

平成 31 年 3 月 27 日

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 30 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 31 年 1 月 25 日～平成 31 年 3 月 8 日

(前回調査) 平成 29 年 8 月 25 日～平成 29 年 11 月 26 日

対象事業者数 : 187 事業者 (内航総連合会実施の輸送実績調査対象事業者 (元請けホーラー))

回答事業者数 : 96 事業者 (前回調査 101 事業者)

有効回答率 : 51% (前回調査 53%)

II. 調査結果の概要

1. 転嫁率について

2017 年 3 月末 (A 重油 59,200 円/KL C 重油 48,150 円/KL) と 2018 年 3 月末 (A 重油 67,600 円/KL C 重油 53,950 円/KL) との価格差 (A 重油 9,600 円/KL C 重油 5,800 円/KL) の荷主への転嫁は、セメント、高温液体、鉄鋼等の輸送貨物について高い転嫁率が見られた。一方で、砂・砂利・石材、穀物・肥料・飼料、自動車、機械・プラントは低い転嫁率となっている。

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採用が低い輸送貨物において、転嫁率の低い傾向が見られている。

全輸送貨物合計の平均は前回調査より 2 ポイント増加し 80%となった。

No.	輸送貨物	消費量	転嫁計	転嫁割合	運賃に含む	バンカーサーチャージ	コスト保証	(単位:KL、%)
1	鉄鋼	158,570	146,536	92%	26%	74%	0%	
2	原料	116,471	90,534	78%	12%	55%	33%	
3	燃料	43,812	34,237	78%	32%	59%	10%	
4	穀物・肥料・飼料	19,664	5,933	30%	100%	0%	0%	
5	機械・プラント	815	350	43%	100%	0%	0%	
6	木材・紙・パルプ	50,917	43,296	85%	78%	22%	0%	
7	雑貨・コンテナ等	316,206	239,076	76%	22%	74%	4%	
8	自動車	165,842	65,430	39%	15%	85%	0%	
9	セメント	89,918	89,918	100%	14%	6%	79%	
10	砂・砂利・石材	2,234	440	20%	100%	0%	0%	
11	黒油・白油・油脂	522,401	464,007	89%	32%	43%	25%	
12	ケミカル	116,077	88,866	77%	17%	54%	29%	
13	高圧液化	88,690	79,170	89%	20%	35%	45%	
14	高温液体	7,318	7,258	99%	17%	45%	38%	
15	耐腐食	36,778	29,997	82%	15%	49%	37%	
	計	1,735,713	1,385,049	80%	26%	52%	22%	

2. 輸送貨物別転嫁状況について

転嫁方法については、BS方式52%、運賃に含むは26%、コスト保証方式22%となった。

転嫁についての交渉の有無については、出来ているが69%、出来ていないが18%、交渉中が13%となった。

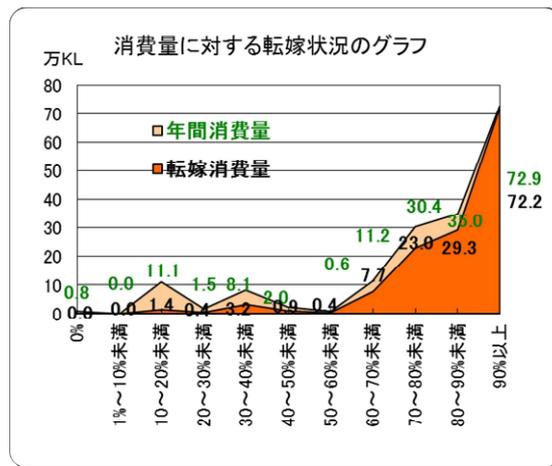
交渉が出来ていると回答した輸送貨物は、高温液体、セメント、自動車等が挙げられる。出来ていないと回答した輸送貨物は、砂・砂利・石材、機械・プラントに多く見られている。交渉中と回答した輸送貨物においては、機械・プラント、穀物・肥料・飼料等に見られた。

3. 事業者別転嫁状況について

転嫁率が0%の事業者は、前回の24社より大きく減少して8社となった。低い転嫁率の事業者割合については改善が見られた。

80%以上転嫁された事業者数は前回調査の44社から3社増加して47社となった。転嫁消費量は全体として約139万KLとなり、転嫁率は前回調査より2ポイント増加の80%となった。

未転嫁の燃料油は35万KL（全体の20%）となり、前回調査の42万KL（全体の22%）と比較すると減少している。



(単位:KL、%)

転嫁割合	平成30年4月調査						平成29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%	8,016	0%	0	0%	8社	8%	56,120	3%	0	0%	24社	25%
1%~10%未満	0	0%	0	0%	0社	0%	0	0%	0	0%	0社	0%
10%~20%未満	110,548	6%	13,890	1%	5社	5%	12,344	1%	1,387	0%	2社	2%
20%~30%未満	15,368	1%	4,307	1%	4社	4%	820	0%	246	1%	1社	1%
30%~40%未満	80,914	5%	32,019	2%	4社	4%	45,218	3%	15,226	1%	3社	3%
40%~50%未満	20,090	1%	9,352	1%	5社	5%	17,131	1%	8,291	1%	4社	4%
50%~60%未満	6,494	0%	3,837	0%	2社	2%	73,195	4%	43,760	3%	5社	5%
60%~70%未満	112,183	6%	77,301	6%	9社	9%	658,423	38%	436,504	32%	10社	10%
70%~80%未満	303,699	17%	229,724	17%	12社	13%	120,446	7%	95,481	7%	8社	8%
80%~90%未満	349,520	20%	292,656	21%	11社	11%	164,020	9%	140,906	10%	11社	11%
90%以上	728,881	42%	721,963	52%	36社	38%	702,082	40%	692,885	50%	33社	34%
計	1,735,713	100%	1,385,049	100%	96社	100%	1,849,799	107%	1,434,686	100%	101社	105%
	転嫁率80%						転嫁率78%					

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(29%→32%)、「満足」・「やや満足」と回答した件数は(55%→51%)となり、転嫁率は上がった反面、不満に感じている意見が前回よりも増加した。

現状	平成30年4月		平成29年4月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	91	38%	74	39%
やや満足	32	13%	31	16%
どちらでもない	39	16%	29	15%
やや不満	38	16%	33	18%
不満	38	16%	21	11%
合計	238	100%	188	100%

* 合計が100%にならない場合がある。

輸送貨物ごとに「不満」・「満足」を纏めた結果、「不満」と答えた数が、原料、黒油・白油・油脂、鉄鋼、穀物・肥料・飼料、ケミカルの順に多く見られた。

一方、「満足」については、原料、黒油・白油・油脂、ケミカル、セメントの順に多く見られた。

輸送貨物	満足計	不満計
原料	19	14
黒油・白油・油脂	19	11
鉄鋼	9	9
穀物・肥料・飼料	0	8
ケミカル	16	7
燃料	9	5
木材・紙・パルプ	3	4
雑貨・コンテナ等	9	4
砂・砂利・石材	1	4
高圧液化	11	4
自動車	2	2
耐腐食	9	2
機械・プラント	0	1
高温液体	3	1
セメント	13	0

5. 今後の転嫁の見通しについて

今と変わらないと答えた数が81%となり、前回調査の94%から13%減少したが、引き続き大多数を占めている。良くなりそう、少し良くなりそうという改善を見込む回答は16%となった。

回答者からの意見については、

「瀬戸内で稼働する1000KL型以下の小型フリー船に関して、燃料油の高騰は船員不足や船舶の老齢化による修繕費の増加と合わせて、船主経済を圧迫する大きな要因となっており、運賃の改善が急務と考えている。(平成31年度の運賃改善を各荷主と交渉中)」(黒油・白油・油脂)や「貨物船に対してバンカーサーチャージ制度の導入を国の指導で行って欲しい。」(原料)、「LPG船は業界全体で、

隻数が減っている為荷主が定期用船する傾向が続いています。その為、弊社もスポット船が減っている為、全体的には運賃の嵩上げが来ています。まだ、十分ではないですが。」(黒油・白油・油脂)といった意見があったほか、「SOX 規制による燃料油単価について、現在荷主と調整中。」(自動車)等、来年度から始まる燃料油に関する意見が寄せられた。

No.	輸送貨物	良くなりそう	少し良くなりそう	今と変わらない	やや悪くなりそう	悪くなりそう
1	鉄鋼	10%	5%	86%		
2	原料	14%	11%	75%		
3	燃料			100%		
4	穀物・肥料・飼料		13%	88%		
5	機械・プラント		50%	50%		
6	木材・紙・パルプ		14%	43%	29%	14%
7	雑貨・コンテナ等	7%	7%	80%	7%	
8	自動車			100%		
9	セメント	7%		93%		
10	砂・砂利・石材			83%		17%
11	黒油・白油・油脂	3%	18%	73%	3%	3%
12	ケミカル	3%	23%	73%		
13	高压液化		16%	84%		
14	高温液体		17%	83%		
15	耐腐食	7%	7%	87%		
	計	5%	11%	81%	2%	1%

6. 交渉の有無について

交渉ができていると回答した割合は、69%となり、出来ていないは18%、交渉中は13%となっている。

出来ていない輸送貨物は、砂・砂利・石材に多く見られた。

一方で、出来ているとの回答は、高温液体等が挙げられる。

No.	輸送貨物	出来ている	出来ていない	交渉中
1	鉄鋼	71%	19%	10%
2	原料	58%	22%	19%
3	燃料	68%	21%	11%
4	穀物・肥料・飼料	38%	38%	25%
5	機械・プラント		50%	50%
6	木材・紙・パルプ	57%	29%	14%
7	雑貨・コンテナ等	67%	20%	13%
8	自動車	83%	17%	
9	セメント	93%	7%	
10	砂・砂利・石材	17%	67%	17%
11	黒油・白油・油脂	70%	12%	18%
12	ケミカル	73%	10%	17%
13	高压液化	79%	11%	11%
14	高温液体	100%		
15	耐腐食	80%	13%	7%
	計	69%	18%	13%

回答者からのご意見

輸送貨物	交渉有無	転嫁方法	満足度	見通し	意見
黒油・白油・油脂	出来ている	運賃に含む	やや満足	やや悪くなりそう	2020年Sox対応油の価格動向が不透明
黒油・白油・油脂	出来ている	コスト保証	満足	今と変わらない	LPG船は業界全体で、隻数が減っている為荷主が定期用船する傾向が続いています。その為、弊社もスポット船が減っている為、全体的には運賃の嵩上げが出来ています。まだ、十分ではないですが。
黒油・白油・油脂	出来ている	バンカー サーチャージ	やや満足	今と変わらない	瀬戸内で稼働する1000KL以下の小型フリー船に関して、燃料油の高騰は船員不足や船舶の老齢化による修繕費の増加と合わせて、船主経済を圧迫する大きな要因となっており、運賃の改善が急務と考えている。(平成31年度の運賃改善を各荷主と交渉中)
自動車	出来ている	バンカー サーチャージ	満足	今と変わらない	SOX規制による燃料油単価について、現在荷主と調整中。
高圧液化	出来ている	バンカー サーチャージ	やや不満	今と変わらない	SOX規制の影響がどれくらいあるか不明のため見通しが立たない。
原料	出来ている	バンカー サーチャージ	満足	今と変わらない	貨物船に対してバンカーサーチャージ制度の導入を国の指導で行って欲しい。