

平成 22 年 7 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 22 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 22 年 5 月 22 日～7 月 1 日

(前回調査) 平成 21 年 11 月 9 日～12 月 22 日

対象事業者数：200 事業者（内航総連合会調査による元請オペレーター 213 社中上位 200 社）

回答事業者数：107 事業者（前回調査 114 事業者）

有効回答率：54%（前回調査 56%）

捕捉率：年間輸送量ベース 80%（前回調査 79%）

(回答事業者の平成 21 年度年間輸送量 (308,453 千 t,kl)

÷21 年度内航船全輸送量 (386,562 千 t,kl)：内航総連合会調査)

：年間消費量ベース 72%（前回調査 77%）

(回答事業者の平成 21 年度年間燃料消費量 (1,616,455kl)

÷21 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,256,077kl)

## 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 22 年 3 月末 (A 重油 64,700 円/KL C 重油 50,450 円/KL) との価格差 A 重油 23,800 円/KL C 重油 19,650 円/KL の荷主への転嫁率は、セメント (+3%)、一般貨物船鋼材 (+2%) の改善が見られたものの、ほか 6 品目が前回調査を下回った。全品目の平均は 70%と前回調査時と同じ結果となった。

② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、30 事業者で回答事業者の約 3 割を占めており、前回調査とほぼ変わらない。

0%の事業者は前回の 19 社 (17%) から 22 社 (21%) 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セメント(98%)、BS 方式の割合が高い石灰石(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 (15%→26%)、BS 方式 (58%→52%)、コスト保証方式 (27%→22%) となった。

④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当件数の 41%が不満となっており、前回調査より 5%増加した。

これは、一般貨物船鋼材以外の品目の転嫁率 0%の件数 (16 件→19 件)、一般貨物船鋼

材（2件→4件）、砂・砂利（5件→6件）と増加したことによる。

なお、そのほかの転嫁率 0%の品目として、RORO・コンテナ船貨物（2件）、ケミカル及びその他（各 4 件）、特殊タンク（5 件）、石油（6 件）の結果となった。

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21年10月	666,746	35%	1,241,760	65%	1,908,506
平成22年4月	451,488	28%	1,164,967	72%	1,616,455

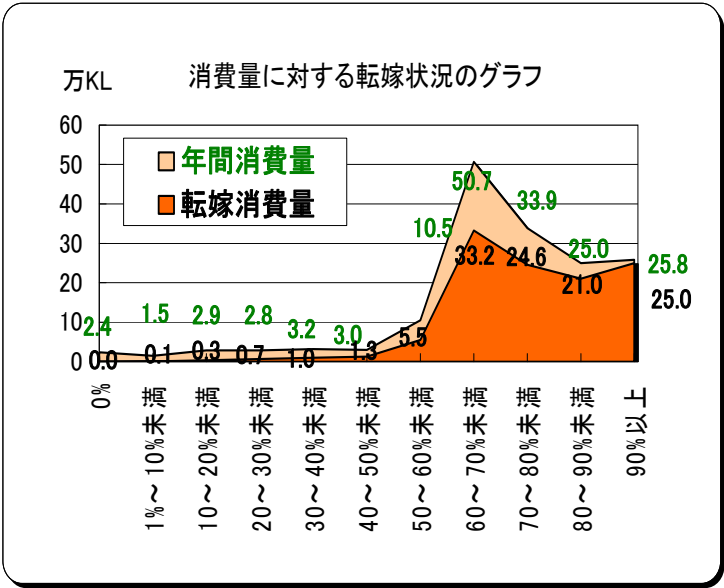
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター107社（全輸送量の 80%）の年間消費量は、約 162 万 KL となり、平成 21 年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約 226 万 KL の 72% となった。

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22年4月調査						平成21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%	23,792	1%	0	0%	22社	21%	169,585	10%	0	0%	19社	17%
1%～10%未満	15,011	1%	862	0%	5社	5%	12,596	1%	639	0%	5社	5%
10～20%未満	28,522	2%	3,434	0%	3社	3%	28,686	2%	4,041	0%	5社	5%
20～30%未満	28,428	2%	7,073	1%	3社	3%	30,420	2%	7,701	1%	3社	3%
30～40%未満	31,796	2%	10,320	1%	5社	5%	28,217	2%	10,365	1%	4社	4%
40～50%未満	29,858	2%	12,789	1%	5社	5%	0	0%	0	0%	0社	0%
50～60%未満	105,069	6%	55,086	5%	13社	12%	223,318	14%	124,482	9%	14社	13%
60～70%未満	506,905	31%	332,430	29%	9社	8%	243,230	15%	158,163	12%	15社	14%
70～80%未満	338,740	21%	246,110	22%	11社	10%	256,690	16%	184,283	14%	8社	7%
80～90%未満	250,173	15%	210,238	19%	8社	7%	378,503	23%	328,598	24%	13社	12%
90%以上	258,161	16%	249,636	22%	23社	21%	537,261	33%	525,955	39%	25社	23%
計	1,616,455	100%	1,127,978	100%	107社	100%	1,908,506	118%	1,344,225	100%	111社	100%
転嫁率70%							転嫁率70%					

\*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 113 万 KL となり、転嫁率は前回調査と同様の 70%となった。

転嫁率が 0%の事業者は増加した。

（19 社→22 社）

転嫁率の 20%未満についても事業者数は前回調査とほぼ変わらない。（29 社→30 社）

前回調査で、80%以上転嫁されていた事業者数が減少した。（38 社→31 社）

未転嫁の燃料油は全体で約 49 万 KL にのぼる。

### 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22年4月										平成21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	RORO・コンテナ船 貨物	16	430,051	14	273,574	64%	29%	64%	7%	18	435,714	16	313,730	72%	8%	73%	19%
2	一般貨物船鋼材以外	51	97,703	34	38,299	39%	38%	50%	12%	57	133,780	42	52,593	39%	55%	34%	11%
3	一般貨物船鋼材	22	137,550	19	109,309	79%	32%	63%	5%	25	234,209	23	179,740	77%	38%	60%	2%
4	ケミカル	29	96,175	25	64,232	67%	28%	48%	24%	30	83,234	26	58,250	70%	21%	53%	26%
5	石油	28	459,571	22	313,850	68%	23%	50%	27%	32	480,214	24	373,428	78%	2%	59%	39%
6	特殊タンク	29	91,189	24	68,301	75%	4%	54%	42%	32	98,631	27	77,803	79%	10%	58%	31%
7	砂・砂利	6	3,727	0	0	0%	0%	0%	0%	6	116,815	1	121	0%	100%	0%	0%
8	石灰石	18	56,577	17	53,542	95%	18%	53%	29%	17	54,695	16	52,664	96%	10%	71%	19%
9	セメント	17	106,757	16	104,848	98%	6%	44%	50%	15	129,032	15	123,189	95%	0%	18%	82%
10	自動車	5	95,183	5	69,359	73%	20%	80%	0%	6	105,474	6	81,097	77%	46%	54%	0%
11	その他	22	41,972	19	32,665	78%	47%	42%	11%	16	36,708	14	31,610	86%	29%	42%	29%
合計		243	1,616,455	195	1,127,978	70%	26%	52%	22%	254	1,908,506	210	1,344,225	70%	15%	58%	27%

\* %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。

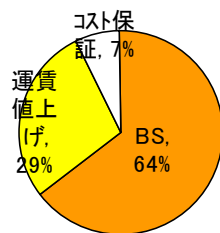
①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、一般貨物船鋼材(77%→79%)、セメント(95%→98%)の2品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、RORO・コンテナ船貨物(72%→64%)、ケミカル(70%→67%)、石油(78%→68%)、特殊タンク船(79%→75%)、自動車(77%→73%)、その他(86%→78%)の6品目となっている。

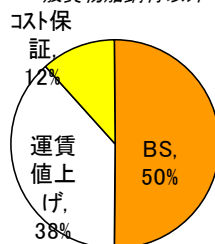
③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、、一般貨物鋼材以外(39%→39%)、砂・砂利(0%→0%)、石灰石(96%→95%)の3品目となっている。

## (2) 品目別転嫁方法の傾向について

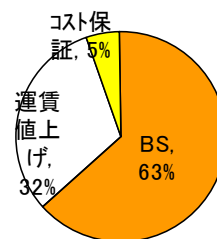
RORO・コンテナ船貨物



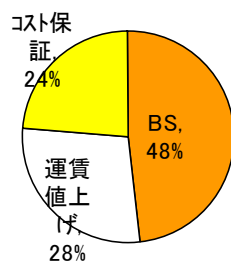
一般貨物船鋼材以外



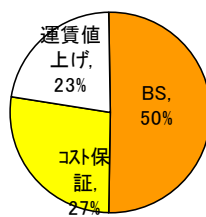
一般貨物船鋼材



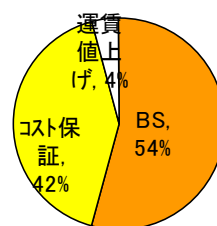
ケミカル



石油



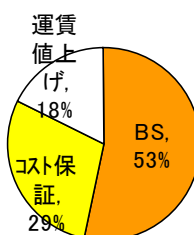
特殊タンク



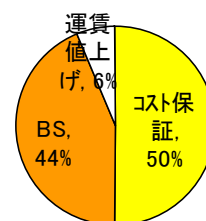
砂・砂利



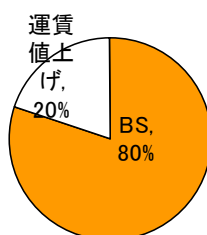
石灰石



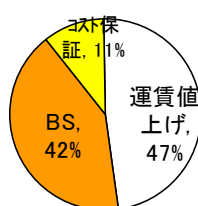
セメント



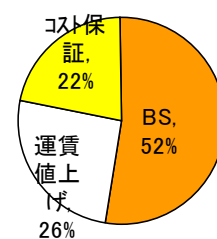
自動車



その他



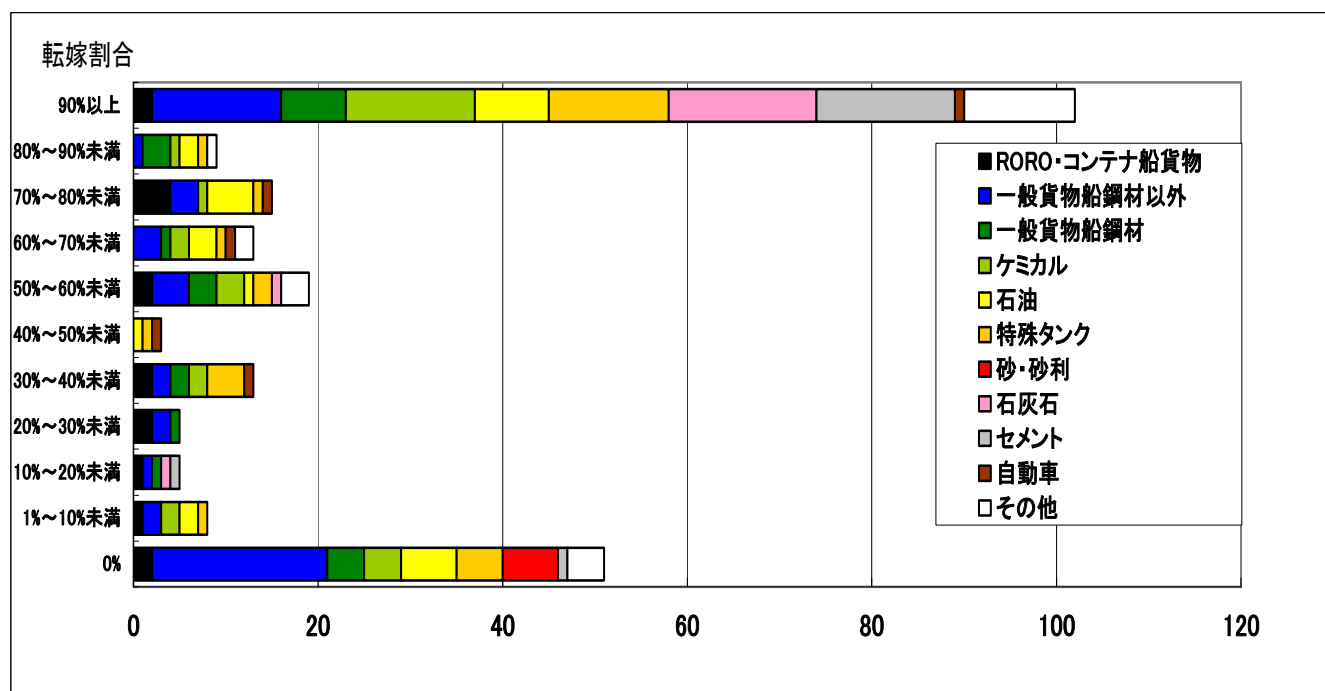
全体



### (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	1	1	2	2	0	2	0	4	0	2	16
一般貨物船鋼材以外	19	2	1	2	2	0	4	3	3	1	14	51
一般貨物船鋼材	4	0	1	1	2	0	3	1	0	3	7	22
ケミカル	4	2	0	0	2	0	3	2	1	1	14	29
石油	6	2	0	0	0	1	1	3	5	2	8	28
特殊タンク	5	1	0	0	4	1	2	1	1	1	13	29
砂・砂利	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
石灰石	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	16	18
セメント	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	15	17
自動車	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	5
その他	4	0	0	0	0	0	3	2	0	1	12	22
計	51	8	5	5	13	3	19	13	15	9	102	243



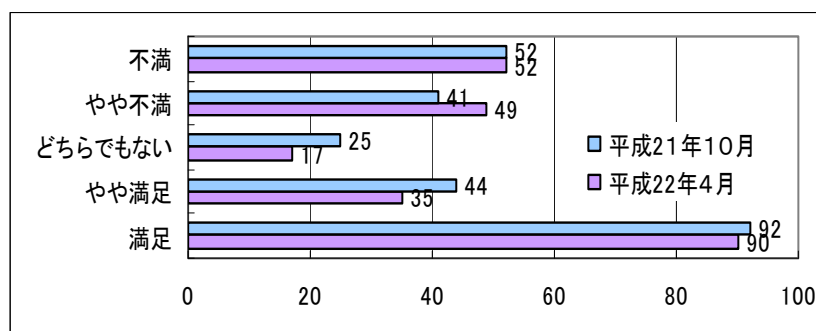
#### 4. 運賃への転嫁の現状に対する事業者の各品目別満足度について

##### (1) 全体

前回調査に比べて満足・やや満足の割合が2%減少した。(53%→51%)

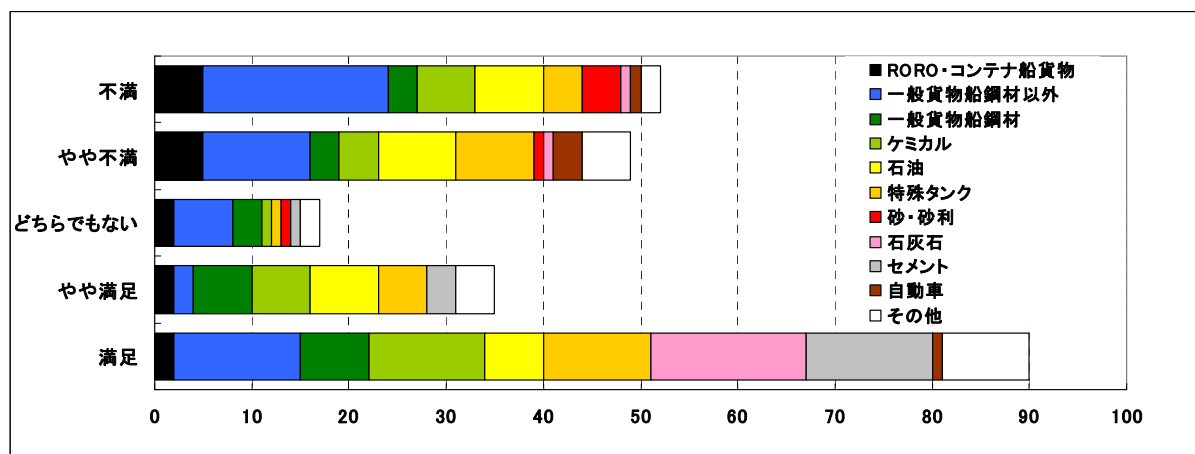
不満・やや不満は前回調査より5%増加した。(36%→41%)

現状	平成22年4月		平成21年10月	
	該当数	%	該当数	%
満足	90	37%	92	36%
やや満足	35	14%	44	17%
どちらでもない	17	7%	25	10%
やや不満	49	20%	41	16%
不満	52	21%	52	20%
合計	243	100%	254	100%



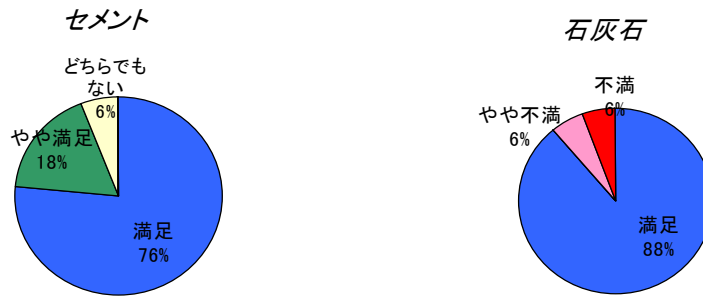
##### (2) 品目別満足度の割合について

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	2	5	5
一般貨物船鋼材以外	13	2	6	11	19
一般貨物船鋼材	7	6	3	3	3
ケミカル	12	6	1	4	6
石油	6	7	0	8	7
特殊タンク	11	5	1	8	4
砂・砂利	0	0	1	1	4
石灰石	16	0	0	1	1
セメント	13	3	1	0	0
自動車	1	0	0	3	1
その他	9	4	2	5	2
計	90	35	17	49	52
(%)	37%	14%	7%	20%	21%



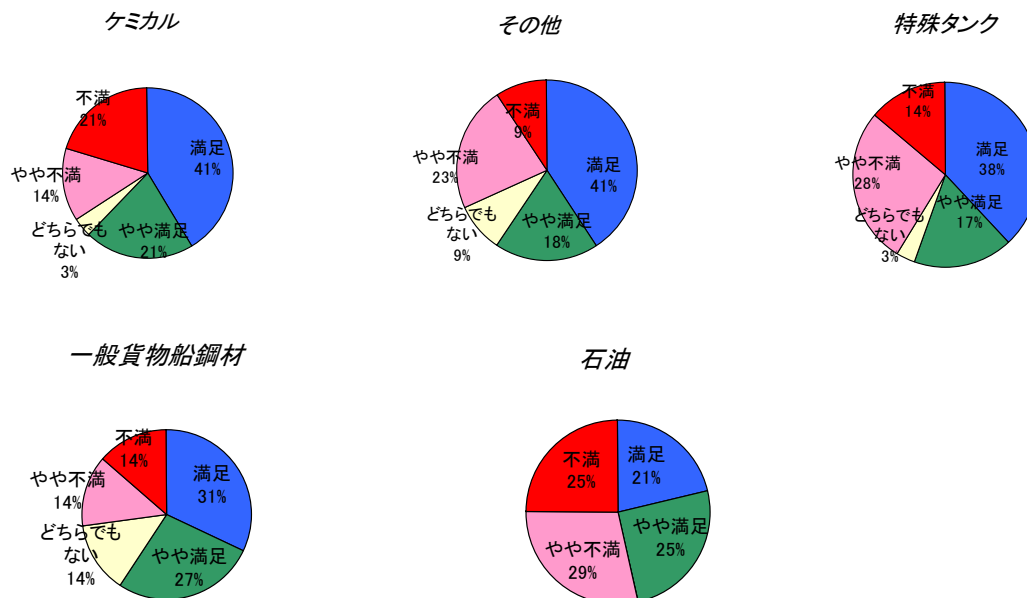
満足度を品目別に見ると次のとおりである。

**A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石）**



セメント及び石灰石の転嫁率はそれぞれ、98%、95%となり満足度は上がっている。

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



ケミカルの転嫁方法について運賃値上げによるものが（21%→28%）と増えたこと、転嫁率が（70%→67%）と下がったことで前回より不満度は上がった。

特殊タンクの転嫁方法について、コスト保証によるものが（31%→42%）と増えたが、転嫁率は（79%→75%）と下がったことで前回より不満度は上がった。

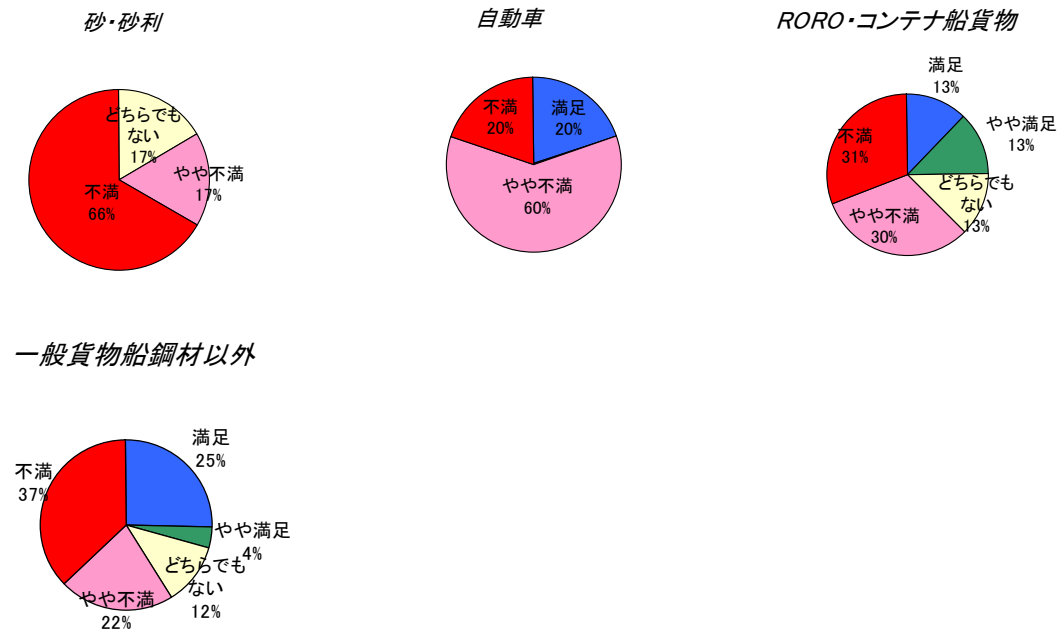
一般貨物船鋼材の転嫁方法が運賃値上げによるものが減少し、バンカーサーチャージ方式によるものが増えた。転嫁率も（77%→79%）と上がったため満足度は上がった。

石油は転嫁率が 78%→68%と下がった。

転嫁方法については、バンカーサーチャージ方式及びコスト保証によるものが前回よりそれぞれ（59%→50%）、（39%→27%）と下がったため不満度も上がった。

### 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・砂利については、前回同様に転嫁率が 0%と厳しい状況が続き、不満度は依然として高くなっている。

また、自動車についても前回同様にコスト保証が 0%でとなっている。バンカーサーチャージ方式は (54%→80%) と高くなっているが、転嫁率が (77%→73%) と下がり、不満度が 8 割と増えている。

RORO・コンテナ船貨物はコスト保証及びバンカーサーチャージ方式がそれぞれ (19%→7%)、(73%→64%)となり、運賃値上げによるものが (8%→29%) と増えた。

転嫁率についても(72%→64%)と下がり、不満度は高くなっている。

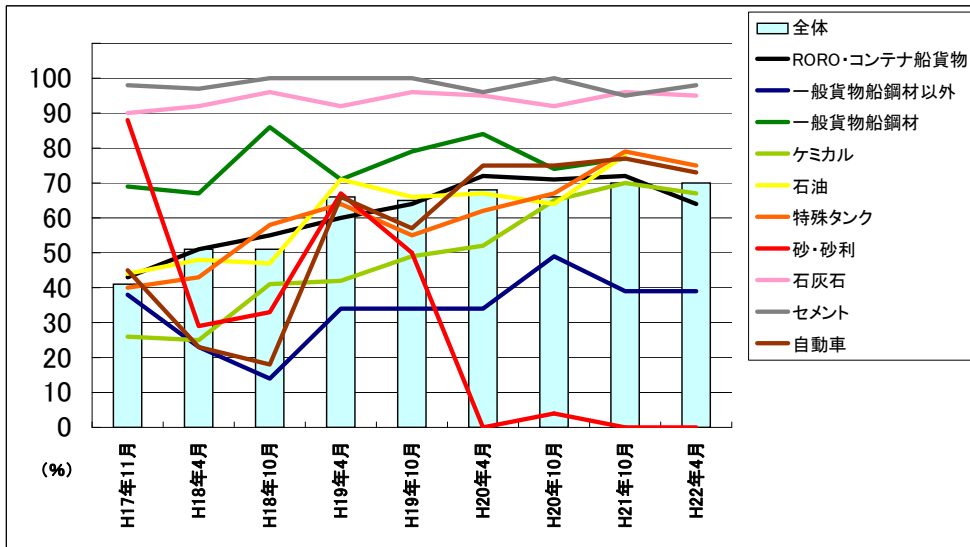
一般貨物船鋼材以外の品目については、バンカーサーチャージ方式によるものが (34%→50%) と増えたものの、転嫁率は前回同様の 39%であり不満度も増えている。



No.	意見
1	リーマンショック以降、燃料油価格の上昇よりベースレートの値下げ対応に追われてしまった。BAF値上げの交渉をおこなえばその分ベースレートを下げられてしまうため、BAFを全面に出す交渉はしにくい。最近ではBAFの基準となる燃料油価格帯を引き上げる動きもある。変動式BAFの導入で多少は転嫁できる。 (品目：RORO・コンテナ貨物)
2	H21年度は上期に燃料油価格が下がり、バンカーサーチャージがない時期がありました。バンカーサーチャージが再び発生すると荷主の抵抗がありました。 (品目：RORO・コンテナ貨物)
3	昨年度は上昇一辺倒で再びBAFによる回収につとめたものの、輸送量の減少と相まって十分な回収に至らなかった。(品目：ROROコンテナ貨物)
4	転嫁の方法について、高騰時は毎年値上げを要請。コストについては、用船料の変動の際に交渉。(品目：一般貨物(鋼材以外))
5	老齢船の買い上げなんかよりも、燃料油価格の上下落に対する荷主のコスト保証等を組合を通じて国に働きかけてほしい。燃料代の変動によってコストが大幅に変動していることを荷主は見えて見ぬふりをする。(品目：一般貨物(鋼材以外))
6	平成22年4月以降若干の運賃値上げ見直しがあったが、内航業界の景気がまだまだであり、値上げの幅はこちらの望むものではなく、7月以降さらに燃料油価格が上昇するとなれば、また一段と厳しい経営状況となるものと考え。 (品目：一般貨物(鋼材以外))
7	平成17年の燃料油単価を基準とした増減により、フレートに転嫁されている。フレートに転嫁されているため、出荷量見合いで回収が異なる。(品目：一般貨物(鋼材))
8	企業の環境対策(クリーンエネルギー化)により石油離れが加速。元売り各社の減産。不況による輸送量の減少。運賃の修復を望む。(品目：石油)
9	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、フリー船については未だサーチャージが発生していなく運賃アップも厳しい状況であり転嫁率は低い。(品目：石油)
10	燃料費の消費税をなくしてほしい。減価償却期間の短縮を教えてほしい。(品目：砂・砂利)

## 転嫁率の推移 (H17年11月～H22年4月)

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
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72	71	72	64
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34	49	39	39
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84	74	77	79
ケミカル	26	25	41	42	49	52	65	70	67
石油	44	48	47	71	66	67	64	78	68
特殊タンク	40	43	58	64	55	62	67	79	75
砂・砂利	88	29	33	67	50	0	4	0	0
石灰石	90	92	96	92	96	95	92	96	95
セメント	98	97	100	100	100	96	100	95	98
自動車	45	23	18	66	57	75	75	77	73
全体	41	51	51	66	65	68	66	70	70



比較的安定していたRORO・コンテナ貨物の転嫁率が落ち込んでいる。

砂・砂利及び一般貨物船鋼材以外の品目については、前回と全く同じ転嫁率であり、厳しい状況が続いている。さらなる改善に向けた活動が必要である。

油送船のフリー船については、バンカーサーチャージの対象となっていないケースが多いと言われており、改善に向けた活動が必要である。