

# 原油価格高騰に伴う全国の荷主との懇談会開催状況について

[平成17年12月9日現在の照会]

[経緯]

- 北側国土交通大臣は、平成17年9月27日日本経団連の奥田会長と会談し、原油高で輸送コストが急上昇している運輸事業者についてコスト上昇分の運賃等への転嫁について理解を求めるとともに、10月7日には日本商工会議所会頭とも会談し、同様に理解を求めた。
- 平成17年10月13日自民党で原油価格高騰対策プロジェクトチームを開催。石油ユーザーである関係業界団体等からのヒヤリングを実施し、内航総連合会西浦副会長より「最近の燃料油高騰について」陳述した。
- 平成17年10月17日船主協会、内航総連合会（栗林理事）、長距離フェリー協会による共同要望を日本経済団体連合会（立花専務）及び国土交通省（星野海事局長）に陳情。
- 平成17年10月18日日本経済団体連合会の「原油高騰の影響に関する懇談会」で内航総連合会（栗林理事）が経団連奥田会長ご出席のもとで陳述。

[各運輸局管内の地元経済連・商工会議所への要請及び懇親会の開催状況]

| 北海道運輸局                         | 東北運輸局  | 関東運輸局   | 北陸信越運輸局        | 中部運輸局  | 近畿運輸局          | 神戸海運監理部                                     | 中国運輸局   | 四国運輸局  | 九州運輸局                          |
|--------------------------------|--|---|----------------|--|----------------|---|---|--|--------------------------------|
| <要請><br>10月21日                 | <要請><br>10月20日   | <要請><br>10月25日  | <要請><br>10月24日 | <要請><br>10月27日                                 | <要請><br>10月25日 | <要請><br>10月25日                              | <要請><br>10月21日  | <要請><br>10月26日   | <要請><br>10月27日                 |
| [札幌]<br>11月15日                 | [盛岡]<br>11月24日<br>[青森]<br>12月5日<br>[山形]<br>12月5日<br>[福島]<br>12月6日<br>[仙台]<br>12月7日 | [群馬]<br>10月24日<br>[茨城]<br>10月25日<br>[栃木]<br>10月25日<br>[神奈川]<br>10月26日<br>[埼玉]<br>11月8日<br>[山梨]<br>11月8日<br>[千葉]<br>11月10日<br>[東京]<br>11月17日 | [新潟]<br>11月7日  | [名古屋]<br>11月28日                                |                | [神戸]<br>11月7日                               | [広島] 経済連<br>10月31日<br>[鳥取]<br>11月9日<br>[岡山]<br>11月11日<br>[広島] 商会所<br>11月21日<br>[山口]<br>11月24日<br>[島根]<br>11月30日 | [高松]<br>10月20日<br>[高松]<br>11月22日                         | [福岡]<br>12月2日                  |
| 経済連・商工会議所に対し、トラック協会とともに懇談会を開催。 |  | 神奈川・埼玉・千葉・東京については商工会議所連合会とトラック協会・総連合会による三者懇談会を開催し、関東運輸局も同席。なお、東京では八王子市・武蔵野市・青梅市・立川市・むさし府中市各商工会議所も出席。  |                | 経済連副会長・荷主企業とトラック協会・中部沿海理事長による懇談会を開催し、中部運輸局も同席。 |                | 当初、商工会議所との懇談会を予定していたが、先方の都合により海運監理部へ理解を求めた。 | 経済連とトラック協会・中海連による懇談会を開催し、中国運輸局も同席した。  | 20日経済連・商工会議所・運輸局・産業経済局へ陳情するとともに、22日には商工会議所へトラック協会とともに懇談。 | 経済連・商工会議所・荷主企業へトラック協会とともに懇談予定。 |

## 燃料油高騰の運賃転嫁状況アンケート調査結果について

日本内航海運組合総連合会

### . アンケート実施概要

アンケート実施期間 平成17年11月17日～12月1日

対象事業者数 200事業者 (内航総連合会調査による元請オペレーター237社中上位200社)

回答事業者数 134事業者

有効回答率 67%

補捉率 86%

(回答事業者の平成16年度輸送量 ÷ 16年度内航船全輸送量 : 内航総連合会調査)

88%

(回答事業者の平成16年度年間燃料消費量 ÷ 16年度内航船舶輸送統計年表による年間消費量)

### . 調査結果の概要

(1)運賃転嫁の状況は、燃料油高騰によるコストアップ(平成17年3月末より調査時の間 1KLあたり1万円)について、転嫁されている事業者は72%(うち、運賃転嫁率が50%以上であった事業者は36%)であったものの、内航海運業者の転嫁に対する満足度は、満足6%と低く、引き続き交渉を継続するものがほとんどであった。

(2)転嫁消費量で見ると年間消費量に対しての運賃転嫁率は41%であった。

(3)品目別の運賃転嫁率(転嫁消費量 ÷ 年間消費量)は以下のとおり、

油送船等は、運賃転嫁率が40～44%であった。

これは、自ら燃料油等を扱う石油元請会社等の一部ではコストアップを十分に受け入れられていない模様。

RORO・コンテナ船等定期航路における転嫁率は43%であった。

燃料消費量が多く、経営に与える影響が大きいため、交渉を継続している模様。

ケミカル(転嫁率26%)、一般貨物船鋼材以外(転嫁率38%)は、運賃転嫁率が低く、また、件数は少ないが紙・塩・油脂(転嫁率0%)は全く転嫁できていない。

(4)留意点

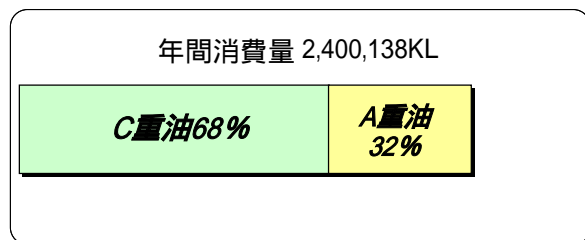
今回のアンケート調査後、平成17年12月27日に10～12月期の燃料油価格が発表され、A重油5,700円/KL C重油5,250/KLの値上げとなっている。

## 調査結果

### 1. 燃料油の年間消費量について

受託船を含め貴社支配船の燃料油の年間消費量はどの程度ですか。

|     |              |      |
|-----|--------------|------|
| C重油 | 1,643,346 KL | 68%  |
| A重油 | 756,792 KL   | 32%  |
| 合計  | 2,400,138 KL | 100% |



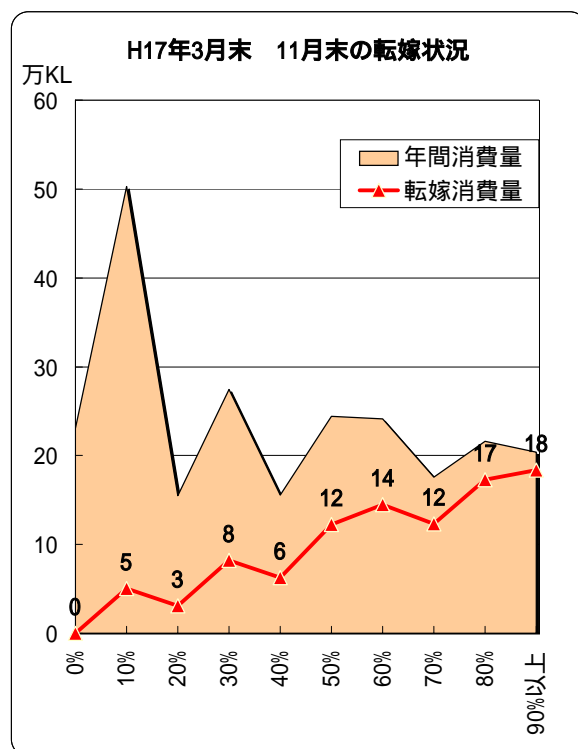
内航主要オペレーター134社(全輸送量の86%)の年間消費量は2,400,138KLとなり、

内航船舶輸送統計年表による年間消費量274万KLの88%となる。

### 2. 燃料油価格値上がり分の転嫁状況

11月末の貴社の支配船積載貨物船全体として、平成17年3月末の燃料油価格からの値上がり分(約1万円/KL)をどの程度運賃またはバンカーサーチャージとして転嫁できましたか。

| H17年3月末 11月末の転嫁状況 |                  |                |            |
|-------------------|------------------|----------------|------------|
| 転嫁割合              | 年間消費量            | 転嫁消費量          | 該当社数       |
| 0%                | 230,388          | 0              | 37         |
| 10%               | 502,708          | 50,271         | 21         |
| 20%               | 155,070          | 31,014         | 8          |
| 30%               | 274,298          | 82,289         | 15         |
| 40%               | 155,859          | 62,344         | 5          |
| 50%               | 244,344          | 122,172        | 16         |
| 60%               | 241,521          | 144,913        | 6          |
| 70%               | 176,102          | 123,271        | 8          |
| 80%               | 215,831          | 172,665        | 6          |
| 90%以上             | 204,017          | 183,615        | 12         |
| <b>計</b>          | <b>2,400,138</b> | <b>972,554</b> | <b>134</b> |
| <b>運賃転嫁率</b>      |                  | <b>41%</b>     |            |



運賃転嫁率は、転嫁消費量 ÷ 年間消費量 = 運賃転嫁率 (%) である。

転嫁消費量は全体として972,554KL、転嫁率41%となった。ただし、10%以下の転嫁率の事業者は、全体の43%と多い点に留意する必要がある。

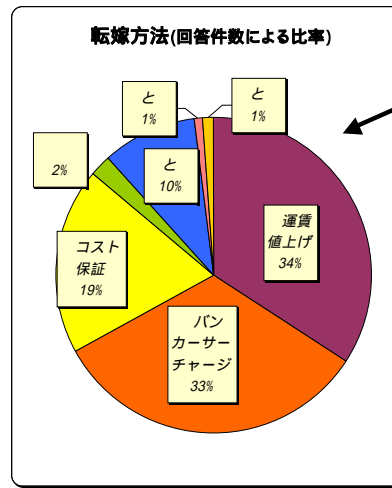
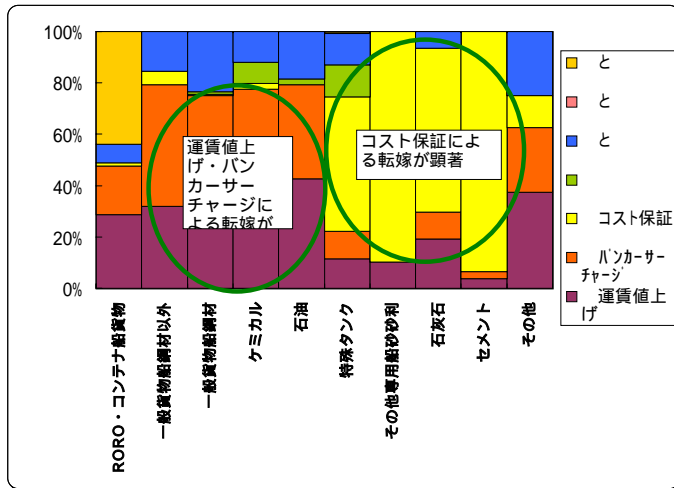
### 3. 品目別転嫁状況

品目別にその内訳を記入してください。

転嫁の程度・転嫁方法・燃料消費量別に集計した結果、つぎのとおりとなった。但し、品目別の回答は、回答者全体の消費量の75%に限定されている。

#### 全体

|    | 品目名          | 該当数    | 消費量       | 転嫁量     | 割合    | 運賃値上げ | バンカーチャージ | コスト保証 |      | と   | と    | と   |   |
|----|--------------|--------|-----------|---------|-------|-------|----------|-------|------|-----|------|-----|---|
| 1  | RORO・コンテナ船貨物 | 20     | 499,620   | 215,723 | 43%   | 29%   | 19%      | 1%    | -    | 7%  | -    | 44% |   |
| 2  | 一般貨物船鋼材以外    | 54     | 120,525   | 45,491  | 38%   | 32%   | 47%      | 5%    | -    | 15% | -    | -   |   |
| 3  | 一般貨物船鋼材      | 33     | 213,997   | 148,314 | 69%   | 32%   | 43%      | 1%    | 1%   | 24% | -    | -   |   |
| 4  | ケミカル         | 25     | 95,138    | 25,139  | 26%   | 41%   | 37%      | 2%    | 8%   | 12% | -    | -   |   |
| 5  | 石油           | 25     | 469,731   | 208,286 | 44%   | 43%   | 37%      | -     | 2%   | 19% | -    | -   |   |
| 6  | 特殊タンク        | 28     | 118,986   | 47,890  | 40%   | 11%   | 12%      | 51%   | 12%  | 12% | -    | 1%  |   |
| 7  | その他専用船砂砂利    | 7      | 3,094     | 2,723   | 88%   | 10%   | -        | 90%   | -    | -   | -    | -   |   |
| 8  | 石灰石          | 9      | 25,294    | 22,871  | 90%   | 19%   | 11%      | 64%   | -    | 6%  | -    | -   |   |
| 9  | セメント         | 22     | 166,052   | 162,602 | 98%   | 4%    | 3%       | 94%   | -    | -   | -    | -   |   |
| 10 | 自動車          | ネ<br>申 | 20,513    | 9,307   | 45%   | -     | 100%     | -     | -    | -   | -    | -   |   |
| 11 | 石炭           |        | 2         | 1,330   | 1,040 | 78%   | -        | -     | -    | -   | 100% | -   | - |
| 12 | フェリー         |        | 1         | 40,060  | 4,006 | 10%   | -        | 100%  | -    | -   | -    | -   | - |
| 13 | LNG          |        | 1         | 320     | 251   | 78%   | -        | -     | 100% | -   | -    | -   | - |
| 14 | LPG          |        | 1         | 3,333   | 3,333 | 100%  | -        | -     | -    | -   | 100% | -   | - |
| 15 | 紙            |        | 1         | -       | -     | 0%    | -        | -     | -    | -   | -    | -   | - |
| 16 | 産業廃棄物        |        | 1         | 2,050   | 2,050 | 100%  | 100%     | -     | -    | -   | -    | -   | - |
| 17 | 塩            |        | 1         | -       | -     | 0%    | -        | -     | -    | -   | -    | -   | - |
| 18 | コークス         |        | 1         | 3,890   | 3,890 | 100%  | 100%     | -     | -    | -   | -    | -   | - |
| 19 | スラグ専用船       |        | 1         | 816     | 163   | 20%   | 100%     | -     | -    | -   | -    | -   | - |
| 20 | 油脂           | 1      | -         | -       | 0%    | -     | -        | -     | -    | -   | -    | -   |   |
| 合計 |              | 236    | 1,788,163 | 903,078 | 53%   | 27%   | 26%      | 22%   | 2%   | 12% | 0%   | 11% |   |



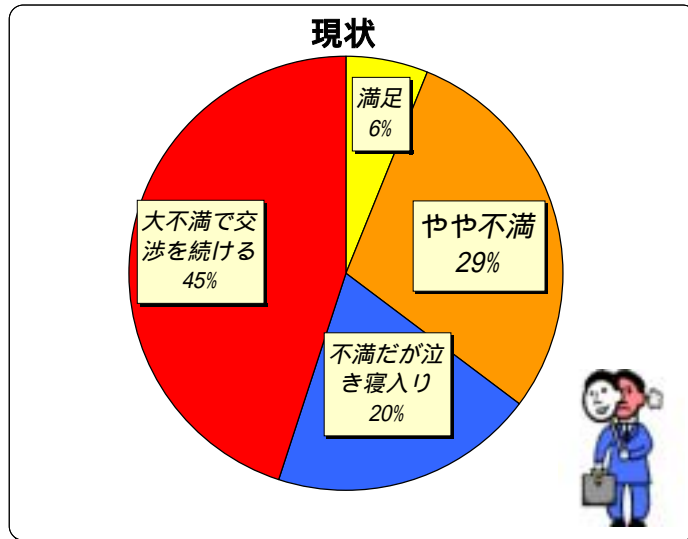
| 転嫁方法     | 該当数 | %    |
|----------|-----|------|
| 運賃値上げ    | 56  | 34%  |
| バンカーチャージ | 54  | 33%  |
| コスト保証    | 31  | 19%  |
| と        | 4   | 2%   |
| と        | 16  | 10%  |
| と        | 1   | 1%   |
| と        | 2   | 1%   |
| 合計       | 164 | 100% |

品目別に転嫁方法を見ると、運賃値上げ・バンカーチャージが全体の約7割を占め、一般貨物船、ケミカル、石油に多い。  
コスト保証による転嫁は約2割を占め、特殊タンク、その他砂砂利、石灰石、セメントに見受けられる。

#### 4. 運賃への転嫁の現状に対する事業者の満足度について

燃料油価格値上がり分の運賃転嫁の現状についてどのようにお考えですか。

| 現状         | 該当数 |
|------------|-----|
| 満足         | 7   |
| やや不満       | 33  |
| 不満だが泣き寝入り  | 22  |
| 大不満で交渉を続ける | 51  |
| 合計         | 113 |



現状についての意見としてほとんどの事業者が不満と感じている。

不満だが泣き寝入りの意見として、契約直後に燃料油が高騰してしまい再び話を持ち出せない、という意見があった。さらに、外航海運のようにバンカーサーチャージ制度を定着化させたいという意見があった。

その他以下意見等があった。

- ・元請けからの直接受注はなく、2次、3次下請けからの受注のため、請負会社を通じ陳情しているが、転嫁されていない。
- ・定期船は、思い切った値上げに踏み切れない。
- ・RORO船は、競争なので話ができない。
- ・今年は、輸送量も消費量も減り、今後、取扱量が増えれば交渉の余地はあるが、現状では無理。
- ・不満があり交渉を持ちたいのは山々だが現実には燃料油価格高騰部分の話までは及ばない。

以上