

平成 26 年 8 月 26 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 26 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 26 年 6 月 6 日～平成 26 年 7 月 15 日

(前回調査) 平成 25 年 11 月 19 日～平成 26 年 1 月 15 日

対象事業者数：195 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：122 事業者 (前回調査 112 事業者)

有効回答率 : 74% (前回調査 67%)

## 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 26 年 3 月末 (A 重油 94,100 円/KL C 重油 78,400 円/KL) との価格差 A 重油 53,200 円/KL C 重油 47,600 円/KL の荷主への転嫁は、RORO・コンテナ貨物 (58%→70%)、一般貨物船鋼材以外(46%→71%)、特殊タンク (61%→69%)、砂・砂利 (20%→90%) など前回調査に比べて 8 品目で改善が見られた。

全品目合計の平均は前回調査に比べて 7%増加し 74%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 8 割を占めているセメント(99%)、バンカーサーチャージ方式 (以下、BS 方式) が高い割合を占めている石灰石(95%)、一般貨物船鋼材 (78%)、運賃値上げと BS の割合が高い自動車 (87%) となっている。

今回調査で転嫁率の低い品目は、その他 (23%) のみとなった。

転嫁方法については、運賃値上げ方式 (8%→9%)、BS 方式 (61%→59%)、コスト保証方式 (31%→33%) 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、前回調査の 29 事業者より 2 社減少の 27 社となり回答事業者の 5 社に 1 社を占めている。転嫁率が 0%の事業者は、前回より 6 社減少、18 社となり回答全体の 15%となった。

### 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 (42%→38%)、満足と回答した件数は (50%→54%) となった。

品目ごとに不満・満足を纏めた結果、不満を訴えている品目は一般貨物船鋼材以外、

ケミカル、石油などが多かった。

回答者からの意見については、バンカーサーチャージ導入検討など荷主への理解が徐々に進んでいる一方で、燃料油の高止まりが続く状況で実際の収受率が上がらないなどの意見もあった。

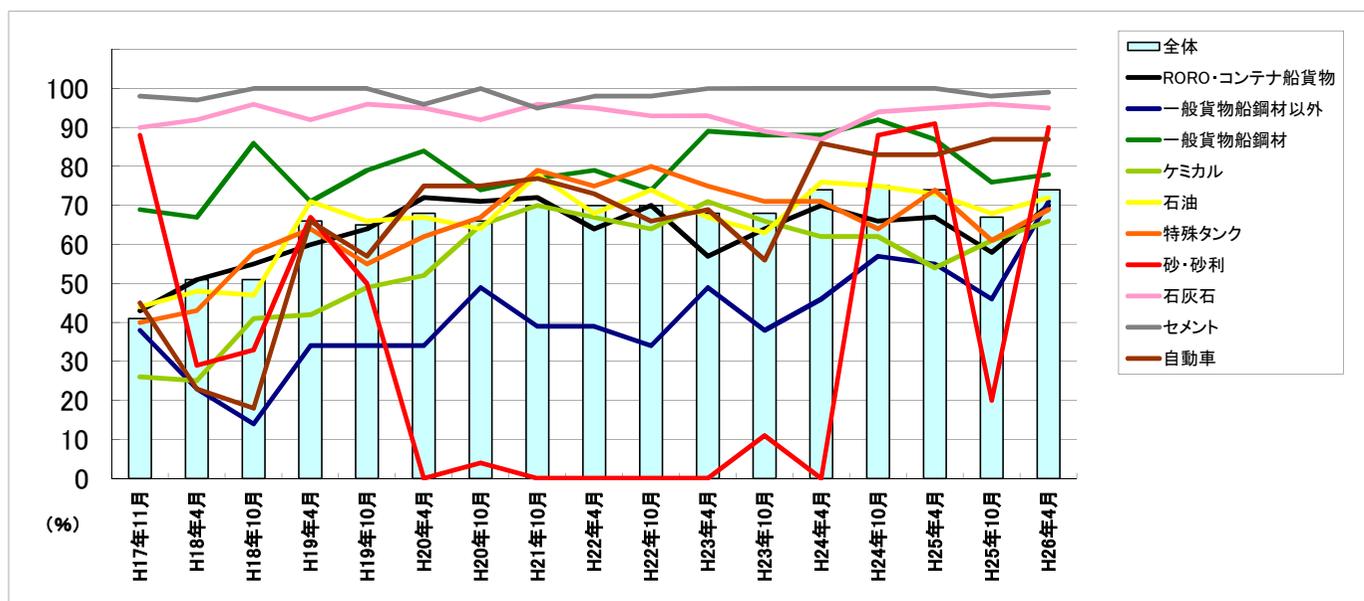
また、フリー船は転嫁率が低く、昨年と比べて運賃が上がらないなかで燃料費が高騰しているなどの意見もあった。

# 1. 転嫁率について

(H17年11月～H26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	H24年10月	H25年4月	H25年10月	H26年4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	70
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	71
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79	74	89	88	88	92	87	76	78
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64	71	66	62	62	54	61	66
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74	67	63	76	75	73	68	72
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80	75	71	71	64	74	61	69
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0	0	11	0	88	91	20	90
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93	93	89	87	94	95	96	95
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98	100	100	100	100	100	98	99
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66	69	56	86	83	83	87	87
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70	68	68	74	75	74	67	74



前回調査では転嫁率の減少が見られたが、今回調査では8品目の転嫁率で改善が見られたため、全体として増加した。

## 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

平成26年4月										平成25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	482,417	18	338,745	70%	5%	76%	19%	19	550,245	17	320,211	58%	5%	74%	21%
2	一般貨物船鋼材以外	76	231,667	58	165,534	71%	17%	71%	11%	39	99,961	26	46,353	46%	25%	64%	11%
3	一般貨物船鋼材	24	125,500	21	97,499	78%	2%	94%	5%	22	135,500	18	103,343	76%	0%	94%	6%
4	ケミカル	39	115,601	36	76,357	66%	19%	54%	28%	31	83,716	26	51,269	61%	19%	45%	35%
5	石油	37	480,582	31	344,598	72%	0%	47%	52%	45	497,983	29	339,851	68%	2%	51%	47%
6	特殊タンク	35	130,836	31	89,911	69%	14%	46%	41%	32	102,761	29	62,681	61%	6%	72%	22%
7	砂・砂利	11	15,126	8	13,625	90%	0%	0%	100%	5	3,730	1	753	20%	100%	0%	0%
8	石灰石	17	66,368	16	63,316	95%	4%	67%	29%	17	54,821	16	52,686	96%	3%	69%	29%
9	セメント	13	112,144	13	111,274	99%	0%	22%	78%	17	102,694	17	100,693	98%	0%	27%	73%
10	自動車	5	74,643	4	64,883	87%	61%	39%	0%	5	90,634	5	78,945	87%	51%	49%	0%
11	その他	14	11,015	6	2,564	23%	36%	64%	0%	15	40,719	13	21,443	53%	17%	67%	15%
	合計	290	1,845,900	242	1,368,307	74%	9%	59%	33%	247	1,762,763	197	1,178,228	67%	8%	61%	31%

①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、RORO・コンテナ船貨物(58%→70%)、一般貨物船鋼材以外(46%→71%)、特殊タンク(61%→69%)、砂・砂利(20%→90%)

など8品目となっている。

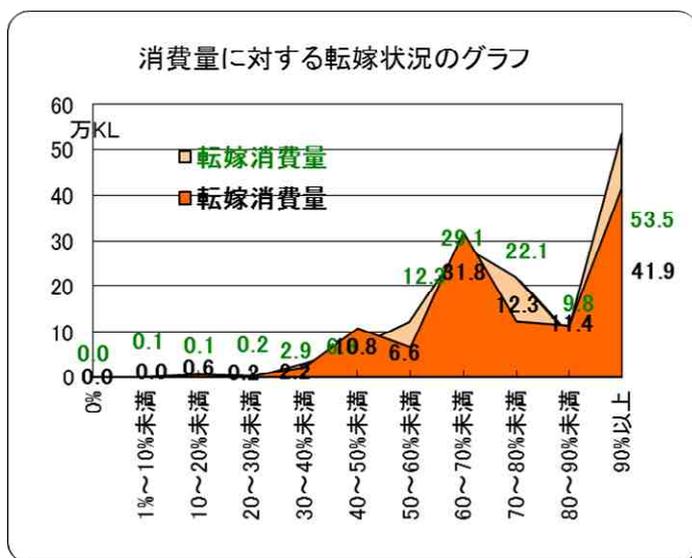
②転嫁率が前回調査を下回った品目としては、石灰石(96%→95%)、その他(35%→23%)の2品目となっている。

### 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26年4月調査						平成25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%	17,305	1%	0	0%	18	15%	141,179	8%	0	0%	24社	21%
1%~10%未満	9,949	1%	675	0%	6	5%	620	0%	62	0%	1社	1%
10~20%未満	3,980	0%	606	0%	3	2%	28,416	2%	5,641	0%	4社	4%
20~30%未満	8,350	0%	2,109	0%	3	2%	7,622	0%	2,287	0%	2社	2%
30~40%未満	75,511	4%	29,500	2%	8	7%	55,429	3%	21,939	2%	4社	4%
40~50%未満	138,339	7%	68,021	5%	8	7%	228,856	13%	107,974	9%	12社	11%
50~60%未満	216,009	12%	123,064	9%	8	7%	117,991	7%	65,969	6%	5社	4%
60~70%未満	420,014	23%	290,508	21%	14	11%	460,862	26%	318,354	27%	8社	7%
70~80%未満	298,550	16%	221,031	16%	12	10%	162,624	9%	123,115	10%	8社	7%
80~90%未満	114,523	6%	97,924	7%	10	8%	134,148	8%	113,896	10%	12社	11%
90%以上	543,370	29%	534,870	39%	33	27%	425,016	24%	418,990	36%	32社	29%
計	1,845,900	100%	1,368,307	100%	123	100%	1,762,763	100%	1,178,227	100%	112社	100%
	転嫁率74%						転嫁率67%					

\*小数点以下四捨五入のため、%の合計が100%にならない。



転消費量は全体として約 137 万 KL となり、転嫁率は前回調査より改善して 74%となった。

転嫁率が 0%の事業者数は前回調査で 24 社と増加しているが、今回調査では 18 社と 6 社の減少が見られた。

転嫁率が 20%未満の事業者数は前回調査の 29 社から今回調査は 27 社とほぼ状況は変わらない。

また、80%以上転嫁された事業者数は前回調査より 1 社減少し 43 社となった。

未転嫁の燃料油は全体の 26%となった。未転嫁の燃料油量は前回調査の 58 万 KL から 10 万 KL 減少し、48 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減少した。(42%→38%)

満足・やや満足の割合は前回調査より増加した。(50%→54%)

現状	平成26年4月		平成25年10月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	109	38%	91	37%
やや満足	45	16%	32	13%
どちらでもない	25	9%	19	8%
やや不満	43	15%	45	18%
不満	68	23%	60	24%
合計	290	100%	247	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(鋼材以外)	28	28%	21	15%
ケミカル	17	17%	21	15%
石油	15	15%	19	14%
特殊タンク	11	11%	24	17%
その他	10	10%	3	2%
RORO・コンテナ貨物	8	8%	9	6%
一般貨物(鋼材)	6	6%	12	9%
砂・砂利	2	2%	2	1%
自動車	2	2%	2	1%
石灰石	2	2%	13	9%
セメント	0	0%	13	9%
構成比	101	100%	139	100%

※%の合計が必ずしも100にならない場合がある。

### (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）	転嫁なしの船舶については本年5月に海上運賃の値上げを申請し、適正価格に近づけるように働きかけており、6月以降の実現を目指しております。
不満	一般貨物（鋼材以外）	船腹不足により、運賃の値上げ交渉する材料として燃料油価格上昇を理由の一つに入れているが、モデルコストに近づけるために色々な理由をつけて交渉しているので、油価格差が何%転嫁出来たかの判断は難しい。
不満	一般貨物（鋼材以外）	現在、バンカーサーチャージとして交渉中である。
不満	砂・砂利	現在も運賃に対する転嫁は出来ていないがこの夏頃を目途に交渉中である。
やや不満	一般貨物（鋼材以外）	昨年9月以降、運賃は上がっているが、これは市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。現行の市況を基に更なる運賃アップを要望していきたい。今後燃料油価格が高水準で推移するとなると尚更の事である。
やや不満	RORO・コンテナ貨物	燃料油価格の高止まりが続いている。荷主へのサーチャージは理解を得ているものの、収受率は上がらず苦しい状況です。
どちらでもない	一般貨物（鋼材以外）	平成25年度は転嫁がないが今年度は、運賃値上げまたはBS等の導入を検討して頂いている。
やや満足	一般貨物（鋼材以外）	荷主によっては毎年値上げしてくれる会社もあるので去年と比較して良く上げてくれたと思います。
やや満足	その他	燃油の基本単価を設定し、燃研の価格変動に連動した運賃形態を取り入れない限り、いつまで経っても満足には至らないでしょう。運賃の自由競争のなかでは・・・？
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が広がりつつある。（マイナス方向）
満足	一般貨物（鋼材以外）	輸送にかかる燃料油価格のコスト増については100%保証とまではいかなくともコスト保証を理解してもらえる荷主は増えた。ただ、空船回航にかかるコスト分を元々運賃に転嫁出来ていない荷主もあり、空船が多いとコストを圧迫するのは変わらない。
満足	一般貨物（鋼材以外）	貨物船にも早期のバンカーサーチャージ制度導入を希望する。
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・e-内航等でダウンロードできるようにしてほしい。
満足	石油	転嫁率が低いのはフリー船で、昨年に比べ運賃が上がらず燃料費が高騰しているためである。また、フリー船は小型船が多く、ほとんどが老朽船のうえ、船員不足も深刻であり、代替建造が厳しい状況である。
満足	石油	T/C船は荷主の保証のため満足です。スポット船は2013年値上げを了解いただいたが、希望の1/3の値上げのみ。今後この燃料価格が続くのであれば運賃値上げの交渉をする予定。
満足	ケミカル	この一年荷動きが、前期高調、後期低調と推移しました。物量が減ると全体的に「転嫁なし」が減少する傾向にあります。また、「転嫁なし」には同業者間取引も含まれ、今後の課題となっております。