

# 石油価格の地域格差に関する考察

—鳥根県ガソリン価格要因調査結果の分析を中心として—

広島県立大学経営学部助教授 若井 具 宜

## 目 次

- 第1節 目的
- 第2節 概要分析
- 第3節 クロス分析
- 第4節 地域格差要因の総合的考察

## 第1節 目 的

### 1. 経済社会のネットワーク化

ガソリン・スタンド等のいわゆるサービス・ステーション(SS)の建設を抑制してきた「指定地区制度」の完全廃止、石油製品の輸入を規制してきた「特定石油製品輸入暫定措置法」いわゆる「特石法」の廃止などにみられるように、石油製品の販売環境は「規制緩和」、「自由化」の方向へと大きく変わりつつある。

一方、経済社会自体も、従来の「規模の経済」から「連結の経済」、「ネットワークの経済」へと変わりつつあり<sup>1)</sup>、物流、商流、人流、情報流などが滞りなく機能するためにも、「交通」、「情報通信」の役割は格段に増してきているといえる。特に、「業態としての情報」は「物流を前提とするサービス業」の一形態でもあり、また、「重要な情報」は「人を介する」性質が強いことから、「情報通信」の整備と、物流、人流を担う「交通」の整備は並行的、同調的に進めていく必要があるといえよう。

ところで、近年、民営化したJRなどは、採算を重視するために、先行投資的な事業に二の足を

踏む傾向も見受けられるが、21世紀には、「環境」、「安全」などが社会の常態的なキーワードとなる可能性があり、中四国地域はもとより、わが国においては特に多い離島、山間、中山間地域などいわゆる「不採算地域」を含む「ネットワーク」の形成には、長期的、超長期的な観点から一層の政策的配慮が望まれる。

さて、ガソリンをはじめとする、石油製品の供給も、ドライバーなど需要者からみれば、一種のネットワークでなされているといえる。近年、こうした利用者の間から、価格の地域格差の大きさがしばしば、問題にされるようになってきている<sup>2)</sup>。もとより、国際比較をした場合には、特に、米国などとの間には、数倍にも及ぶ極めて大きな隔たりのあることは、周知のとおりである(図1参照)。

### 2. 石油価格の地域格差

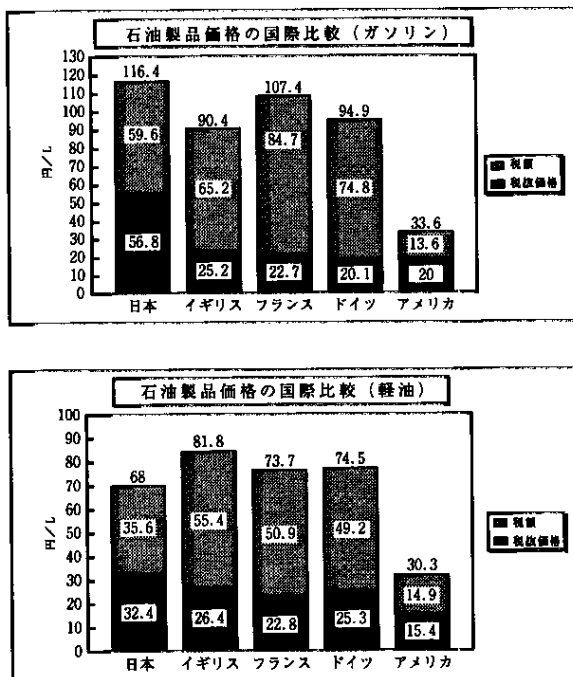
しかしながら、わが国において、とりわけ問題視されるのは、国内の地域間格差であり、なかでも、鳥根、鳥取などを始めとする中四国地域の石油製品価格の高さが際立っている(表1)。そこで、平成7年11月現在、ガソリンのレギュラー(揮発油・並級)価格が全国で最高値(125円/リットル)の鳥根県の場合を、同県の実施した調査に基づきながら、分析することとした<sup>3)</sup>。ちな

2) 石油流通効率化ビジョン研究会『中間報告』1995年など。

3) 鳥根県県民課が、平成7年8月に県内578店のSS(サービスステーション)を対象に調査したものである。第2節末の資料1参照。同調査結果及び分析の本稿への掲載については、同課のご好意によるものであり、ここに、厚く感謝申しあげる。

1) 宮沢健一『産業の経済学』第2版、東洋経済新報社、1987年、PP. 217-260等参照。

図1 石油製品価格の国際比較



(注) ガソリンについては、各国で一般的に使用されているガソリンを比較。

日本、アメリカ、ドイツ：無鉛レギュラー

イギリス、フランス：加鉛プレミアム

小売価格は、94年12月末価格（但し、アメリカは94年6月価格）。

(出所) 日本：(財)経済調査会「物価版」

アメリカ：DOB/EIA Petroleum Market Monthly

ヨーロッパ：Oil Assessments Limited (OPAL)の Monthly Report

[石油流通効率化ビジョン研究会「中間報告」平成7年より引用]

みに、全国最安値の埼玉県（同97円／リットル）と比較すると、リットル当たり30円近い差があることになる。

以下では、上記調査の結果を中心に、石油価格格差の要因を、まず、アンケートの単純集計結果から（第2節）、続いて、同クロス集計結果から（第3節）、そして最後に、それらを前提として総合的見地から（第4節）、それぞれ考察していくこととする。

## 第2節 概要分析

### 1. 単純集計結果

以下に、単純集計結果の要点をアンケートの設問項目の順番に整理した。なお、設問と集計結果については、本節の末尾に〈資料1〉として、一括して掲げた。また、鳥根県の地域特性をみるために、文中で、全国調査の(財)日本エネルギー経済研究所『石油製品販売業構造改善等アンケー



ト調査報告書<sup>4)</sup>と対比することとした。文中カッコ内「全国」とあるのは、その全国調査値のことである。

#### (1) サインポール

給油所のサインポールは日石がもっとも多く(28%)、続いて出光(18%)、コスモ(17%)、JOMO(16%)、昭和シェル(13%)、三菱(5%)などが大きく、この6社でほとんどすべてを占めており、全国とはほぼ同様のシェアを示している。たとえば、日石(全国19%)等。しかし、規模の小さい地方のため、やや、特定サインポールへの集中傾向がみられる(以上問1)。

#### (2) 運営形態

給油所の運営形態については、「販売店給油所」が52%(全国51%)と過半を占め、「特約店給油所」が42%(全国47%)と4割強を占めている。ほぼ、全国並といえる(以上問2)。

#### (3) 給油所数

会社の運営する給油所数は、「1か所」がもっとも多く44%を占め(全国41%)、つづいて「2-3か所」が19%(全国21%)、「4-6か所」が17%(全国12%)と続き、この結果、「4-6か所以下」が全体の8割(全国74%)を占めていることになり、島根の経営展開の零細性がうかがわれる(以上問3)。

#### (4) 地域特性

給油所の所在地の地域特性は、「農村地域」(山村、漁村)が53%と過半を占めており(全国同35%)、島根県の全体的な地域特性を、そのまま反映しているといえる(以上問4)。

#### (5) 販売量

給油所の1か月平均のガソリン販売量は56.4キロリットルで(ハイオク11.5キロリットル、レギュラー44.9キロリットル)、全国平均よりも2割方少なくなっている<sup>5)</sup>(以上問5)。

#### (6) 取引条件

給油所でのレギュラーガソリンの「取引条件別

4) 財団法人日本エネルギー経済研究所・石油情報センター『石油製品販売業構造改善等アンケート調査報告書』1995年3月。

5) 燃料油脂新聞社『1995年版石油販売年鑑』pp 528-529によれば、島根の1か月平均ガソリン販売量(平成5年度データに基づく推計値)は48.1キロリットル、同じく全国値は73.3キロリットルで、全国平均の3分の2の水準である。

価格」(平成7年8月)とその割合(年間)については、「現金フリー」が126円で15%(全国18%)、「現金カード」が123円で18%(全国22%)、「掛け売り個人」が126円で39%、「掛け売り事業者」は価格不明で23%等となっている。数字が出ている限りにおいては、「現金カード」がもっとも安く、数量割合としては、「掛け売り個人」が約4割ともっとも多くを占める。特に、「掛け売り計」を見ると、全国平均の50%に対して島根は62%と高い(以上問6)。

#### (7) 従業員数

給油所の従業員数については、平均で、「正規従業員」が4.6人(全国5.0人)、「臨時従業員」が1.5(全国4.9人)人となっている。とくに、全国平均の3分の1にも満たない「臨時従業員」の少なさが際立っている。これは、業者がシンポジウムなどでも指摘していたように、学生などのアルバイト活用が、都市的地域に比較してやりにくい状況にあることなどに起因しているものとみられる(以上問7)。

#### (8) 価格設定

小売価格の設定については、「周囲の状況を見て決める」が57%と多く(全国74%)、「仕入価格を基に決める」の47%(全国23%)を若干上回っているが、全国に比べて両者の差が格段に小さいことが注目される。このあたりからも、島根における業者間競争の無さが、伺い知れるといえよう(以上問8)。

#### (9) 油槽所

油槽所の所在地については、境港市がもっとも多く半数を占める(50%)。これに広島市(17%)、福山市(12%)、浜田市(9%)、岩国市(6%)等が続いている。油槽所からの輸送方法については、「元売りが配達」が大半で(84%)、反面、「専用の輸送車を持っていて輸送している」(7%)などは極めて少数である。輸送頻度については、平均で、1週間に12.3キロリットルを2.4回運んでいる(図3の油槽所一覧も併せて参照されたい)(以上問9)。

#### (10) 店頭価格表示

店頭価格表示については、「している」が8%と極めて少数である。また、「していない」のうちで、その理由を掲げたもの(178件)をみると、「必要ない、理由なし」が62件と3分の1強を占

めている。この他の理由として、「価格形態が複雑」(39件)、「他店もない」(25件)、「競争激化」(24件)、「固定客が主体」(15件)などが続いている(以上問10)。

#### (1) 明細書の単価表示

明細書の単価表示については、「している」が56%を占めている。また、「していない」のうちで、その理由を掲げたもの(63件)をみると、「必要なし」(24件)、「機械の関係」(15件)、「価格差がある」(8件)、「他店もなし」(7件)、「本社の指示等」(6件)などとなっている(以上問11)。

#### (2) 今後の価格表示

今後の価格表示については、「表示はしない」が過半(52%)を占める。「将来は必要」が4割近く(38%)を占めているが、「すぐにでもしたい」も若干(3%)ある(以上問12)。

#### (3) 価格要因

鳥根県のガソリン価格が全国平均よりも高いことについては、「元売りの仕切り価格」とするものがもっとも多く(78%)、続いて、「販売数量が違う」(69%)、「輸送コストがかかる」(34%)、「業者間の競争がない」(7%)などとなっている(以上問13)。

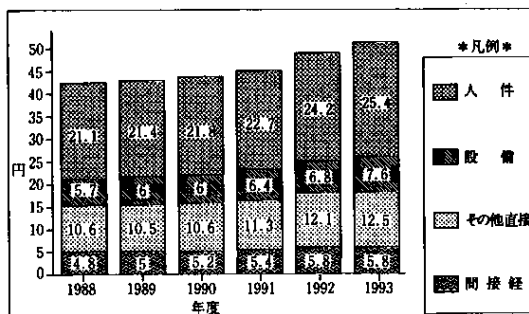
### 2. 単純集計結果の要約

鳥根の給油所を全国と対比してみると、その経営展開の零細性がうかがえるが、立地条件についても「農村地域」(山村、漁村)が53%と過半を占めており(全国同35%)、鳥根県の全体的な地域特性を、そのまま反映しているといえる。

また、1給油所あたりのガソリン販売量についても、全国平均よりも2割方少なくなっており、さらに、「掛け売り」の比率も、全国平均よりかなり高目にでているといえる。

一方、1給油所あたり全国平均の3分の1にも満たない「臨時従業員」の少なさが際立っているが、これは、学生などのアルバイト活用が、都市的地域に比較してやりにくい状況にあることなどに起因しているものとみられる。しかしながら、図2でも示したように、SSのコスト構造においては、人件費がほぼ半分を占めており、鳥根のSSの「臨時従業員」の少なさは重大なコストアップ要因でもあり、問題となるところである。

図2 SSのコスト構造の推移(揮発油1ℓ当たり)



資料：石油流通効率化ビジョン研究会『中間報告』平成7年による

また、小売価格の設定については、「周囲の状況を見て決める」が、全国に比べて低いことから、鳥根における業者間競争の無さが、ある程度伺い知れるといえよう。

### 第3節 クロス分析

#### 1. クロス集計結果

主として、アンケート(問13)の価格差の要因について、クロス分析を試みた。なお、集計結果については、各問とのクロス分析ごとに、実数表と構成比表を一対にして掲げた。また、クロス集計表において、後者の構成比の表は、すべて横方向にみた構成比、すなわち、表側の事項別にみた表頭の要因内訳である。

##### (1) 〈問13-問1〉クロス

サンプル数の多い日石、出光、コスモ、JOMO、昭和シェル、三菱の大手6サインポール間で、基本的な差異はないといえよう(表2)。あえていえば、日石が「仕切り価格」を低く、「輸送コスト」を高めにあげているというところか。しかし、後に出てくる「サインポール-油槽所」クロス表からもわかるように、日石は境港の油槽所に大きく依存しており、「輸送コスト」を高めにあげる理由が何であろうかと考えさせられる。

##### (2) 〈問13-問2〉クロス

特約店と販売店の間でも、特段の差異はみあたらないといえる(表3)。あえていえば、特約店が販売数量を、販売店が仕切り価格を価格差要因にあげる傾向がある。

資料1 ガソリンの価格要因等の調査結果（単純集計）

調査時期 平成7年8月17日～31日

調査対象数 578店（石油組合加入店509店、経済連（JA）56店、漁協5店、石油組合未加入店8店）

回収率 72.3%

調査方法 郵送によるアンケート方式

問1. あなたの給油所のサインポールは次のどれですか。

(1) 出光	76店	(18%)
(2) 日石	115	(28%)
(3) コスモ	70	(17%)
(4) JOMO	66	(16%)
(5) キグナス	4	(1%)
(6) 三菱	20	(5%)
(7) 昭和シェル	56	(13%)
(8) エッソ	3	(1%)
(9) モービル	0	(0%)
(10) ゼネラル	3	(1%)
(11) その他	4	(1%)
無回答	1	(0%)

問2. あなたの給油所の運営形態は次のどれにあてはまりますか。

(1) 特約店給油所（二者）	174店	(42%)
(2) 販売店給油所（三者）	218	(52%)
(3) その他	18	(4%)
無回答	8	(2%)

問3. あなたの給油所を運営する会社は、あなたの給油所を含め、いくつの給油所を運営していますか。（県外にある場合も含める）

(1) 1か所	185店	(44%)
(2) 2～3か所	80	(19%)
(3) 4～6か所	72	(17%)
(4) 7～9か所	37	(9%)
(5) 10～19か所	12	(3%)
(6) 20～29か所	16	(4%)
(7) 30～39か所	7	(2%)
(8) 40以上	3	(1%)
無回答	6	(1%)

問4. あなたの給油所の所在地の地域特性は、次のどれにあてはまりますか。

(1) 都市中心部	20店	(5%)
(2) 商業地域	70	(17%)
(3) 工業地域	7	(2%)
(4) 住宅地域	70	(17%)
(5) 農村地域（山村、漁村）	221	(53%)
(6) 観光地域	9	(2%)
(7) その他（離島等）	32	(7%)

\*重複回答あり、地域を兼ねる場合があるため

問5. あなたの給油所の平成6年度分（4月～3月）の販売数量について記入してください。

	平均値	
ハイオクガソリン	138キロリットル	（1か月平均11.5キロリットル）
レギュラーガソリン	539キロリットル	（1か月平均44.9キロリットル）
軽油	450キロリットル	

灯 油 287キロリットル

問6. あなたの給油所でのレギュラーガソリンの取引条件価格とその割合はどのようになっていますか。(1ℓ、消費税抜き)

平成7年8月現在 年間

平均値

現金フリー	(126円)	その売上割合 (15%)
	最低115円 (美都町)	
	最高143円 (海士町、西ノ島町)	
現金カード	(123円)	〃 (18%)
	最低113円 (益田市)	
	最高143円 (海士町)	
掛け売り個人	(126円)	〃 (39%)
	最低117円 (益田市)	
	最高148円 (海士町、西ノ島町)	
掛け売り事業者	(-円)	〃 (23%)
その他	(-円)	〃 (6%)

問7. あなたの給油所の従業員は何人ですか。

正規従業員 (常勤役員及び家族従業員は含む) (4.6) 人

臨時従業員 (パート含む) (1.5) 人

問8. あなたの給油所では主として小売価格をどのように設定していますか。

(1) 仕入価格を基に決める 198店 (47%) (重複回答あり)

(2) 周囲の状況を見て決める 240 (57%)

(3) その他 ( ) 19 (5%)

問9. 島根県のガソリンが高い要因として、輸送コストがあげられています。あなたの給油所の状況を記入してください。

・油槽所の所在地

(1) 境港市	211店 (50%) (重複回答あり)
(2) 浜田市	39 (9%)
(3) 広島市	69 (17%)
(4) 三原市	2 ( )
(5) 福山市	49 (12%)
(6) 安芸郡	3 (1%)
(7) 岩国市	26 (6%)
(8) 宇部市	0 ( )
(9) その他 (徳山市他)	24 (6%)

・油槽所からの輸送方法について

(1) 元売りが配達	350店 (84%)
(2) 専用の輸送車を持っていて輸送している	30 (7%)
(3) 輸送車を借り上げて輸送している	12 (3%)
(4) その他	4 (1%)

・その輸送頻度はどのくらいですか

1週間に (12.3) キロリットルを (2.4) 回

問10. あなたの給油所ではガソリン、軽油、灯油の店頭価格を表示していますか。

(1) している 32店 (8%)

(2) していない 386 (92%)

(していない理由)

必要ない、理由なし	62店
価格形態が複雑	39
他店もない	25
競争激化	24
固定客が主体	15
従来から、習慣	6
本社の指示等	4
客が聞かない	3

問11. あなたの給油所では現金明細書のℓ当たりの単価の表示をしていますか。

(1) している	232店 (56%)
(2) していない	184 (44%)
無回答	2

(していない理由)

必要なし	24店
機械の関係	15
価格格差がある	8
他店もなし	7
本社の指示等	6
価格が高い	3

問12. あなたの給油所では今後、価格表示についてどのように考えておられますか。

(1) 表示はしない	218店 (52%)
(2) 将来は必要	158 (38%)
(3) すぐにでもしたい	12 (3%)
無回答 (現在表示している店含む)	30 (7%)

問13. 石油情報センターによる7月の給油所石油製品市況調査では、鳥根県のガソリン店頭価格は126円/ℓで、全国平均の113円/ℓより13円高い状況になっています。この価格差についてどのようにお考えですか。(複数回答可)

(1) 元売りの仕切り価格	327店 (78%)
(2) 販売数量が違う	289 (69%)
(3) 輸送コストがかかる	144 (34%)
(4) 業者間の競争がない	31 (7%)
(5) その他	24 (6%)

(意見) … (アンケート末尾の自由記入欄を整理したもの)

- ・元売りの価格の問題。
- ・ガソリンの販売量が少ない。
- ・現金フリー、掛けの高い金額だけが表面に出ていて実際は違うと思う。
- ・SS従業員の1人当たりの給料を知っているか。公務員との所得格差が多すぎる。
- ・仕入れの内々価格差にメスをいれるべき。アンケート結果を公表することは価格形成に介入し、弱い者いじめである。
- ・東京、東海地区が安すぎる (赤字経営)。
- ・人口の割に給油所が多すぎる。
- ・アルバイトが少なく、正規社員がほとんどでコストがかかる。
- ・九州、山陽方面は安いので、西は全国並。
- ・利益が出ないので、改造も出来ず、従業員の給料も安く良い人材が得られない。
- ・鳥根県の価格が日本一高いなら、仕入れ価格も日本一高い。
- ・情勢にうとい、談合体質。
- ・実行価格を正直に答えていない。
- ・都会と比較して経営効率が悪い。



- ・ 過当競争地域での業者間の経営実態も調べてほしい。超赤字経営に追いやられ、経営意識を失い業者間同士での店舗売買の実態。
- ・ 販売量が他県に比較して少ないのに、人件費は安くない。
- ・ ガソリン以外の商品が売れない（油外収益が少ない）。

表2 問13-問1クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
出光	57	55	22	7	4	76
日石	79	80	47	9	8	115
コスモ	57	50	27	7	7	70
JOMO	54	48	19	3	2	66
キグナス	3	1	0	0	0	4
三菱	17	14	9	2	0	20
昭和シェル	47	34	19	4	2	56
エッソ	3	2	0	0	1	3
モービル	0	0	0	0	0	0
ゼネラル	3	3	1	0	0	3
その他	4	1	0	0	0	4
計	324	288	144	32	24	417

問13-問1クロス集計表（構成比）

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
出光	75.0%	72.4%	28.9%	9.2%	5.3%	190.8%
日石	68.7%	69.6%	40.9%	7.8%	7.0%	193.9%
コスモ	81.4%	71.4%	38.6%	10.0%	10.0%	211.4%
JOMO	81.8%	72.7%	28.8%	4.5%	3.0%	190.9%
キグナス	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
三菱	85.0%	70.0%	45.0%	10.0%	0.0%	210.0%
昭和シェル	83.9%	60.7%	33.9%	7.1%	3.6%	189.3%
エッソ	100.0%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	200.0%
モービル	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ゼネラル	100.0%	100.0%	33.3%	0.0%	0.0%	233.3%
その他	100.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	125.0%
計	77.7%	69.1%	34.5%	7.7%	5.8%	194.7%

表3 問13-問2クロス集計表

(単位：供給所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
特約店	133	129	63	13	12	174
販売店	176	147	75	17	12	218
その他	14	10	4	2	0	18
計	323	286	142	32	24	410

問13-問2クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
特約店	76.4%	74.1%	36.2%	7.5%	6.9%	201.1%
販売店	80.7%	67.4%	34.4%	7.8%	5.5%	195.9%
その他	77.8%	55.6%	22.2%	11.1%	0.0%	166.7%
計	78.8%	69.8%	34.6%	7.8%	5.9%	196.8%

表4 問13-問3クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
1か所	155	118	64	12	11	185
2-3か所	60	62	25	8	6	80
4-6か所	56	54	21	3	5	72
7-9か所	33	25	18	1	0	37
10-19か所	4	9	7	2	0	12
20-29か所	9	11	6	2	0	16
30-39か所	4	7	2	1	1	7
40か所以上	1	1	2	1	0	3
計	322	287	145	30	23	412

問13-問3クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
1か所	83.8%	63.8%	34.6%	6.5%	5.9%	194.6%
2-3か所	75.0%	77.5%	31.3%	10.0%	7.5%	201.3%
4-6か所	77.8%	75.0%	29.2%	4.2%	6.9%	193.1%
7-9か所	89.2%	67.6%	48.6%	2.7%	0.0%	208.1%
10-19か所	33.3%	75.0%	58.3%	16.7%	0.0%	183.3%
20-29か所	56.3%	68.8%	37.5%	12.5%	0.0%	175.0%
30-39か所	57.1%	100.0%	28.6%	14.3%	14.3%	214.3%
40か所以上	33.3%	33.3%	66.7%	33.3%	0.0%	166.7%
計	78.2%	69.7%	35.2%	7.3%	5.6%	195.9%

表5 問13-問4クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
都市中心部	14	13	7	3	1	20
商業地域	55	48	20	5	6	70
工業地域	7	7	4	0	0	7
住宅地域	60	52	22	5	6	70
農村地域	165	149	75	17	12	221
観光地等	9	5	3	0	0	9
その他	25	22	16	4	1	32
計	335	296	147	34	26	429

問13-問4クロス集計表(構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
都市中心部	70.0%	65.0%	35.0%	15.0%	5.0%	190.0%
商業地域	78.6%	68.6%	28.6%	7.1%	8.6%	191.4%
工業地域	100.0%	100.0%	57.1%	0.0%	0.0%	257.1%
住宅地域	85.7%	74.3%	31.4%	7.1%	8.6%	207.1%
農村地域	74.7%	67.4%	33.9%	7.7%	5.4%	189.1%
観光地等	100.0%	55.6%	33.3%	0.0%	0.0%	188.9%
その他	78.1%	68.8%	50.0%	12.5%	3.1%	212.5%
計	78.1%	69.0%	34.3%	7.9%	6.1%	195.3%

表6 問13-問8クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
仕入れ価格	173	134	70	9	8	196
周囲の状況	176	168	84	23	17	239
その他	14	14	8	2	3	19
計	363	316	162	34	28	454

問13-問8クロス集計表(構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
仕入れ価格	88.3%	68.4%	35.7%	4.6%	4.1%	201.0%
周囲の状況	73.6%	70.3%	35.1%	9.6%	7.1%	195.8%
その他	73.7%	73.7%	42.1%	10.5%	15.8%	215.8%
計	80.0%	69.6%	35.7%	7.5%	6.2%	198.9%

(3) 〈問13-問3〉クロス

はっきりとはいえないが、経営する給油所数が大きくなるほど、「仕切り価格」をあげる割合が低くなり、「競争がない」をあげる割合が高くなるようにも思われる（表4）。

(4) 〈問13-問4〉クロス

このクロス集計結果に関する限りにおいては、顕著な特徴はみられない（表5）。

(5) 〈問13-問8〉クロス

当然ともとれるが、小売価格の設定を「仕入価格」とする給油所は、「仕切り価格」を高い要因としている（表6）。

(6) 〈問13-問9（油槽所の所在地）〉クロス

境港を油槽所にもつ給油所は、「輸送コスト」を高めにあげており（37%）、浜田、福山、岩国などを油槽所にもつ給油所は、「輸送コスト」を低めにあげている（表7および図3も併せ参照）。浜田は別として、単純な距離だけで説明できないようにも思われる。

(7) 〈問13-問9（輸送方法）〉クロス

専用にせよ、借り上げにせよ、輸送車を自社で用意している給油所については、「輸送コスト」を価格要因とみている割合が高い（表8）。自己の行動を説明しているともいえる。

表7 問13-問9（所在地）クロス集計表

（単位：給油所数）

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
境港市	169	143	78	15	10	211
浜田市	33	29	11	4	0	39
広島市	49	50	23	6	7	69
三原市	2	1	0	0	0	2
福山市	42	36	14	1	3	49
安芸郡	2	1	2	1	1	3
岩国市	16	20	6	3	3	26
宇部市	0	0	0	0	0	0
その他	19	13	10	1	1	24
計	332	293	144	31	25	423

問13-問9（所在地）クロス集計表（構成比）

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
境港市	80.1%	67.8%	37.0%	7.1%	4.7%	196.7%
浜田市	84.6%	74.4%	28.2%	10.3%	0.0%	197.4%
広島市	71.0%	72.5%	33.3%	8.7%	10.1%	195.7%
三原市	100.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	150.0%
福山市	85.7%	73.5%	28.6%	2.0%	6.1%	195.9%
安芸郡	66.7%	33.3%	66.7%	33.3%	33.3%	233.3%
岩国市	61.5%	76.9%	23.1%	11.5%	11.5%	184.6%
宇部市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	79.2%	54.2%	41.7%	4.2%	4.2%	183.3%
計	78.5%	69.3%	34.0%	7.3%	5.9%	195.0%

図3 油槽所一覧 (中国地方)

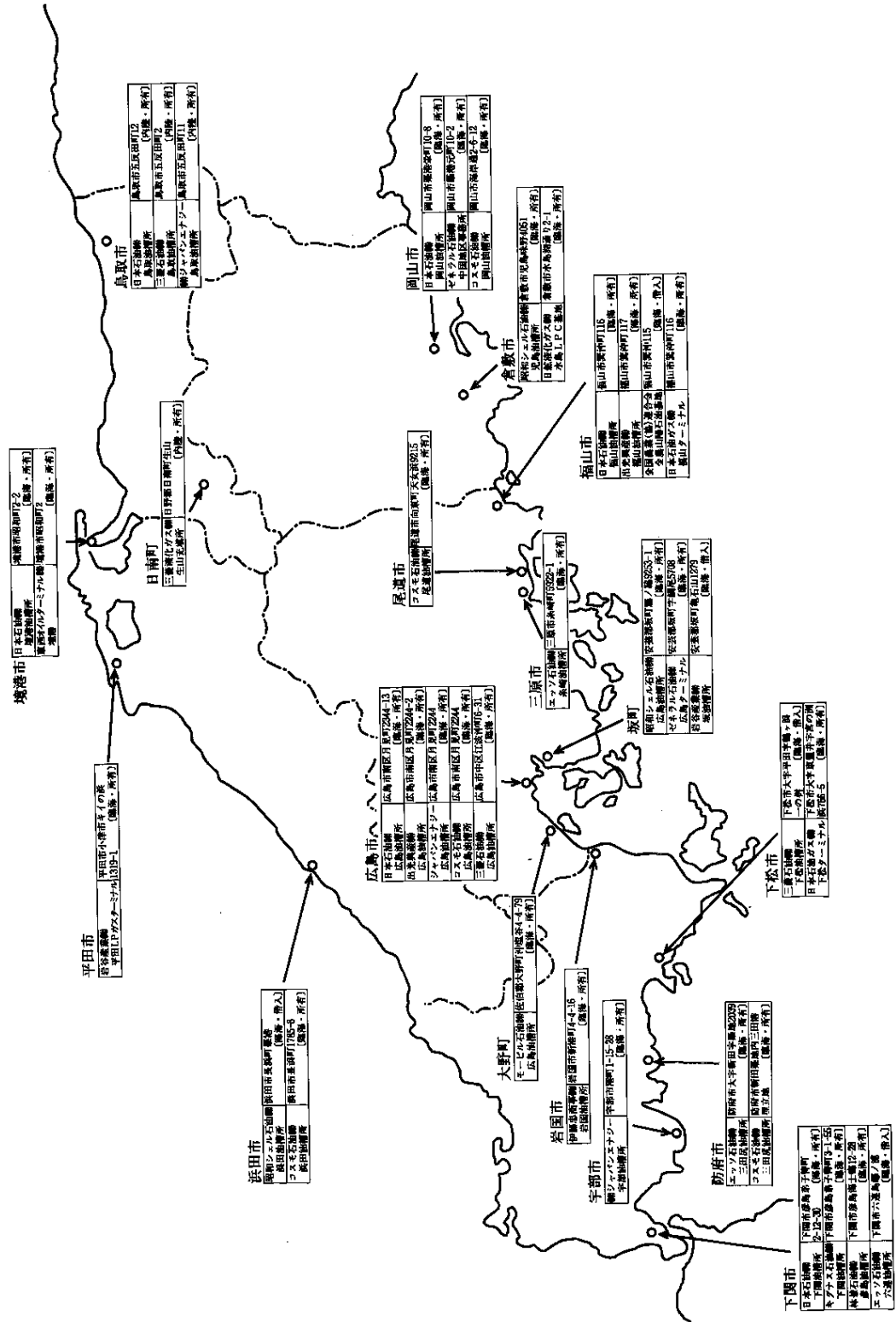


表8 問13-問9 (輸送方法) クロス集計表

(単位: 給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
元売りの輸送車	283	244	112	29	21	350
専用の輸送車	18	19	16	0	3	30
借り上げ輸送	7	9	6	1	0	12
計	308	272	134	30	24	392

問13-問9 (輸送方法) クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
元売りの輸送車	80.9%	69.7%	32.0%	8.3%	6.0%	196.9%
専用の輸送車	60.0%	63.3%	53.3%	0.0%	10.0%	186.7%
借り上げ輸送	58.3%	75.0%	50.0%	8.3%	0.0%	191.7%
計	78.6%	69.4%	34.2%	7.7%	6.1%	195.9%

表9 問13-問10クロス集計表

(単位: 給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示している	23	20	15	5	3	32
していない	302	269	130	28	22	386
計	325	289	145	33	25	418

問13-問10クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示している	71.9%	62.5%	46.9%	15.6%	9.4%	206.3%
していない	78.2%	69.7%	33.7%	7.3%	5.7%	194.6%
計	77.8%	69.1%	34.7%	7.9%	6.0%	195.5%

表10 問13-問11クロス集計表

(単位: 給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示している	185	167	88	16	11	232
していない	142	122	56	15	12	184
計	327	289	144	31	23	416

問13-問11クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示している	79.7%	72.0%	37.9%	6.9%	4.7%	201.3%
していない	77.2%	66.3%	30.4%	8.2%	6.5%	188.6%
計	78.6%	69.5%	34.6%	7.5%	5.5%	195.7%

表11 問13-問12クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示しない	184	145	74	7	12	218
将来は必要	112	117	53	18	9	157
すぐしたい	7	7	4	5	1	12
計	303	269	131	30	22	387

問13-問12クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
表示しない	84.4%	66.5%	33.9%	3.2%	5.5%	193.6%
将来は必要	71.3%	784.5%	33.8%	11.5%	5.7%	196.8%
すぐしたい	58.3%	58.3%	33.3%	41.7%	8.3%	200.0%
計	78.3%	69.5%	33.9%	7.8%	5.7%	195.1%

## (8) 〈問13-問10〉クロス

店頭価格表示している給油所では、「輸送コスト」や「競争がない」を価格要因とみている割合が高いが、要因のバラツキが大きいともいえる(表9)。

## (9) 〈問13-問11〉クロス

明細書に単価表示している、いないで有意差はみられない(表10)。

## (10) 〈問13-問12〉クロス

今後の価格表示については、「将来は必要」、「すぐしたい」と前向きになるほど、「競争がない」を価格要因とする割合が高くなっている(表11)。

## (11) 〈問1 (サインポール)-問9 (油槽所の所在地)〉クロス

日石、JOMO、三菱、昭和シェルは境港、出光は福山、コスモは境港と広島を主な油槽所として

いる(表12および図3も併せ参照)。また、浜田はJOMOと昭和シェルの第2の有力な油槽所となっている。

## (12) 〈問13-所在都市〉クロス

サンプル数の加減などから、都市部についてのみ問13とクロスしてみた(表13)。輸送コストについては、松江、浜田などで価格要因として高めにており、益田、安来などで低めにているのも考えさせられる点である。

## 2. クロス集計結果の要約

油槽所の所在地と価格格差要因のクロス分析から、境港を油槽所にもつ給油所は、「輸送コスト」を高めにあげており、浜田、福山、岩国などを油槽所にもつ給油所は、「輸送コスト」を低めにあげている。浜田は別として、単純な距離だけでは「輸送コスト」を説明できないことは、今回の調

表12 問1 (サインポール) ー問9 (油槽所) クロス集計表

(単位: 給油所数)

	出光	日石	コスモ	JOMO	キグナス	三菱	昭和シェル	エッソ	モービル	ゼネラル	その他	計
境港市	3	71	35	45	0	16	31	0	0	3	4	208
浜田市	0	1	3	12	2	4	17	0	0	0	0	39
広島市	15	8	30	8	1	2	5	0	0	0	0	69
三原市	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
福山市	47	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
安芸郡	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
岩国市	2	22	0	1	1	0	0	0	0	0	0	26
宇部市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	13	6	1	1	2	0	2	1	0	0	0	26
計	81	111	69	68	6	22	55	3	0	3	4	422

問1 (サインポール) ー問9 (油槽所) クロス集計表 (構成比)

(単位: 給油所数)

	出光	日石	コスモ	JOMO	キグナス	三菱	昭和シェル	エッソ	モービル	ゼネラル	その他	計
境港市	1.4%	34.1%	16.8%	21.6%	0.0%	7.7%	14.9%	0.0%	0.0%	1.4%	1.9%	100.0%
浜田市	0.0%	2.6%	7.7%	30.8%	5.1%	10.3%	43.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
広島市	21.7%	11.6%	43.5%	11.6%	1.4%	2.9%	7.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
三原市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
福山市	95.9%	4.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
安芸郡	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
岩国市	7.7%	84.6%	0.0%	3.8%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
宇部市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	50.0%	23.1%	3.8%	3.8%	7.7%	0.0%	7.7%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
計	19.2%	26.3%	16.4%	16.1%	1.4%	5.2%	13.0%	0.7%	0.0%	0.7%	0.9%	100.0%

査からしても事実ではあるが、このこと自体が問題でもある。また、今後の価格表示については、「将来は必要」、「すぐしたい」などと前向きになるほど、「競争がない」を価格要因とする割合が高くなっている点は、企業の姿勢として納得できることであり、このような積極的な企業も少なからず存在することは認識すべきである。

#### 第4節 地域格差要因の総合的考察

##### 1. 価格表示の問題

第2節でもみてきたように、SSの店頭価格表

示については、「している」が8%と極めて少数であり、また、今後の価格表示についても、「表示はしない」が過半(52%)を占めている。

また、明細書への単価表示すら「していない」が4割以上もあること自体が問題であり、さらに、その理由を掲げたもの(63件)をみると、「必要なし」(24件)、「機械の関係」(15件)、「価格格差がある」(8件)、「他店もなし」(7件)、「本社の指示等」(6件)などとなっており、「鳥根のガソリン価格が高どまりしているのも宜なるかな」という印象を強く受ける。

価格の明示は「公正な市場取引」の前提条件で



表13 問13-市別クロス集計表

(単位：給油所数)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
松江市	47	36	26	2	1	54
浜田市	25	22	13	2	1	27
出雲市	31	30	15	3	4	45
益田市	15	16	3	1	3	23
大田市	14	15	7	3	3	18
安来市	10	7	1	3	0	13
江津市	13	12	5	2	2	15
平田市	13	10	3	0	1	14
計	168	148	73	16	15	209

問13-市別クロス集計表 (構成比)

	仕切り価格	販売数量	輸送コスト	競争がない	その他	実数計
松江市	87.0%	66.7%	48.1%	3.7%	1.9%	207.4%
浜田市	92.6%	81.5%	48.1%	7.4%	3.7%	233.3%
出雲市	68.9%	66.7%	33.3%	6.7%	8.9%	184.4%
益田市	65.2%	69.6%	13.0%	4.3%	13.0%	165.2%
大田市	77.8%	83.3%	38.9%	16.7%	16.7%	233.3%
安来市	76.9%	53.8%	7.7%	23.1%	0.0%	161.5%
江津市	86.7%	80.0%	33.3%	13.3%	13.3%	226.7%
平田市	92.9%	71.4%	21.4%	0.0%	7.1%	192.9%
計	80.4%	70.8%	34.9%	7.7%	7.2%	201.0%

あり、SS側の最低限の義務でもある。消費者側もSSに対して価格表示を強く求めるべきであり、そうしたことが、地域格差是正の第一歩となろう。

## 2. 諸価格要因

SSに対するアンケートにおいて(問13)、鳥根県のガソリン価格が全国平均よりも高いことについては、「元売りの仕切り価格」とするものももっとも多く(78%)、続いて、「販売数量が違う」(69%)、「輸送コストがかかる」(34%)、「業者間の競争がない」(7%)などとなっていた。

まず、「元売りの仕切り価格」については、元売り業者とSS等小売り業者との個別の取引関係で決定されていることでもあり、また、元売り業

者の営業戦略なども考えられることなどから、ここで地域格差の議論を行うことは困難なことである。

つぎに「販売数量が違う」については、アンケート結果等からも、1給油所あたりのガソリン販売量が全国平均よりも2割方少なくでており、指摘されているとおり、事実であろう。他の設問項目から、鳥根の給油所を全国と対比してみても、その経営展開の零細性がうかがえるが、立地条件についても「農村地域」(山村、漁村)が53%と過半を占めており(全国同35%)、鳥根県の全体的な地域特性を、そのまま反映しているといえ、この面での価格要因は、ある程度やむをえないことでもある。

また、「業者間の競争がない」については、アンケート中の小売価格の設定に関して「周囲の状況を見て決める」の構成比が全国に比べて低いことから何い知ることができる(第2節問8)。しかしながら、何よりも、価格の高いことが、すべてを物語っているといえる。

なお、「輸送コストがかかる」については、以下で項を改めて触れることとする。

### 3. 経営上のコスト要因

前節までに、すでに指摘してきたように、1給油所あたり全国平均の3分の1にも満たない「臨時従業員」の少なさが際立っている。業者等も指摘するように、これは、学生などのアルバイト活用が、都市的地域に比較してやりにくい状況にあることなどに起因しているものとみられる。しかしながら、図2でも示したように、全国的にもSSのコスト構造においては、人件費がほぼ半分以上を占めている。島根のSSの「臨時従業員」の少なさは重大なコストアップ要因であり、改善を指ささなければならない経営課題であろう。

さらに、「掛け売り」の比率も、全国平均よりかなり高目にてでいた(問6)。顧客対策上の慣行であろうとみられるが、これらもコスト要因と考えられ、経営課題といえよう。

### 4. 内航海運のコスト

問9の「油槽所の所在地」に関するアンケート結果(単純、クロスの両分析)において、コスト高の要因としてあげられていた「輸送コスト」のポイントとも考えられる「内航海運」の動向について、少し考察することにしよう。

まず、内航海運の環境条件となる国内物流の動向を、運輸省「全国貨物純流動調査」、同「貨物地域流動調査」などから概観しておく。

(1) 第2次石油ショックの起こった昭和54-55年頃までは、物流総量は経済成長或いは景気に連動していた。この後、昭和61年頃までは、逆に、経済の中成長が続いたにもかかわらず、「製品の軽薄短小化」、「貨物の小口化」によって、物流総量は減少していった。さらに、その後平成3年頃までは、バブル景気の影響で物流総量は増加し、そして、バブル崩壊による景気後退とともに、今日まで物流総量は減少してきている。「軽薄短小

化」の昭和50年代後半を除けば、物流はほぼ景気に同調しているといえよう。

(2) 物流出荷量の6割は、製造業からのものであり、工業生産の動向に大きく左右されるといえる。

(3) 物流の8割以上をトラック輸送が担っており、海運は1割強を担っている。

以上のような環境条件のもと、内航海運の主要な荷主業種である石油産業等の「素材産業」については、「国際競争力の低下」も重要な環境変化ではあるが、他方において、「製造業の海外移転」の観点からは、逆に、「心配の少ない」業種であり、今後とも内需を中心に主要な荷主業種たりうると思われる。

また、上でも述べたように、物流輸送の主力はトラックであり、将来、中四国地域において、新国土軸や広域交流圏を支える架橋などの構想が順次実現していけば、瀬戸内をはじめとする内航海運にとっては、マイナス要因ともなりうるが、一方、環境の世紀ともいわれる21世紀には、トラックから鉄道、海運などへのモーダルシフトも叫ばれている。このような状況から勘案すると、内航海運の長期的、超長期的展望は必ずしも暗いものではないといえよう。

しかしながら、このような展望下にあるとはいえ、現在は、スクラップ・アンド・ビルドなど厳しい船腹調整がなされており、油送船の場合も、規制保護下で、用船料をはじめとする輸送コストは高どまりしたままである。これに、トラックなどへの「積み替えコスト」まで含めると、「重量あたりの油送コストが陸送コストと大差ない」などといわれる状況をつくりだしているともいえる。本来、もっともコストの低い輸送手段が、その役割を十分に発揮していない点は、他の貨物の海上輸送にも当てはまっており、現在のわが国物流の抱えるゆゆしい事実である。

こうしたことから、石油販売業者の指摘する「境港経由の輸送コスト」が必ずしも陸送距離に順相関しないのも、ある程度までは、納得のいくことではある。

### 5. 消費者の責任

「消費者は経済の王様」とよくいわれているように、市場経済においては、「最終需要」を過不

足なく満たすように、すべての生産活動が行われている。逆にいえば、すべての財貨、サービスについて、市場における価格や生産量を究極的に決定してしまうのは、消費者だということである。つまり、生産者（供給者）からすれば、消費者（需要者）ほど恐いものはなく、「需要（販売先）の把握こそ命」なのは、あらゆるビジネスの鉄則であることを（消費者も）肝に命じておくべきである。

埼玉、愛知、福岡などのガソリン価格が低いのは、（無論、他の要因もあげて議論しなければならないが、それを一応置いておくとすれば）これらの地域では、地縁など関係のない若い人たちを中心として、1円でも安いガソリンスタンドに行こうとする行動の影響が大きいのではないかと考えられる。そうした消費行動の結果、供給側も否応なく競争せざるをえない状況が生まれるものと考えられる。

ガソリン価格の都道府県別分布などをみると（表1）、概して大都市圏やその周辺部の価格が低

くでている傾向がある。同一の消費財の価格に、大きな地域格差のである最大の、そして究極的な要因は消費者の購買行動にあるのではないかと考えられる。島根のガソリン価格が、現在のように高止まりしているのは「地縁や近隣付き合いを大事にするためには、この程度のガソリン価格もやむを得ない」とする「消費者の納得した均衡価格」とも解釈できる。もし、消費者が、ガソリン価格の現状に「本当に納得できない」のであれば、販売業者等に対して「店頭価格表示」等の要求を強く求めるとともに、安いガソリンスタンドを求めて隣町まででも行くというような購買行動をとるべきである。

また、SSの過剰サービス等も、しばしば議論される場所であるが、消費者が付加価値を認めるサービスについては、SS側でも有料化を含む多様なメニュー提示をするように、ニーズのビジネス化を計る必要がある。そうした方向に進むためにも、消費者は更に意思表示を明確にしなければならない。