

平成二十年八月

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

社団法人 全日本トラック協会

会長 中西英一郎

平素は種々ご指導、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、ここ数年の異常な原油高による燃料価格の高騰により、トラック運送事業は今や業界全体では年間一兆円を超えるコスト増という非常事態の中にあり、徹底した省エネをはじめとする必死の自助努力にもかかわらず、経営収支も労働条件も悪化の一途をたどり、廃業や倒産も急増する中、今や多くの事業者がまさしく事業存続の岐路に直面しております。

こうした中、本年三月、政府においては「トラック産業の大幅なコスト増の中、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できなくなるおそれがある。」として、燃料サーチャージの緊急導入方針を打ち出され、私どもトラック運送事業者も現在その実現に向け懸命に努力しているところであります。

しかしながら、本年五月以降のわずか四か月間だけでもリットル三十五円前後（軽油引取税三十二円を超える額）の急激、異常な値上がりが続く一方で、全般的な景気の下振れが進行す

る中、九十九・九パーセントが中小零細企業で構成されるトラック業界の厳しい現実のもとでは、この対策のみを持って直面する危機を速やかに打開できる状況ではなく、この際、国民生活、産業活動を支えるトラック輸送サービスを維持し、その重要な使命を果たしていくためには、国として可能な全ての対策を総動員していただく必要があることを訴えざるを得ない状況であります。

つきましては、当面の危機突破に向け、緊急に必要な対策について左記のとおり要望申し上げますので、よろしくご検討、ご高配賜りますようお願い申し上げます。

なお、諸対策の検討に当たっては、国として、営業用トラックの優れた輸送効率（自家用トラックの約五分の一の車両で約五倍強の輸送トンキロを運んでいる。）及び地球環境対策上の優れた燃料効率（CO<sub>2</sub>の排出原単位が自家用トラックの七分の一。）に着目し、累次京都議定書目標達成計画においても「トラックの自営転換の促進」（営業用トラックの利用を促進す

る。)ということを目指達成に向けた政策の柱として明記されていることに、あらためて十分  
なご配意を賜りますようお願い申し上げます。

## 記

### 一 燃料高騰分の価格転嫁のための対策推進

(一) 燃料サーチャージの導入促進策(七月二十九日付の追加対策を含む。)の一層の  
推進。

(二) 標準運賃制度の活用、緊急時の経営安定カルテル制度の導入等、価格転嫁困難に  
苦しむ中小企業が円滑に転嫁ができるようにするためのさらなる対策の検討実施。

### 二 世界一高い高速道路料金の思い切った引き下げ

(一) 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律に基づく、高速道路料金  
の本格・恒久割引等の措置の早急な実現

(二) 原油高に対する当面の追加対策として、物流サービスを対象とした緊急、大幅な料金の引き下げ

### 三 税負担の軽減

(一) 一般財源化により課税根拠を失う道路特定財源としての自動車関係諸税はただちに廃止すべき。

(二) 国民生活に必要なトラック輸送サービスを維持するための燃料税（軽油引取税）の緊急減税又は燃料費の補てん

### 四 省エネ及び脱石油に向けた代替エネルギー化に対する本格支援の実施

(一) 省エネルギー対策推進のための政策支援の拡充

(二) トラック運送事業の代替エネルギー化（CNG等）のための本格的政策支援の実施（CNG車本格普及のために不可欠なCNGスタンド等のインフラ整備に対する

強力な政策支援の再構築を含む。）

五 運輸事業振興助成交付金制度の維持拡充

六 マネーゲームによる異常な原油高の抑止と国内燃料の価格監視等の徹底強化