

平成29年度税制改正に関する要望書

平成28年9月

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

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17億人のお客様に安全に・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努力を続けております。

また、タクシー事業は、資本金1億円以下の事業者が99%(1千万円以下85%)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、地下鉄等の都市交通網の整備、地方の人口減少などにより長期的な輸送需要の落ち込みが続く中、平成14年の需給調整規制の撤廃など一連の規制緩和の流れに揉まれ、加えてリーマン・ブラザーズの倒産に端を発した不況、さらには東日本大震災の影響等により大変厳しい状況に立たされてきました。

このような状況の下、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」、さらに平成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）に鋭意取り組んでおります。

しかしながら、長引く景気低迷の影響を強く受け、ついは一車当たりの営業収入が30年前の水準にまで急落し、現政権が実施している一連の経済対策の効果は、未だタクシー業界においては実感できない状況です。加えて、乗務員の高齢化と労働力不足問題が深刻化する中で、ライドシェアと称して、業としての白タクの解禁を求める動きが発生するなど極めて厳しい経営環境にあります。

このような状況の下、今後も、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. 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]

平成28年度税制改正大綱により、廃止が決定されている「自動車取得税」については、消費税10%時点で確実に廃止されたい。併せて、同大綱では、「自動車保有に係る税負担の軽減に関し検討、必要な措置を講ずる」旨明記されており、国際的に過重な自動車税の負担軽減を図って頂きたい。

また、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。

引き続き、自動車関係諸税全体の抜本的見直しを行い簡素化・負担軽減措置の拡充を図られたい。

2. エコカー減税・グリーン化特例の適用期限を延長されるとともに、LPGハイブリッド自動車について、その特例措置の対象とされたい。
(新規事項)

[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を使用している。

このLPG燃料を活用した、より環境性能に優れたLPGハイブリッド自動車について、業界では、メーカーに対し、従来からその開発を要請してきたところであるが、ようやく平成29年に販売が予定されているところである。

については、自動車重量税・自動車取得税・自動車税に係るエコカー減税・グリーン化特例の適用期限を延長されるとともに、優れた環境性能を有するLPGハイブリッド自動車について、エコカー減税、グリーン化特例及び環境性能割課税などの特例措置の対象とされたい。

3. 消費税の特例措置を設けられたい。

[要望理由]

タクシーは、国民生活に欠かせないドア・ツー・ドアの公共交通機関として、健常者はもとより単独では移動できない高齢者、障害者にとって面的輸送に対応できる唯一の交通手段である。消費税を検討するにあたっては、高齢者、障害者等の生活インフラである交通手段を確保するため、欧州等で適用されている軽減税率の導入が不可欠である。

また、消費税率の再引き上げにあたっては、転嫁として必要な運賃改定に関し、その費用（特にメーター改造等）に対する税制上の支援措置を講じられたい。

4. 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、現在、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。また、指定都市等の条例の定めにより減免することができることとされ、これまでタクシーについては保有台数250台以下の事業所は非課税とされていた。

しかしながら、一部指定都市においてはこの免除措置でさえも廃止され、経営基盤の脆弱な中小事業者にとって大きな負担を強いられることとなった。

タクシー事業は、平成21年10月施行された「タクシー適正化・活性化法」で、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。タクシー事業の公共性に鑑み、その役割を果たすことができるようバス及びトラック事業と同様全ての事業所について非課税とされたい。

5. バリアフリー車両に対する自動車取得税の減税措置の延長及び自動車重量税を含めた減税措置の拡充を図りたい。

[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。

については、これらに対する自動車取得税の減税措置を延長されたい。

また、タクシー事業者は、公共交通機関として自治体等と連携し中山間地等交通空白地域における住民の足を守るためデマンド型乗合タクシーの運行を進めているが、バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置は、路線定期運行のために使用する車両に限られている。

については、バリアフリー推進という減税措置の趣旨に鑑み、路線定期運行に限らずデマンド型など他の運行形態においても自動車重量税・自動車取得税に係る減税措置の対象とされたい。

6. 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。

については、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。

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。

8. 予備自衛官等を雇用する企業が準備金を積み立てた際に損金算入できる特例措置を創設されたい。

[要望理由]

タクシー事業においては、現場を支える技能人材の確保を図っていくことが喫緊の課題となっており、退職自衛官の活用についても積極的に推進しているところである。

一方で、退職自衛官の一部は予備自衛官又は即応予備自衛官に志願し、これらの者は、年間定められた訓練や災害招集等において任務を負う必要があり、その場合再就職先における業務への支障について懸念されているところである。

このため、タクシー事業者が、従業員である予備自衛官等が招集されるコストとリスクに的確に対応し企業の安定と発展を図るため、従業員が招集される場合等に備えるための準備金を積み立てた際に損金算入できる特例措置を創設されたい。