

船員の働き方改革

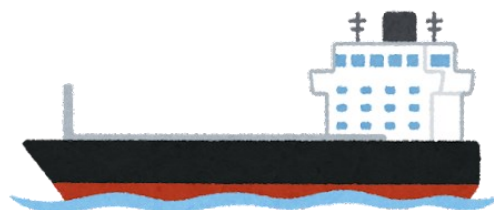
取引環境改善

生産性向上

に向けた

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 (第2版)

～荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの
連携強化に向けて～



令和7年3月



国土交通省海事局

Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

本ガイドラインの作成経緯

四方を海に囲まれた我が国において、内航海運は国内物流にとって重要な役割を果たしています。

内航海運は、国内貨物輸送の約4割（トンキロベース）を担っており、中でも、鉄鋼、石油製品、石油化学製品、セメントといった産業基礎物資の輸送については、約8割を担っています。また、コンテナやトレーラーによる雑貨輸送においても、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っています。さらに、内航海運は、災害発生時の陸上の代替輸送や緊急物資輸送等においても重要な役割を担っており、国土強靱化や物流の代替性の確保を図る一翼を担う存在となっています。

他方で、日本全体で生産年齢人口の減少が避けられない中で、その持続的な維持・発展には課題を抱えています。そのうち、内航貨物船員は、その半数を50歳以上が占める中、円滑な世代交代は待たなしです。近年、若手船員の割合は徐々に増加している一方、長時間労働、長期間乗船をはじめとする働き方の問題から、業界への定着率は低下しており、関係者が一丸となってこうした状況の改善を図らなければ、必要な船員を確保し、運航を継続することが、年々、困難となっていくことが懸念されます。

また、内航海運は、産業基礎物資輸送の分野を中心に、その大部分が大企業であり寡占化が進む荷主企業の下で、オペレーターとオーナーが専属化・系列化している傾向にあります。さらに、内航海運業者の99.7%が中小事業者で事業基盤が脆弱であり、荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を収受できない場合もあり、収益性が低いという構造的な課題があります。

加えて、内航海運暫定措置事業の終了による事業者間の競争促進など、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しようとしています。

こうした中においても、内航海運は、荷主のニーズに応え、安定的な海上輸送を確保するという使命を果たすため、「船員の働き方改革」を進めて安定的に人材を確保していく必要があります。そのためには、内航海運を取り巻く様々な事業においても、同様に安定的な人材確保に課題があることに配慮しつつ、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送や経営の更なる効率化を図るなどの内航海運の「生産性向上」にも取り組む必要があります。

こうした取組を総合的に進め、持続可能で安定的な内航海運を構築することは、内航海運業者だけではなく荷主にとっても製品の安全かつ安定的な出荷に寄与するなど大きなメリットがあります。また、取組を進めることにより、企業のコンプライアンス遵守の姿勢を打ち出すことは、企業イメージの向上にもつながります。したがって、内航海運業者と荷主が協力しつつ、それぞれが主体的に取り組むことがとても重要です。

本ガイドラインは、令和3年5月に成立した「海事産業強化法」により新たに盛り込まれた船員の働き方改革、内航海運における取引環境改善及び生産性向上のための各種制度を実効性のあるものにするため、内航海運業者と荷主がそれぞれ遵守すべき事項とともに望ましい協力のあり方等をまとめ、令和4年3月に公表されました。

その後、内航海運業の取引環境の更なる改善のために、改善が必要と思われる商慣習について「安定・効率輸送協議会」等で議論を行い、今回本ガイドラインを改訂することとしました。

日頃の業務において当ガイドラインを活用いただき、荷主、オペレーター、オーナー等が連携して内航海運の安定輸送の確保に取り組まれることを期待いたします。

「船員の働き方改革」、「取引環境改善」、「生産性向上」に向けた
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

～荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの連携強化に向けて～

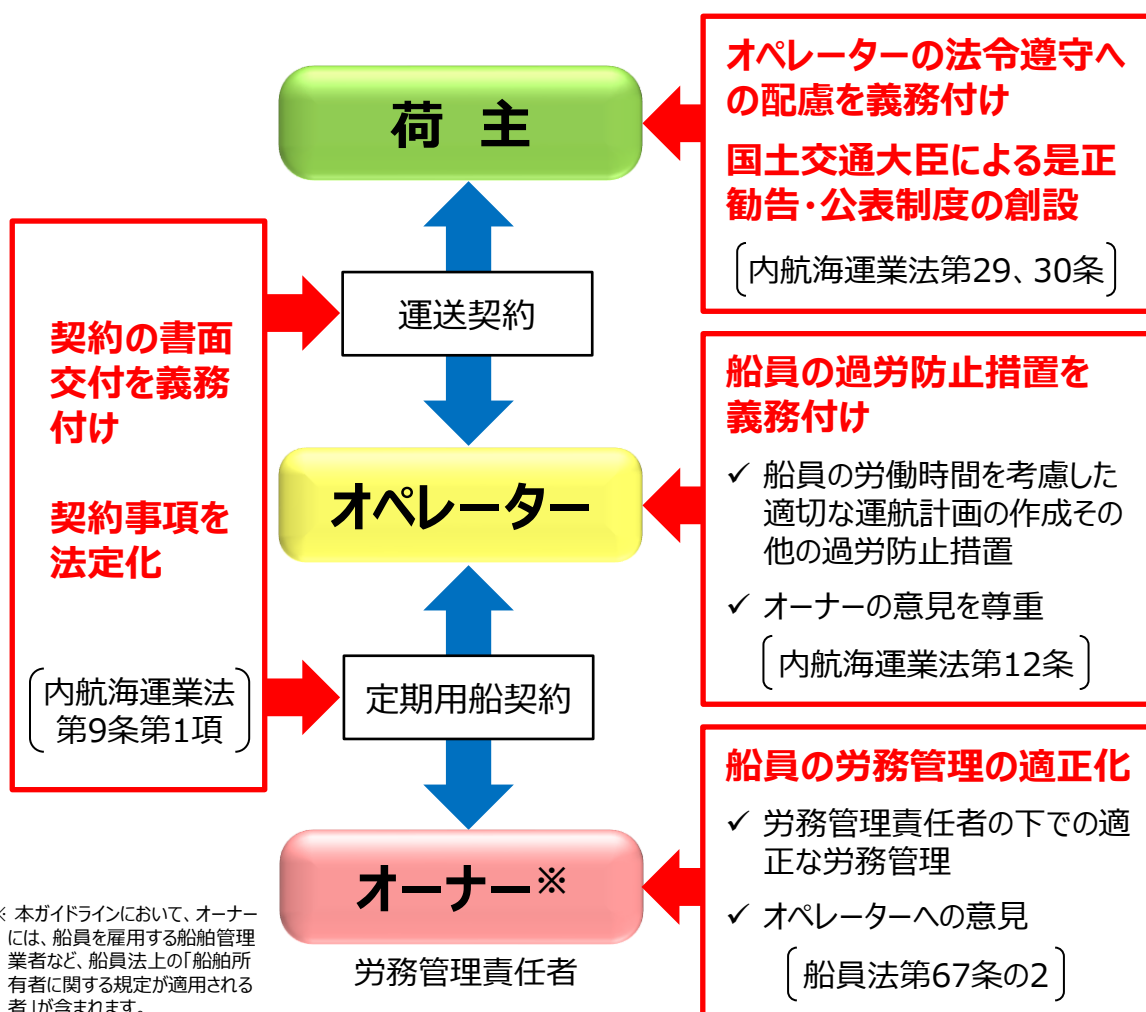
目 次

1	内航海運業法等の改正	3～
2	望ましい取引のあり方	7～
3	船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が果たす役割	14～
4	安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例	17～
5	安定的な内航輸送の維持のための4つのステップ	21～
参考	関係法令（抜粋）および取組推進のための各種支援制度	25～

船員法と内航海運業法が改正され

「船員の働き方改革」や「内航海運の取引環境改善」を図るための新制度が始まりました

令和3年5月に成立した「海事産業強化法」により、船員法と内航海運業法が改正され、令和4年4月1日から新たな制度が始まりました。



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)



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4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
- 定期傭船契約にあつては、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。

実施主体：

オーナー

b.船員の労務管理の適正化

オーナー（船員の使用者）は、**「労務管理責任者」を選任**し、労務管理事務所において、**船員の労働時間を適切に管理**しなければなりません。

（船員法第67条の2第1～3項）

オーナー（船員の使用者）は、労務管理責任者の意見を勘案し、労務管理上の措置を講じるため、**運航計画の変更等の必要があると認められる場合は、オペレーターに意見を述べなければなりません。**

（船員法第67条の2第4項）



実施主体：

オペレーター

c.オペレーターによる船員の過労防止措置

オペレーターは、船員の過労を防止するため、**船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成**しなければなりません。

（内航海運業法第12条第1項）

オペレーターは、船員の過労防止措置を講じるにあたり、**オーナーの意見を尊重**しなければなりません。

（内航海運業法第12条第2項）

オペレーターは、安全管理規程において、**運航計画等の作成時における船員の労働時間管理の確認**に関する事項を定めなければなりません。

（内航海運業法施行規則第13条第3号ロ(1)）



実施主体：

荷主

d. 荷主の協力促進のための措置

荷主は、**オペレーターの法令遵守に配慮**しなければなりません。

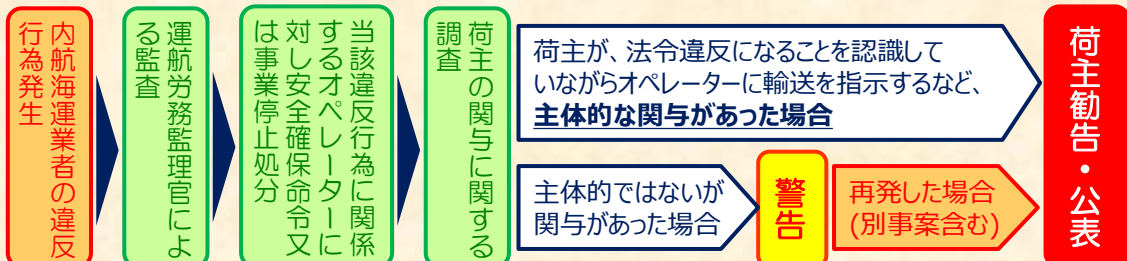
(内航海運業法第29条)

オペレーターが法令違反により処分を受け、当該違反行為が荷主の行為に起因するものであり、かつ、当該オペレーターに対する処分のみでは当該違反行為の再発防止が困難であると認められる場合、**国土交通大臣は、当該荷主に**
対し、再発防止措置をとるべきことを勧告することができ、当該勧告したときは**公表**します。



(内航海運業法第30条第1項、第3項)

《荷主勧告・公表までの流れ》



実施主体：

オペレーター

e. (その他) 下請けオペレーターへの配慮

オペレーターは、他のオペレーター（下請け）が行う内航輸送を利用して物品の輸送を行う場合、下請けオペレーターが以下の規定及び安全管理規程を遵守することを阻害してはいけません。

(内航海運業法第19条)

- 第10条（輸送の安全性の向上に努める義務）
- 第11条第1項（安全管理規程の届出）
- 第11条第4項（安全統括管理者及び運輸管理者の選任）
- 第11条第6項（安全統括管理者の意見の尊重）
- 第12条（船員の過労の防止）



望ましい取引行為のポイントは、

「丁寧な協議」と「見える化」です

適正な取引を行うためには、法律で定められたルールを守るのはもちろんのこと、取引相手との対話による丁寧な協議により、できるだけ具体的に契約内容を取り決めることがポイントです。



以下に、望ましい取引行為を示しています。

取引相手との協議	運賃・用船料・役務等をはじめとする契約内容は、契約相手の一方が優越的な立場を利用して一方的に通告し、それに従わせるのではなく、 <u>取引相手との対話による丁寧な協議により取り決める</u> ことが望ましいです。
原価計算に基づく価格協議	運賃・用船料等は、<u>原価計算に基づく見積書等を用いて協議する</u>ことが望ましいです。コスト（内訳となる費用項目等）の「見える化」が図られることで、客観的なデータも活用しつつコスト変動に伴う運賃・用船料等の円滑な改訂協議が可能となり、妥当ではない金額を一方的に設定されることを防ぐことができ、それが安定的な事業運営の確保にもつながります。 なお、原価計算に基づく運賃・用船料等の改定は、燃料費等の価格変動を踏まえて、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間でタイムリーに協議を行うことで、関係者間での公平な負担が期待されます。

契約内容の 明確化

契約内容は、曖昧にせずできるだけ具体的に取り決めることが重要です。特に、役務の範囲（役割分担）やその費用負担について、契約書等の中で明確にしておくことが必要です。これにより、取引条件をめぐる解釈の違いや支払いに関するトラブルを未然に防ぐことができます。

内航海運業法施行規則第11条の2第2項に、契約書等に記載しなければならない事項が定められています（p4参照）。この記載事項以外にも、役割分担が必要となる項目については契約書に明記し、取引関係の明確化を図ることが重要です。

また、日本海運集会所では、契約書面の記載事項を反映した標準契約書を作成しており、記載すべき事項の抜け漏れを防ぐためにも、これらを活用することが推奨されています。

<参考 役務の範囲の例>

荷主の役割

- 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（内航運送基本契約書式 第25条 荷役の責任と費用）

オペレーター・オーナーの役割

- オペレーターは、オーナーとの契約において、自己の危険と費用により、必要であればステバドアを手配し、船積み、積付け、荷ならし、ラッシング、荷敷、アンラッシング、荷揚げ及び検数を含むすべての貨物取扱を実施しなければならないとされています。また、オペレーターはステバドアが引き起こした損害について責任を負うと定められています。（内航定期傭船契約書書式 第9条 荷役責任）
- オペレーターは、オーナーとの契約において、船積み及び荷揚げに関する一切の費用を負担することと定められています。また、オペレーターの業務をオーナーに行わせたときは、その費用をオペレーターが支払うことと定められています。（内航定期傭船契約書書式 第5条 当事者費目）

**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**が必要です。

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。

不適切な取引行為は 法令違反となる可能性があります

公正取引委員会は「独占禁止法」とその補完法である「下請法」で、事業活動を行うに当たって守るべきルールを定め、不適切な取引行為を規制しています。

a. 独占禁止法

独占禁止法は、公正な競争を阻害するおそれのある以下のような行為を禁止しています。

■ 優越的地位の濫用 (第2条第9項第5号)

取引上優越的地位にある事業者が、取引先に対して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与える行為は禁じられています。

例えば、発注元の一方的な都合による押し付け販売、返品などの不当な行為がこれに該当するおそれがあります。

出所：公正取引委員会「知ってなっとく独占禁止法」

https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/dokkinpamph.pdf

<参考 物流特殊指定について>

物流特殊指定は、荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を規制する独禁法上の告示です。

(1) 物流特殊指定の対象

物流特殊指定の対象かどうかは、以下の①、②の両方を満たすかで判断されます。

① 物流特殊指定の対象となる当事者

ケース1・・・荷主の資本金が3億円超かつ物流事業者の資本金が3億円以下の場合（個人を含む）

ケース2・・・荷主の資本金が1千万円超3億円以下かつ物流事業者の資本金が1千万円以下の場合（個人を含む）

ケース3・・・荷主と物流事業者の取引依存度、荷主市場における地位等を総合的に考慮して、取引上の地位に優越関係が見られる時

② 物流特殊指定の対象となる取引

■荷主が物流事業者に対して直接委託する場合

荷主が物流事業者に対して、継続的に物品の運送又は保管を直接委託している場合に物流特殊指定が適用されます。

■荷主の子会社が物流事業者に対して再委託する場合

荷主(A)の子会社(B)が物品の運送又は保管を物流事業者(C)に対して再委託する場合において、CがAから直接運送又は保管の委託を受けると仮定したときに、BとCとの取引に物流特殊指定が適用されます。

(2) 特定荷主の禁止行為

物流特殊指定では、特定荷主が以下の行為をすることを禁止しています。

■代金の減額（物流特殊指定第1項第2号）

特定荷主は、特定物流事業者に責任がある場合を除き、あらかじめ定めた代金の額を減じてはいけません。

■買ったとき（物流特殊指定第1項第3号）

特定荷主は、同種又は類似の内容の運送又は保管に対し通常支払われる対価に比べて著しく低い代金の額を不当に定めてはいけません。

■不当な給付内容の変更及びやり直し（物流特殊指定第1項第7号）

特定荷主は運送又は保管を変更させたりやり直しさせたりすることにより、特定物流事業者の利益を不当に害してはいけません。

出所：公正取引委員会「物流特殊指定 知っておきたい物流分野の取引ルール」

https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/buttokupanfu.pdf

b. 下請法

下請法は下請事業者に対する親事業者の以下のような不当な行為を規制しています。役務提供委託のうち、貨物運送、物品の倉庫における保管等については、「親事業者」「下請事業者」は以下のように定義されます。

ケース①・・・親事業者の資本金が3億円超かつ下請事業者の資本金が3億円以下の場合（個人を含む）

ケース②・・・親事業者の資本金が1千万円超3億円以下かつ下請事業者の資本金が1千万円以下の場合（個人を含む）

■ 下請代金の支払遅延（第4条第1項第2号）

発注した物品等の受領日（役務の場合は提供日）から、60日以内に定められている支払期日までに下請代金を支払わないことです。物品等の検査、検収に日数がかかる場合でも、受領後60日以内に支払わなければ支払遅延となります。

■ 下請代金の減額（第4条第1項第3号）

下請事業者に責任がないのに、**発注時に決定した下請代金を発注後に減額すること**です。協賛金の徴収、原材料価格の下落など、名目や方法、金額にかかわらず、あらゆる減額行為が禁止されています。

■ 買ったたき（第4条第1項第5号）

発注する物品・役務等に**通常支払われる対価に比べ、著しく低い下請代金を不当に定める**ことです。通常支払われる対価とは、同種又は類似品等の市価です。下請代金は、下請事業者と事前に協議の上、定める必要があります。

■ 不当な給付内容の変更（第4条第2項第4号）

発注の取り消しや変更の際に発生する下請事業者の追加作業の**費用を親事業者が負担しない**ことは禁止されています。

出所：公正取引委員会「知るほどなるほど下請法」

https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/shittemamotte.pdf

c.その他

内閣官房と公正取引委員会は、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」として、価格交渉の際、発注者・受注者の採るべき12の行動指針を示しています。

出所：内閣官房・公正取引委員会「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

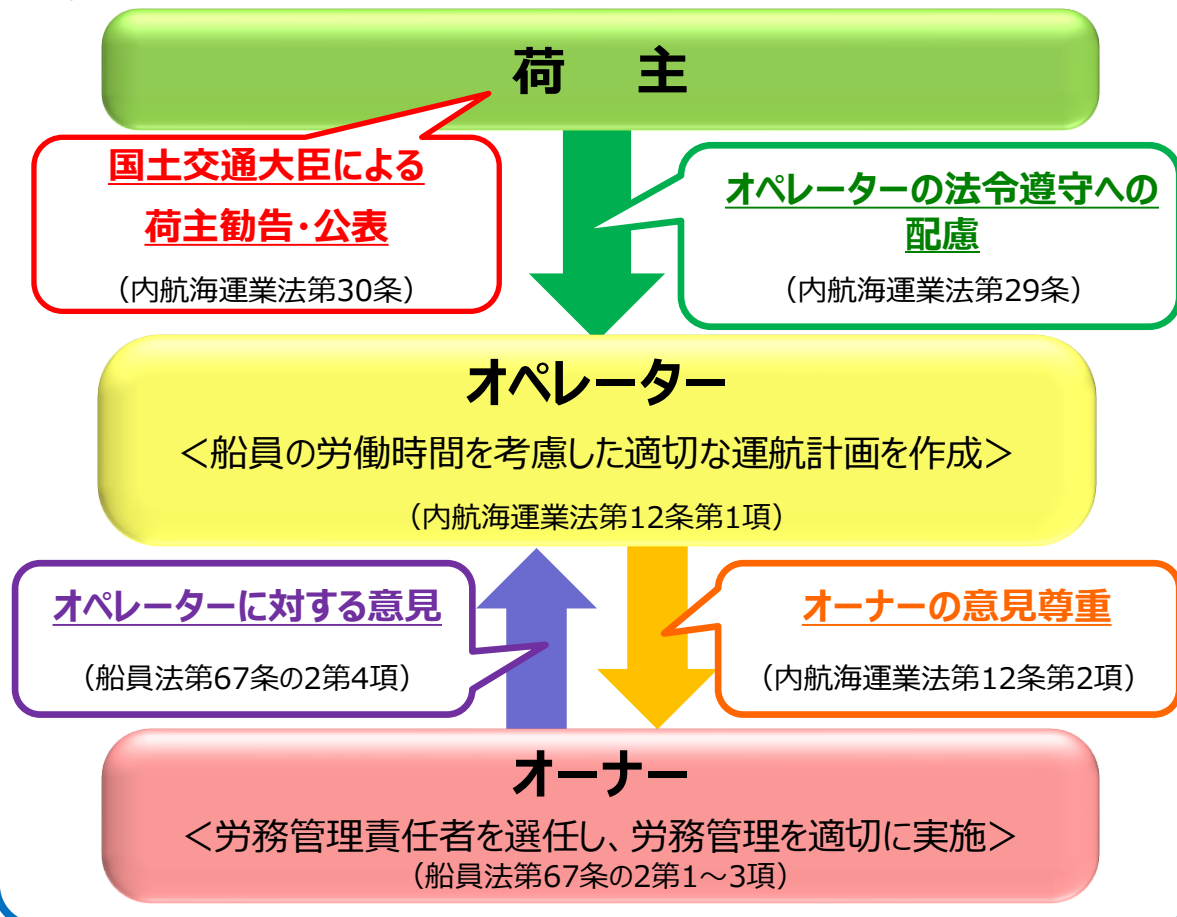
船員の労働環境を守るため、

オーナーだけでなくオペレーターや荷主にも責務があります

船員の労務管理は、法令上は船員を雇用・配乗するオーナーや船舶管理業者の責務です。

しかし、船員の労働関係法令を守り、良好な労働環境を構築するためには、荷主やオペレーターの協力が不可欠です。

「海事産業強化法」により、下の図のように、荷主・オペレーター・オーナーが一体となって船員の労務管理を適切に行うための仕組みが構築されました。



実施主体：

オペレーター

オーナー

a. オペレーターとオーナー等との関係

オペレーターは、運航計画を作成する際、船員の労働時間を確認し、**法定の上限時間**（1日当たり14時間、1週間当たり72時間）**を超過しない**ようにしなければなりません。

オペレーターが船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成するためには、**船員の労働時間の状況をオペレーターとオーナーが共有する**ことが必要です。

そのためにも、オーナーがオペレーターに意見を述べるのはもちろんのこと、**オペレーターがオーナーに率先して意見を聞く**などの積極的な取組も大切です。

オペレーターは、オーナーから運航計画に関して意見があった場合は、その意見を尊重し、対処方針を検討することが必要です。

また、悪天候等のやむを得ない事由による場合を除き、可能な限り**直前の運航計画の変更は避ける**よう努めることも、船員の労働環境を守るために大切です。

オペレーター

＜船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成＞

（内航海運業法第12条第1項）

オーナーは、船員の労働時間管理において運航計画の変更等の措置の必要があるときは、**オペレーターに意見を述べなければなりません。**

（船員法第67条の2第4項）

オペレーターは、船員の労働時間に関する**オーナーの意見を尊重しなければなりません。**

（内航海運業法第12条第2項）

オーナー

＜労務管理責任者を選任し、労務管理を適切に実施＞

（船員法第67条の2第1～3項）



オーナーがオペレーターに意見を述べる際は、**口頭のみではなく書面やメール等で行いましょう。**

同様に、オペレーターは、オーナーからの意見に対し、**対処方針を書面やメール等で回答しましょう。**

実施主体：

荷主

オペレーター

b. 荷主とオペレーターとの関係

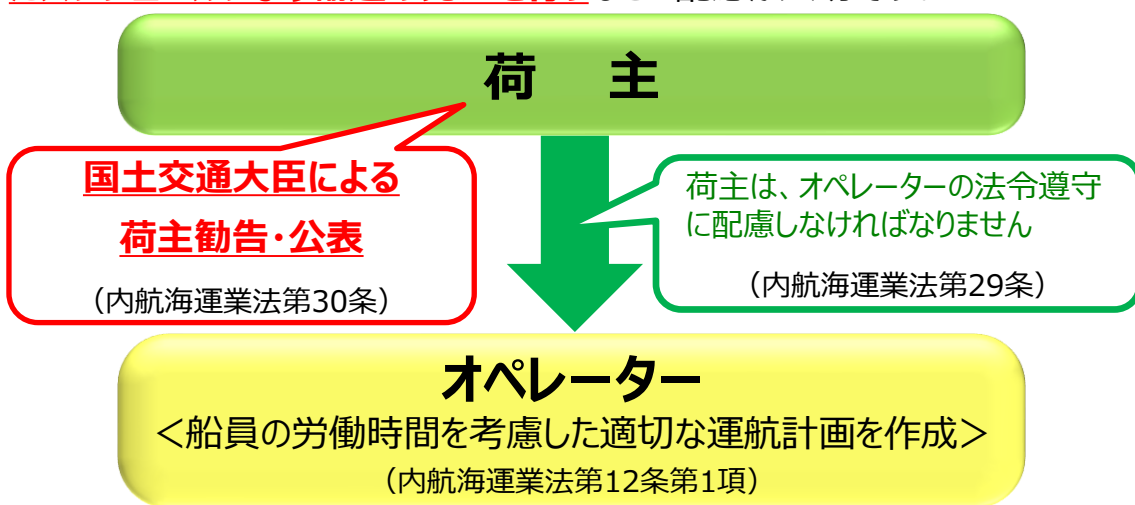
荷主は、**オペレーターが法令を遵守して業務を行うことができるよう、必要な配慮**をしなければなりません。

例えば、荷主は、船員の法定労働時間が超過するおそれがあることを予見しながら、無理なスケジュールで輸送を発注することはできません。この**荷主の行為が原因で、オペレーターが法令違反をして処分を受けることとなり、当該処分のみでは再発防止が困難な場合、国土交通大臣は、当該荷主に対して是正勧告を行う**ことができます。また、当該勧告をした際は、その旨が公表されます。

オペレーターが船員の労働時間を考慮した**適切な運航計画を作成するためには、荷主の協力も必要**です。

法令違反にはならないまでも、例えば、荷主側の都合で急な運航スケジュールの変更が発生すると、船員の交代のタイミングが前もって計画できないなど、オーナーによる船員の手配にも影響が出てしまいます。

したがって、荷主は、悪天候等のやむを得ない事由による場合を除き、可能な限り直前の運航計画の変更が発生しないようにするために、**余裕をもったスケジュールにより輸送の発注を行う**などの配慮が大切です。



Point

オペレーターは、適切な運航計画の作成にあたり、荷主からの輸送の発注に関して見直してほしい点がある場合は、**荷主に対して書面やメール等で要望を伝えましょう。**

安定的な内航輸送の確保は、 荷主、オペレーター、オーナーが 連携してはじめて実現可能です

船員の労働環境を改善し、安定的な内航輸送を確保することは、内航海運業者だけではなく荷主にとっても製品の安定的な出荷に寄与するなど大きなメリットがあります。

他方で、安定的な内航輸送の確保は、こうした課題解決に向けて**荷主、オペレーター、オーナーが連携して取り組む**ことではじめて実現できます。

以下は、内航輸送における課題とその解決に向けた取組の一例です。こうした取組を荷主、オペレーター、オーナーが協力しつつ、それぞれが主体的に取り組むことが重要です。

a. 取引内容の改善事例（2事例）

課題例1	経営層同士でデータを活用した協議の実施	荷主	オペ	オーナー
荷主・オペレーター・オーナーの運賃・用船料に対する理解が十分でなければ、十分な運賃・用船料の確保が困難となり、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、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間での運賃・用船料に対する理解を促進するため、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間それぞれの<u>協議のレベルを事務レベルのみならず経営層レベルで行う</u>ほか、<u>データを活用した客観的論証に基づく協議を行う</u>ことで、運賃・用船料の見直しに対する両者の理解を促進することが大切です。				
課題例2	燃料サーチャージや実費精算の導入	荷主	オペ	
燃料費の変動が運賃に適切に反映されないことは、安定的な内航輸送の維持に支障をきたします。 このため、<u>燃料費の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する燃料サーチャージ制度や、実際にかかった燃料費を後から清算する実費精算方式を導入</u>し、経営の安定化を図ることが大切です。				

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あると、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、港やバンカー船、A重油サプライヤーと補油体制、補油能力を確認することも必要です。

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 オナー

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。

課題例7 ケミカルタンカーの封印廃止

荷主 オペ オナ-

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、船員負担を軽減するため、**荷主と協議のうえケミカルタンカーのタンク開閉部等の封印作業を廃止するなど**、船員の作業負担を軽減させることも有効です。

課題例8 自動荷役システムの導入

荷主 オペ オナ-

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、**自動荷役システムを導入し、荷役作業の負担を軽減**させるなど、船員の作業負担を軽減させることも有効です。

課題例9 船食デリバリーサービスの利用

荷主 オペ オナ-

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、司厨長や船員が食材を外に買い出しに行く手間を削減するため、**外部のデリバリー業者にバース付近までの食料配達を依頼し、乗組員の負担軽減を図る**ことが有効です。

C. 運航管理の改善事例（2事例）**課題例10 運航管理システムの導入**

荷主 オペ オナ-

輸送計画や配船・配乗の管理、燃料消費量の把握などの業務が煩雑で、担当者の作業負担が増大し、ミスのリスクも高まります。

クラウドベースの運航管理システムを導入し、輸送計画の受領から配船・配乗、燃料管理までを一元的に管理することで、運航管理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めます。

課題例11 オンライン貨物予約システムの導入

荷主 オペ

荷主からの貨物予約を電話やFAXでやり取りすることで、記録漏れや伝達ミスのリスクが懸念されます。

クラウドベースの貨物予約システムを導入し、予約受付から変更管理までをオンラインで一元的に処理することで、貨物予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めます。

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-

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-

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。

安定的な内航輸送を維持するためには、

定量的な指標と達成目標による改善効果の「見える化」が重要です

安定的な内航輸送を維持するためには、船員の長時間労働の是正や休日の確保など「船員の働き方改革」を進め、船員という職業をより魅力ある職業へと変え、必要な人材を安定的に確保する必要があります。

そのためには、内航海運業者が適正な運賃・用船料を収受でき、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送の更なる効率化を図るなど内航海運の「生産性向上」にも取り組む必要があります。

これらの取組を実効性のあるものにするためには、船舶の運航に関することはオペレーターに、船員の労務管理に関することはオーナーに任せっきりにするのではなく、**自社が携わる内航輸送を取り巻く現状や課題・問題点を関係者間で共有し、その解決に向けて協力して対応にあたる**ことが重要です。

そのために、**定期的に関係者が集まって意見交換する場を設置**したり、**日頃の業務の際にも積極的に意見交換を行う**など、**円滑なコミュニケーションが可能な風通しの良い良好な関係を構築する**ことが必要不可欠です。



関係者間で円滑なコミュニケーションを図るためには、**荷主側からオペレーターに、オペレーター側からオーナーに対し、常日頃から率先して緊密な意思疎通・対話を働きかける**ことがポイントです。

安定的な内航輸送の維持のための4つのステップ

安定的な内航輸送を維持するためには、取引関係者と円滑なコミュニケーションを図ることができる良好な関係を構築することが大前提です。

その上で、下の図のように、**自社が携わる内航輸送の現状や課題・問題点を関係者間で把握・共有**してその改善策を検討し、**定量的な指標と達成目標を設定**して改善に取り組み、**その成果を検証して更なる改善につなげる**といったステップ（PDCAサイクル）により改善に取り組むことが重要です。

ステップ 1

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、課題・問題点を関係者間で共有する

ステップ 2

自社が携わる内航輸送における課題・問題点の原因を検証し、その改善策を検討する

ステップ 3

課題・問題点の改善効果を測定するための指標を設定し、業務の見直しに取り組む

ステップ 4

取組の効果を検証し、更なる改善につなげる



ステップ 1

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、課題・問題点を関係者間で共有する

内航海運による安定輸送を維持するためには、まずは**自社が携わる内航輸送の現状を定量的に把握し、現場で発生している課題や問題点を荷主、オペレーター、オーナー間で共有する**ことが必要です。なぜなら、実態がわからなければ、改善に向けた検討ができないからです。

例えば、船員の労働時間について、航海当直、入出港時の総員配置、荷役などにどの位の時間がかかっているのか、あるいは、船舶の保守整備や調理などのその他の業務の実態、さらに、船内において労働と休息が明確に区分けされているのかなどを**定量的に把握し、船員の労働環境に関してどこに課題・問題点があるかを明らかにする**ことが必要です。



ステップ 2

自社が携わる内航輸送における課題・問題点の原因を検証し、その改善策を検討する

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、**現場で発生している課題・問題点が明らかになったら、それが輸送に関する業務のどの部分で発生しているのか、その原因を詳しく検証し、その改善策を関係者間で検討**することが大切です。

例えば、船員の長時間労働が常態化している場合、オーナーの労務管理上の問題だけではないかもしれません。運航計画に無理はないか、荷役作業が非効率ではないか、無駄な待機時間がないかなど、**輸送業務全体について検証**することが必要です。

その上で、**関係者がそれぞれ取り組むべき改善策を検討**することが重要です。



ステップ 3

課題・問題点の改善の成果を測定するための指標を設定し、業務の見直しに取り組む

内航輸送における課題・問題点及びその改善策を関係者間で共有したら、各関係者が業務の見直し等に取り組めます。

その際、**改善の効果を測定するための指標（KPI）を設定し、その達成度合いを数字で示して「見える化」**すると効果的です。

例えば、船員の労働環境改善に向けた取り組みの成果を測定する指標として、船員の時間外労働時間、休息時間、連続乗船日数、荷役の待ち時間、荷役作業時間などが考えられます。

また、改善に主体的に取り組むべきなのは、特定の者とは限りません。**関係者がお互いに協力し、それぞれができる改善策に取り組む**ことが大切です。



ステップ 4

取組の効果を検証し、更なる改善につなげる

改善に向けた**取組の効果を定量的に測定**し、ステップ3で設定した指標と照らし合わせて**その達成度合いを関係者間で共有**します。

もし、目標が達成されていない場合は、その原因を関係者間でさらに詳しく検証したうえで、引き続きその改善に取り組めます。

改善の取組の成果を維持、又は更なる改善につなげるためには、**指標とその達成目標を設定し、その達成度合いを定期的にモニタリング**することが大切です。

目標や取組の効果を数値で示すことによって達成度合いが「見える化」されるため、関係者間でスムーズな情報共有がなされるとともに、持続的な改善の取組が可能となります。



内航海運業法（昭和二十七年法律第百五十一号）（抄）

（書面の交付）

第九条 内航海運業者は、内航海運業に係る業務に関し契約を締結したときは、国土交通省令で定める場合を除き、遅滞なく、当該契約の相手方に対し、提供する役務の対価その他の国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付しなければならない。

2 内航海運業者は、前項の規定による書面の交付に代えて、政令で定めるところにより、当該契約の相手方の承認を得て、当該書面に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であつて国土交通省令で定めるものをいう。）により提供することができる。この場合において、当該内航海運業者は、当該書面を交付したものとみなす。

（船員の過労の防止）

第十二条 内航運送をする内航海運業者は、船員の労働時間を考慮した適切な運航計画（運航日程その他の船舶の運航に係る事項に関する計画をいう。第二十条第一項において同じ。）の作成その他の船員の過労を防止するために必要な措置を講じなければならない。

2 内航運送をする内航海運業者は、前項の措置を講ずるに当たっては、船員法（昭和二十二年法律第百号）第六十七条の二第四項の規定による船舶所有者の意見を尊重しなければならない。

（事業の停止及び登録の取消し）

第十七条 国土交通大臣は、内航海運業者が次の各号のいずれかに該当するときは、三月以内において期間を定めて当該内航海運業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は当該内航海運業の登録を取り消すことができる。

- 一 この法律の規定若しくはこの法律の規定に基づく処分又は登録若しくは変更登録に付した条件に違反したとき。
- 二 （略）
- 三 事業に関し不正な行為をしたとき。

（輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止）

第十九条 内航運送をする内航海運業者は、他の内航海運業者の行う内航運送を利用して物品の輸送を行う場合にあっては、その利用する内航運送を行う他の内航海運業者が第十条、第十一条第一項、第四項若しくは第六項若しくは第十二条の規定又は安全管理規程を遵守することにより輸送の安全を確保することを阻害する行為をしてはならない。

（輸送の安全の確保に関する命令等）

第二十条 国土交通大臣は、内航海運業者又は第三条第二項の届出をした者が第十一条第一項、第四項若しくは第六項、第十二条若しくは前条の規定又は安全管理規程を遵守していないことその他の事由によりその事業について輸送の安全を阻害している事実があると認めるときは、当該内航海運業者又は第三条第二項の届出をした者に対し、期限を定めて運航計画の改善、輸送施設の改善、安全管理規程の遵守その他の輸送の安全を確保するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 （略）

（荷主の責務）

第二十九条 荷主は、内航運送をする内航海運業者がこの法律又はこの法律に基づく命令を尊重して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない。

（荷主への勧告）

第三十条 国土交通大臣は、内航運送をする内航海運業者が第十二条第一項の規定に違反したことにより第二十条第一項の規定による命令をする場合又は内航運送をする内航海運業者が第十七条第一項第一号若しくは第三号に該当したことにより同項の規定による処分をする場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該内航運送をする内航海運業者に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置をとるべきことを勧告することができる。

2 （略）

3 国土交通大臣は、第一項の規定による勧告をしたときは、その旨を公表するものとする。

内航海運業法施行規則（昭和二十七年運輸省令第四十二号）（抄）

（安全管理規程の内容）

第十三条 法第十一条第二項の国土交通省令で定める安全管理規程の内容は、次のとおりとする。

一・二（略）

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する次に掲げる事項

イ（略）

ロ 船舶の運航の管理に関する事項

- （1）運航計画、配船計画及び配乗計画の作成、改定及び臨時変更の際における船員の労働時間の確認その他の安全性の確認に関する事項

（書面の交付）

第十一条の四 法第九条第一項の国土交通省令で定める場合は、次のいずれかに該当する場合とする。

一 当該契約が法第八条第一項の内航輸送約款（標準内航輸送約款と同一の内航輸送約款を定めているときは、当該内航輸送約款。次項において同じ。）によるもの（特約が付されたものを除く。）である場合

二 災害その他やむを得ない事由による書面の交付が困難である場合（当該事由がなくなるまでの間に限る。）

2 法第九条第一項の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

一（略）

二 前号に規定する場合以外の場合にあつては、次に掲げる事項

イ 契約の当事者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

ロ 提供する役務の範囲、期間及び対価に関する事項

ハ 提供する役務に係る費用を負担する者に関する事項

ニ 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に関する事項

ホ 契約の変更及び解除に関する事項

ヘ 損害賠償の責任に関する事項

ト 定期傭船契約にあつては、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に関する事項

- （2）当該契約に係る船員の過労を防止するための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、当該制限に関する事項

（情報通信の技術を利用する方法）

第十一条の五 法第九条第二項の国土交通省令で定める方法は、次に掲げるものとする。

一 電子情報処理組織を使用する方法のうち次に掲げるもの

イ 送信者等（送信者又は送信者との契約によりファイルを自己の管理する電子計算機に備え置き、これを受信者若しくは当該送信者の用に供する者をいう。以下この条及び次条において同じ。）の使用に係る電子計算機と受信者等

（受信者又は受信者との契約により受信者ファイル（専ら受信者の用に供されるファイルをいう。以下この条において同じ。）を自己の管理する電子計算機に備え置く者をいう。以下この号において同じ。）の使用に係る電子計算機とを接続する電気通信回線を通じて書面に記載すべき事項（以下この条において「記載事項」という。）を送信し、受信者等の使用に係る電子計算機に備えられた受信者ファイルに記録する方法

ロ 送信者等の使用に係る電子計算機に備えられたファイルに記録された記載事項を電気通信回線を通じて受信者の閲覧に供し、受信者等の使用に係る電子計算機に備えられた当該受信者の受信者ファイルに当該記載事項を記録する方法

ハ 送信者等の使用に係る電子計算機に備えられた受信者ファイルに記録された記載事項を電気通信回線を通じて受信者の閲覧に供する方法

二 磁気ディスク等をもって調製するファイルに記載事項を記録したものを交付する方法

2 前項各号に掲げる方法は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 受信者が受信者ファイルへの記録を出力することにより書面を作成できるものであること。

二 前項第一号ロに掲げる方法にあつては、記載事項を送信者等の使用に係る電子計算機に備えられたファイルに記録する旨又は記録した旨を受信者に対し通知するものであること。ただし、受信者が当該記載事項を閲覧していたことを確認したときはこの限りでない。

三 前項第一号ハに掲げる方法にあつては、記載事項を送信者等の使用に係る電子計算機に備えられた受信者ファイルに記録する旨又は記録した旨を受信者に対し通知するものであること。ただし、受信者が当該記載事項を閲覧していたことを確認したときはこの限りでない。

内航海運業法施行規則（昭和二十七年運輸省令第四十二号）（抄）

（電磁的方法の種類及び内容）

第十一条の六 内航海運業法施行令（令和四年政令第七号。以下「令」という。）第一項の規定により示すべき電磁的方法の種類及び内容は、次に掲げる事項とする。

- 一 前条第一項各号に掲げる方法のうち送信者等が使用するもの
- 二 ファイルへの記録の方式

（情報通信の技術を利用した承諾の取得）

第十一条の七 令第一項の国土交通省令で定める方法は、次に掲げるものとする。

- 一 電子情報処理組織を使用する方法のうち、イ又はロに掲げるもの
 - イ 送信者の使用に係る電子計算機から電気通信回線を通じて受信者の使用に係る電子計算機に令第一項の承諾又は令第二項の申出（以下この項において「承諾等」という。）をする旨を送信し、当該電子計算機に備えられたファイルに記録する方法
 - ロ 受信者の使用に係る電子計算機に備えられたファイルに記録された前条に規定する電磁的方法の種類及び内容を電気通信回線を通じて送信者の閲覧に供し、当該電子計算機に備えられたファイルに承諾等をする旨を記録する方法
- 二 磁気ディスク等をもって調製するファイルに承諾等をする旨を記録したものを交付する方法

2 前項各号に掲げる方法は、受信者がファイルへの記録を出力することにより書面を作成することができるものでなければならない。

船員法（昭和二十二年法律第百号）（抄）

（労務管理責任者）

第六十七条の二 船舶所有者は、前条第一項の記録簿の作成及び備置きその他の船員の労務管理に関する事項であつて国土交通省令で定めるものを管理させるため、労務管理責任者を選任しなければならない。

2 労務管理責任者は、船員の労働時間、作業による心身への負荷その他の船員の状況に鑑み、労働時間の短縮、休日又は有給休暇の付与、乗り組む船舶の変更その他国土交通省令で定める措置を講ずる必要があるときは、船舶所有者に対しその旨の意見を述べるものとする。

3 船舶所有者は、前項の規定による労務管理責任者の意見を勘案し、その必要があると認めるときは、国土交通省令で定めるところにより、船員の健康状態その他の実情を考慮して、同項の措置のうち適切なものを講じなければならない。

4 船舶所有者は、前項の措置を講ずるために運航計画（内航海運業法（昭和二十七年法律第百五十一号）第十二条第一項に規定する運航計画をいう。）の作成及び実施に関する事項について変更の必要があると認めるときは、当該船員が乗り組む船舶の運航の管理を行う同法第八条第一項に規定する内航輸送をする内航海運業者に対し意見を述べなければならない。

5 （略）

独占禁止法（昭和二十二年法律第五十四号）（抄）

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律）

第二条

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

- 五 自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、次のいずれかに該当する行為をすること。
 - イ 継続して取引する相手方（新たに継続して取引しようとする相手方を含む。ロにおいて同じ。）に対して、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務を購入させること。
 - ロ 継続して取引する相手方に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。
- ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。
- 六 前各号に掲げるもののほか、次のいずれかに該当する行為であつて、公正な競争を阻害するおそれがあるもののうち、公正取引委員会が指定するもの
 - ホ 自己の取引上の地位を不当に利用して相手方と取引すること。

物流特殊指定（昭和二十二年法律第五十四号）（抄）

（特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法）

私的独占の六 自己のために金銭、役務その他の経禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）第二条第九項の規定に基づき、特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法を次のように指定する。

特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法

（特定荷主の禁止行為）

- 1 特定荷主が、特定物流事業者に対し運送委託又は保管委託をした場合に、次の各号のいずれかに掲げる行為をすること。

（代金の支払遅延）

- 一 特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、代金をあらかじめ定めた支払期日の経過後なお支払わないこと。

（代金の減額）

- 二 特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、あらかじめ定めた代金の額を減じること。

（買いたたき）

- 三 特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対し通常支払われる対価に比し著しく低い代金の額を不当に定めること。

（物の購入強制・役務の利用強制）

- 四 正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させること。

（割引困難な手形の交付）

- 五 代金の支払につき、当該代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付することにより、特定物流事業者の利益を不当に害すること。

（不当な経済上の利益の提供要請）

- 六 自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害すること。

（不当な給付内容の変更及びやり直し）

- 七 特定物流事業者の運送若しくは保管の内容を変更させ、又は運送若しくは保管を行った後に運送若しくは保管をやり直させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害すること。

（要求拒否に対する報復措置）

- 八 特定物流事業者が前各号に掲げる事項の要求を拒否したことを理由として、特定物流事業者に対して、取引の量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

（情報提供に対する報復措置）

- 2 特定荷主が前項に掲げる行為をしていた場合に、特定物流事業者が公正取引委員会に対しその事実を知らせ、又は知らせようとしたことを理由として、取引の量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

下請法（昭和三十一年法律第二十号）（抄）

（下請代金支払遅延等防止法）

第二条の二 下請代金の支払期日は、親事業者が下請事業者の給付の内容について検査をするかどうかを問わず、親事業者が下請事業者の給付を受領した日（役務提供委託の場合は、下請事業者がその委託を受けた役務の提供をした日。次項において同じ。）から起算して、六十日の期間内において、かつ、できる限り短い期間内において、定められなければならない。

2 下請代金の支払期日が定められなかつたときは親事業者が下請事業者の給付を受領した日が、前項の規定に違反して下請代金の支払期日が定められたときは親事業者が下請事業者の給付を受領した日から起算して六十日を経過した日の前日が下請代金の支払期日と定められたものとみなす。

第四条 親事業者は、下請事業者に対し製造委託等をした場合は、次の各号（役務提供委託をした場合にあっては、第一号及び第四号を除く。）に掲げる行為をしてはならない。

二 下請代金をその支払期日の経過後なお支払わないこと。

三 下請事業者の責に帰すべき理由がないのに、下請代金の額を減ずること。

五 下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること。

六 下請事業者の給付の内容を均質にし又はその改善を図るため必要がある場合その他正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させること。

七 親事業者が第一号若しくは第二号に掲げる行為をしている場合若しくは第三号から前号までに掲げる行為をした場合又は親事業者について次項各号の一に該当する事実があると認められる場合に下請事業者が公正取引委員会又は中小企業庁長官に対しその事実を知らせたことを理由として、取引の数量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

2 親事業者は、下請事業者に対し製造委託等をした場合は、次の各号（役務提供委託をした場合にあっては、第一号を除く。）に掲げる行為をすることによつて、下請事業者の利益を不当に害してはならない。

四 下請事業者の責に帰すべき理由がないのに、下請事業者の給付の内容を変更させ、又は下請事業者の給付を受領した後に（役務提供委託の場合は、下請事業者がその委託を受けた役務の提供をした後に）給付をやり直させること。

補助金、税制等

「内航船舶に係る特別償却制度・買換特例制度・中小企業投資促進税制」

[1]環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度（船舶に係る特別償却制度）

海上運送業を営む個人又は法人が、環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合には、船舶の区分に応じて特別償却を可能とします。

○ 内航船舶（総トン数が500トン以上の船舶に限る。）

・高度環境負荷低減船・・・特別償却率 18／100

・環境負荷低減船・・・・・・特別償却率 16／100

[2]海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（買換特例制度）

個人又は法人が、所有する船舶を譲渡し、新たに、租税特別措置法等に定める環境負荷低減に資する設備を取得した場合、譲渡益の80%について課税を繰り延べることができます。

[3]中小企業投資促進税制（中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は税額控除）

船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合に、取得価額の75%の30%の特別償却又は7%の税額控除が選択適用（税額控除は資本金3,000万円以下の法人、個人事業主のみ）できます。

詳しくは下記URLを参照ください

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk_13092002_00001.html

「内航海運輸力向上事業費補助金」

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（内航海運輸力向上計画）の策定及び内航海運海上輸送力向上計画に基づく取組の効果を実際に検証する取組に対して支援を行います。本制度を通じて、船舶稼働率の向上、海上輸送力の向上を促進するとともに、海上輸送力向上に向けた先進的な取り組みを業界全体に横展開・普及啓発していく。

【補助対象事業者】

荷主と内航海運業者等で構成される協議会

（※）内航海運事業者は、「みんなで創る内航推進運動」に参加していることが条件です。

【補助率】

補助対象経費の1／2以内 補助上限額は、1事業あたり1,000万円まで

詳しくは下記URLを参照ください

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001868451.pdf>

内航海運における取引環境改善・生産性向上に関する 相 談 窓 口

内航海運における取引環境改善や生産性向上に関し、質問や相談事項等がありましたら、最寄りの地方運輸局等までご連絡下さい。

運輸局等・担当部署	所在地	連絡先
北海道運輸局 海事振興部貨物・港運課	札幌市中央区大通西10 札幌第二合同庁舎	TEL 011-290-1013
東北運輸局 海事振興部海事産業課	仙台市宮城野区鉄砲町 1 仙台第4合同庁舎	TEL 022-791-7512
関東運輸局 海事振興部貨物課	横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎	TEL 045-211-7272
北陸信越運輸局 海事部海事産業課	新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館	TEL 025-285-9156
中部運輸局 海事振興部貨物・港運課	名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	TEL 052-952-8014
近畿運輸局 海事振興部貨物・港運課	大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館	TEL 06-6949-6417
神戸運輸監理部 海事振興部貨物・港運課	神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎	TEL 078-321-3147
中国運輸局 海事振興部貨物・港運課	広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館	TEL 082-228-3679
四国運輸局 海事振興部海運・港運課	高松市サンポート3-33 高松サンポート合同庁舎南館	TEL 087-802-6808
九州運輸局 海事振興部貨物課	福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	TEL 092-472-3156
沖縄総合事務局 運輸部総務運航課	那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	TEL 098-866-1836

（一社）日本海運集会所では、船舶の所有、船舶貸借、用船、運航委託などに関する各種紛争を解決するための仲裁をはじめ、調停、鑑定、取引相談など、紛争解決のための様々な活動を行っています。

一般社団法人日本海運集会所

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階
海事知見事業グループ仲裁担当 TEL 03-5802-8363

優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の 考え方についての相談窓口

優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方についてのご質問や相談事項等がありましたら、最寄りの事務所・支所までご連絡下さい。

公正取引委員会・事務所名	連絡先
公正取引委員会事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課	TEL 03-3581-3375（直）
北海道事務所 取引課	TEL 011-231-6300（代）
東北事務所 取引課	TEL 022-225-7096（直）
中部事務所 取引課	TEL 052-961-9423（直）
近畿中国四国事務所 取引課	TEL 06-6941-2175（直）
近畿中国四国事務所 中国支所 取引課	TEL 082-228-1502（直）
近畿中国四国事務所 四国支所 取引課	TEL 087-811-1750（代）
九州事務所 取引課	TEL 092-431-6031（直）
沖縄総合事務局 総務部 公正取引課	TEL 098-866-0049（直）

インターネットでも、様々な情報を提供しています。ぜひ、御利用ください。

<https://www.jftc.go.jp>

下請法に関する相談窓口

下請法に関するご相談やご質問は、全国の相談窓口にお問い合わせ下さい。

公正取引委員会 事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 TEL 03-3581-3375（直）	中小企業庁 事業環境部 取引課 TEL 03-3501-1732（直）
北海道事務所 下請課 TEL 011-231-6300（代）	北海道経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 011-700-2251（直）
東北事務所 下請課 TEL 022-225-8420（直）	東北経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 022-217-0411（直）
中部事務所 下請課 TEL 052-961-9424（直）	関東経済産業局 産業部適正取引推進課 TEL 048-600-0325（直）
近畿中国四国事務所 下請課 TEL 06-6941-2176（直）	中部経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 052-951-2860（直）
近畿中国四国事務所 中国支所 下請課 TEL 082-228-1520（直）	近畿経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 06-6966-6037（直）
近畿中国四国事務所 四国支所 下請課 TEL 087-811-1758（直）	中国経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 082-224-5745（直）
九州事務所 下請課 TEL 092-431-6032（直）	四国経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 087-811-8564（直）
沖縄総合事務局 総務部 公正取引課 TEL 098-866-0049（直）	九州経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 TEL 092-482-5450（直）
	沖縄総合事務局 経済産業部中小企業課 TEL 098-866-0035（直）

上記の相談窓口のほか、最寄りの商工会議所及び商工会に設置されている相談窓口である「独占禁止法相談ネットワーク」でも、下請法や優越的地位の濫用等に関する相談を受け付け、公正取引委員会に取り次いでいます。

中小企業庁の委託により公益財団法人全国中小企業取引振興協会が運営する「下請かけこみ寺」では、中小企業の取引上の相談を受け付けています。

下請かけこみ寺 相談用フリーダイヤル（通話料無料）・・・ TEL 0120-418-618