

平成 23 年 1 月 17 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 22 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 22 年 11 月 15 日～平成 23 年 1 月 6 日

(前回調査) 平成 22 年 5 月 22 日～7 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ハブメーカー 202 社中上位 200 社)

回答事業者数：121 事業者 (前回調査 107 事業者)

有効回答率：61% (前回調査 54%)

捕捉率：年間輸送量ベース 87% (前回調査 80%)

(回答事業者の平成 21 年度年間輸送量 (337,126 千 t,kl)

÷21 年度内航船全輸送量 (386,562 千 t,kl)：内航総連合会調査)

：年間消費量ベース 81% (前回調査 72%)

(回答事業者の平成 21 年度年間燃料消費量 (1,841,870kl)

÷21 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,256,077kl)

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 22 年 9 月末 (A 重油 64,200 円/KL C 重油 48,800 円/KL) との価格差 A 重油 23,300 円/KL C 重油 18,000 円/KL の荷主への転嫁率は、RORO・コンテナ船貨物及び石油 (+6%)、特殊タンク (+5%) の改善が見られたものの、ほか 5 品目が前回調査を下回った。全品目の平均は 70%と前回調査時と同じ結果となった。

② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、29 事業者で回答事業者の約 3 割を占めており、前回調査とほぼ変わらない。

0%の事業者についても前回と同様の 22 社 (18%) となり、しかるべき燃料油の価格転嫁がなされていない現状について懸念される。

(2) 品目別調査

① 転嫁率の高い品目は、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セメント(98%)、BS 方式の割合が高い石灰石(93%)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 (34%)、砂・砂利 (0%) となっている。

③ 転嫁方法については、運賃値上げ方式 (26%→10%)、BS 方式 (52%→58%)、コスト保証方式 (22%→32%) となった。

④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当件数の 38%が不満となっており、前回調査より 3%減少した。

これは、石油及び特殊タンクの転嫁率が上がり、転嫁方法も運賃値上げによるものから

BS方式及びビコスト保証方式によるものの割合が高くなったことによる。

一方で、転嫁率0%の品目としては、一般貨物船鋼材以外の件数（19件→28件）、一般貨物船鋼材（4件→7件）、ケミカル（4件→6件）、特殊タンク（5件→7件）と増加している。

なお、依然として砂・砂利の件数が（6件→6件）の結果となり、改善に至っていない。

III. 調査結果

1. 燃料油の年間消費量について

調査時期	A重油	割合	C重油	割合	(単位:KL)
					計
平成22年4月	451,488	34%	1,164,967	66%	1,616,455
平成22年10月	513,354	28%	1,328,516	72%	1,841,870

今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター121社（全輸送量の87%）の年間消費量は、約184万KLとなり、平成21年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約226万KLの81%となった。

2. 燃料油価格値上がり分の転嫁状況

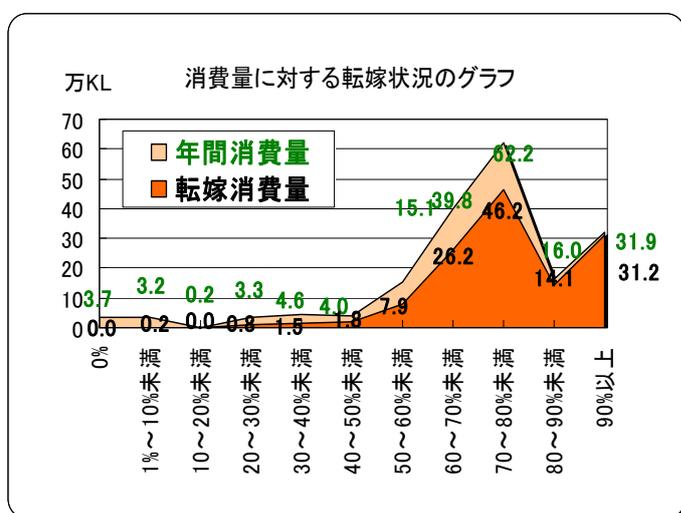
(単位:KL, %)

転嫁割合	平成22年10月調査						平成22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%	36,720	2%	0	0%	22社	18%	23,792	1%	0	0%	22社	18%
1%~10%未満	32,484	2%	1,677	0%	6社	5%	15,011	1%	862	0%	5社	4%
10~20%未満	2,049	0%	205	0%	1社	1%	28,522	2%	3,434	0%	3社	2%
20~30%未満	33,129	2%	8,205	1%	4社	3%	28,428	2%	7,073	1%	3社	2%
30~40%未満	46,472	3%	15,270	1%	7社	6%	31,796	2%	10,320	1%	5社	4%
40~50%未満	40,360	2%	17,691	1%	9社	7%	29,858	2%	12,789	1%	5社	4%
50~60%未満	151,339	8%	78,732	6%	15社	12%	105,069	6%	55,086	4%	13社	11%
60~70%未満	397,672	22%	261,570	20%	13社	11%	506,905	28%	332,430	26%	9社	7%
70~80%未満	622,433	34%	462,001	36%	10社	8%	338,740	18%	246,110	19%	11社	9%
80~90%未満	160,475	9%	140,690	11%	7社	6%	250,173	14%	210,238	16%	8社	7%
90%以上	318,737	17%	311,885	24%	27社	22%	258,161	14%	249,636	19%	23社	19%
計	1,841,870	100%	1,297,925	100%	121社	100%	1,616,455	88%	1,127,978	87%	107社	88%

転嫁率70%

転嫁率70%

*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130万KLとなり、転嫁率は前回調査と同様の70%となった。

転嫁率が0%の事業者は前回と同様の22社となっている。

転嫁率の20%未満についても事業者数は前回調査とほぼ変わらない。(30社→29社)

前回調査で、80%以上転嫁されていた事業者数が増加した。(31社→34社)

未転嫁の燃料油は全体で約54万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

No.	品目名	平成22年10月								平成22年4月							
		燃料消費量		転嫁量及び転嫁率			転嫁量内訳(%)			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バンカーサーチャージ	③コスト保証	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バンカーサーチャージ	③コスト保証
1	RORO・コンテナ船貨物	18	494,488	16	346,328	70%	19%	60%	20%	16	430,051	14	273,574	64%	29%	64%	7%
2	一般貨物船鋼材以外	73	171,351	45	57,739	34%	38%	41%	21%	51	97,703	34	38,299	39%	38%	50%	12%
3	一般貨物船鋼材	29	170,392	22	125,287	74%	4%	91%	5%	22	137,550	19	109,309	79%	32%	63%	5%
4	ケミカル	31	97,186	25	61,997	64%	19%	60%	22%	29	96,175	25	64,232	67%	28%	48%	24%
5	石油	32	550,740	28	406,516	74%	1%	46%	53%	28	459,571	22	313,850	68%	23%	50%	27%
6	特殊タンク	31	101,073	24	80,551	80%	1%	70%	29%	29	91,189	24	68,301	75%	4%	54%	42%
7	砂・砂利	6	3,345	0	0	0%	0%	0%	0%	6	3,727	0	0	0%	0%	0%	0%
8	石灰石	17	59,012	16	54,887	93%	6%	77%	18%	18	56,577	17	53,542	95%	18%	53%	29%
9	セメント	18	110,170	17	108,234	98%	5%	40%	55%	17	106,757	16	104,848	98%	6%	44%	50%
10	自動車	6	74,711	6	48,974	66%	21%	79%	0%	5	95,183	5	69,359	73%	20%	80%	0%
11	その他	9	9,402	7	7,413	79%	7%	93%	0%	22	41,972	19	32,665	78%	47%	42%	11%
	合計	270	1,841,870	206	1,297,925	70%	10%	58%	32%	243	1,616,455	195	1,127,978	70%	26%	52%	22%

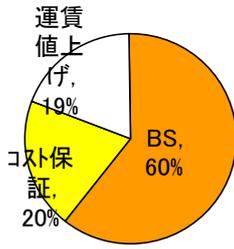
①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、RORO・コンテナ貨物(64%→70%)、石油(68%→74%)、特殊タンク(75%→80%)の3品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、自動車(73%→66%)、一般貨物船鋼材以外(39%→34%)、一般貨物船鋼材(79%→74%)、ケミカル(67%→64%)、石灰石(95%→93%)の5品目となっている。

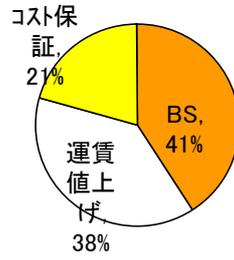
③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、砂・砂利(0%→0%)、セメント(98%→98%)、その他(80%→79%)の3品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

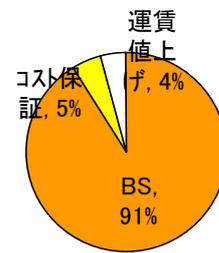
RORO・コンテナ船貨物



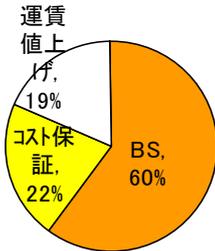
一般貨物船鋼材以外



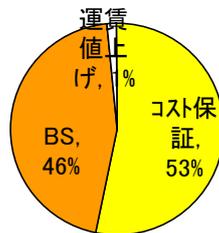
一般貨物船鋼材



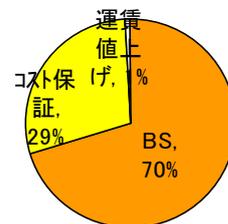
ケミカル



石油



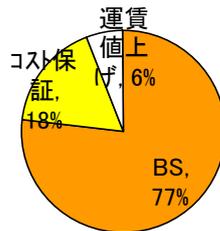
特殊タンク



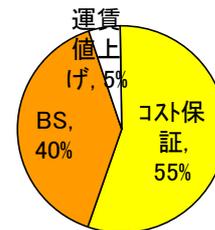
砂・砂利



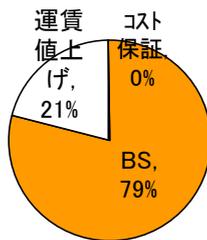
石灰石



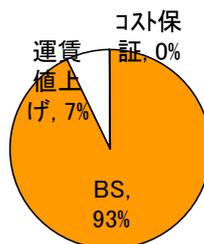
セメント



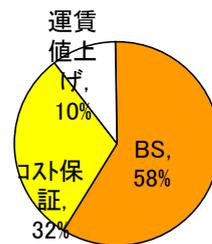
自動車



その他



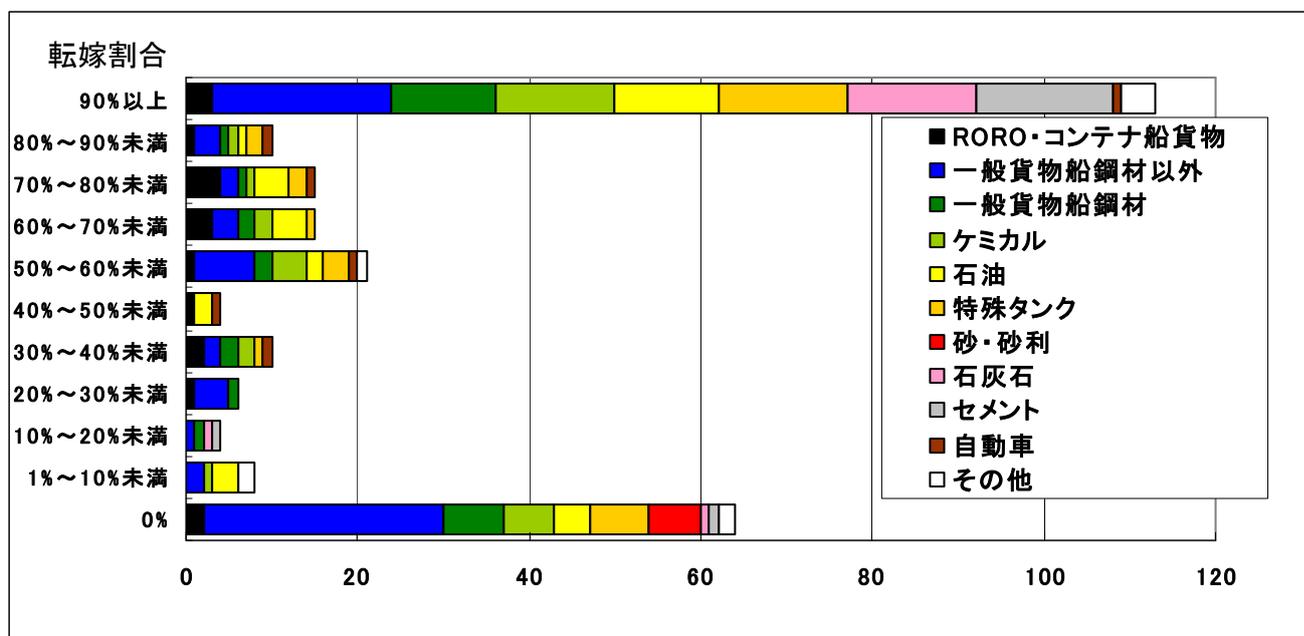
全体



(3) 品目別転嫁割合の該当件数について

品目別転嫁率傾向

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	2	0	0	1	2	1	1	3	4	1	3	18
一般貨物船鋼材以外	28	2	1	4	2	0	7	3	2	3	21	73
一般貨物船鋼材	7	0	1	1	2	0	2	2	1	1	12	29
ケミカル	6	1	0	0	2	0	4	2	1	1	14	31
石油	4	3	0	0	0	2	2	4	4	1	12	32
特殊タンク	7	0	0	0	1	0	3	1	2	2	15	31
砂・砂利	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
石灰石	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	15	17
セメント	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16	18
自動車	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	6
その他	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	4	9
計	64	8	4	6	10	4	21	15	15	10	113	270



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

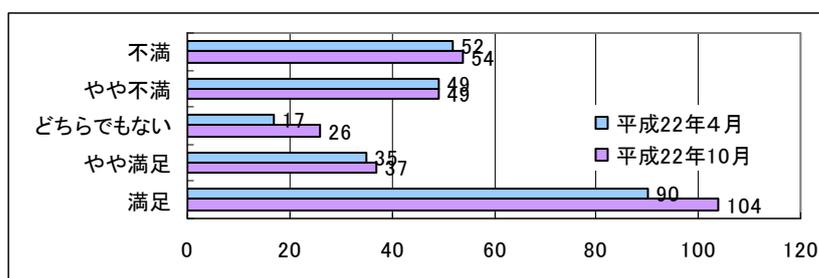
(1) 全体

前回調査に比べて満足・やや満足の割合が2%増加した。(51%→53%)

不満・やや不満は前回調査より3%減少した。(41%→38%)

現状	平成22年10月		平成22年4月	
	該当数	%	該当数	%
満足	104	39%	90	37%
やや満足	37	14%	35	14%
どちらでもない	26	10%	17	7%
やや不満	49	18%	49	20%
不満	54	20%	52	21%
合計	270	100%	243	100%

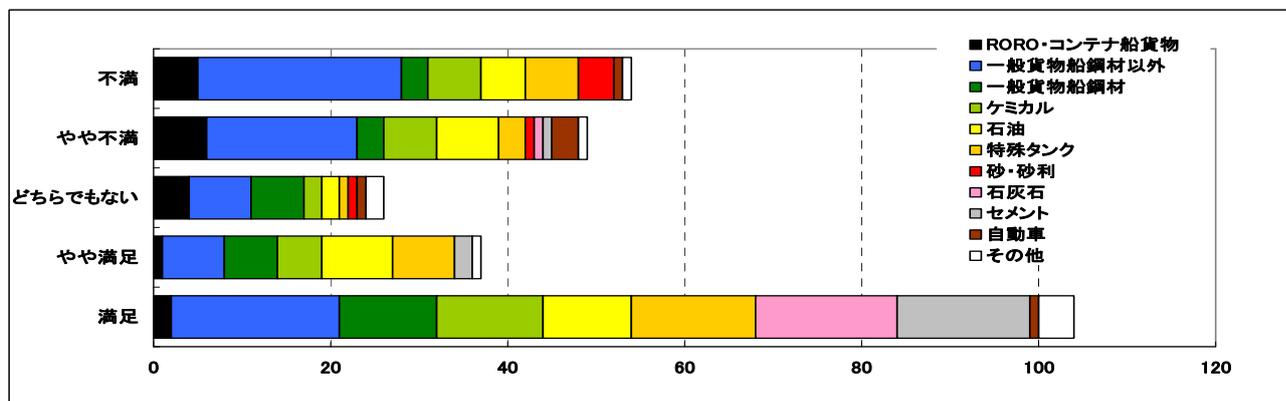
*%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。



(2) 品目別満足度の割合について

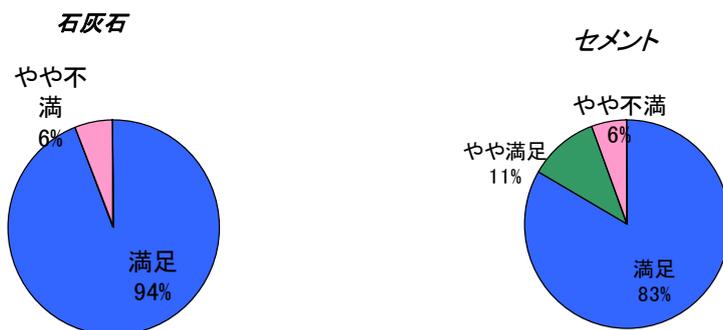
品目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
RORO・コンテナ船貨物	2	1	4	6	5
一般貨物船鋼材以外	19	7	7	17	23
一般貨物船鋼材	11	6	6	3	3
ケミカル	12	5	2	6	6
石油	10	8	2	7	5
特殊タンク	14	7	1	3	6
砂・砂利	0	0	1	1	4
石灰石	16	0	0	1	0
セメント	15	2	0	1	0
自動車	1	0	1	3	1
その他	4	1	2	1	1
計	104	37	26	49	54
(%)	39%	14%	10%	18%	20%

*%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。



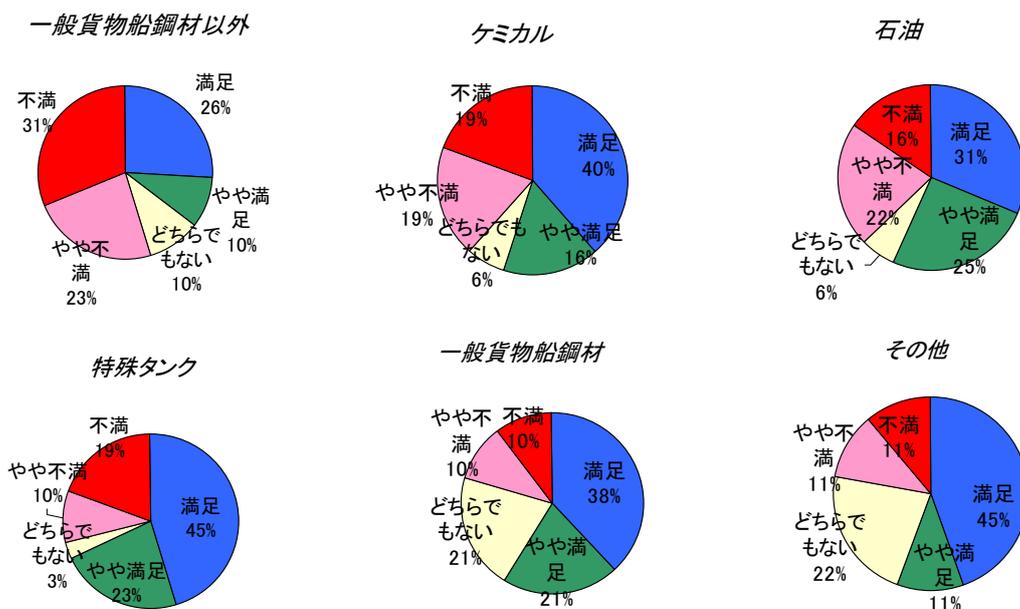
満足度を品目別に見ると次のとおりである。

A. 満足度の高い品目（石灰石、セメント）



石灰石及びセメントの転嫁率はそれぞれ、98%、93%となり前回と同様に満足度は高くなっている。

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



一般貨物船鋼材以外の品目については、コスト保証によるものが（12%→21%）と増え満足度も高くなったが、一方で転嫁率が0%のものが（19件→28件）と増えている。

ケミカルの転嫁方法については、BS方式によるものが（48%→60%）と増えた。転嫁率が（67%→64%）と下がったことで前回より不満度は上がった。

石油の転嫁方法については、コスト保証方式によるものが（27%→53%）と増え、運賃値上げによるものは（23%→1%）と減少した。転嫁率も（68%→74%）と上がったため、満足度は高くなった。

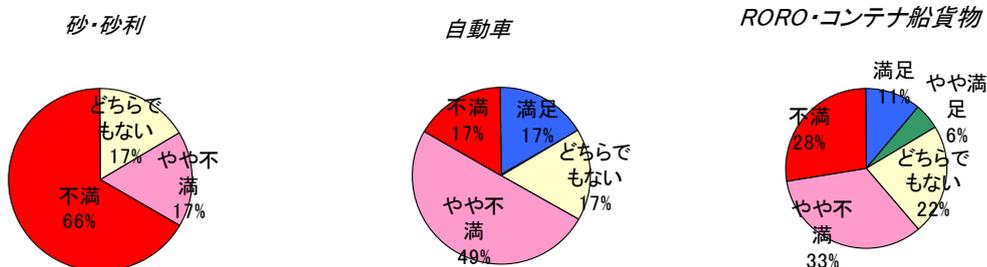
特殊タンクの転嫁方法についても石油同様に、運賃値上げによるものは（4%→1%）と下がった。転嫁率は（75%→80%）と上がったことで満足度も上がった。

一般貨物船鋼材の転嫁方法が運賃値上げによるものは（32%→4%）と減少し、BS方式による

ものが(63%→91%)と増えたものの、転嫁率は(79%→74%)と減少し、満足度は「どちらでもない」の回答が増えた。

C.満足度の低い品目

(砂・砂利、自動車、RORO・コンテナ船貨物)



砂・砂利については、前回同様に転嫁率が 0%と厳しい状況が改善されず、不満度は高くなっている。

また、自動車についても前回同様にコスト保証が 0%となっている。BS 方式は (80%→79%) と定着しつつあるが、転嫁率が (73%→66%) と下がり、不満度は約 7 割を占めている。

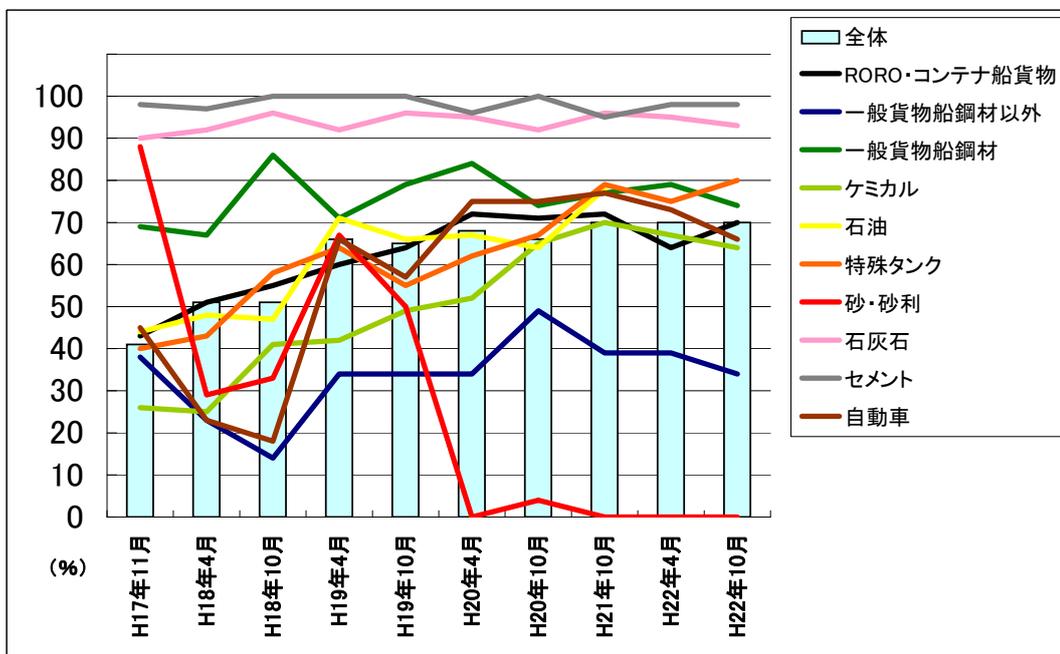
RORO・コンテナ船貨物の転嫁方法について、運賃値上げによるものが (29%→19%) と減少し、コスト保証によるものが (7%→20%) と増えた。転嫁率については(64%→70%)と上がったものの、満足度は低くなっている。

No.	意見
1	H22年10月以降は、7-9月期に対して燃料調整金が下がったため、燃料調整金をもらいやすい環境にあります。 (品目：RORO・コンテナ船貨物)
2	H22年4月以降は若干の運賃値上げがあったが、荷主の意向が強く、こちらの思うようなレベルには達していないのが現状。来年以降は油税が上昇すれば、当然荷主にも理解していただいて運賃の上乗せが必要と考える。組合としても荷主への働きかけをお願いしたい。 (品目：一般貨物(鋼材以外))
3	直近の燃料油価格からむしろ値下げの要請をしてくる荷主が散見される。オペの立場は非常に弱く現実に値下げをせざるをえないケースあり。 (品目：一般貨物(鋼材以外))
4	前回調査時と比べ、燃料油価格はわずかに下がったが、専航船のバンカーサーチャージ基準価格及びフリー船の運賃に変動はないため、転嫁率は同じ数値になった。 (品目：石油)
5	BSで転嫁しているがその比率をおさえた。 (品目：石油)
6	コスト保証のため、燃料油高騰の直接的な影響はないが、実際の購入のレス幅と荷主からのレス幅の差が今後発生する可能性があるために要注意である。 (品目：セメント)

転嫁率の推移 (H17年11月～H22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	H21年10月	H22年4月	H22年10月
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72	64	70
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39	39	34
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79	74
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70



砂・砂利及び一般貨物船鋼材以外の品目については、転嫁率は改善されておらず、厳しい状況が続いている。

この2品目の転嫁率の低さが全体の転嫁率を押し下げる原因となっており、さらなる改善に向けた活動が必要である。