意見広告

トラック輸送 原油高騰で大ピンチ

全日本トラック協会

特別鼎談（ていだん）

国土交通省 自動車交通局長 **本田 勝氏**

関西大学政策創造学部 教授 **白石 真澄氏**

全日本トラック協会 会長 **中西 英一郎**

フリーアナウンサー 【司 会】**青山佳世氏**

代替、移入がきかない 「日本のトラック輸送」

青山　国民生活に密着しているトラック輸送ですが、白石さんは現状について、どう捉えておられますか。

白石　物流サービスの中でもとくにトラック輸送は私たちの暮らしに密接に結びついており、今日、トラック輸送サービスがなければ一日たりとも生活が成り立たないほどになっています。私たちは、机に座ったまま、クリックひとつで物が届くと錯覚しがちですが、トラックが動かなくなってしまったら、代わりに玄関先まで荷物を運んでくれるものはありません。日本は人口や経済規模に比べて国土が狭く、積み替え不要で機動的なトラック輸送が物流の主役になっています。ドア・ツー・ドアの利便性がなによりの強みです。そのトラック輸送産業に何かあれば、私たちの暮らしにも影響が出かねないということです。

青山　最近は在庫を持たない経営が主流で、コンビニエンスストアなどでは、出来たてのお弁当等商品補充のため、一日に何度も輸送すると聞きます。トラックという「ライフライン」というところでしょうか。

本田　そう言えると思います。トラック輸送産業は、単なる営利企業ではなく、日本の経済全体あるいは地域経済を支える大変重要な役割を果たしています。トン数ベースでは、物が運ばれている中の約九割がトラックに依存しています。そして、鉄道、船、また飛行機を利用する品物も必ず最初と最後はトラック輸送に依存せざるを得ず、日々の暮らしを支えるサービスを提供する、わが国物流のまさに基幹を担う産業です。

　昨今声高にアジアを中心とした国際物流の強化とそのための日本の物流の活性化ということが叫ばれておりますが、足元の国内トラック輸送の充実、発展なくして、こうした国際物流の活性化実現もないと考えています。

国土交通省 自動車交通局長
本田 勝氏（ほんだ・まさる）

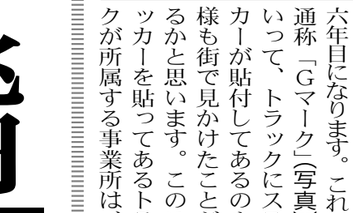
「Gマーク」、安全マネジメントを推進 社会との共生のために

中西　皆様に身近なトラックだけに、私どもは安全・環境対策を最重点として捉えており、とくに安全対策はトラック輸送が社会との共生を図る上で、また、企業経営にとっても最重要課題です。現在、緑ナンバーの営業用トラックは全国で約百四十万台余り。年々交通事故は減少してはいるものの、一旦トラックが事故を起こすと重大事故に結びつきやすく、常に安全には最大限の注意を払い、より安全性の高い事業経営を目指しています。

　さらに、平成十五年度からは、「安全性優良事業所認定制度」を実施しており、六年目になります。これは、通称「Gマーク」（写真）といって、トラックにステッカーが貼付してあるのを皆様も街で見かけたことがあるかと思います。このステッカーを貼ってあるトラックが所属する事業所は、積極的に安全対策に取り組んでいることを制度によって認められた事業所であり、当然、交通事故もない事業所なのです。

白石　そのステッカーは私もよく拝見します。また、その認定基準はとても厳しいと聞いています。事故がなく安全性向上に熱心な事業者を評価して増やし、業界全体のレベルアップを図るという発想は、すばらしいことだと思います。今後、どんどん「Gマーク」トラックが街に増えていくといいですね。

本田　この制度は、業界自らが取り組まれている大変意義のあるものです。安全確保は、陸・海・空の交通機関共通の最重要課題です



基調あいさつ

全日本トラック協会 会長
中西英一郎（なかにし・えいいちろう）

トラック運送事業は、平成二年の物流二法施行以来、社会的規制の強化とともに経済的規制が緩和されたことにより、新規参入事業者が毎年増え、平成二年当時に約四万社であったものが、昨年度末には六万二千社をこえるなど、五割以上も増え続けています。

　このうち九九パーセントが中小零細事業者であり、事業者数が増加したことで業界内では厳しい競争が繰り広げられています。これに加えて近年の原油高などからトラック運送事業者は厳しい環境におかれております。最近は倒産件数も増え、トラック運送事業からの撤退数も増加傾向にあります。

　日本のトラックは、世界でもトップクラスの優良荷主企業の輸送を担うなど日本経済を支える基幹産業としての使命があります。また、これまでもただひたすらに安全と環境、そして輸送品質の維持に専心してきた業界です。

　今後とも、国民の負託と期待に応えて、安全・安心な輸送サービスを提供しつづけることができるよう努めてまいります。

暮らしと経済を支えるトラック

安全・安心な輸送サービス

「燃料サーチャージ制」導入急務

国土交通省

青山　軽油価格は過去最高値になっています。軽油価格の上昇は事業経営の負担になっていませんか。

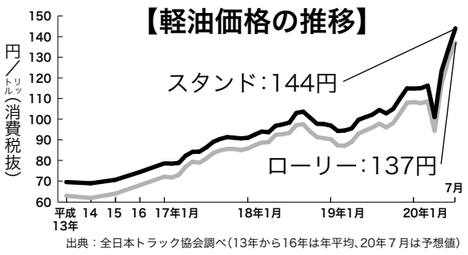
中西　世界的な資源や素材の高騰を受け、最近は食料品や身近なサービスに至るまで値上げが顕著になってきています。われわれトラック運送業界については、使用燃料である軽油価格が平成十五年まで年平均一リットル六十四円前後で推移していました。それが、今日では百四十円前後と倍以上に達しています。

　全日本トラック協会の試算では、軽油価格が一円上昇すると業界全体での費用負担は年間約百六十億円となりますから、値上がり前に比べて年間一兆円以上もの負担増になってしまう計算です。こうした厳しい現状にあっても、トラック輸送産業は、日本経済と国民生活を支えるため、安全・安心そして環境にも配慮した輸送サービスを今後も維持し続けなければなりません。また、今後の少子高齢化などの人材不足にも対応して安定的な輸送力確保にも努めなければなりません。

　しかし、この原油・軽油価格の暴騰は、業界や個々の企業努力などの自助努力を超えたところにあります。

白石　これまでの原油価格上昇とは異なり、今回の原油価格の上昇はサブプライム問題、ドル安などからくる投機マネーの影響と言われています。需要と供給の関係であれば増産などの対策で原油価格安定も期待できますが、今回の原油価格暴騰にはそれは期待しにくいようです。本来、燃料価格上昇分は運賃として荷主企業に転嫁されていくべきでしょうが、トラック運送事業者は荷主などに対して運賃交渉力は弱いところです。弱い力関係の下で、運賃への価格上昇分の転嫁はやはり難しいのですね。

中西　この問題については、国土交通省、公正取引委員会の連名で、「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」を打ち出していただいたところで、この内容はこれまでの業界の要望を踏まえた画期的なものと受けとめています。私どもといたしましては、これらの措置を有効に活用していきたいと考えています。



出典：全日本トラック協会調べ（13年から16年は年平均、20年７月は予想値）

積極的にトラック支援 期待される政府原油高対策

青山　「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」で打ち出された、燃料サーチャージ制について教えてください。

本田　本来、運賃は民間どうしで決めることですが、一方でトラック運賃については、トラック運送業が抱える特殊事情があります。

　その一つが規制緩和により大変熾烈な競争が起こっており、運賃が下落しているこ

関西大学政策創造学部 教授
白石真澄氏（しらいし・ますみ）

とです。

　このことは、物流サービスの向上に大きく貢献しているわけですが、他方で経営が厳しい状況に置かれてきました。そこに、軽油高騰が追いうちをかけており、事業者の自助努力では回収できないくらいのコスト増となっております。

　また、トラック運送業の特殊事情としては、荷主との力関係があります。

　さらに、トラック運送業の中でも、元請・下請との力関係があり、これらを踏まえて運賃の問題を考えていかなければなりません。こうした点を踏まえて、本年三月に緊急措置をまとめました。

青山　具体的にはどのようなことをなさるのですか。

本田　まずは、運賃転嫁が十分に進んでいかないという問題にどう対処するかということです。本来、必要なコストは、通常の市場環境であれば価格に転嫁されなければならないのですが、なかなかそういった環境が整っていません。また、運賃交渉に私どもは直接介入できませんから、対外的に透明度の高い制度として「燃料サーチャージ制導入」ということを打ち出し、緊急ガイドラインを作成し、運送事業者への説明を行っているところです。

　また、最終的には荷主の方々に経済的な負担をいただく必要があります。このための協力要請につきましても、単に文書を送るというだけではなくて、国土交通大臣名の協力要請文書を携えながら、制度説明あるいはお願いという形で、幹部が、経済・荷主団体等にご説明に上がっております。また、地方でも同様の要請行動を展開しております。

白石　燃料サーチャージ制は航空、海運業界でも採用されている合理的な制度ですが、トラック運送業界にはサーチャージ制はどれぐらい浸透しているのですか。

本田　ガイドライン策定前は、届出は二十九社にとどまっていましたが、五月末には業界最大手クラスの事業者が届け出をしました。また、地域を代表するトラック運送事業者からも導入が増え、現在一千社を超える事業者の方々から届け出がありますが、まだまだ不十分だと思いますので、われわれも今後とも粘り強く導入促進に取り組んでまいります。

トラックは社会の基礎 国民のみなさまと共に

フリーアナウンサー（司会）
青山佳世氏（あおやま・かよ）

青山　最後にみなさん一言どうぞ。

中西　安全・安心な輸送サービスの提供につとめ、これからも国民の皆様とともにあるトラック輸送産業でありたいと願っています。そのためにも、皆様の一層のご理解とご協力がいただけますようお願いします。

白石　今日は、改めてトラック運送業界の重要な役割を再認識しました。しかし、その反面にトラック運送業界がおかれている厳しい状況と辛い立場もわかりました。先ごろは洞爺湖サミットで地球温暖化対策についても話し合われましたが、トラックは優等生。さらに環境にやさしい運転を普及して、環境保全のリーダー的存在であってほしいと思います。

地球温暖化防止 トラックは優等生

京都議定書達成目標クリア

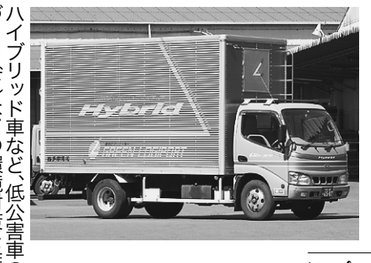
青山　環境対策に関してはいかがですか。日本が議長国となった「北海道洞爺湖サミット」が無事閉幕し、地球温暖化防止に向けた国民的な盛り上がりがあります。トラックは温暖化防止対策の分野ではかなり優等生ですよね。

中西　トラック運送業界では平成十三年に策定した「環境基本行動計画」に基づいてさまざまな環境対策を実施してきました。東京でディーゼル車規制が実施されたときも業界あげて対応し、今では「東京の空はきれいになった」といわれるほどです。

　また、昨年度には平成二十二年度を目標年度とした中期計画を策定し、数値目標実現のため環境にやさしい運転であるエコドライブを実施し、低公害車の導入を推進しています。さらにデジタルタコグラフなどのエコドライブ関連機器を導入し、さらなる環境改善をめざしています。

　一方で、「トラックの森」づくり事業を推進しています。全国で地元ボランティアの協力のもと、荒れた山林などに木を植え、森を育てる環境対策で、今年度で六年目になります。

白石　地域とともに森を育てる考え方にとても共感を覚えます。トラックに関しては「京都議定書目標達成計画」で課せられた二酸化炭素排出削減目標の達成が確実とマスコミで報道されていました。われわれ一般ドライバーも負けないでCO2削減に努めたいです。



ハイブリッド車など、低公害車の導入（上）や「トラックの森」づくり（下）などの環境対策を推進している

荷主とパートナーシップ確立を

青山　本田局長、緊急措置のもう一つの柱はどのようなものでしょうか。

本田　次の大きな柱は、安全運行阻害行為の防止策です。貨物自動車運送事業法に「荷主勧告制度」という制度があります。今までは過積載に対してしか適用していませんでしたが、過労運転、速度超過といった問題にも適用を拡大しました。

　加えて、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を策定しました。構造的な問題となっている不適正取引の広がりを食い止め、健全な事業運営を通じてトラック輸送産業の底上げをめざしています。

白石　今回の措置は、これまでには考えられないほどに、きめの細かい施策と感じます。

青山　最後に、トラック運送業界は単なる営利企業ではなく、日本全体あるいは、地域を支える基礎となっています。

　燃料サーチャージ制、適正取引ガイドライン等を有効に活用されるよう、引き続き努力していきます。また先月末政府でとりまとめられた「原油等価格高騰対策」では新たに中小運送事業者を総合的に支援する「運送業燃料費対策等推進事業（仮称）」を検討することとなりました。今後とも、トラック運送業界は中西会長のもとに一致団結をされてこの苦境を乗り越え、さらなる発展を遂げられますよう祈念します。

一同　ありがとうございました。

JTA
社団法人 全日本トラック協会
www.jta.or.jp
都道府県トラック協会