

平成 24 年 8 月 2 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 24 年 4 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 24 年 5 月 23 日～平成 24 年 7 月 13 日

(前回調査) 平成 23 年 11 月 15 日～平成 23 年 12 月 27 日

対象事業者数 : 200 事業者 (内航総連合会実施の輸送実績調査対象事業者 (元請けオペレーター))

回答事業者数 : 118 事業者 (前回調査 121 事業者)

有効回答率 : 59% (前回調査 61%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 87% (前回調査 87%)

(回答事業者の平成 23 年度年間輸送量 (350,256 千 t,kl)

÷23 年度内航船全輸送量 (401,976 千 t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 77% (前回調査 71%)

(回答事業者の平成 23 年度年間燃料消費量 (1,828,867kl)

÷23 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,366,982kl)

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 24 年 3 月末 (A 重油 77,000 円/KL C 重油 64,600 円/KL) との価格差 A 重油 36,100 円/KL C 重油 33,800 円/KL の荷主への転嫁率は、RORO コンテナ船貨物 (+6%)、一般貨物船鋼材以外 (+8%)、石油 (+13%)、自動車 (+30%)、その他 (+59%)、の 5 品目の改善が見られた。ほか 3 品目は前回調査を下回った。全品目の平均は 74%となり、前回調査時を 6%上回る結果となった。

② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、28 事業者で回答事業者の約 1/4 を占めている。0%の事業者については前回より 5 事業者減り 20 社 (17%) となった。燃料油の高騰状況の中であって、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%)、運賃値上げ及び BS 方式の割合が高い、一般貨物船鋼材 (88%) 及び自動車 (86%) となっている。

② 転嫁率の低い品目は、砂・砂利 (0%)、一般貨物船の鋼材以外の品目は (46%) の 2 品目となった。

③ 転嫁方法については、運賃値上げ方式 (12%→11%)、BS 方式 (58%→57%)、コスト保証方式 (30%→32%) となり、前回調査と同じ結果となった。

④ 満足度としては、現状の転嫁状況について不満と回答した件数は (40%→39%) となり、

満足と回答した件数は（52%→53%）となった。それぞれ前回調査とほぼ同様の結果となった。

- ⑤ 転嫁率 0%の件数としては、一般貨物船鋼材以外（27 件→18 件）、石油（8 件→10 件）、一般貨物船鋼材（6 件→6 件）、特殊タンク（4 件→7 件）、砂・砂利（6 件→4 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 10 月	502,940	29%	1,214,640	71%	1,717,580
平成 24 年 4 月	578,405	32%	1,250,462	68%	1,828,867

今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター118社（全輸送量の87%）の年間消費量は、約183万KLとなり、平成23年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約237万KLの77%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24年4月調査						平成23年10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%	29,426	2%	0	0%	20社	17%	35,977	2%	0	0%	25社	21%
1%～10%未満	23,191	1%	1,118	0%	5社	4%	9,789	1%	281	0%	4社	3%
10～20%未満	28,248	2%	5,181	0%	3社	3%	96,939	6%	14,808	1%	6社	5%
20～30%未満	31,659	2%	8,683	1%	4社	3%	92,980	5%	24,984	2%	6社	5%
30～40%未満	15,895	1%	5,826	0%	4社	3%	111,712	7%	41,471	4%	5社	4%
40～50%未満	71,935	4%	34,547	3%	12社	10%	24,028	1%	11,069	1%	5社	4%
50～60%未満	185,911	10%	105,017	8%	6社	5%	200,625	12%	105,822	9%	14社	12%
60～70%未満	326,938	18%	224,853	17%	14社	12%	258,520	15%	172,921	15%	3社	2%
70～80%未満	515,970	28%	387,215	29%	12社	10%	244,121	14%	174,971	15%	12社	10%
80～90%未満	24,629	1%	21,141	2%	5社	4%	80,860	5%	68,922	6%	8社	7%
90%以上	575,065	31%	564,425	42%	33社	28%	562,029	33%	549,437	47%	33社	27%
計	1,828,867	100%	1,358,006	100%	118社	100%	1,717,580	100%	1,164,687	100%	121社	100%
	転嫁率74%						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136万KLとなり、転嫁率は前回調査より6%上回る74%となった。

転嫁率が0%の事業者数は前回より減少して20社となっている。

転嫁率の20%未満の事業者数も前回調査より減少して、28社となっている。

一方で、80%以上転嫁された事業者数は38社あった。

未転嫁の燃料油は全体の約1/4となり約47万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

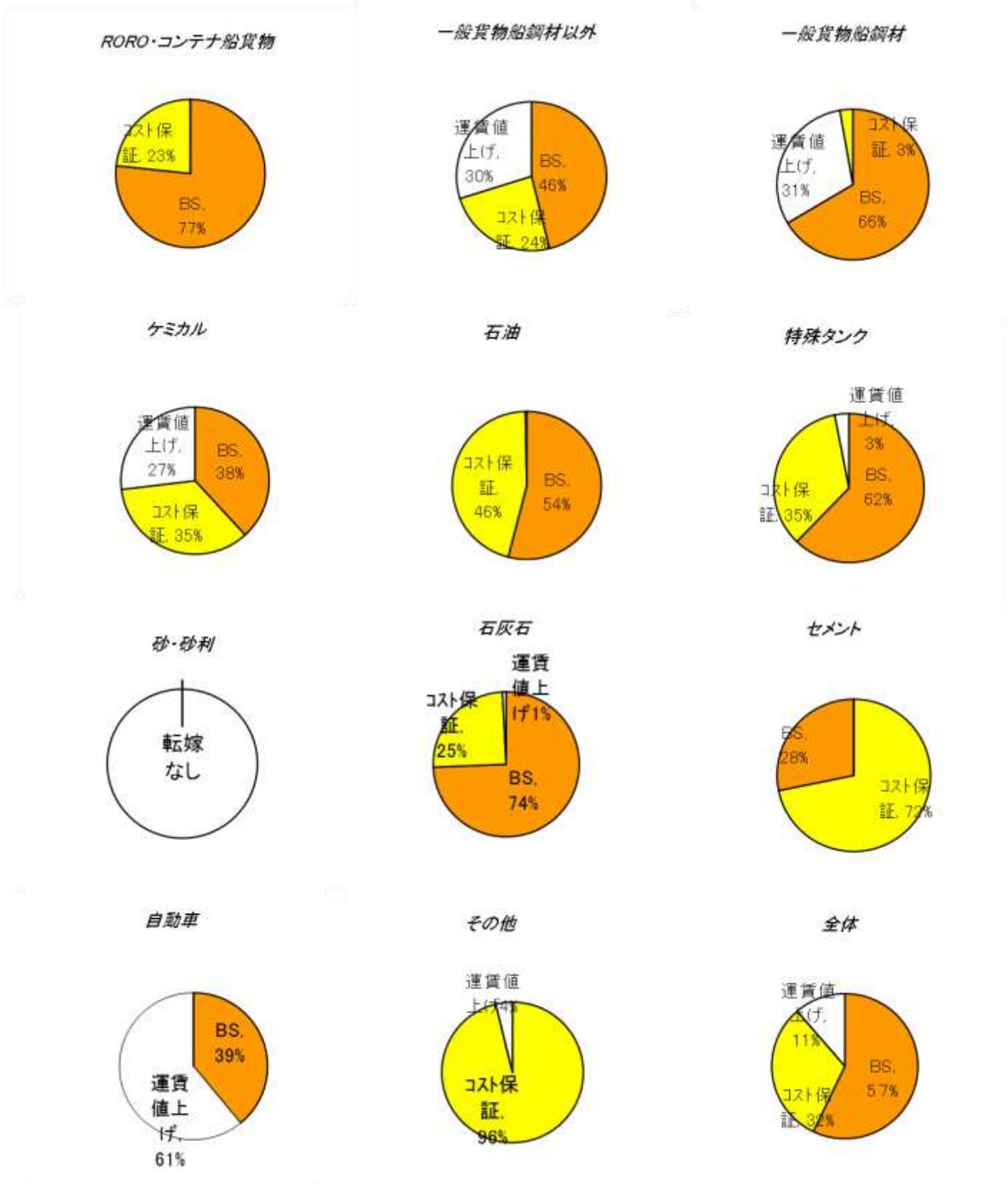
平成24年4月										平成23年10月							
No.	品目名	燃料消費量		転嫁量及び転嫁率			転嫁量内訳(%)			燃料消費量		転嫁量及び転嫁率			転嫁量内訳(%)		
		該当件数	消費量	該当件数	転嫁量	消費量に対する転嫁率(量)	①運賃値上げ	②バンカーサーチャージ	③コスト保証	該当件数	消費量	該当件数	転嫁量	消費量に対する転嫁率(量)	①運賃値上げ	②バンカーサーチャージ	③コスト保証
1	RORO・コンテナ船貨物	14	446,257	14	310,192	70%	0%	77%	23%	16	431,913	16	276,772	64%	5%	70%	25%
2	一般貨物船鋼材以外	62	173,181	44	79,263	46%	30%	46%	24%	71	152,273	44	58,397	38%	22%	52%	26%
3	一般貨物船鋼材	22	199,514	16	174,615	88%	31%	66%	3%	29	223,474	21	196,518	88%	31%	66%	3%
4	ケミカル	37	113,676	31	70,647	62%	27%	38%	35%	32	106,568	27	70,570	66%	18%	61%	21%
5	石油	36	478,897	27	365,404	76%	0%	54%	46%	35	369,598	27	233,711	63%	2%	55%	43%
6	特殊タンク	35	113,125	31	79,921	71%	3%	62%	35%	27	90,086	23	63,865	71%	1%	73%	26%
7	砂・砂利	4	3,630	0	0	0%	0%	0%	0%	7	6,129	2	689	11%	0%	0%	100%
8	石灰石	18	59,321	17	51,673	87%	1%	74%	25%	17	62,765	15	56,021	89%	0%	74%	26%
9	セメント	18	131,453	18	131,453	100%	0%	28%	72%	16	121,693	16	121,693	100%	0%	12%	88%
10	自動車	5	103,960	5	89,078	86%	61%	39%	0%	6	132,321	6	74,661	56%	47%	53%	0%
11	その他	2	5,853	2	5,759	98%	4%	0%	96%	6	20,760	5	8,060	39%	0%	8%	92%
合計		253	1,828,867	205	1,358,006	74%	11%	57%	32%	262	1,717,580	202	1,160,956	68%	12%	58%	30%

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%)、一般貨物船鋼材以外(38%→46%)、石油(63%→76%)、自動車(56%→86%)、その他(39%→98%)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、砂・砂利(11%→0%)、ケミカル(66%→62%)、石灰石(89%→87%)の3品目となっている。

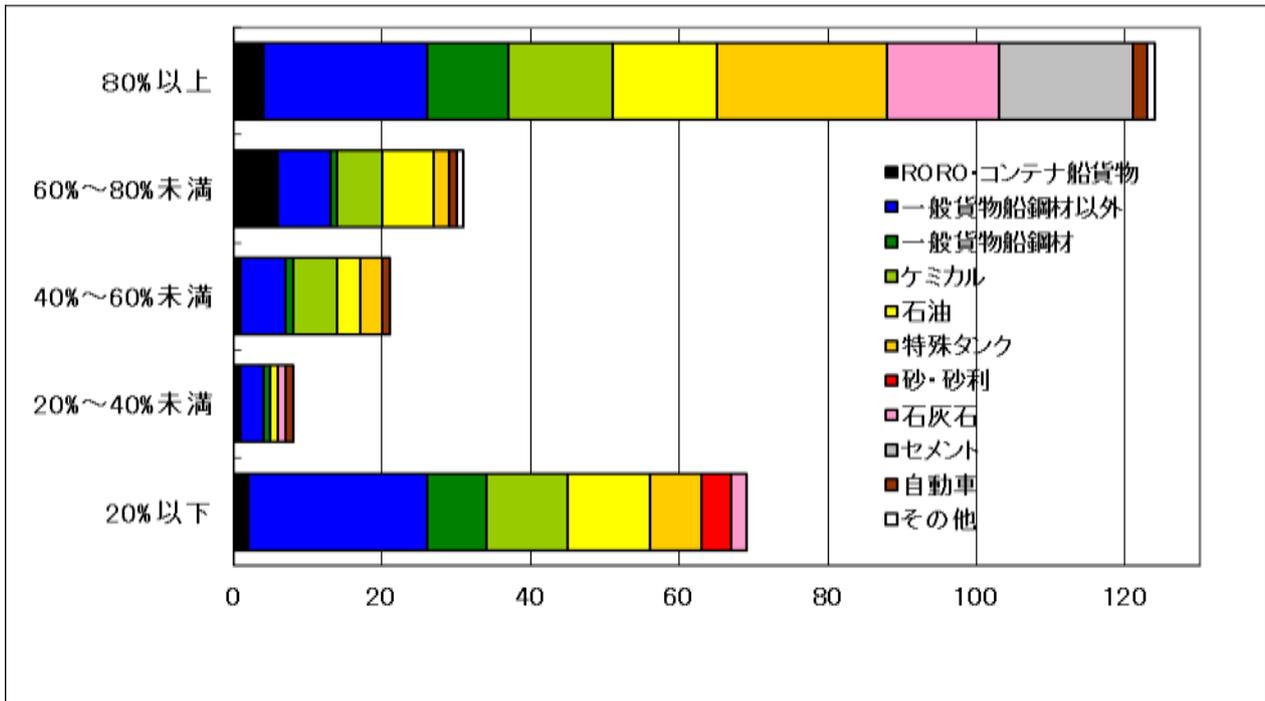
③前回と同じ品目としては、一般貨物船鋼材(88%→88%)、特殊タンク(71%→71%)、セメント(100%→100%)の3品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について



(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	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	2	1	1	6	4	14
一般貨物船鋼材以外	24	3	6	7	22	62
一般貨物船鋼材	8	1	1	1	11	22
ケミカル	11	0	6	6	14	37
石油	11	1	3	7	14	36
特殊タンク	7	0	3	2	23	35
砂・砂利	4	0	0	0	0	4
石灰石	2	1	0	0	15	18
セメント	0	0	0	0	18	18
自動車	0	1	1	1	2	5
その他	0	0	0	1	1	2
計	69	8	21	31	124	253



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

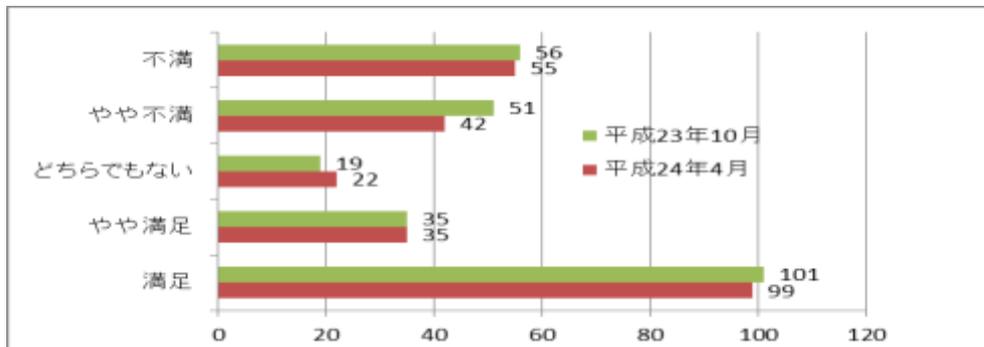
(1) 全体

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。(52%→53%)

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%→39%)

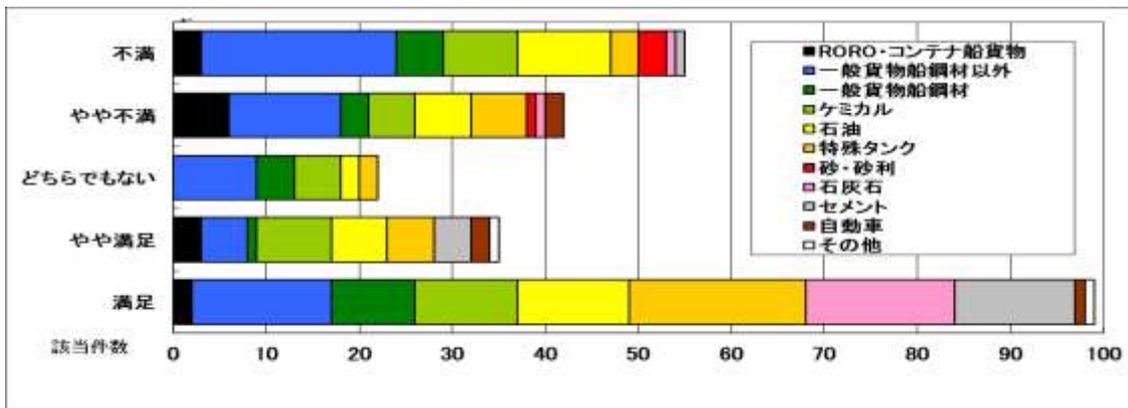
現状	平成 24 年 4 月		平成 23 年 10 月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	99	39%	101	39%
やや満足	35	14%	35	13%
どちらでもない	22	9%	19	7%
やや不満	42	17%	51	19%
不満	55	22%	56	21%
合計	253	100%	262	100%

※%の合計が必ずしも 100%にならない場合がある。



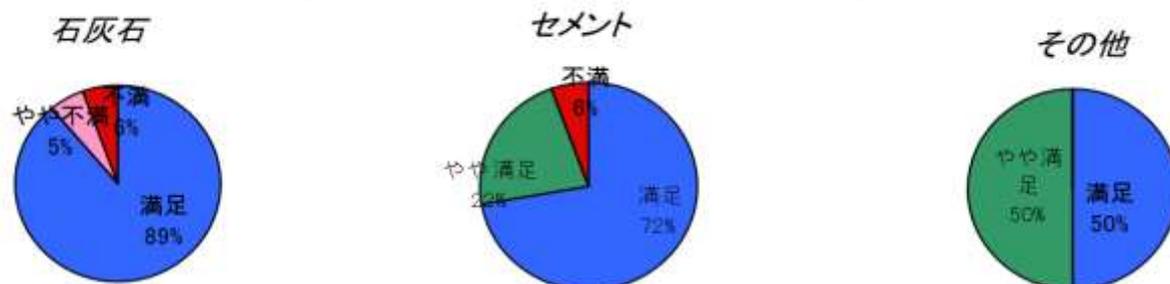
(2) 目別満足度の割合について

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	3	0	6	3
一般貨物船鋼材以外	15	5	9	12	21
一般貨物船鋼材	9	1	4	3	5
ケミカル	11	8	5	5	8
石油	12	6	2	6	10
特殊タンク	19	5	2	6	3
砂・砂利	0	0	0	1	3
石灰石	16	0	0	1	1
セメント	13	4	0	0	1
自動車	1	2	0	2	0
その他	1	1	0	0	0
計	99	35	22	42	55
構成比	39%	14%	9%	17%	22%



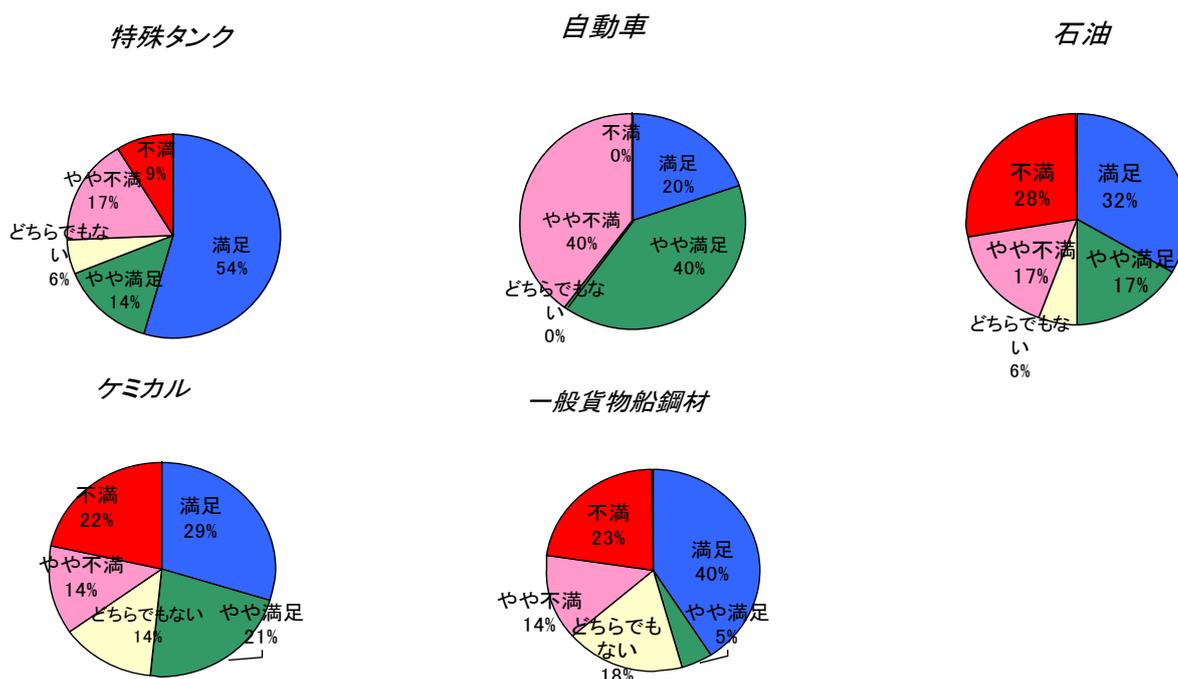
満足度を品目別に見ると次のとおりである。

A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石）



石灰石の転嫁率は 87%、セメントは 100%、その他の品目は 98%となり満足度は高くなっている。この3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（特殊タンク、自動車、石油、ケミカル、一般貨物船鋼材）



特殊タンクの転嫁方法については、コスト保証によるものが増えた（26%→35%）。転嫁率は（71%→71%）と前回と同様の結果となった。

自動車の転嫁方法については、運賃値上げによるものが（47%→61%）と上がった。転嫁率は（56%→86%）と前回より上がったため、満足度も上がった。

石油の転嫁方法については、BS 方式によるものが（55%→54%）、コスト保証方式によるものが（43%→46%）となった。転嫁率は（63%→76%）となり、前回調査結果より上がった。

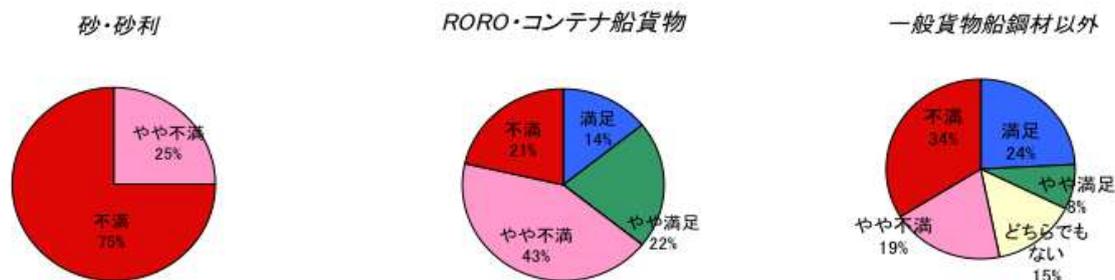
ケミカルの転嫁方法については、BS 方式によるものが（61%→38%）、運賃値上げによるもの

が（18%→27%）、コスト保証によるものが（21%→35%）となった。満足度は前回よりも下がった。

一般貨物船鋼材については、転嫁率が（88%→88%）と前回と同様の結果となった。転嫁方法についても、コスト保証によるものが（3%→3%）、BS方式（66%→66%）、運賃値上げ（31%→31%）と前回と同じ割合である。現状が変わらないため満足度は下がった。

C.満足度の低い品目

（砂・砂利、RORO・コンテナ船貨物、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。前回は11%の転嫁結果となったものの、今回調査で転嫁率が再び0%となった。不満度は高い。

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%→0%）、BS方式によるものが（70%→77%）、コスト保証によるものが（25%→23%）となった。

転嫁率については（64%→70%）と上がったものの、不満と答えた事業者が増加している。

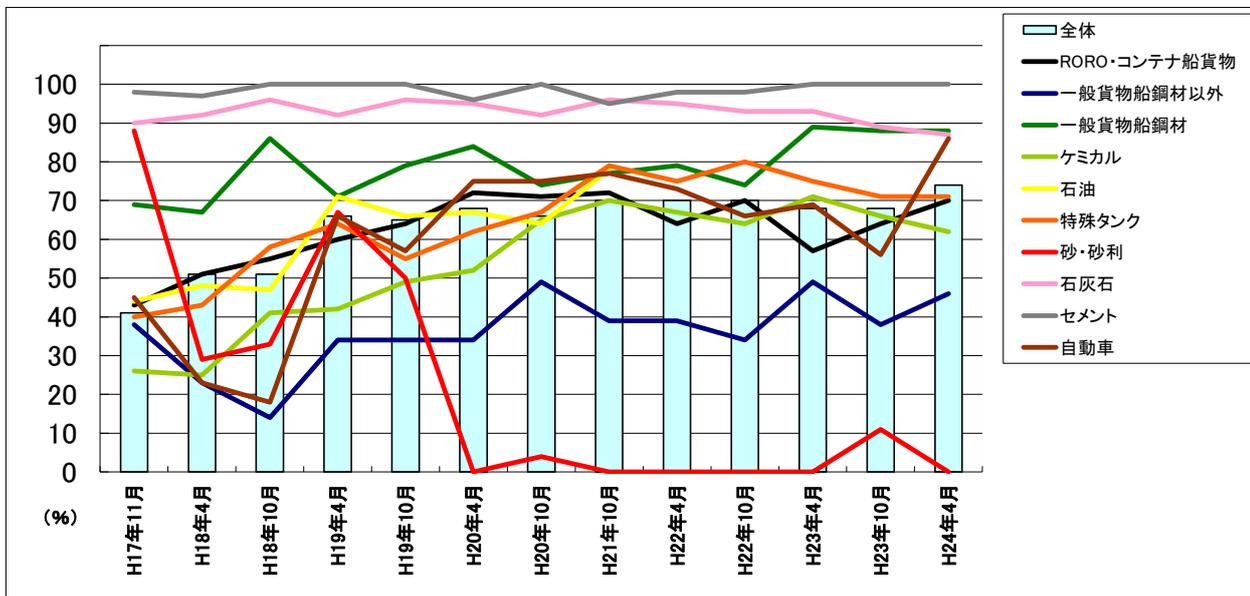
一般貨物船鋼材以外の品目については、転嫁率が（38%→46%）と上がったが、運賃値上げによるものが（22%→30%）と増えたため、満足度は低い。

No.	意見
1	BAFの制度は、定着しておりますが、固定荷主は収受率も固定化しています。また、スポット貨物は安価に流れるため、BAF収受率だけで議論は難しいです。
2	コンテナ船の船腹が少しずつ埋まってきた。しかし、燃料油費の高騰でいくら本船を動かしても利益を生まない仕組みに悩まされる。BSの徴収どころがベースレートの値下げを依頼される始末です。コスト積み上げ方式では戦えない状態は、当社だけではなく業界の危機と推測する。
3	市況の低迷に加え、年初来の原油価格上昇で転嫁率の維持すら非常に厳しい状況。
4	元売りの専航船はサーチャージまたは定期用船により、従来より高い転嫁率である。フリー船はほとんど小型船であり、スポットオーダーにはサーチャージは無いが、運賃が多少改善されたため、前回の調査に比べて転嫁率はアップした。
5	鉄鋼の専航船であれば、BSでの運賃転嫁がされるが、一般貨物船のバラの荷物については、転嫁について荷主にお問い合わせはしているものの、現在のところ転嫁はなし。難しい状況となっている。
6	ほとんどがスポット船で運航しており荷主も多くて同業者の競合があり、転嫁の要求が難しい。
7	運賃に転嫁できない
8	23年度中は燃料油価格が高値安定して、なおかつ、市況が悪かった。1-3月期で荷主に運賃値上げをお願いしたが、市況が良くないせいもあり、うやむやにされた。結局、昨年度は転嫁されずにごまかされた感がある。
9	荷主によって、バンカーの基準価格はまちまちであるが、確実にサーチャージとして取りきれていない。
10	大口の顧客さんはすべて燃料費に対し、ご理解頂いております。ベースの運賃もお願いしたいのが本音のところですが、荷主さんの状況も厳しく
11	コスト保証のため、基本的には転嫁できているが、購入と運賃上のレス幅の差が広がりがつある。(マイナス方向)
12	荷主へのアピールは続けているも、全く反応なし。下期修正予算等に向け、燃料油価格推移に注意している。
13	荷主との関係は親会社、子会社的なこともあり、なかなかすぐに運賃の転嫁とはならない。今回、燃料油価格が上昇していることに対し、理解を得て、2%の運賃価格アップを認めてもらった。満足度はいきませんが、少しでも運航を続けていくにはプラスになったと思います。

転嫁率の推移 (H17年11月～H24年4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	H24年4月
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72	64	70	57	64	70
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39	39	34	49	38	46
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79	74	89	88	88
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64	71	66	62
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74	67	63	76
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80	75	71	71
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0	0	11	0
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93	93	89	87
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98	100	100	100
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66	69	56	86
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70	68	68	74



砂・砂利については、転嫁率11%から今回調査では転嫁率0%となり厳しい状況となっている。

今回調査では、転嫁率がプラスとなった品目(RORO・コンテナ船貨物、一般貨物船鋼材以外、石油、自動車)が全体を押し上げ、転嫁率は74%となった。