

平成21年 月

殿

平成22年度税制改正等に関する要望書

社団法人 全日本トラック協会
会長 中西 英一郎



は じ め に

平素は、トラック運送業界に対しまして格別なるご指導、ご鞭撻を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、私どもトラック運送事業者は、国民生活、産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しておりますが、規制緩和以降、運賃が年々下落する一方で、これとは逆に、安全・環境規制の相次ぐ強化等による大幅なコストの増大が続き、経営は悪化の一途を辿ってまいりました。

このような困難な状況のもとで、平成16年春からは、異常な原油高による燃料価格の暴騰に直撃され、適正な価格転嫁もままならない中、業界全体が深刻な経営危機に直面いたしました。さらに、その傷も癒えないまま、昨年秋からは米国の金融破たん等に端を発する世界同時不況の影響により、深刻な荷動きの減少に見まわれ、倒産も一層増大する等、多くの事業者が文字通り疲弊の極に達し、深刻な事業存亡の危機に直面しているというのが、業界の偽らざる現状であります。

こうした危機が続く中、私どもといたしましては、国による景気対策が一刻も早く大きな効果を生み出し、全般的な経済再生への力強い展望が開かれることを強く期待しているところでありますが、同時に、過重な自動車関係諸税や世界一高い高速道路料金などの負担軽減を求める納税者としての積年の要望をあらためて真摯にお受けとめをいただき、この際、関係諸制度の抜本的な見直しを図り、現下の経済危機の克服と日本経済の再生、これを支えるトラック運送事業の健全な発展への途を大きく切り開いていただくことを切にお願いするものであります。

つきましては、わが国の国民生活、産業活動を支える公共的トラック輸送サービスの維持確保を図るため、平成22年度税制改正等に関し、以下のとおり要望いたしますので、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

平成22年度税制改正等に関する要望項目

「重点要望事項」

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
 - (1) 課税根拠を失った軽油引取税の廃止を含む抜本的見直し
 - (2) 自動車取得税の廃止
 - (3) 自動車重量税の廃止
 - (4) ガソリン税と消費税のタックスオンタックスの解消
2. 高速道路等通行料金の大幅な引下げ、営業車特別割引の創設
3. 環境税等新たな税負担となる新税創設反対
4. 中小企業の法人税率の引下げ
5. 中小企業投資促進税制の恒久化
6. 運輸事業振興助成交付金の継続

「一般要望事項」

1. ディーゼル車排ガス対策優遇税制等の拡充・延長

- (1) 環境負荷の小さい自動車等に係る自動車税の特例措置の拡充・延長（自動車税のグリーン化）
- (2) 環境性能を有する小型トラック等（2.5t超～3.5t以下）に係る各種特例措置の拡充（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）
- (3) 低燃費かつ低排出ガス車の新車購入時以外の取得に係る特例措置の延長（自動車取得税）
- (4) 最新排出ガス規制適合ディーゼル車の新車購入時以外の取得に係る特例措置の延長（自動車取得税）
- (5) 軽油混合のBDF（バイオディーゼル燃料）の非課税措置
- (6) NO_x・PM低減装置装着車に対するグリーン税制における自動車税重課の適用除外

2. その他の自動車関係諸税の軽減

- (1) トラック用冷蔵冷凍装置の燃料に係る軽油について軽油引取税の課税免除
- (2) 被けん引車の自動車税の軽減

3. 事業基盤強化税制

- (1) 中小企業後継者の円滑な事業継承を支援するための特例措置（相続税率の引下げ、相続税の基礎控除枠の拡充、相続税納税猶予特例の拡充等）の強化
- (2) 税制上における中小企業の範囲を資本金3億円まで拡大

4. 優遇措置の恒久化

(1) 情報基盤強化税制の恒久化

(2) 中小企業者等の少額減価償却資産の損金算入特例の恒久化

要 望 内 容
「重点要望事項」

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

自動車関係諸税は、自動車の取得・保有・走行（使用）の各段階で国税、地方税を合わせて9種類もの税金が課せられ、極めて複雑、過重な体系となっており、抜本的な見直しが必要である。

特にトラック運送事業は、たくさんの車両を取得、保有、使用して行わなければならない事業であるため、暫定税率も含めすべての段階の税の過重な重荷を1両1両が背負う、いわば、税の過積載状態になっている。

また、これら自動車関係諸税で構成される道路特定財源は、その課税根拠や税率を見直されないまま「一般財源化」された。これにより、本来国民が公平に負担すべき防衛や福祉、借金返済などの様々な一般財源について、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられることとなり、著しく税の公平性に反する措置となっている。

交通不便な地方世帯の一般財源負担が、都市部の世帯の何倍ともなる不公平も大きな問題であるが、何十両もの車両を保有して行うトラック運送事業にとっての一般財源負担の不公平は、地方世帯の比ではない。

したがって、「一般財源化」した今こそ、複雑・過重な自動車関係諸税を抜本的に見直し、課税根拠なき自動車関係諸税を廃止することなどにより、自動車ユーザーの税負担の軽減と公平の確保を実現するよう強く要望するものである。

(1) 課税根拠を失った軽油引取税の廃止を含む抜本的見直し

- ・道路整備を目的とする目的税（旧地方税法700条）であったことから、一般財源化により、その課税根拠を失うことは明白。
- ・一方で農業用、船舶用等道路整備と直接関係がないためこれまで課税免除となっていた軽油引取税は、一般財源になったにもかかわらず、課税免除のままとしており、税の公平性に著しく反する状況となっており、納税者として到底納得できるものではない。

- ・したがって、課税根拠を失った軽油引取税については廃止し、温暖化対策税等、新たな課税根拠に基づく課税を検討するのであれば、国民の負担の公平を基本に、地球温暖化に関する全ての関係者を対象として、税の制度設計を原点に戻って議論し見直すべきであり、自動車だけを対象とした課税議論は絶対に受け入れられない。

(2) 自動車取得税の廃止

- ・平成元年の消費税創設に伴い、従来の物品税（贅沢品の取得税）は一括廃止されたにもかかわらず、自動車取得税のみは、道路特定財源の確保を図る見地から特別に存置され、結果としてその後20年を経た今日なお、消費税と自動車取得税の二重課税が続いてきた。
- ・今般、自動車取得税が道路整備を目的とする目的税から一般財源化されたことで、これ以上二重課税を続ける合理的理由は全く認められないこととなったため、直ちに廃止すべきである。

(3) 自動車重量税の廃止

- ・道路損傷負担金及び道路整備による受益者負担の考えから自動車の重量に比例して課税しており、一般財源化により、その課税根拠を失うことは明白。
- ・自動車の保有に対しては、一般財源として自動車税が存在しており、これとは別に一般財源として自動車重量税を課す理由はない。
欧米には同種の税を課す国は存在せず、国際的にみて極めて過重な負担である。

(4) ガソリン税と消費税のタックスオンタックスの解消

- ・ガソリン税（揮発油税＋地方道路税）及び石油ガス税の上に消費税を課しているタックスオンタックスは直ちに解消すること。

2. 高速道路等通行料金の大幅な引下げ、営業車特別割引の創設

- (1) 高速道路はわが国の経済社会活動を支える極めて重要な社会資本であり、その有効活用は、トラック事業が携わる物流の効率化はもとより、安全、環境（注）、道路交通の円滑化などの面でも計り知れない効用をもたらすものであるが、わが国の「世界一高い高速道路料金」がその十分な活用の実現を妨げてきた。こうした状況の中、積年にわたる料金引き下げ要望を受け、国においてはここ数年、時間帯別の割引などをはじめ、社会実験を中心として様々な引き下げ努力が進められてきたが、国民生活、産業活動を支える物流事業者の立場からは、一層の大幅な恒久的引き下げが必要であることを繰り返し訴えてきたところである。
- (2) 今般、高速道路料金の「段階的無料化」の新方針が打ち出されたことを踏まえ、当業界としては、下記（3）への適切な対策を前提として、物流分野におけるその着実な具体化を期待するとともに、平成22年度においては、まずは当面、基本料金の全面半額化以下への大幅引き下げと、これに加えて、日々高速道路を利用して公共輸送に従事する「営業用トラック」に対する特別割引制度の導入または現行の大口多頻度割引の思い切った深掘りの実現を御願いたい。
- (3) なお、今後の「無料化」については、著しい混雑、渋滞の発生により高速道路本来の機能が阻害される結果となったり（現実には、本年のGWやお盆前後には乗用車千円均一の拡大適用により極端な渋滞、混雑が発生、円滑な物流サービスの展開にも各地で大きな支障を生じた。）、安定財源が確保できずに必要な維持補修や必要なネットワークの拡充が実施困難となるような事態は利用者としては是非とも避けさせていただきたく、所要財源の確実な手当てをはじめとして、貴重な国民資産である高速道路の将来にわたる円滑な有効活用が図れるよう、全体にバランスのとれた持続可能な制度の構築を御願いたい。

(注) トラックの場合、高速道路を利用すると、一般道の利用に比べ、停止、発進が少なく、経済速度で定速走行が可能となるため、燃費が向上、CO₂排出量が大幅に減少する。また、営業用トラックは、自家用トラックに比べ輸送効率が高く、CO₂排出原単位が自家用の7分の1となっているため、国の「京都議定書目標達成計画」においても、トラックの「自営転換の促進」（自家用トラックから営業用トラックへの転換）が対策の重要な柱とされている。

3. 環境税等新たな税負担となる新税創設反対

- ・トラック運送事業は、厳しい経営状況の中、複雑、過重な自動車関係諸税を負担しており、これ以上の新たな税負担には全く耐えられる状況にない。
- ・トラック運送事業者は、既に燃料消費についてコスト削減の必要性から可能な限り節約しており、課税による価格上昇があっても自ら使用量を減らすことができない状況にあり、事業者の負担を増加させるだけである。このことから、燃料税について環境を課税根拠とすることを検討するのであれば、国民負担の公平を基本に原点から議論すべきであり、単に名目のみを変え自動車だけを対象とした議論には絶対に反対であり、受け入れられない。

4. 中小企業の法人税率の引下げ

トラック運送事業は、中小企業が約99%を占めており、過重な自動車関係諸税の負担を強いられている。現在の景気悪化による収益悪化に苦しむ中小企業を支援するために、中小企業の法人税率の引下げを図りたい。

(措置内容) 法人税の軽減税率18% (年800万円以下の法人)

(適用期限) 平成23年3月31日

5. 中小企業投資促進税制の恒久化

中小企業投資促進税制は中小企業対策の中核を担う制度であり、中小企業が約99%のトラック運送事業者においても、事業を行う上で必要な車両等の設備投資が対象であることから極めて重要な制度となっており、特に、昨今の環境規制強化等に対する上で必要とされるトラック運送事業者の車両代替をはじめとする投資の促進に大きく貢献している。このようなことから、安全・環境対策の推進にも寄与する中小企業投資促進対策として是非とも本制度の恒久化を図られたい。

(措置内容) 車両総重量3.5トン以上の普通貨物自動車及び機械等
特別償却30%または税額控除7%

(適用期限) 平成22年3月31日

6. 運輸事業振興助成交付金の継続

運輸事業振興助成交付金は、昭和51年度の税制改正に際し、営業用トラックの公共性に配慮し、軽油引取税の税率に営自格差を設けるべきであるが、徴税技術上困難との理由により、これに代えて、輸送力の確保、輸送コストの抑制等を図るための施策を講ずることを目的に創設されたものである。爾来、トラック事業における安全対策、環境対策、適正化事業対策、輸送効率化対策、災害時の緊急輸送対策等に活用され、国民生活の安定向上、経済社会の発展に寄与してきた。

今後も安全・事故防止対策や地球温暖化対策を含む環境・省エネ対策、適正化事業対策をはじめ、トラック運送事業をめぐる諸課題に業界をあげて実効性のある取り組みを推進し、その公共的使命を果たし、社会との良好な共生を図っていくためには、本交付金は必要不可欠であることから、制度的な担保措置を含め、本交付金ないしはこれに相当する助成措置の継続を図られたい。

要 望 内 容

「一般要望事項」

1. ディーゼル車排ガス対策優遇税制等の拡充・延長

- (1) 環境負荷の小さい自動車等に係る自動車税の特例措置の拡充・延長（自動車税のグリーン化）
- (2) 環境性能を有する小型トラック等（2.5t超～3.5t以下）に係る各種特例措置の拡充（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）
- (3) 低燃費かつ低排出ガス車の新車購入時以外の取得に係る特例措置の延長（自動車取得税）
- (4) 最新排出ガス規制適合ディーゼル車の新車購入時以外の取得に係る特例措置の延長（自動車取得税）

ディーゼル車排ガス対策等に係る優遇税制を、下記のとおり拡充・延長されたい。

- ①環境負荷の小さい自動車等に係る自動車税の税率の特例措置（自動車税のグリーン化）について、次世代自動車の一部等を新たに対象とするなど所要の見直しを行った上で、適用期限を延長されたい。
- ②環境性能を有する小型トラック等（2.5t超～3.5t以下）について、自動車重量税・自動車取得税の時限的減免措置（エコカー減税）などの各種優遇税制措置の対象とされたい。
- ③低燃費かつ低排出ガス車の新車購入時以外の取得に係る自動車取得税の特例措置について、適用期限を延長されたい。
- ④最新排出ガス規制適合ディーゼル車の新車購入時以外の取得に係る自動車取得税の特例措置について、適用期限を延長されたい。

(5) 軽油混合のBDF（バイオディーゼル燃料）の非課税措置

菜種油等を利用するBDF（バイオディーゼル燃料）について、2006年6月にBDF混合軽油の品質規格案が策定され、2007年3月に施行（揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令）される

など、環境対策に資する燃料として普及促進の取り組みが進んでいる。

しかしながら、BDFのみの場合、非課税措置が講じられているが、軽油混合BDFの場合、軽油部分だけでなく全体に軽油引取税が課税されることから非課税とされたい。

(6) NO_x・PM低減装置装着車に対するグリーン税制における自動車税重課の適用除外

国土交通省「窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価制度」において、優良と評価された低減装置を装着しているディーゼル・ガソリン自動車については、自動車税の重課（自動車グリーン税制）の対象から除外されたい。

2. その他の自動車関係諸税の軽減

(1) トラック用冷蔵冷凍装置の燃料に係る軽油について軽油引取税の課税免除

軽油引取税は平成21年度より一般財源化され、普通税として課税されることになり道路整備目的としての課税根拠を失った。このことから、トラック用冷蔵冷凍用燃料に係る軽油引取税を課税免除とされたい。

(2) 被けん引車の自動車税の軽減

自動車税は、平成13年に地方税法が改正され、トラックについては積載トン数に基づく標準税率が法定化され、実質的に増税が行われた。被けん引車は、けん引車の2倍近くの保有台数となっており、けん引車や普通トラックに比べて走行距離も短く、地球温暖化対策の一つとしての輸送効率化を推進するためにも非常に重要な役割を果たしていくことが期待されている。環境にやさしい輸送の実現のため、被けん引車の自動車税の軽減を図られたい。また、けん引自動車と被けん引自動車の連結時においては連結部分に被けん引自動車の最大積載量の一部が加わっており、その部分の自動車税はけん引自動車側で負担していて被けん引自動車の税と重複している。

従って、連結部分に加わっている被けん引自動車の最大積載量相当部分の重複している自動車税は減免するなど自動車の使用実態に合わせた税率とされたい。

3. 事業基盤強化税制

(1) 中小企業後継者の円滑な事業継承を支援するための特例措置（相続税率の引下げ、相続税の基礎控除枠の拡充、相続税納税猶予特例の拡充等）の強化

- ・ 中小トラック運送事業者の経営者は高齢化が進んでおり、事業承継問題が大きな課題となっている。トラック運送事業は、広いスペースを要する駐車場、車庫等の所有を法律により義務付けられており、その結果、承継する株式が高く評価され過重な相続税が障害となっている。
- ・ 中小トラック運送事業者が円滑な事業承継を行い、その公共的使命を遂行するため、相続税率の引下げ、相続税の基礎控除枠の拡充、相続税納税猶予特例の拡充等特例措置の強化を図られたい。

(2) 税制上における中小企業の範囲を資本金3億円まで拡大

税制の優遇措置を受ける中小企業の範囲は資本金1億円以下であるが、中小企業基本法において、トラック運送業の場合、資本金3億円以下の事業者が対象とされていることから、同法と同様に税制の優遇措置を受ける中小企業の範囲を3億円以下まで拡大されたい。

4. 優遇措置の恒久化

(1) 情報基盤強化税制の恒久化

(措置内容) 情報基盤強化設備 特別償却50%または税額控除10%

(適用期限) 平成22年3月31日

(2) 中小企業者等の少額減価償却資産の損金算入特例の恒久化

(措置内容) 30万円未満の減価償却資産を取得した場合、年間300万円まで
全額損金算入

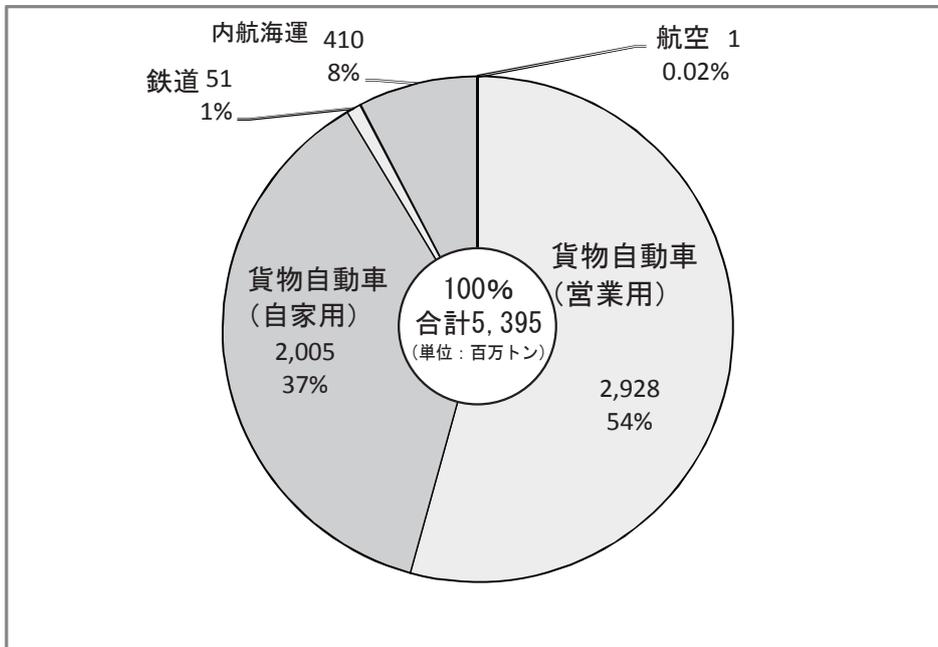
(適用期限) 平成22年3月31日

参 考 资 料

< 参考資料 1 >

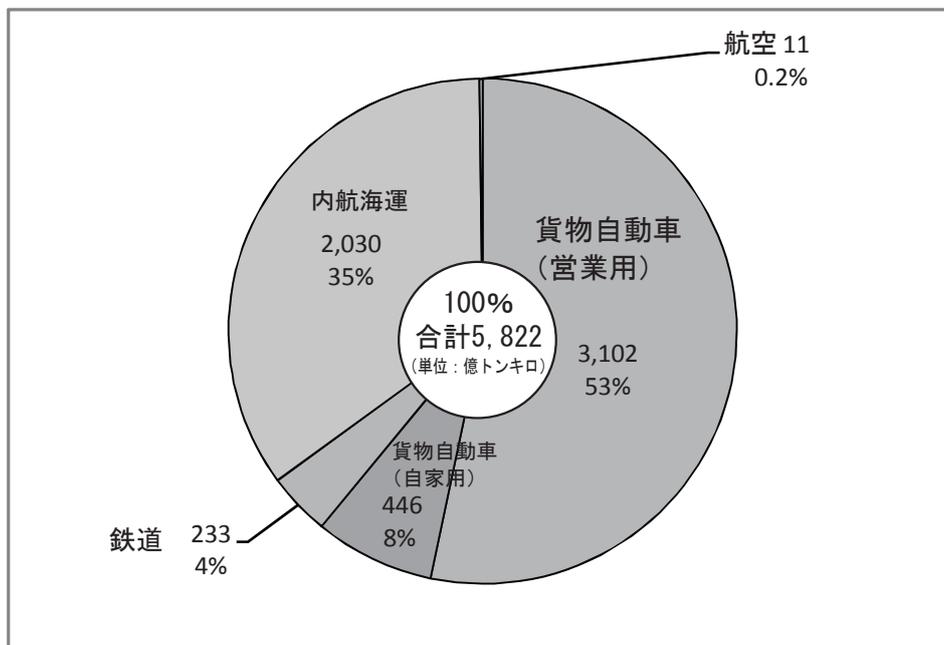
国内貨物輸送の現状

(トンベース)



平成19年度実績
(単位：百万トン)

(トンキロベース)



平成19年度実績
(単位：億トンキロ)

出所：国土交通省

< 参考資料 2 >

自動車関係諸税の体系

平成21年度税収見込額（消費税収は自工会推定）

段階	税目	税額 (億円)	課税率・税率	備考	課税計 (億円)	
取得段階	①自動車取得税	2,533	営業用、軽自動車は取得価格の3%（自家用車は5%）		車体課税計 36,936	
	②消費税	6,500	購入価格の5%			
保有段階	③自動車税	16,470	営業用貨物車は最大積載量に応じ1t以下6,500～8t以下29,500円/年8t超1t毎に4,700円加算			
	④軽自動車税	1,743	軽四輪以上営業用貨物車で3,000円/年			
	⑤自動車重量税	9,690	営業用車は1tごとに2,800円/年			
走行段階	⑥揮発油税	26,280	ガソリン 48.6円/ℓ	ガソリン 53.8円/ℓ		燃料課税計 43,003
	⑦地方揮発油税	2,812	ガソリン 5.2円/ℓ			
	⑧軽油引取税	9,277	軽油 32.1円/ℓ			
	⑨石油ガス税	260	LPG 17.5円/kg			
	②消費税	4,374	燃料購入価格の5%			
				合計	79,939	

(注1) 消費税収の1/5は地方消費税。

(注2) 揮発油税及び地方揮発油税は消費税と二重課税となっている。

<参考資料3>

自動車関係諸税の現状

(単位：億円)

科 目		税収額	トラック業界納税
自動車税	地方税	16,470	303
軽自動車税	地方税	1,743	7
消費税(車体課税分)	国 税	6,500	459
自動車重量税	国 税	9,690	492
自動車取得税	地方税	2,533	459
地方揮発油税	国 税	2,812	2
石油ガス税	国 税	260	
軽油引取税	地方税	9,277	5,471
揮発油税	国 税	26,280	22
消費税(燃料課税分)	国 税	4,374	231
合 計		79,939	7,446

注)

- ① 税収額は平成21年度予算(案)および平成21年度地方財政計画(案)による。
- ② 自動車関係諸税の消費税収は日本自動車工業会推定。
- ③ 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
- ④ 消費税収には地方消費税を含む。資料：財務省、総務省、(社)日本自動車工業会。
- ⑤ トラック業界納税額は平成20年度推計。(社)全日本トラック協会試算。

<参考資料4>

現行の営自格差

① 自動車重量税

総重量	営業用トラック	自家用トラック
2.5トン以下	総重量1トンごとに2,800円	総重量1トンごとに4,400円
2.5トン超	総重量1トンごとに2,800円	総重量1トンごとに6,300円

② 自動車取得税

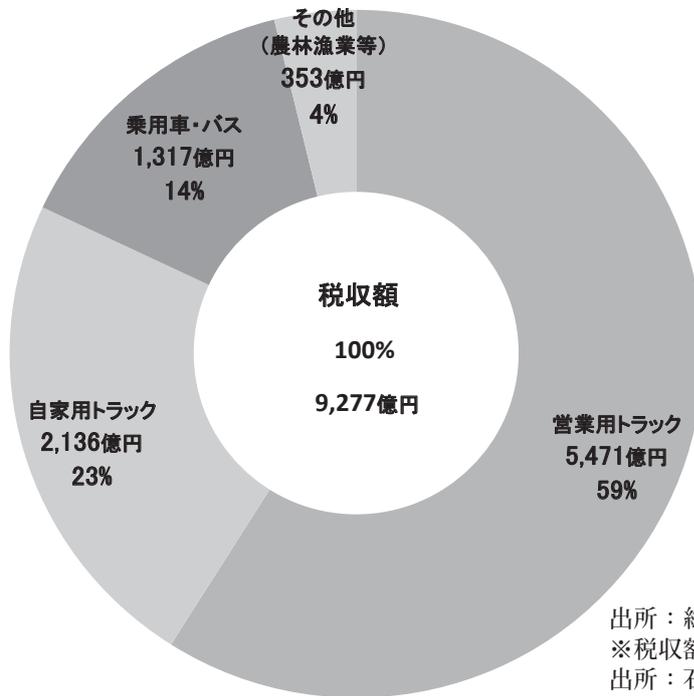
営業用トラック	3%
自家用トラック	5%

③ 自動車税(積載量4トン超～5トンの場合)

営業用トラック	18,500円
自家用トラック	25,500円

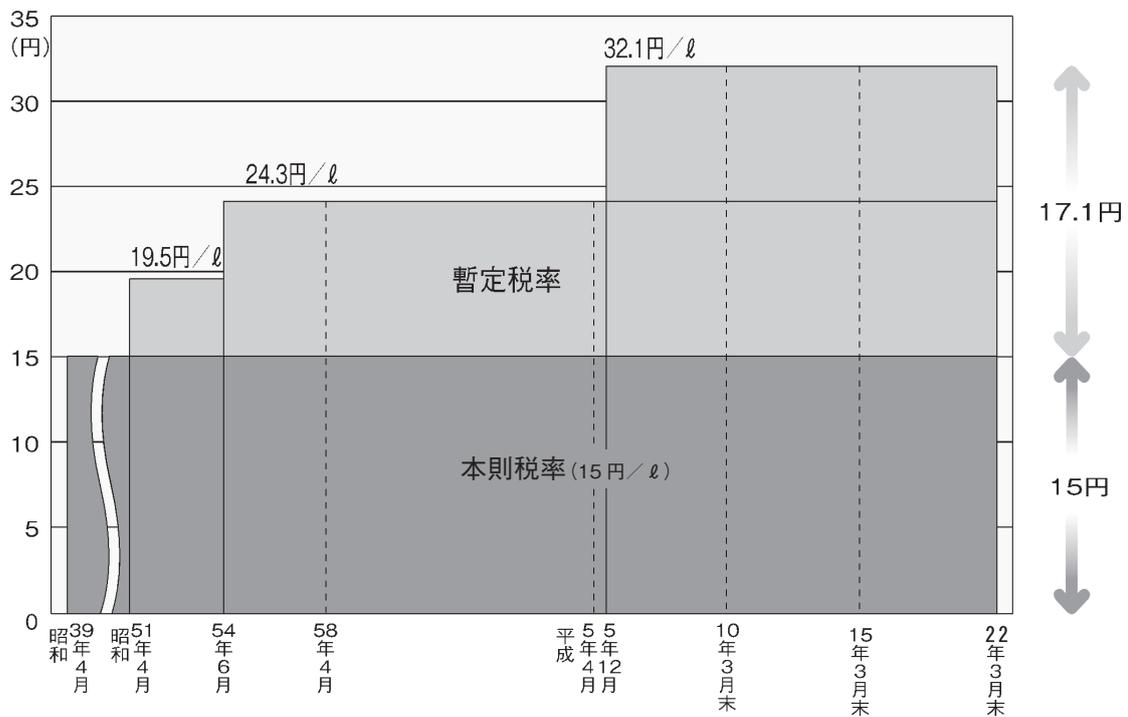
< 参考資料 5 >

軽油引取税の納税状況



出所：総務省
 ※税収額は、平成 21 年度地方財政計画額。
 出所：石油連盟
 ※内訳については、「軽油および A 重油の用途別需要 (2006 年度)」に基づき推計。

税率の推移



<参考資料6>

軽油引取税の課税免除等について

【旧】地方税法

(軽油引取税)

第700条

道府県は、道路に関する費用に充てるため、及び道路法第7条第3項に規定する指定市（以下本節において「指定市」という。）に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、軽油引取税を課するものとする。

(軽油引取税等の使途)

第700条の50

道府県は当該道府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額（指定府県にあつては、当該指定府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額から前条の規定によつて指定市に交付した額に相当する額を控除して得た額）から軽油引取税の徴収に要する費用として総務省令で定める額を控除して得た額を、指定市は当該指定市が同条の規定によつて交付を受けた金額をそれぞれ道路に関する費用に充てなければならない。

(軽油引取税の課税免除)

第700条の6

道府県は、次の各号に掲げる軽油の引取りに対しては、第700条の15第1項の規定による免税証の交付があつた場合及び第700条の22第4項又は第5項の規定による道府県知事の承認があつた場合に限り、軽油引取税を課さないものとする。

- 1 船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取り。
- 4 農林又は林業を営む者その他政令で定める者が動力耕うん機その他の政令で定める機械の動力源に供する軽油の引取り。



【新】地方税法（平成21年4月30日成立）

(道府県が課することができる税目)

第4条 第2項

道府県は、普通税として、次に掲げるものを課するものとする。ただし、徴収に要すべき経費が徴収すべき税額に比して多額であると認められるものその他特別の事情があるものについては、この限りでない。

7. 自動車税取得税 8. 軽油引取税 9. 自動車税

地方税法附則

(軽油引取税の課税免除の特例)

第12条の2の4

道府県は、平成24年3月31日までに行われる次に掲げる軽油の引取りに対しては、第144条の2第1項及び第2項の規定にかかわらず、次項において読み替えて準用する第144条の21第1項の規定による免税証の交付があつた場合又は次項において読み替えて準用する第144条の31第4項若しくは第5項の規定による道府県知事の承認があつた場合に限り、軽油引取税を課さないものとする。

- 1 船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取り。
- 4 農業又は林業を営む者その他政令で定める者が動力耕うん機その他の政令で定める機械の動力源に供する軽油の引取り。

<参考資料7>

営業用トラックの優遇措置の必要性

営業用トラックの輸送は、我が国の産業構造や国民生活の変化に伴う輸送ニーズの高度化・多様化に対応しながら、国内流通の基幹的輸送モードとして貨物輸送の大半を担い、産業経済の発展と国民生活の向上に多大な貢献をしている。

(1) 物価の安定に貢献

営業用トラックは、一般消費者の需要に応じて効率的な配車と運行により密度の濃い輸送を行い、トータル・コストの低減が図られ、食料品をはじめ国民の生活必需物資の価格の低減、安定に寄与している。

(2) 経済・社会の向上に貢献

営業用トラックは、自家用トラックの約5分の1の車両で、自家用トラックの約6倍の貨物輸送を行っており、結果、実働1日1車当たり輸送トンキロ（貨物を運んだ重量に距離をかけた数値）では、自家用トラックの実に約29倍の輸送効率を実現しており、エネルギー資源の節減、諸経費の節約、交通量の削減、交通事故の減少、排ガス・騒音等公害の減少、地震災害時等における緊急物資輸送など国家的規模で経済・社会の安定に多大なる貢献をしている。

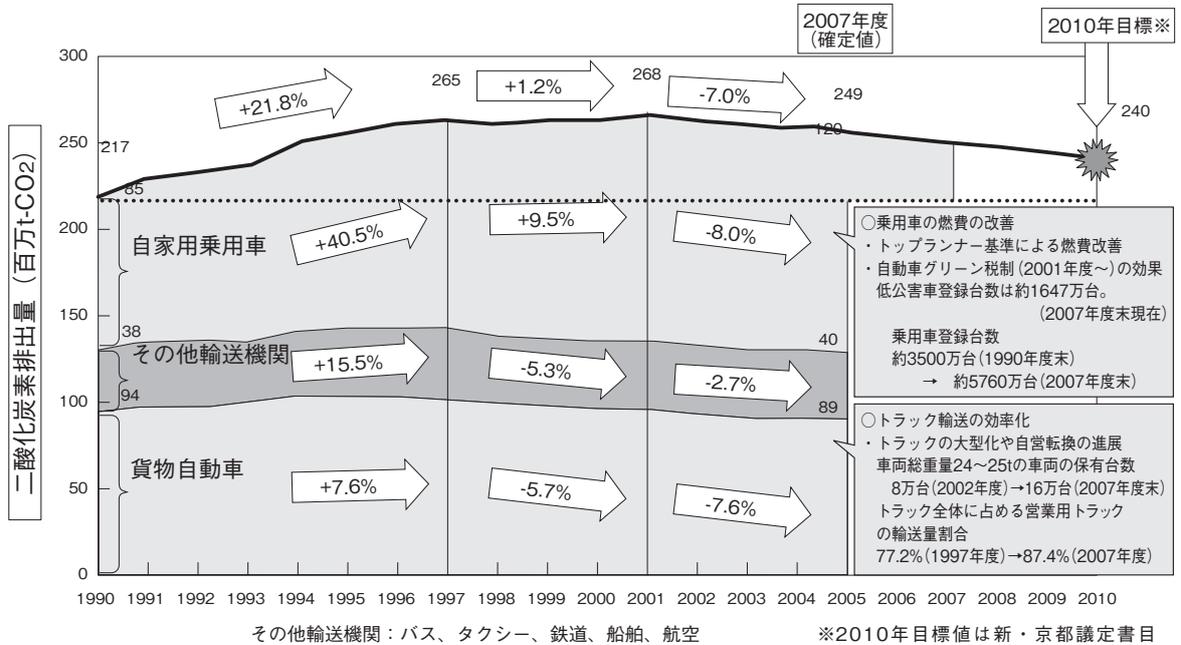
(3) CO₂削減への貢献

運輸部門全体の傾向として、CO₂排出量は2001年度をピークとして減少傾向にあり、今後も引き続き諸対策を実施することにより、京都議定書による2010年度の目標（運輸部門全体で対90年度比+10.3%～11.9%に抑制）の達成は可能とみられる状況にある。特に貨物自動車は、1990年度の94.5百万トンから2007年度88.6百万トン対90年度比約△6%と、京都議定書による我が国全体の削減目標である対90年比△6%に匹敵する大幅な「純減」を達成しており、運輸部門の目標達成にも最大の貢献を行っている（図1）。貨物自動車のこうした顕著な排出量の減少については、CO₂排出原単位が自家用トラックの約7分の1と圧倒的に優れている営業用トラックの貢献が大きい（図2・図3）。政府は「京都議定書目標達成計画」（2008年3月28日閣議決定）において、こうした営業用トラックのCO₂削減に向けた優位性に着目し、自家用トラックから営業用トラックへの転換の促進を運輸部門におけるCO₂削減のための重要な取り組みとして一貫して位置づけている（別紙）。しかしながら、自営転換も、営業用トラックのシェアの拡大状況は1990年70.8%から2007年87.4%と大幅な転換が進んだところであるが、これ以上の転換は限界に近づいており、今後新たに一層の転換を進めるためには、有効かつ具体的な営業用トラックの優遇措置について、本格的な政策手段の動員を図っていただく必要がある。

(図1)

運輸部門におけるCO2排出量

- ・運輸部門の増加は自家用乗用車（85百万トン→120百万トン）が大きく起因
- ・貨物自動車は1996年度をピークに減少、1990年度比で6%強の削減（94.5百万トン→88.6百万トン）
→運輸部門の2010年削減目標に向けて大きく貢献
- ・運輸部門の京都議定書目標達成計画（2008年改定計画）における目標値
→2010年度までに+10.3～+11.9%に

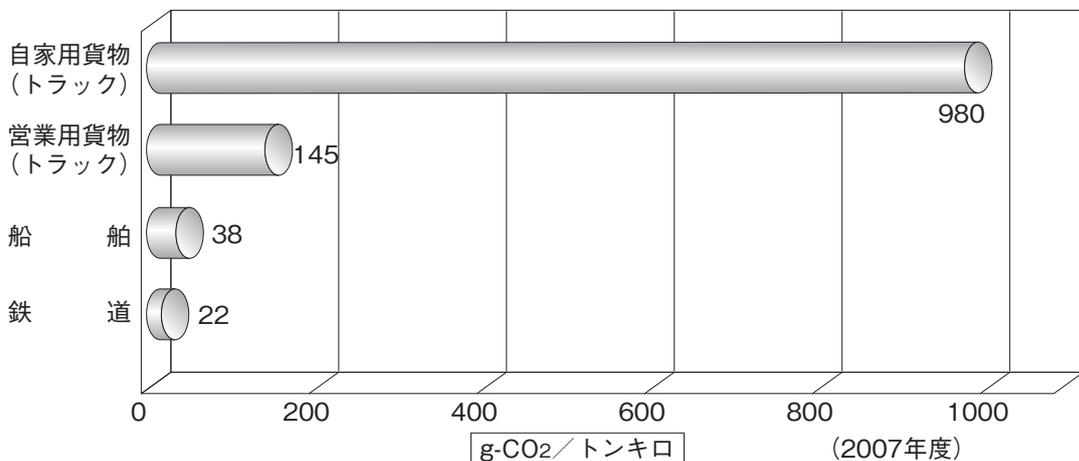


出所：国土交通省

(図2)

運輸部門のCO2排出原単位

CO2排出原単位 → 自家用トラックと比較して優等生！
↓
自家用トラックの約7分の1
自営転換は、「京都議定書目標達成計画」においても重要な取り組みに位置づけ

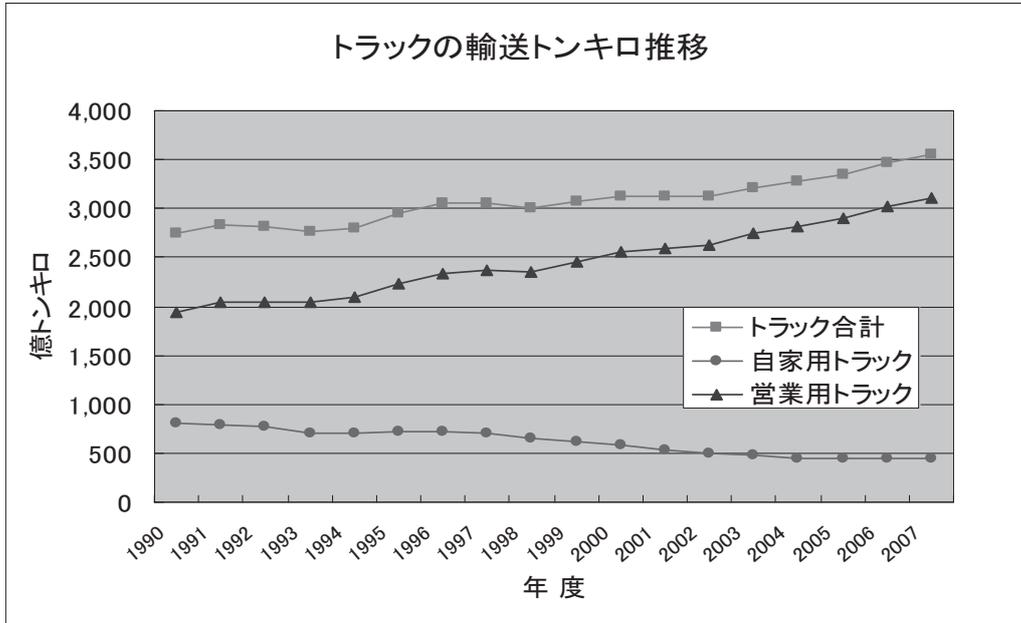


出所：国土交通省

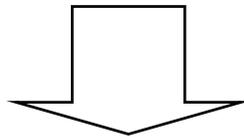
(図3)

トラックの輸送トンキロ・CO2排出量の推移

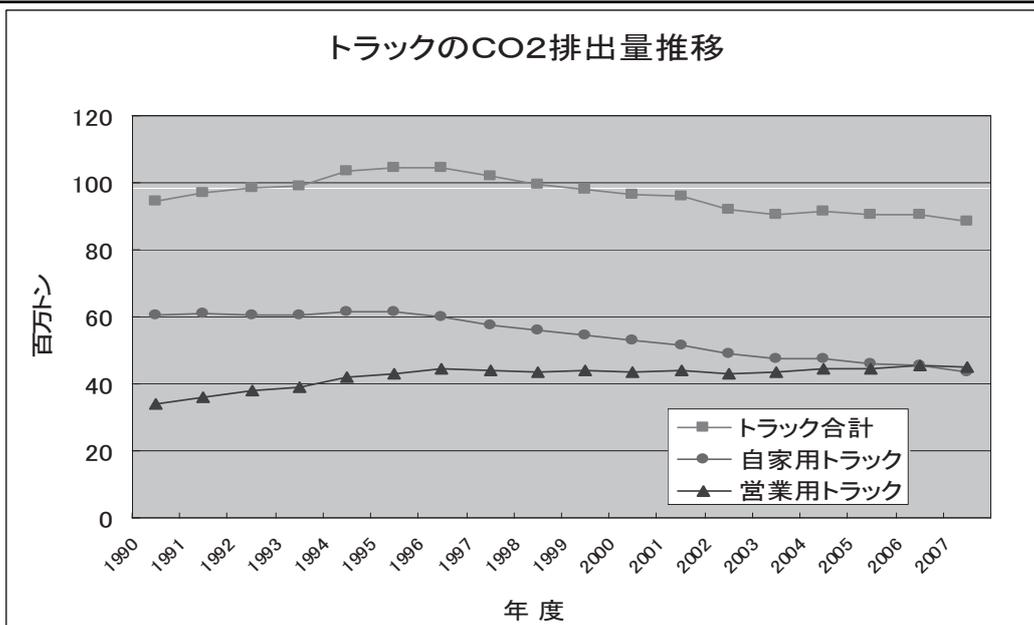
自家用トラックから輸送効率のいい営業用トラックへ（自営転換）



出所：自動車輸送統計年報より作成



トラック全体のCO2排出量 1990年度比 → 600万トン減少



出所：温室効果ガスインベントリ
「日本の温室効果ガス排出量データ」より作成

平成20年3月28日
閣議決定（全部改定）

京都議定書目標達成計画（抄）

第3章 目標達成のための対策と施策

第2節 地球温暖化対策及び施策

1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策

(1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策

① エネルギー起源二酸化炭素

イ. 部門別（産業・民生・運輸等）の対策・施策

○ 産業界の民生・運輸部門における取組

産業界は、素材等の軽量化・高機能化、エネルギー効率の高い製品の提供、自家用トラックから営業用トラックへの転換・モーダルシフト等を通じた物流の効率化等を通じて民生・運輸部門の省CO₂化に貢献する。（中略）

○ モーダルシフト、トラック輸送の効率化等の推進

トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、自家用トラックから営業トラックへの転換（中略）を推進する。

平成 21 年 7 月 14 日
閣議決定

総合物流施策大綱（2009－2013）（抄）

第 1. 17 年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱策定の必要性

(2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現」について

③貨物自動車による環境負荷の低減等

- ・トラックの大型化や自家用トラックから効率の良い営業用トラックへの輸送の転換（自営転換）、自動車単体の燃費性能向上、エコドライブ管理システム（EMS）の導入等により、貨物自動車のCO₂排出量は平成 8 年をピークとして着実な減少傾向にある。

平成 21 年 7 月 17 日

総合物流施策推進プログラム（抄）

2 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

②トラック輸送の総合的な対策

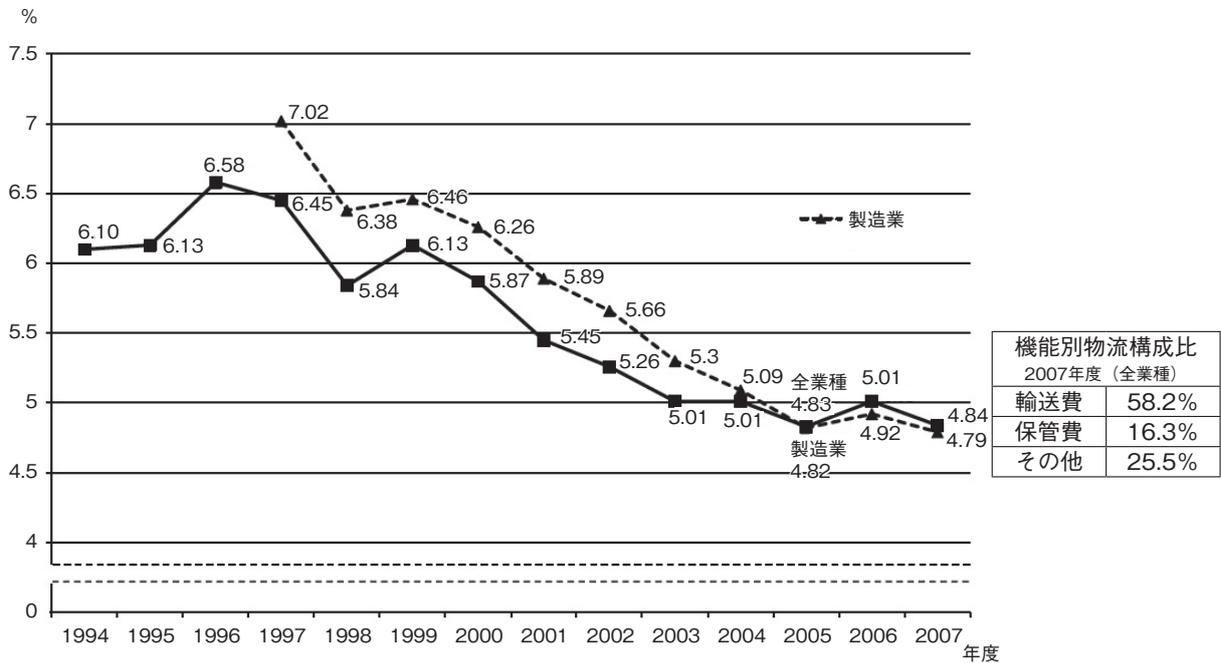
- ・トラック輸送による貨物車の低燃費化・低公害化を促進する。
- ・エコドライブ等による省エネに向けた運行の効率化を図る。さらに、トラックの大型化、積載率の向上、共同輸配送、自営転換を促進すること等により、トラック輸送の効率化を図る。

③幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備

- ・グリーン物流パートナーシップ会議の枠組み等において、トラックの大型化、積載率の向上、共同輸配送、自営転換を促進すること等により、トラック輸送の効率化を図る。特に、今後、さらなる環境負荷低減を実現するために、共同輸配送をさらに広範囲で活用すべく、荷主企業同士の連携を進める。

<参考資料9>

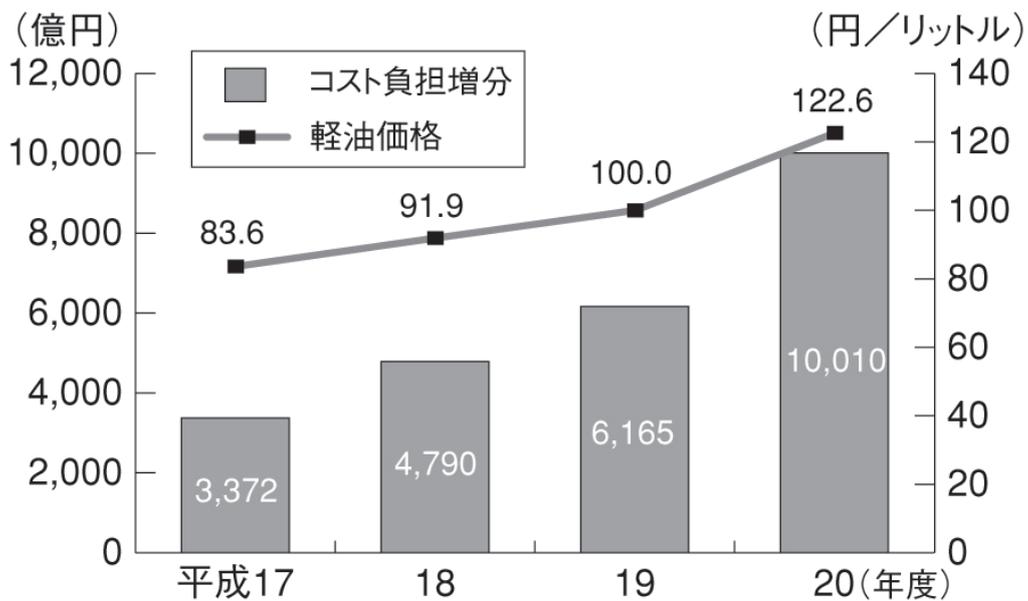
売上げ高物流コスト比率の推移（全産業、製造業）



出所：(社)日本ロジスティクスシステム協会／2007年度物流コスト調査報告書より

<参考資料10>

軽油価格と燃料コスト負担増



出所：(社)全日本トラック協会調べ

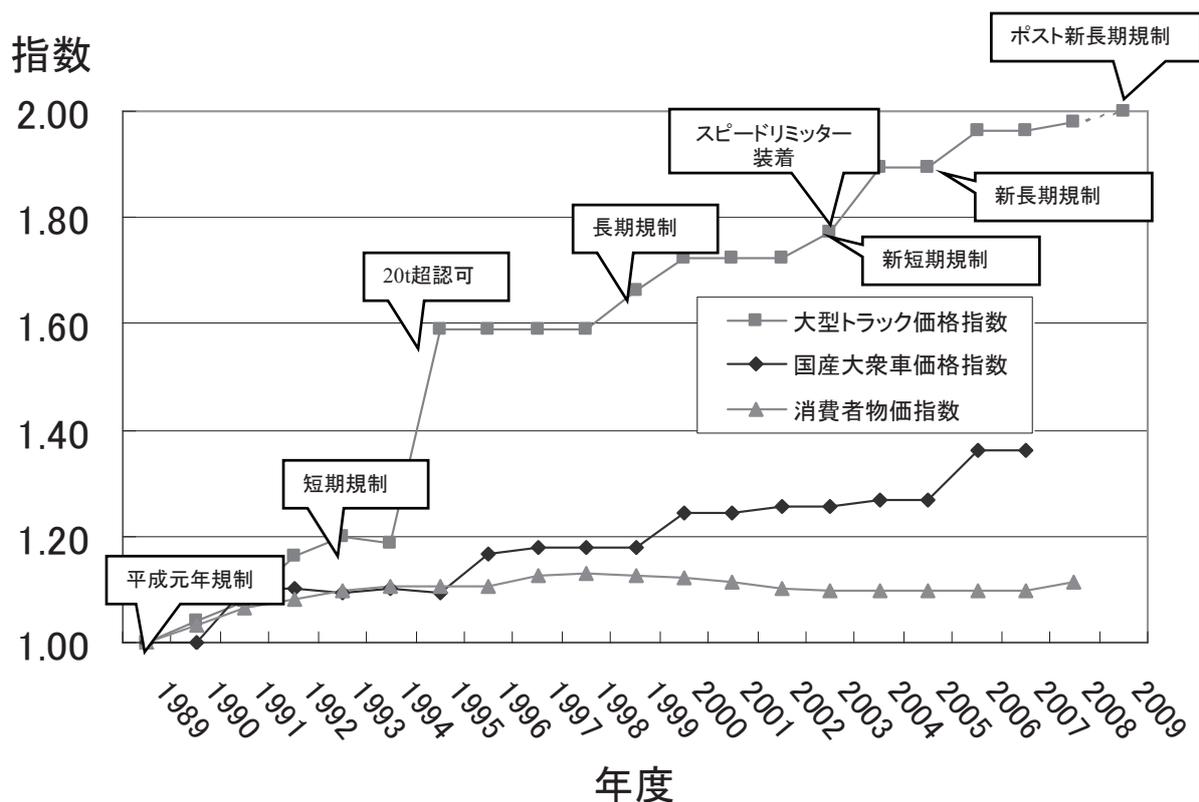
注1：軽油価格はローリー（全ト協調べ）

注2：20年度の軽油価格は4月から11月までの8カ月間の平均

<参考資料11>

車両価格と物価指数の推移

- ・平成元年以降、物価指数(1→1.11)、国産大衆車(1→1.36)であるが、大型トラックの価格はおよそ2倍になっている(1→1.98)
- ・2009年10月以降新たな排ガス規制(ポスト新長期規制)になることから更なる価格の高騰が予想される



出所
 車両価格指数：自動車価格月報 (有)オートガイド) より作成
 消費者物価指数：総務省統計局HP

<参考資料12>

トラック運送事業者の倒産状況

平成21年9月
負債単位：百万円

月	2006年度		2007年度		2008年度		2009年度	
	件数	負債総額	件数	負債総額	件数	負債総額	件数	負債総額
4	13	3,612	16	10,264	19	5,006	43	8,528
5	7	1,125	17	1,166	28	5,420	31	4,379
6	6	423	13	2,496	24	3,178	44	6,961
7	11	2,063	13	695	26	2,666	25	31,257
8	7	464	12	1,489	40	4,778	25	6,418
9	7	783	14	2,633	34	17,075		
10	15	4,002	12	4,065	35	9,437		
11	7	1,415	8	906	23	12,317		
12	9	755	11	1,078	37	7,525		
1	7	1,127	19	3,006	36	8,636		
2	11	2,935	21	4,659	28	13,992		
3	16	3,259	27	7,012	36	8,916		
合計	116	21,963	183	39,469	366	98,946	168	57,543

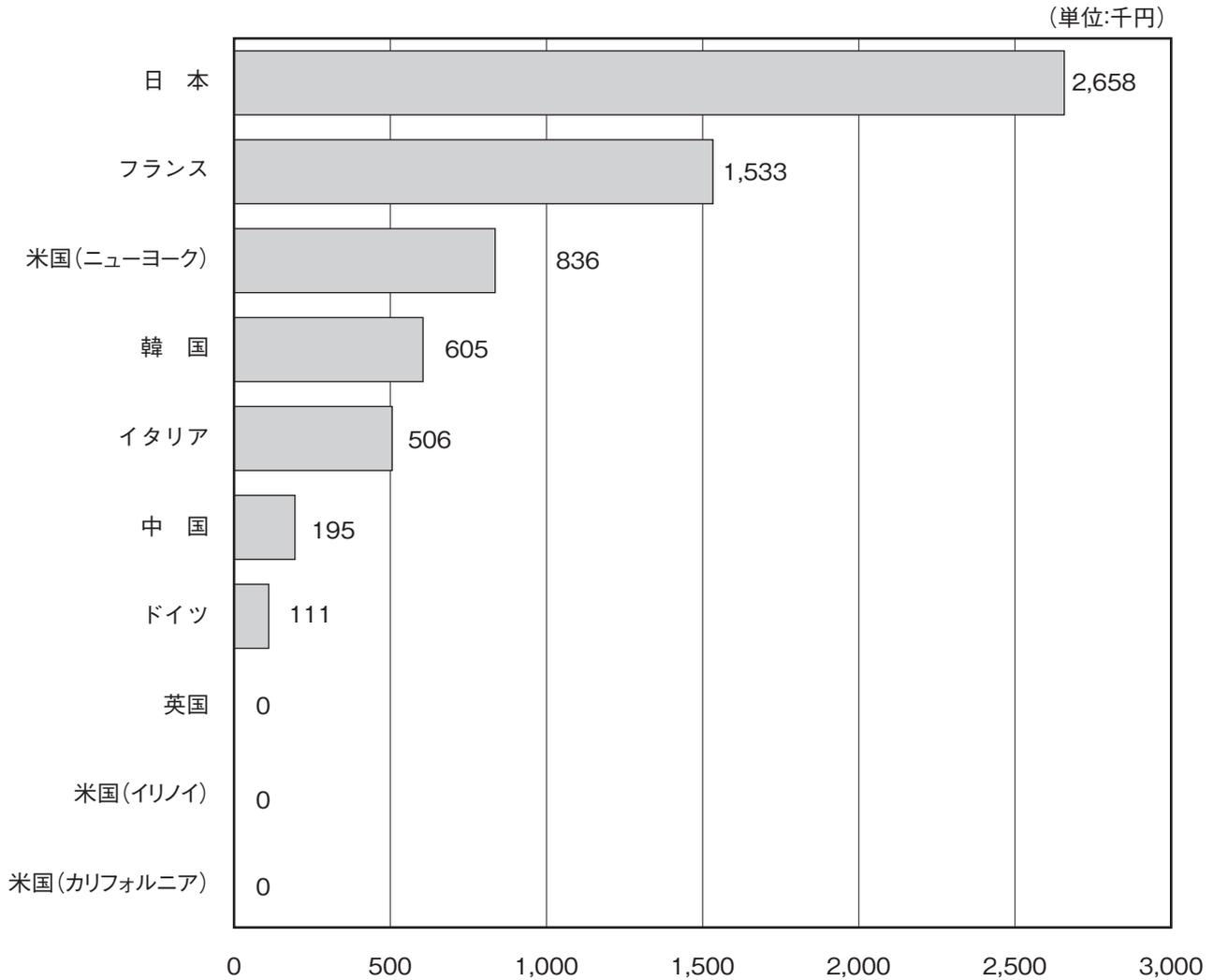
出所：帝国データバンク調査。

※調査対象（法的整理の事案のみ。自主廃業等は含まず。）

- ①負債額 1000 万円以上②会社更生法
- ③民事再生法④破産法⑤特別清算

<参考資料13>

トラックの高速道路料金の国際比較



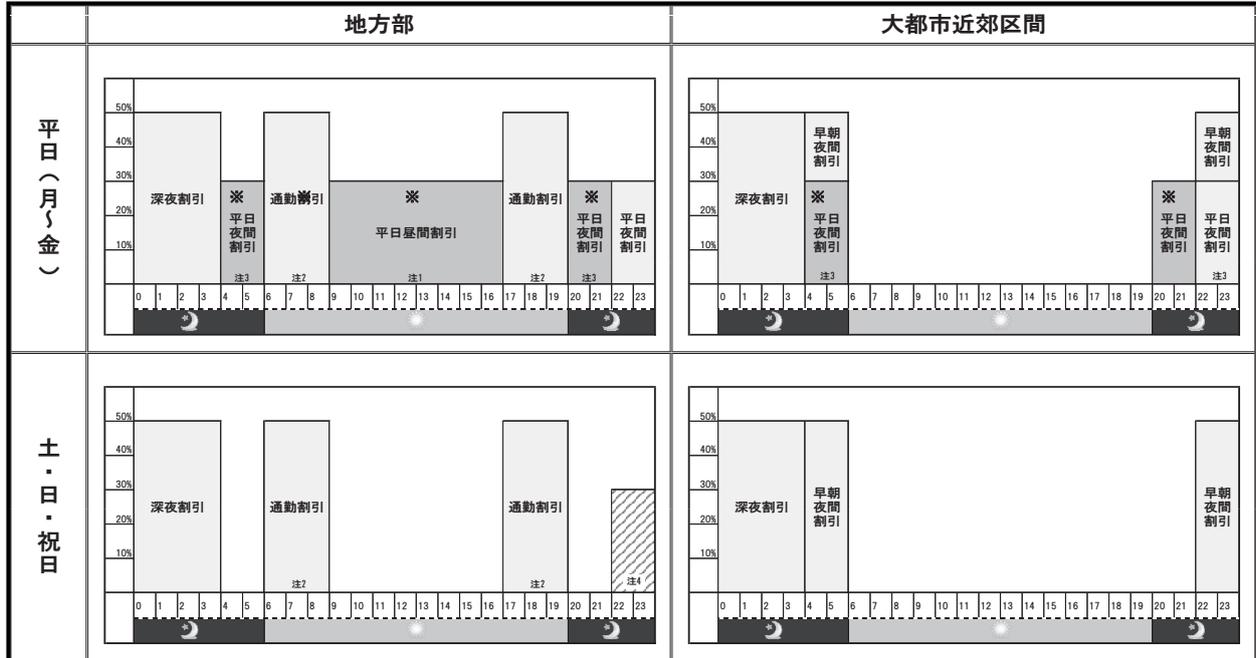
資料：トラック運送事業者の税負担等の国際比較調査（平成14年3月 日通総合研究所調査）
※ 中国のデータは上記調査とは別途、日通総研で調査した結果を追加。
※ 大型トラックが年間10万km走行あたり的高速道路料金。
※ トラックとは、車両総重量8t以上または最大積載量5t以上で3車軸以下及び車両総重量25t以下。

<参考資料14>

高速道路料金の割引の概要

時間帯割引(中型車以上)NEXCO3社

平成20年7月現在



- 注1 100kmを越えて走行した場合は100km分が3割引となります。(回数制限はなし)
- 注2 100kmを越えて走行した場合は100km分が5割引となります。
- 注3 大都市近郊区間とあわせて、平日4～6時及び20～24時に平日夜間割引が適用されます。
- 注4 東名、東名阪道、伊勢湾岸道、名神、京滋バイパス、第二京阪道及び中国道の一部のICの流出時に適用されます。
- 注5 ※印は新たな割引。平成21～22年度の2年間。

大口・多頻度割引(契約者単位割引)

<NEXCO3社>

[現在の契約者単位割引]

利用額合計500万円超/月、かつ、1台当たりの平均利用額3万円超/月 → +10%

[H21～22年度 2年間]

利用額合計450万円超/月、かつ、1台当たりの平均利用額2万7千円超/月 → +5%※

利用額合計500万円超/月、かつ、1台当たりの平均利用額3万円超/月 → +10%※

※重複適用はしない

<首都高速・阪神高速> 契約者単位割引が追加されます。

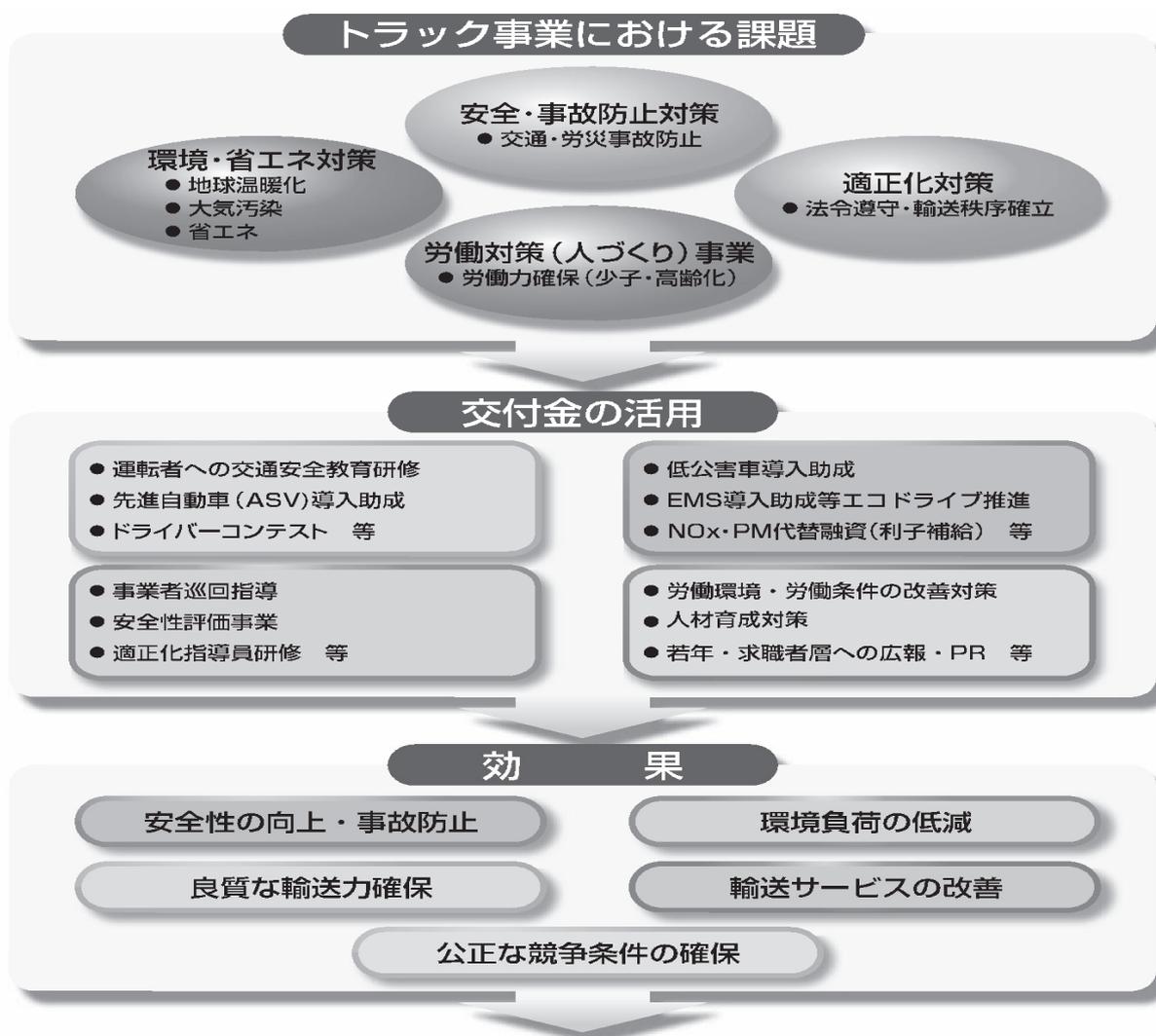
[契約者単位割引]

利用額合計100万円超/月、かつ、1台当たりの平均利用額5千円超/月 → +5%

<参考資料15>

運輸事業振興助成交付金の概要

- ・昭和51年度税制改正により、軽油引取税の税率が引き上げられた際、課税技術上営業用と自家用の格差の設定が困難であったことから、営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るため、所定額を都道府県から都道府県トラック協会・バス協会等に交付することとしたもの。（国が都道府県に対し地方交付税による財源措置を講じている。）
- ・各都道府県合計で、営業用バス・トラックに対し、合計約200億円、うち営業用トラックには約180億円が交付されている。（平成21年度）
- ・安全・事故防止対策や地球温暖化対策を含む環境・省エネ対策、適正化事業対策をはじめ、トラック運送事業をめぐる諸課題に本交付金を活用して実施している。



交付金継続は、
トラック事業・バス事業等に課せられる公共的使命を果たし、
社会的責任を遂行していくために必要不可欠。

<参考資料16>

ディーゼル車排ガス対策優遇措置税制の概要

(1) 環境負荷の小さい自動車等に係る自動車税の特例措置（自動車税のグリーン化）

自動車税の軽減（適用期限 平成 22 年 3 月 31 日）

- ①燃費基準+25%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1}、および天然ガス自動車等 ⇒概ね 50%軽減
- ②燃費基準+15%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1} ⇒概ね 25%軽減
- ③車齢 11 年超のディーゼル車、車齢 13 年超のガソリン車又は LPG 車（低公害車は除く）⇒概ね 10%重課

(2) 環境性能を有する小型トラック等（2.5t 超～3.5t 以下）に係る各種特例措置

自動車重量税・自動車取得税・自動車税に係る特例措置の対象となっているトラック

①車両総重量 3.5t 以上

- ・天然ガス自動車、ハイブリッドトラック
⇒自動車重量税および新車の自動車取得税：免除
中古車の自動車取得税：2.7%軽減
自動車税：概ね 50%軽減（ハイブリッドトラックを除く）
- ・重量車燃費基準達成車^{※2}かつポスト新長期規制適合車^{※3}
⇒自動車重量税および新車の自動車取得税：75%軽減
中古車の自動車取得税：1.0～2.0%軽減
- ・重量車燃費基準達成車かつ重量車☆☆車^{※4}
⇒自動車重量税および新車の自動車取得税：50%軽減

②車両総重量 2.5t 以下

- ・燃費基準+25%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1}
⇒自動車重量税および新車の自動車取得税：75%軽減
中古車の自動車取得税：30 万円控除
自動車税：概ね 50%軽減
- ・燃費基準+15%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1}
⇒自動車重量税および新車の自動車取得税：50%軽減
中古車の取得税：15 万円控除
自動車税：概ね 25%軽減

(3) 低燃費かつ低排出ガス車の新車購入時以外の取得に係る特例措置

自動車取得税の軽減（適用期限 平成 22 年 3 月 31 日）

- ①燃費基準+25%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1} ⇒30 万円控除
- ②燃費基準+15%達成車かつ☆☆☆☆車^{※1} ⇒15 万円控除

(4) 最新排出ガス規制適合ディーゼル車の新車購入時以外の取得に係る特例措置

自動車取得税の軽減（適用期限 平成 22 年 3 月 31 日）

- ①ポスト新長期規制適合車^{※3}かつ重量車燃費基準達成車^{※2} ⇒2.0%軽減
- ②ポスト新長期規制適合車^{※3} ⇒1.0%軽減

※1☆☆☆☆車：平成 17 年排出ガス基準より窒素酸化物等の有害物質を 75%以上低減させた自動車

※2 重量車燃費基準達成車：平成 27 年度燃費基準を満たす車両総重量 3.5t 超の重量車

※3 ポスト新長期規制適合車：平成 21 年又は平成 22 年排出ガス規制に適合した自動車

※4 重量車☆☆車：平成 17 年排出ガス基準より窒素酸化物又は粒子状物質を 10%以上低減させた車両総重量 3.5t 超の重量車