

# 平成31年度税制改正に関する要望と与党税制改正大綱の内容

平成30年12月26日  
(公社)全日本トラック協会

要望事項	平成31年度与党税制改正大綱の内容 ※( )内は大綱の該当ページ
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	・平成21年度税制改正において軽油引取税が一般財源化された際、税率水準の検討を行ったが、地球温暖化対策の観点、また国・地方の苦しい財政状況を踏まえて税率水準を維持することとされた経緯等を踏まえて、検討すべきとされており、要望は見送られた。
(2) 自動車税の引下げ	・自動車取得税廃止後(平成31年10月1日)に導入される自動車税環境性能割について、トラックについては、平成28年度税制改正で決定した燃費基準の達成状況に応じた課税の枠組みが維持された。(P9。別紙1参照)
(3) 自動車税における営自格差見直し反対	・自動車税における営自格差は堅持された。
(4) 自動車重量税の道路特定財源化	・要望は見送られた。
2. 中小企業投資促進税制の延長	・適用期限が2年間延長された。(P64)
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	・適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限については、自動車重量税は2年間、自動車取得税は6ヶ月間(=自動車取得税の廃止まで)延長された。(P83,84。別紙2参照)
(2) 自動車取得税のASV(先進安全自動車)特例措置の延長	・適用期限が6ヶ月間(=自動車取得税の廃止まで)延長された。なお、自動車取得税の廃止後に導入される自動車税環境性能割においても、適用要件および措置内容を見直した上で平成33(2021)年3月31日まで適用されることとされた。(P93,94。別紙2参照)
(3) 自動車税のグリーン化特例の延長	・適用期限が2年間延長された。(P88)
(4) 中小企業経営強化税制の延長	・適用期限が2年間延長された。(P64)
(5) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年間延長された。(P7,64)
(6) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長	・適用期限が2年間延長された。(P64)
(7) 中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長	・公益法人等または協同組合等における特例措置について、適用期限の到来をもって廃止することとされ、要望は見送られた。ただし、5年間の経過措置として、現行法による割増率(10%)に対して1年ごとに5分の1ずつ縮小した率による割増を認めることとされた。(P79)
(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	・対象設備から「天然ガス自動車用天然ガス充填設備」が除外され、要望は見送られた。(P56)
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	・固定資産税の軽減措置の適用について、要望は見送られた。

## 【別紙1】自動車税環境性能割の導入について

- 自動車税環境性能割については、平成28年度税制改正で決定した内容が維持されたことから、平成31年10月1日から下記の内容で導入される。
- なお、自動車税環境性能割は要件を満たせばASV減税が適用される(別紙2のとおり)。

### ○自動車税環境性能割(車両総重量3.5t超の貨物自動車)

平成31年10月1日～ 平成33年3月31日	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	2%	1%	0.5%		非課税
(参考)自家用	3%	2%	1%		非課税

※自動車の取得価額を課税標準とし、上記の税率により課税される。

(ただし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)

※「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。


## 【別紙2】エコカー減税およびASV減税について

○エコカー減税について、適用要件および措置内容を見直した上で、自動車重量税については適用期限が2年間延長され、自動車取得税については適用期限が6ヶ月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。

○自動車取得税のASV減税について、適用期限が6ヶ月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。  
 なお、自動車取得税の廃止後に導入される自動車税環境性能割においても、適用要件及び措置内容を見直した上で、下記のとおり適用される。

### ○エコカー減税（車両総重量3.5t超の貨物自動車、自動車重量税および自動車取得税）

平成30年度	平成27年度燃費基準					電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%	免税(初回継続検査も免税)	
自動車取得税		非課税				



平成31・32年度	平成27年度燃費基準					電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外		▲50%	▲75%	免税	免税(初回継続検査も免税)
自動車取得税			非課税			

※「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。

※自動車取得税は平成31年10月1日に廃止される。

### ○ASV減税（車両総重量3.5t超の貨物自動車、自動車取得税および自動車税環境性能割）

車両総重量	装着装置	平成30年4月1日～平成31年9月30日 (自動車取得税)	平成31年10月1日～平成31年10月31日 (自動車税環境性能割)	平成31年11月1日～平成32年10月31日 (自動車税環境性能割)	平成32年11月1日～平成33年3月31日 (自動車税環境性能割)
3.5t超8t以下	①・②・③の全装置装着	525万円控除	525万円控除	350万円控除	
	①～③のうち2装置装着	525万円控除	525万円控除	対象外	
	①または②の装着	350万円控除	350万円控除	対象外	
	③の装着	175万円控除	175万円控除	対象外	
8t超20t以下	①・②・③の全装置装着	350万円控除	350万円控除		
20t超22t以下	③の装着	175万円控除	175万円控除		対象外

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

要望事項	平成30年度補正予算案・平成31年度予算案の内容
1. 高速道路料金の更なる引下げ	<p><b>1. 平成30年度補正予算案</b> 平成30年度補正予算案については、平成30年12月21日に閣議決定された。</p> <p>(1)平成30年度末で期限を迎える<b>高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率50%</b>について、<b>自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象に、平成31年度末まで継続</b>するための予算として、<b>109億円が措置</b>された。</p>
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	<p>(2)荷役作業の効率化を促進し、労働生産性の向上や多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進するため、<b>テールゲートリフターの導入補助</b>の予算として、<b>1億円が措置</b>された。</p> <p>(3)燃費効率の良いハイブリッドトラックの導入を支援するため、<b>ハイブリッドトラックの導入補助</b>の予算が措置された(<b>1億円の内数</b>)。</p>
3. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現	<p><b>2. 平成31年度予算案</b> 平成31年度予算案については、平成30年12月21日に閣議決定された。</p> <p>(○トラック運送事業関係)</p>
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	<p>①最先端の低炭素型ディーゼルトラック導入補助、電気トラック導入補助(39.7億円)〈環境省連携事業〉</p> <p>②車両動態管理システム導入支援(41.5億円)〈経済産業省連携事業〉</p> <p>③次世代自動車(CNGトラック、ハイブリッドトラック)普及促進(5.3億円の内数)</p> <p>④事故防止対策(先進安全自動車、デジタル式運行記録計の導入等)支援推進事業(9.9億円の内数)</p> <p>⑤働き方改革の推進(ホワイト物流推進運動の展開、輸送品目別の取組の強化等)(1.5億円)</p> <p>⑥輸送効率化(連結トラック導入支援、スワップボディコンテナ車両導入支援)支援事業(2.5億円)</p>
5. 環境対策及び省エネ対策のための補助	<p>(○道路関係)</p> <p>①効率的な物流ネットワークの強化(3,699億円)</p> <p>・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、自動審査システムの強化による特車通行許可の迅速化 等</p>
6. 交通安全対策のための補助	<p>②災害時における人流・物流の確保(4,318億円)</p> <p>・ミッシングリンク等の整備の推進、大雪時の車両の立ち往生を防止・軽減するための除雪体制の強化</p> <p>③交通安全対策の推進(1,351億円)</p> <p>・高速道路の暫定2車線区間の4車線化及び付加車線設置等の推進、SA・PA駐車マス不足解消等</p>
7. フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設	<p>④道路ネットワークによる地域・拠点の連携(2,867億円)</p> <p>・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用、自動運転実証実験の取組強化</p> <p>(○厚生労働省関係)</p>
8. 下関北九州道路の早期実現	<p>①時間外労働等改善助成金の拡充(62.6億円)</p> <p>②人材開発支援助成金の利用促進(534億円の内数)</p> <p>③両立支援等助成金の利用促進(27億円)</p> <p>④トラック運転者の長時間労働改善に向けたガイドラインの周知(0.6億円)</p>