

平成 27 年 10 月 1 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 27 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 27 年 6 月 19 日～平成 27 年 7 月 13 日

(前回調査) 平成 26 年 11 月 22 日～平成 27 年 1 月 27 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 : 105 事業者 (前回調査 107 事業者)

有効回答率 : 55% (前回調査 56%)

## 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 27 年 3 月末 (A 重油 69,500 円/KL C 重油 50,100 円/KL) との価格差 (A 重油 28,600 円/KL C 重油 19,300 円/KL) の荷主への転嫁は、RORO・コンテナ貨物 (71%→79%)、一般貨物船鋼材(89%→92%)、石油 (71%→78%) などの品目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 (56%→52%)、ケミカル (66%→62%)、特殊タンク (63%→62%)、砂・砂利 (66%→59%)、石灰石(97%→95%)、セメント(100%→96%)、自動車(88%→85%)などであった。

前回調査よりも転嫁率の上がった品目は少なくなった反面、前回調査時と比較して燃料油の価格が大幅に下落したことなどから転嫁率の改善が見られた結果、全品目合計の平均は前回調査より 3 ポイント増加し 78%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、コスト保証方式やバンカーサーチャージ方式 (以下 BS 方式) の割合が高いセメント(96%)、石灰石(95%)、一般貨物船鋼材 (92%) の 3 品目となっている。

転嫁方法については、運賃値上げ方式 (9%→13%)、BS 方式 (58%→56%)、コスト保証方式 (33%→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、前回調査の18事業者より3社増加の21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5社増加、17社となり回答全体の16%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(34%→32%)、「満足」・「やや満足」と回答した件数は(58%→57%)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、次いでケミカル、石油、特殊タンクの順で多かった。

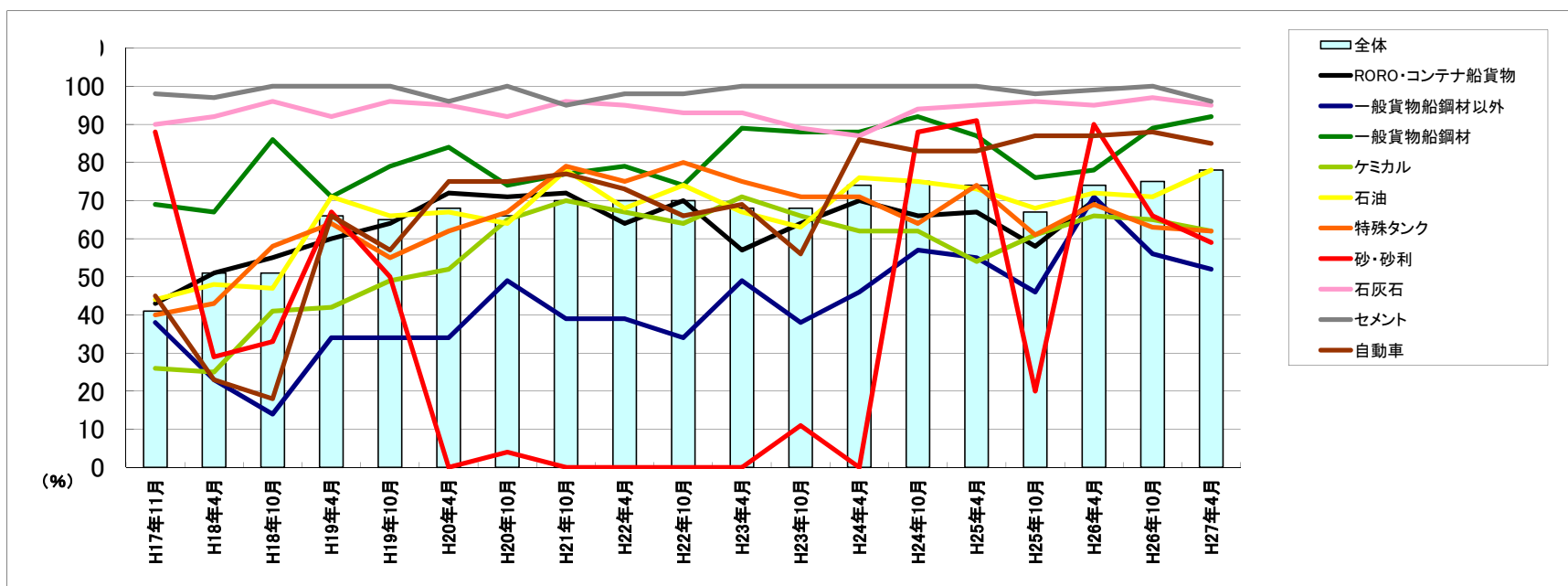
回答者からの意見については、「荷主によってバンカーサーチャージの認識が異なる。コストアップ分がそのまま反映されることは少ない。燃料油高騰は一服したが割高感は否めない。(特殊タンク)や、「H17と比較すれば80%の転嫁率ですが、H26年度に対して燃料油価格が下がっているので前年比で運賃を下げた荷主もある。船員費上昇を理由に下げずに理解してくれた荷主もいる。」(一般貨物船鋼材以外)という事業者の意見があった。

他方、「H27年1~3月期の燃料油価格は、前回調査時よりも大きく値下げとなったため、バンカーサーチャージのないフリー船は過去1年間運賃アップがないにも拘わらず、転嫁率は大きく上昇した。」という事業者もあった。

1. 転嫁率について  
(H17年11月～H27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	H26年10月	H27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	71	79
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	52
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	92
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67	64	71	66	62	62	54	61	66	65	62
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68	74	67	63	76	75	73	68	72	71	78
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75	80	75	71	71	64	74	61	69	63	62
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0	0	0	11	0	88	91	20	90	66	59
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95	93	93	89	87	94	95	96	95	97	95
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98	98	100	100	100	100	100	98	99	100	96
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73	66	69	56	86	83	83	87	87	88	85
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70	70	68	68	74	75	74	67	74	75	78



## 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27年4月								平成26年10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	14	349,723	12	275,766	79%	6%	71%	23%	15	522,433	15	369,426	71%	4%	62%	34%
2	一般貨物船鋼材以外	63	135,266	46	70,272	52%	23%	55%	22%	53	135,095	38	75,948	56%	44%	43%	13%
3	一般貨物船鋼材	23	200,246	20	183,867	92%	28%	69%	3%	28	179,806	23	159,751	89%	3%	95%	2%
4	ケミカル	31	98,122	26	60,690	62%	6%	37%	57%	28	64,783	25	42,721	66%	28%	34%	38%
5	石油	28	433,170	23	338,415	78%	1%	50%	49%	30	338,391	24	238,982	71%	0%	54%	46%
6	特殊タンク	25	102,864	22	64,221	62%	3%	73%	24%	26	79,909	22	50,369	63%	0%	58%	42%
7	砂・砂利	5	7,797	3	4,613	59%	38%	0%	62%	4	4,653	2	3,049	66%	5%	0%	95%
8	石灰石	17	46,016	16	43,580	95%	13%	75%	12%	18	63,592	17	61,584	97%	7%	69%	24%
9	セメント	16	114,681	16	109,881	96%	14%	32%	54%	13	105,671	13	105,671	100%	0%	23%	77%
10	自動車	3	54,729	3	46,347	85%	82%	18%	0%	5	88,498	5	77,840	88%	51%	49%	0%
11	その他	2	58	2	58	100%	100%	0%	0%	6	13,673	6	11,384	83%	11%	44%	45%
	合計	227	1,542,672	189	1,197,710	78%	13%	56%	31%	226	1,596,504	190	1,196,725	75%	9%	58%	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(71%→79%)、一般貨物船鋼材(89%→90%)、

石油(71%→78%)、その他(83%→100%)の4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(56%→52%)、ケミカル(66%→62%)、特殊タンク(63%→62%)、

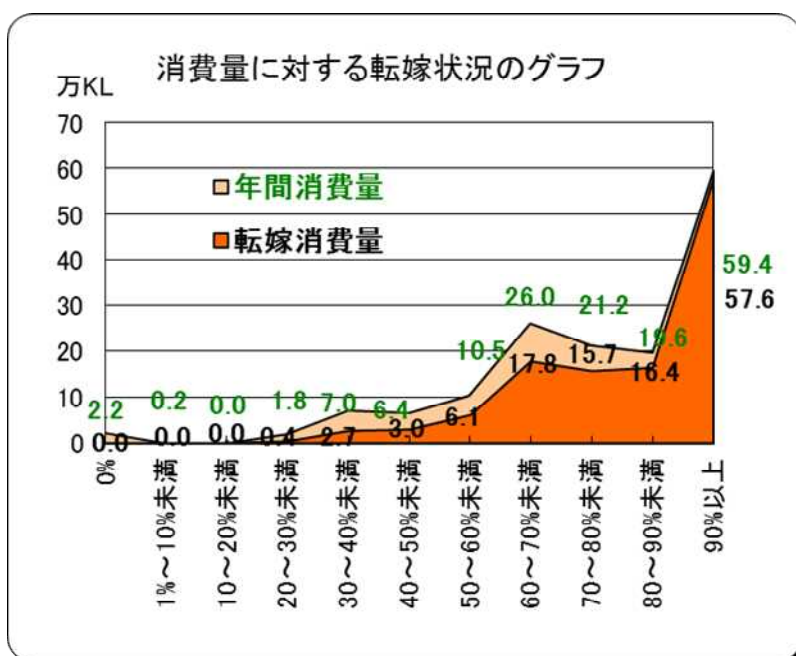
砂・砂利(66%→59%)、石灰石(97%→95%)、セメント(100%→96%)、自動車(88%→85%)の7品目となっている。

### 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27年4月調査						平成26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%	22,171	1%	0	0%	17社	16%	12,132	1%	0	0%	12社	11%
1%~10%未満	1,871	0%	90	0%	3社	3%	14,725	1%	967	0%	5社	5%
10~20%未満	380	0%	72	0%	1社	1%	492	0%	50	0%	1社	1%
20~30%未満	18,355	1%	4,102	1%	4社	4%	32,846	2%	6,739	1%	6社	6%
30~40%未満	69,724	5%	26,884	2%	8社	8%	15,675	1%	4,792	0%	6社	6%
40~50%未満	64,128	4%	29,771	2%	6社	6%	86,762	5%	37,346	3%	6社	6%
50~60%未満	104,642	7%	61,426	5%	8社	8%	156,692	10%	84,771	7%	9社	9%
60~70%未満	260,414	17%	178,271	15%	6社	6%	156,287	10%	101,547	8%	6社	6%
70~80%未満	211,741	14%	157,237	13%	13社	12%	431,898	27%	310,595	26%	13社	12%
80~90%未満	195,621	13%	164,274	14%	7社	7%	184,273	12%	153,817	13%	10社	10%
90%以上	593,625	38%	575,584	48%	32社	30%	504,722	32%	496,101	41%	33社	31%
計	1,542,672	100%	1,197,710	100%	105社	100%	1,596,504	100%	1,196,725	100%	107社	102%
	転嫁率78%						転嫁率75%					

\*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、転嫁率は前回調査より 3 ポイント増加の 78% となった。

転嫁率が 20% 未満の該当事業者は、前回調査の 18 事業者より 3 社増加の 21 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 5 社増加の 17 社となり回答全体の 16% となった。

また、80% 以上転嫁された事業者数は前回調査の 43 社から 4 社減少して 39 社となった。

未転嫁の燃料油は 34 万 KL で全体の 22% となり、前々回調査の 48 万 KL、前回調査の 40 万 KL と比較すると減少傾向にある。

#### 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 2 ポイント減少した。(34%→32%)

満足・やや満足の割合は前回調査より 1 ポイント減少した。(58%→57%)

現状	平成27年4月		平成26年10月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	97	43%	99	44%
やや満足	31	14%	31	14%
どちらでもない	26	11%	18	8%
やや不満	29	13%	34	15%
不満	44	19%	44	19%
合計	227	100%	226	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、ケミカル、石油、特殊タンク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	27	37%	28	22%
ケミカル	11	15%	18	14%
石油	10	14%	14	11%
特殊タンク	8	11%	15	12%
一般貨物船鋼材	6	8%	13	10%
RORO・コンテナ貨物	4	5%	7	5%
石灰石	3	4%	13	10%
砂・砂利	2	3%	2	2%
自動車	2	3%	0	0%
セメント	0	0%	16	13%
その他	0	0%	2	2%
合計	73	100%	128	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ため、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。