

平成 26 年度

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 27 年 1 月

日本内航海運組合総連合会

●●●●● 目 次 ●●●●●

1. 調査方法・内容等	1
(1) 調査の趣旨	1
(2) 調査対象	1
(3) 調査方法	1
(4) 調査時期	1
(5) 回収結果	1
(6) 調査内容	1
2. 回答事業者の概要 (A)	3
(1) 業種・形態・規模	3
(2) 船舶数	4
(3) 事業所所在地	5
(4) 取引相手の資本金	5
3. 契約区分 (B)	7
4. 契約の内容について (C-1)	8
(1) 契約期間	8
(2) 契約書の書式	9
(3) 契約条件等の事前明示	11
5. 代金支払いの取り決め・方法について (C-2)	13
(1) 代金支払い期日の取り決め	13
(2) 代金の受領方法とその時期等	13
(3) 期日遅れの場合の遅延利息	16
6. 代金の額の決定・減額について (C-3)	17
(1) 消費税率改定の支払いへの影響	17
(2) 契約期間中の減額や条件変更等	18
(3) 代金の銀行振込料負担	19
(4) 季節協力金等による用船料の減額	20
(5) 契約期間中の一方的契約変更	21
(6) 契約後の変更による不利益の対応	21
(7) 陸上側作業にかかる対価支払い	22
7. 経済上の利益提供、物の購入やサービス利用について (C-4)	25
(1) 協賛金・協力金の支払い要請	25
(2) 物の購入やサービス提供の無理強い	25
8. その他全般について (C-5)	26
9. 公正な取引環境整備のあり方 (D)	27
(1) 行政・組合で取り上げるべき課題	27
(2) 内航海運市場改善に有効な方策	27
(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法	28
10. 記述回答集	29
(1) 個別設問内での具体的意見	29
(2) 自由な意見	32

[参考] 調査票

1. 調査方法・内容等

(1) 調査の趣旨

内航海運業は平成 16 年に下請法の対象となり、荷主と運送事業者間の取引が独占禁止法上の特殊指定となったことを契機に、顕著な階層構造を持つオペレーター（運送業）、オーナー（貸渡業）の事業者間等における取引の一層の健全化、適正化に努めてきたところである。

この取引の改善実態を把握するための調査は、日本内航海運組合総連合会が国土交通省との共同調査として、平成 20 年度、21 年度、24 年度と実施してきたが、本年度の消費税率改定等の環境変化のもとでの最新の状況を把握するため、本調査を実施し、さらなる業界健全化への資料とするものである。

(2) 調査対象

日本内航海運組合総連合会の傘下組合所属の内航海運事業者（オペレーター、オーナー）計 2,643 事業者を対象とした。

(3) 調査方法

無記名のアンケート調査方式で、郵送による事業者への発送（発送元：国土交通省）、郵送（料金受取人払い）による回収（回収先：日本内航海運組合総連合会）とした。

(4) 調査時期

調査票設計・調査準備 : 平成 26 年 6 月～7 月中旬
発送 : 平成 26 年 7 月下旬（国土交通省海事局）
回収 : 平成 26 年 8 月（24 日締切、9 月下旬まで受付）
集計、分析 : 平成 26 年 10 月～11 月

(5) 回収結果

有効回収数 : 735 票
有効回収率 : 27.8%

(6) 調査内容

調査内容は、前回までの調査との時系列比較ができるよう、前回調査内容の踏襲を基本とするが、前回調査結果を参考に、一部設問の削除（簡略化）、及び消費税率改定に伴う設問の追加を行った。

設問の構成は、前回までと同様に、契約形態（定期用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約）をたずねた上で、そこで回答した契約形態について、取引実態に関する各設問に回答を求める形を基本としている。

今回調査での設問の全体構成は以下のとおりである。

【設問項目一覧表】

A. 事業者の概要	Aa.業種 (オペレーター、オーナー、兼業の別)					
	Ab.個人・会社の別					
	Ab2.資本金					
	Ac.船舶数	Ac1.所有船舶数/Ac2.運航船舶数				
	Ad.管轄の地方運輸局					
	Ae.取引相手の資本金					
B. 契約区分	(右の契約形態から選択 (複数可)) (下記 C の各設問はここで回答した契約形態について、契約形態別に記入(○印が該当))					
C. 制約・取引の実態について	◆ 契約の内容について	C1. 契約期間	○	○	○	○
		C2. 代金の契約期間	○	○	○	○
		C3. 利用している契約書式	○	○	○	○
		C4. 集会所書式の種別	○	○	○	○
		C5. 集会所書式の裏面約款等の変更	○	○	○	○
		C6. 支払内容の書面での事前通知	○	○	○	○
		C7. 元契約内容の事前明示	/	○	/	/
		C8. 最低保証の有無	/	○	/	/
		C9. 取り決め時の事前説明・話し合い	○	○	○	○
	◆ 代金支払いの取り決め・方法について	C10. 代金支払期日の取り決め	○	○	○	○
		C11. 代金の受領方法	○	○	○	○
		C12. 現金受領時期	○	○	○	○
		C13. 手形受領時期	○	○	○	○
		C14. 手形のサイト	○	○	○	○
		C15. 割引困難な手形交付	○	○	○	○
		C16. 期日遅れの場合の遅延利息	○	○	○	○
	◆ 代金の額の決定・減額について	C17. 消費税改定分の代金受領	○	○	○	○
		C18. 消費税分の減額支払い	○	○	○	○
		C19. 消費税分支払いの見返り要求	○	○	○	○
		C20. 減額単価のさかのぼり適用	○	○	○	○
		C21. 契約期間中の減額や条件変更	○	○	○	○
		C22. 具体的な条件変更内容	○	○	○	○
		C23. 代金の銀行振込料 (事前取り決めなく)	○	○	○	○
		C24. 用船料減額日数 (季節協力金等で)	○	/	/	/
		C24b. 用船料減額事由 (年末年始/GW/お盆/その他)	○	/	/	/
		C25. 契約期間中の一方的契約変更	○	/	/	/
		C26. 契約後の変更による不利益の対応	/	○	○	○
	◆ 経済上の利益提供、物やサービス利用について	C27. 陸上作業実施の対価支払い (貨物船) (作業4種類別)	○	○	○	○
		C28. 陸上作業実施の対価支払い (タンカー) (作業4種類別)	○	○	○	○
	◆ その他全般について	C29. 協賛金・協力金の支払い要請	○	○	○	○
		C30. 物の購入やサービス提供の無理強い	○	○	○	○
D. 公正な取引環境整備のあり方	D1. 行政、組合で取り上げるべき課題					
	D2. 内航海運市場改善に有効な方策					
	D3. オーナー組織体制づくりの望ましい方法					
	D4. オペ組織体制づくりの望ましい方法					

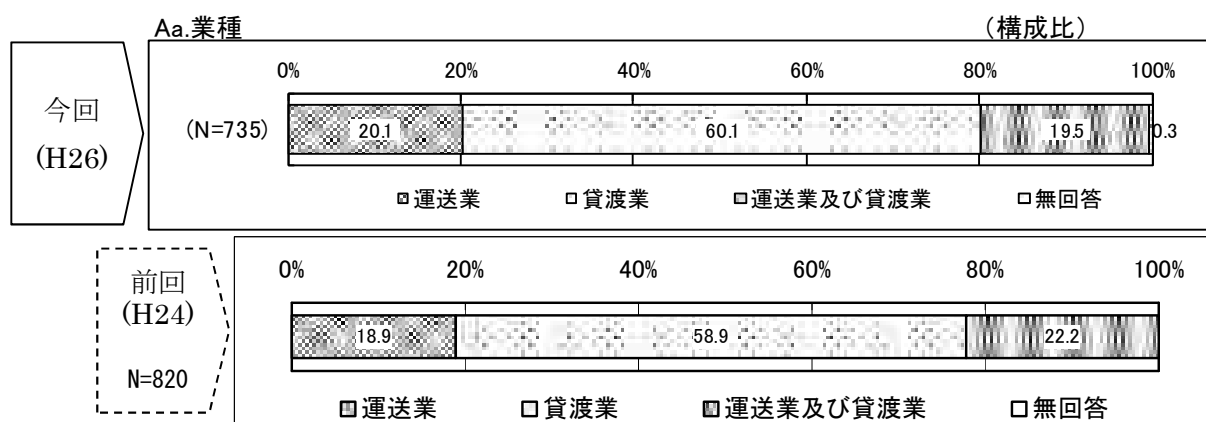
2. 回答事業者の概要 (A)

注) 以下の文中で、[斜字] は、前回 (平成 24 年度) 調査での値を参考として示したものである。

(1) 業種・形態・規模

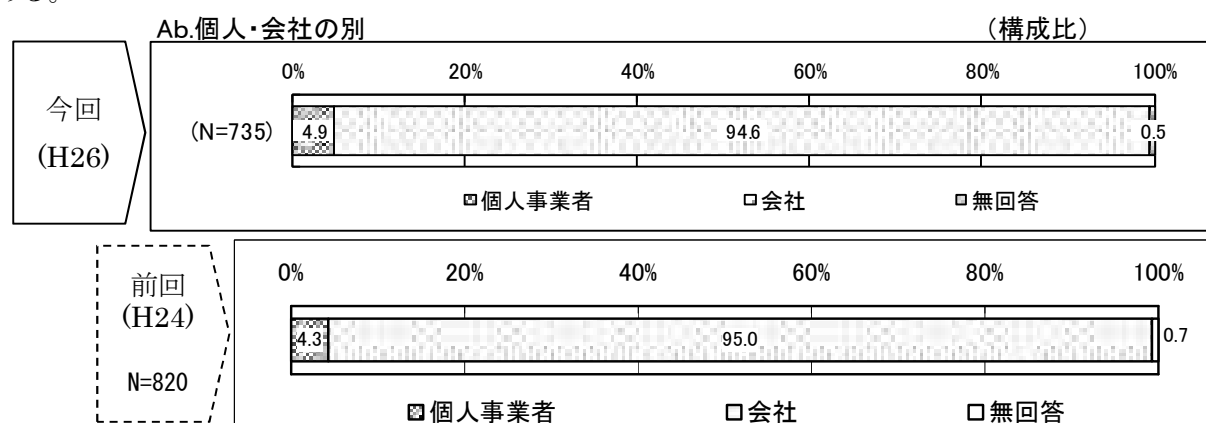
■業種

回答事業者の総数は 735 事業者 [820 事業者] であり、うち 60.1% [58.9%] が貸渡業 (オーナー)、20.1% [18.9%] が運送業 (オペレーター) で、19.5% [22.2%] が両者兼業である。オーナーが 6 割前後を占めるこの構成は、前回までと大きくは変わっていない。



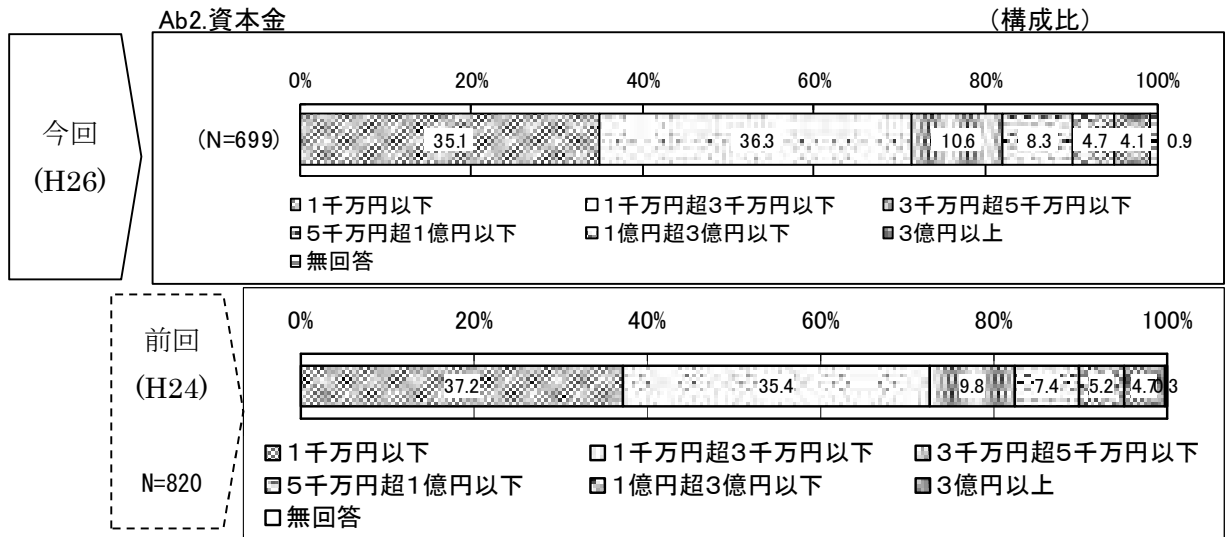
■個人・会社の別

会社が 94.6% [95.0%] で、個人事業者は 4.9% [4.3%] である。この構成も前回までと同様である。



■資本金規模

会社の資本金規模は、35.1% [37.2%] が「1千万円以下」、36.3% [35.4%] が「1千万円超3千万円以下」であり、これを合わせると7割以上が3千万円以下ということになり、1億円を超えるのは合わせて8.8% [9.9%] と、小規模事業者が大半を占める構造が続いている。

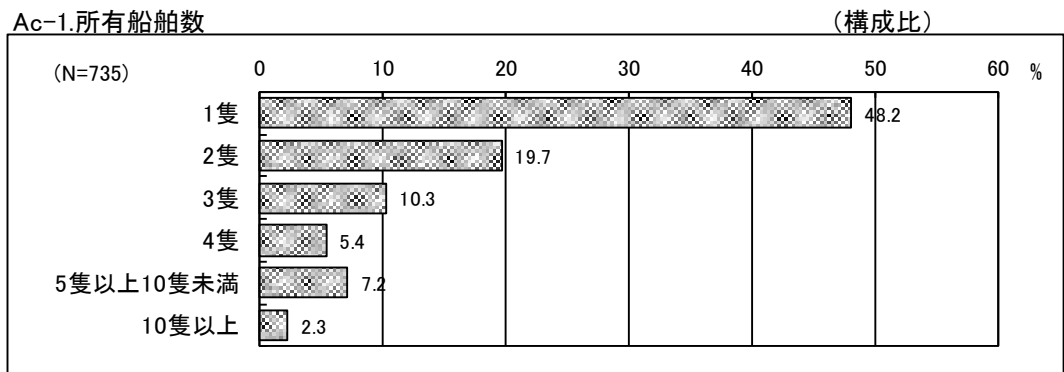


※A bで「個人」以外と回答した者を対象とする。

(2) 船舶数

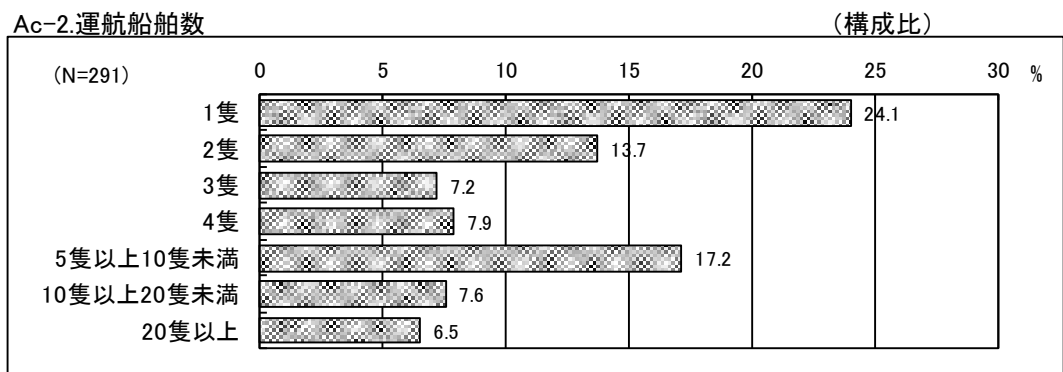
■所有船舶数

所有する船舶が「1隻」の割合は48.2% [50.9%]と半数近くを占めており、5隻以上所有している事業者は1割に満たない。いわゆる「一杯船主」が多くを占める業界の実態が現れている。



■運航船舶数

回答総数 735 事業者のうち、事業業種が「運送業」または「運送業及び貸渡業」と回答した 291 事業者の運航船舶数は、「1隻」及び「2隻」の合計が37.8% [36.5%]であるのに対し、5隻以上の合計も31.3% [35.3%]と、オペレーターの大小2極化の状況が前回同様にうかがえる。

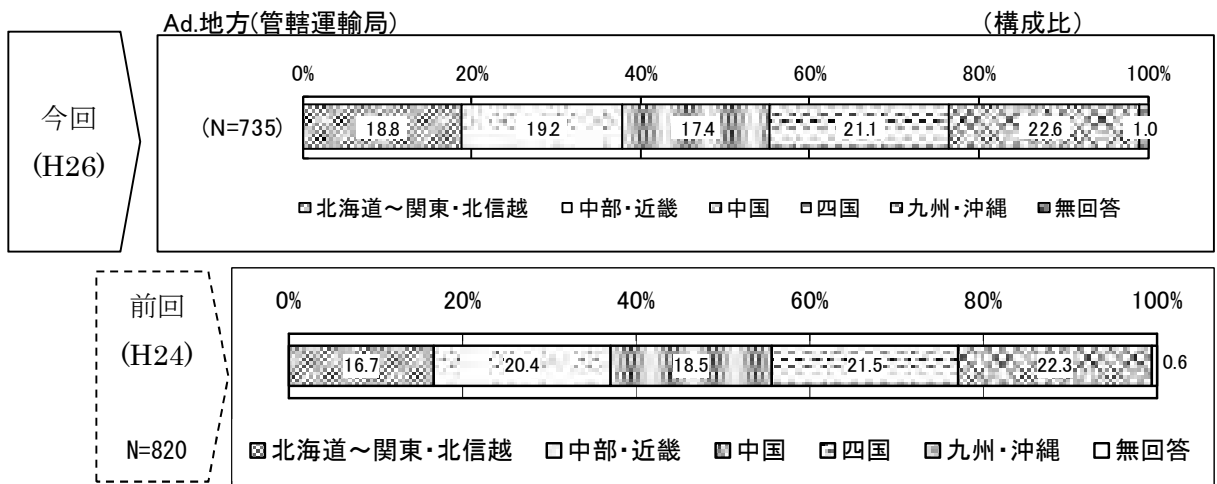
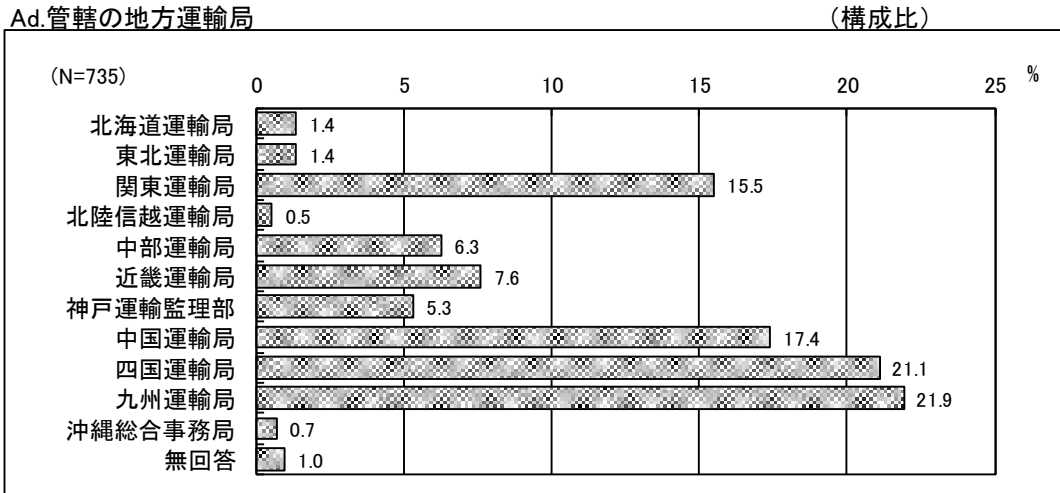


※A aで「運送業」または「運送業及び貸渡業」と回答したものを対象とする。

(3) 事業所所在地

事業所の管轄地方運輸局の分布状況をみると、九州 (21.9% [21.3%])、四国 (21.1% [21.5%]) と多く、これに中国 (17.4% [18.5%])、関東 (15.5% [14.0%]) が続いている。

この傾向は、多少の数値変動はあるものの前回までと同様であり、地方別に集約すると、中国・四国以西で6割以上を占める状況が続いている。

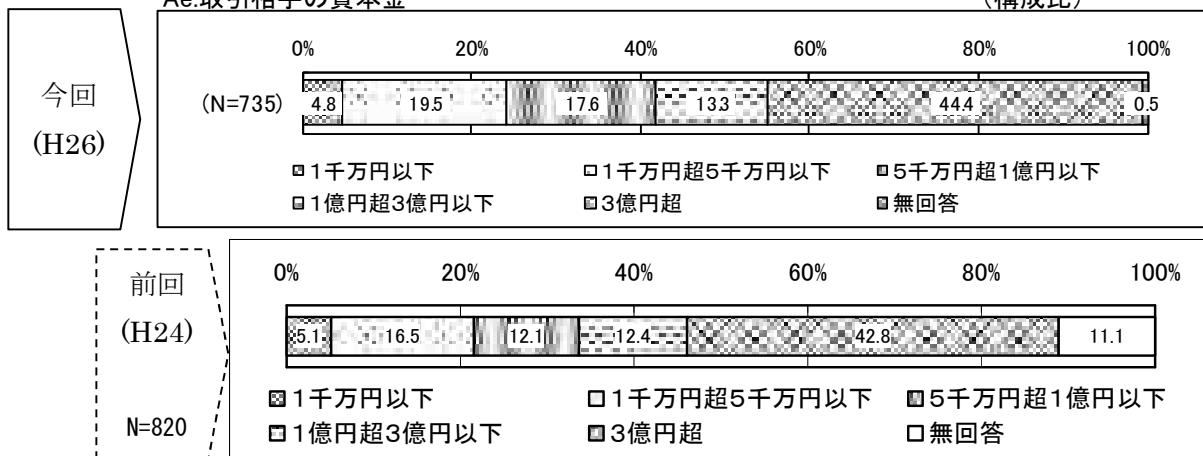


(4) 取引相手の資本金

取引相手の資本金は「3億円超」が44.4% [42.8%] と多くを占め、7割以上が3千万円以下という回答事業者の資本金分布と対比させると、前回同様、小規模事業者が大規模事業者を取引相手として事業を行っている状況が鮮明である。

自社の資本規模と取引先の資本金規模をクロスさせると、自社の資本金が5千万円以下の会社が資本金3億円以上の会社を主たる取引相手としているケースが233社と、「会社」695社のうち33.5% [31.1%] を占めており、力の相違をうかがわせる。

Ae.取引相手の資本金 (構成比)



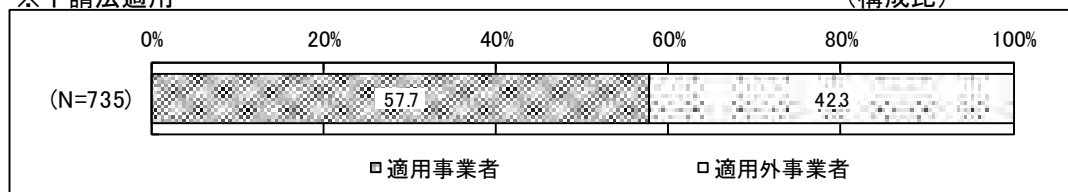
自社の資本金と主たる取引相手の資本金規模の関係

		取引相手の資本金						計
		1千万円以下	1千万円超5千万円以下	5千万円超1億円以下	1億円超3億円以下	3億円超	無回答	
自社の 資本金	1千万円以下	16	66	63	34	66	0	245
	1千万円超3千万円以下	8	41	45	37	122	1	254
	3千万円超5千万円以下	3	13	4	9	45	0	74
	5千万円超1億円以下	0	8	5	8	37	0	58
	1億円超3億円以下	2	1	2	4	24	0	33
	3億円以上	0	4	2	1	22	0	29
	無回答	0	2	0	0	0	0	2
	計	29	135	121	93	316	1	695

※A bで「会社」と回答したものを対象とする。

なお、この状況は、回答の57.7%が下請法適用事業者であることと整合している。

※下請法適用 (構成比)



3. 契約区分（B）

契約形態の区分は、自社と取引相手の関係から、原則として次のように区分される。

自社の事業区分	取引相手との契約関係	契約区分（原則）
貸渡業（オーナー）	オペレーターとの契約	→ 定期用船契約
		→ 運航委託契約
運送業（オペレーター）	元請オペレーターとの契約	→ トリップ契約
	荷主との契約	→ 運送契約

契約形態区分は、1つの事業者で複数の区分にまたがる場合もあるため、複数回答の場合もあり、合計が100%を超えるが、全回答数に対し、定期用船契約が最も多く、63.9% [59.9%] を占める。以下、運送契約 27.9% [27.1%]、運航委託契約 13.9% [18.3%]、トリップ契約 8.8% [11.7%] の順となっている。

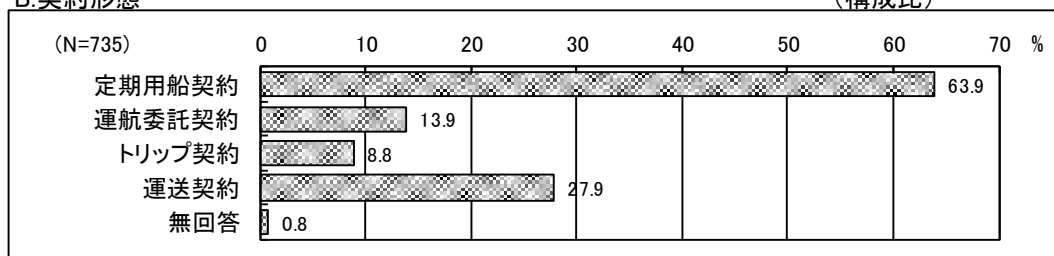
この順序関係は前回と同様であるが、前回と比較して定期用船契約の割合が増加し、運航委託契約、運送契約の割合が減少している。

B. 契約形態

	実数	構成比(%)
全体	735	100.0
定期用船契約	470	63.9
運航委託契約	102	13.9
トリップ契約	65	8.8
運送契約	205	27.9
無回答	6	0.8

B.契約形態

(構成比)



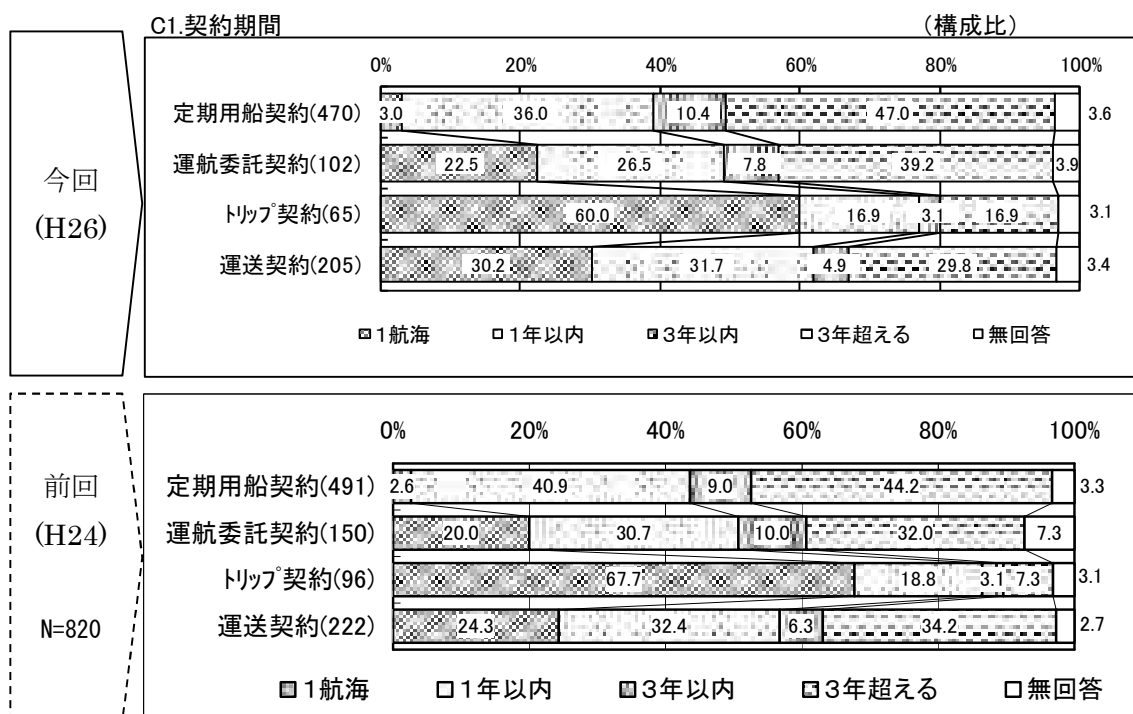
以下、Cの各設問では、本問で回答された契約区分についての回答を求め、契約区分ごとに集計を行っている。このため、本設問での上記各回答数が、Cの各設問における各契約区分別の集計母数となる。

4. 契約の内容について (C-1)

(1) 契約期間

■契約期間

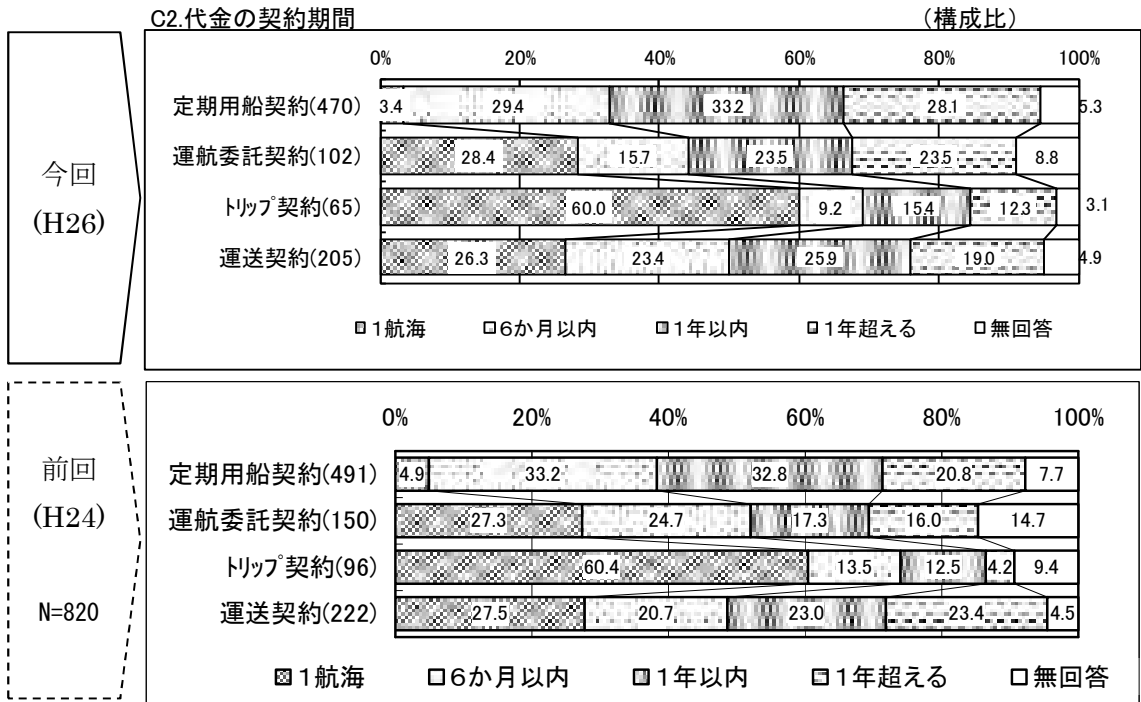
定期用船契約の契約期間は、「3年超」(47.0% [44.2%])と「1年以内」(36.0% [40.9%])が大勢を占め、長短で二分される状況は前回と同様であるが、前回よりも「3年超」の比重が増している。トリップ契約では「1航海」が60.0% [66.7%]を占めるのはその契約特性を反映している。運航委託契約では「3年超」の割合が最大で、前回からも増加しており、上記定期用船契約と併せ契約期間の長期化傾向をうかがわせるが、運送契約では「1航海」の割合が30.2%と、前回 [24.3%] から目立って上昇し、逆に契約期間縮小化傾向がうかがえる。



■代金の契約期間

代金の契約期間は、定期用船契約では1年以内の割合が66.0% [70.9%]を占め、その約半数が「6か月以内」であることは前回同様であるが、「1年超える」の割合が28.1% [20.8%]と増加しており、長期の比重の高まりもうかがわせる。「1年超える」の割合は運航委託契約でも前回から増加しているが、逆に、運送契約では減少しており、契約形態による相違を見せている。運送契約では、「1航海」、「6か月以内」、「7か月～1年以内」、「1年超」に回答がほぼ四分されている。

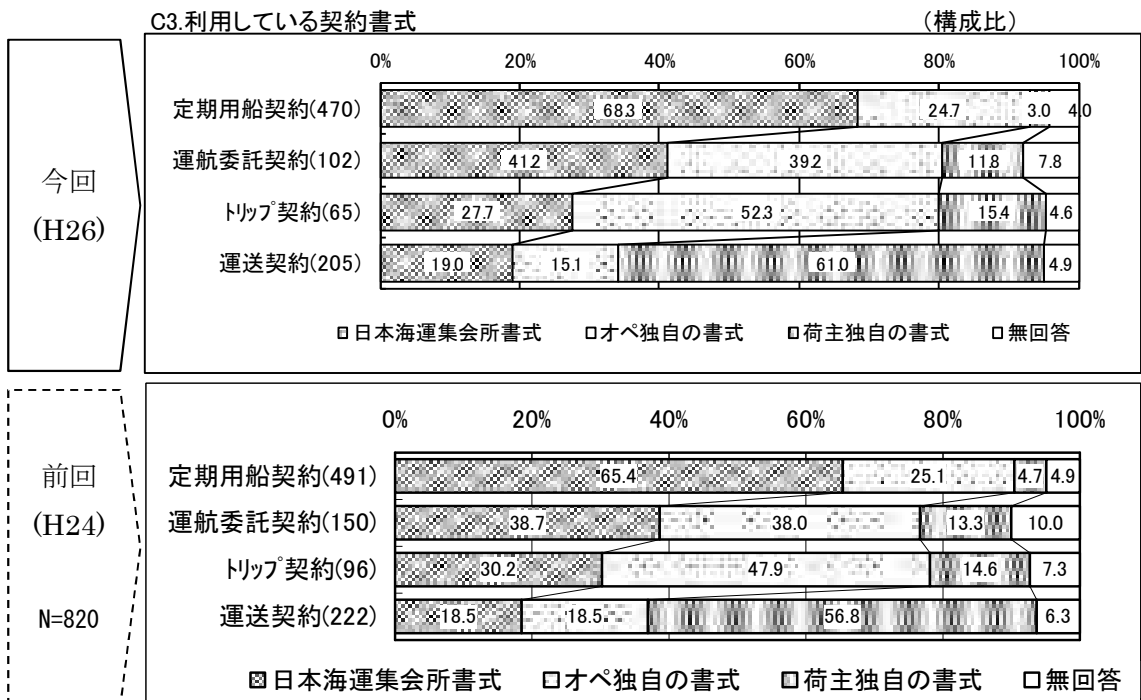
トリップ契約では、代金の契約期間も「1航海」が60.0% [60.4%]を占めている。



(2) 契約書の書式

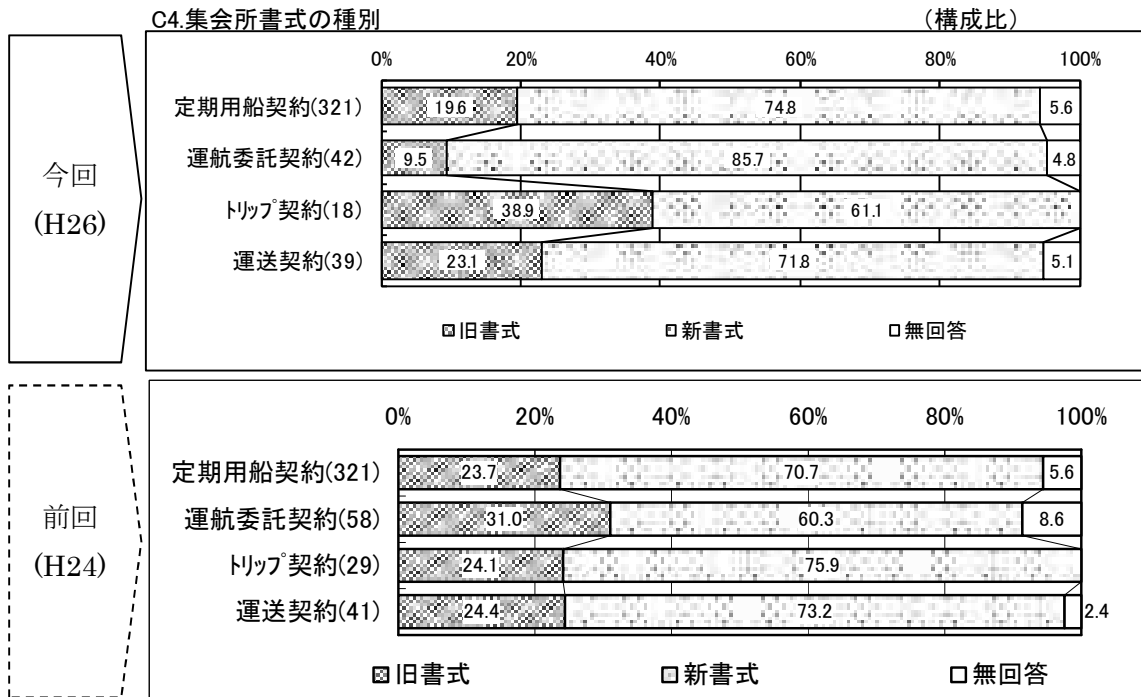
■利用している契約書式

契約書式は、定期用船契約では「日本海運集会所書式」が 68.3% [60.4%] と、前回からさらに比重を増やしている一方、運送契約では「荷主独自の書式」が 61.0% [56.8%] と、やはり前回から比重を増している。運航委託契約及びトリップ契約では「オペ独自の書式」の割合が比較的高いことが、前回同様の特徴である。



■集会所書式の種別

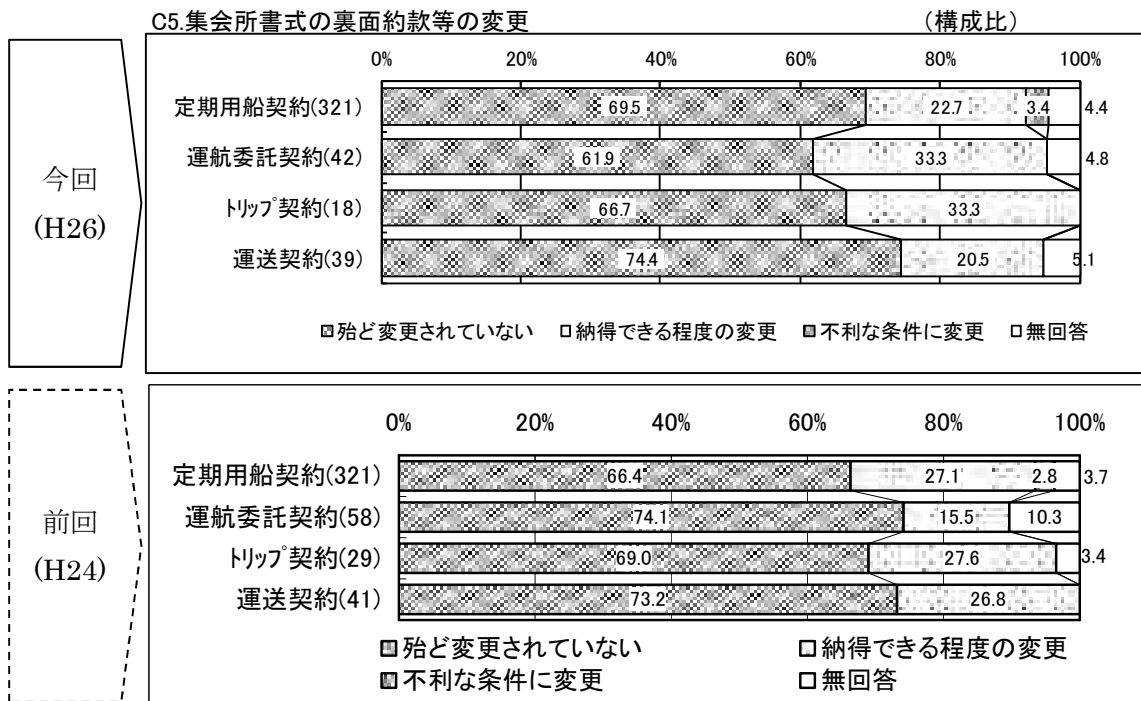
日本海運集会所書式では、トリップ契約を除き、全体に「新書式」の割合が増加している。



※C3で「日本海運集会所書式」と回答したものを対象とする。

■集会所書式の裏面約款等の変更

日本海運集会所書式の裏面約款の変更は、前回同様「ほとんどされていない」が全契約区分で7割前後を占めるが、運航委託契約及びトリップ契約では「納得できる程度の変更」の割合がともに33.0% [15.5%、27.6%]と前回から増加している。

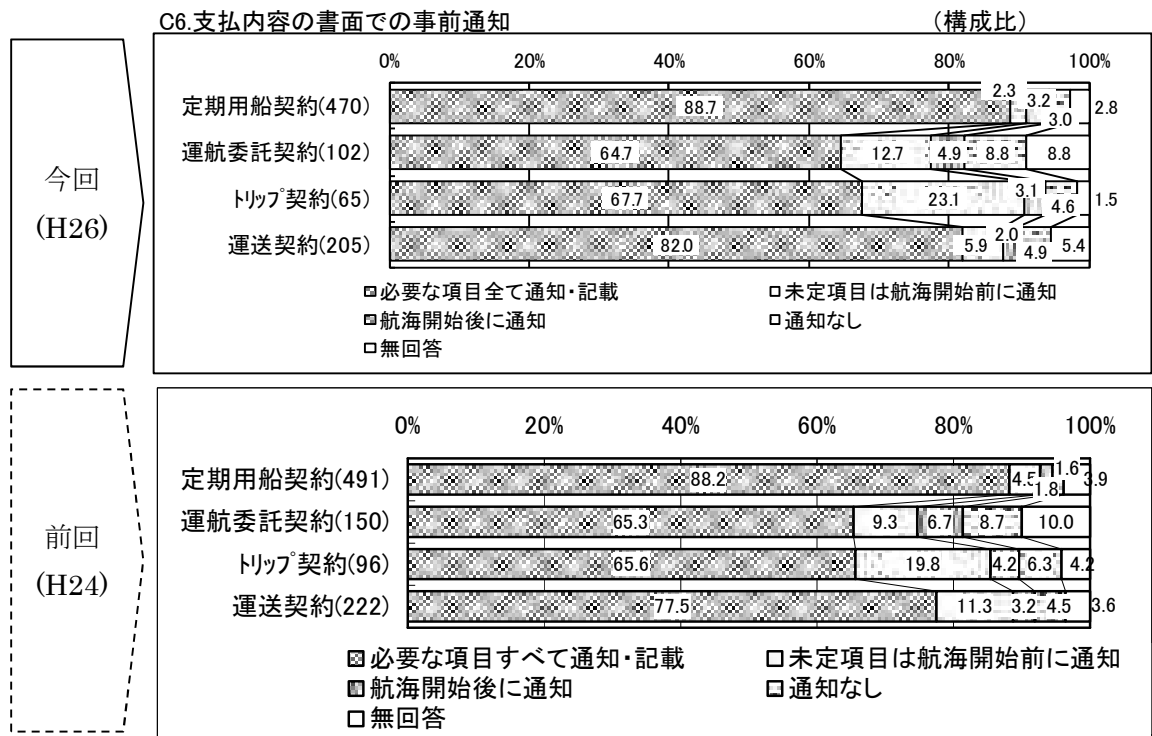


※C3で「日本海運集会所書式」と回答したものを対象とする。

(3) 契約条件等の事前明示

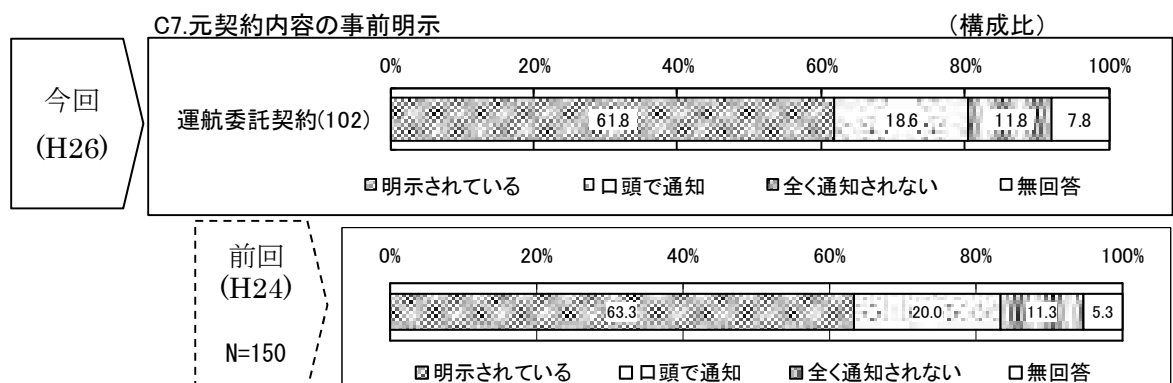
■支払内容の書面での事前通知

支払い内容については「必要な項目全て通知・記載」が定期用船契約で 88.7% [88.2%] と、事前通知の遵守意識は概ね定着していると思われる。全体に前回調査と同様の傾向であるが、運送契約では「必要な項目全て通知・記載」の割合が特に高まったように見える。



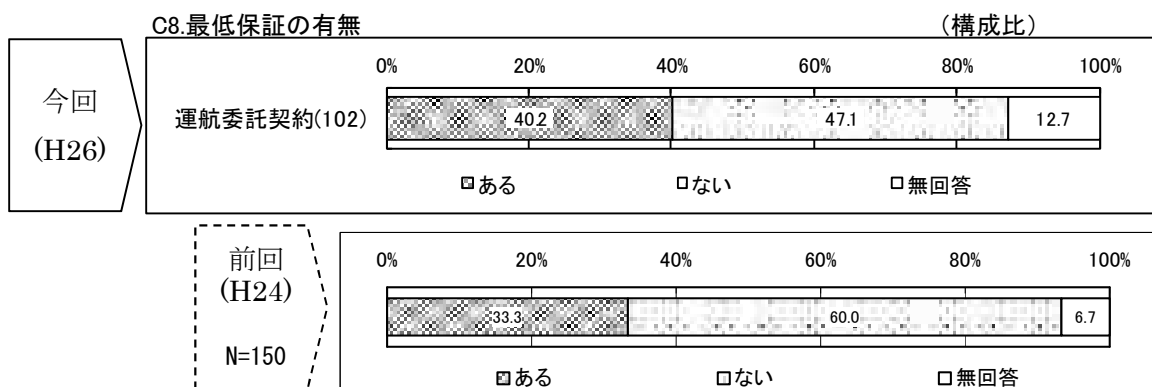
■元契約内容の事前明示

運航委託契約における元契約内容が事前に「明示されている」割合は 61.8% [63.3%] で、無回答を除けば前回とほぼ同等の水準である。ただし、「全く通知されない」が 11.8% [11.3%] あり、なお改善を要する。



■最低保証の有無

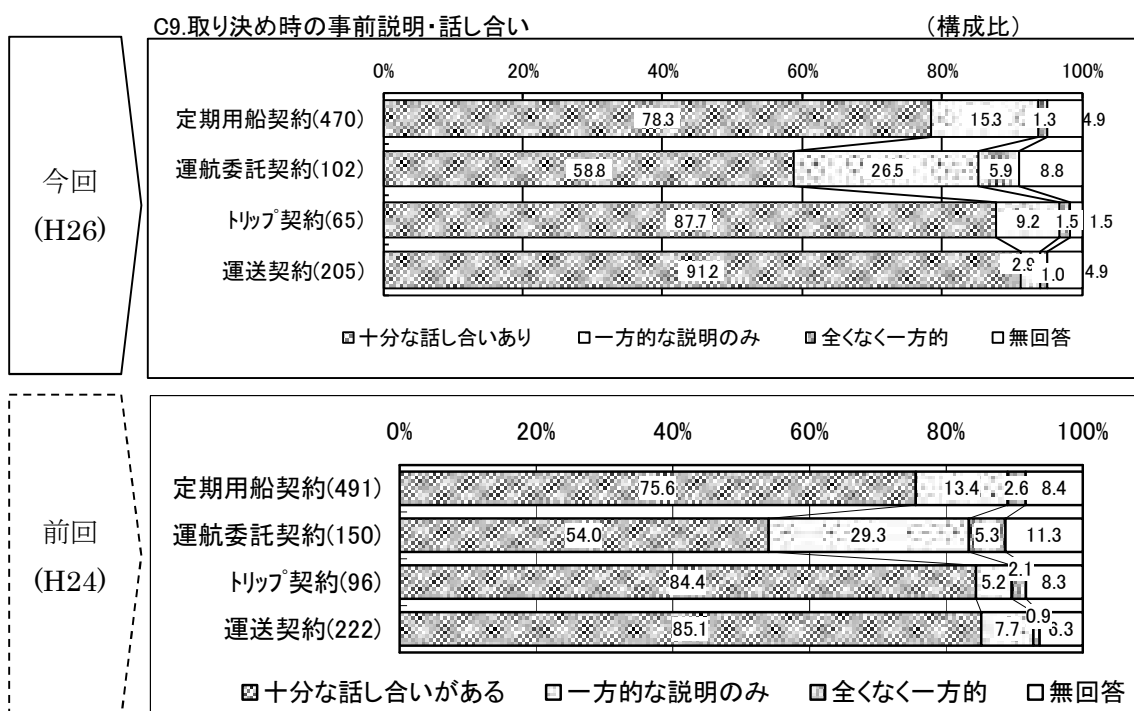
運航委託契約における輸送量や代金の最低保障については、「ある」が40.2%と、前回に引き続き値が増加しており、着実に改善が進んでいると見られるが、「ない」が半数近くを占めており、なお改善を要する。



■取り決め時の事前説明・話し合い

代金やその他の条件の取り決めの際に事前の説明、話し合いについては、「十分な話し合いがある」の割合が、定期用船契約で78.3% [75.6%]、運航委託契約で58.8% [54.0%]、トリップ契約で87.7% [84.4%]、運送契約で91.2% [85.1%]と多くを占め、この傾向は、無回答分を考慮すると前回とほぼ同様であるが、運送契約で特に上昇したように見える。

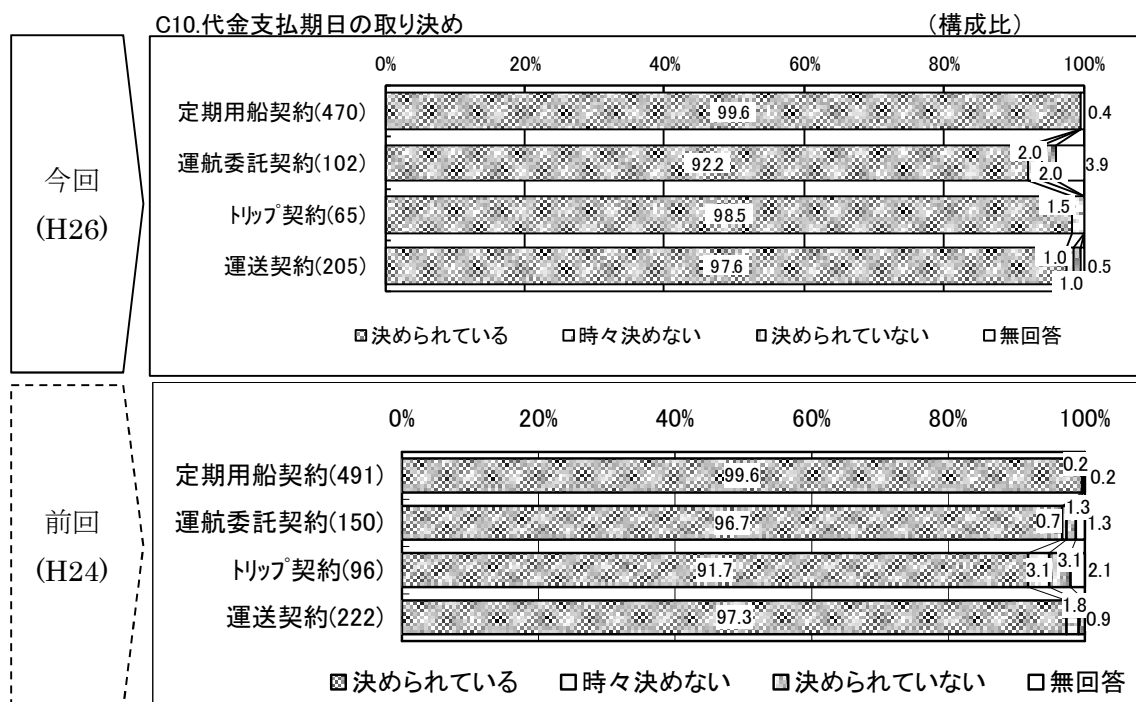
ただし、運航委託契約では、「一方的な説明のみ」がなお26.5% [29.3%]あり、さらに改善が必要と言える。



5. 代金支払いの取り決め・方法について (C-2)

(1) 代金支払い期日の取り決め

代金の支払い期日は、前回同様に「決められている」がほとんどで、問題は少ないと見られる。



(2) 代金の受領方法とその時期等

■代金の受領方法

代金の受領方法は「全額現金」が多くを占める傾向は変わらず、特に定期用船契約では90.9% [91.4%] が全額現金である。他の契約形態では手形を含む受領方法が2～3割程度あるが、「手形のみ」はわずかで、多くが「現金と手形」であって、手形取引は一部にとどまっている。なお、ファクタリングの割合は前回同様わずかである。

■現金受領時期

現金の受領時期は、前回と同様に、定期用船契約、運航委託契約、運送契約では半数以上が30日以内であり、特に定期用船契約では73.1% [73.1%] が30日以内である。トリップ契約ではこの値が35.5%と前回よりやや低下したが、下請法では役務提供完了後60日以内と規定しており、各契約形態ともにほぼ9割以上がこれを満たしている。トリップ契約の「60日超」の割合も前回と比べて縮小し、改善が見られる。

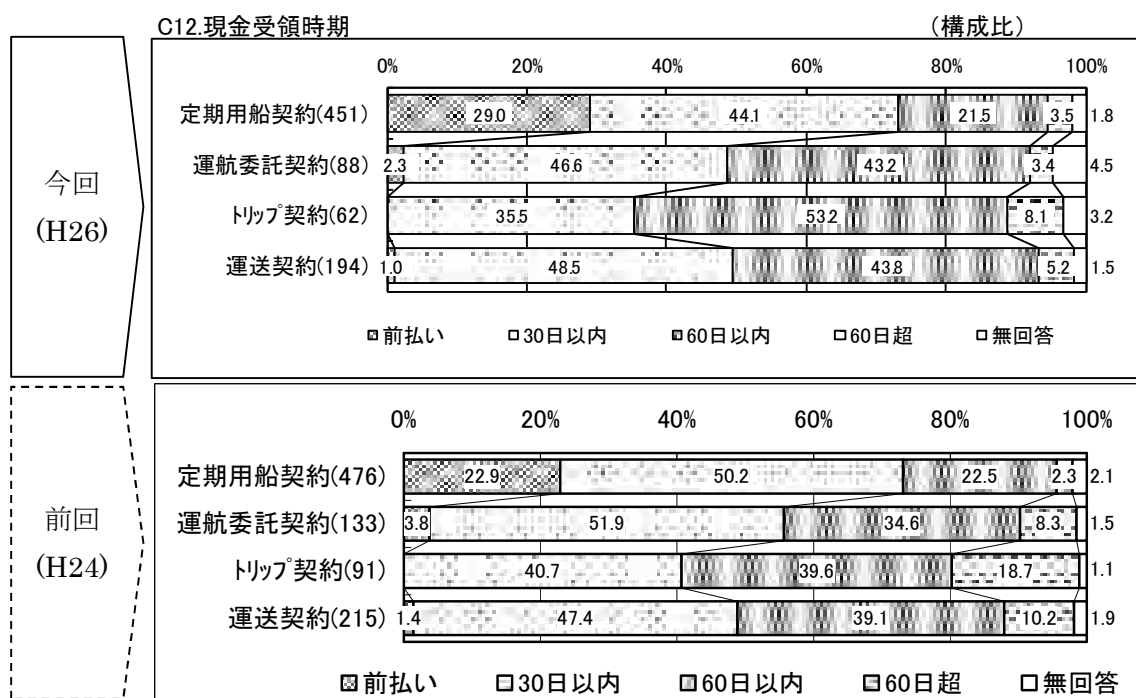
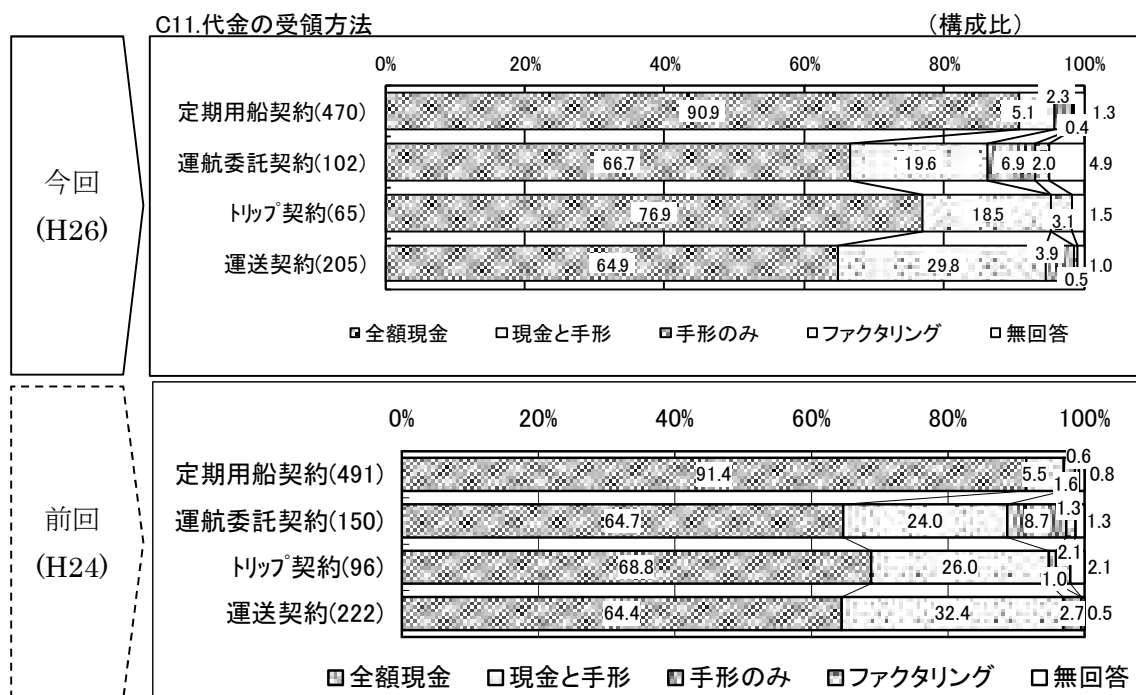
■手形受領時期

手形取引においては、60日以内の割合が前回と比べて各契約形態ともに減少し、「60日超」の

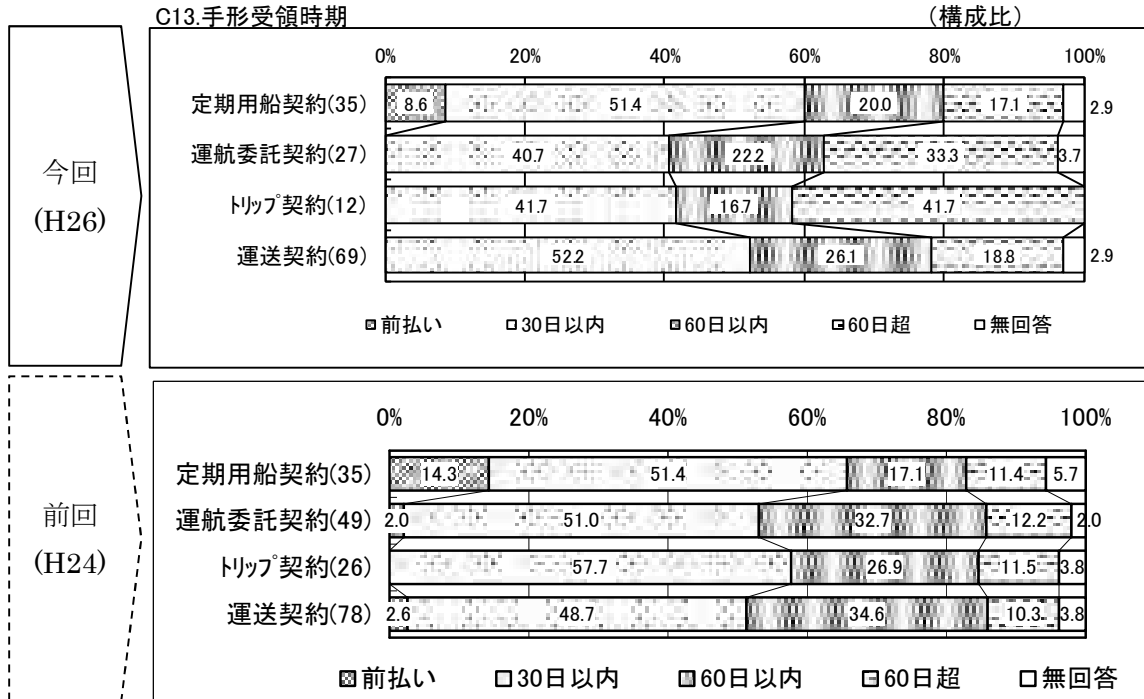
割合が目立って増加し、状況が悪化しているように見える。ただし、定期用船契約を除き、「現金と手形」、「手形のみ」の回答数自体が大きく減少しており、良好なものは現金取引に移行したと見ることもできる。

■手形のサイト

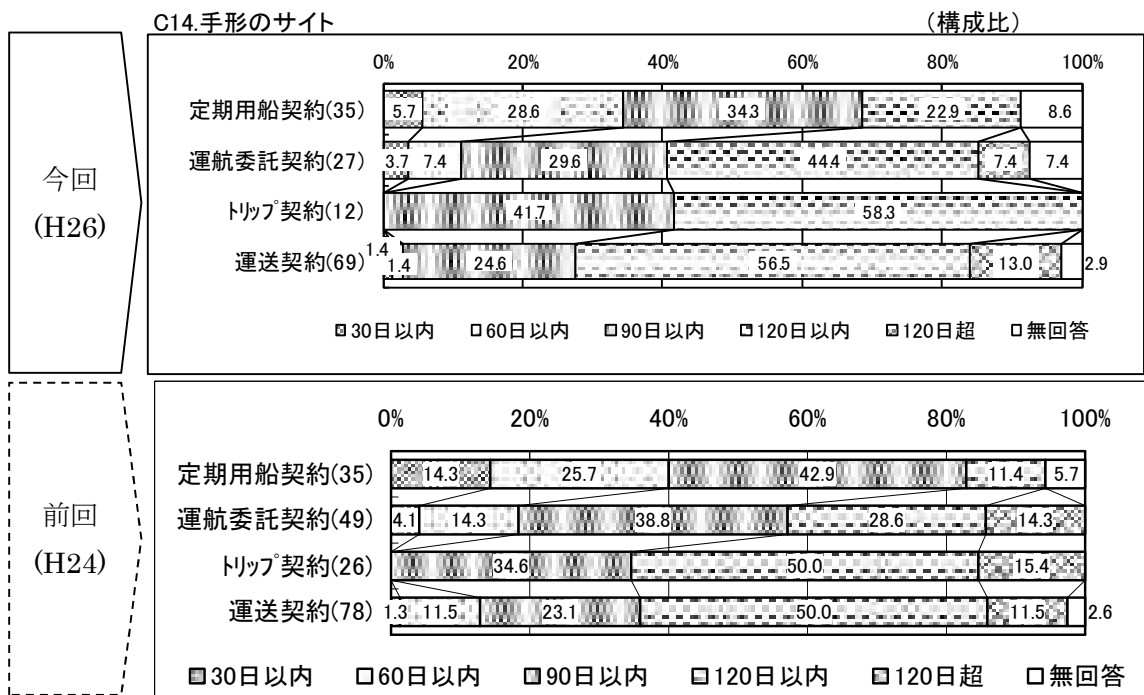
手形のサイトに関しても、「90～120日以内」などサイトの長い回答の割合が前回から目立って増加しているが、やはり手形取引自体の母数の減少に留意が必要である。ただし、運送契約を除いて「120日超」の割合は少なくなっており、この面では改善していると言える。



※C11で「全額現金」または「現金と手形」と回答したものを対象とする。



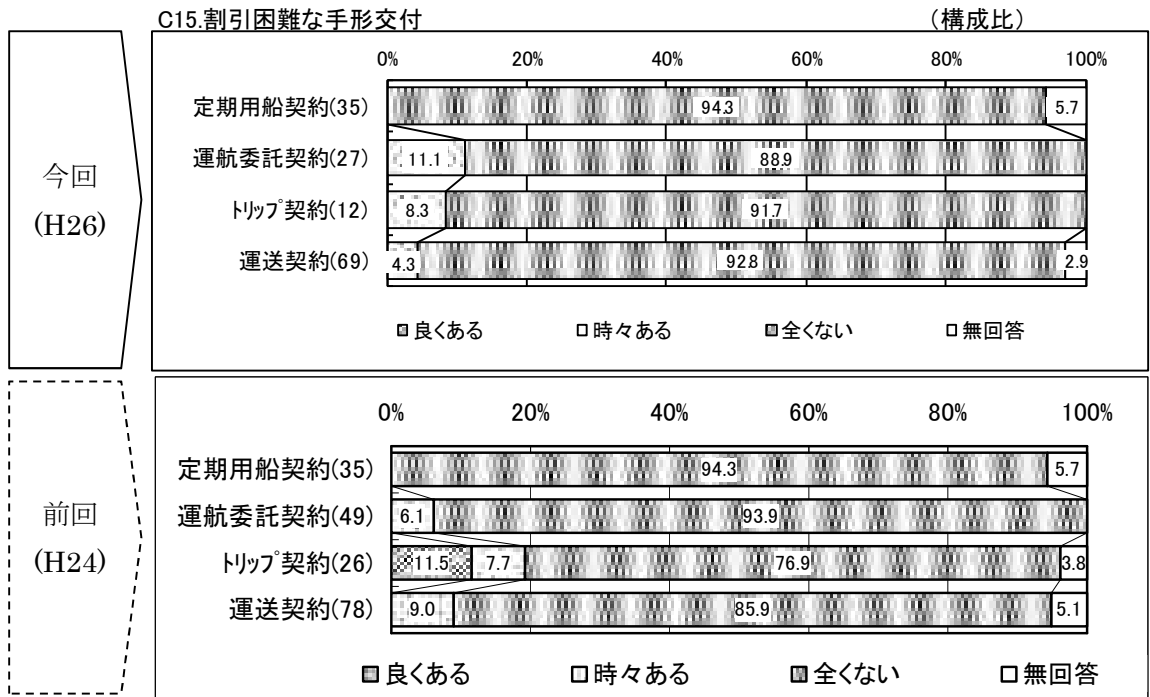
※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。



※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。

■割引困難な手形交付

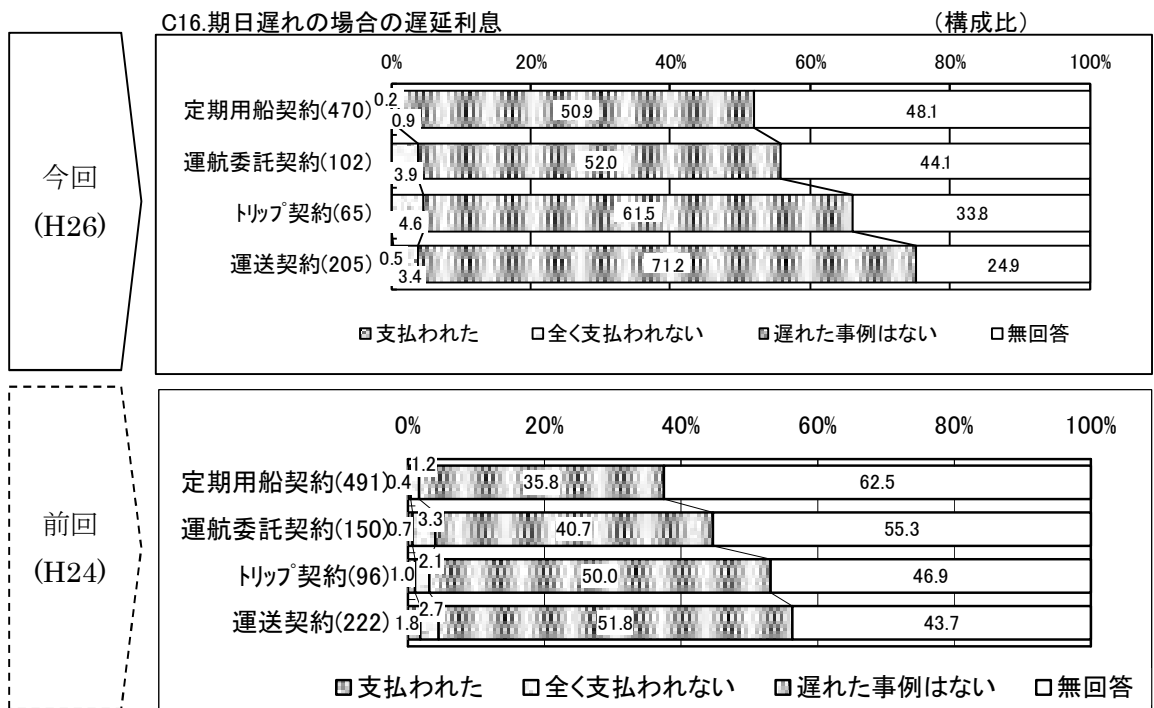
割引困難な手形の交付は下請法で禁止されており、いずれの契約形態でも9割以上が「全くない」の回答であるが、運航委託契約、トリップ契約では、「時々ある」がなお1割前後見られる。



※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。

(3) 期日遅れの場合の遅延利息

前回と同様に、無回答とともに「遅れた事例はない」の回答が大半を占め、期日遅れ自体が非常に少ないが、わずかながら「全く支払われない」の回答がある（計 19 件（0.9～4.6%））点にも留意が必要である。

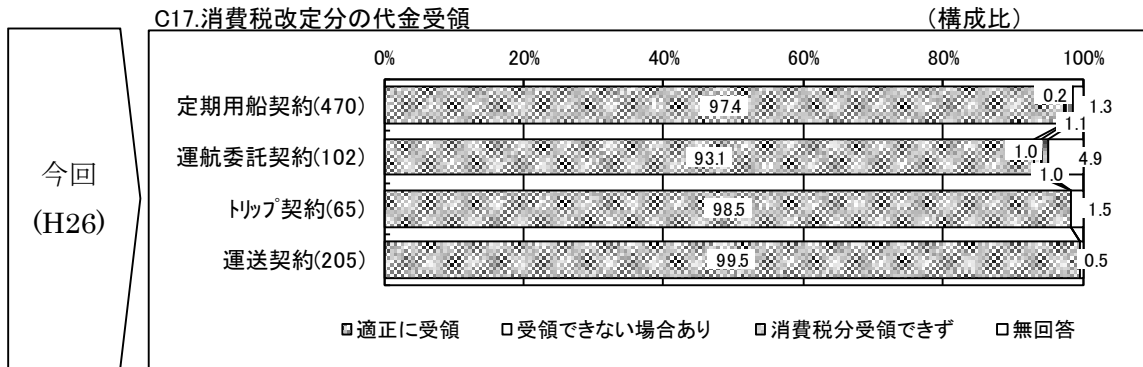


6. 代金の額の決定・減額について (C-3)

(1) 消費税率改定の支払いへの影響

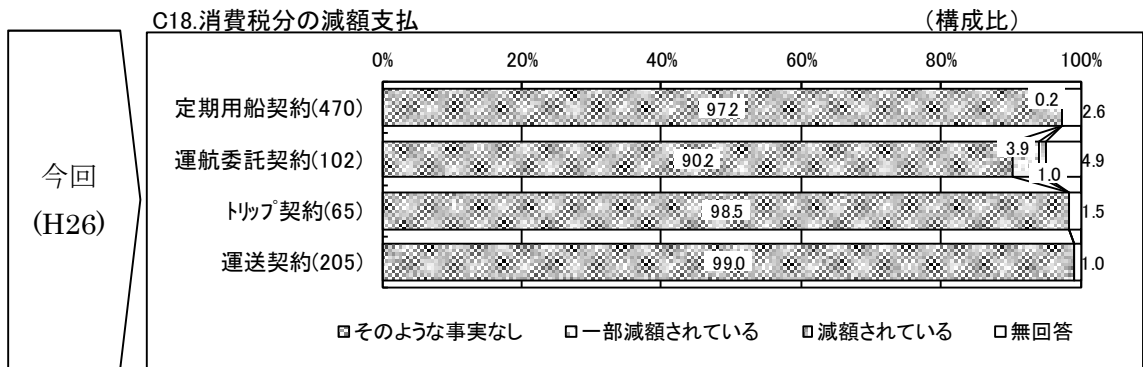
■消費税率改定分の代金受領

平成 26 年 4 月より消費税率が 5 % から 8 % に改定されたが、その分の代金受領は「適正に受領」が大多数で、特に問題なく受領できていると見られる。



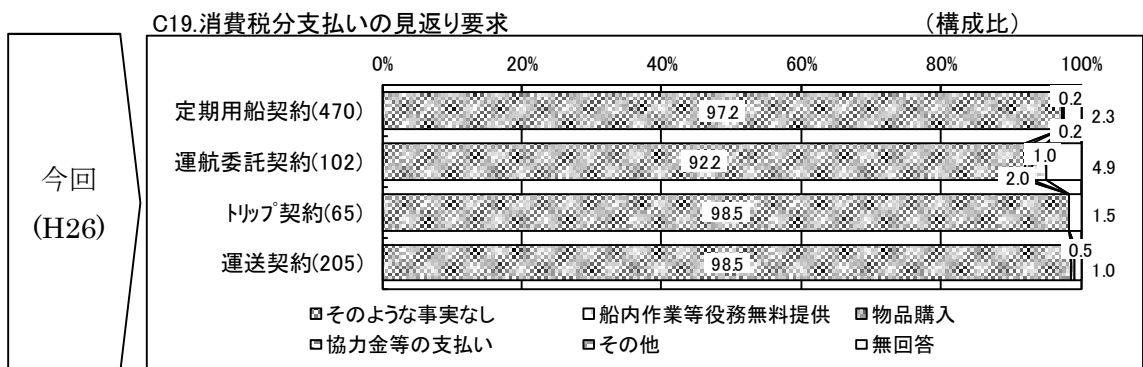
■消費税分の減額支払

消費税分が本体代金から差し引かれて支払われることも、「そのような事実はない」がほとんどで、特に問題はないと見られる。



■消費税分支払いの見返り要求

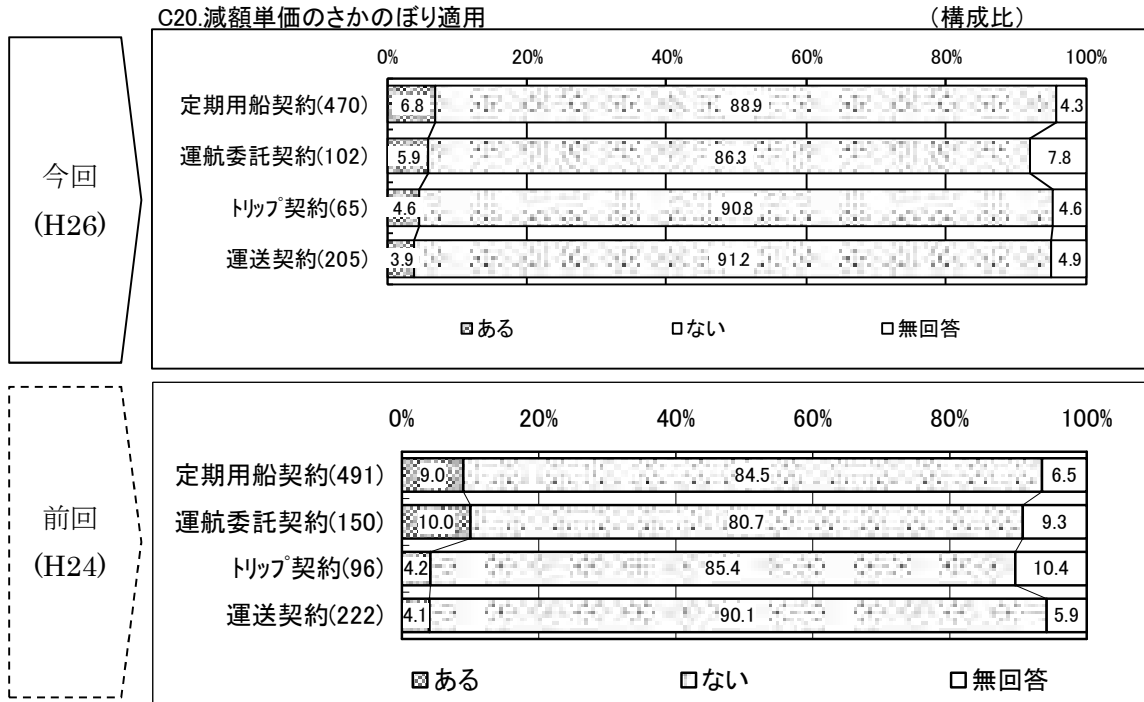
消費税分支払いの見返りとして役務の無料提供や物品購入の要求も「そのような事実はない」が大半であり、この面からも問題はないと見られる。



(2) 契約期間中の減額や条件変更等

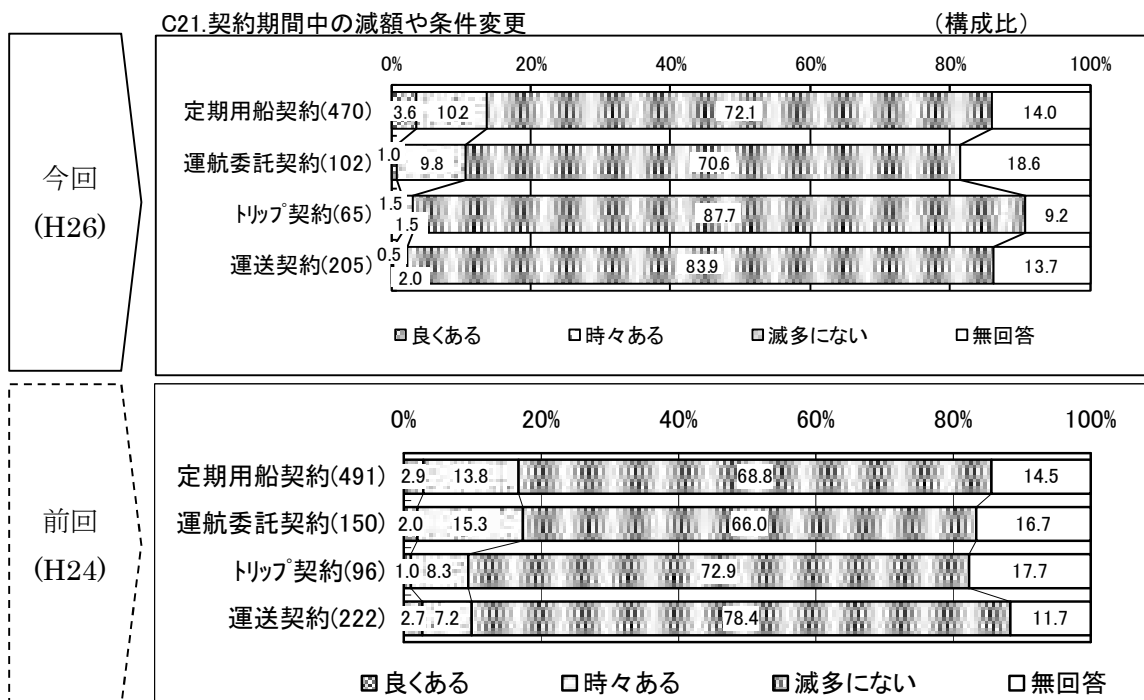
■減額単価のさかのぼり適用

下請代金の契約更改交渉で減額された単価が決定以前の発注まで遡って適用されることは「ない」がいずれの契約形態でも9割前後を占め、前回1割程度あった定期用船契約や運航委託契約での「ある」の割合も減少し、健全化が図られていると見られる。



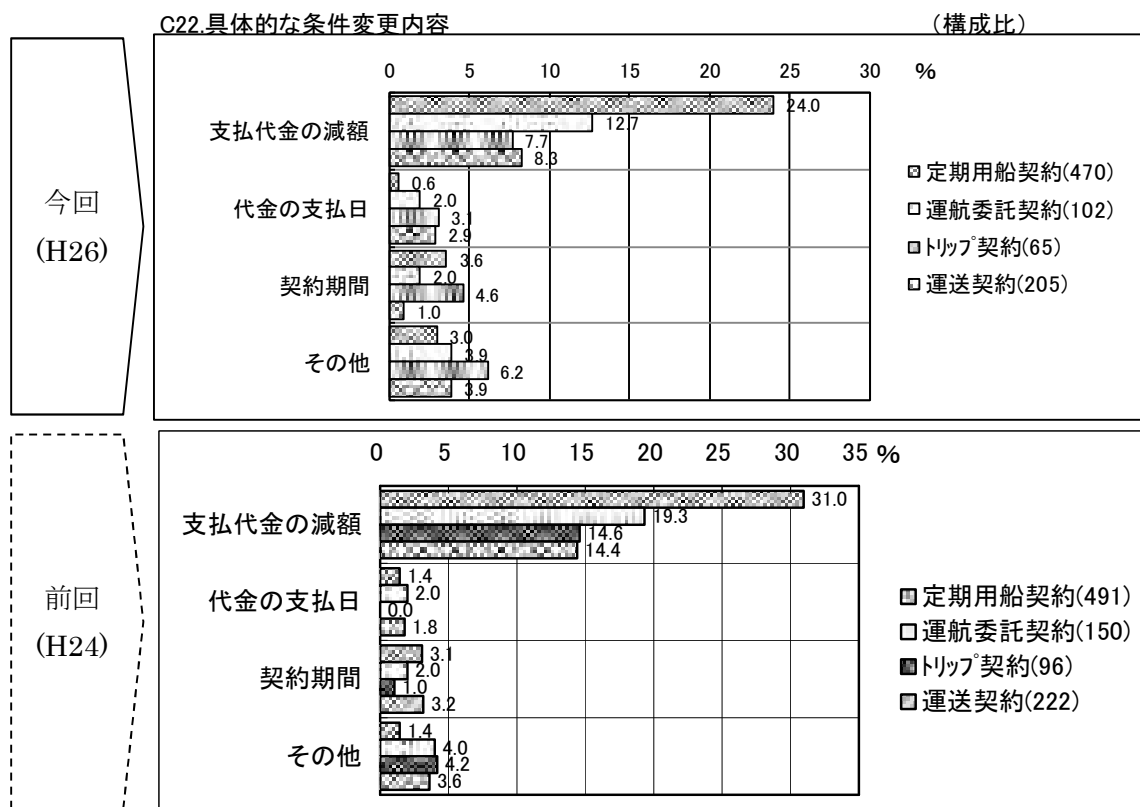
■契約期間中の減額や条件変更

契約期間中に一方的に悪い条件に変更されることは「減多にない」が7～8割で、前回より増加し、改善しているが、わずかながら「良くある」、「時々ある」の回答もある点に注意を要する。



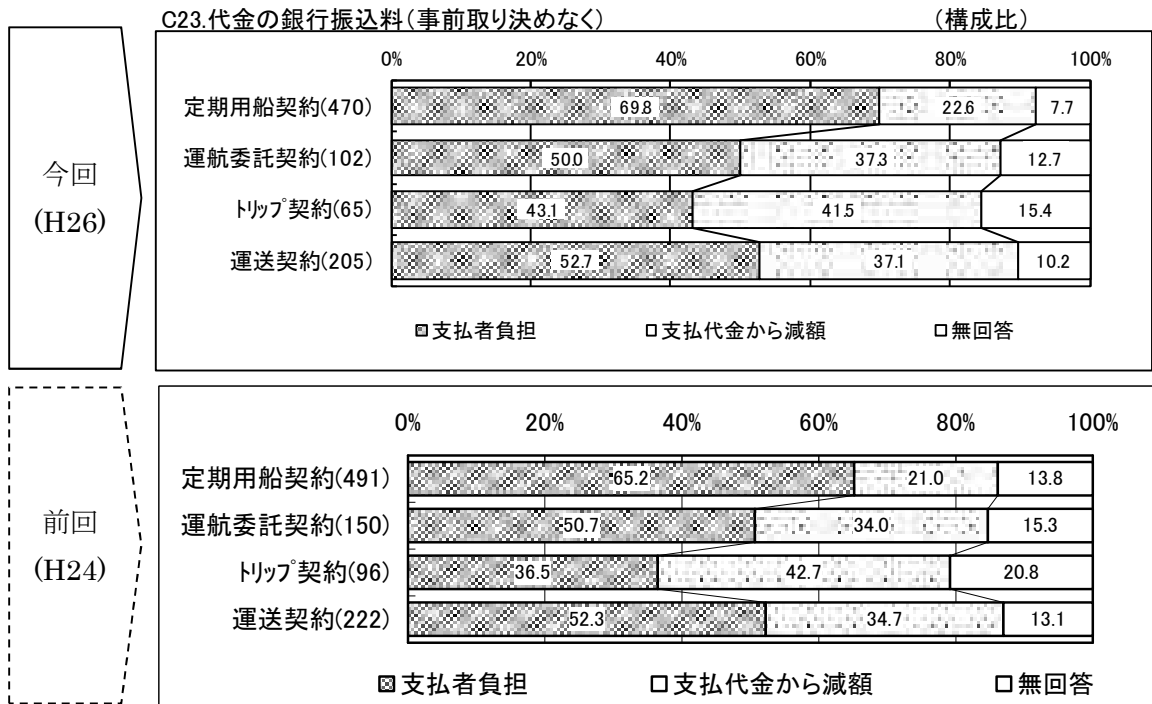
■具体的な条件変更内容

具体的な条件変更内容を問う設問では、上問で「減多にない」と回答した者も回答した例が多いため、上問の「良くある」、「時々ある」の合計よりも高めの割合となっているが、前回同様、「支払い代金の減額」の割合が各契約形態ともに最も高く、特に定期用船契約で24.0% [31.0%]と高くなっている。



(3) 代金の銀行振込料負担

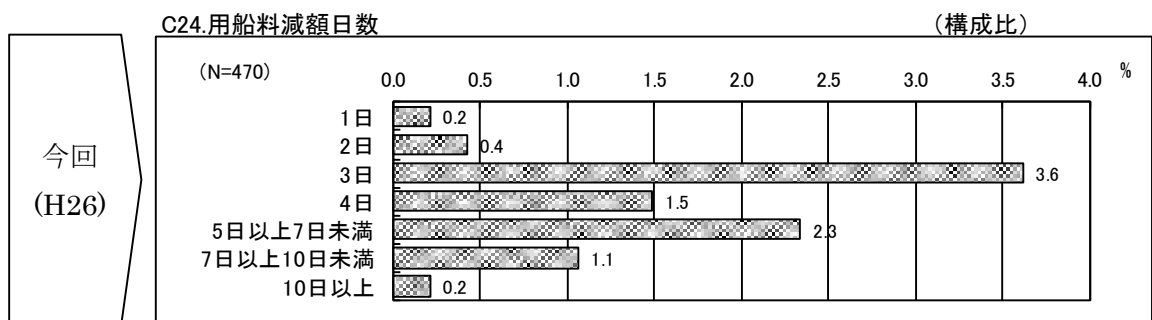
代金の銀行振込料は、事前の取り決めなく「支払い代金から減額されている」の回答が2～3割あり、この傾向は前回から大きく変わっていない。無回答を除けば、定期用船契約やトリップ契約でわずかに改善しているようにも見える(定期用船契約で「支払者負担」が69.8% [65.2%]、トリップ契約で43.1% [36.5%])。



(4) 季節協力金等による用船料の減額

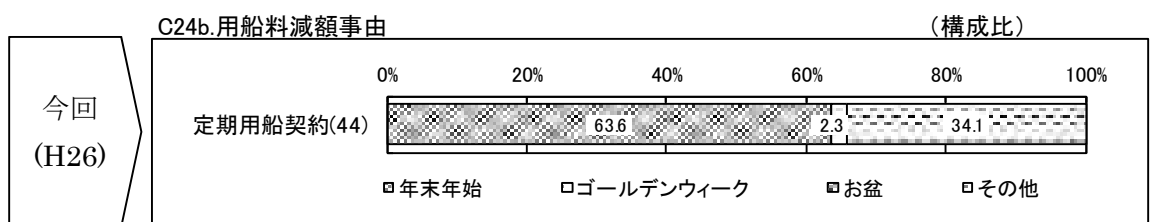
■用船料減額日数

定期用船における季節協力金等の名目での用船料の減額日数は、1日以上の回答自体が全体の2～3割と少ないが、その中では3日～7日程度の回答が多い。前回調査と設問方法が異なるため単純な比較はできないが、回答分布が日数の多い方向にややシフトしているようにも見える。



■用船料減額事由

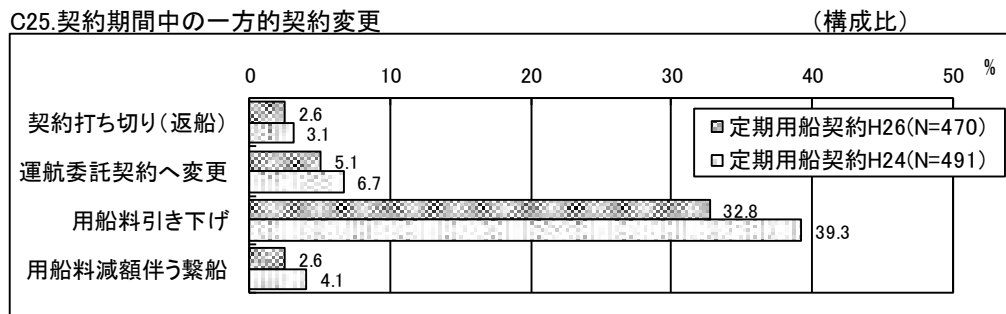
上記季節協力金の名目の内訳は、「年末年始」が最も多く、「ゴールデンウィーク」や「お盆」の回答はほとんどない。



(5) 契約期間中の一方的契約変更

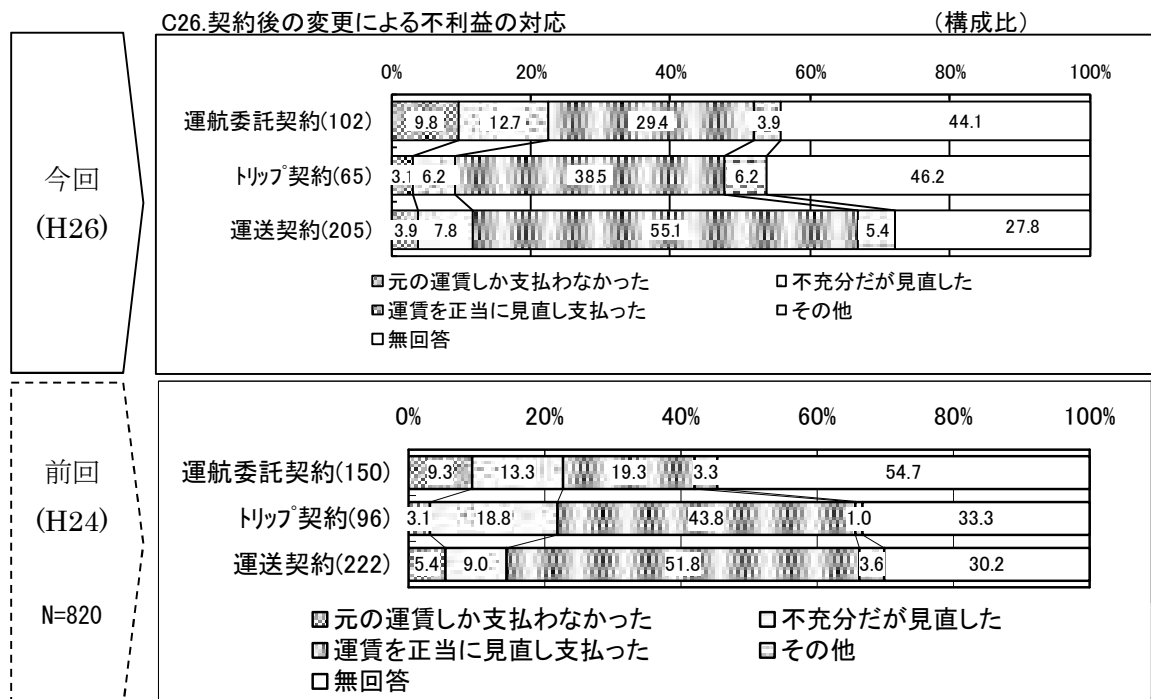
定期用船契約の有効期間中に、経済変動急変等の一方的理由で契約が変更された内容を問う設問であるが、無回答が64.9% [57.6%] で前回より引き続き増加し、残り35.1% [42.4%] が何らかの変更があったことになるが、変更があった割合の減少は改善の方向と受け取られる。

変更の内容は、前回同様「用船料の引き下げ」が最多(32.8% [39.3%])であり、貨物量の減少によるという指摘も見られる。



(6) 契約後の変更による不利益の対応

運送契約締結後の、荷主都合による積地・揚地、航海時期、輸送量等の変更による不利益に対する荷主または元請オペの対応については、無回答が「そのような事例がない」ことの表明と解釈すると、「運賃を正当に見直し支払った」は合わせて、8~9割は問題がないとみられる。ただし、特に運航委託契約において、「元の運賃しか支払わなかった」の回答が9.8% [9.3%]あり、なお改善の必要性が残ることを示している。



(7) 陸上側作業にかかる対価支払い

■貨物船の陸上側作業にかかる対価支払

船倉内クリーニング、ダンネッジの購入・手配・片づけなど、本来は荷主または親事業者が負担すべき作業について、作業ごとに2～4割程度が何らかの回答をしている。最も回答数が多いのは「船倉内のクリーニング」で、それに対しては「適正な額が支払われた」が多い（定期用船契約で全体の22.6% [20.4%]）が、契約形態によっては「用船料内との解釈で不払い」の例も見られる。

前回との比較では、総じて「適正な額が支払われた」の割合が増加し、「用船料内との解釈で不払い」の割合は減少しており、前回から転じて改善の方向にあるもと見られるが、ダンネッジの片づけ作業に関してはなお「用船料内との解釈で不払い」の割合も目立ち（定期用船契約で7.2% [9.2%]）、問題を残している。

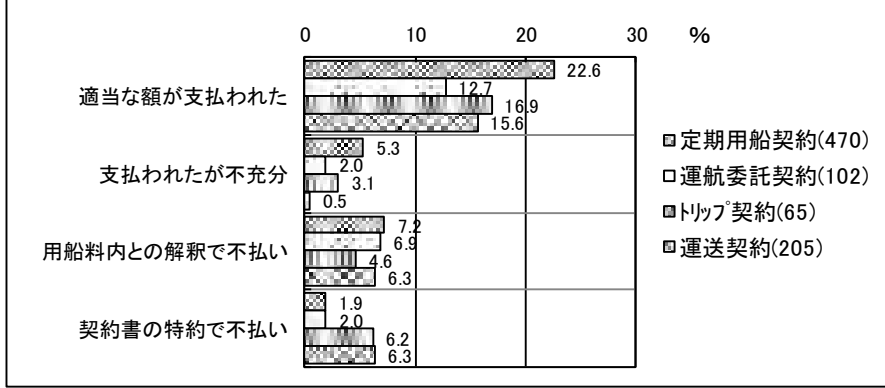
■タンカーの陸上側作業にかかる対価支払

タンカーでも、タンククリーニング、ホースのジョイント作業、封印作業などの発生と対応について1～3割が回答している。最も回答数が多いのは「タンククリーニング」であるが、運航委託契約ではホースのジョイント作業、封印作業なども相対的に多い。これへの対応としては、タンククリーニングでは「適正な額が支払われた」の割合が高い（定期用船契約で16.4% [11.4%]）が、ホースのジョイント作業、封印作業では「用船料内との解釈で不払い」の割合が高い（定期用船契約でホースのジョイント作業13.6% [13.8]）。

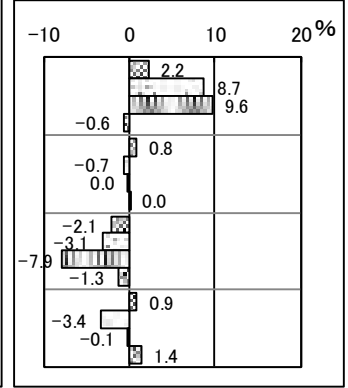
前回との比較では、全体に「適正な額が支払われた」の割合上昇、「適正な額が支払われた」の割合下降等の改善が見られるが、「契約書の特約で不払い」の割合がトリップ契約を除いて上昇している（定期用船契約で封印作業6.4% [2.9%]）など、問題視される部分もある。

C27.船倉内のクリーニング対価(貨物船)

(構成比)

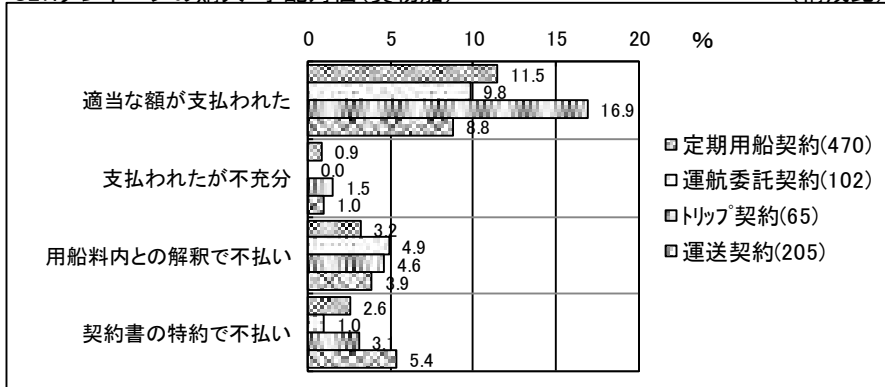


対前回(H24)比較

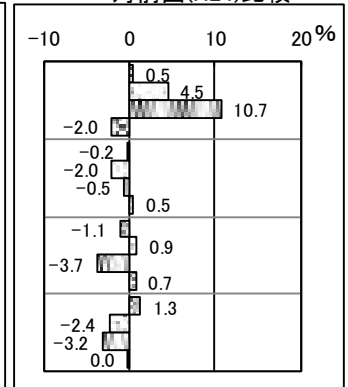


C27.ダンネージの購入・手配対価(貨物船)

(構成比)

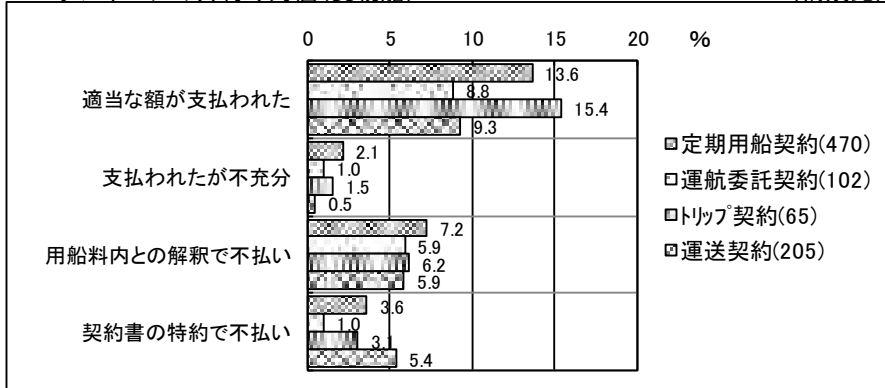


対前回(H24)比較

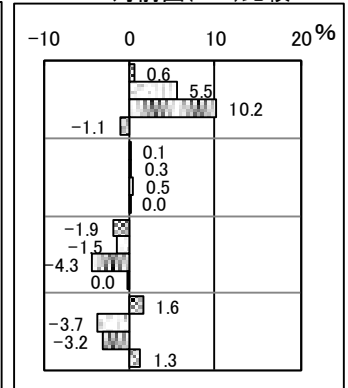


C27.ダンネージの片付け対価(貨物船)

(構成比)

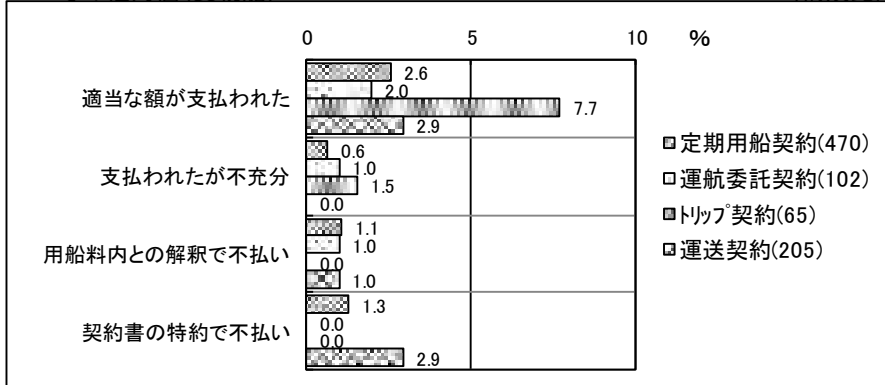


対前回(H24)比較

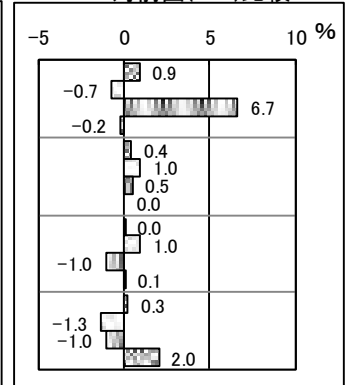


C27.その他対価(貨物船)

(構成比)

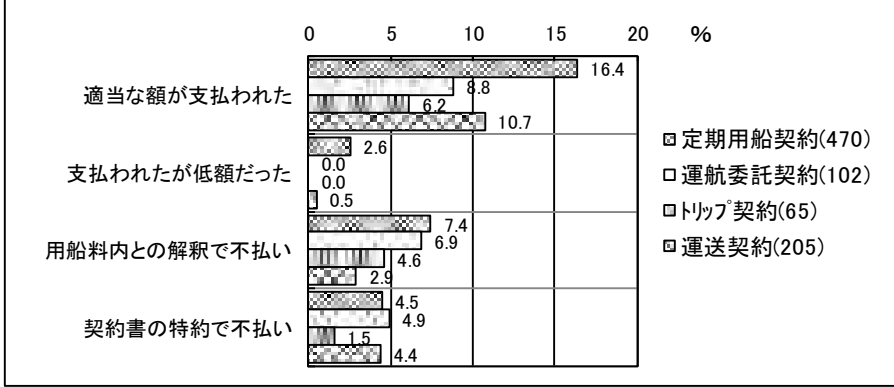


対前回(H24)比較

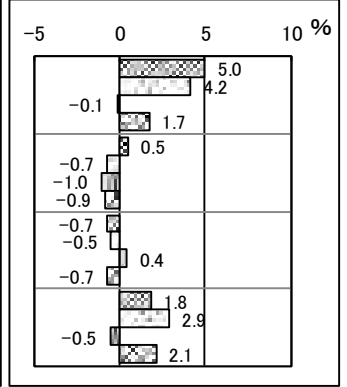


C28.タンククリーニング対価(タンカー)

(構成比)

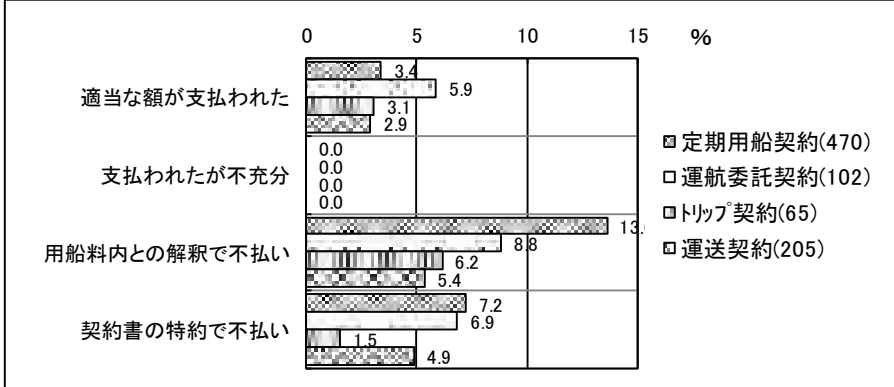


対前回(H24)比較

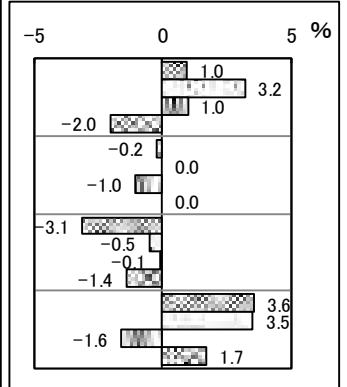


C28.ホースのジョイント作業対価(タンカー)

(構成比)

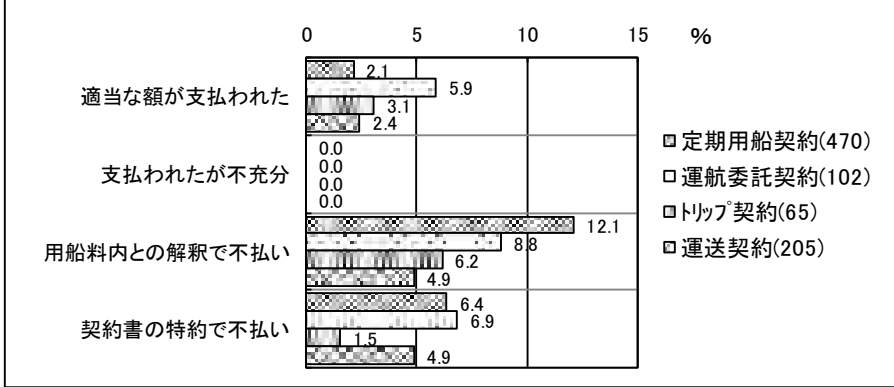


対前回(H24)比較

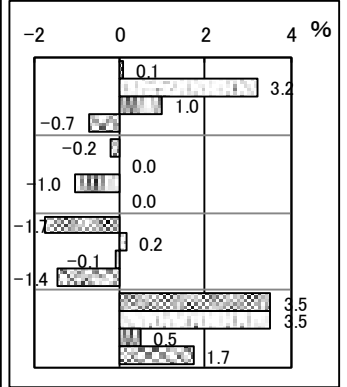


C28.封印作業対価(タンカー)

(構成比)

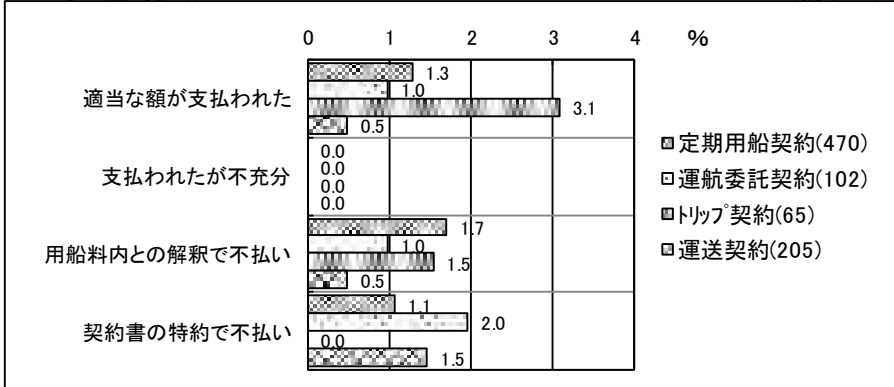


対前回(H24)比較

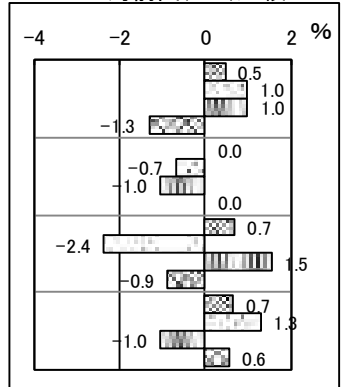


C28.その他対価(タンカー)

(構成比)



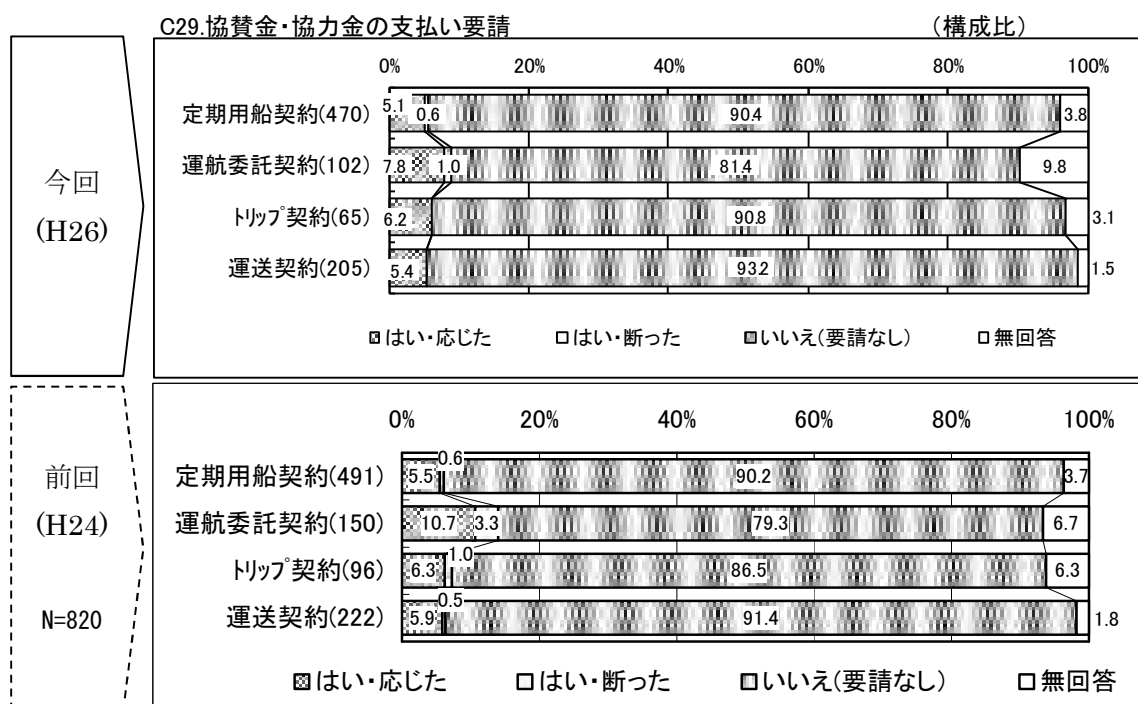
対前回(H24)比較



7. 経済上の利益提供、物の購入やサービス利用について（C-4）

（1）協賛金・協力金の支払い要請

下請法及び独占禁止法の特殊指定での禁止事項である協賛金・協力金の支払い要請は、大半が「いいえ（要請なし）」との回答で、良好な状況のように見えるが、「はい、応じた」や「はい、断った」の回答も、前回から割合を減らしつつもなお残っており（運航委託契約での「はい・応じた」が7.8% [10.7%] など）、問題を残している面もある。



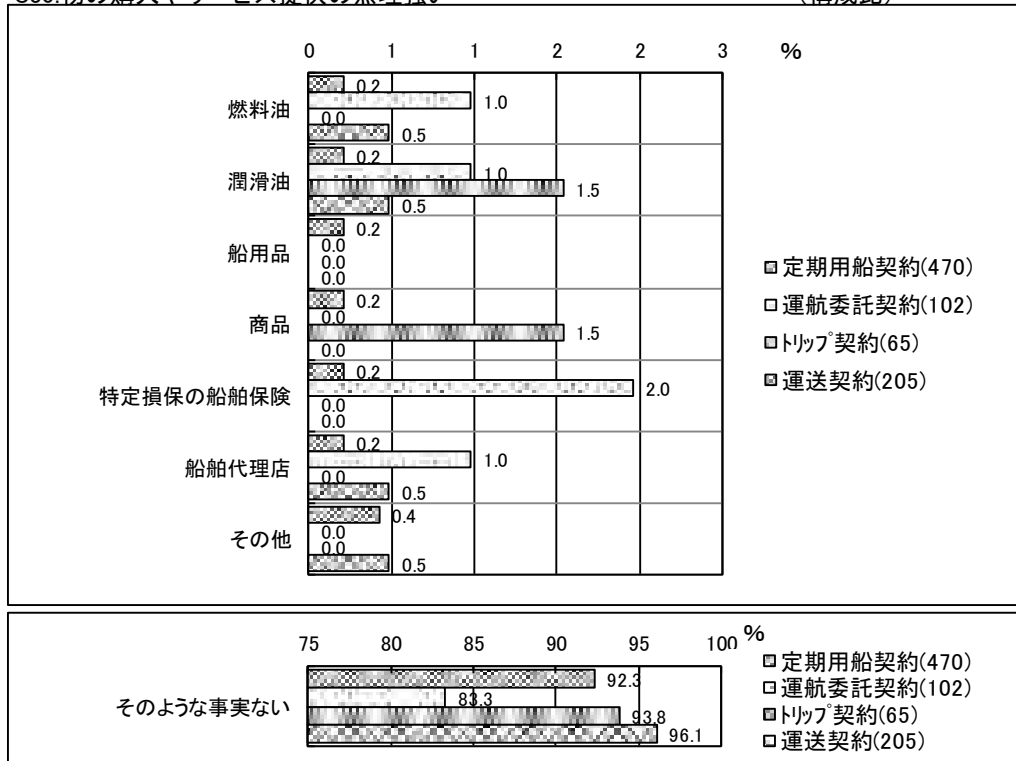
（2）物の購入やサービス提供の無理強い

同様に禁止事項である「購入・利用強制」については、8～9割が「そのような事実はない」と回答し、いずれの契約形態でも前回からわずかながら割合を増加させているが、何らかの例の回答をした者が全体の6.3% [6.0%] あり、特に運航委託契約でその割合が目立つところである。

いずれも数は少ないながら、運航委託契約では「特定損保の船舶保険」等が指摘されているほか、トリップ契約でも潤滑油、商品等の例が見られる。

C30.物の購入やサービス提供の無理強い

(構成比)



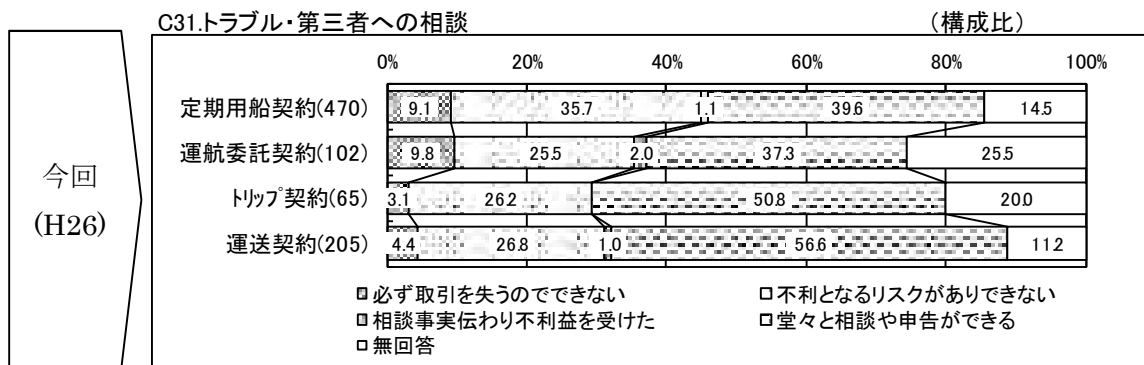
8. その他全般について (C-5)

■トラブル・第三者への相談

取引相手とトラブルを生じ第三者に相談することに関しては、「堂々と相談や申告ができる」の割合が高く、前回調査と設問方法が異なるため厳密な比較はできないが、概ね前回よりもこの割合は向上していると見られる。

しかし、「必ず取引を失うので申告や相談はできない」と「不利となるリスクがありできない」の合計が、ほぼ前回同様3～4割あり、下請法及び独占禁止法の特殊指定で禁止されている「報復行為」の圧力意識がまだあることを示している。

今回調査では「相談したことが取引相手に伝わり、脅しや不利益な扱いを受けたことがある」を選択肢に含めており、この回答は計9件と少ないが、このような例が圧力意識に影響しているとも考えられる。



今回
(H26)

9. 公正な取引環境整備のあり方（D）

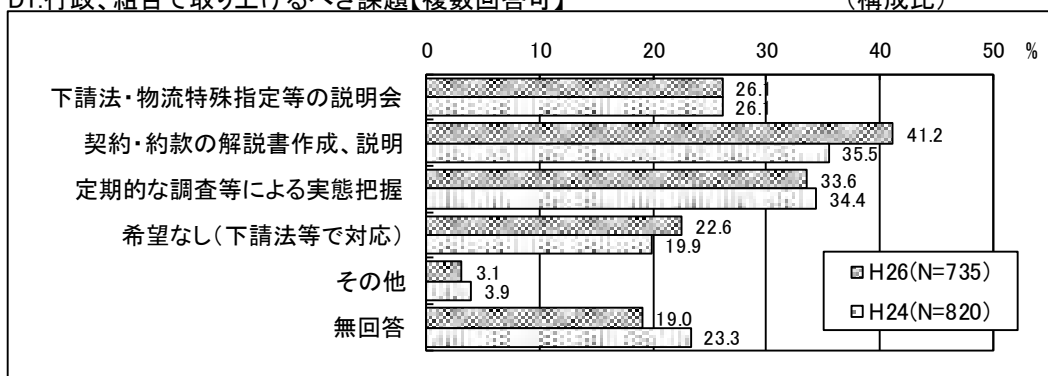
（1）行政・組合で取り上げるべき課題

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としては、前回同様に「運送・定期用船・委託等契約及び約款の解説書の作成や説明会」が 41.2% [35.5%] と最も多く、かつ回答割合を増加させている。「定期的なアンケート調査・苦情申立書・ヒアリングによる実態把握」が 33.6% [34.4%] でこれに次いでいる。

「その他」の具体的記述の中では、荷主に理解を求めるための活動や、荷主、オペレーターへの国等からの指導の要請等の意見が目立った。

D1.行政、組合で取り上げるべき課題【複数回答可】

(構成比)



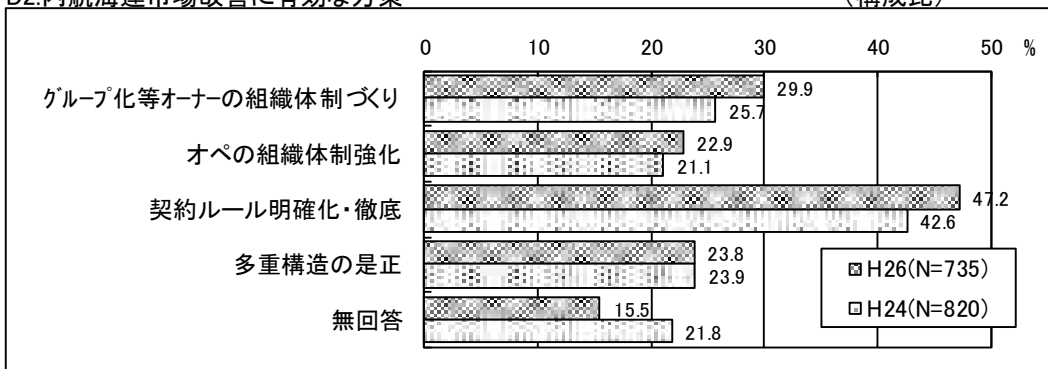
（2）内航海運市場改善に有効な方策

内航海運市場が望ましい姿に近づくために有効な方策については、前回と比較して「無回答」の割合が減少し、その分、主な選択枝の回答率が上昇しており、関心の高まりとも受け取られる。

選択枝の中では、前回同様「契約ルール明確化・徹底」への支持が 47.2% [42.6%] と最も高く、「グループ化等オーナーの組織体制づくり」が 29.9% [25.7%] でこれに次いでいる。

D2.内航海運市場改善に有効な方策

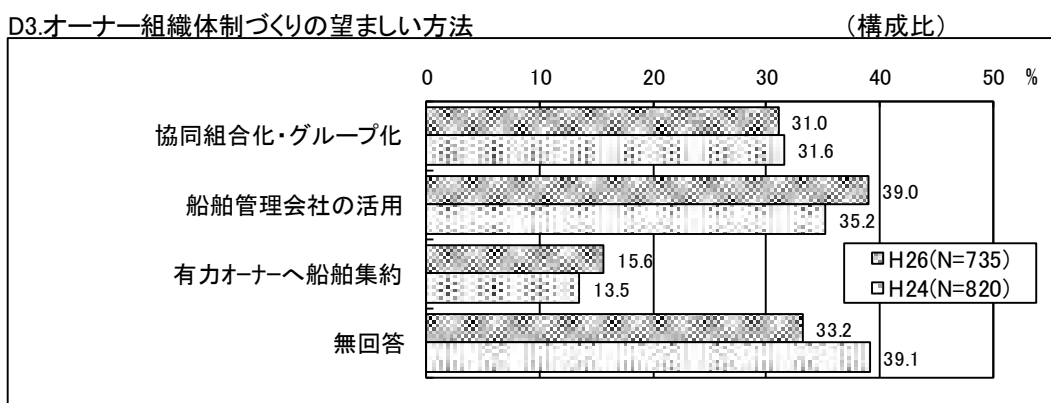
(構成比)



(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法

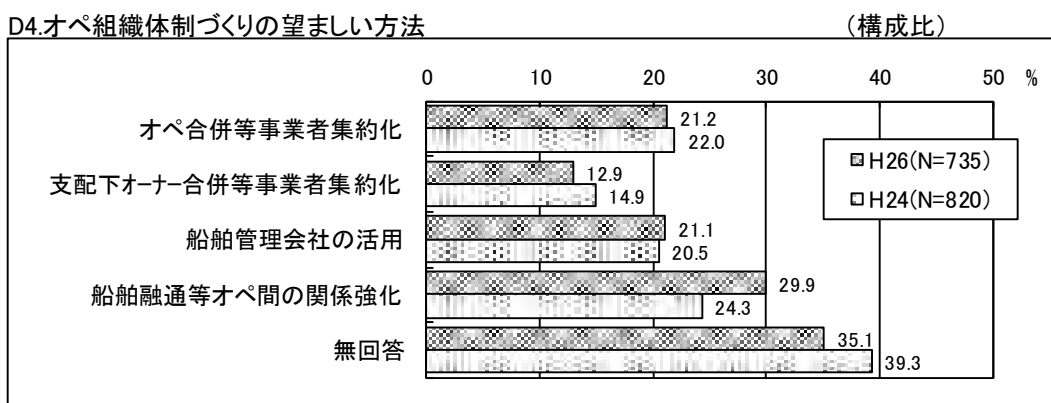
■オーナー組織体制づくりの望ましい方法

オーナーの組織体制づくりの望ましい方法としては、「グループ化による船舶管理会社の活用」が 39.0% [35.2%] と、前回よりポイントを上げながら最上位となっている。無回答以外では、「協同組合化及びグループ化」が 31.0% [31.6%] でこれに次ぎ、何らかのオーナー間の横の連携の必要性が強く意識されているといえる。



■オペ組織体制づくりの望ましい方法

オペレーターの組織体制強化の望ましい方法としては、35.1% [39.3%]の無回答を除いた中で、「船舶融通などオペ間の関係強化」が 29.9% [24.3%] と最も高い支持を集め、かつその回答割合を前回より増加させている。「オペ間の合併など事業者集約化」(21.2% [22.0%]) や「船舶管理会社の活用」(21.1% [20.5%]) も一定の支持を集め、オペレーターにおいても横の連携の必要性への認識が高いことがわかる。



10. 記述回答集

(1) 個別設問内での具体的意見

C5.集会所書式の裏面約款等の変更<<不利な条件に変更の内容>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	オフハイヤー条項の削除	貸渡	個人	中国	○			
2	オフハイヤー条項の削除	貸渡	会社	中国	○			

C19.消費税分支払いの見返り要求<<「その他」の具体的内容>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	系列”極右グループ”への上納金	貸渡	個人	中部		○		
2	増税前に通常より早めに消耗品等を購入	貸渡	会社	関東	○	○		

C22.契約期間中の減額や条件変更<<「その他」の具体的内容>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	10%の協力金	貸渡	会社	九州	○			
2	運賃の減額	運送	会社	北陸 信越				○
3	オンハイヤーの場所、バンカー代負担	貸渡	会社	関東	○	○		
4	協力金として	貸渡	会社	四国	○			
5	協力金として30%割引要請	運・貸	会社	関東	○		○	○
6	滞船料減額など	運・貸	会社	中国			○	
7	内航船舶管理契約の強制	貸渡	会社	九州	○			

C24b.用船料減額事由<<「その他」の具体的内容>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	年末年始、ゴールデンウィーク	運・貸	会社	近畿	○			
2	年末年始、お盆	貸渡	会社	中国	○			
3	24年度3日分、25年度2日分、26年1~3月1日分	貸渡	会社	四国	○			
4	3日間の強制	貸渡	会社	四国	○			

C25.契約期間中の一方的契約変更<<具体的内容>>

- 1=契約の打ち切り(返船)
- 2=運航委託契約への変更
- 3=用船料の引き下げ
- 4=用船料減額の伴う繋船

	記述内容	番号	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	国内売船により	1	貸渡	会社	九州	○			
2	船齢を理由に委託に代わった	2	貸渡	会社	九州	○	○		
3	荷主に当社2隻オペ子会社1隻合計3隻で用船されていましたが、5年前に当社1隻をオペより2隻あるから1隻を減船命令があり昭和46年より用船されて船舶も作り替えていたが減船、子会社の船は船も古いのに用船されてまだ3年でした	2	貸渡	会社	東北	○			

4	不景気を理由に船舶を多数抱えるのが大変だということで船同士協力し合うと協賛金を引かれたが、ずっとそのままだ。内航船舶管理契約を執拗に迫られドックの時など船主を無視したやり方をする	2	貸渡	会社	九州	○			
5	1050 万から 600 万に引き下げ	3	貸渡	会社	中部	○			
6	10 年ほど前から数回にわたり減額があったが事前に話し合いがあり当時の環境からやむを得ないレベルだった。その後一度増額されている	3	貸渡	会社	関東	○			
7	貨物船のみ	3	貸渡	会社	九州	○			
8	協力名目で一時的な 5%減額(ただし後に回復)	3	貸渡	会社	四国	○			
9	再契約(延長)の際	3	運・貸	会社	九州	○			
10	東北地震の発生後親会社の損害(被害)を協力金として用船料の減額	3	貸渡	会社	九州	○			
11	燃料油高騰による協力金と言う形で月 3 日のオフハイヤー	3	運・貸	会社	近畿	○			
12	ピーク時 680 万円もらっていたものが、定員の増員等コストは上昇しているにも関わらず現在でも 595 万円/月額のまま社会保険料、税金等遅延気味である	3	貸渡	会社	九州	○			
13	毎月 3 日分(10%)の減額(協力金として)	3	貸渡	会社	九州	○			
14	輸送量の減少により	3	運・貸	会社	関東	○		○	○
15	用船契約により運航していたが扱い貨物の減少により用船料が減額となった	3	運・貸	会社	近畿	○			
16	用船料リーマンショックまで 10800000 が 7000000 に減額。支払いに困り売却、平成 23 年 2 月中古船購入 8500000.東北震災で 8100000 用船料減額。25 年 10 月より回復傾向 8600000.秋の運賃交渉に期待している。現在では検査費用の借入金もできかねます	3	貸渡	会社	九州	○			
17	2 ヶ月繋船	4	貸渡	会社	四国	○			
18	委託から定期にこの 3 月から変更		貸渡	会社	中国	○			
19	月 3 日間オフハイヤーされた		貸渡	会社	四国	○			
20	適用期間(6 ヶ月)満了時に引き下げ		運・貸	会社	九州	○		○	○
21	リブレース船の建造申請時、申請用として現状用船料から減額し竣工時には現用船料に戻す約束を減額のままにされた		貸渡	会社	関東	○			

C26. 契約後の変更による不利益の対応<<具体例>>

2=不十分だが見直した

	記述内容	番号	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	建設業関連の内航運送を行っているが天候等の理由により契約期間が延びていても納得いく延滞料は支払われない	2	運送	会社	近畿				○
2	スズメの涙くらい		貸渡	個人	中部		○		

C27. 陸上作業等の対価支払い(貨物船)<<「その他」の具体例>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	岸壁の掃除、代理店指示	貸渡	会社	四国	○			
2	今年より用船料に含まれるとして支払われなくなった	貸渡	会社	中国	○			
3	コンタミ回避のためのホールド水洗い	貸渡	個人	中部		○		
4	ダンネージ片づけは料金支払いがあるがコイルキャンパー片づけやコイル保護材の片づけ料はなし	貸渡	個人	中国	○			
5	入渠前のタンク洗浄	貸渡	会社	中国	○			
6	レジャーサー	貸渡	会社	中国	○			

C28. 陸上作業等の対価支払い(タンカー) <<「その他」の具体例>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	0/F 展張料、貸し出し料	運送	会社	近畿				○
2	船倉内のしきりの取付、取り外し	貸渡	会社	四国	○			
3	ドラムオンデッキ作業料	運・貸	会社	関東	○			
4	荷主棧橋よりの積込ローディングアームの取付	貸渡	会社	東北	○			

C30.物の購入やサービス提供の無理強い<<「その他」の具体例>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	AISを無理やり取り付けさせられた	貸渡	会社	四国	○			
2	安全指導-集船診断、安全講習(テキスト一式、報告書作成)税込378000 請求	貸渡	会社	関東	○			
3	相撲、野球の入場券を買わされる	貸渡	個人	中部		○		
4	端末パソコンをリース。最終的に買い取りになる	運送	会社	四国			○	○

D1.行政・組合で取り上げるべき課題<<その他の希望事項>>

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	1つの荷物が運送会社を2つ3つと経由することにより運賃が安くなり船主には約50~60%くらいしか入らない。中間搾取が多い	貸渡	会社	東北	○			
2	3月初旬にオペレーター訪問し、4月からの契約書を見せてもらう	貸渡	会社	九州	○			
3	安全に関する備品の費用がすべてバンカー船持ちになっており、かなり負担がある	運送	会社	近畿				○
4	一部荷主で行われている入札制の排除	運送	会社	関東				○
5	オペではなく荷主への運賃引き上げ依頼	貸渡	会社	九州	○	○		
6	オペレーターに船会社のリスクをよく理解していただき船舶運航、修理管理のコストを認識するようご指導をお願いしたい	貸渡	会社	関東	○			
7	公取とオペ、荷主の合同説明会を開く	貸渡	会社	中国	○			
8	国土交通省から荷主への指導を促す	運・貸	会社	九州				○
9	このアンケートを書いていることが判ったら干されます	貸渡	個人	中部		○		
10	資本金によって線引きをすることには不満です。少ない資本金で起業できる現在では同業者間での取引に下請法は適していないと思います	運・貸	会社	神戸	○	○	○	○
11	船員不足に対する荷主としての対応	貸渡	会社	中国	○			
12	定期用船契約書の内容を細かくする	貸渡	会社	中国	○			
13	どだい無理	貸渡	会社	中部		○		
14	荷主と密に情報交換を行う	運・貸	会社	九州	○			
15	荷主に対して船員法改正や燃油高騰等による適正運賃以上で発注するよう指導してください。現状のままでは船舶の更新や若年船員の雇入れが困難である	貸渡	会社	九州	○			
16	荷主の力が強い結果として末端の受取金が厳しい	貸渡	個人	関東	○			
17	荷主物流担当窓口に対する説明や調査が有効と思われます	運送	会社	近畿				○
18	荷主への実情理解活動(船員不足、燃料高騰等)	運・貸	会社	九州	○			
19	荷主も法令遵守意識している	運・貸	会社	中国	○	○	○	
20	船主にとってしっかりした法整備を願う	貸渡	会社	四国	○			
21	労務費や燃料費等必要経費を転嫁した最低運賃の設定	運送	会社	近畿			○	○

(2) 自由な意見

E1. 公正取引に関する自由な意見

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	○荷主が強すぎる○下請法はザル法である○オペ同士がけん制し合 って荷主に対して意見を言えない。オーナーとオペとの間も同じ	貸渡	個人	関東	○			
2	1.消費増税による駆け込みで3月までは忙しかったが、その反動で荷 物がない状況で困ることがある2.大手メーカーは資金力と荷物のやり くりができるため、船と車を抱えてしまい忙しい時は一切船と車が借り られない状況となる。一方、暇になりメーカーの仕事がないと、マーケ ットの仕事に手を出してくるため、荷物がなくなることに拍車がかかる。 忙しい時と暇な時の繰り返しで良い時がない、内航海運のジレンマ	運送	会社	関東				○
3	25年度毎月3日間のオフハイヤーをされた。一方的に。同意書にサイン しなくても3日間オフハイヤーされる	貸渡	会社	九州	○			
4	アンケート調査が多い気がする	運・貸	会社	九州	○			
5	アンケートは意味が不明な点が多い。まったく意味がないと思う	運送	会社	九州		○		
6	運行委託であるが、前日の夕方にキャンセル等が出てキャンセル料 の支払いがない	貸渡	会社	関東		○		○
7	運賃の低迷(タンカー)	運送	会社	中国				○
8	オペレーターの集約	貸渡	会社	九州	○			
9	価格の見直し(適正運賃)等、荷主や商社に働きかけてほしい。行政 は船主や下請け等へ調査、指導等を行うが実際の価格には反映され 難い。やはり行政より元請へ直接指導してもらうのが適正価格に戻る 一番の近道と思う	運・貸	会社	神戸			○	
10	貨物船のオペレーターであるがやはり荷主がしっかりと船舶運営コスト を理解しオペレーター及びオーナーに適正なる運賃を支払うことが重 要ではないかと考える。船腹過剰時の安い運賃が通常の運営コストと 思い込んでいる荷主が多いと思われる為	運送	会社	中部				○
11	景気が悪くなればオーナーの意思に関係なく用船料が下げられ良 くなくてもなかなかあげてくれない	貸渡	会社	中国	○			
12	経済変動の先読みが困難な状況にあり、船舶の建造のような大型設 備投資を行うリスクが大きいため代替建造の時期であることを理解し つつも消極的にならざるを得ない。また船員の高齢化により、建造し ても乗組員を配乗させることができるか等船費の高騰につながる要因 が多い中実勢価格の上昇が遅れていることに困っている	運・貸	会社	近畿	○			
13	最近の燃料油の高騰で運賃は輸送品目ごとに受領しているが、バン カーサーチャージが支払われてなく(運賃改定がなされていない)経 営を圧迫している	運送	会社	九州				○
14	最終的には船主が一番弱い立場なのでどうにもならない。言われるま ま素直に応ずるしかない	貸渡	会社	中国	○			
15	昨今の燃料費の高止まりは如何ともしがたく、フェリー、大手荷主であ ればそれなりにバンカーサーチャージを考慮してもらえるが、中・小荷 主の場合運賃値上げアクションを起こし結論が出るまでに相当の期間 を要した答も満足に至る状況ではない。内航海運も燃料代の基 本単価を設定し、燃料が上がれば自動的に運賃も上がるもしくは下が る仕組みが望ましい	運・貸	会社	九州	○		○	○
16	下請事業者であることの不利益は変わることはないと思う。親事業 者(オペレーター)を公取委員会や契約不履行で訴えることは事実上 無理な事だと思う。行動を起こした時点で契約解除など取引停止が予 測される	貸渡	会社	九州	○			
17	下請法と言っても、資本金の問題もあるのではないですか。我社は1 ヶ月余りのチャーター料をもらっていませんが払う払うと言って払わな い。相手の会社は仕事をしているけれど	運・貸	会社	神戸	○			
18	下請法により資金繰りが良くなり助かります	運送	会社	関東			○	

19	下請法の法制化により用船料運賃の支払い、受領日数が短くなりありがたい	運・貸	会社	九州	○			○
20	重油の高騰。高騰分が運賃に反映されない	貸渡	会社	中国		○		
21	新造船の船価の高騰を受け、支配船腹も老朽化し、いずれは新造船を建造することになるが、現在の運行率では新造船コストに合わないため、荷主に運賃率の見直しをお願いしているが実現するか不安である	運・貸	会社	九州	○			○
22	船員不足、高すぎる燃料費	運・貸	会社	関東	○		○	○
23	船員不足対策として荷主、オペ、オーナー一体となったソフト、ハード面ともに充実させることが必要となる。現状では余剰船員を雇う余裕もなく、また OJT を行うにしても船室がないためハード面でもまた船員法的縛りもきつくて簡単に船に乗せて育てていくことができない。このような現状では公正な取引はしがたい	貸渡	会社	中国	○			
24	船員不足と船舶代替建造の遅れ	運・貸	会社	北海道	○			
25	船員問題による労務倒産の恐れあり。内航海運はいつ船が止まってもおかしくない状況にあります。非常にリスクの大きさを感じます	貸渡	会社	四国	○			
26	船舶の運航は荷主→オペレーター→船主へと組織化された関係となっているため専航船であれば荷物の動きと運賃、用船料は経済変動により上下することなく荷主の収支によって決められていると考えています。各オペレーターの船主への支払いはだいたい横並びであり船主はその収支によりいかに経営していくか考えざるを得ない状況は以前から変わっていません	貸渡	会社	四国	○			
27	船齢が高くなるが代替船(新造、中古共に)が購入できず、先の予定を組めずにいる。現在の経済では小船を継続していくことは不可能である	運・貸	会社	関東	○			
28	相談してもあまり期待できないと思われる	貸渡	会社	四国		○		
29	タンカー業界で貸し渡し業と小さな運送業をやっていますが、元請のオペは荷主に対しあまりにも弱腰ではないのか？荷主は各地で油槽所をあちこちに建設し、そこに石油を油送するためどんどんタンカーを建造させておきながら石油の需要が落ちてくると、油槽所は皆取り壊し、稼働中のタンカー船は何の保証もなく皆お払い箱。こんなやり方ではオーナーは生きていけません。オペは荷主に対し何らかの補償をさせるべきです。何もできないオペは全く無力です	運・貸	会社	中部		○	○	○
30	定期用船契約を新造時に結んだにも拘らず、下げ幅は大きく房小幅は徐々にと言う現状です。この状況は経営的に不安定なため用船契約金額の変更は小幅にとどめ支障のないように改善をお願いしたいと思います	貸渡	会社	九州	○			
31	とにかく燃料高に苦しめられている現状があると思う。航空業界の様に燃料サーチャージを決めてもらいたい。用船料が2割低迷してしている期間がこの20年の間に10年以上経験している現状を政府機関としてどのように解釈されていますか。銀行サイドも回流的な動きが加速しているように感じる。社会保険料、税金等遅れ気味に支払うしか方法がない悪循環になっている。遅滞金が付くがどうしようもない	貸渡	会社	九州	○			
32	取引相手との問題点は多いが、トラブルが生じなければ何とか受け入れ我慢していくことを考える	貸渡	会社	関東	○			
33	内航海運業は日本の素材産業を支える重要産業であるにも拘らず、この50～60年間運賃の実態は変質していない。物価の優等生と言う逆説的な汚名を返上したいものである。でなければ、貸渡業はそのデータにある通りまさにレッドデータブック(絶滅希少危険種)になるだろう。そうなる前に気が付いてほしいものである	貸渡	会社	九州	○			
34	内航海運は常にオペの言いなりでこれからの希望が全くない。小さい船主は生き残れない時代である。外航のように契約がしっかりしたもので長期契約を守るようにオペがしなければいけない。HIREを下げられて借金が返せないような状況があってはならない	貸渡	会社	四国	○			
35	内航海運は荷主、オペレーター、船主の相互の企業規模が格差が大きすぎて市場原理が働かない世界です。船主に船腹の調整事業を組合を通して認めてもらうことが必要だと思います	貸渡	会社	九州	○			

36	荷主→オペ→船主の圧倒的な力の差がある中で運賃の低下圧力や安全面での無理難題を言われるのは当然のこと。頑張りたい人はそれを承知で頑張れば良いと思う	貸渡	会社	中部		○		
37	荷主が運賃を上げてくれない理由で、老朽船を代替しようにも計算が合わない。船員が不足し、賃金を上げないと他社へ引き抜かれ、いつ船が止まってしまうかヒヤヒヤしている	貸渡	会社	中国	○			
38	荷主とオペレーター間の交渉内容が不透明なのでオーナーにはオペレーターと交渉するしかないのが不満です	貸渡	会社	関東	○			
39	燃料が上がって経営が苦しい(赤字になった)ので用船料をまけてほしいということで、用船料を下げられたことがある。しかしオペレーターは自分たちの給料をダウンして利益を出すなどは考えない。船主の用船料を下げれば何とかプラスになりそうなのでそちらを選択する。オペレーターが本当に苦しいのなら協力するが、自分たちのことは後回しである。そして船主は疲弊して行くばかりである。何とかその辺りにメスを入れられれば良いと思います	貸渡	会社	四国	○			
40	燃料高騰、バラ積後の洗浄水処理費用を荷主に協力。運賃に上乘せが望めない	運・貸	個人	四国				○
41	燃料代の高騰が単価に反映されて来ない	運送	会社	中部				○
42	燃料費が高いため運賃を上げていただきたい	運・貸	会社	四国		○		
43	燃料費高騰に伴う運賃アップをなかなか荷主が認めてくれない。荷主が納得するような資料を総連合会から作成もしくはアピールしていただきたい	運・貸	会社	中国			○	
44	燃料油高騰による負担が大きい。それにより運賃が上がることはないし、安い単価の遠い場所への運航を委託されることもある。網取料やオペの電話代等の金額を見るとこの船舶業界がおかしいと思う	貸渡	会社	九州		○		
45	バブル崩壊、リーマンショックの経済変動やオペの合併等によりオペとオーナーの対等感が離れ、契約、取引等において対等な話し合いが困難となってきた。このようなアンケート調査は間接的ではあるがオペレーターに対して少しずつ効果が出るものと期待できる	貸渡	会社	四国	○			
46	バンカーサーチャージ制度に応じない荷主がある	運・貸	会社	関東				○
47	不正が”勝つため”の条件なんです。真面目にやればやめるしかない。存続するため、次につなぐためには○暴相手に面白おかしく悪いことと知って船やるんです	貸渡	個人	中部		○		
48	平成26年より用船になりましたが、300k/積で300万円3人乗船では修理代金、船体保険、P.I保険は支払いは無理です。もう1隻の定期用船よりの収入で賅っています。社長は船員として乗船して経営しています。2隻で830万円6人の船員で賄います	貸渡	会社	東北	○			
49	元請オペレーターは荷主の系列下オペレーターが多く荷主の方向ばかり向いて貸渡業者の方向にはあまり振り向かない。困ったものだ	貸渡	会社	中国	○			
50	やはり用船契約の金額決定を複数年(5~7年)にしてオーナーもオペレーターも甘えることなくお互いにリスクのテーブルで平等であるべき。それを公正取引機関が監視すべき	貸渡	会社	四国	○			
51	優越的地位の乱用を規制する法律はありがたい次第です。ですが顧客、或いは金融機関等に対してなかなか面と向かって主張し難い(そんなことを言うのはお宅だけだと反論される)現実があります。更なる改善をお願いします	貸渡	会社	関東	○	○		
52	用船料(運賃)の適正化	貸渡	会社	近畿	○			
53	用船料を上げてほしいです	貸渡	個人	四国	○			
54	労働時間の厳守化により当社顧客が対応に苦慮している。それぞれの業種に合う判断基準を作成すべきと感じる。また燃料の高騰により顧客、当社とも収益に大きく影響している。何らかの対策を求めます	運送	会社	東北				○
55	燃料油価格の高騰により空船での回港費用等が高くなり利益が揚がらない。荷船運航部分ではある程度運賃に盛り込んで、荷主とは交渉しているが空船回港費用を予め盛り込めないで、トリップ荷物で運行する船は貨物のつながりが悪いと燃料費が高くて利益が出ない	運・貸	会社	九州				○

E2. 総連合会、国交省に対する自由な意見

	記述内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	○海技免許取得の簡素化—1.履歴3年は長すぎる。船舶機器の発達によりいろいろ短期間で技能は身に付くので6ヶ月くらいで良いのでは。昔のように観天望気の時代ではない 1.筆記もマークシート形式のような簡略なもので良いのでは。要は免許アリ→給料アップ→若者の海上勤務者増○役所はグループ化、協同組合化とうたいますが資本主義自由主義ですので大小色々個人的企業有で良いのでは？すべて一律にしなくてもいい。自然の流れで弱肉強食、自然淘汰、我は我で守る	貸渡	会社	四国	○			
2	○若年船員数増加への取り組み○船員不足による、船員費上昇や適性予備員確保に係るコストを用船料や運賃に反映できるよう荷主業界に周知、理解の推進	運・貸	会社	九州	○			
3	○船員の老齢化、不足に対する不安○外国人船員の導入で対処するしかないのでは	運・貸	会社	関東	○		○	○
4	○船員不足及び高齢化を解消し、継続可能な事業となるよう最低運賃を設定○海の秩序及び日本国民の雇用を確保するため、カボタージュを堅持	運送	会社	近畿			○	○
5	○荷主が適正な運賃を出したとしても、中間で複数の業者がマージンを搾取することで船主には適正な金額は入らない○荷主やオペレーターは船主に安全を求めてくるが安全にも金がかかることを理解していない○今後さらなる船員不足が予想されるが船員の奪いあいになり、給料の高騰を招き船主の経営を更に圧迫してくると思われる○オペレーターが船主経営に見合う用船料を一定期間(10年~15年)保証しなければリブレイスもできない	貸渡	会社	九州	○			
6	○日本内航総連の組織の簡素化、理事等委員の減員○内航総連傘下の各組合の統廃合○貨物船等建造納付金等の廃止、減額、建造承認手数料等の廃止○JRITの組織の廃止	運・貸	会社	九州	○			○
7	ILO 条約などへの対応から 499G/T のケミカルタンカーで従来のタンク容量(積高)を確保しようとすると 500G/T を超え船員資格や入港規制等で不利益となる。599G/T まで緩和してほしい	運・貸	会社	関東				○
8	アンケートのための調査は無用である。これらが具体的に建設的な効果のある諸施策として実行されたためしがないように思える。特に国交省のアンケートは役人のための在圧価値以外の何物でもないように思える	貸渡	会社	九州	○			
9	アンケートばかり出さないでほしい	貸渡	会社	中国	○	○		
10	アンケートより水面下での実態調査の方が効果があると思います	運送	会社	九州		○		
11	安全第一であることに間違いはないが法により締め付けが厳しくなる一方で、それに対するコストをオペ、荷主に説明してほしい。またそれを順守するため、コストを出すように指導してほしい	貸渡	会社	中国	○			
12	安定した運賃、用船料を受け取るため、もう少し団結が必要ではないのか。ドック、検査等費用がかさむのももう少し簡素化できないものか	貸渡	会社	九州	○			
13	委員会、審議会の簡素化をお願いします。事業者が減り事業者自身の役員数も減っているので特定の人に負担がかかりがちになっています	貸渡	会社	四国	○			
14	一杯船主がほとんどの内航海運業界、大手の船主も知名度等で有力ではあると思うが小さい一杯船主の中にも実力があり、将来を考え行動している会社もある。そんな小さなところに目を向けて、個人のやる気が出る海運業界にしていけばまた将来は良くなっていくのではないのでしょうか	貸渡	会社	九州	○			
15	運賃協定を作ってほしい	貸渡	会社	中国	○			
16	オーナーのみならずオペレーターも集約する方が望ましいと思う。オーナーの考え方が荷主にわかってもらえていない。個人船主の場合、もう少し個人船主を大事にしないと先々荷主も困ると思う	貸渡	会社	九州	○			

17	オペレーターが荷主の物流会社になっている場合が多いので、実際に船主の立場に立つての考え方をしてしない。内航貨物船の60%以上が15年以上の古い船舶であるが、現状の用船料では新規に船を作っても経営が成り立たない。5年もすれば船員不足と同時に船主不足になってくるだろう。内航船で仕事をするのが若い人にとっては全く魅力がないので成り手も少ない。本当に数年先の内航海運の状況が不安でしょうがない	貸渡	会社	四国	○			
18	外国人船員を認めてほしい	貸渡	会社	近畿	○			
19	各船舶(内外航船、大型・小型船)に適した規則(ルール)の適用をお願いしたい	運送	会社	四国				○
20	カボタージュをとかなければ日本の内航は船員問題でおかしくなる。内航船員のレベルは世界的にひどい状況である。何もわかっていない	貸渡	会社	四国	○			
21	規制緩和。内航総連の解体	貸渡	会社	中国		○		
22	グループ化が近年推奨されているが、地域によって方法は多様と思われ、個々のオーナーが今後事業を継続できる方策を検討願いたい。船員問題が最大の課題であり、素人の船員育成について産学官がもっと連携して取り組んでほしい	貸渡	会社	四国	○			
23	現在船員不足問題がどのようになっており、中長期的に内航がどのような状況になっているのか。統計的に知りたい(輸送貨物別、船型別にどのくらいの船舶運航に影響が出てくるのか?)	運送	会社	中部				○
24	現時点の用船料に満足がいくオーナーも少ないと思いますが、結局バブル崩壊後の負債を未だに引きずっているオーナーが多いように思います。資金繰りさえできればまだまだやる気のあるオーナーも沢山います。金融機関への複数内の契約(荷主との)を勝ち取れるようになれば内航もまだ捨てたものではないと思います	貸渡	会社	中国				
25	建造納付金、権利の廃止	貸渡	会社	関東	○			
26	建造費用、船員費、修理費、諸々の税金等の高騰によりオーナーは経営状況は大変厳しいものになっています。船員を育てることも急務ですが、オーナーが経営をきちんとできることも大事な事と思っています。用船料やいろいろな補助のような制度を組合や国の力でどんどん考えてもらいたい。法律やルールをきちんと守るオーナーが育てば内航運送も良い方向に向かっていくことと思います	貸渡	会社	九州	○			
27	港湾運送業に関する規制緩和が必要である。指定区間の設定が戦後間もないころから変更がなく、現状と整合されていない	運送	会社	九州				○
28	国内海運業は業種により今後運送料が減少していくものと、多少の増減があるものの一定量持続していくものがあります。その中で貸渡業を続けていくためには、複数隻の船舶所有と乗組員の確保が必要条件となっています。近い将来、オペレーターの合併並びに船主の協業化または合併が続いて起きると考えています。国内輸送に外国船を入れることは容易な方法と思われませんが、当方としては断固として反対します	貸渡	会社	四国	○			
29	今年7月20日、若松北湊(船留避難)にて在船義務違反の取り締まりにあった。船長が荷船で引き継ぎ留守番していませんでしたが約2時間の間、岸壁申請料金を納め、船員を送り、帰り食材を買う寄り道をした。30年無事故、無違反、水島港で1人、小倉港で2人、海に転落した人を、小倉日明外港にて船内空き巣を捕まえ海上保安部の感謝状を貰ったことも、錨泊より接岸して休息をとるように国土交通省の方針もこんな(休憩中に)取締があると船員船長は気が休まる時がない。1回の違反の代償は大きすぎる。当日は風、水深4~4.4、喫水3.7、4×3ロープ7本で係船中。検察庁の調書より書類送検。略式裁判で公平?	運・貸	個人	四国				○
30	この様なアンケートでも我々としては協力はしますが、今現在内航海運がどのような状態かよく理解していただき先ず燃料費の高騰をいかにするか等を検討いただきたいと思う	運送	会社	-			○	○

31	今後内航船舶を維持するためには船員確保が絶対条件ですが、現在の船員法と実質的運賃との兼ね合いで免許を持って船に乗らなくてはならず、昔のように職がないからとりあえず船に乗せて、履歴が付いたから試験を受け、なんとなく船員になる人はいなくなりました。ニート世代の若者をなんとなく船員にする手立てはないかと考える	運・貸	会社	九州				○
32	最終的には船主が一番弱い立場なのでどうにもならない。言われるまま素直に応ずるしかない	貸渡	会社	中国	○			
33	支払手形について質問がありましたが、公共事業に携わる企業(特に海上関係)は4ヶ月手形が当たり前になっています。先月も倒産した顧客があり、弊社としても大打撃です。管轄が違うかもしれませんが、役所発注→元請から手形発行される為、下請、孫請まで手形の連鎖となっているのでは…。このような体制を是正することはできませんか。下から上へは到底言えるものではありません。役所として是正勧告いただければと思います。それとも役所から元請への支払いに問題があるからこの連鎖は常習しているのでしょうか？	運送	会社	北陸信越			○	○
34	島国である日本には船舶が必要不可欠であることに胡坐をかいてきたことにより業界を守ることにより力を注ぎ育てることを疎かにしてきた感があります。国策として個別の対策はとられていますがこの国に必要な業界を育てるための長期ビジョンを確立していただきたい	運・貸	会社	近畿	○			
35	自由化までの暫定措置事業が終結すれば5団体が同じことをする大義名分がなくなるので少なくともオペレーターとオーナーの組合は分かれましょう。要するに今の総連合会は要りません	貸渡	会社	四国	○			
36	船員がいないので船員の数を少なくしてほしい	貸渡	会社	九州	○			
37	船員が不足し困惑しております	貸渡	会社	中国	○			
38	船員に関する法律を緩和してほしい	運送	会社	九州			○	
39	船員の高齢化、船員不足が深刻化しています。行政の迅速な対応をお願いします	貸渡	会社	中国	○			
40	船員の乗船履歴を元に戻す。船員がいらない(船長。機関長)半分くらいにする。家族船員の復活	貸渡	個人	関東			○	
41	船員不足対策をお願いします	貸渡	会社	四国	○			
42	船員不足対策をお願いします	貸渡	会社	四国	○			
43	船員不足対策をお願いします	貸渡	会社	四国	○			
44	船員不足で安全運航を維持するのが限界にきている。本気で国、荷主、オーナーが考えないと内航海運に明日はない	貸渡	-	中国	○			
45	船員不足に対する協力と対応、海技免状取得要件の緩和	貸渡	会社	近畿	○			
46	船員不足問題がクローズアップされてきた。引き抜きもあちこちで耳にするようになり、中・小船主は死活問題にもなりかねない。快適な船内生活を送れるような居住設備の拡充(広さ等)を早急にできる仕組みにしなければ若い人は内航船には就職しない。高さ制限206m以上など無意味、船価が高くなるだけ	運・貸	会社	九州	○		○	○
47	船員不足をどうにかしてほしい。退職されると次の船員さんが見つからず本当に困っている。用船料は上がらないが船員確保のため給与を上げざるを得ず年々経営を圧迫する	貸渡	会社	九州	○			
48	船員問題について:船員の税金を見直してもらえませんか。社会的立場、地位をもっと高めてもらいたい。船員としての誇りを持てるような社会づくりをしてもらいたい。 職安での紹介時の給料について:手取りの表現になっていますが、本人は総額は分かっています。また、会社の負担も知らないのはマイナスだと思います。本人の価値観は税金とか保険とか含んだ総額だと思います	運・貸	会社	神戸	○			
49	船価と用船料のバランスが悪すぎる。オペ自身では船を作れないくらい。用船料が低すぎる	貸渡	会社	九州	○	○		

50	船舶の大きさが最低用船料があることが希望したいです。船価が大きい割に用船料が安く船主はとも頭の痛い日々です。未来の海運業のために船員を育てたいと思っても思うようにいきません。造船所の船の検査料も定期時他金額は決まっています。なのになぜ船舶はないのでしょうか。特に貨物船は辛い船主ばかりです。タンカー船、セメタンと本当にうらやましい金額をもらっています。今の貨物船主はぎりぎりの経営をしています。船員さんも少なくなっています今日この頃ですがもう少し、いいえもっとたくさん若い人にアピールする必要があります。その為には国が示してほしいです。日本は海運業の国でもあります。どのようにすれば(策)若い人々に知ってもらえるか、国が立ち上がってほしいです。遅くなる前にお願ひしたいです	貸渡	会社	九州	○			
51	船舶の法廷耐用年数の見直しをして頂きたいです。現在、船舶年齢20年超の船舶が稼働しているので代替が遅れています。また用船料も低く、現行の耐用年数では返済が厳しい	運・貸	会社	北海道	○			
52	当社は恵まれた取引環境にあると思う・現在不安はないが、コンタミ事故の補償など気になる点もある。積荷保険につきすっきりした制度の確立が必要かと思う。オペレーターや国交省はともかく荷主にまで管理されるのは会社としては仕方ないにしても、船の運航の現場として負担が大きと思う(各種書類の提出など)	貸渡	会社	関東	○			
53	徳島港の岸壁はどこも水深が浅く船底が底につく。漁船用ピットの為ピットが小さく、ロープがかけにくい。台風が来ても避難場所がなく不便。港を整備してほしい	運・貸	会社	四国		○		
54	内航運送業は成り立っていくのでしょうか。船も人も減り、衰退の一途をたどる。船は持ちたいが資金不足	貸渡	個人	関東		○		
55	内航海運における船員費、燃料費の高騰における運航経費の増加による負担の軽減策及び援助、大手オペの擁護しか目につかない、例えば運転資金の融資などが典型事例	運送	会社	神戸				○
56	内航海運に従事する船員が少なくなることが心配。優秀な人が集まるような環境ができないか	運送	会社	関東			○	
57	内航船資格を高額で取得しても料金に反映されない	運・貸	会社	関東			○	
58	内航の近代化のためにご助力をお願いします。今のままの内航が続けば小型船はなくなります	貸渡	会社	九州	○			
59	荷主、オペレーター、キャンセル料等の厳しい指導がほしい	貸渡	会社	関東		○		○
60	荷主、雇船者に適正な用船料を支払うよう指導してほしい。業界を代表するような雇船者がダンピングをしないよう指導してほしい。燃料代は個人船主の負担ではないが間接的に負担になっているので税金等の免除を希望します	貸渡	会社	中国	○			
61	荷主→オペ間の機動的なバンカーサーチャージシステムの構築	貸渡	会社	九州	○			
62	荷主より安全管理面での要求がエスカレートする一方であるのに、それに対する対価は一切支払われたことがないのは理不尽であると感じます。また、それに対してオペレーターが要求しても荷主には通らない体質であることも問題であると思います	貸渡	会社	関東	○			
63	日本内航海運組合総連合会は下部の一組合員にとっては組合費を納めているだけで何の恩恵も受けていないように思います。組合費を徴収しているのであればもう少し下部の組合員にも目に見えるような活動をしてほしいです	貸渡	会社	四国	○			
64	日本内航海運組合総連合会は良く頑張っている。特に現会長は立派である。バランス感覚も良く、行動力もある。組合員はみな、会長を信頼していると思う	貸渡	会社	中国	○			
65	プッシュパーージと同じ土俵で競争させられ人員、積載量など構成な競争ができていない。ハンデを背負って仕事をしている者に対し、運輸施設整備公団などで救済措置を取ってほしい。資本力のある企業の子会社などに融資するのはやめるべきだ	運送	会社	九州				○
66	船の権利についての方針を早急に決めてほしい	運送	会社	関東				○
67	船の老朽化並びに船員不足のすべてのファクターは、収入であり適正な運賃に改正すべきである。荷主自体がコストアップ分の転価を促進し、船主まで確実に bottomdown すべきだ	運送	会社	近畿				○

68	平成 23 年 3 月高取丸購入以来倉内工事及び 24 年 7 月の定検は完済しましたが度々のエンジントラブルで 5221000 の負債ができました。26 年 3 月合ドックから 20 か月毎に中検～定検と続きます。今回の合ドックでペンキ代及びオハイヤドック代総額で 10000000 新たに増えました。用船料が値上げにならないとドック代その他支払いができません	貸渡	会社	九州	○			
69	平成 30 年 7 月末でプッシュャー及びバージを自航船とみなすことしないでほしい	運送	会社	九州				○
70	水先法 35 条で内航定期航路に従事する船は強制水先適用除外であるが、同一の船舶が同一の船長でドックに入るとき同じ航路(水路)を通るにも関わらず、その航路を通過にも当該船舶が定期航路に就航していないとして、強制水先とされるのは不合理、矛盾があるように思えます	貸渡	会社	関東	○	○		
71	もっと現状の実態をよく把握していただき、問題解決のため迅速な対処をお願いしたい。社会保険、税金だけは待ったなし、おまけに遅滞金まで課せられる。適当に用船料をもらっているのであればそういうことは生じないと思う。ともかくあと 2 割の用船料アップを可能にする政策をお願いしたい	貸渡	会社	九州	○			
72	元が家族船だったので、船員を雇わなければならなくなってから今の運賃ではいづれ船が古くなった時に次を造るのが無理な気がする	貸渡	会社	中国	○			
73	用船契約期間の適正化	貸渡	会社	中国	○			
74	用船の代金が少ない	貸渡	会社	四国	○			
75	若手船員の獲得に向けてもっと社会全体へのアピールをしてほしい。現状は「船員」と言う職業を認知していない学生がほとんどです。まずは「船員」と言う職業を社会へ知らせる活動を行ってほしいと思います。「海猿」のようなドラマ(映画)を作成するとか	貸渡	個人	四国	○			

内航海運における取引の実態に関するアンケート調査票（平成 26 年度）

以下の質問へのご回答をお願いいたします。

調査の趣旨は別添の文書のとおりです。調査は無記名です。ご回答の結果は統計的に処理し、ご回答者が特定されることはありません。

ご多忙のところ誠に恐縮ですが、よろしくご協力のほど、お願い申し上げます。

A. 事業者の概要

（回答欄に、右の選択肢から選んで番号を記入してください（番号記入は1欄にひとつずつ））

質問		回答欄		選択肢
● a. 登録または届出している内航海運事業			≪	1. 運送業（オペレーター） 2. 貸渡業（オーナー） 3. 運送業および貸渡業
		/		
● b. 個人事業者・会社の別 (会社の場合) → 資本金			≪	1. 個人事業者 2. 会社
		/		1. 1千万円以下 2. 1千万円超3千万円以下 3. 3千万円超5千万円以下 4. 5千万円超1億円以下 5. 1億円超3億円以下 6. 3億円以上
● c. 船舶数 (隻数を記入)	所有船舶数		隻	(← 隻数を数字(整数)で記入して下さい)
	運航船舶数		隻	※運送業の登録または届出をしている事業者のみ記入 (← 隻数を数字(整数)で記入して下さい)
● d. 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. 神戸運輸管理部 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
		/		
● e. 主たる取引相手の資本金規模			≪	1. 1千万円以下 2. 1千万円超5千万円以下 3. 5千万円超1億円以下 4. 1億円超3億円以下 5. 3億円超
		/		

B. 契約区分について

- 貴社における主な契約（年間売上の概ね1割以上を占めるもの）を選んでください。

（契約区分1～4のうち該当するものを選択）

貴社の事業区分→	貸渡業（オーナー）	運送業（オペレーター）	
契約相手 →	オペレーターとの契約	元請オペレーターとの契約	荷主との契約

契約区分	定期用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約
	1	2	3	4

該当する番号を必ずひとつ以上○で囲んでください。

以下、Cのすべての質問では、上で○をつけた契約区分について、お答えください。

（○をつけなかった契約区分の欄には記入しないでください）

（1区分で複数の取引・契約がある場合は、過去1年間程度での代表的な取引・契約についてお答えください）

お答えは※印の質問以外は右の選択肢からひとつずつ選んで番号で記入してください。
（番号記入は1欄にひとつずつ）

C. 契約・取引の実態について

質問	回答欄				選択肢
	<1>	<2>	<3>	<4>	
契約の内容について ↓	定期用船契約	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. 6か月以内 3. 1年以内 4. 1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の利用の場合、どの書式ですか？					1. 旧書式 2. 新書式
● 5) 日本海運集会所の契約書式利用の場合、裏面約款等が変更されましたか？ ※3の場合その内容 →					1. ほとん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

質問	用定期船	委運託航	ツトリ	契運送	選択肢
●6) 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を通知されましたか？					≪ 1. 必要な項目は全て通知・記載 2. 未定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
●7) 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
●8) 運航委託契約において、輸送量や代金の最低保障はありますか？					≪ 1. ある 2. ない
●9) 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

質問	回答欄				選択肢
	<1>	<2>	<3>	<4>	
代金支払いの取り決め・方法について ↓	定期用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約	
	▼	▼	▼	▼	
●10) 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(決められていない)
●11) 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。					
●12) 現金の受領時期(分割の場合は最終) ※定期用船は、毎月の締め日を起点として回答してください。					≪ 1. 前払い 2. 30日以内 3. 60日以内 4. 60日超
●13) 手形の受領時期(分割の場合は最終) ※定期用船は、毎月の締め日を起点として回答してください。					≪ 1. 前払い 2. 30日以内 3. 60日以内 4. 60日超
●14) 手形のサイト					≪ 1. 30日以内 2. 60日以内 3. 90日以内 4. 120日以内 5. 120日超
●15) 割引困難な手形の交付がありましたか？					≪ 1. 良くある 2. 時々ある 3. 全くない
●16) 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

質問	回答欄				選択肢
	<1>	<2>	<3>	<4>	
代金の額の決定・減額について ↓	定期用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約	
	▼	▼	▼	▼	
●17) 本年4月から消費税率が改定(5%→8%)されましたが、その分の代金を適正に受領していますか。					≪ 1. はい、適正に受領している 2. 税率改定分を受領できない場合がある 3. 消費税分を受領できていない
●18) 消費税分(本年4月から税率改定(5%→8%))が本体代金から減額されて支払われることがありますか。					≪ 1. そのような事実はない 2. 一部減額されている 3. 減額されている
●19) 消費税分(本年4月から税率改定(5%→8%))の支払いの見返りとして、役務の無料提供や物品の購入等を要求されることがありますか。それはどういったものですか。 ※2~5の場合その具体的内容→					≪ 1. そのような事実はない 2. 船内作業などの役務の無料提供 3. 物品の購入 4. 協力金などの支払い 5. その他
●20) 下請代金(用船料、運航委託契約での運賃)の契約更改交渉で減額された単価が、決定する以前の発注にさかのぼって適用されたことがありますか。					≪ 1. ある 2. ない
●21) 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
●22) 具体的にどの様な条件変更がありましたか？ ※4の場合その内容→					≪ 1. 支払代金の減額 2. 代金の支払日 3. 契約期間 4. その他
●23) 代金の銀行振り込み料は、事前取り決めなく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
●24) 季節協力金(年末年始、ゴールデンウィーク、お盆、その他)等の名目で、用船料を減額された日数をご記入下さい。※ その主な事由→ ※4の場合その具体的内容→	日				(←日数を数字(整数)で記入して下さい) ≪ 1. 年末年始 2. ゴールデンウィーク 3. お盆 4. その他

質問	用定 船期	委運 託航	ツト プリ	契運 約送		選択肢	
<p>●25) 定期用船契約の有効期間中に、経済環境の急変など一方的理由で契約の変更を実施されましたか？(3つまで回答可)</p> <p>※その具体的内容 → (欄不足の場合は別紙添付可)</p>					<<	<p>1. 契約の打ち切り(返船)</p> <p>2. 運航委託契約への変更</p> <p>3. 用船料の引き下げ</p> <p>4. 用船料減額の伴う繋船</p>	
(番号=)							
<p>●26) 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いかがでしたか？</p> <p>※具体例を記入 →</p>					<<	<p>1. 元の運賃しか支払わなかった</p> <p>2. 不十分だが見直した</p> <p>3. 運賃を正当に見直し支払った</p> <p>4. その他</p>	
(番号=)							
<p>●27) 貨物船に関する契約で、オペレータ又はFIO契約の荷主から右の作業を乗組員で行うよう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？該当項目毎にご記入ください。</p>	ア) 船倉内のクリーニング					<<	<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>
	イ) ダンネッジの購入・手配					<<	
	ウ) ダンネッジの片付け					<<	
	エ) その他					<<	
	※エの具体例を記入→						
<p>●28) タンカーに関する契約で、オペレータ又はFIO契約の荷主から右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？該当項目毎にご記入ください。</p>	ア) タンククリーニング					<<	<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>
	イ) ホースのジョイント作業					<<	
	ウ) 封印作業					<<	
	エ) その他					<<	
	※エの具体例を記入→						

質問	回答欄					選択肢
	<1>	<2>	<3>	<4>		
経済上の利益提供、物の購入やサービス利用について ↓	定期用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約		
	▼	▼	▼	▼		
●29) 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したか？					≪	1. はい、応じました 2. はい、断りました 3. いいえ(要請なし)
●30) 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りますか。それはどういったものですか？ ※8. の場合、その事例 →					≪	1. そのような事実はない 2. 燃料油 3. 潤滑油 4. 船用品 5. 商品 6. 特定損保の船舶保険 7. 船舶代理店等 8. その他

質問	回答欄					選択肢
	<1>	<2>	<3>	<4>		
その他全般について ↓	定期用船契約	運航委託契約	トリップ契約	運送契約		
	▼	▼	▼	▼		
●31) 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)に相談することについてどの様にお考えですか？					≪	1. わかったら必ず取引を失うので申告したり相談できない 2. 結果はわからないが、不利となるリスクがありできない 3. 相談したことが取引相手に伝わり、脅しや不利益な扱いを受けたことがある 4. 堂々と相談や申告ができる

(次のページ(D)にお進みください)

D. 公正な取引環境整備のあり方について

(該当する番号または必要事項を□内にご記入ください。)

質問	回答欄	選択肢
<p>● 1) 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？〔3つまで〕</p> <p>※ 5 の場合、その他の希望事項を記入 →</p>	<p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p>	<p>◀</p> <p>1. 下請法・物流特殊指定等の説明会</p> <p>2. 運送・定期用船・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とりあえず希望はない</p> <p>5. その他</p>
<p>● 2) 内航海運市場が望ましい姿に近づくために有効な方策は何ですか？〔2つまで〕</p>	<p>□</p> <p>□</p>	<p>◀</p> <p>1. グループ化等オーナーの組織体制づくり</p> <p>2. オペの組織体制強化</p> <p>3. 契約ルールの明確化・徹底</p> <p>4. 多重構造の是正</p>
<p>● 3) オーナーの組織体制づくりの望ましい方法は何ですか？〔2つまで〕</p>	<p>□</p> <p>□</p>	<p>◀</p> <p>1. 協同組合化およびグループ化</p> <p>2. グループ化による船舶管理会社の活用</p> <p>3. 有力オーナーへ船舶集約</p>
<p>● 4) オペの組織体制強化の望ましい方法は何ですか？〔2つまで〕</p>	<p>□</p> <p>□</p>	<p>◀</p> <p>1. オペ間の合併など事業者集約化</p> <p>2. 支配下オーナーの合併など事業者集約化</p> <p>3. 船舶管理会社の活用</p> <p>4. 船舶融通などオペ間の関係強化</p>

(次のページ (E) にお進みください)

E. ご自由なご意見を

- 1) 公正取引に関するご意見や最近の経済変動などによる影響、困っていることなど、ご自由にお書きください。

- 2) 公正取引に関わらず、日本内航海運組合総連合会や国土交通省に対するご意見・ご要望がございましたら、ご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

(ご記入いただきましたら、同封の返信用封筒に入れて、8月24日(水)までにご投函ください)