

第2回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

令和7年5月20日(火)

時間：10:00～12:00

場所：総務省1階低層棟101会議室

1 開会

2 議事

(1) 自動車産業の現況・今後の方向性について

3 閉会

配布資料

(資料1) 自動車産業を取り巻く国内外の情勢と自動車政策の方向性

自動車産業を取り巻く国内外の情勢と 自動車政策の方向性

2025年5月20日

経済産業省 製造産業局 自動車課



1. 自動車産業の現状

2. 自動車政策の方向性（GX・DX）

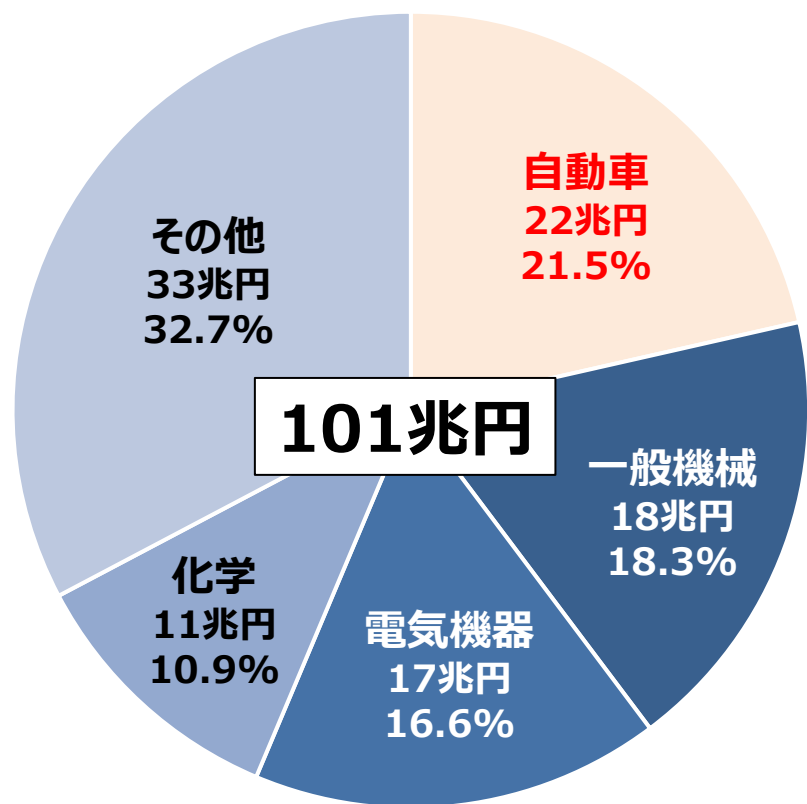
3. 車体課税の抜本見直し

4. 米国関税措置に係る対応状況

日本経済を支える自動車産業

- 自動車産業は、日本の経済・雇用を支えてきた「屋台骨」。

日本の主要商品別輸出額（2023年）



自動車関連産業の規模

	総計	割合
出荷	約63兆円	製造業の約2割
雇用	約558万人	全産業の約1割
設備投資	約1.5兆円	製造業の約3割
研究開発	約3.9兆円	製造業の約3割

注）出荷は2022年、雇用は2023年、設備投資は2023年度、研究開発は2022年度のデータ

自動車産業のサプライチェーンについて

- 自動車産業は、膨大な数の構成部品と長大なサプライチェーンを有し、生産活動の領域が広い。

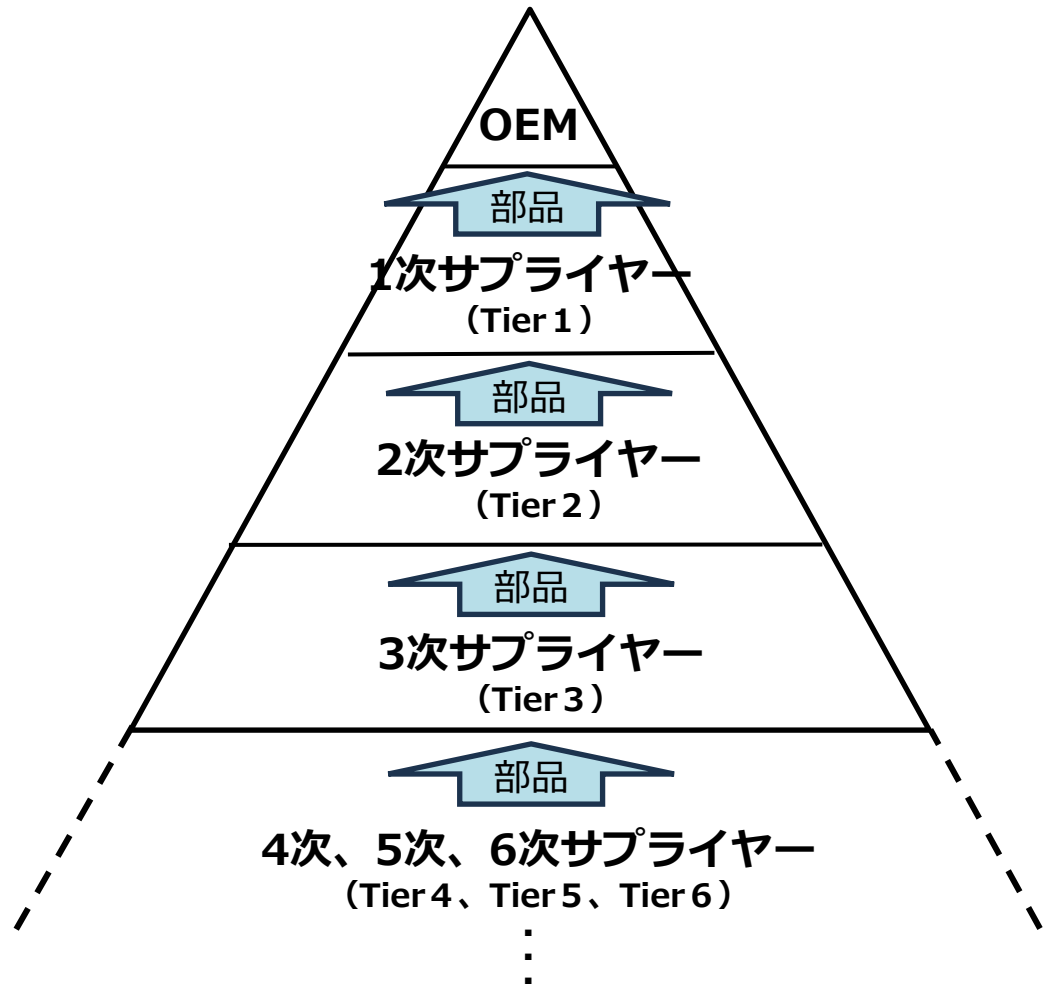
自動車の部品点数・主要部品

ガソリン車



主要部品例	エンジン部品	- エンジン本体 - 吸排気系部品	- 燃料系部品 - 潤滑系部品 等
	電子・電装品	- スターター/オルタネータ - 点火装置	- ランプ - ハーネス 等
	駆動・伝動部品	- トランスミッション - クラッチ系部品	- タイヤ/ホイール - シフトレバー 等
	懸架・制動部品	- ブレーキ系部品 - ショックアブソーバー	- サスペンション - スタビライザー 等
	車体部品	- シャシーフレーム - アッパーボデー	- ドアハンドル/ロック - バンパー 等
	その他部品	- ナビ/オーディオ - 冷暖房	- ルーフ/キャリア - ホールキャップ 等

自動車産業のサプライチェーン構造



(参考) 自動車は地方では生活必需品

自家用乗用車の都道府県別普及の状況
(1世帯当たり保有台数)

上位3都道府県
下位3都道府県

順位	都道府県	保有台数	世帯数	1世帯当たり台数
1	福井県	511,674	303,705	1.685
2	富山県	706,309	433,664	1.629
3	山形県	685,422	422,118	1.624
3	神奈川	3,052,737	4,557,670	0.670
2	大阪府	2,780,984	4,512,354	0.616
1	東京都	3,101,814	7,563,383	0.410

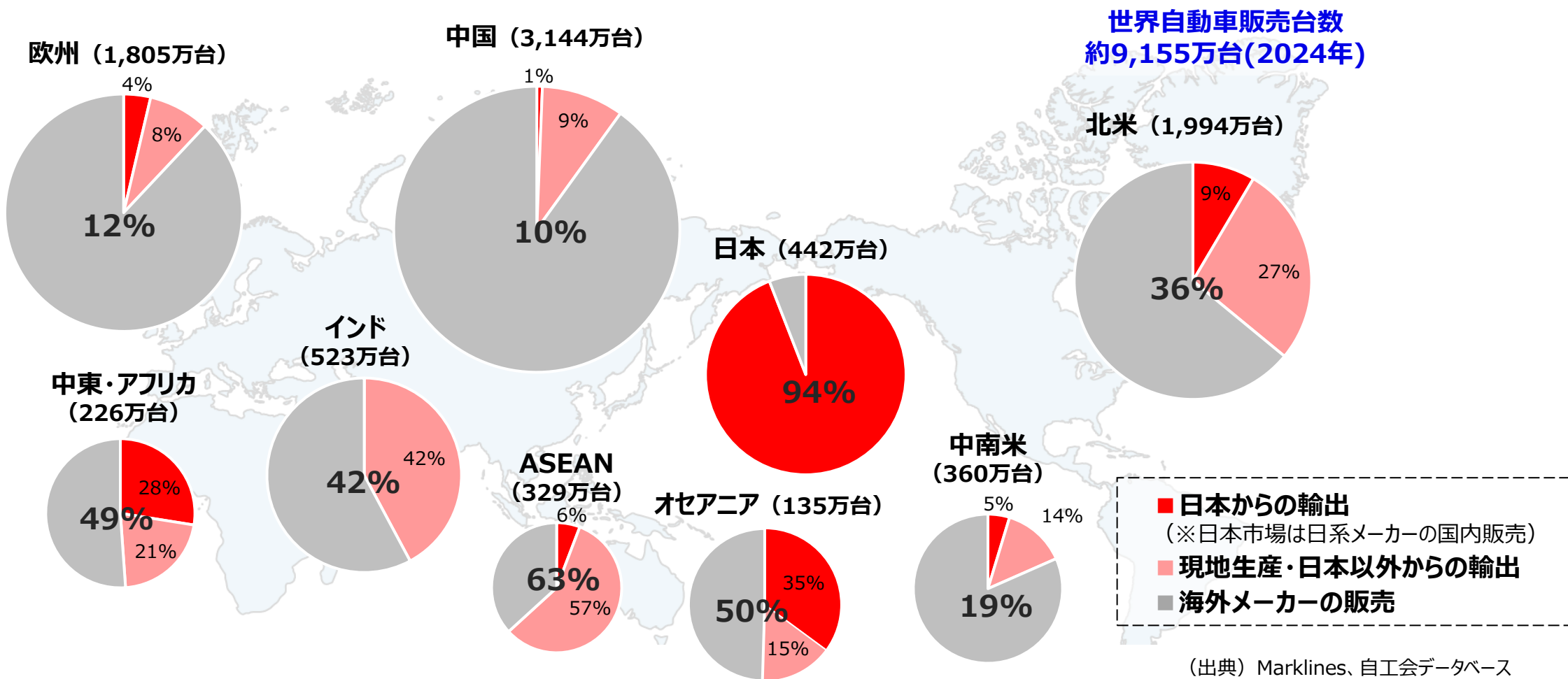
1世帯に1.5台以上

2世帯に1台

※保有台数には軽自動車を含む
※令和6年3月末時点
(出典) 自動車検査登録情報協会

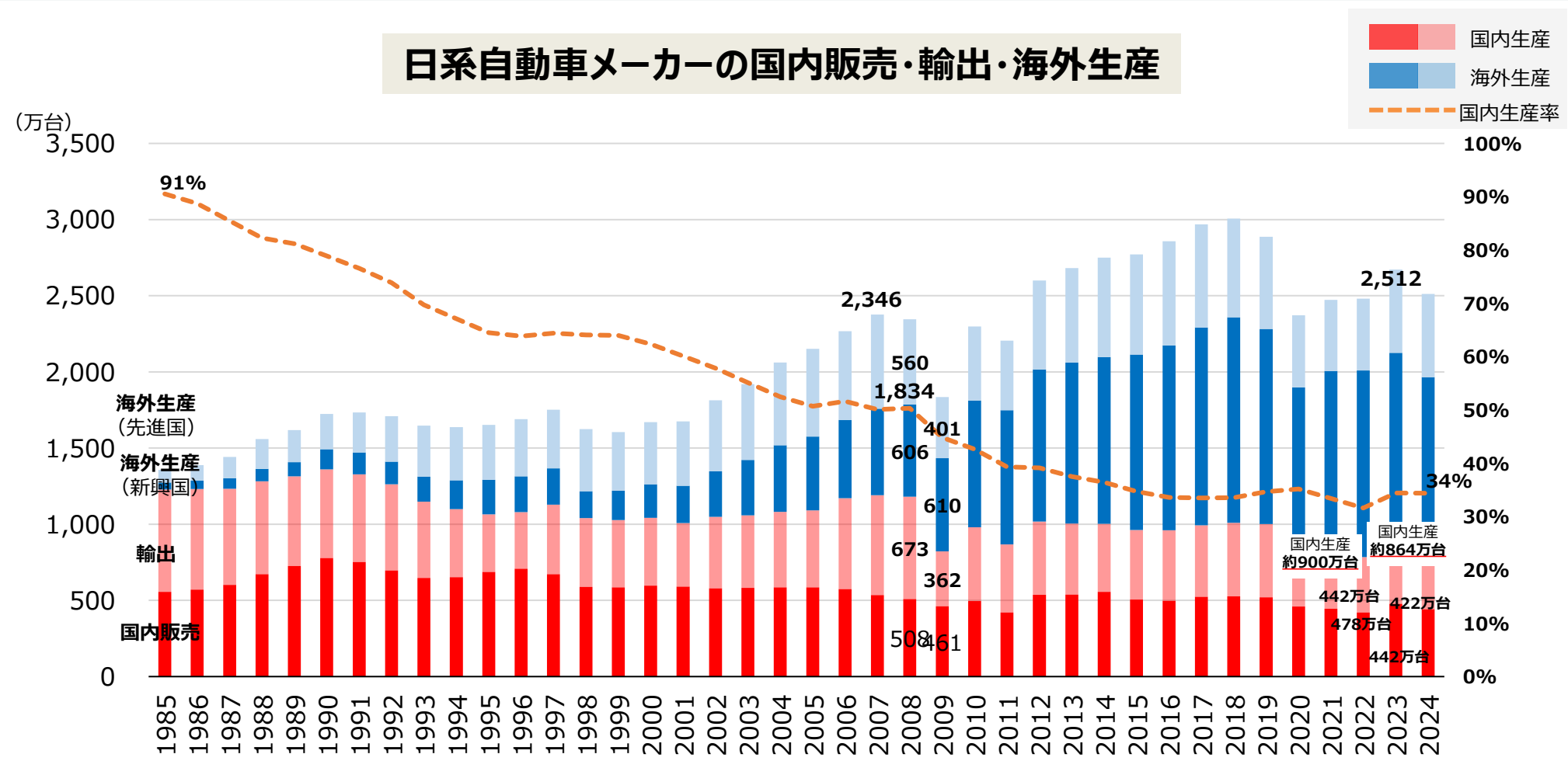
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- グローバルの自動車販売台数（2024年）は、約9,200万台（日系約2,400万台・シェア約26%）、日本国内は約440万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



日本の自動車産業の国内生産・販売の推移

- 国内生産比率は海外生産比率の拡大に伴い低下。足下の国内生産台数は約864万台。
- 国内販売台数は、1990年代は概ね600万台を超えていたが、2000年代は500万台へ。足下では500万台を下回り、昨年は約442万台。

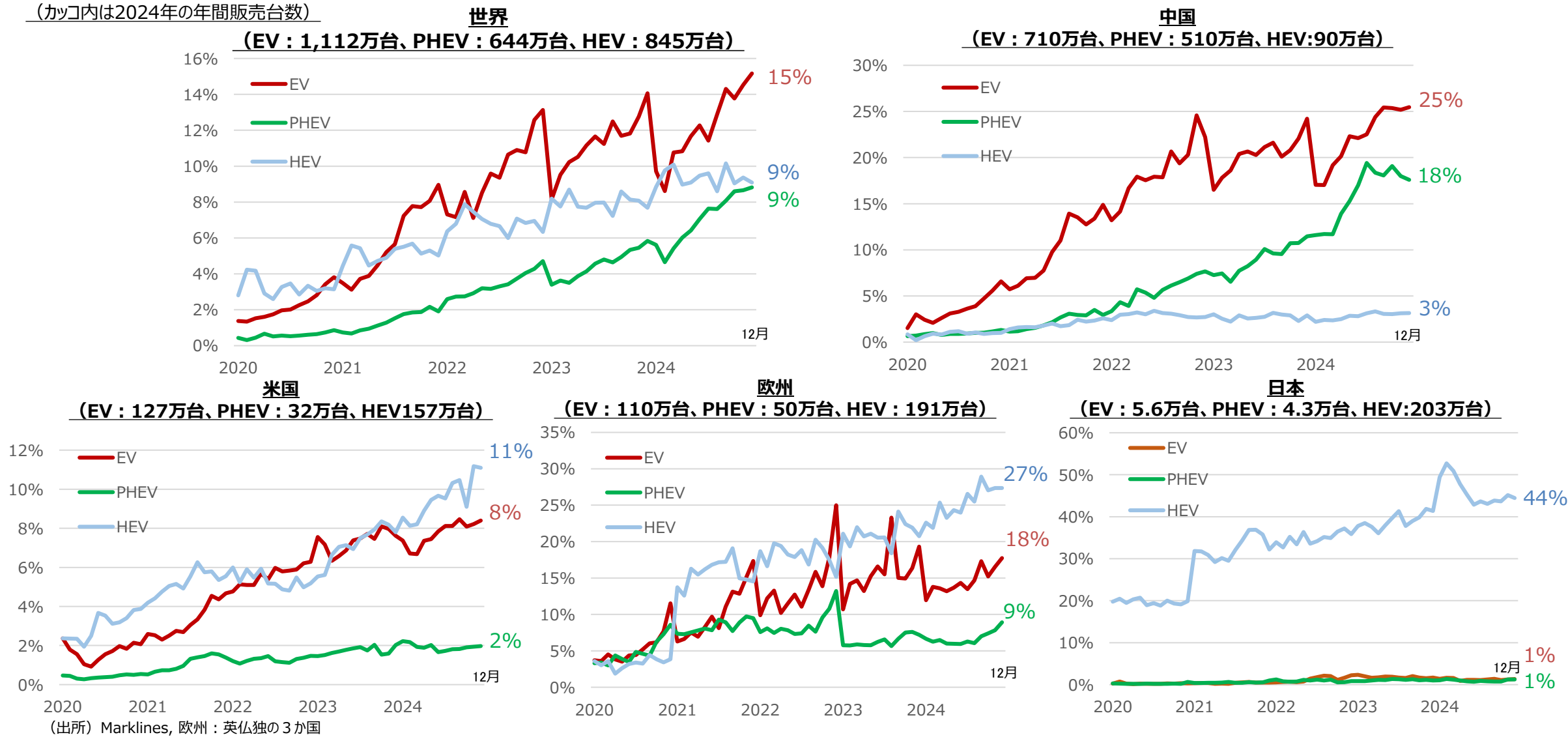


注：国内販売台数は日系OEM12社の販売台数（海外輸入分含む点に留意）、新興国はアジア、中近東、中南米、アフリカ、先進国は北米、欧州、大洋州。
（出典）一般社団法人日本自動車工業会データベース

主要地域の市場における電動化の動向

- グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンドだが、その伸びは足元で減速。
- 欧米では、EVに加えてHEV販売比率も増加傾向。

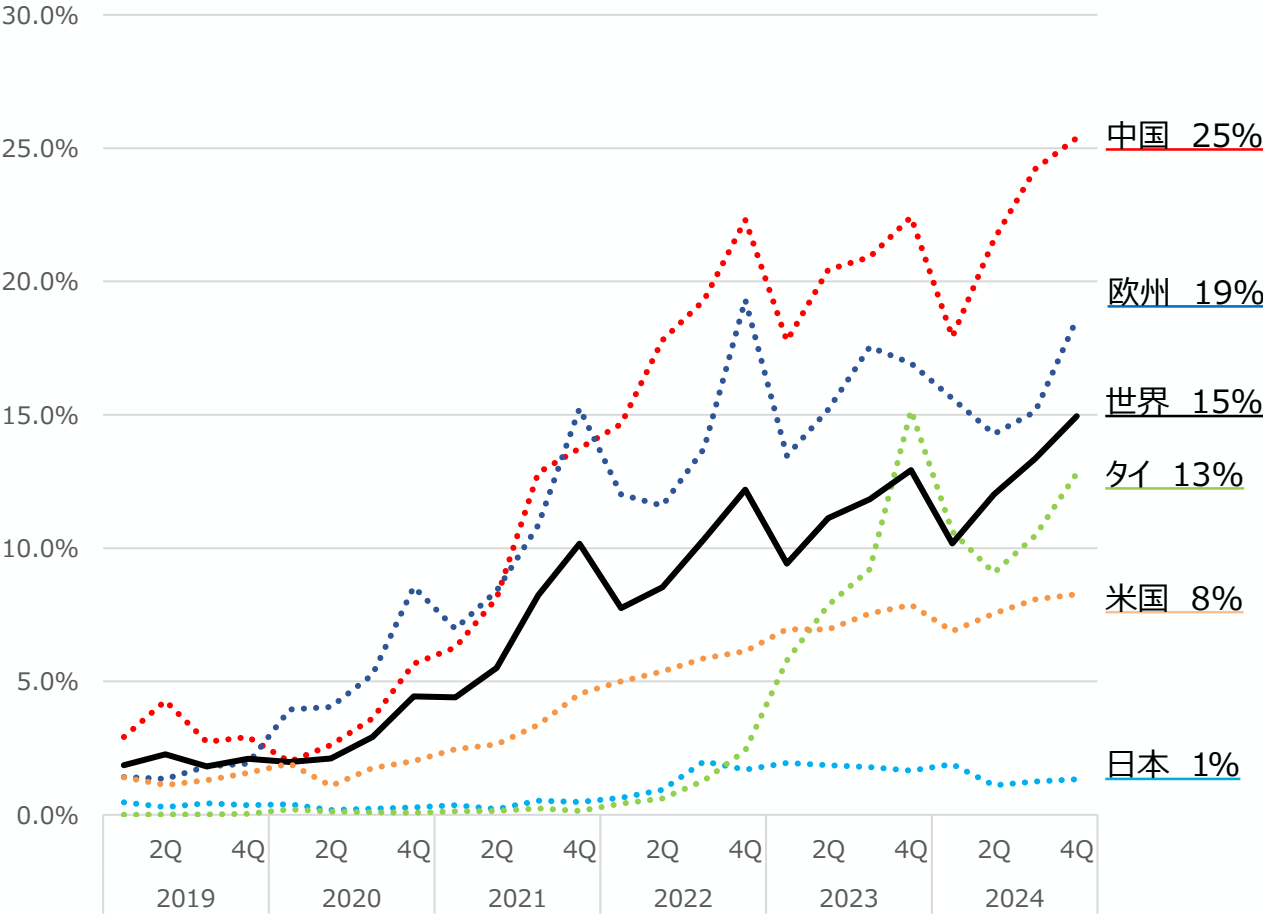
(カッコ内は2024年の年間販売台数)



世界のEV市場の動向

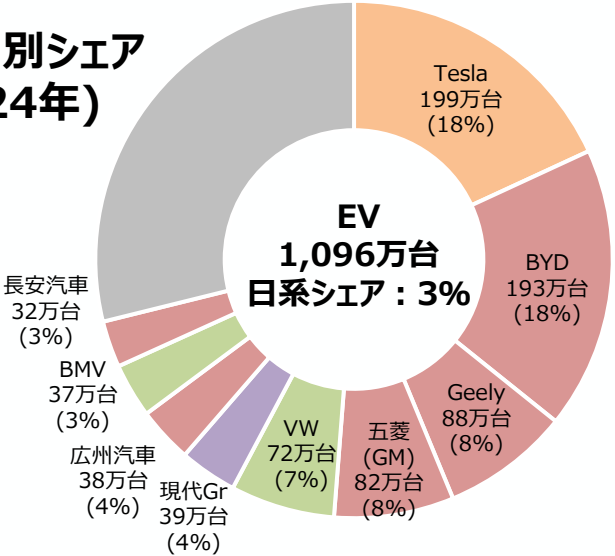
- 世界全体のEV販売比率は増加傾向。24年4Qの販売比率は15%。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



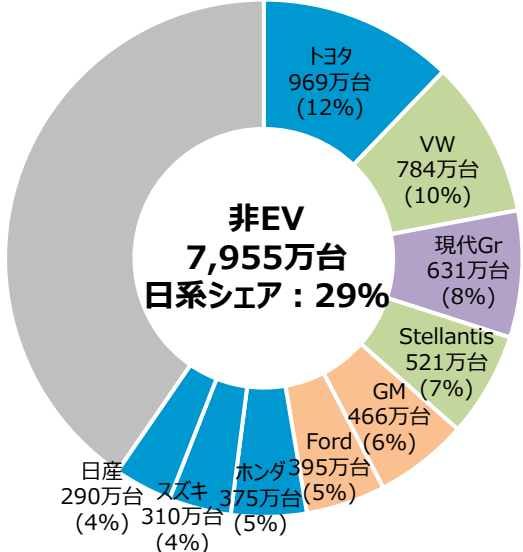
(出所) Marklines, 欧州：英仏独の3か国

メーカー別シェア
(2024年)



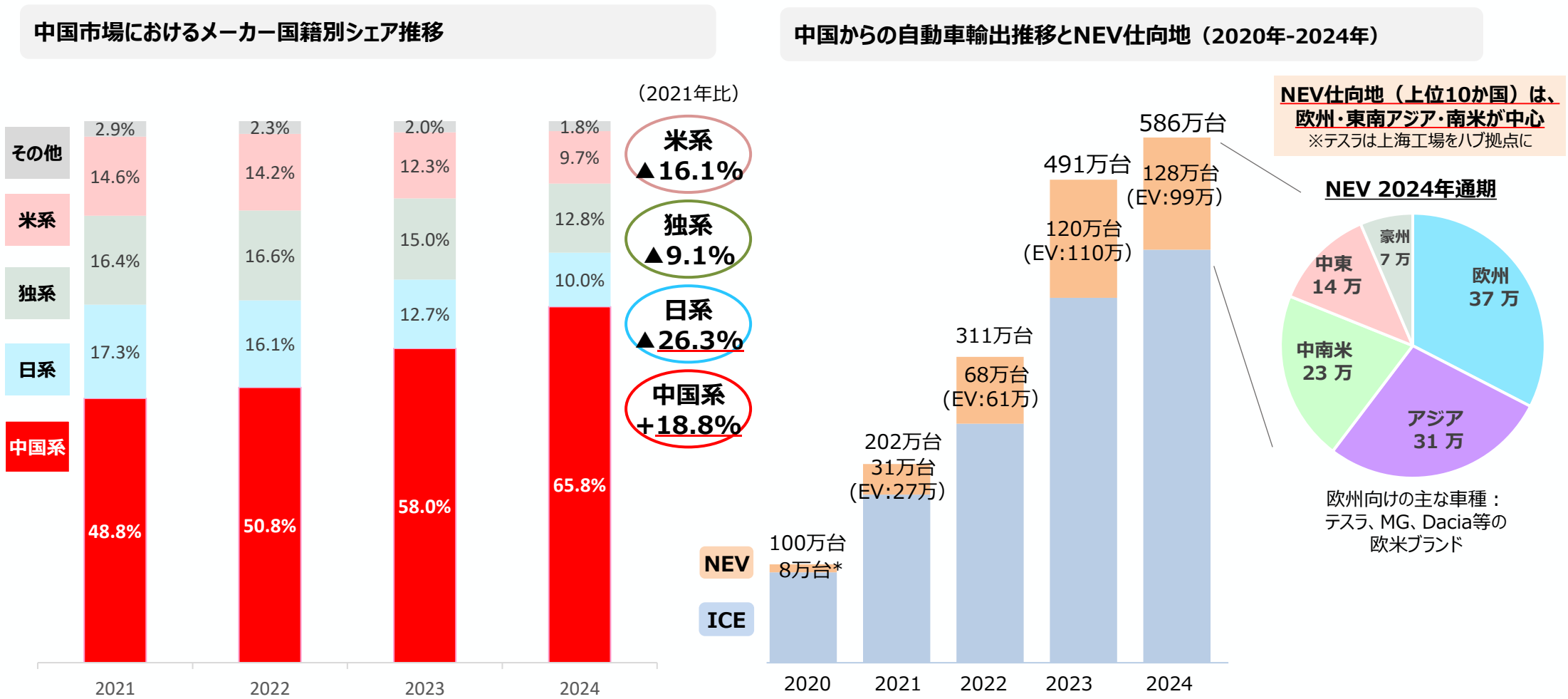
EVシェア

中国系 : 55%
米国系 : 21%
欧州系 : 16%
日系 : 3%



中国の直近の動向

- 中国市場においては、足下で中国系がシェアを伸ばす一方で、日系企業はシェアを落としている。
- 中国からの輸出台数は急増し、2023年に日本を抜いて世界一に。2024年は586万台と更に増加したが、このうちのEVの台数は前年比で減少。仕向地別では、欧州が最多となり、アジア、中南米が続く。



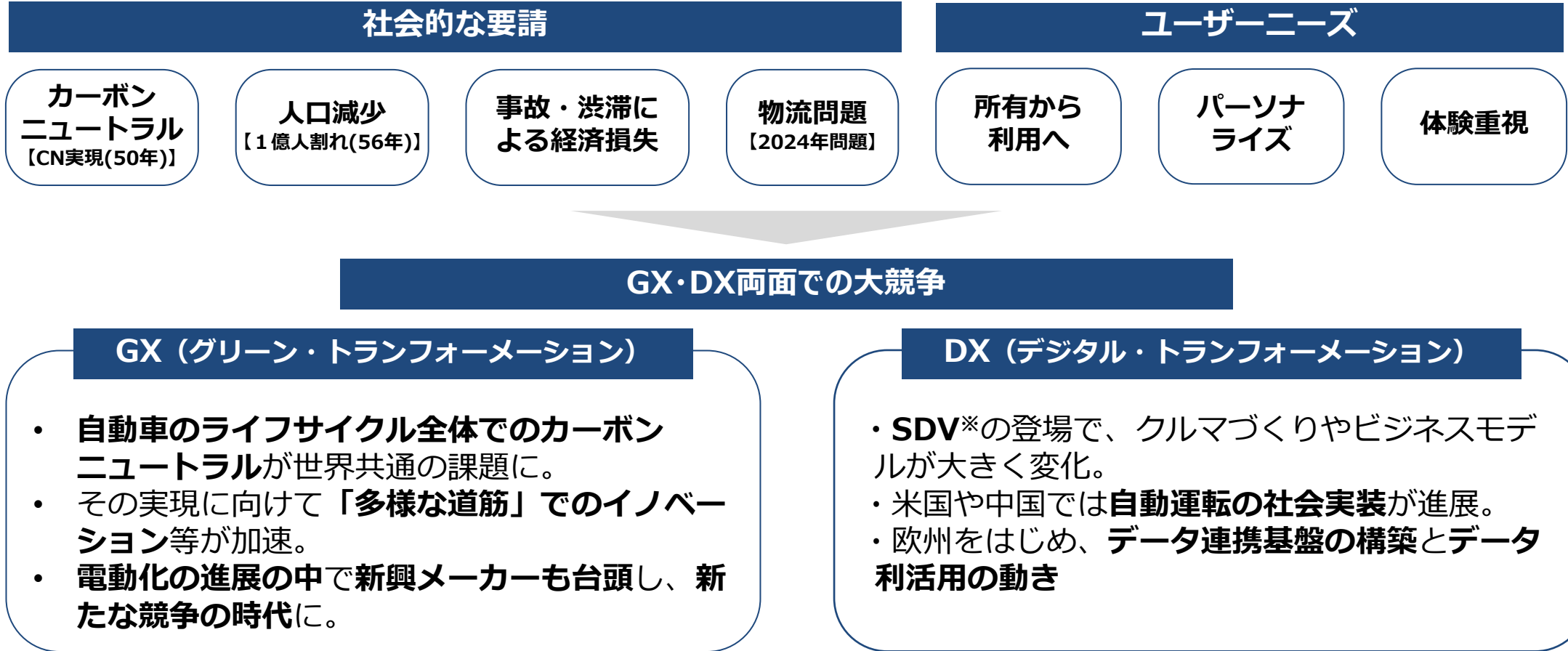
(出典) Marklines

(出典) (棒グラフ) :中国自工会統計、(円グラフ) NNA、報道 など

- 
1. 自動車産業の現状
 - 2. 自動車政策の方向性（GX・DX）**
 3. 車体課税の抜本見直し
 4. 米国関税措置に係る対応状況

自動車産業におけるGX/DXの両軸での大競争

- カーボンニュートラル・地域の足の確保といった社会的な要請やユーザーニーズの深化、またこれに応える技術の進展を背景に、GX/DX両面でのグローバルな大競争が進展。

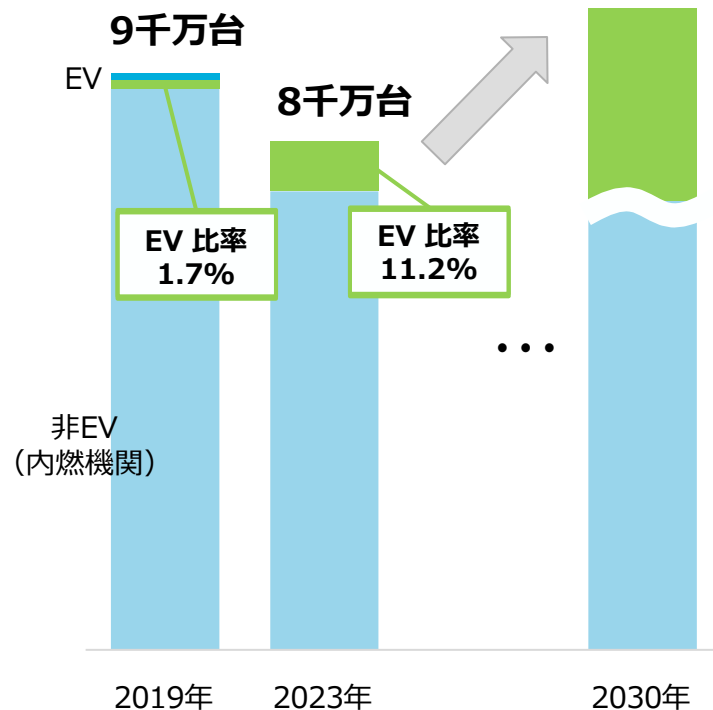


※ SDV (Software Defined Vehicle) : クラウドとの通信により車載ソフトウェアを書き換えることで、自動車の機能を継続的にアップデート可能な車

自動車分野のGXに向けた政府の取組（EVと内燃機関、両市場で勝つ）

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえ、EV、FCV、HEVなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- この戦略の下で、①取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、②内燃機関においても勝ち続ける取組を進めていく。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



（１）多様な道筋（マルチパスウェイ）を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋（マルチパスウェイ）に関する国際理解の醸成（G7、COP等）
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ 米国IRA等も踏まえた同志国連携による「公正な市場」の整備
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

（２）EVにおける競争力の強化（EVでも勝つ）※

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発（全固体電池・モーター等）
- ✓ 国内生産基盤の構築（EV等の国内投資支援）
 - －蓄電池の製造能力強化、戦略分野国内投資促進税制
 - －サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - －車両導入支援
 - －充電・充てんインフラ整備

（３）内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の開発加速化
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換
- ✓ 水素モビリティ社会構築（商用車への重点的支援）

自動車分野のGXに向けた政府の取組

①電動化

- **GI基金による技術開発**
 - ・次世代電池・モーターの開発支援
- **電池等の戦略物資の確保**
 - ・電池工場、組立工場の国内立地支援
- **電気自動車等の購入補助**
 - ・乗用車、商用車の購入補助
- **充電インフラの整備支援**
 - ・設置費用の支援
 - ・充電口数の増加、高出力化を進める。
- **戦略分野国内生産促進税制**
 - ・EV、PHEV、FCVの生産・販売量に応じた税額控除



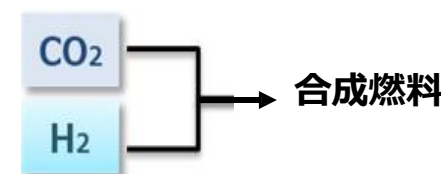
②モビリティ分野での水素活用

- **水素社会の構築**
 - ・水素社会推進法（通常国会可決）
 - ・GI基金による技術開発支援
- **商用車に重点化した導入支援**
 - ・商用FCVの導入支援の充実
 - ・大規模水素ステーションへの支援強化



③合成燃料・バイオ燃料

- **GI基金による合成燃料の技術開発**
 - ・大規模かつ高効率な製造技術
 - ・商用化目標を2040年から2030年代前半に前倒し
- **バイオ燃料導入拡大に向けた検討**
 - ・合成燃料の商用化に向けた取組と並行してバイオ燃料を推進
 - ・石油業界との対話を進め、円滑な導入拡大に向け検討を加速
- **国際連携の強化**
 - 合成燃料やバイオ燃料に関する国際会議や二国間対話を通じた各国連携の強化



モビリティDX分野における世界の動向

- クルマのデジタル化（SDV化）、自動運転等の新たなモビリティサービスの提供、データ利活用などの分野で、グローバルに取組が進展。

SDV領域

- 米中の新興プレイヤーは、SDV車両の開発・投入を加速

＜米国・Tesla Model 3＞



- 販売後も、継続的にアップデートされ、常に最新の安全機能やコンテンツが利用できる
- ユーザーは、これらの機能やサービスを自由にカスタマイズ



自動運転・MaaS領域

- 米国・Waymoや中国・百度は、既にロボタクシーサービスを実現

＜米国・Waymo＞
250台規模
(23年時点)



＜中国・百度＞
1,000台規模
(同)



＜米国・Tesla＞
(26年製造予定)



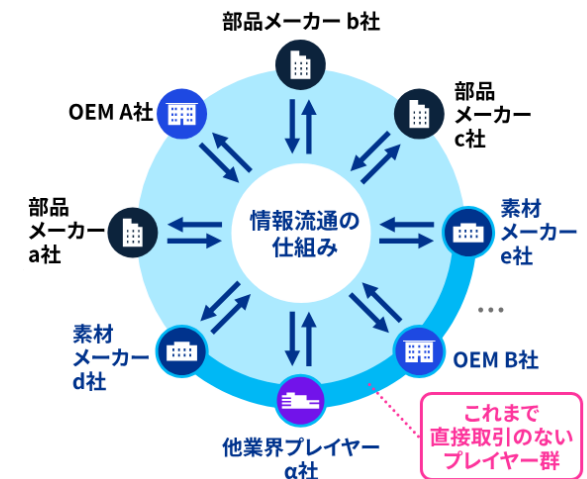
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

データ利活用領域

- 欧州「Catena-X」が、自動車産業のデータ連携基盤を構築、運用開始



＜Catena-Xが実現する価値＞



出所：画像はKPMGLレポートより引用

「モビリティDX戦略」の概要

＜戦略の目標＞

- 複数の市場・ユーザーに対応するため、パワトレ・機能・価格の幅を持たせた「多様なSDV化」を推進。
- 戦略の目標として、SDVのグローバル販売台数における「日系シェア3割」の実現（30年及び35年）を設定。

＜具体的な取組＞

- 「SDV」「モビリティサービス」「データ利活用」の3領域での官民連携、業種を超えた協調的な取組を推進。

領域横断

- 「モビリティDXプラットフォーム」の立ち上げ

⇒ スタートアップ・異業種などの様々なプレイヤーが参画し、企業間連携の促進、ソフトウェア人材確保、新規取組の検討を進める「コミュニティ」

SDV領域

- **専用半導体(SoC)の開発**
⇒ 技組「ASRA」で、28年までの要素技術開発、30年以降の量産を目指す
- **シミュレーション活用の推進**
⇒ 各社が使いやすいシミュレーション環境構築と、将来的な型式認証等への活用検討
- **APIの標準化**
⇒ JASPAR等で議論を進め、24年夏までに結論を得る

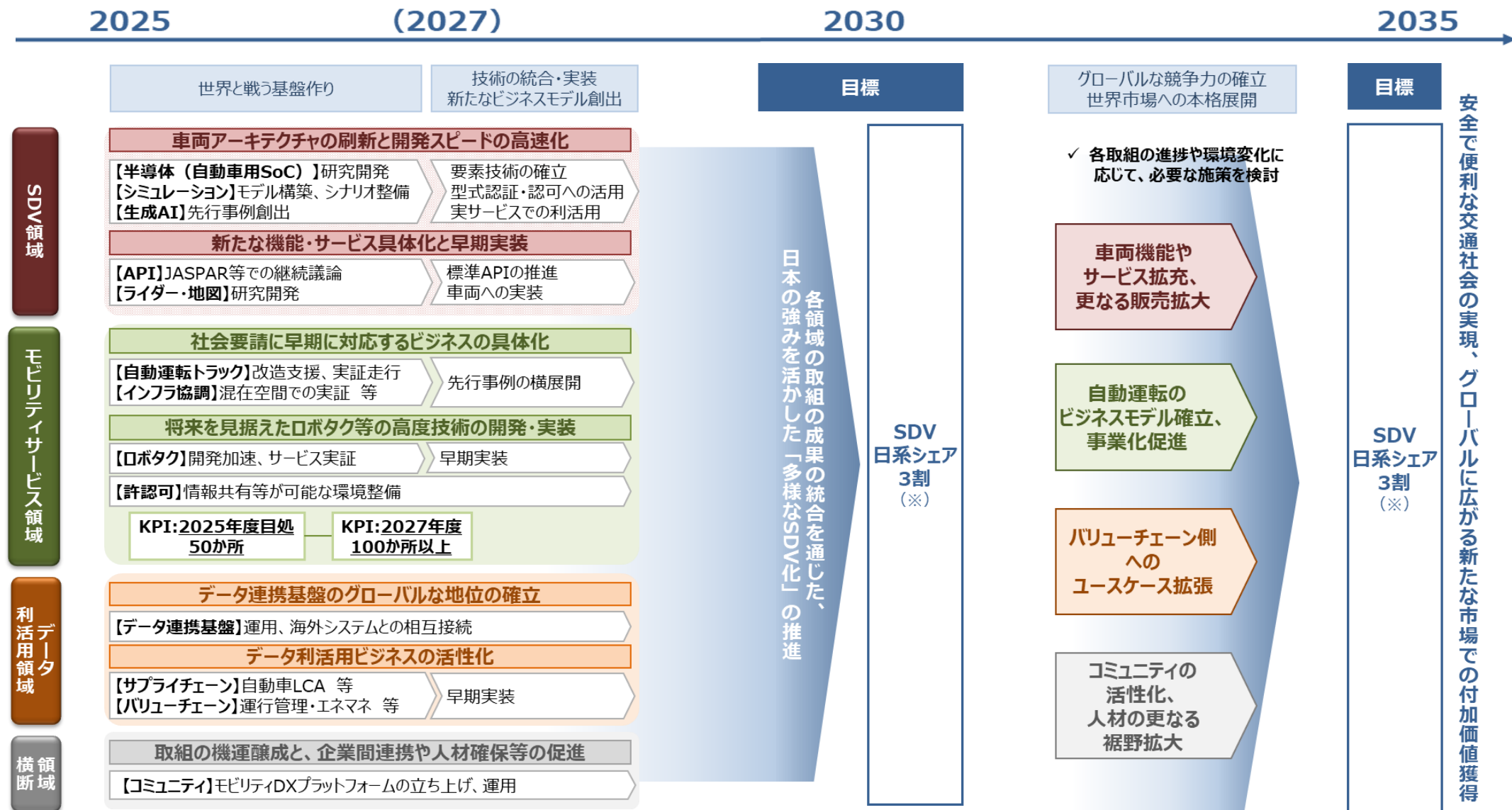
モビリティサービス領域

- **自動運転バス・トラック早期実装**
⇒ 24年度中に、自動運転バスは日立市で実装、自動運転トラックは新東名で実証開始
- **ロボットタクシーの開発支援**
⇒ 新たな開発支援で24年度中にサービス実証開始
- **関係法令の運用円滑化**
⇒ L4コミティにて、事業者・関係省庁間で許認可に係る情報共有を円滑化、26年の有償サービス開始を目指す

データ利活用領域

- **「ウラノスエコシステム」の活用促進**
⇒ ウラノスと、カテナX等の海外データ連携基盤を接続
⇒ ユースケース拡張として、自動車LCAについて、24年度に実証、25年度以降実装

「モビリティDX戦略」に関するロードマップ



米中の研究開発投資の比較

- 米中では新興OEMが多額の研究開発投資を実施。特に中国BYDは売上に対する研究開発費の比率が高い。
- Tesla、BYDともに、日系OEMと比較するとここ数年の研究開発費の伸び率は大きい。

米中の研究開発投資（直近決算期）

- 米中では新興OEMが多額の研究開発投資を実施。特に中国BYDは売上比率が高く、対前年比でも研究開発投資が大幅増。
- BYDはEV、PHEVのみを製造し、Teslaは乗用車しか製造していないため、開発リソースの集中が可能である点にも留意が必要。

BYDの研究開発投資

- 2023年度は、**0.79兆円投資**
- 2024年度は、**前年比34%増の1.1兆円投資**

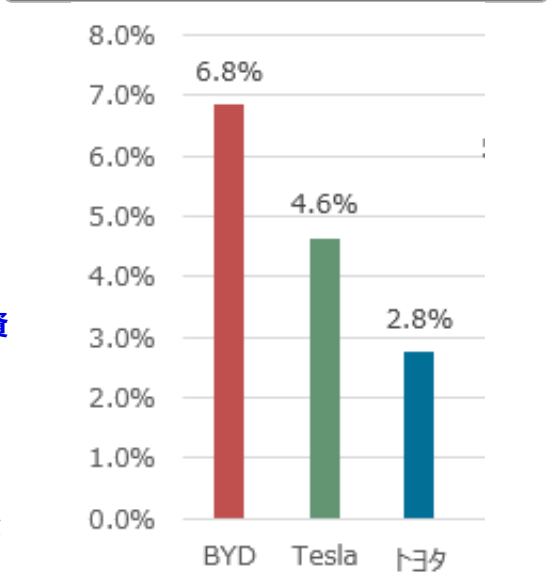
テスラの研究開発投資

- 2023年度は、**0.56兆円投資**
- 2024年度は、**前年比24%増の0.69兆円投資**

トヨタの研究開発投資

- 2023年度は、**1.24兆円投資**
- 2024年度は、**前年比8%増の1.33兆円投資**

主要OEM研究開発費/売上比率比較

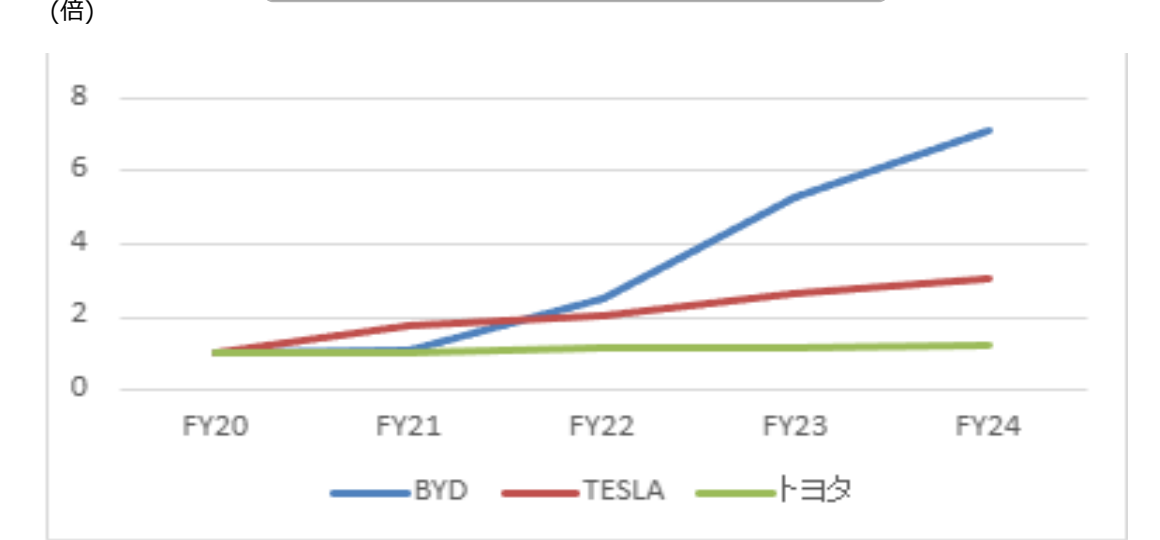


(出所) 各社IR情報を基に、経済産業省作成

研究開発費推移

- Tesla、BYDはここ数年で研究開発費を大幅に増加させている。トヨタ、ホンダ、日産の変化率と比較すると伸び率が大きいことがわかる。

主要OEM研究開発費推移（FY20=1）



(出所) 各社IR情報を基に、経済産業省作成

- 
1. 自動車産業の現状
 2. 自動車政策の方向性（GX・DX）
 - 3. 車体課税の抜本見直し**
 4. 米国関税措置に係る対応状況

令和 7 年度与党税制改正大綱（令和6年12月20日）【関係箇所抜粋】

第一 令和 7 年度税制改正の基本的考え方

（略）

「基幹産業」としてわが国経済を牽引する自動車産業は、技術面や国際環境など、大きな変化を迎えている。こうした中、自動車関係諸税の見直しについて、わが国の技術的優位性を踏まえた「マルチパスウェイ」等の自動車戦略や国・地方の安定的な財源確保、カーボンニュートラル目標等を踏まえ、今後、車体課税・燃料課税を含む総合的な観点から検討し、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげていく。

（略）

なお、衆議院における令和 6 年度補正予算の採決に当たり、令和 6 年12 月11 日に自由民主党、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。

「一、いわゆる「103 万円の壁」は、国民民主党の主張する178 万円を目指して、来年から引き上げる。

一、いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止する。上記の各項目の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。」

自由民主党・公明党としては、引き続き、真摯に協議を行っていく。

令和 7 年度与党税制改正大綱（令和6年12月20日）【関係箇所抜粋】

以下、令和 7 年度税制改正の主要項目及び今後の税制改正に当たっての基本的考え方を述べる。

（１．～３．略）

4. 自動車関係諸税の総合的な見直し

（１）見直しに当たっての基本的考え方

自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、

① CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、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

② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする

また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする

③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする

④ 自動車関係諸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、用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

その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、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

との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、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

車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和 8 年度税制改正において結論を得る。

（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、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和 8 年度税制改正において結論を得る。

1. 自動車産業の現状
2. 自動車政策の方向性（GX・DX）
3. 車体課税の抜本見直し
4. **米国関税措置に係る対応状況**

自動車・自動車部品に対する関税措置

- 米国時間3月26日17:00（日本時間27日6:00）、トランプ大統領は記者会見を行い、自動車に対する25%関税を発表。

トランプ大統領記者会見（米国時間 3月26日）

- 我々がこれから行うのは、米国製ではない(not made in U.S.)**すべての自動車に25%の関税**をかけることだ。本日、(大統領令に)署名し、4月2日に有効となり、**4月3日から徴収**を開始する。
- (関税撤廃の条件はあるのかとの質問に対し、) ない。これは恒久的なものだ。

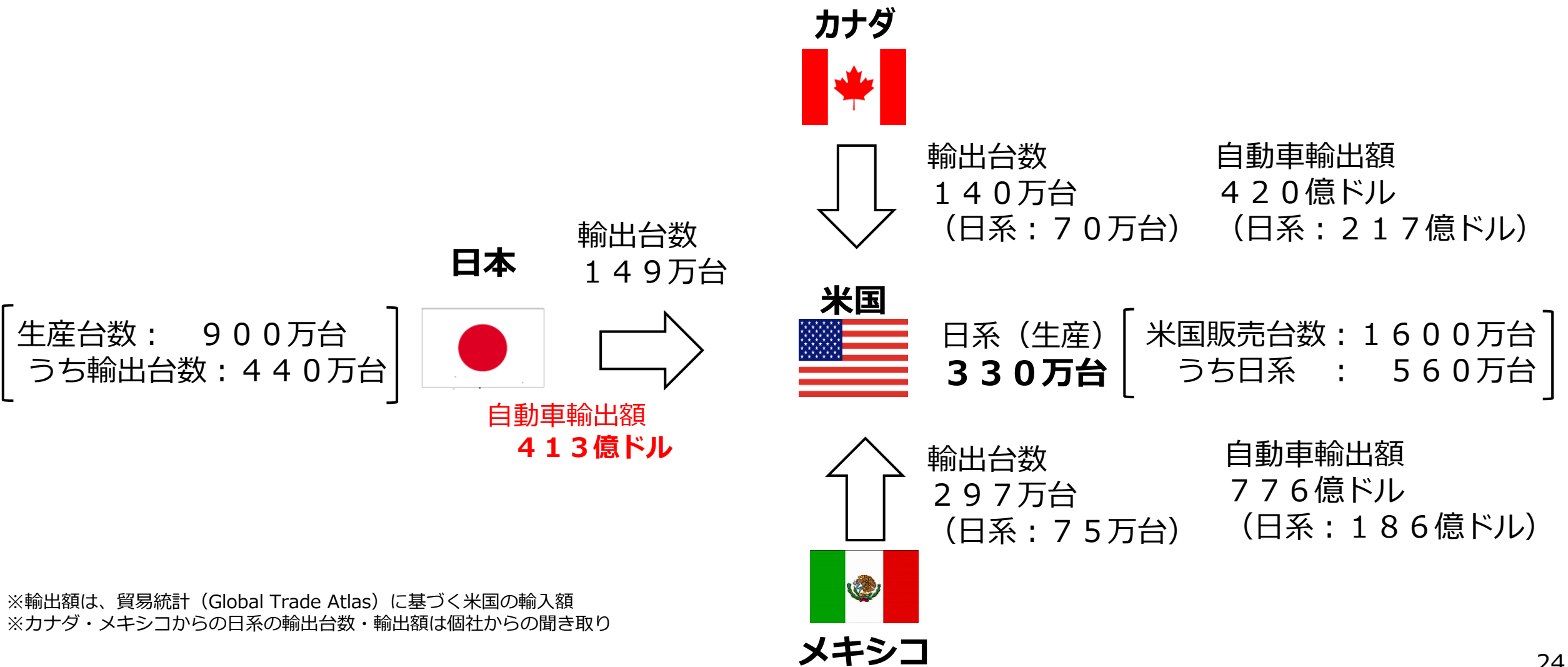
大統領令（主なポイント）

- 2019年2月、商務長官は、**乗用車（セダン、SUV、クロスオーバー、ミニバン、貨物バン）及び小型トラック（以下「自動車」）並びに特定の自動車部品**について、通商拡大法第232条に基づき、米国の国家安全保障に関する調査を実施し大統領に報告。
- 私（大統領）は、自動車及び特定の自動車部品の輸入が**引き続き米国の国家安全保障を損なう脅威となっておりと判断**し、関税を課して、かかる輸入が国家安全保障を損なう脅威とならないよう、自動車及び特定の自動車部品の輸入を調整することが必要かつ適切と考える。
- **2025年4月3日東部夏時間午前12時1分以降、自動車については同日、自動車部品については5月3日東部夏時間午前12時1分より、その他の関税に加えて25%の関税を賦課。**
※追加関税賦課後の関税率は、27.5%（従来の関税率2.5% + 追加関税25%）
- **USMCA**に基づく優遇関税の適用対象となる**自動車**については、**非米国製部品の価値にのみに関税を適用**。**USMCA**に基づく優遇措置の対象となる**自動車部品**については、商務長官が、非米国製コンテンツの価値のみに当該関税を適用するプロセスを確立し、**官報に通知を公表するまでの間は適用されない**。
- この布告の日付から90日以内に、商務長官は、当該関税の対象範囲に追加の自動車部品品目を加えるための手続きを確立するものとする。



米国の自動車関税引き上げによる影響

- ① 自動車メーカーの関税コスト負担
- ② 値上げした場合は、米国市場の縮小、日本からの輸出台数減による国内経済への影響

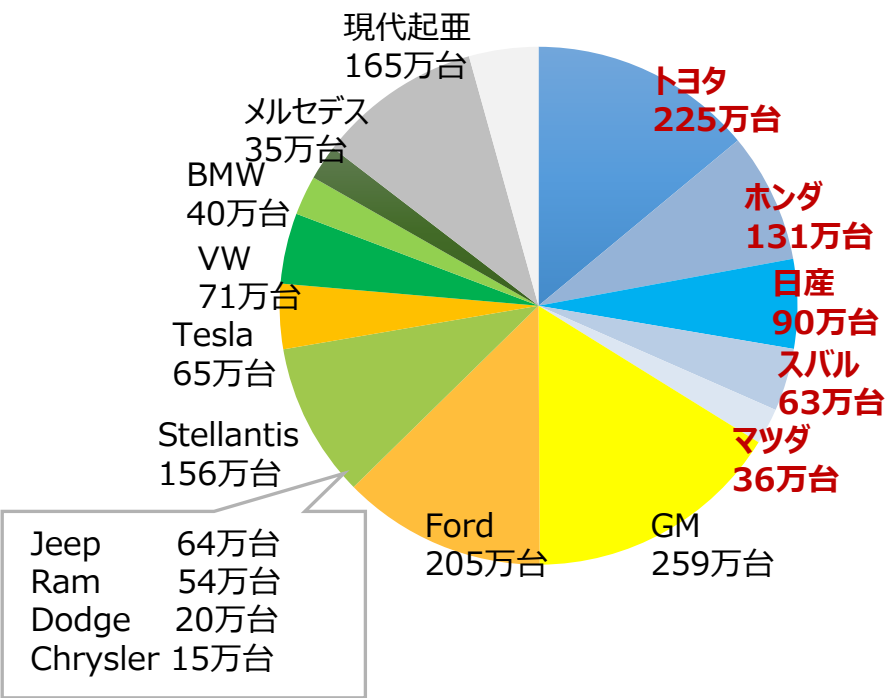


※輸出額は、貿易統計（Global Trade Atlas）に基づく米国の輸入額
※カナダ・メキシコからの日系の輸出台数・輸出額は個社からの聞き取り

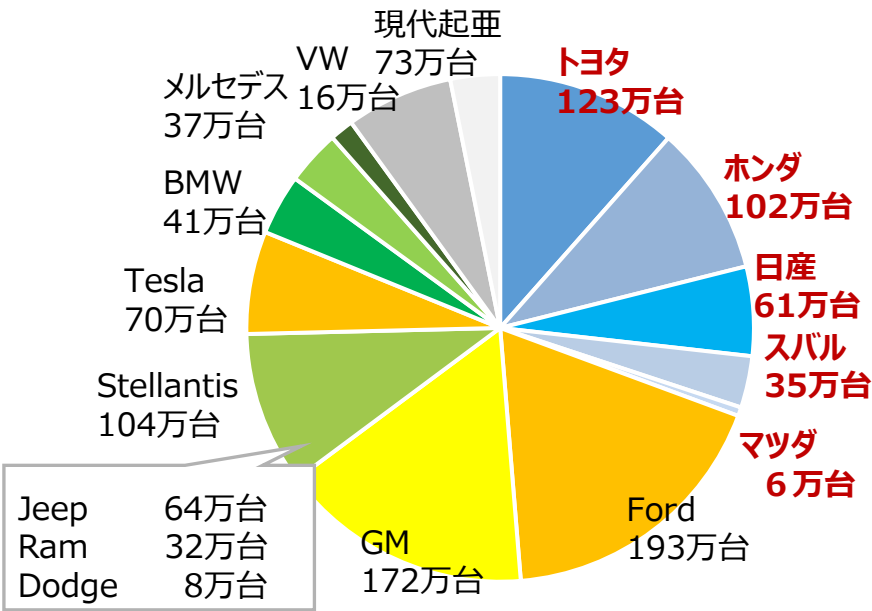
米国における自動車（商用車含む）の販売・生産（自動車メーカー別）

- 23年米国での販売台数は**1,613万台**。うち**日本車の販売台数は557万台**。
- 23年米国での生産台数**1,066万台**（米国から他国への輸出含む）。うち**日本車の生産台数は328万台で約3割**。

●販売（2023）：約1,613万台
うち日本車販売台数 557万台（約35%）



●生産（2023）：約1,066万台
うち日本車生産台数 328万台（約31%）



4/7 古賀経産副大臣の群馬訪問

- 窓口で相談を待つだけでなく、こちらから声がけし、現場の声を積極的に拾う「プッシュ型の影響把握」をただちに開始。
- 4/7には古賀副大臣が群馬を訪問し、現地の自動車メーカーやサプライヤーと直接意見交換。これを皮切りとして、大臣以下政務、事務方幹部一体となって、切れ目なく取組を進める。

＜古賀副大臣の群馬訪問 結果概要＞

訪問日時 : 4月7日（月）
訪問・意見交換先 : 自動車メーカー 1社（株式会社SUBARU）
自動車サプライヤー 計6社

企業からの主なご意見

- ・現時点では、どのような影響が出るかまだよくわからないが、今後の先行きが見えず大変に不安。相談窓口はありがたい。政府には引き続き、迅速・きめ細かな情報発信をしてもらいたい。
- ・仮に今後発注が減少した場合の資金繰りや雇用維持への不安が非常に大きい。
- ・リスクに強くなるためにも、自動車以外の分野への進出など経営の高度化が重要。設備投資など前向きな取組を応援してもらいたい。

＜スバルとの意見交換＞



＜池田製作所との意見交換＞



＜サプライヤーとの車座＞



4/10 加藤経産政務官の広島訪問

- 現場の声を積極的に拾う「プッシュ型の影響把握」として、4/7の古賀副大臣が群馬を訪問に続き、4/10には加藤政務官が広島を訪問し、現地の自動車メーカーやサプライヤーと直接意見交換。

<加藤政務官の広島訪問 結果概要>

訪問日時 : 4月10日 (木)
訪問・意見交換先 : 自動車メーカー 1社 (マツダ株式会社)
自動車サプライヤー 計7社

企業からの主な御意見

- ・ 関税の影響がどうなるか心配。政府として影響をどのように考えるか発信があると対応がとりやすい。
- ・ 雇用を守るための取組が必要。資金繰り支援は使いやすいものだとい。
- ・ 他業種との連携の支援など、新しい取組を伴走してくれる取組があるとありがたい。
- ・ メキシコにも拠点があり、関税影響がある中で海外拠点の維持のためにどうするか、というのも懸念。

<サプライヤーとの車座>



<マツダとの意見交換>



<デルタ工業の工場視察>



現場の声（自動車部品メーカー）

- 足下では、現時点では直接的な影響はまだ多くはないが、将来の不安の声は大きい。
- 他方、多くの企業は、今後の先行き次第では、米国向け販売減や値下げ圧力、受注減、資金繰り悪化、雇用への影響を懸念しており、動向を注視。
- 先行き不透明感から、投資計画や事業ポートフォリオの見直す動きあり。
- 国内対策として、資金繰り支援、販路拡大支援、国内需要対策等の要望の声あり。

【懸念・要望】

- ・ 発注元の状況を注視。現時点では発注減等の明確な影響は生じていない。
- ・ 対米輸出品は代替困難のため現時点で受注減は見込んでいないが、今後の値下げ圧力を懸念。
- ・ （減産等により）雇用の過剰が出てくれば、派遣切りなどが起こりうる。最悪の場合には早期退職等に取り組まなければならないか。
- ・ 計画している設備投資や賃上げの実施を懸念。
- ・ 取引先との価格転嫁交渉を開始しているが先行き不透明。守りを固めつつ、新事業・技術の開発にも取り組みたい。
- ・ 今後、資金繰りの支援や新分野進出への補助をお願いしたい。
- ・ 欧州等への販路拡大を検討しており支援を要望。
- ・ 現状が続くと国内の生産減少に繋がる恐れがあり、自動車の国内需要を増やす取組をしていただきたい。

米国の関税措置に関する第一次提言 ～我が国産業と雇用、国民の暮らしを守り抜く～

令和7年4月22日
自由民主党政務調査会

- ・一方的な関税措置をとるべきでないと申し入れてきたにもかかわらず、今回の措置を発動したことは、極めて遺憾。
- ・米国との交渉を通じて関税措置の見直しを強く求めるとともに、あらゆる事態に対応し得る国内対策を先手先手で講じていくことが不可欠。
- ・自由民主党は、国民の暮らしに責任を持つ政党として、この難局を乗り越えるべく全力を尽くす。我が国産業と雇用、国民の暮らしを守り未来を切り拓くべく、政府に対して以下の第一次提言を行う。

1. 米国に対する外交的働きかけの強化

- ・あらゆる外交手段を駆使し、守るべきは守る、攻めるべきは攻めるという強い姿勢で、政府間の協議を迅速かつ重層的に展開。
- ・日米首脳間の信頼関係を土台としつつ、閣僚レベルにおける継続的対話、業界団体との協調、シンクタンクや米国議会とのパイプも活用し、関税措置の実質的見直しに向けた主張を展開。

2. 産業・雇用・国民の暮らしの下支えと国内経済の強化 5本柱

- ・動き始めている成長と分配の好循環を、国民一人一人が賃金・所得の増加という形で豊かさが実感できるよう、あらゆる施策を前進。
- ・以下の5本柱を通じ、影響を受ける企業や国民の暮らしを守りながら、賃金上昇が物価上昇を安定的に上回る力強い経済を実現。

影響を受ける企業への (1) 資金繰りをはじめとした 支援の強化	(2) 雇用維持と人材育成	国内消費喚起策の (3) 強化と国民の暮らし の下支え	(4) 産業構造の転換と競争 力強化	(5) 協議の状況等に応じた 追加的な対応
○中堅・中小企業への金融支援強化 ○日本公庫のセーフティネット貸付について、外的要因により業況悪化を来している事業者への金利引下げ措置の対象拡大 ○借入金の返済猶予の柔軟な運用など事業継続を下支えする支援策の整備 等	○ハローワーク等における丁寧な相談対応 ○雇用調整助成金をはじめとした雇用関係助成金の手続きの迅速化・活用促進 ○教育訓練給付や中小・中堅企業への訓練経費等の助成の充実・活用 等	○6年度補正や7年度予算の、従来の計画にとられない柔軟かつ早期の執行 ○自動車関税による影響を見極めた上で、必要に応じ、国内需要対策のための効果的な施策 ○夏まで毎月、政府備蓄米の売渡の実施 ○ガソリン等について、定額引下げ措置の導入 ○電気・ガスの今後の価格等を見極め、国民生活の実情に寄り添って対応 等	○国内のAI・半導体産業の育成、GX投資の促進 ○革新的新薬の創出・バイオ医薬品等の国内製造体制の推進 ○価格転嫁の徹底等による中小企業の賃上げ原資の確保・拡大 ○新たな基本計画を踏まえつつ、関税措置の影響を受ける農林水産事業者等に対する生産体系等転換支援における優先採択の検討 ○海外向けの事業の多角化や代替市場の獲得促進 等	○国民に丁寧な情報提供を行いつつ、米国との協議の状況や、輸出産業、関連する中小企業や地域経済、国民生活への影響を注視し、躊躇なく追加的に必要な対応を実施

米国の関税措置に関する第一次提言（令和7年4月22日）【関係箇所抜粋】

【はじめに】

いま、我が国は国際経済の大きな転換点に直面している。

米国が発動した関税措置は、単なる通商上の摩擦にとどまらず、これまで国際社会が培ってきた自由で公正な経済秩序の在り方を根本から変容させかねないものである。日米関係は、長年にわたり対話と信頼を土台として築かれてきたが、我が国が一方的な関税措置をとるべきでないと申し入れてきたにもかかわらず、今回の措置を発動したことは、そうした関係にも影響を与えかねない重大局面であり、極めて遺憾である。

米国が講じた一連の関税措置は、自動車、電子部品、機械、鉄鋼など、我が国の主要な輸出産業に影響を及ぼすおそれがあり、関連する中小企業や地域経済、さらには国民生活全体にも悪影響が波及することが懸念される。このような状況から一刻も早く脱却するためには、米国との交渉を通じて関税措置の見直しを強く求めるとともに、あらゆる事態に対応し得る国内対策を先手先手で講じていくことが不可欠である。

【提言】

1. 米国に対する外交的働きかけの強化

米国による関税措置について、日本を除外対象とするよう、あらゆる外交手段を駆使し、守るべきは守る、攻めるべきは攻めるという強い姿勢で、政府間の協議を迅速かつ重層的に展開すること。とりわけ、日米首脳間の信頼関係を土台としつつ、閣僚レベルにおける継続的対話、業界団体との協調、シンクタンクや米国議会とのパイプも活用し、関税措置の実質的見直しに向けた主張を展開すること。

2. 産業・雇用・国民の暮らしの下支えと国内経済の強化

動き始めている成長と分配の好循環を、国民一人一人が実際の賃金・所得の増加という形で豊かさが実感できるよう、あらゆる施策を前進させなければならない。以下の5本柱を通じ、影響を受ける企業や国民の暮らしを守りながら、賃金上昇が物価上昇を安定的に上回る力強い経済を実現していくべきである。

（1）影響を受ける企業への資金繰りをはじめとした支援の強化

（略）

「ミカタプロジェクト」を強力に推進し、中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対する経営アドバイスや施策紹介などを行うとともに、新事業への進出等に向けた設備導入や省力化投資への補助などの支援に円滑につなげる。さらに、今後の関税措置による影響を精査した上で、中小企業が抱える様々な経営課題に対応する相談体制や伴走支援の枠組みも活用しつつ、必要な予算を確保しながら、必要に応じて、自動車部品サプライヤー以外の業種に対する伴走支援を拡充し、適切な支援につなげる。

（略）

（3）国内消費喚起策の強化と国民の暮らしの下支え

外需の停滞を補うため、国内消費を喚起する施策を強化すること。

（略）

自動車関税による影響を見極めた上で、必要に応じ、国内需要対策のための効果的な施策を講ずること。また、今回の関税措置が我が国の物価等に与える影響が不透明であることを踏まえ、物価高対策にも万全を期すこと。

（略）

基本方針

- 米国の関税措置が、相互関税の一部につき適用を一時停止したとはいえ、自動車産業を始めとする我が国の産業・経済、そして、世界経済に大きな影響を及ぼしかねないことに変わりはない。
- 引き続き、一連の関税措置の見直しを強く求めるとともに、国内産業・経済への影響を把握・分析しつつ、資金繰り支援など必要な支援に万全を期す。
- 米国との協議の状況や、関税措置による輸出産業、関連する中小企業や地域経済、さらには国民生活への影響をよく注視し、躊躇なく追加的に必要な対応を行っていく。

緊急対応策

(1) 相談体制の整備

- JETROに加えて日本政策金融公庫等（以下「公庫等」という。）など全国約1,000カ所に特別相談窓口を設置し、事業者の相談にきめ細かく対応
- プッシュ型の支援ができるよう省庁の地方支分部局や関連団体に相談窓口等の体制を整備
- ホームページ等を通じた正確、迅速かつ丁寧な情報提供

(2) 影響を受ける企業への資金繰りを始めとした支援の強化

- 公庫等のセーフティネット貸付の利用要件緩和
※ 関税措置による影響拡大等が見込まれる場合、状況をよく見極めた上で、5月以降適切なタイミングから、外的要因で業績悪化を来している事業者への金利目下引下げの対象拡大の実施を検討
- 公庫等のオンライン手続の周知・広報等により、融資申込から送金までの手続を迅速化
- 影響を受ける業種へのセーフティネット保証制度の適用や資本性劣後ローンの活用促進により、民間金融機関による支援を拡大
- 官民金融機関に対し、相談窓口の設置・運営等も通じた事業者の状況把握や、既住債務の返済猶予や条件変更等を含めたより一層のきめ細やかな資金繰り支援の徹底を要請。貸付条件の変更状況等に係る報告徴求・公表の頻度を強化
- 金融庁での専用相談ダイヤルの早急な開設
- 国際協力銀行の融資を通じた日本企業の海外事業支援
- 日本貿易保険を通じて、資金繰りの悪化した海外子会社に対する運転資金の融資等に対して保険を付保。関税措置に起因する損失が保険金支払事由と認められる場合は輸出保険でカバー
- 「ミカタプロジェクト」の強力な推進
➢ 中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対する経営アドバイスや施設紹介、新事業への進出等に向けた設備導入や省力化投資への補助などの支援
➢ 今後の関税措置による影響を精査した上で、必要に応じて、自動車部品サプライヤー以外の業種に対する伴走支援を拡充
- 6年度補正予算に盛り込んだ重点支援地方交付金を活用した電力・ガス料金の支援
- 納税猶予の柔軟な運用

(3) 雇用維持と人材育成

- 以下の施策により、雇用の不安定化を防ぐとともに、リ・スキリングの推進等により構造転換期における労働移動を適切に支援
➢ 全国の労働局・ハローワーク等における丁寧な相談対応
➢ 雇用調整助成金等の雇用関係の助成金の手続の迅速化・活用促進により、短時間勤務や研修制度と併せた柔軟な支援を実施
※ 今後の雇用の状況をよく把握し、必要が生じた場合には、適用要件の緩和など迅速な支援が受けられる措置を検討
➢ 教育訓練給付の給付率引上げ（6年10月）
➢ 教育訓練休職給付金の創設（7年10月）
➢ 教育訓練給付や中小・中堅企業への訓練経費等の助成の充実・活用

(4) 国内消費喚起策の強化と国民の暮らしの下支え

- 6年度補正予算や7年度予算に盛り込んだ施策の柔軟かつ早期の執行。以下の多面的な政策を通じ家計の可処分所得を拡大
➢ 1.2兆円の所得税減税や大学生年代の子の特定扶養控除の年収要件の引上げ
➢ 世帯当たり3万円の低所得者世帯への給付措置
➢ 重点支援地方交付金を活用した地域商品券などの消費下支え、観光需要喚起策（「地域観光魅力向上キャンペーン」等）の展開
➢ 7年度から拡充した高校・大学の無償化や育児休業給付等による教育・育児費用の軽減
➢ 住宅購入等支援（子育てグリーン住宅支援事業）等
※ 自動車関税による影響を見極め、必要に応じて国内需要対策のための効果的な施策を講ずることを検討
- 関税措置が我が国の物価等に与える影響が不透明であることを踏まえ、以下のように物価高対策にも万全を期す
➢ 夏まで毎月、政府備蓄米の売渡を実施。必要ならば、更なる対応策を躊躇なく講ずることができるよう検討
➢ 「ガソリンの暫定税率」について結論を得て実施するまでの間、現行の燃料油価格激変緩和対策事業を組み直し、定額の引下げ措置（ガソリン・軽油10円、重油・灯油5円、航空機燃料4円）を5月22日から段階的に実施
➢ 電力使用量の増加する7・8・9月の3か月について、電気・ガス料金支援を実施（5月中旬に詳細決定）

(5) 産業構造の転換と競争力強化

- ＜重点分野（半導体・蓄電池・医薬品・農産品等）＞
■国内投資や輸出を促進する補助制度・戦略分野国内生産促進税制や、経済安全保障分野での研究開発税制を活用し、戦略産業の育成を推進
■AI・半導体産業基盤強化フレームに基づき、先端・次世代半導体の国内生産拠点の整備や研究開発支援を着実に実施
＜GX分野＞
■以下の施策により、脱炭素化とエネルギー供給の強靱化を図りつつ、国内におけるGX投資を促進
➢ 鉄鋼分野等の多排吐製造業の大規模製造プロセス転換の推進
➢ 蓄電池・ペロブスカイト太陽電池、浮体式洋上風力などの国内製造サプライチェーン構築、企業の省エネ設備投資・省エネ診断の推進
➢ 大企業等と連携したスタートアップの実用化投資の推進
➢ 再エネ・原子力の最大限の活用に向けた投資等の着実な推進 等
- ＜医薬品分野＞
■創薬エコシステムの構築を進め、優れた創薬シーズを基にしたスタートアップの創出を促進し、革新的新薬を生み出すための民間投資を呼び込む体制を強化
■バイオ医薬品等の国内製造体制の整備を推進
＜中小企業支援＞
■下請法等改正法案の早期成立による価格競争対策の徹底
■関税措置による影響を受ける中小企業に対し、「ものづくり補助金」や「新事業進出補助金」その他の中小企業の生産性向上に係るより幅広い補助金においても優先採択を実施
＜農林水産分野＞
■関税措置による影響を受ける農林水産事業者・食品事業者等に対して、新たな基本計画に基づく施策の方向性を踏まえ、生産体系等の転換に係る支援における優先採択を実施
＜多角化・新規規程開拓＞
■多角化や新規規程開拓（6年度補正予算等に盛り込んだグローバル・サウス諸国における実証事業等への支援、JETRO等を通じた中堅・中小企業の海外展開支援、農林水産事業者・食品事業者等の輸出支援）を通じ、事業の多角化や代替市場の獲得を促進

米国関税措置を受けた緊急対応パッケージ（令和7年4月25日）【関係箇所抜粋】

1. 基本方針

米国の関税措置が、相互関税の一部につき適用を一時停止したとはいえ、自動車産業を始めとする我が国の産業・経済、そして、世界経済に大きな影響を及ぼしかねないことに変わりはない。引き続き、一連の関税措置の見直しを強く求めるとともに、国内産業・経済への影響を把握・分析しつつ、資金繰り支援など必要な支援に万全を期す。

米国との協議の状況や、関税措置による輸出産業、関連する中小企業や地域経済、さらには国民生活への影響をよく注視し、躊躇なく追加的に必要な対応を行っていく。

2. 緊急対応策

(略)

(2) 影響を受ける企業への資金繰りを始めとした支援の強化

(略)

「ミカタプロジェクト」を強力に推進し、中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対する経営アドバイスや施策紹介などを行うとともに、新事業への進出等に向けた設備導入や省力化投資への補助などの支援に円滑につなげる。さらに、今後の関税措置による影響を精査した上で、中小企業が抱える様々な経営課題に対応する相談体制や伴走支援の枠組みも活用しつつ、必要な予算を確保しながら、必要に応じて、自動車部品サプライヤー以外の業種に対する伴走支援を拡充し、適切な支援につなげる。

(略)

(4) 国内消費喚起策の強化と国民の暮らしの下支え

昨年¹の経済対策に基づく令和6年度補正予算や、令和7年度予算に盛り込んだ施策について、今般の関税措置という新たな状況も踏まえ、従来の計画にとらわれず、柔軟かつ早期の執行に取り組む。特に、世帯当たり3万円の低所得者世帯への給付措置、住宅購入等支援（子育てグリーン住宅支援事業）、重点支援地方交付金を活用した地域商品券などの消費下支え、観光需要喚起策（「地域観光魅力向上キャンペーン」等）の展開、令和7年度から拡充した高校・大学の無償化や育児休業給付等による教育・育児費用の軽減、令和7年度税制改正に盛り込んだ1.2兆円の所得税減税や大学生年代の子の特定扶養控除の年収要件の引上げなど、多面的な政策を通じて、家計の可処分所得を拡大する。

自動車関税による影響を見極めた上で、必要に応じ国内需要対策のための効果的な施策を講ずることを検討する。

(略)