

本日（8 / 2 2）開催、自民党の「農林水産・運送業への燃料油等高騰対策推進議員連盟」の開催結果について、ご案内

本日、自民党の「農林水産・運送業への燃料高騰対策推進議員連盟（ヒヤリング）」が開催され総連合会等運輸業界及び水産業界等から現下の燃料油高騰に係わる要望等を行い、この結果、別紙緊急決議第2弾の通り決議され直ちに政府等へ実現方を申し入れることとなりました。

この内、内航海運等については、緊急決議第2弾の中、[運輸]欄に記載の如く「一、国内海運業については、旅客、荷主の負担力や離島航路の窮状を踏まえた燃料高騰対策を早急に検討・実施する。

石油石炭税が実質的に減税され、国内海運業に還元される措置及び省エネ効率の高い船舶の代替建造促進のための支援措置等を導入し、拡充・強化する。」と折り込まれました。

尚、当日開陳した要望事項、出席者等につきましてご参考までご別紙の通りご案内申し上げます。

以上

平成20年8月22日

全国海運組合連合会

平成20年8月22日

農林水産・運送業への燃料等高騰対策推進議員連盟

緊急決議第2弾

原油価格の異常な高騰やそれに伴う一連の価格高騰により、農林水産・運送業等燃料負担の大きい業種は、未曾有の急激なコスト高に見舞われ、業態、規模等によっては廃業の危機に瀕している。

このような状況は、単にこれらの産業にダメージを与えるだけでなく、我が国の「食のライフライン」を脅かし、食料品、その他生活関連の価格高騰を通じて国民の生活を圧迫するものである。また、原油高のみならず、米国発の景気減速が欧州や中国など世界に広がり、足許の国内景気は更に落ち込み、特に中小零細企業は非常に厳しい状況に陥っている。当議連として7月22日の水産業と関連運送業に関する決議に引き続き、以下を緊急に決議する。

[農林水産]

- 一、施設園芸については、一定の省エネ努力を前提に、燃油価格高騰分を補填する制度を導入し、省エネ化のための施設・機械整備の補助を大幅に拡充し、かつ自己負担率を引き下げる。また、金融支援を強化し、融資残補助の対象を拡充、施設園芸の省エネ設備を含むよう拡大する。
- 一、肥料については、一定の施肥努力を前提に、価格高騰による増加分を補填する制度を導入する。
- 一、既存の経営安定対策、価格安定対策等生産者・事業者に対するセーフティーネットを、肥料、飼料や燃料高騰による生産コスト増に対応できるよう拡充・強化する。
- 一、配合飼料価格が6月の対策時の想定を超える場合の追加対策、将来に向けた経営安定対策、自給飼料増産対策を講じる。
- 一、木材の乾燥コスト増や搬出費用等の上昇に対応する支援制度を導入し、木質バイオマスの利活用を促進する。
- 一、水産については、7月29日に決定された対策を着実に実施し、不足分については、予備費、補正予算を活用することにより、対策の効果が広く全浜に行き渡るようにする。

[運 輸]

- 一、標準運賃・標準料金の設定等、サーチャージを現実的なものとする措置を導入する。
- 一、営業用トラックに一定の要件の下、高速道路料金を減免する。
- 一、CNGトラックのスタンド数増加や導入補助の拡充を行う。
- 一、中小トラック運送業者等の軽油高騰にかかるコスト増を補填する総合的な支援制度を早急に検討、実施する。
- 一、国内海運業については、旅客、荷主の負担力や離島航路の窮状を踏まえた燃料高騰対策を早急に検討・実施する。石油石炭税が実質的に減税され、国内海運業に還元される措置及び省エネ効率の高い船舶の代替建造促進のための支援措置等を導入し、拡充・強化する。

[全 体]

- 一、原油の高騰によるコスト増及び景気の落ち込みの影響を受けている中小零細企業向けの資金繰り対策等を抜本的に強化する。
- 一、農林水産・運送業の燃料、省エネ、省資源、経営安定に係る政策減税を維持・拡充する。
- 一、以上の対策の実施に十分な財源を確保するため、補正予算を速やかに編成すること。

平成20年8月22日(金) 午前8時～

党本部 リバティ2, 3

農林水産・運送業への燃料等高騰対策推進議員連盟

第5回会議次第

1. 開 会 (進行役) 事務局長 片山さつき

2. あいさつ 会 長 細田博之

会長代理 鈴木俊一

幹事長 西川公也

3. 議 事

1) 日本旅客船協会並びに日本内航海運組合総連合会よりヒアリング

2) JAグループ並びに全日本トラック協会より再ヒアリング

3) 緊急決議第2弾(案)の検討

4) 水産業対策の進捗状況について

5) 各省庁より税制改正要項について

4. その他

第5 回議連出席者名簿（順不同）

【団体関係】

(社) 日本旅客船協会	一色昭造	副会長	
	高松勝三郎	理事	(社) 日本長距離フェリー協会副会長
	本田隆文	理事長	
日本内航海運組合総連合会	上野 孝	会長	
	景山幹雄	理事長	
内航大型船輸送海運組合	山上建治	会長	
全国海運組合連合会	小比加恒久	会長	
全国内航タンカー海運組合	上野 善	副会長	
全国農業協同組合中央会	富士重夫	常務理事	
全国農業協同組合連合会	香川法男	総務部専任部長	
(社) 全日本トラック協会	石井健児	理事長	
	矢島昭男	常務理事	
	松崎宏則	企画部長	
石油連盟	山浦紘一	専務理事	
	須藤幸郎	企画グループ長	
(社) 大日本水産会	齋藤壽典	常務理事	
日本かつお・まぐろ漁業協同組合	佐藤安男	常務理事	

【政府関係】

経済産業省	岸 敬也	資源エネルギー庁	資源・燃料部	石油流通課長
農林水産省	西郷正道	大臣官房	環境バイオマス政策課長	
	別所智博	生産局	農業環境対策課長	
	鳩山正仁	生産局	技術普及課長	
	徳田正一	生産局	畜産企画課長	
	鈴木信哉	林野庁	木材産業課長	
	平岩裕規	水産庁	水産経営課長	
	井上清和	水産庁	燃油高騰対策PT室長	
	長谷成人	水産庁	沿岸沖合課長	
国土交通省	長田 太	総合政策局	次長	
	長瀬友則	総合政策局	政策企画官	
	上野進一郎	道路局	有料道路課長	
	一見勝之	自動車交通局	貨物課長	
	重田雅史	海事局	内航課長	
公正取引委員会	林祥一郎	取引部企業取引課長		

農林水産・運送業への燃料油等高騰対策推進議員連盟ヒア
ーリング

日 時：平成20年8月22日（金）

8時00分～9時00分予定

場 所：自民党本部リバティール2～5室（8階）

（資料：100部持ち込み）

（出席予定者）

日本内航海運組合総連合会	会 長	上 野	孝
	理事長	影 山	幹 雄
内航大型船輸送海運組合	会 長	山 上	建 治
全国海運組合連合会	会 長	小比加	恒 久
全国内航タンカー海運組合	副会長	上 野	善
			以 上

TEL 3263-4551

FAX 3263-4330

担当者

日本内航海運組合総連合会

総務部長 内 海 佑 二

平成20年8月22日
農林水産・運送業への燃料油等高騰対策推進議員連盟

燃料油高騰と内航海運

日本内航海運組合総連合会

内航海運の概要

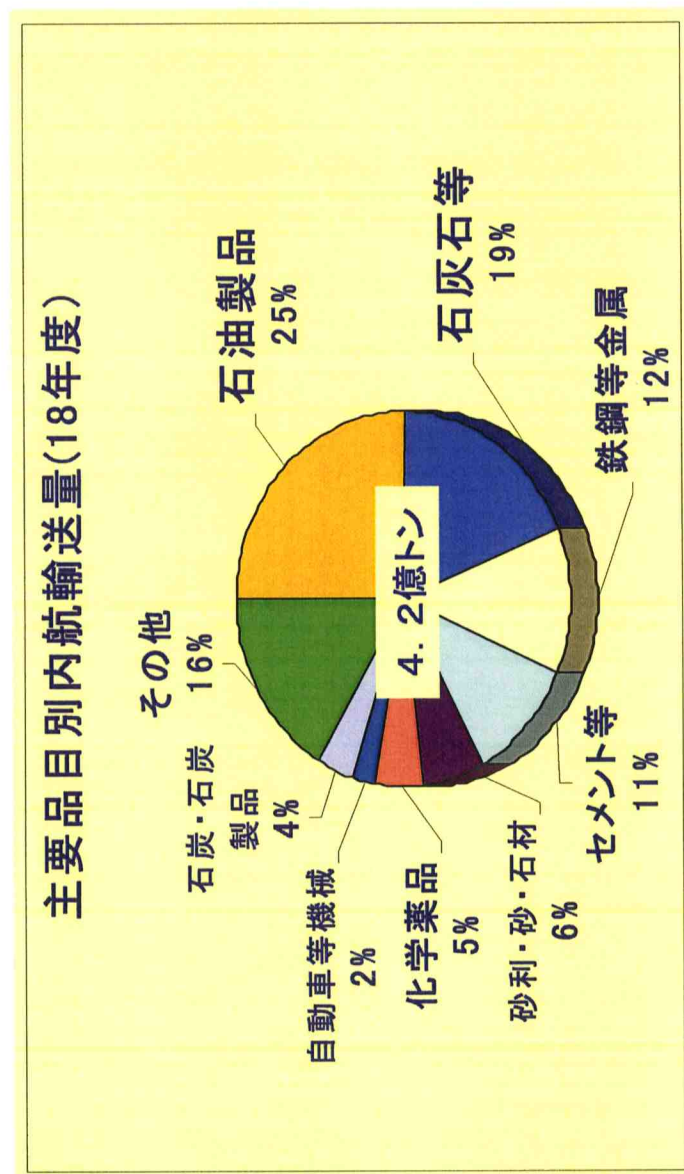
- * 内航輸送量 : 4. 2億トン (54. 3億トン)
- * 輸送活動量 : 2, 078億 トン・キロ (5, 787億トン・キロ)
- * 輸送機関別シェア : 内航シェア 36%
(トン・キロ ベース) (自動車シェア 59% 鉄道シェア4%)
- * 事業者数 : 3, 868社
- * 船舶数 : 5, 956隻
- * 船員数 : 30, 708人

()内は他輸送機関又は他運輸産業を含めた合計額

内航貨物輸送量

主要品目別内航輸送量

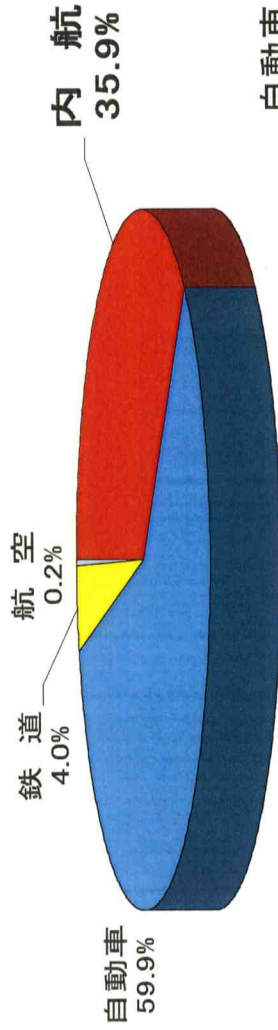
品目	輸送量 (千トン)
石油製品	104,851
石灰石等鉱物	78,024
鉄鋼等金属	51,718
セメント等窯業	44,944
砂利・砂・石材	25,107
化学薬品	18,870
自動車等機械	9,788
石炭・石炭製品	15,401
その他	67,941
合計	416,644



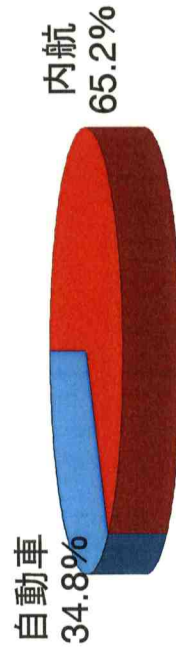
日本の産業の大動脈

内航海運は、国内物流の約4割を担い、鉄鋼、石油、セメント等
産業基礎物資の約8割の輸送を担う重要な物流産業

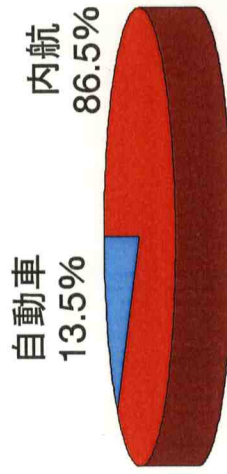
内航輸送分担率（トンキロベース：平成18年度）



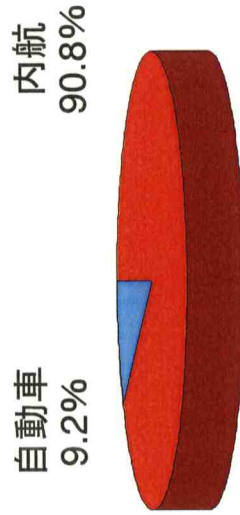
金属（鉄鋼等）



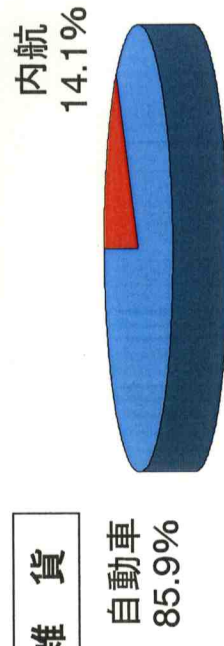
石油製品



セメント

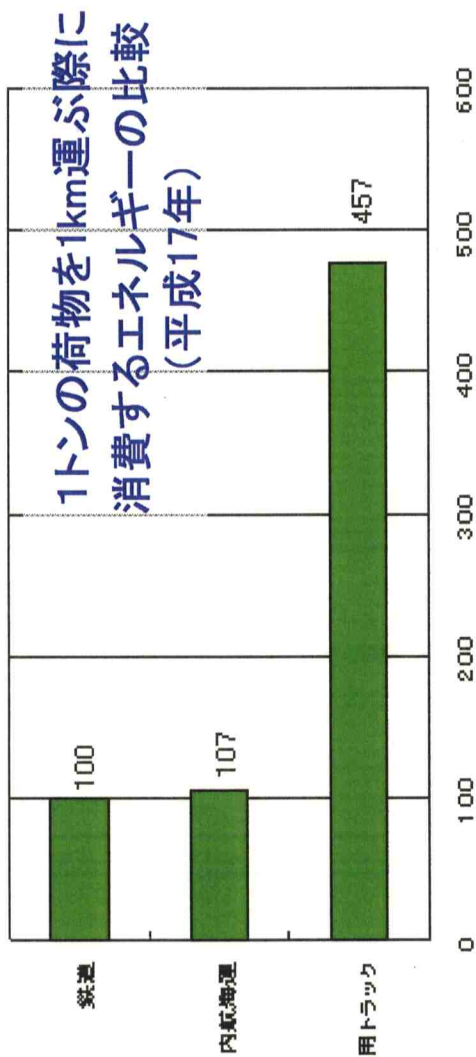


雑貨



環境に優しい輸送機関

内航海運は、
環境に優しい輸送機関
 地球温暖化対策上も有効。



～ 船舶は効率的な輸送機関です ～



内航海運は、**重量ベース**
 で、年間4億2千万トンを
 運んでおり、**10トントラック**
 で**4200万台**に相当

国交省海事局資料より

□ 国土交通省「英通関毎エネルギー消費」より作成
 [注] 鉄道は1トンとしたときの消費。

内航海運の輸送量を、陸上輸送機関で代替することは、物理的にも、**交通環境問題**からも極めて困難です。

小規模事業者と後継者不足

貸渡隻数別に見た貸渡事業者数

登録事業者の企業規模

貸渡隻数	事業者数	構成比%
1隻	1,265	67.6
2隻	336	17.9
3隻	140	7.5
4隻	56	3.0
5隻	75	4.0
合計	1,872	100.0

資本金別登録事業者 2,585社
 個人事業者 9.7%
 資本金 5000万円未満 79.4%

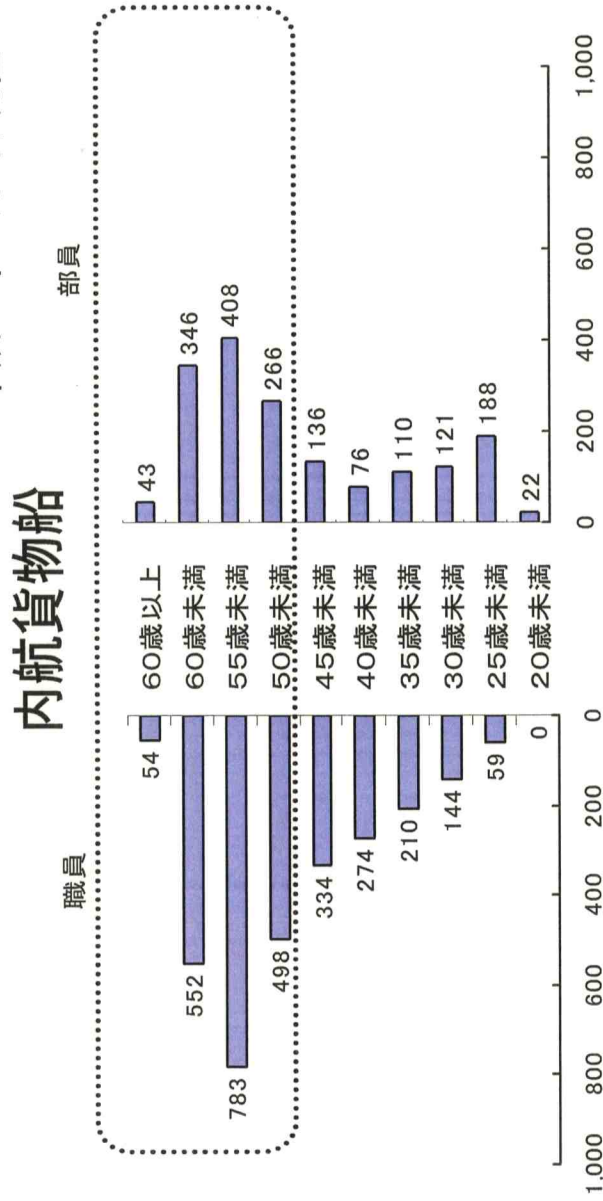
内航海運事業者は、小規模事業者が主体で後継者の確保が難しくなっている。

登録貸渡事業者 1,872社の内
 約7割が1隻所有の一杯船主

内航船員の不足と高齢化

内航貨物船船員の年齢構成

平成17年10月1日現在



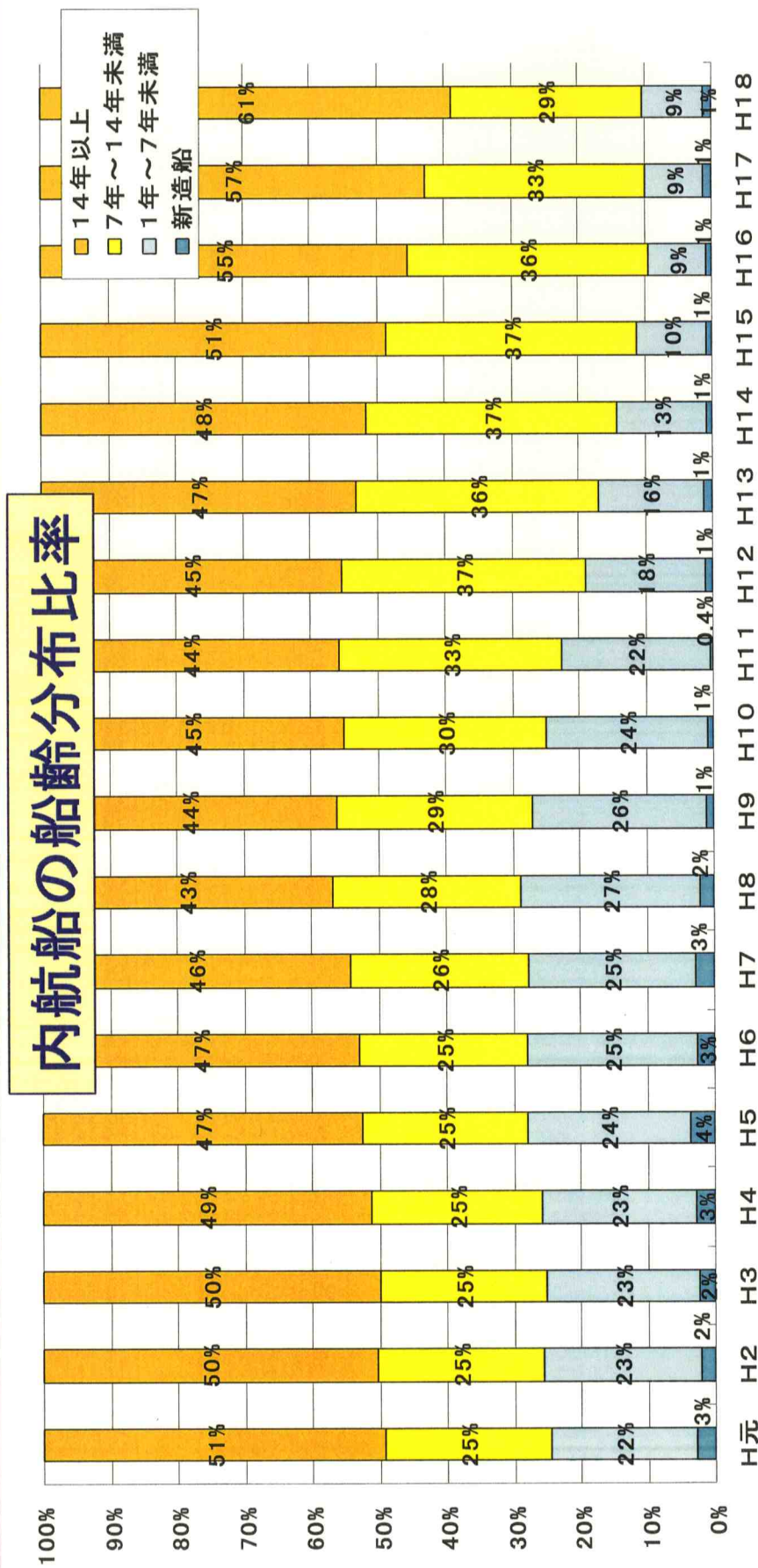
平均年齢：45.6歳

現在雇用の需給はほぼ均衡していますが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、4年後に約1,900人、9年後には約4,500人程度の船員不足が生じるおそれがあると試算されています。

出典：「船員統計」及び「船員需給総合調査結果報告書」に基づき海事局作成資料より

内航船の老朽化

バブル経済の崩壊後、船舶の代替建造(新造船の建造)が進まなかったため、船齢14年以上の法定耐用年数を超える老朽船が全体の6割以上に達しており、代替の必要性が増大。

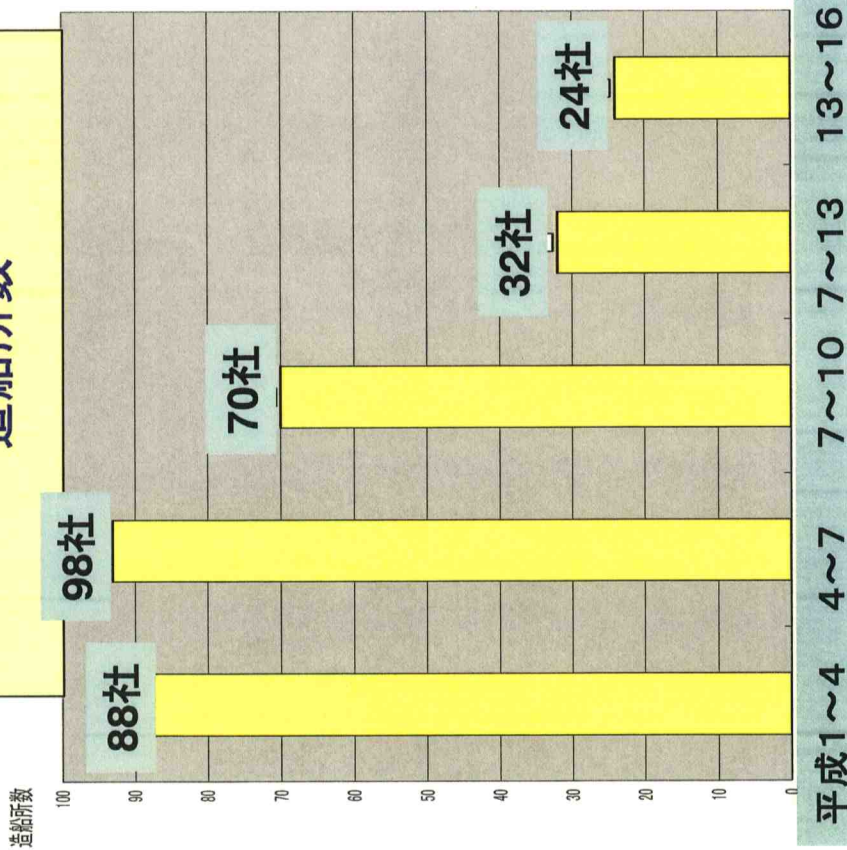


(年度末)

出展: 国土交通省海事局

建造船価の高騰

国内造船能力の減少 造船所数

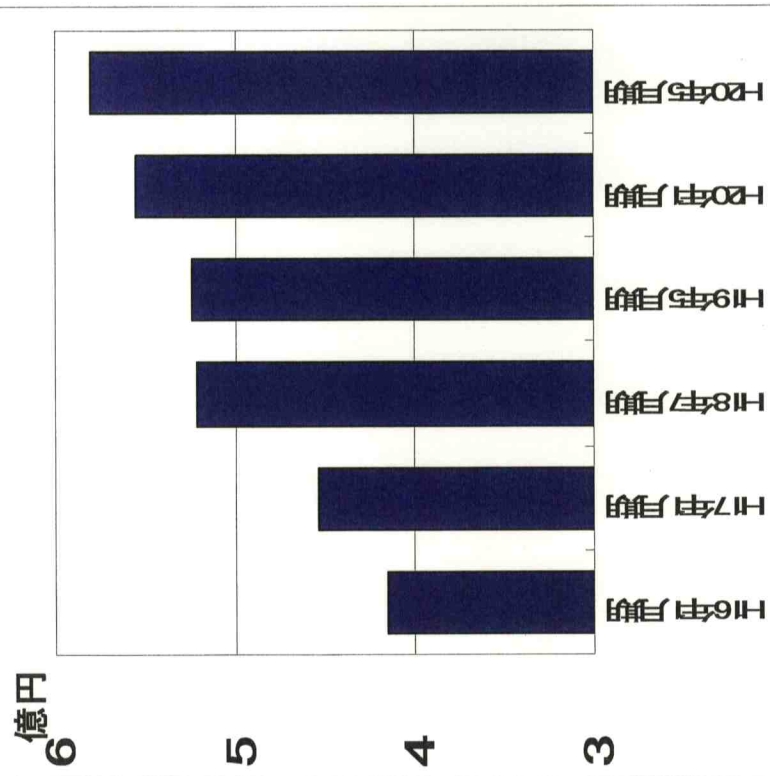


注) 1. 内航船舶明細書(社)日本海運連合会所データより

2. 建造能力10,000GT未満の造船所のうち、内航貨物船の建造船所(それぞれの期間において、建造実績が複数あるもの)の数
国土交通省海事局資料による

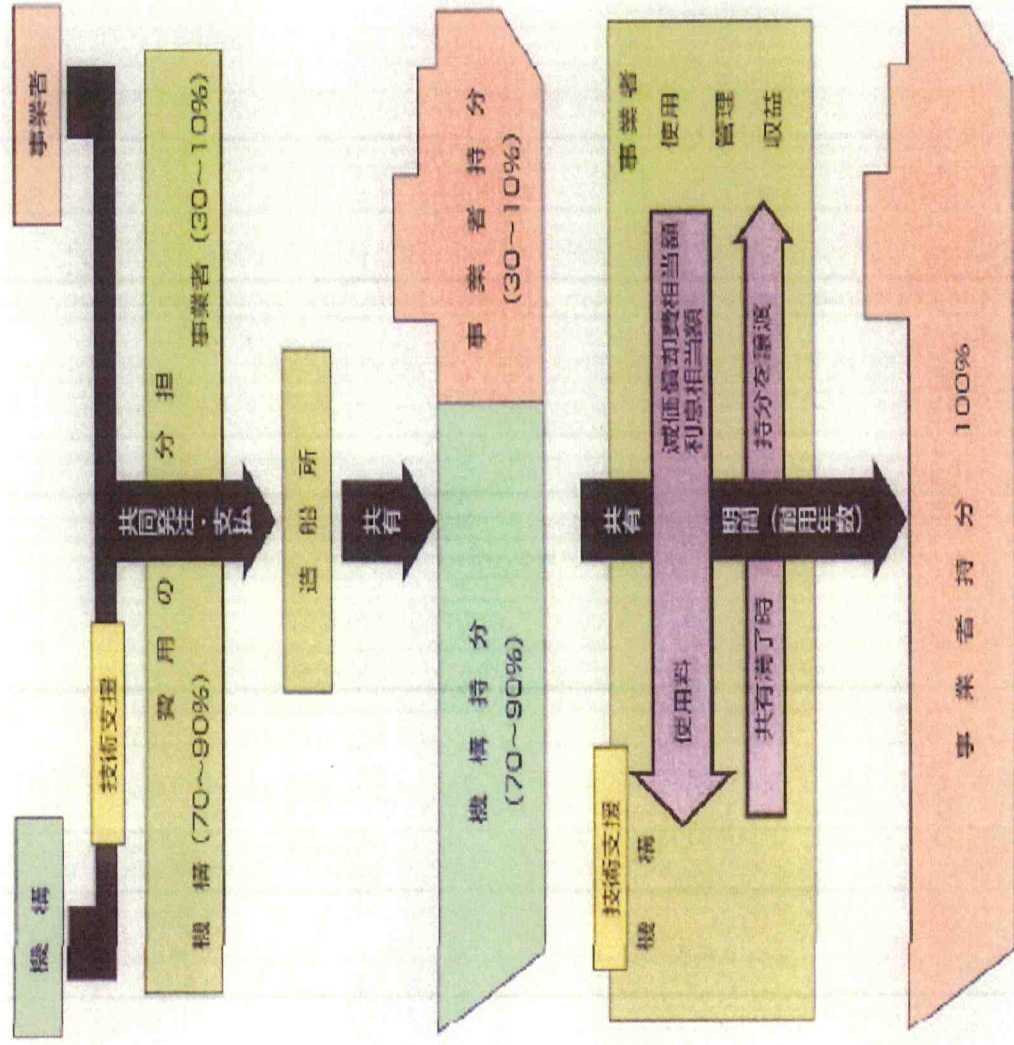
建造価格の高騰

建造船価過去4年の推移
(499G/Tの平均船価)



内航船舶共有建造のスキーム

(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)



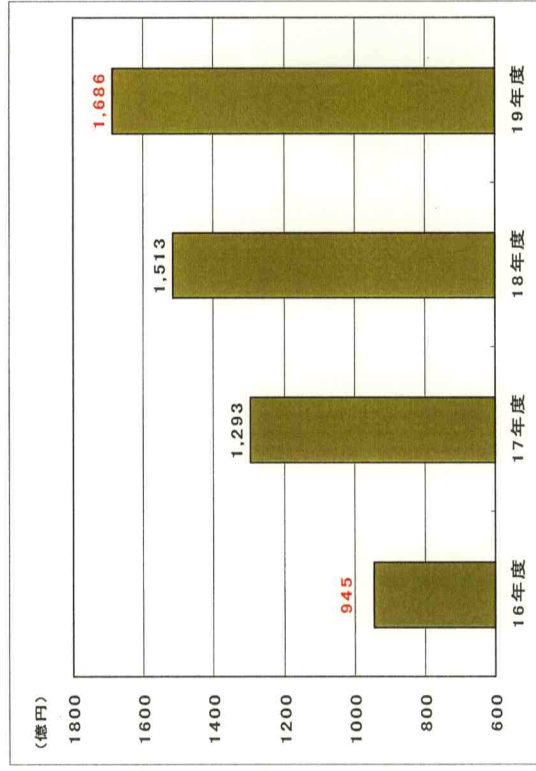
燃料油価格高騰の影響

平成20年7/9月期のC重油価格は、平成16年1/3月期に比べ、3倍を越える勢いである。また、平成19年度は平成16年度に比べ、内航海運業界で約741億円の費用負担増が発生した。このままでは平成20年度の業界負担額は平成16年度に比べ約1,000億円を超える可能性がある。

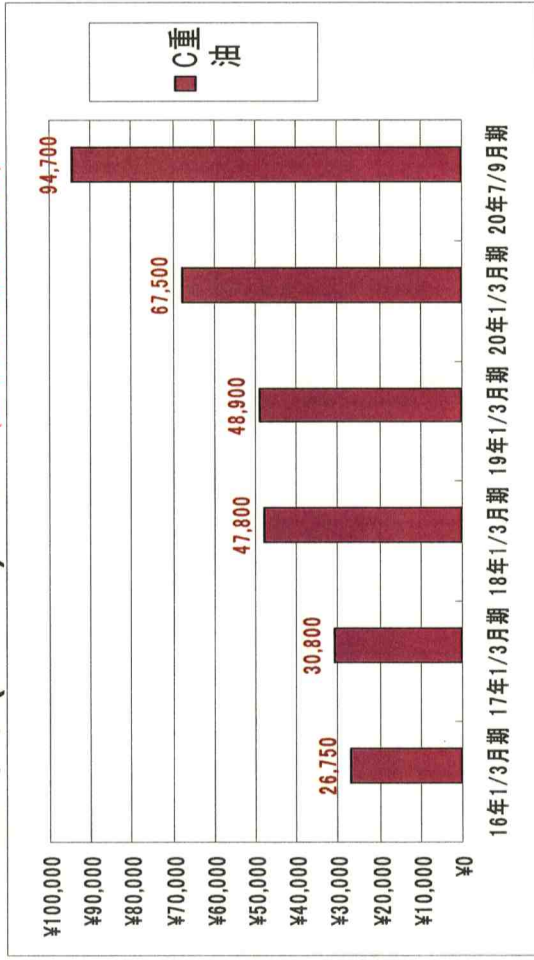
(※消費量は前年度数値を採用、重油価格は4/6月期燃研試算値として算出。)

燃料油の輸送コスト占める割合は、貨物船、タンカー**3割超**、RORO船**4割超**と他の輸送機関に比べて高く経営に与える影響が大きい。

○ 業界全体の燃料油負担額の推移



○ C重油価格(1kl当り)の推移 (20年7/9月期は想定値)

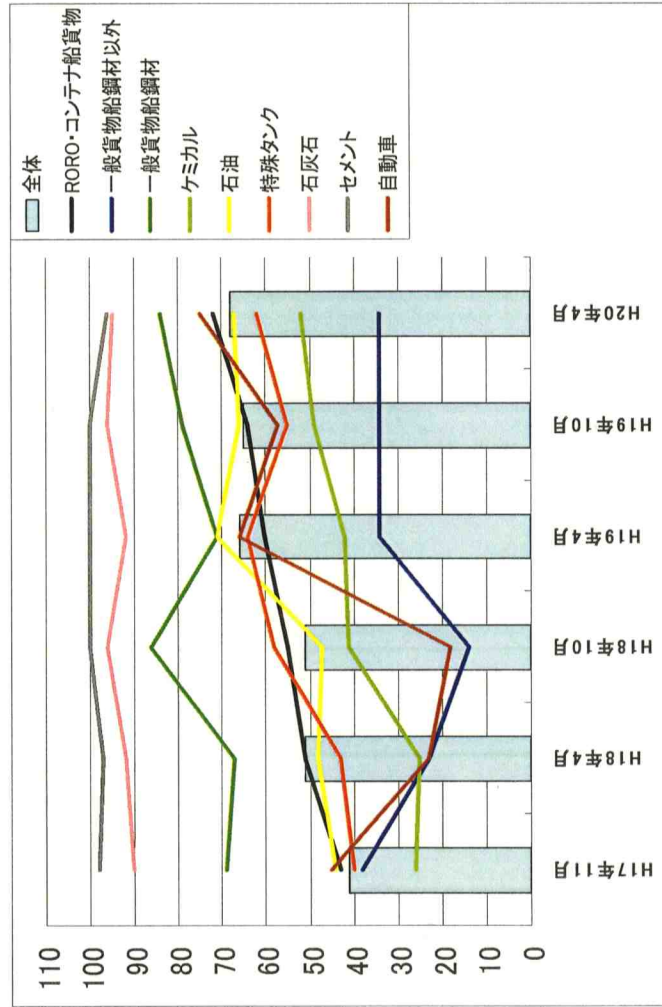


- 内航燃料油の使用量比率は、概ねA重油 3 : C重油 7の割合
- A重油とC重油の価格差は、A重油の方が1KL当たり1万円高程度で推移している。

運賃への転嫁状況

今年7月調査の運賃への転嫁率は全体では**68%**と改善方向にあるが、品目によっては転嫁率の著しく悪い分野がある。

品目別転嫁状況



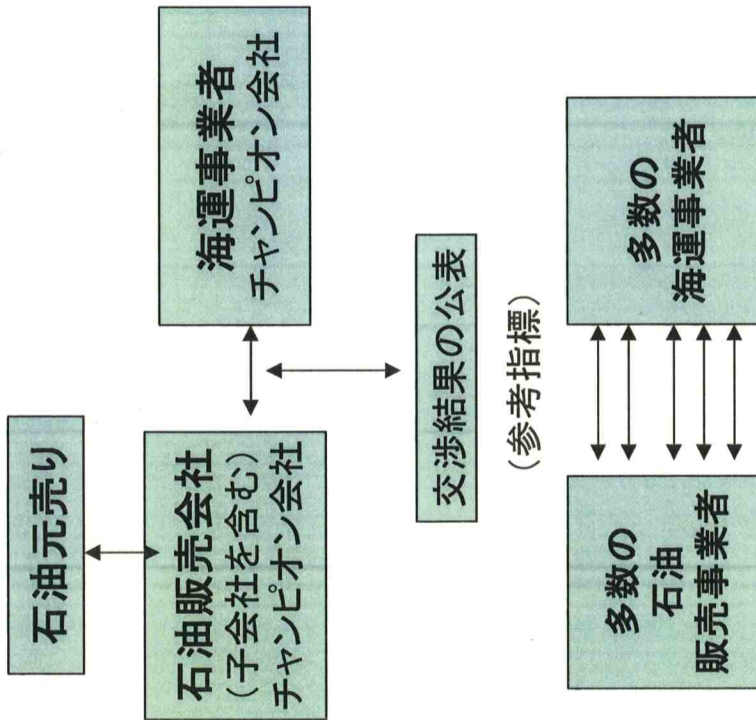
鋼材を除く一般貨物
転嫁率**34%**と極めて悪い。

ケミカル製品
転嫁率は52%で改善方向にあるが、転嫁率20%以下の事業者が**2割**もある。

タンカー
専航船・専用船以外のフリートに
全く転嫁されない事例が多い。

燃料油価格交渉基準変更要求

燃料油交渉の方法



石油会社からの要求

A重油:コスト連動方式から市場連動方式へ変更
C重油:従来のコスト連動方式を踏襲する。

コスト連動方式:輸入調達コストにもとづき価格交渉を行う方式

合理的・透明性のある価格設定方式

市場連動方式:RIM情報株式会社調査した石油元売りの卸値に基づき交渉を行う方式

価格操作・市場操作が可能
不透明な価格設定方式

業界負担年間144億円の増加

A重油の市場価格はコスト連動方式による現在の価格よりK/L当たり約1.5万円高い。C重油のコスト連動方式の現在の価格は市場価格より約1.5万円高い。

交渉基準方式の一方的変更は、石油元売会社の優越的地位の濫用行為であり反対

要望内容

燃料油価格が著しく高騰するなかで、今後とも、安全・安定輸送を確保するため、以下の支援策を講じていただきますようお願いいたします。

1. 漁業用船舶が使用する燃料油と同様の石油石炭税の減免・還付、あるいはNEDOによる省エネ支援の拡充等を通じた石油・石炭税収の還流の拡大（年間56億円）
2. 省エネ効果の高い内航船の代替建造がしやすいように、独立行政法人鉄道・運輸機構による船舶共有制度における建造金利の引き下げや船舶特償制度の拡充等
3. 燃料油高騰分の運賃への転嫁について、荷主団体への理解と協力を求める活動への支援
4. 石油元売りが要求する一方的な燃料油価格算定方式の変更（A重油のみコスト連動型から市場連動型へ変更、C重油はコスト連動型の維持により年間144億円の負担増）阻止への支援
5. 地球温暖化防止の観点から、逆モーダルシフト状況を生じさせないよう高速道路料金の引き下げに相当する港湾諸料金の引き下げの地方公共団体による実施