

# 物流施策大綱策定にあたり

平成25年1月21日

結城運輸倉庫株式会社  
代表取締役社長 結城幸彦

平成25年1月21日

## 新しい物流施策大綱策定にあたり

### トラック業界の現状

- \* 輸送貨物量の減少が予想される
- \* 小規模化が進むトラック業界
- \* 今なお強まる値下げ要求

---

### 業界で生き残るための必死の努力

- \* グリーンエコプロジェクト
- \* Gマーク取得
- \* 経営基盤の向上の取り組み

### 新しい物流施策大綱策定にあたって：生産性向上への支援

- \* 車両の大型化
- \* 中型免許の見直し
- \* 渋滞回避への諸施策
- \* 駐車場・荷捌き場の確保・拡充
- \* 税制の見直し

## トラック業界の現況と諸課題

\* 貨物輸送量の減少：日通総研は 2013 年の貨物輸送量を 12 年比

△1.1%と予想

\* 貨物運送事業者の小規模化が進む

：国土交通省 11 月 30 日の発表では 10 台以下の

事業者数は前年の 56.8%から 58.1%に増えた

\* 燃料費の高値安定から更なる値上がり

：円高の是正が即燃料費の値上がりに

\* 保険料の値上がり：4 月から自賠責が 14%程度値上がりに

\* 駐車対策：配達中のトラックが放置車両と判断され違反  
とされるケースが頻繁に発生している

\* 渋滞対策：交通渋滞及び手待ち問題

\* 高速料金の引き下げ：世界一高い高速道路料金の引き下げ

一般財源化された税の廃止

\* 人手不足：少子高齢化はトラック業界でも顕在化

\* 昨年下半年からに荷主から値下げの要請が頻繁に

\* 利益の出ない体質：20 台以下の規模の事業者の大半は赤字

## 生き残るための必死の努力

\* 燃費の向上は環境対策と同時に経営効率に直結

；グリーンエコプロジェクトの積極展開

\* 事故防止は社会的使命と同時に経営そのもの

；G マーク（安全性優良事業所の認定取得）

\* 経営基盤の強化：原価管理は交渉力の向上に繋がる

---

適正取引推進パートナー会議の確立

---

物流経営士資格の獲得

## 新しい物流施策大綱の策定に期待すること

- \* 生産性向上に繋がる道路網の整備

: 渋滞解消と低炭素物流及び労働環境に効果絶大

- \* 若年労働力を確保するためにも中型免許の見直し

: 普通免許での重量規制を5トンから6.5トンへ

新卒の高校生の業界就職機会の増大に繋がる

- \* 軸重規制の緩和: 日韓シャーシ相互通行の試みに見られるように、

ヨーロッパ諸国などと同様、一定の大型車両の

軸重を10トンから最低11.5トンに緩和しても

raitai。

車両積載量の増加による生産性の向上に寄与す

ることが大いに期待される。

- \* 貨物自動車の荷卸しのための駐車場・荷さばき場の確保・拡充

- \* 高速道路料金の引き下げ

- \* 車両関係税制の見直し

- \* 石油関連税制の見直し

国内貨物輸送量の見通し

単位：百万トン、( )内は対前年度比増減率(%)

年度期	2012年度		2013年度		2011年度	2012年度	2013年度
	上期	下期	上期	下期			
総輸送量 Total transportation volume	2,380.0 ( 1.3)	2,444.9 (Δ 0.9)	2,357.9 (Δ 0.9)	2,414.1 (Δ 1.3)	4,816.4 (Δ 3.5)	4,824.9 ( 0.2)	4,772.0 (Δ 1.1)
(建設関連貨物を除く輸送量)	1,484.4 ( 1.1)	1,438.0 (Δ 2.6)	1,473.1 (Δ 1.4)	1,442.7 ( 0.3)	2,952.2 (Δ 6.6)	2,932.4 (Δ 0.7)	2,915.8 (Δ 0.6)
鉄道 Railway	19.4 ( 10.5)	22.9 ( 0.2)	19.0 (Δ 1.8)	22.3 (Δ 2.4)	40.4 (Δ 7.5)	42.3 ( 4.7)	41.4 (Δ 2.1)
J	13.9 ( 4.1)	16.2 (Δ 0.7)	13.8 (Δ 1.0)	16.1 (Δ 0.7)	29.6 (Δ 3.7)	30.1 ( 1.4)	29.8 (Δ 0.9)
JR							
その他 Other	5.5 ( 31.1)	6.7 ( 2.6)	5.3 (Δ 3.6)	6.3 (Δ 6.6)	10.7 (Δ 16.6)	12.2 ( 13.6)	11.6 (Δ 5.2)
自動車 Automobile	2,182.6 ( 1.1)	2,235.3 (Δ 0.9)	2,164.0 (Δ 0.9)	2,208.5 (Δ 1.2)	4,414.2 (Δ 3.7)	4,417.9 ( 0.1)	4,372.5 (Δ 1.0)
営業用 Business	1,557.0 ( 2.0)	1,564.4 (Δ 0.6)	1,550.8 (Δ 0.4)	1,562.5 (Δ 0.1)	3,101.1 (Δ 0.6)	3,121.4 ( 0.7)	3,113.3 (Δ 0.3)
自家用 Personal use	625.6 (Δ 0.9)	670.9 (Δ 1.6)	613.2 (Δ 2.0)	646.0 (Δ 3.7)	1,313.0 (Δ 10.2)	1,296.5 (Δ 1.3)	1,259.2 (Δ 2.9)
内航海運 Coastal cargo transport	177.6 ( 1.8)	186.3 (Δ 0.1)	174.5 (Δ 1.8)	182.8 (Δ 1.9)	361.0 (Δ 1.6)	363.9 ( 0.8)	357.3 (Δ 1.8)
国内航空 Domestic air	0.444 ( 1.6)	0.456 (Δ 0.6)	0.442 (Δ 0.4)	0.457 ( 0.3)	0.896 (Δ 4.8)	0.900 ( 0.5)	0.899 (Δ 0.1)

注) 1. 原系列。 2. 2011年度上期まで実績値。  
3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。 4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

日通総研

2013年度

国内貨物輸送見通し

需要減退で再びマイナス  
営業用貨物車0.3%減少に

日通総合研究所がまとめた「2012-2013年度の経済と貨物輸送の見通し」によると、13(平成25)年度の国内貨物輸送量は47億7200万トで前年度比1.1%減と予想し、再びマイナスに転じる見通しだ。

12(平成24)年度は、11(平成23)年度に東日本大震災で輸送量が落ち込んだ反動などにより同0.2%増と13年振りのプラスを予測。しかし、下期は景気失速などで再び水面下に沈む見通しで、年度全体では昨年9月予想より0.3ポイント下方修正した。

こうした需要減退の流れを受け、13年度は再びマイナスに転じ11年度の輸送量をも下回る見通し。年度下期に、14年度に予定される消費増税前の駆け込み需要が見込まれるが、輸送量をプラスに押し上げるまでに至らないもよう。

品別別にみると、消費関連貨物は食料工業品などで引き続き堅調な推移が見込まれるが、個人消費の伸び悩みなどに伴い、全体では微増にとどまる見通し。生産関連貨物は鉱工業生産や設備投資の低調な推移を受け、年度全体では1%台前半のマイナスは避けられないもよう。また、建設関連貨物は2%弱のマイナス

となる見通し。

13年度の雑貨輸送は機械器具や機械部品などの不振が続く、10~12月期まで水面下の推移が予想され、1~3月期に多少持ち直すものの、年度全体では0.8%減と予測する。

なお、トンキロベースでは13年度は、相対的に輸送距離の短い建設関連貨物が落ち込むこともあって、平均輸送距離は若干の延長が見込まれ、全体ではほぼ横ばいと予測。

このうち営業用貨物車も同様に、12年度は同0.7%増に転じるが、13年度は31億1330万トで同0.3%減と再びマイナスの見通しとした。消費関連貨物に底堅い動きが予想されるが、生産関連貨物および建設関連貨物では低調な推移が見込まれるためだ。

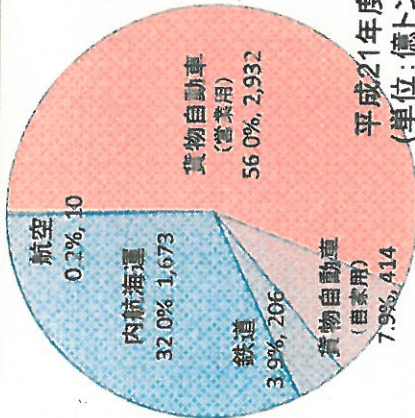
特別積合せ輸送は、主力の機械類の不振が予想されるため、12年度は同0.7%減となり、13年度も同0.4%減と水面下の推移になると予測。

なお、自家用貨物車の13年度輸送量は同2.9%減と水面下の推移が続く、減少幅がやや拡大する見通し。

# トラック業界の現状について

## 国内貨物輸送量

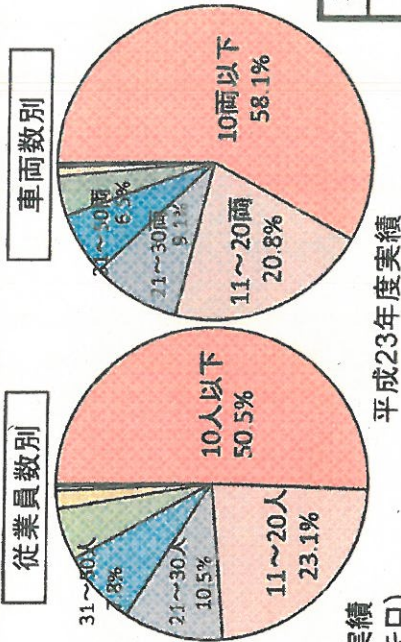
トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



事業者数・輸送量・車両数  
(貨物軽自動車運送事業を除く)

## トラック事業者の規模

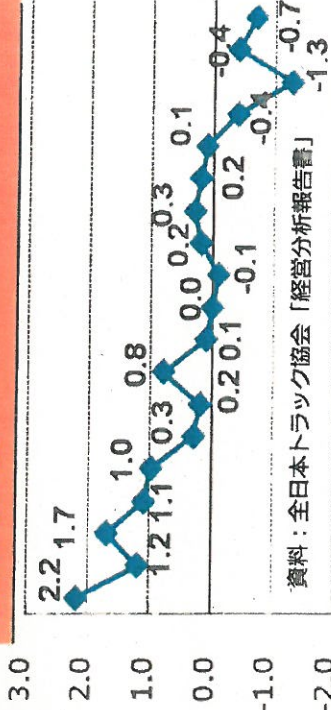
事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。



平成23年度実績

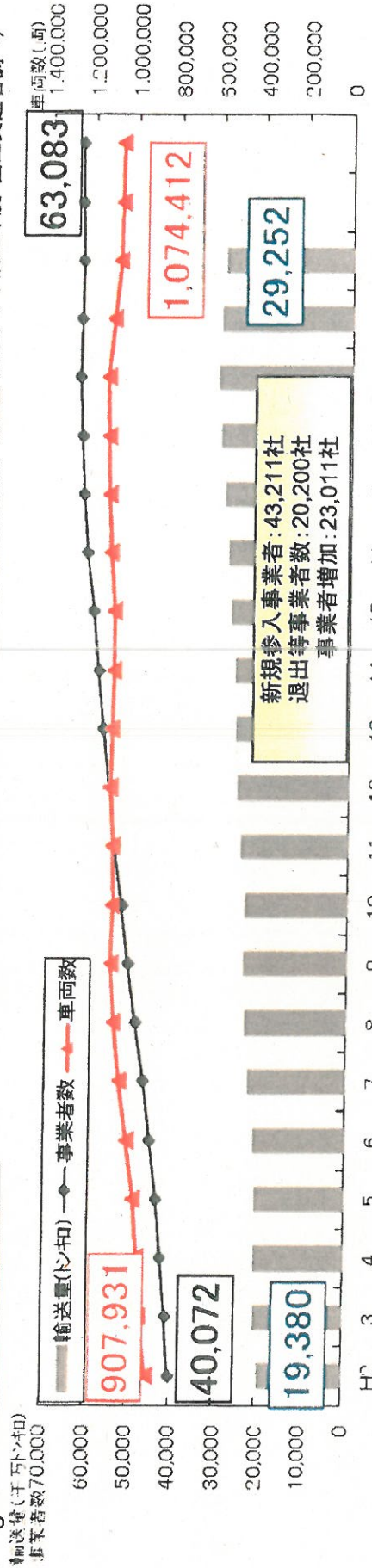
## 営業利益率の推移

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	売上高	総従業員数	車両数
63,083者	122,437億円	115万人	107万両

(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 新規参入21%減 11年度末車両数5936台減る

国土交通省が30日発表  
した2011年度末現在の  
の貨物自動車運送事業者  
数(豊松含む)は、前年  
度比0.1%増(94社  
増)の6万3083社と  
なった。増加は2年連続  
だが、新規参入が21%減  
の1269社と減少に転  
じるとともに、撤退も12  
%減の1775社となっ

た。  
総事業者数は、07年度  
まで右肩上がり、増え続  
けは6万3000社を突破  
したが、その後2年連続  
で減少し、10年度に再び  
増加に転じていた。6万  
3000社超えは4年ぶ  
りだ。

車両数規模別に事業者  
数を見ると、10台以下の  
事業者は前年度より3%  
増え3万6679社とな  
り、全体に占める割合も  
前年度の56.8%から  
58.1%へと高まった。  
11、20台ほどの他の規  
模の事業者数はすべて減  
少しており、事業者の小  
規模化が一層進んでい  
る。

事業者数を業種別に見  
ると、特種は8社減の  
200社、一般が64社増  
の5万7601社、豊松  
が9社増の4594社、  
特定が27社減の508社  
となった。

一方、今回から初めて  
業種別の車両数も発表し  
た。それによると、11年  
度末現在の事業用貨物車  
車両数は133万378  
0台となり、前年度より  
0.4%減、5936台  
減少した。

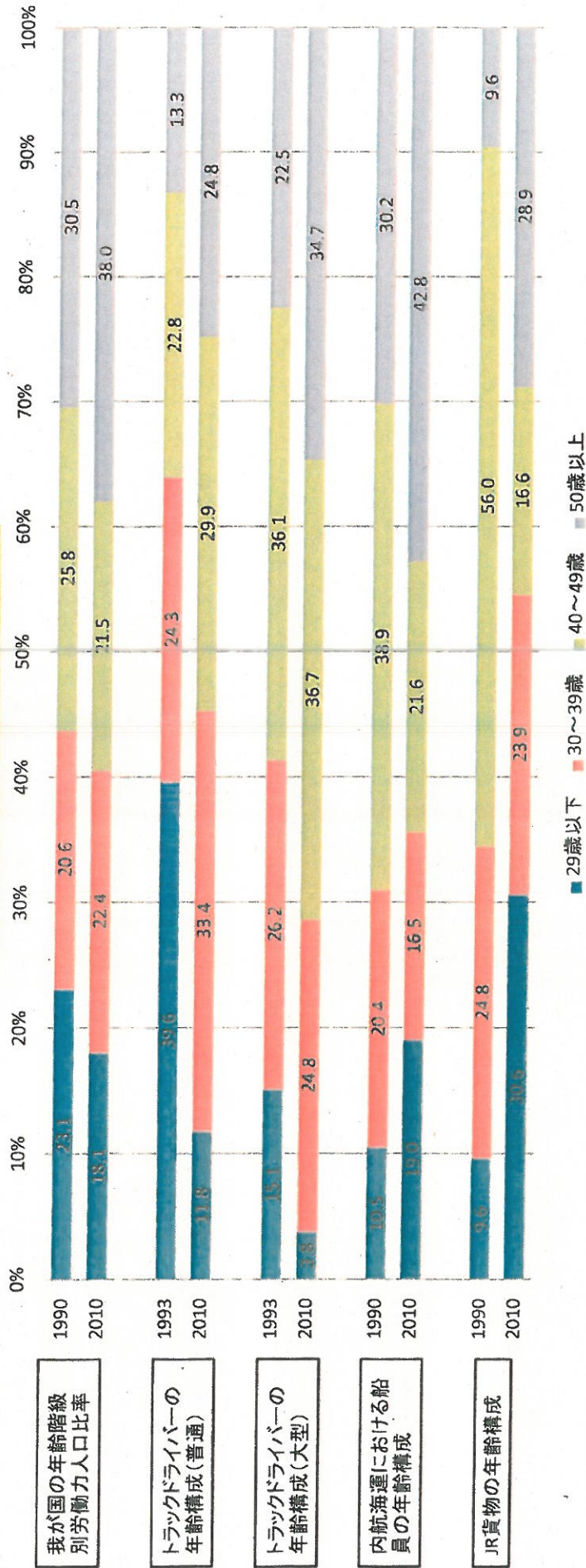
事業者数の増加と車両  
数の減少との関係から  
見ても、小規模化の進展  
がうかがえる。



## 物流事業における従業員年齢構成の変化

- トラックドライバーの年齢構成は、我が国の年齢階級別労働力人口の変化に比べ、急激に29歳以下の比率が低下している。
- 内航海運における船員の年齢構成は、50歳以上の比率が高くなっている。

物流業界における年齢構成の変化



出典：我が国の年齢階級別労働力人口比率は、総務省統計局「年齢階級別労働力人口」より作成  
 トラックドライバーの年齢構成は、公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送事業の資金実態」より作成  
 内航海運における船員の年齢構成は、国土交通省「船員需給総合調査結果報告書」より作成  
 JR貨物の年齢構成は、JR貨物提供資料より作成  
 注：トラックドライバー（普通）は、最大積載重量5トン未満の車に乗務している方、（大型）は、最大積載重量5トン以上の車に乗務している方を指す。  
 内航海運とJR貨物の年齢階級は、「30歳以下、31～40歳、41～50歳、51歳以上」に区分されている。  
 ※第2回「新しい総物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会」資料より引用

# Gマーク制度、着実に浸透

## 全国の認定取得率21.6%に 東ト協、取得促進へ会員サポート

2013年1月10日付  
トラック時報9面



安全性優良事業所

貨物自動車運送事業安全評価事業(Gマーク制度)は、今回が10回目の認定。国土交通大臣指定の全国適正化実施機関が評価・認定を行い、その取得は安全性が一定レベル以上高いことの

「証」になるものだ。24年度認定数は前年度より217事業所多い7564事業所。更新(初回)22年度認定2回目、21年度認定3回目、20年度認定)は合計5612事業所で前年度より872事業所多かったが、新規は655事業所少ない1952事業所だった。

車両数割合46%に

当面取得可能な事業所の取得が概ね一巡しつつあることから、新規認定は前年度より少なかったが、認定数は着実に増加。有効期間中のところを含めた認定数は1万8119事業所で、業界全体(24年10月末現在8万3857事業所)の21.6%を占め、取得率は1.2ポイント上昇した。認定事業者数は8501社で、業界全体(24年3月末現在6万3083社)の13.5%を占め、取得率は0.8ポイント高まった。

また、認定事業所の車両数は48万8341台に上り、全営業用トラック(24年1月末現在107万3275台)の45.5

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)は、平成24年度安全性優良事業所として7564事業所を認定した(12月20日決定)。これにより業界全体の取得率は21.6%に上昇。やや伸び悩んだ感もあるが、着実に取得数は増えている。東京都トラック協会でも概ね同様な傾向だが、引き続き目標に掲げる会員の取得率25%達成に向け、取得促進に取り組む方針だ。

%と半数近くに達する。

都内の認定取得数  
合計997事業所

東京都内の24年度認定数は前年度より64事業所少ない378事業所。新規は90事業所にとどまった。

ただ、有効期間中のところを合わせた認定数全体では997事業所と22事業所増え、取得が進みつつある。取得率も15.8%で0.5ポイントとわずかながら上昇した。

なお都道府県別になると、愛知(1265事業所)、大阪(1197事業所)に次いで全国3位。

こうした中で、東ト協では会員事業所の取得促進に取り組み、23年度から「Gマーク取得25%2ヶ年計画」を推進。各事業者への巡回指導などで積極的な取得を呼びかけるとともに、認定申請に際して事前説明会や個別相談会を行い、会員事業者をサポートしてきた。

全国的な傾向と同様、認定取得が概ね一巡しつつあることなどから、目標には届かなかったが、認定数は年々増えており、目標達成へ着実に歩

を進めつつある。引き続き目標達成に向け、巡回指導における働きかけを行うとともに、サポート体制も拡充する方針。これまで事前説明会や個別相談会は本部の東ト総合会館で行ってきたが、25年度はエリアが広い多摩地区でも開催するなど、会員の認定取得を強気にサポートする。

経営戦略として

積極的な取得を

Gマーク制度についてはまだ取得メリット(インセンティブ)が十分といえず、荷主業界の認知度もいま一つの状況にあるのは否定できない。

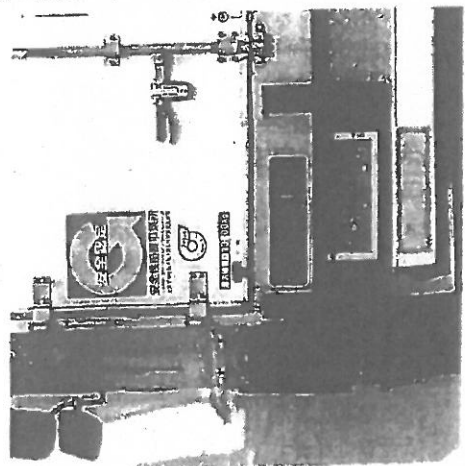
このため全ト協では近年、PR活動を拡充し、荷主業界団体への働きか

けも強化している。一方、荷主業界でも徐々にではあるが、Gマーク取得を推奨する企業が着実に多くなっているのも事実。

とりわけ、昨年4月末に発生した高速ツアーバスによる悲惨な事故を契機に、行政はトラックを含めた輸送事業全体について安全規制の強化とともに、監査や行政処分を厳格化に動きつつある。

こうした動きと相まって、荷主企業においても選送事業者の起用に当たり、従来以上に安全性の評価に重点を置いて選択せざるを得なくなるものとみられる。

Gマーク認定はその取得・維持の取り組みを通じて、運送事業者にとっては自社の安全性を高めることで事故リスクを小さくでき、それにより運送事業者としての企業価値向上が図れるという、大きなメリットがあるはず。厳しい経営環境を乗り切るための経営戦略としても、積極的な取得が望まれる。



## 2. 駐車違反取締りに係る状況等の調査について

### (1) 駐車違反取締りに係る状況等の調査について 【アンケート調査結果】

(平成24年9月18日～平成24年10月12日まで実施)

(社)東京都トラック協会

#### (1) 最近の駐車違反取締りに係る事例件数

取締り事例報告事業者数	143社
事例報告件数(A+B)	324件
(A) 24年(7月～10月12日)	212件
(B) 24年(4月～6月)	112件

※うち、アンケート調査期間中(平成24年9月18日～10月12日)の事例件数39件。

※(A)～(B)は、事例報告にあった取締りを受けた期間毎の件数。

※最近の事例ではないものや取締り実績がない、あるいは無記入(意見のみ等)の回答もあり、

「総回収事業者数(243社)」と「取締り事例報告事業者数」は一致しない。

#### (2) 運転者が離れていた時間

##### (1) (A)の場合

3分以内	30件
5分以内	50件
10分以内	69件
15分以内	27件
20分以内	13件
20分超	13件
時間の記載なし	10件

##### (3) 運転者が離れていた理由(A+B)

集配中	286件
引越作業・下見・準備	5件
買い物	5件
トイレ	5件
その他(商談・打ち合わせ等)	5件

##### (1) (B)の場合

3分以内	13件
5分以内	33件
10分以内	39件
15分以内	10件
20分以内	5件
20分超	6件
時間の記載なし	6件

##### (4) 車両と集配先との距離(A+B)

5m程度	57件
10m程度	48件
20～30m程度	44件
40～50m程度	28件
50m超	37件

注:(2)～(4)の件数は記載がないものがあり、(1)事例報告件数とは一致しない。

2013年1月9日（水）日本経済新聞夕刊1面  
（自賠責、14%程度上げ）

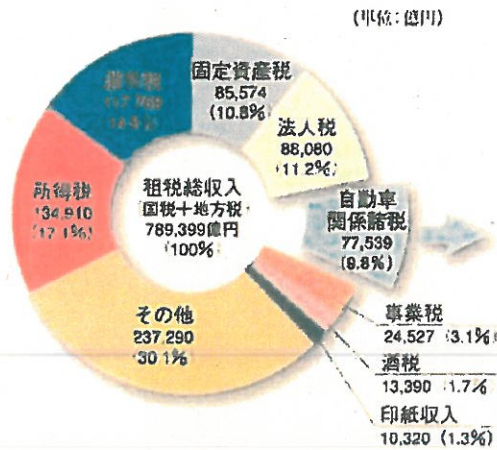
---

---

## II. トラック業界の納税額

自動車関係諸税は、取得・保有・走行の各段階で合計9種類もの課税がなされており、その税収額は租税総収入の約10%を占める7兆7,539億円と巨額になります。そのうち約9%の7,234億円をトラック業界が負担しています。また、法人税等を含めたトラック業界の全納税額は約1兆円になります。

平成24年度の租税総収入の税目内訳



- 注) 1 税収額は平成24年度予算(案)および平成24年度地方財政計画(案)による。  
 2 自動車関係諸税の消費税率は日本自動車工業会推定。  
 3 租税総収入内訳の消費税率は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。  
 4 消費税率には地方消費税を含む。資料: 財務省、総務省、日本自動車工業会  
 5 トラック業界納税額は平成24年度全ト協推計

科目		納税額	トラック業界納税額
自動車 取得段階	自動車取得税 地方税	2,068	213
	消費税 (車体課税分) 国税	7,004	356
	自動車重量税 国税	7,032	511
	自動車税 地方税	15,677	499
自動車 保有段階	軽自動車税 地方税	1,810	
	軽油引取税 地方税	8,902	5,388
自動車 関係諸税	揮発油税 国税	26,110	23
	地方揮発油税 国税	2,793	2
	石油ガス税 国税	220	
	消費税 (燃料課税分) 国税	5,923	242
	自動車関係諸税合計	77,539	7,234
トラック 業界の負担する 税	法人税 国税	88,080	1,841
	地方法人特別税 国税	16,587	195
	法人住民税 地方税	24,635	367
	法人事業税 地方税	22,898	269
	固定資産税等 地方税	96,486	269
小計	248,686	2,941	
総計	326,225	10,175	

出典: トラック税制の基礎知識 (公益社団法人全日本トラック協会発行) P13

# Q4 トラックにかかる税金はどのようになっていますか？

## A4 トラックにかかる主な諸税は下記のようにになっています

### トラックにかかる税金

自動車重量税 (車検時) 国税	自動車の使用に対して課税されます トラックは総重量1トンまたはその端数ごとに右記税額が課税されます (適用期限：平成21年5月1日 から当分の間)	区分	総重量	営業用トラック	自家用トラック
		所エコカー減税対象車 (16参照)	2.5トン以下 2.5トン超	2,500円	2,500円 2,500円
		車齢13年未満	2.5トン以下 2.5トン超	2,600円	3,300円 4,100円
		車齢13年超	2.5トン以下 2.5トン超	2,700円	3,800円 5,000円
		車齢18年超	2.5トン以下 2.5トン超	2,800円	4,100円 6,300円

(本則税率2,700円) ※車両総重量8トン未満の車両については初回の車検が2年のための、初回のみ2年分を支払う

自動車取得税 (取得時) 道府県税	自動車(中古車も含む)の取得に対して課税されます ・営業用トラック…3% ・自家用トラック…5%(本則税率3% (適用期限：当分の間)
-------------------------	---

自動車税 (毎年) 道府県税	自動車の保有(1月1日現在)に対して課税されます。 小型四輪および普通トラック	区分	税率(円)	
			営業用(円)	自家用(円)
		最大積載量1トン以下	6,500	8,000
		1トン超～2トン	9,000	11,500
		2トン超～3トン	12,000	16,000
		3トン超～4トン	15,000	20,500
		4トン超～5トン	18,500	25,500
		5トン超～6トン	22,000	30,000
		6トン超～7トン	25,500	35,000
		7トン超～8トン	29,500	40,500
		8トン超	1トンごとに4,700円加算	1トンごとに6,300円加算

石油石炭税 (移出・引取時) 国税	原油等の採取場からの移出、または保税地域からの引取に対して課税されます 【地球温暖化対策のための課税の特例】 本則税率に上乘せされ、最終的に1ℓ当たり76銭引き上げられます	期間	本則税率	地球温暖化対策のための課税の特例の上乗せ分
		～H21.9.30	2円04銭/ℓ	-
		H21.10.1～	2円29銭/ℓ	+25銭
		H26.1.1～	2円11銭/ℓ	+50銭
		H28.1.1～	2円80銭/ℓ	+76銭

揮発油税 地方揮発油税 (蔵出時) 国税	揮発油に対して課税されます。 ・揮発油税 48円60銭/ℓ ・地方揮発油税 5円20銭/ℓ 合計 53円80銭/ℓ (適用期限：当分の間)	(本則税率：揮発油税 24円30銭/ℓ) (地方揮発油税 4円40銭/ℓ) 合計 28円70銭/ℓ

軽油引取税 (取引時) 道府県税	軽油に対して課税されます。 ・32円10銭/ℓ(本則税率：1.1円/ℓ) (適用期限：当分の間)
------------------------	---

【原油価格高騰時の課税停止措置(トリガー条項)】  
 指標となるガソリン価格(総務省小売物価統計調査の全国平均価格)の平均が、連続3カ月間160円/ℓを超えた場合、本則税率を上回る部分の課税措置が停止される。  
 ・ガソリン税(揮発油税+地方揮発油税)…28円70銭/ℓ  
 ・軽油引取税……………15円/ℓ  
 指標となるガソリン価格の平均が、連続3カ月間130円/ℓを下回ることとなったら復元される  
 ※現在、東日本大震災の復旧・復興の状況等を勘案し別に法律で定める日まで、適用が停止されています。

※自動車重量税、自動車取得税、自動車税の特例措置についてはP6・7を参照して下さい。

ご静聴ありがとうございました

---

---

結城運輸倉庫株式会社

代表取締役 結城幸彦