

平成21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21年11月

日本内航海運組合総連合会

目 次

1．調査の内容と方法等	1
（1）調査趣旨	1
（2）調査対象	1
（3）調査時期・方法	1
（4）回収数・回収率	1
（5）調査内容	1
2．回答事業者の概要（A）	3
（1）業種・形態・規模	3
（2）船舶数・船種	3
（3）主な取扱品目	5
（4）事業所の所在地	6
（5）主たる取引相手	7
3．主な契約内容（B）	8
（1）契約形態	8
（2）契約期間	8
（3）契約書書式	9
〔参考〕個別設問内の具体的意見	10
4．取引の実態（C）	11
（1）契約期間中の一方的変更	11
（2）契約条件等の事前明示	11
（3）代金の受領方法	13
（4）遅延利息の支払い	16
（5）著しい差別的代金の一方的決定	16
（6）事前の条件説明・話し合い	17
（7）契約期間中の減額や条件変更	17
（8）銀行振込料の負担	19
（9）支払方法・支払期日の変化	19
（10）オフハイヤー	20
（11）割引困難な手形	21
（12）不利益な購入やサービスの無理強い	22
（13）協賛金・協力金	22
（14）陸上側作業実施の対価支払〔貨物船〕	23
（15）陸上側作業実施の対価支払〔タンカー〕	24
（16）契約後の変更による不利益の対応	26
（17）トラブルに関する第三者への相談	26
〔参考〕個別設問内の具体的意見	27
5．公正な取引環境整備のあり方（D）	32
（1）行政・組合で取り上げるべき課題	32
（2）内航海運市場形成に有効な方策	32
（3）オーナー・オペの組織体制強化の方法	32
〔参考〕個別設問内の具体的意見	33
6．自由な意見（E）	35

1. 調査の内容と方法等

(1) 調査趣旨

本調査は、昨年度に引き続き、内航海運業における取引の実態を把握するために、日本内航海運組合総連合会が国土交通省と共同で組合員事業者を対象にアンケート形式で実施したものである。

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たことを受けて、取引の健全化、適正化に努めてきたところであるが、近年の経済情勢のもとでなお改善の余地があることから、その実態を把握するものである。

(2) 調査対象

日本内航海運組合総連合会傘下組合所属の内航海運事業者(オペレーター・オーナー)計 2,698 事業者。

(3) 調査時期・方法

配布：平成21年7月中旬(郵送による配布(国土交通省海事局))

回収：平成21年8月(21日締切、同月末まで受付)(日本内航海運組合総連合会宛郵送回収)

集計：平成21年9～10月

(4) 回収数・回収率

回収数 774票(宛先不明にて返送分が69件あったため、対象母数は2,629事業者となり、それに対する回収率は29.4%)

(5) 調査内容

調査票の設問内容は、昨年度(平成20年度)の調査に準じ、一部追加・削除・修正を加え、大きく以下の構成により作成した。(調査票は巻末参照)

- A. 事業者の概要
- B. 主な契約内容について
- C. 取引の実態について
- D. 公正な取引環境整備のあり方について
- E. 自由な意見

調査項目の概要

今回の調査は、昨今の経済不況に鑑み、主として契約期間内の取引内容の変更に係る以下の項目を新たに追加した。なお、前年実施した「燃料油等高騰に係る取引の実態について」は、燃料油価格の安定から今回調査から削除した。

・Ac-1 繋船隻数

昨年秋以降の経済情勢の悪化の影響により、輸送量が激減し、繋船を余儀なくさ

れている状況から、オーナーに対し繋船隻数の設問。

- ・ Ae 取扱品目
各社の取扱品目の多い順（1～3番目）を回答頂き、複数回答の取扱品目を社数で集計。
- ・ Ai 下請法及び物流特殊指定の適用
各社の取引先との資本金区分により、下請法及び物流特殊指定適用か否かを判別し集計。
- ・ B1 契約形態
取引の内容を契約形態別に集計。
- ・ C1 定期用船契約期間中の一方的理由での契約変更
定期用船契約の期間内にもかかわらず、一方的に不利な取引条件に変更した事例。
- ・ C1 - 2 運航委託契約への変更による下請代金減額率
C1のうち、運航委託に変更された事例の下請代金の減額率。
- ・ C4 最低保証の有無
運航委託契約に輸送量及び下請代金の最低保証があるか否か。

- ・ D2 内航海運市場改善に有効な方策
- ・ D3 オーナーの組織体制づくりの望ましい方法
- ・ D4 オペの組織体制づくりの望ましい方法

注意事項)

設問によっては、複数の回答を認め、また求めているものもある。以下の解析結果における表示において、複数回答設問については、回答対象事業者数を母数（100%）とするため、各選択肢の回答率の合計が100%を超えることになる。（当該選択肢の回答者が対象事業者全体に占める割合として表示）

2. 回答事業者の概要 (A)

(1) 業種・形態・規模

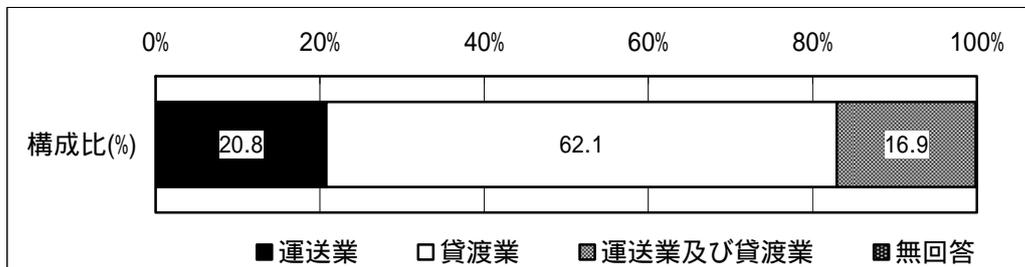
回答事業者 774 社のうち、62.1%が貸渡業(オーナー)で、20.8%が運送業(オペレーター)、16.9%が両者の兼業である。昨年度(平成 20 年度)調査では運送業が 17.6%と少なく、その分、兼業の割合が多かったが、今年度はそれに比べ若干ながら運送業の比重が高まったと言える。

事業形態では、93.3%が会社で、個人事業者は 6.3%の 49 社であり、昨年度と同様の分布である。

資本金規模では、1 千万以上 5 千万円未満が 431 社(55.7%)と最も多く、これに 1 千万円未満が 160 社(20.7%)で続き、この分布傾向は昨年度と同様であるが、昨年度 11.3%を占めた 3 億円以上の事業者は、今回は 31 社(4.0%)にとどまっている。

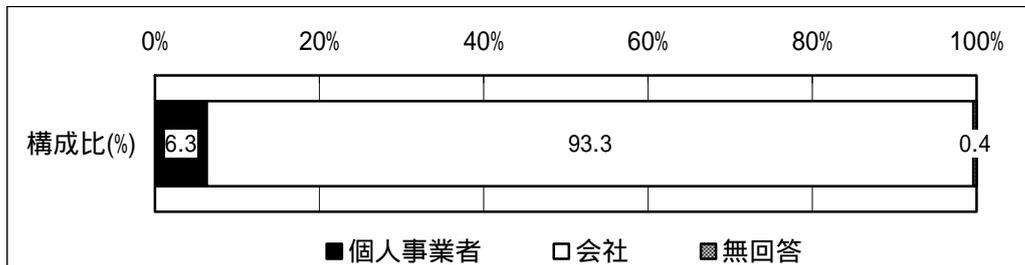
Aa.業種

N= 774



Ab.個人・会社の別

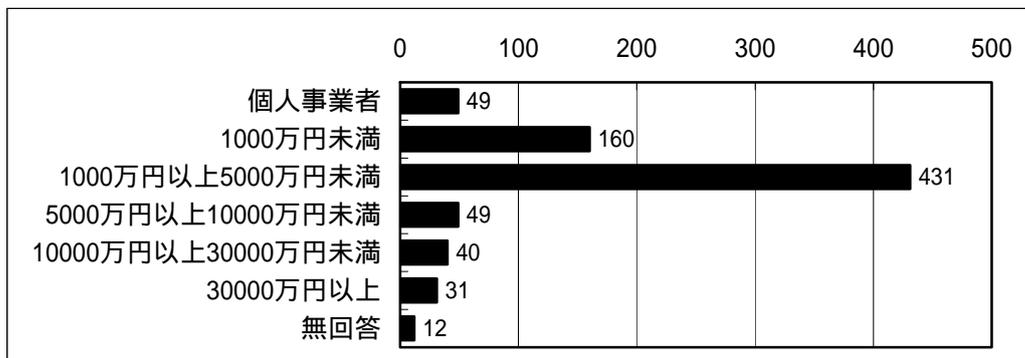
N= 774



Ab-2.資本金

(回答数)

N= 774



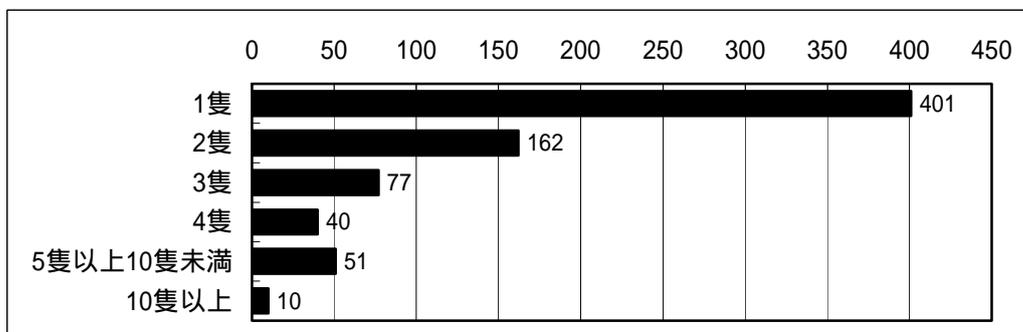
(2) 船舶数・船種

所有船舶数は、1 隻が 401 社で全回答事業者(オーナー・オペ含む)の半数以上を占めており、昨年度も同様である。5 隻以上の事業者も 61 社(7.9%)あるが、全体の 8 割以上は所有船舶数 3 隻以下の事業者である。

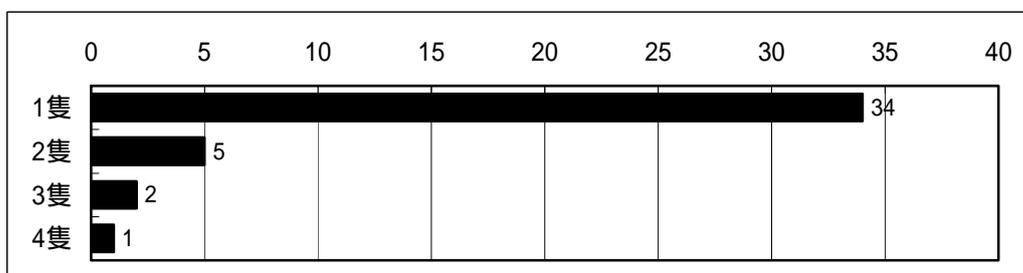
オーナー事業者のうち、「保安要員のみで繋船中」の船舶数は1隻が34社で、上記1隻所有の事業者数に照らすと1割弱が繋船していることになる。また、2隻以上との回答もわずかだが見られる。

運航船舶数は5隻以上10隻未満が57社で、1隻のみは43社となった。

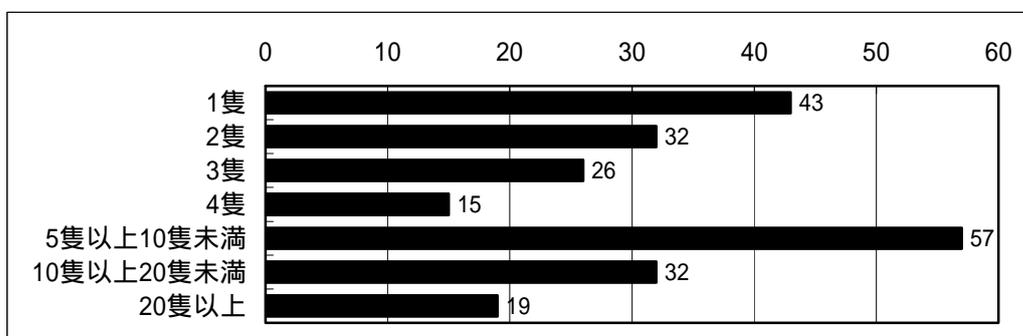
Ac-1.所有船舶数 (回答数) N= 774



Ac-1(2).繋船数 (回答数) N= 612

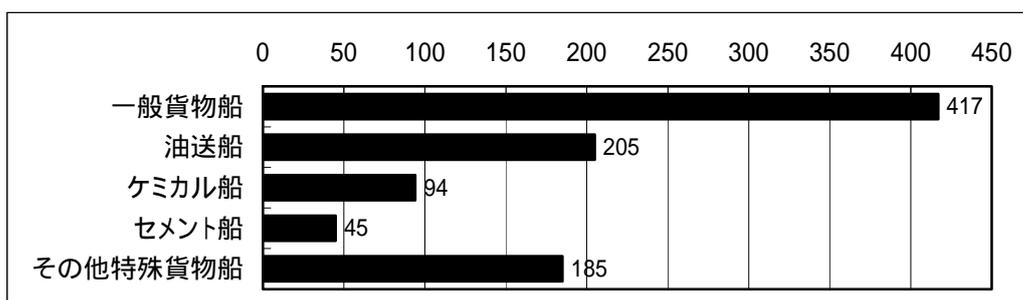


Ac-2.運航船舶数 (回答数) N= 774



所有する主な船種としては、一般貨物船を所有するのが全回答事業者の53.9%に相当する417社、油送船の所有事業者は26.5%の205社、ケミカル船が12.1%の94社、セメント船が5.8%の45社であり、概ね昨年度調査と同様の分布傾向である。

Ad.主たる船種 複数回答 (回答数) N= 774



(3) 主な取扱品目

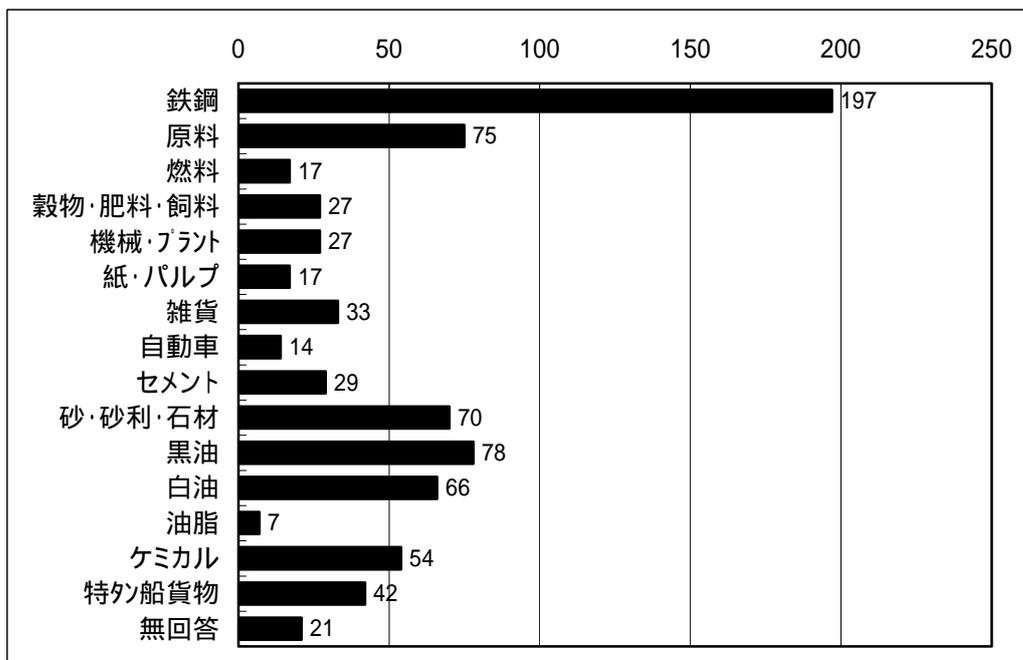
最多(1番目)の取扱品目としては、鉄鋼が25.5%(197社)と最も多く、また、黒油・白油を合わせると18.6%(144社)となる。

2番目、3番目の取扱品目まで合わせた集計では、鉄鋼、原料、黒油、白油、砂・砂利・石材、雑貨の順となっている。

Ae.取扱品目(1番目)

(回答数)

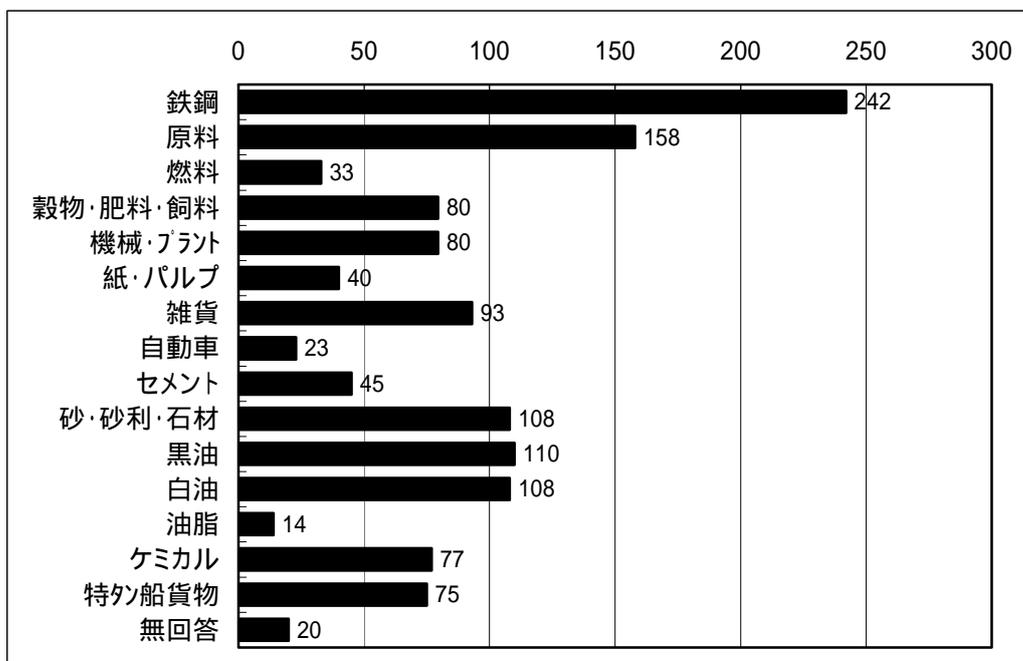
N= 774



Ae.取扱品目(1~3番目計)

複数回答(回答数)

N= 774



(4) 事業所の所在地

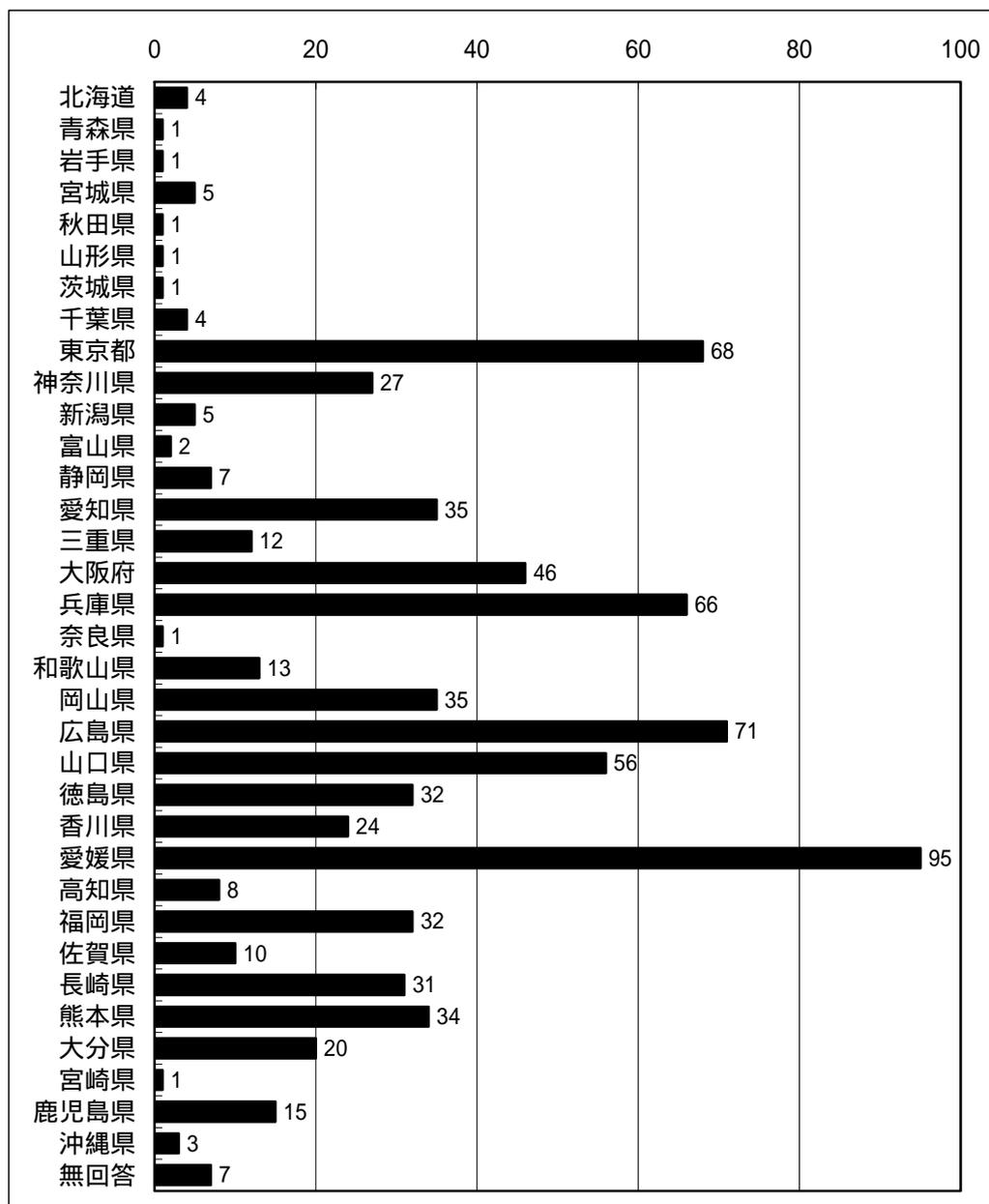
回答事業者の所在都道府県は、愛媛、広島、東京、兵庫の順に多く、この上位4都県は昨年度調査と変わっていない。

地方別の集計も、昨年度と同様に、オーナーが多く集積する中国・四国及び九州、オペレーターが多く存在する関東、近畿に多くの事業者が集中している。

Af.事業者の所在地

(回答数)

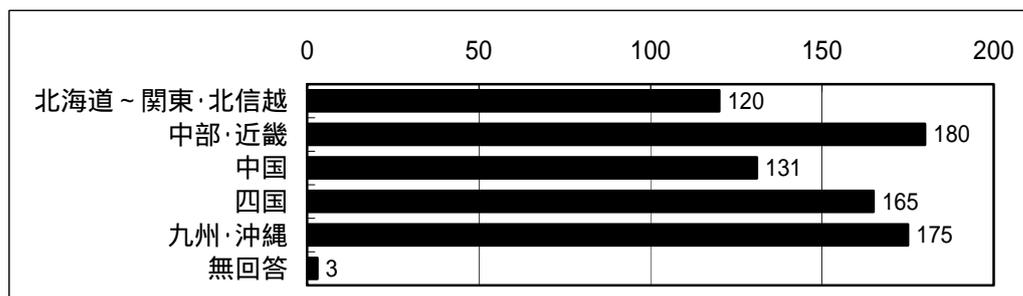
N= 774



Ag.地方(管轄運輸局区分)

(回答数)

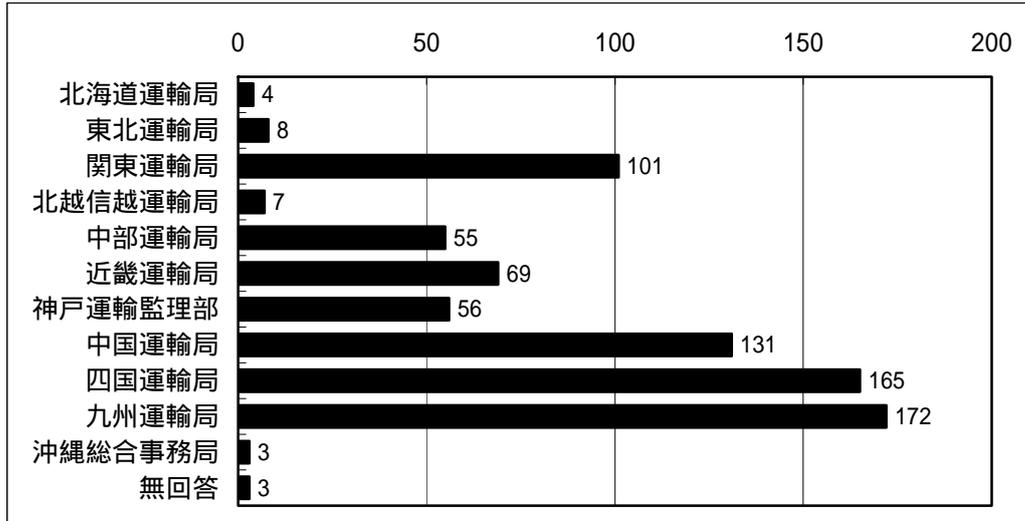
N= 774



Ag.管轄の地方運輸局

(回答数)

N= 774



(5) 主たる取引相手

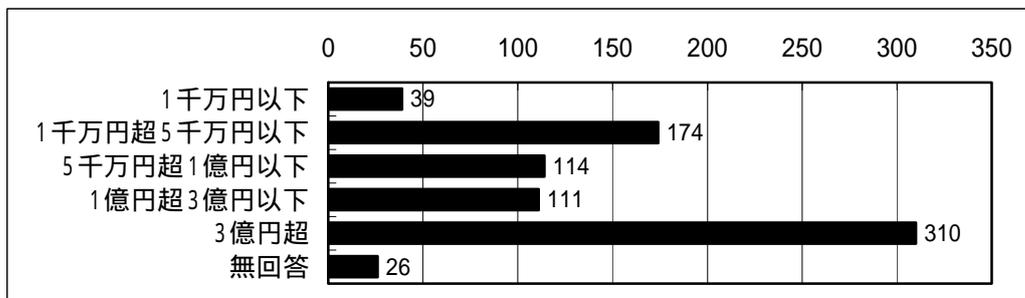
主たる取引相手の資本金規模は、3億円超の大規模企業との回答が約4割を占めて最大であり、前述のように自社の資本金規模が5千万円以下の回答事業者が大半という状況に照らすと、小規模な事業者が大規模な事業者を取引相手に事業を展開している状況が引き続き鮮明に現れている。

なお、この状況から、全体の2/3に当たる518社(66.9%)が下請法適用事業者である。

Ah.取引相手の資本金

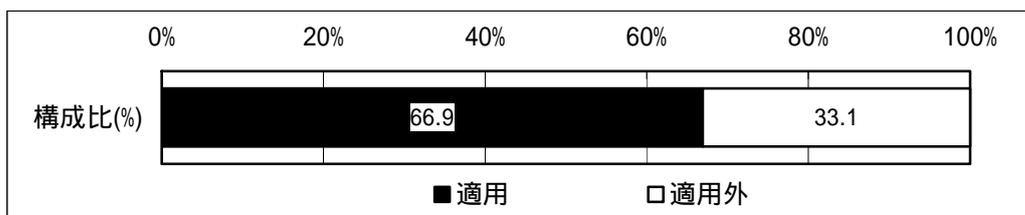
(回答数)

N= 774



Ai.下請法適用

N= 774



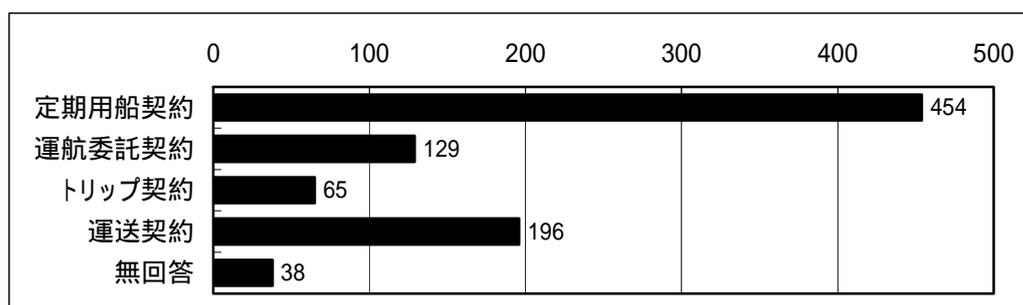
3. 主な契約内容 (B)

(1) 契約形態

契約形態 4 区分の該当状況としては、定期用船契約が最も多く、全回答事業者 774 社のうち 58.7% の 454 社が該当している。同様に、運航委託契約は 129 社 (16.7%)、トリップ契約は 65 社 (8.4%)、運送契約は 196 社 (25.3%) が該当している。なお、複数の契約形態に該当する事業者もあるため、合計は 100% を超える。

以後の設問では、本設問で回答のあった契約形態ごとに集計を行っており、各契約形態において本設問の上記回答数が以降の設問における契約形態別の母数となる。

B1. 契約形態 複数回答 (回答数) N= 774



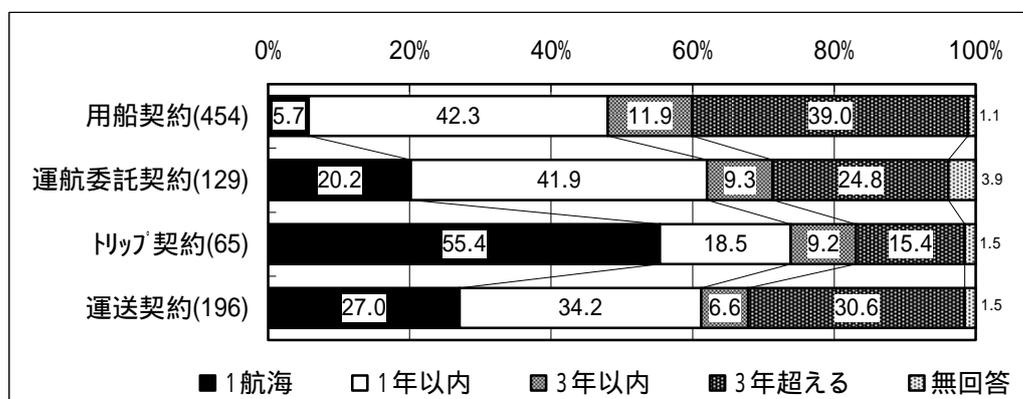
(2) 契約期間

定期用船契約、運航委託契約及び運送契約では、契約期間は 1 年以内が 34.2 ~ 42.3% を占め、3 年以内を含めれば 40.8 ~ 54.2% となるが、一方で、3 年を超える契約も、定期用船では 39.0%、運送契約では 30.6% を占める。

代金の契約期間では、用船契約の 75.9%、運送契約の 80.2% が 1 年以内であるが、その割合は昨年度の 6 ~ 7 割前後から大きく増加し、契約期間の短期化が進んでいる。

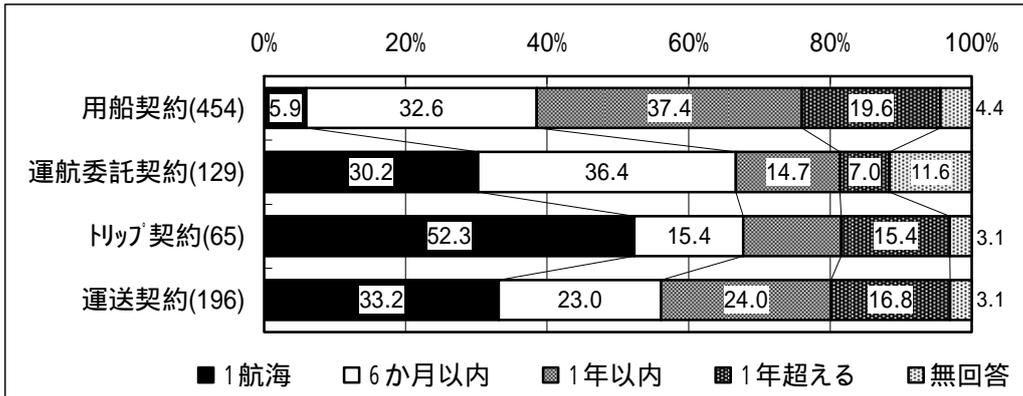
トリップ契約では、契約期間、代金の契約期間ともに 1 航海毎の取引が半数を超えている。

B2. 契約期間 (構成比)



B3.代金の契約期間

(構成比)

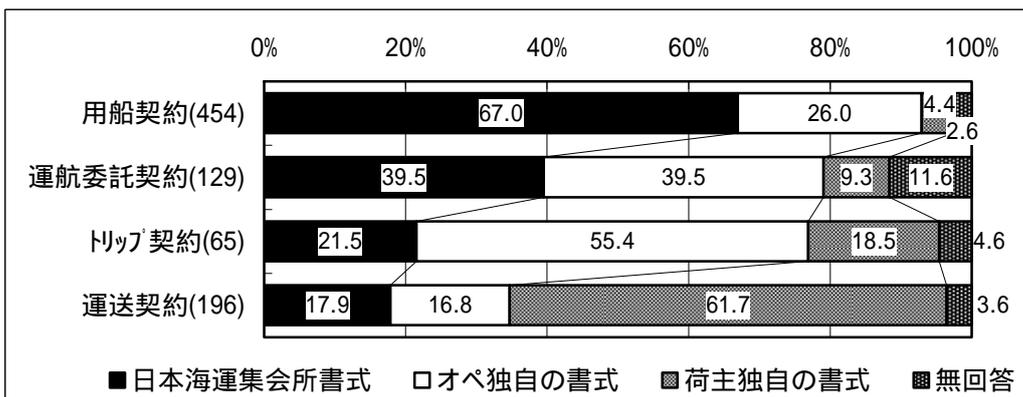


(3) 契約書書式

用船契約では約 2 / 3 で日本海運集会所の契約書式が使用されており、トリップ契約ではオペレーター独自の契約書式が多く使用され、運航委託契約ではその両者がほぼ同程度に使われている点は、昨年度調査と同様である。運送契約では、荷主独自の書式が 6 割を占め、これは昨年度の約 4 割から大きな増加である。

B4.利用している契約書式

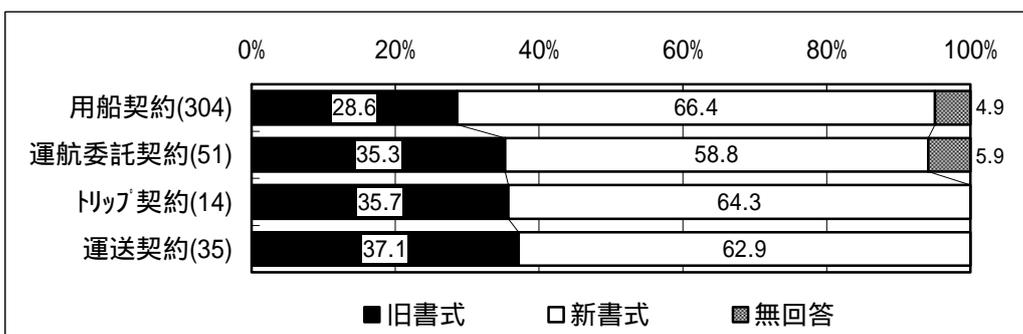
(構成比)



日本海運集会所の書式では、いずれの契約形態でも 6 割前後で「新書式」が使用されているが、その割合は昨年度から増加してはいない。また、同書式の裏面約款の変更については、大半が納得できる程度の変更またはほとんど変更されていないとの回答となっている。

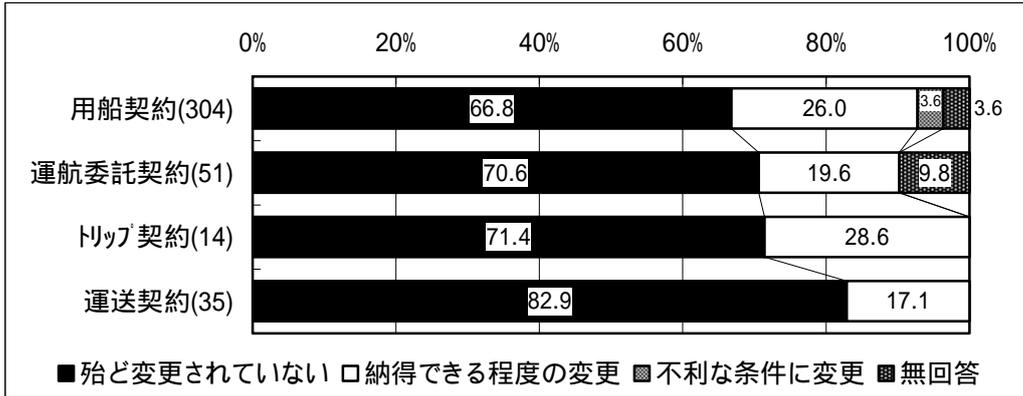
B5.集会所書式の種別

(回答数)



B6.集会所書式の裏面約款等の変更

(回答数)



参考

個別設問内の具体的意見

B6 (日本海運集会所契約書式の裏面約款が不利な条件に変更の内容)

	3の内容	業種	形態	管轄局
1	オフハイヤー条件	貸渡業	会社	近畿
2	第6条「時間外その他特別労働手当」及び第10条「積荷の留置」を全文抹消。又、特約条項として「傭船者の承諾なくして本船を第三者に譲渡してはならない」	運送業・貸渡業	会社	四国
3	用船期間の短縮	貸渡業	会社	中国

4 . 取引の実態 (C)

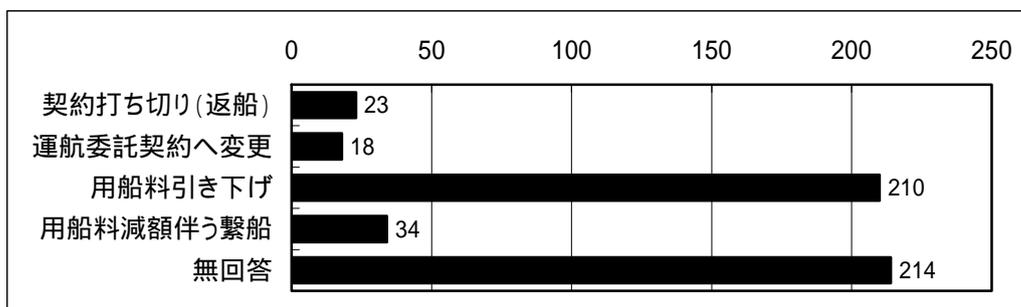
(1) 契約期間中の一方的変更

定期用船契約における契約期間中の一方的契約変更の有無については、無回答が 47.1% (214 社) であるが、残りの半数強は何らかの変更があったと回答している。複数回答であるが、最も多いのは用船料の引き下げであり、全回答者の 46.3% がこれに該当している。

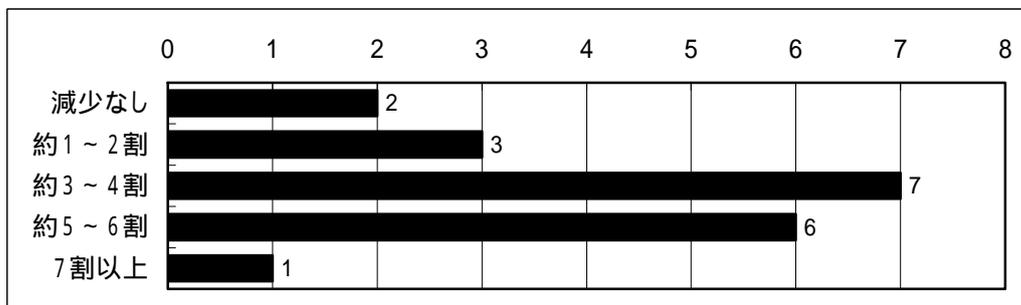
具体的な変更内容の指摘では、一方的な用船料引き下げや契約形態の変更、引き下げ幅の大きさの訴えが目立っている。

運航委託契約への変更における下請代金 (手取り収入) の減少割合については、回答数は少ないものの、その中では 3 割 ~ 6 割という回答が多く、大幅な減少となっている実態が伺える。

C1. 契約期間中の一方的契約変更 複数回答 (回答数) N= 454



C1-2. 運航委託契約への変更による下請代金減少 (回答数) N= 18



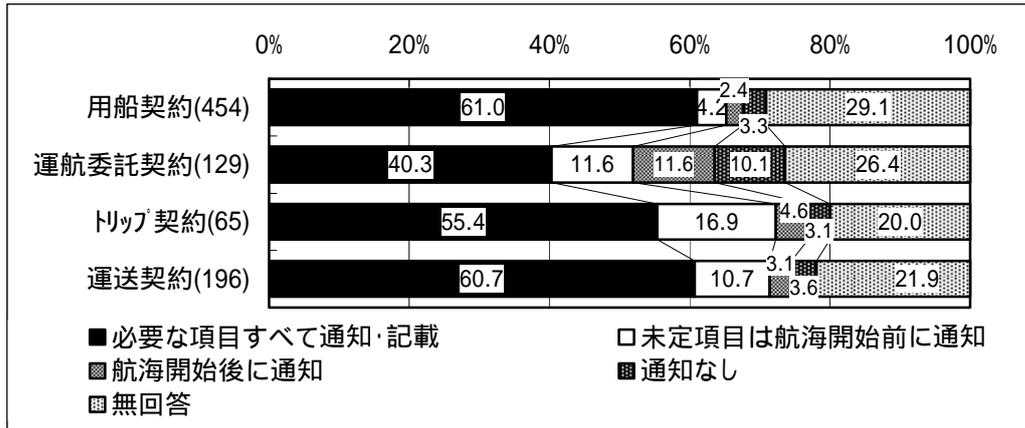
(2) 契約条件等の事前明示

書面での事前通知

用船契約、トリップ、運送契約では 55 ~ 61%、運航委託契約では 40.3% が「必要な項目はすべて通知・記載」と回答しているが、下請法第 3 条または第 5 条による発注書面の交付義務等への違反となる恐れもある「航海開始後に通知」及び「通知なし」の回答が、全契約形態を通じて 72 件ある。また、昨年度結果に比して無回答が多いことから、この中にも問題なケースが含まれている可能性がある。

C2.支払内容の書面での事前通知

(構成比)

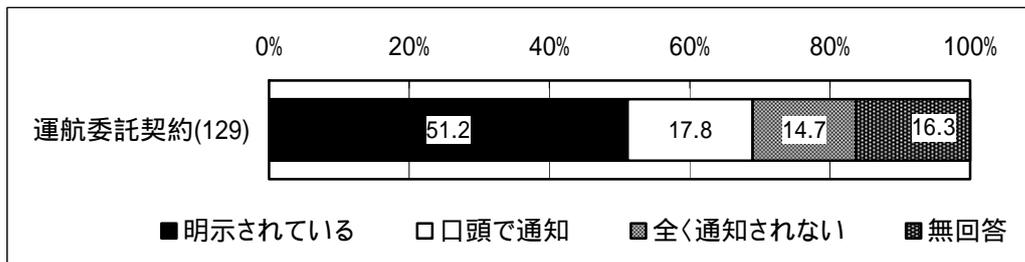


元契約内容の事前明示（運航委託契約）

運航委託契約における元契約内容の事前明示については、約半数の 51.2%が「明示されている」と回答しているが、「口頭で通知」及び「全く通知されない」が合わせて 32.5%あり、また、無回答が 16.3%あることも含め考えると、昨年度と同等以上に、下請法の発注書面交付義務違反行為の恐れがあると言える。

C3.元契約内容の事前明示

(構成比)

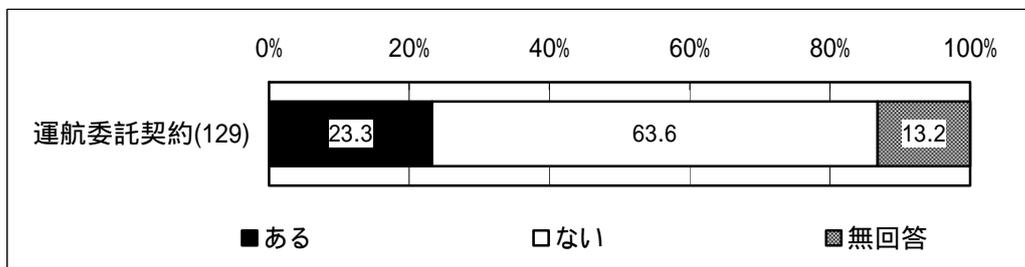


最低保証

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」は 23.3%にとどまり、63.6%が「ない」との回答である。

C4.最低保証の有無

(構成比)

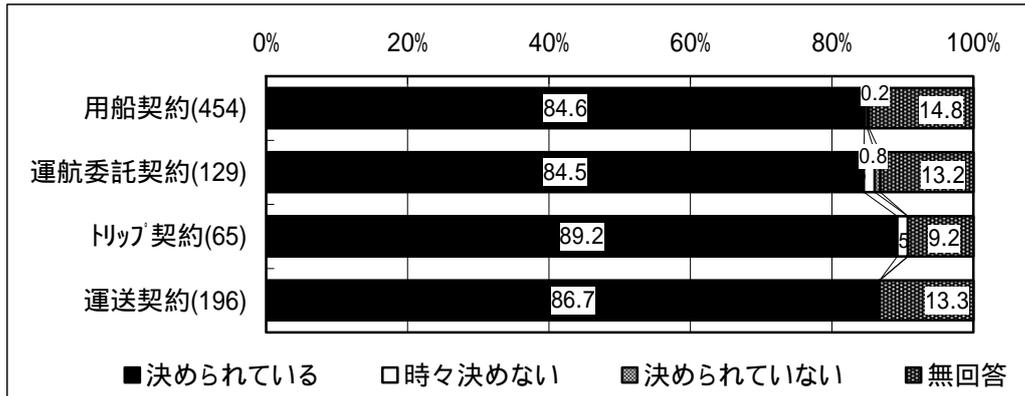


支払期日の取り決め

代金支払期日の取り決めについては、大半の事業者が「決められている」との回答で、決められていないケースはほとんどないが、昨年度に比して無回答の割合が増えており、この中に問題ケースが含まれる可能性もある。

C5.代金支払期日の取り決め

(構成比)



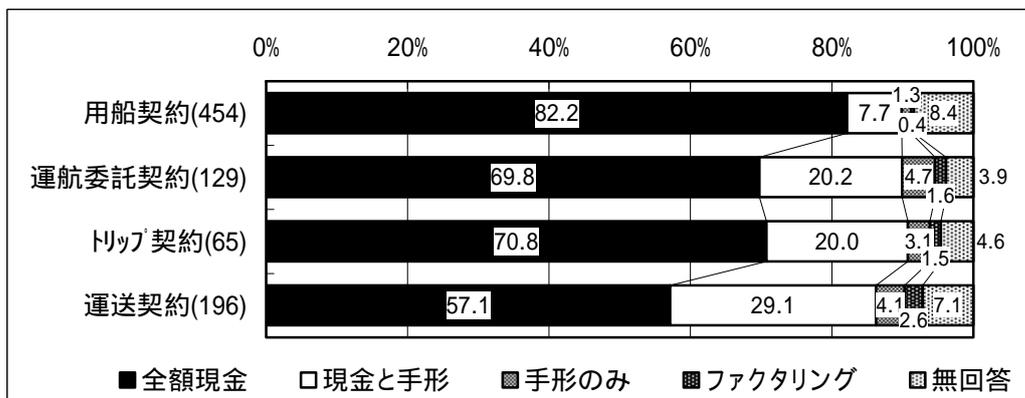
(3) 代金の受領方法

代金の受領方法

代金受領方法は、「全額現金」が大勢を占め、残りの中では「現金と手形」が多くを占めて、この両方で9割前後に達する状況は昨年度と同様である。特に、用船契約では8割以上が「全額現金」である。

C6.代金の受領方法

(構成比)



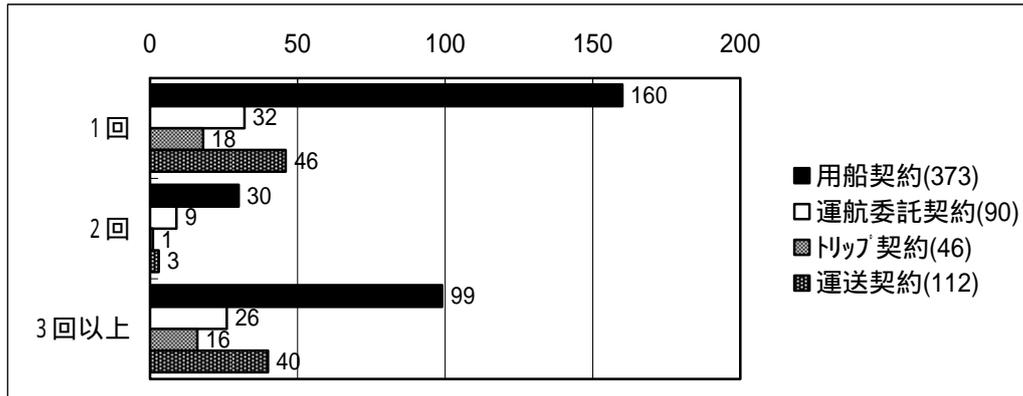
現金・手形の受領時期・回数

下請法第2条の2(支払代金の支払期日)では、支払時期を役務の提供を完了した日から起算して60日以内でかつできる限り短い範囲内で定めなければならないと規定している。役務が連続して行われる定期用船契約では、例外的に一定期間(月間)の用船料が書面に明記されていればその期間終了日が起算日となる。

全額現金の場合の受領回数は1回が多いが、3回以上の例も多い。受領時期は大半が60日以内(前払いも含む)であるが、60日を超えるという回答も1割前後の割合で見られる。手形取引においては、受領時期が60日を超える割合が特に高い。ファクタリングの例は少ないが、この場合の受領時期も60日を超える例がある。

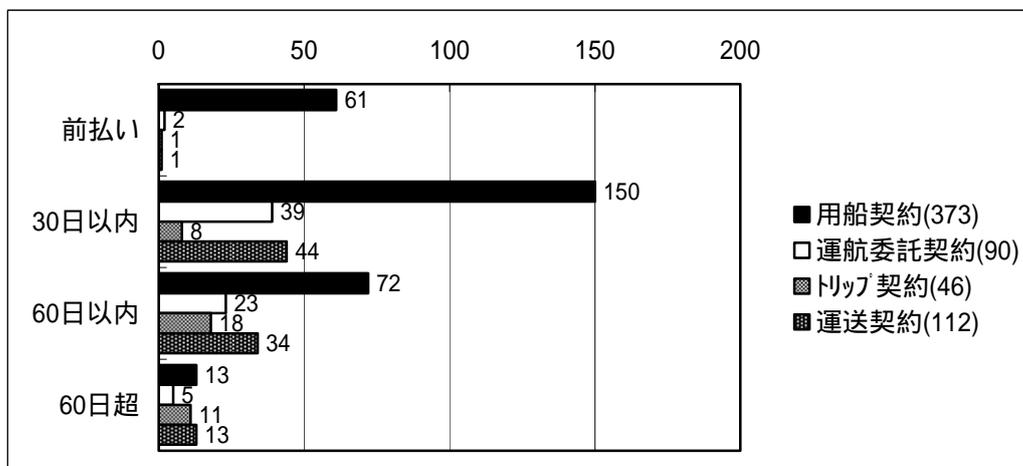
C7.全額現金による受領回数

(回答数)



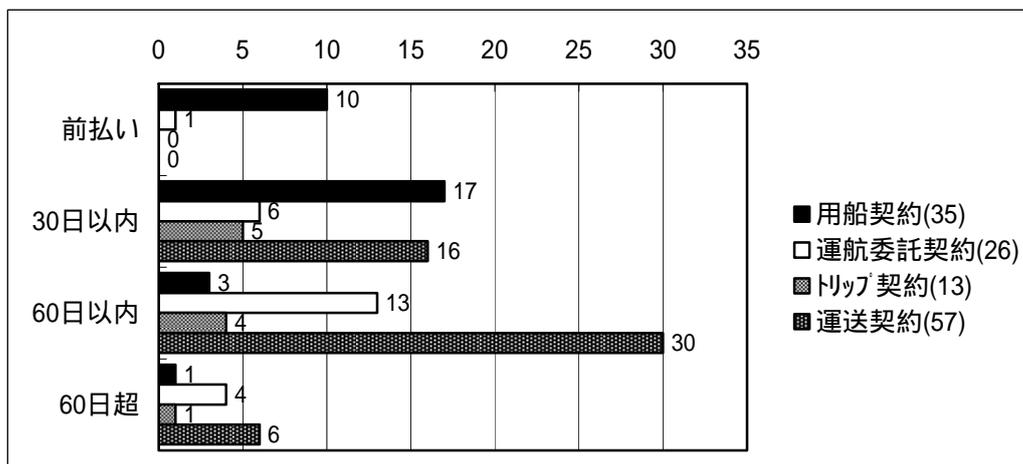
C8.全額現金の受領時期

(回答数)



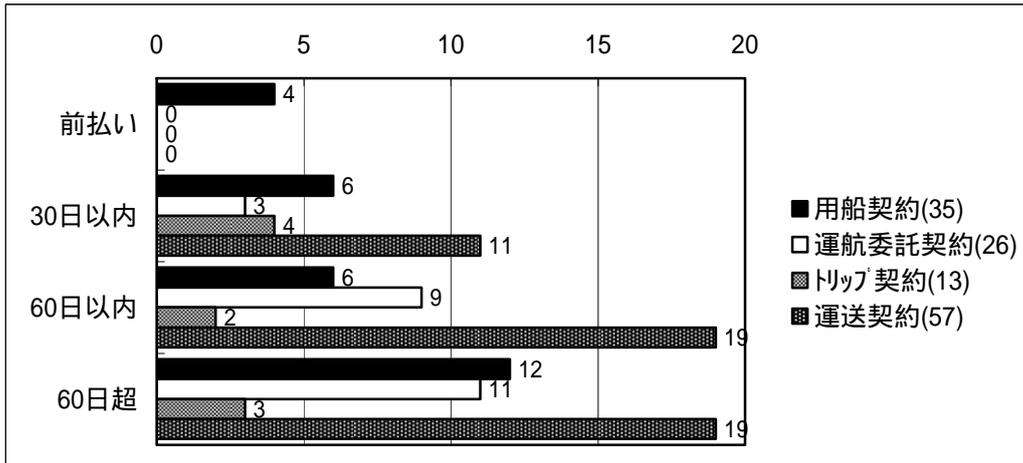
C9-1.現金と手形の場合、現金受領時期

(回答数)



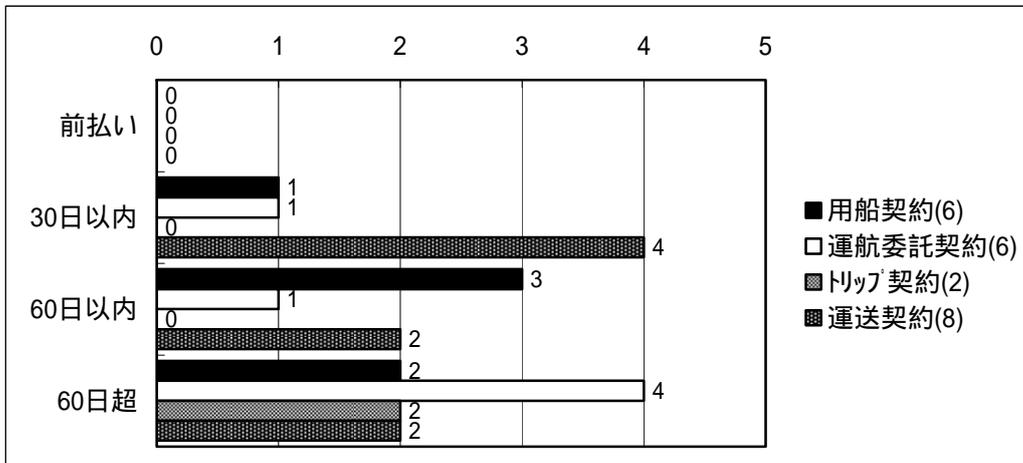
C9-2.現金と手形の場合、手形受領時期

(回答数)



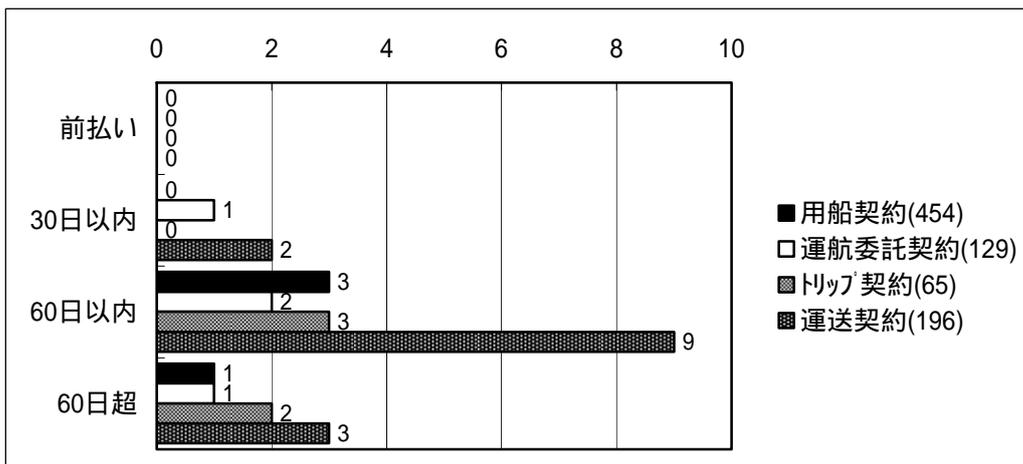
C10.手形のみ受領時期

(回答数)



C11.ファクタリング受領時期

(回答数)

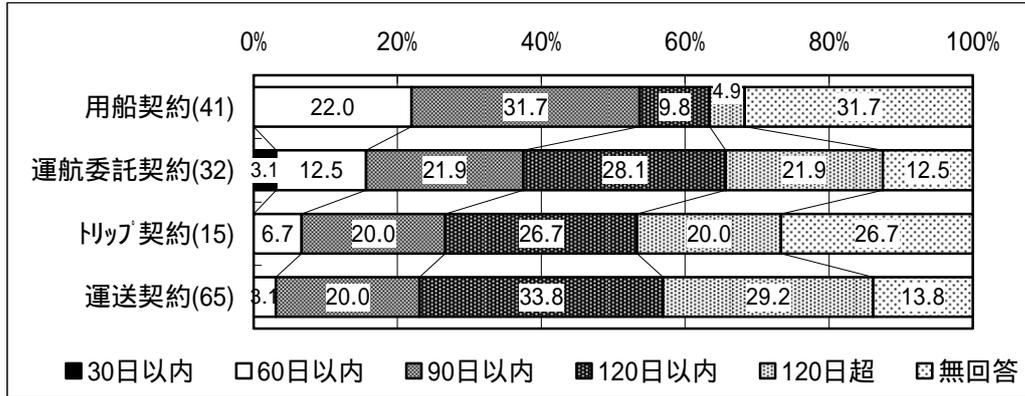


手形のサイト

手形のサイトが120日を超えるとする回答が31件(該当回答件数の20.3%)あった。定期用船契約では大半が120日以内であるが、その他の契約では120日を超える割合が高くなっている。

C12.手形のサイト

(回答数)

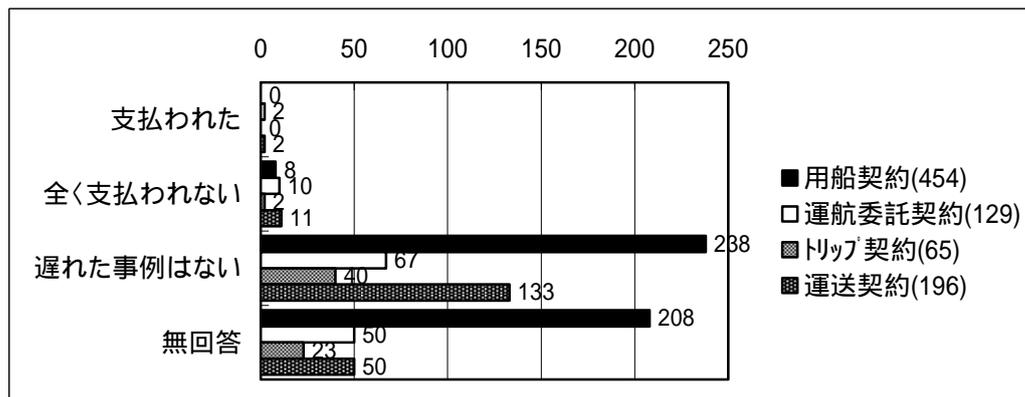


(4) 遅延利息の支払い

下請法第4条の2で、遅延利息の支払義務が規定されており、期日遅れの場合の遅延利息については、「遅れた事例はない」または無回答が大半を占めるが、「全く支払われない」の回答が計31件（総回答事業者数774に対し4%）あった。

C13.期日遅れの場合の遅延利息

(回答数)

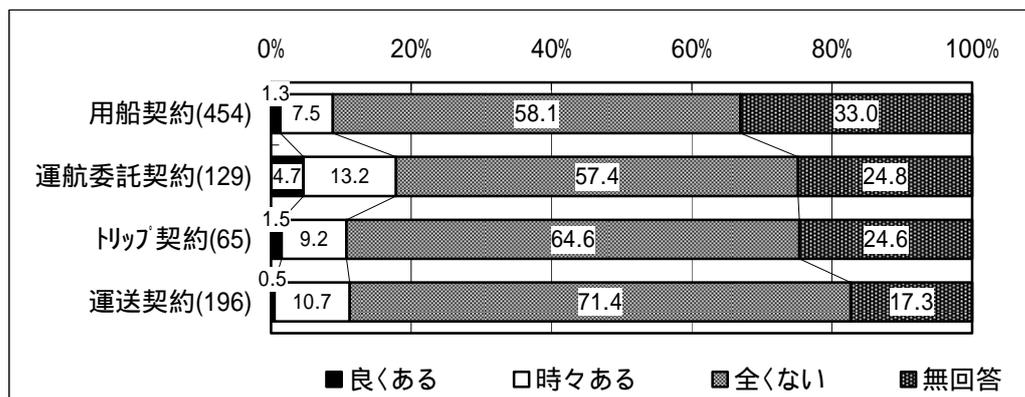


(5) 著しい差別的代金の一方的決定

下請法及び独禁法特殊指定では、買ったときの禁止が規定されており、回答でも、差別的代金の一方的な決定は「全くない」の回答が多くを占めるが、「時々ある」が78件「よくある」が14件（両者合わせて総回答事業者数774に対し11.9%）あった。

C14.差別的代金の一方的な決定

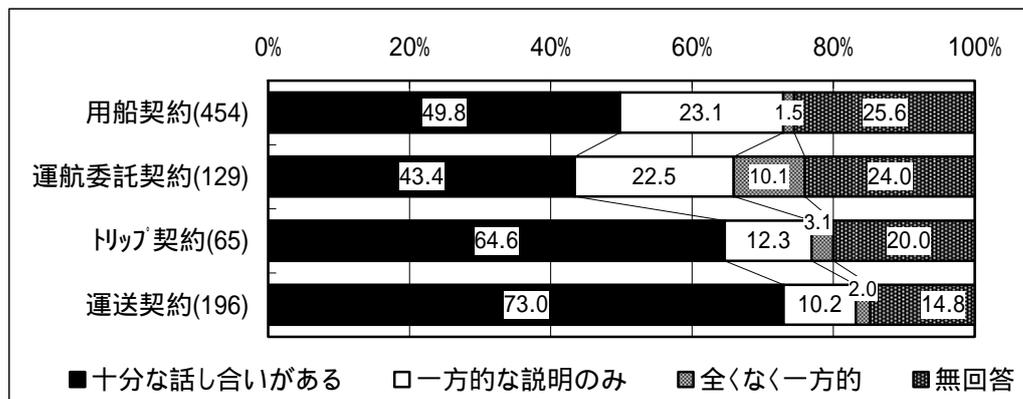
(構成比)



(6) 事前の条件説明・話し合い

代金やその他の条件の取り決め事における事前の説明と話し合いについては、用船契約及び運航委託契約では 23%前後、トリップ及び運送契約でも 10～12%が「一方的な説明のみ」であり、さらに、「全くなく一方的」も 26 件（総回答事業者数 774 に対し 3.4%）あった。この傾向は、無回答の割合が増えていることを除けば、ほぼ昨年度調査と同様である。

C15.取り決め時の事前説明・話し合い (構成比)



(7) 契約期間中の減額や条件変更

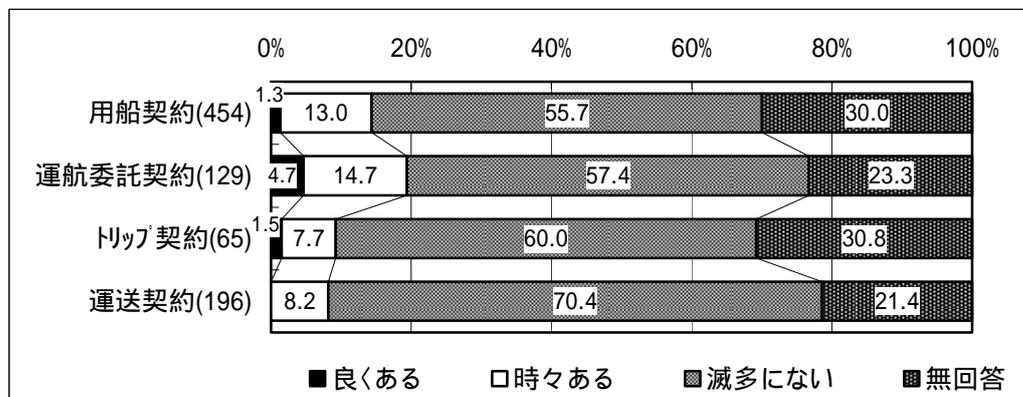
契約期間中の一方的な減額や悪い条件への変更は、「減多にない」が多くを占めるが、「時々ある」及び「よくある」の割合も総回答事業者数 774 に対し 14.5%を占め、この割合は昨年度調査（9.9%）よりもかなり増加している。

条件変更の内容の多くは支払代金の減額であり、その減額割合は、10～30%程度という回答が多い。

下請法及び特殊指定では、代金の減額の禁止が規定されているが、これに違反する恐れがある事例が増えていると見られる。

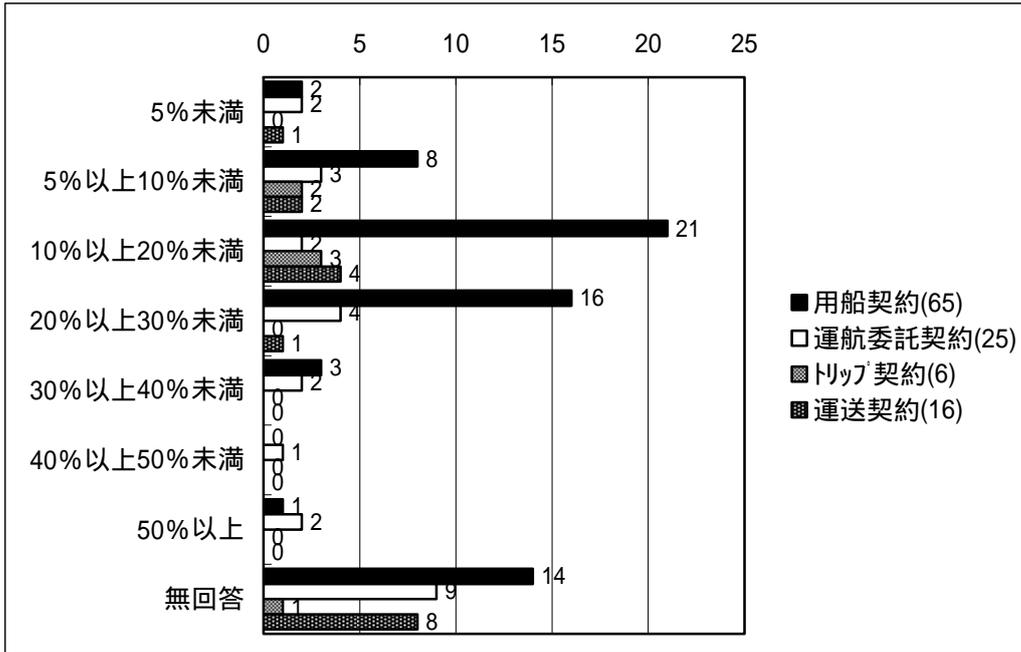
下請代金の契約更改交渉で減額された単価が、決定する以前の発注にさかのぼって適用される例の有無については、無回答を除いて多くが「ない」であるが、「ある」との回答も 54 件（総回答事業者数 774 に対し 7.0%）あった。

C16.契約期間中の減額や条件変更 (構成比)



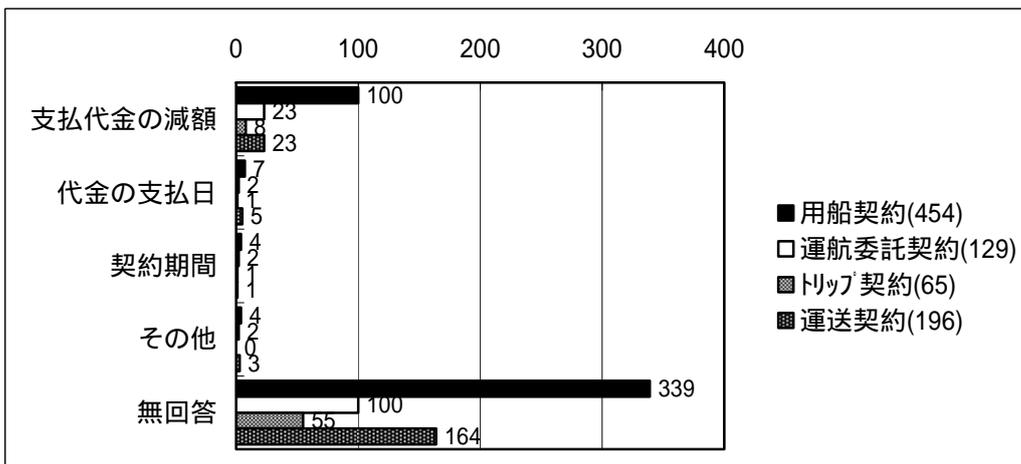
C16-2.一方的減額割合

(回答数)



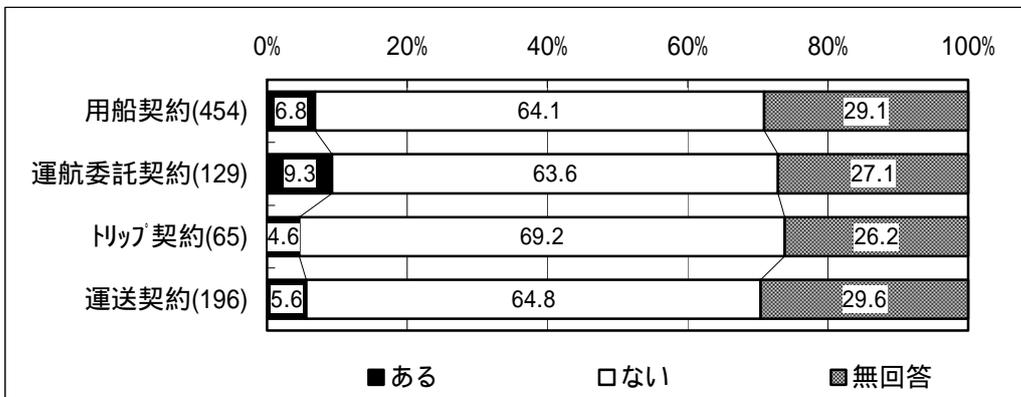
C17.具体的な条件変更内容

(回答数)



C18.減額単価のさかのぼり適用

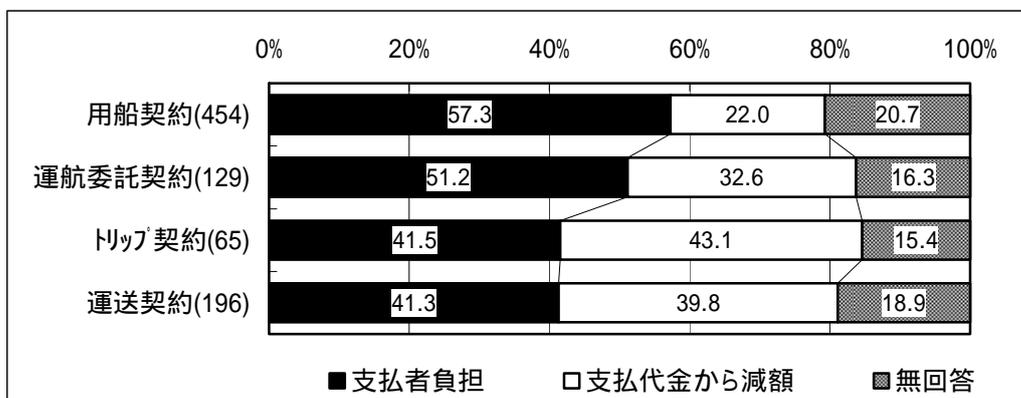
(構成比)



(8) 銀行振込料の負担

事前の取り決めなく、銀行振込料が受取者負担とされ、下請代金から差し引かれることに関しては、約 2 ~ 4 割程度がこれに該当する回答(支払代金から減額)である。これは、実質的な支払代金減額に相当するが、昨年度に比して、無回答割合が増えてはいるが、全体に若干改善している。

C19.代金の銀行振込料(事前取り決めなく) (構成比)

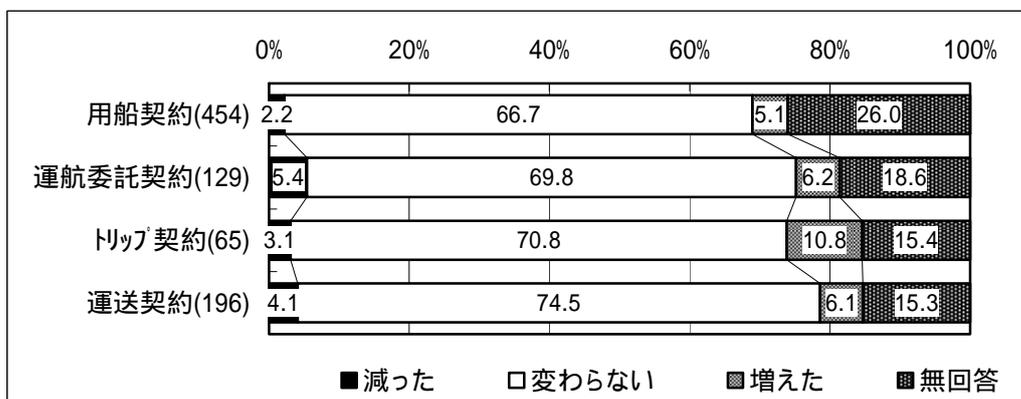


(9) 支払方法・支払期日の変化

現金払い割合の変化

平成 16 年の下請法及び特殊指定の適用後の現金払いの割合は、以前に比べ「変わらない」が多くを占め、その割合は昨年度とほぼ同様であるが、無回答割合が増加した分、「増えた」の割合が減少している。

C20.H16年以降の現金払いの割合変化 (構成比)

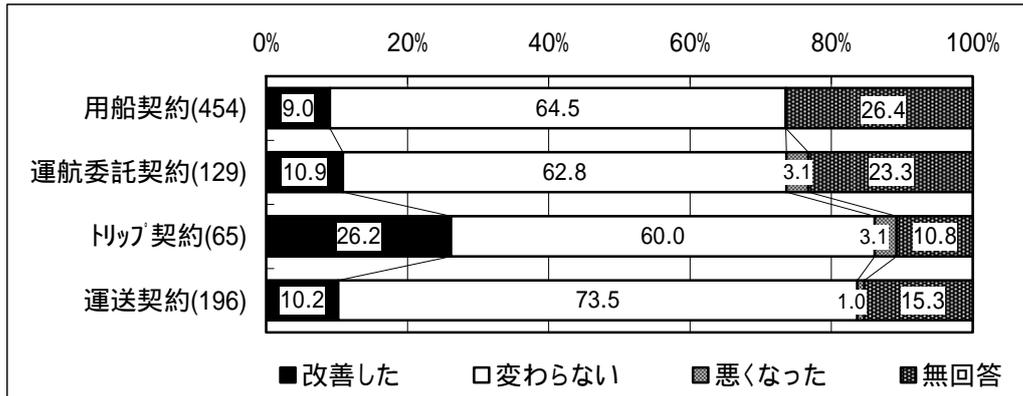


支払期日の改善

支払期日に関しては、昨年度と同様に、以前に比べ「変わらない」が多くを占め、「悪くなった」は 8 件ある一方で、「改善した」が 92 件(総回答事業者数 774 に対し 11.9%)あった。ただし、「改善した」の割合は、無回答割合が増えた分、昨年度よりやや減少している。

C22.H16年以降の支払期日の改善

(構成比)



(10) オフハイヤー

用船契約に該当する事業者に、用船者の一方的な都合によるオフハイヤーの状況をたずねた結果、1日以上オフハイヤーがあった回答の事由ごとの内訳は以下のとおりとなった。

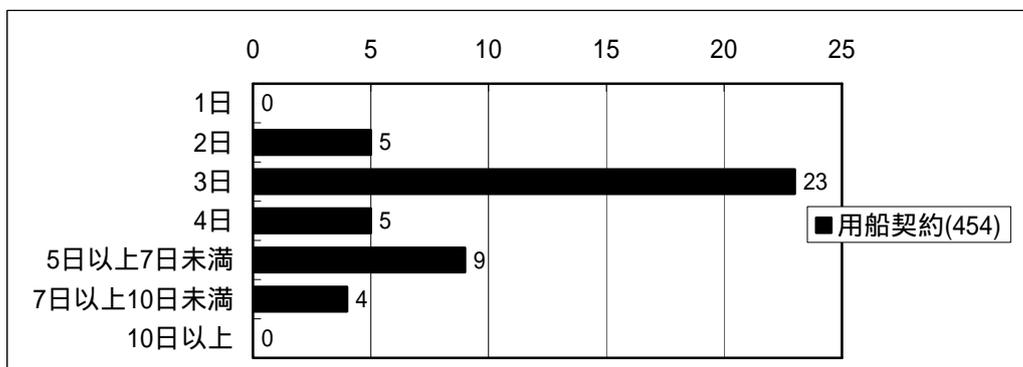
- ・ 年末年始： 46件（該当回答件数の10.1%）
- ・ G W： 21件（該当回答件数の4.6%）
- ・ お 盆： 12件（該当回答件数の2.6%）
- ・ その他： 12件（該当回答件数の2.6%）

オフハイヤーは、船主都合によるドックや機関の故障で本船が不稼動状態になった場合など、用船者が本船を自由に使えなくなった時に、用船者が用船料を支払うのは公平性を欠くため、用船者を保護するためのものである。

しかしながら、用船者の一方的な都合で年末年始やGW、盆休み等の期間を契約期間外とすることを一方的に通知し、下請事業者の責めに帰すべき事由なしに季節協力金の名目で用船料から差し引くことは、下請法上の下請代金減額の禁止に該当するとされる。昨年度調査よりは該当件数の割合が減少しているが、なおオフハイヤーの存在が確認される。

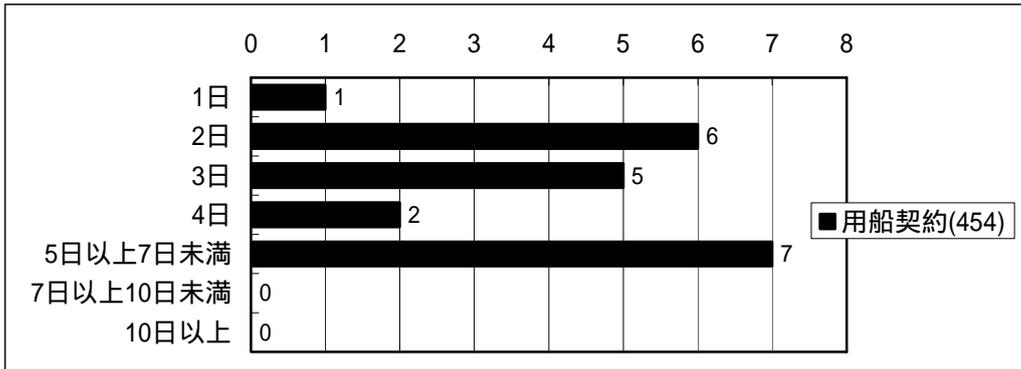
C21-1.オフハイヤー(年末年始)

(回答数)



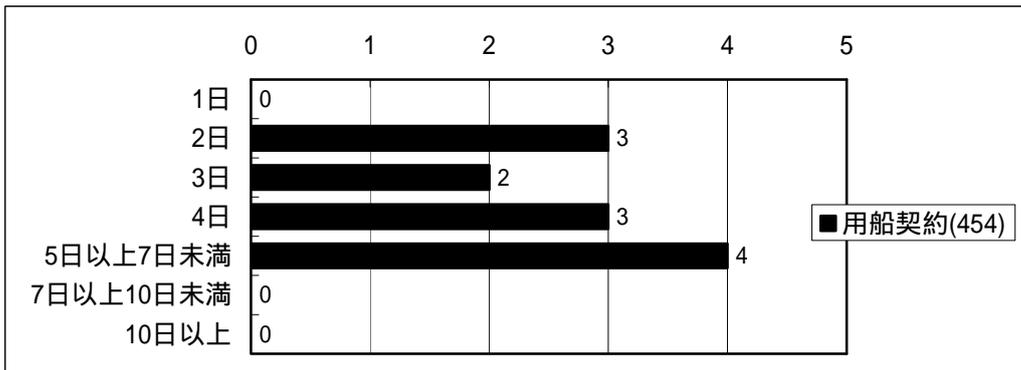
C21-2.オフハイヤー (GW)

(回答数)



C21-3.オフハイヤー (お盆)

(回答数)



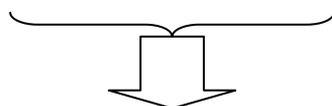
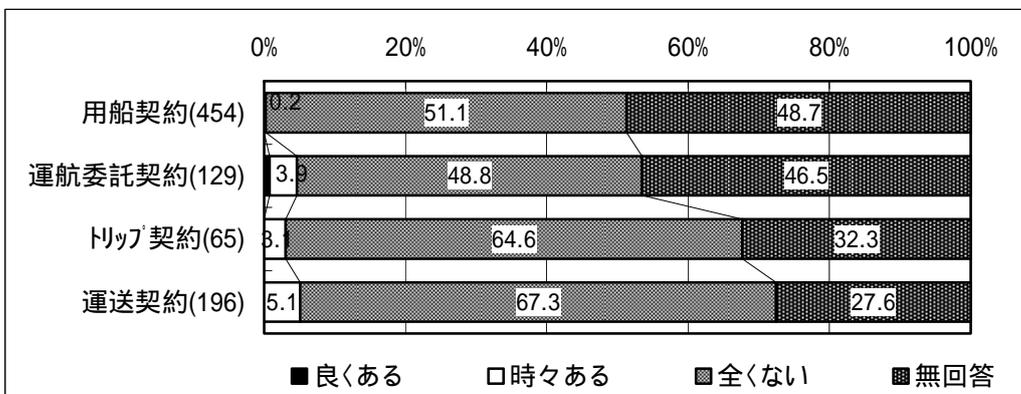
(11) 割引困難な手形

総回答件数の中では無回答の割合が高いが、これは手形取引がない事業者によるものと考えられる。それ以外の中では、下請法で禁止されている割引困難な手形の交付は「全くない」が大半を占め、概ね良好な結果であり、これは昨年度と同様である。「よくある」と「時々ある」の合計は19件で、総回答事業者数774に対し2.5%である。

割引困難となる理由では、手形発行者の銀行信用が多くあげられている。

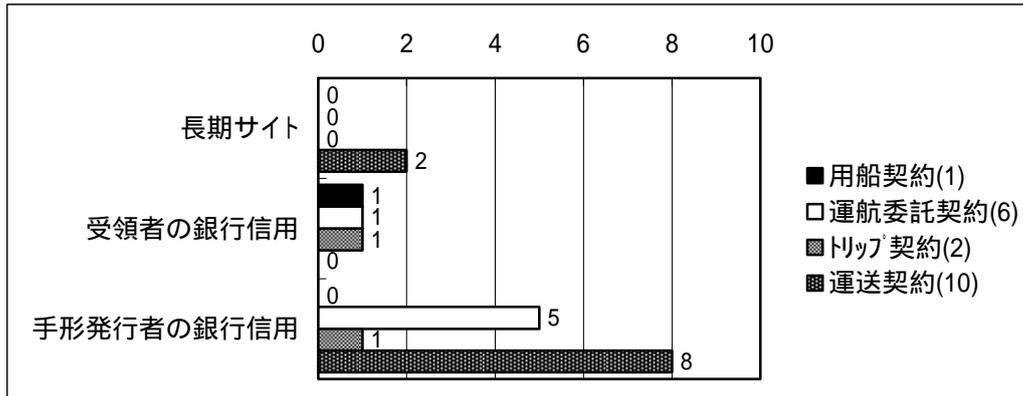
C23.割引困難な手形交付

(構成比)



C24.手形が割引困難となる理由

(回答数)



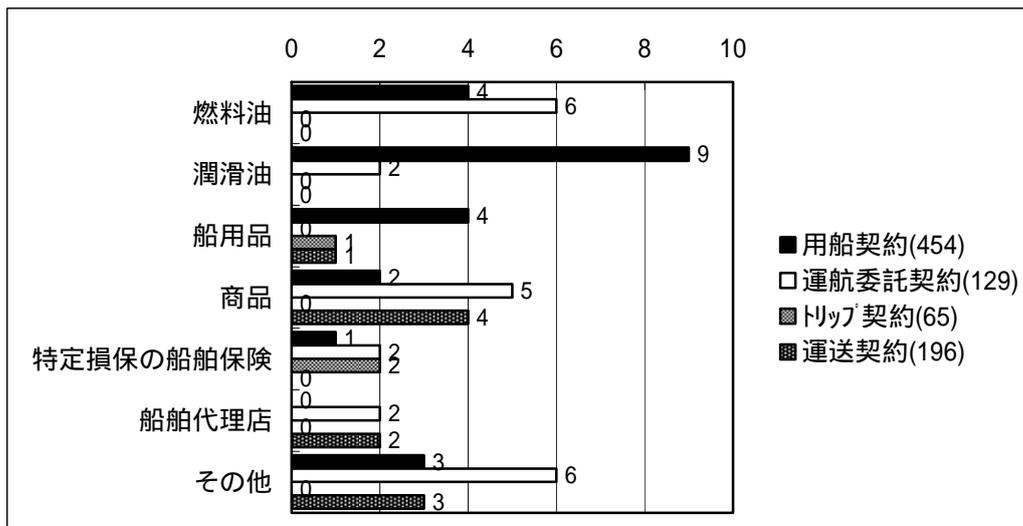
(12) 不利益な購入やサービスの無理強い

下請法及び特殊指定で禁止されている「購入・利用強制」に関しては、何らかの該当があったとする回答が計 59 件（総回答事業者数 774 に対し 7.6%）あった。

強制される対象としては、潤滑油、燃料油、商品等である。具体事例の記載の中では、交際費、政治家のパーティー券などもあった。

C25.物の購入やサービス提供の無理強い

複数回答（回答数）



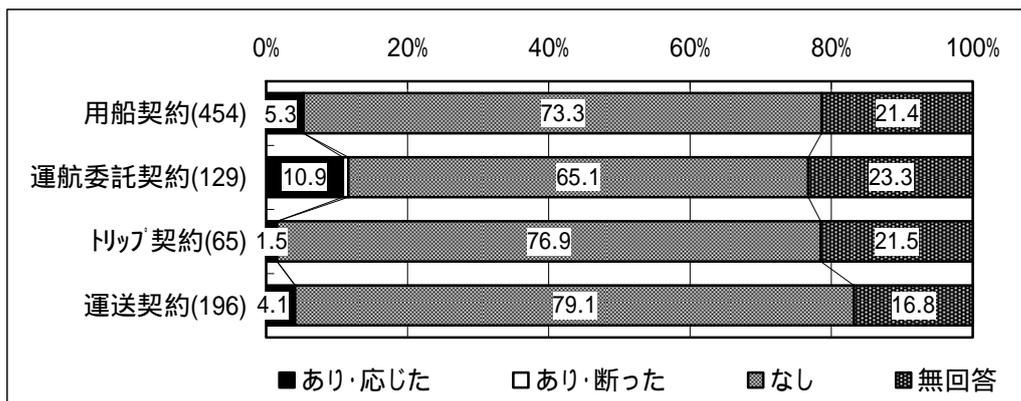
(13) 協賛金・協力金

下請法及び特殊指定での禁止事項と解される協賛金・協力金の要請については、昨年度調査に比して無回答の割合が増えているものの、全体では「なし」の割合が多くを占める。

ただし、あったという回答が 48 件（総回答事業者数 774 に対し 6.2%）あり、この割合は昨年度よりやや減少しているものの、特に運航委託契約では 1 割を超え、問題視される。

C26.協賛金・協力金の支払い要請

(構成比)



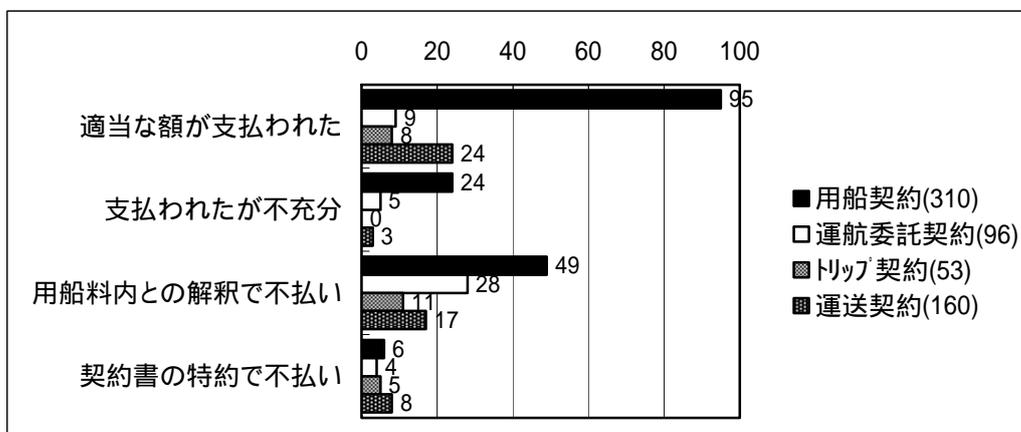
(14) 陸上側作業実施の対価支払 [貨物船]

本来は荷主または親事業者の負担だが下請事業者の貸渡事業者に船内荷役の一部を手伝わせる場合において、応分の対価が支払われたという回答も多いが、「用船料内との解釈」で不払いという回答も相当数にのぼる。このほか、「契約書の特約で不払い」や「支払われたが不十分」との回答もあり、各ケースでの貨物船所有・運航の回答者数の中では、これらをあわせると、運航委託契約での船倉内クリーニングで38.6%などかなりの割合を占め、課題を残している。

これらの作業要請に対しては、「黙って引き受けざるを得ない」の回答が圧倒的に多く、「気にせず断れる」の貨物船所有・運航の回答者数の中での割合は特に用船契約では8.1%にとどまっている。

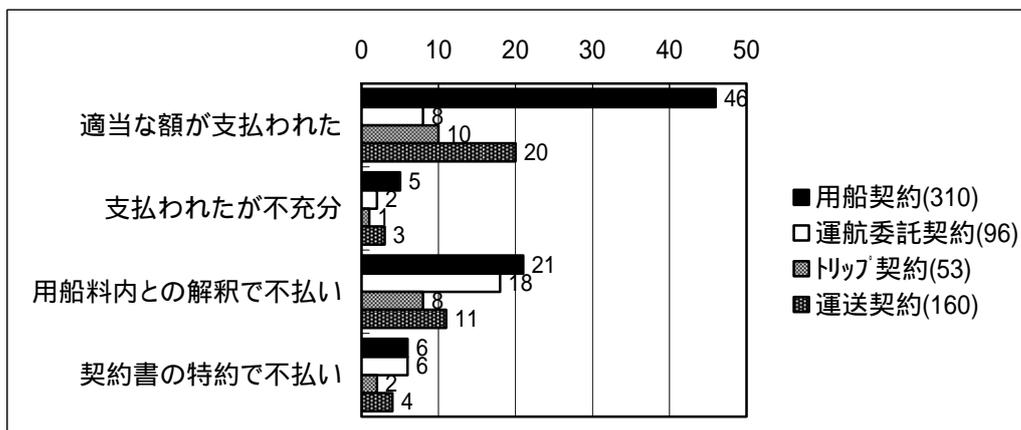
C27.船倉内のクリーニング対価(貨物船)

(回答数)



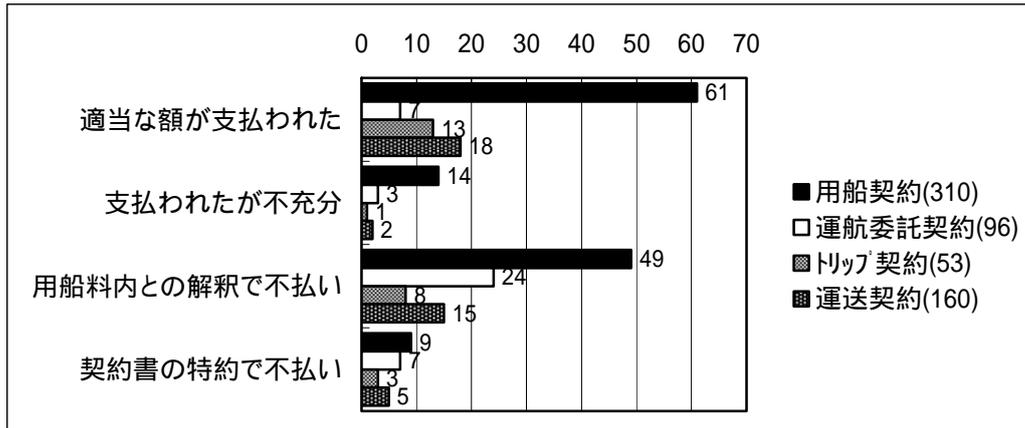
C27.ダンナーズの購入・手配対価(貨物船)

(回答数)



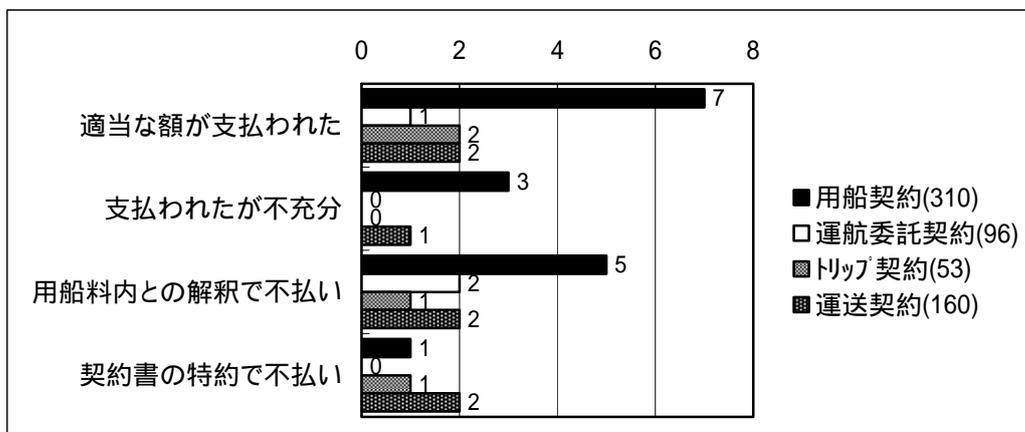
C27. ダンネージの片付け対価 (貨物船)

(回答数)



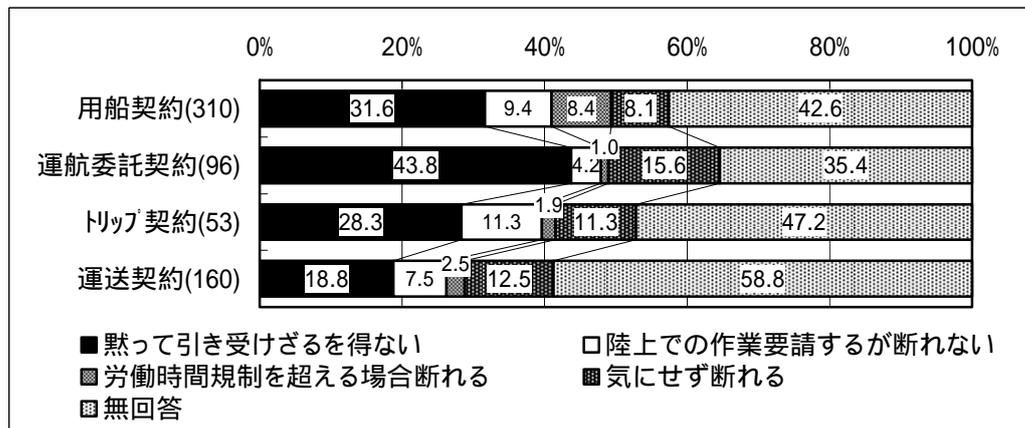
C27. その他対価 (貨物船)

(回答数)



C28. 作業の要請を断れるか (貨物船)

(回答数)



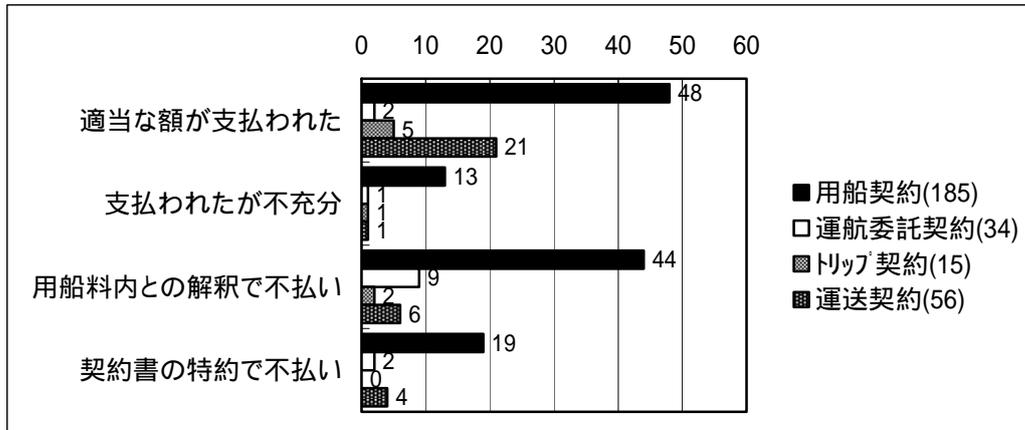
(15) 陸上側作業実施の対価支払 [タンカー]

タンカー所有・運航の回答者数の中で、タンククリーニングについては「適当な額が支払われた」が特に用船契約では 25.9%、トリップでは 33.3%、運送契約では 37.5% あるが、その他では概ね、「用船料内との解釈で不払い」や「契約書の特約で不払い」とする回答が多い。貨物船と同様に課題を残している。

これらの要請に対しては、貨物船同様、「黙って引き受けざるを得ない」の回答が圧倒的に多く、特に運航委託契約及び用船契約においてはその傾向が顕著である。

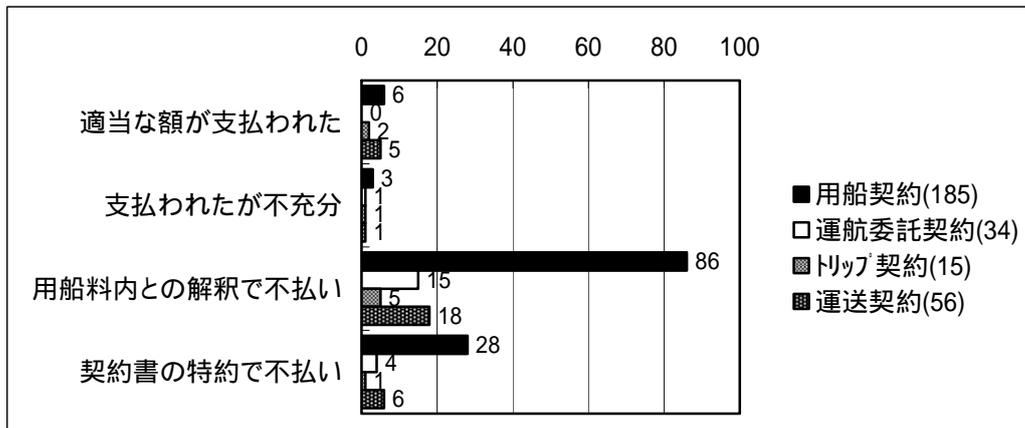
C29.タンククリーニング対価(タンカー)

(回答数)



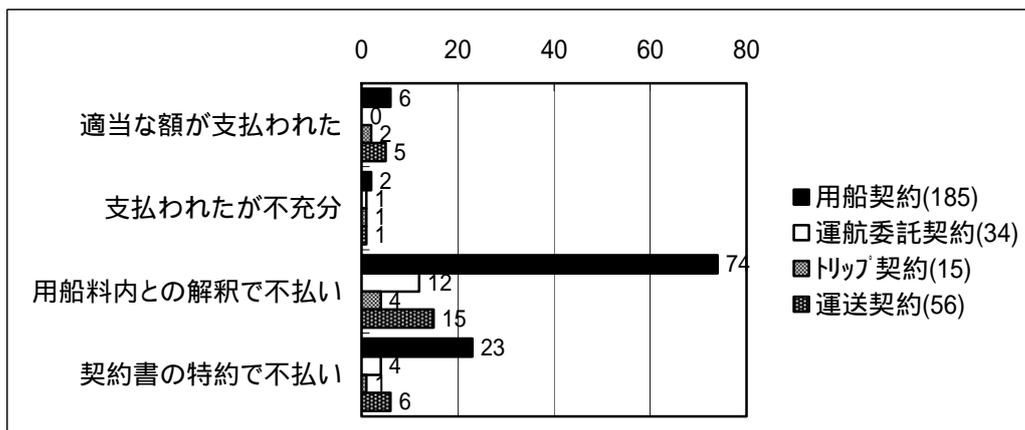
C29.ホースのジョイント作業対価(タンカー)

(回答数)



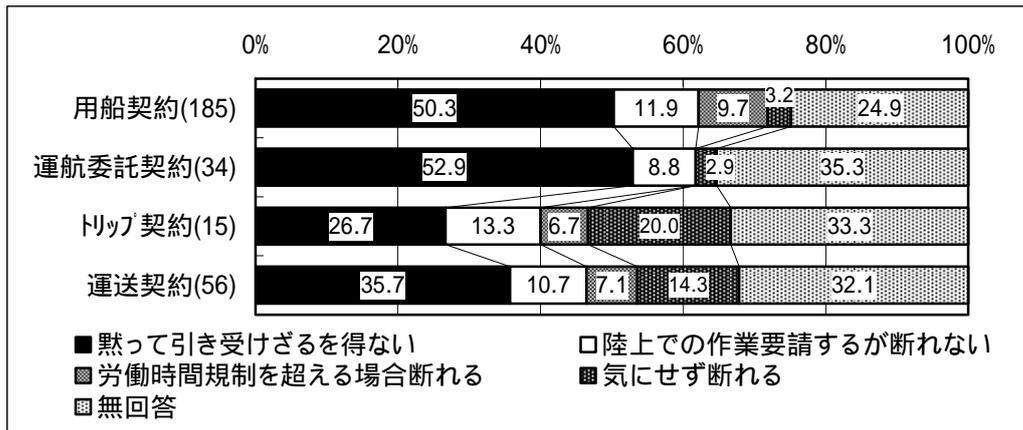
C29.封印作業対価(タンカー)

(回答数)



C30.作業の要請を断れるか(タンカー)

(回答数)

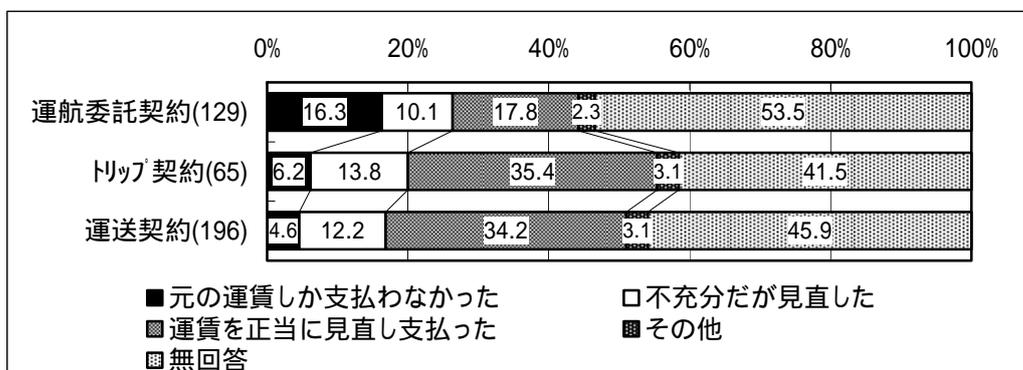


(16) 契約後の変更による不利益の対応

荷主都合による積地・揚地や航海時期、輸送量等の変更により生じた不利益に対しては、無回答の割合が4～5割と多いものの、回答があった中では特に運航委託契約において、「元の運賃しか支払わなかった」の割合が高いのが目立つ。トリップ、運送契約では、「運賃を正当に見直し支払った」の回答率が高い。

C31.契約後の変更による不利益の対応

(構成比)



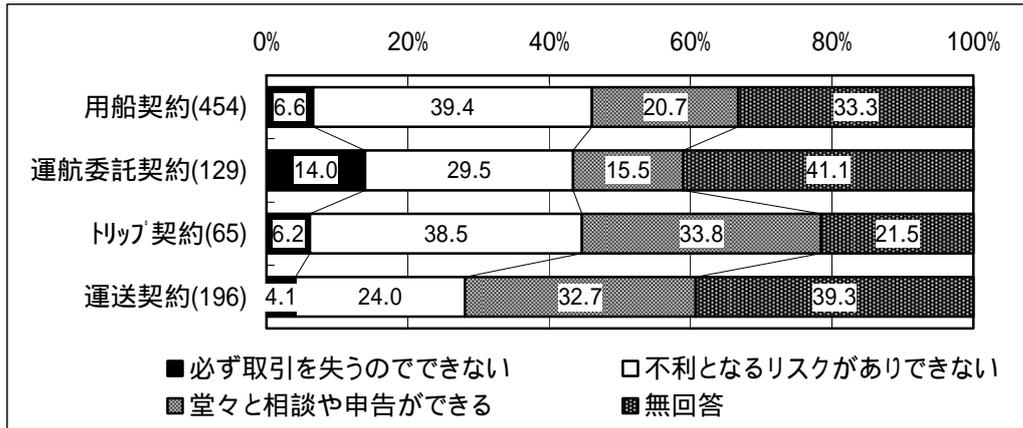
(17) トラブルに関する第三者への相談

下請法及び特殊指定では「報復行為」を禁止しているが、無回答を除けば、「堂々と相談や申告できる」の回答は少数派で、「不利となるリスクがありできない」、さらに「必ず取引を失うのでできない」を合わせた割合の方が総じて高い。特に運航委託契約では「必ず取引を失うのでできない」が14.0%を占め、この割合は昨年度調査の7.9%から大きく増加している。

第三者への相談の事実から、実際に脅しや不利益な扱いを受けたとの回答は少ないが、「大きな不利益を受けた」と「多少の不利益を受けた」の回答が合わせて14件あった。

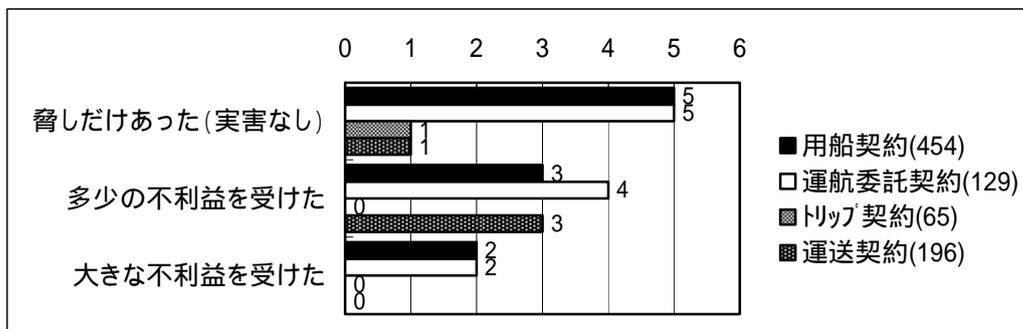
C32a.トラブル第三者相談・相談への考え

(構成比)



C32b.トラブル第三者相談・脅しや不利益な扱い

(回答数)



参考

個別設問内の具体的意見

C1 (契約期間中の一方的契約変更の具体的内容)

番号 1 : 契約の打ち切り (返船) / 番号 2 : 運航委託契約への変更
 番号 3 : 用船料の引き下げ / 番号 4 : 用船料減額を伴う繋船

番号	内容	業種	形態	管轄局	
1	1	あるオペに 3 隻用船に出していたが、全部返船された。その中には 1 年半の新造船も含まれる。	運送業・貸渡業	会社	九州
2	1	オペレーターとの共有船の為、船齢 17 才を超えるため減船したいので予定して下さいとの通告。	貸渡業	会社	中国
3	1	ケミカル船タイプ がキシレンが積みなくなるので検査前に返船。	貸渡業	会社	中国
4	1	用船料の更新日のサイクルが短くなった。	貸渡業	会社	中国
5	1	不況による経済悪化により維持運航が難しく、6 ヶ月早く運航休止となり、海外売船することになった。	貸渡業	会社	中国
6	2	期間の短縮	運送業・貸渡業	会社	近畿
7	2	最低保障もつけない運航委託契約への変更	貸渡業	会社	四国
8	2	定期用船契約中、運航委託契約への突如変更	貸渡業	会社	中国
9	2	輸送量の減少に伴い、船令順に運船委託にされた。船主にとってはこんな契約はないと思う。	貸渡業	会社	九州

	番号	内容	業種	形態	管轄局
10	3	(3)一方的に34%のダウン(4)話し合いの場を持ちましたが聞くだけである(決めている)	貸渡業	会社	四国
11	3	(貸)2回に分け月/2000千円の用船料引き下げ。タンカーは変更なし。	貸渡業	会社	九州
12	3	1つのオペは昨年と変わらず・1つのオペは昨年より20%ダウン	運送業・貸渡業	会社	九州
13	3	10%カット	貸渡業	個人	四国
14	3	1050万 700万に減額	貸渡業	会社	四国
15	3	10年間用船期間と用船料を用船保証をしている中で用船料の引下げが行われた。	運送業・貸渡業	会社	中国
16	3	12%減	貸渡業	会社	近畿
17	3	20%引き下げ	貸渡業	会社	九州
18	3	2009年3月迄1,030万円 4,5,6月 780万円 7,8,9月 500万円(499tカーゴ)	貸渡業	会社	四国
19	3	21年4月より7月末日迄不況対策、共同対策とし定期用船料月額金の20%カットの引き下げを行っております。(但し4ヶ月間)	貸渡業	会社	中国
20	3	21年6月より15%引き下げ	貸渡業	会社	四国
21	3	3ヶ月協力金として3月~5月まで1.5%	貸渡業	会社	四国
22	3	4~6月250万円の引き下げ、7~9月130万円の引き下げ	貸渡業	会社	九州
23	3	4月契約額930万円 8月より900万円	貸渡業	会社	四国
24	3	5%引き下げ	貸渡業	会社	九州
25	3	6月より用船料12%の値下げ21.11月まで?	貸渡業	会社	九州
26	3	H21.4月5月は3割カット。6月以降はH21.3月までの2割カット	貸渡業	個人	中国
27	3	H21年4月より10%減。H21年5月より10%減。	貸渡業	会社	九州
28	3	H21年4月より10%減。H21年5月より更に10%減。	貸渡業	会社	九州
29	3	運航回数減少による用船料の減額	貸渡業	会社	中国
30	3	運航の回数、下回る。運賃の値下げ	貸渡業	会社	中国
31	3	大幅用船料引き上げ	貸渡業	会社	九州
32	3	期中での傭船料引き下げ	貸渡業	会社	四国
33	3	期中の条件変更	貸渡業	会社	四国
34	3	自称(オペ)の要求のみ提示、オーナーの要望は受け入れようとし無い。	貸渡業	会社	四国
35	3	人件費削減名目での用船料カット	貸渡業	会社	四国
36	3	代金の契約期間にもかかわらず強行	貸渡業	会社	四国
37	3	段階的定期傭船料引き下げ	貸渡業	会社	九州
38	3	チャーターボーナスの取り止め	運送業・貸渡業	会社	四国
39	3	積荷扱量の減少によりオペレーターの収入が減額し用船料の引き下げを言われた。	貸渡業	会社	九州
40	3	荷動き減少の為	貸渡業	会社	中国
41	3	荷主よりの強制	貸渡業	会社	近畿
42	3	荷物、航海数の減少	貸渡業	会社	九州
43	3	荷物不足による航海数減少のため	貸渡業	会社	九州
44	3	荷物不足のため協力	貸渡業	会社	中国
45	3	平均20%引き下げ。下期(10月~)も引き下げの打診有り	貸渡業	会社	九州
46	3	本年2月に従来の1,150万円/月 から960万円/月 に減額されました。(積荷の激減を理由に一方的に)	運送業・貸渡業	会社	九州
47	3	店費の約2%カット	運送業・貸渡業	会社	九州
48	3	約5%下落	貸渡業	会社	神戸
49	3	約5%下落	貸渡業	会社	神戸
50	3	輸送量激減	貸渡業	会社	中部
51	3	用船料20%引き下げ	貸渡業	会社	四国
52	3	用船料50万円の引き下げ	貸渡業	会社	四国

	番号	内容	業種	形態	管轄局
53	3	用船料更改のタイミング前に一方的に用船料減額を言われた。	貸渡業	会社	九州
54	3	用船料の20%~30%の引き下げ	貸渡業	個人	中国
55	3	用船料の引き下げを要求されている。	貸渡業	会社	近畿
56	3	用船料引き下げが薄利で追打ちで燃料の高騰による経費の増大	運送業	会社	関東
57	3	用船料を一度に3割カットされた。	貸渡業	会社	中国
58	3	用船料4~6月3%ダウン7~9月5%ダウン	貸渡業	会社	九州
59	3	用船料月額1隻当たり100万引き下げ(4月より実施済)期間は未定との条件。今後市況次第で再引き下げの可能性あり	貸渡業	会社	九州
60	3	来月から運航委託への変更をさせてもらうからと、まったく一方的で話し合いの余地はまったく一方的で話し合いの余地はまったくないこと。	貸渡業	会社	九州
61	4	契約期間中 繋船(用船料減額)依頼。1年契約残1か月前	貸渡業	会社	四国
62	4	主たる取引相手貨物の減少に伴い、用船料の減額。月によっては短期の係船	運送業・貸渡業	会社	中部
63	4	船員コストの削減	運送業・貸渡業	会社	九州
64	4	用船料の大幅引き下げで船員給料を下げなければならなくなった。	貸渡業	会社	四国
65		199トン積船、一方的に繋船	貸渡業	会社	中国
66		1ヶ月の繋船をさせられる。	貸渡業	会社	中国
67		4~9月の予定が7~9月を下げられた。	貸渡業	会社	四国
68		499G / Tケミカル60万値上げ(2009.4以降)	貸渡業	会社	中国
69		7月に急に8月9月に係船と言われた。	貸渡業	会社	四国
70		H21.7.24 売船となった船については傭船期間20年を超えるが十数年間アップなし	貸渡業	会社	近畿
71		オペレーターの都合により強制的に委託にされた。	貸渡業	会社	九州
72		期間中はないが契約満了と同時に返船された。	運送業・貸渡業	会社	九州
73		契約更新時に高船齢船(20年超)は事前通知を行い継続更新はしない。	運送業・貸渡業	会社	関東
74		契約終了後、即、用船料引き下げ	貸渡業	会社	中部
75		事故をしたとの理由で解約反対	運送業・貸渡業	会社	中国
76		チャーターボーナスは減額したが傭船料は不変	貸渡業	会社	九州
77		月50万円の用船料ダウン	貸渡業	会社	中部
78		繋船中 2月600万 4月400万	貸渡業	会社	九州
79		積荷の減少	貸渡業	会社	四国
80		定期用船期間1.5年残し、用船料協定期0.5年残し等、一方的返船	貸渡業	会社	四国
81		定期用船で変更なし	貸渡業	会社	四国
82		平成21年4月より用船料25%下げ	貸渡業	会社	近畿
83		返船され外売した。	貸渡業	会社	中国
84		本年3月24日に以下の通告を受ける(書面では4月後半)6月末を持って返船とする。傭船料の5%減も通告を受けるが断った。	貸渡業	会社	九州
85		現状維持だが下期から減額の予定	貸渡業	会社	四国

C17 (契約期間中の減額や条件変更「その他」の内容)

	内容(その他)	業種	形態	管轄局
1	委託といわれ月に1回も航海なし。乗組員の給料とストレスに困る。	貸渡業	会社	中部
2	受領する金額の区分など	貸渡業	会社	中部
3	条件の悪い所をふやす。	貸渡業	会社	九州
4	用船料を6ヶ月たたずに下げられた。	貸渡業	会社	四国

C21 (オフハイヤーの事由「その他」の具体的内容)

	具体例	業種	形態	管轄局
1	3月=3日 4月=3日 協力金の名目で	貸渡業	会社	九州
2	3月から月3日の協力金	貸渡業	会社	九州
3	H21.3月が3日、6月以降4日。6月以降は用船料13%減。	貸渡業	会社	九州
4	以前はあったが最近4～5年はない。	貸渡業	会社	四国
5	その月の航海数が少なく運賃があがらない時に話し合いで減額されたことがある。	貸渡業	会社	九州
6	その時のドック入渠日	貸渡業	会社	四国
7	ドッグ	運送業・貸渡業	会社	四国
8	ドッグ以外はなかった。	貸渡業	会社	近畿
9	ドッグ入りの時(一週間)	運送業	会社	中部
10	ドック修理	運送業・貸渡業	会社	九州
11	トラブル等による契約不履行(契約各項に基づくもの)	貸渡業	会社	関東
12	入渠に際し、Deviationがないにも拘わらず日数と燃料を引かれた。	運送業・貸渡業	会社	四国
13	生産調整	貸渡業	個人	四国

C25 (不利益な購入やサービスの無理強い「その他」の事例)

	事例	業種	形態	管轄局
1	ISMの資格取得や検船など	貸渡業	会社	近畿
2	同じオペの他船の荷役に使う。オイルフェンスを無料で貸し出し、運搬した(オペの指示で)	貸渡業	個人	中部
3	係船料、貨物通過料、ロープ取り料	運送業	会社	四国
4	建造時造船所指定	貸渡業	会社	四国
5	交際費の支払い	貸渡業	会社	中部
6	政治家のパーティー券	貸渡業	会社	中部
7	生命保険	貸渡業	会社	四国
8	製油所等に入港した際の網取り放しの強制代理店自社手配負荷	運送業	会社	中部
9	荷主の検船で指摘された不具合事項の改善のため、他船には設置されていない設備を強要された。	貸渡業	会社	中国
10	荷主発行のクレジットカード	貸渡業	会社	四国

C27 (対価が正当に支払われない陸上側作業「その他」の具体例)

	具体例	業種	形態	管轄局
1	倉内のレキリ板	貸渡業	会社	四国
2	契約以外でのクリーニング代の支払	貸渡業	会社	九州
3	現在の状況としては定期、委託、トリップとも双方では運賃の範囲内として解釈している。	運送業・貸渡業	会社	九州
4	船積み荷役料は支払われる(木材チップ)	貸渡業	会社	九州
5	ホールド内しきり板	貸渡業	会社	四国

C31 (契約後の変更による不利益の対応の具体例)

番号1：元の運賃しか支払わなかった / 番号2：不十分だが見直した
 番号3：運賃を正当に見直し支払った / 番号4：その他

	番号	具体例	業種	形態	管轄局
1	1	相手の手違いでバックタンクになっても、バックタンク料は無料	貸渡業	個人	中部
2	1	輸送量が減っても同条件であった。	運送業	会社	九州
3	2	バックタンク、揚げ時期遅れのため次航キャンセル	貸渡業	会社	四国

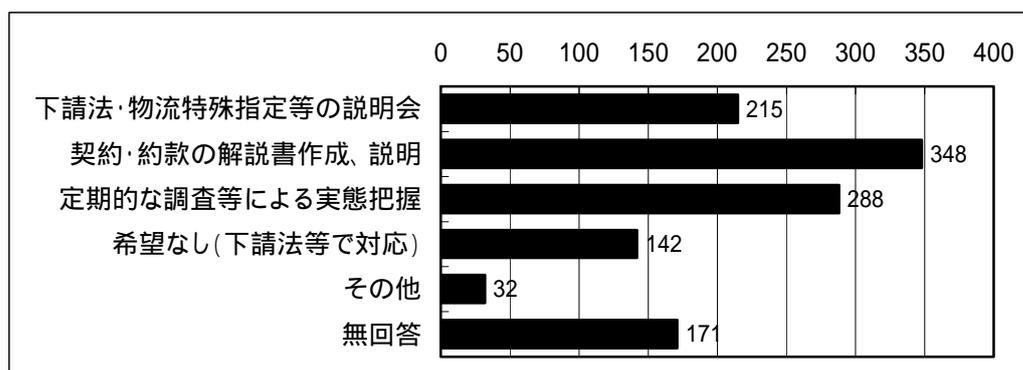
	番号	具体例	業種	形態	管轄局
4	3	新規見積にて	運送業	会社	近畿
5	3	多港割り増し運賃	運送業・貸渡業	会社	関東
6	4	2ヶ月前突然用船解約、運航委託にされた。	貸渡業	会社	九州
7	4	相互協議のうえ変更を行う。	運送業・貸渡業	会社	中部
8	4	変更も契約内	運送業・貸渡業	会社	東北
9		100%荷主負担	運送業	会社	中部
10		行先が遠い所だが、そのままの運賃だった。	貸渡業	会社	中国

5 . 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・組合で取り上げるべきことは、契約・約款の解説・説明や定期的な取引実態の調査による把握への要望が特に強い。昨年度調査とも類似する結果となった。

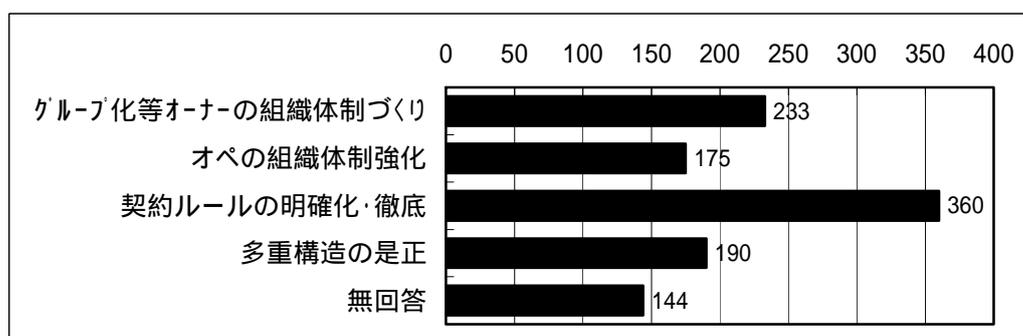
D1.行政、組合で取り上げるべき課題 複数回答 (回答数) N= 774



(2) 内航海運市場形成に有効な方策

望ましい市場の姿に近づくために有効な方策としては、契約ルールの明確化や徹底への支持が最も高く、総回答事業者数 774 に対し 46.5% がこれを指摘している。そのほか、グループ化等によるオーナーの組織体制づくりへの支持も高い。

D2.内航海運市場改善に有効な方策 複数回答 (回答数) N= 774

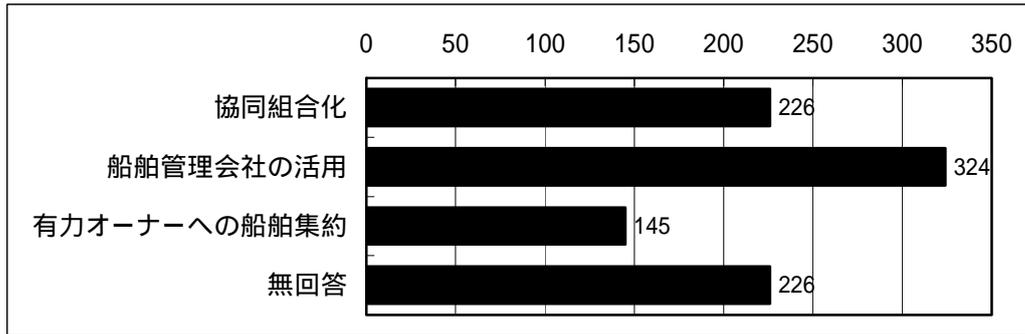


(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法

オーナーの組織体制づくりの方法

オーナーの組織体制づくりの望ましい方法としては、船舶管理会社の活用への指摘が特に多かった。総回答事業者数 774 に対し 41.9% がこれを指摘している。さらに、協同組合化がこれに続いている。

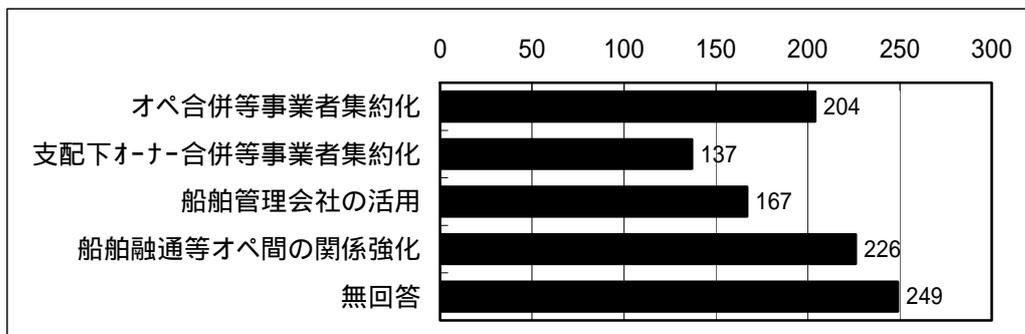
D3.オーナー組織体制づくりの望ましい方法 複数回答（回答数） N= 774



オペの組織体制強化の方法

オペレーターの組織体制強化のためには、船舶融通などオペ間の関係を強化することや、オペ合併など事業者の集約化への指摘が上位を占めている。

D4.オペ組織体制づくりの望ましい方法 複数回答（回答数） N= 774



参考

個別設問内の具体的意見

D1（公正な取引環境のために行政・組合で取り上げるべき課題「その他」の希望事項

	希望事項	業種	形態	管轄局
1	一回(新造運航契約)決定された用船料(コスト保証)が、経済情勢で必ず減額されそれに加えて船員増員等法改正等長く乗らざるをえない状況におちいつているのが船主の現状である。契約通りの安定契約を果たせる経済状況になることが大事。	貸渡業	会社	九州
2	違法船の取締強化	貸渡業	会社	中国
3	違法まがいなマンニング会社の摘発	貸渡業	会社	四国
4	オペレータの地位的立場の乱用を法的に規制する。	貸渡業	会社	九州
5	気に入らなければ良い所へ行けて、訴える道はない。	貸渡業	個人	中国
6	業者に対する具体的な行政指導	貸渡業	会社	四国
7	行政が荷主に対して指導して下さい。	運送業	会社	関東
8	組合員ならば組合員の船舶を利用すべし。組合員にも関わらず、組合員以外の船舶を利用している。	運送業	会社	北陸信越
9	組合が直接オペレータに乗り込む。	貸渡業	会社	中国

	希望事項	業種	形態	管轄局
10	契約書の内容をもう少し具体的にしてもらいたい。船社側をもっと守ってほしい。	運送業	会社	九州
11	公正取引委員会の出している事例などをオペレーター、オーナーに出す。	貸渡業	会社	中国
12	国土交通省の国の資金をエコシップ、スーパー何とか船に利用せず、納付金、交付金に利用する。内航総連、組合を解体すべき。	運送業・貸渡業	会社	九州
13	言葉より行動を要す。	貸渡業	会社	四国
14	政府から荷主にアンケート調査をしてほしい。	貸渡業	会社	中国
15	全世界が悪くて船主も悪いのは当然	貸渡業	個人	中国
16	船舶は運輸局の検査に合格して運航しているので外資系元売石油会社の検船は絶対にやめてほしい。	運送業・貸渡業	会社	中部
17	タンカー運賃の公正取引がないオペレーターの一方向的な支払い。	貸渡業	会社	中部
18	タンカーは社会的影響の多大な産業である。自由競争になじまず、適正船腹を維持する、コストを安くする努力、この2つが組合の目的ではないか。	貸渡業	会社	九州
19	積荷に関するトラブル	貸渡業	会社	九州
20	積荷の種類により用船料等の条件が異なるので統一できないか。	貸渡業	会社	九州
21	適正な用船コストの開示および荷主に対するアピール	運送業・貸渡業	会社	近畿
22	荷主(オペ含む)に対して船主コストを反映した適正な運賃(積算)を指導して頂きたい。	運送業・貸渡業	会社	九州
23	荷主、オペレーターに対するアンケート・ヒアリング	貸渡業	会社	四国
24	荷主、オペレーターの意識改革	貸渡業	会社	近畿
25	荷主、オペレーターへの指導が必要と思われる。	運送業	会社	中国
26	荷主・オペ・船主が用船料。代替建造真剣に考え取り組んでもらいたい。	貸渡業	会社	四国
27	荷主がオペに、いくら用船料出しているか。	貸渡業	会社	四国
28	荷主から支払われる運賃の表示。その内、マージン示してほしい。	貸渡業	個人	四国
29	荷主に対する運賃の実態調査	貸渡業	会社	九州
30	荷主の有利、船社の不利益等契約や約款のきめ細かい実態を把握して欲しい(例)昔は「重大なる過失……」となっていた文面が現在は船社の「過失……」とすべて船社側の過失で損害を被るケースとなっている。	運送業	会社	中部
31	荷主への運送コストの理解	運送業	会社	関東
32	船倉内やタンククリーニング等の作業に対する正当な対価を要求できる環境造り。	貸渡業	会社	四国
33	船主の立場が弱すぎる契約?	運送業・貸渡業	会社	九州
34	法なんかできても守るオペレーター、荷主、いない。無視。	貸渡業	会社	中国
35	法の網をくぐるうとした契約に変えているのがあり、これに対処する事の検討を要求する。	貸渡業	会社	四国
36	メーカーと物流業者間の場合の下請法適用がないのは?	運送業・貸渡業	会社	九州
37	元請け制度があり市場を形成出来ない。	貸渡業	会社	四国
38	傭船者に対して行政による取締り	運送業・貸渡業	会社	四国
39	用船料の適正化等	貸渡業	会社	中国

6. 自由な意見 (E)

	自由意見	業種	形態	管轄局
1	・経済が悪い中、国やオペからの助成金等が全然無い為、大変困っています。係船して5ヶ月以上になります。・取引先の銀行からの取り立てにも困っています。減額等の措置等ありません。・オペレーターが自社船を持たないようにしてもらいたい。	運送業	会社	九州
2	・このアンケートは何の役に立つのでしょうか？ ・オペレータにチャーター船だけを使わせないで委託運航にも順番に交互に荷物をふりわけてほしいと思います。 ・これ以上借金をしても支払っていけない...かと言ってこのままではダメになってしまいます。航海するしか手はないのです。船主の切実な願いです。	貸渡業	会社	九州
3	・当社は、運航委託契約ですが、オペレーターとの話で、定期用船契約を希望しましたが、オペレーターからは NO の返事で、黙って運航委託契約です。・今の用船料の約 50%のダウン、航海の減少で、次の新しい組織体制強化への方法には、今が「いっぱい」困ってます。倉橋の個人船主です。	運送業・貸渡業	会社	中国
4	1.オペ及び元請の優越的地位に依る契約の是正 2.マーケットが形成しにくい業態の是正(元請制度の廃止)とか？	貸渡業	会社	四国
5	1.船員費を含め、船の維持費が高い。ドックの年はどんなに努力しても赤字はまぬがれない。 2.グループ化等を行いたくても、他の面で独禁法に抵触するためできない。	運送業	会社	北陸信越
6	1.適正な運賃価格(現行運賃は海運業を衰退へと向かわせる)2.検査費用の高騰、救命設備、安全設備の重複が甚だしい3.定期、中期検査期間は各3ヵ年で良い(現行は5ヵ年で定期・中期検査であるが)(船舶の性能、航海機器の良質度、再考を望む)4.今般のような大不況下では船主経営に対し多大な負担だ。早急な改善を望む。検査期間の延長を。	貸渡業	会社	神戸
7	21年1月にさかのぼり定期用船が減額、4月より委託契約、話し合いでは月800万円位にはなるだろうとのことでしたが5月400万円6月200万円7月0円8月も？船員の給料分とストレスや、オペレーターからの先の予定の連絡もはっきり返事がないので、8月にも公正取引会に相談したいと思っております。今月7月末には船舶検査も受けますし、いつも涙はオーナーだけでしょか。	貸渡業	会社	中部
8	H21年7月末時点では用船料の減額通知がないので安心しているが、日本海運集会所の新書式の用船契約書があるにもかかわらず、陸上側の作業を乗組員に押し付けても正当な対価を支払わなくて済むと解釈できるような旧書式の契約書で毎年の契約更新をしている。現下の経済情勢になる以前(H19春ごろ)からオペレーターとオーナーが協力し管理会社を活用した若年船員の育成を行い長期的に安定した運航体制を築きたいと提案するが、オペレーターの企業理念(中・長期的な戦略、戦術)が示されず、いつも目先の経済情勢に振り回されているように思える。	貸渡業	会社	中国
9	大手鉄鋼オペレーターの大型プッシャーが稼働すると不要な船が出てくるのが分かっているのだから、その船の処置を踏まえて新船を建造しないと困る船が出てくる。本来のスクラップ and ビルドの考えも少しは必要かと思う。はじかれた船は優先的に買い上げるとか高い価格で買い上げるとかの考慮は必要！	貸渡業	会社	四国
10	アンケート、聞き取りによる調査は賛成しますが、方向性が今ひとつわかりません。	貸渡業	会社	中国
11	アンケートが非常に多く、質問の意図がわからないうえ、景気改善が見られないので、アンケート協力の意識も薄くなってしまいます。意味不明です。もう少し現状把握から始めて頂き、私達の納める税金でお給料をもらっている国家公務員の方々の意識改善も同時に要求します。代表者名も現在のものとは相違があります。大変失礼にあたります！	貸渡業	会社	九州
12	未だに燃料の運賃転嫁ができない。公共事業の入札額においても燃料費が反映されていない。	運送業	会社	北陸信越
13	運航委託船はやむなく繋船しても何の保証もなく、なんとか改善してほしい。	貸渡業	会社	中国
14	運航時から現在迄順調に航海しており別に不満はありません。	貸渡業	会社	中国

	自由意見	業種	形態	管轄局
15	運賃が下がり船舶費、経費は従来通り必要なため経営が苦しい。新造船にも夢が薄れていくのがかない。	貸渡業	会社	四国
16	運賃の上がない中、石油会社の安全、ハード面の要求が厳しい。特に、安全面では、ヒステリックになっており、船主、船員も萎縮している。荷役作業の軽減について話しているようだが、従来の作業を対価として表してほしい。	貸渡業	会社	四国
17	エコシップ、スーパー何とか船に無駄な税金を投入し建造に納付金など負担させられる。内航総連や組合など早く解体し健全な法人、船会社が自由な意見で建造できる業界に脱皮すべきと考える。何10回説明会を開催しても費用の無駄。決定事項を説明するだけ。役人が関係団体に下っている。内航総連になぜいくつもの委員会が必要なのか。建造申請料、認定手数料が必要なのか。皆で中小船社から金をむしり取る悪代官ばかりだ・協業化を国交省が推し進めている決定事項なのに今さらこれに反対しても早くやめるか辛抱し細々と続けるかのどちらかだ。	運送業・貸渡業	会社	九州
18	オーナーが直接荷主と交渉できないこと、また仮に言っても、会社規模が違いすぎ、単独では全く相手にされない事が困ります。また、荷主とオペ間の契約内容が全く判りません。協定運賃の復活を希望します。	貸渡業	会社	関東
19	オーナーを認める事。人間的なあつかいをする事。アンケートではなく、オペ、荷主を取り調べ、処置して下さい。今貨物船、大オペレーターも係船している。(無料か10万~30万)だがしかし事故すればすぐ首。何億もかけてやれない。必ず倒産する。現実には債務超過が多数的。やめなくてやってるオーナーが多い。	貸渡業	会社	中国
20	大荷主 オペレーター オーナー。オーナーは何も言えず、どんな法律が出来てもだめ。公正取引委に申し立ても出来ない。するとすぐ首になる。どうしようもない。孫請け etc.一番下の事を考えて下さい。オペの強化等考える必要なし。オペはほとんど荷主子会社。	貸渡業	会社	中国
21	オペレーター、オーナーへの指導が多く考えられているが、仕事を出す客先への内航海運の説明が必要。陸と異なる仕事、仕組み 適正な運賃確保	運送業	会社	中国
22	オペレーター、荷主の訴訟	貸渡業	会社	中国
23	オペレーターからの一方的な締め付け無理な運航を強いることのない健全な内航船社の育成を目指せるよう関係各位で知恵を出し合ってください。	運送業・貸渡業	会社	九州
24	オペレーターは強者には腰を低くして当たるが、弱者にはこれ位やればいいたらう、という感じで接触する。ただつきあいの関係を壊したくないので「忍」が最大の協力だとして受け継いできた。でも、これは間違っていると思う。仕事はどこの会社でも、組員でも平等でないとおかしい。	貸渡業	会社	近畿
25	オペレーターが自由にオフハイヤーをしない様におねがい致します。	貸渡業	個人	四国
26	海上保安庁(行政)及び組合員は同組織の船舶を利用すべし。何のための組合や組織に所属しているのかわからない。運賃が安いだけ(入札価格)、昔からの付き合いだからなど、言い訳にならないと思う。貴方連合会ではこのような状況が全国にあることを御存じなのか。今まで対処されなかったため、現在組合から脱退している企業が増えている。このアンケート結果は開示されると思うが、この意見が掲載されなかった場合、連合会が揉み消したと認識する。ぜひ勇気ある行動をお願いしたい。	運送業	会社	北陸信越
27	貨物船輸送で傭船保証をもらっていたが、経済不況で荷動きがかなり悪く、15%減の85%保証に変わっている。	運送業	会社	九州
28	規制緩和により既存オペは資産の分割をした。これによりオペは、別会社に移しオペ自体は、資産のない(いつでも潰すことができる)会社となっている。	貸渡業	会社	四国
29	規制緩和により既存オペは資産の分割をした。これによりオペは、別会社に移しオペ自体は、資産のない(いつでも潰すことができる)会社となっている。	運送業	会社	四国
30	協同化、グループ化をやるようとしているが、やれる方はどうぞ。他の者はやれるところまで、後はやめるので自由にしてほしい。無駄な労力は費やさない。皆、100年の歴史がある者ばかりです。いろんな法ばかり作っているが、それこそが、ネックになってきている(船員法改正しかり)	貸渡業	会社	九州

	自由意見	業種	形態	管轄局
31	近年、タンカー船は運輸局の検査に合格して運航されているのにも拘らず、外資系元売石油会社の検査を強要され、合格しないと製油所への出入にホールドを掛けられ、仕事が出来なくなります。この検査はものすごく厳しく、全然必要でない部品、器械、用品の強要、機器の備付と検査等でほとんどのオーナーの財政を圧迫し、なかには廃業されたオーナーもあります。このことは絶対に廃止してほしいです。全てのオーナーを代表してお願い致します。	運送業・貸渡業	会社	中部
32	グループ化とか組織体制は無理せず時代の流れにまかす。	貸渡業	会社	四国
33	景気回復を望みます。	運送業	会社	九州
34	景気の回復並にメーカーの輸送の活性化を望む	運送業・貸渡業	会社	九州
35	景気の低迷が長引けば長引くほどコストを減らす努力にも限界がある。当社として現時点では人件費にも手をつけていないし、雇用についても何とか維持しているがさらに長期間に及ぶことになれば、そのような所にも手をつけなければならなくなるのではと危惧するところだ。	貸渡業	会社	九州
36	経済の変動のスピードが速すぎる。	運送業・貸渡業	会社	関東
37	現状では「弱い物は潰れる」と言わんばかりの有様です。最低補償を船型より決めて貰えたらいいのだが。	貸渡業	会社	九州
38	現場の見えないアンケートばかりで全く意味がないと思う。	運送業	会社	九州
39	公共事業による仕事の激減による不況により絶望的な市場になっています。	運送業・貸渡業	会社	神戸
40	公的資金等の活用を申請しても相談の場に於いての方法が過去の会社内容に偏り、良い結果に結びつかない。業界が厳しい状態にあったから相談しているのに！	貸渡業	会社	中国
41	口頭での返船通告を受けたが、6月末の返船を3月24日受け、対応に苦慮した。(下請法違反では?)海外売船を7月に行ったが、借入返済が出来ず困っている。	貸渡業	会社	九州
42	この度の急激な経済変動に苦しむ以前に内航海運は(タンカー)10年余り前にカルテルに抵触するということから協定運賃なる指標が無くなってしまった。そこから、運賃の価格破壊が始まり、船舶の維持経費、船員の育成他船社が健全に事業として継続していく為の妥当な運賃がもらえなくなった。トラック、タクシー業界等には届け出運賃というものがあるが、何故この業界には認められないのだろうか。海は国交省に忘れられた存在にしか思えない。規制だけがグローバル化を大看板に内航を無視した世界基準でしぼってくる。このまま行けば四方を海で囲まれている日本の物流が海運業者の衰退とともに麻痺することは間違いないだろう。荷主主導のこの環境を国や各々の組織が長期展望に立ち荷主に働きかけなければ先の光明は見えてこないだろうと思う。	運送業	会社	中部
43	今回の不況で定期用船料の3割カットが船齢3年強の船も、耐用年数が過ぎた船も一律だったので、新しい船の船主は特に打撃が大きい。特に199の場合、新しい船が少ないので船主の声がオベに届かなかった。	貸渡業	個人	中国
44	大手鉄鋼メーカーのオペレーターの元で運航委託で働いていますが定期用船の動きは活発ですが運航委託船(299G/T)は処にて自宅待機が長く(月に1航海位)会社の経営が息詰まりそうです(平成20年12月15日～現在まで)	貸渡業	会社	九州
45	最近の船の定員による人件費。積荷主の積荷の種類により用船料格差。オベから一方的な通達だけで変動する運賃	貸渡業	会社	九州
46	昨秋からの積荷の激減による用船料の減額も荷主、オベの事情もわかるので辛抱せざるをえないと思う。1～2年位の不況には、耐えられる体質を持たなければ固定費が大きいので先には進めないのでは。	運送業・貸渡業	会社	九州
47	市場が回復しないことには何もできない。今はじり貧にあえぎ、資産を食いつぶしている。やがて底がくる。	貸渡業	会社	四国
48	市場経済の上昇を望む。景気の安定	貸渡業	会社	中国
49	下請法の関係で全額月末に銀行振り込みだったのが(90日後)手形(30日後60サイト)に変わったために、月末に現金化できず、また月末が土日の場合は2～3日遅れてしまうので資金の手当てが必要になった。かえって入金時期が遅くなってしまった。	運送業	会社	近畿

	自由意見	業種	形態	管轄局
50	下請法も、違反に対する苦情申立者の優越的地位にあるオペ・荷主から保護する法的措置がなければいけないのかもしれない。労働基準法の公益通法者保護法(内部告発労働者の保護)に似た法律はどうでしょうか? 船主は苦情申立により、オペ・荷主より大小の不利益を受けると常に思っているのに、事業の存亡にかかわる局面でも申し立てをしていないし、申し立てが取上げられて助かったという事もこの業界では耳にしない。下請法で実績があった事も耳にしない。どうして?	運送業・貸渡業	会社	中国
51	弱小オーナーは本当に困っている。廃業することもできず、続けるにも苦しんでいるのが実状で、昔やったように公的資金で窮救的な買い上げをすれば(25万くらい)かなり整理がつき、船主も救われると思う。切に望む。	貸渡業	会社	中部
52	情報の開示 すべて	貸渡業	会社	中国
53	正式な運送業等を持たずにTELだけでブローカー見たいにやってる人達を取り締まってほしい。公共工事が少なすぎます。	運送業	会社	神戸
54	船員確保に有効な対策を示してほしい。オペとの関係は良好なのでこういうアンケートは必要としていない。	貸渡業	会社	近畿
55	船倉内クリーニングの汚れた水を揚げ地の会社で処理して欲しい。クリーニングは陸上の社員でやって欲しい。	貸渡業	個人	四国
56	船舶過剰によるオペの横暴。話し合いの余地なし(不満なら良い所へ行け)。配船係への賄賂の競争化	貸渡業	個人	中国
57	船舶管理会社は人のファンドシで相撲をとる。オペレーターも同じで船主を食物にする。国交省が船舶管理会社に力を入れるのがわからない。	貸渡業	会社	九州
58	船舶の老朽化に伴う修繕費が多くなっているため維持費用が大きい。新造船建造に発展しない	運送業	会社	中国
59	船腹不足になるとオーナーに建造を要請。何億もかかり簡単にお金は賃借できない。過剰になると契約期間内でも簡単に切るのはやめてほしい。とにかく船舶不足気味でないとオペ・荷主が強い。オーナーの地位が守れない。	貸渡業	会社	四国
60	総連の法令を遵守して真面目に船社を経営している者が生きていけるように違反船の取り締まりを強化していただきたい。例えば運搬をしてはいけない物を船であるというだけで運搬しています。これらは、運賃を下げてでも運搬しています。こういう事が運賃の下げ止まりという、悪循環を起こしています。違反船の取締強化! 正直者がバカをみないように!	貸渡業	会社	中国
61	対峙すべき相手への行動不足。美辞麗句、きれいごとの言葉はやめた方が良いと思う。契約概念が(内航の場合)オペも船主も薄いと思う。	貸渡業	会社	四国
62	耐用年数内で利益が上がる運賃を望んでいる。経済変動に対応できる運賃	貸渡業	会社	中部
63	保船に経済的圧迫。	貸渡業	会社	近畿
64	地方の者しか船主いない。なぜか考えて下さい。いくら下請法できてもため。今回首になったり、係船している船の実態を調べて助けてやって下さい。	貸渡業	会社	中国
65	積荷、採石に塩ぬれが発生しオペレーターへ損害金とし400万支払った。積荷の損傷は船主の責任なのですか。	貸渡業	会社	九州
66	出来る限りの公正な自由競争により業界の発展を計るべきである。そのために、現行の下請法等公正取引のコントロールが機能すればよい。大荷主の大きな力による支配に対し、業界が委縮しているのが現状である。	貸渡業	会社	近畿
67	鉄板にとって悪影響が出る積荷を実施し、鉄板が異常に錆が発生しても、何の手当てでもしてもらえず困っている。積荷に問題があることは事実であるがそれを認めようとしない。そのために錆が出れば当の荷主からクレームが入るので、船員がその手入力で大変に困っている。荷主側はこのクレームを認めると、それなりの手当てを支給しなければならなくなるので認めようとしなくていいと考えている。我々オーナーは泣き寝入りするしか方法はないのでしょうか。	貸渡業	会社	中国
68	同業者で一方向的に傭船を切られ、海外売船せざるをえぬ会社があった。訴えてやるとオペレーターに言うと、どうぞ訴えろと言われ、やめたと言ってきた。オペ、鉄会社のなりふりかまわぬ減船で廃業、倒産に追い込まれる会社がでてくると思います。	貸渡業	会社	四国

	自由意見	業種	形態	管轄局
69	当社は小さなオベの元で働いている。この不況で荷物が動かず航海ができずにいる。航海ができないので運賃が減額された。航海できないので運賃の要求はできず困窮している。このままだと小さなオベ、船主共倒れになる。1日も早く景気がよくなることを願う	貸渡業	会社	九州
70	とにかく仕事が無い!!!片道運航なので 効率が悪い!!!	貸渡業	個人	九州
71	内航海運が望ましい姿に近づくために有効な策ですが、(意見)有力オーナーへ船舶集約等いろいろ多方面で話してみるも同じオベのオーナーそれぞれが航路別の用船料の違いトン数との違いオーナーの会社資本金又負債金又雇用船員の賃金格差条件等諸問題山積みしオーナーの集約化が実現困難なる現状であります。	貸渡業	会社	中国
72	内航海運業者は、よそも悪いという外的理由でコスト割でも用船料減額をのまざるを得ない。このままだと早晚船がなくなるが、荷主は外航船を利用して、内航の不足に対応するだろう。内航を守るつもりなら、外航船の内航輸送に反対を貫いてほしい。本当に内航船が減り、運賃が暴騰すれば、生き残った内航船主が、外航の中古船を買ってでも家業を続ける。外航船をそのまま投入されれば内航をやる船主は国内にいなくなってしまう。	貸渡業	会社	九州
73	内航海運業は1パイ船主が多いため、横のつながりが出来にくい。	貸渡業	会社	神戸
74	内航海運市場の望ましい姿を言うのであれば、何よりも船主の地位向上が必要と思う。荷主系元請けオベ(荷主の子会社)の運送業の免許を取り消して欲しい。船主の立場からすると、望んでいないにも関わらず勝手に荷主とオベとの間に入り荷物やルールを独占している。荷主にすれば自らの物流部門を我々の運賃で賄っているようなもの。結果、2次オベ及び船主の地位低下が著しく意見が荷主に全く届かない。また2次オベの目下の仕事は支配下船の安全管理のみといったところだ。	貸渡業	会社	四国
75	内航海運には、市場がありません。巨大な荷主に対して、子会社のオベや中小オベの存在で、運賃は上がりません。中小オベの統合や契約厳守を進めて欲しいと思います。いつも、船主が泣き寝入りです。	貸渡業	会社	九州
76	長崎新聞7月24日(金)付一面トップで、道路特定財源の一般財源化の活用として「地域活力基盤創造交付金」で旅客船(旅客フェリー含)への新船建造費を全額補助(5年間で250億)を打ち出しました。運賃低減は国民の立場では、有難いことですが、離島へ車両や生活物資を運んでいる内航RORO船への対処が無いのであれば、経営は成り立ちません。国県は内航RORO船の果たしている役割を無視するのですか?今後、公平な施策をお願いします。	運送業	会社	九州
77	荷主(石油会社)の対応がいちばんの問題。荷主からの要望が船、船員に対して多すぎる。荷主の運賃が安すぎる。荷主が内航海運を低迷させている。	貸渡業	会社	関東
78	荷主 オベ 船主の縦の力関係が大きすぎる上にオベはどんどん荷主の子会社化(物流部門化)しており、船主はなされるがままの状態。いっそのこと、船主業をなくし、オベが資本を担えば船腹調整もスムーズに進み、船員の労働環境も改善され船員問題も決着がつくのではないか。	貸渡業	個人	中部
79	荷主 オベ間の人間、資本等の隷属関係を禁止しない限り、内航海運の正常な取引は難しいと思う。	貸渡業	会社	四国
80	荷主からオペレーターに支払われる元単価の表示が分からない。	貸渡業	会社	中部
81	荷主の検船(外資系元売石油会社)は、日本の法律で航行している船舶に関して、あまりにも強権で、公正取引と言えないのではないかと。事故実績をどこから手に入れるのかわからないが、ホールドがなかなか解けずこまっている船主が数多くいる。	貸渡業	会社	関東
82	荷主の優越的問題が一番	貸渡業	会社	九州
83	日本海運集会所で決めたマニュアル通り、していない会社が多いと思いますので、その監視を強化して欲しいです。今までオペレーターがオーナーに払わなければいけない運賃を払っていないと思うので、それを全て調べてオーナーに今までの運賃を払うべきです。今のままでいくと船員の確保ができなくなり、船の業界がどんどん衰退すると思います。	貸渡業	個人	関東
84	荷物的大幅減少。運賃の下降による船舶維持困難。先の見えない状況に今後の見通しが立たない。	運送業・貸渡業	会社	東北

	自由意見	業種	形態	管轄局
85	不況下においては荷主の経営努力(コストダウン) = 運賃の低下という図式が当然のこととして現在に至っている。海運業界全体での運賃等を含めたレベルアップが早急になされないと優秀な人材の確保もままならず将来的に大きな不安を抱えている。	運送業・貸渡業	会社	中国
86	不公正な取引の申し出を、総連の同防止委員会を活用し必要によりオペに是正を促す。	貸渡業	会社	四国
87	物流の合理化、CO2削減には、内航海運は重要な業種であるが、将来の船員を希望する若者が大変不足している。(定着率が低い。)このため、今後の船員教育・資格取得・給与待遇および労働環境改善などを図らなければ、内航海運の将来が成り立たなくなると思われます。	運送業・貸渡業	会社	近畿
88	船主が経済変動をよく見ること	貸渡業	個人	中国
89	船主は15年のリスク(金)を背負って船を建造するのに大手オペ(又は荷主)ははまだ1年更新で契約をしている。さからえば、不当な運賃を提示してくびを切ろうとする。過去2隻そういう目にありました。オペの責任感はどこへ行ったのでしょうか。オペの都合で船を作らしたり、切ったり、総連合はかってなことばかりするし、内航船の未来はないでしょう。	貸渡業	会社	中国
90	船主連絡協議会が行き詰った感がある中、不公正な取引に関し個々では対応しづらいので同協議会を活用できないか。	貸渡業	会社	四国
91	弊社は埋立土砂運搬の内航貸渡業が主なのでこのアンケートは内航貨物運送を対象とされており少し中身がちがう。今後は船舶管理契約による資格船の有効運航が増える様に感じています。	運送業・貸渡業	会社	近畿
92	平成10年に協定運賃の廃止に伴い荷主間への運賃のダンピングが始まったが特に平水においては11年以上も経過した現状、運賃の体質は変わることがなく末端の船主においては荷主によっては差異はあるが全般的には運賃のアップは望めない。以上	運送業	会社	中部
93	本船はセメント船。H2年7月に建造して荷主との間で18年保証の契約でした。H21年度より1年契約で約5年延長です。現在までトラブルはありませんでした。	貸渡業	会社	四国
94	毎回、毎年同じようなアンケートばかりである。進展がないので無意味と思う。	貸渡業	会社	九州
95	難しい言葉など理解できない。個人の一隻船主は殆ど老齢船で船員保険や船員の法則ばかり守っていきだけでも、船主船長は過労死に極限近い状況である。それでも大型船の給料やボーナスの満足いく金額を給付してあげられず個人の経営者が身を削って支給返済に追われている。それでも事故があってはならず、ましてや設備面でも老齢船でありながら最新の設備を要求される。現状は年金や船員保険等の会社の負担額など大型船と小型船と同じ負担率であるなど公平に助成される等の検討して欲しいです。	貸渡業	会社	中国
96	約3年前から定期用船契約となり取引相手にも恵まれ、困っていることは特にありません。	貸渡業	個人	関東
97	用船契約の締結時、弁護士の同席を指導し、解約時にも同席できるような環境を作ってほしい！個人的に口を出すと現在では契約までに支障がありそうと言えます。	貸渡業	会社	中国
98	用船契約を結んでも、一方的に用船解除などを行なわれることが多いように思う。これでは定期用船契約の意味がない。用船契約を一方的に変更できないようにできないものか。	貸渡業	会社	九州
99	用船料の減額により赤字経営	貸渡業	会社	神戸
100	用船料引き下げは、下げる相談はあるが、下がってから協定書はさかのぼって期日を記入して印を押させます。	貸渡業	会社	四国
101	老朽船には代替建造が必要であるが、鋼材の値上がりと安全・環境に対する設備投資など建造船価は高騰している。また、船員費・修繕費など船舶経費もアップしている。この様なコストアップの状況下、荷主は理解しているが運賃の改善が遅れており、特にコストアップが顕著である新造船については早期の運賃改善を願う。	運送業	会社	関東
102	私共の小型船の零細企業に配慮をお願いします。まわりでは、やむなく廃業する人が多く見受けられます。	運送業	会社	九州
103	私の業界では、親会社から運賃をピンはねされ、残った運賃から運航委託手数料を5%とられています。これは合法ですか？又このような事案は、どこに相談したらよろしいですか？	貸渡業	会社	

	自由意見	業種	形態	管轄局
104	当社におきましては、新造時に580万/月で契約新造をH8.7に実行して以来現在に至っておるわけですが、まともに支払われたのは、わずか3年以來、5年間の間に350万/月まで減額されその間の喪失運賃は199トン型で1億499型で2億にものぼっております。ちなみに当社は、199トン型であります。最近ではやっと運賃に経済感が表れてきたと安どする間もなく人員(免許持で現実性が全くない)増員によるコスト増に回収されてしまい何時になったら喪失運賃1億をとりもどせるのか。それにもかかわらず船腹調整は、カルテルであるとか、もう少し業界の現実的に虚げられている現実をわかって行政のあり方としていただきたい。4年前の人員増員は現在の経済不況の下予想されたことだと思いますが正しい法設定でありましたでしょうか。1からたたき上げの船員を育てるのであれば話は別ですが、免許を持った船員をとるとこれまで乗船してきた船員であり、本当は新たな若手船員(免許なし)の条件を優先すべきであったと思う。	貸渡業	会社	九州
105	内航海運業者と云っても、この調査にお答え出来る様な運航はしておりません一応違反なく、手続き検査等は受けております。この3年程は病気の為、入退院と休業しております(個人業者で一人、渡船業をしております)。若い頃はアンケートの内容の仕事色々しておりました。20才~73才と船にかかわり現在2隻登録はしております。船齢も古くS53、H2新造し大事に運航しておりますが、古くなれば売船もできず、解体も場所もなく、考えも暗くなります。我々の様な零細事業者は、相続も出来る所もなく、又相談にのって下さる所も難しいと思います。何かと良い考えがないかと、元気になれば、仕事もできればと明るい時代が来ることを願っております。病気になる以前は海の日記念日で「海上保安庁長官賞」も授与され真面目に海難事故に協力させてもらっています。	運送業	個人	中国