

内航総連第33号
平成20年10月9日

石油連盟
会長 天坊 昭彦 殿

日本内航海運組合総連合会
会長 上野 孝

船舶用燃料油・潤滑油価格の高騰について

謹啓、貴連盟及び会員の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は内航海運業界に対しまして、格別のご愛顧を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、内航燃料油価格は、昨今の異常な原油価格市場の高騰により、高値圏で推移しておりますことは、ご高承のとおりでございます。これに伴い、内航船社が購入する船舶用燃料油価格も、平成16年に比べ3倍の価格を超える勢いになっております。

このような状況の下、輸送コストに占める燃料費の割合がタンカーで3割超になるなど他の輸送機関と比較して高くなっており、内航海運にとって大変厳しい状況に至っております。また、船舶用潤滑油も同様に値上がりしており、内航海運事業者の経営を圧迫しております。

中小企業が大多数を占める内航海運事業者は、バブル崩壊後の景気の低迷と荷主企業の物流合理化の波を直接に受けて、企業体力が脆弱化しているなか、高騰する燃料油および潤滑油のコストを負担する余力がなくまさに死活問題となっております。

内航船燃料油価格は、コスト連動方式によりほぼ100%の値上げが実施されておりますが、当総連合会が調査した燃料油高騰の運賃への転嫁状況の最新データによれば、石油タンカー部門では専航船又は専用船以外のフリー船について、十分な負担をして頂けない事例が多く、同部門の全平均で67%しか認められておりません。

もとより、運賃等については、当事者間の相対取引によって決定されるものでありますが、大手荷主との交渉力の格差はいかんともし難く、その対応に苦慮しているのが現状です。

このままでは、トンキロベースで国内石油輸送の約9割を担う基幹的輸送手段である内航海運による安全・安定輸送に致命的な悪影響がでることは必至です。

貴連盟におかれましては、燃料油・潤滑油価格高騰により、我々内航海運業界が深刻な事態に直面していることについて、貴連盟から会員の方々に対し、ご周知いただきたくご協力のほどお願い申し上げます。

謹白

内航総連第34号
平成20年9月26日

石油化学工業協会
会長 藤吉建治 殿

日本内航海運組合総連合会
会長 上野 孝

船舶用燃料油・潤滑油価格の高騰について

謹啓、貴会及び会員の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は内航海運業界に対しまして、格別のご愛顧を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、内航燃料油価格は、昨今の異常な原油価格市場の高騰により、高値圏で推移しておりますことは、ご高承のとおりでございます。これに伴い、内航船社が購入する船舶用燃料油価格も、平成16年に比べ3倍の価格を超える勢いになっております。

このような状況の下、輸送コストに占める燃料費の割合がタンカーで3割超になるなど他の輸送機関と比較して高くなっており内航海運にとって大変厳しい状況に至っております。また、船舶用潤滑油も同様に値上がりしており内航海運事業者の経営を圧迫しております。

中小企業が大多数を占める内航海運事業者は、バブル崩壊後の景気の低迷と荷主企業の物流合理化の波を直接受けて、企業体力が脆弱化しているなか、高騰する燃料油および潤滑油のコストを負担する余力はなくまさに死活問題となっております。

当総連合会が燃料油高騰の運賃への転嫁状況を調査した最新データによれば、運送事業者のケミカル製品に対する転嫁率は53%と改善傾向にありますが、全品目平均の68%よりも低く、転嫁率が20%以下の事業者も2割を超えている結果、半数近くの事業者が転嫁状況に不満足であるという実態が判明しました。

もとより、運賃等については、当事者間の相対取引によって決定されるものでありますが、大手荷主との交渉力の格差はいかんともし難く、その対応に苦慮しているのが現状です。このままでは、トンキロベースで国内ケミカル製品輸送の約8割を担う基幹的輸送手段である内航海運による安全・安定輸送に致命的な悪影響がでることは必至です。

貴協会におかれましては、燃料油・潤滑油価格の高騰により、我々内航海運業界が深刻な事態に直面していることについて、貴協会から会員の荷主の皆様方に対し、ご周知いただきたくご協力のほどお願い申し上げます。

謹白

内航総連第35号
平成20年9月26日

通産農林輸送懇話会幹事団体 御中

日本内航海運組合総連合会
会長 上野 孝

船舶用燃料油・潤滑油価格の高騰について

謹啓、貴会及び会員の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は内航海運業界に対しまして、格別のご愛顧を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、内航燃料油価格は、昨今の異常な原油価格市場の高騰により、高値圏で推移しておりますことは、ご高承のとおりでございます。これに伴い、内航船社が購入する船舶用燃料油価格も、平成16年に比べ3倍の価格を超える勢いになっております。

このような状況の下、輸送コストに占める燃料費の割合が一般貨物船・RORO船で4割超になるなど他の輸送機関と比較して高い内航海運の経営は、大変厳しい状況に至っております。また、船舶用潤滑油も同様に値上がりしており内航海運事業者の経営を圧迫しております。

中小企業が大多数を占める国内海運事業者は、バブル崩壊後の景気の低迷と荷主企業の物流合理化の波を直接に受けて、企業体力が脆弱化しているなか、高騰する燃料油および潤滑油のコスト負担する余力が無く真に死活問題となっております。

当総連合会が燃料油高騰の運賃への転嫁状況を調査した最新データによれば、一般貨物船積みの鋼材以外の品目に関する転嫁率は、全品目平均の68%よりも著しく低く、平均で34%しか認められておりません。この結果、転嫁率が20%未満の事業者が約3割あり、また67%の事業者が転嫁状況に不満足であるという実態が判明しました。

もとより、運賃等については、当事者間の相対取引によって決定されるものでありますが、大手荷主との交渉力の格差はいかんともし難く、その対応に苦慮しているのが現状です。このままでは、基幹的輸送手段である内航海運による安全・安定輸送に致命的な悪影響がでることは必至です。

貴会におかれましては、燃料油・潤滑油価格の高騰により、我々内航海運業界が深刻な事態に直面していることについて、貴会から会員の荷主団体を通じ荷主の皆様方に対し、ご周知いただきたくご協力のほどお願い申し上げます。

謹白