

平成24年 10 月

総務大臣

樽床 伸二 殿

## 平成25年度税制改正等に関する要望書

公益社団法人

全日本トラック協会

会 長

星



## 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。また、東日本大震災における緊急支援物資輸送においては、トラック業界の総力を挙げて全力で取り組んでまいりました。しかしながら、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おります。

このような困難な状況に加え、昨今の異常な燃料価格高騰や長引く不況の影響による荷動きの落ち込みにより、われわれ中小零細事業者は、徹底した自助努力にもかかわらず、まさに事業存続の岐路に直面し、痛切な悲鳴を上げております。

こうした中で、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受けとめていただき、納税者の立場に立った「公平・透明・納得」の税制関連諸政策の着実な実現を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25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25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について少なくとも旧暫定税率の廃止
- (2) 燃料価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置（トリガー条項）の凍結解除
- (3) 自動車取得税の廃止
- (4) 自動車重量税の廃止

#### 2. 消費税引上げに伴う燃料課税の軽減及び価格転嫁策の促進

#### 3. 高速道路等通行料金の大幅な引下げ

#### 4. 北海道・沖縄～本州間のフェリー等利用に対する補助・助成の創設

#### 5. 石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税の特例」について還付措置の適用

#### 6. トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、固定資産税の非課税措置の適用

## 「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<sub>x</sub>・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) ガソリン税と消費税のタックスオンタックスの解消
- (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

- ・低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の恒久化

# 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24年度の租税収入全体の約10%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、自動車ユーザーの税負担は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財源について、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。

自動車取得税及び自動車重量税については、「平成24年度税制改正大綱」において、「『廃止、抜本的な見直しを強く求める』等とした与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行う」とされていることなどを踏まえ、自動車関係諸税は簡素化し、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な水準に見合った税体系に再構築するべきである。

## (1) 一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税について少なくとも旧暫定税率の廃止

- ・ 軽油引取税は、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、その課税根拠を失ったことは明白である。
- ・ 課税根拠を失った軽油引取税については「当分の間税率」と名前を変えて存続しており、課税根拠が不明確なまま、自動車ユーザーだけが負担を強いられるのは極めて不合理であり、少なくとも上乗せされた旧暫定税率は当然廃止すべきである。
- ・ 農業用、船舶用等の軽油については、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が、一般財源になったにもかかわらず、課税免除のままであり、税の公平性を著しく欠く状況となっている。仮に政策的配慮で課税を免除しているならば、公共性の強いトラック運送事業においても、農業用、船舶用等と同様の措置を講じるか、少なくとも旧暫定税率を廃止されたい。

## (2) 燃料価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置（トリガー条項）の凍結解除

- ・ 燃料価格高騰時における軽油引取税の旧暫定税率の課税停止、いわゆるトリガー条項については、東日本大震災の復旧・復興財源確保のため、その適用が凍結されている。
- ・ トラック運送事業者においては、運送経費における燃料費のウェイトが非常に高く、燃料価格の高騰はそのまま事業存続の危機に直面するものである。トリガー条項は燃料価格高騰の影響を緩和する有効な対策であるため、トリガー条項の凍結を解除されたい。

### (3) 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24年度税制改正大綱では、「『廃止、抜本的な見直しを強く求める』等とした与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行う」とされているが、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。

### (4) 自動車重量税の廃止

- ・自動車重量税は、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24年度税制改正大綱では、「『廃止、抜本的な見直しを強く求める』等とした与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行う」とされているが、自動車重量税は一般財源化により、その課税根拠を失ったことは明白である。
- ・また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く、直ちに廃止すべきである。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。



## 2. 消費税引上げに伴う燃料課税の軽減及び価格転嫁策の促進

- ・ トラック運送事業は、様々なコストの運賃への転嫁が非常に難しい業界であり、軽油引取税等の重い税負担も課せられている。社会保障・税一体改革大綱において、「燃料課税については、・・・石油石炭税の上乗せを行うことも踏まえて、引き続き検討を行う」とされており、消費税が引き上げられるのであれば、燃料課税（軽油引取税）の軽減を図るのが当然である。
- ・ 近年のデフレ経済や業界の小規模化の進展を踏まえると、過去と同様の対策では消費税引上げ分の転嫁は困難と考えており、運賃本体の値下げ圧力の防止を含め、業界の負担とならないような実効性ある転嫁のしくみを構築し、円滑な転嫁を求める規定を消費税法に設けていただきたい。
- ・ 消費税転嫁Gメン制度の創設や転嫁駆け込み寺の設置など、各種の転嫁促進策を図っていただきたい。

## 3. 高速道路等通行料金の大幅な引下げ

- ・ 高速道路は貴重な国民資産であり、高速道路の利用促進は、トラック運送事業者や荷主にとっての輸送サービスの効率化やドライバーの労務負担の軽減という直接的な効果をもたらすばかりでなく、一般道における交通事故の減少や、地球温暖化対策のための環境改善に極めて大きな社会的効果をもたらす重要な資産であり、営業用トラックが有効に活用できるような料金制度を構築すべきである。
- ・ トラック運送事業者は、今後ともできるかぎり高速道路の積極的な利用促進を考えており、現行割引制度は平成25年度末で割引財源がなくなることに對して危惧をしている。国土交通省においては、平成26年度以降のN E X C Oの料金割引の見直し、および将来の本四高速の料金について検討を進めているが、その検討の過程で営業用トラックが

最大限活用できる、終日、基本料金の半額化、営業車特別割引の創設もしくは大口多頻度割引の拡充をされたい。

- ・割引の原資については、国費の投入、借入金利との金利差の財源等も含めて検討されたい。
- ・本州四国連絡高速道路については、地域間格差を是正するため N E X C O と一体的な料金体系とされたい。

#### 4. 北海道・沖縄～本州間のフェリー等利用に対する補助・助成の創設

- ・北海道・沖縄から本州へ向けての貨物輸送は、フェリー等を利用して行わざるを得ない。しかし、昨今の燃料価格高騰によりフェリー料金に導入されている燃料価格調整金が荷主に転嫁できない場合、これを負担せざるを得ず、経営環境の悪化を招いている。
- ・そのうえ、北海道や沖縄県のトラック運送事業者は、本州の事業者に比べ高速道路料金の各種割引等による恩恵を受けることができない。
- ・ついでには、北海道及び沖縄県のトラック運送事業者がフェリー等を利用する際、高速道路料金の引下げに相当する補助・助成を創設されたい。

#### 5. 石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税の特例」について還付措置の適用

- ・平成24年度の税制改正において、石油石炭税に「地球温暖化対策のための課税の特例」が設けられ、地球温暖化対策のための税が導入された。
- ・特定の分野や産業に過重な負担となることを避けるため、内航運送用船舶・鉄道事業に利用される軽油、農林漁業に利用される軽油等は還付措置が講じられている。トラックについては、すでに軽油引取税等多大な税負担をしており、課税の公平性を確保するため、トラック運送事業が使用する軽油についても還付措置を適用されたい。

6. トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、  
固定資産税の非課税措置の適用

- ・ 災害に対する備えとして国、地方自治体のみならず、トラック協会が運営する防災・災害対策関連施設の整備促進が急務である。 ついては、トラック協会が運営する防災・災害対策関連施設、設備について、地方税法第348条に基づく固定資産税の非課税の範囲に追加するなど、当該施設等に係る税負担の大幅な軽減を図られたい。

# 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<sub>x</sub>・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) 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、トラック運送事業の場合、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

- ・ 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の恒久化

- ・ 温室効果ガス排出量の削減のため、CNGトラックの普及が必要となるが、環境負荷の小さい自動車は、従来車に比べ高価格であることに加え、CNGスタンド等燃料供給設備の整備が十分でないことなどが普及の障害となっており、普及が進んでいない。
- ・ CNGスタンド等燃料供給設備は、設置維持に多額の費用がかかることが整備の進まない主な要因であり、整備促進のためには設置者の負担を軽減させる措置が引き続き必要であることから、固定資産税の課税標準の特例措置（最初の3年間2／3）について恒久化されたい。

(措置内容) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税、  
最初の3年間2／3

(適用期限) 平成25年3月31日



# 平成 25 年度予算に関する 重点要望事項

## 1. 燃料価格高騰に対する補助制度の創設

- ・軽油価格は平成23年以降高止まりの状況で推移し、とくに平成24年に入り中東の政情不安や投機等により大幅に上昇した。3月をピークに下落傾向にあるものの依然として高水準にあり、多くの事業者は事業存続の岐路に直面している。このままでは、国民のライフラインとしての安定的な輸送サービスの提供が確保できない状況を招きかねない。
- ・軽油価格が急上昇した平成20年度には、「中小トラック事業者構造改善実証実験事業」として、1次・2次補正合計200億円の補助金が予算措置された。現在の軽油価格の状況は前回とほぼ同様の水準で推移しているため、同様の補助制度を創設されたい。

## 2. 先進安全自動車（A S V）の導入に対する補助・助成の拡充

- ・トラックの全交通事故のうち、追突事故の占める割合は高く、乗用車と比較して死亡率が高い現状を踏まえ、国は大型トラックの一部に「衝突被害軽減ブレーキ」の義務付けを行うなどの普及対策を講じている。来年度については、およそ3万台の衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入が見込まれる。
- ・一方、近年の排ガス対策等により既に車両価格は大幅に上昇しており、さらなる車両価格の増加はトラック運送事業者の負担となって、荷主に対し運賃等で転嫁できる状況にもない。このため、「ふらつき注意喚起装置」、「車線逸脱警報装置」、「車線維持支援制御装置」、「車両横滑り時制動力・駆動力制御装置」などのいわゆる先進安全自動車（A S V）の早期普及が期待されるなかで、これらを導入する事業者に対して補助・助成を拡充されたい。

### 3. 事業用トラックに対するエコカー補助の継続及び拡充

- ・トラックの車両価格は、相次ぐ排出ガス規制の強化やスピードリミッターなどの安全対策装置の装備により、20年前に比べて2倍以上に上昇している。これに対して、同期間における乗用車の価格上昇率は10%程度であり、トラックの車両価格上昇率は著しく高い。
- ・一方、これまでのエコカー補助は、毎回事業用分が早期に終了しており、補助を必要とするトラック運送事業者にも行き届いていない。ついては、すべての事業用トラックに対する購入時のエコカー補助が実施されるよう、恒久化を含む継続、および拡充をされたい。

### 4. CNGトラック・天然ガス供給施設・設備設置に対する補助・助成の創設

- ・トラック輸送は、我が国の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を担っているが、その燃料のほとんどを軽油に依存しており、エネルギーセキュリティ、軽油高騰対策及び低炭素化の観点からトラック燃料の多様化が急務である。

#### CNGトラックに対する補助の継続および拡充

- ・トラックなど中・重量車における石油代替燃料として唯一期待されている天然ガスを燃料とするCNGトラックの導入を促進するため、低公害車普及促進対策費補助金の継続および拡充をお願いしたい。

### 天然ガス供給施設・設備設置に対する補助・助成の創設

- ・天然ガスを供給するスタンドは、平成20年度の344か所をピークに減少傾向にあり、これが今後のCNGトラックの普及の大きな妨げになっている。さらに、平成24年度から政府はクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金制度を廃止したことから、費用負担の大きい天然ガススタンドへの投資を行う事業者が激減することも予想される。
- ・CNGトラックの安定的な利用とさらなる普及拡大に不可欠な、天然ガス供給設備設置及びスタンド運営費に対する補助・助成の創設をお願いしたい。

### 大型CNGトラック輸送モデル事業に対する補助・助成の創設

- ・中距離貨物輸送の低炭素化には、大型CNGトラックを用いた輸送システムの確立が必須と考えられているが、荷主・トラック運送事業者・ガス事業者が連携して、大型CNGトラック及び大型車両用CNGスタンドを一体的に導入する「大型CNGトラック輸送モデル事業」に対する補助・助成の創設をお願いしたい。