国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成２１年１１月１１日
海　事　局　内　航　課

内航海運における取引実態（経済不況に伴う影響含む）に関するアンケート調査結果【主な概要】

■ 調査概要

（１）調査背景・目的

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した。

（２）取引実態に関するアンケート調査結果とりまとめ

昨年度までは、下請法等の整備と内航海運市場の回復により改善方向にあった内航取引の実態は、昨年秋以降の内航市場の悪化に伴い、かつての状況に逆戻りしている傾向が見られた。

下請法等によりその程度は抑制されているものの、特に、下請法及び独占禁止法の特殊指定の違反となる恐れがある問題も見受けられ、今後とも、日本内航海運組合総連合会と協力し、なお一層の取引環境の改善が必要と考えられるため、引き続き、環境の整備に努めていきたい。

①定期用船契約期間中の一方的契約変更（用船料の減額・返船等）
②手形による支払時期の遅延及び長期手形サイト
③銀行振り込み料の代金からの減額
④適正な対価のない役務（ダンネージ・クリーニング等）その他経済的利益の提供要請
⑤各契約について、契約締結後の一方的な内容変更
⑥親事業者・荷主と下請事業者・委託事業者との対話不足

（３）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
２，６２９事業者

（４）アンケート調査時期

開　　始：平成２１年７月中旬
回　　収：平成２１年８月下旬
集　　計：平成２０年９月～１０月

（５）アンケート回収数

７７４事業者（回収率　２９．４％）
（運送業１６１(21%)、貸渡業４８１(62%)、兼業１３１(17%)）
※回答事業者中、６７％の５１８事業者が下請法適用対象

■　主な取引実態について

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（定期用船契約・運航委託契約・トリップ契約・運送契約）毎に設問を行った。

※定期用船契約・・貸渡事業者（オーナー）が所有する船舶を運送事業者（オペレータ）に貸し渡す際の契約
運航委託契約・・荷主から運送を請け負った運送事業者が、船舶の貸渡事業者にその運送を委託する契約
トリップ契約・・荷主から運送を請け負った元請運送事業者が他の運送事業者に運送を委託する契約
運送契約・・・・荷主から運送事業者が輸送を請け負う契約

１．定期用船契約期間中の一方的契約変更(用船料減額、返船等全 285 件)

定期用船契約については、半数強は何らかの変更が回答し、「用船料引き下げ」との回答が４６．３％（２１０社）と多い割合であった。
また、運航委託契約への変更における下請代金（手取り収入）の減少は、「３割～６割」との回答が多く、「７割以上」との回答もあった。

２．運航委託契約における最低保証の有無（「無し」全該当件数 82 件）

運航委託契約については、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、「ない」が６３．６%と多い割合であった。

３．手形の受領時期(60 日超の全該当件数 55)

各契約のうち、現金と手形の場合及び手形のみの場合において、受領期間が６０日を超える割合が特に多い割合であった。

４．銀行振込料を事前取決めなく代金からの減額（全 248 件）

各契約のうち、「支払代金から減額」と約２割から４割程度が回答。

５．陸上側作業実施の対価支払（貨物船・タンカー）

貨物船おいては、ダンネージ片付け対価の支払いに対し、「不十分」及び「不払い」が全１１６件、特に船倉内のクリーニング対価支払いに対しては、同様に全１３７件であり、作業の要請を断れるかについては、最終的に断れないが全２３６件と多い割合であった。

また、タンカーについては、封印作業対価の支払いに対し、「不十分」及び「不払い」が全１１０件、特にホース・ジョイント作業対価支払いに対しは、同様に全１３０件であり、作業の要請を断れるかについては、最終的に断れないが全１６８件と多い割合であった。

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（「できない」全該当件数 349 件）

運送契約を除く、各契約において、「堂々と相談や申告ができる」の回答は少数で、「必ず取引を失うのでできない」及び「不利となるリスクがありできない」との回答が４割を超える多い割合であった。

特に運航委託契約においては、「必ず取引を失うのでできない」が昨年度調査７．９％から１４．０％へと大きく増加した。

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及び内航海運市場の改善に有効な方策（複数回答あり）

取り上げるべき課題は、契約・約款の解説書作成と説明（４５％）、定期的な調査等による実態把握（３７％）、下請法等の説明会（２８％）の順で多かった。

また、内航海運市場の改善に有効な方策は、契約ルールの明確化・徹底（４７％）、グループ化等オーナーの組織体制づくり（３０％）、多重構造の是正（２５％）の順で多かった。

■　定期用船契約期間中の一方的契約変更の具体的な内容

〇あるオペに 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ている。
〇定期用船期間 1.5 年残し、用船料協定期間 0.5 年残し、一方的に返船。
〇定期用船契約中、運航委託契約に突然変更
〇運航委託と言われても月に１回も航海なし。
〇運航委託はやむなく繋船しても何の保証もなく
〇一方的に３４％も用船料が減額された。

【問い合わせ先】
海事局内航課　内航海運効率化対策官　山倉、財務第一係長　吉野
＜電話＞03-5253-8111（内線 43-462、43-463）　＜直通＞ 03-5253-8627