

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』 ヒアリング

説明資料

令和7年8月19日



全国軽自動車協会連合会について

1. 社 名 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会（略称：全軽自協）
（英文名称：Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association）
2. 設 立 昭和42年1月30日（社団法人）
平成25年3月21日（一般社団法人）
3. 会 員 正 会 員 ： 銘柄別販売店会 12団体
都府県地区軽自動車協会 53団体
特別会員 ： 軽自動車及び二輪車の製造業者 10社
4. 事業目的 四輪車等の軽自動車について、盗難、詐欺等による不正な届出、検査申請等を防止し、適正な届出、検査申請等の遵守及び流通改善を図るとともに、軽自動車に係る安全確保及び環境保全並びに利用環境の改善により普及を図り、もって国民生活の向上及び公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

税制に関する軽自動車業界としての考え方

1. 軽自動車及び二輪車のユーザーに対する更なる税負担増に反対（最重点課題）

軽四輪車等（新車）に対する軽自動車税の大幅な増税が平成27年度から実施され、二輪車（既販車含む）についても大幅な増税が平成28年度から実施された中で、軽自動車ユーザー及び二輪車のユーザーの負担が増えることのないよう、軽自動車にかかる車体課税について、これ以上の増税は行わないこと。

令和7年度税制改正大綱において、「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」について検討との記載があるが、必要最小限な四輪車として全長・全幅・全高及び排気量が規定されている軽自動車について、重量で区分するような複雑化は行わないこと。

なお、令和8年度税制改正において結論を得ることとなっている車体課税の見直しに当たっては、トランプ関税によって世界経済の不確実性が著しく高まる中、国内生産・雇用を維持するためにも、国内四輪車市場の約4割を占める軽自動車の産業政策における重要性を認識したうえで検討を進めること。

2. 期限切れとなる自動車重量税のエコカー減税・軽自動車税のグリーン化特例の延長・拡充

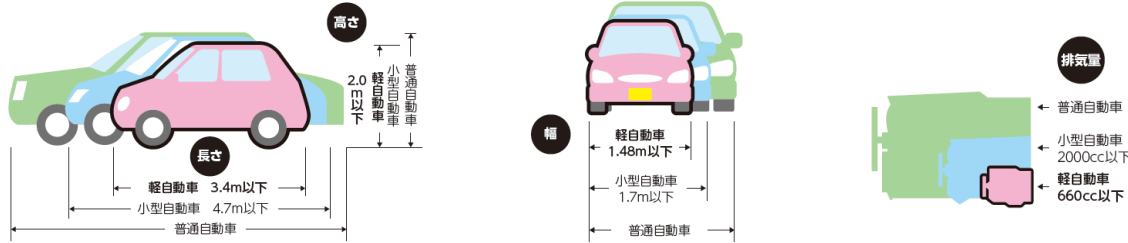
車体課税の見直しによる新たな税制が令和8年度から施行されない場合には、自動車の取得・保有に係る税負担を軽減し、環境性能が優れた軽自動車の普及を促すため、期限切れを迎える自動車重量税のエコカー減税及び軽自動車税のグリーン化特例については、これを拡充し、延長すること。

3. 軽自動車税の環境性能割についての要望

車体課税の見直しによる新たな税制が令和8年度から施行されない場合には、軽自動車税の環境性能割の税率に係る環境性能基準については、環境性能が優れた軽自動車の普及が広く進むよう、性急に基準を厳格化しないこと。

1－1．規格

- ◇道路運送車両法において、普通・小型自動車とは別に軽自動車が規定されている。
- ・**軽自動車は、四輪車として求められる安全・環境規制に対応するために最小限必要な規格**として、その寸法等の範囲が定められたものと考えられる。



●道路運送車両法での軽自動車と普通・小型自動車の主な違い

	軽自動車	普通・小型自動車
運行に必要な手続	検査	検査・登録
所有権の公証	無 (それ故、印鑑証明不要・実印不要)	有 (それ故、印鑑証明要・実印要)
ナンバー	車両番号標 (封印なし)	登録番号標 (封印有)

軽自動車の最小回転半径は平均4.5m※1。小回りがきき、狭いスペースでの駐車も可能。専有面積約5㎡の省スペース性は、渋滞の緩和にも寄与している。また、日本の道路の約85%は道幅平均3.9m※2の狭い市町村道。車幅1.48m以下の軽自動車の存在が路地や農道でのすれ違いをスムーズにしている。

※1「自動車ガイドブック vol.68 2021～2022」日本自動車工業会のカタログに掲載された軽乗用車の平均値 ※2「道路統計年報2021」国土交通省

軽自動車の選択理由

(複数回答)

運転がしやすい

狭い道で使いやすい

駐停車がしやすい

使いやすさ

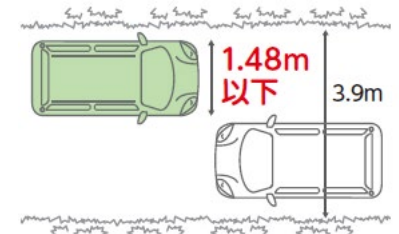
軽乗用系

69%

43%

34%

資料:「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会



1－2. 規格の変遷

○軽四輪車市場が形成されて以降（1960年代～）の規格改定は、安全・環境対策上の問題解決が目的であり、必要最小限度のクルマとして最低限の拡大を行ったもの

年月日	1949 (昭和24) 7/8	1950 (昭和25) 7/26	1951 (昭和26) 8/16	1955 (昭和30) 4/1	1960 (昭和35) 9/1	1976 (昭和51) 1/1	1990 (平成2) 1/1	1998 (平成10) 10/1
排気量	2サイクル 0.10ℓ 4サイクル 0.15ℓ 1.20kW	2サイクル 0.20ℓ 4サイクル 0.35ℓ 2.00kW	2サイクル 0.24ℓ 4サイクル 0.36ℓ 2.00kW	2サイクル 4サイクル ともに 0.36ℓ 2.00kW	2サイクル 4サイクル ともに 0.36ℓ kWの 表示やめる	0.550ℓ	0.660ℓ	安全基準が普通・ 小型車と同等に なる ←
長幅高	2.80m 1.00m 2.00m	3.00m 1.30m 2.00m	←	←	←	3.20m 1.40m 2.00m	3.30m 1.40m 2.00m	3.40m 1.48m 2.00m
規格改定理由				・4サイクルエンジンの性能向上を受け、区別を廃止		・安全対策として全長、全幅を拡大 ・排ガス規制・騒音規制対策として排気量アップ	・安全対策のため、全長を拡大 ・上記安全対策と、これまでの安全、公害対策に伴う重量増に対して排気量アップ	・保安基準に改正による前面衝突試験速度の引き上げ(40km/h⇒50km/h)と側面衝突試験の義務付けへの対応として全長10cm、全幅8cm拡大 ・排気量は技術開発の促進により対応することとしてアップせず

2-1. 税制（軽自動車税と自動車税 種別割）①

◇自動車税・軽自動車税種別割は自動車の保有に対して毎年、定額課税される税であり、**財産税的性格**と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であるとされている。また、グリーン化特例が講じられていることで、環境損傷負担金的な性格も持つとされている。

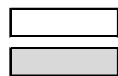
●軽自動車税・自動車税種別割

	軽自動車	普通・小型自動車
税目	軽自動車税種別割	自動車税種別割
賦課徴収者	市町村及び東京特別区（市町村税）	都道府県（都道府県税）
税率	10,800円／年 (4輪以上の自家用乗用車・H27年4月以降新車新規届出車)	25,000円／年 (自家用乗用車、排気量1ℓ以下の場合)
月割制度	無	有
グリーン化特例	有（自動車税より条件厳しい）	有
経年車重課	13年経過以降の車に概ね20%重課	13年経過以降の車に概ね15%重課
制限税率	1.5倍まで	1.5倍まで

2-1. 税制（軽自動車税と自動車税 種別割）②

●自動車税・軽自動車税種別割の標準税率の推移

区分				昭和25年	昭和28年	昭和29年	昭和30年	昭和33年	昭和36年	昭和37年	昭和40年	昭和51年	昭和54年	昭和59年	昭和60年	平成27年	平成28年	令和元年
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下			500	200	500	500	500	←	←	←	650	700	1,000	←	←	2,000	←
	50cc超90cc以下						800	800	←	←	←	1,000	1,100	1,200	←	←	2,000	←
	90cc超				700	←	1,000	1,000	←	←	←	1,300	1,450	1,600	←	←	2,400	←
	ミニカー			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,500	←	3,700	←
軽自動車 (660cc以下)	二輪（側車付を含む） (250cc以下)			500	700	1,500	←	1,500	1,500	←	←	2,000	2,200	2,400	←	←	3,600	←
	三輪								2,000	←	←	2,600	2,850	3,100	←	3,900	←	←
	四輪	乗用	営業用						3,000	←	4,500	5,200	←	5,500	←	6,900	←	←
			自家用									5,900	6,500	7,200	←	10,800	←	←
		貨物用	営業用						2,500	←	←	2,900	←	3,000	←	3,800	←	←
			自家用									3,300	3,650	4,000	←	5,000	←	←
二輪の小型自動車(250cc超)				1,000	1,400	2,500	←	2,500	←	←	←	3,300	3,650	4,000	←	←	6,000	←
＜参考＞ 小型自動車 (1,000cc以下)	乗用		営業用	3,000	4,200	8,000	←	←	←	6,000	←	7,000	←	7,500	←	←	←	7,500
			自家用	4,500	7,200	16,000	←	←	←	12,000	18,000	23,500	25,500	29,500	←	←	←	25,000



… 軽自動車税
… 自動車税



… 自転車税
… 自転車荷車税

2-2. 税制（軽自動車税は平成27年度に大幅増税）①

●平成27年度以降

【四輪車の例】平成27年4月以降に新規取得する新車から適用

車種区分		税率	税率
乗用	自家用	7,200円	10,800円
	営業用	5,500円	6,900円
貨物	自家用	4,000円	5,000円
	営業用	3,000円	3,800円



●平成28年度以降

【四輪車の例】〈経年車重課の実施〉

車種区分		車齢13年超税率
乗用	自家用	12,900円
	営業用	8,200円
貨物	自家用	6,000円
	営業用	4,500円

●軽自動車税を見直すべきとされた理由（平成25年11月「自動車関係税制のあり方に関する検討会」報告書より）

車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格として定められた軽自動車について、小型自動車と比較した場合、登録制度の違いによる財産上の価値の違いや検査制度の違いは残るが、価格面で接近していること、道路損傷負担金的性格から見た場合でも車両重量にも大きな差異がなくなっていることなど、その差異が縮まっている現状にあり、環境損傷負担金的性格が強まっていると考えた場合でも、両者の間にはかつてほど大きな差異は認められないと考えられる。

その上で、さらに下記のような点を考慮に入れば、排気量及び規格に応じて定められている軽自動車税の負担水準の適正化を検討すべきである。

イ 1,500cc 超 2,000cc 以下の自動車税が 39,500 円、1,000cc 超 1,500cc 以下の自動車税が 34,500 円、1,000cc 以下の自動車税が 29,500 円と 5,000 円刻みであるのに対し、軽自動車税 660cc、自家用乗用)の税率が 7,200 円と 1,000cc 以下の自動車税と 2 万円以上の格差があるのは、軽自動車の特殊性を考慮したとしても、バランスを欠いていると考えられること。

ロ 軽自動車の 規格の拡充が数度にわたり行われているが、その一方で、定額課税である軽自動車税の税率が、物価の動向等にかかわらず、据え置かれていること。

ハ 地方団体からは、軽自動車税については、軽自動車の大型化・高性能化及び自動車税との負担の均衡等を考慮し、税率を引き上げること等の要望が出されていること。

ニ 地方部の財政が厳しいいくつかの市町村では、軽自動車税を制限税率限度である標準税率の 1.5 倍で課していること。

ホ かねてより、全米自動車政策評議会、欧州自動車工業会から、軽自動車への優遇措置の廃止や見直しが求められていること。

軽自動車税における営業用軽自動車と自家用軽自動車の税率格差については、自動車税における営自格差ほどは大きくないことを考慮して、その水準を検討すべきである。また、軽自動車税においても、自動車税において環境への配慮から行われている経過年数による重課について、導入を検討すべきである。

なお、自動車税では登録情報は電子データで提供されるが、軽自動車税では手作業でデータ入力をしているなど、自動車税に比べてコストがかかる一方で税率が低いという面があり、軽自動車税の徴税効率を改善するための環境整備について検討する必要がある。

●軽自動車税に対する超過課税団体（市町村）数の推移

平成18年度に軽自動車税の制限税率が引き上げられて以降、地方公共団体の財政再建が叫ばれ、軽自動車税の超過課税団体は増加傾向にありましたが、平成27年度の軽自動車税増税後の税率に対して超過課税を実施する市町村は存在しません。

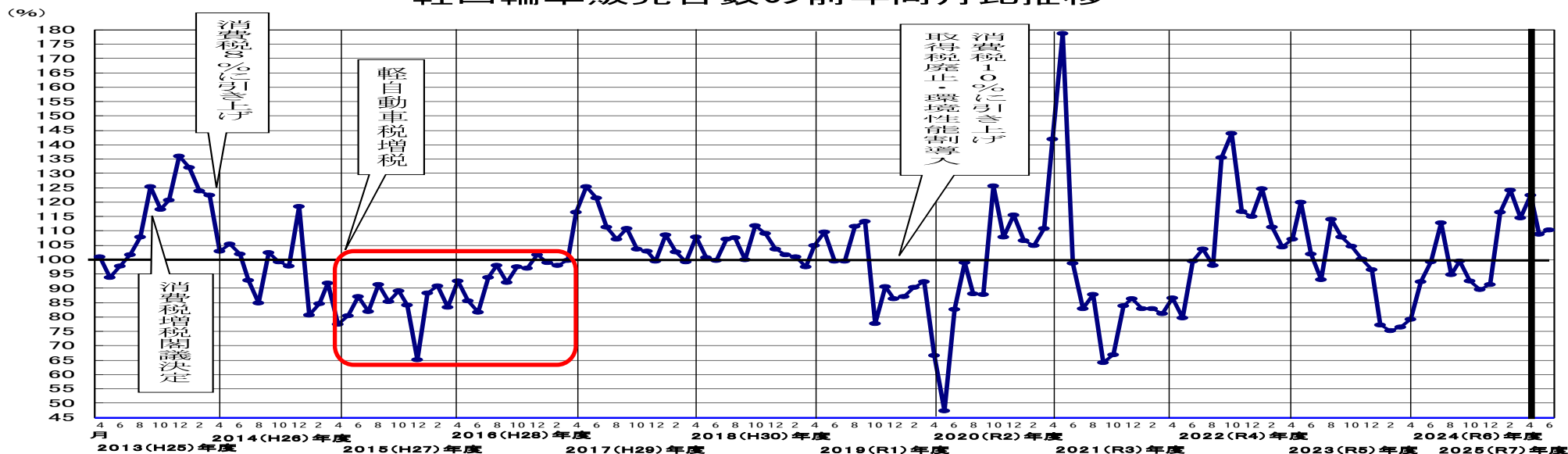
	H18 (2006) 年度	H19 (2007) 年度	H20 (2008) 年度	H21 (2009) 年度	H22 (2010) 年度	H23 (2011) 年度	H24 (2012) 年度	H25 (2013) 年度	H26 (2014) 年度	軽自動車税増税 H27 (2015) 年度	H28 (2016) 年度	H29 (2017) 年度
超過課税 団体数	22	26	28	34	33	33	30	29	28	1	1	0

全軽自協調べ ※超過課税：地方団体が税法で定めた標準税率を超える税率を条例で定めて課税すること。

2-2. 税制（軽自動車税は平成27年度に大幅増税）②

平成27(2015)年の増税によって、約2年にわたって対前年マイナスが継続し、新車販売に大きな影響があった。

軽四輪車販売台数の前年同月比推移



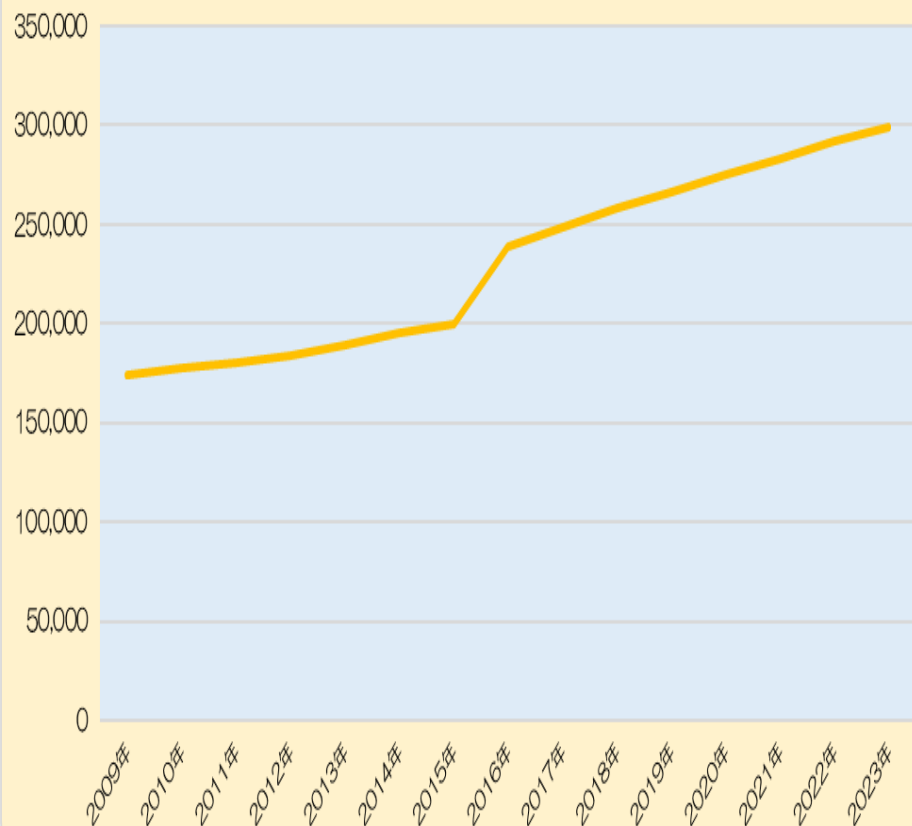
軽四輪車販売台数の月別推移

	H25(13)年	H26(14)年	H27(15)年	H28(16)年	H29(17)年	H30(18)年	R01(19)年	R02(20)年	R03(21)年	R04(22)年	R05(23)年	R06(24)年	R7(25)年
1月	154,168	203,659	164,196	145,214	143,565	156,105	158,927	138,639	147,850	122,576	152,841	117,950	137,352
2月	184,926	228,992	193,754	176,163	172,690	177,211	179,017	161,883	169,926	140,969	156,889	118,051	146,593
3月	247,059	302,345	277,387	231,088	230,720	229,193	223,440	206,483	228,889	185,569	193,937	148,228	169,827
4月	151,999	156,361	121,109	112,034	130,527	140,766	147,733	98,255	139,541	120,859	129,605	102,809	
5月	148,549	156,463	125,754	107,834	135,064	135,841	148,782	70,307	125,568	100,079	120,068	110,763	
6月	183,912	187,384	163,256	133,141	161,725	161,004	160,173	132,515	130,934	130,366	132,925	132,038	
7月	187,794	174,377	142,854	133,852	149,030	159,657	158,657	156,991	130,300	135,201	125,811	141,981	
8月	149,343	126,864	115,745	113,388	121,497	130,860	145,882	128,607	113,129	110,967	126,476	119,788	
9月	198,443	203,446	173,571	159,721	177,013	177,053	200,503	176,186	112,948	153,121	165,285	164,355	
10月	157,082	155,994	139,198	135,871	140,906	157,439	122,294	153,547	102,598	147,617	154,528	143,178	
11月	180,970	176,945	149,001	144,558	148,696	162,349	147,014	158,532	133,179	155,538	156,035	139,687	
12月	168,746	199,960	130,375	132,596	131,908	136,646	117,924	136,143	117,660	135,274	130,519	119,040	
暦年計	2,112,991	2,272,790	1,896,200	1,725,460	1,843,341	1,924,124	1,910,346	1,718,088	1,652,522	1,638,136	1,744,919	1,557,868	
年度(4-3)計	2,261,834	2,173,131	1,813,328	1,719,970	1,858,875	1,922,999	1,855,967	1,757,748	1,554,971	1,692,689	1,625,481	1,627,411	

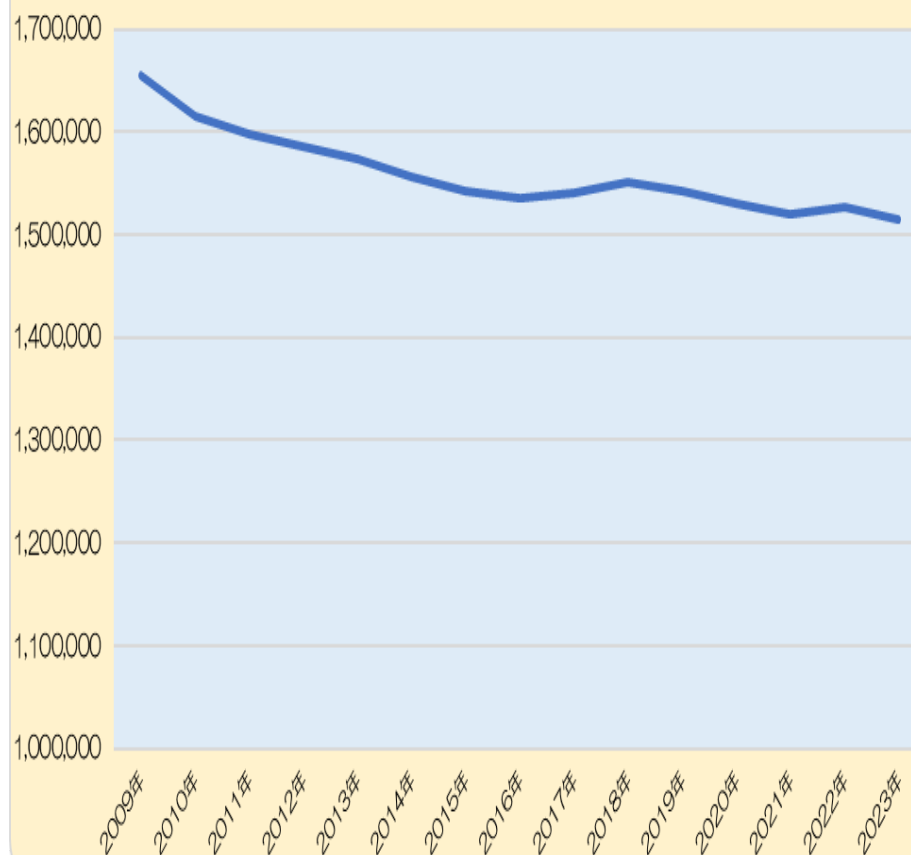
2-3. 税制（軽自動車は税込面で優等生）

軽自動車の保有台数の増加と2015年の増税によって、全国市区町村の軽自動車税（種別割）税収は年々増加している。

軽自動車税（種別割）の税収推移（百万）



自動車税（種別割）の税収推移（百万）



※軽自動車税収、自動車税収は総務省「地方税に関する参考計数資料」より。グラフは全軽自協作成

2-4. 税制（軽自動車税と自動車税 環境性能割(自動車取得税)）

◇自動車税・軽自動車税環境性能割は、自動車の取得時に、取得価格を課税標準として環境性能に応じて税率が課される税であり、自動車がもたらすCO₂排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的コストにかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有する普通税であるとされる。

●軽自動車税・自動車税環境性能割（令和元(2019)年10月1日、自動車取得税の廃止に伴い創設）

	軽自動車	普通・小型自動車
税目	軽自動車税環境性能割	自動車税環境性能割
賦課徴収者	市町村及び東京特別区（市町村税） （事務を都道府県に委託）	都道府県（都道府県税）
税率	0～2%	0～3%

●自動車取得税と自動車税・軽自動車税環境性能割の沿革

○昭和43(1968)年 自動車取得税創設

地方道の整備の立ち遅れから道路整備の緊急性と道路目的財源における国、地方配分の状況を勘案して自動車取得税を創設。

※政府税調において、著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に取得の際の担税力に応じて負担を求める自動車取得税を創設すべきとの答申が行われた。

○昭和49(1974)年 自動車取得税率の引き上げ

地方道路財源の充実を図るため、資源節約、消費抑制といった社会的要素も踏まえ、軽自動車以外の自家用自動車を3%→5%に引き上げ。（暫定税率）

○昭和63(1988)年 消費税導入時の議論

消費税の導入にあたって地方間接税の多くが調整されたが、自動車関係諸税については見送られた。昭和63年4月の「税制改革についての中間答申」によると、自動車関係諸税の簡素化については、「現行税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現され则认为られること等から現行税制には理由があるものと考えられる。」とされた。

○平成21(2009)年 自動車取得税の一般財源化・エコカー減税の創設

「道路特定財源の一般財源化等について」（平成20年12月8日政府・与党決定）において、「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、（略）地方税法などの所要の改正を行う。」とされたことに伴い、自動車取得税についても、目的税から普通税に改められ、使途制限が廃止された。一方、自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた新車の取得について、3年間の時限的軽減措置を講ずる（エコカー減税）こととされた。

○平成22(2010)年 自動車取得税の暫定税率の廃止

暫定税率は廃止した上で、当分の間、当時の税率水準を維持することとされた。

○平成26(2014)年 自動車取得税の税率引き下げ

消費増税（5%→8%）に伴い、税率を引下げ（自家用自動車：5%→3%、営業用自動車・軽自動車：3%→2%）でエコカー減税を拡充、消費税10%段階で廃止することを決定。

○令和元(2019)年 自動車取得税の廃止と環境性能割の創設

消費増税（8%→10%）に伴い、自動車取得税を廃止するも、自動車税・軽自動車税の環境性能割として自動車取得時の税が新たに創設された。

2-5. 税制（自動車重量税）

◇自動車重量税は、自動車が車検を受けることで走行可能になるという法的地位を得ることに対して課される一種の権利創設税とされる。また、自動車の走行に伴う道路損傷、CO₂ 排出等の社会的費用を考慮し、自動車ユーザーが道路整備等によって受益していることを踏まえて課税される負担金としての性格も持つ。

●自動車重量税

	軽自動車	普通・小型自動車
税目	自動車重量税	
賦課徴収者	国（国税）	
税率（当分の間税率）	3,300円／年	0.5tあたり4,100円／年

●自動車重量税の沿革

○昭和46(1971)年 自動車重量税創設

自動車にかかる社会的費用を確保するとともに第6次道路整備5か年計画における財源不足に対応するために創設。根拠法である「自動車重量税法」上は税収の用途を制限しない普通税だが、創設時の国会答弁に基づき運用上は道路特定財源とされた。

○昭和49(1974)年・昭和51(1976)年 自動車重量税率の引き上げ

自動車取得税と同様、地方道路財源の充実を図るため、昭和49年に自家用自動車で税率を時限的に2倍に引き上げ。さらに、昭和51年には自家用自動車で約25%引き上げた上で引き上げの期限の延長が図られ、以降、平成20(2008)年に10年間の延長が決定するまで累次の延長が重ねられた。（暫定税率）

○平成21(2009)年 自動車重量税の一般財源化・エコカー減税の創設

「道路特定財源の一般財源化等について」（平成20年12月8日政府・与党決定）において、「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、（略）地方税法などの所要の改正を行う。」とされたことに伴い、自動車重量税についても、用途制限が廃止された。一方、自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた自動車に対する減免措置（エコカー減税）が導入された。

○平成22(2010)年 自動車重量税の暫定税率の廃止

暫定税率は廃止した上で、当分の間、車体の環境負荷に応じた複数税率が設定された。（ex.次世代車:本則税率、ガソリン車:当分の間本則の2倍、18年経過車:当分の間暫定税率水準）

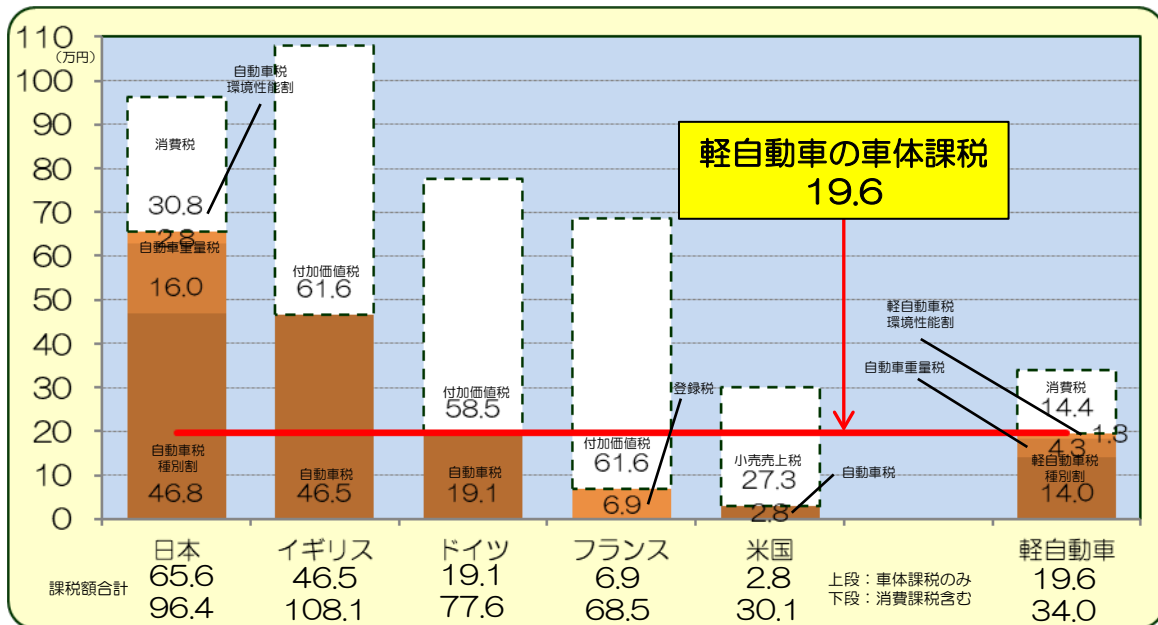
○平成24(2012)年 当分の間税率の見直しと以降のエコカー減税の基準の見直し

環境性能に関して一定の基準を満たした自動車に対して本則税率を適用するとともに、それ以外の自動車への当分の間税率が引き下げられた。（13年経過車については据え置き）以降、期限を迎えるごとにエコカー減税の基準が見直されている。

2-6. 税制（軽自動車ユーザーの税負担が国際水準）

自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較

2,000cc小型車との比較

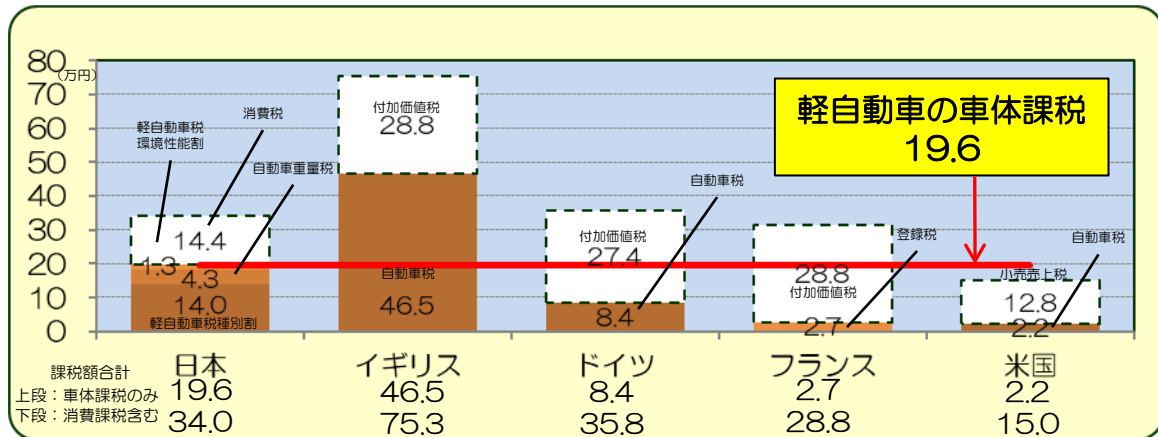


●日本の車体にかかる税は過重であり、欧米各国の2,000ccの車両にかかる税負担と比べると、軽自動車の車体課税が国際水準です。

左上段グラフ前提条件

- ①排気量2,000cc（軽は660cc）②車両重量1.5t（軽は0.89t）
 - ③WLTCモード燃費値19.4km/ℓ、CO₂排出量119g/km
 - ④最高出力 kW ⑤車体価格308万円（軽は144万円）
 - ⑥フランスはパリ市、米国はニューヨーク市
 - ⑦13年間使用（平均使用年数：自動車検査登録情報協会データより）
 - ⑧為替レート：1€=¥158、1£=¥186、1\$=¥146（2023/4～2024/3の平均）
- ※2024年4月時点の税体系に基づく試算
※日本のエコカー減税等による特例措置は含まず

平均的軽自動車での比較



●軽自動車の排気量や平均的な環境性能を各国の税体系に当てはめると、軽自動車にかかる税も過重な状況にあります。

左下段グラフ前提条件

- ①排気量660cc②車両重量0.89t
 - ③WLTCモード燃費値20.2km/ℓ（CO₂排出量115g/km）
 - ④最高出力38kW⑤車体価格144万円⑥フランスはパリ、米国はニューヨーク市⑦13年間使用（上段グラフに同じ）
 - ⑧為替レート：上段グラフに同じ
- ※2024年4月時点の税体系に基づく試算

3-1. 使用実態（軽自動車は地方の貴重な交通手段）

上位県は生活にクルマが欠かせない県が並び

都道府県の軽自動車世帯当り普及順位

普及上位10県			普及下位10県		
上位 順位	都道府県	世帯当り 普及台数	下位 順位	都道府県	世帯当り 普及台数
1位	長野県	1.04	1位	東京都	0.12
2位	鳥取県	1.03	2位	神奈川県	0.24
3位	島根県	1.02	3位	大阪府	0.28
4位	佐賀県	1.02	4位	千葉県	0.42
5位	山形県	1.00	5位	埼玉県	0.42
6位	福井県	1.00	6位	京都府	0.44
7位	山梨県	0.96	7位	北海道	0.44
8位	新潟県	0.94	8位	兵庫県	0.44
9位	和歌山県	0.91	9位	愛知県	0.52
10位	沖縄県	0.91	10位	福岡県	0.56

上位町村は軽トラックが不可欠な農業が盛んな地域ばかり

市区町村の軽自動車世帯当り普及順位

普及上位10市区町村			普及下位10市区町村		
上位 順位	市区町村	世帯当り 普及台数	下位 順位	市区町村	世帯当り 普及台数
1位	長野県 川上村	2.44	1位	東京都 武蔵野市	0.07
2位	長野県 南牧村	1.91	2位	東京都 東京23区	0.07
3位	群馬県 昭和村	1.76	3位	兵庫県 芦屋市	0.09
4位	徳島県 佐那河内村	1.75	4位	千葉県 浦安市	0.09
5位	奈良県 山添村	1.73	5位	東京都 狛江市	0.10
6位	長野県 中川村	1.68	6位	東京都 小金井市	0.10
7位	長野県 豊丘村	1.67	7位	東京都 三鷹市	0.11
8位	福島県 鮫川村	1.67	8位	東京都 調布市	0.11
9位	東京都 青ヶ島村	1.66	9位	神奈川県 川崎市	0.11
10位	鳥取県 江府町	1.65	10位	東京都 国分寺市	0.12

地方部ほど軽自動車の世帯当り普及台数が多い傾向にあり、小型・普通乗用車と併せて、一家に数台という世帯も少なくない。地方部ほど、世帯における車体課税の負担は大きく、都市と地方の格差となっている。

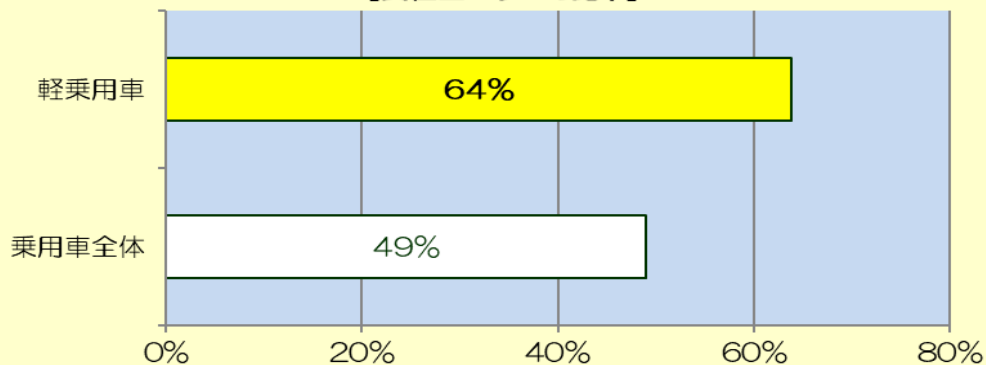
※都道府県世帯数は令和6年1月1日現在、総務省調べ。
軽自動車保有台数は令和5年12月末現在、国土交通省調べ

※市区町村世帯数は令和6年1月1日現在、総務省調べ。
軽自動車保有台数は令和6年3月31日現在、全軽自協調べ
順位は1718の市町村と東京特別区の合計1719をベースとして算出。

3-2. 使用実態（軽自動車は女性・高齢者の頼れる足）

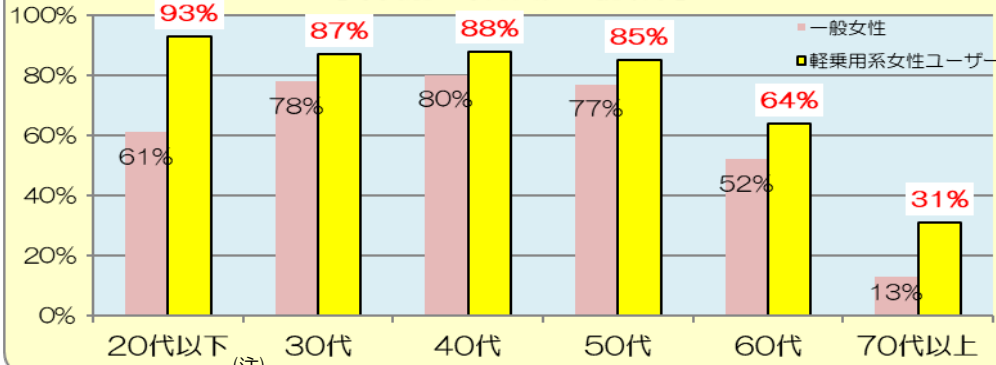
軽乗用車ユーザーのうち、65%は女性。女性軽乗用系ユーザーの就業率は、多くの年代で一般の女性より高く、特に若年層と60代以上の層に顕著に表れている。軽自動車は女性の社会進出を支えていると言える。

【女性ユーザーの比率】



※軽乗用車は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2023年度 乗用車市場動向調査」2024年3月 日本自動車工業会
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

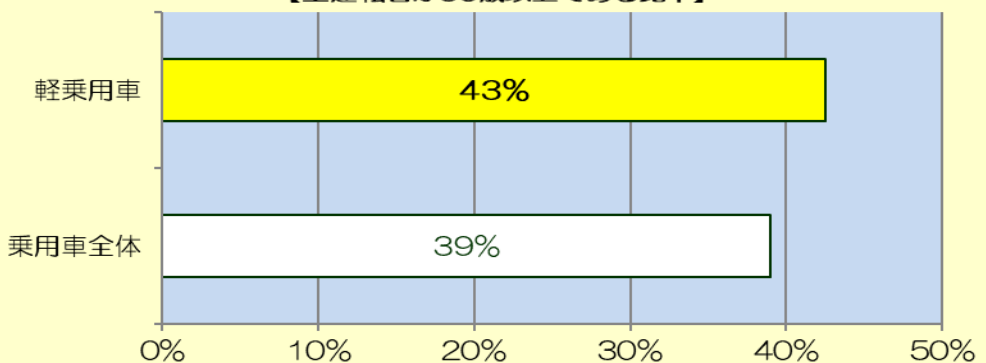
【年代別にみた女性の就業率】



※軽乗用系女性は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会
一般女性は「2022年労働力調査」総務省統計局
(注)軽乗用系ユーザー：18～29歳 一般女性：20～29歳

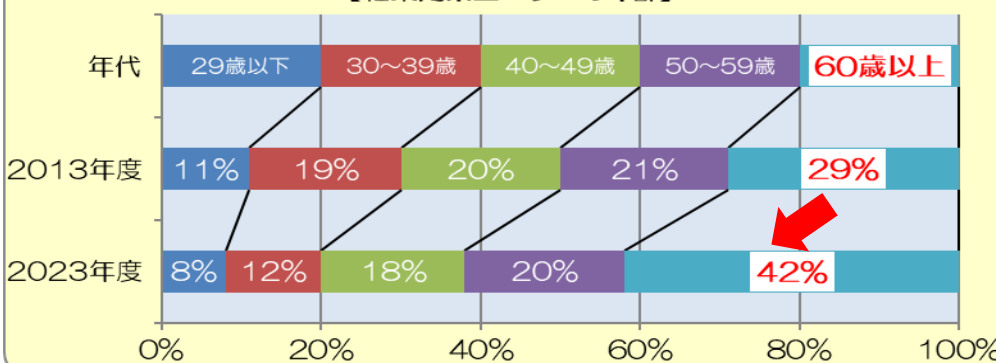
軽乗用車ユーザーのうち60歳以上は43%であり、60歳以上が占める割合は10年で約1.4倍に増加。

【主運転者が60歳以上である比率】



※軽乗用車は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2023年度 乗用車市場動向調査」2024年3月 日本自動車工業会
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

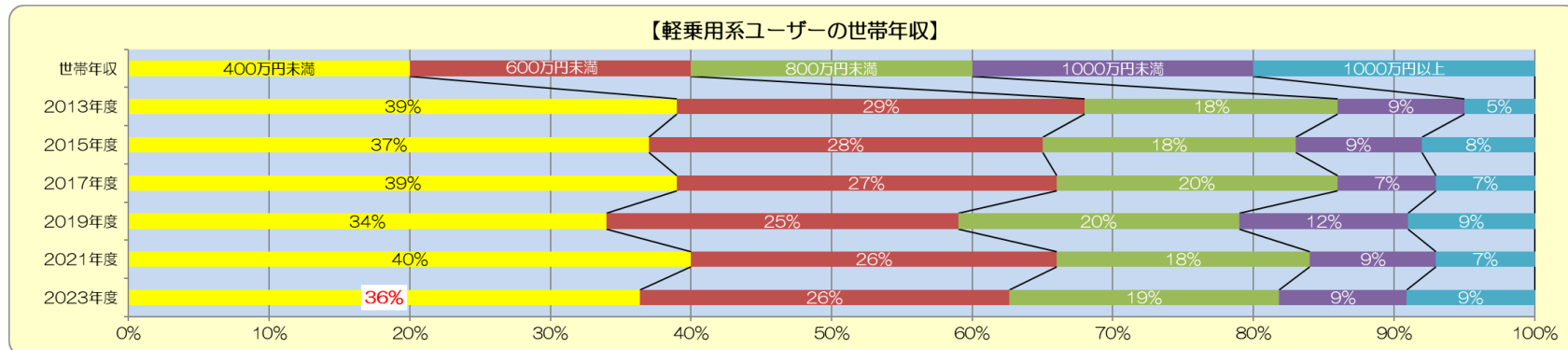
【軽乗用系ユーザーの年齢】



※「2021年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2022年3月 日本自動車工業会
「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会

3-3. 使用実態（軽自動車は所得の低い方々の味方）

軽乗用系ユーザーの約4割は世帯年収が400万円未満の世帯。また、軽自動車の販売比率の高い県は平均年収も低い傾向があり、車両価格や維持費が抑えられる軽自動車は、所得の低い方々の味方でもある。



※「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会

都道府県別の軽自動車販売比率順位と平均年収

販売比率上位10都道府県				販売比率下位10都道府県			
上位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）	下位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）
1位	長崎県	53.0%	429.7万円(38位)	1位	東京都	19.7%	580.7万円(1位)
2位	島根県	52.0%	430.7万円(37位)	2位	神奈川県	24.2%	570.9万円(2位)
3位	高知県	51.4%	420.5万円(41位)	3位	大阪府	27.2%	545.6万円(3位)
4位	佐賀県	51.0%	434.2万円(35位)	4位	愛知県	29.1%	532.0万円(5位)
5位	鳥取県	50.8%	408.6万円(43位)	5位	北海道	32.6%	450.9万円(27位)
6位	和歌山県	49.7%	468.9万円(25位)	6位	千葉県	32.7%	487.0万円(13位)
7位	愛媛県	48.1%	442.7万円(34位)	7位	兵庫県	32.7%	514.6万円(6位)
8位	宮崎県	48.0%	402.7万円(46位)	8位	栃木県	34.6%	535.2万円(4位)
9位	沖縄県	47.9%	393.5万円(47位)	9位	埼玉県	34.7%	497.0万円(9位)
10位	香川県	47.9%	473.3万円(22位)	10位	宮城県	34.7%	455.1万円(26位)

※軽販売比率は四輪新車販売における軽自動車販売台数の比率 2024年暦年 全軽自協調べ 平均年収は「令和6年賃金構造基本統計調査」厚生労働省より算出

3-4. 使用実態（軽自動車は都市部でも大活躍）

軽自動車の絶対数が多いのは、都市部であり、東京・大阪をはじめとする大都市部では商用車の比率が高く、配送や営業、また現場への移動手段など、企業や個人事業を営む方々の経済活動を支えている。

東京特別区と政令指定都市の保有台数と商用車比率

保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率	保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率
1位	東京23区	380,490台	43.9%	12位	熊本市	218,163台	21.0%
2位	名古屋市	304,974台	20.8%	13位	京都市	194,329台	29.7%
3位	横浜市	290,787台	30.1%	14位	仙台市	189,987台	18.1%
4位	札幌市	279,091台	15.7%	17位	神戸市	178,948台	26.1%
5位	浜松市	261,023台	20.4%	18位	静岡市	176,868台	21.7%
6位	新潟市	247,019台	17.5%	20位	さいたま市	168,426台	23.0%
7位	北九州市	246,428台	21.0%	25位	堺市	146,448台	25.9%
8位	広島市	245,901台	20.9%	26位	千葉市	141,141台	21.6%
9位	岡山市	229,441台	23.7%	34位	相模原市	116,785台	25.2%
10位	福岡市	227,054台	23.4%	58位	川崎市	84,712台	34.6%
11位	大阪市	222,987台	39.1%		全国計	31,755,793台	26.9%



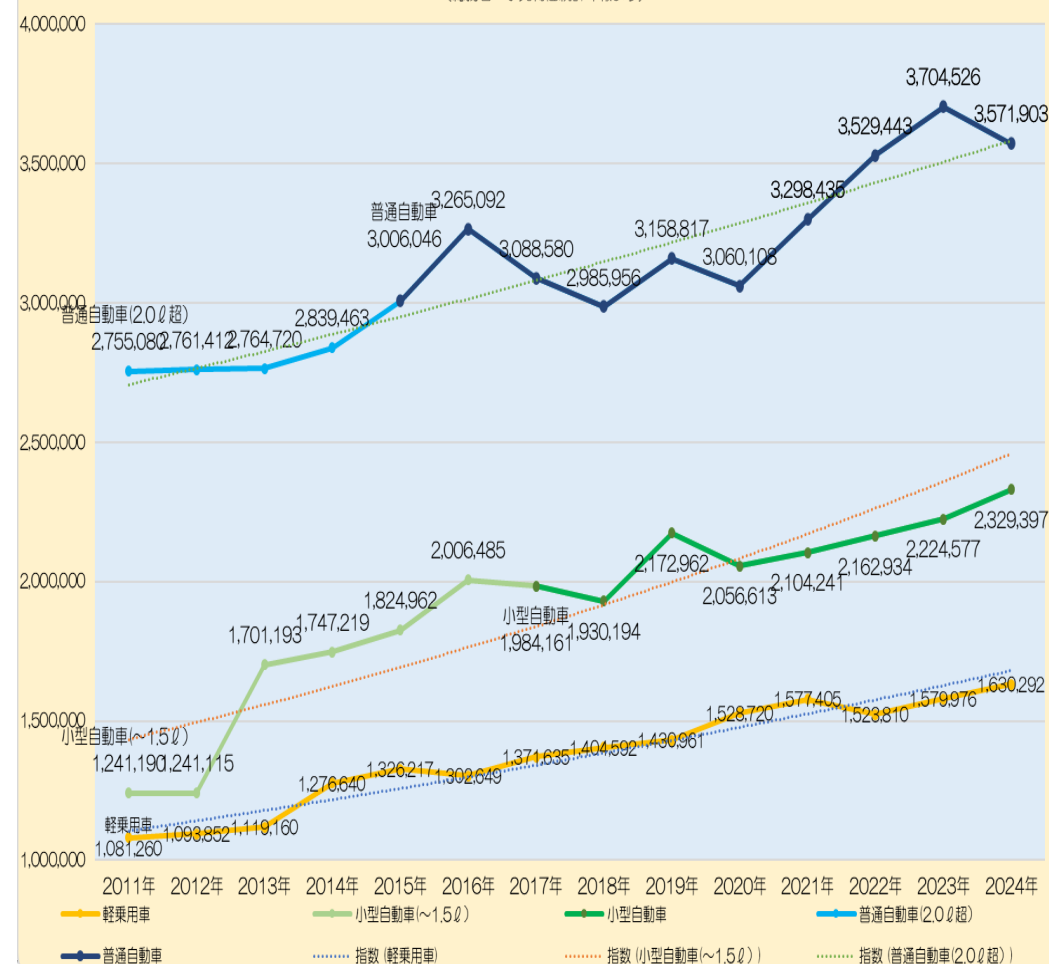
※市・区の軽自動車保有台数は令和6年3月31日現在、全軽自協調べ（商用車は貨物車と特種車の合計）

保有台数順位は1,718の市町村と東京特別区の合計1,719をベースとして算出。全国保有は国土交通省調べ令和6年3月31日現在

4. 安価でお手軽な軽自動車

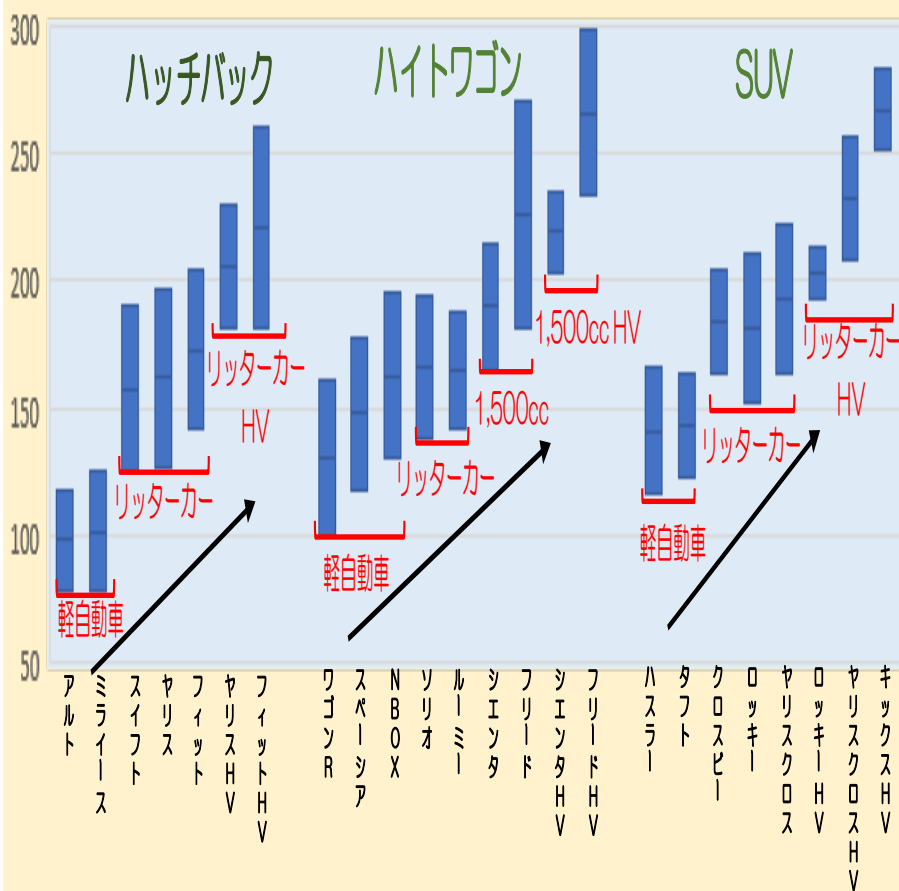
軽乗用車の平均小売価格は上昇傾向だが、小型・普通乗用車も平均小売価格は上昇している。

乗用車の小売価格の推移
(総務省：小売物価統計年報より)



車両タイプ別で比較すると、どのタイプも軽自動車はリッターカーやコンパクトカーのハイブリッド車に比して車両本体価格が安い。

車両本体価格 税抜 (万円)



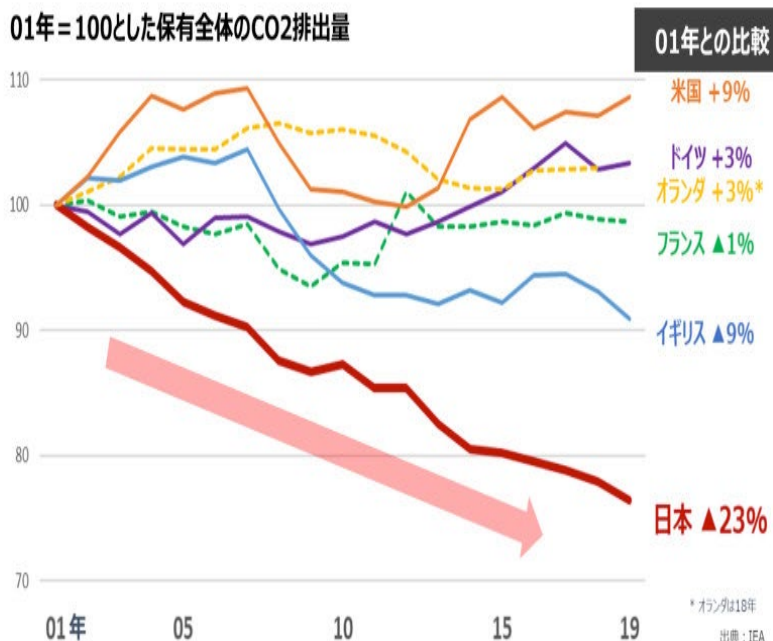
5-1. 社会的コストを低減（CO2排出削減に寄与）

2001年からの20年間に於ける日本の自動車CO2排出量の削減率23%は国際的にみて極めて高いレベルとなっている。日本の誇る「ハイブリッド車」と「軽自動車」の普及の伸びがこれを実現したと言える。

過去20年の自動車CO2排出量 国際比較

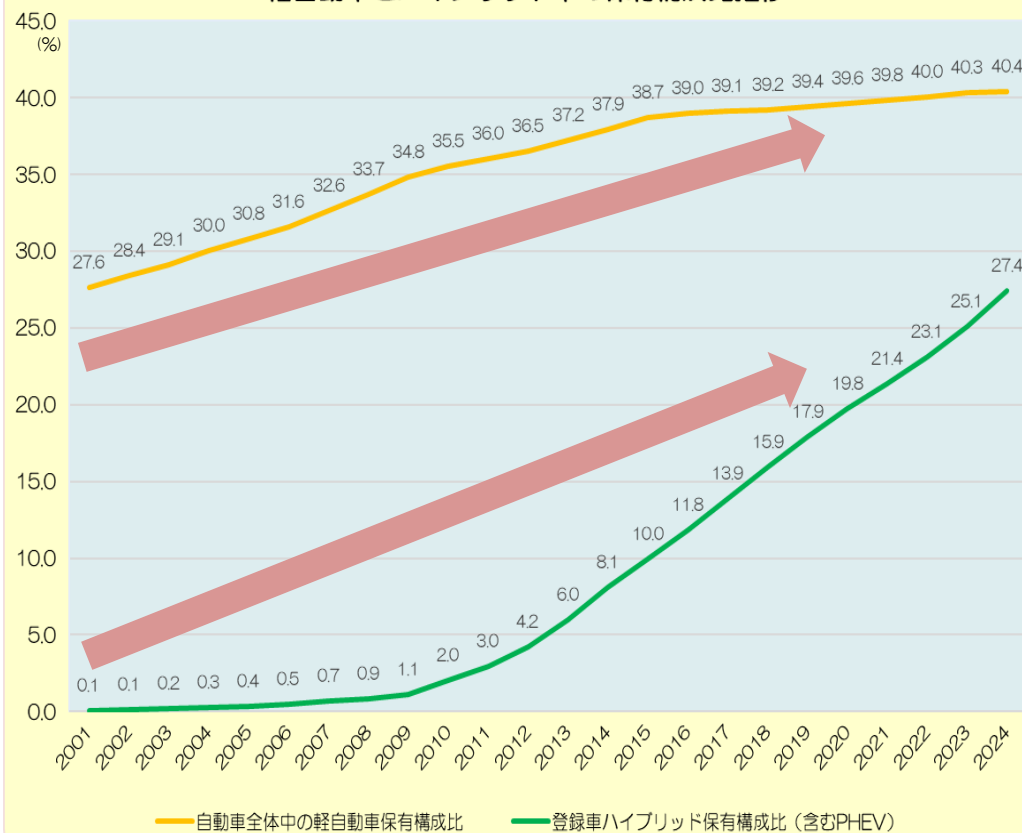
日本の過去20年間の自動車CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。強み、アドバンテージを築いてきた

01年=100とした保有全体のCO2排出量



※日本自動車工業会資料より

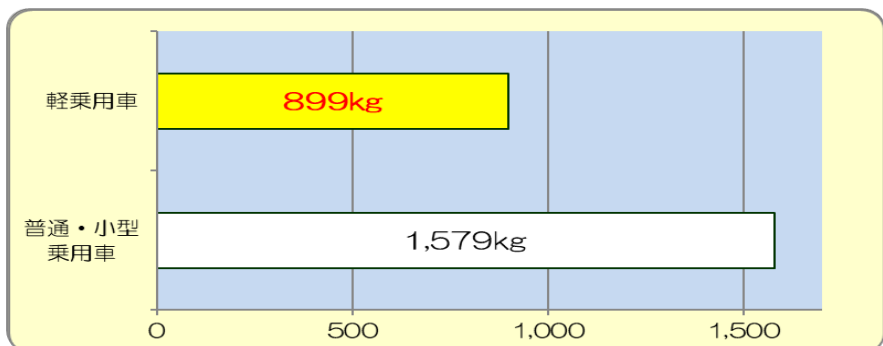
軽自動車とハイブリッド車の保有構成比推移



※軽自動車保有構成比 国土交通省調べ（各年3月末）
ハイブリッド車保有構成比 自動車検査登録情報協会調べ（各年3月末）

5-2. 社会的コストを低減（軽量でインフラを傷めない）

軽乗用車の平均重量は、普通・小型乗用車の約6割



※車両重量は「自動車燃費一覧 令和7年3月」（国土交通省）に掲載されたWLTCモードガソリン車の車両重量中の中間値を平均したもの

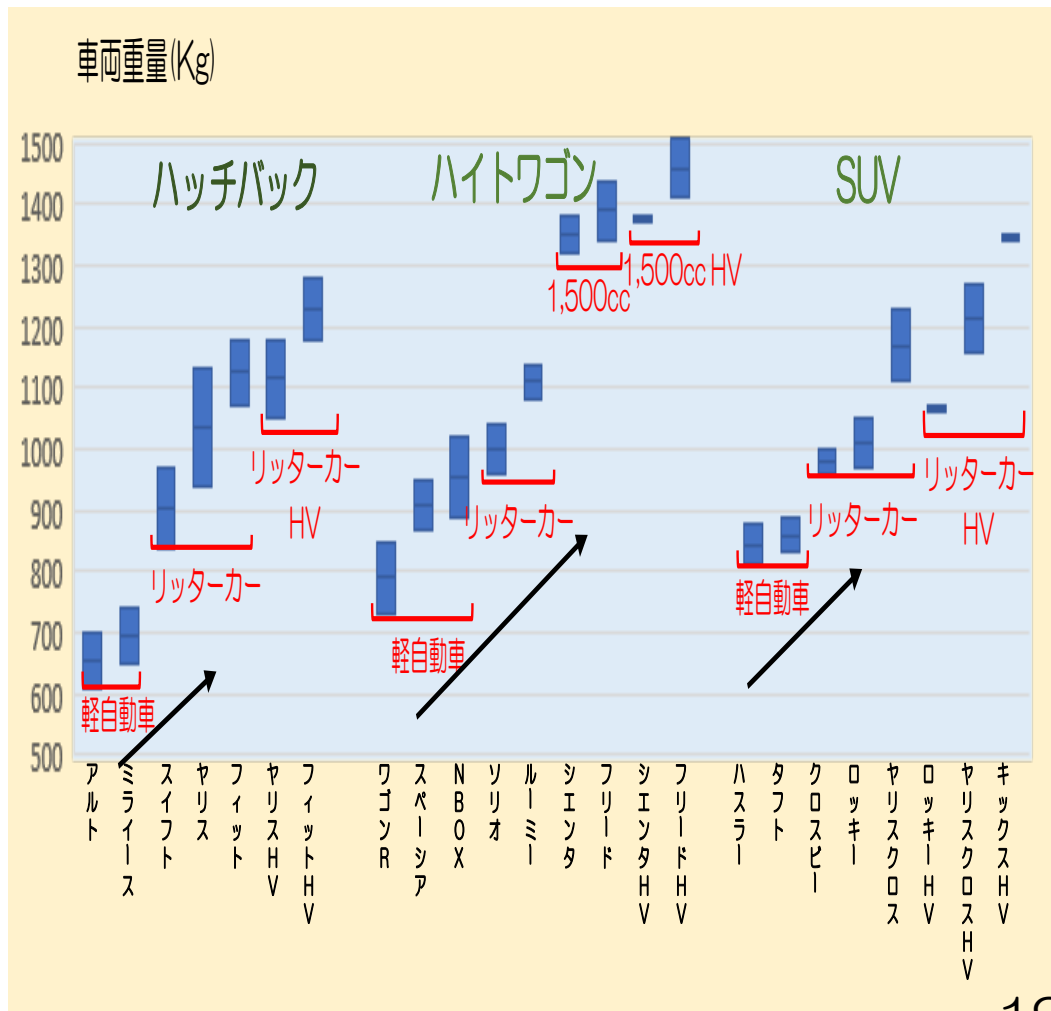
軽乗用車の道路損傷度は普通・小型乗用車の約1/10

	軽乗用車	普通・小型乗用車
車両重量	899 k g	1,579 k g
重量比	0. 57	1
道路損傷度	0. 1	1

※車両重量は「自動車燃費一覧 令和7年3月」（国土交通省）に掲載されたWLTCモードガソリン車の車両重量中の中間値を平均したもの

※道路損傷度は軸荷重の4乗に比例する
「舗装設計施工指針（平成18年度版）」日本道路協会

車両タイプ別でみると、どのタイプも軽自動車はリッターカーやコンパクトカーのハイブリッド車に比して車両重量が軽く、省資源であることがわかる



6. 欧州からも注目を浴びる日本の軽自動車

欧州自動車工業会のルカ・デメオ会長（ルノーグループCEO）は、昨年11月30日の記者会見で、自動車産業がヨーロッパの市民に手頃な価格の移動手段を提供できるような環境を整えるために以下のように軽自動車について言及した。

「日本の軽自動車を例にとってみましょう。これらの小型車は、日本では特別な税制優遇措置を受け、独自の規制の対象となっています。その結果、現在では日本市場の40%以上を占めています。これらのモデルの中にはハイブリッド車もあり、燃費も非常に優れています。その価格は、ヨーロッパ製の同等のバッテリーEV（電気自動車）の約半分です。ヨーロッパでも、電気モビリティを大衆化し、環境の観点から道路を走る旧型車をより良いモデルに置き換えるために、同様の仕組みを構想することができるでしょう。つまり、小型で手頃、かつ持続可能な車のための専用の制度です。」

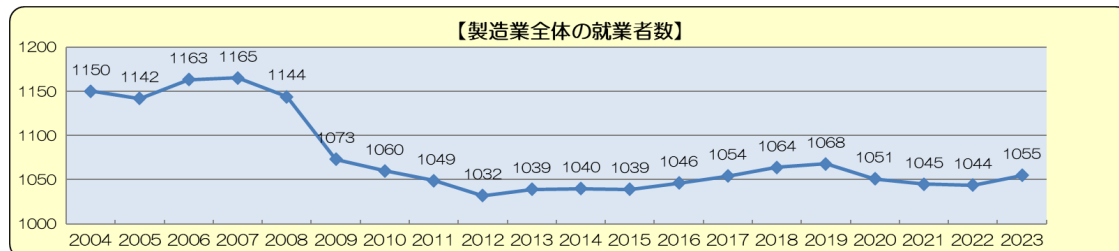
ロイター通信は6月12日、自動車大手ステランティスのジョン・エルカン会長が欧州は日本の「軽自動車」のような小型で安価な車両を開発する必要があるとの見解を示した旨を以下の通り報道。

欧米自動車大手ステランティスのジョン・エルカン会長は12日、欧州は日本の「軽自動車」のような小型で安価な車両を開発する必要があるとの見解を示した。欧州地域で規制による高価格が消費者需要を圧迫していることを理由に挙げた。米自動車専門メディアのオートモーティブ・ニュースがイタリアのトリノで開催した会議での発言。

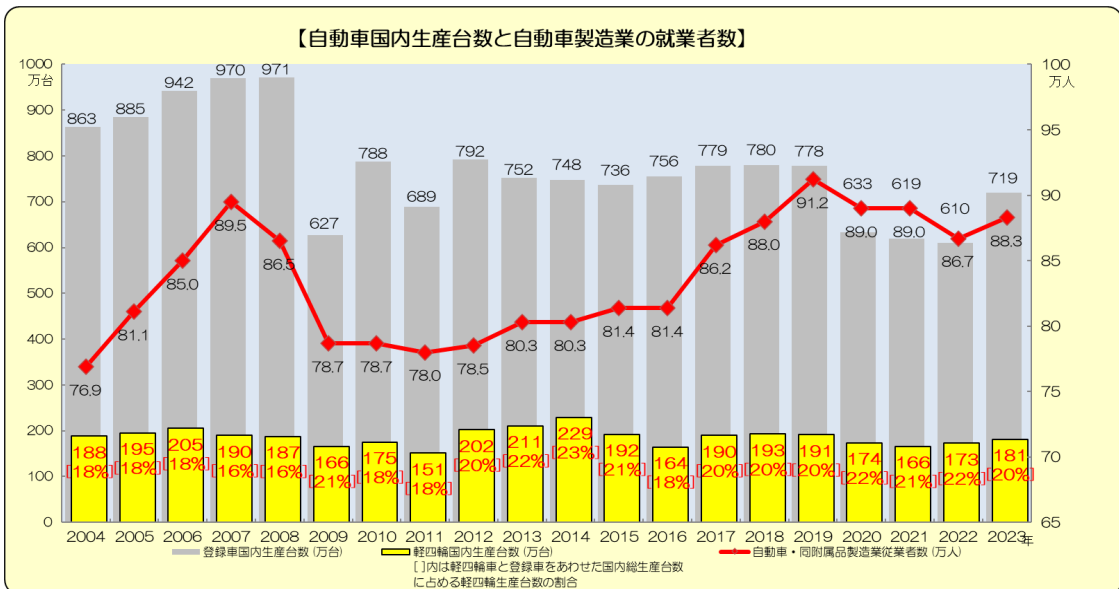
軽自動車は日本で従来販売されている都市型車両で、サイズとエンジンに制限があり、税金や保険費用が低く抑えられる。エルカン氏は日本の軽自動車に相当する欧州の車両を「eカー」と名付けることができるとし、「日本に市場シェア40%を持つ軽自動車があるなら、欧州がeカーを持たない理由はない」と発言した。

軽自動車は全て日本国内で生産、国内の雇用を支えています。

軽自動車は、ほぼ全てが日本国内で生産され、国内生産の約2割にあたる180万台前後で推移しております。
安定的な軽自動車の需要が自動車生産の空洞化を防ぎ、雇用の安定化や国内経済を下支えてしていると言えます。

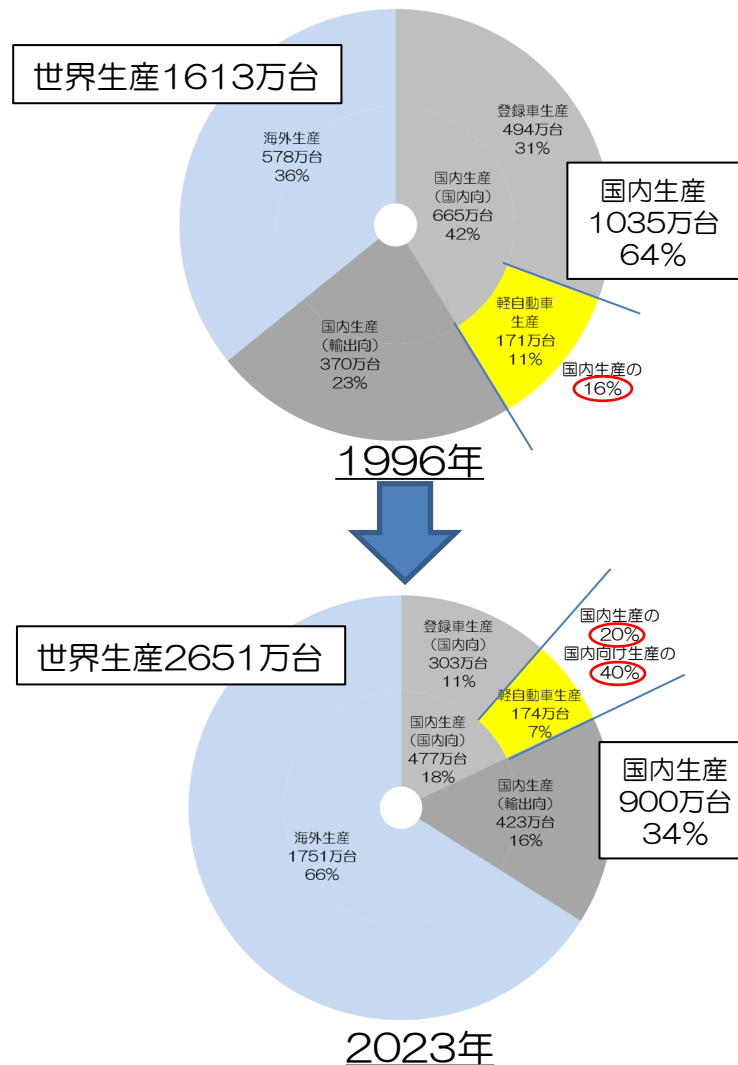


※総務省「労働力調査」



※経済産業省「工業統計表」総務省「労働力調査」

- 製造業の就業者数は2004年の1150万人から2023年には1055万人へ減少。
- 減少傾向の製造業の中で、自動車は2004年度の77万人から2023年には88万人に増加。



自動車関係税制のあり方に関する検討会

令和7年8月19日



全国ハイヤー・タクシー連合会

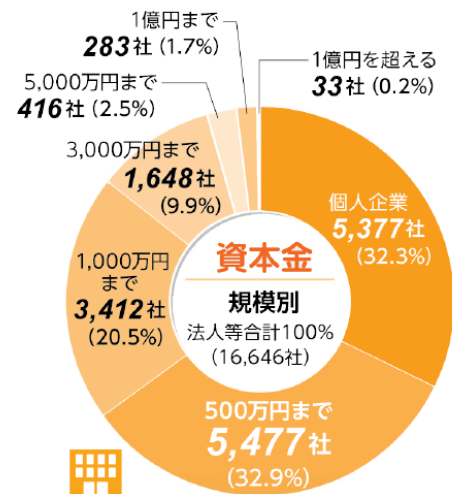
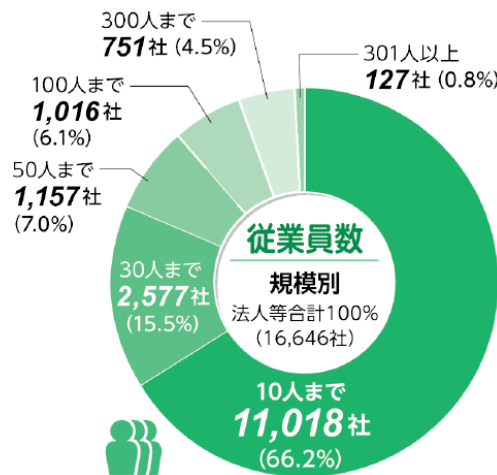
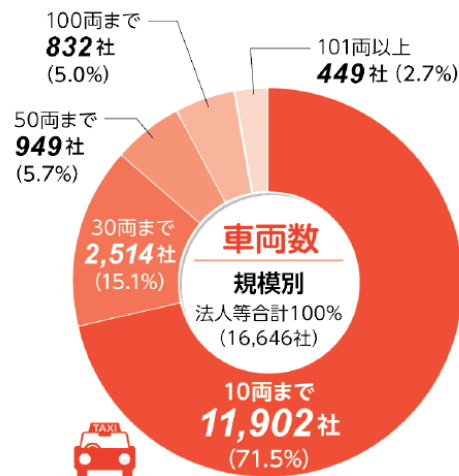
タクシー事業の現状

- 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、ハイブリッド車に加え、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じて安心・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努めて参る所存です。 1



事業規模

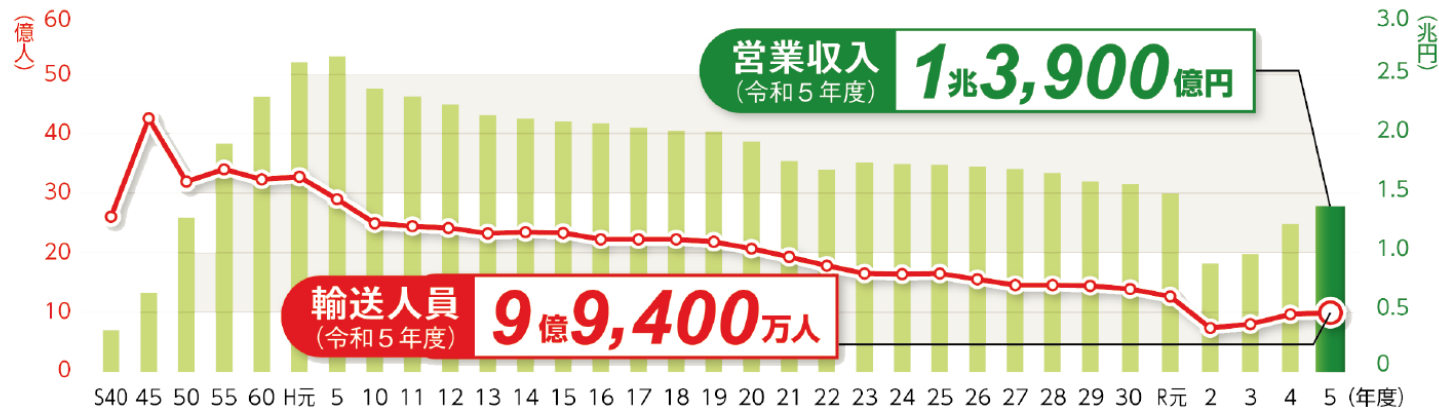
法人タクシー事業者のほとんどが**中小零細企業**です。



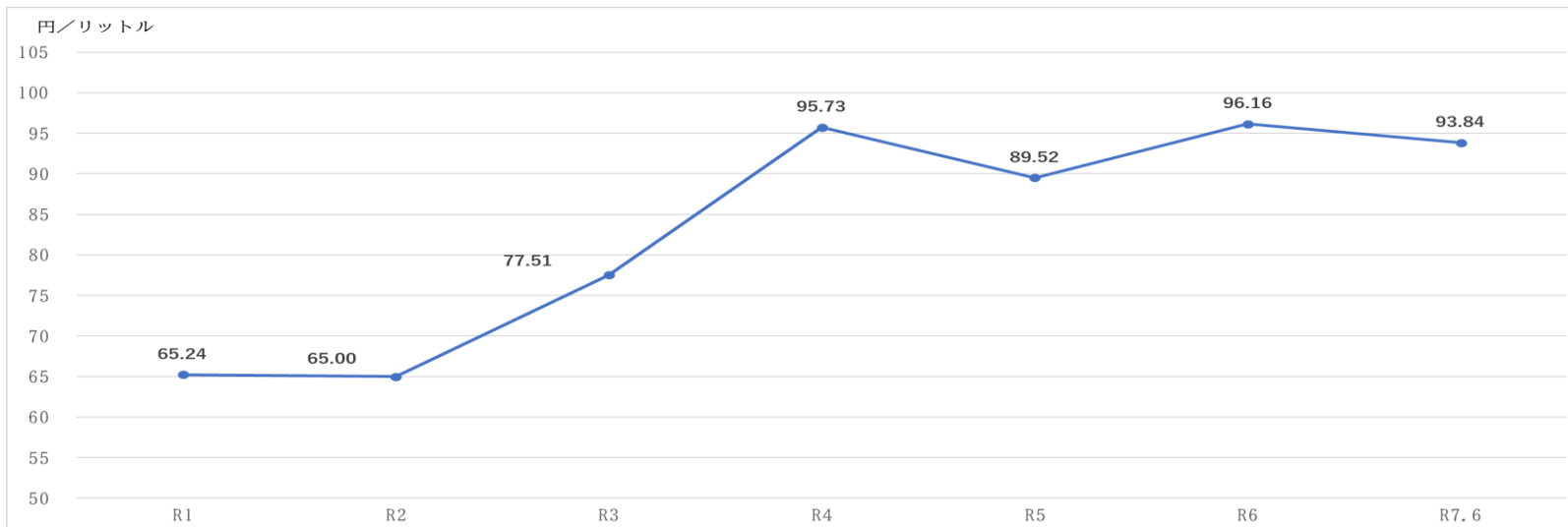
資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025 令和5年度末。ハイヤー及び福祉輸送限定事業を含む。



タクシー輸送人員と営業収入

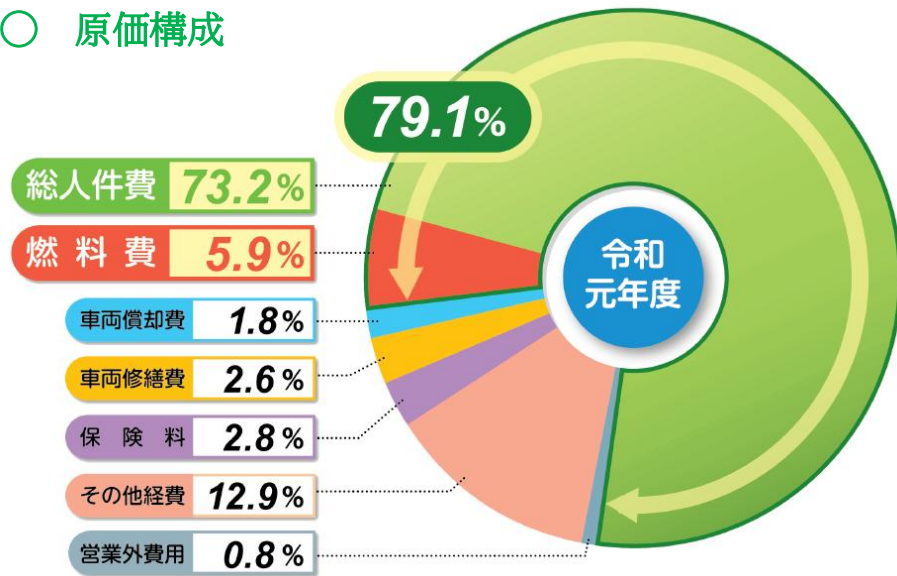


○ 燃料購入価格の推移（東京）



(注) ①東京ハイヤー・タクシー協会調べ
②特別区スタンド価格

○ 原価構成



資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025

○ タクシー業の倒産、休廃業・解散

	(単位：件)				
区 分	2020	2021	2022	2023	2024
倒 産	14	11	28	33	35
休廃業・解散	54	50	40	30	47
合 計	68	61	68	63	82

出典：帝国データバンク

※倒産：負債1,000万円以上の法的整理

毎日タクシーグループ(株)(約300両)

毎日タクシーグループ(株)(名古屋市北区)は2024年1月30日、事業を停止し、破産手続きを開始した。
負債総額は約27億円。

「毎日タクシー」の名称で展開していた中堅タクシー業者。地元での知名度は高く、一定の存在感を示していた。しかし、コロナ禍によるタクシー需要の減少、ドライバーの高齢化、同業他社との競合等もあり、2021年3月期は売上高2億5004万円に対して5389万円の赤字を計上し、債務超過が続いていた。

こうした状況下、2022年4月には3つの事業会社を吸収合併するなどグループ再編を行い、2023年3月期は売上高13億790万円を計上。新型コロナの5類移行による訪日客の増加、インバウンド需要の回復など事業環境はやや改善を見せていたが、過大な借入負担を返済するには至らず、資金調達が限界に達し、今回の措置となった。

出典：東京商工リサーチ

茨木高槻交通株式会社など8社(約500両)

2020年以降の新型コロナ感染拡大に伴う外出自粛要請などの影響で収入が激減。2020年9月に法人向けの送迎などを行っていたバス事業を終了したことに加え、新型コロナの5類移行後もタクシー需要の回復は鈍く、2023年7月期の年収入高は約5億3000万円にとどまっていた。また、燃料価格高騰による採算悪化のほか、ドライバーの高齢化といった経営課題にも直面。2024年問題に伴う人件費高騰が危惧されるなど、経営の抜本的再建を求められる状態が続くなか、2024年3月11日に民事再生法の適用を申請。2024年3月25日に再生手続き開始決定を受けていた。

その後、茨木高槻交通(株)をはじめとするグループ各社の事業を他社へ譲渡したものの、譲渡対価をもって滞納していた社会保険料などの公租公課を完済できず、破産手続きへ移行することとなった。

負債は茨木高槻交通(株)が約62億6100万円、グループ8社で合計約92億3100万円(いずれも2023年7月決算時点)。

出典：帝国データバンク 抜粋

平和タクシー(盛岡市)破産申請へ
負債総額は約3億900万円(約70両)

岩手県盛岡市に本社がある平和タクシーが、2025年7月15日で事業を停止し、盛岡地方裁判所に破産申請を行うことが分かりました。
負債総額は3億円余りに上っています。

東京商工リサーチ盛岡支店によりますと、盛岡市の平和タクシーは15日で事業を停止し、今後、盛岡地裁に破産申請を行うことになりました。

1954年創業の平和タクシーは、バブル景気などを追い風に業績を伸ばし、1996年6月期には売上高が6億6000万円あまりに達しましたが、その後、競争の激化もあり、赤字体質に陥りました。

2009年に、経営難に陥っていた関連会社・杜陵タクシーを吸収合併したことで財務が急速に悪化した上、新型コロナウイルスの影響もあり、2022年6月期の売上高は、2億円台にまで縮小しました。

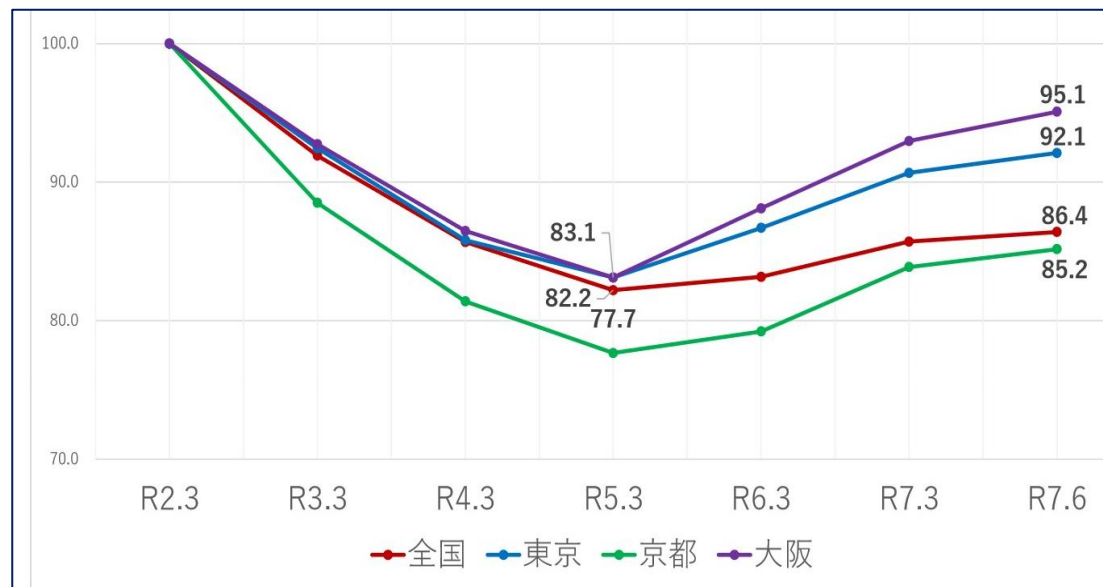
その後、コロナ禍の収束により、売上高はやや回復しましたが、収益の改善には至らず事業を停止しました。

負債総額は、2024年6月時点で3億900万円あまりに上っています。

盛岡市内では2024年、岩手中央タクシーも事業を停止しています。

出典：岩手めんこいテレビ

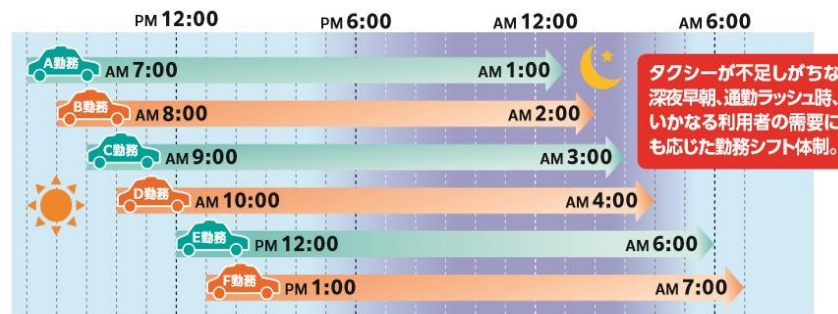
○ タクシー運転者数（指数）



(注) グラフはタクシー運転者数(登録実施機関別運転者証交付数(法人))を、令和2年3月末を100として指数で表したものの。

タクシーが不足しやすい時間帯への対応

タクシー需要が集中する通勤・通学の時間帯に勤務シフトを変更し、供給量を増やしています。



出典：東京ハイヤー・タクシー協会

○ 乗合タクシー、日本版ライドシェアの普及促進、公共ライドシェアへの参画

タクシー業界は、「国土交通省「交通空白」解消本部」等と連携して交通空白の解消に向けて取り組みを進めております。

- ◆ 乗合タクシーの普及促進
- ◆ 空港・駅の乗り場の改善
- ◆ 日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの普及促進



◎日本版ライドシェア（自家用車活用事業）

「地域交通の「担い手」「移動の足の確保」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設されました。

タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給し、タクシーを補完します。

■導入実績 130地域、935事業者、7,927台
(47都道府県で導入) (令和7年3月30日)



東京特別区・武三交通圏
日本版ライドシェア出発式（令和6年4月8日）

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

- | | |
|-------|--|
| 本部長 | 国土交通大臣 |
| 本部長代行 | 副大臣及び大臣政務官 |
| 副本部長 | 事務次官、技監及び国土交通審議官 |
| 本部員 | 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、
物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、
観光庁長官、地方運輸局長等 |
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

○ ケア輸送サービスの推進

タクシー業界は、高齢者、障がい者、妊婦等手助けが必要な方々のための外出支援サービスに取り組んでいます。

バリアフリー法に基づく基本方針

目標 令和7年度末までにユニバーサルデザイン（UD）タクシーを含む福祉タクシーを
約90,000台導入

◆ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

健常者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、車椅子の方など利用者にとって乗降の配慮がなされている流し営業も行うタクシー
国の認定制度に基づき、マークを車体に表示
約40,000台導入
(令和6年3月末)



UDレベル1
(車椅子スロープ
耐荷重300kg)



トヨタ
ジャパンタクシー



UDレベル1
(車椅子スロープ
耐荷重200kg)

◆ 福祉タクシー

車椅子のまま乗降できるリフトやスロープ付きワンボックス型車両、寝たきりの方が介助者と一緒に乗車できる寝台付き車両、乗降が容易な回転シート付き車両のタクシー
約13,000台導入(令和6年3月末)



トヨタ ハイエース

◆ ユニバーサルドライバー研修

各地のタクシー協会、無線協同組合、事業者等において、一般タクシー乗務員に統一的なカリキュラムによるユニバーサルドライバー研修を実施し、高齢者や障がい者等の多様なニーズや 特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保等、適切な対応のためができるよう取組
東京タクシーセンター、神奈川タクシーセンター、名古屋タクシー協会、大阪タクシーセンターにおいては、全ての新乗務員が本研修を受講
研修修了者約180,000人(令和7年3月末)



○ タクシー業界のGXの取り組み

タクシー業界は、2050年カーボンニュートラル達成を目指し、電動車等の普及促進等による環境対策を推進しています。

GXの取り組みについて

政府は、令和2年12月「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、「遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%を実現」が打ち出されました。さらに令和5年2月10日「GXに向けた基本方針」が策定され、「事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車（燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（BEV）等）の普及促進」が掲げられたところです。

タクシー業界は、政府方針を踏まえ、カーボンニュートラル実現に向け、次世代自動車の導入等のGXの取り組みを積極的に推進します。



電気自動車(BEV)
タクシー



燃料電池車(FCV)タクシー

GX実現に向けた基本方針 ～今後10年を見据えたロードマップ～ (抜粋) 令和5年2月 閣議決定

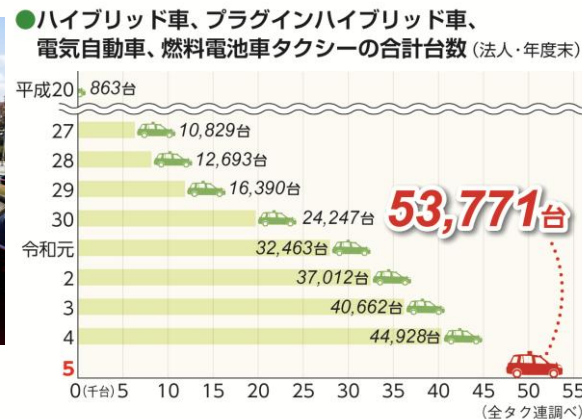
2. エネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組

(2) 今後の対応

9) 運輸部門のGX

⑤ 物流・人流

物流・人流における省エネ化や非化石燃料の利用拡大に向けた需要構造の転換を実現するため、事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車の普及促進や、再エネ関連施設の一体的な整備支援、鉄道や船舶へのモーダルシフトやドローン物流の実装等によるグリーン物流の推進、MaaS(Mobility as a Service)の実装等による公共交通の利用促進等を図る。



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