

令和7年度税制改正に関する要望書

令和6年6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

平素より、タクシー事業に対して、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。

一方、コロナ禍における急激な需要減によるタクシー業界への影響は大きく、コロナ禍が一段落した後も、大幅な最低賃金アップの実施、ロシアのウクライナ侵略、中東紛争により拍車のかかった燃料価格の急激な高騰、コロナ禍における融資の返済が資金繰りに悪影響を与えていること、加えてコロナ禍で加速したドライバー不足の深刻化により、現在においても廃業を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。

このような状況の下、昨年夏の「観光地等でタクシー供給が不足している状況に鑑み、ライドシェアの解禁について検討すべき」旨の一部国会議員の発言を嚆矢としてライドシェア解禁を求める議論が再燃するとともに、昨年10月23日には第212回臨時国会における岸田内閣総理大臣所信表明演説において「地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。」旨が述べられました。その後、昨年12月20日の「デジタル行財政改革会議・中間とりまとめ」において、二種免許取得効率化等のタクシー事業に係る規制緩和、タクシー事業者が運送主体となり地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの創設、従来の自家用有償旅客運送制度の改善等が示されました。

これを踏まえ、我々タクシー業界においては、ドライバー不足への対策及び国民の移動の足の確保に向けて、タクシーの規制緩和策と二種免許取得支援措置、並びに今般タクシー運送業務を認定していただいた外国人在留資格特定技能1号をフル活用するとともに、観光地における繁忙期需要対策及び道路運送法第4条に基づく乗合タクシーの運行など、公共交通機関として利用者目線を重視したあらゆる手段を講じて全力で対応しています。

更に、4月から創設された道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業では、大都市部第1弾の4地域においては4月中にサービスを開始。第2弾の8地域についても5月以降、順次サービスの開始予定であり、その他の地域においても今後全国的に検討が進む見込みです。

このような厳しい状況の下、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、少子・高齢化社会の急激な進展並びにGX・DXの大きな潮流の中、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、地域公共交通機関として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、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、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. 新型コロナウイルス感染症の影響による人手不足及び燃料価格高騰により、深刻な状況に直面す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、自動車関係諸税について緊急時の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、地方創生の担い手であり、国民生活を支える地域公共交通機関のタクシー事業においては、一昨年2月以降、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛要請などによりタクシー需要は激減し、営業収入は大幅に落ち込み、未だ完全には回復していない。さらに新型コロナウイルス感染症の影響により、全国で約2割の乗務員が減少し、地域によっては事業の休止・廃業も余儀なくされています。

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お願い申し上げます。

加えて、タクシーデリバリー普及促進のため、限定的な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お願い申し上げます。

2. 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6年度税制改正では、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地

域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持・機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」とされたところである。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、特段のご配慮をお願いするとともに、電動化などに伴う税収減を安易に自動車ユーザーに求めるのではなく、電動車の普及に資する税体系を前提に、公平な税負担となるようご検討いただきたい。

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。

3. バリアフリー車両に対する自動車税の環境性能割課税の特例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。

国土交通省は、これまでの「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を見直し、令和3年4月1日施行の改正告示により、福祉タクシー及びユニバーサルデザインタクシーの導入目標を2025年度までに約4万4千台から約9万台に上方修正した。

については、バリアフリー車両の普及促進のため、令和元年10月から導入された自動車税の環境性能割課税の特例措置を延長されたい。

4. 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。

5. 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。

については、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。

6. 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りたい。

[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。