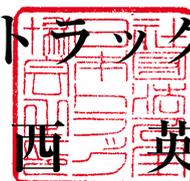


平成22年 月

殿

平成23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、20年夏までの異常な燃料高やその直後の世界的な金融危機に起因する極端な荷動きの落ち込みに直撃され、今また目前の円高、株安等で景気の二番底の到来も危惧される大変な経済環境の中、われわれ中小零細事業者は深刻な経営危機に直面し、痛切な悲鳴が上がっているのが現状であります。

こうした誠に険しい経済苦境の中で、私どもといたしましては、国による思い切った経済・景気対策など諸施策を力強く推進していただき、日本経済が長期の閉塞と停滞を脱却し、本格的な回復軌道に向かうことを強く期待しているところであります。その中で、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、マニフェストに示された国民への約束の原点に立って、税制関連諸政策の着実な実現を図っていただくとともに、安全、環境、事業適正化をはじめ、国民生活のための健全なトラック輸送の確保に必要な不可欠となっている運輸事業振興助成交付金の継続・法制化についても、強く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23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23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) 一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の抜本的見直し
 - (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. 高速道路料金の半額化等の引下げ及び営業車特別割引の創設もしくは大口多頻度割引の深掘り
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. 運輸事業振興助成交付金の継続及び法制化

「一般要望事項」

1. ディーゼル車排ガス対策優遇措置

- (1) 軽油混合のBDF（バイオディーゼル燃料）の非課税措置
- (2) 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) 中小企業等基盤強化税制の恒久化
（①中小企業新事業活動促進法関連②人材投資促進税制③中小企業基盤強化税制の恒久化）
- (2) 中小企業等の貸倒引当金の特例措置の恒久化
- (3) 特定資産の買換え特例措置の恒久化
- (4) 低公害車の燃料等供給施設の特例措置の恒久化
- (5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の恒久化

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いる。しかも自動車ユーザーが負担する税額は約8兆円にも及び、平成22年度の租税収入全体の10.7%を占めている。

また、自動車関係諸税は新税の創設と増税が繰り返され、自動車の取得・保有段階における税負担は、欧米の先進国の2倍から38倍にも達し、極めて過重になっている。

さらに、消費税に加えて自動車取得税が課せられる二重課税などの問題も抱えており、自動車関係諸税は税の基本原則である「公平・透明・納得」に照らして大きな矛盾を抱えている。なかでも自動車取得税、自動車重量税、燃料税は、「受益と負担」の原則の下、道路特定財源として国が法律と国会において「使い道を道路整備に特定する」と約束し、それを信じてきた自動車ユーザーが、何十年にもわたり、過重な税負担をしてきた。しかも、緊急に道路を整備する必要から、30年以上にわたり本則税率を約2倍も上回る暫定税率が課せられてきた。このような状況の中、道路特定財源制度は平成21年度に廃止され、自動車取得税、自動車重量税、燃料税は一般財源化された。一般財源化により、道路整備目的という課税根拠は喪失しており、本来国民が公平に負担すべき一般税源について、自動車ユーザーだけが特定の負担を強いられていることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反している。

特に、暫定税率については、「平成22年度税制改正大綱」では、「現行の10年間の暫定税率は廃止する」としつつも、一方で「当分の間、現在の税率水準を維持する」として、課税根拠を失った暫定税率が形を変えて温存されている。よって、この「当分の間」として上乘せされた税率の速やかな廃止を求める。

また、税制抜本改革にあわせ、自動車関係諸税については取得・保有・走行の各段階で1種類に簡素化し、ユーザーの負担軽減を実現すべきである。そ

の際、保有税（自動車税および軽自動車税）については国際的な水準である軽自動車の負担を基準とするなど国際的水準に見合った税体系に再構築すべきである。

（１）一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の廃止を含む抜本の見直し

- ・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抜本の見直しをし、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。
- ・平成22年度政府税制改正大綱では、自動車取得税に係る現行の10年間の暫定税率は廃止するが、当分の間、現在的水準を維持することとされたが、自動車取得税は、道路整備を目的とする目的税から一般財源化されたものであり、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いる。平成22年度政府税制改正大綱では、自動車重量税に係る現行の10年間の暫定税率は廃止するが、当分の間、現在の税率水準を維持することとされたが、一般財源化により、その課税根拠を失ったことは明白である。
- ・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＋地方揮発油税）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. 高速道路料金の半額化等の引下げ及び営業車特別割引の創設もしくは大口多頻度割引の深掘り

1. 平成23年度基本要望

- ・基本料金の半額化等の引下げ
- ・営業車特別割引の創設もしくは現行の大口多頻度割引制度の思い切った深掘り

なお、「段階的無料化」については、著しい混雑、渋滞の発生等の問題が生じないように、引き続き慎重に検討いただきたい。

2. 「国土交通省の料金案」（本年4月公表）の見直しに対する要望

- ・最低限、営業用トラックの利用料金が現状よりも値上げとなることのない

いような制度設計をお願いする。

- ・ 4月公表の料金案で示されたNEXCO（東・中・西日本高速道路会社）関係の「上限料金」（特大車10,000円、大型車5,000円、乗用車2,000円、軽自動車1,000円）については、営業用トラックの現在の利用実態からみて、適用される利用割合が小さく（全体の利用回数の約12%程度）、その導入が現行の深夜割引、昼間割引、大口・多頻度割引等の縮小又は廃止を前提としていることから、9割近くの利用が大幅な実質値上げとなり、物流コストの増大となるため、トラック業界としては絶対反対である。
- ・ 現状よりも値上げとならないよう、少なくとも現行の割引水準は引き続き維持していただきたく、可能な場合には、大口多頻度割引水準の深堀りについてもお願いしたい。
- ・ 首都高速・阪神高速については、4月公表の料金案では対距離料金制の導入が軸となっているが、営業用トラックは利用距離が長いので、利用実態からみて約80%が値上げとなり、物流コストの増大となるため、絶対反対である。本年4月に突然廃止された割引については復活いただきたい。また、現行の割引水準は、引き続き維持していただきたい。
- ・ 本州四国高速については、地域間格差を是正する全国一律の料金制度について検討いただきたい。
- ・ なお、フェリー輸送（離島関係を含む）は、国民生活にとって、また、トラック輸送にとって、必要不可欠な物流サービスであり、上限料金制の導入によって航路維持に無用の支障を生じることのないよう、高速料金政策の面からも、支援措置の面からも適切な対応をお願いしたい。

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がない。

- ・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とするのであれば、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。平成22年度税制改正大綱においては、「厳しい経済環境の中で必死に利益をあげている中小企業を支援するため、中小法人に対する軽減税率を引き下げることが必要であり、これについては課税ベースの見直しによる財源の確保などと合わせ、その早急な実施に向けて真摯に検討する。」とされている。この方針に沿って、中小企業の法人税率の引下げをお願いしたい。

5. 運輸事業振興助成交付金の継続及び法制化

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、法制化による制度的な担保措置を含め、本交付金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措置

(1) 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。

(2) 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) 中小企業等基盤強化税制の恒久化

①中小企業新事業活動促進法関連

(措置内容) 経営革新計画に定める機械装置の特別償却 (30%) 又は税額控除 (7%)

(適用期限) 平成23年3月31日

②人材投資促進税制

(措置内容) 教育訓練に係る税額控除 (12%)

(適用期限) 平成23年3月31日

③中小企業基盤強化税制

(措置内容) 情報基盤強化税制対象設備の特別償却 (30%) 又は税額控除 (7%)

(適用期限) 平成23年3月31日

(2) 中小企業等の貸倒引当金の特例措置の恒久化

(措置内容) 協同組合等の繰入限度額 法定繰入率の1.6%増

(適用期限) 平成23年3月31日

(3) 特定資産の買換え特例措置の恒久化

(措置内容) 一定の要件に該当する買換え資産に対して、その譲渡益の80%相当額の課税の繰延

(適用期限) 平成23年3月31日

(4) 低公害車の燃料等供給施設の特例措置の恒久化

(措置内容) 課税標準3年度分2/3

(適用期限) 平成23年3月31日

(5) エネルギー需給構造改革投資促進税制の恒久化

(措置内容) 初年度取得価格の即時償却(100%)

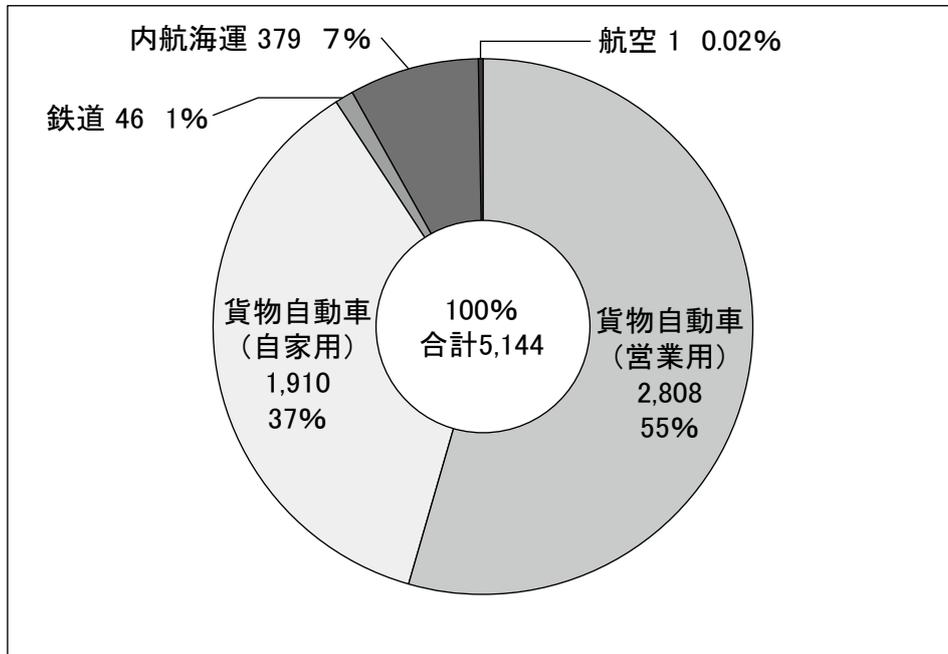
(適用期限) 平成23年3月31日

参 考 资 料

< 参考資料 1 >

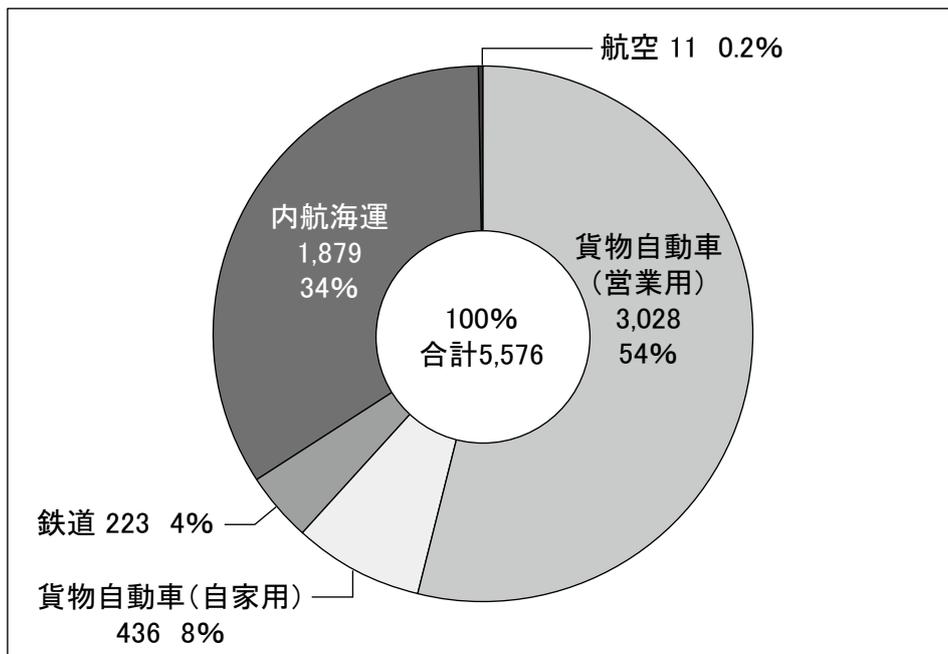
国内貨物輸送の現状

(トンベース)



平成20年度実績
(単位:百万トン)

(トンキロベース)



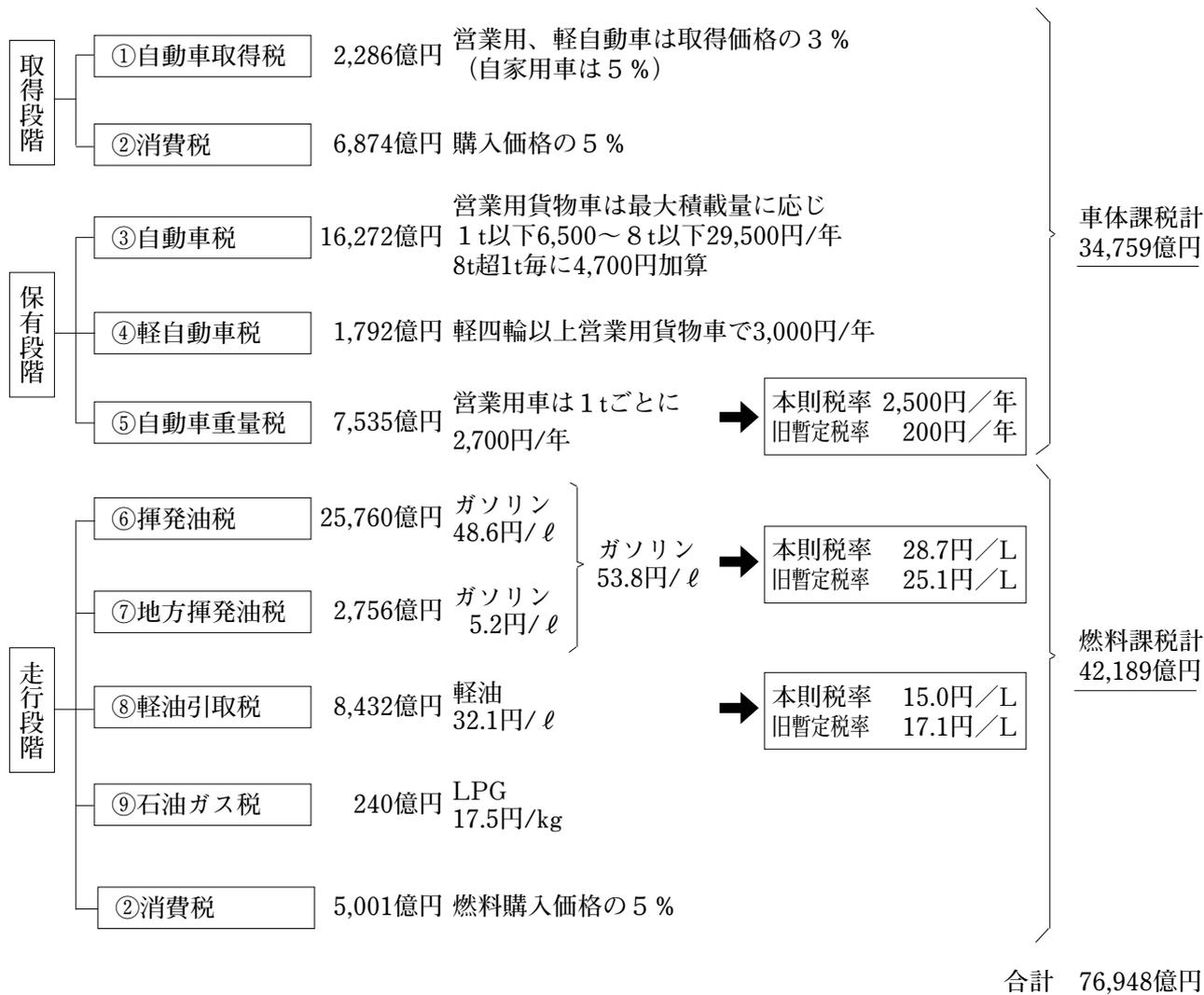
平成20年度実績
(単位:億トンキロ)

出所:国土交通省

< 参考資料 2 >

自動車関係諸税の体系

平成22年度税収見込額（消費税収は自工会推定）



(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		納税額	トラック業界納税額
自動車関係諸税	所得段階	自動車取得税	地方税	2,286	214
		消費税 (車体課税分)	国税	6,874	357
	保有段階	自動車重量税	国税	7,535	512
		自動車税	地方税	16,272	500
		軽自動車税	地方税	1,792	
	走行段階	軽油取引税	地方税	8,432	5,745 本則税率(15円)分 2,685 旧暫定税率(17.1円)分 3,060 (うち7.8円分 1,396)
		揮発油税	国税	25,760	23
		地方揮発油税	国税	2,756	2
		石油ガス税	国税	240	
		消費税 (燃料課税分)	国税	5,001	243
		自動車関連諸税合計		76,948	7,596

注)

- ① 税収額は平成22年度予算(案)および平成22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22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2,700円	総重量1トンごとに3,800円
2.5トン超	総重量1トンごとに2,700円	総重量1トンごとに5,000円

② 自動車取得税

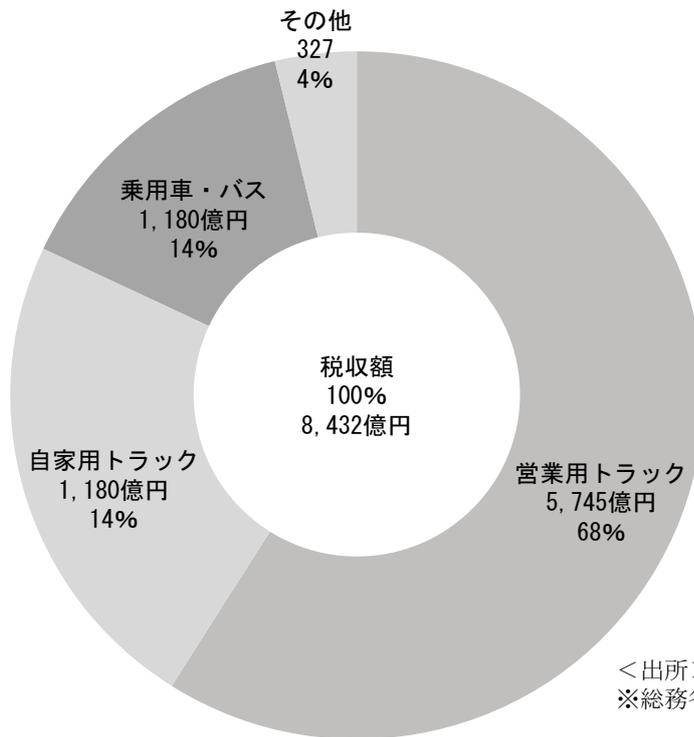
営業用トラック	3%
自家用トラック	5%

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

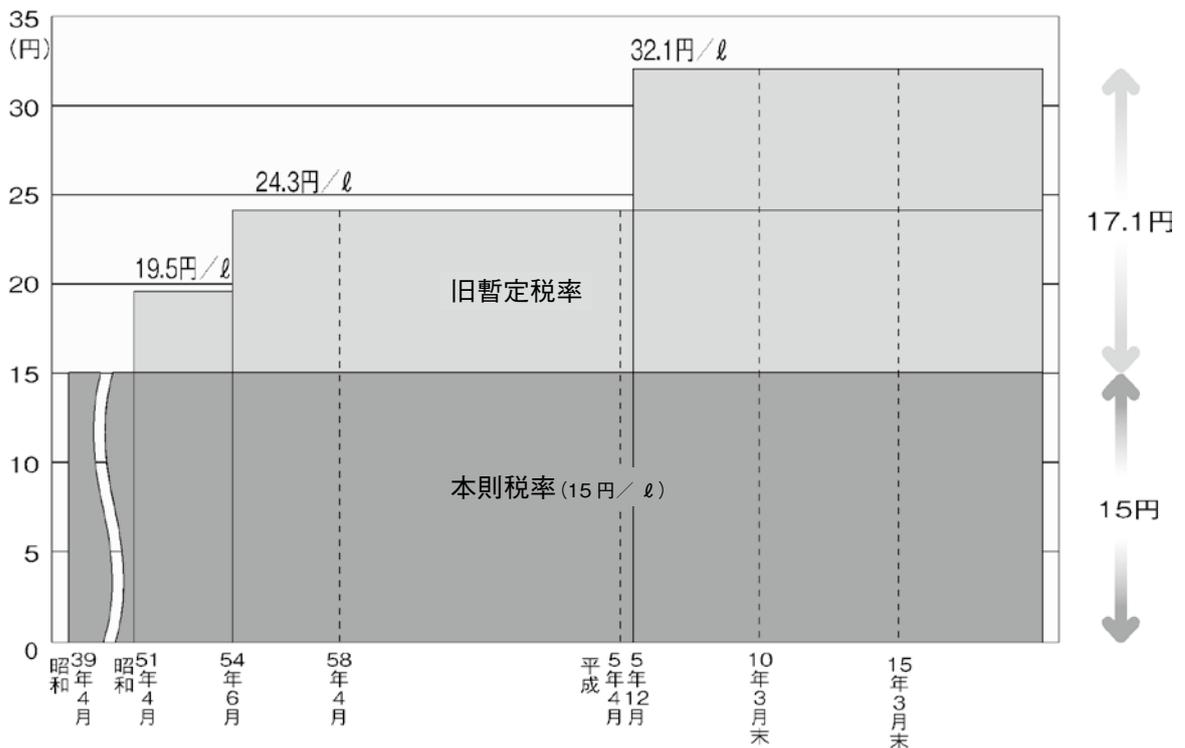


< 出所 >

※総務省／税収額は、平成 22 年度地方財政計画額。

※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

【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

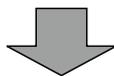
道府県は当該道府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額（指定道府県にあつては、当該指定道府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額から前条の規定によつて指定市に交付した額に相当する額を控除して得た額）から軽油引取税の徴収に要する費用として総務省令で定める額を控除して得た額を、指定市は当該指定市が同条の規定によつて交付を受けた金額をそれぞれ道路に関する費用に充てなければならない。

(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。
}
- 3 鉄道事業又は軌道事業を営む者その他政令で定める者が鉄道用車両、軌道用車両又はこれらの車両に類するもので政令で定めるもの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月施行）

(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。
}
- 3 鉄道事業又は軌道事業を営む者その他政令で定める者が鉄道用車両、軌道用車両又はこれらの車両に類するもので政令で定めるもの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。

トラックの高速道路利用促進によるメリット

1. 物流効率化

○ 走行時間短縮

一般道より高速道路を走行した方が、輸送時間を大幅に短縮できる。

一般国道 平均速度 36.7km/h〔※ 国土交通省
「道路交通センサス」〕
高速道路 平均速度 73.7km/h

大阪から東京まで

高速道路と一般道を併用 ⇒ 約13時間
全線高速道路を走行 ⇒ 約7時間 } 約6時間短縮

○ トラック事業者の効率性の向上

- 出発時間を遅く設定できるため、荷物の集荷量が増加し、車両へ積合せが多くなるため、積載率が向上する。
- 従来より早く到着できるため、次の運行に素早く移ることができ、車両繰りが向上し、車両の稼働率がアップする。

○ 荷主の効率性の向上

輸送時間に余裕ができるため、到着指定時間の遵守率が向上し、荷主側の積荷準備、他貨物との積合せ作業など、作業計画に余裕が生まれ、効率性が向上する。

2. 環境改善 (排出ガス・CO₂の大幅削減)

○ 一般道から高速道路への利用シフトにより、平均走行速度アップと加減速の少ない走行が可能となり、燃料消費が改善し、NO_x・PM等の排出ガスおよびCO₂の排出量を大幅に削減する効果がある。

3. 交通事故減少

○ 一般道から、高速道路へ利用シフトすることで、交通事故死者、重軽傷者を伴う交通事故件数を一層減少させる効果がある。

4. ドライバーの負担の軽減

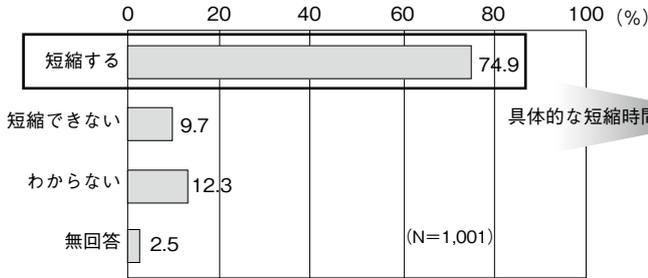
- ドライバーの労働時間を短縮でき、過労運転を防止できる。
- 高速道路の休憩施設を利用できるため、ドライバーの安全運行に寄与する。

別添 1

○高速道路料金の引下げがなされ、トラック運送事業者の高速道路の利用が増加すれば、運行時間は総じて改善し、物流の効率化に貢献する。

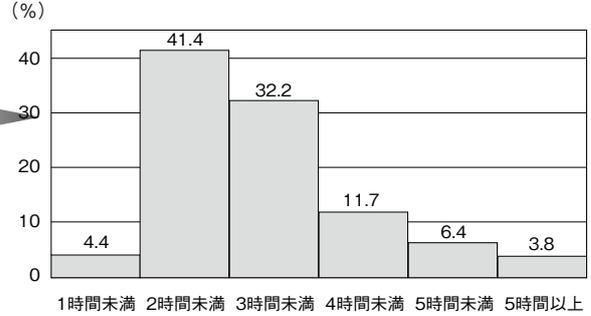
運行時間の短縮

質問：料金値下げによる高速道路の利用円滑化により、平均速度が向上し、「運行時間」は短縮しますか。



具体的に短縮される運行時間

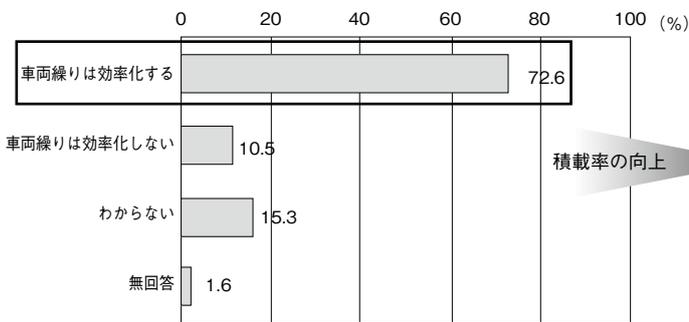
質問：高速道路が利用できれば、現在の主な運行時間は具体的にどのくらい短縮されますか。



○高速道路料金の引下げがなされた場合、車両繰りは効率化し、積載率についても改善する。
○高速道路料金の引下げは、物流効率化に直結する極めて重要な要因となっている。

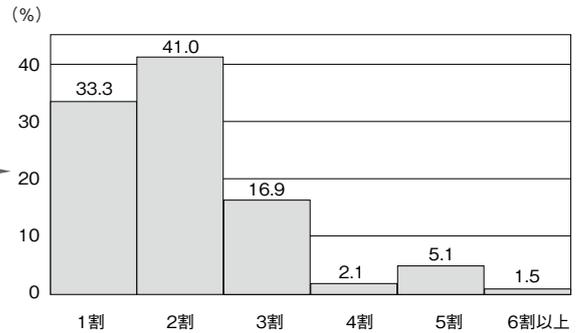
車両繰りの効率化

質問：料金引き下げによる高速道路の利用円滑化により、運行時間が短縮し、帰便の有効活用等、「車両繰り」が効率化しますか。



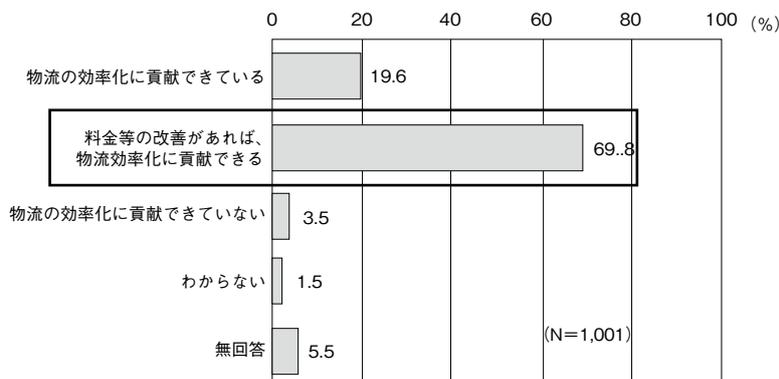
具体的な積載率の向上率

質問：高速道路が利用できれば、積載率はどのくらい向上しますか。



高速道路による物流効率化への貢献について

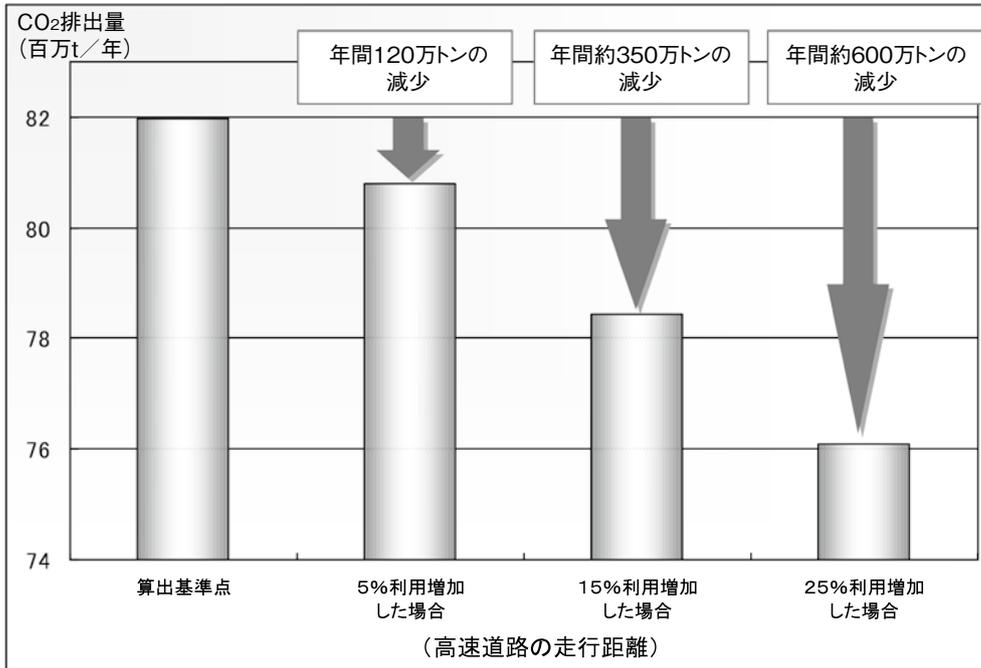
質問：高速道路は「物流の効率化」（時間短縮、車両繰りの効率化、燃費の向上物流コストの低減等）に貢献していると思いますか。



出所：「平成19年度トラック運送事業者の高速道路利用実態調査」（全日本トラック協会、2007.7）

高速道路を使う割合とCO2排出量

- 高速道路に利用シフトすることで、平均速度が上昇し、燃費の向上等により、CO₂ 排出量の削減となる。
- 高速道路の利用距離が増加することで、消費燃料が減少し、排出原単位が改善し、CO₂ 排出量の削減につながる。
- 高速道路料金の引下げによる高速道路の利用促進は、物流効率化だけでなく、CO₂ 排出量の削減目標達成に貢献し、環境改善に大きく寄与することが期待される。

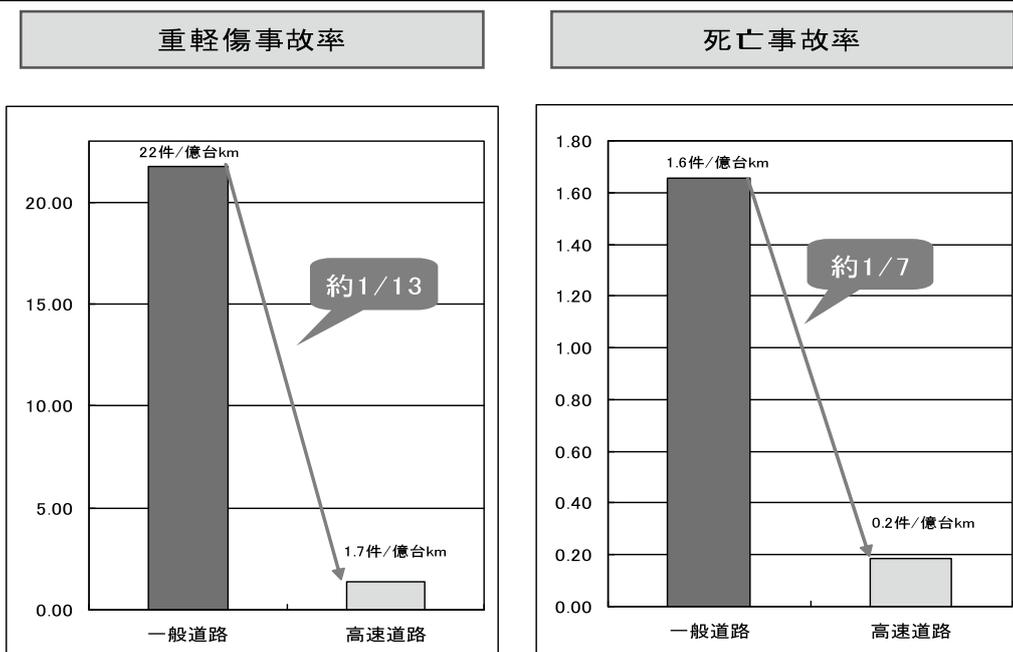


出所) 全日本トラック協会、環境省、国土交通省資料より算出

※算出基準点の高速道路の走行距離の比率(分担率)は約15%を前提に算出。今後、一層の高速道路料金の引下げにより、高速道路の利用距離が増加した場合の二酸化炭素排出量の減少を示している

高速道路料金の引下率と死者数、重軽傷者数の減少率

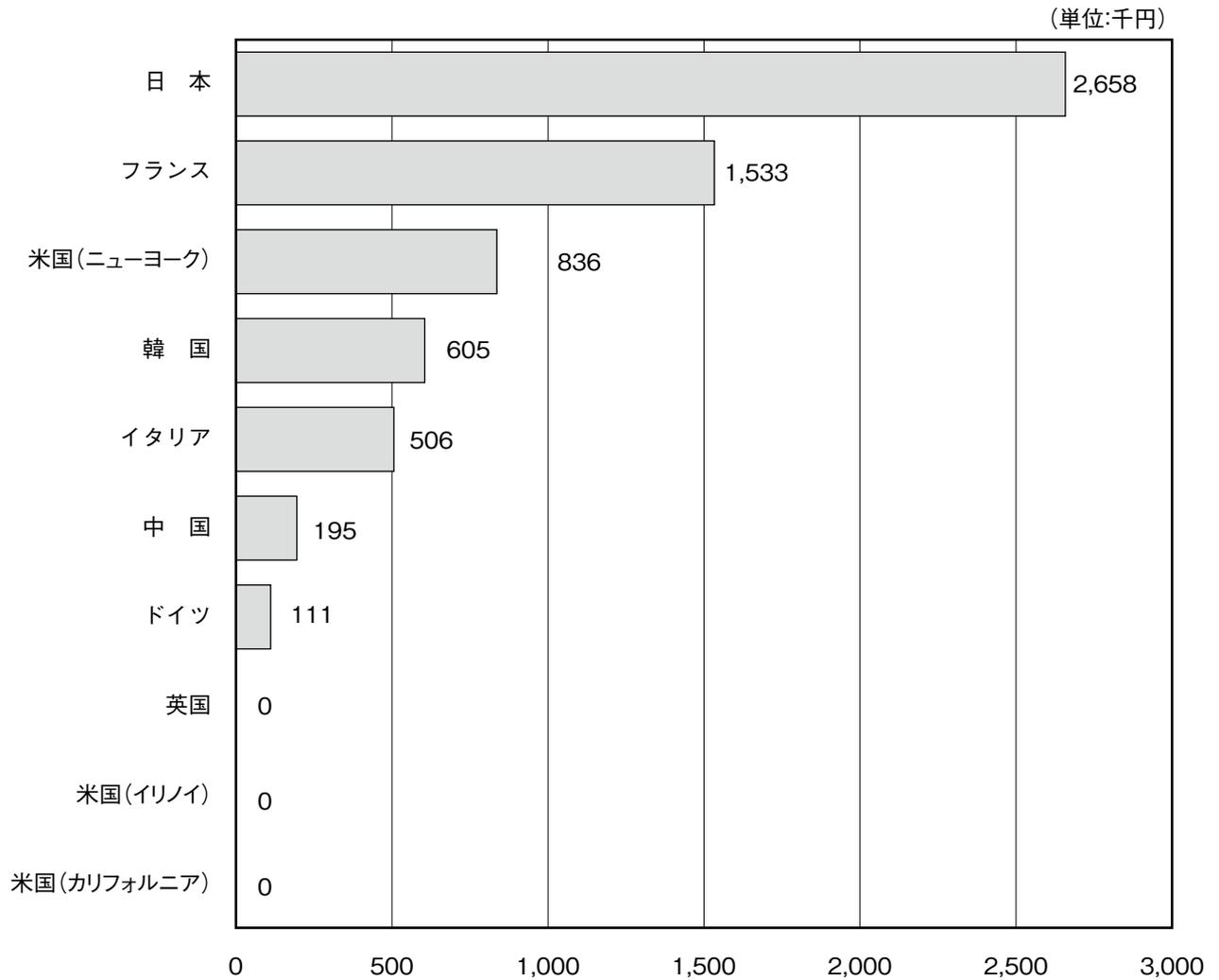
- 高速道路では、走行台キロ当りの事故発生率が低いため、一般道利用から高速道路利用へシフトすることにより、一般道における交通事故の減少につながる。
- 重軽傷事故率及び死亡事故率ともに、高速道路では大きく減少する傾向にある。



出所) 事業用自動車の交通事故統計(平成17年版)(財団法人交通事故総合分析センター)、H17道路交通センサス(国土交通省)
「高速道路」とは、高速自動車国道及び指定自動車専用道路

< 参考資料 8 >

トラックの高速道路料金の国際比較



出所：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走行あたりの高速道路料金。

* トラックとは、車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上で3車軸以下及び車両総重量25t以下。

<参考資料9>

高速道路に関する民主党マニフェスト（抄）

民主党政権政策マニフェスト 2009年7月（第45回衆議院総選挙）

30. 高速道路を原則無料化して、地域経済の活性化を図る

「地域を再生させる政策」

高速道路は段階的に無料化し、物流コスト・物価を引き下げ、地域と経済を活性化化する。

「政策目的」

流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる。

産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する。

高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使う、渋滞などの経済的損失を軽減する。

「具体策」

割引率の順次拡大などの社会実験を実施し、その影響を確認しながら、高速道路を無料化していく。

民主党政権政策マニフェスト 2010年6月（第22回参議院選挙）

10. 交通政策・公共事業

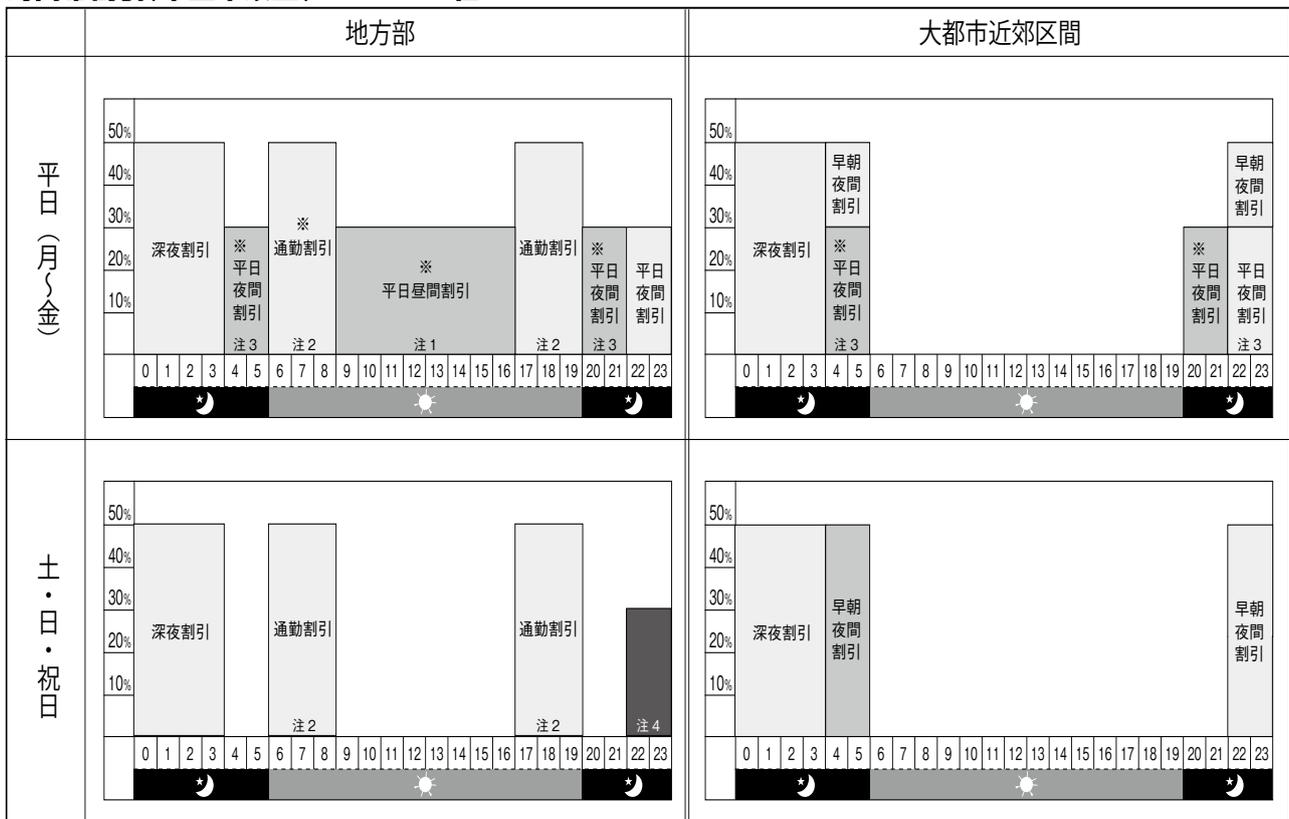
高速道路は、無料化した際の効果や他の公共交通の状況に留意しつつ、段階的に原則無料化とします。

<参考資料10>

高速道路料金の現行割引の概要

時間帯割引(中型車以上)NEXCO3社

平成21年7月以降



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

<NEXCO3社>

〔車両単位割引〕

1ヶ月の高速道路利用額	割引額
5千円超 1万円以下の部分	10%
1万円超 3万円以下の部分	15%
3万円超の部分	20%

+

〔契約者単位割引〕

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 (H22年度まで) → + 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>

車両単位割引+下記の契約者単位割引

〔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%

※NEXCO3社との車両単位割引とは異なる

<参考資料11>

高速道路料金の見直し案による新旧比較（トラック関係）

東・中・西日本高速（NEXCO）関連

I. 上限料金制の導入

現行	—
4月9日公表 見直し案	中型車・大型車：5,000円、特大車10,000円の上限料金制を導入
備考	上限料金に達する利用は全体の12%に過ぎず、この導入により現行の割引制度が廃止されれば、9割の利用者は大幅な実質値上げとなる。

II. 時間帯割引の廃止

現行	・深夜割引：5割引　・通勤割引：5割引 ・平日夜間割引：3割引　・平日昼間割引：3割引
4月9日公表 見直し案	廃止。但し、22年度に限定して以下の激変緩和措置を実施 ・深夜割引：3割引　・通勤割引：3割引　・平日夜間割引：3割引
備考	22年度実質値上げ　23年度以降さらに大幅値上げ

III. 大口・多頻度割引の廃止

現行	大口・多頻度利用者を対象に、利用実績に応じて最大約3割引を実施
4月9日公表 見直し案	廃止。但し、22年度に限定して存続
備考	23年度以降大幅値上げ

首都高速・阪神高速関連

距離制料金制の導入と割引の廃止

現行	均一料金制 東京圏1,400円、神奈川圏1,200円、埼玉圏800円（大型車）
4月9日公表 見直し案	距離制料金の導入 1,000円～1,800円（料金圏は撤廃） 割引の廃止 ・平日・土曜夜割：2割引「6月より廃止」 ・日祝割：3割引「6月より廃止」 ・ピーク・オフピーク割引：ピーク時3%、オフピーク時10%（H22.3.31廃止済み）
備考	・距離制料金導入により、利用者の約73%が値上げ ・割引の廃止によりさらに大幅値上げ

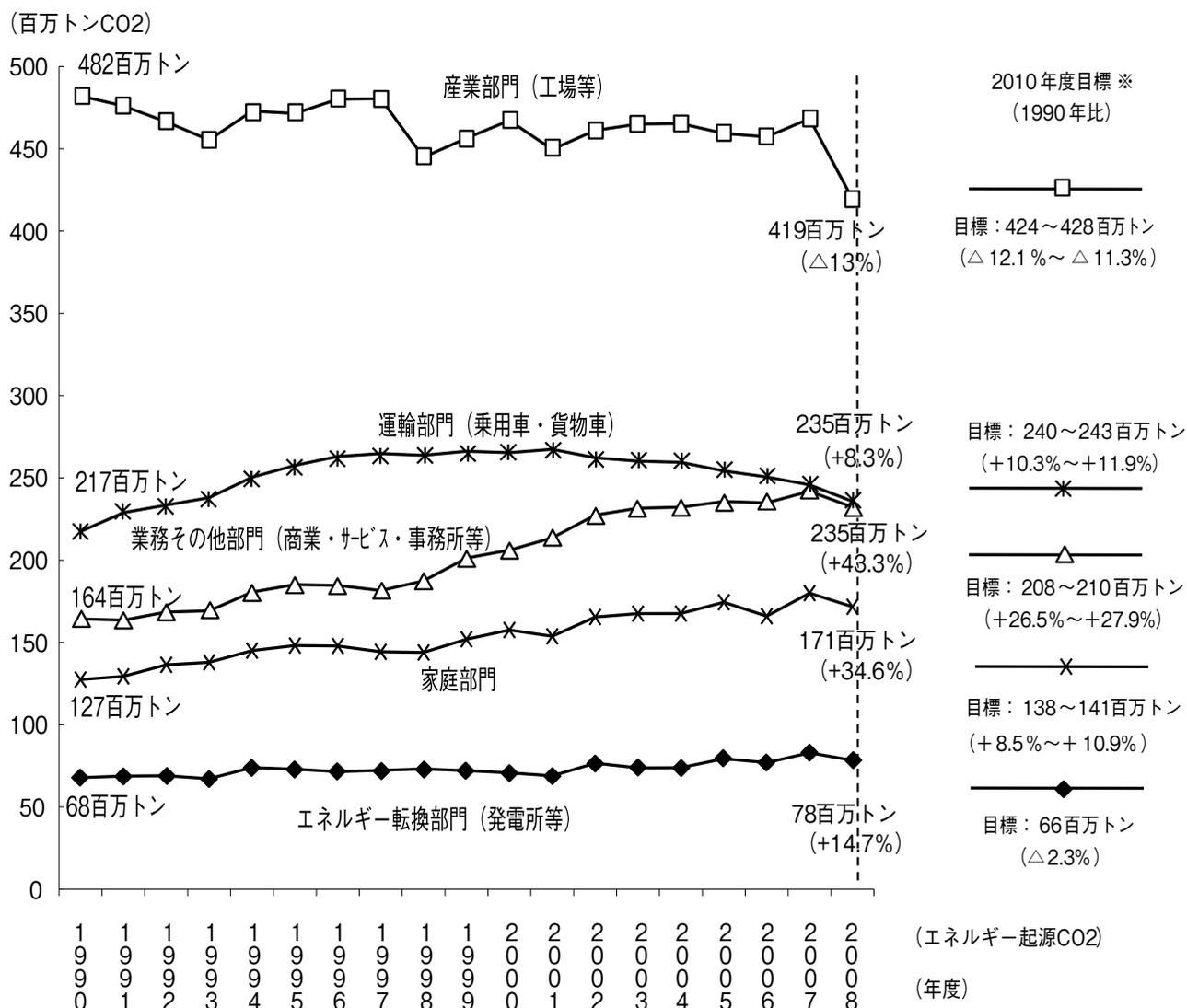
本州四国連絡高速関連

上限料金制の導入と時間帯割引、大口・多頻度割引の廃止

現行	・深夜割引：5割引　・通勤割引：5割引 ・平日夜間割引：3割引　・平日昼間割引：3割引 ・大口・多頻度割引：大口・多頻度利用者を対象に、利用実績に応じて最大13.8%割引を実施
4月9日公表 見直し案	・中型車・大型車：5,000円、特大車10,000円の上限料金制を導入 ・時間帯割引、大口多頻度割引の廃止。但し、22年度に限定して以下の激変緩和措置を実施。 ・深夜割引：3割引　・通勤割引：3割引 ・平日夜間割引：3割引　・大口・多頻度割引
備考	22年度実質値上げ　23年度以降さらに大幅値上げ

<参考資料12>

部門別にみた我が国のCO2排出量

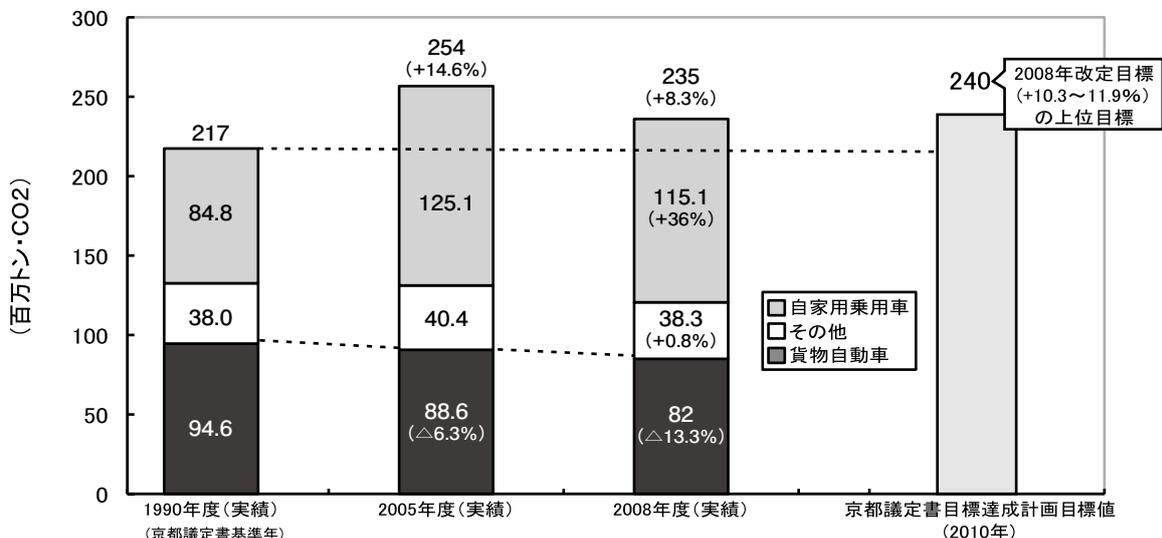


※2010年度目標値は京都議定書目標達成計画 (2008年3月28日閣議決定) における対策上位ケースの数値 出所: 国土交通省資料

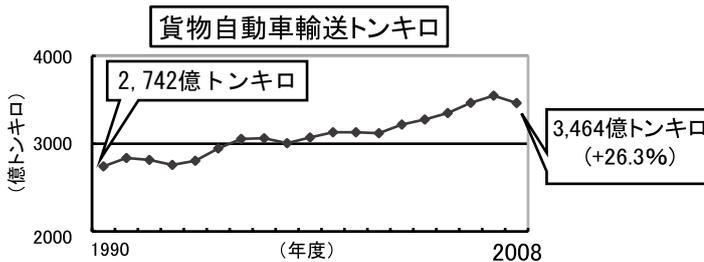
<参考資料13>

運輸部門CO₂の排出量の推移

運輸部門のCO₂排出量は、自家用乗用車部門の増加を背景に1990年度比で増加しているが、トラックについては省エネ努力や自営転換の促進を背景として△13.3%と大幅な削減を達成し、運輸部門の京都議定書目標達成計画の上位目標の達成に寄与している。



出所: 環境省資料より作成

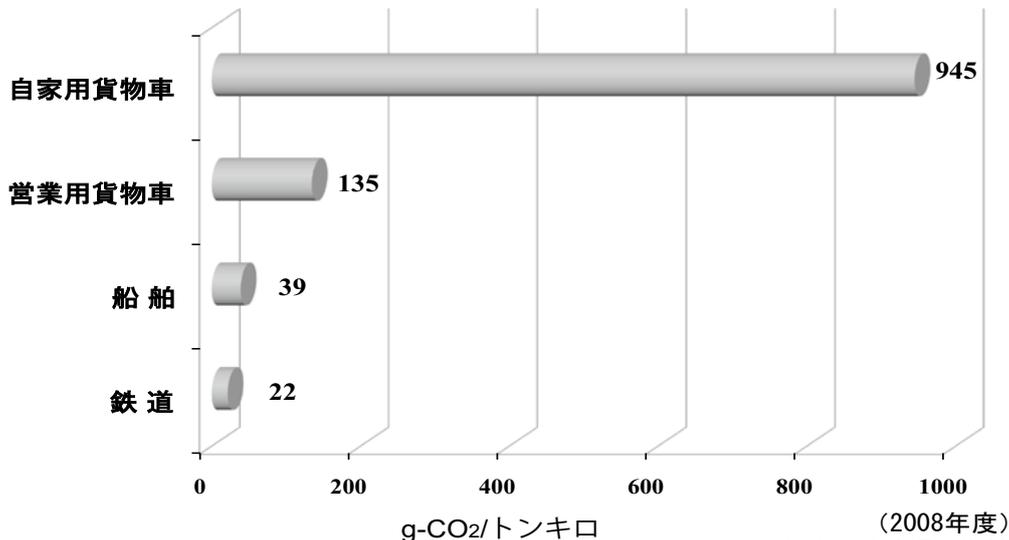


出所: 国土交通省
自動車輸送統計年報より作成

<参考資料14>

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: 国土交通省資料

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）

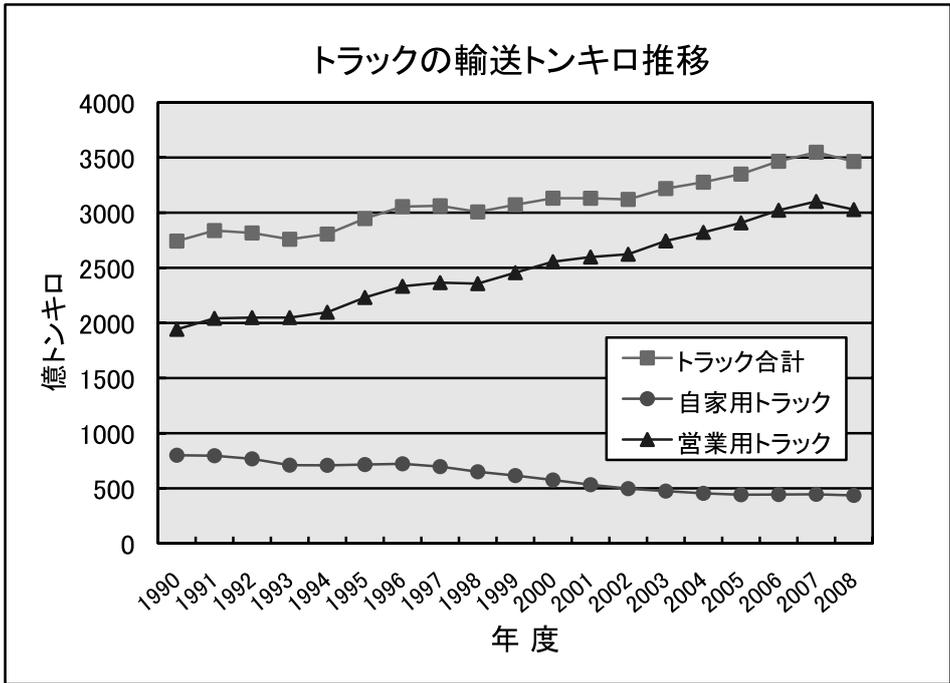
○ モーダルシフト、トラック輸送の効率化等の推進

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。

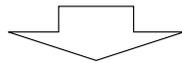
<参考資料16>

トラックの輸送トンキロ・CO₂排出量の推移

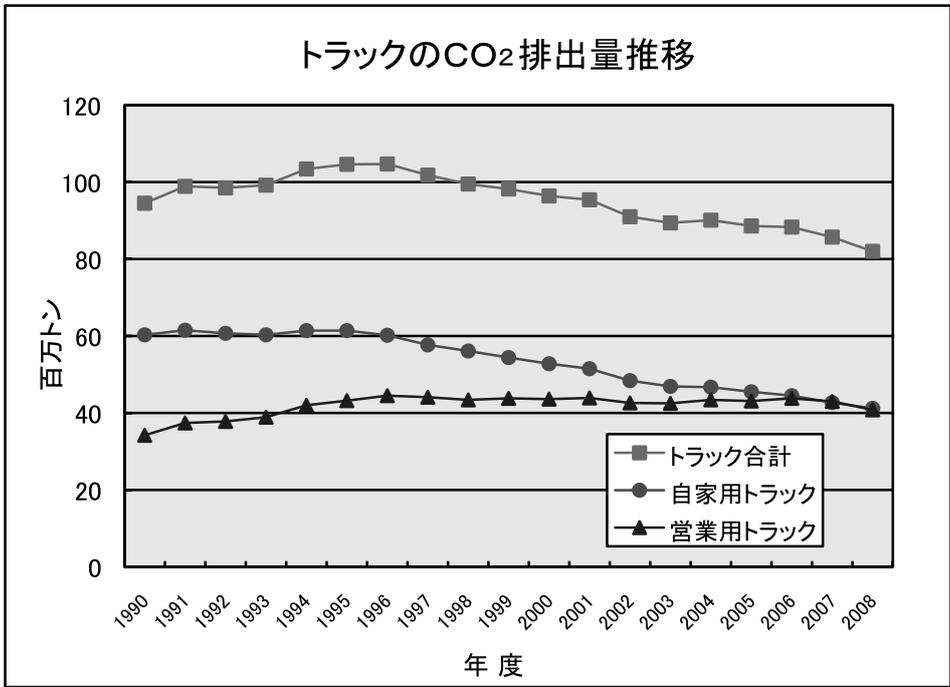
自家用トラックから輸送効率のいい営業用トラックへ（自営転換）



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 → 1200万トン減少



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

営業用トラック（1,389千台）は、自家用トラック（6,706千台）の約5分の1の車両で、自家用トラックの約7倍（営業用3,028億トンキロ、自家用436億トンキロ）の貨物輸送を行っており、結果、実働1日1車当たりトンキロ（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28倍（営業用990.94トンキロ、自家用35.08トンキロ）の輸送効率を実現している。

燃料税と地球温暖化対策税

民主党マニフェスト（2009年7月）（第45回衆議院総選挙）

- ・ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5兆円の減税を実施する。
- ・将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。
- ・地球温暖化対策税の導入を検討する。その際、地方財政に配慮しつつ、特定の産業に過度の負担とならないように留意した制度設計を行う。

政府税制改正大綱（2009年12月）

11 検討事項〔国税・地方税共通〕

- ・地球温暖化対策のための税について、今回、当分の間として措置される税率の見直しを含め、平成23年度実施に向けて成案を得るべく更に検討を進めます。

◎CO₂排出量（2008年度）

うち トラックCO₂排出量

⇒ 全体の7.2%



単位=百万トン

出所：環境省資料より作成

◎エネルギー関連税収額（2008年度）

うち トラック納税額〔軽油引取税等〕

⇒ 全体の29.5%

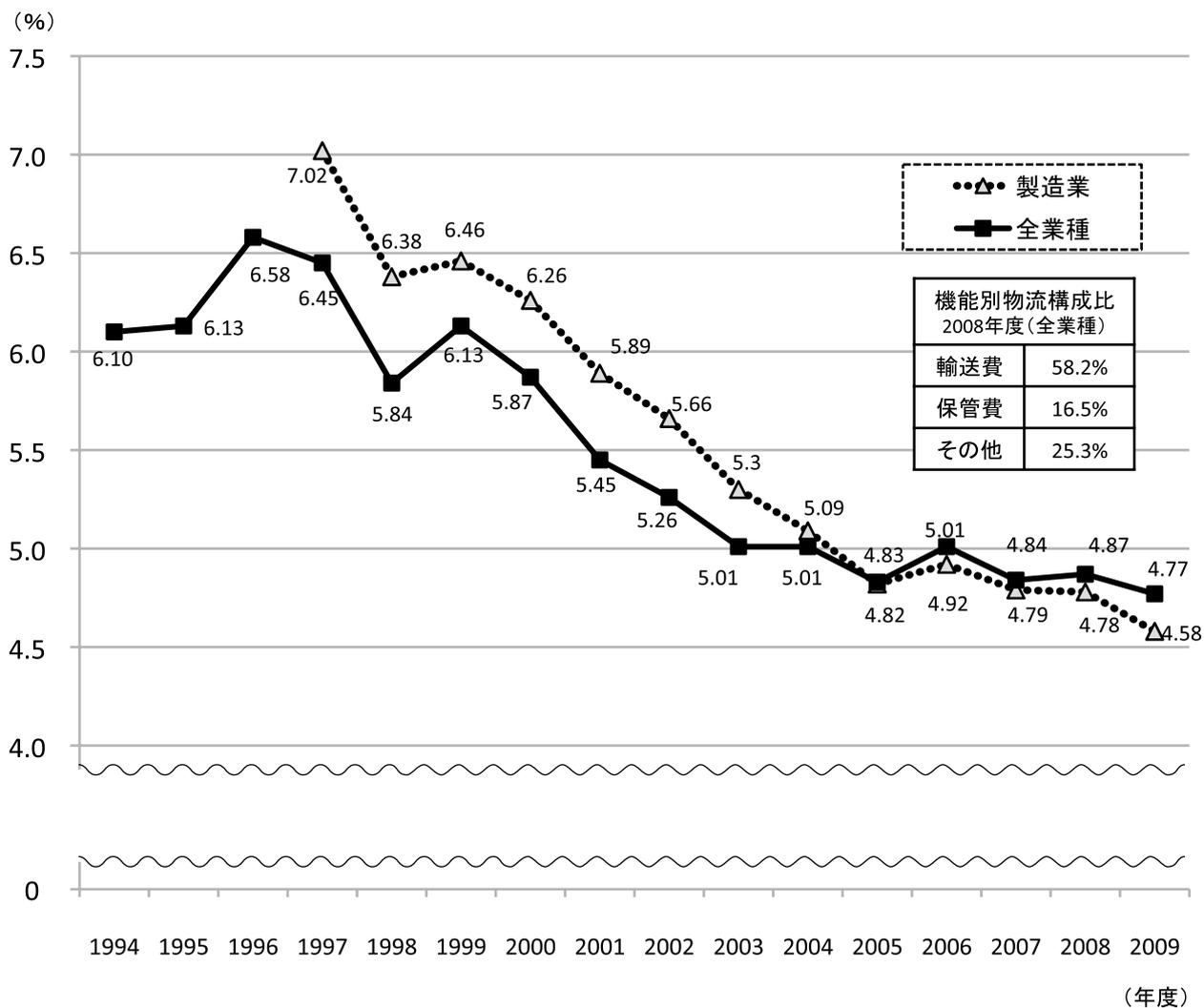


単位=億円

出所：エネルギー関連税収額：財務総合政策研究所資料より作成
トラック納税額：自動車輸送統計年報(20年度分)より推計

<参考資料18>

売上げ高物流コスト比率の推移（全産業・製造業）

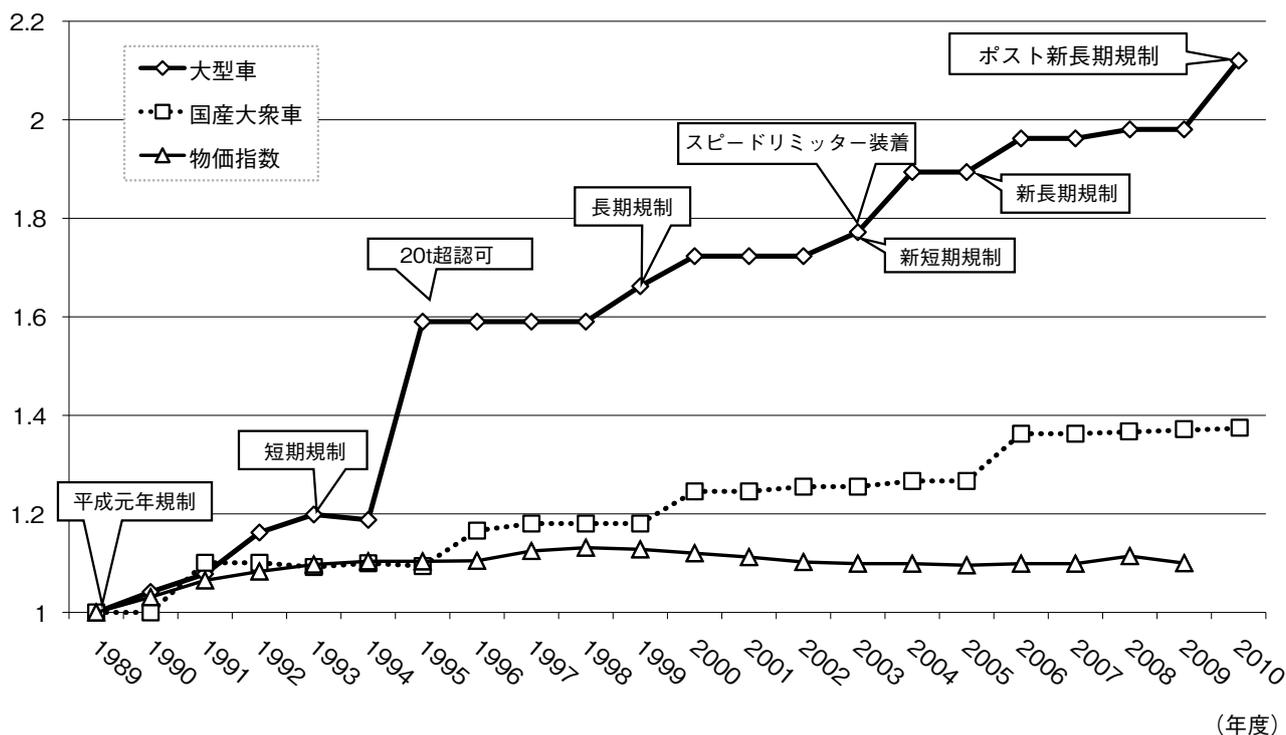


出所：(社)日本ロジスティクスシステム協会／2009年度物流コスト調査報告書より

<参考資料19>

車両価格と物価指数の推移

- ・平成元年以降、物価指数（1→1.10）、国産大衆車（1→1.38）であるが、大型トラックの価格は新長期規制（平成17年排ガス規制）にシフトし、およそ2倍となった（1→1.98）
- ・新たな排ガス規制（ポスト新長期規制）の大型トラックが2010年より発売されているが、更に価格が上昇している（1→2.12）



出所

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

中小企業の法人税率

民主党政権政策マニフェスト 2009年7月

35. 中小企業向けの減税を実施する

- 中小企業向けの法人税率を現在の18%から11%に引き下げる。

平成22年度税制改正大綱 2009年12月

3. 法人課税

(3) 中小法人に対する軽減税率の引下げ

我が国において地域経済の柱となり、雇用の大半を担っているのは中小企業です。こうした中小企業を支えることは、税制にとっても重要な課題の一つです。このため、租税特別措置法の見直しに当たっても、中小企業にはできる限りの配慮を行います。また、公益法人などに対する税率との均衡等も勘案しつつ、厳しい経営環境の中で必死に利益を上げている中小企業を支援するため、中小法人に対する軽減税率を引き下げることが必要です。これについては、課税ベースの見直しによる財源確保などと合わせ、その早急な実施に向けて真摯に検討します。

《参考》 現行制度

大法人（資本金1億円超の法人）	所得区分なし	30%
中小法人（資本金1億円以下の法人）	年800万円超の所得部分	30%
	年800万円以下の所得部分	18%*
協同組合等	年800万円超の所得部分	22%
	年800万円以下の所得部分	18%*

※適用期限：平成23年3月31日までに終了する事業年度

<参考資料21>

運輸事業振興助成交付金制度

制度の概要

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、営業用トラックの公共性に配慮し営自格差を設けるべきとの議論があったが、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等に交付し、国が地方交付税による財源措置を講ずることとした制度。

制度創設の根拠（昭和54年3月2日 参議院本会議 における自治大臣答弁）

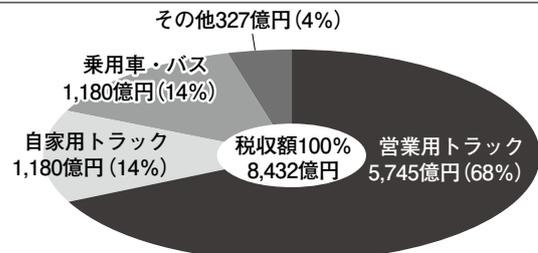
○国務大臣（渋谷直蔵君）

次に、軽油引取税の税率の引き上げに伴い、トラック、バス協会に対して交付金が交付されておるわけでございますが、(中略) この点は、御指摘のとおり、昭和51年度税制改正の際に、営業用のバス、トラックについては輸送コストの上昇の抑制を図ることが必要であるという意見が強かったのであります。軽油引取税に複数の税率を設けることは課税技術上困難であったことによつて、現行の交付金制度が設けられたわけであります。

自動車関係諸税 営自格差の状況

段階	税目	営自格差
取得	自動車取得税	有
保有	自動車重量税	有
	自動車税	有
走行	軽油引取税	—

軽油引取税の納税状況

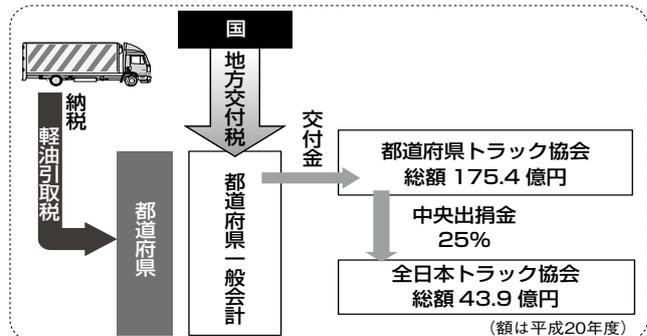


出所：総務省/税収額は平成22年度地方財政計画額
石油連盟/内訳は「軽油及びA重油の用途別需要(2006年度)」に基づき推計

軽油引取税納税額と交付金額の推移

段階	営業用トラック納税額 (億円)	交付金額 (億円)
昭和54年度	1,419	160
平成20年度	5,240	175

※税率の引き上げ及び軽油消費量の拡大により、軽油引取税の納税額は約4倍増となっているが、交付金は殆ど増やされていない。



主な用途

国民生活に最も身近な輸送機関であるトラック事業の公共的使命に鑑み、次のような対策に活用されている。

- ①安全対策 運転者への交通安全教育研修助成、運転者適性診断受診助成、衝突被害軽減ブレーキの導入助成
- ②事業適正化対策 貨物自動車運送事業適正化対策（事業者巡回指導、適正化指導員研修、安全性評価事業）
- ③環境・省エネルギー対策 低公害車両・EMS等省エネ機器導入助成、NOx・PM法車両代替費融資に係る利子補給
- ④経営資金対策 車両の買換資金等の融資を円滑にするための基金の造成及び利子補給
- ⑤燃油高騰対策 セーフティネット融資保証料助成、燃料供給施設設置助成
- ⑥緊急・救援輸送対策 「災害対策基本法」に基づき各自治体と災害時における緊急輸送などの協定を締結

<参考資料22>

運輸事業振興助成交付金に関する国会質疑応答

昭和54年3月2日 参議院本会議 質問者 佐藤三吾（社）

○佐藤三吾君 さて、来年度、軽油引取税においては25%程度の税率引き上げが行われることになっておりますが、この税収入について約2百億円が再びトラック、バス協会に都道府県から交付されようとしております。3年前に、営業用、自家用区分の一環として税率引き上げの半分が業界に交付され、わが党としても、トラック、バス輸送に従事する労働者の福利厚生対策として交付されることには賛意を表しつつも、交付の仕方については厳しく批判してきたところであり、すなわち、自治、運輸両省の通達によって都道府県がこれらの団体に支出することを実質的に義務づけ、これを地方交付税で裏づけするやり方は、法律無視と言わざるを得ません。一たん都道府県の税収となったものを交付金として支出することを実質的に義務づけるならば、そのための法律的裏づけを図るべきであり、通達が法律を上回るようなやり方では断じて許されるものではありません。自治大臣の明快な答弁をいただきたいと思います。

○国務大臣（渋谷直蔵君） 次に、軽油引取税の税率の引き上げに伴い、トラック、バス協会に対して交付金が交付されておるわけでございますが、これを通達で義務づけて地方交付税で財政措置をしておるのは法律無視ではないか、速やかに是正すべきではないかという御指摘でございます。この点は、御指摘のとおり、昭和51年度税制改正の際に、営業用のバス、トラックについては輸送コストの上昇の抑制を図ることが必要であるという意見が強かったのでありますが、軽油引取税の複数の税率を設けることは課税技術上困難であったことによって、現行の交付金制度が設けられたわけであり、今回の引き上げに伴う助成交付金の取り扱いにつきましても、いろいろと議論があるわけでございますが、さしあたり、昭和54年度におきましては従来の方式を基本として取り扱いを続ける考えでございますが、御指摘の点も十分拝しまして、今後のあり方については検討をしてみたいと考えます。

<参考資料23>

平成22年度税制改正大綱（抄）

平成21年12月22日

第4章 平成22年度税制改正

6. 消費課税

(5) その他

[地方税]

- ② 軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。