

令和 8 年度(2026 年度) 自動車関係諸税などに関する要望書

令和7年(2025年)6月



自 動 車 総 連

(全日本自動車産業労働組合総連合会)

会 長 金 子 晃 浩

目 次

- ・はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P2
- ・自動車関係諸税 自動車総連の考えるあるべき姿・・・・・・・・P5
 - ▷令和8年度税制改正への要望・・・・・・・・P11
- ・税制以外の要望事項・・・・・・・・・・・・・・・・P15

はじめに

- ・自動車総連は、自動車産業で働く78.4万人の仲間が結集した産業別労働組合であり、1972年10月の結成以来、永きに亘り自動車関係諸税の抜本改革への要望を中心に、政策・制度への取り組みを行ってきた。
- ・自動車産業で働く者の立場をもって、足元の環境や変化を踏まえつつ、本年、重点としている要望事項を申し上げたい。

＜日本経済の状況＞

- ・日本経済は、2025年春にかけて緩やかに持ち直してきた。政府も「デフレ完全脱却のための総合経済対策」として、賃上げ促進、設備投資の拡大、省エネ・再生可能エネルギーの普及、中小企業支援などの施策を実施し、企業も労働者確保に向けた労働条件向上や脱炭素化やDX、省力化など課題解決を目的とする投資に前向きに動き始めている。
- ・一方で、賃金上昇が物価高騰に追いついていないなど消費が上がらない状況が続いている。未だ多くの中小企業は、コスト増を価格に転嫁することが難しく、賃上げや成長投資を行う余裕をもてていない。2024年度の企業倒産も11年ぶりに1万件超え、従業員の退職や採用難、人件費高騰などを原因とする「人手不足倒産」も増加している。
- ・さらに、トランプ政権の関税政策により、世界経済の成長率が不安定化し、貿易の縮小や景気の減退など、不確実性が増している。日本は輸出企業を中心に厳しい状況に直面しており、景気の下支えやデフレ経済へ逆戻りをさせない政府の対策も求められている。

＜自動車産業の位置付け・状況＞

- ・自動車産業は、国際的な競争力を有する産業であり、主要な外貨獲得手段の1つとして、日本経済や国民の雇用を支える重要な基幹産業である。資材調達・製造をはじめ販売・整備、運送や利用者向け各種サービスなどの様々な関連業種により構成されており、日本の全就業人口のおよそ1割にあたる約550万人の雇用を抱え、地域経済をも支えている。加えて、自動車の輸出総額は約21.6兆円にのぼり、日本の輸出総額の2割を占めるなど我が国経済の屋台骨となっている。
- ・2024年の国内四輪車新車販売台数は、442.1万台と前年比の7.5%減となり、2019年のコロナ禍以前のように500万台を超える水準までには至らず、国内生産台数も同様に減少している。
- ・そのような厳しい収益環境下で、企業各社は慢性的な人手不足やエネルギー・原材料価格高騰、カーボンニュートラルやDXへの対応など、山積する産業課題への対応も求められている。

～経済活性化に向けて（サプライチェーン全体への取り組み）～

- ・2025年度に入り、米国による完成車および自動車部品への追加関税25%や相互関税の導入が行われた。自動車および部品メーカー各社は米国市場での価格競争力低下や販売減の可能性を突き付けられ、米国向けに輸出している約150万台分の国内生産の縮小や生産の海外移転などが懸念されている。
- ・この関税問題で際立ったように、不安定化する世界情勢の中では、経済安全保障を鑑み、外的要因に左右されにくい経済構造の構築に向け、内需の拡大が必要とされている。
- ・一方で自動車の国内販売は減少が続いており、とりわけ消費増税時には50万台以上の落ち込み、その後は以前の台数規模に戻らない傾向が続いている。米国の関税政策の影響が同程度との報道もある中、減少していく需要分を取り戻すための経済対策は急務である。
- ・さらには、価格転嫁をはじめとした適正取引の取り組み強化も後押しとした賃上げが進展し始めたばかりにもかかわらず、この追加関税の影響が中小企業などへの重い負担となり、賃上げや成長投資の抑制を引き起こし、デフレ経済へ逆戻りするリスクもはらんでいる。自動車産業のサプライチェーンには6万以上の企業があり、うち7割超が中小・中堅企業で占めら

れている中、日本経済の屋台骨である、我が産業の持続的な維持・発展に向け、これらサプライチェーン全体での競争力強化は必須である。

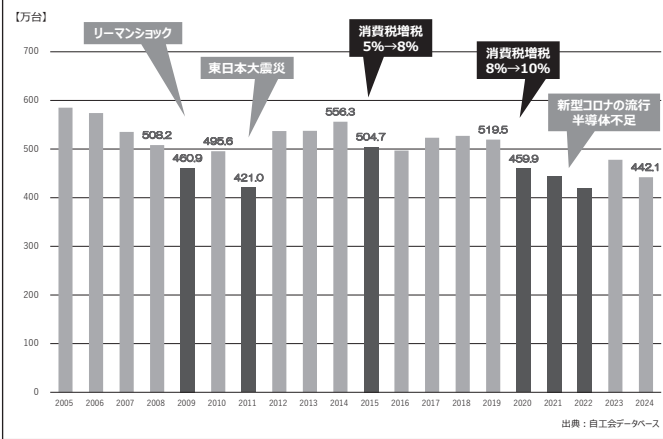
- ・ 日本経済が正念場の今こそ、国内の需要喚起による地方経済や関連産業の活性化を通じた経済全体の底上げと、電動車や自動運転などの新たな分野への国内投資促進策を通じて、技術革新と雇用創出による持続的な経済成長を同時に実現することがより重要となってきた。

～2050年カーボンニュートラル実現に向けて～

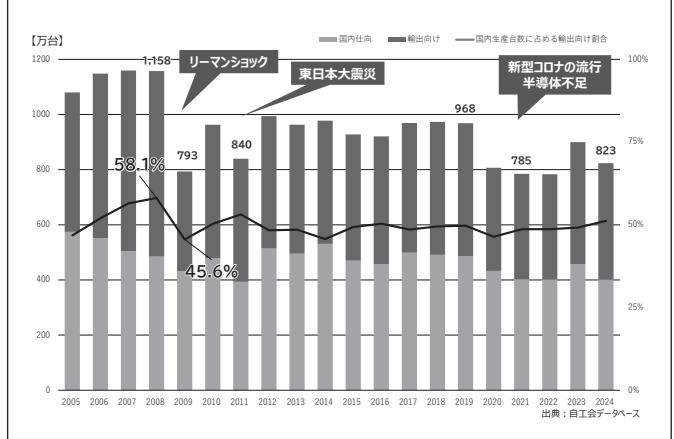
- ・ 自動車産業には、電動車や自動運転の開発・普及により未来の社会創設に取り組むことはもちろん、エネルギーや素材など多くの産業と関わる産業として、カーボンニュートラルの実現にむけて牽引していく責務もある。
- ・ 国際的な潮流としては、主要国の環境規制が厳しくなる2030年頃に向け、徐々にEV販売が伸びるとの見立てが一般的だが、2024年は世界的な燃料高を背景にHV車の販売が好調となった。各国政府による優遇策の縮小とともに、トランプ政権ではEV普及策撤回の大統領令に署名がなされるなどEV需要の減速の動きが広がり、欧州各国でも規制の延期や緩和の動きがでてきている。
- ・ ただしEVの台数自体は増加しており、PHVは特に中国で拡大するなど、将来の電動車の勢力図は固まっておらず、異なるパワートレインや、水素、合成燃料等のエネルギーを最適に組み合わせた様々な選択肢をとる動きが見直されてきている。
- ・ 日本においては、2035年までに乗用車新車販売で電動車（電気自動車・燃料電池車・プラグインハイブリッド車・ハイブリッド車）100%を実現するとの目標が掲げられているが、2024年のEV・FCVの国内新車販売比率は2.8%に留まり、EVは昨年よりも販売台数を落としている。電動車の普及を後押しするためには、充電・充填インフラの整備なども含めた取り組みが必要となっている。
- ・ またカーボンニュートラルの達成には、電動車普及による運輸部門（CO2排出量18.7%）のみならず、発電部門（CO2排出量39.8%）や産業部門（CO2排出量24.4%）での削減も必須であり、LCA（ライフサイクルアセスメント）を踏まえた取り組みが重要である。
- ・ 政府は、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行を推進するため、2024年に低炭素水素等の供給及び利用を促進する「水素社会推進法」を成立させ、2025年には電動車にかかわる技術開発等の資金調達やカーボンプライシングを進める「GX推進法」の改定や、今後の需要を踏まえた第7次エネルギー基本計画の策定などで、脱炭素の取り組みを進めている。
- ・ グローバル競争に勝ち残り、かつ日本のモノづくり産業を守るためにも、エネルギー政策と産業政策をセットで取り組み、国内で良質かつ多くの雇用を生み出す自動車産業を中心としたグリーン化の推進は不可欠である。再生可能エネルギーの最大限の導入とともに、あらゆる脱炭素効果の高い電源の最大限の活用も着実に進める必要がある。さらには、国内外における水素や合成燃料（e-fuel）による水素サプライチェーンの構築に向けた取り組みも必要である。

- ・ 不安定化する世界情勢の中、経済安全保障の観点からも、国内需要の維持・拡大が不可欠であり、自動車の取得や利用の拡大に資する施策と、カーボンニュートラルにつながる新たな分野への国内投資促進策が必要。
- ・ 日本経済が正念場の今こそ、自動車産業による日本でのものづくり継続や雇用の維持創出に向けた取り組みが重要となる。

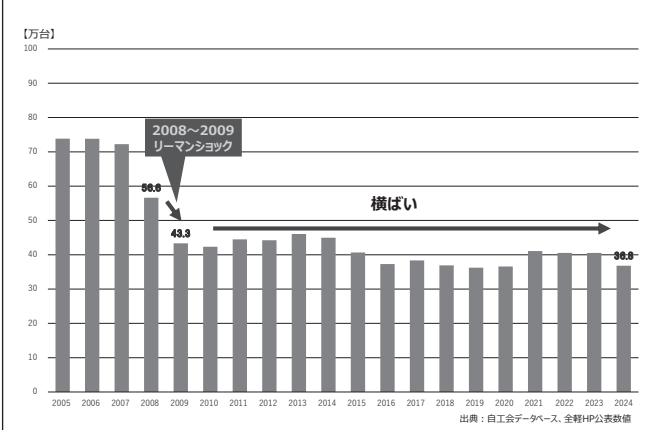
国内四輪車新車販売台数推移



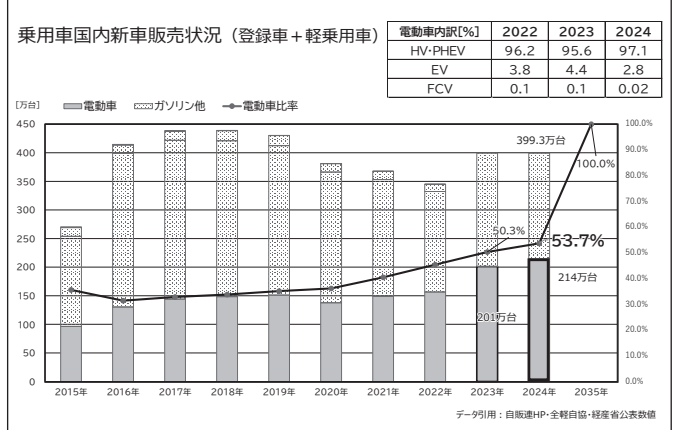
国内四輪車生産台数推移



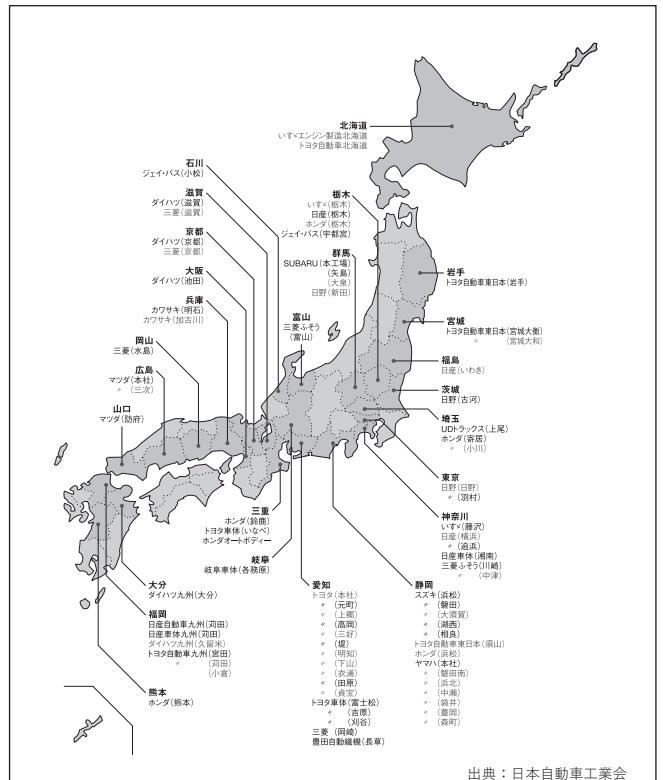
国内二輪車新車販売台数推移



国内電動車販売台数推移

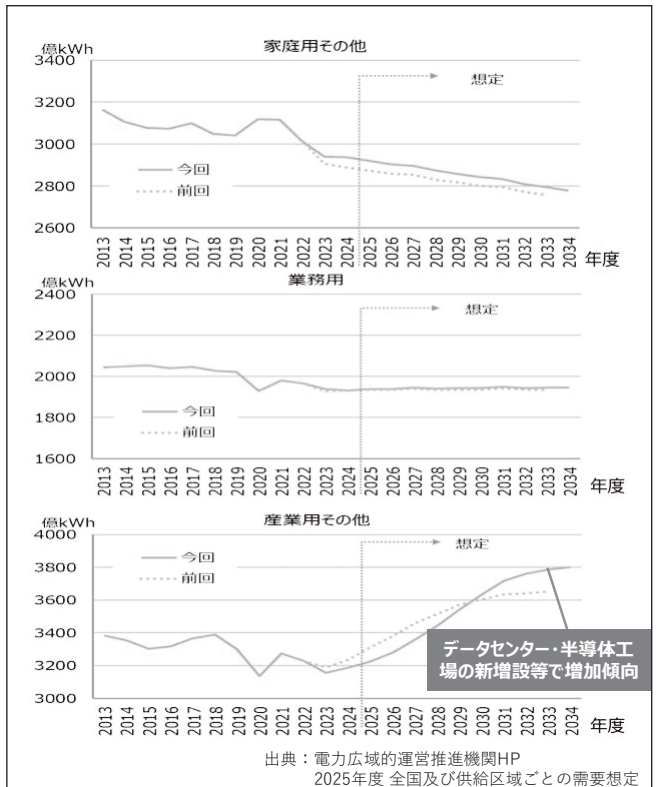


国内OEMの製造拠点



**OEMに加え、部品企業や販売店を加えると
日本全国の雇用や地方活性化に貢献**

部門別電力需要想定（家庭用・業務用・産業用）



**将来のエネルギー需要が増加傾向、
エネルギーの安定確保・共有はますます重要になる**

☆自動車関係諸税の取り組み意義

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

「国民負担の軽減」と「公正な税制」

生活減税

物価高騰に対する国民の家計負担軽減（特に地方での軽減）

雇用対策

地方を含め、広く日本の雇用を支える自動車産業の活性化

経済対策

日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果

車社会の未来創設

誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会の実現

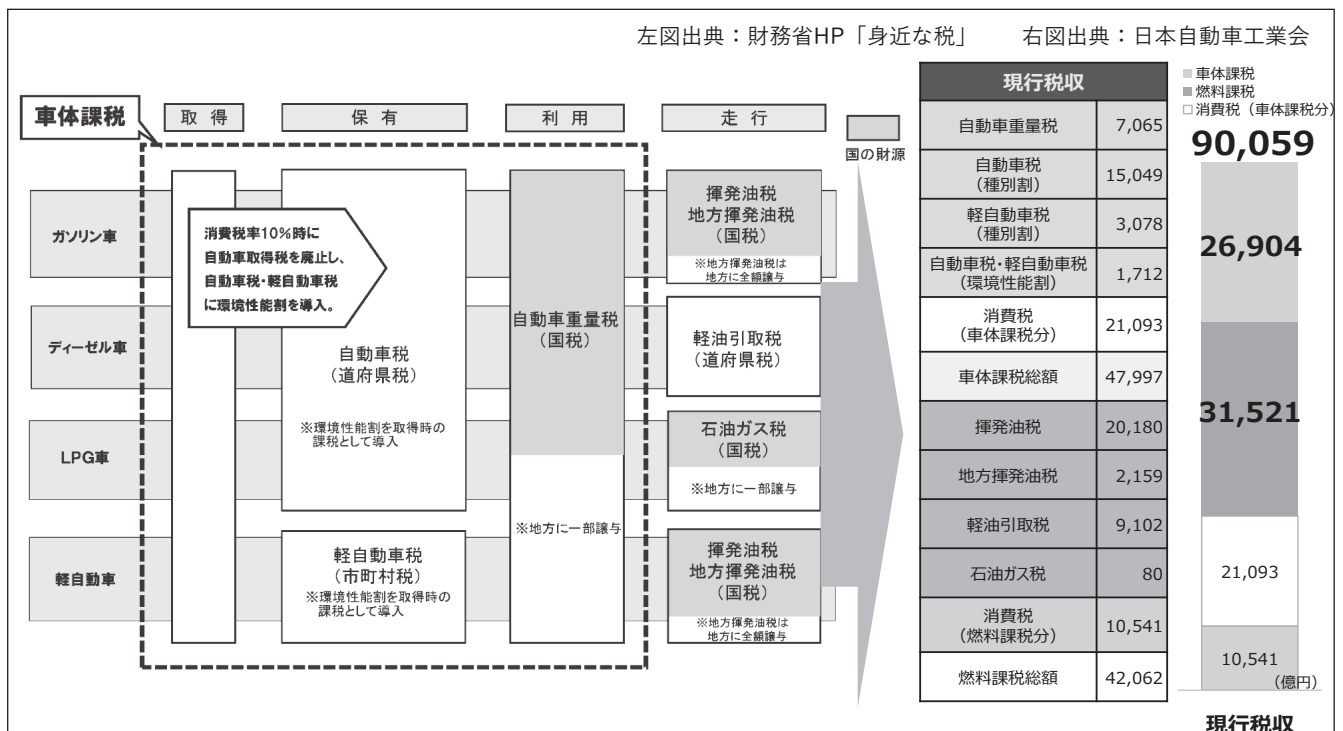
脱炭素社会の推進

電動車普及促進によるカーボンニュートラル社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

☆現行税制の問題点

＜複雑な税制＞



支払先やタイミングも様々な上、9種の税が積みあがり年間 約9兆円を自動車ユーザーが負担

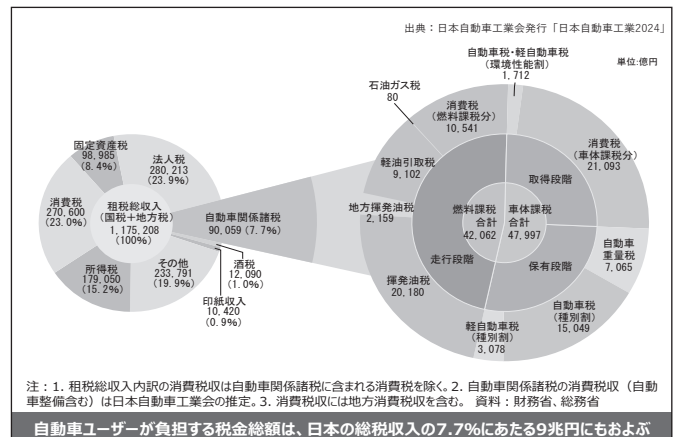
<過重な税負担>

自動車関係諸税に課せられている 本則税率以上の税負担

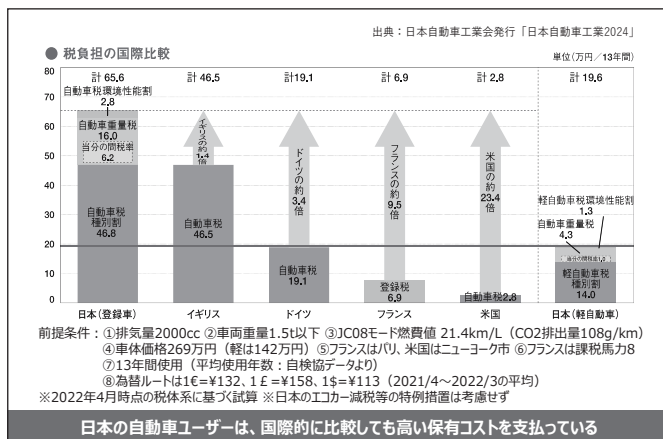
出典：日本自動車工業会発行「日本自動車工業2024」

税 目		税収 (億円)	本則税率	現在の税率	本則税率との 比較(倍率)		
車体課税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	1,712	0～3％	0～3％ (営業用・軽自動車除く)	1.00	
		消費税(車体)	21,093	10％			
	保有段階	自動車重量税	7,065	2,500円/0.5 t 年 (自家用登録車)	4,100円/0.5 t 年 (自家用登録車)	1.64	
		自動車税(種別割)	15,049	1,001～1,500cc：30,500円/年(自家用乗用車)			
		軽自動車税(種別割)	3,078	10,800円/年(自家用乗用車)			
		車体課税計	47,997				
	燃料課税	走行段階	揮発油税	20,180	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
			地方揮発油税	2,159	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
軽油引取税			9,102	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.14	
石油ガス税			80	17.5円/kg		1.00	
消費税(燃料)			10,541	10％			
燃料課税計		42,062					
総合計		90,059	注：1. 消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。2. 税率は2024年5月1日現在				

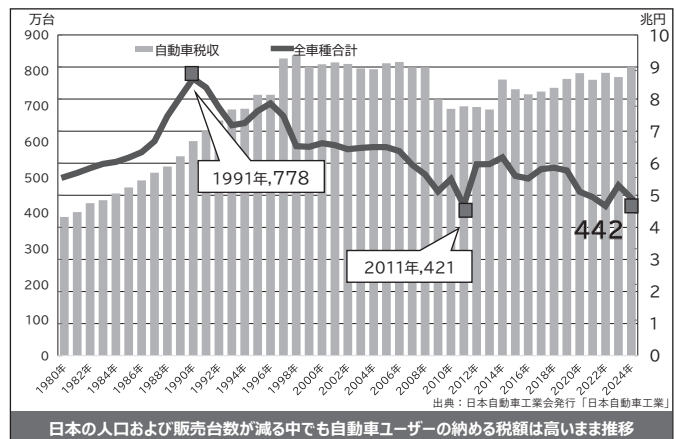
2020年度租税総収入の税目別内訳 並びに自動車関係諸税の税収額(当初)



自動車関係諸税の国際比較 (取得・保有段階の車体課税)

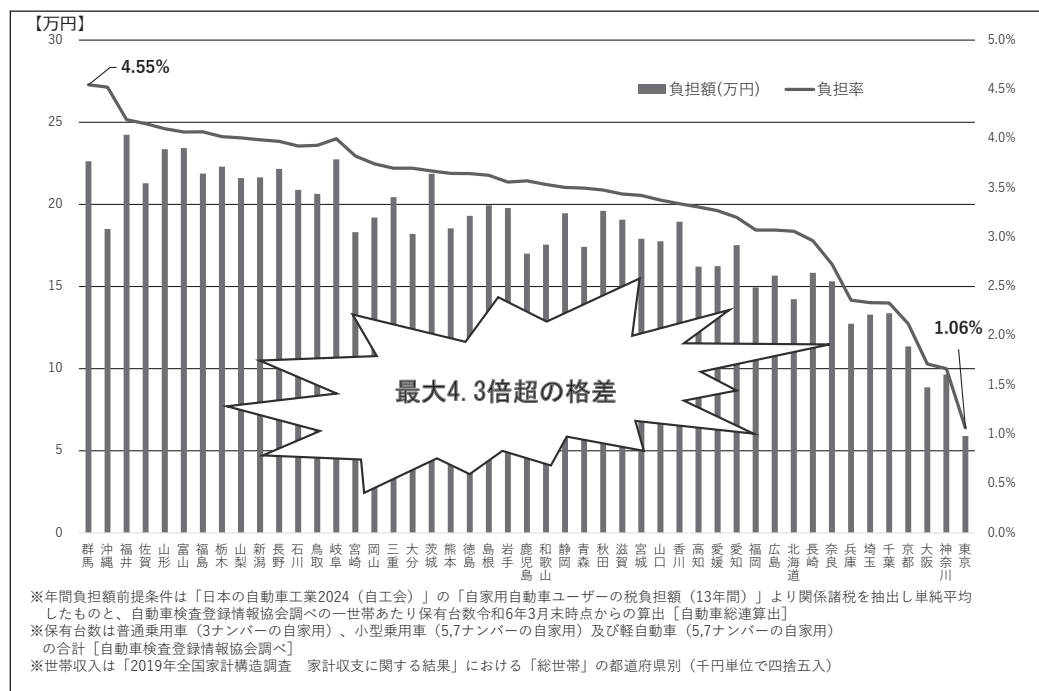


自動車の販売台数と税収の推移



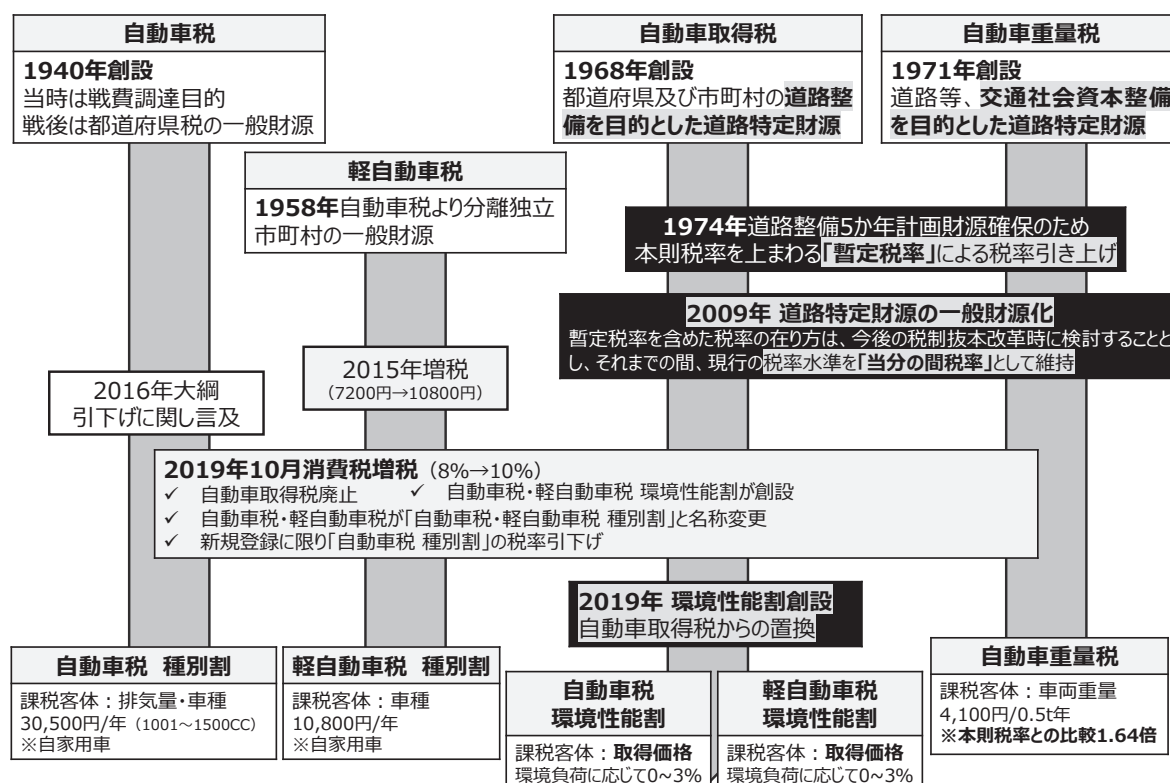
<地方ほど過重な税負担>

- 現在の日本は、人口減少・超少子高齢化社会を迎えている。加えて地方では、都市部への人口流出も加わり公共交通機関の維持が困難になっている地域もあり、既に、過疎地域においては自動車なしでは生活ができない。また、高齢者が身体的な衰えを自覚しながらも自動車に頼らなければ生活がままならない状況は、地方中核都市も同様である。
- しかしながら、現在の自動車関係諸税は、地方ほどユーザーや世帯の負担が重くなっているのが実態である(地方と都市部の世帯当たり負担格差最大4.3倍超)。
- 自動車がなくては生活できない地方ほど過重となっている現在の自動車関係諸税を用途も含めて見直し、「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」に向けて、各地でモビリティを中心とした魅力あるまちづくりを行っていくことが、地方経済の活性化・地方創生の一助となり、また安定した物流、自由な移動も通じた日本経済の活性化にもつながるものとなる。

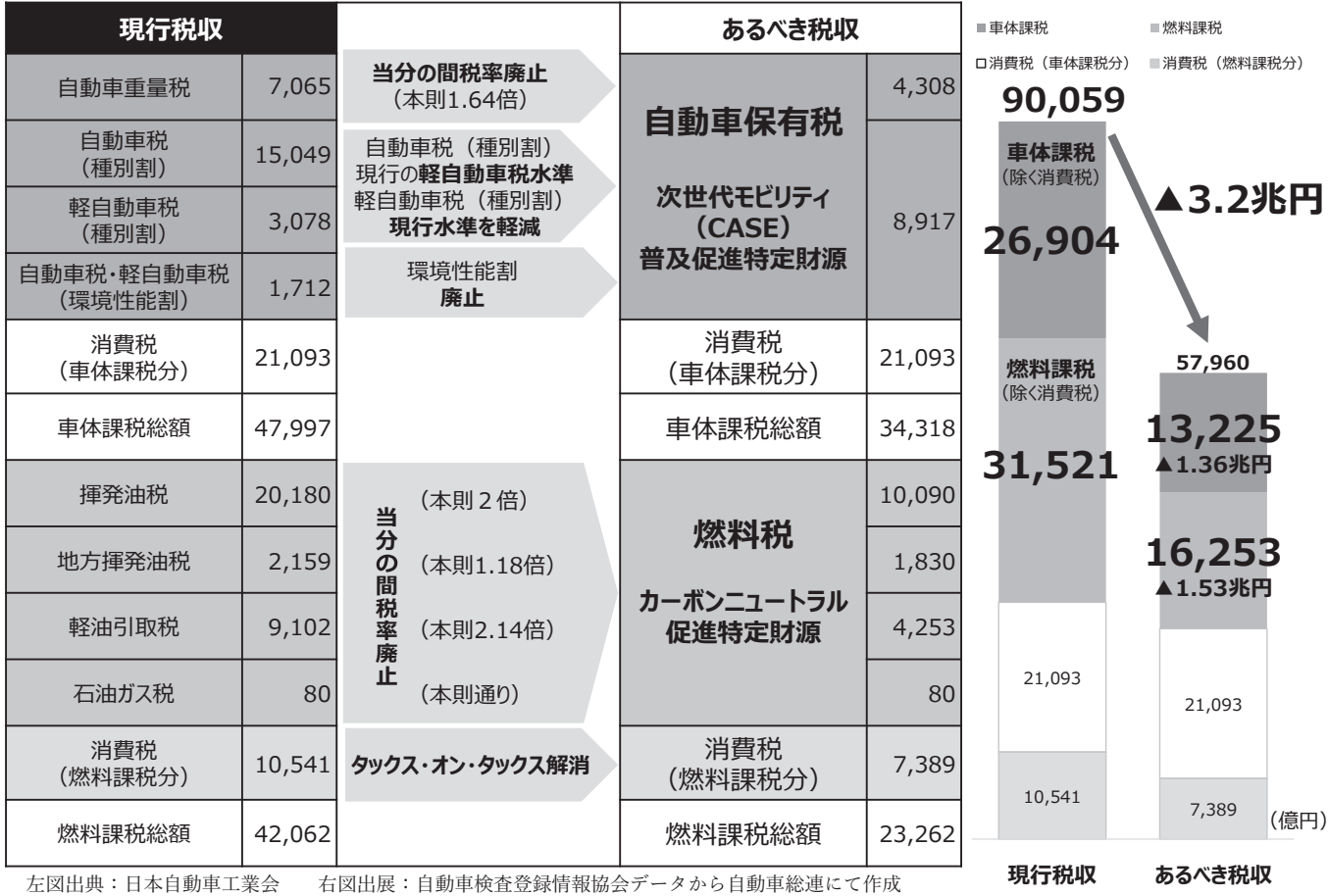


<不条理な課税経緯（一般財源化・当分の間税率・環境性能割）>

- 自動車関係諸税は、昭和48年度（1973年）～52年度（1977年）の道路整備五ヵ年計画の財源不足対応として、昭和49年（1974年）度から「租税特別措置法」により『暫定税率』が重課されて以降、延長が繰り返し行われてきた。
- 平成17年（2005年）12月には、自民党政権により「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が取りまとめられ、平成20年（2008年）5月、翌年度から道路特定財源を一般財源化することを含めた「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定された。
- 平成21年（2009年）度の税制改正大綱にて道路特定財源が廃止され一般財源化されたことを受け、平成22年（2010年）度の税制改正大綱にて『暫定税率』は廃止となったが、地球温暖化との関係や国の厳しい財政事情に留意する必要があることから、当時の税率水準を『当分の間』維持するとされ、現在に至っている。
- また旧自動車取得税は、購入時における消費税との二重課税でもあったとして、2019年消費税増税時とともに廃止となったが『環境性能割』と名称を変え、ユーザー負担が続いている。



☆自動車総連が考える課税根拠を明確にしたあるべき税収



☆目指す姿 ～「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」～

「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」
モビリティを中心とした、地域独自の魅力ある「まちづくり」の推進

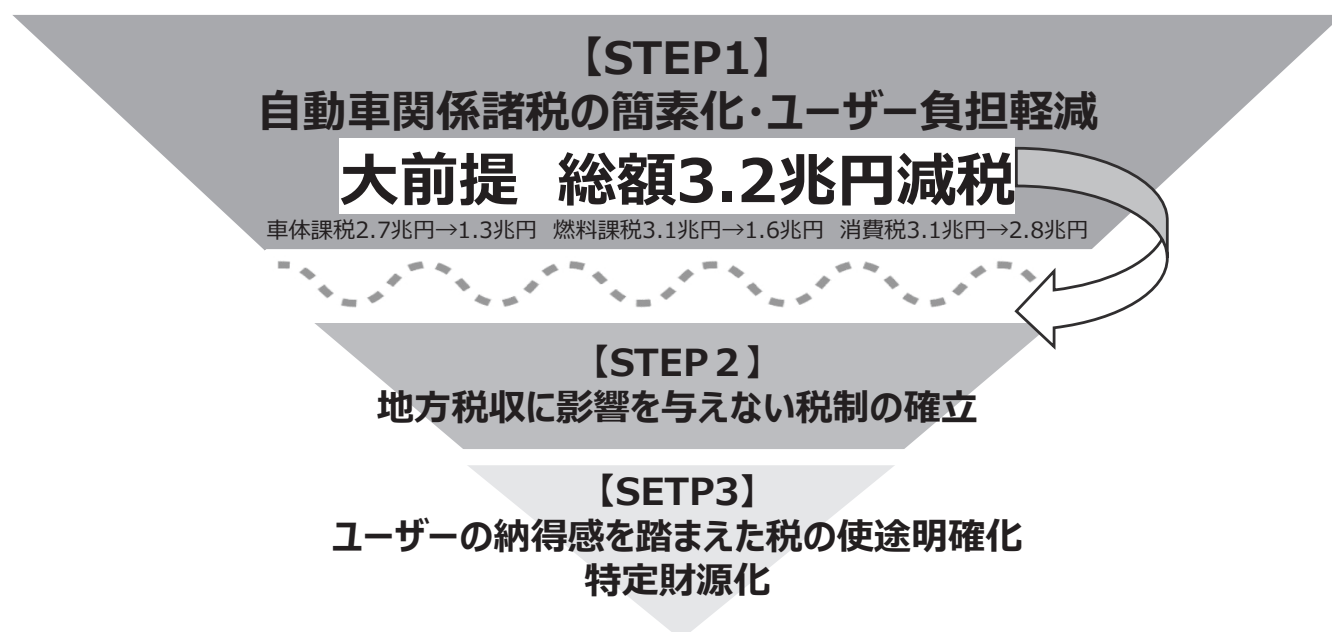
デジタル化やCASE/MaaSを踏まえた、まちづくりに、地方に「財源」が必要 **相反する？** 自動車関係諸税の減税 ユーザー（生活者の）負担軽減

自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、国税からの譲与を伴うことを前提とする等、
地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める

次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	カーボンニュートラル促進特定財源
車体課税	燃料課税
自動運転の普及や電動車普及につながる急速充電スタンドや水素ステーションなどの設置・管理（二輪の電動化や物流ハブの活用なども含む）	水素燃料や次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた研究開発費・設備投資助成金 エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギーの普及

※道路利用の受益は全国民で負担するとの考えの元、**道路の維持管理・修繕保守費は一般財源より拠出**

☆総額3.2兆円の減税を前提とした3つの取り組みステップ



☆令和7年（2025年）度税制改正大綱の自動車総連の受け止め

- ・これまで自動車総連が主張してきた「税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、使途の明確化を図る」に類する記載が織り込まれたこと、また「取得時における負担軽減」、「ガソリンの暫定税率（当分の間税率）廃止」の文言が織り込まれた点は評価する。
- ・また、自工会を筆頭とした産業界や経済産業省が提唱した新たな税制の仕組み「重量及び環境に応じた保有時の税制一本化」に資する内容が織り込まれた。これは自動車総連が主張してきた保有時の複雑な税制の簡素化に通ずるものである。今後の制度詳細設計においてカーボンニュートラルに資する徴税バランス（重量と環境）となるか引き続き注視していく。
- ・一方で、「異なるパワートレイン間の税負担の公平性等踏まえ、利用に応じた負担について課税のあり方を検討」という「走行距離課税」等の導入を想起させる内容については、到底受け入れられない。
- ・加えて、「取得時における負担軽減」はあるものの、「足元および将来の国と地方の安定財源の確保」という趣旨の文言の複数箇所記載や、とりわけ「車体課税・燃料課税を含め総合的に検討」「国と地方の税収の中立」と記載されたことを踏まえると、『取得・保有・利用』トータルでのユーザー負担軽減には懸念が残る。
- ・新たな税制が簡素化・負担軽減とともに、自動車ユーザーにとって納得感あるものとなるよう訴求する活動および要請を行っていく。

～令和7年度税制改正大綱（2024年12月）の一部抜粋～

【基本的考え方】

- ・自由民主党、公明党及び国民民主党の幹事長間で、以下の合意がなされた。

「いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止する」

具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める

【自動車関係諸税の総合的な見直し（1）見直しにあたっての基本的な考え方】

- ・自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする
- ・税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、使途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく

- ・自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえる
 - ・中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う
- 【(2) 車体課税の見直し】
- ・国・地方の税収中立
 - ・取得時における負担軽減等課税のあり方を見直す
 - ・自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担について検討
- 【(3) 利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組み】
- ・異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、使途、執行・関係技術等を踏まえ検討

令和8年度税制改正への要望事項

自動車関係諸税の負担軽減に向けて

1. 車体課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

- 1) 自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止
- 2) 自動車重量税にかかる「当分の間税率」の廃止
- 3) 自動車重量税および自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の保有時の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
- 4) 複雑な車体課税の簡素化に向けた「自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の税の公平・中立・簡素な税負担」のいち早い実現を行う

2. 燃料課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

- 1) 「当分の間税率」の廃止
- 2) 複雑な燃料課税を簡素化する
- 3) タックス・オン・タックスの解消

3. 受益者負担の在り方

- 1) 電動車普及の足かせ、及び、車を必需品とする生活者ほど重税となる走行距離等の利用に応じた課税は導入すべきでない
- 2) インフラの維持管理、機能強化の必要性等の財源確保については、幅広い負担先の検討および議論から進める
- 3) 新たな税目提案をする場合は、使途の明確化とセットで行う

新たな税体系の構築にあたって

1. 車体課税および燃料課税どちらにおいても、 過重で不条理な税は廃止とし、税の付け替え等を行なわない

2. 地方税収に影響をおよぼさない税体系とする

- 1) 自動車関係諸税の国税部分について、地方への負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

3. 税目に対する使途を明確化する

- 1) 車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化
- 2) 燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

自動車関係諸税の負担軽減に向けて

1. 車体課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止

地球温暖化に対応すべく税として、2019年10月、新たに導入された自動車税・軽自動車税（環境性能割）は、課税客体に鑑みても、旧自動車取得税と何ら変わらず、税収確保を目的とした税の置換えである。また、環境性能を基準とする該当車両にあたらぬ被けん引車に対しても課税されているなど、不条理な税負担を強いている状況が未だ継続されたままになっている。

旧自動車取得税は、購入時における消費税との二重課税であったこと、平成21年（2009年）度の旧道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失していたこと、そして、平成26年（2014年）度与党税制改正大綱にて、消費税率10%への引き上げ時に廃止となっていたことを踏まえ、自動車税・軽自動車税（環境性能割）は直ちに廃止にする。

2) 自動車重量税にかかる「当分の間税率」の廃止

平成21年（2009年）度の旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後もそのままの税率で残置され、税の上乗せが50年も続いている。この「当分の間税率」は、直ちに廃止する。

3) 自動車重量税および自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の保有時の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる

自動車重量税および自動車税（種別割）による保有段階の税負担は、欧米諸外国と比較して極めて高く設定されており、過重な負担をユーザーに強いている。また、2019年10月、自動車税（種別割）の税率引き下げが行われたものの、対象は新車新規登録を受ける自家用自動車（登録車）に限定されている。自動車重量税および自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）を合わせた税率を、新車・既販車関係なく、諸外国と比較して標準的な負担となるよう軽減措置を講ずる。

4) 複雑な車体課税の簡素化に向けた「自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の税の公平・中立・簡素な税負担」のいち早い実現を行う

現行の複雑な車体課税を解消するために購入段階は消費税のみとするとともに、保有段階に係る税は、原則一種類（自動車保有税（仮称））とする。但し、検討にあたっては、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系とし、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み十分な配慮を講ずる。なお、これまで税制の抜本改革が先送りされたことに伴い自動車ユーザーへの負担が継続してきた状況を踏まえ、全国の徴税や販売の現場実態との整合をとりながら、いち早い実現を目指して導入の時期を明示する。

2. 燃料課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 「当分の間税率」の廃止

平成21年（2009年）度の旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後もそのままの税率で残置され、税の上乗せが50年も続いている。この「当分の間税率」は、直ちに廃止する。

2) 複雑な燃料課税を簡素化する

現行の燃料課税は、油種毎に税率が異なることに加え、税の納付先が国・地方と様々であり、その徴収方法も蔵出し課税・給油所での課税など取り扱いが異なり、非常に複雑であるため整理

統合を行うべきである。整理統合にあたっては、現行の燃料課税を全て廃止した上で、負担の軽減となる燃料税(仮称)に一本化する。

3) タックス・オン・タックスの解消

燃料課税の抜本的な改革を行う上では、現状のガソリン税(揮発油税+地方揮発油)および石油ガス税に対して消費税を課しているタックス・オン・タックスを解消する。

3. 受益者負担の在り方

1) 電動車普及の足かせ、及び、車を必需品とする生活者ほど重税となる 走行距離に応じた課税等は導入すべきでない

生活をするために、自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、現在でも世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重である。利用＝走行距離という課税が導入されれば、その傾向が増長される恐れがあり、さらなる地方の衰退や過疎化につながりかねないことに加え、安定した物流、自由な移動を阻害することとなる。併せて、電動車普及促進の足かせとなるEV・FCVにおけるみなし課税の増税および新たな課税など、財源確保ありきを前提とした論議についても受け入れることはできない。

地方ユーザーの負担が過重になり、安定した物流、自由な移動を阻害するであろう走行距離課税に加え、EV・FCVにおけるみなし課税の増税および新たな課税が検討されることには断固反対する。

2) インフラの維持管理、機能強化の必要性等の財源確保については、 幅広い負担先の検討および議論から進める

昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。加えて、移動手段の多様化やオンライン消費の進展など「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益も踏まえ、国民経済にとって必要不可欠な社会資本(公共財)である道路に係る負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めるべきである。

3) 新たな税目提案をする場合は、使途の明確化とセットで行う

これまで不条理な「当分の間税率」の徴税経緯の中で、自動車ユーザーの過重な負担が継続しており、納税への不満が募っている現状がある。新たな税目の導入においては、既存の税制との課税根拠を整理するとともに、その使途を明確化しユーザーの納得感をもった税体系とする。

参考：平成14年（2002年）8月、国土交通省における社会資本整備審議会がとりまとめた報告にて「一定の量的ストックは形成された」とする一方で、「道路は自動車のためだけのものではない。1億3千万人すべてが道路ユーザーと言っても良い」とする等、道路行政の方針転換が示唆された。

新たな税体系の構築にあたって

1. 車体課税および燃料課税どちらにおいても、過重で不条理な税は廃止とし、 税の付け替え等を行なわない

これまで自動車ユーザーは、過重で不条理な負担を続けてきており、取得・保有・利用にかかる負担は約9兆円にも達している。「国と地方の安定財源の確保」を目的として、自動車ユーザーのみが負担を継続することは受け入れがたく、「当分の間税率」や「環境性能割」といった不条理な税制を即時廃止するとともに、その際の現行の税額補填を目的とした税率の調整や税目の設定などを行ってはならない。

2. 地方税収に影響をおよぼさない税体系

1) 自動車関係諸税の国税部分について、地方への負担軽減策を講じ、 地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

国税である自動車重量税のうちの地方譲与分、地方税である自動車税・軽自動車税が減税される際には、地方財源に影響を与えないよう、国税からの譲与を伴うことを前提とする。

3. 税目に対する使途を明確化する

1) 車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化

車体課税は、自動運転の普及を見据えた道路の高度化対応をはじめ、電動車普及につながる急速充電スタンド・水素ステーションなどの設置・管理に係る費用など、次世代モビリティ（CASE）普及促進につながる財源として活用されることを目的に、特定財源化することを求める。

※車体課税：自動車重量税、自動車税・軽自動車税（種別割）

2) 燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

国内雇用を維持した上で、2050年カーボンニュートラルを達成するためには、ガソリンなどの化石燃料の脱炭素化が必須であることから、その開発・普及促進に対する支援が必要である。現在の燃料課税を、カーボンニュートラル達成に必要な、再生可能エネルギーや次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた研究開発費・設備投資助成金の財源として活用されることを目的に、特定財源化することを求める。

～税制要望を通じた自動車総連の目指す姿～

「自動車の取得や利用の拡大」「モビリティ産業の成長」

「日本でのものづくり継続や雇用の維持創出」を通じて

- ▶ 国内市場を活性化し、先行きが不確実な日本経済の底支えを行う
- ▶ 地方の人口流出の歯止め等を含め、地方創生の一翼を担う

税制以外の要望事項

1. 自動車の使用に係るユーザー負担の軽減
(高速道路料金の引き下げ、自動車保険の所得対象控除化)
2. 次世代エネルギー車普及に資する環境整備 (充電、充填インフラの拡充)
3. 中小・中堅企業支援の拡充 (事業転換、成長投資への支援)

1. 自動車の使用に係るユーザー負担の軽減

(高速道路料金の引き下げ、自動車保険の所得対象控除化)

自動車の保有段階で生じている負担は、若者を筆頭として維持費を理由に車の所有を諦めることにつながっており、より自由な人の移動と円滑な物流環境の構築は、日本経済の成長に大きな影響を与えていくものである。

まずは、「高速道路の利用料金の引き下げ(償還期間や金利を実態に合わせて料金体系を見直す)」「自動車保険(任意保険)の所得対象控除化」から、ユーザー負担軽減を求める。

2. 次世代エネルギー車普及に資する環境整備 (充電、充填インフラの拡充)

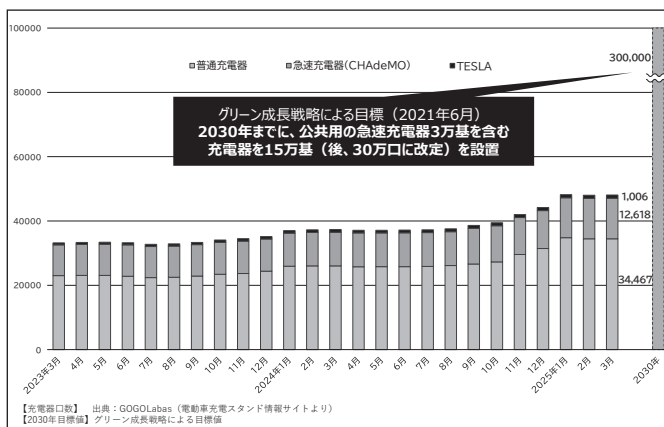
2035年に乗用車新車販売で電動車100%達成に向け、インフラの整備と魅力ある製品の提供を両輪で進めていく必要がある。

電気自動車については、CEV補助金などにより足元の充電スタンド設置が進んだ状況もあるが、普及促進やユーザーの利便性向上に向けては、さらなる設置の加速が求められる。

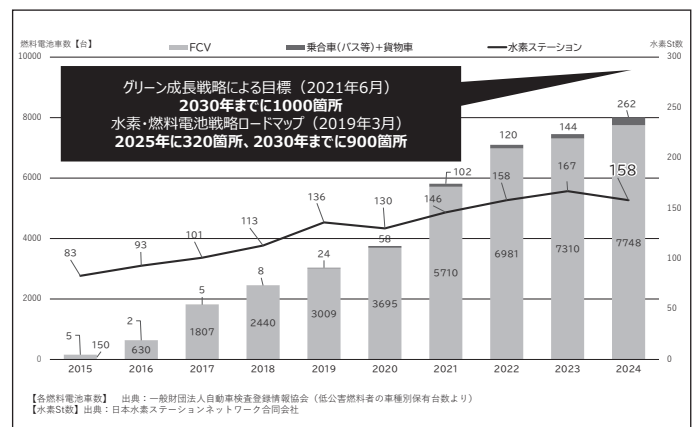
また水素ステーションは、2030年に1000基配置としたグリーン成長戦略や、水素・燃料電池戦略ロードマップで掲げた目標基数(2025年:320箇所)を大きく下回る160箇所前後の設置数で横ばい傾向が続いている。水素の利活用と低価格化を進展させる環境整備により、日本の産業部門のエネルギー転換を進めていくことが重要と考える。

現状を踏まえ、早急な充電・充填ステーションの増強に向けた施策を求める。

充電器口数の推移



水素燃料電池車・水素ステーション数の推移



3. 中小・中堅企業支援の拡充（事業転換、成長投資への支援）

自動車産業の大変革期と言われる中、生産年齢人口の減少やカーボンニュートラルへの対応につながるGX・DXの進展等は、製品の変化や製造過程の進化を進めなければ実現できない。

そういった中、人材確保に資する労働条件の向上や原材料をはじめとした物価の高騰、今後の金利上昇等が見込まれており、持続的な産業成長や雇用確保の観点からも、企業の成長投資や事業転換への支援が求められている。加えて、米国による関税政策を筆頭としたグローバルな影響により日本経済は不確実性を増しており、自動車産業における国内販売促進とともに、日本におけるモノづくりの基盤整備の重要性も増している。

そのためには、中小・中堅企業も含めたサプライチェーン全体で変革への対応を進めていくことが必要であり、各社が人手不足で余裕がない現状も踏まえ、数多くの支援策の中でも自社に適合する施策を容易に選択できる仕組みや各種施策の適用要件の整理、緩和を求める。

また、中長期的な日本でのモノづくりや雇用の維持に向けても、新事業を手掛ける企業だけではなく、既存製品の生産性向上を行う企業も活用可能となるよう、ミカタプロジェクトに加え、税制優遇や補助金等の拡充を求める。



森の町内会
間伐に寄与する紙
www.mori-cho.org

この印刷物で本文に使用している用紙は、森を元氣にするために間伐した木材の有効活用に役立っています。