

第5回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事概要

1 日時 令和7年8月19日(火) 10時00分～11時00分

2 場所 合同庁舎2号館7階省議室

3 出席者 小西座長、内田委員、西野委員、古谷委員、星野委員
赤井委員、岡村委員、柏木委員、諸富委員

4 議事次第

(1) 開会

(2) 議事

- ・ 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

5 議事の経過

○ 全国軽自動車協会連合会、全国ハイヤー・タクシー連合会から説明を聴取し、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

(全国軽自動車協会連合会)

○ 軽自動車における電動車の比率はどれくらいか。また、環境性能割は、電動車の普及にどのような影響を及ぼしているか。

⇒ 軽自動車においてもハイブリット化が進んでおり、40.1%が電動車となっている。比率は登録車ほど高くはないが、政府目標に向けて尽力しているところ。大半のHVは環境性能割が非課税となり、業界としても売りやすいと感じている。

○ EVが増えていくとパワートレイン間の公平な課税が問題になると思われるが、どのように考えているか。

⇒ 電動化率は高まってきているが、軽自動車では純粋なEVはそこまで増えておらず、HVの増加が主である。現在の軽自動車税種別割は、EVもガソリン車も一律の税額であるため、公平な課税ではないかと考えている。また、軽自

動車はEVに向いているカテゴリーではないかと考えている。

○ 資料に「軽自動車がCO2削減に寄与している」とあるが、どのように解すればよいのか。

⇒ 日本は諸外国に比べて高いレベルでCO2を減らしてきた。2009年頃からはHVが増加しており、これによるCO2の減少も大きいと思うが、特に2001～2008年頃まではHVはそれほど増えていないことから、軽自動車の構成比が増えたことによるCO2削減への貢献が大きいと思われる。

○ 普通車の保有が減り、軽自動車の保有が増えているという認識でよいのか。

⇒ 自動車の保有は全体では微増であると思われるが、登録車が減り、軽自動車が増えていると考えている。

○ 「さらなる税負担の増には反対」の理由は何か。

⇒ ユーザーは税負担に敏感であり、平成27年に税額が引き上げられた際には、2年間にわたり前年度の販売実績を下回ったことから、増税の影響は大きいと考えている。

○ 協会として増税に反対しているのか、それとも納税義務者であるユーザーの代弁なのか。その場合、ユーザーがどう考えているかを把握されているのか。

⇒ 両方の立場から申し上げている。ユーザーが利用しやすい環境を整備することも当協会の役目だと考えている。また、自工会がユーザーに対して実施した調査では、税を負担に感じるとの回答があったと承知している。

○ 道路あつての自動車だと考えており、道路財源の確保も重要だと考えている。

○ 道路整備の今後のあり方についてどのように考えているか。

⇒ 軽自動車のメリットとして狭い道でも運転しやすいという点がある。道路整備を進めて道幅を広くしてもらうのもユーザーの観点からは望ましいが、今の道路状況で使いやすい車体を追求していきたい。

○ 軽自動車の価格が上昇している理由を教えてください。

⇒ 材料の価格が上がっていることや安全基準への対応が必要となっていることが価格上昇の要因と考えられる。

- 軽自動車における自動運転の推進をどのように考えているか。
 - ⇒ 個々の技術としては自動運転に対応できるものが開発されてきていると考えているが、事故時の法的責任など詰めなければならない論点も多いと認識しており、完全な自動運転は難しいと考えている。軽自動車については、レベル2のものの精度を上げ、安価に提供することが重要であると考えている。
- 軽自動車の海外展開の見通しを教えてください。
 - ⇒ パキスタンに軽自動車を輸出している例や、他国の類似した規格の車両を海外生産している例もあり、軽自動車の技術を応用して海外展開を図ってきたいと考えている。また、海外メーカーも日本の軽自動車市場に参画してきており、軽自動車が国際的に認められつつあるものと認識している。

(全国ハイヤー・タクシー連合会)

- 電動車の台数が増えていると思うが、増加の背景をどう考えているか。また、税制は電動車の普及にどのような影響を及ぼしているか。
 - ⇒ 資料にはないが、令和6年度は約6万3千台と順調に電動車が増加している。主に増加しているのはLPGハイブリッド車であり、燃費性能が高いことが最も大きな要因だと思われる。EVは約1,600台であり、価格が高いことや営業時の航続距離が長いことから充電を工夫する必要があることなどが導入のネックになっていると思われる。税制も電動車の普及を後押ししていると考えている。
- 走行距離課税の導入の反対について、「自動車ユーザー」に燃料課税の減少の補填を求めるのではなく、とあるが、ここでの「自動車ユーザー」とはだれを指しているのか。事業者側か、それとも利用者側か。税負担を利用者に転嫁できれば事業者には負担は発生しないのではないか。
 - ⇒ 一義的にはハイヤー・タクシー事業者だが、結果的には運賃という形で利用者に負担が転嫁されていくことになることから、利用者を含むものと考えている。事業者としては、なるべく利用者に負担なく使ってもらいたいという思いもある。運賃に転嫁されると利用が減ることも懸念される。
- 走行距離課税の導入に反対を表明されているが、一方で道路整備の財源を確保していくことも必要になる。こういった課税であれば導入可能であると考えているか。
 - ⇒ 渋滞の解消のためにも道路整備は必要であると認識しているが、こういった課税が望ましいかは当会としてはこの場では答えかねる。

- 今後、炭素税の導入などを検討するに当たっては、税負担をユーザーに適切に転嫁していくことが重要ではないか。先般の九州の豪雨でも道路が水没するなどして使えなくなったこともあり、道路インフラの整備は重要。受益と負担の関係を考慮しても税負担は必要という声もあることを認識いただきたい。
- 自動車については、種別割において既に営業用車は自家用車に比べて税額が 1/3 程度にとどまるなど、優遇されている面があるが、こうした営自格差の趣旨をどのように考えているか。
 - ⇒ 地域に密着した公共交通という側面があり、地域住民の貴重な足となっている面がある一方で、タクシー事業者はドライバーの確保や人件費の高騰などの課題に直面しており、厳しい状況にあると認識している。さらに、事業者の経営基盤が弱いこともあり、こうした点からも優遇の必要性についてはご理解いただきたいと考えている。
- 交通事故による死者数がここ数年、増加していると思うが、こういった要因があるのか。
 - ⇒ コロナ期よりも交通量が増え、タクシーの稼働も増えたことが主な要因であると考えている。