

トラック運送業界からの最重点要望事項

1. 高速道路料金における大口・多頻度割引最大50%の恒久化

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している。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、地方の特産品等を大都市圏へ輸送することが求められている。

このため、我が国の物流体系において高速道路の利用が不可欠であり、今後とも国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たせるよう、平成27年度末までとなっている高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率50%を恒久化されたい。

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」の引上げに伴う補助の拡充

石油石炭税の税率は、「地球温暖化対策のための課税の特例」により段階的に引き上げられ、平成26年度及び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2円80銭/ℓ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。

なお、補助については、環境対応車への代替補助、EMS機器等の導入補助に加えて、車両の大型化や大型天然ガストラックに対する導入補助などについても対象とされたい。

3. 自動車税における環境性能課税（環境性能割）の軽減

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、交通安全及び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。このため、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、現行と同様に、営業用トラックについて軽減措置を講じられたい。

4. 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、交通安全及び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。また、営業用トラックは、災害時等における緊急物資輸送など公共輸送機関としての役割を發揮している。

自動車税の営自格差を見直し、営業車の負担を増やすことは、交通安全及び環境を阻害するばかりでなく、国民生活と経済のライフラインとしての機能を損なうこととなるため、断固反対である。

5. 長時間労働抑制のための諸対策に係る補助制度の充実

「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おり、来年度以降、パイロット事業を実施するなど、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。

諸対策が実効性あるものとなり、長時間労働抑制が促進されるよう、これらに係る補助制度の充実を図られたい。

以 上