

第5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8月19日(火)  
時間：10:00～11:00  
場所：総務省7階省議室 〕

- 1 開会
- 2 議事
  - (1) 自動車関係税制のあり方に関するヒアリング  
一般社団法人全国軽自動車協会連合会  
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
- 3 閉会

配布資料

- (資料1) 『自動車関係税制のあり方に関する検討会』ヒアリング  
説明資料（一般社団法人全国軽自動車協会連合会）
- (資料2) 自動車関係税制のあり方に関する検討会  
（一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会）

## 自動車関係税制のあり方に関する検討会

### (地方財政審議会委員)

◎小西 砂千夫 会長

内田 明憲

西野 範彦

古谷 ひろみ

星野 菜穂子

### (地方財政審議会特別委員)

赤井 伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

岡村 忠生 京都大学名誉教授

柏木 恵 キヤノングローバル戦略研究所研究主幹

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院公共政策大学院教授

(◎は座長)

## タクシー事業の現状

- タクシー事業は、地域に密着した輸送サービスの担い手であり、国民生活に欠かせない地域公共交通機関として、全国で約10億人のお客様に安全・安心にご利用いただき、その社会的責任を果たすため日夜努力を続けております。
- また、タクシー事業は、資本金1億円以下の事業者が99.8%（1千万円以下85.7%）を占める等、経営基盤の脆弱な中小零細事業者となっております。
- 一方、コロナ禍における急激な需要減によるタクシー業界への影響は大きく、コロナ禍が一段落した後も、
  - ◆ 大幅な最低賃金アップの実施
  - ◆ 燃料価格の急激な高騰
  - ◆ 配車アプリやキャッシュレス決済機器など効率化投資の増加
  - ◆ コロナ禍における融資の返済が資金繰りに悪影響
  - ◆ コロナ禍で加速したドライバー不足からの回復の遅れにより、現在においても廃業を余儀なくされる事業者が発生するなど、タクシー事業は引き続き厳しい経営環境下に置かれております。
- コロナ禍が終息し、インバウンドも復活する状況を受け、タクシーの供給不足が指摘される中、我々タクシー事業者は、地理試験の廃止や二種免許取得の効率化など様々な国の支援措置を活用し、コロナ禍で減少したタクシードライバーの増加に全力を傾注して参りました。その結果、運賃改定の効果もあり、本年7月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比較して約87%までドライバー数を回復させており、引き続きその改善に向け全力で取り組みを進めております。
- また、現在、タクシー業界においては、交通空白の解消に向け、国土交通省の「交通空白解消本部」及び全国の自治体と緊密に連携し、乗合タクシートの導入、全国における日本版ライドシェアの展開、公共ライドシェアとの連携等、あらゆる取り組みを総力を上げて展開しております。
- さらに、超高齢化社会が進展していく中、高齢な方、障がいをお持ちの方、妊娠中・出産される方など、いわゆる「交通弱者」の方々の社会参加を促し外出を支援するため、タクシー事業者はケア輸送サービスの取り組みを推進しております。車椅子の取扱いや介助の仕方を研修で学習し、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシートの導入促進を図っております。
- 加えて、タクシー業界におけるGXの取り組みとして、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、「GXに向けた基本方針」（令和5年2月10日閣議決定）を踏まえ、ハイブリッド車を踏まえ、燃料電池自動車や電気自動車など次世代自動車の導入促進を進めて参ります。
- 我々タクシー事業者は、地方創生を担う社会インフラであるとの認識の下、今後も法人タクシーが利用者ニーズに応えて安心・安全に加え、質の高いサービスを提供し、地域公共交通機関としての使命を達成できるように努めて参ります。1

## 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充

### 自動車関係諸税の簡素化

- 自動車税と重複課税の「自動車重量税」は、道路特定財源から一般財源化され、既に課税根拠がなく廃止が必要
- 石油ガス税など燃料課税における消費税の「タックス・オン・タックス」は極めて不合理な仕組みであり解消が必要

### 走行距離課税の導入に断固反対

- 電動車の普及等に伴う燃料課税の減少補填を自動車ユーザーに求めるのではなく、公平・中立・簡素な税負担が必要であり、走行距離課税等の導入に断固反対
- 走行距離に対する課税は、自動車が生活の足である地方のユーザーや自動車運送事業者にさらに重い税負担

### 営自格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対

- 営業用自動車に係る「自動車税の増税」は、地域住民の足の確保に努める公共交通事業者にとって大幅な税負担
- タクシー事業の公共性に鑑み、軽減措置を見直すことなく、引き続きの維持・継続が必要

### ユニバーサルデザイン(UD)タクシー(レベル準1を含む)に対する自動車重量税の免税措置の延長

- バリアフリー法の基本方針では、令和7年度末までにUDタクシーを含む福祉タクシーの導入目標を約90,000台に設定
- 令和6年3月末時点導入実績は約52,000台(目標の約60%)
- 令和6年4月に更なる普及促進のためUDタクシー認定レベル準1が新設
- 交通弱者の方々の「移動の足の確保」にはバリアフリー車両の普及促進が不可欠であり、特例措置の延長が必要

### 自動車重量税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例及び自動車税(環境性能割)措置の適用期限の延長

- 2050年カーボンニュートラルに向けて、環境性能に優れたタクシー車両の更なる普及促進のため、自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税に係るグリーン化特例及び自動車税(環境性能割)措置の適用期限の延長が必要

総務省「自動車関係税制あり方に関する検討会」議事メモ

令和7年8月19日（火）

（小西砂千夫 座長）

令和7年度与党・税制改正要綱において「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、検討する」とされ、今般、メーカー、ディーラー、運送事業、ユーザー団体及び地方自治体（課税主体）からヒアリングを実施することになった。協力をお願いしたい。

（伊藤副会長兼総務委員長）

資料により「タクシー事業の現状」及び「税制改正要望事項（自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充）」について説明

（赤井伸郎 特別委員）

タクシー業界におけるGXへの取組みとして、環境対応車の導入が順調に推移しているが、次の点について伺いたい。

- ・ 環境対応車の導入の背景及び税制の影響
- ・ エコカー減税等の税制が継続するとした場合、今後の環境対応車の導入推移の想定
- ・ 代替には多額の費用を要するが、導入に係る地域的な要因の有無
- ・ 多く導入されている車種

（新田理事長）

環境対応車の導入の伸びは燃費の良さが大きな要因。環境対応車の中でもLPGハイブリッドのジャパンタクシーは、燃費が良く、UDタクシーでもあり使い勝手が良く増加。

導入の増加には税制が大きく寄与していると認識。導入台数は令和5年度53,711台から令和6年度62,897台と順調に増加。今後も同様のトレンドで動いていくものと思料。

電気自動車や燃料電池車は車体価格が高く、充電に時間を要する等の課題もあり、現時点での導入実績は少ないものの、税制措置等の活用により積極的に導入する動きもあり、今後は伸びていくものと思料。

地域的には東京など都市部での導入が多いが、地方でも自治体の支

援策等の活用により伸びている地域もある。

(岡村忠生 特別委員)

全タク連・税制改正要望について伺いたい。

- ・ 自動車重量税廃止の要望について、車両（所有）使用者であるタクシー事業者が自動車重量税を負担している理解で良いか。
- ・ 消費税は最終消費者が負担する制度であり、これまでも転嫁しやすい措置を構築。仕入税額控除により事業者負担とはならない。そのため、消費税のタックスオンタックスの解消を要望する理由が不明。ユーザーや最終消費者を代弁しての要望か。
- ・ 走行距離課税の導入には断固反対について、燃料課税の減少補填を求められる自動車ユーザーとは、タクシー事業者又はタクシー利用者のどちらのことか。
- ・ また、走行距離課税の導入は運送事業者に更に重い税負担を強いるとあるが、なぜ運送事業者に税負担が発生するのか。最終消費者に転嫁すれば運送事業者の問題ではない。立場の違うユーザーと運送事業者を併記している理由は何か。
- ・ 営自格差の見直しによるタクシー車両の自動車税の増税反対について、営業用の自動車税は自家用の1/3未満とかなり軽くなっていることをどのように捉えているのか。

(新田理事長)

自動車重量税はハイヤー・タクシー事業者の負担と認識。

タックスオンタックスの解消要望は、燃料には石油ガス税に加えて燃料油脂費として消費税が課税されており、要望の趣旨は燃料に係る税の軽減。

走行距離課税の反対要望では、自動車ユーザーとは一義的にはハイヤー・タクシー事業者である一方、利用者には事業者の諸々の負担が運賃により転嫁されるため、広義の意味では利用者も自動車ユーザーと捉えている。転嫁すれば良いとの指摘だが、ハイヤー・タクシーは地域公共交通機関のため、なるべく負担のない範囲で利用していただくことが業界の希望であり、利用者も同様に考えていると認識。運賃の大幅な上昇は利用者離れを生じさせる。事業者としても、利用者の負担とならないよう減税・免税の維持・拡充を要望。

営自格差の関連では、タクシーは社会創成を担う地方インフラであり、地域に密着した国民生活に欠かせない地域公共交通機関であるものの、引き続き厳しい状況にあり、特にドライバーの確保に苦労している。全国的に最低賃金が上昇する中、最低賃金を確保しながらの事業運営は経営基盤が脆弱なため、諸々の支援が必要と思料。自家用車ユーザー視点では不公平の指摘もあり得るが、タクシー事業は地域公共交通を担うとともに、事業展開にも苦労していることを理解いただきたい。

(岡村忠生 特別委員)

石油ガス税の廃止要望の関連では、ヨーロッパでは既に炭素税が導入されており、いずれ日本でも導入せざるを得ない。炭素税は間接税として適切に転嫁し、事業者の負担ではなく、最終消費者にしっかり転嫁する税制上の仕組みが大切。

近年の大雨に伴う水害では道路がかなり水没したため、道路面下のしっかりとした整備が必要との声もある。税負担と公益性の問題もあるが、そのような観点の意見もある。

(柏木 恵 特別委員)

走行距離課税の導入反対の関連で伺いたい。道路整備も含めた財源確保の議論が高まった場合、走行距離以外に負担可能な税はあるか。

余談になるが、交通安全対策の関連として、タクシーの交通事故死者数が令和3年以降急激に増加しコロナ前の水準に戻っている理由如何。交通安全や交通ルールの関連で要望はあるか。

(新田理事長)

道路整備については、道路利用者であるタクシー業界としても必要だと思料。走行距離以外の良い方法となると徴税する立場ではないタクシー業界としては回答が困難。いずれにせよ走行距離課税や営自格差の見直しには反対。

交通事故死者数の増加については、特別な理由はなく、基本的には交通量の回復だと思料。

タクシー事業者としては、自転車や電動キックボードの取締強化を要望。

# 営業格差について

## 「営業格差」とは

- ・ 車体課税（(軽)自動車税(環境性能割・種別割)、自動車重量税)、自動車重量税)において、営業用車を自家用車よりも税率で優遇する措置

## 「営業格差」を措置している政策的背景

- ・ 公共交通機関であるバス・タクシーや、輸送効率や環境面で優れている営業用トラックの果たす公共的な役割を踏まえ、旅客・貨物輸送において、自家用から営業用への転換を進めている。

<参考>

○ 交通政策基本法(平成25年法律第92号)

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第23条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、…公共交通機関の利用者の利便の増進、…その他必要な施策を講ずるものとする。

○ 地球温暖化対策計画(令和7年2月閣議決定)

「自家用トラックから営業用トラックへの転換を推進する。」

## 「営業格差」の具体例

- ・ 自動車税(環境性能割) ⇒ 自家用 3% > 営業用 2%
- ・ 自動車重量税 ⇒ 自家用 4,100円 > 営業用 2,600円 (※乗用車の場合 0.5トン・年あたり)
- ・ 自動車税(種別割) ⇒ 自家用 36,000円 > 営業用 9,500円 (※乗用車(2,000ccクラス)の場合 年あたり)
- ・ 軽自動車税(種別割) ⇒ 自家用 5,000円 > 営業用 3,800円 (※ 貨物車の場合 年あたり)