トラック運送業界 軽油価格高騰で危機的経営状況

国民経済・生活を支える、安全・安心な輸送力確保のために

年末に向け、繁忙期を迎えるトラック運送業界が悲鳴を上げている。燃料高騰による収益の圧迫。過当競争による運賃の低下。重い税負担。公共輸送機関としての輸送サービスを、安定的に確保・提供できるのか。トラック運送業界は今、瀬戸際に立たされている。

トラック運送業界は、我が国の高度な経済活動や豊かな国民生活を根底で支えている。特に、狭い国土に人口が集中する日本においては、ドア・ツー・ドアの利便性を生かして、縦横無尽に走り回るトラックへの依存度はますます高まる傾向だ。今やトラック輸送は国内貨物輸送のトン数で約9割、トンキロでも約6割を担っているが、民間の研究機関によると、平成19年度の総輸送量は、0・6%減で、8年連続の減少になると予測されている。

トラック運送業界の99・9%は中小零細事業者で占められており、そのほとんどが長期にわたり厳しい経営環境に置かれている。

経営を圧迫させている原因として、新規参入事業者が増え、過当競争による運賃の低下があげられる。平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、規制緩和によって新規参入事業者が急増し、ここ数年は、毎年2,000～2,500社程度の事業者が新たに参入、17年度末のトラック運送事業者数は6万2,056社で、2年度に比べると約55%も増えている。事業者の急激な増加は、輸送需要が伸び悩む中で事業者間の厳しい過当競争を招いている。

トラック運送業界の大半を占める中小企業の営業利益率（17年度）は平均で0・9%と極めて低い水準にある。特に車両10台以下の企業は9年連続の赤字を余儀なくされており、11～20台規模も赤字に転落するなど、全体でも中小企業の約半数が赤字経営となっている。

さらに、ここ数年におよぶ軽油価格の高騰で、トラック運送事業の経営は、まさに危機に瀕する状況にある。

トラックが使う軽油の価格（ローリー価格）は、15年度平均で約64円だったが、19年11月現在ではすでに100円を超えている。軽油価格が1円上昇すると、トラック運送業界全体での費用負担は年間約160億円増え、値上がり前に比べ、年間で約5,000億円以上の負担増となっている。

このような状況の下、社団法人全日本トラック協会（以下、全ト協）では、軽油高騰分の運賃転嫁やその環境作りについて関係大臣に要望活動を続けてきた。

これを受けて、冬柴国交大臣は日本経団連や日本商工会議所などの経済団体に、業界の窮状理解と運賃設定に関する十分な協議をするよう要請する方針だ。

全ト協もあらためて、日本経団連や日本商工会議所などの経済団体や荷主団体に窮状理解のための要望書を提出するなど、さらに活発な活動を続けることにしている。

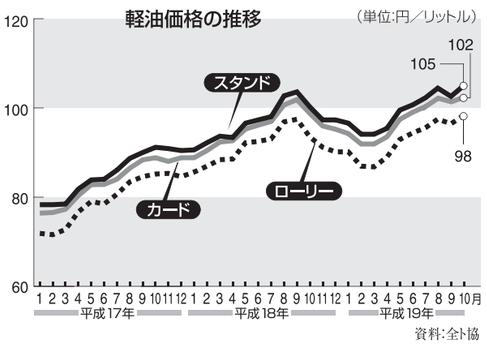
なお、全ト協の調査によると、19年9月現在で転嫁ができている事業者は38%で、約6割の事業者が「まったく転嫁できない」と答えている。

トラック運送業界では、省エネ運転の徹底で燃料消費量を抑えたり、協同組合を通じた共同燃料購入を進めるなど、少しでも安価な燃料確保に努めている。一方で自助努力にも限界があり、この難局を乗り切り、安全で安心な輸送サービスを提供しつづけるためにも、荷主の理解と協力が不可欠となる。

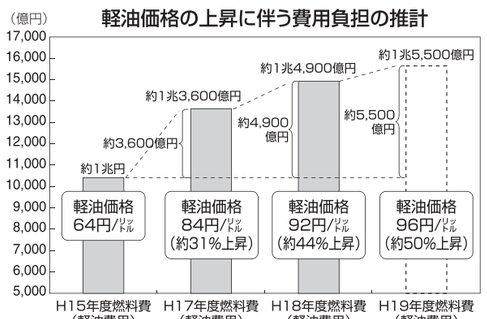
燃料高騰が収益圧迫

業界で年間5,000億円以上の負担増

新規参入増で競争激化 荷主の理解不可欠



資料:全ト協



※軽油価格1円/リットル上昇あたりの業界負担費用は約160億円　資料:国土交通省

冬柴国交大臣へ業界の窮状を訴える中西会長（11月14日、国土交通大臣室）

軽油価格高騰により危機に瀕するトラック運送業界からの要望書

1 原油価格の異常な高騰の抑制、沈静化のための国際協調をはじめとする対策の実施

2 トラック運送事業をめぐる諸負担軽減のための措置

（1）軽油引取税の暫定税率のうち七円八十銭の撤廃等燃料、自動車関係諸税の負担軽減

（2）高速道路料金の思い切った引き下げ

（3）環境・安全・省エネ対策推進のための各種政策支援の強化

3 燃料高騰に対応した公正な価格転嫁の実現のための環境整備

（要望事項抜粋）

社会と共生するための交通安全対策

平成15年、第156回国会において、交通事故死者を今後10年間で半減させ、道路交通に関して世界で一番安全な国とすることを目指すとの方針が打ち出された。この方針を受けて18年3月には、中央交通安全対策会議によって「第8次交通安全基本計画」が策定され、22年までに道路上での交通事故死者数を5,500人以下にすることが目標として掲げられた。

これを受けて全ト協では、22年度を目途とした交通安全に関する数値目標を設定し、その達成に向けてさまざまな計画を策定した。

基本的な数値目標としては、営業用トラックが原因となる交通事故死者数を490人以下に、交通事故負傷者数を41,000人以下に、交通事故件数を31,000件以下にすることを目指している。

この目標を達成するために、「安全運転教育の推進」「適正化事業の強化・促進」「悪質違反対策」を交通安全対策の柱と位置づけ、重点的に推進している。

春・秋の全国交通安全運動への参加はもちろん、年末年始の繁忙期には、業界として独自の「正しい運転・明るい輸送運動」を全国規模で展開している。

また、トラックドライバーの安全意識と運転技能向上を図るために毎年10月に開催している「全国トラックドライバー・コンテスト」は19年度で39回目を迎え、コンテストの優勝者には内閣総理大臣賞が贈られている。

加えて、飲酒運転が社会問題化する中、全ト協は18年12月、飲酒運転防止対策マニュアルを策定した。飲酒運転撲滅のために、ドライバーの勤務時間前8時間は飲酒を禁止しているほか、アルコール検知器を営業所ごとに導入し、出庫時・帰庫時の点呼で運転者の飲酒の有無を確認している。

毎年、盛大に開催される全国トラックドライバー・コンテスト

道路特定財源の一般財源化に断固反対

過重な自動車関係諸税の負担軽減を

自動車には現在、9種類もの税金が課せられている。トラックを含めた自動車全体の税負担は、年間9兆円の巨額にのぼり、租税収入のおよそ1割を占めている。そのうちトラックについては、取得、保有、走行の各段階で課税されており、取得時に自動車取得税（営業用は取得価格の3%）、保有段階では自動車税、自動車重量税、走行に必要な燃料には軽油引取税（32・1円／リットル）など、おもなものだけでも5種類ある。その負担額は年間で7,498億円、営業収入のおよそ6%に相当する。安全の確保など公共輸送機関としての使命達成のためにも、過重な税負担の軽減が求められる。

9つの自動車関係諸税のうちの5つが道路特定財源として道路整備に充てられている。道路特定財源は道路整備を促進するため、「受益と負担」の観点から自動車利用者が負担しているもので、道路整備の緊急性から本則税率の約2倍もの暫定税率が長い間かけられてきた。

この道路特定財源を道路以外にも使える一般財源にしようという動きがある。政府は18年12月の閣議で、現行税率を維持したうえで、余剰分については「一般財源化」することを決定した。

甘利経産大臣に要望書を渡す中西会長（11月9日、経済産業大臣室）

高速道路料金、軽油引取税の引き下げを

これに対しトラック運送業界をはじめとして自動車関連業界では、「道路整備のために集めた税金を、まったく違う目的に使用するのは断じて納得がいかない。まず、税率を引き下げるべき」と主張している。

全ト協中西英一郎会長は「断固として反対する。まず、税率を引き下げるのが筋だ。高速道路料金のさらなる引き下げも必要だ」としている。さらに「自動車関係諸税についても簡素化、軽減のための抜本的な改革を求める」と話す。軽油引取税には、20年春に期限を迎える暫定税率分が上乗せされている。これについても「軽油価格の高騰・高止まり分を運賃に転嫁できずに経営が逼迫されており、可能な限りの引き下げを求めたい」としている。

全ト協をはじめ、自動車および石油業界の23団体は、昨年から1,000万人を超える一般財源化に対する反対署名を集め、関係閣僚や政府・与党へ提出した。

さらに、「全額を道路整備に充当しないのであれば減税すべき。納税者の声を無視したものであり、強く抗議する」と緊急コメントを発表し、各地で反対運動を行うことを決定した。

11月7日、JR新宿駅東口前に自動車業界と石油業界の首脳がそろい、政府・与党が検討する道路特定財源の一般財源化に「反対」の声を上げた。このキャンペーンは大阪、名古屋などでも開催され、道路特定財源の一般財源化反対を多くの通行客にアピールした。

各団体のトップと共にシュプレヒコールする中西会長（右）（11月7日、新宿駅東口前）

CO2削減への取り組みと環境対策

トラック運送業界では、CO_2削減のための自主行動計画を平成13年度に策定し、共同輸送の推進、往復実車運行の確保、車両の大型化・トレーラ化の推進、エコドライブの励行、低公害車の導入促進、点検整備の実施強化などに取り組み、すでに当初の目標を達成し、さらなる削減を目指している。

さらに、全ト協では15年度から、（社）国土緑化推進機構の協力のもと、「トラックの森」づくり事業を推進している。森林の育成を通じて地球温暖化を防止することがおもな目的で、国有林の中に1ヘクタール程度のフィールドを「トラックの森」として設定し、森林保全のための地域のボランティア等に協力して諸活動を行う社会貢献事業だ。

自動車NO_x・PM法によるディーゼル車規制や各自治体による独自のディーゼル車運行規制の効果もあり、大都市の大気汚染は着実に改善している。トラック運送事業者も、運賃の下落と軽油の高騰などで経営環境が厳しい中、PM（粒子状物質）減少装置の装着や最新規制適合車への買い換えなどに取り組んでおり、大気汚染の改善に寄与している。

低公害車の普及促進も重要なテーマである。現在、全ト協が助成を行っている低公害車は、天然ガス（CNG）自動車、ハイブリッド自動車の2種類。18年度の補助台数は、それぞれ1,460台、884台となり、運送事業者、荷主の環境問題への意識の高まりや車両の代替を背景に、導入台数は着実に増加している。

岡山で行われた「トラックの森づくり」（9月26日）

Gマークは「安全性」に優れた証

トラック運送業界では、事業者が法令順守と輸送の安全確保など社会的要請に応えるため、適正化事業が実施されている。平成2年12月に施行された貨物自動車運送事業法にもとづき、全ト協は国土交通大臣から全国貨物自動車運送適正化事業実施機関として、都道府県トラック協会は地方運輸局長から地方貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定されており、関係行政機関と連携強化の下に、トラック運送業界の適正化に取り組んでいる。

さらに、安全性の視点から優良なトラック運送事業者が選ばれる時代となった背景を踏まえ、15年7月から、トラック運送事業者の安全対策に係る取り組みを正当に評価し、認定・公表する「安全性優良事業所」認定制度が実施されている。利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の意識を高めることが狙いで、現在全国で8,209事業所が「安全性優良事業所」として認定されている。

この制度はトラック運送事業者の安全性を事業所単位に評価するもので（1）安全性に対する法令の順守状況（2）事故や違反の状況（3）安全性に対する取組の積極性の3つの評価項目を点数化し、100点満点中合計点が80点以上であることなどの認定要件を満たした事業所を「安全性優良事業所」として認定するもので、社会保険等への適正加入も必須要件となっている。認定のシンボルマーク（通称Gマーク）は、高評価を得た事業所のみに与えられる「安全性」の証と言える。

安全認定
安全性優良事業所

首都高速・阪神高速 距離別料金案

実質値上げに絶対反対

過重な税負担とともに運送業界の経営を圧迫しているのは、世界一高いといわれる高速道路の通行料金だ。コストを下げるために、やむなく一般道路を利用しているトラック運送事業者は少なくない。そのため、全ト協は、高速道路料金の大幅な引き下げを求めてきた。道路関係4公団民営化の果実として、17年4月から平均1割程度の料金値下げが実現した。料金の値下げについては、20年の通常国会に法案を提出する方針は明記されたが引き続き値下げを求めていく。

一方、首都高速道路株式会社と阪神高速道路株式会社の両道路会社は、距離別料金制の意見募集（案）を公表したが、トラック初乗り800円（首都高速東京線大型の場合）から最大で2,400円（同）の料金設定となっており、現行料金（1,400円）と比較すると最大で7割の値上げとなる。これに対しても全ト協は、国土交通大臣をはじめ首都高速・阪神高速道路会社に対し見直しを要望している。要望書では「首都高速・阪神高速の距離制料金の導入は、長距離利用者にとって実質的かつ大幅な値上げにほかならず、整備の進んでいる高速道路ネットワークの利用促進にも逆行するものであり反対」と、距離別料金制の料金体系案に対して反対の立場を表明した。

料金値上げ反対パレードが各地で行われた（11月23日、横浜）

良質な輸送サービス提供のため 取引公正化に向けガイドライン

トラック運送業界では、今後も安全かつ良質な輸送サービスを安定的に確保・提供するためにも、業界の大半を占める中小トラック運送事業者の経営基盤確立を最優先課題としている。そのためには、原資となる適正な運賃の収受が不可欠であり、個々の事業者も荷主との公正な取引に向けてさまざまな努力を続けている。

なお、真荷主と元請けトラック運送事業者の取引については、独禁法の特殊指定により、著しく低い対価での取引強要などが厳しく規制されている。

なお、国土交通省は11月21日、有識者らで構成する「下請適正取引等推進ガイドライン検討委員会」を開催し、燃料サーチャージの円滑な導入など取引の公正化に向けたガイドラインを年度内にまとめる方針を決めた。

また、11月16日開催された自民党トラック輸送振興議員連盟における意見もふまえ、軽油価格高騰という状況の下、荷主団体等に緊急協力要請を行うこととなった。その中で、取引上優越的地位にある荷主などが、運送事業者から燃料費の高騰による価格の引き上げを求められたにもかかわらず、十分な協議に応じず価格を据え置いた場合は、いわゆる「買いたたき」に該当する恐れがあるという考えも示される予定である。

意見広告　JTA 社団法人 全日本トラック協会 http://www.jta.or.jp/　都道府県トラック協会