

軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査 (平成23年9月調査結果)

社団法人全日本トラック協会

【概要】

アジア市場の指標となる中東産ドバイ原油(アジアスポット)は、世界景気の減速懸念から10月の初めに1バレル100ドルを切る水準をみたものの、その後上昇し、足下は105ドル前後で推移しており、6月の107.8ドルより若干安くなっている状況である。トラック運送事業者が調達する軽油価格(9月、消費税抜き)は、1リットルあたり106円(スタンド)、98.5円(ローリー)で、低下傾向にはあるものの引き続き高値水準にある(全ト協調会)。

このような中、アンケート調査結果では、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がわずかに低下した(6月調査65.5%→今回62.9%)。値上げ交渉をしていないとする比率も上昇し(同54.5%→57.7%)、運賃転嫁に挑む姿勢にも影響がみられた。

足下では燃料高騰の勢いは弱まっているものの、コスト増分を運賃に転嫁しきれていないこれまでの状況は変わっておらず、「社会への幅広いPR活動」(57.7%)、「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」(56.4%)、「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」(47.9%)などを望む意見はさらに強まっている。

なお、一部でも運賃転嫁できているとする回答者でのコスト転嫁方法としては、「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」とする回答が50.0%となり、前回より12.1ポイントも増えた。

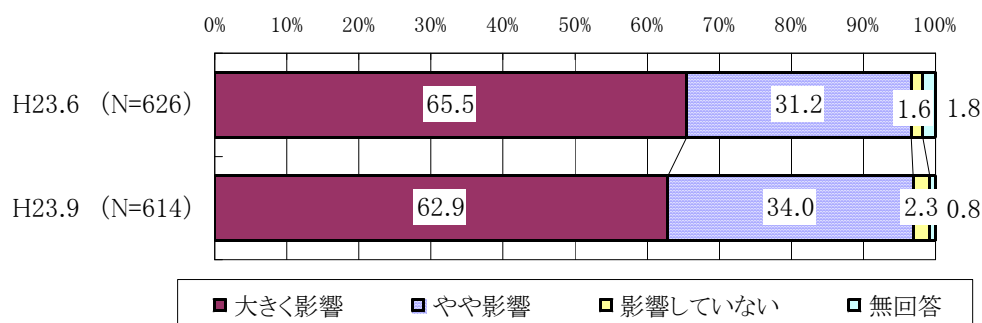
- ・軽油価格が再び高騰し、トラック運送事業者の経営を圧迫する状況となっていることから、平成23年6月から3カ月おきに実態把握のための定点調査を実施している。
- ・今回の調査時期 :平成23年9月9日発送、10月5日到着分までを集計
- ・配布数と回収数 :全国916事業所に配布し614票を回収(回収率67.0%)

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、62.9%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」(34.0%)を合わせると96.9%の回答者が影響を受けている、とみている。

平成23年6月の時点と比べると、「大きく影響」とする回答は2.6ポイント低下している。一方「やや影響」は2.8ポイント増えている。

図表1 軽油の値上がりが収益に与える影響

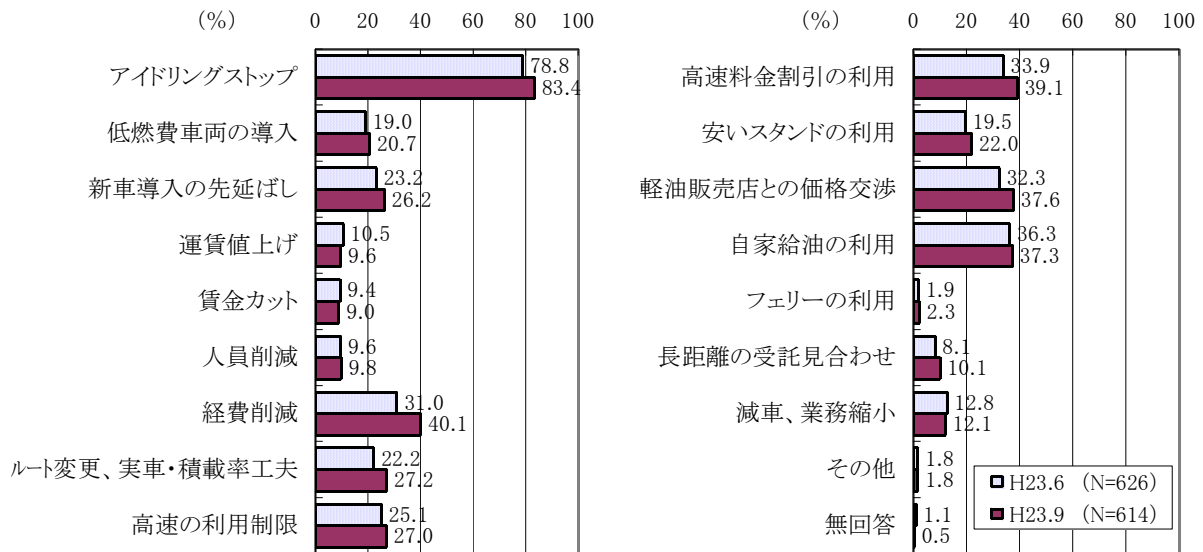


2. 軽油の値上がりへの対応策

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83.4%であった。「整備費、一般管理費、金利等の経費削減」(40.1%)、「高速道路料金割引サービスの利用」(39.1%)、「軽油販売店との価格交渉」(37.6%)「自家給油・インタンクの利用」(37.3%)などがこれに続く。

平成23年6月の時点と比べると、ポイントが高くなっている項目が多く、特に「整備費、一般管理費、金利等の経費削減」は大きくポイントを伸ばしている。

図表2 軽油の値上がりへの対応策(複数回答)

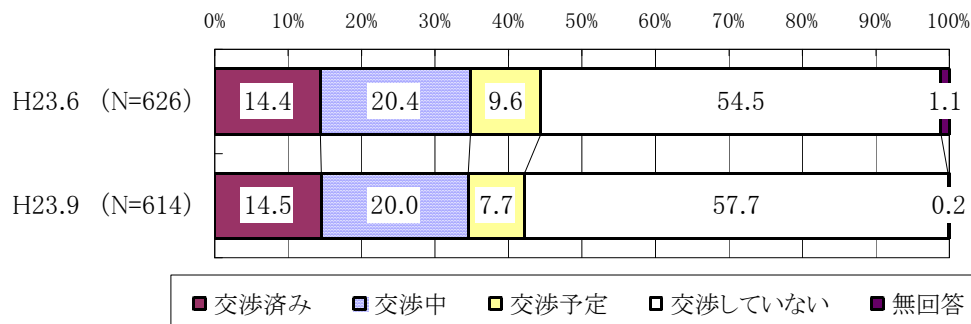


3. 運賃値上げ交渉の状況

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14.5%、「交渉している(交渉中)」が20.0%で、合わせると34.5%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57.7%にのぼる。

平成23年6月の時点と比べると、「交渉中していない」が3.2ポイント増えている。

図表3 交渉の状況

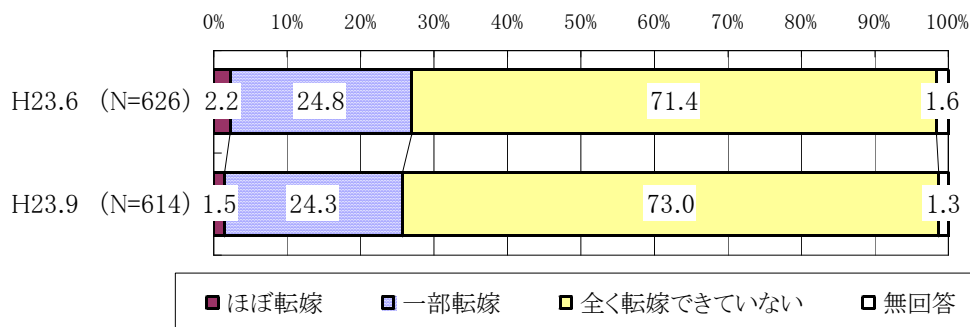


4. 運賃転嫁の状況

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 73.0 %であった。一方、「ほぼ転嫁できている」は 1.5 %、「一部転嫁できている」は 24.3 %であった。

平成 23 年 6 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 1.6 ポイント増えている。

図表4 運賃転嫁の状況

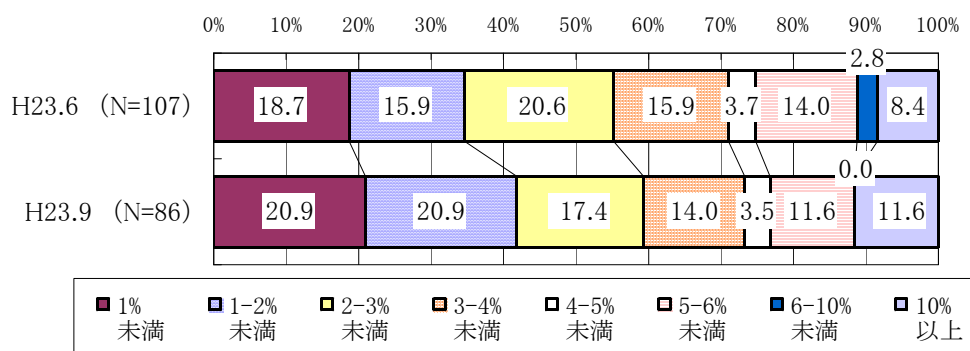


5. 運賃値上げ率

「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、「1%未満」「1～2%未満」が最も多く、ともに 20.9 %であった。平均では 3.1 %の値上げとなっている。

車両台数規模別に値上げ率をみると、小・中規模での値上げ率が相対的に高い。

図表5 運賃値上げ率

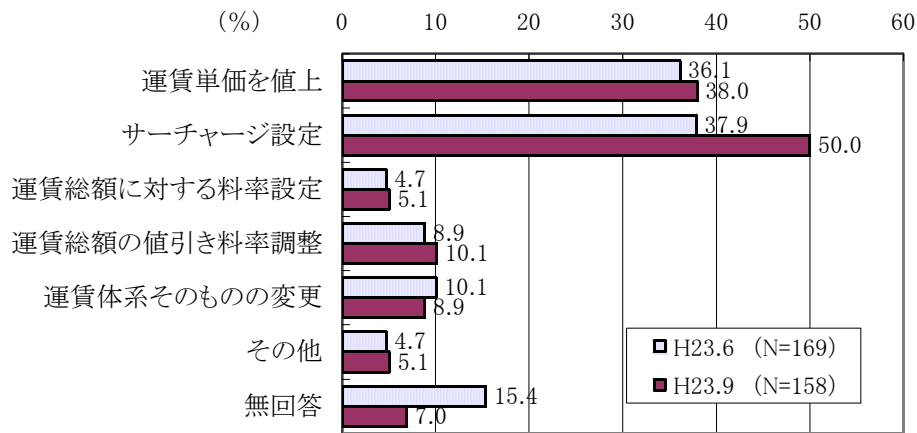


6. 運賃転嫁(値上げ)の方法

軽油価格の高騰分のコストを荷主に「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 50.0 %であった。「現行の運賃単価自体を値上げした」(38.0 %)がこれに続く。

平成 23 年 6 月の時点と比べると、「サーチャージを設定した」が 12.1 ポイントも高くなっている。

図表6 コスト転嫁の方法(複数回答)



7. 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、「社会への幅広いPR活動」が最も多く 57.7 %であった。「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」(56.4%)「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」(47.9%)がこれに続く。

平成 23 年 6 月の時点と比べると、「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」は 5 ポイント以上、「低公害トラック導入助成事業の拡充」「燃料価格高騰時の「トリガー税制」一時凍結の解除」「省エネ機器導入助成事業の拡充」も 3 ~ 4 ポイント高くなっている。

図表7 協会や行政に望まれる支援策

