

金子一義 自由民主党税制調査会副会長
山本有二 自由民主党ITS推進・道路調査会長
に対するトラック運送業界からのご説明資料

平成25年11月



公益社団法人

全日本トラック協会

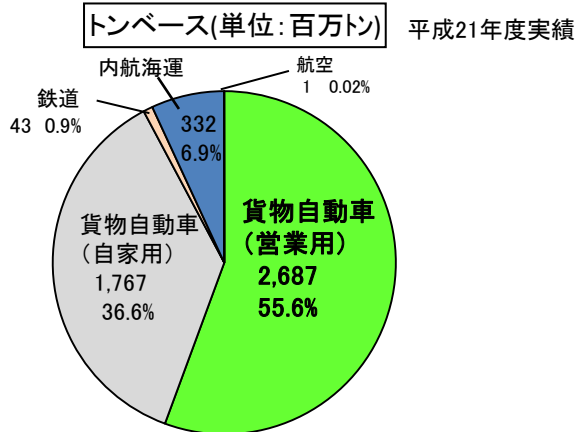
Japan Trucking Association



1. トラック運送業界の現状

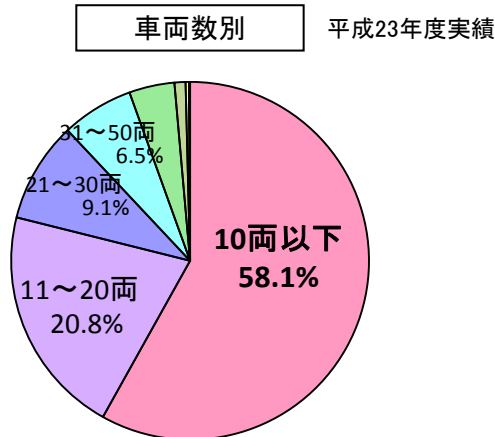
国内貨物輸送量

トラック輸送は国内貨物輸送の9割以上を占める。また、営業用トラックの売上高は12兆2千億円を誇り、総従業員数は158万人を擁する。



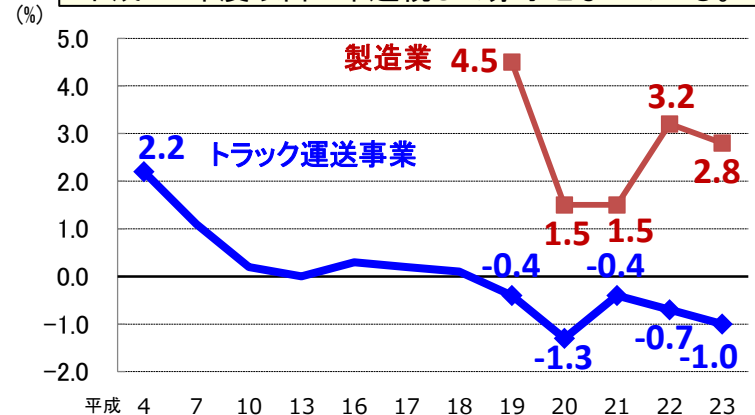
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。



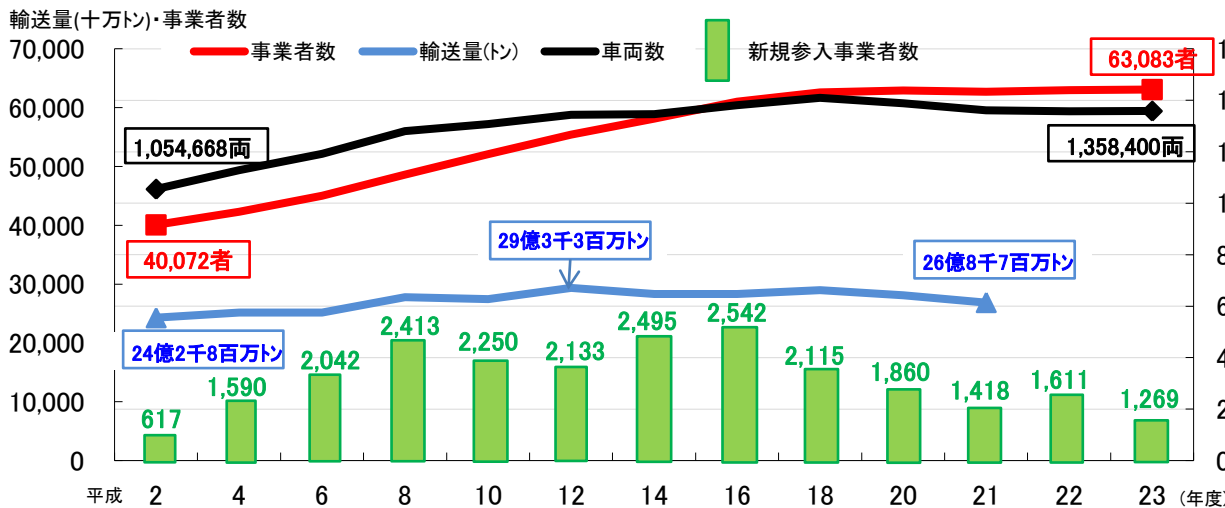
営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降5年連続して赤字となっている。



資料:全日本トラック協会「経営分析報告書」(年度) 財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移

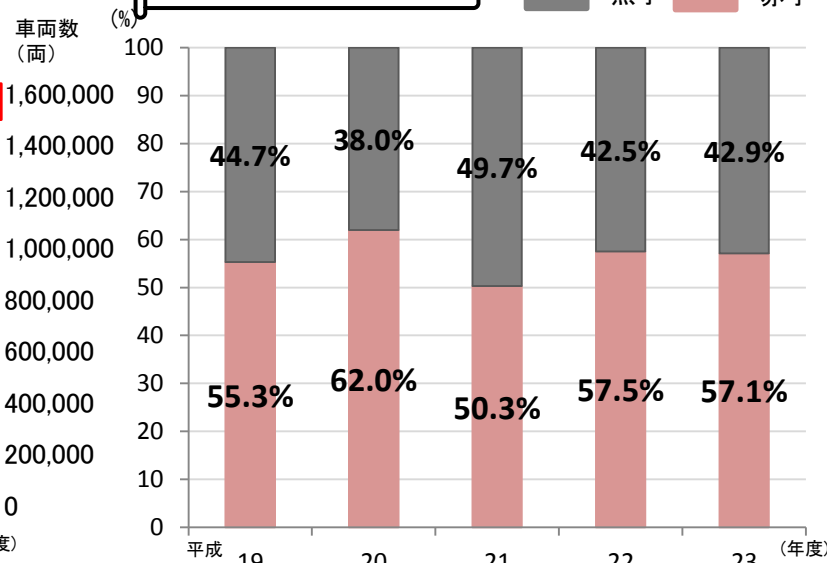


平成2~3年の間、新規参入事業者数43,211名、退出事業者数20,200名、事業者増加数23,011名

※平成22年度の輸送トン数は、統計手法の変更等があり、連続性が担保されないため記載していない。

資料 国土交通省、厚生労働省

赤字企業割合の推移



資料:全日本トラック協会「経営分析報告書」

2. 軽油価格高騰に対するトラック運送業界からの要望

1. 軽油引取税の旧暫定税率の廃止または一時凍結

・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(17.1円)の廃止または一時凍結

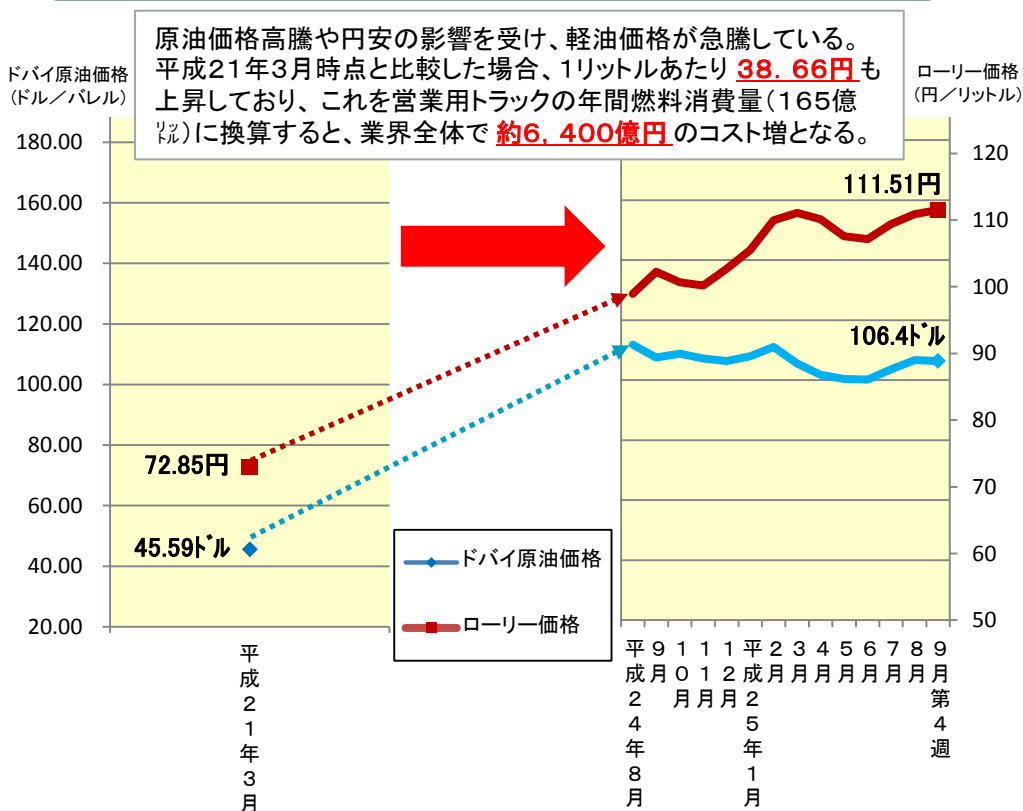
2. 燃料高騰対策補助金の創設

・平成20年度に予算措置された200億円の補助金と同様の補助制度の創設

3. 価格転嫁のための燃料サーチャージ導入促進

・燃料サーチャージ導入促進策の一層の推進及び荷主企業の協力を確実なものとする荷主団体への強力な要請

2-1. 原油価格と軽油価格の動向

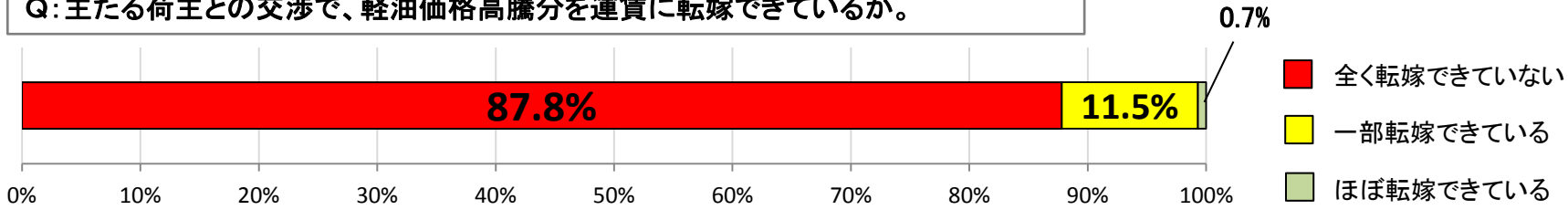


2-2. これまでに講じられた軽油価格高騰に対する諸施策

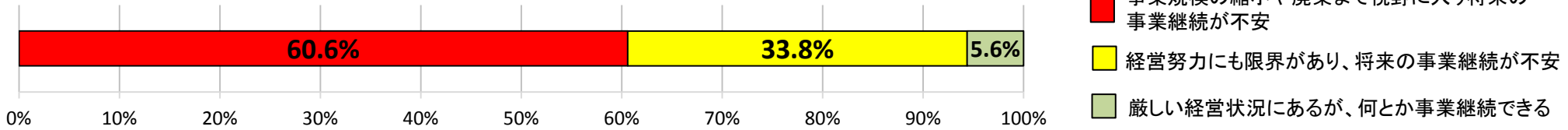
平成20年11月	【平成20年度1次補正予算】 低公害車普及促進対策(10億円) 中小トラック事業者構造改善実証実験事業(50億円) 荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業(1.5億円)
平成21年4月～7月	【平成20年度2次補正予算】 中小トラック事業者構造改善実証実験事業(150億円)
平成24年5月	燃料サーチャージ制促進と中央・地方の経済団体に対する働きかけ
平成25年2月	【平成24年度補正予算】 先進環境対応型ディーゼルトラック等導入に対する補助(15億円)
平成25年4月	トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けての取組について(国交省通達)
平成25年5月	国交省・経産省による経団連・日商に対する燃料油価格高騰下における適正取引推進に関する緊急協力要請

2-3. 軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査概要

Q: 主たる荷主との交渉で、軽油価格高騰分を運賃に転嫁できているか。



Q: 軽油価格の高騰が今後も続いた場合、トラック運送事業を継続できるか。



Q: 軽油価格の高騰に伴い、行政やトラック協会へどのような支援を望むか。(複数回答)

「軽油引取税の減税(82.6%)」「燃料サーチャージの実効性担保(61.9%)」「燃料費を補填する補助金の創設(41.5%)」などが多く挙げられた。

資料 全日本トラック協会「軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査」(平成25年3月)より

2-4. 燃料サーチャージ制運賃届出状況

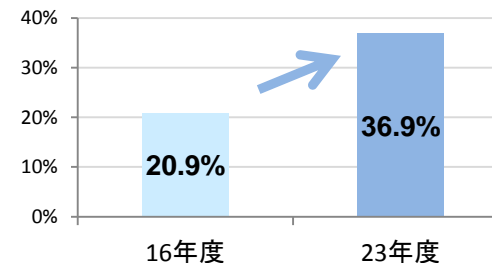
トラック運送業者は荷主等に対する運賃交渉力が極めて弱く、燃料コストを運賃に転嫁することができず、自らが負担せざるを得ない状況に陥っている。

事業者数	届出事業者数	全事業者数	割合
	4,967	63,083	8%

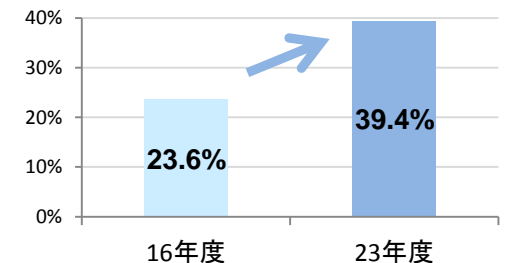
※平成25年7月末現在

2-5. 長距離運送事業者の運送費に占める燃料費割合の推移

【東北地方の運送事業者の例】



【九州地方の運送事業者の例】



【資料】全日本トラック協会「経営分析報告書 平成23年度決算版」データより

3. 石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税特例」について還付措置の要望

- 平成24年度の税制改正において、石油石炭税に課税の特例が設けられ、地球温暖化対策のための税が導入された。
- 営業用トラックは自家用トラックに比べ格段にCO2排出量が少なく、また安定した輸送力を保っているが、昨今の燃料価格高騰等により、新たな税金の負担増にはとても耐えられない状況にある。
- 内航船、旅客船、鉄道、航空、農林漁業については、平成26年3月31日までの間、還付措置が講じられており、営自転換の促進及び安定輸送の確保並びに課税の公平性を確保するため、トラック運送業についても還付措置を適用していただきたい。

	上乗せ分 ※()内は上乗せ後の税率	トラック業界 増加負担額 ※()内は税収額
平成24年9月30日まで	— (2円04銭)	
平成24年度 (10月1日から半年間)	+25銭 (2円29銭)	20億円 (400億円)
平成25年度	+25銭 (2円29銭)	41億円 (800億円)
平成26年度	+50銭 (2円54銭)	82億円 (1,600億円)
平成27年度	+50銭 (2円54銭)	82億円 (1,600億円)
平成28年度	+76銭 (2円80銭)	125億円 (2,400億円)

○平成24年度には、還付措置ではなく、「低炭素型自動車交通推進事業」として、約16億円の補助金の措置が講じられた。

○平成25年度は補助金の措置等はない。

※業界負担増加額は、営業用トラックの軽油・ガソリン使用量を165億リットルとして推計。

4. 高速道路料金に対するトラック運送業界からの要望

- 高速道路の利用は、輸送時間の短縮やドライバーの労務負担軽減という直接的な効果ばかりでなく、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、最大限活用できる料金制度を構築すべきである。
- 現行の高速道路の割引財源は平成25年度末でなくなることから、世界一高い料金となり、物流にとって危機的な状況に陥るため、大きな危機感を抱いている。
- 業界を挙げて利用促進キャンペーンを展開しているが、今後も高速道路を積極的に利用するため、大口多頻度割引の拡充等により、実質割引率を現在の50%から70%にされたい。
- そのために、自動車重量税(6,500億円)を高速道路割引財源として活用するなど、料金割引の財源を確保されたい。

4-1. 高速道路料金収入と営業用トラックの負担額

高速道路会社の料金収入	2兆1,325億円 (※)
営業用トラックの料金負担額	5,151億円

※NEXCO東日本・中日本・西日本、本四、首都高、阪高