

# 平成22年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	07	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税(外形) 不動産取得税 固定資産税 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事業所税</span> その他（ ）		
要望項目名	特定地域における一般乗用旅客運送事業（タクシー事業）の適正化に伴う事業所税の非課税措置		
要望内容（概要）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</li> </ul> </li> <li>特定地域におけるタクシー事業者が国土交通大臣の認定を受けた特定事業計画に基づき、一定割合の減車を伴った事業譲渡、合併等の事業再構築を行う場合。</li> <li>・ 特例措置の内容               <ul style="list-style-type: none"> <li>次の事業再構築を行う事業者に対して、特定事業計画の策定期間中、事業所税（資産割及び従業者割）を非課税とする。</li> <li>○ 複数の事業者が合併により事業再構築を行う場合（合併後の事業者の事業所税）</li> <li>○ 事業者が分割により事業再構築を行う場合（分割した事業者のそれぞれの事業所税）</li> <li>○ 事業者が単独で又は共同で事業再構築を行う場合の事業所税</li> </ul> </li> <li>・ 適用期限：5年間</li> </ul>		
関係条文	<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;">           地方税法 第701条の34第3項第21号、第701条の41第1項第15号、第701条の43、第701条の57、地方税法施行令 第56条の63         </div>		
要望理由	<p>タクシー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であり、タクシー事業を巡っては長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両の増加により地域によっては収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が発生し、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にあることから、それぞれの地域においては公共交通としてのタクシーの機能を安定的に維持し活性化していく必要が生じている。</p> <p>このような状況の下、本年施行される「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下「タクシー適正化・活性化法」という。）において、地域公共交通としての機能を十分に発揮していない地域を国土交通大臣は特定地域と定め、当該地域においてタクシー事業者を含めた関係者は協議会を組織し、地域計画を策定する。この地域計画のうちタクシー事業者がタクシー事業の活性化のために実施すべき事業として定められたものを特定事業とし、タクシー乗場への配車システムを改善することにより円滑な道路交通の確保に奇与するなどの事業を行うことを「特定事業計画」として定め、国土交通大臣の認定を受け、実施する。</p> <p>こうして特定事業計画に基づき、タクシー事業者は、当該地域における輸送需要を的確に把握、これに応じた適正かつ合理的な運営の確保を図るための措置を講じることによって、タクシー事業によって引き起こされた道路混雑等による交通問題、環境問題など、都市における課題の多くが改善されることとなる。</p> <p>事業所税は、政令指定都市等が都市環境の整備及び改善に要する費用に充てるために課す目的税であり、当該都市地域に営業拠点のある事業者は都市環境施設から利益を受ける受益者であり、またその整備のための多額の財政支出を誘発する原因者であることから、一定規模以上の事業者に対し、事業活動を一定の外形基準によりとらえて負担を求めるものである。今般、タクシー適正化・活性化法の施行により特定地域にあるタクシー事業者は、国土交通大臣から認定された特定事業計画に基づき、減車を伴う事業再構築を確実にやっていくこととなり、その結果、当該特定地域の交通問題や環境問題などが改善されることとなり、本施策は事業所税の課税目的である都市環境の整備及び改善に合致することから、これらのタクシー事業者に係る事業所税を非課税とすることが適当である。</p> <p>また、本施策の達成目標として、「平成26年度までに、特定地域における日車実車キロを平成13年度の平均値（90.5キロ）に回復させる（参考：平成20年度79.0キロ）」こととしている。</p>		

○ 要望の措置の適正性

① 租税特別措置等の背景にある政策に今日的な「合理性」が認められるか

長期的な需要の減少傾向にある中、タクシー車両の増加により地域によっては収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が発生し、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

このため、先の通常国会でタクシー適正化・活性化法が全会一致で成立し、本年10月1日に施行された。これに基づき、公共交通としてのタクシー機能を安定的に維持し活性化し事業所税の課税目的である都市環境の整備及び改善を図っていく必要がある。

② 租税特別措置等の政策実現に向けた手段としての「有効性」が認められるか

タクシー事業者が、特定事業計画に減車を伴う事業再構築を定め、これに基づき減車が行なわれることが望ましい。

減車による収益減に対する事業者の負担軽減に対して、事業所税の減免することは、インセンティブとして極めて有効なものである。その結果、当該特定地域の交通問題や環境問題などが改善されることになり、事業所税の課税目的である都市環境の整備及び改善に合致することにもなる。

また、事業所税が課される特定地域（課税団体）では、事業所税が課されない特定地域と比べ供給過剰が解消されていない傾向があり、減税のインセンティブにより減車を図ることが非常に有効である。

③ 租税特別措置法等に補助金等其他の政策手段と比して「相当性」が認められるか

公共交通に対する補助金による支援は、地域住民の足を確保するために必要な赤字の地方バス路線の維持のために行う運行費補助、バリアフリーや環境対策といった直接収益とは結びつかない事業に対して行う補助等が行われている。

しかし、タクシー適正化・活性化法の地域計画に基づく取組みとして行われる減車については、事業者は日車營收の改善を図ることができることから補助金による支援を行うことは適当ではない。一方、減車により、都市機能にかかる負担を軽減させた場合については、減税措置を行うことが相当である。

減収見込額		(初年度) 144 (－)	(平年度) 144 (－)	(単位：百万円)
地方税以外の措置	既存	・ 国税 なし	・ 融資、補助金その他 なし	
	22年度の要望	・ 国税 なし	・ 融資、補助金その他 公共交通移動円滑化設備整備費補助金	
過去の要望経緯				
本要望に対応する縮減案				