

燃料価格高騰対策の進捗状況について

1. 「燃料高騰対策本部」の設置について

全ト協(平成25年9月13日)・都道府県ト協(平成25年9~12月)において、「燃料高騰対策本部」を設置した。

2. 陳情・要望活動の展開について

平成25年9~12月に、政府・与党関係議員などに陳情・要望活動を積極的に展開した。

3. 燃料サーチャージ導入促進策について

- (1)平成25年11月14日、燃料サーチャージ導入検討のお願いのリーフレット(国土交通省・経済産業省・トラック協会連名)を活用して、200を超える荷主団体に対し協力要請文書を送付した。また、協力要請文書の雛型を都道府県ト協に送付した。(別紙1)
- (2)燃料サーチャージの届出を行っている会員事業者のホームページ掲載について、都道府県ト協を通じて承諾を得られた事業者から順次掲載中。(平成26年1月15日現在、942社掲載)
- (3)「トラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナー」(平成25年10月~26年3月)及び「原価意識向上セミナー」(平成25年9月~26年3月)を開催し、事業者の意識向上を図っている。燃料サーチャージに関するテキスト・モデル講演VTRを都道府県ト協向けに配信した。

4. アイドリング・ストップの徹底について

平成25年12月から「冬季アイドリング・ストップ特別キャンペーン」として、アイドリング・ストップを啓発するチラシを作成し、全国のトラックステーション等に配布した。また、平成25年12月1日~27日の間の各トラックステーションが定めた期間において、宿泊料金を一律千円に割り引いた。(別紙2)

5. 自家用燃料供給施設整備支援助成事業の特別募集及び燃料高騰対策特別融資、補完融資の追加公募について

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| ・自家用燃料供給施設整備支援助成事業 | 申請件数65件、助成金額6,290万円 |
| ・燃料高騰対策特別融資、補完融資の追加公募 | 申請件数161件、金額28億9,910万円 |

6. 広報活動について

- ①平成25年10月9日「トラックの日」に、全国紙・ブロック紙に、燃料価格高騰による危機的状況を訴える意見広告を掲載した。(別紙3)
- ②平成25年10月下旬~11月上旬にかけて、荷主業界専門紙に燃料サーチャージ導入の理解と協力を求めるPR広告を掲載した。(別紙4)
- ③全ト協機関紙「広報とらっく」において、燃料サーチャージの導入成功事例等を紹介し、啓発を図った。今後も掲載予定。(別紙5)
- ④燃料サーチャージ導入の理解促進を図るステッカーについて、都道府県ト協の希望枚数を作成し(計約14万枚)、配布した。(別紙6)
- ⑤全ト協提供ラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」において、燃料サーチャージ導入の理解促進を図るCMを毎週金曜日に放送中。

7. 会員事業者の結束強化について

「第18回全国トラック運送事業者大会」(平成25年10月9日)において、大高副会長(物流政策委員長)が説明し、問題意識の共有、会員事業者相互の結束強化を図った。

全ト協発第382号(企)

平成25年11月14日

〇〇〇〇〇〇 (荷主団体名)
〇〇 〇〇 〇〇 (代表者名) 殿

公益社団法人 全日本トラック協会
会 長 星野 良三

燃料サーチャージ導入検討のお願いについて

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、トラック運送業界に対し格別のご理解、ご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラックの燃料である軽油の価格は、中東情勢の緊迫化による原油価格の上昇や昨年末以来の円安の影響により高騰しており、平成21年3月と比較して、1リットルあたり約40円も値上がりしております。これは業界全体では、年間で約6,400億円ものコスト増となっております。

トラック運送事業者は徹底した省エネ、合理化、コスト削減をはじめとした必死の努力でこの極めて厳しい経営環境に対応しておりますが、燃料費は運送経費の中でも大きな割合を占め、自助努力のみではとても吸収できるものでなく、まさに事業存廃の危機に立たされております。

そこで、トラック運送業界といたしましては、今後も引き続き安定的な輸送サービスをご提供させていただくため、燃料価格の上昇によるコストの増加分を別建ての運賃として設定させていただく「燃料サーチャージ」の導入をお願いする次第でございます。

まことに心苦しいお願いではございますが、我々トラック運送事業者の深刻な窮状を是非ともご勘案いただき、貴団体傘下会員事業者の皆様に周知していただきますよう、格別のご理解、ご協力を何卒宜しくお願い申し上げます。

謹 白

アイドリングストップ特別キャンペーン

直ちにストップ 不要なアイドリング!



駐停車時のアイドリングストップにご協力ください。



- トラック運送業界では、年間165億リットルもの燃料を消費しています。
- 地球温暖化をはじめ大気汚染、騒音の防止、さらに燃料価格の異常な高騰で、トラックの燃料消費抑制が内外で求められています。
- 冬季は、厚手の衣類やエアヒーターなどのアイドリングストップ支援装置などを上手に活用し、可能な限りエンジンを止めてください。
また、トラックステーション及び高速道路のSAなどの休憩施設を積極的に活用しましょう。

※温度管理が必要な貨物を輸送している冷凍・冷蔵車及びDPFの再生時などは対象としません。

公基社団法人 **JTA** 全日本トラック協会 燃料高騰対策本部

〒163-1519 東京都新宿区西新宿1-6-1 新宿エルタワー19階 電話03-5323-7109 <http://www.jta.or.jp>



アイドリングストップによって
経済的ロスを抑えられます。



■大型トラックの
1時間当たりの
アイドリングによる
燃料消費量=約 1.5 リットル

■さらに、1年では、
1.5ℓペットボトル
300本分(450ℓ)のロス!



■大型トラックの
1時間当たりの
アイドリングによる
燃料価格 1.5 リットル × 138 円 / ℓ
(平成 25 年 10 月末現在軽油単価)
=207 円

■さらに、
毎日4時間アイドリングを
続けると、
月間にして燃料代が
20,700 円のロス!



※価格は資源エネルギー庁調査

燃料高騰で トラックが止まる!

日本の物流サービスの9割を支えるトラック運送は、
軽油価格高騰の直撃により、危機的状況に陥っています。



国民の皆様のご理解、ご支援をお願い申し上げます。

本日10月9日(トラックの日) 第18回全国トラック運送事業者大会を開催します。

JTA 公益社団法人
全日本トラック協会
<http://www.jta.or.jp>

- | | | | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| (公社)北海道トラック協会 | (公社)青森県トラック協会 | (公社)岩手県トラック協会 | (公社)宮城県トラック協会 | (公社)秋田県トラック協会 | (公社)山形県トラック協会 | (公社)福島県トラック協会 | (公社)茨城県トラック協会 |
| (公社)栃木県トラック協会 | (公社)群馬県トラック協会 | (公社)埼玉県トラック協会 | (公社)千葉県トラック協会 | (公社)東京都トラック協会 | (公社)神奈川県トラック協会 | (公社)山梨県トラック協会 | (公社)新潟県トラック協会 |
| (公社)長野県トラック協会 | (公社)富山県トラック協会 | (公社)石川県トラック協会 | (公社)福井県トラック協会 | (公社)岐阜県トラック協会 | (公社)静岡県トラック協会 | (公社)愛知県トラック協会 | (公社)三重県トラック協会 |
| (公社)滋賀県トラック協会 | (公社)京都府トラック協会 | (公社)大阪府トラック協会 | (公社)兵庫県トラック協会 | (公社)奈良県トラック協会 | (公社)和歌山県トラック協会 | (公社)鳥取県トラック協会 | (公社)島根県トラック協会 |
| (公社)岡山県トラック協会 | (公社)広島県トラック協会 | (公社)山口県トラック協会 | (公社)徳島県トラック協会 | (公社)香川県トラック協会 | (公社)愛媛県トラック協会 | (公社)高知県トラック協会 | (公社)福岡県トラック協会 |
| (公社)佐賀県トラック協会 | (公社)長崎県トラック協会 | (公社)熊本県トラック協会 | (公社)大分県トラック協会 | (公社)宮崎県トラック協会 | (公社)鹿児島県トラック協会 | (公社)沖縄県トラック協会 | |

荷主の皆様へ トラック運送 燃料サーチャージ導入のお願い

軽油価格の高騰

軽油価格

私は大変な苦しみで
トラック運送事業を
営んでおります！

燃料サーチャージ導入の交渉

燃料サーチャージの
導入を考えていただけませんか。

分かります。
我が社も大変ですが、
燃料サーチャージの
導入を検討しよう。

**燃料サーチャージ導入による
安定した輸送サービスの提供**

燃料サーチャージの導入により、
運送コストが安定し、
サービス品質が向上します。

ありがとうございます。
これまで通りの輸送
サービスを提供いたします。

トラックの燃料である軽油の価格は、原油価格の高騰や円安の影響で、4年前と比べて、1ℓ当たり約40円も値上がりしており、私たちトラック運送事業者の経営を苦しめています。

「燃料サーチャージ」とは、この軽油価格の高騰によるコスト増加分を運賃に上乗せしていただくもので、航空・海運業界においては浸透しているこの制度も、トラック運送業界ではまだ1割弱の事業者しか導入できていません。

これからも安定した輸送サービスを提供することで、皆様の経済活動を支えていくためにも、燃料サーチャージの導入に、ご理解とご協力をお願いいたします。

公益社団法人 **JTA** 全日本トラック協会
http://www.jta.or.jp
都道府県トラック協会

- 掲載日：平成25年10月24日（木）～11月7日（木）（※新聞により掲載日は異なる）
- 掲載紙：日刊建設工業新聞、日本農業新聞、紙業新聞、鉄鋼新聞、化学工業日報、醸界タイムス、セメント新聞、日刊自動車新聞、織研新聞、日本食糧新聞、ゴムタイムス、産業機械新聞、管材新聞、日刊木材新聞、ガラス新聞、機械新聞 計16紙

連載企画

軽油価格高騰による経営危機を乗り越えるために

A社の燃料サーチャージ導入成功事例

西日本のA事業者は、平成24年の4月から軽油価格高騰対策として燃料サーチャージを導入している。軽油価格が高止まりしている現在、燃料サーチャージを継続中であり、大小6社を超える顧客は全てこの制度に理解を示し、運賃を収受できているという。同社の取り組みを取材して、いかにして燃料サーチャージを導入定着させたのかを探った。

A社は、創業50年を越える中堅企業で、資本金も100万円、車両台数約100台、従業員約50人である。車両は、大型トラックが1割で、中・長距離輸送に使用しているほか、バス、4車は配送中心に保有している。年売上総額は年約6億円ほどで、顧客は食品メーカーをはじめ多業種にわたり、ほぼ均等に分散している。全体の構成みると、高橋圭治が1割で、後掲の備前が1割、大手物流会社と1次取引が1割、その他は特別の契約中心である。なか、往路は高橋圭治の貨物のみであるのが同社の特色といえる。

理窟立てた交渉が突破口から信頼関係を構築

A社は、燃料価格の高騰と競争力の推移をにらみ、平成24年4月から全顧客に一斉に燃料サーチャージ導入のお願いをし、全て同意から収受している。同社は、平成20年は、100円以内までは行き先ごとと運賃単価を上げで対応した。しかし、急激な高騰を前に、100円以内を想定し、サーチャージを導入した。その後、100円以内を切った単価は定着しなかった。今回からは、100円以内を切った

0円以内を基本として燃料価格高騰は含ませず、運賃の10%を乗せるA社独自の運賃算出方式を採用している。これは、同じ顧客も、同様の小ロットが中ロットの積み重ねであり、業務効率化を図り、取組のサーチャージを併用している。このほか、非常時に燃費削減を促すため、A社が燃料サーチャージの導入を促すのは、大前提に顧客との信頼関係があったからである。本社の顧客には燃料削減を細かく数字を説明し、まわりのほかからともまない。だからこそ、燃料サーチャージという制度を促すの慣習がある。このロジックが問題となり、交渉の主導権は常にこちらにないとはいえない。(社長)

運賃計算の裏付けが重要 自社に合った料率案を作成

「運賃計算を突かし、運賃に占める燃料の割合を常に把握する。これはトラックの運賃事業者にとって、1当たり前のこと。(A社長) 燃料算が片どろろれがどろろろに運賃に反映するが、全て車両ごと得意先ごとに単価を把握している。

「運賃は競争で決まり、決して原価の積み上げだけで決まらない。日経経済新聞や、日経産業新聞の原価と需要と供給のバランスで決まる。その端でいえば、トラック運賃事業者は、運送というサービスを提供し、企業に選択される際にその対価として運賃が決定する。このために、自社特有の運賃定義というものが必要で、自社の強み弱みを明らかにしておくことも大事なこと。仕事を受けるか否かは料金が判断材料になる。(同社長) 運賃を造り出した仕事に特化し、原価割れの仕事は断わる。

また、A社長は「重要なのは、基本的に運賃引きは絶対にしないことだ」と言い切る。一方の値下げには応じない。いずれかの取組で値下げを求められるかな。特に中小事業者の場合、地元の経済団体や業界団体などを通じて、別の取組で「〇運賃を下げたい」という評判がなまると、危険性がある。そのためにも、付帯サービスや改良提案は絶対にしない。サーチャージなどの競争力となくして顧客を失わすことにもなり、またさらなる利益確保もできなくなる可能性があるという。

「運賃」腰には「コスト」 運賃は構想以上に競争優勢

A社長は、自らの経験から顧客の物流担当者

数字の裏付け基に主導権をもって交渉を

こちらが相対する以上に、トラック運賃業界の競争激化、高騰道路料、燃料高騰などについて詳しく、それ以上に私達は知識をもち、対策の立案は定まらぬと運賃交渉はもろもろ燃料サーチャージの導入交渉を進めることはできません。20年に燃料サーチャージ導入交渉に出向いた時、お客様の物流担当者の第一声は「絶対に下げはお願いしている」と心配していました。そこで「燃費削減を推進するサーチャージ制度のことも、燃料削減のことも、知っていただくこと。15%の運賃削減を推進し、お客様も満足し、20%の削減を実現した。10%の削減を実現し、お客様も満足し、利益も確保できる。運賃を下げたからといって、利益も確保できる。運賃を下げたからといって、利益も確保できる。」

「運賃」腰には「コスト」 運賃は構想以上に競争優勢

「数字の裏付け基に主導権をもって交渉を」

「数字の裏付け基に主導権をもって交渉を」

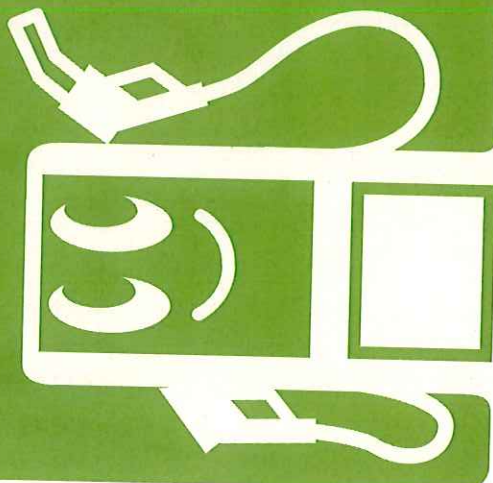
「数字の裏付け基に主導権をもって交渉を」

「数字の裏付け基に主導権をもって交渉を」

ポイント A社の燃料サーチャージ導入のポイント
1 目的と手段を間違えない
2 自社が主導権をもつ
3 全ての取引先に交渉する
4 新規取引は、サーチャージ導入のチャンス

交渉の主導権
信用 信頼
やる仕事とやらない仕事を明確にする
一発見解もりか 信用に繋がる
値段をなくし品質と競争力を競争する
数字の裏付けを必
お客様以上の知識を必
全社経営は仕組めぐり
1つの顧客に対する依存度を下げる
運賃事業者の品質はトラックの品質

安定した輸送サービスのため
燃料サーチャージを
 お願いしています。



国土交通省

公益社団法人

全日本トラック協会

公益社団法人

北海道トラック協会