



交運労協ニュース No. 3

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2023年11月8日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

国民民主党に「2024年度税制改正要望」を要請

交通運輸・観光サービス産業に対する負担軽減を求める！

11月6日、交運労協は、衆議院第一議員会館内の国民民主党会議室において開催された国民民主党税制調査会の関係団体ヒアリングに出席し、「2024年度税制改正要望事項」について要請を行った。

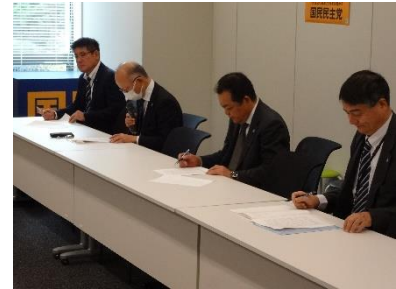
冒頭、住野議長より「我々の産業はコロナで疲弊していたが、ようやく物流・人流が戻りつつある、一方でご存じの通り人手不足と働き方改革の問題が出てきており、政策面・税制面からの下支えをお願いしたい」と挨拶した後、慶島事務局長が各構成組織から集約した11項目に亘る要望事項を説明・要請した。



挨拶する住野議長



会場の様子①



会場の様子②

この説明に対し、要望事項の「運輸事業振興助成交付金制度」について、川合孝典議員、嘉田由紀子議員と意見交換を行い、要請を終えた。

交運労協は、引き続き、立憲民主党政務調査会におけるヒアリングを通じて、税制改正要望事項が反映されるよう、理解を求めていくこととする。



要望を行う慶島事務局長



川合孝典議員



嘉田由紀子議員

【別紙】

2024年度税制改正要望事項

以上

2024 年度税制改正要望事項

1. 鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の免税措置の継続適用要望（軽油引取税：地方税）

エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道輸送のさらなる低炭素化を進めるとともに、利用促進を図ることが重要である。エネルギーの利用に伴うCO₂排出量を可能な限り抑制する取り組みとして、鉄道事業に利用される軽油に係る税制上の特例措置の適用期限延長を行うこと。
2. JR二島会社の法人事業税資本割の課税標準に係る特例措置の継続適用要望（法人事業税：地方税）

国鉄改革の目的である「鉄道事業の再生」や「地域の活性化」に向けて、JR北海道・JR四国が国民・地域の足としての社会的使命を果たし続けることができるよう、特例措置（法人事業税資本割における資本金の額の2倍の金額を資本金等の金額とするもの）の適用期限延長または恒久化を行うこと。
3. JR貨物が取得した高性能機関車に対する固定資産税の特例措置の継続適用要望（固定資産税：地方税）

JR貨物が現在保有する車両のうち、国鉄から承継した老朽車両は、国鉄改革時からの経緯によって、依然として機関車の約3割を占めている。環境・地球温暖化対策としても、昨今の物流をめぐる社会情勢（労働力不足等）の変化への対応といった観点からも、貨物鉄道モーダルシフトを一層推し進める必要があり、そのためにも大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を一層推進していくことが求められる。

一方で、JR貨物は経営自立の実現に向けて、様々な施策や効率化・コスト削減策を続けているが、現段階においては機関車の更新・投資を行う資金の捻出は依然として厳しいことから、さらなる貨物鉄道モーダルシフトを促進するためにも、現行の特例措置（課税標準5年間2/3に軽減）の適用期限延長および拡充を行うこと。
4. 鉄道・運輸機構がJR二島・貨物の不要土地を取得する場合の特例措置の継続適用要望（不動産取得税：地方税）

JR二島・貨物に対する支援の一つとして、鉄道・運輸機構がJR二島・貨物の不要土地を引き取る際に係る税制上の特例措置について適用期限延長を行うこと。
5. カーボンニュートラル投資促進税制の拡充要望（所得税・法人税）

2050年のカーボンニュートラル実現に向け、他の輸送モードと比較してCO₂排出量の少ない鉄道が果たす役割は大きいことから、鉄道事業者のさらなる取り組みを後押しするべく、脱炭素効果の大きい設備投資に対する税制上の特例措置を講じること。
6. 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設要望（固定資産税：地方税）

移動体の省エネ化促進、交通システムとしてのモーダルシフトの推進や公共交通の利用促進の見地から、鉄道車両、バス車両、船舶といった移動性償却資産については非課税扱いとすること。

7. 貨物鉄道モーダルシフトを促進する税制支援措置の拡充・創設要望（固定資産税等：地方税）

貨物鉄道輸送は、輸送網の集約やモーダルシフトの観点から物流の効率化に資するとともに、昨今の物流分野における労働力不足の課題にも対応しうる輸送機関である。近年、JR貨物が整備を進めているマルチテナント型物流施設（レールゲート）は、複数の事業者の連携による物流の効率化や環境負荷の低減に大きな効果が期待されることから、物流総合効率化法における総合効率化計画の認定対象に追加すること。

8. バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設要望（軽油引取税：地方税）

バスは地域公共交通の一つとして都市圏輸送および都市間輸送を担っているが、人口減少や少子高齢化によって厳しい状況に置かれていることから、バス事業者の経営を下支えするために、バスの動力源に供する軽油の減免措置を講じること。

9. 航空機燃料税の廃止に向けた本則の見直しについて

航空機燃料税は、空港を整備する目的で創設された税であり、空港が概成した現在においては、すでにその役割を終えている。加えて、国内線のみ課せられるものであり、国内線と国際線を就航する本邦航空会社に負担が偏っている状況は、海外航空会社との公平な競争環境を確保できておらず、本来は早急に廃止すべきものである。

2023年度（令和5年度）に航空ネットワークの維持等に資する支援として約190億円の軽減措置が図られるとともに、2027年度までの5か年にわたる減免が講じられることとなった。本邦航空会社に対する経済的支援策として有効な措置であるが、本来の役割を終えていることを踏まえれば、将来的な廃止に向けた検討を開始すべきであり、その前提としてまず本則の見直しを行うべきである。

10. 燃料課税の見直しについて

揮発油税・軽油引取税等の燃料課税については、道路特定財源から一般財源化されて、課税根拠は喪失したにもかかわらず、依然として本則の倍以上の税が徴収され続けている。したがって、旧暫定税率を廃止し、本則税率に戻されたい。さらに、一般財源化された経過を踏まえ、燃料課税については抜本的な見直しをされたい。

なお、当面の措置として、震災対策として凍結されたトリガー条項については、復興税として財源が確保されていることから、早急に凍結解除されたい。併せて、今後の消費増税を考慮し、トータルの税負担の観点から租税政策を検討されたい。

11. 自動車関係諸税の抜本的な見直し等について

(1) 自動車関係諸税の見直しについては、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、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。また、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める」との考え方が示されている。

については、抜本的な見直しを行うにあたっては、納税者が納付すべき額について明確に理解でき

るものであることはもちろん、税体系における「取得」「保有」「走行」の段階ごとの簡素化や負担軽減などが図られるよう取り組まれない。

- (2)「営自格差」については、営業用車両の輸送効率など環境負荷に対する優位性や、環境対策の装置等にかかわる業界の多大な費用負担、公共輸送の社会的役割など、営業用車両への配慮が行われてきた根拠は明らかであることから、さらなる継続・拡大に向けて対策されたい。
- (3)ASV技術による運転支援システム装着車両(トラック・バス)に対する自動車税(環境性能割)の特例措置について、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2024年4月30日まで延長されたこと、また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)が追加されたことは評価するが、交通事故防止等に向け、また、今後も新たなASV技術が検討されていることから、長期的な制度とされたい。
- (4)運輸事業振興助成交付金法については、関西の一部において、地方自治を根拠に政省令とかけ離れた交付要綱となっている。したがって、引き続き、各支局から自治体に、制度の完全履行を働きかけるとともに、確実な交付に向けた制度の抜本改善のため、国による税制上の取り扱いを含めて、必要な措置を講じられたい。

以上