

令和6年度 税制改正・予算に関する要望

2023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・社会に貢献してきた。
- しかし足元では、グローバルでのEV化の進展、海外の競合によるエネルギーから物流・販売網にまたがった複合的なビジネスモデルの構築、各国による投資困い込みの動きの加速化、国内人口減少や市場縮小など、日本の自動車産業は厳しい世界情勢や競争環境に直面。
- 今後も自動車が基幹産業として日本経済・社会を支え続けながらカーボンニュートラルを実現するには、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」と「保有全体でのCO2削減（マルチパスの着実な推進）」が急務。
- 自動車会社は将来の投資判断を迫られており、この2-3年で、官民オールジャパン・政策総動員で実現に向けた課題解決を進めない限り、各社は海外投資を加速せざるを得ず、日本の空洞化・競争力低下に繋がる。
- 電動車の更なる普及を加速させ、国内市場を維持・活性化し、国内投資の好循環を促すために、税制が果たす役割は大きい。過重なユーザーの負担軽減や税体系の簡素化を前提に、モビリティ産業への成長が日本の経済発展・財政健全化に貢献するという大局的な視点で、新たな時代に相応しい税制を再構築すべき。

自動車関係諸税の抜本的見直し

<新たな時代に相応しい自動車関係諸税に見直すべき>

時代の大変革期であり、昨年度の税制改正大綱に則り、取得・保有・利用(走行)の各段階の税制に関して、中長期的な視点から国民的な議論を行い、新たな時代に相応しい自動車関係諸税を再構築すべき。

《抜本見直しの方向性》

- 自動車ユーザーの負担軽減、税体系の簡素化 [取得時、二重課税(消費税と環境性能割)の解消など]
- カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献する税制へ
- 贅沢品時代を前提とする課税根拠を根本から見直し、新時代に相応しい課税標準に改革
- 自動車保有者に偏った税負担を見直し、モビリティ社会の新たな受益を踏まえ、受益と負担を再構築すべき

《改革ステップ》

短中期的改革

BEV/FCEVのみに出力課税を導入するような小手先の減収補填には反対。車体課税は、課税根拠や税体系全体について抜本的な議論を行い、2035年電動車100%目標、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、取得・保有段階の簡素化・負担軽減を前提として、保有ベースでCO2低減に寄与する課税標準や税体系に改革

長期的改革

単なる減収を穴埋めするような走行距離課税の導入には反対。
CASE時代のモビリティによる今後の新たな受益の拡がりや、保有から利用への移行も踏まえつつ、公平な税負担のあり方や新たな制度枠組みについて検討すべき

自動車関連税制・予算

【税制要望】

▽バリアフリー車両に対する自動車重量税の特例措置の延長

- ・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自動車重量税の免税措置を延長すべき。

【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） *クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

- ・来年度当初予算における補助金の延長、今年度予算枯渇の場合には適切な追加予算の確保

▽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

- ・既に枯渇した充電インフラ補助金の今年度予算の追加予算の確保、
- ・2030年までに充電器15万基目標、急速充電器の複数口化・リプレース、SA/PA設置対応等、来年度予算の十分な確保
- ・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（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

▽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

▽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

▽地域脱炭素移行・再エネ推進交付金の延長

▽地域交通GX/DXに関する補助金や出資・融資制度の延長

企業税制

■国内投資を後押しする「GX/DX/経済安全保障関連投資」への支援、人や無形資産への投資に対する支援等、日本の成長と産業競争力の維持・強化に資する、強力かつ大胆な税制措置を講じるべき。

▽国内投資拡大を強力に後押しする税制措置の創設

- ・GX、DX、経済安全保障等の戦略分野における投資を強力に後押しするため、大胆な税制措置を創設すべき。
- ・上記の検討にあたっては、諸外国の措置も踏まえ、国内投資への十分なインセンティブとなるような措置とすること。

▽CNに向けた投資促進税制の拡充・延長

- ・対象製品の追加、生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備導入の要件緩和
- ・現行税制措置期間(3年)を拡充した上で延長
- ・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

▽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

▽賃上げ促進税制の拡充・延長

- ・控除率の引上げ
- ・判定要件の追加（賃上げの判定を継続雇用者の月例賃金の増加割合で判定できる選択肢の追加）

▽イノベーションボックス税制の創設

- ・イノベーションの循環を支えるため、研究開発投資のアウトプットに着目したイノベーションボックス税制を創設すべき。
- ・本税制が幅広く活用できる制度になるよう、適用要件や対象所得の計算等は、出来る限り簡素なものとするべき。

その他企業税制

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
- ・ 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

2. 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

3. 固定資産税（土地）

- ・ 土地に係る固定資産税の負担調整措置の延長（負担水準60～70%の据置措置、条例減額制度等）

4. 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%）

5. その他

- ・ 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、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

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、車載用革新型蓄電池技術開発補助金の延長

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

- ・ 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

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. 高速道路料金の優遇

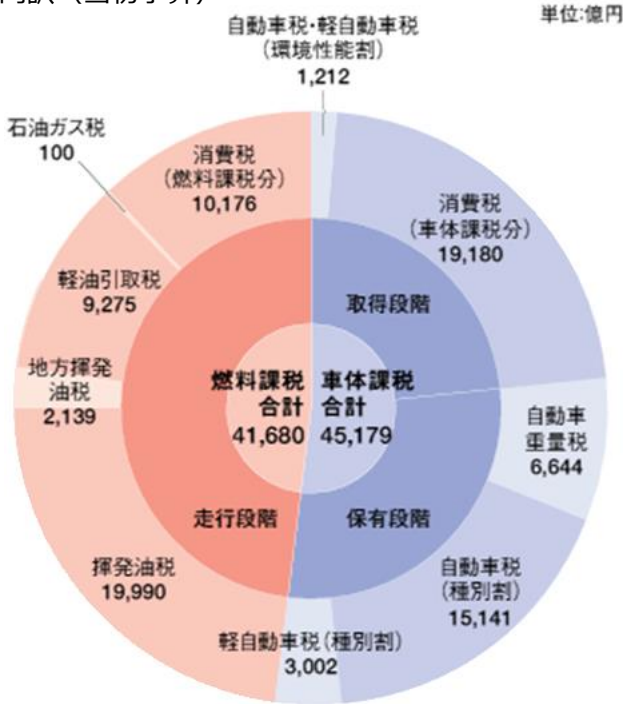
- ・ BEV/PHEV/FCEVの料金割引（大型は天然ガス自動車を含む）

5. EV等専用ナンバープレートの任意取得制度の創設

- ・ 国・自治体による各種優遇制度への活用等、日常生活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

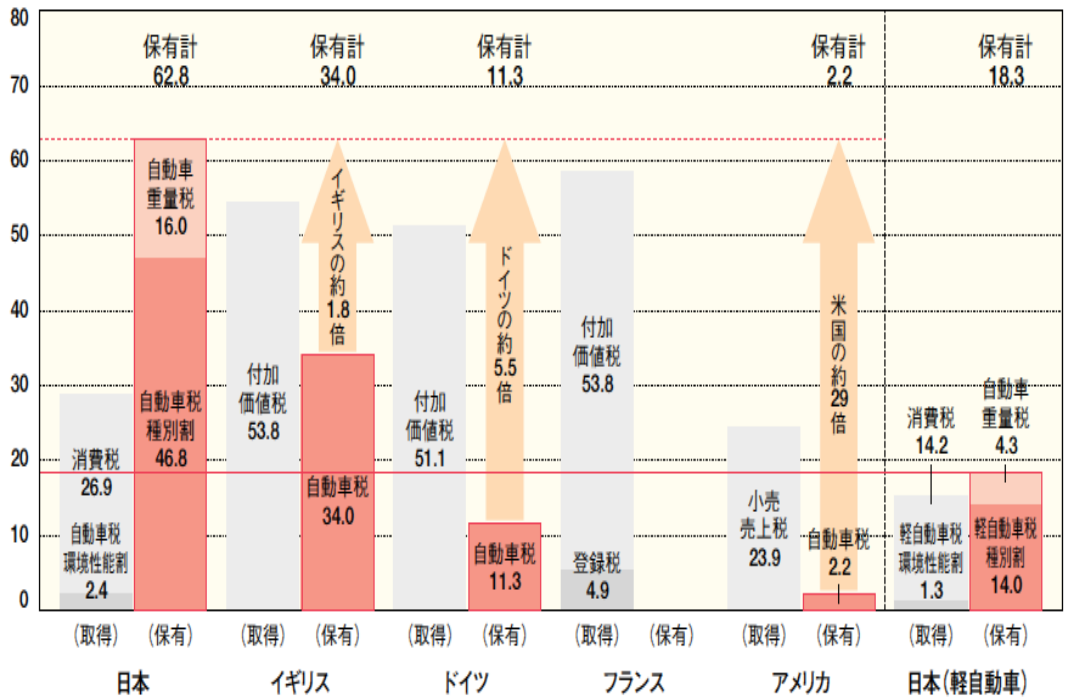
<資料1：自動車関係諸税収及び保有段階における税負担の国際比較>

●2023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

単位(万円/13年間)



前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 21.4km/L(CO2排出量108g/km) ④車体価格269万円(軽は142万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより) ⑧為替レートは1€=¥132, 1£=¥158, 1\$=¥113(2021/4~2022/3の平均) ※2022年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特別措置は考慮せず

日本自動車工業会調

<資料2：次世代車政府目標と普及実績>

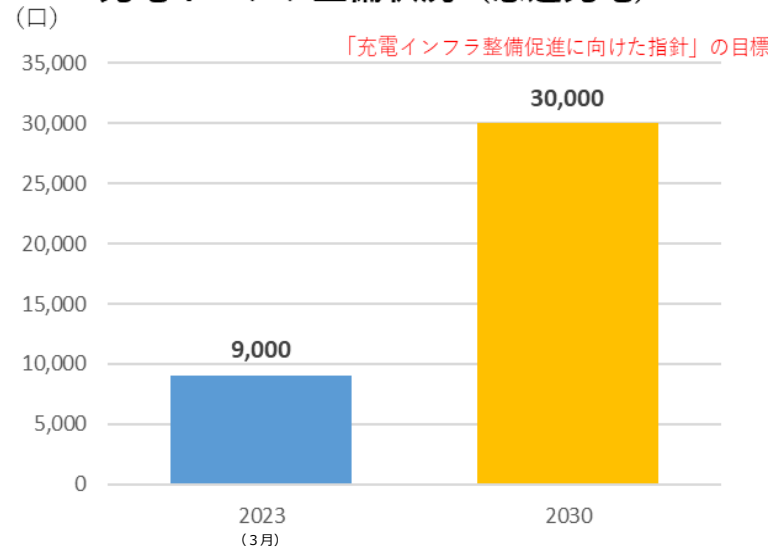
<参考> 2022年度新車乗用車販売台数：3,613,705台

	2022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	49.42% (1,785,844台)	30~50%	—
次世代自動車	50.58% (1,827,861台)	50~70%	電動車
ハイブリッド自動車	43.30% (1,564,570台)	30~40%	100%
電気自動車	2.14% (77,208台)	20~30%	
プラグイン・ハイブリッド自動車	1.10% (39,861台)		
燃料電池自動車	0.01% (490台)	~3%	
クリーンディーゼル自動車	4.03% (145,732台)	5~10%	—

※次世代自動車戦略2010年における普及目標

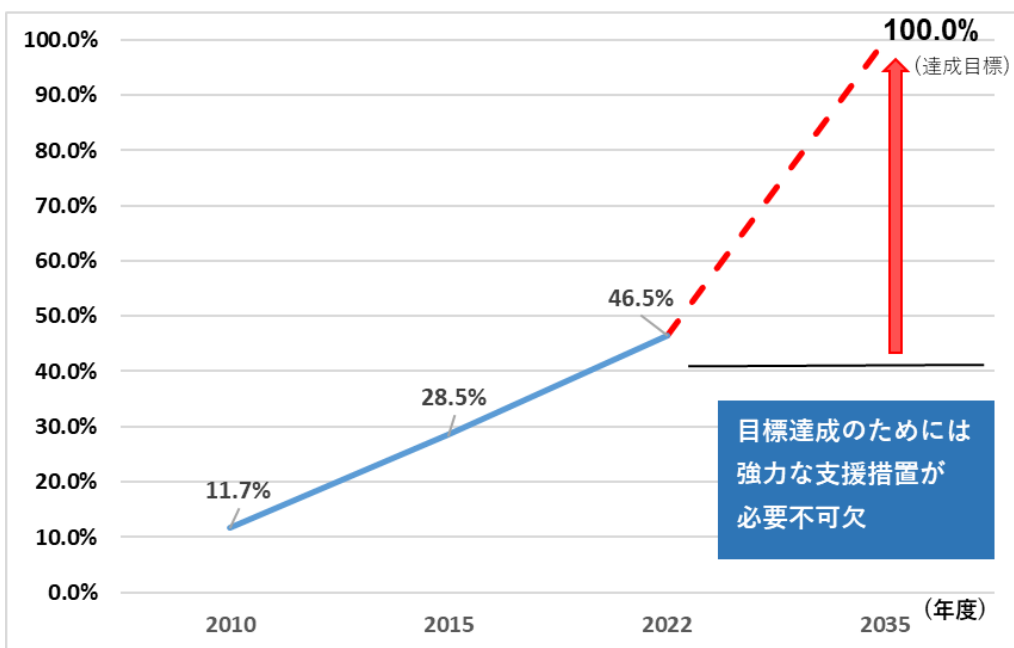
日本自動車工業会作成

充電インフラ整備状況 (急速充電)



出典：経済産業省資料

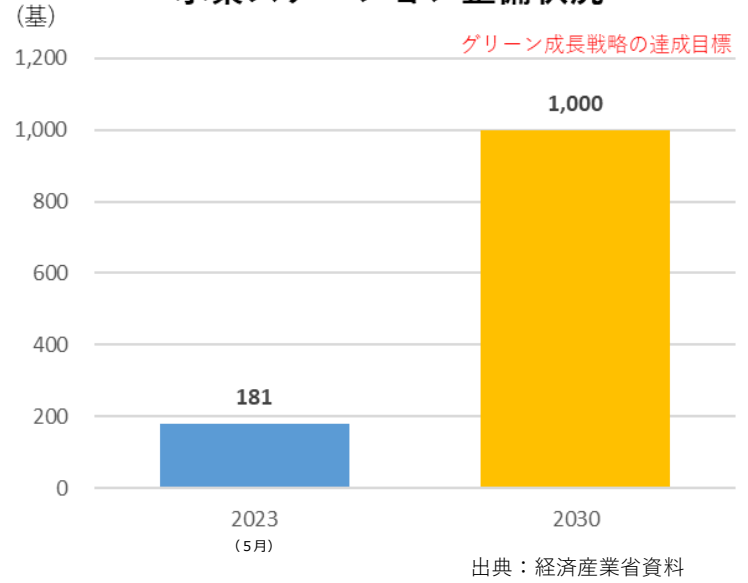
新車販売台数 (乗用車) に占める電動車の割合



目標達成のためには強力な支援措置が必要不可欠

日本自動車工業会調べ

水素ステーション整備状況



出典：経済産業省資料

<資料3：CEV補助金の現行制度（令和5年度 経済産業省当初予算）>

区分	補助基本額	給電機能付等
EV	65万円	85万円
軽EV	45万円	55万円
FCV	230万円	255万円
PHEV	45万円	55万円
原動機付二輪車	12万円	

※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

※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

<資料4：インフラ補助金の現行制度（令和5年度 経済産業省当初予算）>

【充電インフラ整備】

急速充電		普通充電	
設置場所	上限額	対象設備	上限額
高速道路SA・PA	6,200万円	ケーブル付き充電設備	135万円
道の駅・公道・SS・空白地域	280万円	コンセントスタンド	135万円
その他	280万円	コンセント	135万円

【V2H充放電設備／外部給電器導入補助】

補助対象	上限額
V2H充放電設備設備費	75万円
V2H充放電設備工事費	(法人) 95万円
	(個人) 40万円
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