

# (公社) 全日本トラック協会

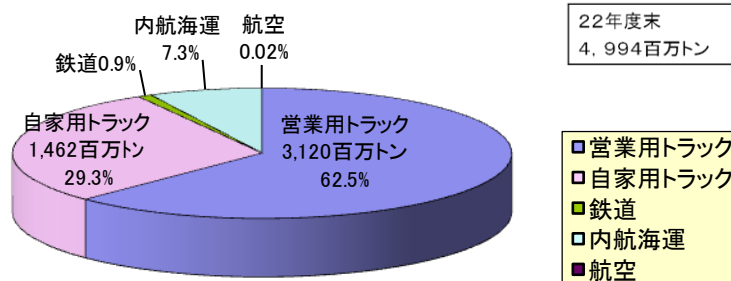
## 概要

- ・事業者数 : 会員事業者数 49,370事業者(23年9月現在)  
事業者総数 62,988事業者(23年3月現在)  
☆トラック運送事業者の99%超が中小事業者

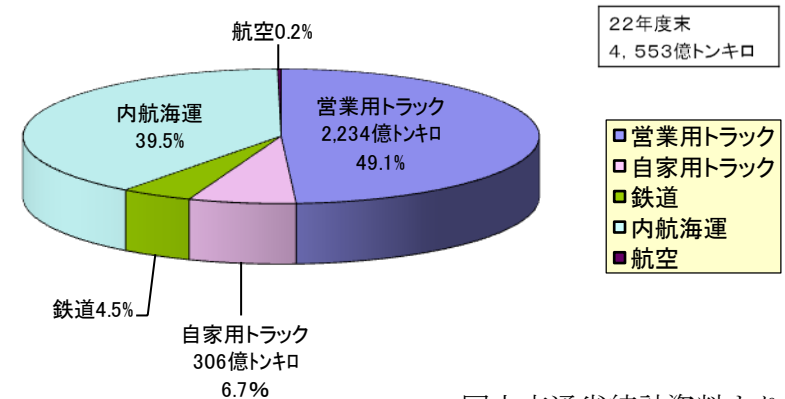
- ・事業用トラック車両 :  
約135万両(被けん引車含む、平成23年3月末現在)

## 国内貨物輸送量

輸送機関別分担率 (輸送トン)



輸送機関別分担率 (輸送トンキロ)



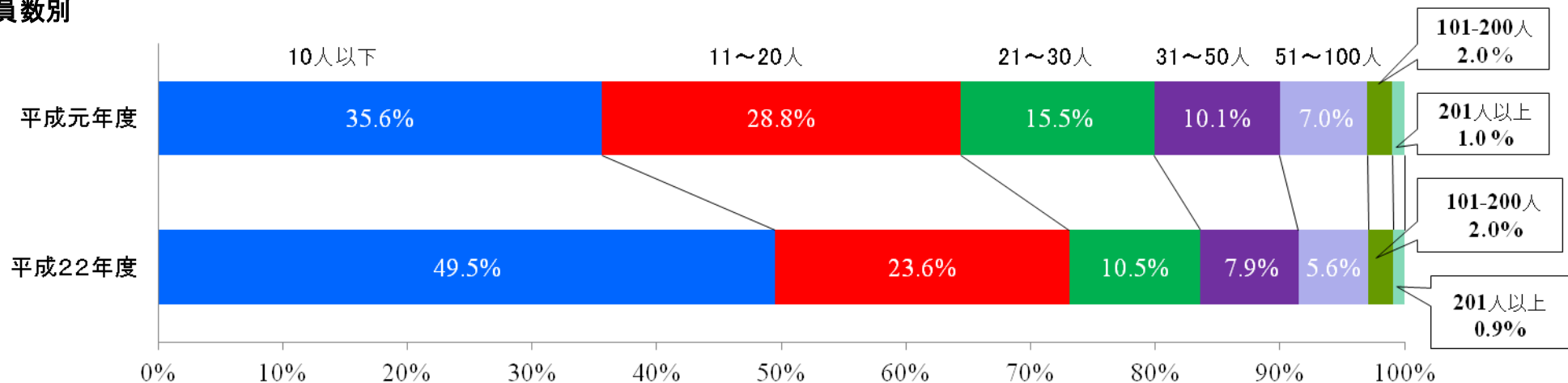
国土交通省統計資料より作成

全輸送機関の中で、輸送トン数については62.5%、輸送トンキロについては49.1%を営業用トラックが担っている。

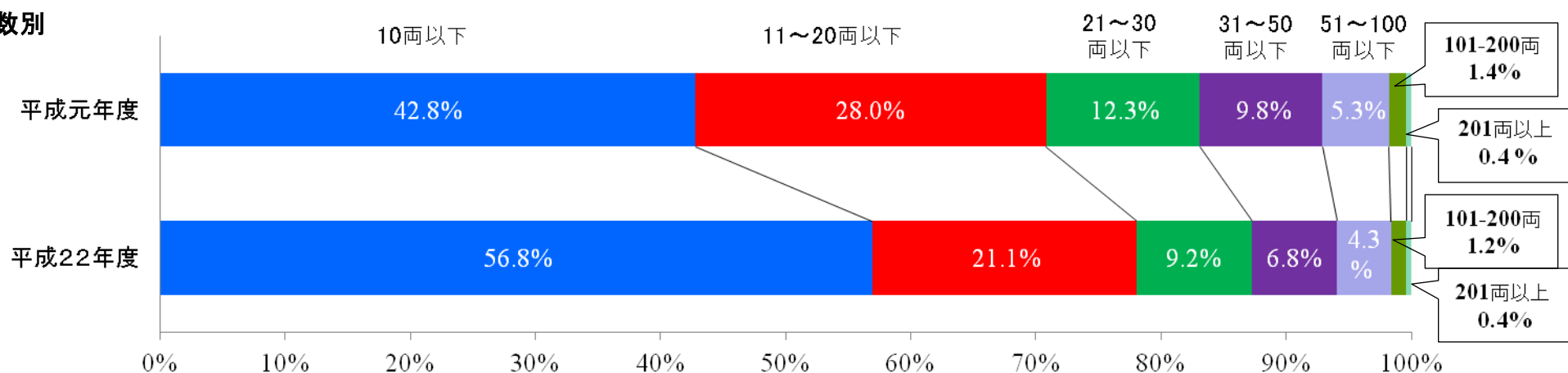
# トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小事業者(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な経営体質

## 従業員数別



## 車両数別



国土交通省統計資料より作成

# 自主行動計画への参加

## 自主行動計画における目標

全日本トラック協会では、日本経団連が1997年に策定した「自主行動計画」に当初より参加し、1996年度比、2008～12年度でCO2排出原単位30%削減を目標として掲げてきた。

## 自主行動計画の達成状況と今後

### 《達成状況》

- ・2010年度の実績で1996年度比でCO2排出原単位33%削減していることから、引き続きエコドライブや低燃費車の導入を促進することにより、概ね目標達成できると予測している。

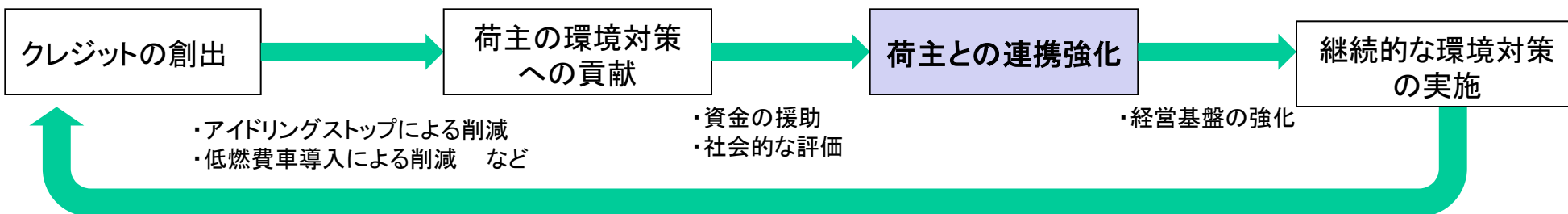
### 《今後》

- ・今後も更なる取り組みと温室効果ガスの削減が求められるものと予想されるが、既にエコドライブ、低公害車の導入、輸送効率化などを積極的に進め、また電気トラックなどのハード面での画期的な技術が投入される見込みが当面なく、更なるCO2排出原単位の改善については現状のまま推移すれば厳しい状況にある。
- ・トラック運送事業は多様性に富む事業形態であることから、荷主の協力のもとで、個々の事業環境に応じた多様な取り組みに期待をかけざるを得ない状況にある。

## 方向性

☆中小事業者が継続的な環境対策を実施するための支援制度が必要

(例)



## 環境対策の課題

- ・今後さらなる温室効果ガス削減に向けて、資金力の乏しい中小事業者への政策的な支援が不可欠であるにも関わらず、現状の支援制度では中小事業者にとって様々な要件等により、必ずしも利用しやすい環境にない。
- ・傘下に5万事業者を擁するトラック運送業界では、その9割超を中小事業者が占めるが、これら事業者は自主行動計画に参加しているため、国内クレジット制度に排出削減事業者として参加できない状況にある。  
(非会員であれば国内クレジットに参加できることから、トラック協会脱退のケースも)

## クレジット制度に対する要望

- ・自主行動計画の参加の有無を問わず、中小トラック事業者が自主的に国内クレジットに参加できる制度としていた だきたい。
  - クレジット制度の活用により資金の援助や荷主からの評価を得ることができ、継続的な環境対策に取り組むことができる(荷主との連携強化)。
- ・J-VER制度との統合にあたっては、制度の信頼性や確実性を確保しつつも、中小事業者が使いやすい制度にしていただきたい。

・数値目標の種類

・CO2排出原単位

種類の設定の根拠: 業界の努力の及ぶ範囲であることから、CO2排出原単位を目標指標とする。

・計算方法

CO2排出量を輸送トンキロで除して算出 【CO2排出量(kg) ÷ 輸送トンキロ】

・数値目標の内容

・CO2排出原単位30%削減: 目標年次: 2008~12年度(平均値)

基準年次: 1996年度

・目標の達成状況

・CO2排出原単位33%削減(2010年度)

年度	CO2排出原単位指数	改善率(%)
1996	1	
2005	0.75	25
2006	0.74	26
2007	0.72	28
2008	0.72	28
2009	0.71	29
2010	0.67	33
目標(2008-2012)	0.70	30

