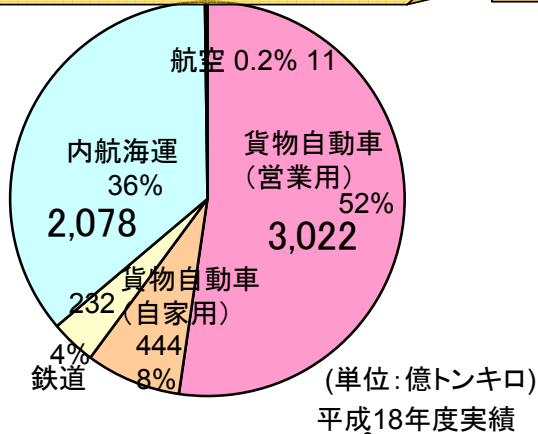


トラック事業の現状と課題

トラック事業の現状と課題(1)

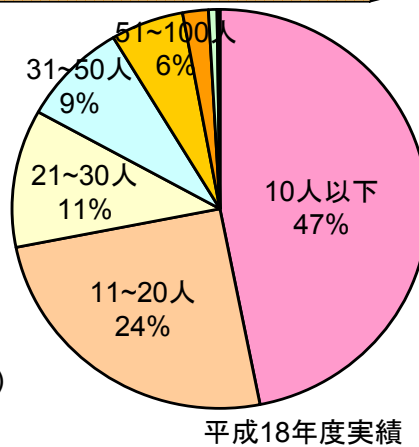
国内貨物輸送量

トラック輸送はわが国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)。



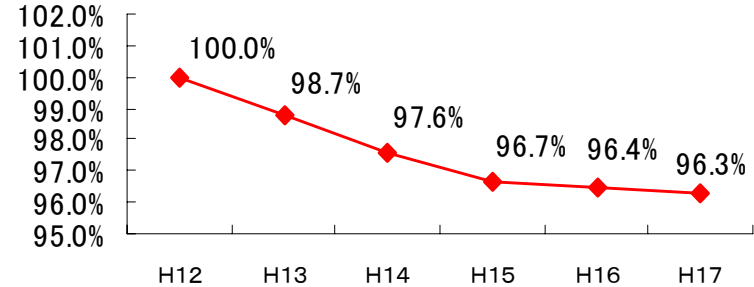
トラック事業者の規模

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。



運賃の低下

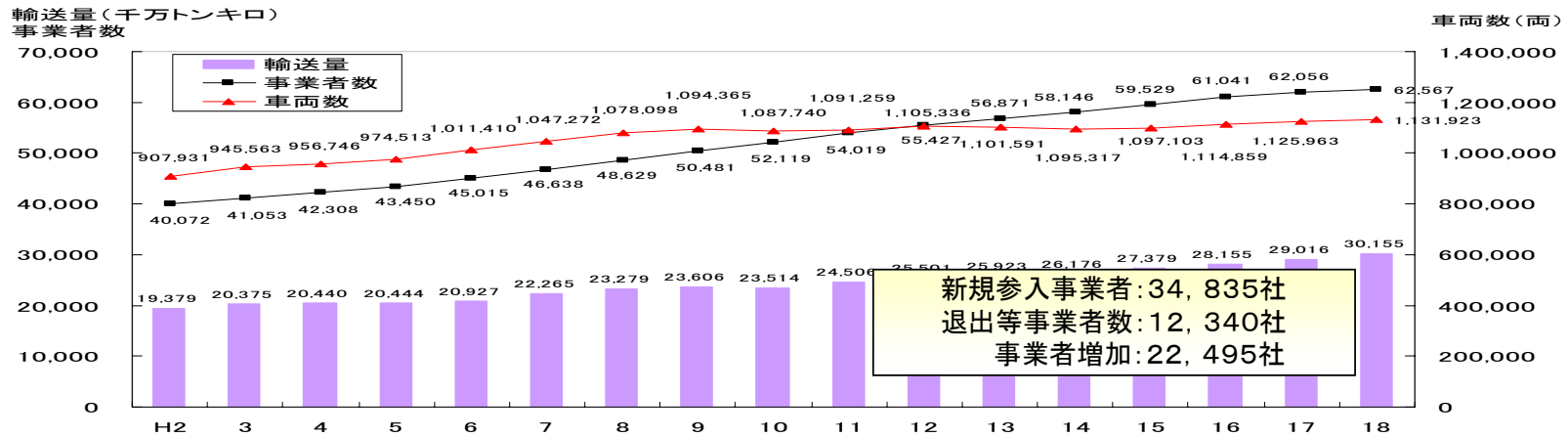
日本銀行
「企業向けサービス価格指数」より試算



事業者数	売上高	総従業員数	車両数	有効求人倍率
62,567事業者	136,046億円	127万人	113万両	1.01倍

(事業者数、車両数：平成18年度
売上高、総従業員数：平成17年度 国土交通省調べ
有効求人倍率(貨物自動車運転者)：平成18年度 厚生労働省調べ)

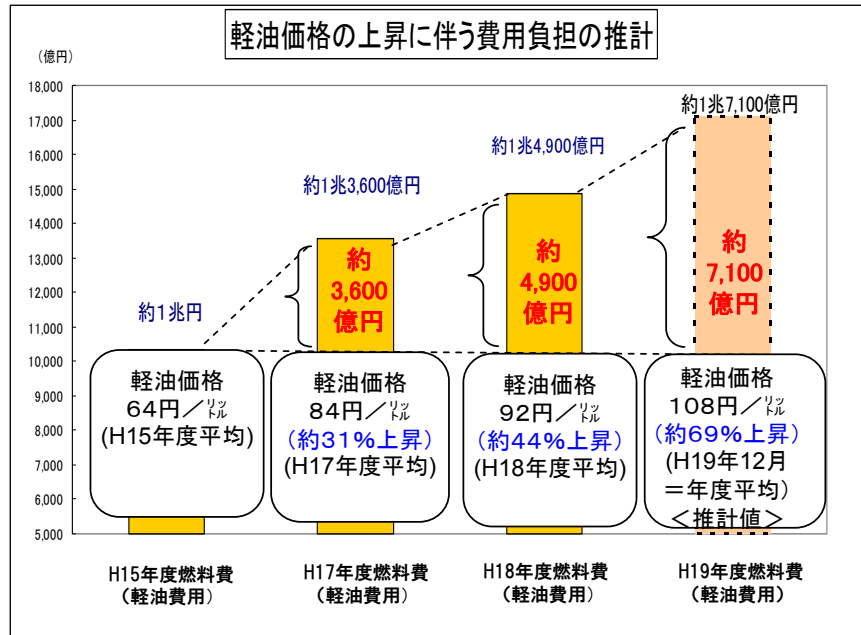
事業者数・輸送量・車両数



トラック事業の現状と課題(2)

平成15年度に比べ、軽油価格が約44円/L上昇(約69%上昇)し、業界全体で約7,100億円の費用負担増が発生

トラック業界の現状



軽油価格1円/L上昇あたりの業界負担費用は約160億円

事業者の価格転嫁状況等

転嫁が全くできていない事業者 **58.4%** (H20.1)

転嫁できている事業者 **40.3%** (H20.1)

{ ほぼ転嫁できている : **1.5%**
 一部転嫁できている : **38.8%**

出典: 社団法人全日本トラック協会
「軽油価格の影響と運賃転嫁に関する調査結果(平成20年1月)」

トラック事業者への支援

1. 軽油価格高騰に対応した運賃設定を図るための環境整備

- 経済団体等に対する適正取引 推進のための緊急協力要請
- 下請・荷主適正取引の推進(ガイドラインの作成)

2. トラック事業に対する予算・税制上の支援措置

運輸事業振興助成交付金

- 軽油引取税(暫定税率)収入の一定額に相当する額を都道府県が地方トラック協会に補助金として交付 (10年延長)

税制特例

- 中小企業投資促進税制等(特別償却(30%)又は税額控除(7%)【所得税・法人税】) (2年延長)
- 大型(総重量3.5t超)ディーゼルトラック・バスに係る自動車取得税(税率3%→1~2%に軽減) (2年延長)

国庫補助

- CNGトラック、ハイブリッドトラック: 通常車両価格との差額の1/2補助
- エコドライブ管理システム(EMS)、省エネ輸送関連機器(蓄熱式暖房マット等)の導入支援

高速道路料金の引下げ

・高速道路に導入されている深夜割引の割引率を3割から4割に拡充する対策を措置(平成19年度補正予算:67.3億円 平成20年度:235億円)

・抜本的な高速道路料金の引下げ等既存の高速道路ネットワークの有効活用や機能強化を図るための措置を実施(平成20年度予算:1,517億円の内数)