

平成 21 年 2 月 19 日

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
(平成 20 年 10 月現在)

日本内航海運組合総連合会
運賃・用船料委員会

I. アンケート実施概要

アンケート実施期間 平成 20 年 11 月 5 日～12 月 18 日

(前回調査) 平成 20 年 5 月 7 日～5 月 23 日

対象事業者数 : 200 事業者 (内航総連合会調査による元請ハ°レーカー 237 社中上位 200 社)

回答事業者数 : 128 事業者 (前回調査 131 事業者)

有効回答率 : 66% (前回調査 68%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 79% (前回調査 86%)

(回答事業者の平成 19 年度年間輸送量 (381,051 千 t,kl)

÷19 年度内航船全輸送量 (479,763 千 t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 81% (前回調査 87%)

(回答事業者の平成 19 年度年間燃料消費量 (2,149,140kl)

÷19 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,,649,317kl)

II. 調査結果の概要

(1) 全体調査

- ① 平成 17 年 3 月末 (A 重油 40,900 円/KL C 重油 30,800 円/KL) と平成 20 年 10 月末 (A 重油 107,700 円/KL C 重油 91,050 円/KL) との価格差 A 重油 66,800 円/KL C 重油 60,250 円/KL の荷主への転嫁率は、一般貨物船鋼材以外 (+15%)、ケミカル (+13%)、特殊タンク (+5%)、砂・砂利 (+4%)、セメント (+4%) の改善が見られたものの、一般貨物船鋼材、石油、石灰石、その他の品目の転嫁率が下がり、全品目の平均は 66% と前回調査時の 68% から 2% 下回る結果となった。
- ② 転嫁率が 20% 未満の該当事業者は、22 事業者で回答事業者の 2 割弱を占めている。前回調査より 1 事業者減ったものの、0% の事業者は前回の 6 社 (5%) から 11 社 (9%) と増え、急激な燃料油価格の高騰に事業の採算が取れない事業者がでてきていることが懸念される。

(2) 品目別調査

- ① 転嫁率の高い品目は、コスト保証方式の割合が高いセメント (100%)、バンカーサーチャージ方式 (以下、BS 方式) とコスト保証方式を取っている石灰石 (92%) となっている。
- ② 転嫁率の低い品目は、一般貨物船鋼材以外 (49%)、砂・砂利 (4%) となっている。
- ③ 転嫁方法としては、運賃値上げ方式 (20%→18%)、BS 方式 (57%→51%)、コスト保証方式 (21%→28%) となった。今回調査ではコスト保証方式が前回より 7% 増えている。
- ④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当事業者の 38% が不満となっており、前回調査より 9% 減少している。

前回調査では転嫁されていない件数が、半分以上に減少したものの、今回は再び増加している。(22件→33件)

これは、一般貨物船鋼材以外の品目の転嫁されていない件数(6件→11件)のほか、石油(5件→7件)、特殊タンク(2件→4件)、とそれぞれ増加したことによる。

砂・砂利(3件)、一般貨物鋼材(2件)、石灰石、自動車では(各1件)があった。

III. 調査結果

1. 燃料油の年間消費量について

(単位:KL)

調査時期	A重油	割合	C重油	割合	計
平成20年4月	708,127	30%	1,672,509	70%	2,380,636
平成20年10月	729,028	34%	1,420,106	66%	2,149,134

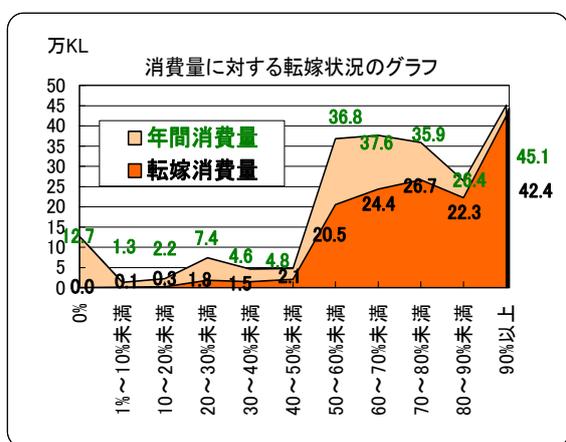
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター128社(全輸送量の79%)の年間消費量は、約215万KLとなり、平成19年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約266万KLの81%となる。

2. 燃料油価格値上がり分の転嫁状況

(単位:KL、%)

転嫁割合	平成20年10月調査						平成20年4月調査					
	年間消費量	割合	転嫁消費量	割合	該当社数	割合	年間消費量	割合	転嫁消費量	割合	該当社数	割合
0%	126,680	6%	0	0%	11社	9%	100,033	4%	0	0%	6社	5%
1%~10%未満	13,232	5%	962	0%	5社	5%	17,100	1%	1,089	0%	8社	6%
10~20%未満	22,246	1%	2,656	0%	6社	5%	30,544	1%	4,400	0%	7社	5%
20~30%未満	74,332	3%	18,229	1%	11社	9%	30,754	1%	7,689	0%	5社	4%
30~40%未満	46,413	2%	14,867	1%	9社	7%	58,917	2%	18,102	1%	12社	9%
40~50%未満	47,528	2%	20,763	1%	8社	6%	162,027	7%	74,956	5%	8社	6%
50~60%未満	368,306	17%	205,466	14%	13社	10%	94,519	4%	51,101	3%	20社	15%
60~70%未満	376,421	13%	243,621	17%	14社	10%	596,937	25%	384,771	24%	15社	11%
70~80%未満	358,671	17%	266,748	19%	13社	10%	626,001	26%	464,791	29%	18社	14%
80~90%未満	264,407	12%	222,548	16%	10社	8%	241,363	10%	206,915	13%	10社	8%
90%以上	450,898	21%	424,221	30%	28社	22%	422,441	18%	401,182	25%	22社	17%
計	2,149,134	100%	1,420,082	100%	128社	100%	2,380,636	100%	1,614,994	100%	131社	100%
			転嫁率66%						転嫁率68%			

*小数点以下四捨五入のため、%の合計が100%にならない。



転嫁消費量は全体として約142万KLとなり転嫁率は前回より2%下回る66%となった。転嫁率が0%の事業者は増加し、未転嫁の燃料油も36%(約78万KL)にのぼる。

3. 品目別転嫁状況

(1)品目別に転嫁の程度・転嫁方法・燃料消費量別に集計した結果は、つぎのとおりである。但し、品目別の回答は、1事業者が複数回答するため回答件数が回答事業者より多くなる。

全体

(単位:KL、%)

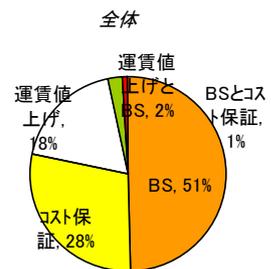
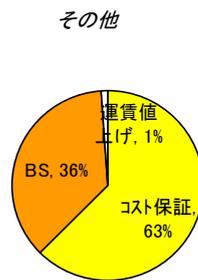
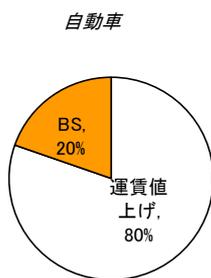
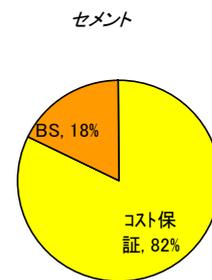
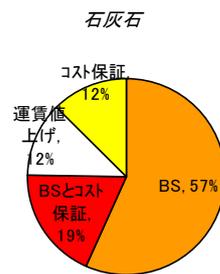
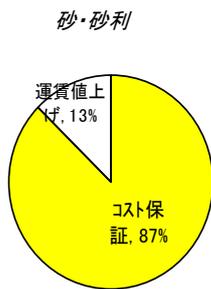
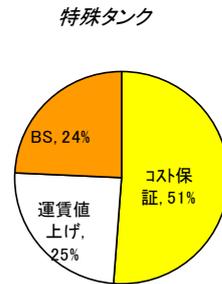
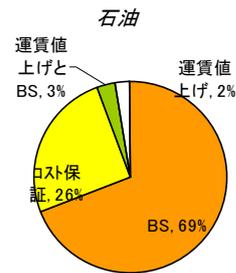
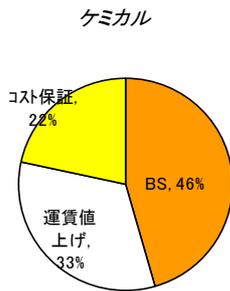
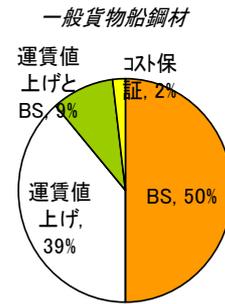
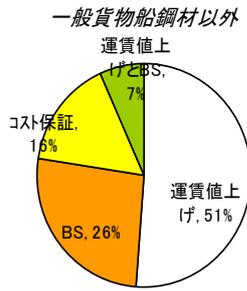
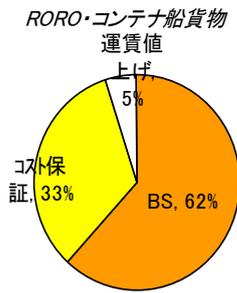
平成20年10月												平成20年4月											
No.	品目名	燃料消費量		転嫁量及び転嫁率			転嫁量内訳(%)					No.	品目名	燃料消費量		転嫁量及び転嫁率			転嫁量内訳(%)				
		該当件数	消費量	該当件数	転嫁量	消費量に対する転嫁率(量)	①運賃値上げ	②ハンカーサーチャージ	③コスト保証	①と②	②と③			該当件数	消費量	該当件数	転嫁量	消費量に対する転嫁率(量)	①運賃値上げ	②ハンカーサーチャージ	③コスト保証	①と②	②と③
1	RORO・コンテナ船貨物	17	531,146	17	378,863	71%	5%	62%	33%	0%	0%	1	RORO・コンテナ船貨物	19	633,011	18	455,394	72%	12%	76%	12%	0%	0%
2	一般貨物船鋼材以外	77	181,007	66	88,920	49%	51%	26%	16%	7%	0%	2	一般貨物船鋼材以外	71	179,721	65	61,939	34%	65%	18%	7%	10%	0%
3	一般貨物船鋼材	33	247,632	31	182,830	74%	39%	50%	2%	9%	0%	3	一般貨物船鋼材	32	262,465	31	219,722	84%	35%	62%	3%	0%	0%
4	ケミカル	29	87,078	26	56,263	65%	33%	46%	22%	0%	0%	4	ケミカル	36	104,524	34	54,832	52%	49%	30%	20%	1%	0%
5	石油	41	611,066	35	393,445	64%	2%	69%	26%	3%	0%	5	石油	45	607,918	41	407,447	67%	1%	68%	28%	2%	1%
6	特殊タンク	39	126,467	35	84,159	67%	25%	24%	51%	0%	0%	6	特殊タンク	32	110,730	30	68,456	62%	27%	30%	43%	0%	0%
7	砂・砂利	6	96,969	3	4,116	4%	13%	0%	87%	0%	0%	7	砂・砂利	5	82,715	3	105	0%	100%	0%	0%	0%	0%
8	石灰石	16	56,818	15	52,494	92%	12%	57%	12%	0%	19%	8	石灰石	15	61,136	14	58,180	95%	8%	52%	23%	0%	17%
9	セメント	20	97,637	20	97,632	100%	0%	18%	82%	0%	0%	9	セメント	22	159,053	22	152,134	96%	18%	17%	65%	0%	0%
10	自動車	5	99,582	4	74,598	75%	80%	20%	0%	0%	0%	10	自動車	6	127,902	6	96,002	75%	53%	40%	7%	0%	0%
11	その他	6	13,732	5	6,762	49%	1%	36%	63%	0%	0%	11	その他	15	51,461	14	40,782	79%	59%	25%	16%	0%	0%
	合計	289	2,149,134	257	1,420,082	66%	18%	51%	28%	2%	1%		合計	298	2,380,636	278	1,614,994	68%	20%	57%	21%	1%	1%

*%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。

*小数点第一位以下切り捨てのため、転嫁量があっても0%となっているものがある。

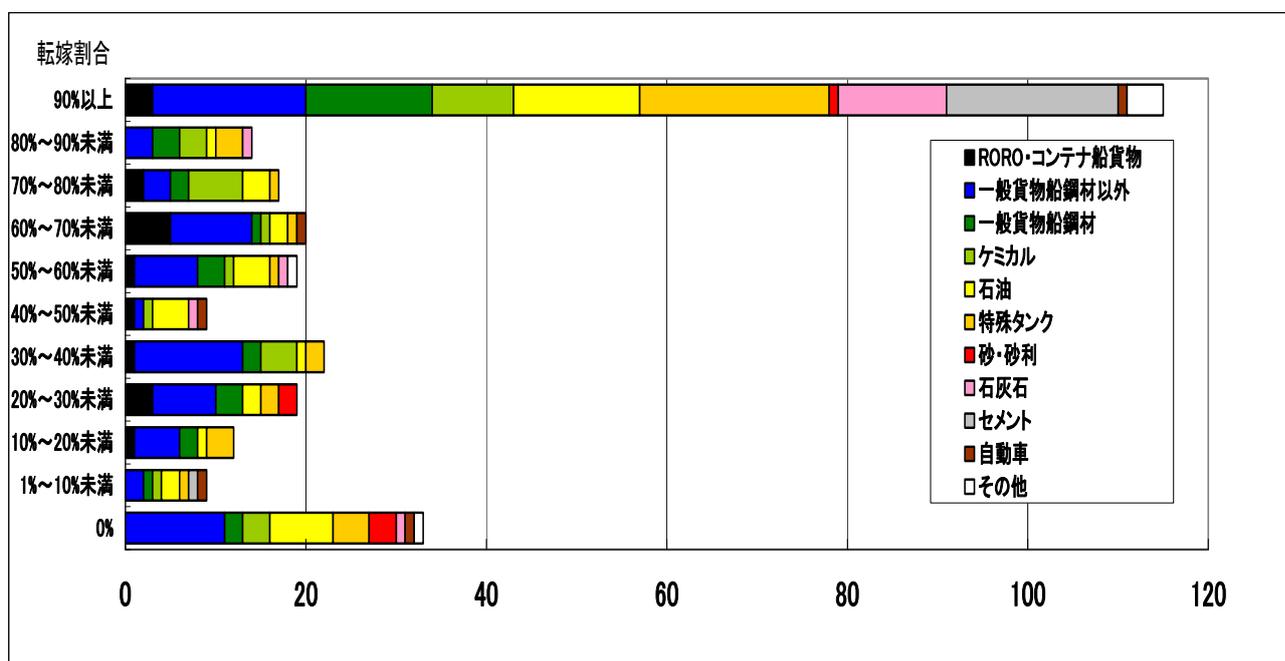
- ①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、一般貨物船鋼材以外(34%→49%)、ケミカル(52%→65%)、特殊タンク(62%→67%)、砂・砂利(0%→4%)、セメント(96%→100%)の5品目となっている。
- ②前回調査を下回った品目としては、一般貨物船鋼材(84%→74%)、石油(67%→64%)、石灰石(95%→92%)、その他(79%→49%)の4品目となっている。
- ③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、RORO・コンテナ船貨物(72%→71%)、自動車(75%→75%)の2品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について



(3) 品目別転嫁割合の該当件数について

品目/転嫁割合	0%	1%~ 10%未満	10%~ 20%未満	20%~ 30%未満	30%~ 40%未満	40%~ 50%未満	50%~ 60%未満	60%~ 70%未満	70%~ 80%未満	80%~ 90%未満	90%以上	計
RORO・コンテナ船貨物	0	0	1	3	1	1	1	5	2	0	3	17
一般貨物船鋼材以外	11	2	5	7	12	1	7	9	3	3	17	77
一般貨物船鋼材	2	1	2	3	2	0	3	1	2	3	14	33
ケミカル	3	1	0	0	4	1	1	1	6	3	9	29
石油	7	2	1	2	1	4	4	2	3	1	14	41
特殊タンク	4	1	3	2	2	0	1	1	1	3	21	39
砂・砂利	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	6
石灰石	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	12	16
セメント	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19	20
自動車	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	5
その他	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	6
計	33	9	12	19	22	9	19	20	17	14	115	289



4. 運賃への転嫁の現状に対する事業者の各品目別満足度について

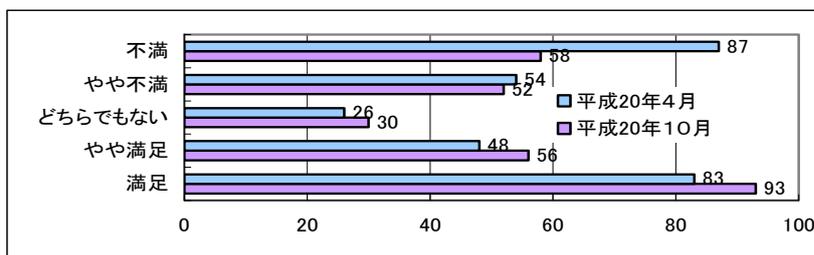
(1) 全体

前回調査に比べて満足・やや満足の割合が7%増加した。(44%→51%)

不満・やや不満は前回調査より5%減少した。(47%→38%)

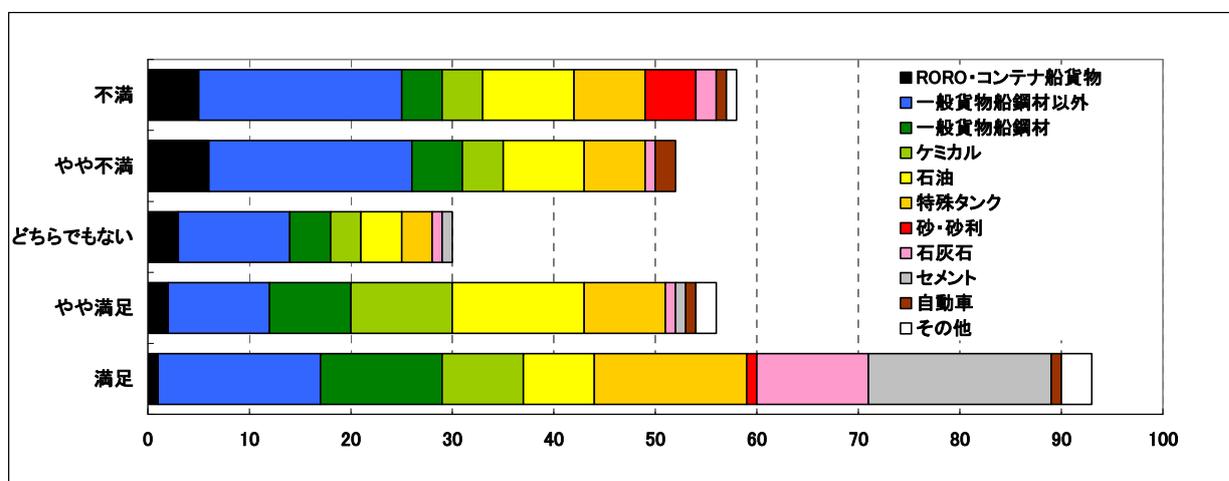
しかしながら、不満と感じている件数は約4割に上る。

現状	平成20年10月		平成20年4月	
	該当数	%	該当数	%
満足	93	32%	83	28%
やや満足	56	19%	48	16%
どちらでもない	30	10%	26	9%
やや不満	52	18%	54	18%
不満	58	20%	87	29%
合計	289	100%	298	100%



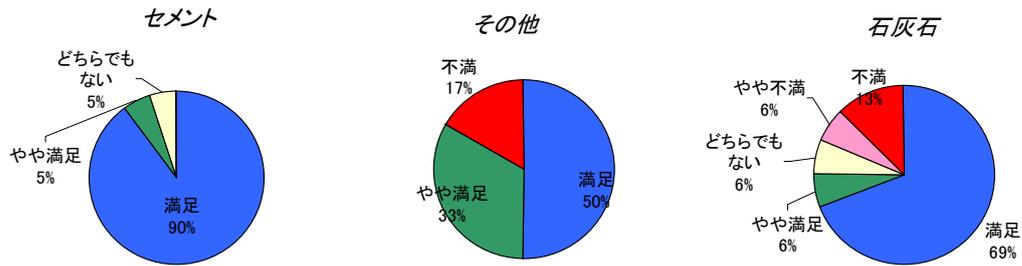
(2) 品目別満足度の割合について

品目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
RORO・コンテナ船貨物	1	2	3	6	5
一般貨物船鋼材以外	16	10	11	20	20
一般貨物船鋼材	12	8	4	5	4
ケミカル	8	10	3	4	4
石油	7	13	4	8	9
特殊タンク	15	8	3	6	7
砂・砂利	1	0	0	0	5
石灰石	11	1	1	1	2
セメント	18	1	1	0	0
自動車	1	1	0	2	1
その他	3	2	0	0	1
計	93	56	30	52	58
(%)	32%	19%	10%	18%	20%



満足度を品目別に見ると次のとおりである。

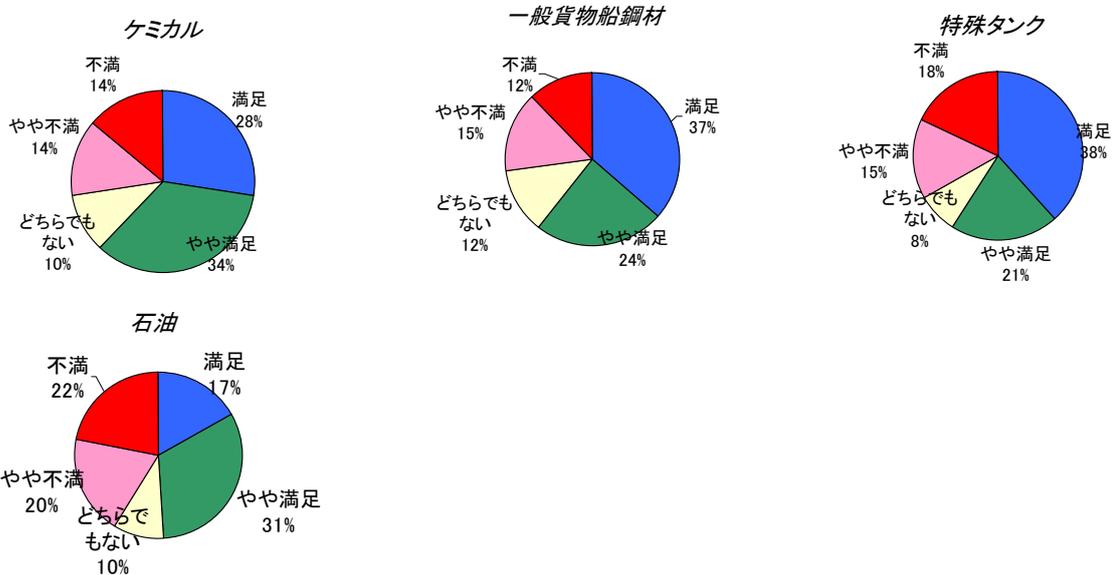
A. 満足度の高い品目（セメント、その他、石灰石）



セメント及び石灰石の転嫁率は、それぞれ 100%、92%もある。

セメントについては、不満の声がなくなった。コスト保証方式による転嫁率が 65%→82%となり、運賃値上げによるものが 0%となった。

B. 満足度にバラツキがある品目（ケミカル、一般貨物船鋼材、特殊タンク、石油）



ケミカルは、転嫁率が 52%→65%と上がったため、満足度は上がった。

特殊タンクは、コスト保証方式によるものが 43%→51%と増えたため満足度は増えた。

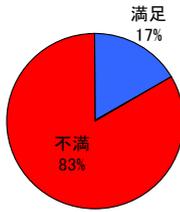
一般貨物船鋼材はバンカーサーチャージ方式が 62%→50%と減少したため、不満度が増えた。

石油は、バンカーサーチャージ方式によるものが約 7 割であるが、転嫁率は下がったため、不満度と満足度の割合は分かれる。

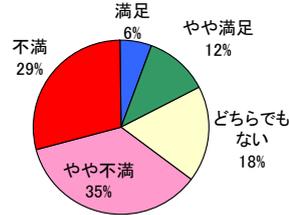
C.満足度の低い品目

(砂・砂利、RORO・コンテナ船貨物、自動車、一般貨物船鋼材以外)

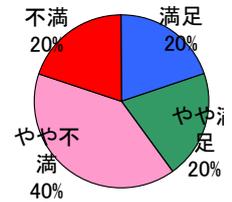
砂・砂利



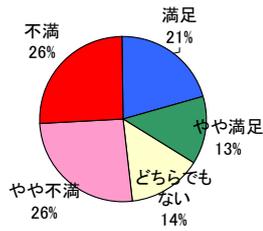
RORO・コンテナ船貨物



自動車



一般貨物船鋼材以外



砂・砂利については、転嫁率が4%と依然として低く、不満度は前回よりも高くなっている。

RORO・コンテナ船貨物は、コスト保証方式による転嫁が(12%→33%)と増えたが不満度は前回調査とほぼ変わらない。

自動車は、コスト保証方式(7%→0%)、バンカーサーチャージ方式(40%→20%)と減少し、運賃値上げ(53%→80%)が増えたため、前回調査よりも不満度が高くなった。

一般貨物船鋼材以外の品目は前回調査と同様にコスト保証方式及びBS方式による転嫁方法は低く、運賃値上げによるものが半数を占めており、不満度は高い。

意見

1	昨年度に比べてバンカーサーチャージが荷主に理解を得て、収受率は上がっています。(品目:RORO・コンテナ船貨物)
2	元売りとの交渉にて、スポット船についてもBSの精算対象とする進展があった。(品目:ケミカル、石油、特殊タンク船)
3	ケミカルについて、バンカーサーチャージを導入した。(品目:ケミカル、特殊タンク、セメント)
4	平成17年度以降現在に至るまで、「運賃値上げ」として荷主からもらっている。「バンカーサーチャージ」では支払ってもらっていない為、燃料油代の転嫁が非常に少なく大変苦勞している。「バンカーサーチャージ」だと値上げ率が高くなる為、荷主が認めてくれない。(品目:一般貨物船鋼材以外、砂・砂利)
5	元売りの専航船はサーチャージやコスト保証により高い転嫁率である。フリー船については、依然としてサーチャージが発生しておらず、4月以降元売り以外の荷主で運賃アップがあり、多少転嫁率が上昇したが、未だに低水準である。(品目:石油)
6	現在、燃料油価格が急激に落ち、荷動きも悪く成りつつあり、運賃で燃料費をカバーしている荷主から、値下げ要求がいつあるかと懸念している。固定費がカバーされていないことや燃料費の回収不足もあり、踏ん張りたいところ。(品目:特殊タンク)
7	RORO・コンテナ貨物が68%の転嫁率に関し、転嫁対象となる時期のズレ、期間が6ヶ月などの理由により、低い数字となっているが、ほぼルール通りの転嫁ができています。(品目:RORO・コンテナ船貨物、自動車)
8	8月よりBS制の導入を荷主に受け入れていただきました。(品目:石油)
9	燃料油高騰(ピーク時)と回答に要したタイムラグで交渉が難しくなり、結果も今ひとつだった。(品目:特殊タンク)
10	一般マーケットの運賃については総連合会の調査の対象にならないほどの運賃で油代にもならない。(品目:一般貨物船鋼材以外)
11	19年度においては運賃転嫁が出来ていない。7月時点で、荷主にお願いをしたところ、主要貨物の建設関係貨物については、県で単位を設定しているため、県に対し陳情し、現在値上げ分の回答を待っている状態にある。(品目:一般貨物船鋼材以外、砂・砂利)
12	H20年度に入り、やっと運賃値上げの第一段階をクリアできたところである。最近、燃料油価格が値下げに入った為に運賃値上げムードは一掃されました。(品目:一般貨物船鋼材)
13	燃料油の高騰が続くならば、今後のコスト保証も100%でなくなってくる可能性がある。(品目:セメント)

14	運賃値上げ交渉が、燃料油代アップに合わせてできていない。今後は燃油代が大幅に下落するので来年以降の心配はない。しかし、11月に入って鋼材船の貨物量が目に見えて減ってきているので、今後の売上げ減小と運賃の下落が懸念される。 (品目:一般貨物船鋼材以外、一般貨物船鋼材、石灰石)
15	小型船の不足を主張していたことが荷主に理解され、転嫁状況は進みつつあります。(品目:一般貨物船鋼材以外)
16	一部の荷主については、現在BS精算について交渉中である。(品目:石油)
17	燃料油は大きな問題ですが、船価及び船員費の問題は深刻です。運賃全体のレベルが底上げされない限り、海運業界は衰退するだけでしょう。 (品目:ケミカル、石油)
18	燃料の高騰幅が非常に大きくなってきたため、BAFの適用時期及び価格を下期より見直した。(品目:RORO・コンテナ船貨物)

転嫁率の推移 (H17年11月～H20年10月)

(単位: %)

品目	H17年11月	H18年4月	H18年10月	H19年4月	H19年10月	H20年4月	H20年10月
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65
石油	44	48	47	71	66	67	64
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4
石灰石	90	92	96	92	96	95	92
セメント	98	97	100	100	100	96	100
自動車	45	23	18	66	57	75	75
全体	41	51	51	66	65	68	66

