

燃料油価格変動の運賃転嫁状況アンケート調査結果について
(平成 27 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 27 年 12 月 24 日～平成 28 年 1 月 20 日

(前回調査) 平成 27 年 6 月 19 日～平成 27 年 7 月 13 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：85 事業者 (前回調査 105 事業者)

有効回答率：44% (前回調査 55%)

*** 今回調査より、燃料油価格下落の現状に鑑み、タイトルについて変更をしている。**

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 9 月末 (A 重油 70,100 円/KL C 重油 51,400 円/KL) との価格差 (A 重油 29,200 円/KL C 重油 20,600 円/KL) の荷主への転嫁は、一般貨物船鋼材(92%→97%)、ケミカル (62%→75%)、特殊タンク (62%→78%)、砂・砂利 (59%→69%)、自動車(85%→89%)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、RORO・コンテナ貨物 (79%→72%)、一般貨物船鋼材以外 (52%→49%)、石灰石(95%→89%)、その他(100%→94%)などであった。

前回調査時に続いて、燃料油の価格が下落傾向にあること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 1 ポイント増加し 79%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、バンカーサーチャージ方式 (以下 BS 方式) やコスト保証方式の割合が高い一般貨物船鋼材 (97%) セメント(96%)、石灰石(89%)、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 (13%→11%)、BS 方式 (56%→53%)、コスト保証方式 (31%→36%) 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21事業者より1社増加の22社となった。今回は回答事業者数が減少したため、4社に1社を占めている。転嫁率が0%の事業者は、前回より1社減少、16社となった。

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(32%→35%)、「満足」・「やや満足」と回答した件数は(57%→53%)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、一般貨物船鋼材、ケミカル、特殊タンクの順で多かった。

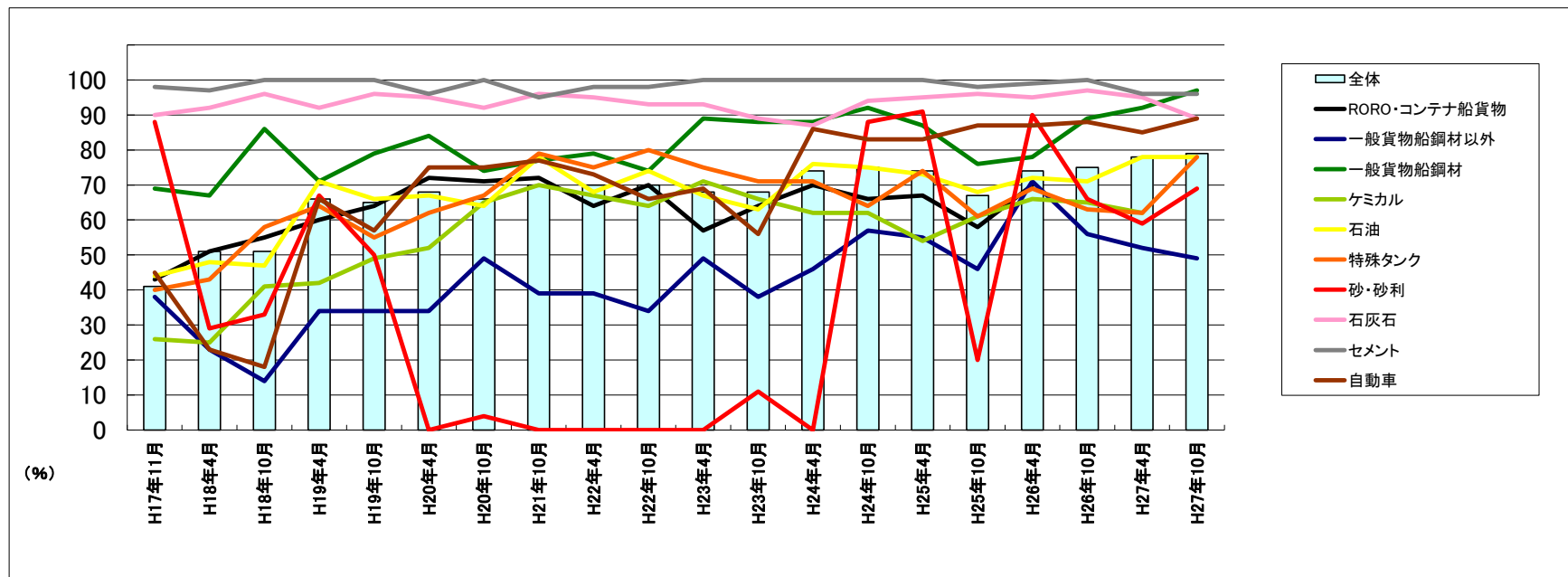
回答者からの意見については、「バンカーサーチャージは荷主と協議の上、海上運賃に反映できる仕組みを取っている。」(RORO・コンテナ船貨物)という意見がある一方、「相変わらず転嫁は困難である。」(RORO・コンテナ船貨物)といった意見もあり同じ品目でありながら、荷主の対応にはバラツキが見られた。

また、「荷主によって燃料油価格差に対する理解には差がある。一律でバンカーサーチャージ・コスト保証等を設定できるものではなく、荷主との交渉次第ではあるが、以前に比べて理解は進んでいるように感じる。」(特殊タンク)という意見があり、徐々に転嫁に対する環境が整いつつある事業者もみられた。

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



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27年10月										平成27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バンカー 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バンカー サーチャージ	③コスト 保証
1	RORO・コンテナ船貨物	10	378,427	9	270,969	72%	6%	76%	18%	14	349,723	12	275,766	79%	6%	71%	23%
2	一般貨物船鋼材以外	50	87,838	30	43,432	49%	39%	30%	31%	63	135,266	46	70,272	52%	23%	55%	22%
3	一般貨物船鋼材	17	176,377	13	170,364	97%	30%	67%	3%	23	200,246	20	183,867	92%	28%	69%	3%
4	ケミカル	27	98,457	24	73,658	75%	2%	35%	63%	31	98,122	26	60,690	62%	6%	37%	57%
5	石油	27	425,855	21	330,731	78%	0%	46%	54%	28	433,170	23	338,415	78%	1%	50%	49%
6	特殊タンク	23	106,805	20	83,668	78%	0%	41%	59%	25	102,864	22	64,221	62%	3%	73%	24%
7	砂・砂利	4	4,140	1	2,876	69%	0%	0%	100%	5	7,797	3	4,613	59%	38%	0%	62%
8	石灰石	14	42,715	12	38,025	89%	5%	72%	23%	17	46,016	16	43,580	95%	13%	75%	12%
9	セメント	11	113,762	10	109,282	96%	0%	31%	69%	16	114,681	16	109,881	96%	14%	32%	54%
10	自動車	3	67,940	3	60,450	89%	59%	41%	0%	3	54,729	3	46,347	85%	82%	18%	0%
11	その他	5	6,426	5	6,042	94%	3%	46%	51%	2	58	2	58	100%	100%	0%	0%
合計		191	1,508,742	148	1,189,497	79%	11%	53%	36%	227	1,542,672	189	1,197,710	78%	13%	56%	31%

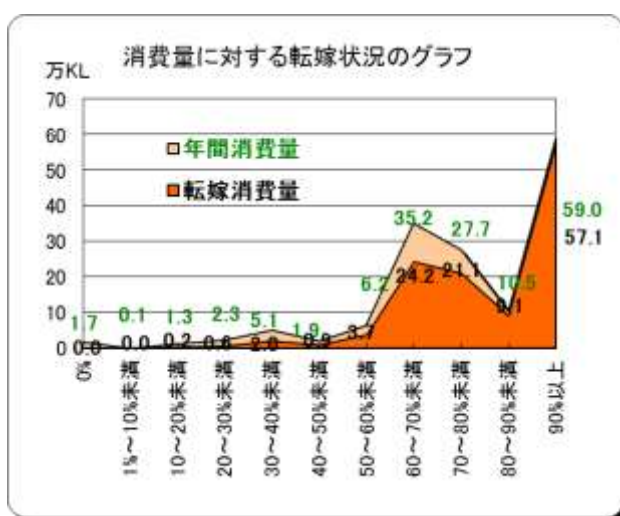
①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、一般貨物船鋼材(92%→97%)、ケミカル(62%→75%)、特殊タンク(62%→78%)、砂・砂利(59%→69%)、自動車(85%→89%)の5品目となっている。

②転嫁率が前回調査を下回った品目としては、RORO・コンテナ船貨物(79%→72%)、一般貨物船鋼材以外(52%→49%)、石灰石(95%→89%)、その他(100%→94%)の4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

転嫁割合	平成27年10月調査					平成27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%	16,866	1%	0	0%	16社	19%	22,171	1%	0	0%	17社	20%
1%~10%未満	502	0%	50	0%	1社	1%	1,871	0%	90	0%	3社	3%
10~20%未満	12,584	1%	2,359	0%	5社	6%	380	0%	72	0%	1社	1%
20~30%未満	22,602	1%	5,734	1%	3社	3%	18,355	1%	4,102	1%	4社	5%
30~40%未満	51,386	3%	20,056	2%	4社	5%	69,724	5%	26,884	2%	8社	9%
40~50%未満	19,286	1%	8,902	1%	3社	3%	64,128	4%	29,771	3%	6社	7%
50~60%未満	62,451	4%	37,366	3%	6社	7%	104,642	7%	61,426	5%	8社	9%
60~70%未満	351,887	23%	242,385	20%	6社	7%	260,414	17%	178,271	15%	6社	7%
70~80%未満	276,575	18%	210,578	18%	9社	10%	211,741	14%	157,237	13%	13社	15%
80~90%未満	104,938	7%	91,341	8%	7社	8%	195,621	13%	164,274	14%	7社	8%
90%以上	589,665	39%	570,726	48%	26社	30%	593,625	39%	575,584	48%	32社	37%
計	1,508,742	100%	1,189,497	100%	86社	100%	1,542,672	102%	1,197,710	100%	105社	122%
	転嫁率79%					転嫁率78%						

*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 1 ポイント増加の 79%となった。

転嫁率が 20%未満の該当事業者は、前回調査の 21 事業者より 1 社増加の 22 社となった。回答事業者の 4 社に 1 社を占めている。転嫁率が 0%の事業者は、前回より 1 社減少、16 社となった。また、80%以上転嫁された事業者数は前回調査の 39 社から 6 社減少して 33 社となった。

未転嫁の燃料油は 32 万 KL で全体の 21%となり、前々回調査の 40 万 KL、前回調査の 34 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 3 ポイント増加した。(32%→35%)

満足・やや満足の割合は前回調査より 4 ポイント減少した。(57%→53%)

現状	平成27年10月		平成27年4月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	81	42%	97	43%
やや満足	21	11%	31	14%
どちらでもない	22	12%	26	11%
やや不満	28	15%	29	13%
不満	39	20%	44	19%
合計	191	100%	227	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、一般貨物船鋼材、ケミカル、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	25	37%	19	19%
石油	10	15%	13	13%
一般貨物船鋼材	7	10%	9	9%
ケミカル	7	10%	16	16%
特殊タンク	7	10%	14	14%
RORO・コンテナ船貨物	3	4%	4	4%
砂・砂利	3	4%	1	1%
石灰石	3	4%	10	10%
セメント	1	1%	10	10%
その他	1	1%	4	4%
自動車	0	0%	2	2%
構成比	67	100%	102	100%

※%の合計が必ずしも100にならない場合がある。

(3)ご意見について

満足度	品目名	ご意見
満足	RORO・コンテナ船貨物	BSは荷主と協議の上、海上運賃に反映できる仕組みを取っている。
満足	石油	T/Cは荷主の負担なので問題ないが、スポット船は値上げのお願いを3年前にしてまだ1/3しか値上げが実現していない。
やや満足	一般貨物船 鋼材以外	平成26年度は9割近い荷主に値上げの賛同をして頂きました。
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、購入と運賃上のレス幅の差が広がりつつある。(マイナス方向)
どちらでもない	特殊タンク	荷主によって燃料油価格差に対する理解には差がある。一律でパンカーサーチャージやコスト保証を設定出来るものではなく、各荷主との交渉次第ではあるが、以前に比べて理解は進んでいるように感じる。
どちらでもない	特殊タンク	平成20年の燃料油価格高騰時に主要な荷主にはサーチャージを認めてもらった。しかし、人件費等の運航コスト上昇についての荷主の理解は低く、燃料油価格が下がった最近では運賃が下がる一方で運航コストだけが增加する状況となっている。
不満	RORO・コンテナ船貨物	相変わらず転嫁は困難である。直近では燃料油価格は下げ基調であるため、値下げへの圧力(運賃)が懸念される。コンテナ輸送はBAFに転嫁出来る荷主のみ対応できているが、吸収できていない。