

平成 20 年 7 月 18 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 20 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 20 年 5 月 7 日～5 月 23 日

(前回調査) 平成 19 年 10 月 25 日～11 月 12 日

対象事業者数 : 200 事業者 (内航総連合会調査による元請<sup>ホ</sup>レーター 237 社中上位 200 社)

回答事業者数 : 131 事業者 (前回調査 125 事業者)

有効回答率 : 66% (前回調査 63%)

捕捉率 : 年間輸送量ベース 86% (前回調査 80%)

(回答事業者の平成 18 年度年間輸送量 (410,017,820 t,kl)

÷18 年度内航船全輸送量 (474,707,239t,kl) : 内航総連合会調査)

: 年間消費量ベース 87% (前回調査 80%)

(回答事業者の平成 18 年度年間燃料消費量 (2,380,636kl)

÷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 20 年 3 月末 (A 重油 77,550 円/KL C 重油 67,500 円/KL) との価格差 A 重油 36,650 円/KL C 重油 36,700 円/KL の荷主への転嫁率は、自動車 (+18%)、RORO・コンテナ船貨物 (+8%)、特殊タンク (+7%)、一般貨物船鋼材 (+5%)、ケミカル (+3%) の改善が見られたものの、砂・砂利、セメント、石灰石の転嫁率が下がり、全品目の平均は 68%と前回調査時の 65%から 3%上回る結果となった。

② 転嫁率が 20%未満の該当事業者は、21 事業者で回答事業者の 16%を占めている。前回調査より 12 事業者減ったものの、急激な燃料油価格の高騰に事業の採算が取れない事業者がでてきていることが懸念される。

(0%のもの 6 社 (5%) を含む。)

### (2) 品目別調査

① 転嫁率の高い品目は、コスト保証方式の割合が高いセメント (96%)、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(95%)及び運賃値上げ方式と BS 方式の割合が高い一般貨物船鋼材(84%)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 (34%)、砂・砂利 (0%) となっている。

③ 転嫁方法としては、運賃値上げ方式 (14%→20%)、BS 方式 (54%→57%)、コスト保証方式 (27%→21%) となった。前回調査ではコスト保証方式が総じて増えたが、今回調

査では運賃値上げ方式が前回より 6%増えている。

- ④ 満足度としては、現状の転嫁状況について該当件数の 47%が不満となっており、前回とあまり状況は変わらない。

転嫁されていない件数は前回調査に比べ半分以上に減少している（56 件→22 件）

一般貨物船鋼材以外の転嫁されていない品目の件数（14 件→6 件）のほか、石油（8 件→5 件）、砂・砂利（4 件→3 件）、特殊タンク（3 件→2 件）とそれぞれ減少傾向となった。

RORO・コンテナ船貨物、一般貨物鋼材、石灰石、自動車では（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10月	563,546	26%	1,639,444	74%	2,202,990
平成20年4月	708,127	30%	1,672,509	70%	2,380,636

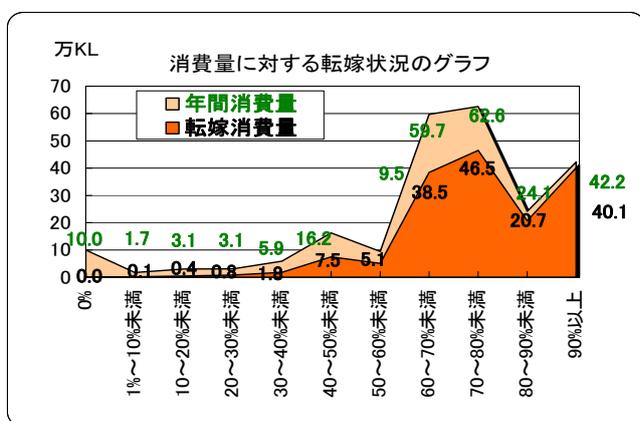
今回の調査で有効回答のあった内航主要オペレーター131社（全輸送量の 86%）の年間消費量は、約 238 万 KL となり、平成 18 年度内航船舶輸送統計年報による年間消費量約 274 万 KL の 87% となる。

#### 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20年4月調査						平成19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%	100,033	4%	0	0%	6社	5%	20,706	1%	0	0%	15社	12%
1%~10%未満	17,100	1%	1,089	0%	8社	6%	24,086	1%	1,238	0%	12社	10%
10~20%未満	30,544	1%	4,400	0%	7社	5%	29,642	1%	4,092	0%	6社	5%
20~30%未満	30,754	1%	7,689	0%	5社	4%	41,828	2%	9,424	1%	9社	7%
30~40%未満	58,917	2%	18,102	1%	12社	9%	39,081	2%	12,858	1%	7社	6%
40~50%未満	162,027	7%	74,956	5%	8社	6%	325,903	15%	157,177	11%	9社	7%
50~60%未満	94,519	4%	51,101	3%	20社	15%	358,420	16%	196,265	14%	15社	12%
60~70%未満	596,937	25%	384,771	24%	15社	11%	340,868	15%	216,164	15%	9社	7%
70~80%未満	626,001	26%	464,791	29%	18社	14%	480,012	22%	353,797	25%	14社	11%
80~90%未満	241,363	10%	206,915	13%	10社	8%	356,326	16%	304,571	21%	12社	10%
90%以上	422,441	18%	401,182	25%	22社	17%	186,118	8%	182,188	13%	17社	14%
計	2,380,636	100%	1,614,994	100%	131社	100%	2,202,990	100%	1,437,773	100%	125社	100%
	転嫁率68%						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 161 万 KL となり転嫁率は前回より 2%上回る 68%となった。転嫁率が 0%の事業者は減少したものの、未転嫁の燃料油は 32%（約 77 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

(単位:KL、%)

平成20年4月												平成19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(%)					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	②と③
1	RORO・コンテナ船貨物	19	633,011	18	455,394	72%	12%	76%	12%	0%	0%	1	RORO・コンテナ船貨物	15	693,377	14	442,943	64%	4%	64%	32%	0%	0%
2	一般貨物船鋼材以外	71	179,721	65	61,939	34%	65%	18%	7%	10%	0%	2	一般貨物船鋼材以外	61	156,361	49	52,657	34%	52%	11%	24%	13%	0%
3	一般貨物船鋼材	32	262,465	31	219,722	84%	35%	62%	3%	0%	0%	3	一般貨物船鋼材	28	210,287	27	165,941	79%	39%	37%	2%	22%	0%
4	ケミカル	36	104,524	34	54,832	52%	49%	30%	20%	1%	0%	4	ケミカル	33	89,817	28	44,161	49%	45%	32%	23%	0%	0%
5	石油	45	607,918	41	407,447	67%	1%	68%	28%	2%	1%	5	石油	36	565,506	28	373,467	66%	0%	82%	10%	8%	0%
6	特殊タンク	32	110,730	30	68,456	62%	27%	30%	43%	0%	0%	6	特殊タンク	37	106,999	34	58,659	55%	31%	27%	42%	0%	0%
7	砂・砂利	5	82,715	3	105	0%	100%	0%	0%	0%	0%	7	砂・砂利	8	7,224	5	3,606	50%	6%	0%	94%	0%	0%
8	石灰石	15	61,136	14	58,180	95%	8%	52%	23%	0%	17%	8	石灰石	11	49,134	11	47,362	96%	0%	52%	27%	0%	20%
9	セメント	22	159,053	22	152,134	96%	18%	17%	65%	0%	0%	9	セメント	18	154,039	18	154,039	100%	0%	11%	89%	0%	0%
10	自動車	6	127,902	6	96,002	75%	53%	40%	7%	0%	0%	10	自動車	7	141,755	6	81,189	57%	59%	41%	0%	0%	0%
11	その他	15	51,461	14	40,782	79%	59%	25%	16%	0%	0%	11	その他	32	28,491	14	13,748	48%	20%	41%	39%	0%	0%
合計		298	2,380,636	278	1,614,994	68%	20%	57%	21%	1%	1%	合計		286	2,202,990	234	1,437,773	65%	14%	54%	27%	5%	0%

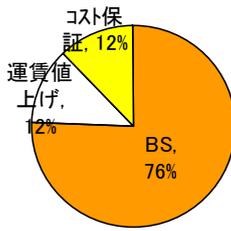
\* %の合計が必ずしも100%にならない場合がある。

\* 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。

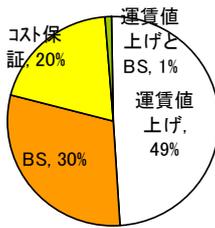
- ①転嫁率が前回調査を上回った品目としては、RORO・コンテナ貨物(64%→72%)、一般貨物船鋼材(79%→84%)、ケミカル(49%→52%)、特殊タンク(55%→62%)、自動車(57%→75%)、その他(48%→79%)の6品目となっている。
- ②前回調査を下回った品目としては、、砂・砂利(50%→0%)、セメント(100%→96%)の2品目となっている。
- ③前回とほぼ同じまたは同じ品目としては、一般貨物船鋼材以外(34%→34%)、石油(66%→67%)、石灰石(96%→95%)の3品目となっている。

(2) 品目別転嫁方法の傾向について

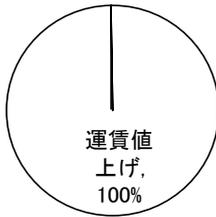
RORO・コンテナ船貨物



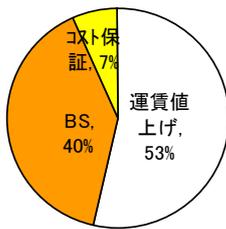
ケミカル



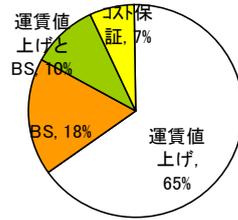
砂・砂利



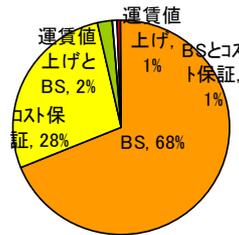
自動車



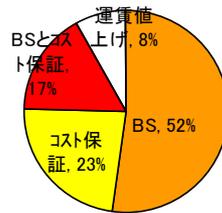
一般貨物船鋼材以外



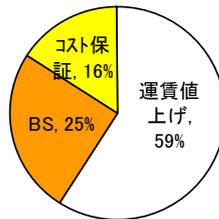
石油



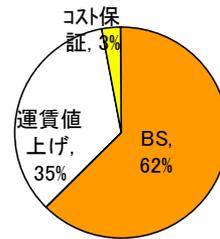
石灰石



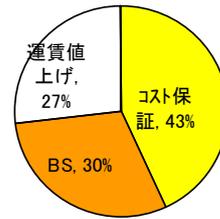
その他



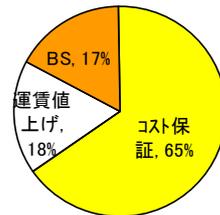
一般貨物船鋼材



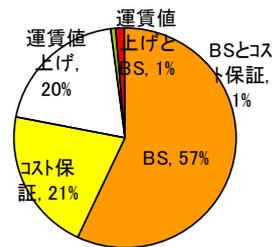
特殊タンク



セメント



全体





#### 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

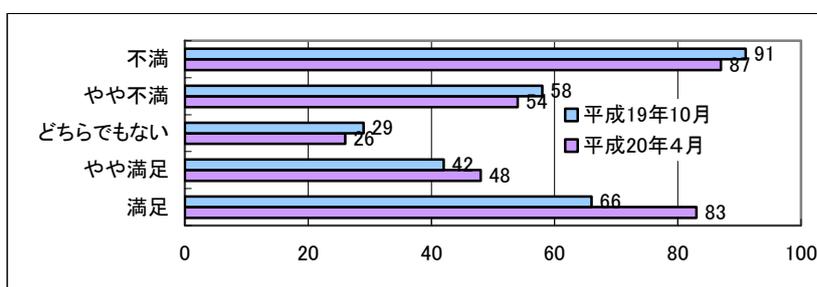
##### (1) 全体

前回調査に比べて満足・やや満足の割合が6%増加した。(38%→44%)

不満・やや不満は前回調査より5%減少した。(52%→47%)

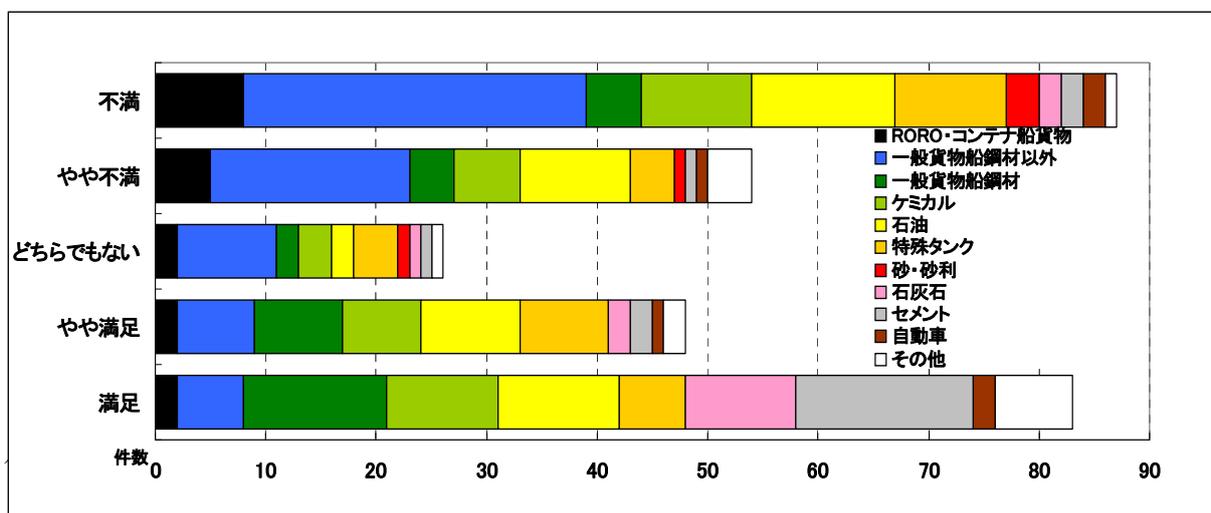
しかしながら、不満と感じている状況は依然として高い。

現状	平成20年4月		平成19年10月	
	該当数	%	該当数	%
満足	83	28%	66	23%
やや満足	48	16%	42	15%
どちらでもない	26	9%	29	10%
やや不満	54	18%	58	20%
不満	87	29%	91	32%
合計	298	100%	286	100%



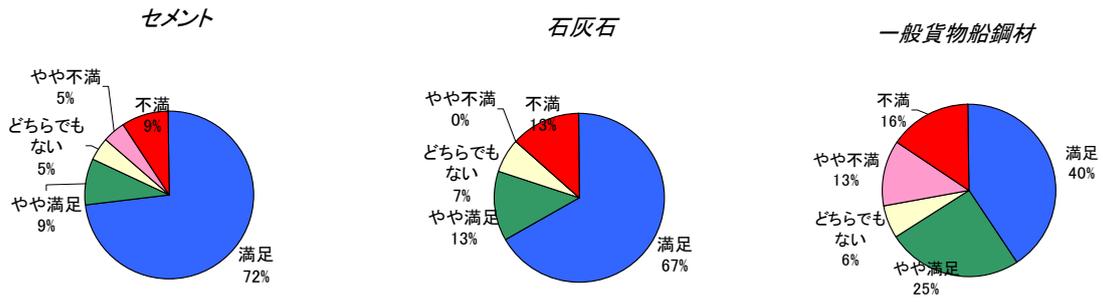
##### (2) 品目別満足度の割合について

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	8
一般貨物船鋼材以外	6	7	9	18	31
一般貨物船鋼材	13	8	2	4	5
ケミカル	10	7	3	6	10
石油	11	9	2	10	13
特殊タンク	6	8	4	4	10
砂・砂利	0	0	1	1	3
石灰石	10	2	1	0	2
セメント	16	2	1	1	2
自動車	2	1	0	1	2
その他	7	2	1	4	1
計	83	48	26	54	87
(%)	28%	16%	9%	18%	29%



満足度を品目別に見ると次のとおりである。

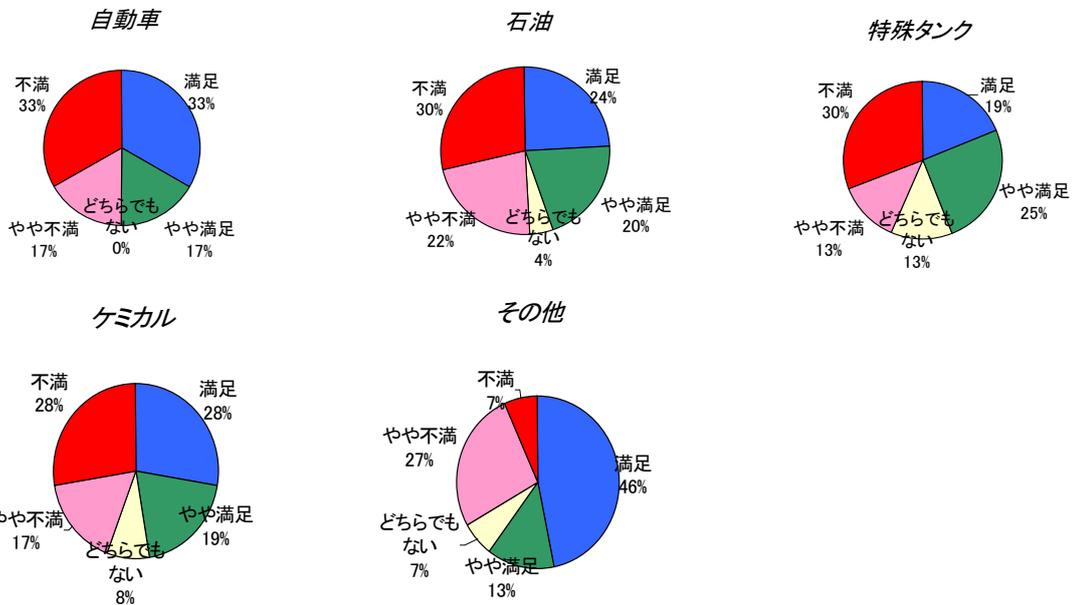
**A. 満足度の高い品目（セメント、石灰石、一般貨物船鋼材）**



セメント及び石灰石の転嫁率は、それぞれ 96%、95%もある。転嫁方法が前回調査と比べると運賃値上げ方式による割合が増えたため、不満度は増えた。

一般貨物船鋼材については、BS 方式が 37%→67%と増えたため、満足度は上がった。

**B. 満足度にバラツキがある品目（自動車、石油、特殊タンク、ケミカル、その他）**

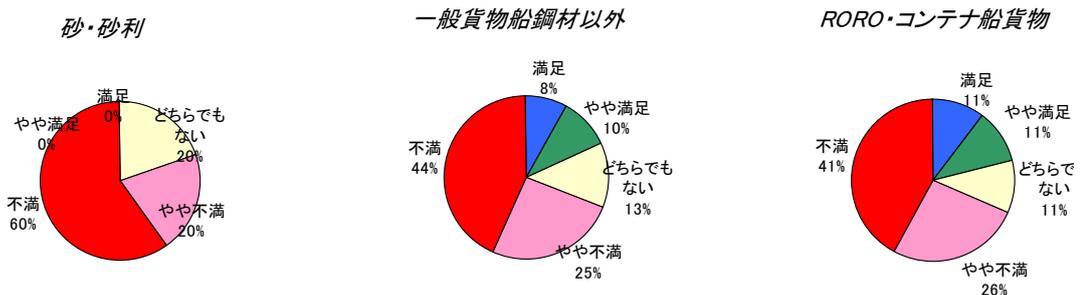


自動車は、転嫁率が 57%→75%と上がったため、満足度は上がった。

石油は、コスト保証方式によるものが 10%→18%と増えたが、転嫁率は前回調査とほぼ変わらないため、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、一般貨物船鋼材以外、RORO・コンテナ船貨物)



砂・砂利については、転嫁率が 50%→0%と下がり、不満度は前回よりも高くなっている。

また、転嫁方法についても、BS 方式及びコスト保証方式はなかった。

一般貨物船鋼材以外の品目については、前々回、前回調査と同じ 34%となり、転嫁状況の改善は全く見られない。

コスト保証方式及び BS 方式による転嫁方法は低く、運賃値上げによるものが (52%→65%) と増えたことから、事業者の不満度はますます高くなっている。

RORO・コンテナ船貨物は、転嫁率は上がったものの、不満度は前回調査よりも高くなっている。

## 意見

4月以降、価格が急騰しており転嫁率の低下が懸念されております。 <u>(品目:RORO・コンテナ船貨物)</u>
最近の急激な燃料油価格の高騰により四半期毎にBSが上がり荷主からの抵抗が強くなっている。 <u>(品目:RORO・コンテナ船貨物)</u>
H17年10月よりBS制度を導入。高騰幅が大きくなり、制度の見直しも検討中。 <u>(品目:RORO・コンテナ船貨物)</u>
荷主と交渉しているが、理解してもらえず苦戦している。交渉→納得してもらえるような知恵があれば教えて頂きたい。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外)</u>
著しい燃料油価格の変動の中、船のやりくりが大変に困難な状況となっている。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外)</u>
船の損益は当月の運航内容に依るが、殆ど油の使用量により左右されているのが実状であり、現実各船ごとの収支は多かれ少なかれマイナス計上となり、他の事業分にて補填している。鋼材以外の一般貨物船の場合、油の他にも船員費、用船料の値上げ等コストアップに見合うだけの運賃アップなど現実問題として非常に厳しく、この様な状況が続けば、弊社のような中小企業は、今後内航部門をどうするべきか岐路に立つ時期がくるであろう。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外、一般貨物船鋼材)</u>
A重油の値上げに運賃値上げが追いつかない <u>(品目:一般貨物船鋼材以外、一般貨物船鋼材)</u>
BS制度の法制化を望む。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外)</u>
元請貨物については、運賃値上げ、BSも試算可であるが、マーケット貨物については難しい。燃料油の値上がりは余りにもサイクルが早く毎月荷主と相談できるものではない。国レベルでの対策が早急に望まれる。アンケート調査もよいがそちらが先でしょう。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外、一般貨物船鋼材、石灰石)</u>
石油元売りは燃料油のコスト負担については柔軟な対応をしてもらっているが、その他のコスト増については全くと言っていいほど考慮しようとしていない。 <u>(品目:一般貨物船鋼材以外、石油、特殊タンク)</u>
BSの精算については、元売りの専航船のみが対象にて、スポット船については一切転嫁されていないのが現状である。コスト保証については、燃料油が元売り負担で転嫁されている。ただし、人件費・修繕費については高騰→コスト増となり、現状を説明のうえ交渉していく必要がある。 <u>(品目:ケミカル、石油、特殊タンク)</u>
1. コスト保証となり転嫁率アップもあるが、コスト査定時の燃油価格と実勢価格の「期ズレ」が大きい。2. 一般的に転嫁率が低くて不満である。 <u>(品目:ケミカル、石油、特殊タンク)</u>
専航船以外の船(フリー船)については、BSは出ていないため、現在運賃アップとして交渉中。 <u>(品目:石油)</u>

## 転嫁率の推移 (H17年11月～H20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
RORO・コンテナ船貨物	43	51	55	60	64	72
一般貨物船鋼材以外	38	23	14	34	34	34
一般貨物船鋼材	69	67	86	71	79	84
ケミカル	26	25	41	42	49	52
石油	44	48	47	71	66	67
特殊タンク	40	43	58	64	55	62
砂・砂利	88	29	33	67	50	0
石灰石	90	92	96	92	96	95
セメント	98	97	100	100	100	96
自動車	45	23	18	66	57	75
全体	41	51	51	66	65	68

