

令和 8 年度税制改正に関する要望書

令和 7 年 8 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。

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。

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、ロシアのウクライナ侵略、中東紛争により拍車のかかった燃料価格の急激な高騰、コロナ禍における融資の返済が資金繰りに悪影響を与えていること、加えてコロナ禍で加速したドライバー不足の深刻化により、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。

ライドシェア問題に関しては、令和5年夏の「インバウンドを含め観光需要が復活する中、コロナ禍で運転者が減少し、観光地等でタクシー供給が不足している状況に鑑み、ライドシェアの解禁について検討すべき」旨の一部国会議員の発言を嚆矢としてライドシェア解禁を求める議論が再燃、デジタル行財政改革会議、規制改革推進会議における審議、与野党のタクシー議連における審議等様々な経緯を経て、昨年6月の「デジタル行財政改革取りまとめ2024」、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）」において、「全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、並行して、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」こととされました。

いわゆる欧米型のライドシェアは、事業主体が運行及び車両整備管理等について、民事・刑事上の法的な最終責任を負わない点が最大の問題。

加えて、運転者を独立した個人事業主と位置づけ、厳格化する労働関係法令の規制を逃れようとするものであり、ワーキングプア層を増加させるもの。さらには交通渋滞や事故を増加させるとともに、CO2排出量を増大させ、2050年カーボンニュートラル実現に逆行するものであり、公共交通を破壊するライドシェア新法は全く不要であると認識。

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等様々な国の支援措置をフル活用し、コロナ禍で減少したタクシー乗務員の増加に全力を傾注し、かなり戻ってきたところ。令和7年4月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比べ約86%まで回復させました。

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、乗合タクシーの導入、乗務シフトの見直し、空港・駅の乗り場改善、営業区域を超えた応援部隊の派遣を始め、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、ありとあらゆる取組みを総力を上げて展開中です。

このような厳しい状況の下、今後とも経営基盤の脆弱な中小企業が大半を占めるタクシー事業の維持・継続を図り、少子・高齢化社会の急激な進展並びにGX・DXの大きな潮流の中、交通空白解消に向けて地域と一層連携した取組み及び政府目標2050年カーボンニュートラルの実現に向けた諸施策を進めるとともに、地域公共交通機関として利用者ニーズに応じて安全・安心に加え質の高いサービスを提供し、地方創生を担う社会インフラ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。

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 7 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、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。」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. 走行距離課税の導入については断固反対する。

[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。

3. 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。

4. 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。

5. 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。

については、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。

6. 教育資金及び結婚・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]

教育資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置においては、学校等への通学定期代は教育資金に含まれ非課税対象になっているものの、タクシー業界が推進する「子供送迎サービス」に係るタクシー費用は非課税対象とされていない。

共働き世帯が増加する中、未就学児や小学生が一人でも塾や施設に通える「子供送迎サービス」は、安全・安心の観点からも必要なサービスであることから、贈与税の非課税措置を講じられたい。

また、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。

7. ユニバーサルデザインタクシー（レベル準1を含む。）に対する自動車重量税の免税措置を延長されたい。

〔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。

国土交通省は、これまでの「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を見直し、令和3年4月1日施行の改正告示により、福祉タクシー及びユニバーサルデザインタクシーの導入目標を2025年度までに約4万4千台から約9万台に上方修正した。

さらに、移動制約者の更なる利便性向上のため、令和6年には車両後部にスロープ又はリフトを備えた一般車両等についてもユニバーサルデザインタクシー（レベル準1）として認定されたところである。

ついては、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進のため、自動車重量税の免税措置を延長されたい。

8. 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）措置の適用期限を延長されたい。

〔要望理由〕

ハイブリッド自動車（LPGを含む）、プラグイン・ハイブリット自動車、電気自動車及び燃料電池自動車など環境性能の高いタクシー車両に対しては、

- ・ エコカー減税では、性能に応じて自動車重量税を免税・軽減
- ・ グリーン化特例では、性能に応じて自動車税を軽減
- ・ 自動車税環境性能割では、性能に応じた税率を課税する措置が設けられている。

については、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）措置の適用期限を延長されたい。

〈参考〉令和7年3月31日現在の導入状況

①	ハイブリット自動車	60,027両
②	①のうちJPNタクシー	41,546両
③	プラグイン・ハイブリット自動車	1,255両
④	電気自動車	1,586両
⑤	燃料電池自動車	29両