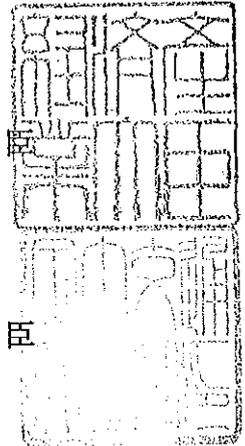




20130523 商第 13 号
国自貨第 22 号
平成 25 年 5 月 29 日

日本商工会議所
会頭 岡村 正 殿

経 済 産 業 大 臣



国 土 交 通 大 臣

軽油価格高騰下における適正取引推進に関する緊急協力要請について

原油及び軽油の価格の最近の動向については、昨年末より、高い水準で推移しており、トラック運送業をはじめとして価格高騰分を円滑に転嫁する対策が喫緊の課題となっております。

このため、政府としては、「トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けての取組について」を発出し、トラック事業者と荷主との間における協議の場の設定などを含め、トラック協会による様々な取組を喚起することといたしました。

また、適正取引の推進及び安全運行の確保に向けて、荷主と協働の下、運行条件などに係る重要事項について書面化を推進することとしており、円滑、迅速に書面化の実施を図り、実効性を確保するべく、関係省令等の改正とともに「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定を予定しています。

荷主及びトラック事業者間の適正取引に向けては、「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」等を活用するとともに、経済産業省及び国土交通省の参加の下、「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」において、サーチャージ導入や契約の適正化などについて協議を進めておりますが、貴団体傘下の会員各社に対し、「トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けての取組について」及び「書面化の推進について」を周知頂き、所要のご協力を賜りますよう、よろしくお願い致します。



国 自 貨 第 2 号
平成25年4月11日

公益社団法人全日本トラック協会会長 殿

国土交通省自動車局貨物課長



トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けて
の取組について

国土交通省においては、従来より、トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向け、「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」及び「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」を発出・徹底するとともに本省・地方運輸支局等に「適正取引相談窓口」を設け、貨物自動車運送事業者の相談に応じる等対策を進めてきたところである。

また、荷主等の協力を得るため関係団体への要請を行うとともに、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を設け、荷主等及び貨物自動車運送事業者の間の適正取引の推進を図っているところである。

今般、最近の軽油価格高騰の進展に伴い、中小貨物自動車運送事業者を含め、その燃料サーチャージの導入を一層強力に進めていくべく、公正取引委員会と連携し、別添「燃料サーチャージ導入促進に向けてのトラック協会の取組例について」をまとめたところ、各都道府県トラック協会とも協力の上、取組を進められたい。

なお、当省においても、今後、適宜荷主関係団体に本通達内容を含め、協力を要請していく予定である旨申し添える。

「燃料サーチャージ導入促進に向けてのトラック協会の取組例について」

以下の取組は、中小貨物自動車運送事業者において、燃料サーチャージ導入を行うにあたり、協会の取組として有用なものと思料されるところ、適宜取組む必要がある。

なお、これらの行為は、事業者間に現在又は将来の価格についての共通の目安を与えるようなこと（参考参照）のない限り、独占禁止法上問題とならない。

- (1) トラック協会が、国土交通省作成の「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」と同様の燃料サーチャージ導入事例を作成し紹介すること。
- (2) トラック協会が、パンフレットやポスター、新聞広告等において、下記のとおり、荷主や消費者にPRするために、具体的な価格、支払条件等の取引条件自体の内容を記載することなく、燃料サーチャージの導入を直接的に呼びかけること。

(広告文例) トラック運送事業者は、燃料を軽油に依存しており、燃料費は運送経費の中でも大きなウェイトを占めています。私たちは徹底した省エネをはじめとした必死の努力をしておりますが、まさに事業存廃の危機に立たされています。燃料サーチャージは国民生活、産業活動を支える公共的物流サービスを維持するために不可欠なものです。
どうか燃料上昇分追加負担に係る皆さまのご理解、ご協力をよろしくお願いいたします。
- (3) トラック協会が、セミナー、広報誌等で中小の事業者が荷主に対して交渉する際のポイントや導入交渉の事例を紹介すること。
- (4) トラック協会が、貨物自動車運送事業者から燃料サーチャージ導入にかかる相談があった際、適切な専門家（中小企業診断士等）の紹介を行うこと。
- (5) トラック協会が、燃料サーチャージの導入希望のある貨物自動車運送事業者と導入したい取引先荷主に声をかけ、両者が個別に直接話合いできる燃料サーチャージ導入協議の場を設置すること。

(6) トラック協会が、貨物自動車運送事業者が希望する場合において、貨物自動車運送事業者から交渉を行いたい荷主に対する燃料サーチャージ交渉書類をとりまとめ、関係荷主団体（経済団体、商工会議所等）へ送付し、荷主への連絡手配を依頼すること。

また、トラック協会が、貨物自動車運送事業者から受け付けた交渉書類の内容を確認し、交渉に適した書類となっているか否かについて、貨物自動車運送事業者の求めに応じ、個別企業の経営実態等に応じたアドバイス（※）を行うこと。

(※) ここで言うアドバイスとは、燃料サーチャージの価格水準等の取引条件に関するものではなく、貨物自動車運送事業者が個別に設定した価格を前提として、要請の説明が原価計算等の観点から適切なものであるかを確認するという意味である。

【問題となり得る事例】

○トラック協会が、会員事業者が供給する役務に係る平均原価、統一的なマークアップ基準を示す方法により、原価計算又は積算の指導を行うこと。

○トラック協会が、値上げ率や値上げ幅を決定すること。

○会員事業者とその取引の相手方との価格に関する交渉を、トラック協会で行い、又は会員事業者に共同して行わせること。

書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

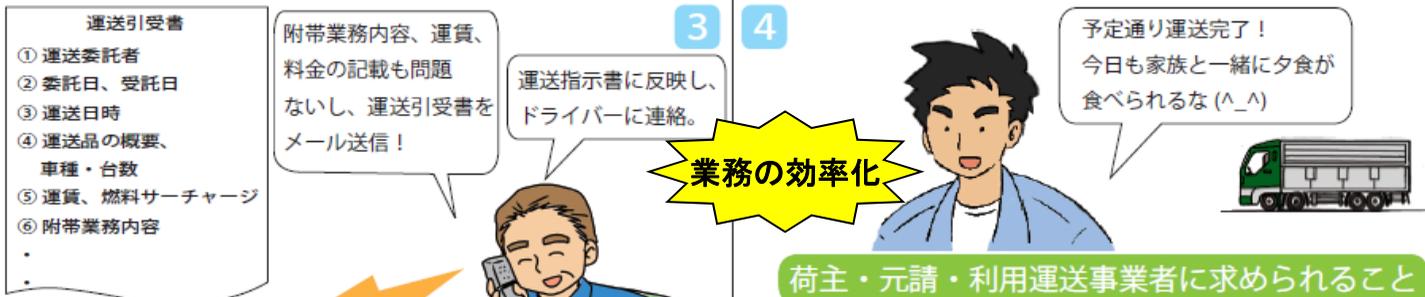
(省令、ガイドライン等を準備中)

これからのトラック事業者のルール

- ・運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面(運送引受書)**を、**運送行為前に**、運送申込者にメールやFAXで送付してください。
- ・運送申込者に交付した書面は**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために！！

～これから～



荷主・元請・利用運送事業者に求められること

- | | |
|---|---------|
| 1 | 十分な意思疎通 |
| 2 | 運送状の提供 |
| 3 | 安全運行支援 |

適正運賃・料金收受



安全と適正取引のために！！

～今まではこんなこともあった～



本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- 所管運輸局自動車交通部貨物課
- 所管運輸支局
- (公社)全日本トラック協会
- 都道府県トラック協会

※今年の夏には関係のセミナーやモデル事業などが予定されています。

※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

Q & A

Q. 書面化を、今進めることでどのような効果が期待されるのか。

A. 安全運行障害、荷待ち時間の発生を回避するとともに、運送や附帯業務に伴う適正な代価の收受について効果が期待されます。

また、消費税の転嫁や燃料サーチャージの導入についても効果が期待されます。

Q. 荷主等に運送状を確実に発出してもらえるか。

A. 荷主等からの書面（運送状）の発出については、これを確実にするように標準貨物自動車運送約款における荷主等の義務とするとともに、通達や要請によりこれを徹底していきます。

Q. 運賃・料金の適正收受に効果があるのか。

A. 約款等において、荷主等からの運送状に運賃・料金を記載することとします。また、運賃や附帯料金等の位置付けを明確にする等により、適正收受への効果が期待されます。

Q. 書面化の実施には準備等の時間が必要となるが、施行はいつか。

A. 年度内の施行を予定しています。トラック事業者の準備を支援していくべく国及びトラック協会によるセミナー等を夏に予定していますので活用して下さい。

Q. 運送引受書を交付しなかった場合は処分されるのか。

A. 施行をもって直ちに処分基準を策定するのではなく、当分の間は全てのトラック事業者が「書面をだすこと」を定着させるための期間と考えており、この間もガイドラインや事例を用いて書面化を推進することとしています。

Q. ガイドライン掲載の基本様式は標準様式なのか。

A. ガイドラインの様式は、どのような事業者においても共通に使用できるものですので予めメール等に入力しておくとう便利です。なお、必要記載事項が網羅されていれば標準様式以外のものであっても問題ありません。

国内海運業の概要及び 燃料油価格の高騰に伴う影響について

平成25年5月
国土交通省海事局

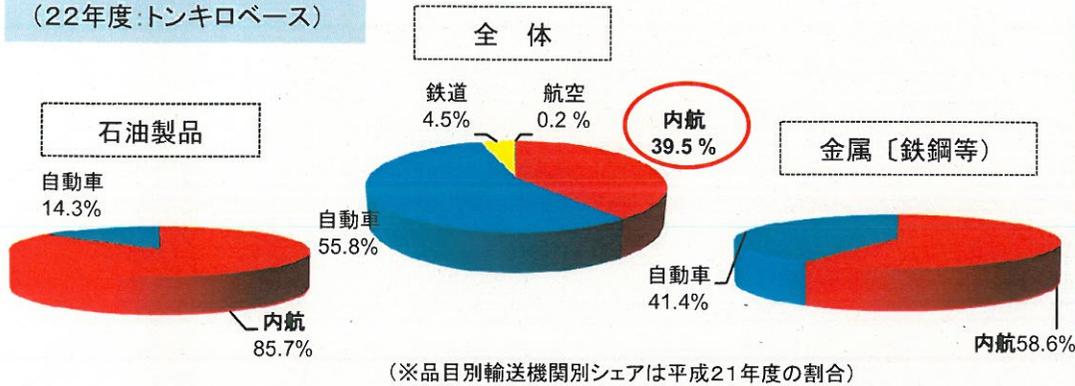
内航海運について

- 内航海運は、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約6～8割を担う。
- 荷主、オペレータ、オーナーの階層構造の下、全体の99.6%が中小企業。
- オーナーのうち約7割が、船を1隻しか所有しない「一杯船主」。
- 船舶の老朽化、船員の高齢化が進行。
- 環境に優しい輸送モード(排出原単位)。



輸送機関別シェア

(22年度:トンキロベース)



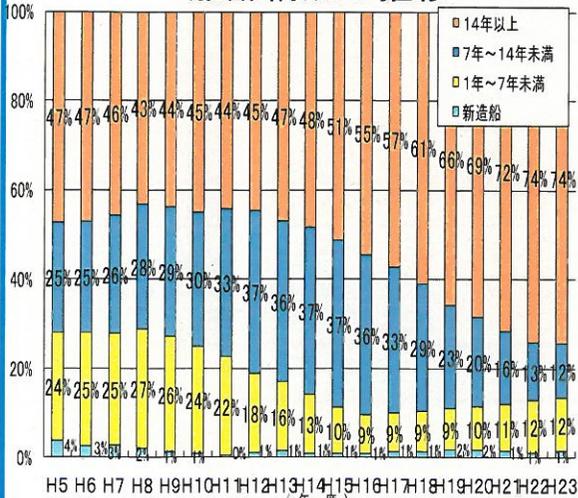
内航海運の事業構造

- 3,788事業者
- 5,357隻
- 全体の99.6%が中小企業 (平成24年4月1日現在)



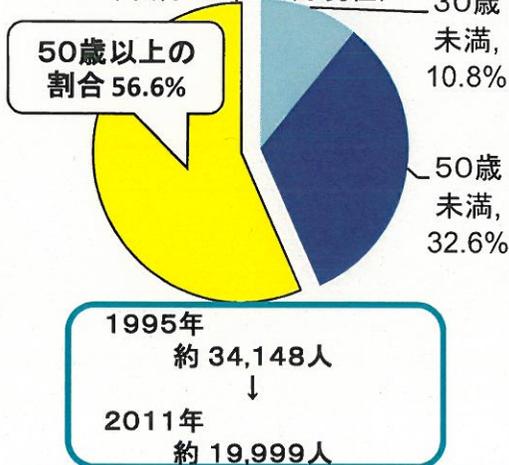
※休止事業者460社を除く3,328社

船齢構成の推移



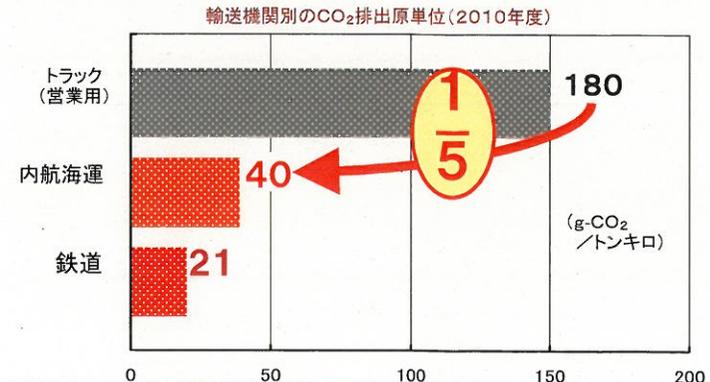
内航船員の年齢構成

(平成23年10月現在)



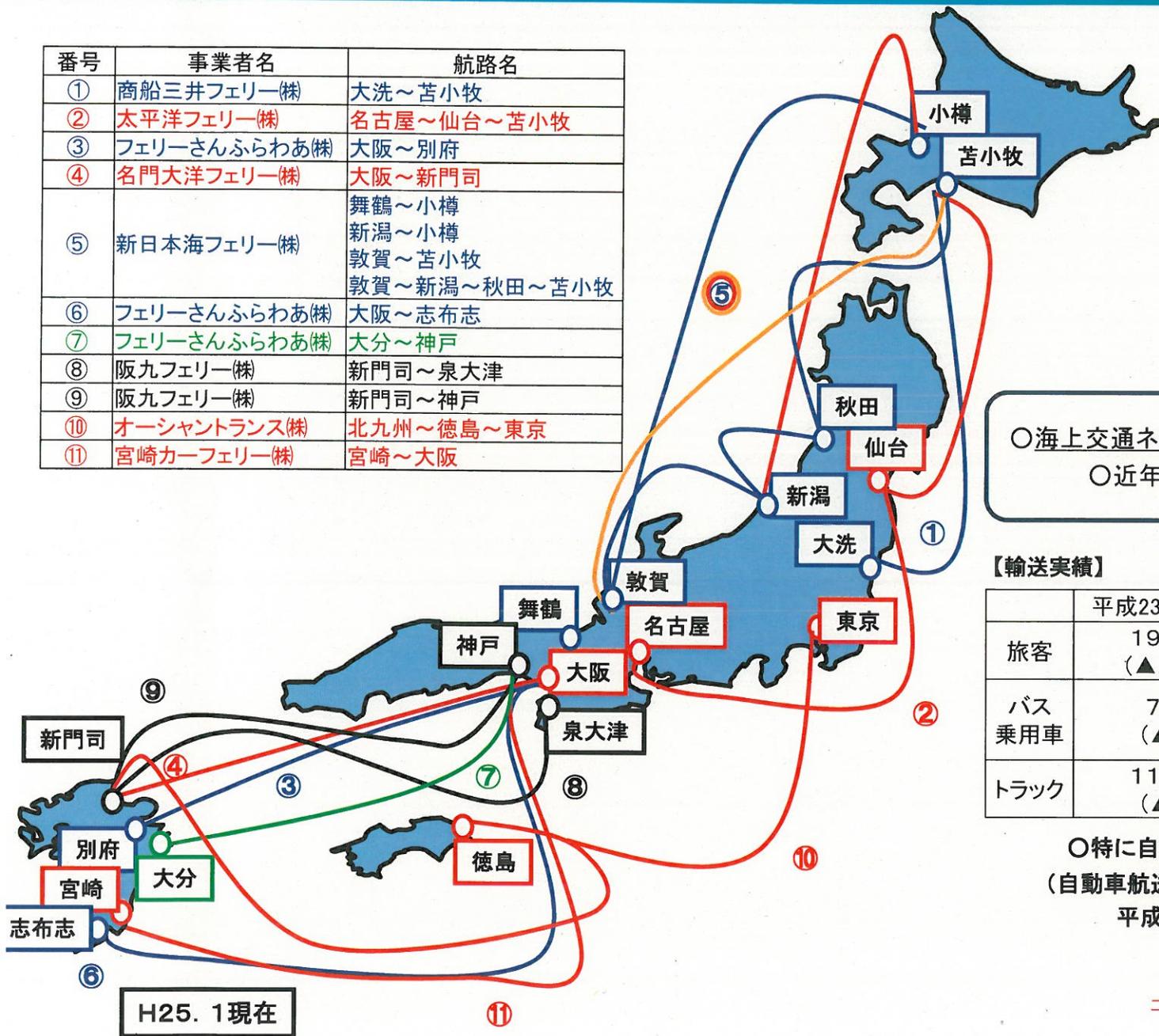
内航船舶の環境性能、モーダルシフトの受け皿

CO₂排出原単位(1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO₂の量)を比較すると、トラックに比べて内航海運は約5分の1



長距離フェリーについて

番号	事業者名	航路名
①	商船三井フェリー(株)	大洗～苫小牧
②	太平洋フェリー(株)	名古屋～仙台～苫小牧
③	フェリーさんふらわあ(株)	大阪～別府
④	名門大洋フェリー(株)	大阪～新門司
⑤	新日本海フェリー(株)	舞鶴～小樽 新潟～小樽 敦賀～苫小牧 敦賀～新潟～秋田～苫小牧
⑥	フェリーさんふらわあ(株)	大阪～志布志
⑦	フェリーさんふらわあ(株)	大分～神戸
⑧	阪九フェリー(株)	新門司～泉大津
⑨	阪九フェリー(株)	新門司～神戸
⑩	オーシャントランス(株)	北九州～徳島～東京
⑪	宮崎カーフェリー(株)	宮崎～大阪



○海上交通ネットワークの中核を担い、モーダルシフトの受け皿
○近年、長距離フェリーの輸送実績は大きく減少

【輸送実績】 (年間輸送量 8社11航路の合計、()内は対H20年度比)

	平成23年度	平成22年度	平成21年度	平成20年度
旅客	194万人 (▲25%)	210万人	233万人	258万人
バス 乗用車	72万台 (▲1%)	68万台	69万台	73万台
トラック	112万台 (▲8%)	111万台	109万台	122万台

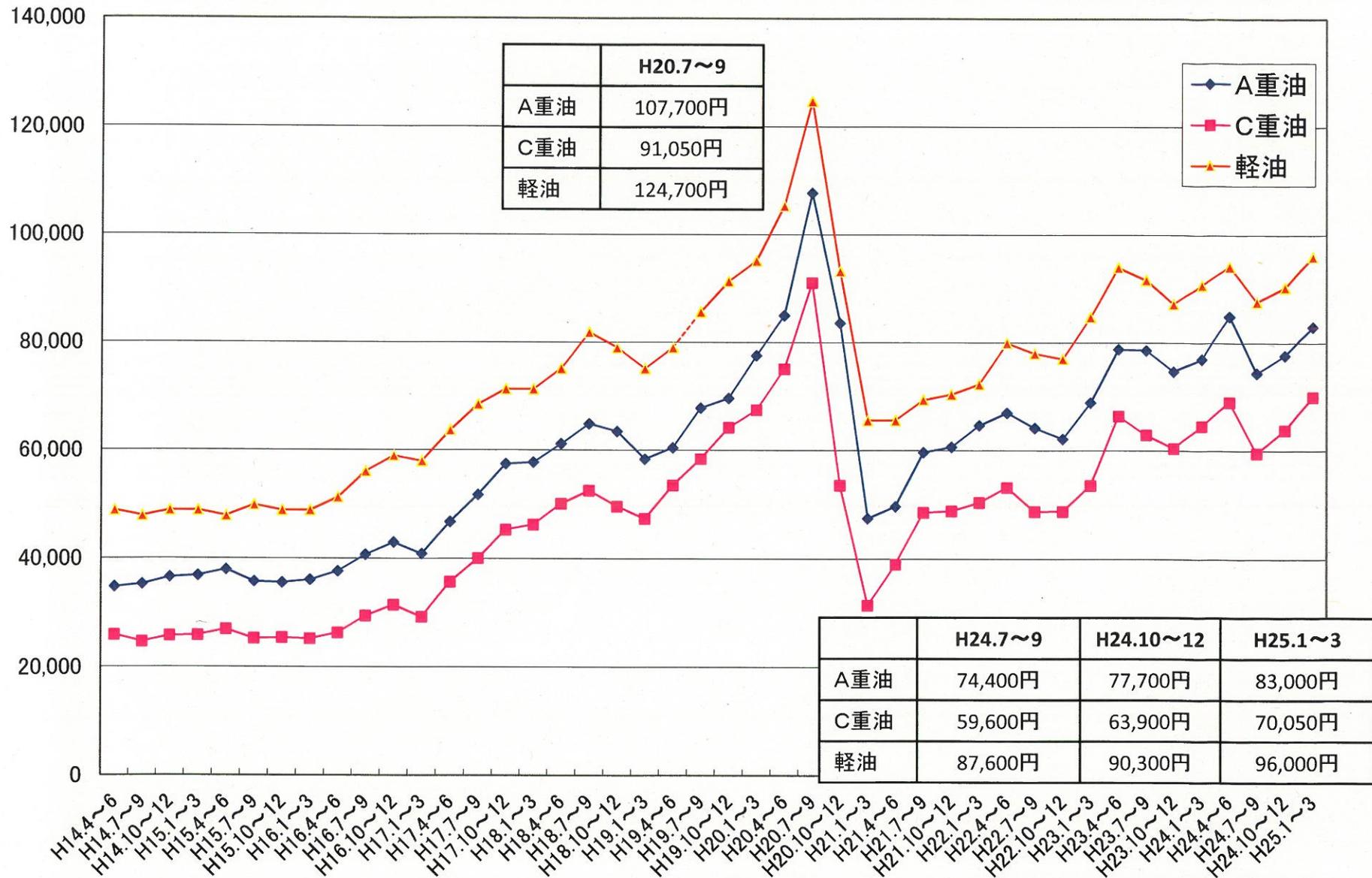
○特に自動車航送については輸送量以上に収入が激減
(自動車航送による運賃収入が、海運業収益の約8割を占める)
平成23年度 740億円※(対H20年度比▲17%)

※8社11航路の合計値

→海上交通ネットワークが消滅する懸念

燃料油価格の推移

(円／キロリットル)



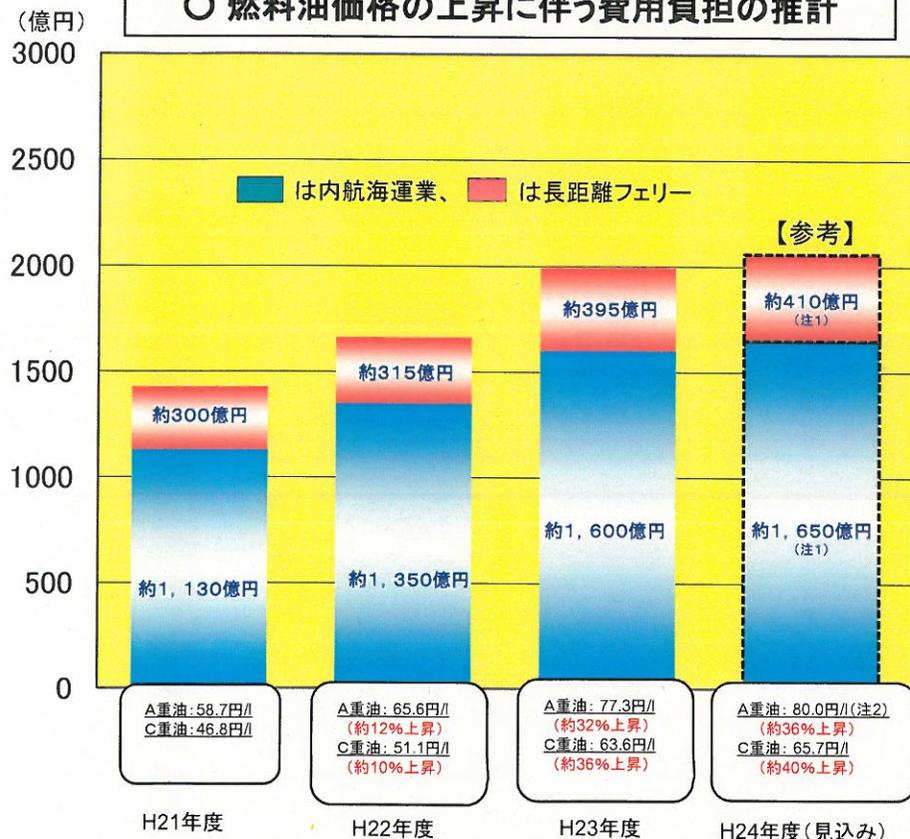
出典 A重油、C重油：日本内航海運組合総連合会より聴取
 軽油：資源エネルギー庁HP「石油製品価格調査」より作成

燃料油価格高騰に伴う内航海運への影響

平成21年度に比べ、平成23年度のA・C重油価格の年間平均が約18.6円/ℓ(約32%上昇)、約16.8円/ℓ上昇(約36%上昇)し、業界全体で約570億円(長距離フェリー約100億円、内航海運業約470億円)の費用負担増

内航海運、長距離フェリー業界の現状

○ 燃料油価格の上昇に伴う費用負担の推計



注1:平成24年度の費用額は、平成23年度の年間使用量にA重油80円/ℓ、C重油65.7円/ℓを乗じて算出

注2:四半期ごとの燃料油価格の実績を平均したもの

重油価格1円/ℓ上昇あたりの業界負担費用額は約30億円※

※平成23年度A重油年間使用量781,744KL及びC重油年間使用量2,190,477KLを合算した数値(2,972,221KL)に1円を乗じて負担費用額を算出

○ 運賃転嫁割合

(内航海運業)

- ・ 運賃への転嫁割合が1割未満の事業者: 25% (全く転嫁してもらえていない事業者は22%。半年前から5ポイント上昇)
- ・ 燃料油価格の上昇に伴う転嫁割合: 75%(注)
(※日本内航海運組合総連合会が実施した燃料油高騰の運賃転嫁状況アンケート調査による(平成24年10月現在))

(長距離フェリー)

- ・ 燃料油価格の上昇に伴う転嫁割合: 約50%(注)
(※日本長距離フェリー協会より聴取。平成24年4月現在)
(注:転嫁率の高低を問わず、何らかの転嫁が出来ている消費量が年間消費量に占める割合)

業界全体の費用負担増額は年間 **約570億円**(H21年度比)

(長距離フェリー約100億円、内航海運業約470億円)

燃料油価格の高騰は極めて深刻な影響を及ぼしており、運賃転嫁も十分に行えず、さらに、精査が必要なものの休日千円といった高速道路料金の値下げ等による競争激化のため、自助努力の限界を超えている。これにより、安全の確保や環境面への悪影響が懸念される

○ 海事振興連盟による決議

平成25年3月2日に開催された「海事振興連盟境港タウンミーティング」において、以下の事項を決議

旅客船事業者にとって燃料油は運航コストの中での比率が極めて高く、最近の中東周辺の政情不安等に加え最近の急激な円安により、ますます原油価格の高騰に拍車をかけ、経営を圧迫する要因となっている。また、環境問題対策等の一翼を担うモダリティの推進を実効あるものにするため、軽油引取税の恒久的な減免措置や船舶燃料油税制の見直しに取り組む