

トラック輸送振興議員連盟総会

議 事 次 第

平成20年11月18日(火)
於：自民党 101号室

1. 開 会 15:00

2. 古賀会長挨拶

3. 全日本トラック協会からの要望

- ① 軽油価格の動向について
- ②平成21年度税制改正要望について

4. 最近のトラックをめぐる諸問題について経過報告

- ①トラック運送業における軽油価格高騰対策について

(国土交通省 自動車交通局)

- ②原油・軽油価格の動向について

(資源エネルギー庁)

- ③高速道路料金の引下げ等について

(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総会

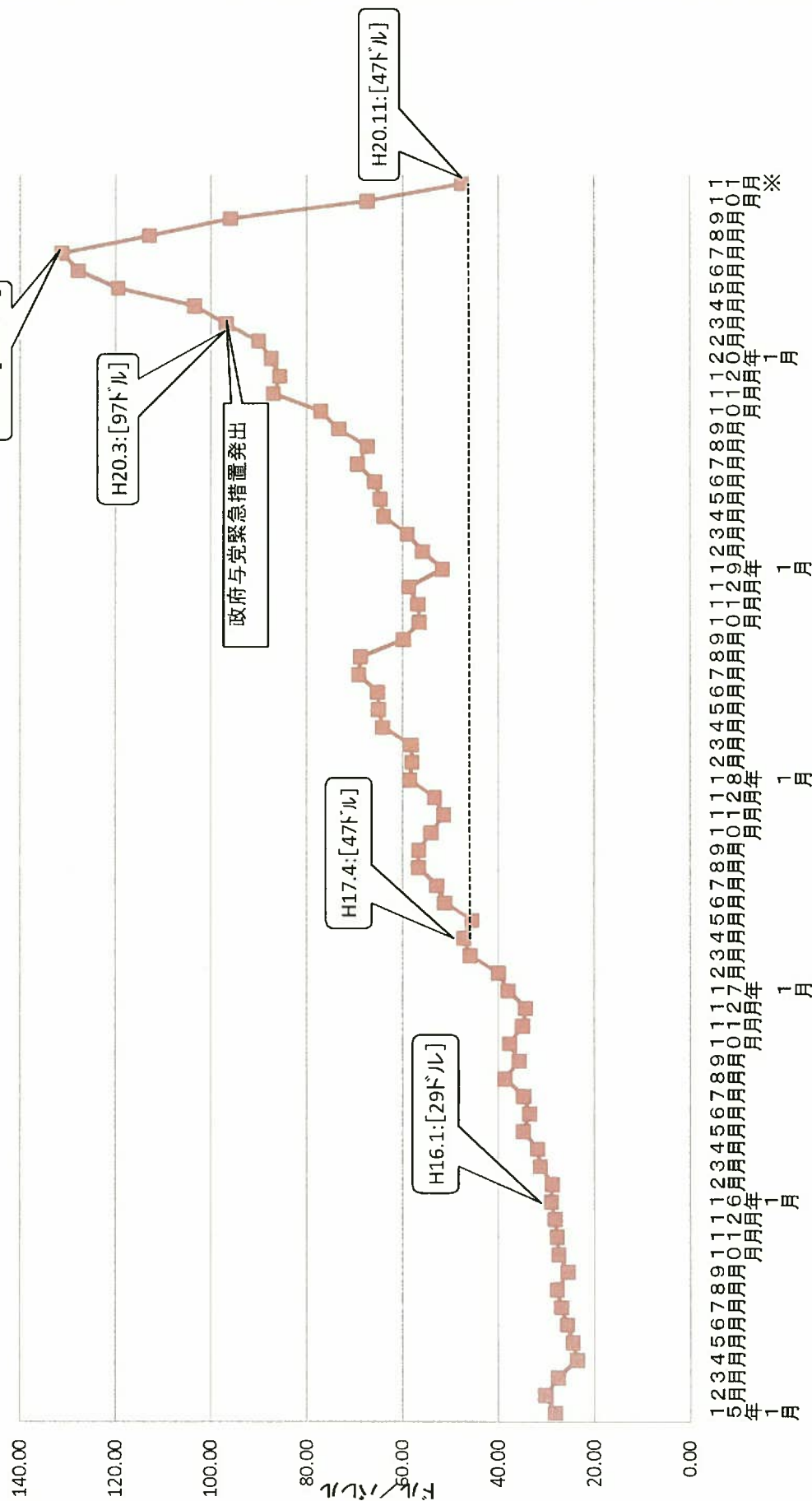
資料

軽油価格の動向について

平成20年11月18日

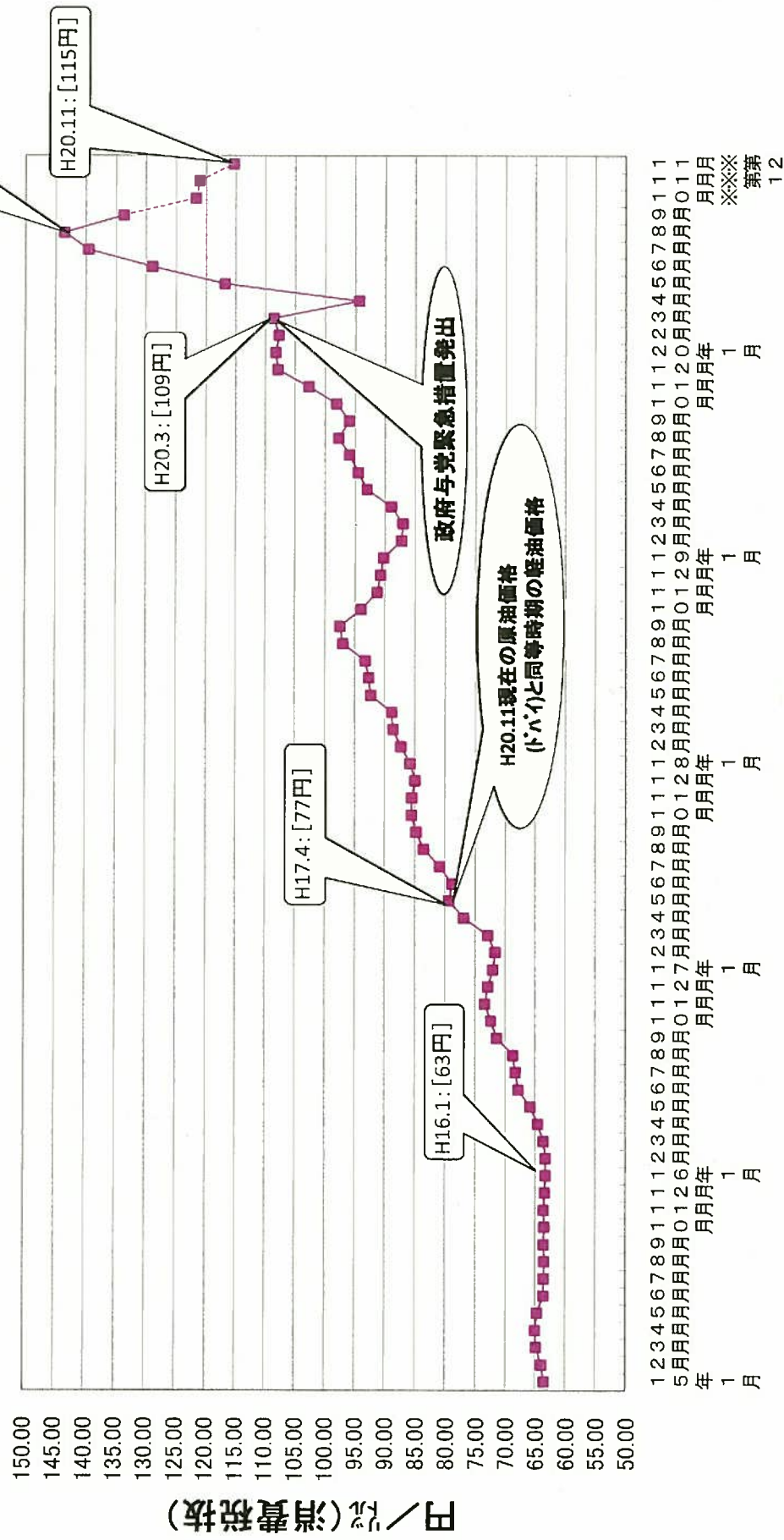
(社) 全日本トラック協会

原油価格の推移(ドバイ)



※原油価格＝「旬刊セキツウ」価格表
 ※11月の原油価格は、11月13日の価格

軽油価格推移表(口—リ—価格)



※全日本トラック協会調べ(10月分は、速報値)
※11月価格はスポット価格からの予測値

トトラック運送事業の倒産等の状況

2008年11月17日(月) 日本經濟新聞朝刊

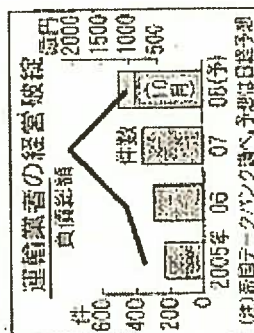
トラック事業者の破綻急増

トナツク樂屋中ノ小倉
樂屋中心に經濟疲緩が爲
増した。帝國トナツク
バンクにも約二〇〇
八年一十月の破綻（国
主産業を全うない負債額
一千万以上の株式整理
の事業）は三百九十八件
で既に二〇〇七年業績
の三百五十九件を上回っ
た。緊需激化による放注
世間下落と燃料費負担増
に、世界的な景氣後退を
背景とする企業倒産増
の減少が遲に打ちをけ
てゐる。

毎月の雑誌ペースは七月までは三十件程度だったが、八月以降は五十件を上回っている。金沢県トナリク協会（厚志）によると、自主的に廃棄を要する例が増加。トナリクの高齢化も加わり、一九九〇年以降、一歳以上増加していたトナリク事業員数は北海道や東北など一部地域では減少に転じたものも少なくない。

協会は「雑誌が増え続けるなど年末や正月の趣向一文字にトナリク不足になる恐れもある」として

前年一回也



(注) 監査法人の監査を受ける。予選は日経予選

車両面価格(メーカー希望小売価格の改定)

- ◆日産ディーゼル工業(株): 2008年7月1日より
大型・・・+35万円
中型・・・+20万円
- ◆日野自動車(株): 2008年7月1日より
大型・・・+35万円(+2.5%)
中型・・・+18万円(+3.0%)
- ◆三菱ふそうトラック・バス(株): 2008年7月10日より
全車種・・・+1.8～+4.9%

《卷》

トトラック運送事業者の倒産件数と負債総額

月	2007年		2008年	
	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
4	16	10,264	19	5,006
5	17	1,166	28	5,420
6	13	2,496	24	3,178
7	13	695	26	2,666
8	12	1,489	40	4,778
9	14	2,633	34	17,075
10	12	4,065	35	9,437
合計	131	30,129	273	62,177

帝国データバンク調査

調査対象(法的整理の事実のみ。自主廃業等は含まず)

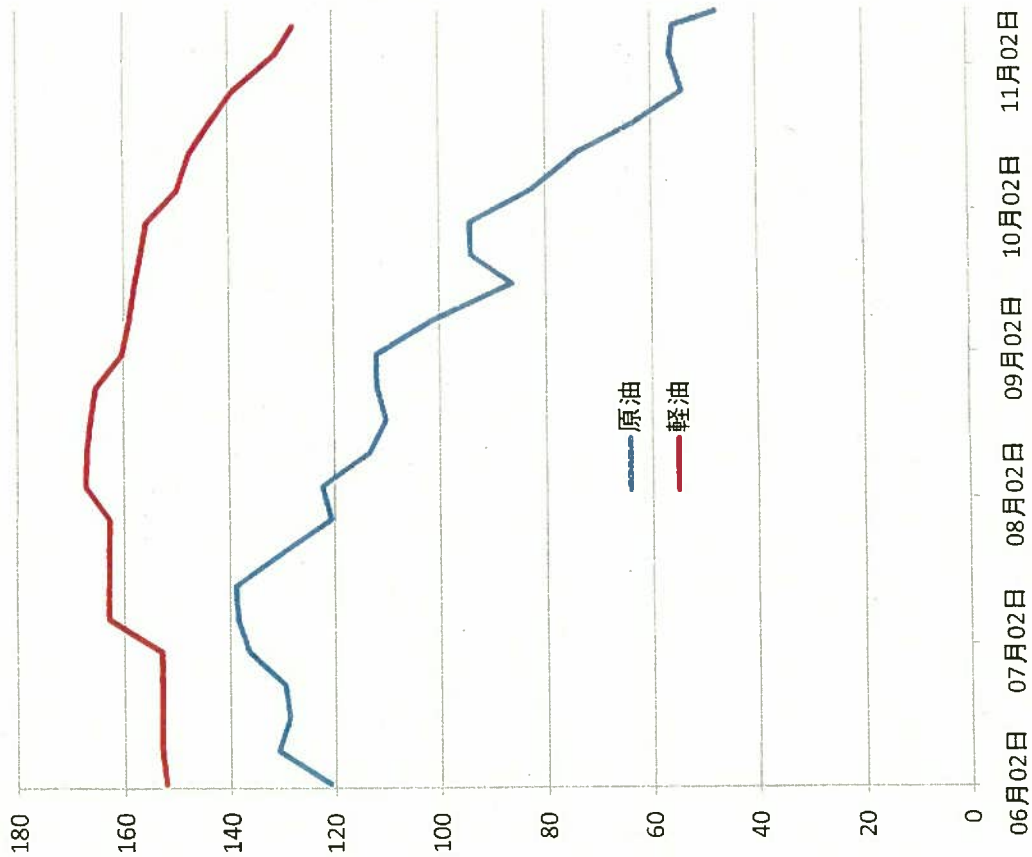
- ①負債額1000万円以上②会社更生法③民事再生法④破産法⑤特別清算

タイヤ価格(メーカー希望小売価格の改定)

- ◆(株)ブリジストン: 2008年9月1日より
トラック・バス用... +7%
- ◆横浜ゴム(株): 2008年9月1日より
トラック・バス用... +6.5%
- ◆ダンロップファルケンタイヤ(株): 2008年9月1日より
トラック・バス用... +7%

原油、軽油の価格推移

(円)(ドル)

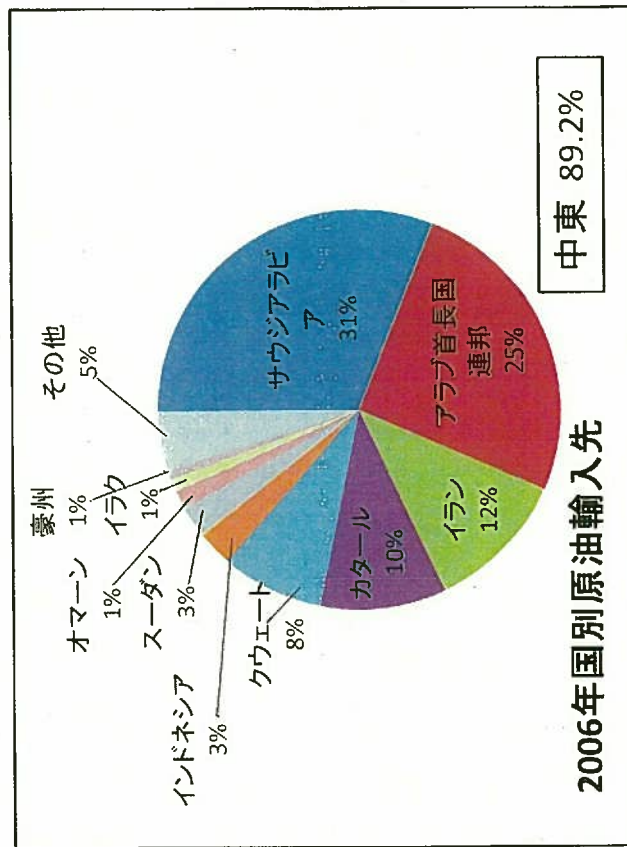


原油: ドバイ 東京

軽油: 石油情報センター 週次調査 一般小売価格 消費税込

	ピーク時 最高値	現在	下げ幅	下落率
原油 (ドル)	140.15 (7月11日)	47.6 (11月13日)	▲92.55	▲66.0%

軽油
(円) 167.4 (8月4日) 127.8 (11月13日) ▲39.6 ▲23.7%



珍事

軽油価格、ガソリン同値

ハイオク	140
レギュラー	129
軽油	129

ついに同値が出現したガソリンと軽油の小売価格

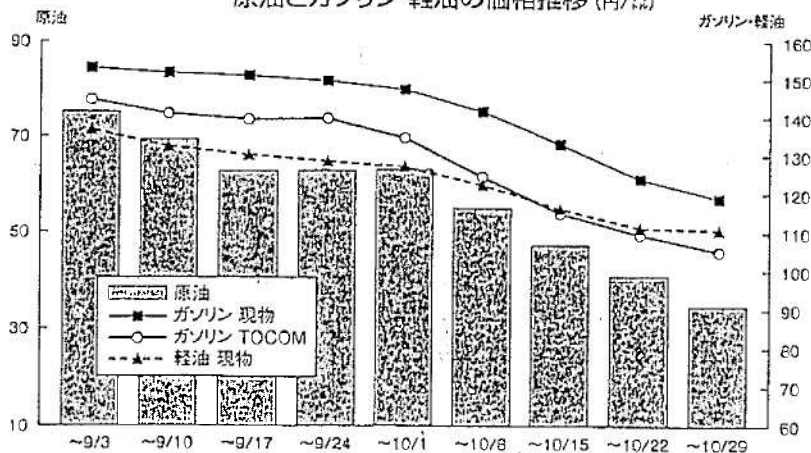
7月に史上最高値を記録した原油価格はその後ゆるやかに下落に転じ、10月に入って金融危機の影響もあって下げ幅が加速した。10月から新日本石油と出光興産が導入した新仕切り方式の指標となる先物、現物も原油と歩調を併せるように下落、月初と月末を比較すると先物は29・58円、現物も28・49円もの記録的な急落となっている。

ついにガソリンと軽油の価格が同値という看板が登場した。都内にある商社系SSのガソリン価格が3日時点で129円、それに対し軽油も同値の129円となった。油種別の税金はガソリンが53・8円と軽油32・1円。通常小売価格の差となっていた格差21・7円(消費税込み24・39円)がなくなった背景には、コストではなく先物市場などを反映して毎週卸価格が決まる新方式の導入や先物、現物市場でのガソリン価格の独歩安、さらにガソリン中心の価格競争激化などがあり「ガソリン価格＝軽油価格」の出現は、混乱を極めた10月以降の市況状況を象徴的に現す事例となった。

ガソリン 独歩安と独歩高 軽油

市場原理で税格差24・4円埋まる

原油とガソリン・軽油の価格推移(円/ℓ)



一方の軽油は、ガソリンと比べると緩やかに推移し、現物市場の月初と月末の価格差は16・54円となっている。このため、ガソリン先物価格と軽油現物価格との比較では、中旬の時点で価格の逆転現象が起こり、月末にはガソリンが5円以上も安価となる事態が生じた。現物価格同士で比較しても値差は約8円となり、ガソリン・軽油の価格差が急激に縮小されたことが見て取れる。

全国的にSSの主力商品であるガソリン中心の価格競争激化が生じている現在、原油、先物、現物市場の価格推移状況やSSでの仕入れ、在庫の状況によっては、SSでのガソリンと軽油の小売価格が逆転する可能性が現実味を帯びてきた。

石油製品の卸(仕切)価格の決定方式

原油コスト連動方式

平成20年9月までは

石油価格の卸価格は、毎月、原油コストと為替の変動により改定する方式が主流。
卸価格は、原油等のコストの変動を約1ヶ月遅れで反映。

変更

理由

公正・透明な系列向けの卸価格の構築のため。

市場価格連動方式

平成20年10月からは

新日石油及び出光興産など大手元売りの一部は、東京工業品取引所(TOCO M)などの製品マーケット価格を指標に応じて、卸し価格を週単位で改定する方式に変更。スポット価格(業転)、先物価格に連動する方式を導入。

混乱する

石油製品市場

⑦

卸値変更から1カ月

「早く自由で大きなマーケットに育ってほしい」。十月下旬、石油連盟の記者会見で天坊昭彦会長(出光興産社長)は、だという他社へのメッセージ(業界関係者)と市場について期待感を強調した。東工取の先物価格は出光や新日本石油が十月からガソリンなどの卸値を決める指標の一つになっている。

天坊会長は筋金入りの先物市場育成論者だ。成熟した先物市場での価格は需給を映す鏡となる。

問題は国内の先物市場が信頼性の高い指標にならないのかどうかだ。東工取のガソリンや灯油は規制の強化や価格の乱高下で売値高が急減している。

値決め指標に不信感

問題は国内の先物市場が信頼性の高い指標にならないのかどうかだ。東工取のガソリンや灯油は規制の強化や価格の乱高下で売値高が急減している。

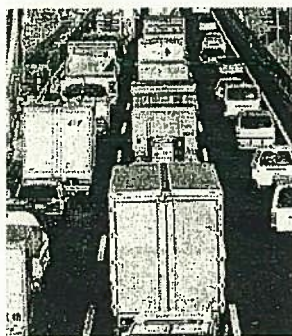
業者間取引のスポット価格が、卸値を決めるも

織、東京都トラック運送十月出荷分は前月比一

先物など信頼確保カギ

一つ一つの指標だ。民間の調査会社が公表している京・新宿は軽油を共同数値がベースだが、不信感も少なくない。「元売

型だった、十月から市場運動型に移行した。



トラック業者などは従来の方式に「郷愁」も



約十三円強安い約百十八円で決着した。軽油スポット価格がガソリンなどに比べて下げたのは「ある元売りの製油所が出荷を絞ったから」との見方がある。

トラック関係者は「従来のコスト運動方式なら十四・十五円程度安くなったはず」と不満げだ。市場に占める取引量の少ない先物やスポットを指標に燃料代が左右されるため、「従来方式の方がよかった」と「郷愁」を口にする向きも多い。

それでも元売り各社が市場運動型への移行を急いだのは「軽油や灯油など中間留分の油種で利益を確保しようとしたため」(燃料商社)とみられる。今年前半は中間留分が国際的に高騰し「国内でも市場運動型の卸値に移行すればマージンがさらに取れる状態だった」(同)。

トラック輸送振興議員連盟総会 資料

平成21年度税制改正要望 について

平成20年11月18日
(社)全日本トラック協会

平成21年度 税制改正重点要望事項

平成20年11月
(社)全日本トラック協会

《一般財源化について》

1. 一般財源化するのであれば、道路特定財源に係る自動車関係諸税は課税根拠を失うことから直ちに廃止すべき

《現行税制の改正要望》 「重点要望事項」

1. 軽油引取税の緊急凍結または抜本的軽減
2. 自動車関係諸税の簡素化・軽減
3. 消費税と二重課税になっている自動車取得税の廃止及びガソリン税と消費税のタックスオンタックスの解消
4. 東・中・西日本高速道路、首都高速、阪神高速・本州四国連絡道路等高速道路通行料金の大幅な引下げ
5. 環境税（温暖化対策税）等新たな税負担となる新税創設反対
6. 中小企業後継者の円滑な事業承継を支援するための特例措置（相続税率の税率引下げ、相続税の基礎控除額の拡充、相続税納税猶予特例の拡充等）の強化
7. 運輸事業振興助成交付金制度の維持拡充

自動車ユーザーの税負担を軽減すべき!

納税者である自動車ユーザーを
無視するな!

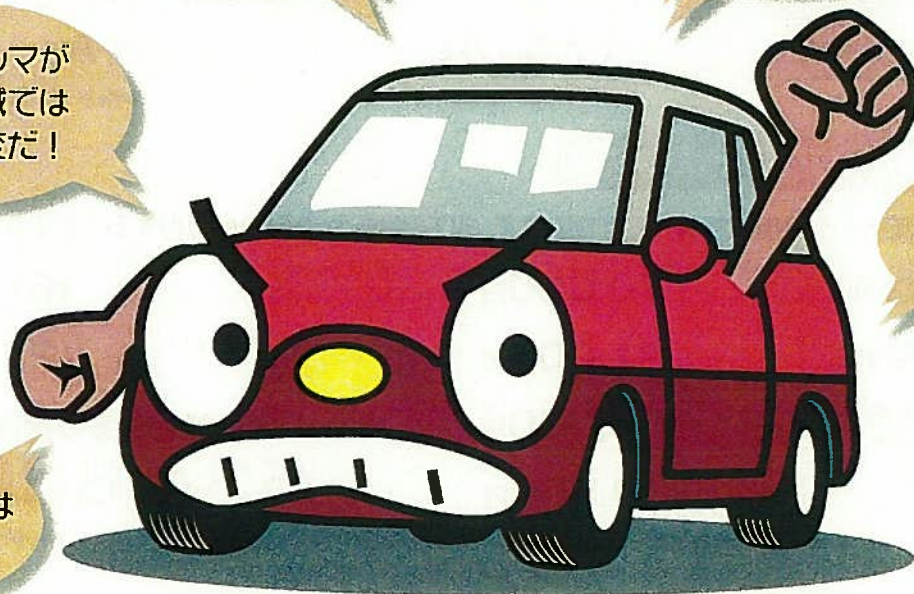
道路に使うと言うから
払っていたのに!
いろいろなことに使うなら
自動車ユーザーだけが
負担するのは不公平だ!

もう30年以上も
暫定税率で高い税金を
納めているんだ!

複数のクルマが
必要な地域では
負担が大変だ!

クルマは
もう贅沢品
じゃない!

9種類の税金は
多すぎる!



一般財源化により課税根拠を失う
自動車取得税、自動車重量税、燃料税は
直ちに廃止すべきです

自動車税制改革フォーラム <http://www.motorlife.jp>

(社)日本自動車連盟(JAF) (社)日本自動車工業会 (社)日本自動車販売協会連合会 (社)全国軽自動車協会連合会 (社)日本自動車部品工業会
日本自動車輸入組合 (社)日本中古自動車販売協会連合会 (社)全日本トラック協会 (社)日本自動車会議所 (社)全国自家用自動車協会
(社)日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 (社)日本バス協会 (社)全国通運連盟 (社)日本自動車車体工業会 (社)全国乗用自動車連合会
(社)全国レンタカー協会 (社)日本自動車タイヤ協会 日本二輪車協会(NMCA) 自動車用品小売業協会 全国自動車会議所連絡協議会 以上21団体 順不同

自動車ユーザーだけが負担するのは 不公平だ！



一般財源化による不公平

道路を整備するために、自動車ユーザーだけが暫定税率分も含め特別に負担してきた「道路特定財源」。これをいろいろなことに使うのであれば自動車ユーザーだけが負担するのは不公平です。

●現在の税率

	本来の税率(本則税率)	現在の税率(暫定税率)	倍率
自動車取得税 「道路特定財源」のみ	取得価格の 3%	取得価格の 5%	1.7倍
自動車重量税	2,500円 / 0.5t	6,300円 / 0.5t	2.5倍
ガソリン税 (揮発油税・地方道路税)	28.7円 / ℓ	53.8円 / ℓ	1.8倍
軽油引取税	15.0円 / ℓ	32.1円 / ℓ	2.1倍
石油ガス税	17.5円 / kg	17.5円 / kg	1.0倍

※燃料税=ガソリン税、軽油引取税、石油ガス税

こんなにも払うクルマの税金

クルマ(180万円、1800cc)を購入して3年間で、**50万円超**もの税金を負担することになるのです。

消費税(本体)	90,000円	ガソリン税 年間 53,800円×3年	161,400円
自動車取得税	81,000円	消費税(ガソリン) 年間 9,000円×3年	27,000円
自動車重量税 年間 18,900円×3年	56,700円		
自動車税 年間 39,500円×3年	118,500円		
		3年間で税金の合計は	534,600円

【購入車両の前提条件】●車体価格/180万円 ●排気量/1800cc ●車両重量/1.5トン未満 ●年間走行距離/10,000km ●年間燃料使用量/1,000ℓ ●ガソリン小売価格180円/ℓ

諸外国との比較

欧米諸国の約2～38倍!!

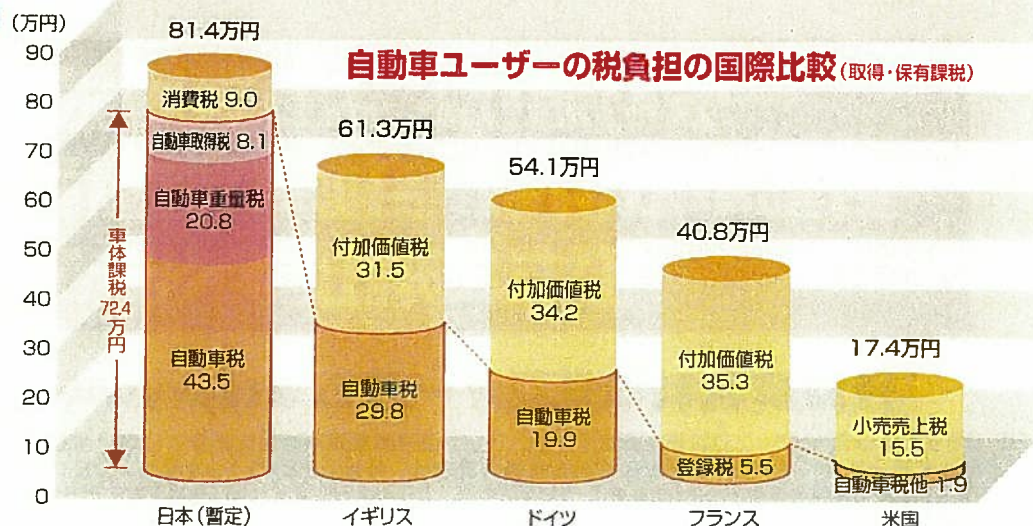
- 日本の負担は、国際的にもかなり高額な負担となっているのです。
- 諸外国には自動車重量税を課している国はありません。

【前提】

- ①排気量1800ccの自家用乗用車
- ②車両重量1.5t未満 ③車体価格180万円
- ④フランスはパリ市、米国はニューヨーク市
- ⑤ドイツの排出ガス規制はEuro4
- ⑥フランスの課税馬力は8 ⑦11年間使用(平均寿命)
- ⑧為替レートは1ユーロ 149円、1ポンド 217円、1ドル 116円(2006年4月～2007年3月の平均)

※各国の登録手数料は除く。

※フランスは2000年をもって個人の所有する自動車税を廃止。



(自動車税制改革フォーラム調べ)

一般財源化するのであれば、 道路特定財源に係る自動車関係諸税は直ちに廃止すべき!!

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、過重な税負担を甘受してきた。

この間、自動車を取り巻く環境は大きく変わり、自動車は生活必需品として欠かせないものとなり、特に地方では、生活の足として複数台保有せざるを得ない。

このような状況の中で、政府・与党は 09 年度からの「一般財源化」を決定したが、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が特定の負担を強いられること、また、収入が伸びない中で地方世帯は都市世帯よりも大きな負担を強いられることになり、納税者の納得は到底得られるものではない。

一般財源化は、道路整備目的との課税根拠を喪失し、「税負担の公平」の原則にも反することから、自動車関係諸税について根本から見直し、課税根拠なき自動車関係諸税は廃止し、自動車ユーザーの負担を軽減すべきである。

また、環境を課税根拠とする議論もあるが、課税趣旨を変えるのであれば、税率等を根本から議論すべきである。現行課税水準の維持ありきで、単に名目のみを変えることでは、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く、環境負荷全体に対する公平な負担とすべき。

◆ 一般財源化により課税根拠を失う自動車取得税、自動車重量税、燃料税は直ちに廃止すべき

【自動車取得税】

- ・一般財源化により、消費税との二重課税は明白
- ・自動車購入者のみが消費税とは別に取得税を払う根拠はない

【自動車重量税】

- ・保有段階では一般財源として「自動車税」「軽自動車税」が存在
- ・国際的に、保有税は著しく過重であり、また保有段階で自動車税とは別に税金を課している国はない

【燃料税】

- ・新たな課税根拠を検討するのであれば、国民の負担の公平を基本に原点から議論すべき

JAF・自動車税制改革フォーラム

社団法人	日本自動車連盟 (JAF)
社団法人	日本自動車工業会
社団法人	日本自動車販売協会連合会
社団法人	全国自家用自動車協会
社団法人	日本自動車部品工業会
日本	自動車輸入組合
社団法人	全国軽自動車協会連合会
日本	自動車リース協会連合会
社団法人	日本自動車会議所
社団法人	日本中古自動車販売協会連合会
社団法人	日本自動車整備振興会連合会
社団法人	全日本トラック協会
社団法人	日本バス協会
社団法人	全国通運連盟
社団法人	日本自動車車体工業会
社団法人	全国乗用自動車連合会
社団法人	全国レンタカー協会
社団法人	日本自動車タイヤ協会
日本	二輪車協会 (NMCA)
自動車	用品小売業協会
全国	自動車会議所連絡協議会

(以上21団体)

軽油引取税について

地方税法

(軽油引取税)

第七百条 道府県は、道路に関する費用に充てるため、及び道路法第七条第三項に規定する指定市（以下本節において「指定市」という。）に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、軽油引取税を課するものとする。

(軽油引取税等の用途)

第七百条の五十 道府県は当該道府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額（指定道府県にあつては、当該指定道府県に納入され、又は納付された軽油引取税額に相当する額から前条の規定によつて指定市に交付した額に相当する額を控除して得た額）から軽油引取税の徴収に要する費用として総務省令で定める額を控除して得た額を、指定市は当該指定市が同条の規定によつて交付を受けた金額をそれぞれ道路に関する費用に充てなければならない。

軽油引取税の免税

(軽油引取税の課税免除)

第七百条の五 道府県は、次に掲げる軽油の引取りに対しては、第七百条の十一第四項の規定による道府県知事の承認があつた場合に限り、軽油引取税を課さないものとする。

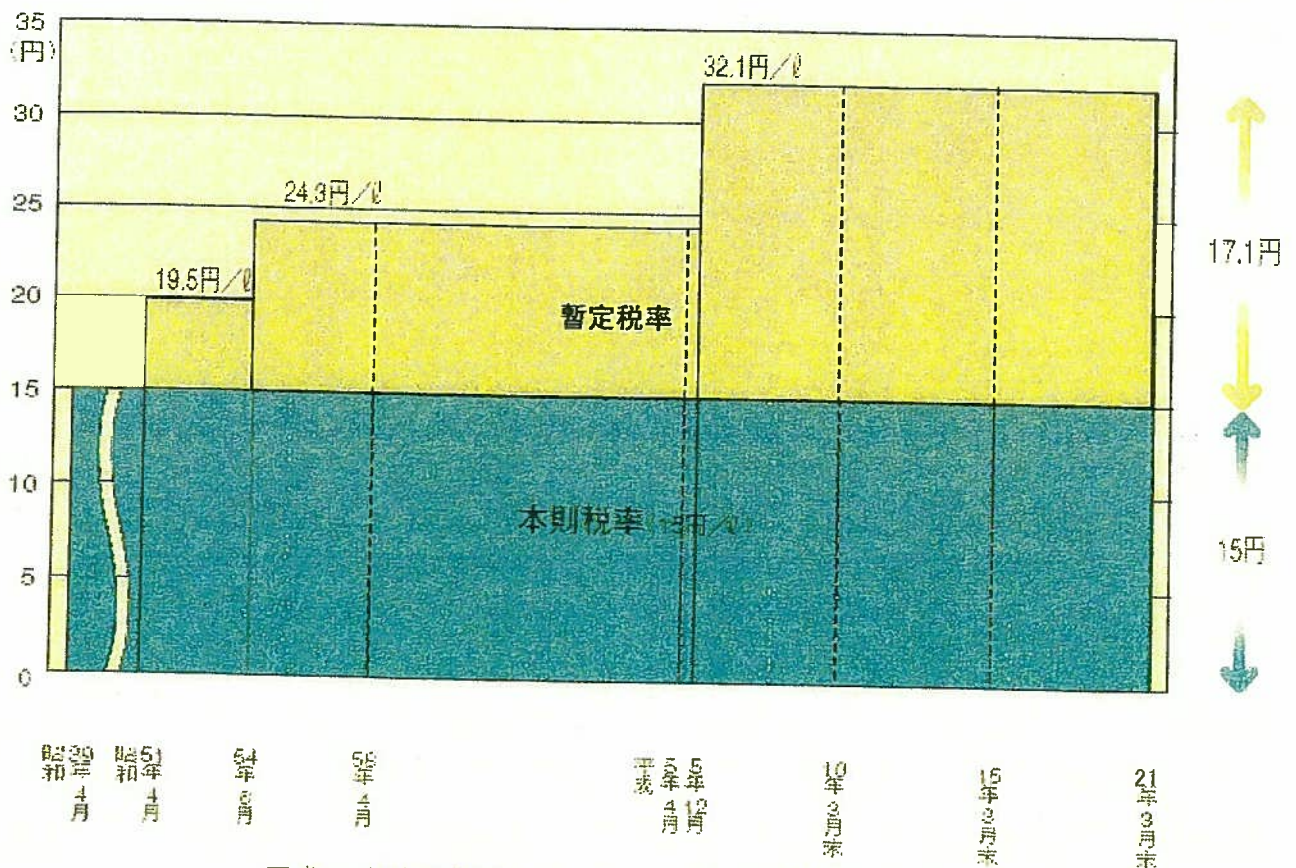
一 軽油の引取りで本邦からの輸出として行われたもの

第七百条の六 道府県は、次の各号に掲げる軽油の引取りに対しては、第七百条の十五第一項の規定による免税証の交付があつた場合及び第七百条の二十二第四項又は第五項の規定による道府県知事の承認があつた場合に限り、軽油引取税を課さないものとする。

一 船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取り

四 農業又は林業を営む者その他政令で定める者が動力耕うん機その他の政令で定める機械の動力源に供する軽油の引取り

軽油引取税の税率の推移



平成18年度営業用トラック
軽油引取税納税額 5,427 億円

本則税率分 2,536 億円
暫定税率分 2,891 億円
(うち7円80銭分 1,319 億円)

トラック運送業における 軽油価格高騰対策について

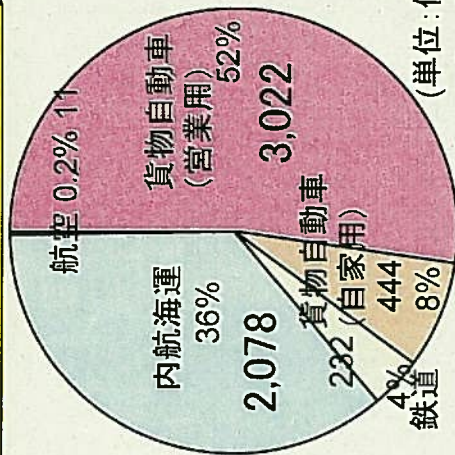
国土交通省自動車交通局

平成20年11月18日

トラック事業の現状と課題(1)

国内貨物輸送量

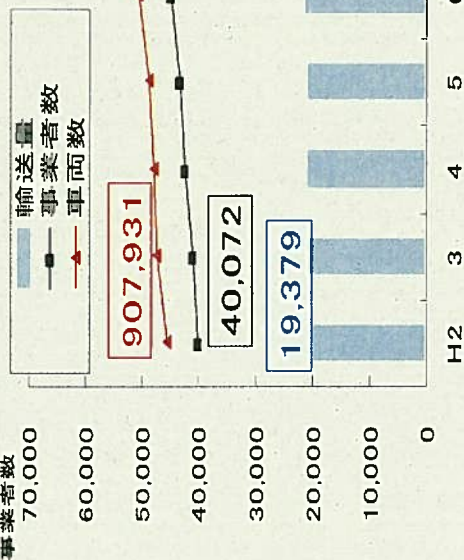
トラック輸送はわが国物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



(単位: 億トンキロ)
平成18年度実績

事業者数・輸送量・車両数

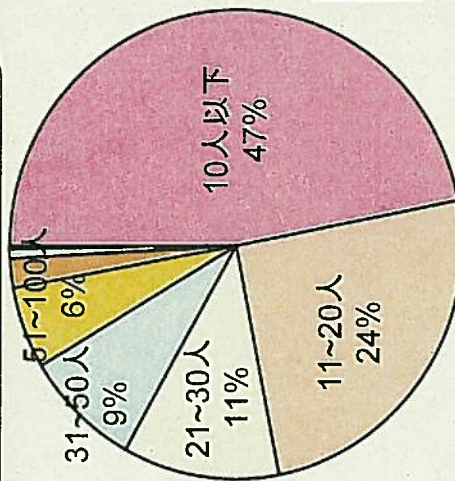
輸送量(千万トンキロ)
事業者数
車両数



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

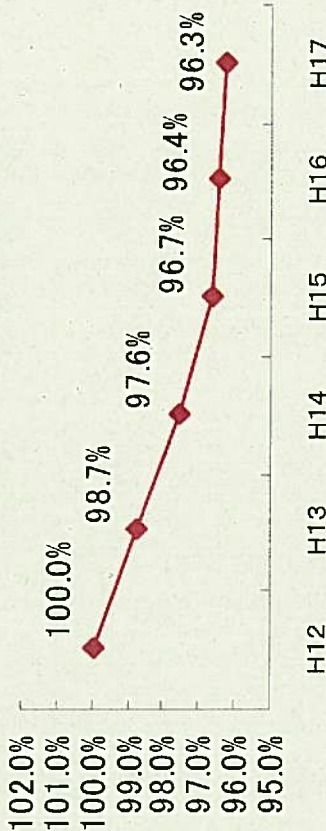
事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。



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

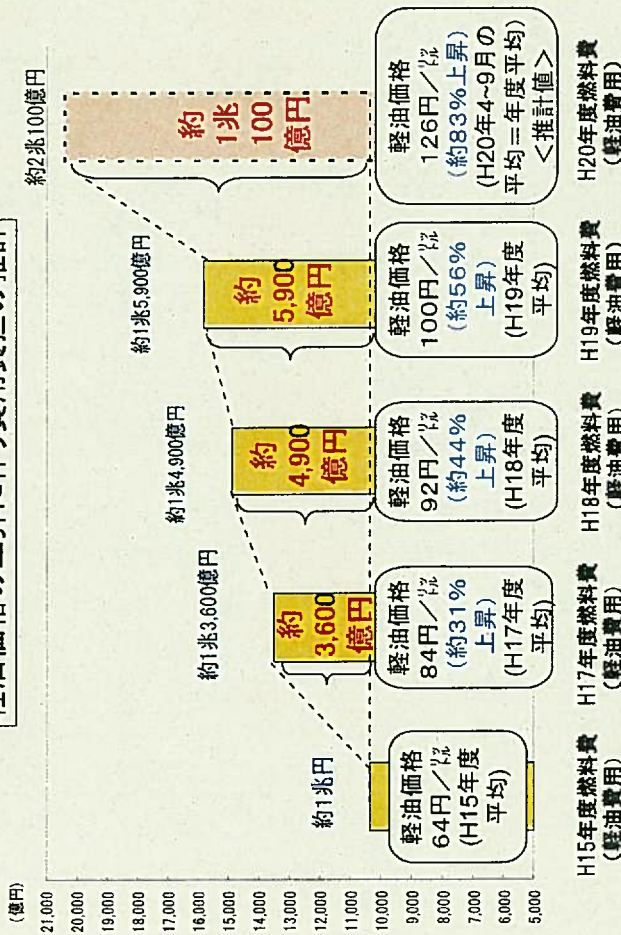
(事業者数、車両数: 平成18年度
売上高、総従業員数: 平成17年度 国土交通省調べ
有効求人倍率 (貨物自動車運転者): 平成18年度 厚生労働省調べ)

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62円/ℓ上昇(約92%上昇)し、業界全体で約1兆100億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

＜平成20年9月の調査結果(○内は5月)＞

○転嫁が全くできていない事業者 **48.5%** (54.8%)

○転嫁できている事業者 **51.1%** (44.3%)

{ ほぼ転嫁できている : **3.5%** (1.9%)

{ 一部転嫁できている : **47.6%** (47.6%)

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9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

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】
- 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)

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 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

「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＞

- ◇ 本省・地方運輸局・地方運輸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240回を超える説明会を開催。

※全国共通番号（0570-055-109 “ゴーゴートラック”）による「トラック輸送適正取引相談ホットライン」を開設。

平成20年9月より「適正取引相談窓口」において、金融機関の貸し渋り、軽油の売し渋り等の相談にも対応し、受付内容を拡充。

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、日本商工会議所及び中央の荷主団体（経済産業省、農林水産省及び国税庁所管団体を含む）74、地方の荷主団体等207）

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。

・また、地方運輸局においても、6月20日に九州運輸局、6月27日に北陸信越運輸局、7月7日に中国運輸局、7月9日に近畿運輸局、7月11日に中部運輸局、7月28日に関東運輸局で同会議を設置・開催するなど各運輸局又は支局においてきめ細かくサーチャージ制の普及促進策を実施。

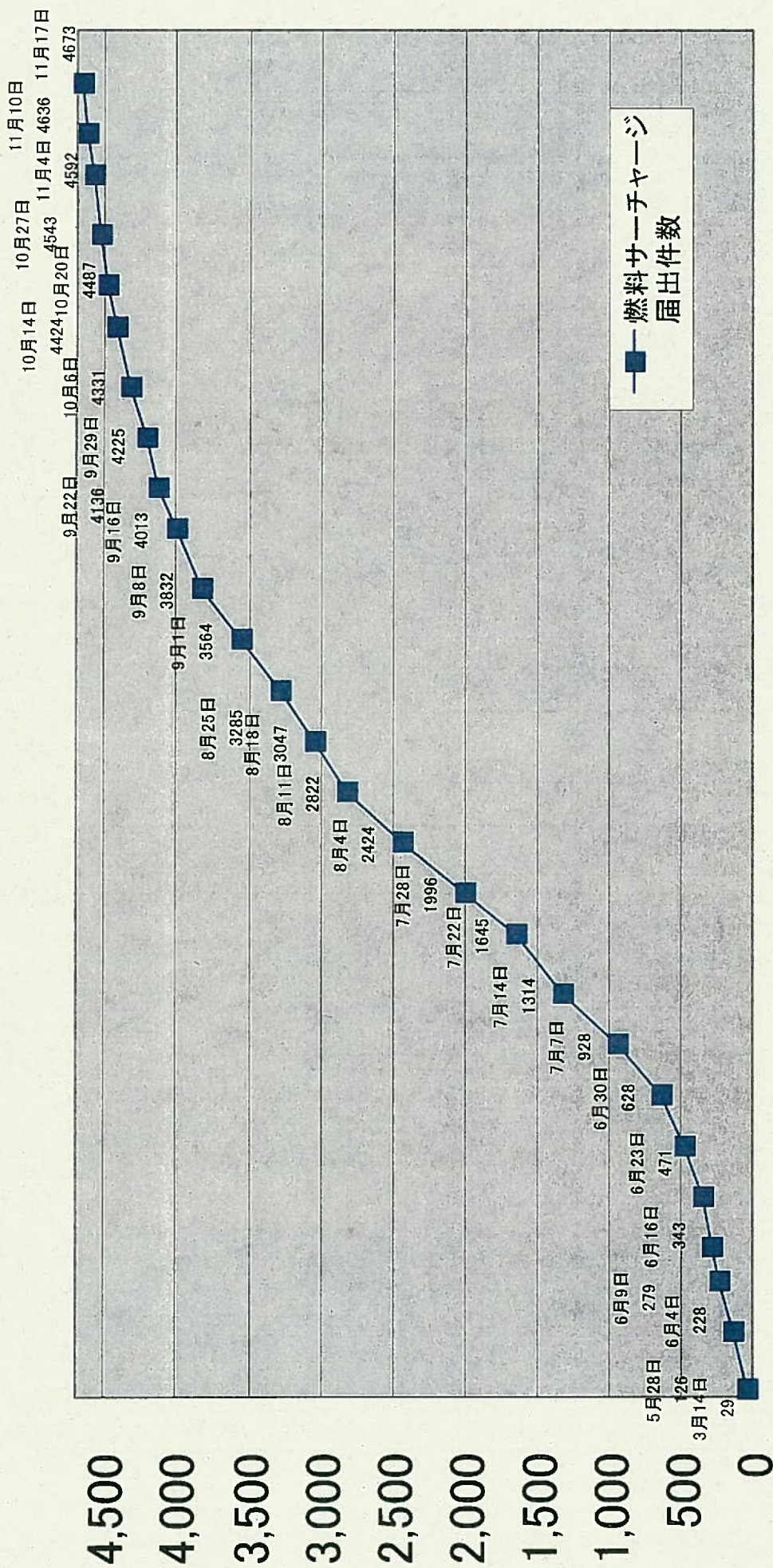
トラック運送業における導入状況 <導入届出件数 4,673件(11月17日現在)>

- ・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の届出をしたのを皮切りに、佐川急便(株)、西濃運輸(株)、福山通運(株)、トナミ運輸(株)、第一貨物(株)、名鉄運輸(株)、西武運輸(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。

- ・他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検討中。

トラック運送業における燃料サーチャージ制 運賃届出件数の推移

(件数)



燃料サーチャージ制運賃届出状況

平成20年11月17日現在

運輸局	届出件数	事業者数			車両数		
		届出 事業者数	管内 事業者数	割合 (事業者数)	管内事業者 保有車両数	届出事業者 保有車両数	割合 (車両数)
北海道	423	414	3,875	11%	76,528	23,925	31%
北陸信越	359	350	3,164	11%	60,233	24,238	40%
東北	642	632	4,831	13%	79,438	39,947	50%
関東	737	722	19,822	4%	350,441	84,967	24%
中部	689	660	7,222	9%	167,512	64,429	38%
近畿	723	719	9,301	8%	172,720	64,143	37%
四国	452	446	2,431	18%	36,340	17,962	49%
中国	159	153	4,665	3%	72,984	24,091	33%
九州	455	442	6,226	7%	108,695	33,061	30%
沖縄	5	5	1,030	0%	7,032	216	3%
合計	4,673	4,572	62,567※	7%	1,131,923※	376,979	33%

※18年度末現在

原油等価格高騰に関する緊急対策について

「原油等価格高騰対策の主要項目」

(平成20年6月26日原油等高騰に関する緊急対策関係閣僚会議決定)

3. 業種別対策

(3) 運輸業

- 高速道路の夜間料金の引下げに加え、時間帯の拡大など原油高騰を踏まえた各種高速道路料金の引下げを検討する。
- 経済・荷主団体に対し協力要請を行うなど、トラック輸送における燃料サーチャージ制の導入を促進・支援する。
- CNG・ハイブリッドのバス・トラック導入への補助を積極的に進める。[22億円]
- エコドライブ管理システム等、省エネ投資を支援する。[296億円の内数]
- 軽油高騰に対し、中小トラック運送業者を総合的に支援するトラック運送業燃料費高騰対策推進事業(仮称)を検討する。

4. 離島など地方対策、国民生活への支援

(4) 石油製品の価格監視等(注)

- 石油製品等の価格や需給バランスをきめ細かく監視するとともに、石油元売会社に対して安定的な石油製品供給体制の確保等を要請する。
- 石油製品の流通に係る競争制限的行為を監視し、独占禁止法上問題のある行為が認められた場合には、厳正に対処する。

(注) 石油元売会社等によるトラック運送業に対する売り渋りへの対応

安心実現のための緊急総合対策

「安心実現のための緊急総合対策」

(平成20年8月29日「安心実現のための緊急総合対策」に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議)

(第1の目標)生活者の不安の解消

1. 生活・雇用支援対策

(1) 物価に対する総合的対策

(第2の目標)「持続可能社会」への変革加速

4. 低炭素社会実現対策

(1) 省エネ・新エネ技術の抜本的導入促進

(第3の目標)新価格体系への移行と成長力強化

7. 中小企業等活力向上対策

(1) 中小企業・零細企業等への支援

○資金繰り対策の拡充

・セーフティネット貸付の強化

○下請事業者保護の強化

- ・下請事業者の相談体制の拡充(下請かけこみ寺における弁護士相談等)、買いたたきの具体的内容の明示、下請適正取引ガイドラインの改訂等の措置及び親事業者・下請事業者への周知徹底
- ・「下請保護情報ネットワーク(仮称)」の構築(下請事業者の保護のための関係行政機関間の連携強化)

○燃料負担の大きい特定業種支援の強化等

(トラック運送業)燃料サーチャージ制導入の更なる促進、セーフティネット保証の一部補助、省エネ車両・機器等の導入促進等燃費対策

トラック運送業に係る燃料サーチャージ制の導入促進対策(第2次)

(平成20年10月10日発表 ※第1次発表(7/29)の強化対策)

国土交通省では、本年3月に公正取引委員会と連名で「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」をとりまとめ、関係省庁等と協力しながら、全力を上げて燃料サーチャージ制の導入を促進してきたところである。

今般、年末の輸送繁忙期を控え、以下のとおり、燃料サーチャージ制導入促進のためのさらなる対策を実施する。

1. 荷主団体等への要請

- ① 荷主団体第1次要請先(本年3月～6月頃に要請を行った約280団体)に対する再要請の実施
- ② 荷主団体要請先のさらなる拡大(団体物流部会や他の業種)
- ③ 物流子会社(団体及び個別事業者)に対する要請の実施

2. トラック運送事業者に対する働きかけの強化

- ① 大手トラック運送事業者に対する個別の働きかけ
- ② 中小トラック運送事業者への周知徹底
 - ・貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導の際に周知を行う。
 - ・全日本トラック協会が10月に実施する予定の「サーチャージ導入実態調査」の際に併せて周知を行う。
- ・各地方運輸局において中小トラック運送事業者に対する説明会を引き続き実施する。

3. トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の活用

- ・全国及び地方に設置した「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」(メンバー:学識経験者、荷主企業、トラック運送事業者、行政等)を活用して燃料サーチャージ制導入の促進を図る。

4. 導入推進体制の拡充強化

- ・本省、地方運輸局、運輸支局等に設置した相談窓口(燃料サーチャージ制導入推進事務局)における対応強化(金融機関の貸し渋り等にも対応)

5. 公正取引委員会、中小企業庁との連携強化

- ・具体的な違反事例への対応を通じて連携強化を図るとともに下請保護情報ネットワーク(仮称)の構築によりさらなる強化を図る。

平成20年度トラック関係第1次補正予算について

(平成20年9月29日閣議決定、10月16日成立)

トラック燃費対策構造改善事業 国費42.5億円(トラック協会協調分を含め64億円)

燃費改善、事業の構造改善等に取り組むトラック事業者の以下の取組みについて経費の一部を補助。

①低公害車普及促進対策【国費6億円(トラック協会協調分を含め10億円)】

低公害・低燃費車の導入に係る経費の一部を補助。

※ トラック協会分4億円

※※この対策には、一部にバス、タクシー対応を含む。

②中小トラック事業者構造改善実証実験事業【国費35億円(トラック協会協調分を含め52.5億円)】

省エネ機器の導入、燃費向上を伴う車両代替等により一定の省エネ効果を目指す計画を有する中小トラック事業者の取組みについて、車両代替費、燃料費等経費の一部を補助。

(補助率: 1/2、上限100万円以内)

※ トラック協会負担分17.5億円

③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【国費1.5億円】

燃料費高騰に対して、燃料サーチャージ制の導入や新たな収益向上事業の開拓等中小トラック事業者が荷主等と連携して実施する事業の構造改善の取組みについて、経費の一部を補助。

生活対策

「生活対策」

(平成20年10月30日「新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議」)

＜第3の重点分野＞ 地方の底力の発揮

7. 地域活性化対策

○安全・安心な交通空間の確保と物流コストの低減等に直結する交通ネットワーク整備

- ・通学路や交差点などの交通安全対策、鉄道駅のバリアフリー化、地域バスの利便性向上、LRTプロジェクトなど、安全・安心な歩行・交通空間の確保
- ・地方の活力向上と国際競争力に資する道路ネットワーク整備、都市鉄道の整備等、貨物運送における中小・小規模企業対策、羽田空港や一般空港の機能高質化、スーパー中枢港湾、安全な海上交通路の整備等による物流コストの低減等

平成20年度トラック関係補正予算案(第2次)(調整中)について

貨物運送における中小・小規模企業対策

○中小トラック事業者構造改善支援事業【国費150億円】

省エネ機器の導入又は燃費向上を伴う車両代替等により一定の省エネ効果を目指す計画を有する中小トラック事業者の取組みについて、車両代替費、燃料費等経費の一部(補助率:1/2、上限100万円以内)を補助。

- 要件等
- ・燃料費がトラック事業の総経費の概ね20%以上
 - ・保有車両数5台以上30台以下
 - ・概ね5%の省エネ効果を達成すること
 - ・社会保険等への加入

⇒ 第1次補正予算「中小トラック事業者構造改善実証実験事業」52.5億円(トラック協会負担分17.5億円分を含む)と併せ **総額200億円を超える支援額**

【参考】第1次補正予算(10月16日成立)

○トラック燃費対策構造改善事業【国費42.5億円(トラック協会協調分を含め64億円)】

燃費改善、事業の構造改善等に取り組むトラック事業者の以下の取組みについて経費の一部を補助。

- ①低公害車普及促進対策【国費6億円(トラック協会協調分を含め10億円)】
低公害・低燃費車の導入に係る経費の一部を補助。(一部にバス、タクシー対応を含む。)

②中小トラック事業者構造改善実証実験事業【国費35億円(トラック協会協調分を含め52.5億円)】

※ トラック協会負担分17.5億円

- ③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【国費1.5億円】

燃料費高騰に対して、燃料サーチャージ制の導入や新たな収益向上事業の開拓等中小トラック事業者が荷主等と連携して実施する事業の構造改善の取組みについて、経費の一部を補助。

原油・軽油価格の動向について

平成20年11月
資源エネルギー庁

石油製品の卸価格・小売価格について

○石油製品の卸価格は、従来(1990年以降)、毎月、原油コストに連動して改定する方式が主流。卸価格は、原油等のコストの変動を約1ヶ月遅れで反映。

○本年10月から、新日石及び出光など大手元売の一部は、マーケットの指標に応じて卸価格を毎週一回改定。石油製品のスポット価格(業転)、先物価格(東京工業品取引所)に連動する方式を導入。

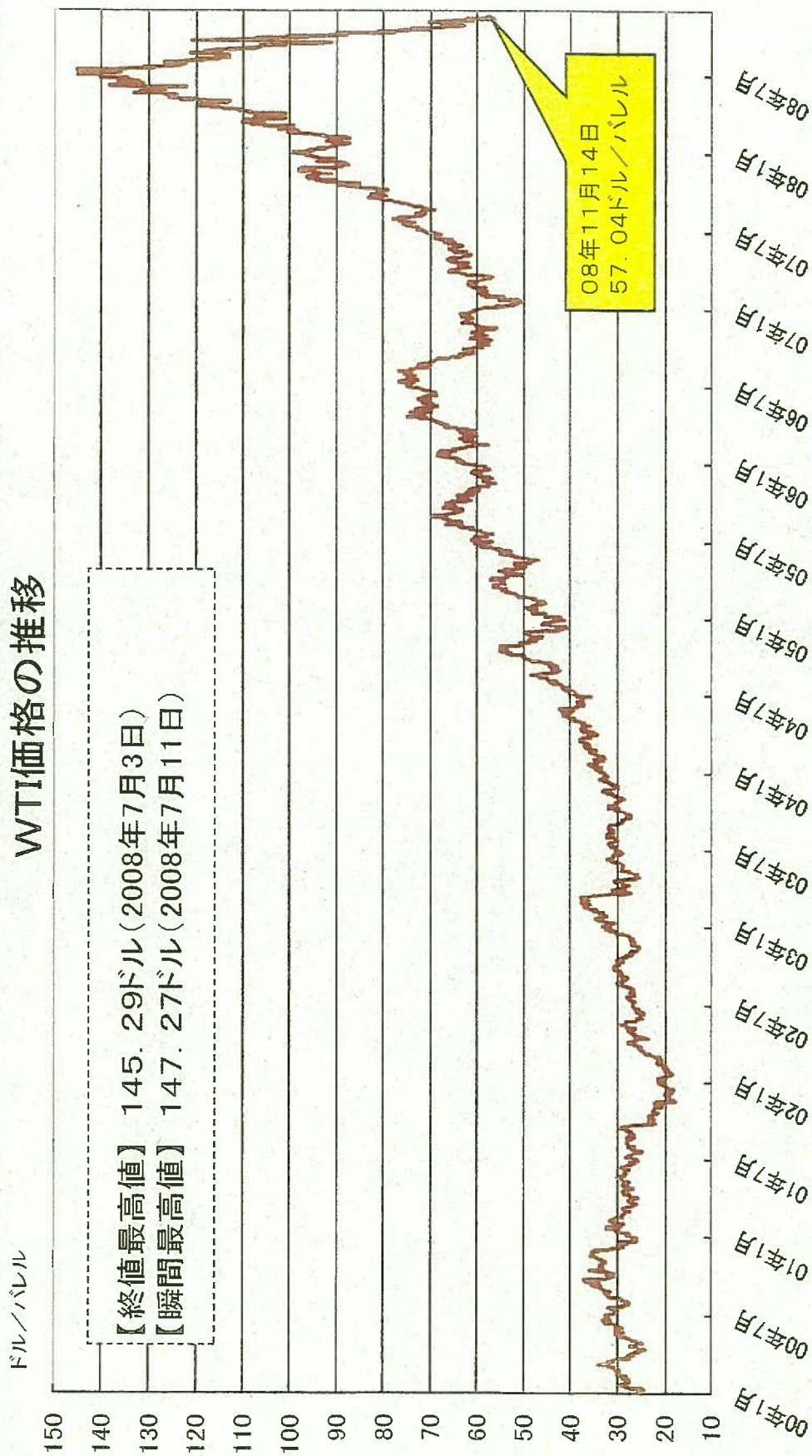
○スポット市場等は軟調であり、原油下落の反映は早い。現状、元売各社は卸価格を月次の原油コストの下落幅と少なくとも同水準程度は下げている。小売価格にも反映中。

【経済産業省の対応】

- ①原油市場の安定化に向け資源外交等を強化。
- ②原油価格下落が消費者に適切に還元されるよう石油製品価格等の市場動向を監視。産業用燃料を含め、安定供給に万全を期するよう元売各社に要請。
- ③万が一、競争制限的行為があれば、公正取引委員会等と連携して厳正に対処する。

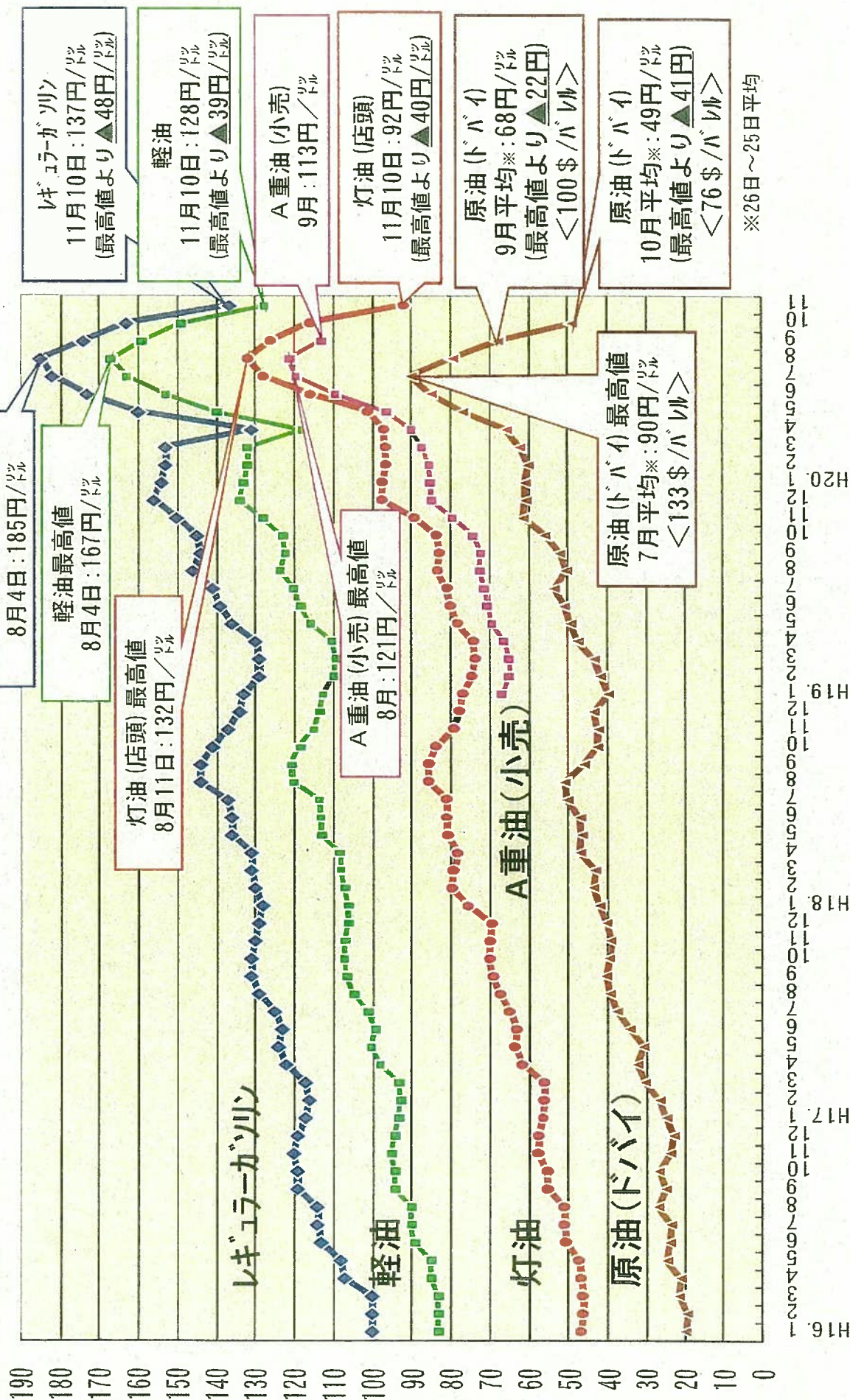
原油価格の動向

○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、7月3日には終値で145.29ドル／バレルと、最高値を更新。※WTI=West Texas Intermediate
○その後、金融シヨックによる景気停滞懸念等が材料視されて価格は下落し、11月13日には一時54.76ドルと昨年1月末の水準まで低下。



石油製品、原油価格の推移

単位：円/ℓ



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

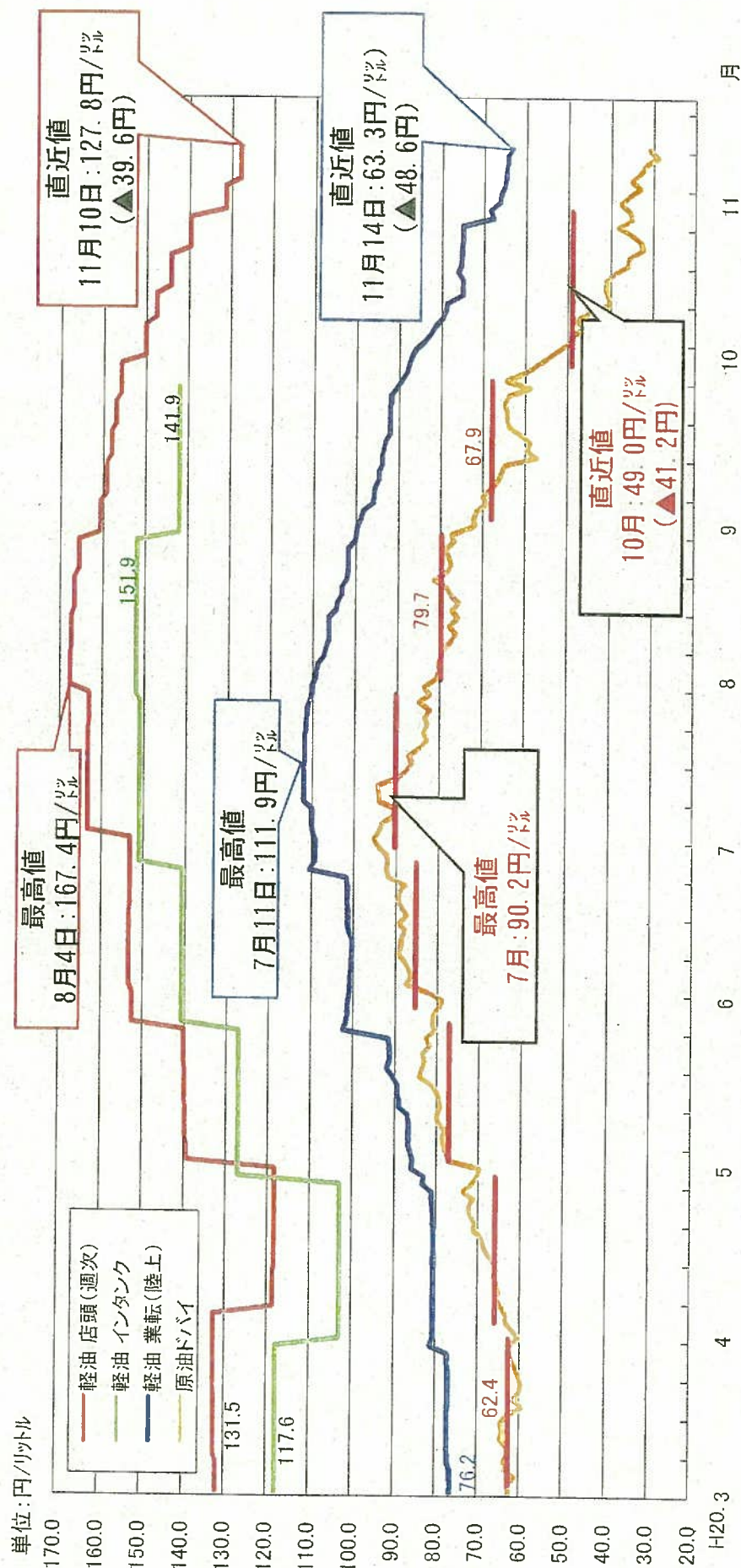
A重油(小売)：石油情報センター「A重油納入価格調査」(小型ローリー納入)

原油(トバイ)：日本経済新聞社調べ

平成19年1月分以降調査開始。

軽油の価格推移

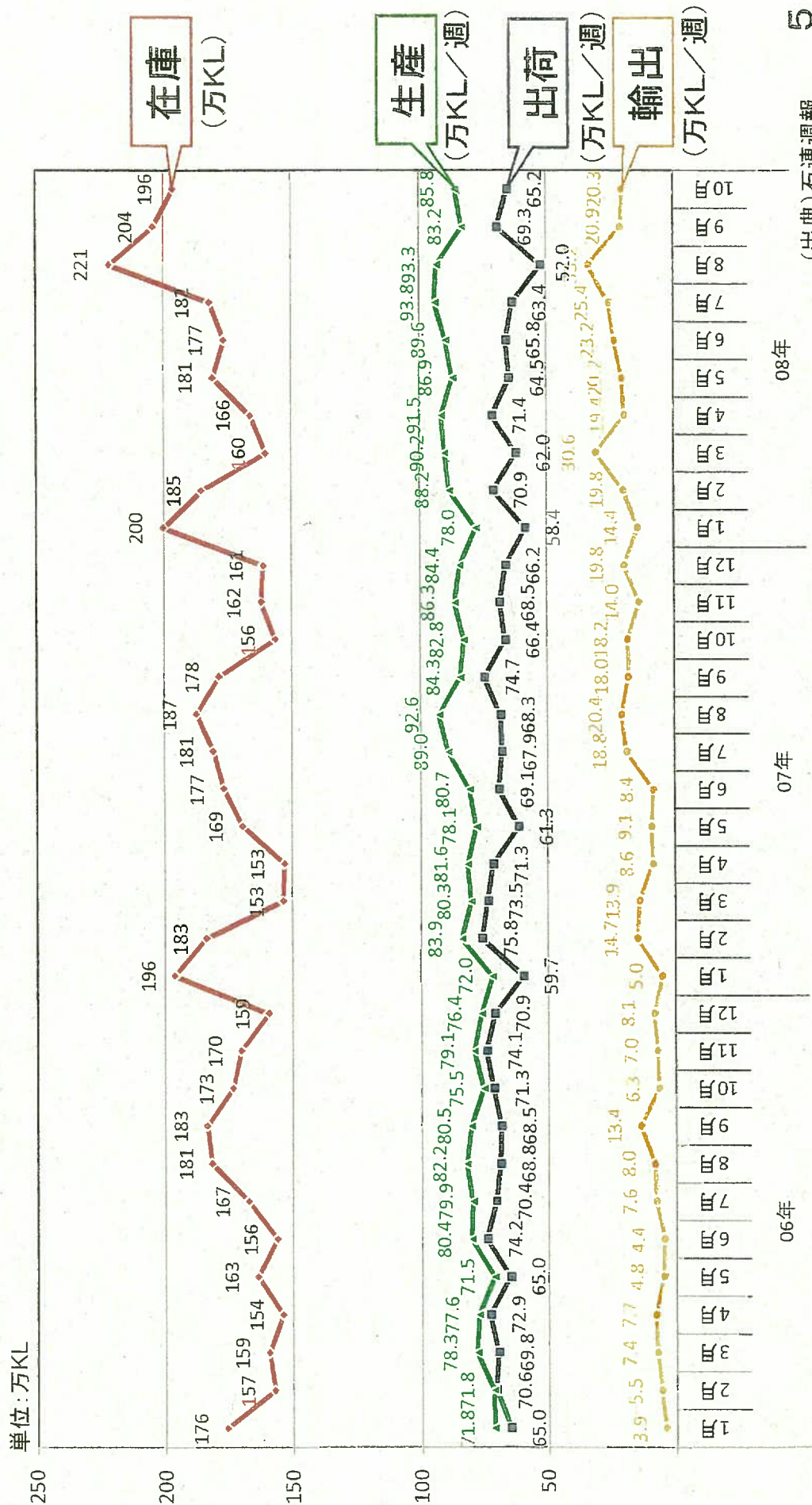
- 軽油の店頭小売価格は、8月4日以降14週連続で下落。
- ただし、バスやトラックなど輸送・運送事業者は、店頭価格ではなく、特定の取引先から比較的長期的かつ割安の契約で軽油を購入しているケースが多い。
- 軽油スポット価格は、月次の原油コストの下落幅以上に下落。元売各社も原油コスト又は市場指標に連動して卸値を引き下げ。



(出典) 軽油店頭価格(週動向)、インタンク価格：(財)日本エネルギー経済研究所 石油情報センター調べ ※消費税込み
 軽油業転価格：RIM誌(会員情報誌)の千葉・川崎・中京・阪神の4地区陸上ローリー平均価格
 ドバイ原油スポット価格：日本経済新聞社調べ

軽油の需給動向

- 生産は、例年と比べて遜色のない水準。在庫は9月以降200万KL前後で推移しており、昨年と比べ50万KLも多い水準。
- 輸出は、アジア市況の下落に伴い20万KL前後で横ばい。
- 内需量は、18年度▲1.4%、19年度▲1.8%、20年度以降（見通し）▲1.8%と減少傾向。



トラック輸送振興議員連盟総会資料

平成20年11月18日
国土交通省 道路局

高速道路料金等の引下げ等について

高速道路料金の引下げ

■ 国民生活と地域経済の支援や地球温暖化防止の観点から、「安心実現のための緊急総合対策」において導入した割引に加え、当面22年度まで、更なる重点的な引下げを行う。

高速道路料金の設定

民営化会社の自主性を尊重し、会社発意により料金の申請され、設定される。(申請主義)

安心実現のための緊急総合対策における高速道路料金引下げ概要

対象道路：高速自動車国道、本州四国連絡道路（一部の一般有料道路を含む）

1. 物流の効率化

平日、深夜割引の拡充(5割引)、夜間割引時間帯の拡大(3割引)

2. 観光振興、地域の生活・経済を支援

休日、昼間時間帯の割引導入(5割引)（普通車以下、100km迄、大都市近郊区間を除く）

生活対策における高速道路料金の引下げ概要

1. 物流の効率化

平日、大都市圏を除く高速道路で、全時間帯に割引を導入(3割引程度) 等

2. 観光振興、地域の生活・経済を支援

土日祝日、大都市圏を除く高速道路で、乗用車を対象に大幅に引下げ
(原則1,000円、場所によっては1,500円)

休日、首都・阪神高速に一定の割引を導入 等

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等を踏まえて、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。