

# トラック輸送振興議員連盟総会 議 事 次 第

平成20年 6月10日(火)  
於：グランドプリンスホテル赤坂  
五色 新緑の間

1. 開 会 11:45
  
2. 古賀会長挨拶
  
3. 全日本トラック協会からの要望
  - ①軽油価格高騰問題について
  - ②道路特定財源問題について
  - ③高速道路料金引き下げ問題について
  
4. 最近のトラックをめぐる諸問題について経過報告
  - ①軽油価格高騰問題の状況について (資源エネルギー庁)  
(国土交通省 自動車交通局)  
(公正取引委員会)  
(下請・荷主適正取引ガイドライン含む)
  
  - ②道路特定財源問題について (国土交通省 道路局)
  
  - ③高速道路料金引き下げ問題について (国土交通省 道路局)
  
5. 意見交換

# トラック輸送振興議員連盟 に対する要望

平成20年6月10日

(社) 全日本トラック協会

## 要 望 事 項

平成 20 年 6 月 10 日(火)  
(社)全日本トラック協会

### 1. 投機主導による異常な原油高の抑制対策の樹立

平成 16 年春から高騰がはじまった原油価格は、当初のバレル 30 ドル台から今や 130 ドルを超え、特にこの一年間に限っても一挙に 2 倍を超える空前の急激な値上がりとなり、投機筋の予測では、今後さらに大幅な値上りをにらむ、極めて異常な状況となっております。その影響を最も強く受ける部門のひとつであるトラック業界におきましても、この影響による国内の異常な燃料高により、年明け以降、倒産件数が急増している状況であります。

ご高承のとおり、この異常な原油高は需給から説明できるものではなく、米国等における先物取引を中心とした投機に起因するところが大きいことは、最近のわが国経済産業省のエネルギー白書の記述を待つまでもなく、既に国際的にも幅広く指摘されているところです。

こうした投機マネーの動きを野放しにすることで、世界の实体经济が混乱、困窮に陥れられることは全く馬鹿げたことであり、来るサミットの場の活用をはじめとする国際協調を通じて、

こうした投機の過熱による異常な原油高の抑制対策の樹立を、  
当面の最優先要望として是非とも御願ひ申し上げる次第です。

## 2. 道路特定財源の一般財源化について

別添1の、平成20年5月23日付けJAF・自動車税制改革フォーラム「特別要望書」のとおり。

## 3. 高速道路料金引き下げの着実な実現について

世界一高いといわれるわが国の高速道路料金の引き下げについて、年来にわたる要望をお受けとめいただき、昨年暮れの政府・与党決定「道路特定財源の見直しについて」（別添2）において、引き下げ方針を明確に打ち出していただき、本年5月成立のいわゆる「財源特例法」において、法的措置を明定いただきましたことに感謝しております。

わが国の経済社会活動を支える極めて重要な社会資本である高速道路の有効活用の促進は、道路交通をめぐる安全、環境問題の改善を含めて、将来にわたって国民経済の健全な発展に大きく寄与するものと確信しておりますので、是非この機会に利用料金引き下げの着実な実現をお図りいただきますよう御願ひ申し上げます。

## 特別要望書

平成20年5月23日  
JAF(日本自動車連盟)  
自動車税制改革フォーラム

**道路特定財源の一般財源化は「受益と負担」及び「税負担の公平」の原則に反する。**

**一般財源化により課税の根拠がなくなる自動車関係諸税は廃止すべき。**

道路特定財源は「受益と負担」の原則の下、国が法律と国会において「使い道を道路整備に特定する」と約束し、それを信じてきた自動車ユーザーが、何十年にもわたり負担し続けてきた。

道路特定財源は、自動車ユーザーのみが負担しているものであり、車を所有している世帯とそうでない世帯、また複数所有している世帯など、「納税者＝全国民」ではない。こうした税金を「一般財源化」することには、以下の問題があり、納税者である自動車ユーザーの納得を得られるものではない。

- ①本来国民が公平に負担すべき一般財源について、自動車ユーザーだけに、過重な負担を強いることになる。
- ②車を持っている人が納めた税金が、持っていない人のために使われるという不公平が生ずる。
- ③一家で車を複数台持たざるを得ない地方の人が、より重い税負担を負うことになり、都市と地方の格差拡大を助長する。
- ④従来の「受益と負担」の考え方を換え、用途を「一般財源化」するのであれば、自動車の価格や重量、ガソリン・軽油に対する課税根拠、税率の根拠が失われる。

従って、政府・与党が、道路特定財源を「一般財源化」するのであれば、課税の根拠がなくなる自動車関係諸税は廃止すべきである。

また、環境目的等に活用すべきとの議論もあるが、課税趣旨を変えるのであれば、課税根拠・税率等を根本から議論すべきであり、現行課税水準をそのまま維持し、名目のみを変えることは、納税者である自動車ユーザーの理解を得られるものではない。

以上

平成20年5月23日

自動車税制改革フォーラム

日本自動車連盟(JAF)	会	長	田中	節夫
日本自動車会議所	会	長	豊田	章一郎
日本自動車工業会	会	長	青木	哲
日本自動車販売協会連合会	会	長	天野	洋一
全国自家用自動車協会	会	長	山下	徳夫
日本自動車部品工業会	会	長	信元	久隆
日本自動車輸入組合	理事	長	梅野	勉
全国軽自動車協会連合会	会	長	村田	浩平
日本自動車リース協会連合会	会	長	神谷	昭男
日本中古自動車販売協会連合会	会	長	小川	逸樹
日本自動車整備振興会連合会	会	長	坪内	協致
全日本トラック協会	会	長	中西	英一郎
日本バス協会	会	長	齋藤	寛
全国通運連盟	会	長	岡部	正彦
日本自動車車体工業会	会	長	久保地	理介
全国乗用自動車連合会	会	長	富田	昌孝
全国レンタカー協会	会	長	井山	嗣夫
日本自動車タイヤ協会	会	長	南雲	忠信
日本二輪車協会(NMCA)	事務総	長	中西	良三
自動車用品小売業協会	会	長	住野	公一
全国自動車会議所連絡協議会	会	長	豊田	章一郎

(以上、21団体)

## 道路特定財源の見直しについて

平成19年12月7日  
政府・与党

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

## 1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

## 1) 中期計画の策定及び推進

- ① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ② 計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③ 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④ 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

## 2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ① 地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ② 道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

## 2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

## 3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税込等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込について、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

## 4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

なお、1.1)④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。

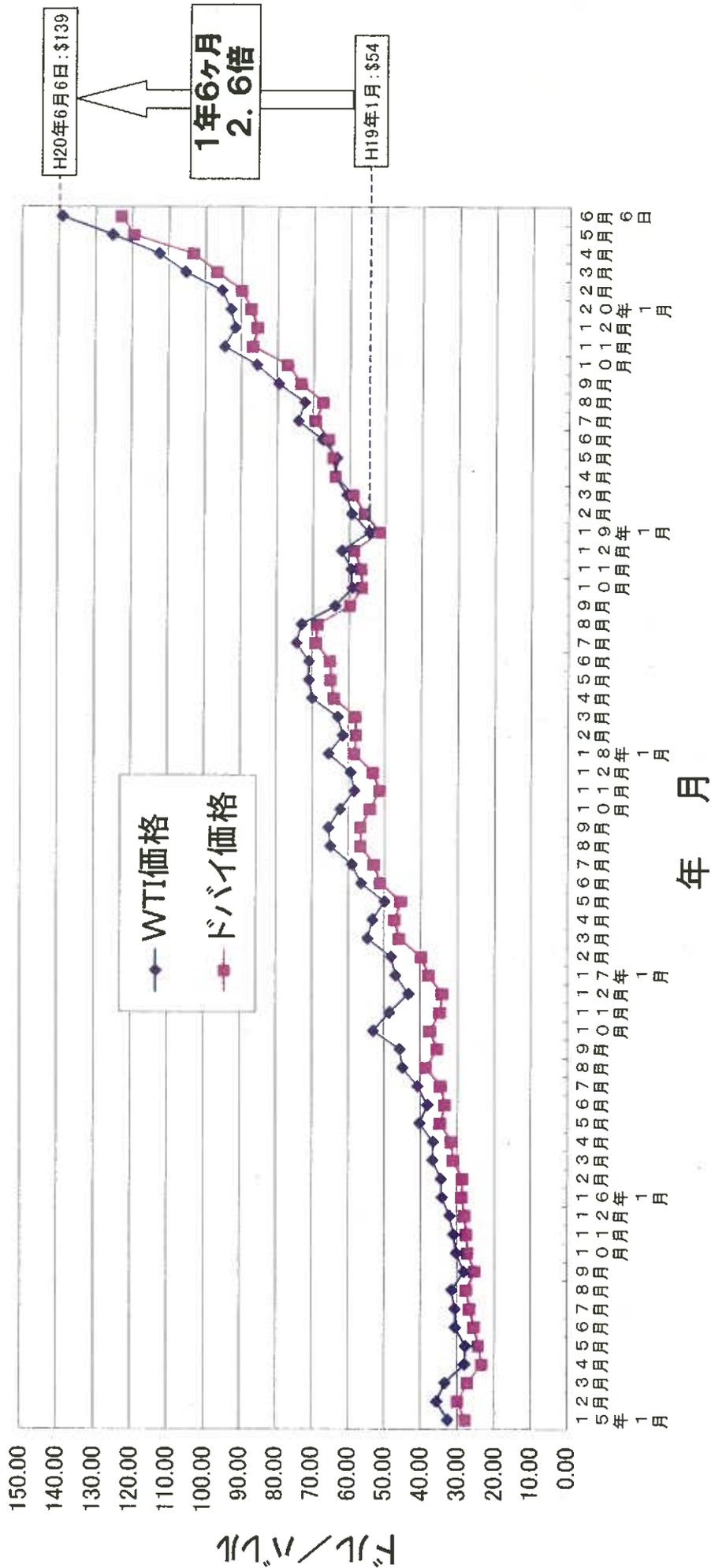
トラック輸送振興議員連盟

に対する要望 参考資料

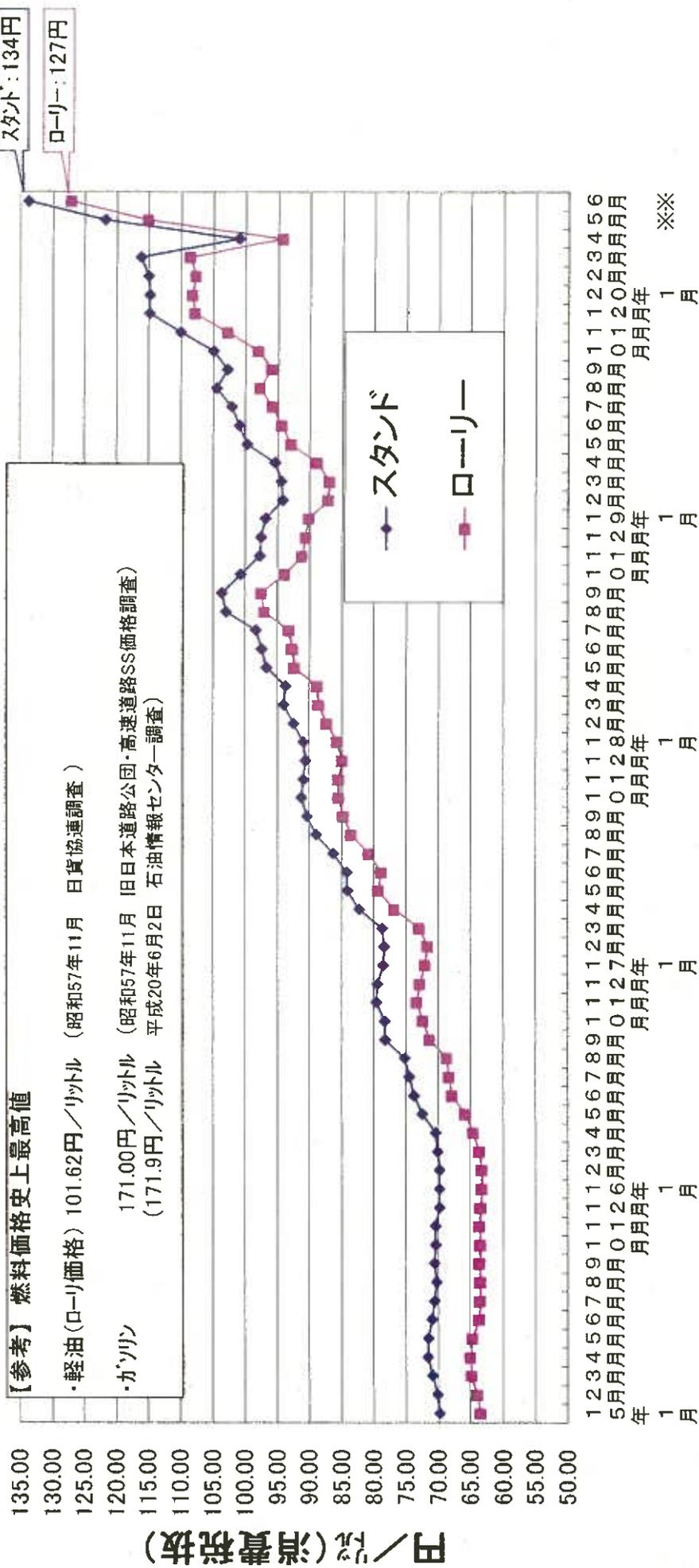
平成20年6月10日

(社)全日本トラック協会

# 原油価格の推移



# 軽油価格の推移



※ 5、6月価格は新日石の仕切価格に基づく予想値

5月26日 (月曜日)  
2008年(平成20年)5月

ゼンゼキ

THE ZENSEKI

エネルギーに関する年次報告書(エネルギー白書)  
平成19年度(抄)

⑥原油価格高騰の要因別の寄与

○定量分析によれば、2007年の原油価格90ドル/バレルのうち、30ドル以上がプレミアムとの試算もある。

<用語>

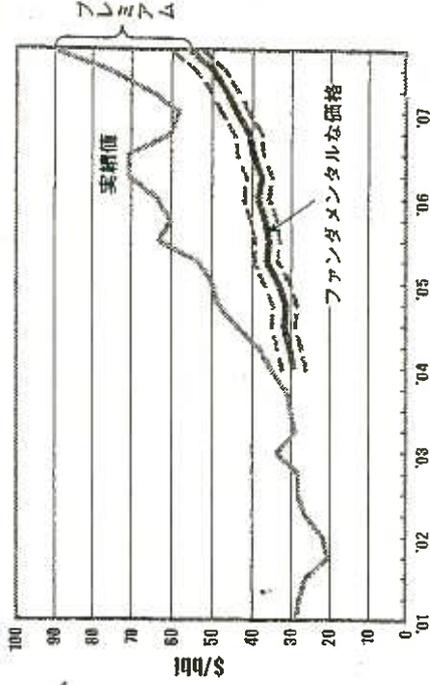
ファンダメンタルな価格

： 需給バランスで決まる価格

プレミアム： 需給バランス以外の地政学的リスク、投資・投機マネー等による部分

<試算結果>

図 ファンダメンタルな価格とプレミアム



出典：日本エネルギー経済研究所

原油「異常な価格」

北畑経産次官コメント

経済産業省の北畑経産次官は22日の会見で、原油高騰について「一言でいうと異常な価格だと思う。基本的な需給説明できるのは60から70ドル程度まで。オイルサンドなど非常産型石油の開発費用

が50〜60ドル、サウジアラビアの国家予算は45億ドルである。米国のガソリン在庫が予想外に少ないことが100ドルを越えた要因とされているが、投機資金の流入がまた原因ではないか。逆張りす

る投機筋の動きが弱いところもある」と述べた。さらに「とりわけ割り切れないのは、米国の大手金融機関が先ごろ下期の原油価格について140ドルを越えるという強気の見通しを出し、その後、それに近い動きになっていること。また取引量の少ないWTI市場に集中的に投機資金が入り、そこで世界の原油価格が形成されていることとの認識を示した。

# 6月の燃料価格値上げ関連記事

平成20年(2008年)5月29日 (木曜日)

燃 料 米 斗 油 月 暮 業 斤 農 協

## EMもガソリン11円、軽油15円

新日本石油と九州石油、太陽石油の三社は二十八日、六月仕切り方針を決め、系列特約店へ通知を始めた。また過渡め方式を採用しているエクスンエービルも六月一日からの値上げを決めており、全元売がほぼ総十円以上の、過去に例がない歴史的な大幅値上げの実施で出そろった。別表参照。ガソリンにおよぶ原油急騰に、為替レートの円安ドル高という二重のコスト増要因に見舞われ、大幅値上げになったが、新日石や出光興産などは販売子会社に対し、六月一日からさらさら店頭価格に即転嫁し経営健全化、採算販売の徹底を要請している。

6月仕切り値上げ状況 (単位:円/ガ)

品名	値上げ額
新日石	12円
出光	(前半分) 9.5円
昭	(平均) 12.5円
コスモ	10円以上
Jエナジー	13円
太陽石油	12円
九州石油	12円
E M	ガソリン11円 軽油15円

(注) 出光は月2回改定で値上げ幅は5月後半比。EMは過渡めが基本で前週比。他の元売は前月比の上げ幅で、対象はガソリンと中軽油分。全元売実施日は6月1日

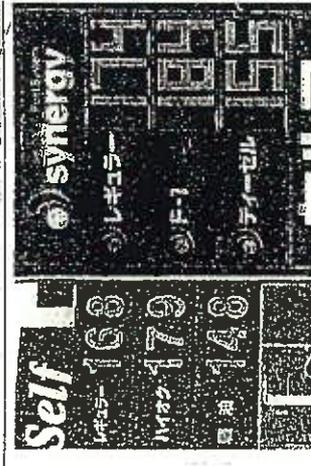
2008年(平成20年)6月4日(水曜日)

平 塚 市 中 心

6月市場

## 各地で巨大値上げ

量よりも危機打開を優先



平塚市のSSは168円、横浜市のSS174円中心に

平成20年(2008年)5月24日 (土曜日)

燃 米 油 月 業 斤 局

# 担保不足で取引中止も 軽油債権管理が課題

京都府内

【京都】軽油価格の高騰で需要家との間で担保問題や債権管理などのトラブルに発展するケースがある。府内外資系特約店では「取引を断ったケースもある」と話し、価格高騰によるリスク増加の影響を指摘する。

軽油価格の高騰は需要家の燃費の動きを加速させ、軽油離れが顕著になっている。カーメーカーも環境対策として軽油自動車の販売を計画していたが、軽油価格の高騰で計画の見直しを迫られている。大口顧客を抱える

特約店では、コスト転嫁とともに担保や回収問題などリスク回避の取り組みが本格化している。「インデックスでは金額が大きすぎて取引を断ったケースもある。激激な値上げでリスクは高まっていると特約店幹部は話す。カリンとくらべて軽

油・灯油の値上げ率は高く、省エネ車導入や燃費が活発化し、営業車両を減らす需要家もある。元売では灯油・軽油については輸出で利益確保を打ち出しているが、国内では価格高騰が特約店の間三品とコストに大きな影響を与えている。

平成20年(2008年)5月26日 (月曜日)

燃 米 油 月 業 斤 局

## 販売業者 債権管理を徹底

### 油価高騰で貸し倒れ懸念

【長野】燃料油価格の高騰から販売業者の債権管理意識が高まっている。「今後倒産する需要家が増えるのではないかと危惧しているからだ。燃料油価格の高騰で原材料の値上がりも製品

やサービスに転嫁できるかどうか需要家の課題となっている。このため販売業者にとっては需要家の経営内容に関心が高まるのも無理からぬことだ。民族系の業者は「今後地元企業の倒産が懸念

される。とくに運送、建設、クリーニング業界」と指摘する。支払の遅延などのケースが徐々に積み重なっているため「債権管理を徹底していかないと共倒れになりかねない」という。

### 6月仕切り上げ前に

## 不良債権化を懸念

立 足

平成20年(2008年)5月27日 (火曜日)

燃 米 油 月 業 斤 局

【足立区】東京、六月の大仕切り値上げを前に不良債権化の懸念が高まっている。燃料代の値上げを運送に反映できない運送会社などが苦戦を強いられていることだ。「最悪の場合、運送会社の倒産によって売り上げ回収不能になることも考えられる」と足立区民権系のだ。

リスク回避のために需要家から担保をとら

え燃料を販売することも考えられるが、既合過多の状況ではこれも現実的でない。前出販売業者によれば「こちらから営業をかけておいて担保をよこせ」とはいえない。実際、現時点で担保を預かっている売り先は「皆無」だという。

「過失にも相当の金額で引っかけたことが何度もある。せめて軽油引取税の還付だけでも受けたいところだが、夜

逃げをされれば書類が揃わないためそれすらも「可能」と語る販売業者。「値上げをしないわけにはいかないが、倒産されたのではともとももない。仕切り上げ分を高額乗せられるかは微妙なところ」としている。

トラック運送事業者の倒産状況(帝国データバンク調査)

平成20年6月

負債単位:百万円

月	2006年度		2007年度	
	件数	負債総額	件数	負債総額
4	13	3,612	16	10,264
5	7	1,125	17	1,166
6	6	423	13	2,496
7	11	2,063	13	695
8	7	464	12	1,489
9	7	783	14	2,633
10	15	4,002	12	4,065
11	7	1,415	8	906
12	9	755	11	1,078
1	7	1,127	19	3,006
2	11	2,935	21	4,599
3	16	3,259	27	7,012
合計	116	21,963	183	39,409

負債単位:百万円

月	2006年度		2007年度	
	件数	負債総額	件数	負債総額
1	7	1,127	19	3,006
2	11	2,935	21	4,599
3	16	3,259	27	7,012
合計	34	7,321	67	14,617

対前年比 件数 負債総額  
158% 179%

対前年比 件数 負債総額  
197% 200%

※調査対象(法的整理の事案のみ。自主廃業等は含まず。)

- ①負債額1000万円以上②会社更生法
- ③民事再生法④破産法⑤特別清算

# 原油・石油製品価格の動向と対策

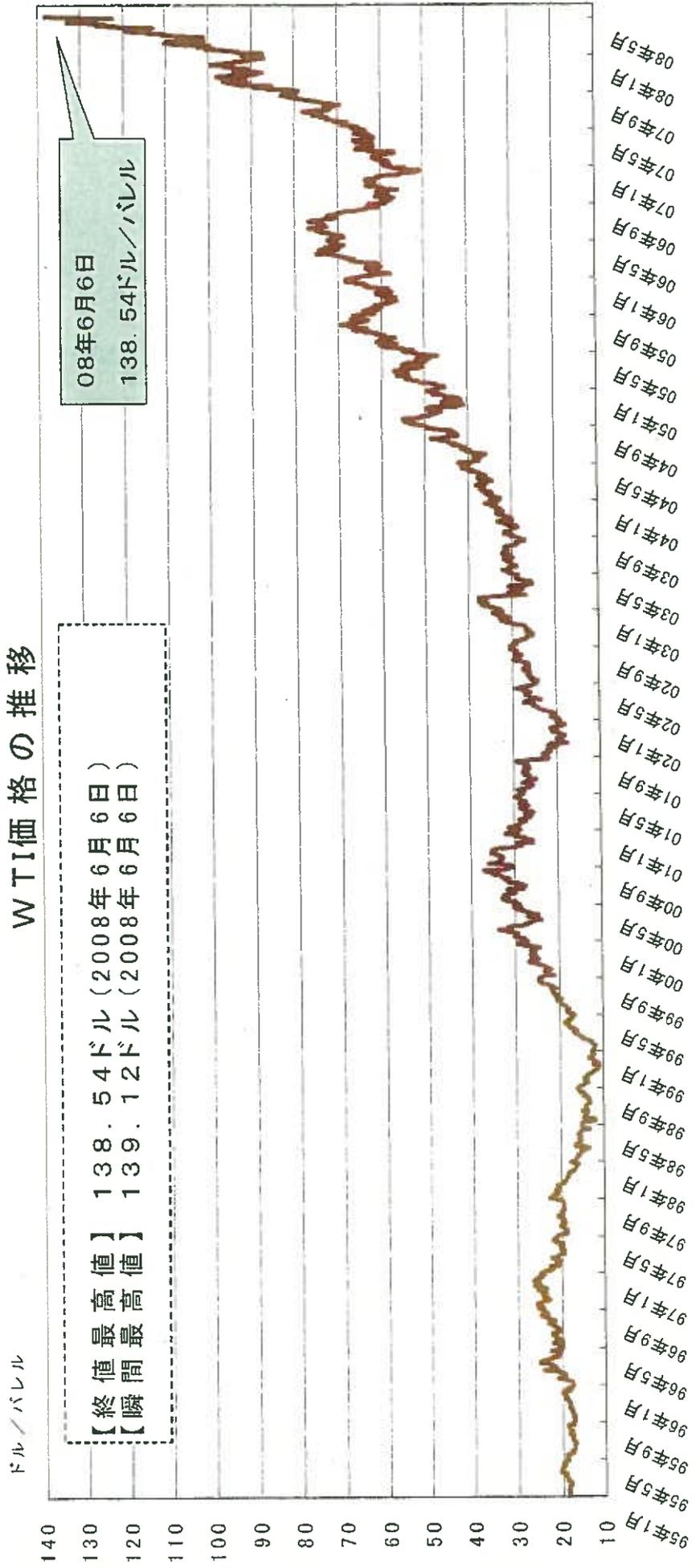
平成20年6月  
経済産業省

## 原油価格の動向

○原油価格は2004年頃から上昇傾向にあり、2006年秋以降、暖冬を背景とした需要減少等により一時価格下落したものの、2007年に入ってから再び上昇。

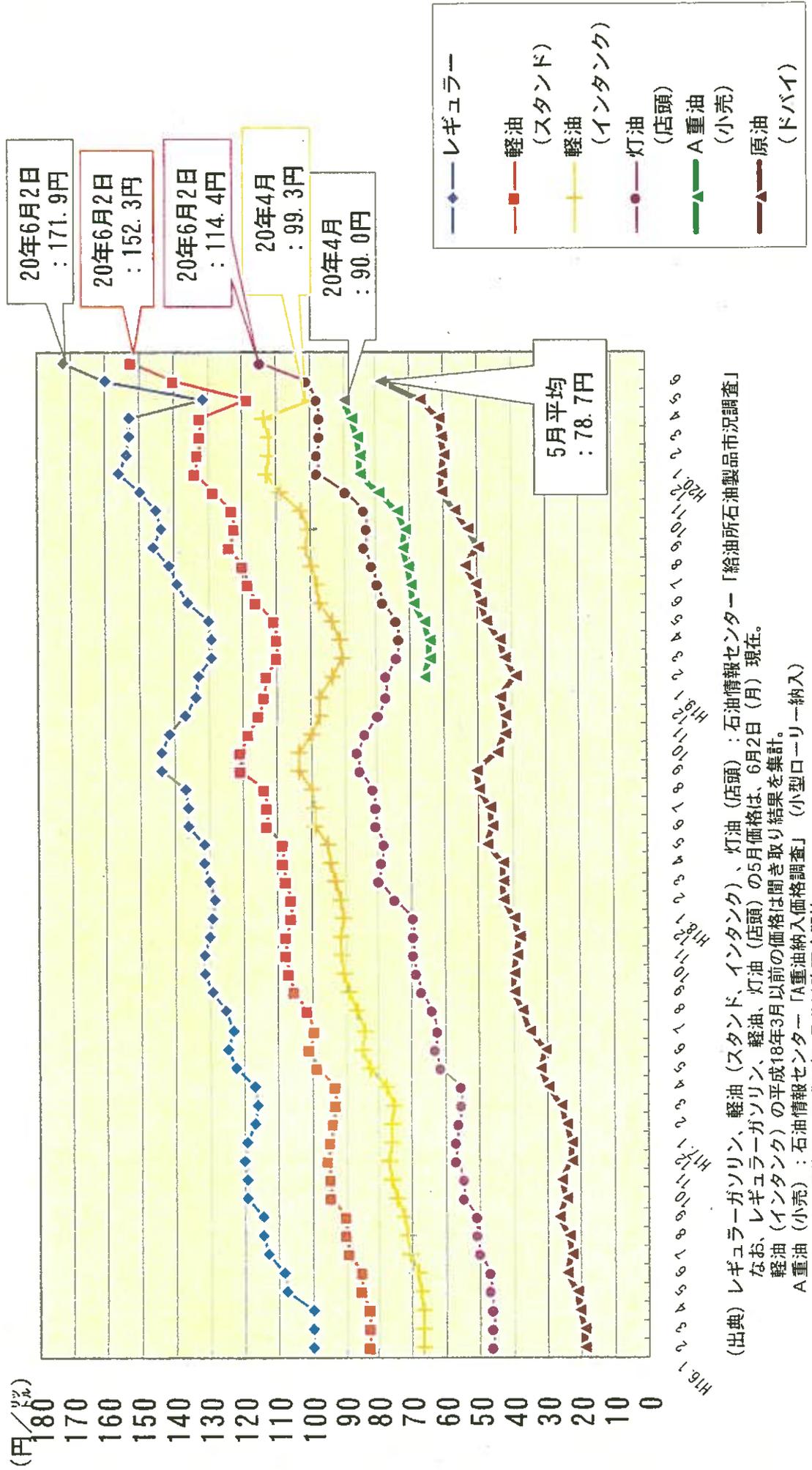
○WTI原油は2008年初に一時100ドルを記録した後も高水準で推移し、6月6日には終値で138.54ドル/バレルと、最高値を更新。※WTI=West Texas Intermediate (瞬間値としては、6日の取引時間外に139.12ドル/バレルを記録。)

WTI価格の推移



# 石油製品価格の動向

○原油価格の高騰を背景として、軽油等の石油製品の小売価格は上昇。



(出典) レギュラーガソリン、軽油 (スタンド、インタンク)、灯油 (店頭) : 石油情報センター「給油所石油製品市況調査」

なお、レギュラーガソリン、軽油、灯油 (店頭) の5月価格は、6月2日 (月) 現在。

軽油 (インタンク) の平成18年3月以前の価格は聞き取り結果を集計。

A重油 (小売) : 石油情報センター「A重油納入価格調査」 (小型ローリー納入)

なお、小売価格は、平成19年1月分以降調査開始。

原油価格 : ドバイ (日経) (月平均)

## 軽油等の需給状況

○ 製品在庫は前年同期より増加。

ガソリン：5月31日現在の在庫は233万kℓ

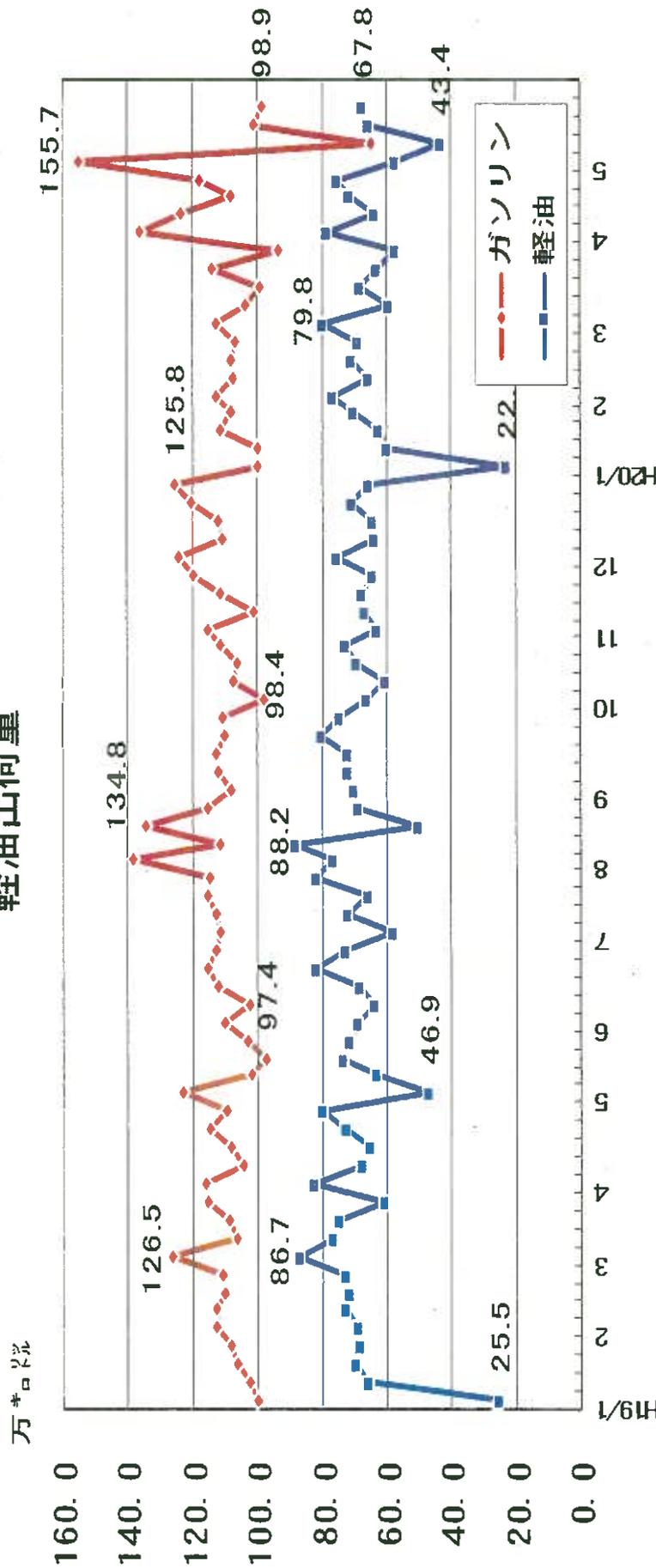
(平年同期比 + 9.6%)

軽油：5月31日現在の在庫は175万kℓ

(平年同期比 + 9.8%)

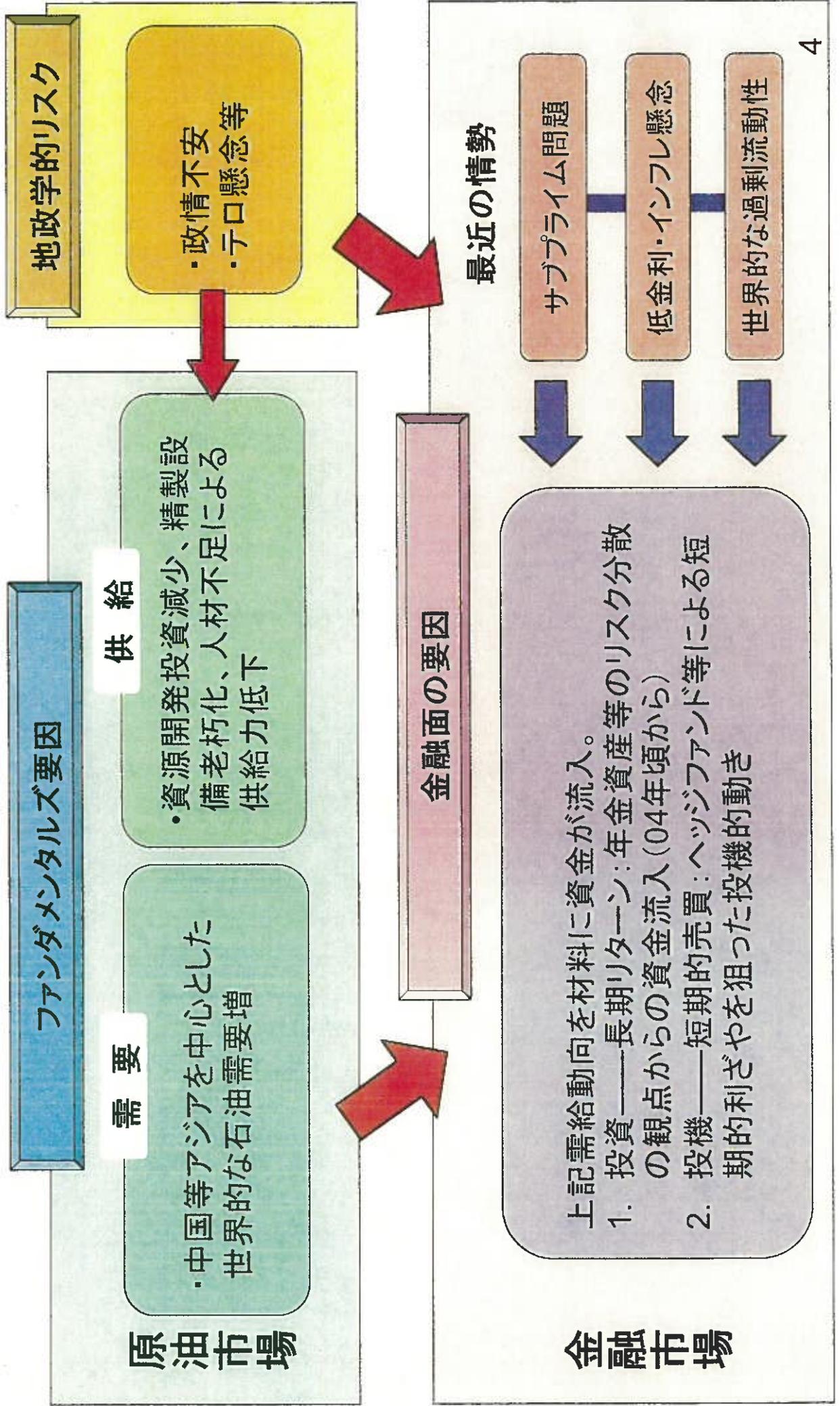
○ 出荷量も概ね例年通りに推移（下図）。

軽油出荷量



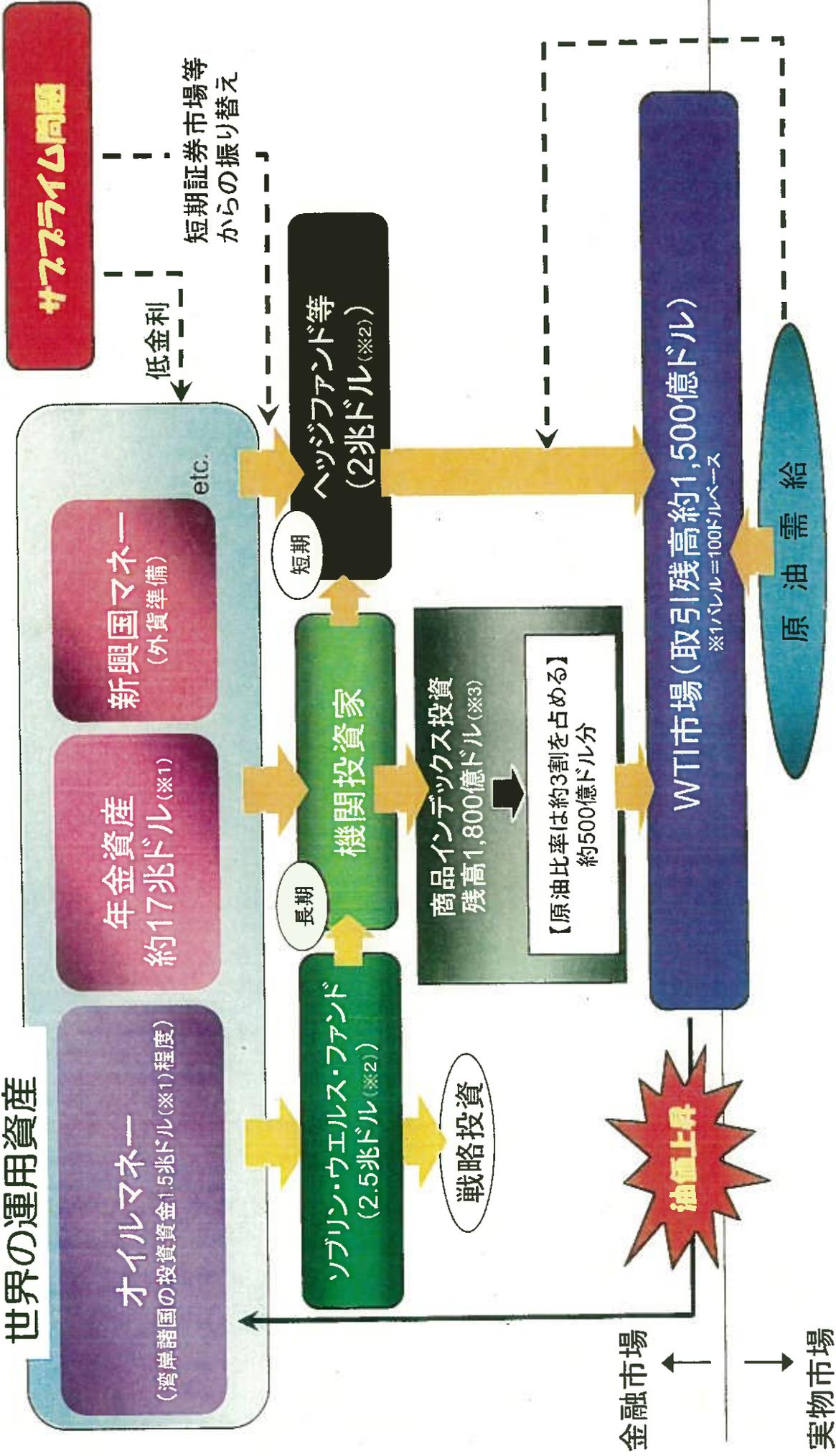
(注) 軽油の需要は、18年度は対前年度比▲1.4%、19年度（見込み）は同▲1.8%。今年度は同▲1.8%の見通し。

# 価格高騰の要因



(参考)原油市場をめぐるマネーフロー

世界の運用資産



※1. JBIC(国際協力銀行)

※2. JCF((財)国際金融情報センター)トピックスレポート

URL: <http://www.jcif.or.jp/View.php?action=PublicReport&R=130>

※3. ヒアリング等より

# 原油価格の高騰に伴う中小企業、各業種、国民生活等への 緊急対策の具体化について(取りまとめ)

～原油高騰・下請中小企業に関する緊急対策関係閣僚会議(平成19年12月25日)～

最近における原油価格の急激な高騰は、国民の生活を直撃するとともに、十分な価格転嫁を行うことが難しい下請事業者をはじめとする中小企業や、農林業・運送業をはじめとする各業種に深刻な影響を与えている。  
そこで、中小企業・下請事業者や各業種への対応、省エネなどの構造転換対策、国際原油市場への働きかけ等を一層強化するとともに、寒冷地・離島などの厳しい状況に置かれた国民の生活に対し、きめ細かく配慮の行き届いた対策を打ち出すことが緊急の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、12月11日に、総理主宰の下、主要閣僚・与党幹部による「原油高騰・下請中小企業に関する緊急対策関係閣僚会議」を開催し、6項目の柱からなる対策の「基本方針」を策定した。  
この取りまとめは、当該「基本方針」に基づいて各項目の対策を具体化するものであり、今後、政府一体となって積極的に対策の実施に取り組みんでいくこととする。

## 1. 中小企業など業種横断対策

- (1) 資金繰り支援・金融円滑化
- (2) 窓口・相談体制の整備
- (3) 原油等の価格上昇分の転嫁に関する周知徹底
- (4) 下請代金法・独占禁止法の厳格な運用等

## 2. 建設業、漁業、農林業、運送業、 石油販売業など業種別対策 — 対策を通じた国民生活の安定 —

- (1) 建設業の受注価格の適正化等  
(公共工事・民間工事)
- (2) 漁業
- (3) 農林業
- (4) 運送業
- (5) 生活衛生関係営業  
(クリーニング業、公衆浴場等)
- (6) 石油販売業

## 3. 離島、寒冷地など 地方の生活関連対策

- (1) 離島対策  
(航路、航空路線等)
- (2) 地方バス路線の維持対策
- (3) 寒冷地における生活困窮者対策など  
地方公共団体の自主的な取組への支援等

## 4. 省エネ、新エネなど 構造転換対策

- (1) 省エネルギー技術・設備の開発・導入促進
- (2) バイオ燃料・バイオマス  
エネルギーの開発・導入促進
- (3) 石油以外の化石燃料・再生可能  
エネルギーの開発・導入促進

## 対策の大きな 柱(6項目)

## 5. 国際原油市場の 安定化への働きかけ

- (1) エネルギー外交の強化

## 6. 石油製品等の 価格監視等の強化

- (1) 原油価格等の高騰が生活関連物資の価格等に与える影響に関する調査
- (2) 石油製品の価格監視の強化、安定供給の確保

※現時点で額が特定出来ない予算を除き、平成19年度補正予算:約430億円、平成20年度予算:約1720億

## 原油等の価格高騰を踏まえた中小企業対策

### 1. 金融面の支援

- (1) 平成19年12月18日に、セーフティネット保証対象業種に、建築関連20業種に加えて、原油高関連4業種(クリーニング業、強化プラスチック製品製造業等)を追加指定。
- (2) 政府系中小企業金融機関・信用保証協会において既往債務の返済条件を緩和
- (3) 原油価格高騰対策として、信用保険制度の財政基盤強化のために中小企業金融公庫への出資金237億円を追加措置。(平成19年度補正予算)
- (4) 信用保証協会におけるセーフティネット保証にかかる原油・建築関連の現行対象業種(53業種)の指定期間を6月30日まで延長。(平成20年2月29日)
- (5) 信用保証協会におけるセーフティネット保証の対象業種を追加指定。(平成20年2月29日)
  - ※原油高騰の影響を受けている業種を含め、業況の悪化が著しい業種について、リネンサプライ業等の30業種を追加指定した。
- (6) 金融繁忙期である年度末に係る資金繰り円滑化のため、国民生活金融公庫の第三者保証人不要融資制度の融資限度額を、現行の2000万円から、セーフティネット融資等の融資限度額である4800万円に引き上げを実施。(平成20年2月25日～)
- (7) 政府系金融機関、民間金融機関等に対しても配慮を要請。
- (8) 4月1日から適用されるセーフティネット保証の対象業種を15業種追加。  
(平成20年3月25日)

### <貸付・保証実績>

○ 件数: 11,037件、金額1,964億円(平成17年9月～平成20年6月6日)

## 2. 下請適正取引の推進

○原油等の価格上昇分の転嫁に関する周知徹底

(1) 関係事業者団体等に対し、原油等の価格上昇に伴う下請事業者への配慮等を行うよう要請。

(平成19年11月27日)

(2) 現下の軽油価格高騰に対処するため、十分な協議による運賃改定の必要性等、全国の経済団体等に対し、下請・荷主適正取引推進のための緊急協力を要請(12月12日)。

○窓口・相談体制の整備

下請代金法違反の疑いがある行為に関する情報提供を促すべく、日本商工会議所、全国商工会連合会等に対して要請。(平成19年12月11日)

○下請代金法・独禁法の取締の強化

原油高によるコスト増の転嫁を不当に妨げる買いたたき等の下請代金法違反行為に対し、引き続き同法に基づく立入検査を積極的に実施するなど、下請代金法の厳格な運用に努める。また、事業者に対する書面調査件数を拡大するなど、下請代金法の取締強化を図る。

○下請適正取引の推進の徹底化

(1) 下請取引ガイドライン中のベストプラクティスを集めたパンフレットを10万部作成・配布。

(平成20年2月22日) また、改訂版を12万部配布予定(平成20年6月)

トラック運送業(平成20年3月14日)、建材・住宅設備産業(平成20年3月28日)に関する、下請適正取引等の推進のためのガイドラインを策定し、10業種に拡大。

(2) 「下請かけこみ寺」本部及び各都道府県の窓口を開設し、下請取引に係る各種相談への対応等を実施。(平成20年4月1日)

## 3. 相談窓口

全国942箇所にて特別相談窓口を設置

○ 累計相談件数: 13,683件(平成17年9月～平成20年6月6日)

## 省エネ、新エネなど構造転換対策

○構造的に燃料費の節減となるよう、省エネルギー、新エネルギーへの支援を拡充。

### NEDOエネルギー使用合理化事業者支援事業（平成20年度：296億円の内数）

事業者が行う省エネの取組みで、省エネ効果が高いと認められるものに係る設備導入費等について補助。  
 関係省庁（国土交通省等）と連携し、運送事業者等も対象として支援。  
 （運送関係事業：平成19年度実績 55億円）

EMS（エコドライブ管理システム）



- ・トラック・バス・タクシーにおいて、エコドライブを継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行う。
- ・価格：約200万円～1,000万円
- ・省エネ率：15%程度

蓄熱式暖房マット



- ・走行中に蓄熱マット内に蓄熱（シガーライターソケットから充電）
- ・待機・休憩時にエンジンを停止して仮眠などが可能
- ・1台当たり年間1.3kℓ程度の燃料削減

エアヒーター



- ・トラックの燃料・バッテリーを利用して空循環式の燃焼式ヒーターを稼働（エンジン停止時でも稼働可能）
- ・1台当たり年間1.1kℓ程度の燃料削減

## 国際石油市場の安定に向けた国際的な取り組み

○我が国のイニシアティブの下、国際石油市場の安定に向けた国際協調を推進。

### 1. ダボス会議の際の主要消費国会合の主催等 (1月24日)

- 主要消費国閣僚会合を主催 (日・米・英・EU・IEA)。
- カタール、サウジ等産油国要人に対し、増産等責任ある対応を要請。
- 投資拡大のため貿易保険を1兆円に拡大することを表明。

### 2. IEAによる価格形成にかかる専門家会合の開催 (3月17日)

- 日本の主導で、投機や投資資金の油価への影響分析等の実態説明調査を実施。
- エネルギー・金融関係者 (政府・規制当局を含む) 等の各方面の専門家会合による専門家会合を開催。原油価格形成の要因や、データの透明性等について議論。

### 3. 国際エネルギーフォーラム(IEF)の開催 (4月21・22日)

- 甘利経済産業大臣基調発言：
  - 現在の原油価格は異常な水準であり、この状況を放置すれば世界経済の後退につながり、産油国、消費国双方にとって望ましいものではない。とりわけ、資源に乏しい途上国の状況は切実。
  - 石油市場安定のため、産油国は増産・投資拡大など、必要なメッセージを市場に発することや、原油先物市場や投機資金の透明性を高め、投機資金の行動に冷静さを促すことが重要。
- バイ会談では、サウジアラビアから「今後も供給ショートは決してさせず、また、そのための必要な投資を行っていく」という力強いメッセージ。

## 米商品先物取引委員会(CFTC)の監視機能強化について

- 米商品先物取引委員会 (CFTC) は、5月29日と6月3日に相次いで、エネルギーをはじめとする先物市場の透明性を向上させるための対策を発表。(その後、原油価格は一時10ドル近く下落。)
- 我が国の提唱により、IEAにおいて金融的側面に関する調査を実施する等、市場の透明性向上に向けて取り組んでおり、今般のCFTCの監視強化の動きも、こうした取り組みと軌を一にするもの。  
※3月に行われた専門家会合においてもCFTCのインデックス取引のデータ収集、統計区分の問題等を議論。

### CFTCに関する強化策の概要

#### 1. 英国金融サービスマーケット機構(FSA)やICE(ロンドンにおけるブレント原油の取引所)との情報交換の拡充

- ー 英国内のWTI大口取引者のポジションをCFTCに開示。
- ー 従来期近物のみだったWTI大口取引者のポジション開示を全ての限月に拡大。
- ー ICEのトレーダーがポジション枠を超えてWTIを取引した場合、ICEがCFTCに通報。

#### 2. 米国内のインデックス・トレーダーに関する報告の強化

- ー トレーダーに対し、毎月に従来よりも詳細な報告を義務づけ。
- ー 当業者と非当業者の区分を含め、トレーダーの分類の見直しを検討。
- ー 従来から公表されている月次トレーダー情報をもとに2008年7月から改善。

#### 3. CFTCによる原油に関する捜査の実施

- ー 2007年12月に調査を開始した事実を明らかに。
- ー 購入・運送・在庫・取引の全ての局面とデリバティブ取引に関して、価格操作や情報操作による不正な利益の獲得が行われていないかが捜査されている模様。

### 関係者の反応

- 上院エネルギー天然資源委員会委員長ビンガマン議員(民)は、CFTCの発表を歓迎するも、「規制強化と透明性向上のためさらに圧力をかける」と発言。
- ONYMEXのCEOは、「これらの方策はCFTCの規制役割を高めるだろう」と評価。

## 5カ国エネルギー大臣会合及びG8＋中印韓エネルギー大臣会合の開催

○6月7～8日、青森にて5カ国エネルギー大臣会合及びG8＋中印韓エネルギー大臣会合を開催。世界のエネルギー需要の2／3を占める国が集まり、異常な原油価格に対する懸念を表明。省エネ、代エネの促進等を発信。また、原子力やCCSの重要性について大多数国からの支持。

### 【G8＋中国、インド及び韓国エネルギー大臣会合共同声明より】

- 最近の原油価格高騰に対する深刻な懸念を共有。この価格は異常であり、消費国・産油国双方の利益に反する。現在の油価は、途上国をはじめとして重荷となっている。現在の経済状況打破のためには、金融・マクロ経済政策が重要であるとともに、エネルギー政策担当者による一致した行動が必要。
- 石油価格形成の短期的要因は在庫、地政学要因等複雑。石油市場の価格形成要因を更に分析していくことを支持する。この問題が来たるG8財務大臣会合で議論されることを歓迎。
- 構造的・長期的要因は運輸部門の原油需要増大と、エネルギー分野における投資不足。不確実性を減じ投資促進のためには、開かれた透明な市場と公正かつ効果的効率的な規制が必要。参加国は自国の生産投資極大化の必要性を宣言。他の産油国に対し投資の増加を要請。
- 省エネ、非在来型石油、代エネ促進等、国内政策を抜本的に強化。運輸部門の代替輸送・代替燃料技術が不可欠。石油製品取引の増大は市場安定に貢献。
- IEFの結果を歓迎。JODIを通じ完全に信頼に足るデータを提供。産油国・消費国は原油供給の不確実性を排除するために努力。
- 国際省エネパートナーシップ(IPEEC)設立を合意。

### 【5カ国エネルギー大臣会合共同声明より】(日・米・中・印・韓)

- 市場原理に立脚したエネルギー価格が省エネ、代替エネルギーに対する適切なシグナルを送ることから、従来型のエネルギーに対する価格補助金の段階的・漸進的な撤廃に向けて動くことが重要。

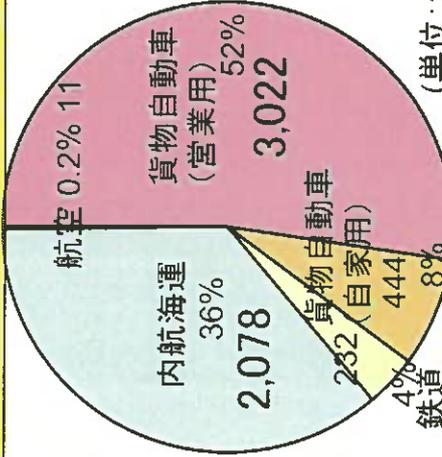
# 軽油価格高騰問題の状況について

国土交通省自動車交通局

# トラック事業の現状と課題(1)

## 国内貨物輸送量

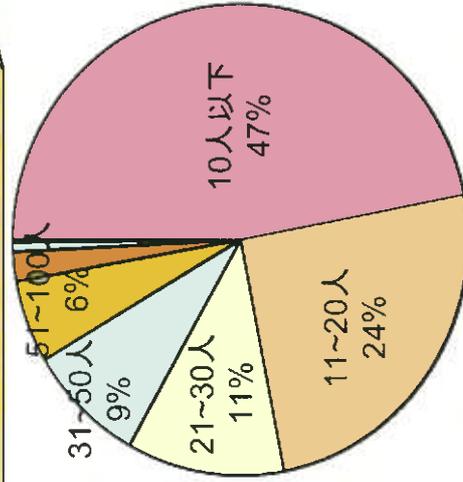
トラック輸送はわが国物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



(単位: 億トンキロ)  
平成18年度実績

## トラック事業者の規模

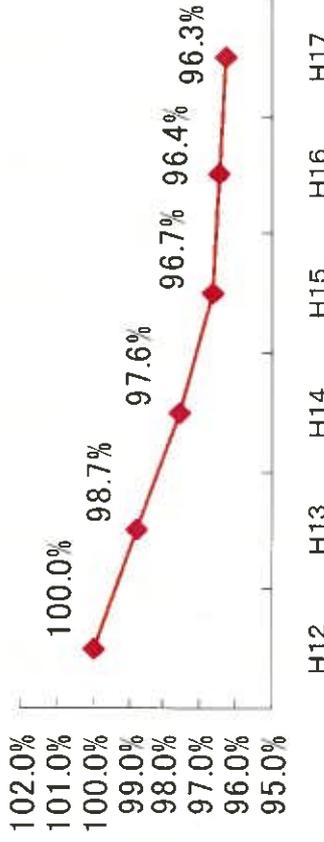
事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。



平成18年度実績

## 運賃の低下

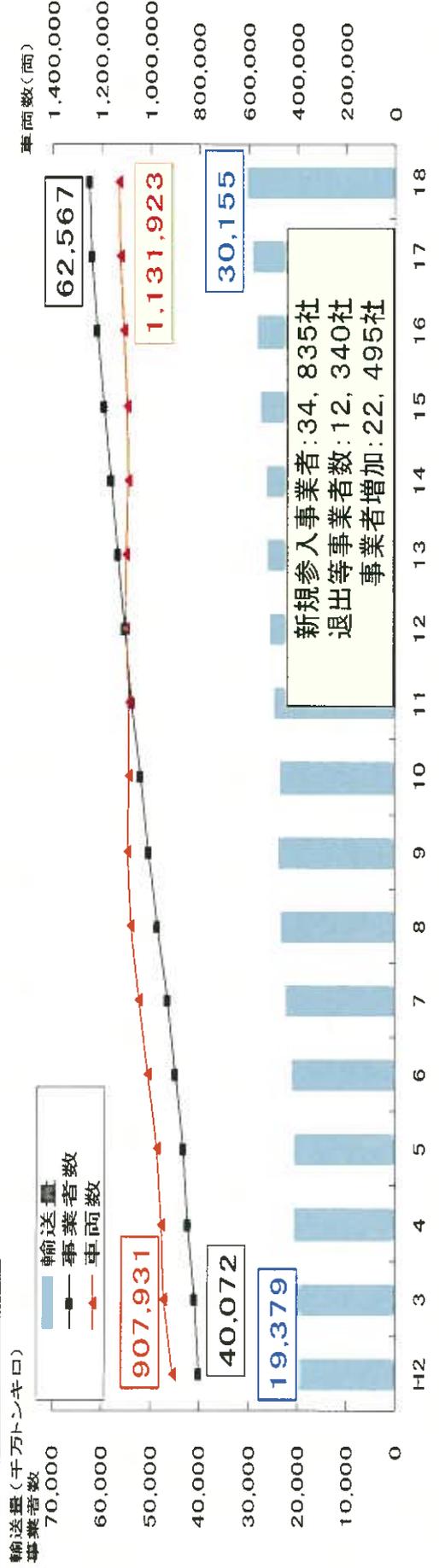
日本銀行  
「企業向けサービス価格指数」より試算



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



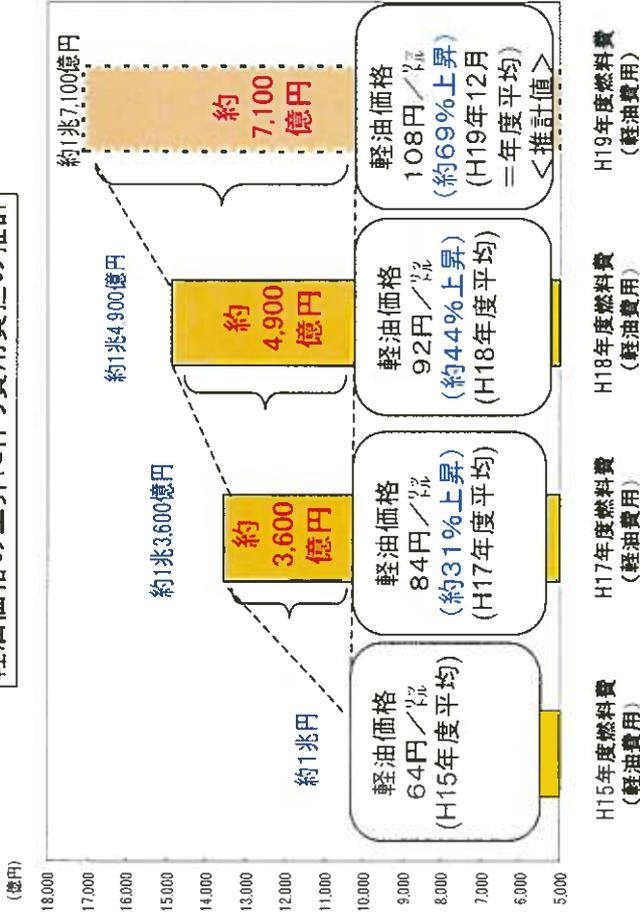
新規参入事業者: 34, 835社  
退出等事業者数: 12, 340社  
事業者増加: 22, 495社

# 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 **54.8%** (H20.5)

転嫁できている事業者 **44.3%** (H20.5)

{
   
 ほぼ転嫁できている : **1.9%**
  
 一部転嫁できている : **42.4%**

出典：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5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

- 一 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
- 一 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

- 一 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

- 一 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)
- 一 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

- 一 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
- 一 EICト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)

## 「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」について

### 「年度末に向けた中小企業対策について」

(平成20年2月20日関係閣僚申合せ)

- 燃料価格の変動によるコストの増減分を別建て運賃として設定する燃料サーチャージ制の導入、社会保険未加入事業者等に対する貨物自動車運送事業法に基づく処分の強化、輸送の安全の確保のための荷主との協働の促進、その他の緊急に講じるべき具体的施策(荷主団体への要請等)を検討の上、決定・実施する。  
【国土交通省】



### 「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」

(平成20年3月4日国土交通省が公正取引委員会と連名で作成・実施)

#### ＜運賃転嫁促進策＞

- ◇ 燃料サーチャージ制の導入
- ◇ 独占禁止法・下請法の取締の強化
- ◇ 運賃の健全性の確保策
- ◇ 関係者による協働のための枠組み

#### ＜健全な競争環境の整備＞

- ◇ 社会保険等未加入事業者に対する処分の強化等
- ◇ 最低保有車両台数の遵守・適正規模の見直し
- ◇ 新規許可事業者に対する法令試験の実施

#### ＜荷主との協働による安全の確保＞

- ◇ 安全運行を阻害する行為の防止策  
(荷主勧告制度の活用)
- ◇ 先進的取組に対する支援策

#### ＜緊急措置を推進する体制づくり＞

- ◇ 地方運輸局・支局に相談窓口を設置

## 燃料サーチャージ制の導入促進に関する実施状況

### 燃料サーチャージ制に関するガイドラインの作成・周知

- ・「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を作成（平成20年3月14日）
- ・相談窓口（燃料サーチャージ制導入推進事務局）を全ての運輸支局等に設置（3月14日）し、全国の地方トラック協会・支部に対し、延べ150回を超える説明会を開催。

### 荷主団体等への要請

- ・国土交通審議官、自動車交通局長、地方運輸局長はじめ、国土交通省幹部が経済・荷主団体等に対して、国土交通大臣から各団体の長宛ての文書により協力要請を実施。

（日本経団連、日本商工会議所、中央の荷主団体（経済産業省及び農林水産省所管団体を含む）66、地方の荷主団体等約100）

### トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の設置

- ・中央において、学識経験者、荷主企業、トラック運送業者、行政等をメンバーとするトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を5月28日に設置・開催。
- ・今後は、地方運輸局を通じて全国的な展開を図り、きめ細かくサーチャージ制の普及促進策を実施。

### トラック運送業における導入状況

- ・業界最大手の日本通運（株）が5月30日に燃料サーチャージ制の導入を届出。
- ・日本ロジテム（株）、王子運送（株）、札幌通運（株）、三八五流通（株）など地域を代表するトラック運送業者が既に燃料サーチャージ制を導入済み。
- ・ヤマト運輸（株）ほか大手事業者各社においても燃料サーチャージ制の早期導入に向けて具体的なサーチャージ案を作成中。
- ・全国の事業者の導入状況について、全日本トラック協会が6月中を目処に実態調査を実施。

## その他の緊急措置に関する実施状況

### 荷主勧告制度の運用拡大

- ・荷主勧告制度の運用について、過積載違反に係る処分に加え、過労運転及び速度超過違反に係る処分を追加。  
【平成20年3月28日通達発出、平成20年4月1日施行】

### 先進的な安全対策の取組に対する支援策の実施

- ・安全運行パートナーシップガイドライン(平成19年5月作成)に基づき、安全対策リーディングモデル創出事業を創設し、複数事業者によるアライアンス、荷主とのパートナーシップを通じた先進的な安全対策の取組に対して支援を実施。

【平成20年度～:30百万円】

### ワートナーシップ会議においてベストプラクティスの普及促進策を検討中。 社会保険等未加入対策の強化

- ・トラック運送業の許可に際し、社会保険等の加入を必要な項目として追加し、社会保険等未加入事業者に対しては、貨物自動車運送事業法に基づき行政処分等を導入。  
【平成20年3月31日通達発出、平成20年7月1日施行】

### 新規許可申請者等に対する法令試験制度の創設

- ・新規許可申請者等に対して関連法規に関する知識について試験を導入。  
【平成20年3月31日通達発出、平成20年7月1日施行】

### 最低保有車両台数の厳守・適正規模の検証

- ・保有車両が最低保有車両台数に満たない減車等に関する貨物自動車運送事業法上の処分の強化について、7月を目処に制度改正。
- ・最低保有車両台数の適正規模の検証については全日本トラック協会において事業者の実態を調査中。

# トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン

## 不適正な取引の広がり

### <独占禁止法(物流特殊指定)・下請法の適用>

- 平成16年4月～
- 荷主、元請、下請の取引について優越的地位の濫用を防止する措置の適用

### <不適正取引の実態>

- 荷主、元請から下請までの多層化の進行(5、6次取引など)
- 法令違反の顕在化(勧告:14件、警告:サービスの40%)

注)独占禁止法(物流特殊指定)は荷主と運送業者間、下請法は運送業者間の取引を対象とする。

## 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の策定

関係者間における問題認識、ルール等の共有化

中小企業の成長力底上げ

荷主とのパートナーシップの推進

「年度末に向けた中小企業対策について」(平成20年2月20日関係閣僚申合せ)

- 素形材産業、自動車産業、建設業等の現行8業種に加え、平成20年3月末を目処に、原油高や建築着工の影響を受けているトラック運送業、建材・住宅設備産業のガイドラインを新たに策定し、10業種に拡大する。  
【経済産業省・関係省庁】

## ガイドラインの内容

- 下請法、独禁法等において問題となる行為、望ましくない取引慣行等の実態把握を通じ、具体的類型を例示、関係法令の留意点を整理(安全確保との関係を含む。)

- 運送原価割れになる買いたたき、運賃の一方的な減額要請 等
- 適切で望ましい取引形態とその具体的事例の提示
- 燃料サーチャージの導入、原価計算算定プログラムの作成 等

## 検討委員会

- ・学識経験者
- ・関係団体、企業等 (経団連、トラック協会等)
- ・国の機関 (中小企業庁、国交省)

## スケジュール

- 9～10月 アンケート、ヒアリング
- 11月～ 検討委員会(計5回)
- 3月14日 公表

# トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について

## メンバー

学識経験者、(社)日本経済団体連合会、日本商工会議所、荷主企業、トラック運送業(関係団体、事業者)、消費者、行政等

## 活動内容(検討中のもの)

### (1)パートナーシップの普及

- ① パートナーシップ憲章等の策定
- ② パートナーシップ会議参加企業の公募
- ③ ベストプラクティスの普及
- ④ 表彰制度の検討
- ⑤ トップランナーに対する経済的な支援

### (2)問題となる取引形態の整理

- ① 独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法違反事例等の検証・整理
- ② 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの拡充等未然防止対策の検討 等

### (3)その他

情報交換(ガイドライン等のフォローアップ) 等

## スケジュール

○5月28日

第1回パートナーシップ全国会議の開催  
(各地方運輸局、各地方運輸支局等においても順次開催)

○8～9月(予定)

第2回パートナーシップ全国会議の開催

毎年2～3回のペースで開催予定

# トラック輸送振興議員連盟総会資料

平成20年6月10日  
国土交通省 道路局

# 道路特定財源について

## 道路特定財源に関する基本方針

### 道路特定財源等に関する基本方針（平成20年5月13日 閣議決定）

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとする。

1. 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、6月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。
2. 道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は21年度から適用されないこととなる。
3. 暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。
4. 道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。
5. ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。
6. これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する関係閣僚会議を設置する。

# 高速道路料金引下げについて

# 料金社会実験の概要について

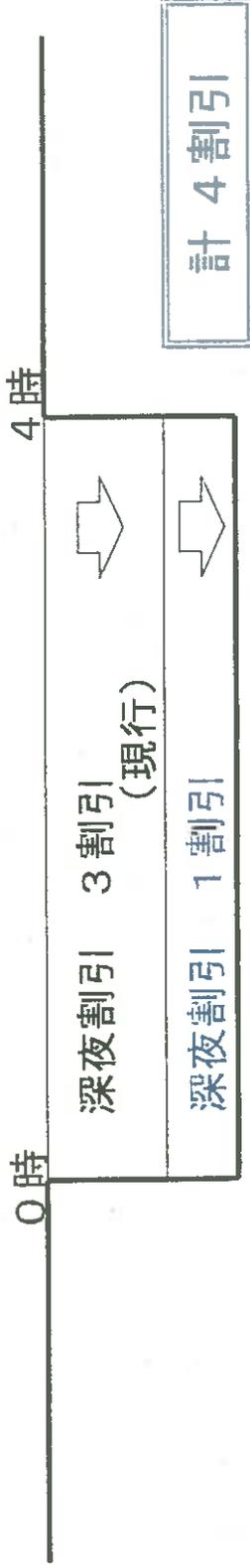
実験内容		主な割引内容
① 物流の効率化	夜間の料金割引時間帯の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 夜間の料金割引時間帯の拡大               <ul style="list-style-type: none"> <li>・22～23時:2割引</li> <li>・23～0時:3割引</li> <li>- 東名高速 (裾野IC～東京IC)</li> <li>- 名神高速等 (栗東IC～西宮IC等)</li> <li>- 東名阪道等 (みえ川越IC～亀山IC等)</li> </ul> </li> </ul>
② 地域の活性化	地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 一般有料道路の時間帯割引               <ul style="list-style-type: none"> <li>・6～9時、17～20時:5割引</li> <li>- 仙台東部道路、今治小松道路、京都縦貫自動車道 等 (6箇所)</li> </ul> </li> <li>■ 平日に並行する一般道で混雑する時間帯の割引               <ul style="list-style-type: none"> <li>・15～17時:3割引</li> <li>- 高知自動車道(南国IC～須崎東IC)</li> <li>- 東九州自動車道(北九州JCT～苅田北九州空港IC) 等 (41箇所)</li> </ul> </li> </ul>
③ 都市部の深刻な渋滞の解消	環状道路の料金割引 首都高速・阪神高速の利用距離に応じた料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 圏央道(中央道～関越道)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通の料金を3割引</li> </ul> </li> <li>■ アクアライン               <ul style="list-style-type: none"> <li>・6～9時、17～20時:35%割引 (普通車:2,320円→1,500円)</li> </ul> </li> </ul>
④ 本四道路における物流の効率化、観光振興に資する料金割引		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 首都高速の距離別割引 (日曜・休日)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・0～10km:3割引, 10～20km:2割引, 20km～:1割引</li> </ul> </li> <li>■ 大型車深夜割引(A(神戸・鳴戸)ルート、D(児島・坂出)ルート)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・0～4時:3割引</li> </ul> </li> <li>■ 普通車土曜・休日割引(E(尾道・今治)ルート)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・9～17時:2割引</li> </ul> </li> </ul>

# 原油価格高騰対策のための高速道路料金引下げ

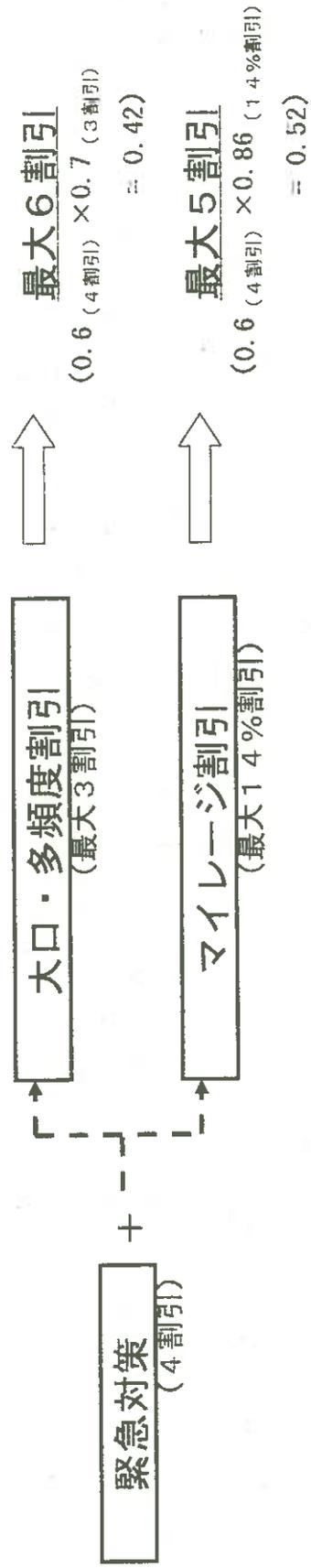
平成20年度予算：235億円

高速自動車国道について、深夜割引を3割引から4割引に拡充

➤ 平成20年2月15日より1年間実施

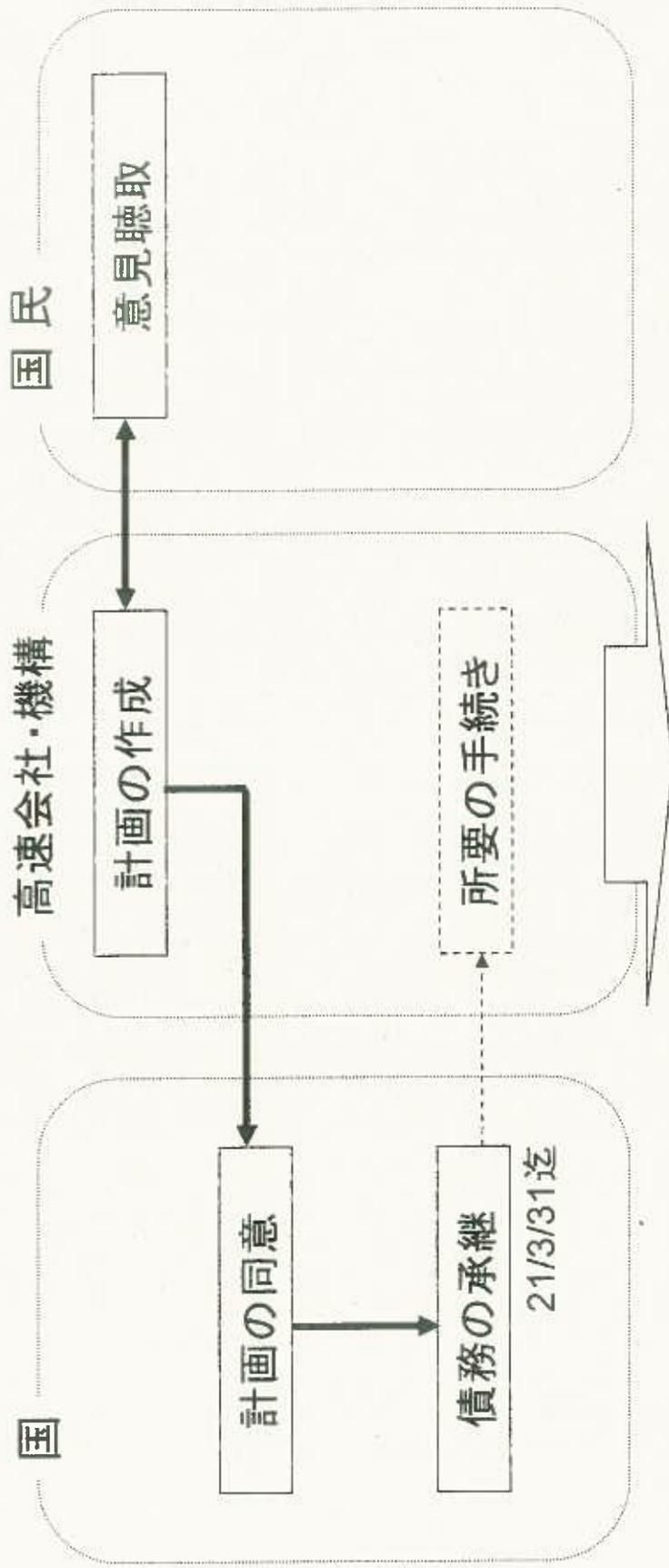


## これにより、実質5割以上の割引



## 高速道路の料金引下げ・スマートIC

- ① 高速会社及び機構が、国民の意見を伺いながら、料金引き下げ・スマートIC設置の計画(利便増進計画)を作成。
- ② 国が計画について同意し、所要の債務承継(総額:2.5兆円、20年度:1,386億円)
- ③ 所要の手続きを経て、料金引下げ、スマートIC整備を実施。



料金引下げ・スマートIC整備の実施

## 軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置

平成20年3月4日

国土交通省  
公正取引委員会

現下の軽油価格高騰に鑑み、トラック運送業に対し、以下の緊急措置を講じる。

1. 軽油価格の急激な高騰により、トラック産業は大幅なコスト増を余儀なくされているが、トラック運送業者は荷主等に対し運賃交渉力が弱いことから、これを放置し適切な運賃転嫁が進まない場合は、我が国の物流基盤が維持出来なくなるおそれがある。このため、以下の措置を講じる。

### (1)燃料サーチャージ制の導入【国土交通省】

- ①燃料サーチャージ制について、政府が緊急ガイドラインを作成・周知する。
- ②中央・地方の経済団体等に対し、政府として導入を強く働きかける。
- ③トラック運送業者、特に下請事業者に対し、政府として導入を強く働きかける。国土交通省は、燃料サーチャージ制の導入により貨物自動車運送事業法に基づく適正な運営を確保するため、トラック運送業者に対する事情聴取・調査を通じ、必要に応じて同法に基づき立入検査を実施する。
- ④上記措置は、現下の異常な軽油価格の高騰時において試行的に講じるものである。

## (2) 独占禁止法・下請法の取締の強化【公正取引委員会】

公正取引委員会においては、運賃等の料金改定交渉を巡る不当行為を含めて、荷主による独占禁止法(物流特殊指定)違反行為に対する監視を強化する等、独占禁止法及び下請法の厳正な運用に努める。

- ① 荷主による独占禁止法(物流特殊指定)違反行為に対する監視を強化するため、物流事業者約3万社を対象とした特別の調査を実施する。
- ② 新たに設置した「物流調査タスクフォース」により、物流事業分野における荷主と元請間の取引及び下請取引の不当行為に対する調査を効率的かつ効果的に実施する。

## (3) 運賃の健全性の確保策【国土交通省】

原価計算に基づく運賃設定を徹底し、「買ったたき」や不当競争につながるおそれがある取引の防止を図るため、貨物自動車運送事業法による事業改善命令の運用拡大を行う。

## (4) 関係者による協働のための枠組み【国土交通省】

上記の取組など適正な取引を荷主、元請事業者、下請事業者等と行政が協働して効果的に推進するため、関係者によるパートナーシップ会議を設置する。

2. 上記のような厳しい経営環境がトラック輸送の安全の確保を阻害することがあってはならない。このため、荷主との協働を促進しつつ、以下の措置を講じる。【国土交通省】

(1)安全運行を阻害する行為の防止策

過労運転、速度超過等の再発防止を徹底するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主が必要な措置を講じるべきことを勧告する荷主勧告制度を積極的に活用する。

(2)先進的取組に対する支援策

荷主との協働による安全運行パートナーシップの先進的な取組に対し、行政による支援策等を講じる。

3. トラック産業は激しい競争状態におかれており、「正直者が損をしない」健全な競争環境を整備する必要がある。このため、以下の措置を講じる。【国土交通省】

既存のトラック運送業者に対し、①社会保険等の未加入②保有車両が最低車両台数に満たない減車等に関する貨物自動車運送事業法上の処分を強化するとともに、最低車両台数の適正規模について検証を行う。

また、新規のトラック運送業者に対しては、許可時において、社会保険等に確実に加入させるとともに、トラック運送業者本人に関連法規に関する知識について試験を実施する制度を創設する。

#### 4. 上記措置を推進する体制づくりについて【国土交通省】

燃料サーチャージ制の導入やトラック運送業における下請事業者・荷主取引の適正化を推進するため、地方運輸局にトラック運送業者からの相談窓口を設置する。地方運輸局は、下請法等の違反行為の監視の強化に関し、公正取引委員会地方事務所と密接に連携する。

燃料サーチャージ及び適正取引推進ガイドライン

協 力 要 請 先 一 覧

平成20年6月4日現在

国土交通省自動車交通局

燃料サーチャージ及び適正取引ガイドライン 協力要請先一覧

<中央経済団体>

	法人種別	法人名	要請日
1	社団法人	日本経済団体連合会	3月27日
2	-	日本商工会議所	3月21日

# 燃料サーチャージ及び適正取引ガイドライン 協力要請先一覧

## <国土交通省所管荷主団体>

法人種別	法人名	要請日
3	社団法人 全国通運連盟	4月23日
4	社団法人 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会	4月21日
5	社団法人 日本倉庫協会	4月25日
6	社団法人 日本物流団体連合会	4月17日
7	社団法人 日本冷蔵倉庫協会	4月30日
8	社団法人 建築業協会	4月2日
9	社団法人 全国建設業協会	4月2日
10	社団法人 日本建設業団体連合会	4月2日
11	社団法人 日本土木工業協会	4月2日
12	社団法人 日本造園建設業協会	5月1日
13	社団法人 日本道路協会	-
14	社団法人 全国住宅建設産業協会連合会	4月18日
15	社団法人 日本住宅建設産業協会	4月18日
16	社団法人 住宅生産団体連合会	5月2日
17	社団法人 日本鉄道建設業協会	4月25日
18	社団法人 日本鉄道車輛工業会	4月28日
19	社団法人 日本民営鉄道協会	5月20日
20	- 北海道旅客鉄道株式会社	4月21日
21	- 東日本旅客鉄道株式会社	4月30日
22	- 東海旅客鉄道株式会社	4月24日
23	- 西日本旅客鉄道株式会社	5月8日
24	- 四国旅客鉄道株式会社	4月25日
25	- 九州旅客鉄道株式会社	4月14日
26	- 日本貨物鉄道株式会社	4月23日
27	社団法人 全国自動車部品商団体連合会	5月1日
28	社団法人 日本自動車会議所	4月25日
29	社団法人 日本自動車整備振興会連合会	4月18日
30	社団法人 日本自動車販売協会連合会	4月17日
31	社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	4月18日
32	社団法人 日本船主協会	4月25日
33	社団法人 日本造船工業会	4月23日
34	社団法人 日本中小型造船工業会	5月2日
35	社団法人 日本船用工業会	5月2日
36	社団法人 日本埋立浚渫協会	4月23日
37	社団法人 日本港湾協会	4月24日
38	- 定期航空協会	4月23日
39	- 成田国際空港株式会社	5月7日
40	- 関西国際空港株式会社	4月24日
41	- 中部国際空港株式会社	5月8日
42	社団法人 全国空港ビル協会	5月8日

燃料サーチャージ及び適正取引ガイドライン 協力要請先一覧

＜経済産業省所管荷主団体＞

	法人種別	法人名	要請日
43	社団法人	日本鉄鋼連盟	4月14日
44	-	石油化学工業協会	4月9日
45	社団法人	日本化学工業協会	4月9日
46	社団法人	日本産業機械工業会	4月11日
47	社団法人	日本建設機械工業会	4月10日
48	社団法人	日本電機工業会	4月9日
49	社団法人	日本自動車工業会	4月8日
50	社団法人	日本自動車部品工業会	4月8日
51	社団法人	日本自動車タイヤ協会	4月16日
52	社団法人	日本航空宇宙工業会	4月10日
53	社団法人	セメント協会	4月9日
54	社団法人	日本アルミニウム協会	4月10日
55	-	日本伸銅協会	4月15日
56	-	板硝子協会	4月11日
57	社団法人	日本電線工業会	4月14日
58	-	日本製紙連合会	4月9日
59	社団法人	電子情報技術産業協会	4月18日
60	-	日本百貨店協会	4月14日
61	-	日本チェーンストア協会	4月9日
62	社団法人	日本フランチャイズチェーン協会	4月16日
63	-	石油連盟	4月8日
64	-	日本L P ガス協会	4月9日
65	社団法人	日本ガス協会	4月10日
66	-	日本鋳業協会	4月16日
67	社団法人	日本荷主協会	4月8日

燃料サーチャージ及び適正取引ガイドライン 協力要請先一覧

<農林水産省所管荷主団体>

	法人種別	法人名	要請日
68	財団法人	食品流通構造改善促進機構  ( 同機構を通じ傘下の食品関係団体に要請 )  ・全国青果物商業協同組合連合会 ・全国水産物商業協同組合連合会 ・(社)日本加工食品卸協会 ・(社)全国牛乳流通改善協会 ・日本スーパーマーケット協会	6月4日

中央経済・荷主団体要請 合計

68団体



# 日通が燃油付加運賃

## 今月にもトラック貨物で

日本通運は5日、トラックへ入る。

クの燃料に使う軽油の値上がり分を貨物運賃に転嫁する「燃油特別付加運賃（サーチャージ）制度」を取り入れる方針を固めた。高騰する燃料価格を運賃に反映させるために必要と判断した。5月中にも導

現状は取引先によって燃料価格の上昇分を運賃に上乗せできたり、できなかったりしている。サーチャージ制度導入には運賃決定の透明性を高める狙いがある。日通は「暫定税率復活

た。燃料高には業界全体が困っており導入を急ぎたい」と話している。2003年度に1.64円だった軽油の平均価格は7月末に1.08円まで上昇、運輸業界全体で7100億円のコスト増と推定される。国交省は今年3月、一緊

平成20年5月6日（火）読売新聞 2面

急措置」としてガイドラインを作り、サーチャージ制度導入を後押ししていた。運送大手ではこのほかヤマト運輸などは導入に前向きだ。ただ、価格競争の激しい運送業界にどこまで浸透するかが課題で、佐川急便は「荷主に輸送以外のサービスを提供し、料金の上積みを図るなど競争の中で吸収していくべき」と慎重な構えを見せている。

燃油特別付加運賃（サーチャージ）制度。燃料価格が一定額以上値上がりした場合、値上がり幅に応じて運賃を増額する制度。国際航空旅客運賃では05年に導入された。基準となる燃料価格を決め、値上がり分と燃料使用量を掛け合わせた額が付加運賃。例えば基準価格が1.70円で現在価格が1.20円なら、差額50円に燃料使用量を掛け合わせた額となる。

燃油特別付加運賃（サーチャージ）制度。燃料価格が一定額以上値上がりした場合、値上がり幅に応じて運賃を増額する制度。国際航空旅客運賃では05年に導入された。基準となる燃料価格を決め、値上がり分と燃料使用量を掛け合わせた額が付加運賃。例えば基準価格が1.70円で現在価格が1.20円なら、差額50円に燃料使用量を掛け合わせた額となる。

# サービスク価格への転嫁も

## 燃油付加運賃

日本通運が「燃油特別付加運賃制度」を導入する方針を固めた背景には、トラック運送業界で燃料高騰によるコストアップが深刻化している事情がある。ただ、当競争が進んでいる。零細企業も多いため荷主に対する立場が弱く、運賃転嫁が進まない理由の一つとされてきた。

業界を救う対策として国交省は今年3月、付加運賃制度のガイドラインを打ち出した。荷主が運送業者に値上げしないよう圧力をかけたり、経営体力のある運送業者がダンピングをして他社の顧客を奪ったりしていかないか監視を強めることを盛り込んだ。運賃の変更に従わない業者には事業改善命令を出すケースも想定している。

ただ、佐川急便など一部で制度導入に慎重な意見もある。業界の健全性維持を優先する国交省の意向に全社が足並みを揃えるかどうかは微妙だ。

同制度導入は、中小零細企業が多い運送業界の

（鎌田秀男）

平成20年5月6日（火）

読売新聞 9面

# 日通、付加運賃導入へ

燃料代上昇

貸し切り便

約3%、ヤマトも追随

日本通運は30日、陸上輸送の運賃に燃料価格の上昇分を上乗せする燃料サーチャージの導入を決め、運賃額を国土交通省に届け出たことを明らかにした。陸運大手では初の届け出。通常運賃(届出運賃、距離百キロ)を払う企業は3%程度の負担増になる。サーチャージはヤマト運輸も導入する方針。石油製品の調達価格上昇を顧客に転嫁する動きが陸運でも本格化してきた。

日通が届け出たのは貸し切りトラックのサーチャージ。六月から顧客に支払いを求める。運賃額は軽油価格やトラックの大きさ、輸送距離などで決まる仕組み。軽油価格は直近三カ月間の平均を反映する。普通車で距離百キロの場合、五月まで軽油価格を反映するとサーチャージは七百三十一円(関東地方)になる。

日通の顧客は大口割引を受けたり、すでに燃料価格上昇分を払ったりするなど従来の運賃負担が多様なため、実際の負担増は企業によって異なる。サーチャージの発生する軽油の基準価格を関東では一リ七十八円と設

定。軽油価格の三カ月平均が同七十八円を下回れば徴収をやめる。

複数の企業の貨物をまとめて運ぶ「特別積合せ運送」と引越、宅配便の「ペリカン便」への導入は見送った。

定。軽油価格の三カ月平均が同七十八円を下回れば徴収をやめる。

複数の企業の貨物をまとめて運ぶ「特別積合せ運送」と引越、宅配便の「ペリカン便」への導入は見送った。

## 軽油が高値圏

燃料サーチャージの例  
(日本通運の普通トラック)

距離 軽油	10キロ 以下	90キロ超 100キロ 以下	190キロ超 200キロ 以下
	78円未満	サーチャージ廃止	
118円以上 128円未満	73円	731円	1,461円
168円以上 178円未満	154円	1,542円	3,084円

## 陸運各社、運賃へ転嫁急ぐ

陸運各社がトラックに使用軽油価格の高騰を受け、運賃への転嫁を急いでいる。国土交通省は軽油価格の上昇分を運賃に上乘せざる燃料サーチャージ(燃料特別付加運賃)制に関するガイドラインを三月に定

め、導入を後押しする。たが、顧客の荷主が実際に受け入れるかは個別の交渉次第。零細事業者を中心に厳しい夏を迎えそうだが、国交省によると、燃料サーチャージの届け出は五月二十八日時点で百二十六件。窓口になる各地の運輸局からは「付加運賃の決める方を調べるなど準備を進めている企業は多く、本格的に広がるのはこれからだ」とい

## 零細企業、実現は交渉次第

陸運業界は零細事業者が多く、もともと顧客への交渉力は弱い。全日本トラック協会(東京・新宿)によると、全国のトラック事業者数は〇六年度末までの十年間に二八・七%増え、六万二千五百六十七社となった。公共事業の削減で地方の建設業の雇用吸収力が落ち、個人でトラック会社を立ち上げる動きが相次いだことが原因だ。

「サーチャージの導入を進めないと七月に非常に厳しい局面がくる」(全日本トラック協会)と不安視する声も上がる。

たサーチャージ発生の基準価格に設定。トラックの大きさや輸送距離に応じ、軽油価格の三カ月平均が十円上がることに、サーチャージを上げる仕組みとした。五月までの三カ月間の軽油価格に従うと、普通トラ

体で七千億円のコスト増を抱いていると試算するが、このうちの程度の転嫁が進むかは依然不透明だ。