

「トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理」

(平成22年7月7日とりまとめ)

における提言事項の取組状況について

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理における提言事項の取組状況について

(目次)

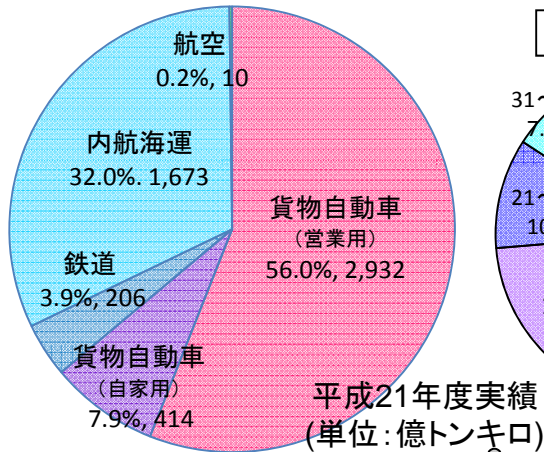
| | |
|---|----|
| 1. トラック業界の現状について | 2 |
| 2. トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理について(概要) | 5 |
| 3. 「中間整理」における提言事項の取組状況について【目標とするあるべき姿関係】 | |
| (1) トラック事業の安全性に関する最近の主な施策について | 8 |
| (2) 事業用自動車に係る事故等の発生状況について | 9 |
| (3) 運輸部門におけるCO2排出量の推移について | 11 |
| (5) 平成25年度予算要求の概要について(トラック関係) | 10 |
| (4) トラック輸送の低炭素化の推進 | 12 |
| (6) 平成25年度税制改正要望の概要について(トラック関係) | 14 |
| (7) CNGトラック輸送によるエネルギーセキュリティ及び環境対策の推進について | 15 |
| (8) トラック事業の海外進出支援について | 16 |
| (9) 我が国物流システムの海外展開の推進について | 17 |
| (10) 運輸事業振興助成交付金制度について | 18 |
| (11) 貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の概要について | 20 |
| (12) 引越事業者優良認定制度の創設について | 22 |
| (13) トラック協会における経営基盤強化対策について | 24 |
| (14) トラック協会における高度化支援対策及び経営診断事業について | 26 |
| 4. 「中間整理」における提言事項の取組状況について【規制緩和後の克服すべき課題関係】 | |
| (1) トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の取組について | 28 |
| (2) 安全確保のための許可基準の厳格化等について | 29 |
| 5. 「中間整理」における提言事項の取組状況について(その他の事項関連) | |
| 【目標とするべきあるべき姿関係】 | |
| (1) 生産性の向上、新分野の開拓等による持続的な成長関連 | 31 |
| (2) 持続的な環境対策・安全の確保の実現関連 | 35 |
| (3) トラック産業の成長を支える人的基盤の育成関連 | 42 |
| 【規制緩和後の変化と克服すべき課題関係】 | |
| (4) 規制緩和後の克服すべき課題<経済的な環境整備の視点>WGにおける検討について | 44 |
| (5) 規制緩和後の克服すべき課題<社会的環境整備の視点>不適正事業者への対応について | 47 |

1. トラック業界の現状について

1. トラック業界の現状について

国内貨物輸送量

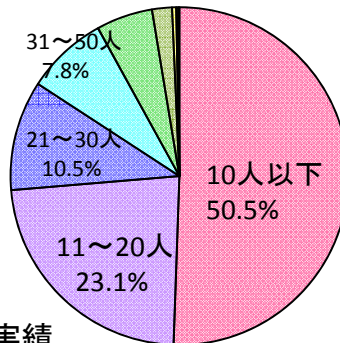
トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



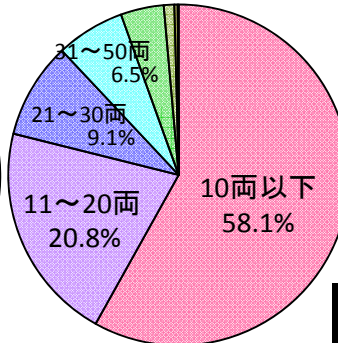
トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

従業員数別

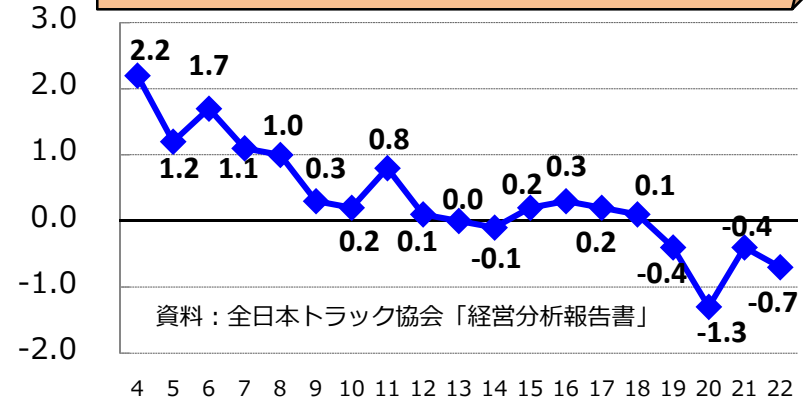


車両数別

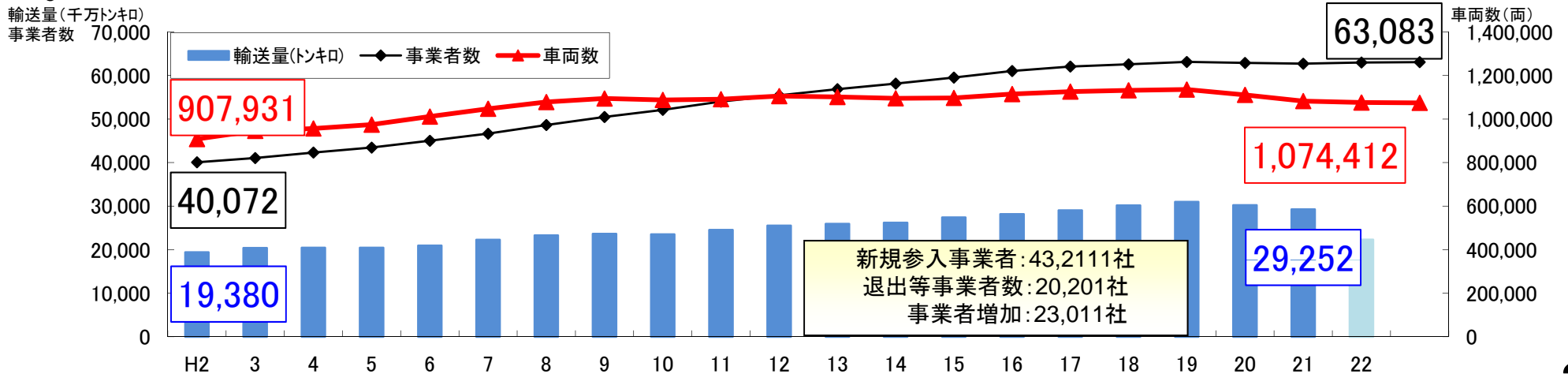


営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっており、苦しい状況が続いている。



事業者数・輸送量・車両数 (貨物軽自動車運送事業を除く)



(事業者数、車両数：平成23年度 国土交通省調べ
売上高、総従業員数、輸送量(トンキロ)：平成22年度 国土交通省調べ)

※平成22年度の輸送トンキロは、統計手法の変更があったほか、北海道運輸局と東北運輸局の数値(平成23年3月分)を除く。

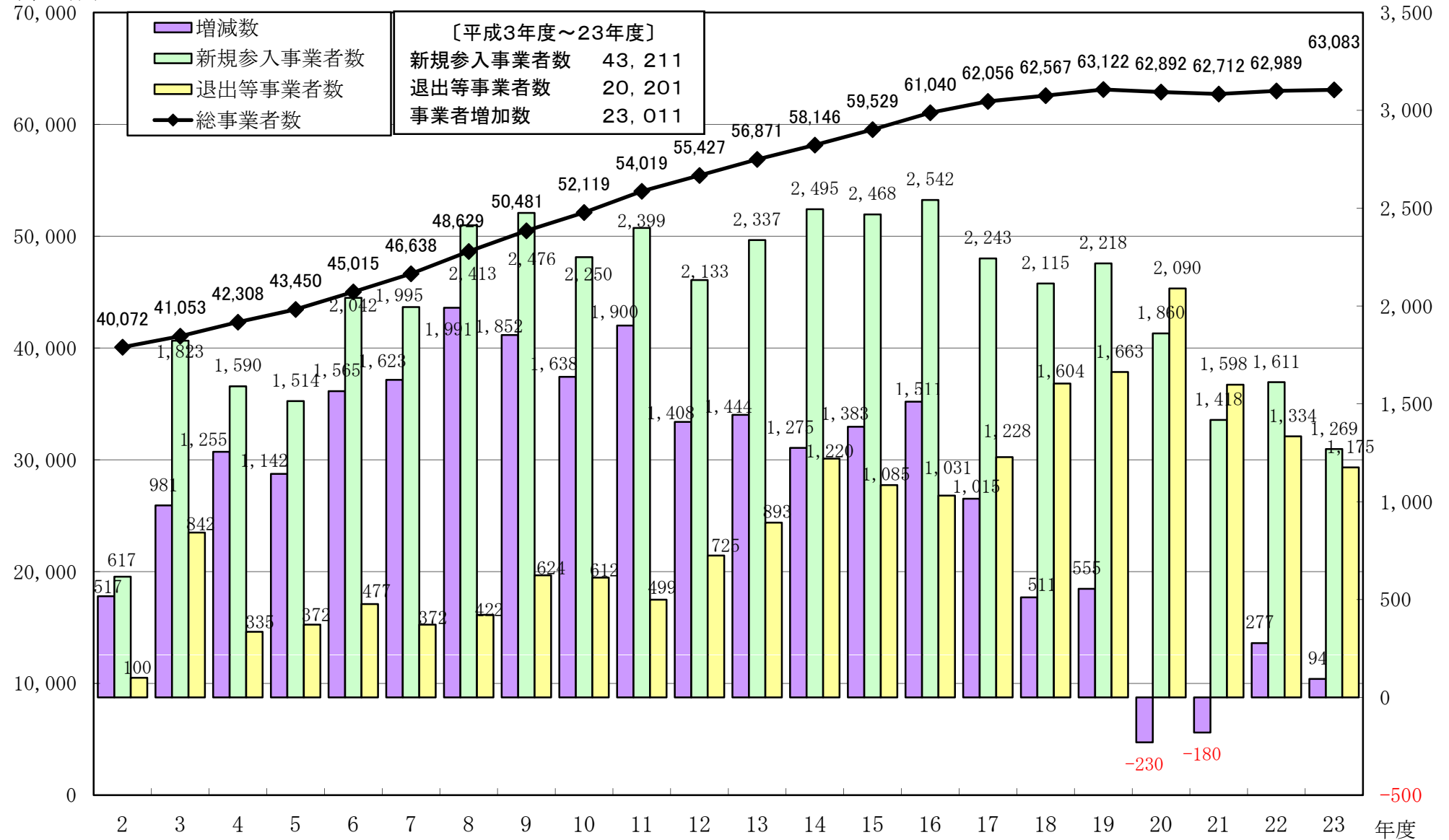
トラック事業者数の推移

総事業者数

単位 (者)

増減等事業者数

単位 (者)



注) 退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。
 貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

**2. 「トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理」
(平成22年7月7日とりまとめ)について(概要)**

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理について（概要）

平成22年7月7日

★トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。
★本検討会では我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理。

<経済社会環境の変化>

経済のグローバル化等による経済社会環境の変化

- ・ グローバル化の進展等に伴う商品等の最終消費価格の下落と国内企業のコスト抑制等により、トラック産業は国内需要の頭打ち、運賃・料金の下落等構造的な変化。
- ・ 製造業の海外進出等の国際分業体制の中、トラック輸送についてもサプライチェーン全体の中での役割を發揮するといった視点が期待。

少子・高齢化、人口減少社会の到来

- ・ トラック産業の平均年齢は、全産業平均に比べ高く、若年労働者の確保のために魅力ある職場作りが必要。

環境・安全対策

- ・ 低公害・低燃費車への車両更新等の様々な努力が払われ、経営の負担となってきてきたが、2020年までの温室効果ガス25%削減目標等を踏まえ、さらなる環境対策の継続が必要。
- ・ トラックによる交通・死亡事故件数は着実に減少しているが、引き続き交通事故・飲酒運転等の防止に向けた取組が必要。

技術の開発・活用

- ・ 安全対策、環境対策、輸送の高度化・効率化のため、技術開発の成果を輸送現場に生かすことが重要。
- ・ トラック事業の労働集約的特質等を踏まえれば、省力化・効率化による生産性向上等に資する実用的な技術の活用・改良が期待。

<規制緩和後の変化>

- ・ 規制緩和以後、市場の活性化、新たなサービスの展開、物流コストの低減等は図られた。
- ・ 需給調整の面から見れば、需要減少に対応し、車両数等の供給が減少するなど、相応の市場メカニズムは働いていると思慮。
- ・ 他方、増大する小規模事業者においては、過当競争の激化とこれに伴う運賃・料金の下落等により、大変厳しい経営を余儀なくされており、安全・労働面での対応が不十分な事業者が増大。
- ・ また、小規模事業者の大幅な増加による過当競争の激化により、法令違反等を前提としたような運賃・料金設定を惹起。

<需給調整>

- ・ 規制緩和された平成2年度と比較して、事業者数、輸送トンキロ…1.6倍、車両台数、輸送トン数…1.2倍(平成20年度)
→ 1台当たりの輸送トンキロは増加、1台当たりの輸送トン数、1社当たりの輸送トンキロは横ばい。

- ・ この間、実働1日あたりの輸送トン数、実働率、実車率はいずれもほぼ横ばいで推移。

<小規模事業者の増加>

- ・ 車両数10両以下の事業者数…42.2%(平成2年度)→56.5%(平成20年度)

<運賃・料金>

- ・ 規制緩和後のピーク時の平成4年度と比較して、平成20年度はマイナス5.6%。

<不適正事業者の増大>

- ・ 社会保険未加入事業者…9.0%(平成9年度)→25.6%(平成20年度)。
・ 過労運転防止に係る措置の不適正…4.8%(平成9年度)→14.2%(平成20年度)

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理について（概要）

平成22年7月7日

<目標とすべきあるべき姿>

生産性の向上・付加価値化の推進

<生産性の向上>

- ・ 環境、安全等に要する社会的責務を果たしつつ、持続的な成長を図っていくためには、「生産性の向上」を図っていくことが重要。

<トラック運送事業者の役割の拡大>

- ・ 物流を構成するサプライチェーンの中での役割を踏まえた付加価値化が必要。
(3PL等による付加価値化、運送自体に付加価値を付ける方法等)

<小規模事業者等の生産性の向上>

- ・ 事業の効率化による生産性の向上が必要(マーケティング能力の向上等による直荷主の確保、省力化技術の導入、事業協同組合等の活用、共同化・協業化の推進等)。

⇒ **中小企業庁、中小企業基盤整備機構と連携した生産性向上、新分野開拓の推進**

アジア等への海外進出

- ・ アジア各国の経済発展に伴うトラック需要の増大、日系企業の進出等を踏まえ、意欲的な事業者においては、アジアを中心とした海外進出に取り組むことが考えられる。
- ・ 高水準で安定性のある実運送サービスの海外における展開は、海外進出日系企業のニーズにも合致し、我が国の海外進出企業の成長を支える役割も担う。

⇒ **JETRO、中小企業基盤整備機構と連携した海外進出の支援**

持続的な環境対策・安全の確保の実現

- ・ 荷主、消費者から、環境・安全面の品質により選択される市場を構築することが重要。
(Gマーク・グリーン経営認証のアピール、車両の大型化と実車率の向上)

⇒ **関係者間において検討(環境対策(CNG車等の導入促進、排出量の見える化)等)**

引越・宅配サービスの展開

- ・ 引越サービスについては、価格競争が激化する中、苦情も増加していることから、サービスの「見える化」を図ることが必要。

⇒ **優良引越事業所の評価制度の構築**

- ・ 宅配サービスについては、多様化する消費者のニーズを踏まえ、新たなマーケットが開発・創出できる可能性がある事業分野と思慮。

<規制緩和後の克服すべき課題>

<経済的な環境整備の視点>

- ・ トラック運送事業者のほか、荷主等の関係者が、トラック産業に係る適切な経済環境を創出することが必要。

⇒ **ワーキンググループの設置(新規参入時の最低車両台数・適正運賃收受の取組)**

<社会的な環境整備の視点>

- ・ 荷主、元請、下請事業者等の関係者の役割・責務を明確化し、適切な関係創出が必要。⇒ **パートナーシップの深化**

- ・ 社会保険未加入等、「正直者が損をしない」体制の整備のため、関係行政機関と連携強化

⇒ **許可基準に満たない5両割れ事業者への適用厳格化、運行管理者の設置義務化 等**

**3. 「中間整理」における提言事項の取組状況について
【目標とするべきあるべき姿関係】**

(1) トラック事業の安全性に関する最近の主な施策について

事業用自動車総合安全プラン2009の概要

事業用自動車の事故削減目標の設定

- ・10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人）
- ・10年間で人身事故件数半減（平成20年5万6千件を10年後に3万件）
- ・飲酒運転ゼロ

目標達成のため当面講ずべき措置

1. 安全体質の確立

- ・安全マネジメント評価を中小規模事業者にも拡大
- ・メールマガジンの発信等による事故情報の共有
- ・運転者の労働環境の改善 等

2. コンプライアンスの徹底

- ・監査要員のさらなる増員
- ・社会保険等の行政処分の強化
- ・処分逃れの防止 等

3. 飲酒運転の根絶

- ・アルコールチェッカーの義務付け
- ・飲酒運転に対する行政処分の強化
- ・アルコール・インターロックの普及 等

4. IT・新技術の活用

- ・ASV技術の開発・普及
- ・衝突被害軽減ブレーキの義務化の検討
- ・ドラレコ、テジタコの一層の普及促進 等

5. 道路交通環境の改善

- ・交差点改良や歩道、中央帯の整備、信号器改良
- ・交通安全施設の適切な維持・管理 等

H21(2009).10 監査及び行政処分基準の強化(飲酒運転、社会保険未加入、指導監督等に係る処分基準強化など)

H21(2009).12 事故報告規則の改正(報告対象の明確化、酒気帯び運転やコンテナ落下の追加など)

H22(2010).4 安全規則の改正(点呼における酒気帯びの確認及び乗務の禁止の明確化など)

H22(2010).7 事業用自動車の運転者に係る健康管理マニュアルの策定

H23(2011).4 監査及び行政処分の改正(文書警告の公表、停止対象車両の基準の明確化など)

H23(2011).4 安全性優良事業所(Gマーク認定事業所)に対するインセンティブの拡大(IT点呼の場所、機器、時間を拡大)

H23(2011).5 安全規則の改正(酒気帯びの確認に目視等の他にアルコール検知器の使用を義務付け)

H24(2012).3、4 トラック追突事故防止マニュアル、一般的な指導及び監督の実施マニュアルの策定

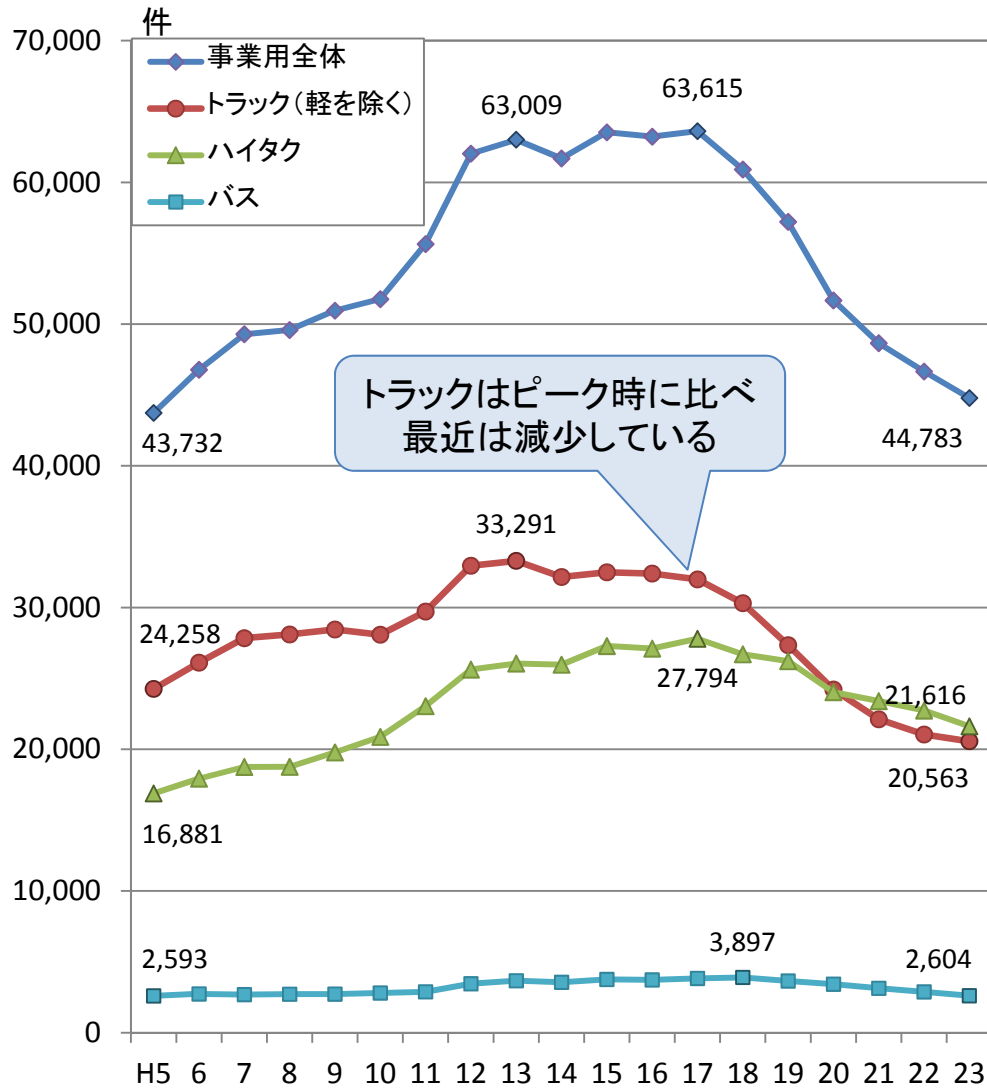
H25(2013).5(予定)安全規則の改正(全ての営業所に1名以上の運行管理者の選任の義務化)

H26(2014).11 大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け

注: 関越道の貸切バス事故を受けて、バス事業のあり方検討会において運行管理者制度の強化を検討中

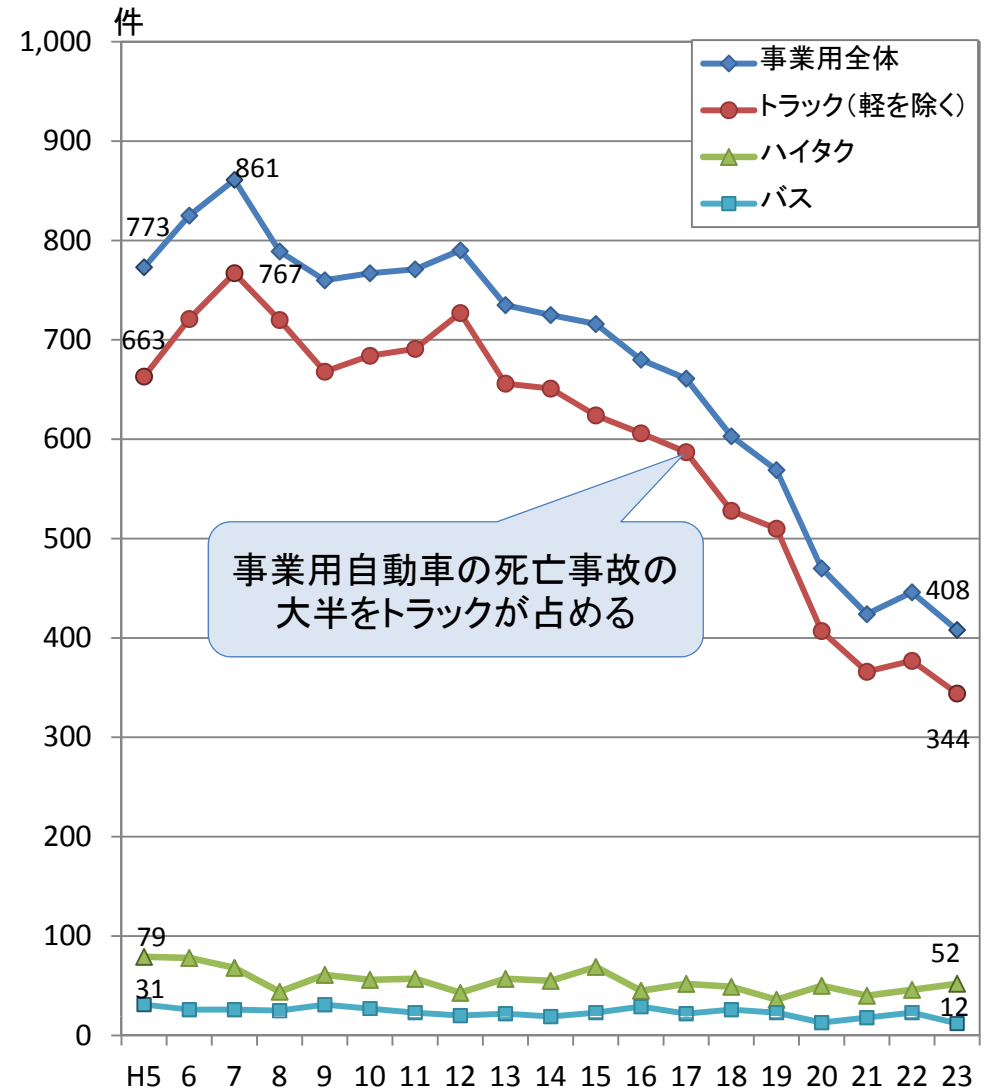
(2) 事業用自動車に係る事故等の発生状況について

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典)警察庁「交通事故統計」

事業用自動車の業態別死亡事故件数の推移

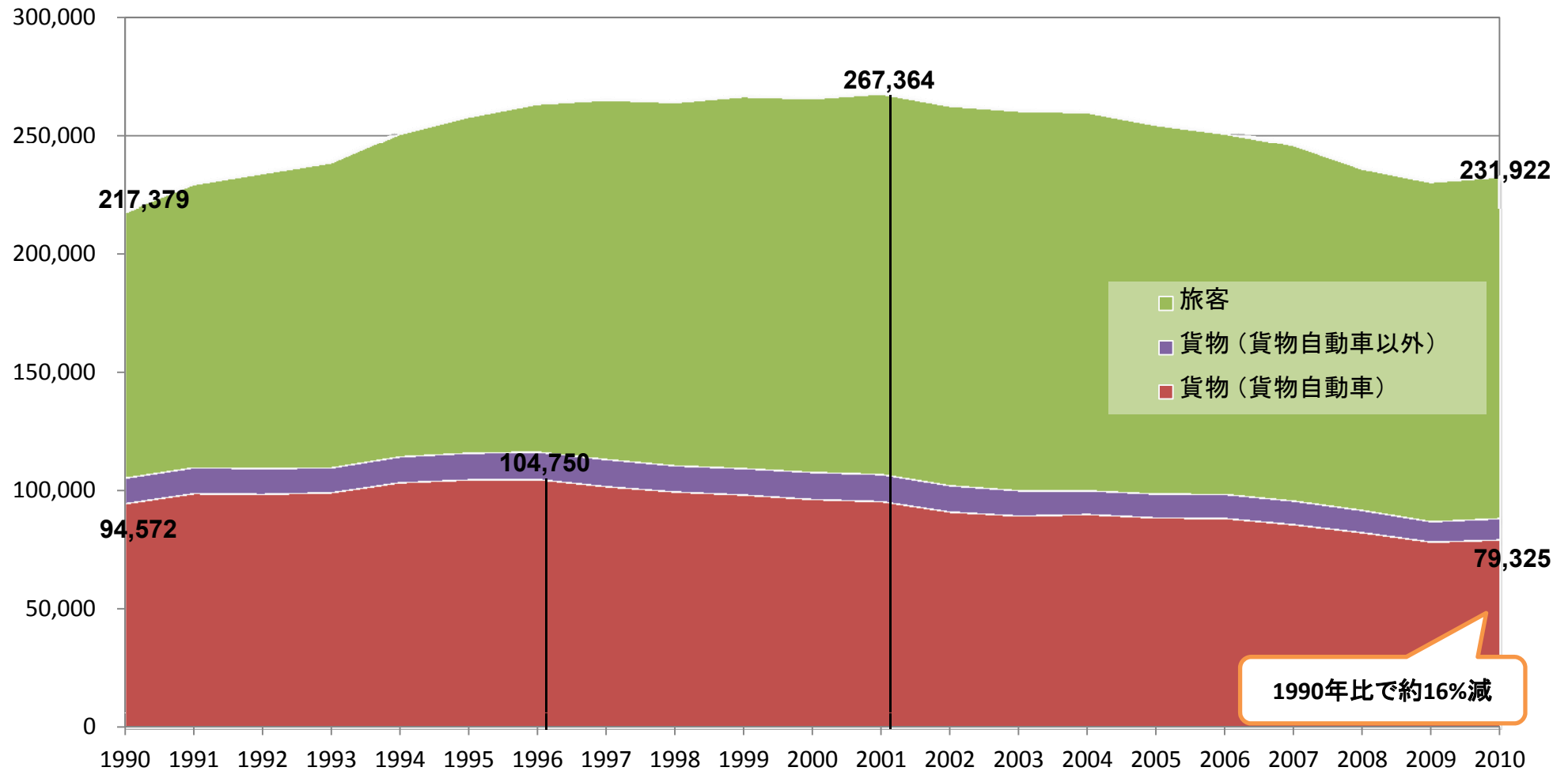


出典)警察庁「交通事故統計」

(3) 運輸部門におけるCO2排出量の推移について

- 2001年度をピークに運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、2010年には1990年比で約16%排出量を削減し、運輸部門の排出量削減に貢献。

二酸化炭素排出量
(千トン)



※旅客、貨物とも自家用を含む。

出典：国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2010年度確定値)」

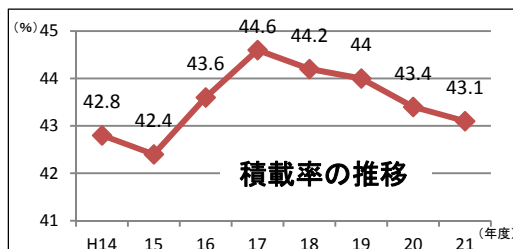
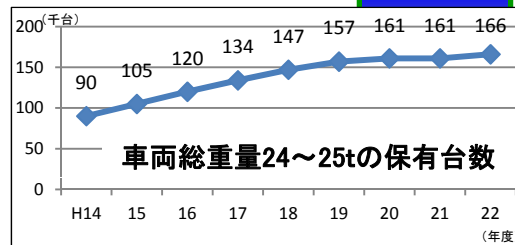
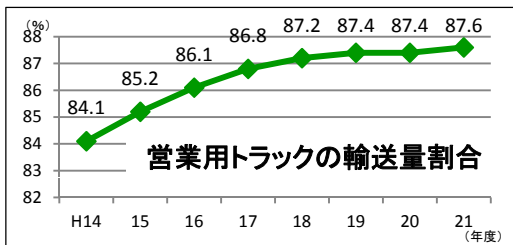
(4) トラック輸送の低炭素化の促進

我が国CO2排出量の2割が運輸部門からの排出、そのうちの34.2%がトラックによる排出

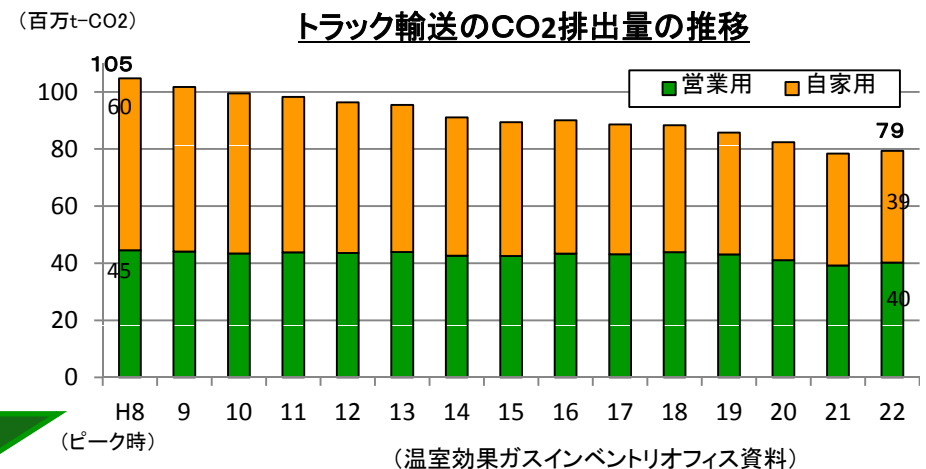
省エネ法により特定輸送事業者(トラック200台以上保有)は、エネルギー消費原単位を年平均1%以上低減させることを目標に省エネに取り組む。⇒低燃費車等の導入、エコドライブの推進、車両の大型化、積載率の向上 等

省エネ法により特定荷主(貨物輸送の委託量が3,000万トンキロ以上)は、エネルギー消費原単位を年率1%低減させることを目標に省エネに取り組む。⇒モーダルシフト、自営転換 等

自営転換や車両の大型化の取り組みは頭打ち、積載率は少量多頻度輸送の進展により伸び悩み。



(出典:地球温暖化対策推進本部「京都議定書目標達成計画の進捗状況」)




事業用トラックの低炭素化に資する新たな対策が必要

(5) 平成25年度予算概算要求の概要について (トラック関係) ①

地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する観点から環境対応車の導入を促進するとともに、安全対策を推進する観点からASV装置やデジタル式運行記録計等の導入等を支援。

継続 環境対応車普及促進対策事業

要求額：733百万円の内数 (24年度予算額 774百万円の内数)

| 補助対象 | 補助率 |
|--------------|---|
| CNG車、ハイブリッド車 | <ul style="list-style-type: none"> 経年車(9年以上;長期規制適合車以前)の廃車を伴う導入 通常車両価格との差額の1/2又は本体価格の1/4 新規導入 通常車両価格との差額の1/3又は本体価格の1/4 <small>※新規導入は単年度に3台以上導入が条件 (グリーン経営認証等を取得している場合を除く)</small>  |
| CNG車への改造 | <ul style="list-style-type: none"> 改造費の1/3 |

拡充 地域交通グリーン化促進事業

【特別重点要求枠】要求額：1,799百万円の内数
(24年度予算額 206百万円の内数)

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を効果的に加速し、低炭素まちづくりや地域・交通事業のグリーン化を推進する観点から、**地域や自動車運送事業者による電気自動車(バス、タクシー及びトラック)の集中的導入**等であって他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組について、重点的な支援を行う。

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

| 補助対象 | 補助率 |
|--------------|---|
| 電気自動車(PHV含む) | <ul style="list-style-type: none"> 本体価格の1/3 |
| 充電設備(普通・急速) | <ul style="list-style-type: none"> 導入費用の1/3 ※専ら事業用自動車の充電に限る。原則、工事費用は含まない(IPS給電装置を除く)。 |

※3大都市圏、観光地、環境未来都市等の地域において、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発し、急速に普及が伝播するような計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援。

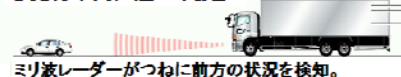
拡充 事故防止対策支援推進事業

要求額：1,100百万円の内数 (24年度予算額 811百万円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援 [補助率] 1/2

●先行車両に近づく場合



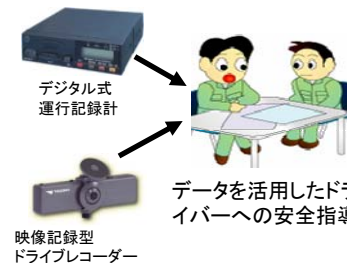
3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援 [補助率] 1/3



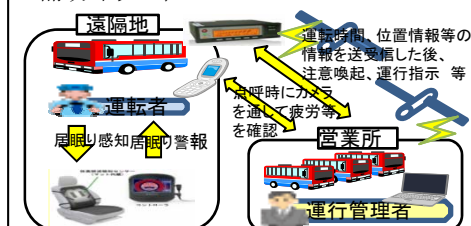
2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援 [補助率] 1/3



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等運送事業者等の先進的な取り組みを支援 [補助率] 1/2



平成25年度予算概算要求の概要について（トラック関係） ②

エネルギー対策特別会計予算を活用し、トラック輸送の省エネ化及び低炭素化を促進。

新規 物流の低炭素化促進事業（環境省連携事業）

要求額：3,000百万円の内数

○中距離貨物輸送分野の低炭素化に係る課題解決型モデル構築事業

大型CNGトラックによる中距離貨物輸送分野の低炭素化のモデル構築に係る事業計画を策定し、これに基づく設備導入経費を補助することにより、中距離貨物輸送を担う大型トラック輸送の低炭素化を図る。



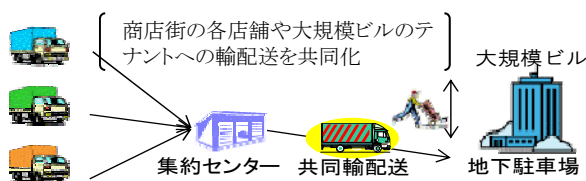
- ▶ 都市間幹線輸送に一定規模の台数の大型CNGトラックを投入。
- ▶ 大型CNGトラック輸送に不可欠の大型車両用CNGスタンドを物流拠点等に計画的に配置

[補助対象経費] 大型CNGトラック購入費、大型用CNG充填施設の整備費等
[補助率] 1/2

○地域内輸送における共同輸配送促進事業

地域内輸送の大部分を占めるトラック輸送の効率化を図るため、効率改善に資する共同輸配送に要する設備導入経費について補助を行う。

[補助対象経費] 集約センター借上費、輸送車両・機材購入費、情報機器購入費等
[補助率] 1/2



新規 省エネ型ロジスティクス等推進事業（経産省連携事業）

要求額：3,200百万円の内数

トラック運送事業者が行う省エネ型トラック運送事業の実証（エコドライブプログラムの実施や革新的省エネ機器の導入）について支援を行う。

実証により得られたデータを活用し、荷主が省エネ型トラック運送を行っている事業者を選択できるように、省エネ努力に応じたトラック事業者相対評価制度の構築の検討を行う。

○エコドライブプログラムの実施

トラック運送事業者の車両運行及び使用実態を調査し、エコドライブの実施状況を診断、エコドライブ推進のためのアドバイスにより、実燃費を改善。

[補助対象経費] コンサルタント委託費、車載器（運転データ記録用）、運転データ分析ソフト

[補助率] 1/2

○革新的省エネ機器の導入

【太陽光発電によるアイドリングストップ】

トラックボディに設置した太陽光パネルの発電で運転室のクーラー電力を賄い、休憩、荷待ち時間のアイドリングストップを確実に実施し、燃料消費量を削減。

【外部給電式冷凍・冷蔵システム】

冷凍・冷蔵システムの電力を外部給電から蓄電し、エンジン停止状態でも荷室の冷凍・冷蔵を保ち、アイドリングストップを確実に実施し、燃料消費量を削減。



[補助対象経費] 省エネ機器導入経費
[補助率] 1/2

(6) 平成25年度税制改正要望の概要について（トラック関係）

車体課税の簡素化、負担の軽減、グリーン化等（自動車重量税・自動車取得税・自動車税等）

要望内容

- ◎自動車取得税及び自動車重量税については、平成24年度税制改正大綱等に沿って、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化等の観点から、廃止、抜本的な見直しを行う。
- ◎自動車税等については、環境損傷負担金的性格に特化することなく、上記観点に加え、環境、安全等の見地からメリハリをつける等、抜本的な見直しを行う。

●平成24年度税制改正大綱（平成23年12月10日閣議決定）（抄）

8. 検討事項〔国税・地方税共通〕

(4)自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成24年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行います。

低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

要望内容

- ◎自動車に係る地球温暖化対策及び大気汚染対策を一層推進する観点から、2年間延長する。

【特例措置の概要】

天然ガス自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備について、固定資産税を最初の3年間2/3に軽減

(7) CNGトラック輸送によるエネルギーセキュリティ及び環境対策の推進について

- トラック輸送の燃料はそのほとんどが軽油。大規模災害時の事業継続・緊急物資輸送に備え、燃料の多様化が必要。
- トラックにはEV技術の導入は困難であり、大型にあってはHV技術の導入も困難。
- 天然ガスは、調達時の地政学的リスクが少なく埋蔵量も豊富。また、天然ガスは、CO2排出量が軽油より約3割少なく、黒煙が出ない等環境にやさしい燃料。
- 予算の確保とあわせ、全日本トラック協会の「CNGトラック普及推進委員会」に国土交通省も参画。

■ 東日本大震災時の緊急物資輸送では、軽油不足が大きな課題

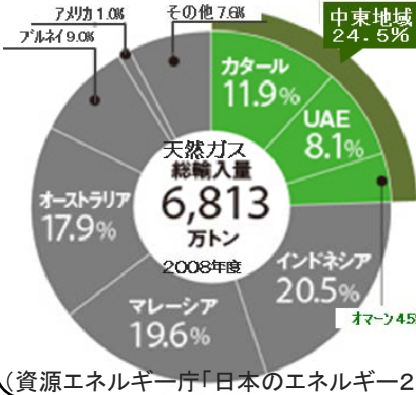


精油所が被災

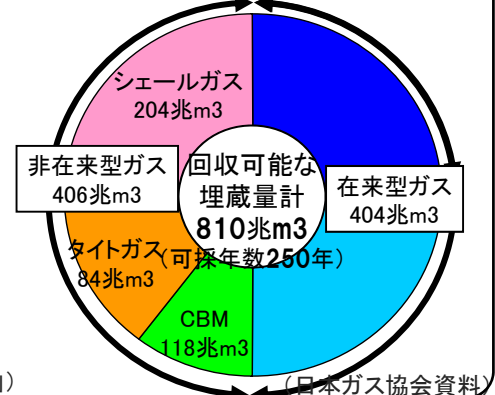


給油に並ぶ自動車の列

■ 地政学的リスクが少なく、シェールガス革命により可採埋蔵量が豊富 我が国の天然ガスの輸入元



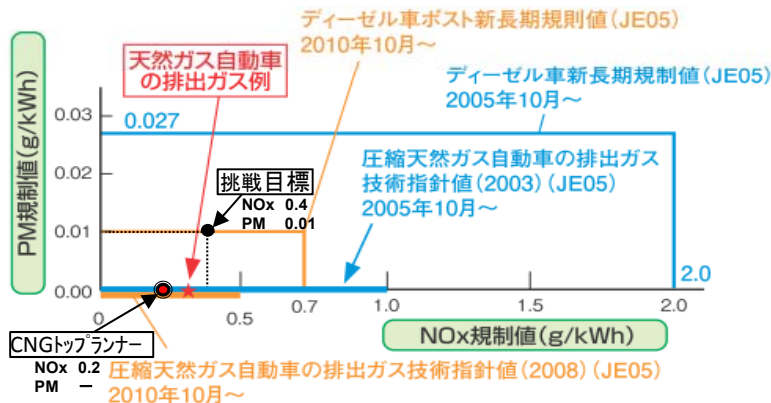
天然ガスの推計埋蔵量



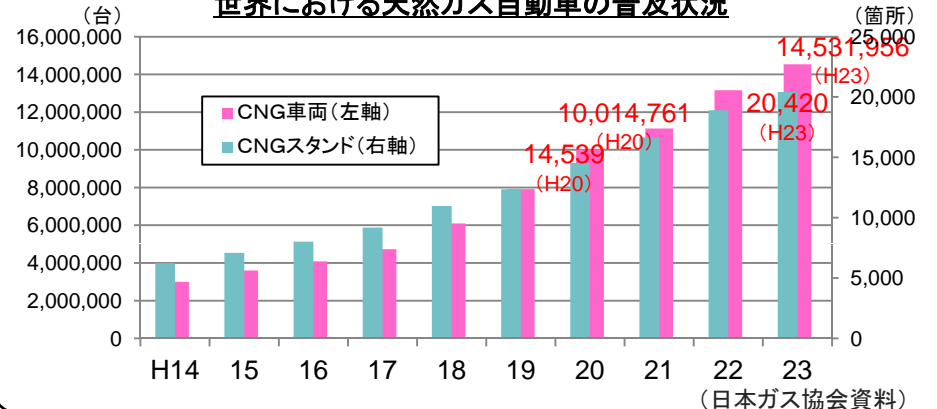
(資源エネルギー庁「日本のエネルギー2010」)

(日本ガス協会資料)

■ 天然ガス自動車はPMを排出せず、NOxも少ない



■ 天然ガス自動車は世界で年間100万台以上普及 世界における天然ガス自動車の普及状況



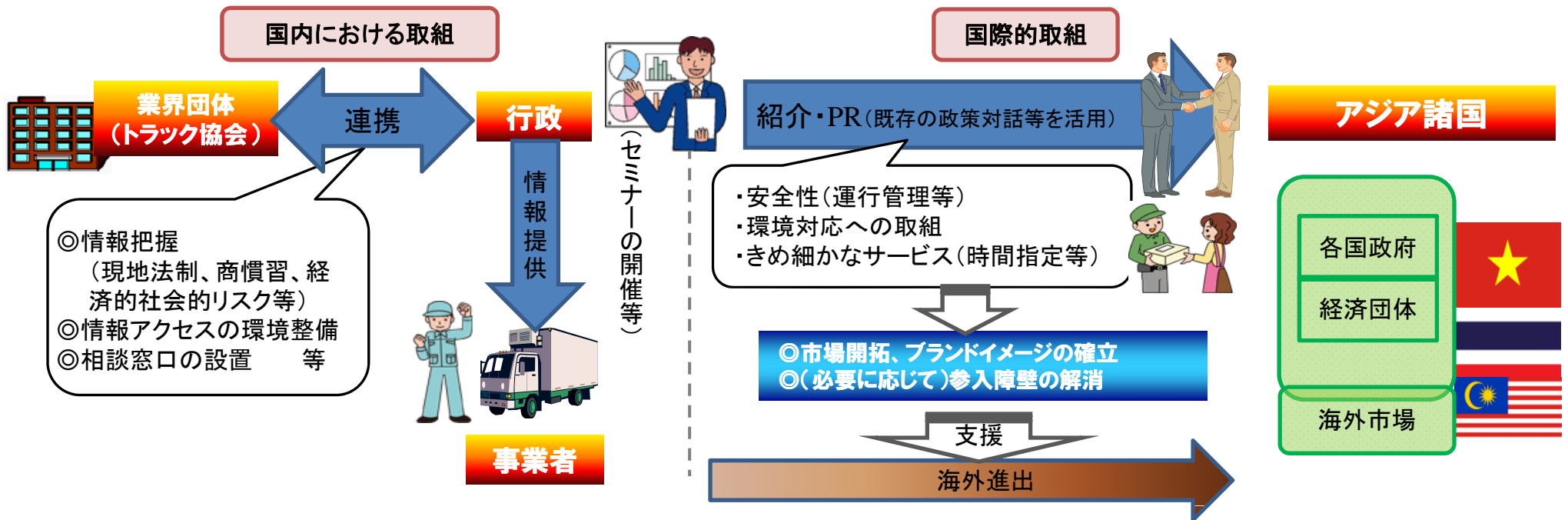
(8) トラック事業の海外進出支援について

■平成23年度

- ・中国に焦点を当て、「トラック事業に関する海外進出支援セミナー」を東京、大阪、福岡の各都市で開催。
(「進出の手引」(トラック輸送品質等に関する現地調査結果)の配布)
- ・「トラック事業の中国進出に向けたミッション団」を派遣。

■平成24年度

- ・ベトナム等ASEAN諸国に焦点を当て、前年度の結論踏まえ、効果的なミッションを実施予定。



(Gマーク制度の紹介の例) 第3回日インドネシア交通次官級会合 (平成24年7月開催) 資料(抄)



“G-Mark” is given to trucking companies that are certified to conduct activities for highly safe transportation services. Certification is given by Japan Trucking Association, an industry association designated by MLIT.

For the certification, trucking companies are evaluated in terms of following items.

1. Compliance concerning safety
2. Statistics of accidents and violations
3. Good practices toward safety measures



(9) 我が国物流システムの海外展開の推進

平成25年度予算要求額:30百万円

我が国産業のサプライチェーンのグローバル化が深化し、成長著しい中国、ASEAN、インド等への海外進出が加速している。今後も我が国産業の競争力を維持・強化していくため、これらの地域における質の高い我が国物流システムの展開を推進する。

施策例

○我が国物流システムの海外展開に係る『国別・地域別戦略』の策定・推進

我が国物流システムの海外展開に際し、参入規制など相手国の規制・手続等の様々な障害が存在している。産官学の関係者による国内検討委員会を設置して、これらの諸問題を国別・地域別に整理・分析して、我が国物流システムの海外展開の推進のための国別・地域別戦略を策定する。

○我が国企業の海外進出に係る環境整備

我が国物流システムの普及展開のための問題を解決するため、相手国政府と政策対話を実施する。事業参入規制等の制度的な諸問題を協議して共通認識を深め、諸問題に対する相手国による取り組みを促進する。

○物流関連システムの標準化の推進

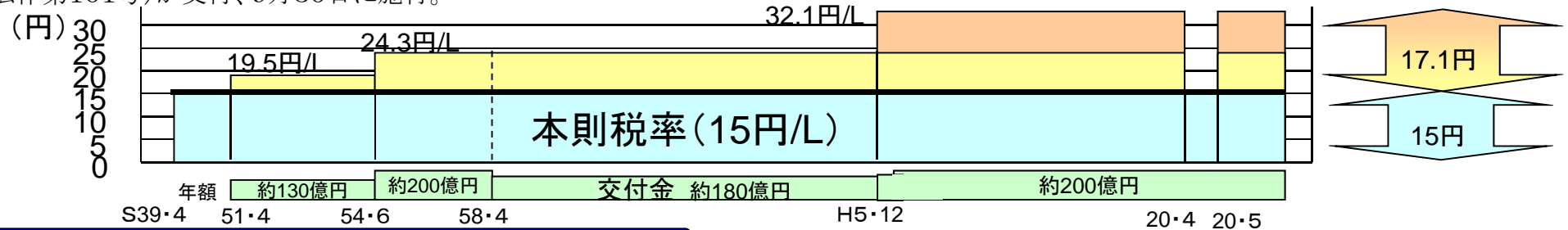
日本の物流システムを導入するパイロットプロジェクトや官民連携ワークショップを実施することにより、物流の円滑化のために我が国の質の高い物流システムの導入を相手国政府及び民間事業者に働きかける。

(10) 運輸事業振興助成交付金制度について

制度創設及び法制化の経緯

昭和51年度税制改正により、軽油引取税の税率が引き上げられた際、課税技術上営業用と自家用の格差の設定が困難であったことから、営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るため、総務省通知により、所定額を都道府県が都道府県トラック協会・バス協会等に交付し、国が地方交付税による財源措置を講ずることとした制度。

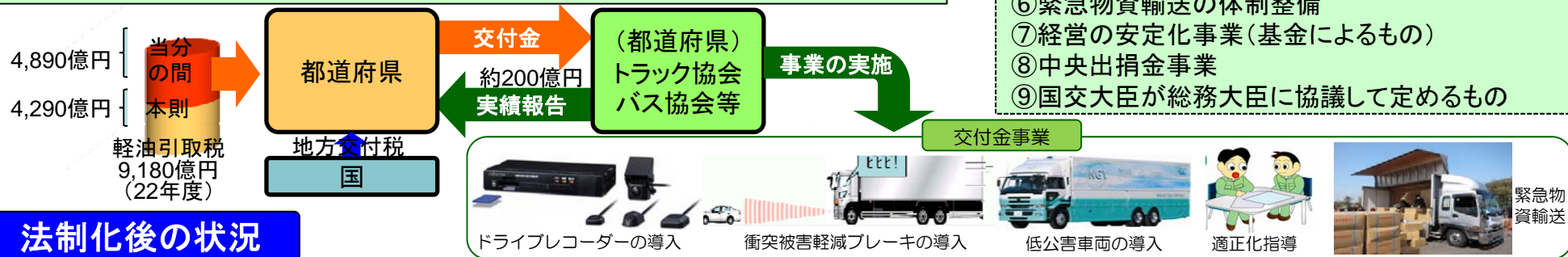
制度の透明性の向上及び交付基準額の確実な交付を確保するため、平成23年8月30日に「運輸事業の振興の助成に関する法律」(平成23年法律第101号)が交付、9月30日に施行。



運輸事業の振興の助成に関する法律の概要

1. 都道府県の都道府県トラック協会・バス協会等に対する交付は努力義務
2. 交付基準額は平成6年度以降の交付額の水準を基本(総務省令・国土交通省令)
3. 用途は安全確保、サービス改善、環境対策・地球温暖化対策等(政令)
4. 都道府県に対する交付金事業の報告義務(都道府県の規則)
5. 地方交付税措置

- ＜法律第3条第1項の事業を定める政令＞
- ①安全の確保事業
 - ②サービスの改善・向上事業
 - ③公害防止、地球温暖化防止等環境の保全事業
 - ④適正化事業
 - ⑤共同利用施設の整備・運営事業
 - ⑥緊急物資輸送の体制整備
 - ⑦経営の安定化事業(基金によるもの)
 - ⑧中央出捐金事業
 - ⑨国交大臣が総務大臣に協議して定めるもの



法制化後の状況

平成24年度のトラックの交付額合計は、165億円(内示ベース、交付基準額から17億円の削減(△9%)。満額交付30自治体、削減17自治体(前年度と比べ8自治体(北海道、宮城、神奈川、山梨、奈良、広島、島根、宮崎)が満額交付に改善、4自治体が削減率を縮小)。(全日本トラック協会調べ)なお、大阪府は、24年度補正予算で交付金制度とは異なる府独自の補助金2.15億円を大阪府トラック協会に交付することを決定。

平成25年度の交付金について、各都道府県に対し交付金制度の経緯及び法制化の趣旨を踏まえた適切な対応を要請するよう各地方運輸局自動車交通部長へ指示(10月16日付け通達)。

運輸事業振興助成交付金の主な事業

※アンダーラインは、交付金法施行後に取組を強化した事業である。

| 交付金法に掲げる事業 | 主な交付金事業の内容 |
|---|--|
| 第1号 軽油を燃料とする自動車を用いて行われる運輸事業(以下「特定運輸事業」という。)を営む者が行う旅客又は貨物の輸送の安全の確保に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキ等安全装置導入助成</u> ・SAS検査、ドライバー教育訓練、運転経歴証明書発行、安全教育訓練等助成 ・初任者講習、適性診断、整備管理者講習、運行管理者講習等助成 ・安全性評価事業(Gマーク) ・トラックドライバーコンテスト、その他安全・事故防止に係る啓発広報、調査研究等 |
| 第2号 特定運輸事業に係るサービスの改善及び向上に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送相談事業(荷主、事業者及び一般国民からの苦情処理相談等) ・引越事業優良認定制度、引越管理者講習 ・セーフティーネット融資等に係る信用保証料、中小企業大学校受講、経営相談等助成 ・その他経営・物流セミナー、物流振興・経営改善のための啓発広報、調査研究等 |
| 第3号 特定運輸事業に係る公害の防止、地球温暖化(地球温暖化対策の推進に関する法律(平成十年法律第百十七号)第二条第一項に規定する地球温暖化をいう。)の防止その他の環境の保全に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・CNGトラック等環境対応車導入助成、<u>CNGスタンド設置助成</u> ・EMS、アイドリングストップ関連機器等環境関連機器導入助成 ・グリーン経営認証取得助成、省エネ運転講習、グリーン経営認証取得講習 ・近代化基金を設けて行われる融資利子補給(ポスト新長期適合車、低公害車・省エネ関連機器導入資金融資) ・トラックの森づくり事業、エコドライブマニュアルの作成等環境対策に係る啓発広報、調査研究等 |
| 第4号 特定運輸事業の適正化に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・巡回指導、パトロール活動 ・適正化指導員研修 ・輸送秩序の確立に係る啓発広報等 |
| 第5号 特定運輸事業を営む者の共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・トラックステーション等共同利用施設の整備運営等 |
| 第6号 特定運輸事業を営む者が震災その他の災害に際し必要な物資を運送するための体制の整備に関する事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・緊急時用倉庫、資機材等(通信機器を含む。)整備 ・緊急物資輸送訓練等 |
| 第7号 特定運輸事業を営む者の経営の安定化に寄与する事業(当該事業に要する費用に充てるための基金を設けて行われるものに限る。) | <ul style="list-style-type: none"> ・近代化基金を設けて行われる融資利子補給(激甚災害融資) |

* 第8号及び第9号は、具体的な事業を示すものではないため本表からは除外した。



(11) 貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の概要について

1. 事業の概要

利用者が安全性の高い事業者を選びやすくする等の観点から、輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる事業所を認定する制度。国が貨物自動車運送の秩序の確立のために指定した機関(全日本トラック協会)が38の評価項目を設定し、同機関において認定。

- ①事業開始 : 平成15年7月
- ②認定状況 : 17, 115事業所【全事業所の20.4%】(平成24年3月現在)。
※ 貨物運送事業所数:83, 985(平成23年10月末現在)
- ③認定期間 : 初回2年、更新3年等
- ④申請費用 : 無料
- ⑤制度検討 : 貨物自動車運送事業安全性評価委員会(年2回)
「実施状況のチェック、荷主等へのアピール、制度の充実(厳格化)」等を検討中。

2. 認定要件

- ① 以下の評価項目において、基準点数を満たすとともに、評価項目の評価点数(100点満点)の合計が80点以上であること。
I. 安全性に対する法令の遵守状況、II. 事故や違反の状況、III. 安全性に対する取組の積極性
- ② 貨物自動車運送事業法に基づく認可申請、届出、報告事項が、社会保険及び労働保険への加入が適正になされていること。

3. 各評価項目における評価の仕組み

I. 安全性に対する法令の遵守状況 (配点40点・基準点数32点)

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の指導員による巡回指導の結果を用います。

- ・過労防止に配慮した乗務割りの作成及び休憩時間等の適正管理
- ・過積載による運行を行っていない
- ・点呼の実施及び記録の適正保存
- ・運転日報の作成及び適正保存
- ・乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督
- ・定期点検基準の作成、適正な点検・整備の実施及び記録簿の保存
- ・運輸安全マネジメントの的確な実施

II. 事故や違反の状況 (配点40点・基準点数21点)

国土交通省から提供される事故及び行政処分の実績を用います。

- ・事故実績 (配点20点):基準日から過去3年間の死傷事故等の有無
- ・違反(行政処分)実績 (配点20点):基準日における行政点数の累積状況

III. 安全性に対する取組の積極性 (配点20点・基準点数12点)

申請者から提出された、安全性に対する取組状況についての自認書及びその証明資料を用います。

- ・事故防止対策マニュアル等の活用
- ・事業所内で安全対策会議を定期的に開催
- 等の全11項目

4. 安全性優良事業所に対するインセンティブ

- 国土交通省**
 - ・違反点数の消去 (違反点数算定期間の短縮 3年間→2年間)
 - ・IT点呼の導入 (対面点呼をテレビカメラなどで代用可能)
 - ・点呼の優遇 (2地点間を定時運行する場合の他営業所における点呼、同一敷地内のグループ企業間の点呼が可能)
 - ・補助条件の緩和 (CNGトラックなど環境対応車に対する補助について最低導入台数要件の緩和 3台→1台)

- 損保会社**
 - ・保険料の割引 (一部の損害保険会社では、安全性優良事業所の認定を受けた事業者に対し、独自に保険料の割引を実施)

安全性優良事業所（Gマーク事業所）の広報対策

ラッピングトラック

平成24年6月から首都圏を中心に12事業者に協力を依頼し、36台のトラックにおいてラッピングによるGマーク制度のPR走行中。各車両とも1年間走行する予定。



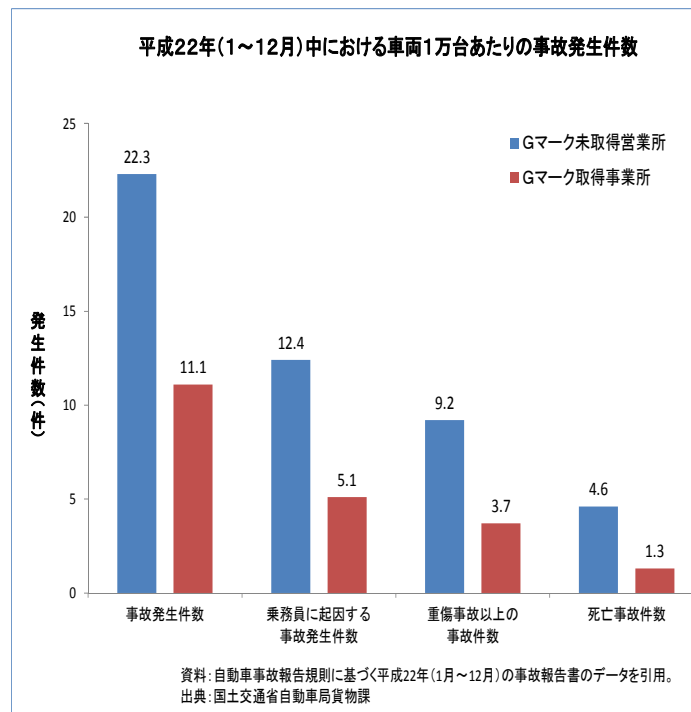
24年8月 浅草



24年7月 横浜

荷主へのPR

Gマーク事業者の車両1万台当たりの事故発生件数を分析し、Gマーク事業者の優位性を明らかにして荷主関係団体（89団体）に資料提供するとともにGマーク事業所の優先利用について、働きかけを行った。



「安全性優良事業所の認定制度」は、**産業界も注目しています。**

(社)日本経済団体連合会「安全運送に関する荷主としての行動指針」

1. 法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。
2. 運送事業者の選定にあたってはISO9001基準や**安全性優良事業所認定制度**などの客観的な基準を積極的に活用する。
3. 法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然とした態度で臨む。
4. 運送事業者の協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努める。

(12) 引越事業優良認定制度の創設について

目的

消費者に安全・安心な引越サービスを提供する事業者の情報を提供することにより、市場においてサービス品質により選択される環境を創出し、品質の向上を図るため、引越事業者を客観的に評価する「引越事業優良認定制度」を構築する。このため、平成23年度より、「引越事業者優良認定制度準備委員会」を設立し、平成26年度の運用開始を目指し、所要の検討を進めている

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理（平成22年7月7日 抜粋）

引越サービスの「見える化」を図ることにより、市場においてサービス品質により選択される環境を創出し、品質による競争を促進するため、優良な引越事業所を客観的に評価する制度を構築する。

開催経緯

- 第1回（平成23年10月3日）
- 第2回（平成23年12月2日）
- 第3回（平成24年2月13日）
- 第4回（平成24年5月21日）
- 第5回（平成24年7月25日）
- 第6回（平成24年9月24日）

認定要件について
引越管理者講習について
相談窓口の制度設計について
本制度に関するPR方法について

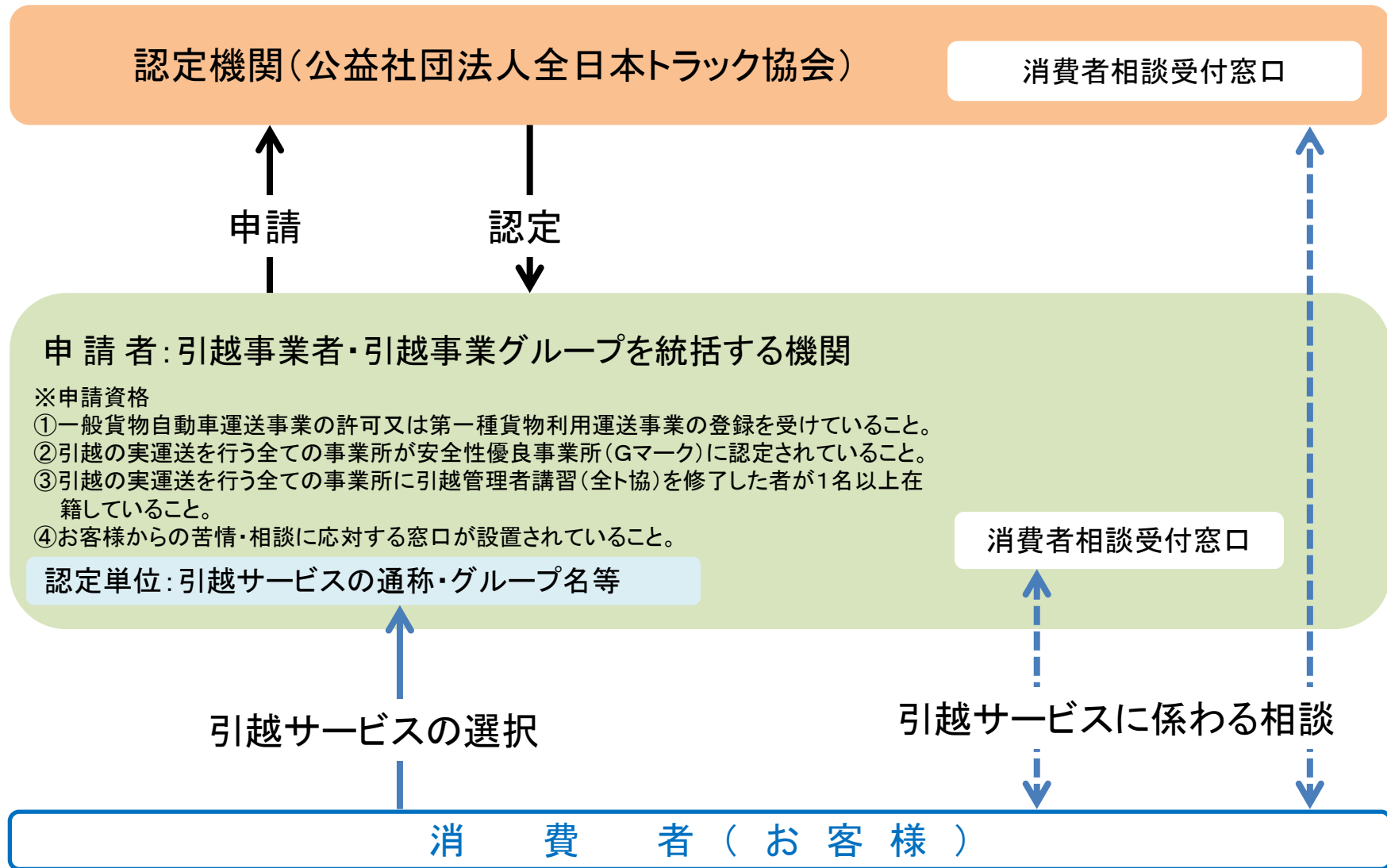
等について協議。認定制度の骨子をまとめ、関係方面から意見を聴取中。

平成26年度運用開始予定

委員名簿

| | |
|---------|--|
| 野 尻 俊 明 | 流通経済大学教授（委員長） |
| 鈴 木 一 末 | 七福運送株式会社会長 |
| 五十嵐 良夫 | アイユーシー株式会社代表取締役会長 |
| 難 波 哲 治 | 株式会社サカイ引越センター 取締役東日本本部長兼関東法人部長 |
| 立 野 正 雄 | 全国引越専門協同組合連合会専務理事 |
| 富 田 有 一 | 日本通運株式会社引越営業部長 |
| 加藤 三樹夫 | ヤマトホームコンビニエンス株式会社 ホームコンビニエンス事業本部執行役員 事業本部長 |
| 空 雅 英 | 株式会社引越社代表取締役社長 |
| 石 川 泰 三 | アートコーポレーション株式会社業務部長 |
| 神 谷 昌 彦 | 高浜共立運輸株式会社代表取締役 |
| 藤 本 元 一 | 丸和運輸株式会社代表取締役会長 |
| 加 賀 至 | 国土交通省自動車局貨物課長 |
| 齋 藤 直 也 | 公益社団法人全日本トラック協会常務理事 (平成24年9月時点) |

引越事業者優良認定制度の概要について



(13) トラック協会における経営基盤強化対策について

1. 原価意識向上基礎セミナー開催

運送事業における原価水準を適切に把握し、損益管理や業務改善に活用するための原価意識向上セミナーを本年9月から本格的に開催し、原価水準に見合った運賃収受のための交渉力の向上、更には運送事業者の総合的な経営改善を図る。

(1) これまでの取り組み

車両台数50両未満の中小零細事業者を対象としたセミナーを11月末現在で全国27ヶ所で開催。(延べ2,000名が参加。)

(2) 今後の実施予定

- ① 未開催の地域を対象に継続してセミナーを実施。今年度内に16ヶ所で開催。
- ② 参加者に対するアンケート結果を基に、日別・月別、運行ルート別・取引先別等の原価計算ができる簡易なエクセルシートを作成し全ト協ホームページへ12月中に掲載。
- ③ 事業者の多様な業務形態やレベルに応じた手法などきめ細やかなセミナー等諸施策を講じ、周知を図る。

2. 物流経営士資格認定事業

新たな物流時代に適切に対応可能な人材を育成するため、業界の資格制度である物流経営士の認定事業を実施。

(1) これまでの取り組み

- ① H10年から「物流経営士資格認定講座実施機関(東京・愛知の2ヶ所)」修了者に対し、物流経営士の資格を付与。(24年3月末現在1,285名)
- ② 「物流経営士」資格取得者に対して、認定証および携帯型認定証を発行。

(2) 今後の実施予定

物流経営士の社会的地位や質の向上を図るため、業界内外に対して積極的にPRするとともに、物流経営士のあり方についてさらなる検討を行う。

- ① 物流経営士の活用等検討会設置
- ② 全ト協HP等で積極的にPR
- ③ 物流経営士資質向上のための研修会等の開催
- ④ 全ト協が開催する経営改善セミナー等で講師として活用
- ⑤ 実務者として外部研修会等に講師として派遣

3. 事業後継者育成事業

次世代を担う事業後継者並びに青年経営者を育成するため、自社の経営改善対策となる実践に即した研修事業を実施。

(1) これまでの取り組み

- ① H3年から次世代を担う事業後継者並びに青年経営者の育成を図るために、全国および各ブロックにおいて各種研修会を開催。23年度は全国から延べ2,400名の青年経営者、事業後継者が参加。
- ② 青年組織のレベルアップを図るため、他業種の青年経営者との意見交換会を実施。(今年度初の試みとして倉庫協会青年組織との間で開催。今後も継続して実施)

(2) 今後の実施予定

- ① 事業経営に直接関係のある研修会を中心に、物流施設見学会や、業界の現状および今後のあり方に関する意見交換会等を実施。
- ② 都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等の先進的な創意工夫により、収益性向上などの取組を考案または実施した事例に対する支援を実施。

運送原価計算フォーマット例

前提条件シート

| ○車両データ | |
|----------|--------------|
| 車両ナンバー | 練馬100 あ 1111 |
| 車両購入価格 | 実績データ |
| 最大積載量 | 現在データ |
| 総重量 | 現在データ |
| 車両耐用年数 | 法定耐用年数 |
| 車両使用予定年数 | 会社の判断 |

| ○運行三費データ | |
|-----------------|-------|
| 燃料消費率 | 実績データ |
| 走行距離1km当たりオイル費用 | 実績データ |
| 走行距離1km当たり修繕費用 | 実績データ |
| 走行距離1km当たりタイヤ費用 | 実績データ |

| ○保険料データ | |
|---------|-------|
| 自賠責保険料 | 実績データ |
| 支払期間 | 実績データ |
| 任意保険料 | 実績データ |
| 支払期間 | 実績データ |
| 貨物総合保険料 | 実績データ |
| 支払期間 | 実績データ |

| ○運転者人件費データ | |
|-------------|-------|
| 平均給与 | 実績データ |
| 月割の賞与額 | 実績データ |
| 月割りの退職金額 | 実績データ |
| 諸手当(残業手当以外) | 実績データ |
| 歩合給単価 | 実績データ |
| 法定福利費 | 実績データ |
| 福利厚生費(法定外) | 実績データ |

| ○一般管理費データ | |
|------------|-------|
| 一般管理費の配賦割合 | 実績データ |
| 施設費用 | 実績データ |
| その他費用 | 実績データ |

| ○金融費用データ | |
|----------|-------|
| 銀行借入残高 | 実績データ |
| 調達金利 | 実績データ |
| 融資手数料 | 実績データ |

| ○租税公課データ | |
|-------------|-------|
| 自動車重量税(1年間) | 実績データ |
| 自動車税(1年間) | 実績データ |
| 自動車取得税(取得時) | 実績データ |

| ○1ヵ月実績データ | |
|-----------|-------|
| 走行距離 | 実績データ |
| 勤務時間 | 実績データ |
| 軽油の平均単価 | 実績データ |
| 高速道路使用料 | 実績データ |
| 收受運賃 | 実績データ |

運送原価データシート

| 費 | | 練馬100 あ 1111 | | |
|-----------------|------------|--------------|--|--|
| 1 車両費 | (1)償却費 | 95,000 | | |
| | (2)支払利息 | 11,000 | | |
| | (3)自動車取得税 | 3,000 | | |
| | (4)自動車税 | 3,333 | | |
| | (5)自動車重量税 | 1,867 | | |
| 車両費の合計 | | 114,200 | | |
| 2 保険費 | (1)自動車損害賠償 | 4,333 | | |
| | (2)対人賠償 | 10,000 | | |
| | 対物賠償 | 13,333 | | |
| | 搭乗者傷害 | 1,000 | | |
| | 車両 | 20,000 | | |
| 保険費の合計 | | 48,667 | | |
| 3 運行費 | (1)燃料費 | 220,000 | | |
| | (2)油脂費 | 14,545 | | |
| | (3)車検整備費 | 11,667 | | |
| | 一般修理費 | 50,000 | | |
| | タイヤ交換費 | 35,000 | | |
| 運行費の合計 | | 331,812 | | |
| 4 人件費 | (1)支払賃金 | 320,000 | | |
| | (2)支払賞与 | 40,000 | | |
| | (3)健康保険料 | 21,276 | | |
| | 厚生年金保険料 | 30,179 | | |
| | 労災保険料 | 3,240 | | |
| 雇用保険料 | 3,060 | | | |
| (4)福利厚生費 | 26,667 | | | |
| (5)退職金引当金 | 7,200 | | | |
| 人件費の合計 | | 451,621 | | |
| 5 事故費 | | 20,000 | | |
| 6 施設費 | (1)施設使用料 | 1,667 | | |
| | (2)租税公課 | 100 | | |
| | 施設費の合計 | 1,767 | | |
| 7 その他諸費 | | 20,000 | | |
| 8 通行料(高速道路利用料他) | | 80,000 | | |
| 運送費の合計 | | 1,068,067 | | |
| 9 一般管理費 | | 93,333 | | |
| 運送原価の合計 | | 1,161,400 | | |
| 1ヵ月の運賃収入 | | 1,200,000 | | |
| 損益 | | +38,600 | | |

(14) トラック協会における高度化支援対策および経営診断事業について

1. 高度化支援・生産性向上セミナーの開催

国土交通省の「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」の中間整理（22年7月）を踏まえ、トラック運送事業者による生産性向上に向け、実践に即した生産性向上セミナーを開催。

(1) これまでの取り組み

車両台数50両未満の中小零細事業者を対象に、実務に精通した講師を迎えた「生産性向上セミナー」を、本年2月から実施しており、現在、3回開催。延べ170名が参加。

(2) 今後の実施予定

- ① 未開催の地域を対象に継続してセミナーを実施。今年度内に6回開催予定。
- ② 参加者に対するアンケート結果を踏まえ、IT化の促進など複数のテーマを用意する等セミナー内容の一部見直しや、今後参加者が希望するセミナーとなるように検討。

2. 中小トラック運送事業者のための経営診断事業

- ① 中小企業診断士などの経験豊かな専門家を派遣し「財務診断」「自己診断」「現地調査」の3つの分析を行い、診断結果を基に総合的な経営診断を行い、事業者の経営実態を把握し「経営診断報告書」を作成。(ステップ1)
- ② ①で作成された「経営診断報告書」をベースに、①を診断した専門家から直接の助言や指導が受けられるとともに、事業者に対して個別の「改善提案書」を発行。(ステップ2)

(1) これまでの取り組み

- ① 上記(ステップ1)受診費用の助成事業の実施。 ※受診費用16万円(税別)のうち、全ト協が診断費用の1/2を助成。
- ② 経営診断事業の継続実施、更に、事業の積極的なPR及び本年度予算額の増額を実施。

(2) 今後の実施予定

さらなる会員サービス向上を図るため、経営改善相談を継続して実施するとともに、経営診断のあり方を含め、会員のニーズに応じた診断内容となるよう経営診断内容の見直し等を図る。

(3) 経営診断助成事業の活用結果

自社の実態および具体的な改善策を把握したい事業者のニーズに基づき、財務分析や現地調査による診断を実施し、経営戦略・組織管理・資本力・経営管理等の得点・評価を記載した報告書および改善提案書を受領。事業者へのアンケート調査によると、約9割の事業者が業務運営に役立ち、また約7割の事業者が診断結果に基づき業務改善を実践したと回答。

**4. 「中間整理」における提言事項の取組状況について
【規制緩和後の克服すべき課題関係】**

(1) トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の取組について

トラック運送取引に係る以下の個別課題について、平成24年8月のパートナーシップ会議で改善方策の検討を実施。

長時間にわたる手待ち時間発生

契約に基づかない付帯作業の要求

契約書面の不交付

一方的な運賃減額

協賛金の要請

【要因】

道路等の混雑問題、時間厳守への固執、悪しき慣習の固定化、中小トラック事業者の増加、運賃ルールの形骸化

書面契約の必要性 ← 地方パートナーシップ会議の場で説明された具体課題

- ①口頭による運送依頼の取引慣行化により、「運賃」「支払期日」「支払方法」等基本事項が不明確になっている。
- ②契約書がないので、責任の範囲が曖昧な状況となっている。
- ③契約が書面化されても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていない事例が多い。
- ④口頭契約先の荷主の仕事では、手待ち時間の発生、付帯作業の要求が多い。
- ⑤個建て方式の契約で、1個の荷物の大きさを決めてなかったため、5個の荷物を1個に束ね1個分の荷物の運賃に減額された。
- ⑥体裁だけ整えただけの契約書が多く、詳細な条件が明記されていないため、最低限の必要項目を網羅した契約書のひな形的なものを作成してはどうか。

書面契約の推進が急務

書面契約推進に係る各種調査

■国土交通省及び全日本トラック協会において以下の調査を実施中。

1. 運送契約に係る実態及び課題調査
2. 運送契約の書面化に係る優良事例調査
3. 荷主、元請、利用運送事業者からの発注実態調査

荷主との交渉力の向上について

■荷主との交渉力の向上として、以下の取組を併行して実施。

- ・原価意識向上のための基礎セミナー
- ・燃料サーチャージ導入促進セミナー
- ・適正取引相談窓口の周知徹底
- ・トラック輸送適正取引推進ガイドラインの周知徹底
- ・下請代金法講習会(中小企業庁)
- ・トラック輸送適正取引推進ガイドライン説明会(中小企業庁)

平成24年度内のパートナーシップ会議において、義務化及び具体運用を決定

(2) 安全確保のための許可基準の厳格化等について

1～3はパブリック
コメントを実施中

1. 5両割れ事業者の運行管理体制の強化

◆「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の改正

(主な改正点)

全ての営業所（霊きゅう自動車及び一般廃棄物に使用される自動車を管理する営業所、離島に存する営業所を除く。）に運行管理者を1名以上選任することを義務付ける。（施行後1年間の経過措置あり。）

2. 法令試験の見直し

◆「新規許可申請者等に対する法令試験の実施について」の改正

(主な改正点)

- ① 出題範囲の拡大。（独占禁止法及び下請法の追加。）
- ② 試験の実施方法の変更。（隔月で実施。）
- ③ 不合格者について、再試験に合格できなかった場合は許可を行わない措置とする。 など

3. 運行管理等の体制の基準の強化

◆「一般貨物自動車運送事業等の許可等の処理基準（細部取扱）」の改正

(主な改正点)

- ① 省令で規定する「運行管理の体制を記載した書類」について具体様式を通達化する。
- ② 運行管理者等について具体的な確保予定日を記載させる。
- ③ アルコール検知器の導入計画や、車庫と営業所間の連絡方法及び対面点呼の方法について記載させる。
- ④ 特定の運転者（事故惹起、初任、高齢）に対する特別な指導の予定の有無を記載させる。
- ⑤ 「国土交通省告示第1356号に適合する勤務割及び乗務割の計画」の詳細として運転者ごとの計画を記載させる。

4. 営業所・車庫間の距離基準の強化

◆「営業所・車庫間の距離基準に係る運輸大臣告示」の改正も【検討中】

(主な改正点)

現行、10km（首都圏20km）まで許容している営業所・車庫間の距離について、点呼等、安全管理の強化の観点から今後の申請事案についてはより短距離の基準とする。

5. 「中間整理」における提言事項の取組状況について
(その他の事項関連)

【目標とするべきあるべき姿】

(1) 生産性の向上、新分野の開拓等による持続的な成長関連

中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度 (中小企業投資促進税制)の延長(所得税、法人税、法人住民税、事業税)について

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(車両総重量3.5t以上)、機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度を2年延長する。(適用期限:平成26年3月31日まで)

施策の背景

長引く景気低迷による荷動きの減少等により、トラック事業、内航海運業等の経営は極めて厳しい状況。

貨物車両の平均使用年数は増加傾向、内航貨物船は老朽化が進行

・トラックの平均使用年数

〈 11.2年(平成15年) → 11.9年(平成19年) → 13.5年(平成21年) 〉

・内航貨物船の老朽化率(船齢14年以上)

〈 51%(平成15年) → 66%(平成19年) → 72%(平成21年) 〉

中小企業の設備投資を促進するための特例措置が必要

具体的施策

税制改正要望の概要

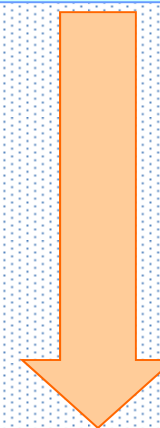
所得税、法人税:特別償却30%又は税額控除7%
〔対象設備:トラック、内航船舶、機械装置、器具備品、ソフトウェア〕

要望結果

対象資産に製品の品質管理の向上に資する試験機器等を追加するとともに、デジタル複合機の範囲の見直しを行った上、その適用期限を2年延長。

政策の目標

トラック車両、内航貨物船等の購入・代替の促進



- ・トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・老朽船の代替建造を通じ内航貨物輸送の効率化、環境負荷低減等に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

都市の低炭素化の促進に関する法律の概要（平成24年12月4日施行）

背景

○東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

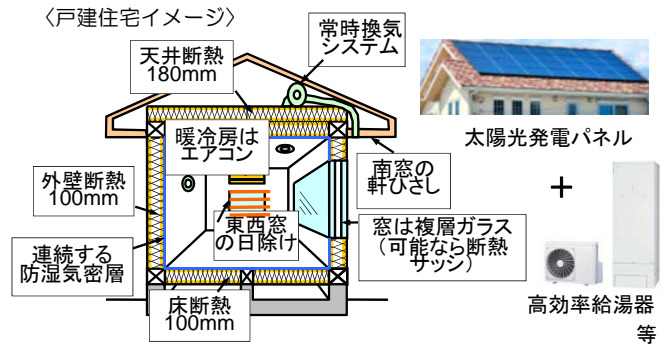
法案の概要

- 基本方針の策定（国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣）
- 民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

| 居住年 | 所得税最大減税額 引き上げ(10年間) | | 登録免許税率 引き下げ |
|------|------------------------|----------|-------------------|
| H24年 | 400万円 (一般300万円) | 保存 登記 | 0.1% (一般0.15%) |
| H25年 | 300万円 (一般200万円) | 移転 登記 | 0.1% (一般0.3%) |

【認定のイメージ】



【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備（蓄電池、蓄熱槽等）について通常の建築物の床面積を超える部分

● 低炭素まちづくり計画の策定（市町村）

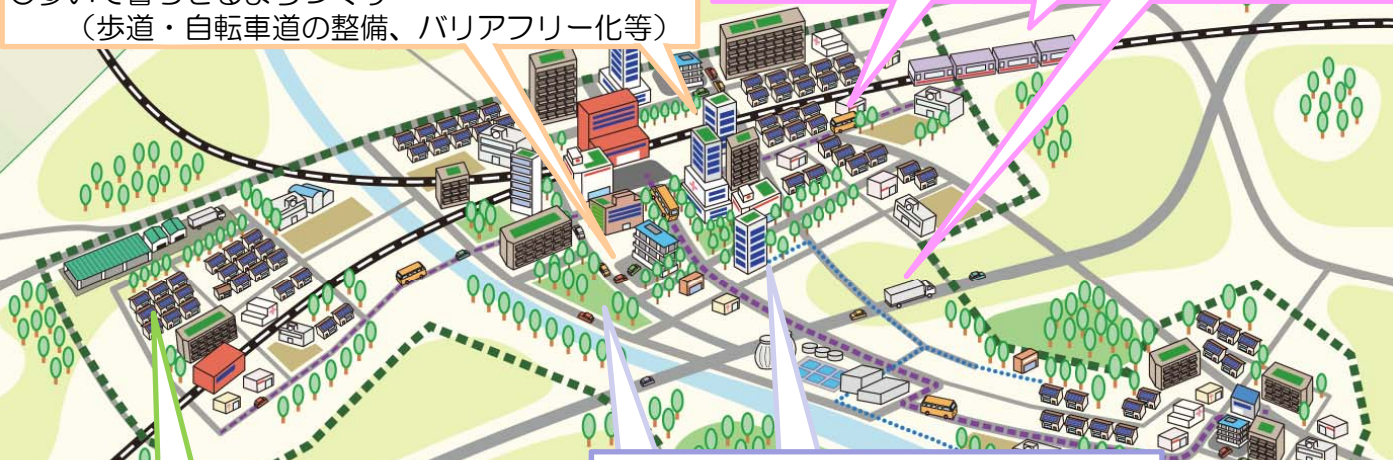
※ 協議・調整を行う低炭素まちづくり協議会（地方公共団体、民間事業者等）を設置可能

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ➡ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ➡ 建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり
(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - ➡ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO₂の排出抑制



緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

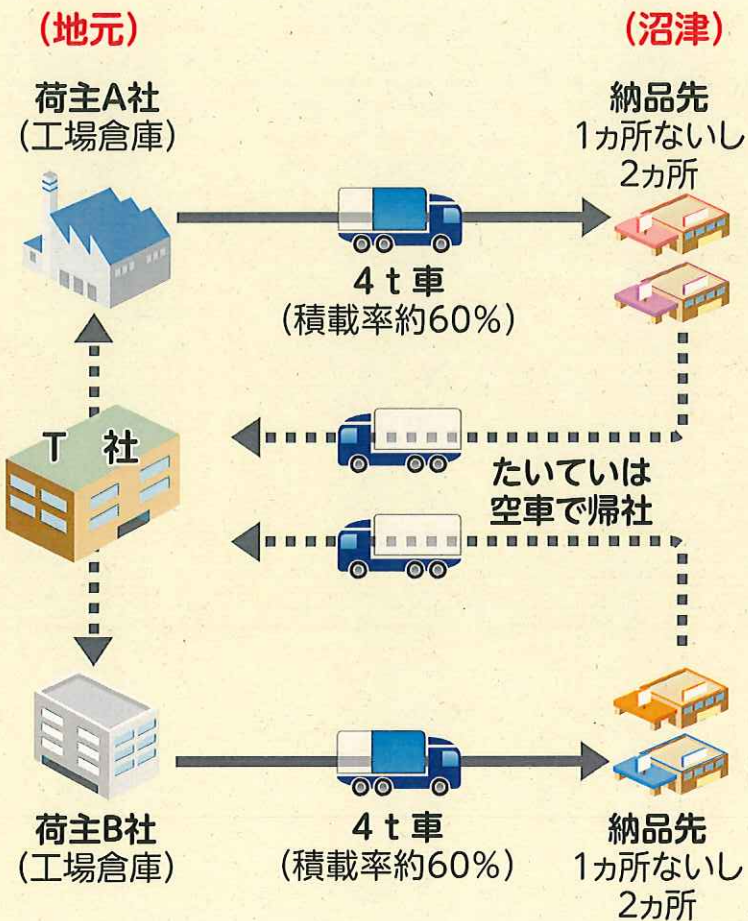
- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ➡ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ➡ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ➡ 占用許可の特例

トラック事業における生産性向上の一例

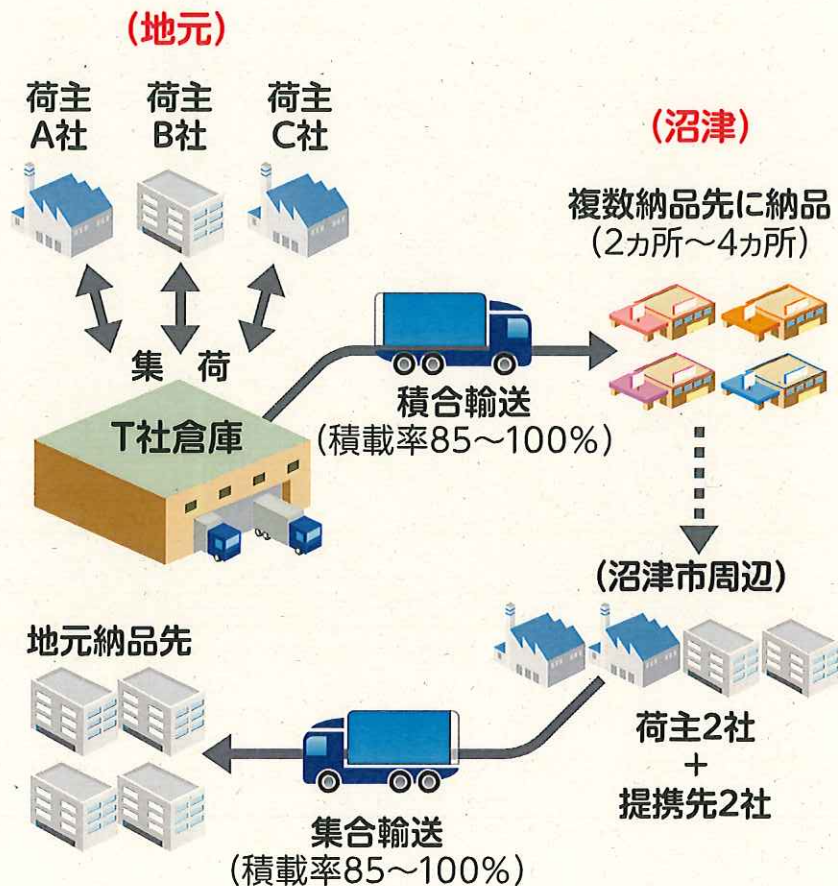
地場産業密着型

地場産業の荷主対象に積合せ納品などをシステム化

Before



After



(出典) 物流ジャーナリスト倶楽部 森田富士夫氏作成資料より引用

【目標とするべきあるべき姿】

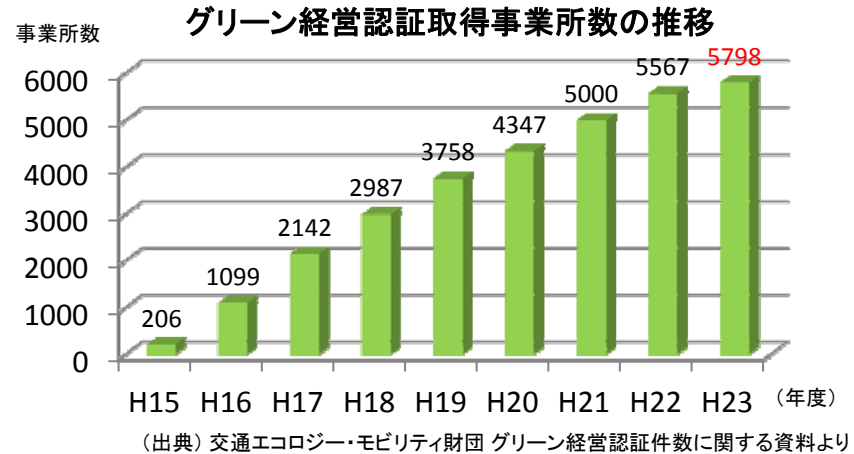
**（２）持続的な環境対策・安全の確保の実
現関連**

グリーン経営認証の取得と輸送効率の向上について

◎グリーン経営認証の取得

グリーン経営推進マニュアル、
省エネ運転マニュアル、啓発ポスターなど
啓発資料を配付し、グリーン経営認証取得を推進

グリーン経営認証取得状況
(トラック)3,090社 5,833事業所
(平成24年10月現在)



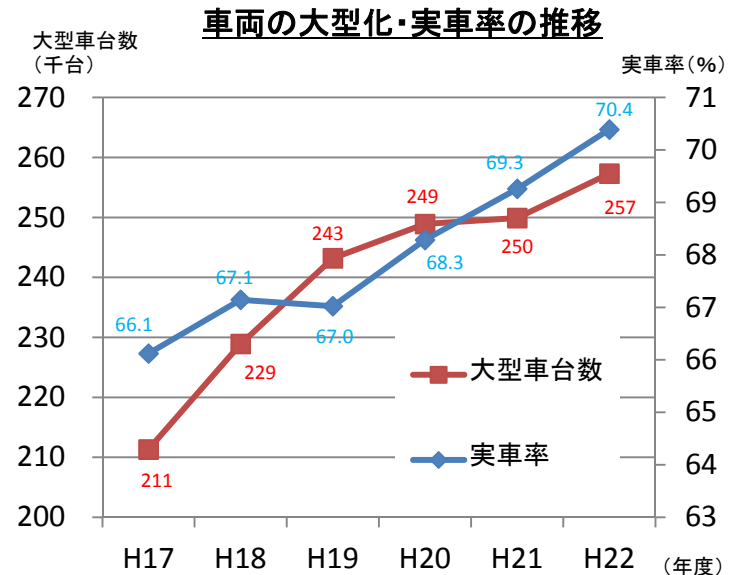
◎環境基本行動計画及び環境対策中期計画の推進

運輸部門における京都議定書目標達成計画の数値目標をクリアするため、自営転換や共同輸配送などによる車両の大型化、実車率の向上を推進



- ・中小トラック運送事業者のための、求荷求車情報ネットワーク(KIT)の普及拡大による実車率、積載率の向上
- ・改正省エネ法、グリーン物流パートナーシップ会議等、行政ならびに産業界との連携強化
- ・荷主向け「自営転換をご検討ください」のチラシ作成・配付

営業用トラックの輸送比率 1990年 70.8% → 2010年 88%



※大型車台数は車両総重量24t超25t以下の車両とトレーラーの保有台数を合算した台数

※平成21年度以前の実車率は、実車キロと走行キロに接続係数を乗じて算出した数値

(出典) 国土交通省「自動車輸送統計年報」
財団法人自動車検査登録情報協会「諸分類別自動車保有車両数」

環境対応車の開発・普及促進について

我が国のCO2排出量の約2割を占める自動車分野において、新車の環境性能の向上対策が主要な対策。

- ・野心的な燃費基準の策定による将来開発目標の設定
- ・環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度

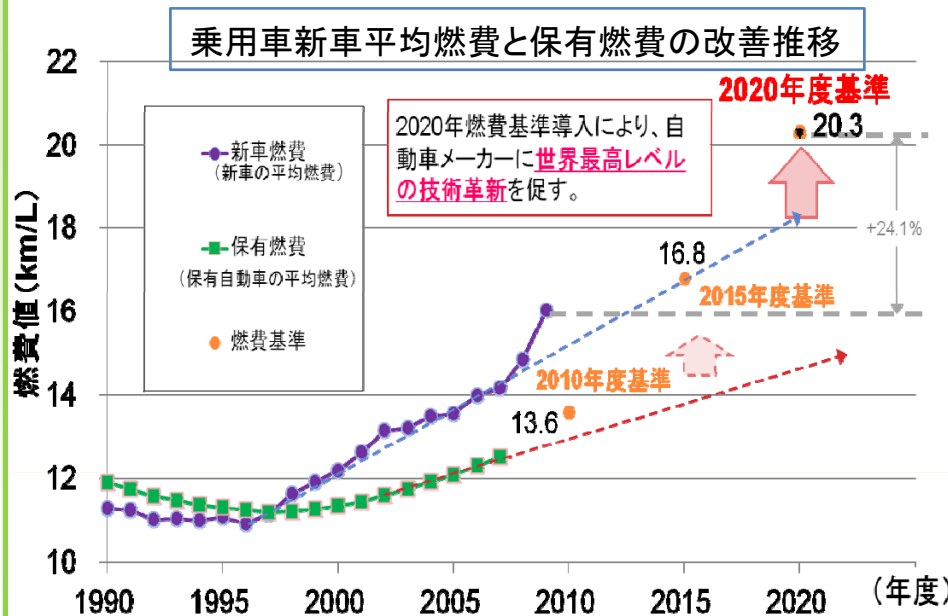


環境対応車の
開発・普及促進

燃費基準の策定

■ 野心的な基準の策定

- 将来の開発目標を示す。さらに、随時の見直しを実施。
- 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定。
 - 世界最高水準となる2020年度乗用車燃費基準を新たに制定予定。



税制優遇措置・導入補助

■ 税制優遇措置（エコカー減税等）

- 電気自動車等次世代自動車に係る車体課税の減免
- ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置による技術革新の誘発

■ 環境対応車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を取得する場合などに、一定額を補助

ハイブリッド車に匹敵する燃費性能を有するガソリン自動車



電気自動車



圧縮天然ガス(CNG)自動車

平成23年度税制改正大綱において、「各主要課題の平成23年度の取組み」として、地球温暖化対策のための税の導入にあたり、「物流・交通の省エネ化のための方策」を実施することとされた。

以下の事業の枠組みにおいて、自動車交通分野における輸送の効率化、低炭素化等を図る取組みを公募し、選定委員会において、省エネ効果や政策的意義等の指標に基づき選定された事業を支援する。(補助率：1/2)

トラック分野

貨物自動車運送効率化 実証事業

貨物自動車運送事業の輸送効率化に資する総合的な取組みを実証し、更なる自営転換の促進等を通じた物流分野の省エネを図る。

<支援メニューの例>

- 求荷求車システムの導入・活用セミナー
- マテリアルハンドリングの活用による効率化 等

低炭素型エネルギー 活用促進実証事業

環境にやさしい低炭素型エネルギーを活用した実証事業を支援する。

<支援メニューの例>

- 地域内輸送の低炭素型エネルギー化(CNG車への転換、外部電源の活用) 等

エコドライブ推進普及啓発事業

トラック事業協同組合等が行う、複数事業者一体となったエコドライブ活動のサポートを実施し、トラック輸送による燃費向上等を通じた物流分野の省エネを図る。

バス分野

低炭素型旅客自動車交通 利用促進事業

マイカー利用からバス利用への転換を通じて旅客自動車交通分野における低炭素化を促進するため、一定の地域に関し、乗合バスの利便性向上や利用促進に関する取組みを総合的に講じる事業を支援。

<支援メニューの例>

- 弾力的な路便設定の実証実験
- 新たな割引運賃の実証実験
- バス情報検索サイト構築・改良
- 系統番号の導入・再編 等

貨物自動車運送事業における次世代自動車の導入促進に関する検討について

貨物自動車運送事業における次世代自動車の現状や更なる導入促進について、「貨物自動車運送事業における次世代自動車の導入促進に関する研究会」を設置して検討を行い、報告書を取りまとめた(平成22、23年度)。

検討内容

- ・次世代自動車(ハイブリッド(HV)トラック、CNGトラック)とディーゼルトラックとの比較・現状分析
環境面での優位性等に加え、貨物自動車運送分野の中長期的便益についても分析・整理
- ・次世代自動車の導入促進のために関係者が取り組むべき方策
関係者:自動車メーカー、ガス事業者、貨物自動車運送事業者、荷主、国

検討結果

OHVトラック及びCNGトラックの評価結果(ディーゼルトラックとの比較)

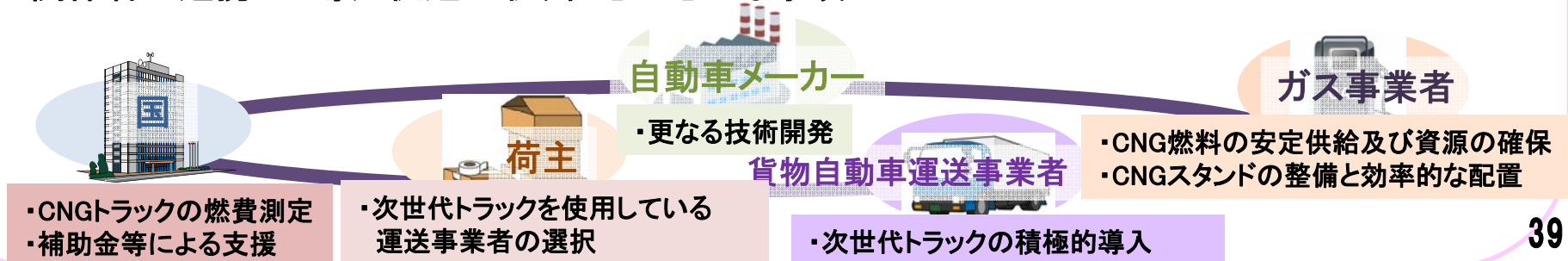
<環境性能等>

- ・省エネ・CO2性能
HVトラック:HV化により4~9%のCO2低減
- ・排出ガス性能
CNGトラック:PMをほとんど排出しない
- ・利便性
HVトラック:既存のガソリンスタンドを利用可

<輸送サービスの安定供給、経済性、経営安定化など 貨物自動車運送分野の中長期的便益>

- ・エネルギーセキュリティ(輸送サービスの安定供給)
一般に燃費性能の優れた車両は優位
特にCNG車は原油由来でないことから、震災や原油高騰に柔軟に対応
- ・経済性
購入補助や燃料費(軽油、CNG)の節減が初期コストの回収を手助け
- ・運送事業者の経営安定化
燃料費の削減、CNG価格の(軽油価格との比較での)安定により経営安定化に寄与

○ 関係者が連携して導入促進に取り組むべき主な事項



自動車運送事業者によるCO2削減努力の「見える化」について

2020年中期目標に向けた更なるCO2削減
地球温暖化対策の中期目標(2020年にCO2排出量を
1990年度比25%減)の設定

自動車運送事業分野(運輸部門のCO2の半分弱を排出)についても、更なる対策の実施が必要。

自動車運送事業の構造的課題
自動車運送事業(トラック、バス、タクシー)の事業構造
に起因した、構造的課題(低収益性、脆弱な経営基盤、
過当競争等)

経営、顧客評価に必ずしも直結しないCO2削減
については自発的取組みが進みにくい状況。

自動車運送事業の健全な発展とCO2排出量の更なる削減を高い次元で両立する
ため、環境取組みに対する経営上のインセンティブを強化

今後制度検討

1. 相対評価手法の開発(22年度)

(1) 評価手法(案)の策定

● 評価指標(原単位)

(例: 燃費、輸送量あたりエネルギー消費量(CO2排出量))

● 各評価指標の標準値(標準原単位)の設定手法

● 業態、取扱貨物、営業地域など外的要因の考慮方法

(2) 評価手法(案)の試験運用

● 精度、公平性について、複数地域・業態の運送事業者による運用試験で検証

2. 相対評価制度を活用した付加価値・経済価値 創出方策の検討(23年度)

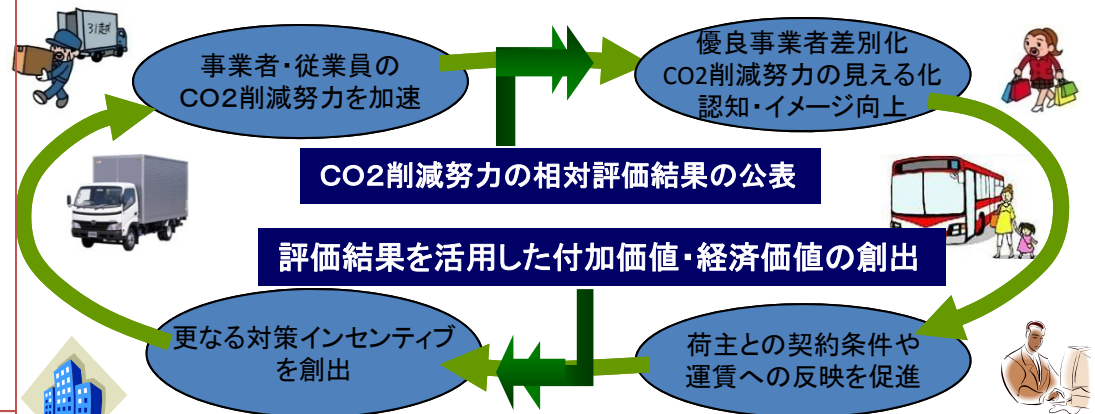
(1) 付加価値・経済価値創出手法についての基礎分析
(想定される手法例)

● 評価結果の公表・契約条件への反映促進

● 評価結果に連動した優遇税制/補助等による
インセンティブ強化

● 排出量取引、クレジット買上制度など市場メカニズムを
活用した方策 など

(2) 将来制度案構築(制度導入による影響・効果についての
計量モデル分析を含む。)



CO2削減努力の相対評価結果の公表

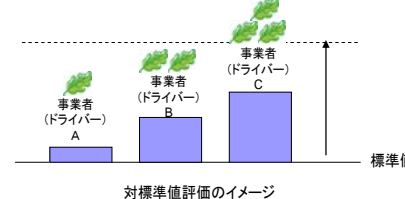
評価結果を活用した付加価値・経済価値の創出

更なる対策インセンティブを創出

荷主との契約条件や運賃への反映を促進

市場原理の活用により対策推進の好循環を誘発。

官民連携による総合的、積極的な取組みを一般市民や荷主にアピール。



運送事業者等による積極的な取組みを後押し、交通関係者(運送事業者、荷主、商品消費者、交通利用者)による経済原則に従った活動が低炭素化の取り組みに。

トラック協会における次世代自動車の導入促進について

◎低公害車導入促進助成事業

CNGトラック、ハイブリッドトラックの導入を促進するため、国土交通省、都道府県トラック協会と協調し助成事業を実施。



低公害車を導入する会員事業者に対して、通常車両価格との差額の一部を助成

CNG車 ……通常車両との価格差の6分の1
ハイブリッド車…通常車両との価格差の8分の1

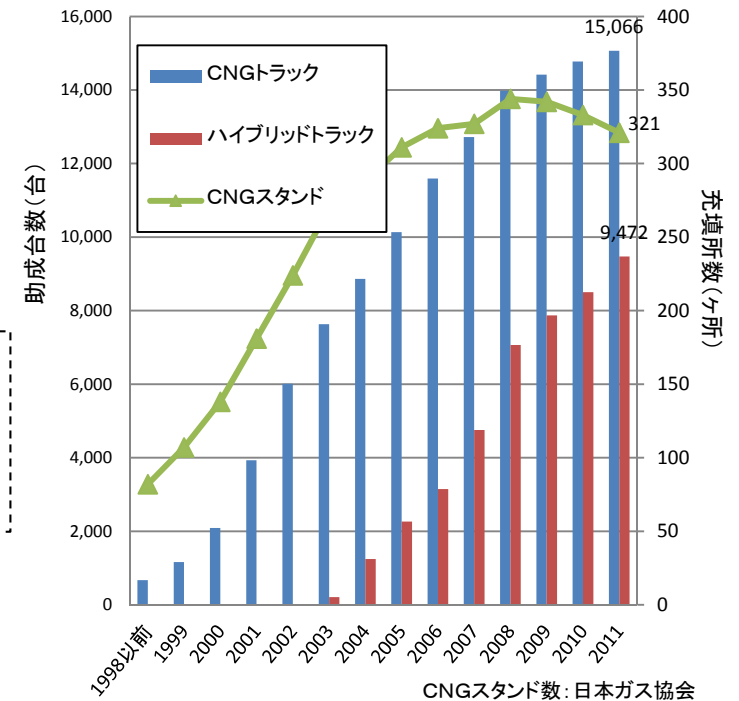
◎CNGトラック普及推進委員会

環境面、エネルギーセキュリティ面で優れるCNGトラックの普及を図るため、学識経験者、トラック事業者、荷主、メーカー、ガス会社等で構成される委員会を設置、普及に向けた方策を検討。



- ・25年度も継続して委員会を開催し普及に向けた活動を継続する
- ・これまでは都市内輸送中心に普及を行ってきたが、CO2削減効果が大きく、効果的なエネルギー代替を図ることができる中・大型CNGトラックによる都市間輸送への拡大も念頭に置く。大型CNGトラックを用いた輸送モデルに対する補助については2013年度環境省(国交省連携)にて予算要求。

低公害車普及実績の推移



【目標とするべきあるべき姿】

(3) トラック産業の成長を支える人的基盤の育成関連

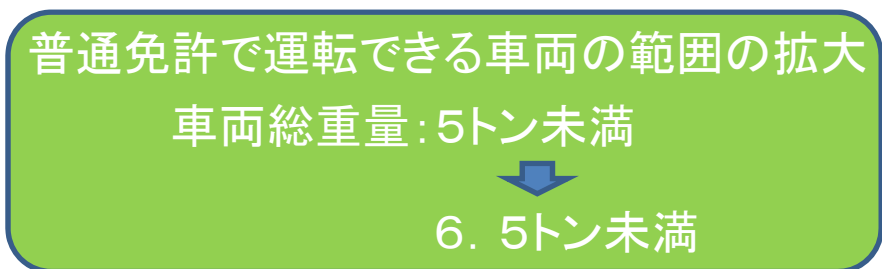
トラック産業の成長を支える人的基盤の育成について

○取り組むべき事項

平成19年6月の免許制度改正による中型免許の創設により、若年ドライバー確保の面で、取得年齢の引き上げと相まって、阻害要因として顕在化しているとの指摘があり、人材確保の観点から、安全確保との調和を図りつつ、その見直しが期待されることから、行政を含めた関係者において議論を深めていく。

○現在までの実施状況

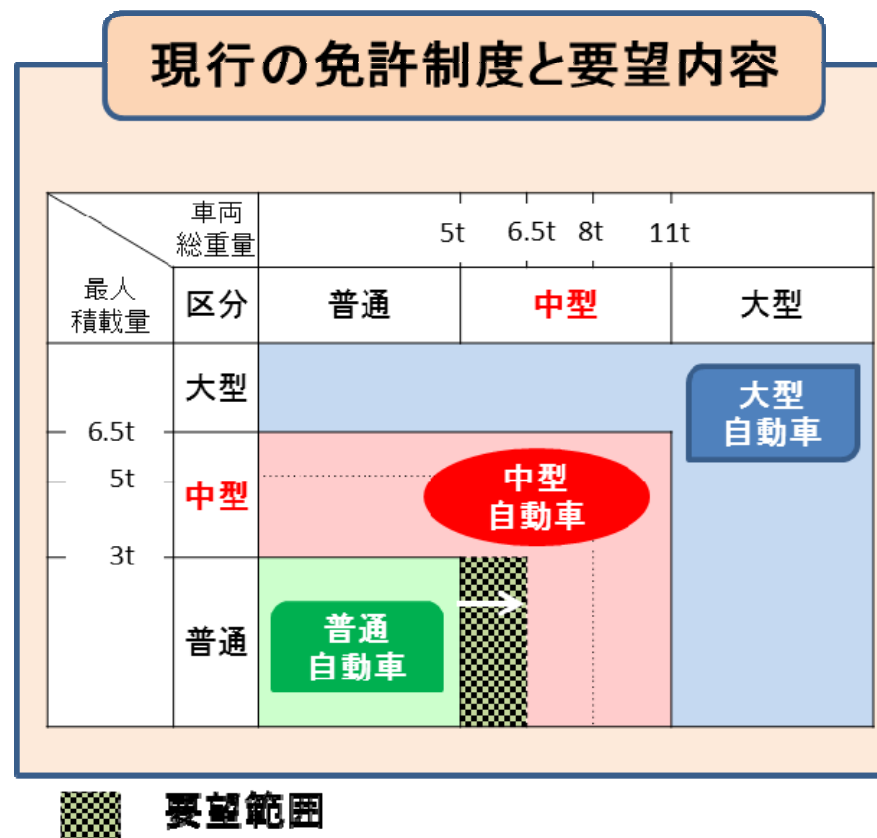
☆国等への要望活動



- ・平成23年2月 警察庁(全ト協)
- ・平成24年9月 警察庁
(全国高等学校長協会要望)

○今後の実施予定

全ト協は、全国高等学校長協会と連携を図りつつ、引き続き要望活動を行っていく。



【規制緩和後の変化と克服すべき課題】

**（４）規制緩和後の克服すべき課題
＜経済的な環境整備の視点＞関連**

- **最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループにおける検討について**

最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループについて

<目的>

▶「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」においては、平成22年7月の中間整理において、最低保有車両台数のあり方、適正運賃収受に向けた取組みについて、「規制緩和以後の課題」とされたところであり、学識経験者、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政等の関係者からなるワーキンググループを設け、課題解決に向けた検討を行う。

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理(平成22年7月7日 抜粋)

(略)、新規参入に係る最低車両台数のあり方、適正な運賃の収受に向けた取組みに関し、ワーキンググループを設置し検討を進める。

<開催経緯>

第1回WG(平成22年10月13日開催)

- ・ワーキンググループの設置について
- ・最低車両台数に関する現状と課題について

第2回WG(平成22年10月20日開催)

- ・トラック事業における運賃・料金制度の現状
- ・トラック運賃に係る調査報告について
- ・当面の調査・分析の進め方、アンケート調査の実施について

第3回WG(平成23年3月7日開催)

- ・最低車両台数のあり方について

第4回WG(平成23年9月8日開催)

- ・運賃料金等に関する実態調査結果について

第5回WG(平成23年12月27日開催)

- ・これまでの議論の論点整理及び検討の方向性について

第6回WG(平成24年7月30日開催)

- ・とりまとめの方向性について

第7回WG(平成24年10月15日開催)

<委員名簿>

| | |
|--------|---|
| 野尻 俊明 | 流通経済大学 教授 (座長) |
| 齊藤 実 | 神奈川大学 教授 |
| 徳田 賢二 | 専修大学 教授 |
| 秋池 玲子 | ポストンコンサルティンググループ パートナー&マネージング・ディレクター |
| 森田 富士夫 | 物流ジャーナリスト |
| 佐藤 正弥 | 一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 主幹 |
| 坂本 克巳 | 公益社団法人全日本トラック協会 副会長 |
| 天野 智義 | 社団法人東京都トラック協会 副会長 |
| 小幡 銀伸 | 社団法人愛知県トラック協会 会長 |
| 山浦 正生 | 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長 |
| 山口 浩一 | 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長 |

「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」に基づくワーキンググループについて ー最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ報告書の概要ー

ワーキンググループの概要

「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」においては平成22年7月の中間整理の中で、最低保有車両台数のあり方等について、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」（構成員：有識者、トラック事業者、荷主団体、労働組合、行政）を設け、検討することとした。検討の結果が下記のとおり第7回ワーキンググループ（10月15日）で取りまとめられ、10月25日に公表したところである。

ワーキンググループ報告書の概要

論点Ⅰ：最低車両台数及び事前チェックのあり方

- (1) 最低車両台数規制(5両以上)について
 - ・ 直ちに基準を引き上げる状況にはない。ただし、不適格な者を市場に参入させないため、新規参入許可時の安全適合性を厳格にチェックする。
- (2) 新規参入時における事前チェックの強化について
 - ・ 運行管理者や安全措置をはじめとして現行の許可基準や運用につき、強化策を検討する。

論点Ⅱ：市場構造の健全化等に向けて

- (1) 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮について
 - ・ 「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」での検討も活用しながら、監査手法の効率化や体制・監査能力を強化する。
 - ・ 事業許可の更新制については、他の規制の効果や監査及び行政処分の強化を図りつつ並行して検討を続け、その導入の可否を判断する。
- (2) 5両未満の保有で事業を運営する者への対策について
 - ・ 5両未満となった場合にも運行管理者の選任を義務付ける。
- (3) 経営改善支援について
 - ・ トラック協会において経営診断事業等の充実等を図る。
- (4) 多層構造の適正化について
 - ・ 契約の書面化について、発注書作成・保存の義務化対策を実施し、また、元請事業者等との取引についても、実態把握、対策検討を進める。

論点Ⅲ：運賃料金の適正収受に向けて

- (1) 運賃料金規制について
 - ・ トラック法第63条に基づく標準運賃については、各種指標によれば、現段階で発動すべき状況ではない。
- (2) 事業者の交渉力の向上に向けた対策について
 - ・ トラック協会においてセミナー等を開催し、原価計算の普及・浸透を図る。
 - ・ 契約の書面化に関し、運賃、付帯料金等を含めることを検討。法令試験の科目の追加、共同化等の事業規模拡大等も重要な対策。

今後について

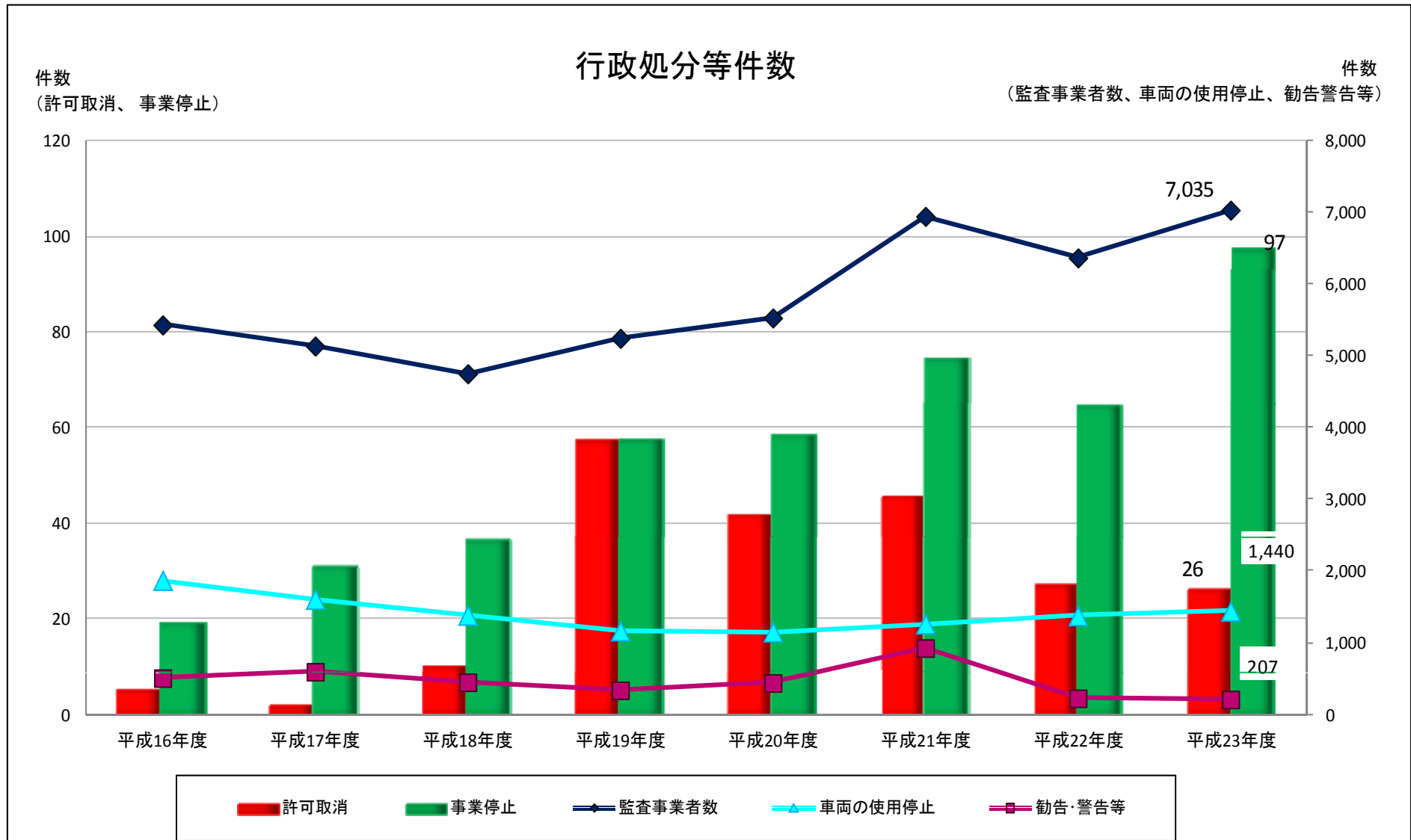
- ①我が国の将来を見据えると、トラック業界に必要な良質な人材が確保され、需要に応じた事業運営が維持され続けなければならない
 - ②安全性、健全性を向上させるための参入や多層構造の弊害の解消、利用運送事業との取引のあり方等取引に係る政策の枠組や制度については議論を継続していくべきである
- 等の意見を踏まえつつ、ビジョン検討会を年内を目途に開催し、ワーキンググループでの参入に係る提言事項や必要な対策を推進する作業部会を早期に設置。

【規制緩和後の変化と克服すべき課題】

(5) 規制緩和後の克服すべき課題 ＜社会的な環境整備の視点＞関連

- 不適正事業者への対応について
特に、関係行政機関等との連携等
について

貨物自動車運送事業に係る行政処分状況等について



監査における他省庁との主な連携について

1. 厚生労働省・日本年金機構との連携

- 貨物自動車運送事業における適正化取引推進のための関係省庁課長会議の開催
国土交通省の呼びかけで、厚生労働省及び日本年金機構とともに、社会保険等未加入問題に関し、意見交換を実施。

2. 厚生労働省との連携

- 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度
自動車運送事業における事故の防止及び輸送サービスの一層の向上を図るためには、事業の適正な運営を確保するとともに、それを支える労働者の適切な労働環境の確保を図っていく必要があることから、地方運輸局等と労働基準監督機関との間で相互通報を実施。
- 地方運輸局等と労働基準監督機関との合同監査・監督
地方運輸局等と労働基準監督機関が連携し、事業の適正な運営を確保し、輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行う観点から、合同監査を実施
- 労働基準監督機関からの講師派遣
事業用自動車の運転者が、脳・心臓疾患の労災支給決定件数の最も多い職種となっていることを踏まえ、地方運輸局等が開催する新規許可事業者等に対する指導講習の際に、都道府県労働局から労働基準法、改善基準告示、労働安全衛生法等の説明を実施

3. 警察庁との連携

- 道路交通法第108条の34に基づく通知
車両等の運転者が道路交通法、同法に基づく命令又は同法に基づく処分に違反した場合において、当該違反に係る車両等の使用者の業務に関してなされたものであると認められるときは、都道府県公安委員会が自動車運送事業を監督する行政庁（運輸支局）に対し、当該違反の内容を通知

（関係省庁等との連携に基づく監査実績）

| 端緒別 | 平成21年度 | | 平成22年度 | | 平成23年度 | |
|---------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | 端緒件数 | 監査件数 | 端緒件数 | 監査件数 | 端緒件数 | 監査件数 |
| 公安委員会通知 | 424 | 402 | 407 | 328 | 360 | 328 |
| 労働局通報 | 389 ^{※1} | 362 | 522 ^{※1} | 374 | 612 ^{※1} | 478 |
| 合同監査・監督 | - | 83 ^{※2} | - | 99 ^{※2} | - | 95 ^{※2} |

※1: 労働局通報から通報を受けた件数

※2: 合同監査・監督件数は年集計件数