

令和2年 月

殿

令和3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 坂本 寛



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、社会との共生を図るため、積極的に事故防止対策や環境対策に取り組むとともに、近年数多く発生している自然災害時における緊急支援物資輸送において、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。さらには、今般の新型コロナウイルス感染拡大の中においても、エッセンシャル事業として、国民や荷主のニーズに応え、わが国の経済活動に貢献をしているところであります。

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、適正運賃の収受が困難な状況にあり、また昨今、労働力不足が顕著となっており、トラック運送事業は他産業に比べて「長時間労働・低賃金」の状況にあります。

このような状況の中、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、ドライバーの不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急にドライバーの労働条件を改善する必要があること等に鑑み、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」が措置され、国として支援する方針を明確にさせていただきました。今後は、この改正法の思いを実現していくため、トラック業界としても努力していきたいと思っております。

以下のとおり、令和3年度税制改正・予算に関し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。

令和3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. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の延長
2. 自動車関係諸税の簡素化・軽減
 - (1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減
 - (2) 自動車税における営自格差見直し反対
 - (3) 自動車重量税の道路特定財源化
3. 中小企業投資促進税制の延長
4. 特例措置の延長
 - (1) 自動車重量税のエコカー減税の延長
 - (2) 自動車税環境性能割特例措置の延長
 - (3) A S V（先進安全自動車）特例措置の延長
 - (4) 自動車税のグリーン化特例の延長
 - (5) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長
 - (6) 所得拡大促進税制の延長
 - (7) 中小企業経営強化税制の延長
 - (8) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長
5. 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. 新型コロナウイルス感染症関係要望

- (1) 事業継続に困窮するトラック事業者への資金繰り対策の継続
- (2) 事業継続に困窮するトラック事業者への支援の継続
- (3) 雇用の維持に関する各種助成金の継続
- (4) エッセンシャル事業に対する支援の創設

2. 道路関係要望

1. 高速道路料金等の引下げ

- (1) 営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定
 - ①新型コロナウイルス感染拡大に伴い、大口・多頻度割引の実質50%以上の割引の適用
 - ②首都高速等における割引制度の拡充等
 - ③長距離逓減制の割引の拡充
 - ④深夜割引の拡充
 - ⑤渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定
- (2) 本四高速における割引制度の拡充
- (3) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

2. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現

- (1) 「重要物流道路」をはじめとする高速道路等ネットワークの整備推進
 - ①「重要物流道路」における機能強化の推進及びミッシングリンクの解消
 - ②渋滞対策の推進
 - ③安全対策の推進
 - ④ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進
 - ⑤下関北九州道路の早期実現
- (2) 休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充
 - ①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充

- ②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実
 - ③高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート I C 制度及び中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進
 - ④ E T C 2. 0 によるサービスの充実
- (3) その他諸施策の推進
- ①冬期における道路交通の確保、及び自然災害時の道路事情を勘案した料金の設定
 - ②道路関係情報のデジタル化の促進

3. 働き方改革関係要望

- 1. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充

4. 環境・交通安全関係要望

- 1. 環境対策及び省エネ対策のための補助

- (1) 石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続
- (2) 天然ガストラック等の普及に係る補助の継続

- 2. 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拡充
- (2) デジタル式運行記録計、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

税制改正関連要望事項

1. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の延長

新型コロナウイルス感染症が収束し、日本経済が正常に回復するまでの間、トラック運送事業の事業維持、継続のため、以下の負担軽減措置を講じられたい。

- ・ 国税・地方税（法人税、消費税、自動車関係諸税等）の納付猶予の延長
- ・ 中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の延長
- ・ 資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の延長
- ・ 法人税、自動車関係諸税の減免措置

2. 自動車関係諸税の簡素化・軽減

(1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減

トラックには取得段階（自動車税環境性能割、消費税）、保有段階（自動車税種別割、自動車重量税）及び走行段階（軽油引取税、ガソリン税、消費税）において多くの税金が課せられ、中小事業者が大半を占めるトラック運送業界にとって大きな負担となっている。これらの自動車関係諸税を簡素化するとともに、負担が軽減されるよう抜本的な見直しをされたい。

(2) 自動車税における営自格差見直し反対

営業用トラックは自家用と比較して約9倍もの高い輸送効率をあげており、また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大いに発揮している中で、自動車税の営自格差を見直し、営業用トラックの負担を増大することは、国民生活と経済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) 自動車重量税の道路特定財源化

自動車重量税については、平成31年度税制改正大綱において、「今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえる」とされており、自動車重量税について道路特定財源としての位置づけを明確にし、「重要物流道路」に対する支援・投資、道路ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消、S A・P A及び道の駅における駐車スペースの整備・拡充、渋滞対策等に充てられたい。

3. 中小企業投資促進税制の延長

中小企業投資促進税制は、中小事業者が一定の設備投資を行った場合に、法人税において30%の特別償却または7%の税額控除の適用が認められる制度であり、車両総重量3.5トン以上の普通貨物自動車の対象となっている。中小事業者が大半を占めるトラック運送業界において、車両代替をはじめとする投資の促進に貢献していることから、令和3年3月末で適用期限を迎える中小企業投資促進税制について適用期限を延長されたい。

4. 特例措置の延長

(1) 自動車重量税のエコカー減税の延長

エコカー減税は、環境性能の高いトラックについて自動車重量税が減免される措置であるが、令和3年4月末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) 自動車税環境性能割特例措置の延長

自動車税環境性能割の特例措置は、令和元年9月末に廃止された自動車取得税に代わり導入され、環境に影響する燃費性能によって課税率変動する特例措置であるが、令和3年3月末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、適用税率及び課税対象区分について、従前どおりに延長されたい。

(3) A S V（先進安全自動車）特例措置の延長

A S V（先進安全自動車）特例措置は、衝突被害軽減ブレーキなどのA S V装置を備えるトラックについて、自動車税環境性能割及び自動車重量税が軽減される措置であるが、自動車税環境性能割の特例措置は令和3年3月末で、また自動車重量税の特例措置は令和3年4月末でそれぞれ適用期限を迎えることから、今後も安全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。

また、特例措置の対象装置に、令和元年10月に自動車安全基準として新たに追加された側方衝突警報装置を追加されたい。

(4) 自動車税のグリーン化特例の延長

自動車税のグリーン化特例は、電気自動車や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、令和3年3月末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。

(5) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長

資本金1億円以下の中小企業や協同組合等における年800万円以下の所得部分の法人税率については、本則税率19%であるところが15%に軽減されているが、令和3年3月末で適用期限を迎えることから、中小企業や協同組合の負担を軽減するため、延長されたい。

(6) 所得拡大促進税制の延長

所得拡大促進税制は、前事業年度と比較して一定の要件を満たした場合は給与等支給増加額の最大20%（中小企業においては25%）

の税額控除を受けられる措置であるが、令和3年3月末で適用期限を迎えることから、今後も賃上げを促進するため、延長されたい。

(7) 中小企業経営強化税制の延長

中小企業経営強化税制は、中小企業等経営強化法に定める経営力向上計画を作成し所管大臣の認定を受けた上で一定の設備等を取得した場合に、法人税において即時償却または10%の税額控除の適用が認められる措置であるが、令和3年3月末で適用期限を迎えることから、中小事業者の設備投資を推進するため、延長されたい。

(8) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長

商業・サービス業・農林水産業活性化税制は、中小事業者が一定の額以上の器具備品・建物附属設備（認定経営革新等支援機関から指導・助言を受けているもの）を取得した場合に、法人税において30%の特別償却または7%の税額控除の適用が認められる措置であるが、令和3年3月末で適用期限を迎えることから、中小事業者の設備投資を推進するため、延長されたい。

5. 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・運営を行っているので、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、固定資産税の軽減措置を適用されたい。

予算関連要望事項

1. 新型コロナウイルス感染症関係要望

(1) 事業継続に困窮するトラック事業者への資金繰り対策の継続

新型コロナウイルス感染症の影響により売上が急減したトラック事業者に対する、政府系金融機関等をはじめ民間金融機関による利子補給を組み合わせた実質無利子・無担保の融資をはじめとした資金繰り対策について、継続されたい。

(2) 事業継続に困窮するトラック事業者への支援の継続

持続化給付金や家賃支援給付金の給付要件の緩和等、新型コロナウイルス感染症の影響により事業継続に窮する事業者への支援について、継続されたい。

(3) 雇用の維持に関する各種助成金の継続

雇用調整助成金、働き方改革推進支援助成金、新型コロナウイルス感染症対応休業支援金等、雇用の維持に関連する各種助成金の特例措置について、継続されたい。

(4) エssenシャル事業に対する支援の創設

コロナ禍において、エssenシャル事業として荷主や消費者ニーズに応えるため、感染リスクを顧みず物資を輸送するトラックドライバーに対する支援として、危険手当給付制度及びマスクや消毒液等感染防止に係る備品購入助成制度を創設されたい。

2. 道路関係要望

1. 高速道路料金等の引下げ

日本の高速道路の利用率は16%であり、欧米並みの30%となった場合、交通事故死傷者や環境負荷が大きく減少するとされている。

高速道路を利用することによって、社会全体の交通事故減少や環境負荷の低減に資することができ、我々トラック運送業界において高速道路を利用することは、まさに社会貢献である。

トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものであり、物流効率化の推進に欠かせないものである。

また、厚生労働省・国土交通省が作成した、働き方改革を推進するための「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」においても、長時間労働の改善に向けた対応のひとつとして、さらなる「高速道路の利用」が掲げられ、会員事業者に対して普及・定着を図っているところであり、今後も積極的に高速道路の利用促進を図りたいと考えている。

については、高速道路網が産業発展の不可欠の基盤として形成されてきた背景を考慮し、国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たす営業用トラックについて高速道路料金の負担を軽減されるよう、国費を充当すること等により以下の措置を講じられたい。

(1) 営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定

①新型コロナウイルス感染拡大に伴い、大口・多頻度割引の実質50%以上の割引の適用

新型コロナウイルスの影響で荷主休業、操業停止などが生じ、多くのトラック運送事業者の経営が危機に直面している。かかる現況下において引き続き、トラック運送事業者が安定した輸送サービス及び運送環境を確保することで安定して地域の環境を確保できるよう、新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、大

大口多頻度割引が従来の割引ではなく、実質50%以上の割引が適用されるような措置を講じられたい。

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

②首都高速等における割引制度の拡充等

首都高速、阪神高速及び名古屋高速についてNEXCO同様の大口・多頻度割引の導入、伊勢湾岸道路への長距離逓減割引の適用など、更なる利用促進のための負担軽減を図られたい。

なお、平成28年に首都圏の料金体系のシームレス化が実施された際に、車種区分が整理・統一され、首都高速道路における車種間比率（普通車1.0）についても中型車が1.0から1.2、特大車が2.0から2.75へ統一されたが、令和3年3月末日までの激変緩和措置として中型車が1.07、特大車が2.14とされている。

新型コロナウイルス感染症の影響により車両の稼働状況の落ち込みが顕著である運送事業者も多数あることから、当該激変緩和措置を延長されたい。

③長距離逓減制の割引の拡充

長距離輸送の効率化を図るため、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、拡充されたい。

また、一定の距離を超えた場合には、上限定額制の導入を図られたい。

④深夜割引の拡充

労働環境の改善に資するため深夜割引については、現在午前0時～午前4時の適用時間帯を労働基準法に規定されている深夜時間帯の規定に合わせて午後10時から午前5時までに拡大されたい。

また、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、現在3割の割引率を5割に拡大されたい。

⑤ 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定

道路を賢く利用し、渋滞対策に資するため、E T C 2. 0の機能やビッグデータを活用して、通行量の少ない高速道路の料金を割り引くことにより一般道や混雑する高速道路からの転換促進を図るなど、交通流動の最適化を目指す料金・割引制度を設けられたい。

(2) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速については、高速道路株式会社法の附則において、「本四高速の経営の安定性の確保が確実にになった時などに、西日本高速との合併に必要な措置を講ずるもの」とされている。このような状況の中で本四高速は黒字決算が続いており、早期に合併に向けた措置を講じN E X C Oと同様の割引制度を実現するとともに、更なる料金体系の簡素化を検討されたい。

① 大口・多頻度割引50%枠の設定。

② 深夜割引の導入。

③ N E X C Oの走行距離と合算した長距離通減制の割引を導入。

④ 平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

また、大型車の料金について、平日の料金に比べて割高になっている土日祝日の料金を引き下げられたい。

(3) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

長時間労働を抑制し、労働環境の改善のため、フェリー等利用が促進されるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

特に、北海道から本州へのトラック輸送は、フェリー等を利用せざるを得ないが、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を受けていることから、高速道路料金の引き下げに相当する補助・助成制度を創設されたい。

2. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現

(1) 「重要物流道路」をはじめとする高速道路等ネットワークの整備推進

① 「重要物流道路」における機能強化の推進及びミッシングリンクの解消

国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」は、平成31年4月に供用中の道路の指定が行われ、令和2年4月に供用中の一部の道路が追加指定された。トラック輸送ニーズに対応し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、指定された「重要物流道路」の機能強化及び重点支援、並びに未供用の道路等の「重要物流道路」への追加指定を推進されたい。

高速道路のミッシングリンクの解消は、慢性的な渋滞の緩和、震災発生時における防災ネットワークの機能確保、物流効率化による経済活動の活性化などにつながるものであることから、高速道路ネットワークを積極的に整備されたい。

② 渋滞対策の推進

渋滞の発生は、輸送時間の短縮等高速道路の機能・効果を大きく損なうことから、ETC2.0のビッグデータの活用等によるピンポイント渋滞対策や主要幹線道路の整備を推進されたい。また、トラック運送事業者など道路利用者の視点で渋滞箇所を特定し、令和2年度において全国47箇所で渋滞対策が実施される予定であるが、引き続き渋滞対策を推進されたい。

③ 安全対策の推進

高速道路の暫定2車線区間については、令和2年3月に新たに着手する4車線化候補箇所として15箇所（約110km）が示されたが、暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の2倍となっていることから、安全性を確保するため、さらなる4車線化を推進されたい。また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策としてのワイヤロープの設置をより積極的に推進されたい。

④ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進

ドライバー不足に対応し、物流効率化と生産性向上に資するため、ダブル連結トラックの本格展開や隊列走行・自動運転の推進を円滑に進めていくにあたり、新東名高速道路や新名神高速道路の6車線化を推進するなど、実施環境の整備を図られたい。

⑤下関北九州道路の早期実現

関門地域は本州と九州の結節点として交通の要衝であり、現在本州と九州を結ぶ道路として関門トンネル（昭和33年開通）と関門橋（昭和48年開通）があるが、いずれも老朽化が進み、補修工事等による渋滞や通行止めが度々発生している。また、関門橋においては、車両総重量44t超、車両長21m超の特殊車両通行許可が得られない状況になっている。

このような状況を改善し関門地域における円滑な物流を確保するとともに、大規模災害時における代替機能を確保するため、下関北九州道路を早期に実現されたい。

(2) 休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充

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時間以内、その後30分以上の休憩等が必要）、運転時間（2日平均で1日当たり9時間以内）、休息期間（継続8時間以上）等が義務付けられている。これらを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩・休息する必要があるが、休憩・休息スペースが不足していることから、その確保が重要な課題となっている。特に、長距離輸送の多い高速道路の都市圏周辺のSA・PAの駐車場は、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・休息することができない状況にある。

法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」が何時でも利用でき、SA・PAや道の駅が休憩のみならず休息需要にも十分応えられるよう、用地拡張や高層

化も含めた実施可能な全ての手段を尽くして、早急に駐車スペースを整備・拡充されたい。また、高速道路外の駐車スペースを整備し、活用を可能とされたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

新型コロナウイルス禍においてドライバーの感染を防止するためには、いわゆる「3密（密閉、密集、密接）」を避けることが重要である。ドライバーが食事やトイレ等でSA・PAや道の駅を利用した場合の感染防止のため、SA・PA、道の駅そのものが3密にならないよう、施設を改善されたい。

また、民間のシャワー施設が閉鎖された場合でも、長時間待たずにシャワー施設が利用できるよう、SA・PA、道の駅のシャワー施設の設置箇所を拡大し、増設されたい。

③高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度及び中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進

生産性向上及び労働環境の改善に資するため、高速道路と物流施設等を直結する民間施設直結スマートIC制度の推進を図られたい。また、平成30年9月に、中継物流拠点「コネクタエリア浜松」が開業したが、このような中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進を図られたい。

④ETC2.0によるサービスの充実

ETC2.0搭載車を対象に、現在、全国23箇所の道の駅で実施されている高速道路からの一時退出を可能とする措置について、対象の道の駅の拡充を図るとともに、道の駅以外の物流施設等にも本措置が活用できるよう検討されたい。

(3) その他諸施策の推進

①冬期における道路交通の確保、及び自然災害時の道路事情を勘案した料金の設定

トラック運送業界としては、チェーン等の装備を徹底し冬道を走行する際の備えを万全にすることとしているが、冬期における道路交通が安全に確保されるよう、除雪体制の強化、降雪や通行状況等の情報提供の工夫、通行止め時の車両待機スペースの確保等を図られたい。

また、大雪や土砂災害等の自然災害の影響により速度規制が行われるなど通行に支障をきたすことがあるが、このように輸送時間の短縮、定時性の確保など高速道路利用の効果が十分に得られない場合には、これらの事情を勘案した料金制度とされたい。

②道路関係情報のデジタル化の促進

現在、特殊車両通行許可件数の約7割が人手審査を要し、許可申請後に許可証が発行されるまでに時間を要している。人手審査を無くすとともに、新たな特殊車両通行制度が出発地から目的地まで一貫して利用できるよう、道路関連データのデジタル化を促進されたい。

3. 働き方改革関係要望

1. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充

働き方改革が実現し、さらに長時間労働の是正が促進されるよう、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成等が図られる以下のような諸対策に係る補助・助成の拡充を図られたい。

- ・積込先及び配送先におけるトラック予約受付システムの導入
- ・農産品輸送など手荷役が伴う輸送のパレット化の推進
- ・オープン型宅配ボックスの導入
- ・ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入
- ・女性が働きやすい環境整備に係る支援
- ・大型免許取得等職業訓練に係る支援
- ・人材確保及び時間外労働等改善に向けた支援
- ・生産性向上に向けたIT機器導入に係る支援

等

4. 環境・交通安全関係要望

1. 環境対策及び省エネ対策のための補助

(1) 石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続

トラック運送事業者が省エネルギー・低炭素化の推進を図るため、石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」を活用した環境対応車、大型天然ガストラック、電動化対応トラック、車両動態管理システムの補助を内容とする事業を継続されたい。なお、補助事業の実施にあたっては、中小事業者が大半を占めるトラック運送事業者が広く活用できるように負担を軽減した、極力活用しやすい制度とされたい。

(2) 天然ガストラック等の普及に係る補助の継続

トラックなど中・重量車における石油代替燃料である天然ガスを燃料とするトラックと、環境にやさしいハイブリッドトラックの普及を図るための補助金について継続されたい。

2. 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2020」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）関連機器の積極的な普及・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。

また、車両周辺及び後方の間接視界の改善に資する安全運転支援装置の導入に対する補助を実施されたい。

(2) デジタル式運行記録計、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

デジタル式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。

参 考 资 料

<参考資料1>

新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の概要

措置	内容
国税・地方税（法人税、消費税、自動車関係諸税等）の納付猶予	令和2年2月以降、売上が前年同月比概ね20%以上減少した全ての事業者に対し、無担保かつ延滞税無しで1年間納税を猶予（法人税や消費税、固定資産税など、基本的に全ての税が対象）
中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置	中小企業・小規模事業者等に対し、これらの保有する事業用家屋及び設備等の2021年度の固定資産税・都市計画税を、事業収入の減少幅に応じて、全額免除又は1/2軽減
資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度	<ul style="list-style-type: none"> ・中堅企業、中小企業・小規模事業者に対し、前年度黒字で今年度赤字の場合、前年度納付した法人税の一部を還付 ・新型コロナウイルス感染症の影響により損失が発生した事業者に対し、災害損失欠損金の繰戻しによる法人税額を還付

< 参考資料 2 >

自動車関係諸税と高速道路料金の負担額

(単位：億円)

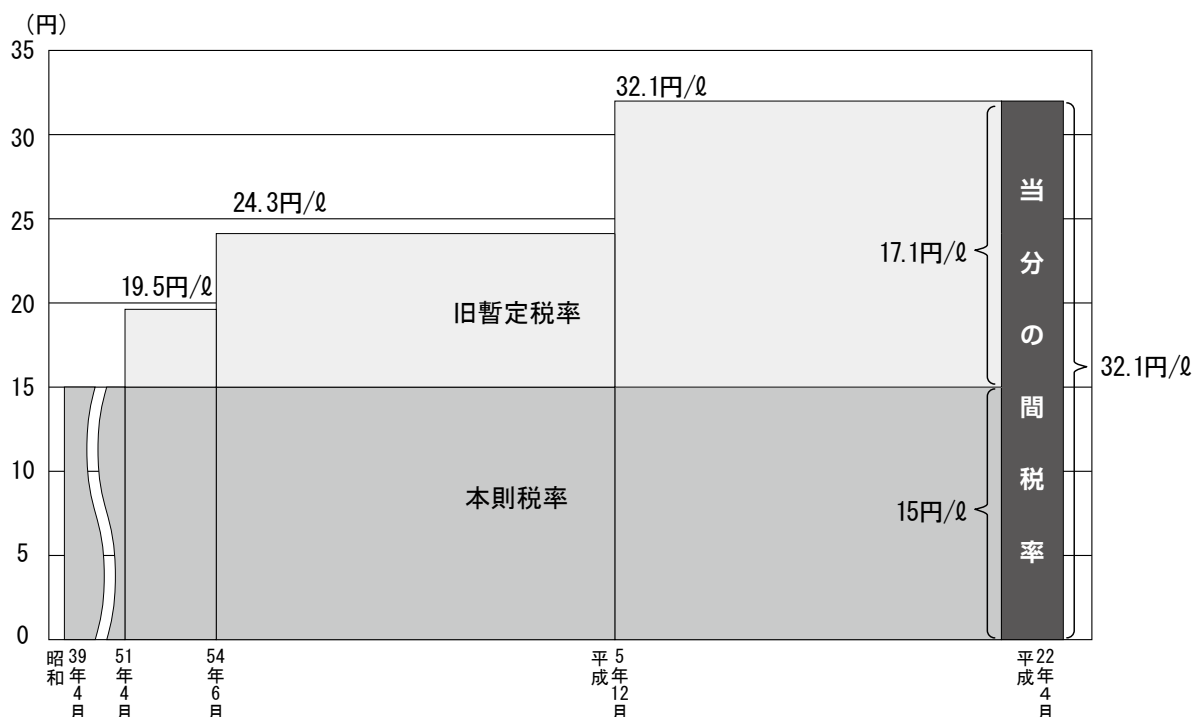
		科 目		納税額	トラック業界納税額	
自動車関係諸税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	地方税	1,332	146	
	保有段階	自動車重量税	国 税	6,799	557	
		自動車税 (種別割)	地方税	15,294	534	
		軽自動車税 (種別割)	地方税	2,755	-	
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,641	5,804 本則税率(15円)分 2,712 旧暫定税率(17.1円)分 3,092	
					揮発油税	国 税
		地方揮発油税	国 税	2,358	2	
		石油ガス税	国 税	120	-	
			自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)		60,339	7,067

※上記に加えて、取得段階で消費税(車体課税分)、走行段階で消費税(燃料課税分)を負担している。

高速道路料金支払額 (※道路会社6社)	7,713
税負担 + 高速道路料金負担額 合計 (※消費税を除く)	14,780

- 注) ①納税額は「令和2年度租税及び印紙収入予算額」および「令和2年度地方税及び地方譲与税収入見込額」による。
 ②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。
 ③道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、首都高、阪高、本四。

軽油引取税の税率の推移



< 参考資料 3 >

現行の営自格差

- ① 自動車重量税
車両総重量により下記税額が課税

	営業用トラック	自家用トラック
エコカー減税対象車 (※)	1トンまたは端数につき 2,500円	1トンまたは端数につき 2,500円
車齢13年未満	1トンまたは端数につき 2,600円	1トンまで 3,300円 2トンまで 6,600円 2.5トンまで 9,900円 3トンまで 12,300円 以降1トンまたは端数につき 4,100円
車齢13年超	1トンまたは端数につき 2,700円	1トンまで 4,100円 2トンまで 8,200円 2.5トンまで 12,300円 3トンまで 17,100円 以降1トンまたは端数につき 5,700円
車齢18年超	1トンまたは端数につき 2,800円	1トンまで 4,400円 2トンまで 8,800円 2.5トンまで 13,200円 3トンまで 18,900円 以降1トンまたは端数につき 6,300円

※エコカー減税対象車は燃費基準等に応じて本則税率から減免される。

- ② 自動車税環境性能割 (車両総重量3.5t超)

	平成27年度燃費基準				電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	
営業用トラック	2%	1%	0.5%		非課税
自家用トラック	3%	2%	1%		非課税

※上記はいずれも平成28年排ガス規制適合または平成21年排ガス規制NOx・PM10%低減車の税率

- ③ 自動車税種別割 (最大積載量14t超～15t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 4 >

中小企業投資促進税制の概要

中小企業投資促進税制の概要 ◇令和3年3月末まで

	内容
業 種	ほぼ全業種（トラック運送業含む） ※物品業、不動産業、娯楽業、風俗業等除く
対象資産	一定の「トラック（車両総重量 3.5t 以上）」、「機械装置」、「工具」、「ソフトウェア」（器具備品は対象外）
税制措置	特別償却 30%または税額控除 7% (資本金 3,000 万円超の法人は税額控除の適用なし)

<参考資料5>

各特例措置の概要

(1) 自動車重量税におけるエコカー減税の概要

◇令和3年4月末まで

<車両総重量3.5t超のトラック・バスの場合>

対象・要件等		特例措置の内容			
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（H21年排出ガス規制 NOx10% 以上低減又は平成30年排出ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車 		免税			
		平成27年度燃費基準			
		達成	+5%	+10%	+15%~
ディーゼル車 (ハイブリッド車含む)	平成21年排出ガス規制 NOx・PM+10%低減 又は 平成28年排出ガス規制適合	対象外	50% 軽減	75% 軽減	免税

(2) 自動車税環境性能割特例措置の概要

◇令和3年3月末まで

<車両総重量3.5t超のトラック・バスの場合>

対象・要件等		特例措置の内容				
<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（H21年排出ガス規制 NOx10% 以上低減） ・プラグインハイブリッド自動車 		非課税				
		平成27年度燃費基準				
		未達成	達成	+5%	+10%	+15%~
ディーゼル車 (ハイブリッド車含む)	平成21年排出ガス規制 NOx・PM+10%低減 又は 平成28年排出ガス規制適合	2%	1%	0.5%	非課税	非課税
	平成21年排出ガス規制適合	2%		1%	0.5%	非課税

(3) A S V特例措置の概要

	車両総重量	自動車税環境性能割 (令和3年3月末まで)	自動車重量税 (令和3年4月末まで)
全装置装着	3.5t超 20t以下のトラック	取得価額から 350万円控除	50%減税
1装置装着 (※2)	20t超 22t以下のトラック	取得価額から 175万円控除	25%減税

※1 対象装置は、①衝突被害軽減ブレーキ、②車両安定性制御装置、③車線逸脱警報装置。

※2 20t超22t以下のトラックの1装置装着の特例措置は、令和2年10月末まで。

(4) 自動車税におけるグリーン化特例の概要

◇令和3年3月末まで

<軽課>

車両総重量 3.5 t 超の トラック・バス	減免内容
<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H21年排出ガス規制 NOx 10%以上低減) プラグインハイブリッド自動車 	概ね 75% 軽減

<重課>

トラック(被けん引車を除く) 及びバス(一般乗合バスを除く)	内容
<ul style="list-style-type: none"> 車齢 11 年超のディーゼル車 車齢 13 年超のガソリン車、 L P G 車 	概ね 10% 重課

(5) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の概要

◇令和3年3月末まで

区分		所得	税率
普通法人	中小法人 ※1	年 800 万円以下の部分	15%
		年 800 万円超の部分	23.2%
	中小法人(※1)以外の法人	全額	23.2%
公益法人等		年 800 万円以下の部分	15%
協同組合等		年 800 万円以下の部分	15%

※1 中小法人とは普通法人のうち、各事業年度終了時において、資本金又は出資金の額が1億円以下の法人又は資本若しくは出資を有しない法人のことをいいます。

(6) 所得拡大促進税制の概要

◇令和3年3月末まで

	要件		税額控除
	賃上げ	その他	
大法人	継続雇用者について前年度より3%以上	① 国内設備投資額が減価償却費の総額の95%以上であること	給与等支給増加額の15%
		② ①に加えて教育訓練費が過去2期の年平均額より20%増加していること	給与等支給増加額の20%
中小企業者	継続雇用者について前年度より1.5%以上	なし	給与等支給増加額の15%
	継続雇用者について前年度より2.5%以上	次のいずれかを満たすこと。 A 教育訓練費が前年度より10%以上増加していること B 中小企業等経営強化法に定める経営力向上計画を作成し、事業所管大臣の認定を受け、経営力向上がなされていること	給与等支給増加額の25%

(7) 中小企業経営強化税制の概要

	内容
業種	中小企業投資促進税制及び商業・サービス業・農林水産業活性化税制の対象業種すべて（トラック運送業含む）※娯楽業、風俗業等除く
対象資産	認定を受けた中小企業経営強化法に規定する経営力向上計画に記載された一定の「機械装置」、「建物附属設備」、「工具」、「器具備品」、「ソフトウェア」
税制措置	即時償却または税額控除10%（資本金3,000万円超1億円以下の法人は7%）

(8) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の概要

	内容
業種	商業・サービス業等（トラック運送業含む）※製造業、建設業、医療業、娯楽業、風俗業等除く
対象資産	一定の「器具備品」、「建物附属設備」（投資計画について認定経営革新等支援機関等の一定の確認が必要）
税制措置	特別償却30% または税額控除7%（資本金3,000万円超の法人は税額控除の適用なし）

<参考資料6>

新型コロナウイルス感染症に係る中小企業者向け支援策（給付金関連）

	主な給付要件	給付内容
持続化給付金 （事業継続支援）	①新型コロナウイルス感染症の影響により、ひと月の売上が前年同月比で50%以上減少 ②法人の場合、資本金10億円未満、従業員2千人以下等	個人 100万円 法人 200万円
家賃支援給付金 （地代・家賃負担軽減）	テナント事業者（中小企業等）で令和2年5～12月において、 ①いずれか1カ月の売上高は前年同月比50%以上減少または、 ②連続する3カ月の売上高が前年同期比30%以上減少	個人 最大300万円 法人 最大600万円
雇用調整助成金 （雇用維持のため休業手当等の一部助成）	①新型コロナウイルス感染症の影響により経営環境が悪化し、事業活動が縮小している ②最近1か月間の売上高または生産量などが前年同月比5%以上減少している ③労使間の協定に基づき休業などを実施し、休業手当を支払っている	一人一日あたり 上限15,000円 ※助成率 （解雇なしの場合） 中小企業 10/10 大企業 3/4 （それ以外） 中小企業 4/5 大企業 2/3
働き方改革推進支援助成金（職場意識の改善）	労働者災害補償保険の適用事業主で、特別休暇の規定の整備等（就業規則改訂、労務管理機器の導入、外部専門家コンサルティング）を行う中小企業の事業主	上限50万円 ※助成率 3/4
新型コロナウイルス感染症対応休業支援金（休業手当の出ない労働者を支援）	令和2年4月1日から9月30日までの間に事業主の指示を受けて休業（休業手当の支払なし）した中小企業の労働者	一人一日あたり 上限11,000円 ※休業前賃金額80% ※月額上限33万円
地方創生臨時交付金（地方独自の取組支援）	地方自治体が独自に行う感染防止、雇用維持、事業継続、経済活動の回復、新しい生活様式導入等の支援を国が後押し（事業者やドライバーへの支援等）	総額3兆円 ※国から自治体への交付

<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%)			

※自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和2年度（令和3年3月）末までの割引率である。それ以外については、（ ）内の割引率となる。

<参考資料 8 >

働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の概要

	所管省庁	事業名	補助率・補助額
トラック予約受付システム	経済産業省 国土交通省	トラック輸送における省エネルギー化推進事業	導入費用の 1/2
ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ導入支援	環境省 国土交通省	社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業	①ダブル連結トラック 補助対象経費と一般的なトラック2台分との差額の1/2 ②スワップボディコンテナ 補助対象経費と一般的なトラックとの差額の1/3以内
女性が働きやすい職場環境整備への支援	厚生労働省	両立支援等助成金（育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース）	47.5万円（生産性要件を満たした場合は60万円）
大型免許取得等に係る職業訓練に係る支援	厚生労働省	人材開発支援助成金（訓練関係）	①貸金助成 1時間あたり380円 ②訓練経費助成 実費相当額の30%
人材確保及び時間外労働等改善に向けた支援	厚生労働省	働き方改革推進支援助成金	成果目標の達成状況に応じて以下のいずれか低い額 I 成果目標①～④の上限額（25～100万）及び加算額（5～80万）の合計額 II 対象経費の合計額×補助率3/4
生産性向上に向けたIT機器導入に係る支援	経済産業省	サービス等生産性向上IT導入支援事業	導入費用の1/2（補助額30万～450万まで）

<参考資料9>

環境及び交通安全に係る補助・助成の概要

事業名	所管官庁	事業名	補助率
石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助	環境省 経済産業省 国土交通省	①低炭素ディーゼルトラック等普及加速化事業 ②電動化対応トラック等導入加速事業 ③トラック輸送における省エネルギー化推進事業	①導入費用の1/2又は1/3 ②標準的燃費水準車両との差額の2/3 ③導入費用の1/2又は1/3
天然ガストラック等の普及に係る補助	国土交通省	自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）	通常車両価格との差額の1/3
ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助	国土交通省	自動車事故対策費補助金（事故防止対策支援推進事業）	ASV 装置購入に係る費用の1/2
デジタル式運行記録計、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	国土交通省	自動車事故対策費補助金（事故防止対策支援推進事業）	機器導入費用の1/3