

燃料サーチャージの導入実態に関するアンケート調査
分析結果

平成20年7月29日

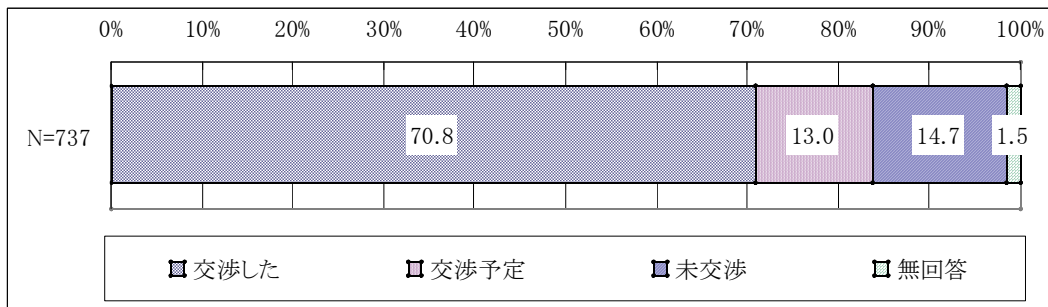
社団法人 全日本トラック協会

1. 運賃転嫁の状況

(1) 荷主との運賃交渉の状況

軽油価格の値上がりが顕著となった平成 16 年以降、受託量の多い荷主に対し、運賃値上げの交渉を行ったかどうかについてきいたところ、「交渉した・交渉している」とする回答が 70.8 %となっている。

図表 1 荷主との運賃交渉の状況



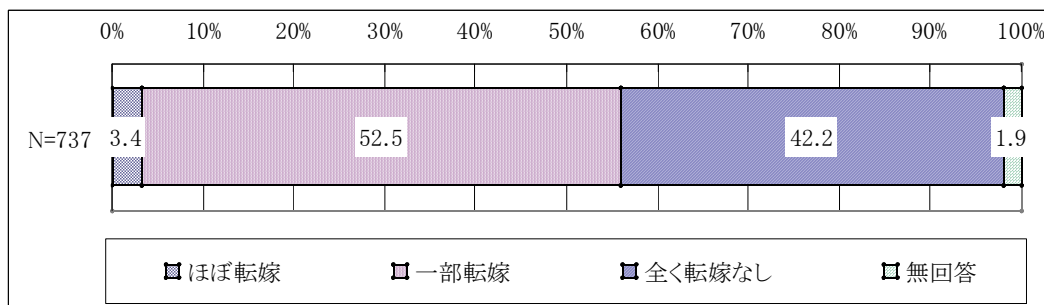
注：「荷主」とは、真の荷主、元請運送の荷主の両方を含む。以下同じ。

	交渉した	交渉予定	未交渉	無回答	合計
～20両	139	40	73	5	257
	54.1	15.6	28.4	1.9	100.0
21～50両	115	22	19	3	159
	72.3	13.8	11.9	1.9	100.0
51～100両	96	21	6	0	123
	78.0	17.1	4.9	0.0	100.0
101両～	172	13	10	3	198
	86.9	6.6	5.1	1.5	100.0
合計	522	96	108	11	737
	70.8	13.0	14.7	1.5	100.0

(2) 運賃転嫁の状況

特に、受託量の多い荷主との運賃値上げ交渉で、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、「ほぼ転嫁できている」は 3.4 %、「一部転嫁できている」は 52.5 %で、合わせると 55.9 %の事業者で何らかの運賃転嫁が行われている。一方「まったく転嫁できない」は 42.2 %となっている。

図表 2 運賃転嫁の状況



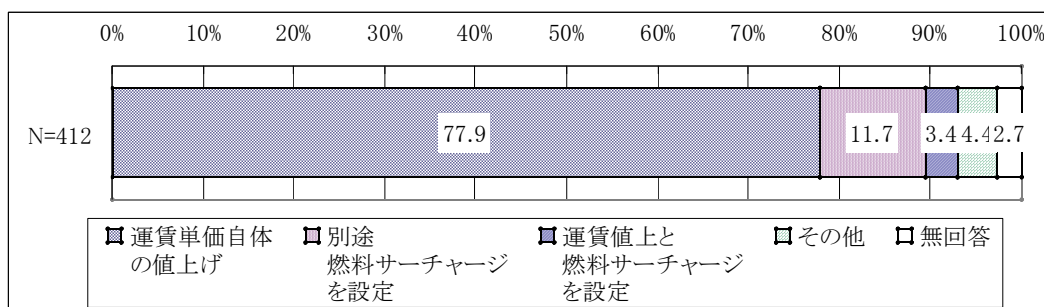
	ほぼ転嫁	一部転嫁	全く転嫁なし	無回答	合計
～20両	8	94	146	9	257
	3.1	36.6	56.8	3.5	100.0
21～50両	6	78	72	3	159
	3.8	49.1	45.3	1.9	100.0
51～100両	4	73	46	0	123
	3.3	59.3	37.4	0.0	100.0
101両～	7	142	47	2	198
	3.5	71.7	23.7	1.0	100.0
合計	25	387	311	14	737
	3.4	52.5	42.2	1.9	100.0

(3) 運賃転嫁の方法

「ほぼ転嫁できている」「一部転嫁できている」とした事業者に対し、コスト転嫁の方法をきいたところ、「現行の運賃単価自体の値上げ」が最も多く77.9%となっている。「現行の運賃とは別途に、燃料サーチャージを設定」(11.7%)がこれに続く。

「現行の運賃の値上げに加え、燃料サーチャージを設定」も3.4%みられる。

図表3 運賃転嫁の方法

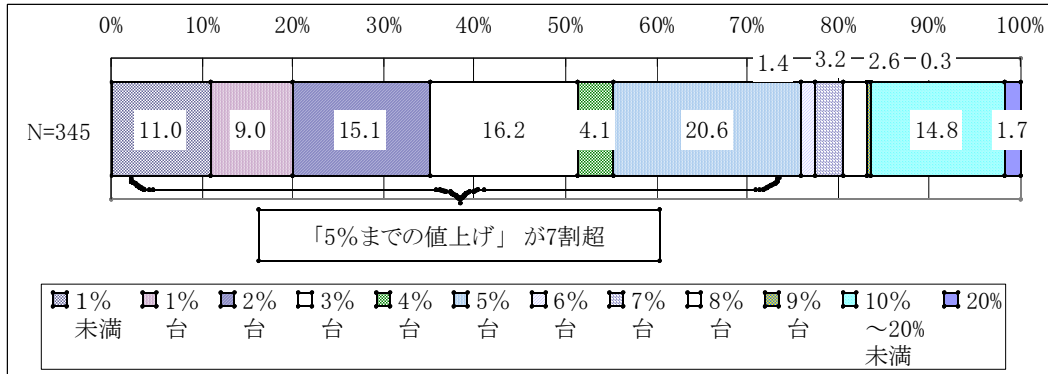


	運賃単価 自体の値 上げ	別途燃料 サーチャー ジを設定	運賃値上・ 燃料サー チャージを 設定	その他	無回答	合計
～20両	86	4	1	7	4	102
	84.3	3.9	1.0	6.9	3.9	100.0
21～50両	60	16	3	4	1	84
	71.4	19.0	3.6	4.8	1.2	100.0
51～100両	60	11	2	1	3	77
	77.9	14.3	2.6	1.3	3.9	100.0
101両～	115	17	8	6	3	149
	77.2	11.4	5.4	4.0	2.0	100.0
合計	321	48	14	18	11	412
	77.9	11.7	3.4	4.4	2.7	100.0

(4) 運賃の値上げ率

「ほぼ転嫁できている」「一部転嫁できている」とした事業者に運賃の値上げ率をきいたところ、回答分布では、5%台までの値上げが7割超を占める。

図表4 運賃の値上げ率（回答の分布）



注：値上げ率は軽油価格の値上がりが顕著となる前の平成16年時点と比較した割合

	1%未満	1%台	2%台	3%台	4%台	5%台	6%台	7%台	8%台	9%台	10%~20%未満	20%	合計
~20両	11	3	4	11	2	19	1	2	2	0	29	3	87
	12.6	3.4	4.6	12.6	2.3	21.8	1.1	2.3	2.3	0.0	33.3	3.4	100.0
21~50両	7	9	8	11	2	11	1	3	6	1	10	2	71
	9.9	12.7	11.3	15.5	2.8	15.5	1.4	4.2	8.5	1.4	14.1	2.8	100.0
51~100両	5	10	11	10	3	14	3	3	1	0	3	1	64
	7.8	15.6	17.2	15.6	4.7	21.9	4.7	4.7	1.6	0.0	4.7	1.6	100.0
101両~	15	9	29	24	7	27	0	3	0	0	9	0	123
	12.2	7.3	23.6	19.5	5.7	22.0	0.0	2.4	0.0	0.0	7.3	0.0	100.0
合計	38	31	52	56	14	71	5	11	9	1	51	6	345
	11.0	9.0	15.1	16.2	4.1	20.6	1.4	3.2	2.6	0.3	14.8	1.7	100.0

値上げ率の平均は4.7%となっている。

図表5 運賃の値上げ率

	件数	平均%
~20両	87	6.7
21~50両	71	5.0
51~100両	64	3.9
101両~	123	3.5
合計	345	4.7

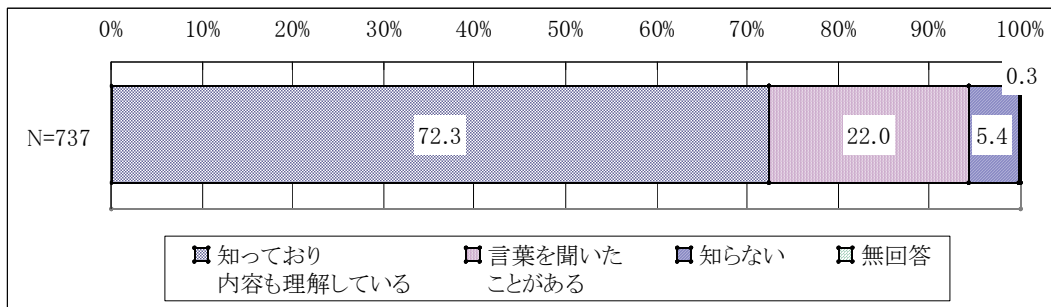
注：値上げ率は軽油価格の値上がりが顕著となる前の平成16年時点と比較した割合

2. 燃料サーチャージの認知度

(1) 言葉の認知度

「燃料サーチャージ（燃料特別付加運賃）」という言葉を知っているかどうかをきいたところ「知っており、内容も理解している」は 72.3 %であった。「言葉を聞いたことがある」（22.0 %）をあわせると、9割以上の認知度である。

図表6 「燃料サーチャージ」の言葉の認知度



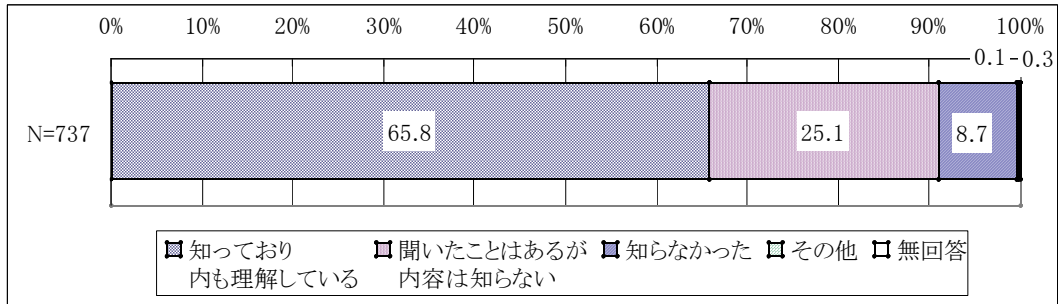
	知っている	聞いたことがある	知らない	無回答	合計
～20両	122	104	31	0	257
	47.5	40.5	12.1	0.0	100.0
21～50両	116	36	6	1	159
	73.0	22.6	3.8	0.6	100.0
51～100両	108	15	0	0	123
	87.8	12.2	0.0	0.0	100.0
101両～	187	7	3	1	198
	94.4	3.5	1.5	0.5	100.0
合計	533	162	40	2	737
	72.3	22.0	5.4	0.3	100.0

(2) 燃料サーチャージ緊急ガイドラインの認知度

国土交通省では、平成 20 年 3 月に、トラック運送業における燃料サーチャージの仕組みや算出方法等を示したガイドライン（「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」）をとりまとめている。

その認知度については、「知っており、内容も理解している」が 65.8 %となっている。「聞いたことはあるが、内容は知らない」は 25.1 %、「知らなかった」は 8.7 %となっている。

図表 7 「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の認知度

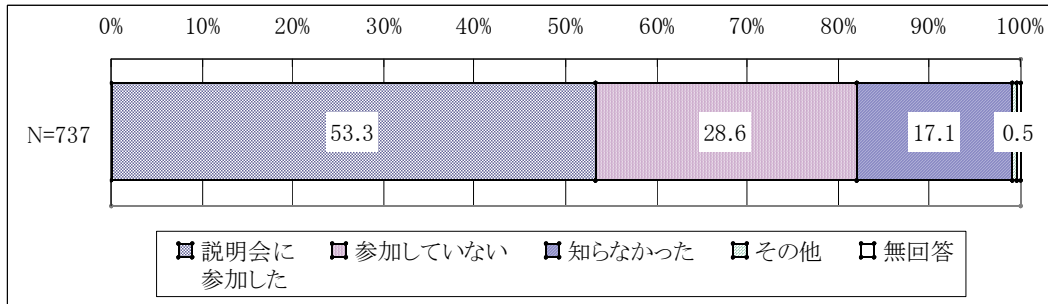


	知っており 内も理解し ている	聞いたこと はあるが 内容は知ら ない	知らなかつ た	その他	無回答	合計
～20両	103	105	49	0	0	257
	40.1	40.9	19.1	0.0	0.0	100.0
21～50両	103	45	10	0	1	159
	64.8	28.3	6.3	0.0	0.6	100.0
51～100両	102	19	2	0	0	123
	82.9	15.4	1.6	0.0	0.0	100.0
101両～	177	16	3	1	1	198
	89.4	8.1	1.5	0.5	0.5	100.0
合計	485	185	64	1	2	737
	65.8	25.1	8.7	0.1	0.3	100.0

(3) 説明会への参加状況

トラック協会では、各運輸支局と協力して、トラック運送事業者での燃料サーチャージ導入支援説明会を開催しているが、その認知度については、「知っており、当社の社員が説明会に参加した（する予定）」が 53.3 %であった。「知っていたが、当社では誰も参加していない」は 28.6 %、「知らなかった」は 17.1 %であった。

図表 8 「燃料サーチャージ導入支援説明会」への参加



	説明会に参加した	参加していない	知らなかった	その他	無回答	合計
～20両	69	99	88	0	1	257
	26.8	38.5	34.2	0.0	0.4	100.0
21～50両	85	54	19	0	1	159
	53.5	34.0	11.9	0.0	0.6	100.0
51～100両	86	27	8	1	1	123
	69.9	22.0	6.5	0.8	0.8	100.0
101両～	153	31	11	2	1	198
	77.3	15.7	5.6	1.0	0.5	100.0
合計	393	211	126	3	4	737
	53.3	28.6	17.1	0.4	0.5	100.0

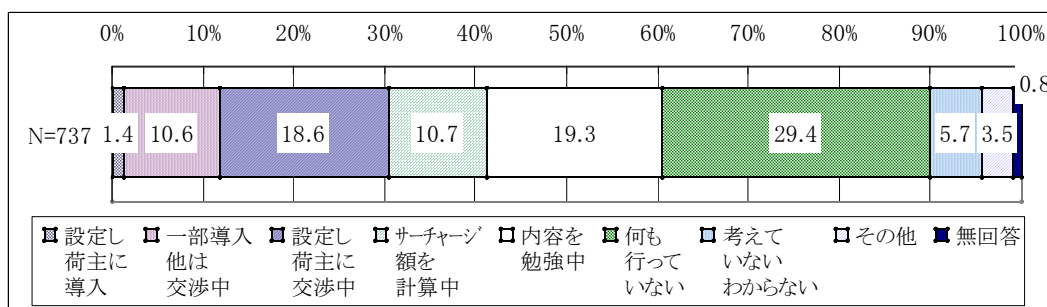
3. 燃料サーチャージの導入実態

(1) 燃料サーチャージの導入状況

燃料サーチャージを導入しているかどうかをきいたところ、「燃料サーチャージを設定し、荷主に導入している」は 1.4 %、「一部の荷主には燃料サーチャージを設定・導入しているが、他の荷主に対しては交渉中である」は 10.6 %、「燃料サーチャージを設定し、荷主に交渉しよう（導入しよう）としている」は 18.6 %となっている。何らかの行動を起こしている事業所は約 3 割となっている。また、「燃料サーチャージを設定するため、サーチャージ額を計算中である」（10.7 %）といった準備中の事業所も加えると、4 割以上が積極的な行動をみせている。

一方で「燃料サーチャージの導入については何も行っていない」（29.4 %）、「考えていない・わからない」（5.7 %）といった消極的な事業所も 3 割以上みられる。

図表 9 燃料サーチャージの導入状況

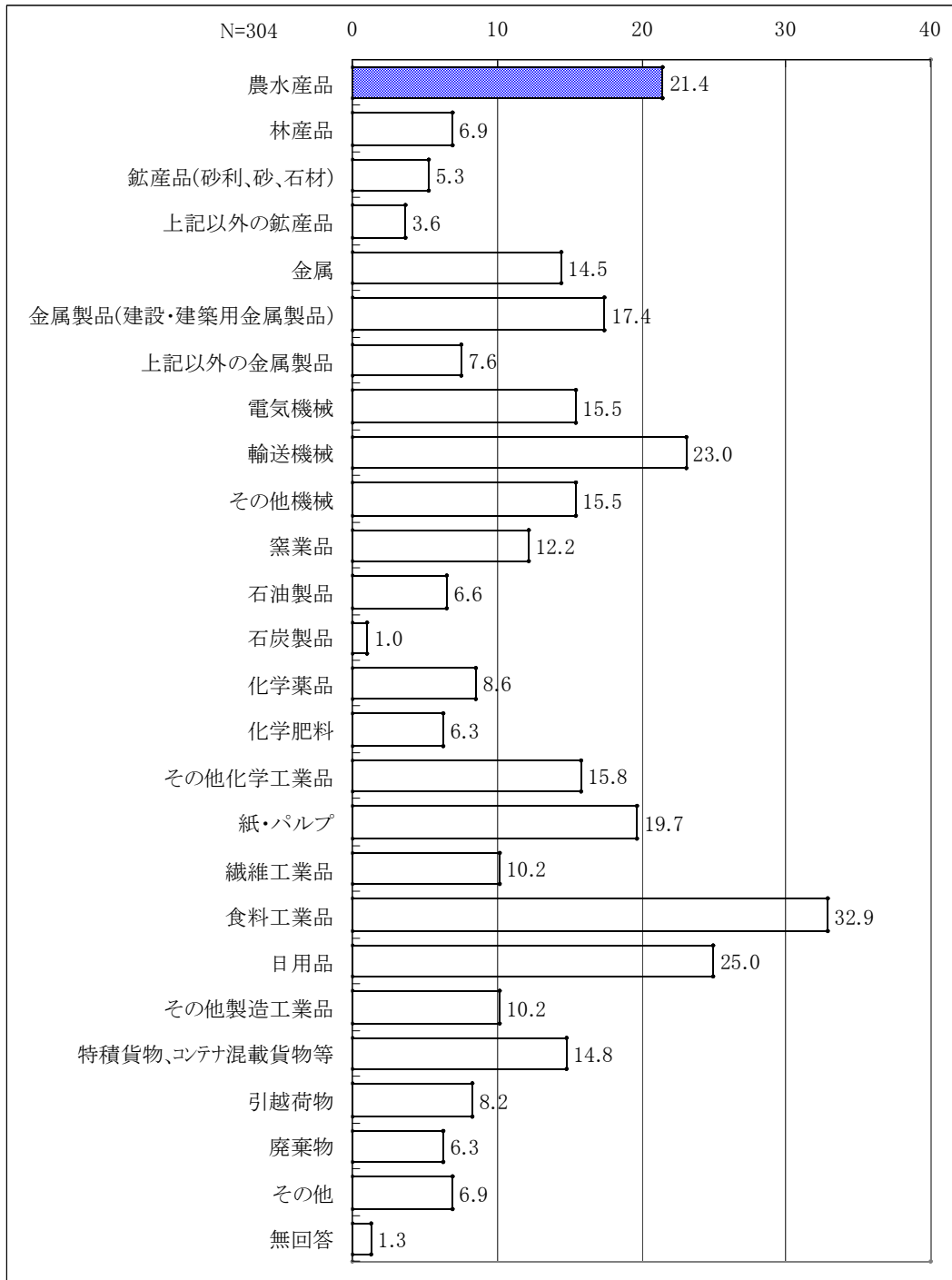


	設定し、荷主に導入	一部導入、他の荷主は交渉中	設定し、荷主に交渉しようとしている	設定するため、サーチャージ額を計算中	内容を勉強中	何も行っていない	考えていない・わからない	その他	無回答	合計
～20両	2 0.8	11 4.3	26 10.1	16 6.2	45 17.5	114 44.4	35 13.6	6 2.3	2 0.8	257 100.0
21～50両	4 2.5	18 11.3	27 17.0	10 6.3	34 21.4	49 30.8	7 4.4	9 5.7	1 0.6	159 100.0
51～100両	1 0.8	19 15.4	28 22.8	15 12.2	25 20.3	29 23.6	0 0.0	5 4.1	1 0.8	123 100.0
101両～	3 1.5	30 15.2	56 28.3	38 19.2	38 19.2	25 12.6	0 0.0	6 3.0	2 1.0	198 100.0
合計	10 1.4	78 10.6	137 18.6	79 10.7	142 19.3	217 29.4	42 5.7	26 3.5	6 0.8	737 100.0

(2) 導入した貨物の品目

燃料サーチャージを既に導入している（予定、計算中を含む）事業所（304 件）に対して、燃料サーチャージを導入する荷主の輸送貨物の品目を聞いたところ、「食料工業品」が最も多く 32.9 %であった。「日用品」（25.0 %）、「輸送機械（自動車、自動車部品等）」（23.0 %）、「農水産品」（21.4 %）、「紙・パルプ」（19.7 %）などがこれに続く。

図表 10 燃料サーチャージを導入した貨物の品目（複数回答）

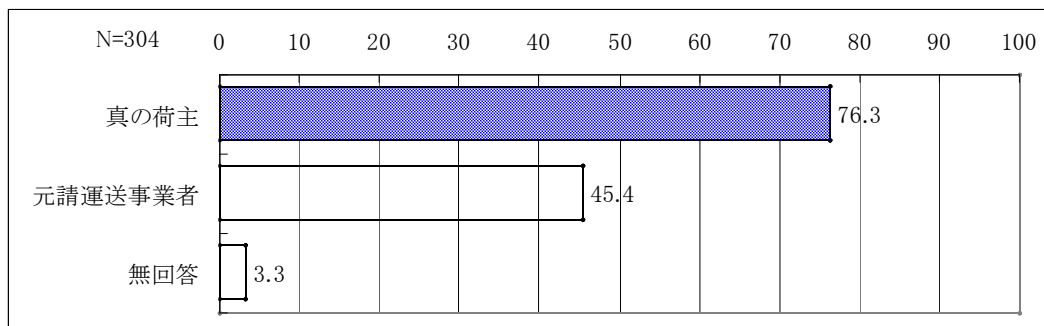


注：導入予定、計算中の事業所を含む

(3) 導入した荷主の業態

また、その荷主は真の荷主（メーカーや卸・小売など）か、元請運送事業者かの別をきいたところ、「真の荷主である」が 76.3 %、「元請運送事業者である」が 45.4 %となっている。

図表 1 1 燃料サーチャージを導入した荷主の業態（複数回答）



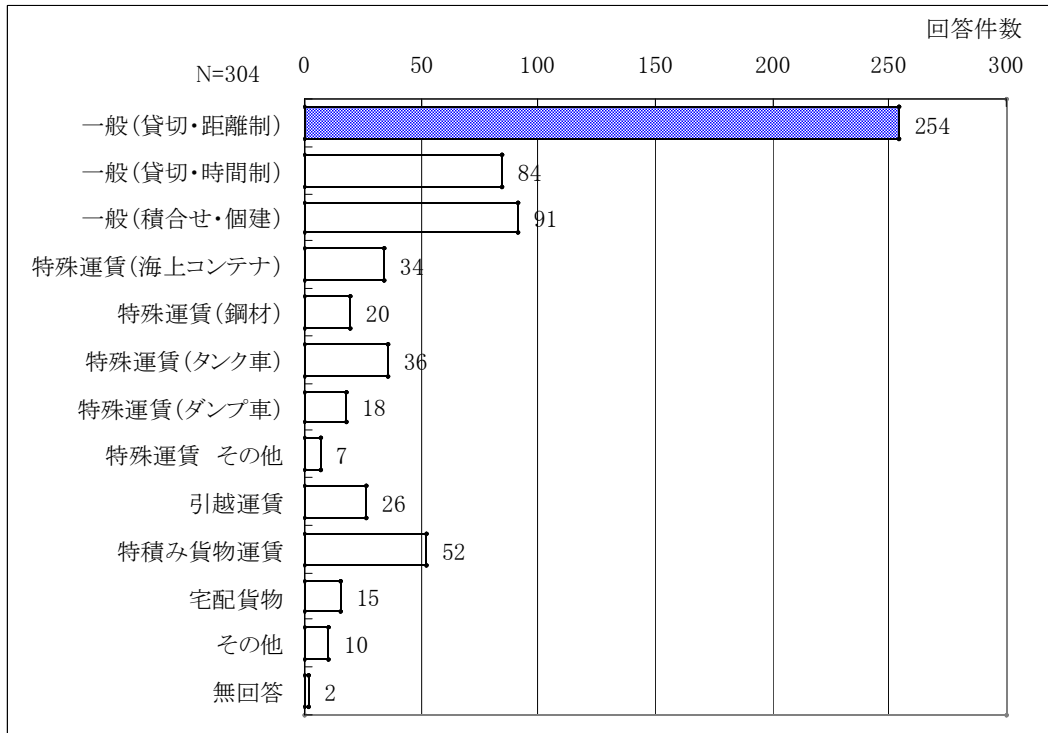
注：導入予定、計算中の事業所を含む

	真の荷主	元請運送事業者	無回答	合計
～20両	41	23	2	55
	74.5	41.8	3.6	100.0
21～50両	42	23	3	59
	71.2	39.0	5.1	100.0
51～100両	46	37	0	63
	73.0	58.7	0.0	100.0
101両～	103	55	5	127
	81.1	43.3	3.9	100.0
合計	232	138	10	304
	76.3	45.4	3.3	100.0

(4) 導入した運賃契約の種類

サーチャージ導入の対象となった運賃契約の種類をきいたところ、「一般貨物運賃（貸切・距離制）」が最も多く、254 件であった。「一般貨物運賃（積合せ・個建）」（91 件）、「一般貨物運賃（貸切・時間制）」（84 件）、「特積み貨物運賃」（52 件）がこれに続く。

図表 1 2 燃料サーチャージを導入した運賃契約の種類（複数回答）



注：導入予定、計算中の事業所を含む

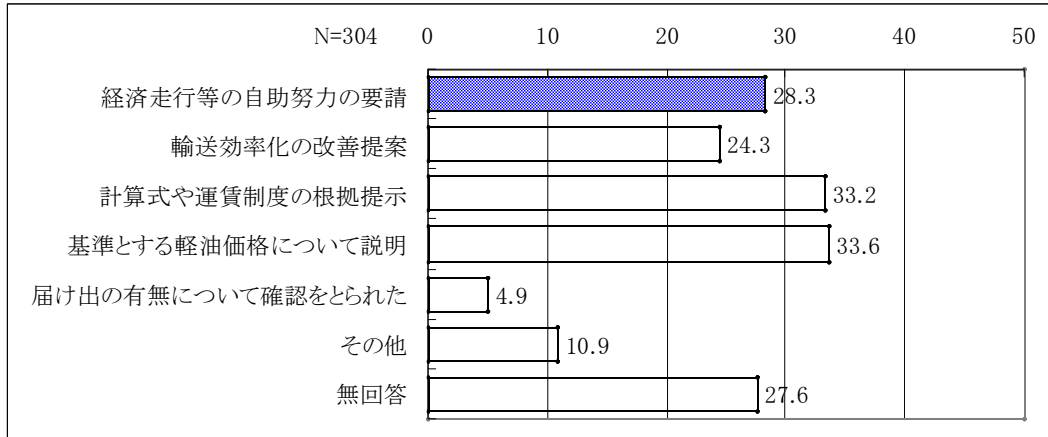
	一般(貸切・距離制)	一般(貸切・時間制)	一般(積合せ・個建)	特殊運賃(海上コンテナ)	特殊運賃(鋼材)	特殊運賃(タンク車)	特殊運賃(ダンプ車)	特殊運賃その他
~20両	36	12	9	5	6	3	9	2
	65.5	21.8	16.4	9.1	10.9	5.5	16.4	3.6
21~50両	50	8	12	7	5	5	1	0
	84.7	13.6	20.3	11.9	8.5	8.5	1.7	0.0
51~100両	56	17	18	9	4	10	3	1
	88.9	27.0	28.6	14.3	6.3	15.9	4.8	1.6
101両~	112	47	52	13	5	18	5	4
	88.2	37.0	40.9	10.2	3.9	14.2	3.9	3.1
合計	254	84	91	34	20	36	18	7
	83.6	27.6	29.9	11.2	6.6	11.8	5.9	2.3

	引越運賃	特積み貨物運賃	宅配貨物	その他	無回答	合計
~20両	2	0	0	4	0	55
	3.6	0.0	0.0	7.3	0.0	100.0
21~50両	2	2	2	0	0	59
	3.4	3.4	3.4	0.0	0.0	100.0
51~100両	4	10	0	1	0	63
	6.3	15.9	0.0	1.6	0.0	100.0
101両~	18	40	13	5	2	127
	14.2	31.5	10.2	3.9	1.6	100.0
合計	26	52	15	10	2	304
	8.6	17.1	4.9	3.3	0.7	100.0

(5) 導入交渉の際の荷主からの条件等

燃料サーチャージの導入交渉にあたり、荷主からの条件等の提示や要請等があったかどうかをきいたところ、「基準とする軽油価格について説明を求められた」(33.6%)、「計算式や運賃制度の根拠提示を求められた」(33.2%)などが多くなっている。「経済走行などの自助努力を求められた」(28.3%)がこれに続く。

図表 1 3 導入交渉の際の荷主からの条件等 (複数回答)



注：導入予定、計算中の事業所を含む

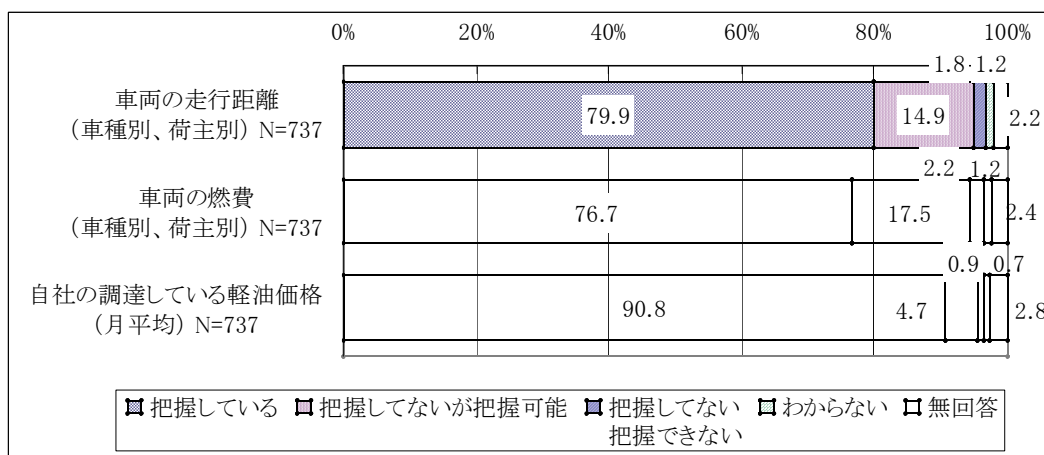
	経済走行等の自助努力の要請	輸送効率化の改善提案	計算式や運賃制度の根拠提示	基準とする軽油価格について説明	届け出の有無について確認をとられた	その他	無回答	合計
～20両	19	8	10	12	2	10	18	55
	34.5	14.5	18.2	21.8	3.6	18.2	32.7	100.0
21～50両	10	7	18	19	0	6	22	59
	16.9	11.9	30.5	32.2	0.0	10.2	37.3	100.0
51～100両	21	15	19	20	2	6	15	63
	33.3	23.8	30.2	31.7	3.2	9.5	23.8	100.0
101両～	36	44	54	51	11	11	29	127
	28.3	34.6	42.5	40.2	8.7	8.7	22.8	100.0
合計	86	74	101	102	15	33	84	304
	28.3	24.3	33.2	33.6	4.9	10.9	27.6	100.0

4. 導入上の課題

(1) 輸送指標の把握状況

燃料サーチャージの導入に際しては、いくつかの輸送データ、指標が必要になるが、その把握状況をきいたところ、「自社の調達している軽油価格（月平均）」については 90.8 %が把握しているが、「車両の走行距離（車種別、荷主別）」、「車両の燃費（車種別、荷主別）」は8割に満たない。

図表 1 4 設定に必要な輸送指標の把握状況



車両の走行距離(車種別、荷主別)

	把握している	把握していないが把握可能	把握していない把握できない	わからない	無回答	合計
~20両	181 70.4	52 20.2	6 2.3	7 2.7	11 4.3	257 100.0
21~50両	129 81.1	24 15.1	3 1.9	1 0.6	2 1.3	159 100.0
51~100両	109 88.6	13 10.6	1 0.8	0 0.0	0 0.0	123 100.0
101両~	170 85.9	21 10.6	3 1.5	1 0.5	3 1.5	198 100.0
合計	589 79.9	110 14.9	13 1.8	9 1.2	16 2.2	737 100.0

車両の燃費(車種別、荷主別)

	把握している	把握していないが把握可能	把握していない把握できない	わからない	無回答	合計
~20両	158 61.5	73 28.4	9 3.5	5 1.9	12 4.7	257 100.0
21~50両	119 74.8	30 18.9	4 2.5	3 1.9	3 1.9	159 100.0
51~100両	108 87.8	13 10.6	1 0.8	0 0.0	1 0.8	123 100.0
101両~	180 90.9	13 6.6	2 1.0	1 0.5	2 1.0	198 100.0
合計	565 76.7	129 17.5	16 2.2	9 1.2	18 2.4	737 100.0

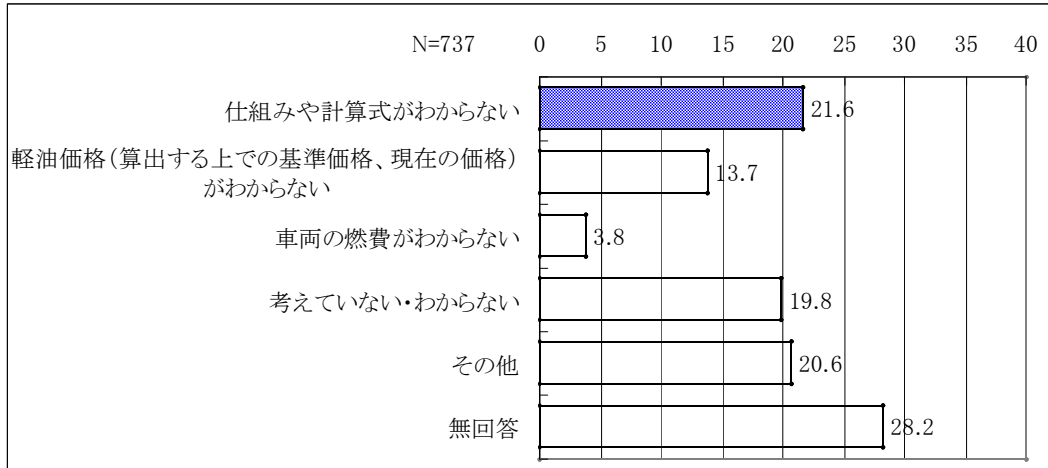
自社の調達している軽油価格(月平均)

	把握している	把握していないが把握可能	把握していない把握できない	わからない	無回答	合計
~20両	213 82.9	22 8.6	5 1.9	4 1.6	13 5.1	257 100.0
21~50両	144 90.6	8 5.0	2 1.3	1 0.6	4 2.5	159 100.0
51~100両	120 97.6	1 0.8	0 0.0	0 0.0	2 1.6	123 100.0
101両~	192 97.0	4 2.0	0 0.0	0 0.0	2 1.0	198 100.0
合計	669 90.8	35 4.7	7 0.9	5 0.7	21 2.8	737 100.0

(2) 算出・設定する際の問題点

社内で燃料サーチャージ額を算出、設定する（した）際の問題点としては、「仕組みや計算式がわからない」は 21.6 %、「軽油価格（算出する上での基準価格、現在の価格）がわからない」（13.7 %）、「車両の燃費がわからない」（3.8 %）などとなっていた。

図表 15 算出・設定する際の問題点（複数回答）

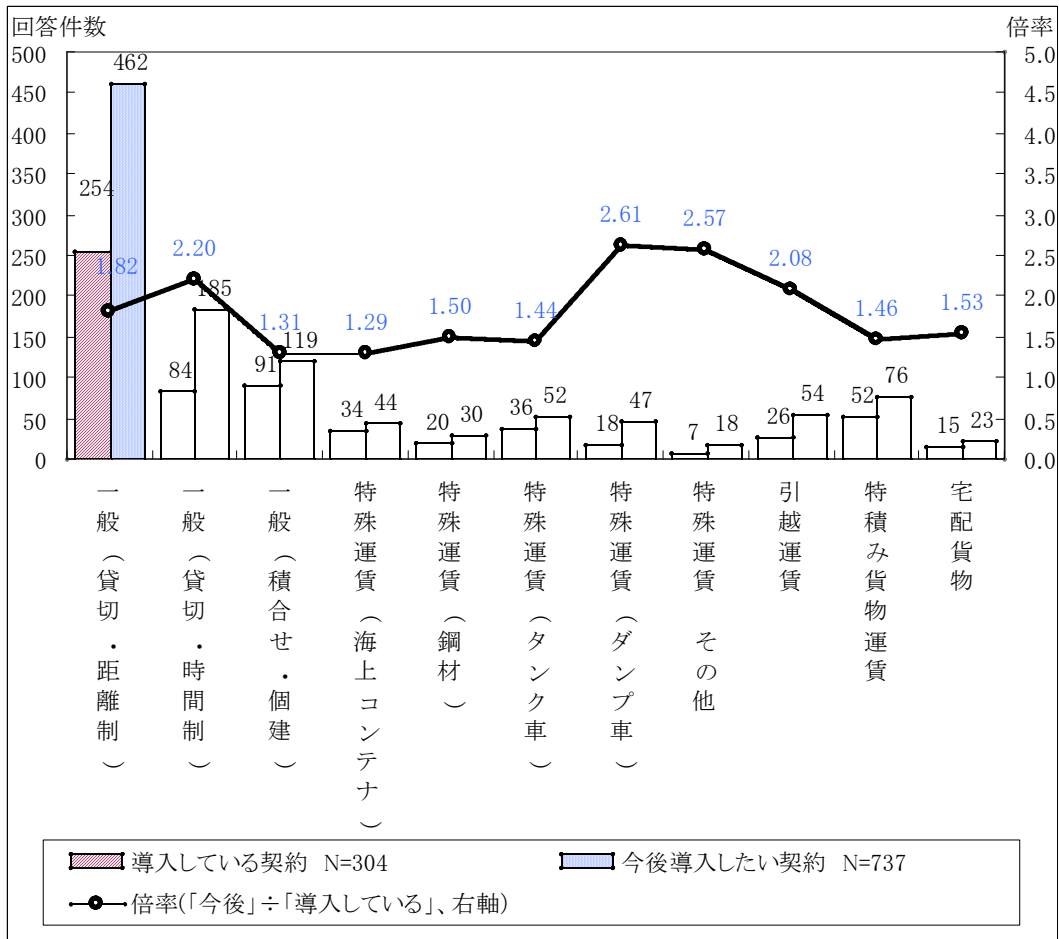


	仕組みや計算式がわからない	軽油価格がわからない	車両の燃費がわからない	考えていない・わからない	その他	無回答	合計
～20両	89	24	10	79	31	54	257
	34.6	9.3	3.9	30.7	12.1	21.0	100.0
21～50両	24	28	5	37	27	49	159
	15.1	17.6	3.1	23.3	17.0	30.8	100.0
51～100両	16	19	6	17	33	38	123
	13.0	15.4	4.9	13.8	26.8	30.9	100.0
101両～	30	30	7	13	61	67	198
	15.2	15.2	3.5	6.6	30.8	33.8	100.0
合計	159	101	28	146	152	208	737
	21.6	13.7	3.8	19.8	20.6	28.2	100.0

(3) 今後の燃料サーチャージの設定について

全ての回答者（737 件）に対して、今後、どのような運賃契約の方式に対し、燃料サーチャージを設定しようと考えているかをきいたところ、「一般貨物運賃（貸切・距離制）」が最も多く 462 件であった。先の設問で、現在すでに導入中の契約と比較してみると、特殊運賃（ダンプ）、特殊運賃（その他）、一般（貸切・時間制）、引越運賃などで、今後導入したいとする回答割合が高い。

図表 16 設定しようとする運賃契約方式（複数回答）



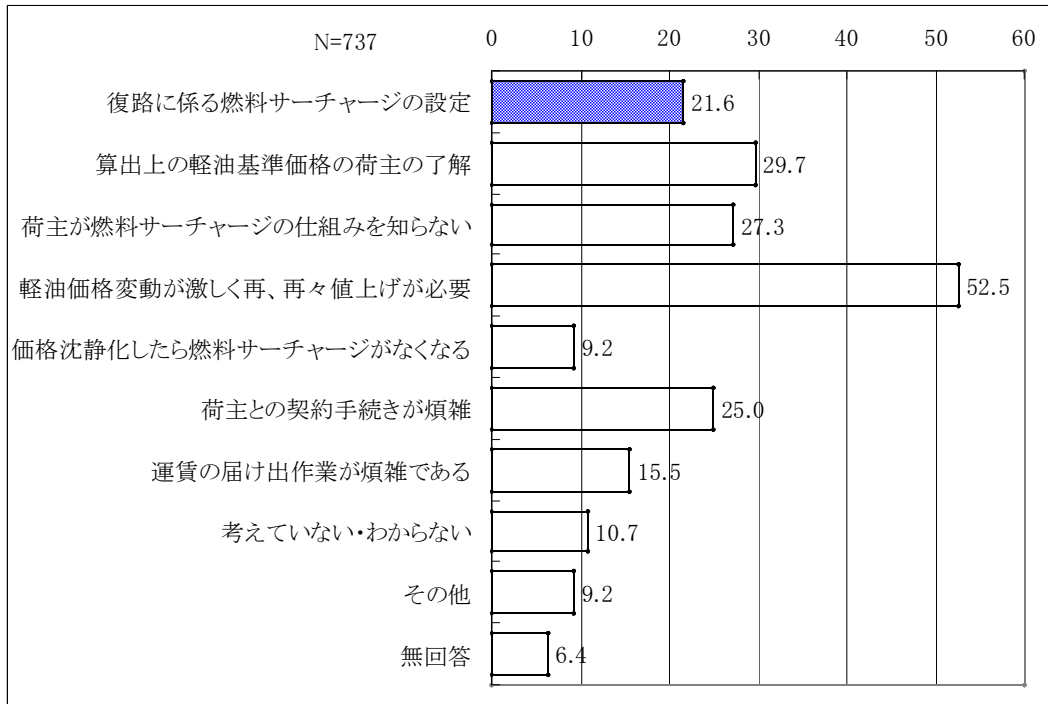
	一般貨物運賃(貸切・距離制)	一般貨物運賃(貸切・時間制)	一般貨物運賃(積合せ・個建)	一般貨物・特殊運賃(海上コンテナ)	一般貨物・特殊運賃(鋼材)	一般貨物・特殊運賃(タンク車)	一般貨物・特殊運賃(ダンプ車)	一般貨物・特殊運賃(その他)
～20両	122	53	18	7	10	5	25	10
	47.5	20.6	7.0	2.7	3.9	1.9	9.7	3.9
21～50両	102	29	25	9	6	10	8	1
	64.2	18.2	15.7	5.7	3.8	6.3	5.0	0.6
51～100両	82	30	25	12	7	17	8	4
	66.7	24.4	20.3	9.8	5.7	13.8	6.5	3.3
101両～	156	73	51	16	7	20	6	3
	78.8	36.9	25.8	8.1	3.5	10.1	3.0	1.5
合計	462	185	119	44	30	52	47	18
	62.7	25.1	16.1	6.0	4.1	7.1	6.4	2.4

	一般貨物・引越運賃	特積み貨物運賃	特積み貨物運賃(宅配貨物)	その他	考えていない・わからない	無回答	合計
～20両	9	1	0	6	67	17	257
	3.5	0.4	0.0	2.3	26.1	6.6	100.0
21～50両	9	6	3	3	32	8	159
	5.7	3.8	1.9	1.9	20.1	5.0	100.0
51～100両	10	13	3	3	16	5	123
	8.1	10.6	2.4	2.4	13.0	4.1	100.0
101両～	26	56	17	5	15	4	198
	13.1	28.3	8.6	2.5	7.6	2.0	100.0
合計	54	76	23	17	130	34	737
	7.3	10.3	3.1	2.3	17.6	4.6	100.0

(4) 荷主との交渉の際の問題点

荷主へ燃料サーチャージを提案する場合や交渉する場合の問題点としては、「軽油価格変動が激しく、再値上げ、再々値上げが必要になる」が最も多く 52.5 %となっている。「算出する上での軽油の基準価格を荷主に了解してもらえない」(29.7 %)、「荷主が燃料サーチャージの仕組みを知らない」(27.3 %)、「荷主との契約手続きが煩雑である」(25.0 %)、「復路に係る燃料サーチャージが設定しづらい」(21.6 %)などがこれに続く。

図表 17 荷主との交渉の際の問題点 (複数回答)



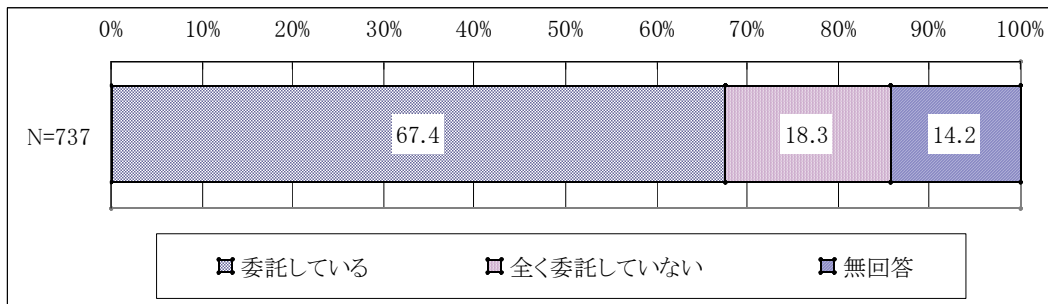
	復路に係る燃料サーチャージの設定	算出上の軽油基準価格の荷主の了解	荷主が燃料サーチャージの仕組みを知らない	軽油価格変動が激しく再、再々値上げが必要	価格沈静化したら燃料サーチャージがなくなる	荷主との契約手続きが煩雑	運賃の届け出作業が煩雑である	考えていない・わからない	その他	無回答	合計
～20両	55	56	68	125	30	64	39	45	21	18	257
	21.4	21.8	26.5	48.6	11.7	24.9	15.2	17.5	8.2	7.0	100.0
21～50両	36	46	48	86	8	44	25	15	18	13	159
	22.6	28.9	30.2	54.1	5.0	27.7	15.7	9.4	11.3	8.2	100.0
51～100両	28	40	32	72	14	26	19	8	15	3	123
	22.8	32.5	26.0	58.5	11.4	21.1	15.4	6.5	12.2	2.4	100.0
101両～	40	77	53	104	16	50	31	11	14	13	198
	20.2	38.9	26.8	52.5	8.1	25.3	15.7	5.6	7.1	6.6	100.0
合計	159	219	201	387	68	184	114	79	68	47	737
	21.6	29.7	27.3	52.5	9.2	25.0	15.5	10.7	9.2	6.4	100.0

5. 下請事業者との状況

(1) 下請への業務委託状況

下請トラック運送事業者に輸送業務を委託しているかどうかについては、「委託している」は67.4%、「全く委託していない」は18.3%であった。

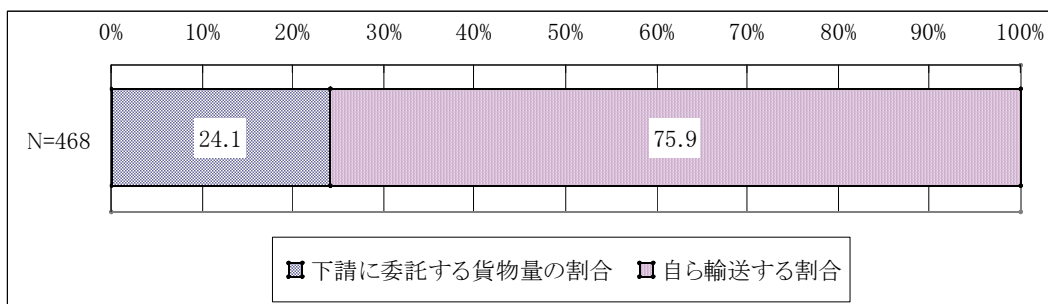
図表18 下請との業務委託状況



	委託している	全く委託していない	無回答	合計
～20両	117 45.5	85 33.1	55 21.4	257 100.0
21～50両	110 69.2	27 17.0	22 13.8	159 100.0
51～100両	99 80.5	15 12.2	9 7.3	123 100.0
101両～	171 86.4	8 4.0	19 9.6	198 100.0
合計	497 67.4	135 18.3	105 14.2	737 100.0

「委託している」と回答した事業所での下請けへの委託率（受託貨物量に対する割合、%で回答）は、平均で24.1%であった。

図表19 下請との業務委託割合

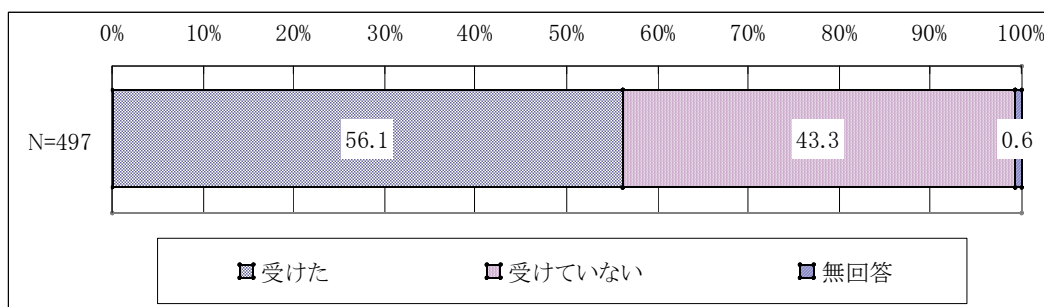


	件数	平均%
～20両	111	21.1
21～50両	107	24.0
51～100両	95	21.5
101両～	155	27.9
合計	468	24.1

(2) 下請からの運賃値上の要請

下請トラック運送事業者への委託があると回答した事業所に、軽油価格の値上がりが顕著となった平成 16 年以降、下請トラック運送事業者から「値上げしてほしい」という要請を受けたかどうかをきいたところ、「要請を受けた」は 56.1 %であった。一方、「受けていない」とする回答も 43.3 %みられる。

図表 2 0 下請からの運賃値上の要請

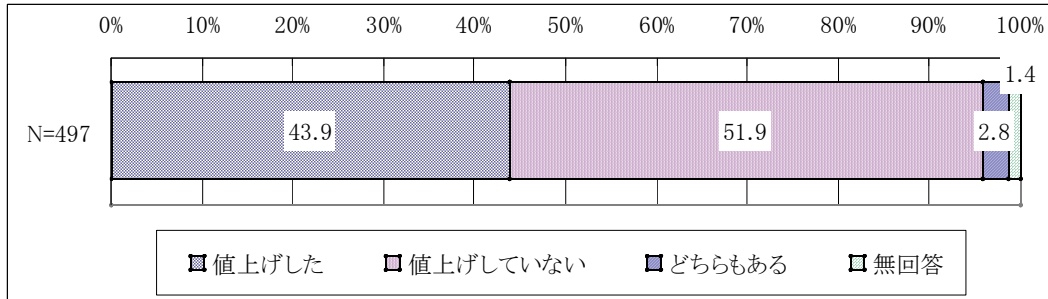


	受けた	受けていない	無回答	合計
～20両	42	74	1	117
	35.9	63.2	0.9	100.0
21～50両	51	59	0	110
	46.4	53.6	0.0	100.0
51～100両	62	36	1	99
	62.6	36.4	1.0	100.0
101両～	124	46	1	171
	72.5	26.9	0.6	100.0
合計	279	215	3	497
	56.1	43.3	0.6	100.0

(3) 下請運賃の値上対応

また、下請トラック運送事業者に対して平成 16 年以降、運賃の値上げを実施したかどうかをきいたところ、「値上げした」は 43.9%、「値上げしていない」は 51.9%であった。

図表 2 1 下請運賃の値上対応

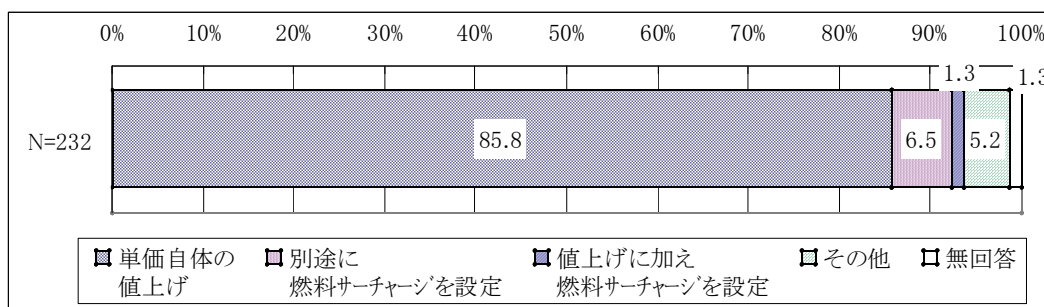


	値上げした	値上げしていない	どちらもある	無回答	合計
～20両	41	73	1	2	117
	35.0	62.4	0.9	1.7	100.0
21～50両	40	66	3	1	110
	36.4	60.0	2.7	0.9	100.0
51～100両	45	47	5	2	99
	45.5	47.5	5.1	2.0	100.0
101両～	92	72	5	2	171
	53.8	42.1	2.9	1.2	100.0
合計	218	258	14	7	497
	43.9	51.9	2.8	1.4	100.0

(4) 下請運賃の値上方法

とくに、下請トラック運送事業者に対して値上げを行ったと回答した事業者に、運賃値上げの方法をきいたところ、「現行の運賃単価自体の値上げ」が最も多く 85.8 あった。「現行の運賃とは別途に、燃料サーチャージを設定」は 6.5 %、「現行の運賃の値上げに加え、燃料サーチャージを設定」は 1.3 %であった。

図表 2 2 下請運賃の値上方法

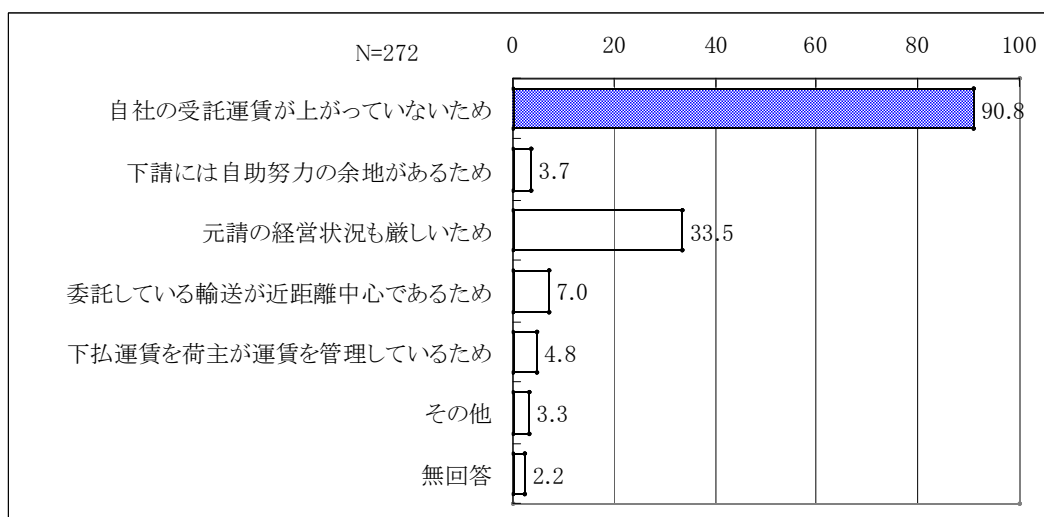


	単価自体の値上げ	別途に、燃料サーチャージを設定	値上げに加え、燃料サーチャージを設定	その他	無回答	合計
～20両	38	2	0	1	1	42
	90.5	4.8	0.0	2.4	2.4	100.0
21～50両	37	4	0	2	0	43
	86.0	9.3	0.0	4.7	0.0	100.0
51～100両	41	6	1	2	0	50
	82.0	12.0	2.0	4.0	0.0	100.0
101両～	83	3	2	7	2	97
	85.6	3.1	2.1	7.2	2.1	100.0
合計	199	15	3	12	3	232
	85.8	6.5	1.3	5.2	1.3	100.0

(5) 下請運賃を値上げしない理由

下請トラック運送事業者に対して値上げしていないと回答した事業所に、値上げできない理由をきいたところ、「自社の受託運賃が上がっていないので、下払い運賃だけ値上げすることはできない」が最も多く 90.8%であった。「元請の経営状況も厳しいため」(33.5%)がこれに続く。

図表 2 3 下請運賃を値上しない理由 (複数回答)



	自社の受託運賃が上がっていないため	下請には自助努力の余地があるため	元請の経営状況も厳しいため	委託している輸送が近距離中心であるため	下払運賃を荷主が運賃を管理しているため	その他	無回答	合計
～20両	72	2	27	6	5	0	0	74
	97.3	2.7	36.5	8.1	6.8	0.0	0.0	100.0
21～50両	61	2	22	7	3	3	1	69
	88.4	2.9	31.9	10.1	4.3	4.3	1.4	100.0
51～100両	47	2	14	2	2	1	2	52
	90.4	3.8	26.9	3.8	3.8	1.9	3.8	100.0
101両～	67	4	28	4	3	5	3	77
	87.0	5.2	36.4	5.2	3.9	6.5	3.9	100.0
合計	247	10	91	19	13	9	6	272
	90.8	3.7	33.5	7.0	4.8	3.3	2.2	100.0