

「令和7年度 第2回安定・効率輸送協議会(3部会合同会合)」の議事概要

1. 安定・効率輸送協議会について

日時：令和7年12月24日（水） 10：00～11：10 形式：ハイブリッド（対面及びオンライン）

2. 議事概要

冒頭、国土交通省海事局（以下、海事局）より、運賃・用船料等算出にあたっての「標準的な考え方」（以下、「標準的な考え方」）とその内容を踏まえ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（以下、「ガイドライン」）改定案について説明。

○各業界団体からのご意見は、下記のとおり（一部抜粋）

（鉄鋼連盟）

- 「標準的な考え方」については、「海運集会所の標準契約様式」の取り扱い等については鉄鋼業界の意見について配慮いただいていると認識。
- 他方、運賃算定に関して、必要コストの判断等について協議が難航する恐れがあるほか、オーナーが緻密に用船料等を算定し、オペレーターや荷主が査定できるかというリスクについて注記に追加すべき。
- 適切な運用に係るフォローアップが必要であり、うまくいく点やそうでない点をしっかりと評価したうえで持続可能な内航海運の実現に向けて荷主・オペレーター・オーナーのみならず、最終ユーザー（鋼材ユーザー）も含むサプライチェーン全体が協力しながら持続可能な仕組み作りを検討していくことが望ましい。

（石油連盟）

- 「標準的な考え方」は、運賃の算定の根拠となる基本的なコスト（費目）を整理し、荷主・オペレーター・オーナーで共有するためのツールとして意義がある。また、料金算定手法としてコストベースプライシングを採用することも、大きな異論はない。
- 他方、「標準的な考え方」は、運賃の参考指標として具体的な金額を定める「標準的な運賃」とは異なる点、中小受託取引適正化法（取適法）との関係で、「標準的な考え方」に基づいて算定された代金が著しく低いというだけで、直ちに（取適法の禁止行為である）「買いたたき」に該当するのではなく、行為要件を含めて該当性を判断される点について、双方で認識を共有する必要がある。
- 利益率は個別の受注者の経営判断のもとに提案され、双方の協議により設定されるものであるという原則を明記していただきたい。

（次ページに続く）

「令和7年度 第2回安定・効率輸送協議会(3部会合同会合)」の議事概要

○各業界団体からのご意見（前ページからの続き）

（石油化学工業協会）

- 「標準的な考え方」及び「ガイドライン」については、概ねこれまでの意見が反映されている。
- 「標準的な考え方」は、作って終わりではなく、関係者がこの考え方に基づいて実効性のある中身にしていただくことが必要であり、その点を念頭に置いて取りまとめをしていただきたい。
- 内航海運業者、荷主及び関係団体のみならず、その他の関係者にもこのような取組が広く認識されるような理解促進の取組が必要。

（日本内航海運組合総連合会）

- 荷主側で、オーナーが「標準的な考え方」に基づく用船料算出ができないのではないかと懸念されているが、業界団体として十分なサポートをしていきたい。
- 船主の利益については、事業の継続性、内航船の船腹量確保の観点からもご配慮いただきたい。
- オペレーターとして、将来を見据えて船主を育てていかなければならぬと考えているので、荷主側のご協力もお願いしたい。

○これに対して、海事局より、

- 現場で広く活用・運用されるよう、不具合があればフォローアップして改善していく旨、また、次の合同部会において最終的な公表案の確認とともに今後の取組についても議論していきたい旨、説明。
- 「標準的な考え方」は、標準的な費目とその計算方法を示したものであり、運賃の参考指標として具体的な金額を定める「標準的な運賃」とは異なる点、また、取適法の関係では、「価格要件」と「行為要件」の2つがセットになってはじめて「買いたたき」に該当し得る点について、公表版の「標準的な考え方」及び「ガイドライン」に記載している旨、回答。
- 必要なコストを計上して運賃・用船料等で負担することが大原則であるが、利益については競争的な分野であり、その時々の時勢や交渉によって決まるものと認識であり、「標準的な考え方」等において、補足的に記載することも検討する旨、回答。
- 荷主、内航海運以外のサプライチェーンを含めた広く一般への周知についても取組を考えていく旨、回答。