


平成27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28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) 調査の対象	1
(3) 調査の方法	1
(4) 調査の時期	1
(5) 回収結果	1
(6) 調査の内容	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) 消費税率改定分の支払いへの影響	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	20
(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	22
(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)	27
(1) 協賛金・協力金の支払い要請	27
(2) 物の購入やサービス提供の無理強い	27
8. その他全般について (C-5)	28
9. 公正な取引環境整備のあり方 (D)	29
(1) 行政・組合で取り上げるべき課題	29
(2) 内航海運市場改善に有効な方策	29
(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法	30
10. 記述回答集	31
(1) 個別設問内での具体的意見	31
(2) 自由な意見	33

[参考] 調査票

1. 調査の方法・内容等

(1) 調査の趣旨

内航海運業界は、オペレーター間の下請関係、オペレーターと多数のオーナーの間での定期用船や運航委託等の関係による多重構造が特徴であり、そうした事業者間での取引上の問題発生の防止、取引の一層の健全化が業界の長年の課題とされてきた。

平成 16 年に内航海運業が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て以来、そのもとでの変化状況を把握するため、日本内航海運組合総連合会では、平成 20 年度から断続的に国土交通省の協力のもと「取引実態調査」を実施してきた。本報告書は、昨年度に引き続き、今年度（平成 27 年度）に実施した調査の結果をまとめたものである。

(2) 調査の対象

調査の対象は、前回（昨年度＝平成 26 年度調査、以下「前回」という）と同様、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）を対象としており、発送数は 2,643 通であったが、宛先不明、または廃業により対象外としたものが 88 事業者あったため、差引 2,555 事業者が対象母数となる。

(3) 調査の方法

事業者への郵送による無記名のアンケート調査方式とした。

(4) 調査の時期

調査票印刷等調査準備	: 平成 27 年 6～7 月
発送	: 平成 27 年 7 月下旬
回収	: 平成 27 年 8 月（31 日締切だが、10 月初旬まで受付）
集計・分析	: 平成 27 年 10～11 月

(5) 回収結果

有効回収数	: <u>672 票</u>
有効回収率	: 26.3%（対象母数に対する割合）

(6) 調査の内容

調査票の内容は、過年度の調査結果からの変化をみることを主眼とするため、前回の調査内容を基本的に踏襲するものとした。前回、消費税率の 8%への改定に伴う設問追加を行ったが、今回も、その後の状況把握のため、そのまま存置している。

前回同様、まず契約形態（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、その後の取引実態に関する各設問は、該当の契約形態について回答いただく形態である。

設問の全体構成を以下に示す。

【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)

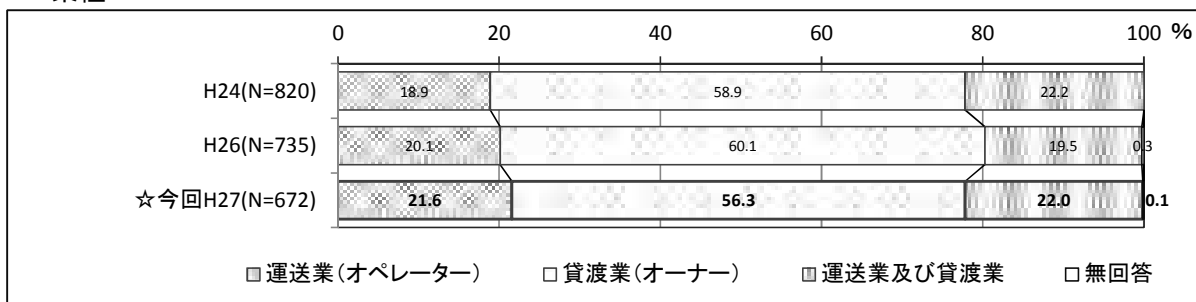
以下、経年による推移をみるために、今回の結果と併せて前回（平成26年度）及び前々回（平成24年度）の結果もグラフに表示する。

(1) 業種・形態・規模

●業種

今回回答のあった672事業者のうち、運送業（オペレーター）が21.6%、貸渡業（オーナー）が56.3%、両者兼業が22.0%である。前々回、前回から運送業（オペレーター）の割合がわずかず増加しているのは、小規模な貸渡事業者（オーナー）の数が減少していることの現れとも見られる。

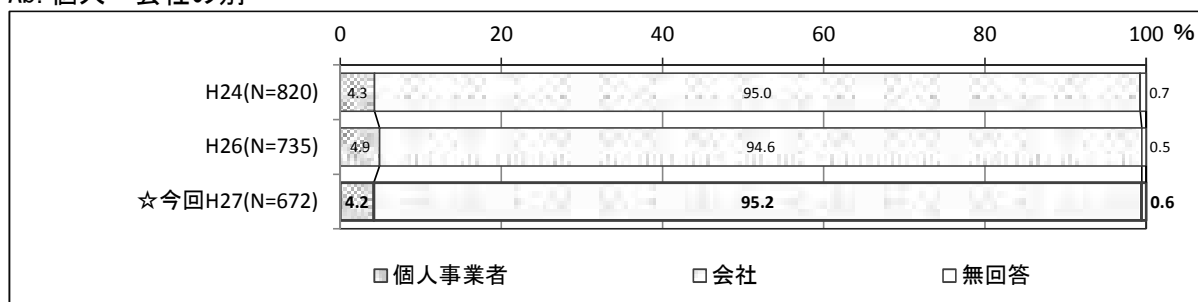
Aa. 業種



●個人・会社の別

今回調査における「会社」の割合は95.2%で、個人事業者が4%台という構造は、前々回、前回と共通である。

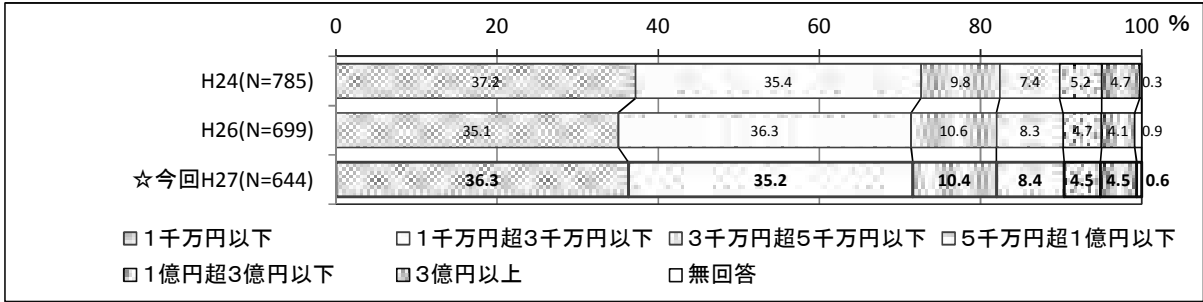
Ab. 個人・会社の別



●資本金

「会社」の資本金規模は、「1千万円以下」が36.3%、「1千万円超3千万円以下」が35.2%で、「会社」全体の7割以上が資本金3千万円以下という構造は、前々回、前回とほとんど変わっていない。資本金1億円を超えるのは9.0%で、前回同様、小規模事業者が大半を占める構造である。

Ab2. 資本金



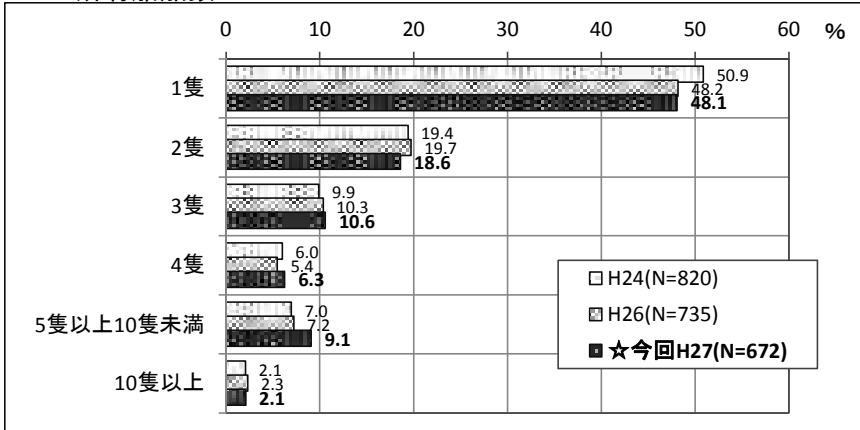
※A bで「個人」以外の回答者を対象として集計したものである。

(2) 船舶数

●所有船舶数

所有する船舶が「1隻」の割合が48.1%である一方、所有船舶数5隻以上は1割程度で、この構造は、前々回、前回と比較しても大きくは変わっていない。

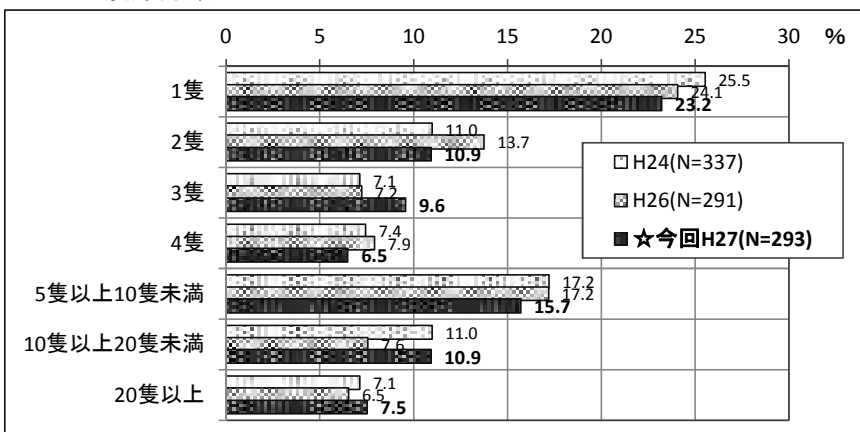
Ac-1. 所有船舶数



●運航船舶数

事業業種が「運送業」または「運送業及び貸渡業」の回答者における運航船舶数は、「1隻」が23.2%と最多だが、5隻以上を合わせた割合も34.1%であり、前回同様、オペレーターの大小二極化の様相が現れている。

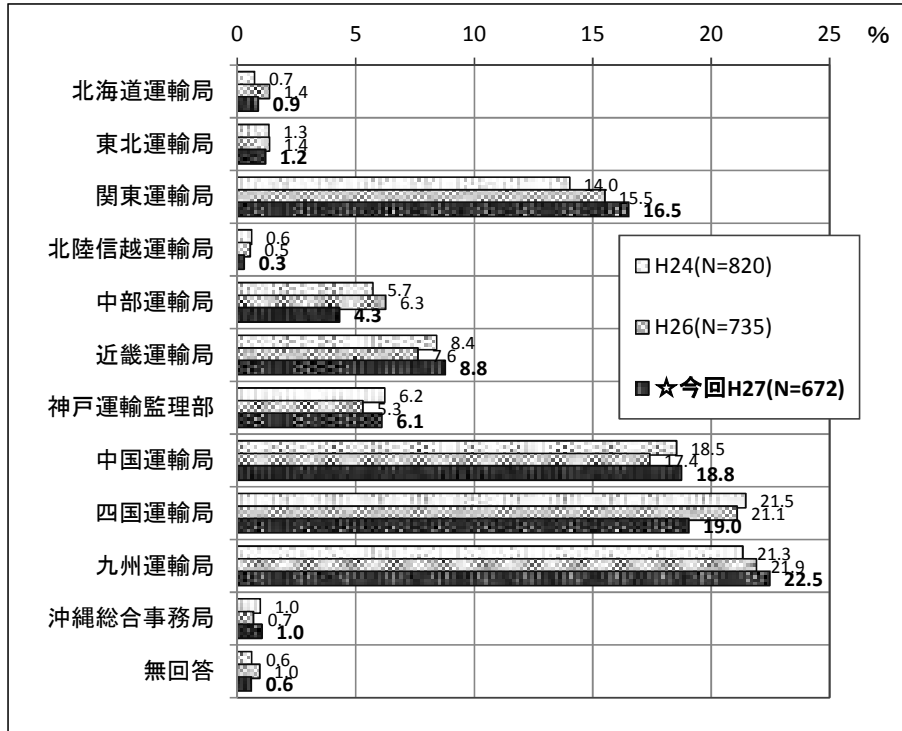
Ac-2. 運航船舶数



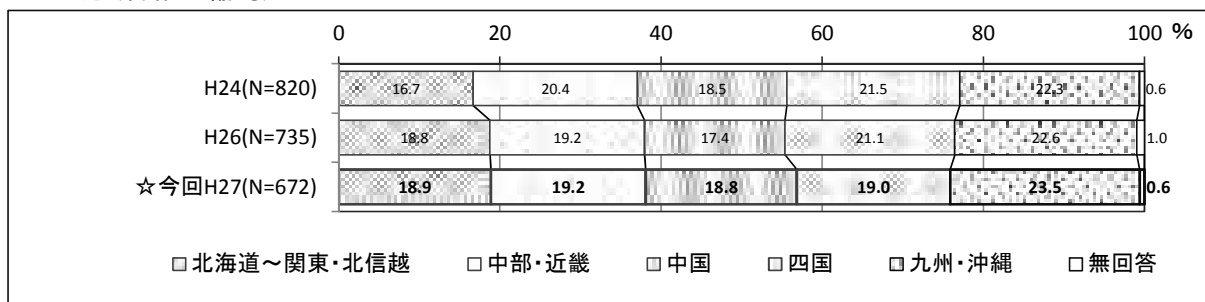
(3) 事業所所在地

回答事業者の管轄地方運輸局の分布は、九州、四国、中国、関東の4運輸局が多くを占め、前回と比較すると四国の割合が若干低下し、その分、中国及び九州の割合がわずかに増加していること、東日本では関東の割合が若干増加したこと等の特徴がみられる。

Ad. 管轄の地方運輸局



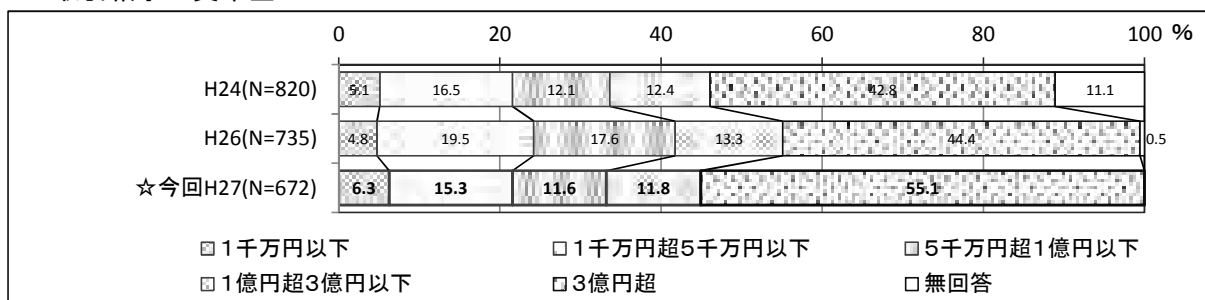
Ad. 地方(管轄運輸局)



(4) 取引相手の資本金

取引相手の資本金規模は、「3億円以上」が55.1%と半数以上を占め、1億円以下は合わせて34.2%にとどまる。

Ae. 取引相手の資本金



「会社」の回答者における自社の資本金と、主たる取引相手の資本金の関係をみると、大半が自社よりも資本金規模が大きい会社を取引相手としている中で、自社資本金が3千万円以下の会社が資本金3億円超と10倍以上の規模の会社を主な取引相手にしている場合が232社と、「会社」の回答総数640のうち36.3%を占めるなど、小規模な会社が大規模な会社を相手に事業を営む状況が鮮明に現れている。

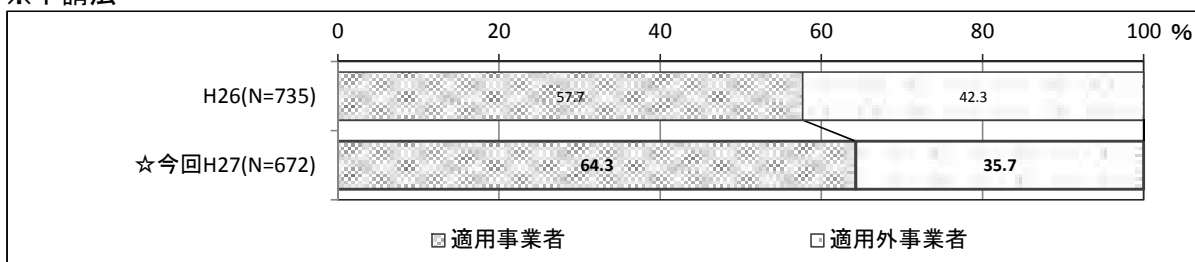
自社の資本金と主たる取引相手の資本金規模の関係

		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	23	40	35	33	103	0	234
	1千万円超3千万円以下	7	37	26	28	129	0	227
	3千万円超5千万円以下	2	14	4	8	39	0	67
	5千万円超1億円以下	0	1	6	6	41	0	54
	1億円超3億円以下	0	2	2	1	24	0	29
	3億円以上	1	3	2	1	22	0	29
	無回答	0	0	0	0	0	0	0
	計	33	97	75	77	358	0	640

※A bで「会社」と回答したものを対象とする。

下図に見るように、回答事業者の64.3%が下請法対象事業者であり、多くの小規模事業者が大規模事業者のもとでの下請形態で事業を行っている状況を裏付けている。

※下請法



3. 契約区分 (B)

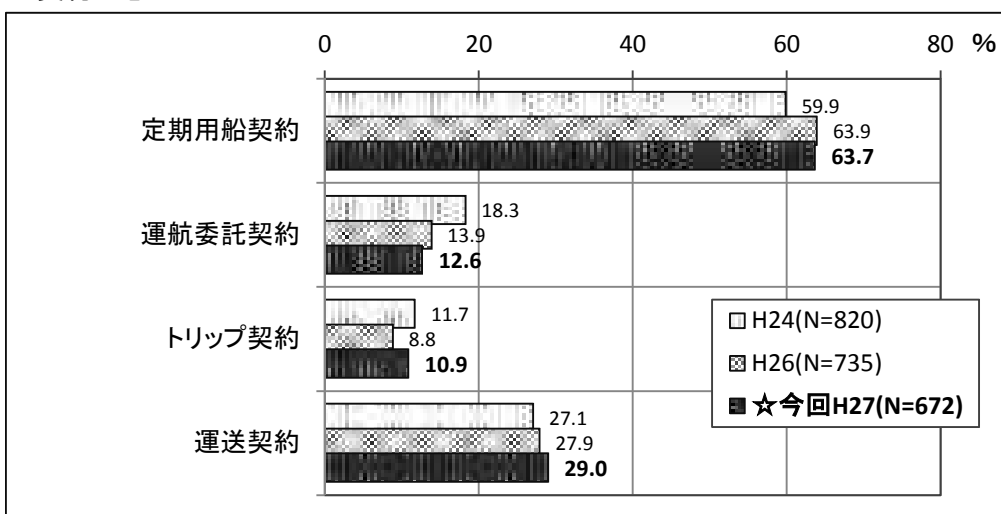
事業者の契約形態区分は、自社の事業区分と取引相手との契約関係から、定期用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約に区分され、今回の回答事業者の契約形態区分別の分布状況は次のようになった。

B. 契約形態区分と集計結果

自社の事業区分	取引相手との契約関係	契約形態区分 (原則)	集計結果(今回)	
			実数	構成比(%)
↓	↓	↓	全体	100.0
貸渡業 (オーナー)	オペレーターとの契約	→ 定期用船契約	428	63.7
		→ 運航委託契約	85	12.6
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	73	10.9
	荷主との契約	→ 運送契約	195	29.0
		無回答	9	1.3

この分布状況は、前回の結果とほぼ同様であり、定期用船契約が63.7%を占め、以下、運送契約、運航委託契約、トリップ契約の順となっている。なお、事業者によっては複数の契約形態区分にまたがるものもあるため、割合の合計は100%を超えている。

B. 契約形態



以下のCの各設問では、ここで回答された契約形態区分についての回答を求めており、契約形態区分ごとの集計結果を示している。本設問での上記の回答数が、Cの各設問における各契約形態区分別の集計母数となる。

4. 契約の内容について (C-1)

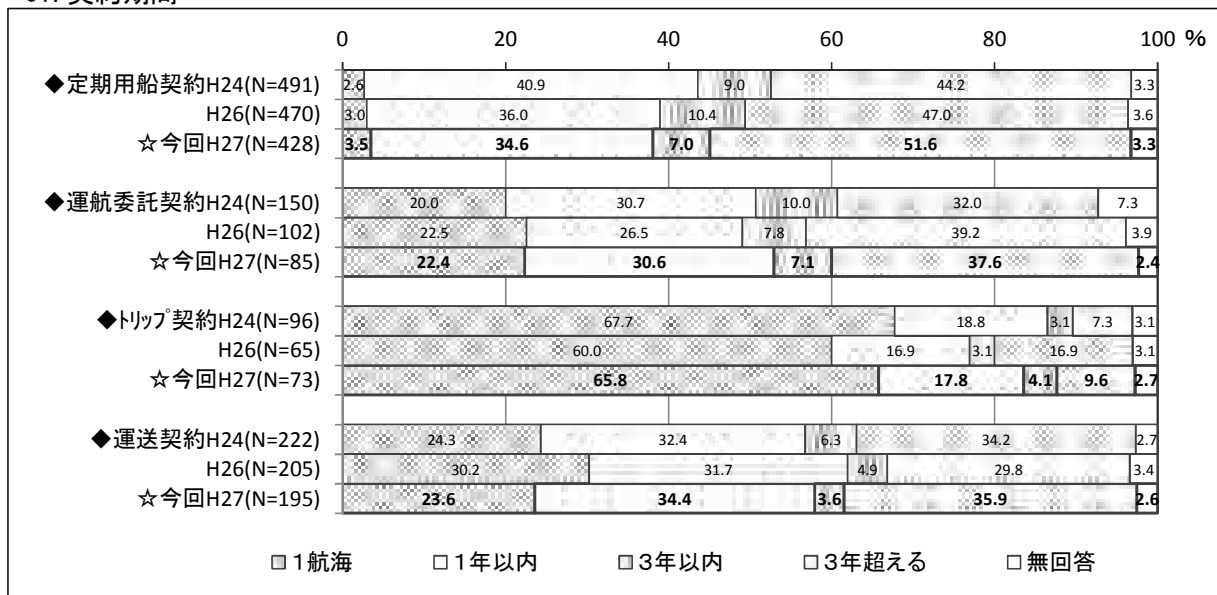
(1) 契約期間

●契約期間

定期用船契約では、契約期間が「3年超」が半数以上で前回よりもさらに増加しており、2位の「1年以内」は34.6%とその割合を前回からやや減らしており、契約期間の長期化の傾向を伺わせる。「3年超」の割合が増加しているのは運送契約でも共通であるが、運送契約ではなお「1年以内」や「1航海」が多くを占めている。運航委託契約の契約期間も運送契約に類似した分布状況となっている。

なお、トリップ契約は、その契約形態の特性から「1航海」が多くを占めている。

C1. 契約期間

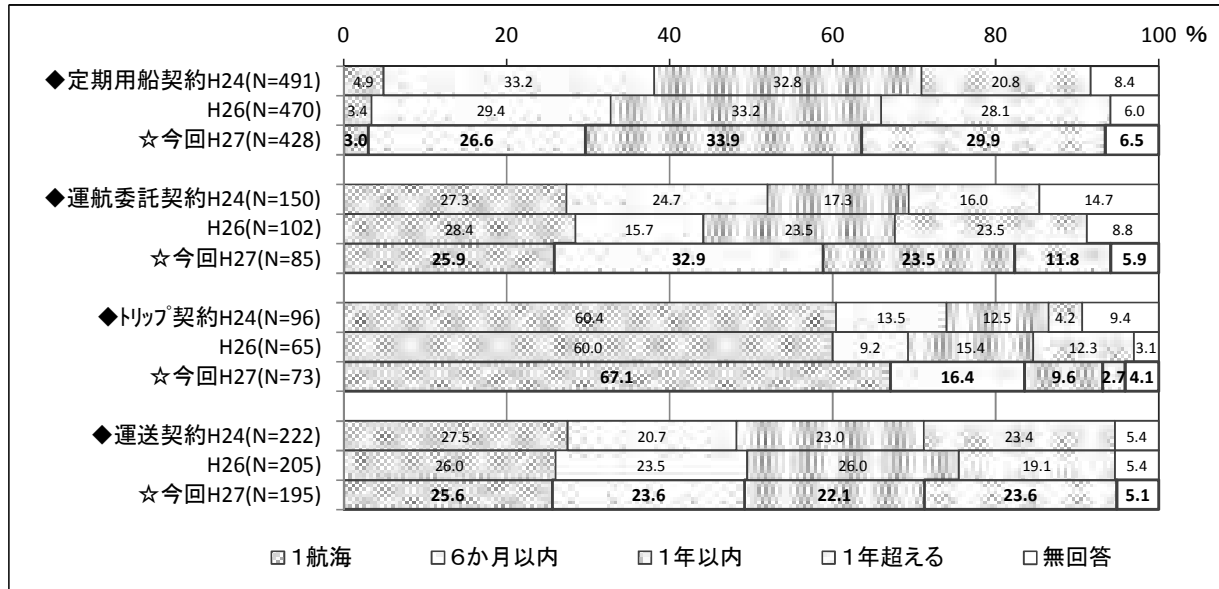


●代金の契約期間

代金の契約期間に関しては、定期用船契約では、1年以内が6割以上を占めるが、「1年超」の割合も3割近くに達し、徐々に増えており、代金契約期間も長期化の傾向が伺える。逆に、運航委託契約では、「6か月以内」または「1航海」の割合が6割を超え、かつ「6か月以内」の割合が前回から大きく増加している。

トリップ契約では、「1航海」が約2/3を占め、運送契約では、長短均等に分布する状況が続いており、場合によって使い分けられていると見られる。

C2. 代金の契約期間



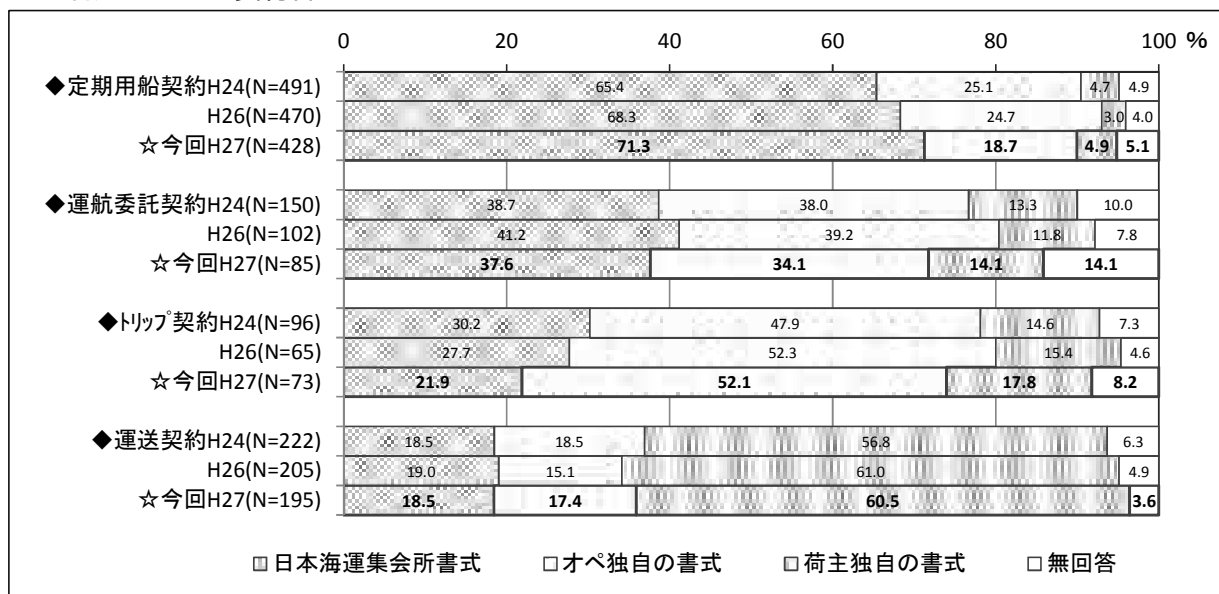
(2) 契約書の書式

●利用している契約書式

契約書式については、定期用船契約では「日本海運集会所書式」の割合が徐々に増加し、今回7割を超え、普及が進んでいることを表している。運航委託契約では、「日本海運集会所書式」と「オペ独自の書式」の割合が拮抗する状況が続いており、トリップ契約では「オペ独自の書式」の割合が5割を超え、「日本海運集会所書式」の割合は低下傾向にある。

運送契約では、荷主との取引という性格上、「荷主独自の書式」の割合が6割以上となっており、この傾向は大きな変化なく推移している。

C3. 利用している契約書式

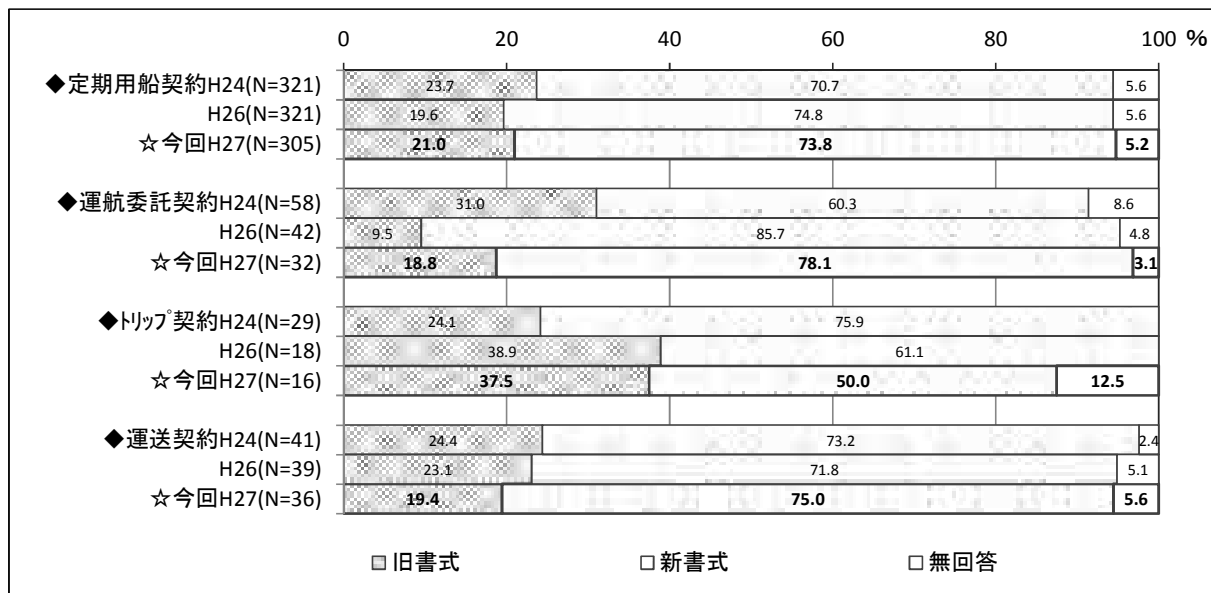


●集会所書式の種別

日本海運集会所書式を利用している事業者におけるその書式は、「新書式」が大勢を占めるが、定期用船契約、運航委託契約、運送契約で「旧書式」がなお2割程度ある。運航委託契約ではその割合が前回から増加した。

トリップ契約では「旧書式」の割合が比較的多い。

C4. 集会所書式の種別

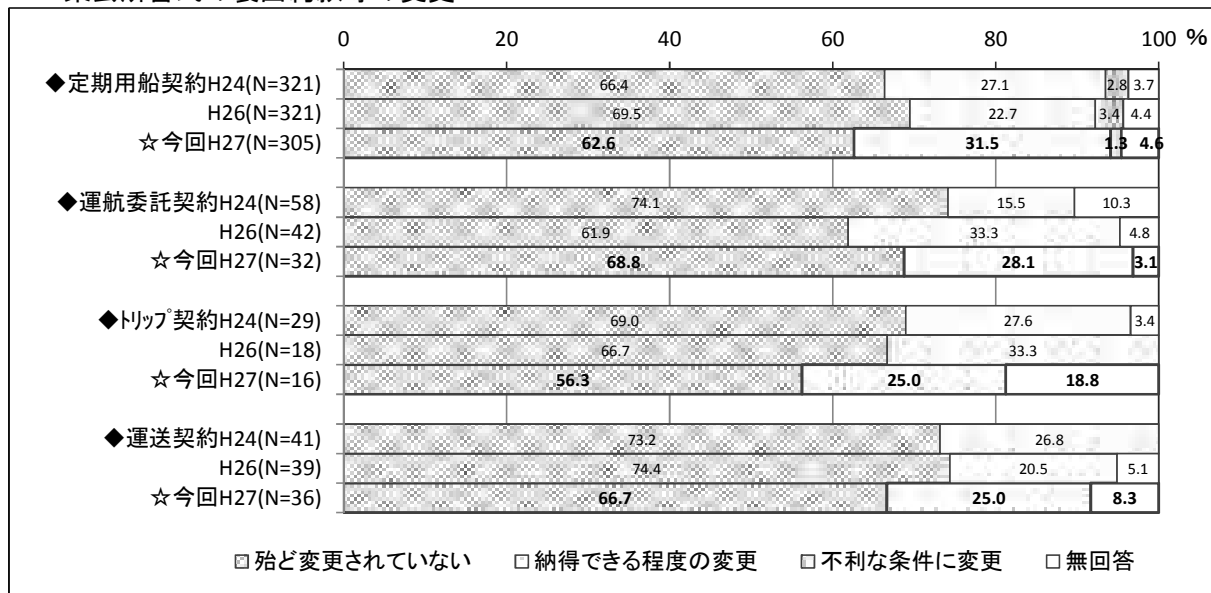


※C3で「日本海運集会所書式」と回答した者を対象とする。

●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等については「ほとんど変更されていない」がいずれの契約形態でも多くを占め、変更ある場合でも「納得できる程度」が多くを占め、「不利な条件に変更」は定期用船契約でわずかに見られる程度である。ただし、定期用船契約で「納得できる程度の変更」の割合がやや増えている点に注意を要する。

C5. 集会所書式の裏面約款等の変更



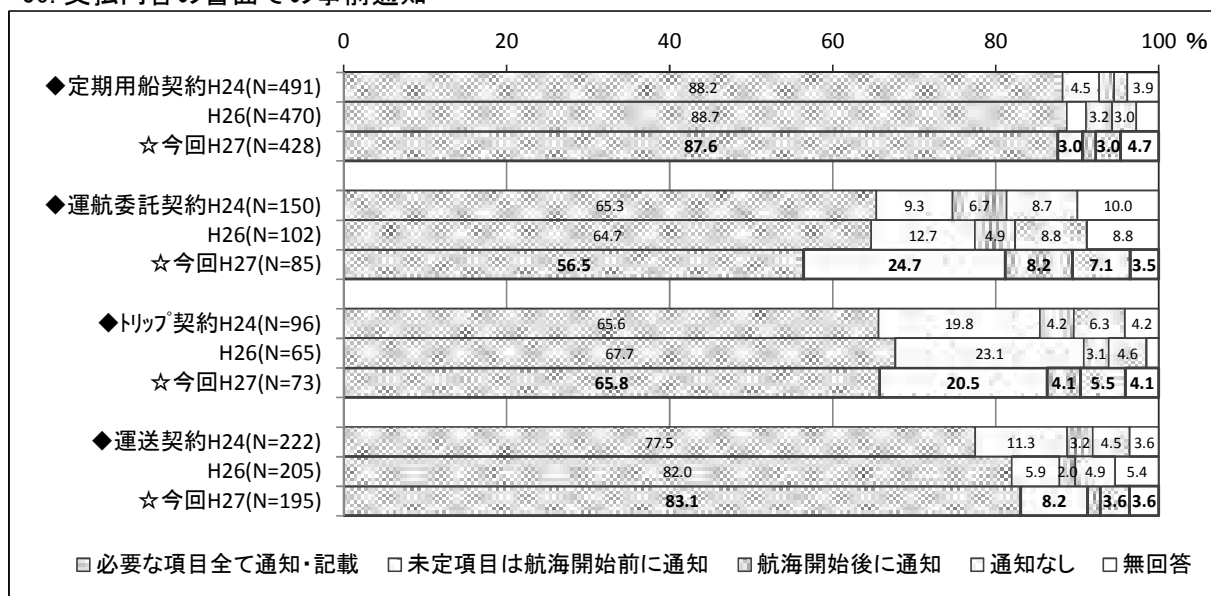
※C3で「日本海運集会所書式」と回答した者を対象とする。

(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、「必要な項目全て通知・記載」が定期用船で87.6%を占め、運送契約でも83.1%と大勢を占める。運航委託契約、トリップ契約でも「必要な項目全て通知・記載」が6割前後を占めるが、運航委託契約では前回よりその割合が低下し、「未定項目は航海開始前に通知」の割合が増加している。

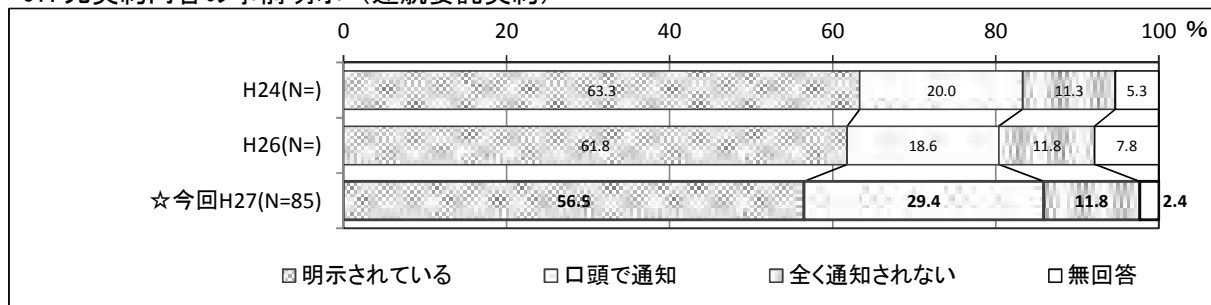
C6. 支払内容の書面での事前通知



●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の明示については、「明示されている」が56.5%と半数以上を占めるもののその割合が前回よりも減少しており、「口頭で通知」の割合が29.4%に増加している。

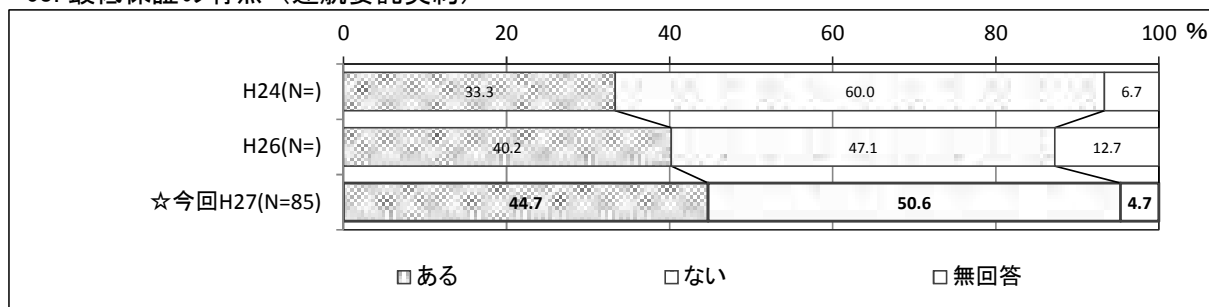
C7. 元契約内容の事前明示（運航委託契約）



●最低保証の有無（運航委託契約）

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」の割合が着実に増加しており、今回は44.7%となった。しかし、「ない」がなお50.6%と半数以上を占めている。

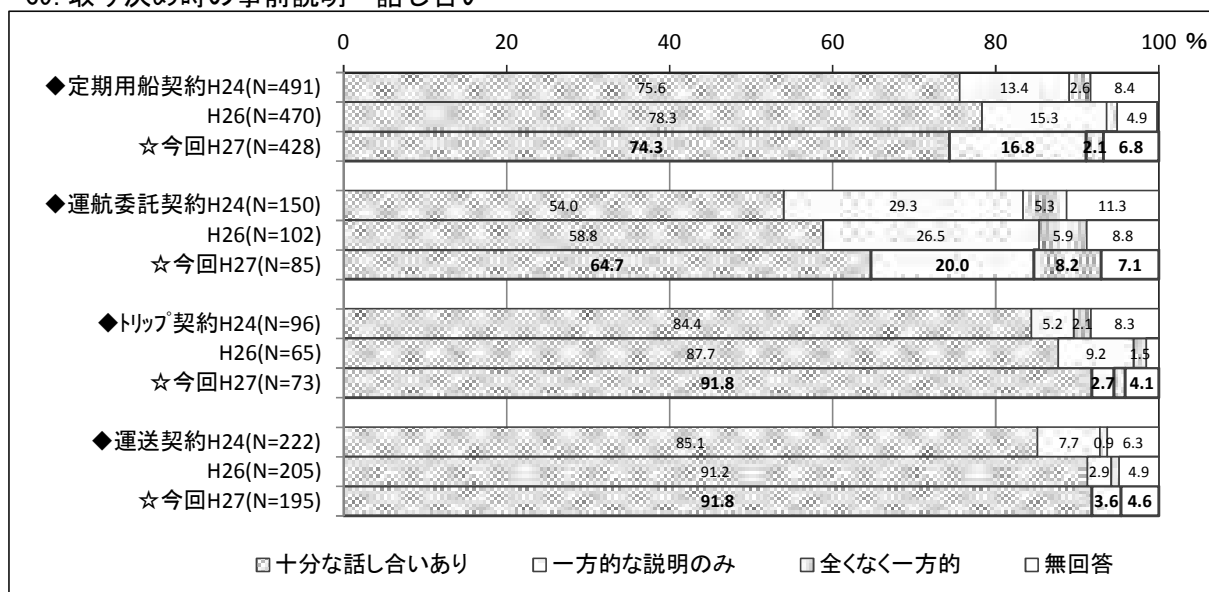
C8. 最低保証の有無（運航委託契約）



●取り決め時の事前説明・話し合い

代金及びその他の条件の取り決めの際し、事前に「十分な話し合いがある」の割合が、定期用船契約で74.3%、トリップ契約及び運送契約で91.8%と多くを占め、運航委託契約でも64.7%であるがその割合は着実に増加している。ただし、「一方的な説明のみ」が、定期用船契約で16.8%、運航委託契約で20.0%あり、なお改善を要する。

C9. 取り決め時の事前説明・話し合い

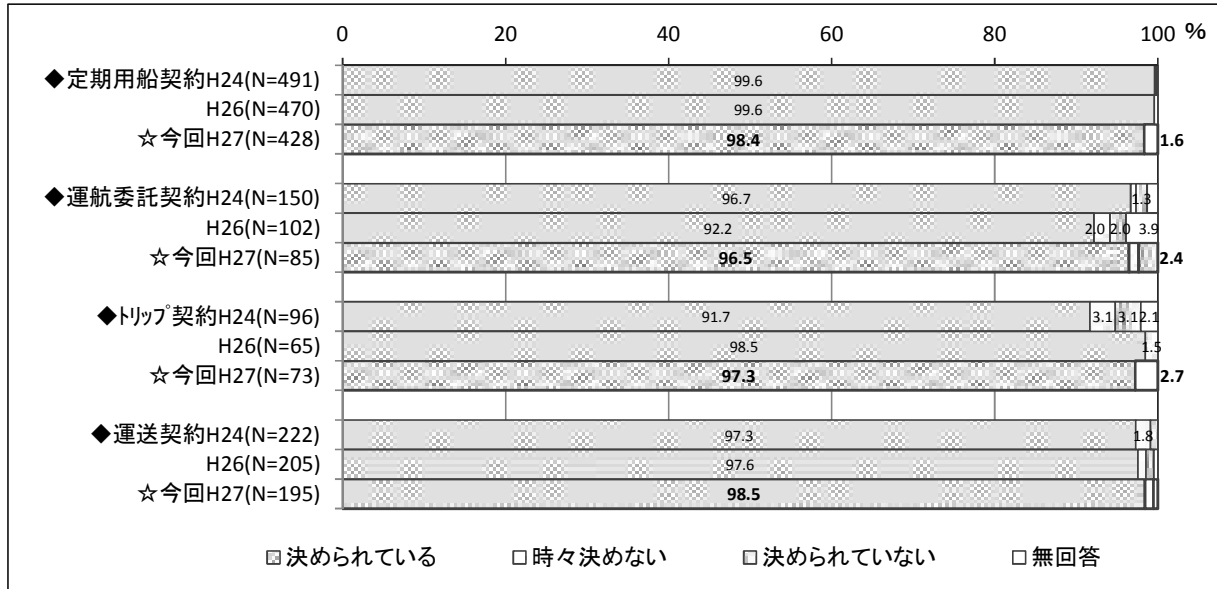


5. 代金支払いの取り決め・方法について (C-2)

(1) 代金支払期日の取り決め

代金の支払い期日は、各契約形態ともに「決められている」がほとんどを占める状況が続いており、ほぼ問題はないと見られる。

C10. 代金支払期日の取り決め

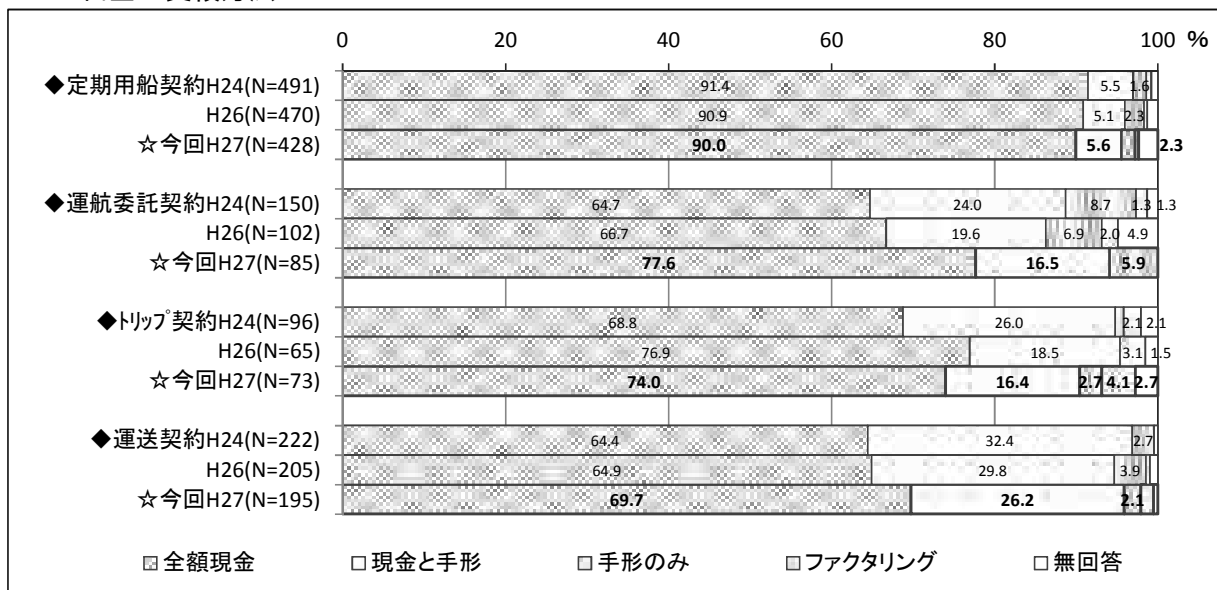


(2) 代金の受領方法とその時期等

●代金の受領方法

代金受領方法は、定期用船契約では90.0%、他の契約形態でも7~8割程度が「全額現金」であり、「現金と手形」は運送契約で26.2%、運航委託契約及びトリップ契約で16%台となっている。「手形のみ」や「ファクタリング」の割合はわずかとなっている。

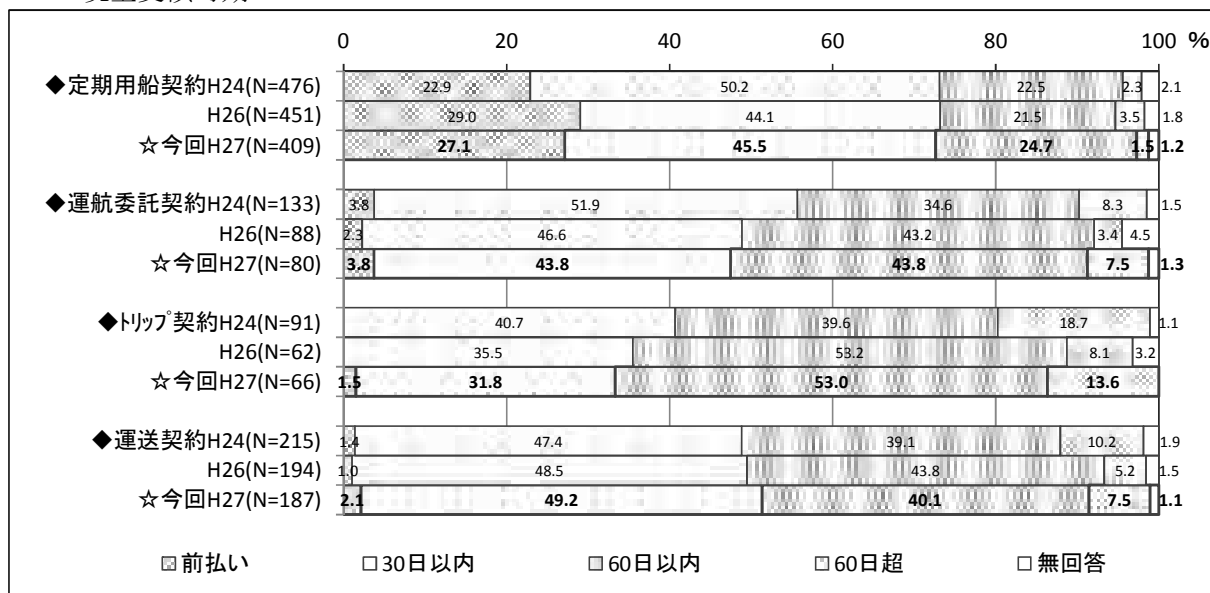
C11. 代金の受領方法



●現金受領時期

下請法では、現金受領時期は役務提供完了後 60 日以内と規定しているが、各契約形態ともに 9 割前後がこれを満たしており、特に定期用船契約では 97.3%が 60 日以内であり、「前払い」も 27.1%ある。ただし、この合法的な枠内で、運航委託契約及びトリップ契約では「30 日以内」の割合が低下し、「60 日以内」の割合が増加する傾向が見られ、現金受領までの期間が合法ながらやや長期化しているようである。

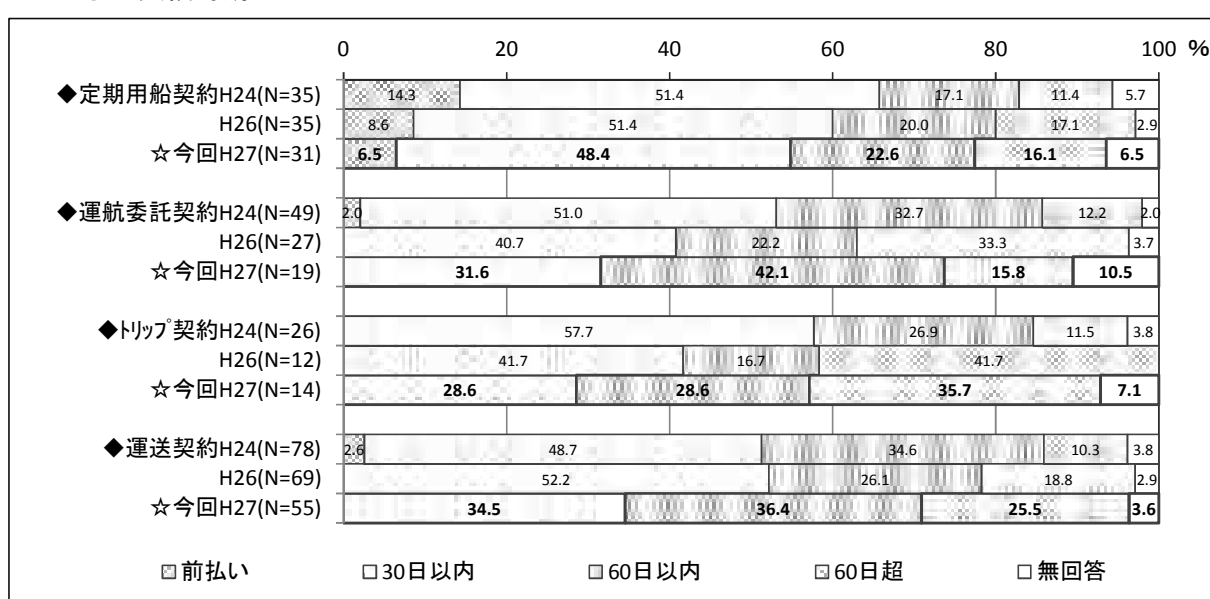
C12. 現金受領時期



●手形受領時期

手形受領時期は、各契約形態ともに長期化の傾向が見られる。ただし、C11の結果に見るように手形取引の割合自体が少なくなっており、残された手形取引事例の中で、「60 日超」など長期の割合が残されていると言えよう。

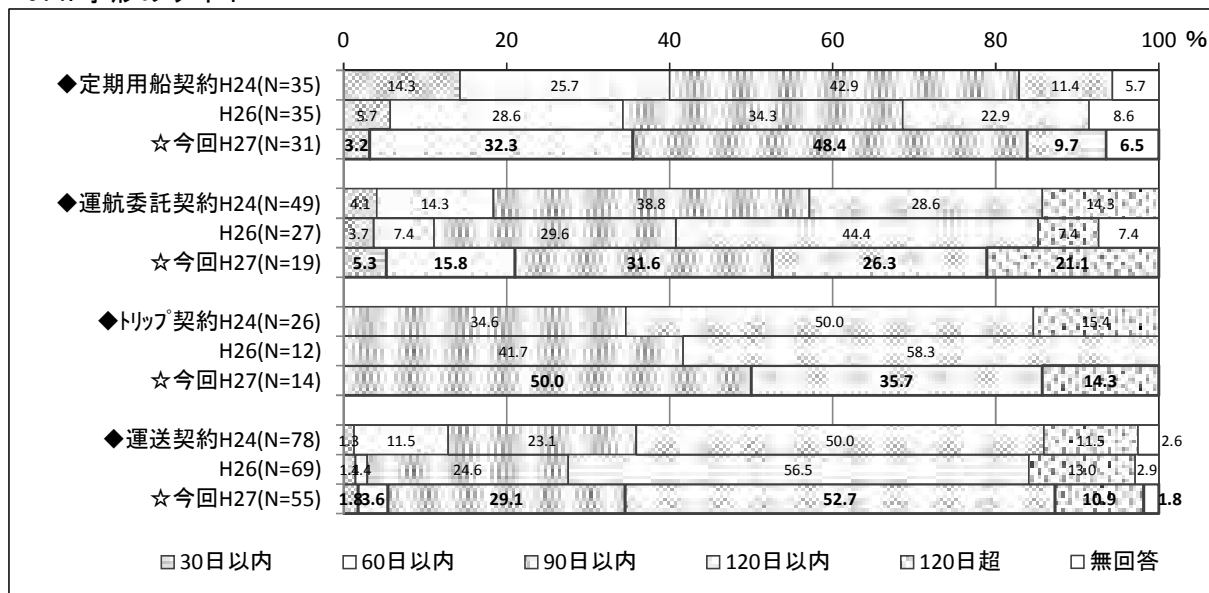
C13. 手形受領時期



●手形のサイト

手形のサイトについては、各契約形態ともに「90日以内」までの合計割合では前回からの増加が見られ、この点では改善傾向にあるといえるが、一方で「120日超」の割合も、定期用船契約以外の各契約形態で一定割合が残されており、特に、運航委託契約及びトリップ契約ではその割合が前回から増加している。

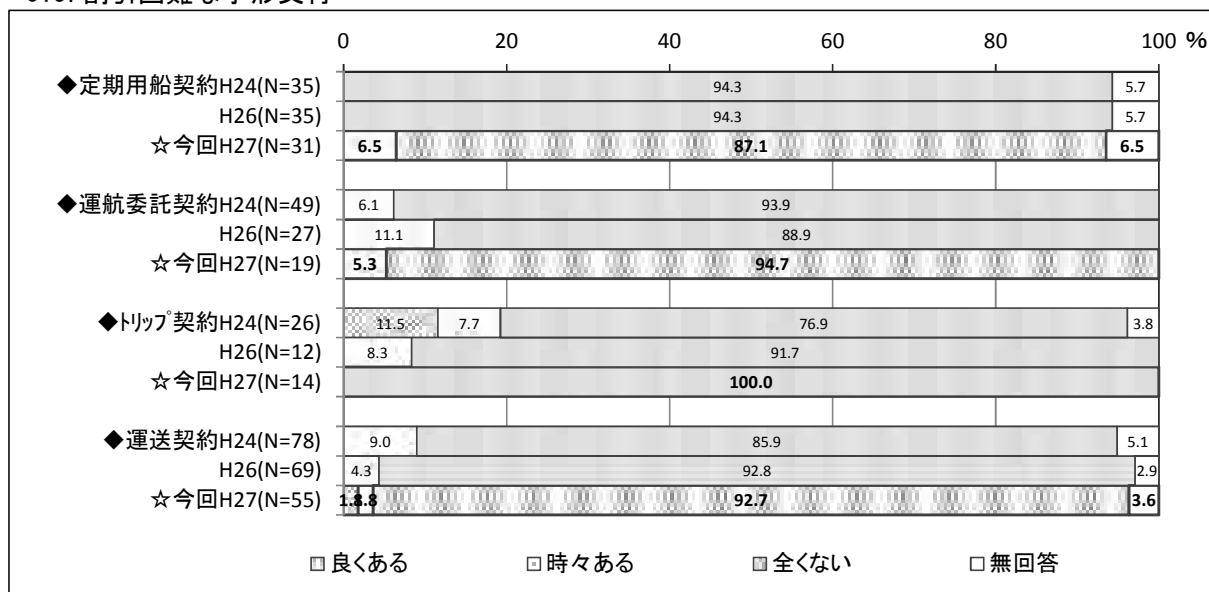
C14. 手形のサイト



●割引困難な手形交付

下請法で禁止されている割引困難な手形交付は、各契約形態ともに大半が「全くない」となっており、前回、運航委託契約及びトリップ契約では「時々ある」が1割前後見られたが、これも大幅に改善している。

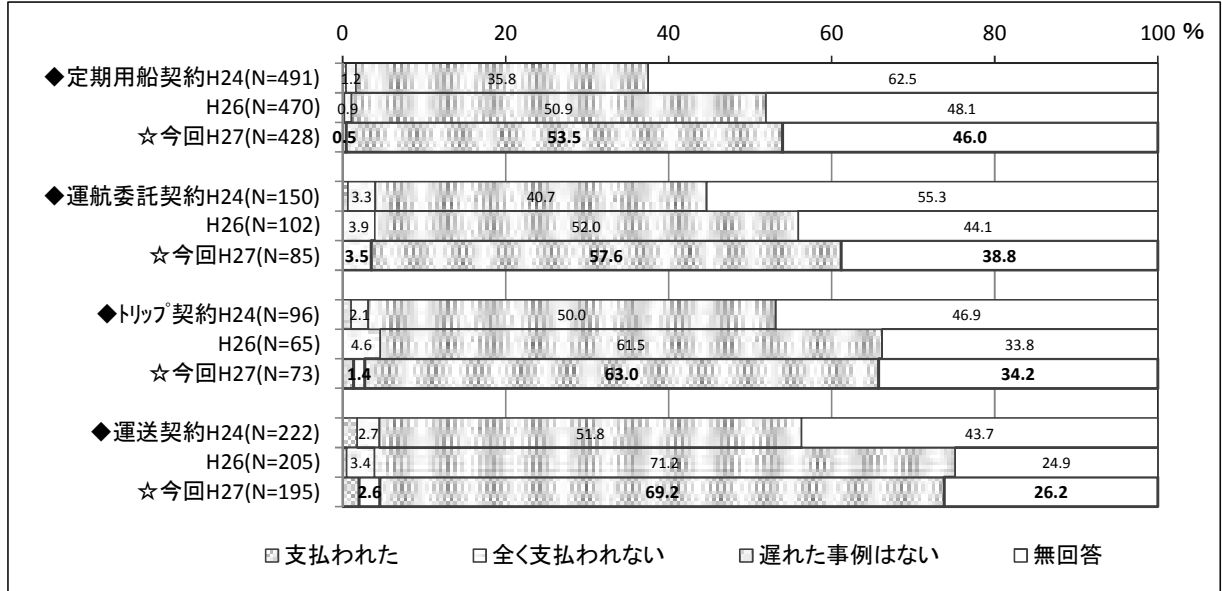
C15. 割引困難な手形交付



(3) 期日遅れの場合の遅延利息

支払い期日より遅れた場合の遅延利息の支払いについては、大半が「遅れた事例はない」または無回答となっており、問題は少ないと見られる。ただし、運航委託契約等でわずかながら「全く支払われない」の回答もある点に注意を要する。

C16. 期日遅れの場合の遅延利息



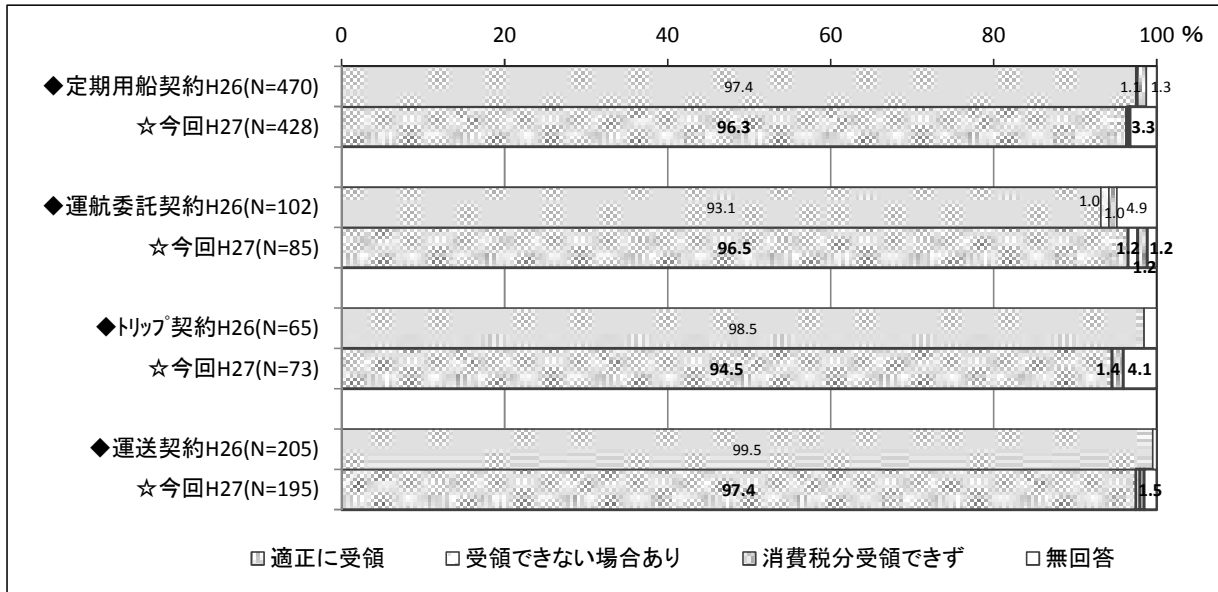
6. 代金の額の決定・減額について (C-3)

(1) 消費税改定分の支払いへの影響

●消費税改定分の代金受領

平成 26 年 4 月に 8 %に改定された消費税について、無回答を除けば各契約形態ともに「適正に受領」がほとんどを占め、受領に関して特に問題はないと見られる。

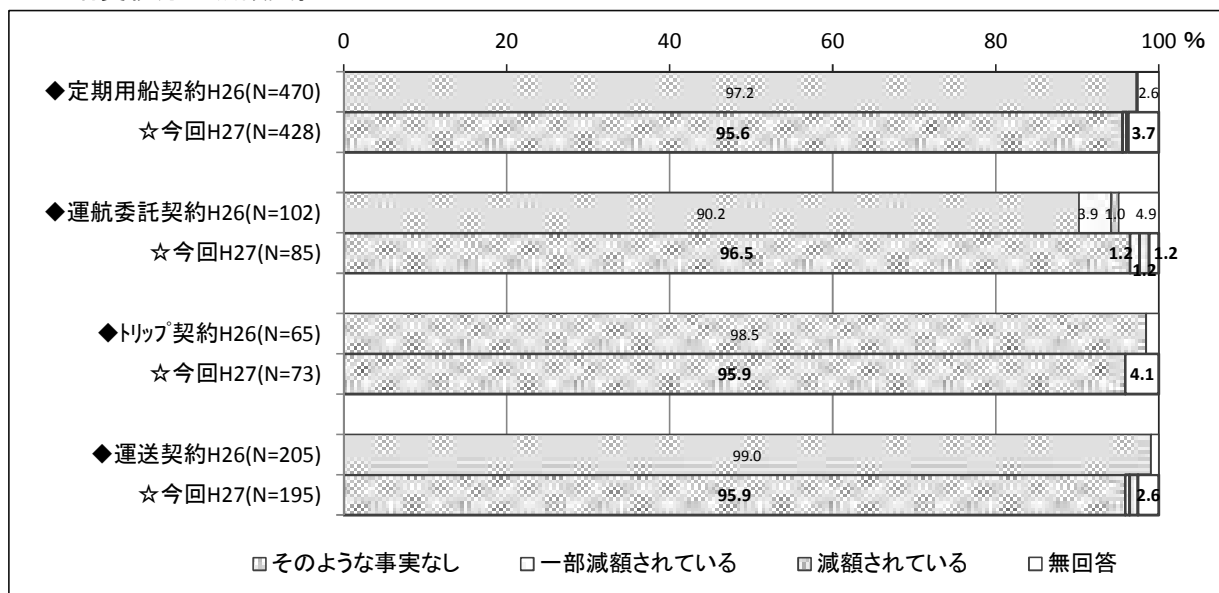
C17. 消費税改定分の代金受領



●消費税分の減額支払

消費税分が本体代金から減額して支払われることに関しては、「そのような事実はない」がいずれの契約形態でもほとんどを占め、この部分でも問題はないと見られる。

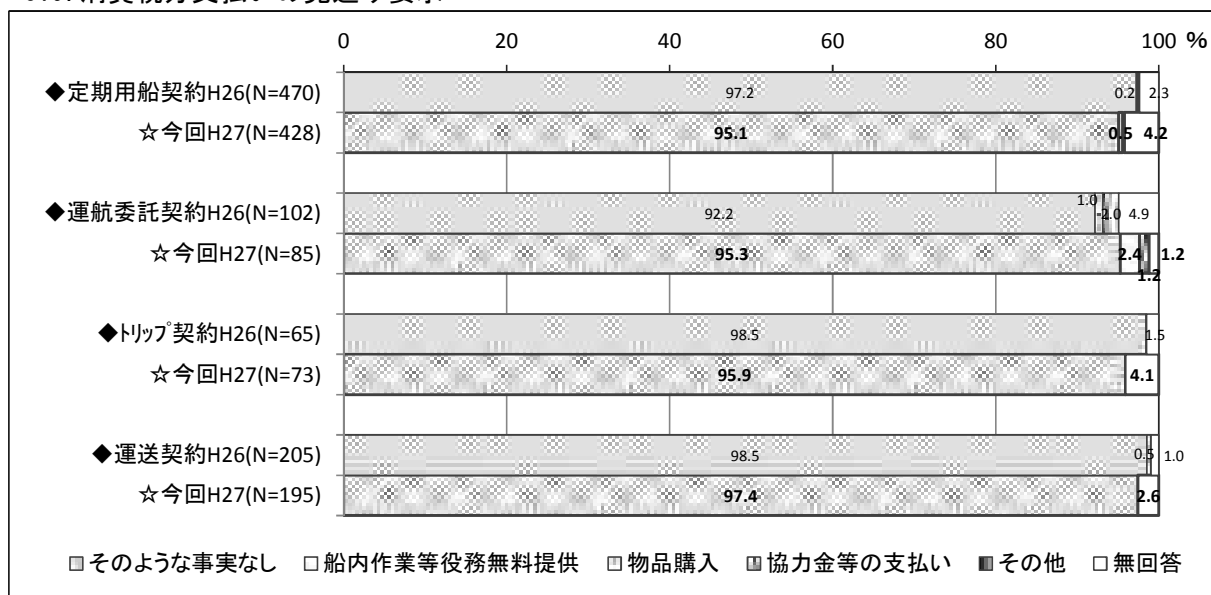
C18. 消費税分の減額支払



●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等を要求される例について、「そのような事実はない」が、無回答を除けばほとんどを占め、この部分でも問題はないと見られる。

C19. 消費税分支払いの見返り要求

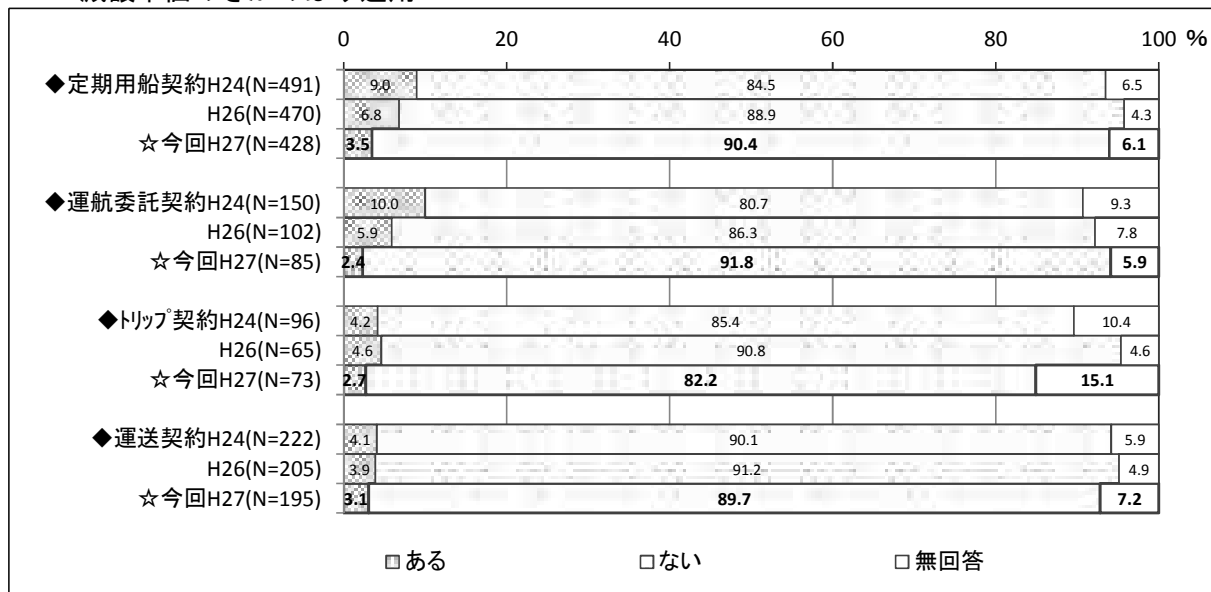


(2) 契約期間中の減額や条件変更等

●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、決定する以前の発注にさかのぼり適用される事例について、「ない」が大半を占め、「ある」の割合も目に見えて減少し、わずかとなっている。

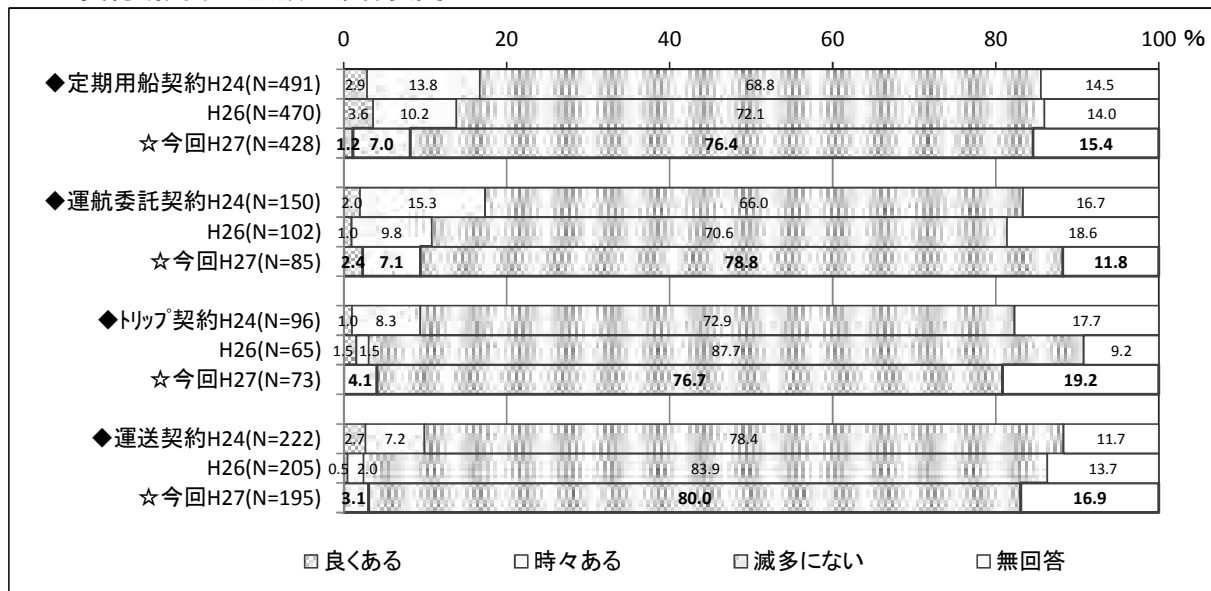
C20. 減額単価のさかのぼり適用



●契約期間中の減額や条件変更

一度契約した代金や他の条件を契約期間中に一方的に減額されたり、悪く変更される例に関しては、「減多にない」が各契約形態ともに8割前後を占め、「時々ある」などの割合は、特に定期用船契約や運航委託契約で目立って減少しており、改善が図られていると見られる。

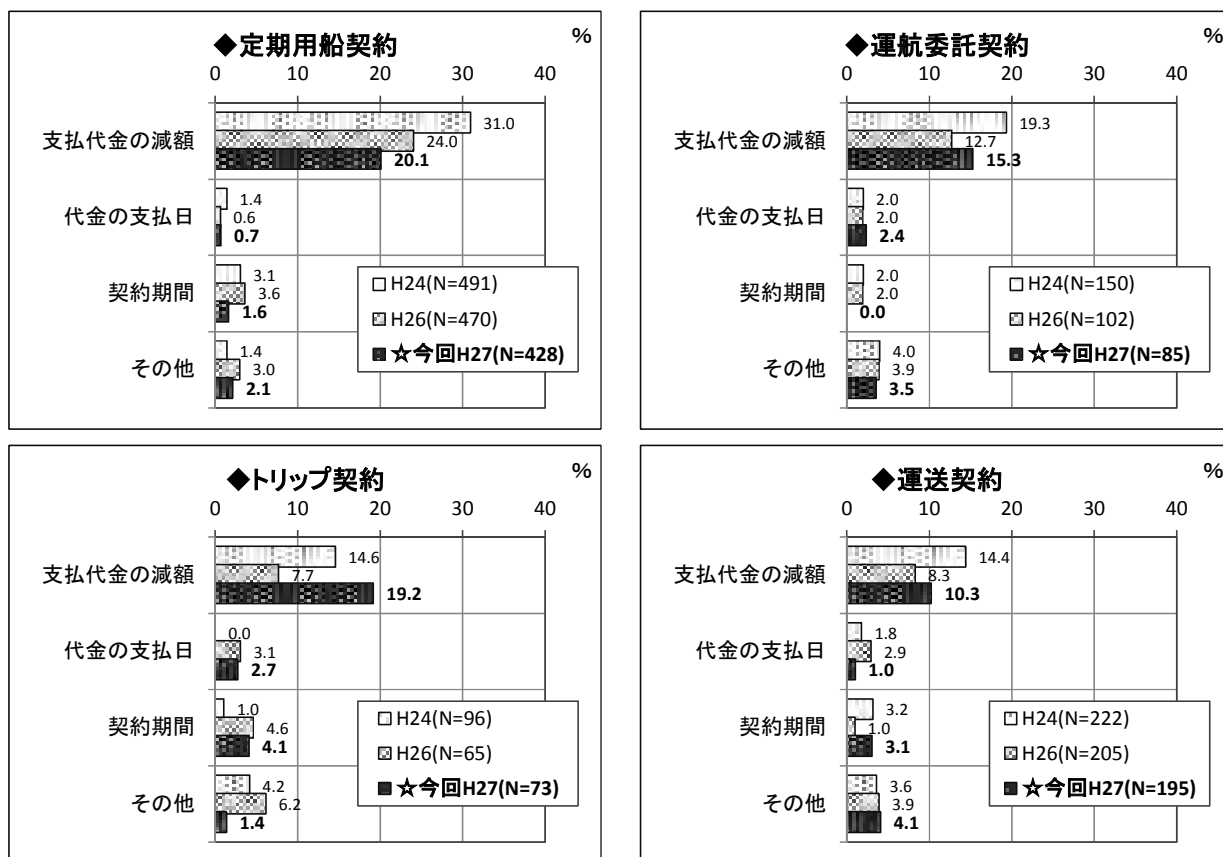
C21. 契約期間中の減額や条件変更



●具体的な条件変更内容

少ないながら条件変更が「ある」場合の内容は、前々回、前回ともに各契約形態ともに「支払い代金の減額」が多い。

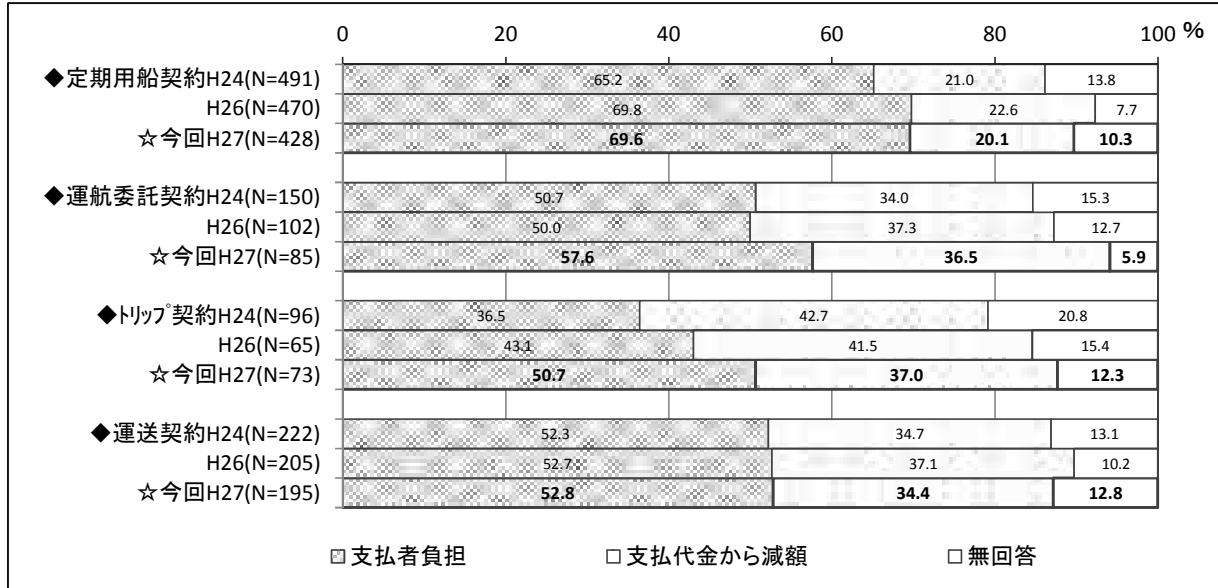
C22. 具体的な条件変更内容



(3) 代金の銀行振込料負担

代金の銀行振込料については、概ね「支払者負担」の割合が多いが、「支払い代金から減額」の割合も、運航委託契約、トリップ契約、運送契約では3割台、定期用船契約でも2割台となっており、運航委託契約やトリップ契約では改善も見られるものの、全体としてはなお改善を要する状況と見られる。

C23. 代金の銀行振込料（事前取り決めなく）

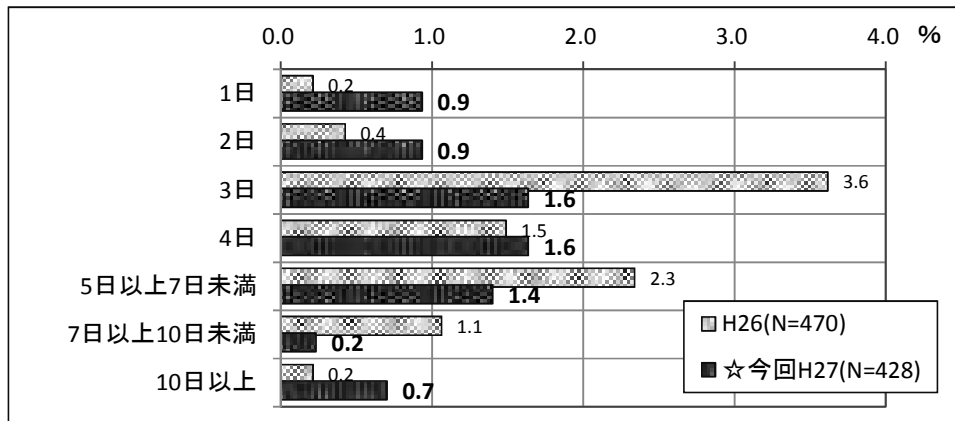


(4) 季節協力金等による用船料の減額

●用船料減額日数（定期用船契約）

定期用船契約において、季節協力金等の名目で用船料を減額された日数は、「1日」以上の回答件数の合計が32件（定期用船回答者の7.5%）と少なく、その日数は、3～7日未満程度が多くなっている。

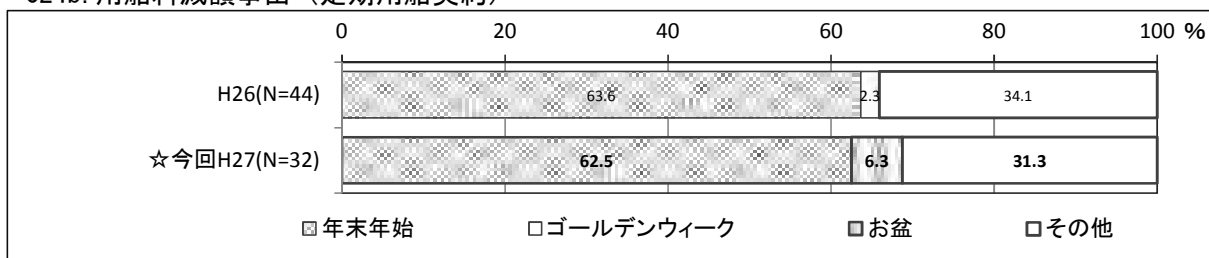
C24. 用船料減額日数（定期用船契約）



●用船料減額事由（定期用船契約）

上記で、減額日数があった場合のその事由は、「年末年始」が多くを占める。「ゴールデンウィーク」や「お盆」は少なく、「その他」が3割台となっている。

C24b. 用船料減額事由（定期用船契約）

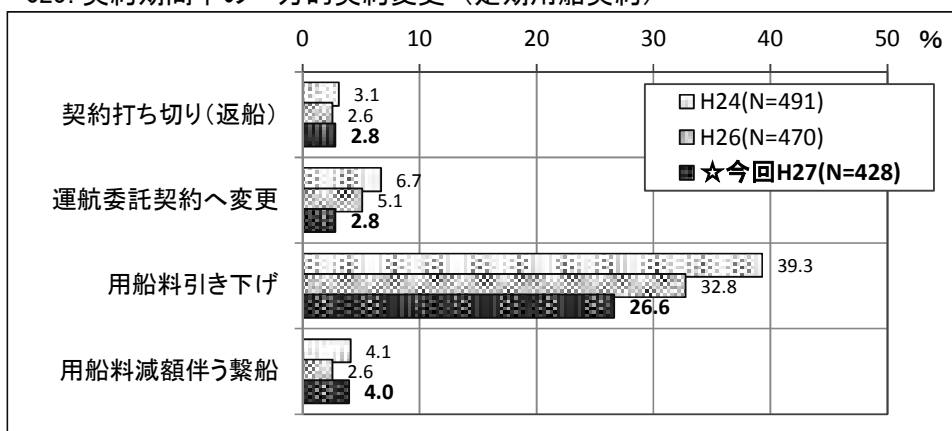


(5) 契約期間中の一方的契約変更

定期用船契約における契約期間中の一方的契約変更については、無回答が69.9%を占め、その割合は前回の64.9%から上昇しており、これは、そのような事例が「ない」割合の増加と受けとれられ、その意味では改善方向と言える。

回答があったものの変更内容は、「用船料の引き下げ」が最も多く、前回、前々回と共通である。

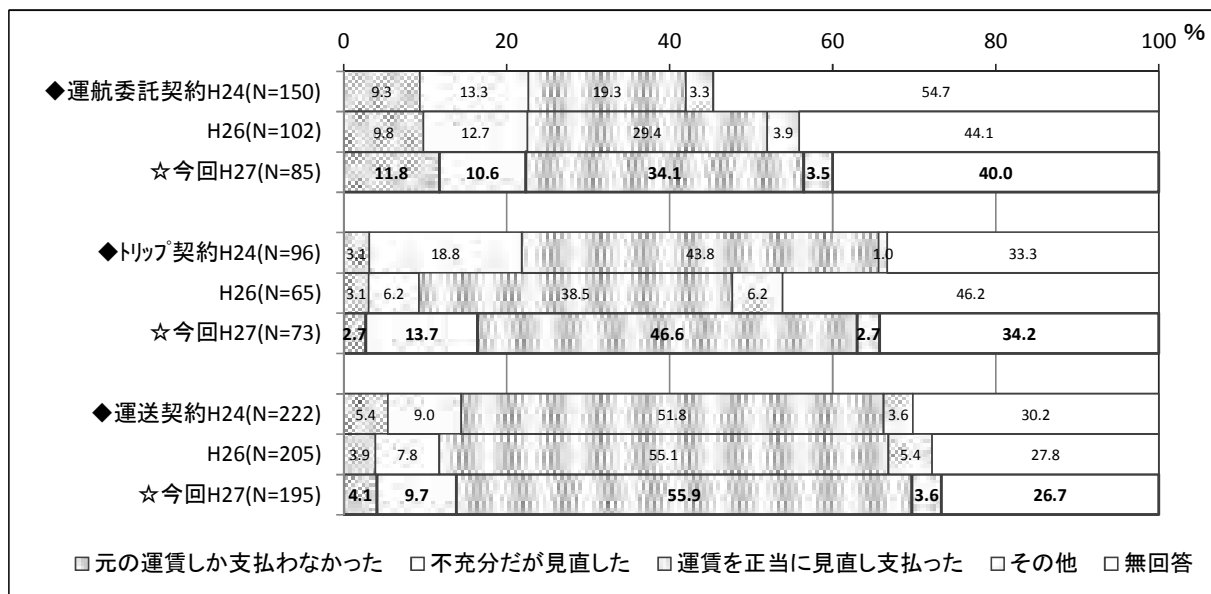
C25. 契約期間中の一方的契約変更（定期用船契約）



(6) 契約後の変更による不利益の対応

運送契約締結後に、荷主都合で積地・揚地や航海時期、輸送量等の変更指示による不利益に対する荷主または元請オペレーターの対応については、無回答を除いた範囲では「運賃を正当に見直し支払った」の割合が大勢を占めており、無回答も「そのような事例がない」と解釈すれば、問題は比較的少ないと考えられる。ただし、「元の運賃しか支払われなかった」が特に運航委託契約で11.8%あること等に注意を要する。

C26. 契約後の変更による不利益の対応（運航委託契約、トリップ契約、運送契約）



(7) 陸上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い

本来は荷主や親事業者が負担すべき陸上側作業について、総じて無回答が多いが、特にトリップ契約において回答割合が「その他対価」を除き3～4割台と多くなっている。回答があった中では、「船倉内クリーニング」が多いように見えるが、トリップ契約では「ダンネージの購入・手配」や「ダンネージの片づけ」なども多くなっている。それらの対価支払いについては、「適当な額が支払われた」の割合が全体に多く、かつ増加が目立ち、全体には改善の方向にあると見られる。

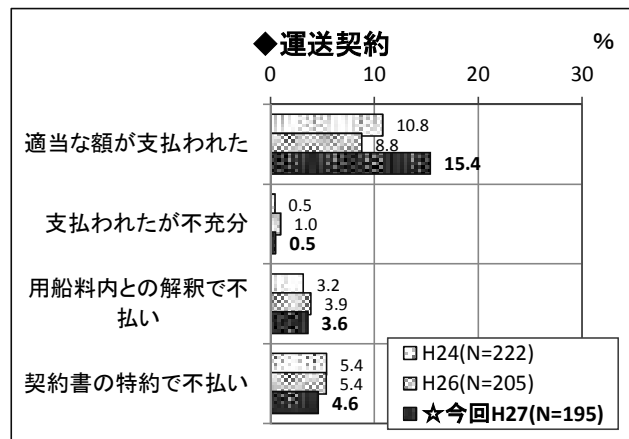
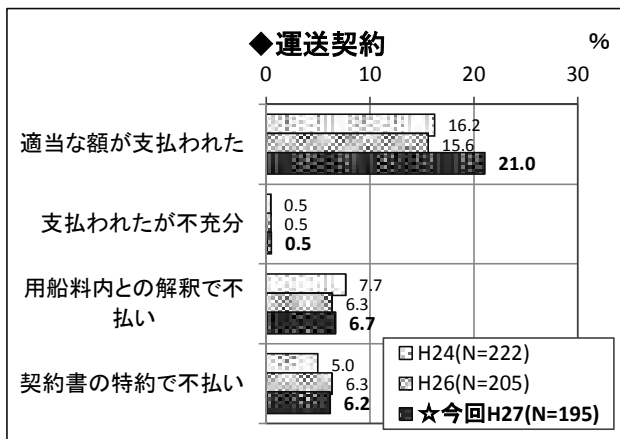
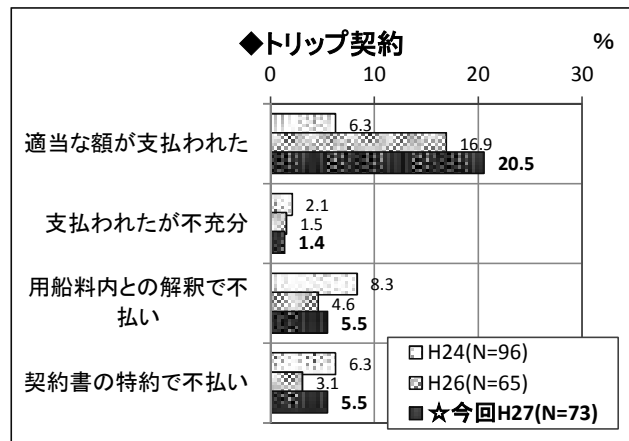
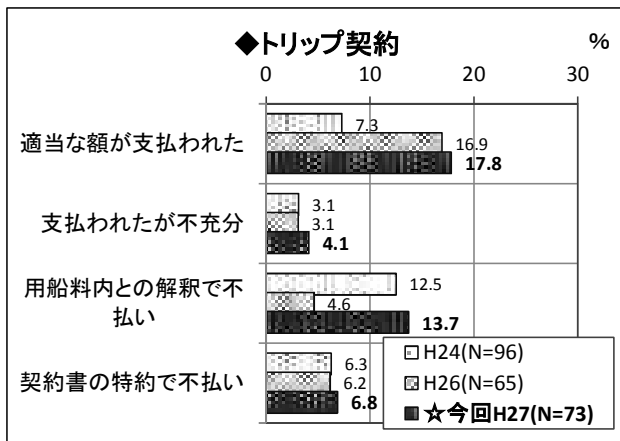
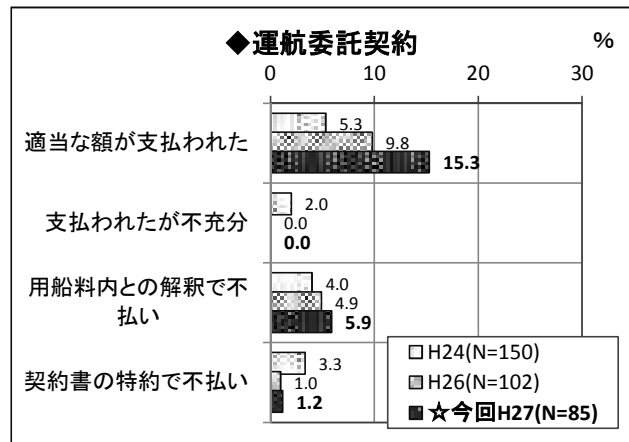
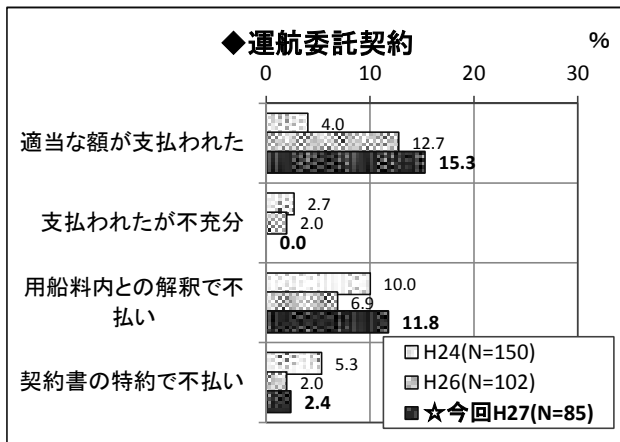
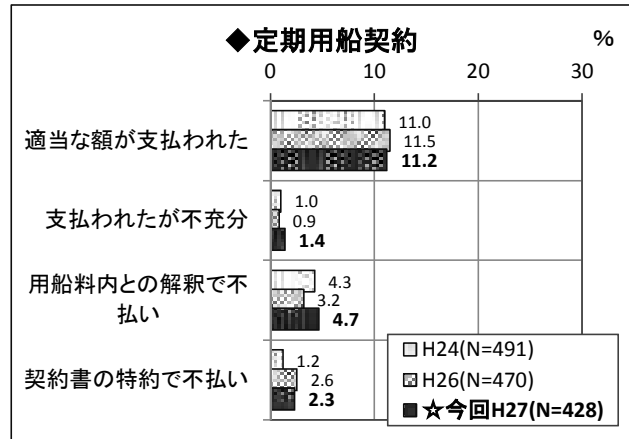
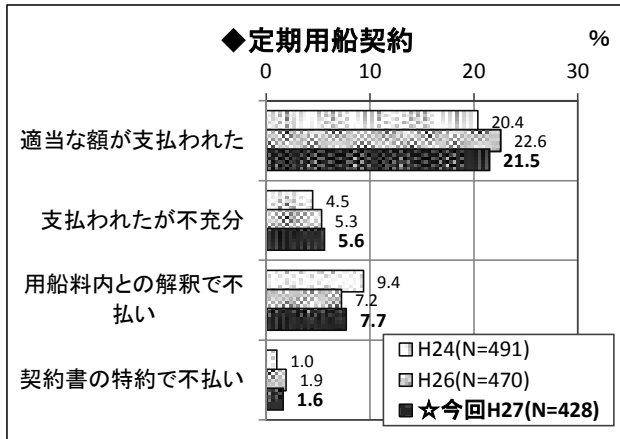
●タンカーの陸上側作業にかかる対価支払い

タンカーにおいては、全体に無回答が各項目、各契約形態で8割前後を占めるが、定期用船契約では、「タンククリーニング」や「ホースのジョイント作業」の回答が比較的多いのが目立っている。それらの対価支払いについては、「適当な額が支払われた」の割合が多く、かつ総じてその割合は前回に比べ上昇傾向にあるが、定期用船契約における「ホースのジョイント作業」、「封印作業」で「用船料内との解釈で不払い」の割合が高いのが目立っている。

C27. 陸上側作業にかかる対価の支払い（貨物船）

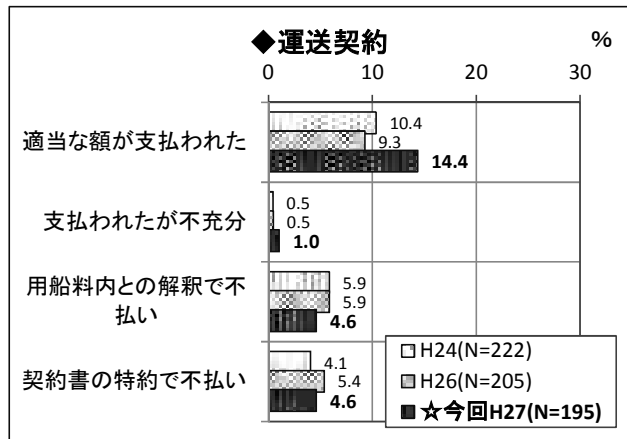
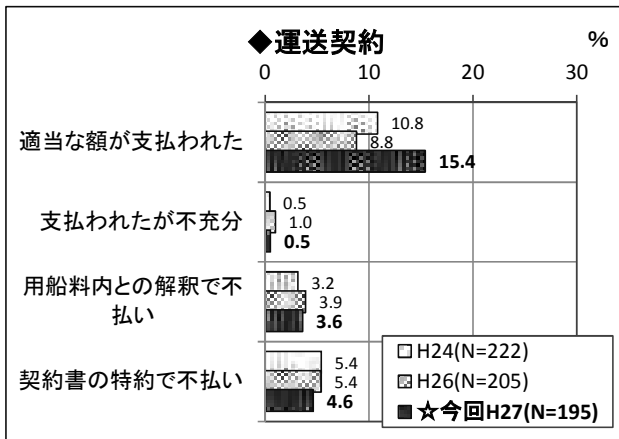
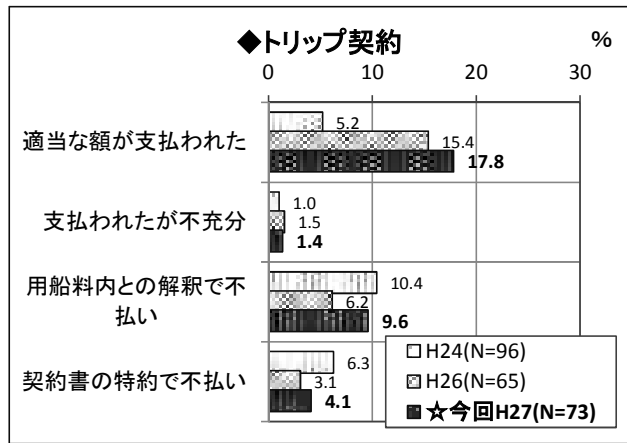
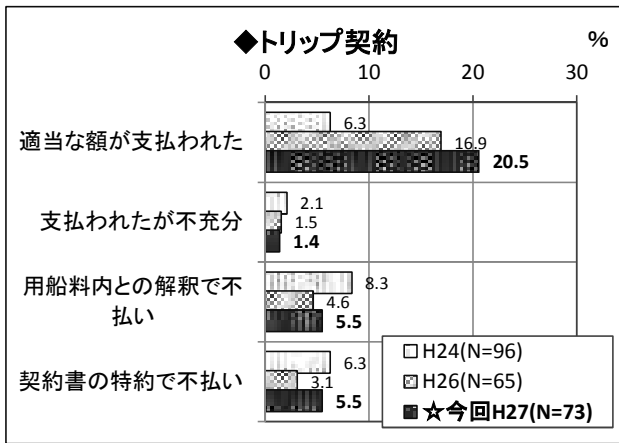
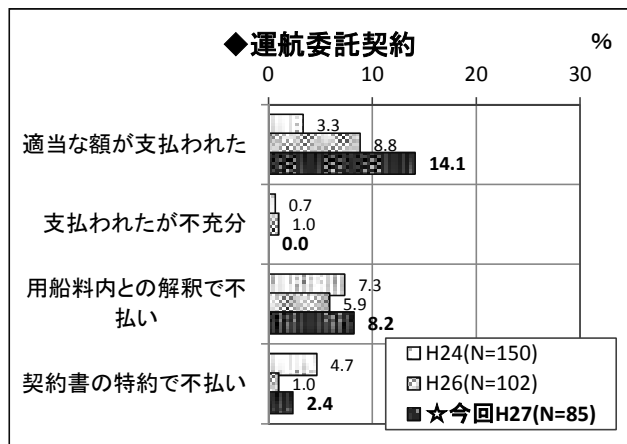
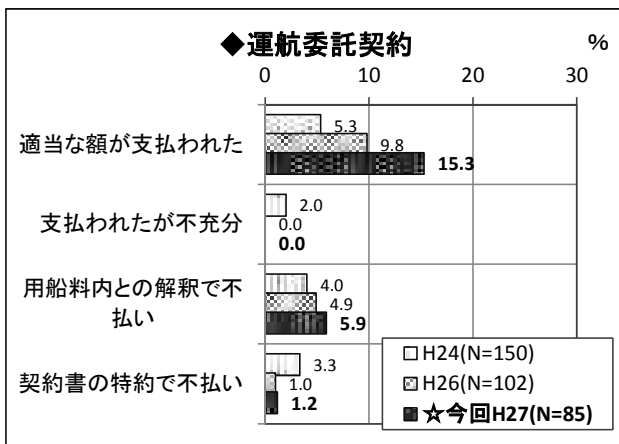
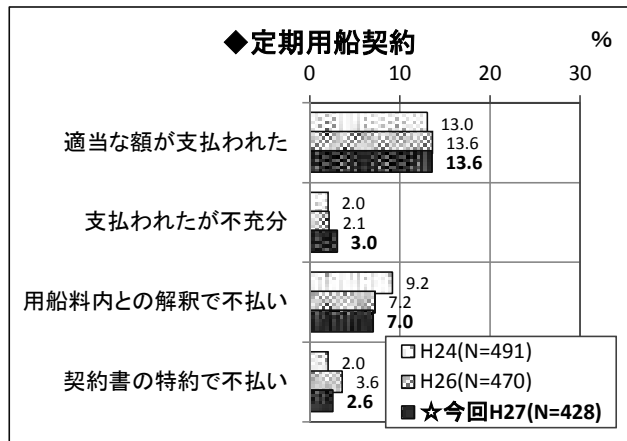
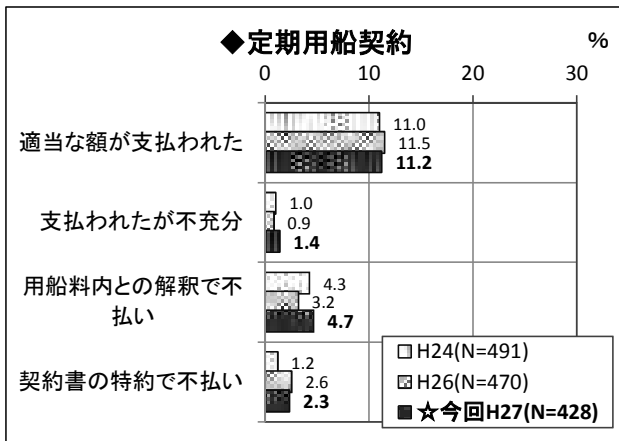
C27. 船倉内のクリーニング対価（貨物船）

C27. ダンネージの購入・手配対価（貨物船）



C27. ダンネージの片付け対価（貨物船）

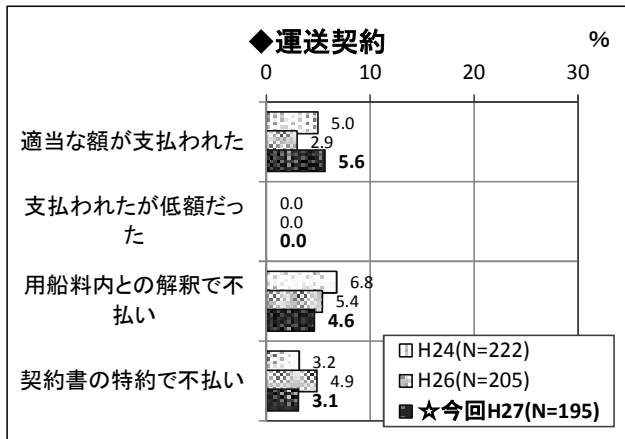
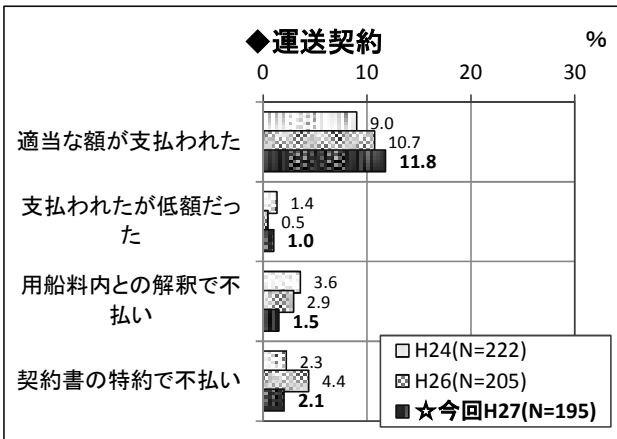
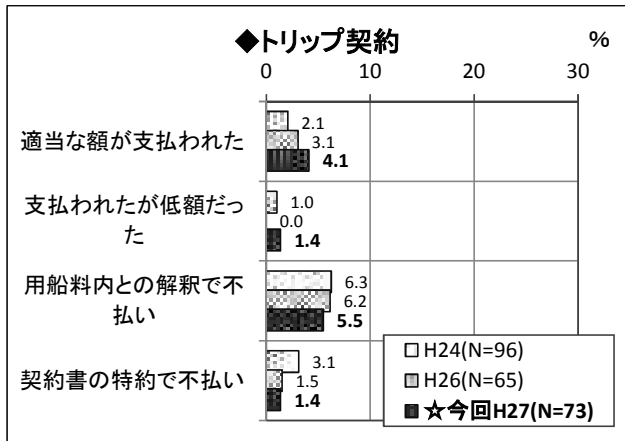
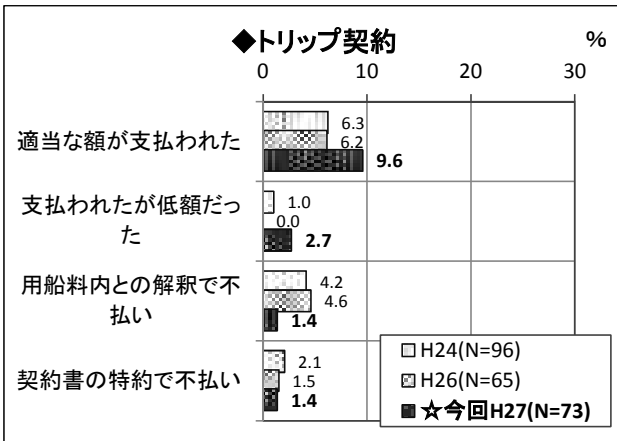
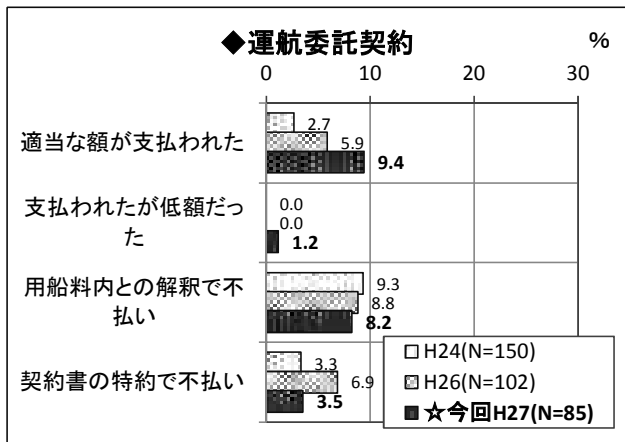
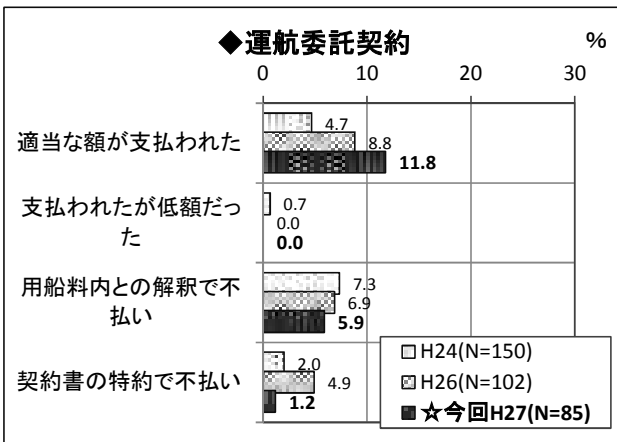
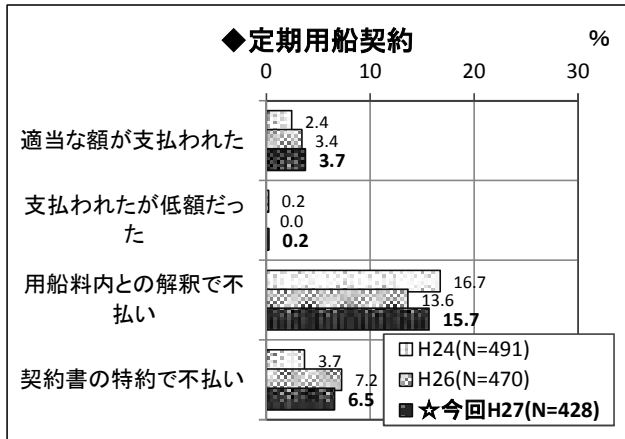
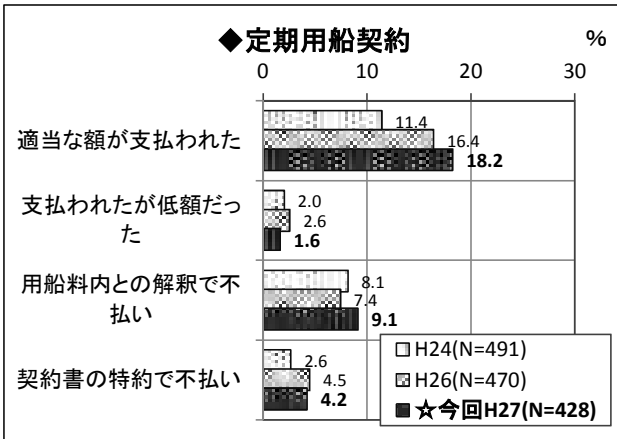
C27. その他対価（貨物船）



C28. 陸上側作業にかかる対価の支払い（タンカー）

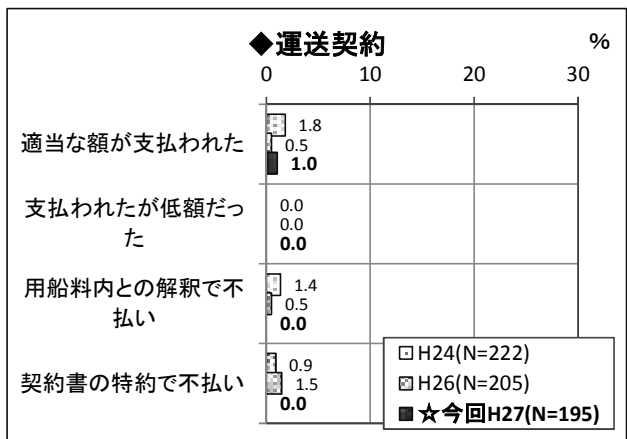
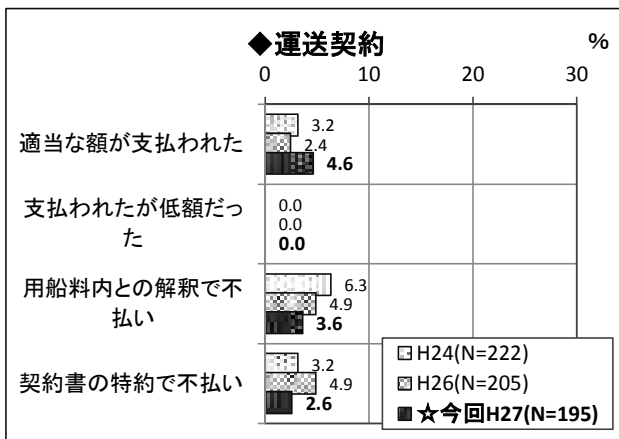
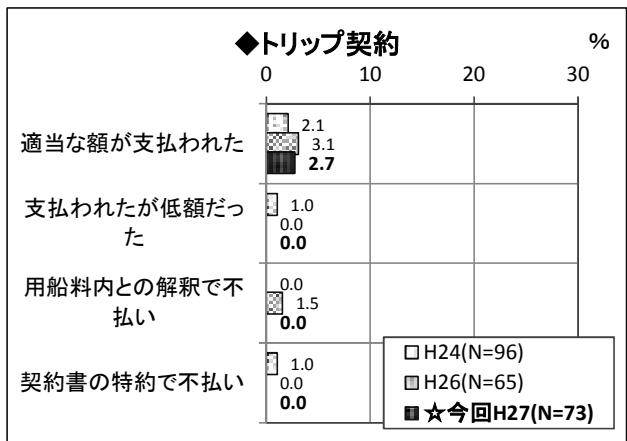
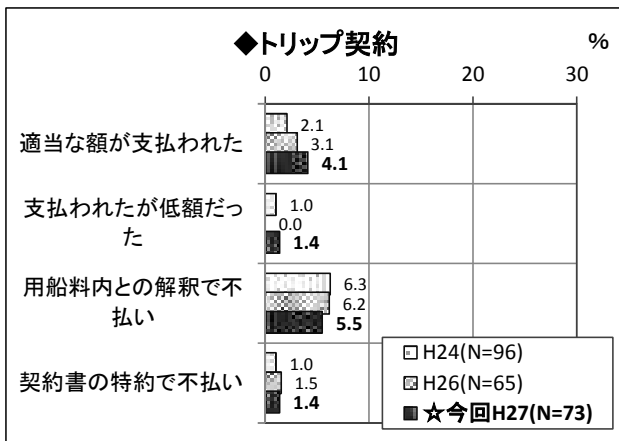
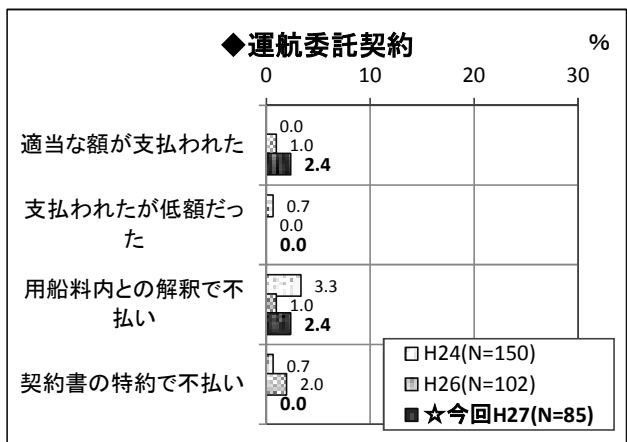
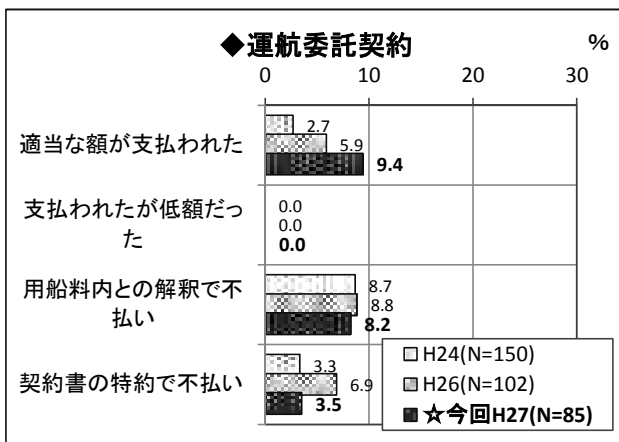
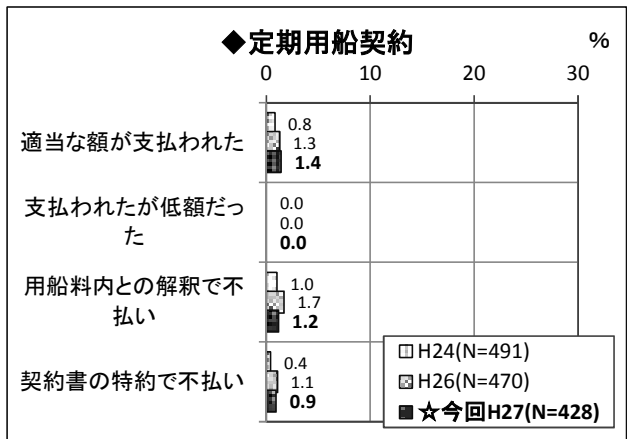
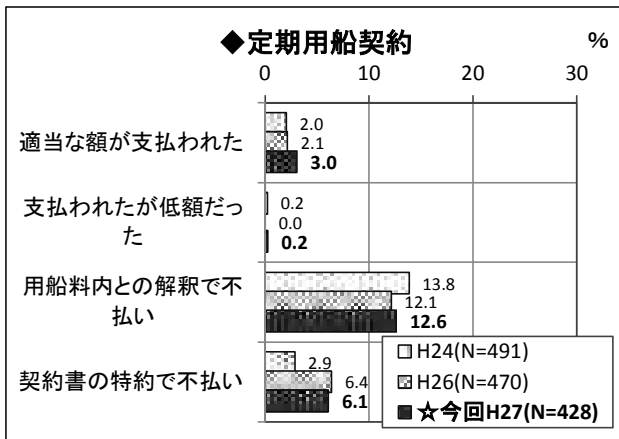
C28. タンククリーン対価（タンカー）

C28. ホースのジョイント作業対価（タンカー）



C28. 封印作業対価 (タンカー)

C28. その他対価 (タンカー)

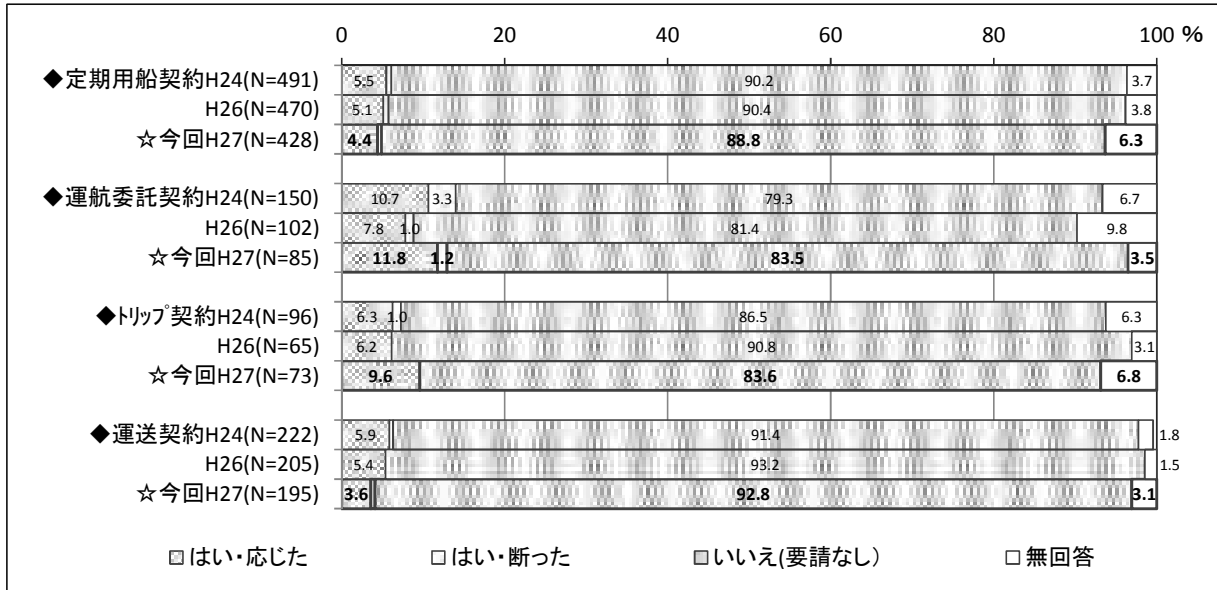


7. 経済上の利益提供、物の購入やサービス利用について (C-4)

(1) 協賛金・協力金の支払い要請

協賛金、協力金としての金銭の支払い要請は、下請法及び独占禁止法で禁止されているが、これについては大半が「いいえ(要請なし)」と回答している。ただし、「はい、応じた」が少ないといえどもなお存在し、特に運航委託契約では11.8%と前回よりも増加し、トリップ契約でも増加しており、問題が解消されているとは言えない面もある。

C29. 協賛金・協力金の支払い要請

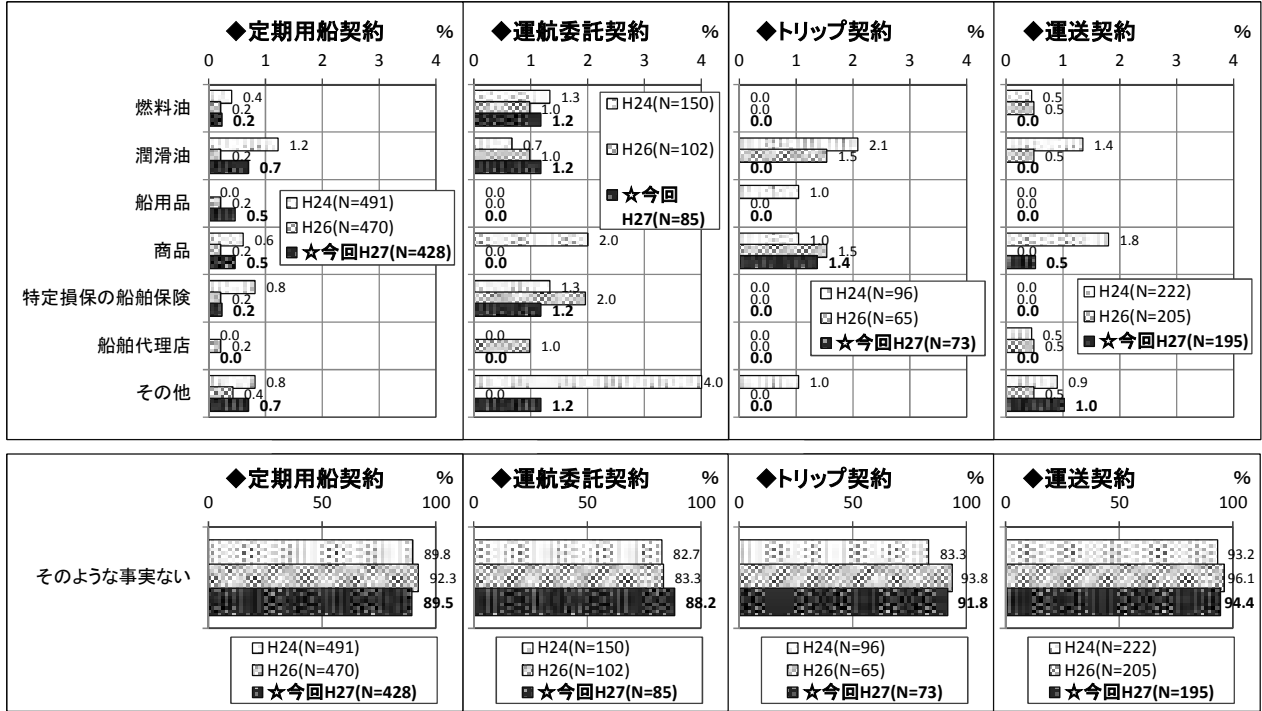


(2) 物の購入やサービス提供の無理強い

取引相手からの自分の意思に反する物の購入やサービス提供の無理強いも禁止事項であるが、これについては、各契約形態ともに9割前後が「そのような事実はない」としており、前回やその割合が低かった運航委託契約でも改善が見られる。

残り約1割における無理強いの内容としては、運航委託契約で「燃料油」、「潤滑油」、「特定損保の船舶保険」、また、トリップ契約で「商品」などの例がやや目立つところである。

C30. 物の購入やサービス提供の無理強い

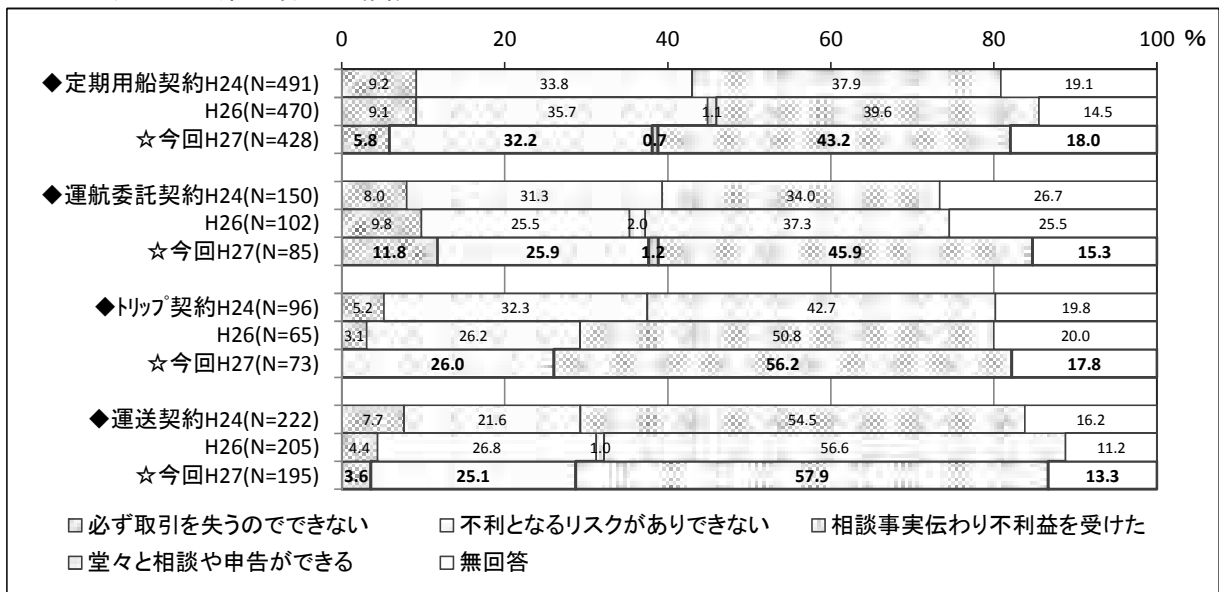


8. その他全般について (C-5)

●トラブル・第三者への相談

取引相手とのトラブルを第三者に相談することについては、無回答を除いてみれば、各契約形態ともに「堂々と相談や申告ができる」の割合が増加し、「必ず取引を失うのでできない」と「不利となるリスクがありできない」の合計割合が減少しており、改善の方向にあると言える。

C31. トラブル・第三者への相談



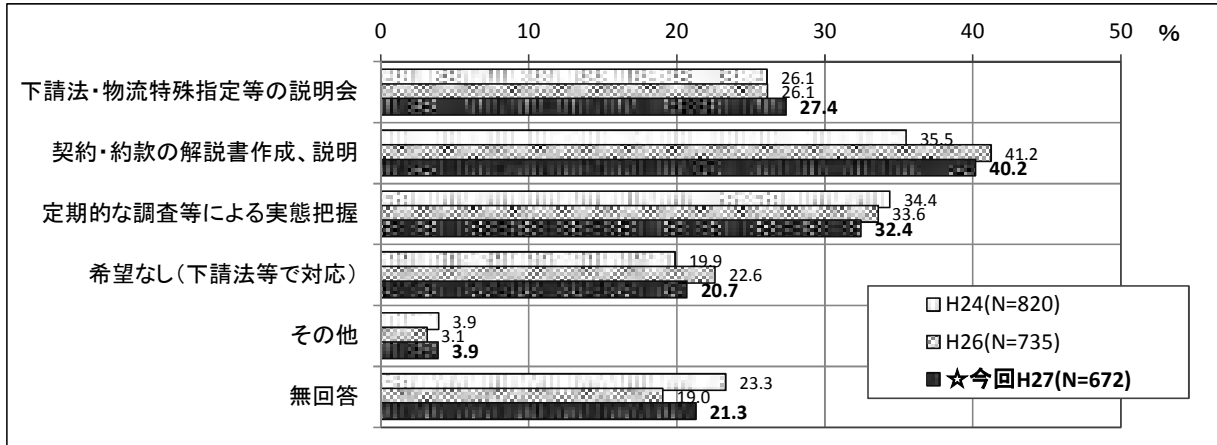
注 H24 調査では「相談事実伝わり不利益を受けた」の選択肢なし

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

公正な取引環境をつくるために行政や組合で取り上げるべき課題については、「契約・約款の解説書作成、説明」が最も多く、「定期的な調査による実態把握」がこれに次いでいる。これらの傾向は前々回、前回とほぼ共通であり、本アンケートのような状況把握も含めて、関連情報の収集と発信の必要性が認識されていると考えられる。

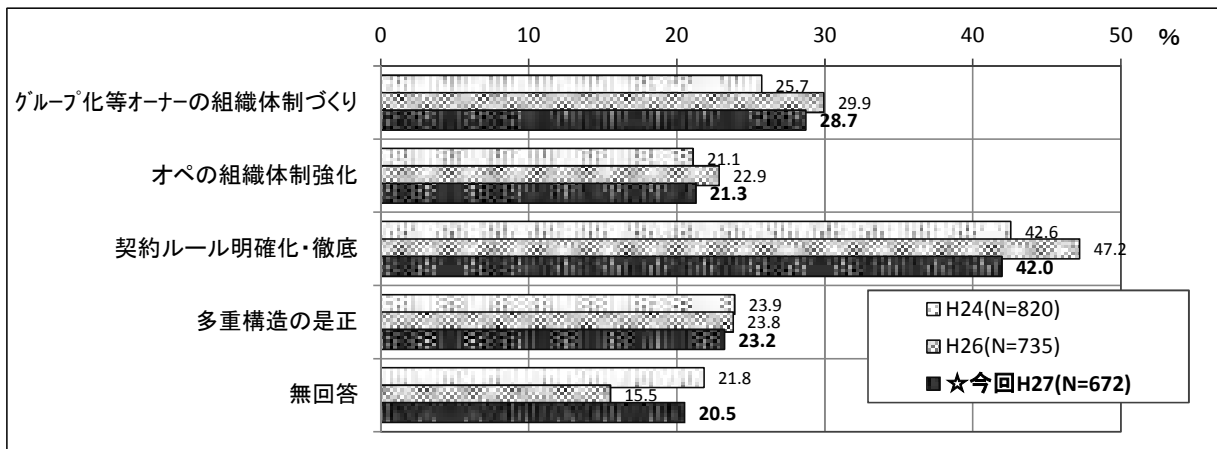
D1. 行政、組合で取り上げるべき課題【複数回答可】



(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、「契約ルール明確化・徹底」が最も多く、「グループ化等オーナーの組織体制づくり」がこれに次いでいる。これらの傾向も、前々回、前回と類似しており、事業者の問題意識は大きく変わっていないことを示している。

D2. 内航海運市場改善に有効な方策

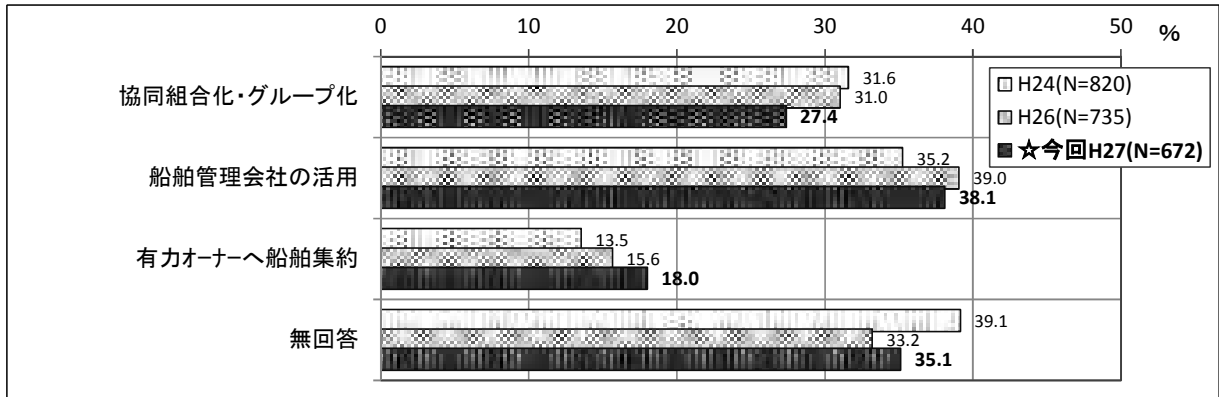


(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法

●オーナー組織体制づくりの望ましい方法

オーナーの組織力強化の方法については、35.1%が無回答であるが、回答があった中では「グループ化による船舶管理会社の活用」が38.1%で最も多く、「協同組合化およびグループ化」がこれに次いでいる。これらの、いわば横の連携ともいうべき方法に対して、「有力オーナーへ船舶集約」の回答率は相対的に低いですが、それでも前々回、前回から比率を高めており、現実的な選択肢として認識されるようになってきているようにも見える。

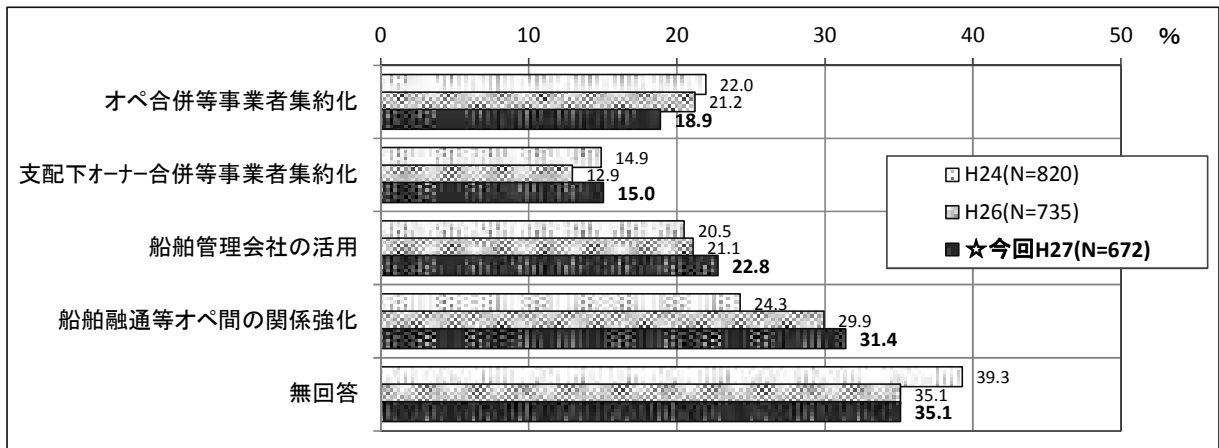
D3. オーナー組織体制づくりの望ましい方法



●オペ組織体制づくりの望ましい方法

オペの組織体制強化の方法についても、オーナーの場合と同じく35.1%が無回答であるが、回答があった中では、「船舶融通などオペ間の関係強化」への支持が31.4%で最も高く、「船舶管理会社の活用」、「オペ間の合併など事業者集約化」の順でこれに続いている。前回と比べて、「オペ間の合併など事業者集約化」の割合がやや低下し、他の3項目の割合が少しずつ高まっている。

D4. オペ組織体制づくりの望ましい方法



10. 記述回答集

(1) 個別設問内での具体的記述

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	揚げ積荷役、タンク洗浄は船主	貸渡	会社	関東	○			

C19.消費税分支払の見返り要求<<「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	運航管理費の増額	貸渡	会社	近畿	○			

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	過去に変更がない	運・貸	会社	九州				○
2	月々の輸送量	運送	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	1,2,3、すべてドック	貸渡	会社	四国	○			
2	減額なし	貸渡	会社	関東	○			
3	減額なし	貸渡	会社	中国	○			
4	減額なし	貸渡	会社	中部	○			
5	減額はない	貸渡	会社	中国	○			
6	事故	貸渡	会社	九州	○			
7	船主責任による休船	運・貸	会社	九州	○		○	○
8	定期検査のためのドック期間	運・貸	会社	神戸	○		○	
9	ドック	貸渡	会社	関東	○			
10	ドック	貸渡	会社	神戸	○			
11	ドック時	運・貸	会社	九州	○	○		○
12	ない	貸渡	会社	四国	○			
13	入渠	運・貸	会社	九州	○		○	○
14	燃料が高いからと言って2年間1割カットされた	貸渡	会社	近畿	○			
15	前のオベでは123減額されていた	貸渡	会社	九州	○			
16	用船料減額されたことはない	貸渡	会社	関東	○			
17	上架	貸渡	会社	近畿	○			
18	ドッグオフハイヤー各社でルールバラバラ	貸渡	会社	近畿	○			

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	10年前船主より3隻用船中1隻減船となり、当社2隻運航しており1隻され運航できなかつた	2	貸渡	会社	関東	○			
2	平成9年に5年の定期用船契約でタンカーを運航していたが1年半で運行委託に変更させられました	2	貸渡	会社	四国	○			
3	一律3日間のオフハイヤーが1年以上続いた	3	運・貸	会社	近畿	○			
4	オーナーとの話し合いの上、協力をお願いした	3	運・貸	会社	神戸	○		○	
5	仕事が減ったので用船料の引き下げ協力の話があった。現在は現状のまま	3	貸渡	個人	関東	○			
6	初期にはあったが、現在は1年契約の為ありません	3	貸渡	会社	四国	○			
7	船員費カット	3	貸渡	会社	九州	○			
8	荷主の経営状況が悪化の為オペレーターから用船料の引き下げを受けた。最近の減はない	3	貸渡	会社	中国	○			
9	燃料費高騰時にサーチャージ代が取れなかつたため船主側に対して用船料引き下げる交渉を行い実施した	3	運・貸	会社	関東	○			
10	燃料費の高騰時、オペの利益圧迫の為、用船料が減額になったことがある	3	貸渡	会社	九州	○			
11	燃料油が高騰したからとか、不況によるオペレーターの経営悪化による用船料の減額	3	貸渡	会社	九州	○			
12	バブル崩壊後荷物量の減少によりオペ、オーナーともに苦戦した	3	貸渡	会社	九州	○			
13	平成11年～12年用船料減額	3	貸渡	会社	四国	○			
14	用船料更改満了後(5年)減額	3	貸渡	会社	九州	○			
15	リーマン時は用船料30%減額	3	運・貸	会社	九州	○			
16	リーマンショック後にオペ都合で2度引下げられた。(その後市況好転で2度修復される)	3	運・貸	会社	九州	○			○
17	リーマンショックの時、4～6月は3割カット、6月からは2割カット	3	貸渡	個人	中国	○			

C26. 契約後の変更による不利益の対応《具体例》

- 1 = 元の運賃しか支払わなかつた
- 2 = 不十分だが見直した
- 3 = 運賃を適正に見直し支払った
- 4 = その他

	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	状況により1～3	1	運送	会社	関東			○	○
2	船員の労働時間増しに関しコスト増	1	運・貸	会社	近畿				○
3	タンカーでバックタンク(性状が合わない為)した場合でもバックタンクは無償作業。積み直しも同様。	1	貸渡	会社	中部		○		
4	年間運送契約に基づく定額運賃の為	1	運送	会社	関東				○
5	航海数増に対して割増分を追加料金として支払ってくれた	3	運送	会社	四国				○

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	支払なし	運送	会社	関東				○
2	支払われなかった	貸渡	個人	中国	○			
3	全ての作業は運賃にインクルーズとの説明	貸渡	会社	中部		○		
4	船員さんの手に渡るときの税金の面で苦勞しています	貸渡	会社	四国	○			
5	専用船の為ホールドクリーニングを行なわれない	運・貸	会社	九州				○
6	専用船の為ホールドクリーニングを行なわれない	運・貸	会社	九州				○
7	ラッシングワイヤー等の倉庫出し、片づけ	運送	会社	九州				○

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	支払なし	運送	会社	関東				○
2	イ、ウについては要求したこともなく、支払われていない	貸渡	会社	四国	○			
3	オイルフェンス展張作業料	運・貸	会社	近畿	○	○		
4	代理店立会人を本船と陸上の送迎	貸渡	会社	関東	○			
5	当社の主要荷主との契約にタンカーは含まれていない	運・貸	会社	関東				○
6	裸用船	貸渡	会社	中国	○			
7	ポンピング作業、ドラム移送(デッキ)作業	貸渡	会社	関東	○			
8	溶剤を使った洗浄	運・貸	会社	関東	○		○	○

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	安全管理費	貸渡	会社	近畿	○			
2	オペ子会社の高いLOを買わされた	運・貸	会社	九州	○			
3	契約解除の脅し	貸渡	会社	関東		○		
4	事務所のLED	運送	会社	近畿				○
5	ドック安全会議のオペレーター出張費	貸渡	会社	近畿	○			
6	取引荷主の製品だが無理強いはされていない。(ただしあまり断れない)	貸渡	会社	中部		○		

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	違法業者は公表する	貸渡	会社	中国	○			
2	運賃の標準化をして、適正な船舶の管理や事業の継承ができる環境を作る	貸渡	会社	九州	○			
3	大手物流会社に対し行政より指導をしていただきたい。鉄が暇になると他マーケットに進出しダンピングにて貨物を持っていく。忙しくなると鉄に戻って安い運賃のみがマーケットに残る	運・貸	会社	近畿		○	○	○
4	オペに対して契約違反を犯した場合罰則(罰金)を科する	貸渡	会社	中国	○			
5	会社、船舶の淘汰、集約化	運・貸	会社	関東				○
6	公正取引委員会が年度替わり前の3月初旬にオペを訪問し契約書を次年度を含め見せてもらう	貸渡	会社	九州	○			
7	公正な取引が行われている	運送	会社	九州				○
8	公正な取引が行われている	運送	会社	九州	○			
9	コンタミや品質確保について一方的に言われることがあるが、コンタミなどの基準がほしい	運・貸	会社	関東	○		○	○

	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
10	下請法の内容を荷主、オペに送付すること	運・貸	会社	九州	○			○
11	実行してほしい	貸渡	会社	中国	○			
12	実態を踏まえ不正な取引を実施している企業を公表する	運送	会社	関東			○	○
13	専門家の派遣	貸渡	会社	関東	○			
14	内航総連の組織が荷主、オペレーター中心である限り下請法はザル法だ。船主にスト権が認められていない現状では何の効果もない。船主だけの組合でなければこの苦しみは一生続く。	運送	会社	四国				○
15	荷主サイドに現状の船員費の高騰、乗組員の過労について理解、協力をいただけるよう要請を続けることが大切	貸渡	会社	神戸	○			
16	荷主単位で100%子会社によるオペレーティングが行われているが、何か変更、やめさせることはできないか	貸渡	会社	四国	○			
17	荷主との直接契約	貸渡	会社	関東	○			
18	燃料費の高騰に対すること	運送	会社	北陸信越				○
19	罰則の強化	運・貸	会社	関東				○
20	無理だと思っている	貸渡	会社	中部		○		
21	メガオペの分割。オペに対する荷主の出資制限	貸渡	会社	四国	○			
22	モニターの強化(市場に無資格船が多すぎる)	運・貸	会社	中国	○		○	○
23	用船契約期間中の用船料の減額の廃止	貸渡	会社	九州	○			

(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	20000TEU型コンテナ船など大型化しているが岸壁整備、港湾荷役の体制が遅れすぎている。	運・貸	会社	近畿				○
2	D-2)グループ化は事故の多発につながる。国交省の行っている方向は逆効果である。D-3)船舶管理会社の活用は船主の根本的な能力を低下させる。D-4)船を持たないオペが荷主の力をかさに何10隻もの船を動かしており、船主の痛みがわからない。自社船を1隻持てば3隻のチャーターが出来るぐらいの規制を行われないと現状のような半奴隷的な船主の救済にはならない	運送	会社	四国				○
3	アンケートに協力しても何も変わらない。もう少し荷主、オペレーターに圧力をかけてほしい	貸渡	会社	近畿	○			
4	アンケートばかりで期待できない	貸渡	会社	四国		○		
5	運賃決定後もたびたび荷主の一言でダウンされる。不服ならやめてくれとのこと、半ば脅しである。こんな事態で何年か委任している。	貸渡	会社	中部		○		
6	大手荷主の物流部門であるオペが荷主に適正運賃、備船料を要求できるか疑問がある。荷主系以外の運航者(オペレーター)は貨物増減のバッファ的な存在で非常に不安定な状況にあるような気がする。このような現況化で下請法に基づく処理ができるのか疑問である。オペとオーナー間も同様であり契約が一定期間を過ぎて1年ごとの自動更新となった場合に1年後に再契約が不可となれば、なかなかオーナーの主張は通らないのではないのか。この場合優越的な地位の乱用にはならないのではないのか。	貸渡	会社	九州	○			

	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
7	オペとオーナーの地位の差の是正	貸渡	会社	中国	○			
8	オペの場合用船船主に対する用船料の支払いについては、当月分を当月10日くらいに支払う(前払い)ケースが多く、荷主からの運賃は翌月末～翌々月末～翌々翌月末となる。異業種間取引であるから、下請法の適用外となり強く主張できない部分である。特に大荷主にその傾向が強く決算期に会計事務所により毎回指摘される部分である。入りは遅く出が早いことになる。異業種ではあるが荷主とオペは切り離せない問題。要是正!	運・貸	会社	九州	○		○	○
9	オペレーターと良い関係にあり特に困っていることはない	貸渡	会社	九州	○			
10	オペレーターに対し船主は非常に弱い立場にあり、契約の短期化やチャーター料の交渉力の無さなど一方的な契約を結ばざるを得ないのが実情です。契約を少しでも対等な立場で結べるよう交渉力を付けたいのですが、個々の力では無理だと思います。国等の助力を得られるよう法整備の検討を願います	貸渡	会社	中国	○			
11	オペレーターは荷主に弱く、オーナーはオペレーターに弱い。運賃の適正化を願いたい。ここ7～8年運賃は据え置きである。	貸渡	個人	関東	○			
12	会計法規や税法では、「実質課税の原則」等で名目に捉われない経済実態が重視される中、民法においては実質的な費用負担の意思が無視されることがあります。例えば、ファイナンス・リース契約により新造船を建造する場合に、実質負担者である船主がある部分について造船所側から被った損害の疑義があるとして討議中であっても、ファイナンス側側の内部事務手続き都合と造船所側利害が一致して、負担者の意思が無視され、残金がファイナンス側側によって支払われ融資額が大きくなる。こうなると巨大金融機関に対して企業側はなかなか対抗できず弱い立場になってしまいます。民法上、ファイナンス側側は所有権者として強い権利を持って行動を起こすことができますが、結局は船主側が負担しなくてはならない費用で、公正取引と言えるのだろうかと言うことです。	貸渡	会社	関東	○	○		
13	急激な円安による物の値上がり他、チャーター料では吸収不可能。為替の安定1ドル=100円程度が良い	貸渡	会社	中国	○			
14	近年、タンカー船の荷役中の事故、トラブルによる貨物の損傷に対してオーナーが損害賠償請求される事例が発生している。貨物船はオペレーターや荷主が荷役業者を手配し、船長には注意義務があるものの賠償責任は荷役業者にあり、その取扱いに関し貨物保険が付保されている。荷役作業の費用は契約書の特約条項で用船料に含まれるとなっているが、責任や補償に関して明記がなく、現状の定期用船契約書の内容に不備を感じている。タンカーオペレーターは数度の集約、合併により大企業へと変革を遂げ、契約上もコンプライアンスや社会性が強く求められ、日本海運集会所の契約書式を利用している。我々オーナーにとって、日本海運集会所の契約書は自社の地位保全の最後の砦であり、その内容は重要である。現在、海商法の見直し改正が進められているが、外航海運の定期用船契約書等も参考にして実態に内容に見直しを行い、業界全体でそれを順守する環境を整備することが急務である。	貸渡	会社	九州	○			
15	景気が良くなるぞと煽って老朽船を持ち続けたり、新造船を作ったり、あげくのほかに輸送量の減少による船腹過剰。これらはすべて投資ミスで片づけられるのでしょうか	貸渡	会社	四国	○			

	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
16	経済変動により安定した用船料が支払われず、アジアの奇跡とまで言われた戦後のわが国の経済成長が海運なくしてあったでしょうか。もっと国民に認識してもらわなければ海運業は衰退してしまいます。自国の物資を外国人任せでよいのでしょうか。国自体が衰退します。自国の物資は自国民で。当たり前のことではないでしょうか。政治家、経済学者はカボタージュ解禁など自国を衰退へと導こうとする人がいます。有事になれば簡単に海上封鎖されますよ。	貸渡	会社	九州	○			
17	契約時の用船料を一方的に減額する悪習慣を早期に是正すべきと考える。荷主、オペレーターの経済状況と言う理由で弱者に押し付ける構造はいかがなものか。船主は金融機関への返済、乗組員への給与支払い等いかなる理由があろうと減額不可能であり、どのような方法を考えても赤字を計上することになる	貸渡	会社	九州	○			
18	ケミカルタンカーの転換積貨物で前荷も荷主に報告し手順通りにタンク洗浄を実施し、タンククリーニングサーベイも合格となり、揚げ地の船槽サンプルもOKで、揚げてから陸上タンクに前荷が0.4ppm検出され製品は二級品となり、工場に戻す移送費用、長期化する保管費用、格落ちの費用で7000万円程度の損害賠償しろと言われている。最初の打ち合わせで、弁護士(荷主社員)を同席させ、その後加入の保険内容について約款の提示を求められた。	運・貸	会社	関東	○		○	○
19	現在船員不足で各社引き合いにより給料急上昇、入渠工事費の高騰、運営に大変困っています。比例した用船料になるよう希望しています	貸渡	会社	中国	○			
20	公共事業等が東日本方面へ経済移動していくのではと思う。西日本での様々な事業が減少することが今後考えられるのではないかと思うと公正な取引上に何らかの影響が出てくると心配される。今のところ目に見えての不利益はないが、今後そのことに関連して契約上不利益な仕事の依頼を受けた場合、対処出来るように考えていきたい	運・貸	個人	四国		○		
21	鋼材製品輸送は積込資材費やラッシング作業費が未だ船社持ちとなっているところがある。輸送完了3ヶ月後に代理店料と一緒に数十万の請求が来ることもある。ただし、消費増税前の駆け込み・悪天候による船不足以降、極端に安価なトリップ運賃での引き合いはなくなったのは良いことだと思う。	運・貸	会社	関東	○		○	
22	公正取引は問題なく行っているので、特記事項はありません。経済の変動では、以前から指摘していますが年度後半に輸送が集中するので上期は船腹過剰だが一転下期は船腹不足が慢性化するので、公共事業などは単年度予算にせず15ヶ月や18ヶ月予算で組み、前年度分と次年度上期までの期間と重複させ年間の輸送及び工事の均一化を図るべきと思います。	運・貸	会社	九州				○
23	これまでの内航小型船主としての運営上、経済状況により自己資本を費やした。今後船舶の老齢への改善の為、新替及び中古購入にしても小型船への用船料の低価格化はなかなか改善されず船員費のUP先行の見えない今、経営困難。経営維持の難しさ、船員の確保、船員教育	貸渡	会社	中国	○			
24	少子高齢社会となり船員不足が激しい。特に機関部職員、今後日本内航船は外国籍の船員を乗船可能とすること。	貸渡	会社	中国	○			
25	新船建造費の高騰、多少の運賃アップではとても新造できない。船員の高齢化	運・貸	会社	関東			○	○
26	船員及び船舶管理に携わる者が不足しており、そういう人材の育成、確保が急務であると考え	運・貸	会社	中国	○			○

	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
27	船員費が上がっている、修繕費も上がっているが用船料の引き上げをしてもらえない。もともと余裕がなかったので赤字を覚悟しなければならない。荷主に船主の声を届けるにはどうすればよいか、荷主とオペレーターの資本関係をなくすことができれば変化すると思われます。オペレーターの社船比率 20～30%を復活すると船主の苦勞のわかるオペレーターが増えてくると思います	貸渡	会社	九州	○			
28	船員不足、若手船員が少ない	貸渡	会社	四国	○			
29	船員不足により、賃上げは全体に国で指導していますが、運賃は10年以上上がりませんから経営が難しいです	貸渡	会社	関東	○			
30	タンカー等、一部の船種では過重な労働(時間、荷役労働等)が慣例として定着しており、一社の力では改善が不可能な状況である。監督官庁のリーダーシップのもと、目に余る状況については適正化するよう調整していただきたい	貸渡	会社	神戸	○			
31	地方に工事が来ない、ない。	運送	会社	北陸信越				○
32	低運賃で代替ができない。繁忙期でも運賃がそのまま	貸渡	会社	神戸	○	○		
33	ドック中にオペが主催する勉強会を開催するに当たり安全担当者の出張費をすべて船主の費用として用船料から差し引く。どう考えてもオペレーターとして安全な船を船主に提供するための講習だと考えるが、一向に聴く耳を持たない。	貸渡	会社	近畿	○			
34	内航海運業の自由化	運送	会社	近畿				○
35	荷主→オペ→オーナーの縦の力関係は変わることはなく、完全な公正取引はあり得ないです。それを踏まえて小型船のオーナーは事業を継続しない決断をすることが大事かと思えます。499 総トン以下の小型船はオペや荷主が自ら赤字を切つてやることで、全体的な効率化が進むと思えます。	貸渡	会社	中部		○		
36	荷主さんが理解を示さないと何も変わりません	貸渡	会社	中国	○			
37	荷主の統合	運・貸	会社	関東				○
38	燃料が高い	運・貸	会社	九州				○
39	燃料の変動で燃料費の高騰	運・貸	会社	四国	○			
40	燃料費高騰や船員費アップに対する運賃交渉が難航	運・貸	会社	中国	○		○	
41	弊社はオペレーターと定期用船契約を締結しており用船料の減額、遅配等のトラブルは発生しておりません。また、物品の購入、協力金の要請等は一度もされたことはなく、対等の取引となっています。	貸渡	会社	四国	○			
42	弊社は配給船を定期用船で傭船社との契約で運行しており、他船舶への燃料供給を主業務としている。他船舶補油の際に、他船へ乗り込みホースジョイントを行っているが、内航タンカー定期傭船契約書第二部の第5条の(費用負担区分)にホース取付及び取外し及び荷揚げに関する一切の費用は傭船者側にあると記されているが、弊社契約書には特記事項として「これは傭船料に含まれる」となっている。特記事項として弊社は受け入れたが、傭船者と荷主との間での契約はどのようになっているのか不明である。この作業は過去に転落死傷事故が発生しており配給船乗組員に行わせるのは過重労働ではないか。また、傭船者が荷主からそのような費用を受領しているなら傭船料とは別途でその費用を支払うべきではないか。	貸渡	会社	関東	○			
43	平成3年2月から運航開始していますが、現在の用船料が平成27年6月まで平成3年2月の水準並みです。船員法改正により船員は平成3年2月では3名でした。平成21年より船員法改正により連続16時間以上の航行する場合には甲板3名、機関1名となり、乗組員も1人多くなり、用船料が平成3年2月と同じではオーナーとして経営が成り立たない。また部品、修理代も高額となっています。船齢も古くなり、メンテナンスができない。このまま経営を続けるのは困難な状況です	貸渡	会社	九州	○			

	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
44	メーカー、商社、元請への料金指導を徹底してほしい	運送	会社	神戸			○	
45	用船契約期間が短い	貸渡	会社	中国	○			
46	用船契約期間は10年であっても用船料の契約期間は”当面の間”するのが内航業界の通例である。用船料の上昇を下降局面によっては利害が異なるとはいえ、外航のように用船料の契約期間を5～10年となるよう、行政指導で望みたい	貸渡	会社	九州	○			
47	用船契約証はオペレーターが自由にできる仕組。途中での用船料値下げ等一方的にできる、また行われる	貸渡	会社	九州	○			
48	私たち一隻船主は何年も用船料の上がることはなく、もう希望もありません。総連に於いても、オペレーターの方もいるし用船料の上がるわけもなし、四代の海運業も近いうちに終わることでしょう。残念です。	貸渡	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	・契約書等の様式はエクセル様式にして無料ダウンロードできるようにしていただきたい・海上の距離計算も無料で使用できるとありがたい・場所によってはバンカー船のいない港や河川もあるので陸上(ローリー)からの給油が行えるようにしてほしい	運・貸	会社	九州				○
2	・船員不足問題をどうするのか。徹底的に議論してほしい。会社努力の範囲を超え、船が止まる時代が必ずやってくると思われる。船が止まると国のインフラが揺らぐことを認識してほしい。電力向け、離島向けなど、陸海空すべて人材不足だが、船の輸送量の貢献度を再評価していただき、国を挙げて海運への目を向けてほしい。・主要岸壁の陸電設備の設置。CO2削減、騒音の減、煤対策、発電機の消耗減、船員の環境改善	運・貸	会社	近畿				○
3	・取引上は困っていない・船員不足が心配→採用、養成・内航海運の重要性アピール・荷主は困らないと動かない	運送	会社	中国				○
4	・荷主系輸送会社の組合加入の制限をお願いしたい・船員の法定定員の削減(特に小型船)	運送	会社	関東			○	○
5	1.低迷するタンカー業界においてオペ、オーナーのグループ化等による組織体制の強化。1.荷主(東燃グループ、昭和シェルグループ)等による安全対策に対する一方的な強権圧力の強制(不要、未使用等の物品の備付等オーナーに対する弾圧)1.国交省(運輸局)の船員に対する免許取得の履歴縮小	運・貸	会社	中部		○		○
6	①内航総連の役員、委員会、出向者が偏っている。2期出向すれば2期休みを取るようしないと権利の私物化につながっている。(会長、副会長職を除く)船主80%内航船員80%が関西在住でありながら何故事務局が関東にあるのか説明してほしい②温対税の30%をなぜ石連が搾取するのか?年間数億円もの手数料がかかるのか?内航総連はなぜ石連に文句を言わないのか?③ガット船に対する整備公団の融資が切れてから久しい。税金の公平配分の意味からも融資再開を早く実現してほしい。また1社1隻の枠にすると公平にしないと役員になっていれば何隻でも出ている現状もある。	運送	会社	四国				○

	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
7	以前業界紙に投稿したこともあるが昨今の船員不足問題を解決する方策が多々論じられているが、船員と言う職業に魅力を感じる環境にしなければ若い人の希望者確保は厳しいと思う。具体的な魅力は①給与②休暇③居住環境と思われるが、過酷な労働環境の改善も当然必要と思われる。船主として積極的に取り組めるのは居住環境と思うが居室の高さ、騒音問題より優先するのは広さと思う。より劇的な法改正を望みたい	運・貸	会社	九州	○		○	○
8	以前用船料のUPにむけてグループで一緒に交渉行っていたきました。現状をよくわかっていただけています今は船主間の横のつながりも薄れています。今後もよろしくお願いします。	貸渡	会社	中国	○			
9	いまは船員不足が深刻だと思えます。やりがいのある仕事として船員で働きたいと思う人が増えてほしいと考えています	運送	会社	中国	○			
10	大手オペレーターほど運賃のダンピングが激しい。特に鉄鋼大手オペレーターの協力と言う名もとの価格の低価格化に対応するために燃料商社からの運賃が過去の公価格と比べると70～50%しかもらえていない。業界全体がそんな体質と見受けられる。トラック業界よりもやり替えの難しい内航タンカー業界と言うことを切にアピールすべきであると考えます	運送	会社	近畿				○
11	親子船から始まっているので船員を雇わなければならなくなると経営は厳しい。特に199tの小型船は用船料が少ないので船員の確保が難しい上に経営困難になる。船が古くなっても新造する資金が貯まらない	貸渡	会社	中国	○			
12	海運業の内情を国民に広く知らせてほしいがカボタージュ等のわけのわからない言葉を使わず、誰にでもわかるようにしてほしい	貸渡	会社	四国	○			
13	外航船など大型船を対象にした国際条約を外務省は内航の実情を斟酌せずに批准し、国交省も無抵抗に適用しすぎる。	運・貸	会社	関東	○		○	○
14	外国籍の船員を乗船可能とする法令を整備すべき。	貸渡	会社	中国	○			
15	海上自衛隊や各地の水産高校の方と話をすると内航海運についてあまり知らないようです。そういったところへのアピール、人材確保のために必要だと思います。	貸渡	会社	四国	○			
16	解撤等交付金制度に代わる内航海運業の基本方針の設定が必要と思われま。	貸渡	会社	九州	○			
17	海洋国家なのに海上物流を軽視しすぎるとされる。問題が多くあるため、年数がかかりすぎですし公正取引の原因で運賃が低い状態で取り決めている。各省庁の連携の悪さに関してはぜひとも改善していただきたい。	運・貸	会社	関東	○			
18	環境問題について、船舶に対する法が出来上がってきたが、陸上側の設備や理解が全く進んでいない。(生活ごみ等の工場等での引取り、沿海区域航行船においてのマルポール条約(貨物残渣等の処理)を守るための処理方法)	貸渡	会社	九州	○	○		
19	旧態依然とした船員法、安全法、船舶法を見直し、船主、船員が仕事が、また管理ができやすくしていただきたい。小型船船主の意見のヒアリングをお願いしたい	貸渡	会社	九州	○			
20	国、荷主、オペレーター、船主で船員不足に対処しなくてはいけないのでは。今まで船員問題はすべて船主に押し付けてきたではないか。今の用船料では新たに船員を育てるのは経済的に難しい。国民にもっと海運業を知ってもらう必要がある。宣伝不足。若者をもっとわが業界に。我が国の生命線は海運業ではないか。島国と言うことを政治家、国民は理解しているのだろうか。島国に船員が不足している事こそ異常ではないだろうか。臨時船員及び年金支給船員の簡素な雇入れができるようにできないか。船員不足、不安定な用船料、深刻です。これから廃業会社がどんどん増えます。それで国民、荷主はよいのでしょうか。今すぐ対策を。	貸渡	会社	九州	○			

	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
21	国土交通省は二つの部署で変更手続き(住所、FAX 番号等)を行い了承していただいても遠い部署になるとその変更がされていない。こちらはその度に変更項目を伝えなければならない。どうにかならないのか	運・貸	会社	四国		○		
22	国内の現状、船型、船種にあったルール作り、指導をお願いしたい。	運送	会社	四国				○
23	国交省が押し進めている船舶管理システムであるが、これは内航海運業法に裏打ちされていないのではないかと業者の存在を是認しその価値を認めるのであれば、法制化こそが必然であろうと思われる	貸渡	会社	九州	○			
24	今後、海上に限らず陸上でも人材不足が目に見えています。海運業界は特にその傾向が顕著で現在船員育成事業等も行ってはいますが、資金等の問題もありなかなか難しいのが現状です。そういう団体の支援を強化してほしいと思います。またメディアなどの活用を積極的に行ない、例えば、船員のドラマ等を作成し、真面目なものではなく娯楽性が強い「トラック野郎」でトラック運転手が増えたように、一般のひとが特に小、中学生が興味を持つ内容のものを売れっ子映画監督やプロデューサーに依頼して作成するなど、社会現象になるレベルの船員ブームの火を点ける勢いでやっていただきたい。	運・貸	会社	九州				○
25	今後は、若年船員を養成し安全対策に取り組む姿勢が求められております。また、会社が存続するには良質な船員を確保し、内航海運は安全運航と安定輸送を邁進することが課題です。	貸渡	会社	中国	○			
26	今後も荷主に対しての実態改善活動を行っていただきたい。その際現在オペレーター及び船主が負担しているリスクを荷主に転嫁できるような環境改善を行っていただきたい。*大手鉄鋼メーカーなど数多く船舶を使用し海上輸送を行っているメーカーは理解が高いと思われるが、少量のメーカーほど運航リスクをオペレーター及びオーナーに負わせているような気がします。	運送	会社	中部				○
27	暫定措置事業終了後の日本内航海運組合総連合会の役割について、広く議論し方向性を早く示すべきである	貸渡	会社	九州	○			
28	自由競争の原理は必要ですが、過当競争が過ぎると安全、経営に支障をきたし健全な発展が見込めない。適正な運賃、用船料の指導、監督をお願いしたい(荷主、オペレーターに)	貸渡	会社	九州	○			
29	船員が不足している。	貸渡	会社	北海道	○			
30	船員政策(船員不足)	運・貸	会社	関東				○
31	船員と言う職業上の地位が社会的に認められるような施策。	運・貸	会社	九州	○			○
32	船員不足(不足、高齢化)への対応が進んでいない。現状、切迫した状況になりつつあるが対策が見えてこない。官民一体となった対応を主導していくようお願いしたい	運・貸	会社	関東				○
33	船員不足、高齢化が著しく将来の働き手がいない。高専が瀬戸内に3校あり、文科省、商船大学は一般に吸収将来見えない。高専を一校にまとめ船員過程で増員する。場合によっては外人も受け入れる必要あり。国交省に、まとめるべきである。	貸渡	会社	中国	○			
34	船員不足が現実になっています。止まる船が多くなると思いますが。何をしても手遅れです。	貸渡	会社	中国	○			

	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
35	船員問題にしても、船舶の老齢化にしても、それが問題になるのは中小の船主である。そしてその弱い船主を使って営業している中小オペレーターが多いことは問題だと思います。このようなオペレーターは自社船員を持っておらずマンニング業者を使用している会社が大半です。安全運航が社会的な要請となっていますが、航路上で操業する漁船や、工場の私設バースの貧弱な係船設備に対して船員の苦労は大変です。国交省の人も一部分のことばかりでなく全体的な視点で問題点の整理と解決を図ってほしいと願っています	貸渡	会社	九州	○			
36	船員問題を打開するには船員の運賃アップを行う必要あり。船員のコストアップ分は荷主側が負担すべきだ。内航総連や国交省には荷主側に対し物流コストのアップ要求を積極的に行ってほしい。	運・貸	会社	近畿		○	○	○
37	先日、共有建造の説明会があり、胸躍らせて会場に向かいました。しかし土砂利専用船は対象外とのことで除外されました。弊社はガット船を所有しており、船も古くなっており一人の会社が新造することは無理です。後継者も育っており、若手船員育成にも力を入れています。このままではガット船を所有する船会社の未来は閉ざされてしまいます。お力をお貸ください。	運・貸	会社	四国				○
38	船舶の中間検査、定期検査の簡略化、機関がなじんでいるのに検査で分解すると不具合が生じるし経費も掛かる。ある程度使用者責任にしてほしい。	運送	会社	九州				○
39	総連の存在意義は何ですか？	運・貸	会社	関東			○	○
40	他業界に比べ船、海運業界は遅れを感じます。より良い方向へ進化してほしいです	貸渡	会社	九州		○		
41	適正運賃の実施の実行	貸渡	会社	中国	○			
42	内航総連傘下の組合(全海運以下)の統合納付金等の廃止。内航総連の各種部会、委員会の統合、閉止	運・貸	会社	九州	○			○
43	内容が難しく記入できないところがありました	運・貸	会社	九州		○		
44	長年の荷物輸送先の(メーカー)揚荷トン数の違いがあり、ほとんどの場合少ないメーカーが一件あり納得できません。積荷トン数と荷揚げトン数の違いです。毎回ではないのですが、過去40年間は続いています	貸渡	個人	神戸		○		
45	荷主(石油会社)の圧力が強すぎる。1度事故トラブルを起こすと徹底的に停船させ船主経済は考えてくれない(教育停船、荷主ホールド)	貸渡	会社	関東	○			
46	荷主の言いなりの用船料は是正すべきだ。オペは下げられてもその分はオーナーの痛みがわからない。物価は上がっているのに、20年前の用船料の方が高いのはどう言う訳だ。一杯船主は必要ないと言う事か。	貸渡	会社	九州		○		
47	荷主の力が強すぎる。荷主に運賃まで決められている現状では、運賃の適正化などあり得ない。時代に逆行すると言われても協定運賃を復活させ、安全対策費用等を適用コストとしてオンさせなければ内航海運は滅亡する。景気も物価も上昇しているのに運賃が上がらないのは？	貸渡	会社	関東	○			
48	荷主は海運会社所属船は安全に対し強力に指導しますが、油特約店所属船は対象外となり船員がそちらの船に行きます。また経営ができなくなった17~18年くらいの船を安く購入していますが、運賃が安くても運航していますから、運送業、賃貸業の船主は経営が厳しいです	貸渡	会社	関東	○			
49	燃料油の高止まり	運送	会社	北陸信越				○
50	納付金の支払いを続ける以上、新造船を作る上で船主だけリスクが存在する。オペも半分負担するとかできないのか	貸渡	会社	九州	○	○		
51	乗組員減少による運航の問題	運・貸	会社	北海道				○

	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
52	封印やホースのジョイントなど改善された面はあるが、まだ不十分。今後も総連合の活動に期待したい。荷主がオーナーに直接いろいろと注文を付けてくる。オペレーターが弱い立場であるのも理解できるが二重、三重に管理されている感じがする。タンカー船の提出書類の多さは限界にきている。	貸渡	会社	関東	○			
53	弊社は石油タンカーのオーナーです。最近では安全運航、安全作業に対しての要請が厳しく些細な不手際に対して、厳しい追及がオペレーターを介して荷主に対し求められる。特に石油元売りの積地などでの不手際は過剰と思われるほど、その過失を問われる。しかし、石油元売りの施設は老朽化し管理状況を問いたくなるほどである。例えば、老朽化栈橋に着積する際に船が風に煽られ栈橋に当たり軽微に損傷させても事故として判断されヒューマンエラーとされる。その前段階の栈橋の状態は原因とされないのが現実である。その実態はオペレーターもわかっているのだがオペレーターは石油元売りに対して取引上率直な意見が言えないのか一向に改善されていない。我々を取り巻くタンカー船の船員の労働環境は高齢化と作業責任の矛盾だと考えます。このような立場の弱いものが真っ先に非難される状況では益々タンカー船の船員は減少する危機感を禁じ得ません。この労働環境の現実を実際に現場調査し改善できるようにしていただきたい。	貸渡	会社	関東	○			
54	平成 28 年 3 月 31 日で終わる留保制度が残念です。留保制度があればいつでも廃業しやすいと思います。	貸渡	会社	四国	○			
55	南向き、西向きの貨物を確保できるような産業配置をお願いします。北海道→京浜、京浜→関西・九州	貸渡	会社	四国	○			
56	無言の圧力、契約解除の脅し。荷主の一方的な運送条件の取り締まりを行わない為個人事業主は毎年毎年廃業へ追い込まれる。日本の海運をダメにする。A級戦犯者、国交省、荷主、組合、公正取引委員会、責任を感じているのか?情けない	貸渡	会社	関東		○		
57	もっといろいろな情報を発信してほしい。	貸渡	会社	四国	○			
58	用船料の値上げなくして安倍ノミクスの効果なし	貸渡	会社	中国	○			
59	乱立するオペレーター集約化すること。オペレーターの資格をもっと厳しく、銀行等からは用船契約証等は紙切れ同然と言われる	貸渡	会社	九州	○			
60	若手船員育成に力を入れて。大手海運会社ばかりの就職でなく個人会社への就職も力を入れてほしい	貸渡	会社	四国		○		
61	湾内も外航も同じ船員法であることに船員法の趣旨との違和感がある。日帰り船も同じ扱いは無理がある。全体的に船員の給料が低い所に若年者の競業、質に影響していると思う反面、労働時間の規制やらで企業側としても競争の中で大勢の船員を抱えることにリスクが生じている。船員法の適宜見直しを求める	運・貸	会社	関東			○	

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27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		<<	1. 個人事業者 2. 会社
（会社の場合） → 資本金		<<	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
● 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？					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
※3.の場合その内容 →					

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知りましたか？					《	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に、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 契約 用船	運航 委託 契約	トリ ップ 契約	運送 契約		
	▼	▼	▼	▼		
●17) 平成26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(平成26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(平成26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ることがありますか？(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りましたか？					≪	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) 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</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 2. 不十分だが見直した 3. 運賃を正当に見直し支払った 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 2. 支払われたが不十分だった 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 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 2. 支払われたが低額だった 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 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。それはどのようなものですか？ ※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>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>1. 下請法・物流特殊指定等の説明会 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 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 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 5. その他</p>
<p>※ 5 の場合、その他の希望事項を記入 →</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>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>1. グループ化等オーナーの組織体制づくり 2. オペの組織体制強化 3. 契約ルールの明確化・徹底 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>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>1. 協同組合化およびグループ化 2. グループ化による船舶管理会社の活用 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>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>1. オペ間の合併など事業者集約化 2. 支配下オーナーの合併など事業者集約化 3. 船舶管理会社の活用 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31日(月)までにご投函ください)