

軽油価格の影響と運賃転嫁に関する調査 (平成23年6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、4月まで110ドルを超える高値の水準にあったが、5月以降は90ドル台を上下する動きとなっている。トラック運送事業者が調達する5月の軽油価格(消費税抜き)は、1ドルあたり113.4円(スタンド)、107.0円(ローリー)、113.0円(カード)で、前月から2円程度下落した(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65.5%であった。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27.0%で、これら転嫁できた事業者の値上率は平均で3.2%である。

運賃転嫁の方法(複数回答)は、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」が最も多く37.9%であった。

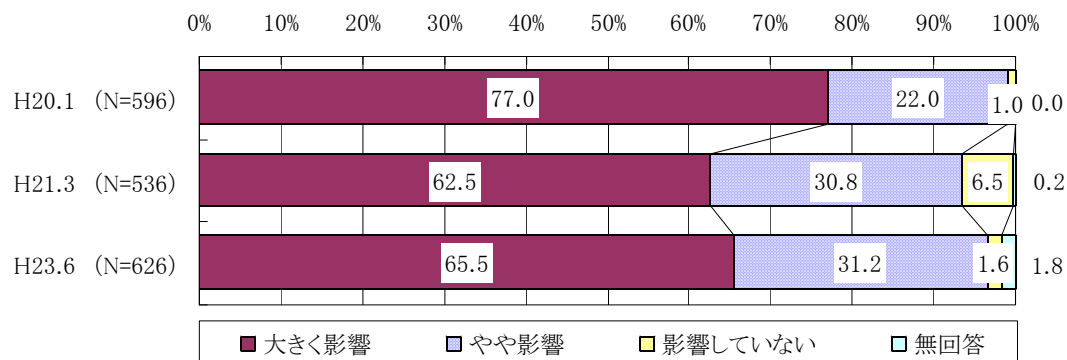
過去の軽油高騰時に燃料サーチャージを設定・導入していたかをきいたところ、「設定・導入していた」は34.7%、「していなかった」は61.8%であった。さらに、「設定・導入した」とする回答者に、サーチャージが今でも荷主に対し有効に機能しているかをきいたところ、「機能している」は31.3%、「制度は続いているが機能していない」が42.4%であった。

- ・ 22年10月以降、軽油価格は一段と上昇しているため、トラック運送業における燃料コストの増加が経営を圧迫する状況となっている。このため、21年3月以来のアンケート調査を実施した。
- ・ 今回の調査時期:平成23年6月8日～23年7月4日
- ・ 配布数と回収数:全国922事業所に配布し626票を回収(回収率67.9%)
- ・ なお、本文中のグラフで比較している時点は、21年3月及び軽油価格がほぼ同水準であった20年1月の調査結果である。

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、65.5%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。「やや影響」(31.2%)を合わせると96.7%の回答者が影響を受けている、とみている。

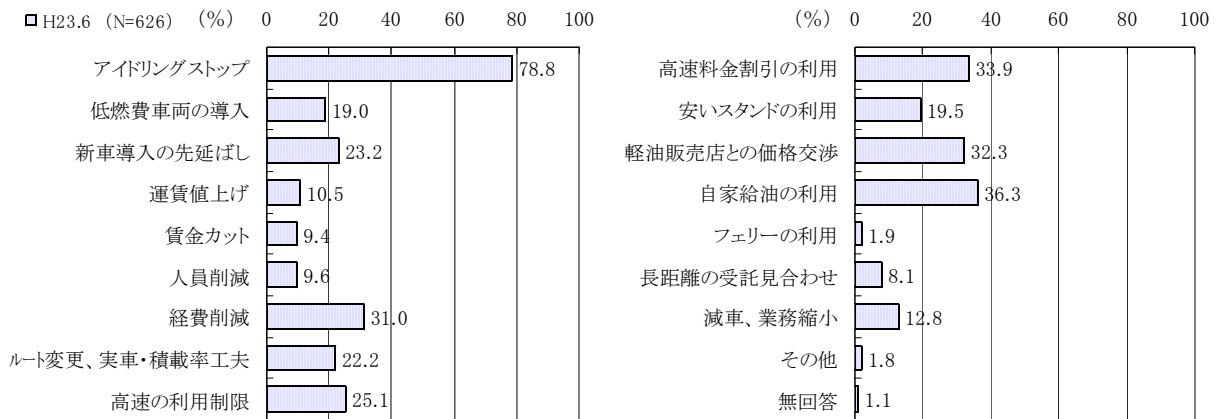
図表1 軽油の値上がりが収益に与える影響



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 78.8 %であった。「自家給油・インタンクの利用」(36.3 %)、「高速道路料金割引サービスの利用」(33.9 %)、「軽油販売店との価格交渉」(32.3 %)、「整備費、一般管理費、金利等の経費削減」(31.0 %)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)

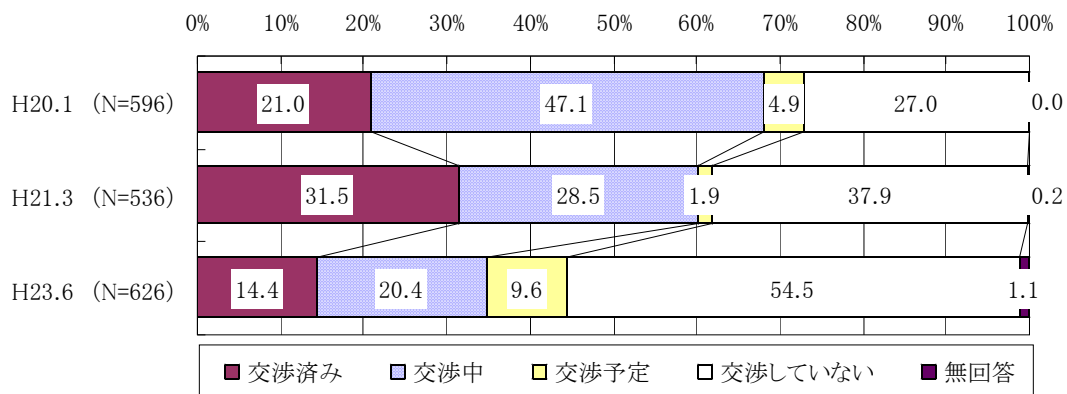


3. 運賃値上げ交渉の状況

軽油価格の高騰によるコスト増分について、主たる荷主(取引額の多い荷主)に対し運賃値上げ交渉をしているかどうかをきいたところ、「交渉した(交渉済み)」が 14.4 %、「交渉している(交渉中)」が 20.4 %で、合わせると 34.8 %の回答者で交渉を実際に行っている状況が窺えた。一方、「交渉していない」とする回答は 54.5 %にのぼる。

平成 20 年 1 月の時点と比べると、「交渉済み」は 6.6 ポイント、「交渉中している(交渉中)」は 26.7 ポイント低くなっている。

図表3 交渉の状況

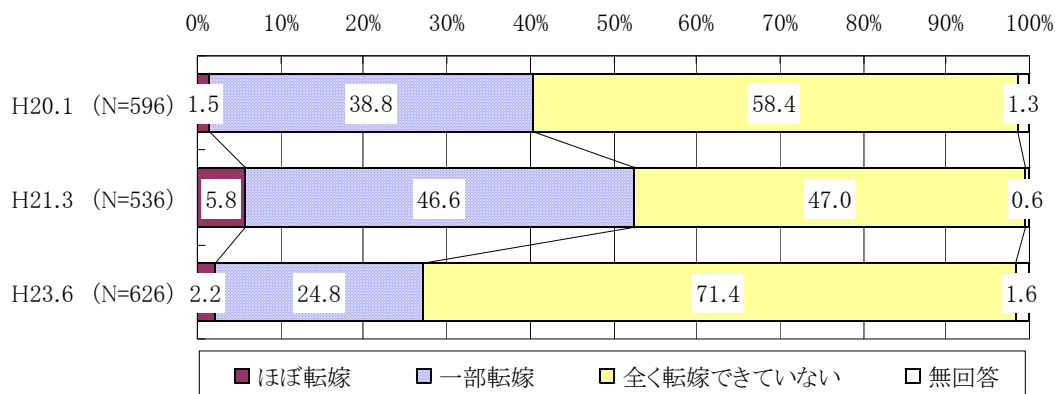


4. 運賃転嫁の状況

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、「まったく転嫁できていない」は 71.4 %であった。一方、「ほぼ転嫁できている」は 2.2 %、「一部転嫁できている」は 24.8 %で、合わせても 3 割に満たない。

平成 20 年 1 月の時点と比べると、「全く転嫁できていない」とする回答が 13.0 ポイントも増えている。

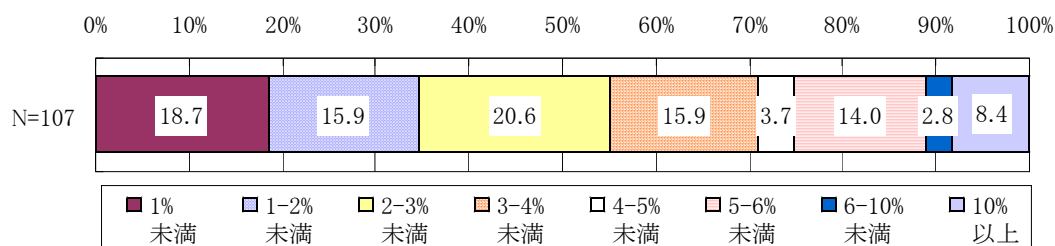
図表4 運賃転嫁の状況



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聞いたところ、「2～3%未満」が最も多く20.6%であった。平均では3.2%の値上げとなっている。

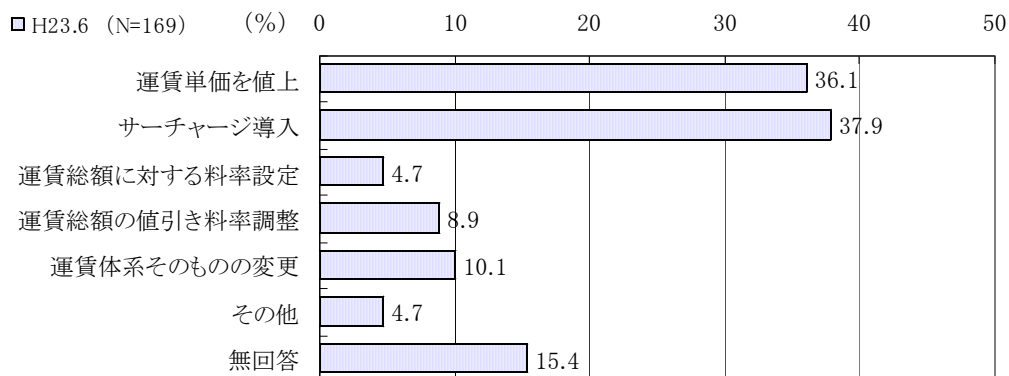
図表5 運賃値上げ率



6. 運賃転嫁(値上げ)の方法

「ほぼ転嫁できている」「一部転嫁できている」とした回答者に、コストの転嫁の方法をきいたところ、「現行の運賃とは別途に、サーチャージ(燃料特別付加運賃)を設定した」が最も多く37.9%であった。「現行の運賃単価自体を値上げした」(36.1%)が僅差で続く。

図表6 コスト転嫁の方法(複数回答)

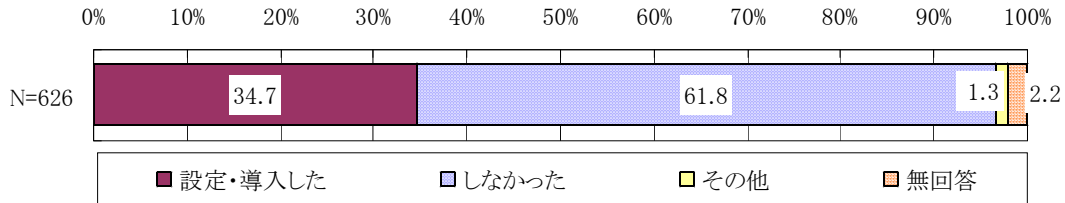


7. 燃料サーチャージについて

(1) 過去に燃料サーチャージを設定・導入していたか

過去の軽油高騰時(平成 20 年夏頃まで)に燃料サーチャージを設定・導入していたかどうかをきいたところ、「設定・導入していた」は 34.7%、「していなかった」は 61.8%であった。

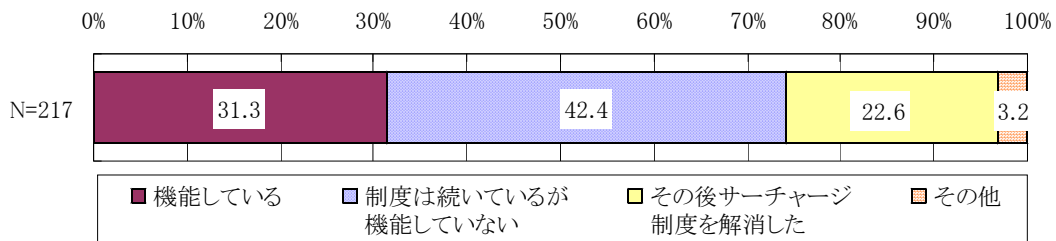
図表7 過去における燃料サーチャージ導入・設定状況



(2) 過去に設定・導入した燃料サーチャージは機能しているか

過去に燃料サーチャージを「設定・導入した」とする回答者に、その燃料サーチャージ制度が今でも荷主に対して有効に機能しているかどうかをきいたところ、「機能している」は 31.3%、「制度は続いているが機能していない」が 42.4%となっている。

図表8 燃料サーチャージは機能しているか



8. 望まれる支援策

運賃転嫁対策に関して、行政やトラック協会にどのような支援を望むかについてきいたところ、「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」が最も多く 53.7%であった。「社会への幅広いPR活動」、「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」、「燃料価格高騰時の『トリガー税制』一時凍結の解除」がこれに続く。

図表9 協会や行政に望まれる支援策

