

タクシー事業の現状

1. 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1.7億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。
2. 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。
3. 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」に基づき、これまで全国の特定地域において、その取り組みを実施してきたところですが、さらに本年1月施行された改正特別措置法に基づき、さらなるタクシー事業の適正化・活性化に取り組んでいくこととしております。
4. 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。また、現政権が掲げた一連の経済対策により、円安・株高に伴う景気回復が見え始めてきているものの、円安に伴う燃料高騰が需要回復よりはるかに先行し、未だタクシー業界にその効果が実感できず極めて厳しい経営環境にあります。
5. こうした状況ではありますが、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努めて参る所存であります。

平成 26 年 10 月 3 日
全国ハイヤー・タクシー連合会

平成 27 年度税制改正要望 〔自動車関係諸税〕

自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充

1. 自動車取得税の確実な廃止

- 消費税と二重課税となっている自動車取得税は、消費税率 10% への引き上げ時に確実に廃止されたい

2. 自動車税の見直し

- 消費税率 10% への引き上げ時に廃止される自動車取得税の付け替えである環境性能課税には、断固反対する
- グリーン化特例については、軽課を拡大、強化されたい

3. 自動車税等営業用自動車の特例措置の維持

- ドアツードアの輸送を担う公共交通機関であるタクシーの公共性に十分配慮し、営業用自動車に対する自動車税等に係る現行の軽減措置を維持されたい

4. 自動車重量税の廃止

- 道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失し、保有時に自動車税と二重課税となっている自動車重量税は廃止すべき

平成 27 年度税制改正に関する要望書

平成 26 年 10 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1.7億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」に基づき、これまで全国の特定地域において、その取り組みを実施してきたところですが、さらに本年1月施行された改正特別措置法に基づき、さらなるタクシー事業の適正化・活性化に取り組んでいくこととしております。

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。また、現政権が掲げた一連の経済対策により、円安・株高に伴う景気回復が見え始めてきているものの、円安に伴う燃料高騰が需要回復よりはるかに先行し、未だタクシー業界にその効果が実感できず極めて厳しい経営環境にあります。

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]

取得段階で消費税と重複課税されている「自動車取得税」は、平成26年度税制改正大綱により、消費税8%引上げ時に営業用自動車は2%に引き下げられたところであるが、消費税10%の時点では、確実に廃止されたい。

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、燃料税にも消費税が重複して課せられ、平成24年10月1日からは追加して地球温暖化対策税が課せられており、自動車保有者には重課税となっている。

従って、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. 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]

昨年、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、これは、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。

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。

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. 改造LPGハイブリッド自動車に自動車重量税、自動車取得税及び自動車税の特例措置を設けられたい。

[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、その実現には至らず、現在、実用化されている数百台のLPGハイブリッド自動車は、ガソリンハイブリッド車の改造によるもので、補助・税制支援を全く受けられないものとなっている。

については、税制特例の対象となっている環境対応車の環境性能を下回らない改造LPGハイブリッド自動車（同様の仕様による改造を含む）についても税制上の優遇措置を講じられたい。

6. バリアフリー車両に対する自動車重量税及び自動車取得税の減税措置の延長及び拡充を図りたい。

[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及びバリアフリー対応乗合タクシーは、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重量税及び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減税措置の対象とされたい。