



交運労協ニュース No. 5

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年11月26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「2025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25日、交運労協は、衆議院第二議員会館内の地下1階第1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、「2025年度税制改正要望事項」について要請を行った。

冒頭、池之谷議長より「交運労協は陸・海・空・観光サービス60万人の組織であり、それぞれ税制改正に対しての考え方がある。ぜひとも皆さんの中でご検討いただき、ご尽力を賜りたい」と挨拶した後、慶島事務局長が各構成組織から集約した15項目に亘る要望事項を説明・要請した。

なお、要請終了後、個別に鳩山紀一郎衆議院議員と「移動性償却資産に対する固定資産税非課税措置」について、このみ亮太郎衆議院議員と「SAFの戦略分野国内生産促進税制における最優遇措置の適用」について意見交換を行ったところである。



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。



【別紙】

2025年度税制改正要望事項

以上

2025 年度税制改正要望事項

1. 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(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、脱炭素の取り組み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。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(中小事業者は課税標準5年間3/5、JRは2/3)の適用期限延長を行うこと。

2. 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(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。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(課税標準5年間2/3)の適用期限延長を行うこと。

3. 鉄道事業再構築に向けた特例措置の拡充・延長(固定資産税・都市計画税)

ローカル鉄道の再構築の実施にあたり、鉄道事業者が鉄道輸送の持続可能性・利便性・生産性の向上をはかるために補助を受けて取得した償却資産に係る特例措置(課税標準5年間1/4)の拡充・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拡充・延長(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講じるにあたり、対象物が相当数に及ぶことから、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(課税標準5年間2/3)の拡充・延長を行うこと。

5. 鉄道用車両等に対する固定資産税非課税措置の創設(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. 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(固定資産税)

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。

7. バスの動力源に供する軽油の減免措置の創設(軽油引取税)

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。

8. 燃料課税の見直しについて

燃料価格の高止まりにより道路貨物運送事業者は体力を削られ、先行きの見通しが立たず、事業継続を断念するケースが増加している。

とりわけ、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拘わらず、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、トータルの税負担の観点から租税政策を検討されたい。

9. 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際は、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のこと、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対応されたい。

- (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・拡大に向けて対応されたい。
- (3) 衝突被害軽減ブレーキを搭載した車両総重量 3.5t 超のトラック・バス車両の取得に対する特例措置(取得価額から 175 万円控除)の延長を行うこと。
- (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。

10. 内航海運、フェリー・旅客船における燃料油価格の高騰対策等について

昨今の燃料油価格の高騰は、内航海運、フェリー・旅客船事業者の経営に大きな影響を及ぼしていることから、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化などに加え、燃油価格の適正化・安定化に向けた対策を講じられたい。また、フェリー・旅客船の維持・存続のため、「燃料油価格激変緩和対策事業」のさらなる延長を行うこと。

11. 船員税制の確立について

船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町、高知県宿毛市の 7 自治体において実施されている。については、住民税減免措置の他の地域へのさらなる拡大を図られたい。また、関係行政機関と連携のもと、国策としての船員に対する政策減税(所得税減免)の導入に向けて取り組まれたい。

12. 人材確保に資する航空事業者の取り組みに対する税制支援について

足下で回復している航空需要は今後も増加が見込まれる一方、安全運航やサービスを担う航空整備士や空港グランドハンドリング人材の不足が大きな課題となっている。空港業務の多くは各地の空港単位での労働集約型事業となっているほか、航空機整備士についても専業で事業をおこなっている中規模の会社が多く存在しており、令和6年度に国が大企業と中小企業の間新たに設けた「中堅企業（従業員数おおむね300人～2,000人）」に適合する事業者が多くある。こうした仕組みも活用し、特に当該規模の事業者の税制上の優遇措置を強化し、持続的な賃上げ促進を図るべきである。加えて、専門性の高い業務を担う即戦力となる中途採用や再雇用を促進する税制面からの優遇措置の強化を図りたい。

さらに、2021年に新設された「奨学金返還支援（代理返還）制度」は、社員が抱える奨学金を企業が肩代わりすることができる制度であるが、返還金に関する税制上のメリットがあり、活用する企業が大幅に増加している。特に、航空関連産業には航空系専門学校が多くの人材を輩出しており、専門学校卒では6割にも上るとされる奨学金を抱える人材が安心して働くことができる環境整備の観点から、本制度に関わる税制優遇措置のさらなる拡充を図りたい。

13. 国際観光旅客税の引き上げと使途の見直しについて

国は2023年3月に新たな観光立国推進基本計画を策定したが、訪日客の急回復に対応する各施策と合わせ、コロナ禍の影響によって顕在化した観光産業の抱える課題にも速やかに対応していくことが求められており、それに資する十分な財源確保が必要である。国際観光旅客税は2019年の施行直後にコロナ禍となったため、いまだ初期の目的が十分に達せられているとはいえないが、徴収対象である出国者の6～7割が訪日客であることや、施行時と比べて大幅な円安になっていること、直近においては訪日旅客数がコロナ禍以前の水準を超過していることなどを踏まえれば、一律1,000円となっている税額水準について、引き上げの検討に着手すべきである。

また、財源の使途については、同税法成立時の附帯決議において、施行後3年を目途にそのあり方について検討を加えることとした経緯も踏まえつつ、空港における保安検査の円滑化・厳格化の両立に資する航空保安に関する費用や、手荷物返却の迅速化に関する費用など、出入国の手続きに際し、負担者が直接的な受益を実感できるものに充当すべきである。

14. SAFの「戦略分野国内生産促進税制」における最優遇措置の適用について

航空関連産業においては、炭素排出量の大半が航空燃料によるものとなっており、持続可能な航空燃料（SAF）の早期実用化、とりわけその国産化が極めて重要である。しかし、SAFは現時点で世界需要の0.1%程度しか充足し

ておらず、日本においてはいまだ事業化が実現していない状況にあり、他分野と比べても日本の相対劣位が際立っている。参入に名乗りを上げる国内事業者も徐々に増えているが、商用ベースに乗るには既存燃料の2～10倍とされる価格の大幅な引き下げも課題である。米国では、政府主導でSAFの量産化と価格低減に向けたロードマップが策定され、各州も含めた重層的かつ政策的な支援が行われており、既存燃料と同水準による調達が可能とされている。

今後のインバウンド拡大戦略を見据えれば、航空関連産業が果たす役割は極めて大きく、航空機の動力源となるSAFへの投資環境は重点的に整備されるべきであり、国が検討している「戦略分野国内生産促進税制」における最優遇措置の適用を図られたい。

15. 免税品還付制度に関わる制度設計について

令和6年度税制改正において、安く購入した商品が日本国内で転売されるという制度の不正利用が相次いでいる現状を踏まえ、購入時は免税せず、出国時に税関において免税購入物品の持ち出しが確認された場合に免税額を還付する制度への見直し、いわゆるタックスリファンド型制度の導入に向けて検討を進める旨が盛り込まれた。制度の詳細は、令和7年度税制改正において結論を得るとされているが、現行制度の不正利用は大きな問題であり、諸外国で先例があるとされるタックスリファンド型制度は、不正抑止のみならず利用客利便の観点からも、導入に向けた期待があるものと受け止めている。

一方、利用客が出国する際に空港における還付作業は誰が担うのか、また混雑防止の確保をどのように行うのかなど、検討にあたっては具体的な制度設計や各空港の実態に即した運用が重要である。折からの空港業務の人材不足や、訪日客の増加で現時点でも相当程度、混雑していることを前提に、現場の声も反映した方法で検討を行われたい。

以 上