

令和5年度 税制改正・予算に関する要望

2022年9月
一般社団法人 日本自動車工業会

税制改正・予算に関する要望【重点要望】

はじめに

- これまで、自動車産業は日本の基幹産業として国内での生産活動を維持・拡大しながら、550万人の雇用維持、15兆円の外貨獲得等、日本経済に貢献してきた。
- これから、自動車産業はモビリティに関連する新しい仲間との協創により、様々な日本の社会課題を解決し、人々の暮らしを豊かにしていきながら、関連する産業と共に成長することで、日本経済に貢献し続ける。
- 成長の実現に向けて、複雑で負担が大きい現在の自動車関係諸税は簡素化/負担軽減を前提に、CNへの貢献や、将来的な受益者の拡大を踏まえて短期・中期・長期の時間軸で見直していくことが必要。自動車関係諸税の中長期的なあるべき姿については自動車の枠に留まらない国民的議論・検討を進めたい。

自動車関係諸税の抜本的見直し

<基本的な考え方>

- 日本の自動車ユーザーは9種類8.8兆円もの税が課せられ、国の租税収入の約8%にもなる。
- 自工会は過去から一貫して、世界一高い自動車関係諸税の軽減と、複雑な税体系の簡素化を要望し、一部減税を実現頂くも、未だに複雑かつ世界一高い負担水準に変わらない。
- 車体課税は、自動車の資産性や外部不経済を根拠に課税されてきたが、自動車は既に贅沢品ではなく国民の生活に必要な一般品となっていることや、電動車の普及(環境負荷低減)、先進安全技術の進展(交通事故削減)により、課税根拠が失われてきており、現代に適さない税制となっている。
- 複雑・過重な自動車関係諸税は簡素化・負担軽減を前提に、各時間軸における視点で見直すべき。
- なお、電動化に伴い見込まれる燃料課税税収の減少分については、その穴埋めを自動車ユーザーに求めず、重い税負担をしてきた自動車ユーザーにこれ以上負担を強いるべきではない。

《各時間軸での見直しステップ》

【短期】エコカー減税やグリーン化税制等、現行制度の延長・拡充を通じて足元の脱炭素化を確実に推進。

【中期】自動車関係諸税の簡素化・負担軽減を前提に、CNに資する税体系に改革に見直し、2030年次世代自動車目標に向け、加速度的に電動化を推進。

【長期】モビリティによる新たな価値を踏まえて、受益と負担の関係を見直し、税体系を抜本的に改革。

【短期】

電動車の早期普及促進

【中期】

電動車の加速度的な普及と
保有車全体の電動化促進

【長期】

モビリティによる社会的・
経済的価値を踏まえた
受益と負担の再構築

自動車税制（令和5年度税制改正）

物価高の状況下でも、足元の脱炭素化を確実に推進するため、対象を絞り込まず、エコカー減税・グリーン化税制等は拡充・延長すべき。

▽自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長

- 保有ベースの買い替え促進・CO2低減を促す観点から、減税措置を拡充・延長すべき。

▽自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長

- 現行の減税対象車＊に一定の燃費性能（CO2排出量の少ない）を有する電動車を追加の上、新車新規登録・届出の翌年度から3年間の減免税に拡充すべき。
（＊現行の減税対象車は電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車に1年間、75%の軽減措置）

▽自動車税・軽自動車税の環境性能割(取得時)廃止

- 環境性能割（旧自動車取得税）は消費税との二重課税となっており、廃止すべき。
- 即廃止ができない場合、令和5-6年度は下記措置を講じた上で、今後の保有税の抜本見直しと一体で廃止すべき。
 - ①EV等や燃費性能の良い自動車を対象に広く減免すべき
 - ②ASV特例の軽減措置(トラック・バス)について、最新の衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付)を追加の上＊、制度を延長すべき。（＊自動車重量税の軽減措置にも同装置を追加）
 - ③バリアフリー車両に係る軽減措置を延長すべき
 - ④都道府県の条例で定める路線を運航する乗合バス車両の取得に係る非課税措置を延長すべき。

▽自動車税の月割課税廃止

- 購入時の負担軽減や簡素化の観点から、自動車税の月割課税は廃止すべき。

▽水素充填インフラの設置にかかる固定資産税の特例措置の延長

- 水素ステーションを対象とした課税標準の特例措置（1/4軽減）を延長すべき。

▽電動車普及による燃料税等の減収補填を目的とする増税はせず、2030年に向けて普及加速を優先すべき

- 電動車普及に伴う燃料税の減収補填を走行距離課税等で、既に負担の重い自動車ユーザーに求めるべきではない。
- また、BEV/PHEV/FCEVの各々の新車販売は1%にも満たないため、当面はこれらの車の税負担を重くするべきではない。
（自動車税(BEV/FCEV)は排気量1,000cc以下のみなし課税が適当であり、エコカー減税等は構造要件で税制優遇を維持すべき）

予算要望

電動車の普及の要となる車両購入/インフラ補助金は、ユーザーが確実に補助を受けられるよう、今年度の追加予算の確保、来年度予算においても拡充・延長すべき。

▽CEV補助金＊の拡充・延長（補助単価額の維持）

- 今年度予算の枯渇に対応した追加予算の確保
- 来年度当初予算における補助金の延長
- V2H充放電設備・外部給電(V2L)の補助延長

＊クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

▽商用電動車（トラック、バス、バン、タクシー）補助金の予算額を拡充の上、延長すべき

▽充電インフラ設備・水素ステーション設備等への支援

- 充電インフラ補助金の延長（新規設置・リプレイス・複数口化・マンション、自宅充電、公道への設置促進等）
- 水素ステーション補助金の延長、運営費用の支援 等
- 電動二輪交換式バッテリー整備・運用モデル構築事業の支援継続
- 燃料電池大型商用車の水素燃料費用負担増に対する支援（水素燃料と既存燃料との価格差）

▽再エネ×電動車の同時導入による脱炭素型カーシェア補助金の延長

▽高速道路料金の優遇（BEV/PHEV/FCEV）

- 購入時にマイレージポイント等のインセンティブ付与などの支援

▽公共調達の推進

- 公用・公共のCNに資する車両導入拡大、代替促進する自治体への支援

企業税制（令和5年度税制改正）

研究開発や投資に対する支援、デジタル課税導入に伴う税制合理化等、成長に向け、頑張る企業が報われる税制を拡充・延長すべき

1. 研究開発税制

- 一般型(旧総額型)の控除上限の拡充（25%→30%）
- 一般型(旧総額型)の控除率引き上げ
- CNに資する研究開発費に係る特別措置【新規追加】（控除上限撤廃、控除率の引き上げ）
- 繰越控除制度の復活
- オープンイノベーション型の適用要件緩和・拡充・手続き簡素化

2. 外国子会社合算税制(CFC税制)

- デジタル課税「第2の柱」導入に際し、本来の租税回避防止の役割に特化させ、「第2の柱」との整合、事務負担の大幅な軽減及び過剰合算の適正化を行うべき

(具体的な要望)

- デミニマス・ルールを導入
- 第二の柱」の租税負担割合の計算方法との共通化、或いは選択制の導入
- 租税負担割合の計算簡便化
- ペーパーカンパニー除外規定の拡大
- 受動的取得対象範囲の縮小
- 経済活動基準の見直し
- 外国関係会社の要件見直し
- 申告書作成の実務工数減

3. 投資促進税制

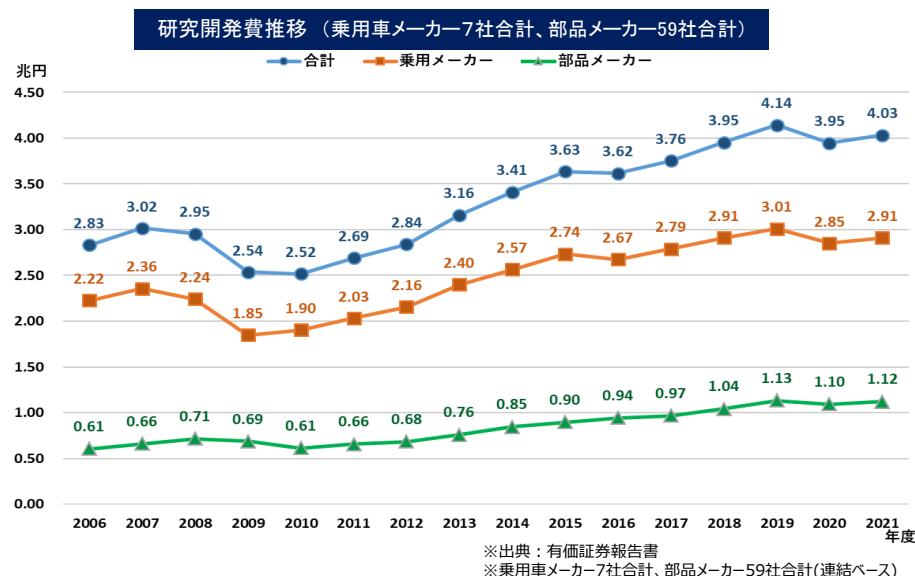
- DX投資促進税制の要件緩和・延長
- CNに向けた投資促進税制の要件緩和
- 中小企業投資促進税制の延長

4. 固定資産税

- 償却資産に対する固定資産税の廃止
- CN、再エネ、省エネに資する生産設備投資に係る固定資産税の減免

5. その他

- 事業所税の廃止
- 印紙税の廃止
- 税務申告手続き簡素化、E-TAX,eL-TAXの利便性向上、電子化促進のための見直し



その他予算要望

CNの実現に向けて、投資や事業転換に挑戦する企業を応援する予算を拡充・延長すべき

1. CN関連R&D投資や設備投資支援

▽支援補助

- CNに貢献する工場等に対する設備投資支援
- 蓄電池の国内製造基盤の強化
- 電動車を活用したエネルギー実証実験等の支援
- BEV用革新型蓄電池技術開発補助金の延長 等

▽定置型蓄電池補助

- BEV等リユースバッテリーを使用した系統用蓄電池等導入支援事業費補助金の延長 等

2. サプライチェーン/リユース・リサイクル支援

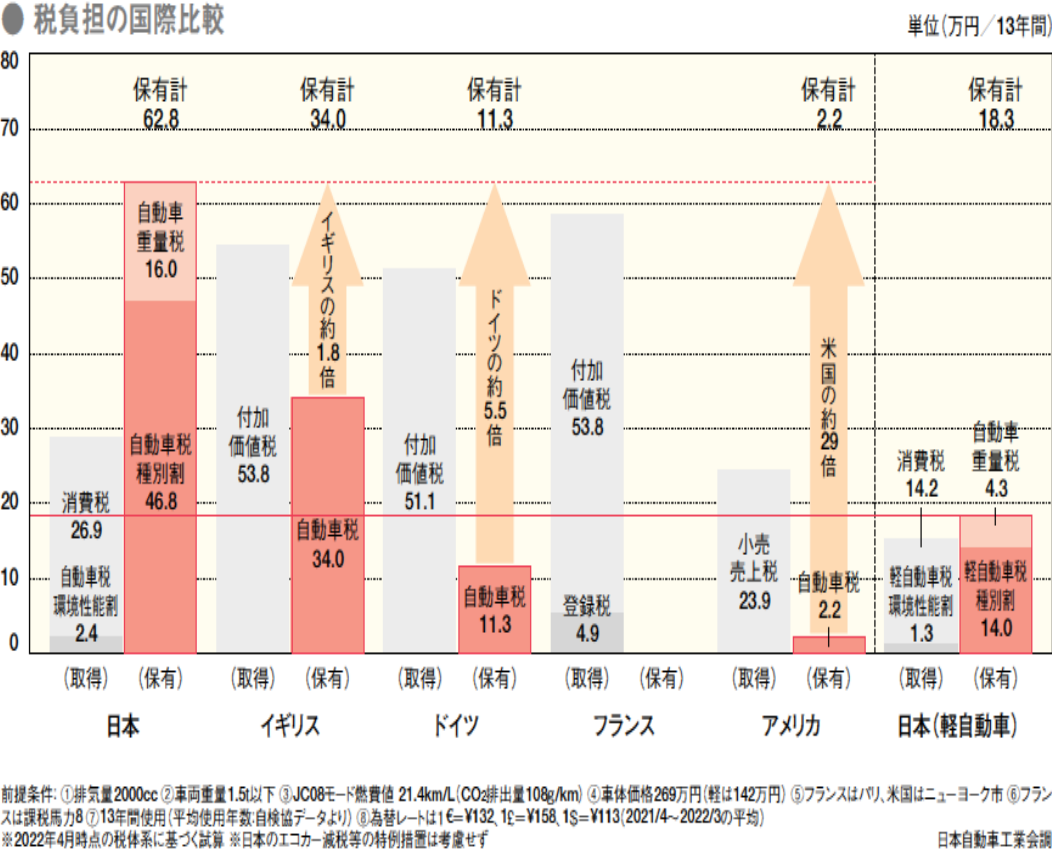
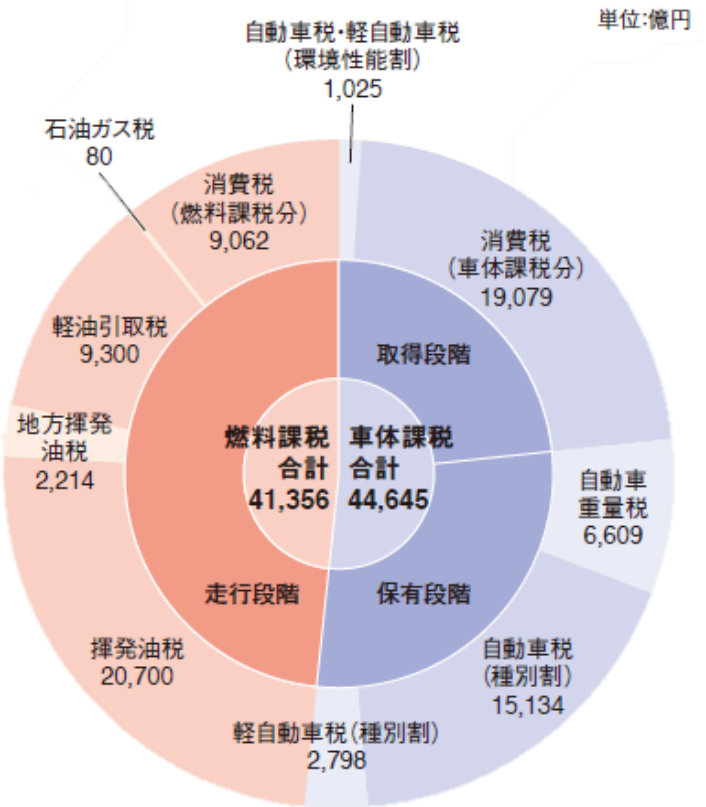
▽事業転換支援

- 電動化に挑戦する中小・中堅サプライヤーの技術開発、設備投資への支援

▽バッテリー等のリユース・リサイクル支援

- リユース、リサイクルの促進に向けた支援
- リサイクル技術開発、社会実装に向けた支援 等

＜資料1：自動車関係諸税収及び保有段階における税負担の国際比較＞



＜資料2：次世代車政府目標と普及実績＞

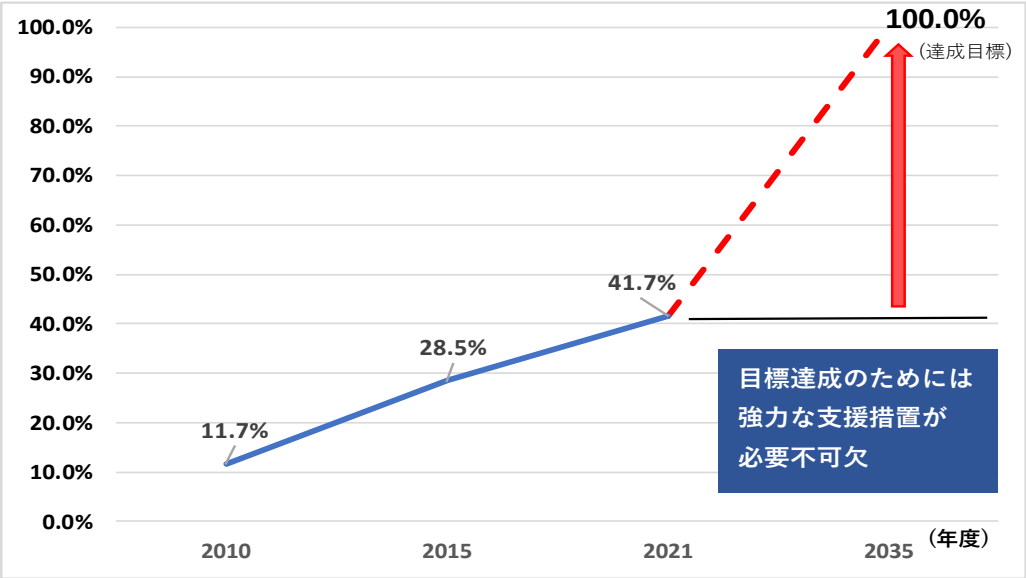
＜参考＞ 2021年度新車乗用車販売台数：3,467,562台

	2021年度 (新車販売台数)	2030年 (政府目標)	2035年 グリーン成長戦略
従来車	54.2% (1,880,887台)	30～50%	—
次世代自動車	45.8% (1,586,675台)	50～70%	電動車
ハイブリッド自動車	40.1% (1,390,745台)	30～40%	100%
電気自動車	0.7% (24,981台)	20～30%	
プラグイン・ハイブリッド自動車	0.8% (26,977台)		
燃料電池自動車	0.1% (1,997台)		
クリーンディーゼル自動車	4.1% (141,975台)	5～10%	—

※次世代自動車戦略2010年における普及目標

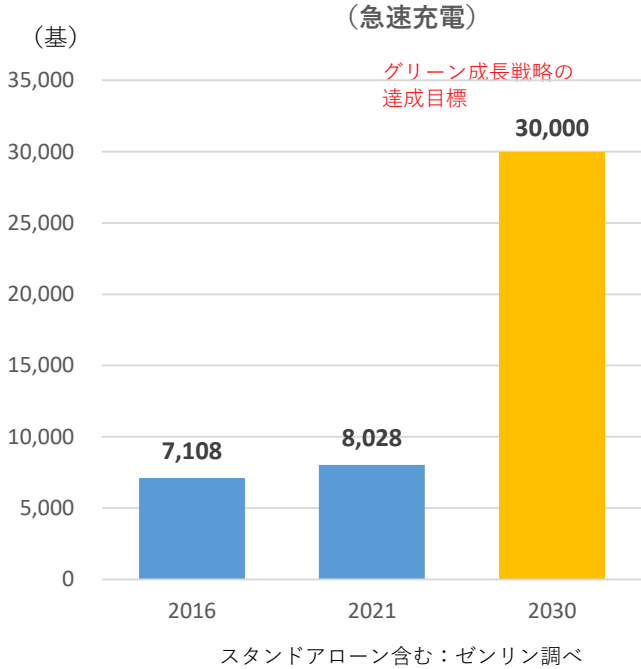
日本自動車工業会作成

新車販売台数（乗用車）に占める電動車の割合

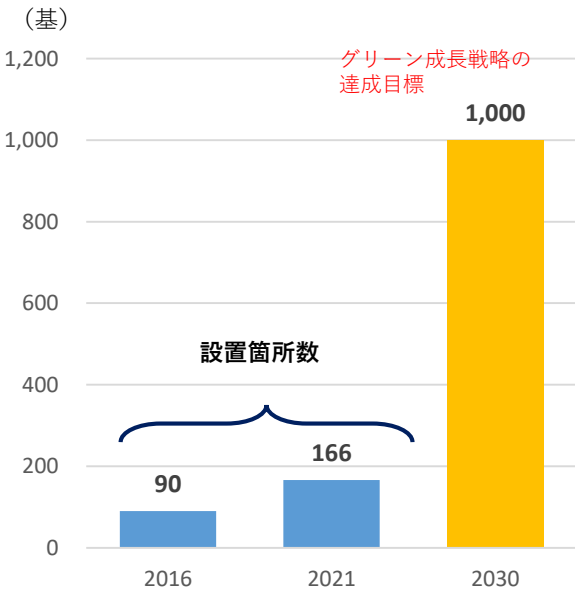


日本自動車工業会調べ

充電インフラの整備状況



水素ステーションの設置状況



出典：経産省、資源エネルギー庁資料

<資料3：エコカー減税の現行制度（自動車重量税の減免措置）>

適用期間：令和3年5月1日～令和5年4月30日		
対象車（乗用車の例）	新車 新規登録	初回 継続検査
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・天然ガス自動車	免税	免税
2030年度燃費基準120%達成	免税	免税
2030年度燃費基準達成	免税	
2030年度燃費基準90%達成	免税	
2030年度燃費基準75%達成	▲50%	
2030年度燃費基準60%達成	▲25%	

<資料4：グリーン化特例の現行制度（自動車税・軽自動車税の減税措置）>

【自動車税】

対象車（乗用車の例）	軽減措置の内容
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・ 天然ガス自動車	概ね▲75%

【軽自動車税】

対象車（乗用車の例）	軽減措置の内容
電気自動車・天然ガス自動車	概ね▲75%

<資料5：CEV補助金の現行制度>

区分	令和4年度当初予算（経済産業省）	
	補助金交付額	給電機能有
電気自動車（登録車）	65万円	85万円
電気自動車（軽自動車）	45万円	55万円
燃料電池自動車	230万円	255万円
プラグインハイブリッド自動車	45万円	55万円
クリーンディーゼル自動車	15万円	
原動機付二輪車	12万円	

※補助額は上限額

※給電機能：外部給電器・V2H充放電設備を経由して又は車載コンセント（AC100V/1500W）から電力を取り出せる機能