

令和六年三月十二日提出
質問第六二号

交通関係税制に関する質問主意書

提出者 中谷 一 馬

交通関係税制に関する質問主意書

交通関係税制の以下の項目について、政府の見解を伺いたい。

一 移動体の省エネ化推進、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、固定資産税を非課税とすべきと考えるが、政府の見解を問う。

二 バスは、地域公共交通の一つとして都市圏輸送及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経営状況に置かれている。バス事業者の経営を下支えするためにバスの動力源に使用される軽油の減免措置を講ずべきと考えるが、政府の見解を問う。

三 自動車に係る燃料課税の見直し

1 揮発油税、軽油引取税等の燃料課税については、暫定税率が廃止され、当分の間、本則の倍以上の税率が課されている。平成二十一年度から道路特定財源が全て一般財源化され、課税根拠は喪失していることから、当分の間税率を廃止し本則税率に戻すべきと考えるが、政府の見解を問う。

2 揮発油税、軽油引取税等に係るトリガー条項は、東日本大震災の復旧及び復興の状況等を勘案し別に

法律で定める日までの間、その適用を停止することとされている。東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源については、復興特別所得税として確保されていることから、トリガー条項については早急に凍結を解除すべきと考えるが、政府の見解を問う。

3 2と併せて、トータルの税負担の観点から租税政策を検討すべきと考えるが、政府の見解を問う。

四 自動車関係諸税の抜本的な見直し等

1 自動車関係諸税の抜本的な見直しを行うに当たっては、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とともに、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が図られるよう取り組むべきと考えるが、政府の見解を問う。

2 自動車税における営業用車両と自家用車両の差（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関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。このため、営自格差の継続、さらなる拡大が必要と考えるが、政府の見解を問う。

3 令和五年度税制改正において、側方衝突警報装置を搭載したトラックについて自動車税（環境性能

割）の特例措置が令和六年四月三十日まで延長されるとともに、衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を搭載したトラック及びバスについて、自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置が拡充された。交通事故防止の観点から、また、新たなＡＳＶ（先進安全自動車）技術が検討されていることから、当該特例措置を長期的な制度とすべきと考えるが、政府の見解を問う。

4 運輸事業振興助成交付金については、関西の一部の地域において、地方自治を根拠としていわゆる運輸事業振興助成法の政省令とかけ離れた交付要綱となっている。このため、国から各地方自治体に対して、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扱も含めて必要な措置を講じる必要があると考えるが、政府の見解を問う。

五 航空機燃料税は、空港の配置的整備を急ぐため五十年前に創設された租税であるが、我が国における空港整備が概成している現在において、その役割を終了しており継続する理由がない。また、この租税の納税対象は国内線とされ、国際線は非課税とされているため、国内線と国際線を就航する本邦航空会社と国際線のみ就航している海外の航空会社とは、公平な競争環境となっていない。そのような状況を踏まえると、早急に本則の見直しを行うべきであり、また、廃止に向けた検討も進めるべきと考えるが、政府の

見解を問う。

右質問する。