

平成24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25年1月

国土交通省海事局

=====**目次**=====

1. 調査の目的と概要	1
(1) 調査の目的	1
(2) 調査対象	1
(3) 調査方法	1
(4) 調査時期	1
(5) 回収結果	1
(6) 調査内容	1
2. 回答事業者の概要 (A)	3
(1) 業種・形態・規模	3
(2) 船舶数	4
(3) 事業所所在地	4
(4) 取引相手の資本金	5
3. 契約区分 (B)	6
4. 契約の内容について (C (1))	7
(1) 契約期間	7
(2) 契約書の書式	8
(3) 契約条件等の事前明示	10
5. 代金支払いの取り決め・方法について (C (2))	12
(1) 代金支払い期日の取り決め	12
(2) 代金の受領方法とその時期等	12
(3) 期日遅れの場合の遅延利息	15
6. 代金の額の決定・減額について (C (3))	16
(1) 契約期間中の減額や条件変更等	16
(2) 代金の銀行振込料負担	17
(3) 季節協力金等による用船料の減額	18
(4) 契約期間中の一方的契約変更	19
(5) 契約後の変更による不利益の対応	19
(6) 船内・陸上作業実施の対価支払い	20
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))	23
(1) 協賛金・協力金	23
(2) 物の購入やサービス提供の無理強い	23
8. その他全般について (C (5))	24
9. 公正な取引環境整備のあり方	26
(1) 行政・組合で取り上げるべき課題	26
(2) 内航海運市場改善に有効な方策	26
(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法	27
10. 記述回答集	28
(1) 個別設問内での具体的意見	28
(2) 自由な意見	32

[参考] 調査票

1. 調査の目的と概要

(1) 調査の目的

内航海運業界は、元請オペレーター（運送業）のもとで、二次、三次オペレーターが下請けでのトリップ輸送を行い、また、定期用船・運航委託として多数のオーナー（貸渡業）の船舶がオペレーターのもとで運送を行う多重構造が特徴である。この階層間の取引には様々な問題が生じやすいことから、平成 16 年に内航海運業が下請法の対象となり、荷主と運送事業者間の取引が独占禁止法上の特殊指定となって、取引の健全化、適正化が目指されてきた。

こうした環境下での取引の改善実態を把握するため、国土交通省は日本内航海運組合総連合会と共同で、平成 20 年度と 21 年度に調査を行ったところである。本調査は、前回調査から 3 年を経過したことから、さらに最新の状況を把握し、業界の一層の健全化への参考とすることを目的に実施するものである。

(2) 調査対象

前回調査と同様、日本内航海運組合総連合会の傘下組合に所属する内航海運事業者（オペレーター、オーナー）計 2,571 事業者を対象とする。

(3) 調査方法

事業者への郵送によるアンケート調査方式（無記名）とし、発送は国土交通省海事局内航課が行い、回収先は日本内航海運組合総連合会（料金受取人払いの郵送回収）とした。

(4) 調査時期

- ・調査票設計、調査準備 : 平成 24 年 6 月～7 月中旬
- ・発送 : 平成 24 年 7 月下旬
- ・回収 : 平成 24 年 8 月（24 日締切、9 月下旬まで受付）
- ・集計、分析 : 平成 24 年 10 月上旬～11 月下旬

(5) 回収結果

回収数 820 票

回収率 31.9%

(6) 調査内容

調査票における設問内容は、前回（平成 21 年度）調査の内容を基本に、再構成した内容とした。再構成に当たっては、回答者の負担軽減に配慮して設問の重点化により設問数の削減を図り、また、内容に応じた並べ替え、表現の見直し、調整等を行い、わかりやすい設計とした。

取引の実態は契約形態によって異なることから、前回同様に、該当する契約形態（定期用船契約、運航委託契約、トリップ契約、運送契約）をたずねた上で、取引実態に関する各設問は、この契約形態別（該当するもののみ）に回答を求める形を基本とした。

設問の全体構成は以下のとおりである。

【設問項目一覧表】

A.事業者の概要	Aa.業種 (オペレーター、オーナー、兼業の別)					
	Ab.個人・会社の別					
	Ab2.資本金					
	Ac.船舶数	所有船舶数／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	(右の取引形態から選択) (下記 C の各設問は取引形態別に記入(○印が該当))					契 約 期 間 用 船 契 約 運 航 委 託 契 約 ト リ ッ プ 運 送 契 約
C.制約・取引の実態について	◆契約内容について	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.手形が割引困難となる理由	○	○	○	○
		C17.ファクタリング受領時期	○	○	○	○
		C18.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	C19.減額単価のさかのぼり適用	○	○	○	○
		C20.契約期間中の減額や条件変更	○	○	○	○
		C21.具体的な条件変更内容	○	○	○	○
		C22.代金の銀行振込料 (事前取り決めなく)	○	○	○	○
		C23.用船料減額日数 (年末年始/GW/お盆/その他)	○	△	△	△
		C24.契約期間中の一方的契約変更	○	△	△	△
		C25.契約後の変更による不利益の対応	○	○	○	○
		C25b.対応の具体例	○	○	○	○
		C26.陸上作業実施の対価支払い (貨物船) (作業4種類別)	○	○	○	○
C27. 陸上作業実施の対価支払い (タンカー) (作業4種類別)	○	○	○	○		
◆経済上の利益提供、物やサービス利用について	C28.協賛金・協力金の支払い要請	○	○	○	○	
	C29.物の購入やサービス提供の無理強い	○	○	○	○	
◆その他全般について	C30a.トラブル・第三者への相談	○	○	○	○	
	C30b.トラブル第三者相談・脅しや不利益な扱い	○	○	○	○	
D.公正な取引環境整備のあり方	D1.行政、組合で取り上げるべき課題					
	D2.内航海運市場改善に有効な方策					
	D3.オーナー組織体制づくりの望ましい方法					
	D4.オペ組織体制づくりの望ましい方法					

2. 回答事業者の概要（A）

注）以下の記述中で、[斜字]は、前回（平成21年度）調査の数値を参考として示したものである。

（1）業種・形態・規模

○業種

回答事業者総数は820社 [774社] であり、そのうち58.9% [62.1%] が貸渡業（オーナー）、18.9% [20.8%] が運送業（オペレーター）、22.2% [16.9%] が両者兼業である。前回と比べ、オーナー専業が6割前後を占めることは変わらないが、オペ・オーナー兼業の割合がやや増加している。

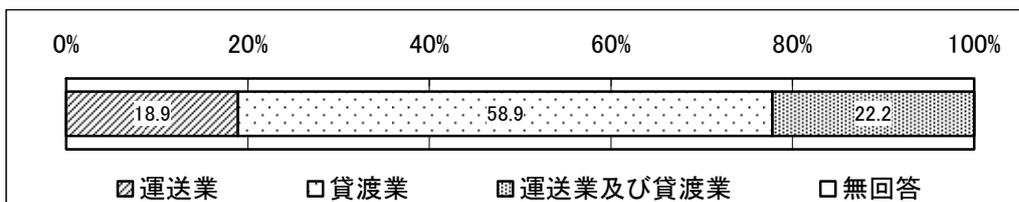
○個人・会社の別

会社が95.0% [93.3%]、個人事業者が4.3% [6.3%] であり、ほぼ前回と同様の分布となっている。

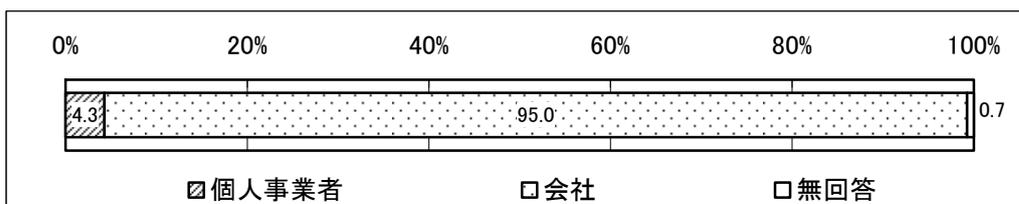
○資本金規模

会社の資本金規模では、37.2% [22.2%] が資本金1千万円以下の小規模企業である。これに1～3千万を合わせると72.6%が3千万円以下、さらに3～5千万円を合わせると5千万円以下が約82.4% [81.9%] と8割以上を占めることは前回と同様であるが、1千万円以下の割合が前回よりも増加している。

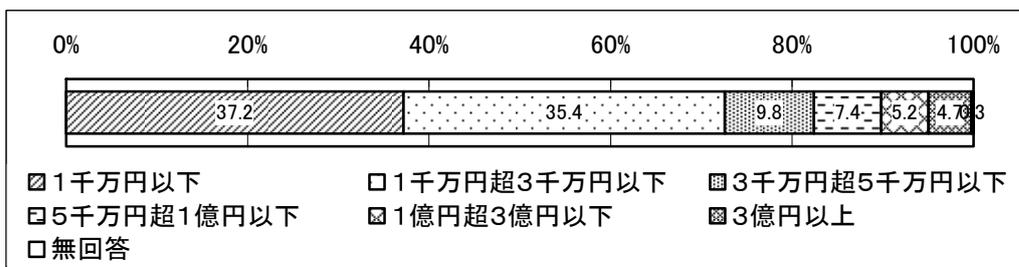
Aa.業種 (構成比) N= 820



Ab.個人・会社の別 (構成比) N= 820



Ab2.資本金 (構成比) N= 785



※Abで「個人事業者」と答えたもの以外を対象とする。

(2) 船舶数

○所有船舶数

所有する船舶は1隻である割合が全体の50.9% [51.8%]。と半数を占め、いわゆる「一杯船主」が多い実態を物語っている。また、全体の約8割が3隻以下の所有である点も前回と同様である。

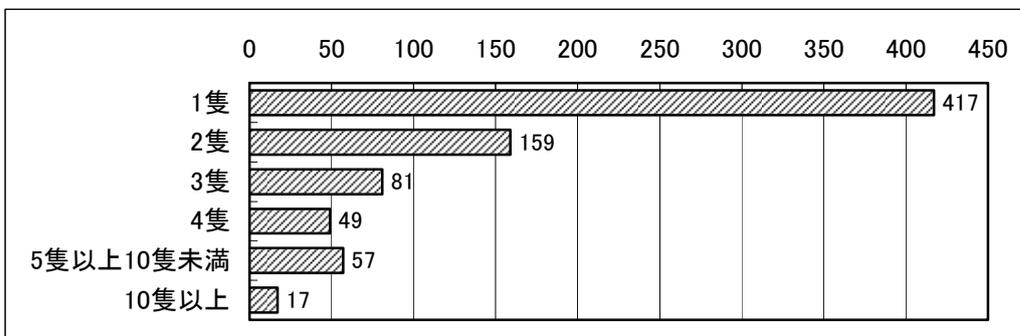
○運航船舶数

全回答820社のうち上記Aaで「運送業」または「運送業及び貸渡業」と答えた数の合計は337社であり、これを対象に運航船舶数をたずねた結果、1隻が86社で25.5%を占める。一方、5隻以上との回答も合わせて35.3%を占め、オペレーターも小規模事業者と大規模なものに二分されている状況がうかがえる。

Ac-1.所有船舶数

(回答数)

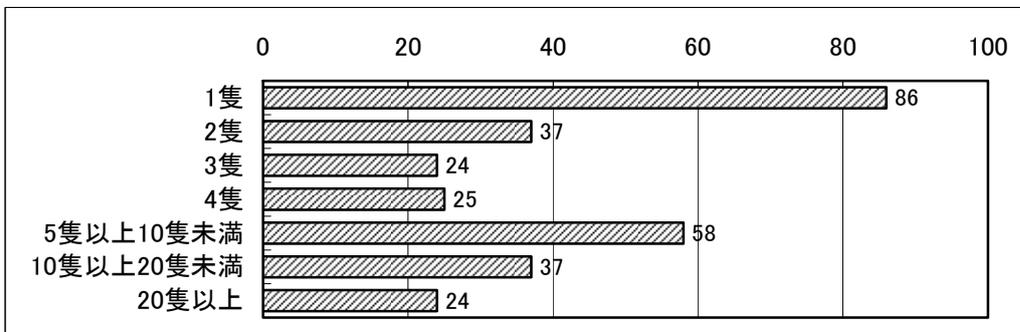
N= 820



Ac-2.運航船舶数

(回答数)

N= 337



※Aaで「運送業」、「運送業及び貸渡業」と答えたものを対象とする。

(3) 事業所所在地

事業所の所在地を管轄の地方運輸局別にみると、四国 (21.5% [21.3%])、九州 (21.3% [22.2%])、中国 (18.5% [16.9%]) がそれぞれ2割前後を占め、これに関東が14.0% [13.0%] で続いている。

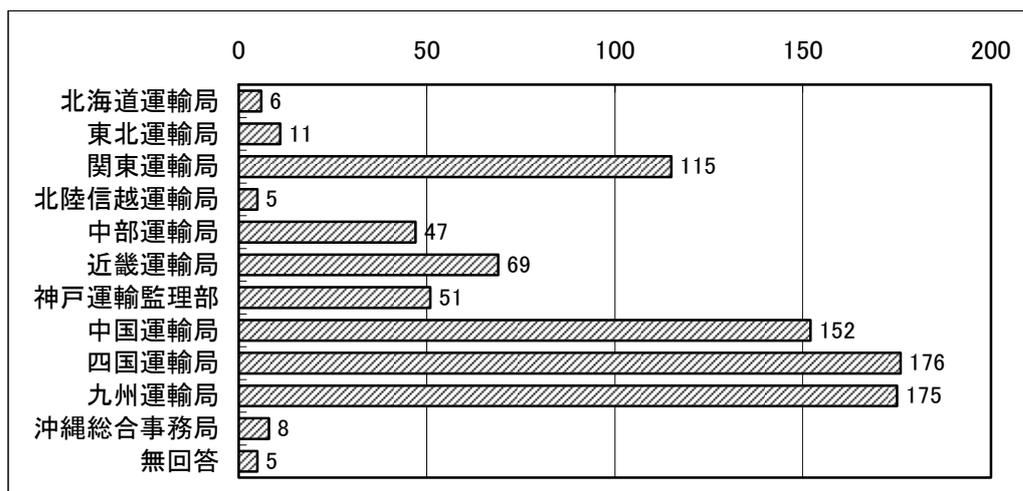
地方別に集約すると、中部・近畿以西の西日本の比重が高く、瀬戸内海沿岸に多くのオーナー事業者が集積する業界特性を裏付けている。

この分布特性は前回とほぼ同様である。

Ad.管轄の地方運輸局

複数回答（回答数）

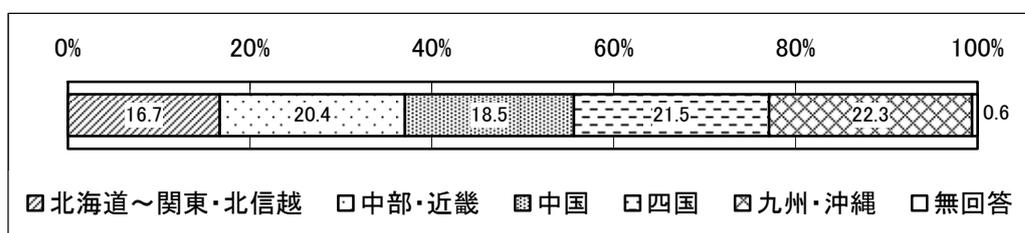
N= 820



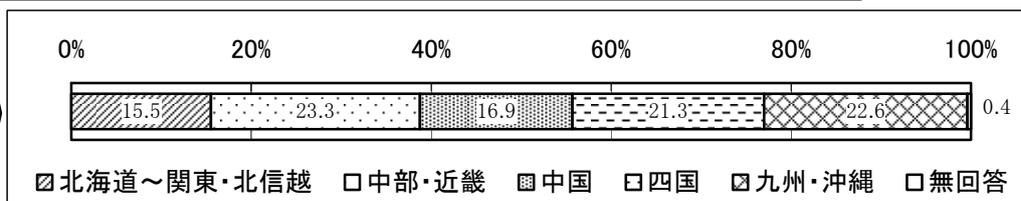
Ad.地方（管轄運輸局区分）

複数回答（構成比）

N= 820



前回
(H21)
N=774



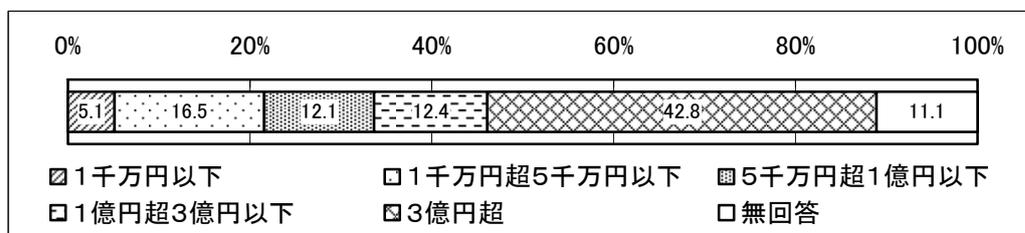
(4) 取引相手の資本金

主たる取引相手の資本金規模は、全体の42.8% [40.1%]が3億円超であり、前述のように資本金5千万円以下の会社が8割以上を占める状況の中で、小規模な事業者が大規模な事業者を取引相手として事業を行っている状況が引き続き現れている。

Ae.取引相手の資本金

(構成比)

N= 820



このことは、自社の資本金規模と主たる取引相手の資本金規模をクロスさせてみるとより鮮明であり、自社の資本金5千万円以下の会社が資本金3億円以上の会社を主たる取引相手としているケースが779社中242社(31.1%)を占めている。

自社の資本金と主たる取引相手の資本金規模の関係

N=774

自社の 資本金	取引相手の資本金	取引相手の資本金						計
		1千万円 以下	1千万円 超5千万 円以下	5千万円 超1億円 以下	1億円超 3億円以 下	3億円超	無回答	
1千万円以下	24	54	44	41	82	46	291	
1千万円超3千万円以下	6	49	34	41	121	23	274	
3千万円超5千万円以下	0	16	8	7	39	7	77	
5千万円超1億円以下	4	4	3	7	39	1	58	
1億円超3億円以下	0	3	3	4	30	1	41	
3億円以上	0	0	2	1	31	2	36	
無回答	0	0	0	0	1	1	2	
計	34	126	94	101	343	81	779	

※Abで「会社」と答えたものを対象とする。

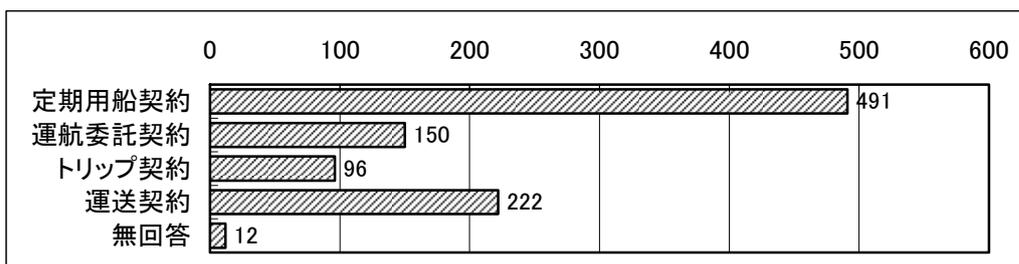
3. 契約区分（B）

契約形態区分は、1つの事業者で複数の区分にまたがる場合もあるため、合計が100%を超えるが、全回答数に対し、定期用船契約が最も多く、59.9% [58.7%] を占める。以下、運送契約 27.1% [25.3%]、運航委託契約 18.3% [16.7%]、トリップ契約 11.7% [8.4%] の順で、この順序関係は前回と同様である。

B. 契約形態

複数回答（回答数）

N= 820



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

なお、各契約区分における自社と取引相手の関係は、原則として次のようなものである。ただし、回答の中にはこの原則から外れるものもわずかながら含まれている。

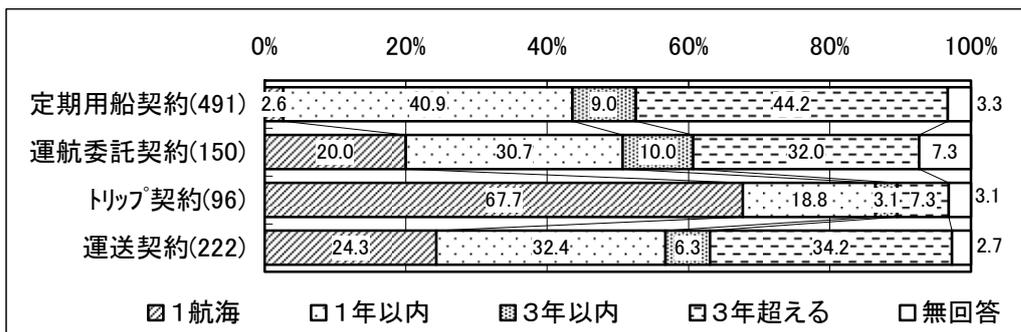
自社の事業区分	取引相手との契約関係	契約区分（原則）
貸渡業（オーナー）	オペレーターとの契約	→ 定期用船契約
		→ 運航委託契約
運送業（オペレーター）	元請オペレーターとの契約	→ トリップ契約
	荷主との契約	→ 運送契約

4. 契約の内容について (C(1))

(1) 契約期間

定期用船契約では、契約期間が1年以内(40.9% [42.3%])と3年超(44.2% [39.0%])に大きく二分され、トリップ契約ではその性格上、1航海単位が約2/3の67.7% [55.4%]を占める。この傾向は前回とほぼ類似しているが、一方で運航委託契約、運送契約では3年超の割合がそれぞれ32.0% [24.8%]、34.2% [30.6%]と最も高く、前回よりも比重を高めており、契約期間の長期化傾向がうかがえる。ほぼ類似している。

C1.契約期間 (構成比)

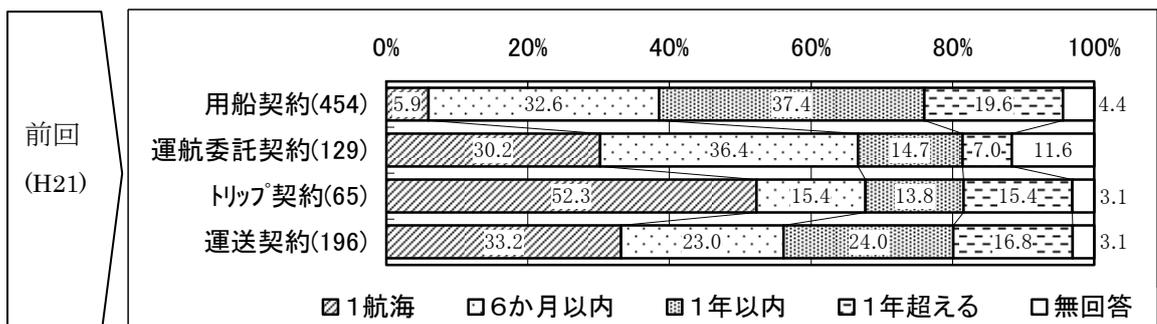
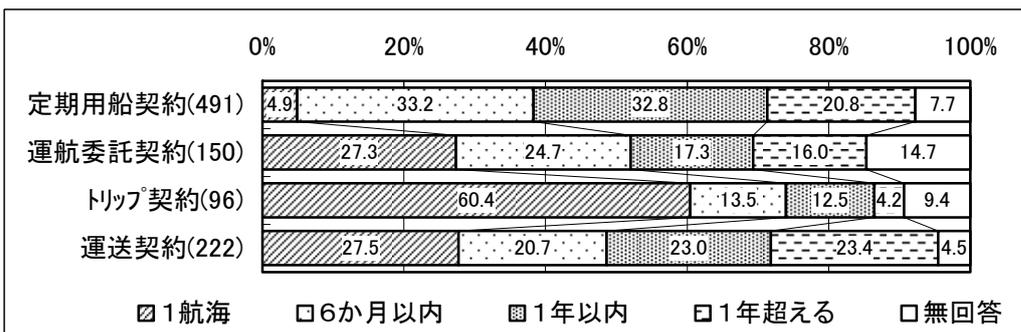


代金の契約期間は、定期用船契約の70.9% [75.9%]、運送契約の71.2% [80.2%]が1年以内であるが、定期用船ではこの約半数が6か月以内、運送契約では1航海単位、6か月以内、7か月～1年以内に三分される。

全体に、1年を超える代金契約期間の割合は縮小傾向にある。

なお、トリップ契約では、代金契約期間も1航海単位が60.4% [52.3%]と圧倒的多数を占める。

C2.代金の契約期間 (構成比)



(2) 契約書の書式

○利用契約書式

定期用船契約では65.4% [67.0%]が日本海運集会所書式を使用、一方、運送契約では56.8% [61.7%]が荷主独自書式となっている。トリップ契約及び運航委託契約ではオペ独自の書式の比重が比較的高く、これらの傾向は全体的に前回と同様である。

ただし、トリップ契約における日本海運集会所書式の割合が30.2% [21.5%]と、前回より増加している点が目立つ。

○集会所書式の種別

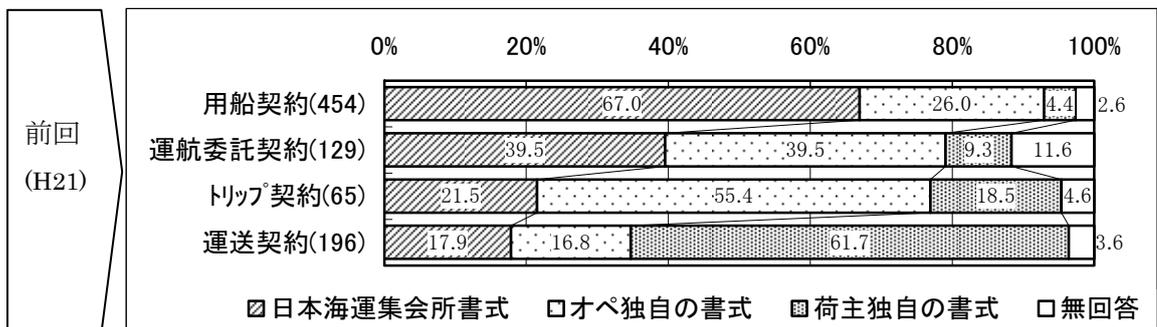
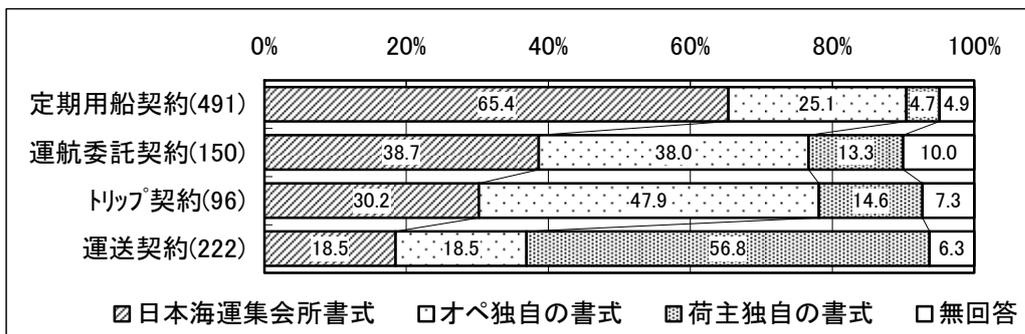
日本海運集会所の書式においては、全体に新書式の割合が前回よりも2～11ポイント上昇している。新書式化が徐々に進んでいると見られる。

○集会所書式の裏面約款等の変更

日本海運集会所の書式における裏面約款の変更については、全契約区分で「ほとんど変更されていない」が7割前後となっている。「納得できる程度の変更」が、定期用船で27.1% [26.0%]など、これも前回とほぼ同様だが、運送契約では26.8% [17.1%]と前回より上昇が目立っている。

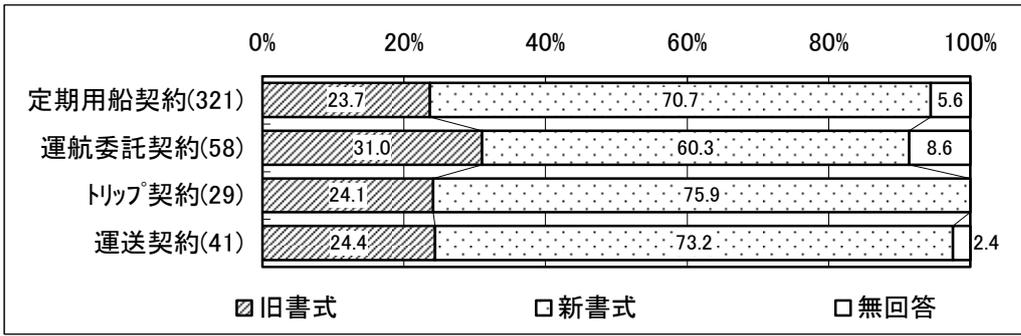
C3.利用している契約書式

(構成比)

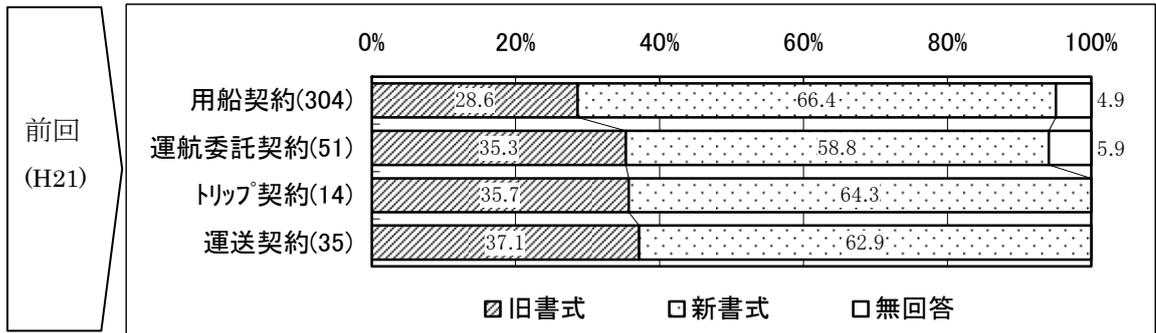


C4.集会所書式の種別

(構成比)

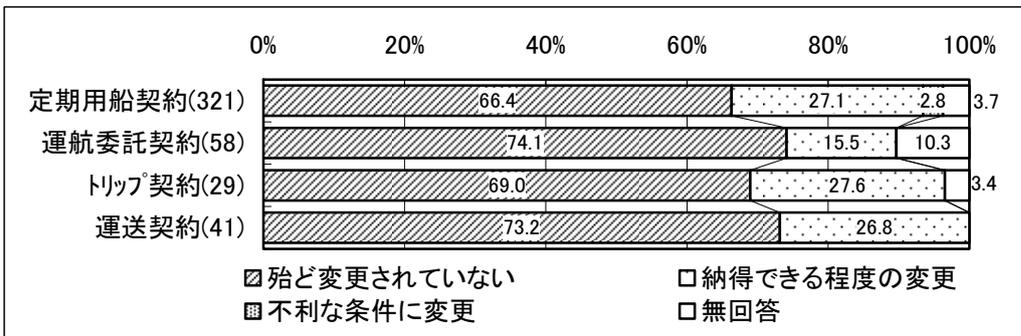


※C3で「日本海運集会所書式」と回答したものを対象とする。

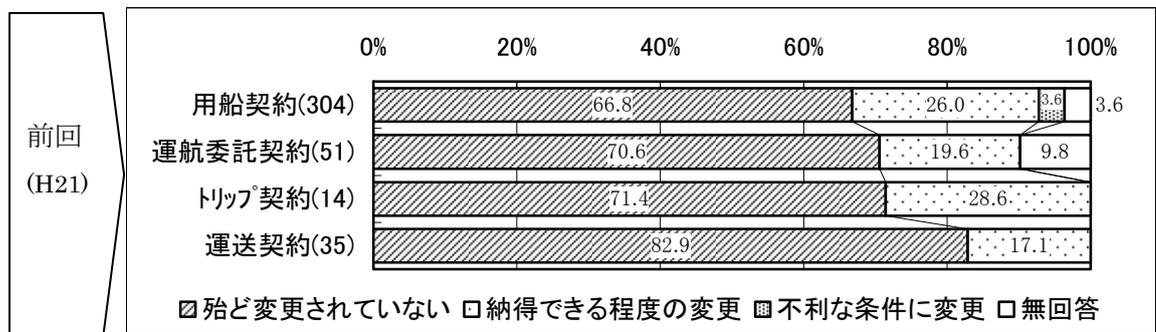


C5.集会所書式の裏面約款等の変更

(構成比)



※C3で「日本海運集会所書式」と回答したものを対象とする。

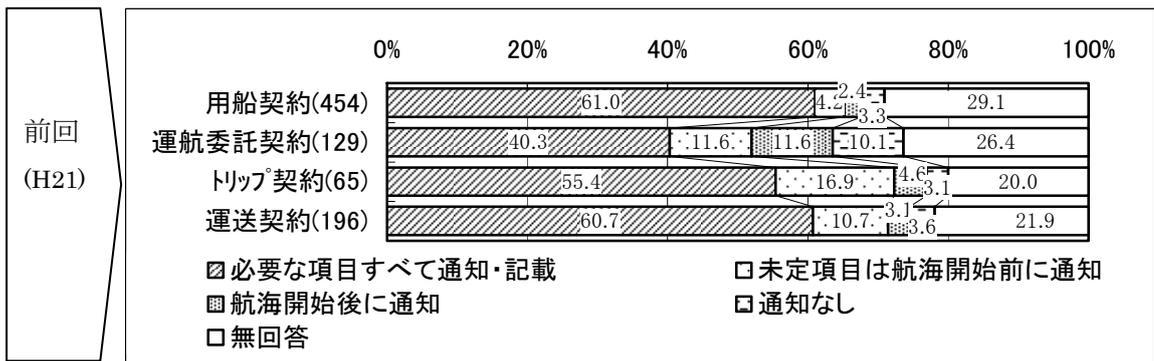
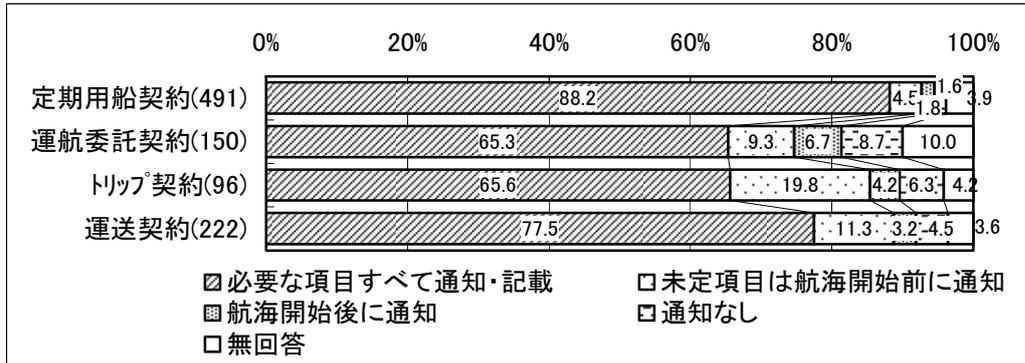


(3) 契約条件等の事前明示

○支払内容の書面での事前通知

「必要な項目すべて通知・記載」の割合が、定期用船で 88.2% [61.0%]、運航委託契約で 65.3% [40.3%]、運送契約で 77.5% [60.7%] など、軒並み上昇しているように見える。なお、今回は無回答の割合が多かったため、無回答を除いた割合で比較すると、「必要な項目すべて通知・記載」の割合はトリップ契約で横ばいのほかはやはり比率を高めている。事前通知の遵守意識が徐々に向上していると思われる。

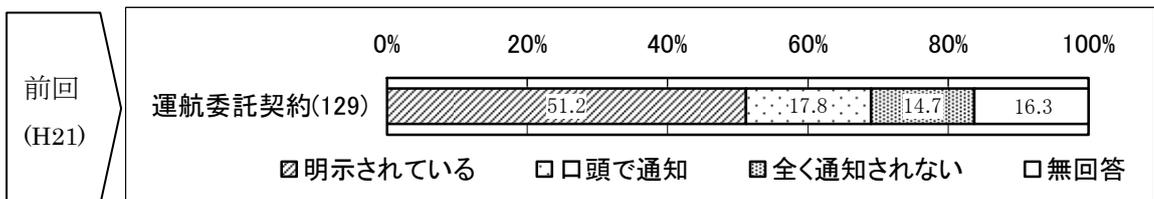
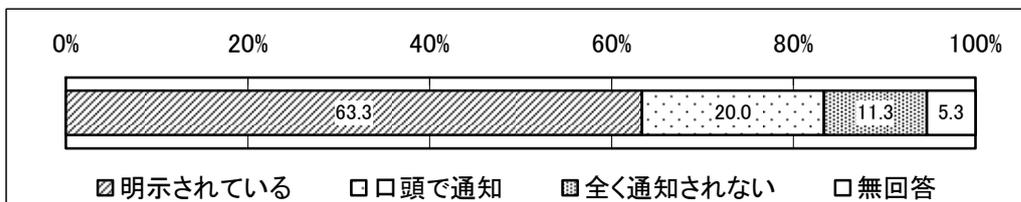
C6.支払内容の書面での事前通知 (構成比)



○元契約内容の事前明示

運航委託契約において、元契約の内容が事前に「明示されている」の割合が 63.3% [51.2%] と、前回からかなり上昇した。ここでも遵守意識が向上したことがうかがえる。

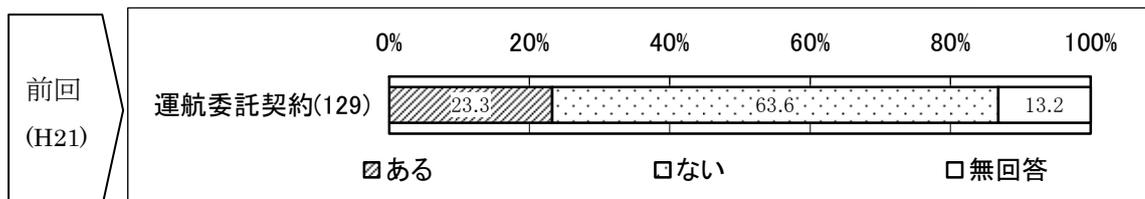
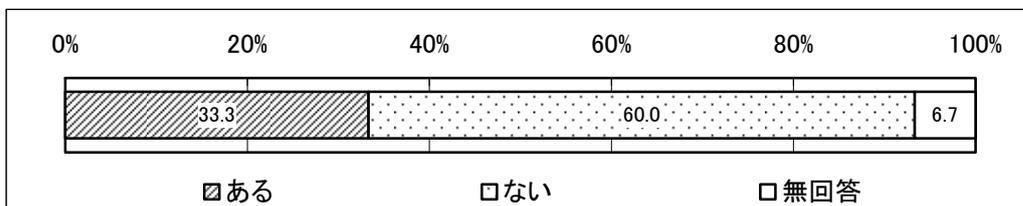
C7.元契約内容の事前明示 [運航委託契約] (構成比) N= 150



○最低保障の有無（運航委託）

運航委託契約における輸送量や代金の最低保障については、「あり」が 33.3% [23.3%] で、前回からかなり上昇し、改善が見られる。

C8.最低保証の有無 [運航委託契約] (構成比) N= 150

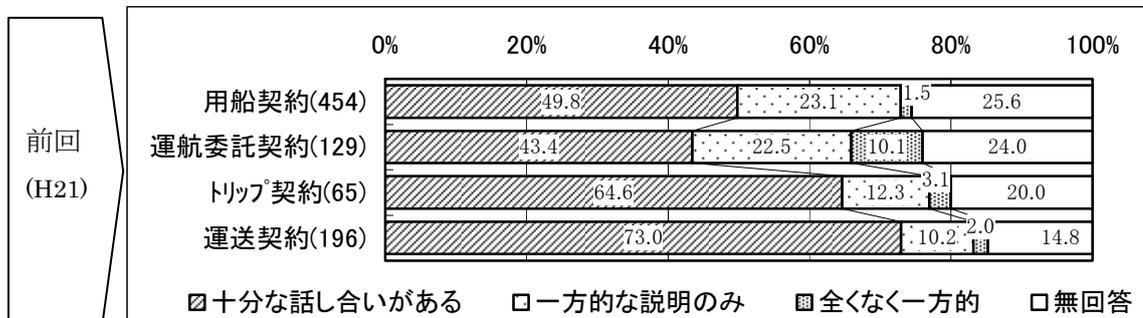
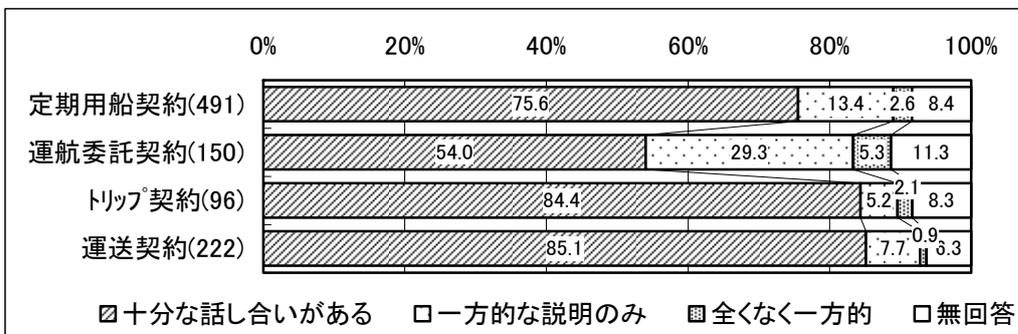


○取り決め時の事前説明・話し合い

代金やその他の条件の取り決めにおける事前の説明と話し合いについては、「十分な話し合いがある」が、定期用船契約で 75.6% [49.8%]、運航委託契約で 54.0% [43.4%]、トリップ契約で 84.4% [64.6%]、運送契約で 85.1% [73.0%] といずれも多数を占めており、前回は無回答の割合が多かったことを考慮しても、この比重はいずれの契約区分でも前回より上昇している。

ただし運航委託契約ではまだ相対的に低く、「一方的な説明のみ」がなお3割近くを占めている。

C9.取り決め時の事前説明・話し合い (構成比)



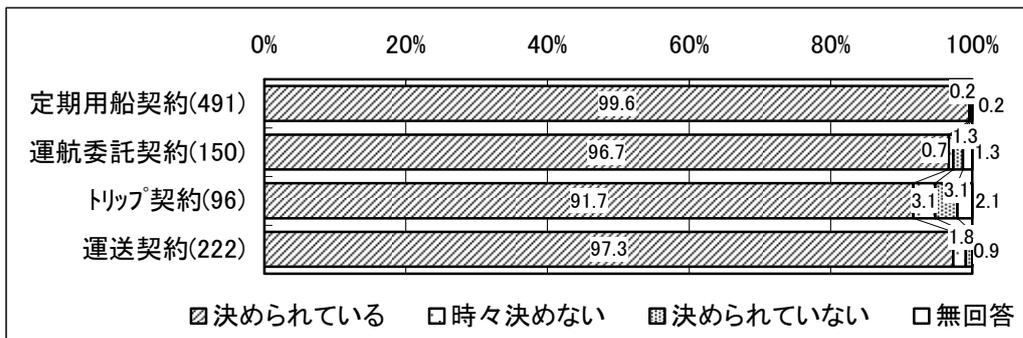
5. 代金支払いの取り決め・方法について (C(2))

(1) 代金支払期日の取り決め

代金支払期日の取り決めについては、定期用船契約で99.6% [84.6%] など、大半の事業者で「決められている」との回答であり、前回は無回答がやや多かったが、無回答を除けば前回と同様の傾向である。

C10.代金支払期日の取り決め

(構成比)



(2) 代金の受領方法とその時期等

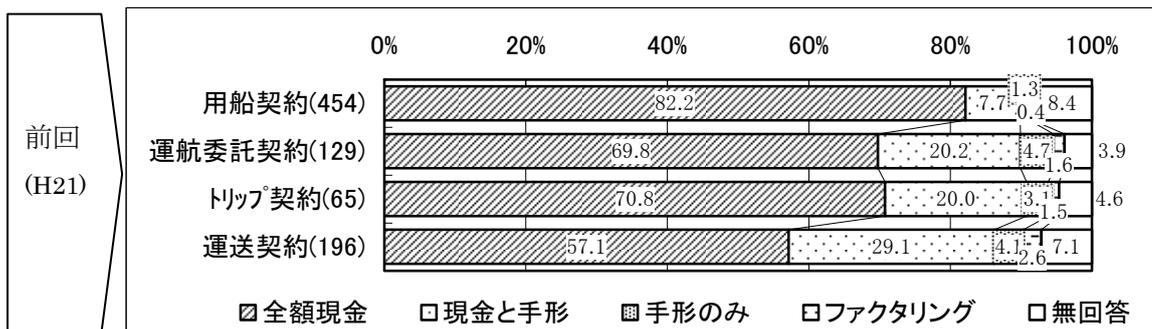
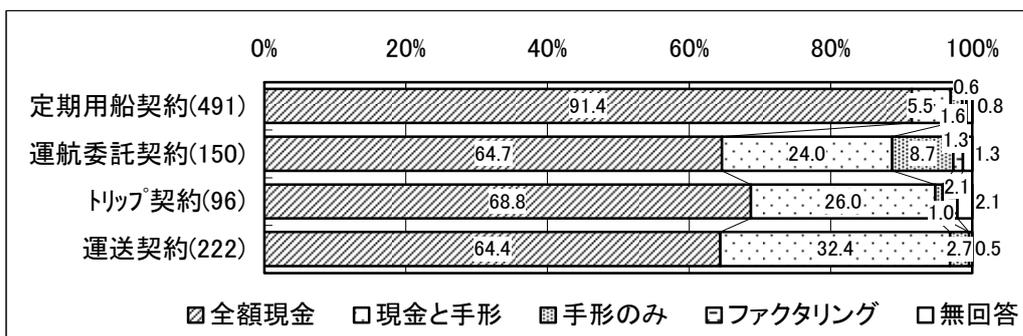
○代金の受領方法

代金の受領方法は「全額現金」が多数を占め、特に定期用船契約では91.4% [82.2%] が全額現金であり前回よりもその割合を増している。ただし、運航委託契約やトリップ契約では「現金と手形」、「手形のみ」と手形を含む割合がやや上昇している。

また、ファクタリングの割合は少なく、全体に前回からさらに減少している。

C11.代金の受領方法

(構成比)

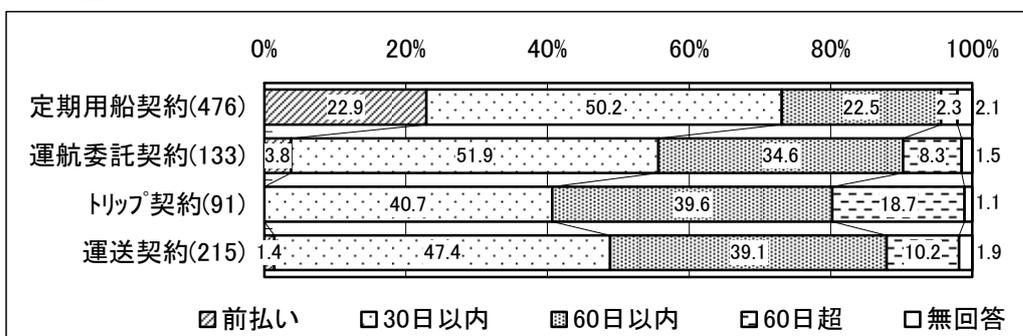


○現金受領時期

現金の受領時期は、定期用船契約、運航委託契約、運送契約では約半数かそれ以上が 30 日以内であり、60 日以内まで含めれば全ての契約形態で 8～9 割台を占め、下請法に定める役務提供完了後 60 日以内の規程は大半が満たしていることになる。ただしトリップ契約では 60 日超の割合が 18.7%とやや高い。

C12.現金受領時期

(構成比)



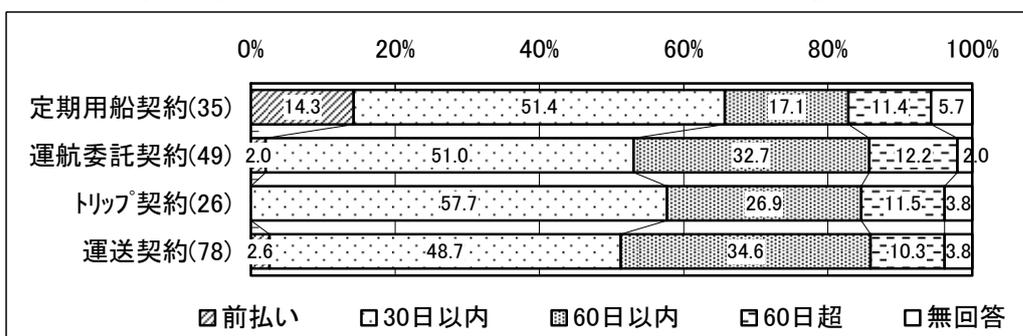
※C11で「全額現金」または「現金と手形」と回答したものを対象とする。

○手形受領時期

手形においても、受領時期は各契約形態とも約半数かそれ以上が 30 日以内となっており、60 日以内まで含めるといずれも 8 割以上である。ただし、60 日を超える割合も各契約形態で 1 割以上ある。

C13.手形受領時期

(構成比)



※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。

○手形のサイト

手形のサイトは、定期用船契約では 8 割以上が 90 日以内だが、トリップや運送契約では 90 日超 120 日以内が半数を占めている。前回は無回答の割合が高かったが、これを除いて比較すると、「120 日超」の割合が全体に減少し、定期用船契約では 30 日以内の割合も 14.3%出現している。ただし、定期用船以外では「120 日超」がなお 1 割以上を占めている。

○割引困難な手形交付

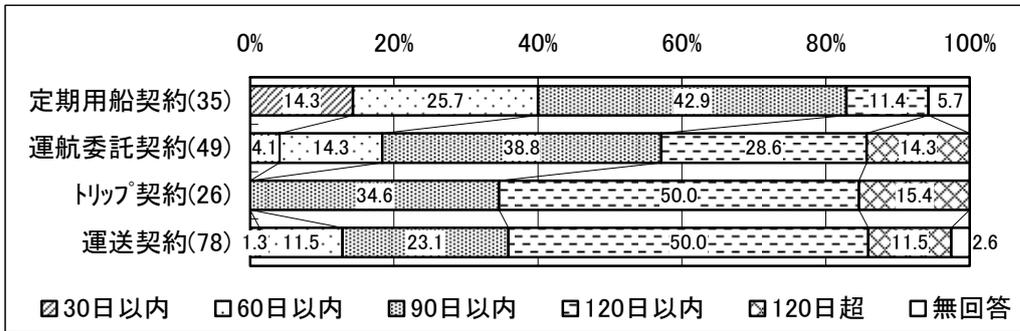
下請法で禁止されている割引困難な手形の交付は「全くない」がほとんどで、特に定期用船契約では無回答以外全てが「全くない」だが、トリップ契約では「良くある」「時々ある」が合わせて 19.2%とやや目立つ。

○手形が割引困難となる理由

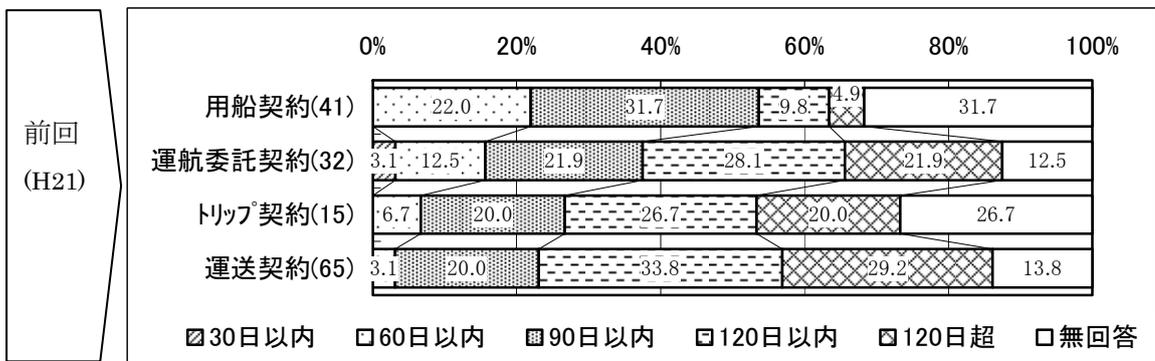
割引困難となる理由は、件数が少ないながら「手形発行者の銀行信用」が比較的多い。

C14.手形のサイト

(構成比)

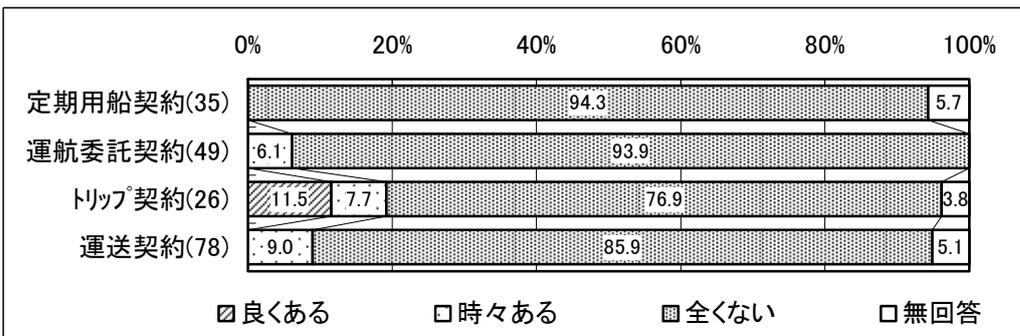


※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。



C15.割引困難な手形交付

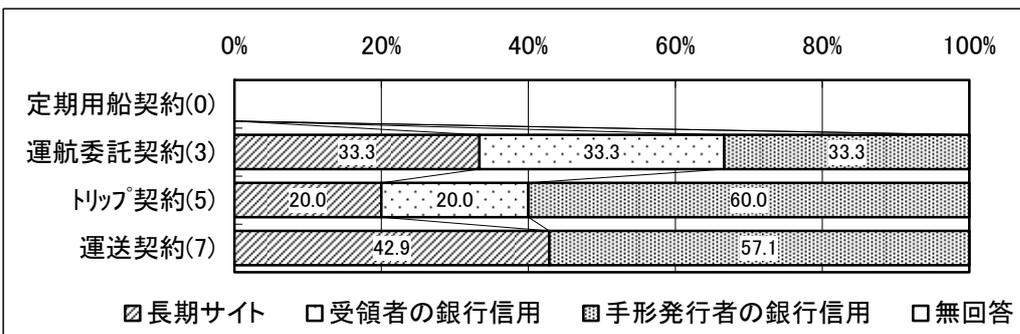
(構成比)



※C11で「現金と手形」または「手形のみ」と回答したものを対象とする。

C16.手形が割引困難となる理由

(構成比)



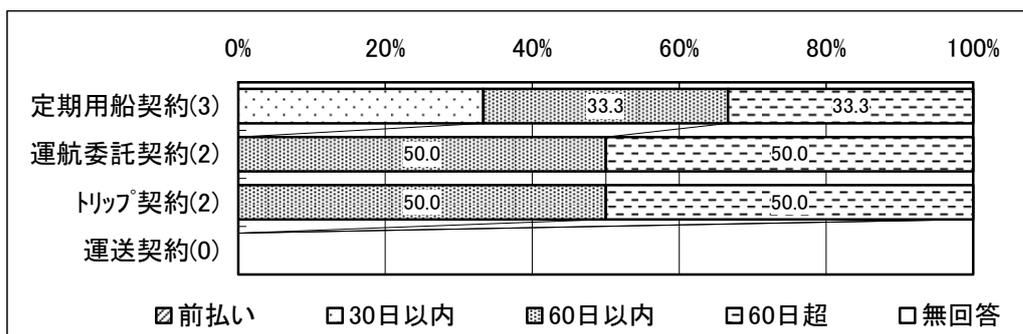
※C15で「良くある」または「時々ある」と回答したものを対象とする。

○ファクタリング受領時期

ファクタリングの受領時期は、60日超の例もあるが、回答数が少なく評価が困難である。

C17.ファクタリング受領時期

(構成比)



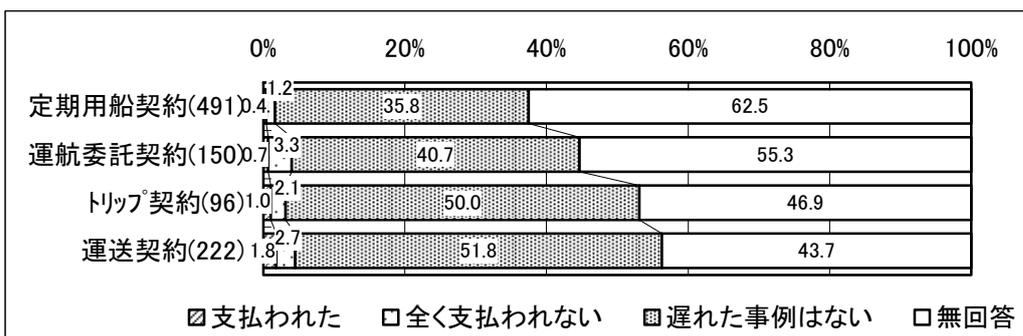
※C11で「ファクタリング」と回答したものを対象とする。

(3) 期日遅れの場合の遅延利息

無回答が半数前後を占め、それ以外でも「遅れた事例はない」との回答が大半であり、支払いの期日遅れ自体が非常に少ないが、それでも「全く支払われない」が19件(1.2~3.3%)あり、問題を残している。

C18.期日遅れの場合の遅延利息

(構成比)



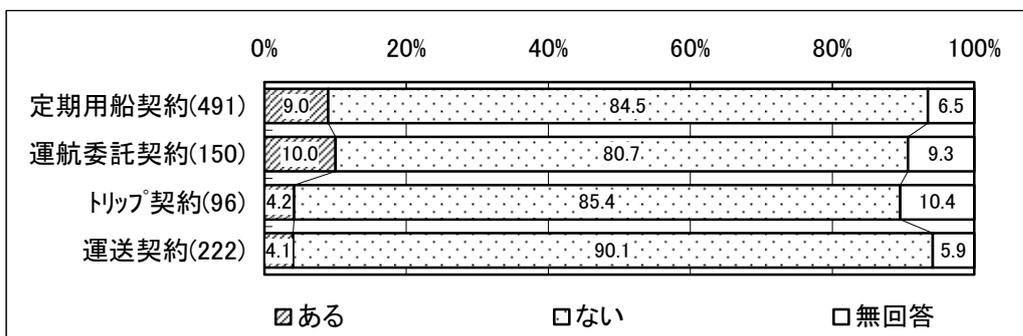
6. 代金の額の決定・減額について (C(3))

(1) 契約期間中の減額や条件変更等

○減額単価のさかのぼり適用

下請代金の契約更改交渉で減額された単価が決定以前の発注にさかのぼって適用される例については、「ない」が大半だが、「ある」が定期用船で44件、運航委託で15件など、計72件（総回答者数820に対し8.8%〔7.0%〕）ある。特に、定期用船契約と運航委託契約ではそれぞれ9.0%〔6.8%〕、10.0%〔9.3%〕を占めている。

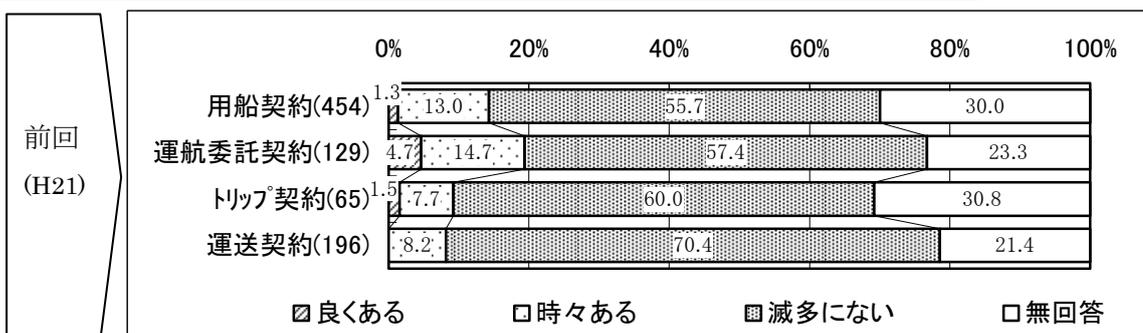
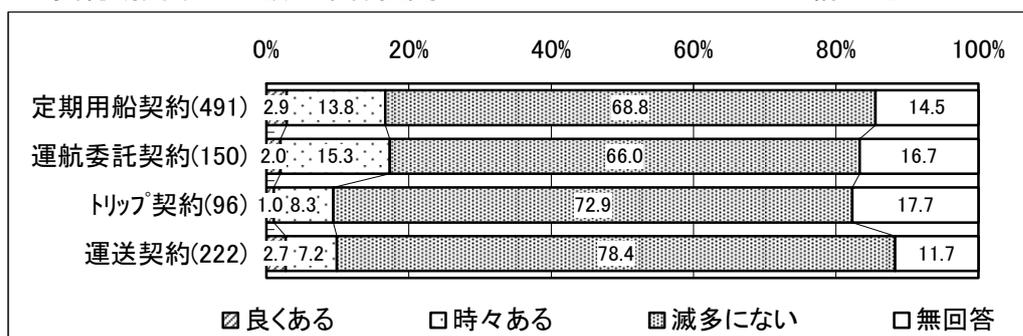
C19.減額単価のさかのぼり適用 (構成比)



○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、「良くある」「時々ある」の合計が、定期用船契約で16.7%〔14.3%〕、運航委託契約で17.3%〔19.4%〕ある。定期用船ではこの値が前回から増加したように見えるが、前は全体に比較的無回答割合が多く、これを除いた割合で比較するといずれの契約形態でも改善方向にあることがわかる。

C20.契約期間中の減額や条件変更 (構成比)

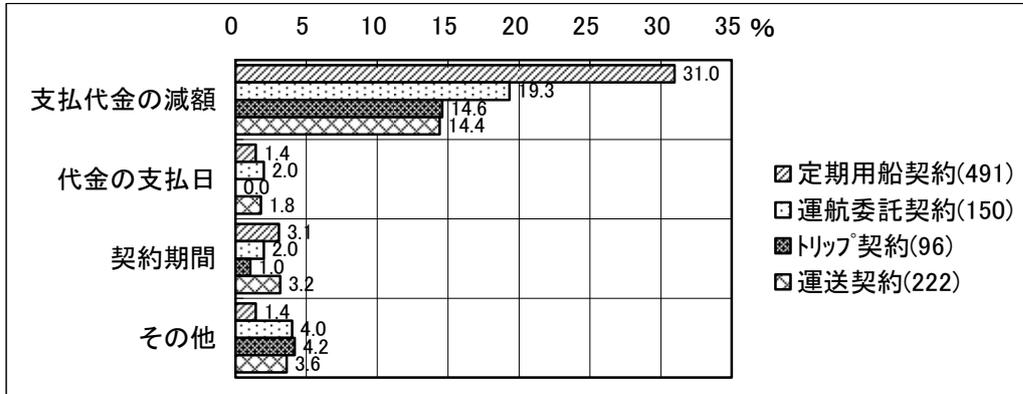


○具体的な条件変更内容

契約期間中の条件変更の具体的変更内容は、「支払代金の減額」が特に多く、特に定期用船契約では3割を超える数値となっている。(上記で「減多にない」と回答した者も本設問に回答している例があるため、高い割合となっている)

C21.具体的な条件変更内容

(構成比)

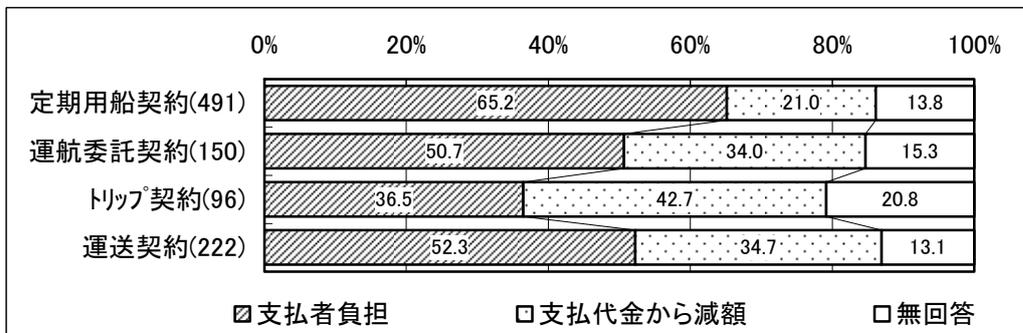


(2) 代金の銀行振込料負担

代金の銀行振込料が、事前の取り決めなく「支払い代金から減額されている」の割合が、トリップ契約で 42.7% [43.1%]、運送契約で 34.7% [39.8%] など、ほぼ前回と類似の傾向にある。ただし、運送契約では、「支払者負担」の割合が 52.3% [41.3%] と上昇傾向にある。

C22.代金の銀行振込料(事前取り決めなく)

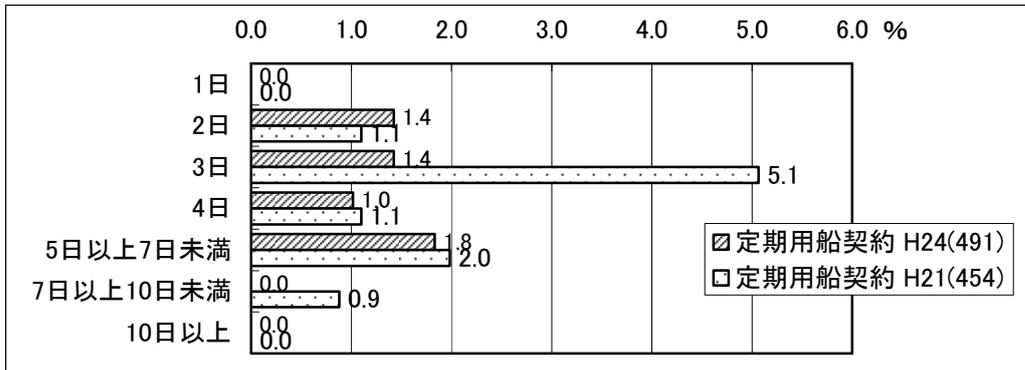
(構成比)



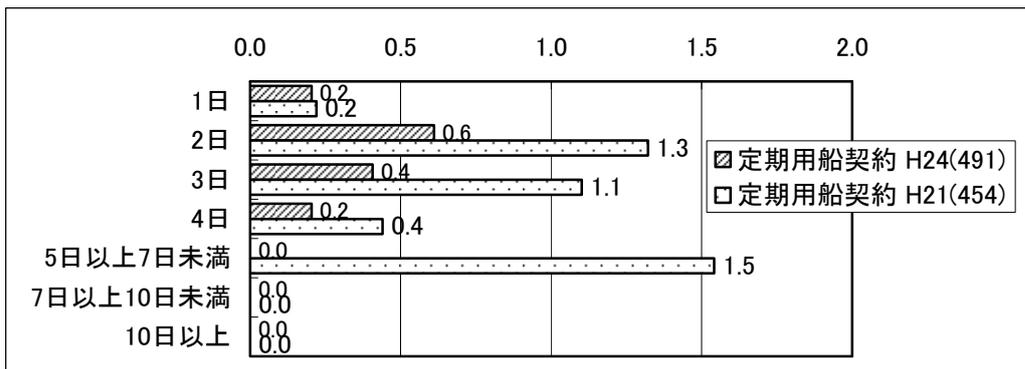
(3) 季節協力金等による用船料の減額

定期用船契約において、季節協力金等による用船料の減額が1日以上あったとする回答は、全体からすれば少ないが、年末年始で2～7日、ゴールデンウィークで1～4日、お盆で1～3日の例が見られる。全体に対する発生件数割合は、前回に比べて年末年始、ゴールデンウィーク、お盆とも減少となっており、改善が見られた。

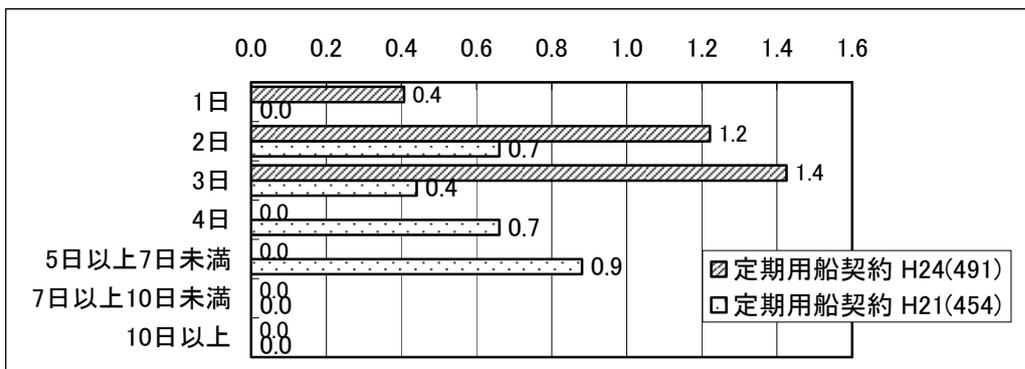
C23. 用船料減額日数(年末年始) (構成比)



C23. 用船料減額日数(GW) (構成比)



C23. 用船料減額日数(お盆) (構成比)

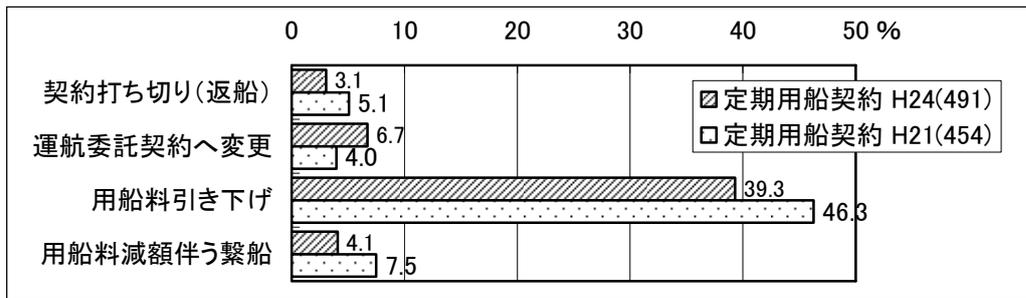


(4) 契約期間中の一方的契約変更

定期用船契約における契約期間中の一方的契約変更については、無回答が 57.6% [47.1%] であるが、残りの 42.4% [52.9%] は何らかの変更があったと指摘していることになる。複数回答のため、各回答割合の合計はこの値を超えるが、最も多いのは「用船料引き下げ」で 39.3% [46.3%] である。

この用船料引き下げの具体的内容としては、リーマンショックの影響が残っていると指摘するものが多いほか、東日本大震災の影響の指摘も見られた。

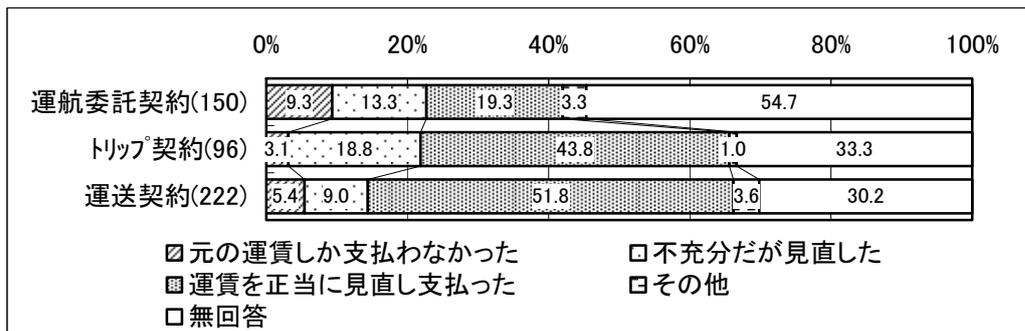
C24. 契約期間中の一方的契約変更 複数回答（構成比）



(5) 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、輸送量の変更等から生じた不利益に対する荷主または元請オペの対応としては、無回答を除けば、「運賃を正当に見直し支払った」が多くを占めるが、運航委託契約、トリップ契約では、「元の運賃しか支払われなかった」「不十分だが見直した」の割合も高い（2項目合わせた割合が、運航委託契約、トリップ契約それぞれで、22.6% [26.4%]、21.9% [20.0%]（無回答を含む総回答数に対する割合））。

C25. 契約後の変更による不利益の対応 (構成比)



(6) 陸上側作業にかかる対価支払

○貨物船の陸上側作業にかかる対価支払

本来は荷主または親事業者の負担とすべき作業については、なお発生例が見られ、それに対しては、「適当な額が支払われた」の割合も多いが、一方で「用船料内との解釈で不払い」が、特にトリップ契約において1割前後発生しているのが目立つ。「契約書の特約で不払い」もトリップ契約での発生率が比較的高い。

全回答数に対する割合の前回値からの変化をみると、「用船料内との解釈で不払い」の割合はいずれの契約形態でも減少方向にあり、改善とも見られるが、一方で「適当な額が支払われた」の割合も減少している部分が多く、なお問題を残しているとも見られる。

○タンカーの陸上側作業にかかる対価支払

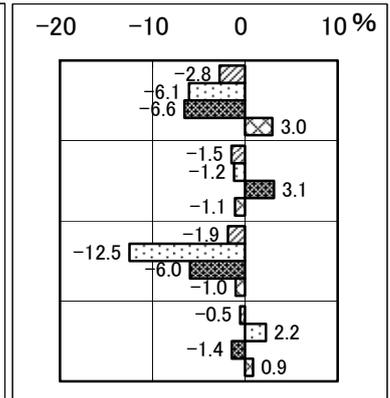
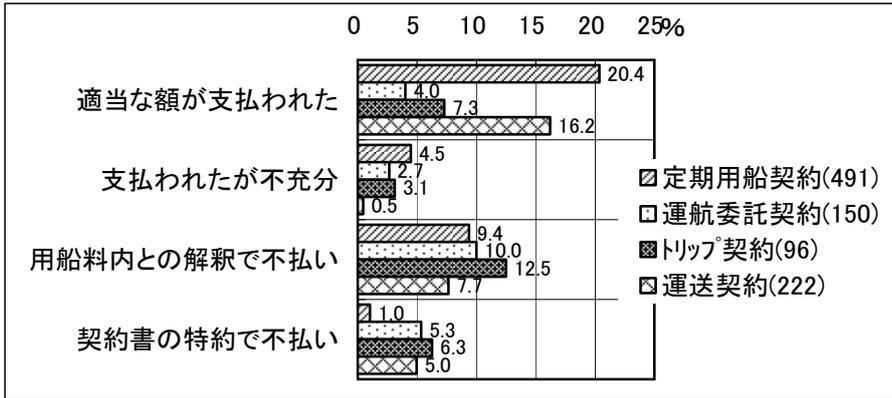
タンカーにおいても作業発生ケースが見られ、発生した場合の対価支払いに関しては、タンククリーニング、ホースのジョイント、封印作業の実施において、「用船料内との解釈で不払い」が、特に定期用船で8.1～16.7%の割合で発生しているのが目立つ。運航委託やトリップ、運送契約でもこれに準じた発生率が見られる。

全回答数に対する割合の前回値からの変化をみると、「用船料内との解釈で不払い」の割合が減少傾向にあるものが多く、また、運航委託契約において「適当な額が支払われた」の割合が増加しているなど、改善方向にあると評価できる部分もあるが、他の契約においては、貨物船同様に問題は残されていると見られる。

C26.船倉内のクリーニング対価(貨物船)

(構成比)

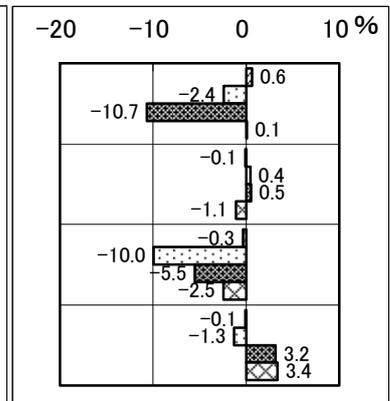
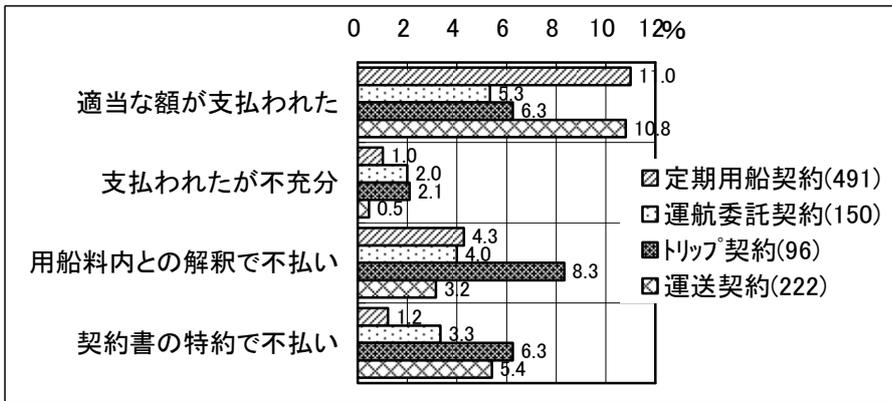
対前回(H21)比較



C26.ダンネージの購入・手配対価(貨物船)

(構成比)

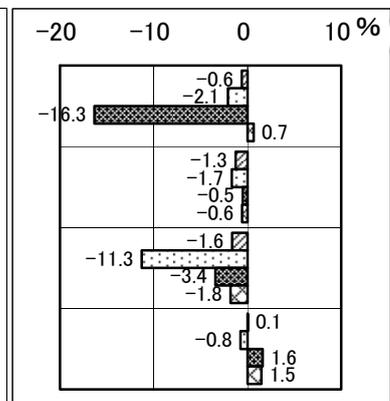
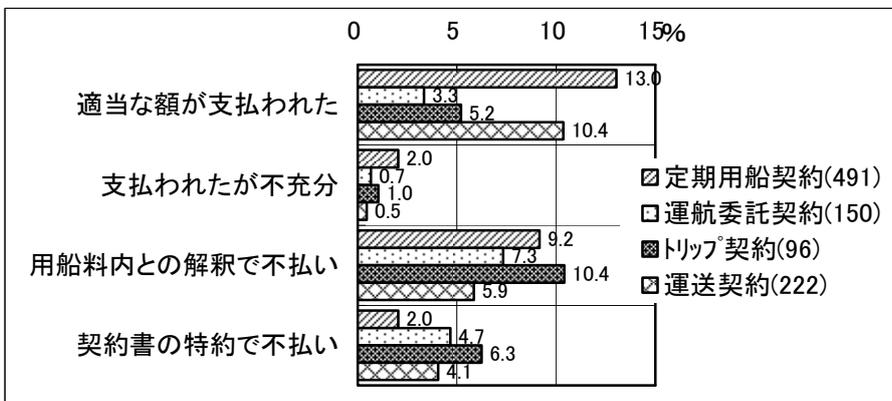
対前回(H21)比較



C26.ダンネージの片付け対価(貨物船)

(構成比)

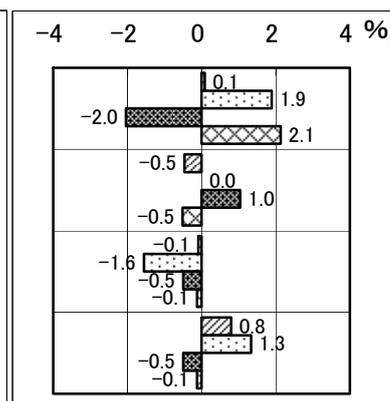
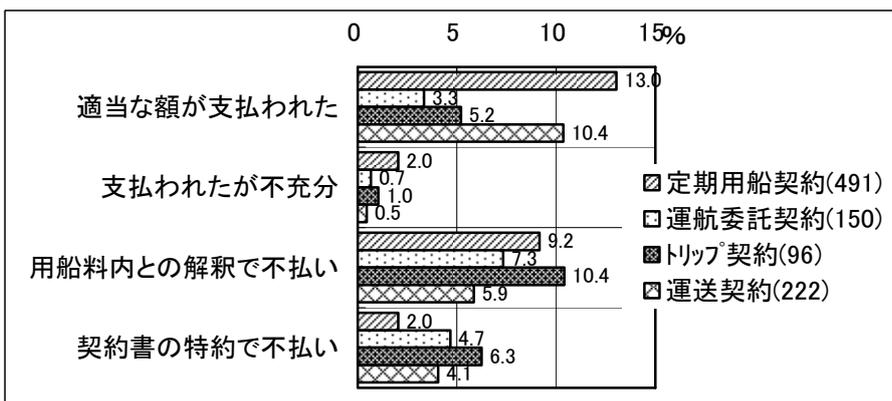
対前回(H21)比較



C26.その他対価(貨物船)

(構成比)

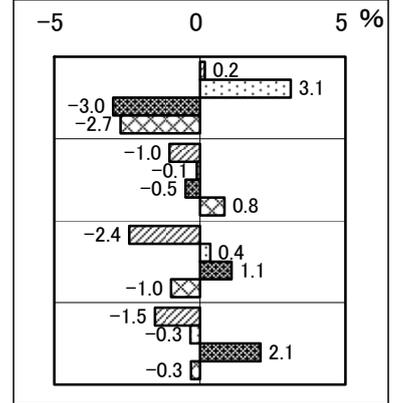
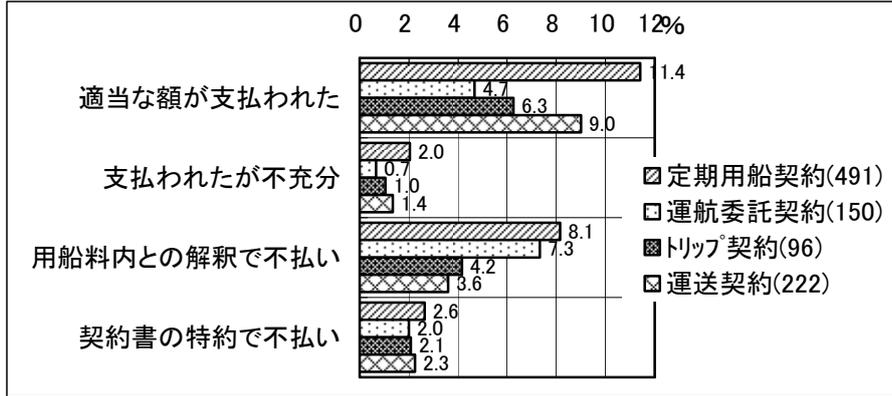
対前回(H21)比較



C27.タンククリーニング対価(タンカー)

(構成比)

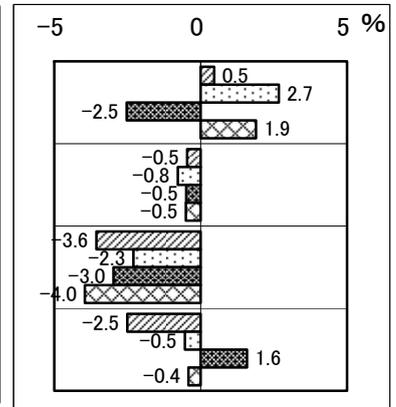
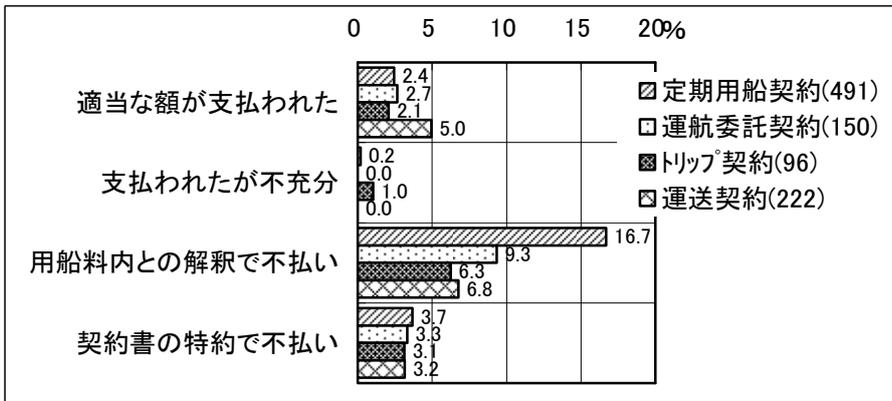
対前回(H21)比較



C27.ホースのジョイント作業対価(タンカー)

(構成比)

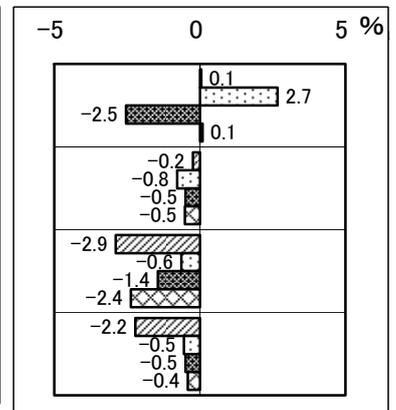
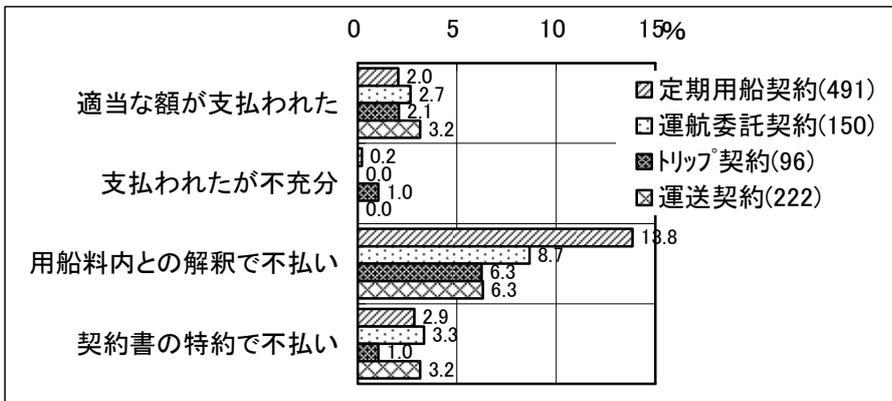
対前回(H21)比較



C27.封印作業対価(タンカー)

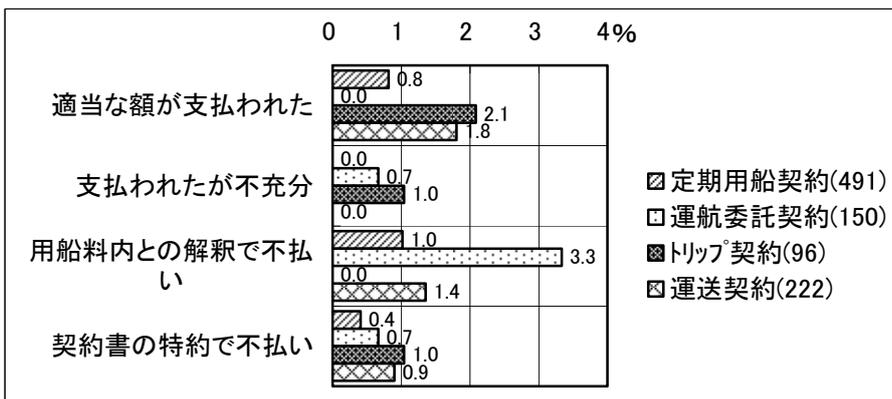
(構成比)

対前回(H21)比較



C27.その他対価(タンカー)

(構成比)



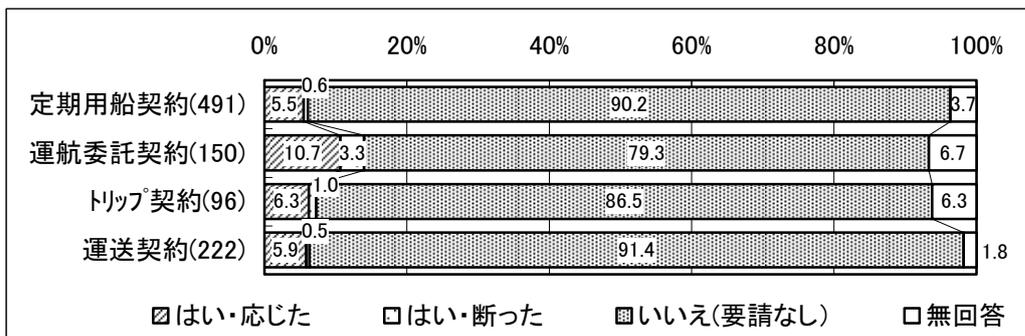
(前回は「その他」の設問なし)

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

協賛金・協力金としての金銭の支払い要請は、下請法及び特殊指定での禁止事項とされ、この有無に関しては大半が「いいえ（要請なし）」だが、一部に「はい・応じた」の回答が見られる。特に、運航委託ではこの割合が10.7% [10.9%] で、前回同様やや目立つ状況にある。

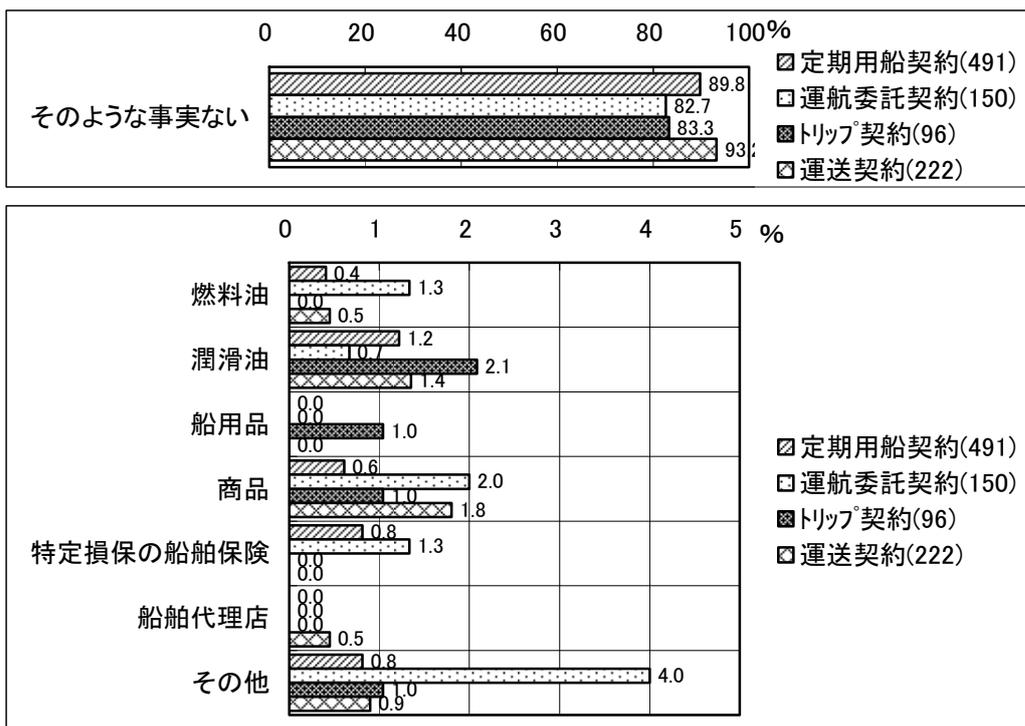
C28.協賛金・協力金の支払い要請（構成比）



（2）物の購入やサービス提供の無理強い

下請法及び特殊指定での禁止事項である「購入・利用強制」については、いずれの契約形態においても8割以上が「そのような事実はない」だが、何らかの該当があったとする回答が延べ49件（総回答数820票に対して6.0% [7.6%]）あった。そこでの要請内容としては、潤滑油や商品の購入要請などが目立つところである。

C29.物の購入やサービス提供の無理強い 複数回答（構成比）



8. その他全般について（C（5））

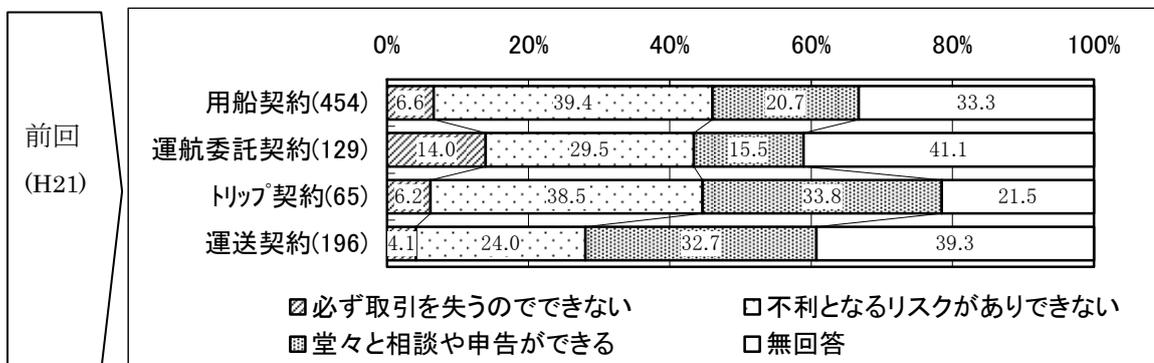
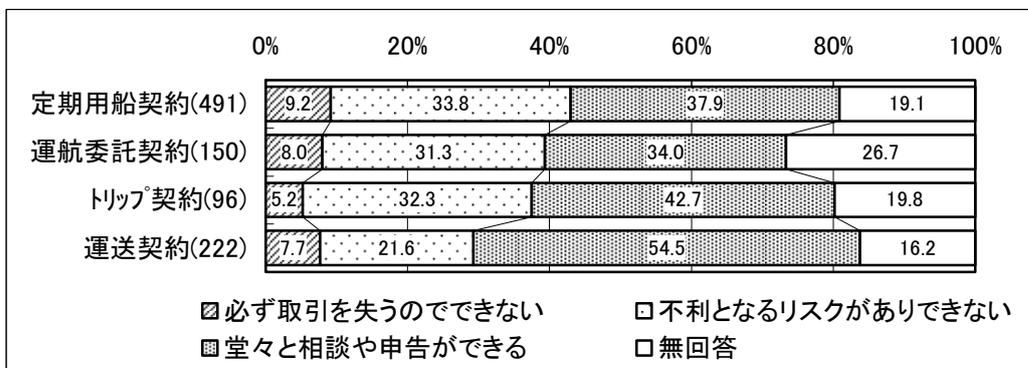
○トラブル・第三者への相談

取引相手とのトラブルについて第三者機関に相談することについては、「必ず取引を失うのでできない」「不利となるリスクがありできない」が各契約形態を通じて3～4割程度あり、下請法及び特殊指定で「報復行為」を禁止してはいるものの、まだ抵抗が大きいことを示している。

ただ、前回と比べて「堂々と相談や申告ができる」の相対的比重が増し改善しているように見える。無回答を除くと、「必ず取引を失うのでできない」「不利となるリスクがありできない」を合わせた割合に対して、「堂々と相談や申告ができる」の割合は、前回は運送契約を除き相対的に少なかったが、今回はいずれも前2者の計以上かそれに近い値にまで上昇している。特に運送契約では、54.5%が「堂々と相談や申告ができる」となっており、荷主と直接契約するオペレーターの立場の相対的強さを反映しているとも見られる。

C30a.トラブル・第三者への相談

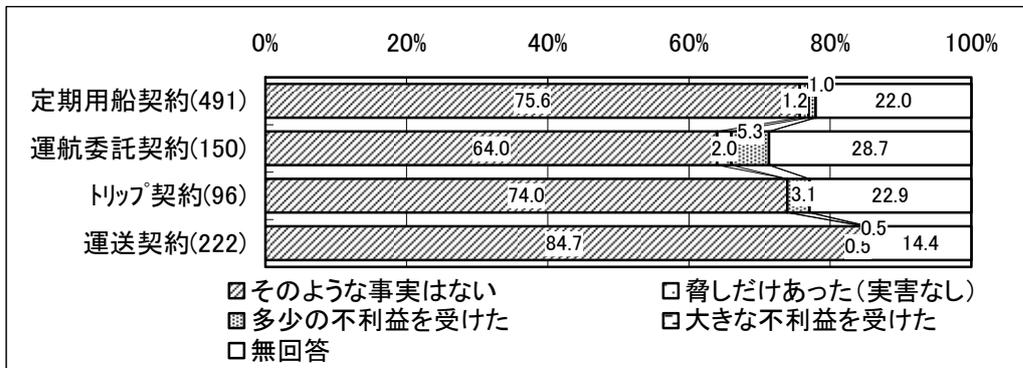
（構成比）



○相談に対する脅しや不利益な扱い

相談の事実による不利益な扱いについては、大半が「そのような事実はない」または無回答だが、一部に「多少の不利益を受けた」「脅しだけあった」の例がある。特に運航委託契約でこの発生割合が相対的にやや高い。

C30b.トラブル第三者相談・脅しや不利益な扱い (構成比)



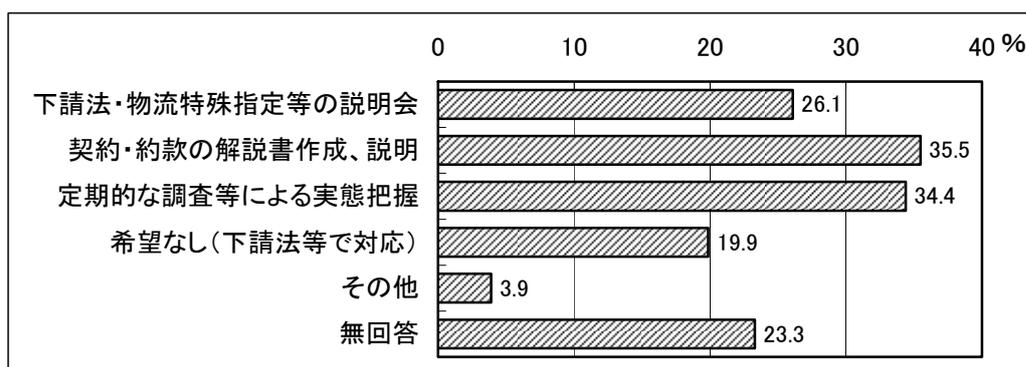
9. 公正な取引環境整備のあり方（D）

（1）行政・組合で取り上げるべき課題

公正な取引環境を作るために行政・組合で取り上げるべき課題としては、「契約・約款の解説書作成、説明」（35.5% [34.8%]）や「定期的な調査等による実態把握」（34.4% [28.8%]）の要望が相対的に多く、全体に前回と同様の傾向であるが、「定期的な調査等による実態把握」と「下請法・物流特殊指定等の説明会」（26.1% [21.5%]）の割合が前回よりかなり向上している。

その他の具体的記載内容の中では、荷主の理解を求める意見がある中で、罰則適用や公取委の立ち入り調査、違反企業の実名公表など、オペ・荷主への厳しい対応を求める意見も目立った。

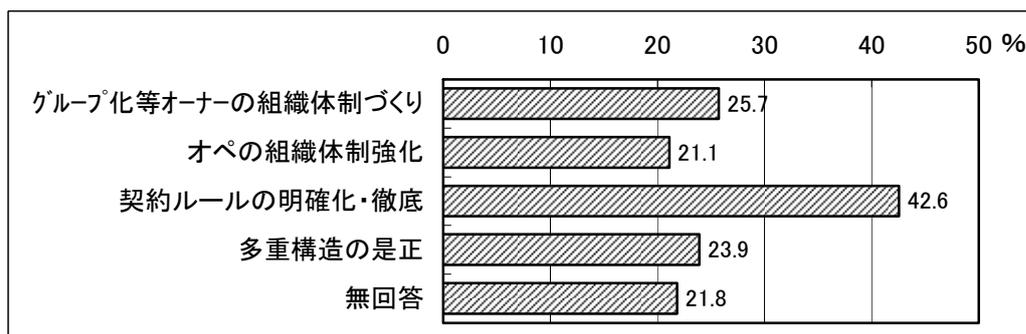
D1.行政、組合で取り上げるべき課題 複数回答（構成比） N= 820



（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は、「契約ルールの特明確化・徹底」がトップの 42.6% [36.0%] で、以下の各選択肢の順序関係は前回と同様である。前回・今回ともに2つまでの複数回答であるが、全体に各選択肢の選択割合が前回よりもやや上昇している。

D2.内航海運市場改善に有効な方策 複数回答（構成比） N= 820

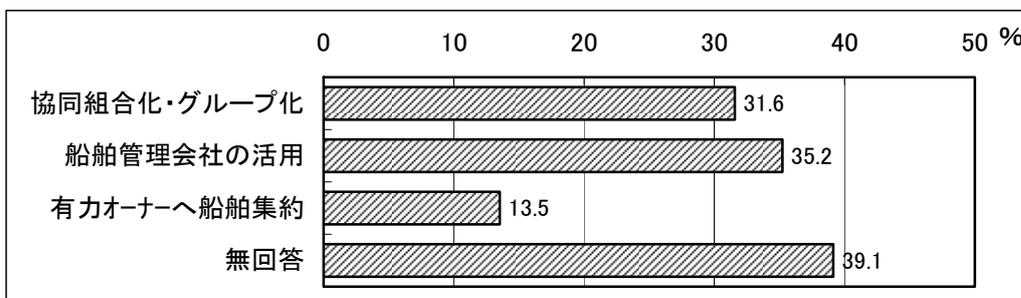


(3) オーナー・オペの組織体制強化の方法

○オーナー組織体制づくりの方法

オーナーの組織体制づくりの望ましい方法は、「船舶管理会社の活用」の回答割合が比較的多い(35.2% [32.4%])が、「協同組合化・グループ化」もそれに近い割合(31.6% [22.6%])で、これは前回よりも大きく値を伸ばしている。

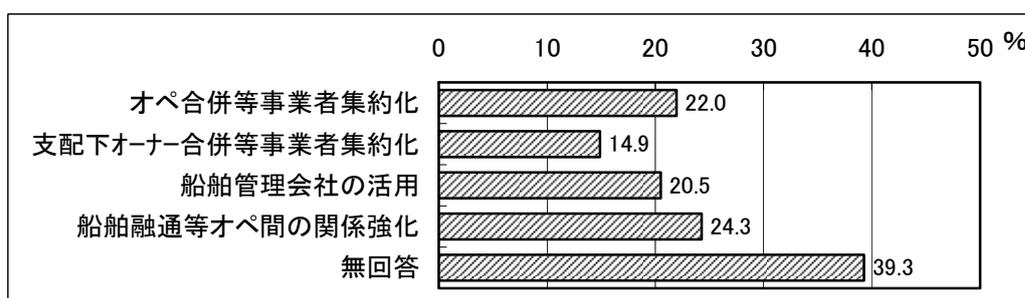
D3.オーナー組織体制づくりの望ましい方法 複数回答(構成比) N= 820



○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、「船舶融通等オペ間関係強化」(24.3% [22.6%])をはじめ各施策に回答が分散している。各選択肢の順序関係は前回と同様である。

D4.オペ組織体制づくりの望ましい方法 複数回答(構成比) N= 820



10. 記述回答集

(1) 個別設問内での具体的意見

C5. 集会所書式の裏面約款等の変更 [不利な条件に変更の内容]

	「3.不利な条件に変更」の内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	解約条件	貸渡	会社	中国	○			
2	今までと同じ条件ではあるが、以前より納得していない	貸渡	会社	中国	○			
3	用船料に関して別途協定を多用することにより一番大事な契約が骨抜き状態に	貸渡	会社	四国	○			

C21. 契約期間中の減額や条件変更の具体的内容

	「4. その他」の内容	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	これだけの欄に書ききれない。電話で話しても良い	貸渡	会社	中部		○		
2	バンカーサーチャージ	運送・貸渡	会社	近畿			○	
3	荷物変更	運送	会社	近畿				○
4	更新時の増・減額	運送	会社	九州				○
5	支払代金の減額の後、運行委託へ	貸渡	会社	四国	○			
6	事故で長期運休となったとき運行委託になった	貸渡	会社	関東	○			
7	時間の係るところに変更された	貸渡	会社	九州		○		
8	社長が変わった	貸渡	会社	神戸	○			
9	条件変更なし	貸渡	会社	四国	○			
10	入渠オフハイヤー	貸渡	会社	中国	○			

C24. 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)、2＝運航委託契約への変更、3＝用船料の引き下げ、4＝用船料減額の伴う繋船)

	具体的内容	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	リーマン翌年4月より3ヶ月毎、1030万→780万→500万になり、最後はハッチに問題があるから使えないと言われ、外売し同じ社内オーナーの船を買い現在に至る	1	貸渡	会社	四国	○			
2	5年契約の途中、荷物がなくなったということで3年3ヶ月で返船された	1	貸渡	会社	四国	○			
3	急激な貨物減少により、運航ができない状況になったとき	1	運送・貸渡	会社	関東	○			
4	東日本大震災により主要航路を休止することになり、委託へ3ヶ月変更された後で定期用船に戻された	2	運送・貸渡	会社	九州	○			
5	現在はないが、過去にあった	2	貸渡	会社	四国	○			
6	事故で長期間運休となり再開後委託になったことがある。現在は定期用船	2	貸渡	会社	関東	○			
7	H10年ごろ定期用船から運行委託になり、H13年ごろ	2	貸渡	個人	関東	○			

	定期用船に戻ったが用船料は約 25%減額								
8	一ヶ月を限度に止められた	3	貸渡	会社	九州	○			
9	リーマンショック後の21年2月と本年7月	3	運送・貸渡	会社	九州	○			
10	5%ダウン	3	貸渡	会社	九州	○			
11	燃料油高騰と荷動き減少により減額要請あり	3	貸渡	会社	四国	○			
12	用船を開始してみたら積荷が思っていたより少なかったため	3	貸渡	会社	中国	○			
13	収益不足になるので協力してほしい	3	貸渡	会社	四国	○			
14	不況のため	3	貸渡	会社	九州	○			
15	燃料油高騰及び荷動減少に伴う協力要請	3	貸渡	会社	四国	○			
16	半年ほどの契約で景気が悪くなったため	3	貸渡	会社	中国	○			
17	東日本大震災による岸壁設備被害の復旧のため、用船料5%引き下げ	3	貸渡	会社	近畿	○			
18	震災の影響で当社だけでなく全ての支配下船が下げられた	3	貸渡	会社	九州	○			
19	市場悪化による庸船料引き下げ	3	貸渡	会社	四国	○			
20	リーマンショック以降荷動きが少なく、用船料を引き下げられた	3	貸渡	会社	四国	○			
21	リーマンショック時1000万であったが750万となり、2ヶ月で500万になった。一方的理由による	3	貸渡	会社	四国	○			
22	用船契約は守るが用船料は通常半期毎の見直しが一般的であり、その部分で解釈すると一方的ではないが条件変更を呑まざるを得ない	3	運送・貸渡	会社	九州	○			
23	荷主が値下げ	3	貸渡	会社	中国	○			
24	(3) 代替建造の再三の打合せにもかかわらずJRTT審査用の提出書類の内オペ用が3月末審査日まで作成引き渡しなく、当日受取りに行くを担当課長が忘れていたという理由で用船料130万円の減額要請があり”承諾がない場合” また”提案額以上の要求がある場合” は異議を上げる必要があり本日の受渡しは間に合わないと言われ、仕方なく承諾した。 (4) リーマンショック後4ヶ月半額係船。係船は協力のため当社の申し入れだが他船が用船料を減額しなかったためにリプレース船の減額ということになった。他社船が1ヶ月100万円を1年減額するより当社が4ヶ月半額係船の方が協定額は増大だと思うが、言ってもわからない。	3	貸渡	会社	関東	○			
25	リーマンショックに伴う減額(改定月までは減額されていない)	3	貸渡	会社	四国	○			
26	3~4%の減額があった	3	貸渡	会社	四国	○			
27	オペ収入悪化により	3	貸渡	会社	四国	○			
28	リーマンショックで航海数及び荷物が減ったときに用船料が下がった	3	貸渡	会社	四国	○			
29	6ヶ月用船が3ヶ月になった	3	貸渡	会社	四国	○			
30	現状の荷物の減少からした場合用船料(燃料油の高騰)の減額は仕方ない面もある	3	運送・貸渡	会社	九州	○			
31	一方的用船料の引き下げ。こちらの言い分、希望は全く聞かず	3	貸渡	会社	四国	○			
32	3%協力	3	貸渡	会社	中国	○			
33	3%協力	3	貸渡	会社	中国	○			
34	事前に話し合った	3	貸渡	会社	中部	○			
35	リーマンショックに伴うけい船	4	運送・貸渡	会社	中国	○			
36	震災による発電所の閉鎖により4ヶ月後とに1ヶ月の停船となった	4	運送・貸渡	会社	近畿	○			

C25. 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、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)

	具体例	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	荷卸場所の変更。協議の上、待船料等の支払をうけた	2	運送	会社	関東			○	
2	荷主都合でバックタンクになっても何も支払われず	1	貸渡	会社	中部		○		
3	港費その他見直し		貸渡	会社	中国				
4	実費精算あり	4	運送・貸渡	会社	九州				○
5	滞船料発生時の金額設定	3	運送	会社	関東				○
6	変更による燃料代の増加分は見直しされなかった	2	貸渡	会社	九州		○		
7	変更も契約内	4	運送・貸渡	会社	東北				○
8	輸送量の減少	2	運送・貸渡	会社	沖縄				○

C26. 陸上作業その他対価の具体例（貨物船）

	「その他」の具体例	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	安全航海協力金、連続航海手当	貸渡	会社	四国	○			
2	荷場の片付け、清掃、ペンキ塗り	貸渡	会社	四国	○			

C27. 陸上作業その他対価の具体例（タンカー）

	「その他」の具体例	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	ボイラーで加熱しても1k 120円程度で実際に使用した燃料代は出ない	貸渡	会社	中部		○		
2	一般タンカーの場合、全て運賃に含まれ、その他はない	運送・貸渡	会社	中部		○		
3	加熱が必要な貨物に対するボイラーの燃料費が必要額支払われていない	貸渡	会社	九州		○		
4	特約ではないが慣習で	貸渡	会社	中国				

C29. 物の購入やサービス提供の無理強い [その他の事例]

	「8.その他」の具体事例	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	元請け株の買い付け	貸渡	会社	中国		○		
2	水パック装置供	貸渡	会社	中国	○			

D1. 公正な取引環境づくりに行政、組合で取り上げるべき課題 [その他の希望事項]

	「5.その他」の希望事項	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	オペ、荷主への厳格な指導又は罰則適用	貸渡	会社	四国	○			
2	オペに対する公取委の立入調査。特に第2、第3オペ	貸渡	会社	九州	○			
3	オペ荷主への指導	運送・貸渡	会社	九州	○			
4	タンカーの場合荷役代金は用船料に入っているのがこれまでのルールであるが、見直しが必要	貸渡	会社	四国	○			
5	違反企業の実名公表（軽微でも）	貸渡	会社	四国	○			
6	運賃を公開し適正な手数料で運賃をもらいたい	貸渡	会社	中国		○		
7	下請けが弱い立場なのは変わっていないと思う	運送・貸渡	会社	近畿	○			
8	下請法に関係ない力関係について3億円超	運送	-	神戸			○	○
9	下請法適用の資本金額の改定	運送・貸渡	会社	中国	○		○	
10	何をもって公正というのか難しい。厳しいとわかっているけど仕事を失うよりましだと信じどのオーナーも働いている	貸渡	会社	近畿	○			
11	荷主に理解できるコスト構造の解説書作成。ベース運賃の設定	運送・貸渡	会社	関東	○			○
12	荷主の理解。可能なら法規制つきで	運送	会社	関東			○	
13	基準を設け最良の取引環境（ビジネス的考え方で）を作る。まずは独自から	貸渡	会社	関東	○			
14	強いものが有利に偏らないようなフォームが必要。荷主対オペも然り。運賃対価が必要ではないか	貸渡	会社	中国	○			
15	契約改定時期確認後、きちんと書類が整っているかみにいくこと（4/1が望ましいが）	貸渡	会社	九州	○			
16	景気対策	運送・貸渡	会社	四国	○	○	○	
17	個々では対応できないのでストライキをやるのが一番効果的だが組合が一枚岩でない	貸渡	会社	四国	○	○		
18	行政、組合でどのようにできるのか下請けの弱さで従わざるを得ないのが実情。我々のレベルではどうしてよいかわからない	貸渡	会社	中部		○		
19	今まででよい	貸渡	会社	中国		○		
20	資格を持たない業者が中抜きすることをなくす	運送	会社	神戸				○
21	主な取引標準価格の設定、公示	運送・貸渡	会社	九州	○			
22	小さい会社（ほとんど個人事業）にもわかりやすい勉強会をお願いします	貸渡	会社	四国		○		
23	船舶、材料等何も持たない中間ブローカーが介入し価格が下がりペイしない	運送・貸渡	会社	四国		○		
24	定期用船契約期間を最低1年以上または3年以上と内航海運業法を改正	貸渡	会社	中国	○			
25	適正な運賃、用船料への是正指導	貸渡	会社	四国	○			
26	燃料価格の上昇に対するバックアップ体制。運賃転嫁に対する荷主理解の促進	運送	会社	中部				○

(2) 自由な意見

E1. 公正取引に関する自由な意見

	公正取引に関する自由な意見	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	・銀行の支払 ・ドック時の維持費 ・199 tに未来なし ・船員いない ・税金の苦痛	運送	個人	四国			○	
2	・低運賃の長期化 ・燃料費の高騰 ・船員の高齢化	運送	会社	中部			○	○
3	6月末までの状況。7月17日で契約解除	貸渡	会社	神戸		○		
4	一方的な用船料の値下げに対する対策がオーナー側に全然ないのが現状で、それを相談する機関も無い。	貸渡	会社	四国	○			
5	今は定用だが9月から委託にするとされている。金融機関に言ったところ、非常に厳しい対応になるとされている。現在はリスク中。	貸渡	会社	-	○			
6	オペ自身がコンプライアンス重視という方針をあげているため問題ないと思う。	貸渡	会社	中国	○			
7	季節協力金の名目で用船料を減額されるのは困る。船員の給料を減額できない。	貸渡	会社	九州	○			
8	業界における常識的な運賃からはるかに逸脱した契約料金で入札する業者が九州に多くいて驚いている。何か規制はないのか。	運送	会社	東北			○	
9	経済不況のため銀行返済もできない。1日も早い景気快復を願っている。	貸渡	会社	九州	○			
10	契約期間中でありながら、一方的に用船から委託運航に変更(不況を理由)させられた。しかし、オーナーとして何もいえないのが残念。	貸渡	会社	中国		○		
11	現在のオペの言いなり。用船契約しないといわれる。	運送	会社	中国			○	
12	航海数は激減していないのに用船料はリーマンショックからさほど上げてもらえない。	運送・貸渡	会社	中国	○			
13	公取に期待していない。	貸渡	会社	九州	○			
14	国内景気低迷を理由に適正な利潤が得られない現状が続いている。定期的な実態調査をもとに引き続き荷主に対し改善指導を行ってほしい。	運送・貸渡	会社	九州	○			
15	個人船主の共有化の話は今まで出たが、協力もしてきたが全員が代表になりたいために資金協力だけでダメになってきた。個人船主の意見を出しても絶対にダメだと思う。もっと個人船主のことを思ってもらいたい。	貸渡	会社	四国	○			
16	国交省と総連が船主目線になればすべて片付く。船一隻持てば数十隻の船がオペできる法律がすべてを狂わせている。それでは船主の痛み、苦しみがわからないはず。	運送	会社	四国				○
17	困っていても解決されない。	貸渡	会社	-		○		
18	困っていること多すぎるが相談する相手不足。アンケート調査のみであり、「受け皿」がないので残念。	貸渡	会社	九州		○		
19	細骨材の運送において水引なる悪しき習慣がある。輸送量に対し8%の水引がかかり実質の値引きになる。100 tの輸送量が92 tになる。	運送・貸渡	会社	関東				○
20	先の見えない構造不況に陥っている。日本国家として産業を国内に残すことを考えないと何をしても無駄。公取以前の大きなテーマが先。	貸渡	会社	中国	○			
21	事故があった場合、荷主によりしばらく使ってくれない時がある。	貸渡	会社	四国	○			
22	下請法があっても資本金の大小で訴えることができないのはおかしい。ブローカーを排除してほしい。	貸渡	会社	九州	○			

23	下請法ができて、本船も手形が90日から60日に変わり大変喜んでいる。	貸渡	会社	中国		○		
24	下請法に違反しないような契約に変更させられている。契約期間中の変更はないが、契約期間を1年→半年→3ヶ月に変更させられた。事情説明のみで、反論する余地はない。最悪。3ヵ月後は用船解除、運賃減額、用船形態変更あり。	貸渡	会社	九州	○			
25	下請法に助けられたことは一度もなくオペが苦しいだけ。	運送・貸渡	会社	中国	○		○	
26	下請法による一定の成果はあるように思うが、契約内容そのものが改善されるまでには至らない。現契約ではリプレースまで考慮するのは不可能だ。円高による空洞化、物流量の減少が激しすぎる。	運送・貸渡	会社	関東	○		○	○
27	質問の意図がわからない	貸渡	会社	九州	○			
28	全て意味のないアンケート調査が多すぎる	貸渡	会社	九州		○		
29	船員不足	貸渡	会社	四国	○			
30	船舶建造時に借りた金額が、船齢19年であるが今までになかなか返却できず（修繕費、運転資金がぐるぐる回りつづく）船主に肉体的、金銭的に負担となっている。なかなか身動きがとれず新造よりも売船すらできない。	貸渡	会社	中国		○		
31	相談できない（契約打ち切り）	貸渡	会社	九州		○		
32	定期用船契約期間が最近では3ヶ月単位等と短い期間が多く、安定した収入が得られない。	貸渡	会社	中国	○			
33	当砂組合の組合員がオーナー船主で他の船会社の業態は別々であり、社会の景気に左右されるので先行きは暗い。	運送・貸渡	会社	九州		○		
34	どのような場合、内航取引におけるコンプライアンス違反になるのか、わかり易い講習会等が開催されることを望む。	運送	会社	中部				○
35	内航貨物船の場合は船級で大体用船料が決めているが、我々曳船業は19t～500t位の中でも色々で積荷も様々なので、グループ化等は理想的だが非常に難しい気がする。	運送・貸渡	会社	神戸				○
36	長引く不況、円高によりオペレーター自身の売上高が落ちており、その影響を下請けが受けているような気がする。	運送・貸渡	会社	近畿	○			
37	何をもって公正な取引だとするのか難しいと思う。内航はオペにすぎている場合が多いので、オペから見放されると生きて行けないのが実状。用船料オコ十数年上がったことなど無く逆に下がっている。ただ一社のみでなく全体が下がるとなると文句も言えない。	貸渡	会社	近畿	○			
38	荷主、オペの合併によりオペの力が強くなり、運賃、用船料の適正化ができなくなるのではないかと心配している。	貸渡	会社	近畿	○			
39	荷主→オペ→船主の縦構造の業界の型の中でリプレース可能な運賃も出してもらえない中、ただただ修理しながら船を動かすのみと言う船主が多いだろうし、なるようになると思う。事業継承意欲も衰えており将来的には安全性も多少影響があると思う。	貸渡	会社	中部		○		
40	荷主が立場上強すぎる存在となっている。（有力オペは荷主の子会社となっている。荷主のほぼ言いなり）船主の意見、意向が反映されにくくなっている。健全な競争が失われると思う。	貸渡	会社	四国	○			
41	荷主の意見が強く新船（建造費）に対する運賃の支払が正当でなく内航業者は弱小化する一方である。油槽船など15年償却の運賃のみだ。	貸渡	個人	関東	○			
42	荷主の国内→海外による国内物流の減少。	運送	会社	中国			○	○
43	燃料油高騰分の転嫁について、ある程度調整金制度も認知されてきたが、陸上輸送で全く進んでいないこともあり収受率がまだ不十分。陸上輸送の業界も荷主側の立場が強くと理解を得にくい点は内航と共通する障害と思われるために荷主業界への一層の啓蒙をお願いしたい。	運送	会社	関東				○

44	現在 4,888 t の特殊貨物船を運航している。福井県、京都府、石川県で営業。稼働率は年間では 30% 位。そのためこれから東北へ出稼ぎにと考えているが情報が無い。東北での特殊貨物船の需要について情報が知りたい。	運送	会社	中部					○
45	勉強不足で内容が難しく、アンケートに答えるのがやっとだった。	貸渡	会社	四国		○			
46	輸送量は年々減少するが運賃は下がったままで船員給料、燃料代、機械部品代、造船費等上がる一方でオーナーの遣り繰りは火の車、小型一隻船主はどんどん減少しやがていなくなるのは現状。もっと下の方の船主を大事にしてやってほしい。	運送・貸渡	会社	中部		○			
47	用船料が下がり困っている。	貸渡	会社	中国	○				
48	用船料交渉という名ではあるが、実際はオペからの通知を受け入れるしかなく、個人オーナーは奴隷と同じ。実際 5~6 隻持っているオーナーにはその会社まで出向いて説明するが 1 隻のオーナーで交通の不便なところのオーナーは近くまで呼び出されている。	貸渡	会社	四国	○	○			
49	用船料低迷のため不安が多い	貸渡	会社	四国	○				
50	用船料の一方的な減額に対しても逆らえない。船舶に限らずどの業界でも同じだと思う。	貸渡	会社	九州	○				
51	用船料の減額をお願いされるケースがこれまでに数回あったがお願いというより、ほぼ強制というイメージだった。	貸渡	会社	中国	○				
52	用船料を「協力金」の名目で下げに来る。これ以上下がらないように管理してもらえないか。	貸渡	会社	九州	○				
53	リーマンショック以来、震災、津波と不幸が続き、極度の不景気で用船料は下がる一方、苦しい経済状況に中ではあるが、何とか用船料の見直しをお願いする。	貸渡	会社	四国	○				
54	リスクはすべて船主にしわ寄せされている。	貸渡	会社	九州		○			
55	若い船員の育成に力を入れてほしい。	貸渡	会社	中国	○				
56	若い船員の育成を国で動いてほしい。	貸渡	会社	中国	○				
57	わかったら取引を失うので何もかけない	貸渡	個人	九州	○				
58	下請法の適用が同業者間同士の取引が対象になっているが、我々オペは主要荷主は大手企業の場合に運賃決済が月末締切後 90 日程度の支払（運賃授受）が一般的であるが、その場合他オペ（船主）の船を借用した場合には、資本金一億未満の船を借りるケースが多く、借船料の支払い（運賃）は 30 日、60 日後等と時間的に差があり、先に支払うケースが多い。少なくとも大企業からの運賃授受は遅くとも 60 日程度になるようにしていただくのが正規な下請法ではないだろうか。同業者間と枠にはめられることにより、遅くもらって早く払わなければならないという間尺に合わない事態が発生している。	運送・貸渡	会社	九州	○	○	○	○	
59	建設業界では港湾工事に伴う砂利石材運搬納入関係で元請が不当に価格を圧縮する目的で、合見積りとして船舶も材料も全く持たない中間ブローカーを活用し、適正価格以下に圧縮し、さらに中間手数料も大きく搾取され不当に価格を圧縮する。特にマリコン業界では長年の慣行として不当な取引が続き、結果的にオーナー、オペ共に疲弊し代替建造どころか現状維持すらできなくなっている。公共工事が減少し、競争入札が激化したのも大きな要因だが、暫定措置事業が始まり 14 年間で砂利石材運搬船の隻数も約 40% に激減し、今後の最低必要船舶数の維持すら危ぶまれる。然るに早急に砂利石材運搬船にかかる新しい適正な取引形態を構築する必要がある。	運送・貸渡	会社	四国		○			
60	妥当な運賃化	貸渡	会社	中国		○			

E2. 総連合会、国交省に対する自由な意見

	総連合会、国交省に対する自由な意見	事業	形態	管轄局	定期用船	運航委託	トリップ	運送契約
1	・ 暫定措置事業の今後の行く末 ・ カボタージュの堅持	運送	会社	中部			○	○
2	1. 協定運賃を決めてほしい。2. 建造船の納付金をやめてほしい。	貸渡	会社	中国	○			
3	199 型オーナー。用船料を下げられたままでどうやって船員を確保できるのか。収入に見合った乗組員にしていないとオーナーも船員も減って日本の海運業は終わる。それができないなら用船料の最低補償額（4 名＋1 名予備船員の雇用費を含む）を法律で定めてほしい。	運送・貸渡	会社	中国	○			
4	199 トン型小型船舶（家族兄弟で運航中）を取り扱っているが船員法の改正により、1 日 8 時間（週 40 時間）との法律となり、現在忠実に守り各船舶も運航しているが、499 トン型の船舶と比較し人員の配乗に関しては同数となり、その収入に比較しては収入は半分となるため、どうしても収入的にその採算を取ることは不可能だ。採算的に合わせるために荷主に対しコストを説明し運賃アップを交渉し理解をとっても現在の不景気の中で荷物の数が無ければどうすることもできず船員法改正前であれば家族、兄弟で色々と辛抱もできたが今は無理だ。現在のように暇な時代ではこの船員法は悪法としか考えられない。	運送・貸渡	会社	九州	○	○	○	○
5	一にも二にも公社工事が無ければ暗いトンネルに入っている状態なので、役所による工事の発注をドシドシおこなってほしい。	運送・貸渡	会社	九州		○		
6	アンケートが多い	運送	会社	北海道				○
7	アンケートなどとてもここ何十年何も良くなり逆にならぬ船員法の改訂などでオーナーが疲弊している。	貸渡	会社	四国	○	○		
8	アンケートの主旨がわからない。	貸渡	会社	九州		○		
9	安全管理規定はできても何をしているのか。船員法・・・船舶所有者の責任（運航者はなし） 関門海峡等の航法変更について 運行者からはなし。安全管規定上何もしなくていいのか。	貸渡	会社	九州	○			
10	急いで老朽船のリプレースの必要は無い。用船料がコストに、また投資に見合うだけの相場になるまで状況を観察する必要がある。若年船員がせっかく就職してくれても将来の展望、希望が持てないようであれば再度労働市場から見捨てられてしまう。急がず内航海運を育ててほしい。	貸渡	会社	中国	○			
11	今の海運業には一個人船主として廃業することでしかない。3 代続いた海運業も息子へ継がせることもできず残念。	貸渡	会社	九州	○			
12	今や内航業界はオペ、オーナー共に弱小企業は淘汰される時代が来ていると考える。組合を組織する下位の企業存続が困難になれば組合自体さらには内航業界自体の衰退に繋がる。組合を組織する幹部企業がそれで由と考えるのであれば別だが今後さらに油価格高騰問題、運賃の適正化、暫定措置事業等、総連合ならびに国交省には尽力願いたい。	運送	会社	中部				○
13	運送業は景気が良くなっても反映されるのは最後。悪くなったら最初にコストをカットされる。イオンに対するビールのコスト割れ問題の取締のように船舶も赤字運航になるような荷主の要請は、公取委から注意するようなら少しは良くなるかもしれない。	貸渡	会社	九州	○			
14	オーナー、オペの集約、協業化、船舶管理会社の活用等は思うように進まない。自然淘汰を待つしかない。競争力をつけ、荷主の要望に応えるには納付金単価を低くすることが必須。	運送・貸渡	会社	関東	○		○	○

	新規参入のハードルを取り払ってもさして参入業者はないだろう。							
15	オーナーの組織体制は無理があり強いもの勝ちの組織が出来上がると思う。総連合会の一部役員は利益、追求のように思える。国交省には安全第一は良くわかるが、そのための経費がかかり、そのことについての収入が見込みのことは問題にしない。	運送・貸渡	会社	中国		○		
16	オペと荷主の力関係弱し。1. 特にチャーター運賃の一方的減額、返船 2. 乗組員（船員）への労働の強制	貸渡	会社	四国	○			
17	表向きは公正なのだろうが外航と違い内航は船腹が締まってもマーケット原理はあまり働かず運賃は上がることはない。オペも系列化し荷主の立場は強くなるばかり。特に要望もなく、今の船を使えるところまで使い、その時に考えるだけと言うのが今の船主の多数派の現状だと思う。	貸渡	会社	中部		○		
18	外航船社会に比較し、内航船社会は馴れ合い、まあまあの世界と映る（弊社は外航船主力）。	貸渡	会社	四国	○			
19	家族自営業なので調査に当たらない点があると思う。	運送	個人	中国				○
20	家族船員は直ちに直すべきではないか。労働時間が長く認められているので船員費も一人分は係らなくて済みオペも荷主も低運賃で用船することができるので、運賃アップにも繋がらないのではないかと。安全運航に関しても問題があると思う。ゴミ処分について。未だにビニールゴミ等を平気で海洋投棄している船員がいるとのこと。揚地、積地等において処分できるよう荷主等に要望してはどうか。焼却できないためこういう問題も起こると思う。	貸渡	会社	九州	○			
21	進水前に 30 万値下、7 月より 40 万値下	貸渡	会社	九州	○			
22	机上だけで仕事するものと、実際に全てを動かしている現場のものとの食い違いがいろんな面で障害になっていると思う。このアンケート内容は大変興味深い。視点を変えてあらゆる方面に幅広いアンケートを行い、いろんな声を拾ってほしい。どこでどんなに役立つ情報が隠れているかわからないから。	貸渡	会社	四国	○			
23	規制緩和促進	運送・貸渡	会社	四国		○		
24	急激な円高に対する対応をしてほしい。	貸渡	個人	中国		○		
25	業者数減により船舶業界はどうなっていくのか。どうやって生きていくのか。船腹数も減り、仕事は成り立たないと思う。老朽船はどうすればよいのか。	貸渡	個人	中部		○		
26	経営的に厳しい状況が続く中、各内航船社は船主との間で協力し合い、なんとか事業を継続している。先行きに希望が持てない現状で、せめて税制面による国のバックアップ等について中長期的な施策を検討、実行してもらいたいと考える。	運送・貸渡	会社	九州	○			
27	形式ばかりで実体の無い会議やアンケート調査を行っているポーズのような現状がいつまでも業界が改善されない原因ではないか。内航業界に限らず不公正なのだから「不公正」をどう生きるかを考えたほうが良いと思う。	貸渡	会社	関東	○			
28	現在、内航船の主機が 1000 馬力を超えると機関長のほかに機関員 1 名が必要となっているが、馬力の制限をもう少し大きくしてほしい。	貸渡	会社	九州	○			
29	公取にも総連にも期待していない。アンケート自体意味が無い。	貸渡	会社	九州	○			
30	国内事情にあった法整備を望みたい。	貸渡	会社	関東	○			
31	国交省に時代に合わない規制を外していただきたい事例はたくさんある。	貸渡	会社	四国	○			
32	国交省は船員法改正により、船員の増員のため用船料を上げ	貸渡	会社	中国	○			

	てもらったが、最初だけでリーマンショック後下がったままで船員は増員のままでやっていけない。国交省は荷主、オペを監視、指導してほしい。							
33	これから先の経営が現況をを思うととても不安。船員不足及び給料の高騰（税金、保険料等の上昇により）荷物不足（悪景気）など他にもあるが経営のほうは少しもゆとりがない。もう少し将来に対して夢が持てるようにしてほしい。ほんとうに限界のところまで経営している状況。何かしらの対策をとってもらいたい。	貸渡	会社	中国	○			
34	コンプライアンスを遵守するにはそれ相応のコストがかかるが荷主は運賃の中にその分の費用を見込んだ適正な価格が含まれていないのではないか。それともオペが中間搾取してしているのか。オーナーは厳しい条件を突きつけられている。	貸渡	会社	関東	○			
35	暫定措置事業の早期修了にこだわりすぎてハードランディングするのが一番困る。公取、財務省への十分な説明、説得をお願いします。	貸渡	会社	四国	○			
36	暫定措置事業の早期廃止を望む。	貸渡	会社	関東	○			
37	暫定措置事業の早期廃止を望む。	運送・貸渡	会社	関東	○			○
38	事業が成り立つ用船料の確保。燃料価格の安定化（国の援助）	貸渡	会社	九州		○		
39	自由競争に任せるべき。船員問題含め、国交省が本気で取り組まないと存在価値が無い。	貸渡	会社	中国	○			
40	乗務員確保が苦労している。	貸渡	会社	九州	○			
41	将来の海運を担う人材は減少の一途だ。	運送・貸渡	会社	四国	○	○		
42	船員高齢化による船員不足が問題となり、経営が圧迫される。船員を自社船で育成しようにも資格がなければ乗船できず、船員交代が困難な状況。	運送・貸渡	会社	近畿	○			
43	船員の高齢化が進み、若手の船員希望者が少なく、特に200t型の小型船では船員の確保（特に機関部員）が大変だ。現法では1000馬力が超えると機関長の他に機関員が1名義務付けられているが最近250～299t型の建造が増えており1000馬力以上でも機関長1名で対応できるように緩和してほしい。機関長1名で対応できる馬力数のアップを望む。	運送・貸渡	会社	九州				○
44	船員の高齢化問題、代替建造の可否に及ぼす運賃低迷、零細企業の疲弊とそれに伴う消滅と地方物流に対する影響。日本の海運に対する（＝太宗輸送（人間に例えれば））動脈も大切であるが抹消血管（小口配送）も重要ではないかと思う。産業構造がピラミッド化しており、どうしても下層にしわ寄せが来て零細企業が苦悩する構造。とにかく地域のために励む。	運送	会社	中部				○
45	船員の社会的な地位を高めてやってほしい。陸に上がったときに（定年）免状を活かして働けるところなど。	貸渡	会社	九州	○			
46	船員保険、船員年金。船員として優遇され感があり、船員保険、年金は特別とされてきたが、残念なことにより陸上と変化なし、また大型、大企業、大会社の負担する保険と小会社（一隻船主）の給料が同じ負担割合はどうなのか。公平にしてほしい。賞与を支給しても、所得税、保険料を差引、手取額が少なくなり船員費の負担が非常に多いのが現状。もう少し船主（小型船）の負担を減らし豊になりたい。	貸渡	会社	中国		○		
47	船主の協合理化に係る手続きの簡素化。運賃、用船料の適正化。	貸渡	会社	近畿	○			
48	船舶検査の見直しをお願いしたい。船員の人数を改正してほしい。4級と199の人数	貸渡	個人	九州	○			
49	船舶職員資格取得に関して初心者でも6ヶ月くらいの乗船履歴、1年か6ヶ月くらいの船員手帳有する船員が資格取得に挑戦できるような制度改正ができるようにご賢察いただきました	貸渡	会社	中国	○			

	い。1隻船主の切なる願いだ。現在の3年間の期間には船主にそのような長期の育成は経済的に実現不可能だ。								
50	早急に船員対策をしてもらいたい。	貸渡	会社	中国	○				
51	総連合会無くなってほしい。	運送・貸渡	会社	中国					○
52	総連合会は荷主、オペの集団であり船主の代表ではない。船主の意見をもっと吸い上げてほしい。	貸渡	会社	中国	○				
53	総連に委託しても通らないのでアンケートするだけ無駄。期待していない。	貸渡	会社	九州	○				
54	総連の存在意義をもう一度考えてもらいたい。	貸渡	会社	中国	○				
55	タンカーには検査以外に荷主の検船があり貨物船より負担が大きいようだ。弱小船主でとても大変。船員も港につけられず申し訳ないが、帳簿等の負担も年々増えてきているようだ。若い人がタンカーに乗ってこられるような改善策が何かできてきたらと思う。船主は何かと負担が増え、給料も上げてやれない。少しでも良くなるようお願いする。	貸渡	会社	九州	○				
56	定期用船契約期間を最低3年くらいとし、新造船の用船料保証期間を最低10年とする等内航海運法の変更を希望する。	貸渡	会社	中国	○				
57	適正な用船料になるよう荷主への指導、若年船員の教育できる体制を作してほしい。	貸渡	会社	中国	○				
58	適正な用船料の徹底、オペや荷主に対する指導をしてほしい。弱い立場のオーナーだけが非常に苦しい市場の中で戦っている気がする。	貸渡	会社	四国	○				
59	鉄道運輸機構との共有船に関して登記上の所有者である機構は船舶管理人に対して「オペと用船抵当契約を行ってよい」との主旨の文書を出さなくて良いのか。「商法700条(船舶管理人の権限)」A海事代理人に変更手続きを依頼したら、機構からの文書がないため「商法に違反するから手伝えない」と断られた。国土交通省の見解はどうか。	貸渡	個人	九州	○				
60	投書などは絶対にできない。総連、国交省は保障するところではないのでアンケートは無駄と思う。	貸渡	個人	九州	○				
61	同等あるいは同等以上の取引額のオペに対し「資本金1000万円以下」という線引きにより下請法が適用されるのはおかしいと思う。なぜなら取引先のオペには資本金1000万円の会社が多く、下請法でいう同規模あるいはそれ以上の会社が多く、その相手との仕事が多い月には支払のため資本金がきつくなる。せめてこの「資本金1000万円以下」という部分を「1000万円未満」に変更してもらえないか。	運送・貸渡	会社	神戸	○	○	○	○	
62	内航海運界の場合、荷主、オペ、船主と縦のつながりが強く、なかなか、外航のような荷主とオペや船主との対等な関係がないために、運賃、用船料の改善は難しいように思う。	貸渡	会社	九州	○				
63	内航海運のイメージアップ。(船の知名度が低いので) 幼児から中学生を対象に全国一斉に”海が身近にあり魅力あること”を体験させたい。国民の祝日で「海の日」は現在7月第3日曜日に決められているが、子供にとってその日は単に連休としてしか感じられず、7月20日に戻して全国的に子供対象の行事を行ってほしい。子供が海に興味を持てば「近代化された内航船」に就職希望も増加すると思う。	運送	会社	九州				○	○
64	内航業界の問題点(課題)である老朽化船の代替促進、船員の高齢化、オーナーのグループ化など、当事者の自主性と行政のサポートで行われているがなかなか進展しない状況。事業者あるいは船員にとってインセンティブが働く法的なバックアップが有効と思う。例えば、税制優遇措置の実施(事業税、固定資産税、住民税、消費税の軽減、免除など)行政のサポートにかかっている費用を充当。	運送・貸渡	会社	近畿	○			○	○

65	内航船の内外航併用の手続き簡素化及び費用の軽減方法はないか。	運送	会社	中国				○	○
66	内航船を所有しているが（499G/T）甲板部の人数が3人ワッチが義務付けられているが、そのことが大変営業的にも厳しい現実がある。不況になれば一方的に運賃を下げる荷主にも、内航海運の実態を把握され、若い船員が増すような努力をすべきと考える。現在の船員不足は現場を無視した合理化が一番の原因であることは間違いないと考えている。夢の持てる内航海運は荷主の理解が必要不可欠だ。	貸渡	会社	中国			○		
67	内航タンカーの船主から言うと公正取引法でタンカー業界は規制を受け協定運賃が廃止されてから運賃の下げっこで今では当時の46%前後、これでは船主が経営していけないのは当たり前前、やがては小型一隻船主はいなくなっていくと思う。もう一回民主党では日本の政治はよくなるらない。	運送・貸渡	会社	中部			○		
68	荷主、オペに対し適正な用船料を受け取るべく船主各社の用船料格差の是正、公平性を期待する。	貸渡	会社	中国	○				
69	荷主に対し、現状の物流コストが安すぎるという認識を持つよう働きかけていただけると助かる。法令等による船主にとってのコストアップが今の経済状態では正直きつい。少しは考えていただければありがたい。	貸渡	会社	九州	○				
70	荷主の考えが優先で、それを守らないと運航できないので特になし。商取引が最優先。	貸渡	会社	四国	○				
71	日本経済の悪化に伴いオーナー及びオペも体力の低下により、双方に体力がなくなってきたので互いに無理が言えず、双方厳しい状況となっていると思われる。	貸渡	会社	四国	○				
72	日本国内で小型船舶検査機構扱いの19t未満の曳船はエンジンが2000ps以上であっても機関長が不要であり、20t以上は法的に機関長が必要。船員も全般に高齢化しており、機関長も少ないので、せめて20t以上200t未満船も機関長不要にしていたらありがたい。	運送・貸渡	会社	神戸					○
73	日本内航海運組合用連合会が荷主に対し、用船料アップを強力に推進してもらいたい。	貸渡	会社	中国	○				
74	日本内航海運総連合会はどのような機能を持った機関であり、内航海運業者にどのような利用価値があるのかわからない。会員から見れば会費を納めさせられているだけで何の恩恵も受けていない会は早く解散してほしい。	貸渡	会社	四国	○				
75	燃料高騰、船型野グレードアップ等の内航アンケートに対して規制強化に対し要求のみで対する補助もない。なぜ、漁業組合に対しては援助支援等があると聞いているが燃料高騰等同リスクだと考えるか？	運送・貸渡	会社	神戸					○
76	物流は単なるコストではなく、製造・サービスの基幹となる認識を荷主と共有できる方法を検討願う。	貸渡	会社	四国	○				
77	物流は単なるコストではなく製造、サービスの基幹となる認識を荷主と共有できる方法をご検討願いたい。	貸渡	会社	四国	○				
78	平成18年の船員法改正により甲板は当直で3名が義務付けられたが、船員の労働環境からの改正だと思うが、これから経済的に厳しくなっている。1名余分に乗せる分が運賃に添加されたなら良いが相当低い賃金で承諾しているのが現状で、それが今日までずっと尾を引いている。	貸渡	会社	近畿	○				
79	全く期待していない	貸渡	会社	九州			○		
80	未登録船の取り締まり強化をしる。	運送・貸渡	会社	九州			○		
81	無登録船の取締強化	運送・貸渡	会社	近畿					○
82	モーダルシフトの促進に対する補助、協力体制の充実	運送	会社	中部					○
83	元請制度が公正な運賃・用船料を下げている。競争を阻害し	貸渡	会社	四国	○				

	ている。内航海運活性化には運賃・用船料が上がらなければだめだと思う。								
84	用船料が安いために船員の給料が上げられない。船員の給料は陸上勤務より良くないと船員のなり手がいない。	貸渡	会社	九州	○				
85	用船料の見直し（2008年リーマンショック以降、大幅な減額で現在に至る）	貸渡	会社	九州	○				
86	用船料をコスト保証してほしい。	貸渡	会社	-	○				
87	老朽化により代替船建造支援策	貸渡	会社	中国	○				
88	若手船員の育成に政府は本腰で取り組むべきだ。すべて船主任せになっている。荷主、オペ、船主、政府で若手船員を育成すべき。島国日本に船員がいなくなったらどうする。外国人船員を使おうと思う前に若手船員の育成を考えるべき。	貸渡	会社	九州		○			
89	若手船員の育成にもっと国も本腰を入れて助成金等を増やす等の対応を増やしてほしい。	貸渡	会社	九州	○				
90	わたしは水島港で仕事をしているが石油会社の特約店の自家用船が互いに仕事を融通しあっている（自船は営業船）。各オペレーターも自家用船と知った上で仕事の代行を依頼している。直接ではなく、一度油会社を通して行っている。理屈では油の売買であり、代行業務ではないというのが実際は自家用船が営業船の活動を行っている。どう考えても不合理だ。ぜひ一度実態を調べてほしい。あまりに矛盾している。	貸渡	会社	中国		○			
91	現行の船舶測度トン数による法律によると、全ての船舶には全ての船員居室も測度に含まれているが、日本の内航小型船（199～699G/T）については国内法での特例を設け居住区を測度から外すことにより1年の大半を船内で過ごす船員居室をよりグレードアップできる方策を講じるべきではないだろうか。昨今の内航船員の不足が懸念される中、教育の問題、賃金の問題はそれなりに議論されているが、小型船の居住区に限定された議論はなされていないように思う。各居室の専用面積をせめてシャワー室、トイレが個人の部屋に確保できるような快適な居住空間の提供こそが、乗組員（若い）確保のためにはより良い方策と思うのは小職だけでしょうか。	運送・貸渡	会社	九州	○	○	○	○	
92	船員育成問題が内航船舶貸渡業を継続していく上での一番の懸念する問題である。現在の499トン型貨物船では船員室を7室確保するのが限度であり、それ以上船員室を増やすと1. ホールドサイズを縮小2. 載貨重量トン数の減少といったデメリットが生じ、荷主、オペレーター、船主双方のニーズを満たすことができなくなる。測度法改正やその他法律の500トン未満の船舶に適用されている枠組を550トン未満に拡大する等して船員室を増やし、ゆとりある設計が可能になることで労働環境改善につながり、船主にとっても船舶職員以外の部員を配乗させ、乗組員を増員することができ、若年船員をベテラン職員が現場で教育していくことが可能となります。よって、自前で船員教育を行うことができやすくなり、船員不足問題改善につながると思っています。	貸渡	会社	四国	○				
93	船主は常に新しい船を作りたいという希望を持っている。代替建造促進の委員会を国交省は無駄な金（税金）を使い船のフの字も知らない先生方を集め議論をしている。今すぐやめてくれ。船を代替できる運賃さえ荷主、オペが出せば明日にでも建造ラッシュになるだろう。現在の総連合会は荷主や荷主系オペが役員を独占し全海運等の理事会でも正しい発言をしてもすぐ圧力がかかり、今では自分から手を挙げ発言する人など皆無。組合の根本的な作り方が間違っている。荷主、オペ、船主は別々の組合にするべきだろう。いつまで船を飼い殺しにするのか。船主は荷主やオペのために働いているの	運送	会社	四国					○

	ではない。いつか立ち上がるだろう。役人も総連も目を覚ませ。							
94	総連会の透明化	貸渡	会社	中国		○		
95	当港内航船は同業者が数社あるにも拘らず組合に加入している会社が少ない。その未加入の会社所有船が加入している所有船の仕事を圧迫している。理事長が指摘し改善させるべきと思うが、いっこうに動こうとしない。内航海運組合に加入のメリットがないと、年々脱退している状況でも察するように未加入の会社（船主）への罰則がない？ため、平気で仕事を請け負っている。自動車貨物運送でも緑ナンバー（登録車）には規制が厳しいが、白ナンバーには目が届かず野放し状態。国交省と組合の管理に問題ありと思われる。正直に各協会、組合に加入している会社が色々な面で損をしているのが現状だ。元請問題の前に、未加入企業（所有船）への指導強化を願う。	運送・貸渡	会社	北陸信越				○