

軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査 (平成24年5月調査結果)

公益社団法人全日本トラック協会

【概要】

イラン情勢を背景とした原油高騰が続き、原油価格(ドバイ)は3月には1バレル122.36ドル(平均値)となった。トラック運送事業者が調達する軽油価格(3月、消費税抜き)は、1ℓあたり117.05円(スタンド)、117.06円(カード)、110.55円(ローリー)で、約半年ぶりに上昇に転じた(全ト調べ)。

このような中、5月のアンケート調査結果では、軽油の値上がりで収益が悪化に「かなり大きく影響」しているとするトラック運送事業者の割合は69.5%となった。「値上げ交渉できない」とする割合は、運賃転嫁できない事業者の49.1%で、運賃転嫁に向けた交渉状況は低迷していると推察される。

燃料高騰が高止まりする環境において、事業者は「軽油引取税の減税」(89.0%)、「燃料費を補填する補助金の創設」(55.1%)、「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」(51.9%)などを望む意見が多い。

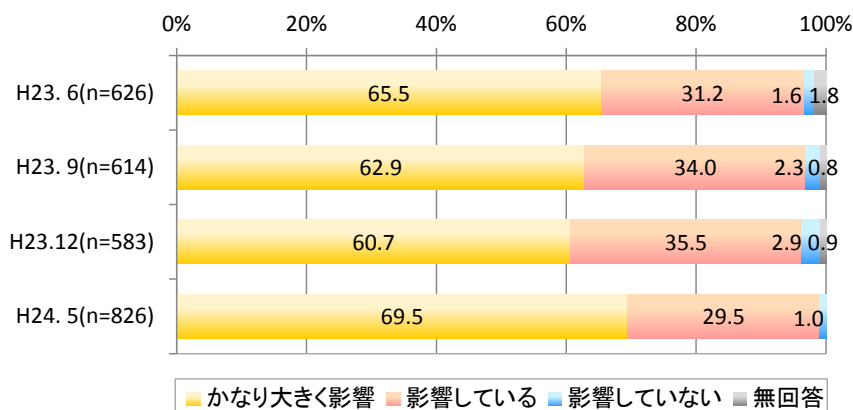
- ・軽油価格が再び高騰し、トラック運送事業者の経営を圧迫する状況となっていることから、平成23年6月から3カ月おきに実態把握のための定点調査を実施している。
- ・今回の調査時期:平成24年5月1日調査開始、5月21日回答分までを集計
- ・回収数:826サンプル

※前回までの調査対象者は、事業規模が相対的に大きい事業者の比率が高かったが、本調査では、業界全体の事業者の事業規模構成が反映されるよう、調査対象の入れ替えを実施した。また、前回までの調査は郵送法であるが、本調査からはインターネットによる調査に変更した。

1. 軽油価格の高騰が収益に与える影響

昨今の軽油価格の高騰が収益の悪化に影響しているかどうかについて、軽油価格が平成24年3月に一段と上昇したことを受けて、69.5%の回答者が「かなり大きく影響」していると回答している。「影響している」(29.5%)を合わせると99.0%の回答者が「影響を受けている」と回答している。平成23年12月時点と比べると「かなり大きく影響」とする回答が8.8ポイント上昇している。

図表1 軽油価格の高騰による収益悪化への影響の有無

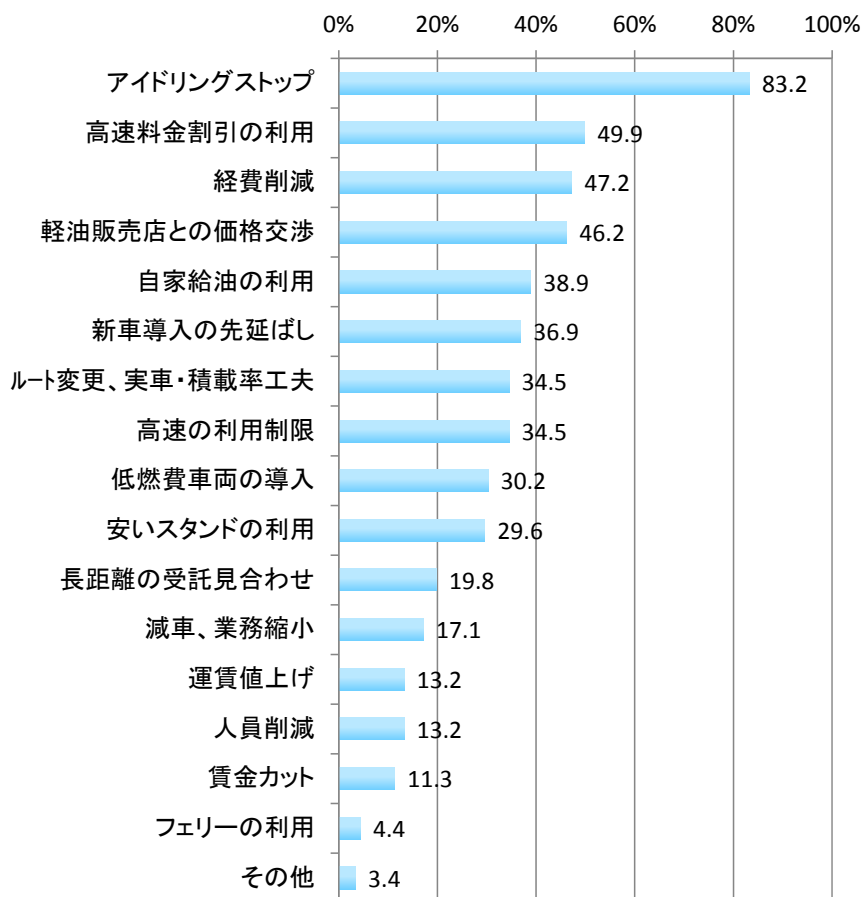


2. 軽油価格の高騰によるコスト増加への対応策

昨今の軽油価格の高騰に対して、実際に講じている対応策は、「アイドリングストップ」が最も多く83.2%であった。次に、「高速料金割引の利用」(49.9%)、「経費削減」(47.2%)、「軽油販売店との価格交渉」(46.2%)などがこれに続く。

図表 2 実際に講じている対応策

(n=794)

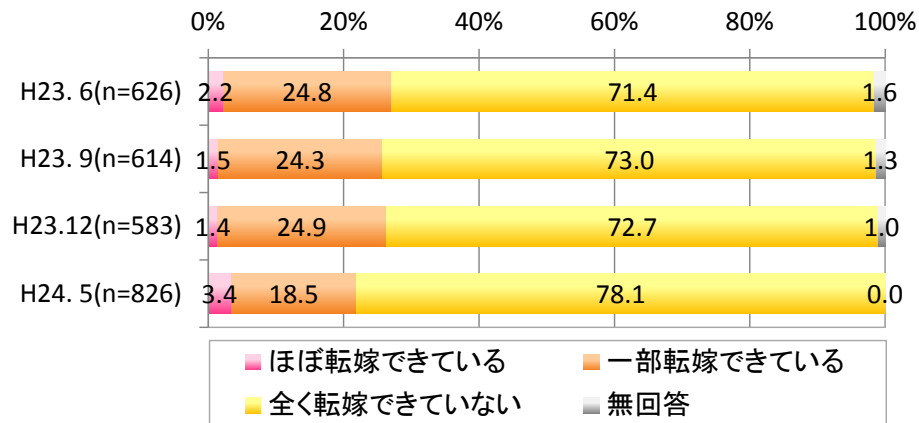


※「特に対策を講じていない」と回答した者を除く

3. 運賃転嫁の状況

主たる荷主との運賃転嫁に向けた交渉において、軽油価格の高騰分(コスト上昇分)を運賃に転嫁できているかどうかを質問したところ、「全く転嫁できていない」とする回答は全体の 78.1%であった。一方、『転嫁できている』とする事業者(「ほぼ転嫁できている」+「一部転嫁できている」の合計)は、21.9%となっている。平成 23 年 12 月時点と比べると「全く転嫁できていない」とする回答が 5.4 ポイント上昇している。

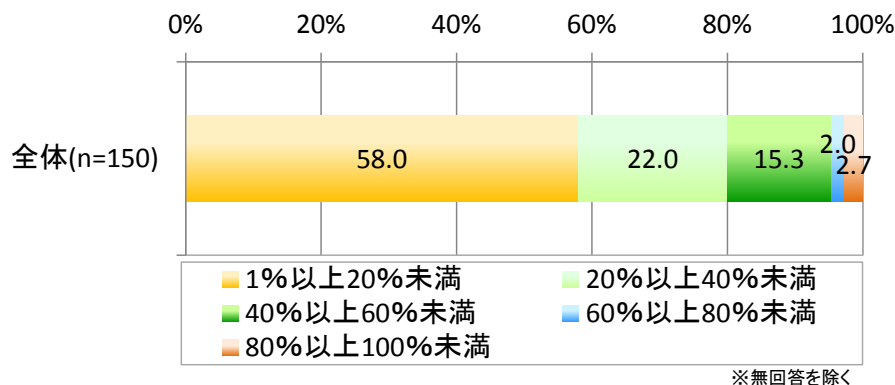
図表 3 軽油価格の高騰分(コスト上昇分)についての運賃転嫁の状況



4. 運賃転嫁についての割合

「一部転嫁できている」と回答した者に対して、軽油価格の高騰分(コスト上昇分)について、どのくらい運賃に転嫁できているかを質問したところ、「20%未満」(58.0%)、「20%以上 40%未満」(22.0%)となっており、軽油価格の高騰分(コスト上昇分)の運賃転嫁の割合は相対的に低い状況となっている。

図表 4 軽油価格の高騰分(コスト上昇分)について運賃転嫁できた割合

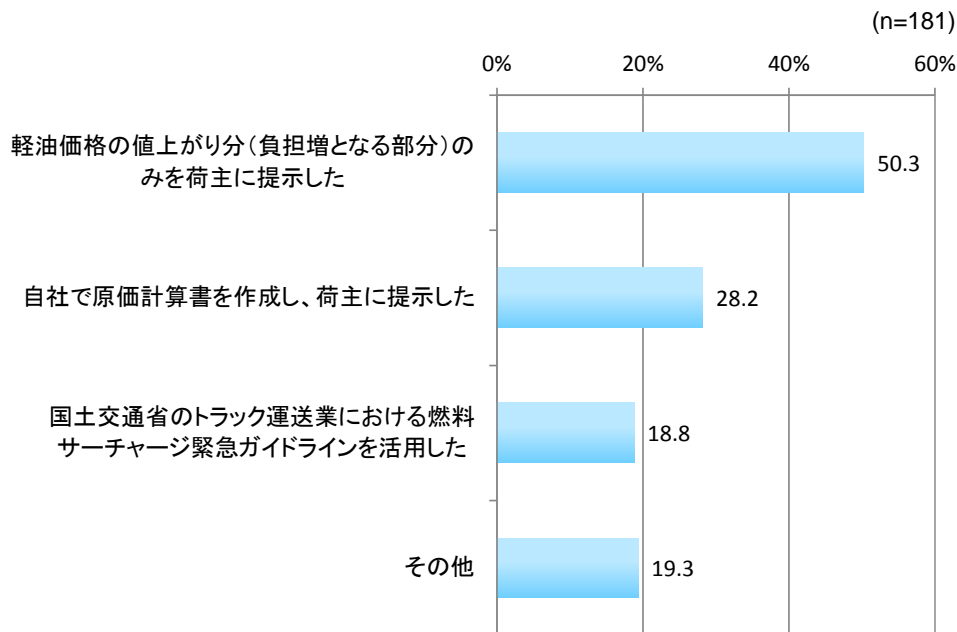


5. 運賃転嫁（値上げ）の方法

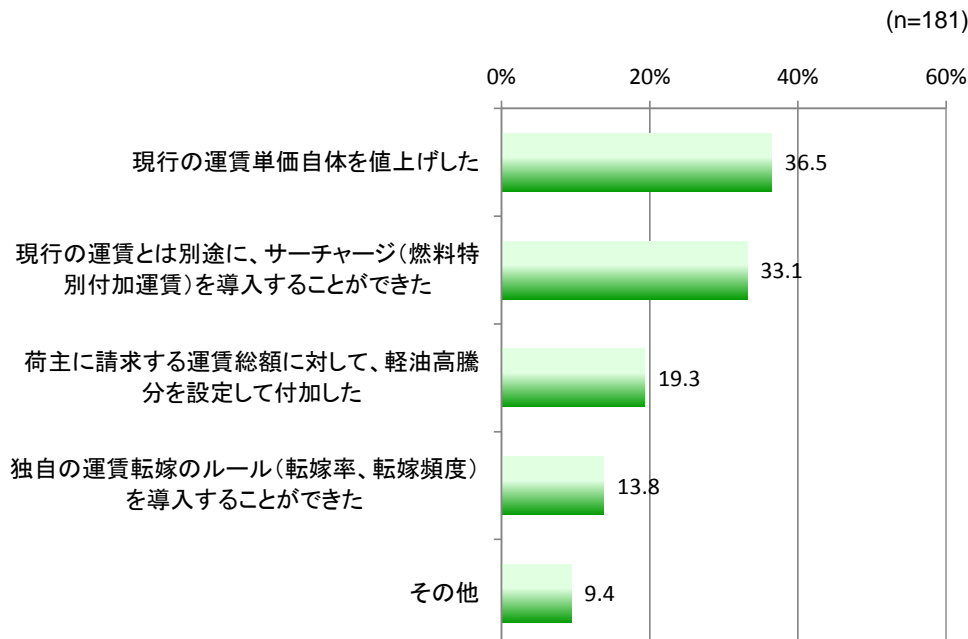
軽油価格高騰分（コスト上昇分）の運賃転嫁について「転嫁できている」とした回答者に対して、その経緯について質問したところ、「軽油価格の値上がり分（負担増となる部分）のみを荷主に提示した」が50.3%と最も多い。次いで「自社で原価計算書を作成し、荷主に提示した」（28.2%）、「国土交通省のトラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドラインを活用した」（18.8%）となっている。

また、荷主との交渉の結果、転嫁できた内容については、「現行の運賃単価自体を値上げした」（36.5%）、「現行の運賃とは別途に、サーチャージ（燃料特別付加運賃）を導入することができた」（33.1%）、「荷主に請求する運賃総額に対して、軽油高騰分を設定して付加した」（19.3%）となっている。

図表 5 軽油価格の高騰分（コスト上昇分）について運賃転嫁できた経緯について



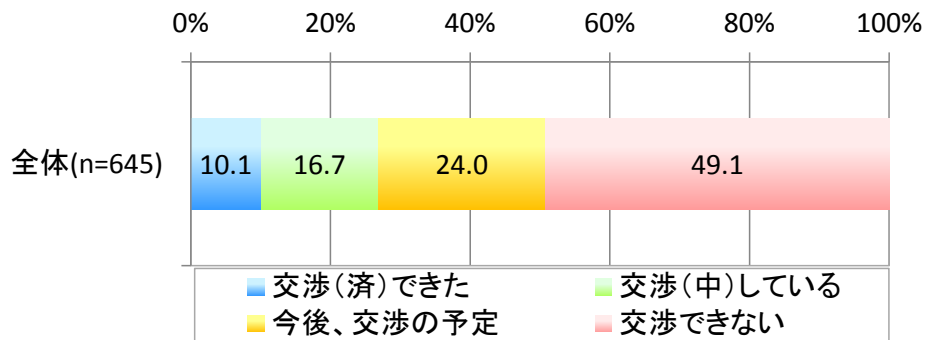
図表 6 交渉の結果、運賃転嫁できた具体的な内容



6. 運賃転嫁に向けた交渉の状況

軽油価格の高騰によるコスト増分について、「全く転嫁できていない」と回答した事業者に対し、主たる荷主(取引額の多い荷主)において運賃値上げ交渉を実施しているか質問したところ、「交渉(済)できた」(10.1%)、「交渉(中)している」(16.7%)を合わせると、26.8%の回答者が、軽油価格の上昇により運賃値上げの交渉を実際に行っていると回答している。他方、「交渉できない」とする回答は49.1%にのぼる。

図表 7 運賃転嫁に向けた交渉の状況



7. 軽油価格の高騰に伴う支援策の要望

軽油価格の高騰に対する支援策に関して、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質問したところ、「軽油取引税の減税」が最も多く89.0%であった。「燃料費を補填する補助金の創設」(55.1%)、「荷主業界、大手元受運送会社などへの強力な協力要請」(51.9%)がこれに続く。

図表 8 軽油価格の高騰に伴う支援策の要望について

