

## 軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査 (平成23年12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、昨年の秋以降一時低下したものの、2011 年末に向けて高騰し、年明けには1バレル 110 ドルを上回る高値を付けている。トラック運送事業者が調達する軽油価格(11月、消費税抜き)は、1ℓあたり 107.7 円(スタンド)、107.3 円(カード)、100.3 円(ローリー)で、約半年ぶりに上昇に転じた(全協調べ)。

このような中、12 月の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は9月調査の 62.9 %からやや低下し 60.7 %となった。値上げ交渉をしていないとする比率は 58.0 %で、運賃転嫁の動きは停滞している。

引き続き燃料高騰の勢いが強まりつつあることが懸念され、事業者では「社会への幅広いPR活動」( 63.8 % )、「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」( 56.9 % )、「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」( 50.3 % )などを望む意見が強まっている。

・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 11 月 29 日発送、12 月 28 日到着分までを集計

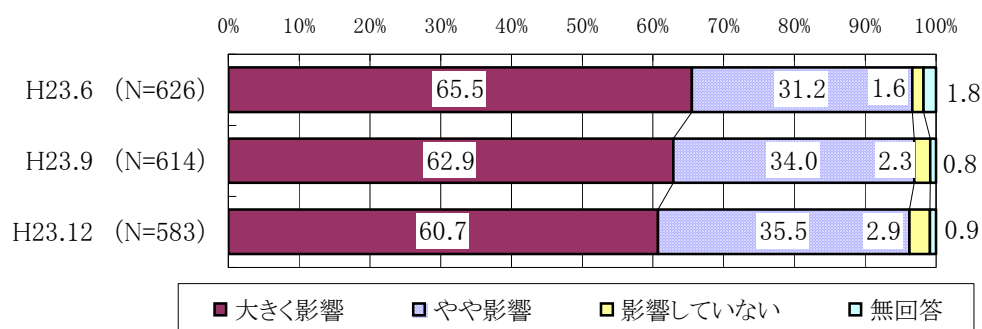
・配布数と回収数 :全国 910 事業所に配布し 583 票を回収(回収率 64.1%)

### 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、60.7 %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」( 35.5 %)を合わせると 96.2 %の回答者が影響を受けている、とみている。また軽油価格が平成 23 年 4 月をピークに 10 月まで値下がりしたこともあり、「大きく影響」とする回答比率は僅かに低下傾向にある。

平成 23 年 9 月の時点と比べると、「大きく影響」とする回答は 2.2 ポイント低下している。一方「やや影響」は 1.5 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

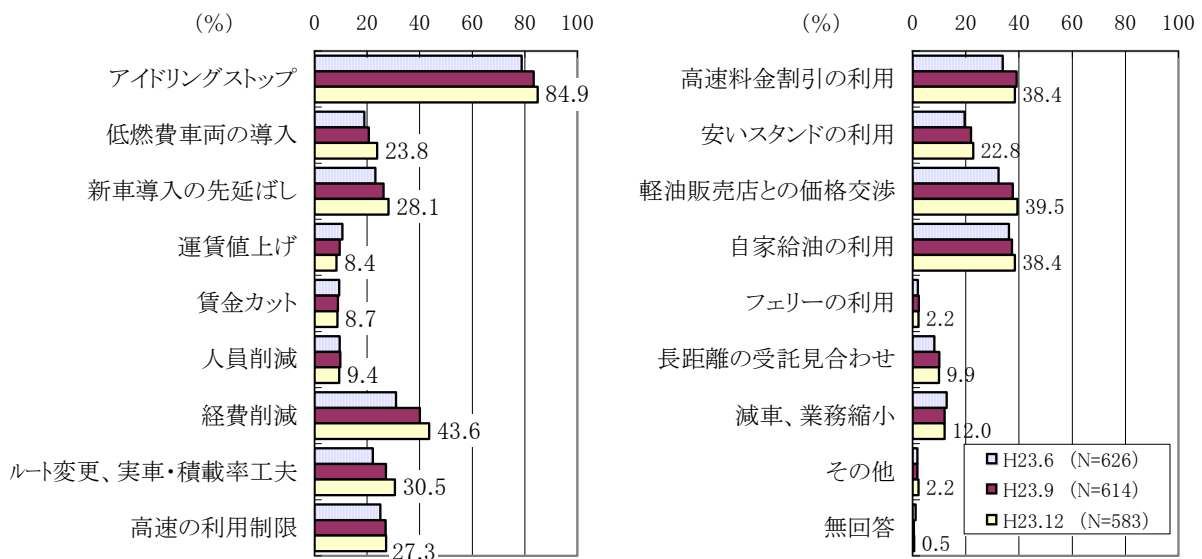


## 2. 軽油の値上がりへの対応策

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84.9%であった。「一般管理費、金利等の経費削減」(43.6%)、「軽油販売店との価格交渉」(39.5%)、「高速道路料金割引サービスの利用」「自家給油・インタンクの利用」(ともども38.4%)などがこれに続く。

平成23年6月、9月と比べてポイントが高くなっている項目が多く、特に「一般管理費、金利等の経費削減」はポイントを伸ばしている。「運賃値上げ」や「賃金カット」などは、僅かずつだが比率を下げている。

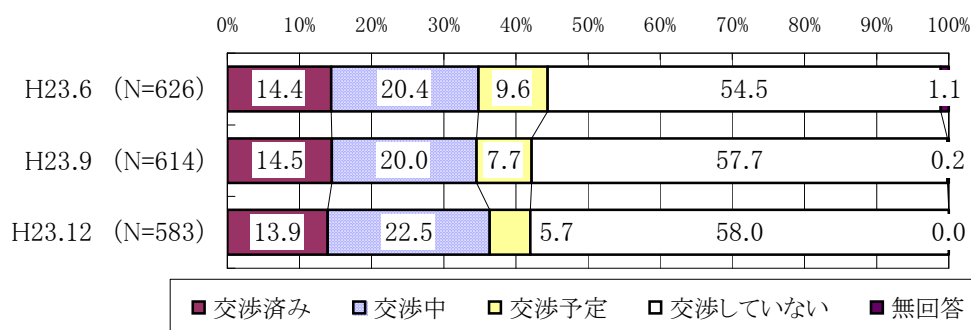
図表2 軽油の値上がりへの対応策(複数回答)



## 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13.9%、「交渉している(交渉中)」が22.5%で、合わせると36.4%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58.0%にのぼる。

図表3 交渉の状況

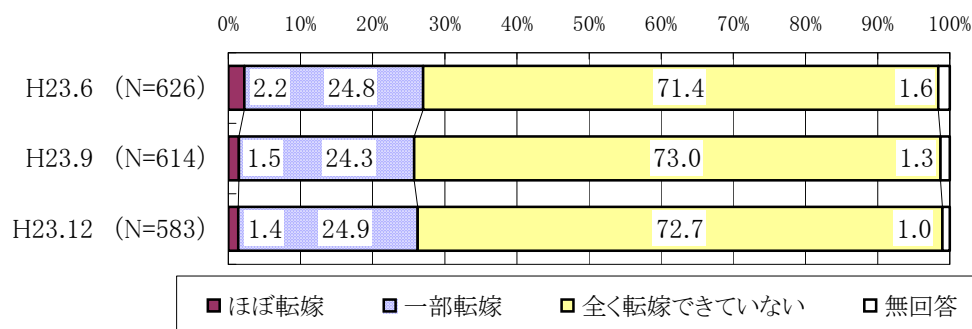


#### 4. 運賃転嫁の状況

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 72.7 %であった。一方、「ほぼ転嫁できている」は 1.4 %、「一部転嫁できている」は 24.9 %であった。

平成 23 年 9 月の時点から大きな変化はみられなかった。

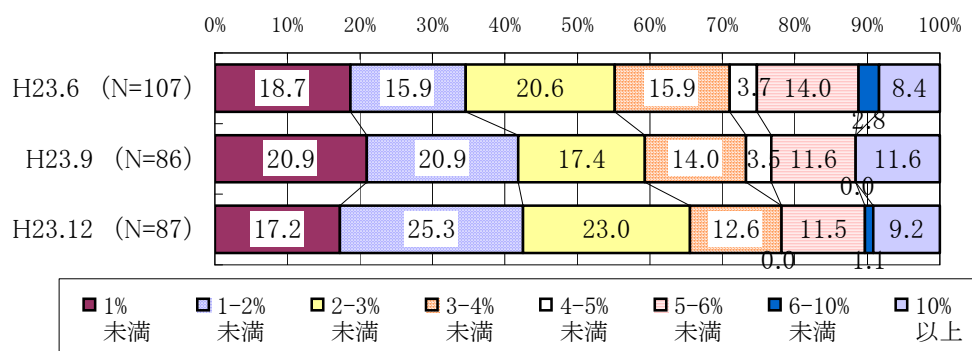
図表4 運賃転嫁の状況



#### 5. 運賃値上げ率

「ほぼ転嫁できている」「一部転嫁できている」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、「1～2%未満」が最も多く、ともに 25.3 %であった。平均では 3.0 %の値上げとなっている。

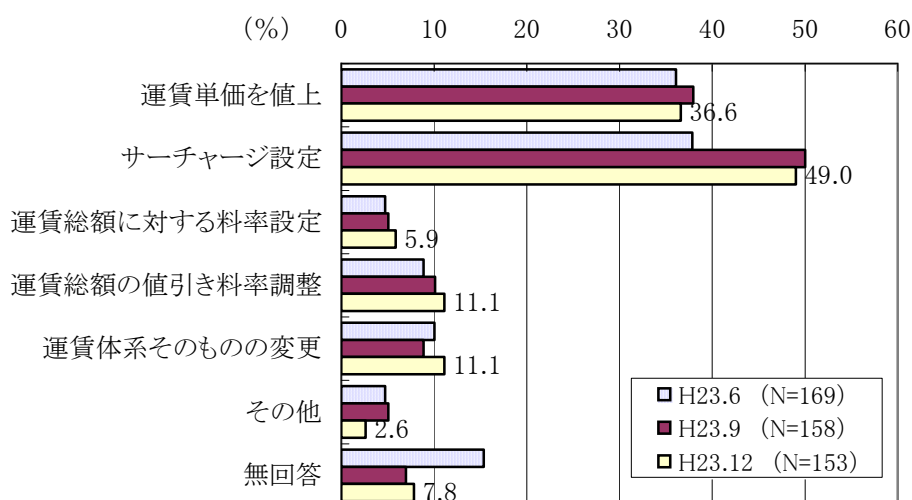
図表5 運賃値上げ率



#### 6. 運賃転嫁(値上げ)の方法

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 49.0 %であった。「現行の運賃単価自体を値上げした」( 36.6 %)がこれに続く。

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 63.8 %であった。「荷主業界、大手元請運送会社などへの協力要請」(56.9 %)「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」(50.3 %)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」は 10 ポイント以上、「石油製品価格の監視強化と不当な価格への指導」「低公害トラック導入助成事業の拡充」「省エネ機器導入助成事業の拡充」は 5 ポイント以上高くなっている。

図表7 協会や行政に望まれる支援策

