

平成28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29年1月

日本内航海運組合総連合

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) 回収状況	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	34

[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り、業界では取引の一層の健全化、適正化に努めてきたが、オペレーター（運送業）、オーナー（貸渡業）の顕著な階層構造を持つ本業界では、その状況把握と改善努力を継続的に行っていく必要がある。

日本内航海運組合総連合会では、平成 20 年度から国土交通省の協力のもと、断続的に「取引実態調査」を実施してきたが、平成 26 年度から連続実施しており、本年度はその 3 年度目である。本報告書ではその経年変化も含めた調査結果を示している。

(2) 調査の対象

本調査は、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）を対象として実施しており、今回の対象事業者数は 2471 社であった。

(3) 調査の方法

無記名のアンケート調査方式で、対象事業者に郵送により発送、郵送（料金受取人払）により回収とした。

(4) 調査の時期

調査票印刷等実施準備	: 平成 28 年 6～7 月
調査票の発送	: 平成 28 年 7 月末
回収	: 平成 28 年 8 月（31 日締切だが、10 月初旬まで受付）
集計・分析	: 平成 28 年 10～11 月

(5) 回収状況

有効回収数	: 635 社
有効回収率	: 25.7%

(6) 調査の内容

設問の内容は、過去の調査からの変化状況を把握するため、前回調査を基本的に踏襲している。

設問の構成は、最初に契約形態（定期用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約）の別（複数可）の記入を求めた上で、それ以下の取引実態に関する各設問では、該当する契約形態の回答欄に記入していただくことで、契約形態別の分析を可能にしている。

【設問項目一覧表】（平成 27 年度（前回）調査と共通）

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))			契約定期用船	契約運航委託	契約トリップ	運送契約
C. 契約・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）

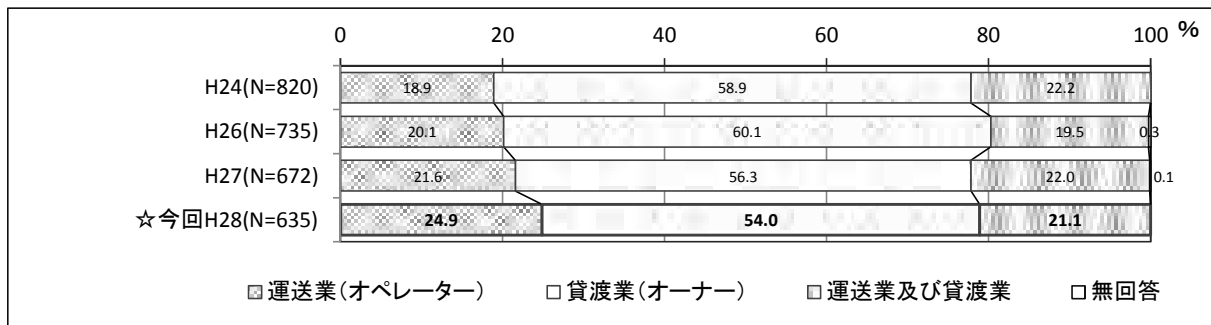
以下の各設問の集計結果表示においては、経年による変化動向をみるため、調査を実施した最近の3時点（平成24、26、27年度）の値を今回（平成28年度）の値と合わせて示している（一部年度で該当がない設問もあり）。

（1）業種・形態・規模

①業種

回答 635 事業者のうち、運送業（オペレーター）が 24.9%、貸渡業（オーナー）が 54.0%、両者の兼業が 21.1%という結果となった。経年的に、運送業（オペレーター）の割合が徐々に増加し、貸渡業（オーナー）の割合が縮小しているが、これには、小規模オーナーの廃業等の影響も含まれていると見られる。

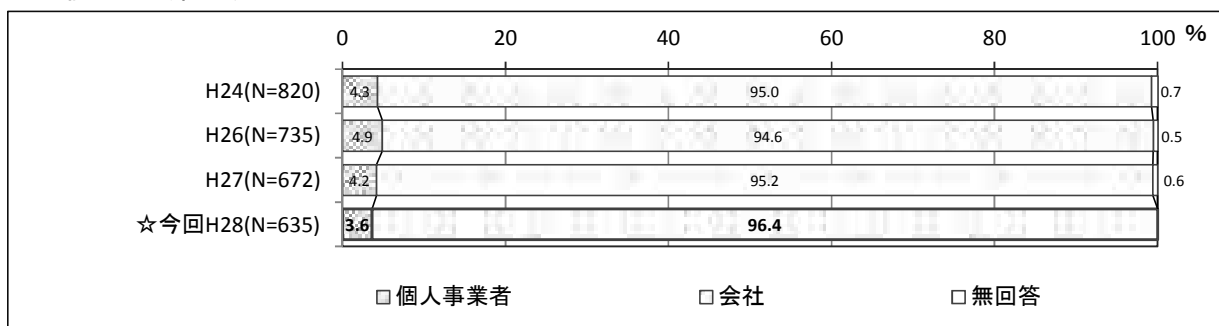
Aa. 業種



②個人・会社の別

「会社」の割合が 96.4%であり、「個人事業者」は 3.6%である。この3年間でわずかずつだが、個人事業者の割合が減少している。

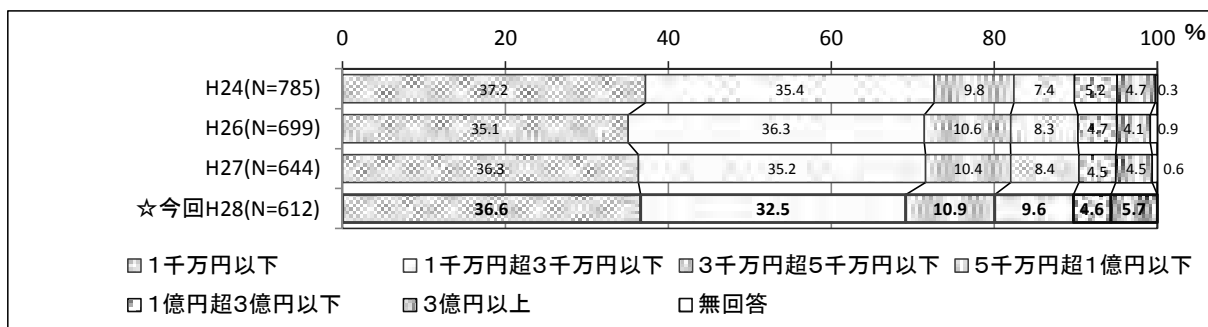
Ab. 個人・会社の別



③資本金

「会社」の資本金規模は、「1千万円以下」が 36.6%で前回までと大差ないが、「1千万円超3千万円以下」が 32.5%と、前回までより若干割合を低下させており、資本金規模の大きな事業者の割合の増加が見られる。しかし、大局的には、小規模事業者が多くを占める構造が続いているといえる。

Ac. 資本金（「会社」の場合）



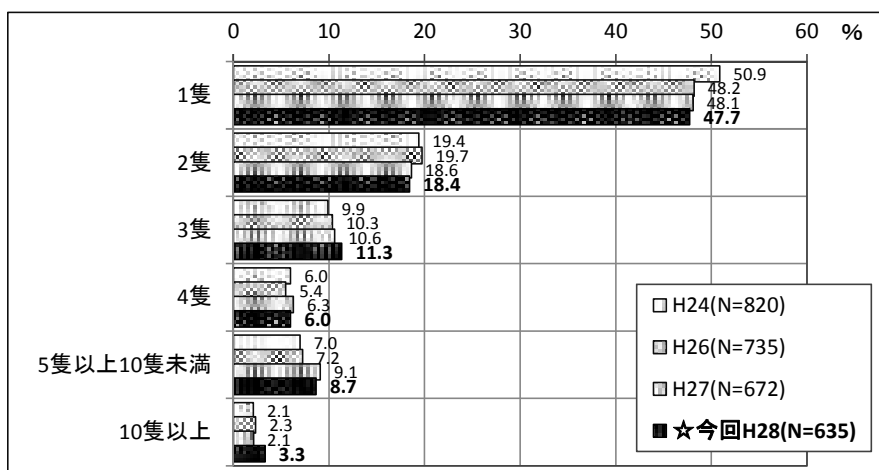
※A bで「個人」以外の回答者を対象として集計したものである。

(2) 船舶数

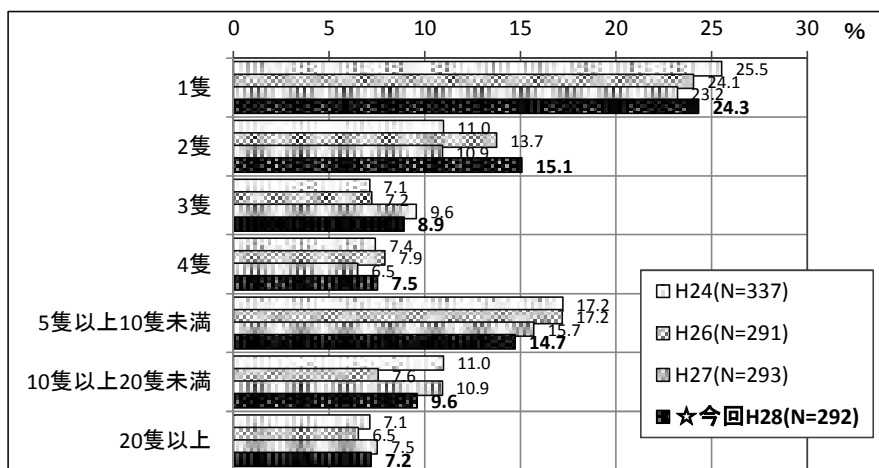
所有船舶数は、「1隻」が半数近くを占め、いわゆる「一杯船主」が多い業界構造を象徴している。5隻以上所有は1割強で、この構造は経年的にもほとんど変わっていない。

運航船舶数は、「運送業」または「運送業及び貸渡業」の回答者を対象としたものであるが、「1隻」が24.3%と最多である一方で、5隻以上の合計が3割強を占め、オペレーターの大小二極化の様相が前回までと同様に現れている。

Ac-1. 所有船舶数



Ac-2. 運航船舶数

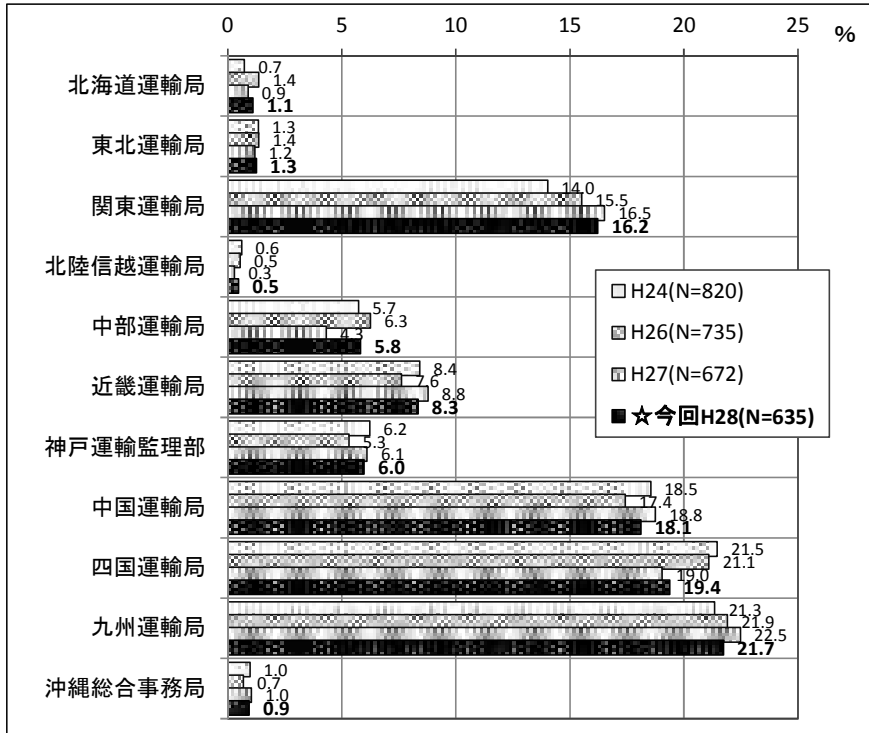


(3) 事業所所在地

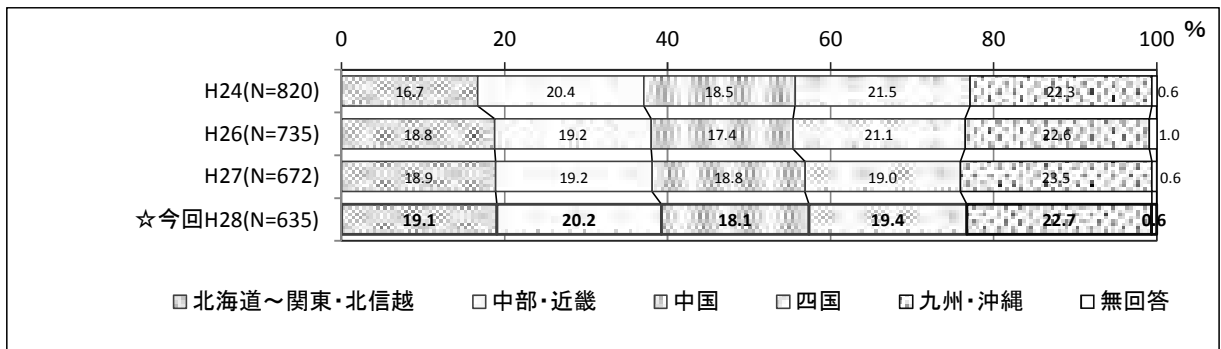
管轄運輸局の分布は、九州、四国、中国、関東の順で多く、この4局で全体の約3/4を占める構造は前回までと同様である。

大きく地方単位に集約した分布状況でも、ほぼ前回までと同様となっている。

Ad. 管轄の地方運輸局



Ad. 地方（管轄運輸局）

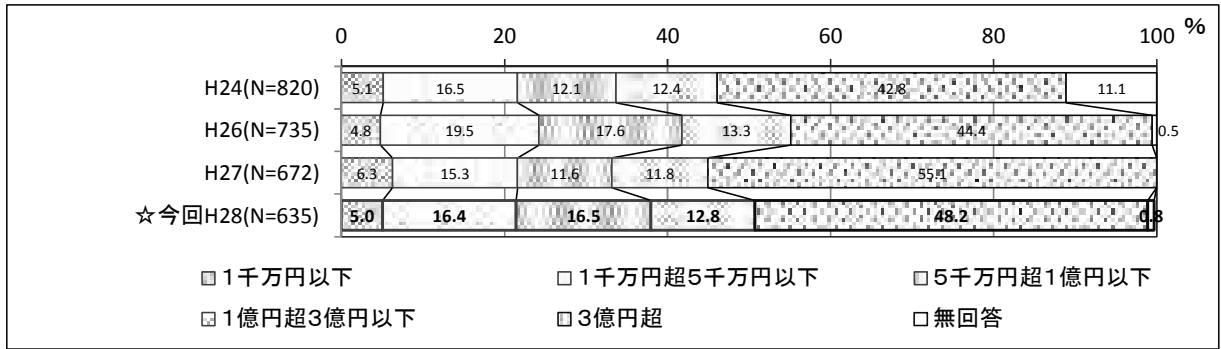


(4) 取引相手の資本金

取引相手の資本金規模は、「3億円超」が約半数を占め、1億円以上まで含めると6割強となり、この構造は、年により多少の変動はあるが基本的には変わっていない。

「会社」における自社の資本金と取引相手の資本金規模の関係をみると、大半が自社よりも大きな資本金規模の事業者を取引相手としている中で、自社の資本金が1億円以下の会社が資本金3億円超の会社を取引相手としている割合が4割を占めている。

Ae. 取引相手の資本金



自社の資本金と主たる取引相手の資本金規模の関係

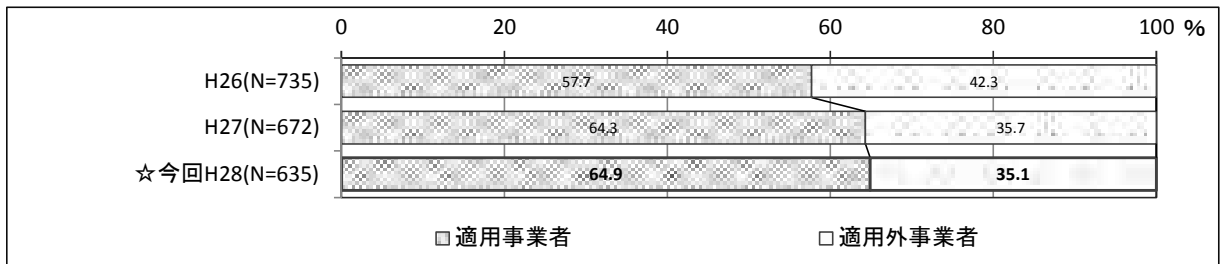
N=609

		取引相手の資本金					無回答	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		
自社の資本金	1千万円以下	20	53	55	31	62	0	221
	1千万円超3千万円以下	5	28	26	31	108	1	199
	3千万円超5千万円以下	2	13	7	7	37	1	67
	5千万円超1億円以下	0	2	9	9	38	1	59
	1億円超3億円以下	0	1	2	2	23	0	28
	3億円以上	0	1	2	1	30	1	35
	無回答	0	0	0	0	0	0	0
	計	27	98	101	81	298	4	609

※A bで「会社」と回答したものを対象とする。

なお、回答事業者のうち 64.9%が下請法適用事業者であり、小規模事業者が大規模事業者の下請けの形で事業を営んでいるケースが多い状況を裏付けている。

※下請法適用



3 契約区分（B）

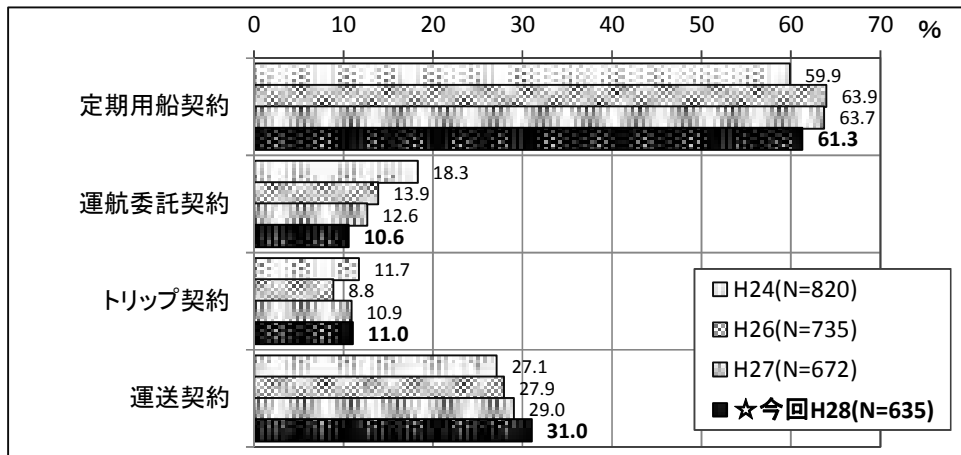
事業者の契約形態は、自社の事業区分と取引相手との契約関係から、定期用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約に区分される。今回の回答事業者における契約形態区分別の分布状況（複数回答あり）は以下のとおりである。

契約形態のうち定期用船契約が最も多く6割強を占め、運送契約が約3割でこれに次いでいる。この状況は前回までの傾向とほぼ同様であるが、運航委託契約の割合が減少傾向にある。

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(%)
貸渡業 (オーナー)	オペレーターとの契約	定期用船契約	389	61.3
運送業 (オペレーター)	元請オペレーターとの契約	運航委託契約	67	10.6
	荷主との契約	トリップ契約	70	11.0
		運送契約	197	31.0
		無回答	17	2.7

B. 契約形態区分



以下のCの各設問では、ここでの回答による契約形態区分についての回答を求めており、契約形態区分別の集計結果を示している。

なお、本設問での上記回答数が、Cの各設問における各契約形態区分の集計母数となる。

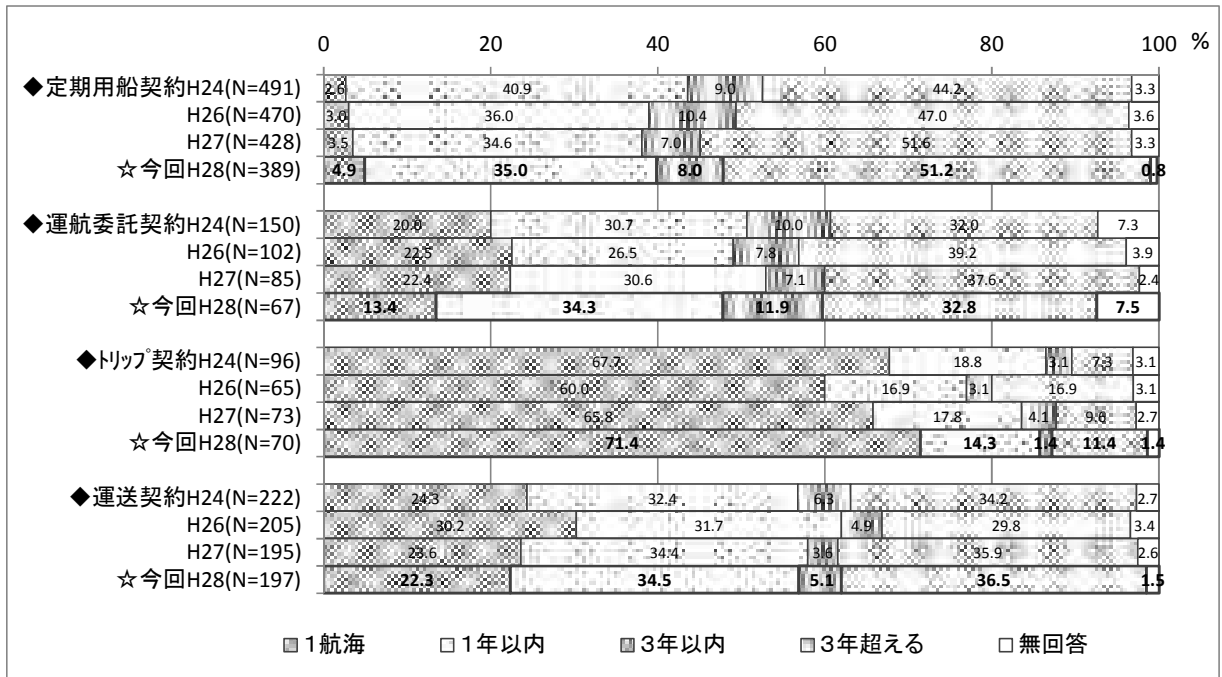
4 契約の内容について (C-1)

(1) 契約期間

① 契約期間

定期用船契約では、半数以上が「3年超」の契約期間であるが、「1年以内」または「1航海」の割合が、前回（平成27年度）に比べ再びやや増加している。運航委託契約及び運送契約では、年度による変動はあるが、「1年以内」または「1航海」の割合が約半数またはそれ以上を占める状況が続いている。

C1. 契約期間



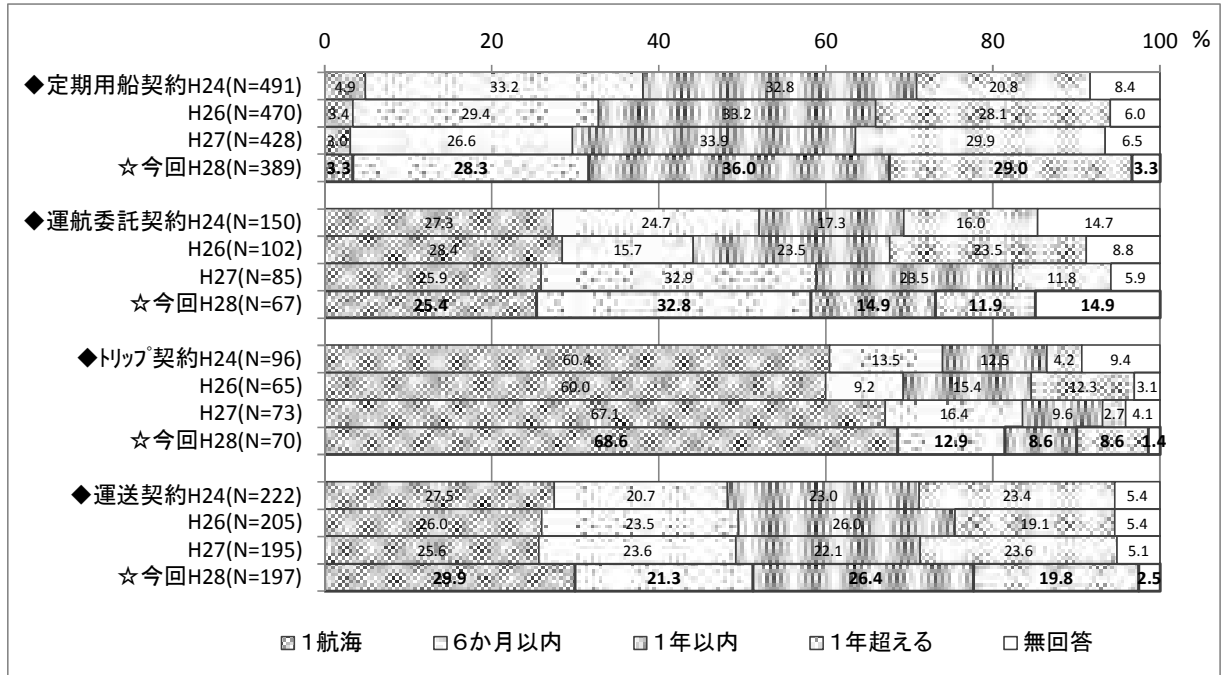
② 代金の契約期間

代金の契約期間は、定期用船契約では、前回（平成27年度）までは徐々に長期化する傾向があったが、今回は再び「1年以内」の割合が増加し、「6ヶ月以内」や「1航海」を合わせて7割近くに達している。

運航委託契約でも「1年以内」は合わせて7割を超えているが、相対的に「6か月以内」の割合が増えているように見える。

運送契約では長短の契約期間が混在する状況が続いている。

C2. 代金の契約期間

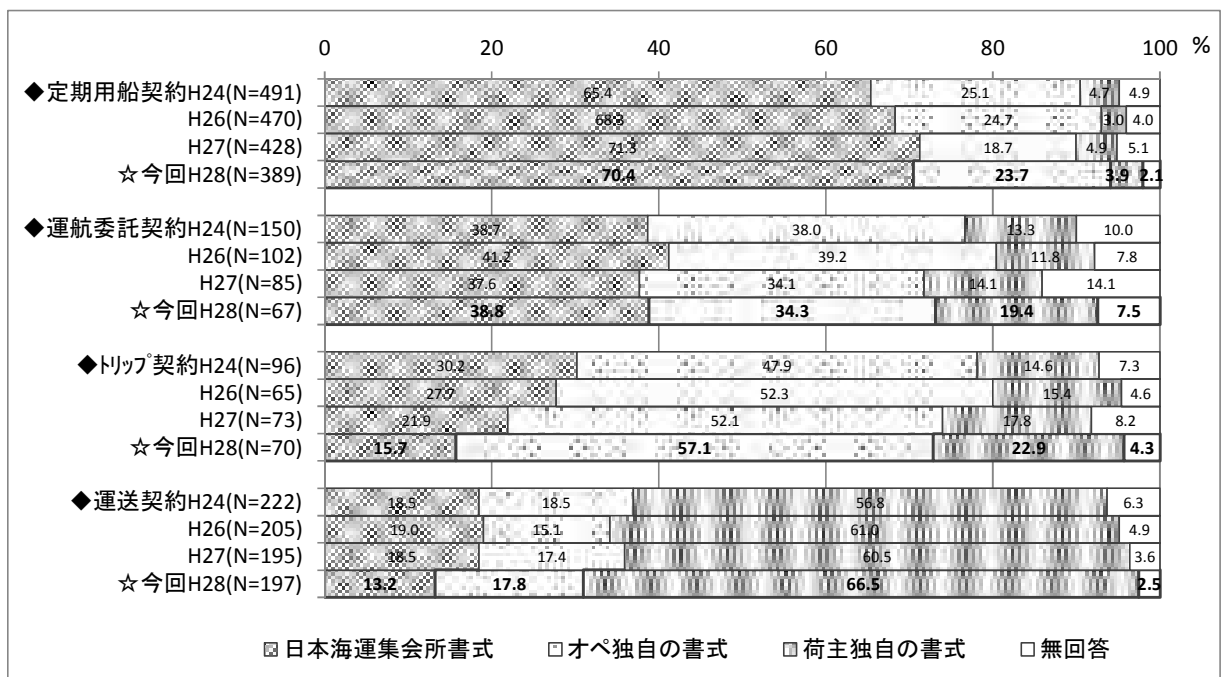


(2) 契約書の書式

①利用している契約書式

日本海運集会所書式の利用率は、定期用船契約で約7割、運航委託契約で約4割という状況で前回と大差なく、トリップ契約では「オペ独自の書式」の割合が前回よりさらに増加し57.1%となり、また、運送契約では「荷主独自の書式」が約2/3を占める状況が続き、荷主との取引という特性が現れている。

C3. 利用している契約書式

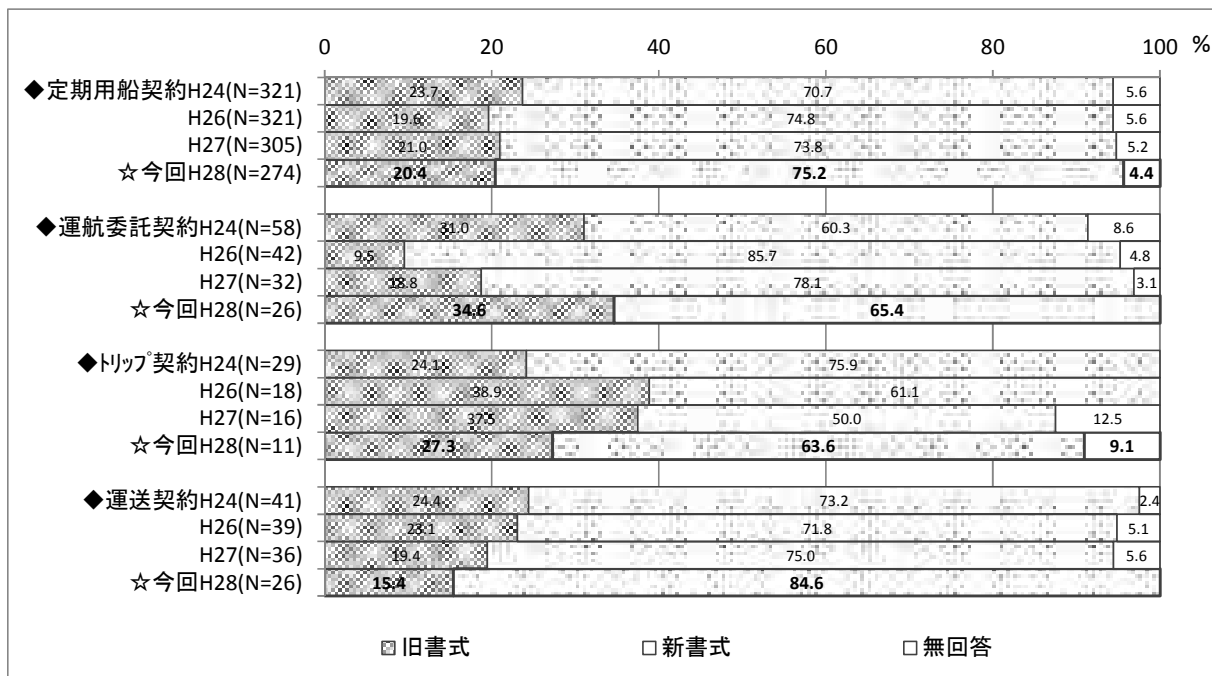


②集会所書式の種別

日本海運集会所書式を利用する場合の種別は、定期用船契約では「新書式」の割合が3/4前後で安定しており、運航委託契約では前回から減少し65.4%となった。トリップ契約及び運送契約では、集会所書式の利用自体が少ないが、その中では「新書式」の割合の増加が続いている。

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

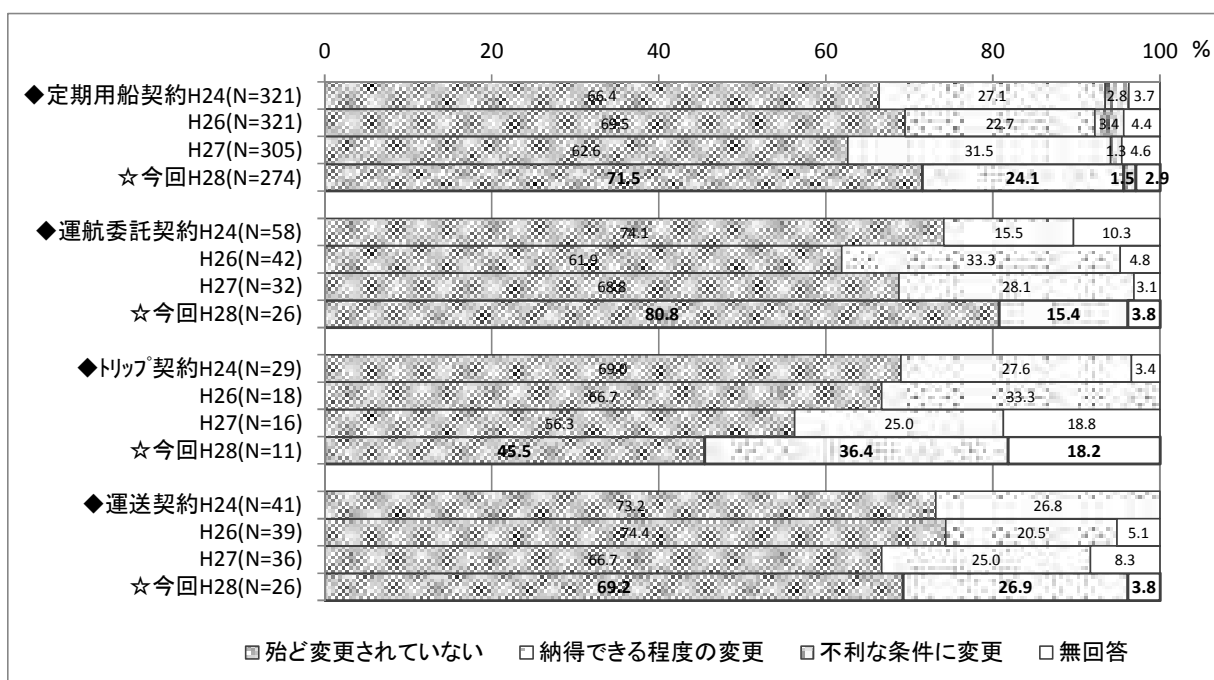


③集会所書式の裏面約款等の変更

日本海運集会所書式の裏面約款は、「不利な条件に変更」は0またはわずかである一方、「ほとんど変更されていない」がトリップ契約を除く各契約形態で割合を伸ばしている。トリップ契約では数は少ないが「納得できる程度の変更」の割合が前回より増加した。

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

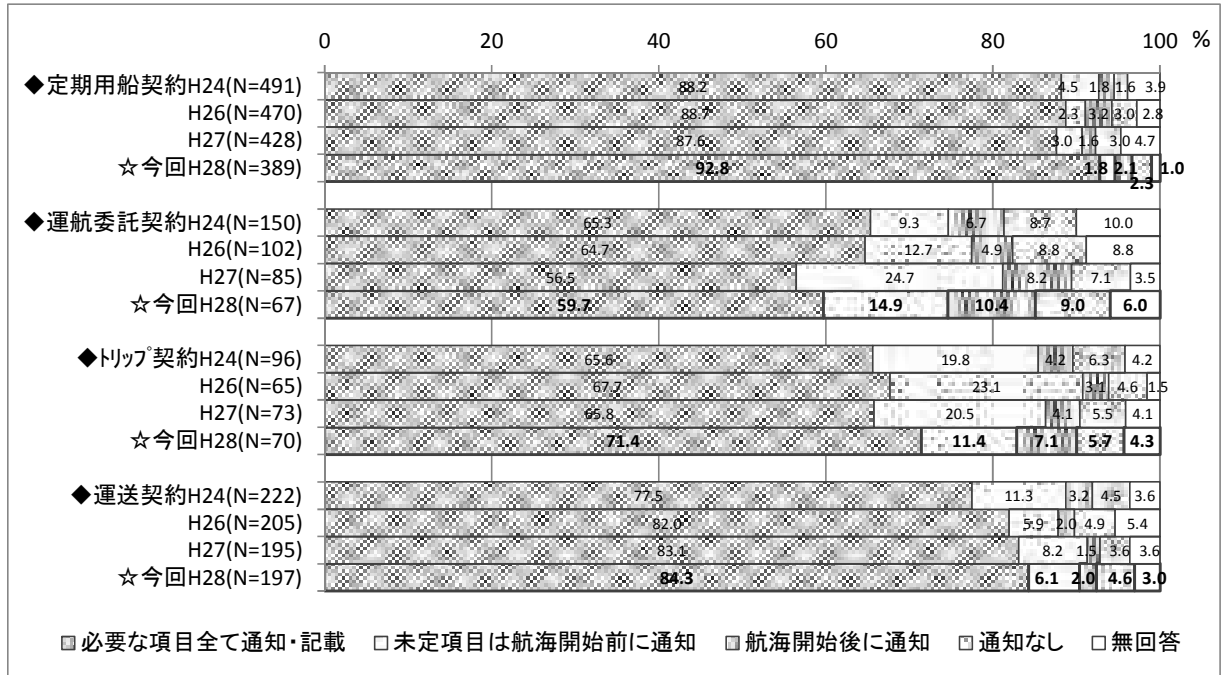


(3) 契約条件等の事前明示

① 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」の割合は、全契約形態で前回（平成 27 年度）より増加し、定期用船契約では 92.8%に達した。ただし、運航委託契約では、「未定項目は航海開始前に通知」や「航海開始後に通知」の割合が相対的にまだ多い状況がある。

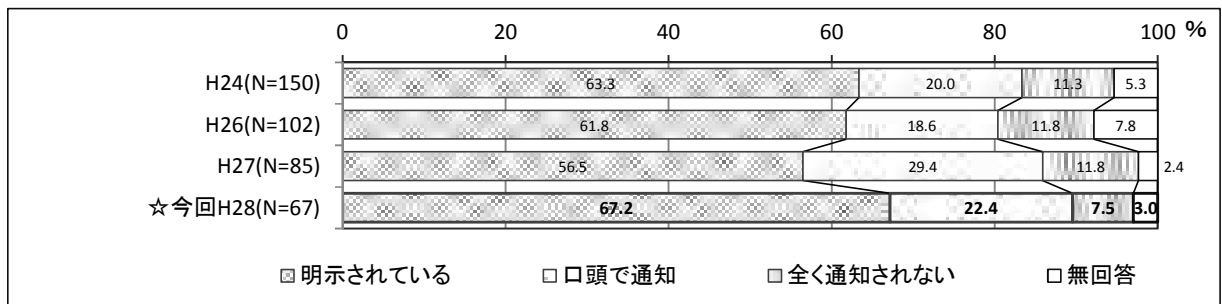
C6. 支払内容の書面での事前通知



② 元契約内容の事前明示（運航委託契約）

運航委託契約における元契約内容の事前の明示については、「明示されている」が約 2 / 3 を占め、前回（平成 27 年度）と比べ割合が再び増加に転じた。ただし、「全く通知されない」も 7.5%残っており、さらに改善を要する。

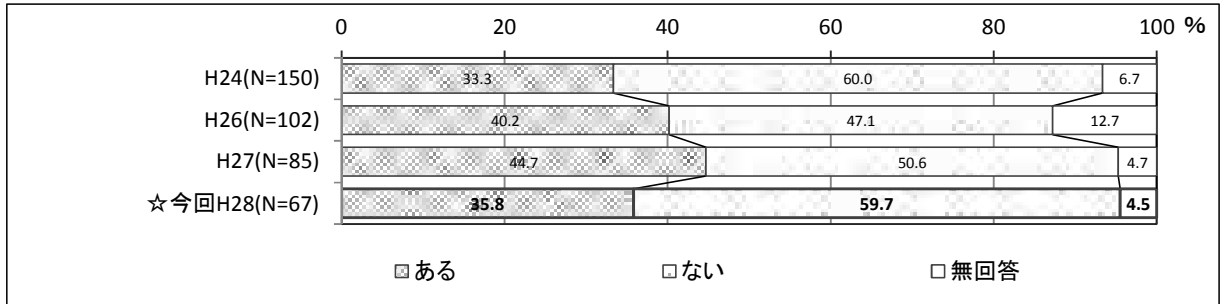
C7. 元契約内容の事前明示（運航委託契約）



③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証については、「ある」の割合が前回（平成 27 年度）まで増加していたが、今回は減少に転じ、35.8%となった。「ない」が約 6 割を占めている。

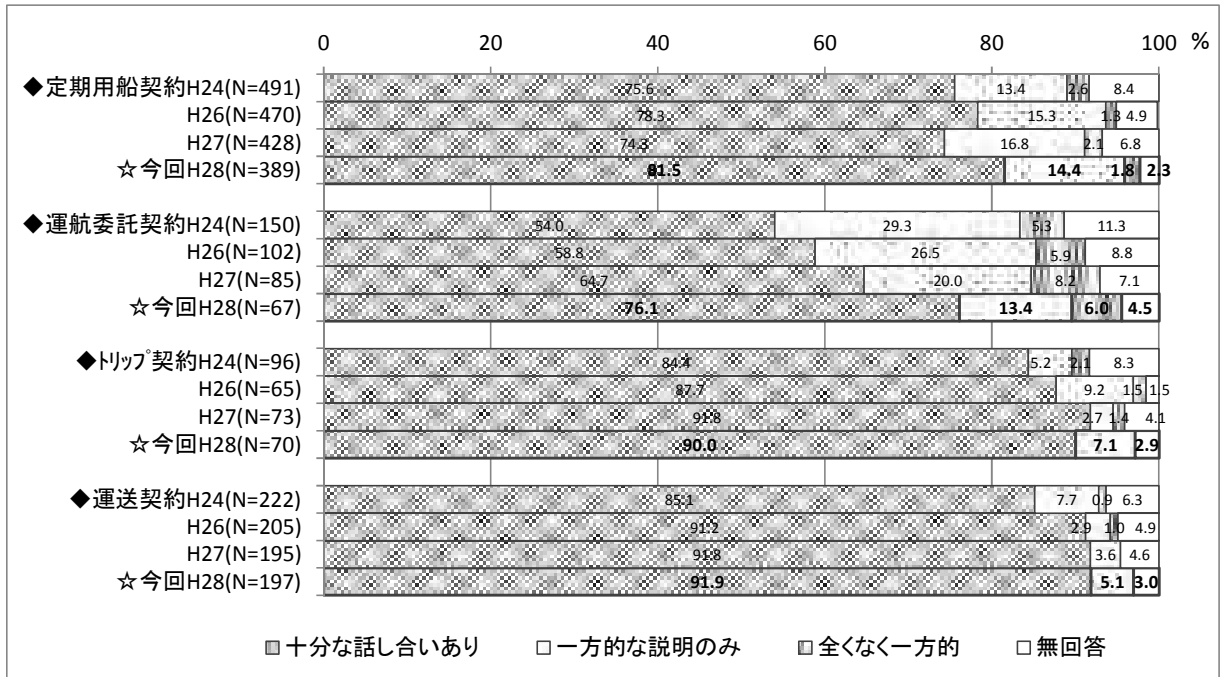
C8. 最低保証の有無（運航委託契約）



④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における事前の説明や話し合いについては、「十分な話し合いがある」が大勢を占め、特に運航委託契約における割合の増加が目立つが、なお、「一方的な説明のみ」や「全くなく一方的」を合わせた割合が運航委託契約で 20%強、定期用船契約で 16.2%残っている。

C9. 取り決め時の事前説明・話し合い

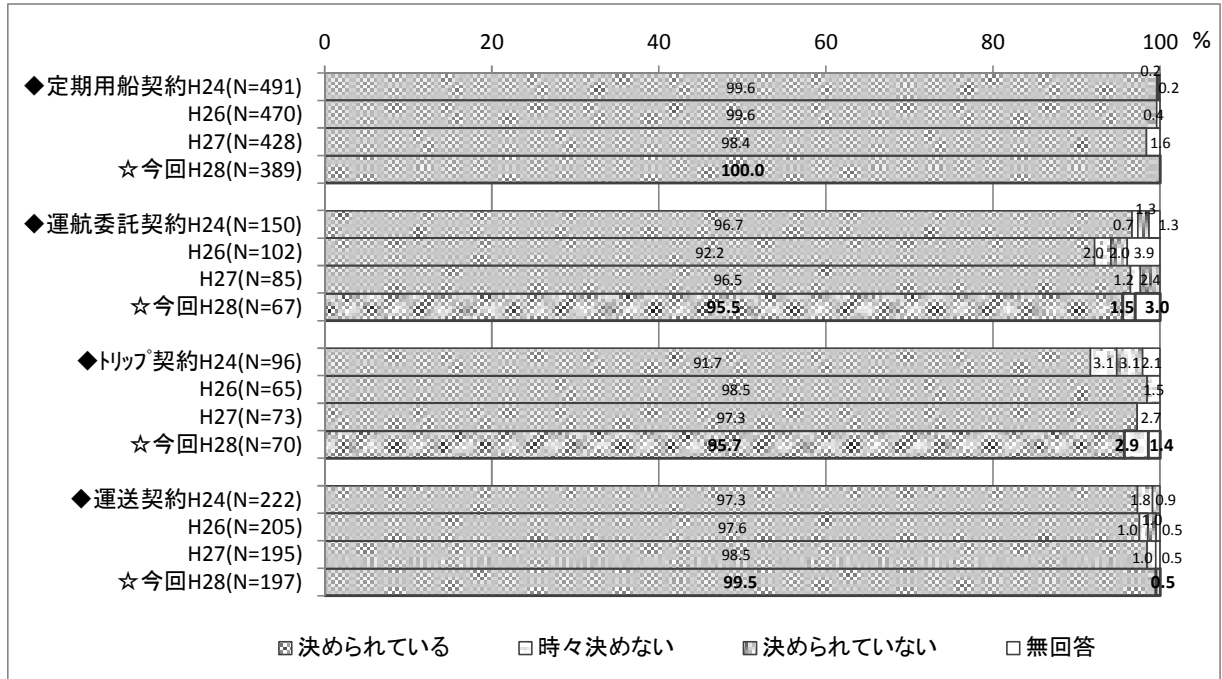


5 代金支払いの取り決め・方法について (C-2)

(1) 代金支払期日の取り決め

代金支払い期日は「決められている」が各契約形態ともに大勢を占め、この部分での問題はほとんどないといえる。

C10. 代金支払期日の取り決め



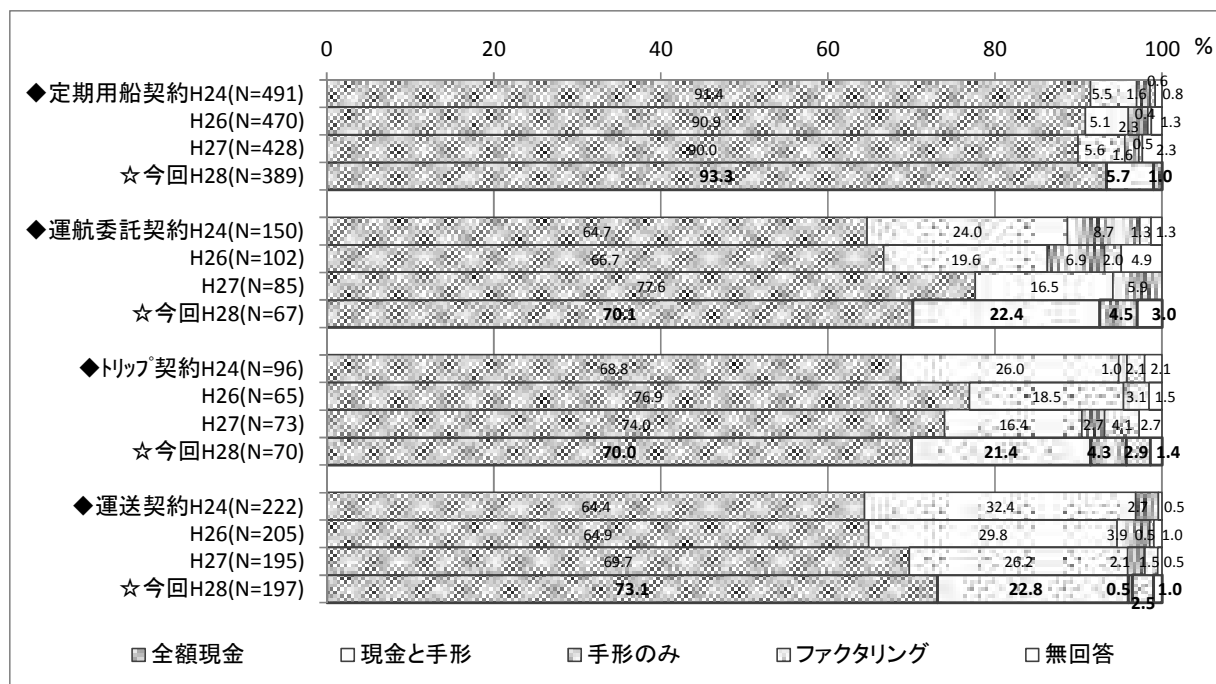
(2) 代金の受領方法とその時期等

①代金の受領方法

代金の受領方法は、全体に「全額現金」の割合が多く、特に定期用船契約では前回（平成 27 年度）よりもさらに増えて 93.3%となり、運送契約でも前回より増加して 73.1%となった。

残りの中ではいずれも「現金と手形」の割合が多く、「手形のみ」や「ファクタリング」の割合はわずかという状況が続いている。

C11. 代金の受領方法

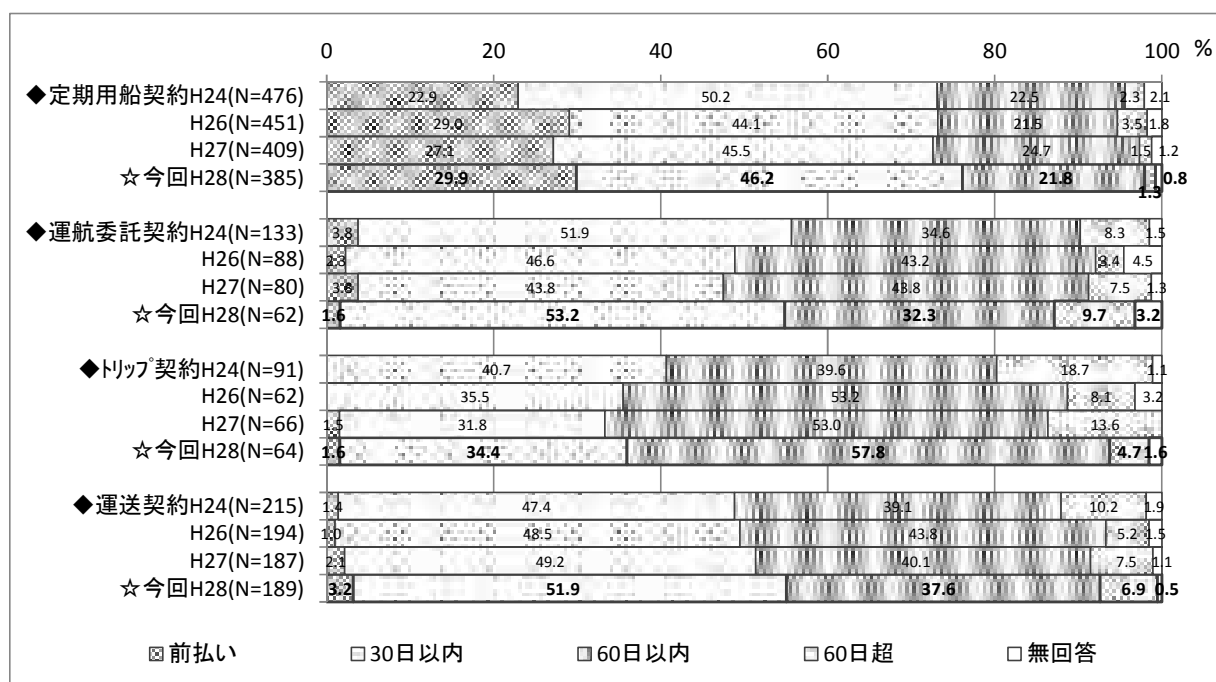


②現金受領時期

現金で受領する場合の受領時期は、全体に9割程度、特に定期用船契約では97.9%が、下請法で規定する60日以内となっている。また、その中でも、各契約形態ともに、前回(平成27年度)よりも「30日以内」の割合が増加しており、前回まで長期化の傾向が見られた運航委託契約やトリップ契約も含め、改善の方向にある。

C12. 現金受領時期

※C11で「全額現金」または「現金と手形」と回答した者を対象

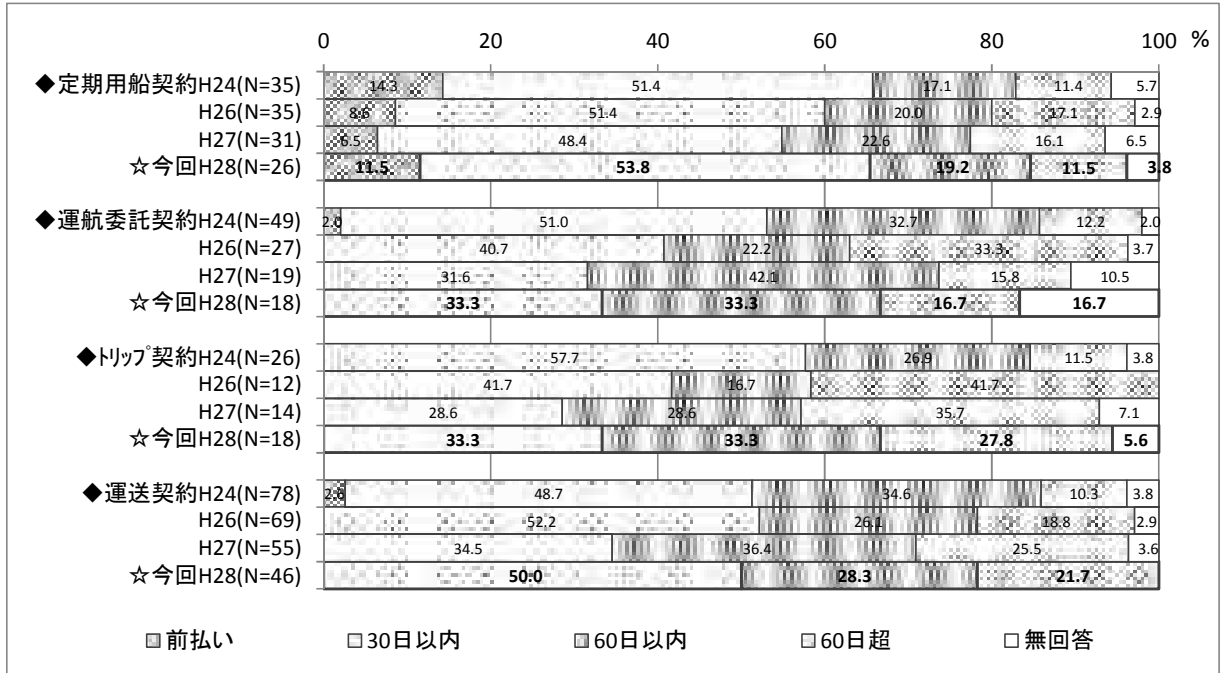


③手形受領時期

手形の場合の受領時期は、前回（平成 27 年度）までは各契約形態で長期化の傾向が見られたが、今回はいずれも「30 日以内」の割合が増加しており、その意味では改善されている。一方、手形取引自体の割合は少ないものの、「60 日超」等の長期の割合が、特にトリップ契約や運送契約が 2 割を超えているのが目立つ。

C13. 手形受領時期

※C11 で「手形のみ」または「現金と手形」と回答した者を対象

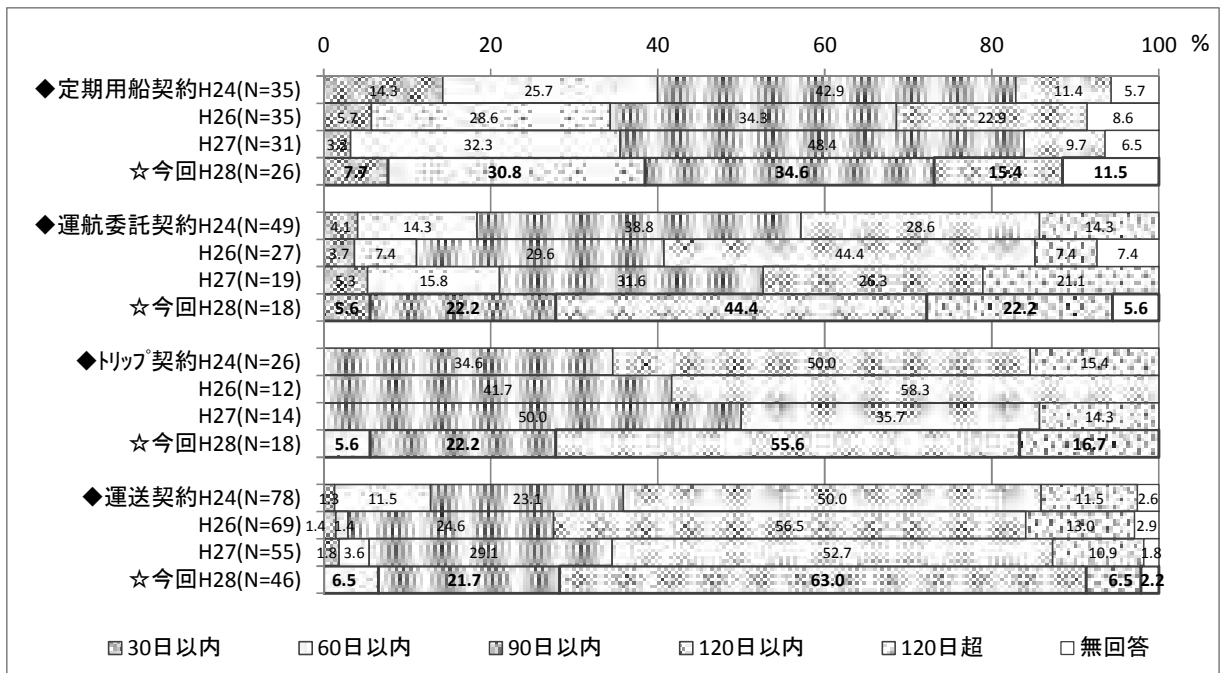


④手形のサイト

手形のサイトは、手形取引自体が少ないがその中で、全契約形態で「90 日以内」の合計割合が目立って減少に転じており、同時に、「120 日超」の割合が運航委託契約やトリップ契約で増加するなど、前回（平成 27 年度）までの改善傾向が反転した結果となった。

C14. 手形のサイト

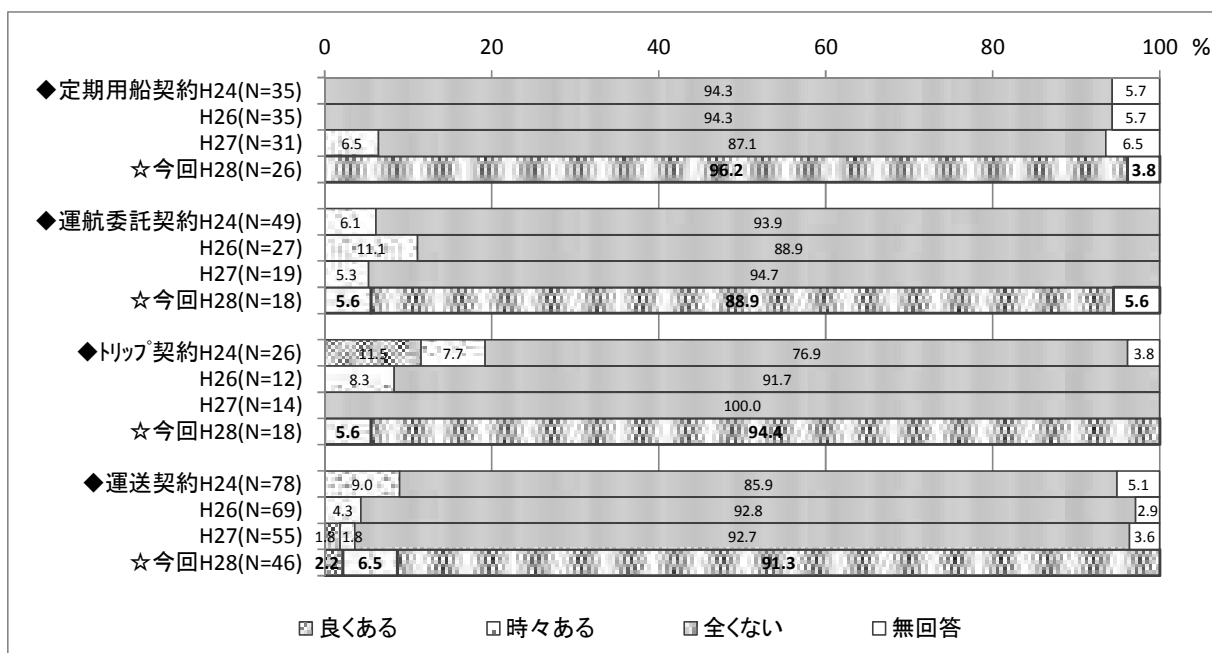
※C11 で「手形のみ」または「現金と手形」と回答した者を対象



⑤割引困難な手形交付

割引困難な手形交付は下請法で禁じられているが、各契約形態ともに大半が「全くない」の回答である。ただ、定期用船契約以外の契約において一部に「時々ある」等が残っている。

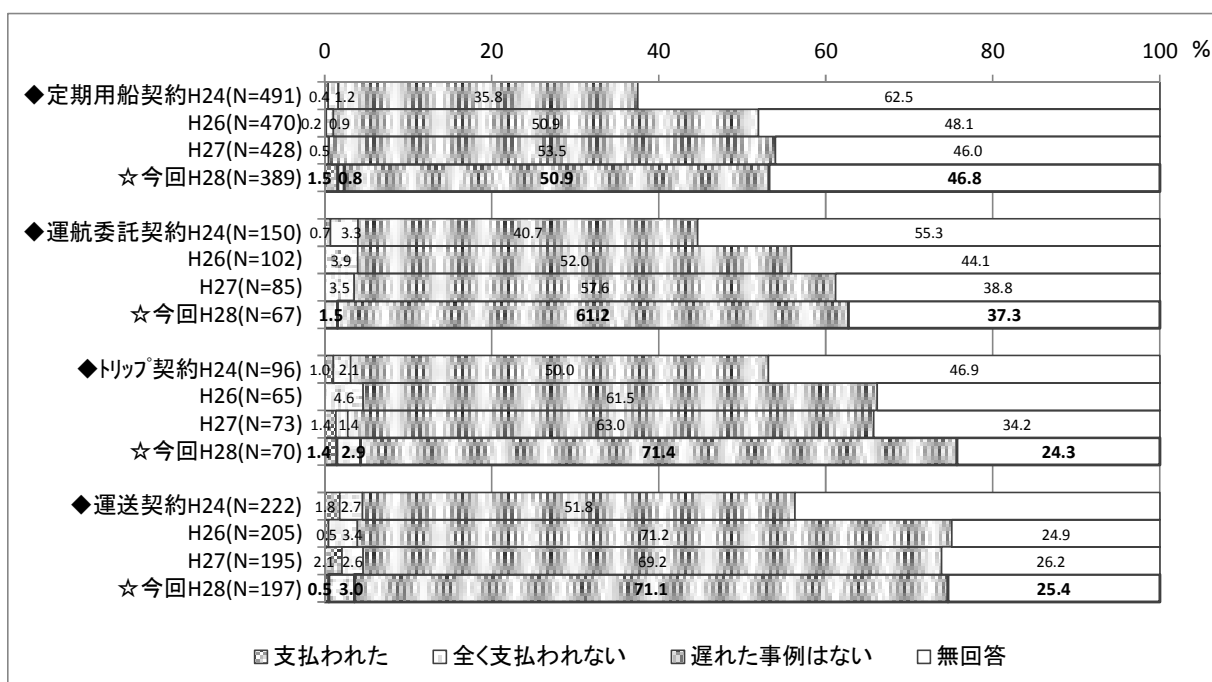
C15. 割引困難な手形交付 ※C11で「手形のみ」または「現金と手形」と回答した者を対象



(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支払いについては、前回（平成 27 年度）同様、大半が「遅れた事例はない」または無回答となっており、この部分での問題は少ないと見られる。ただし、依然としてわずかではあるが、「全く支払われない」の割合が残っている。

C16. 期日遅れの場合の遅延利息



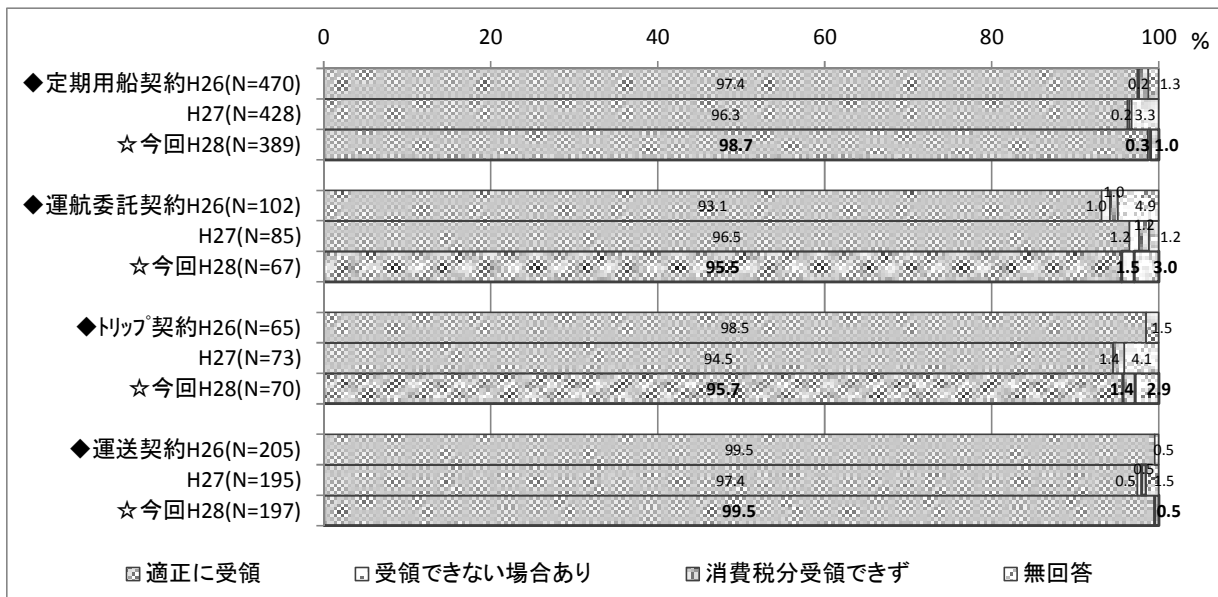
6 代金の額の決定・減額について (C-3)

(1) 消費税改定分の支払いへの影響

① 消費税改定分の代金受領

消費税改定分についてはほとんどが「適正に受領」であり、取引における8%の消費税はほぼ定着していると見られる。

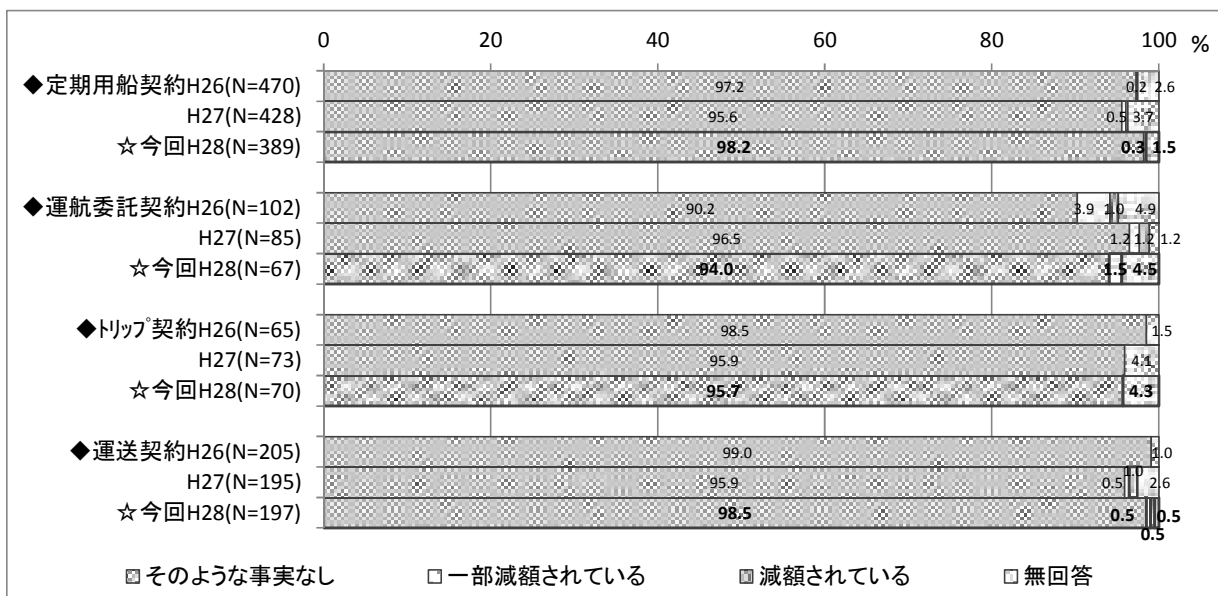
C17. 消費税改定分の代金受領



② 消費税分の減額支払

消費税分が本体代金から減額されて支払われることに関しては「そのような事実はない」が大半であるが、運航委託契約やトリップ契約等で「減額されている」の回答がわずかに残されている。

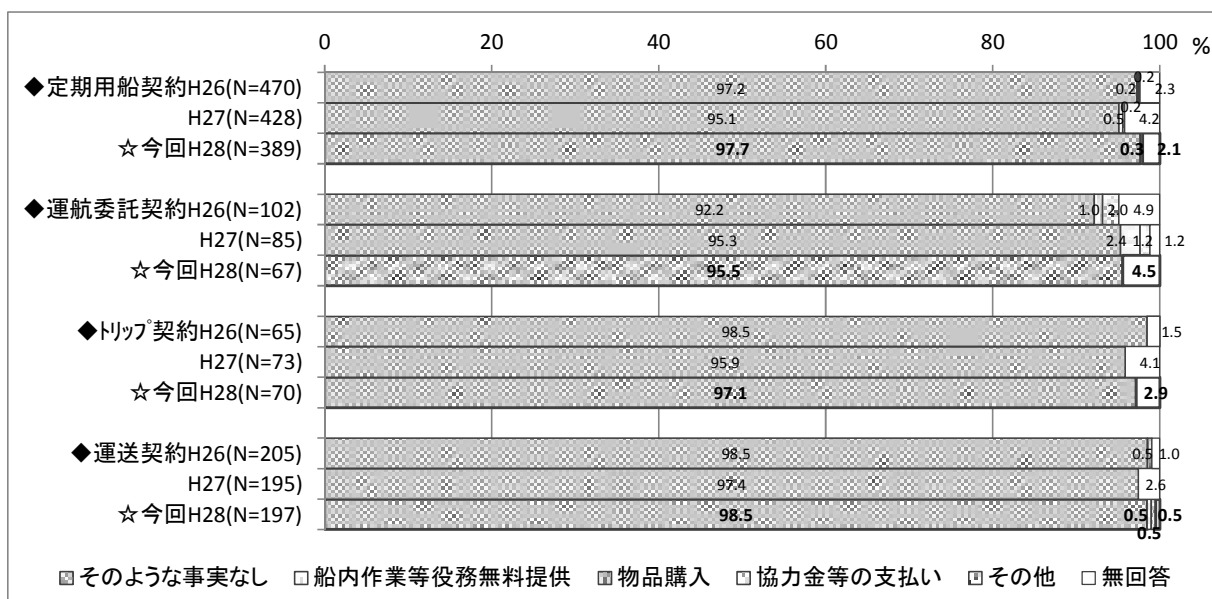
C18. 消費税分の減額支払



③消費税分支払いの見返り要求

消費税分の見返りが要求されることに関しては、「そのような事実はない」が大半を占める状況が続き、問題はないと判断される。

C19. 消費税分支払いの見返り要求

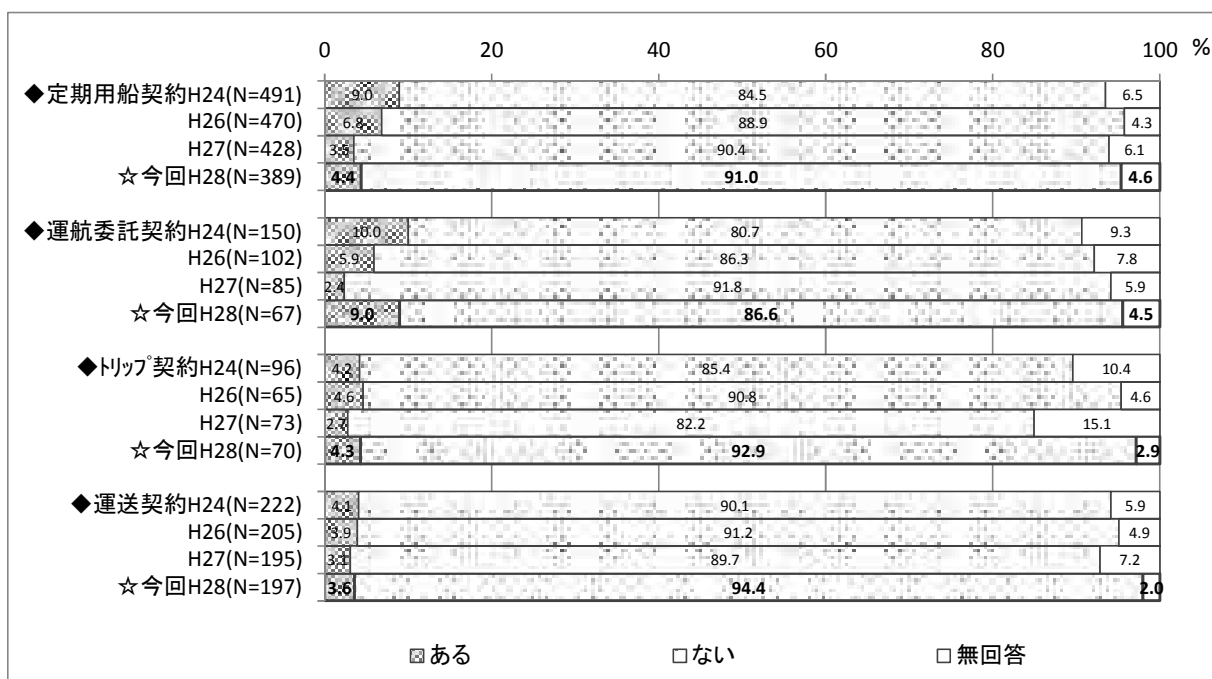


(2) 契約期間中の減額や条件変更等

①減額単価のさかのぼり適用

用船料や運賃の契約更改交渉で減額された単価が、決定以前の発注にさかのぼって適用されることは「ない」が大半を占めているが、各契約形態で「ある」の割合がわずかずつだが前回（平成27年度）より増加している。

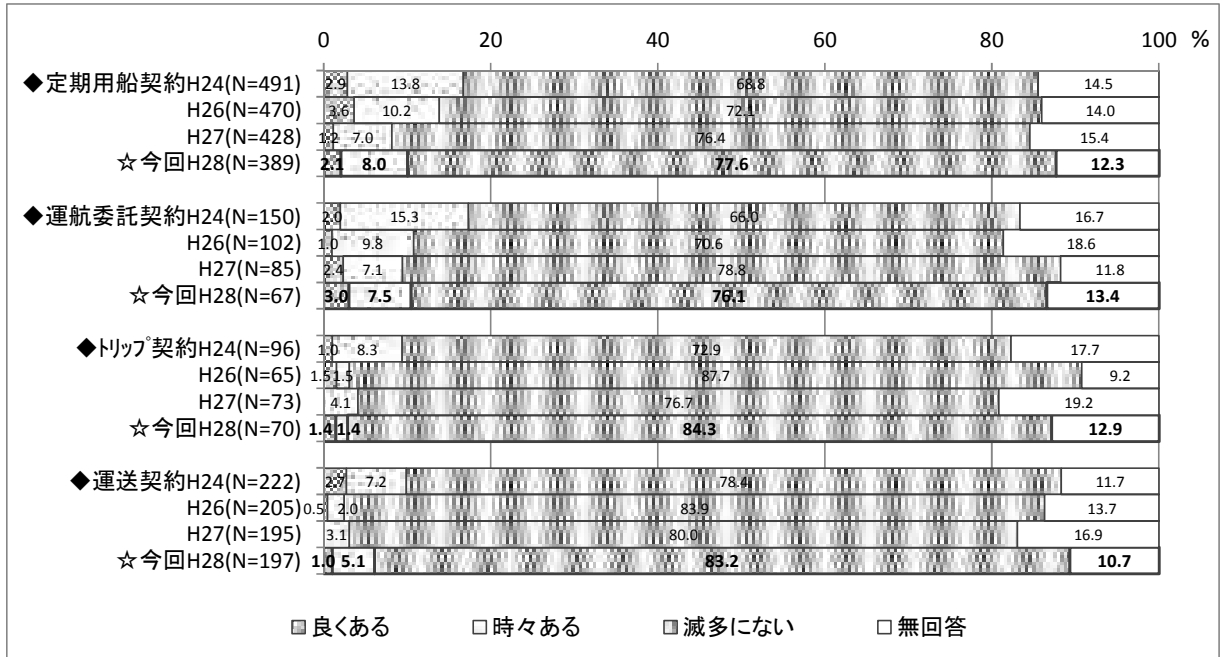
C20. 消費税分支払いの見返り要求



②契約期間中の減額や条件変更

契約した代金その他の条件を契約期間中に一方的に悪い方向に変更されることは、無回答を除けば「減多にない」が大半を占めるが、わずかながら「良くある」、「時々ある」の割合がトリップ以外の契約において前回（平成 27 年度）より増加している。

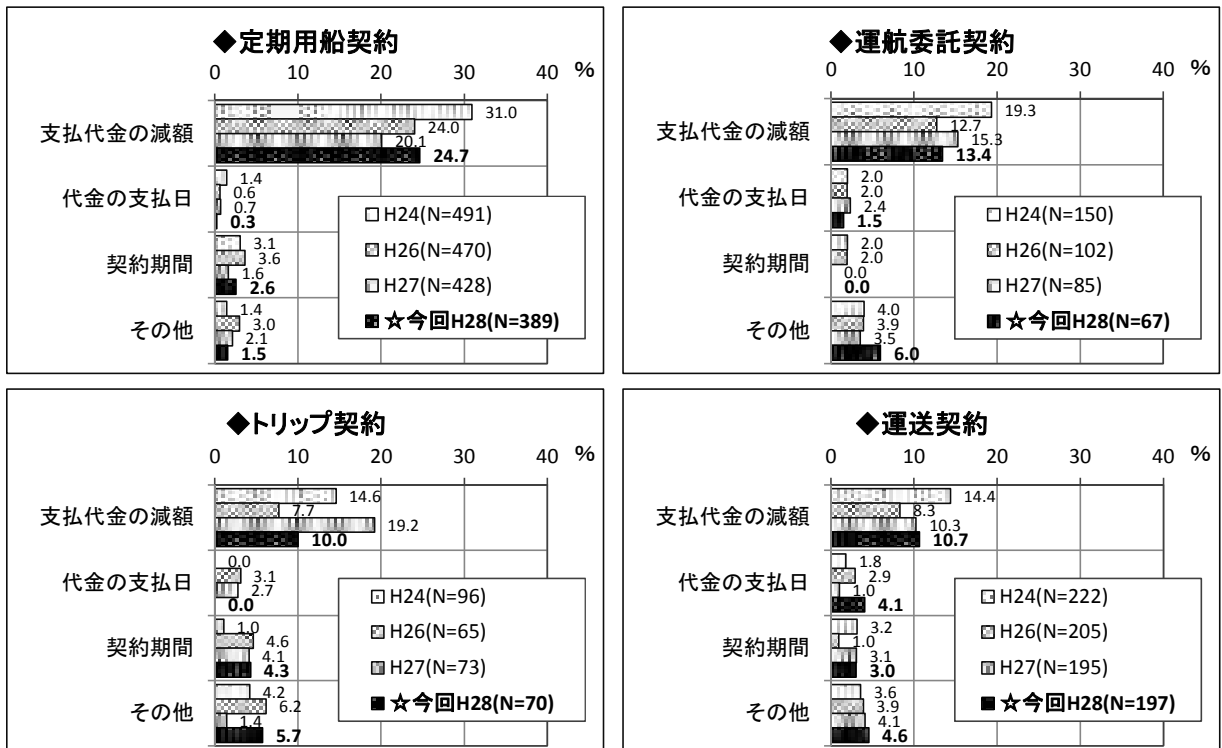
C21. 契約期間中の減額や条件変更



③具体的な条件変更内容

上記で「ある」の場合の内容としては、各契約形態ともに前回以前から引き続き「支払代金の減額」が多い。

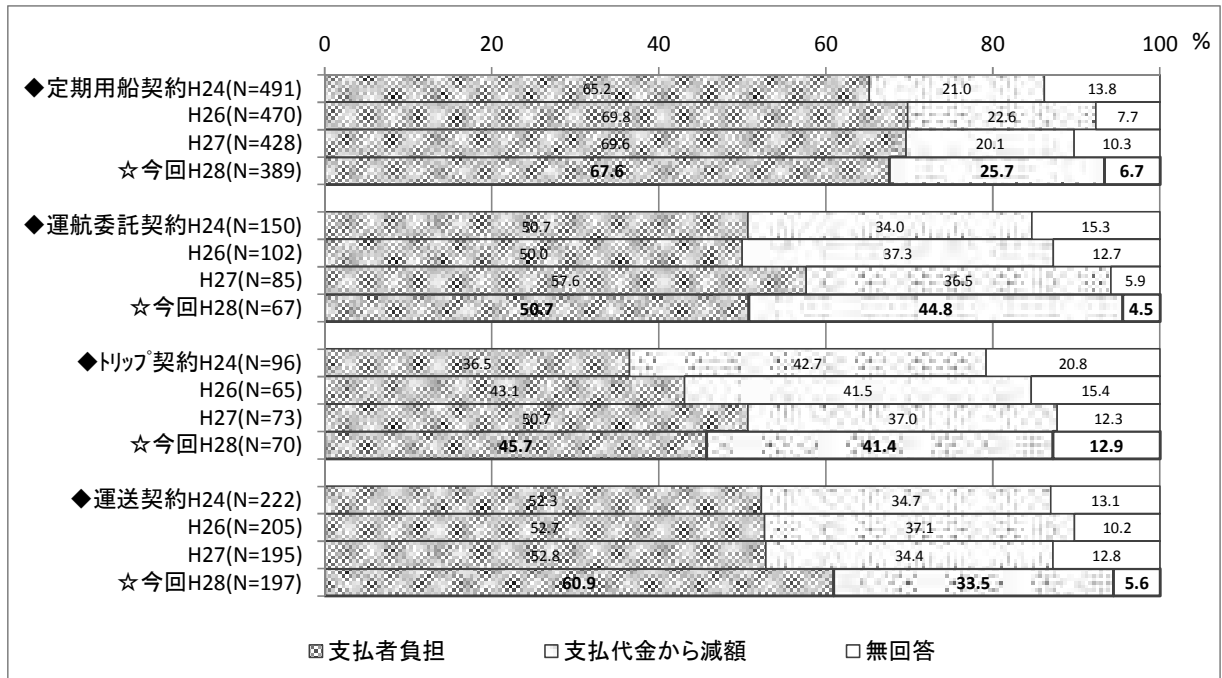
C22. 具体的な条件変更内容



(3) 代金の銀行振込料負担

代金の銀行振込料は、定期用船契約で約2／3が「支払者負担」となっているが、運航委託契約やトリップ契約では5割前後である。「支払代金から減額」の割合も、依然として2割台～4割台を占めており、なお改善の余地を残している。

C23. 代金の銀行振込料（事前の取り決めなく）

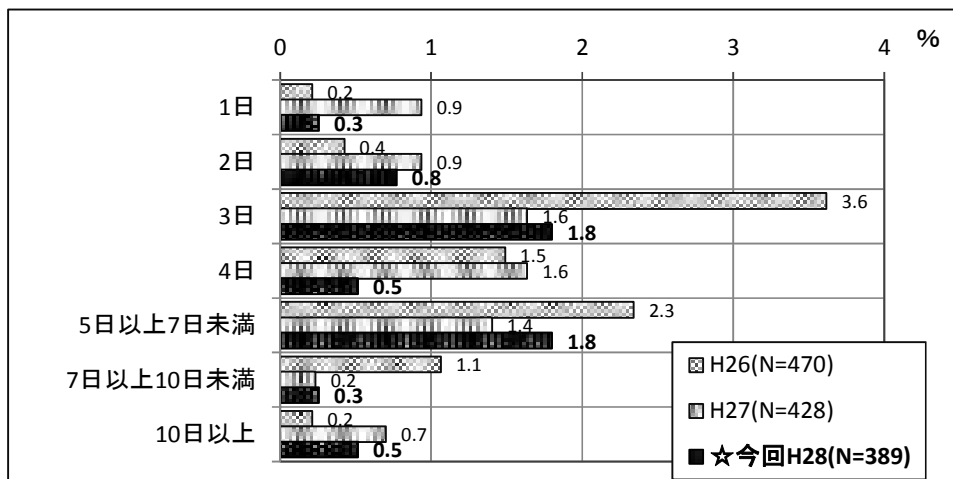


(4) 季節協力金等による用船料の減額

①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場合の日数は、「3日」や「5～7日」が多いが、「1日」以上の回答があったのは23件に限られており、定期用船契約回答者の5.9%にとどまっている。

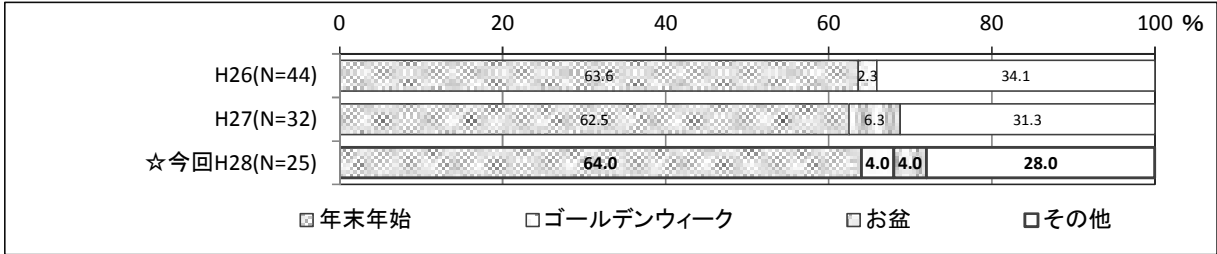
C24. 用船料減額日数（定期用船契約）



②用船料減額事由（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減額日数があった場合の事由としては、「年末年始」及び「その他」が大半となっている。なお、「その他」の回答には「ドック」と記述のものも含まれている。

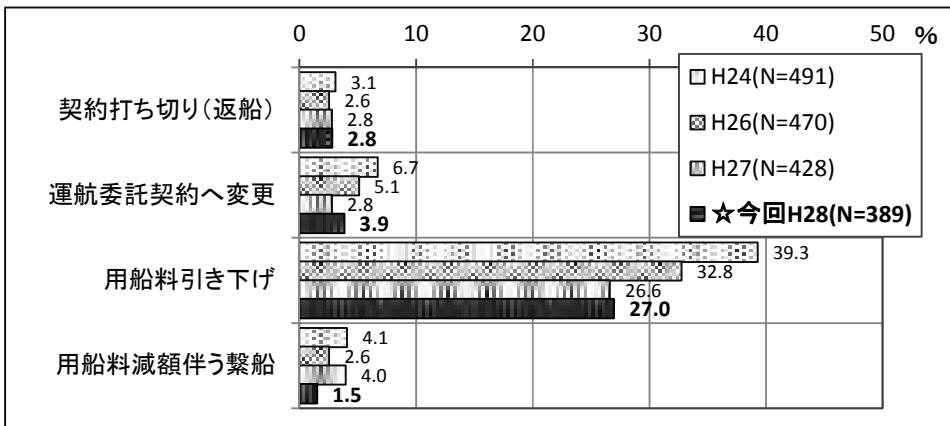
C24b. 用船料減額事由（定期用船契約）



(5) 契約期間中の一方的契約変更

定期用船契約の有効期間中に一方的に契約変更されたとの回答は 115 事業者であり、延べ件数は 137 件（複数回答）であったが、その内容は「用船料引き下げ」が前回（平成 27 年度）までと同様に最も多い。経済環境の急変や荷動きの鈍化などがその具体的理由として指摘されている。

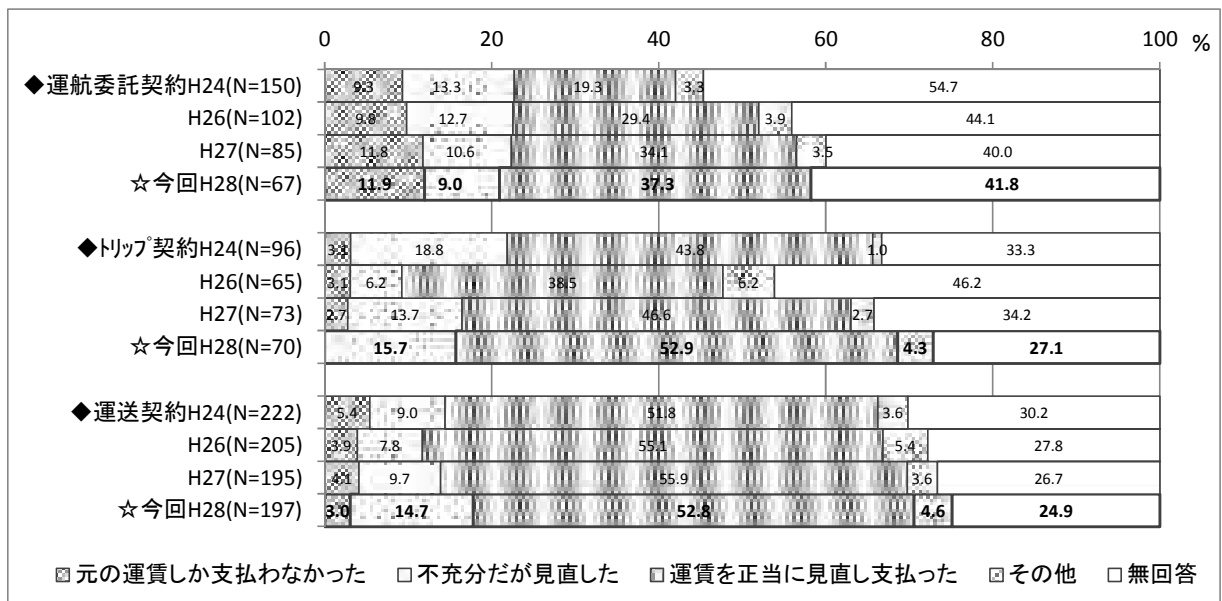
C25. 契約期間中の一方的契約変更（定期用船契約）



(6) 契約後の変更による不利益の対応

運送契約締結の後に、荷主に積地・揚地の変更や増加、航海時期や輸送量の変更等の指示をされたことによる不利益に対し、「運賃を正当に見直し支払った」が最も多く、トリップ契約や運送契約では半数強を占める。無回答が多いがこれは「そうした事例がない」と解釈すると問題は少ないように見えるが、「元の運賃しか支払わなかった」が特に運航委託契約では1割以上を占めており、なお問題を残しているともいえる。

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

①貨物船の陸上側作業にかかる対価支払い

荷主やオペレーターが本来負担すべき陸上側作業を実施した場合の対価の支払いについては、いずれの項目も無回答が多いが、定期用船契約での「船倉内クリーニング」及びトリップ契約での各項目において有回答率が3～4割前後と比較的高くなっており、そのような事例が多いことを裏付けている。

その場合の対価支払いは、「適当な額が支払われた」が最も多いが、「用船料内との解釈で不払い」の例も依然として見られる。

②タンカーの陸上側作業にかかる対価支払い

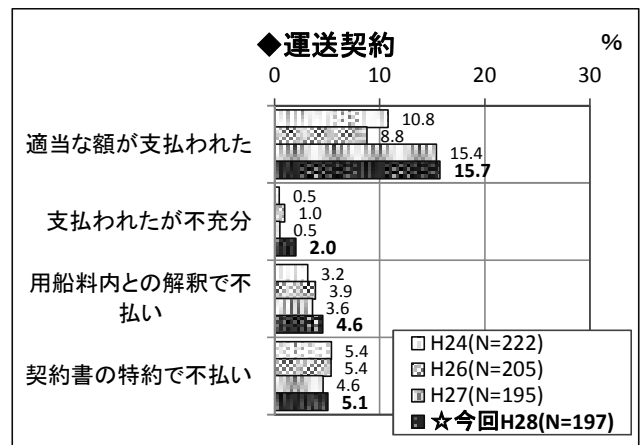
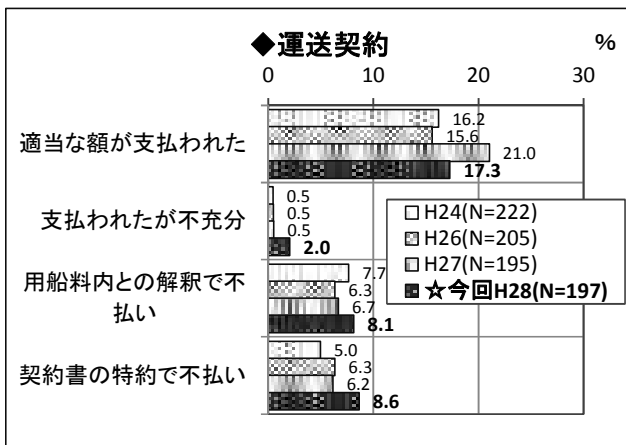
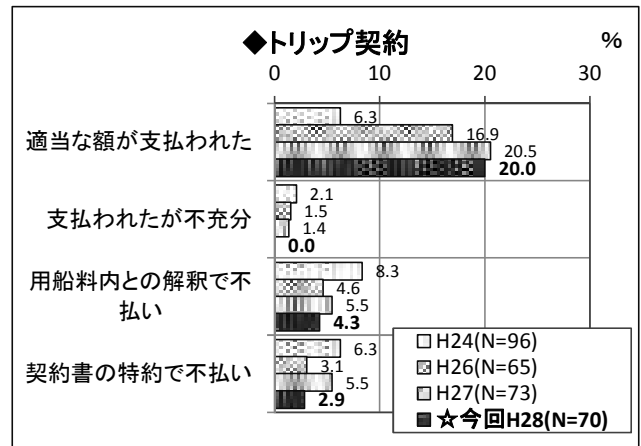
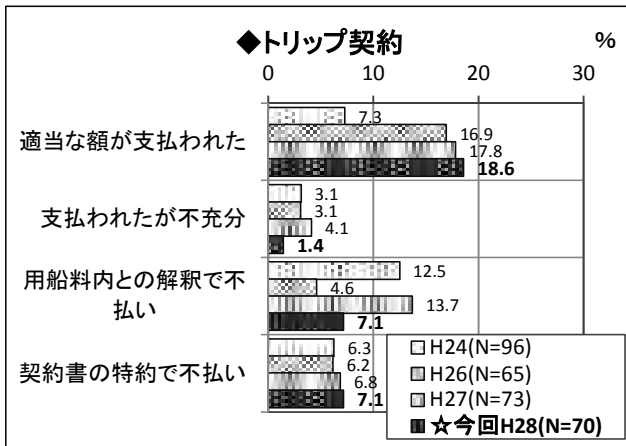
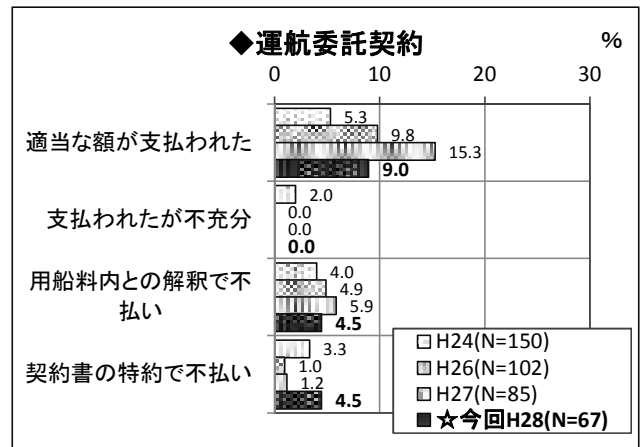
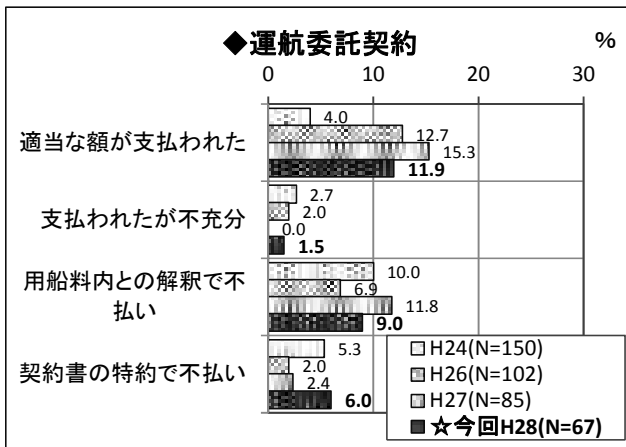
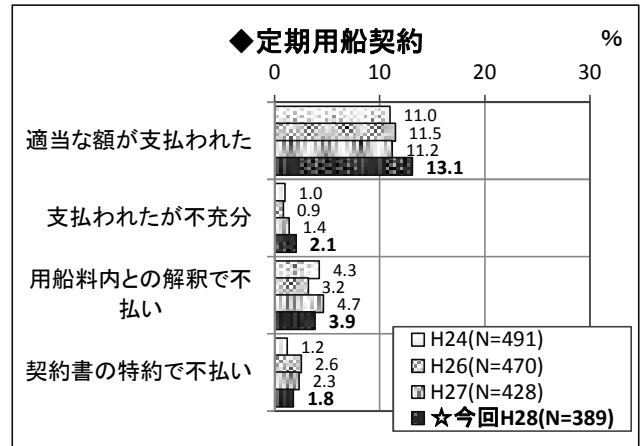
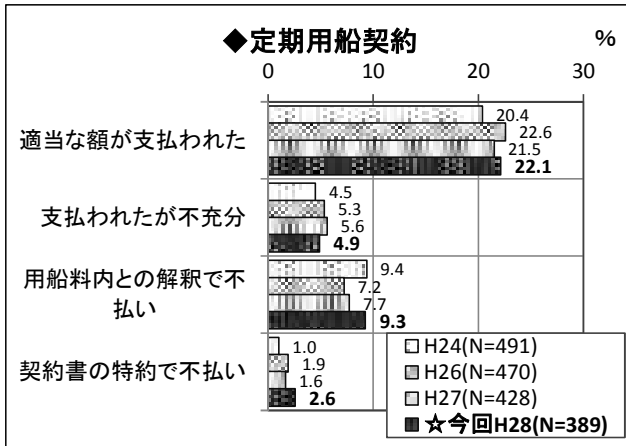
タンカーでは、運航委託契約、トリップ契約、運送契約では各項目の有回答率が2割前後であるが、定期用船契約ではその値がやや高く、特にタンククリーニングにおいては3割以上となっている。

それに対する対価支払いについては、特に「ホースのジョイント作業」、「封印作業」において「用船料内との解釈で不払い」の割合が高く、かつ前回（平成27年度）より増加しているのが目立っている。

C27. 陸上作業にかかる対価の支払い（貨物船）

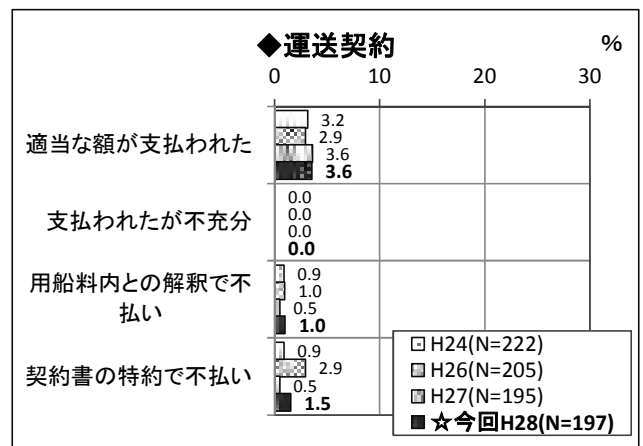
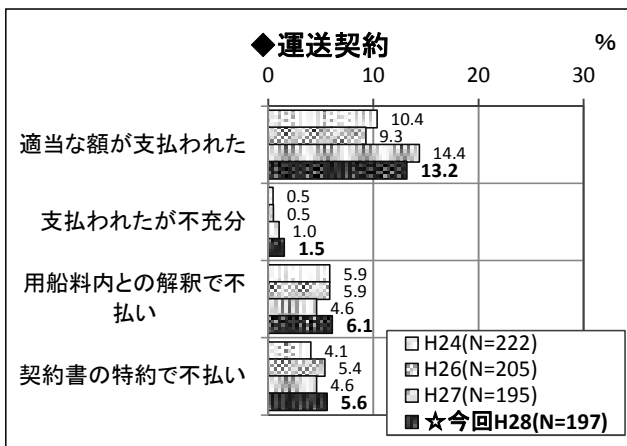
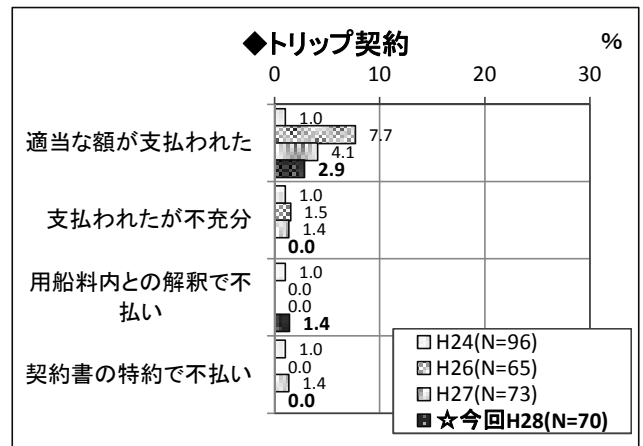
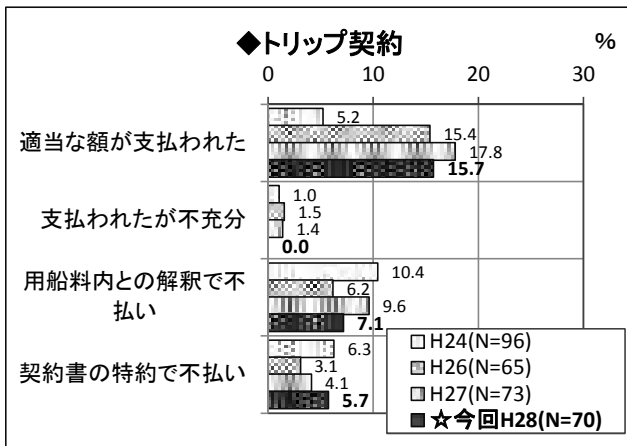
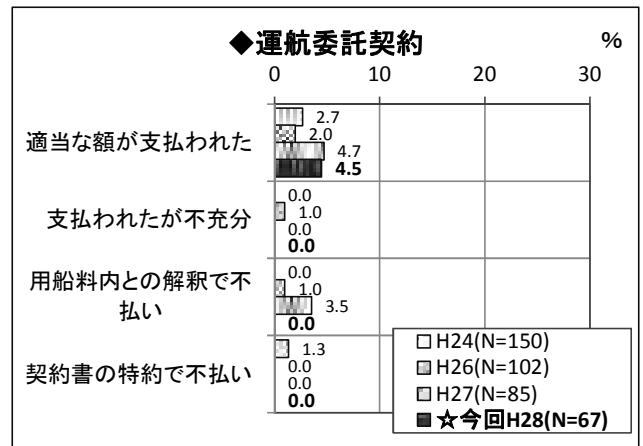
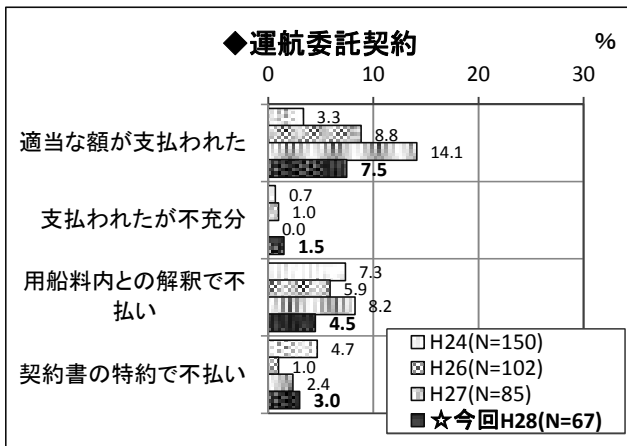
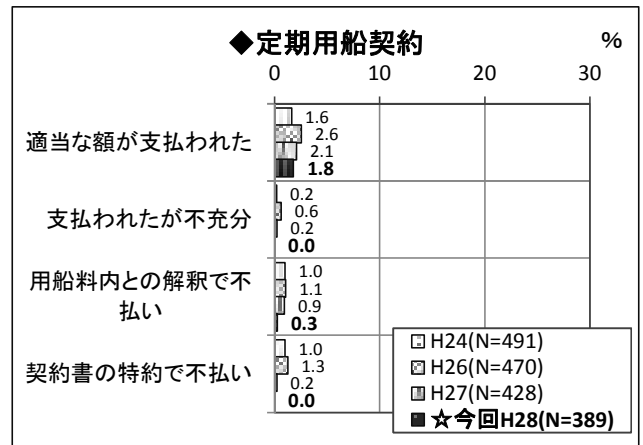
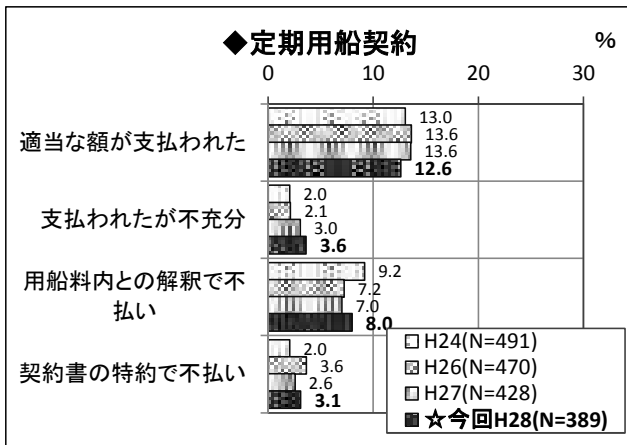
[船倉内のクリーニング対価（貨物船）]

[ダンナーの購入・手配対価（貨物船）]



[ダンネージの片づけ対価 (貨物船)]

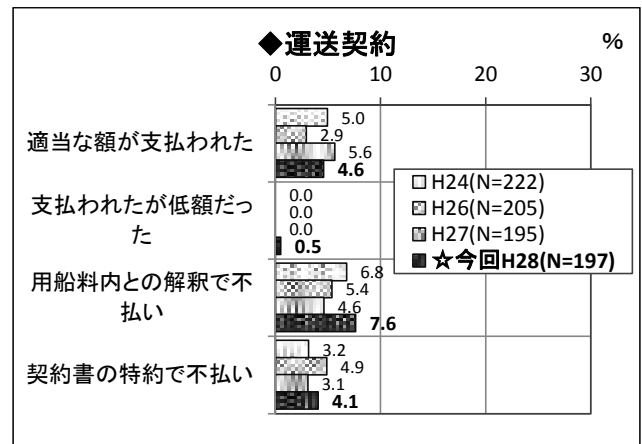
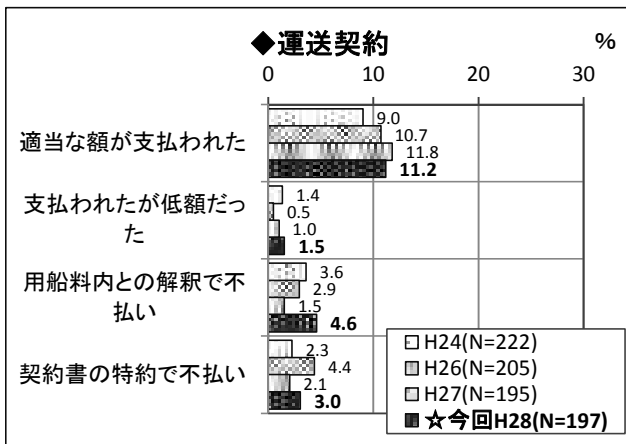
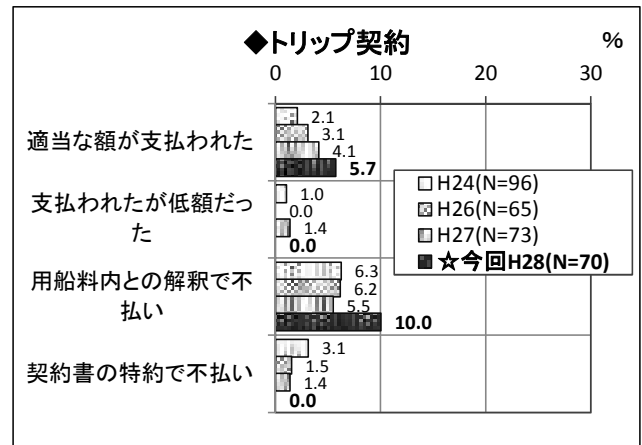
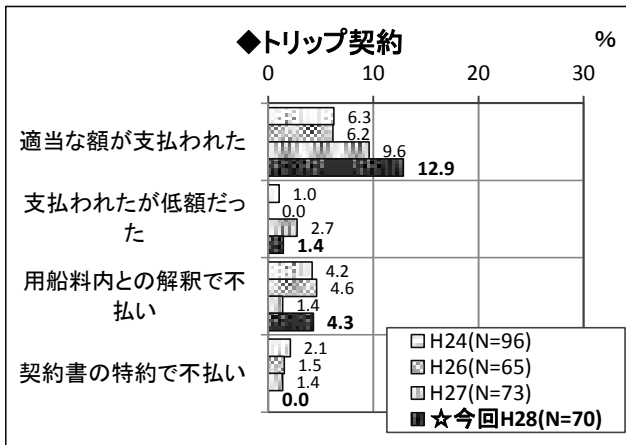
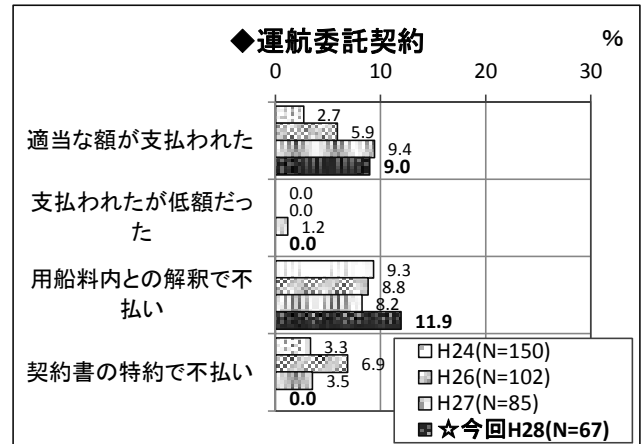
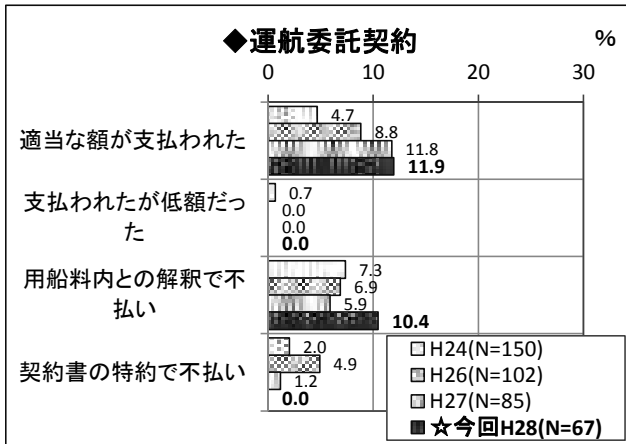
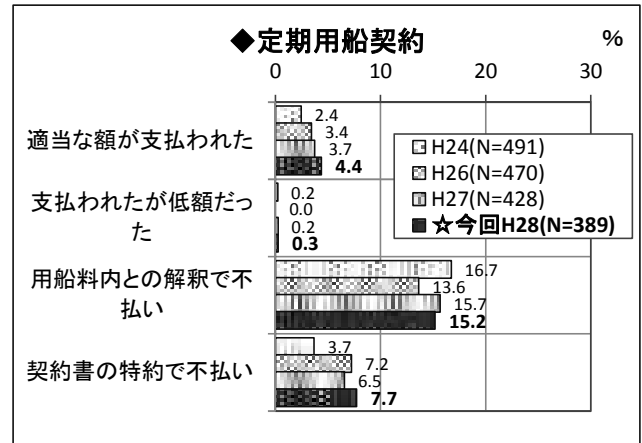
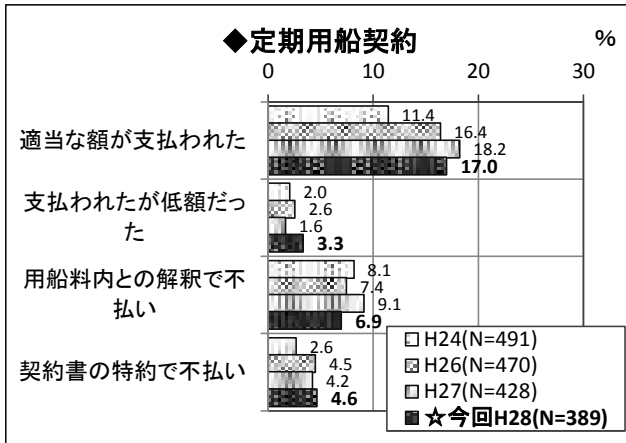
[その他対価 (貨物船)]



C27. 陸上作業にかかる対価の支払い（タンカー）

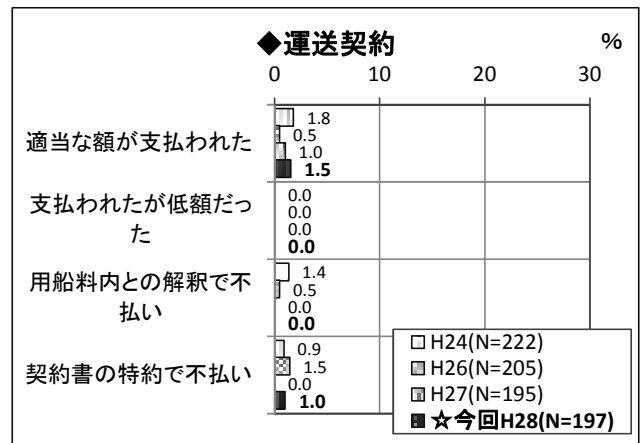
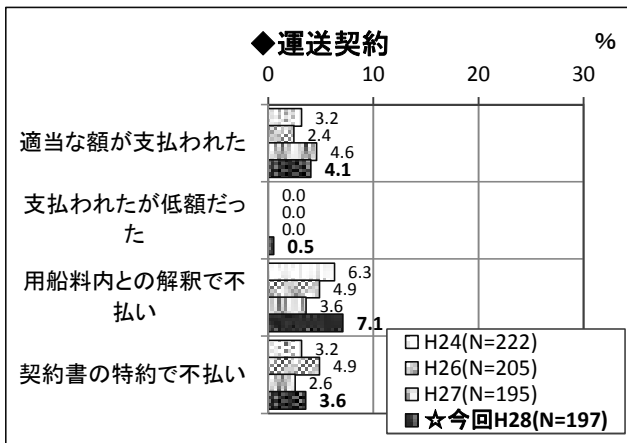
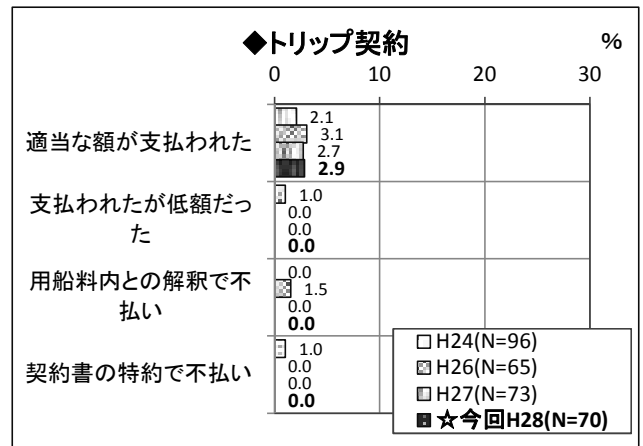
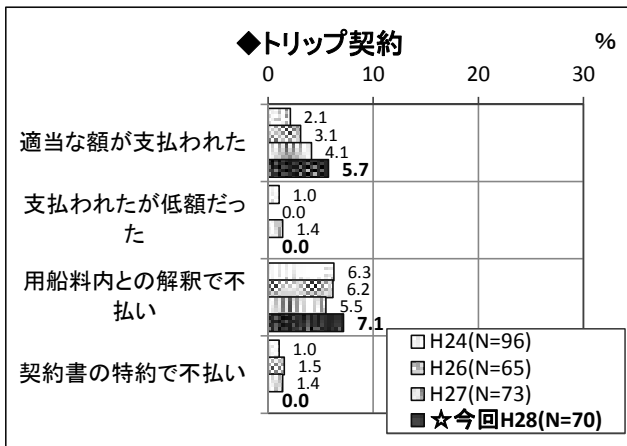
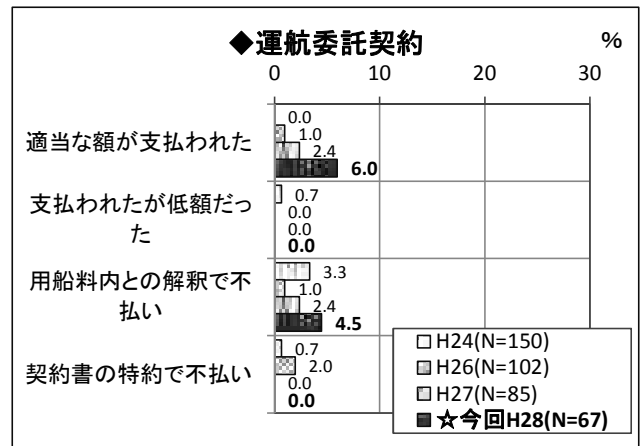
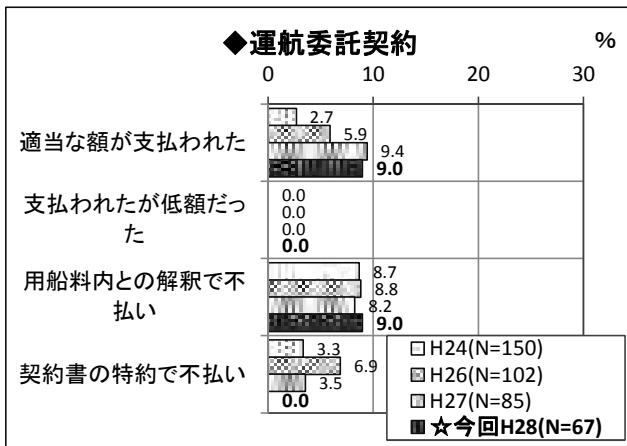
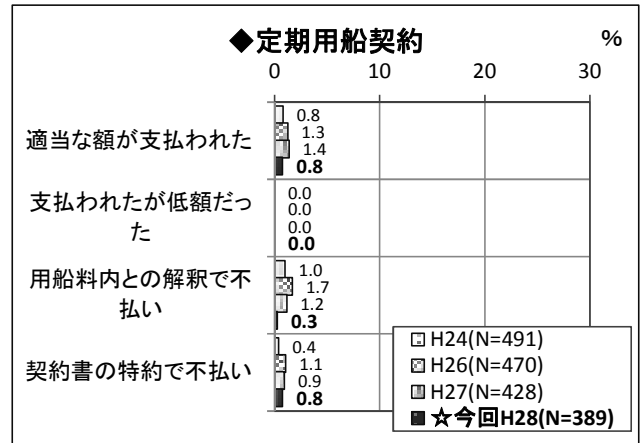
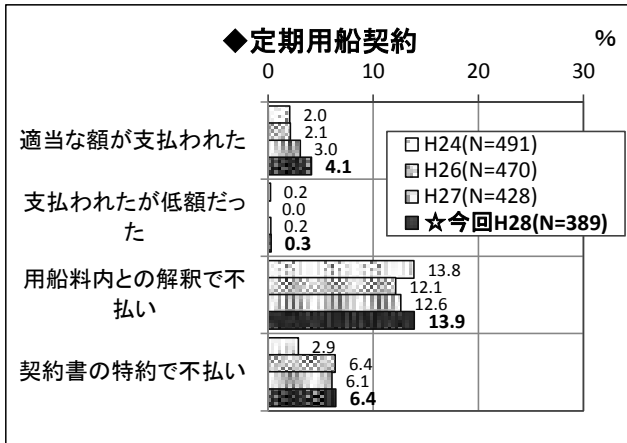
[タンククリーニング対価（タンカー）]

[ホースのジョイント作業対価（タンカー）]



[封印作業対価 (タンカー)]

[その他対価 (タンカー)]

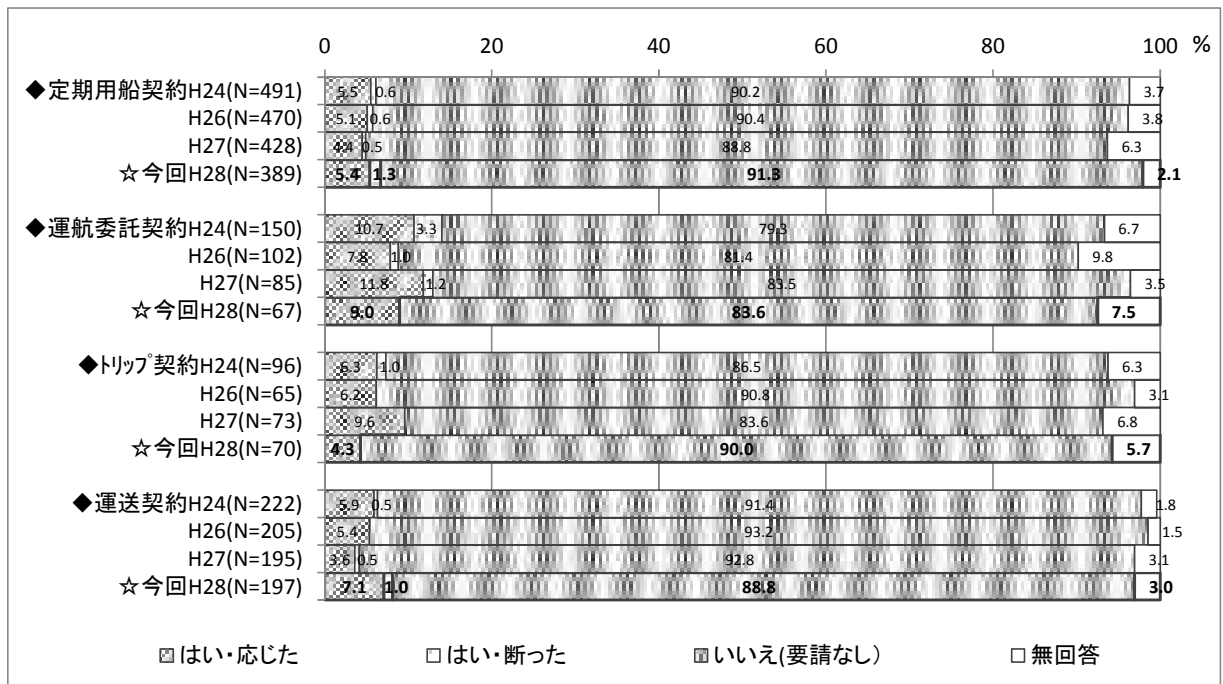


7 経済上の利益提供、物の購入やサービス利用について（C-4）

（1）協賛金・協力金の支払い要請

下請法及び独占禁止法により禁止されている協賛金・協力金の支払い要請については、大半が「いいえ（要請なし）」との回答であるが、各契約形態ともになお、「はい・応じた」の回答が4～9%の割合で残っており、この面での問題は解消されてないともいえる。

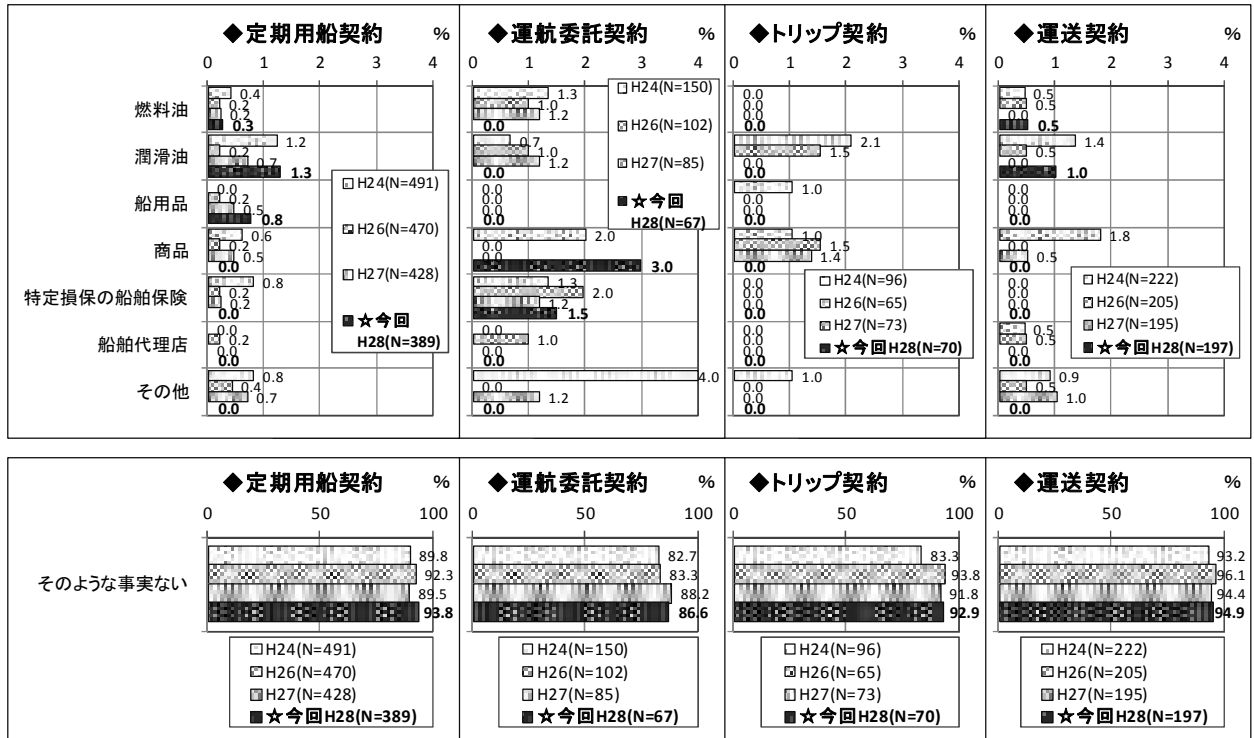
C29. 協賛金・協力金の支払い要請



（2）物の購入やサービス提供の無理強い

取引の相手から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ることについて、前回（平成 27 年度）以前と同様に 9 割前後が「そのような事実はない」と答えているが、それ以外の回答の中では、定期用船契約における「潤滑油」、運航委託契約における「商品」や「特定損保の船舶保険」などの例が見られ、こうした強要は必ずしも根絶されていないと見られる。

C30. 物の購入やサービス提供の無理強い

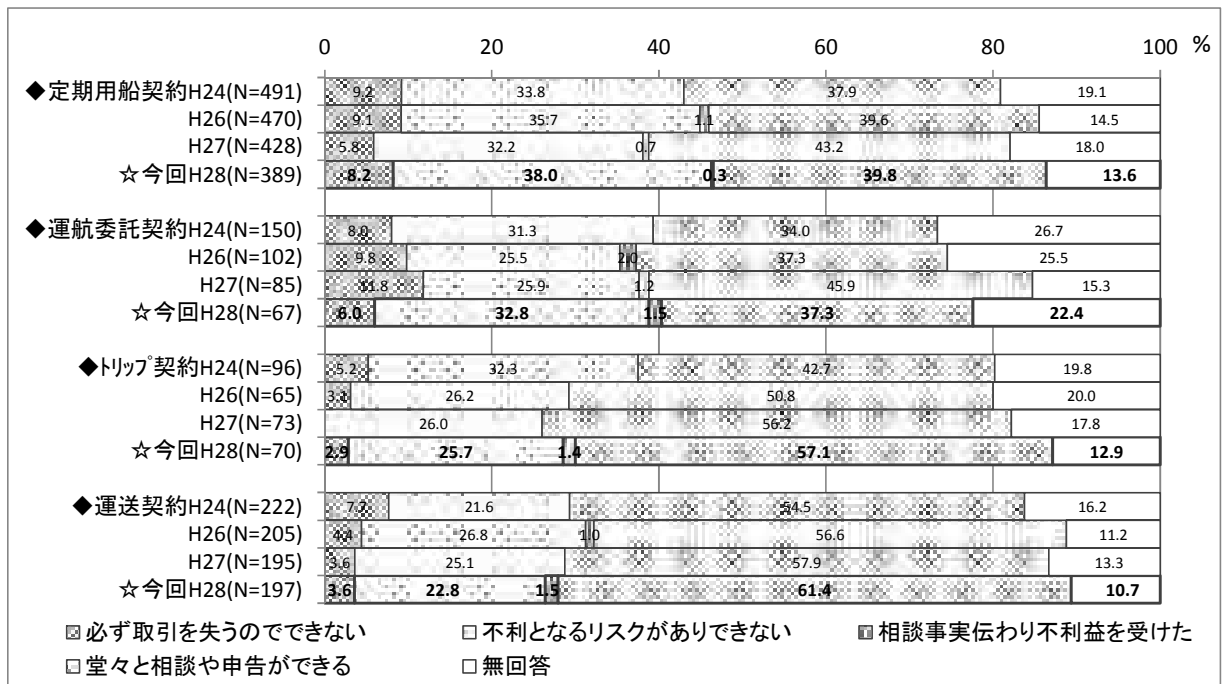


8 その他全般について (C-5)

①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、4～6割が「堂々と相談や申告ができる」としているが、「必ず取引を失うのでできない」や「不利となるリスクがありできない」の割合が、特に定期用船契約において多く、さらに改善が求められると言える。

C31. トラブル・第三者への相談



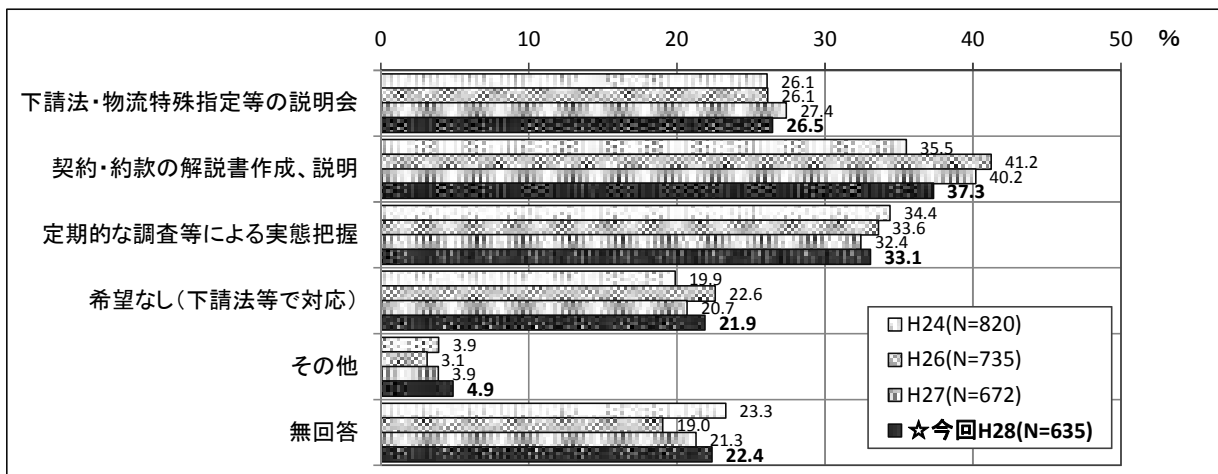
9 公正な取引環境整備のあり方（D）

（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や組合で取り上げるべき課題は、「契約・約款の解説書作成や説明会」が最も多く、「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」がこれに次いでおり、この傾向は前回（平成 27 年度）以前からほぼ共通である。

継続的な実態情報の収集や公正な取引に向けた情報発信の必要性が認識されているといえる。

D1. 行政・組合で取り上げるべき課題 [複数回答]

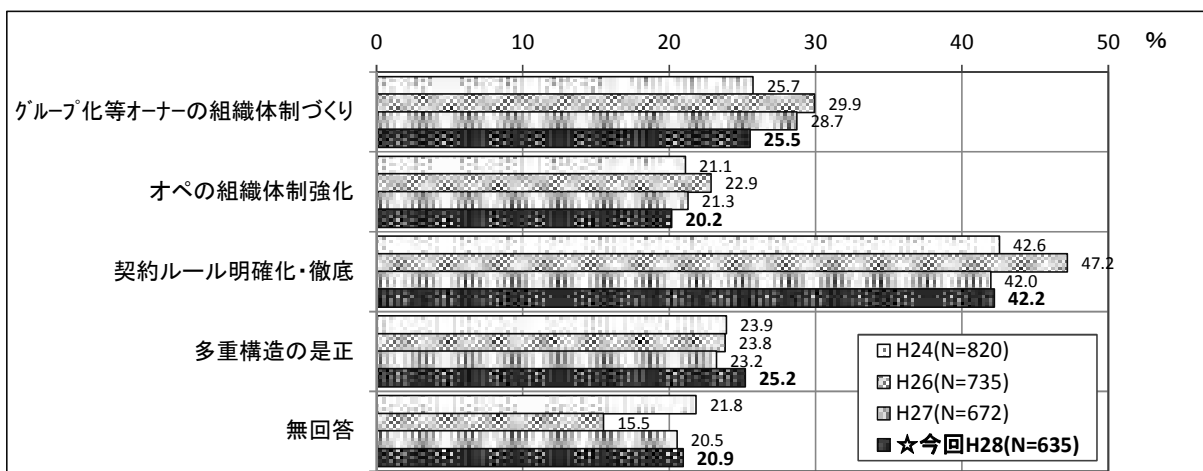


（2）内航海運市場改善に有効な方策

内航海運市場が望ましい姿に近づくために有効な方策としては、「契約ルール明確化・徹底」が前回までと同様に突出して 1 位であり、これに次いで、「グループ化等オーナーの組織体制づくり」と「多重構造の是正」が今回同率となった。

市場改善方策は一様ではなく、多面的に取り組んでいく必要があるといえる。

D2. 内航海運市場改善に有効な方策 [複数回答]

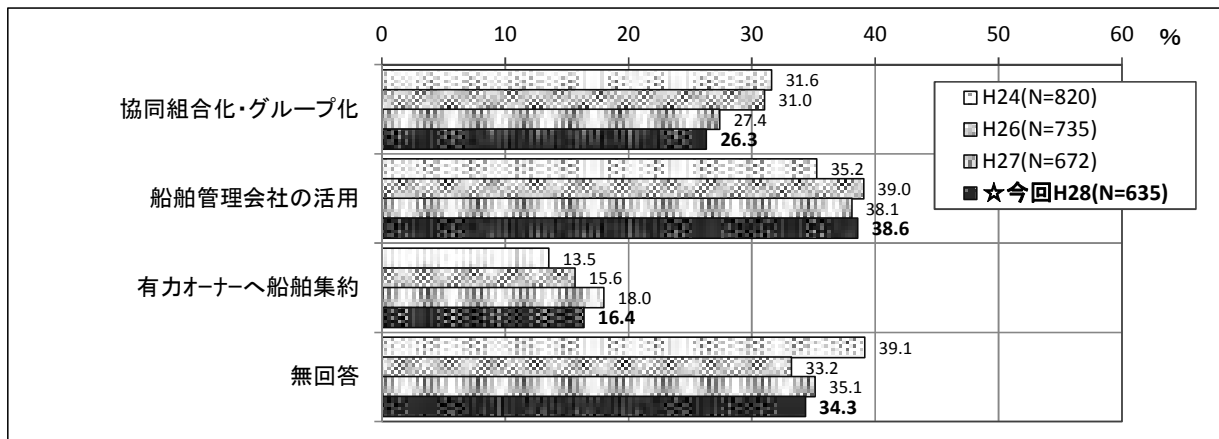


(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法

①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については、34.3%が無回答であるが、回答があったものの中では、前回（平成27年度）までに引き続き「船舶管理会社の活用」が最多で38.6%を占める。2位の「協同組合化・グループ化」は徐々に割合を下げている、限界が意識されているとも見られる。3位の「有力オーナーへの船舶集約」も、前回までは増加していたが今回減少に転じており、有効な方策はまだ模索段階とも考えられる。

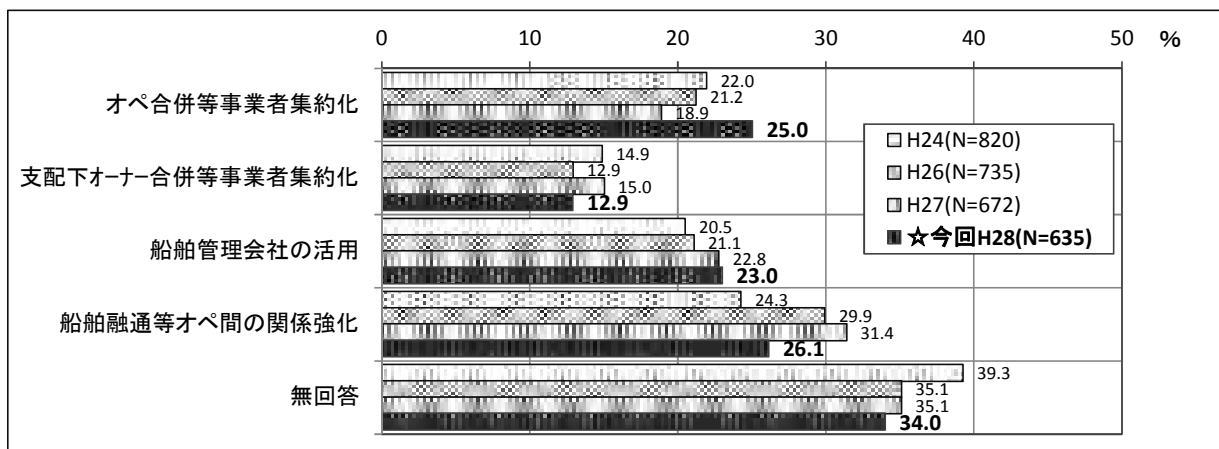
D3. オーナー組織体制づくりの望ましい方法 [複数回答]



②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、無回答が34.0%であることは前回までとほぼ同様であるが、1位の「船舶融通などオペ間の関係強化」(26.1%)と、前回は無回答を除き3位であった「オペ間の合併など事業者集約化」が25.0%で拮抗するに至った点が大きな特徴である。前回2位の「船舶管理会社の活用」も23.0%と近い値で続いており、オペの組織体制強化は環境変化に合わせて多様な方法が検討されていると見られる。

D4. オペ組織体制づくりの望ましい方法 [複数回答]



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	クリーニング等	貸渡	会社	中国	○			
2	積荷、揚荷の役務は運賃に含む	貸渡	会社	関東	○			
3	特約条項を付けた	運・貸	会社	関東	○			
4	船の荷役作業	貸渡	会社	中国	○			

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	運賃値下げの伝達なかった	貸渡	個人	神戸		○		
2	減額や悪条件への変更なし	運送	会社	中国			○	
3	通信料手当の中止	運・貸	会社	四国	○			
4	燃料が上がったので補てんしてくれた	運・貸	会社	関東			○	

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	貸渡	会社	四国	○			
2	ドック	貸渡	会社	関東	○	○		
3	ドック時	貸渡	個人	九州	○			
4	年間 355 計算	貸渡	会社	中国	○			
5	年末年始 3 日間	貸渡	会社	神戸	○			
6	約 2 年間毎月 3 日オフファイヤー	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=契約打ち切り(返船)
- 2=運航委託契約へ変更
- 3=用船料引き下げ
- 4=用船料減額伴う繋船

	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	荷主の生産計画変更による	1	貸渡	会社	四国	○			
2	東日本震災時に一時「委託契約」に変更された	2	貸渡	会社	九州	○			
3	協力金として、3 日/月のオフファイヤーをダラダラと 2 年 余り続けられた	3	運・貸	会社	近畿	○			
4	景気の悪化	3	運・貸	会社	九州	○			

	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
5	経済環境の急変で荷動きが減少した時	3	貸渡	会社	九州	○			
6	荷動きの鈍化による運賃収益の減少により5%ほど減額されている	3	貸渡	会社	九州	○			
7	燃料費の高騰	3	貸渡	会社	近畿	○			
8	傭船料のカット。しないと首かも。いやいやOKした	3	貸渡	会社	中国	○			
9	リーマンショック時	3	貸渡	会社	近畿	○			
10	リーマンショック時	3	貸渡	個人	中国	○			
11	10年以上前の話、現在の契約ではない		貸渡	会社	関東	○			
12	最近はない		貸渡	会社	近畿	○			

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

	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	年間運送契約に基づく定額運賃のため	1	運送	会社	関東				○
2	バックタンク時など支払われない	1	貸渡	会社	中部		○		
3	航路が変わる時は事前に見積もりを提出し運賃交渉する	3	運送	会社	四国				○
4	変更等発生時、両社協議により解決した	3	運送	会社	中部				○
5	そのようなことはない	4	運送	会社	中部				○
6	なにもない	4	運送	会社	東北				○

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	架台、盤木の片づけ、ラッシング等	運・貸	会社	中国				○
2	休日が少なく航海が多いのに手当がない	貸渡	会社	九州	○			
3	作業手当	貸渡	会社	中国	○			
4	船倉内クリーニングの時は必ず支払われていますが金額が不十分	貸渡	会社	九州	○			
5	タンククリーニングについては荷主からの要請はないがきれいではないと積んでくれないし、積んだ後サンプル検査し不合格だと船のせいにされる	運・貸	会社	中部				○

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	①港費が船主負担で経営を圧迫②人件費増(賃上げ、見習い経費発生)で経営圧迫③平水運航(沿海資格)でも代理店料は沿海タリフで支払いがきつい	運・貸	会社	中部		○		

	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
2	BOND 品を運送した場合なぜか消費税を支払わないことが中央で決まっているらしい	運送	会社	近畿				○
3	オイルフェンス展張料	貸渡	会社	近畿		○		
4	残油の回収や接続部付近の掃除など	貸渡	会社	中部		○		
5	船によるが荷主の考え次第	貸渡	会社	近畿	○			
6	ボンドバンカー作業が沖合である場合、立会業者を送迎する	貸渡	会社	中国	○			

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	・貨物船とタンカーの備船料の違い。・貨物船マーケットの備船料の違い	貸渡	会社	九州	○			
2	新しい法律の取り決め	運・貸	会社	四国		○		
3	行っても改善されないがオペもオーナーが金融機関から借り入れする時にハンコを押すようにしなければオーナーは一生奴隷	貸渡	会社	四国	○			
4	大手については法的防御はすべて完璧なので何をしても無理。内航の小さな会社は使ってもらっていくらという事なので取引がなくなることを恐れている	運・貸	会社	近畿	○			
5	オペに契約更新時期を確認し、その時期(1~2週間前くらい)にオペを訪問し確認する	貸渡	会社	九州	○			
6	オペのモラルの問題	貸渡	会社	九州	○			
7	親会社への説明会、監視、監督の徹底	貸渡	会社	近畿	○			
8	規制強化、協定運賃の復活	貸渡	会社	近畿		○		○
9	行政から荷主に対する指導	運送	会社	中部				○
10	組合内における相談機関の設置	運送	会社	中部				○
11	最低賃金(タリフ)の取り決め	運送	会社	関東				○
12	下請法導入の際に資本金の額によって上下関係を当てはめたことには当初から不満でした。船主に適用するのは良いが従来より取引のあるオペ間に適用するのはおかしいです。弊社より収益の多い会社が資本金の額だけで下請け会社になるのはどう考えても納得できません。	運・貸	会社	神戸	○		○	○
13	説明会等は何回行っても無意味。上下関係が出来過ぎている	貸渡	会社	中国	○			
14	定期用船契約書の条項の順守。オペの費用負担すべきことが船回り、船主側にしわ寄せされている。	貸渡	会社	四国	○			
15	適正運賃の指標を作っていただき小企業の運賃適正化に援助願いたい	運・貸	会社	中部		○		
16	適正な船員費について	貸渡	会社	四国	○			
17	同業者間の料金・条件の潜り合い防止	運送	会社	中部				○
18	同業の大手企業が資本と権力の優位性で独り勝ちとなっている	運・貸	会社	近畿	○		○	
19	とにかく荷動きが悪いため運賃の低迷が続いており約1割の原価割れ赤字であり償却が困難である	貸渡	会社	九州	○			
20	荷主→オペ→船主の縦関係でそのような環境などできるわけがない	貸渡	会社	中部		○		
21	荷主に対し下請法が末端担当者まで理解できているのかの	運送	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
	調査、説明会							
22	必要経費に見合った、また代替船建造できるような運賃交渉できる環境がほしい	運・貸	会社	中部				○
23	不利益を被った際にその事実を即座に公表されるような制度(抑止力として)	運・貸	会社	関東				○
24	本当の実態をヒアリングして公開してください	貸渡	会社	中国	○			
25	元請オペへの指導。運賃適正化、バンカーサーチャージ支払い等。	運・貸	会社	関東	○		○	○

(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	「ルールは変更することに進歩がある」というある大企業の考え方に全面的に異論があるわけではありませんが、安全第一を念頭に置いたものであってほしい。	貸渡	会社	関東	○			
2	①公平な取引環境を構築するために行政側からの積極的なアプローチ。②内航海運業界内及び荷主業界への物流特殊指定・下請法の内容周知。③不公正な取引の事例水平展開(罰する目的ではなく事例研究のため)	運送	会社	関東				○
3	4月からオペが契約している全船舶が一律5%備船料を下げられた。当社船舶だけでないため船主としては断れない。船員費は船員不足で上昇しており、すべての経費は上がっている中船主経営は苦しくなるばかりで古い船しか保有していない船主は廃業を視野に入れ今ある船のリプレースを考えていない。ある日突然船が足りなくなっても船がなければ外航の投入が認められ用船料アップに繋がらない。内航を守り、現在の安全運航が続くために新造船を建造できる契約(長期用船料が記載された)が必要である。	貸渡	会社	九州	○			
4	5000k積を境界として文書などの管理、船舶設備等安全面でのフォーマット化が1隻船舶の船主ではマニュアルなどかなり出遅れている。JX、東燃、昭和シェルとの合格ラインの違い。準備できる環境にしておくにも船舶管理会社が必要となる。専門的な知識を熟知した人材となる指導者(細部まで)がほしい	貸渡	会社	中国	○			
5	アンケート多すぎ	貸渡	会社	中国	○			
6	アンケートを年1回程度にして	貸渡	会社	中国	○			
7	運賃等の話を組合に話してもだめである。	貸渡	会社	四国		○		
8	運賃値上げの理解	運・貸	会社	関東				○
9	運賃の適正化。若年船員の確保。	貸渡	会社	中国				○
10	貸渡業ですが自社営業しており代金については当社の見積運賃×積トン数にていただいております。	貸渡	会社	沖縄				○

	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
11	ガット船、ポンプ船において、自航船のプッシャーバージが検査、運航体制等不平等な状況で競合する。プッシャーバージの正常化を平成30年から経過処置をなくすと決まっているが、実情はなし崩し状態と聞く。船員体制、かんげんの管理、検査、小規模な自航船が成り立たないよう海上保安庁の取締も度を越えたものがあり耐え難い。	運送	会社	九州				○
12	企業ですから少しでも黒字になるような備船料をお願いします。赤字なら早く倒産させるべき。生きている企業が他をころす。	貸渡	会社	中国	○			
13	協定運賃もなく価格交渉力のない船主には、力のない所から廃業して力のある所が取り込んでいだけ。荷主が言ったことをオペが船主に伝えて終わりの公正取引。	貸渡	会社	中部		○		
14	組合の存在は確かに労働者を不利益から守るためには良いのかもしれない。現世の中の現状を把握すると船員の賃金は到底高すぎるように思う。世の景気も燃料も運賃も上がらない中で内航海運事業者として経営していくには無理が生じる。	運送	会社	関東				○
15	現状適切に運用取引を行っており荷動きが少ないことが心配。	運送	会社	神戸			○	○
16	建造して3年間は備船料が10%下がり経営が成り立たず、検査が来るたび銀行に融資をお願いすることばかり。これ以上仕事するのが無理なようです。	貸渡	個人	九州	○			
17	船員の高齢化と人材不足が深刻です	運・貸	会社	関東	○			
18	船員の高齢化が進み船員も不足しているので、備船料のアップがほしいです。賞与も満足に出せないのでは話になりません。	貸渡	会社	九州	○			
19	船員不足に困っています	貸渡	会社	神戸	○			
20	船主は基本的には一番弱い立場なので強気な発言は一切できない	貸渡	会社	中国	○			
21	船舶老朽による代替建造可能な環境を作っていただきたい	運・貸	会社	中部		○		
22	船舶を建造するのに必要なコストは関係者であれば想像がつくはず。船員に係るコストも同様。なのに大手企業が採算割れの運賃にて同業他社を苦しめている。最低運賃を定めるべきだし、輸送貨物についても”住み分け”を徹底していかないと日本の海運業は衰退の一途を辿るばかりである。	運・貸	会社	近畿	○		○	
23	代替建造を何年も待たされている。老齢船の船齢が20年を超え海外売船に不安がある	貸渡	会社	北海道	○			
24	地方のオーナーは戦後経済の主役であった。なぜそこを潰そうとするのか。オーナーの決算状態を公開してください。	貸渡	会社	中国	○			
25	ドック期間にオペが乗組員を集めて安全講習会を開催する(ドックにて)その際のオペの安全担当者出張費を船主に一方的に負担させる。(備船料より了解なく減額)	貸渡	会社	近畿	○			
26	ともかく運賃が長期低迷したままである。新造して20年になるがまだ5000万ほどの負債が残っており、修繕費の高騰も1.5割以上増えており、年に1回のドック、2年に1回の検査にとられてしまって償却が進まないのが実態である。手入れが良いので30年もたせることができる管理をしているつもりだが銀行、保証協会は元金の減額、延長に前向きでない。仕方なく新造する事業者も多いが、今までの20年よりこれからの20年など震災も予想されるなか、こわくて手が出せない状況である。ともかく備船料の値上げを切に希望するものである。	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
27	内航の貨物量が低迷している現状で大手の物流子会社等が、その権力を行使して従来は見向きもしなかった貨物にまで手を出すようになり中小零細の海運会社は一層苦しめられる状況になっております。資本主義社会だから仕方がないと簡単に片づけられるようだと、この先、生き残っていくことも困難です。何とかしてください。	運・貸	会社	神戸	○		○	○
28	荷主からの運賃アップ。備船料アップ→今の状態では船会社は全部なくなります。	貸渡	個人	四国	○			
29	荷主子会社のオペレーター(一時オペ)をなくさないでください	貸渡	会社	四国	○			
30	荷主等の経営状態が悪くなるとすぐ運賃にしわ寄せがくる。利益が出るときに船主に還元してくれるなら我慢できるが！総連の中を再調査し、船主だけの組合を作りスト権なり与えてくれればすべて解決する。今の船主は国とオペに生かさず殺さずの奴隷みたいなものでしかない。	運送	会社	四国				○
31	荷主は正当な理由もなしに運賃に差をつけるのは良くない	運・貸	会社	四国		○		
32	燃料価格の変動分転嫁については、ある程度認知されてきたもののまだ不十分であり荷主企業、団体への啓蒙をお願いしたい。	運送	会社	関東				○
33	メガオペが誕生してから船舶過剰もしくは稼働率の低下が続いているような気がする。メガオペはむしろ効率が悪いのではないか。それとも意識的に船舶過剰に持っていつているのかも。	貸渡	会社	四国	○			
34	元請用船社の事故トラブルへの注意指導は止むを得ない場合があるが必要以上の指導係船等があり困っている船主がいる。荷主に対するパフォーマンスまたは安全に対する過剰な反応ともとれる場合があるので海運及び船主にももっと強くなってほしい。	貸渡	会社	中国	○			
35	有力荷主が支配しているオペの力が強すぎて他のオペとの差が大きくなりすぎている。これがオペと船主との公正取引を歪めていると思う。	貸渡	会社	四国	○			

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	*単年度予算による駆け込み需要回避のために18ヶ月予算とし、上半期の輸送落ち込みを緩和するよう各省庁、団体に働きかけていただきたい。*消費税率上げの時期は年度変わりだけは避けるようご尽力願いたい。年度末にも輸送が集中すれば船腹不足により運賃値上げ交渉がしやすい反面、納期遅れによる荷主殿の損失や年度変わりでの反動による悪影響の方が大きいので、通年での安定輸送を目指して、せめて公共的な物件を調整してください。	運送	会社	九州				○
2	・ケミカル船(防災資格取得について)・甲板、機関の区別なく資格継続の有効化・防災(甲種)の取得の簡素化・配乗船員の必要資格の簡素化(特に一航)船員不足の上、資格取得者が少ない。防災資格取得に日数がかかりまた、少数人数のためすぐに取得できない。費用も高額である。	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
3	・下請である以上、強者(オペレーター:荷主)の論理に従わなければならない、という事実は理解する。・自明と通り、弱者は新規参入もなく毎年徐々にではあるが確実に減少している。(2016.4.1・・・1344社100総トン以上の貸渡業者数)もうすぐ喰らうべき弱者がいなくなるのだが、その時強者はどうするのだろうか？	貸渡	会社	九州	○			
4	①適正利潤を確保できる水準への運賃修正及び備船料改訂。②代替建造促進のための諸施策(例:使用船齢制限・優遇措置等)③学生の就職先としての海運業界をアピールし、乗組員の高齢化問題に対処。④輸送の安全性を保ちつつ省力化できるような技術開発への支援。⑤燃料消費の低減化、輸送経済性を向上させる技術開発への支援。	運送	会社	関東				○
5	アンケート出して意味のあるものにしてほしい。499G/Tのタンカーですがオペレーターから5人の人件費しか見てくれない。	貸渡	会社	近畿	○			
6	一日も早く物流が活性化するよう政府に働きかけていただきたいです	運・貸	会社	神戸	○		○	○
7	一隻船主への適正化。もっと関心を持ってほしい。もっと大切にしてほしい。	貸渡	会社	中国				○
8	運航距離(または日数)における最低運賃等の設定。(各使用船舶にもよりますが)	運・貸	会社	九州				○
9	運賃、備船料の適正化に向けて、ルール作りをしていかないと零細な(オーナーが全体の半分を占める)貸渡業者が存続できない状況となる	貸渡	会社	九州	○			
10	大手オペレーターの運賃レベルが低くなかなか値上げが進まない。3ケタレベル(900円/KL～500円/KL)で輸送するのはやめてほしい	運送	会社	近畿				○
11	オペに契約(備船料)を守らせる法律を！いつも遡って協定書を送ってくる。一度印鑑押さずに返送もしていないのに、備船料減額されました。	貸渡	会社	四国	○			
12	海運組合には年間10万～15万円手数料を支払っている。しかし何もしてもらったことがない。情報も指導等も一切、誰が役員かも知らない。事務所も用がないから行ったこともない。内航海運の問題で訊きたいこともあるけどいつもそのまま、オペも何もしない。だから当組合は平成元年頃船腹20隻くらいだったのが現在はたったの4隻で稼働している。皆先々不安を抱いて廃業したのである。	貸渡	会社	中部		○		
13	外国人船員を乗れるようにしてほしい。(学校を作るなど)日本人だけでは船員不足は解消しない。	貸渡	会社	中国	○			
14	海事免状の件。試験を難しくし履歴を短縮	貸渡	会社	神戸	○			
15	海上保安庁様の臨検で雇入れ、止め手続き遅延に対し、ご指摘、再三の出頭要請等に大変苦しんでおります。手続きのため開庁時間の延長、開庁日の拡大をお願い申し上げます。	運・貸	会社	近畿	○			○
16	規制緩和が進んだ結果として荷主を頂点とした力関係(資本力)で市況が形成され結果として”老老”問題がより深刻になっている。総連の「柱」事業である船腹調整事業があと数年でなくなる。(総連の存在価値?)・・・今後自由競争の市況になれば益々「力」による市況となる。早急に協定運賃や標準運賃制度またはこれに類似した制度の作成および内航タンカ	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
	一スケールの活用等により運航コストに見合う市況に改善すべき。これらの施策により「老老」問題への対処への一助にしてほしい							
17	近年は輸送量の減少、運賃の安いままの定着、船舶の老齢化、船員の高齢化と船員不足による高給化、造船所の不足と修繕費の高騰、オーナーにとってありがたくない海運組合の存在等（現状は船員の方が立場は有利だから必要ない）オーナー泣かせのことが多すぎます。今のままだとオーナーは経済的にやっていけず辞めていく人はどんどん増えていくと思います。（特に小型船）総連合は早急に手を打つべきではないかと思います。それと昭和シェルと東燃の定検はやめてもらいたい。	運・貸	会社	中部	○	○	○	○
18	車には第2種運転免許がある。船にはない。”お客”を乗せる船舶には”第二種”を作り人命救助、事故防止等の特別講習を受講させてはどうか？	貸渡	会社	九州	○			
19	国交省がグループ化、協業化を進めているがなかなか進んでいないのが現状である。成功事例があれば公開してほしい。	貸渡	会社	九州	○			
20	このアンケートの調査対象期間（例：H27.4.1～H28.3.31の間の事例についてなど）を明示してもらった方が記入しやすい	貸渡	会社	四国	○			
21	今後はこのような調査対象から外してほしい	貸渡	会社	神戸		○		
22	実体を公表してください。運賃、傭船料、船員給料、追払金、オーナー、オペレーター、船長の給料、企業の収支状態。	貸渡	会社	中国	○			
23	新造船するときにトン数制限で居住区が十分に取れないので、居住区のトン数制限除外などの配慮をしてほしい。	貸渡	会社	中部		○		
24	全ての自由化（内航海運）はいつから実施されるのか。	運・貸	会社	関東			○	○
25	船員が少なくて困っております。若い船員に免許を取らせようと思っても2年以上乗船履歴がないと6級免許が受けられません。6ヶ月くらいの乗船履歴で受験できるようになれば船員不足も大分解消されると思います。年若い船員が辞めていく中で若い船員が育っていません。その辺のところもお考えくださいますようお願いいたします。	貸渡	会社	九州	○			
26	船員の休暇時の雇止め・雇入れの省略化。弊社は40日乗船10日休暇のサイクルで運航しています。雇止めの届出が間に合わず乗船してくることが多々あります。ご検討願います。	貸渡	会社	中国	○			
27	船員不足対策	運・貸	会社	関東				○
28	全海運船主部会や内タンの船主部会は昔訪問の際オペに対し用船料アップの願いを強く申し入れていた。今は傭船料交渉は船主とオペの問題として申し入れをしていない。現在のピラミッド構造の最下層なので傭船料は上意下達、交渉などないに等しい。オペも全体としては今の傭船料で船主がやっていけないことも理解しているが個別の企業として対応すると運賃値下げの荷主要求に逆らえない。組合や国交省のような組織が対応しないと、いつか船はなくなり国内の物流が止まる。	貸渡	会社	九州	○			
29	船舶建造、補助金の検討	運・貸	会社	九州		○		
30	船舶船員法は総トン数ではなく積載重量トン数で規制すべきだと思います。	貸渡	会社	九州	○			
31	船舶への規制が多すぎる。管理体制が厳しく船長の権利が薄らいだ。一部の保安部の取り締まりが極端に厳しく注意等	貸渡	個人	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
	で済みそうなことでも保安部に呼ばれ取り調べがあったりした(北九州保安部)							
32	船腹数は繁忙期に合わせているので少しでも景気が落ちると船腹過剰となり船主の立場が悪くなる。もっと良い方法はないか研究してほしい。	貸渡	会社	中国	○			
33	総連や国の指導で暫定措置事業を行った。結果 500 億以上の借金が残り、船主は重荷を背負っている。総連指導部と国は責任を取れ！また国交省がポスト暫定と称し海運業の将来を検討してくださっているらしいが、我々の将来は我々が決めるべきである。国が関わった事業で成功したものはない。戦前の繊維、JA、漁協、最近の電気業界、すべて悪くなっている。補助金漬けにするほど悪くなっている。ええかげんに我々を自由にさせてほしい。親は悪くとも子は育つ。	運送	会社	四国				○
34	タンカー船においては小型船に注力お願いしたい	運・貸	会社	九州	○			○
35	小さなオーナーの生きる道を考えてください。協同組合化などといいころす方法ありきではなく	貸渡	会社	中国	○			
36	中小企業が経営継続可能な適正な協定運賃制度を導入していただきたい	運・貸	会社	中部		○		
37	中小企業は運賃交渉力が弱いので自由競争は難しく協定運賃(経費積み上げ方式)設定が望ましい	運・貸	会社	中部				○
38	積荷損害において船主に損害賠償請求が及んでおり航海過失免責を定期用船契約書に盛り込む等、船主の不利な立場を打開していただきたい。	貸渡	会社	中国	○			
39	定期検査の機関を現在の 5 年から 6 年にできないか	貸渡	会社	九州	○			
40	内航海運の衰退を防ぐため、老朽船舶のリブレース促進、納付金の大幅減額や廃止、船価の高騰でやる気があっても資金の折り合いがつかず、やむを得ず廃業する道を選ぶ人を何人も見てきました。少しでも船体へ資金が回せるようになれば廃業する人も減るのではないのでしょうか	貸渡	個人	四国	○			
41	荷主、オペ、船主はトライアングル(正三角形)なので平等であるべき。図形で言えば二等辺三角形、直角三角形である。	貸渡	会社	中国	○			
42	荷主があってその間で何件も間に入って手数料だけとって金儲けをする会社が日本には多すぎるから、いつまでたっても良くならない。国がもっと法律を決めて取り締まるように！	運・貸	会社	四国		○		
43	燃料油の安定(価格、供給)させてほしい。若者、若年船員の確保(特に地方)	運送	会社	北陸 信越				○
44	引当権に相当するものをなくすと言っておきながらずるずる引き伸ばしている。不平等な競争をなくすよう即座にやめてもらいたい。	運送	会社	九州				○
45	引き続き安全マネジメントのセミナーをお願いしたい。安全は我々海運会社のみならず何らかの形で荷主側意識にも浸透されるような工夫をお願いしたい。	貸渡	会社	関東	○			
46	物流合理化のために従来の形態にとらわれず新しい船型の採用をすすめてほしい。日本を代表する検査機関では承認済みであり安全性も高くなり居住性もよくなり若手船員の教育にも利便性が増すと思われる。ただ、今までに建造した船主に迷惑になるとの理由で却下されております。	貸渡	会社	中国	○			
47	無許可船(特に違反艇)での営業を取り締まってほしい	運・貸	会社	中国	○			○
48	傭船料アップ。公正な傭船料をもらわないと船員も雇入れできないしドック代も出てこない。	貸渡	個人	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
49	リプレイスがなく老齢船ほど用船料が低い。修繕費、ランニング、人件費等は上昇する一方であるのにも悪循環。	貸渡	会社	近畿	○			

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28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	1. 運送業（オペレーター）
		2	2. 貸渡業（オーナー）
		3	3. 運送業および貸渡業
★ b. 個人事業者・会社の別	<<	1	1. 個人事業者
		2	2. 会社
（ <u>会社の場合</u> ） → 資本金	<<	1	1. 1千万円以下
		2	2. 1千万円超3千万円以下
		3	3. 3千万円超5千万円以下
		4	4. 5千万円超1億円以下
		5	5. 1億円超3億円以下
		6	6. 3億円超
★ c. 船舶数 （隻数を記入）	<<	所有船舶数	隻
		運航船舶数	隻
		（← 隻数を数字（整数）で記入して下さい）	
		※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	1. 北海道運輸局
		2	2. 東北運輸局
		3	3. 関東運輸局
		4	4. 北陸信越運輸局
		5	5. 中部運輸局
		6	6. 近畿運輸局
		7	7. 神戸運輸監理部
		8	8. 中国運輸局
		9	9. 四国運輸局
		10	10. 九州運輸局
		11	11. 沖縄総合事務局
★ e. <u>主たる取引相手の資本金規模</u>	<<	1	1. 1千万円以下
		2	2. 1千万円超5千万円以下
		3	3. 5千万円超1億円以下
		4	4. 1億円超3億円以下
		5	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	<1>	<2>	<3>	<4>	選択肢
	用定期船	委運託航	ツトリ	契運送	
	▼	▼	▼	▼	
★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 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) 具体的にどのよう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	<1>	<2>	<3>	<4>	選択肢
	用定期船期	委運託航	ツトリ	契運約送	
	▼	▼	▼	▼	
<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 → (番号=)</p> <p>(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>
<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>
<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>	<p>ア) 船倉内のクリーニング</p> <p>イ) ダンネッジの購入・手配</p> <p>ウ) ダンネッジの片付け</p> <p>エ) その他</p> <p>※エの具体例を記入→</p>				<p>1. はい、適正な額が支払われた</p> <p>2. 支払われたが不十分だった</p> <p>3. 用船料に含まれるとの一方的解釈で全く支払われなかった</p> <p>4. 契約書上に特約があり、支払われなかった</p>
<p>★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>	<p>ア) タンククリーニング</p> <p>イ) ホースのジョイント作業</p> <p>ウ) 封印作業</p> <p>エ) その他</p> <p>※エの具体例を記入→</p>				<p>1. はい、適正な額が支払われた</p> <p>2. 支払われたが低額だった</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>

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ようにお考えですか？					«	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？〔<u>3つまで</u>〕</p> <p>※5の場合、その他の希望事項を記入 →</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>◀</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>★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？〔<u>2つまで</u>〕</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>◀</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>★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？〔<u>2つまで</u>〕</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>◀</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>★4) オペの組織体制強化の望ましい方法は何ですか？〔<u>2つまで</u>〕</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>◀</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

(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(水)までにご投函ください)