

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
(2021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 2021年12月10日～2022年2月22日

(前回調査) 2019年1月25日～2019年3月8日

対象事業者数：174事業者（内航総連合会実施の輸送実績調査対象事業者（元請けオペレーター））

回答事業者数：86事業者（前回調査96事業者）

有効回答率：49%（前回調査51%）

II. 調査結果の概要

1. 転嫁率について

2020年9月末（A重油48,500円/KL C重油37,300円/KL）と2021年9月末（A重油73,300円/KL C重油58,610円/KL）との価格差（A重油24,800円/KL C重油21,310円/KL）の荷主への転嫁率は、転嫁率の高い順からセメント、高温液体が100%、黒油・白油・油脂が94%、燃料が92%、高圧液化が89%、原料が86%、雑貨・コンテナ等、自動車が85%、木材・紙・パルプが82%、耐腐食が79%、鉄鋼が75%、ケミカルが72%となった。一方で、砂・砂利・石材は33%、穀物・肥料・飼料が35%、機械・プラントが52%となっている。

バンカーサーチャージ方式（以下、BS方式）やコスト保証方式は全体の約8割を占めている。運賃に含むが全体の約2割あり、未転嫁のフリー運航船によるスポット輸送がこの中に含まれている。全体の転嫁率結果は前回調査より6ポイント増加し86%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
1	鉄鋼	145,747	109,529	75%	64%	36%	0%
2	原料	84,225	72,365	86%	53%	43%	4%
3	燃料	34,688	31,895	92%	77%	18%	5%
4	穀物・肥料・飼料	16,657	5,897	35%	46%	54%	0%
5	機械・プラント	459	239	52%	100%	0%	0%
6	木材・紙・パルプ	40,894	33,379	82%	13%	84%	4%
7	雑貨・コンテナ等	316,984	270,445	85%	1%	98%	1%
8	自動車	159,861	136,542	85%	66%	34%	0%
9	セメント	86,551	86,294	100%	7%	39%	54%
10	砂・砂利・石材	1,082	360	33%	100%	0%	0%
11	黒油・白油・油脂	273,858	257,867	94%	4%	7%	89%
12	ケミカル	74,618	53,506	72%	3%	54%	43%
13	高圧液化	82,902	74,132	89%	10%	31%	59%
14	高温液体	8,833	8,833	100%	16%	0%	84%
15	耐腐食	13,189	10,432	79%	4%	18%	78%
	計	1,340,548	1,151,713	86%	22%	46%	32%

2. 輸送貨物別転嫁状況について

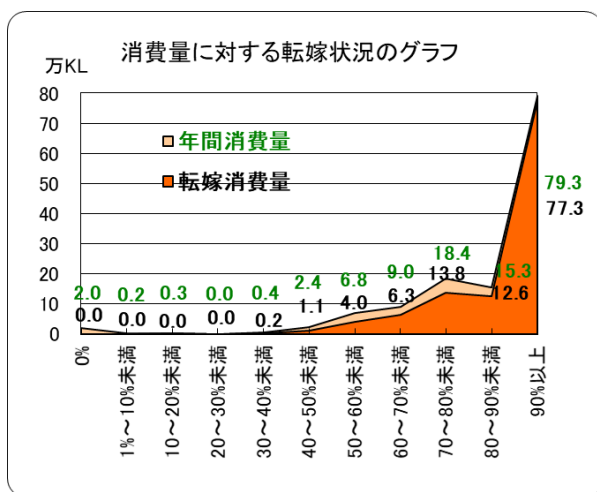
転嫁方法については、運賃に含むは前回 26%→22%、BS 方式は前回 52%→46%、コスト保証方式は前回 22%→32%となり、コスト保証方式は前回調査時より 10%の増加が見られている。

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 8 社→7 社となり 1 社減少している。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 47 社→49 社となり 2 社増加している。回答者の 2020 年度における年間消費量 134 万 KL のうち、転嫁消費量は約 115 万 KL となり、転嫁率は前回調査より 6 ポイント増加の 86%となった。

未転嫁の年間消費量は前回約 35 万 KL（全体の 20%）→約 19 万 KL（全体の 14%）となり、前回と比較すると減少している。



(単位: KL、%)

転嫁割合	2021年10月調査						2018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%	19,923	1%	0	8%	7社	8%	8,016	0%	0	0%	8社	8%
1%~10%未満	2,276	0%	47	2%	2社	2%	0	0%	0	0%	0社	0%
10%~20%未満	2,854	0%	461	2%	2社	2%	110,548	6%	13,890	1%	5社	5%
20%~30%未満	0	0%	0	0%	0社	0%	15,368	1%	4,307	1%	4社	4%
30%~40%未満	4,345	0%	1,693	2%	2社	2%	80,914	5%	32,019	2%	4社	4%
40%~50%未満	23,744	2%	11,014	5%	4社	5%	20,090	1%	9,352	1%	5社	5%
50%~60%未満	68,327	5%	39,591	6%	5社	6%	6,494	0%	3,837	0%	2社	2%
60%~70%未満	89,500	7%	62,650	3%	3社	3%	112,183	6%	77,301	6%	9社	9%
70%~80%未満	183,989	14%	137,682	14%	12社	14%	303,699	17%	229,724	17%	12社	13%
80%~90%未満	153,081	11%	125,557	8%	7社	8%	349,520	20%	292,656	21%	11社	11%
90%以上	792,509	59%	773,019	49%	42社	49%	728,881	42%	721,963	52%	36社	38%
計	1,340,548	100%	1,151,713	100%	86社	100%	1,735,713	100%	1,385,049	100%	96社	100%
	転嫁率86%						転嫁率80%					

*小数点以下四捨五入のため、%の合計が100%にならない。

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」と回答した件数は前回 32%→23%、「満足」・「やや満足」と回答した件数は前回 51%→64%となり、不満に感じている意見が前回よりも減少し、満足度は増加した。

現状	2021年10月		2018年4月	
	該当数	割合	該当数	割合
満足	110	52%	91	38%
やや満足	26	12%	32	13%
どちらでもない	28	13%	39	16%
やや不満	23	11%	38	16%
不満	25	12%	38	16%
合計	212	100%	238	100%

さらに輸送貨物ごとに「不満」・「やや不満」を「不満」、「やや満足」・「満足」を「満足」として纏めて見ると、「不満」と答えた数は、原料、ケミカル、燃料、穀物・肥料・飼料、黒油・白油・油脂、鉄鋼の順に多く見られた。

一方、「満足」については、ケミカル、黒油・白油・油脂、高圧液化、雑貨・コンテナ等、原料の順に多く見られた。

輸送貨物	満足計	不満計	計
ケミカル	22	6	28
黒油・白油・油脂	22	5	27
原料	12	8	20
高圧液化	18	2	20
燃料	9	6	15
鉄鋼	9	5	14
雑貨・コンテナ等	14	0	14
セメント	7	2	9
穀物・肥料・飼料	2	6	8
木材・紙・パルプ	5	3	8
高温液体	6	0	6
機械・プラント	3	2	5
自動車	2	2	4
耐腐食	3	1	4
砂・砂利・石材	2	0	2

5. 今後の転嫁の見通しについて

今と変わらないが前回 81%→85%となり 4%増加した。良くなりそう・少し良くなりそうは、前回 16%→11%となり 5%減少した。悪くなりそう・やや悪くなりそうは 4%となった。

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		12%	88%		
2	原料	4%	16%	80%		
3	燃料			100%		
4	穀物・肥料・飼料		22%	56%	11%	11%
5	機械・プラント		20%	80%		
6	木材・紙・パルプ		22%	56%	22%	
7	雑貨・コンテナ等	7%	7%	67%	20%	
8	自動車		14%	86%		
9	セメント				100%	
10	砂・砂利・石材			100%		
11	黒油・白油・油脂		3%	97%		
12	ケミカル	3%	6%	91%		
13	高压液化	10%	10%	81%		
14	高温液体			100%		
15	耐腐食	20%		80%		
	計	3%	8%	85%	3%	1%

6. 交渉の有無について

転嫁についての交渉の有無については、出来ているが前回 69%→69%、出来ていないが前回 18%→19%、交渉中が前回 12%→12%と前回調査結果とほぼ同様の結果となっている。

交渉が出来ていると回答した輸送貨物は、高温液体が 100%、セメントが 89%、雑貨・コンテナ等が 87%、自動車及び高压液化が 86%となっている。出来ていないと回答した輸送貨物は、穀物・肥料・飼料が 56%、木材・紙・パルプ及び砂・砂利・石材が 33%、原料が 32%、黒油・白油・油脂が 30%となっている。

No.	輸送貨物	出来ている	出来ていない	現在交渉中
1	鉄鋼	65%	18%	18%
2	原料	56%	32%	12%
3	燃料	61%	17%	22%
4	穀物・肥料・飼料	22%	56%	22%
5	機械・プラント	80%	20%	
6	木材・紙・パルプ	67%	33%	
7	雑貨・コンテナ等	87%	7%	7%
8	自動車	86%		14%
9	セメント	89%	11%	
10	砂・砂利・石材	67%	33%	
11	黒油・白油・油脂	63%	30%	7%
12	ケミカル	70%	12%	18%
13	高压液化	86%		14%
14	高温液体	100%		
15	耐腐食	60%	20%	20%
	計	69%	19%	12%

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
鉄鋼	現在交渉中	バンカー サーチャージ	満足	今と変わらない	鋼材については、バンカーサーチャージにて転嫁率は高いものとなっているが、一方で原料のばら積み貨物を中心に荷主の理解は低いままとなっており、2020年に用船料が下がり、2021年も据え置きとなったため、このところの燃料油高騰から転嫁の荷主への理解が深まることを望んでいる。足もとで2022年4月から船員法改正等もあり、労務コストも上がることが予想されているので、このような観点からも是非、荷主の理解が必要である。
雑貨・コンテナ等	出来ている	バンカー サーチャージ	満足	今と変わらない	今後、更に内航燃料油価格が高騰した場合、顧客へのサーチャージのインパクトが大きくなるため、サーチャージの料率見直しなどの声があがる可能性がある。
雑貨・コンテナ等	出来ている	バンカー サーチャージ	やや満足	やや悪くなりそう	燃料油価格変動調整金制度が確立しており、貨物1台(1個)当たりの回収は出来ておりますが、貨物数量が落ち込んでおりますので、その分、燃料調整金の回収が不十分です。
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	燃料油価格変動による燃料費の上昇分については、十分とは言えないが荷主へ転嫁できている。一方で、輸送コストのベースとなる運賃は低水準となっている。荷主への個別の交渉は行っているが、内航総連には石油業界との団体窓口として、運賃の適正な分担という課題について交渉をリードして頂きたい。
黒油・白油・油脂	出来ていない	コスト保証	満足	今と変わらない	フリー運航船はBSがなく、燃料油価格の上昇に運賃アップが追いついていない状況である。2020年度と2021年度の比較においては新規オーダーを除き、運賃アップができていないため、現在2022年度の運賃アップに向けて荷主と交渉中である。
ケミカル	現在交渉中	運賃に含む	不満	少し良くなりそう	ケミカル船について、スポット輸送は40%の転嫁量となっている。一方で、専航船は100%となっている。