

平成27年 月

殿

平成28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、国民生活と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。トラック運送事業者は、社会との共生を図るため、積極的に環境性能の高いトラックの導入やエコドライブの推進など自助努力を行っており、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、トラック運送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り、また昨今、労働力不足が顕著となっております。

トラック運送事業は過労死の件数が最も多く、他産業に比べて「長労働時間・低賃金」の状況にあり、これが労働力不足の一因となっております。このままでは、我が国経済のライフラインとしての機能を維持できなくなる恐れがあることから、平成27年度から、行政、荷主、トラック運送事業者など関係者が一体となって、取引環境と労働時間の改善に向けた取り組みを推進しているところであります。

このような厳しい状況の中で、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28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28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
- (2) 自動車税における営自格差見直し反対
- (3) 自動車税における環境性能課税（環境性能割）の軽減
- (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反対

3. 優遇措置の延長

- (1) 自動車税（グリーン化特例）の延長
- (2) 環境関連投資促進税制（グリーン投資減税）の延長
- (3) 雇用促進税制の延長
- (4) 少額資産即時償却の延長

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

●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・多頻度割引最大50%の恒久化
- (2) 長距離逓減制の割引区分及び割引率の拡大
- (3) 営業車用料金体系の創設
- (4) 深夜割引の拡充
- (5) 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
- (6) 本四高速における割引の拡充
- (7) 首都高速における大口・多頻度割引、会社間乗継割引等の継続
- (8) 北海道の道路事情を勘案した料金の設定

2. 高速道路のSA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充

3. 環境対策及び省エネ対策のための補助

- (1) 石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税の特例」の引上げに伴う補助の拡充
- (2) 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

4. 交通安全対策のための補助

- (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増額
- (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増額

5. 長時間労働抑制のための諸対策に係る補助・助成の拡充

6. 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

7. 軽油インタンク新設に対する補助の継続等

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

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いる。一方、農業用、船舶用等の軽油については課税が免除されており、「税負担の公平」の原則に著しく反していることから、少なくとも軽油引取税の旧暫定税率相当分を廃止されたい。

(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、また、交通安全・環境面からも非常に優れた実績をあげ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いち早く緊急物資の大部分を輸送するなど、公共的な役割を大いに発揮したところである。

・自動車税の営自格差の見直しが検討されているが、営業車の負担を増やすことは交通安全・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としての機能を損ないかねないものであり、断固反対である。

(3) 自動車税における環境性能課税（環境性能割）の軽減

・平成26年度税制改正大綱において、「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」とされていたが、消費増税が平成29年4月に延期されたことに伴い、平成27年度税制改正大綱においては、「消費税率10%段階の

車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る」とされた。

・営業用トラックは自家用に比較して高い輸送効率をあげており、交通安全、環境面でも優れているため、自動車税においても営業用トラックに対する軽減措置が設けられていることから、今後の自動車税における環境性能課税（環境性能割）の制度設計にあたっては、営業用トラックについて課税の軽減を図るとともに、現行のASV（先進安全自動車）技術を備えるトラックに係る自動車取得税の特例措置を維持されたい。

（4）自動車重量税の道路特定財源化

自動車重量税については、平成27年度税制改正大綱において、「平成25年度及び平成26年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる」とされており、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 反対

・平成27年度税制改正大綱において、「法人実効税率を20%台まで引き下げることを目指して、改革を継続する」とされ、このため「大法人向けの法人事業税の外形標準課税の更なる拡大に向けて、引き続き検討を行う」、「外形標準課税の適用対象法人のあり方についても、地域経済・企業経営への影響も踏まえながら引き続き慎重に検討を行う」とされた。

・トラック運送事業者は99%が中小企業であり、その多くが赤字経営であるため、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. 優遇措置の延長

(1) 自動車税（グリーン化特例）の延長

自動車税のグリーン化特例は、天然ガス車など環境性能の高いトラックについて、自動車税が軽減される措置であるが、平成28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、延長されたい。

(2) 環境関連投資促進税制（グリーン投資減税）の延長

環境関連投資促進税制（グリーン投資減税）は、ハイブリッドトラックなど環境性能の高いトラックの取得について、特別償却（30%）または税額控除（7%）が受けられる優遇措置であるが、平成28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、延長されたい。

(3) 雇用促進税制の延長

雇用促進税制は、雇用者を増加するなどした事業主について、増加1人当たり40万円の税額控除が受けられる優遇措置であるが、平成28年3月31日で適用期限を迎えることから、今後も労働力不足に対応して雇用者を増加する事業主を支援するため、延長されたい。

(4) 少額資産即時償却の延長

少額資産即時償却は、30万円未満の減価償却資産を取得した場合、全額損金算入（即時償却）することを認める措置であるが、平成28年3月31日で適用期限を迎えることから、延長されたい。

4. 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

・都道府県トラック協会は、営業用トラックによる緊急時の円滑な輸送を行うため、災害対策基本法における地方指定機関の指定を受けるとともに、各地方自治体と救援物資の輸送に係る協定を締結している。また、都道府県トラック協会はその円滑な実施のため、地方自治体との合意の下、運輸事業振興助成交付金を活用し、防災・災害対策関連施設等の設置・運営を行っている。

・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、設備については、その公共的な役割に鑑み、固定資産税の軽減を図られたい。

予算 関連 要望 事項

1. 高速道路料金の更なる引下げ

トラック輸送にとって、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。トラック輸送が国民生活と経済のライフラインとしての機能を将来的にも維持し続けるため、今後も積極的に高速道路の利用の促進を図りたいと考えている。

また、政府の重要政策である地方創生を推進する観点から、地方の特産品、生鮮食料品や農産物などを大都市圏へ輸送することが求められている。長距離輸送の効率化を図るためには高速道路の利用が不可欠であることから、以下の措置を講じていただきたい。

なお、以下の措置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、④借入金利との金利差の活用、⑤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対応されたい。

(1) 大口・多頻度割引最大50%の恒久化

大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、平成27年度までとなっているが、トラック輸送が国民生活と経済のライフラインとしての機能を将来的にも維持し続けるため、この最大割引率を恒久化されたい。

(2) 長距離逓減制の割引区分及び割引率の拡大

地方創生を推進する観点から、地方の特産品等を大都市圏へ運ぶ長距離輸送の効率化を図るためには高速道路の利用は不可欠であることから、長距離逓減制の割引（現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）について、より長距離を走行した場合には割引率を拡大した割引区分を設定するなど長距離輸送に対する優遇措置を講じていただきたい。

(3) 営業車用料金体系の創設

営業車の輸送効率、交通安全・環境面についての維持、増進のため、営業車については一般車と異なる料金体系を創設されたい。

(4) 深夜割引の拡充

交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用の促進を図り、高速道走行による輸送効率の改善及び一般道の交通安全・環境面の維持、増進を図るため、深夜割引については、現在3割の割引率を5割に拡大するとともに、適用時間帯を拡大されたい。

(5) 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

コーポレートカード利用の平日朝夕割引については、深夜割引と同様、大口・多頻度割引の割引対象とされたい。

(6) 本四高速における割引の拡充

本四高速において、NEXCOと同様に、以下の措置を講じられたい。

- ①大口・多頻度割引の最大割引率を50%に拡大。
- ②長距離逓減制の割引を導入。
- ③平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

(7) 首都高速における大口・多頻度割引、会社間乗継割引等の継続

首都高速道路で実施されている各種割引については、適用期限が平成28年3月31日までとなっている。社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申』を踏まえた首都高速道路の割引制度の見直しにあたっては、現行の大口・多頻度割引、会社間乗継割引等の割引を継続されたい。

(8) 北海道の道路事情を勘案した料金の設定

北海道の高速道路では、片側1車線区間が約6割を占めており、また、冬期には約3千回もの速度規制が行われている。このため、輸送時間の短縮、定時性の確保など高速道路利用の効果が十分に得られていない。したがって、北海道内の高速道路利用料金にこれらの事情を反映し、低廉化を図られたい。

2. 高速道路のSA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充

・社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申』において、高速道路の使いやすさを向上するための取組として、「高速道路の休憩施設・ガソリンスタンド等について、一定のサービス水準の確保を図る必要がある」、「運送業などにおける女性の更なる活躍を支える観点から、休憩施設について、女性が利用しやすい環境を充実させることが重要である」とされているが、高速道路のSA・PAの駐車場においては、特に夕方から夜間にかけて、大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが十分休憩することができない状況にある。

・トラックドライバーは、改善基準告示など法令上の規制において、連続運転時間4時間までや休息期間等が義務付けられており、これを遵守するためには一般道も含め休憩スペースが不足している。法令遵守及びドライバーの労働環境改善のためにも、SA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充を早急に実施されたい。

3. 環境対策及び省エネ対策のための補助

(1) 石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税の特例」の引上げに伴う補助の拡充

・平成24年度税制改正において、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、石油石炭税の税率は2円4銭から段

階的に引き上げられることとなった。平成26年度・27年度においては、トラック運送業界への還付に代わる措置として、環境対応車やEMS（エコドライブ管理システム）機器等の導入補助約61億円が措置された。

- ・平成28年度には税率がさらに26銭上乗せされ、2円80銭となることから、上乗せ分に見合った補助の増額を確実に実施されたい。

- ・補助については、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の環境対応車への代替補助や、エコドライブの推進に非常に有効であるEMS機器等の導入補助に加えて、車両の大型化等に対する導入補助や大型天然ガストラックに対する導入補助など、トラック運送事業者が活用できる、省エネルギー・低炭素化の推進に資する機器等についても補助対象とされたい。

- ・なお、補助事業の実施にあたっては、中小企業が大部分を占めるトラック運送事業者の負担とならないよう、極力活用しやすい制度とされたい。

（2）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、天然ガス供給設備設置及びスタンド運営費に対する補助・助成を創設されたい。

②天然ガストラックに対する補助の継続

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について継続されたい。

4. 交通安全対策のための補助

(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増額

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増額されたい。

(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増額

運行記録計やドライブレコーダは、トラック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増額されたい。

5. 長時間労働抑制のための諸対策に係る補助・助成の拡充

トラック運送事業については、他産業に比べて総労働時間が長く、賃金も低い状況にあることから、これが労働力不足の一因となっており、我が国経済のライフラインとしての機能を維持できなくなる恐れがある。このため、平成27年度から行政、荷主、トラック運送事業者、学識経験者などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置し、取引環境と労働時間の改善をテーマ

に、関係者が一体となって取り組みを推進している。来年度以降、パイロット事業を実施し、長時間労働抑制に向けて、トラック運送事業者と荷主が諸対策を講じることとしているが、長時間労働抑制が促進されるよう、中小企業に対する労働時間の短縮を支援する助成金の拡充等、諸対策に係る補助・助成の充実を図られたい。

6. 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トラックを利用した貨物輸送は、フェリー等を利用して行わざるを得ない。フェリー料金に導入されている燃料油価格変動調整金については、荷主に転嫁できないため、これをトラック運送事業者が負担していることとなり、経営の負担となっている。

・本州のトラック運送事業者は、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るが、北海道の事業者の受ける割引は限定的であるため、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、長距離の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。

7. 軽油インタンク新設に対する補助の継続等

・軽油インタンクについては、トラック運送事業者にとって低廉かつ安定的な給油が可能となるほか、災害時には一定量を緊急物資輸送車両に供給することで公共的な役割を果たすことができることから、軽油インタンクの設置を今後も促進するため、燃料貯蔵設備の導入補助を継続されたい。

・また、経年劣化に伴う改修費用も膨大であることから、改修に対する補助を創設されたい。

参 考 资 料

<参考資料1>

自動車関係諸税と高速道路料金の負担額

(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	1,096	144
		消費税 (車体課税分)	国税	13,625	580
	保有段階	自動車重量税	国税	6,307	519
		自動車税	地方税	15,397	507
		軽自動車税	地方税	1,999	
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,383	5,536
					本則税率(15円)分 2,587 旧暫定税率(17.1円)分 2,949
		揮発油税	国税	24,660	23
		地方揮発油税	国税	2,638	2
		石油ガス税	国税	200	
	消費税 (燃料課税分)	国税	7,758	393	
		自動車関係諸税合計		83,063	7,704
高速道路料金支払額(※道路会社6社)				6,839	
税負担+高速道路料金負担額 合計				14,543	

- 注) ① 税収額は平成27年度予算(案)および平成27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2>

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(最大積載量14トン超~15トンの場合)
 営業用トラック 62,400円
 自家用トラック 84,600円

<参考資料3>

石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税特例」の概要

	税率(円/ℓ)	上乗せ分	税収額	トラック業界負担増加額	補助額
平成24年9月30日まで	2円04銭	—	—	—	—
平成24年10月1日～平成25年3月31日	2円29銭	+25銭	400億円	18億円	—
平成25年度	2円29銭	+25銭	800億円	35億円	—
平成26年度	2円54銭	+50銭	1,600億円	70億円	61億円
平成27年度	2円54銭	+50銭	1,600億円	70億円	61億円
平成28年度	2円80銭	+76銭	2,400億円	110億円	

<参考資料4>

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28年4月1日からの割引率

< 参考資料 5 >

軽油引取税の税率の推移

