

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

国土交通省海事局





## 目 次



---

<b>1. 調査の内容と方法等</b>	<b>1</b>
(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
<b>2. 回答事業者の概要 (A)</b>	<b>3</b>
(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
<b>3. 主な契約内容 (B)</b>	<b>8</b>
(1) 契約形態	8
(2) 契約期間	8
(3) 契約書書式	9
<b>4. 取引の実態 (C)</b>	<b>11</b>
(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
<b>5. 公正な取引環境整備のあり方 (D)</b>	<b>28</b>
(1) 行政・組合で取り上げるべき課題	28
(2) 内航海運市場形成に有効な方策	28
(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法	28

---



# 1. 調査の内容と方法等

## (1) 調査趣旨

平成 20 年秋以降、米国の金融危機に端を発した景気後退の煽りを受け、日本経済の急速な悪化に伴って国内の海上荷動量も急速に減退した。

その結果、内航海運業の経営環境も厳しくなり内航取引においても不公正な取引が頻発しているとの声が多くなってきていた。

国土交通省としては、平成 21 年 2 月 27 日、内航船舶貸渡業の資金調達の円滑化対策のための緊急保証制度（セーフティネット 5 号保証）の対象業種追加指定等の対策を講じてきたところ。

中小企業が大半を占める内航海運業界においては、これまで公正な取引が確保されるよう業界団体である日本内航海運組合総連合会により、公正取引に係るガイドライン（手引き）を作成し、説明会の開催等の周知を行ってきたところであるが、昨今の状況は、内航海運事業者の経営の健全化や安全・安定した輸送サービスの確保を阻害する恐れがあるため、昨年に引き続き、国土交通省と日本内航海運組合総連合会が共同で内航海運業における取引実態調査を実施することとした。

## (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）

回収：平成 21 年 8 月（21 日締切、同月末まで受付）

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

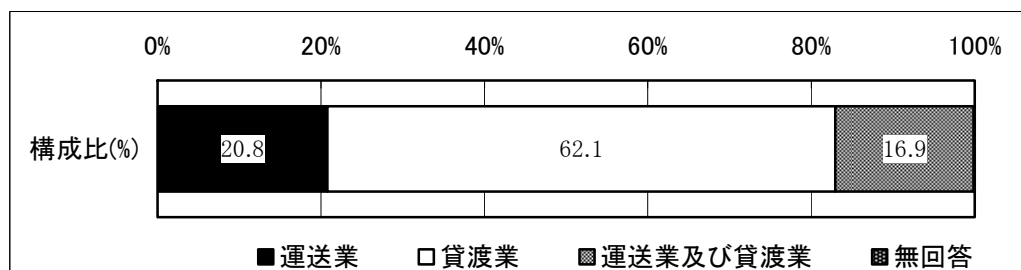
回答事業者 774 社のうち、62.1%が貸渡業（オーナー）で、20.8%が運送業（オペレーター）、16.9%が両者の兼業である。昨年度（平成 20 年度）調査では運送業が 17.6%と少なく、その分、兼業の割合が多かったが、今年度はそれに比べ若干ながら運送業の比重が高まったと言える。

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。

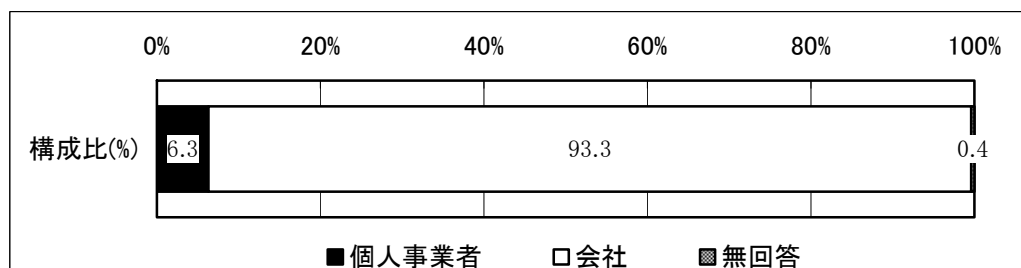
#### Aa.業種

N= 774



#### Ab.個人・会社の別

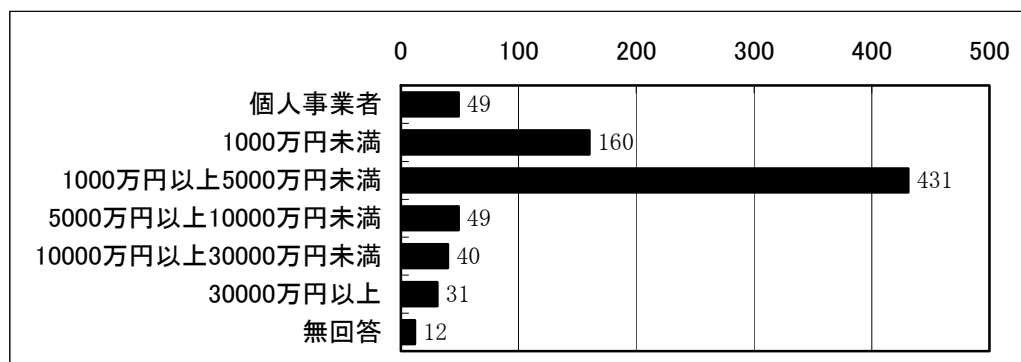
N= 774



#### Ab-2.資本金

(回答数)

N= 774



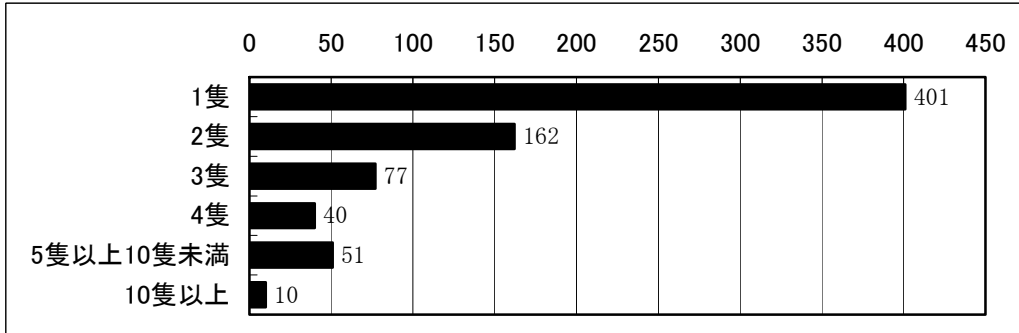
### （2）船舶数・船種

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。

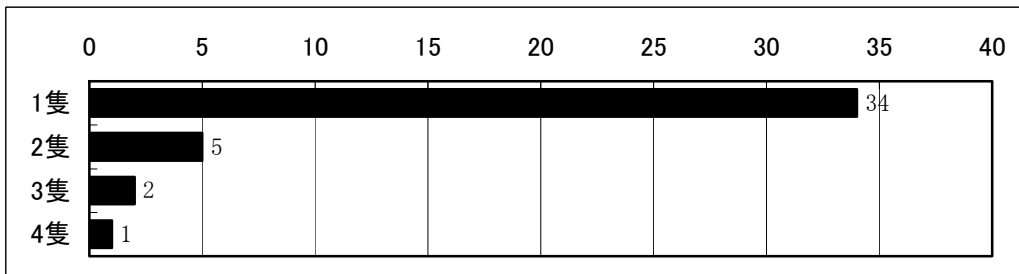
オーナー事業者のうち、「保安要員のみで繋船中」の船舶数は1隻が34社で、上記1隻所有の事業者数に照らすと1割弱が繋船していることになる。また、2隻以上との回答もわずかだが見られる。

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。

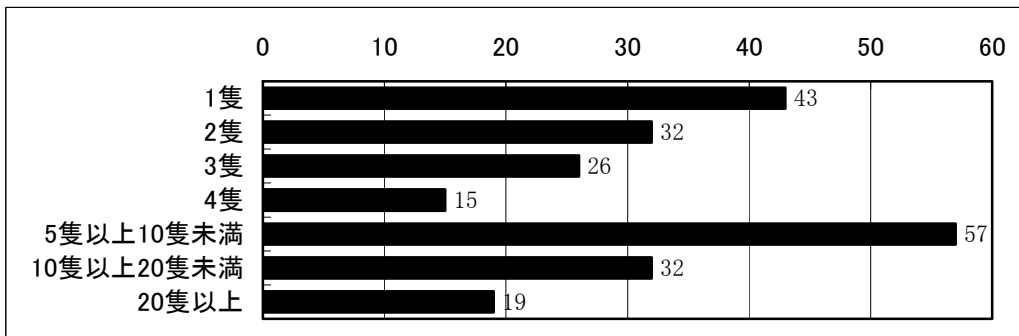
Ac-1.所有船舶数 (回答数) N= 774



Ac-1(2).繋船数 (回答数) N= 612

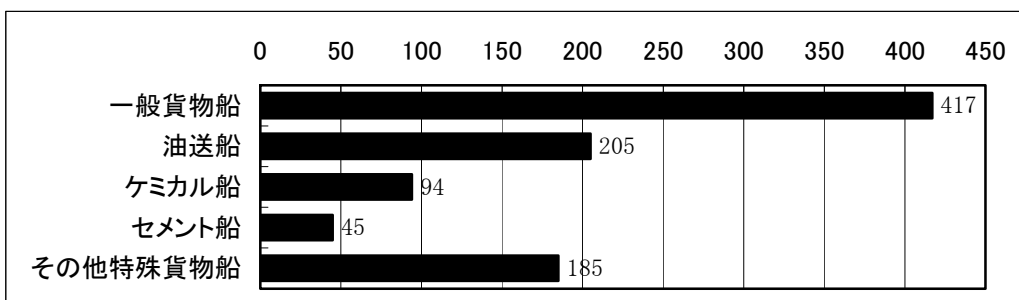


Ac-2.運航船舶数 (回答数) N= 774



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

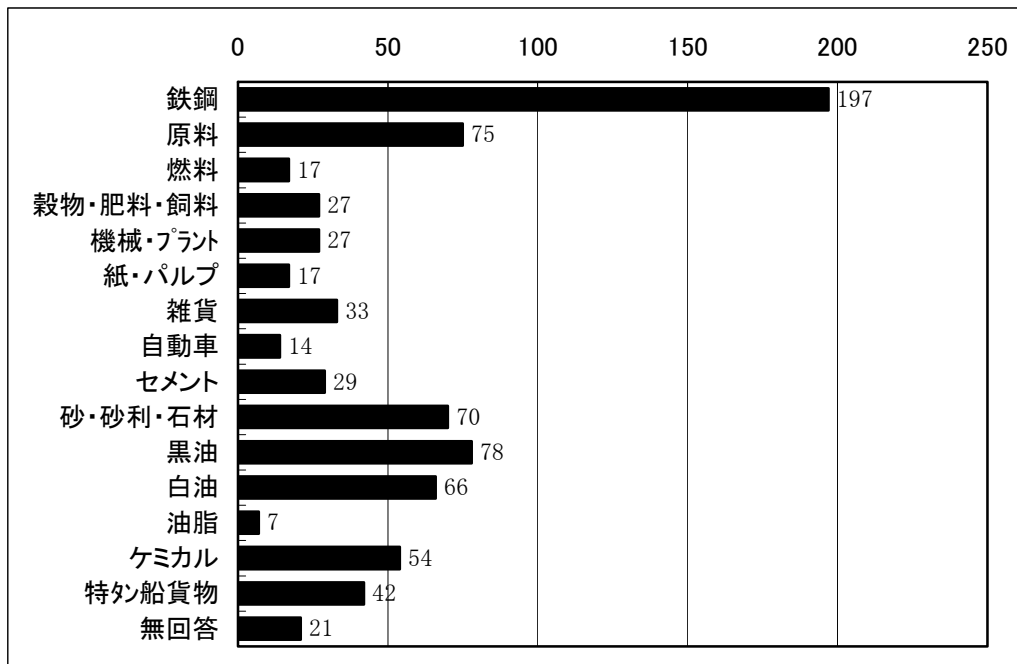
最多（1番目）の取扱品目としては、鉄鋼が 25.5%（197 社）と最も多く、また、黒油・白油を合わせると 18.6%（144 社）となる。

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)

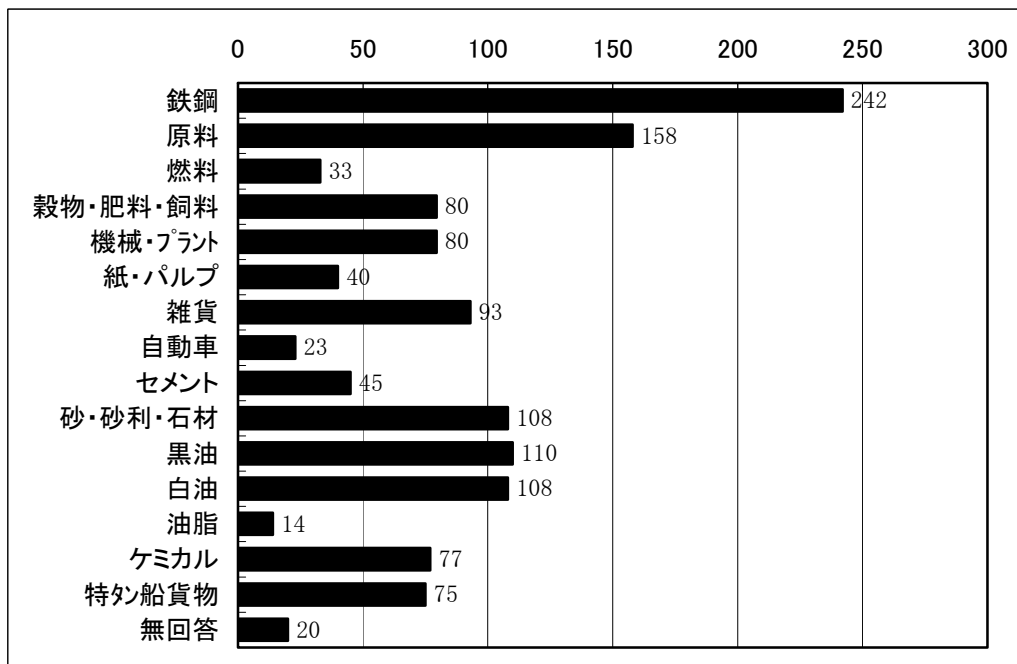
N= 774



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

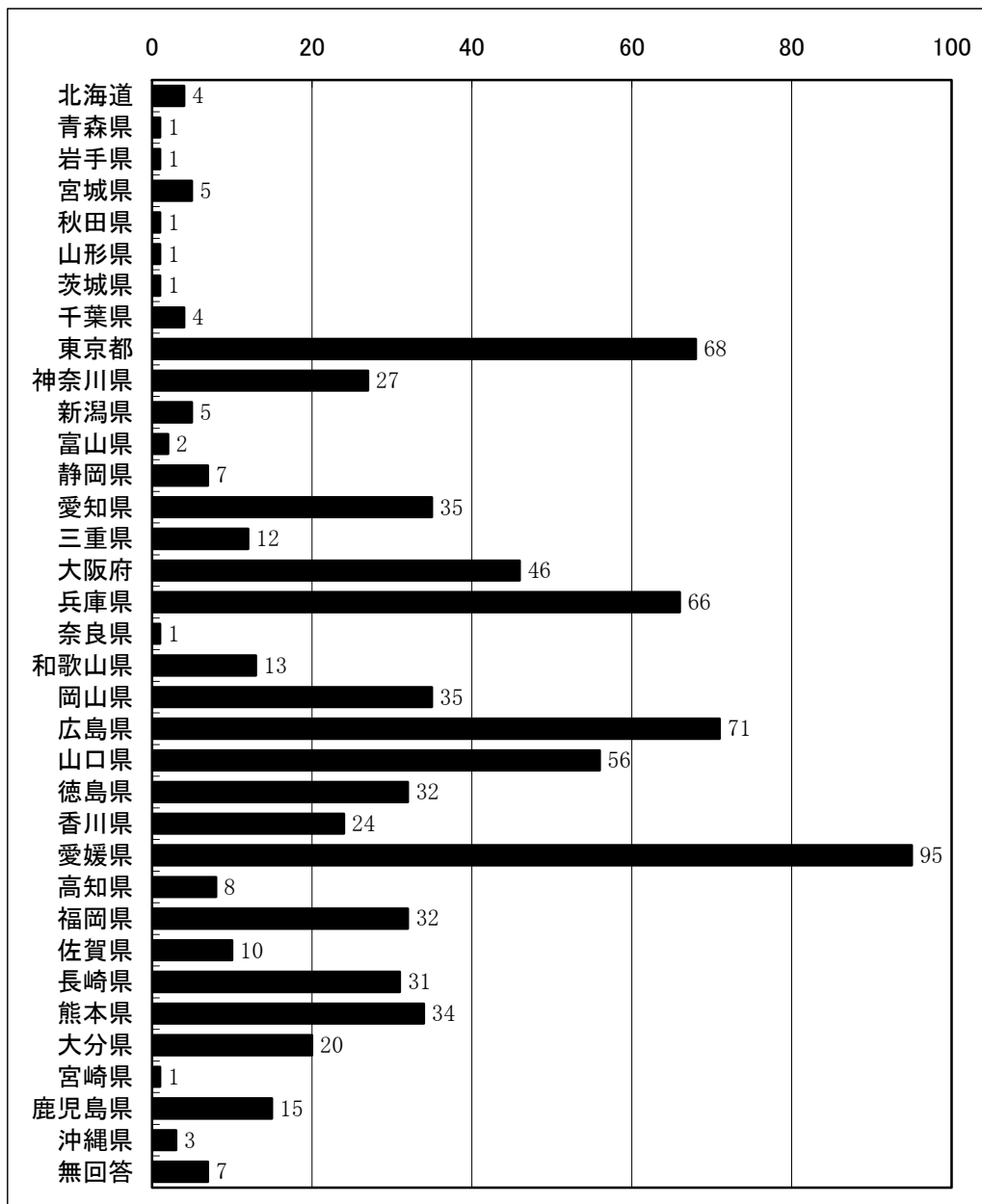
回答事業者の所在都道府県は、愛媛、広島、東京、兵庫の順に多く、この上位4都県は昨年度調査と変わっていない。

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)

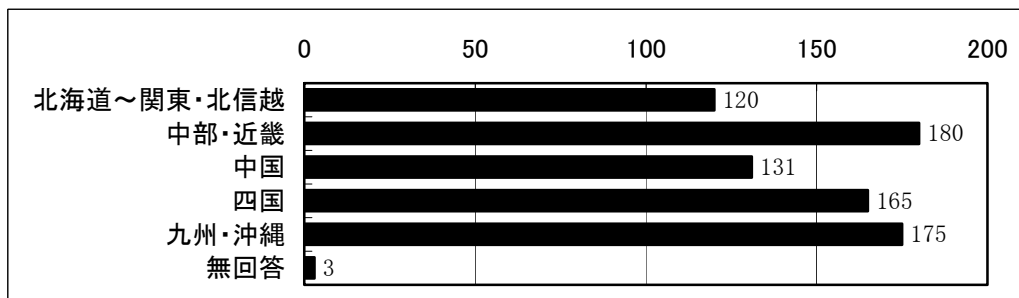
N= 774



Ag.地方(管轄運輸局区分)

(回答数)

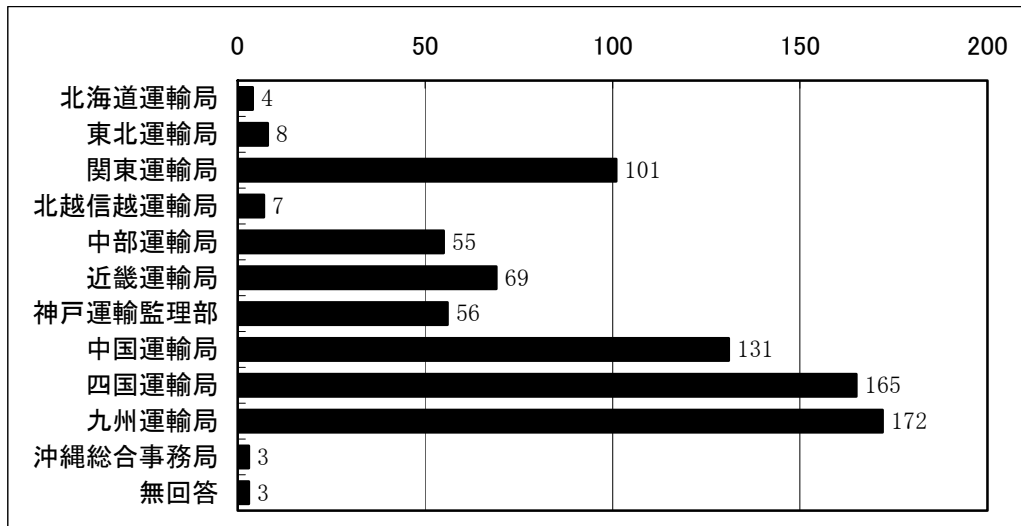
N= 774



Ag.管轄の地方運輸局

(回答数)

N= 774



## (5) 主たる取引相手

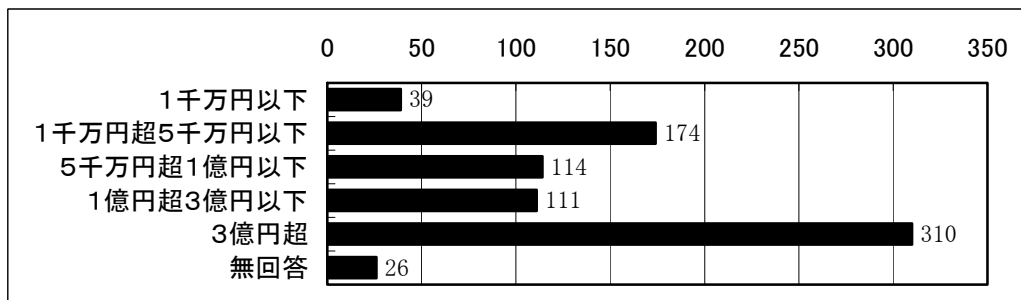
主たる取引相手の資本金規模は、3億円超の大規模企業との回答が約4割を占めて最大であり、前述のように自社の資本金規模が5千万円以下の回答事業者が大半という状況に照らすと、小規模な事業者が大規模な事業者を取引相手に事業を展開している状況が引き続き鮮明に現れている。

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

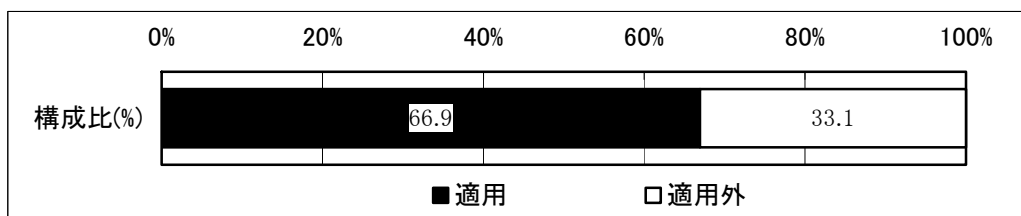
(回答数)

N= 774



Ai.下請法適用

N= 774



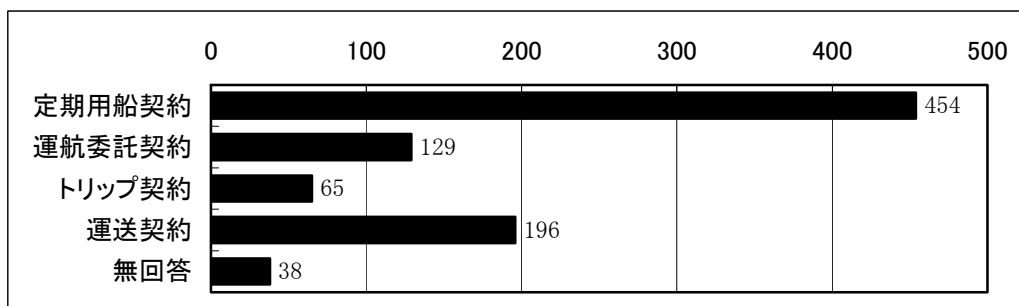
### 3. 主な契約内容（B）

#### （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



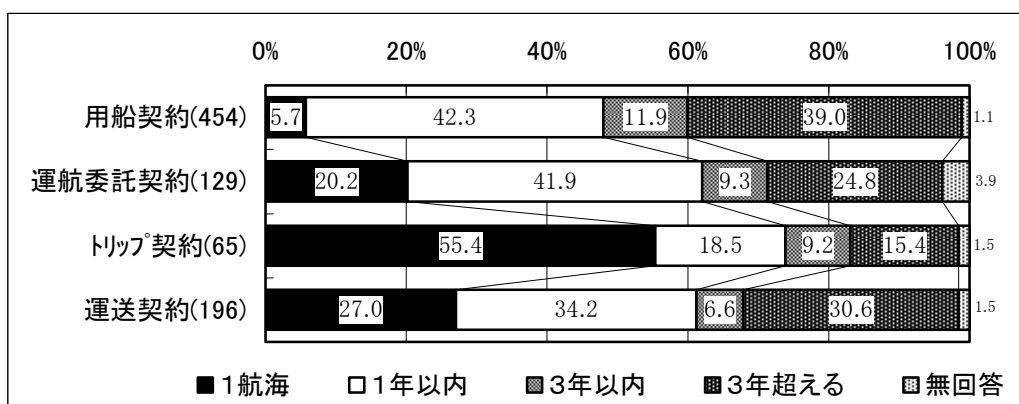
#### （2）契約期間

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。

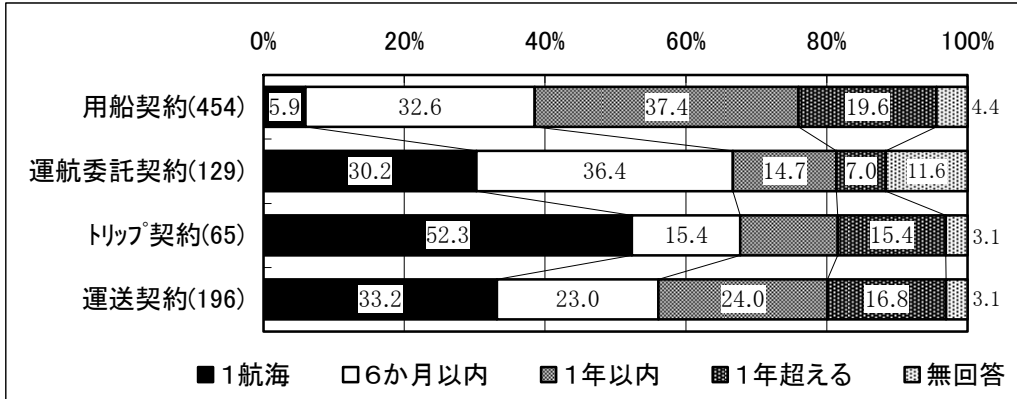
トリップ契約では、契約期間、代金の契約期間ともに1航海毎の取引が半数を超えている。

B2.契約期間 (構成比)



B3.代金の契約期間

(構成比)

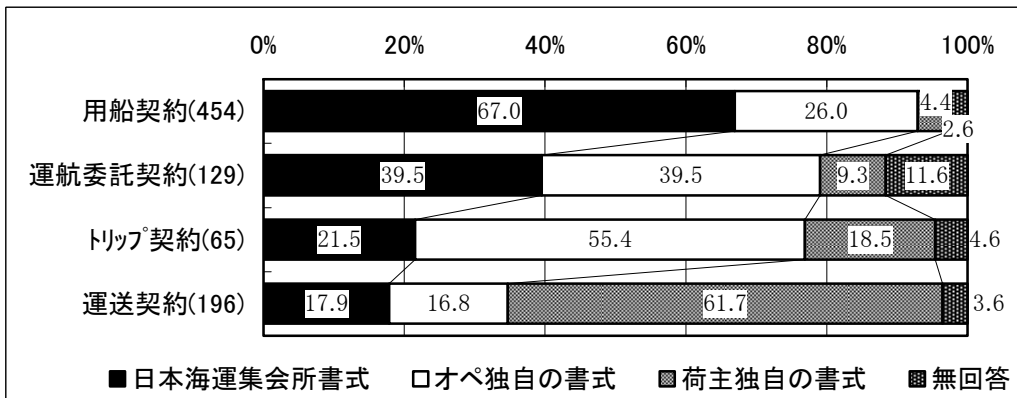


(3) 契約書書式

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

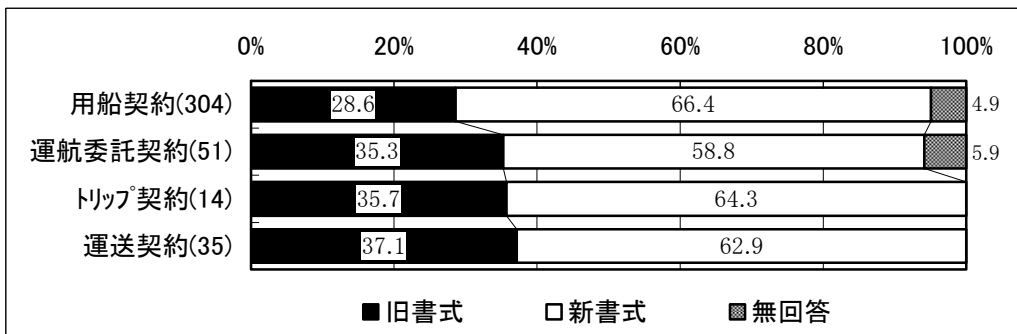
(構成比)



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。

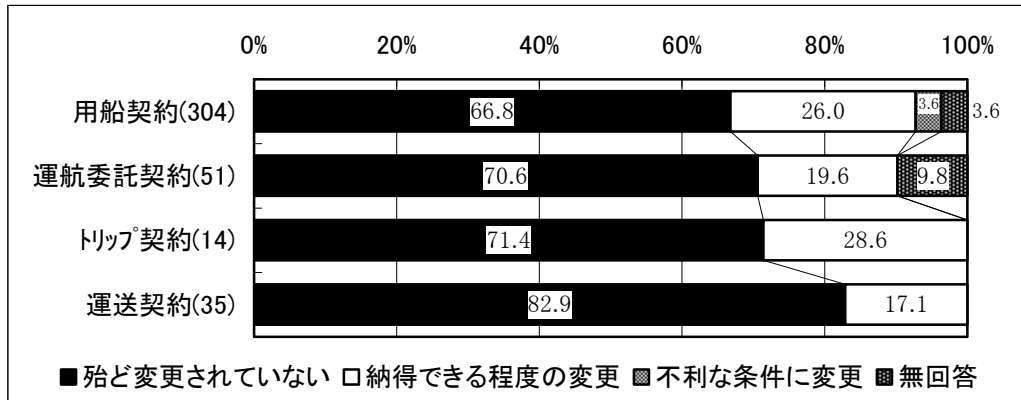
B5.集会所書式の種別

(回答数)



B6.集会所書式の裏面約款等の変更

(回答数)



## 4. 取引の実態（C）

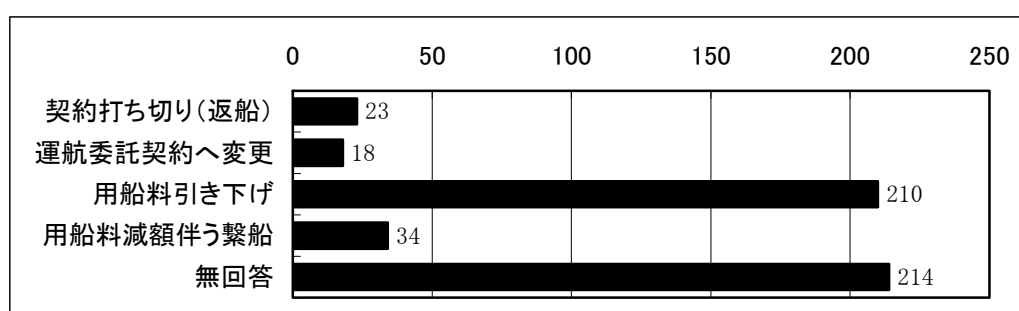
### （1）契約期間中の一方的変更

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。

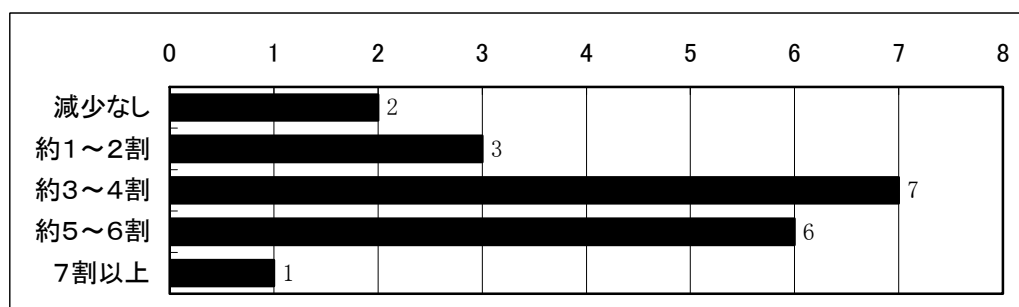
具体的な変更内容の指摘では、一方的な用船料引き下げや契約形態の変更、引き下げ幅の大きさの訴えが目立っている。

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



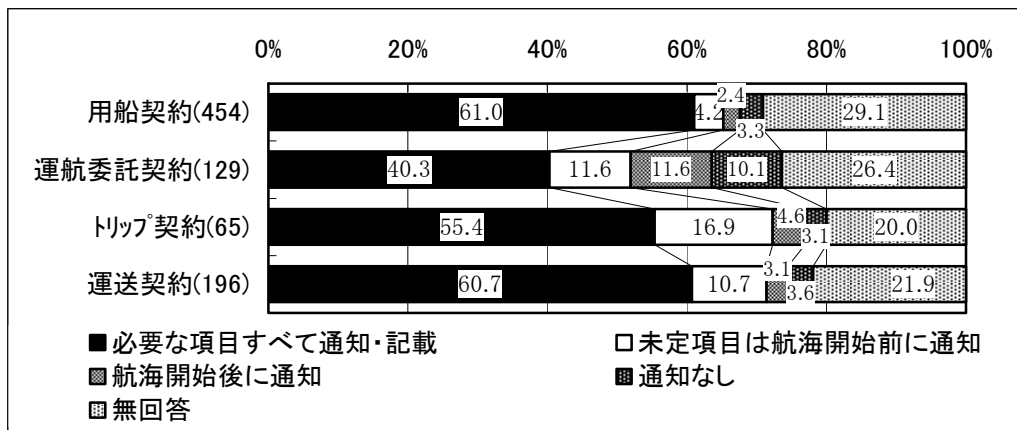
### （2）契約条件等の事前明示

#### ①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)

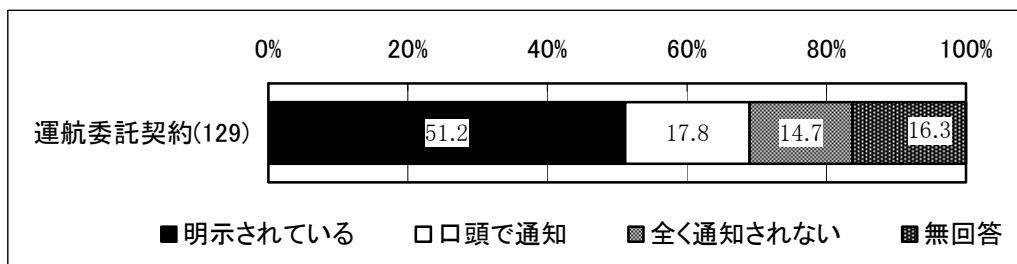


### ②元契約内容の事前明示（運航委託契約）

運航委託契約における元契約内容の事前明示については、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)

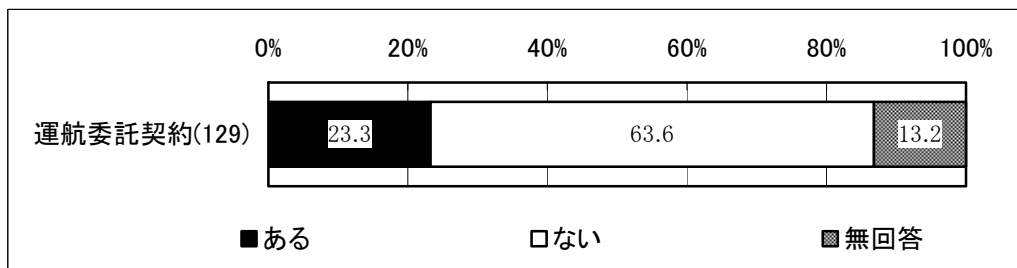


### ③最低保証

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)



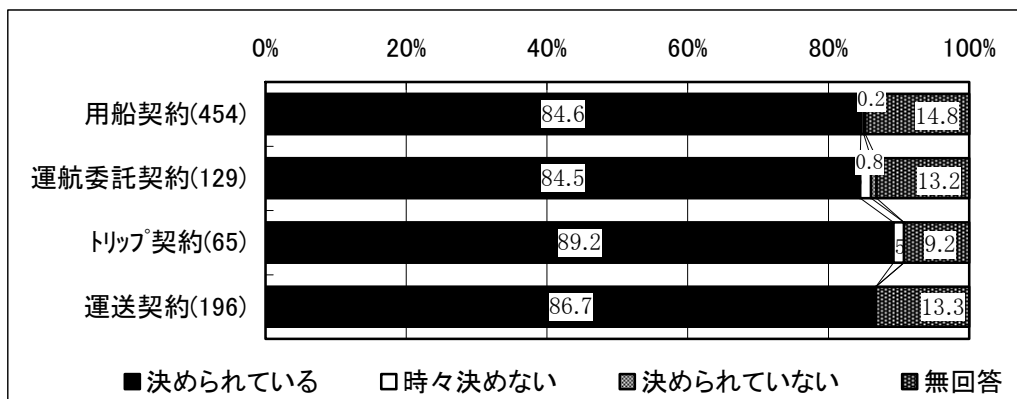
### ④支払期日の取り決め

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)



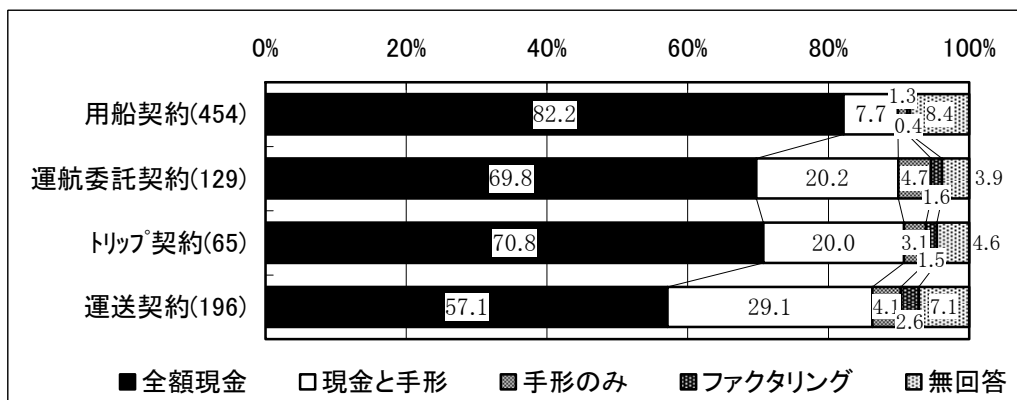
### (3) 代金の受領方法

#### ①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)



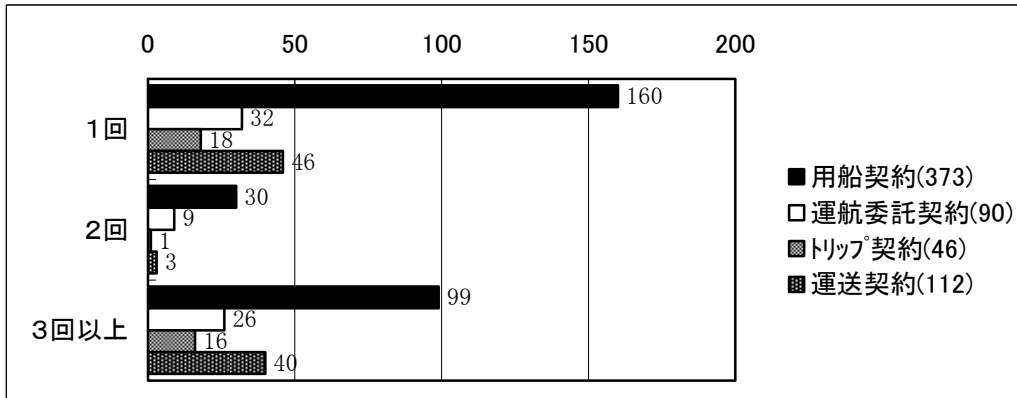
#### ②現金・手形の受領時期・回数

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。

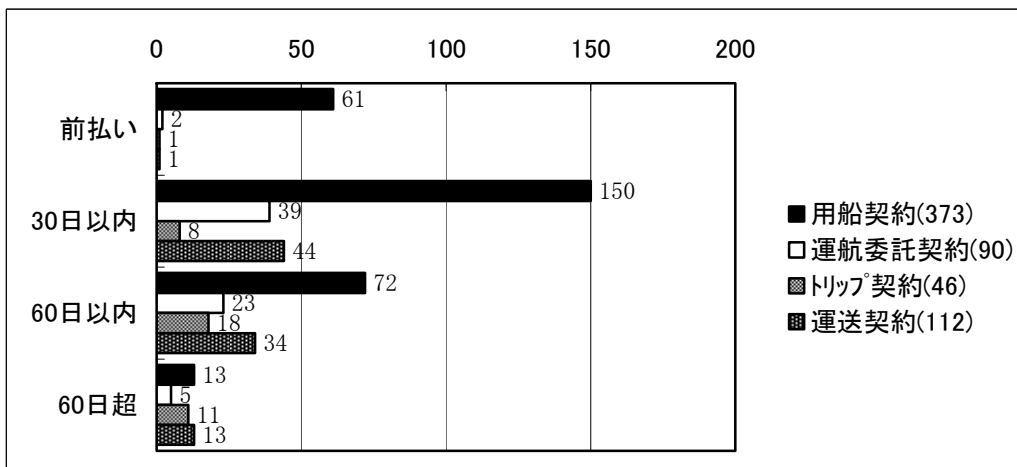
C7.全額現金による受領回数

(回答数)



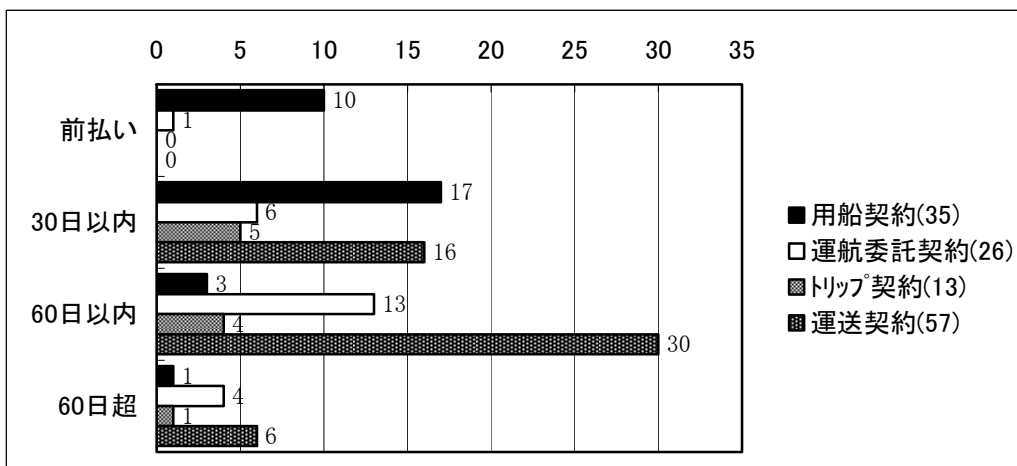
C8.全額現金の受領時期

(回答数)



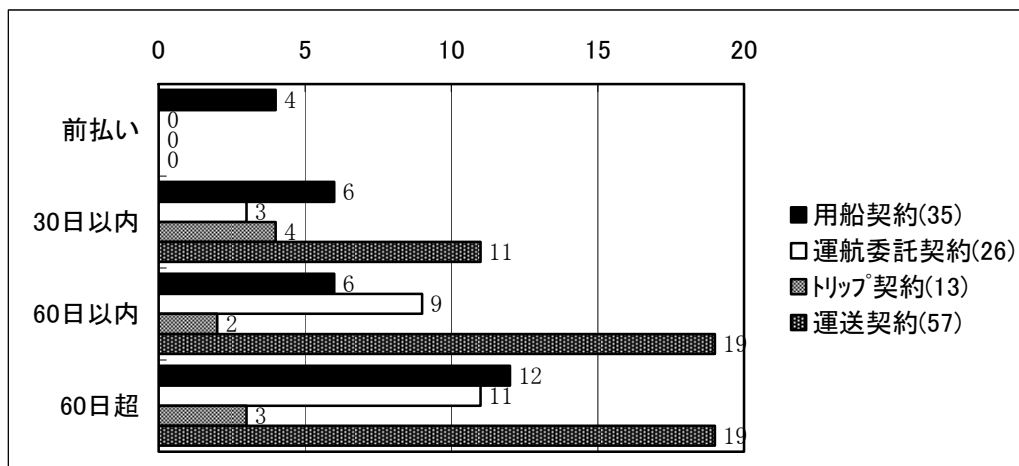
C9-1.現金と手形の場合、現金受領時期

(回答数)



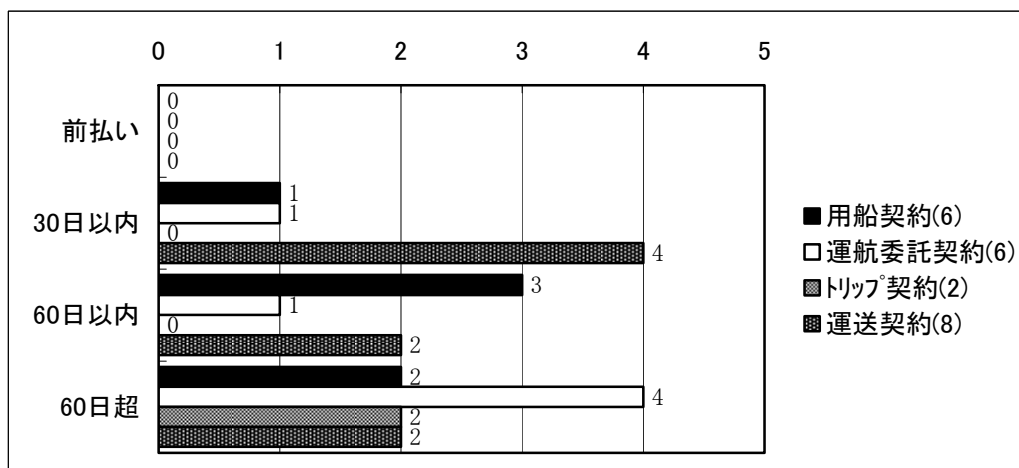
C9-2.現金と手形の場合、手形受領時期

(回答数)



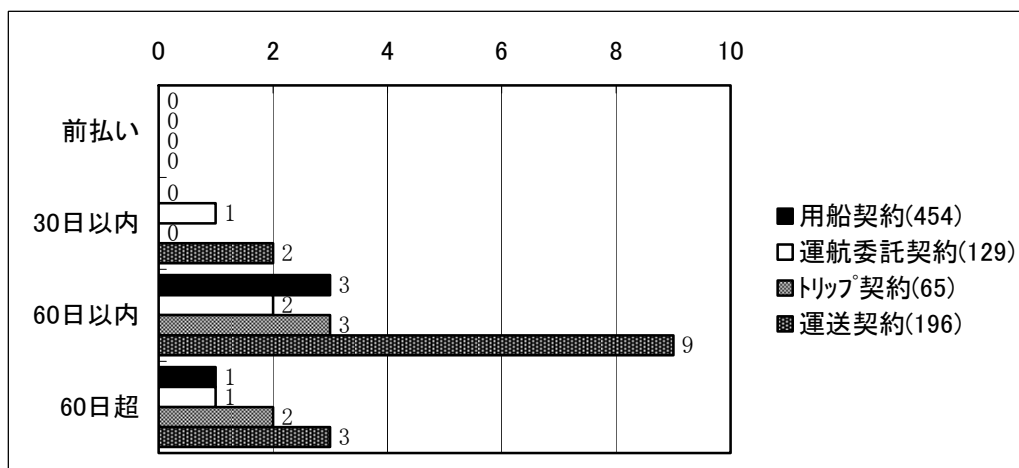
C10.手形のみ受領時期

(回答数)



C11.ファクタリング受領時期

(回答数)

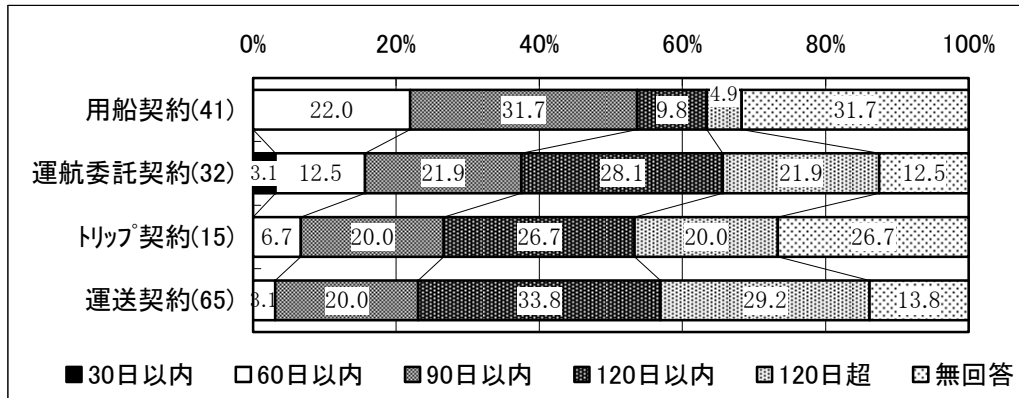


③手形のサイト

手形のサイトが120日を超えると回答が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)

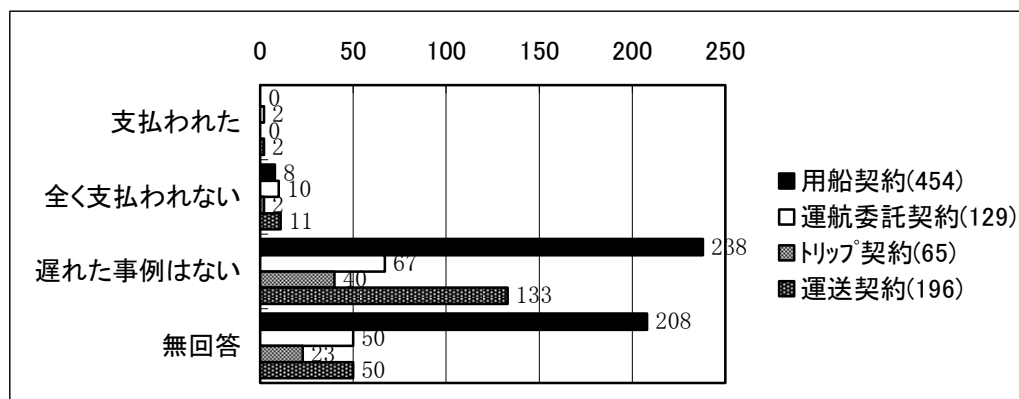


## (4) 遅延利息の支払い

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)

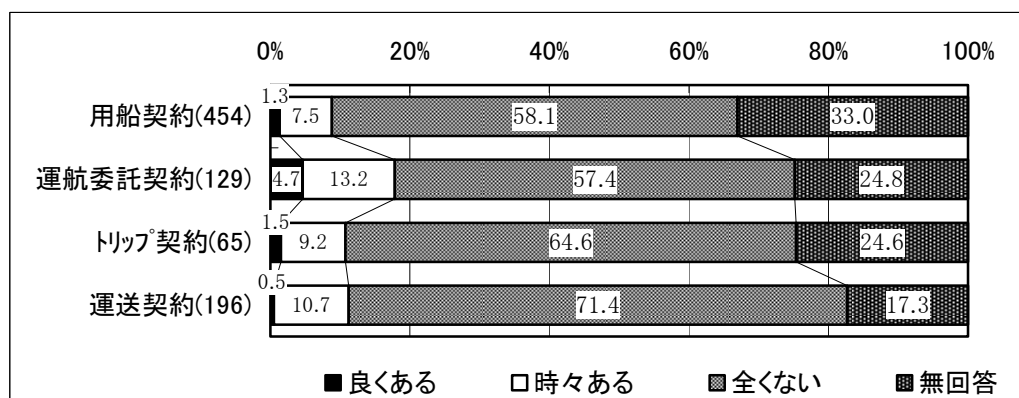


## (5) 著しい差別的代金の一方的決定

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

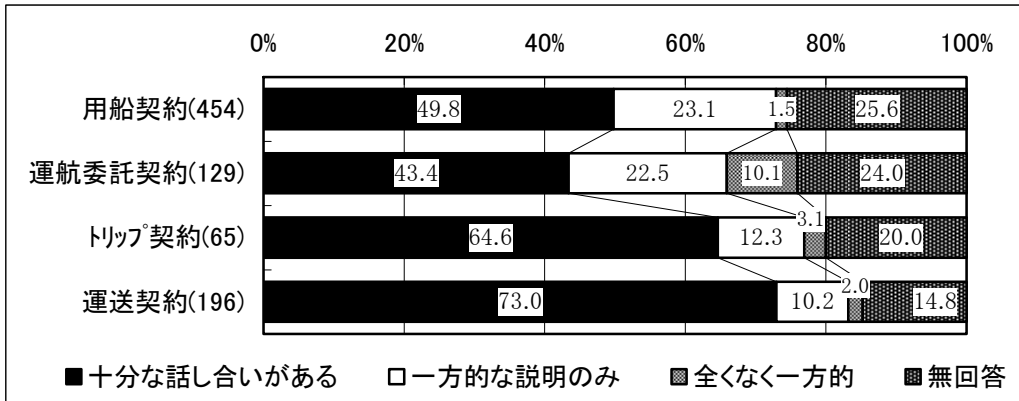
(構成比)



(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

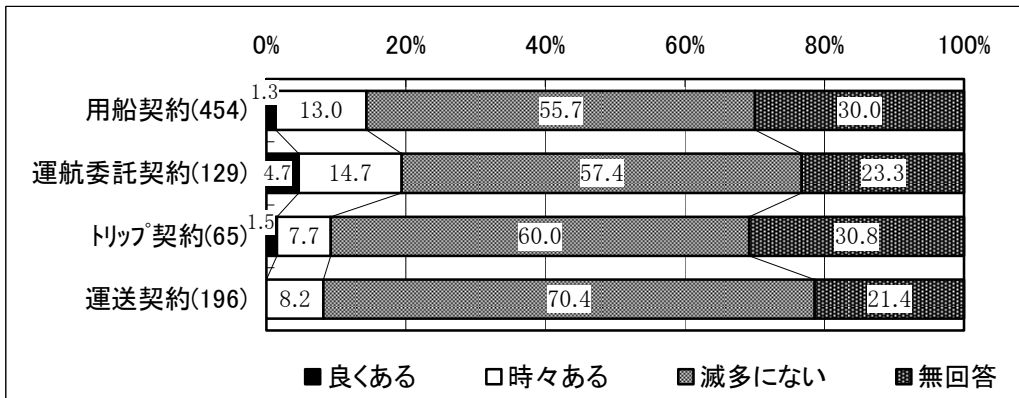
契約期間中の一方的な減額や悪い条件への変更は、「減多にない」が多くを占めるが、「時々ある」及び「よくある」の割合も総回答事業者数774に対し14.5%を占め、この割合は昨年度調査(9.9%)よりもかなり増加している。

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。

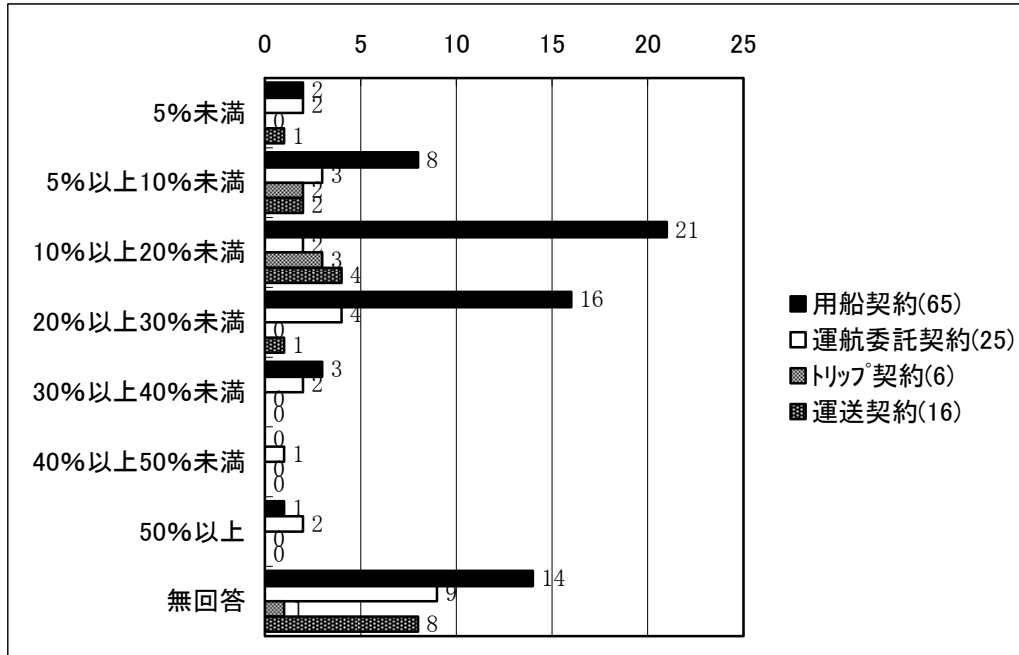
下請代金の契約更改交渉で減額された単価が、決定する以前の発注にさかのぼって適用される例の有無については、無回答を除いて多くが「ない」であるが、「ある」との回答も54件（総回答事業者数774に対し7.0%）あった。

C16. 契約期間中の減額や条件変更 (構成比)



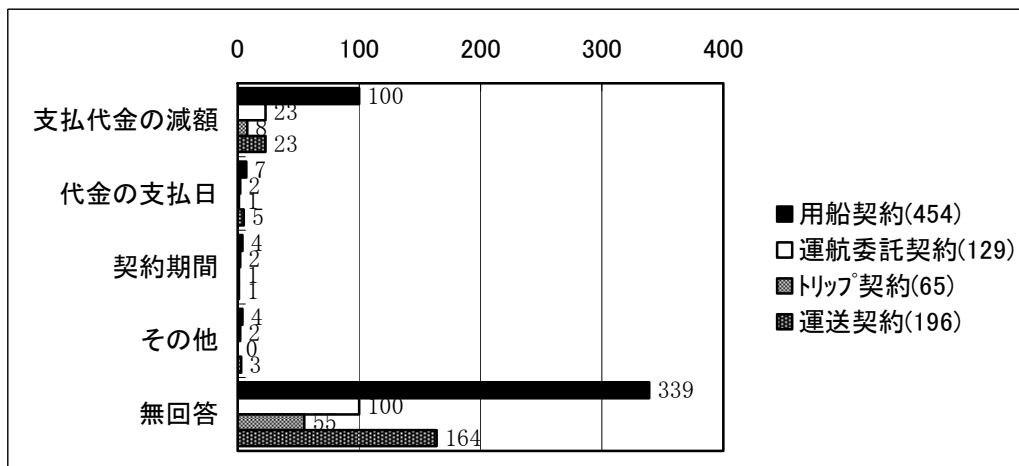
C16-2. 一方的減額割合

(回答数)



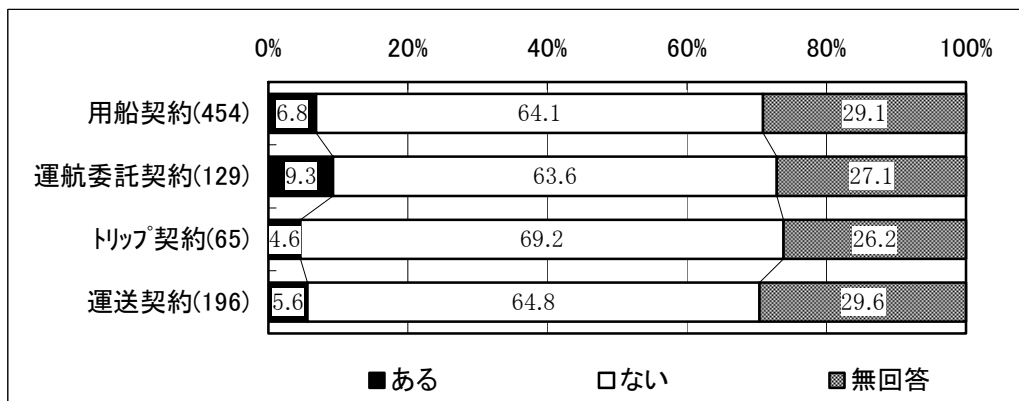
C17. 具体的な条件変更内容

(回答数)



C18. 減額単価のさかのぼり適用

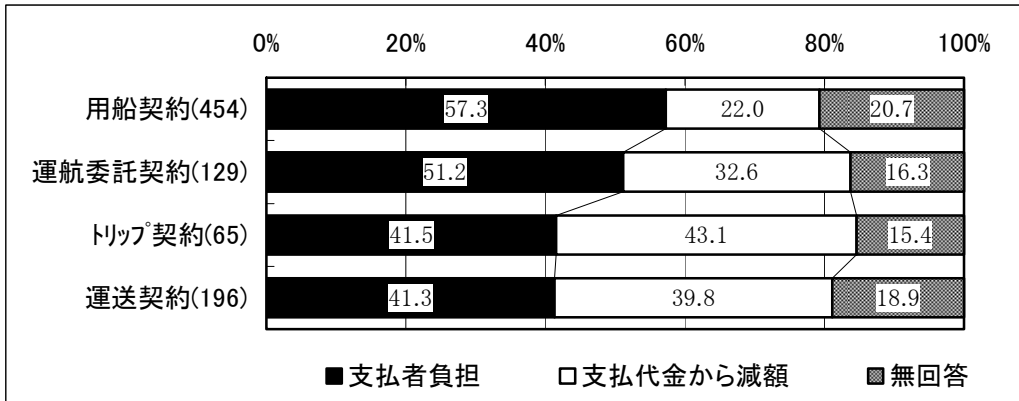
(構成比)



(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)

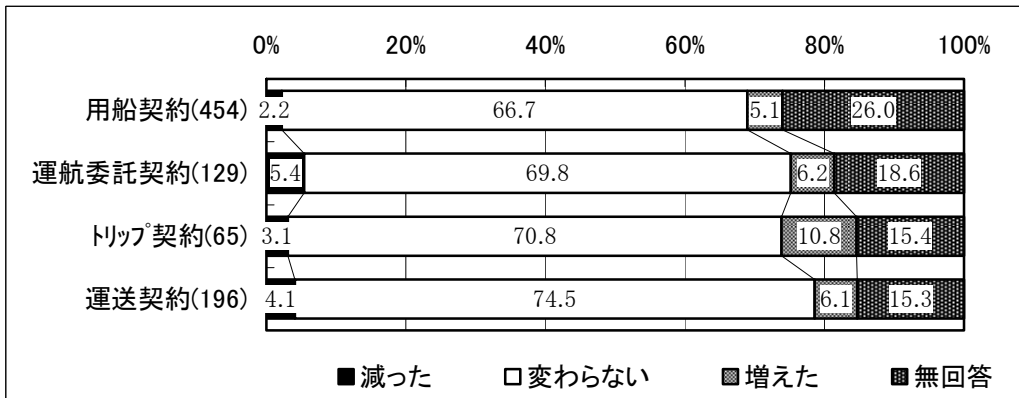


(9) 支払方法・支払期日の変化

①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)

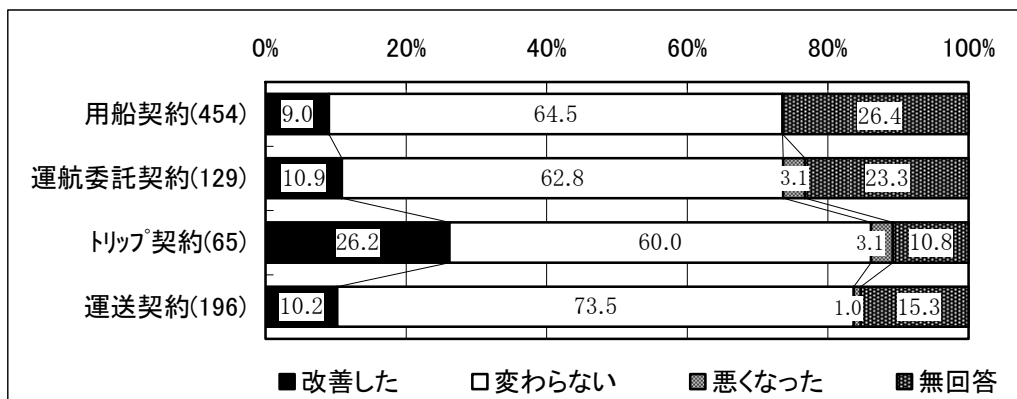


②支払期日の改善

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は、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)

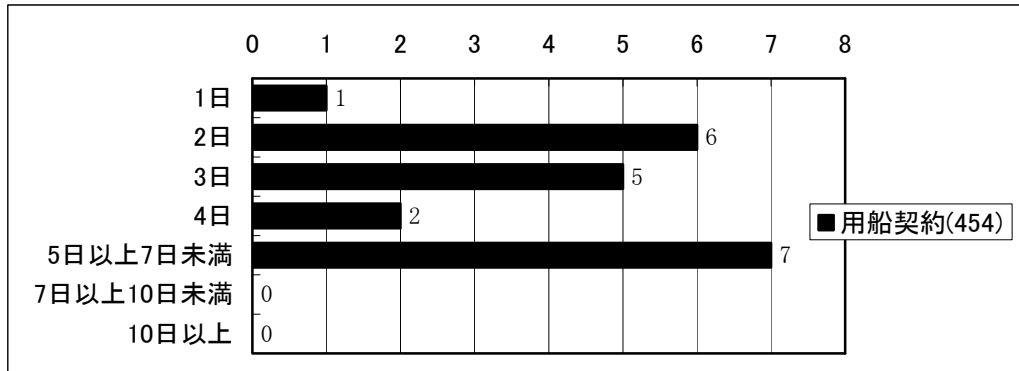
(回答数)





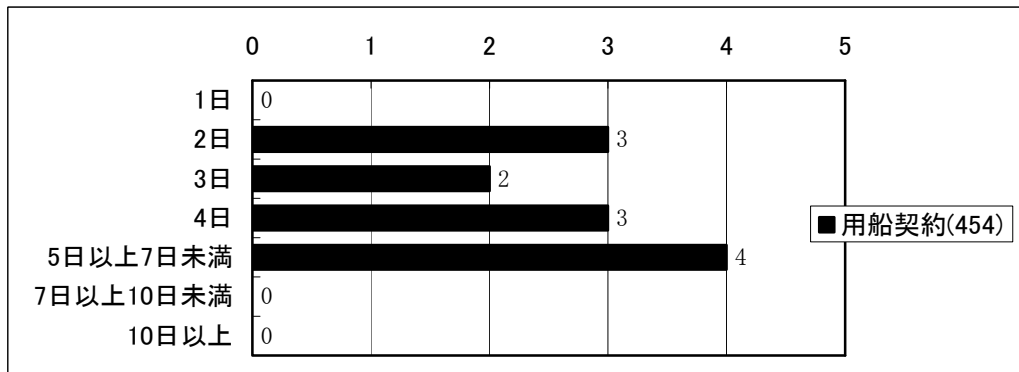
C21-2.オフハイヤー(GW)

(回答数)



C21-3.オフハイヤー(お盆)

(回答数)



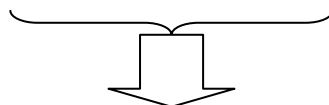
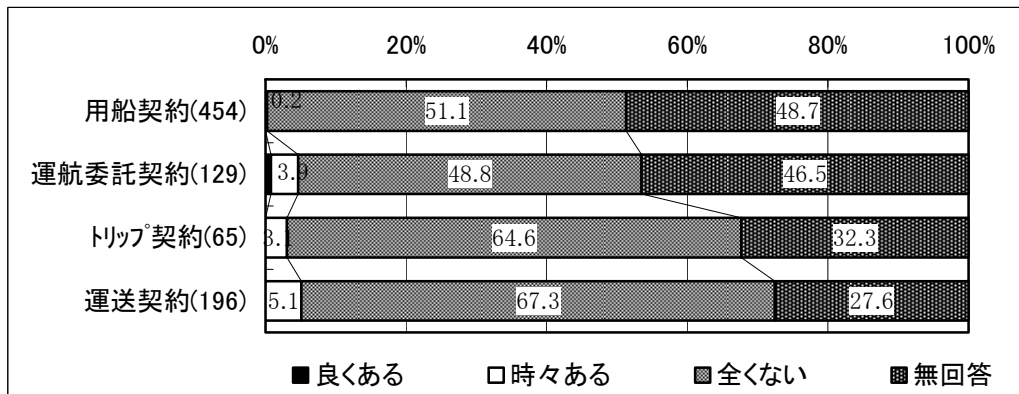
(11) 割引困難な手形

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。

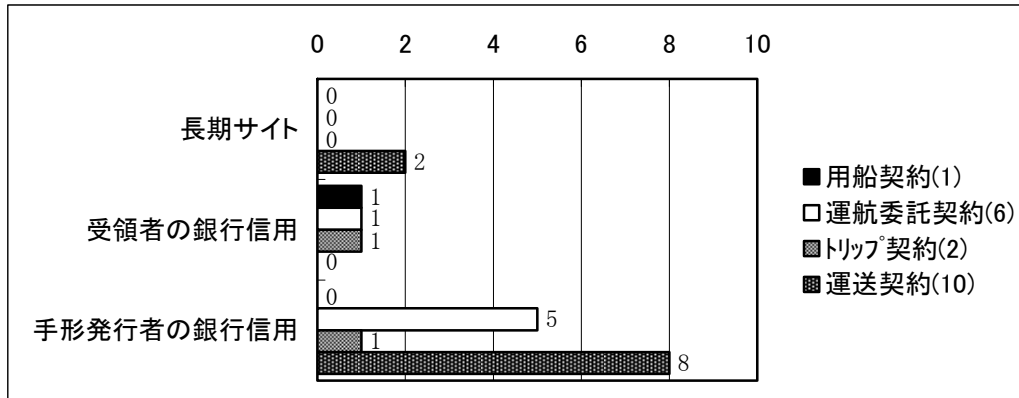
C23.割引困難な手形交付

(構成比)



C24.手形が割引困難となる理由

(回答数)



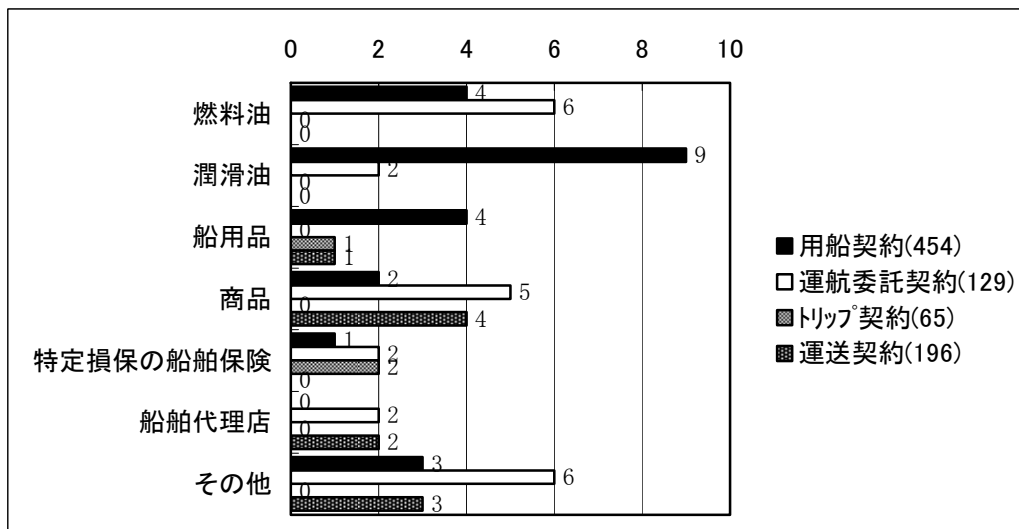
(12) 不利益な購入やサービスの無理強い

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）



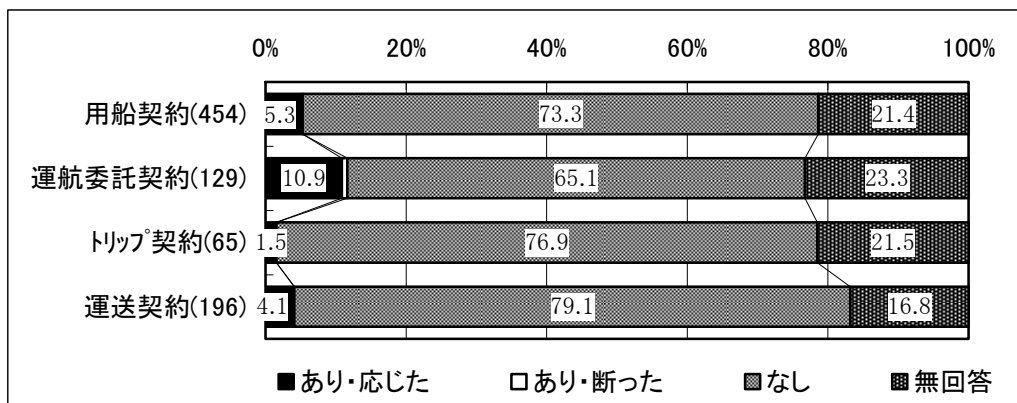
(13) 協賛金・協力金

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)



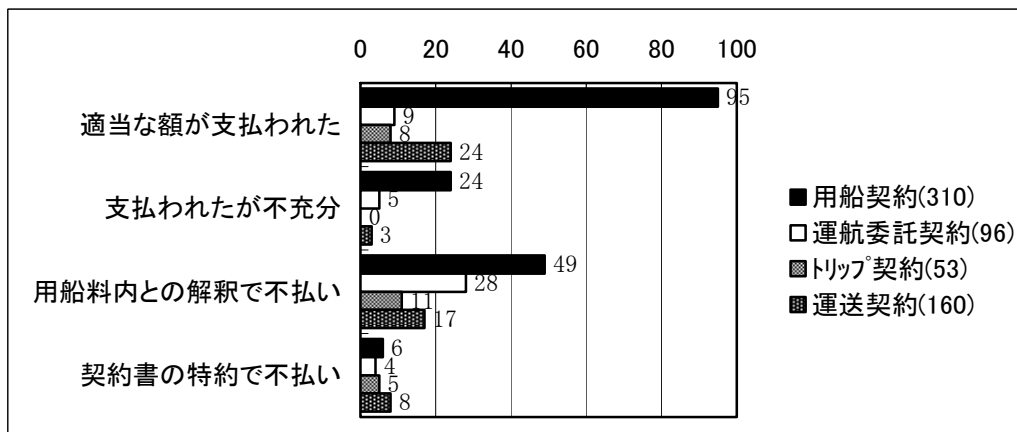
(14) 陸上側作業実施の対価支払 [貨物船]

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。

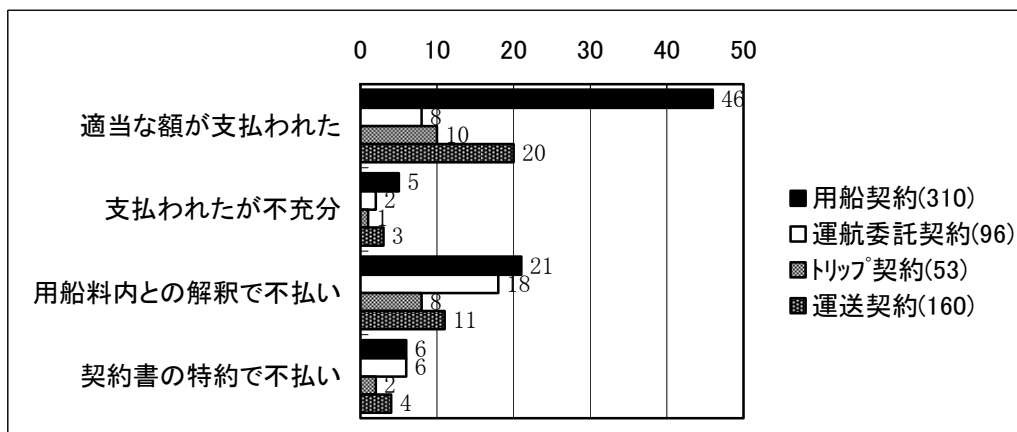
C27.船倉内のクリーニング対価(貨物船)

(回答数)



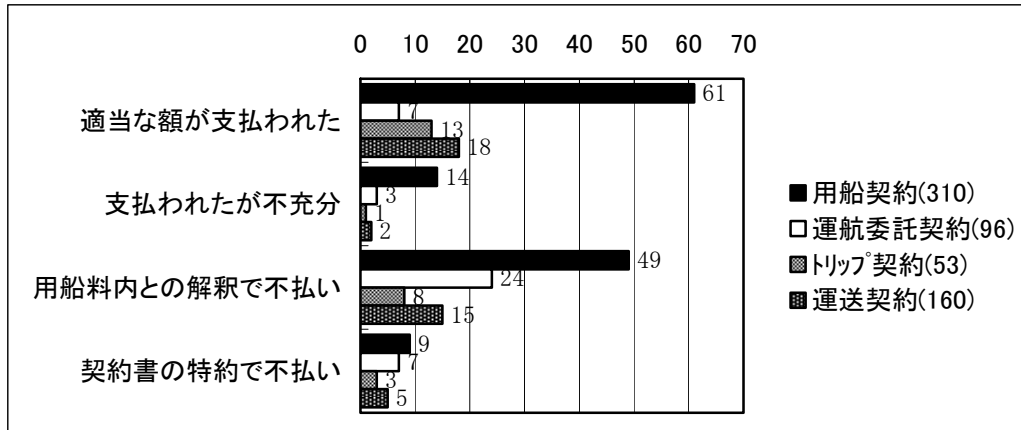
C27.ダンナーズの購入・手配対価(貨物船)

(回答数)



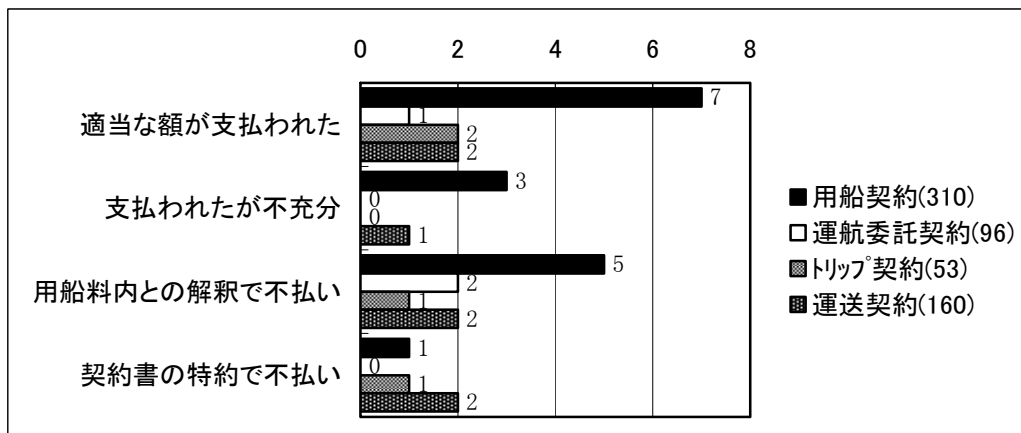
C27.ダンネージの片付け対価(貨物船)

(回答数)



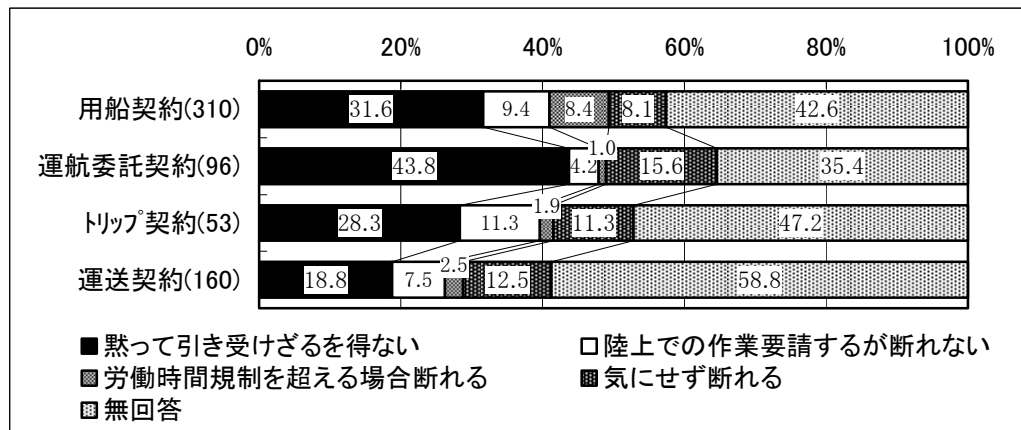
C27.その他対価(貨物船)

(回答数)



C28.作業の要請を断れるか(貨物船)

(回答数)



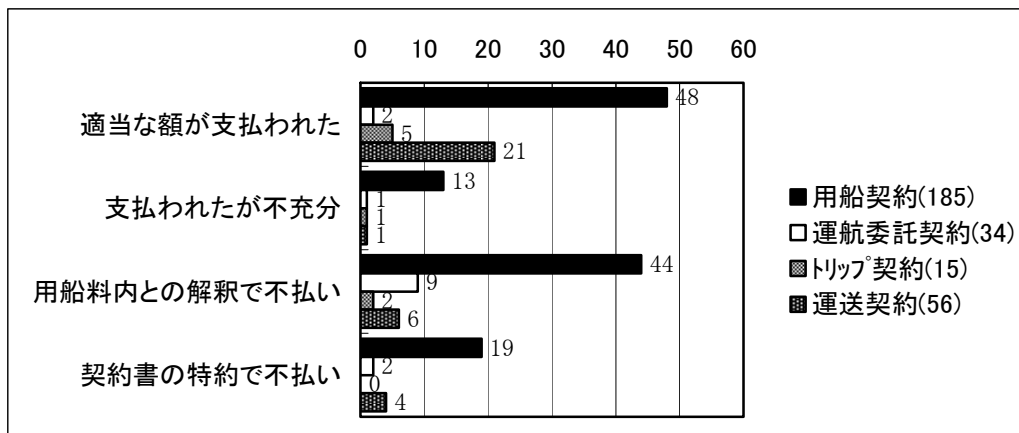
(15) 陸上側作業実施の対価支払 [タンカー]

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。

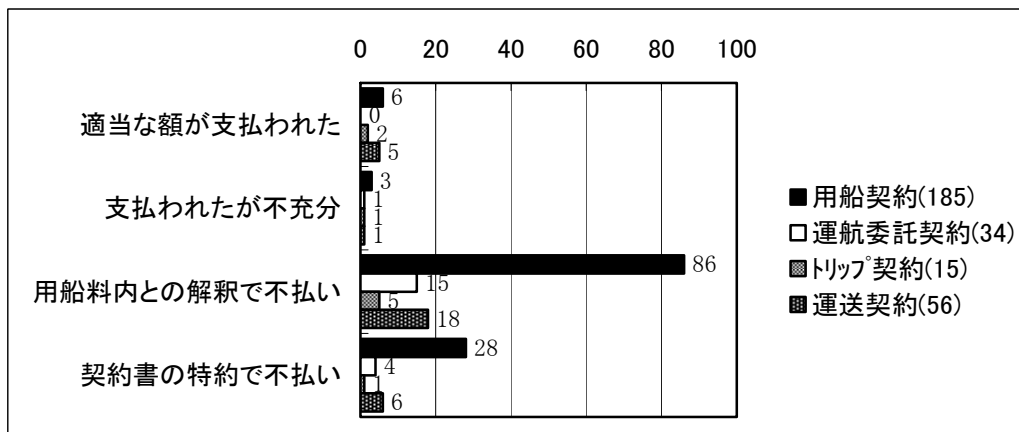
C29.タンククリーニング対価(タンカー)

(回答数)



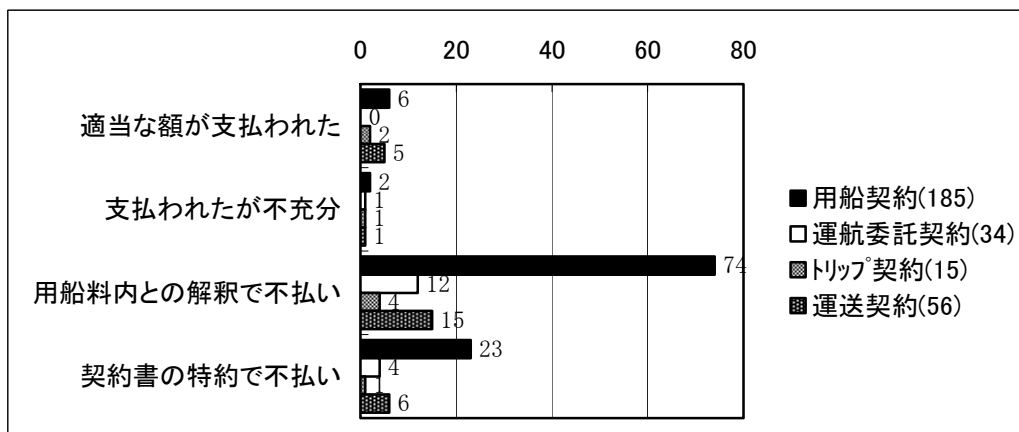
C29.ホースのジョイント作業対価(タンカー)

(回答数)



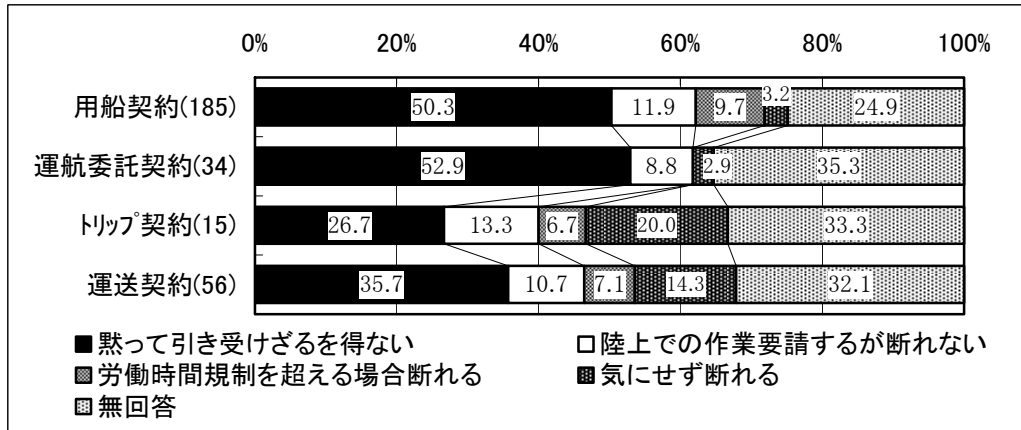
C29.封印作業対価(タンカー)

(回答数)



C30.作業の要請を断れるか(タンカー)

(回答数)

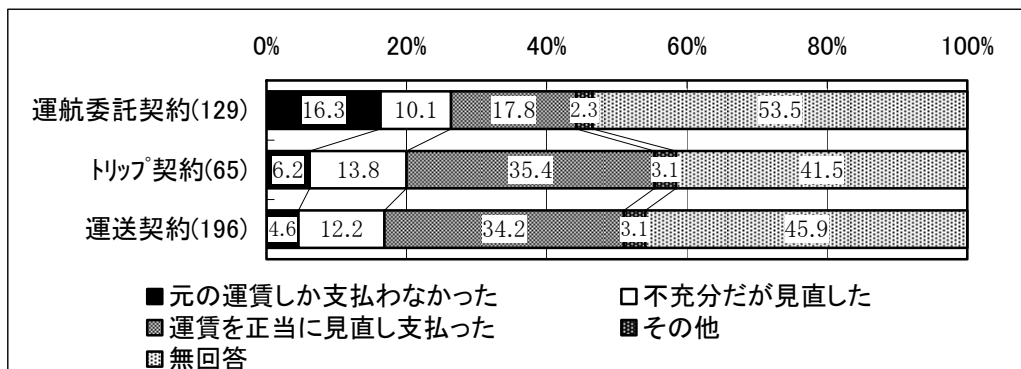


## (16) 契約後の変更による不利益の対応

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)



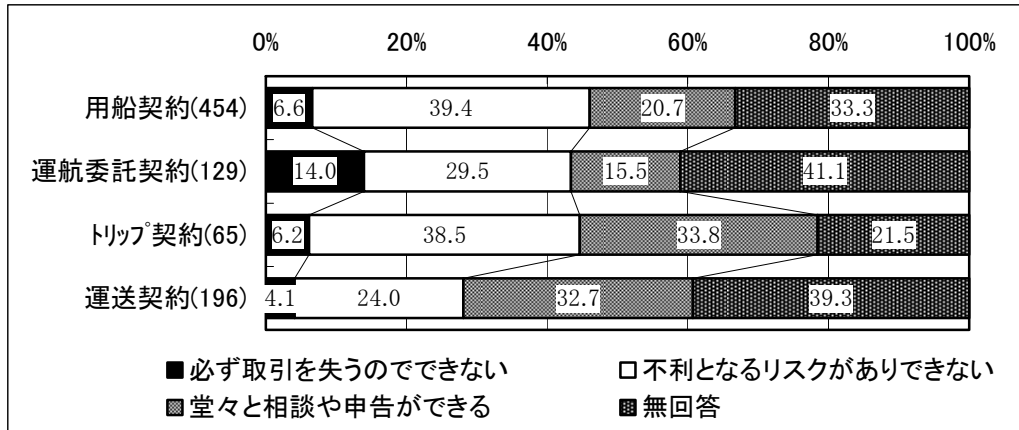
## (17) トラブルに関する第三者への相談

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。

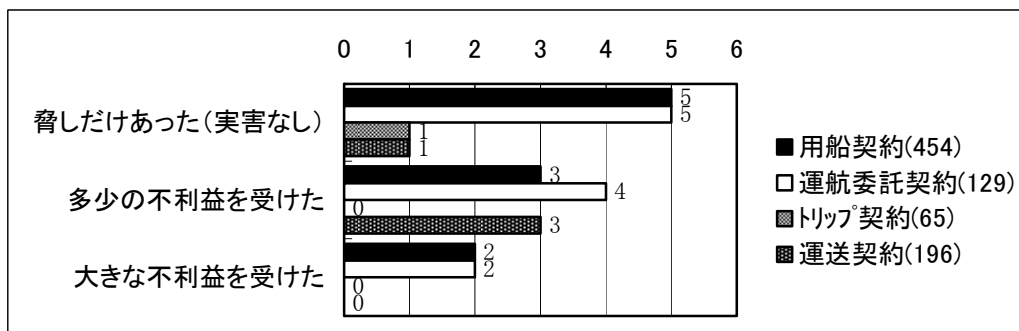
C32a.トラブル第三者相談・相談への考え

(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)

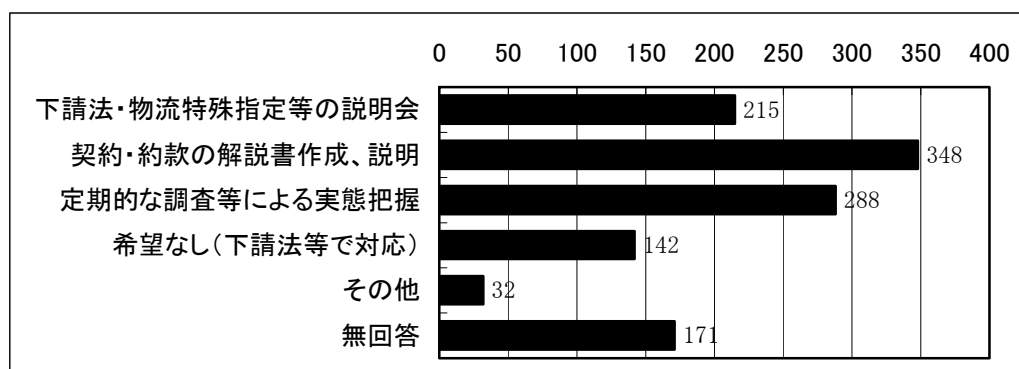


## 5. 公正な取引環境整備のあり方（D）

### （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。

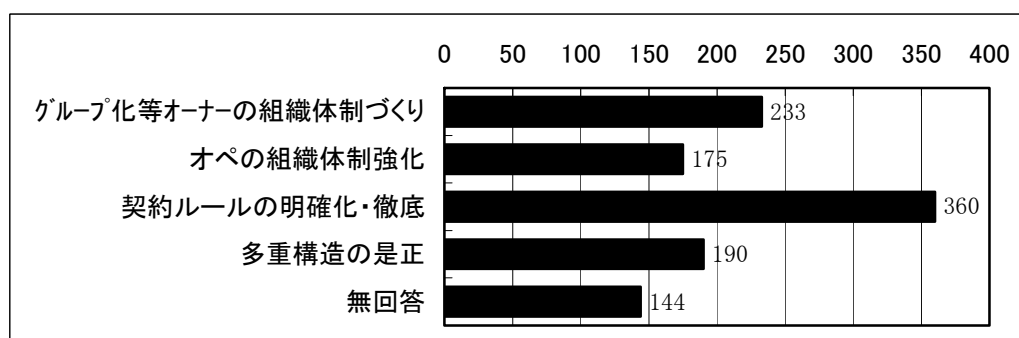
D1.行政、組合で取り上げるべき課題 複数回答（回答数） N= 774



### （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

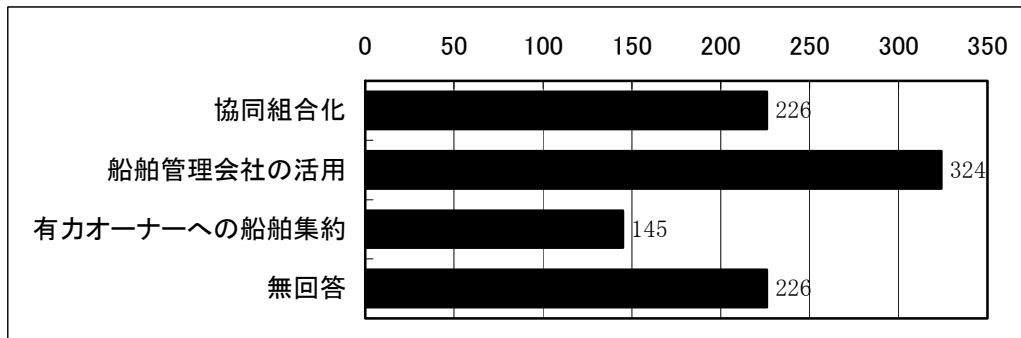
#### ①オーナーの組織体制づくりの方法

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



②オペの組織体制強化の方法

オペレーター組織体制強化のためには、船舶融通などオペ間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

