

令和6年度

物流・自動車局関係
予算決定概要

令和5年12月

国土交通省物流・自動車局

目 次

I. 物流・自動車局予算における主要課題	1
II. 予算関係	
● 令和6年度予算決定、令和5年度補正予算概要	2
● 令和6年度予算決定額、令和5年度補正予算額総括表	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	10
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	15
III. 税制関係	
● 令和6年度税制改正	22

物流・自動車局予算における主要課題

予算の4本柱

1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新

- 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等による生産性向上・担い手の多様化の推進、標準仕様パレットの利用促進等物流標準化、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。



トラックの荷待ち

2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進

- 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。



電動バス

3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進

- 交通事故低減や地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。



先進安全自動車(ASV)

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。



重度後遺障害を負われた被害者の専門的な看護を行う療護センター

令和6年度予算決定、令和5年度補正予算概要

物流・自動車局の予算の概要

令和6年度当初予算と令和5年度補正予算を一体的に活用し、主要課題への取組みを切れ目なく進めるほか、関連予算も最大限に活用し施策効果の早期発現を図る。

R6年度予算決定額：796億円（令和5年度予算額：672億円 1.2倍）
R5年度補正予算額：374億円

合計予算額：1,170億円

うち一般会計	：176億円
自動車安全特別会計	：672億円
財政投融资特別会計	：322億円

- 上記のほか、「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」について、令和6年度当初予算において**65億円**、令和5年度補正予算において**13億円**を計上。

関連予算

■ 物流革新に向けた政策パッケージ関連予算

政府全体で「物流2024年問題」の解決等に向けた所要額を確保。
（令和6年度当初予算については一部、精査中。）

	R6年度 当初予算	R5年度 補正予算	合計
国土交通省、経済産業省、農林水産省一般会計	(精査中)	331億円	(精査中)
環境省エネルギー対策特別会計	(精査中)	409億円	(精査中)
財政投融资特別会計	122億円	200億円	322億円
自動車安全特別会計	9億円	—	9億円
	等※		

※ 記載の予算額のほか、「高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備による物流ネットワークの強化」（R5補正予算：2,800億円の内数）等を始めとした、各種支援策がある。

※ 一般会計、財政投融资特別会計、自動車安全特別会計には物流・自動車局予算を含む。

■ 商用車の電動化促進事業等

（環境省エネルギー対策特別会計） R6当初：（精査中）、R5補正：409億円※

※ R5補正：409億円は物流革新に向けた政策パッケージにも計上。

■ 地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援

（国土交通省一般会計） R6当初：214億円の内数、R5補正：319億円の内数

上記のほか、R6当初予算には

- ・ 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）5,065億円の内数
- ・ 財政投融资（交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援）102億円の内数

R5補正予算には

- ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備事業 244億円の内数 等
- がある。

令和6年度予算決定額、令和5年度補正予算額総括表

会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定	R6年度当初予算額・R5年度補正予算額					R5年度 当初予算額
	増減率	R6年度		R5年度 補正予算額		
		当初予算額	増減率			
一般会計	17,623	11.75	1,511	1.01	16,112	1,500
自動車安全特別会計	67,180	1.06	65,868	1.03	1,312	63,676
自動車事故対策勘定	23,582	1.05	22,271	0.99	1,311	22,404
自動車検査登録勘定	43,598	1.06	43,596	1.06	1	41,272
財政投融资特別会計	32,200	16.10	12,200	6.10	20,000	2,000
合計	117,003	1.74	79,579	1.18	37,424	67,177

- ※ 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。
- ※ 物流・自動車局における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年度当初予算・R5年度補正予算					R5年度 当初予算	備考
	増減率	R6年度		R5年度 補正予算			
		当初予算	増減率				
1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新	48,235	22.26	12,376	5.71	35,859	2,167	
物流の効率化	43,484	20.20	12,331	5.73	31,153	2,152	
うち財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援	32,200	16.10	12,200	6.10	20,000	2,000	財投
荷主・消費者の行動変容	4,490	皆増	-	-	4,490	-	
商慣行の見直し	246	皆増	30	皆増	216	-	
アジアを中心とした質の高い物流システムの構築・国際標準化の推進	16	1.05	16	1.05	-	15	
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	578	1.12	578	1.12	-	517	
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 [商用車の電動化促進事業等]	578	1.12	578	1.12	-	517	
(精査中)	-	-	(精査中)	-	[40,900]	[13,599]	環境省
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	3,831	0.97	3,577	0.90	254	3,960	
自動運転(レベル4)法規要件の策定	231	1.26	231	1.26	-	184	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	769	1.15	769	1.15	-	669	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	2,385	0.81	2,385	0.81	-	2,960	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	193	1.31	193	1.31	-	147	
ラストワンマイル・モビリティに関する調査	81	皆増	1	皆増	80	-	
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	174	皆増	-	-	174	-	
[地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援] ※内数	[53,259]	-	[21,405]	-	[31,854]	[22,192]	総政局等
上記のほか、R6当初予算には、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)506,453百万円の内数や、財政投融资(交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援)10,200百万円の内数、R5補正予算には、訪日外国人旅行者受入環境整備事業24,355百万円の内数等がある。							
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	15,410	1.12	14,100	1.03	1,311	13,754	
(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	113	皆増	-	-	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,351	1.09	1,351	1.09	-	1,245	
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	0.30	200	0.30	-	675	
自動車アセスメント事業 ※内数	9,658	-	9,658	-	-	9,398	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,329	1.00	1,329	1.00	-	1,334	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	684	1.41	684	1.41	-	484	
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	1.43	180	1.43	-	125	
自動車運送事業の運行管理(点呼)の高度化	80	0.51	80	0.51	-	157	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	49	0.91	49	0.91	-	54	
健康起因事故防止対策の促進	210	0.92	210	0.92	-	228	
自動車運送事業の安全対策事業	190	皆増	190	皆増	-	-	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	54	1.00	54	1.00	-	54	
自動車事故被害者救済対策の充実	1,311	皆増	-	-	1,311	-	
(歳入関係)一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	7,811	-	6,500	1.09	1,311	5,950	

※ [] 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。

※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

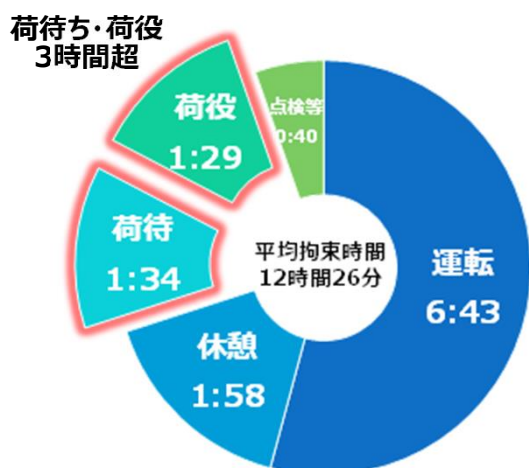
1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新

- 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等による生産性向上・担い手の多様化の推進、標準仕様パレットの利用促進等物流標準化、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。

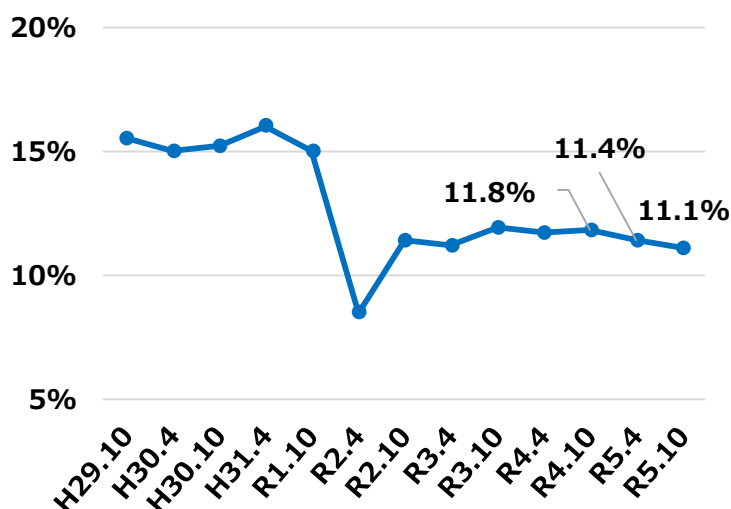
「物流革新に向けた政策パッケージ」・「物流革新緊急パッケージ」

- 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、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。
- また、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時間外労働の上限規制が適用される中、何も対策を講じなければ輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面している。
- こうした状況を踏まえて、荷主・物流事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について総合的な検討を行うため、令和5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され、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、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し、物流の標準化やDX・GX等による物流の効率化、荷主・消費者の行動変容を促す仕組みの導入の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。
- さらに、令和5年10月6日には、スピード感を持って取組を実行するべく、緊急的に取り組むべき対策を具体化した「物流革新緊急パッケージ」が取りまとめられた。同パッケージに基づき、物流の効率化等の取組を支援するほか、賃上げ原資である適正運賃の収受に向け「標準的な運賃」を見直すとともに、物流負荷の軽減に向けた計画の策定を荷主に義務付ける等の、法制化の準備を進めている。
- 国土交通省としては、物流の停滞が生じないように、関係省庁や産業界とも連携して、スピード感を持って、両パッケージの取組を進め、2024年問題等にしっかりと対処していく。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



再配達率の推移



※12,331百万円[R6当初]、31,153百万円[R5補正]

※財政投融资特別会計を含む

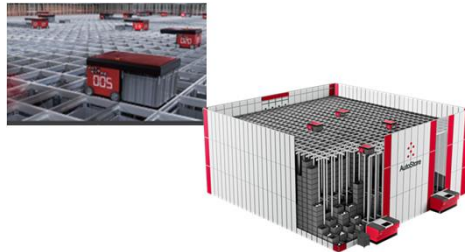
物流DX等による生産性向上、担手の多様化の推進 【78百万円[R6当初]、3,010百万円[R5補正]】

- 物流施設等における自動化・機械化・デジタル化に資するシステムや機器の導入等に係る費用、大型免許等の取得にかかる費用に対して支援することにより、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化、多様な人材の確保等を図る。

＜支援対象の例＞



ピッキングロボット



自動倉庫



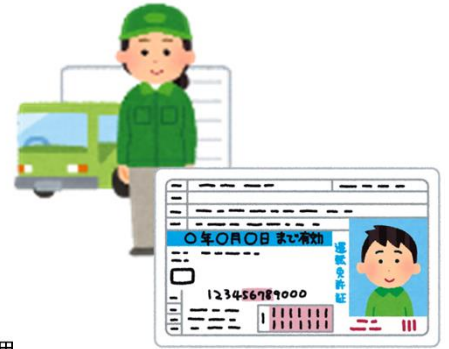
無人搬送車



テールゲートリフター



予約受付、動態管理、求貨求車システム等



大型免許等取得支援

モーダルシフトの推進 【5,800百万円[R5補正]】

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業について大型コンテナ等の導入経費を支援する。

(例)・大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送

・荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業

等先進的な取組

【支援対象者】

荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

【対象機器】

31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシやGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック 等

(大型トラックと互換性のある規格)



(海上コンテナの規格)

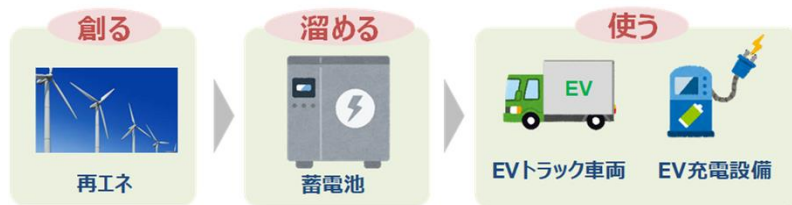


海運シャーシ

- 空コンテナを見える化するシステムの実証や内航海運の新規需要調査を行う。

物流GXの推進【41百万円[R6当初]、1,643百万円[R5補正]】

- 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・貯蓄に必要な設備及びその電気を利用する車両等を導入し流通業務の脱炭素化を図ることにより、物流GXを促進する。



- 物流総合効率化法に基づき、物流効率化を図る取組において、計画策定経費や、認定を受けた幹線輸送の集約化、中継輸送の取組等の初年度の運行経費に対して支援を行う。

物流拠点の機能強化【11百万円[R6当初]、300百万円[R5補正]】

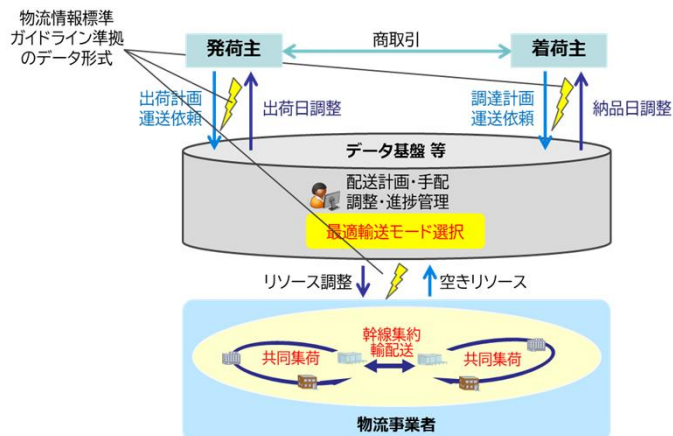
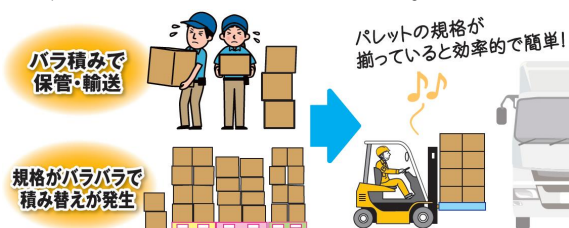
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設への非常用電源設備等の導入支援を行い、災害時等における電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保する。



非常用電源設備

物流標準化の促進【400百万円[R5補正]】

- 物流・商流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を活用した荷主・物流事業者間のデータ連携を支援することにより、「物流情報標準ガイドライン」の普及拡大と共同輸配送の促進を図る。
- 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。

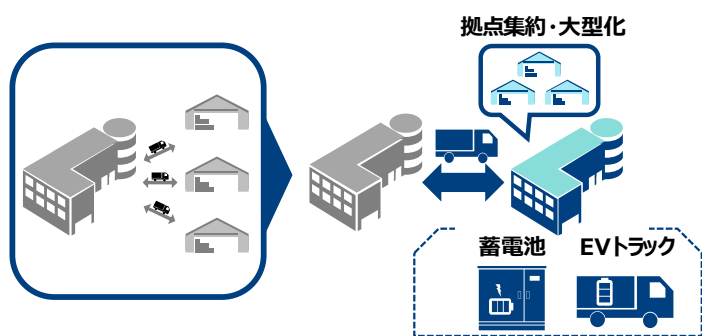


財政投融資を活用した物流施設・GX・DX投資の支援【財政投融資】

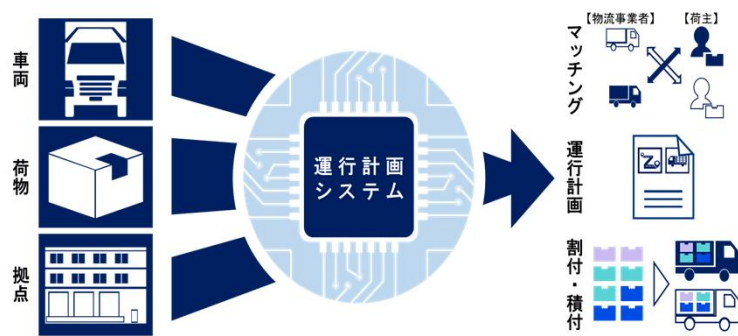
財政投融資：[R6当初]12,200百万円（融資11,200百万円 出資1,000百万円）
[R5補正]20,000百万円（融資20,000百万円）

- 物流総合効率化法に基づく認定を受けた、物流施設や物流GX・DX関連設備の整備を行う者に対して、財政投融資（※）による支援を行い、物流の効率化を強力に推進する。

※出資については、法改正を行いR6年度より追加予定



物流施設・物流GXの事例



物流DXの事例

これらの物流・自動車局における物流の効率化への取組みのほか、他局、他省庁の事業等も含めて、政府全体で一体的に物流の効率化を促進する。

※4,490百万円[R5補正]

- EC事業者のウェブサイト等において、消費者が自ら、柔軟な荷物の受取方法（コンビニ受取、営業所受取、置き配等）やゆとりある配送日時の指定等を選択できるようにシステムを構築し、物流負荷軽減に資する荷物の受取方法を選択した消費者にポイントを還元する実証事業や当該事業を支援する効率的な配送等を可能にするアプリの検証を行い、再配達率の削減を図る。
- 企業や消費者の意識調査・課題分析に基づき、広報を行い消費者の行動変容を促す。

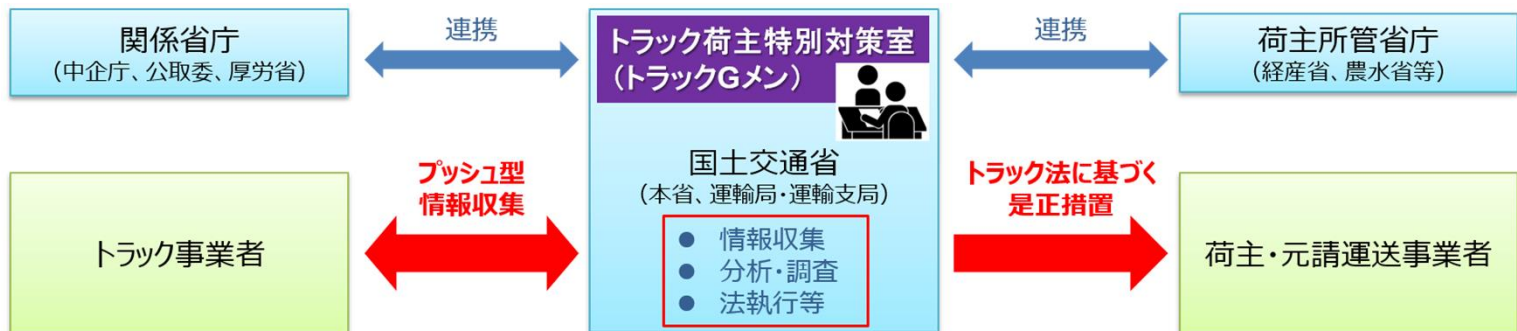


商慣行の見直し

【246百万円（新規）】

※30百万円[R6当初]、216百万円[R5補正]

- 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・指導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（トラック法）に基づく荷主等への要請等の是正措置の実効性を強化するとともに、これらの取組について周知浸透を図ること等により、適正な取引環境の実現を推進する。



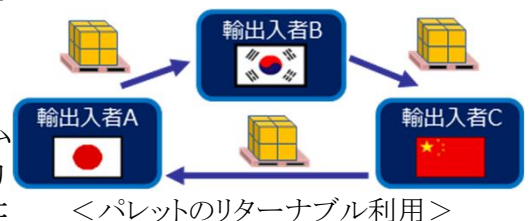
アジアを中心とした質の高い物流システムの構築・国際標準化の推進

【16百万円（15百万円 1.0倍）】

- 国際的なサプライチェーンの構築、物流事業者の海外事業展開ニーズの高まりに対応し、我が国の国際物流システムのシームレス化・更なる海外展開に向けた国際標準化を戦略的に推進することにより、アジアを中心とした質の高い物流システムの構築を図る。

シームレスな国際物流システムの推進

日中韓物流大臣会合の共同声明に基づき、国際物流のシームレス化及び環境にやさしい物流の構築に向け、リターナブル物流容器（RTI: Returnable Transportation Items）を利用した実証輸送等を実施する。



コールドチェーン物流サービスの国際標準化の推進等

国際標準化（ISO規格化）に向け、他国の動向や背景事情等の調査を実施し、今後想定される論点への対処を検討する。また、日本式コールドチェーン物流サービス規格の意義や重要性の周知を図るため、官民連携によるセミナーなどを開催する。



2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進

- 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。

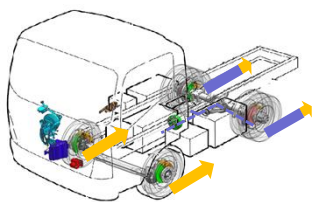
脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業 【578百万円（517百万円 1.1倍）】

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



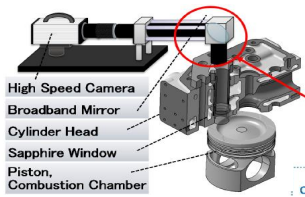
ブレーキ回生技術



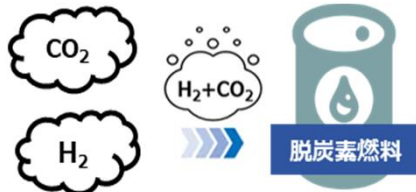
水素燃料電池車の燃費測定法

- 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利用を図る。
- 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。

（関連事項） 商用車の電動化促進事業等

【環境省エネルギー対策特別会計】

事業目的

電動車等の導入補助とともに、電動化に関する先進的システムの実証を行うことにより、商用車の電動化及び再エネ導入を促進する。

事業内容

○商用車の電動化促進事業

令和5年度補正予算額：40,900百万円（13,599百万円）

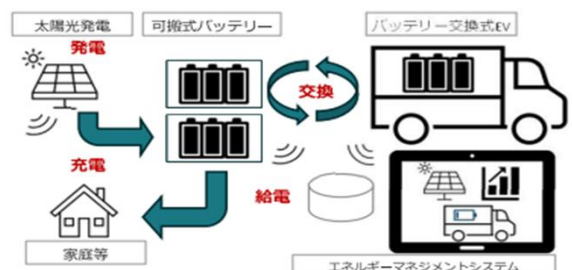
- 【補助率】 通常車両との差額の2/3 等
 【対象車両】 ・トラック（EV、PHEV、FCV）
 ・バス（EV、PHEV、FCV）
 ・タクシー（EV、PHEV、FCV） ・充電設備 等



○運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業のうち、先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業

令和6年度当初予算案額：（精査中）

先端技術・システム等を実社会へ導入するためのモデル実証（可搬型バッテリーと再エネを組み合わせたエネルギーマネジメントや非接触給電等の実証を想定）を実施。



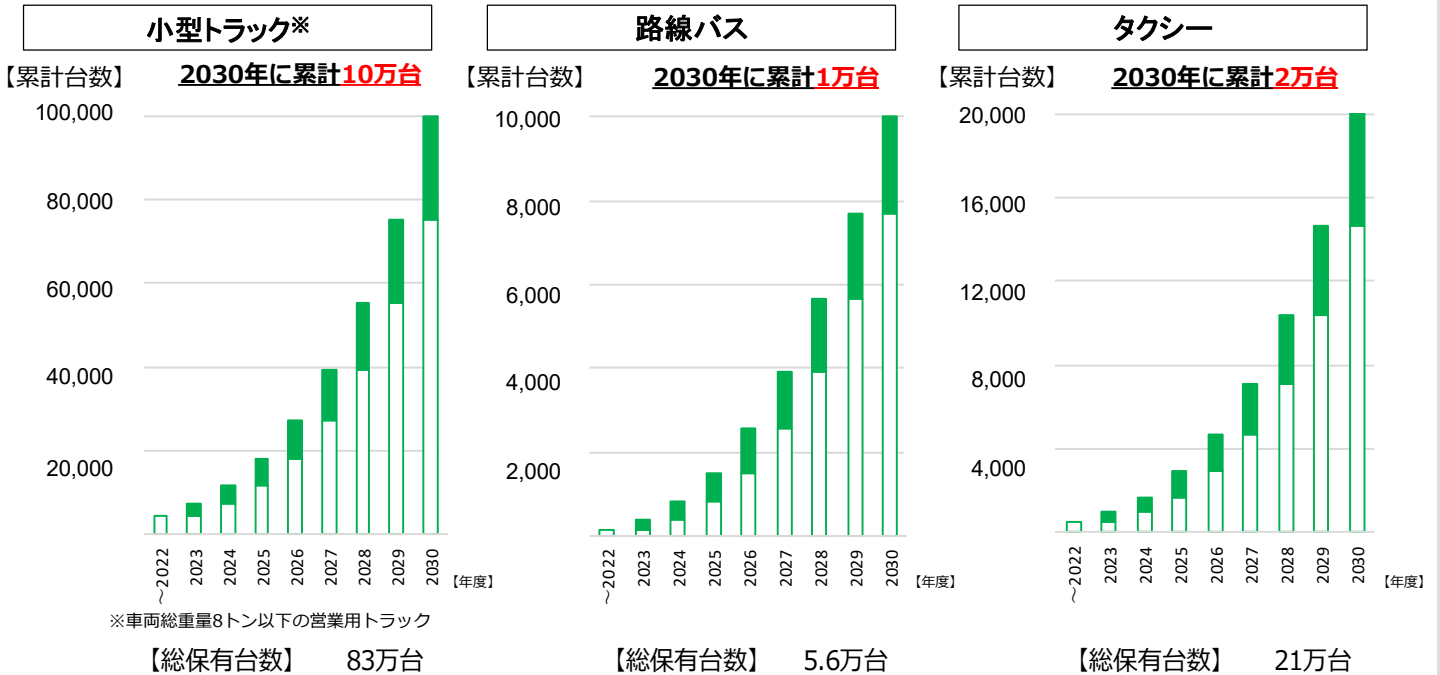
電動車への転換と安価な再エネ活用により、安全確保を前提とした「地域」の脱炭素・経済循環・エネルギー安定供給の向上（S+3E）の同時達成の実現を図る。

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として、令和5年度補正・令和6年度予算案あわせて、所要額を確保しました。

EV化と再エネ導入を組み合わせることで、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。

2050年カーボンニュートラルに向けたEVの導入加速化（イメージ）



EV化・再エネ化による効果（イメージ）

	小型トラック			路線バス			タクシー		
	現在	EV化	再エネ化	現在	EV化	再エネ化	現在	EV化	再エネ化
CO2排出量	400万トン	300万トン	0トン	200万トン	150万トン	0トン	100万トン	40万トン	0トン
燃料費	年2,500億円	年1,400億円	年600億円	年1,000億円	年800億円	年300億円	年800億円	年200億円	年90億円
追加費用		4兆円 (注1)	(注2)		1兆円 (注1)	(注2)		1,500億円 (注1)	(注2)

注1 全ての保有台数をEV化した場合の費用と通常車両で更新した場合の費用の差額
注2 使用するエネルギーを全て再エネ化するには、発電設備等の初期投資が必要

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

【231百万円（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

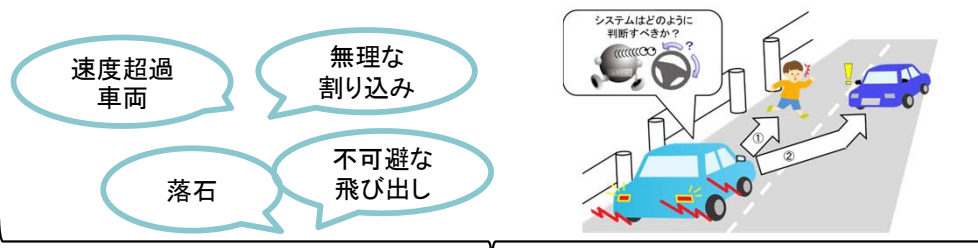
- ✓ 道路上で生じ得る様々な事象に対して、システムが安全を保証しなければならない範囲を明確化

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

【769百万円（669百万円 1.1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。

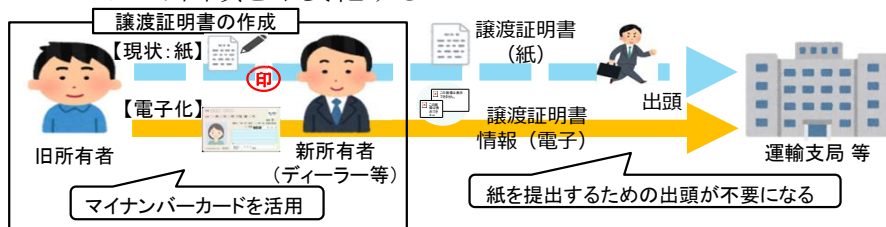
事業目的

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

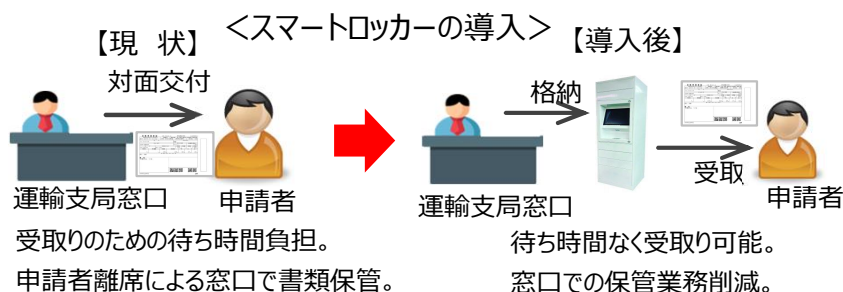
■ OSS利用促進に向けた更なる業務改善

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

自動車整備業の人材確保・育成の推進

【193百万円（147百万円 1.3倍）】

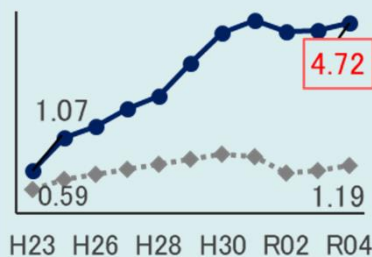
事業目的

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」にかかる対策を推進する。

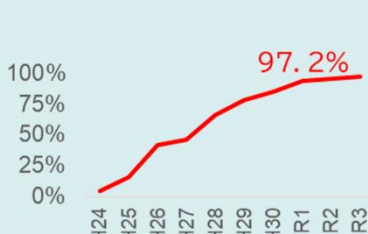
事業内容

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。

※1百万円[R6当初]、80百万円[R5補正]

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等について、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
- ・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の検討

自家用有償運送等

- ・自家用有償旅客運送等の好事例の調査
- ・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等の一層の拡大を図る

多様な移動手段に関する調査

- ・海外における多様な移動手段確保に係る先進的な事例の調査
- ・諸外国の多様な移動手段の先進的な事例を具体化させるにあたっての制度構築に係る現状及び制度内容に関する調査
- ・多様な移動手段を総動員するに際して、整理が必要となる論点や関連する既存制度を整理
- ・具体的な制度改正の要否や対応の方向性を検討

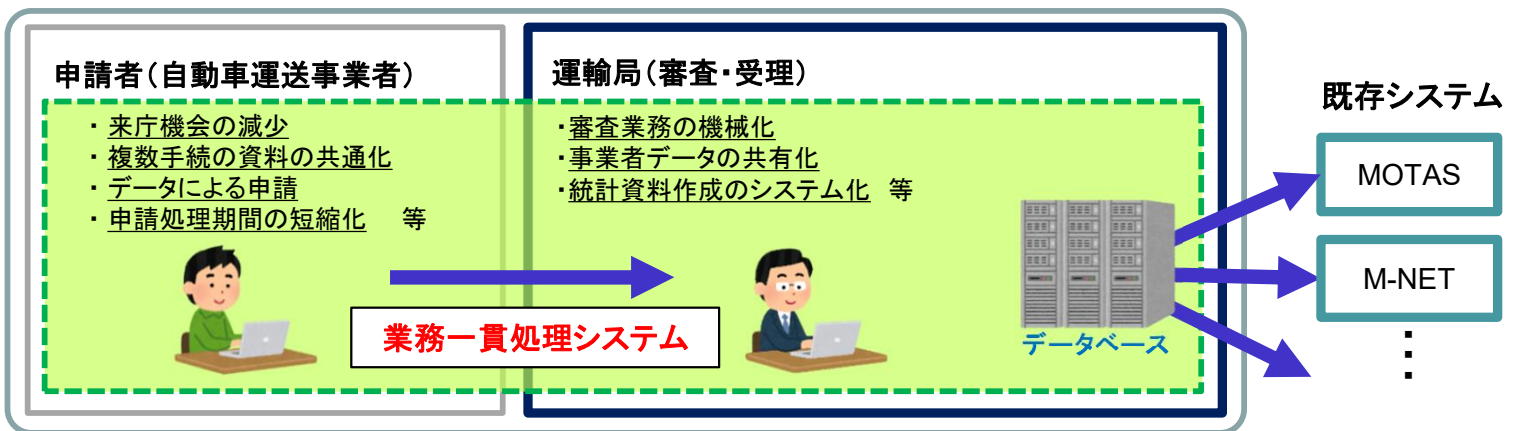
（関連事項）自動車運送事業の各種申請手続オンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査

【174百万円[R5補正]（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。

令和6年度当初予算額 21,405百万円
 令和6年度当初予算額 506,453百万円 ※
 令和5年度補正予算額 31,854百万円
 ※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）

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。

事業内容

○地域公共交通の「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（地域の類型化と小規模地域における定額補助の創設）【拡充】
- ・AIオンデマンド交通等の新しいモビリティの導入
- ・タッチ決済等の新たな決済手段や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支援

○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（ブロック単価によるカット措置を受けている事業者への支援強化等）【拡充】
- ・エリア一括協定への長期安定的な支援（補助額算定要件の緩和）【拡充】
- ・バス・タクシー運転者の確保・育成など、人材確保対策の強化
- ・離島航路・航空路の運航への支援

○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（地域公共交通の「リ・デザイン」を推進する計画策定に対する支援強化）【拡充】

○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

○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。

- ・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4,514百万円の内数)）
- ・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 1,374百万円の内数)）
- ・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506,453百万円の内数 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

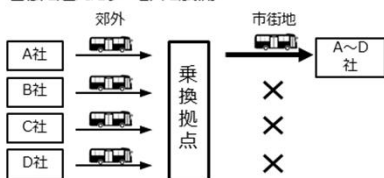
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



自動運転について、国際標準化も見据え、2025年度目途 50カ所程度、2027年度100カ所以上の目標を実現※するべく、2024年度において、社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20カ所以上に倍増するとともに、自動運転のすそ野拡大を図るため、全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行を目指しています。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

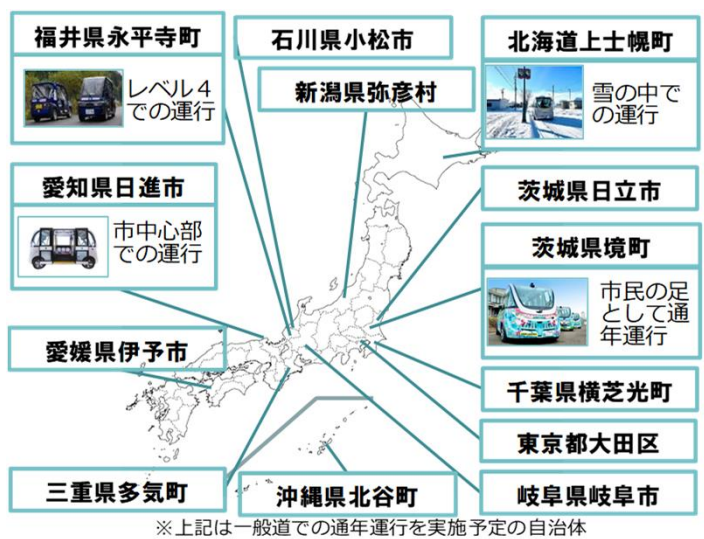
また、交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の整備など、道路側からの支援も推進してまいります。

2023年度

- 62件の事業を採択し、全国各地で展開。様々な状況における実走行データの収集などを通じ、自動運転技術の向上を目指す。
- うち、10カ所以上で一般道での通年運行事業を実施予定。



自動運転バスに触れ、利便さを実感し、自動運転への理解と期待 (= 受容性)を高める。



※上記は一般道での通年運行を実施予定の自治体

2024年度

- 1) **社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20カ所以上に倍増するとともに、交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の整備等道路側の環境整備も実施**
 - 過疎地・都市部といった地域性や、通勤・通学需要への対応など、地域課題に応じた事業を積極的に支援
 - 通年運行を行う中で、事業採算性の確保方策についても検証
- 2) **全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行を目指す**

全国各地で「いつでも・気軽に自動運転バス・タクシー」に触れ、地域の住民から「見える」自動運転の導入を促進



4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等

- 重度後遺障害を負われた被害者の専門的な看護を行う千葉療護センターのリハビリ機能強化に向けたリニューアルの設計を進めること等により、被害者救済対策のさらなる充実を図る。
- 自動車アセスメント事業、ASV（先進安全自動車）・デジタル式運行記録計の導入支援等により、先進的な安全技術の普及を促進し、事故防止・安全対策を推進する。

(独) 自動車事故対策機構千葉療護センターの機能強化

【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おいては、
・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、
・リハビリ機能等の充実が求められているものの、現環境では狭隘となっている、
ことから、千葉療護センターのリニューアルを図る。



老朽化の進む千葉療護センター(築38年)

事業内容

千葉療護センターのリニューアルに向けて、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

【1,351百万円（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。
- その他、自賠制度の知名度向上に向けた取り組みを行う。

自動車アセスメント事業

【9,658百万円の内数（9,398百万円の内数）】

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。

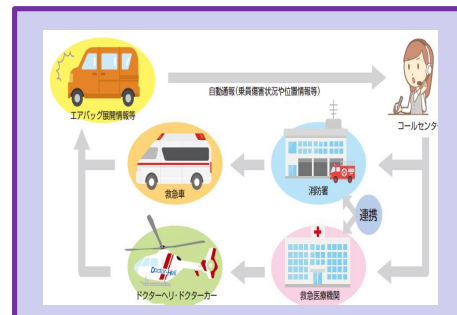
予防安全性能評価（8項目）



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。

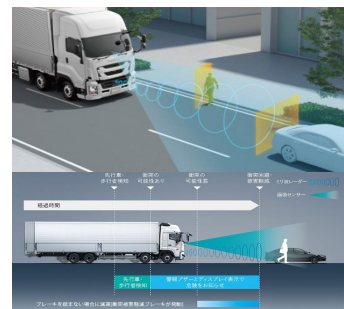
事業内容

○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。

先進安全自動車の整備環境の確保事業

【684百万円（484百万円 1.4倍）】

事業目的

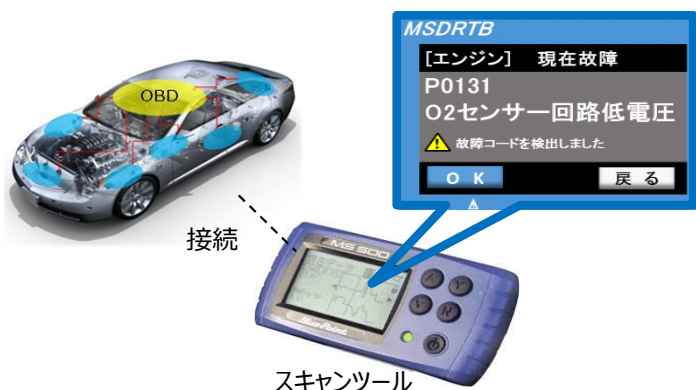
衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置の誤作動を防ぐための点検整備には、スキャンツールが不可欠である。

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

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】



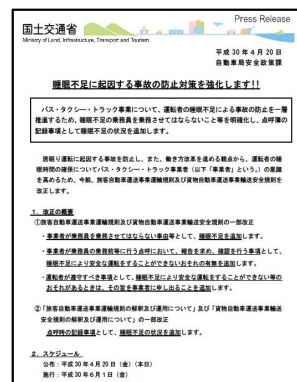
【再発防止策の検討のための調査】

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。



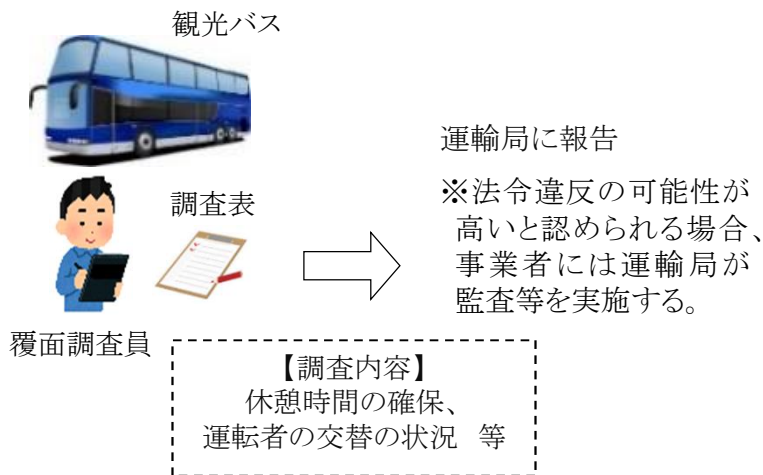
事業目的

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

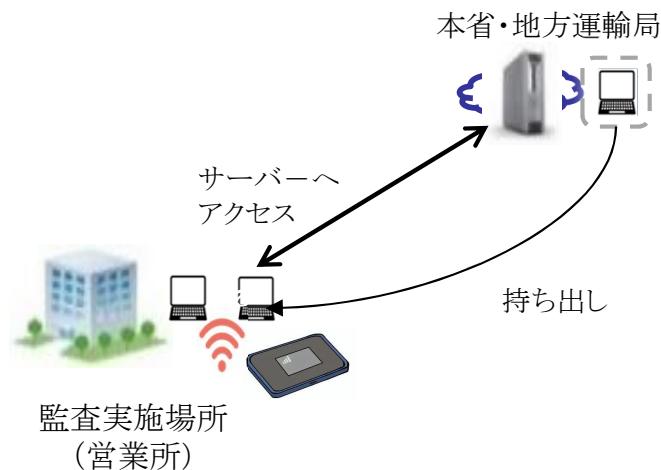
①覆面調査の実施

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。



健康起因事故防止対策の促進

【210百万円（228百万円 0.9倍）】

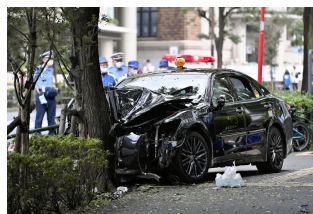
事業目的

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。

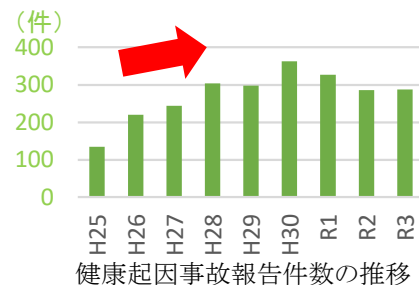
事業内容

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



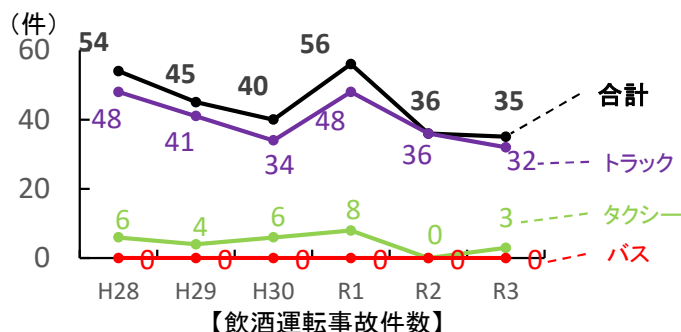
②健康起因事故防止対策の推進

- 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)

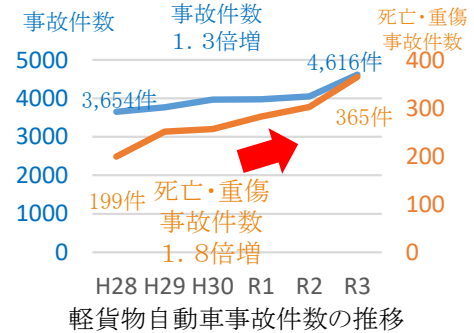
貸切バスの安全性確保に向け、的確な運行管理の手法について調査・検討を行う。

- 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)

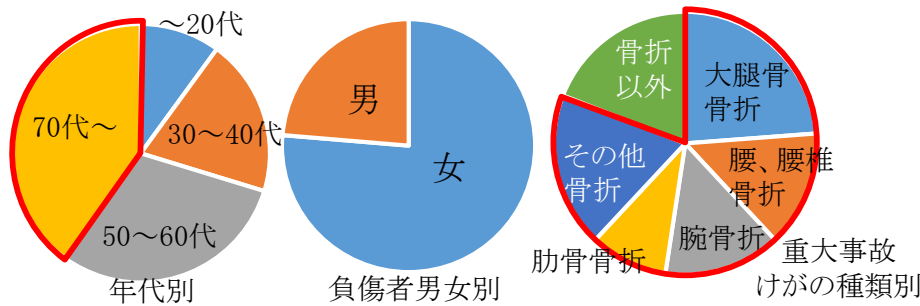
EC市場の拡大等で軽貨物自動車の輸送量・事故件数ともに増加している状況を踏まえ、各種安全対策を講じる。

- 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

【54百万円（54百万円 1.0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

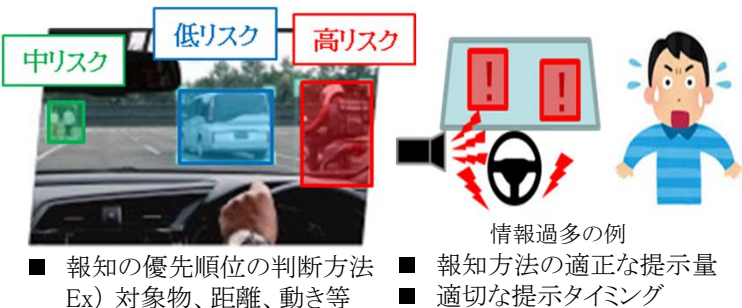
高齢運転者の運転行動の把握

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。

事業目的

自動車事故被害者が安心して手厚い介護サービスを受けられる環境を整備するため、事故被害者の介護を行う障害者支援施設等について、介護人材の person 費等の支援を実施する。

看護・介護人材の緊急確保に係る支援 (介護職員等緊急確保事業)

事業内容

重度後遺障害者が障害福祉サービス等を安心して利用できる環境を整えるため、人材確保に係る必要な支援を講じる。

支援対象

- 障害者支援施設
- 居宅介護事業者
- グループホーム
- 重度訪問介護事業者

支援内容

新たに雇用した介護職員等の person 費 (補助率：定額)

療護センターにおける老朽化対策等

事業内容

療護センターにおいて、重度後遺障害者等が安全・安心に治療・看護サービスの提供を受けられるよう、高度先進医療機器等の老朽化対策を支援し、療養環境のさらなる改善を図る。

高気圧酸素治療装置



館内空調機器



磁気共鳴画像診断装置 (MRI)



電動型昇降浴槽



一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

6,500百万円[R6当初]、1,311百万円[R5補正]
 (5,950百万円[R5当初]、1,249百万円[R4補正])

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、5,802億円が繰り戻されていない。
- 毎年度の繰戻額は、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定する。

一般会計

年度	繰入額	
	当初予算	補正予算
平成6年度	8,100億円	—
平成7年度	3,100億円	—
年度	繰戻額	
	当初予算	補正予算
平成8年度	—	1,544億円
平成9年度	—	808億円
平成12年度	2,000億円	—
平成13年度	2,000億円	—
平成15年度	—	569億円
~		
平成30年度	23億円	—
令和元年度	37億円	12億円
令和2年度	40億円	8億円
令和3年度	47億円	8億円
令和4年度	54億円	12億円
令和5年度	60億円	13億円
令和6年度	65億円	—

繰入残高5,802億円
 (令和6年度未見込み)

元本	4,848億円
利子相当額	954億円

繰入額
 11,200億円

令和5年度
 までの繰戻額
 7,237億円

令和6年度
 繰戻額
 65億円

自動車安全特別会計
 (自動車事故対策勘定)

被被害者保護増進等事業

被被害者支援

- 療護施設の設置・運営
- 介護料の支給 等



事故防止

- ASV(先進安全自動車)の導入補助
- 自動車安全性能の評価の実施 等



自動車損害賠償保障事業

政府保障事業

- ひき逃げ・無保険車による事故被害の救済

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特例措置の拡充・延長 〔所得税・法人税・固定資産税・都市計画税〕

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、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現行措置を2年間延長するとともに、固定資産税の特例措置を拡充する。

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。

4. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

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。

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

〔法人税・法人住民税・事業税〕【主管：中小企業庁】

中堅・中小企業による複数の中小企業の子会社化に向けたM&Aには、簿外債務や経営統合リスク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た上で損金算入できる本税制措置について3年間の延長を行うとともに複数回のM&Aを集中的に後押しするため、積立率等の拡充を行う。

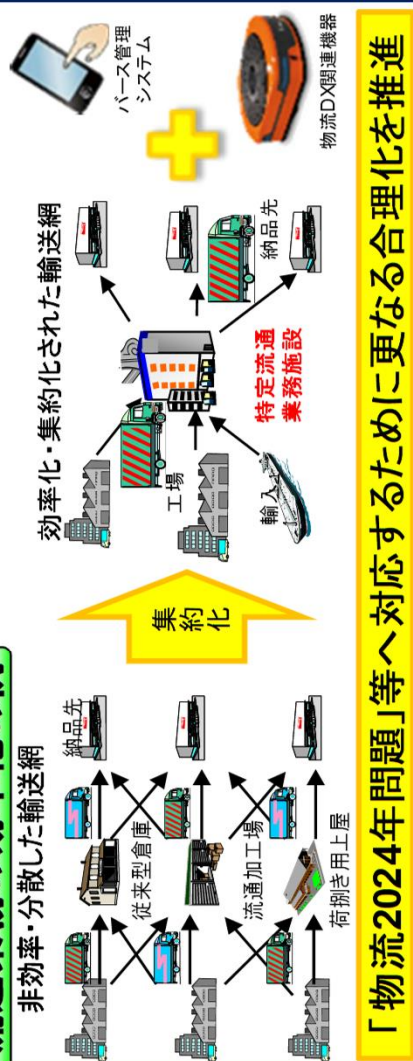
物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

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く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現行の措置を2年間延長するとともに、固定資産税の特例措置を拡充する。

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み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、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



要望の結果

特例措置の内容

物流総合効率化法に基づく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

結果

- 現行の措置を2年間(令和6年4月1日～令和8年3月31日)延長する。
- 固定資産税の特例について、対象となる附属機械設備に「ナンバープレート解析AIカメラ等」を追加し、当該附属機械設備の課税標準を5年間1/2に軽減する。

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。



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)

- 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。
- ノンステップバスや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措置を2年間延長する。

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、**バリアフリー車両の普及を加速化**する必要がある。

要望の結果

- **UDタクシー**の新たな認定レベル(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。
- 現行の措置を**2年間**(令和6年4月1日～令和8年3月31日まで)**延長**する。

	UDタクシー		ノンストップバス	リフト付きバス(乗車定員30人以上)		リフト付きバス(乗車定員30人未満)	
	拡充	既存		空港アクセスバス	空港アクセスバス以外		
							
自動車重量税	免税 (初回新規登録分)	取得価額から 100万円控除	免税(初回新規登録分) ⇒ 2年間延長				取得価額から 200万円控除
自動車税 (環境性能割)	取得価額から 100万円控除	取得価額から 1,000万円控除	取得価額から 800万円控除	取得価額から 650万円控除	取得価額から 650万円控除	取得価額から 200万円控除	

軽油引取税の課税免除の特例(倉庫業・鉄道貨物利用運送業等のフォークリフト等)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等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供する軽油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出の役割を担う**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、倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等は**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。

要望の概要

特例措置の内容

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係る軽油引取税の課税免除

結果

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。

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

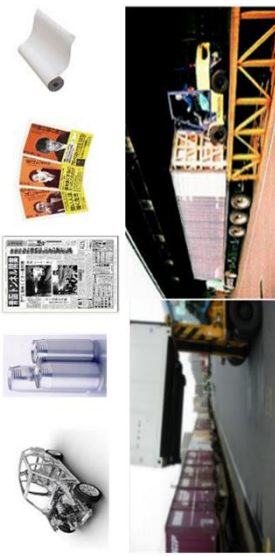


アルミ地金

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出**での活用が同時に実現可能

自動車関係諸税の課税のあり方の検討

令和6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。

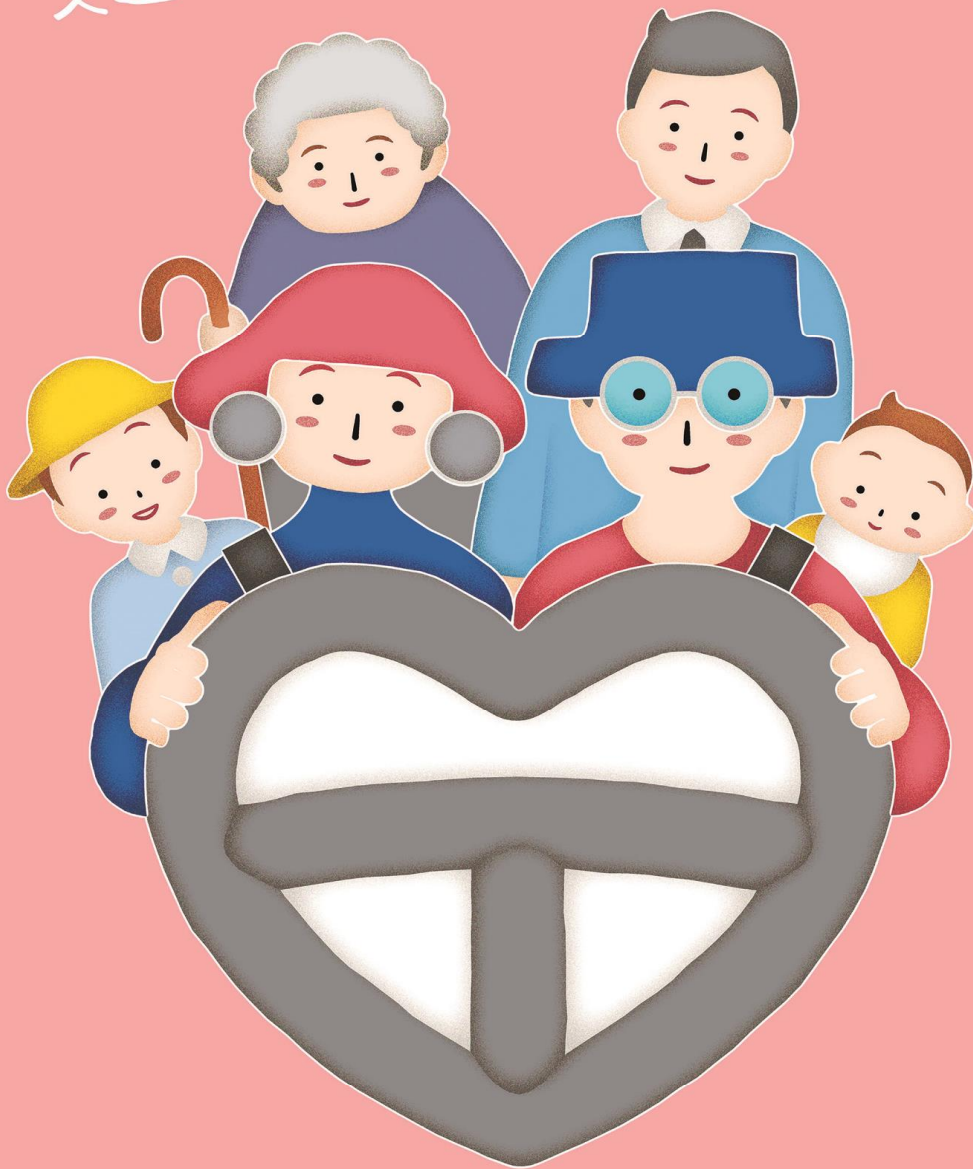
○ 日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

施策の背景

令和6年度与党税制改正大綱（令和5年12月14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。

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。)