

トラック輸送振興議員連盟 に対する要望

平成20年6月10日

(社) 全日本トラック協会

要 望 事 項

平成 20 年 6 月 10 日(火)
(社)全日本トラック協会

1. 投機主導による異常な原油高の抑制対策の樹立

平成 16 年春から高騰がはじまった原油価格は、当初のバレル 30 ドル台から今や 130 ドルを超え、特にこの一年間に限っても一挙に 2 倍を超える空前の急激な値上がりとなり、投機筋の予測では、今後さらに大幅な値上がりをにらむ、極めて異常な状況となっております。その影響を最も強く受ける部門のひとつであるトラック業界におきましても、この影響による国内の異常な燃料高により、年明け以降、倒産件数が急増している状況であります。

ご高承のとおり、この異常な原油高は需給から説明できるものではなく、米国等における先物取引を中心とした投機に起因するところが大きいことは、最近のわが国経済産業省のエネルギー白書の記述を待つまでもなく、既に国際的にも幅広く指摘されているところです。

こうした投機マネーの動きを野放しにすることで、世界の实体经济が混乱、困窮に陥れられることは全く馬鹿げたことであり、来るサミットの場の活用をはじめとする国際協調を通じて、

こうした投機の過熱による異常な原油高の抑制対策の樹立を、
当面の最優先要望として是非とも御願い申し上げる次第です。

2. 道路特定財源の一般財源化について

別添1の、平成20年5月23日付けJAF・自動車税制改革フォーラム「特別要望書」のとおり。

3. 高速道路料金引き下げの着実な実現について

世界一高いといわれるわが国の高速道路料金の引き下げについて、年来にわたる要望をお受けとめいただき、昨年暮れの政府・与党決定「道路特定財源の見直しについて」（別添2）において、引き下げ方針を明確に打ち出していただき、本年5月成立のいわゆる「財源特例法」において、法的措置を明定いただきましたことに感謝しております。

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る高速道路の有効活用の促進は、道路交通をめぐる安全、環境問題の改善を含めて、将来にわたって国民経済の健全な発展に大きく寄与するものと確信しておりますので、是非この機会に利用料金引き下げの着実な実現をお図りいただきますよう御願い申し上げます。

特別要望書

平成20年5月23日
JAF(日本自動車連盟)
自動車税制改革フォーラム

道路特定財源の一般財源化は「受益と負担」及び「税負担の公平」の原則に反する。

一般財源化により課税の根拠がなくなる自動車関係諸税は廃止すべき。

道路特定財源は「受益と負担」の原則の下、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、何十年にもわたり負担し続けてきた。

道路特定財源は、自動車ユーザーのみが負担しているものであり、車を所有している世帯とそうでない世帯、また複数所有している世帯など、「納税者＝全国民」ではない。こうした税金を「一般財源化」することには、以下の問題があり、納税者である自動車ユーザーの納得を得られるものではない。

- ①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に、過重な負担を強いることになる。
- ②車を持っている人が納めた税金が、持っていない人のために使われるという不公平が生ずる。
- ③一家で車を複数台持たざるを得ない地方の人が、より重い税負担を負うことになり、都市と地方の格差拡大を助長する。
- ④従来の「受益と負担」の考え方を換え、用途を「一般財源化」するのであれば、自動車の価格や重量、ガソリン・軽油に対する課税根拠、税率の根拠が失われる。

従って、政府・与党が、道路特定財源を「一般財源化」するのであれば、課税の根拠がなくなる自動車関係諸税は廃止すべきである。

また、環境目的等に活用すべきとの議論もあるが、課税趣旨を変えるのであれば、課税根拠・税率等を根本から議論すべきであり、現行課税水準をそのまま維持し、名目のみを変えることは、納税者である自動車ユーザーの理解を得られるものではない。

以上

平成20年5月23日

自動車税制改革フォーラム

日本自動車連盟(JAF)	会	長	田中	節夫
日本自動車会議所	会	長	豊田	章一郎
日本自動車工業会	会	長	青木	哲
日本自動車販売協会連合会	会	長	天野	洋一
全国自家用自動車協会	会	長	山下	徳夫
日本自動車部品工業会	会	長	信元	久隆
日本自動車輸入組合	理事	長	梅野	勉
全国軽自動車協会連合会	会	長	村田	浩平
日本自動車リース協会連合会	会	長	神谷	昭男
日本中古自動車販売協会連合会	会	長	小川	逸樹
日本自動車整備振興会連合会	会	長	坪内	協致
全日本トラック協会	会	長	中西	英一郎
日本バス協会	会	長	齋藤	寛
全国通運連盟	会	長	岡部	正彦
日本自動車車体工業会	会	長	久保地	理介
全国乗用自動車連合会	会	長	富田	昌孝
全国レンタカー協会	会	長	井山	嗣夫
日本自動車タイヤ協会	会	長	南雲	忠信
日本二輪車協会(NMCA)	事務総	長	中西	良三
自動車用品小売業協会	会	長	住野	公一
全国自動車会議所連絡協議会	会	長	豊田	章一郎

(以上、21団体)

道路特定財源の見直しについて

平成19年12月7日
政府・与党

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

1) 中期計画の策定及び推進

- ① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ② 計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③ 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④ 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ① 地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ② 道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税込等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込について、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

なお、1.1)④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。