

内航海運における取引実態（燃料油価格高騰に伴う影響も含む）

に関するアンケート調査結果

< 概要 >

■ 調査概要

（１）調査背景・目的

近時の原油価格は史上最高値（WT I 価格）を更新し続け、本年1月には初めて1バレル100ドルを突破し、6月には140ドルを超え、産業活動・国民生活に大きな影響を与えている。

国土交通省としては、経済団体に対し、適正なコスト分担への配慮を要請するほか、地方運輸局等に燃料高騰問題についての相談窓口を設置、さらには資金調達の円滑化対策のためのセーフティネット保証の対象業種に、新たに内航海運業（燃料油価格高騰の影響を受けている運送業）が追加されるなど、様々な対策を講じてきた。

また、政府全体としても、このような原油価格が高騰している状況を踏まえ、昨年12月、中小企業・下請事業者や運送業などの業種に対し、不当な買いたたき等、下請法・独占禁止法の厳格な運用を図ることなどの緊急対策が取り纏められた。

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、周知を行ってきたところであるが、昨今の原油価格の高騰問題は、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、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）アンケート調査対象者

日本内航海運組合総連合会の会員に属する内航海運事業者
2, 747事業者

（３）アンケート調査時期

開 始：平成20年3月上旬
回 収：平成20年3月末・5月中・下旬
集 計：平成20年6月上旬～

（４）アンケート回収数

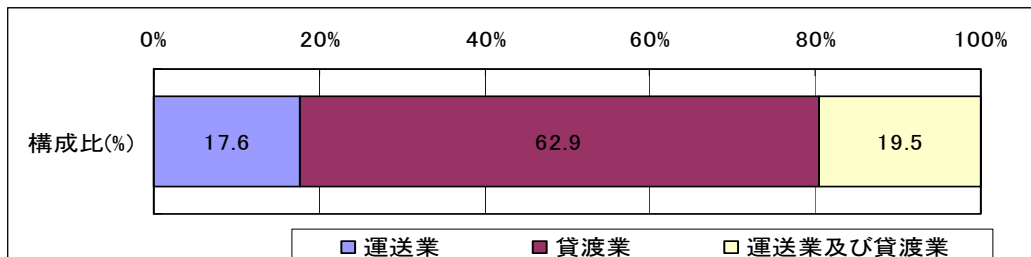
831事業者（回収率 30.3%）

■ 回答者の概要

注) 契約毎の回答のため、社数は重複する場合もある。

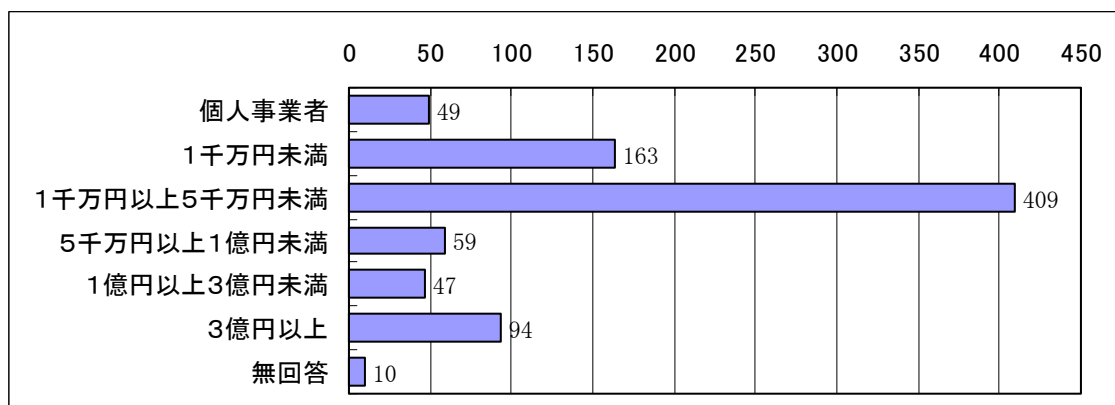
1. 登録又は届出を行っている内航海運業

貸渡業（オーナー）を行っているものは62.9%（523社）、運送業（オペレータ）を行っているものは17.6%（146社）、貸渡業及び運送業を行っているものは19.5%（162社）であった。



2. 資本金別

資本金別では、10百万円～50百万円が409社（49.2%）、続いて10百万円未満（個人事業者除く。）が163社（19.6%）と、中小事業者からの回答が多いが、3億円以上の事業者も94社（11.3%）あり、バランス良い回答があったものと考えられる。



3. 所有船舶数・運航船舶数

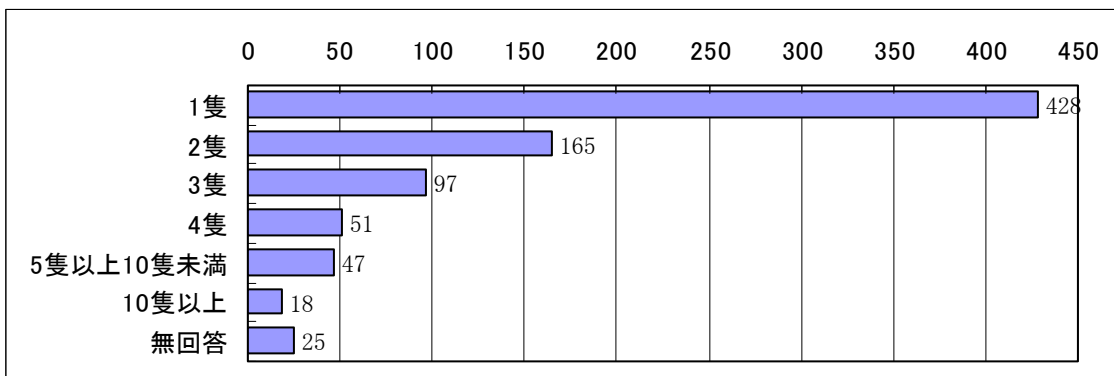
所有船舶数については、1隻が428社（51.5%）、2隻が165社（19.9%）、3隻が97社（11.7%）と、その半数の所有する船舶は1隻のみであった。

（※オーナーのほか、オペレータも含む。）

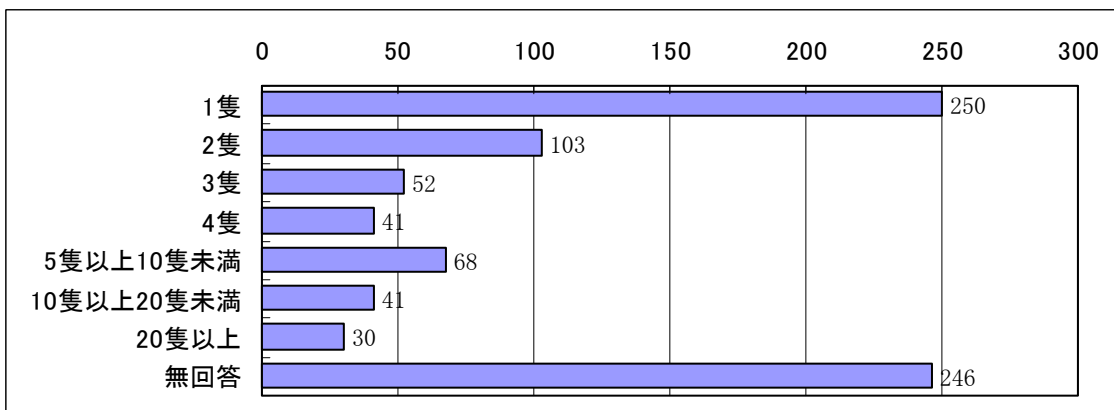
また、運航船舶数については、1隻が250社（30.0%）、2隻が103社（12.4%）であった。

（※オペレータのほか、オーナーも含む。）

【所有船舶数】

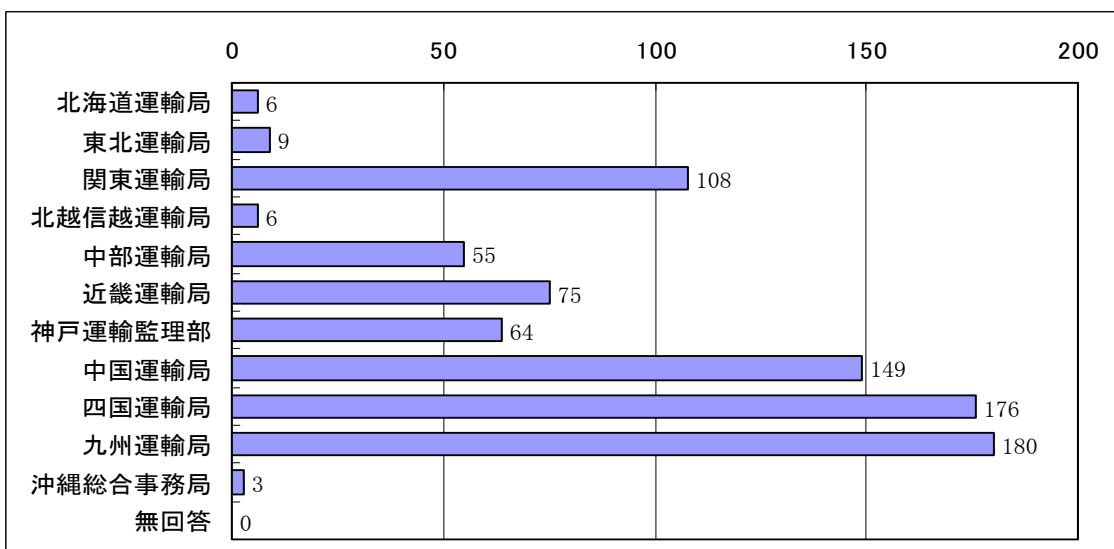


【運航船舶数】



2. 地域別（地方運輸局等管内別）

地域別（地方運輸局等管内別）でみると、九州運輸局管内及び四国運輸局管内は各々約180社（約21%）、続いて、中国運輸局管内では149社（17.9%）、関東運輸局管内108社（13.0%）であった。



■ 回答者の主な契約内容について

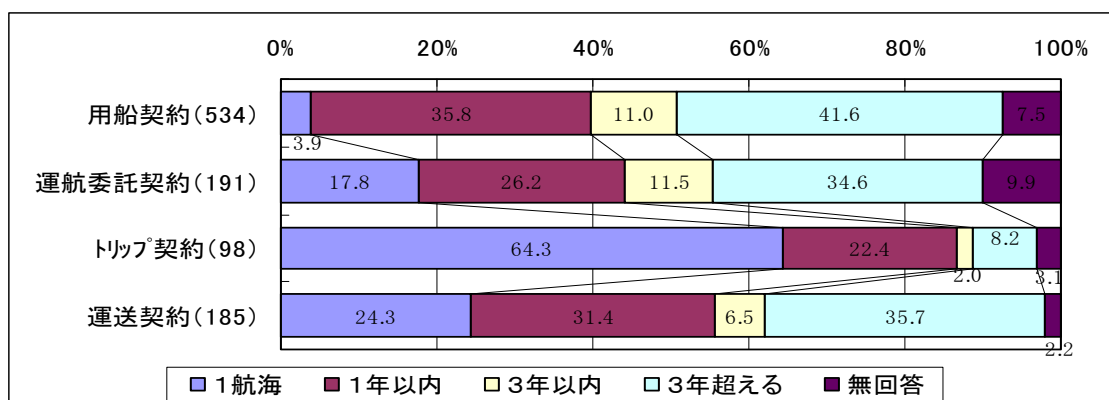
回答者の代表的な契約の内容を把握するため、該当する各契約（用船契約・運航委託契約・トリップ契約・運送契約）毎に設問を行った。

注）契約毎の回答のため、社数は重複する場合もある。

1. 契約期間について

1. 1航海
2. 1年以内
3. 3年以内（1年を超え）
4. 3年を超える

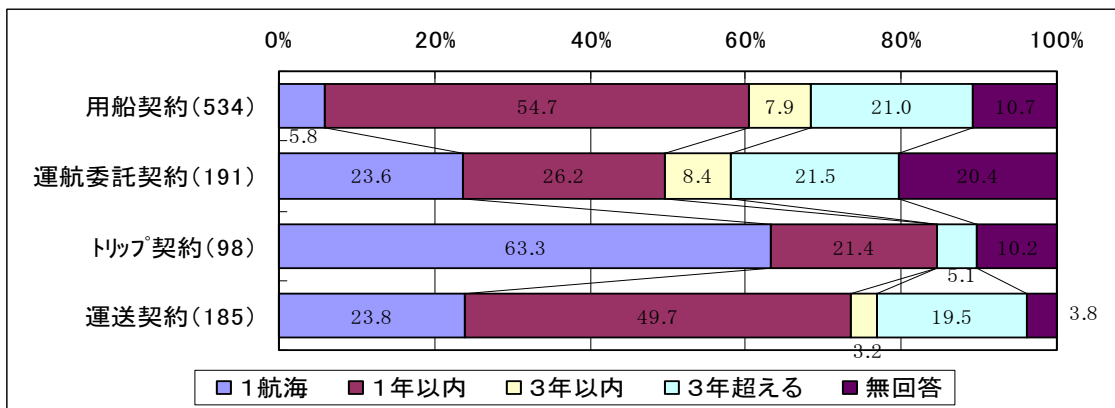
- ・用船契約については、3年を超えるものが222社（41.6%）、1年以内のものが191社（35.8%）と多くを占めた。
- ・運航委託契約については、主なものとして、1年以内のものが50社（26.2%）であった。
- ・トリップ契約については、1航海が63社（64.3%）と多くを占めた。
- ・運送契約については、3年を超えるものが66社（35.7%）、1年以内のものが58社（31.4%）1航海のものが45社（24.3%）と、それぞれ同程度の割合を占めた。



2. 1. の契約における代金支払いの契約期間について

1. 1 航海
2. 1 年以内
3. 3 年以内（1 年を超え）
4. 3 年を超える

用船契約、運航委託契約、運送契約については、1 年以内のものが多くを占め、それぞれ 292 社（54.7%）、50 社（26.2%）、92 社（49.7%）であった。契約期間は、3 年を超えるものであって代金の契約期間については、1 年以内のものが多いたことが伺える。



■ 取引の実態について

過去1年間程度において、特に条件が悪いと思われる代表的な事例について、該当する各契約（用船契約・運航委託契約・トリップ契約・運送契約）毎に設問を行った。

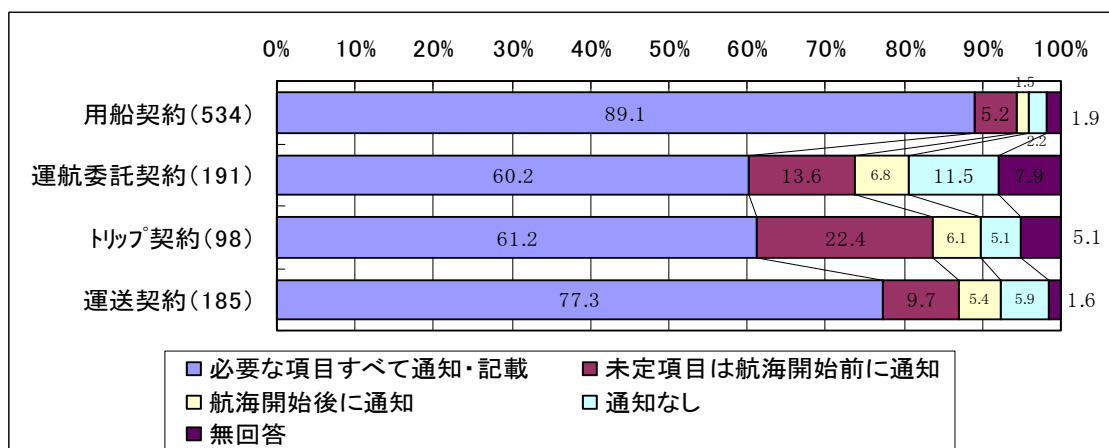
注）契約毎の回答のため、社数は重複する場合もある。

1. 代金の支払い内容（金額、支払い方法など）にかかる書面での事前通知

1. 必要な項目すべて事前に通知・記載されている
2. 未定項目は航海前に通知
3. 航海開始後に通知
4. 通知なし

用船契約においては、89.1%（476社）が「必要な項目すべて事前に通知・記載」されており、「航海開始前に通知」を含めると、全体94.3%（504社）という結果であった。

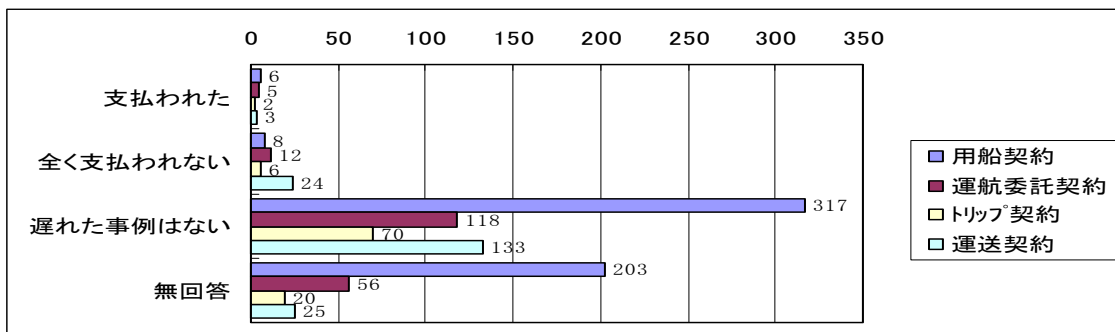
その他の契約においても、「航海開始前に通知」を含めると、運航委託契約73.8%（141社）、トリップ契約83.6%（82社）、運送契約87.0%（161社）と、概ね大半の契約は、適正な取扱いがなされていると思慮される。



2. 代金の期日後の遅延利息の支払い

1. 支払われた
2. 全く支払われない
3. 遅れた事例はない

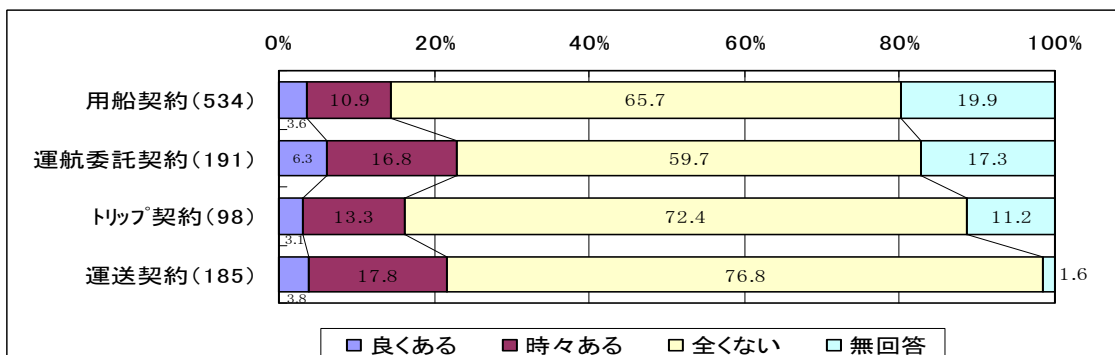
用船契約においては、59.3%（317社）、運航委託契約は61.8%（118社）、トリップ契約は71.4%（70社）、運送契約は71.9%（133社）と、その大半は、支払い期日に遅れた事例がないとの回答であった。しかしながら、運送契約の13.0%（24社）は、「全く支払われない」との回答であった。



3. 差別的な（著しく安い）代金での一方的な決定

1. よくある
2. 時々ある
3. 全くない

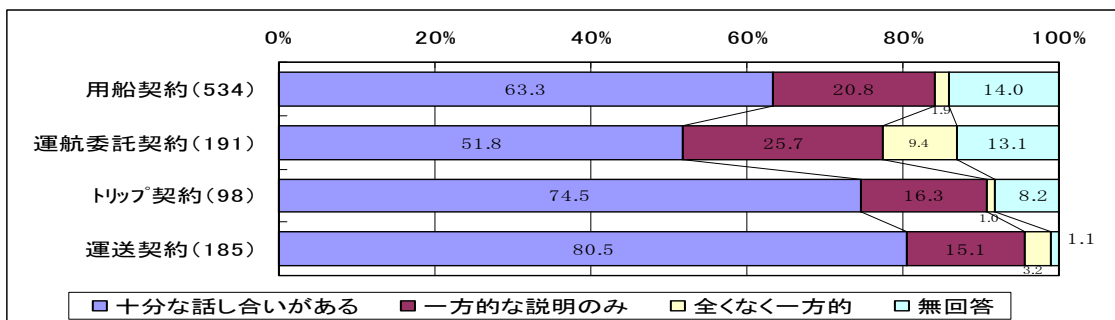
用船契約については65.7%（351社）、トリップ契約は72.4%（71社）と、概ね7割は「全くない」との回答であり、運航委託契約についても59.7%（114社）、運送契約も76.8%（142社）と多くは差別的な代金での一方的な決定について、「全くない」との回答であった。一方で、用船契約14.5%（77社）、運航委託契約23.1%（44社）、トリップ契約16.4%（16社）、運送契約21.6%（40社）は、「時々ある」、「よくある」という回答であった。



4. 代金、その他の条件の取り決め時の十分な話し合い

1. 十分な話し合いがある
2. 一方的な説明のみ
3. 全くなく一方的

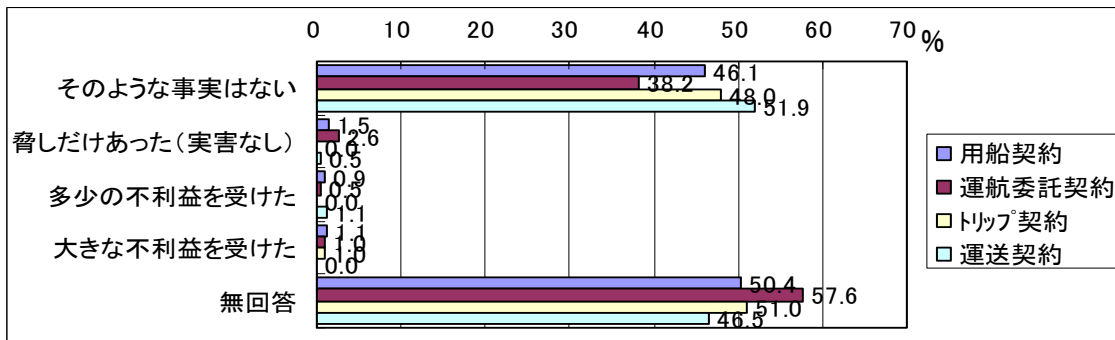
運送契約については80.5%（149社）、トリップ契約は74.5%（73社）、用船契約は63.3%（338社）と、その多くは「十分な話し合いがある」との回答であった。しかしながら、運航委託契約については、他の各契約と比較して25.7%（49社）は「一方的な説明のみ」、9.4%（18社）は「説明も全くない」という回答は4割近くを占めている。



5. 取引先とのトラブルにより、第3者へ相談をした際の不利益な扱いや脅し

1. そのような事実はない
2. 脅しがあった（実害はなし）
3. 多少の不利益があった
4. 大きな不利益を受けた

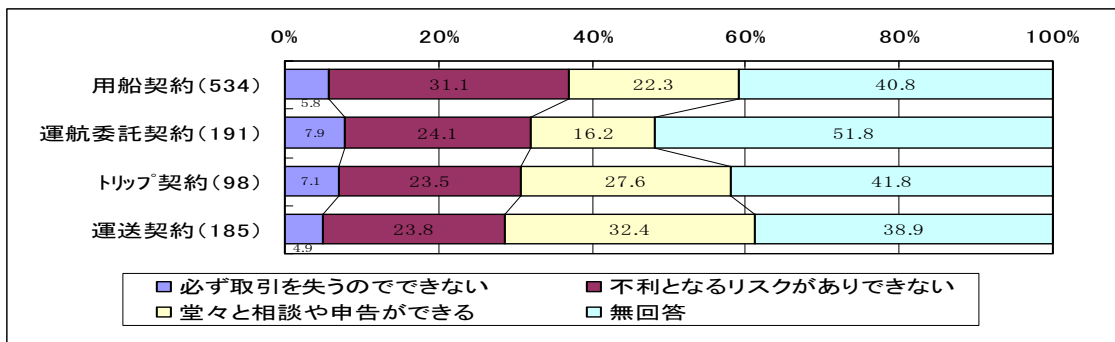
すべての契約（用船契約46.1%（246社）、運航委託契約38.2%（73社）、トリップ契約は48.0%（47社）、運送契約51.9%（96社））について、その大半は「そのような事実はない」との回答であったが、用船契約1.1%（6社）、運航委託契約1.0%（2社）、トリップ契約1.0%（1社）は「大きな不利益を受けた」との回答もあった。



6. 取引先とトラブルが生じた場合、第三者（裁判所、公正取引委員会、国土交通省、内航総連等）へ相談等を行うことについて

1. 必ず取引を失うのでできない
2. 不利となるリスクがありできない
3. 堂々と相談や申告ができる

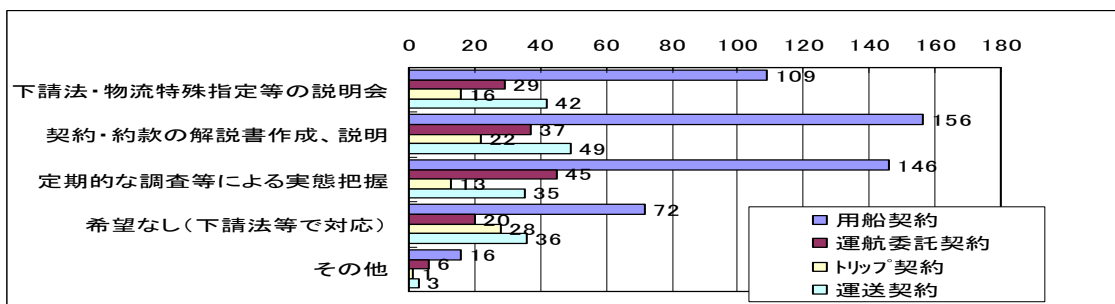
用船契約 31.1%（166社）、運航委託契約 24.1%（46社）、トリップ契約 23.5%（23社）、運送契約 23.8%（44社）については、「不利となるリスクがありできない」との回答と、「堂々と相談や申告ができる」との回答は、用船契約 22.3%（119社）、運航委託契約 16.2%（31社）、トリップ契約は 27.6%（27社）、運送契約 32.4%（60社）と、二極化した結果であった。



7. 公正な取引環境をつくるために、行政、業界団体（組合）で取り上げるべき課題について（複数回答あり）

1. 下請法・物流特殊指定等の説明会
2. 契約・約款の解説書の作成・説明
3. 定期的なアンケート調査等による実態把握
4. 下請法の整備によりとりあえず希望なし
5. その他

用船契約（オーナー）については、主に契約・約款の解説書の作成、説明や定期的なアンケート調査等による実態把握をするべきとの回答が多かったが、「希望なし」との回答も少なくない。



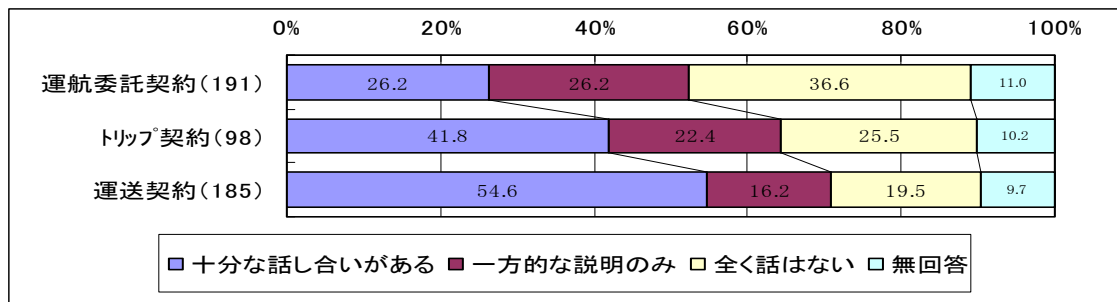
■ 燃料油等高騰にかかる取引の実態について

注) 契約毎の回答のため、社数は重複する場合もある。

1. 燃料油価格高騰による取引先との負担についての話し合い

1. 十分な話し合いがある
2. 一方的な説明のみ
3. 全く話はない

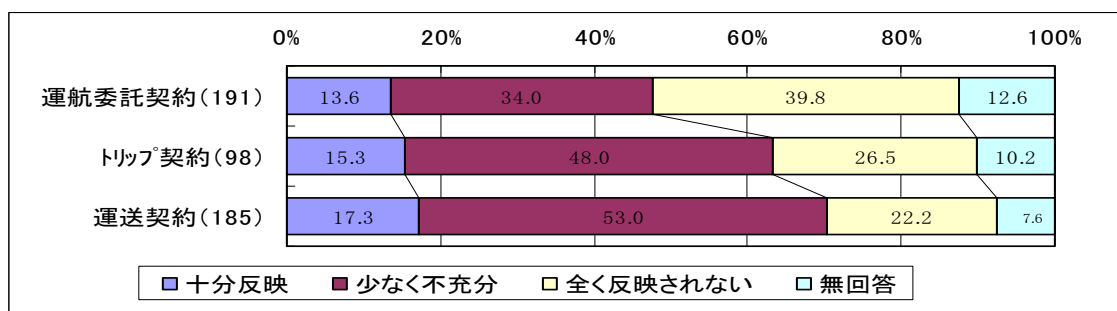
運送契約においては、54.6%（101社）は「十分な話し合いがある」との回答が多かったが、運航委託契約においては、26.2%（41社）は「一方的な説明のみ」、36.6%（70社）は「全く話はない」との回答であり、他の各契約と比較して多い割合であった。



2. 燃料油価格高騰分についての代金への反映

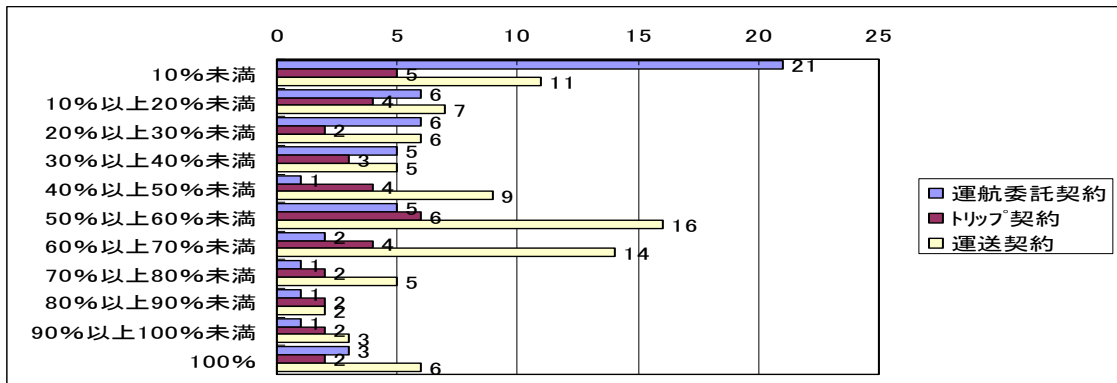
1. 十分に反映
2. 少なく不十分
3. 全く反映されない

運送契約及びトリップ契約においては、それぞれ「少なく不十分」が53.0%（98社）、48.0%（47社）、「十分に反映」が17.3%（32社）、15.3%（15社）との回答であったが、運航委託契約においては、39.8%（76社）が「全く反映されない」との回答であり、他の各契約と比較して多い割合であった。



2. のうち代金への転嫁割合

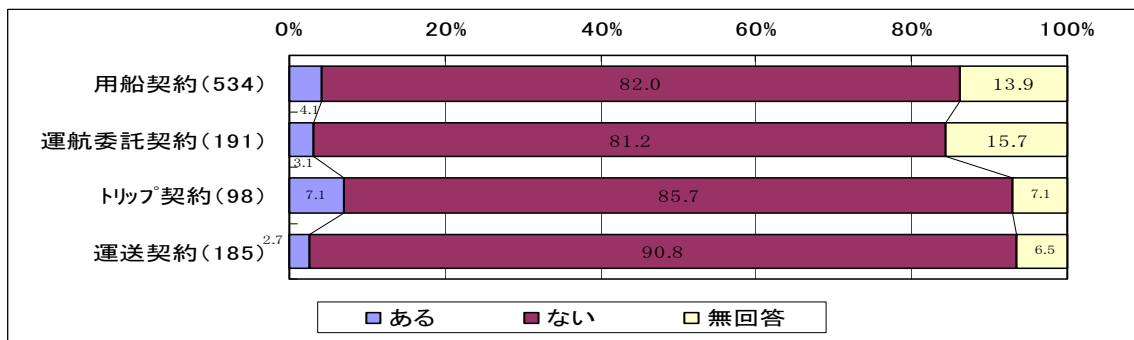
運送契約においては、50%～70%程度の回答が多いが、運航委託契約においては、10%未満との回答が多かった。



3. 燃料油価格高騰を理由とした代金の引き下げ

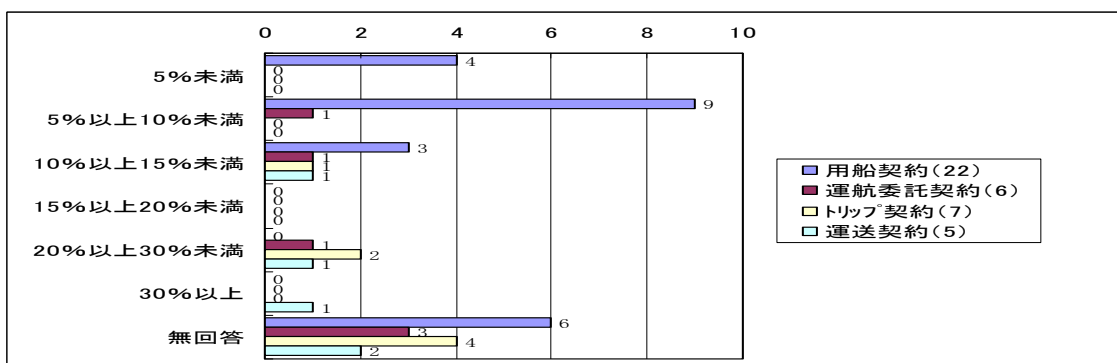
1. ある
2. ない

すべての契約において（運送契約90.8%（168社）、運航委託契約81.2%（155社）、用船契約82.0%（438社）、トリップ契約85.7%（84社））その大半は、燃料価格高騰を理由に代金の引き下げられたことは「ない」との回答であった。



3. のうち引き下げられた代金の割合

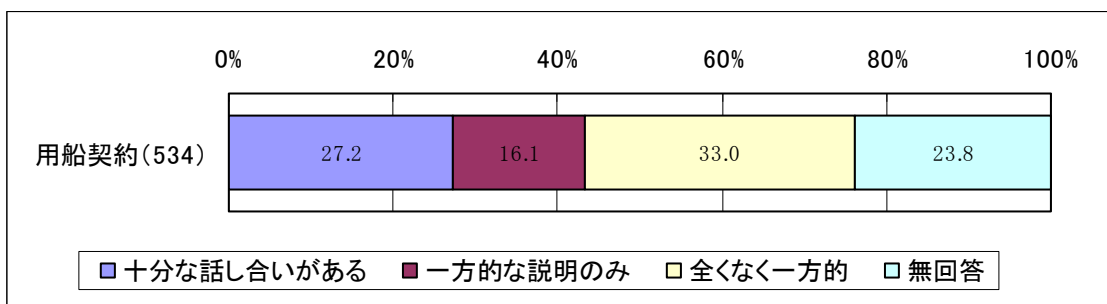
用船契約のうち、9社は5%～10%程度引き下げられたとの回答が多かった。



4. 潤滑油価格高騰による取引先との負担についての話し合い

1. 十分な話し合いがある
2. 一方的な説明のみ
3. 全く話なく一方的

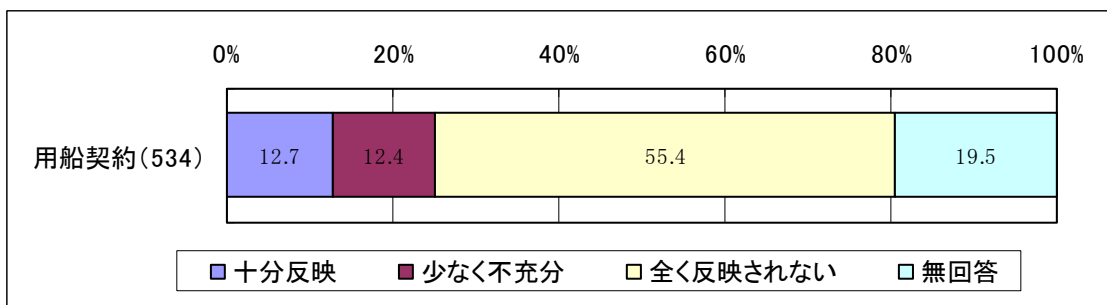
用船契約において、「全くなく一方的」との回答が33.0%（176社）と多い反面、「十分な話し合いがある」という回答も27.2%（145社）あり、二極化した結果であった。



5. 潤滑油価格高騰分についての代金への反映

1. 十分に反映
2. 少なく不十分
3. 全く反映されない

用船契約において、12.7%（68社）は「十分に反映」、12.4%（66社）は「少なく不十分」と、一部の事業者においては、代金へ反映されているが、「全く反映されない」との回答が55.4%（296社）と多くを占めた。



6. 自由意見（燃料油価格高騰による影響、困っていることなど）

【貸渡業】

- ・燃料油高騰により、オペレータから航海するほど赤字になると言われ、用船料を下げられる恐れがある。
- ・専用船、特殊船のため、オペレータの社船と同様の管理体制の扱いを受けており、原則的にコスト保証されているため、不当な取引は行われていない。
- ・運航委託船の場合、燃料油がいくら高騰しても他の経費を削減するわけにもいかず、その差額はほぼ船主負担が現状となっている。荷主はきちんと支払っていると聞けが、オペレータに対し現状を説明しても不足分を支払うというような姿勢もない。
- ・現在の運賃体系は、現在の物価または費用が違ってくるにも関わらず、10年も前の値決めしかされておらず、適正な価格となるよう指導を行って欲しい。
- ・下請法は公正な取引の確保にとっても有効であり、行政は今後も継続して監視してほしい。
- ・下請法と船腹が締まっているので特に問題はなくなっている。しかし、荷役時間中、船員は休息、書類事務、船体・機関手入れを行う必要があるにもかかわらず、荷役を手伝わされている。労務時間と航海の安全面から問題があるということを荷主に周知させる必要がある。
- ・オペレータ（1次）から（2次オペレータに）バンカーサーチャージの支払いはあるが、手数料を差し引かれ、大変不満。
- ・船員は荷役時の陸上作業のほか、時間的制約がされたタンククリーニングも強いられ、きつい仕事となっている。気に入らないならやめてもらわなければならないと言われ、何も言えない。また荷主系オペレータは特に高圧的である。
- ・船員不足に直面し、その上、燃料油高騰で経営が困難な状況になってきている。省エネ対策として減速運航を実施し努力してきたところであるが、限界にきて赤字体質となっている。燃料油高騰の政策を図ってほしい。

注：運送業（オペレータ）を兼ねている事業者も含んでいる。

【運送業】

- ・ 最近の異常な燃料油高騰により経営は厳しい。現在、荷主に対して、運賃を上げてもらうよう交渉しているが、現在のところ結果は出ていない。
- ・ 船舶コスト全般が上昇しているとともに、船員不足問題もあり、代替建造については、十分な検討が必要である。償却できる程度の用船料がほしい。
- ・ 燃料油高騰による運賃値上げについて、荷主の理解、協力を得ることができたが、運航船舶が老齢化しており、新造船に切り替えたくても、資材高による現在の建造船価から算出される運賃については、まだ荷主の理解が得られていない。
- ・ トラブルが生じて、それをどうすることも出来ず、何か言うと、仕事を少なくされたり、もらえなくなる。
- ・ 荷主に対してバンカーサーチャージの話をしているが話しにのってこない。
- ・ 燃料油高騰は、内航船の中でも燃料消費量の多い RORO 船が一番影響を受けている。RORO 船は、荷主が多岐におよび、また大部分が運送トラック業者であることから、そのトラック業者が荷主に転嫁をさせてもらえないため、それを理由にバンカーサーチャージに応じてもらえないという構図となっている。
- ・ 燃料油高騰による運賃値上げの要望をしているが、商品納入先が値上げできていないので、運賃の値上げは今すぐにはできないとの事であった。
- ・ 燃料油高騰分を運賃転嫁することができず、非常に苦しい経営を強いられている。荷主に懇願するがあまりしつこくすると仕事を失いかねない状態になる。燃料だけでなく、石油製品やワイヤー、鉄板など必要なものも高騰しており、設備投資にも費用がかかり厳しい経営状況である。

注：貸渡業（オーナー）を兼ねている事業者も含んでいる。

7. まとめ

本調査において、昨今の原油価格高騰が内航海運業界における取引への影響について、その実態を把握するとともに、内航海運事業者から様々な意見を頂いた。

内航海運業界においては、H16年4月から下請法の対象となるとともに独占禁止法の特殊指定の告示により、他の業種と比較して適正な取引慣行がなされていると考えられる。（【参考資料】参照。）

しかしながら、一部の事業者間においては、下請法や独禁法の特殊指定等に定める手続規定違反、買ったたき等の実体規定違反などの恐れもあることから、再度、業界団体に対し、公正取引の周知徹底を行うとともに、国土交通省を含めた関係省庁における公正取引にかかる「窓口・相談体制」について、個々の内航海運事業者あて発信し、内航海運事業者がより相談しやすい環境の整備に努めていきたい。

【公正取引委員会HP報道発表資料より】

平成19年度における下請法の運用状況及び企業間取引の公正化への取組

平成20年5月14日
公正取引委員会

書面調査の実施状況

公正取引委員会では、下請取引の性格上、下請事業者からの下請法違反被疑事実についての申告が期待できないことから、親事業者及び当該親事業者と取引のある下請事業者を対象に定期的に書面調査を実施するなどして、違反行為の発見に努めてきている。

平成19年度における書面調査は、資本金1000万円超の親事業者30,268社（うち役務委託等^(注)11,780社）及び当該親事業者と取引のある下請事業者168,108名（同43,031名）を対象に実施した（第1表参照）。

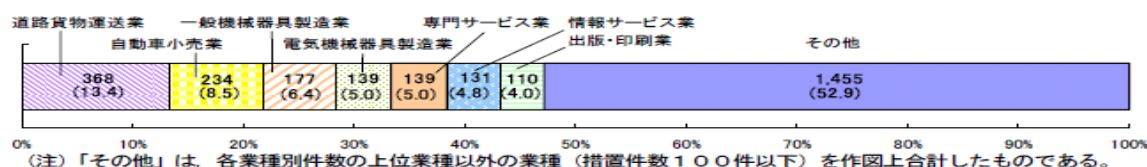
第1表 書面調査の実施状況

年 度	親事業者調査（社）	下請事業者調査（名）
平成19年度	30,268	168,108
製造委託等	(18,488)	(125,077)
役務委託等	(11,780)	(43,031)

下請法違反事件の措置件数（勧告及び警告の合計件数をいう。以下同じ。）を業種別にみると、道路貨物運送業の件数が最も多く（368件、13.4%）、以下、自動車小売業（自動車の修理も業として請け負っている場合がある。以下同じ。）、一般機械器具製造業等となっている（第1図参照）。

第1図 措置件数（2,753件）の業種別比率

[単位：件、（%）]



(注)「その他」は、各業種別件数の上位業種以外の業種（措置件数100件以下）を作図上合計したものである。

下請法違反行為の類型別件数の状況（第3表参照）

第3表 下請法違反行為の類型別件数

[単位：件、（%）]

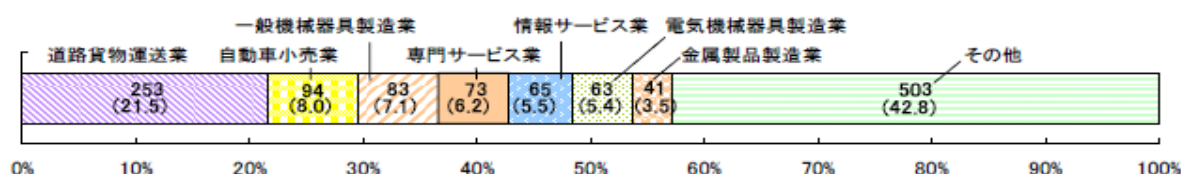
年 度	手 続 規 定			実 体 規 定											合計	
	書面交付義務	書類保存義務	小計	受領拒否	支払遅延	減額	返品	買いたたき	購入等強制	早期決済	書形困難手形	利益提供要請	やり直し等	報復措置		小計
平成19年度	2,453 (81.6)	553 (18.4)	3,006 (100)	23 (2.0)	701 (59.7)	112 (9.5)	9 (0.8)	39 (3.3)	41 (3.5)	29 (2.5)	147 (12.5)	26 (2.2)	48 (4.1)	0 (-)	1,175 (100)	4,181
製造委託等	1,533 (84.2)	287 (15.8)	1,820 (100)	15 (2.4)	284 (45.7)	49 (7.9)	9 (1.4)	26 (4.2)	26 (4.2)	26 (4.5)	132 (21.2)	23 (3.7)	30 (4.8)	0 (-)	622 (100)	2,442
役務委託等	920 (77.6)	266 (22.4)	1,186 (100)	8 (1.4)	417 (75.4)	63 (11.4)	0 (-)	13 (2.4)	15 (2.7)	1 (0.2)	15 (2.7)	3 (0.5)	18 (3.3)	0 (-)	553 (100)	1,739

実体規定違反を業種別にみると、道路貨物運送業の件数が最も多く（計253件、21.5%）（第2図参照）、行為類型ごとの実体規定違反の件数をみても道路貨物運送業の件数は多い（別紙参考の図1参照）。

また、各業種（主なもの）における行為類型別件数をみると支払遅延の件数が最も多い。ただし、自動車小売業については、購入等強制及び不当な利益提供要請の違反も目立っている（別紙参考の図2参照）。

第2図 実体規定違反（1,175件）の業種別比率

[単位：件、（%）]



(注)「その他」は、各業種別件数の上位業種以外の業種（違反件数40件以下）を作図上合計したものである。