

平成25年 月

殿

平成26年度税制改正・予算に関する要望書

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。

このような状況に加え、昨今の原油高と円安に起因した異常な燃料価格高騰や、荷動きが依然として低調に推移していることで、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。

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、更なる諸施策を力強く推進していただき、日本経済が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くよう、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26年度税制改正・予算に関し、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26年度税制改正・予算に関する要望項目 重点要望事項

●税制改正関連

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) 自動車重量税の廃止もしくは道路特定財源への位置づけ

2. 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

3. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

4. 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軽減措置の適用

●予算関連

1. 燃料価格高騰に対する補助制度の創設

2. 高速道路料金について終日基本料金の半額化及び大口多頻度割引の拡充による70%割引の実現

3. 北海道～本州間のフェリー等利用に対する補助・助成の創設

4. 省エネ・環境問題に対処するための補助・助成の創設

一般要望事項

●税制改正関連

1. ディーゼル車排ガス対策優遇措置

- ・軽油混合のBDF（バイオディーゼル燃料）の非課税措置

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

- ・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. 優遇措置の延長

- ・中小企業者等の少額減価償却資産の損金算入特例の延長

**重点要望事項
税制改正関連**

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8兆円近くにも及び、平成25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、公平性を欠くものとなっている。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、国が道路特定財源とし、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」の原則に著しく反している。

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、自動車だけが負担を強いられるのは極めて不合理である。
- ・ 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免除しているならば、公共性の強いトラック事業においても、農業用、船舶用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。
- ・ 軽油価格は平成23年以降高止まりの状況で推移し、とくに昨今では急激な円安や産油国周辺の政情不安等による原油高騰の影響により、一段と上昇しているところである。トラック運送事業者は、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り、旧暫定税率の廃止を強く要望する。

(2) 自動車重量税の廃止もしくは道路特定財源への位置づけ

- ・ 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、国際的に見て極めて過重な負担である。
- ・ 「平成25年度与党税制改正大綱」において、自動車取得税については「消費税10%の時点で廃止する」、自動車重量税については「エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。（略）環境性能に応じた課税を検討する」、「税金について、道路の維持管理・更新等のための財

源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う」とされ、いずれも平成26年度税制改正で具体的な結論を得ることとされたが、自動車重量税についても自動車取得税と同様、廃止するべきである。

- ・仮に、自動車重量税を廃止できない場合、道路特定財源に転用するなど自動車ユーザーに確実に還元するべきである。

2. 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。
- ・営業用トラックは、すでに輸送の効率化、環境負荷の低減等さまざまな自助努力により、自家用トラックに比べ格段にCO₂排出量が少ない、環境に優しい輸送手段となっている。
- ・一方、昨今の燃料価格高騰により、トラック運送事業者の担税力が低下するなか、80億円にも上るこの税負担には、とても耐えられない状況である。
- ・内航運送用船舶・一般旅客定期航路・鉄道・国内定期航空・農林漁業については、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、平成26年3月31日までの間、還付措置が講じられていることも踏まえ、営自転換の促進及び安定輸送の確保並びに課税の公平性を確保するため、トラック運送業についても還付措置を適用されたい。

石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税特例」について

	上乗せ分 (円/ℓ) ※ () 内は上乗せ後の税率	トラック業界負担増加額 ※ () 内は税収額
平成24年度 (10月1日から半年間)	+25銭 (2円29銭)	20億円 (400億円)
平成25年度	+25銭 (2円29銭)	41億円 (800億円)
平成26年度	+50銭 (2円54銭)	82億円 (1,600億円)
平成27年度	+50銭 (2円54銭)	82億円 (1,600億円)
平成28年度	+76銭 (2円80銭)	125億円 (2,400億円)

※1 業界負担増加額は、営業用トラックの軽油・ガソリン使用量を165億リットルとして推計。
 ※2 平成24年9月30日以前の石油石炭税の税率は2円4銭。

3. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

- ・中小事業者が一定の設備投資やIT投資等を行った場合に、30%の特別償却または7%の税額控除の適用が認められる「中小企業投資促進税制」については、平成25年度末で適用期限を迎える。
- ・「中小企業投資促進税制」においては、車両総重量3.5トン以上の普通貨物自動車も対象となっており、中小事業者が99%以上を占めるトラック運送業界において、昨今の環境規制強化等に対応するための車両代替をはじめとする投資の促進に大いに貢献しており、極めて重要な制度となっている。
- ・厳しい経営環境に置かれている中小事業者の現状に配慮し、「中小企業投資促進税制」については拡充および適用期間の延長を図られたい。

(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・ソフトウェア等

特別償却30%または税額控除7%

(適用期限) 平成26年3月31日

4. 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 固定資産税の軽減措置の適用

- ・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、設備について固定資産税の大幅な軽減を図られたい。

重点要望事項
予算関連

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、今年に入ってからは円安の影響による価格上昇が追い打ちをかけ、多くの事業者は事業存廢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. 高速道路料金について終日基本料金の半額化及び大口多頻度割引の拡充による70%割引の実現

- ・ 高速道路の利用は、輸送時間の短縮やドライバーの労務負担の軽減という直接的な効果だけでなく、一般道における交通事故の削減や、環境改善に極めて大きな効果ももたらすことから、営業用トラックが有効に活用できる料金制度を構築すべきである。
- ・ トラック運送事業者は、今後も高速道路の積極的な利用促進を考慮しており、現行割引制度の割引財源が平成25年度末でなくなることに對して危惧している。ついては、来年度以降、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、および大口多頻度割引の拡充により、現在の実質約50%割引から70%割引を実現されたい。
- ・ 国土幹線道路部会の中間答申において、料金水準を普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つに整理されることとなったが、海峡部等特別区間においても、有効活用の観点から低廉な料金水準とされたい。

- ・割引制度を実現するための財源確保の考え方としては、①国費の投入、②自動車重量税による財源確保、③償還期間の延長・借入金利との金利差の活用、④高速道路用地費を国保有とすることによる債務削減等により検討されたい。

3. 北海道～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ず、これを負担せざるを得ないため、経営環境の悪化を招いている。
- ・そのうえ、北海道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。

4. 省エネ・環境問題に対処するための補助・助成の創設

(1) 天然ガストラックの普及に係る補助の継続・拡充および創設

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。

大型CNGトラック輸送モデル事業に対する補助の継続および拡充

- ・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であるため、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。そこで、CNGトラックの安定的な利用と更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。

(2) エコドライブ総合プログラム事業に対する補助の継続および拡充

- ・トラック運送事業者のエコドライブ推進に非常に有効な「エコドライブ総合プログラム」は、トラックの実燃費改善に大きく寄与するものであり、今後も同事業に対する補助の継続および拡充をお願いしたい。

(3) エコタイヤに対する補助・助成の創設

- ・ トラックの燃費改善に資する転がり抵抗の小さいエコタイヤは、トラック運送の省エネ化に寄与するものであるため、エコタイヤの導入に対する補助・助成の創設をお願いしたい。

(4) 先進環境対応型ディーゼルトラックへの代替補助の創設

- ・ トラック輸送の省エネルギーを推進し、低炭素化に対応するため、環境性能に優れたディーゼル車両の代替導入費用に対する補助の創設をお願いしたい。

(5) 軽油インタンク新設・改修に対する補助・助成の創設

- ・ 原油価格高騰、円安に伴い軽油価格の上昇が著しい状況にある中、低廉かつ安定的な給油が可能となる軽油インタンク新設に対する補助・助成等制度的支援措置を創設されたい。
- ・ 消防法改正により、経年がおおむね40年以上の軽油インタンクについては腐食を防止するための改修が義務付けられたところであるが、改修費用が膨大であるため、施設の維持が困難となる事業者の増加が見込まれることから、インタンク改修に対する補助・助成の創設をお願いしたい。

一 般 要 望 事 項
税制改正関連

1. ディーゼル車排ガス対策優遇措置

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. 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

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. 優遇措置の延長

中小企業者等の少額減価償却資産の損金算入特例の延長

(措置内容) 取得価額30万円未満の減価償却資産を全額損金算入
限度額300万円

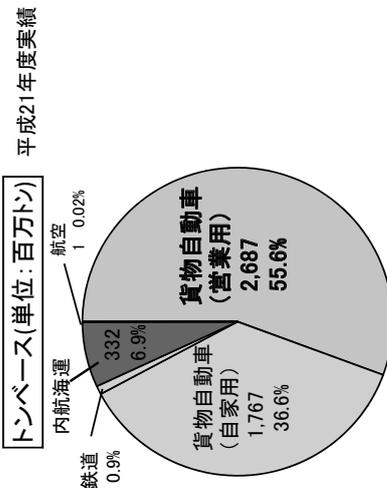
(適用期限) 平成26年3月31日

参 考 资 料

トラック運送業界の現状

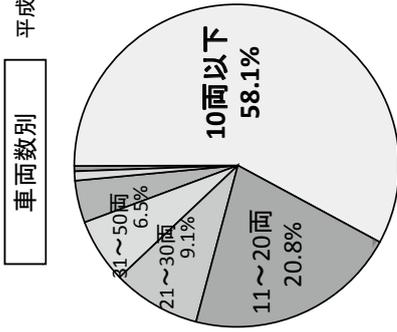
国内貨物輸送量

トラック輸送は国内貨物輸送の9割以上を占める。また、営業用トラックの売上高は12兆2千億円を誇り、総従業員数は158万人を擁する。



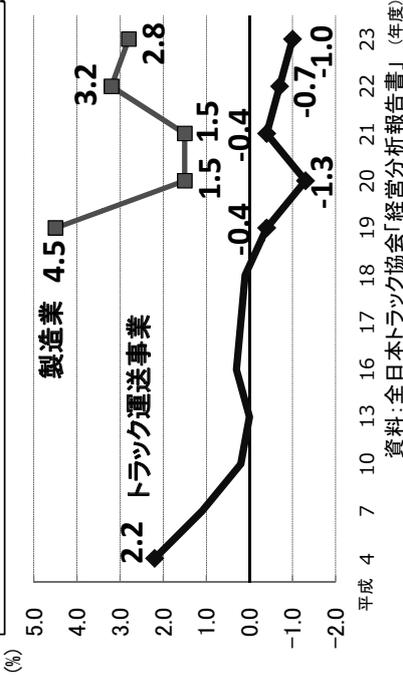
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。



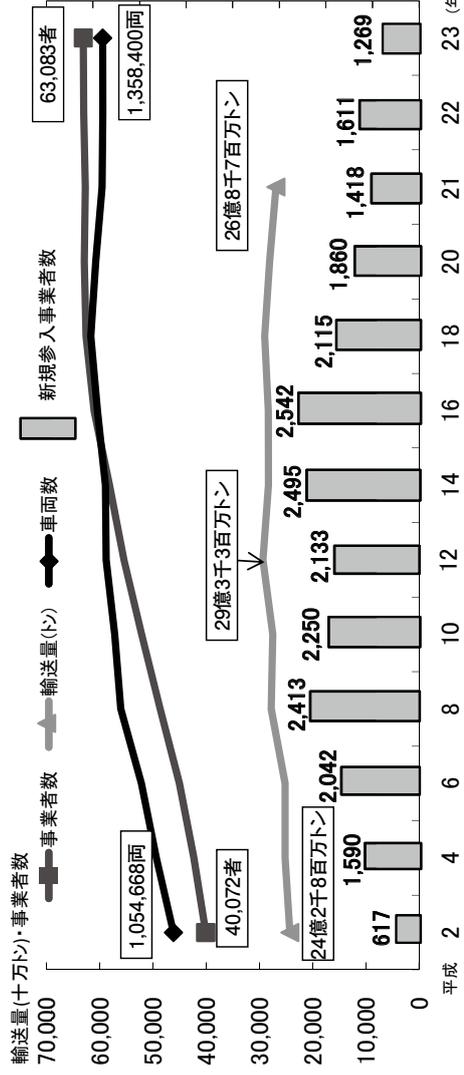
営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降5年連続して赤字となっている。



資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」(年度)
財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移

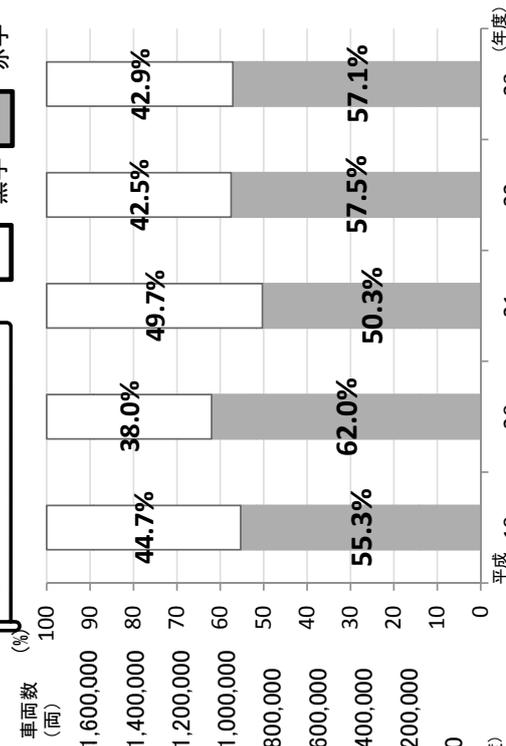


平成2~23年の間、新規参入事業者数20,200者、退出事業者数43,211者、事業者増加数23,011者

※平成22年度の輸送トン数は、統計手法の変更等があり、連続性が担保されないため記載していない。

資料: 国土交通省、厚生労働省

赤字企業割合の推移



資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

<参考資料2>

自動車関係諸税と高速道路の負担額

(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	1,900	213
		消費税 (車体課税分)	国税	6,962	357
	保有段階	自動車重量税	国税	6,509	512
		自動車税	地方税	15,497	500
		軽自動車税	地方税	1,852	
	走行段階	軽油取引税	地方税	9,233	5,145 本則税率(15円)分 2,404 旧暫定税率(17.1円)分 2,741
		揮発油税	国税	25,660	23
		地方揮発油税	国税	2,745	2
		石油ガス税	国税	220	
		消費税 (燃料課税分)	国税	6,174	242
自動車関連諸税合計				76,752	6,994
高速道路料金支払額 (※道路会社6社)					5,151
税負担+高速道路料金負担額 合計					12,145

- 注) ① 税収額は平成25年度予算(案)および平成25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(一社)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、(一社)日本自動車工業会。
 ⑤ トラック業界納税額は平成25年度推計。(公社)全日本トラック協会試算。
 ⑥ 道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、本四、首都高、阪高。

<参考資料3>

現行の営自格差

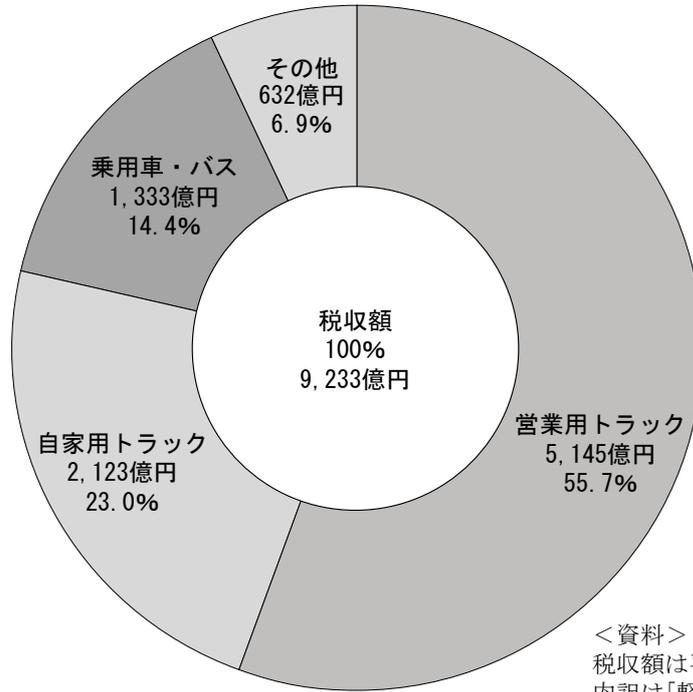
- ① 自動車重量税
 総重量1トンごとに下記税額が課税

	総重量	営業用トラック	自家用トラック
新エコカー減税対象車	2.5t以下	2,500円	2,500円
	2.5t超		2,500円
車齢13年未満	2.5t以下	2,600円	3,300円
	2.5t超		4,100円
車齢13年超	2.5t以下	2,700円	3,800円
	2.5t超		5,000円
車齢18年超	2.5t以下	2,800円	4,400円
	2.5t超		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

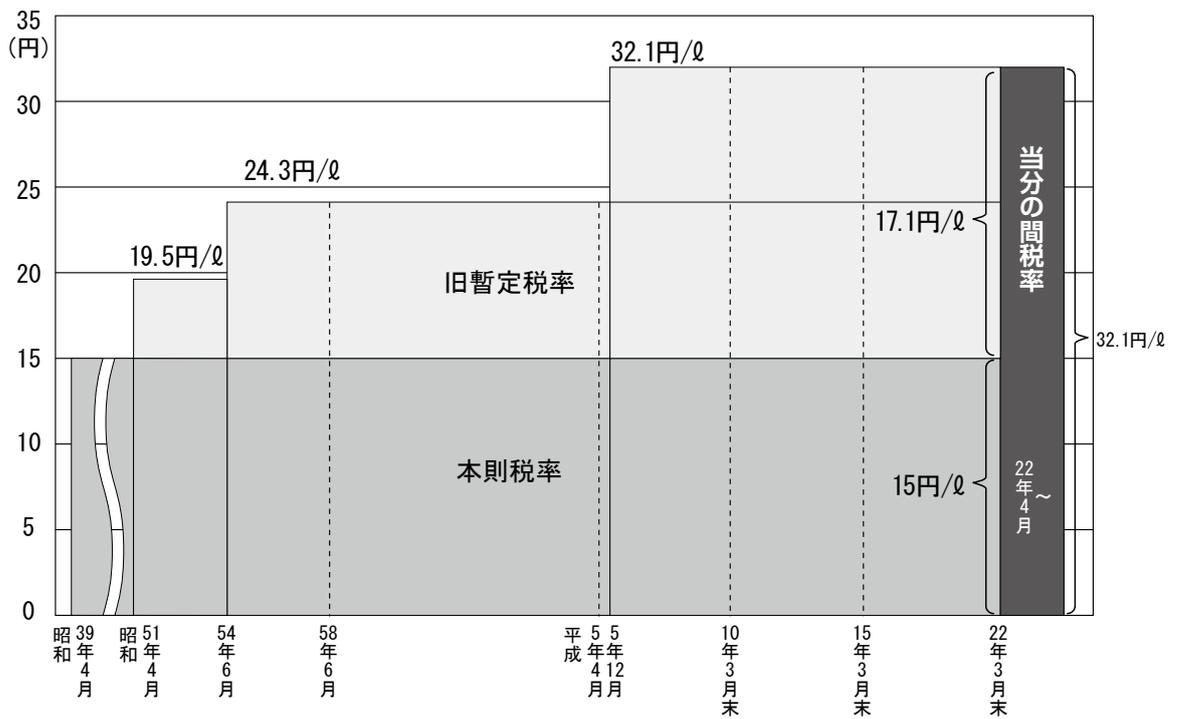
< 参考資料 4 >

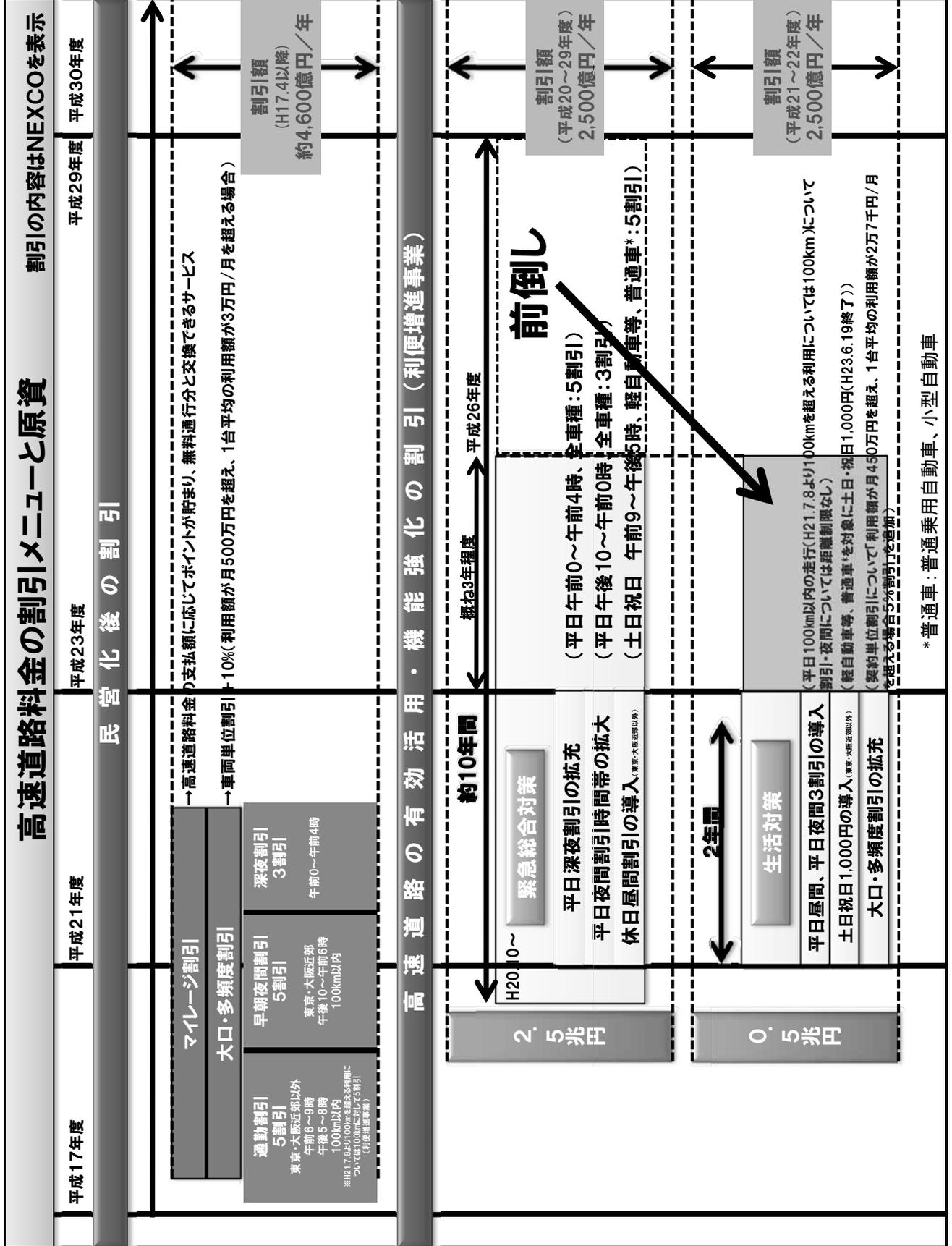
軽油引取税の納税状況



< 資料 >
 税収額は平成 25 年度地方財政計画額。
 内訳は「軽油需要見直し」に基づき推計。

軽油引取税の税率の推移

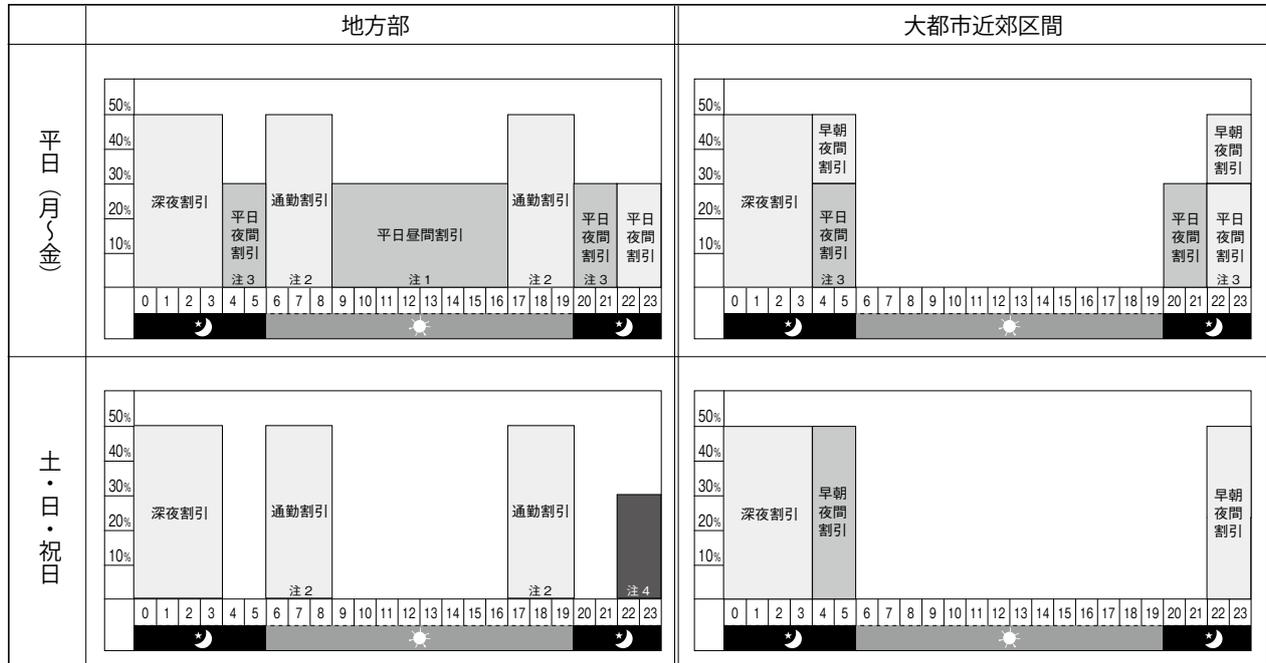




< 参考資料 6 >

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



- 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、新名神、京滋バイパス、第二京阪及び中国道の一部のICの流出時に適用されます。

大口・多頻度割引 NEXCO3社

多頻度割引(車両単位割引)		+	大口割引(契約単位割引)	
月間利用額(車両単位)	割引率		月間利用額(契約単位)	割引率
5,000円以下の部分	0%		500万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が3万円を超える場合	10%
5,000円超～10,000円以下の部分	10%	+		5%
10,000円超～30,000円以下の部分	15%		450万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が2.7万円を超える場合(※)	
30,000円を超える部分	20%			

(※)平成25年度末までの措置