令和６年度税制改正に関する要望書

令和　５年　７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ﾌﾟﾗﾝ」に基づき、利用者ﾆｰｽﾞ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激減したタクシー需要の回復は鈍く、現在においても営業収入はコロナ禍前の水準には程遠い状況が続いており、廃業も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。

ロシアのウクライナ侵略により拍車のかかった令和３年後半からの燃料価格の高騰、コロナ禍で加速したドライバー不足の深刻化が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。

また、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、令和５年２月１０日「ＧＸに向けた基本方針」が策定され、「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（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。

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、令和６年度の税制改正にあたり、別記のとおり税負担の軽減等の措置を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

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、深刻な状況にあ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、自動車関係諸税等について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、激減したタクシー需要の回復は鈍く、現在においても営業収はコロナ禍前の水準には程遠い状況が続いており、廃業も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いるところ。
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、減免措置を講じられたい。
加えて、タクシーデリバリー普及促進のため、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講じられたい。

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５年度税制改正では、エコカー減税等の特例措置が延長されたところであるが、令和５年度与党税制改正大綱において、自動車関係諸税の見直しについては、「2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までに検討を進める。自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。」とされたところ。
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、特段のご配慮を願いたい。
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。

走行距離課税の導入については断固反対

［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。

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。

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。

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］

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に当たっては、登録免許税の減免措置を講じられたい。

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］

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。

ユニバーサルデザインタクシー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。
　ついては、ユニバーサルデザインタクシーに対する自動車重量税の免税措置を延長されたい。

ユニバーサルデザインタクシーの車種を拡大されたい。
また、車種拡大に伴い、新たな認定車種についても自動車重量税及び自動車税（環境性能割）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。
　一方、現在新車販売されているユニバーサルデザインタクシーは、スロープを車両側面に設置する形式のトヨタJPN TAXIのみとなっていることから、移動制約者の更なる利便性向上のため、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として認定されるよう車種の拡大を図られたい。
　また、対象車種の拡大後も、ユニバーサルデザインの認定を受けている全ての車種が平等に特例措置を受けられるよう、自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置を講じられたい。