

エネルギーの価格変動に伴う財・サービスの価格変動

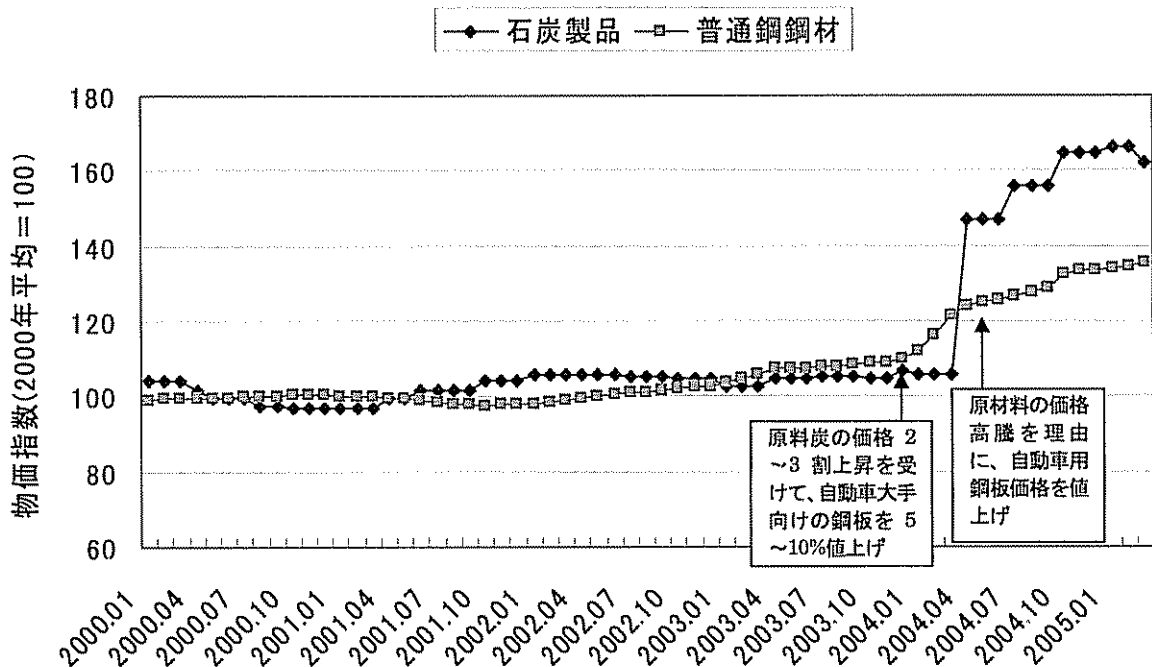
エネルギーの価格転嫁については、前述のとおり温暖化対策税制専門委員会や施策総合企画小委員会において、審議されてきているものの、その他運賃や一般製品に対する転嫁には審議されてきていない。

このため、以下においては、価格転嫁の分析が可能な運賃や素材製品について分析する。

分析はそれぞれの製品等に一番使われているエネルギー製品とそれぞれの製品の価格指数の比較である。

(1) 鉄鋼

普通鋼鋼材価格指数と石炭製品価格指数の推移



出所) 日銀 国内企業物価指数

*グラフ中のボックスの記述は新聞記事による。

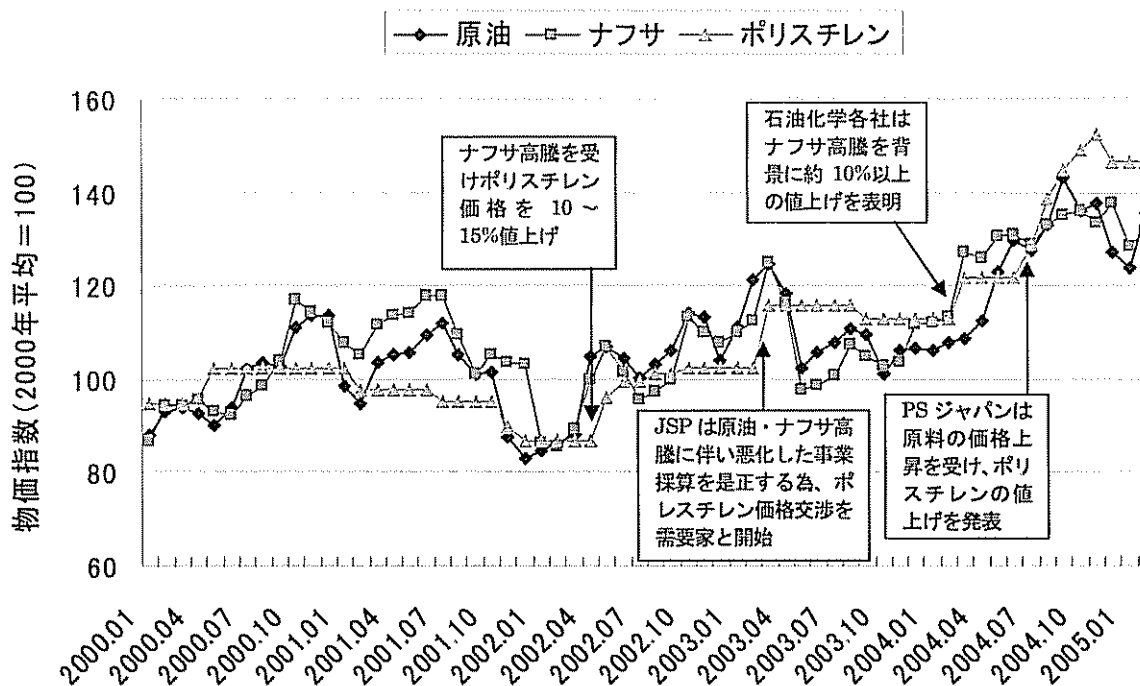
普通鋼鋼材価格指数と石炭価格指数の相関係数

鋼材価格指数と当月の石炭価格指数	0.936
鋼材価格指数と前月の石炭価格指数	0.913
鋼材価格指数と前々月の石炭価格指数	0.888

- ・ 鉄鋼業界では、原料炭の価格上昇を受けて、鋼板価格の値上げを行っており、一定程度の価格転嫁は実施されていると見られる。
- ・ 鋼材価格指数と石炭製品価格指数の相関係数を見ると、0.9程度と高くなっており、鋼材価格と石炭製品価格の間には相関関係があるといえる。

(2) 石油化学

ナフサ価格指数、ポリスチレン価格指数、原油価格指数の推移



出所) 日銀 国内企業物価指数

*グラフ中のボックスの記述は新聞記事による。

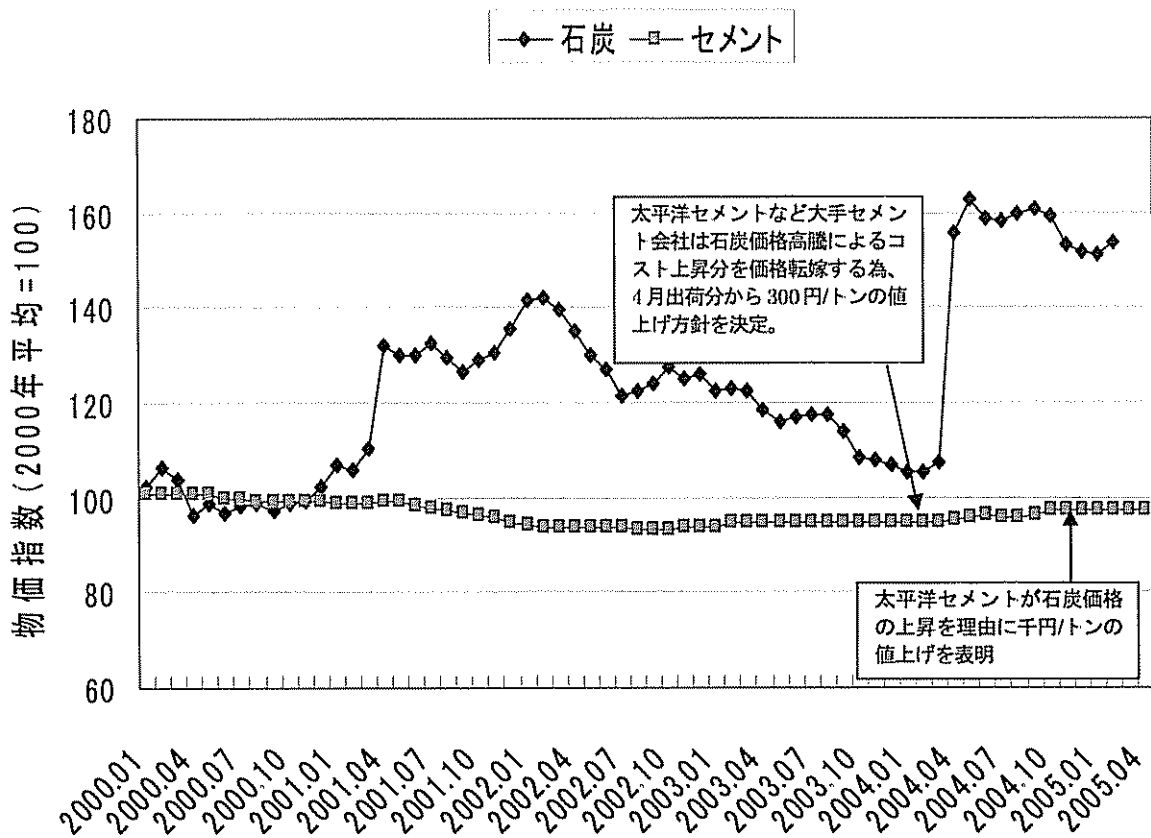
ナフサ価格指数及びポリスチレン価格指数と原油価格指数の相関係数

	ナフサ価格指数	ポリスチレン価格指数
当月の原油価格指数	0.892	0.841
前月の原油価格指数	0.844	0.850
前々月の原油価格指数	0.734	0.840

- ・ ポリスチレン価格は、原料であるナフサ価格の上昇に伴い値上げを行っており、一定程度の価格転嫁が実施されていると見られる。
- ・ 原油価格指数とナフサ価格指数、ポリスチレン価格指数の相関係数を見ると、0.8～0.9程度と高くなっており、原油価格とナフサ価格、原油価格とポリスチレン価格の間には相関関係があるといえる。

(3) セメント

セメント価格指数と石炭価格指数の推移



出所) 日銀 国内企業物価指数

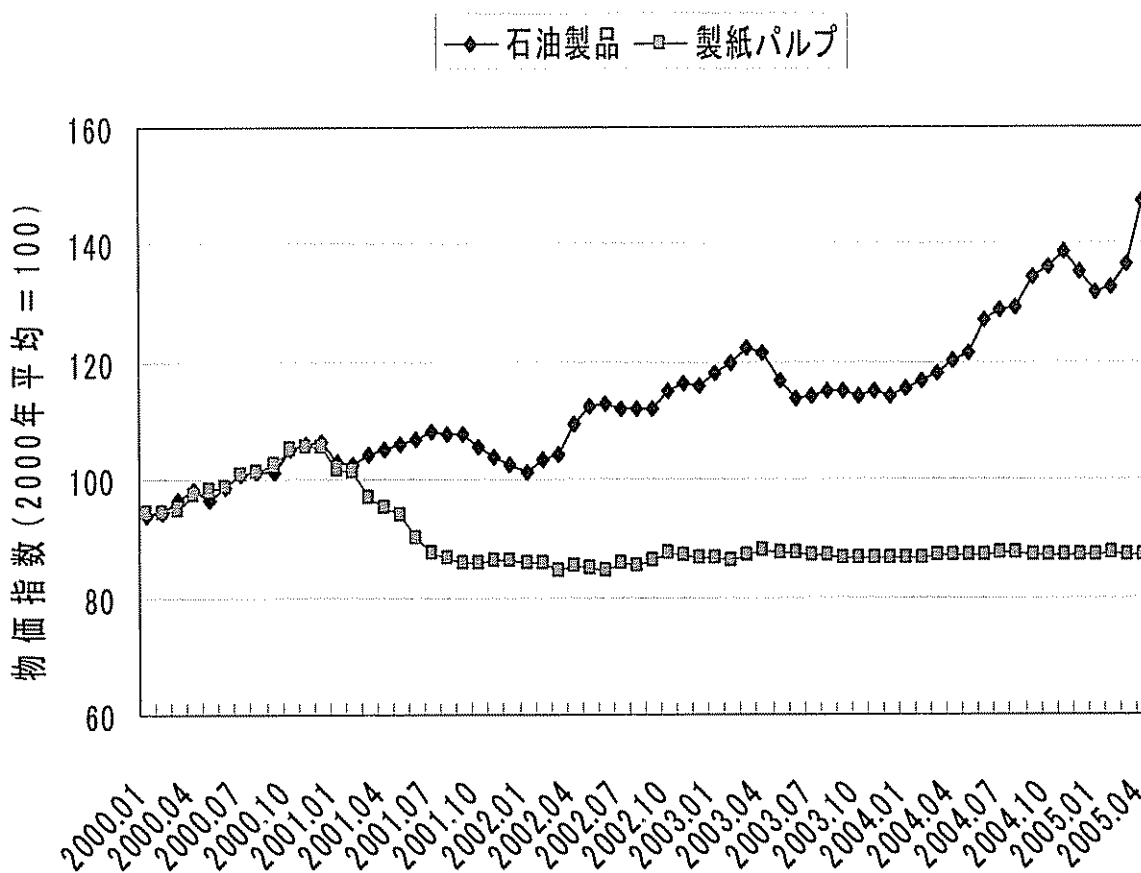
セメント価格指数と石炭価格指数の相関係数

セメント価格指数と当月の石炭価格指数	-0.349
セメント価格指数と前月の石炭価格指数	-0.335
セメント価格指数と2ヶ月前の石炭価格指数	-0.333

- セメント価格指数と石炭価格指数の相関係数は、短期間においては-0.3程度と負の値となっている。

(4) 製紙パルプ

製紙パルプ価格指数と石油製品価格指数の推移



出所) 日銀 国内企業物価指数

製紙パルプ価格指数と石油製品価格指数の相関係数

製紙パルプ価格指数と当月の石油製品価格指数	-0.507
製紙パルプ価格指数と前月の石油製品価格指数	-0.521
製紙パルプ価格指数と2ヶ月前の石油製品価格指数	-0.525

- 製紙パルプ価格指数と石油製品価格指数の相関係数は、短期間においては-0.5程度であり、マイナスとなっている。

(5) 運送費に関する価格転嫁

1) 国土交通省『国土交通月例経済(平成16年9月号)』によれば、運送費に関しては以下のとおり分析されている。

① 貨物(次頁のグラフ)

○ 国際貨物輸送は国内貨物輸送と比べて運賃変動が大きい。運賃変動の原因には①[コスト変動(燃料価格の変動等)]と②[需給変動]という2つの要因があるものと考えられるが、原油価格の変動と似たような運賃変動の傾向が一部に見られることから、コストの変化がある程度運賃に反映されているのではないかと推察される。例えば外洋貨物の運賃には次のような特徴が見られる。

① 1999年半ばから上昇し、2001年初めをピークに、2002年半ばまで下落する傾向

② 2002年半ば以降今日まで上昇する傾向

これは、原油価格の1999年初めから2000年後半まで上昇し、2001年末にかけて下落する傾向と2002年から今日までの上昇の変動が、数ヶ月から約半年遅れで似た傾向を示していると考えられる。

国際航空貨物の運賃でも、変動幅は小さいものの、原油価格の変動と似たような傾向が一部に見られる。

① ピークの1997年半ばまで上昇し、2000年初めまで下落する傾向

② 2000年初めから上昇し、2001年初めをピークにして下落する傾向

これを原油価格の変動と比較すると、数ヶ月から約1年遅れで似た傾向を示していると考えられる。

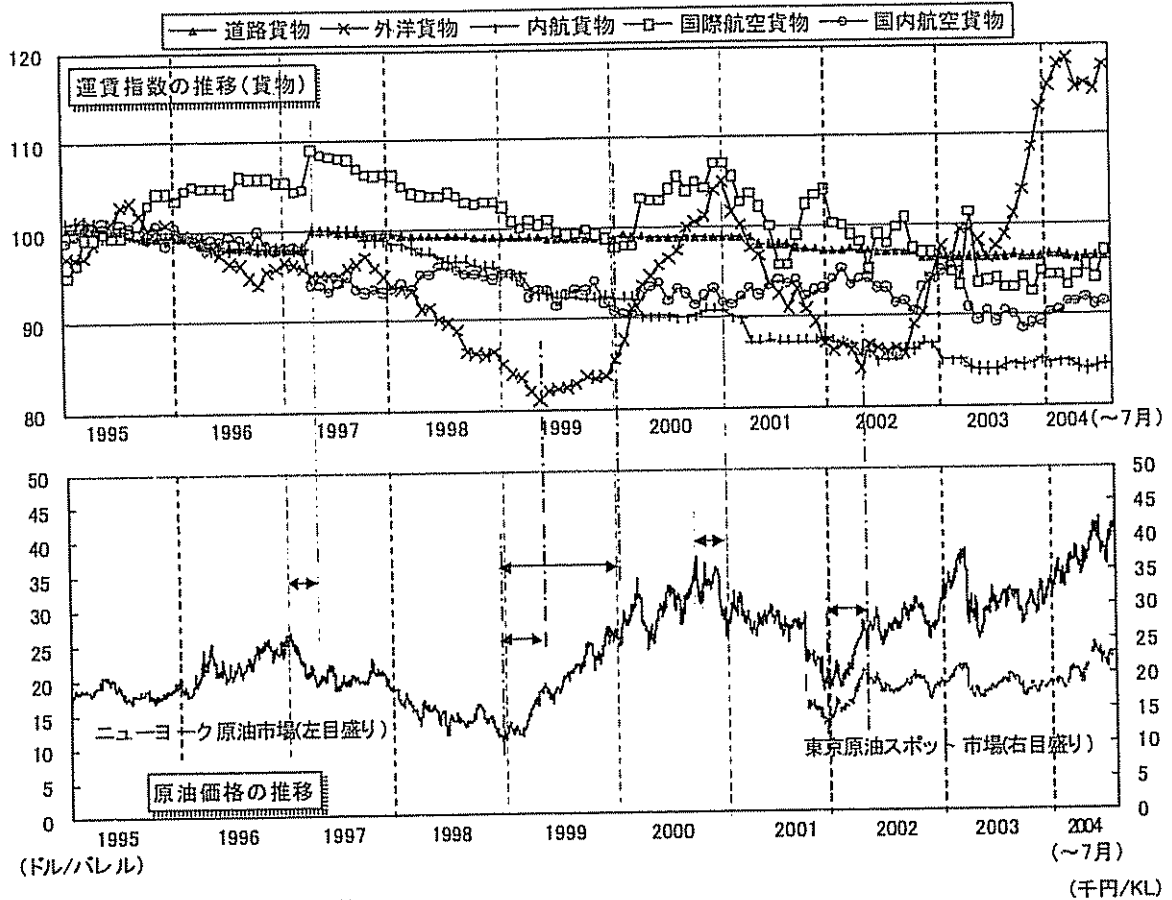
○ しかし、国内貨物輸送についてみると、道路貨物及び内航貨物の運賃は2004年1月以降も上昇していない。ほとんどの事業者は原油価格の高騰を経営努力で吸収していると考えられる。

② 旅客(次々頁のグラフ)

国内の陸上旅客輸送の運賃は変動が小さい。バス及びタクシーは原油価格の影響が比較的小さいことや競争の影響等によるものと思われる。

国際航空旅客分野については、原油価格の変動がある程度運賃に反映されてきたのではないかと考えられる。

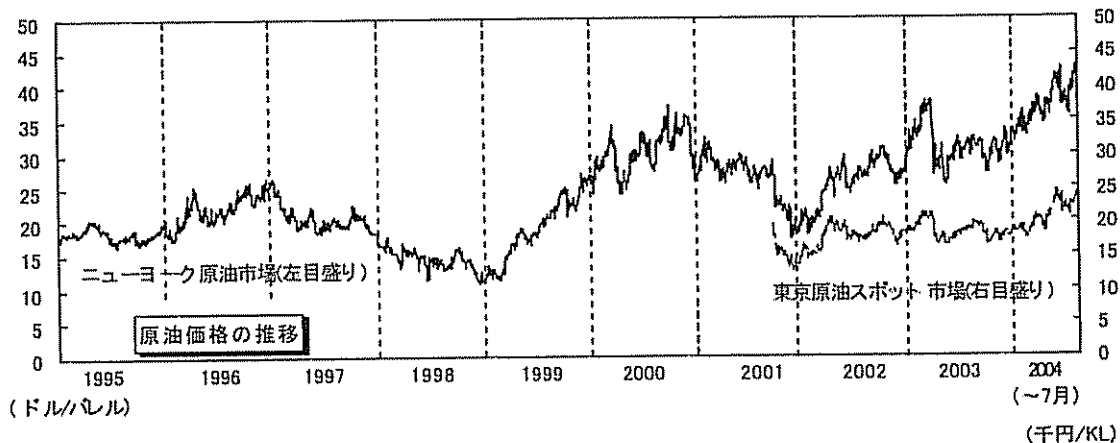
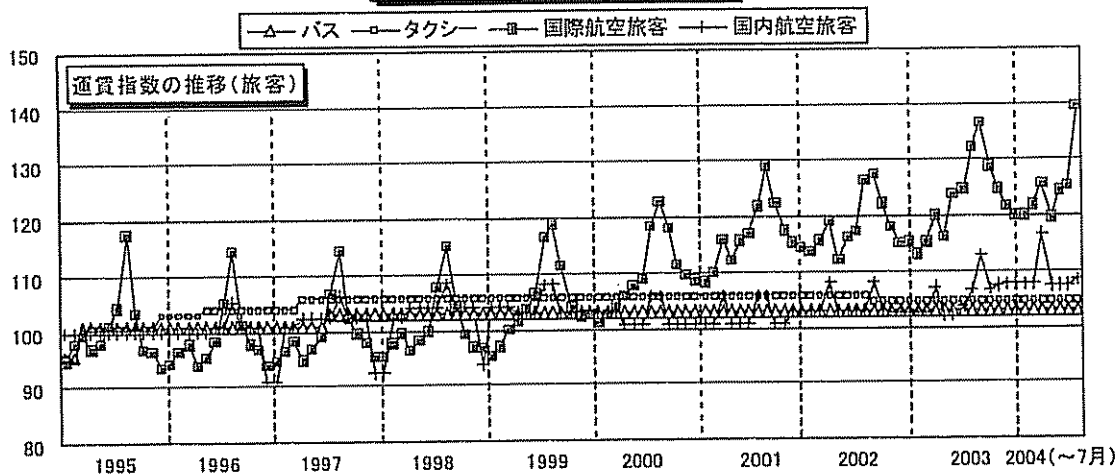
図4 運賃指数の推移(貨物)



上図注1: 指数の基準は1995年の平均値
 注2: 外洋貨物及び国際航空貨物は契約通貨ベースの運賃指数
 下図注: 東京原油は2001年9月に東京工業品取引所に上場

上図資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数」
 下図資料: 日本ユニコム㈱調査部資料より 国土交通省作成

図5 運賃指数の推移(旅客)



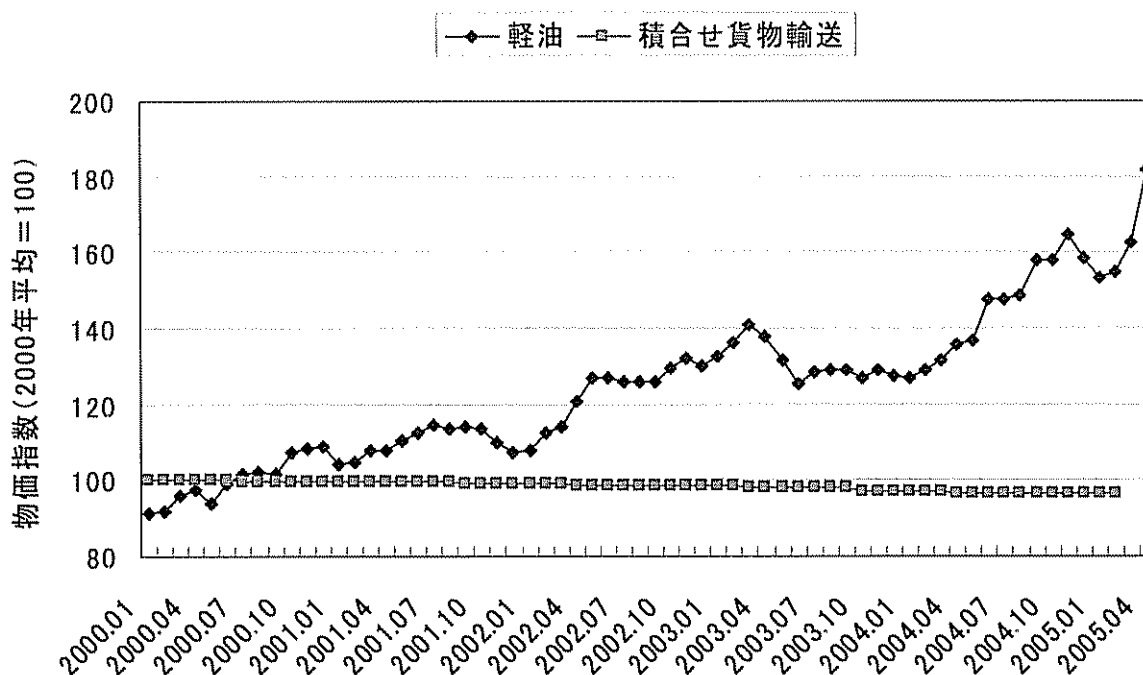
上図注: 指数の基準は1995年の平均値
 下図注: 東京原油は2001年9月に東京工業品取引所に上場

上図資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数」
 下図資料: 日本ユニコム㈱調査部資料より国土交通省作成

http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/toukei04/geturei/09/geturei04_09_.html

2) 日本銀行企業サービス物価指数を用いて、軽油及び貨物輸送の価格推移をみると以下のとおり。

貨物輸送価格指数と軽油価格指数の推移



出所) 日銀 企業サービス物価指数

貨物輸送価格指数と軽油価格指数の相関係数

貨物輸送価格指数と当月の軽油価格指数	-0.913
貨物輸送価格指数と前月の軽油価格指数	-0.902
貨物輸送価格指数と2ヶ月前の軽油指数	-0.891

- ・ 貨物輸送価格は近年は下落傾向にあり、短期間において、貨物輸送価格指数と軽油価格指数の間の相関係数はマイナスとなっている。
- ・ 国土交通省が行った調査によると、国内輸送は運賃変動が小さい特性があり、原油価格の上昇によるコスト増は経営努力で吸収していく傾向にある。

3) 今までに中央環境審議会に提出された資料
第5回施策総合企画小委員会(平成16年4月14日)
物流団体総連合会(中田理事長)ヒアリング資料抜粋

4) 物流業者は荷主側から選別が行われる立場に置かれており、また、現下の経済情勢では輸送コスト削減の要請も強いので、新たなコスト増となる税の適正な転嫁は困難な状況である。すなわち、価格インセンティブ効果は、コスト削減の観点から主として物流事業者側における物流効率化等として限定されたレベルでは想定できるが、適正な転嫁がなければ荷主側への波及が期待できない。税負担あるいは税負担を回避するための効率化等の投資コストが物流事業者側に残される。

ー パブコメ提出にあたり当連合会の企業会員から寄せられた個別の意見(抄) ー

・ 低公害車の導入を図りたいが、コストアップになる。また、大型トラックの低公害車

の技術が確立されていない。

- ・ 税は最終消費者が負担を感じる仕組みにすべき。
- ・ 化石燃料は経済全体の必需品、課税により使用量が減るかどうかは疑問。エネルギー転換の促進できる諸施策が必要。
- ・ 税以外の他のいくつかの選択肢も具体的に検討する必要性。
- ・ 取り組みが遅れているのは一般国民の対応、したがって、現状をもっと広く国民に理解してもらう必要性。
- ・ 価格インセンティブ効果による使用の減少が予測されているが、代替燃料、超低燃費車等が登場しない限り、運輸部門では既存のものを使わざるを得ない。そういう結果では事業者にとって増税だけが残る。
- ・ 自家用乗用車への優先的対策の必要性、など。

(参考)

「温暖化対策税制の具体的な制度の案」に対する物流連としてのパブリック・コメント

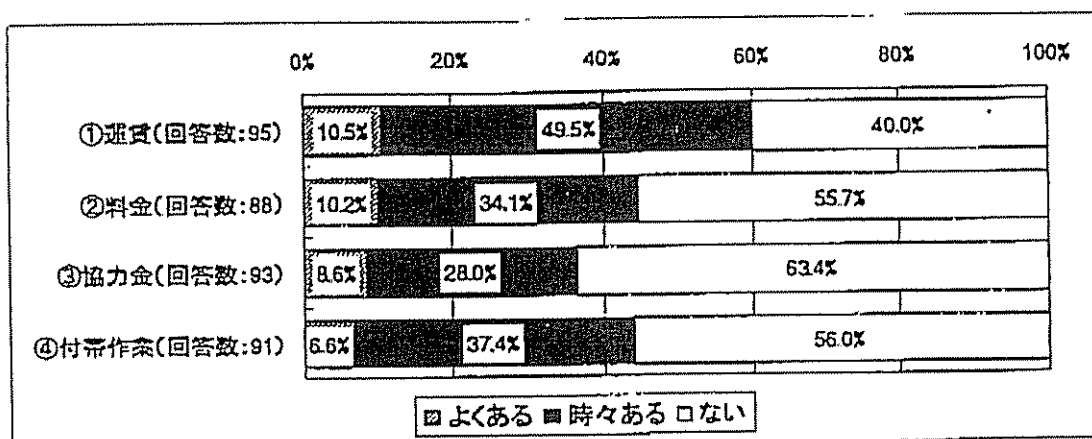
4) 物流業者にとっては、荷主との関係において税の適正な価格転嫁が非常に困難な状況にあり、新たなコスト負担は、ひとり大きな打撃を被る結果となる。このような事態では、費用を幅広い経済社会主体に適切に、自然に負担してもらうための仕組みとして認められない。

○物流団体総連合会（中田理事長）ヒアリング資料抜粋（続き）

(5) 買い叩き 設問B-4

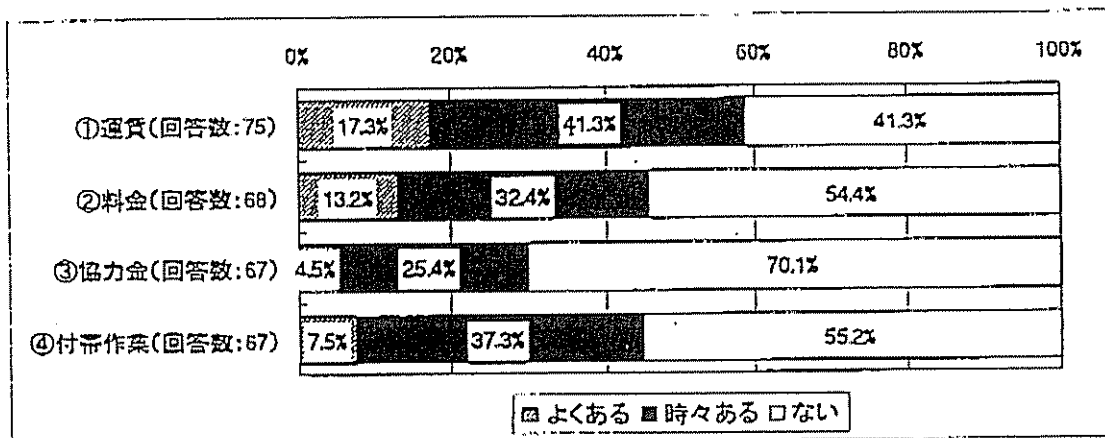
相手の一方的な理由で、契約時又は更改時に実勢からみて不当に安い運賃・料金又は協力金を強要されて引き受る、いわゆる「買い叩き」については、専属輸送等の場合、「運賃」や「料金」について10%前後の事業者でよくあるとの回答であった。また「時々ある」をあわせると、「運賃」については60%前後、「料金」、「協力金」、「付帯作業」についても40%前後の事業者で買い叩きの実態がみられている。

図表Ⅲ-2-14 買い叩き【専属輸送等の場合】



また、スポット輸送の場合も「運賃」や「料金」について15%前後の事業者でよくあるとの回答であった。また「時々ある」をあわせると、「運賃」については60%前後、「料金」、「協力金」、「付帯作業」についても40%前後の事業者で買い叩きの実態がみられている。

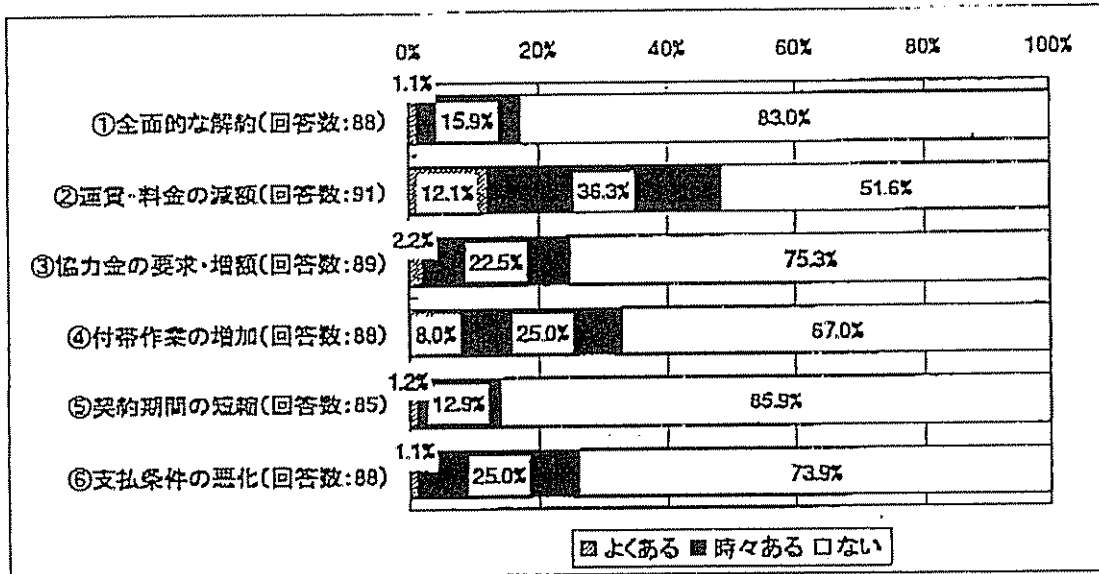
図表Ⅲ-2-15 買い叩き【スポット輸送の場合】



(6) 契約内容の変更 設問B-5

運送契約が有効な期間中、自社に責任がないのに、一方的な理由で契約条件が悪くなるような契約内容の変更については、専属輸送等の場合、「運賃・料金の減額」はよくあると時々あるをあわせると50%弱の事業者でその実態がみられた。また、「付帯作業の増加」や「協力金の要求・増額」、「支払条件の悪化」も20~30%の事業者で契約変更の実態がみられる。なお、「全面的な解約」や「契約期間の短縮」も15%前後の事業者でみられた。

図表Ⅲ-2-16 契約内容の変更【専属輸送等の場合】



スポット輸送の場合も、「運賃・料金の減額」はよくあると時々あるをあわせると50%弱の事業者でその実態がみられた。また、「全面的な解約」や「付帯作業の増加」、「協力金の要求・増額」も30%前後の事業者で契約変更の実態がみられる。

図表Ⅲ-2-17 契約内容の変更【スポット輸送の場合】

