

## 運賃の妥当性について（荷主アンケートより）

「妥当である」と回答した社

## ・欧州航路

## リーズナブル

需給バランスに連動している

競合している船社はたくさんあるので

北米航路と比較し上昇率が低くなっている。

運賃水準が比較的安定しているから

複数社とのコスト比は毎年行っており又、昨今の油代高騰など事情についても理解している為  
数社の見積りを比較した結果。

半年に一回、市場マーケットに沿った見直しがあるので

近年の運賃修復により荷主と船社が、共生できる運賃水準に到達安定してきているから

オーバーゲージ貨物が主の為、V O D分の運賃を考慮しても適切と考えている。

需要過多の現状ではこんなものだと思います。

他船社の価格と横並びの為

## 適正運賃

他の航路に比べ距離があるにもかかわらず、まだ割安感はある。

航海スケジュールにあまり狂いがなく、トラブルも少ない。安定した物流を実現しており、ある程度納得できる。

需要と供給のバランスに応じた価格が維持されていると考えている為

過去からの経緯。競合船社間の見積差異からみて、ほぼ妥当と判断する

距離を考えると

今年に入り、スペースの安定がみえ、海上運賃も値下げの傾向にある

この数年、大きな運賃変動がない。

競合ネゴで決めているから

## 2社比較

比較的価格が安定している。

マーケット的に安い

市場に見合っている

ベースレートは妥当と思う。但し、BAFは異状（やむを得ないが）

過去からの運賃推移より判断すると。

在来船との比較でコンテナ料金を評価しており、ほぼ同レベルになるよう交渉している。

相見積りにより評価している。

選択出来ない

他航路との比較において

原油高騰で値上げに関して妥当と思う

他地域との比較では妥当である。

日本 - 欧州主要港 \$ 1000 ± \$ 300 / 20 で 10 数年間安定している

中南米航路と同等である。

あまり比較した事は無いが、輸入者側の指示の為、安いと思っている。

運賃 (BAF、CAF含む) が安定している。

フレートレベルの格差が少ない

原油高

船腹需給バランスによって、BASE RATE が短期間に変動・同盟船 / 盟外船の格差が無い。

FOB 契約のため運賃がわからない

物量に見合った運賃になっている

## ・北米航路

## リーズナブル

数社からの見積りでも大きな差が出ていない

需給バランスに連動している

競合している船社は沢山あるので

相応

複数社とのコスト比は毎年行っており又、昨今の油代高騰など事情についても理解している為

数社の見積りを比較した結果。

北米は年一回の見直しがあり、S/Cにて決められた運賃があり毎年定期見直しのため近年の運賃修復により荷主と船社が、共生できる運賃水準に到達安定してきているから付価値が高い物品が多いので妥当  
オーバーゲージ貨物が主の為、VOD分の運賃を考慮しても適切と考えている。  
原油高騰による燃料費アップを見込んだ運賃のため。  
需要過多の現状ではこんなものだと思います。  
航海スケジュールにあまり狂いがなく、トラブルも少ない。安定した物流を実現しており、ある程度納得できる。  
SERVECE CONTRACTで、個々に調整がある為、独立性が感じられる。  
過去からの経緯。競合船社間の見積差異からみて、ほぼ妥当と判断する  
市況を反映された運賃と思われる。  
距離を考えると  
この数年、大きな運賃変動がない。  
リーズナブルなレンジに在る。  
競合ネゴで決めているから  
他社と比較しても大差ない為  
2社比較  
比較的価格が安定している。  
マーケット的に安い  
少し割高  
配船船社が多く競争があるため  
在来船との比較でコンテナ料金を評価しており、ほぼ同レベルになるよう交渉している。  
燃料が高騰する中、据え置き  
選択出来ない  
他航路との比較において  
原油高騰で値上げに関して妥当と思う  
貨物量、距離的に妥当  
あまり比較した事はないが従来通り安いと思っている  
物量に見合った運賃になっている  
サーチャージが少ないこととフレートが安価

#### ・日中航路

数社からの見積りでも大きな差が出ていない  
需給バランスに連動している  
他社の見積りをとったことがない  
他航路(北米・欧州)に比較して妥当だと思う。  
競合している船社はたくさんあるので  
船社数多く一定の自由競争環境にあると思う。  
当社が活用している輸出航路は各社は競争が激しく諸チャージ込みの割安な運賃が提供されている。  
複数社とのコスト比は毎年行っており又、昨今の油代高騰など事情についても理解している為  
数社の見積りを比較した結果。  
但し、船社間の競争及びサーチャージ等の変動が激しすぎる感有り。  
オーバーゲージ貨物が主の為、VOD分の運賃を考慮しても適切と考えている。  
日中間の貿易の物流コストの根源をなすものだから。  
他船社の価格と横並びの為  
安定して安い  
ここ数年変更なく安定している  
距離を考えると  
競争が激しいので、各社価格が底をついた感がある。利用者にとっては妥当ではないかと思われる。  
競合ネゴで決めているから  
貨物バランスからなんとか低価値をキープしているから。  
2社比較  
ある程度安定している  
安い。

船会社間の競争が激しいため、生き残るために妥当サーチャージと理解。  
 他の航路と比べて妥当といえる。  
 市場に見合っている  
 配船船社が多く競争があるため  
 中国サイドでの運賃支払いとなっており、現地で値段交渉し、安価で積んできているため、特にこちらで影響を受けることが少ない。  
 多くの船舶が就航しているため競争原理が機能している。  
 値上がらない  
 コンテナチャージについては高すぎ。根拠があいまい。ベースレートは妥当  
 安値安定  
 同業他社が利用している運賃レベルを極力入手するようにしている。  
 米国のようにSURCHARGEもなく、変動しないので使いやすい。  
 その都度、決めている。  
 他社との比較はできないが、当社の契約はサービスの内容に比べて運賃は適当であると考えている  
 需要の多い中国船の為妥当なコストと判断しております  
 往航は、THC等も込みの運賃で他仕向港に比べても運賃は安価。  
 燃料が高騰する中、据え置き  
 他の船会社と比べても大差が無い  
 運賃が底値に近いところにきているのは分かっているが、空コンテナを中国へ返すことを思えば、今の運賃でも妥当である。  
 他航路との比較において  
 運賃の乱高下も少なく、安定しているため。  
 原油高騰で値上げに関して妥当と思う  
 他の同航路の船社に比べて高いが、ほぼスケジュール通りに運航するので  
 選定時、大手数社から見積りを入手し確認  
 あまり比較した事はないが従来通り安いと思っている  
 運賃が安定している。  
 サービスレベルに見合った運賃になっている  
 サーチャージは別としてフレートは安価  
 コンテナ単位の輸出なら、コスト競争力を辛うじて維持できている。

「妥当ではない」と回答した社

・欧州航路

船社より提供を受ける運賃は発地での交渉と着地での交渉では同じ船社、航路においても開きがある  
 1. 値上げ幅が大きすぎる。(Ex. 1年で50%アップ) 2. サーチャージの変動幅が大きすぎる。  
 船腹不足を理由に売手市場になっている  
 大幅な値上げが相次ぎ採算がとれなくなっている。一方で、船社は、もうかりすぎ  
 少し高いように思われる  
 油代の高騰が影響する。  
 中国積が主体の為、日本積スペース確保の為、船社は業績好調にもかかわらず、運賃値上げが続く  
 同盟船社は割高な印象  
 大手企業との格差が大きいと思われる  
 高すぎる  
 安過ぎる  
 各船会社がこの2～3年に大幅な収益増加を達成しているのはアジア地域から欧米航路を大幅に値上げした事が大きい。欧州輸出航路の運賃は割高感がある。  
 現在の運賃レベルは高過ぎます。  
 BAFにおいて適性でない  
 運賃修復の幅が大きすぎる。理由に説得力がない。  
 運賃値上げ(額)の妥当性が不透明。  
 ・海上運賃は高すぎる ・サーチャージのアップ率について当初の設定時のレートの具体的な提示がない。  
 ・高い ・変動が多い  
 売手市場になっている  
 高い

サービス、信頼性市場の製品価格を鑑みて高い  
運賃レベルが高すぎる為  
マーケットに左右されすぎている。各社に差がある  
算出の根拠が明確ではない。判りにくい。  
フレイトが高過ぎる  
サーチャージがベースレートよりも割高で納得しづらい  
昨今の運賃上昇率が高すぎる為  
高い  
高い水準にあると思う。(船会社利益出し過ぎ。)需給バランスからして売手市場で出来上がった運賃。  
3～4年前に比べ市況の影響もあるが高い。  
最近値上げしすぎ  
邦船3社は最高利益を上げていながらここ数年毎年運賃の値上げをしている。  
カルテルにより高値にはりついている。  
燃料高騰の情報を入り次第、サーチャージの変更は不適切と考える  
ここ数年、各船会社が足並みをそろえて値上げを強行している為  
一方的に上がる感じがする。  
同盟のビジネスプランが時として旺盛な荷動を背景に高額なGRが実行されることがある。  
最近の大巾な値上げ  
物流コスト削減を念頭に交渉しているため  
市況に左右され過ぎ  
高すぎる  
Exp. Impインバランスが大きい  
輸出、輸入(往航復航)の料金差が大きすぎる。需給バランスが原因とは言え差がひどい。  
需給バランスによるこの数年の運賃乱高下がひどく物流費に与える影響が大きい  
為替、バンカーの影響を直接反映しすぎていると思えるため。  
ここ最近上がり続けているため  
運賃市況は高いレベルと考えている  
1. 運賃値上げ幅が余りにも大きい。(例、1年間で50%アップ) 2. 本来補助的役割であるはずのサーチャージの実額が巨額になっている。  
サーチャージの種類が多くまた高すぎる。  
高い  
ここ数年運賃高騰しており、各船会社は史上空前の利益を確保している。バランスを考慮すべき  
需給関係などの市況を楯とした必要以上の値上げやサーチャージの導入を主張するため。  
運賃は妥当と思うがサーチャージは高すぎる  
往・復の価格差は異常。船社は企業努力をせずに往航の荷主にそのつけをまわしている。  
原油価格、鉄価格、船舶のリース料等に左右され過ぎ  
高い。  
燃料費が高い  
距離の割に安い  
下がり過ぎではないか。  
もう少し安くてもいいのでは。  
CAF/B A Fが毎日改定するのは繁雑  
運賃のGENERAL INCREASE等により運賃動向が上昇しており、割高感がある。  
サーチャージの変動が大きすぎる  
原油高・港湾費用の高騰等コストの上昇を理由にこの数年間値上げが続いているが、海上運賃に占めるコスト配分が不透明でわからない。又、サーチャージもある程度値上げに含まれる等で二重に請求される感じがする。  
ここ数年急激な値上げがあり高すぎる  
期毎の値上圧力が非常に強く、値上を吸収しても還元出来る所がない。Shipperとしてもあまりにも負担が大きく話が一方的。  
スペースが狭いため船社が強気に値上げをしてくる

・北米航路

1. 値上げ幅が大きすぎる。(Ex 1年で50%アップ) 2. サーチャージの変動幅が大きすぎる。  
船腹不足を理由に売手市場になっている  
高いと思う。  
運賃が高い(毎年値上げ)サーチャージが多い  
高すぎる  
大幅な値上げが相次ぎ採算がとれなくなっている。一方で、船社は、もうかりすぎ  
少し高いように思われる  
TSAとしてCOST RECOVERY PLANと称し、一方的サイドラインを設け、上昇率も異常である。  
油代の高騰が影響する。  
為替、原油等の影響が大きく変動が激しいから  
中国積が主体の為、日本積スペース確保の為、船社は業績好調にもかかわらず、運賃値上げが続く  
船社が少なく、自由競争が機能していない感あり  
大手企業との格差が大きいと思われる  
高すぎる  
現在の運賃レベルは高過ぎます。  
競争原理が働きにくい。  
高い  
一斉に値上げ(03年から)を年毎に受けざるを得ない状況  
TSAの指針に影響されている面がある。もっと下がる。  
運賃値上げ(額)の妥当性が不透明。  
値上げ巾があまりに大き過ぎる  
対運賃に対する比率が高過ぎる  
・海上運賃は高すぎる・サーチャージのアップ率について当初の設定時のレート of 具体的な提示がない。  
高すぎる  
サーチャージの種類が多すぎるBAFのup率が高すぎる  
・高い・変動が多い  
運賃が高い上に最大積載重量が少ない  
輸出と輸入の運賃がアンバランス。ここ3年間の値上げにより、輸出の割高感が強い。  
近年運賃の値上げが続いており、コスト負担増となっているため。  
変動があまりにも大きく多すぎる。  
定期的に常に値上げがある  
売手市場になっている  
欧州航路に比し割高感有り  
高い  
運賃レベルが高すぎる為  
TSAの決め方には不信がある  
各社に差がありすぎるのと中国、HKとくらべて割高  
算出の根拠が明確ではない。判りにくい。  
アメリカの自身の理由によるサーチャージが多すぎる  
フレイトが高過ぎる  
サーチャージが高い  
毎年の値上げにより、コストがかなりかかるようになった  
運賃及びサーチャージが高い。4~5年前から比べるとかなり上昇した。  
季節(ピーク、オフ)の差はおかしいと考えてます  
サーチャージがベースレートよりも割高で納得しづらい  
昨今の運賃上昇率が高すぎる為  
高すぎる  
高い水準にあると思う。(船会社利益出し過ぎ。)需給バランスからして売手市場で出来上がった運賃。  
3~4年前に比べ市況の影響もあるが高い。  
高い  
高いPSLなどサーチャージが多すぎる  
最近値上げしすぎ

年を経る毎に高くなる一方なので。  
邦船3社は最高利益を上げていながらここ数年毎年運賃の値上げをしている。  
カルテルにより高値にはりついている。  
燃料高騰の情報を入り次第、サーチャージの変更は不適切と考える  
値上げに対して強気  
他の航路に比して割高である。  
ここ数年、各船会社が足並みをそろえて値上げを強行している為  
供給の不足により運賃は高目に設定されていると思う。  
運賃値上げ幅が著しく大きく、商品単価に占める比率が高くなり、利益が少なくなってしまうため。  
燃料費の高騰が問題である。  
最近の大巾な値上げ  
ここ数年で相当値上がっているの。  
ピークシーズン感いは、原油サーチャージが高すぎる...  
PEAK SEASONS SURCHARGE意図が理解できない。物流が多いとなぜ加算されるのか。半年も続く。運賃も  
年間契約してるので強制的に同盟で値上げされると困る。運賃が高い割に米国接続やストなど、米国内デリバリーま  
で気を抜けない。  
物流コスト削減を念頭に交渉しているため  
市況に左右され過ぎ  
ここ数年の値上げ幅が大き過ぎる。船社はもうけ過ぎている。  
需要が増加する程料金も高くなっている為  
往航高過ぎる  
高すぎる  
Exp. Impインバランスが大きい  
輸出、輸入(往航復航)の料金差が大き過ぎる。需給バランスが原因とは言え差がひどい。  
高止まり感がある。  
需給バランスによるこの数年の運賃乱高下がひどく物流費に与える影響が大きい  
為替、バンカーの影響を直接反映しすぎていると思えるため。  
運賃市況は高いレベルと考えている  
1. 運賃値上げ幅が余りにも大きい。(例、1年間で50%アップ) 2. 本来補助的役割であるはずのサーチャージの実  
額が巨額になっている。  
サーチャージの種類が多くまた高すぎる。  
高い  
ここ数年運賃高騰しており、各船会社は史上空前の利益を確保している。バランスを考慮すべき  
多種のサーチャージが次々と付加され、かつ交渉の余地がないため  
高すぎると思う  
需給関係などの市況を楯とした必要以上の値上げやサーチャージの導入を主張するため。  
運賃が高すぎる  
往復の価格差は異常。船社は企業努力をせずに往航の荷主にそのつけをまわしている。  
高い。  
何らかの理由を述べ毎年、値上げを実施してくる。  
海上運賃が高い  
燃料費が高い  
内陸運賃のコストが高すぎる  
欧州航路と比べて高すぎる  
欧州航路の運賃と比較した場合×2である。  
BASE RATEが値上げ出来ないため、新たにサーチャージを設定している  
BAFの値上げが大巾すぎる。  
船社によりレベルの差が大きい  
運賃のGENERAL INCREASE等により運賃動向が上昇しており、割高感がある。  
運賃市況の上下がはげしすぎる。  
北米向けは安くはなっていない。  
サーチャージの変動が大きすぎる  
・毎年度、TSAによるGRが発表されるが、値上げ幅が船腹需給バランスの変動幅と乖離しているように思われる。  
近年、付帯費用の新設が著しい。

課される理由が不透明 製品の競争力に影響するほど近年高水準になっている。  
ここ数年急激な値上げがあり高すぎる  
過去のフレートと比較した場合や他の航路と比較しても  
高い  
期毎の値上圧力が非常に強く、値上を吸収しても還元出来る所がない。Shipper としてもあまりにも負担が大きく話が  
一方的。  
高いと思う。  
スペースがタイトであるため船社が強気に値上げをしてくる

#### ・日中航路

わけのわからないチャージが多すぎる。又一旦上げたら下げない。  
1. 値上げ幅が大きすぎる。(Ex 1年で50%アップ) 2. サーチャージの変動幅が大きすぎる。  
運賃が高い(毎年値上げ)サーチャージが多い  
コレクト、プリペイド、FCL、LCLの運賃が支払う側によって異なる。  
輸出入の差が大きすぎる  
往航については妥当、復航に関しては妥当ではないと思う。  
油代の高騰が影響する。  
為替、原油等の影響が大きく変動が激しいから  
季節、時期で大幅に運賃が変動する。  
中国積が主体の為、日本積スペース確保の為、船社は業績好調にもかかわらず、運賃値上げが続く  
高すぎる  
高過ぎる  
運賃元払いで買っても、EBS、YAS、FAF等サーチャージが多く、異常である。  
現在の運賃レベルは高過ぎます。  
往・復航の格差がありすぎる。(復航が高い)  
ベースフレイトよりもサーチャージの方が高い(FAF、YAS等)  
輸入運賃が時期により大幅に変動する(極端)  
中国輸出伸長の過熱によるコンテナインバランスに支えられた低運賃水準であるから  
変動幅が大きすぎる。  
新潟なので船便が少なく運賃が高い。競争することがない。  
運賃値上げ(額)の妥当性が不透明。  
需給バランスに起因するのか、運賃の変動が過度に頻繁で且つその幅も激しい。  
輸出入経費の10%程度がサーチャージになっており製造原価に影響を与えかねない状況  
乱高下する  
変動が大きい  
安すぎる  
輸出と輸入の運賃がアンバランス。また、運賃の変動も激しい。  
マーケットが低くすぎて適切でない。  
変動があまりにも大きく多すぎる。  
売手市場になっている  
中国支払いの場合と日本支払いの場合の差は尋常ではない  
サーチャージが高すぎる  
高い  
海上運賃よりも高いTHC(特に中日)が存在する状況は不健全  
中国 日本は他アジア航路と比較し割高  
算出の根拠が明確ではない。判りにくい。  
輸入時の国内ローカルチャージが出鱈目。各社の足並みがそろっているため文句も言えず甘んじて従っている。本  
来輸出側で負担すべきものをこちら側につけてきている。  
サーチャージが高過ぎる  
輸出と輸入のバランスが悪い  
Base Rateが低くAdditionalが多い  
不安定&サーチャージの支払い責任者がCasebyCase  
高い  
高い水準にあると思う。(船会社利益出し過ぎ。)需給バランスからして売手市場で出来上がった運賃。

広島寄港の船社 2 社の提示以外に選択枝がないため。  
 サーチャージが高すぎ  
 カルテルにより高値にはりついている。  
 運賃の変動が激しい。閑散期には運賃 " 0 " (コンテナ船) も有る。  
 輸入において OF は安い、日本払のサーチャージが高すぎる。  
 価格変動が激しい。  
 Base 運賃よりもサーチャージの方が高く妥当だとは言いがたい。  
 上海など大都市のレートは安い、新興都市は高い。  
 変動が大きい  
 附加金比率が大きくなっている  
 サーチャージの高騰  
 原油高の影響が有るが上がり過ぎだと思ふ。  
 輸出については、コストを無視している非常に安い運賃で、輸入については、変動が激しすぎる。  
 一般的に季節によって運賃が乱高下する。  
 物流コスト削減を念頭に交渉しているため  
 市況に左右され過ぎ  
 運賃とサーチャージのバランスが悪い (時に 1 : 3) 上、運賃が季節により乱高下する。これについての根拠説明もない。  
 往航安過ぎる復航高過ぎる  
 Exp. Imp インバランスが大きい  
 輸出、輸入 (往航復航) の料金差が大きすぎる。需給バランスが原因とは言え差がひどい。  
 年間での上昇下降幅が大きすぎる。  
 需給バランスによるこの数年の運賃乱高下がひどく物流費に与える影響が大きい  
 為替、パンカーの影響を直接反映しすぎていると思えるため。  
 輸出と輸入の差が大きすぎる。  
 1. 運賃値上げ幅が余りにも大きい。 (例、1 年間で 5 0 % アップ) 2. 本来補助的役割であるはずのサーチャージの実額が巨額になっている。  
 サーチャージの種類が多くまた高すぎる。  
 高い  
 ここ数年運賃高騰しており、各船会社は史上空前の利益を確保している。バランスを考慮すべき  
 サーチャージの額が運賃、他航路と比較して高いため  
 日本側で、シッパー又はコンサイニー負担で徴収されるサーチャージが中国側と比較して高過ぎる為。  
 各社運賃はまちまちな事。  
 上海・香港等のメインポートと、その以外の港の価格差に困惑している。  
 輸出・輸入での運賃変動の差がはげしい。  
 海上運賃が高い  
 中国船社の運賃の出し方が理解できない。  
 BASE RATE とサーチャージとの比率が歪んでいる。運賃変更が多すぎる (毎日のように)  
 時期、船社によりフレートが大きく変わる  
 B A F、Y A S 等の負担に影響している  
 各船社殿とも大幅増益となっている為  
 船社により、サーチャージ等のとりきめがバラバラ、一概に比較しづらい面有り。  
 コンテナポジショニングのための特別運賃が常態化している。  
 輸入のサーチャージが格段に高い  
 日本出港ごと (主要港・地方港) に差が大きすぎる。  
 ここ数年急激な値上げがあり高すぎる  
 チャージが安い 変動が激しい  
 もともとなかったサーチャージが次々追加になって運賃の補填ではないか。  
 時期によって変動幅が大きく、客先からは収支がつかみづらいとのコメント多々有。  
 スペースがタイトであるため船社が強気に値上げをしてくる

「どちらでもない」と回答した社

・欧州航路

FOB契約(輸出)

船会社横並びの調整が入っているため

需要と供給に応じていると思えるが、運賃上昇の場合はコストアップにつながる為。

取扱いが少ない為。

原価構成が明確に提示されてないし、要求しても出て来ない。従って妥当性を検証できない。

売主元払いの為、運賃は良くわかりません

貨物量がより多くある他社ではもっと安い料金をもらっていると聞いている。

原油高騰で運賃値上り

チャージ込みの運賃が設定されているので。

上下幅が大きく市況を把握しづらい

荷主によって運賃に大きな差がある為、何が妥当で何が不当かの判断がつかない為

運輸市況(船腹に対する需給関係で上下動する)を基に運賃提示されるがその妥当性はつかみきれない。

市況により非常に運賃が改正される為、何が適性的な運賃か判断が難しい。

輸出は高すぎ(Westbound)輸入は安すぎ(Eastbound)

非船舶運送業者との契約の為、分かりかねます。

輸入で積地プリペイドの為不明。

他社の運賃が不明なため。

基準があまり明確ではないから検討することができない

妥当性がよく把握できない

ベースとサーチャージの妙な調整でTOTALを計っている嫌いあり。

製品価格に対して運賃が変動するのは困るが船社側にも需給バランス等の事情がある

基準が不明確

ボリュームが少ないため何とも言えない。

COLLECTだから不明

船会社の運賃組立てが良く解らない

一掃GRは不透明感がある

ベースレートは適正と思われるが、サーチャージについては疑問。

輸送形態により異なる

妥当性の判断は不能

比較対象がない為

需給バランス

現在の市況としては、大型船導入に伴い若干値下がり傾向にある

判断基準が荷主にないため

荷物量、スペースの状況で運賃が上下する。

ここ数年、運賃に変動がない

市況の妥当性は判断できない。

運賃について詳しく検証しておらずわからない。

弊社と同規模の他の荷主がどの程度の運賃で契約しているか分からないため

危険物を含み、大量出荷でない為、船社が限定的であり比較検討が困難

荷主側からすると運賃は安いに越したことがない。船社側とは相反するため何を持って妥当と言えるのか不明。

出荷がないので、市況が把握できていない。

昨今の石油値上げが大きい為。

Collectが多い為

輸出入のバランスも勘案すべき

荷主とすれば、運賃が高すぎると感じるが、スペース状況を考えると何とも言えない。

市況抜きに独自に決定されているように思われる

フレートレートが一定していない為

比較ができない為。

取引がない

妥当性不明

運賃の変動はさほど大きくはないが、サーチャージが高い。

先払いの為

## ・北米航路

### FOB契約(輸出)

日本 北米の海上運賃は大きく値上げされたが需給以外にも北米 日本の赤字をカバーする意味もあるのではないか、と思う

需要と供給に応じていると思えるが、運賃上昇の場合はコストアップにつながる為。

CFR(運賃元払)取引が中心

原価構成が明確に提示されてないし、要求しても出て来ない。従って妥当性を検証できない。

買主が指定し、着払いの為、運賃は良くわかりません

貨物量がより多くある他社ではもっと安い料金をもらっていると聞いている。

スペース不足は仕方ないが、BAFの上げ幅が大きすぎる

輸出数量が少ないので、さほど気にしていない。(アジア航路がメイン)

サービスコントラクトがあるので、自由ではない

荷主によって運賃に大きな差がある為、何が妥当で何が不当かの判断がつかない為

運輸市況(船腹に対する需給関係で上下動する)を基に運賃提示されるがその妥当性はつかみきれない。

市況により非常に運賃が改正される為、何が適性的な運賃か判断が難しい。

船社によって航路があり、その中で契約を結んでいるため、100%満足いくものではない。

基準があまり明確ではないから検討することができない

製品価格に対して運賃が変動するのは困るが船社側にも需給バランス等の事情がある

基準が不明確

TARIFFが高いが個別で妥協できる金額になることもあるから

船会社の運賃組立てが良く解らない

輸送形態により異なる

妥当性の判断は不能

比較対象がない為

需給バランス

現在の市況としては、大型船導入に伴い若干値下がり傾向にある

現在は北米向けほとんどない

船会社のポリシーできまる 船腹量、荷物量・ピーク、スラッグシーズンで変更する。

運賃について詳しく検証しておらずわからない。

弊社と同規模の他の荷主がどの程度の運賃で契約しているか分からないため

危険物を含み、大量出荷でない為、船社が限定的であり比較検討が困難

S/C契約により他社使用実績が無く比較が出来ない。

Collectが多い為

利用頻度が少なく判断できない

荷主とすれば、運賃が高すぎると感じるが、スペース状況を考えると何とも言えない。

他船社と比較し、安価だが妥当かは解からない。

SURCHARGが多すぎる

FOB契約のため不明

比較ができない為。

妥当性不明

運賃の変動はさほど大きくはないが、サーチャージが高い。

先払いの為

## ・日中航路

基準が不明確

往航と復航の価格バランスが極端である為

船会社の運賃組立てが良く解らない

コスト又は、サービスの二極化によりピンからキリまでで、なんとも言えない

輸送形態により異なる

揚港ごとの値差の状況不明

妥当性の判断は不能

比較対象がない為

輸入需要の過多

中国船社は安い、その他特に邦船は高い。

運賃の変動差が時に激しく判断不可能  
比較対象の調査をしていないから。  
交渉によってはもう少し下がるかもしれない。  
弊社と同規模の他の荷主がどの程度の運賃で契約しているか分からないため  
競争相手が多く運賃の値上げが少ない。  
危険物を含み、大量出荷でない為、船社が限定的であり比較検討が困難  
良く判らないので請求通りとしている。  
コレクトの為、情報がつかめない  
需給による上下巾が多い為  
他社を利用していないため。  
Collectが多い為  
船社によって運賃差が大きいケースがある  
船社により価格が一定しない  
輸出入のバランスも勘案すべき  
高い時期、安い時期があるから。  
利用頻度が少なく判断できない  
日本発と着のフレートがアンバランス  
競争が働きすぎて安くなっているが妥当な面もあると思う  
FOBベースの輸出なので、コメントできない  
妥当なチャージもある。  
よく分らない  
他船社と比較し、安価だが妥当かは解からない。  
Collectであるため不明。  
フレートレートが一定していない為  
変動が大きい為、運賃相場が見えない。  
運賃は製品代とは別に請求し100%回収している。運賃が問題になったことはない。  
一部、船社によっては内容が不明のチャージがあることがある。  
比較ができない為。  
海上運賃が他の航路に比べて安い。  
比較対象が少ないから。  
妥当性不明  
運賃の変動はさほど大きくはないが、サーチャージが高い。  
先払いの為  
安定している船社は割高だが、安い船社は遅れ、他のチャージが高いのが問題

サーチャージの妥当性について（荷主アンケートより）

「妥当である」と回答した社

・欧州航路

市況マーケットに沿っている  
変更の都度、連絡がある。  
最近の石油価格上昇から判断すれば、妥当  
BAFはしょうがないと思う。  
原油高の折、こんなものだと思います。  
種類・額とも他航路に比べ、受入れられる範囲。  
特になし  
運賃本体が下がりすぎBAFの方が高くなっている  
大きく変動がない  
比較的価格が安定している  
油の値上がり等で致しかたないかと思う  
サーチャージを込みにしている船社は有るが運賃に含んでいない船社はレートが統一されている  
環境（外的）要因であるため  
他のアジア航路と比べても同じ値段で請求されている  
原油価格が高騰しており妥当だと思う

・北米航路

市況マーケットに沿っている  
変更の都度、連絡がある。  
原油高の折、こんなものだと思います。  
SCで個別に対応できる様一般タリフが明示され比較しやすい  
営業外的要因が大きいので、仕方ない  
比較的価格が安定している  
他地域に比べれば妥当  
油の値上がり等で致しかたないかと思う  
中国と比較すると

・日中航路

Documentationについては各社¥1500 - ¥2000で大きな差はない  
書類作成（B/L）に係っており、やもうえぬことと思う。  
市況マーケットに沿っている  
サーチャージ込みの海上運賃が、サーチャージそのものよりも安価である事が多く、実質サーチャージは無いに等しい状態である。  
変更の都度、連絡がある。  
営業外的要因が大きいので、仕方ない  
無い為（輸出）  
申し訳ございません。よく分かりません  
海上運賃が安価なため  
原油価格と通貨の変動を反映した内容になっていると思われる。  
油の値上がり等で致しかたないかと思う  
BASERATEが特別運賃となっているため、サーチャージが実費ベースのコストを補完する役割になっている。  
原油価格が高騰しており妥当だと思う

「妥当でない」と回答した社

・欧州航路

1. 実額が大きくサーチャージ(補助)とは言えない。2. 実費の一部荷主負担と言うが実費の提示が不十分。3. 次々と新しいサーチャージを導入する。  
テロ、燃油の新規チャージの導入あり。  
・THCが高すぎる・BAFの変動が大きい。  
運賃に対する割合が非常に高い。かつ次々と新しいサーチャージが生まれている。  
思いつくままにサーチャージをつくりだし要求している。個別の説明は、船社担当も十分できない  
発地THC割り高  
ベースレートに含まれている燃料費相当分と燃料費サーチャージとの区分が不明確  
BAF \$270/20F CAF 5% THC ¥2849/20F...料金設定が不透明  
目的が明確でないチャージが多い  
大手顧客との差があると思われる  
THCは他航路に比べ割高である。  
高いと考えます  
高い  
各船社の営業コスト体質によりバラつきが出てもおかしくないが、どの船社も同じようなサーチャージを決めている為不信感がある為。  
実質、運賃の上乗せであり、燃料コスト/1コンテナ当たりとしては高額である  
BAFは高い。  
THCが高い  
原油高、為替の変動による便乗値上げがありすぎると思われる。  
運賃に対する割合が高い  
高い  
作業内容が不明でかつ、対運賃レートが高い。  
ベースフレイトより高いのはおかしい  
妥当性を評価する手段が無い。本来、Base Freightに含まれるべきチャージ類もあると考える。  
製品価格に反映できない為、非情に高い  
年々サーチャージの種類が増えている為(実質的な値上げ)  
CAF、BAF、EBAFの上げ幅が市況によりすぐ影響される。  
BAF/FAFは理解できるがCAF/YASは理解出来ない  
THCが特に高い  
BAFが高すぎる  
高いと思う  
諸チャージを新規に設定し結果的に値上げとなっている。  
対フレイト比があまりにも大きい。運賃とは何か...という感じである。  
運賃(Base)に対する割合が高過ぎる。  
フレイトは据え置きにしてサーチャージを値上げしてくるケースが多い 実質値上げ(フレイトを値上げすると反発が予想される為と思われる)  
割高  
サーチャージのある事自体が妥当でない  
CYの概念が不明  
高い 特にTHC  
本来、海上運賃(ベース)に含まれるべき  
THCが高い Fuel Surchargeが高い  
運賃値上げをサーチャージの変更で対処している。運賃値上げのカクレミノ的な意味合いが強い  
・運賃に対してサーチャージの数が多すぎる。・中国のTHCなど他の港に対して高すぎる。・THCの内容が不明確と思う。  
THCが高いと考えている  
そもそもL INERSERVICEにおいては(ALL-IN)すなわちBERTH TERMが原則であるが船社の営業リスクを荷主に転化している。  
1. 額が大きくサーチャージと言えない。2. 実費の一部荷主負担と言うが、実費が開示されていない。3. 次々と新規のサーチャージ導入を行なう。

燃料代高騰なるも全て荷主負担となっている。他のサーチャージも単価設定根拠が不明  
運賃に比較して高い

高すぎる

業界内の過当競争の結果、自ら運賃を下げておいて、それでは赤字だからとサーチャージを設けた。その経緯に納得がいかない。運賃そのものの安定化に知恵を絞るのが本筋。

THCなど本当は、何のコストなのか、はっきりわからない

高い

・THC高すぎる・BAF、重質油の相場とかけ離れている

サーチャージの比率が高すぎる。(特にBAF、THC)

数値の計算根拠が不鮮明。

ベース運賃にしめる割合が高すぎる

BASE RATEに対する割合が大きい。

・水準が高い・交渉の余地がない(一方的通告である場合が大半)

余りにも値の上下の動きが大きく、負担が大きくなっているのは事実。本来は、年間固定にすべきとも考える。

色々なサーチャージが多すぎる

#### ・北米航路

実額が大きくサーチャージ(補助)とは言えない。実費の一部荷主負担と言うが実費の提示が不十分。次々と新しいサーチャージを導入する。

テロ、燃油の新規チャージの導入あり。

THCが高い

高い

船会社で吸収すべき費用と考えている

運賃に対する割合が非常に高い。かつ次々と新しいサーチャージが生まれている。

思いつくままにサーチャージをつくりだし要求している。個別の説明は、船社担当も十分できない

発地THC割り高、SECURITY関係チャージの不透明さ

ベースレートに含まれている燃料費相当分と燃料費サーチャージとの区分が不明確

BAF \$364/20F CAF 50% THC ¥21000/20F...料金設定が不透明

目的が明確でないチャージが多い

大手顧客との差があると思われる

高いと考えます

BAFが高い

欧州航路と比較すると20%以上高いので

各船社の営業コスト体質によりバラつきが出てもおかしくないが、どの船社も同じようなサーチャージを決めている為不信感がある為。

実質、運賃の上乗せであり、燃料コスト/1コンテナ当たりとしては高額である

PSS、BAFは高すぎる。原油相場を反映していない。

BAF、THCなど運賃に対し比率が高いと思う

原油高、為替の変動による便乗値上げがありすぎと思われる。

細かいChargeが多すぎる

サーチャージの種類が多すぎる。運賃の底上げを狙っている感が強い。

不透明

ベースフレイトより高いのはおかしい

当性を評価する手段が無い。本来、Base Freightに含まれるべきチャージ類もあると考える。

製品価格に反映できない為、非情に高い

年々サーチャージの種類が増えている為(実質的な値上げ)

BAF、IFSと船社(TSA、WTS)でかつてに決めている。BAFについては欧州航路より割高なのが理解できない

サーチャージが高い

BAF、PSSが高い J an'05-MAR'06 BAFUS\$590.-140'(旧455.-) \*史上最高値

ベースフレイトが高い為サーチャージを含むと高額になってしまう。輸出に比べ輸入が少ない事に起因する事は理解できるがあまりにも一方的。

BAFの値上がり幅が一般商取引の変化の範囲を超えている。

BAFが高すぎる

船舶大型化の効果を生かしていない。あえてタイト感を出し、PSSなどの費用が発生しているように感じる。諸チャージを新規に設定し結果的に値上げとなっている。

対フレート比があまりにも大きい。運賃とは何か...という感じである。

大きく変動があるGR など大きく変動する事があるPSCなどよく変動がある

他の航路に較べて割増が多いので。

為替変動も極端に大きくない。利用客よりも船社優先の姿勢が感じられる。

フレイトは据え置きにしてサーチャージを値上げしてくるケースが多い 実質値上げ（フレイトを値上げすると反発が予想される為と思われる）

PSSの適用期間が延長になる等、船社側の都合に合わせて設定されている部分が多い。

割高

ピークシーズンとは思えない時期にPSSが付課される等、サーチャージは明目的になっていると思う。

BAF、PSSの徴収は高額となるので

サーチャージのある事自体が妥当でない

何を根拠にチャージをしているかが明確でなく、値上げも有無を言わずに行うので非常に不満に感じている。

計算の根拠が不明

原油割増 (BAF)は運賃の一部では...高すぎる！！

サーチャージ込みで運賃の設定が競争力を表わしているの、船社每一率のサーチャージ (交渉余地がない)が掛けられることに不満

サーチャージが高すぎる。特にPSSが、半年も長すぎる。

本来、海上運賃 (ベース)に含まれるべき

Fue Surchargeが高い

運賃値上げをサーチャージの変更で対処している。運賃値上げのカクレミノ的な意味合いが強い

・運賃に対してサーチャージの数が多すぎる。・中国のTHCなど他の港に対して高すぎる。・THCの内容が不明確と思う。

PSSは高すぎる

1. 額が大きくサーチャージと言えない。2. 実費の一部荷主負担と言うが、実費が開示されていない。3. 次々と新規のサーチャージ導入を行なう。

燃料代高騰なるも全て荷主負担となっている。他のサーチャージも単価設定根拠が不明

運賃、他航路と比較してもサーチャージの比率が高い

運賃に比較して高い

業界内の過当競争の結果、自ら運賃を下げておいて、それでは赤字だからとサーチャージを設けた。その経緯に納得がいけない。運賃そのものの安定化に知恵を絞るのが本筋。

FAF、高すぎる

欧州航路の約2倍であるため

サーチャージの比率が高すぎる。

数値の計算根拠が不鮮明。

サーチャージを込みにしている船社は有るし、運賃に含んでいない船社もレートに格差が有る

運賃自体が高いSUR-CHARGEも高い

パナマ運河の通行料が高い。ピークシーズンのチャージ料が高い。

ベース運賃にしめる割合が高すぎる

PSS等金額の根拠が薄弱なサーチャージが多い。

・水準が高い・交渉の余地がない(一方的通告である場合が大半)

同時テロ以降セキュリティに関するチャージが増えている

余りにも値の上下の動きが大きく、負担が大きくなっているのは事実。本来は、年間固定にすべきとも考える。

色々なサーチャージが多すぎる、PSSの場合つける期間が長すぎる

#### ・日中航路

いかにも運賃が安いようなふりをして子供だましの様な諸チャージを取り全体的に高くなっている。

1. 実額が大きくサーチャージ(補助)とは言えない。2. 実費の一部荷主負担と言うが実費の提示が不充分。3. 次々と新しいサーチャージを導入する。

テロ、燃油の新規チャージの導入あり。

・PSS、EBAF等のサーチャージが突然適用される

船会社で吸収すべき費用と考えているベースレートに対してサーチャージの割合が高い。  
意味不明な諸チャージの新設によって実質的に運賃の値上になっている。  
運賃に対する割合が非常に高い。かつ次々と新しいサーチャージが生まれている。  
船社毎に異なり真実がわからない。

1.サーチャージの比率が高い 2.燃料費のサーチャージが重複している (FAFとEBS)  
YAS \$30/20F FAF \$200/20F EBAF \$50/20F THC ¥24200/20F...料金設定が不透明  
本来、海上運賃に含まれるべきものが、バンカーCと為替調整を理由に別途取り決めており、その合計は海上運賃より高いのはおかしい。CFR/CIFの意味がない  
高いと考えます  
高い  
各船社の営業コスト体質によりバラつきが出てもおかしくないが、どの船社も同じようなサーチャージを決めている為不信感がある為。  
輸出と輸入ではサーチャージの解釈に差があります。  
船賃自体より高くなるなど、説明できない。(荷主に対して)  
実質、運賃の上乗せであり、燃料コスト/1コンテナ当たりとしては高額である  
コンテナチャージが高い  
THCが高い。ルートによっては運賃とセットになることがあるが、運賃よりも高いこともある。  
高すぎる。(運賃がないに等しい)  
原油高、為替の変動による便乗値上げがありすぎると思われる。  
輸入者より高いとの話は聞く事がある。  
不当に高く、且つ強圧的である。  
運賃に比してサーチャージが高すぎる  
輸出に比べ、輸入のサーチャージの割高感が強い。輸入者にとっては不利な体系。  
安すぎるのではないか。  
不透明根拠がわからない。  
ベースフレイトより高いのはおかしい  
高額なサーチャージではなく運賃として広く中国でも日本ででも同条件で徴収すべき。現在BAF(FAF)YASは日本側でのみ徴収されており、中国側では徴収されていない。  
高い  
製品価格に反映できない為、非情に高い  
年々サーチャージの種類が増えている為(実質的な値上げ)  
船会社毎に異なる  
一部のチャージ(通信費等)の名目が不当。中国船社の意向が大きく反映されている  
輸入が出鱈目、中国側の輸出者を優遇するために、日本側輸入者に法外な料金を徴収している。国際的、政治的に問題にすべき。  
CYチャージが特に高い  
輸入のサーチャージは、中国国内で支払われるべきものが、すべて日本のお客様に請求される。いわれのないような高額なSYSTEMCHARGEも請求される(LCL)のは納得がいかない  
以前はサーチャージは発生してなく、現状は通達なく、請求される。価格もフレイトと同額水準である。  
BAFが高すぎる  
距離の割合にFAFなどは高い  
高い  
対フレイト比があまりにも大きい。運賃とは何か...という感じである。  
運賃よりサーチャージが高い。  
燃料高騰により運賃が値上がりしている上に、燃料割増金も値上がりしている。  
輸出入の差が多すぎる。  
運賃(Base)に対する割合が高過ぎる。  
直近の輸入サーチャージがO.F.の200%を越えており荷主に対して説明しがたい金額になっている。  
価格変動が激しい。  
Base運賃の何倍ものサーチャージを請求するのは異常。  
内容が不明確

OCEAN FREIGHTとの違いが明確でない。  
何を根拠にチャージをしているかが明確でなく、値上げも有無を言わずに行うので非常に不満に感じている。  
運賃に対して、サーチャージが高過ぎるし、理由の分からないサーチャージ(同じ様なチャージ)を取り過ぎるサーチャージ込みで運賃の設定が競争力を表わしているので、船社每一率のサーチャージ(交渉余地がない)が掛けられることに不満。  
サーチャージは上昇しているのに運賃が下がる時がある。輸出と輸入で運賃体系が全く異なる。  
往航・復航との差額が大きい。  
FAF、YASは本来運賃に含まれるのが妥当と思います  
本来、海上運賃(ベース)に含まれるべき  
高すぎる  
特にFuel Surchageが高過ぎる  
運賃値上げをサーチャージの変更で対処している。運賃値上げのカクレミノ的な意味合いが強い  
・運賃に対してサーチャージの数が多すぎる。・中国のTHCなど他の港に対して高すぎる。・THCの内容が不明確と思う  
そもそもLiners Serviceにおいては(ALL-IN)すなわちBERTH TERMが原則であるが船社の営業リスクを荷主に転嫁している。  
1. 額が大きくサーチャージと言えない。2. 実費の一部荷主負担と言うが、実費が開示されていない。3. 次々と新規のサーチャージ導入を行なう  
THCが高い  
燃料代高騰なるも全て荷主負担となっている。他のサーチャージも単価設定根拠が不明  
輸入において、運賃よりもサーチャージが高すぎる。  
サーチャージの名目(書類作成料)がサーチャージとしてあまりにも適していないと感じるため  
海上運賃と同額のサーチャージ料金が発生している  
運賃を低くしてサーチャージでカバーしているので、トータル的に高くなる為。  
請求される事が理解できない。  
輸入のEBSなど基準がよくわからない。  
各船社殿とも大幅増益となっているため  
同じ中国でも地域差がある。  
輸入は他の航路に比べ格段に高い。  
理由が明確でない場合が多い。  
不明店が多い  
短い航路にも関わらずBAFおよびEBS等の燃料費が高いことと、北米に比べCHCが割高なことから  
CY-CHARGEは特に他航路に比して高い。

「どちらでもない」と回答した社

・欧州航路

BAF、CAFの数字の決め方がわからないので根拠が不明確に感じる  
サーチャージを含めて運賃総額で考慮する為。  
従来はベース運賃には、交渉の余地があった。他のサーチャージには交渉の余地が無い為、ベース運賃の不足分を、サーチャージでカバーしている  
燃料の高騰、為替変動からコストアップの予測は可能だが、船社で吸収の可否等判断出来ない。  
項目が細分化しており、わかりにくい  
諸事情については理解できるが、チャージの発生による費用upは大きい  
北米に比べ、THCが高い  
BAFが高い  
運賃に比べての割合が高い。  
根拠が見えにくい。同盟の名残りが感じられ閉鎖的  
サーチャージの変動要因に詳細説明が不足しているため評価が困難である。  
ボリュームが少ないのでわからない  
市場によるもので、その時の情勢による  
計算の根拠が不明  
利用頻度が少ない  
流動的な事柄なので具体的にどの程度の負担が必要なのか判別できない  
航海日数や距離、船の大きさを考慮して妥当と考えられるが、日本のマーケットではいかなるものか。  
判断不能  
チャージは、外的に決定される為  
サーチャージの大半を現在BAFが占めている状況。石油価格高騰下、やむなし。  
判断基準がないため  
会社のポリシーでちがいが多い  
石油の値上りはわかるが運賃で取れない分サーチャージを上げているのではないかと思われる。  
サーチャージについてよく検証しておらずわからない。  
判断できない。  
燃料高騰の割合基準をどのレベルで設定し、サーチャージとしているか疑問点があるため  
原油割増(BAF)は運賃の一部では...高すぎる!!  
妥当性が不明  
妥当かどうか判断出来ない。  
海上運賃の値上げができない代わりにサーチャージで補てんしているきらいがある  
アジアに比べればTHCなど高いと感じる  
Oil Priceの上昇は理解できるが、根拠がよくわからない(サーチャージ算出基準)  
物流コスト比率から見ればけっして安いチャージでは無い。  
当該航路の取引がないので実体不明  
取引が少ない  
妥当性不明  
高いがこれが正当か判断できない。

・北米航路

1BAF、CAFの数字の決め方がわからないので根拠が不明確に感じる  
妥当かどうか判らない  
サーチャージを含めて運賃総額で考慮する為。  
従来はベース運賃には、交渉の余地があった。他のサーチャージには交渉の余地が無い為、ベース運賃の不足分を、サーチャージでカバーしている  
燃料の高騰、為替変動からコストアップの予測は可能だが、船社で吸収の可否等判断出来ない。  
わかりにくい(項目が多い)  
諸事情については理解できるが、チャージの発生による費用upは大きい  
BAFが高い  
海上運賃の決定過程が不明瞭  
ALL INで請求されている為、不明

運賃そのものが高い

サーチャージの変動要因に詳細説明が不足しているため評価が困難である。

大手で決定しているのだからわからない

市場によるもので、その時の情勢による

計算の根拠が不明

利用頻度が少ない

流動的な事柄なので具体的にどの程度の負担が必要なのか判別できない

判断不能

チャージは、外的に決定される為

船社毎にオイルをスポット買い年間買をしていて請求額とは、はんだん出来ない船会社毎で全ぜんちがう。

石油の値上りはわかるが運賃で取れない分サーチャージを上げているのではないかと思われる。

判断できない。

燃料高騰の割合基準をどのレベルで設定し、サーチャージとしているか疑問点があるため

燃料が、コストの割合のどのくらいを占めているのかわからないから

金額の妥当性が不透明

分からない

妥当かどうか判断出来ない。

Oil Priceの上昇は理解できるが、根拠がよくわからない(サーチャージ算出基準)

水準がわからない為比較できない。

当該航路の取引がないので実体不明

妥当性不明

高いがこれが正当か判断できない。

#### ・日中航路

判断の規準がない。

サーチャージを含めて運賃総額で考慮する為。

従来はベース運賃には、交渉の余地があった。他のサーチャージには交渉の余地が無い為、ベース運賃の不足分を、サーチャージでカバーしている

燃料の高騰、為替変動からコストアップの予測は可能だが、船社で吸収の可否等判断出来ない。

諸事情については理解できるが、チャージの発生による費用upは大きい

運賃に近いサーチャージになりつつある。

金額の根拠が不明

海上運賃の決定過程が不明瞭

ALL INで請求されている為、不明

サーチャージの変動要因に詳細説明が不足しているため評価が困難である。

市場によるもので、その時の情勢による

計算の根拠が不明

実コスト不明

判断不能

チャージは、外的に決定される為

内容説明が不十分。よく理解できないサーチャージが多い。

だいたい一定している

判断材料がすくないまた契約がIOBの為よくわからない。

変動が激しいようだが実態はわからない。(FAF)

フェリーは妥当ですがコンテナ船社は運賃でカバーせず諸チャージで調整して居る様に考えられる。

燃料高騰の割合基準をどのレベルで設定し、サーチャージとしているか疑問点があるため

燃料が、コストの割合のどのくらいを占めているのかわからないから

DOC Feeのみなので

他社の情報を取得していないため、比較することができない

水準がわからない

妥当の基準が何なのかわかりません。

全ての船社が同額のため

業界内の過当競争の結果、自ら運賃を下げたおいて、それでは赤字だからとサーチャージを設けた。その経緯に納得がいかない。運賃そのものの安定化に知恵を絞るのが本筋。

Collectのため不明

水準がわからない為比較できない。

とる船会社ととらない船会社があるし、場合によっては海上運賃と同額に近いサービスがある。

当該航路の取引がないので実体不明

妥当性不明

高いがこれが正当か判断できない。