

1. はじめに

本書の作成経緯

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、その中でも、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。

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・用船料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。

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」では、運賃については約3割のオペレーターが、用船料については約4割のオーナーが提供作業の対価が不十分であると回答しており、令和7年度の「内航海運業における運賃・用船料等の料金徴収に関する現状調査」においても、運賃・用船料等において、価格転嫁が難しい費目として、修繕費、船員費、減価償却費が挙げられています。さらに、同調査から、内訳のない総額により価格交渉を行うケースが運賃・用船料ともに約9割であることが明らかになりました。

こうした状況下においても、内航海運が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ことが重要です。このため、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、輸送や経営のさら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。さらには、内航海運に支えられるサプライチェーン全体における、これらの取組に対する理解と、そのための関係省庁および業界団体等との連携が必要です。

本書(内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」)は、内航海運業者が適切な運賃・用船料等を収受できる取引環境の整備を推進するため、「安定・効率輸送協議会」等で議論を行い、運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理し、「標準的な考え方」としてとりまとめたものです。また、本書では、令和8年1月より施行された製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律(以下、中小受託取引適正化法)との関係性についても整理しています。

日頃の業務において「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」と合わせて本書を活用いただき、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。

○ 本書の位置づけ

本書は、発注者・受注者間における提供作業とその費用に関する認識のずれを防ぐとともに、合理的な根拠に基づく価格協議を推進するため、運賃・用船料等を構成する標準的な費目とその計算方法を整理したものです。

受注者は、船員費や燃料費等の費用を適正に収受できるよう、本書に基づいて原価計算を行い、各費目で用いられる単価や運賃・用船料等の総額の妥当性について丁寧に説明することが重要です。

そして、発注者は、価格協議のプロセスにおいて、受注者からの説明・協議の申し入れに適切に応じること、各費目において適正な単価を用いて本書に基づき算出された運賃・用船料等を尊重することが求められます。

※ 本書は、運賃・用船料等の算出にあたっての標準的な費目とその計算方法を示した「標準的な考え方」を策定するものであり、運賃の参考指標として具体的な金額を定める「標準的運賃」とは異なります。

法規制上の位置づけ

○ 独占禁止法と中小受託取引適正化法との関係性

発注者は、受注者が本書に基づいて算出した運賃・用船料等を構成する費目として適正で、その算出手法についても合理的な根拠があるものとして尊重することが求められます。

独占禁止法上の告示である物流特殊指定第1項第3号「買いたたき」では、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ることを禁止しています。

中小受託取引適正化法第5条第1項第5号「買いたたき」では、

- ① 発注した内容と同種又は類似の給付の内容に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額（通常支払われる対価との乖離、原材料等の価格動向などで判断）
- ② 不当に定める行為（中小受託事業者との協議の有無・内容、差別的でないかなどで判断）

の両方に該当する場合について規制しています。

各費目で用いられる単価や利益の水準が、受注者の属する取引地域において一般に支払われる対価と同水準であれば、本書に基づいて算出した運賃・用船料等は「通常支払われる対価」となります。

また、業界水準のような目安となる単価がすべての費目についてはなく、「通常支払われる対価」を把握することが困難な場合であっても、本書に基づき算出する原価のうち主なもの（船員費、燃料費等）について、その著しい上昇を公表資料から把握できる場合において、据え置かれたままの額で運賃・用船料等を設定した場合には、「買いたたき」の要件に該当する可能性があります。

買いたたきに該当するか否かは、代金の額の決定にあたり受注者と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法、差別的であるかどうか等の対価の決定内容、「通常支払われる対価」と当該給付に支払われる対価との乖離状況および当該給付に必要な原材料等の価格動向等の要素を勘案して総合的に判断されます。