

平成 22 年 1 月 27 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 21 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 21 年 11 月 9 日～12 月 22 日

(前回調査) 平成 20 年 11 月 5 日～12 月 18 日

対象事業者数 : 200 事業者 (内航総連合会調査による元請ハブメーカー 217 社中上位 200 社)

回答事業者数 : 114 事業者 (前回調査 128 事業者)

有効回答率 : 56% (前回調査 66%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 84% (前回調査 79%)

(回答事業者の平成 20 年度年間輸送量 (367,099 千 t,kl)

÷20 年度内航船全輸送量 (437,422 千 t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 77% (前回調査 81%)

(回答事業者の平成 20 年度年間燃料消費量 (1,908,506kl)

÷20 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,490,122kl)

II. 調査結果の概要

(1) 全体調査

- ① 平成 17 年 3 月末 (A 重油 40,900 円/KL C 重油 30,800 円/KL) と平成 21 年 10 月末 (A 重油 59,700 円/KL C 重油 48,600 円/KL) との価格差 A 重油 18,800 円/KL C 重油 17,800 円/KL の荷主への転嫁率は、その他 (+37%)、石油 (+14%)、特殊タンク (+12%)、ケミカル (+5%)、石灰石 (+4%)、一般貨物船鋼材 (+3%) の改善が見られ、全品目の平均は 70%と一年前の前回調査時の 66%から 4%上回る結果となった。
- ② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、29 事業者で回答事業者の 2 割強を占めており、前回調査より 7 事業者増え、0%の事業者は前回の 11 社 (9%) から 19 社 (17%) と増え、景気の悪化によりしかるべき燃料油の価格転嫁がなされていないことが懸念される。

(2) 品目別調査

- ① 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) とコスト保証方式を取っている石灰石(96%)、コスト保証方式の割合が高いセメント (95%) となっている。
- ② 転嫁率の低い品目は、一般貨物船鋼材以外 (39%)、砂・砂利 (0%) となっている。
- ③ 転嫁方法については、運賃値上げ方式 (18%→15%)、BS 方式 (51%→58%)、コスト保証方式 (28%→27%) となった。また、今回調査では BS 方式が前回より 7%増加した。
- ④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当件数の 36%が不満となっており、前回調査とほぼ変わらない。
これは、一般貨物船鋼材以外の品目の転嫁割合 0%の件数 (11 件→16 件) が、RORO・

コンテナ船貨物（0件→2件）、石油（7件→9件）、砂・砂利（3件→5件）とそれぞれ増加したことによると思われる。

なお、ケミカル、特殊タンク（各4件）、一般貨物船鋼材（2件）、その他（2件）、石灰石（1件）であった。

III. 調査結果

1. 燃料油の年間消費量について

(単位:KL)

調査時期	A重油	割合	C重油	割合	計
平成20年10月	729,028	34%	1,420,106	66%	2,149,134
平成21年10月	666,746	35%	1,241,760	65%	1,908,506

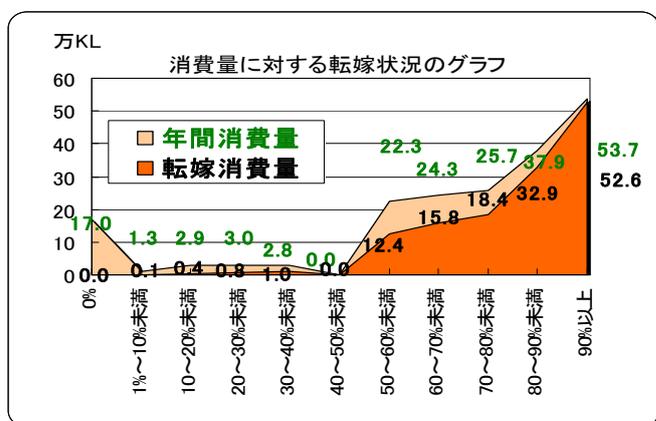
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター111社(全輸送量の84%)の年間消費量は、約191万KLとなり、平成20年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約249万KLの77%となった。

2. 燃料油価格値上がり分の転嫁状況

(単位:KL、%)

転嫁割合	平成21年10月調査						平成20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%	169,585	9%	0	0%	19社	17%	126,680	6%	0	0%	11社	9%
1%~10%未満	12,596	1%	639	0%	5社	5%	13,232	5%	962	0%	5社	5%
10%~20%未満	28,686	2%	4,041	0%	5社	5%	22,246	1%	2,656	0%	6社	5%
20%~30%未満	30,420	2%	7,701	1%	3社	3%	74,332	3%	18,229	1%	11社	9%
30%~40%未満	28,217	1%	10,365	1%	4社	4%	46,413	2%	14,867	1%	9社	7%
40%~50%未満	0	0%	0	0%	0社	0%	47,528	2%	20,763	2%	8社	6%
50%~60%未満	223,318	12%	124,482	9%	14社	13%	368,306	17%	205,466	15%	13社	10%
60%~70%未満	243,230	13%	158,163	12%	15社	14%	376,421	13%	243,621	18%	14社	10%
70%~80%未満	256,690	13%	184,283	14%	8社	7%	358,671	17%	266,748	20%	13社	10%
80%~90%未満	378,503	20%	328,598	24%	13社	12%	264,407	12%	222,548	17%	10社	8%
90%以上	537,261	28%	525,955	39%	25社	23%	450,898	21%	424,221	32%	28社	22%
計	1,908,506	100%	1,344,225	100%	111社	100%	2,149,134	100%	1,420,082	106%	128社	100%
			転嫁率70%				転嫁率66%					

*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134万KLとなり転嫁率は前回より4%上回る70%となった。しかしながら、転嫁率が0%の事業者は増加し、未転嫁の燃料油も9%（約17万KL）にのぼり、二極化の傾向が見られる。

3. 品目別転嫁状況

(1)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21年10月							平成20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と②	②と③
1	RORO・コンテナ船貨物	18	435,714	16	313,730	72%	8%	73%	19%	17	531,146	17	378,863	71%	5%	62%	33%	0%	0%
2	一般貨物船鋼材以外	57	133,780	42	52,593	39%	55%	34%	11%	77	181,007	66	88,920	49%	51%	26%	16%	7%	0%
3	一般貨物船鋼材	25	234,209	23	179,740	77%	38%	60%	2%	33	247,632	31	182,830	74%	39%	50%	2%	9%	0%
4	ケミカル	30	83,234	26	58,250	70%	21%	53%	26%	29	87,078	26	56,263	65%	33%	46%	22%	0%	0%
5	石油	32	480,214	24	373,428	78%	2%	59%	39%	41	611,066	35	393,445	64%	2%	69%	26%	3%	0%
6	特殊タンク	32	98,631	27	77,803	79%	10%	58%	31%	39	126,467	35	84,159	67%	25%	24%	51%	0%	0%
7	砂・砂利	6	116,815	1	121	0%	100%	0%	0%	6	96,969	3	4,116	4%	13%	0%	87%	0%	0%
8	石灰石	17	54,695	16	52,664	96%	10%	71%	19%	16	56,818	15	52,494	92%	12%	57%	12%	0%	19%
9	セメント	15	129,032	15	123,189	95%	0%	18%	82%	20	97,637	20	97,632	100%	0%	18%	82%	0%	0%
10	自動車	6	105,474	6	81,097	77%	46%	54%	0%	5	99,582	4	74,598	75%	80%	20%	0%	0%	0%
11	その他	16	36,708	14	31,610	86%	29%	42%	29%	6	13,732	5	6,762	49%	1%	36%	63%	0%	0%
合計		254	1,908,506	210	1,344,225	70%	15%	58%	27%	289	2,149,134	257	1,420,082	66%	18%	51%	28%	2%	1%

* %の合計が必ずしも100%にならない場合がある。

* 小数点第一位以下切り捨てのため、転嫁量があっても0%となっているものがある。

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(74%→77%)、ケミカル(65%→70%)、

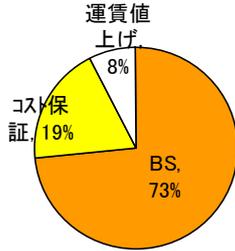
石油(64%→78%)、特殊タンク(67%→79%)、石灰石(92%→96%)、その他(49%→86%)の6品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、一般貨物船鋼材以外(49%→39%)、砂・砂利(4%→0%)、セメント(100%→95%)の3品目となっている。

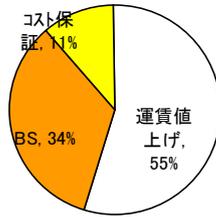
③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、RORO・コンテナ船貨物(71%→72%)、自動車(75%→77%)の2品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

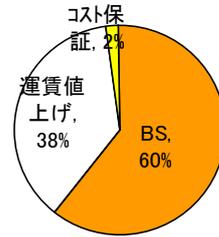
RORO・コンテナ船貨物



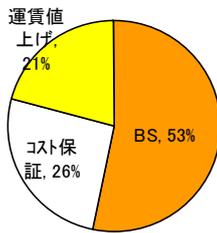
一般貨物船鋼材以外



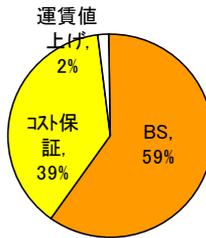
一般貨物船鋼材



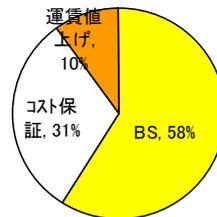
ケミカル



石油



特殊タンク



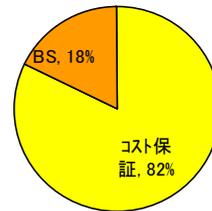
砂・砂利



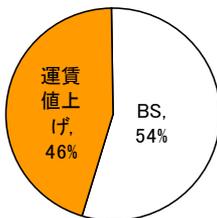
石灰石



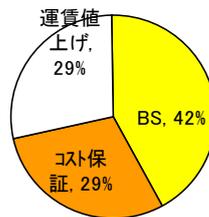
セメント



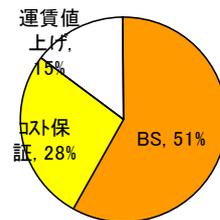
自動車



その他



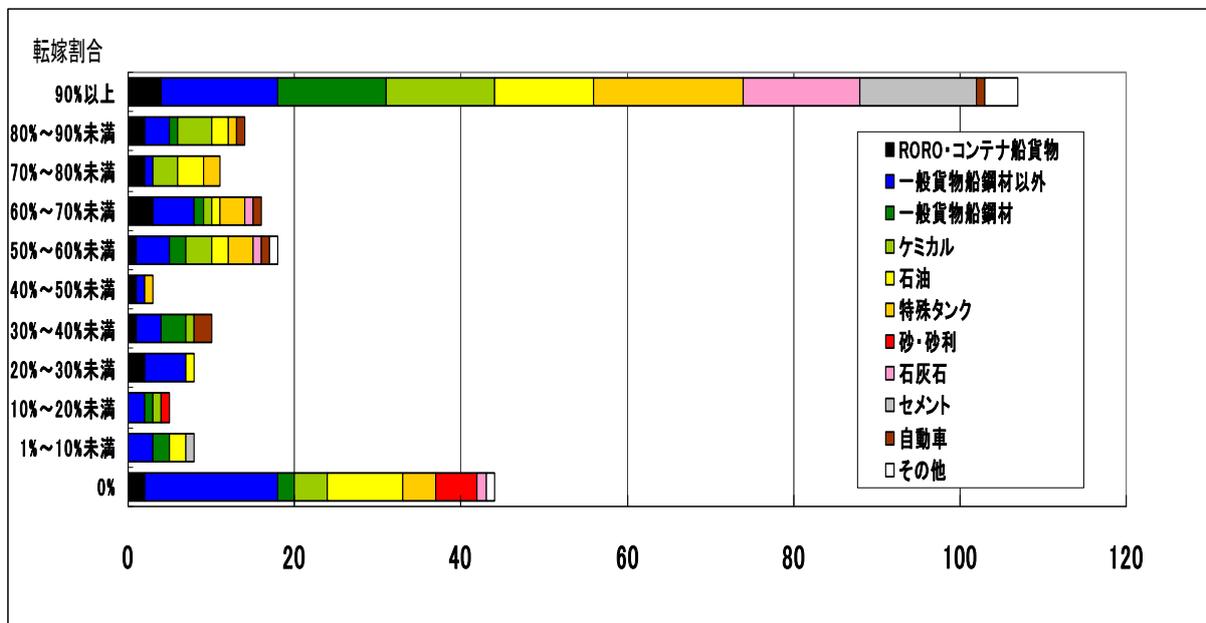
全体



(3) 品目別転嫁割合の該当件数について

品目別転嫁率傾向

品目/転嫁割合	0%	1%~ 10%未満	10%~ 20%未満	20%~ 30%未満	30%~ 40%未満	40%~ 50%未満	50%~ 60%未満	60%~ 70%未満	70%~ 80%未満	80%~ 90%未満	90%以上	計
RORO・コンテナ船貨物	2	0	0	2	1	1	1	3	2	2	4	18
一般貨物船鋼材以外	16	3	2	5	3	1	4	5	1	3	14	57
一般貨物船鋼材	2	2	1	0	3	0	2	1	0	1	13	25
ケミカル	4	0	1	0	1	0	3	1	3	4	13	30
石油	9	2	0	1	0	0	2	1	3	2	12	32
特殊タンク	4	0	0	0	0	1	3	3	2	1	18	32
砂・砂利	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
石灰石	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	14	17
セメント	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14	15
自動車	0	0	0	0	2	0	1	1	0	1	1	6
その他	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	12	16
計	45	8	5	8	10	3	18	17	11	14	115	254



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

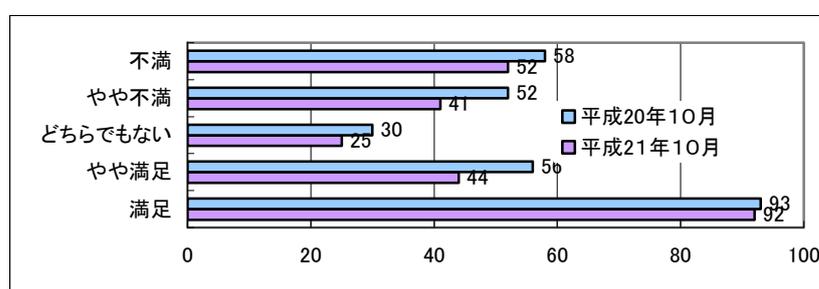
(1) 全体

前回調査に比べて満足・やや満足の割合が2%増加した。(51%→53%)

不満・やや不満は前回調査より2%減少した。(38%→36%)

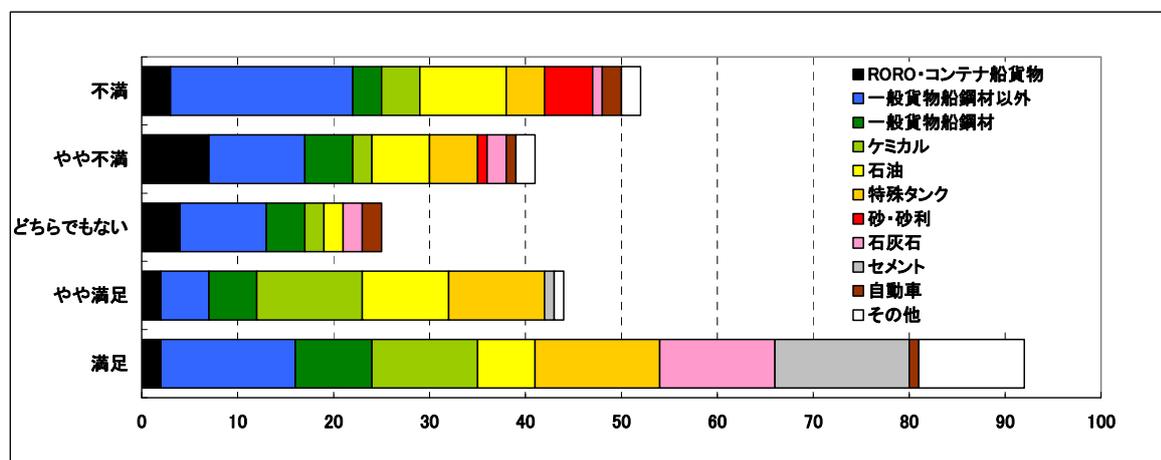
しかしながら、不満と感じている件数は約4割に上る。

現状	平成21年10月		平成20年10月	
	該当数	%	該当数	%
満足	92	36%	93	32%
やや満足	44	17%	56	19%
どちらでもない	25	10%	30	10%
やや不満	41	16%	52	18%
不満	52	20%	58	20%
合計	254	100%	289	100%



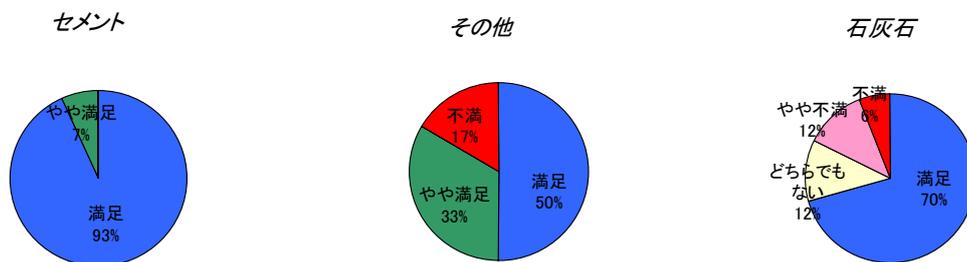
(2) 品目別満足度の割合について

品目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
RORO・コンテナ船貨物	2	2	4	7	3
一般貨物船鋼材以外	14	5	9	10	19
一般貨物船鋼材	8	5	4	5	3
ケミカル	11	11	2	2	4
石油	6	9	2	6	9
特殊タンク	13	10	0	5	4
砂・砂利	0	0	0	1	5
石灰石	12	0	2	2	1
セメント	14	1	0	0	0
自動車	1	0	2	1	2
その他	11	1	0	2	2
計	92	44	25	41	52
(%)	36%	17%	10%	16%	20%



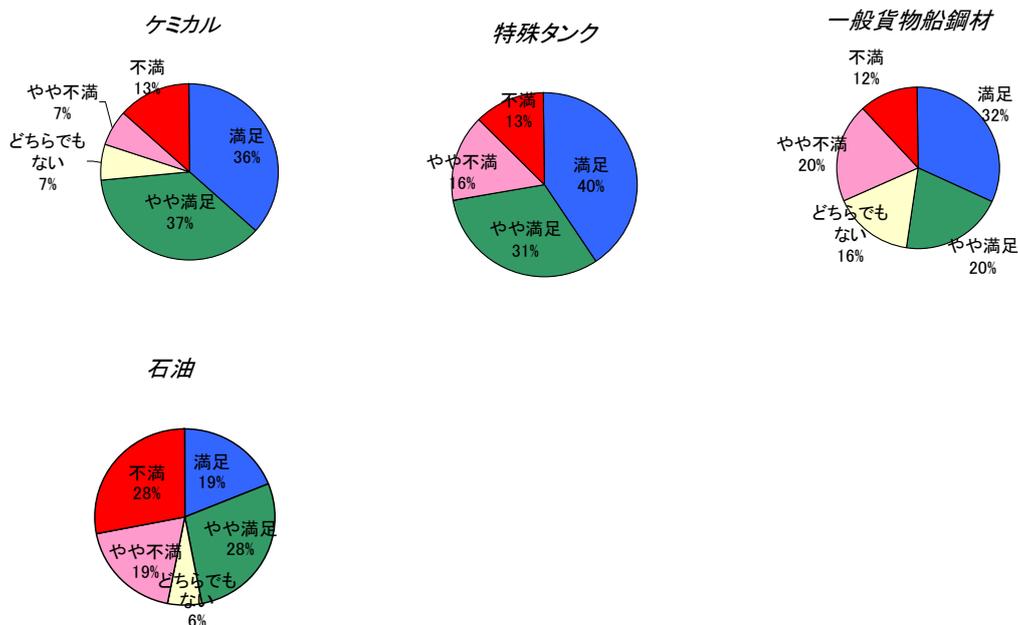
満足度を品目別に見ると次のとおりである。

A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石、その他、）



セメントの転嫁率は 95%あり、石灰石についても 92%→96%となって満足度は上がっている。その他の品目は、転嫁率が 49%→86%と上昇したにもかかわらず、満足度は前回と変わっていない。

B.満足度にバラツキがある品目（ケミカル、特殊タンク、一般貨物船鋼材、石油）



ケミカルは、転嫁率が 65%→70%と上がったため、満足度は上がった。

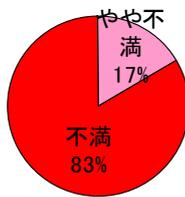
特殊タンク、一般貨物船鋼材は、バンカーサーチャージ方式によるものが増えたため満足度は上がった。

石油は、バンカーサーチャージ方式によるものが 69%→59%と下がったが、転嫁率は上がったため、不満度と満足度の割合は分かれる。

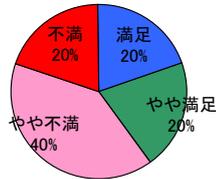
C.満足度の低い品目

(砂・砂利、自動車、RORO・コンテナ船貨物、一般貨物船鋼材以外)

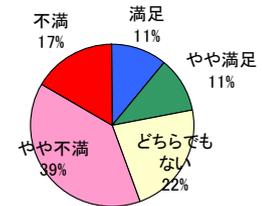
砂・砂利



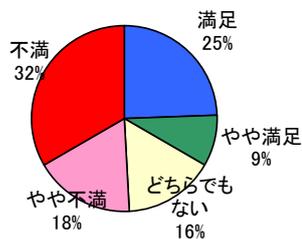
自動車



RORO・コンテナ船貨物



一般貨物船鋼材以外



砂・砂利については、転嫁率が0%と依然として低く、不満度は前回よりも高くなっている。

また、自動車についてはコスト保証が0%であり、転嫁率は77%と高いが不満が6割となっている。RORO・コンテナ船貨物はコスト保証が33%→19%となり、満足度は約2割と低い状況は変わらない。

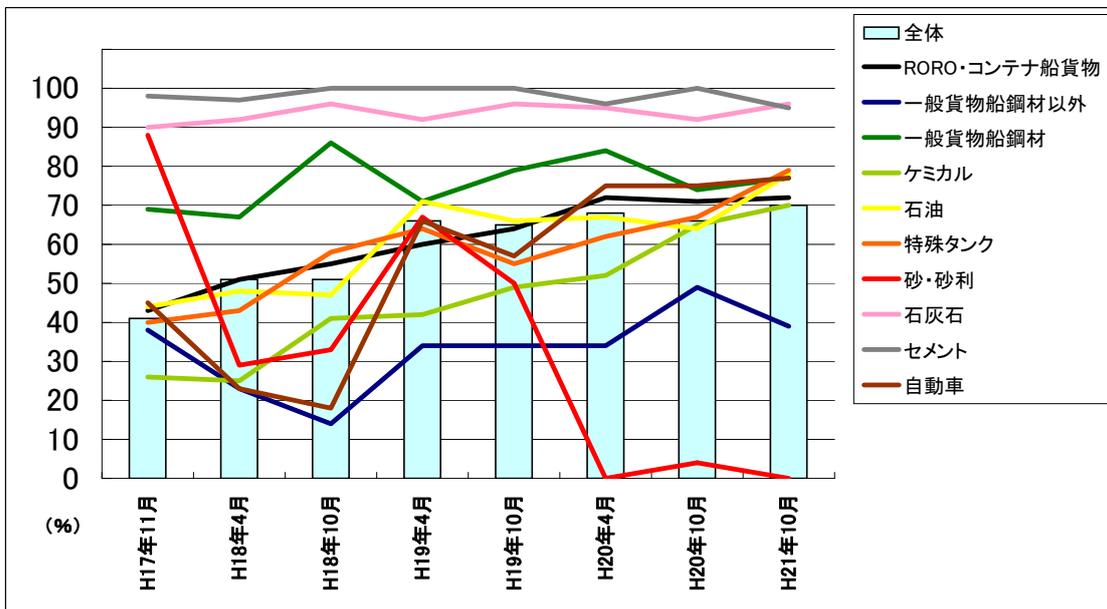
一般貨物船鋼材以外の品目については、運賃値上げによるものが55%であり、転嫁率も49%→39%と下がったことから、不満が半数を占める。

No.	意見
1	原油の適正価格がいくらかは別として、政府介入によるガードがかかる仕組みを検討して頂きたい。(品目: RORO・コンテナ船貨物・自動車)
2	元売りにおけるバンカーサーチャージの精算については実施されているが、同業間における取引については、一切転嫁がされていないのが現状である。(品目: ケミカル、石油、特殊タンク)
3	一般貨物船については、H17年度からの燃料油価格高騰に伴い、運賃が値上げされたが、H20年度下期より価格が下落したため、運賃は下がっている。今後、このまま価格が上昇するようであれば荷主に運賃値上げを要望していきたい。(品目: 一般鋼材以外、ケミカル、セメント)
4	運賃値上げには時間を要したものの、今年に入り値下げせざるを得ない状況。燃料油単価は上昇基調も、荷主への値上げ要請をできる環境になく行き先が不安。(品目: 一般鋼材以外、セメント)
5	元売りの専航船はサーチャージや定期用船により、高い転嫁率であるが、フリー船(スポットオーダー)については、未だサーチャージが発生して少なく、商社系荷主では運賃アップがあり、多少転嫁率が上がった。(品目: 石油)
6	コスト保証及び運送契約によりバンカーは荷主持ち。(品目: 石灰石、セメント、その他)
7	20年10月以降は貨物量の減少だけでなく、バンカーサーチャージの撤廃やベースレートの改定(値下げ)で苦しい状況にあります。(品目: RORO・コンテナ船貨物、一般鋼材以外)
8	21年度上期は、燃料油価格が下がり、バンカーサーチャージが発生しませんでした。10月以降は再び発生しており、荷主にお願いをしていますが抵抗がある。(品目: RORO・コンテナ船貨物)
9	昨年度は史上最高の原油価格となり、BAFも最高値とせざるを得ず、転嫁率低下のほか顧客離れも懸念される状況であった。今期は再び高騰しているが、景気の低調もあって昨年よりも転嫁率は低下する傾向にあり、非常に厳しい状況である。(品目: RORO・コンテナ船貨物)
10	砂・砂利を運搬する運送業者はゼネコンやマリコン、生コン業者等の傘下で事業を営んでおり、重層的な下請け構造となっており、現在、元請け業者が不振であるため、下請けの我々は燃料油の転嫁は難しい状況です。(品目: 砂・砂利)
11	転嫁どころか、今年に入り昨年より燃料油価格が下がったのを理由に運賃ダウンに繋がった。21年度7-9月期の価格が上昇したので戻してくれと頼んだがそんな状況ではない。荷主からもう少し待ってくれと言われている。(品目: 一般鋼材以外)
12	昨年10月以降燃料油価格が下落したが、その一方で景気の後退が著しく、本年度に入っても通貨値下げが続き、本年7月以降については、燃料油価格が上昇したからといって、現状の景気では値下げはあっても値上げはないのが実状で非常にきびしいところとなっています。(品目: 一般鋼材以外)
13	弊社は定期航路と一般貨物(ロット)の2形態事業を行っています。大手荷主が転嫁が難しくまた大口荷主も同様です。船舶燃料はほかに代替方法もなくオペレータの負担が多く、社会システムの中で確立出来る環境が希望される。(品目: RORO・コンテナ船貨物、一般鋼材以外、一般鋼材)
14	景気悪化、環境対策等による石油需要の減少により、荷主(元売り)もシビアになっていると感じています。(品目: 石油)
15	昨年のような高騰スピードではなく、じりじりと上昇してきているため、荷主側としては耳を塞いでいるようですが、やはり経営は厳しい状況にあるため継続して伝えていくしかない。(品目: 特殊タンク)

転嫁率の推移 (H17年11月～H21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
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70
石油	44	48	47	71	66	67	64	78
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77
全体	41	51	51	66	65	68	66	70



・石油について、平成20年10月に内航総連合会会長名にて、石油連盟、石油化学工業協会、並びに通産農林懇談会に対して、燃料油高騰分の運賃での転嫁について、改善への理解を求めたが、石油・ケミカルとも改善された。

・砂・砂利及び一般貨物船鋼材以外の品目については、改善に向けた活動が必要である。