

議題（1）

商慣習の改善方策等について

ガイドライン改訂案に対するパブリックコメント

下記のとおりパブリックコメントを実施し、いただいた意見に対する国土交通省の考え方は以下のとおりです。
実施期間:2025年1月15日～2025年2月14日 意見提出数:5者より14件

パブコメの主なご意見および国土交通省の考え方 1/5

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見等の概要	国土交通省の回答
1	ガイドライン全体	内航貨物船員・港湾労働者は共に、既に深刻な人手不足が懸念されており、特に荷積み・荷揚げについては、内航貨物船員と港湾労働者双方への配慮が不可欠である。そのため、本ガイドラインにおいても内航貨物船員不足のみならず、港湾労働者不足の視点も盛り込んで頂きたい。	貴見も踏まえて、P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」の項目名部分を「課題例6 陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化（荷主・オペ・オーナー）」と修正いたします。
2	ガイドライン全体	ガイドラインには、運賃・用船料の基準が掲載されているのか。船舶の老朽化の問題は、適正な運賃の収受が出来ていないからであると思われる。また、特に荷役に対する付帯費用、作業賃、荷役ホース代などが適正に収受できていないと思われる。適正料金の収受には、ガイドラインに適正な運賃を掲載することが一案だと思われる。	国土交通省では、令和7年度に取引環境の改善を目的に、内航海運における運賃・用船料の料金設定において考慮すべき費目を整理・検討し、「標準的な考え方」として策定する予定です。策定内容は、運賃・用船料の交渉時に活用いただけるようガイドラインに反映する予定です。こうした取り組みを通じて、内航海運業における適正な料金収受、経営基盤強化を推進してまいります。
3	P.8<参考 役務の範囲の例>の「荷主の役割」のうち、「荷役作業の責任・費用・・・集会所書式では、荷主は自己の責任及び費用で荷役作業を行い、運送人には責任及び費用を負担させないと定められています」部分	（意見） 当該部分を、「荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーはそれぞれ協議の上、荷役作業における役務の範囲と費用を明確にすることが望まれます」に修正いただきたい。 （理由） この項目は、役務の範囲や費用負担等の契約条件明確化が重要であるとの主旨と理解。 荷主とオペレーター間では、海運集会所書式だけではなく、実態を踏まえ役務の範囲等を定めた個別の契約書が使用されていることから、この部分については、役務の範囲を明確化することの主旨を反映し、「荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーはそれぞれ協議の上、荷役作業時の役務範囲と費用を明確にすることが望まれます」との記載に改めていただきたい。	役務の範囲の明確化については、ガイドラインP-8「契約内容の明確化」においてすでに記載済みですので、原案のままとさせていただきます。 当該記載箇所は、本ガイドラインで活用を推奨している一般社団法人日本海運集会所が作成した契約書式に記載している事項を引用しているものです。
4	「2.望ましい取引のあり方」 P-9 契約内容の明確化	傭船料支払いについて、日本海運集会所の書式の中にも、前払いとの規定はありますが、実際の契約においては、別途協定書等で支払いが前払いから当月払いにされているケースや一部の支払いが現金ではなく、約束手形（電債）にされているケースがあるので、原則、現金払いが徹底されるようにガイドラインに記載をしていただきたい。	支払方法や支払期限については、事前に関係者で協議を行ったうえで合意形成を行い、その上で契約書に明確に記載すべき内容であり、このことは本ガイドラインですでに記載しております。

ガイドライン改訂案に対するパブリックコメント

パブコメの主なご意見および国土交通省の考え方 2/5

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見等の概要	国土交通省の回答
5	「2.望ましい取引のあり方」 P-9 契約書等の書面共有	CD-Rの電子版体については昨今使用が減っており、現在普及しているクラウド等の記述に変更した方がいいのではないかと。	書面化した契約書の共有を関係者で行うための手段として、オンライン、電子記憶媒体のいずれも活用いただけるものと認識しておりますが、多様な記憶媒体があることから、「電子記憶媒体」と表現を変更いたします。
6	「2.望ましい取引のあり方」 P-11～12 独占禁止法、下請法の定義	「不適切な取引行為は法令違反となる可能性があります」とのことで、優越的地位の濫用防止の観点から独占禁止法と下請法で規制されていますが、対象範囲がどちらにも入っていないケースがあります。 例えば、「親事業者の資本金が3億円以下、下請事業者が1千万円以上の場合」傭船者と船主の関係からすると、「2次オペと船主の関係」なども適用対象外となってしまうので、そういったケースも含めて対象範囲に入るようにしていただきたい。	本ガイドラインでは、「望ましい取引のあり方」として、独占禁止法及び下請法による規制対象か否かにかかわらず、取引相手との協議や原価計算に基づく価格協議、契約内容の明確化等が必要であるとしております。支払遅延や発注後の減額、買いたたき等を防ぐためにも、事前に関係者で協議を行ったうえで合意形成を行い、その上で契約書に明確に記載すべきであり、このことは本ガイドラインに記載しております。
7	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 全体	課題解決に向けた取組例は強制力がどこまであるのか。すぐに取組可能な例と個社単位では取り組むには難易度が高い例示がある（例、システム関係）	今回追記した課題例とその解決取組は、個社ごとに関係者と連携して実施されている1事例です。国土交通省としては、掲載する取り組み事例を参考に改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。
8	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 全体	取組例に記載のあるシステムの関係については、個社単位での検討では非効率となる可能性があり、業界に関係する企業間で連携した検討（業界横断での検討）が望まれる。 特に内航船については業界内のプレーヤーも限られるため、検討が進めやすいのではないかと。各々で物流システムインフラを持つことは負担も大きい。	掲載している事例は、各社が関係者と連携し、先駆的にシステム開発・導入に取り組んでいる事例です。国土交通省では、こうした取組を本ガイドラインに掲載し、広く周知することで、個社単位での課題認識、業界全体での研究・検討の機運醸成につなげたく存じます。

ガイドライン改訂案に対するパブリックコメント

パブコメの主なご意見および国土交通省の考え方 3/5

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見等の概要	国土交通省の回答
9	P.18「課題例4 ムダな待機時間の削減」のうち、「基準時間を超える待機に対して追加料金を設定する」部分	(意見) 当該部分を、「月決め・固定額の契約を除き、基準時間を超える待機に対して追加料金を設定する」に修正いただきたい。 (理由) オペレーターとオーナー間の定期傭船契約、およびその定期傭船契約を背景とした荷主とオペレーター間の月決めの専用船契約は固定額による期間契約であり、一定時間を上回る待機に対して料金を支払うという概念は無い。内航海運事業者側も定期傭船契約の概念には無いこと、船員の労働時間規制遵守の観点から、定期用船契約において基準時間を超える待機が行われている実態は無いとの認識であること、さらに、ムダな待機時間は荷主側にとっても配送効率の低下につながるとの認識であることから、月決め・固定額の契約においても、待機に対して別途料金が発生するかのような誤解を与える懸念のある表現は避け、実態を反映した補足記載が必要と考える。	課題例4では、個社が関係者と連携し、「追加料金の設定」を別途定めることで、荷役作業にかかる船舶の待機時間の減少に寄与したという取組事例を紹介しております。本事例を参考に、船員の労働時間削減等の労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。
10	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 P-18 課題例6 陸側での荷役作業の実施	課題例6の中、或いは課題例7と併記する形で、「ケミカルタンカーのサンプル採取の陸側の実施」を加えてもらいたい。 過去、業界団体より他作業と同様に申し入れのあった事例であり、記載いただいた方が改善に取り組みやすい。	貴見を踏まえ、「ケミカルタンカーのサンプル採取の陸側の実施」についても、関係者と議論の上、記載について検討してまいります。

ガイドライン改訂案に対するパブリックコメント

パブコメの主なご意見および国土交通省の考え方 4/5

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見等の概要	国土交通省の回答
11	・P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」の項目名部分 ・P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」のうち、本文の「このため、タンカーやセメント船における「レデューサーのマニホールドへの装着、カーゴホース・ローディングアームの着脱作業」、鋼材船における「ダンネージの片づけ」などの荷役作業を陸側で行うことで、船員の作業負担を軽減させることも有効です。」部分	（意見） ・当該項目名を「課題例6 陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化（荷主・オペ・オーナー）」に修正いただきたい。 ・本文の当該部分を「このため、タンカーやセメント船における「レデューサーのマニホールドへの装着、カーゴホース・ローディングアームの着脱作業」、鋼材船における「ダンネージの片づけ」などの荷役作業については、荷役施設の条件や荷役作業の合理性、陸側・海側の責任範囲等を協議・勘案し、船員の労働時間軽減に寄与する場合には、荷役作業を陸側で行うことが有効です。」に修正いただきたい。 （理由） レデューサーやローディングアームの取り付け作業については、現状、航行中にレデューサーの取り付け作業が行われているなど、着岸後に陸側で行うより船側で行う方が効率的であるケースが多く、船上で陸側が作業することにより、作業の非効率化、船側での安全確認や危険負担が生じる等、必ずしも船員の労働時間削減に寄与しないケースが予想される。これらの取り付け作業については、陸側での荷役作業ありきではなく、まずは、レデューサーの規格やホース保管・運搬のあり方等の事情、船舶や荷役施設等の条件を勘案し、陸側の作業が物理的に可能で、かつ、船員の労働時間軽減に実質的に寄与するのかが等を調査の上、今後陸側・海側の作業や責任分担のありかたを検討していくことが必要と考える。なお、作業・責任分担の明確化が難しい場合や、効率性・安全性等の観点から船側が一貫して作業する方が望ましいと当事者間で合意する場合には、それを尊重することも考慮していただきたい。	項目名については、貴見のとおり修正いたします。 課題例6では、個社が関係者と連携し、機器や設備への投資、作業分担の見直しを行うことで、船員の労働時間軽減に寄与した取組事例として掲載しております。本事例を参考に、船員の労働時間削減等、労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。
12	P.19「課題例9 船食デリバリーサービスの利用」のうち、「食料配達を依頼し、乗組員の負担軽減を図ることが有効です。」部分	（意見） 当該部分を「保安対策等の関係で実施可能な施設では食料配達を依頼し、乗組員の負担軽減を図ることが有効です。」に修正いただきたい。 （理由） 保安上の理由から全ての施設での対応が難しいことも想定されることから、保安等の関係で問題が無い施設から取り組むことに努めるとの修正をお願いしたい。	課題例9では、個社が関係者と連携しつつ、合意形成を図るなど創意工夫を行った結果、船食デリバリーサービスを活用するに至り、乗組員の負担軽減に寄与した取組事例として掲載しております。本事例を参考に、乗組員の負担軽減等、労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。

ガイドライン改訂案に対するパブリックコメント

パブコメの主なご意見および国土交通省の考え方 5/5

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見等の概要	国土交通省の回答
13	・P.19「課題例10 運航管理システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望めます。」部分 ・P.19「課題例11 オンライン貨物予約システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望めます。」部分 ・P.20「課題例12 事務管理システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望めます。」部分	(意見) 当該部分を「まずは関係者間で開発動向やコスト等も含めた課題を整理し、システム導入の目的を明確にして進めることが望めます。」に修正いただきたい。 (理由) 運航管理システムやオンライン貨物予約システムは、海象・需要変動等の運航スケジュール上の変数が多く、現状では開発・導入にあたって様々な課題が存在する。また、システム導入への費用対効果を踏まえた投資判断も、各当事者によって異なることから、運航管理システム等については、導入ありきではなく、そうした課題が存在する前提のもとで、開発の動向やコスト等を踏まえた関係者間の検討を行い、進めることが大切であるとのニュアンスを加えることが必要と考える	ご指摘いただいた内容については、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望めます。」という箇所で記載済みです。
14	(該当箇所) P.20「課題例14 貨物融通の実施」のうち、「このため、グループ会社間等で船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し、効率的な配船を行うことで、空荷運航を減少させ、船舶稼働率の向上を図ることが有効です」部分	(意見) 当該部分を「このため、独占禁止法に抵触しない範囲内で、グループ会社間等で船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し、効率的な配船を行うことで、空荷運航を減少させ、船舶稼働率の向上を図ることが有効です。」に修正いただきたい。 (理由) 「グループ会社間」の定義が不明瞭であること。また、グループ会社間であっても情報共有や共同輸送の実施の際、少数荷主の場合の高市場占有率や生産・販売・在庫等の営業情報の把握等により、独占禁止法への抵触が懸念される。貨物融通の実施は、独占禁止法に抵触しないことが大前提であるため、同法に抵触しない範囲での取組とすることを明記いただきたい。	貴見のとおり、修正させていただきます。

パブリックコメント後のガイドライン改訂案

No.5の意見に対する修正反映

新ガイドライン

1

内航海運業法等の改正

実施主体： 荷主 オペレーター オーナー

a. 契約の書面交付の義務付け

内航海運業者は、内航海運業に係る業務に関して契約を締結したときは、当該契約の相手方に対し、**役務の範囲、対価、船員数といった法定記載事項を記載した書面を交付**しなければなりません。

(内航海運業法第9条第1項)

契約相手方から承諾を得ることにより、書面交付に代えて**オンライン（メール等）や電子記憶媒体による提供も可能**です。

(内航海運業法第9条第2項)



■パブコメを受けた修正
旧：CD-R等の記録メディア
新：電子記憶媒体

契約書面に記載しなければならない事項
(改正内航海運業法施行規則第11条の24第2項)

- 契約当事者の氏名・名称、住所、法人の場合は代表者の氏名
- 提供する役務の範囲、期間及びその対価
- 提供する役務に係る費用を負担する者
- 荷役作業その他の内航海運業に附帯する業務を行う者及び当該業務に係る費用を負担する者
- 契約の変更及び解除
- 損害賠償の責任
- 定期傭船契約にあっては、次に掲げる事項
 1. 当該契約に係る船員の職種及び数並びに予備船員の数
 2. 船員の過労防止のために航行期間の制限その他の船舶の利用の制限をする場合は、当該制限



（一社）日本海運集会所が、上記の法定記載事項を反映した標準契約書式を作成しており、これらを活用することが推奨されています。



この規定は、令和4年4月1日以降に締結する契約について適用されますが、それ以前に締結した契約についても、本規定に照らし合わせ、もし適合していない場合は、覚書等で契約事項の追加や修正などを行うことが望ましいです。

新ガイドライン

2

望ましい取引のあり方

契約内容の
明確化
(続き)

加えて、運賃・用船料に関する契約書は、支払期日、支払方法といった内容を明確にすることが望ましいです。

契約書等の
書面共有

契約書をはじめ取引相手と取り決めた事項は、メール等のオンラインや**電子記憶媒体を含め必ず書面にしてお互いに共有**する必要があります。

内航海運業法第9条により、契約書等の書面交付が義務付けられています。

■パブコメを受けた修正
旧：CD-R等の電子媒体
新：電子記憶媒体

パブリックコメント後のガイドライン改訂案

No.1、No.14の意見に対する修正反映

新ガイドライン

4

安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例

b.労働環境の改善事例（7事例）

課題例3 直前の運航計画の変更の回避

荷主 オペ

直前に運航計画の変更が発生すると、荷役や船舶の運航にムリ・ムダのしわ寄せが生じ、船員の肉体的・精神的負担が増え、事故のリスクも高まります。

したがって、荷主は十分なリードタイムを確保した上で出荷計画を立てたり、出荷に合わせて生産や荷造りを計画的に開始・終了させるなど、**可能な限り直前の運航計画の変更が発生しないよう、余裕をもったスケジュールで輸送の発注を行うことが大切です。**また、オペレーターも気象・海象情報を前広に収集し、時化が予想される場合は都度荷主及び船舶と運航計画を協議することが必要です。

課題例4 ムダな待機時間の削減

荷主 オペ オナー

荷役待ちなどのため総員配置（スタンバイ）状態で待機する必要が生じると、その時間は全船員の労働時間にカウントされ、長時間労働の原因の一つになります。

こうした待機時間を削減するためには、荷主とオペレーターが連携して荷役時間を早めに本船に通知することで、**本船側のスタンバイ状態を解除し、待機時間を船員の休息時間に充てることができるよう配慮したり、もし長時間の待機が想定される場合は、仮バースを手配して船員に陸上での休息を与えたり、基準時間を超える待機に対して追加料金を設定する**などの措置を行うことが大切です。

課題例5 船舶燃料のA重油への専焼化

荷主 オペ オナー

船舶燃料においてC重油を使用すると、燃料に含まれる固形分が増加し、清掃作業（こし器掃除）が増えるため、機関部の船員の負担が増加します。

このため、**船舶燃料をA重油に専焼化することで清掃作業を削減し、作業負担を軽減**することが考えられます。この際、A重油専焼化に伴うコストや燃料消費量の増加に対し、作業効率化による具体的なメリットを荷主、オペレーター、オーナー間で共有し、オペレーター、オーナーのニーズを聞き取りながら協議を進めることが大切です。その際、港やパンカー船、A重油サプライヤーと補油体制、補油能力を確認

■パブコメを受けた修正

旧：陸側での荷役作業の実施

新：陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化

課題例6 陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化

船員不足が深刻化する中、船員の労働時間を削減しなければ、安定的な内航輸送に支障をきたす恐れがあります。

このため、タンカーやセメント船における「**レディーサーのマニホールドへの装着、カーゴホース・ローディングアームの着脱作業**」、鋼材船における「**ダンネージの片づけ**」などの荷役作業を陸側で行うことで、船員の作業負担を軽減させることも有効です。

新ガイドライン

4

安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例

d.事務作業の改善事例（2事例）

課題例12 事務管理システムの導入

荷主 オペ オナー

船員の勤怠管理や各種報告書の作成、受発注業務など、日々の事務作業に多くの時間と労力が費やされ、本来業務への支障が懸念されます。

クラウドベースの事務管理システムを導入し、勤怠・報告書・受発注などの業務を効率的に処理することで、事務作業の負担軽減が期待できます。まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。

課題例13 電子契約システムの導入

荷主 オペ オナー

契約書の作成から保管までの一連の作業に多くの時間を要し、紙の保管スペースの確保や契約書の紛失リスクも高まります。

クラウドベースの電子契約システムを導入し、契約書の作成から署名、保管までの一連のプロセスをデジタル化することで、契約業務の効率化が期待できます。まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。

e.空荷運航の改善事例（1事例）

課題例14 貨物融通の実施

荷主 オペ

将来の船員不足に備え、輸送効率の向上に向けた取組を進める必要があります。

このため、**独占禁止法に抵触しない範囲内で、グループ会社間等で船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し、効率的な配船を行うことで、空荷運航を減少させ、船舶稼働率の向上を図ることが有効です。**

■パブコメを受けた修正

追記：独占禁止法に抵触しない範囲内で

内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組(案)

○安定・効率輸送協議会や各個別部会における商慣習の改善方策等の検討も踏まえ、今後内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組として、以下の取組を実施する。

<総論>

- ① 国は、荷主とオペレーター間の運賃や、オペレーターとオーナー間の用船料の円滑な協議に向け、運賃や用船料の契約実態及び関係者の意見も踏まえつつ、運賃や用船料を構成する費目に係る「標準的な考え方」を来年度より検討し、検討結果を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)に反映し、周知を行う。
- ② 国及び業界団体は、価格変動に合わせた運賃や用船料の円滑な転嫁に向け、荷主及び内航海運業者に対して、「内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン」等の周知を行う。
- ③ 国及び業界は、オペレーターとオーナー間の用船料の円滑な協議に向け、海運集会所が定めている契約書式の活用を促すとともに、荷主とオペレーター間の運賃の円滑な協議に向け、契約に必要な項目の整理等を進める。合わせて、慣習的に曖昧となっている荷役等における作業分担及び責任範囲を明確化するため、安定・効率輸送協議会や各個別部会等にて継続的な協議を行う。
- ④ 国は、船員の労働環境改善や運航・事務処理の効率化を促進するため、既に一部の荷主と内航海運業者の連携の下で行われている、船員の労働環境改善や運航・事務処理の効率化に資する優良事例をガイドラインに盛り込むとともに、国及び業界団体は、事例の横展開を図るため、ガイドラインの周知を行う。
- ⑤ 国及び業界団体は、船員の労働環境改善や運航・事務処理の効率化を促進するため、安定・効率輸送協議会や各個別部会等にて荷役作業等に要する資機材等の標準化の実現可能性等について検討等を行う。

<各論>

- ① ケミカルタンカーの封印を廃止する企業が一定数存在する中、原則封印作業を廃止する方向で検討する。ただし、特段の事情により封印を要する場合は、封印を求める荷主が封印を行う。加えて、荷主による封印が困難で、船員による封印作業を求める場合は、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーとの間で締結する契約において役務の範囲やその費用負担を明確化した上で、荷主はオペレーターに適切な運賃を、オペレーターはオーナーに適切な用船料をそれぞれ支払い、オーナーは船員に封印作業に伴う適正な対価を支払う。
- ② 石油化学製品や石油製品の積上げ時に必要な陸上側・船舶側のホース接続等について、タンカー荷役の効率化や安全性向上の観点から、荷主はローディングアームの設置に努めるとともに、荷主及び内航海運業者は安全性を確保した上でカムロックの活用等も検討する。また、陸側でのホース接続等は陸側と海側の荷役作業範囲及び責任分担を明確にしつつ、陸側で作業を行うことが困難で、船員によるホース接続等を求める場合は、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーとの間で締結する契約において役務の範囲やその費用負担を明確化した上で、荷主はオペレーターに適切な運賃を、オペレーターはオーナーに適切な用船料をそれぞれ支払い、オーナーは船員にホース接続等に伴う適正な対価を支払う。
- ③ 鉄鋼製品の積み下ろし時に必要なダンネージの積み下ろしについて、陸側と海側の荷役作業範囲及び責任分担を明確にしつつ、陸側で作業を行うことが困難で、船員によるダンネージの積み下ろしを求める場合は、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーとの間で締結する契約において役務の範囲やその費用負担を明確化した上で、荷主はオペレーターに適切な運賃を、オペレーターはオーナーに適切な用船料をそれぞれ支払い、オーナーは船員にダンネージの積み下ろしに伴う適正な対価を支払う。また、ダンネージ処理の効率化を図るための取組を検討する。

運賃・用船料算出あたっての「標準的な考え方」の策定・周知

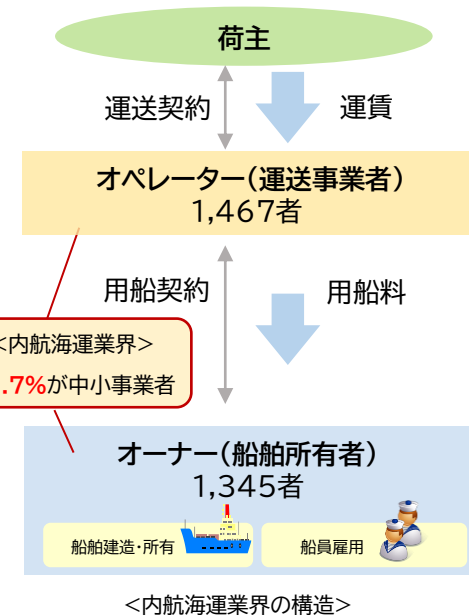
内航海運業の取引環境改善・生産性向上
(令和7年度調査事業)

背景・課題

- 内航海運の取引環境は、契約の書面化等の各種取組により、改善しつつある一方、荷主とオペレーター間の運賃交渉やオペレーターとオーナー間の用船料交渉にあたり、運賃や用船料を構成する費目(コストとしてどのような費目が想定されるのか、オーナー、オペレーター、荷主がそれぞれ負担すべきコストは何か等)に係る「標準的な考え方」がないため、適正な運賃・用船料の収受につながりにくいという声を聞く。
- 令和6年度に実施した「内航海運業における商慣習及びその改善事例の実態調査」においても、運賃における費用負担の明確化について、およそ8割が進んでいないと回答しており、用船料においても約4割の事業者が提供作業の分担と対価が不十分だと回答している。

事業内容

「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)も踏まえつつ、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向け、運賃・用船料の実態について把握し、適正な「運賃・用船料」を収受するために必要な「標準的な考え方」を示すとともに、考え方に基づいた取組方法を検討する。



スケジュール(案)

現状分析
4~6月

運賃・用船料の実態調査

貨物別、船種別、船齢別等にどのような費目が存在するのか運賃・用船料の実態を把握する。

有識者
検討会
6~9月

運賃・用船料の「標準的な考え方」の検討

実態調査を踏まえ、費目ごとの定義を明確にし、民間有識者を交えた検討会や安定・効率輸送協議会等で「標準的な考え方」を検討する。

ガイドライン
改定
9~12月

ガイドラインへの反映

「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に、整理した「標準的な考え方」等を反映する。



関係者
周知
R8. 1~3月

荷主・内航海運事業者への周知

荷主と内航海運事業者等に対し、安定・効率輸送協議会等を通じて、周知し、内航海運業の更なる取引環境改善・生産性向上を図る。

フォロー
アップ
R8. 4月~

収受改善に向けた継続的なフォローアップ

運賃・用船料の取組状況をアンケート等で確認し、収受改善に向けた継続的なフォローアップを実施する。

事業効果

適正な運賃・用船料の収受につながるなど、**更なる取引環境の改善**が図られることで、安定的な海上輸送を確保でき、「強い内航海運」への発展を促す。

背景・課題

- 物流2024年問題を受けたトラックから船舶へのモーダルシフトや、インバウンドの受入強化に伴う航空燃料の海上輸送需要の増加等に対応し、内航海運による安定的な海上輸送を確保するためには、内航海運の生産性向上を通じた海上輸送力向上に向けた取組を速やかに行う必要がある。

事業内容

荷主・オペレーター・オーナーが連携し、内航海運による海上輸送力向上に向けた目標設定やその達成に向けた生産性向上に資する設備投資等に対して支援を行う。

(補助額上限 10,000千円 補助率1/2)

【具体的な支援内容】

1. 計画策定支援

荷主・オペレーター・オーナー(※)が連携し、海上輸送力向上に向けた今後の定量的目標、目標達成に向けたハード・ソフト両面からの先進的な取組(船員の労働生産性向上等)をまとめた計画(内航海運輸送力向上計画)の策定にあたって必要な専門家派遣に係る費用等を支援
(※)オペレーター・オーナーについては「みんなで創る内航」推進運動へ参加することが要件

2. 実証支援

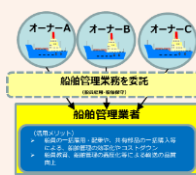
内航海運海上輸送力向上計画に基づく取組の効果を検証するために必要な経費を支援 (機器・設備購入費を含む)

【実証テーマ(例)】

①船舶管理会社の活用による効率化・コストダウン

(取組例)

船員の知識・スキルの統一化を図るための一括教育や、効率輸送に資する船舶に搭載されている機器の標準化を推進する取組



②魅力ある職場環境の構築

(取組例)

船員を維持・確保するために、勤務ローテーションの変更等による働き方改革や、タンクの自動洗浄装置等を活用した船上作業の省力化に資する取組

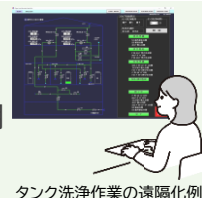


荷役作業中の船員

③荷役・船上作業等の効率化

(取組例)

船員の労働生産性を高めるために、デジタル技術を活用した荷役・船上作業等の省力化・自動化を推進する取組

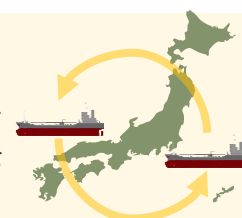


タンク洗浄作業の遠隔化例

④配船効率化

(取組例)

片荷の解消のため、複数荷主とのマッチングを促すプラットフォームの構築や船上作業の生産性向上を図る取組



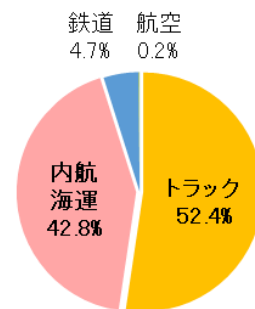
実証により得られた効果や課題をまとめ、**内航海運の輸送力向上に資するモデル事例を創出し、業界全体に横展開・普及啓発**

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。
- 経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、
 - ・ 国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
 - ・ 幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和4年度の数値



	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	63,127事業者	1,582事業者
従業員数	201万人	5.3万人
中小企業の割合	97.5%	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考: 全産業平均は4.5%	0.0%	1.8%

※トラック事業は令和4年度又は令和4暦年の数値
内航海運事業は令和5年度又は令和5暦年の数値
内航海運事業の営業利益率は中小企業の数値
※(出典)トラック事業の従業員数: 総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率: 全日本トラック協会「経営分析報告書」
その他の項目: 国土交通省調べによる



要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・法人税等】 中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に、取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択を可能とする。

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

船舶の買換特例（圧縮記帳）制度

特例措置の内容

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延が認められる。

対象要件

- 環境負荷低減設備が搭載された新建造船舶及び中古船舶であること
- 譲渡船舶の船齢が23年未満であり、新たに取得する船舶の船齢が法定耐用年数以下であること。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー
推進効率改良型船形
サイトスラスター（いずれか1つ）

【推進効率改良型プロペラ】

【LED照明器具】等

環境要件は
特償の方が
より厳しい
【必須要件】

船舶の特別償却制度

特例措置の内容

高度な環境負荷低減設備を搭載した新建造船舶を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却が認められる。

対象要件

環境低負荷船	高度環境低負荷船
加算償却額:16%	加算償却額:18%

※環境低負荷船、高度環境低負荷船のどちらも500トン以上の船舶に限る。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー
推進効率改良型船形

【推進効率改良型プロペラ】

【サイトスラスター】

【LED照明器具】

【熱効率改良装置】

等

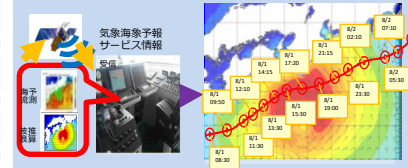
左記設備のうち主機を電気推進装置付にする、又は、左記設備に航海支援システムを追加する

【電気推進装置付主機】

or

【航海支援システム】

気象・海象予測情報を活用し、省エネ運航が可能な航路・船速を提示



中小企業投資促進制度

特例措置の内容

中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、その取得価格（船舶は取得価格の75%）の30%の特別償却もしくは7%の税額控除が認められる。

対象要件

資本金1億円以下の企業等
※税額控除の場合、個人事業主または資本金3千万円以下の企業に限定される

固定資産税の課税標準の特例

○恒久措置

内航貨物船、国内旅客船
：課税標準 1 / 2
離島航路用の船舶
：課税標準 1 / 6

地球温暖化対策税の還付措置

（内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油）

石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付

※原油・石油製品（1klあたり）

石油石炭税2,040円に760円を上乗せ

軽油引取税の免税

内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税

（1キロリットル当たり32,100円）の免税