

令和8年度 税制改正・予算に関する要望

2025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

- 自動車産業は100年に一度の変革期にある中で、近年、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、自動車産業を取り巻く環境は激変している。こうした状況に加え、足下では米国関税により大きな影響を受けており、日本の自動車産業は未曾有の危機に直面している。
- 日本の自動車産業の競争力が失われないよう、この未曾有の危機を乗り越えていくためには、国内生産基盤の維持・強化が喫緊の課題である。自動車産業に携わる550万人の雇用を維持していくためにも、恒常的な内需の拡大が必要不可欠であり、環境性能割を早期に単純廃止し、取得時のユーザー負担を軽減すべきである。
- また、ガソリン税等暫定税率廃止や代替財源を巡る議論が行われているが、同財源を車体課税に求めるようなことは本末転倒であり、ユーザーの理解が到底得られるものではない。そもそも、自動車重量税にも暫定税率は残存しており、これまでの課税の経緯からは、同税の暫定税率の扱いも含めて議論がなされるのが筋である。
- 自動車関係諸税は、創設時から抜本的な見直しが行われてないことが根本の問題であり、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・簡素な自動車税制を実現すべきである。

自動車関係諸税の抜本的見直し

《自動車ユーザーの求める「簡素化・負担軽減」を実現し、納得感のある税制に！》

- 本年に結論を得る自動車関係諸税の見直し議論においては、足下の米国関税による自動車産業への影響、物価高による国民生活への影響、カーボンニュートラル推進への対応等を踏まえ、短・中期、長期で一定の結論を出すことが必要不可欠である。
- 現在、ガソリン税暫定税率の廃止、および、その代替財源が議論されているが、車体課税における積年の課題(環境性能割の廃止・重量税暫定税率の廃止)も最優先で議論し、ユーザーにとって納得感のある自動車税制を実現すべきである。具体的には、以下要望する。

自動車税制の抜本見直しにあたっての重点要望

1. ガソリン税暫定税率廃止の代替財源について、車体課税への付け替えやユーザー負担増につながることは**絶対反対**
2. **内需拡大（国内生産基盤の維持）が不可欠であり、環境性能割は単純廃止すべき**
3. **ガソリン暫定税率問題は、同じく残存する重量税の暫定税率の扱いも含めて、抜本的な議論をすべき（重量税の暫定税率は、保有税改革の中で廃止）**

<自動車税制の具体的な改革案>

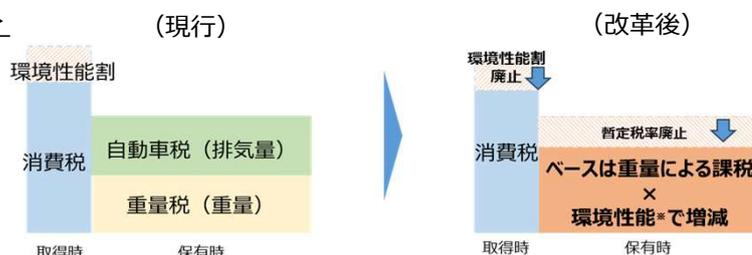
短・中期

- 取得時の**環境性能割を単純廃止**し、内需を拡大（生産基盤維持）
- 新保有税の導入までは、エコカー減税(重量税)/グリーン化特例(自動車税/軽自動車税)を**現行水準**で延長
- 自動車税/軽自動車税と重量税の2税目を道路損傷と環境負荷を根拠に、重量ベースの課税※に**統合・簡素化**し、環境性能で増減する仕組みに**改革**。**CO2削減へ消費者を誘導**する。
その際、**暫定税率分は廃止し、負担軽減**。 ※ 軽自動車は、軽自動車としての定額課税

長期

- 自動車ユーザー以外も含めたモビリティ受益に応じた、持続的な**新たな負担の仕組み**等を検討

<抜本見直し改革案のイメージ>



自動車関連税制

▽自動車重量税のエコカー減税、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の延長

- ・物価高や米国関税等の環境変化を踏まえ、新保有税の導入までの間は、現行環境性能の水準を維持した上で延長すべき。
- ・税制の公平性の観点から、一定の範囲内で重量等の改造を行ったグリーンエネルギー改造車に対しても、税制措置が確実に享受できるよう、所要の見直しを講ずるべき。

▽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

- ・ユニバーサル社会の実現を図るため、現行の特例措置を延長すべき。

【自動車重量税】

▽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】

- ・現行特例措置にオートレベリング(自動式の前照灯照射方向調節装置)を追加の上で、現行制度を延長すべき。
(*自動車税環境性能割の軽減措置にも同装置を追加)

企業税制

■研究開発や設備投資に対する支援等、成長に向け、日本のために頑張る企業を後押しする税制とすべき

▽研究開発税制の延長・制度の見直し

(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

(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

▽大胆な設備投資促進税制の創設

▽欠損金の繰戻し還付制度に係る不適用措置の解除

- ・米国関税措置に端を発するグローバルな経済の悪化が当面見込まれる中、企業規模に拘わらず突発的な危機に対応できるよう、大企業に対する繰戻し還付制度の不適用措置は解除すべき。

▽地方法人税における外国税額控除の繰越制度の創設

- ・外国税額控除の控除限度超過額の繰越については、法人税と地方税(道府県民税・市町村民税)は繰越が認められており、地方法人税においても同じく繰越制度を認めるべき。

予算要望 (車両購入・インフラ・GX推進)

■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)
- ・家庭向け充電器に対する支援強化(HEMSに連携したV2G、V2H、ポータブル充電器補助額拡充)
- ・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)

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」と合わせた判定時期(15か月後)に後ろ倒し
 - 各種書類: 所得合算に影響する分を含め、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:
 - 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. オープンイノベーション促進税制の拡充・延長

- 適用年度を株式取得年度に限定せず、税制適用期間内に拡充すべき

3. 長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例の延長・制度見直し

(制度見直し)

- 税務の工数削減の観点から、四半期別の届出を廃止
- 事業供用時期に関する部分の変更

4. 外形標準課税(付加価値割)簡素化

- 外形標準課税の申告実務において、過大な事務負担が生じており、見直すべき。

5. 固定資産税

- 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

6. 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%)

7. 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

8. 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

予算要望 (DX推進・投資・リユースリサイクル・公共調達関連)

1. 高度安全技術を搭載した車両への購入補助

- 高度安全技術を搭載した新車購入時の補助金交付

2. 自動運転支援関係予算の拡充・延長

- モビリティDX促進のための無人自動運転開発・実証支援補助金の拡充・延長

3. 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

4. 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

5. CN関連R&D投資や設備投資支援

- 車載用バッテリー生産設備投資や電池技術開発等への支援継続
- 熱源の電化の取組や再エネ発電設備、蓄電池設置等、工場の脱炭素化投資支援

6. サプライチェーン/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)

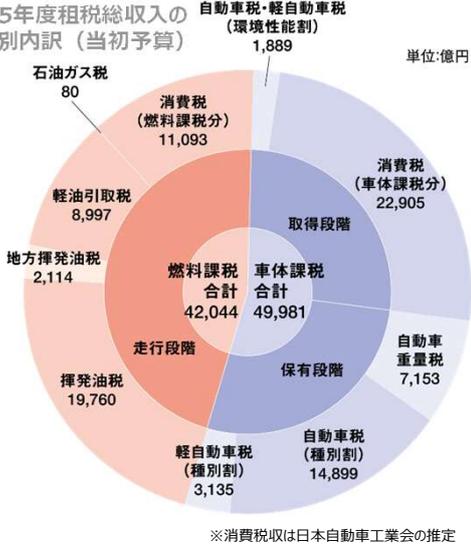
7. CNに資する公共調達の推進

- 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組み推進

<資料1：自動車関係諸税収及び税負担の国際比較>

9兆円を超える自動車関係税収。諸外国と比較して、日本の自動車ユーザーの負担は極めて過剰

●2025年度租税総収入の税目別内訳（当初予算）



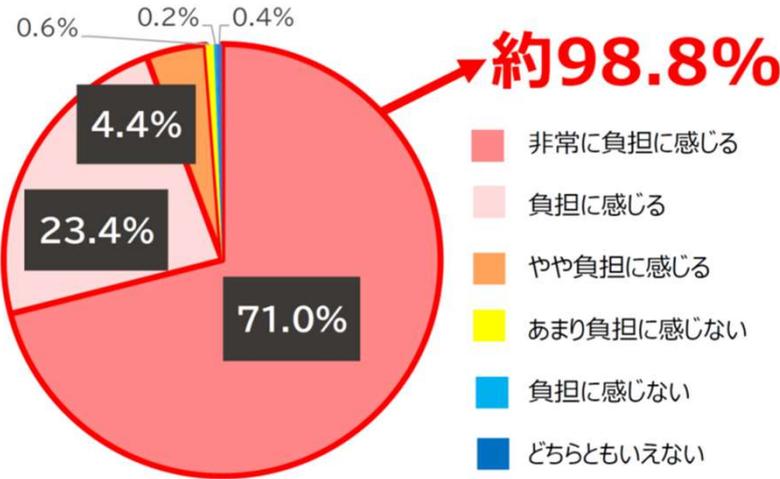
●税負担の国際比較 (車体課税)



前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 19.4km/l (CO2排出量119g/km) ④車体価格308万円 (軽は144万円) ⑤フランスはV6、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用 (平均使用年数:自後追データより) ⑦為替レートは1€=¥158.1€=¥186.1\$=¥146 (2023/4~2024/3の平均)
 ※2024年4月時点の税体系に基づき試算 ※日本のエコカー減税等の特別措置は考慮せず
 ※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。(日本の場合は消費税、米国・ニューヨーク市の場合は小売売上税)
 日本(登録車)30.8万円、イギリス61.6万円、ドイツ88.5万円、フランス61.6万円、米国27.3万円、日本(軽自動車)14.4万円

<資料2：ユーザーアンケート調査の結果>

自動車ユーザーの98.8%が自動車関係諸税を負担に感じている



Q.自動車に係る税金をどのように感じますか？

回答	2025年
非常に負担に感じる	71.0%
負担に感じる	23.4%
やや負担に感じる	4.4%
負担に感じる=小計	98.8%
あまり負担に感じない	0.6%
負担に感じない	0.2%
負担に感じない=小計	0.8%
どちらともいえない	0.4%
回答数	154,341名

出典：日本自動車連盟 自動車税制に関するアンケート調査【調査概要】
 調査対象：全国18歳以上の自家用乗用車保有者
 調査方法：インターネット調査 (JAFホームページにて実施)
 調査期間：2025年4月24日 (木) ~ 8月7日 (木)
 有効回答者数：154,341人

<資料3：平均使用年数と自動車関連税収（取得時）の推移>

取得時の自動車関連税収(消費税+環境性能割)は著しく上昇しており、ユーザー負担も増加。日本の自動車市場低迷の一つの要因となっている。

