

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、積極的に事故防止対策や環境性能の高いトラックの導入などに取り組んでおり、また、東日本大震災など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、適正運賃の収受が困難な状況もあり、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、平成30年3月に長時間労働の抑制に向け、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成等に係る諸対策を積極的に講じることとしております。また、政府では同年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定され、関係省庁において諸施策が強力に推進されることとなっており、大いに期待をしているところであります。トラック運送業界としても引き続き、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、取引環境の改善と長時間労働の抑制及び生産性の向上に向けた取り組みを積極的に行い、国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たしていきたいと考えております。

今後も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31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31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の旧暫定税率廃止
 - (2) 自動車税の引下げ
 - (3) 自動車税における営自格差見直し反対
 - (4) 自動車重量税の道路特定財源化

2. 中小企業投資促進税制の延長

3. 特例措置の延長
 - (1) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長
 - (2) 自動車取得税のASV（先進安全自動車）特例措置の延長
 - (3) 自動車税のグリーン化特例の延長
 - (4) 中小企業経営強化税制の延長
 - (5) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長
 - (6) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長
 - (7) 中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長
 - (8) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長

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%の継続・恒久化
 - (2) 多様な料金・割引制度の設定
 - (3) 本四高速における割引制度の拡充
2. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充
3. 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」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消
 - (2) 安全対策の推進
 - (3) 渋滞対策の推進
 - (4) ETC 2.0によるサービスの充実
 - (5) 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
 - (6) 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SA・PAの活用等による中継輸送の推進
 - (7) 冬期における道路交通の確保
4. 高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充
5. 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) 天然ガストラックの普及に係る補助
6. 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
7. フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
8. 下関北九州道路の早期実現

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の旧暫定税率廃止

○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おり、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。

○また、最近の中東情勢の緊迫化、産油国の協調減産などによる原油価格高騰に伴い軽油価格が上昇傾向にあることから、燃料価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置（トリガー条項）の凍結を解除されたい。

(2) 自動車税の引下げ

○平成29年度税制改正大綱において、「消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」とされたことから、自動車税について引き下げられたい。

○また、自動車取得税廃止時に導入される自動車税における環境性能割については、ASV（先進安全自動車）特例措置を維持されるなど、営業用トラックの負担増とならないようにされたい。

(3) 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。

(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29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、応益課税の原則、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。

2. 中小企業投資促進税制の延長

○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「中小企業投資促進税制」については、平成31年3月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、中小事業者が大多数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大いに貢献し、果たしている役割は極めて大きいことから、「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。

3. 特例措置の延長

(1) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長

エコカー減税は、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重量税及び自動車取得税が減免される措置であるが、自動車重量税は平成31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。また、自動車取得税は平成31年3月末で適用期限を迎えることから、消費税増税に合わせて自動車取得税が廃止されるまでの間延長されたい。

(2) 自動車取得税のASV（先進安全自動車）特例措置の延長

ASV（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ASV装置を備えるトラックについて自動車重量税及び自動車取得税が軽減される措置であるが、自動車取得税は平成31年3月末で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、消費税増税に合わせて自動車取得税が廃止されるまでの間延長されたい。

(3) 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、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31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。

(4) 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、平成31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) 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、平成31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。

(6) 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、平成31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。

(7) 中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長

中小企業や協同組合等においては、貸倒引当金の繰入について、実績繰入率と法定繰入率との選択が認められており、繰入限度額については、協同組合等において通常繰入限度額の110%相当額とする特例措置が設けられているが、平成31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経営基盤の安定化のため、延長されたい。

(8) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長

天然ガストラック等低公害車の燃料等供給設備について、取得評価額が一定額以上で政府の補助を受けて取得したものについては、固定資産税の課税標準が最初の3年間3分の2に軽減されているが、平成31年3月末で適用期限を迎えることから、天然ガストラック等の普及拡大を推進するため、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、固定資産税の軽減措置の適用を促進されたい。

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等生産性の向上やドライバーの拘束時間短縮等労務負担の軽減、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ため、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おり、働き方改革を実現する観点からも高速道路の利用は不可欠であることから、以下の措置を講じられたい。

なお、財源確保の考え方としては、①国費の投入、②日本高速道路保有・債務返済機構及びNEXCOによる費用負担、③借入金利との金利差の活用、④償還期間の延長、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%の継続・恒久化

大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象として平成31年3月末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、この最大割引率を継続・恒久化されたい。

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) 多様な料金・割引制度の設定

①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。

②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、現在0時～4時の適用時間帯を拡大されたい。

③営業車用料金体系等の創設

営業車の輸送効率の改善及び交通安全・環境面の維持、増進のため、一般車とは異なる上限定額制や終日基本料金の引下げなど、営業車用の料金体系や割引制度を創設されたい。

④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、ETC2.0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。

⑤道路事情を勘案した料金の設定

日本の高速道路の約3割を占める暫定二車線区間では、冬期において、大雪等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している。特に、北海道の高速道路では、冬期に約3千回もの速度規制が行われている。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。

(3) 本四高速における割引制度の拡充

高速道路株式会社法の附則において、本四高速と西日本高速との合併に必要な措置を講ずるものとするなどされていることなどを踏まえ、本四高速において、NEXCOと同様の割引制度を講じられたい。

- ①大口・多頻度割引の最大割引率を50%に拡大。
- ②深夜割引の導入。
- ③NEXCOの走行距離と合算した長距離逓減制の割引を導入。
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

2. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充

○政府は「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定するなど、長時間労働の是正や生産性の向上に向けた環境整備を強力に推進しており、当協会においても「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、自動車運転業務の時間外労働に係る上限規制（年960時間以内）の適用に向けて、諸対策を講じることとしている。

○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。

- ・トラック予約受付システム
- ・農林水産物・食品の物流のパレット化
- ・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
- ・大型免許取得等に係る職業訓練
- ・職場定着支援及び時間外労働等改善 等

3. 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」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備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」について、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、機能強化及び重点支援を推進されたい。

○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、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) 安全対策の推進

高速道路の暫定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。

(3) 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との連携を図り、一般道も含めて道路利用者の視点で渋滞箇所を特定するなど、さらに渋滞対策を推進されたい。

(4) ETC2.0によるサービスの充実

○ETC2.0搭載車を対象に、現在全国20ヵ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、より多くの箇所数で、長時間の退出を可能とされたい。また、将来的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。

○ETC2.0車載器を搭載して行われている車両運行管理支援サービスの実証実験結果等に基づき、運行管理支援のさらなる充実を図られたい。

(5) 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平成32年(2020年)に新東名高速道路での実現を目指す隊列走行・自動運転の推進を円滑に進めていくにあたり、新東名高速道路の6車線化を行うなど、実施環境の整備を図られたい。

(6) 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 S A ・ P A の活用等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 I C 制度の推進及び S A ・ P A の活用や新たな中継拠点の設置による中継輸送の推進を図られたい。

(7) 冬期における道路交通の確保

平成 30 年 5 月に、国土交通省の冬期道路交通確保対策検討委員会において「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」がまとめられた。トラック運送業界としても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。

4. 高速道路の S A ・ P A、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・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高速道路及び一般道において休憩する必要があるが、休憩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、高速道路の S A ・ P A 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することができない状況にある。

○については、法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、S A ・ P A や道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充を、料金所跡地や廃道箇所を活用も含め、早急に実施されたい。

5. 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

○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、平成28年度に2円80銭となったことに伴い、環境対応車、大型天然ガストラック等の導入補助として約80億円が措置され、平成29年度及び30年度も同額となった。

○今後も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、環境対応車、大型天然ガストラック、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、中小企業が大部分を占めるトラック運送事業者が広く活用できるよう負担を軽減した、極力活用しやすい制度とされたい。

(2) 天然ガストラックの普及に係る補助

①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。

②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、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年度に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の解消を図り、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。

6. 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増額されたい。

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。

7. 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、フェリー料金及び燃料油価格変動調整金については、荷主に対して十分に転嫁できず、トラック運送事業者の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を受けていることから、高速道路料金の引下げに相当する補助・助成制度を創設されたい。

8. 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41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。

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	1,665	150	
		消費税 (車体課税分)	国税	14,130	605	
	保有段階	自動車重量税	国税	6,661	541	
		自動車税	地方税	15,258	529	
		軽自動車税	地方税	2,604		
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,492	5,695 本則税率(15円)分 2,661 旧暫定税率(17.1円)分 3,034	
		揮発油税	国税	23,300	24	
		地方揮発油税	国税	2,493	2	
		石油ガス税	国税	160		
		消費税 (燃料課税分)	国税	7,758	410	
	自動車関係諸税合計				83,521	7,956
	高速道路料金支払額 (※道路会社6社)					7,236
税負担+高速道路料金負担額 合計					15,192	

- 注) ①納税額は平成30年度予算(案)および平成30年度地方財政計画(案)による。
 ②自動車関係諸税の消費税は(一社)日本自動車工業会推定。
 ③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。
 ④道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、首都高、阪高、本四。

<参考資料2>

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
新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

※新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 4 >

中小企業投資促進税制の概要

中小企業者で青色申告法人が、以下に掲げる新品の車両・設備機器等を取得した場合、法人税において30%の特別償却または7%の税額控除が受けられる。

【対象資産】

○車両総重量3.5トン以上の普通貨物自動車

(被牽引車についても、道路運送車両法上の区分、すなわち車検証上の「自動車の種別」欄が「普通」であれば対象となる)

- 1台の取得価額が160万円以上の機械装置
- 取得価額合計70万円以上のソフトウェア
- 1台の取得価額が30万円以上かつ取得価額合計120万円以上の測定工具・検査工具

【措置内容】

	特別償却	税額控除
資本金3千万円以下の法人	30%	7%
資本金3千万円超1億円以下の法人	30%	適用なし

<参考資料5>

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平成30年度（平成31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6>

「未来投資戦略2018」（成長戦略）及び「経済財政運営と改革の基本方針2018」（骨太の方針）（抄）（平成30年6月15日閣議決定）

「未来投資戦略2018」（成長戦略）（抄）

第2 具体的施策

I. 「Society5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[1] 「生活」「産業」が変わる

1. 次世代モビリティ・システムの構築

(3) 新たに講ずべき具体的施策

i) 実証プロジェクトの円滑・迅速な推進

・高速道路でのトラックの隊列走行については、早ければ平成34年の商業化を目指し、本年度中に後続車無人システムの公道実証を開始する。また、実証実験の成果やダブル連結トラックの実験の状況を踏まえ、来年10月までに、運用ルールや他の走行車両への影響軽減の観点も含めてインフラ面等の事業環境の検討を行う。

[3] 「行政」「インフラ」が変わる

2. 次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化

(3) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 交通・物流に関する地域の社会課題の解決と都市の競争力の向上

- ・ 宅配便の再配達を削減し、運送業の生産性向上と働き方改革実現を図るため、共同住宅への宅配ボックスの設置を推進するとともに、オフィスや病院等においても、宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化について検討し、本年中に結論を得る。
- ・ 道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和等を図るため、首都圏三環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進するとともに、E T C 2. 0で収集したプローブデータの活用を官民連携で推進する。トラック等の運行管理支援サービスを本年夏頃から、高速バスロケーションシステムをバスタ新宿で本年中を目途に本格導入する。
- ・ 高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる。
- ・ 国際物流ネットワークの強化に向けて、今後指定を行う重要物流道路において、国際海上コンテナ車等が通行する際の道路管理者の特車通行許可が不要となるよう、本年中に制度の見直しを行う。

[4] 「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる

3. 中小企業・小規模事業者の生産性革命の更なる強化

(3) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 各業種における生産性向上の具体的な取組の促進（縦の軸）

- ・ 以下の業種別施策を含めた業種の特性に応じた生産性向上の取組と、上記 i) の各種施策との相乗効果が発揮されるよう、中小企業政策としての横串を刺しながら、関係省庁・業界団体等の連携体制を強化し、各業種における生産性向上施策の実効性を高める。
 - － **【運輸】** 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、荷主等におけるトラックの予約受付システムの導入促進等を図る「ホワイト物流」実現 国民運動（仮称）を展開することや、標準貨物自動車運送約款等の改正内容を周知徹底することなど、労働生産性の向上、取引環境の適正化等を強力に推進する。

II. 経済構造革新への基盤づくり

[1] データ駆動型社会の共通インフラの整備

2. AI時代に対応した人材育成と最適活用

2-2. 人材の最適活用に向けた労働市場改革

(3) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 生産性を最大限に発揮できる働き方の実現

①長時間労働の是正、健康確保

- ・時間外労働の上限規制や年次有給休暇についての使用者による時季指定の導入、勤務間インターバル制度の普及促進等により、長時間労働を是正する。また、働き方改革のために人材を確保することが必要な中小企業に対する支援等を行う。

「経済財政運営と改革の基本方針2018」(骨太の方針) (抄)

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

2. 生産性革命の実現と拡大

(3) 「Society5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

①「自動化」：次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

- ・無人自動運転による移動サービスの2020年実現や、高速道路でのトラックの隊列走行についての早ければ2022年の商業化等を目指す。

3. 働き方改革の推進

(1) 長時間労働の是正

(略) 時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、その業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境整備を進める。この際、①自動車運送事業については、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を着実に実施するとともに、改善基準告示の見直しなど必要な施策の検討を進める。(略)