

平成 27 年 4 月 21 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 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 26 年 11 月 22 日～平成 27 年 1 月 27 日

(前回調査) 平成 26 年 6 月 6 日～平成 26 年 7 月 15 日

対象事業者数：192 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：107 事業者 (前回調査 122 事業者)

有効回答率 : 56% (前回調査 63%)

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 10 月末 (A 重油 92,900 円/KL C 重油 76,650 円/KL) との価格差 (A 重油 52,000 円/KL C 重油 45,850 円/KL) の荷主への転嫁は、RORO・コンテナ貨物 (70%→71%)、一般貨物船鋼材(78%→89%)、石灰石(95%→97%)、セメント(99%→100%)、自動車(87%→88%)、などで前回調査に比べて改善が見られた。一方、転嫁率が低下したのは、一般貨物船鋼材以外 (71%→56%)、石油 (72%→71%)、砂・砂利 (90%→66%) などであった。全品目合計の平均は前回調査に比べて 1 ポイント増加し 75%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、コスト保証方式が多いセメント(100%)、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(97%)と一般貨物船鋼材 (89%)、運賃値上げと BS の割合が半々の自動車 (88%) となっている。

転嫁方法については、運賃値上げ方式 (9%→9%)、BS 方式 (59%→58%)、コスト保証方式 (33%→33%) となり、前回調査に比べて各割合に変化は見られなかった。

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 27 事業者より 9 社減少の 18 社となり回答事業者の 6 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、12 社となり回答全体の 11%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」・「やや不満」と回答した件数は（38%→34%）、「満足」・「やや満足」と回答した件数は（54%→58%）となった。

品目ごとに「不満」・「満足」を纏めた結果、「不満」の比率は一般貨物船鋼材以外が最も多く、次いで石油、ケミカルの順で多かった。

回答者からの意見については、同じ RORO・コンテナ貨物であっても、BAFによる精算が確固な事業者もあれば、荷主からの値下げ要請及び日韓・日中フィーダーとの価格競争が依然として厳しいとして不満を訴える事業者もいる。

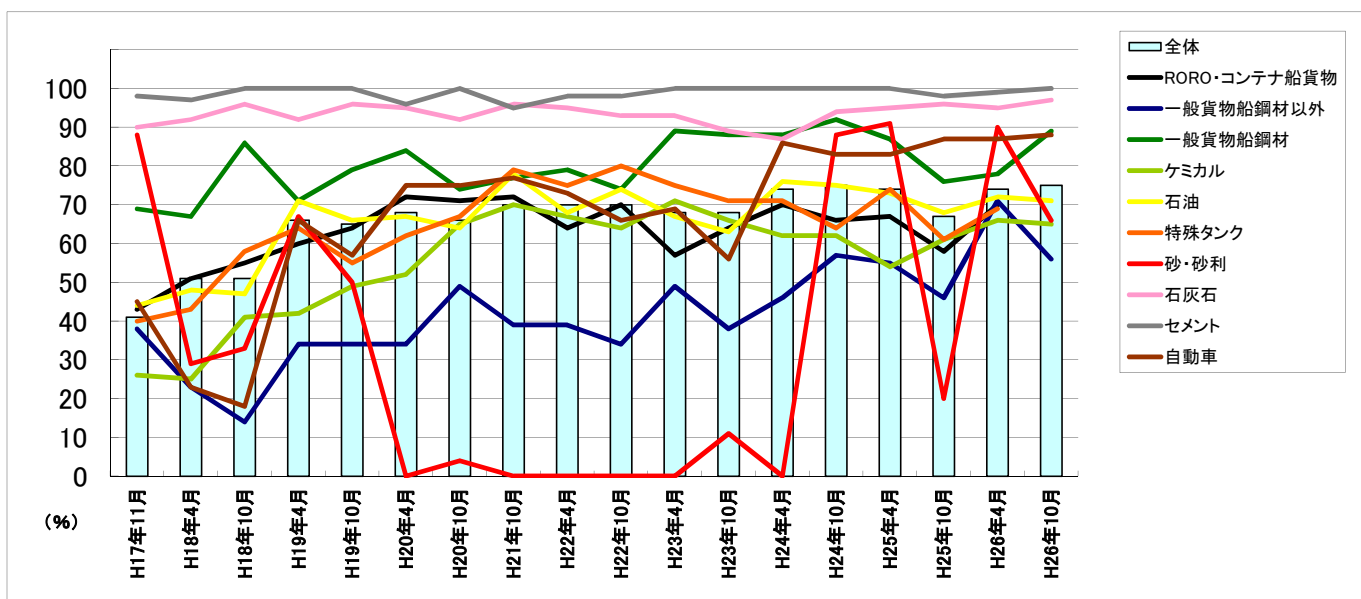
また、転嫁率は悪く運賃は低いままで船舶維持費、燃料費、人件費など高騰する状況のなかで、船員不足も加わり、廃業の懸念ありとする意見もあった。

他方、交渉により荷主から理解を得た結果、バンカーサーチャージの導入がなされた船社もあった。

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



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10月										平成26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	522,433	15	369,426	71%	4%	62%	34%	19	482,417	18	338,745	70%	5%	76%	19%
2	一般貨物船鋼材以外	53	135,095	38	75,948	56%	44%	43%	13%	76	231,667	58	165,534	71%	17%	71%	11%
3	一般貨物船鋼材	28	179,806	23	159,751	89%	3%	95%	2%	24	125,500	21	97,499	78%	2%	94%	5%
4	ケミカル	28	64,783	25	42,721	66%	28%	34%	38%	39	115,601	36	76,357	66%	19%	54%	28%
5	石油	30	338,391	24	238,982	71%	0%	54%	46%	37	480,582	31	344,598	72%	0%	47%	52%
6	特殊タンク	26	79,909	22	50,369	63%	0%	58%	42%	35	130,836	31	89,911	69%	14%	46%	41%
7	砂・砂利	4	4,653	2	3,049	66%	5%	0%	95%	11	15,126	8	13,625	90%	0%	0%	100%
8	石灰石	18	63,592	17	61,584	97%	7%	69%	24%	17	66,368	16	63,316	95%	4%	67%	29%
9	セメント	13	105,671	13	105,671	100%	0%	23%	77%	13	112,144	13	111,274	99%	0%	22%	78%
10	自動車	5	88,498	5	77,840	88%	51%	49%	0%	5	74,643	4	64,883	87%	61%	39%	0%
11	その他	6	13,673	6	11,384	83%	11%	44%	45%	14	11,015	6	2,564	23%	36%	64%	0%
	合計	226	1,596,504	190	1,196,725	75%	9%	58%	33%	290	1,845,900	242	1,368,307	74%	9%	59%	33%

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(70%→71%)、一般貨物船鋼材(78%→89%)、石灰石(95%→97%)、セメント(99%→100%)

自動車(87%→88%)、その他(23%→83%)の6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、一般貨物船鋼材以外(71%→56%)、石油(72%→71%)、特殊タンク(69%→63%)、

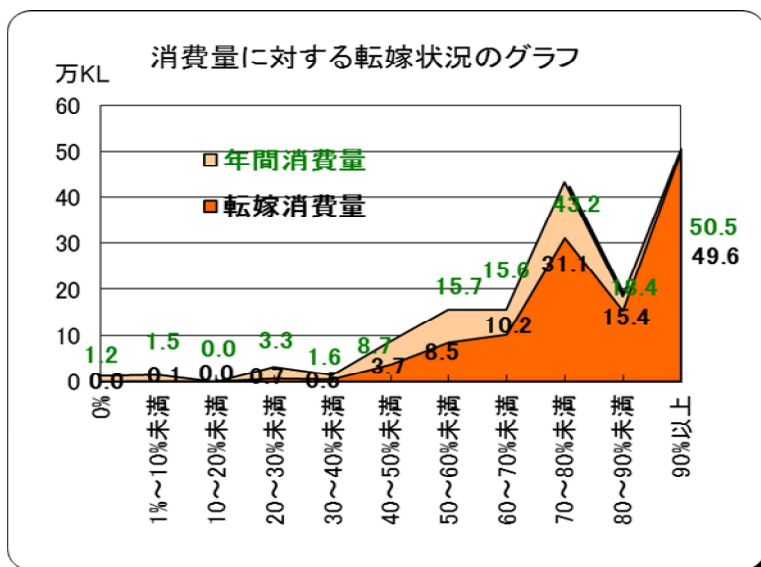
砂・砂利(90%→66%)の4品目となっている。ケミカル(66%→66%)は変わらず。

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10月調査						平成26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%	12,132	1%	0	0%	12社	11%	17,305	1%	0	0%	18社	15%
1%~10%未満	14,725	1%	967	0%	5社	5%	9,949	1%	675	0%	6社	5%
10~20%未満	492	0%	50	0%	1社	1%	3,980	0%	606	0%	3社	2%
20~30%未満	32,846	2%	6,739	1%	6社	6%	8,350	0%	2,109	0%	3社	2%
30~40%未満	15,675	1%	4,792	0%	6社	6%	75,511	4%	29,500	2%	8社	7%
40~50%未満	86,762	5%	37,346	3%	6社	6%	138,339	7%	68,021	5%	8社	7%
50~60%未満	156,692	10%	84,771	7%	9社	8%	216,009	12%	123,064	9%	8社	7%
60~70%未満	156,287	10%	101,547	8%	6社	6%	420,014	23%	290,508	21%	14社	11%
70~80%未満	431,898	27%	310,595	26%	13社	12%	298,550	16%	221,031	16%	12社	10%
80~90%未満	184,273	12%	153,817	13%	10社	9%	114,523	6%	97,924	7%	10社	8%
90%以上	504,722	32%	496,101	41%	33社	31%	543,370	29%	534,870	39%	33社	27%
計	1,596,504	100%	1,196,725	100%	107社	100%	1,845,900	100%	1,368,307	100%	123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 120 万 KL となり、転嫁率は前回調査とほぼ同じ 75%となった。転嫁率が 0%の事業者数は前々回調査で 24 社、前回調査で 18 社と減少傾向にあり、改善が見られている。転嫁率が 20%未満の事業者数についても、改善している。また、80%以上転嫁された事業者数は前回調査と変わらず 43 社となった。未転嫁の燃料油は全体の 25%となった。未転嫁の燃料油量は前々回調査の 58 万 KL、前回調査の 48 万 KL、今回調査は 40 万 KL となっている。

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。(38%→34%)

満足・やや満足の割合は前回調査より増加した。(54%→58%)

現状	平成26年10月		平成26年4月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	99	44%	109	38%
やや満足	31	14%	45	16%
どちらでもない	18	8%	25	9%
やや不満	34	15%	43	15%
不満	44	19%	68	23%
合計	226	100%	290	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。一般貨物船鋼材以外、石油等の不満件数が多い。

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	26	34%	20	16%
石油	13	17%	13	11%
ケミカル	11	14%	16	13%
一般貨物船鋼材	10	13%	14	11%
特殊タンク	7	9%	16	13%
RORO・コンテナ船貨物	4	5%	9	7%
砂・砂利	2	3%	1	1%
石灰石	2	3%	14	11%
その他	2	3%	4	3%
セメント	0	0%	12	10%
自動車	0	0%	4	3%
構成比	77	100%	123	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	R O R O・コンテナ貨物	荷主からの値下げ要請及び日韓・日中フィーダーとの価格競争が依然として厳しい。運賃が上がらず用船料上げによるコストアップにより赤字体質から抜け出せないでいる。
不満	石油	転嫁率は悪く運賃は低いまま。船舶維持費、燃料費、人件費は高騰するばかり。おまけに東燃、シエルの検舶は厳しくなるばかり。その上船員不足で船主はこのままだと廃業するしかない。特に小船が厳しい。
やや不満	石油	T/C船は荷主の燃料負担となるので問題はないが、スポット船は2年前に燃料油価格の値上げ分をお願いしているが現在のところ値上げは30%のみ。
やや不満	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。
やや不満	一般貨物（鋼材）	油代が高騰時にはバンカーサーチャージ等のお願いができるが、このところ下落基調に入ってきているため、今後は状況が変わる模様。
どちらでもない	一般貨物（鋼材以外）	内航海運が他の業界から見ても魅力ある業界だと思うようになってほしい。
やや満足	一般貨物（鋼材以外）	今年に入ってから交渉してきたが、ようやく11/1からBSとして転嫁することができた。
やや満足	セメント	コスト保証のため、基本的には転嫁が出来ているが、購入と運賃上のズレが広がりつつある。（マイナス方向）
満足	R O R O・コンテナ貨物	荷主からはあるルールでBAFを頂いているので満足です。