

# 平成21年度税制改正に関する要望書

平成20年7月

社団法人 全国乗用自動車連合会  
会 長 富 田 昌 孝

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。

さて、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2.2億人以上のお客様に安全に・安心してご利用いただき、その社会的責任を果たすため日夜懸命に努力を続けております。

事業者の大部分は、資本金1億円以下の事業者で全体の99%（1千万円以下81%）を占める等、経営基盤の脆弱な中小事業者であり、マイカーの普及、都市交通網の整備、地方の人口減少などにより輸送需要の減少する中、規制緩和後の新規事業者等によるタクシー台数の増加による供給過剰の進展による混乱、LPG等燃料価格の高騰等により極めて厳しい経営環境下にあります。

このため、タクシー事業者は、安全・安心なサービスを提供し、多様化・高度化する利用者ニーズに応える「総合生活移動産業」を目指しつつ、それぞれ創意工夫を発揮した事業展開に努めております。

法人タクシーが利用者ニーズに応じて安全・安心に加え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、税負担の軽減等の措置を要望いたしますので、事情ご賢察の上、経営の安定健全化が図られるよう何とぞご高配を賜りますようお願い申し上げます。

## 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

#### [要望理由]

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交通事業として軽減税率を創設、適用されたい。

### 2. 道路特定財源を一般財源化するなら自動車関係諸税を直ちに廃止すべき

#### [要望理由]

道路特定財源は、納税者である自動車ユーザーが道路整備のために特別に負担しているものであり、受益者負担の原則に照らし、道路整備に使用してきたものである。

このような中で、政府は一般財源化を決定したが、これにより、課税根拠を失う自動車取得税、自動車重量税、燃料課税を直ちに廃止すべきである。

また、自動車取得税の一般財源化により消費税との二重課税は明白であり、自動車購入者のみが消費税とは別に取得税を払う根拠はない。

保有課税である自動車重量税は、保有段階では、既に自動車税、軽自動車税が課税されており、国際的に見て著しく加重であり、また、保有段階で自動車税と別に税金を課している国はない。

燃料課税について、新たな課税根拠を検討するのであれば、国民の負担の公平を基本に原点から議論すべきである。

### 3. 環境税等新たな負担となる新税の導入に反対

#### [要望理由]

タクシー業界は、自主的に地球温暖化対策を定め、これに基づき積極的に推進しており、基準年(1990年)に対し11%強のCO<sub>2</sub>の削減を達成している。更に、CO<sub>2</sub>削減を進めるためにLPGハイブリッド車の早期販売等を自動車メーカーに要望しているところである。

タクシー業界はすでに自動車関係諸税等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環境税等の新税導入に反対する。

#### 4. 特別措置の延長

##### ○低公害車の取得に係る自動車取得税の軽減措置の延長

###### [要望理由]

タクシー業界は、地球環境問題に対処するためLPGハイブリッド車の販売を要望しているが、当該車両の販売までの間、ガソリンのハイブリッド車の導入を進めざるを得ない。円滑な導入のために、現行自動車取得税の控除率1.8%を延長されたい。

#### 5. 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、保有台数250台を超えるタクシー事業者については、事業所税を1/2に軽減されているが、ハイヤー事業を含めてバス、トラック事業と同様全て非課税とされたい。