

平成 24 年 1 月 16 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 23 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 23 年 11 月 15 日～平成 23 年 12 月 27 日

(前回調査) 平成 23 年 5 月 23 日～平成 23 年 7 月 8 日

対象事業者数 : 200 事業者 (内航総連合会調査による元請<sup>ホ</sup>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 113 事業者)

有効回答率 : 61% (前回調査 57%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 87% (前回調査 86%)

(回答事業者の平成 22 年度年間輸送量 (348,190 千 t,kl)

÷22 年度内航船全輸送量 (399,891 千 t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 71% (前回調査 77%)

(回答事業者の平成 22 年度年間燃料消費量 (1,717,580kl)

÷22 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,426,876kl)

## 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 23 年 9 月末 (A 重油 78,600 円/KL C 重油 62,950 円/KL) との価格差 A 重油 37,700 円/KL C 重油 32,150 円/KL の荷主への転嫁率は、砂・砂利 (+11%)、その他 (+11%)、RORO・コンテナ船貨物 (+7%) の 3 品目の改善が見られたものの、ほか 6 品目が前回調査を下回った。全品目の平均は 68%となり、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、35 事業者で回答事業者の約 3 割を占めている。0%の事業者については前回より 3 事業者増えて 25 社 (21%) となり、燃料油の急激な高騰状況の中にあって、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、コスト保証方式が定着しているセメント(100%)、BS 方式の割合が高い石灰石(89%)、BS 方式及び運賃値上げの割合が高い一般貨物船鋼材 (88%) となっている。

② 転嫁率の低い品目は、砂・砂利 (11%)、一般貨物船の鋼材以外の品目は (38%)、その他の品目 (39%) の 3 品目となった。

③ 転嫁方法については、運賃値上げ方式 (8%→12%)、BS 方式 (56%→58%)、コスト保証方式 (36%→30%) 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事業者の 40%が不満となっており、前回調査と変わらない。

満足と回答した件数は、(53%→52%)と前回調査とほぼ同様となった。

- ⑤ 転嫁率 0%の件数としては、一般貨物船鋼材以外 (26件→27件)、石油 (7件→8件)、一般貨物船鋼材 (5件→6件)、特殊タンク (5件→4件)、砂・砂利 (4件→6件) となっている。

### 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23年4月	497,305	29%	1,229,172	71%	1,726,477
平成23年10月	502,940	29%	1,214,640	71%	1,717,580

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172万KLとなり、平成22年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約243万KLの71%となった。

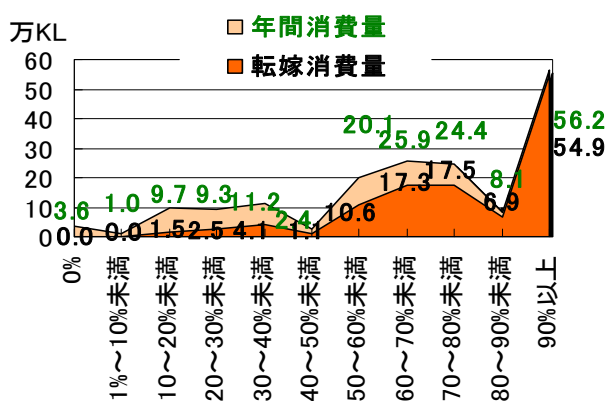
#### 2. 燃料油価格値上がり分の転嫁状況

(単位:KL、%)

転嫁割合	平成23年10月調査						平成23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%	35,977	2%	0	0%	25社	21%	55,257	3%	0	0%	22社	19%
1%~10%未満	9,789	1%	281	0%	4社	3%	24,008	1%	1,551	0%	6社	5%
10~20%未満	96,939	6%	14,808	1%	6社	5%	60,487	4%	6,049	1%	3社	3%
20~30%未満	92,980	5%	24,984	2%	6社	5%	102,461	6%	26,989	2%	4社	4%
30~40%未満	111,712	7%	41,471	4%	5社	4%	14,450	1%	4,995	0%	6社	5%
40~50%未満	24,028	1%	11,069	1%	5社	4%	146,774	9%	67,038	6%	5社	4%
50~60%未満	200,625	12%	105,822	9%	14社	12%	190,244	11%	97,418	8%	11社	10%
60~70%未満	258,520	15%	172,921	15%	3社	2%	54,338	3%	34,324	3%	6社	5%
70~80%未満	244,121	14%	174,971	15%	12社	10%	405,767	24%	302,356	26%	10社	9%
80~90%未満	80,860	5%	68,922	6%	8社	7%	236,810	14%	201,543	17%	11社	10%
90%以上	562,029	33%	549,437	47%	33社	27%	435,881	25%	425,764	36%	29社	26%
計	1,717,580	100%	1,164,687	100%	121社	100%	1,726,477	100%	1,168,026	100%	113社	100%

\*小数点以下四捨五入のため、%の合計が100%にならない。

消費量に対する転嫁状況のグラフ



転嫁消費量は全体として約116万KLとなり、転嫁率は前回調査と同様の68%となった。転嫁率が0%の事業者は前回より増えて25社となっている。転嫁率の20%未満について事業者数は前々回、前回調査よりさらに増えて、35社となっている。一方で、80%以上転嫁された事業者数は41社あった。未転嫁の燃料油は全体の約1/3となり約56万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

平成23年10月										平成23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(%)			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	16	431,913	16	276,772	64%	5%	70%	25%	16	470,473	15	270,164	57%	5%	69%	26%
2	一般貨物船鋼材以外	71	152,273	44	58,397	38%	22%	52%	26%	66	147,299	40	71,952	49%	28%	45%	27%
3	一般貨物船鋼材	29	223,474	21	196,518	88%	31%	66%	3%	21	156,130	16	138,434	89%	4%	82%	14%
4	ケミカル	32	106,568	27	70,570	66%	18%	61%	21%	23	82,384	21	58,324	71%	19%	36%	45%
5	石油	35	369,598	27	233,711	63%	2%	55%	43%	35	502,310	28	338,759	67%	0%	48%	52%
6	特殊タンク	27	90,086	23	63,865	71%	1%	73%	26%	32	97,019	27	73,225	75%	2%	60%	38%
7	砂・砂利	7	6,129	2	689	11%	0%	0%	100%	4	16,213	0	0	0%	0%	0%	0%
8	石灰石	17	62,765	15	56,021	89%	0%	74%	26%	19	62,214	15	58,044	93%	0%	76%	24%
9	セメント	16	121,693	16	121,693	100%	0%	12%	88%	17	87,810	17	87,810	100%	0%	20%	80%
10	自動車	6	132,321	6	74,661	56%	47%	53%	0%	7	90,165	7	62,627	69%	45%	55%	0%
11	その他	6	20,760	5	8,060	39%	0%	8%	92%	4	14,460	3	4,035	28%	0%	62%	38%
合計		262	1,717,580	202	1,160,956	68%	12%	58%	30%	244	1,726,477	189	1,168,026	68%	8%	56%	36%

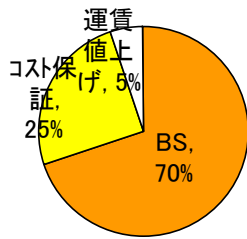
①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、RORO・コンテナ貨物(57%→64%)、砂・砂利(0%→11%)、その他(28%→39%)の3品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、一般貨物船鋼材以外(49%→38%)、ケミカル(71%→66%)、石油(67%→63%)、特殊タンク(75%→71%)、石灰石(93%→89%)、自動車(69%→56%)の6品目となっている。

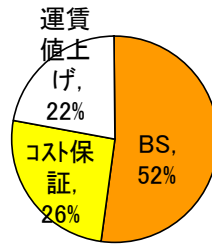
③前回と同じ品目としては、一般貨物船鋼材(89%→88%)、セメント(100%→100%)の2品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

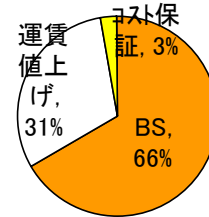
RORO・コンテナ船貨物



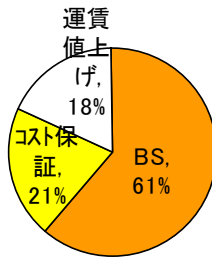
一般貨物船鋼材以外



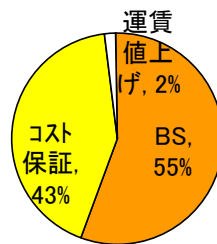
一般貨物船鋼材



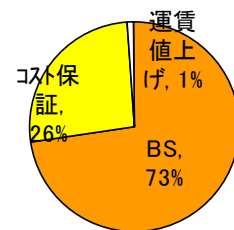
ケミカル



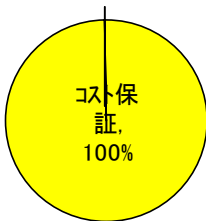
石油



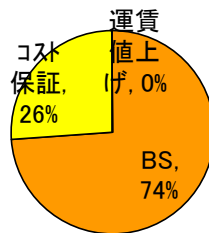
特殊タンク



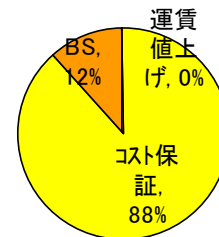
砂・砂利



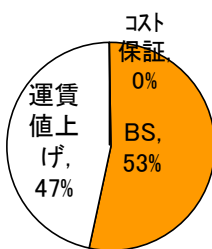
石灰石



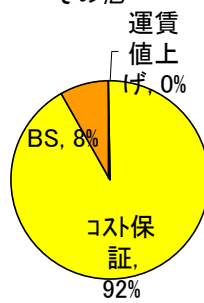
セメント



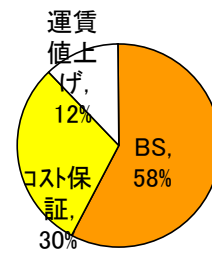
自動車



その他



全体



(3) 品目別転嫁割合の該当件数について

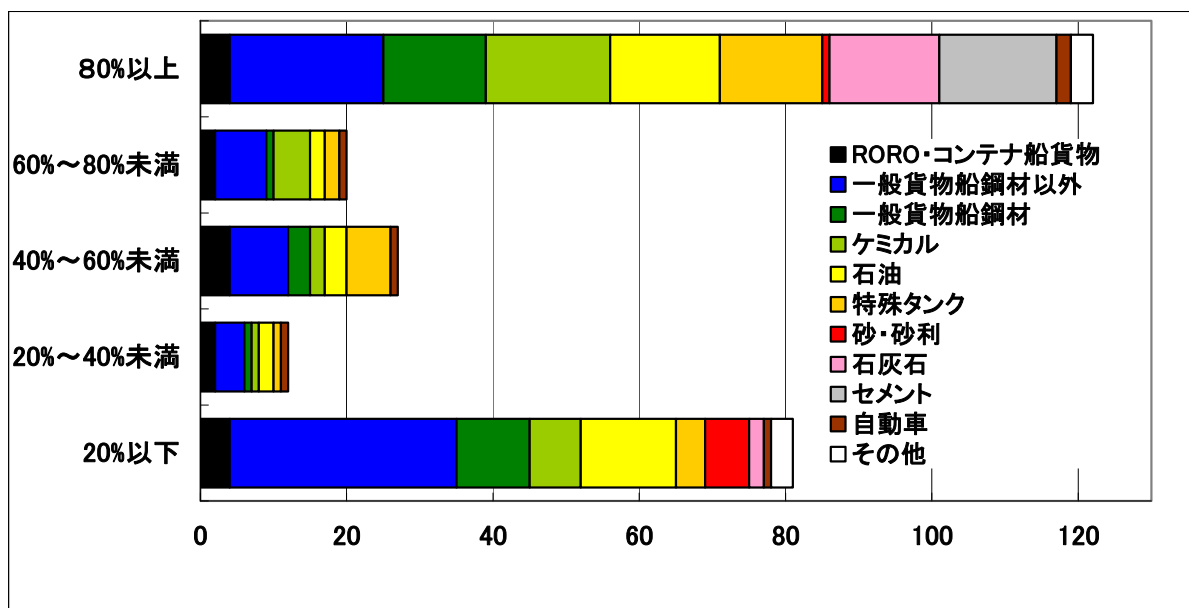
品目別転嫁率傾向

品目/転嫁割合	20%以下	20%~40% 未満	40%~60% 未満	60%~80% 未満	80%以上	計
RORO・コンテナ船貨物	4	2	4	2	4	16
一般貨物船鋼材以外	31	4	8	7	21	71
一般貨物船鋼材	10	1	3	1	14	29
ケミカル	7	1	2	5	17	32
石油	13	2	3	2	15	35
特殊タンク	4	1	6	2	14	27
砂・砂利	6	0	0	0	1	7
石灰石	2	0	0	0	15	17
セメント	0	0	0	0	16	16
自動車	1	1	1	1	2	6
その他	3	0	0	0	3	6
計	81	12	27	20	122	262



転嫁率 20%以下のうち、0%の件数

品目/転嫁割合	0%
RORO・コンテナ船貨物	2
一般貨物船鋼材以外	27
一般貨物船鋼材	6
ケミカル	4
石油	8
特殊タンク	4
砂・砂利	6
石灰石	2
セメント	0
自動車	0
その他	2
計	61



#### 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

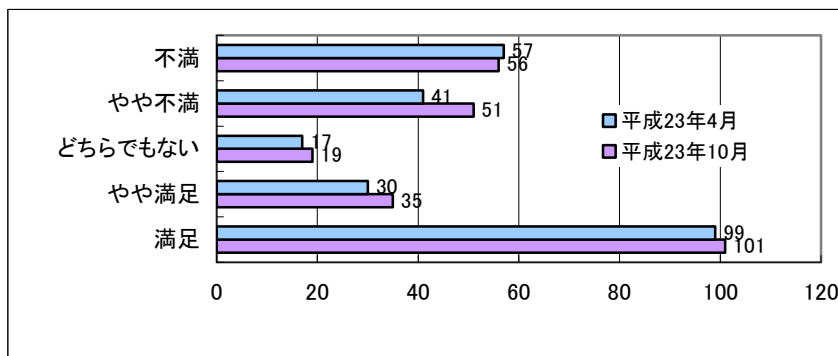
##### (1) 全体

満足・やや満足の割合は前回調査とほぼ同じ結果となった。(53%→52%)

不満・やや不満については前回調査と同様の結果となった。(40%→40%)

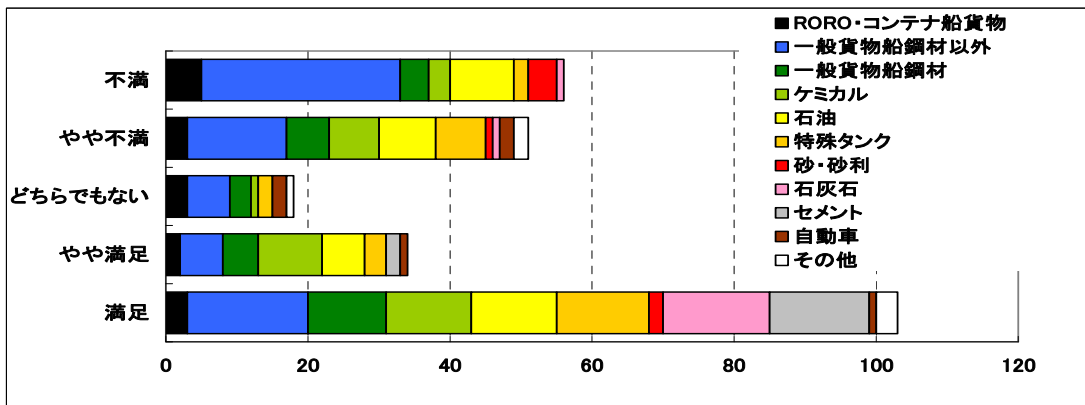
現状	平成23年10月		平成23年4月	
	該当数	%	該当数	%
満足	101	39%	99	41%
やや満足	35	13%	30	12%
どちらでもない	19	7%	17	7%
やや不満	51	19%	41	17%
不満	56	21%	57	23%
合計	262	100%	244	100%

\*%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。



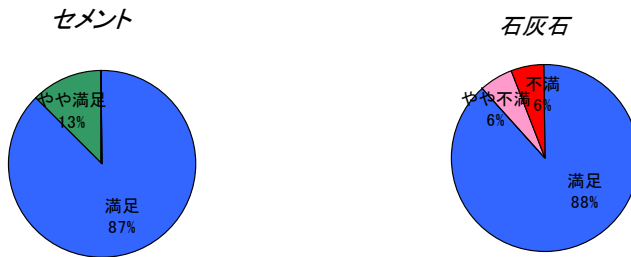
##### (2) 品目別満足度の割合について

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	1	3	4	3	5
一般貨物船鋼材以外	17	6	6	14	28
一般貨物船鋼材	11	5	3	6	4
ケミカル	12	9	1	7	3
石油	12	6	0	8	9
特殊タンク	13	3	2	7	2
砂・砂利	2	0	0	1	4
石灰石	15	0	0	1	1
セメント	14	2	0	0	0
自動車	1	1	2	2	0
その他	3	0	1	2	0
計	101	35	19	51	56
(%)	39%	13%	7%	20%	21%



満足度を品目別に見ると次のとおりである。

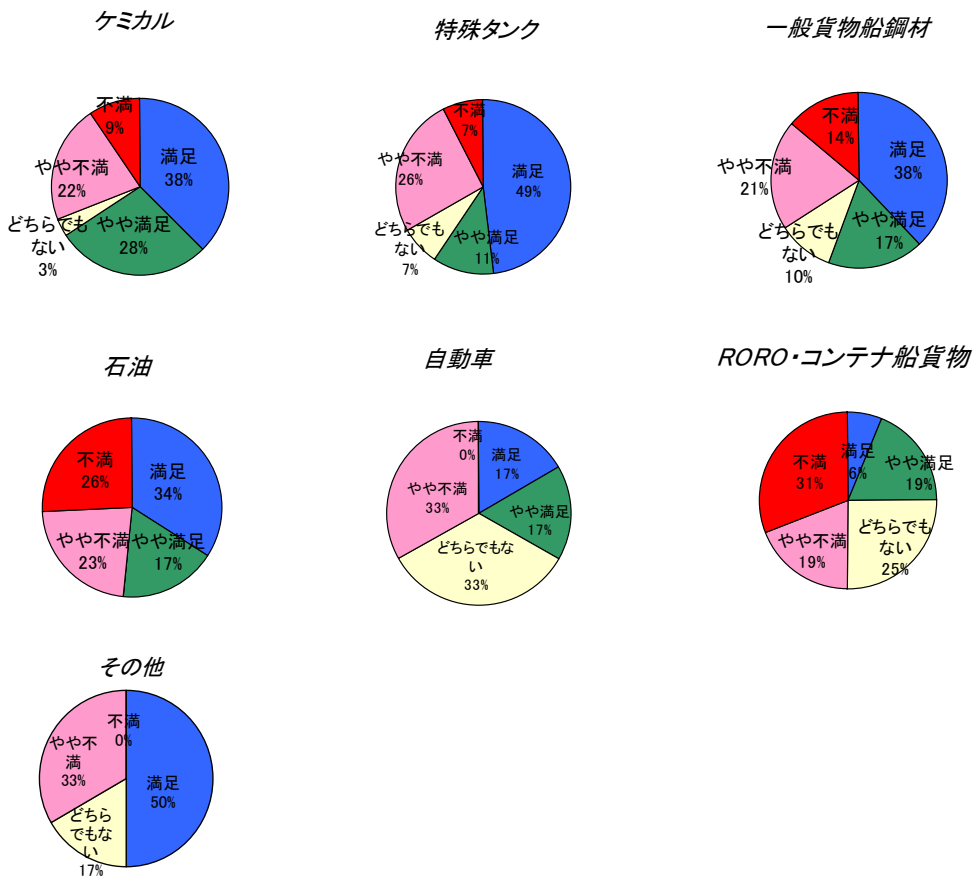
**A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石）**



セメントの転嫁率は100%、石灰石も89%となり満足度は高くなっている。

この2品目については運賃値上げによるものではなく、転嫁方法はコスト保証方式とBS方式のみとなっている。

**B. 満足度にバラツキがある品目（ケミカル、特殊タンク、一般貨物船鋼材、石油、自動車、RORO・コンテナ船貨物、その他）**



ケミカルの転嫁方法については、今回BS方式によるものが増えた（36%→61%）。転嫁率は（71%→66%）と下がったことにより前回よりも満足度は下がった。

特殊タンクの転嫁方法については、BS方式によるものが（60%→73%）と上がった。転嫁率は（75%→71%）と前回より下がったため、満足度は下がった。

一般貨物船鋼材の転嫁方法については、運賃値上げによるものが(4%→31%)、BS方式によるものが(82%→66%)、コスト保証方式によるものが(14%→3%)となった。

転嫁率は(89%→88%)となり、前回調査結果とほぼ同様の結果となったが、運賃値上げによるものが増えたため、不満度は上がった。

石油の転嫁方法については、今回もコスト保証方式とBS方式の何れかによる転嫁となった。転嫁率は(67%→63%)と下がったが、満足度は増えた。

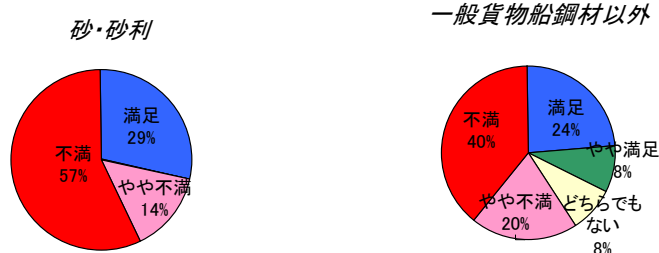
自動車については、転嫁率が(69%→56%)と下がった。転嫁方法については、コスト保証によるものが(0%→0%)、BS方式(55%→53%)、運賃値上げ(45%→47%)と前回と同じ割合である。満足・不満に入らない「どちらでもない」という意見が全体の3割を占めている。

RORO・コンテナ船貨物の転嫁方法については、運賃値上げによるものが(5%→5%)、BS方式によるものが(69%→70%)、コスト保証によるものが(26%→25%)と前回とほぼ同じ結果となった。

転嫁率については(57%→64%)と上がったものの、全体の半数が不満と感じている。

### C.満足度の低い品目

(砂・砂利、一般貨物船鋼材以外)



砂・砂利については、転嫁率が0%の厳しい状況が平成21年10月調査より続いていた。今回は11%の転嫁結果となったものの、転嫁率は依然として低い状況であり、不満度は高い。

一般貨物船鋼材以外の品目については、転嫁率が(49%→38%)と下がったため、不満を訴える意見は全体の2/3になり増えている。

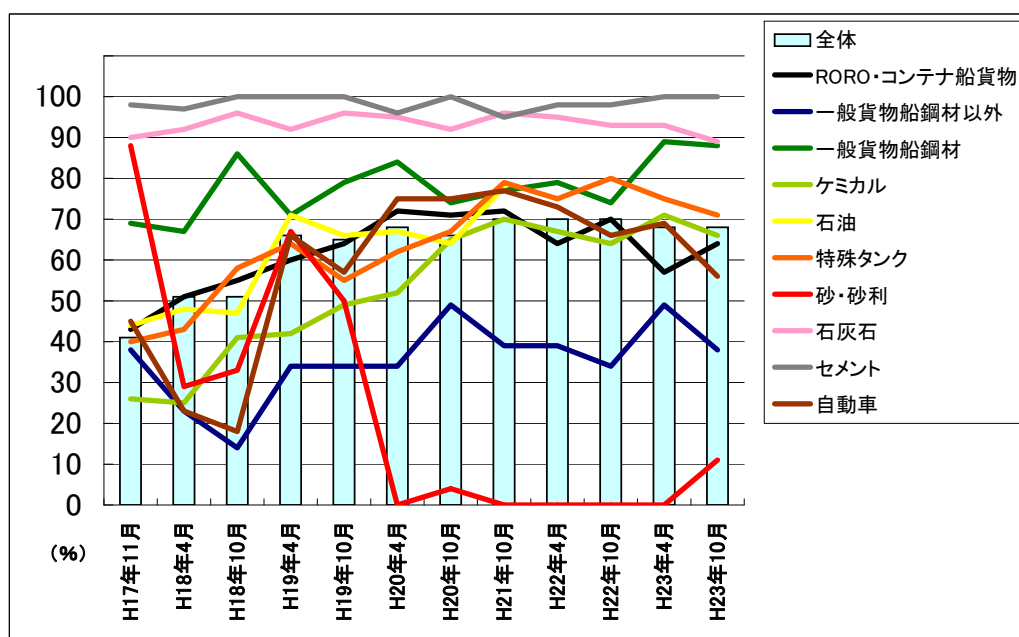


No.	意見
1	ケミカルは運賃単価込みが多く、算出不可能。
2	予想よりも原油価格は下がらず、BAFの收受率も荷主の抵抗から上がってきません。福島第一原発沖の迂回が燃料消費量増の起因となっています。
3	燃料油の高騰が直接的な理由ではないが、荷主の商売も順調でない。燃料油高騰への理解を得ることができるが、コストの転嫁には至らない。コンテナにおいては変動式のBSの適用を促進しているが満足のいく転嫁は出来ていない。
4	前回のコメントと同様→元売りの専航船はサーチャージまたは定期用船により高い転嫁率である。フリー船はサーチャージは無く、前回調査に比べ燃料油価格はアップしているも運賃が改善されていないため、転嫁率は低下した。
5	転嫁率90%は内燃研価格に連動するものであり、燃油が値下がれば、当然運賃単価も値下がりする。
6	コスト保証のため、基本的には転嫁出来ているが、購入と運賃上のレス幅の差が広がりつつある。(マイナス方向)
7	H17年以降9回の改訂で7回燃料費転嫁として合計14.1%の実績があります。10月1日以降の転嫁については今から交渉です。
8	市況の非常に厳しい中、なんとか認めてくれましたが、個々の交渉だけでは立場が弱いので、総連主体にキャンペーン・チラシ等の配布(荷主への説明材料)をお願いしたい。
9	燃料油の高騰に難儀しましたが、3月～7月の間、A重油は品薄で入手困難な状態になり苦労しました。明らかにメーカーの出荷規制であり、このようなことは絶対にやめてもらいたい。

## 転嫁率の推移 (H17年11月～H23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	H23年4月	H23年10月
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72	64	70	57	64
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39	39	34	49	38
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79	74	89	88
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64	71	66
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74	67	63
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80	75	71
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0	0	11
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93	93	89
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98	100	100
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66	69	56
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70	68	68



砂・砂利については、転嫁率0%から今回調査では転嫁率11%と、少しの改善が見られたが、依然として 厳しい状況が続いている。

今回改善された品目もあったが、一般貨物船鋼材以外、自動車、ケミカル、特殊タンクなど前回調査より転嫁率が下がったものがあり、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。