

平成 25 年 2 月 5 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 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 24 年 11 月 8 日～平成 24 年 12 月 26 日

(前回調査) 平成 24 年 5 月 23 日～平成 24 年 7 月 13 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 (元請けボイラー))

回答事業者数 : 106 事業者 (前回調査 118 事業者)

有効回答率 : 53% (前回調査 59%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 77% (前回調査 87%)

(回答事業者の平成 23 年度年間輸送量 (309,209 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 67% (前回調査 77%)

(回答事業者の平成 23 年度年間燃料消費量 (1,575,009kl)

÷ 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 9 月末 (A 重油 74,400 円/KL C 重油 59,600 円/KL) との価格差 A 重油 33,500 円/KL C 重油 28,800 円/KL の荷主への転嫁率は、一般貨物船鋼材以外 (+11%)、一般貨物船鋼材(+4%)、砂・砂利 (+88%)、石灰石(+7%)の 4 品目の改善が見られた。

一方で、RORO・コンテナ貨物、特殊タンク、自動車、その他の 4 品目は前回調査を下回った。全品目の平均は前回調査とほぼ変わらず 75%となった。

② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、前回調査同様の 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増加し 23 社 (22%) となった。燃料油の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%)、バンカーサーチャージ方式 (以下、BS 方式) の割合が高い石灰石(94%)、運賃値上げ及び BS 方式の割合が高い一般貨物船鋼材 (92%)、自動車 (83%) となっている。

また、長らく転嫁率の低い品目である砂・砂利については、コスト保証による転嫁の回答が 1 社あったため、転嫁率は (0%→88%) と増加した。

② 転嫁率の低い品目は、その他 (48%)、一般貨物船鋼材以外 (57%) 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 (11%→13%)、BS 方式 (57%→52%)、コスト保

証方式 (32%→35%) となった。

- ④ 満足度については、現状の転嫁状況について不満と回答した件数は (39%→42%) となり、満足と回答した件数は (53%→51%) 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%の品目別件数については、一般貨物船鋼材以外 (18件→20件)、石油 (10件→8件)、一般貨物船鋼材 (6件→6件)、ケミカル (6件→5件)、特殊タンク (7件→4件)、砂・砂利 (4件→3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 24 年 4 月	578,405	32%	1,250,462	68%	1,828,867
平成 24 年 10 月	510,379	32%	1,064,630	68%	1,575,009

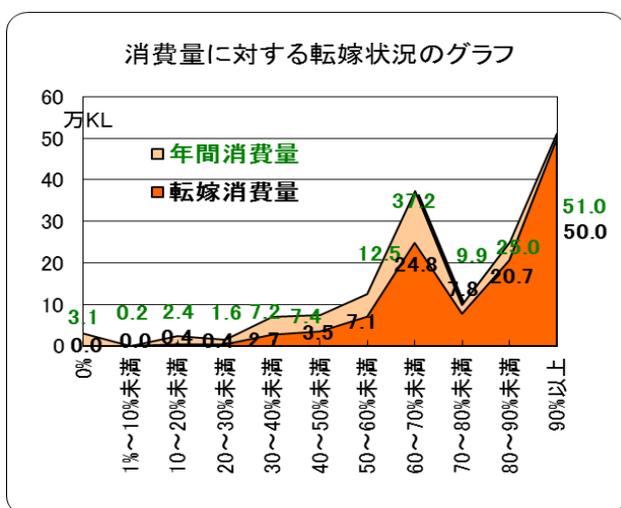
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター106社 (全輸送量の 77%) の年間消費量は、約 158 万 KL となり、平成 23 年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約 237 万 KL の 67%となった。

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10月調査						平成24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%	31,481	2%	0	0%	23社	22%	29,426	2%	0	0%	20社	17%
1%~10%未満	2,101	0%	177	0%	3社	3%	23,191	1%	1,118	0%	5社	4%
10~20%未満	24,454	2%	3,908	0%	2社	2%	28,248	2%	5,181	0%	3社	3%
20~30%未満	15,881	1%	3,927	0%	2社	2%	31,659	2%	8,683	1%	4社	3%
30~40%未満	71,545	5%	27,287	2%	6社	6%	15,895	1%	5,826	0%	4社	3%
40~50%未満	74,011	5%	34,894	3%	9社	8%	71,935	4%	34,547	3%	12社	10%
50~60%未満	124,849	8%	70,657	6%	5社	5%	185,911	10%	105,017	8%	6社	5%
60~70%未満	371,844	24%	248,431	21%	9社	8%	326,938	18%	224,853	17%	14社	12%
70~80%未満	99,309	6%	77,589	7%	10社	9%	515,970	28%	387,215	29%	12社	10%
80~90%未満	249,506	16%	206,768	18%	6社	6%	24,629	1%	21,141	2%	5社	4%
90%以上	510,028	32%	499,898	43%	31社	29%	575,065	31%	564,425	42%	33社	28%
計	1,575,009	100%	1,173,536	100%	106社	100%	1,828,867	100%	1,358,006	100%	118社	100%
	転嫁率75%						転嫁率74%					

*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 117 万 KL となり、転嫁率は前回調査とほぼ変わらず 75%となった。

転嫁率が 0%の事業者数は前回より増加して 23 社となっている。

転嫁率の 20%未満の事業者数は前回調査と同様の 28 社となっている。

一方で、80%以上転嫁された事業者数は 37 社あった。

未転嫁の燃料油は全体の約 1/4 となり約 40 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10月										平成24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ハ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ハンカーサーチャージ	③コスト保証
1	RORO・コンテナ船貨物	15	422,555	14	278,891	66%	5%	69%	26%	14	446,257	14	310,192	70%	0%	77%	23%
2	一般貨物船鋼材以外	58	148,284	44	83,855	57%	30%	35%	35%	62	173,181	44	79,263	46%	30%	46%	24%
3	一般貨物船鋼材	23	189,394	16	174,019	92%	31%	66%	3%	22	199,514	16	174,615	88%	31%	66%	3%
4	ケミカル	31	94,615	31	58,513	62%	32%	34%	34%	37	113,676	31	70,647	62%	27%	38%	35%
5	石油	29	394,990	27	298,210	75%	1%	47%	52%	36	478,897	27	365,404	76%	0%	54%	46%
6	特殊タンク	25	63,104	31	40,495	64%	5%	51%	44%	35	113,125	31	79,921	71%	3%	62%	35%
7	砂・砂利	4	3,373	1	2,979	88%	0%	0%	100%	4	3,630	0	0	0%	0%	0%	0%
8	石灰石	14	54,923	17	51,491	94%	1%	62%	37%	18	59,321	17	51,673	87%	1%	74%	25%
9	セメント	13	109,317	18	109,317	100%	0%	26%	74%	18	131,453	18	131,453	100%	0%	28%	72%
10	自動車	7	87,848	5	72,593	83%	53%	40%	7%	5	103,960	5	89,078	86%	61%	39%	0%
11	その他	4	6,606	2	3,173	48%	0%	100%	0%	2	5,853	2	5,759	98%	4%	0%	96%
	合計	223	1,575,009	206	1,173,536	75%	13%	52%	35%	253	1,828,867	205	1,358,006	74%	11%	57%	32%

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(46%→57%)、一般貨物船鋼材(88%→92%)、砂・砂利(0%→88%)、

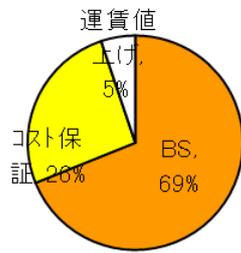
石灰石(87%→94%)の4品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、RORO・コンテナ貨物(70%→66%)、特殊タンク(71%→64%)、自動車(86%→83%)、その他(98%→48%)の4品目となっている。

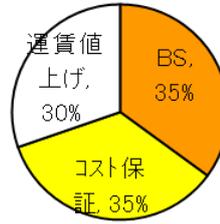
③前回と同じ品目としては、ケミカル(62%→62%)、石油(76%→75%)、セメント(100%→100%)の3品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

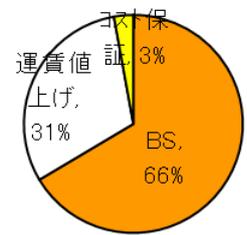
RORO・コンテナ船貨物



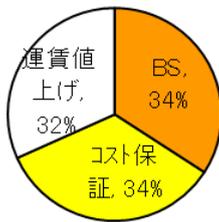
一般貨物船鋼材以外



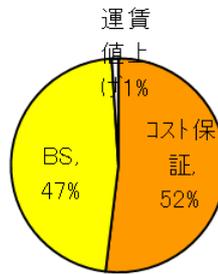
一般貨物船鋼材



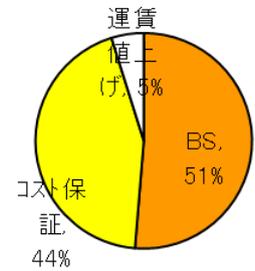
ケミカル



石油



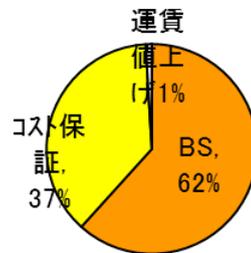
特殊タンク



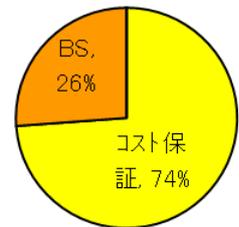
砂・砂利



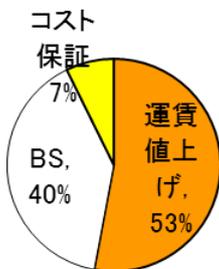
石灰石



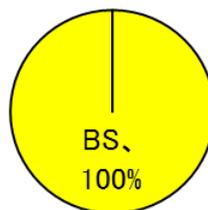
セメント



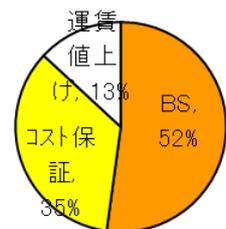
自動車



その他



全体



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

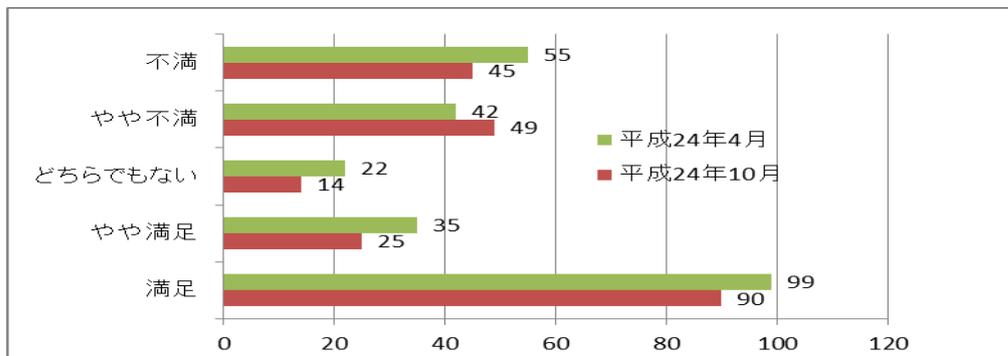
(1) 全体

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%→51%)

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。(39%→42%)

現状	平成24年10月		平成24年4月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	90	40%	99	39%
やや満足	25	11%	35	14%
どちらでもない	14	6%	22	9%
やや不満	49	22%	42	17%
不満	45	20%	55	22%
合計	223	100%	253	100%

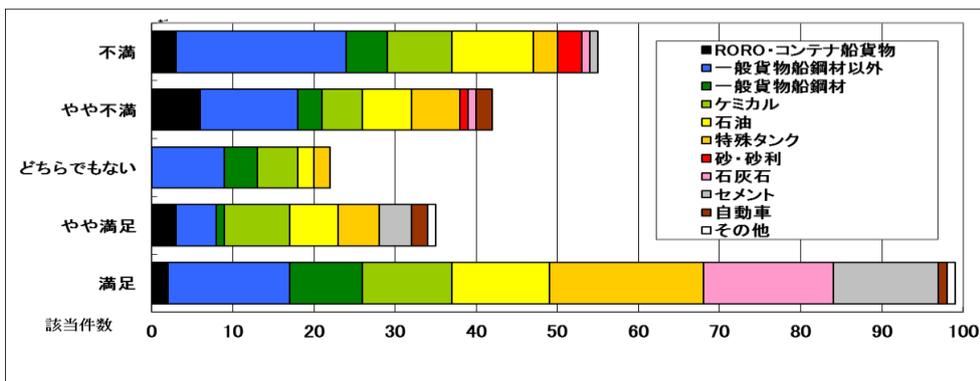
※%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。



(2) 品目別満足度の割合について

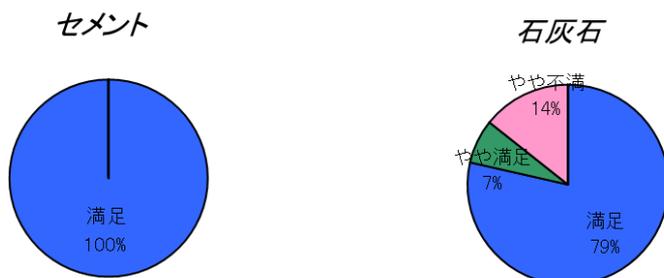
品目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
RORO・コンテナ船貨物	2	2	0	8	3
一般貨物船鋼材以外	16	4	9	10	19
一般貨物船鋼材	9	5	1	5	3
ケミカル	13	4	2	7	5
石油	10	5	0	7	7
特殊タンク	10	4	1	6	4
砂・砂利	1	0	0	0	3
石灰石	11	1	0	2	0
セメント	13	0	0	0	0
自動車	3	0	1	3	0
その他	2	0	0	1	1
計	90	25	14	49	45
構成比	40%	11%	6%	22%	20%

※%の合計が必ずしも100%にならない場合がある。



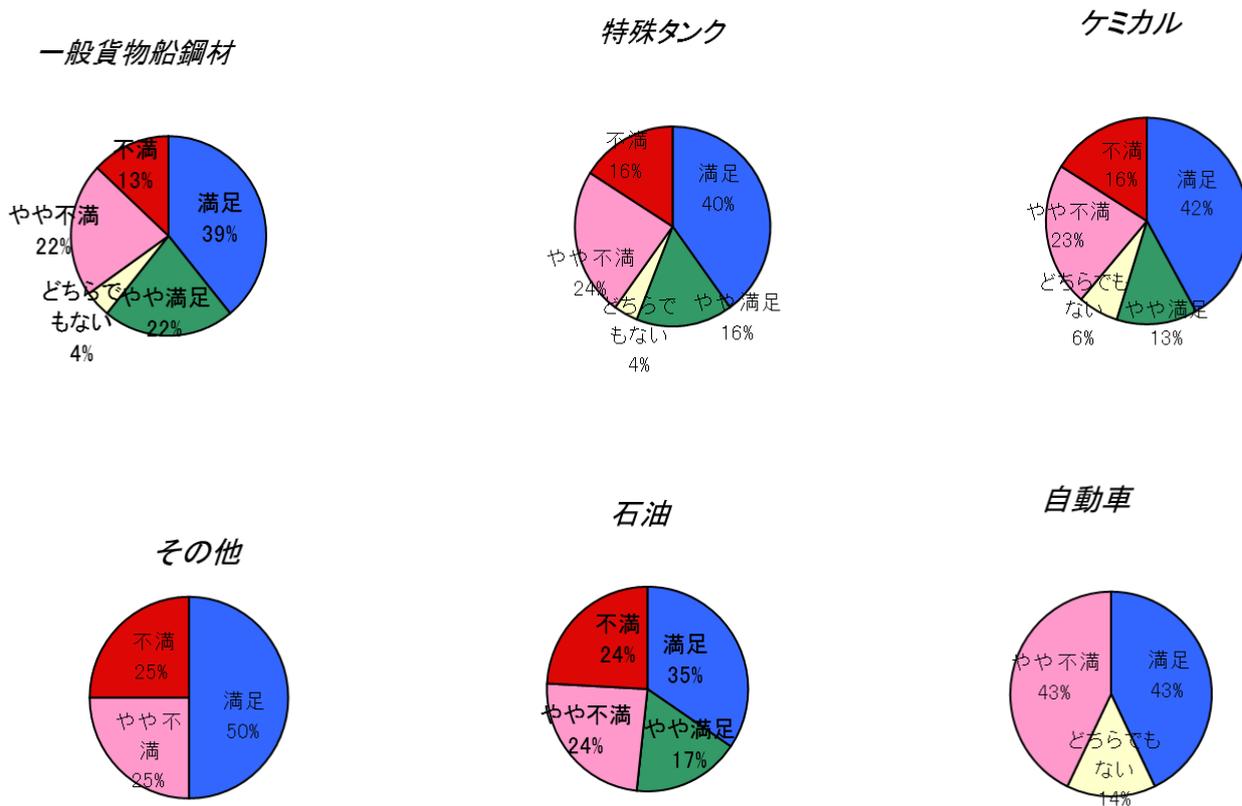
満足度を品目別に見ると次のとおりである。

A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石）

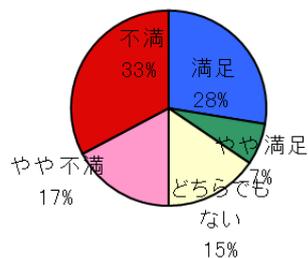


セメントの転嫁率は 100%、石灰石の転嫁率は 94%となり満足度は高くなっている。この2品目については運賃値上げによるものはほとんどなく、転嫁方法はコスト保証方式と BS 方式によるものとなっている。

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



一般貨物船鋼材以外



一般貨物船鋼材の転嫁方法については、今回も BS 方式による転嫁が約 7 割を占めており、転嫁率は（88%→92%）と上がったものの、前回調査同様にコスト保証による転嫁が（3%→3%）と低いいため、約 3 割が不満を訴えている。

特殊タンクの転嫁方法については、BS 方式による転嫁（62%→51%）が下がり、コスト保証による転嫁は（35%→44%）と上がった。転嫁率は（71%→64%）と転嫁率は前回より下がった。

ケミカルの転嫁方法については、運賃値上げによるものが（27%→32%）と上がった。転嫁率は（62%→62%）と前回調査結果と変わらない。

石油の転嫁方法については、BS 方式とコスト保証方式とに二分される。転嫁率は（76%→75%）となり、前回調査結果と変わらない。

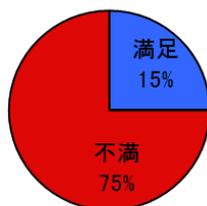
自動車の転嫁方法については、運賃値上げによるものとコスト保証によるものが約 9 割を占めており、コスト保証は（0%→7%）と上がったものの満足度は分かれる。

一般貨物船鋼材以外の品目については、転嫁方式がコスト保証によるものが（24%→35%）と増え、BS 方式のものが（46%→35%）となり、転嫁率は（46%→56%）と上がった。

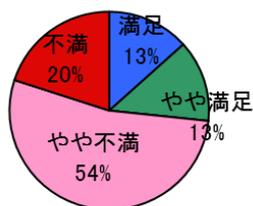
C.満足度の低い品目

（砂・砂利、RORO・コンテナ船貨物）

砂・砂利



RORO・コンテナ船貨物



砂・砂利については、長い間低転嫁率が続いていた。今回は全回答数 4 件のうち、1 件の転嫁量で 88%の転嫁率となったものの、転嫁のなかった 3 社が不満と答えている。

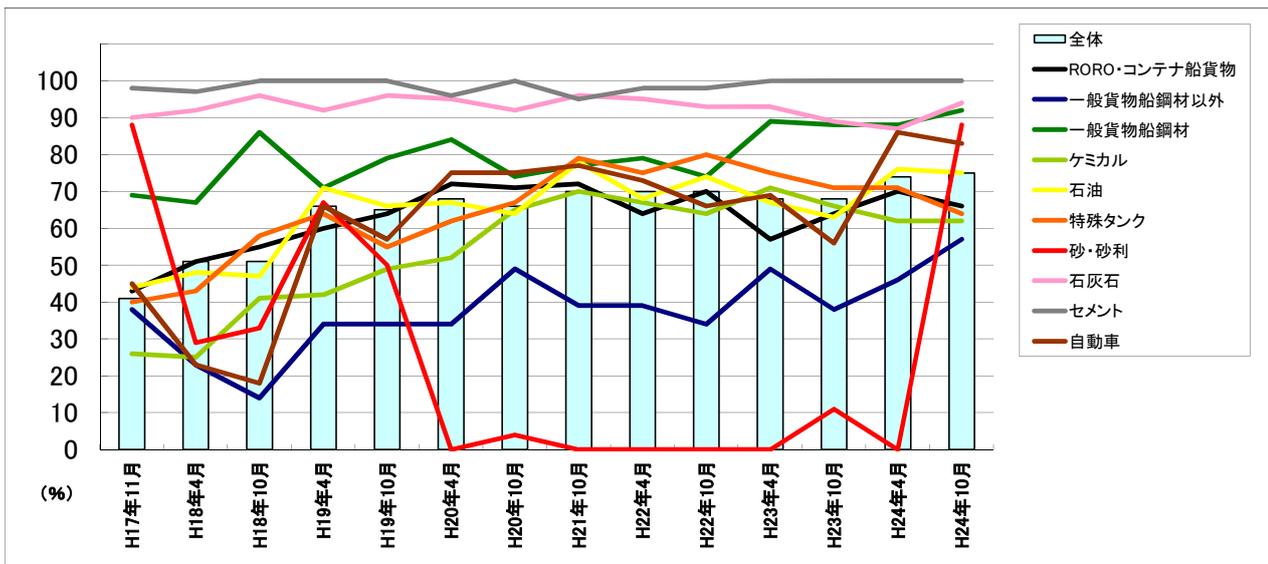
RORO・コンテナ船貨物の転嫁方法については、BS方式によるものが約7割を占める。運賃値上げが（0%→5%）と上がった。転嫁率は（70%→66%）と下がったため満足度は低いものとなっている。

No.	意見
1	今年施行された、地球温対税の還付金の還元が海運事業者に対してどのようなスキームでおこなわれているのか、はっきりしないため、今後、BSにどのような影響を受けるのか不安な要素になっております。
2	コンテナ船の運航で言うと、燃料油費高騰分を顧客に転嫁するどころか、日韓フィーダーで各地方港から釜山港へ輸送する運賃との価格競争のため、ベースレートとBAFの区別もつきにくくなっている。
3	石油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。フリー船のほとんどは小型船で、4月より若干運賃が上がり、前回調査時に比べ、燃料油価格が少し下がったため、転嫁率はアップした。
4	調査するのは結構だけれど、基本燃料油価格があって、BAFでの調整が可能であるが、それ以外の個別荷主は他オペとの競合を引き合いに出され、簡単には説得不可である。
5	今、荷主へ燃料コストを面倒見てくださいと言ったら、逆に値下げを要求されそうなので黙っている。荷動きが悪すぎてコストより貨物確保が優先の状況。
6	市況は内需の低迷により、白油(特にガソリン)需要の落ち込みが大きい。運賃の修復と市況(景気)の回復が待たれる。

転嫁率の推移 (H17年11月～H24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	H24年4月	H24年10月
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72	64	70	57	64	70	66
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39	39	34	49	38	46	57
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79	74	89	88	88	92
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64	71	66	62	62
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74	67	63	76	75
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80	75	71	71	64
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0	0	11	0	88
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93	93	89	87	94
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98	100	100	100	100
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66	69	56	86	83
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70	68	68	74	75



今回調査では、転嫁率がプラスとなった品目（一般貨物船鋼材以外、一般貨物船鋼材、砂・砂利、石灰石）が全体を押し上げ、転嫁率は75%となった。