

(問合せ先)

九州運輸局自動車交通部貨物課 尾堂・橋口 電話 092 - 472-2528

九州運輸局交通環境部物流課 鹿毛・川原 電話 092 - 472-3154

九州経済産業局産業部中小企業課 中村・松田 電話 092 - 482-5450

軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための 九州経済連合会への緊急協力要請について

平成19年12月17日

九州運輸局

九州経済産業局

原油価格が高騰し史上最高水準で推移するなか、中小零細企業が大多数を占めるトラック、内航海運等の運輸業界においては、燃料油の高騰によるコスト増加が自助努力の範囲を超え、極めて厳しい状況におかれており、11月14日、運輸業界トップから国土交通大臣に対し、適切なコスト分担に関する荷主の理解と協力について要請が行われました。

このような状況の中、九州運輸局と九州経済産業局におきましては、軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進ため、九州管内の経済団体等の長に対し、12月12日付けで両局長連名による協力要請を行いました。

なお、12月21日(金)、大黒九州運輸局長が鎌田九州経済連合会会長を訪れ、近時の原油価格の高騰に際し、適切なコスト分担について、荷主の理解が不可欠である交通運輸業界の窮状についてご理解をお願いするとともに、傘下会員の皆様への周知について要請することとしておりますのでお知らせ致します。

記

1. 日 時 平成19年12月21日(金) 10:00～

2. 場 所 福岡市中央区渡辺通二丁目1-82
九州電力(株)(電気ビル本館10階)

3. 出席者(予定) 九州運輸局側 : 大黒九州運輸局長
山田自動車交通部長
九州経済連合会側 : 鎌田会長

報道機関の取材につきましては、要請文書を手渡しするところまでとさせていただきます。
会談終了後、その概要について、改めて広報いたします。

物流関連事業の現状と課題

平成19年12月



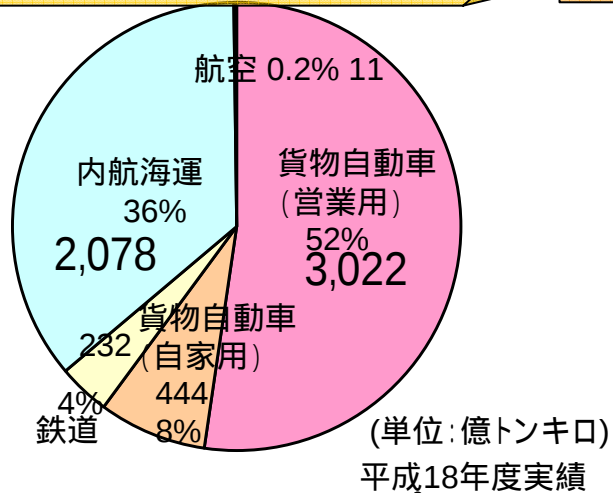
国土交通省

物流関連事業の現状と課題(1)

～トラック事業の現状について～

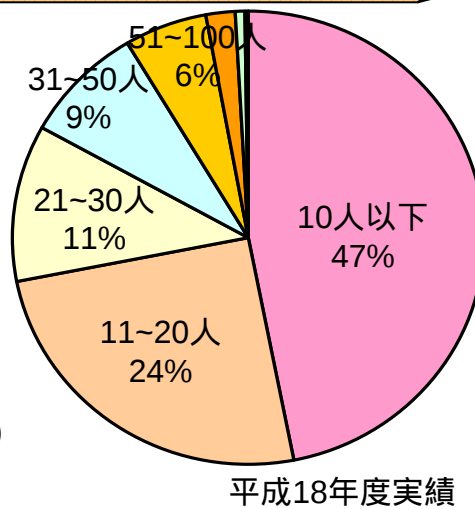
国内貨物輸送量

トラック輸送はわが国物流の基幹の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)。



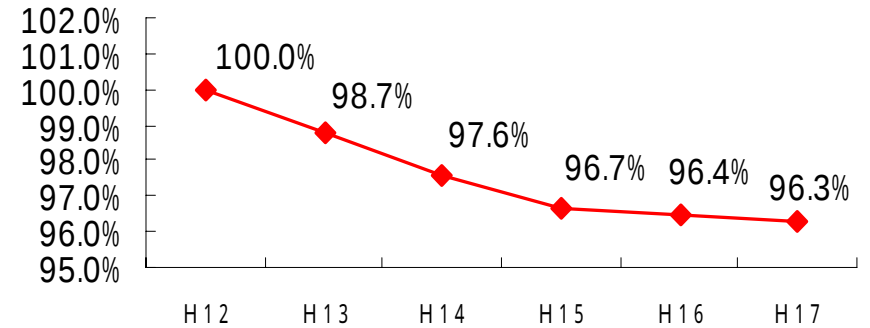
トラック事業者の規模

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

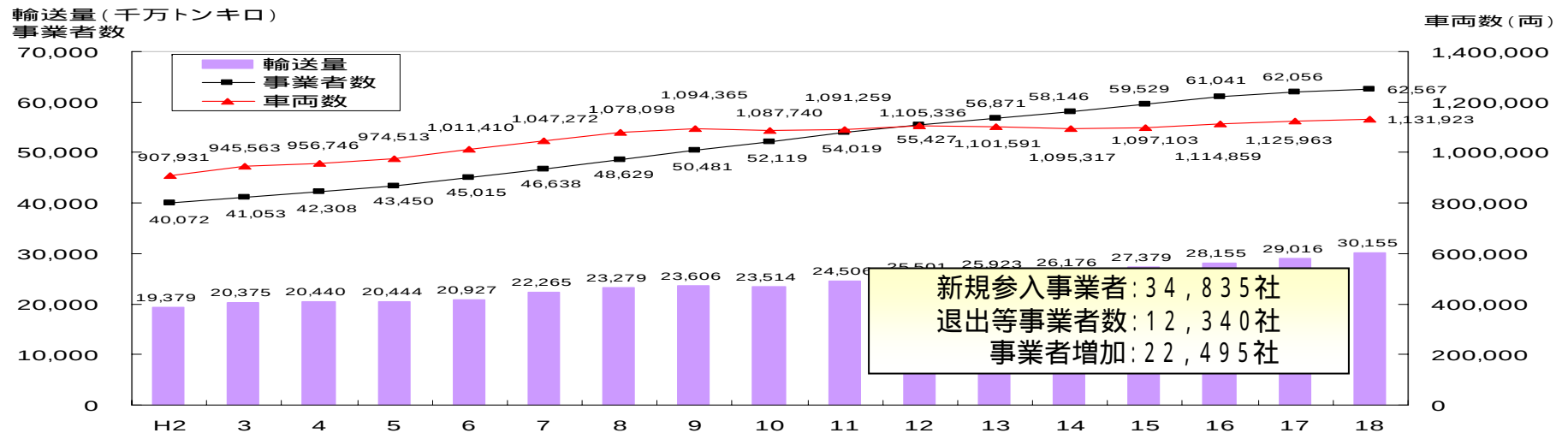
日本銀行
「企業向けサービス価格指数」より試算



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

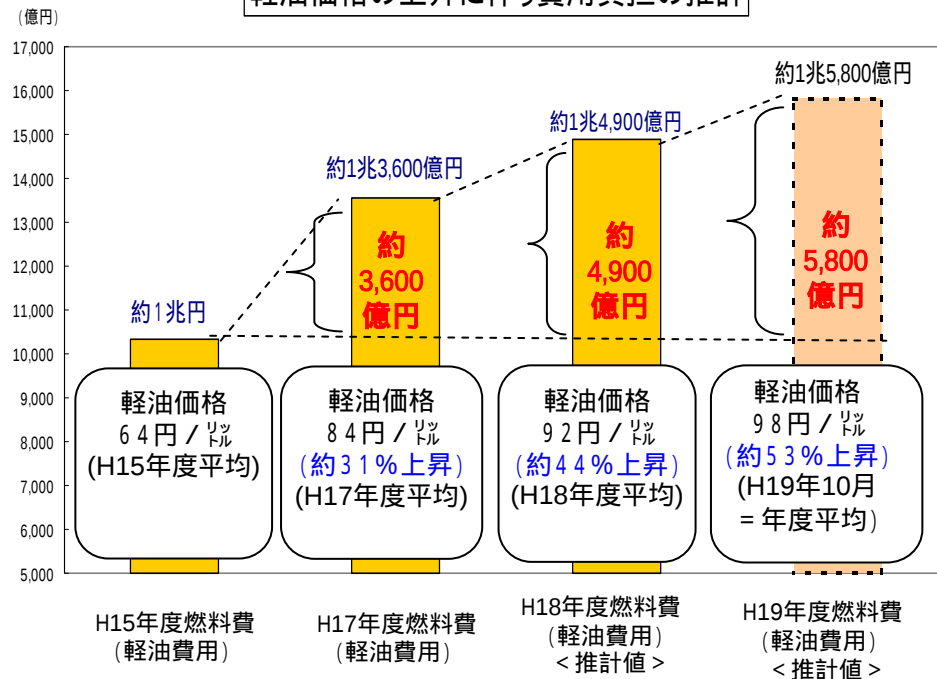


物流関連事業の現状と課題(2)

平成15年度に比べ、軽油価格が約34円/ℓ上昇(約53%上昇)し、トラック業界で約5,800億円の費用負担増が発生

トラック業界の現状

軽油価格の上昇に伴う費用負担の推計



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 **61.0%**(H19.11)

転嫁できている事業者 **37.9%**(H19.11)

{ ほぼ転嫁できている : **1.6%**
 { 一部転嫁できている : **36.3%**

燃料サーチャージ制度の導入促進

全日本トラック協会がガイドラインを作成し、各地方トラック協会を通じて事業者に通知。

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

- 下請・荷主適正取引の推進(ガイドラインの作成)
- 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

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 (期限延長要望)

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]) (期限延長要望)
- 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) (期限延長要望)

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

安定的な物流コストの確保などを図るため、効果的な高速道路料金の引き下げを実施

物流関連事業の現状と課題(3)

内航海運の現況

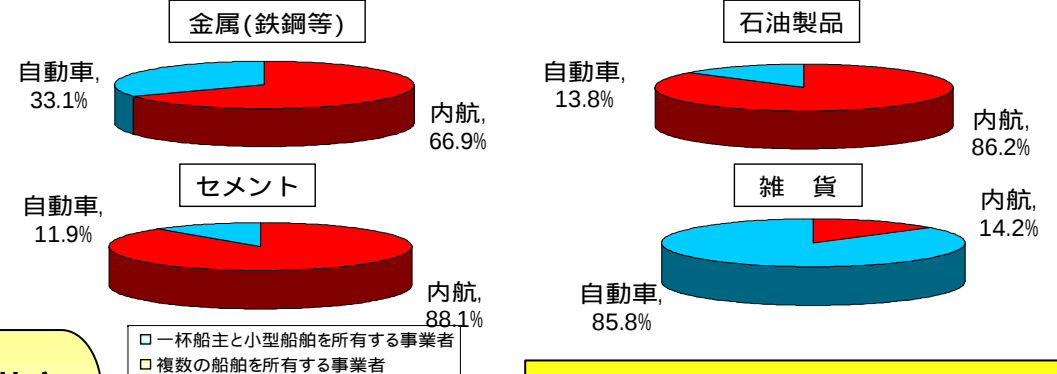
内航海運は、国内物流の約4割を担い、鉄鋼、石油、セメント等産業基礎物資においては約8割の輸送を担う重要な物流産業

概要

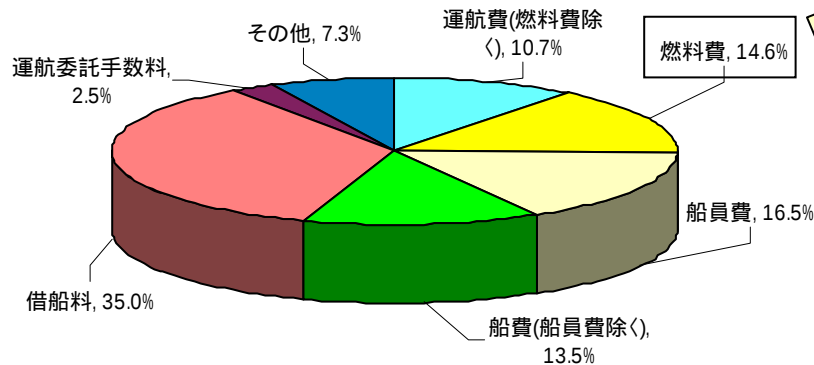
1. 内航海運業者数 4,295事業者 99.6%が中小企業
2. 従業員数(うち船員数) 15,348人(10,749人)
3. 売上高 約8,600億円
4. 内航船舶 6,056隻、3,607千G/T

(注) 2.3.は、平成17年度事業概況報告859社による。

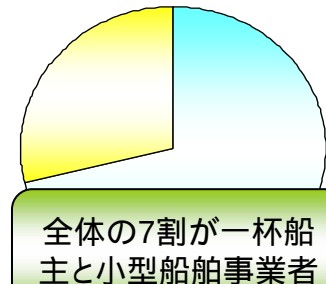
主要品目の内航輸送分担率(トンキロベース：平成17年度)



内航海運業の費用構成(1社平均): 17年度



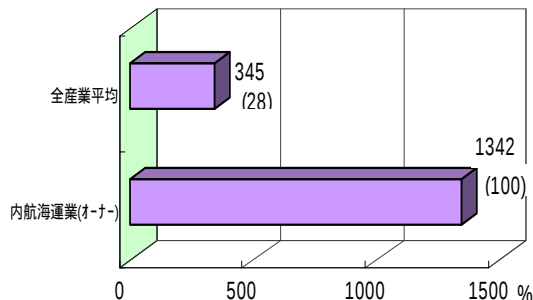
**燃料費比率
5.5ポイント
拡大**
15年度 9.1%
↓
17年度 14.6%



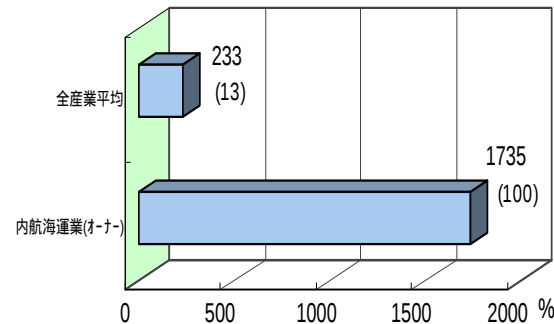
内航海運事業者数は、
10年間で31.6%減少

6,283
(9年度) → 4,295
(18年度)

固定比率: 17年度 (固定資産/純資産)



負債比率: 17年度 (負債/純資産)



内航海運が直面している課題

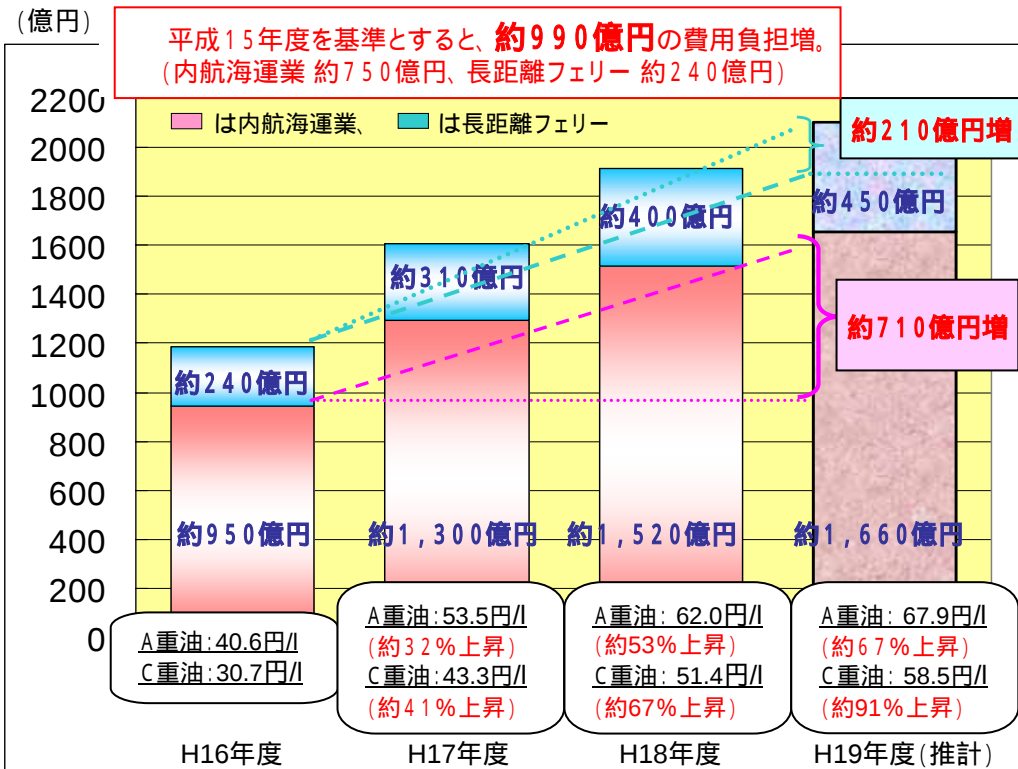
- 船員の高齢化及び船員不足の深刻化
 - ・有効求人倍率 0.94倍(H18.12)
 - (注) 中国運管内 2.67倍、四国運管内 1.78倍。
 - ・45歳以上の割合 64%(H17年度)
 - 船舶の老朽化
 - ・船齢14年以上 61%(H18年度)
 - 安全対策の拡充
 - ・安全統括管理者の設置(H18.10)
 - ・タンカーのダブルハル化(H17.4)
- 等

物流関連事業の現状と課題(4)

平成16年度に比べ、A・C重油価格がそれぞれ約27.3円/ℓ(約67%上昇)、約27.8円/ℓ上昇(約91%上昇)し、内航海運、長距離フェリー業界全体で約920億円(平成15年度比:約990億円)の費用負担増(内航海運業、長距離フェリー)

内航海運、長距離フェリー業界の現状

重油価格の上昇に伴う費用負担の推計



○ 運賃転嫁割合(大手・中堅 中心)

(内航海運業)

- ・ 運賃への転嫁割合が1割未満の事業者: **約20%** (H19.4)
- ・ 運賃への転嫁割合が5割以上の事業者: **約63%** (H19.4)
- ・ 燃料油価格の上昇によるコストアップ分

(長距離フェリー)

- ・ に対する転嫁割合: **約66%** (H19.4)
- ・ 燃料油価格の上昇によるコストアップ分に対する転嫁割合: **約50%**

内航船舶購入に対する支援

エネルギー消費削減努力に対する支援

エネルギー使用合理化船舶建造・改造促進補助(NEDOによる支援)

- ・ 船舶を建造又は改造し、省エネルギー効果の高い設備等を設置する場合、対象設備の価格の1/3を補助

内航船舶購入等に対する税制特例

- ・ 特定設備等の特別償却 - 環境負荷低減型の船舶(内航) 特別償却(16%)
- ・ 中小企業投資促進税制 - 特別償却(30%)又は税額控除(7%)(所得税、法人税)
- ・ 特定事業用資産の買換え特例 - 船舶→船舶(新造船又は環境負荷低減型の船舶) 圧縮記帳(譲渡差益の80%)

内航船舶の建造促進支援

- ・ 鉄道・運輸機構による船舶共有建造(船価の70~90%)
- ・ 経済的で環境に優しい船舶(スーパ-エコシップ)の普及支援
 - ・ 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を活用して建造する場合に船舶使用料を軽減

離島航路の現状と課題

離島航路(313航路:うち国庫補助航路122航路)

離島航路 → 通学・通院のほか生活物資、尿尿等を輸送する離島の生命線
(ナショナルミニマム)

<地域活力の低下>

過疎化【人口】 約81万人 約72万人
(H10 → H17)

高齢化【高齢化率】 全国 17.4% (H12)
離島 9.4% (H12)

<燃料油価格の高騰>

H16.3 → H18.3 6割上昇

H16.3 → H19.7~9 9割上昇

営業収入の減少 21%減
(H10 → H17)

欠損額の拡大 73%増
(H10 → H17)

離島航路の維持・改善が必要