

平成 20 年 1 月 30 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 19 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 19 年 10 月 25 日～11 月 12 日

(前回調査) 平成 19 年 4 月 3 日～5 月 2 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 237 社中上位 200 社)

回答事業者数 : 125 事業者 (前回調査 112 事業者)

有効回答率 : 63% (前回調査 56%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 80% (前回調査 82%)

(回答事業者の平成 18 年度年間輸送量 (382,251,598 t,kl)

÷17 年度内航船全輸送量 (475,515,549t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 80% (前回調査 83%)

(回答事業者の平成 18 年度年間燃料消費量 (2,202,990kl)

÷18 年度内航輸送船舶統計年報による年間消費量 (2,740,447kl)

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 19 年 9 月末 (A 重油 67,850 円/KL C 重油 58,450 円/KL) との価格差 A 重油 26,950 円/KL C 重油 27,650 円/KL の荷主への転嫁率は、一般貨物船鋼材 (+8%)、ケミカル (+7%) RORO・コンテナ船貨物 (+4%)、石灰石 (+4%) の改善が見られたものの、石油、特殊タンク船、砂・砂利及び自動車の転嫁率が下がり、全品目の平均は 65%と前回調査時の 66%から 1%下回る結果となった。
- ② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、33 事業者で回答事業者の 27%を占めている。前回調査より 5 事業者増え、苦況にあえぐ事業者は多くなっている。(0%のもの 15 社 (12%) を含む。)

(2) 品目別調査

- ① 転嫁率の高い品目は、コスト保証方式を採用しているセメント (100%)、石灰石(96%) 及び運賃値上げ方式とバンカーサーチャージ方式の割合が高い一般貨物船鉄鋼(79%)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、ケミカル、その他となっている。
- ③ 転嫁方法としては、コスト保証方式をとる事業者が総じて増えた結果により、前回調査より 12%上がって、27%となった。
また、石灰石、セメントについては運賃値上げ方式が 0%となっており、転嫁について

の満足度も高い。

- ④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当件数の 52%が不満となっており、前回と状況は変わらない。

また、転嫁されていない件数が 56 件 (20%) と増えている。とりわけ、一般貨物船鋼材以外の転嫁されていない品目の件数 (10 件→14 件) が目をひく。

これは運賃値上げ方式をとっている事業者が多いためであり、値上げを企業努力でカバーでき得る範囲を超えており、経営的には非常事態に陥っている状況が感じられる。

他には、ケミカル (3 件→6 件)、石油 (9 件→8 件)、砂・砂利 (3 件→4 件)、特殊タンク (3 件→3 件) がある。

RORO・コンテナ船貨物、自動車 (各 1 件) があった。

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19年4月	538,676	24%	1,740,816	76%	2,279,492
平成19年10月	563,546	26%	1,639,444	74%	2,202,990

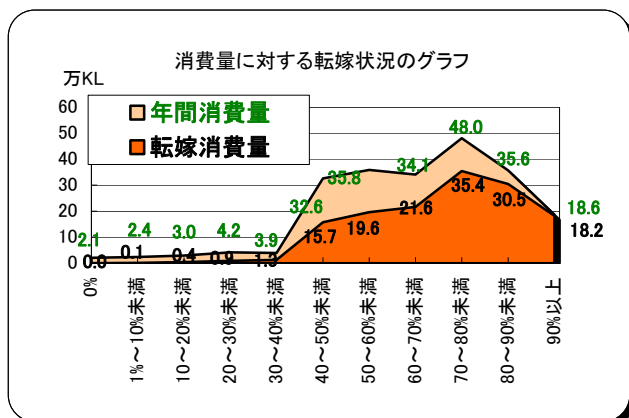
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター125社(全輸送量の80%)の年間消費量は、約220万KLとなり、平成18年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約275万KLの80%となる。

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19年10月調査						平成19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%	20,706	1%	0	0%	15社	12%	33,045	1%	0	0%	15社	13%
1%~10%未満	24,086	1%	1,238	0%	12社	10%	26,325	1%	950	0%	7社	6%
10%~20%未満	29,642	1%	4,092	0%	6社	5%	125,296	5%	22,041	1%	5社	4%
20%~30%未満	41,828	2%	9,424	1%	9社	7%	57,234	3%	13,700	1%	4社	4%
30%~40%未満	39,081	2%	12,858	1%	7社	6%	31,168	1%	11,243	1%	5社	4%
40%~50%未満	325,903	15%	157,177	11%	9社	7%	45,882	2%	20,313	1%	6社	5%
50%~60%未満	358,420	16%	196,265	14%	15社	12%	231,568	10%	125,110	8%	17社	15%
60%~70%未満	340,868	15%	216,164	15%	9社	7%	499,654	22%	312,687	21%	12社	11%
70%~80%未満	480,012	22%	353,797	25%	14社	11%	645,117	28%	475,841	32%	15社	13%
80%~90%未満	356,326	16%	304,571	21%	12社	10%	378,279	17%	317,620	21%	10社	9%
90%以上	186,118	8%	182,188	13%	17社	14%	205,924	9%	201,697	13%	16社	14%
計	2,202,990	100%	1,437,773	100%	125社	100%	2,279,492	100%	1,501,202	100%	112社	100%
	転嫁率65%						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144万KLとなり転嫁率は前回より1%下回る65%となった。しかしながら一方で、転嫁率が20%未満の事業者は33事業者もあり全体の27%を占めている。

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

(単位:KL、%)

平成19年10月												平成19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(%)					No.	品目名	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	①と②	②と③			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と②	
1	RORO・コンテナ船貨物	15	693,377	14	442,943	64%	4%	64%	32%	0%	0%	1	RORO・コンテナ船貨物	16	636,201	16	383,824	60%	0%	87%	5%	8%	
2	一般貨物船鋼材以外	61	156,361	49	52,657	34%	52%	11%	24%	13%	0%	2	一般貨物船鋼材以外	42	108,783	32	36,884	34%	60%	32%	8%	0%	
3	一般貨物船鋼材	28	210,287	27	165,941	79%	39%	37%	2%	22%	0%	3	一般貨物船鋼材	28	335,013	25	236,266	71%	22%	62%	1%	15%	
4	ケミカル	33	89,817	28	44,161	49%	45%	32%	23%	0%	0%	4	ケミカル	24	81,415	21	34,146	42%	56%	21%	11%	12%	
5	石油	36	565,506	28	373,467	66%	0%	82%	10%	8%	0%	5	石油	43	564,787	34	402,836	71%	4%	85%	9%	2%	
6	特殊タンク	37	106,999	34	58,659	55%	31%	27%	42%	0%	0%	6	特殊タンク	35	104,438	32	66,457	64%	26%	41%	33%	0%	
7	砂・砂利	8	7,224	5	3,606	50%	6%	0%	94%	0%	0%	7	砂・砂利	7	5,920	4	3,958	67%	14%	0%	86%	0%	
8	石灰石	11	49,134	11	47,362	96%	0%	52%	27%	0%	20%	8	石灰石	16	67,489	16	62,013	92%	3%	74%	23%	0%	
9	セメント	18	154,039	18	154,039	100%	0%	11%	89%	0%	0%	9	セメント	15	121,053	15	121,053	100%	0%	8%	92%	0%	
10	自動車	7	141,755	6	81,189	57%	59%	41%	0%	0%	0%	10	自動車	7	171,798	6	113,683	66%	48%	52%	0%	0%	
11	その他	32	28,491	14	13,748	48%	20%	41%	39%	0%	0%	11	その他	28	82,595	15	40,083	49%	65%	26%	9%	0%	
合計		286	2,202,990	234	1,437,773	65%	14%	54%	27%	5%	0%	合計		261	2,279,492	216	1,501,202	66%	15%	70%	15%	0%	

* %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、RORO・コンテナ貨物(60%→64%)、一般貨物船鋼材(71%→79%)、ケミカル(42%→49%)、石灰石(92%→96%)

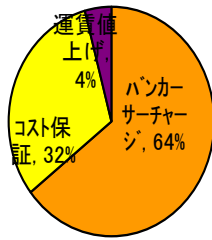
の4品目となっている。

②前回調査を下回った品目としては、石油(71%→66%)、特殊タンク(64%→55%)、砂・砂利(67%→50%)、自動車(66%→57%)の4品目となっている。

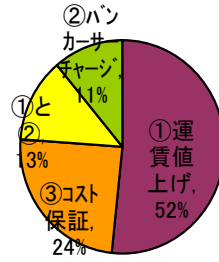
③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、一般貨物船鋼材以外(34%→34%)、セメント(100%→100%)、その他(49%→48%)の3品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

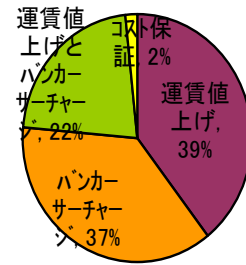
RORO・コンテナ船貨物



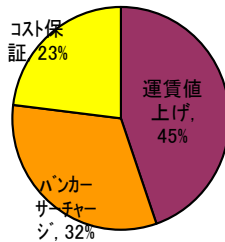
一般貨物船鋼材以外



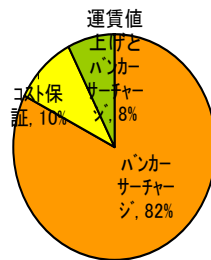
一般貨物船鋼材



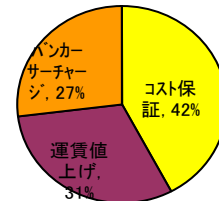
ケミカル



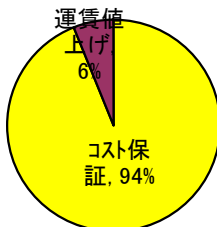
石油



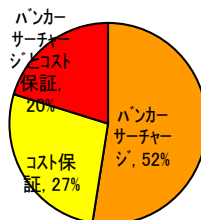
特殊タンク



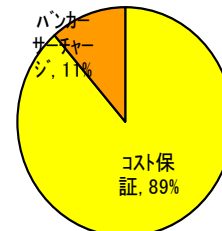
砂・砂利



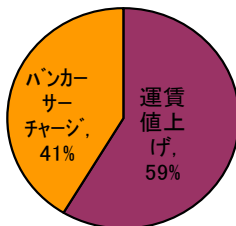
石灰石



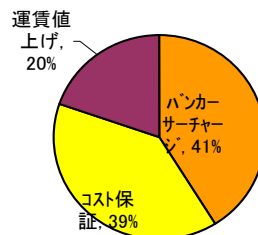
セメント



自動車



その他



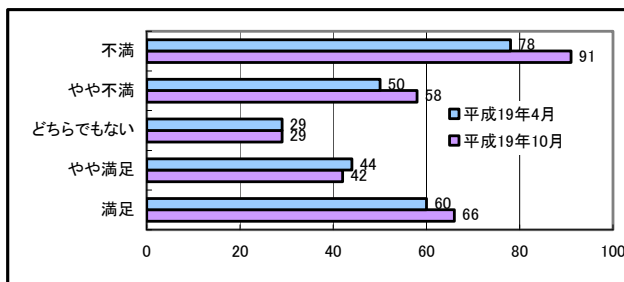
4. 運賃への転嫁の現状に対する事業者の各品目別満足度について

(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。

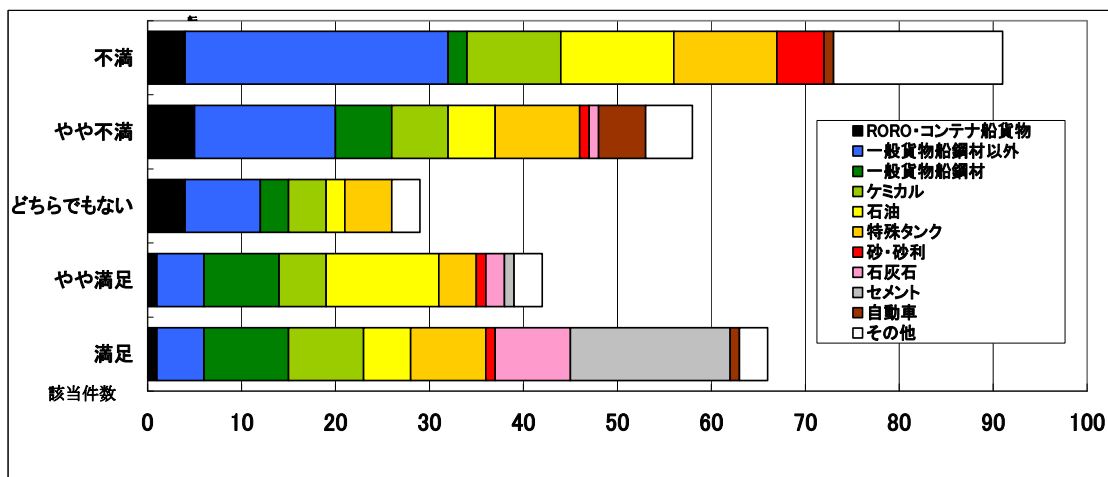
不満・やや不満は前回調査より増加し52%となり、全体の件数の約半数が不満と感じている状況は変わらない。

現状	平成19年10月		平成19年4月	
	該当数	%	該当数	%
満足	66	23%	60	23%
やや満足	42	15%	44	17%
どちらでもない	29	10%	29	11%
やや不満	58	20%	50	19%
不満	91	32%	78	30%
合計	286	100%	261	100%



(2) 品目別満足度の割合について

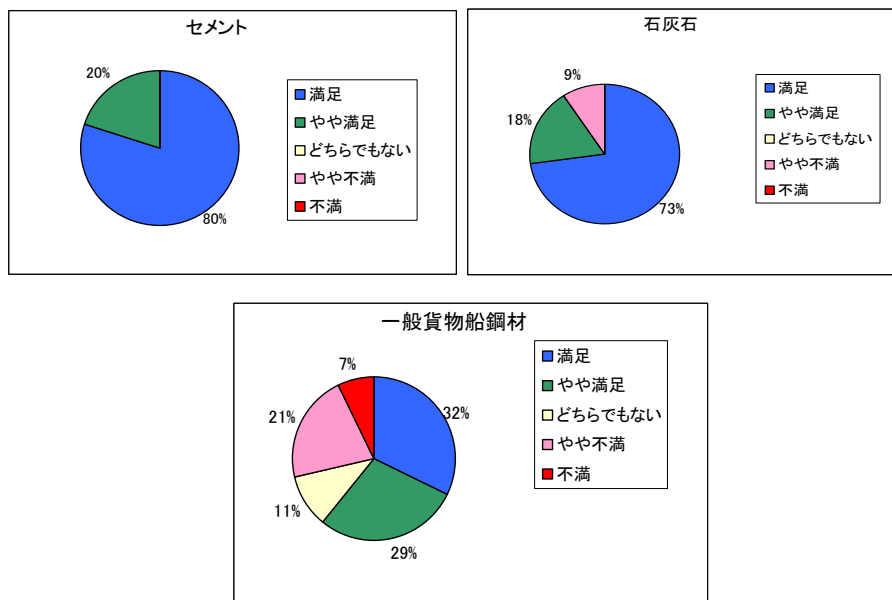
品目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
RORO・コンテナ船貨物	1	1	4	5	4
一般貨物船鋼材以外	5	5	8	15	28
一般貨物船鋼材	9	8	3	6	2
ケミカル	8	5	4	6	10
石油	5	12	2	5	12
特殊タンク	8	4	5	9	11
砂・砂利	1	1	0	1	5
石灰石	8	2	0	1	0
セメント	17	1	0	0	0
自動車	1	0	0	5	1
その他	3	3	3	5	18
計	66	42	29	58	91
構成比	23%	15%	10%	20%	32%



前回調査と同じく一般貨物船鋼材以外という品目については、不満の件数が大変に高い。また、ケミカル、石油、特殊タンクは転嫁率の低い事業者が多いために不満度が高くなっている。

満足度を品目別に見ると次表のとおりである。

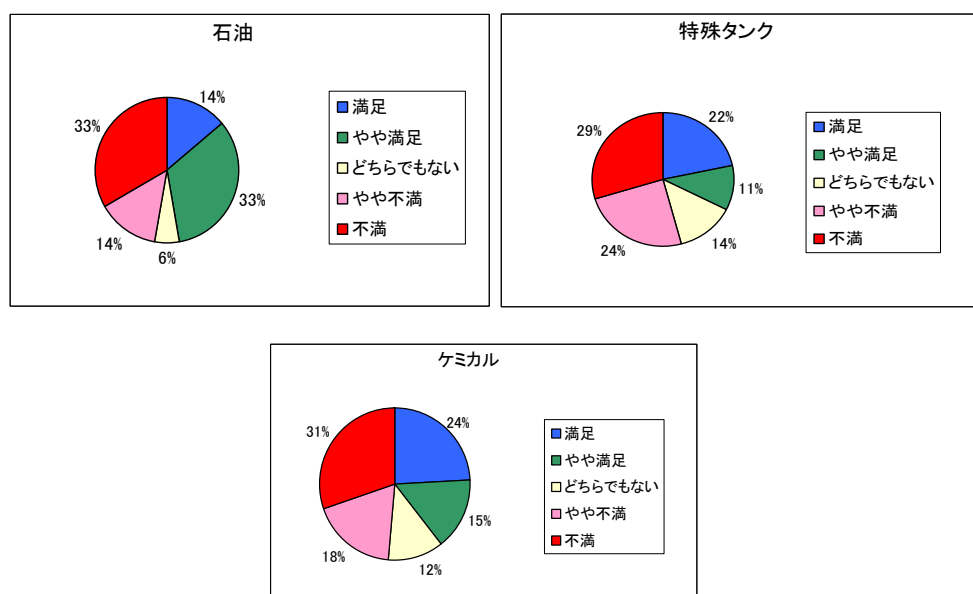
A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石、一般貨物船鋼材）



コスト保証またはバンカーサーチャージ方式が定着しているセメント及び石灰石の転嫁率は、それぞれ 100%、96%もあり、満足度は高く安定感がある。

一般貨物船鋼材については、前回の 71%から 79%の改善が見られたため、満足度も上がった。

B. 満足度にバラツキがある品目（石油、特殊タンク、ケミカル）



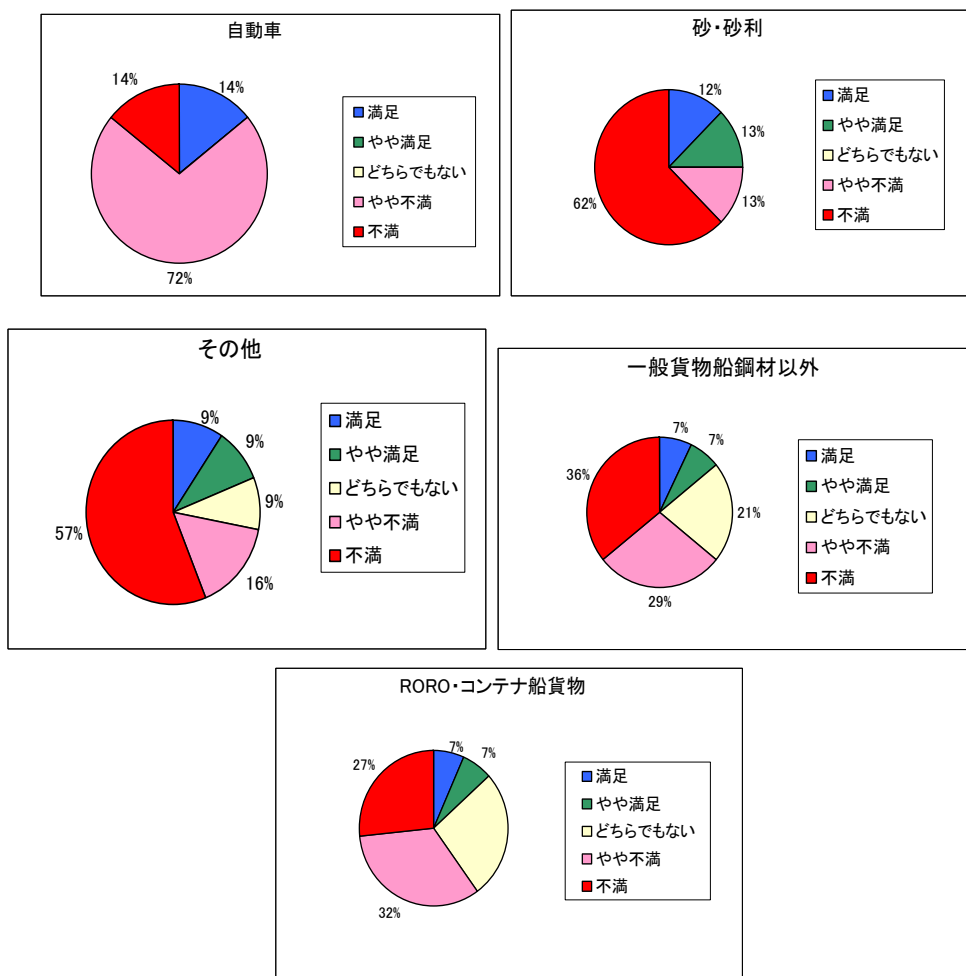
石油は、転嫁方法がバンカーサーチャージ方式、コスト保証方式の占める割合が高くなっているが、前回より 71%→66%と転嫁率は低くなり、満足度は分かれる。

特殊タンクは、64%→55%と下がったことで不満度は高くなっている。ただし、転嫁の割合はバンカーサーチャージ方式からコスト保証方式をとる事業者が増えている。

ケミカルは、運賃値上げ方式によるものが45%と約半分を占めている。ほかの品目と比べるとその割合は高くなっており、不満を訴える意見が多くなっているが、一方で満足と感じている事業者は約4割ある。

C.満足度の低い品目

(自動車、砂・砂利、その他、一般貨物船鋼材以外、RORO・コンテナ船貨物)



自動車については、66%→55%と転嫁率が下がったこともあり、不満度は大変に高くなっている。その背景として、コスト保証方式が定着していないことが挙げられる。

砂・砂利については、転嫁率が67%→50%と下がり、不満度は前回よりも高くなっている。

一般貨物船鋼材以外の品目については、前回と同じ34%となり転嫁状況の改善は見られず、引き続き事業者の不満度は高くなっている。

意見

燃料代の高騰により荷主に運賃値上げの交渉を行っておりますが厳しい状態です。当面社内コスト削減で乗り切る様に努力するしかないと思います。

価格が高騰している為、70%の転嫁では負担金額が大きく年々経営を圧迫している。
 $48,258kl \times 58,450円 = 2,820,680,100円 \times 30\% = 846,204,030円$ の年間負担。

飼料・肥料業界の荷主には、バンカーサーチャージの契約に難色を示す方が多いうえに、既存運賃が低いため市況に追いついていけないのが現状です。

ROROについては、雑貨等荷主理解を得られ、57%転嫁できているが、自動車メーカー等への理解活動には苦慮しており、業界によるアピールを今以上にお願いします。

鋼材以外の一般貨物の場合、燃料油高騰の場合でも運賃等にすぐ転嫁する事は難しく、一般の市況による影響で左右されているのが現実である。弊社において、支配下船舶は現在この高騰によりほとんど利益がでてないのが実状である。

船員費、船価、燃料費の高騰が一番の問題であり、9月より再度荷主に対して、値上げ要請しているが、なかなか理解が得られず温度差を感じている。

無機薬品については、各メーカーようやく黒字となっているなか、プラントのリプレース等に対する投資もあり、物流業者へのコスト削減は継続とのことでなかなか理解してくれない大口荷主が存在します。むしろ、商社及び小口荷主の方が理解と対応は良いと思われまます。

以上