

平成26年 月

殿

# 平成27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 野 良



## 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、平成2年の規制緩和以降、事業者数の増加に伴う過当競争により、原価に見合った運賃収受が困難な状況である一方、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。これに加え、昨今の円安や原油価格高騰の影響により、軽油価格は高止まりしており、燃料費負担の重いトラック運送業は事業存続の危機に直面しております。

このような厳しい状況の中で、国民生活と産業活動を支える公共的なトラック輸送サービスの維持・確保を図るため、平成27年度税制改正・予算に関し、以下のとおり過重な自動車関係諸税や高速道路料金の負担軽減等につきまして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27年度税制改正・予算に関する要望項目

### ●税制改正関連要望項目

#### 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旧暫定税率の廃止、少なくとも燃料価格高騰時における旧暫定税率の課税停止措置の発動
- (2) 自動車税における営自格差見直し反対
- (3) 自動車取得税廃止の代替となる新たな税負担反対
- (4) 自動車重量税の道路特定財源化

#### 2. 法人実効税率引下げに伴う代替財源に係る中小企業への負担増大の反対

#### 3. トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用

#### 4. 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

#### 5. 優遇措置の延長及び拡充

- (1) A S V（先進安全自動車）技術を搭載したトラックに対する自動車重量税・自動車取得税の特例措置の延長及び拡充
- (2) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長及び拡充
- (3) 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延長及び拡充
- (4) 協同組合等における貸倒引当金の特例措置の延長及び拡充

## ●予算関連要望項目

### 1. 高速道路料金の更なる引下げ

- (1) 大口・多頻度割引の継続
- (2) 長距離事業者が利用しやすい深夜割引の拡充
- (3) 営業車特別割引の創設
- (4) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用
- (5) 本四高速における割引制度の拡充

### 2. 燃料価格高騰に対する補助制度の創設

### 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. 環境対策及び省エネ対策のための助成

- (1) 天然ガストラックの普及に係る補助
  - ①天然ガス供給施設の設置に対する補助の創設
  - ②天然ガストラックに対する補助の継続及び拡充
  - ③大型天然ガストラック輸送モデル事業に対する補助の継続及び拡充
- (2) 先進環境対応型ディーゼルトラックへの代替補助の継続及び拡充
- (3) EMS（エコドライブ管理システム）機器等省エネ運転に資する装置に対する補助の継続及び拡充
- (4) 軽油インタンク新設及び改修に対する補助の創設

### 5. 交通安全対策のための助成

- (1) ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の継続及び拡充
- (2) 運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続及び拡充
- (3) 初任運転者等運転者教育の充実に対する補助の創設

# 税制改正関連要望事項

## 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旧暫定税率の廃止、少なくとも燃料価格高騰時における旧暫定税率の課税停止措置の発動

- ・軽油引取税は、一般財源化により、道路整備目的という課税根拠が失われているが、本来国民が公平に負担すべきであるにもかかわらず、「当分の間税率」と名前を変えて自動車ユーザーだけが負担を強いられており、また、農業用、船舶用等が課税免除であることから、「税負担の公平」の原則に著しく反している。
- ・軽油価格は、昨今の円安や産油国周辺の政情不安等による原油価格高騰の影響により高止まりしており、燃料費負担の重いトラック運送業は事業存廢の危機に直面している。
- ・このため、軽油引取税の旧暫定税率を廃止、少なくとも燃料価格高騰時における旧暫定税率の課税停止措置を発動されたい。

### (2) 自動車税における営自格差見直し反対

- ・自動車税における営自格差は、営業用トラックが自家用に比して約10倍もの高い輸送効率をあげており、経済面のみならず、安全・環境面からも非常に優れていることから設けられているものである。営業用トラックは、東日本大震災発生時にも緊急物資輸送の役割を大いに発揮したところである。
- ・このような中、営自格差の見直しが検討されるということは、安全・環境の観点から政策的に逆行するばかりでなく、国民生活のライフラインを損ないかねないものであり、断固反対である。

### (3) 自動車取得税廃止の代替となる新たな税負担反対

- ・平成26年度税制改正大綱において、「自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）に廃止する。（中略）消費

税率10%段階において、（中略）自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る」とされているが、一般財源である自動車取得税の廃止に伴う代替財源については、国民負担の公平を基本に原点から議論すべきであり、自動車を中心に検討することには、断固反対である。

#### （4）自動車重量税の道路特定財源化

- ・平成26年度税制改正大綱において、「自動車重量税については、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる」とされたが、自動車重量税については道路特定財源としての位置づけを明確にされたい。

### 2. 法人実効税率引下げに伴う代替財源に係る中小企業への負担増大の反対

- ・政府が閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」において、法人実効税率を数年間で20%台に引き下げることが明記された。一方、その代替財源として、法人事業税における外形標準課税の中小企業への適用拡大等が検討されている。
- ・トラック運送業界は99%が中小企業であり、その多くが赤字となっている中、中小企業への負担増大を強いる税制改正は、国民生活を支えるトラック運送業界の存廃に関わるものであり、断固反対である。

### 3. トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等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。については、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。

#### 4. 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。

#### 5. 優遇措置の延長及び拡充

##### (1) A S V（先進安全自動車）技術を搭載したトラックに対する自動車重量税・自動車取得税の特例措置の延長及び拡充

- ・車両総重量8トン超で衝突被害軽減ブレーキを搭載したトラックについては、自動車重量税が50%軽減され、自動車取得税が取得価額から350万円控除される特例措置がある。（自動車重量税は平成27年4月30日まで、自動車取得税は平成27年3月31日まで）
- ・さらなるトラックの安全対策推進のため、A S V（先進安全自動車）技術を搭載したトラックに対する自動車重量税及び自動車取得税の特例措置を延長及び拡充されたい。

##### (2) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長及び拡充

エコカー減税は、環境性能の高いトラックについて、その性能に応じて、自動車重量税及び自動車取得税が免税・非課税あるいは軽減される措置であるが、自動車重量税は平成27年4月30日、自動車取得税は平成27年3月31日で適用期限を迎えることから、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、エコカー減税を延長及び拡充されたい。

(3) 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延長及び拡充

天然ガストラック等低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税については、課税標準の特例措置により、最初の3年間3分の2とされているが、平成27年3月31日で適用期限を迎えることから、地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、本特例措置を延長及び拡充されたい。

(4) 協同組合等における貸倒引当金の特例措置の延長及び拡充

貸倒引当金を損金算入する際の繰入限度額については、協同組合等において、割増率を12%とする特例措置が設けられているが、平成27年3月31日で適用期限を迎えることから、本特例措置を延長及び拡充されたい。

# 予算 関連 要望 事項

## 1. 高速道路料金の更なる引下げ

トラック運送業界にとって、高速道路の利用は、輸送時間の短縮及び定時性の確保、ドライバーの拘束時間等労務負担の軽減、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらすことから、今後も積極的に利用の促進を図りたい。そのため、

### (1) 大口・多頻度割引の継続

大口・多頻度割引は、平成26年度に限り最大割引率が50%に拡大されたが、燃料価格高騰に苦しむトラック運送業界の負担を軽減するため、その割引率を継続されたい。

### (2) 長距離事業者が利用しやすい深夜割引の拡充

深夜割引が3割に縮小されたことから、交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用が減少している。高速道路の利用を促進するため、割引率を5割に拡大するとともに、適用時間帯を拡大されたい。

### (3) 営業車特別割引の創設

国民生活と経済のライフラインである営業車の役割を認め、これに対する特別な割引制度を創設されたい。

### (4) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用

マイレージカード利用の平日朝夕割引については、マイレージ割引の対象額となっていることから、コーポレートカード利用の平日朝夕割引についても大口・多頻度割引の割引対象とされたい。

### (5) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速における大口・多頻度割引について、NEXCOと同様に

最大割引率を50%に拡大されたい。また、平日朝夕割引についてもN E X C Oと同様に、中型車以上も対象とされたい。

以上の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充当されたい。

## 2. 燃料価格高騰に対する補助制度の創設

- ・軽油価格は、昨今の円安や産油国周辺の政情不安等による原油価格高騰の影響により高止まりしており、燃料費負担の重いトラック運送業は事業存廢の危機に直面している。このままでは、国民生活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。
- ・ついでには、燃料価格高騰に対してトラック運送事業者が活用しやすい補助制度を創設されたい。

## 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、トラック運送事業者は、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. 環境対策及び省エネ対策のための助成

### (1) 天然ガストラックの普及に係る補助

#### ①天然ガス供給施設の設置に対する補助の創設

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、今後の天然ガス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減少している。天然ガススタンドがほとんどない地域もあり、天然ガストラックの安定的な利用と更なる普及拡大に不可欠な、天然ガス供給施設の設置及びスタンド運営費に対する補助を創設されたい。

#### ②天然ガストラックに対する補助の継続及び拡充

トラックにおける石油代替燃料として唯一期待され、また低炭素化にも有効な天然ガストラックの導入促進を図るため、低公害車普及促進対策費補助金について継続及び拡充されたい。

#### ③大型天然ガストラック輸送モデル事業に対する補助の継続及び拡充

中・長距離貨物輸送の低炭素化には、圧縮天然ガス（CNG）や液化天然ガス（LNG）を燃料とする大型天然ガス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、大型天然ガストラック及び大型車両用天然ガススタンドを一体的に導入する「大型天然ガストラック輸送モデル事業」に対する補助について継続及び拡充されたい。

### (2) 先進環境対応型ディーゼルトラックへの代替補助の継続及び拡充

- ・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につ

いて継続及び拡充されたい。

- ・特に、新短期排出ガス規制及び新長期排出ガス規制による旧式のD P F（黒煙除去フィルタ）搭載トラックは、フィルタに煤が溜まりやすいことが問題となっており、エコドライブでエンジンを低回転で抑えることが排気ガスの燃焼温度の低下に繋がり、より多くの煤が溜まる要因になるとの指摘がある。そこで、エコドライブを推進し、燃料消費量を削減するために、旧式のD P F搭載トラックを最新のトラックに代替するための補助・助成を創設されたい。

### （3）EMS（エコドライブ管理システム）機器等省エネ運転に資する装置に対する補助の継続及び拡充

省エネ運転支援機能を備えたデジタル式運行記録計やドライブレコーダ等は、トラック運送事業者のエコドライブ推進に非常に有効である。これらのEMS（エコドライブ管理システム）機器等省エネ運転に資する装置は、トラックの実燃費改善に大きく寄与するとともに、運行記録計の装着義務付け範囲拡大等を踏まえた安全規制への適切な対応を図る必要があることから、今後も同事業に対する補助について継続及び拡充されたい。

### （4）軽油インタンク新設及び改修に対する補助の創設

- ・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。しかし、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を創設されたい。

## 5. 交通安全対策のための助成

### (1) A S V（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の継続及び拡充

国土交通省が推進する「事業用自動車総合安全プラン2009」の人身事故件数及び死者数の目標値を達成するためには、衝突被害軽減ブレーキをはじめとしたA S V（先進安全自動車）関連機器の普及・拡大は不可欠であり、これらA S V関連機器の導入に対する補助について継続及び拡充されたい。

### (2) 運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続及び拡充

運行記録計やドライブレコーダは、トラック運送事業者における効率的な運行管理を支援するとともに、事故防止対策としても非常に有効であるため、これらの運行管理支援機器の導入に対する補助について継続及び拡充されたい。

### (3) 初任運転者等運転者教育の充実に対する補助の創設

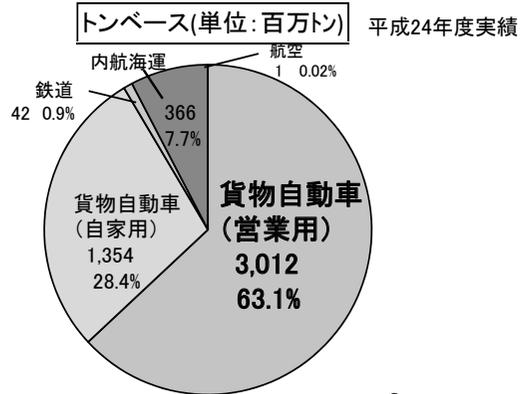
トラック運送事業者における新規採用運転者等への教育実習は、事故防止等の観点から極めて重要であり、法令で定める初任運転者に対する指導をさらに充実させることが望ましい。このため、初任運転者等運転者教育の充実に対する補助を創設されたい。

# 参 考 资 料

# トラック運送業界の現状

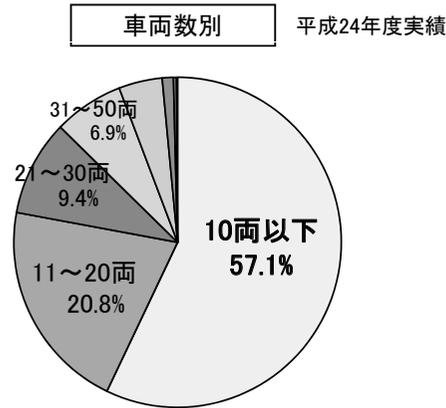
## 国内貨物輸送量

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、就業者数は187万人である。



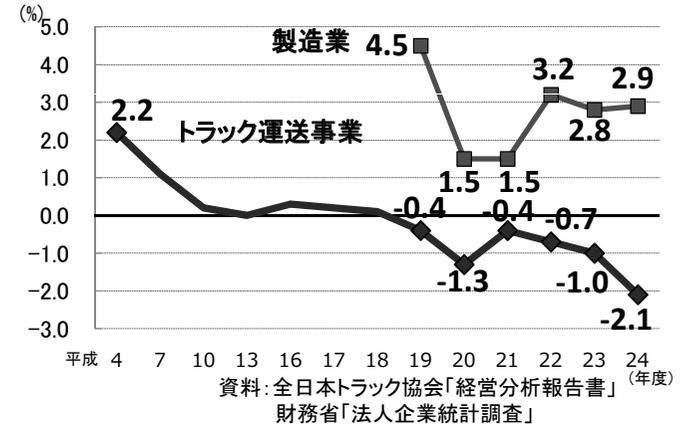
## トラック運送事業者の規模

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。

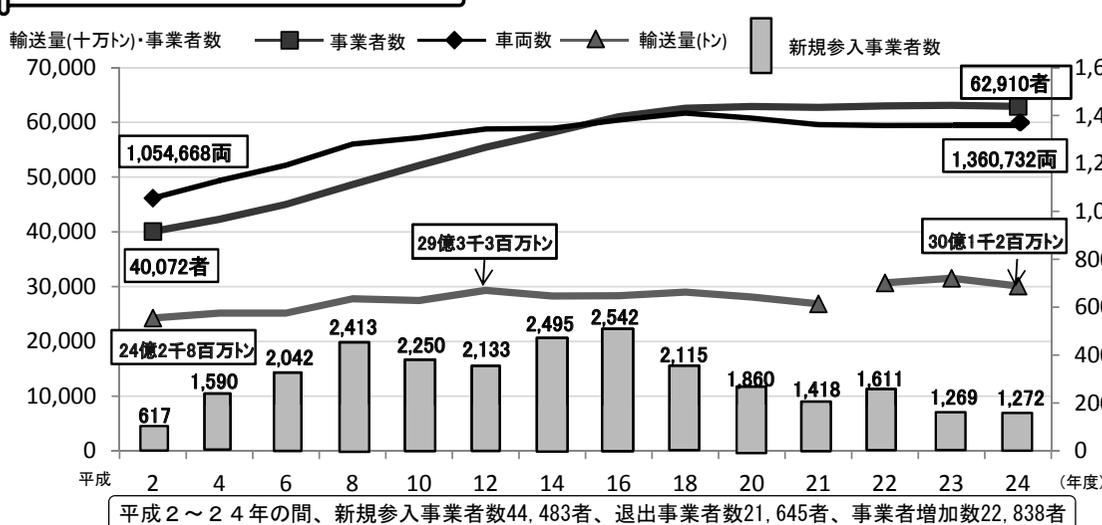


## 営業利益率の推移

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6年連続して赤字となっている。

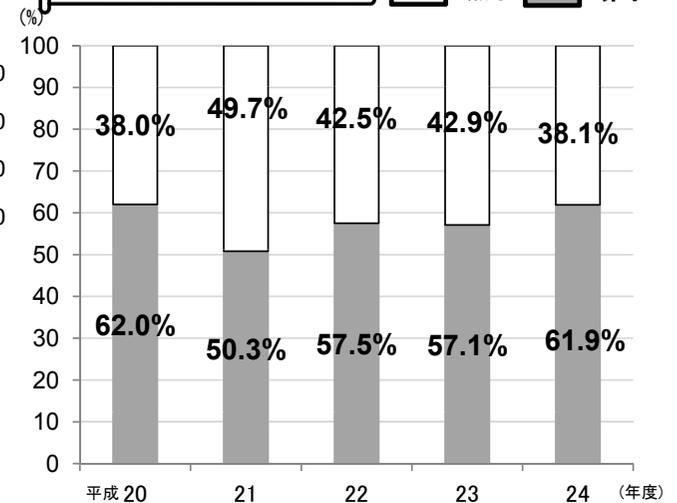


## 事業者数・車両数・輸送量の推移



※平成22年より調査・集計方法に変更があったため、それまでの数値と連続性が担保されない。 資料: 国土交通省、総務省

## 赤字企業割合の推移



<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	取得段階	自動車取得税	地方税	948	143
		消費税 (車体課税分)	国税	13,397	360
	保有段階	自動車重量税	国税	6,526	516
		自動車税	地方税	15,480	504
		軽自動車税	地方税	1,909	
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,442	4,781 本則税率(15円)分 2,234 旧暫定税率(17.1円)分 2,547
		揮発油税	国税	25,450	23
		地方揮発油税	国税	2,724	2
		石油ガス税	国税	200	
		消費税 (燃料課税分)	国税	10,006	244
		自動車関係諸税合計		86,082	6,573
高速道路料金支払額 (※道路会社6社)					5,826
税負担+高速道路料金負担額 合計					12,399

- 注) ① 税収額は平成26年度予算(案)および平成26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、高速道路料金支払額は(公社)全日本トラック協会推計。  
 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

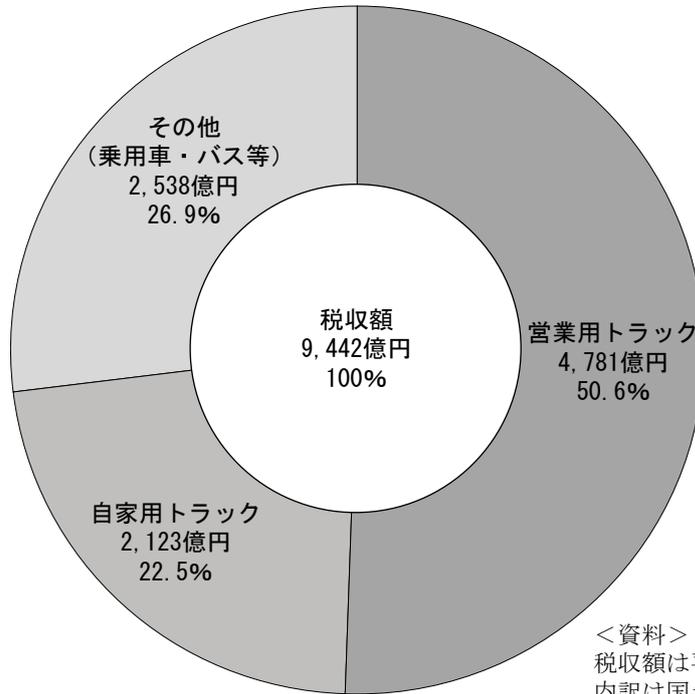
- ① 自動車重量税  
 総重量1トンごとに下記税額が課税

	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	3,900円
	2.5t超		5,400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 2%  
 自家用トラック 3%
- 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 >

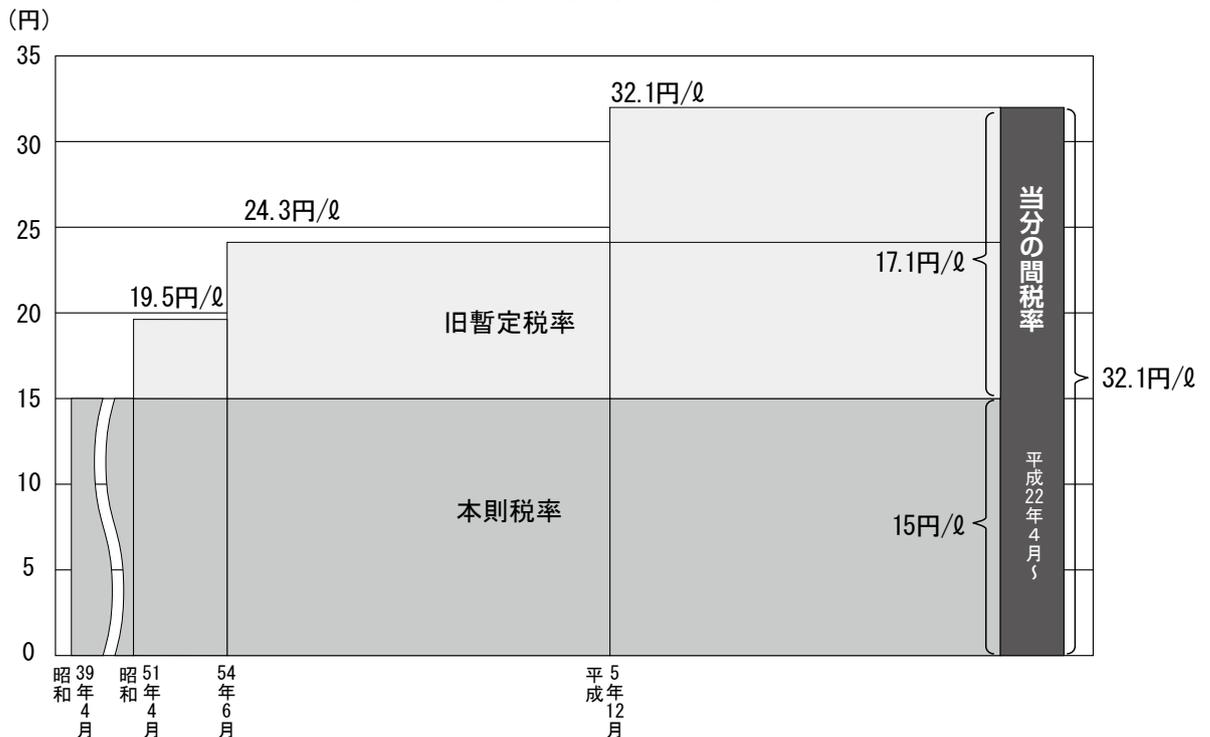
軽油引取税の納税状況



< 資料 >  
 税込額は平成 26 年度地方財政計画額。  
 内訳は国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」等から推計。

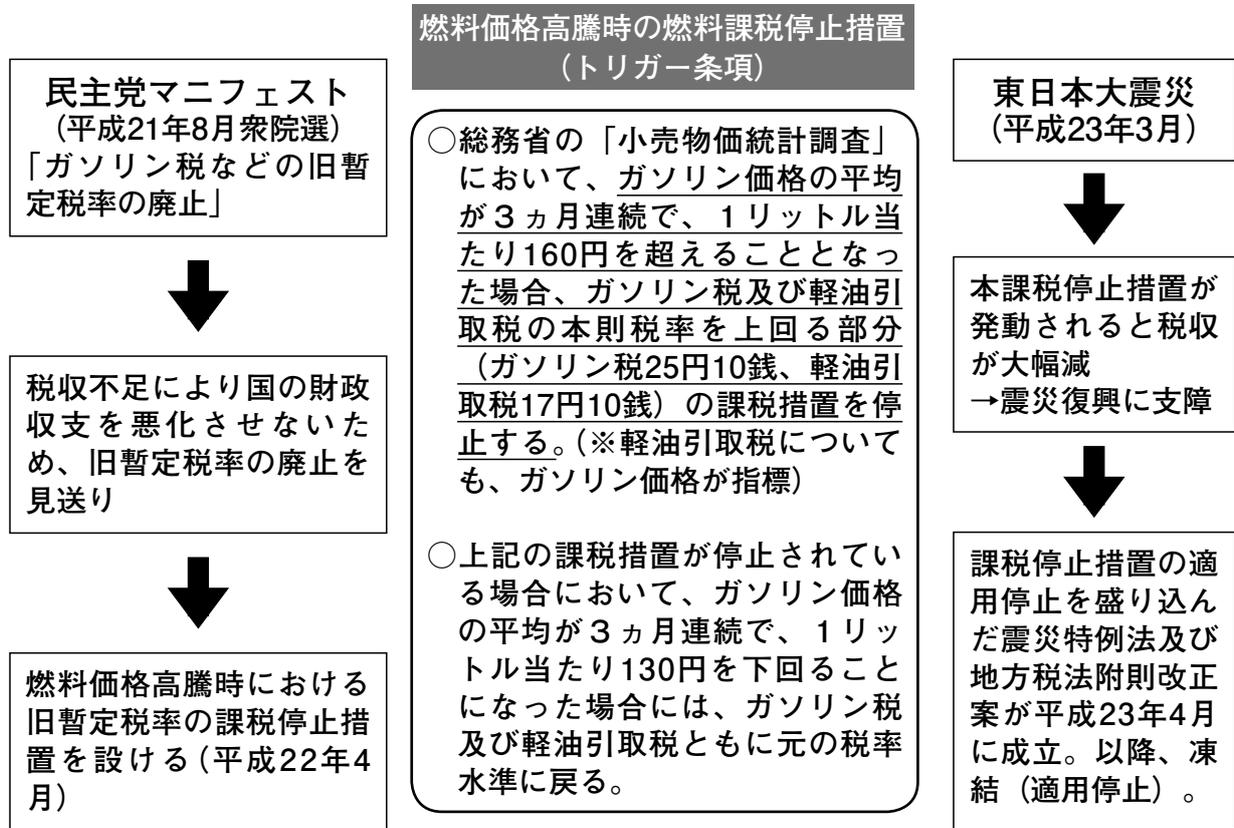
< 参考資料 5 >

軽油引取税の税率の推移



<参考資料6>

燃料価格高騰時における旧暫定税率の課税停止措置



<参考資料7>

高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

車両単位割引			契約単位割引	
1台ごとの月間利用額	割引率		契約者の1か月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1か月平均の利用額が3万円を超える場合	10%
5,000円超~10,000円以下の部分	20% (10%)	+		
10,000円超~30,000円以下の部分	30% (20%)			
30,000円超の部分	40% (30%)			

※ ( ) 内は平成27年4月1日からの割引率