

軽油価格の影響と運賃転嫁に関する調査 (21年3月調査結果)

社団法人全日本トラック協会

【概要】

原油相場（WTI、先物）は、金融危機が顕在化した9月以降急落し、40ドル台を挟んだ動きとなっていたが、3月下旬には再び50ドルを超えるなど小幅上昇している。トラック運送事業者が調達する2月の軽油価格（消費税抜き）は、1リットルあたり82.2円（スタンド）、75.7円（ローリー）、80.0円（カード）で、最高値を記録した8月から低下を続けている（全ト協調べ）。

アンケート調査結果によると、軽油の値上がりが収益の悪化に大きく影響しているとするトラック運送事業者の割合は62.5%で、前回の12月調査から15.7ポイント低下した。また、燃料コスト増について一部でも運賃転嫁ができた事業者は52.4%で、これらの事業者の値上率の平均は4.4%であった。

運賃転嫁の方法（複数回答）は、「現行の運賃単価自体を値上げした」が70.5%、「別途燃料サーチャージ（燃料特別付加運賃）をした」が40.9%であった。

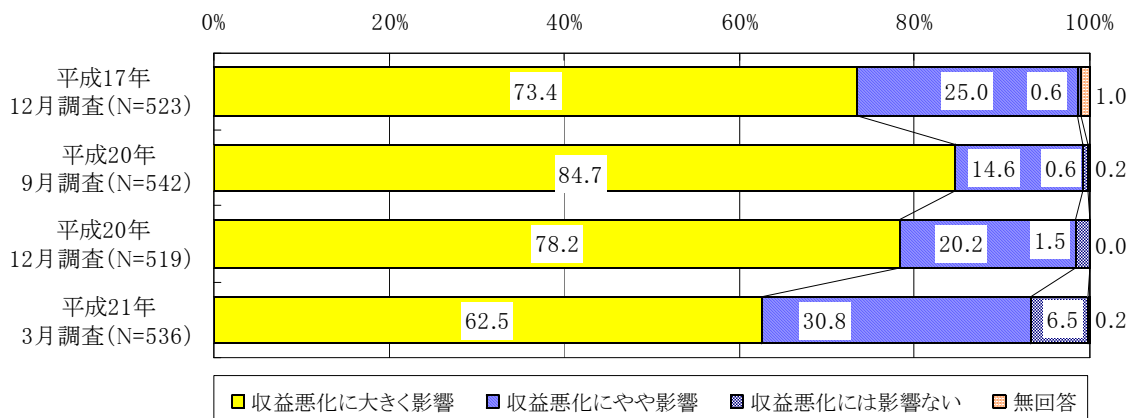
平成20年9月からの急激な景気後退と軽油価格下落が運賃水準に与えた影響をみると、「変わらない」が最も多く43.8%を占めたが、「運賃を下げられた」も22.6%みられた。具体的には（複数回答）、「値上げした運賃を元の水準に戻された」（46.3%）、「燃料サーチャージ制度が廃止された」（28.1%）、「燃料サーチャージの価格帯が下がった」（19.0%）のほか、「これまで値上げしていない運賃についても値下げさせられた」とする事業者もみられた（19.8%）。

- ・ 今回の調査時期：平成21年3月6日～21年3月27日
- ・ 配布数と回収数：全国829事業所に配布し536票を回収（回収率64.7%）

1. 軽油の値上がりが収益に与える影響

軽油価格の値上がりが収益の悪化に影響しているかどうかについては、62.5%の回答者が「収益悪化に大きく影響している」と回答している。軽油価格の下落に伴って「大きく影響」の割合は低下しているが、「やや影響」（30.8%）を合わせると、未だ93.3%の回答者が影響を受けている。

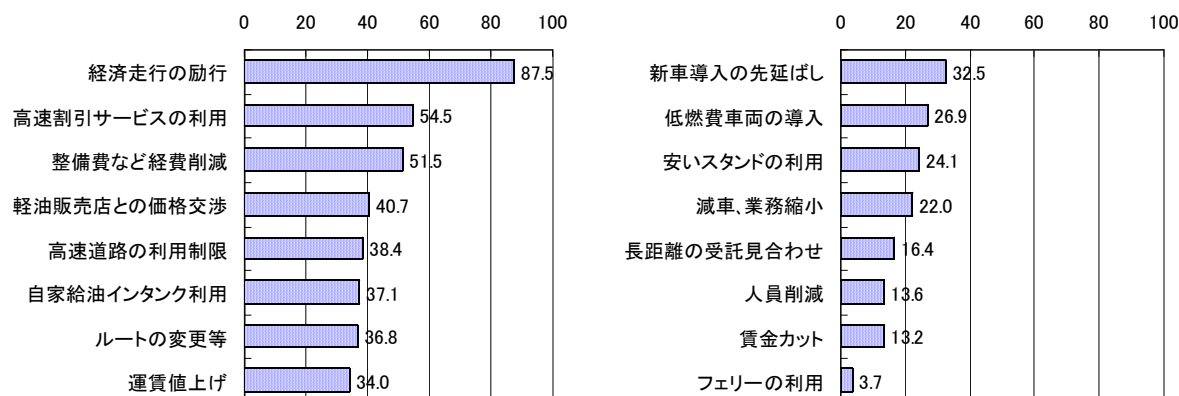
図表1 軽油の値上がりが収益に与える影響



2. 軽油の値上がりへの対応策

軽油価格の値上がりに対して、実際に講じられている対応策としては、「アイドリングストップ、経済走行の励行」が最も多く 87.5 %であった。「高速道路料金割引サービスの利用」(54.5%)、「整備費、一般管理費などの経費の削減」(51.5%)などがこれに続く。

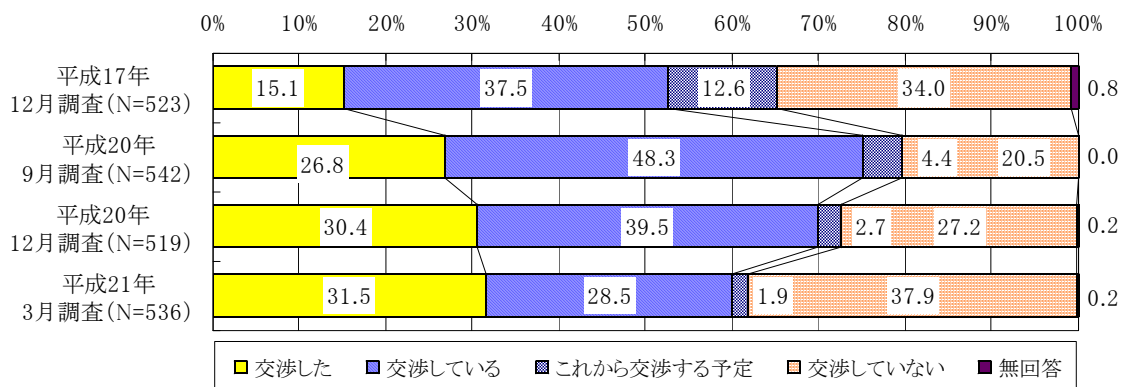
図表2 軽油の値上がりへの対応策（複数回答）



3. 運賃値上げ交渉の状況

軽油価格の高騰によるコスト増分について、主たる荷主に対し運賃値上げ交渉をしているかどうかについては「交渉した」が 31.5 %であった。「交渉している」は 28.5 %で、軽油価格の下落に伴い低下してきている。一方、「交渉していない」とする回答は 37.9 %であった。

図表3 交渉の状況

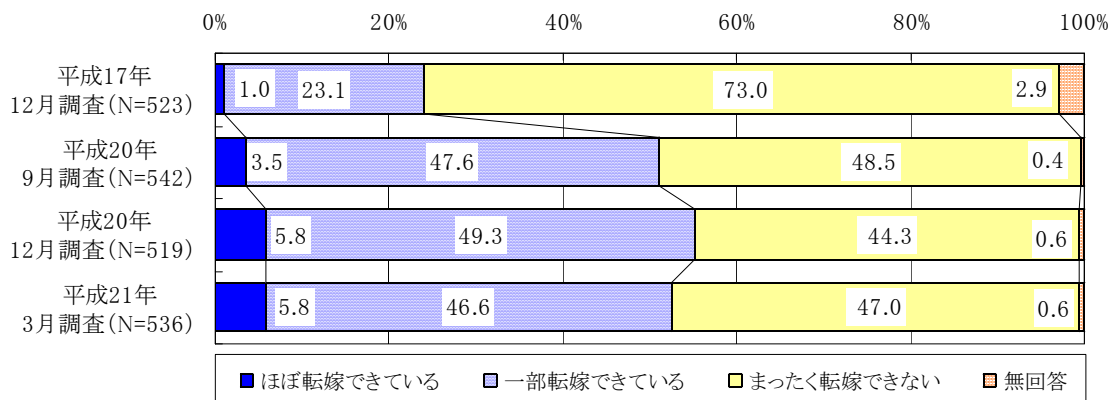


4. 運賃転嫁の状況

主たる荷主との運賃値上げ交渉において、軽油価格の高騰分のコストを荷主に転嫁できているかどうかをきいたところ、「まったく転嫁できない」は 47.0 %であった。

一方、「ほぼ転嫁できている」は 5.8 %、「一部転嫁できている」は 46.6 %で、合わせると 52.4%は何らかの転嫁を行っていた。

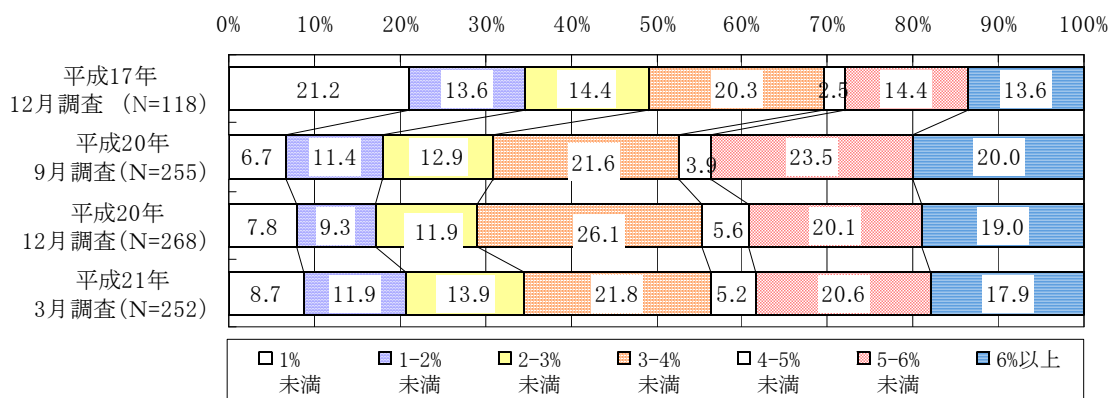
図表4 運賃転嫁の状況



5. 運賃値上げ率

「ほぼ転嫁」「一部転嫁」できたとする回答者に、運賃改定により1年前の同時期と比べてどの程度値上がりしたかについてきいたところ、「3-4%未満」が最も多く21.8%であった。平均では4.4%の値上げとなっている。

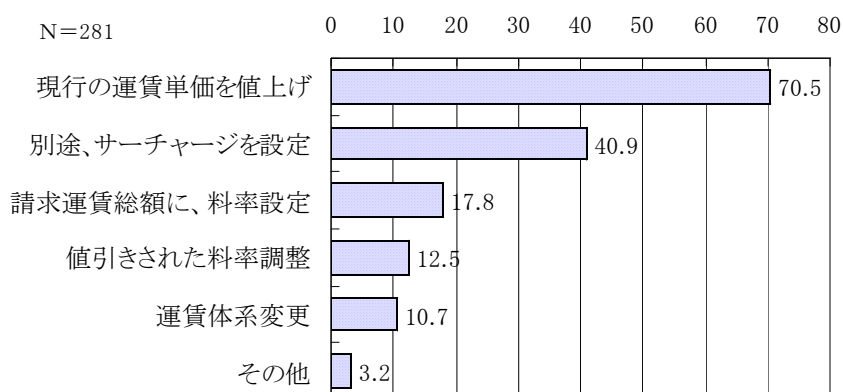
図表5 運賃値上げ率



6. 運賃転嫁（値上げ）の方法

「ほぼ転嫁」「一部転嫁」できたとする回答者に、コストの転嫁の方法をきいたところ、「現行の運賃単価自体を値上げした」が最も多く70.5%であった。「現行の運賃とは別途に、サーチャージ（燃料特別付加運賃）を設定した」は40.9%であった。

図表6 コスト転嫁の方法（複数回答）



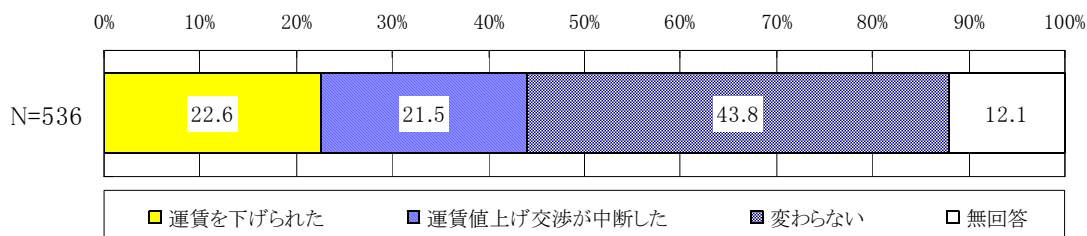
7. 景気後退の影響

(1) 景気後退の運賃への影響

平成 20 年 9 月からの急激な景気後退と軽油価格下落により、運賃水準や燃料サーチャージ制度はどのような状況になっているかをきいたところ、「変わらない」が最も多く 43.8 %であった。

一方、「運賃を下げられた」(22.6 %)、「運賃値上げ交渉が中断した」(21.5 %)とする事業者も 2 割程度ずつみられた。

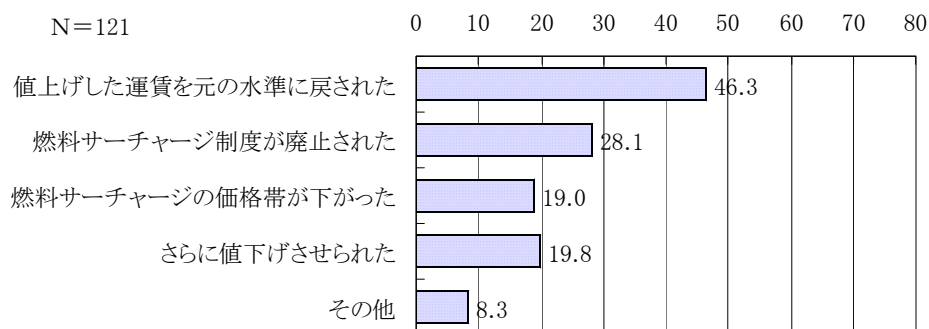
図表 7 景気後退後の運賃・燃料サーチャージの扱い



(2) 運賃値下げの状況

「運賃を下げられた」と回答した事業者に、具体的にどのような状況となっているかをきいたところ、「値上げした運賃を元の水準に戻された」が最も多く 46.3 %となっている。「燃料サーチャージ制度が廃止された」(28.1 %)、「これまで値上げしていない運賃についても値下げさせられた」(19.8 %)、「燃料サーチャージの価格帯が下がった」(19.0 %)がこれに続く。

図表 8 運賃を値下げされた場合の具体的な扱い（複数回答）



(3) 運賃値下がり率

さらに、最も運賃が高かった時期と比べて、運賃はどの程度下がったかをきいたところ、「5-6 %未満」が最も多く 25.2 %であった。「10 %以上」(19.8 %)、「3-4 %未満」(18.9 %)がこれに続く。平均では 5.6 %の値下がりとなっている。

表 9 景気後退後の運賃値下がり率

