

## 平成20年度全乗連税制改正要望

タクシー事業は、地域に密着した輸送サービスであり、また国民生活に欠かせない公共交通機関として、全国で年間約22億人以上の輸送を担当し、その社会的責任を果たしております。

事業者の大部分は、資本金1億円以下の事業者が全体の99%（1千万円以下79%）を占める等、経営基盤の脆弱な中小企業であり、マイカーの普及や景気低迷の長期化がもたらした輸送需要の減少、さらに改正道路運送法施行後の供給過剰の進展により極めて厳しい経営環境下にあります。

このような中であって事業者は、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告」に示された、「総合生活移動産業」として、多様化・高度化する利用者ニーズに応えるべく、それぞれ創意工夫を發揮した事業展開に努めております。

平成19年度税制改正大綱において、平成19年度を目途に、消費税を含む税体系の抜本的な改革に取り組むことが明示されています。消費税率の引き上げは、今以上に個人タクシーとの運賃格差を招き、法人タクシーの経営が成り立たなくなる等多大な影響が生じます。また、自動車関係諸税（燃料税、自動車重量税、自動車取得税、自動車税）の簡素・軽減を図るとともに、道路特定財源の一般財源化にも反対します。

法人タクシーが利用者ニーズに応じて質の高いサービスを提供し、公共交通機関としての使命を達成するため、下記のとおり、税負担を軽減する等の措置を講じて頂き、経営の安定健全化が図られるよう要望いたします。

### 記

#### 1. 消費税の社会保障目的税化等による免税点制度の廃止又は適用上限の大幅な引き下げを図られたい。

消費税を社会保障目的税とされ、広く国民に負担を求めることとし、このような観点からも、法人タクシーと個人タクシーとの公正な競争を阻害する恐れのある免税点制度の廃止等の措置を講じられたい。

また、将来、消費税率が引き上げられる場合には、タクシーについて生活関連公共輸送事業として軽減税率を創設、適用されたい。

## 2. 道路特定財源の一般財源化を行わないこととされたい。

道路特定財源の一般財源化を行わないこととされたい。

また、道路整備以外の目的に使用する余裕があるのなら、税の軽減を図られたい。

## 3. 燃料税等自動車関係諸税の減免を図られたい。

ハイヤー・タクシーに係る各種の燃料税等自動車関係諸税については、すでに事業の担税能力を超える過重な負担を強いられているので、企業経営の安定のため減免を図られたい。なかでも、消費税と二重課税となっている自動車取得税は、廃止されたい。

## 4. 環境税等新たな負担となる新税の導入を行わないこととされたい。

タクシー業界はすでに過重な税負担を強いられているので、企業経営を圧迫することとなる新税の導入を行わないこととされたい。

## 5. 特別措置の延長

### (1) リフト付き及びスロープ付き車両に対する特別償却制度を延長されたい。

高齢者・身体障害者等がタクシーを安全かつ容易に利用できるようにするため、リフト付き及びスロープ付き車両を取得した場合の特別償却制度の適用期限を延長されたい。

### (2) 自動車グリーン税制を延長されたい。

低燃費、低公害自動車（LPG車を含む。）に対する自動車税及び自動車取得税の軽減措置を延長されたい。

## 6. その他

### (1) 軽油引取税については、交付金もしくは軽減の措置を講じられたい。

ハイヤー・タクシー用ディーゼル車両は、主に地方山間部等における中小事業者や福祉タクシー・乗合タクシーに使用されているので、軽油引取税については、営業用バス、トラック同様に交付金の制度を創設するか、または軽減の措置を講じられたい。

### (2) 事業所税を非課税とされたい。

現在、保有車両250台を超える事業者については2分の1、250台以下の事業者については全部減免とされているタクシー事業に対する事業所税及び全てのハイヤー事業に課税されている事業所税について、バス、トラック事業同様全て非課税とされたい。