

2023 年度税制改正要望事項

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)

1. 鉄軌道事業者が取得した新造車両に係る特例措置（固定資産税）

地球環境問題の深刻化に伴い、省エネルギー・環境負荷低減への要請が高まる中、環境に優しい鉄道の果たす役割はますます大きくなっており、引き続き旅客鉄道輸送の低炭素化を進め、利用促進を図ることが重要である。鉄道事業全体の消費電力の大部分を占める運転用電力の効率化は、今般の電力不足に伴う節電対策にも極めて有効な対策であるが、車両への投資は鉄軌道事業者にとって大きな負担となる。

については、鉄軌道事業者が低炭素型車両の着実な導入を促進していくためにも、固定資産税に係る特例措置（JRは課税標準5年間2/3）の適用期限延長を行うこと。

2. 鉄道用車両の動力源の用途に供される軽油に係る還付措置（石油石炭税）

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。

3. バリアフリー化によって取得した資産に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）

高齢者や身体障害者、妊婦や子供などの交通弱者が社会生活を営むうえで、モビリティを確保することは、交通弱者の社会参加の機会増大のためにも重要である。交通弱者が、身体的にも精神的にも負担がかかることなく、公共交通を利用して安全かつ円滑に移動できるようにするためにも、駅をはじめとする公共的な施設においてバリアフリー化や、ホームドアシステムなどの安全対策を一層推進することが求められる。

については、鉄道事業者等が取得する一定のバリアフリー施設に係る固定資産税等の特例措置の適用期限延長を行うこと。

4. 耐震補強工事によって取得した資産に係る特例措置の創設要望（固定資産税）

JRおよび民鉄を含め鉄道構造物の耐震対策を早急に講じられなければならないが、対象物が相当数に及び相応のキャッシュアウトが想定される。安全・安心の輸送ネットワーク維持のためにも、耐震対策を講じた鉄道構造物に

対する税制支援措置を創設すること。

また、新幹線の地震等による脱線防止対策については、社会的にも必要不可欠な投資であるものの、新線建設時に整備されていなかったものを事業者単独で整備すると、新線建設の場合のように固定資産税の軽減措置の対象とならないことから、新線と同様の措置を講じること。

5. 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）

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。

6. 産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の拡充要望（法人税）

深刻な経営危機に陥っている現況においても、「技術革新」の活用などの持続的な産業の発展に寄与する未来への投資が必要不可欠である。産業競争力強化法に基づく繰越欠損金制度の特例事業年度の延長や、計画期間・投資期間の拡大をはじめ、積極的な支援策を講じること。

7. 生産性向上設備に対する特例措置の創設要望（固定資産税）

鉄道業務の効率化・省人化に資する遠隔による接客サービス、アシストマルス、ICカードシステム、みどりの券売機などのICT等の技術を活用した設備、CBM（状態基準保全）といったメンテナンス用機器に対する固定資産税の軽減措置を講じること。なお、軽減措置の導入にあたっては、事業者の経営の自由度を阻害することのないよう配慮すること。

8. マルチテナント型物流施設に係る課税標準の特例措置の適用要望（固定資産税・都市計画税）

鉄道貨物輸送は、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する輸送機関である。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。

9. 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）

バスは地域公共交通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。

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) 2021 年度税制改正においては、自動車重量税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例（適用対象を電気自動車等に限定）が2年間延長されたが、与党からは、世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの大変革に対応した税制の抜本的な見直しを、次のエコカー減税等の期限到来時に行うべき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たい。

(2) 「営自格差」について延長されたことは評価するが、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・拡大を図られたい。

(3) A S V 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、2023 年 3 月 31 日まで延長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 A S V 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。

12. 航空機燃料税の軽減措置の継続

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、早急に廃止されたい。

また、廃止までの間は、空港経営改革により各空港の収支が独立し、空港整備勘定の歳出が削減される状況にあわせて、段階的に引き下げられたい。

加えて、現在の軽減措置は、コロナの影響を大きく受けた航空会社にとって、地方航空ネットワークの維持に大きく寄与しており、地方経済及び地域生活を支える地方創生の観点や、アフターコロナを見据えた訪日外国人旅行者を全国各地に誘客する観光振興の観点からも極めて重要である。「明日の日本を支える観光ビジョン」で掲げた目標を確実に達成し、日本の成長戦略と地方創生の柱である観光振興に国をあげて取り組むためには、2023年度以降も航空機燃料税の軽減措置について、軽減率の増加も含めて検討、継続されたい。

13. 地球温暖化対策における公共交通機関への配慮

2012年10月より現行の石油石炭税に税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税の特例」が適用されているが、国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料については、時限的に免税・還付措置が設けられている。しかし、諸外国においては公共交通機関へ減免措置が講じられていることを踏まえ、航空機燃料についての恒久的な免税・還付措置を講じられたい。

以 上