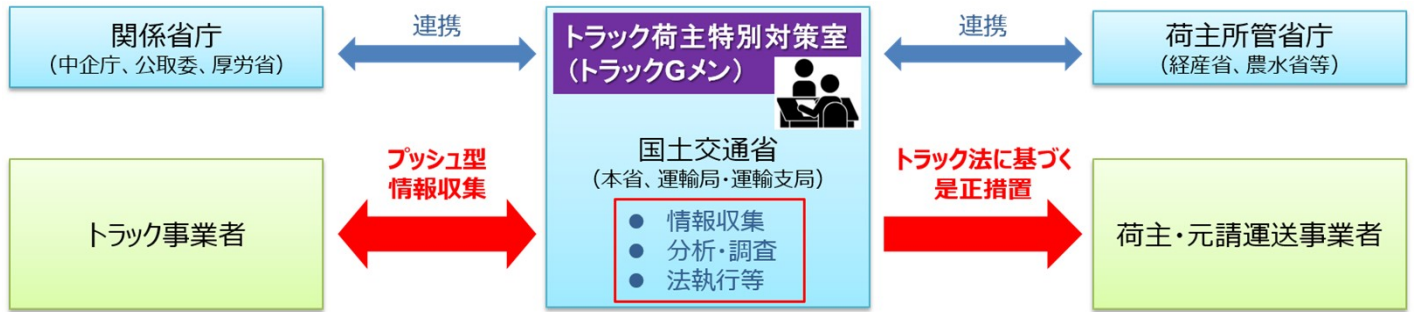
国内貨物輸送量の推移 (トンキロベース)



再配達率の推移

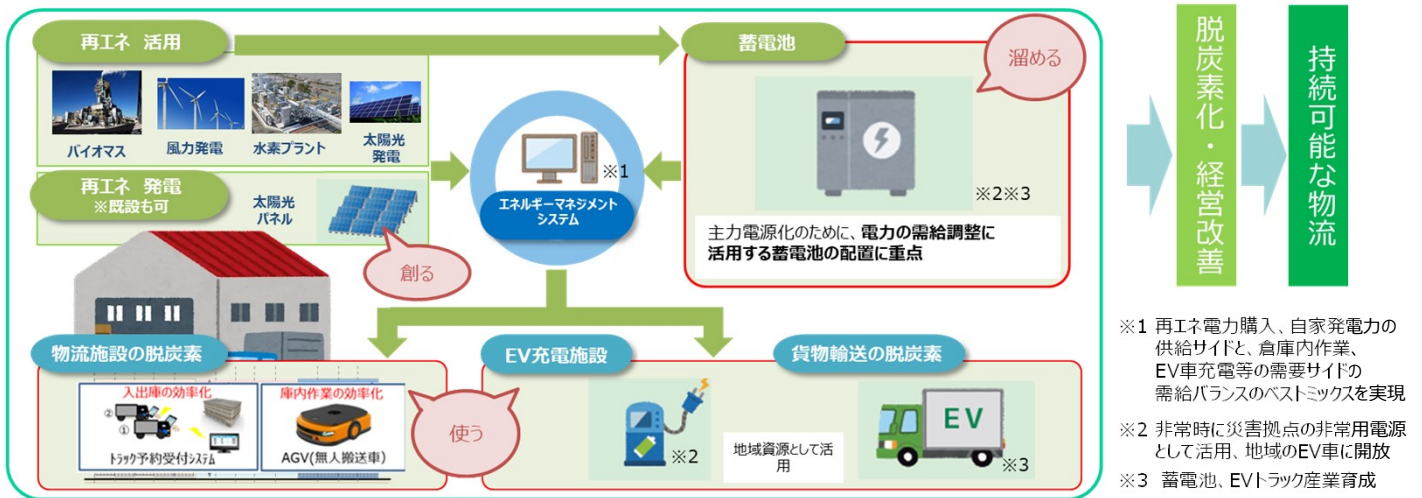


- 適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請運送事業者への監視を強化するために新たに設置された「トラック荷主特別対策室(トラックGメン)」が実施するトラック事業者へのプッシュ型情報収集や、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への要請等の是正措置の実効性をそれぞれ強化すること等により、荷主・物流事業者間の商慣行の是正を図る。



物流GXの推進、荷主・消費者の行動変容 【1,275百万円+事項要求】

- 物流施設に対し物流の脱炭素化の促進に資する再生可能エネルギー電気の利用に必要な設備及びその電気を利用する車両を導入し流通業務の脱炭素化を図ること等により、物流GXや荷主・消費者の行動変容を促進する。



- ※1 再生エネルギー電力購入、自家発電電力の供給サイドと、倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現
- ※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用、地域のEV車に開放
- ※3 蓄電池、EVトラック産業育成

※ 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組みに必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

物流DXの推進 【620百万円】

- 物流業務における自動化・機械化設備の導入を支援し、トラックドライバーや庫内作業員等の労働時間、作業負担を軽減するとともに、内航海運、航空分野等のデジタル化を促進する。



ピッキングロボット



自動倉庫



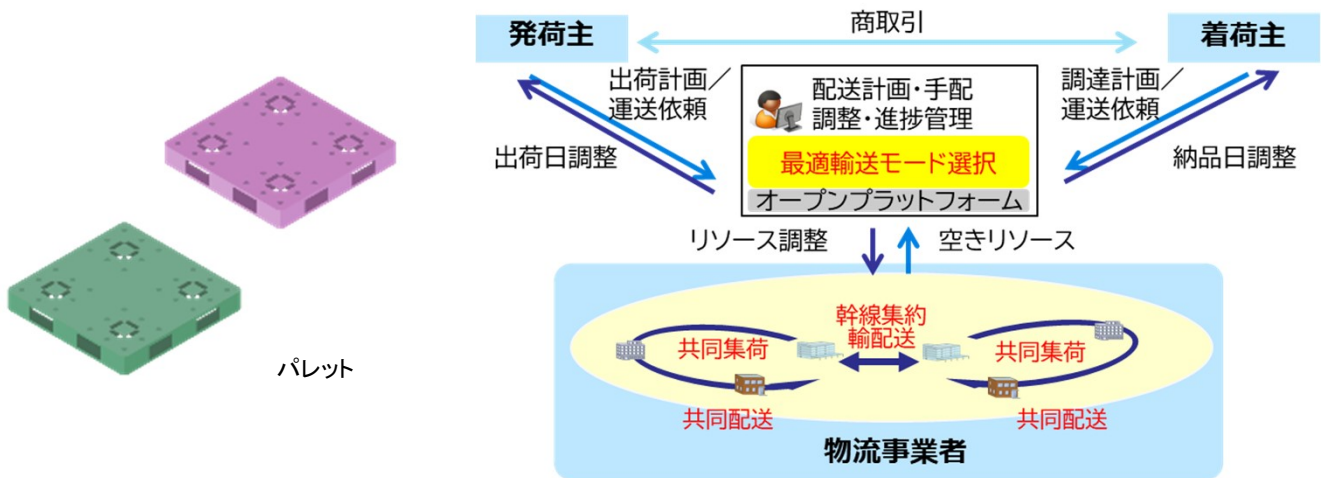
無人搬送車



集中荷役遠隔システム

物流標準化の促進【400百万円】

- 標準仕様パレットの利用拡大を図るため、標準仕様パレットの導入等に係る物流設備の改修費用等を支援するとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。
- 物流情報標準ガイドラインに準拠した物流・商流情報のオープンプラットフォームを活用し共同輸配送等を図る取組を促進する。



多様な人材の確保・育成【1,141百万円】

- 荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、トラック運送業における働き方改革、業務効率化、経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進するほか、ドライバーのキャリアアップの促進等を検討する。

車両の効率化設備導入支援

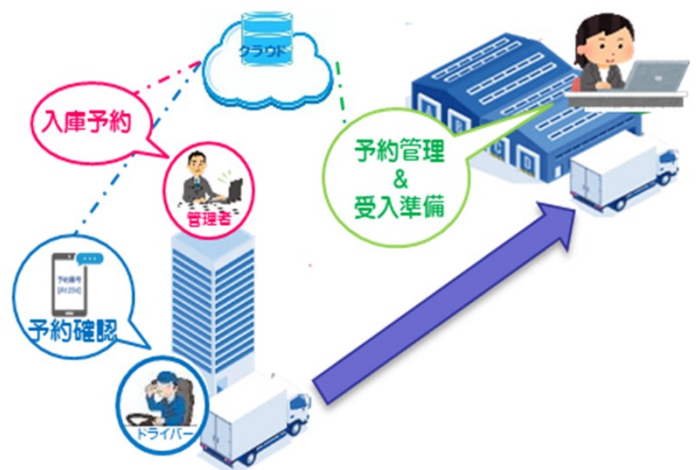
テールゲートリフター、トラック搭載クレーン等の導入



荷役作業に係る時間や作業負担の軽減

業務効率化支援

予約受付、動態管理、求貨求車システム等の導入



経営力強化支援

原価算定に資するシステムの導入、事業承継等

人材確保・育成支援

大型・けん引免許やフォークリフト運転資格の取得等

職場環境改善支援

仮眠室・トイレ・シャワーや子育てスペース等の整備、車載用冷暖房機器の導入等

物流拠点の強化【111百万円】

- 災害時における円滑な支援物資物流の実現及びサプライチェーンの維持のため、官民の連携体制構築、荷主と物流事業者が連携したBCPの策定、非常用電源設備の導入支援等による物流施設の災害対応能力の強化等を推進する。



非常用電源設備

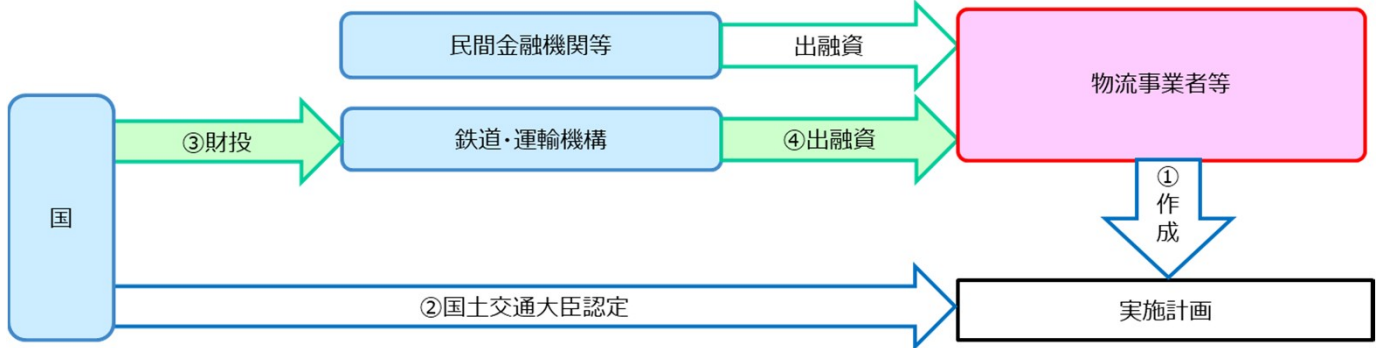
事業目的

財政投融資計画要求額: 14,500百万円 (2,000百万円)

- 物流総合効率化法に基づく大臣認定を受けた事業において、物流施設や物流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。

事業内容

○物効法に基づく流通業務総合効率化事業※への財投支援スキーム



※二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業

支援対象となる事業

物流施設及び物流DX・GXに資する車両・設備等の整備を行う事業

- ・物流施設：ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点や中継輸送拠点等の物流拠点施設
- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等



2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進

- 令和3年6月に公表された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を着実に進めるため、野心的な燃費・排ガス基準の策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度や基準の国際調和等にも引き続き取り組む。
- 次世代自動車の普及促進に係る対策等を着実に実施する。
- 併せて、再エネ導入とグリーン電力の地産地消について、自動車分野における活用を推進する。

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

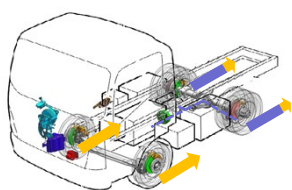
【583百万円（517百万円 1.1倍）】

事業目的

運輸部門におけるCO₂排出量の約4割を占める大型車分野に関して、産学官連携のもと、①重量車の電動化技術と②水素、合成燃料をはじめとするカーボンニュートラル燃料における内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、2050年のカーボンニュートラルの実現に貢献する。

事業内容

① 重量車の電動化へ向けた対応



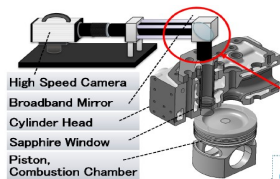
ブレーキ回生技術



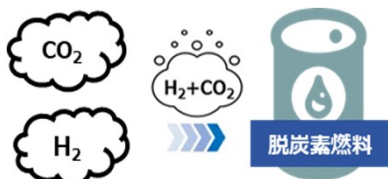
水素燃料電池車の燃費測定法

- 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促進する。
- 水素燃料電池自動車の重量車燃費測定法を確立する。

② カーボンニュートラル燃料の実用化へ向けた対応



水素燃焼の高効率化



合成燃料使用への対応

- 水素燃焼特性の解明およびその高効率化を図る。
- 合成燃料使用時の排出ガス性能と車両信頼性への影響について検証する。

E Vバスの運行×再エネ×エネマネ促進事業

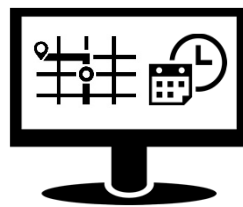
【98百万円（新規）】

事業目的

令和5年度よりバス事業者等は、非化石エネルギーへの転換のための取組みが義務付けられており、バス分野のGXは喫緊の課題である。特にEVバスは地産地消の再エネ電力の需要元としても期待されており、適切な運行と経済性を確保するために、多数のEVによる運行とエネルギーマネジメントに関するベストプラクティスやガイドラインを実証を通じてとりまとめ、バス事業者のEV導入を促進する。

事業内容

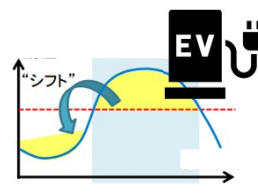
- ①多数のEVによる運行、再エネ活用やエネルギーマネジメントの実証を通じて、バスの運行や費用への影響に関する各種データ・情報を収集
- ②運行や費用・便益に関する分析結果をとりまとめ、多数のEVによる運行とエネルギーマネジメントに関するベストプラクティスやガイドラインを作成



運行管理



再エネ



エネルギー
マネジメント

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

- 交通事故の大幅な低減、地方における移動手段の確保、生産性の向上等に資すると期待されている自動運転の実現に向けた環境を整備する。
- 自動車運送事業及び自動車整備業のデジタル技術の積極的な活用による生産性の向上や人材の確保等を通じて事業基盤の強化を図る。
- 自動車関連の行政手続き等の更なるデジタル化を推進することにより利用者の利便性向上を図る。

自動運転（レベル4）法規要件の策定

【241百万円（184百万円 1.3倍）】

事業目的

自動運転の実用化のためには、車両の技術開発のほか、走行環境の整備、社会的受容性向上など、総合的な取組が必要である。
このため、社会的受容性の観点から、システムによる「判断」のあり方に関する調査を行うとともに、自動運転車がインフラ支援と協調した安全確保のあり方を調査する。

事業内容

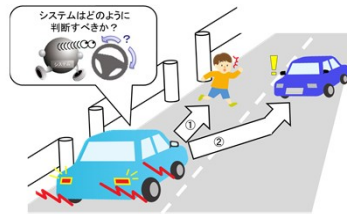
システム責任の範囲

- ✓ 道路上で生じ得る様々な事象に対して、システムが安全を保証しなければならない範囲を明確化



システム判断のあり方

- ✓ どちらの判断をしても被害が生じる場合等における適切なシステム判断のあり方を検討



安全な走行環境の整備

- ✓ 自動運転車がインフラ支援と協調した安全確保のあり方を検討

関係者の役割(例)

インフラの管理	関係者の役割分担により自動運転車が安定して安全運行できる環境を構築・維持
走行路内立入禁止	
適切な運行管理	

自動運転車が社会に受容されるために確保すべき安全水準の明確化

車両の性能に応じた、安定して安全運行できる走行環境の明確化

自動運転移動サービスの実現に向けた自動運転の実証事業拡大及び社会実装

自動車の技術・基準の国際標準化等の推進

【787百万円（669百万円 1.2倍）】

事業目的

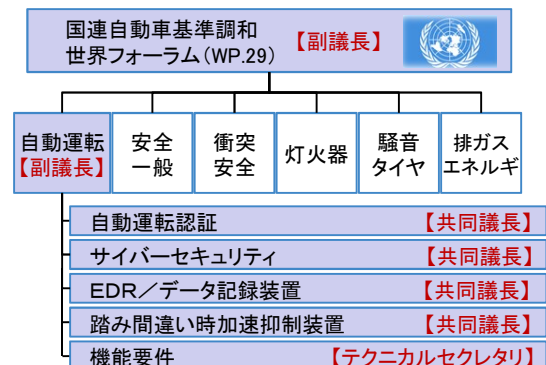
グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国の自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するため、日本の技術・基準の国際標準化等を推進する。

事業内容

日本の自動運転技術等の戦略的国際標準化の推進

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

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



ライフサイクル全体のCO2排出評価手法の構築

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

アジア諸国等との連携の推進

- アジア諸国等との二国間会合や官民フォーラムを通じて連携体制を構築し、日本がリーダーシップをとって国際基準を策定するとともにアジア諸国へ展開する。
- 1958年協定加入の動きが加速しているアジア諸国において、基準解釈や審査手法の統一に向けて、各国の審査機関との連携を強化する。

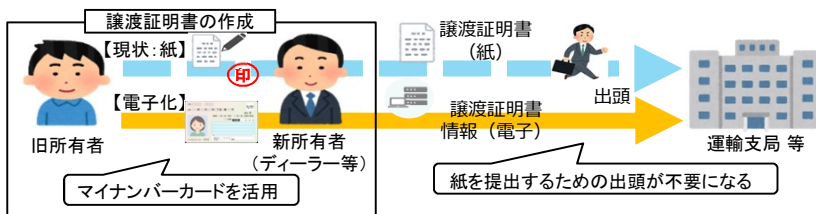
事業目的

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

事業内容

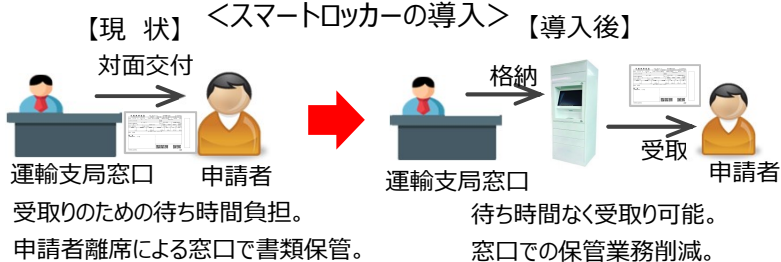
■ OSS利用促進に向けた更なる業務改善

移転登録の際に必要な譲渡証明書について、電子化することにより出頭を不要化する



■ 窓口業務フローの見直し

各運輸支局等におけるスムーズな窓口業務のため、導入効果が見込まれるものについて本格導入する



■ 二輪関係手続のオンライン化

軽二輪自動車のOSS申請を可能とする

■ 申請者利便性向上

電子車検証の利便性向上や業務効率化の実現のための機能追加等を実施する

■ 自動車検査証の空き領域の利活用

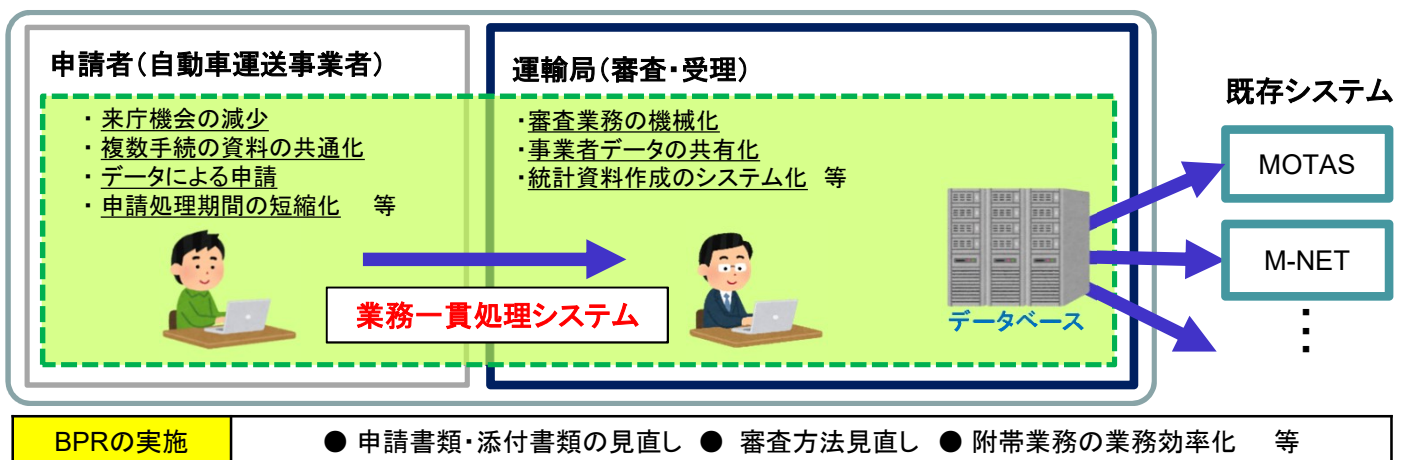
行政や民間事業者において、電子車検証のICタグの空き領域が、広く活用されるよう、使用に関するガイドラインの作成や、利活用促進に向けた調査等を実施する

自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査 【124百万円（100百万円（R4補正））】

事業目的

政府全体の申請手続等のオンライン化の動向に合わせ、自動車運送事業分野において喫緊の課題であるDX・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する。

事業内容



BPRの実施

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

国土交通省に係る行政手続のオンライン化に向け、申請形式・方法等の検討、地方運輸局や事業者団体等の関係者協議、利用者利便を高めるために接続すべき他システムの選定、要件整理を行う。

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

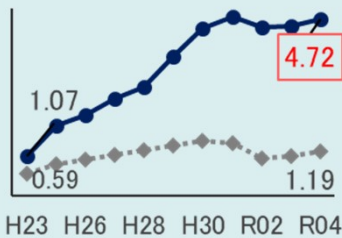
事業目的

令和5年3月、産官学が連携してとりまとめた「自動車整備の高度化に対応する人材確保の対策」も踏まえ、「整備人材の確保・育成」、「整備事業の生産性向上」の両面から対策を推進する。

事業内容

自動車整備業の有効求人倍率は4.72となるなど、自動車整備士の人材不足は深刻化。一方、電動車や衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及しており、高度かつ専門的な知識・技能を習得するリスキリングが必要となっている。

●全業種平均と自動車整備要員の有効求人倍率の比較



●衝突被害軽減ブレーキの新車への搭載率



●岸田総理と自動車整備士等との車座対話(R4.1)



「整備人材の確保・育成」、「整備事業の生産性向上」の両面から対策を推進

整備人材の確保の推進

- 若年層への自動車整備士のPRを強化する。
- 整備事業における働きやすい職場環境や処遇改善を推進する。

整備人材の育成の推進

- オンラインコンテンツの活用により整備士養成を推進する。
- 先進技術の研修実施の支援によりリスキリングを推進する。

整備事業の生産性向上の推進

- 生産性向上に係る先駆的な取組を推進する。

ラストワンマイル・モビリティに関する調査

【31百万円（新規）】

事業目的

地域交通の主役であるバス・タクシー・自家用有償旅客運送・ボランティア輸送について、実態を的確に把握するとともに、より効果的な支援、追加の対策を検討し、ラストワンマイル・モビリティの拡大による交通不便地域の解消を実現する。

事業内容

バス・タクシー

・バス・タクシー事業者について、コロナ後・運賃改定後の収支状況、債務の状況等を集計し、地域別の経営実態を的確に把握するための財務分析を実施



・労働規制強化となる2024年における乗務員数、労働時間、ダイヤやシフトへの影響等の最新の労働状況を調査し、労働力不足を補うキャッシュレス、アプリ配車などのDXの効果分析、定量化



・最新の経営状況を横断的に把握するとともに、事業経営が健全な形で持続することを阻害するボトルネックの解消に向けた効果的な施策を検討

自家用有償運送

・自家用有償旅客運送・ボランティア輸送の好事例を調査
・ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会とりまとめを踏まえた対策の検証・効果分析



・ラストワンマイル・モビリティの取組について、その先進事例を把握して横展開するなどして、自家用有償旅客運送・ボランティア輸送の一層の拡大を図る

要求額 28,219百万円

地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金) 要求額 656,283百万円の内数

事業目的

地域の多様な関係者が連携・協働し、地域公共交通を再構築する「リ・デザイン」に向けた取組を支援し、持続可能な公共交通サービスの構築を推進する。

※デジタル田園都市国家構想実現会議の下に設置される「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を通じて関係省庁と連携。

事業内容

○地域の公共交通のリ・デザインと社会的課題解決を一体的に推進するための多様な関係者の共創やDX・GXによる持続可能な地域公共交通の実現

- 官民、交通事業者間、他分野の共創やMaaSのさらなる高度化を推進する共創・MaaSプロジェクト
- タッチ決済等の新たな決済手段や新しいモビリティの導入、交通情報データ化等のDX・GXによる公共交通の基盤強化
- 自動運転による公共交通の社会実装に向けた実証調査

○地域公共交通の維持確保・体質改善

- 地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
- エリア一括協定への長期安定的な支援等
- バス・タクシー運転者の安全・安心な職場環境構築の支援等、人材確保対策の強化
- 離島航路・航空路の運航への支援

○快適で安全な公共交通の実現

- 公共交通におけるバリアフリー整備の推進等

○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

- ローカル鉄道の再構築に向けた調査・実証の支援
- 地域公共交通計画の裾野拡大、立地適正化計画との一体策定等の支援

○まちづくりと連携した公共交通の基盤整備

- 地域公共交通の再構築に必要な鉄道施設・バス施設の整備への支援
- 鉄道・バスに係るEV車両・自動運転車両などの先進車両導入の支援

注) 以下については、それぞれ関連する支援事業がある。

- 観光地、宿泊施設、公共交通機関におけるストレスフリーで快適な旅行を満喫できる環境の整備の支援(地域における受入環境整備促進事業(観光庁予算1,896百万円の内数))
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の整備等の一部(鉄道施設総合安全対策事業(鉄道局予算9,882百万円の内数))
- まちづくりと公共交通との連携による持続可能な交通軸の形成に向けた支援(都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金656,283百万円の内数等))

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

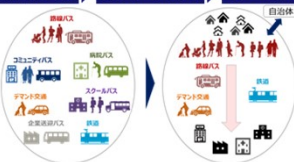


3つの共創

官民の共創

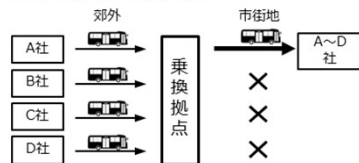
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 | ネットワークの統合 | エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等

- 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、高度な治療・看護を行う療護センターの建替えに伴うリハビリ機能強化等により、被害者支援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

【113百万円（新規）】

事業目的

(独) 自動車事故対策機構千葉療護センターについては、昭和59年の開設後約40年が経過し老朽化が進行していることに加え、リハビリ機能等の充実を求められているものの、現環境では狭隘となっているため、リニューアルを図る。



事業内容

施設の老朽化対策や被害者ニーズへの対応を踏まえた設計を進める。

施設の老朽化対策

- 高潮・地震等の災害対策
- 感染症対策
- 工事期間中における治療の継続

被害者ニーズへの対応

- 長期入院中及び退院後におけるリハビリ等の充実
- 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

【1,356百万円（1,245百万円 1.1倍）】

事業目的

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。

事業内容

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。

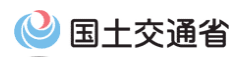
訪問系サービスの充実

- 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



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。

事業目的

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を踏まえ、自動車ユーザーに対する自賠制度の周知や、自動車事故被害者への被害者等支援制度の周知等に関する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

事業内容

<自賠制度に関するポスターチラシ（例）>

<自賠制度に関する情報発信>

<被害者ノートの配布等>



- 自賠制度に関するポスターチラシ等を作成・配布し、自動車ユーザーへの周知を図る。
- SNS/Web等を活用し、自賠制度に関する情報発信の強化を図る。
- 自賠制度の知名度向上に向けた各種イベント等の実施を行う。等

自動車アセスメント事業

事業目的

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備するとともに、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。

事業内容

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6年度は、令和7年度以降の新たな評価項目の設定のため「交差点における対二輪等の衝突被害軽減ブレーキ」、「走行中やガラス等に対するペダル踏み間違い時加速抑制装置」の評価試験導入に向けた調査を実施する。

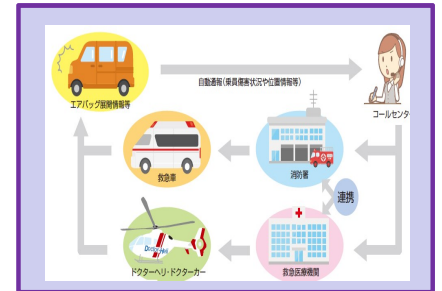
予防安全性能評価(8項目)



衝突安全性能評価(7項目)



事故自動通報(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2022』
ファイブスター大賞受賞
トヨタ「ヴォクシー／ノア」



※トヨタホームページより

事業目的

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。

事業内容

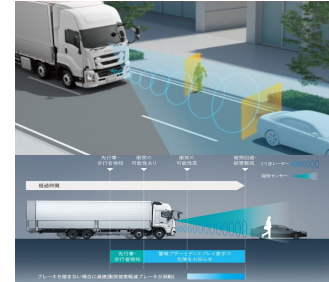
○先進安全自動車(ASV)の導入支援

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

事故自動通報システム



衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

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



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
- 【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

○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/3
- 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
 - ・専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

事業目的

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置の誤作動を防ぐための点検整備には、スキャンツールが不可欠である。適切な点検整備により自動車の不具合発生を防止し事故防止を図るため、整備事業者における自動車の点検整備が確実に実施できる環境の構築を支援する。

事業内容

スキャンツール

自動車のコンピューターに接続し、先進安全装置等の故障情報を読み出すツール



スキャンツールの導入支援

補助内容:

- 整備事業者を対象にスキャンツールを新たに購入する場合の経費の一部を補助
 - 補助率: 購入価格の1/3
 - 上限額: 1事業場当たり15万円

事業目的

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。

事業内容

○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。

【事故の再現実験】



【個別テーマ等による事故の調査・分析】
重大事故に限らず多発傾向にある事故、これまで事故調査を実施した事故等について、横断的に調査・分析を行う。

○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。

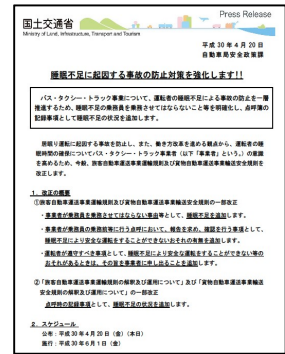
【委員会における審議】



【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

【再発防止策の実施】



【ポスター・DVDの製作、配布】
業界団体等に対してポスターを配布する。運行管理者講習においてDVDを活用する。

【再発防止策を周知するセミナーの開催】
運送事業者等が参加するセミナーにおいて講演等を行う。

事業目的

事業者のニーズや技術的裏付けも踏まえ、ICT技術を活用した遠隔点呼の導入や運行管理業務の一元化等の運行管理の高度化に係る制度整備を段階的に行う。

事業内容

①遠隔点呼の対象拡大

カメラ・モニターを活用した遠隔での点呼について、実証実験等を通じて、機器の要件等を見直し、対象拡大を図る。



②自動点呼の導入

点呼の自動化に向けて、運行管理者による対面の点呼と同等以上の安全確保が可能なAI等搭載機器の要件等を定める。

点呼支援機器



③運行管理業務の一元化

これまでのICTを活用した運行管理の高度化技術を活用し、事業者間で運行管理業務を一元化し、共同運行管理の実現に向けた検討を行う。



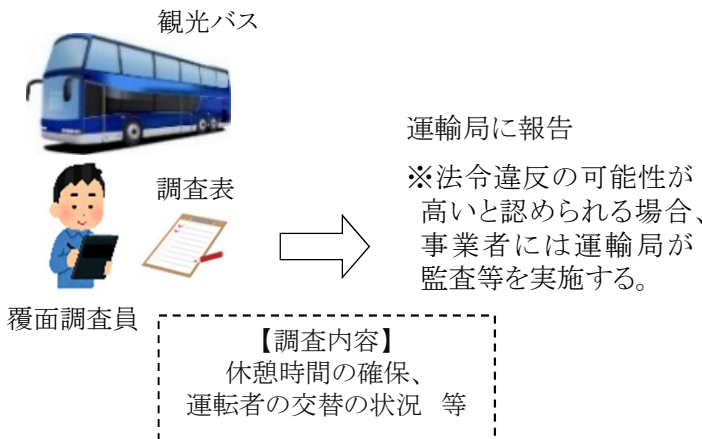
事業目的

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。

事業内容

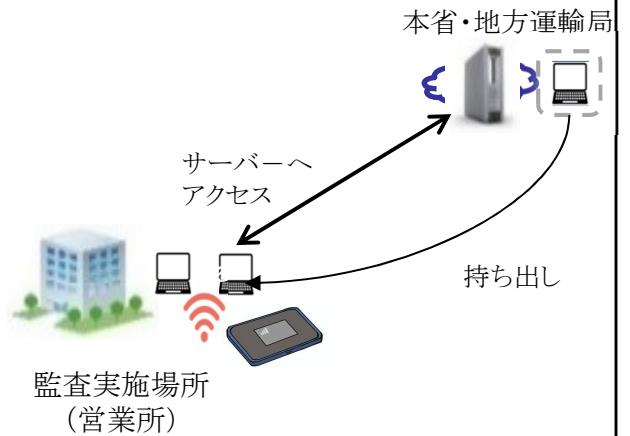
①覆面調査の実施

民間の調査員が、運行中の観光バスへ乗車し、営業所への立ち入り監査では確認できない運行実態を調査する。



②ICTの活用

監査結果の作成・確認等の業務の効率化を図るため、電子機器の導入及び老朽化した機器を更新する。



事業目的

運転者の健康状態に起因する事業用自動車の事故防止のため、事故状況の分析や運転者の適切な健康管理等にかかる調査を行う。

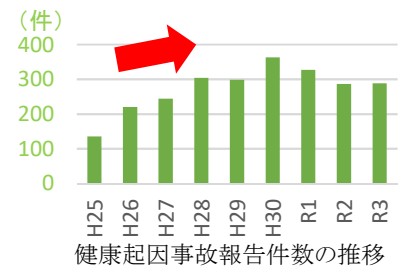
事業内容

①健康起因事故の防止に向けた安全対策の強化

- 点呼時に運行管理者が追加確認すべき定量的健康データ(体温、血圧、心拍数の平常時との比較等)を検討。
- 運転者の健康管理情報(定期健康診断及び日常の健康状態に関する情報)を一元的に管理させる手法を検討。



タクシー健康起因事故



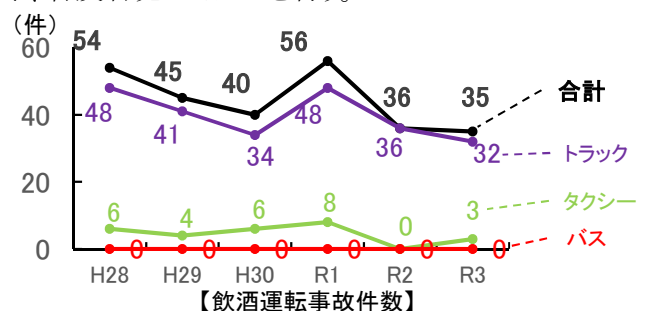
②健康起因事故防止対策の推進

- 事業者、運転者向けセミナー等を開催し、脳疾患や心臓疾患等の早期発見の重要性等を周知。
- 簡易的な視野障害スクリーニング検査手法の普及に向けた方策を検討。



③飲酒運転の撲滅に向けた調査

- 飲酒運転による事故件数が下げ止まり状況にあることから、アルコール検知器の認定制度の導入に向けた調査や、普及啓発セミナーを行う。



事業目的

令和4年8月の名古屋市における乗合バスの横転・炎上事故や10月の静岡県における貸切バスの横転事故、軽貨物自動車による大幅な事故の増加等を踏まえ、事業用自動車の総合的な安全対策を実施する。

事業内容

①貸切バスの安全対策(新規)

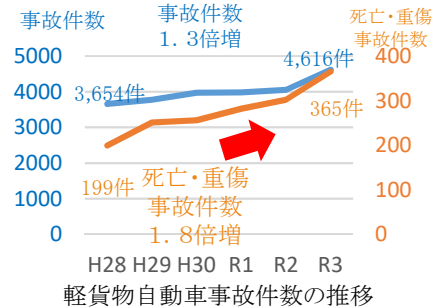
貸切バスの安全性確保に向け、的確な運行管理の手法について調査・検討を行う。

- 実技指導の内容等、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正。
- 指導のポイントをまとめた動画の作成。

②軽貨物自動車の安全対策(新規)

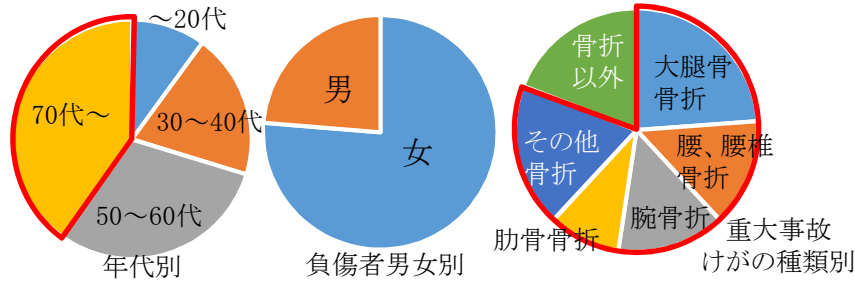
EC市場の拡大等で軽貨物自動車の輸送量・事故件数ともに増加している状況を踏まえ、各種安全対策を講じる。

- 軽貨物に特化した指導・監督マニュアルの作成
- 法令セミナーの実施
- e-ラーニングシステムの導入等



③超高齢社会における車内事故の防止対策(継続)

乗合バスの車内事故は、高齢者が圧倒的多数を占めるが、本状況を踏まえ、取り組むべき方策について調査し、ガイドラインを策定。



④過労運転防止に向けた乗務時間等告示の実態把握等(継続)

令和6年4月より運送業にも改正労働基準法及び関連規則が適用される。本状況を踏まえ、新基準の遵守状況の実態や、各社ベストプラクティス等を取りまとめ、事業者への展開を行い、過労運転防止を図る。

高齢運転者等の事故防止対策の推進

【164百万円（54百万円 3.0倍）】

事業目的

高齢運転者等による事故では、障害物や歩行者等の他の交通参加者の見落とし等、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、運転者や他の交通参加者に報知する技術について調査・分析を行う。

事業内容

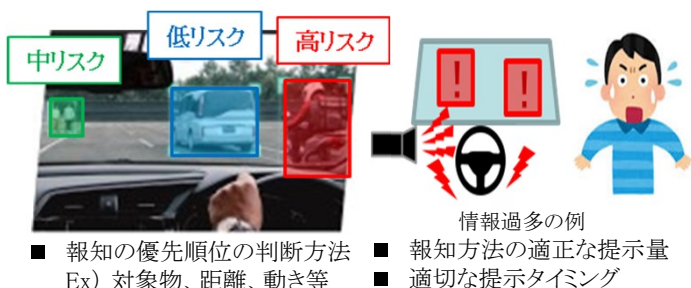
高齢運転者の運転行動の把握

幅広い高齢運転者の運転特性データを収集し、AIによる高齢運転者の運転行動を解析して、事故防止対策の検討を行う。

運転者側への報知方法

実車での試験によって、下記を検討。

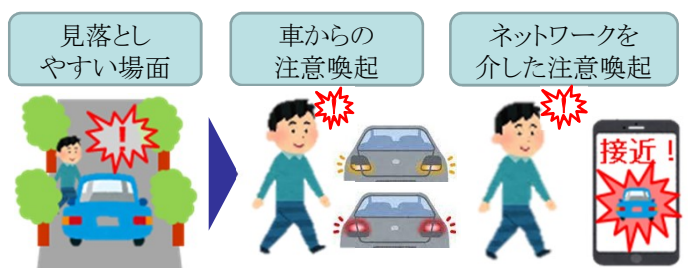
適切な報知の提示量と優先順位



他の交通参加者への報知方法

事故データの分析と、VR環境試験によって下記を検討。

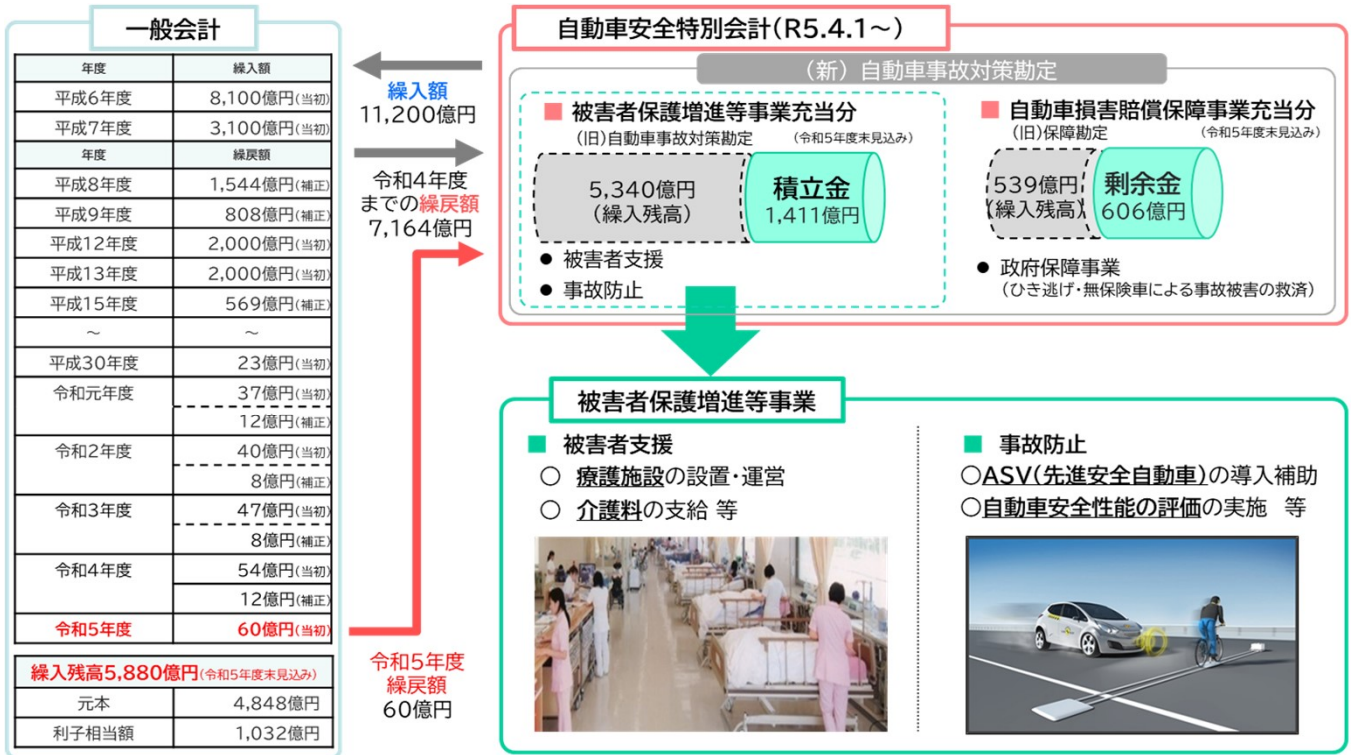
運転者が歩行者等を見落としやすい場面の特定と適切な注意喚起方法



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

概要

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、約5,900億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。



令和6年度税制改正要望

税制改正要望事項

1. 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 所要の措置 【事項要望】

物流分野の「2024年問題」等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす倉庫が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係る所要の措置を講ずる。

2. ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両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)〕

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2年間延長する。加えて、ユニバーサルデザインタクシーについて、新たな認定レベル(レベル準1)を創設し、特例措置の対象を拡充する。(自動車重量税:2年間、自動車税(環境性能割):1年間)

3. 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かかる軽油引取税の課税免除の特例措置を3年間延長する。

4. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討 【事項要望】

自動車関係諸税の見直しについては、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、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、地域公共交通へのニーズの高まり、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・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時まで検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

5. その他

中小企業事業再編投資損失準備金の拡充及び延長

〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管：中小企業庁】

中小企業の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、一定の要件に基づく経営力向上計画の認定を受け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7割以下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。

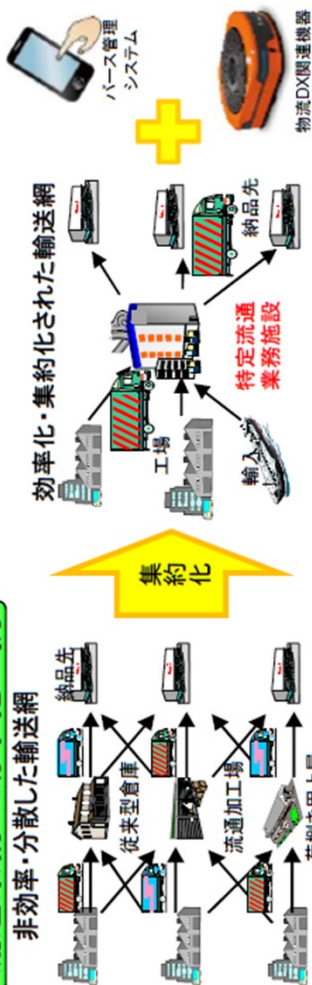
物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る所要の措置 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

物流分野における「2024年問題」等に対応するため、物流総合効率化法に基づき認定計画により取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る所要の措置を講じる。

施策の背景

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足等の様々な課題を抱えている。更に働き方改革の観点からトラックドライバーの長時間労働規制が2024年度から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。
- 倉庫業者としても荷主企業、運送事業者等と協力し、物流を支える環境整備に取り組む必要があることから、これまで、物流総合効率化法により、流通業務の一体的な実施と輸送の合理化を行う事業等を促進してきたところ、本年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)を踏まえ、荷主や、倉庫業者を含む物流事業者における物流負荷の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制措置等の導入を目指すとともに、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす倉庫における流通業務の合理化を一層推進する必要がある。

流通業務の効率化の例



「物流2024年問題」等へ対応するために更なる合理化を推進

物流革新に向けた政策パッケージ(抜粋)

物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。



要望の概要

特例措置の内容

物流総合効率化法に基づき認定計画により取得した資産について、以下のとおり税制特例を措置

- 【所得税・法人税】倉庫用建物等について、5年間8%の割増償却
- 【固定資産税・都市計画税】倉庫について、課税標準を5年間1/2に軽減
- 【固定資産税】附属機械設備について、課税標準を5年間3/4に軽減

要望

物流総合効率化法に基づき認定計画により取得した倉庫用建物等について、「物流2024年問題」等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、税制上の所要の措置を講じる。(関連する法改正を検討中)

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

ユニバーサル社会の実現を図るため、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー(以下UDタクシー)等のバリアフリー車両の自動車重量税の特例期間を2年間延長する。また、UDタクシーの新たな認定レベルを創設することに伴い、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

施策の背景

○高齢者、障害者を含むすべ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のため、以下目標の達成に向けて、バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。

【バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の導入目標及びバリアフリー化の状況】





バリアフリー車両の種類 (令和7年度末)	乗合バス(路線バス・空港アクセスバス・高速バス)			貸切バス		タクシー	
	ノンステップバス	リフト付きバス	空港アクセスバスでの導入状況	ノンステップバス・リフト付きバス	福祉タクシー(UDタクシー含む)	UDタクシー	
目標	約80%	約25%	約50%※	約2,100台	約90,000台	各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとする	
実績 (令和3年度末)	65.5%	6.0%	37.6%	1,157台	42,622台	2/47(都道府県)	

※平均利用者数2,000人/日以上の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の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

要望の概要

○要望内容：①UDタクシーのさらなる導入促進を図るため、新たな認定レベル(認定レベル準1)を創設することに伴い、特例対象を拡充する。(自動車重量税、自動車税(環境性能割))

②バリアフリー車両に係る特例措置を延長する。(自動車重量税) 要望期間：令和6年4月1日～令和8年3月31日

税目	ノンステップバス		リフト付きバス		UDタクシー	
	乗車定員30人以上 〔空港アクセスバス〕	乗車定員30人以上 〔空港アクセスバス以外〕	乗車定員30人以上	乗車定員30人未満	乗車定員30人未満	
自動車重量税						
自動車税(環境性能割)	1,000万円を控除	800万円を控除	650万円を控除	200万円を控除	100万円を控除	

初回新規登録分を免税 ⇒ 延長

初回新規登録時の取得価額から

(参考)自動車重量税(国税)：車検時に自動車の重量に応じて課税
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
(凡例) 100万円を控除：R6要望箇所

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等のフォークリフト等の動力源における特例措置の延長 (軽油引取税)

国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資を扱う倉庫業及び鉄道利用運送事業の円滑な運営及び物流の確保を図るため、これらの事業に使用するフォークリフト等の動力源に係る軽油引取税の課税免除措置の適用期限を3年間延長する。

施策の背景

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**など地域社会にとって重要な存在である。
- 鉄道利用運送事業は、荷主に対し、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の上限規制が適用される結果、物流の停滞が懸念される**2024年問題への対応**及び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。
- 一方で、倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業者は**経営基盤が脆弱な中小企業が多く**、本特例措置を廃止した場合、モーダルシフト等を促進する阻害要因にもなり得る。物流が停滞・途絶することは国民生活や経済活動に重大な影響を及ぼす恐れがあるため、本措置による支援が引き続き必要である。

目的

- ① 物流コストの低減により円滑な物流が確保され、**国民生活及び産業経済活動の安定化**を図る。
- ② さらに鉄道利用運送について、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもって**モーダルシフトの推進**を図る。

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、

2024年問題及び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

要望の概要

特例措置の内容

【**軽油引取税**】倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業者のフォークリフト等の動力源に供する軽油引取税について、課税免除

要望

現行の措置を3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

自動車関係諸税の課税のあり方の検討

令和5年度与党税制改正大綱の検討事項を踏まえ、以下所要の検討を行う。

○ 日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望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、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、地域公共交通へのニーズの高まり等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

施策の背景

令和5年度与党税制改正大綱（令和4年12月16日 自由民主党・公明党）（抜粋）

○ 自動車関係諸税の見直しについては、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、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、地域公共交通へのニーズの高まり、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・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までに検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

その他参考資料

図柄入りナンバープレートの寄付金制度

ナンバープレートの多角的な活用を図る観点から、平成29年の図柄入りナンバープレートの導入と同時に**寄付金制度**が創設されています。

集まった寄付金は、地域における**交通改善**や**交通事故の削減**、**観光振興**等に資する取組みへの支援に活用されるなど、国の予算以外からも様々なかたちで交通サービスの改善や地域振興の充実が図られています。



<海外事例>



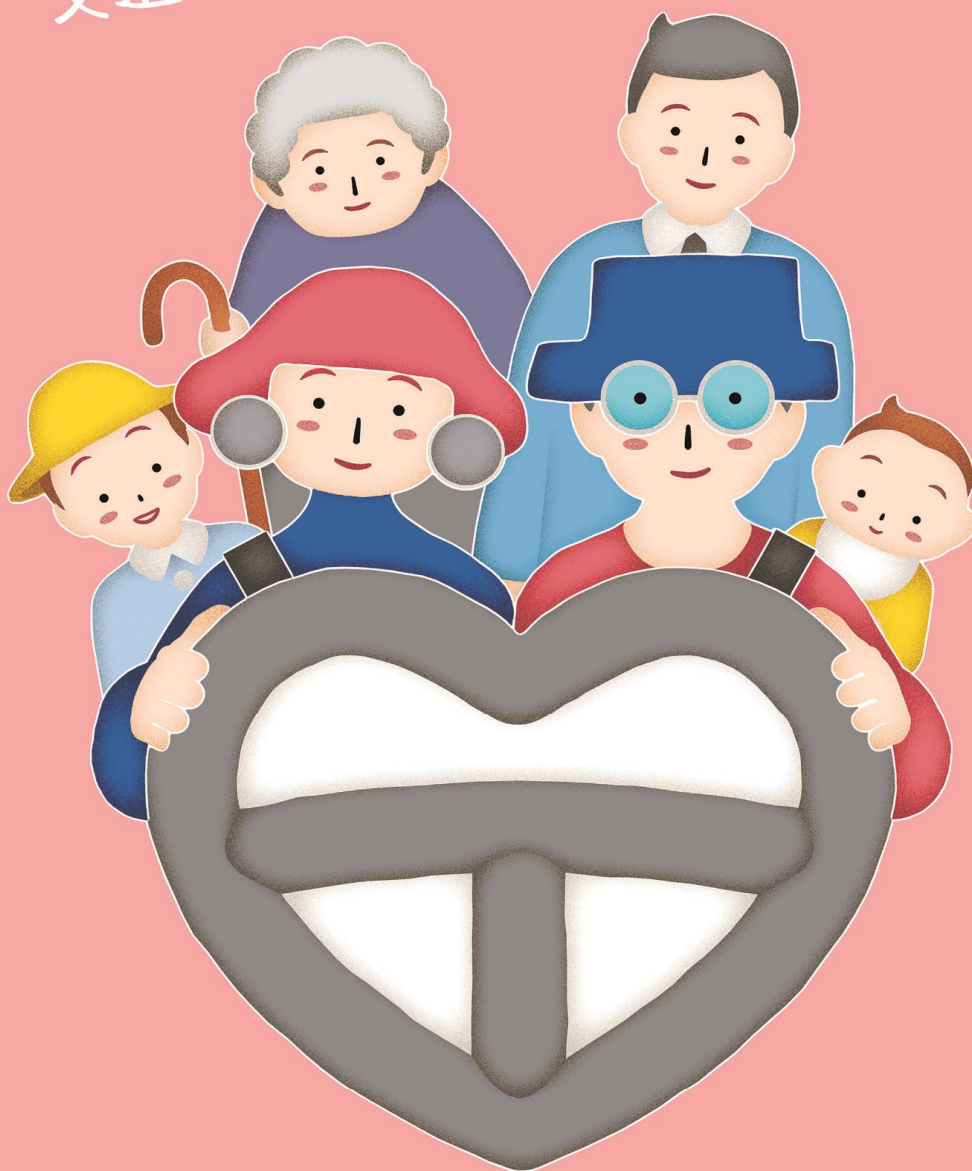
アメリカ：ニューヨーク州
(州の観光振興)



オーストラリア：クイーンズランド州
(乳がんの予防・治療の啓発)

種類	助成対象
ラグビーワールドカップ 特別仕様ナンバープレート	 会場までの輸送力の増強等 主要駅や空港から会場までのシャトルバス運行事業等
東京2020オリンピック・パラリンピック 競技大会特別仕様ナンバープレート	 ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの整備等
地方版図柄入りナンバープレート	 当該地域における自動車交通サービスの整備・改善
全国版図柄入りナンバープレート	 交通サービスの改善・観光振興等の道路交通環境向上に向けた取組
大阪・関西万博特別仕様 ナンバープレート	 大阪・関西万博の開催に関連した交通サービスの充実等

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。



(この冊子は、再生紙を使用しています。)