



全ト協発第493号(企)
平成19年12月12日

(社)全国木材組合連合会
会長 庄司 橙太郎 殿

(社)全日本トラック協会
会長 中西 英一郎



荷主の皆様へ

謹啓 初冬の候 貴会及び会員の皆様に於かれましてはますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

また平素はトラック運送業界に対しまして格別のご愛顧を賜り有難く厚く御礼申し上げます。

さて、この夏より国際原油価格が再び急激に上昇し、現在バレル90ドル台の史上最高値圏で推移しておりますことは、ご高承のとおりでございます。これに伴い、トラックの主燃料である軽油の国内価格も再び急激に上昇し、特にこの10月から12月の3ヶ月間では一挙に都合15円前後にのぼる過去最大級の値上げが行われているところです。この結果、軽油価格はローリー買いで平成16年春のリットル平均約64円から110円前後と既に史上最高値を更新し、この3年あまりで実に7割近い値上がりとなっております。こうした燃料価格の暴騰により、通年ベースではトラック業界全体で6千億円を超えるコスト増となっておりますが、長年にわたり運賃低落が続き、今や年間の全体の利益規模が5百億円弱のトラック業界としては、到底自助努力で吸収できるものではなく、今後軽油価格が急速に下がる見通しもない中、トラック運送事業の経営は今まさに存亡の危機に立たされております。

営業用のトラック運送サービスは国内貨物輸送の過半を担い、国民生活、産業経済活動に欠かすことのできない重要な役割を担っておりますが、このままに推移すれば、多くの事業者において経営の安定が確保できず、労働力の確保も困難となり、円滑かつ安全な輸送サービスの提供に大きな支障を生じることが深刻に憂慮される状況であります。

国民のためのトラック輸送サービスを今後とも維持していくため、かかる事態に対応した公正取引の確保が今ほど切実に必要とされているときはありません。荷主の皆様方におかれましてはトラック業界が全体として直面している現下の非常事態ともいべき状況をあらためてご理解、ご賢察賜り、安全・環境等の社会的要請や各種の労働規範にも適切に対応した安全、安心な輸送サービスの維持確保に関し、是非とも格別のご高配を賜りますよう、切にお願い申し上げます。

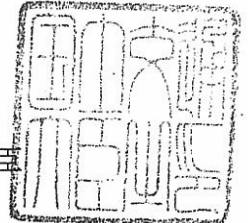
なお、このような事態を受けて、国土交通省より別紙のとおり経済団体宛要請文が発出されておりますので、あわせてご了知賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

謹 白

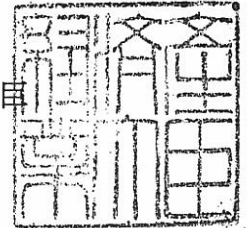
国自貨第150号
平成19・11・30中第3号
平成19年12月12日

社団法人 全日本トラック協会
会 長 中西 英一郎 殿

国土交通大臣



経済産業大臣



軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための
緊急協力要請について


時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃より、運輸行政及び中小企業行政の推進にご理解とご協力をいただき、
厚く御礼申し上げます。

さて、ご高承のとおり、今夏から原油価格高騰問題が再燃し、これに伴い軽
油価格はローリー買いで平成15年の平均1リットル約64円から本年10月
には100円に達する勢いで史上最高値を更新しています。

一方で、これまでの燃料費上昇分の運賃への転嫁については、全く価格転嫁
ができていない事業者が依然として約6割を占め、転嫁できていると回答した
4割の事業者についてもそのほとんどが燃料費の上昇分の一部を転嫁できたに
過ぎない状況となっています。

貨物自動車運送事業につきましては、平成16年4月から、元請事業者と実
運送事業者の取引については下請法（下請代金支払遅延等防止法）、荷主と元請
事業者等については独占禁止法に基づく物流特殊指定（特定荷主が物品の運送
又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法）が適用され、公正取引委
員会及び中小企業庁により厳格な運用が図られております。



しかし、これら法による取締だけではなく、現下の急激な軽油価格高騰局面においては、荷主、元請事業者、下請事業者が相互の理解と信頼に基づくパートナーシップを構築した上で下請・荷主適正取引を推進することが特に求められていると考えます。政府の成長戦略の一環である「成長力底上げ戦略」中の「中小企業底上げ戦略」においても、大企業と中小企業との適切な取引の在り方等を例示したガイドラインの策定・遵守・普及の必要性が指摘されているところです。

つきましては、貴職に対し、下記の事項をご理解のうえ、貴団体傘下の会員各社に対してこれらの事項について早急に周知いただくよう、協力方緊急に要請いたします。

記


1. 十分な協議による運賃設定の必要性

- ① 運賃については、コスト計算等に基づき、荷主、元請事業者、下請事業者が十分な協議を行って決定する必要がある。
- ② しかし、燃料費等の値上がりに伴うコスト増が元請事業者や荷主に認められず、一方的に従来の価格での輸送を求められることがある。
- ③ なお、燃料費の高騰が明らかな状況において、資本金額等の観点から取引上優越的地位にある元請事業者又は荷主が、それぞれ下請事業者又は元請事業者等から、従来の価格のままでは対応できないとして価格の引き上げを求められたにもかかわらず、これら下請事業者又は元請事業者等と十分に協議をすることなく、一方的に、従来どおりに価格を据え置いた場合、いわゆる「買ったたき」に該当するおそれがある。

2. 適切で望ましい取引形態とその具体的事例

(1. の運賃設定を行うために参考となる事例)

- ① 燃料費等の値上がりに伴うコスト増に対応するため、今後の経費動向などを踏まえた明確な算出根拠に基づいて、荷主、元請事業者、下請事業者が十分に協議を行い、合理的な運賃を設定することが望ましく、あらかじめ算定の手法等についても合意しておくことが適切である。
- ② 具体的な事例としては、平成18年2月に(社)全日本トラック協会がガイドラインを策定した燃料サーチャージ制度を導入し、燃料価格の上昇・下落によるコストの変動分を別建て運賃として設定している例がある。

- 
- ③ また、他産業の下請適正取引等の推進のためのガイドラインにおいては、原油・原材料価格の高騰を価格に適切に反映させた例として、従来より頻繁な価格協議の機会を持つことや、価格スライド制を採用している事例がある。
- ④ さらに、下請中小企業振興法において、下請中小企業を振興するため下請事業者及び親事業者によるべき一般的な基準として「振興基準」を定めており、その中で、取引対価は、取引数量はじめ材料費、労務費、運送費等諸経費、市価の動向等の要素を考慮した、合理的な算定方式に基づき、下請中小企業の適正な利益を含むこと等となるよう、下請事業者及び親事業者が協議して決定すべきこと、また、材料費の大幅な変更等経済情勢の変化等に応じ、対価について随時再協議を行うものとすべきこと、が規定されている。
- ⑤ 荷主、元請事業者、下請事業者においてはこうした望ましい事例等も念頭におきつつ運賃協議を行うことが、適正取引を推進し、ひいては安全で安定した輸送の確保に必要である。