

令和9年度 税制改正・予算に関する要望

2026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年に一度の大変革期かつ大競争時代に突入している。電動化や自動運転に加え、SDVやフィジカルAIなど、産業の競争軸が複雑化・高度化しており、産業構造が根底から変化しつつある。
- こうした熾烈なグローバル競争環境下、日本の自動車市場の規模・地位は低下、米国関税の継続的な影響、自動運転分野などの社会実装の遅れなど、日本の自動車産業は今後生き残れるかどうかの危機に直面している。
- 令和8年度税制改正において、長年の課題であった取得時の環境性能割廃止が実現に至ったが、保有時の課税は依然複雑・過重であり、ユーザーからは保有課税の簡素化・負担軽減の早期実現も期待されている。
- 政府は危機管理投資や成長投資を推進し、「強い経済の実現」を掲げており、自動車産業はモビリティ産業へと進化しながら今後も日本の産業競争力の維持・強化に貢献していく所存である。日本政府には、政府が掲げる成長戦略とも整合し、かつ、自動車ユーザーの納得を得られる自動車税制改革を実現していただきたい。

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！》

- 今後も自動車業界が日本の産業競争力の維持・発展に貢献していくため、「①マルチパスウェイによるCN実現」、「②モビリティへの進化による新たな価値創造」に資する自動車税制に見直しすべき。

保有課税の抜本見直しにあたっての基本的な考え方

- カーボンニュートラル目標の実現、税制の簡素化、ユーザーの負担軽減、内需拡大を通じた国内産業基盤の維持等の観点から、車体課税の保有課税について、更なる見直しを行っていくべき。
- 保有時の見直しにあたっては、将来的には、自動車重量税と自動車税、自動車重量税と軽自動車税をそれぞれ統合・簡素化すべきである。そのステップとして、本年税制改正では下記の要望事項を実現し、保有課税の簡素化・負担軽減を前進させていくべき。
- なお、財源論において、環境性能割廃止やガソリン等の暫定税率廃止の減収分を、**車体課税への一部付け替えやユーザー負担増につながる措置で取り戻すようなことは断固反対**である。

<令和9年度税制改正で実現すべき要望>

令和8年度税制改正大綱で令和9年度に検討することとされた点について議論する際には、下記の点を踏まえた議論を行った上で、実現を図っていただきたい。

1. 自動車税・軽自動車税のあり方の見直し

- 道路損傷と環境負荷を課税根拠として、**自動車税の課税標準は全ての車両を重量ベース***に公平・簡素化し、市場活性化やカーボンニュートラル目標の実現に貢献するよう、環境性能で増減する仕組みを構築すべき。
* 軽自動車税は、軽自動車としての定額課税
- その際、現在、自動車税の定額みなし課税*とされている電気自動車・燃料電池自動車に関して、重量ベース課税による負担増によって普及を阻害することがないよう、環境性能による十分な優遇を講じるべき。
* 現行の自動車税（BEV・FCEV）は、排気量1,000cc以下の税率を適用（25,000円/年）
- また、自動車税の初年度月割り課税は廃止すべき。

2. 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車に対する自動車重量税の特例加算

- ユーザーの負担感が増している中で、普及初期段階であるEV等の市場拡大を阻害しかねないことや、エネルギー価格高騰への対応及び化石燃料消費を抑制する観点からも、**自動車重量税の特例加算の導入は延期すべき。**
- なお、具体的な税率の検討にあたっては、電気自動車等の普及を阻害しないことや、ガソリン車に対する課税の考え方（燃料消費量に応じた課税）と平仄を合わせ、**燃費換算値から理論的に算出される負担水準と乖離が生じないよう、適正な負担水準とすべき。**

3. 自動車重量税の暫定税率

- 自動車重量税の暫定税率のみ残存しており、**同暫定税率も直ちに廃止すべき。**

<中期的な課題>

- 走行・利用時について、より長期的には、モビリティ社会の進展を踏まえ、自動車ユーザー以外も含めた、より広い受益者が公平に負担する仕組みなどを検討していくことが必要。

自動車関連税制

▽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

▽中小企業投資促進税制の延長 (対象は車両総重量3.5トン以上の貨物自動車)

▽ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充

- バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置に、軽自動車のユニバーサルデザインタクシーを追加

▽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〔自動車重量税〕

- 対象装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)及びドライバーモニタリングシステムを追加

企業税制

■国内投資とサプライチェーンの競争力を高めるための、日本のために頑張る企業を後押しする税制とすべき

▽SC全体での競争力強化に向けた人材育成支援税制

- SC全体の競争力強化に資するよう、メーカーが供与する人材育成等の支援に係る支出の損金算入を可能とするなど、税制度を整備すべき

▽少額減価償却資産／一括償却資産に該当する「取得価額」の基準額見直し

- 減価償却資産に係る取得価額基準の引上げ
(現行 少額減価償却資産10万円未満、一括償却資産20万円未満)

▽繰越欠損金の控除限度額の拡充および繰越控除期限の見直し

- 大法人の控除限度額を米国並みまで拡充すべき
(現行 課税所得の50% ⇒「80%」に拡充)
- 繰越控除期間を欧米諸国と同レベルに見直すべき
(現行 10年間 ⇒「無期限」に見直し)

▽事業ポートフォリオ転換・強化促進税制の創設

- 成長投資拡大と競争力強化に向け、投下資本の戦略的な再配分・拡大が行えるよう、一定期間内に事業等の売却と買収を行う際の売却益に対する課税繰延制度を導入すべき

▽地方法人税における外国税額控除の繰越制度の創設

- 地方法人税における控除限度超過額の繰越制度を創設すべき
〔控除限度超過額の繰越について、法人税と地方税(道府県民税・市町村民税)においては認められているものの、地方法人税については認められてなく適用なし〕

▽産業競争力強化法に基づく事業再編に係る登録免許税の軽減措置の延長等

- 生産性向上を目指した事業再編に伴い生ずる登録免許税の軽減措置の延長等

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、年間を通じて切れ目のない支援となるよう、十分な執行予算を確保すべき

▽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

- 政府目標の実現に向けて、補助金対象車の一層の普及拡大を後押しし、日本におけるEV等の持続的な市場発展・競争力強化を図っていくためにも、年間を通じて切れ目のない十分な執行予算の確保
- 総合評価方式の導入目的を踏まえつつ、再エネやスマートチャージングへの取組評価や、評価項目数等の制度簡素化など

▽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
- ユーザーの利便性向上、充電事業の自立化・高度化等を目指した充電器メーカーの高品質な充電器が設置促進されるような補助制度の仕組み構築
- 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）

▽自動運転支援関係予算の拡充・延長

- 2050年カーボンニュートラル実現に向けた無人自動運転サービス実装推進事業
- 自動運転トラックの社会実装等の支援補助金等への支援

企業税制

▽外国子会社合算税制(CFC税制)の見直し

- デジタル課税「第2の柱」導入以降も、本来の租税回避防止の役割に特化させ、「第2の柱」との整合を行い、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)
 - 所得合算への統及び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
 - 買収により所得した外国関係会社等の取り扱いの見直し
 - 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
 - 配当控除に係る当初申告要件の見直し

▽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

▽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

▽固定資産税の見直し

- 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
- 土地に係る固定資産税の負担調整措置の延長

▽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%)

▽事業所税の廃止

- 特に「みなし共同事業」に係る課税は直ちに廃止すべき

▽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

▽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
- 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(経済安全保障・DX推進・投資関連)

▽鉱物資源関連支援

- 安定供給確保支援事業の延長
- 重要鉱物に掛かるサプライチェーン強靱化事業等、多角化/安定化に資する補助事業の延長

▽サプライチェーン/リユース・リサイクル支援

- 自動車部品サプライヤー成長支援事業の継続
- 経済安保に貢献する金属資源等の再資源化に対する投資促進支援

▽地域脱炭素推進交付金の延長

- 地域脱炭素移行・再エネ推進交付金等の延長

▽地域の成長を阻む移動制約を打破するための「交通空白」解消の深化・加速化関係予算の延長

- 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

▽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