

内航海運における運賃・用船料等算出の  
「標準的な考え方」

# Q&A集



国土交通省海事局

# はじめに

近年、船員費や燃料費、修繕費等の上昇により、内航海運業を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、内航海運の安定輸送の実現のためには、内航海運業者が事業継続に必要な資金を確保することができる取引環境を整備することが重要です。

このため、国土交通省では、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ことを目的として、運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理した「内航海運における運賃・用船料等算出の『標準的な考え方』」を、令和8年3月に策定しました。

本Q&Aは、「標準的な考え方」の内容や活用方法について、事業者や荷主の皆様から寄せられることが想定される質問とその考え方を取りまとめたものです。適切な価格形成と持続可能な内航海運の実現に向けて、運賃・用船料等に関する理解の促進や、合理的な根拠に基づく価格協議の円滑化にご活用ください。

なお、本Q&Aは一般的な考え方を示したものであり、個別の契約内容や取引条件等に応じて取扱いが異なる場合があります。本Q&Aに関するご不明な点がございましたら、下記お問い合わせ先までご連絡ください。

## 関連資料・問い合わせ先

- 内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」  
URL  
[https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk3\\_000110.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000110.html)

- お問い合わせ先  
国土交通省海事局内航課      [hqt-naiko@ki.mlit.go.jp](mailto:hqt-naiko@ki.mlit.go.jp)



Q.

どのような場面で活用することが想定されていますか？

〈「標準的な考え方」P4〉

A.

- ・ 主に、運賃・用船料等の設定や見直しに際して行う価格協議において、受注者が原価計算を行い、その根拠を発注者に説明するための資料として、活用いただくことを想定しています。
- ・ また、これに基づき、発注者・受注者の間で、合理的な合意形成を図るための参考として活用いただくことが期待されています。

Q.

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」と異なるのですが、今後、内航海運における「標準的運賃」を定める予定はありますか？

〈「標準的な考え方」P4〉

A.

- ・ 内航海運においては、船種や運航形態、航路、荷姿などが多様であり、船舶ごとにコスト構造も大きく異なることから、一律の「標準的運賃」を示すことが困難であると考えています。このため、現時点では「標準的運賃」を定める予定はありません。
- ・ なお、「標準的な考え方」においては、運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理しております。
- ・ まずは、この「標準的な考え方」をご活用いただき、合理的な根拠に基づく価格協議に取り組んでいただくことが重要と考えています。

Q.

全ての費用について詳細な原価計算を行うことが難しい場合はどのようにすればよいでしょうか？

A.

- ・ 「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を整備することを目的として、運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理したものです。
- ・ 重要なのは、受注者が提供している作業に対してどのようなコストがかかっているかを整理し、その内容や妥当性について発注者に合理的な根拠に基づき丁寧に説明することで、適切な運賃・用船料等の収受につなげていくことです。
- ・ 一方で、全ての費用について詳細な原価計算を行うことが難しい場合には、まずは燃料費や船員費など、運賃・用船料等への影響が大きい費目から整理するなど、各事業者の実態に応じて段階的に取り組むことが考えられます。

Q.

各費目の算出方法について、必ずしも「標準的な考え方」で示された方法により算出しなければならないのでしょうか？

A.

- 運賃・用船料等を適切に収受するためには、「標準的な考え方」に基づき原価計算を行い、各費目の単価や費用の妥当性について、発注者に丁寧に説明し価格協議を行うことが重要です。
- 「標準的な考え方」は、発注者と受注者の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算出方法を整理したものです。
- このため、「標準的な考え方」で示した算出方法は、発注者と受注者の双方が運賃・用船料等の費目の構成や算出根拠について共通の理解を持ち、合理的な根拠に基づく価格協議を行うための基礎となることから、これによる算出を基本としています。
- 一方で、事業実態や取引慣行等により、「標準的な考え方」で示した方法による算出が必ずしも適当でない場合や、より実態に即した算出方法を用いることが適当な場合には、各事業者の判断により独自の算出方法を用いることを否定するものではありません。
- その場合においても、その算出方法や費用の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明がなされ、発注者・受注者の間で、適切な価格協議及び合意形成が行われることが重要です。

Q.

「標準的な考え方」に基づき算出された運賃・用船料等について、法的拘束力はあるのでしょうか？  
〈「標準的な考え方」P5〉

A.

- 「標準的な考え方」は、発注者と受注者の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算出方法を整理したものです。
- そのため、「標準的な考え方」に基づき算出された運賃・用船料等については、法的拘束力を有するものではありません。また、最終的な運賃・用船料等は、当事者間の協議により決定されることとなります。
- 一方で、発注者は、「標準的な考え方」に基づき算出された運賃・用船料等について、費目として適正であり、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。なお、受注者から価格協議の申し入れがあったにもかかわらず、発注者が協議に応じず、必要な説明を行わないまま一方的に運賃・用船料等を決定することは、中小受託取引適正化法（取適法）上の「協議に応じない一方的な代金決定」に該当する可能性があります。
- また、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的に支払われる対価と同水準であれば、「標準的な考え方」に基づいて算出された運賃・用船料等は「通常支払われる対価」となり、これに比べて著しく低い額を不当に定めることは、独占禁止法や取適法上の「買いたたき」に該当する可能性があります。
- いずれにしても、価格協議においては、受注者がその費用の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明を行い、発注者・受注者の間で、適切な協議及び合意形成が行われることが重要です。

**Q.** 「船員費」の時間単価は、各社の実績に基づいて算定するのでしょうか。それとも、全日本海員組合や全内航などでの平均データを用いるのでしょうか？

**A.**

- 「船員費」の時間単価については、各事業者の実態を適切に反映する観点から、実際に発生した費用に基づき算定することが基本と考えています。
- 一方で、各事業者の判断により、全日本海員組合や船主団体全内航などが公表している船員費の平均データを参考に算定することを妨げるものではありません。
- その場合においても、当該算出方法や費用の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明が行われ、発注者・受注者の間で、適切な価格協議及び合意形成が行われることが重要です。

**Q.** 船員の賞与(ボーナス)はどこに計上するべきでしょうか？

**A.**

- 船員の賞与については、船員に対する人件費の一部であることから、給料や職務手当、旅費交通費、福利厚生と同様に、「船員費」に含めて計上するものと考えています。

Q.

「船舶減価償却費」における船舶の償却年数について、法定耐用年数又は実際の使用年数のいずれで算定すべきでしょうか？また船舶減価償却費の算定にあたって、実態と合わない法定耐用年数とすることは困ります。

〈「標準的な考え方」P17〉

A.

- 船舶の償却年数については、会計・税務の実務との整合性を図る観点から、法定耐用年数に基づき算定することが合理的と考えられます。
- 一方で、既に法定耐用年数とは異なる償却期間を設定している場合には、発注者と受注者双方の合意の下で、当該事業者の実態に即した減価償却費を用いることを妨げるものではありません。
- いずれにしても、設定している償却期間の考え方や、その費用の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明が行われることが重要です。

Q.

法定耐用年数に基づく減価償却を終了した船舶について、減価償却費は発生しなくなるのでしょうか？また、それにより、運賃・用船料等は引き下げられるのでしょうか？

〈「標準的な考え方」P17〉

A.

- 船舶の取得価格は、法定耐用年数に基づき各年度に減価償却費として計上され、船舶所有者はその費用に基づき納税を行っています。このため、会計・税務の実務との整合性を図る観点から、法定耐用年数に基づき減価償却費を算定することは合理的と考えられます。
- その上で、「標準的な考え方」においては、提供作業とそれにより実際に発生した原価を積み上げることを基本としているため、船舶の減価償却期間の経過後に減価償却費を新たに計上することは原則として想定していません。
- 一方で、実務上、法定耐用年数とは異なる期間で、これまで減価償却費を算定してきた場合、途中から法定耐用年数に変更することが難しいケースも想定されます。そのような場合には、発注者と受注者双方の合意の上で、引き続き従来の算出方法を用いることを妨げるものではありません。
- なお、減価償却期間の経過により減価償却費が減少又は計上されなくなる場合であっても、修繕費やその他費用の増減などによりコスト構造は変動し得ることから、減価償却費が減少又は計上されなくなったことのみをもって、運賃や用船料等の水準が一概に低下するとは限りません。



Q.

事前設定方式において、今後予定される定期検査や修繕工事、物価上昇に伴う費用の増加分など、将来的に発生が見込まれる修繕費用はどのように算出すればよいでしょうか？  
〈「標準的な考え方」P18～19〉

A.

- 修繕費は、定期検査の実施時期や修繕内容などによって年ごとの変動が大きい費目であり、ある年度には多額の費用が発生する一方で、別の年度にはほとんど費用が発生しない場合があります。
- このため、「標準的な考え方」では、修繕費について、単年度の実績ではなく、定期検査の実施周期である5年間を一つの期間として捉え、その期間全体で発生が見込まれる修繕費及び検査費を算出し、各年度に配分することを基本としています。
- その際、修繕工事に必要な資機材価格や労務費について将来的な上昇が見込まれる場合には、見積書や公表されている物価指数等の客観的な資料など、合理的な根拠に基づき将来の費用増加分を含めて算出することが適当と考えられます。

Q.

事前設定方式を採用し、実際の修繕費が見積金額を大幅に上回った場合はどうすればよいでしょうか？  
〈「標準的な考え方」P18～19〉

A.

- 事前設定方式では、あらかじめ見積もった修繕費をもとに運賃・用船料を設定するため、実際の修繕費が見積額を上回るケースも想定されます。
- このような場合には、まず次回の算定において当該実績を反映し、見込み水準を見直していくことが基本となります。また、実績と見込みの乖離が大きい場合には、発注者に対して修繕費の増加要因等を説明した上で、運賃・用船料の見直しについて協議を求めることも考えられます。
- いずれの場合においても、価格への反映や協議にあたっては、合理的な根拠に基づく説明を行い、発注者・受注者の間で適切な協議および合意形成が図られることが重要です。



Q.

排出量取引制度におけるCO2排出量に応じた排出枠取引額については、どの費目で計上すべきでしょうか。また、同制度下における第三者認証の取得費用は、どのように取り扱うべきでしょうか？

A.

- CO2排出量に応じた排出枠取引額については、「間接経費」として計上することとしています。
- また、同制度下における第三者認証の取得にかかる費用については、排出量取扱制度への対応に付随する費用であることから、当該制度に関連する費用として整理し、間接経費に計上することが考えられます
- ただし、その場合においても、その計上方法や費用の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明がなされ、発注者・受注者の間で、適切な協議及び合意形成が行われることが重要です。

Q.

「間接経費」について、他事業と兼業している場合はどのように算出すべきでしょうか？  
〈「標準的な考え方」P23〉

A.

- 間接経費とは、事業運営に要する費用のうち、提供する作業に直接かかるものの以外の費用を踏まえて算出される原価です。
- 他事業と兼業している場合、間接経費は、複数の事業で共通して発生している費用であることから、一定の基準に基づき各事業に按分して算出することが合理的です。
- 按分にあたっては、売上高や稼働時間、人員数(従事人数)など当該経費の発生実態に応じた合理的な指標を用いることが考えられます。
- なお、その算出については、各事業者の実態に応じて適切な方法を選択した上で、合理的な根拠に基づく説明がなされ、発注者・受注者の間で、適切な協議及び合意形成が行われることが重要です。

Q.

複数隻を所有している場合、用船する船舶以外で生じる設備資金金利も間接経費に含めているのはなぜでしょうか？

A.

- 設備資金金利は、事業全体に共通して発生する資金調達コストの性質を有していることから、間接経費として整理しています。
- そのため、設備資金金利については、用船する船舶に限らず、事業全体で発生している金利を含めた上で、各船舶に合理的に按分して算出する考え方としています。
- なお、用船する船舶の設備資金金利のみを計上することや、公的融資機関の融資利率などを参考に計上することを否定するものではありません。
- その場合においても、その計上方法の妥当性について、合理的な根拠に基づく説明がなされ、発注者・受注者の間で、適切な協議及び合意形成が行われることが重要です。

Q.

「利益率」について、何をもとに設定すべきでしょうか。また、最低限確保すべき水準などを提示していただくことはできないでしょうか？

〈「標準的な考え方」P24〉

A.

- ・「利益率」について、国として具体的な数値を示すことは、価格水準の形成に影響を与え、競争の制限につながるおそれがあることから、独占禁止法との関係等を踏まえ、慎重に対応する必要があります。
- ・このため、「標準的な考え方」においては、利益率について具体的な数値は示さず、事業の持続性や将来投資に必要な資金確保などを踏まえた水準として、時々の需給状況に応じて合理的に設定することが望ましいとしています。
- ・また、内航海運業全体の利益率や、陸運業、全産業の利益率などを、交渉時の参考として活用いただくことも考えられます。

Q.

利益率は年度ごとに変更してもよろしいでしょうか？

A.

- ・「標準的な考え方」において、利益率については、一律の数値や固定した水準など具体的な数値は示さず、事業の持続性や将来投資に必要な資金確保などを踏まえた水準として、時々の需給状況に応じて合理的に設定することが望ましいとしています。
- ・実際には、燃料費や船員費などのコスト動向、船舶の修繕状況や投資回収の進捗、市況や稼働状況の変化などに応じて、必要とされる収益水準が変動することもあることから、合理的な理由に基づいて利益率を見直すことはあり得るものと考えられます。
- ・ただし、その場合においても、変更の理由や利益率の算出の考え方について発注者に対して説明可能な形とし、価格協議の中で適切に合意形成を図ることが重要です。

Q.

作業効率の観点より、荷役付帯作業を船員側で行うことは可能でしょうか？

〈「標準的な考え方」P31〉

A.

- ・「標準的な考え方」において、荷役付帯作業は、日本海運集会所の標準契約書式に則り、原則荷主の責任と費用で実施することが望ましいと整理しています。
- ・一方で、作業効率の向上など合理的な理由がある場合には、当事者間で協議の上で、船員が荷役付帯作業を行うことを否定するものではありません。
- ・その場合においても、当該作業にかかる費用を個別料金として計上するとともに、その費用の妥当性について合理的な根拠に基づく説明がなされ、発注者・受注者の間で、適切な協議及び合意形成が行われることが重要です。

Q.

荷役付帯作業料は、運賃や用船料に含めて算出してもよろしいでしょうか？

A.

- ・荷役付帯作業料を運賃や用船料に含めて算出する場合、運賃・用船料にどのような作業が含まれているのか、また荷役付帯にかかる作業コストがどの程度であるのかなどが分かりにくく、価格協議において十分な説明が難しくなる場合があります。
- ・このため、「標準的な考え方」では、こうした付帯作業については可能な限り区分して整理し、個別料金として設定することで、各作業に対応するコスト構造の明確化を図り、合理的な根拠に基づく価格協議を促進することを目的としています。
- ・なお、運賃や用船料に含めて契約すること自体を否定するものではありませんが、その場合であっても、作業内容およびそのコストについて説明可能な形で整理しておくことが重要です。

Q.

価格協議はどのように進めるのが望ましいですか。また、価格協議に際し、どの程度の資料を準備すればよいのでしょうか？

〈「標準的な考え方」P11〉

A.

- 価格協議については、運賃・用船料を構成する各費目の内容やコスト構造について、発注者と受注者双方で共有した上で、合理的な根拠に基づき、丁寧に協議を進めることが望ましいです。
- その際、受注者においては、コストの増減要因や算出の考え方、金額の妥当性について丁寧な説明を行うことが重要です。また、発注者側においても、価格協議のプロセスにおいて、発注者からの説明・協議の申し入れに適切に応じ、算出された運賃・用船料等について、費目として適正であり、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。
- 価格協議にあたっての資料内容や詳細の程度について一律の基準はありませんが、燃料費や船員費、修繕費等の主要な費目を優先的に、その算出方法や変動要因が理解できる形で整理することが望ましいです。
- なお、資料は必ずしも詳細な数値の開示を目的とするものではなく、価格の合理性について相手方の理解が得られる水準であることが求められます。

Q.

発注者への情報開示について、船員の賃金や利益率などセンシティブな情報まで開示する必要はありますか。

A.

- 船員の個別賃金や詳細な利益率などのセンシティブな情報について、発注者への情報開示を求めているものではありません。
- 一方で、「標準的な考え方」では、運賃・用船料等の妥当性について、受注者が発注者に対して、合理的な根拠に基づき丁寧に説明することが重要とされています。
- そのため、例えば、船員費については総額や人員構成を、利益率については事業の継続性や投資回収の観点といった形で、個別のセンシティブな情報を開示することなく、全体として説明可能な形で提示いただくことが考えられます。
- いずれにしても、重要なのは詳細な数値の開示そのものではなく、価格の合理性について発注者に理解を得られるよう説明することであり、その範囲や方法については、当事者間で適切に整理していくことが必要と考えられます。

Q.

運賃・用船料等の見直しはどのように行えばよいですか？

〈「標準的な考え方」P32〉

A.

- 運賃・用船料等の見直しについては、燃料費や船員費、修繕費等のコストの変動状況を踏まえ、定期的または必要に応じてタイムリーに行うことが望ましいと考えています。
- その際、コストの増減要因や算出の考え方について合理的な根拠に基づく説明を行い、発注者・受注者双方において内容を共有した上で、適切な協議により合意形成を図ることが重要です。
- また、運賃・用船料等の見直しに関しては、契約書等に見直し頻度などを明記することが望ましいです。見直し頻度は、契約期間の長さや原材料等の価格変動リスクの程度などを踏まえ、月次・四半期・半期・年次などの間隔で設定することが望ましいとしています。

Q.

「標準的な考え方」に基づき算出した運賃・用船料等について価格協議を行ったものの、合意に至らなかった場合、どのように対応すればよいでしょうか？

〈「標準的な考え方」P11〉

A.

- 価格協議において、受注者は、「標準的な考え方」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、合理的な根拠に基づき、発注者に対して丁寧に説明することが重要です。
- 発注者は、受注者からの説明・協議の申し入れに適切に応じるとともに、「標準的な考え方」に基づき算出された運賃・用船料等について、費目として適正であり、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。なお、受注者から価格協議の申し入れがあったにもかかわらず、発注者が協議に応じず、必要な説明を行わないまま一方的に運賃・用船料等を決定することは、中小受託取引適正化法(取適法)上の「協議に応じない一方的な代金決定」に該当する可能性があります。
- また、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的に支払われる対価と同水準であれば、「標準的な考え方」に基づいて算出された運賃・用船料等は「通常支払われる対価」となり、これに比べて著しく低い額を不当に定めることは、独占禁止法や取適法上の「買いたたき」に該当する可能性があります。
- したがって、価格協議が整わない場合には、まず、当該取引がこれら法令上の問題に該当しないか確認することが重要です。
- その上で、法令上の問題が認められない場合には、運賃・用船料等はあくまで当事者間の協議により決定されるものであることから、今回の協議結果を踏まえ、次回以降の価格協議においても継続的に議論を行うなど、継続的な対話を通じて相互理解の促進に努めることにより、適正な運賃・用船料等の収受を図ることが重要と考えています。



Q.

日本海運集会所の標準契約書式を活用することを推奨されていますが、特約条項の追加や、独自の契約書を使用しても問題ないでしょうか？

〈「標準的な考え方」P34〉

A.

- 日本海運集会所において、内航海運業にかかる業務に関して契約を締結する際に、契約書等に記載しなければならない事項である「法定記載事項」を反映した標準契約書式を作成しています。
- 契約締結にあたって法定記載事項の抜け漏れを防ぐため、日本海運集会所の標準契約書式を活用することを推奨しています。
- なお、特約条項の追加や独自の契約書を使用することを否定するものではありません。その場合においても、発注者が一方的に条件を定めるのではなく、法令を遵守した上で、発注者・受注者の間で適切な協議を行い、合意形成を図ることが重要です。

Q.

「定期用船契約では、契約期間全体をカバーするよう、一定の見通しを立てて契約期間全体の用船料を設定することが望ましい」と示されているが、協定書等で定期的に用船料を決定しても問題ないでしょうか？

〈「標準的な考え方」P36〉

A.

- 現状の実務において、契約期間全体の用船料を固定的に設定するのではなく、毎年協議により用船料を決定しているケースがあることは認識しています。
- この点について、「標準的な考え方」で示している内容は、現行の契約形態を直ちに変更することを求めるものではありません。
- 一方で、用船料が毎回の協議にのみ委ねられる場合には、価格の見通しや交渉の安定性の観点から課題が生じる可能性があります。このため、契約期間全体を見通した用船料の考え方や、見直しの頻度・方法などのルールについてあらかじめ双方で整理し、契約書に明記することが望ましいとしています。