

令和4年9月

自由民主党大阪府支部連合会  
会長 宗清 皇一 殿

令和5年度トラック関係施策に関する要望書

公益社団法人	全日本トラック協会
会長	坂本 克己
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、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す。

一方で、中小事業者が99%以上を占めるトラック運送業界は、ウクライナ侵攻の影響を受け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。

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。

そのような中、令和6年4月から適用される年960時間の時間外労働上限規制への対応に向けて、積極的に取り組んでおります。働き方改革を実現させるためには、ドライバーの労働環境改善の原資となるコストに見合った適正な運賃・料金の収受が不可欠です。

また、政府では原油価格高騰の支援策として、石油元売り各社への補助金支給や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、地方創生臨時交付金の拡充による支援など各種対策を講じていただいておりますが、多くのトラック運送事業者が燃料価格高騰分の価格転嫁ができていないのが実状です。

つきましては、改正貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」及び「燃料サーチャージ」の収受に向けて、引き続き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。今後も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5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5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
  
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・拡充
  - (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) 中小企業経営強化税制の延長
  - (7) 中小企業防災・減災投資促進税制の延長
  
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

### ●道路関係要望事項

1. 高速道路料金等の引下げ
  - (1) 3つの料金水準の引下げ（N E X C O 3社）
  - (2) 長距離逡減割引の拡充（N E X C O 3社）
  - (3) 深夜割引の拡充（N E X C O 3社）
  - (4) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（N E X C O 3社）
  - (5) 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（N E X C O 3社、首都

高速、阪神高速)

- (6) 首都高速等における割引制度の拡充
- (7) 本四高速における割引制度の拡充
- (8) 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
- (9) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
- (10) その他（定額制料金制度の検討）

## 2. 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

## 3. その他諸施策の推進

### (1) 冬期における交通対策

- ①冬期における道路交通の確保
- ②大雪時の躊躇ない通行止め

### (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) 道路関係情報のデジタル化の促進

### (5) 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. 燃料価格高騰への支援

### 2. 働き方改革実現に向けた支援

- (1) 標準的な運賃の普及・浸透に向けた支援
- (2) 荷主対策の深度化
- (3) 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. 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

### 4. 新型コロナウイルス感染症に係る支援

### 5. 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

# 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。

### (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、令和3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. 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5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。

## 3. 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5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、環境に影響する燃費性能によって課税率が変動する措置であるが、令和5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。

また、被けん引自動車（トレーラ）については、けん引自動車（トラクタ）に連結していなければ走行できない車両であり、トレーラ単体では燃料を消費しないことから、課税対象から除外されたい。

### (3) ASV（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充

ASV（先進安全自動車）特例措置は、側方衝突警報装置を備える車両総重量8トン超のトラックについて、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5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、これを延長するとともに、対象装置等を拡充されたい。

#### (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5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5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) 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5年3月末で適用期限を迎えることから、中小企業の設備投資を推進するため、延長されたい。

#### (7) 中小企業防災・減災投資促進税制の延長

中小企業防災・減災投資促進税制は、中小企業等経営強化法に定める事業継続力強化計画等を作成し所管大臣の認定を受けた上で一定の防災・減災設備等を取得した場合に、法人税において20%の特別償却が認められる措置であるが、令和5年3月末で適用期限を迎えることから、中小企業の防災・減災対策を促進するため、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・運営を行っているため、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. 高速道路料金等の引下げ

### (1) 3つの料金水準の引下げ（NEXCO3社）

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、料金水準を引き下げられたい。

（※）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）

### (2) 長距離逓減割引の拡充（NEXCO3社）

高速道路と国道の交互乗継ぎを減らし、一貫した高速道路利用の促進を図るため、高速道路の整備延伸に伴う利用距離の長距離化に対応させ、現行割引（100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）に加えて300km超の割引率を創設されたい。

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。

### (3) 深夜割引の拡充（NEXCO3社）

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～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。

なお、国土幹線道路部会の中間答申（令和3年8月4日）において、深夜割引の見直しの方針が示されたが、同方針によれば長距離運行の負担増が懸念される。特に、地方から大都市圏に輸送する農産品等の価格競争力に直接影響を与えることから、具体的な検討にあたっては、長距離運行の負担増とならないよう措置されたい。

(4) 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、車両単位割引の月間利用額30,000円超の部分のみが40%割引（自動車運送事業者のETC2.0搭載車の場合）で、契約単位割引10%と合わせて計50%割引となっている。このため実質割引率の平均は約40%である。

一定額以上利用の場合に、30,000円以下の部分を含め、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。

(5) 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）

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。

(6) 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逓減割引の導入（伊勢湾岸道路への適用を含む）

④平日朝夕割引の導入

## (7) 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

## (8) 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

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。

## (9) 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。

## (10) 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。

## 2. 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88区間、事業区間約2,900km、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、機能強化を推進されたい。

#### 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。また、暫定2車線供用中の全区間において、正面衝突事故防止の一時的な暫定対策としてワイヤロープを早急に設置されたい。

#### 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積極的に推進されたい。

#### 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、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）、1日あたり運転時間（2日平均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。これらの法令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。しかも改善基準告示や荷主のニーズ等により、休憩・休息場所は特定のSA・PA等に限定せざるを得ない。しかしSA・PA等の休憩・休息スペースが不足しており、特に都市圏周辺のSA・PAで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、ドライバーが満足に休憩・休息することができない状況にある。

「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。既存SA・PAの敷地内で駐車スペースを高層化し、例えば1階部分をトラック用、2階部分を乗用車用などと運用すれば、迅速に駐車

容量の拡大が実現可能である。駐車スペースの高層化も含む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が長時間待たずにシャワー施設を利用できるように、シャワー施設のあるSA・PA、道の駅を増やすとともに、シャワールーム数も男女別に必要数を確保されたい。

また、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、SA・PA、道の駅における感染防止対策を講じられたい。

### 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。三大都市圏や地方都市圏相互の中間地点において中継物流拠点を整備されたい。

(例) 東京圏⇔仙台圏、福岡圏⇔広島圏⇔大阪圏、  
大阪圏⇔北陸圏⇔東京圏

### 3. その他諸施策の推進

#### (1) 冬期における交通対策

##### ①冬期における道路交通の確保

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、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。

##### ②大雪時の躊躇ない通行止め

除雪が追い付かないレベルの大雪の場合でも、人命最優先の観点からトラックが大雪で長時間立ち往生することがあってはならない。道路監視カメラも活用して路面状況を丁寧にチェックし、立ち往生が発生する前に躊躇なく通行止めを実施されたい。

また、通行止めを決定した場合は、速やかに運送事業者やドライバーに周知し、円滑な迂回誘導を行われたい。

#### (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) 道路関係情報のデジタル化の促進

令和4年4月から運用が開始された特殊車両通行確認制度は、道路情報がデジタル化された道路が対象となっている。出発地から目的地まで一貫して特殊車両通行確認制度が利用できるよう、道路関係情報のデジタル化を促進されたい。

#### (5) 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。

## 預算・施策關係要望事項



## 1. 燃料価格高騰への支援

原油価格は7年ぶりの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は、この1年で30円以上上昇し、高値水準が長期化の様相を呈している。

政府は令和4年4月、『コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」』を策定し、燃料油価格激変緩和対策事業における支給額の拡充や「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、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が継続されるよう以下の対策を講じられたい。

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

## 2. 働き方改革実現に向けた支援

### (1) 標準的な運賃の普及・浸透に向けた支援

「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7割が届出を行っているが、原油価格高騰並びにコロナ禍の状況において、荷主企業から理解をいただけない状況である。今後とも、標準的な運賃の普及・浸透に向けて、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

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) 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
- ・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
- ・事業場内最低賃金の引上げに係る支援
- ・生産性向上や物流DX推進に資する点呼支援機器（AIロボット等）やIT点呼システム等IT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
- ・農産品輸送など手荷役が伴う輸送のパレット化の推進 等

## 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。

#### 4. 新型コロナウイルス感染症に係る支援

新型コロナウイルス感染症の影響により売上が大幅に減少し、事業継続に困窮するトラック事業者に対し、トラック運送事業の維持・継続のため、以下の支援措置等を講じられたい。

- ・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の継続
- ・売上が大幅に減少し事業継続に困窮する事業者への給付金等の支援策

#### 5. 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。

# 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)

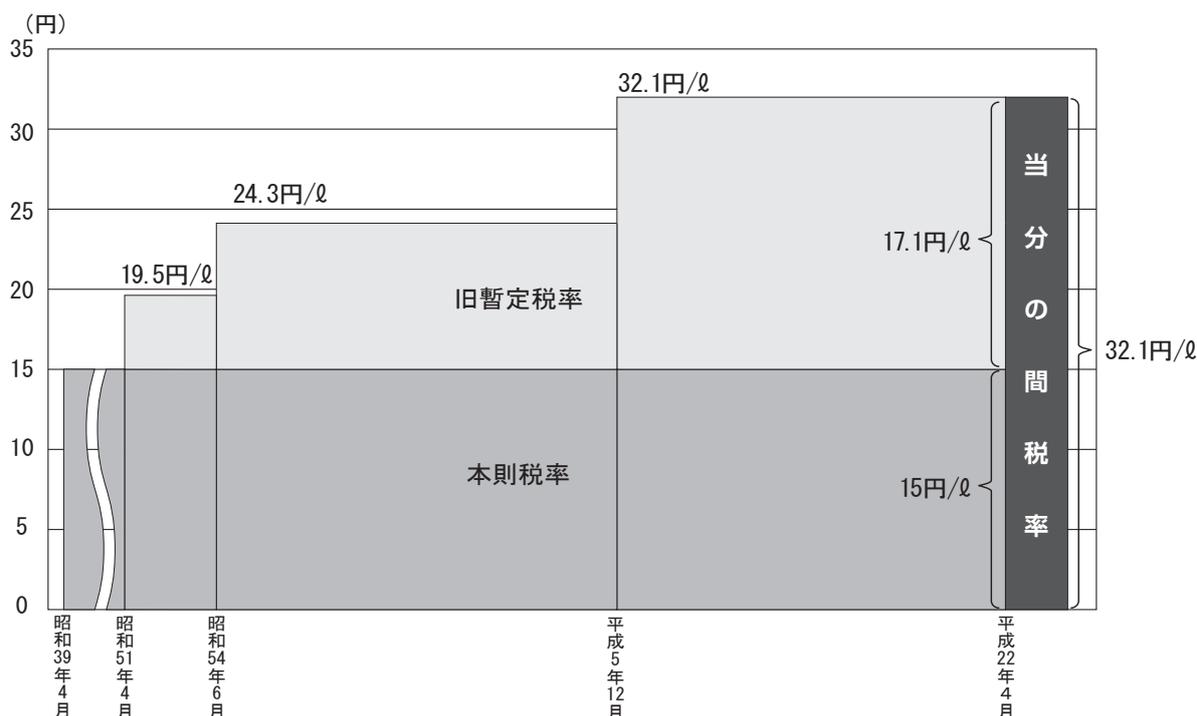
		科 目		納税額	トラック業界納税額	
自動車関係諸税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	地方税	1,657	149	
	保有段階	自動車重量税	国 税	6,766	568	
		自動車税 (種別割)	地方税	15,283	545	
		軽自動車税 (種別割)	地方税	2,943	-	
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,307	5,696 本則税率(15円)分 2,662 旧暫定税率(17.1円)分 3,034	
					揮発油税	国 税
		地方揮発油税	国 税	2,225	2	
		石油ガス税	国 税	100	-	
			自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)		59,071	6,984

※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)	6,075
税負担 + 高速道路料金負担額 合計 (※消費税を除く)	13,059

- 注) ①納税額は「令和4年度租税及び印紙収入予算額」および「令和4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		非課税
自家用トラック	3%	2%	1%	非課税		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・PM+10%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3>

中小企業投資促進税制の概要

	内 容
対象者	中小企業者等で青色申告者
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 4 >

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

<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"> <li>電気自動車</li> <li>燃料電池自動車</li> <li>天然ガス自動車 (H21 年排出ガス規制 NOx10% 以上低減)</li> <li>プラグインハイブリッド自動車</li> </ul>		免税※		
		平成 27 年度燃費基準		
		+5%	+10%	+15%~
ディーゼル車 (ハイブリッド車含む)	平成 28 年排出ガス規制適合	50% 軽減	75% 軽減	免税

※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税。

(2) 自動車税環境性能割特例措置の概要

<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"> <li>電気自動車</li> <li>燃料電池自動車</li> <li>天然ガス自動車 (H21 年排出ガス規制 NOx10% 以上低減)</li> <li>プラグインハイブリッド自動車</li> </ul>		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

(3) A S V (先進安全自動車) 特例措置の概要

	対象装置	特例措置の内容	
車両総重量 8 トン超 のトラック※	側方衝突警報装置	自動車税環境性能割	取得価額から 175 万円控除

※被牽引車 (トレーラ) を除く

#### (4) 自動車税におけるグリーン化特例の概要

<軽課>		<重課>	
車両総重量 3.5t 超の トラック・バス	減免内容	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"> <li>電気自動車</li> <li>燃料電池自動車</li> <li>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)</li> <li>プラグインハイブリッド自動車</li> </ul>	概ね 75% 軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>車齢 11 年超のディーゼル車</li> <li>車齢 13 年超のガソリン車、 L P G 車</li> </ul>	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

区分		所得	税率
普通法人	中小法人 ※	年 800 万円以下の部分	15%
		年 800 万円超の部分	23.2%
	中小法人（※）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%

※ 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) 中小企業経営強化税制の概要

	内 容
対象者	中小企業者等で青色申告者
対象資産	認定を受けた中小企業等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」、「ソフトウェア」、「器具備品」、「工具」、「建物附属設備」
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%）

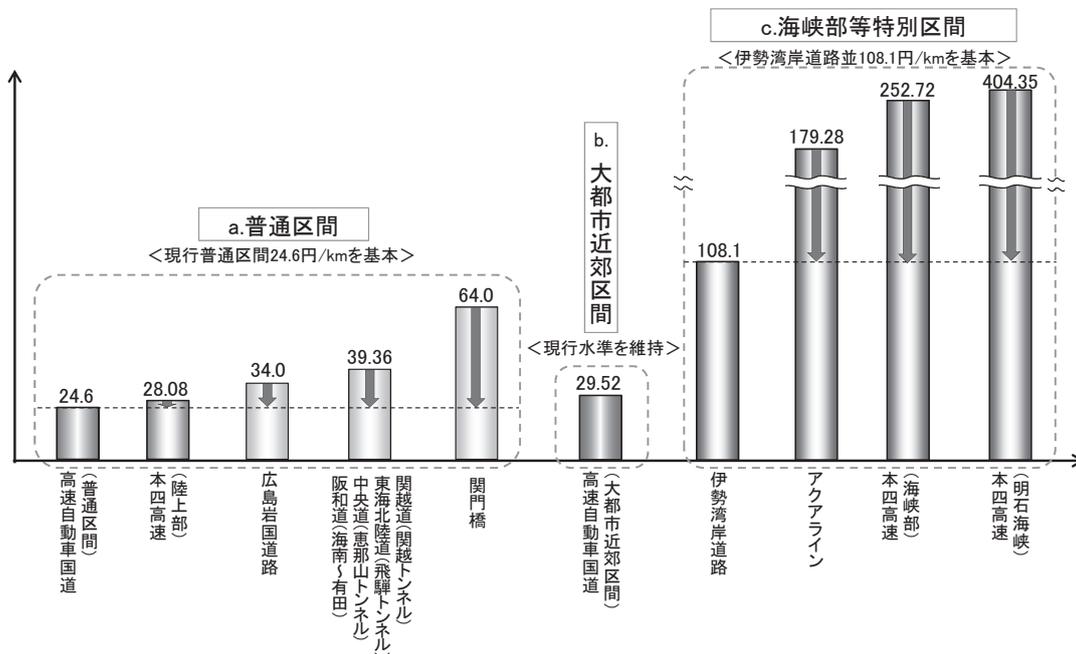
#### (7) 中小企業防災・減災投資促進税制の概要

	内 容
対象者	中小企業者等で青色申告者
対象資産	認定を受けた中小企業等経営強化法に規定する事業継続力強化計画等に記載された一定の「機械装置」、「器具備品」、「建物附属設備」
税制措置	令和 5 年 3 月 31 日までに取得した場合：取得価額の 20%の特別償却 令和 5 年 4 月 1 日以降に取得した場合：取得価額の 18%の特別償却

< 参考資料 5 >

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6>

高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

(令和4年5月1日時点)

①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5年3月末までの割引率。  
それ以外については、( )内の割引率。

②本四高速

車両単位割引	
月間利用額 (車両単位)	割引率
10,000円超～50,000円以下の部分	6.9%
50,000円を超える部分	13.8%

③首都高速

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	10%		100万円を超え、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5千円を超える場合	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	20% (+10%)			
30,000円を超える部分	25% (+10%)			

※ ( )内は中央環状線の内側を通過しない交通の拡充分。

※割引率は令和8年3月末までの措置。

④阪神高速

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	10%		100万円を超え、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5千円を超える場合	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	15% (+5%)			
30,000円を超える部分	20% (+5%)			

※（ ）内は湾岸線、神戸線（月見山～摩耶）、淀川左岸線、大和川線、北神戸線、神戸山手線のみを通行の拡充分。

※割引率は令和14年3月末までの措置。

⑤名古屋高速ETCコーポレートカード割引

車両単位割引	
月間利用額（車両単位）	割引率
5,000円超～10,000円以下の部分	4%
10,000円超～20,000円以下の部分	7%
20,000円超～30,000円以下の部分	12%
30,000円を超える部分	18%

<参考資料7>

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	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）	[育休取得時・職場復帰時の場合] A 休業取得時 28.5万円 B 職場復帰時 28.5万円 (生産性要件を満たした場合はそれぞれ36万円)
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）	[一般訓練コースの場合] ①賃金助成 1時間あたり380円 (生産性要件を満たした場合は480円) ②訓練経費助成 実費相当額の30% (生産性要件を満たした場合は45%)
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①～④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の上限額及び賃金加算額の合計額（最大490万円） 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900円未満】4/5 (生産性要件を満たした場合は9/10) 【最低賃金900円以上】3/4 (生産性要件を満たした場合は4/5)
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450万円)

<参考資料 8 >

環境及び交通安全に係る補助・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
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

## <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	28,380 円
		最大積載量が2トン以下のもの	20,580 円
被けん引普通貨物自動車			5,250 円