

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング ご説明資料

2025年8月27日
日本自動車輸入組合（JAIA）

1. JAIAの概要

我が国のモータリゼーションの健全な発展と自動車輸入貿易の健全な発展に寄与

2. ユーザー負担の抜本的軽減（環境性能割の廃止）

消費税率引き上げ、環境性能割導入のタイミングで新規登録台数が激減

3. BEVの販売動向と課題へのJAIAの取り組み

カーボンニュートラルを実現するため、政府の政策と一体となり活動

JAIA会員は政府の目標達成に向け努力しているが、目標達成にはさらなる普及促進が必要

電動車の販売が失速すれば、充電インフラ整備も失速。両輪で進めていく必要

4. 2026年度税制改正要望

自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している

ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、自動車税環境性能割を廃止し、

取得時の負担軽減を行うことが肝要

保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への過度な税負担は避ける制度設計を要望

1. 自動車税環境性能割の廃止、取得時の課税負担軽減

2. 自動車重量税の廃止、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）の廃止

3. 自動車税種別割の更なる引き下げ

4. 自動車税種別割の初年度月割課税の廃止

1. JAIAの概要

- 日本で自動車の輸入が自由化された1965年（昭和40年）に、輸出入取引法に基づく非営利法人として設立。
- 海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターと賛助会員で構成。
- 我が国自動車市場に関わる諸制度と海外諸国との国際的調和等を目指して事業活動に取り組み、我が国のモータリゼーションの健全な発展と自動車の輸入貿易の健全な発展に寄与するよう努めている。

名 称：日本自動車輸入組合（JAIA：Japan Automobile Importers Association）

所 在 地：〒105-0014 東京都港区芝3-1-15 芝ボートビル5階

根 拠 法：輸出入取引法

設 立：1965年11月1日

代 表 者：理事長 ゲルティンガー 剛

（メルセデス・ベンツ日本合同会社 会長）

会 員：四輪27社、二輪12社（2025年7月末現在）

賛助会員：充電・充填インフラ関連14社、バッテリー・リサイクル関連4社、
整備人材関連1社（2025年7月末現在）



理事長 ゲルティンガー 剛

■ 会員企業 四輪27社*

	会員名
1.	ASF株式会社
2.	Aston Martin Japan 合同会社
3.	ビー・エム・ダブリュー株式会社
4.	BYD Auto Japan株式会社
5.	BYD JAPAN株式会社
6.	株式会社キャロッセ
7.	Ferrari Japan株式会社
8.	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社
9.	本田技研工業株式会社
10.	Hyundai Mobility Japan株式会社
11.	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社
12.	エルシーアイ株式会社
13.	マセラティ ジャパン株式会社
14.	マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd.
15.	メルセデス・ベンツ日本合同会社
16.	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社
17.	ピーシーアイ株式会社
18.	ポルシェジャパン株式会社
19.	ルノー・ジャポン株式会社
20.	株式会社RTC
21.	スカニアジャパン株式会社
22.	Stellantisジャパン株式会社
23.	Tesla Japan合同会社
24.	トヨタ自動車株式会社
25.	UDトラックス株式会社
26.	フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社
27.	ボルボ・カー・ジャパン株式会社

■ 会員企業 二輪12社*

	会員名
1.	ビー・エム・ダブリュー株式会社
2.	BRPジャパン株式会社
3.	ドゥカティ ジャパン株式会社
4.	ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社
5.	株式会社カワサキモータースジャパン
6.	KTM Japan株式会社
7.	キムコジャパン株式会社
8.	ピーシーアイ株式会社
9.	ピアジジオ グループ ジャパン株式会社
10.	株式会社プロト
11.	ポラリス ジャパン株式会社
12.	トライアンフ モーターサイクルズ ジャパン株式会社

*2025年7月末現在

■ 充電・充填インフラ関連14社*

	会員名
1.	ABB株式会社
2.	ベルエナジー株式会社
3.	株式会社e-Mobility Power
4.	株式会社エネゲート
5.	ENEOS 株式会社
6.	株式会社ファム
7.	岩谷産業株式会社
8.	ニチコン株式会社
9.	日東工業株式会社
10.	株式会社プラゴ
11.	株式会社パワーエックス
12.	株式会社東光高岳
13.	Terra Charge 株式会社
14.	ユビ電株式会社

■ バッテリー・リサイクル関連4社*

	会員名
1.	DOWAエコシステム株式会社
2.	JFEエンジニアリング株式会社
3.	株式会社JOH
4.	オオノ開発株式会社

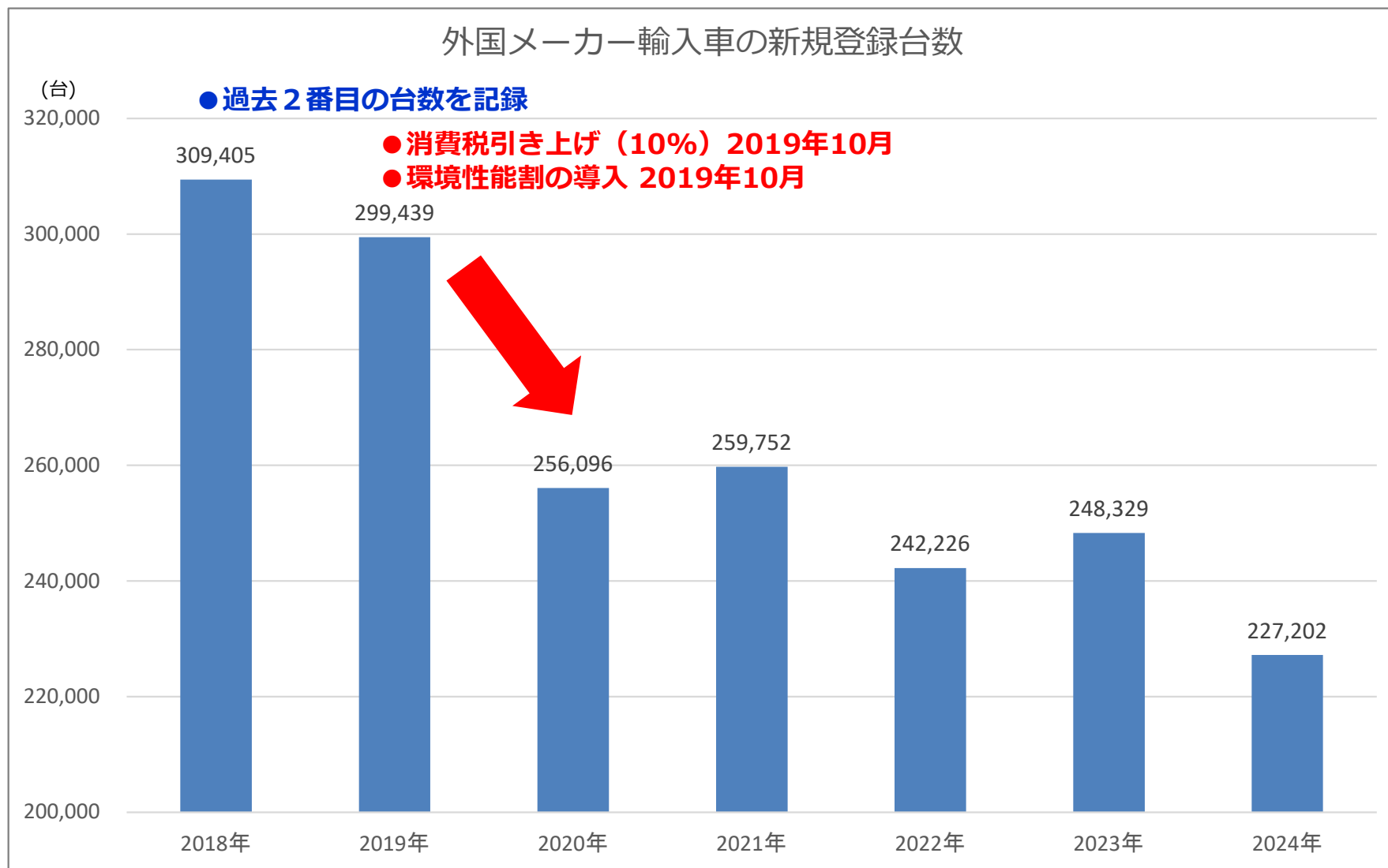
■ 整備人材関連1社*

	会員名
1.	在日ドイツ商工会議所

*2025年7月末現在

2. ユーザー負担の抜本的軽減（環境性能割の廃止）

外国メーカー輸入車の新規登録台数推移



参考：外国メーカー輸入車の新規登録台数は、1996年に過去最高の324,973台を記録。
一方で、1997年4月に消費税引き上げ (5%) があった後、1998年には245,175台とピーク時から約25%減少。2024年には227,202台とピーク時から約30%減少。

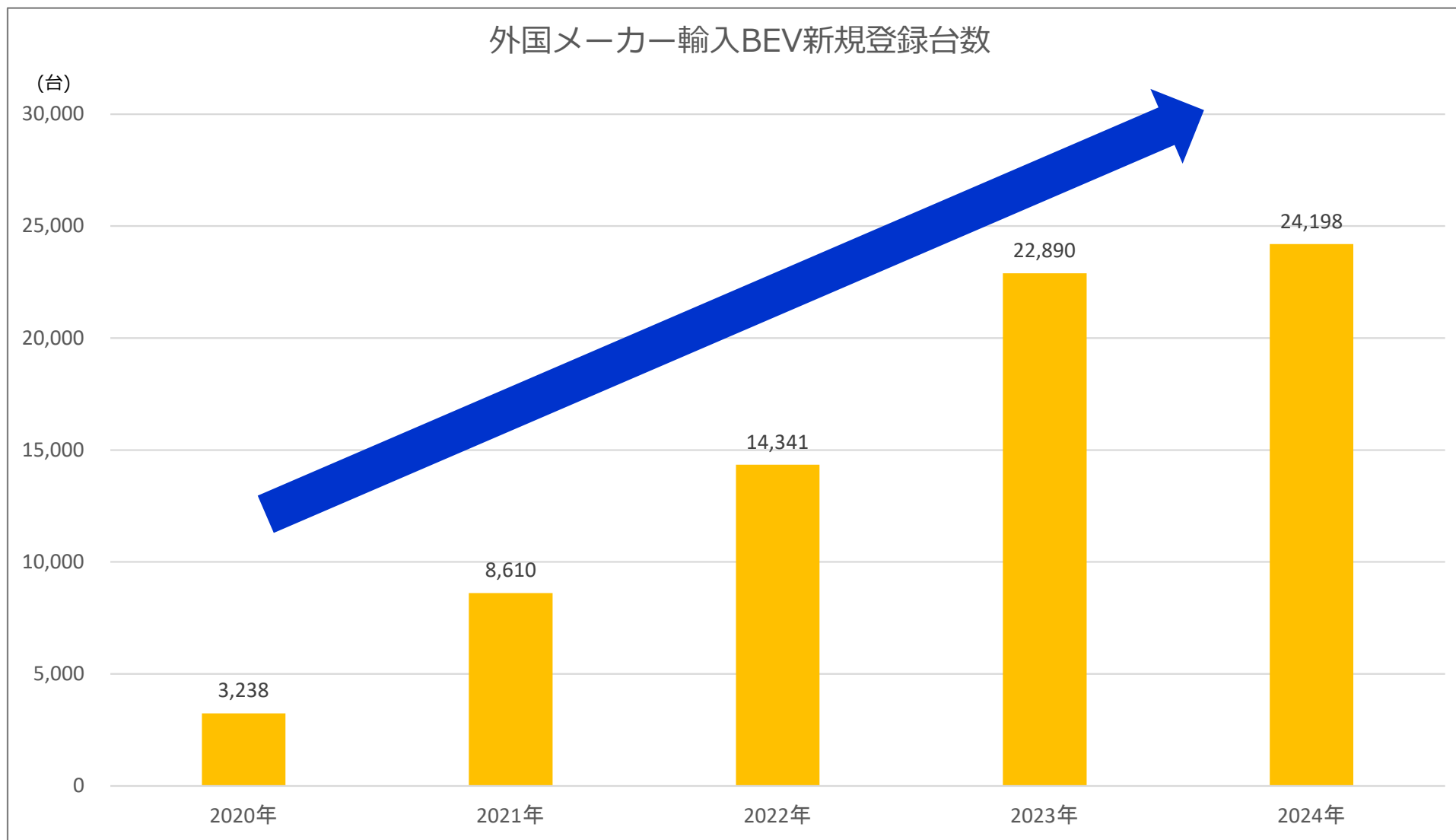
消費税率引き上げ、環境性能割導入のタイミングで新規登録台数が激減

■ 要望のポイント

- 令和7（2025）年度税制改正大綱において、「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年度税制改正にて結論を得る」こと等が発表されました。
- 自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している。今後この税制大綱の方針に基づき、ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、**自動車税環境性能割を廃止し、取得時の負担軽減を行うことが肝要**です。
- 一方で、日本の電気自動車（EV）等の普及は現時点では低水準であり、これからカーボンニュートラル実現に貢献する電動車の普及を加速する必要がある中で、ユーザーの負担増につながる制度改正は避けるべきであり、BEV、PHEV、FCVなど、電動車の普及を加速させる為の税制改正の検討を要望致します。
- 特に、保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への過度な税負担は避ける制度設計を要望致します。
また、新たな制度が施行されるまでの間は、現行のエコカー減税及びグリーン化特例の継続を要望します。

3. BEVの販売動向と課題へのJAIAの取り組み

外国メーカー輸入車BEVの新規登録台数推移



参考：外国メーカー輸入BEVラインナップ数

2020年：10ブランド 20モデル、2024年：22ブランド 173モデル

外国メーカーがラインナップを充実し認知向上を図り、政府側ご支援の税インセンティブと補助金効果もあり、充電インフラ環境の改善に伴い、堅調に推移 11

■ 2020年度にJAIAが実施したアンケート結果 *1

- (1) 輸入EV/PHEVに対するユーザー認知が十分でない
- (2) 特定のユーザー層への偏りが見られる
- (3) 充電インフラが充実していないことによるユーザー不安が生じている

*1 調査期間：2020年9月10日～9月23日
対象：EV/PHEV/HEV/ICEユーザー
サンプル数：1,132

■ 2024年度にJAIAが実施したアンケート結果 *2

- (1) EVを購入しない理由として、全体の4割以上の方が「車両価格が高いから」
- (2) 電動車ユーザーの約8割が、「政府の支援が電動車購入の後押しになった」

*2 調査期間：2024年9月27日～10月8日
対象：EV/PHEV/HEV/ICEユーザー
サンプル数：989

日本自動車輸入組合(JAIA)は、2021年より輸入電動車普及促進のプラットフォームとして活動し、輸入電動車の認知向上に向けたイベントを開催しています。

2021年は東京、2022年は大阪、2023年は神戸でイベントを開催し、2024年は東京・丸の内エリアで開催しました。

■ 2021年「輸入電動車促進イベント」概要

2021年1月18日の菅内閣総理大臣施政方針演説でのグリーン成長戦略実現によるグリーン社会を実現する方針が示された。同年6月10日に「輸入電動車普及促進イベント」を開催。

場所：大手町三井ホール

内容：最新の輸入電動車のラインナップの展示

主催：日本自動車輸入組合（JAIA）

後援：経済産業省、国土交通省、環境省



フォトセッション

■ 2024年「カーボンニュートラル促進イベント in 東京」概要

場所：東京・丸の内エリア

内容：最新の輸入電動車のラインナップの展示、トークセッション、輸入電動車同乗試乗会

主催：日本自動車輸入組合 (JAIA)

共催：日刊自動車新聞社

後援：経済産業省、国土交通省、環境省、東京都、千代田区、日本自動車会議所、日本自動車工業会、
日本自動車販売協会連合会、2025年日本国際博覧会協会、日本貿易会



テープカット・フォトセッション
JAIA理事長・副理事長・理事、
三省庁(METI、MLIT、MOE)、東京都、
共済・後援団体、在京大使館の皆さま



「行幸通り」での展示風景



トークセッション開催の様子
経済産業省、国土交通省、東京都、
充電インフラ事業者等が登壇



日本国際博覧会公式キャラクター
「ミャクミャク」も開会式典に来場



大阪・関西万博が発信する脱炭素・
資源循環の取り組みを紹介

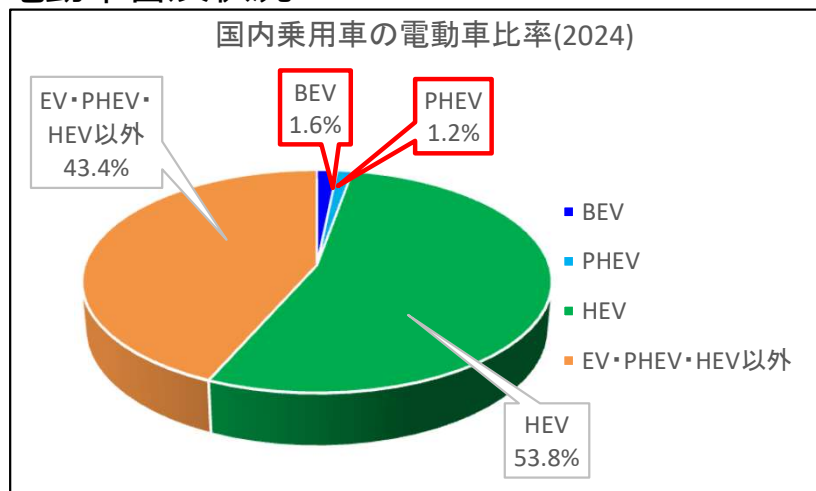
カーボンニュートラルを実現するため、政府の政策と一体となり活動

■政府の電動車普及目標

新車販売目標(乗用車)			出典
年	種別	割合	
2030	BEV/PHEV	20～30%	次世代自動車戦略(2010.4.12)
	FCV	～3%	
	HEV	30～40%	
2035	電動車	100%	グリーン成長戦略(2021.6.18)

- 政府の電動車普及目標が設定されており、JAIA会員は目標達成に向け努力している
- なお、2030年度燃費基準*の前提としては、2030年時点の電動車普及割合が定められている

■電動車普及状況



- 2024年時点では、BEVとPHEVあわせて2.8%の普及状況

*2030年度燃費基準（乗用車）

出展：令和元年6月25日 総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ（乗用車燃費基準等）

- ・ 新燃費基準は、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車を新たに対象とし、その普及を見込むなど、極めて野心的な燃費向上の努力を製造事業者等に求めることになる。
- ・ 2030年に新車販売台数に占める割合を、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車については20%、クリーンディーゼル自動車については5%となるよう設定した。

電動化目標達成には、さらなる普及促進が必要

- 電動化に関する技術課題（充電インフラ関連）について、解決に向けた要望活動をJAIAとして行っており、進捗状況は以下の通り

① 現状の基礎充電がまだ十分であるとは言えないことから、集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設を充実

- ⇒ 令和6年度から、既存・新築マンションや工場・事務所・駐車場に設置する基礎充電も補助金対象。
- ⇒ マンション専用の急速充電器を設置したり、SSに急速充電器を設置する動きもあり。
- ⇒ 東京都は2025年から、一定程度を超える規模の駐車場を持つ都内新築建物について、充電器の整備を義務化。

② 郊外では戸建てユーザーが主体となるものの、現状普通充電器設置にあたっての補助が無いことから、一戸建て住宅を含む基礎充電設備への補助を充実

- ⇒ 東京都は戸建てへの充電器設置補助を行っており、2025年から、駐車場を有する新築戸建てへ、充電器設置のための配管の敷設を義務化。

③ 進捗している、6kWを超える普通充電器などへの補助金の拡充の早期実現

- ⇒ 2024年2月、AC用普通充電器の認証基準が改訂され、出力の上限を6kWから10kWに引き上げ。

④ 高電圧化等に向けた制度的な規制緩和の早期実現（自家用電気工作物に加えて一般用電気工作物への規制緩和）およびそれに対応した商業施設等に設置する充電器に対する補助金の拡充

- ⇒ METIは2024年10月、高圧受電する急速充電器に関し、DC1,500Vまでの高電圧出力を可能とするため、電気技術基準の解釈を改正し、2024年10月公開。
- ⇒ 東光高岳が400kWクラス急速充電器を2025秋に高速道路他に配備開始。

⑤ 公道への充電器の設置促進を支援

- ⇒ 横浜市の公道急速充電実証実験施設の全て（しらとり台、センター北、みなとみらい）が2024年4月から事業化。
- ⇒ 東京都は芝公園、代官山、信濃町に加え2024年8月、東京駅南口と芝増上寺裏に増設。

⑥ 経路充電としての高速道路等における充電渋滞等解消 （例：インターチェンジ付近の高速道路外の充電器の積極的活用）

- ⇒ 政府は従来の90kW以下から、令和6年度より150kW以上も対象とし補助金上限額を引き上げ。
- ⇒ e-Mobility Powerは2021年より、高速道路のSA/PAの急速充電器を多口化・大容量化。
- ⇒ 経済産業省、国土交通省、NEXCO3社は2023年12月、高速道路一時退出を実現するための初回対応案を説明。
- ⇒ NEXCO中日本は2024年4月、岐阜県内の道の駅で充電のための一時退出実証実験を開始。
- ⇒ 2024年11月のJAIAイベントのトークショーで一時退出関連についてMETIよりコメント。

⑦ 依然喫緊の課題である都心におけるタワーパーキングを含む機械式駐車場等駐車場への充電インフラの整備

- ⇒ 国土交通省は2024年6月、マンション標準管理規約を改正し、充電器設置を過半数の普通決議化。
- ⇒ 東京都内の新築マンションは、2025年度からEV充電器の一定規模の設置が都条例により義務化。あわせて、1台以上の駐車場のある戸建てへの充電器設置用配管設置が義務化。
- ⇒ 2025年1月ユビ電が機械式駐車場向けソリューションを発表。

電動車の販売が失速すれば、充電インフラ整備も失速
両輪で進めていく必要がある

■ 要望のポイント

- 令和7（2025）年度税制改正大綱において、「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年度税制改正にて結論を得る」こと等が発表されました。
- 自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している。今後この税制大綱の方針に基づき、ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、自動車税環境性能割を廃止し、取得時の負担軽減を行うことが肝要です。
- 一方で、日本の電気自動車（EV）等の普及は現時点では低水準であり、これからカーボンニュートラル実現に貢献する電動車の普及を加速する必要がある中で、ユーザーの負担増につながる制度改正は避けるべきであり、BEV、PHEV、FCVなど、電動車の普及を加速させる為の税制改正の検討を要望致します。
- 特に、保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への過度な税負担は避ける制度設計を要望致します。
また、新たな制度が施行されるまでの間は、現行のエコカー減税及びグリーン化特例の継続を要望します。

4. 2026年度税制改正要望

■ 要望内容

1. 自動車税環境性能割の廃止、取得時の課税負担軽減

- 消費税率10%の引き上げと同時に自動車取得税が廃止され、取得時点の課税として、自動車税の環境性能割が導入されたが、これは、「自動車取得税の付け替え」そのものであり、単に代替財源確保を目的に課税を行うことは不合理である。
- 環境性能割の導入により、消費税との二重課税は解消しておらず、依然として自動車関係諸税の複雑さが継続している。
本来であれば、取得時課税は消費税のみとすべきである。

2. 自動車重量税の廃止、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）の廃止

- 自動車の保有段階では自動車税との二重課税でもあり、ユーザー負担の軽減、簡素化の観点から廃止を含めた抜本的な見直しを行うことが必要。
- 自動車重量税は一般財源化されており、すでに課税根拠を喪失している。道路等のインフラ整備のための財源は一般財源全般に求めるべきであり、ユーザーに過重な負担を求めるべきではない。

3. 自動車税種別割の更なる引き下げ

- 登録車への課税は、現行の軽自動車税程度の水準へ比例的に引き下げる必要あり。
- 日本の登録車の自動車関係諸税への負担は、国際的水準まで下げるべきである。

4. 自動車税種別割の初年度月割課税の廃止

- 自動車取得時の負担軽減と、課税の公平性を確保することが必要。
- 自動車の取得段階では、消費税と自動車税環境性能割といった価格に応じた課税が二種類・二重に課されており、加えてこの自動車税の初年度月割課税により、更に自動車ユーザーに対して複雑かつ過大な負担を強いている。
- 軽自動車税には初年度月割課税が適用されていない。