

# 2025年度（令和7年度） 税制改正等に関する要望書

2024年10月

一般社団法人 日本自動車会議所

## はじめに

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占める幅広い分野に関係する「基幹産業」として、日本経済へ貢献し、国内での生産活動を維持・拡大しております。

自動車産業は、今後さらなる発展のため、モビリティに関連する新しい仲間(観光・通信・ITなど)との協創により、モビリティ産業として、将来にわたって日本経済の軸として成長し、様々な社会課題の解決や新しい価値を創造していきます。これにより、モビリティに関わる全ての産業の成長のパイが拡がり、人々の暮らしを豊かにするとともに、日本の成長にも繋がっていきます。

一方で、自動車産業は、GX(グリーン・トランスフォーメーション)やDX(デジタル・トランスフォーメーション)による100年に一度と言われる大変革期に直面しており、2050年カーボンニュートラルの実現やCASEといった課題とも向き合っております。新たなモビリティ社会に向けて、環境が急速に変化しています。

このような大変革期は、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められております。

しかしながら、現行の自動車税制の税体系や課税根拠は必ずしもこの環境変化に適応できているとは言えません。また、「令和6年度税制改正大綱」では、自動車関係諸税について、「受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」としており、現在のエコカー減税の適用期限である2026年春に向けて、自動車関係諸税抜本見直しの議論が行われる見通しです。

私どもは、将来のモビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、自動車ユーザーの納得が得られるよう、税体系を抜本的に見直すべきであると考えます。

私ども日本自動車会議所は、自動車産業に携わる550万人と自動車ユーザーと共に、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現や、そのあるべき「姿」の再構築を目指して、引き続き自動車業界一丸となった活動を続けていく所存です。

# 2025 年度（令和 7 年度）税制改正 重点要望項目

## ■新たな時代に相応しい自動車関係諸税に見直すべき —電動化・脱炭素化への対応、ユーザーの負担軽減、簡素で分かりやすく、公平・普遍的な税制への抜本見直しを求める—

時代が急速に変化している中、現行の自動車税制の税体系や課税根拠は社会の変化に適応できておらず、抜本的な見直しが急務です。

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、国民的な議論を行い、簡素化・負担軽減を前提に、自動車税制の積年の諸課題に結論を出し、ユーザーの納得を得られる税体系に見直すべきです。

まずは、本年の税制改正において、下記の方向性を示していただきたい

### 1. 取得時課税の消費税への一本化（二重課税解消・環境性能割の廃止）

- 自動車は、もはや生活必需品であり、特に地方では生活の足。
- 取得時二重課税を解消し、購入時の負担を軽減することで、国内活性化を図るべき。
- 既に新車の環境性能は極めて高いレベルにあり、簡素化の観点から、環境性能に関わる税は保有時に集約。

### 2. 保有時課税は、「重量」で課税標準を統一し、「環境性能」に応じて増減する仕組みを導入

- 簡素化の観点から、排気量や重量で課税されている保有時の課税を一本化（＝新自動車税・新軽自動車税）。その際の課税標準は公平・普遍的な指標である重量が基本となる。 ※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
- 保有ベースでの CO2 を削減するため、保有時の課税に環境性能に応じて税額を増減する仕組みを導入することで、国民の行動変容を促し、カーボンニュートラルの目標実現に積極的に貢献する税制とすべき。
- 50 年以上継続している重量税の当分の間税率は廃止し、負担軽減すべき。

### 3. モビリティの受益に応じた新たな課税・負担の枠組みの検討

- モビリティ社会の進化により、道路・モビリティの受益者は今後拡大。電動車の普及拡大の観点からも、自動車所有者のみが税負担をする仕組みは限界。
- 自動車所有者に偏った税負担を見直し、より広いモビリティの受益者が公平に負担する課税のあり方を検討すべき。

※走行距離/出力課税等の論点は、特に地方では車が生活の足となっており、加えて全国にある輸送サービスや住民支援のために働く車も走行距離が必要な状況等へ十分に配慮すべきであり、また EV を含めたエコカーの一層の普及とあわせて公平な税負担の観点から、一定の結論を得るよう議論を進めるべき。

# ■早急に対応すべき見直し

## 1. 車体課税の見直し

### ①少なくとも 50 年以上も続いている自動車重量税の旧暫定税率である

#### 「当分の間税率」の廃止

自動車重量税は、元々は道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、2009 年度に一般財源化されたことにより課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは本則税率に上乗せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

## 2. 燃料課税の見直し

### ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率（暫定税率）が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

### ②ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられている Tax on Tax は、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax は解消すべきです。

## 3. 租税特別措置の延長関係

### ①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延長

バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る自動車税（環境性能割）の特例措置が 2025 年 3 月末で適用期限を迎えますが、高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、これを 2 年間（2025 年 4 月 1 日～2027 年 3 月 31 日）延長していただきたい。

## ②都道府県の条例で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

都道府県の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税（環境性能割）の非課税措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

## 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・対象装置の追加拡充

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を搭載したトラック等の取得に係る自動車税（環境性能割）の特例措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、交通事故の防止及び被害の軽減のため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

## ④中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置（中小企業投資促進税制）の延長

中小企業者がトラック（3.5トン以上）、その他機械装置等を取得した場合の特別償却または法人税額等の税額控除の特例措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、中小企業の設備投資を促進するため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

## 4. 第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る

### 軽自動車税の見直し

車両区分の見直しにより新たに第一種原動機付自転車（一般原動機付自転車）に該当するとされる排気量125cc以下かつ最高出力4kW以下の原動機付自転車について、現行の第一種原動機付自転車の軽自動車税と同等の税額を適用していただきたい。

## 5. 動力を持たない被牽引車（トレーラー）への環境性能割の課税は即刻廃止

牽引車であるトラクターが環境性能割を負担しており、動力を持たない被牽引車（トレーラー）への課税は過大であり即刻廃止すべきです。

## 6. 営業用自動車の軽減措置の維持

営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、特に災害時には緊急物資輸送の機能も発揮するなど、ライフラインとしての重要な役割を有しています。事業の公共性にも配慮し、営業用自動車の軽減措置は維持すべきであり、財源確保や減税の代替財源として検討することに強く反対します。

## ■自動車関係予算に関わる要望

次世代自動車の早期普及に向け、車両購入やインフラ整備に係る補助金については、ユーザーが確実に補助を受けられるよう、来年度予算においても拡充・延長していただきたい。

- ①クリーンエネルギー自動車（CEV）導入促進補助金の拡充・延長
- ②商用電動車（トラック・バス・タクシー等）補助金の拡充・延長
- ③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の拡充・延長

以 上

## **[関連する要望事項]** (順不同)

### **(Ⅰ) 自動車関係諸税に係る税制措置**

- ・ 災害時における地方公共団体等への電動車等の提供・貸出に対する支援（翌年以降の自動車税種別割の減免）
- ・ クリーンエネルギー自動車の取得・保有・走行段階車体課税の優遇等
- ・ 石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・ レンタカー事業に係る自動車関係諸税、固定資産税、事業所税等の負担軽減措置
- ・ 官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税種別割および軽自動車税種別割の非課税措置
- ・ 指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入時の自動車税種別割の減免措置
- ・ 身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用とする
- ・ 経年車に対する課税重課措置の廃止

### **(Ⅱ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置**

- ・ 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
- ・ トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用
- ・ 外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・ タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

### **(Ⅲ) その他**

- ・ 中古車に対するCEV補助金の新設
- ・ 自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けての支援措置の拡充
- ・ 教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充
- ・ 環境性能割税額確認の簡素化
- ・ 車両を大量保有する納税者における、自動車税種別割および軽自動車税種別割等の納付に係る事務処理の負担軽減
- ・ サイバーセキュリティ対策に係る優遇制度の創設

# 一般社団法人 日本自動車会議所

一般社団法人 日本自動車工業会  
一般社団法人 日本自動車部品工業会  
一般社団法人 日本自動車車体工業会  
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会  
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会  
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会  
一般社団法人 日本自動車輸入組合  
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会  
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会  
公益社団法人 全日本トラック協会  
公益社団法人 全国通運連盟  
公益社団法人 日本バス協会  
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会  
一般社団法人 全国自家用自動車協会  
一般社団法人 日本損害保険協会  
一般社団法人 石油連盟  
一般社団法人 全国レンタカー協会  
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会  
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会  
一般社団法人 自動車用品小売業協会  
一般社団法人 東京都自動車会議所  
一般社団法人 愛知県自動車会議所  
  
一般社団法人 日本自動車機械工具協会  
一般社団法人 全国自動車標板協議会  
一般財団法人 自動車検査登録情報協会  
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会  
一般社団法人 自動車公正取引協議会  
一般社団法人 日本自動車車体整備協同組合連合会  
一般社団法人 日本陸送協会  
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会  
一般社団法人 日本自動車運行管理協会  
一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会  
一般社団法人 日本中古車輸出業協同組合  
一般社団法人 全国オートバイ協同組合連合会  
一般社団法人 全日本自動車部品卸商協同組合  
一般社団法人 日本自動車購入協会  
一般社団法人 全国自動車会議所連絡協議会

(順不同)