令和９年度税制改正に関する要望書

令和８年１０月

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

会　長　　川　鍋　一　朗

平素より、タクシー事業に対して、格別なるご指導、ご鞭撻を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、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、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、エッセンシャルワーカーとして、コロナ禍においても国及び地方自治体のご支援を受け、地域公共交通機関としての使命を果たして参りました。

しかしながら、大幅な最低賃金の引き上げ等による人件費の増大、タクシー車両の調達難、ＬＰガススタンドの減少等により、地方を中心として事業継続が困難となる事業者が増えております。

また、国における交通空白解消の取組みにタクシー事業者は全面的に協力しておりますが、働き方改革規制強化、公共的割引の負担、乗合タクシー委託料の不足等により、中核となるべきタクシー事業者の経営環境が大変厳しい状況となっております。

一方、インバウンドの増加を背景として、空港や観光地等における客引きや名義貸しが疑われる違法ハイヤーの横行、事業主体が運行及び車両整備管理等について法的な最終責任を負わない欧米型ライドシェア導入を求める動きが継続しており、利用者の安全と法令を遵守するタクシー・ハイヤー事業者の事業環境が脅かされております。

他方、国は無人自動運転サービス車両の２０３０年１万台導入を目指しており、タクシー業界としても有人タクシーの良好なサービスを提供しつつ、運行、車両整備の安全確保と利用者への最終責任を負うタクシー事業の経験を活かし、主体的に導入を図っていきたいと考えております。

大変厳しい状況下にあるタクシー事業者が、今後も業務の効率化及び生産性の向上を図り、DX・GX 化等社会の趨勢を捉えつつ利用者ニーズに応え、事業の存続を図りつつ、安全・安心かつ、質の高い輸送サービスを提供し、国民生活を支える地域公共交通機関としての使命を達成できるよう、税負担の軽減等の措置を別記のとおり要望いたします。事情ご賢察の上、何とぞご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

１．自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置を拡充されたい。

［要望理由］

令和 8 年度税制改正では、「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み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、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。

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。」とされたところである。

引き続き「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減措置」の実現に向け、特段のご配慮をお願いするとともに、電動化などに伴う税収減を安易に自動車ユーザーに求めるのではなく、電動車の普及に資する税体系を前提に、公平な税負担となるようご検討頂きたい。

特に、保有段階で自動車税と重複課税されている「自動車重量税」については、平成21年度に道路特定財源から一般財源化され、既に課税根拠を失っており廃止すべきである。

さらに、揮発油税、石油ガス税等燃料課税における消費税の「TAX ON TAX」は、極めて不合理な仕組みであり、是非ともその解消を図って頂きたい。

２．電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車等に対する自動車重量税について負担軽減を図られたい。

［要望理由］

令和８年度税制改正では、「利用段階における異なる動力源（パワートレイン）間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、自家用の乗用自動車（二輪の小型自動車を除く。）のうち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、車両重量に応じた課税方式（上乗せ課税）を求めることとする。営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和９年度以降の税制改正において結論を得る。」とされたところである。

タクシー業界は「2050年カーボンニュートラル」に向けて、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車等の環境に優しい車両の普及に努めており、また、今後の導入が期待される自動運転タクシーは電気自動車等が前提となることから、タクシー事業の公共性に鑑み、営業用車両に対する自動車重量税の上乗せ課税は適用除外とされたい。

３．走行距離課税の導入に断固反対する。

［要望理由］

電動車の普及等に伴い見込まれる燃料課税の減少補填を自動車ユーザーに求める走行距離課税等の導入については、断固反対する。

走行距離に対して課税をすることは、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を強いるものであり、到底容認することはできない。

４．タクシー車両の自動車税及び軽自動車税について負担軽減を図られたい。

［要望理由］

令和８年度税制改正では、「令和 10 年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、その課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和９年度税制改正において結論を得る。その際、現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性についても留意するものとする。」とされたところである。

今後の導入が期待される自動運転タクシーは電気自動車等が前提となることから、タクシー事業の公共性に鑑み、電気自動車等のタクシー車両に対する自動車税・軽自動車税の免除措置を図られたい。

また、その他のタクシー車両に対する自動車税・軽自動車税の営自格差の維持・拡充を図られたい。

５．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する。

［要望理由］

平成 25 年 11 月総務省の地方財政審議会の検討会報告で、営業用自動車について「自動車税の増税」が提起されたが、こうした動きは、厳しい経済情勢の下で、地域住民の生活の足を確保するため日夜努力を重ねている公共交通事業者に対し大幅な税負担を強いるものであり断固容認できるものではない。

ついては、タクシー事業の公共性に配慮し、営業用車両に対する軽減措置を改悪することなく、引き続き維持・継続されたい。

６．軽自動車タクシーの導入に伴いユニバーサルデザインタクシーの認定車種を拡大されたい。

また、車種拡大に伴う新たな認定車種についても自動車重量税の特例措置を講じられたい。

［要望理由］

高齢者、車いす使用者等を含め誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーは、移動する権利を担保する上で普及が望まれている。

本年６月１日から内燃機関を有する軽自動車についてもタクシー事業において活用するための制度の整備が実施されたことから、軽自動車タクシーについてもユニバーサルデザインタクシーとして認定されるよう車種の拡大を図られたい。

また、車種拡大に伴う新たな認定車種についても自動車重量税の特例措置を講じられたい。

７．事業所税を非課税とされたい。

［要望理由］

タクシー事業の用に供する施設の事業所税については、地方税法に基づき指定都市等の一定の資産・従業者数（免税点）を超える事業所に対し、課税標準の 1/2 軽減特例を適用し課税されている。

地域住民の足の確保に重要な役割を果たすタクシー事業は、平成 19 年 10 月施行された「地域公共交通活性化再生法」において、バス事業者と同様に公共交通事業者として位置付けられ、また、平成 21 年 10 月施行された「タクシー適正化・活性化特別措置法」では、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関と位置づけられている。さらに、平成 25 年 12 月施行された交通政策基本法では、バス事業等とともに「交通関連事業者」として位置付けられている。

ついては、地方税法に基づき非課税施設とされている乗合バス事業、トラック事業等と同様に、タクシー事業の用に供する施設についてもその公共性に鑑み、全ての事業所について非課税とされたい。

また、タクシー事業（一部バス事業を含む）は、公共交通機関として「交通弱者」である高齢の方や障がいをお持ちの方が老人福祉施設や障害者支援施設等の福祉施設に通所する際の福祉輸送に関する取組に力を注いでいる。

これら福祉事業の用に供する施設は地方税法により事業所税が非課税とされている一方、同様の福祉事業である福祉輸送については、事業所税の非課税・課税標準の特例・減免の対象とされていないことから、福祉輸送サービス事業の用に供する施設についても事業所税を非課税とされたい。

８．貨客混載及び乗合タクシーの実施に伴う登録免許税の負担軽減措置を講じられたい。

［要望理由］

令和５年６月に施行された貨客混載の実施区分の見直しにより、タクシー事業者は「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づく過疎地域であって、人口３万人に満たない市町村以外においても貨物運送事業の許可の取得により、タクシー車両を用いた貨物の運送が可能となった。

また、過疎地域における乗合タクシーは、従来からバス路線廃止後の最後の公共交通手段であり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」の成立を踏まえ、地域住民の足の確保が更に重要な課題となっている。

ついては、タクシー事業の活性化及び利用者利便の向上に資するとともに、新しい事業展開を促進するため、タクシー事業者による貨物運送事業許可及び一般乗合旅客自動車運送事業許可の取得に当たっては、登録免許税の減免措置を講じられたい。

９．結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充を図られたい。

［要望理由］

結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置においては、分娩費や入院費など出産に要する費用は非課税対象になっているものの、出産のため病院等へ向かうタクシー費用は非課税対象とされていない。

若年層が抱える出産のための移動の不安を解消するため、24時間365日確実に病院等へ移送する「妊婦応援タクシー」に係る費用について、贈与税の非課税措置を講じられたい。

１０．取引相場のない株式の評価方式に関する見直しにあたっては、慎重な検討をされたい。

［要望理由］

タクシー事業者の９割超は経営基盤の脆弱な中小零細事業者であり、多数のタクシー事業者は非上場企業である。

現在、取引相場のない株式の評価方式の見直しが進められており、株主の区分及び会社の規模等に応じて実態に即した評価をすることとされているが、今般の見直しにより、タクシー事業者が保有する車両、土地、建物及び営業権（許可）などの資産が株式評価額に大きく影響し、株式評価額が変動する結果として相続税・贈与税の負担が増加することが想定される。

ついては、今後のタクシー事業の更なる成長及び円滑な事業継承を阻害することがないよう慎重な検討を求めるものである。