

令和5年度税制改正に関する要望書

令和4年5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

平素は、タクシー事業に対しまして、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。

タクシー業界では、平成21年10月から施行された「タクシー適正化・活性化特別措置法」及び平成26年1月から施行された「改正タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、タクシー事業の適正化（供給過剰の是正）と活性化（需要の拡大）に鋭意取り組んできております。

また「タクシー事業活性化策20項目」、「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」に基づき、利用者ニーズに対応したタクシーサービスの進化に積極的に取り組んでおります。

さらに、「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に基づき、労働生産性の向上、人材の育成・確保、長時間労働の縮減等に鋭意取り組んでおります。

一方、この度の新型コロナウイルス感染症の影響により、国民生活及び日本経済は未曾有の危機に直面しております。国民生活を支える公共交通機関のタクシー事業におきましても、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛などによって人の動きが止まりタクシー需要は激減し、営業収入は大幅に落ち込み、廃業も余儀なくされる事業者が発生するなど、その影響は極めて甚大となっております。タクシー業界は今や未曾有の危機に瀕しております。

また、昨年後半からの原油価格の高騰に伴い、タクシーの燃料となるLPG価格が高騰を続けており、タクシー事業者の経営危機に更なる追い打ちをかける事態となっております。

さらに、令和3年6月政府は、2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略で、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる」としております。

こうした状況の下、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、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、利用者ニーズに応えて安全・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ので、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. 新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰の影響により、極めて深刻な状況に直面するタクシー事業者に対し、法人税、消費税、固定資産税、事業所税、登録免許税、自動車関係諸税について緊急時の負担軽減措置を講じられたい。

[要望理由]

新型コロナウイルス感染症の影響により、地方創生の担い手であり、国民生活を支える地域公共交通機関のタクシー事業においては、一昨年2月以降、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛要請などによりタクシー需要は激減し、営業収入は大幅に落ち込み、その影響は極めて甚大となっており、地域によっては事業の休止・廃業も余儀なくされています。

また、現下の燃料価格高騰が事業経営危機に更なる追い打ちをかける事態をご理解頂き、国民生活に欠かせない地域公共交通機関であるタクシー事業の維持、継続のため法人税、消費税、固定資産税、事業所税、自動車関係諸税などについて、コロナ感染症が収束するまでの間、減免措置をお願い申し上げます。

加えて、タクシーデリバリー普及促進のため、限定的な貨物運送事業許可に当たっては、登録免許税の減免措置をお願い申し上げます。

2. 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4年度税制改正では、「2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりやインフラ整備の必要性等を踏まえ、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」とされたところであるが、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したい。

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。

3. エコカー減税・グリーン化特例の適用期限を延長されたい。

[要望理由]

タクシーは、従来よりNOx（窒素酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）などの排出量が少ない環境に優しい燃料であるLPGを使用しており、このLPG燃料を活用した、より環境性能に優れたハイブリッド自動車（ハイブリッド自動車）がタクシー専用車両として平成29年秋に販売が開始され、エコカー減税、グリーン化特例の対象とされたところである。

については、LPGハイブリッド自動車を始めとするハイブリッド自動車や電気自動車等の環境性能に優れたタクシー車両の普及促進のため、自動車重量税に係るエコカー減税及び自動車税に係るグリーン化特例の適用期限を延長されたい。

4. バリアフリー車両に対する自動車税の環境性能割課税の特例措置を延長されたい。

[要望理由]

高齢者、車いす利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。

については、バリアフリー車両の普及促進のため、令和元年10月から導入された自動車税の環境性能割課税の特例措置を延長されたい。

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. 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。

7. 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りたい。

[要望理由]

平成25年に創設された、教育資金の贈与に係る贈与税非課税措置について、現行、教育資金に含まれる学校等への通学定期代が非課税対象になっているが、業界で推進している未就学児はもちろんのこと小学生一人でも塾や施設に送迎する「子供送迎サービス」のタクシー費用についても、非課税対象とされたい。

また、結婚・子育て資金の贈与に係る贈与税非課税措置について、現行、出産のため病院等に行く交通費はその対象となっていない。このため業界で推進している移動への不安を解消した24時間365日、確実に病院等へ移送可能な「妊婦応援タクシー」に係る費用も非課税対象とされたい。