

平成28年9月

公明党大阪府本部

代表 佐藤茂樹 殿

平成29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 星野良三

一般社団法人大阪府トラック協会

会長 辻 卓史

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、積極的に環境性能の高いトラックの導入やエコドライブの推進など自助努力を行っており、また、東日本大震災や熊本地震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、原価に見合った運賃収受が困難な状況であり、また昨今、労働力不足が顕著となっております。

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、これが労働力不足の一因となっております。このままでは、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維持できなくなる恐れがあることから、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、取引環境と労働時間の改善及び生産性の向上に向けた取り組みを積極的に推進しているところであります。

このような厳しい状況の中で、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29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29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及び拡充

3. 法人実効税率引下げに伴う代替財源としての中小企業への負担増反対

4. 特例措置の延長

- (1) 自動車取得税のA S V（先進安全自動車）特例措置の延長
- (2) 自動車税のグリーン化特例措置の延長
- (3) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長
- (4) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長
- (5) 中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長
- (6) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の延長

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

6. 予備自衛官等招集準備金制度（仮称）の創設

●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%の恒久化
- (2) 長距離逓減制の割引区分及び割引率の拡大
- (3) 営業車用料金体系の創設
- (4) 深夜割引の拡充
- (5) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用
- (6) 本四高速における割引の拡充
- (7) 阪神高速における大口・多頻度割引の継続・拡充等
- (8) 北海道の道路事情を勘案した料金の設定

2. ETC 2.0によるサービス及び料金割引等の拡充

3. 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

4. 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
 - ①天然ガス供給施設の設置に対する補助の創設
 - ②天然ガストラックに対する補助の継続

5. 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) 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増額

6. 長時間労働抑制のための諸対策に係る補助・助成の拡充

7. 北海道～本州間のフェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

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いるが、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。

(2) 自動車税の引下げ

平成28年度税制改正大綱において、「平成29年度税制改正において、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、特に営業用トラックの自動車税についても引き下げられたい。

(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に比して約10倍もの高い輸送効率をあげており、東日本大震災や熊本地震発生時にも緊急物資の大部分を輸送するなど、公共的な役割を大いに発揮している。この中で、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28年度税制改正大綱において、「累次の与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担としての性格等を踏まえる」とされており、自動車重量税については道路特定財源としての位置づけを明確にされたい。

2. 中小企業投資促進税制の延長及び拡充

・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29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、昨今の環境規制強化等に対応するための車両代替をはじめとする投資の促進に大いに貢献していることから、「中小企業投資促進税制」については適用期間の延長を図りたい。

・また、道路交通法の改正により準中型自動車免許が創設され、18歳で車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車の運転が可能となり、高校新卒者をはじめ若年層がトラックドライバーとして活躍できる機会が拡大した。多くの自動車教習所において、準中型自動車免許をはじめとする貨物自動車運転用の免許に係る技能教習が行われる必要があるが、中小企業投資促進税制の対象は貨物の運送の用に供する普通貨物自動車であり、教習用貨物自動車は対象となっていない。自動車教習所において教習用貨物自動車の新規取得を促進し、若年層の自動車免許取得の環境整備を図るため、車両総重量3.5トン以上の教習用貨物自動車についても、中小企業投資促進税制の対象とされたい。

3. 法人実効税率引下げに伴う代替財源としての中小企業への負担増 反対

・平成28年度税制改正大綱において、法人実効税率は平成28年度に29.97%、平成30年度には29.74%に引き下げられることとされた。一方で、「外形標準課税の適用対象法人のあり方についても、地域経済・企業経営への影響も踏まえながら引き続き慎重に検討を行う」、「中小法人向けの制度の全般にわたり、各制度の趣旨や経緯も勘案しながら、引き続き、幅広い観点から検討を行う」とされた。

・トラック運送業界は99%が中小企業で構成されており、その多くが赤字経営であるため、法人実効税率引下げに伴う代替財源として、中小企業への負担増を強いる税制改正は、国民生活と経済を支えるトラック運送業界の存廃に関わるものであり、断固反対である。

4. 特例措置の延長

(1) 自動車取得税のA S V（先進安全自動車）特例措置の延長

自動車税の環境性能割の導入が見送られ、引き続き自動車取得税が存置されることになった場合には、衝突被害軽減ブレーキなどA S V（先進安全自動車）装置を備えるトラックについて、自動車取得税が軽減されるA S V特例措置が平成29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、延長されたい。

(2) 自動車税のグリーン化特例措置の延長

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29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。

(3) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長

自動車重量税及び自動車取得税のエコカー減税は、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29年4月末、自動車取得税は平成29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・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29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。

(5) 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、貸倒引当金の繰入限度額の計算について、貸倒実績率によらずに法定繰入率によることができることとされており、また繰入限度額については、協同組合等において割増率を12%とする特例措置が設けられているが、平成29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。

(6) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の延長

天然ガストラック等低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税については、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29年3月末で適用期限を迎えることから、地球温暖化及び大気汚染対策を推進するため、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。

・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、固定資産税の軽減を図られたい。

6. 予備自衛官等招集準備金制度（仮称）の創設

・トラック運送事業においては、現場を支えるドライバーの確保を図ることが喫緊の課題となっており、退職自衛官の活用についても積極的に推進している。

・自衛官を退職後、予備自衛官及び即応予備自衛官となった場合、毎年定められた訓練に参加する必要があるとともに、防衛招集や災害招集の際は自衛官として働く必要がある。

・このため、トラック運送事業者が、従業員である予備自衛官及び即応予備自衛官が招集されるコストとリスクに的確に対応し経営の安定と発展を図るため、従業員が招集される場合等に備えるための準備金を創設し、積立金を損金算入できる措置を講じられたい。

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、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すことから、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。

トラック運送業界においては、平成27年度から「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、行政・荷主・トラック運送事業者などが一体となって、長時間労働の削減等に関する取り組みを推進している。また、トラック運送業は、国の骨太の方針及び成長戦略において生産性向上を目指すサービス産業のひとつとして位置付けられており、「トラック運送業の生産性向上協議会」を設置し、生産性向上に向けても取り組みを進めている。

このような状況において、無駄をなくした効率的な輸送が求められる中で、長時間労働の削減及び生産性向上のためには高速道路の活用が不可欠な状況であることから、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、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の利益の活用、③自動車重量税による財源確保、④償還期間の延長、⑤借入金利との金利差の活用、⑥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%の恒久化

大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、ETC2.0搭載車を対象として平成29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、この最大割引率を恒久化されたい。

(2) 長距離逡減制の割引区分及び割引率の拡大

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運ぶ長距離輸送の効率化を図るためには高速道路の利用は不可欠であることから、長距離逡減制の割引（現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）について、より長距離を走行した場合には割引率を拡大した割引区分を設定するなど長距離輸送に対する優遇措置を講じられたい。

(3) 営業車用料金体系の創設

営業車の輸送効率、交通安全・環境面についての維持、増進のため、営業車については一般車と異なる料金体系を創設されたい。

(4) 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。

(5) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用

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

(6) 本四高速における割引の拡充

本四高速において、NEXCOと同様に、以下の措置を講じられたい。

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

(7) 阪神高速における大口・多頻度割引の継続及び拡充等

阪神高速道路で実施されている大口・多頻度割引については、適用期限が平成29年3月末までとなっていることから、首都高速と同様、大口・多頻度割引の最大割引率30%を継続し、最大35%まで拡充されたい。

また、近畿圏においても首都圏と同様に車種区分を統一する場合には、首都高速と同様の軽減措置を設けられたい。このほか、阪神高速の現在の上限料金を維持するなど、物流を支えるトラックの負担が増加しないようにされたい。

(8) 北海道の道路事情を勘案した料金の設定

北海道の高速道路では、片側1車線区間が約6割を占めており、また、冬期には約3千回もの速度規制が行われているため、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ていない。これらの事情を反映し、北海道内の高速道路利用料金の低廉化を図られたい。

2. ETC2.0によるサービス及び料金割引等の拡充

・ETC2.0車載器については、大口・多頻度割引の最大割引率50%への拡大、圏央道等における2割引、特殊車両通行許可の簡素化、車両運行管理支援サービス、広域な交通情報の提供など、トラック運送業界にとってもメリットが大きいことから、全日本トラック協会ではETC2.0車載器購入助成事業を20億円規模（1台4千円×50万台）で実施し、都道府県トラック協会でも1台1千円以上の助成を実施している。

・ETC2.0搭載車は通行経路を把握できることから、このビッグデータを活用し、通行量の少ない高速道路の料金を大幅に割り引いて、一般道や混雑する高速道路から通行量の少ない高速道路への転換を促進

されたい。

・また、現在実験が検討されている休憩施設等への一時退出についても、広範囲で、長時間の退出を可能とするなど、トラック運送事業者にとって魅力的なサービスや料金割引を実施されたい。

3. 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

・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。

・高速道路のSA・PAの駐車場においては、特に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。

・また、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申』において、高速道路の使いやすさを向上するための取組として、「高速道路の休憩施設・ガソリンスタンド等について、一定のサービス水準の確保を図る必要がある」、「運送業などにおける女性の更なる活躍を支える観点から、休憩施設について、女性が利用しやすい環境を充実させることが重要である」とされている。

・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にも、SA・PAや道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充を早急を実施されたい。

4. 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。これに伴い、平成28年度においては、環境対応車、大型天然ガストラック、EMS（エコドライブ管理システム）機器、大型シャーシの導入補助として、前年度比20億円増の約80億円が措置された。

・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。

②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。

5. 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2009」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早急に実施されたい。

(2) 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増額

運行記録計やドライブレコーダは、トラック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増額されたい。

6. 長時間労働抑制のための諸対策に係る補助・助成の拡充

トラック運送事業については、他産業に比べて総労働時間が長く、賃金も低い状況にあることが労働力不足の一因となっており、このまま推移すれば我が国経済のライフラインとしての機能を維持できなくなる恐れがある。このため、平成27年度から行政、荷主、トラック運送事業者、学識経験者などにより構成される「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いる。平成28年度からはパイロット事業を実施し、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ていくが、長時間労働抑制が促進されるよう、中小企業に対する労働時間の短縮を支援する助成金の拡充等、諸対策に係る補助・助成の充実を図られたい。

7. 北海道～本州間のフェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

・北海道から本州へ向けてのトラックを利用した貨物輸送は、フェリー等を利用して行わざるを得ない。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、北海道のトラック運送事業者においても、フェリー等を利用する際、長距離の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。

<参考資料 1 >

自動車関係諸税と高速道路料金の負担額

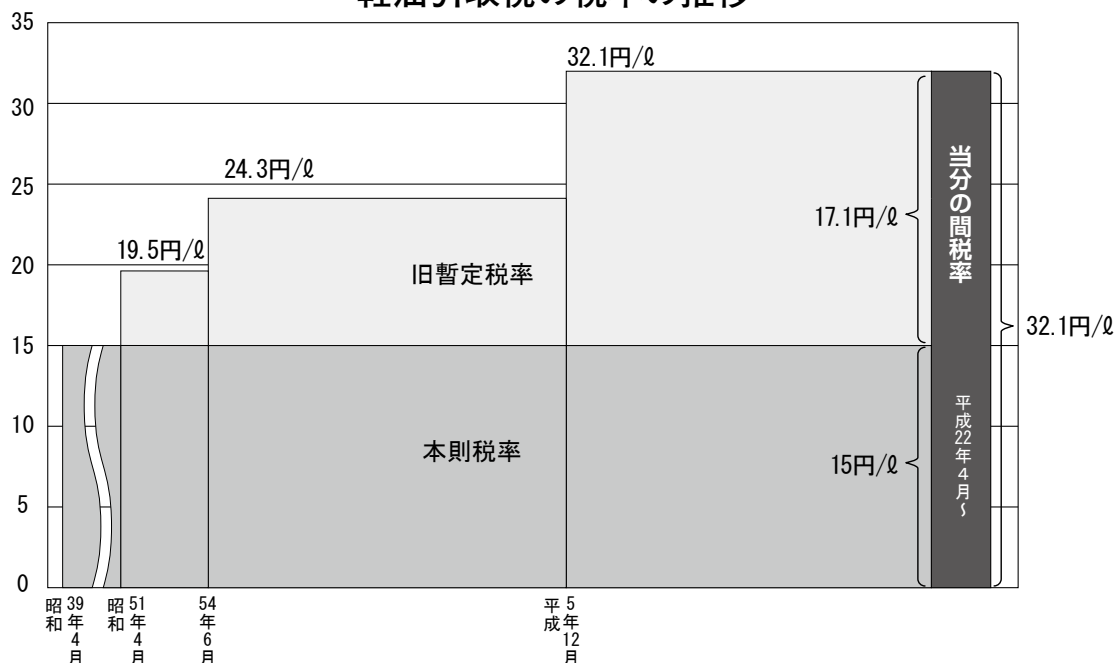
(単位：億円)

| | | 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 | 1,075 | 146 |
| | | 消費税 (車体課税分) | 国税 | 14,302 | 587 |
| | 保有段階 | 自動車重量税 | 国税 | 6,492 | 525 |
| | | 自動車税 | 地方税 | 15,248 | 513 |
| | | 軽自動車税 | 地方税 | 2,442 | |
| | 走行段階 | 軽油引取税 | 地方税 | 9,245 | 5,455 本則税率(15円)分 2,549 旧暫定税率(17.1円)分 2,906 |
| | | | | | 揮発油税 |
| | | 地方揮発油税 | 国税 | 2,553 | 2 |
| | | 石油ガス税 | 国税 | 180 | |
| | | 消費税 (燃料課税分) | 国税 | 6,104 | 398 |
| 自動車関係諸税合計 | | | | 81,501 | 7,649 |
| 高速道路料金支払額 (※道路会社6社) | | | | | 6,592 |
| 税負担+高速道路料金負担額 合計 | | | | | 14,241 |

- 注) ① 税収額は平成28年度予算(案)および平成28年度地方財政計画(案)による。
 ② 自動車関係諸税の消費税収は(一社)日本自動車工業会推定。
 ③ 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 ④ 消費税収には地方消費税を含む。資料：財務省、総務省、(一社)日本自動車工業会。
 ⑤ 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。
 ⑥ 道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、本四、首都高、阪高。

<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
総重量 1 トンごとに下記税額が課税

| | 総重量 | 営業用トラック | 自家用トラック |
|------------|--------|---------|---------|
| 新エコカー減税対象車 | 2.5t以下 | 2,500円 | 2,500円 |
| | 2.5t超 | | 2,500円 |
| 車齢13年未満 | 2.5t以下 | 2,600円 | 3,300円 |
| | 2.5t超 | | 4,100円 |
| 車齢13年超 | 2.5t以下 | 2,700円 | 4,100円 |
| | 2.5t超 | | 5,700円 |
| 車齢18年超 | 2.5t以下 | 2,800円 | 4,400円 |
| | 2.5t超 | | 6,300円 |

- 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設備機器・車両等を取得した場合、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
- 1台又は複数の取得価額が120万円以上の特定の器具備品
- 取得価額合計70万円以上のソフトウェア

【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%) | | |

- ※1 ETC2.0搭載車を対象とした平成28年度（平成29年3月）末までの割引率である。
- ※2 平成28年4月から一定期間、従来のETC搭載車についても上記の割引率が適用されるが、一定期間経過後は、従来のETC搭載車については、（ ）内の割引率となる。

<参考資料6>

石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税特例」の概要

| | 税率(円/ℓ) | 上乗せ分 | 税収額 | トラック業界負担増加額 | 補助額 |
|-----------------------|---------|------|---------|-------------|-------|
| 平成24年9月30日まで | 2円04銭 | — | — | — | — |
| 平成24年10月1日～平成25年3月31日 | 2円29銭 | +25銭 | 400億円 | 18億円 | — |
| 平成25年度 | 2円29銭 | +25銭 | 800億円 | 35億円 | — |
| 平成26年度 | 2円54銭 | +50銭 | 1,600億円 | 70億円 | 約61億円 |
| 平成27年度 | 2円54銭 | +50銭 | 1,600億円 | 70億円 | 約61億円 |
| 平成28年度 | 2円80銭 | +76銭 | 2,400億円 | 110億円 | 約80億円 |