

内航海運における  
取引の実態に関するアンケート調査  
結果報告書

平成20年6月

日本内航海運組合総連合会

■■■ 目 次 ■■■

1. 調査の概要	1
(1) 調査の趣旨	1
(2) 調査内容	1
(3) 調査対象	1
(4) 調査時期・方法	1
(5) 回収数・回収率	1
(6) 特記事項	2
2. 回答者の概要について(A)	3
(1) 業種及び規模・形態	3
(2) 主たる取引相手	4
(3) 船舶数・船種	5
(4) 事業者の所在地	6
3. 主な契約内容について(B)	8
(1) 契約の期間	8
(2) 契約書式	9
4. 取引の実態について(C)	10
(1) 契約条件等の事前明示	10
(2) 代金の受領方法	11
(3) 遅延利息の支払い	13
(4) 著しい差別的代金の一方的決定	14
(5) 事前の条件説明・話し合い	14
(6) 契約期間中の減額や条件変更	15
(7) 銀行振込料の負担	16
(8) 支払方法や支払条件の変化	17
(9) オフ・ハイヤー	18
(10) 割引困難な手形	19
(11) 不利益な購入やサービスの無理強い	20
(12) 協賛金・協力金	20
(13) 陸上側作業実施の対価支払(貨物船)	21
(14) 陸上側作業実施の対価支払(タンカー)	23
(15) 契約後の変更による不利益の対応	25
(16) トラブルに関する第三者への相談	25
(17) 行政・組合で取り上げるべき課題	26
5. 燃料油等高騰にかかる取引の実態について(D)	27
(1) 燃料油高騰による支払方法変更	27
(2) 取引先の負担についての話し合い	27
(3) 燃料油高騰分の代金への反映	28
(4) 燃料油高騰理由の代金引き下げ	29
(5) 潤滑油高騰分への配慮	30
6. 自由な意見から	31

# 1. 調査の概要

## (1) 調査の趣旨

オペレーターとオーナーの固定的用船関係、少数オペによる輸送量の寡占、運賃・用船料の市場性の希薄さ等の特性を持つ内航海運業は、平成16年4月より下請法の対象となるとともに、同年3月には荷主と運送事業者間の取引について、独占禁止法上の特殊指定が告示された。これを受けて、日本内航海運組合総連合会は、「内航海運業のためのわかりやすい公正取引への手引き」等の配布や各地での説明会の開催等を通じ、その内容の周知に努めてきた。その後の内航海運を巡る取引環境は、内航海運市場の回復も相俟って改善方向にあると理解されてきた。

しかしながら、最近の急激な船舶コストの高騰、燃料油価格値上がりによる運航コストの高騰が進む情勢下で、内航海運事業者の厳しい経営環境が指摘され、昨年12月原油価格高騰による経営への悪影響の緩和に向けて、政府は下請法・独占禁止法の厳しい運用などを含む緊急対策をとりまとめ、国土交通省は適切なコスト分担についての配慮の要請を行うとともに、本年1年内航海運事業者からの燃料油高騰問題についての相談や適正な取引の確保等をするための相談窓口を開設した。

このような状況のもとで、内航海運業における取引の実態を把握するため、国土交通省と共同で組合員への悉皆アンケート調査を実施した。

## (2) 調査内容

- A. 回答者の概要について
- B. 主な契約内容について
- C. 取引の実態について
- D. 燃料油等高騰にかかる取引の実態について

## (3) 調査対象

日本内航海運組合総連合会傘下組合所属の内航海運事業者（オペレーター・オーナー）  
2,747事業者

## (4) 調査時期・方法

配布：平成20年3月7日（郵送による配布（国土交通省））  
回収：平成20年5月9日まで（内航総連宛て郵送回収）

## (5) 回収数・回収率

回収数 831事業者 （回収率 30.3%）

## (6)特記事項

大半の設問が、用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約別に回答欄を用意し、オーナーは用船・運航委託の欄に、下請オペはトリップ契約の欄に、元請オペは運送契約の欄に記入との指示を付してあるが、回答者の属性は問A1で「運送業／貸渡業／運送業及び貸渡業」という区分でたずねており、上記4契約区分と1対1対応でなく、また、問A1の回答にかかわらず設問により4契約区分のうち複数の欄に記入している回答者も多いため、契約区分別の「母数」が不明となった。集計は契約区分別に回答選択肢の構成を算出するため、各母数を特定する必要があることから、ここでは、4契約区分別に設問ごとの回答総数の最大値を求め、これを便宜上の母数として用いた。従って、結果表示上の回答構成は、真の母数に対する構成とは異なる可能性がある。

本文中で「総回答件数」とあるのは、上記による4契約区分の便宜上の母数の合計値で、「延べ」の総母数であり、その値は1,008件である。

特定の選択肢への回答者に対するサブ設問では、当該選択肢の回答数合計を母数としてサブ設問の回答構成比を算出した。

注) 貨物船またはタンカーのみを対象とする設問では、船種(問A5)の回答により貨物船及びタンカーの母数を設定した。船種の回答は、貨物船のみが525票、貨物船とタンカーの両方が67票、タンカーのみが230票、無回答が9票であったため、母数は、貨物船が592票、タンカーが297票である。(貨物船＝一般貨物船+セメント船+その他特殊貨物船、タンカー＝油送船+ケミカル船)

## 2. 回答者の概要について(A)

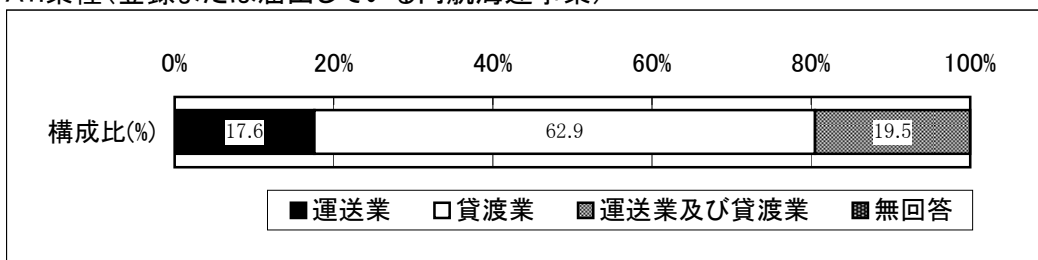
### (1)業種及び規模・形態

回答事業者831社のうち62.9%の523社が貸渡業（オーナー）、19.5%の162社が兼業で、17.6%の146社が運送業（オペレーター）となっている。

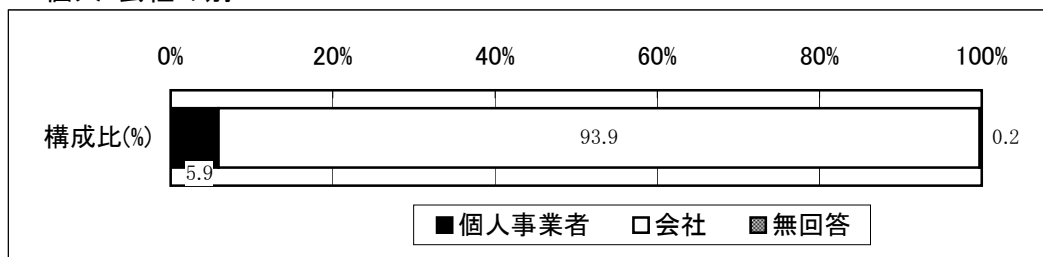
なお、事業形態は93.9%の780社が会社で、個人事業者は5.9%の49者であった。

また、資本金別には、1千万円以上5千万円未満が409社（49.2%）と最も多く、次いで1千万円未満の163社（19.6%）、3億円以上の94社（11.3%）の順となっている。

#### A1.業種（登録または届出している内航海運事業）

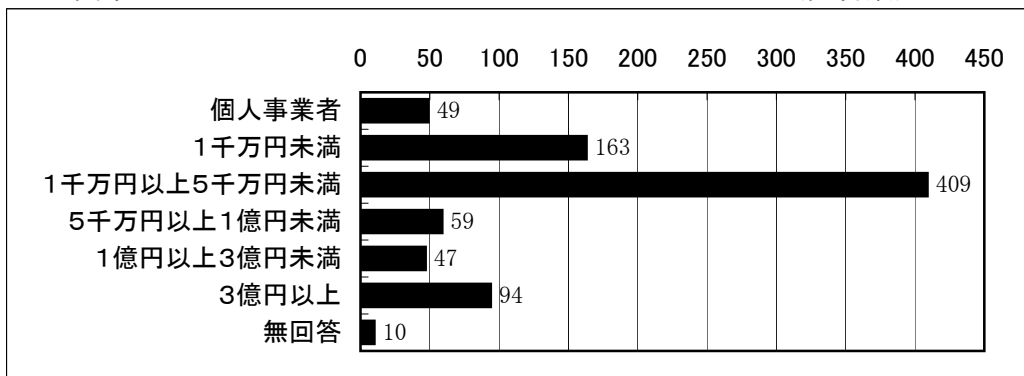


#### A2.個人・会社の別



#### A2-2.資本金

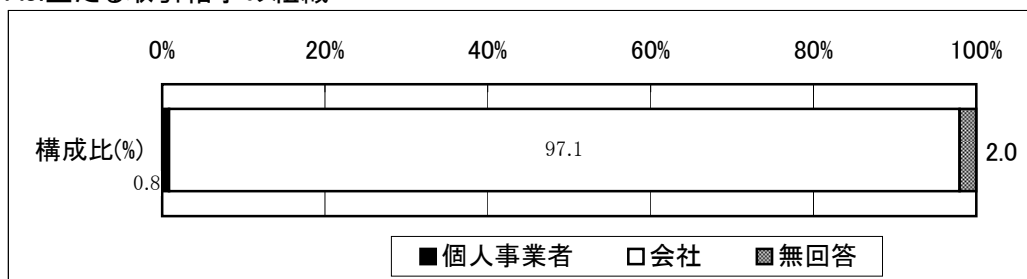
(回答数)



## (2)主たる取引相手

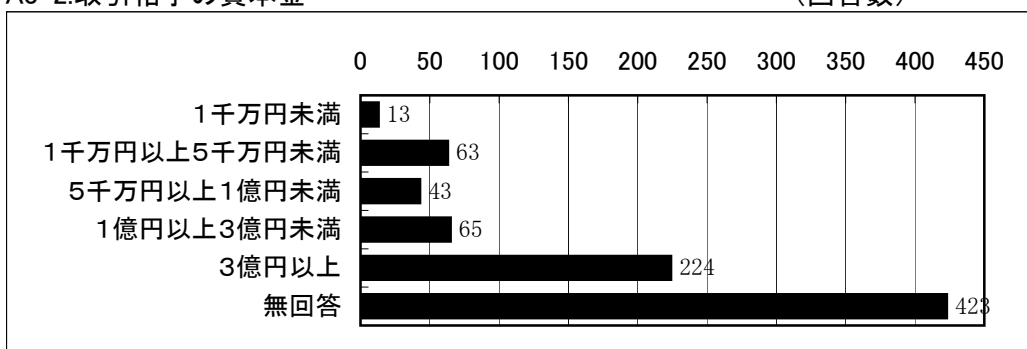
主たる取引相手は、大半が会社組織であり、その資本金規模は、約半数の423社が無回答であるが、回答があった中では3億円以上の大規模企業が多く、前記A 2-2と対比すると、資本金5千万円未満が多い小規模な事業者が、大規模な企業を取引相手として事業を営んでいる構図が鮮明である。

### A3.主たる取引相手の組織



### A3-2.取引相手の資本金

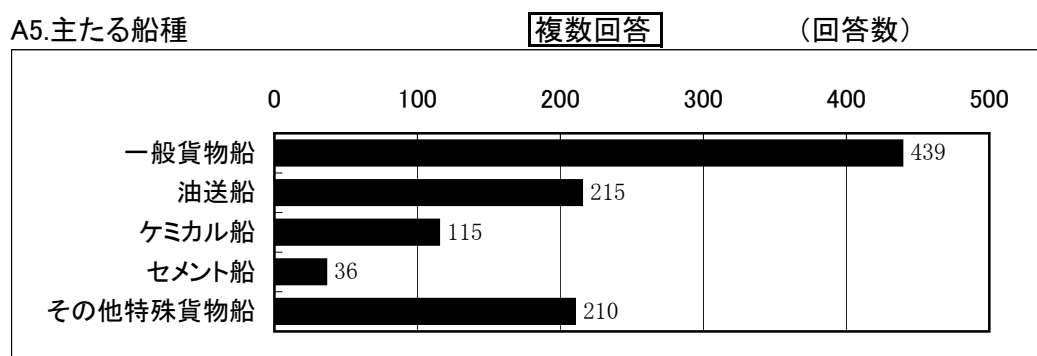
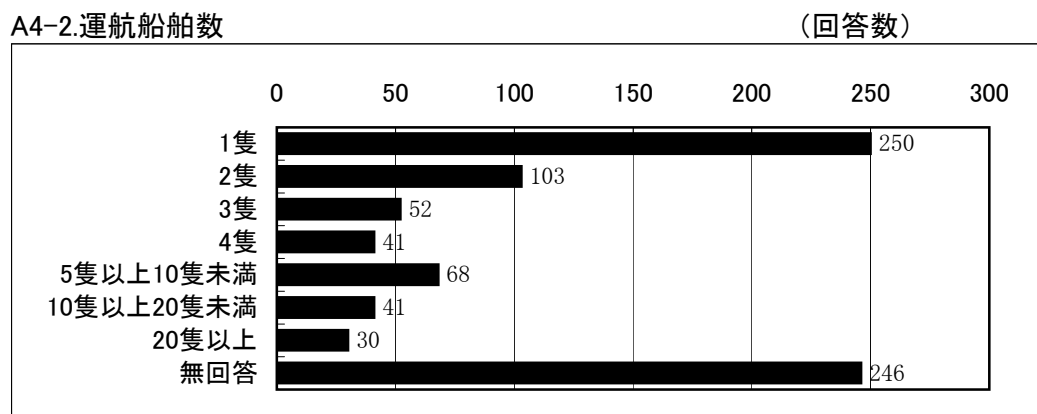
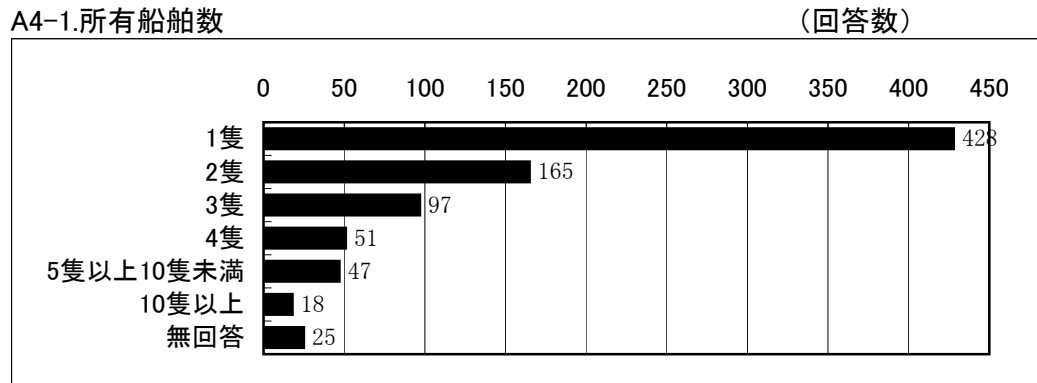
(回答数)



### (3) 船舶数・船種

所有船舶数は、1隻のみが428社で過半数を占め、運航船舶数においては、1隻のみが250社であった。

また、所有する主たる船種は、一般貨物船が439隻で52.8%、油送船が215隻で25.9%、特殊貨物船が210隻で25.3%、ケミカルが115隻で13.8%、セメント船が36隻で4.3%となっている。

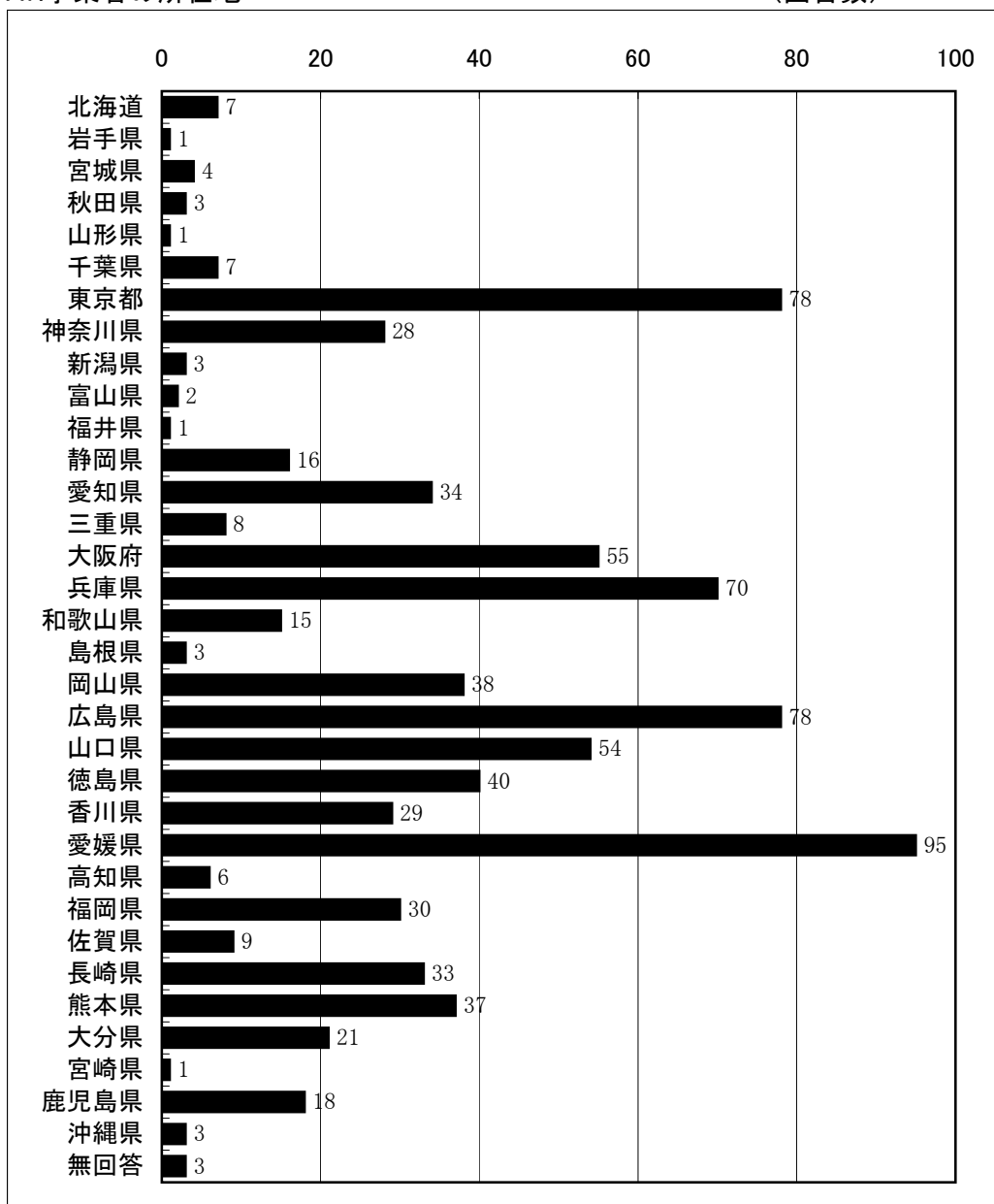


#### (4)事業者の所在地

回答事業者の所在地は、上位4都道府県は、愛媛県・東京都・広島県・兵庫県であるが、地区別に見るとオペレーターが多く存在する京浜・阪神地区、また、オーナーが多く存在する中国、四国及び九州に集中している。

A7.事業者の所在地

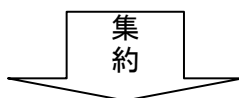
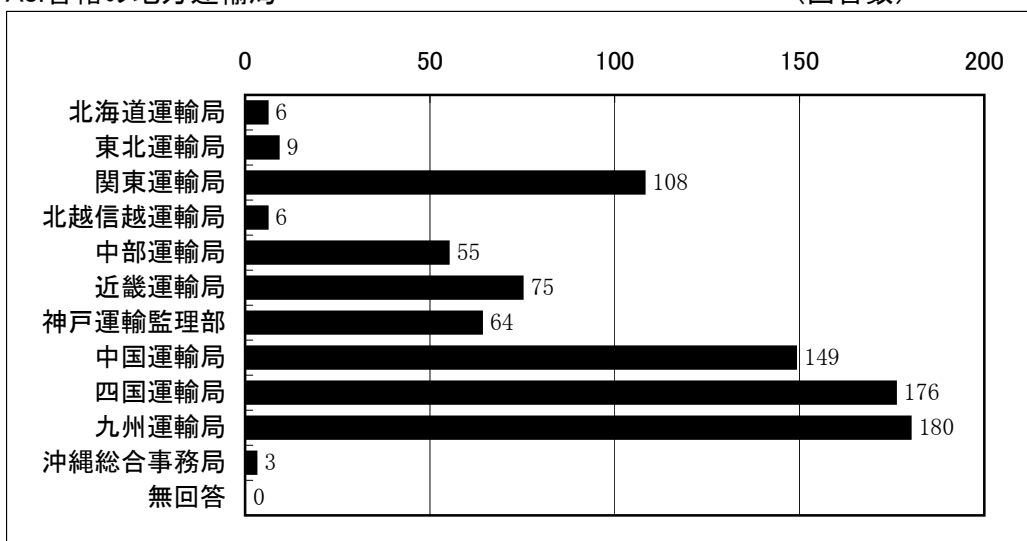
(回答数)





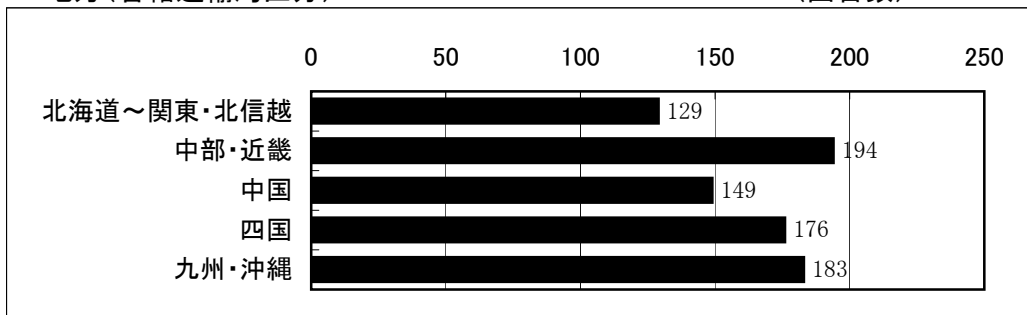
A8.管轄の地方運輸局

(回答数)



A8.地方(管轄運輸局区分)

(回答数)

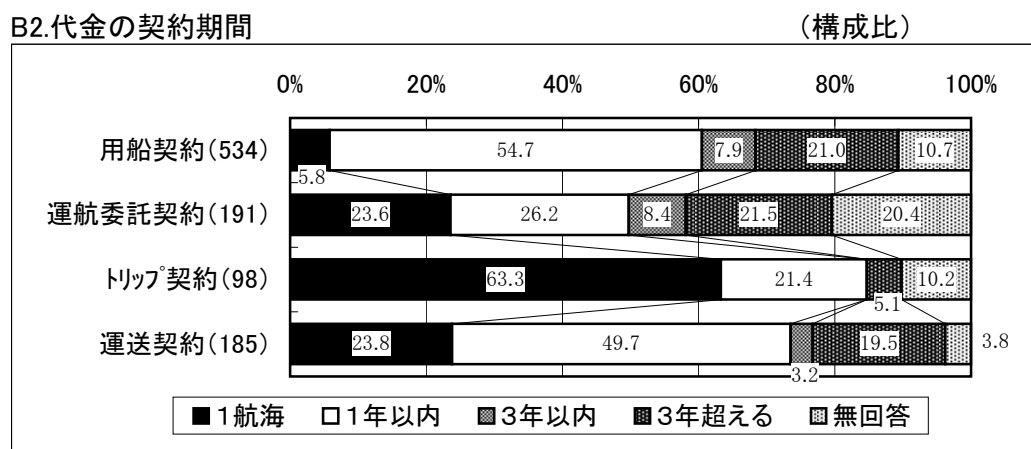
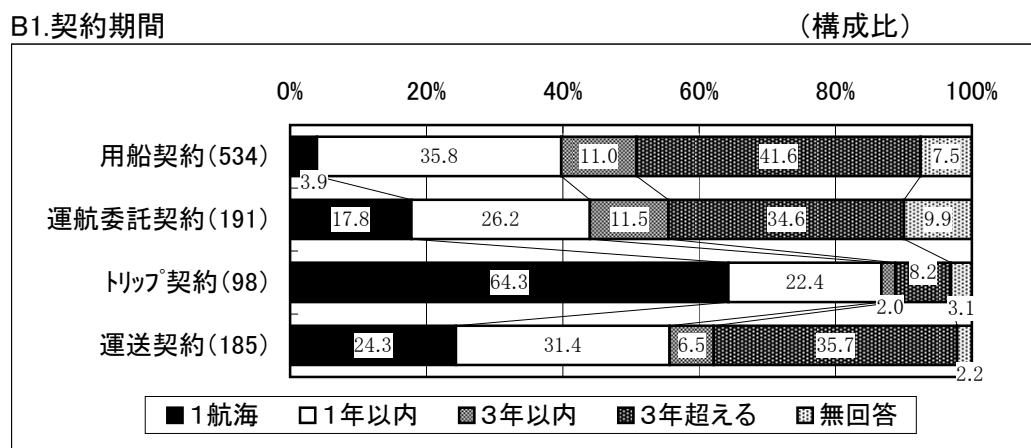


### 3. 主な契約内容について(B)

#### (1) 契約の期間

用船契約、運航委託契約及び運送契約では、契約期間は3年以内、乃至1年以内の期間の取引が37%～47%と大勢を占めているが、3年以上も35%～42%と比較的多かった。代金の契約期間（代金の見直し）においては、用船契約、運送契約では過半数を超える契約が1年以内の取引内容となっている。

トリップ契約では、契約期間、代金の契約期間とも1航海毎の取引が大半を占めている。

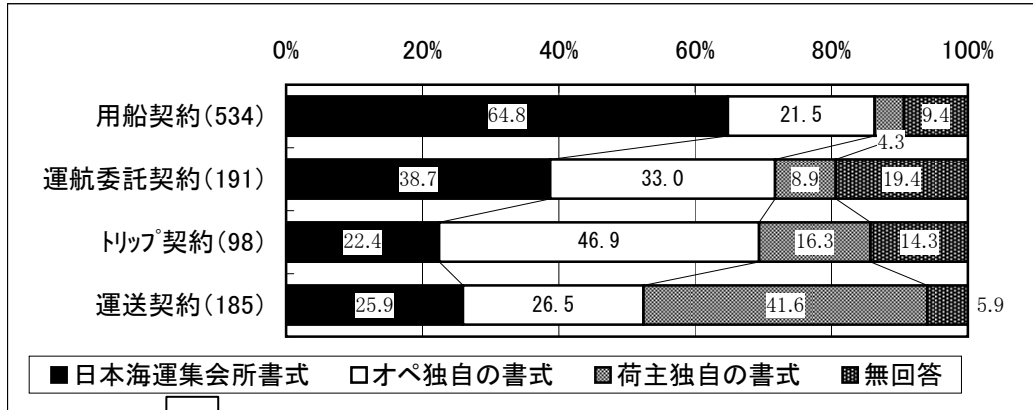


## (2) 契約書式

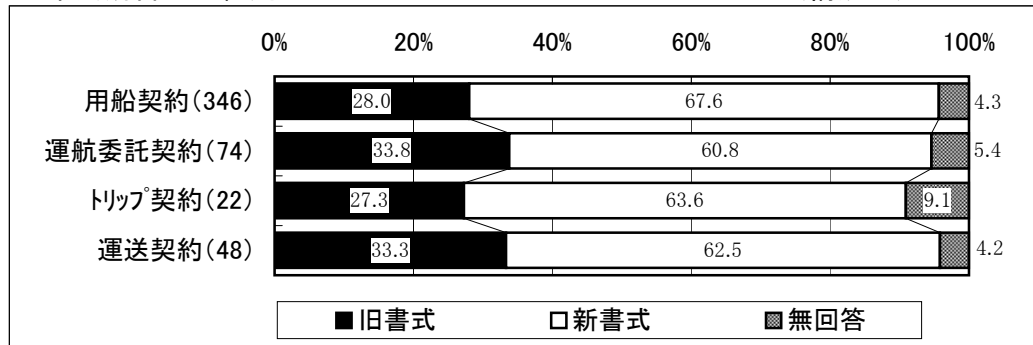
用船契約、運航委託契約では、日本海運集会所の契約書式が比較的多く使用されており、トリップ契約ではオペレーター独自の契約書式、運送契約では荷主独自の契約書式が多く使用されている。

日本海運集会所の契約書式の種別では、改定された「新書式」の使用が多く、旧書式からの移行が顕著となっている。また、同書式の裏面約款の変更については、9割以上が納得できる程度の変更にどまっている。

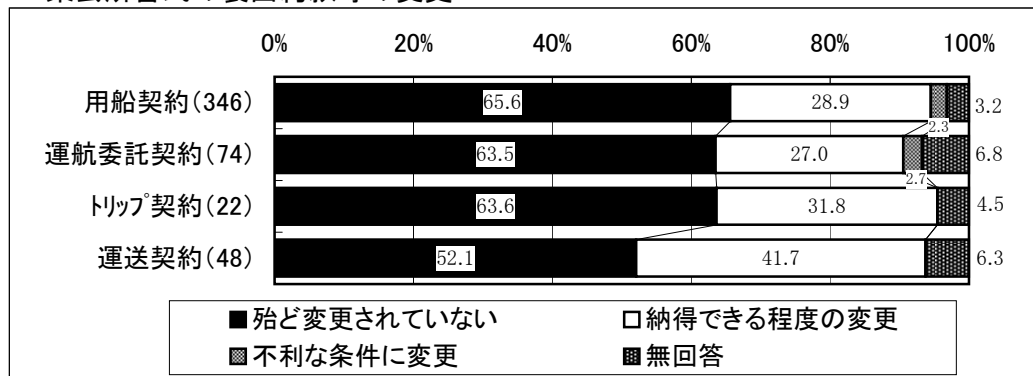
### B3.利用している契約書式 (構成比)



### B4.集会所書式の種別 (構成比)



### B5.集会所書式の裏面約款等の変更



## 4. 取引の実態について(C)

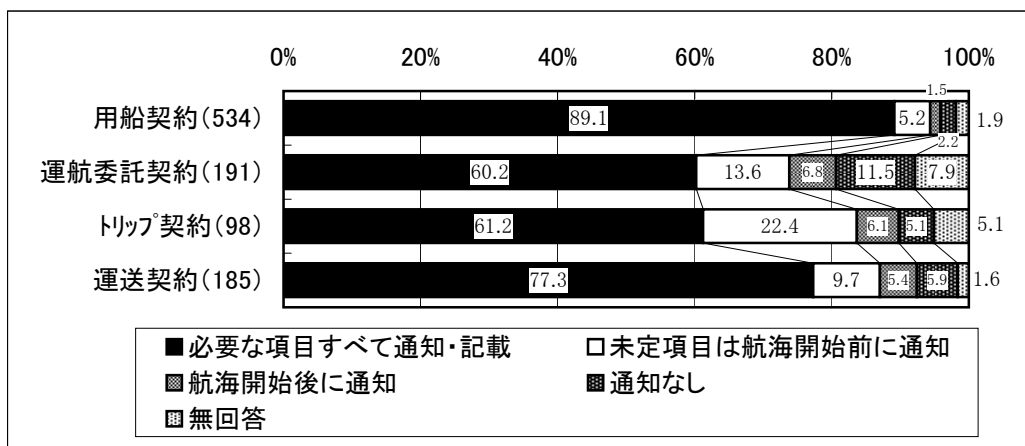
以下の記述中で、下請法に関するものは、用船契約、運航委託契約、トリップ契約が適用対象である。

### (1) 契約条件等の事前明示

#### ① 書面での事前通知

「航海開始後に通知」・「通知なし」の回答が全契約において87件（総回答件数の8.6%）であった。これは発注書面の交付義務等（下請法第3条又は第5条）の違反行為となる恐れもあることから、改善を要する。

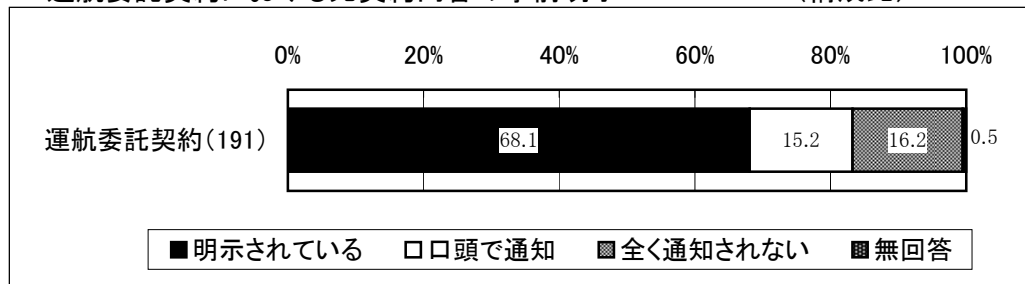
C1. 支払内容の書面での事前通知 (構成比)



#### ② 元契約内容の事前明示(運航委託契約)

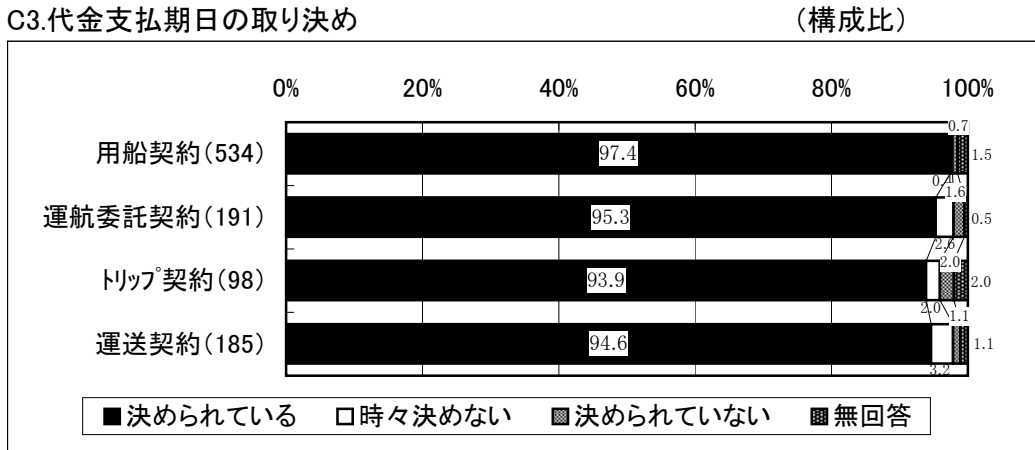
運航委託契約における元契約内容の事前明示については、「口頭で通知」・「全く通知されない」が60件（総回答件数の31.4%）であった。下請代金を決定する算出根拠（運送契約の運賃）を事前に明示しないことは、下請法の発注書面の交付義務に違反する行為となる恐れもあるため、是正措置が必要である。

C2. 運航委託契約における元契約内容の事前明示 (構成比)



### ③支払期日の取り決め

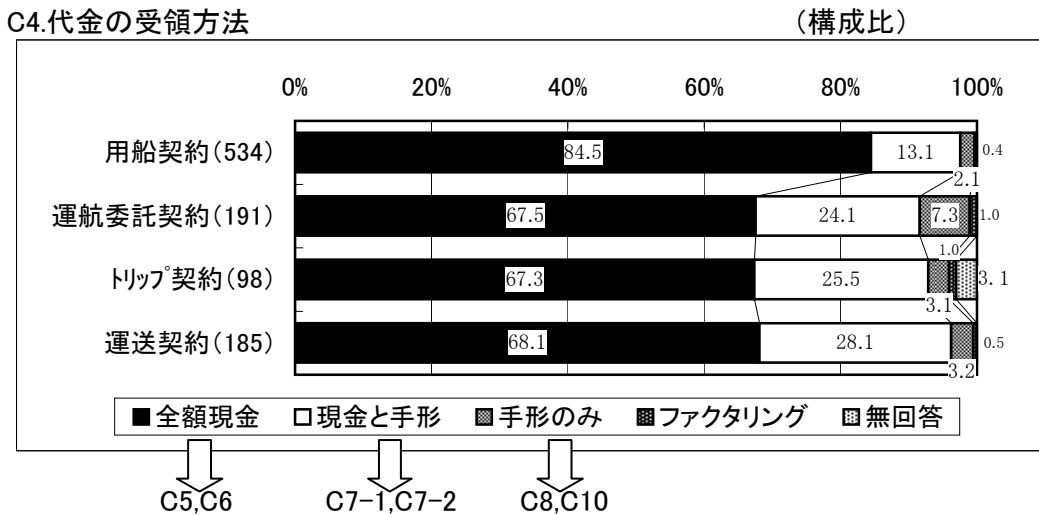
代金支払期日については、大部分の事業者で守られているが、「時々決めない」・「決められていない」の回答が26件（総回答件数の2.6%）であった。このうち運送契約を除く18件については下請法第2条の2「支払期日を定める義務」（役務を提供して日から起算して60日以内）違反となる恐れもある。



## (2)代金の受領方法

### ①代金の受領方法

「全額現金」とする回答が772件（総回答件数の76.6%）、「現金と手形」とする回答が193件（回答件数の19.1%）で、合わせて全回答件数の95.7%を占めている。



### ②現金及び手形の受領時期

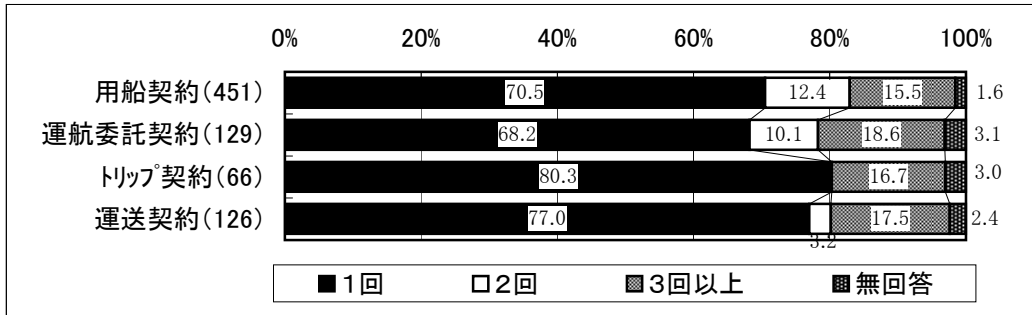
以下の図の通り、運送契約を除く契約における全額現金(C6)、現金と手形(C7-1, C7-2)、手形のみ(C8)のいずれの場合も受領時期が3ヶ月、4ヶ月以上となっているケースが用船契約35件、運航委託契約34件、トリップ契約20件で合計89件に上っている。

下請法第2条の2（支払代金の支払い期日）では、支払時期を役務の提供を完了した日から起算して60日の期間内において、かつ、出来る限り短い範囲内において定めなければならないと規定している。運航委託契約、トリップ契約については、運送が完了した日を起算日とし、個々の役務が連続して行われる定期用船契約においては、例外的に一定期間（月間）の用船料が書面に明記されていれば、その期間の終了日が起算日となる。

従って、現金または手形の受領日が役務の提供後60日を超えるものは下請法違反となる恐れもある。

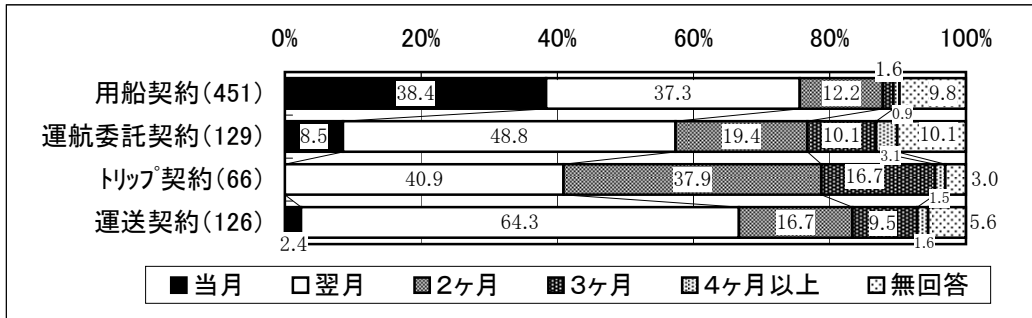
C5.全額現金による受領回数

(構成比)



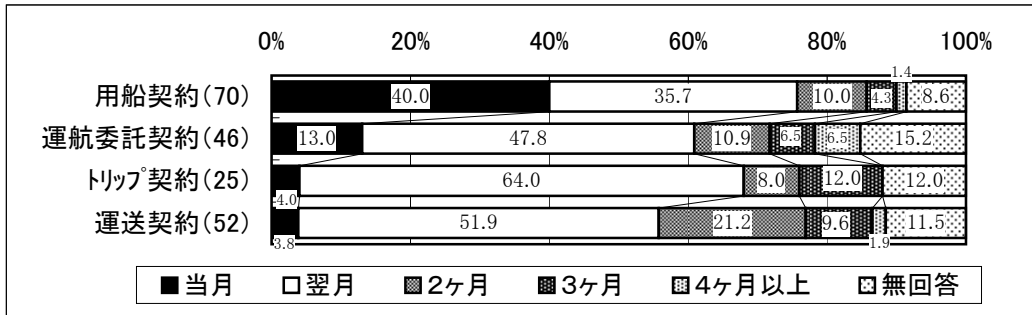
C6.全額現金の受領時期

(構成比)



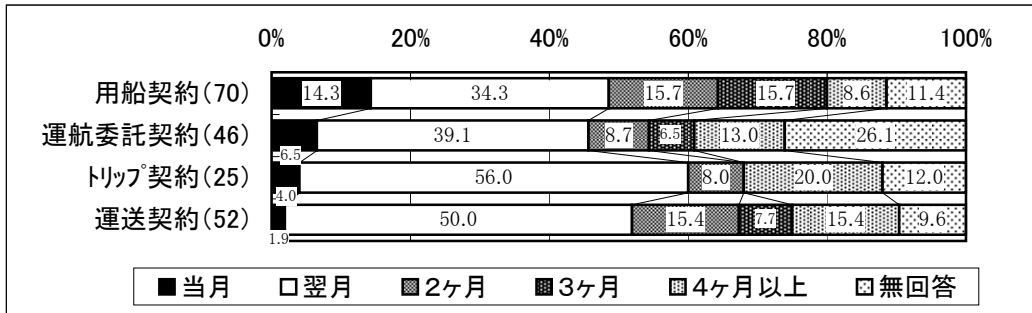
C7-1.現金と手形の場合、現金受領時期

(構成比)



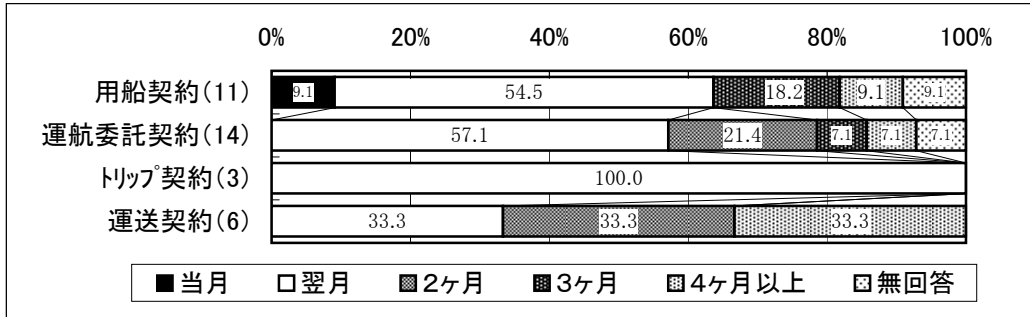
C7-2.現金と手形の場合、手形受領時期

(構成比)



C8.手形のみを受領時期

(構成比)



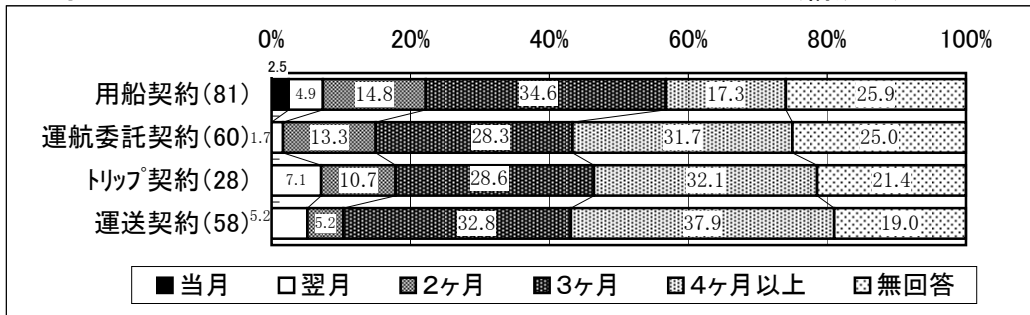
③手形サイト

手形サイトが「4ヶ月以上」の回答が64件（該当回答件数の28.2%）であった。

下請法（第4条第2項第2号）では「割引困難な手形の交付の禁止」を規定しており、運送契約を除く契約においては、一般的に120日を超える長期の手形とされている。

C10.手形のサイト

(構成比)



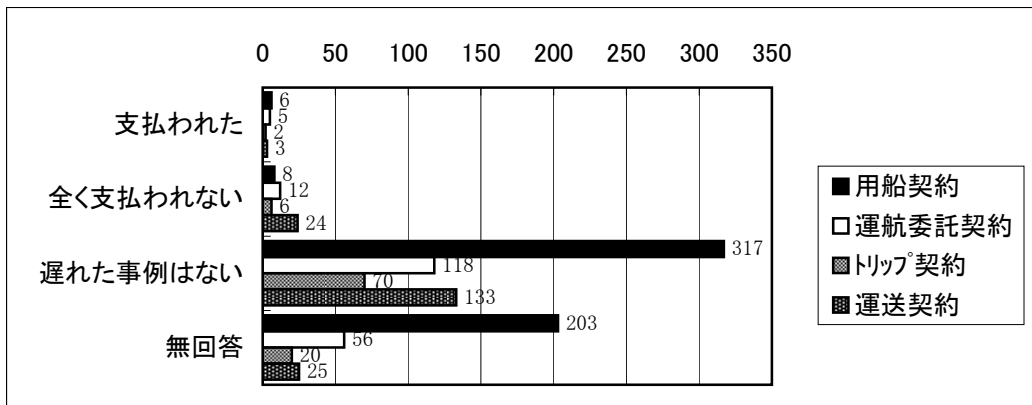
(3)遅延利息の支払い

「全く支払われない」の回答が50件（総回答件数の5%）あった。

下請法では、「遅延利息の支払義務」（第4条の2）が規定されており、未払金額に年率14.6%の遅延利息の支払が定められている。

C11.期日遅れの場合の遅延利息

(回答数)



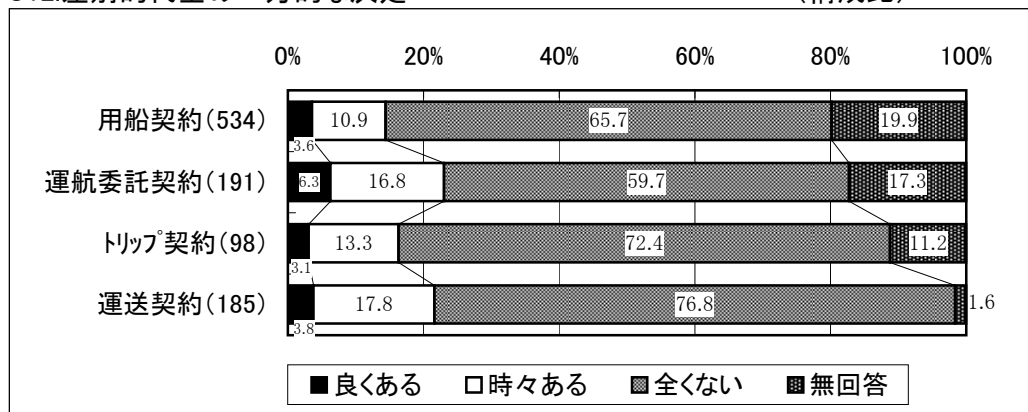
#### (4) 著しい差別的代金の一方的決定

「良くある」・「時々ある」の回答が183件（総回答件数の18.2%）であった。

下請法及び特殊指定では、「買ったたきの禁止」が規定されており、「船型・輸送能力・契約時期がほぼ同一であるにもかかわらず、著しく低い用船料を不当に定める」（例）等の行為がこれに当たる恐れもある。

C12.差別的代金の一方的な決定

(構成比)



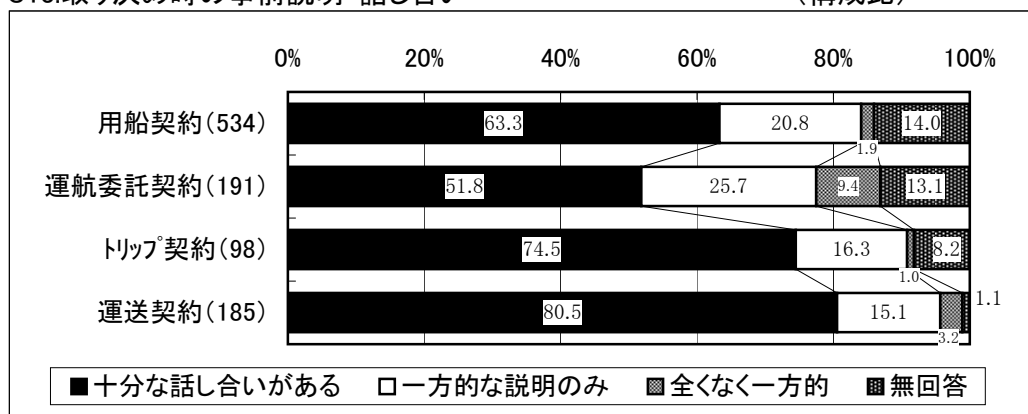
#### (5) 事前の条件説明・話し合い

「一方的な説明のみ」・「全くなく一方的」の回答が239件（総回答件数の23.7%）であった。

下請法及び特殊指定では、「運賃・用船料の決定に当たり十分な協議が行われたかどうかの決定方法」が判断基準となり、上記と同様に「買ったたきの禁止」に当たる恐れもある。

C13.取り決め時の事前説明・話し合い

(構成比)





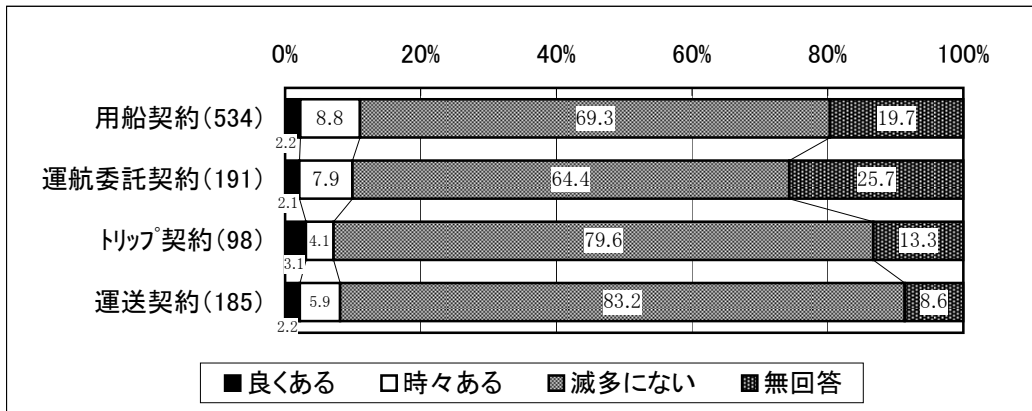
(6) 契約期間中の減額や条件変更

本件については概ね適切な取引がなされているが、減額や条件変更が「良くある」・「時々ある」の回答が100件（総回答件数の9.9%）あった。

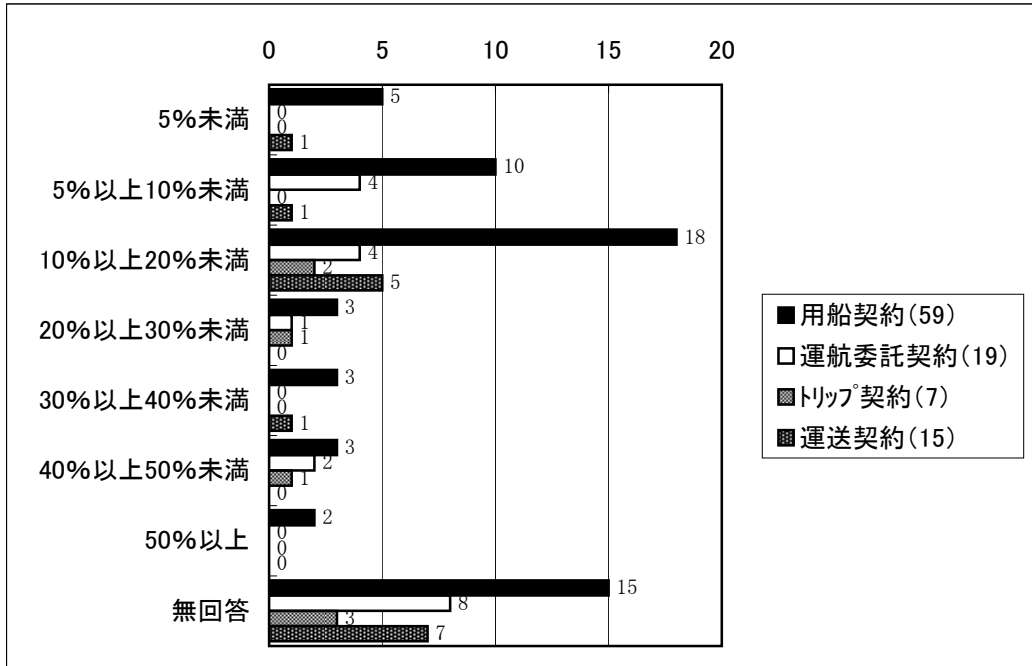
下請法及び特殊指定では「代金の減額の禁止」が規定されており、発注時に決定した代金を「下請事業者の責めに帰す事由」がないにもかかわらず発注後に減額する等の行為がこれにあたる。また、荷主と運送事業者の間においても、特殊指定により同様に解される。

その他の下請代金の減額の例として消費税・地方消費税額相当分を支払わないこと、銀行振込料を差し引いて支払う行為も含まれる。

C14. 契約期間中の減額や条件変更 (構成比)

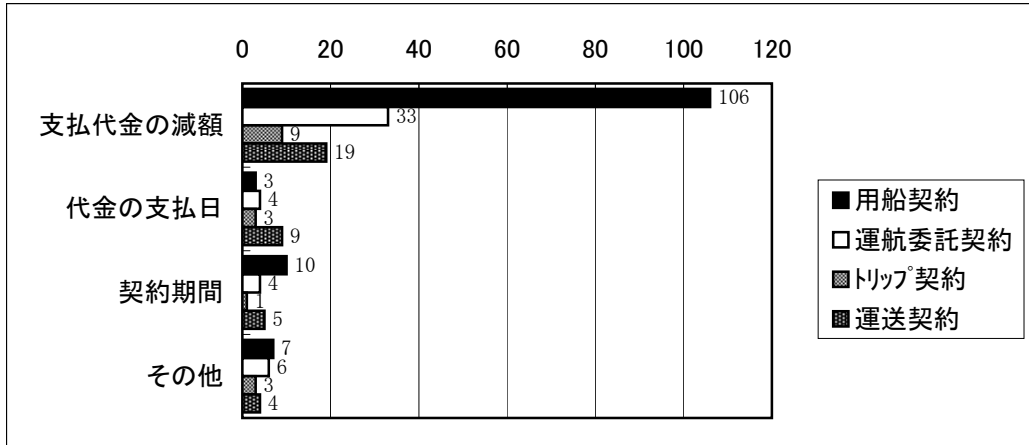


C14-2. 一方的減額割合 (回答数)



C15.具体的な条件変更内容

(回答数)



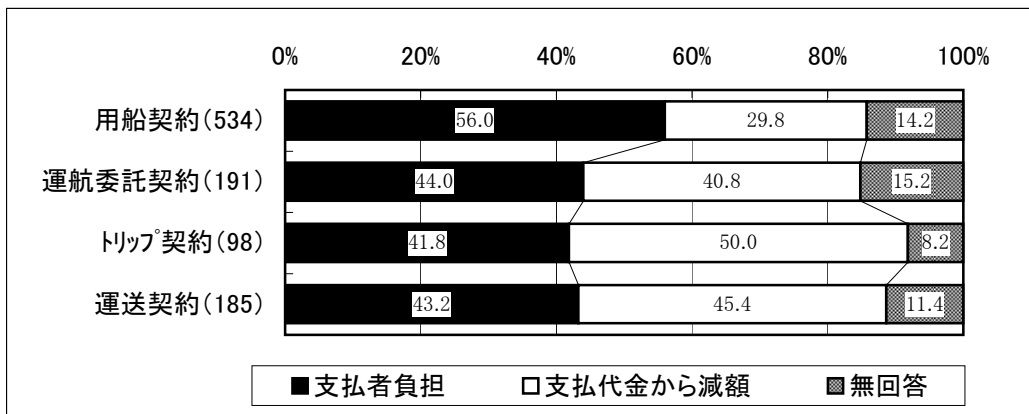
(7)銀行振込料の負担

下請事業者と合意することなく、下請代金を下請事業者の銀行口座へ振り込み際の手数料を下請事業者に負担させ、下請代金から差し引くことも下請代金の減額に当たる。

回答では、「支払代金から減額」が約半数前後見られる。

C16.代金の銀行振込料

(構成比)

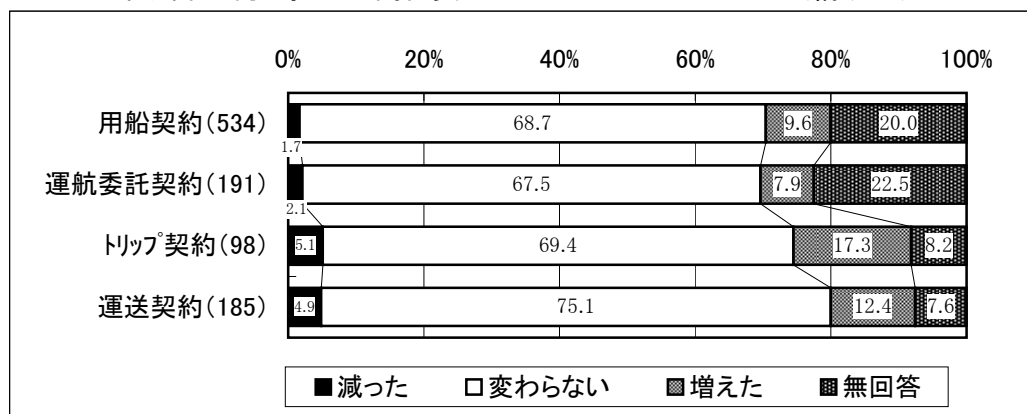


## (8) 支払方法や支払条件の変化

### ① 現金払い割合の変化

下請法及び特殊指定の適用後の現金払いの割合は、「増えた」との回答が106件あり、総回答件数の10%強となっている。「減った」との回答は27件あった。

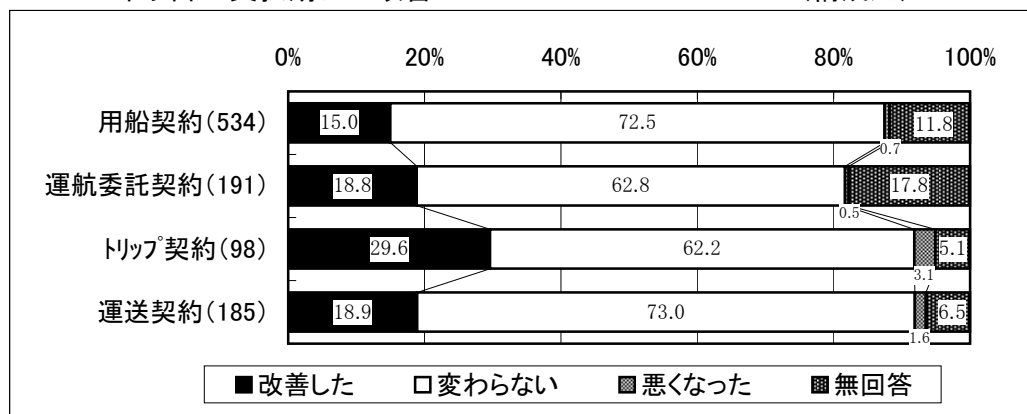
C17.H16年以降の現金払いの割合変化 (構成比)



### ② 支払期日の改善

下請法及び特殊指定の適用後の支払期日の改善については、「改善した」との回答が180件（総回答件数の17.9%）と改善がみられた。しかしながら、「悪くなった」との回答も11件あった。

C19.H16年以降の支払期日の改善 (構成比)



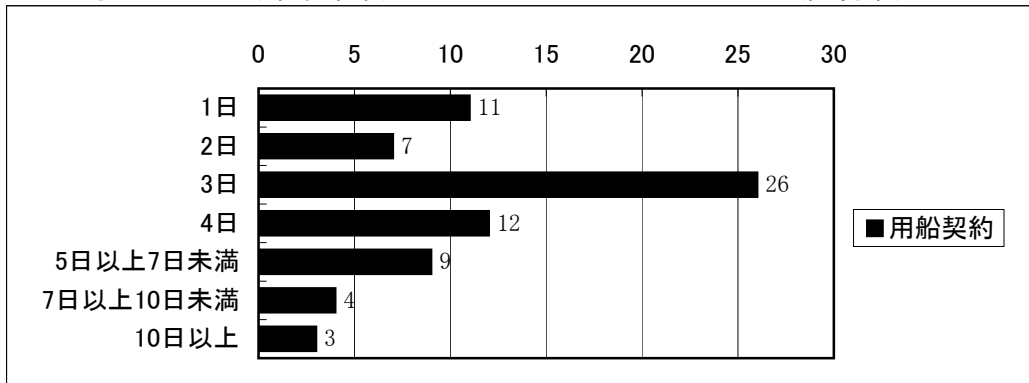
(9)オフ・ハイヤー

定期用船契約において、年末年始、GW、盆休み等の期間を、契約期間外とする通知を行い、下請事業者の責めに帰す事由がないにもかかわらず季節協力金等の名目で用船料から差し引くことは、下請法及び特殊指定で「下請代金の減額の禁止」として禁止事項に該当するとされている。

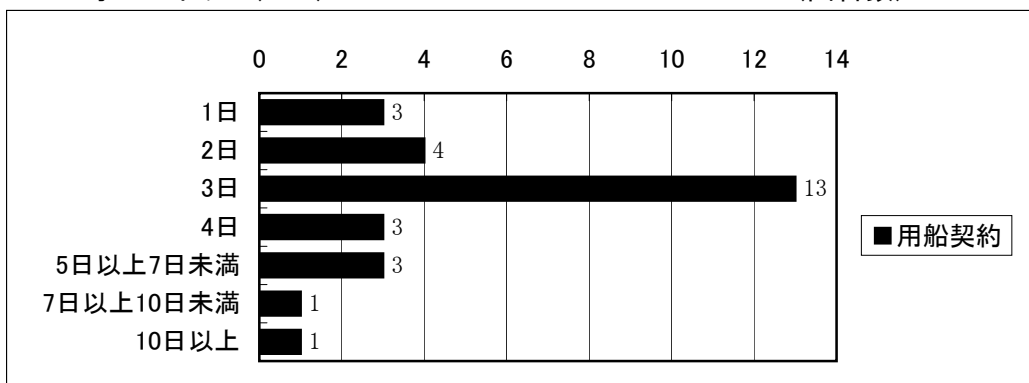
調査対象事業者総数534社中無回答者を含め用船者都合によるオフハイヤーが有った回答における季節毎の内訳は以下のとおりであった。

- ・ 年末年始：72件（該当回答件数の13.5%）
- ・ G W：28件（該当回答件数の 5.5%）
- ・ お 盆：33件（ 該 当 回 答 件 数 の 6.2 % ）

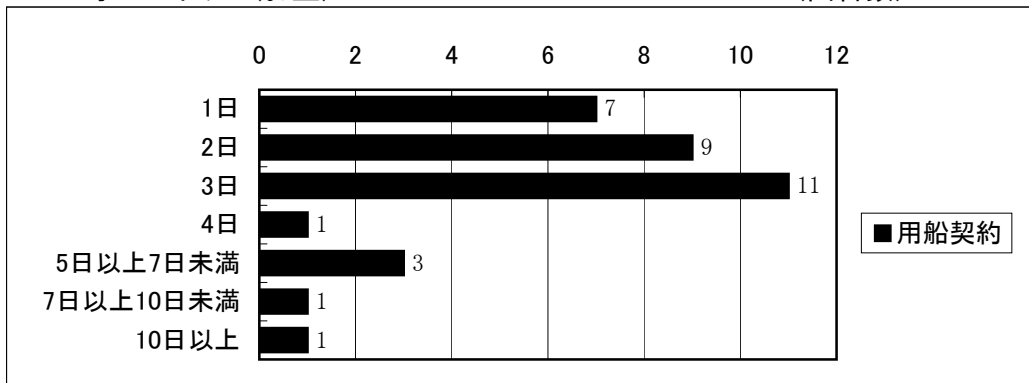
C18-1.オフハイヤー(年末年始) (回答数)



C18-2.オフハイヤー(GW) (回答数)



C18-3.オフハイヤー(お盆) (回答数)



(10)割引困難な手形

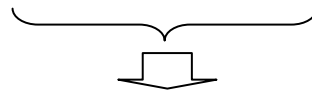
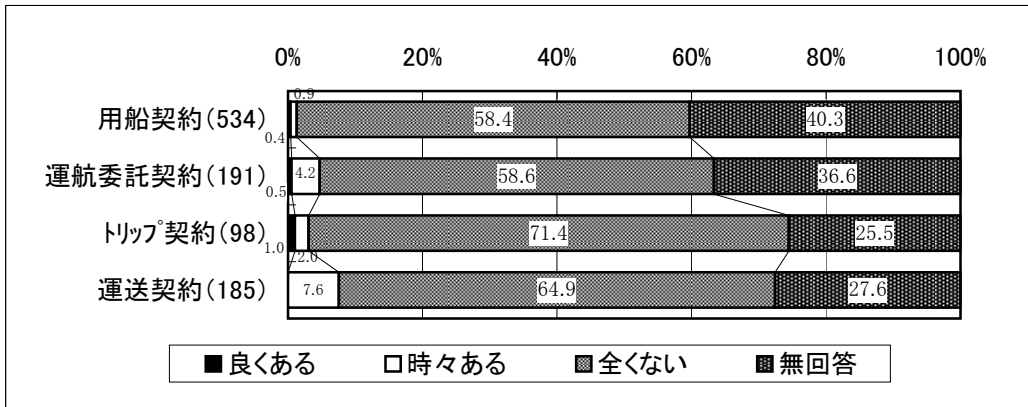
本件については概ね良好な結果となったが、「良くある」・「時々ある」の回答が33件（総回答件数の3.3%）あった。

下請法では「割引困難な手形の交付の禁止」（第4条第2項第2号）として規定している。

主に長期サイトの手形（120日以上）が該当するが、受領者及び発行者の銀行信用も理由に挙げられている。

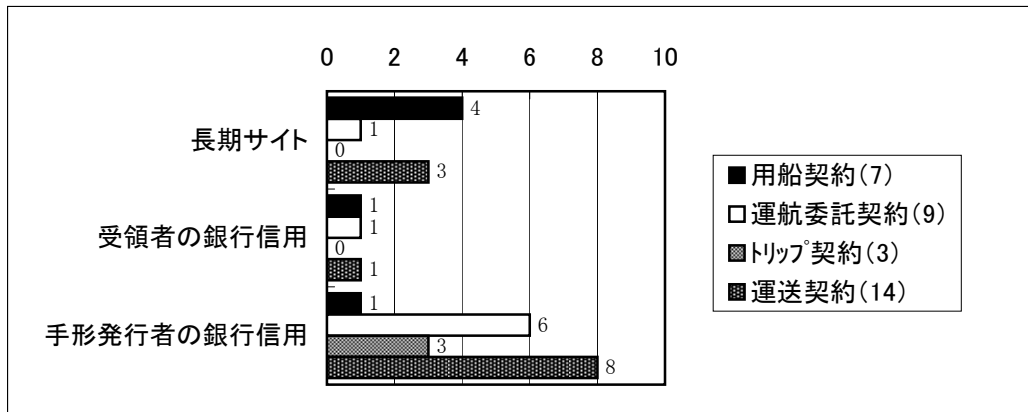
C20.割引困難な手形交付

(構成比)



C21.手形が割引困難となる理由

(回答数)



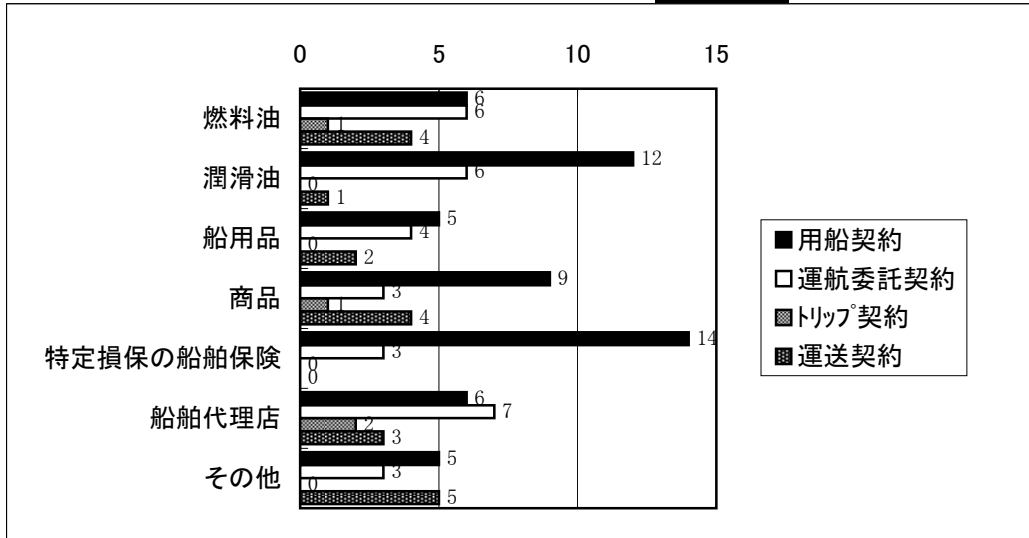
(11)不利益な購入やサービスの無理強い

強制購入として112件（回答件数の11.1%）の回答があった。

下請法では、「購入・利用強制の禁止」（第4条第1項第6号）として「親事業者は、下請事業者に対し、正当な理由がある場合を除き、親事業者の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させてはならない」の旨規定している。また、荷主と運送事業者間の運送契約に適用される物流特殊指定においても同様に禁止事項として規定されている。

- （強制して）とは：
- ・物の購入または役務の利用を取引の条件とする場合
  - ・購入または利用しないことに対して不利益を与える場合等

C22.物の購入やサービス提供の無理強い 複数回答（回答数）

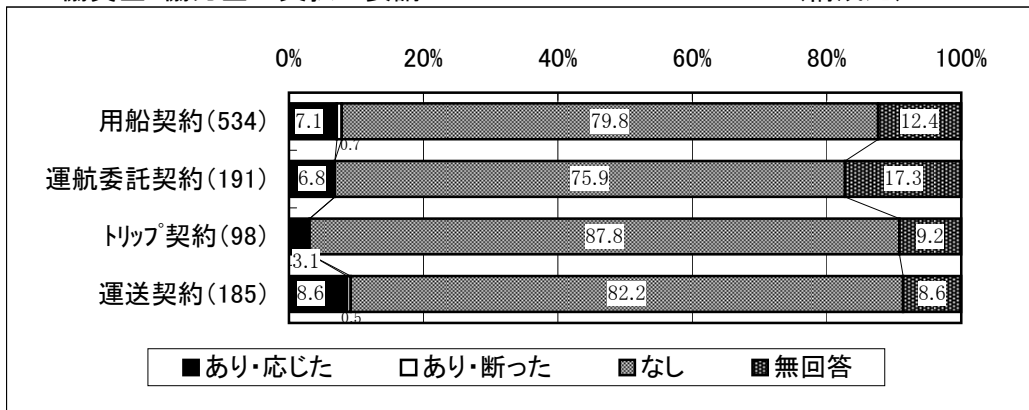


(12)協賛金・協力金

下請法（第4条第2項第3号）は、親事業者は、下請事業者に対して自社のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請事業者の利益を不当に害してはならない旨規定している。荷主と運送事業者間の運送契約に適用される物流特殊指定においても同様に禁止事項として規定されている。

協賛金・協力金の要請があったという回答は75件（総回答件数の7.4%）あり、それに応じた事例は、全契約で70件あって件数としては用船契約が38件と最も多かった。

C23.協賛金・協力金の支払い要請 （構成比）



(13)陸上側作業実施の対価支払

貨物船

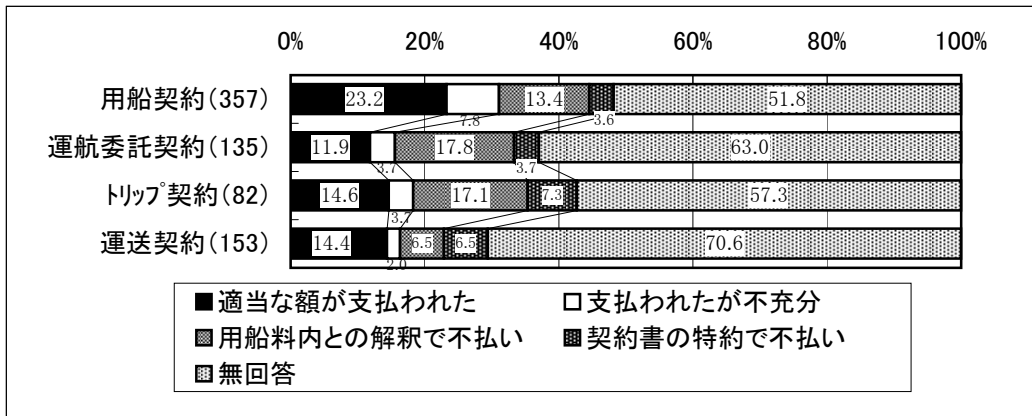
下請法運用基準において、不当な経済上の利益の提供要請の事例として、「船内荷役、清掃等の作業は契約により荷主又は親事業者の負担であるとされているにもかかわらず、下請事業者である船舶貸渡事業者にその一部を手伝わせる場合」を挙げている。

船内荷役に係る回答で「用船料内との解釈で不払い」・「代金支払われたが不十分」とする回答件数及び比率が圧倒的に多く見受けられ多くの課題を残している。本件については、日本海運集会所定期用船契約書の裏面約款第5条の「費用の負担区分」で明確に規定されているものである。

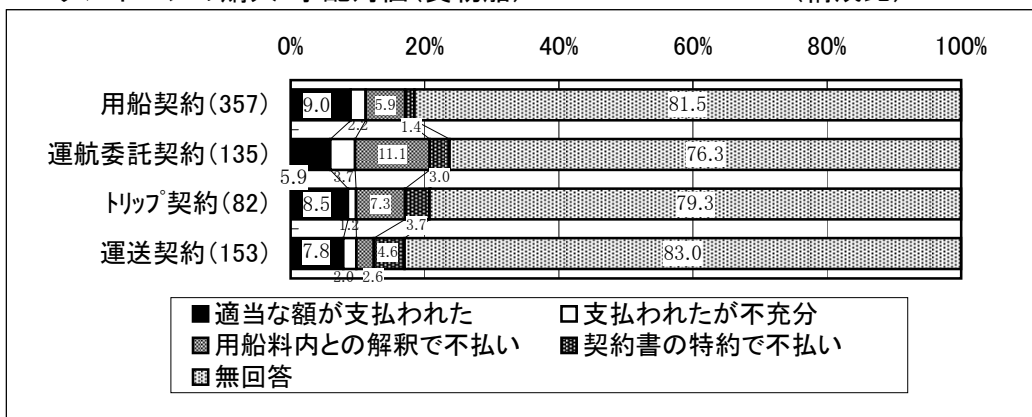
しかしながら、契約締結時に同条項の削除、修正等が加えられて後々トラブルの原因となることから、契約締結時に双方が十分に協議することが必要である。

トラブルを未然に防止するためにできるだけ用船料と切り離して取り決めることが望ましい

C24.船倉内のクリーニング対価(貨物船) (構成比)

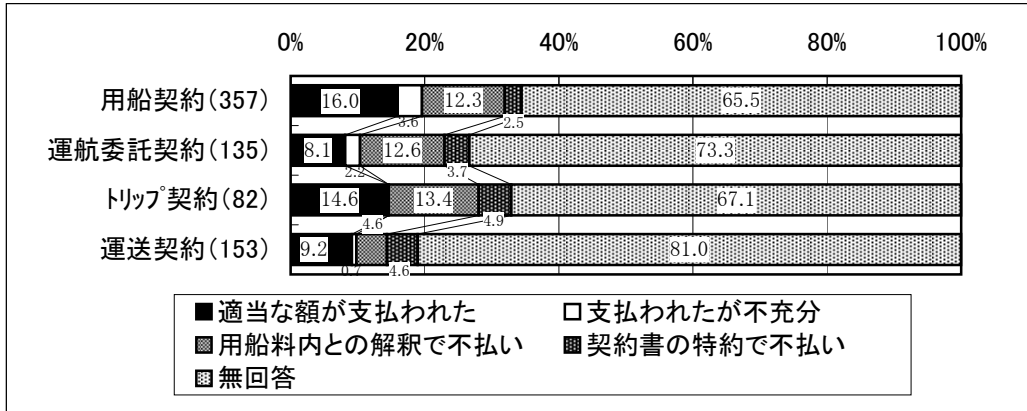


C24.ダンネージの購入・手配対価(貨物船) (構成比)



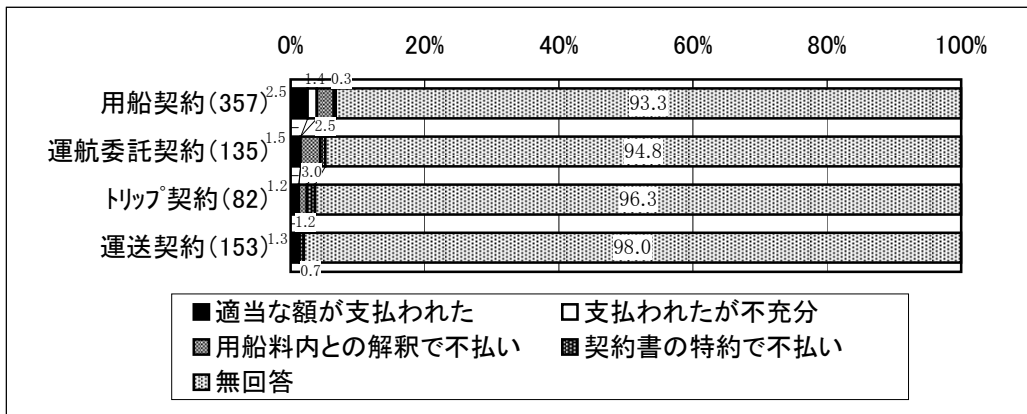
C24.ダンネージの片付け対価(貨物船)

(構成比)



C24.その他対価(貨物船)

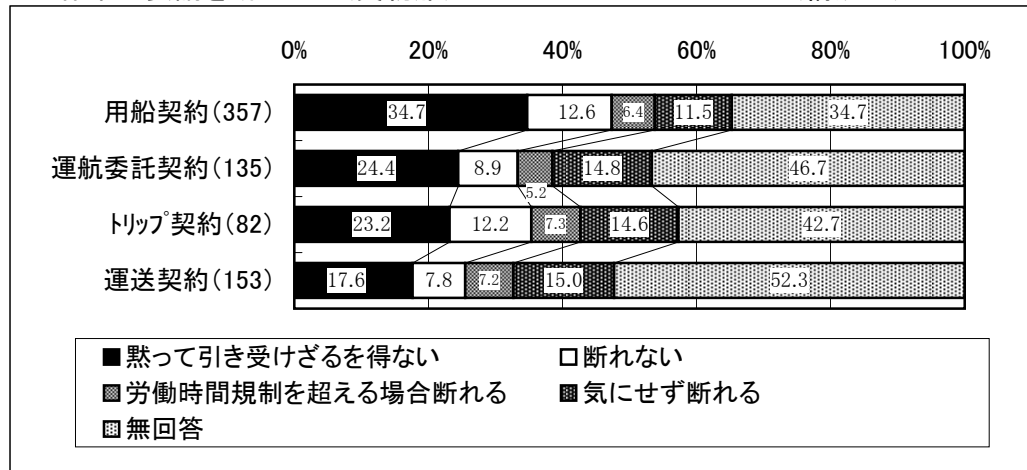
(構成比)



これらの作業の要請に対して、「黙って引き受けざるを得ない」、「断れない」が回答があったうちの半数を超えている。

C25.作業の要請を断れるか(貨物船)

(構成比)





(14)陸上側作業実施の対価支払

タンカー

タンカーにおいても貨物船と同様の結果となっている。

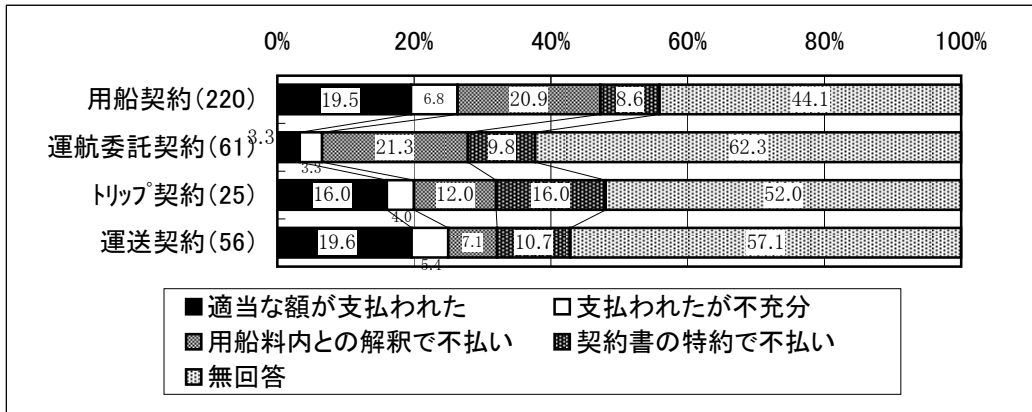
タンククリーニング、ホースのジョイント作業、封印作業に係る回答で延べ回答件数1,086件中50.1%と多数が無回答であった。

回答のあった542件中、「用船料内との解釈で不払い」・「契約書の特約で不払い」となったとする件数は、434件で80.1%に達しており回答件数・比率も極めて高く改善を要する大きな課題となっている。

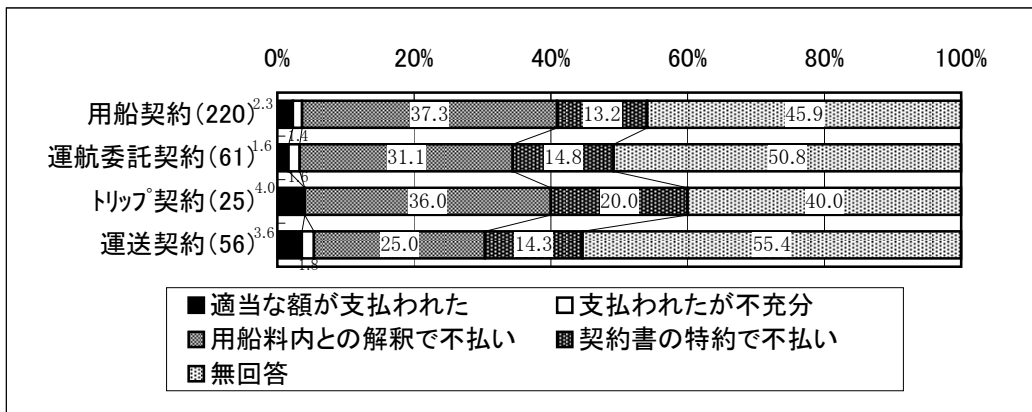
本件については、日本海運集会所定期用船契約書の裏面約款第5条の「費用の負担区分」で明確に規定されているものであるが、契約締結時に同条項の削除、修正等が加えられて後々トラブルの原因となることから、契約締結時の双方の十分な協議が望まれる。

FIO契約による荷主との運送契約においては、荷役に係る作業については荷主負担と解されることから、運送契約上の解決が望まれ、荷主との協議を十分に行って改善することが望まれる。

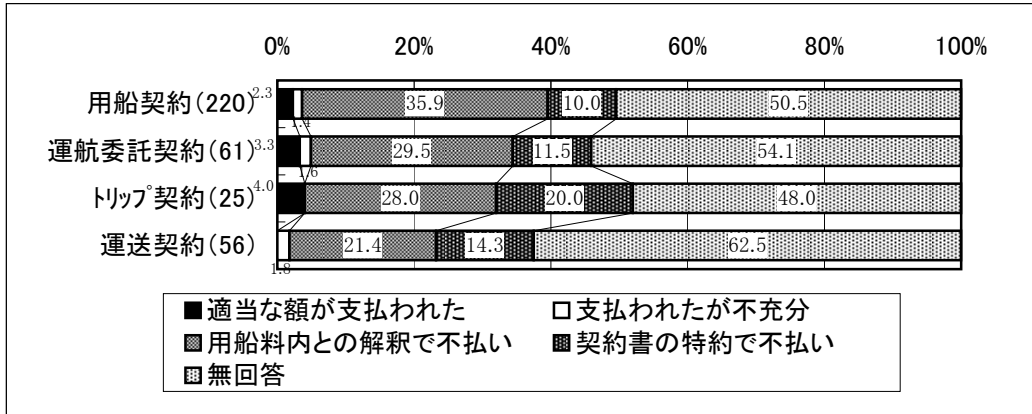
C26.タンククリーニング対価(タンカー)



C26.ホースのジョイント作業対価(タンカー)

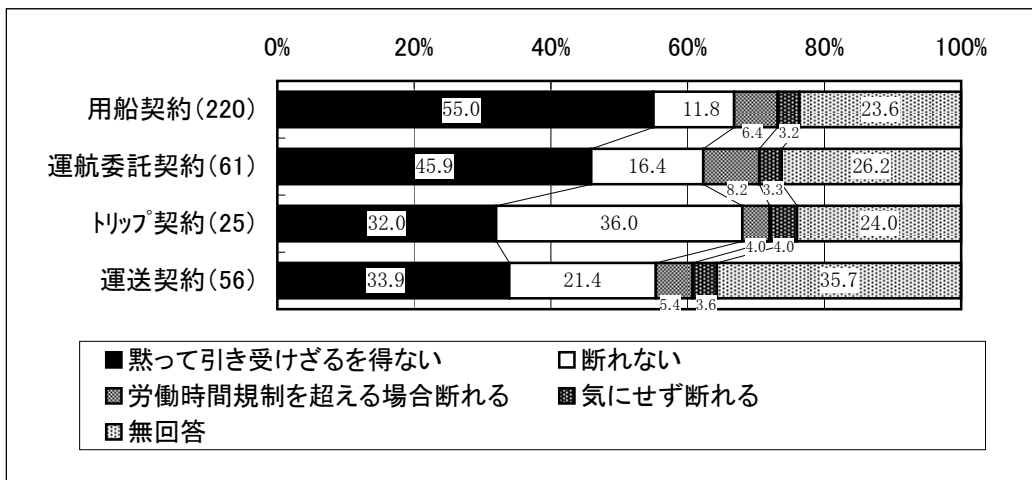


### C26.封印作業対価(タンカー)



タンカーにおいても、これらの要請に対して、「黙って引き受けざるを得ない」、「断れない」とするものが全ての契約において半数を超えている。

### C27.作業の要請を断れるか(タンカー)



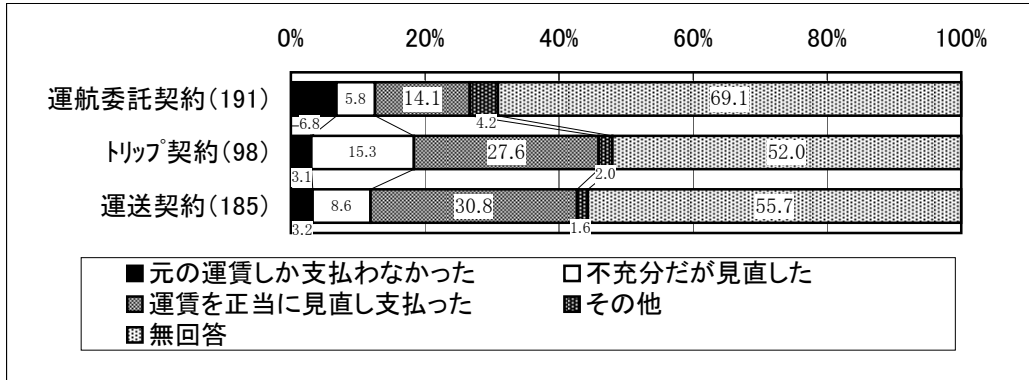
(15).契約後の変更による不利益の対応

「元の運賃しか支払わなかった」の回答が22件（該当回答件数の4.6%）であった。

下請法では、「不当な給付内容の変更・及び不当なやり直しの禁止」（第4条第2項第4号）として規定している。また、荷主と運送事業者間の運送契約に適用される物流特殊指定においても同様に禁止事項として規定されている。

役務の給付内容の変更とは、役務の提供を受ける前に、3条書面に記載されている委託内容を変更し、当初の委託内容とは異なる作業を行わせること。（契約のキャンセル、寄港地の変更、積みトン高の削減等）

C28.契約後の変更による不利益の対応 (構成比)



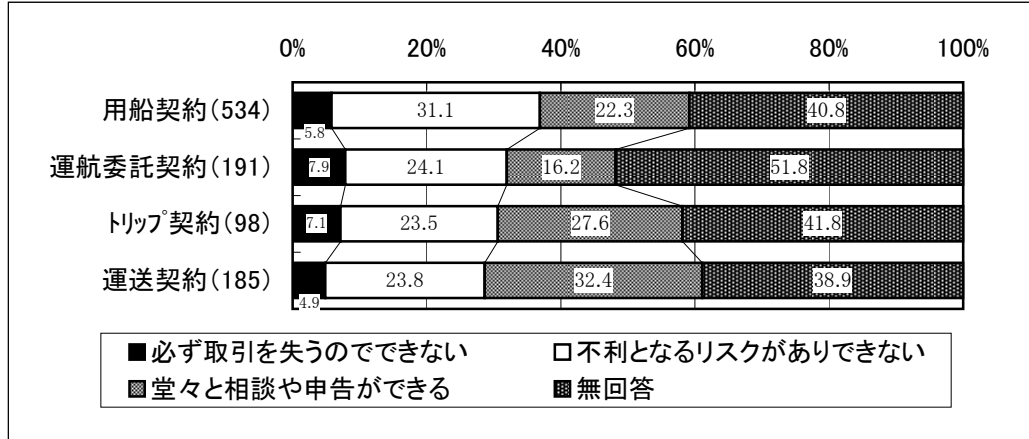
(16)トラブルに関する第三者への相談

「必ず取引を失うので出来ない」の回答が62件（総回答件数の6.2%）、「不利となるリスクがありできない」の回答が279件（総回答件数の27.7%）であった。

そのうち不利益については、「多少の不利益を受けた」8件、「大きな不利益を受けた」9件の回答があった。

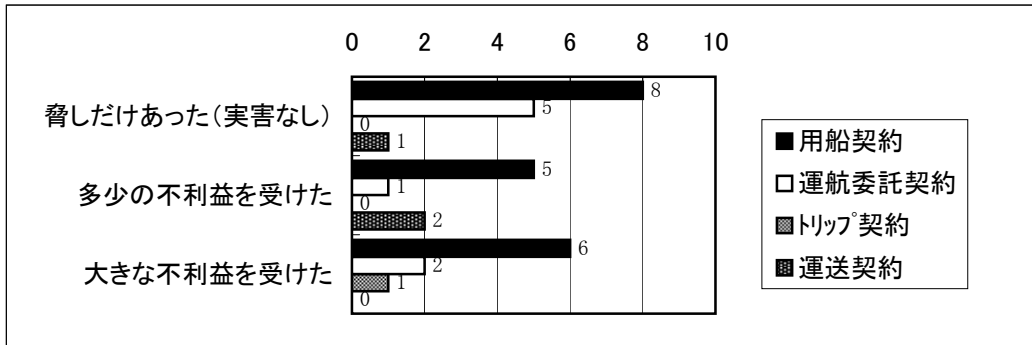
下請法では、「報復措置の禁止」（第4条第1項第7号）を規定している。また、荷主と運送事業者間の運送契約に適用される物流特殊指定においても同様に禁止事項として規定されている。報復措置とは、「親事業者の下請法違反行為の事実を公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に、下請事業者に対し、不利益な取扱いをすること」。

C29.トラブル第三者相談・相談への考え (構成比)



C29.トラブル第三者相談・脅しや不利益な扱い

(回答数)

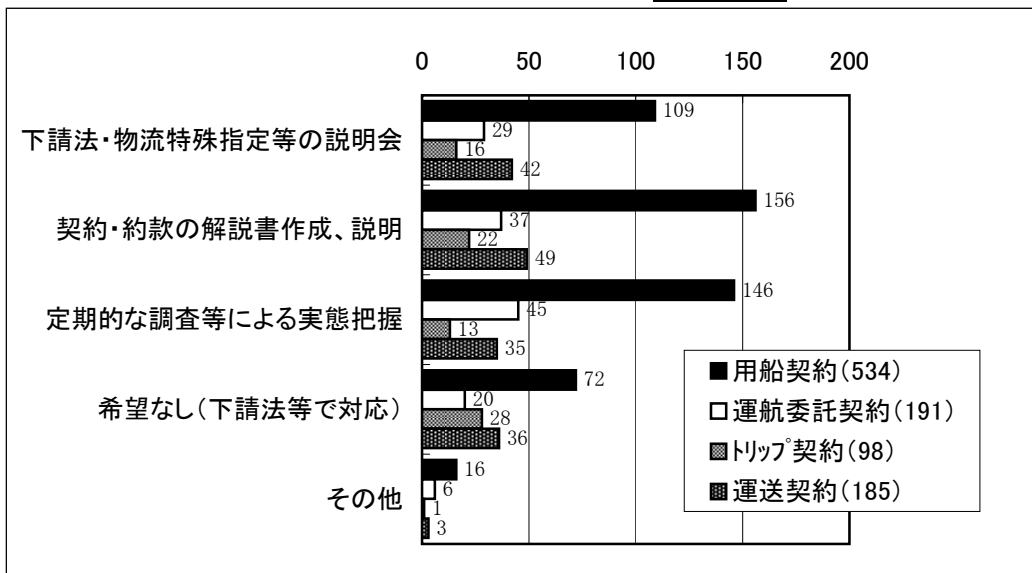


(17)行政・組合で取り上げるべき課題

下請法等の関係法令の周知・啓蒙及び契約書式の解説等の説明会の開催や定期的な内航海運取引実態の把握（調査）に対する要望が多かった。

C30.行政、組合で取り上げるべき課題

**複数回答** (回答数)



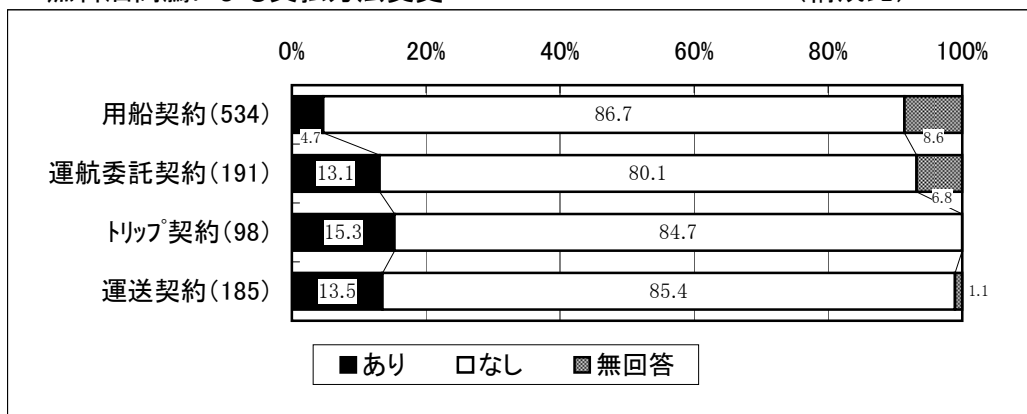
## 5. 燃料油等高騰にかかる取引の実態について(D)

### (1) 燃料油高騰による支払方法変更.

運送に関する3契約いずれにおいても13%から15%程度の支払方法の変更があった。用船契約における支払方法の変更は、燃料油高騰により用船料の支払時期等に変化があったものと推測されるが回答者の4.7%であった。

D1. 燃料油高騰による支払方法変更.

(構成比)

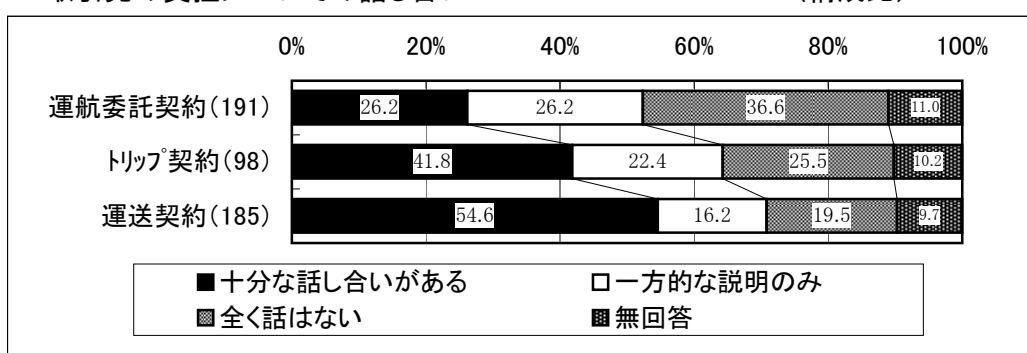


### (2) 取引先の負担についての話し合い

「一方的な説明」及び「全く話がない」場合の比率が、運航委託契約が62.8%、トリップ契約が47.9%、運送契約が35.7%と全ての契約において高い率を示している。特に、元請オペレーターと荷主間以上に運送事業者とオーナー及び下請オペレーター間における話し合いが行われている比率が低くなっている。

D2. 取引先の負担についての話し合い

(構成比)



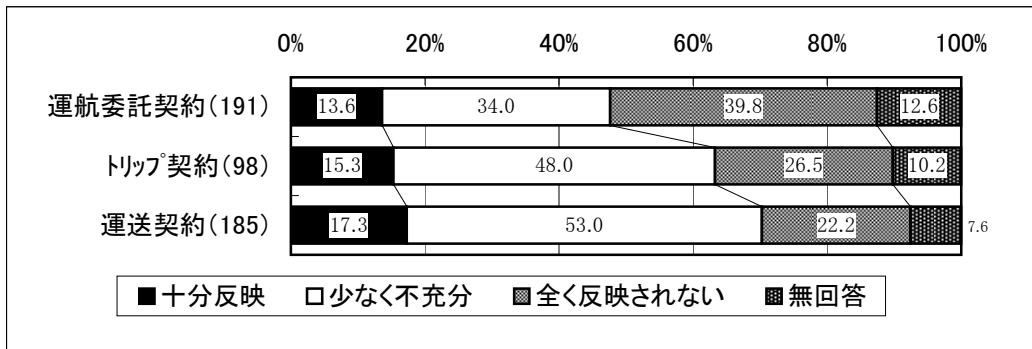
### (3)燃料油高騰分の代金への反映

燃料油高騰分の代金の反映について、「十分反映」は13～17%台程度であるが、回答者172社中で代金への転嫁率が30%未満のものが68社と4割を占めている。また、特に運航委託契約において「全く反映されない」の割合が39.8%と高くなっている。

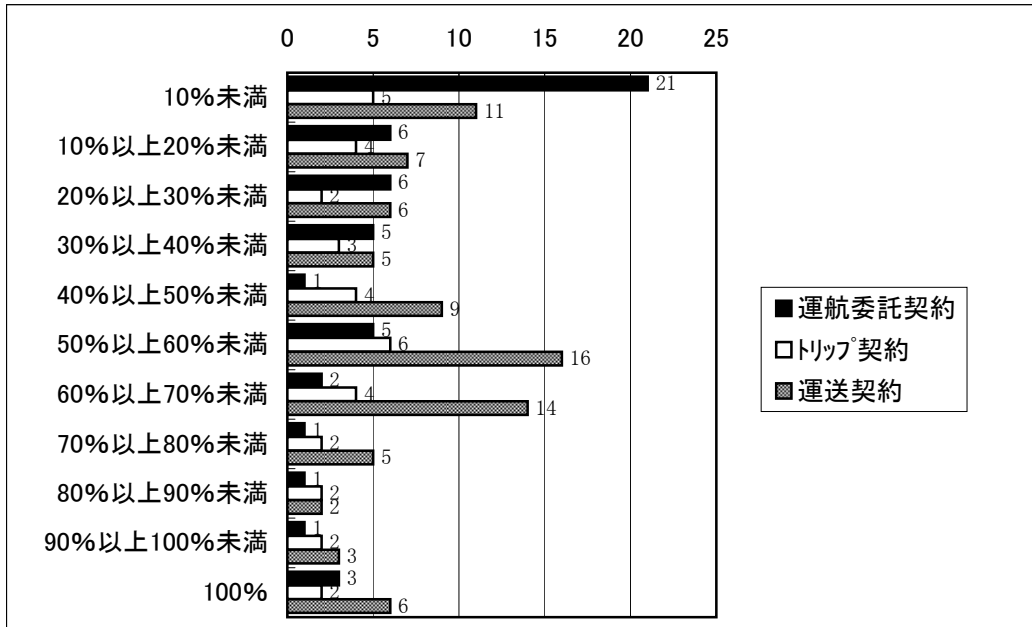
荷主への転嫁が不十分であるものの、トリップ契約・運航委託契約等内航事業者間の契約で代金への反映の事業者数の比率が低いことから、荷主から回収できた値上がり分の下請事業者への代金への反映がより不十分となっているのではないかと懸念される。

また、荷主との運送契約においても、値上がり分の荷主への転嫁率が品目別に大きく異なる調査結果もあることから、極めて低い転嫁率の品目の荷主においては、特殊指定違反に当たるとも考えられる。

D3.燃料油高騰分について代金への反映 (構成比)



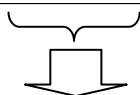
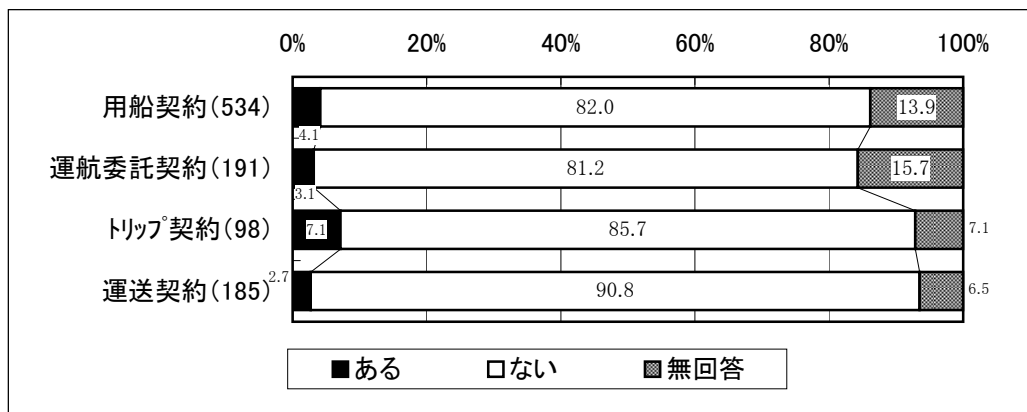
D3-2.高騰分転嫁割合 (回答数)



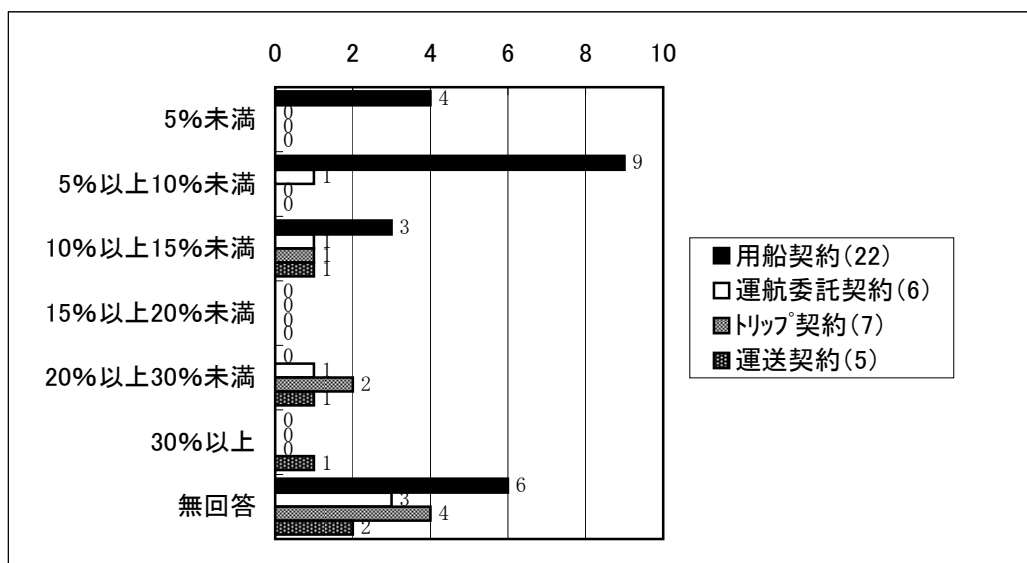
#### (4)燃料油高騰理由の代金引き下げ

燃料油高騰を理由に運賃等代金を引き下げられた者は、さすがに小さい比率であったが、トリップ契約（オペレータ間の運送契約）が最も多く7.1%、実数においては用船契約で22社あった。

D4.燃料油高騰理由の代金の引き下げ (構成比)



D4-2.代金引き下げ割合 (回答数)



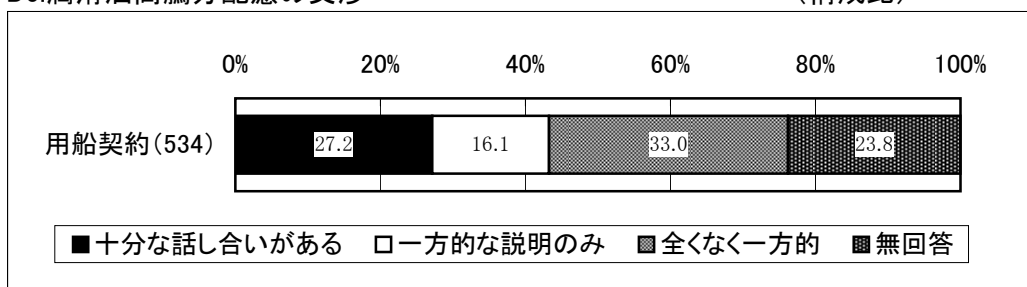
### (5) 潤滑油高騰分への配慮

この設問は船主（オーナー）に対する質問であるが、「全く説明がない」及び「一方的な説明のみ」とする回答が全体の49.1%も占めており、代金の反映も「全く反映されていない」とする者だけで55.4%、これに「少なく不十分」を加えると67.8%にも達する。

潤滑油高騰に伴うコストアップ分にも配慮が望まれる。

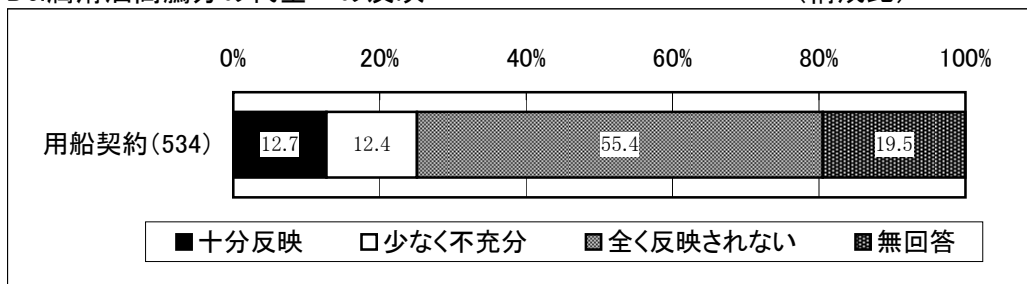
D5.潤滑油高騰分配慮の交渉

(構成比)



D6.潤滑油高騰分の代金への反映

(構成比)





## 6. 自由な意見から

	自由意見	業種	形態	管轄局
1	A重油高騰(もう少しなんとかなりませんか)	運送業	会社	九州
2	荷役作業等について、内航の場合、荷主が当然と考えているふしがある。またオペレーターも理解が少ない。	貸渡業	会社	四国
3	油の高騰により、航海しただけ赤字になると常に言われ、用船料が下げられそうにある。	貸渡業	会社	九州
4	油の高騰により代金が増え上がりオペレーターと話し合っている。	運送・貸渡業	会社	中国
5	アンケートはあまり意味・効力が無いと思います。基本的にはオペ(お金を支払ってくれる人)の指導が充分あれば徹底されるものと考えます。運輸局と帯同し、オペの立入監査を行えば解消されるものと思います。	貸渡業	会社	九州
6	アンケートは難しすぎて意味が無い	貸渡業	会社	九州
7	言いたいことがあっても言えません。	貸渡業	会社	神戸
8	いずれも専用船、特殊船のため、社船(オペ)の同様の管理体制の扱いを受けており、原則的にコスト保証のため、不当な取引はない。	貸渡業	会社	四国
9	委託船の場合、燃料油がいくら高騰しても他の経費を削減するわけにもいかず、差額はほぼ船主負担が現状となっている。荷主はきちんと支払っていると聞か、オペに対し現状を説明しても不足分を支払うというような姿勢もなく、右から左に流される感じで、たまにわずかなB/Sを支払われ目くらましをされているような現状です。何故かかった費用がまともに請求され、支払われないのか不思議でならない。仕事をやるのだから文句を言うなど言わんばかりの態度だが、これを訴えれば冷遇されるような風潮があり、これが本当に正当な取引なのか大きい疑問を感じる。船主にはいったいどのような方法が残されているのか教えてもらいたい。	貸渡業	会社	中国
10	一日も早く燃料油高騰に対する金融措置を考えていただきたい。	運送業	会社	近畿
11	今は用船料より船員不足問題が一番頭が痛い。	貸渡業	会社	中国
12	売上の33%は燃料費。運んだ荷の数量の一方的なカット	運送・貸渡業	会社	九州
13	運送業兼貸渡業者なので設問に解答しづらい。バンカーサーチャージを荷主に相談しても、承諾してもらった頃にはさらに燃料がUPしているので不十分である。	運送業	会社	九州
14	運送業資格で運営いたしております(1隻のみ)、特殊な業種活魚運搬船です。漁船として他の2隻と同様の運航で書式面の契約書、積荷の書類等も取引先との書式によります。その都度その都度はなしの場合が多く、お互いの信用、信頼関係でなっている業界です。	運送業	会社	四国
15	油の高騰により、航海しただけ赤字になると常に言われ、用船料が下げられそうにある。	運送業	会社	中国
16	油の高騰により代金が増え上がりオペレーターと話し合っている。	運送業	会社	中国
17	アンケートはあまり意味・効力が無いと思います。基本的にはオペ(お金を支払ってくれる人)の指導が充分あれば徹底されるものと考えます。運輸局と帯同し、オペの立入監査を行えば解消されるものと思います。	運送業	会社	中国
18	アンケートは難しすぎて意味が無い	運送業	会社	中国
19	売上の34%は燃料費。運んだ荷の数量の一方的なカット	-	会社	中国
20	貨物船について、499GT型の用船料は、日鉄物流やJFE物流等が船主に提示して決めているが、その結果が全体のマーケットとなり用船社の判断ですべてが決まっている。内航には一般的な需要と供給によるマーケットは存在しない。今年度(4月更新)も燃油の高騰を理由に用船料はあまり上がらないと思われる。既に75%以上の内航船が耐用年数を超えており、船価も上昇しているが不思議と外航と違って用船料の上げ幅は少ない。	貸渡業	会社	九州
21	貨物船のカーゴの積み揚げ荷役は陸上業者が行っているが、タンカー関係は船側乗務員が行っている。乗組員は航海士として乗船しており、荷役士としては乗船していない。是正されるべきだと思う。	貸渡業	会社	四国
22	関係がない事ですが、とにかく船員が年寄りばかりか船員がいないため、船をやめてしまふところが出始めている様な状態です。若い方がいないばかりか船員に欠員ができる船をやめる以外に方法が無くなってきています。何とかしなければと思いつつも現在の状態ではどうしようもないです・・・	貸渡業	会社	関東
23	厳しい状況の中、法改正等で追討しないで(オペ+法)現状維持で精一杯です。	貸渡業	会社	中部
24	倉内のクリーニング代が安すぎる。航海数に比べて用船料が安すぎる。社員の妻の父母の葬儀にまで香典を要求する。船員不足のため、199G/Tの機関長にも甲板当直(航海免状受給者)を認めて欲しい。	貸渡業	会社	九州
25	苦しい中船を造り、一番高い時権利を平成5~6年購入しました。その後国の方針で権利が下がり、いくら働いても借金が返されず、いずれ良くなるだろうと思いつながら今に至っています。その中今度は原油高騰と不景気、いつまで庶民は苦しむのでしょうか。私も高い船の持主と世間から見られています。その旨何かと一般より不利な事が多いです。	貸渡業	会社	神戸
26	現金と約束手形3ヶ月サイトを半分ずつで受領しているが、全額現金にて受領したい。	貸渡業	個人	中国

	自由意見	業種	形態	管轄局
27	現在運航している船舶について不公正取引をお知らせします。建造申請時に定期用船で運輸局へ届出しました。しかしオペレータと運航契約する際(H12.7)運航委託契約に変更され、また運賃も10万円引き下げられました。H16.11より荷主に運賃を下げられたと云って、一方的に6万円引き下げられ現在に至っています。振り込み料もH18.4よりH19.5まで運賃より減額されました。わたくしの会社の運賃設定は少し変なのです。運航契約は委託なのですが、運賃は定期用船のように月額が定められ、費用は自己負担となっています。航海数が増加するほど費用が多くなり手元に残る額が少なくなります。H12.8～H17.1まで盆・正月休みと言うことで運賃から差し引かれました。燃料油高騰のため、負担が増加しています。定期連絡も毎航海あつたりなかつたりします。	貸渡業	会社	四国
28	現在の運賃体系が10年以前の協定運賃時代の価格により決められており、積み上げた価格を構成する金額が現在の物価、または費用が違ってくるにも関わらず、旧態以前の値決めしか出来ていない。海運市況は10年間何も変わっていないことになる。公正な取引をするのであれば基礎となる価格を全て見直し、新しい価格にすべきである。適正な価格への指導をしてください。10年前の価格で商談しては、内航に残る人はいない。	貸渡業	会社	中部
29	現在羽田拡張工事で砂納入、岩ズリ運搬等に従事しているが、運賃単価に1円の値上げもしてくれない。国土交通省がくれないから出せないの一点張りです。最近物価スライドを国交省も検討していると言う話も聞くが、我々船舶の実情も調べないでどうするのか。どうせ物価スライドで出た金もゼネコン、マリコンが自分の懐へ入れるのだから我々業界全員が思っている。もっと早く情報公開(物価スライド)をすべきである。また大手セメント会社へ入っている船舶は砂利登録を石灰石専用転用して使っているが、石灰石の販売単価が上がらないことを理由に運賃を上げてくれない。総連では石灰石専用登録をガット(砂利)登録に戻すことができないと言っているが、一度検討するべきではないのか。もし、石灰石の用途が全国でなくなれば多くの石灰石専用船が職を失う。我々末端の船舶業者と国交省の役人さんも一度酒でも飲んで話し合ったらいいです。	運送業	会社	四国
30	現在バンカーサーチャージを荷主より受けているが今後この様な燃料油高騰が続くようであれば、非常に厳しい状況になると危惧している。既得権益等の撤廃をし経済を活性化してほしい。	運送業	会社	四国
31	鋼材価格:ミルの一方的値上げ。ヤミカルテルでは。	貸渡業	会社	近畿
32	工事現場等への下請業者参入規制をお願いしたい。燃料油価格について国にもっと力をいれていただきたい。石材、砂利の業界へもっと目を向けていただきたい	貸渡業	会社	神戸
33	高騰により燃料費が増大しているが、最近の異常な上がり方には苦しい。今オペレーターは荷主に対し、運賃を上げてもらうよう交渉しているようですが、今のところまだ結果が出ていない。	運送・貸渡業	会社	中部
34	個人事業者ゆえ、何と言っても燃料高騰により運行回数を減じ、運賃が安い場合には運行しないようにしている。繋いでいる方が多い。大型船の事故があるたびに保険が高くなるのは零細企業には耐えられない。小型船の規制を緩めてほしいと常々考えています。毎年赤字が続いている。	運送業	個人	中国
35	このアンケートが分析されてこのアンケートを誰が見たりするんだろう。たぶん無駄なおれの税金、負担金で使用されるだけだろう。実際に仕事するのはアルバイトの学生さん?この調査だけで内航オーナー数人分の生活費がうくんだ。	貸渡業	個人	中部
36	この業界は優越的地位の乱用は変わらない。オーナーも勉強不足だが、日々追われるため取り合えず運行する。十日でも日本一斉に休業するしか立場は良くならないのではと思う。営業権が一方的に無くなったので、オーナーは地獄の日々で先の見えない運航をしていると思う。この状態では船員にも満足な給料も払えず、後継者もなく、住む家もないオーナーが出ると思う。我が社も後5年位で終業する予定で進行している。後継者(40才、39才)には、とりあえず毎日ぐっすり眠れる日を与えることのみです。内航に夢のある計画をお願いします。	貸渡業	会社	中国
37	この燃料高騰には運賃の交渉は追いつかない。運賃の半分が燃料費になる場合もある。(1航海で)石油会社はなかなか運賃を上げてくれない。政府で何とかしてほしい。もう少し小型船に愛の手を投げてくれ。後継者が喜んで引き受けるようになってほしい。(宅配業者がいなくて困ると同じ事だ)	貸渡業	会社	九州
38	この不況期、特に燃料高騰は中小企業は大打撃を被っている。政策的に燃料対策を取って頂きたい。賦課金だけは厳格に沢山支払っておりますので真剣に考えて下さい。	運送業	会社	九州
39	これだけ燃料油等が高騰しているのでガソリン、軽油、重油等に関係するすべての税金を無税にするべき。	運送業	会社	四国
40	今回のようなアンケートを定期的をお願いしたい。そしてその回答について各オペへ行政指導等、オーナーや下請けの苦しい台所事情を理解させるようにして	貸渡業	会社	四国
41	今後運賃が下げられるかもわからない・・・	貸渡業	個人	近畿
42	今後も運賃・用船料のコストアップ要因は増加する。現在、最低安全定員増による船員費の増加分が反映されておらず、また船員不足による船員費の増加と、若年船員の育成費用に労働環境の改善費用を考えると、船員費用のコストアップが運賃、用船料更改の主要課題となる。	運送業	会社	中国

	自由意見	業種	形態	管轄局
43	時間外労働の代金が支払われない。一日17時間労働が常時されている。オペレータに言っているが陸上側にひとがいなるといわれている。これではタンカー船員がいなくなるはず。貨物船よりタンカー船が用船料2割くらい安い。	貸渡業	会社	四国
44	下請法と船腹が締まっているので特に問題はなくなっている。ただし、荷役時間中は船員は休息、書類事務、船体・機関手入れを行う必要があり、荷役時間中にずっと荷役を手伝わせるのは、労務時間と航海の安全面から問題があるということを知って周知させる必要がある。(短時間に大勢の人手が必要な場合、例えば、荷役開始前後、荷役終了前後は船員としても協力するのはやぶさかではない)	貸渡業	会社	四国
45	下請法は公正な取引の確保にとっても有効だと思いますので行政は今後も継続して監視してほしい。	貸渡業	会社	四国
46	質問に対する回答の選択肢が少なく、極端なので答えづらい。「十分な」の次は「一方的」「全く」となり、不満を前提に答えさせる回答例だと思う。もう少しきめ細かく中小企業の立場を理解できるようなアンケートにしてほしい。	運送業	会社	中部
47	質問に対する回答の選択肢が少なすぎて答えづらい。せめてその他の欄を作っておくべきではないか。全くいか一方的に不満を前提にした回答が多く、「十分」と言う選択肢と極端すぎる。	貸渡業	会社	中部
48	四方を海に囲まれたわが国において内航海運は絶対に必要な業種である。若者が代々続いた仕事を引き継いでいけるような収益が上がるよう、海運等の基準を決定してほしい。	貸渡業	会社	中国
49	弱小、1隻船主は何も言えないシステムになっている。エコシップも1隻船主がやれるとほんとに考えていますか。実数字、船価、修繕替、労働時間、消費燃料量、金額等を出してください。船員不足は作った現実、船主不足です。	貸渡業	会社	中国
50	潤滑油の高騰と船費の値上がりで会社にとってはますます生き残りにくい社会になりつつあります。大きい会社だけが生き残り、小さい下請けの会社はこの近年でいなくなってしまうと思います。昔の人のころ(企業、小さい会社を大切にすると今の人のころ(生かさず殺さず)は違いますね。この海運業界も近いうちに大きく変わります。育てる海運業界を希望しています。船員さんも同様です。	貸渡業	会社	九州
51	潤滑油の値上がりが大きいので負担となっている。	貸渡業	会社	九州
52	潤滑油は船主負担100%。積荷の種類で船内にダメージの多い荷物が時々あり、ダメージが大きすぎるので積荷を断つてもどうにもならないし、修復費用は船主負担であり、船員の作業手当も支給なしで全部船主負担。この点だけですが大変困っています。	貸渡業	会社	中国
53	船員の確保。機関員のワッチ(当直)の中止。	貸渡業	個人	四国
54	船員の賃金は上がる一方だが、用船料は全く上がらないので、予備船員や若い船員を育てられない。	貸渡業	会社	九州
55	船員費の高騰、船齢高齢で修繕費のコスト上昇を認めてもらえない。ケミカル船のタンククリーニング後の残液を陸上、海上処理の作業費も船員に支払って欲しい	貸渡業	会社	中国
56	船員不足に直面し、その上に原油価格の高騰に伴う燃料油の価格上昇で経営が困難な状況になってきている。燃料油高騰の対策として減速運航を実施し努力してきたが、限界にきて、赤字体質となっている。国として燃料油高騰の政策を	運送・貸渡業	会社	近畿
57	船舶コストが一般的に上昇しており、コスト増大を含めて考えると、代替建造はきわめて難しくなっている。普通に償却できる用船料がほしい。	運送・貸渡業	会社	中国
58	船舶コスト全般が上昇しており、船員不足もあり代替建設に関しては良く考えざるを得ない。通常の期間で償却できる程度の用船料がほしい。	運送・貸渡業	会社	中国
59	専用船以外の一般貨物船ではバンカーサーチャージ制度がなく燃料油高騰によるコストアップの運賃転化を認められない荷主も多いので荷主の指導もしてほしい	運送・貸渡業	会社	九州
60	タンカーの船主です。①設問26～29にあるようにタンカーの場合荷役作業に対するコストが運賃の中へ入っていると解釈されています。是非運賃と作業料を明確にした取引契約をお願いしたい。設問の有様が変わってほしい。②海運業界の”自由化”だけが公正取引とは思えません。	貸渡業	会社	九州
61	中京地域においては名古屋港だけ危険物バースをおき、本船はバースに着棧中(特に穀物バースでは)燃料、潤滑油の補油は禁止されてバンカーできませんがこのことは昼間、静かなところでより安全な方法で納入するという、安全の定義を根底から覆すもので、バンカー船は早朝か夜間、港外で暗い高波の中、納入作業を行っている現状です。是非、着棧中に補油できるよう、行政指導してください	運送・貸渡業	会社	中部
62	調査ばかりであり結果が出てこないの、みな非協力的と思う。	貸渡業	会社	四国
63	定期傭船契約から運航委託契約に十分な話し合いもなく電話一本で積荷の減少及び燃料油高騰を理由に一方的な契約変更を只今強要されている。(傭船料も毎年減額されている)	貸渡業	会社	中国
64	定期傭船契約で燃料等はオペレーター負担ですので業績には変化なし 699G/T、運賃はその月々で現金受け取り手形なし 999G/T60%現金約40%2ヶ月サイト手形となっており、上期下期でうんちんを差額と現金で受領しており、全く困っておりません(条件について)	貸渡業	会社	中国

	自由意見	業種	形態	管轄局
65	当社での場合、荷主のご理解、協力を得ることができ汎用ケミカル船にも関わらず、船員の労力、労働時間の軽減、クリーニング水排出を極力抑え、環境に配慮した運航を行う為輸送油種をほぼキシレン一品目(99%)にすることができました。また年旅費高騰による運林値上げに関しましては、ご理解いただくことができました。しかしながら、当社運航の船も船齢14年となり、近々新造船に切り替えたくとも資材高による現在の建造船価から算出される運賃は荷主にご理解いただくことができません。同業者とも意見交換しておりますが、このままではケミカル船は老齢船ばかりとなり、船員の確保、安全運航の確保が困難となっていくことでしょう。	運送・貸渡業	会社	中国
66	当社の保有船舶は、曳船3隻と台船4隻で、長期備船等の実態がありませんので、別紙アンケートのB～Dについては未回答とさせていただきます。	運送業	会社	近畿
67	登録無許可船の取締強化	運送業	会社	九州
68	特タン船(LPG)の船主ですが乗組員の手当が特に大変です。LPG荷役については、荷役責任者一航士の職務経験者が少なく今後、乗組員不足による停船が発生するのは危惧しています。	貸渡業	会社	関東
69	とても景気が悪いので運賃の値上げをお願いできずにいました。しかし燃料高(油、鋼材)により経費が多くなり、今、お客様に運賃値上げをお願いしています。願いがかなえばと思う。	運送・貸渡業	会社	中国
70	トラブルが生じて、それをどうすることも出来ない。何か言うと、仕事を少なくされたり、もらえなくなる。7、8年前A重油リッター24円でしたが、2007年12月仕入れ分では80円です。船員法の改正で航海士3名乗船となり支払が増加しようにもなりません。わたしの船は父から譲り受けた船ですが、船齢も古く新造も無理です。会社は赤字でも事業税、法人税、消費税、地方税、船の固定資産税等はすべて現金で支払わねばならず、税金を支払う為に銀行から借入をしています。サラリーマンを辞め父の会社を手伝い始めたのですが、この業界の慣習(手形サイト等)には驚くことばかりでした。わたしで4代目になりますが、すべての借金を返済したら廃船し辞めるつもりです。海での仕事は好きですが、経済的にはどうにもなりません。また、いままで20年以上航海士として仕事をし、感じることでありますが大手荷主、一次オペ、大手海運会社等は自分達の利益は考えても日本の海運全体、内航海運、船員の問題等々は考えていないと思います。時がくれば外国人船員を使えばいいというくらいしか考えていないと思います。外国人船員を使えばこれまで以上に事故は増加すると思います。わたしは父の代から無事故ですが、それでも瀬戸内海の航海各航路の通過時は神経をすり減らし命がけの仕事だと思うことも多々あり、外国で生活してきた外国人には無理と思います。もし、国や政府が内航船を日本人でと考えているなら、個人船主への経済的支援や人的支援が早急に必要だと思います。一人前の船員の育成には10年かかります。それから一流になるにはさらに10年かかります。(経済的支援:燃料高騰に対する一部税金の減額等)(人的支援:20代船員雇入。免許取得に対する援助、助成金の支払等)わたしは父から受け継いだ航海術を息子に伝え息子と一緒に仕事をするのが夢でしたが、今はもう諦めています。仕事に誇りを持っていても経済	運送業	個人	九州
71	内航船舶で今の運賃が適正か。船員の教育も困難です。	貸渡業	会社	中国
72	何事も話し合いを実施している。別段なし。	運送・貸渡業	会社	九州
73	何も言うことはない	運送・貸渡業	会社	九州
74	何の為のアンケートかわからない。特に26、27は意味がわからない。それでは仕事が進まないです。経済状態が全て。例えば法律で「運賃を上げろ」出済む問題でもないだろう。内航船など壊滅すればいい。アンケート、アンケート…。いいかげんうんざり、期待など既にしていない。フィリピン人でも使って動かせばいい。	貸渡業	会社	四国
75	荷主に対してバンカーサーチャージを話しているが話に乗ってこない。鉄鋼関係ではバンカーサーチャージを認めているところもあるように聞いている。荷主に対し運賃の大幅なアップを総連合から強く働きかけていただきたい。	運送・貸渡業	会社	神戸
76	荷主には未だに下請法の内容を理解していないところもあるので周知徹底してほしい(特に契約書等、書面に締結)	運送・貸渡業	会社	九州
77	荷主の子会社(オペ)はどうしようもない。高圧的。そして、現場代理店まで船を馬鹿にしている。何十年も変わらずこの業界のオーナーはだめ。最近特にオペ、オーナーの差がひどくなった。オペ、オーナー、社長等の給料の実態調査をしてほしい。スーパーエコシップの現実数字(運航時間、労働時間も含め)を発表してほしい。	貸渡業	会社	中国
78	荷物を積むのに必要だから使うのに、廃材になったら揚げ地で揚げてくれないのはどうしてでしょうか。	貸渡業	会社	九州
79	値上げに対し、荷主においても、荷主の製品に価格転嫁できないとの理由から、反映することは難しい状況にある。	運送業	会社	関東

	自由意見	業種	形態	管轄局
80	燃料高騰について、当社は離島航路の高消費のRORO船のため内航船の中でも一番影響を受けています。一部セメント船は運賃転嫁適正に授受していますが、貨物フェリー（RORO）部門は、鉄鋼や石油と違い荷主が多岐に及び、また大部分が運送トラック業者であり、そのトラック業者が末端の荷主に転嫁できず、それを理由に当初からのバンカーサーチャージに応じてもらえないという構図になっています。こっごしょうから、中小荷主にも申し入れを行っていただきたい。離島航路は一般旅客定期航路による旅客輸送と我々内航の離島航路業者（RORO、一航カーブ）による貨物輸送が行われています。旅客船は人を運ぶということで、離島航路整備法や燃料助成等の手厚い保護を受けています。生活航路の維持という観点からは、当然の事であると思いますが医薬品・食料品の生活物資の輸送は内航船と旅客船が二分するほどの輸送を行っているのが実情です。よって我々内航にも応分の助成（燃料対策）をお願いしたい。返済不要の補助金（助成金）が無理なら貸付金でも良いと思います。燃料が下がって、その分	運送業	会社	九州
81	燃料高騰により、用船料が今以上に引き下げられたりするのが不安です。今でも検査料金等の捻出がままならないのが現状です。もう少し救いの手を差し伸べて頂きたいです。	貸渡業	会社	九州
82	燃料高騰のため、いくら働いても水揚げが上がりません。委託です。	運送業	会社	九州
83	燃料高騰のため、私共の船の経営に非常に困っています。それと公共事業の激減で荷物は少なくなるし、燃料はこの20年1月より現金で購入するように燃料店からの依頼で実施しています。運搬した荷主さんからは手形で支払ってもらおうので資金繰りに困っています。このままだと続けていけるか心配です。乱筆ですみません。よろしくお願い致します。	運送・貸渡業	会社	九州
84	燃料高騰の理由で4年間用船料がアップされていない。	貸渡業	会社	中国
85	燃料高騰分だけでも大手が速やかに上げてもらえたら助かると思います。	運送・貸渡業	会社	神戸
86	燃料は船主負担の為、価格高騰の影響を直接受けない。	運送業	会社	四国
87	燃料費が高い割に運賃が上がっていない。天候にも影響され、荷役出来ない時もあり大変です。	貸渡業	会社	中部
88	燃料油（A重油）31円のとくと運賃が全く変わらない。話し合いに応じてくれない。	貸渡業	個人	近畿
89	燃料油価格の高騰により、経営を圧迫し定員数も最少人数で運航しており、安全面もおろそかになり、また、老齢船にも関わらず修理の代金もままならない。	運送・貸渡業	会社	関東
90	燃料油価格の低廉安定供給できる行政整備を願う。燃料価格変動調整金の荷主転嫁（負担）が十分といえず、行政からの働きかけを希望。鉄鋼価格高騰により新造船建造費が高騰し苦慮している。	運送・貸渡業	会社	中部
91	燃料油が高騰したからとって、即、運賃が上がるかと言うと100%と言っていいほど現時のところ上がっていない。7～8年前に運賃が下がって以来、何ら運賃交渉の場すらない。そんな中、裏取引で運賃を下げて走っている船が多々あるため、それを理由に全く運賃は下がったまま上がっていない。このまま燃料が1L当り、100円時代が来ると現在の運賃では50%燃料代に引かれ、商売としての続行を断念せざるを得ない状況がいまの正直な現実です。	貸渡業	会社	神戸
92	燃料油が値上がりのためいろんな部品、ワイヤー、ロープ、ペンキ、エンジン部品、船舶検査費用等全部の部品が非常に高く値上がりしている。おまけに船員の給料が値上がりし、困っている。船の用船料の値上がりが無いために船主コストが低くなり困っている。なんとか、運賃用船料の値上げをお願いします。	運送業	会社	九州
93	燃料油高騰で月々上がり、運賃はなかなか上がりません。	運送・貸渡業	会社	神戸
94	燃料油高騰に運賃が追い付いていない。荷主等への指導に期待する。	貸渡業	会社	四国
95	燃料油高騰に対して、運賃の上昇は鈍く、加えて急激な円高と、株価下落が追い打ちをかけてくる。円高で、輸入原材料価格や燃料油価格が下がる可能性はあるが、以前のような安価になるとは考えられない。今後は更に厳しい状況が続くと考えられるので、国交省、総連合会には、しっかりした対策をお願いしたい。	運送・貸渡業	会社	四国
96	燃料油高騰について、価格に援助対策をして考えて下さい。	運送業	会社	北陸信越
97	燃料油高騰により、代金の引き下げはないがアップ分を押さえ込まれた。ダンネジの片付け等により、船員に負担がかかりすぎ、また廃材の処理に困っている。陸上での処理が不可欠である。	貸渡業	会社	四国
98	燃料油高騰により、長距離航路を敬遠しがちになっている。また代理店料を人件費、油代等が高くなっていることを理由に値上げしている。	運送・貸渡業	会社	神戸
99	燃料油高騰により、燃料油対売上比率は1割未満でしたが、今は2割を超えようとしています。利益が燃料油に全て食われ、船員の福利厚生、代替船の建造等先々が不安です。今のままではいつの日か内航船はなくなるのではと思っています。	運送業	会社	九州
100	燃料油高騰により用船料が上がらない。（3年来用船料が上がっていない）	貸渡業	会社	四国
101	燃料油高騰による運賃への影響はありませんが、備船料自体が低いと思う。今後値上げの要求を致したい。	貸渡業	会社	中国
102	燃料油高騰による値上げ申請をしていますが、商品納入先が値上げできていないので、運賃値上げは今すぐにはできないとの事で半年過ぎています。	運送業	会社	四国
103	燃料油高騰の上昇率が以前にも増して高騰し続ける現状では、運賃の転嫁にも限界があるのでとは危機感を覚えます。	運送・貸渡業	会社	九州

	自由意見	業種	形態	管轄局
104	燃料油高騰はとどまることなく続いている。我々零細企業にとっては価格に転嫁出来ず、今や倒産寸前である。これからも上昇気配にある現況を。	運送業	会社	九州
105	燃料油高騰を理由に傭船料が上がらない。	貸渡業	会社	中国
106	燃料油について、今まで聞いた話では鉄鋼関係の荷主ではバンカーサーチャージを受けている。一般荷主でも出している荷主はあるかも知れないが、普通我々の荷主では出ていない。そのため各オペはもとより、委託船オーナーは大変である。何とか荷主にお願いしたい。	運送・貸渡業	会社	近畿
107	燃料油の高騰、原油高の続伸で不安材料が山積みです。燃料油の早期、安価、安定価格をお願いします。	運送業	会社	神戸
108	燃料油の高騰を運賃に転嫁することができず、非常に苦しい経営を強いられている。荷主に懇願するがあまりしつこくすると仕事を失いかねない状態になる。燃料だけでなく、石油製品やワイヤー、鉄板など必要なものも高騰しており、設備投資にも費用がかかり厳しい。	運送業	会社	北陸信越
109	燃料を安定料金にして欲しい。	運送・貸渡業	個人	中部
110	裸傭船につきA以外該当なし	貸渡業	会社	関東
111	バラ貨物、砂、砂利を主に運送しているが、現在羽田空港の埋め立て工事用に土砂の運搬も行っているが、国発注の工事にも関わらず燃料の高騰に配慮もなく、国交省自体に問題があると思う。民間会社の指導も必要だが自らをも指導せ	運送・貸渡業	会社	四国
112	バンカーサーチャージについては(運賃の精算)として支払いがあるが、運賃の名目なので支払い額から2次オペレーターが4%の手数料を差し引かれています。このことについては大変不満です。	貸渡業	会社	中国
113	曳船を自営で運航しているのでデータにならないと思います。	運送業	会社	九州
114	船主としての立場で、それぞれ皆さん精一杯努力していると思います。もちろん我社も家族心合わせ頑張っています。また、組合の方々も良い方向になるように頑張らせて下さっていると思います。今後少しでも良い方向に進めます様、お互い	貸渡業	会社	四国
115	本船は用船契約で燃料油、潤滑油はオペレーターが負担してくれている。	貸渡業	会社	中部
116	全く意見を聞かない荷主がある。	運送・貸渡業	会社	四国
117	昔から何も変わっていない。	貸渡業	会社	九州
118	無駄遣いが多すぎるのでは？	貸渡業	会社	神戸
119	油社メーカーが一方的に値上げをしている感じがある。以前の価格設定は3ヶ月前の原油価格、為替を基準に設定されていたが、最近は直近の動向で設定されているようである。国内需要を絞り、輸出単価を上げているのではないか。油社メーカーの決算がここ3年、従来に比べ異常に良い利益となっている。公正取引委員会でチェックしてほしい。	運送業	会社	九州
120	用船契約なので、Fo・Lo代はオペレーター持ちなので	貸渡業	会社	四国
121	用船料が安い。何とかして下さい。	貸渡業	会社	中国
122	用船料の要望に対して、一方的で全く聞き入れてもらえない事があった。	貸渡業	会社	中国
123	用船料は燃料油高騰のため充分反映されない。	貸渡業	会社	四国
124	陸上作業も船員と手で行い、クリーニング(タンク)でも時間をきられきつい仕事となる。気に入らないならやめてもらわなければならないと言われ、何も言えない。(荷主系オペレーターは特に高圧)オーナーは奴隷。	貸渡業	会社	中国

平成20年3月

内航海運事業者 各位

国土交通省海事局

日本内航海運組合総連合会

内航海運業における取引実態に関するアンケート調査のご協力をお願い

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

ご高承のとおり、内航海運業は、平成16年4月より下請法の対象になるとともに、同年3月には荷主と運輸事業者間の取引について、独占禁止法上の特殊指定が告示されたことを受けて、日本内航海運組合総連合会は、「内航海運業のためのわかりやすい公正取引への手引き」等の配布や各地で説明会の開催等を通じ、その内容の周知に努めてまいりました。

しかしながら、近時における原油価格は始終最高水準で推移しており、政府としても、産業活動・国民生活に大きな影響を与えている状況を踏まえ、昨年12月原油価格高騰による経営への悪影響の緩和に向けて、物流業においては、下請法等独占禁止法の厳しい運用などを含む緊急対策が取りまとめられました。

このため、国土交通省としては、国土交通大臣ほか幹部が経済団体に対し、原油価格の高騰について、適切なコスト分担についての配慮の要請を行うとともに、本年1月内航海運事業者からの燃料油高騰問題についての相談や適正な取引の確保等をするための相談窓口を開設したところです。

このような状況にあって、今般、更なる内航海運業の健全な事業環境の確保に支障が生じることも懸念されることから内航海運業の取引の実態を把握するための調査を国土交通省と日本内航海運組合総連合会と共同で実施することといたしました。

つきましては、ご多忙中恐縮ではございますが、今後、皆様が事業を健全に営む上での一助とするためであるという趣旨をご理解のうえ、本調査にご協力をいただきますようお願い申し上げます。

国土交通省より送付したアンケート調査票にご記入の上、同封の返送用封筒をご利用のうえ、日本内航海運組合総連合会宛3月28日（金）までにご返送していただきますようお願い申し上げます。

お問い合わせ先：国土交通省海事局内航課 林、内山、渡辺 電話：03-5253-8111 内線（43-462,43-463,43-464） 日本内航海運組合総連合会 第一事業部 野口、米山 電話：03-3263-4630
--

# 内航海運業における取引(燃料油高騰を含む)の実態に関するアンケート調査票

## A. 回答者の概要について

(該当する番号又は必要事項をご記入下さい。)

1. 登録又は届出している内航海運事業 1. 運送業 2. 貸渡業 3. 運送業及び貸渡業			
2. 個人事業者・会社の別及び資本金額 1. 個人事業者 2. 会社		資本金 _____ 百万円	
3. 主たる取引相手の組織と資本金額 1. 個人事業者 2. 会社		資本金 _____ 百万円	
4. 1. 所有船舶数			隻
2. 運航船舶数(所有船舶数含む。)			隻
5. 主たる船種(3つまで) 1. 一般貨物船 2. 油送船 3. ケミカル船 4. セメント船 5. その他特殊貨物船(曳船、RORO船、石灰石専用船等)			
6. 主な取り扱い貨物 (例: 穀物(米)・・)		1 番目	2 番目
			3 番目
7. 事業者の所在地(都道府県名) ( )			
8. 事業を管轄する地方運輸局等名 1. 北海道運輸局 2. 東北運輸局 3. 関東運輸局 4. 北陸信越運輸局 5. 中部運輸局 6. 近畿運輸局 7. 神戸運輸監理部 8. 中国運輸局 9. 四国運輸局 10. 九州運輸局 11. 沖縄総合事務局			



## B. 貴社における主な契約内容について

～ご回答にあたって～

貴社における主な契約の内容について、各契約毎(用船契約・運航委託契約・トリップ契約・運送契約)に、以下記入例を参考にご回答ください。

### <記入例>

オーナーの方(対 オペレーター) → 用船契約(or・and)運航委託契約の欄に。

下請オペレータの方(対 元請けオペレータ) → トリップ契約の欄に。

元請オペレータの方(対 荷主) → 運送契約の欄に。

オーナーでもあり、下請オペでもあり、  
元請オペでもある方 → 用船契約(or・and)運航委託 + トリップ契約 + 運送契約の欄に。

ご回答して頂く方



オーナー

オーナー

下請オペ

元請オペ

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
1. 契約の期間 1. 1航海 2. 1年以内 3. 3年以内	2	3	1	1

該当する番号又は必要事項をご記入して下さい。

【回答欄】

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
1. 契約の期間 1. 1航海 2. 1年以内 3. 3年以内 4. 3年超える				
2. 上記契約における代金の契約期間 1. 1航海 2. 1年以内 3. 3年以内 4. 3年超える				
3. 契約書式は何を利用していますか？ 1. 日本海運集会所書式 2. オペ独自の書式 3. 荷主独自の書式				
4. 日本海運集会所の契約書式を利用している場合、 どの書式を利用していますか？ 1. 旧書式 2. 新書式				
5. 日本海運集会所の契約書式を利用している場合、裏面 約款等が変更されましたか？ 1. 殆ど変更されていない 2. 納得できる程度に変更されている 3. 不利な条件に変更されている 4. 3.の場合その内容( )				

## C. 取引の実態について

～ご回答にあたって～

貴社において、過去1年間程度で、特に条件が悪いと思われる代表的な事例について、各契約毎(用船契約・運航委託契約・トリップ契約・運送契約)に、以下記入例を参考にご回答ください。

### <記入例>

- オーナーの方(対 オペレーター) → 用船契約(or・and)運航委託契約の欄に。  
 下請オペレータの方(対 元請けオペレータ) → トリップ契約の欄に。  
 元請オペレータの方(対 荷主) → 運送契約の欄に。  
 オーナーでもあり、下請オペでもあり、元請オペの方 → 用船契約(or・and)運航委託 + トリップ契約 + 運送契約の欄に。

ご回答して頂く方



オーナー

オーナー

下請オペ

元請オペ

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
1. 支払い代金の期日が決められていますか? 1. はい 2. 時々決めない 3. いいえ	1	3	2	1

該当する番号又は必要事項をご記入して下さい。

【回答欄】

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
1. 個々の取引の代金の額、支払方法等必要主要項目について事前に書面で内容が通知されましたか? 1. 必要な項目はすべて通知・記載 2. 未定の項目は、航海開始前に通知 3. 航海開始後に通知 4. 通知がない				
2. 運航委託契約において、元契約の内容(運賃等)が事前に明示されていますか? 1. 明示されている 2. 口頭で通知 3. 全く通知されない				
3. 支払代金の支払い期日が決められていますか? 1. はい 2. 時々決めない 3. いいえ				
4. 代金の受領方法について、お答え下さい。 1. 全額現金 2. 現金と手形 3. 手形のみ 4. ファクタリング (ファクタリングとは、下請事業者が下請代金の額に相当する下請代金債権を譲渡することにより、当該金融機関から当該下請代金の額に相当する金銭の支払いを受ける方式をいう。)				
5. 全額現金による受領回数 1. 1回 2. 2回 3. 3回以上				

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
6. 全額現金の受領時期 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上				
7. 現金と手形の場合 現金の受領時期 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上 手形の受領時期 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上				
8. 手形のみの場合の受領時期 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上				
9. ファクタリング場合の受領時期 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上				
10. 手形のサイト 1. 当月 2. 翌月 3. 2ヶ月 4. 3ヶ月 5. 4ヶ月以上				
11. 支払期日より遅れた場合に、遅延利息が払われましたか？ 1. 支払われた 2. 全く支払われない 3. 遅れた事例はない				
12. 代金について、他の同様な事例より著しく安い差別的な代金を一方的に決められたことがありましたか？ 1. 良くある 2. 時々ある 3. 全くない				
13. 代金及びその他の条件の取り決めの際し、事前に十分な説明と話し合いが行われましたか？ 1. 十分な話し合いがある 2. 一方的な説明のみ 3. 全くなく一方的				
14. 一度契約した代金やその他の条件を、契約期間中に一方的に減額されたり、悪い条件に変更されたことがありますか？（燃料油高騰を理由とした場合を除く。） 1. 良くある 2. 時々ある 3. 減多にない また、1.または2.を選択した場合、その下の欄に減額されたおおよその割合をお書き下さい。	(    %)	(    %)	(    %)	(    %)
15. 具体的にどの様な条件変更がありましたか？ 1. 支払代金の減額 2. 代金の支払日 3. 契約期間 4. その他(内容記入) (                                      )				
16. 代金の銀行振り込み料は、支払者負担となっていましたか？ 1. 支払者負担 2. 支払代金から減額されている				
17. 下請法や特殊指定の告示が適用される以前(H16年)に比べ、現金払いの割合の変化はありましたか？ 1. 減った 2. 変わらない 3. 増えた				

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
<p>18. 用船契約について、季節協力金等用船者都合によるオフ・ハイヤーがどの程度有りましたか？（0を含め日数をご記入下さい。）</p> <p>1. 年末年始 ( )</p> <p>2. ゴールデンウィーク ( )</p> <p>3. お盆 ( )</p> <p>4. その他(具体的事項の記入: ) ( )</p>				
<p>19. 下請法や特殊指定の告示が適用される以前(H16年)に比べて、取り決める支払期日が改善しましたか？</p> <p>1. 改善した 2. 変わらない 3. 悪くなった</p>				
<p>20. 割引困難な手形の交付がありましたか？</p> <p>1. 良くある 2. 時々ある 3. 全くない</p>				
<p>21. 手形が割引困難となる理由は何ですか？</p> <p>1. 長期サイト 2. 受領者の銀行信用</p> <p>3. 手形発行者の銀行信用</p>				
<p>22. 取引の相手から、自分の意思に反して不利益となる物の購入やサービスの提供を無理強いされたことがある場合、それはどういったものですか？</p> <p>1. 燃料油 2. 潤滑油 3. 船用品 4. 商品</p> <p>5. 特定損保の船舶保険 6. 船舶代理店等</p> <p>7. その他[事例: ]</p>				
<p>23. 協賛金・協力金として金銭の支払を要請されたことがありますか？</p> <p>1. はい、応じました 2. はい、断りました 3. いいえ</p>				
<p>24. 貨物船に関する契約で、オペレータ又はFIO契約の荷主が次の作業を乗り組み員で行うよう要請があつて実施した場合、依頼者から正当な対価が支払われましたか？</p> <p>該当する項目毎に以下の番号をご記入ください。</p> <p>○ 船倉内のクリーニング ( ) ( ) ( ) ( )</p> <p>○ ダンネッジの購入・手配 ( ) ( ) ( ) ( )</p> <p>○ ダンネージの片付け ( ) ( ) ( ) ( )</p> <p>○ その他(具体例を記入: ) ( ) ( ) ( ) ( )</p> <p>1. はい、適正な額が支払われた</p> <p>2. 支払われたが不十分だった</p> <p>3. 用船料に含まれるとの一方的解釈で全く支払われなかった</p> <p>4. 契約書上に特約があり、支払われなかった</p>				
<p>25. 貨物船に関する契約で、オペレータ又はFIO契約の荷主から上記のような作業の要請を断ることができますか？</p> <p>1. 黙って引き受けざるを得ない</p> <p>2. 陸上の手で行うよう要請をするが断れない</p> <p>3. 乗組員の労働時間規制を超える場合は断れる</p> <p>4. 気にせず断れる</p>				

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
<p>26. タンカーに関する契約で、オペレータまたはFIO契約の荷主から以下の乗組員による作業を要請され実施した場合、依頼者から正当な対価が支払われましたか？ 該当する項目毎に以下の番号をご記入ください。</p> <p>○ タンククリーニング</p> <p>○ ホースのジョイント作業</p> <p>○ 封印作業</p> <p>1. はい、適正な額が支払われた</p> <p>2. 支払われたが低額だった</p> <p>3. 用船料に含まれるとの一方的解釈で全く支払われなかった</p> <p>4. 契約書上特約があり、支払われなかった</p>	( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( )
<p>27. タンカーに関する契約で、上記のような作業を乗組員で行う要請を断ることができましたか？</p> <p>1. 黙って引き受けざるを得ない</p> <p>2. 陸上の手で行うよう要請をするが断れない</p> <p>3. 乗組員の労働時間規制を超える場合は断れる</p> <p>4. 気にせず断れる</p>				
<p>28. 運送契約締結後に於いて、荷主が積地・揚地の変更・増加、航海時期の変更、輸送量の変更等を指示されたことによる不利益に対して、荷主又は元請オペの対応は如何でしたか？</p> <p>1. 元の運賃しか支払わなかった(具体例 )</p> <p>2. 不十分だが見直した(具体例: )</p> <p>3. 運賃を正当に見直し支払った(具体例: )</p> <p>4. その他(具体例: )</p>				
<p>29. 取引の相手とトラブルが生じ、第三者(裁判所 公正取引委員会 日本海運集会所仲裁,国土交通省、内航総連合会)に話しをすることに対してお答え下さい。</p> <p>○ 相談することについてどの様にお考えですか？</p> <p>1. 判ったら必ず取引を失うので申告したり相談できない</p> <p>2. 結果は判らないが、不利となるリスクがありできない</p> <p>3. 堂々と相談や申告ができる</p> <p>○ 相談したことが取引相手に伝わり、不利益な扱いをする等の脅し又は不利益な取り扱いを受けましたか？</p> <p>1. その様な事実はない</p> <p>2. 脅しだけあった(実害無し)</p> <p>3. 多少の不利益を受けた</p> <p>4. 大きな不利益を受けた</p>				
<p>30. 公正な取引環境を作るために行政、組合で取り上げるべき課題は何ですか？ 〔複数回答可 番号を記入してください。〕</p> <p>1. 下請法・物流特殊指定等の説明会</p> <p>2. 運送・用船・委託等契約及び約款の解説書の作成や説明会</p> <p>3. 定期的なアンケート調査・苦情申立書・ヒヤリングによる実態把握</p> <p>4. 下請法等の法整備が出来たので取り敢えず希望はない</p> <p>5. その他〔希望事項ご記入: )</p>	( ) ( ) ( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( ) ( ) ( )	( ) ( ) ( ) ( ) ( )

**D. 燃料油等高騰にかかる取引の実態について**

**【回答欄】**

	用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
1. 燃料油高騰を理由に代金の支払方法が変わりましたか？ 1. はい 2. いいえ				
2. 燃料油高騰についての取引先の負担についての話し合いはされていますか？ 1. 十分な話し合いがある 2. 一方的な説明のみ 3. 全く話はない				
3. 燃料油高騰分について、代金に反映されていますか？ また、選択した番号の下欄におおよその転嫁割合もお書き下さい。 1. 十分反映 2. 少なく不十分である 3. 全く反映されない		(      %)	(      %)	(      %)
4. 燃料油高騰を理由に、代金が引き下げられたことはありませんか？ また、ある場合は、下欄のそのおおよその比率をお書き下さい。 1. ある 2. ない	(      %)	(      %)	(      %)	(      %)
5. 潤滑油の高騰分を配慮することについて取引先と交渉又は話し合いがおこなわれていましたか？ 1. 十分な話し合いがある 2. 一方的な説明のみ 3. 全くなく一方的				
6. 潤滑油の高騰分について、代金に反映されましたか。 1. 十分に反映 2. 少なく不十分である 3. 全く反映されない				

◎公正取引に関するご意見や燃料油高騰による影響、困っていること等、自由にご意見をお書き下さい。

**ご協力ありがとうございました。**