

令和 3 年度 自動車局税制改正要望の概要

令和 2 年 9 月
国土交通省自動車局

令和3年度自動車局税制改正要望事項

1. エコカー減税等の延長・見直し

〔自動車重量税・自動車税(種別割、環境性能割)・軽自動車税(種別割、環境性能割)〕

平成 31 年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点等を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税の延長
- ② 自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例の延長並びに環境性能割の現行措置の維持及び各税率の適用範囲の見直し

2. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域課題の深刻化等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その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。

3. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長

〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上を図るため、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)に係る自動車重量税の特例措置を3年間及び自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

また、リフト付きバリアフリー車両の空港アクセスバス等に係る特例措置を拡充する。

4. 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バスの車両の取得に係る非課税措置の延長

〔自動車税(環境性能割)〕

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、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)の非課税措置を2年間延長する。

5. 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拡充・延長

〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置及び車線逸脱警報装置を搭載したトラック・バスに係る特例措置を7年間延長する。

また、特例措置の対象に側方衝突警報装置を拡充(3年1年間)する。

6. 中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の延長(中小企業投資促進税制)

〔所得税・法人税・法人住民税・事業税〕【主管:中企庁】

中小企業の設備投資を促進するため、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制度又は税額控除制度について、2年間延長する。

7. 新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた必要の措置

自動車関係業界は、運送収入の大幅な減少など新型コロナウイルス感染症により甚大な影響を受けていることから、税制支援措置を活用した資金繰り対策に資する必要の措置を要望する。

8. その他

(1) 低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長〔固定資産税〕【主管:経産省】

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、燃料電池自動車(FCV)の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準に関する特例措置の適用期限を2年間延長する。

(2) 中小企業経営強化税制の延長

〔所得税、法人税、法人住民税、事業税〕【主管:中企庁】

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却制度又は税額控除制度について、2年間延長する。

(3) 中小企業による経営資源集約化の促進に係る税制措置の創設

〔所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税〕【主管:中企庁】

ウィズコロナ/ポストコロナ社会に向けて、経営資源の集約化を通じて地域経済・雇用を担おうとする中小企業の成長を支援するため、必要な優遇措置を創設する。

自動車関係諸税の見直し(エコカー減税等の延長・見直し(自動車重量税・自動車税・軽自動車税))

平成31年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- 自動車重量税のエコカー減税の延長
- 自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例の延長並びに環境性能割の現行措置の維持及び各税率の適用範囲の見直し

施策の背景

平成31年度与党税制改正大綱（平成30年12月14日 自由民主党・公明党）（抜粋）

- 今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

◎現行制度の概要

自動車重量税〔国税〕

<エコカー減税>

(R1.5～R3.4)

対象車(乗用車の例)	初回車検	2回目車検
電気自動車 等	▲100%	▲100%
R2年度燃費基準+90%達成	▲100%	▲100%
R2年度燃費基準+40%達成	▲100%	
R2年度燃費基準+20%達成	▲50%	
R2年度燃費基準達成	▲25%	

自動車税・軽自動車税 環境性能割〔地方税〕

<環境性能割>

(H31.4～R3.3)

対象車(乗用車の例)	自動車税	軽自動車税
電気自動車 等	非課税	非課税
R2年度燃費基準+20%達成	非課税	非課税
R2年度燃費基準+10%達成	1.0%	非課税
R2年度燃費基準達成	2.0%	1.0%
上記以外	3.0%	2.0%

※令和元年10月1日から令和3年3月31日までに取得した自家用乗用車(軽自動車を含む)については、税率を1%分軽減する。

自動車税・軽自動車税 種別割〔地方税〕

<グリーン化特例>

(H31.4～R3.3)

対象車(乗用車の例)	自動車税	軽自動車税
電気自動車 等	概ね▲75%	概ね▲75%
R2年度燃費基準+30%達成		概ね▲50%
R2年度燃費基準+10%達成	概ね▲50%	概ね▲25%

自動車関係諸税の見直し(自動車関係諸税の課税のあり方の検討)

平成31年度与党税制改正大綱等を踏まえ、以下の方向で所要の見直しを行う。

○ 技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり、高齢者の免許返納の加速、労働人口の減少等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その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。

施策の背景

平成31年度与党税制改正大綱（平成30年12月14日 自由民主党・公明党）（抜粋）

○ 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その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。

バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車重量税、自動車税）

バリアフリー車両に係る自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置を拡充・延長する。

施策の背景

- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現や、2021年（令和3年）の東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとするため、バリアフリー車両の普及を予算措置と併せて加速させていくことが必要である。
- また、空港アクセスバス、観光バス等のリフト付きバリアフリー車両については、通常車両価格より高額であること等によりその普及が低調な状況になっているため、改正バリアフリー法の附帯決議、障害当事者団体及び業界の要望等により、さらなる普及促進やバリアフリー法の基本方針に新たな目標を設定するよう求められている。
- このようなことから、リフト付きバリアフリー車両の空港アクセスバス等に係る特例措置を拡充するとともに、バリアフリー車両に係る特例措置を延長することによって、バリアフリー化を強力に促進する。

●改正バリアフリー法の附帯決議（抜粋）

鉄道のない地方空港の空港アクセスバス路線に重点的にバリアフリー車両の導入が促進されるように必要な措置を検討すること。【衆議院 五、参議院 六】

●障害当事者団体の要望（抜粋）

※自民党ユニバーサル社会推進議連

- ・空港アクセスバス・長距離バス・定期観光バスのバリアフリー化。【DPI日本会議】
- ・観光バス・高速バスのバリアフリー化。【日本身体障害者団体連合会】

●業界団体の要望（抜粋）

- ・バリアフリー対応車への代替を促進するための減税措置の延長。また、リフト付きバス（空港アクセスバス等）に係る減税措置の拡充。【日本バス協会】
- ・バリアフリー車両に対する特例措置の延長。【全国ハイヤー・タクシー連合会】

施策の目標

バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の目標（令和2年度末まで）及び普及状況

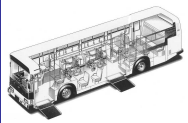
	乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等）		貸切バス（観光バス等）	タクシー
バリアフリー車両	ノンステップバス	リフト付きバス	ノンステップバス・リフト付きバス	福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）含む）
基本方針の目標	約70%	約25%	約2,100台	約44,000台
平成30年度実績	58.8%	5.1%	1,013台	28,602台（12,533台）

※次期目標（令和3年度～令和7年度）は、現行目標値の引き上げ又は据え置きを検討中。また、空港アクセスバス等については、1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのアクセスバス路線の運行等に関して、新たな目標値を設定予定。

要望の概要

○要望内容：バリアフリー車両に係る特例措置を拡充・延長する。

○要望期間：自動車重量税は令和3年4月1日～令和6年3月31日、自動車税（環境性能割）は令和3年4月1日～令和5年3月31日

措置対象	ノンステップバス （構造・設備基準に適合した車両）	リフト付きバス（乗車定員30人以上） （構造・設備基準に適合した車両）	リフト付きバス（乗車定員30人未満） （構造・設備基準に適合した車両）	ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー） （バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両）
税目				
自動車重量税	初回分を免税 ⇒ 延長	初回分を免税 ⇒ 拡充・延長	初回分を免税 ⇒ 拡充・延長	初回分を免税 ⇒ 延長
自動車税（環境性能割）	取得価額から1,000万円を控除 ⇒ 延長	取得価額から650万円を控除 ⇒ 拡充（控除額の引き上げ）・延長	取得価額から200万円を控除 ⇒ 拡充（控除額の引き上げ）・延長	取得価額から100万円を控除 ⇒ 延長

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 (自動車税)

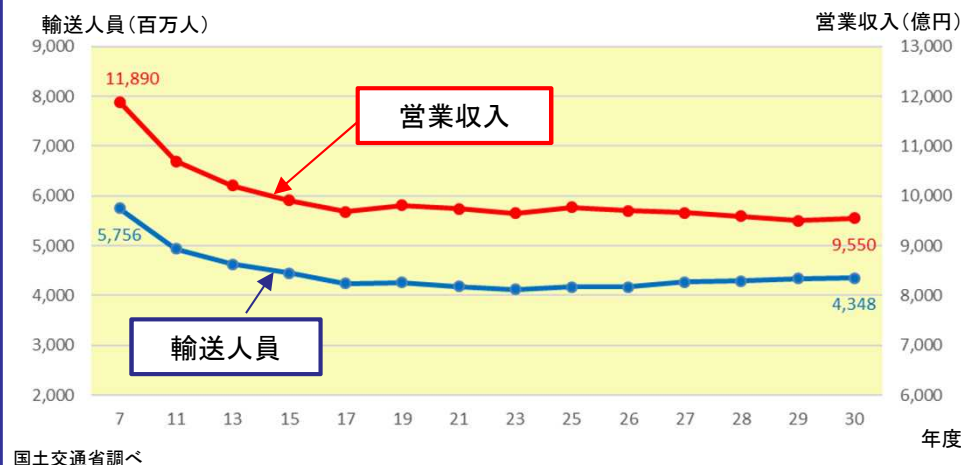
都道府県の条例で定める生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を延長する。

施策の背景

- 少子高齢化に伴う人口減少等により、バス事業の輸送人員や営業収入が低迷する中で、バス事業者の経営は極めて厳しい状況に置かれている。
- 地域住民の生活交通路線を維持するとともに、高齢者や障害者を含め、誰でも利用しやすく、環境にやさしい公共交通を実現するためには、老朽化した乗合バス車両の早期代替が必要である。

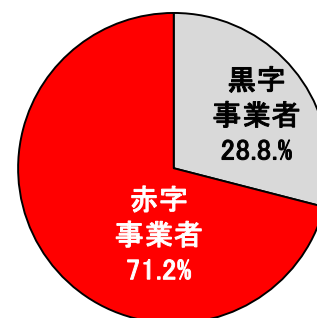
輸送人員等の推移

輸送人員及び営業収入は低迷している。



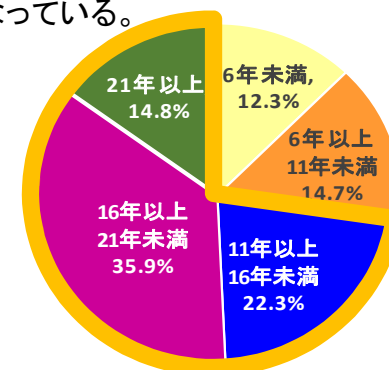
事業者の収支状況

乗合バス事業者の7割強が赤字事業者となっている。



乗合バス車両の車齢の分布

乗合バス車両の車齢の分布をみると、7割強が11年を超える車両となっている。



※過去12年間に運賃改定を実施した37事業者6,809両の集計

要望の概要

特例措置の内容

都道府県の条例で定める生活交通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)を非課税とする。

要望

現行の措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

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拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

- 衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- 特例措置の対象に側方衝突警報装置を追加する。

施策の背景

- 「第10次交通安全基本計画」(平成28年3月)において令和2年までに死者数を2,500人以下とする政府目標が掲げられている中、令和元年の交通事故死者数は3,215人となっており、更なる取組みの強化が必要。特に関越自動車道における高速ツアーバス事故(平成24年4月)、軽井沢スキーバス事故(平成28年1月)に見られるように、大型車両は事故発生時の被害が大きくなりやすい。
- ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるため、トラック・バスにおける基準化・義務化を進めているが、装置価格が高く事業者の負担が大きいことから、義務化までの間、税制特例を講じることにより、装置の早期普及を促進する必要がある。

①衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)

前方の障害物との衝突を予測して警報するとともに、ブレーキを制御。



	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,863件	894,281件
事故低減効果	350件 (7.2%)	51,241件 (5.7%)

※平成22年の全車種区分の事故件数より試算

②車両安定性制御装置(EVSC)

車両の横滑りの状況に応じて、ブレーキやアクセルを制御し、横滑りや転覆を防止。



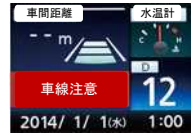
	死亡事故
全事故件数	29,799件
事故低減効果	1,113件 (3.7%)

※平成22～28年の全車種区分の事故件数より試算

③車線逸脱警報装置(LDWS)

車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそうになった場合や、はみ出した場合に、音や警告灯等でドライバーに注意を促す。

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,773件	731,915件
事故低減効果	165件 (3.5%)	4,838件 (0.7%)



※平成21年の全車種区分の事故件数より試算

要望の内容

特例措置の内容

要望

- 義務化が決定した装置について、義務化までの間、特例措置の対象とする。具体的には以下のとおり。
- ・現行の措置を7ヶ月間(令和3年4月1日～令和3年10月31日)延長する。
- ・対象装置に新たに義務化が決定した側方衝突警報装置(BSIS)を追加する。

《令和3年4月1日～令和3年10月31日》

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
車両総重量20t超 22t以下のトラック	③LDWS ※令和2年10月31日まで	25%軽減	175万円控除
8t超20t以下のトラック	3装置装着	50%軽減	350万円控除
3.5t超8t以下のトラック			
5t超12t以下のバス			
5t以下のバス			

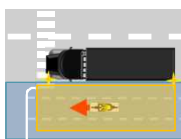
対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下のトラック	④BSIS	25%軽減	175万円控除
8t超20t以下のトラック	3装置装着	50%軽減	350万円控除
3.5t超8t以下のトラック			
5トン超12トン以下のバス			
5t以下のバス			

《令和3年11月1日～令和6年4月30日》

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下のトラック 8t超20t以下のトラック	④BSIS	25%軽減	175万円控除

④側方衝突警報装置(BSIS)

自転車等を左側方に検知した場合、視覚及び音によりドライバーに警報し、左折巻き込み事故を予防。



	死亡事故	負傷事故
全事故件数	1,926件	73,094件
事故低減効果	137件 (7.1%)	1,063件 (1.5%)

※平成20～29年の8t超のトラックの事故件数より試算

※20t超22t以下のトラックは令和2年11月1日よりLDWSの全車装着義務化。※3.5t超20t以下のトラック、12トン以下のバスは令和3年11月1日より3装置の全車装着義務化(5t以下のバスはAEBS、LDWS)

※ は現行措置からの変更点。

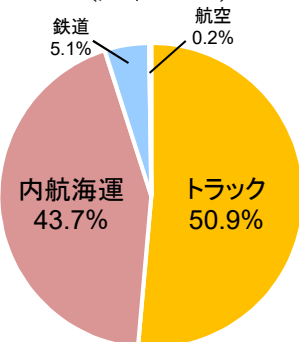
トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)



平成30年度実績

	トラック事業	内航海運事業
事業者数	62,461事業者 (国土交通省調べ)	2,904事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	193万人 (総務省「労働力調査」)	6.5万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.2% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均) (営業利益／売上高) 参考:全産業平均は3.7%	▲0.1% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」)	0.7% (国土交通省調べ)

※データは平成30年度又は平成30暦年の数値

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、
内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・法人税】 取得価額(内航船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

要 望

現行の特例措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置

交通運輸や観光業は、運送収入の大幅な減少など新型コロナウイルス感染症により甚大な影響を受けていることから、税制支援措置を活用した資金繰り対策に資する所要の措置を要望。

施策の背景

◎新型コロナウイルス感染症による影響

- 人・モノの移動を支える交通運輸産業や、人の移動を前提とする観光業は、感染拡大防止のために移動が制約されたことで大きな打撃
- 輸送人員や予約人員、運送収入等は前年同月比で厳しい状況が続き、依然厳しい状況が続く見通し

【参考】 新型コロナウイルス感染症による主な関係業界への影響

※ 事業者等へのアンケート等による(いずれも7月)

貸切バス	運送収入(前年同月比)が70%以上減少した事業者が84%	84%の事業者が資金繰り支援を活用
航空	国際線輸送人員(前年同月比)が97%減	政府系金融機関等による融資等を活用又は活用に向けて検討中
鉄道(中小民鉄)	輸送人員(前年同月比)が50%以上減少した事業者が22%	約5割の事業者が資金繰り支援を活用
内航旅客船(観光船)	運送収入(前年同月比)が70%以上減少した事業者が60%	76%の事業者が資金繰り支援を活用
宿泊	売上(前年同月比)が50%以上減少した事業者が61%	85%の施設が資金繰り支援を活用

◎緊急経済対策で講じられた主な対策

- ◆ 納税の猶予制度の特例 ⇒ 来年度は今年度猶予分とあわせて追加の支払いが発生
- ◆ 中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の軽減措置
- ◆ 政府系金融機関等による融資・資本増強
- ◆ 雇用調整助成金の拡充
- 等



今後とも、税制支援措置等を活用した資金繰り対策が必要不可欠

要望の概要

新型コロナウイルス感染症により甚大な影響を受けた交通運輸・観光業界に対する、税制支援措置を活用した資金繰り対策に資する所要の措置を要望する。

低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

燃料電池自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準に関する特例措置の適用期限を2年間延長する。

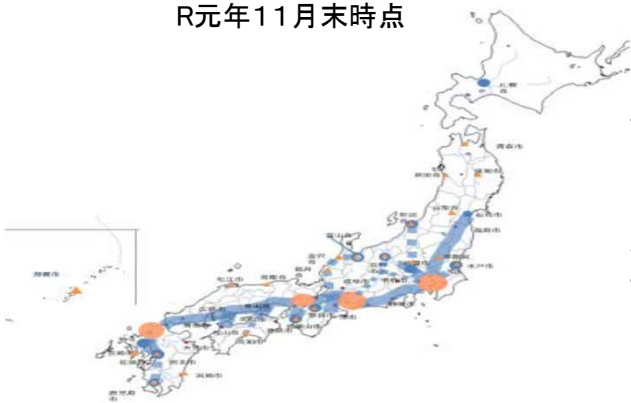
施策の背景

- 大気汚染対策(大気環境基準の達成)の確実な実施。
- 2030年度温室効果ガスについて2013年度比26%削減を目標とする。(「COP(気候変動枠組条約締約国会議) 21」において表明)
- 次世代自動車※について、2030 年までに新車販売に占める割合を5割から7割とする。(「成長戦略フォローアップ」(令和元年6月閣議決定))
商用水素ステーションを2020年度までに160か所程度、2025年度までに320か所程度整備する。(「成長戦略フォローアップ」(令和元年6月閣議決定))

※：次世代自動車：燃料電池自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル車等



＜水素ステーション＞



R元年11月末時点

首都圏	: 53箇所
中京圏	: 39箇所
関西圏	: 16箇所
北部九州圏	: 13箇所
その他地域	: 15箇所
全国	: 136箇所

＜水素ステーション整備状況＞

要望の概要

特例措置の内容

燃料電池自動車の燃料等充填設備(水素充填設備)について、固定資産税の課税標準を最初の3年間で3／4とする。

要 望

・現行の措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

○ 対象設備

対象設備	
水素充填設備※	取得価額が1億5,000万円以上のもの

※：政府補助を受けて取得した設備が対象

中小企業経営強化税制(法人税・所得税・法人住民税・事業税)

- **中小企業経営強化税制**は、中小企業の稼ぐ力を向上させる取組みを支援するため、中小企業等経営強化法による認定を受けた経営力向上計画に基づく設備投資について、**即時償却及び税額控除（10%）**（※）のいずれかの適用を認める措置。
※資本金3,000万円超1億円以下の中小企業者等の税額控除率は7%。
- 令和2年4月には、**新型コロナウイルス感染症に対する緊急経済対策における税制措置**として、テレワーク等を促進するためとして、**対象設備にデジタル化設備（C類型）**が追加。

現行制度

【適用期限：令和2年度末まで】

類型	生産性向上設備（A類型）	収益力強化設備（B類型）	デジタル化設備（C類型）
要件	生産性が旧モデル比平均1%以上向上する設備	投資収益率が年平均5%以上の投資計画に係る設備	遠隔操作、可視化、自動制御化のいずれかを可能にする設備
確認者	工業会等	経済産業局	経済産業局
対象設備	◆ 機械装置（※1、5）（160万円以上/10年以内） ◆ 測定工具及び検査工具（30万円以上/5年以内） ◆ 器具備品（※2）（30万円以上/6年以内） ◆ 建物附属設備（※3、5）（60万円以上/14年以内） ◆ ソフトウェア（※4）（情報収集機能及び分析・指示機能を有するもの）（70万円以上/5年以内）	◆ 機械装置（※1、5）（160万円以上） ◆ 工具（30万円以上） ◆ 器具備品（※2）（30万円以上） ◆ 建物附属設備（※3、5）（60万円以上） ◆ ソフトウェア（※4）（70万円以上）	◆ 機械装置（※1、5）（160万円以上） ◆ 工具（30万円以上） ◆ 器具備品（※2）（30万円以上） ◆ 建物附属設備（※3、5）（60万円以上） ◆ ソフトウェア（※4）（70万円以上）
その他要件	生産等設備を構成するものであること（事務用器具備品・本店・寄宿舎等に係る建物附属設備、福利厚生施設に係るものは該当しません。）（※6）/国内への投資であること/中古資産・貸付資産でないこと等		

要望内容

- 適用期限を2年間（令和4年度末）延長する。

働き方改革に資する設備の例

<建物附属設備>



- ・工場等の休憩室等に設置される冷暖房設備等。

<器具備品>



- ・作業場に設置されるテレワーク用PC等。

※生産等活動の用に直接供される工場、店舗、作業場等に設置されるものに限る。

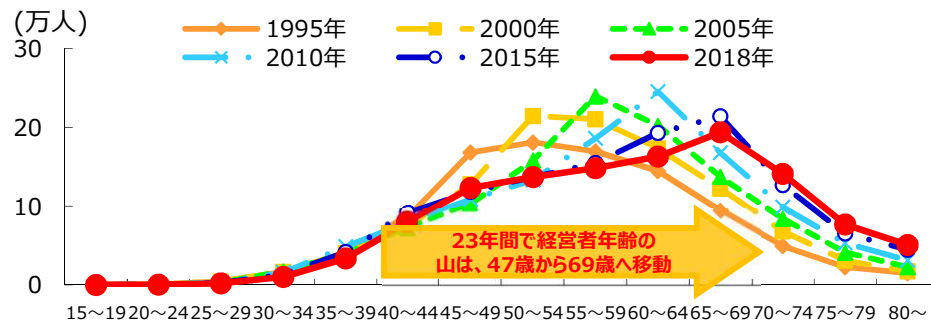
中小企業による経営資源集約化の促進に係る税制措置の創設

(所得税・法人税・個人住民税・法人住民税・事業税)

新設

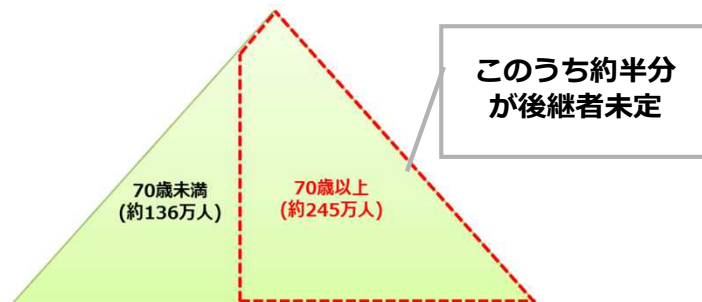
- 中小企業における経営者年齢は、ほぼ経年どおりに高齢化。また、廃業事業者の6割以上が黒字であり、相対的に生産性の高い企業が市場から退出。新型コロナウイルス感染症により、今後、倒産・廃業が劇的に増加するおそれもある。
- ウィズコロナ/ポストコロナ社会に向けて、経営資源の集約化を通じて地域経済・雇用を担おうとする中小企業の成長を支援するため、必要な優遇措置を創設する。

年代別中小企業の経営者年齢の分布

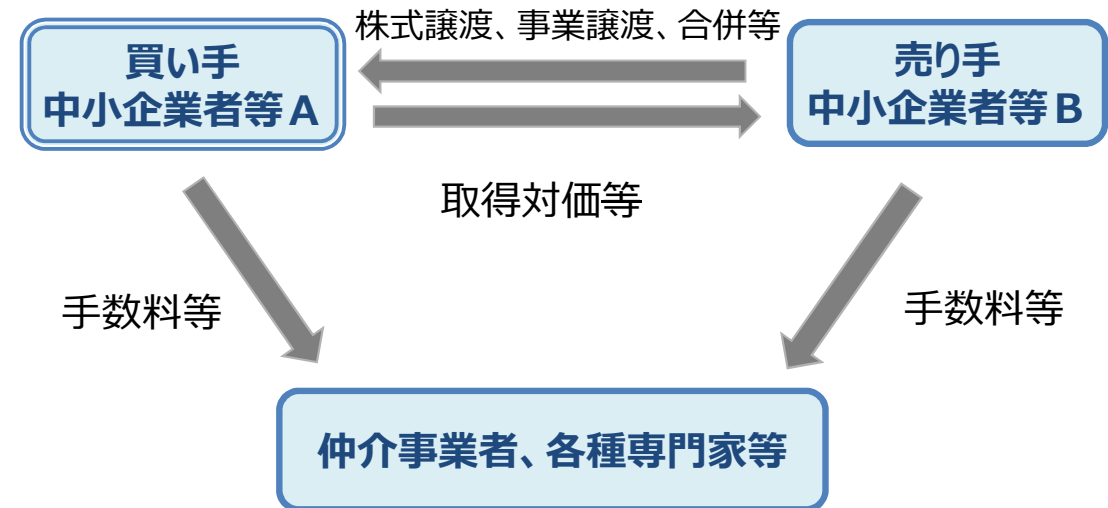


【資料】(株)帝国データバンク「COSMOS2(企業概要ファイル)」再編加工

中小企業経営者の2025年における年齢



【資料】平成28年度総務省「個人企業経済調査」、平成28年度 (株)帝国データバンクの企業概要ファイルから推計



要望内容

○中小企業による経営資源集約化に係る税制措置を創設する。