

令和7年度 税制改正・予算に関する要望

2024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

- 日本の自動車産業を取り巻く環境は、この数年で激変。自動車産業は100年に一度の変革期にある中で、新興国・メーカーとの競争激化、投資・誘致の国際競争激化、日本市場の規模・地位の低下などにより、日本での自動車産業の存続が困難な危機に直面している。
- 自動車産業が基幹産業として、今後も日本経済・社会に貢献するには、従来の枠組みを超え、バリューチェーン全体で「モビリティ産業」へ変革し、「モビリティ産業への発展による新しい価値創出」が必要となる。また、自動車分野のカーボンニュートラル実現に向けては、「マルチパスでのCO2削減」の加速化が急務となる。
- 日本社会や自動車産業がかつてない変化を求められている中、現行の自動車税制の税体系や課税根拠は、社会の変化スピードに適応できておらず、抜本的な見直しが急務である。
- 環境激変への適応や、魅力ある日本市場の形成・活性化を図っていくためにも、新たなモビリティ社会を踏まえた公平簡素な税制の実現に向け、直ちに、自動車税制抜本見直しの国民的な議論を深めていくべきである。

自動車関係諸税の抜本見直し

《新たな時代に相応しい自動車関係諸税に見直すべき》

税制改正大綱に則り、この2年間で自動車税制抜本見直しの国民的な議論を行い、「自動車からモビリティへの進化に伴う新しい社会価値の創出」と「マルチパスによる保有も含めたCO2削減」に資するものとして、簡素化・負担軽減を前提に、新たな時代に適した公平・簡素な自動車税制に抜本的に見直すべき。

抜本見直し 改革の3本柱

※走行距離/出力課税等の論点は、EV等への局所的な課税ではなく、包括的な抜本見直しと一体で議論

<車体課税の見直し>

目指す姿：パワトレ間で公平・普遍で簡素な税制、保有ベースでCO2削減、国内市場の活性化

*パワトレ(パワートレイン)=車の動力源となる装置(エンジン、モーター等)

①取得時：「消費税」に一本化

【購入時の負担減による市場活性化で経済貢献】

- ・簡素化の観点より、環境性能に関わる税は保有時に集約
- ・環境性能割を廃止し、二重課税を解消（取得時の負担軽減）することで、国内市場を活性化

②保有時：「重量」ベースで課税標準を統一し、「環境性能」に応じた増減の仕組みでCO2削減*

【パワトレ間で公平・普遍+簡素な課税】

*軽自動車は、軽自動車としての定額課税に環境性能を加味する方向で検討

- ・電動化に伴い、現行の自動車税の排気量に応じた課税は普遍的な指標とならない。
- ・保有時の課税標準を「重量」に統一し、ガソリン車～BEV/FCEVまで共通の物差しで課税
- ・課税標準が同じとなる自動車税と重量税を統合し、簡素化。50年以上継続している当分の間税率廃止で負担軽減

【保有ベースでのCO2削減】

- ・環境性能に応じて負担が増減する仕組みを導入。一定期間後既販車にも適用し、保有でのCO2削減・環境性能底上

<利用に応じた負担の適正化>

目指す姿：モビリティ時代に相応しい公平で持続的な税制

③モビリティの受益に応じた新たな課税・負担の枠組み

- ・モビリティによる受益の拡大を踏まえ、自動車所有者以外の受益も考慮する必要。
保有者に偏る負担を見直し、より広い受益者が公平に負担する持続的な課税のあり方を検討

自動車関連税制

▽原動機付自転車の道路運送車両法及び道路交通法の施行規則改正にあわせた地方税法における種別等の見直し【軽自動車税 種別割】

- ・新原付一種(125cc以下且つ最高出力4kW以下制御)には、原付一種(50cc以下)同等の軽自動車税を適用すべき。

▽期限切れとなる租税特別措置の延長【自動車税 環境性能割】

- ・令和6年度末にて期限切れとなる下記の税制措置について、期限を延長すべき。
 - ①ノンステップバスやユニバーサルデザイン(UD)タクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長
 - ②都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長
 - 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延長（対象装置：歩行者検知機能付き衝突被害軽減ブレーキ）

▽水素充填インフラの設置に係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に係る特例措置を延長すべき。

▽BEV/FCEV改造車両に対するエコカー減税等の適用要件の扱いに係る要望【自動車重量税等】

- ・一定の範囲内で重量等の改造を行ったBEV/FCEV改造車に対しても、税制措置が確実に享受できるよう、関連特例措置の次期見直し時において、適用要件を見直すべき。

予算要望（車両購入・インフラ・GX/DX推進）

■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、シームレスな予算を確保すべき。

▽CEV補助金*の拡充・延長 *クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

- ・更なる普及促進を図るため、年間通じてシームレスに必要な予算の確保
- ・再エネ/スマートチャージングを用いたサービス利用者が、CEV 購入する場合の補助額上乘せ

▽商用電動車（トラック、バス、バン、タクシー）補助金の拡充・延長

- ・事業用や法人車両の電動化促進のための十分な予算の確保及び補助率・補助金額の維持・拡充
- ・再エネ/スマートチャージングを用いたサービス利用者が、商用電動車を導入する場合の補助額上乘せ
- ・商用車の充電インフラに係る補助金額の拡充及び補助要件の緩和

▽充電インフラ設備・V2H/外部給電器補助金*・水素ステーション設備への支援

- ・来年度当初予算における十分な予算確保の上、補助金を延長
- ・既存の急速充電器のkWh課金への対応支援
- ・大規模マンション荷捌き場への充電器設置促進
- ・急速稼働率向上に向けた「基礎代替」への支援強化（補助率1/2→1/1、採択優先順位の見直し）
- ・燃料電池大型商用車等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）

*V2Hとは「Vehicle to Home」の略。EV（Electric Vehicle）等に搭載された電池から家庭(Home)に電力を供給できる機能

▽地域脱炭素移行・再エネ推進交付金の延長

- ・地域炭素推進のための交付金の延長

▽地域公共交通「リ・デザイン」関係予算の延長

- ・地域でのGX/DX推進のため、国土交通省などで措置されている予算措置等の延長
- ・有人・無人のモビリティサービス実用化に向けた地方自治体の実証実験の取組み支援

▽自動運転支援

- ・モビリティDX促進のための無人自動運転開発・実証支援補助金の維持・拡充

企業税制

1. 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。

(課税対象範囲の緩和)

- ・ デミニマス基準の導入
- ・ ペーパーカンパニー除外規定の拡大
- ・ 経済活動基準の簡素化及び経済活動実態がある法人の受動的所得合算範囲の見直し
- ・ 租税負担割合の見直し (トリガー税率見直し、算出方法の簡便化)

(管理実務の緩和)

- ・ 合算時期: 「第2の柱」と合わせた合算時期の後ろ倒し
- ・ 各種書類: 添付要件 → 保存要件への変更拡大
- ・ 内国法人判定: 10%以上の直接及び間接保有要件について、持分法適用以上 (20%以上) に要件緩和
- ・ 適格国内ミニマム課税(QDMTT)導入国の取り扱いQDMTT導入国の取扱い:
→ 本国との作業重複・調整回避のため、当該国現法による税額算出・判定を許容する規定への変更
- ・ 計算方法の簡便化: 決算期が一時的に12か月を超過するケースの租税負担割合や課税対象金額計算の容認

2. インボイス制度の見直し

- ・ インボイス単位の端数処理の廃止
- ・ 少額取引に係る適格請求書交付義務免除の範囲拡大
- ・ 適格請求書の入手ルール緩和
- ・ 外貨建てのインボイスから円貨の消費税表示の廃止
- ・ 記載内容・手続きの簡素化や柔軟な対応

3. 中堅・中小企業に対する税制支援措置

- ・ 中小企業経営力強化税制の拡充・延長
- ・ 地域未来投資促進税制の拡充・延長
- ・ 中小企業投資促進税制の延長

4. 固定資産税 (土地)

- ・ 償却資産に対する固定資産税の廃止。少なくとも、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. 外国子会社からの配当益金不算入制度の見直し

- ・ 持株割合要件の引き下げ (25%→10%)
- ・ 益金不算入割合の引上げ (95%→100%)

6. 研究開発税制

(制度の要件緩和・見直し)

- ・ オープンイノベーション型の事務手続き簡素化
- ・ 試験研究費の範囲見直し 等

(制度の拡充)

- ・ 一般型の控除率の引き上げ、控除上限の拡充
- ・ CNに資する研究開発費に係る特別措置 (控除上限撤廃、控除率の引き上げ)
- ・ 試験研究費の増額修正に対応した控除額の拡大
- ・ 繰越控除制度の復活

7. その他

- ・ 米国SPAC(特別買収目的会社)合併に対応する法規等の整備
- ・ 有利発行税制の見直し
- ・ 事業所税の廃止
- ・ 印紙税の廃止
- ・ 電子帳簿保存法の見直し
- ・ 税務調査の見直し
- ・ 税務申告手続き簡素化、利便性の向上、電子化促進のための見直し

その他予算要望

1. CN関連R&D投資や設備投資に係る支援補助

- ・ 車載用バッテリー生産設備投資補助金の延長、車載用革新型蓄電池技術開発補助金の延長
- ・ PV(太陽光発電)ファーム、風力発電、大型蓄電池設置等、工場の脱炭素化投資支援
- ・ CN達成に向けたCO2フリーのエネルギー供給事業への支援

2. サプライチェーン(事業転換)/バッテリー等のリユース・リサイクル支援

- ・ サプライヤーの事業転換支援施策の継続
- ・ バッテリー等のリユース・リサイクル支援 (リサイクル技術開発、社会実装等に向けた支援 等)

3. CNに資する公共調達の推進

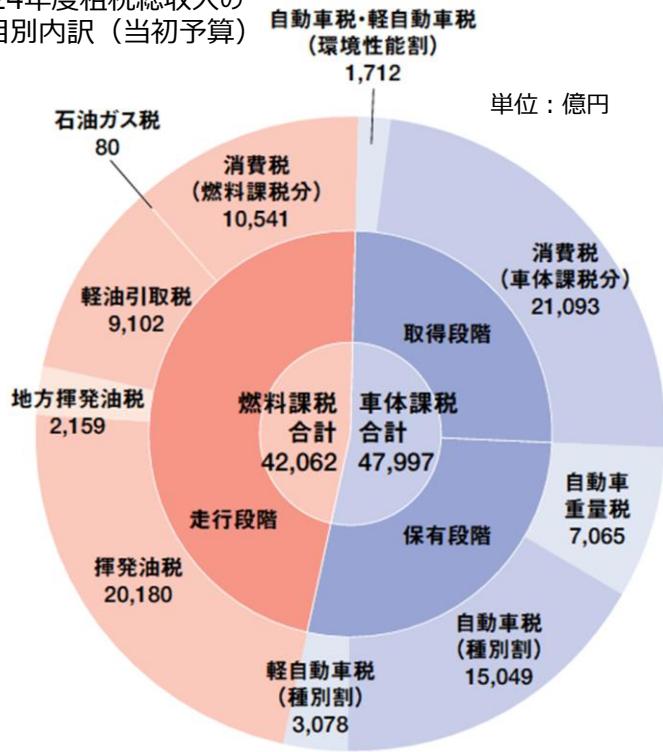
- ・ 公用・公共のCNに資する車両導入拡大等、政府・地方公共団体等が率先した取り組み推進

4. BEV/PHEV/FCEV専用ナンバープレートの任意取得制度創設

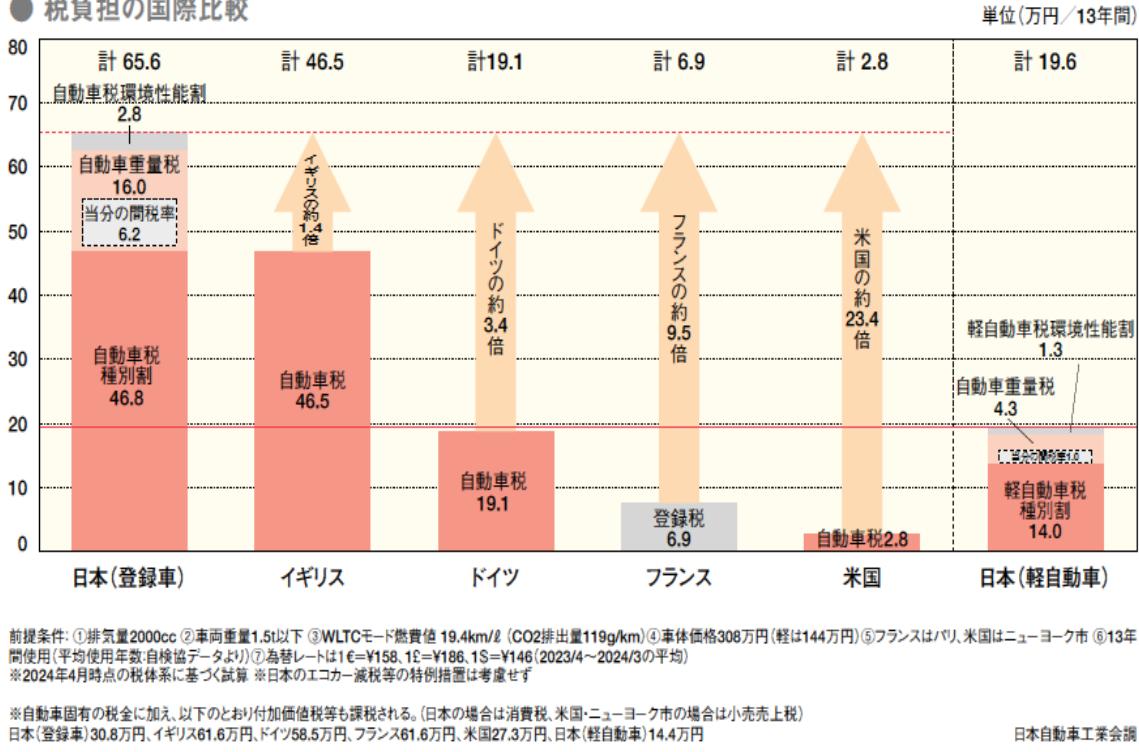
- ・ 法人車両のGX取組PR、国・自治体等による各種優遇制度への活用等、BEV/PHEV/FCEVの社会・日常での認知度向上により、当該車両の普及拡大機運の情勢に寄与

<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>

●2024年度租税総収入の税目別内訳（当初予算）



●税負担の国際比較



<資料2：次世代車政府目標と普及実績>

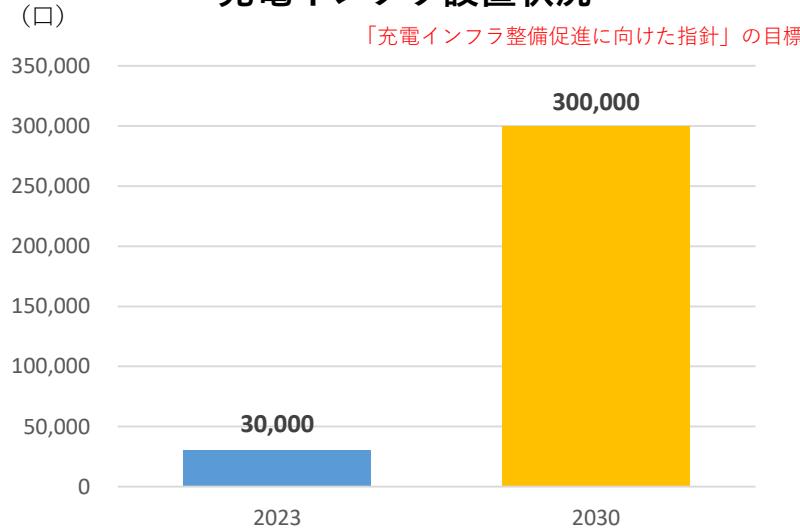
<参考> 2023年新車乗用車販売台数：3,806,720台

	2023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	42.76% (1,627,943台)	30~50%	—
次世代自動車	57.24% (2,178,777台)	50~70%	電動車
ハイブリッド自動車	49.70% (1,891,858台)	30~40%	100%
電気自動車	2.08% (79,191台)	20~30%	
プラグイン・ハイブリッド自動車	1.39% (53,050台)		
燃料電池自動車	0.02% (572台)	~3%	
クリーンディーゼル自動車	4.05% (154,106台)	5~10%	—

※次世代自動車戦略2010年における普及目標

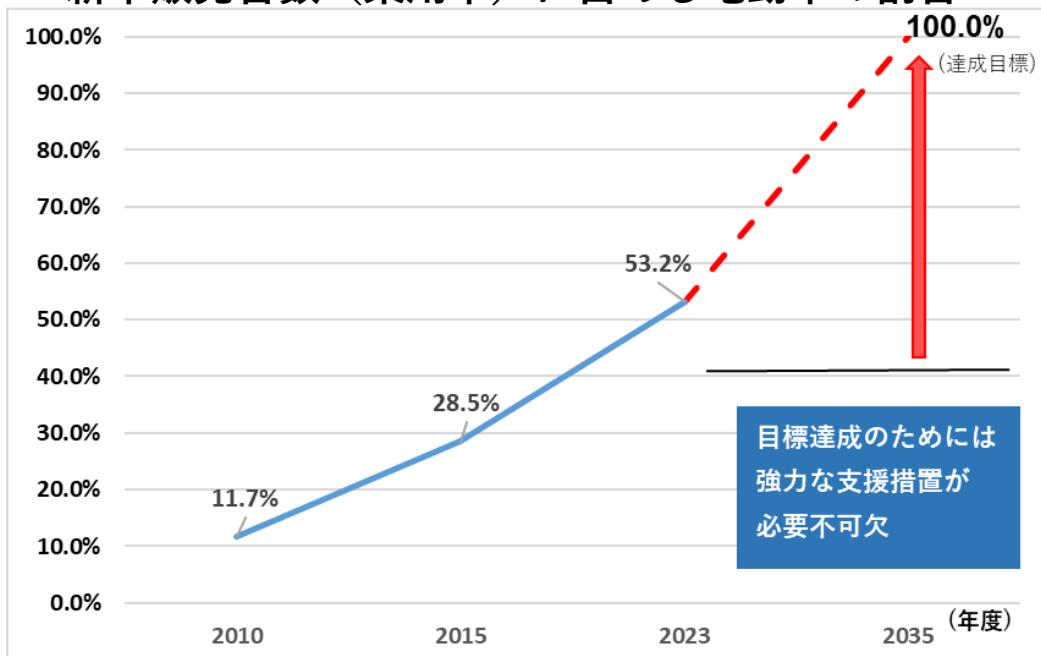
日本自動車工業会作成

充電インフラ設置状況



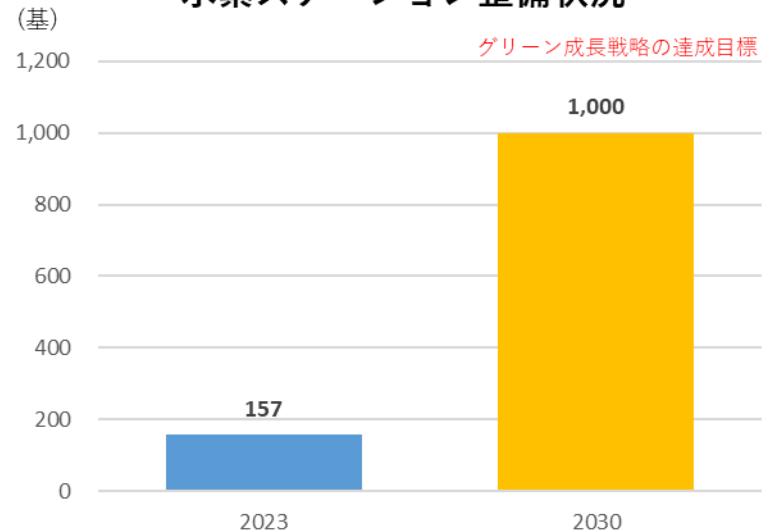
出典：経済産業省資料

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

水素ステーション整備状況



出典：日本自動車工業会調

<資料3：CEV補助金の現行制度概要（令和5年度 経済産業省補正予算）>

区分	補助上限額
EV	85万円
軽EV	55万円
PHEV	55万円
FCV	255万

※上記補助額は上限額であり、補助交付額は車両などにより異なる

<資料4：インフラ補助金の現行制度概要（令和5年度 経済産業省補正予算 令和6年度当初予算）>

【充電インフラ整備】

急速充電		
設置場所	補助対象	上限額
高速道路SA・PA	設備費	350万円×口数
	工事費	1,550万円×口数
公道・SS・道の駅	設備費	250万円×口数
	工事費	400万円
空白地域	設備費	500万円
	工事費	280万円
その他	設備費	250万円×口数
	工事費	280万円

※上限額は設備能力や口数により異なる

普通充電		
対象設備	補助対象	上限額
ケーブル付き充電設備	設備費	35万円
	工事費	135万円
コンセントスタンド	設備費	11万円
	工事費	135万円
コンセント	設備費	7万円
	工事費	135万円

【V2H充放電設備／外部給電器導入補助】

設置区分	補助対象	上限額
公共施設／災害拠点	設備費	75万円
	工事費	95万円
個人宅／その他施設	設備費	30万円
	工事費	15万円
外部給電器設備費		50万円

【水素充てんインフラ整備】

水素供給設備設置補助	
設備の規模	上限額
大規模設備	4.5億円
中規模設備	2.5億円
小規模設備	1.0億円
移動式設備	1.3億円

※上記補助額は上限額であり、補助交付額は各設備などの供給能力や設備規模等により異なる