

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 25 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 25 年 11 月 19 日～平成 26 年 1 月 15 日

(前回調査) 平成 25 年 5 月 23 日～平成 25 年 7 月 12 日

対象事業者数 : 196 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 : 112 事業者 (前回調査 104 事業者)

有効回答率 : 67% (前回調査 53%)

II. 調査結果の概要

1. 転嫁率について

平成 17 年 3 月末 (A 重油 40,900 円/KL C 重油 30,800 円/KL) と平成 25 年 9 月末 (A 重油 87,000 円/KL C 重油 73,150 円/KL) との価格差 A 重油 46,100 円/KL C 重油 42,350 円/KL の荷主への転嫁率は、ケミカル(+7%)、石灰石(+1%)、自動車 (+4%) の 3 品目の改善が見られた。

一方で、RORO・コンテナ貨物 (-9%)、一般貨物船鋼材以外 (-9%)、一般貨物船鋼材 (-11%)、石油 (-5%)、特殊タンク (-13%)、砂・砂利 (-71%)、セメント (-2%)、その他 (-16%) の 8 品目は前回調査を下回った。全品目合計の平均は前回調査に比べて 7%減少し 67%となった。

2. 品目別転嫁状況について

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(98%)、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(96%)、一般貨物船鋼材 (76%)、運賃値上げと BS の割合が高い自動車 (87%) となっている。

転嫁率の低い品目は、砂・砂利 (20%)、一般貨物船鋼材以外 (46%) の 2 品目となった。転嫁方法については、運賃値上げ方式 (11%→8%)、BS 方式 (58%→61%)、コスト保証方式 (31%→31%) となった。

3. 事業者別転嫁状況について

転嫁率が 20%未満の該当事業者は、前回調査より 7 事業者多くなり 29 事業者となり回答事業者の 4 社に 1 社を占めている。0%の事業者については前回より 9 社増加し 24 社 (21%) となった。前回調査に比べて燃料油価格が大きく高騰している状況下において、価格転嫁が悪化している現状について懸念される。

4. 満足度調査について

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（37%→42%）、満足と回答した件数は（57%→50%）となった。

品目ごとに不満・満足を纏めた結果、転嫁率の低い品目が不満を訴えている。

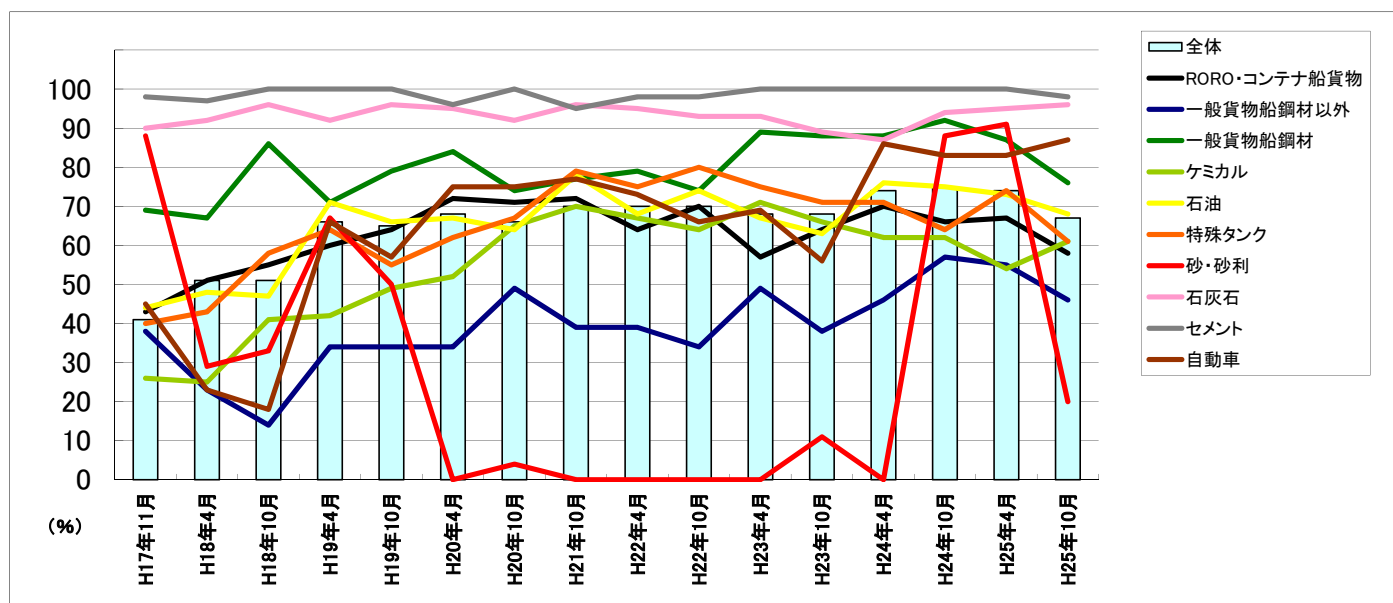
回答者からの意見については、一部荷主の理解や市況改善を背景とした運賃値上げで転嫁の改善があったものの、荷主への理解は進まないため、バンカーサーチャージ制度の導入を国の指導で行ってほしいなどの要望があった。

1. 転嫁率について

(H17年11月～H25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 | H25年4月 | H25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 | 67 | 58 |
| 一般貨物船鋼材以外 | 38 | 23 | 14 | 34 | 34 | 34 | 49 | 39 | 39 | 34 | 49 | 38 | 46 | 57 | 55 | 46 |
| 一般貨物船鋼材 | 69 | 67 | 86 | 71 | 79 | 84 | 74 | 77 | 79 | 74 | 89 | 88 | 88 | 92 | 87 | 76 |
| ケミカル | 26 | 25 | 41 | 42 | 49 | 52 | 65 | 70 | 67 | 64 | 71 | 66 | 62 | 62 | 54 | 61 |
| 石油 | 44 | 48 | 47 | 71 | 66 | 67 | 64 | 78 | 68 | 74 | 67 | 63 | 76 | 75 | 73 | 68 |
| 特殊タンク | 40 | 43 | 58 | 64 | 55 | 62 | 67 | 79 | 75 | 80 | 75 | 71 | 71 | 64 | 74 | 61 |
| 砂・砂利 | 88 | 29 | 33 | 67 | 50 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 88 | 91 | 20 |
| 石灰石 | 90 | 92 | 96 | 92 | 96 | 95 | 92 | 96 | 95 | 93 | 93 | 89 | 87 | 94 | 95 | 96 |
| セメント | 98 | 97 | 100 | 100 | 100 | 96 | 100 | 95 | 98 | 98 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 98 |
| 自動車 | 45 | 23 | 18 | 66 | 57 | 75 | 75 | 77 | 73 | 66 | 69 | 56 | 86 | 83 | 83 | 87 |
| 全体 | 41 | 51 | 51 | 66 | 65 | 68 | 66 | 70 | 70 | 70 | 68 | 68 | 74 | 75 | 74 | 67 |



H24年4月以降の調査結果は横ばいの状態が続いていたが、今回調査では転嫁率を落とした品目が多かったため、前回の調査結果を下回る結果となった。H23年の調査結果とほぼ同様の結果となった。

2. 品目別転嫁状況について

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25年10月 | | | | | | | | 平成25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 | 19 | 550,245 | 17 | 320,211 | 58% | 5% | 74% | 21% | 14 | 490,310 | 13 | 328,609 | 67% | 5% | 75% | 20% |
| 2 | 一般貨物船鋼材以外 | 39 | 99,961 | 26 | 46,353 | 46% | 25% | 64% | 11% | 38 | 85,324 | 26 | 46,547 | 55% | 27% | 65% | 8% |
| 3 | 一般貨物船鋼材 | 22 | 135,500 | 18 | 103,343 | 76% | 0% | 94% | 6% | 20 | 177,753 | 16 | 155,264 | 87% | 32% | 64% | 4% |
| 4 | ケミカル | 31 | 83,716 | 26 | 51,269 | 61% | 19% | 45% | 35% | 37 | 118,219 | 32 | 64,226 | 54% | 17% | 52% | 31% |
| 5 | 石油 | 45 | 497,983 | 29 | 339,851 | 68% | 2% | 51% | 47% | 30 | 372,903 | 24 | 272,487 | 73% | 0% | 42% | 57% |
| 6 | 特殊タンク | 32 | 102,761 | 29 | 62,681 | 61% | 6% | 72% | 22% | 29 | 100,335 | 24 | 74,230 | 74% | 3% | 60% | 37% |
| 7 | 砂・砂利 | 5 | 3,730 | 1 | 753 | 20% | 100% | 0% | 0% | 3 | 3,122 | 1 | 2,844 | 91% | 0% | 0% | 100% |
| 8 | 石灰石 | 17 | 54,821 | 16 | 52,686 | 96% | 3% | 69% | 29% | 16 | 50,697 | 14 | 48,207 | 95% | 0% | 69% | 31% |
| 9 | セメント | 17 | 102,694 | 17 | 100,693 | 98% | 0% | 27% | 73% | 16 | 115,746 | 15 | 115,744 | 100% | 0% | 37% | 63% |
| 10 | 自動車 | 5 | 90,634 | 5 | 78,945 | 87% | 51% | 49% | 0% | 6 | 135,426 | 6 | 111,906 | 83% | 36% | 62% | 3% |
| 11 | その他 | 15 | 40,719 | 13 | 21,443 | 53% | 17% | 67% | 15% | 26 | 49,543 | 22 | 34,085 | 69% | 7% | 53% | 40% |
| | 合計 | 247 | 1,762,763 | 197 | 1,178,228 | 67% | 8% | 61% | 31% | 235 | 1,699,379 | 193 | 1,254,149 | 74% | 11% | 58% | 31% |

①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、ケミカル(54%→61%)、石灰石(95%→96%)、自動車(83%→87%)の3品目となっている。

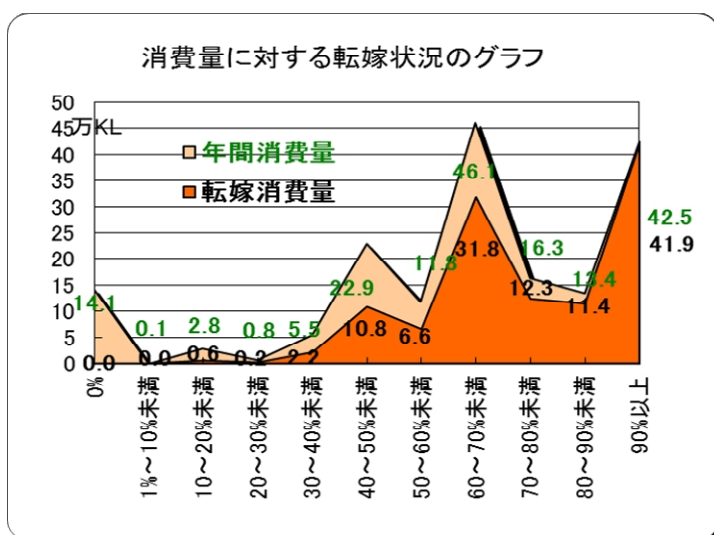
②前回調査を下回った品目としては、RORO・コンテナ船貨物(67%→58%)、一般貨物船鋼材以外(55%→46%)、一般貨物船鋼材(87%→76%)、石油(73%→68%)、特殊タンク(74%→61%)、砂・砂利(91%→20%)、セメント(100%→98%)、その他(69%→53%)の8品目となっている。

3. 事業者別燃料油価格値上がり分の転嫁状況について

(単位:KL、%)

| 転嫁割合 | 平成25年10月調査 | | | | | | 平成25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% | 141,179 | 8% | 0 | 0% | 24社 | 21% | 13,177 | 1% | 0 | 0% | 15社 | 14% |
| 1%~10%未満 | 620 | 0% | 62 | 0% | 1社 | 1% | 11,189 | 1% | 419 | 0% | 3社 | 3% |
| 10~20%未満 | 28,416 | 2% | 5,641 | 0% | 4社 | 4% | 35,674 | 2% | 5,967 | 0% | 4社 | 4% |
| 20~30%未満 | 7,622 | 0% | 2,287 | 0% | 2社 | 2% | 31,863 | 2% | 8,769 | 1% | 7社 | 7% |
| 30~40%未満 | 55,429 | 3% | 21,939 | 2% | 4社 | 4% | 42,671 | 3% | 16,884 | 1% | 4社 | 4% |
| 40~50%未満 | 228,856 | 13% | 107,974 | 9% | 12社 | 11% | 233,445 | 14% | 113,996 | 9% | 12社 | 12% |
| 50~60%未満 | 117,991 | 7% | 65,969 | 6% | 5社 | 4% | 32,234 | 2% | 17,763 | 1% | 5社 | 5% |
| 60~70%未満 | 460,862 | 26% | 318,354 | 27% | 8社 | 7% | 273,792 | 16% | 188,683 | 15% | 8社 | 8% |
| 70~80%未満 | 162,624 | 9% | 123,115 | 10% | 8社 | 7% | 355,256 | 21% | 262,225 | 21% | 7社 | 7% |
| 80~90%未満 | 134,148 | 8% | 113,896 | 10% | 12社 | 11% | 74,854 | 4% | 63,041 | 5% | 8社 | 8% |
| 90%以上 | 425,016 | 24% | 418,990 | 36% | 32社 | 29% | 595,224 | 35% | 579,797 | 46% | 31社 | 30% |
| 計 | 1,762,763 | 100% | 1,178,227 | 100% | 112社 | 100% | 1,699,379 | 100% | 1,257,544 | 100% | 104社 | 100% |
| | 転嫁率67% | | | | | | 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 118 万 KL となり、転嫁率は前回調査より減少の 67%となった。

転嫁率が 0%の事業者数は前回調査で 15 社までに減少し状況の改善が見られたものの、今回調査では 24 社と増加している。

転嫁率が 20%未満の事業者数も前回調査より 7 社増加して 29 社となっている。

一方で、80%以上転嫁された事業者数は前回調査より 5 社増加し 44 社となった。

未転嫁の燃料油は全体の 33%となった。未転嫁の燃料油量は前回調査の 44 万 KL から 14 万 KL 増加し、58 万 KL となった。

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

不満・やや不満については前回調査より増加した。(37%→42%)

満足・やや満足の割合は前回調査より減少した。(57%→50%)

| 現状 | 平成25年10月 | | 平成25年4月 | |
|---------|----------|------|---------|------|
| | 該当数 | 割合 | 該当数 | 割合 |
| 満足 | 91 | 37% | 100 | 43% |
| やや満足 | 32 | 13% | 33 | 14% |
| どちらでもない | 19 | 8% | 14 | 6% |
| やや不満 | 45 | 18% | 38 | 16% |
| 不満 | 60 | 24% | 50 | 21% |
| 合計 | 247 | 100% | 235 | 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

品目ごとに不満(不満・やや不満)と満足(満足・やや満足)に区分して集計した結果を不満度の高い順に示した。

| 品目 | 不満件数 | 構成比 | 満足件数 | 構成比 |
|--------------|------|------|------|------|
| 一般貨物船鋼材以外 | 25 | 24% | 11 | 9% |
| 石油 | 23 | 22% | 18 | 15% |
| ケミカル | 13 | 12% | 16 | 13% |
| RORO・コンテナ船貨物 | 11 | 10% | 7 | 6% |
| 特殊タンク | 11 | 10% | 17 | 14% |
| 一般貨物船鋼材 | 10 | 10% | 11 | 9% |
| その他 | 5 | 5% | 9 | 7% |
| 砂・砂利 | 4 | 4% | 1 | 1% |
| 自動車 | 2 | 2% | 3 | 2% |
| 石灰石 | 1 | 1% | 15 | 12% |
| セメント | 0 | 0% | 15 | 12% |
| 計 | 105 | 100% | 123 | 100% |

(3) 意見について

| 満足度 | 品目名 | その他ご意見など |
|---------|-------------|---|
| 不満 | 一般貨物（鋼材以外） | 24年度は転嫁は無い。しかし、本年秋口より市況が上がっているため、燃料分を運賃値上げに転嫁出来そう。やっとコストの適正価格に近付きそう。 |
| 不満 | 一般貨物（鋼材） | 10月に運賃値上げ交渉（燃料高騰による）を行ったが、認められず。 |
| 不満 | 一般貨物（鋼材以外） | 当社は現在一般貨物船をトリップ運航しているため、元請け荷物でも入札で運賃がきまるため船舶コストから試算した運賃で落札とはならず。その時の燃油価格がいくらであろうが、船腹市況で運賃が変動するので転嫁率は不明。燃油代が上がっても運賃が下がることもあります。11月現在は値上げを検討協議。*生産・輸送コストから商品の価格が決まればよいが商品価格が決まっており、その中でコストをいくらかけられるかという図式であるため、立場が弱い船にしわ寄せが来ます。 |
| 不満 | 砂・砂利 | 現在のところ、運賃への転嫁（燃油価格上昇分）出来ていない状況に変化なし |
| 不満 | 一般貨物（鋼材以外） | 一般貨物においてサーチャージされているのは3割に満たないほどです。当社としてはサーチャージの上乗せを要望しておりますが、中々荷主に要求が通っていないのが現状です。 |
| 不満 | RORO・コンテナ貨物 | 対象顧客の8割以上が外航船社であり、自身も荷主よりある程度のBAFの転嫁がなされていると思うが、採算悪化を主な理由に一部顧客を除いては、なかなか理解を得られていない。 |
| やや不満 | 石油 | ※運賃の修復 |
| やや不満 | 一般貨物（鋼材以外） | 9月以降運賃は上がっているが、これは現行の不況に依るところであり、純粋に燃料油の転嫁分とは考えられない。貴組合にお聞きしたいが、長年に渡りアンケートを行っているが、社会、荷主に対してどれほどの影響を与え、内航海運全体の底上げに寄与することが出来たと考えておられるか。 |
| やや不満 | RORO・コンテナ貨物 | 主に円安の影響で燃料油価格の上昇が続いているため、四半期ごとの調整金も毎月に設定金額もランクアップしている。調整金は現状より一四半期前の額になるため、転嫁状況は良くなく、荷主の協力も製造業関係者に主に重油高騰の影響で得られない場合もある。 |
| どちらでもない | ケミカル | 燃料の高騰、荷主に対して運賃値上げが出来ない状況です。 |
| どちらでもない | セメント | フェリーつばさユーザーで、定期運送業者様への転化が中々認めて頂けなく、転化は何とか認めて頂いたが、%比が十分に転化出来て無く、厳しい現実です。 |
| どちらでもない | 特殊タンク | 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原価アップ分は取り切れていない |
| やや満足 | ケミカル | 平成24年度から主要荷主に四半期毎の燃料価格増減に応じた運賃単価の増減を認めていただいた。現在は概ね燃料価格の差額は補填してもらえている。 |
| やや満足 | セメント | 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） |
| やや満足 | セメント | 当社は100%の燃料費保証となっております。 |
| やや満足 | 石油 | 石油元売りの専航船はサーチャージ又は定期用船により高い転化率である。フリー船は燃料油価格高騰に見合う運賃アップは少なく、前回調査阿時に比べると燃料はアップしているも、運賃改定が無かったため、転化率は低下した。 |
| 満足 | 石油 | 名古屋平水船は運賃値上げで対応出来た。 |
| 満足 | 一般貨物（鋼材以外） | 提出書類（アンケート等）をホームページでe-内航等でダウンロード出来る様にしてほしい |
| 満足 | 石灰石 | バンカーサーチャージ制度の導入を国の指導で行ってほしい。 |
| 満足 | ケミカル | サーチャージ方式採用に関しては、2011年春、強力に交渉しました。結果的にはメーカー荷主はほとんど採用に漕ぎ着けましたが、商社荷主は全く話にならず不採用でした。物量は商社が多いので上記のような結果となりました。 |