

令和5年9月

自民党大阪府支部連合会

会長 谷川とむ 殿

令和6年度トラック関係施策に関する要望書

一般社団法人 大阪府トラック協会

会長 中川才助

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業界は、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、先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す。

一方で、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、さらに昨今、労働力不足が顕著となり、トラック運送事業は他産業と比べ「長時間労働・低賃金」の状況にあります。また、原油価格高騰や急速な円安進行により、かつてない軽油価格の高止まりが続き、事業存続の危機に直面しています。

そのような中、令和6年4月からドライバーの年960時間の時間外労働上限規制が適用され、輸送能力が不足するという懸念から「物流の2024年問題」として国会審議やマスコミで大きく取り上げられるようになりました。貨物自動車運送事業法では、「物流の2024年問題」に対応できるよう令和6年3月までの時限措置として「荷主対策の深度化」「標準的な運賃」が定められていましたが、新型コロナウイルス感染拡大、燃料価格高騰などの影響により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ばの状況であることから、令和5年6月に「当分の間」の措置とする内容で改正され、労働環境の改善や適正な運賃・料金の収受が期待されるところです。

政府では「物流の2024年問題」解決のため、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して、物流を支えるための環境整備に向け「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定するとともに、同パッケージに関連して、発荷主事業者、着荷主事業者、物流事業者が早急に取り組むべき事項を「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」として取りまとめました。

今後は「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、「標準的な運賃」及び「燃料サーチャージ」の収受、荷主対策の深度化の更なる推進、労働生産性の向上や人材確保等、「物流の2024年問題」解決に向け、国土交通省や関係省庁と連携して取り組んでまいります。安定した輸送力の確保、ひいては国民や荷主のニーズに応えた我が国の経済活動への貢献が可能となるよう、令和6年度トラック関係施策に関し、以下のとおり要望いたします。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6年度トラック関係施策に関する要望事項

●税制改正関連要望事項

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等
 - (1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減
 - (2) 自動車関係諸税における営自格差の拡充
 - (3) 自動車重量税の道路特定財源化

2. 特例措置の延長
 - (1) 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
 - (2) 少額資産即時償却の延長
 - (3) 地方拠点強化税制の延長
 - (4) 中小企業向け賃上げ促進税制の延長

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

●道路関係要望事項

1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進

2. 高速道路料金等の引下げ
 - (1) 料金水準の引下げ（NEXCO3社）
 - (2) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）
 - (3) 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）
 - (4) 首都高速等における割引制度の拡充
 - (5) 本四高速における割引制度の拡充
 - (6) 福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金の実現
 - (7) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
 - (8) その他（定額制料金制度の検討）

3. 物流基盤の整備

(1) 高速道路ネットワークの整備・充実

- ①「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資
- ②暫定2車線区間の4車線化
- ③ミッシングリンクの解消
- ④渋滞対策の推進
- ⑤ダブル連結トラックや自動運転などの推進に資する実施環境整備の推進
- ⑥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中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

4. その他諸施策の推進

- (1) 冬期における道路交通対策
- (2) 自然災害時の高速道路料金
- (3) ETC 2.0によるサービスの充実
- (4) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

●予算・施策関係要望事項

1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援
 - (1) 標準的な運賃・燃料サーチャージの確実な収受に向けた支援
 - (2) 荷主対策の深度化の更なる推進
 - (3) 労働生産性の向上や人材確保等に係る支援
 - ①労働生産性の向上や労働環境改善に向けた支援
 - ②人材確保・人材育成に対する支援
 - ③特定技能制度による外国人材の活用

2. 燃料価格高騰への支援

3. 環境・交通安全対策に係る支援
 - (1) 環境対策及び省エネ対策のための支援
 - ①カーボンニュートラル実現に向けた支援
 - ②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
 - ③電気自動車等の普及に係る補助の継続
 - (2) 交通安全対策のための支援
 - ①A 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
 - (3) 車両の電動化等に伴う車両総重量等の規制緩和

4. 施策要望
 - (1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し
 - (2) 被けん引自動車の自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）保険料の見直し
 - (3) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

税制改正関連要望事項

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等

(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・軽減するとともに、累次増税されてきた軽油引取税の負担が軽減されるよう抜本的な見直しをされたい。

また、自動車関係諸税の見直しにあたっては、令和5年度与党税制改正大綱において「利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める」旨が示されたが、走行距離課税の導入など営業用トラックにおける新たな税負担については、断固反対である。

(2) 自動車関係諸税における営自格差の拡充

営業用トラックは、国民生活と経済のライフラインとして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果たすとともに、自家用と比較して約10倍もの高い輸送効率をあげている。自営転換を促進し、環境負荷低減や、積載率向上など更なる輸送効率化を進めるため、自動車関係諸税の営自格差について、拡充されたい。

(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、令和5年度与党税制改正大綱において、「今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、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。

2. 特例措置の延長

(1) 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

物流総合効率化法認定事業者が計画に基づき一定の要件を満たす特定流通業務施設または附属機械設備を取得した場合に、以下の特例措置を受けられるが、令和6年3月末で適用期限を迎えることから、今後も物流の効率化を促進するため、延長されたい。

- ・営業倉庫用建物等・・・法人税について5年間8%の割増償却
- ・営業倉庫・・・・・・・・固定資産税・都市計画税について5年間2分の1に軽減
- ・附属機械設備・・・・・・・・固定資産税について5年間4分の3に軽減

(2) 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（貸付け（主要な事業として行われるものを除く）の用に供した資産を除く）を取得した場合に、全額損金算入（即時償却）できる措置（損金算入額の上限は年間300万円）であるが、令和6年3月末で適用期限を迎えることから、今後もトラック運送事業者の負担を軽減するため、延長されたい。

(3) 地方拠点強化税制の延長

地方拠点強化税制は、都道府県知事から地方活力向上地域特定業務施設整備計画の認定を受け、地方における本社機能の拡充を行う場合などに、以下の特例措置を受けられるが、令和6年3月末で適用期限を迎えることから、今後もトラック運送事業者の負担を軽減するため、延長されたい。

- ・オフィス減税・・・建物等の取得価額に対し、最大25%の特別償却又は最大7%の税額控除
- ・雇用促進税制・・・特定業務施設における雇用者増加数の1人あたり最大90万円の税額控除

(4) 中小企業向け賃上げ促進税制の延長

中小企業向け賃上げ促進税制は、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40%の税額控除を受けられる措置であるが、令和6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。

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

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。

道路關係要望事項

1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律により、料金徴収期限が最長で令和9年9月30日となるが、料金徴収期限を延長するにあたっては、料金の引下げや休憩・休息施設の充実など、高速道路の利便性向上策をあわせて推進されたい。

2. 高速道路料金等の引下げ

(1) 料金水準の引下げ（NEXCO3社）

国土幹線道路部会の中間答申（令和3年8月）において、土地の価値は経年的に減少しないことから、土地に関する債務は構造物に関する債務と分離して、償還に係る取扱いを検討する必要があるとされている。

平成26年4月より導入された3つの料金水準（※）の期限が令和5年度末とされているが、より一層の利用重視の観点から、土地に関する債務を償還対象から除くことにより、諸外国（※※）より高い料金水準を引き下げられたい。

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。

（※） 普通区間	24.6円/km
大都市近郊区間	29.52円/km
海峡部等特別区間	108.1円/km（普通車の場合）
（※※） フランス（普通車）	12.09円/km
イタリア（普通車）	9.23円/km（平野部）
ドイツ（重量貨物車）	10.27円/km～33.80円/km

（公財）高速道路調査会「欧米の高速道路政策 2022年版」

(2) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）

現在、NEXCO3社の大口・多頻度割引は、月間利用額の30,000円を超える部分に対して50%の割引率が適用されるが、

30,000円以下の部分に対しては40%又は30%の割引率が適用されるため、平均割引率は約40%となっている。このため、一定額以上利用の場合に、30,000円以下の部分も含め、割引額が割引対象額の50%となるよう、割引制度を拡充されたい。

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。

(3) 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）

①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。なお、トラックに対する混雑時の料金割増は、荷主への転嫁が困難なことから回避されたい。

②九州－関西間のトラック輸送において、山陽自動車道の利用の偏りを中国自動車道に分散し、交通流動の最適化を図るため、中国自動車道におけるトラックの料金割引を設けられたい。

また、中国自動車道を利用する長距離トラックドライバーの労働環境改善のため、SA・PAにおけるシャワーブース、コインランドリー、コンビニエンスストアなど施設の充実を図られたい。

(4) 首都高速等における割引制度の拡充

首都高速、阪神高速及び名古屋高速の料金水準や車種区分、車種間比率はNEXCO3社と同水準に整理・統一されたが、割引制度は統一されておらず一貫性に欠けている。NEXCO3社と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい高速道路ネットワークを実現されたい。

①大口・多頻度割引50%枠の設定

②深夜割引30%の導入

③NEXCOの走行距離と合算した長距離逡減割引の導入（伊勢湾岸道路への適用を含む）

④平日朝夕割引の導入

(5) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速道路は、N E X C O 3社の高速道路と一体形成される全国道路ネットワークとして、同一の収支予算（債務返済計画）にて管理運営されている。本四高速道路はN E X C O 3社の高速道路と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、更なる料金体系の簡素化を図りたい。

- ①大口・多頻度割引50%枠の設定
- ②深夜割引の導入
- ③N E X C Oの走行距離と合算した長距離逓減割引の導入
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用
- ⑤平日料金に比べて割高になっている土日祝日の大型車料金の引下げ

(6) 福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金の実現

福岡及び北九州都市高速道路は、九州自動車道や西九州自動車道と直結している。管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系とするため、福岡・北九州圏の高速道路料金を対距離制・5車種区分に一元化されたい。

(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を改善するため、フェリー等の利用は有効である。また、北海道・本州間のトラック輸送はフェリー等を利用せざるを得ない。フェリー等の航路を確保し、運賃が高速道路利用と見合ったものとなるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

(8) その他（定額制料金制度の検討）

現行の距離制料金では、地方と大都市圏との間で荷物を運んだり、人が移動したりするのに高い料金負担が求められる。定額制料金制度は、物流コストの低減や地域間交流の活性化を促進し、地域間格差の是正に寄与するとの意見がある。

ついては、物流コストの低減に資する定額制料金制度の是非について検討していただきたい。

3. 物流基盤の整備

(1) 高速道路ネットワークの整備・充実

① 「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資

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、候補路線380路線、計画区間89区間、事業区間約2,800km、供用中区間約36,000kmの指定がされている。

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、候補路線の計画区間への指定及び計画区間の事業区間への指定を促進されるとともに、事業区間及び供用中区間への集中投資、機能強化を図られたい。

② 暫定2車線区間の4車線化

高速道路供用区間のうち約3割が対面通行の暫定2車線区間となっている。暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の約2倍となっており、高速性能にも劣る。暫定2車線区間の4車線化をスピードアップされたい。

③ ミッシングリンクの解消

都市圏内・都市圏間を問わず、高速道路ネットワークの欠落部が全国に多く取り残されている。これら高速道路のミッシングリンク解消は、災害発生時における防災ネットワークの機能確保、慢性的な渋滞の緩和、物流効率化による経済活動の活性化などにつながることから、欠落部の連絡整備を図られたい。

④ 渋滞対策の推進

高速道路ネットワークがあっても、渋滞の発生で高速道路の機能・効果を大きく損ねている箇所も多い。ETC2.0のビッグデータやトラック運送事業者アンケートの調査結果等の活用等により、道路利用者の視点から渋滞箇所を特定し、6車線化・8車線化拡幅やピンポイント渋滞対策など各箇所適切な手法を用いて渋滞解消を図られたい。

⑤ダブル連結トラックや自動運転などの推進に資する実施環境整備の推進

ドライバー不足に対応し物流効率化や生産性向上に資するダブル連結トラックや自動運転等が円滑に推進されるよう、新東名高速道路や新名神高速道路の全線6車線化など、実施環境の整備を図られたい。

⑥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、重要物流道路（計画区間）に指定された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、その後休憩30分以上）、1日あたり運転時間（2日平均9時間以内）、休息期間（長距離トラックドライバーは継続8時間以上）が義務付けられている。これらの法令を遵守するためには、SA・PA、道の駅で休憩・休息する必要があるが、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、ドライバーが休憩・休息することが困難な状況にある。

「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」を何時でも必要時間利用できるよう、オーバーフローしているSA・PAの駐車容量を拡大されたい。

また、大都市圏周辺のSA・PAでは、立体構造化による駐車容量の拡大について、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手されたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

長距離輸送のトラックドライバーの労働環境改善のためS A・P A、道の駅におけるシャワーブース、コインランドリー、コンビニエンスストアなどの施設の充実を図りたい。

③中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

双方向輸送において、中間地点付近の高速道路に附置された中継物流拠点で、トラクター交換やドライバー交代することで、ドライバーの労働環境改善や法令遵守に大きく寄与することができる。長距離都市間輸送の中間地点において中継物流拠点を整備されたい。

(例) 首都圏⇔東北圏、首都圏⇔近畿圏、近畿圏⇔福岡圏

4. その他諸施策の推進

(1) 冬期における道路交通対策

トラック運送業界は、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。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、通行止め時の車両待機スペースの確保、降雪や通行状況等の迅速な情報提供等を図りたい。

短期間の集中的な大雪時は、人命最優先の観点から大規模な立往生が発生する前に躊躇なく通行止めを実施し、集中除雪により早期に物流等の途絶を回避されたい。また、短期間の集中的な大雪などの異常気象時であっても、荷主が平時と同様の運送を指示する実態が依然としてあるため、荷主に対する警告など行動変容を促すための要請を強化されたい。

(2) 自然災害時の高速道路料金

大雪や土砂災害時の自然災害の影響により速度規制が行われるなど、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) ETC 2.0によるサービスの充実

これまでETC 2.0搭載車に対し、更なる料金割引や道の駅へ一時退出した際の継続扱いが行われ、また、令和4年4月から特殊車両通行確認制度の運用が開始された。

ETC 2.0の機能を活用し、道路利用者のための更なるサービス向上を図られたい。

(4) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

累積違反点数に基づいて高速道路料金の割引停止措置を行う際に、現在は違反時の特殊車両の重量・寸法そのもの（絶対値）を点数換算しているが、許可値からの超過度は反映していない。道路交通法の規制速度違反では、超過度に比例した点数に換算して処分を行っている。特車通行許可違反においても、公平・公正な点数制度とすべく違反の悪質性を考慮に加え、許可値の超過度を反映した、きめ細かい違反点数とされたい。

予算・施策関係要望事項

1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援

(1) 標準的な運賃・燃料サーチャージの確実な収受に向けた支援

「標準的な運賃」については、国土交通省と連携して普及促進を図っており、会員事業者の約8割が届出を行っているが、新型コロナウイルスや原油価格高騰の影響を受け、トラック運送事業者の経営状況は厳しい状況の中、荷主企業から理解をいただけない状況である。今後とも、標準的な運賃及び燃料サーチャージの確実な収受に向けて、荷主団体や荷主企業に対して、更なる働きかけを行っていただくなど、強力なご支援をお願いしたい。

(2) 荷主対策の深度化の更なる推進

荷主や配送先の都合による長時間の荷待ちや、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等の根絶に向けて、違反原因行為の疑いがある荷主企業に対しては積極的に働きかけを行っていただくなど、強力なご支援をお願いしたい。

(3) 労働生産性の向上や人材確保等に向けた支援

物流の2024年問題の解決に向け、トラックドライバーの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労働環境改善、並びに多様な人材の確保・育成等が図られるよう、以下のとおりご支援をお願いしたい。

①労働生産性の向上や労働環境改善に向けた支援

- ・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
- ・ドライバーの運転日報作成支援システムや労働時間管理システム、運行管理、配車管理システム等の導入
- ・車両の効率化設備（テールゲートリフター等）、車載用冷暖房機器やフォークリフト等の導入
- ・原価計算システム等トラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入

- ・生産性向上や物流D X推進に資する点呼支援機器（A Iロボット等）やI T点呼システム等I T機器導入に係る支援
 - ・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
 - ・中小事業者が中継ポイントを共同で利用できる場所の整備やマッチングシステムの構築等に係る支援
 - ・農産品輸送など手荷役が伴う輸送のパレット化の推進
 - ・女性が働きやすい労働環境整備
- 等

②人材確保・人材育成に対する支援

- ・大型、中型、準中型、けん引免許、フォークリフト運転講習等、免許取得及び職業訓練に係る支援
 - ・中小事業者における若年層をはじめとした人材採用に向けた支援
 - ・若年層や他産業からの採用者など人材の定着に向けた研修・教育訓練等に係る支援
 - ・事業場内最低賃金の引上げに係る補助制度の継続
- 等

③特定技能制度による外国人材の活用

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は、近年、ドライバーの有効求人倍率が全産業と比較して約2倍のまま推移するなど、担い手不足が深刻な状況となっており、生産性向上や国内人材の確保に積極的に取り組んでいるが、早急な改善の見通しは非常に厳しい状況にある。このような状況に鑑み、トラック運送業において、外国人材の受入れが可能となる特定技能制度が活用できるよう措置していただきたい。

2. 燃料価格高騰への支援

原油価格は依然高値水準になっており、トラックが主に使用する軽油価格についても高値水準が続き、長期化の様相を呈している。

政府においては、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく価格転嫁対策や適切な燃料油価格激変緩和対策事業など、中小事業者に対する各種支援策を講じていただいているところであるが、以下のとおり、引き続き荷主等への転嫁が難しい中小事業者における燃料価格の負担軽減へのご支援をお願いしたい。

- ・ 中小事業者に対する価格転嫁対策の徹底
- ・ 資金繰り支援の継続
- ・ 燃料油価格激変緩和対策事業の継続
- ・ 地方創生臨時交付金の継続

3. 環境・交通安全対策に係る支援

(1) 環境対策及び省エネ対策のための支援

①カーボンニュートラル実現に向けた支援

温室効果ガス排出を2050年までにゼロにするカーボンニュートラルの実現に向け、電気自動車等次世代自動車について技術開発が進められているが、ディーゼル車と同等の積載量や航続距離の確保、車両価格の低減等が図られるよう、トラック運送事業者への普及に向けた支援をお願いしたい。

②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負担を軽減した、極力活用しやすい制度とされたい。

③電気自動車等の普及に係る補助の継続

商用トラックの電気自動車（E V）や燃料電池自動車（F C V）の導入の加速化を図るため、補助事業の継続・拡充をお願いしたい。またトラックの中・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。

併せて、電気自動車等の普及を図るため、充電設備等インフラの整備を進めていただくとともに、ランニングコストの低廉化が図られる支援策を講じていただきたい。

（2）交通安全対策のための支援

①A 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2025」における事故削減のための全体目標及びトラックの個別目標として定められた追突事故件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労働時間管理及び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) 車両の電動化等に伴う車両総重量等の規制緩和

電動化によるバッテリーの重量や水素タンクの設置スペースなどにより、事業者や荷主にとって積載量のマイナスにならないよう、輸送効率化の観点から車両総重量や車両の長さの規制緩和を検討いただきたい。

4. 施策要望

(1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し

トラック運送事業者においては、自然災害対策や事業継続に向けた営業所や物流施設等の移転・新設、または共同化や事業集約における施設整備等に必要な用地確保が難しくなっている。市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ貨物運送以外の一般貨物自動車運送事業についても国民生活を支える公共性の高い事業であることから、現在認められている特別積合せ貨物運送と同様に開発許可を不要とする等、市街化調整区域に係る法制度の見直しをされたい。

(2) 被けん引自動車の自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）保険料の見直し

被けん引自動車は、原動機を持たず自走することがなく、単独で事故を起こすことがほとんどないことから、自賠責保険保険料を減額するよう見直しをされたい。

(3) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和について、引き続き交通実態等に応じたきめ細かな取組を推進されたい。

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	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	地方税	1,214	148
	保有段階	自動車重量税	国 税	6,644	566
		自動車税 (種別割)	地方税	15,141	543
		軽自動車税 (種別割)	地方税	3,002	-
		軽油引取税	地方税	9,275	5,676 本則税率(15円)分 2,652 旧暫定税率(17.1円)分 3,024
	走行段階	揮発油税	国 税	19,990	24
		地方揮発油税	国 税	2,139	2
		石油ガス税	国 税	100	-
		自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)			57,505

※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。

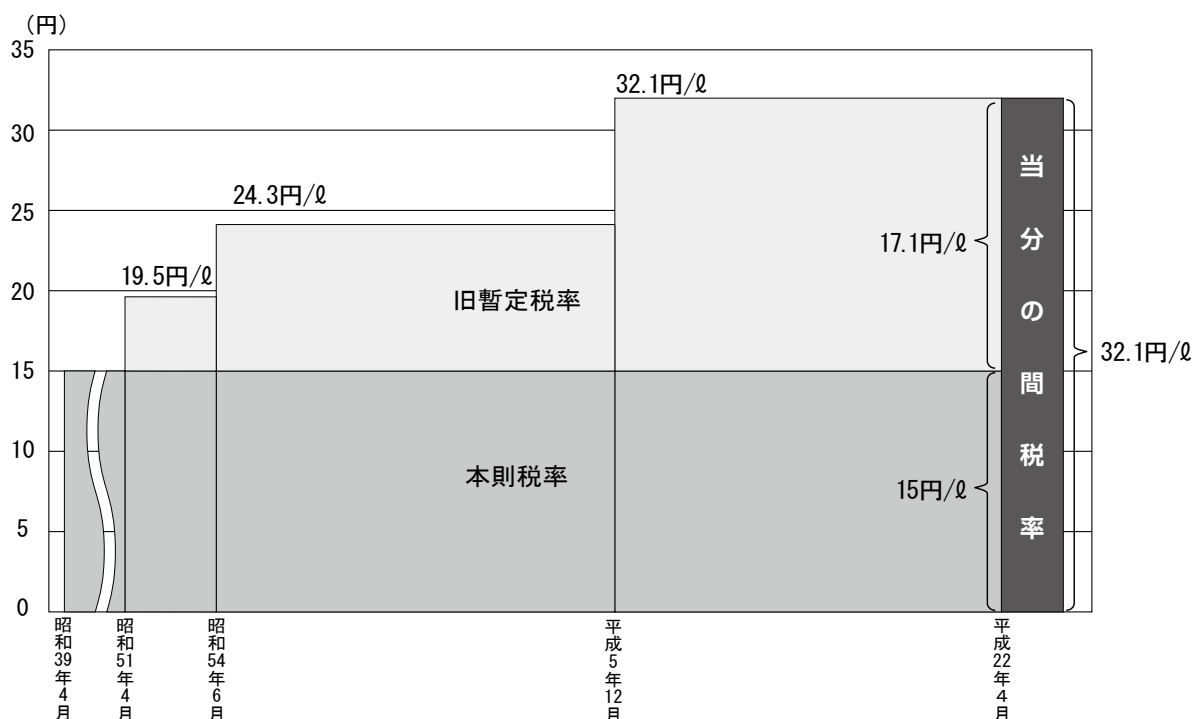
高速道路料金支払額 (※道路会社6社)	7,468
税負担 + 高速道路料金負担額 合計 (※消費税を除く)	14,427

注) ①納税額は「令和5年度租税及び印紙収入予算額」および「令和5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2>

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%	+15%~	
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NO_x・PM+10%低減車の税率

※令和6年1月以降は、燃費基準の引き上げ等の見直しが段階的に行われる。

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 3 >

各特例措置の概要

(1) 物流総合効率化法に基づく特例措置

	内 容
倉庫用建物の割増償却	令和6年3月31日までに物流総合効率化法に定める総合効率化計画を作成し、事業所管大臣の認定を受けた上で、当該計画に基づく総合効率化事業により一定の要件を満たす特定流通業務施設または附属機械設備を取得した場合、営業倉庫用建物等について5年間8%の割増償却が受けられる。
固定資産税（償却資産）の設備投資減税	令和6年3月31日までに物流総合効率化法に定める総合効率化計画を作成し、事業所管大臣の認定を受けた上で、当該計画に基づく総合効率化事業により一定の要件を満たす特定流通業務施設または附属機械設備を取得した場合、営業倉庫及び附属機械設備について固定資産税・都市計画税の軽減措置が受けられる。 <対象資産・設備と措置内容> ◆営業倉庫：固定資産税・都市計画税について5年間2分の1に軽減 ◆附属機械設備：固定資産税について5年間4分の3に軽減

(2) 少額資産即時償却

内 容
令和6年3月31日までに30万円未満の減価償却資産（貸付けの用に供した資産を除く）を取得した場合、全額損金算入（即時償却）が認められる。（損金算入額の上限：年間300万円）

(3) 地方拠点強化税制

内 容	
<p>令和6年3月31日までに都道府県知事から「地方活力向上地域特定業務施設整備計画」の認定を受け、地方における本社機能の拡充を行う場合（拡充型事業）または地方への本社機能の移転を行う場合（移転型事業）に、①オフィス減税、②雇用促進税制等の優遇措置が受けられる。</p>	
①オフィス減税	<p>(拡充型事業) 建物等の取得価額について15%の特別償却または4%の税額控除。</p> <p>(移転型事業) 建物等の取得価額について25%の特別償却または7%の税額控除。</p>
②雇用促進税制	<p>(拡充型事業) 特定業務施設における雇用者増加数（無期雇用かつフルタイム）に応じ、新規雇用者1人あたり30万円、転勤者1人あたり20万円を税額控除。</p> <p>(移転型事業) 特定業務施設における雇用者増加数（無期雇用かつフルタイム）に応じ、新規雇用者1人あたり50万円、転勤者1人あたり40万円を税額控除。</p> <p>加えて、東京23区からの移転者を含む、地方の事業所の増加雇用者1人あたり40万円の税額控除を上乗せ。</p>

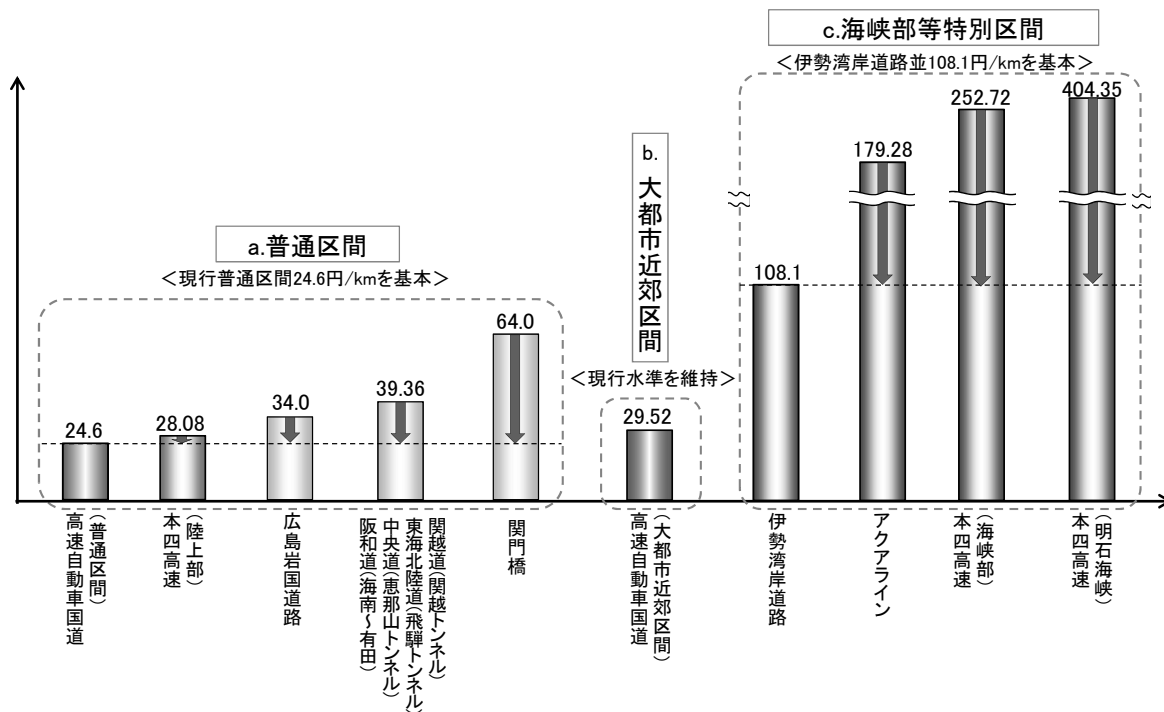
(4) 中小企業向け賃上げ促進税制

内 容	
<p>中小企業者等が、前年度より給与等を増加させた場合に、その増加額の一部を法人税（個人事業主は所得税）から税額控除できる。</p>	
適用要件	税額控除
<p>【通常要件】 雇用者給与等支給額が 前年度と比べて1.5%以上増加</p>	<p>控除対象雇用者給与等支給増加額の15%を 法人税額又は所得税額から控除</p>
<p>【上乗せ要件①】 雇用者給与等支給額が 前年度と比べて2.5%以上増加</p>	<p>税額控除率を15%上乗せ</p>
<p>【上乗せ要件②】 教育訓練費の額が 前年度と比べて10%以上増加</p>	<p>税額控除率を10%上乗せ</p>

< 参考資料 4 >

全国料金の見直し（平成26年～）

○ 平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行

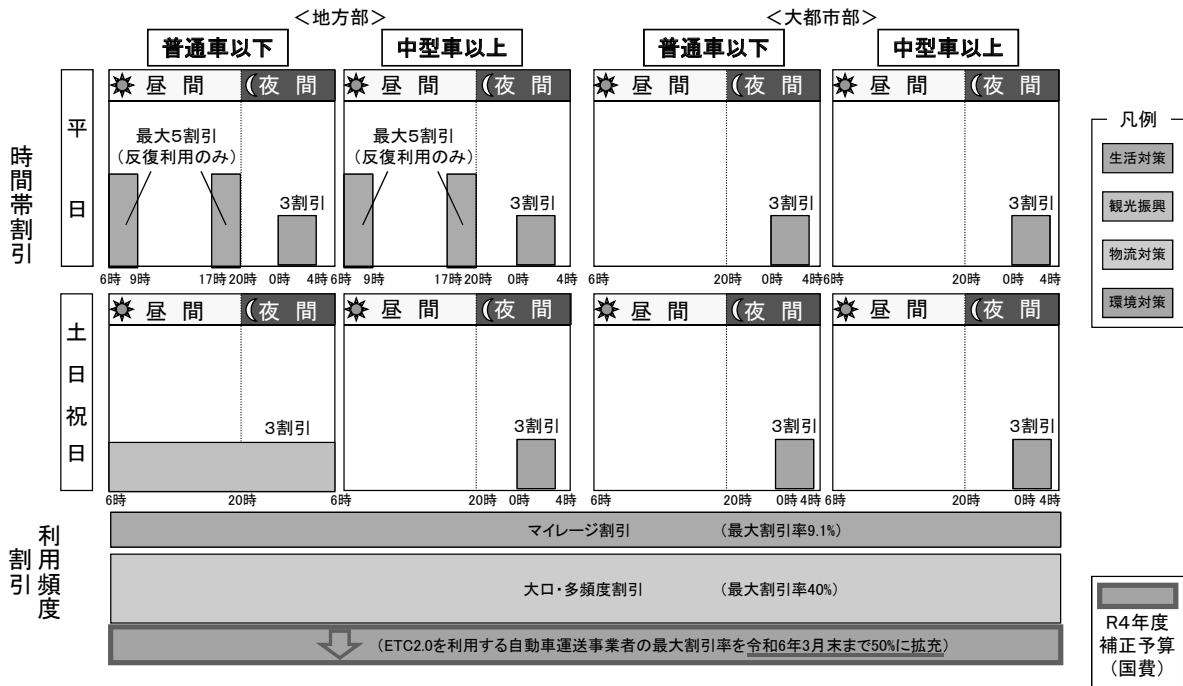


※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間とする 注:料金水準については、普通車の場合

<参考資料5>

高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

○ ETC2.0の普及促進により交通・物流・インフラ分野におけるDXの推進を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対して、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を延長(令和6年3月末まで)。 **【令和4年度補正予算(案)額: 78億円】**



高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

(令和5年4月1日時点)

○高速国道

車両単位割引		+	契約単位割引	
月間利用額 (車両単位)	割引率		月間利用額 (契約者単位)	割引率
5,000円超～10,000円以下の部分	20% (10%)		500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1カ月平均の利用額が3万円を超える場合	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6年3月末までの割引率。それ以外については、()内の割引率。

<参考資料6>

営業用貨物車に対する高速道路の料金割引状況

令和5年4月1日時点

	NEXCO (東・中・西)	本四高速	都市高速			
			首都高速	名古屋高速	阪神高速	福岡北九州高速
料金体系	対距離制	対距離制	対距離制	対距離制	対距離制	均一料金制
車種区分	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	2車種区分 [普・大]
大口割引	10%	-	10%	-	10%	-
	[月間利用額] ①契約者あたり 500万円超 ②1台あたり 30,000円超		[月間利用額] ①契約者あたり 100万円超 ②1台あたり5,000 円超		[月間利用額] ①契約者あたり 100万円超 ②1台あたり5,000 円超	
多頻度割引	最大40%	最大13.8%	最大35%	最大18%	最大25%	最大18%
	[月間利用額] 5,001-10,000円部 分：10% 10,001-30,000円部 分：20% 30,001円～部分： 30% ※ETC2.0装着 の事業用車両は +10%	[月間利用額] 10,001-50,000円部 分：6.9% 50,001円～部分： 13.8%	[月間利用額] 5,001-10,000円部 分：10% 10,001-30,000円部 分：20% 30,001円～部分： 25% ※中央環状線の内 側を通行しない利 用分の10,001円～ 部分は+10%	[月間利用額] 5,001-10,000円部 分：4% 10,001-20,000円部 分：7% 20,001-30,000円部 分：12% 30,001円～部分： 18%	[月間利用額] 5,001-10,000円部 分：10% 10,001-30,000円部 分：15% 30,001円～部分： 20% ※特定範囲内のみ 利用の10,000円超 は+5%	[月間利用額] 5,001-10,000円部 分：3% 10,001-20,000円部 分：6% 20,001-30,000円部 分：12% 30,001円～部分： 18%
時間帯割引	30%	-	20%	10% / 20%	-	約10%
	<深夜割引> 0:00-4:00 入口または出口料 金所の通過時刻で 判定		<深夜割引> 0:00-4:00 入口料金所の通過 時刻で判定	<夜間割引> 22:00-24:00：10% 0:00-6:00：20% 入口料金所の通過 時刻で判定		<夜間早朝割引> 22:00-7:00 大型車1,260円 →1,130円 料金所の通過時刻 で判定
その他 主な割引			<環境ロードプライ ング割引> 横羽線から湾岸線 へ転換する大型・ 特大は10～20% 割引		<環境ロードプライ ング割引> 3号神戸線から5 号湾岸線へ転換す る一部中型・大型・ 特大は原則30%割 引	<土曜割引>約 5% 大型車1,260円 →1,190円 <日祝日割引>約 10% 大型車1,260円 →1,130円
備考	軽自動車等・普通 車には地方部の休 日割引あり	料金設定が平日と 土休日異なる。 (平日と比較して 土休日は料金が割 高となる。)				夜間早朝割引、土 曜割引、日祝日割 引は均一料金のため、いずれかの最 安額を適用

<参考資料7>

労働生産性の向上や労働環境改善に係る補助・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の導入に係る支援	経済産業省 国土交通省	AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業）	導入費用の1/2
女性が働きやすい労働環境整備への支援	厚生労働省	両立支援等助成金（育児休業等支援コース）	[休業取得時・職場復帰時の場合] A 休業取得時 30万円 B 職場復帰時 30万円
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）	[人材育成支援コースの場合] 賃金助成 1時間あたり 760円（※380円） （※中小企業以外の助成額）
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（労働時間短縮・年休促進支援コース）	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①～③の上限額及び加算額の合計額（最大730万円） II 対象経費の合計額×補助率3/4
事業場内最低賃金の引上げに係る支援	厚生労働省	業務改善助成金（通常コース）	1人あたり最大90万円 助成率（最低賃金別） 【870円未満】9/10 【870円以上920円未満】4/5（※9/10） 【920円以上】3/4（※4/5） （※生産性要件を満たした場合）
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	導入費用の上限3/4 （補助額上限最大450万円）

< 参考資料 8 >

環境・交通安全対策に係る補助・助成の概要

	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低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 ②環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 ③トラック輸送の省エネ化推進事業	①標準的燃費水準車両との差額の1/2又は1/3 ②標準的燃費水準車両との差額の1/2又は2/3 ③導入費用の1/2
電気自動車等の普及に係る補助	環境省 経済産業省 国土交通省	商用車の電動化促進事業	標準的燃費水準車両との差額の2/3等
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

<参考資料9>

市街化調整区域における特別積合せ貨物運送にかかる物流施設の開発行為

市街化調整区域は、市街化区域のように土地利用の用途区分が定められておらず、主として農地、山林、緑地などが中心となっていることから、市街化調整区域における開発行為については、都市計画法等関係法令や地方自治体の条例等により厳しい制限が設けられている。

特別積合せ貨物運送の用に供する施設については、下記のとおり都市計画法及び同法施行令の規定により、開発許可なく開発行為が認められている。

○都市計画法（抄）（昭和43年法律第100号） （開発行為の許可）

第29条 都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市又は同法第252条の22第1項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

1～2 （略）

3 駅舎その他の鉄道の施設、図書館、公民館、変電所その他これらに類する公益上必要な建築物のうち開発区域及びその周辺の地域における適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないものとして政令で定める建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

4～11 （略）

○都市計画法施行令（抄）（昭和44年政令第158号）

（適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物）

第21条 法第29条第1項第3号の政令で定める建築物は、次に掲げるものとする。

1～5 （略）

6 道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期的に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。）若しくは貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業（同条第6項に規定する特別積合せ貨物運送をするものに限る。）の用に供する施設である建築物又は自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）第2条第5項に規定する一般自動車ターミナルを構成する建築物

7～31 （略）

<参考資料10>

自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）の基準料率

・ 離島以外の地域（沖縄県を除く。）に適用する基準料率

車 種			12か月 契約
普通貨物自動車及び けん引普通貨物自動車	営業用	最大積載量が 2トンを超えるもの	24,100円
		最大積載量が 2トン以下のもの	17,790円
被けん引普通貨物自動車			5,320円

令和5年6月

公明党大阪府本部

代表 石川博崇 殿

令和6年度トラック関係施策に関する要望書

一般社団法人 大阪府トラック協会

会長 中川才助