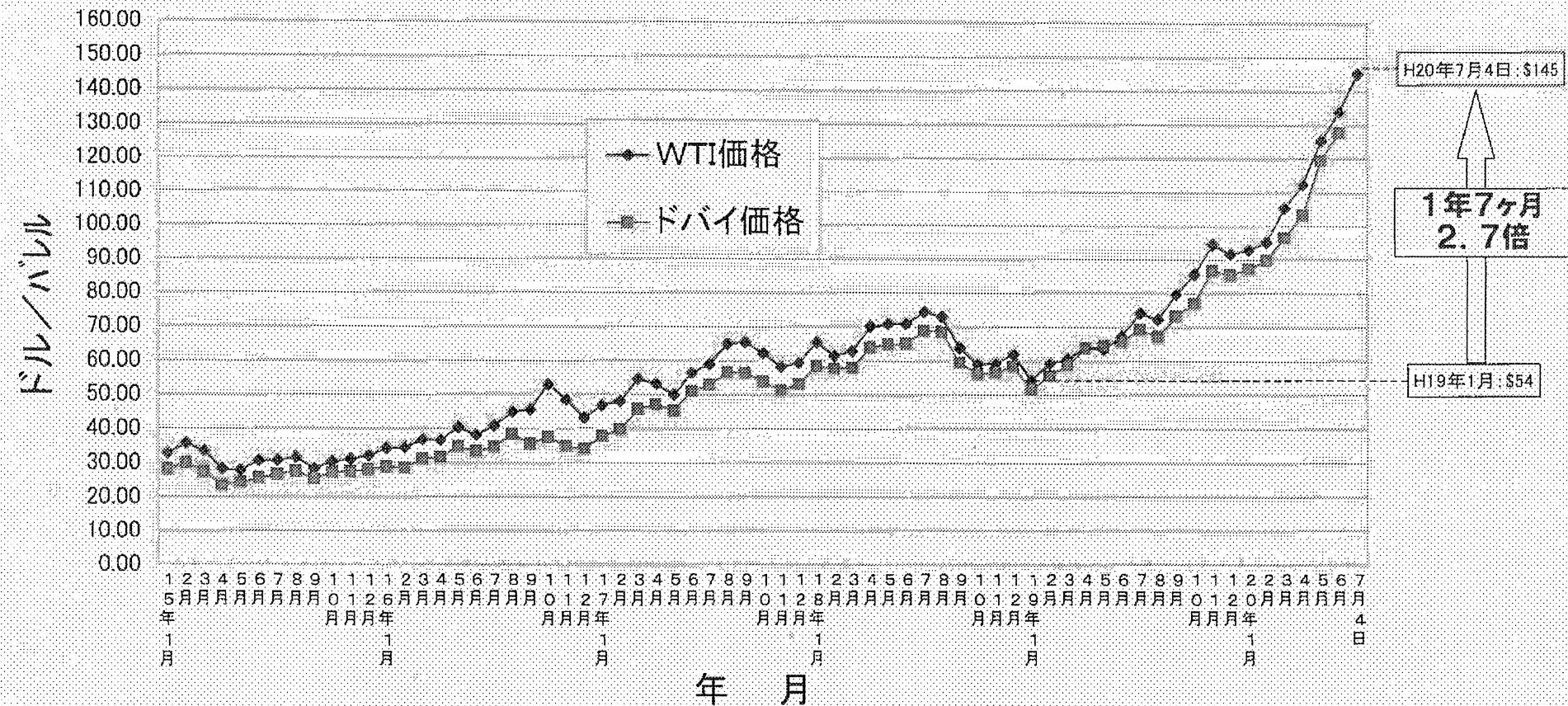


参 考 資 料

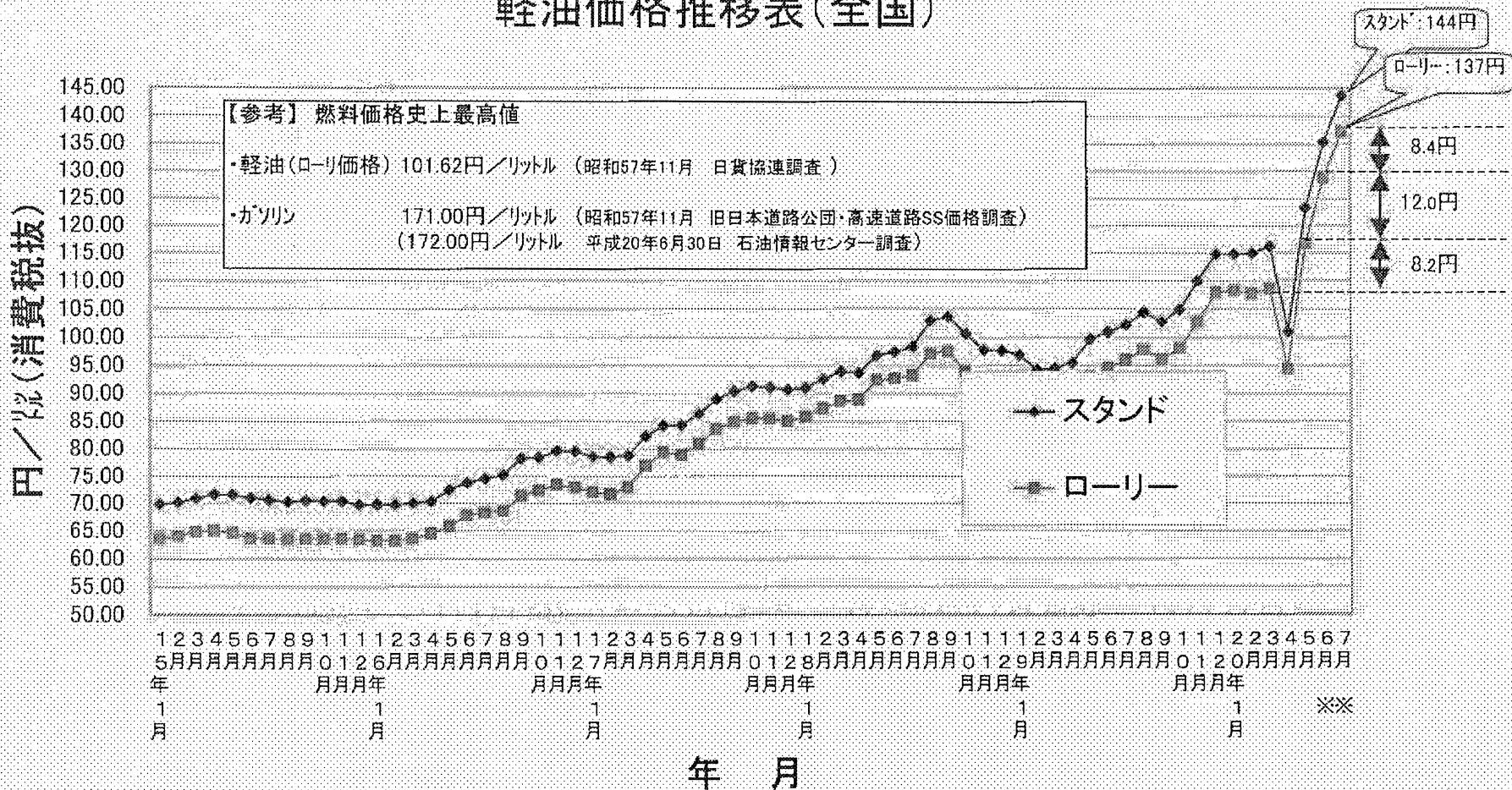
平成 20 年 7 月 9 日

(社) 全日本トラック協会

原油価格の推移



軽油価格推移表(全国)



※ 6、7月価格は新日石の仕切価格に基づく予想値

経済産業省の北畠降生事務次官は22日の会見で、原油高騰について、「一貫でいつて異常な価格だと思う。基本的な需給で説明できるのは40ドルまで。オイルサンドなど非在来型石油の開発費用

原油一異常な価格

北畠経産次官一メント

「ともある」と述べた。
「うう」「とりわけ割り
切れないのは、米国の大
手金融機関が先づい、下
期の原油価格について
40ドルを超えるという強
きの見通しを出し、その
後、それによじて動いたな
つている」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、それが世界の原油価
格が形成されている「
と」との認識を示した。

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。

用卷四

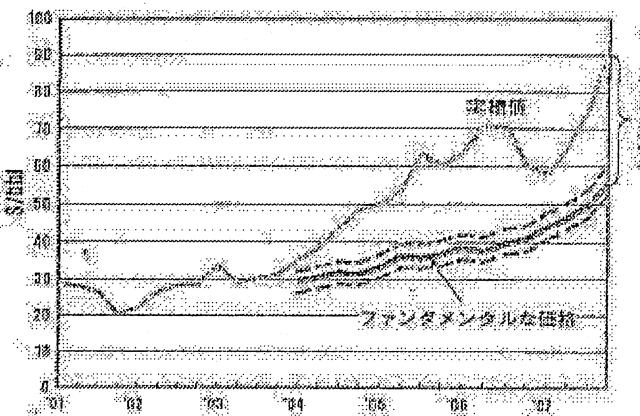
ファンダメンタルな価格

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



6、7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)

新日本石油・太陽・九石・EM

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。また週次方式を採用しているエクソンモービルも六月一日からの直上げを決めており、全元売がほぼ一ヶ月以上の、過去に例がない歴史的大幅値上げの実施で出そろつた別表参照。第一四〇におよぶ原油急騰に、為替レートの円安下落など、重のコスト増要因に見舞われ、大幅値上げになつたが、新日本石油・太陽・九石は6月18日からEMもガソリン11円、軽油15円算販売の徹底を要請している。

EMもガソ11円、軽油15円

6月仕切り値上げ状況 (単位:円/㍑)	
新 日 石	12円
出 光	〔前半分〕9.5円
昭 シ	(平均) 12.5円
コスモ	10円以上
Jエナジー	13円
太 鳴 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6月2回決定で上昇率は5月比半ば。EMは泡沢が基本で10円、他の元売が6月18日の上昇率がガソリンと軽油が分、主元売は6月18日

新日本石油、太陽・九石も12円値上げ



先週末の米国WTI原油の暴騰を受け、9日に日本向け中東産原油指標のドバイ原油は+130を記録する。

一方、国内製品市場は、ついでいる。京浜海上ではガソリン、灯油とも過去最高値となつて、原油見合いでのガソリンの割安感が

強まっており、現物市場でもガソリンの値上がりは前月比6円台などとあって、京浜海上ではガソリン税別92円前後、原油50㍑に対する精製ガソリン粗利は5円を切るレベルで、SS届け換高騰している。

そこで、7月仕切りの日締めケースで59.2台へと調整されたもので、値上がりが田舎町向にあり、3~4台となり、いずれも過去最高値を更新したところだが、田舎町コストも過去最高値を示す。10日には+128.9

原油コストは大幅値上がりとなりの見通し。現物市場でも7~5円の値上がりを示す。環境を前提にすると、見通しがなっており、原油コストは大規模な田舎町後、25日締めケース

月曜日、11月締めケースで59.2台へと調整されたもので、値上がりが田舎町向にあり、3~4台となり、いずれも過去最高値を更新したところだが、田舎町コストも過去最高値を示す。10日には+128.9

原油コストは大幅値上がりとなりの見通し。現物市場でも7~5円の値上がりを示す。環境を前提にすると、見通しがなっており、原油コストは大規模な田舎町後、25日締めケース

7月も日大値上げ

原油コスト7~9円上昇へ

6月11日 (水曜日)
2008年(平成20年)

6月11日

11.6月計
11.2円

出光1.7円値上げ
6月前半(1~15日)
適用分は5月締め比で9.2円値上げを打ち出し
ており、6月中の累計値
上げは1~2円、3月後
半比でのガソリン税別の
累計値上げ額は24~2円
になる。原油調達コスト
の上昇と収益の円安によ
る。

ユニーク、ハイオク、灯油、
軽油、A軽油。

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7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

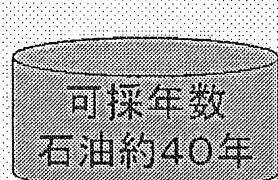
CNGトラックとは…

- ・天然ガスを気体のまま200気圧に圧縮して高圧ガス容器に貯蔵し、それを燃料とするCNG（圧縮天然ガス）自動車が、世界的に普及している。
- ・天然ガスはクリーンな燃焼が可能なため、黒煙をほとんど排出せず、NOxもディーゼル車の半分以下に抑えることができる。→世界で最も厳しい排出基準といわれているポスト新長期規制もクリア
- ・石油よりも資源が豊富にあり、また燃料価格は上昇しているものの、軽油と比較すると、安価に推移している。

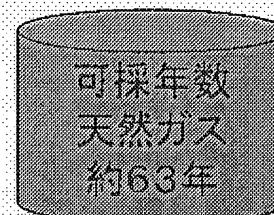
○排出ガスがクリーン

	NOx	PM	CO2	騒音(参考)
CNG	◎	◎	◎	○
ディーゼル	○	○	○	△
ガソリン	◎	◎	×～△	○

○エネルギー資源が豊富



中東が
60%以上



・埋蔵量が豊富
・産出地域が世界中に広く分布

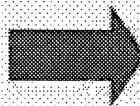
出典:BP統計資料 2007

○燃料価格の比較(2008年5月の価格。いずれも消費税抜。)

軽油(ローリー) 116.82円(全ト協調査) CNG 74.54～87.54円(東京ガス資料)

○普及状況(2008年3月末)

CNGスタンド 327ヶ所
車両 34,203台(うちトラック 15,387台)



車両の普及に向けてはCNG
スタンド数の増加が課題

CNGトラックの普及促進に向けて

- ・CNGスタンドは、327ヶ所あるが、自家用を除くと294ヶ所であり、また2007年度はスタンド数が微増であったことから、車両台数の伸びも低調である。
- ・CNGトラックは主に地場配送に利用されているが、普及に向けては長距離輸送向けの利用拡大も必要となる。
- ・車両導入に対する助成の拡充、CNGスタンドの本格的整備促進、車両本体の航続距離の改善、全国のスタンドで同一価格で充填できるカードシステムの構築等が望まれる。

○CNGスタンドの充実

スタンド数の増加

全国で327ヶ所(一般向け294ヶ所、自家用33ヶ所)
→うち高速道路は東名の3ヶ所のみ(海老名SA上り、上郷SA上下線)
※新規スタンドを設置…費用約1億円(面積500m²)

充填価格の全国同一化、利便性向上

ガス会社ごとに経営が異なることから、店舗により価格が異なる。
店舗ごとの契約となる。
→石油元売り等が発行する統一給油カードのようなシステムができるないか

○車両の課題

導入費用の削減

ディーゼル車比: 2トン車で約100万円
4トン車で約300万円割高
※標準車両価格 約500万円(2トン車 バン)

→国と協会の協調補助で価格差分6分の5を補填

航続距離の増加

1回の充填で約200~250km(市街地)
→ディーゼルの半分程度

大型車両の開発

長距離走行にはポンベの増設が必要
→
積載量減、コストアップ(19年度実績: 776万円)

○普及に必要な施策

- ・車両導入費用に対する補助の継続
- ・事業用スタンド設置に対する補助要件の緩和と拡充
- ・より環境にやさしい車両の開発(燃費向上→省CO₂)、車両の低価格化



行政、車両メーカー、ガス会社、ユーザーの
一体となった取り組みが必要