資料１

「標準的な考え方」を活用した価格協議の推進について

令和８年11月

国土交通省

１．内航海運を取りまく現状

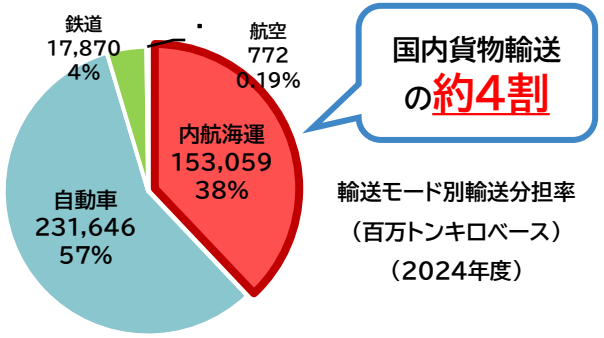
内航海運の現状

国土交通省

○ 内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担い、我が国の国民生活と経済活動を支える必要不可欠なライフライン。

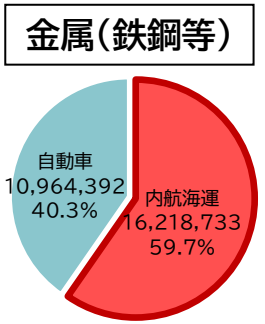
○ 内航貨物輸送量（輸送トンキロ）は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少。

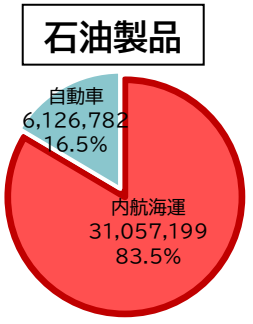
国内貨物輸送のシェア等

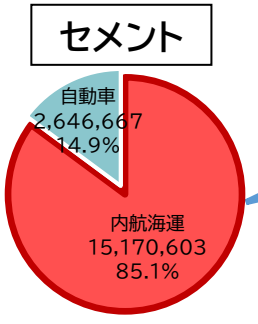


国内貨物輸送の**約4割**

輸送モード別輸送分担率
（百万トンキロベース）
（2024年度）





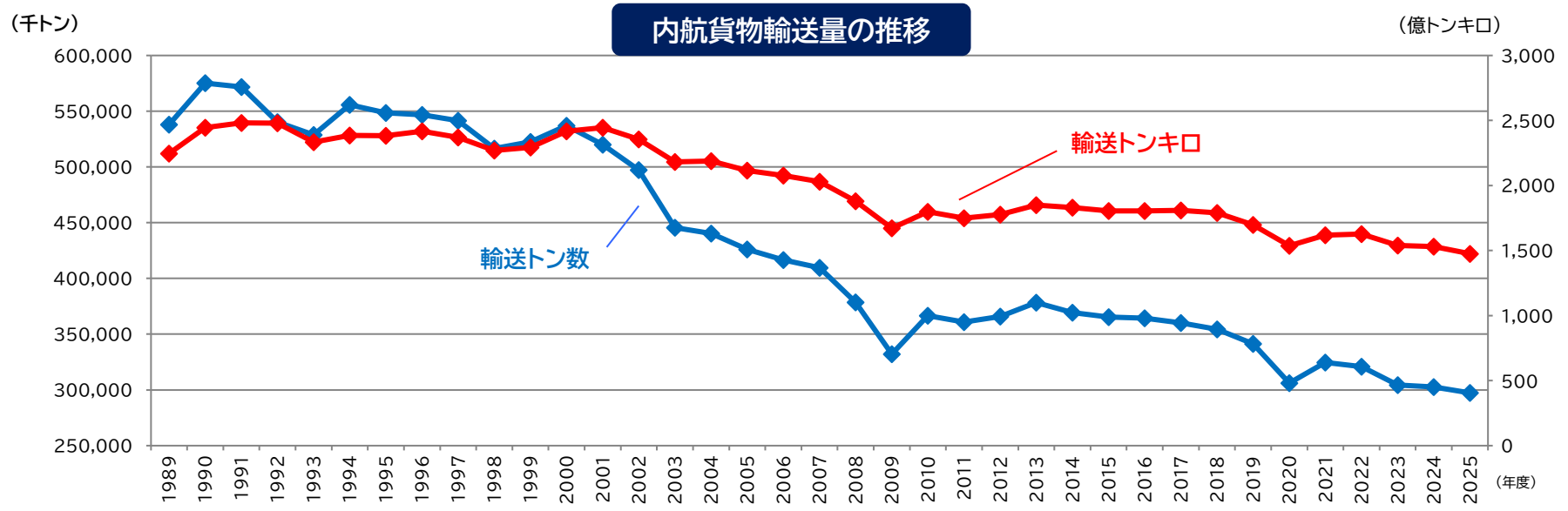


産業基礎物資輸送の**約8割**

（2024年度：千トンキロベース）

（出典）「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成

内航貨物輸送量の推移



（出典）「内航船舶輸送統計年報」等より国土交通省海事局内航課作成

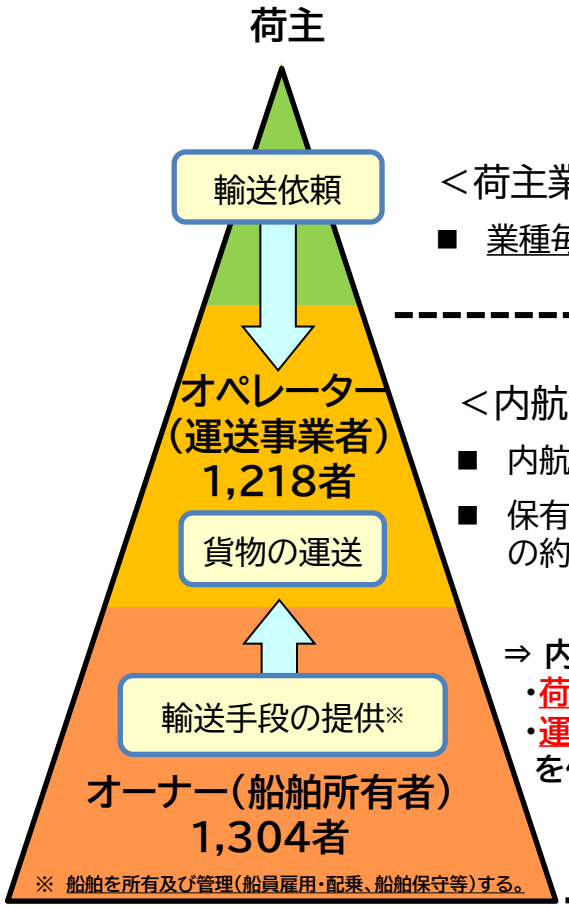
内航海運の産業構造

国土交通省

○ 内航海運業者の約99.7%が中小企業であり、経営基盤が脆弱。オーナーについては、保有隻数1隻のみの一杯船主の割合が約70%占めている。

○ 内航海運業者の経営力向上・事業基盤強化に向け、運賃・用船料の十分な収受等に向けた荷主と内航海運業界の取引環境改善や内航海運業者の生産性向上に資する取組の後押しを行うことが必要。

内航海運業の産業構造



＜荷主業界＞

■ 業種毎に3社程度であり、寡占化が進む。

＜内航海運業界＞

■ 内航海運業者の約99. 7%が中小企業

■ 保有隻数1隻のみの一杯船主が、オーナーの約70%を占める。

⇒ **内航海運業の経営力の向上を図るため、**
・荷主等との取引環境の改善
・運航の効率化等による生産性の向上
を促すことが必要。

内航海運業の経営状況

経営状況（1社当たり平均）	内航海運業（オーナー）	陸運業	全産業
売上高（千円）	442,829	647,861	555,886
営業利益（千円）	6,561	38,481	27,854
営業利益率（営業利益／売上高）	1.48%	5.9%	5.0%
固定比率（固定資産／自己資本）	390.3%	218.6%	132.8%
負債比率（負債／自己資本）	480.3%	185.1%	137.2%

（出典）法人企業統計調査（令和6年度）、内航海運業報告規則に基づく内航課調査（令和6年度）
※内航海運業収益が収益の70%以上の企業のみ集計

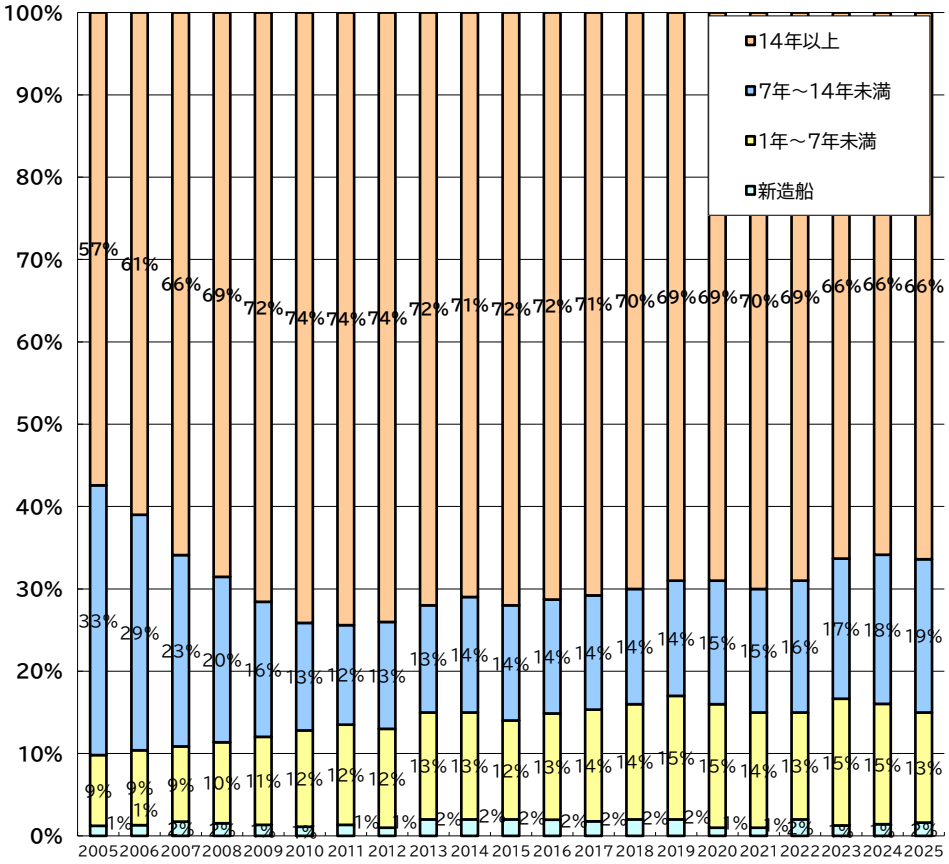
内航海運を取り巻く環境（船齢・船価の推移）

国土交通省

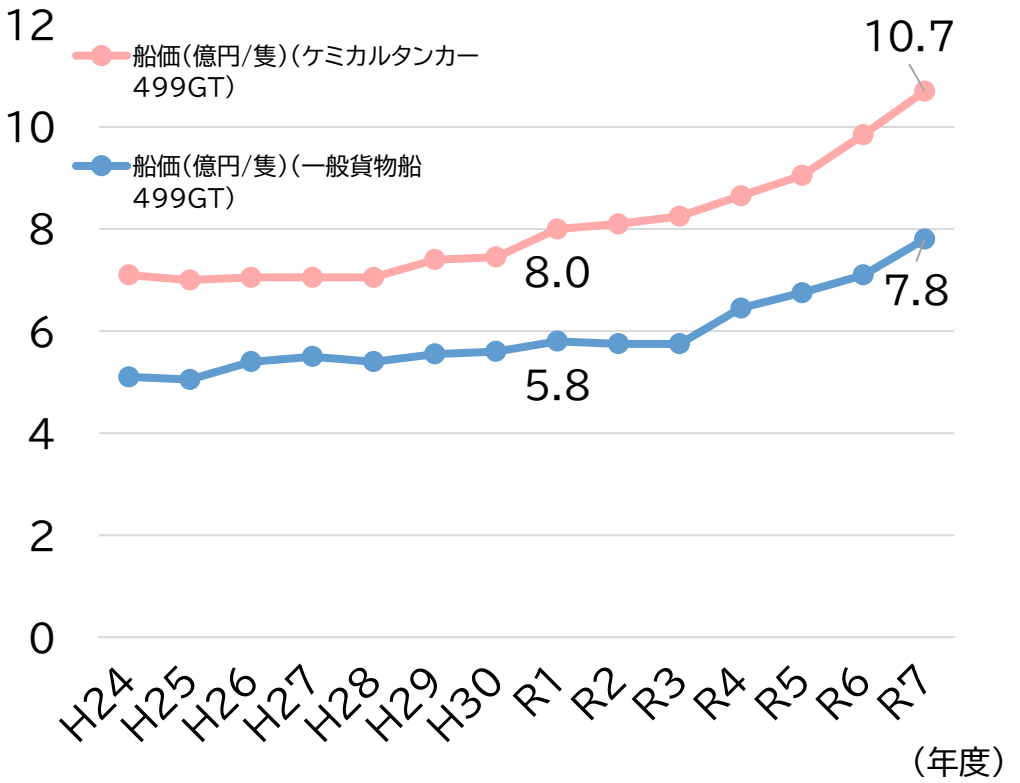
○ 船齢14年以上の船舶が全体の約7割を占めている。

○ 鋼材価格等の上昇に伴い船価の上昇が続いている。特に令和3年度以降、船価は急激に上昇している。

船舶構成の推移



船価の推移



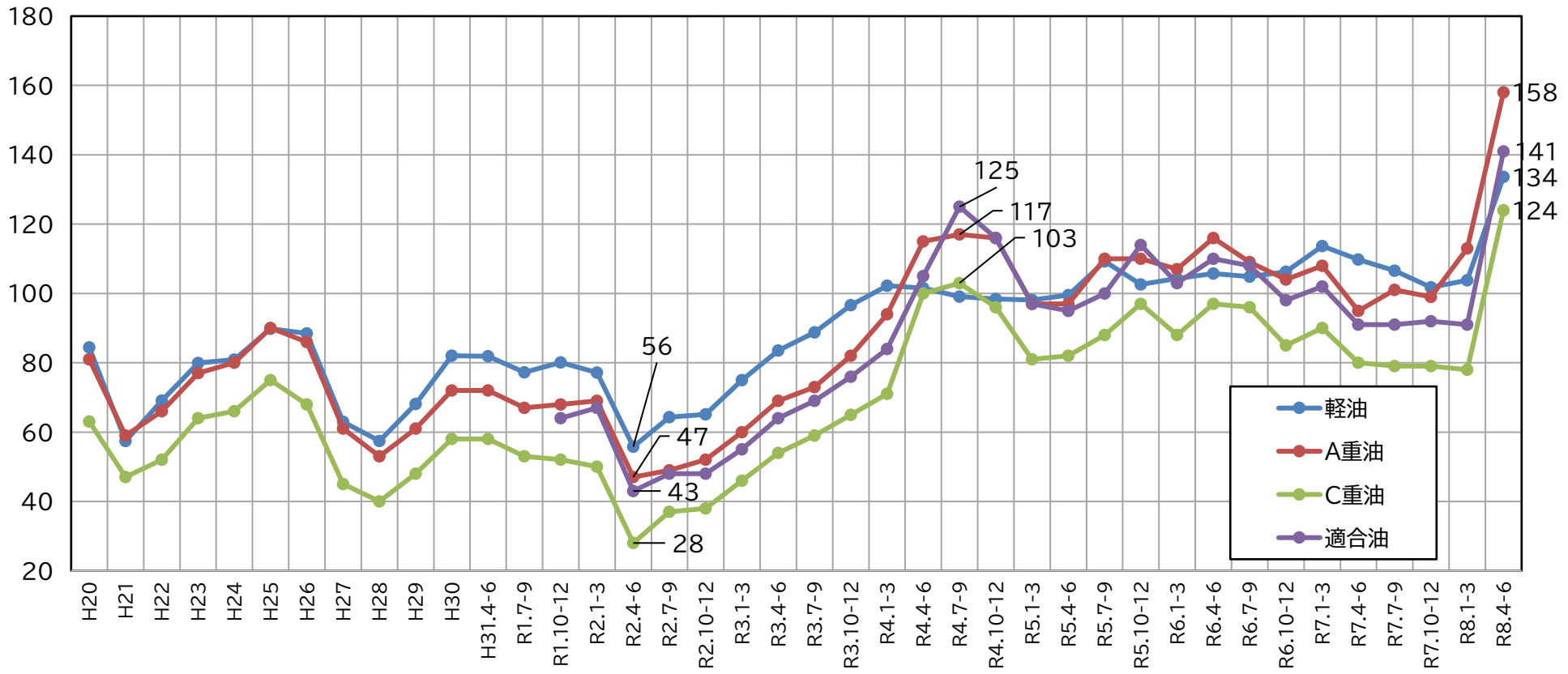
内航海運を取り巻く環境（燃料価格の推移）

国土交通省

○ 内航燃料油価格は、軽油、A重油、C重油、規制適合油とも、令和2年4-6月期より上昇を開始

○ ピーク時に比べて価格は概ね下がってきていたものの高止まりという状況が続いていた中、中東情勢の悪化の影響により価格が大きく上昇

燃料価格の推移



出典　A重油、C重油、適合油：日本内航海運組合総連合会資料より作成
軽油：資源エネルギー庁HP「石油製品価格調査」より作成

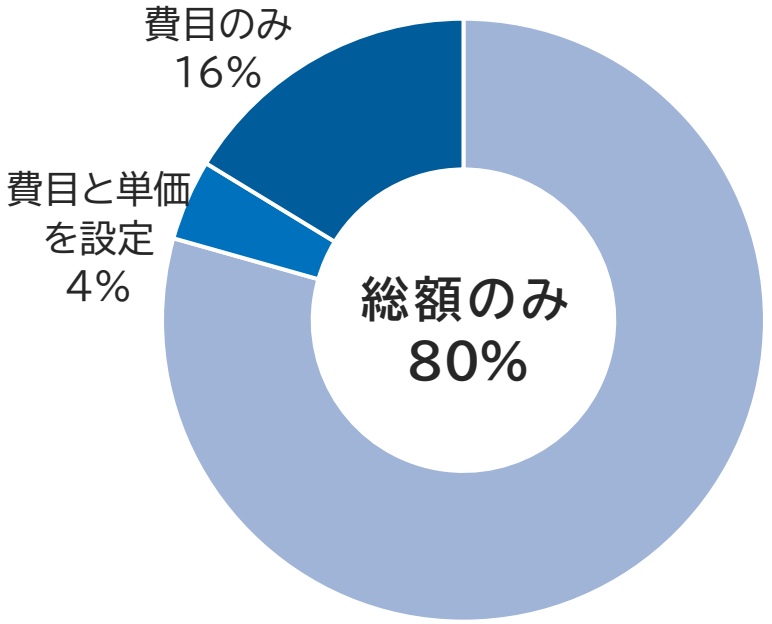
費用負担範囲の明確化に関する状況

国土交通省

○ 荷主とオペレーター間、オペレーターとオーナー間における契約金額の表記形式について、多くが「総額表記」と回答しており、原価計算に基づく価格協議や契約内容の明確化について課題

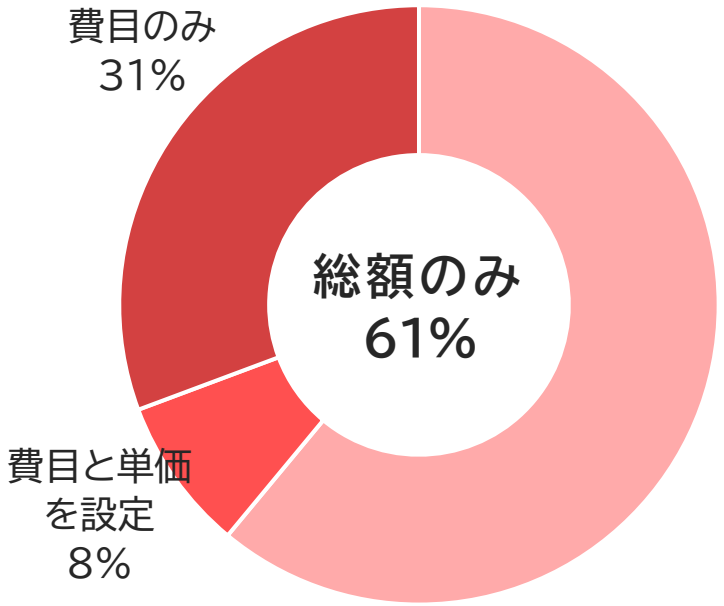
契約金額の表記形式について

荷主とオペレーター間の
契約金額の表記形式



有効回答数＝80
（オペレーター）

オペレーターとオーナー間の
契約金額の表記形式



有効回答数＝80
（オーナー）

令和6年度「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」

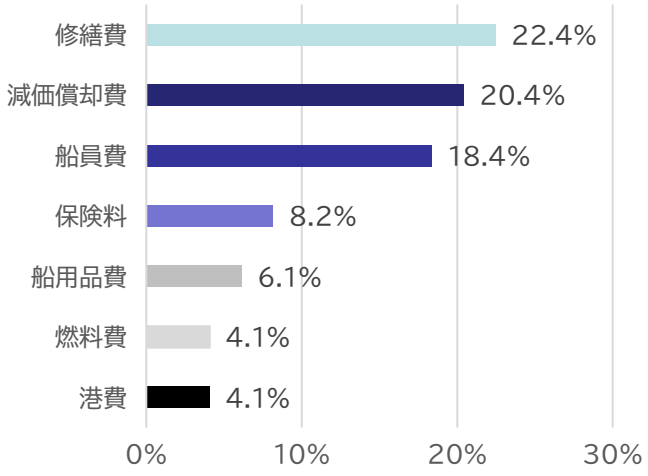
運賃・用船料等を構成する費目の収受状況

国土交通省

○ 運賃・用船料等における価格転嫁が難しい費目として、多くが「修繕費」や「船員費」、「減価償却費」を回答しており、適正な運賃・用船料等の収受に向けて、発注者と受注者間の提供作業とその費用に関する認識のずれを解消していくには、総額ではなく、各項目を議論の俎上に挙げ、提供作業とコストの内訳を見える化を図ることが必要。

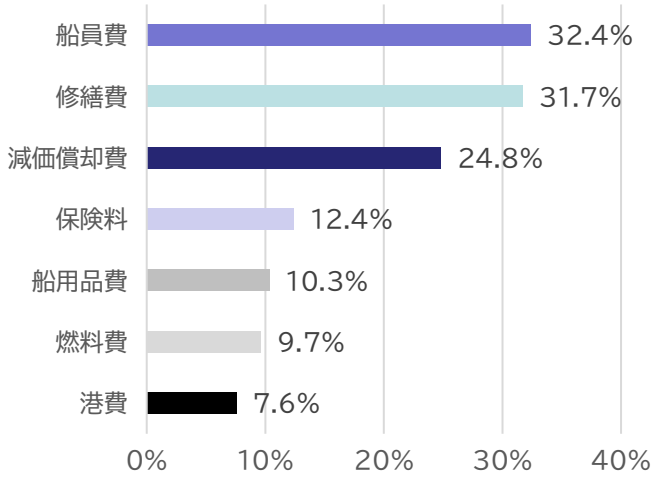
a）運送契約/定期航路船

- 修繕費は約22%、減価償却費は約20%、船員費は約18%が、料金転嫁が難しい費用項目と回答



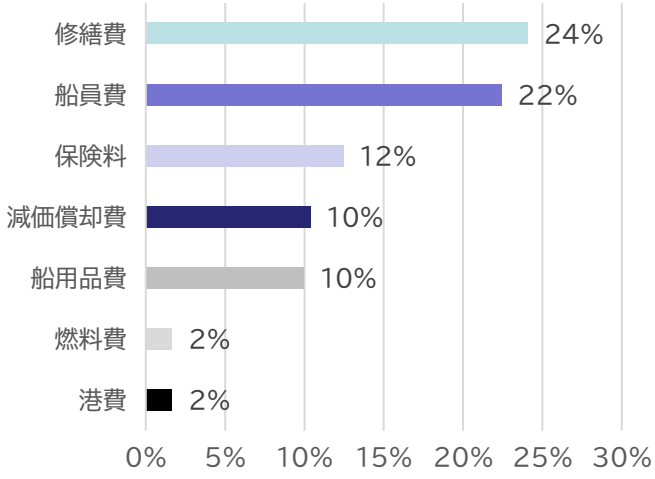
b）運送契約/不定期航路船

- 船員費、修繕費は約32%、減価償却費は約25%が、料金転嫁が難しい費用項目と回答



c）用船契約/長期用船

- 修繕費、船員費は約24%、保険料、減価償却費、船用品費は約10%が、料金転嫁が難しい費用項目と回答



令和7年度「標準的な考え方策定に係るアンケート調査」

2.「標準的な考え方」の策定

取引環境の改善・生産性向上に関するこれまでの取組

国土交通省

業界構造改革

海事産業強化法施行（2022年4月）
（目的）船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境を整備。
内航海運業の経営力向上を図るため、取引環境の改善・生産性向上。

取引環境の改善

（法律等）内航海運業法の改正（契約書面交付の義務化、荷主に対する勧告・公表制度、船舶管理業の登録制度創設　等）
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策定

（荷主との対話）**内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会、安定・効率輸送協議会の開催**

令和6年度：商慣習の実態調査
内航海運における商慣習を明らかにするため、商慣習の実態調査を実施。関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「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」に反映し、荷主及び内航海運業者へ商慣習の改善を推進。

令和7年度：運賃・用船料算出にあたっての標準的な考え方
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、民間有識者を交えた検討会や安定・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」を策定。



▶ **取引環境の改善とともに、新たな設備投資を喚起する財源確保等の基盤強化を推進**

生産性の向上（作業の効率化、輸送力の向上等）

令和7年度：内航海運輸送力向上事業費補助金（令和6年度補正予算）
内航海運による安定的な海上輸送を確保のため、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支援。

令和8年度：内航海運船団輸送力向上事業費補助金（令和7年度補正予算）
内航海運による安定的な海上輸送を確保のため、船員の育成・能力向上や配船機能の高度化等を通じて船団全体の輸送力向上を図る取組を支援。

令和8年度：内航海運における作業の効率化に向けた指針策定
内航海運における生産性向上を目的として、離着岸時、運航時、停泊・荷役時における船員及び陸上作業員の作業内容について、改善が必要な作業を特定し、作業方法・手順の見直し、作業の廃止、役割分担の見直し、作業の省力化など、作業効率化のための指針を策定予定。

▶ **輸送力向上や作業の効率化など生産性の向上を通じた安定的な海上輸送の確保**

「標準的な考え方」の策定

国土交通省

○ 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、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「標準的な考え方」を令和8年3月に策定・公表。

■ 「標準的な考え方」の概要

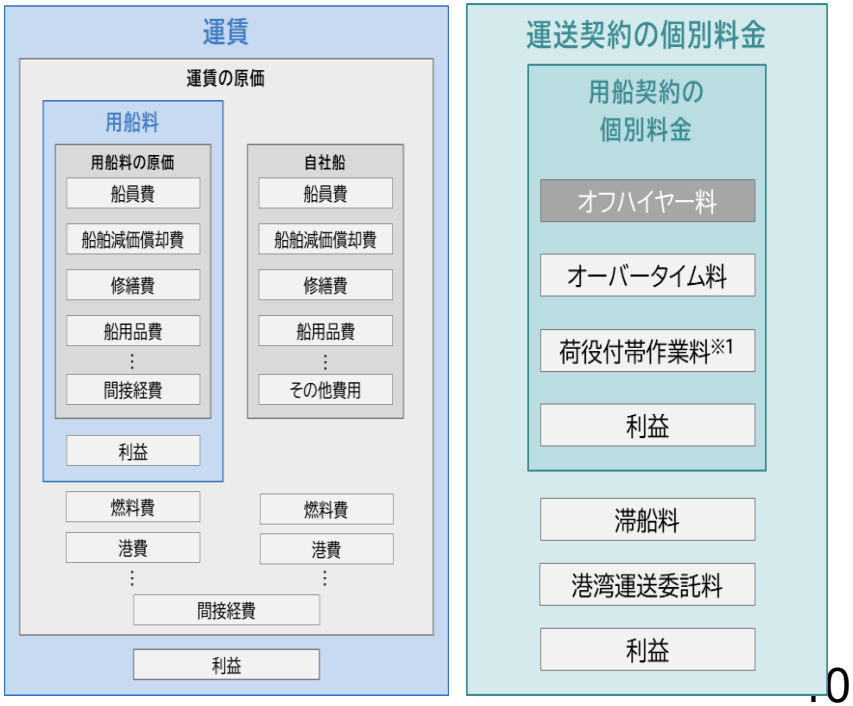
- 「標準的な考え方」では、提供する作業にかかる原価に適正な利益を加算する手法（コストベースプライシング）の考え方に基づき、運賃・用船料等を構成する費目を体系的に整理しつつ、それぞれの費目の算出方法を整理。
- また、滞船料や荷役付帯作業など貨物輸送において想定される内容等を超えて発生する作業への対価等は「個別料金」として設定。
- 受注者は、「標準的な考え方」に基づいて原価計算を行い、各費目で用いられる単価や運賃・用船料等の総額の妥当性について丁寧に説明するとともに、発注者においては価格協議のプロセスにおいて、受注者からの説明・協議の申し入れに適切に応じること、各費目において適正な単価を用いて「標準的な考え方」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る。

費目における算出方法（例：船員費）

船員費［円/月または日］ ＝ 職種別の時間単価［円/時］ × 職種別の想定労働時間［時/月または日］ × 職種別の乗組員数［人/隻］

- 職種別の時間単価［円/時］：職務や職責に応じて設定
- 職種別の想定労働時間［時/月または日］：乗組員の1か月あたりの想定労働時間（航海中の稼働時間のみ）
- 職種別の乗組員数［人/隻］：1隻あたりに必要な予備船員を含めた乗組員数

《運賃及び個別料金の体系図》



法規制上の位置づけ

○「標準的な考え方」に基づいて算出した運賃・用船料等は、独占禁止法および中小受託取引適正化法における「買いたたき」の判断材料の一つであることから、これを尊重することが求められる。

独占禁止法上の告示・物流特殊指定第1項第3号「買いたたき」

同種又は類似の内容の運送又は保管に対して**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

中小受託取引適正化法 第5条第1項第5号「買いたたき」

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

► 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、「標準的な考え方」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」となる。

► 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、「標準的な考え方」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る。

► 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る。

【参考】運賃・用船料等の設定に関連する法規制

国土交通省

規制行為の類型	規制行為の説明	具体例	独禁法	取適法
買いたたき	役務等に**通常支払われる対価**に比べ**著しく低い代金を不当に定める**こと ※原価や利益の水準が当該中小受託事業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」となる	・十分に協議することなく、**発注者の予算を基準に一方的に代金が決定**した ・個々の事業者の事情を考慮することなく、**発注者が一方的に従来の代金から一律に代金を引き下げた** ・コストが増加し見積書を提出したが、**十分に協議することなく発注者が代金の額を据え置いた**	✓	✓
協議に応じない一方的な代金決定	受注者から価格協議の求めがあったにもかかわらず、協議に応じなかったり、必要な説明を行わなかったりするなど、**一方的に代金を決定する**こと	・受注者が代金の額の引上げについて協議を求めたにもかかわらず、これを**無視し、拒否し、又は回答を引き延ばすなどにより、協議に応じなかった** ・発注者が代金の額の引下げを要請する場合において、受注者がその説明を求めたのに対し、**具体的な理由の説明や根拠資料の提供をすることなく、代金の額を引き下げた**	–	✓ （令和7年の法改正により追加）
不当な経済上の利益の提供要請	発注者が自己のために、受注者に金銭や役務、その他の**経済上の利益を不当に提供させる**こと	・発注者が受注者に対し、**荷物の積み下ろし作業を無償で行わせた**	✓	✓
報復措置	【独禁法（物流特殊指定）】 **発注者からの要求を受注者が拒否したり、公取委に違反行為を知らせた**ことを理由に、**取引数量の削減・取引停止など不利益な取り扱いをする**こと 【取適法】 発注者の違反行為を**公取委、中小企業庁、事業所管省庁に知らせた**ことを理由に、**取引数量の削減・取引停止など不利益な取り扱いをする**こと	・【独禁法（物流特殊指定）】 発注者からの**値下げ要求を受注者が拒否したため取引量を減らされた** ・【取適法】 **事業所管省庁への通報を理由に取引を打ち切られた**	✓	✓
代金の減額	受注者の責めに帰すべき理由がないのに、発注時に決定した代金を**発注後に減額する**こと	・発注者の**顧客から単価を引き下げられたことを理由に**、発注者が**受注者に対して支払う代金を引き下げた**	✓	✓
不当な給付内容の変更、やり直し	受注者の責めに帰すべき理由がないのに、発注の取消や発注内容の変更、役務の提供を受けた後のやり直しや追加作業を行わせる場合に受注者が負担する費用を発注者が負担しないこと	・発注者が自己の都合を理由に、配送先を変更したにもかかわらず、**変更に伴い必要となる費用の一部を受注者に負担させた**	✓	✓

※ 公正取引委員会HPをもとに作成しています。中小受託取引適正化法の具体的な内容については各種資料を参照して下さい。
※ 独占禁止法は、独占禁止法第2条第9項第6号の規定に基づき、物流分野の取引に適用される告示である、物流特殊指定の内容を掲載しています。

３．実効性確保に向けた取組

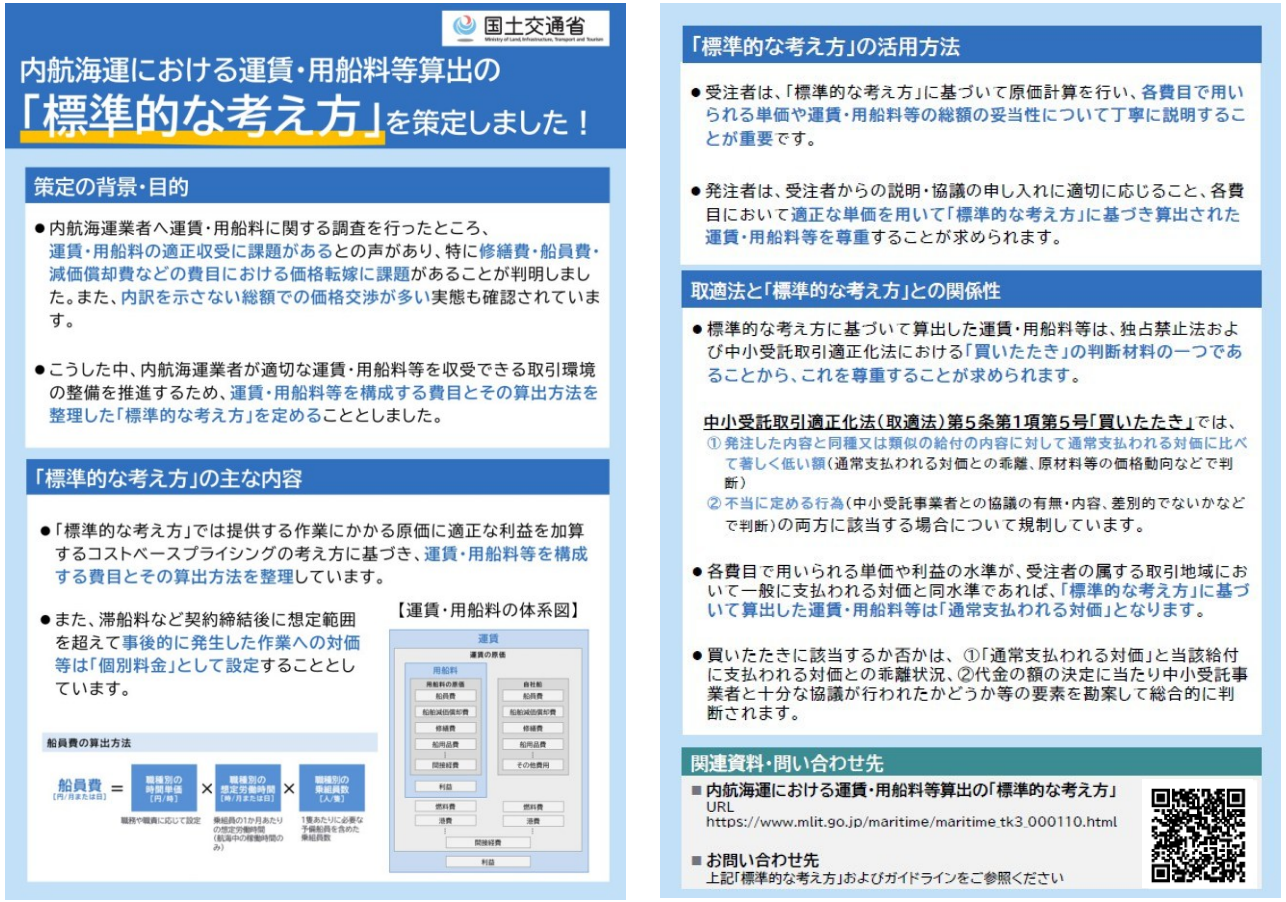
「標準的な考え方」の周知・広報（内航海運業者向け）

国土交通省

○ 「標準的な考え方」の目的や主な内容、活用方法や取適法との関係性を紹介した内航海運業者向けのパンフレットを作成・周知。

○ 地方の内航海運業者等への周知と理解を図るため、内航総連、地方運輸局と連携し、地方での説明会を開催し、「標準的な考え方」の内容及び活用方法、活用における注意点、関係法令との関係などについて説明（内航総連主催の「中小受託取引適正化法に関する説明会」と共催）。

《「標準的な考え方」周知パンフレット》



国土交通省

内航海運における運賃・用船料等算出の
「標準的な考え方」を策定しました！

策定の背景・目的

- 内航海運業者へ運賃・用船料に関する調査を行ったところ、運賃・用船料の適正収受に課題があるとの声があり、特に修繕費・船員費・減価償却費などの費目における価格転嫁に課題があることが判明しました。また、内訳を示さない総額での価格交渉が多い実態も確認されています。
- こうした中、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、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「標準的な考え方」を定めることとしました。

「標準的な考え方」の主な内容

- 「標準的な考え方」では提供する作業にかかる原価に適正な利益を加算するコストベースプライシングの考え方に基づき、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います。
- また、滞船料など契約締結後に想定範囲を超えて事後的に発生した作業への対価等は「個別料金」として設定することとしています。

【運賃・用船料の体系図】

船員費の算出方法

船員費 ＝ 職種別の時間単価 × 職種別の想定労働時間 × 職種別の乗組員数

「標準的な考え方」の活用方法

- 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こと、各費目において適正な単価を用いて「標準的な考え方」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。

取適法と「標準的な考え方」との関係性

- 標準的な考え方に基づいて算出した運賃・用船料等は、独占禁止法および中小受託取引適正化法における「買いたたき」の判断材料の一つであることから、これを尊重することが求められます。

中小受託取引適正化法（取適法）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、「標準的な考え方」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。
- 買いたたきに該当するか否かは、①「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、②代金の額の決定に当たり中小受託事業者と十分な協議が行われたかどうか等の要素を勘案して総合的に判断されます。

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

■ お問い合わせ先
上記「標準的な考え方」およびガイドラインをご参照ください

《地方説明会》

開催エリア	開催日（令和8年）
中国（広島）	4月9日
近畿（大阪）	4月10日
関東（東京）	4月15日
九州（上天草）	4月23日
九州（福岡）	4月24日
九州（佐伯）	5月21日
九州（北九州）	5月22日
四国（徳島）	6月4日
四国（今治）	6月5日

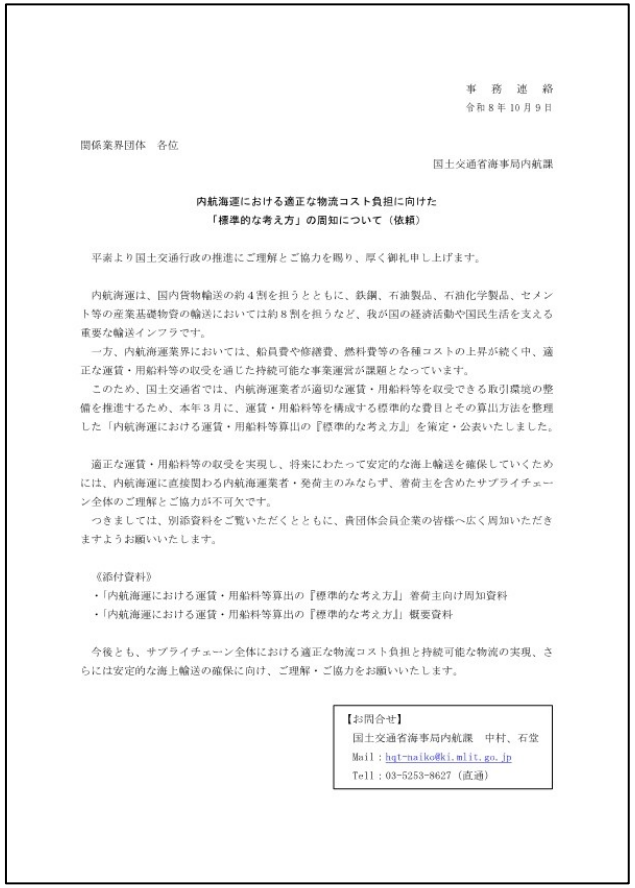
「標準的な考え方」の周知・広報（着荷主向け）

国土交通省

○ サプライチェーン全体への理解促進のため、内航海運の社会的意義や現状・課題、「標準的な考え方」の策定背景や内容等を紹介するパンフレットを国交省で作成。パンフレットと併せて、適正な物流コスト負担に向けた「標準的な考え方」の周知に関する通知文を、関係省庁から各業界団体に送付。

○ 主要な（着）荷主団体を個別に訪問し、内航海運の現状及びサプライチェーン全体での価格転嫁の必要性について説明。

《通知文（着荷主業界団体宛）》



事　務　連　絡
令和８年10月９日

関係業界団体　各位

国土交通省海事局内航課

内航海運における適正な物流コスト負担に向けた
「標準的な考え方」の周知について（依頼）

平素より国土交通行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

内航海運は、国内貨物輸送の約４割を担うとともに、鉄鋼、石油製品、石油化学製品、セメント等の産業基礎物資の輸送においては約８割を担うなど、我が国の経済活動や国民生活を支える重要な輸送インフラです。

一方、内航海運業界においては、船員費や修繕費、燃料費等の各種コストの上昇が続く中、適正な運賃・用船料等の収受を通じた持続可能な事業運営が課題となっています。

このため、国土交通省では、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、本年３月に、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「内航海運における運賃・用船料等算出の『標準的な考え方』」を策定・公表いたしました。

適正な運賃・用船料等の収受を実現し、将来にわたって安定的な海上輸送を確保していくためには、内航海運に直接関わる内航海運業者・発荷主のみならず、着荷主を含めたサプライチェーン全体のご理解とご協力が不可欠です。

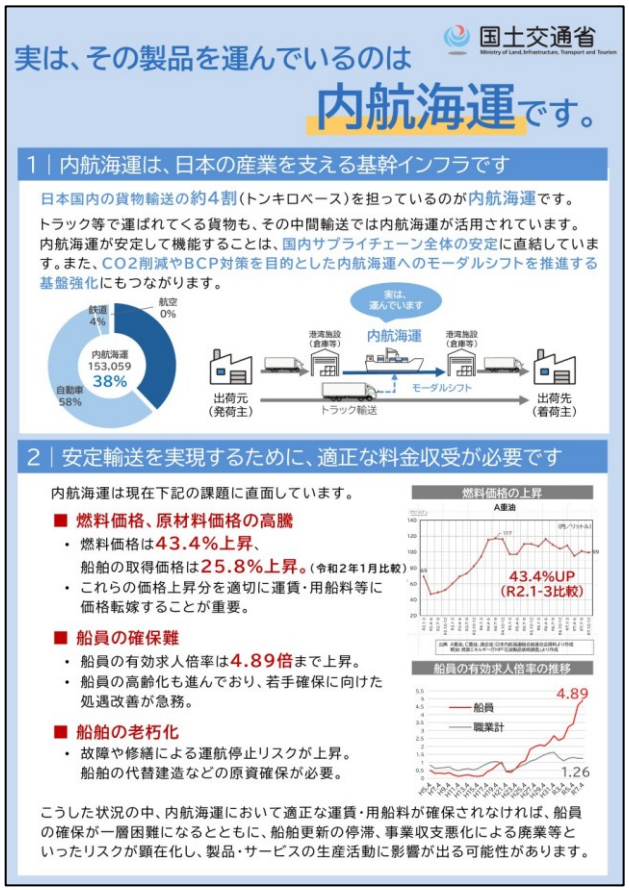
つきましては、別添資料をご覧いただくとともに、貴団体会員企業の皆様へ広く周知いただきますようお願いいたします。

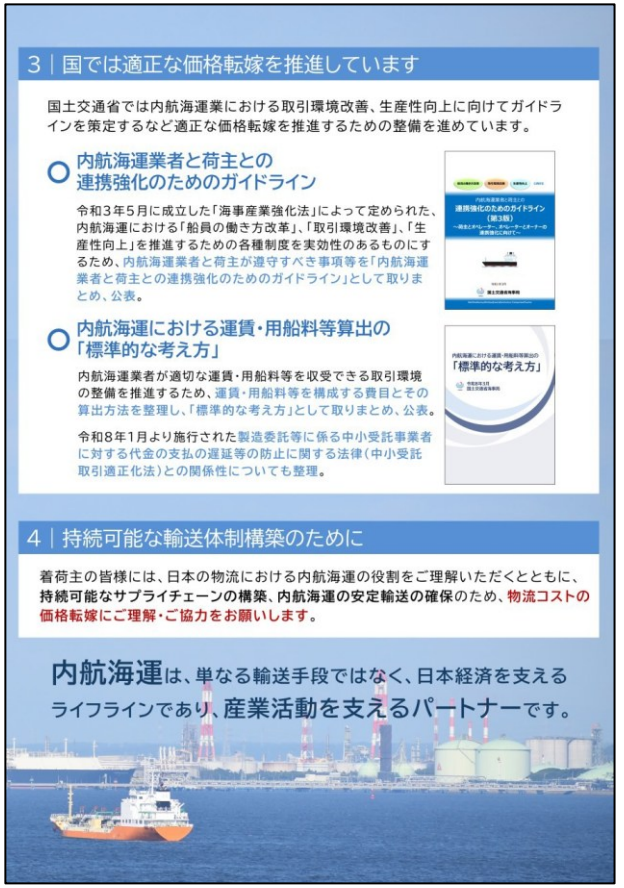
《添付資料》
・「内航海運における運賃・用船料等算出の『標準的な考え方』」着荷主向け周知資料
・「内航海運における運賃・用船料等算出の『標準的な考え方』」概要資料

今後とも、サプライチェーン全体における適正な物流コスト負担と持続可能な物流の実現、さらには安定的な海上輸送の確保に向け、ご理解・ご協力をお願いいたします。

【お問合せ】
国土交通省海事局内航課　中村、石堂
Mail：hqt-naiko@ki.mlit.go.jp
Tel1：03-5253-8627（直通）

《「標準的な考え方」周知パンフレット（着荷主向け）》





「標準的な考え方」の実行支援

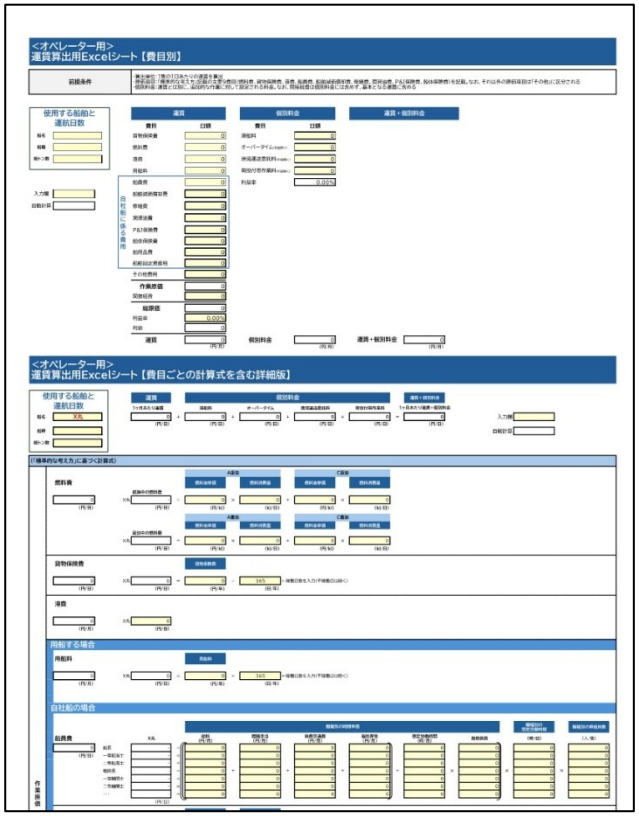
国土交通省

○ 内航海運業者等が「標準的な考え方」に基づく原価計算を円滑に導入するため、「標準的な考え方」に基づく運賃・用船料等算出用Excelシートを作成。

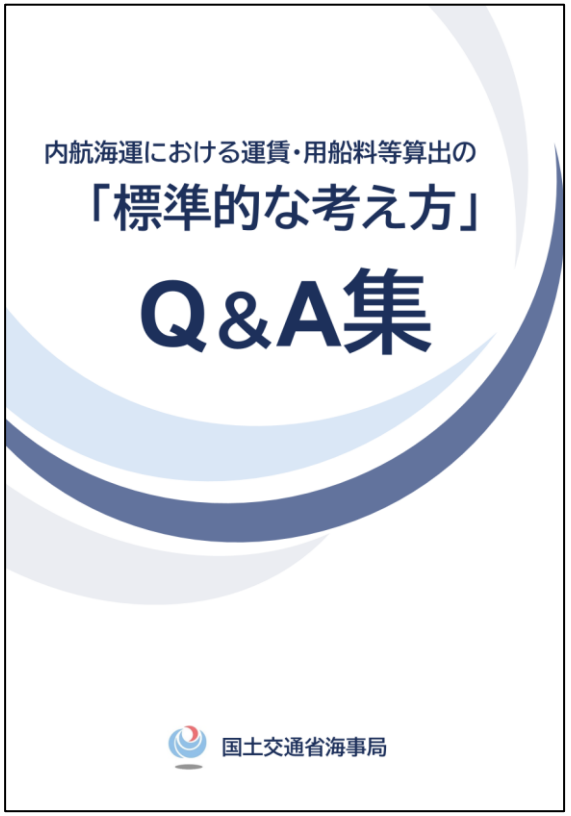
○ 内航海運業者や荷主等から寄せられることが想定される質問とその考え方を整理したQ＆A集を作成。

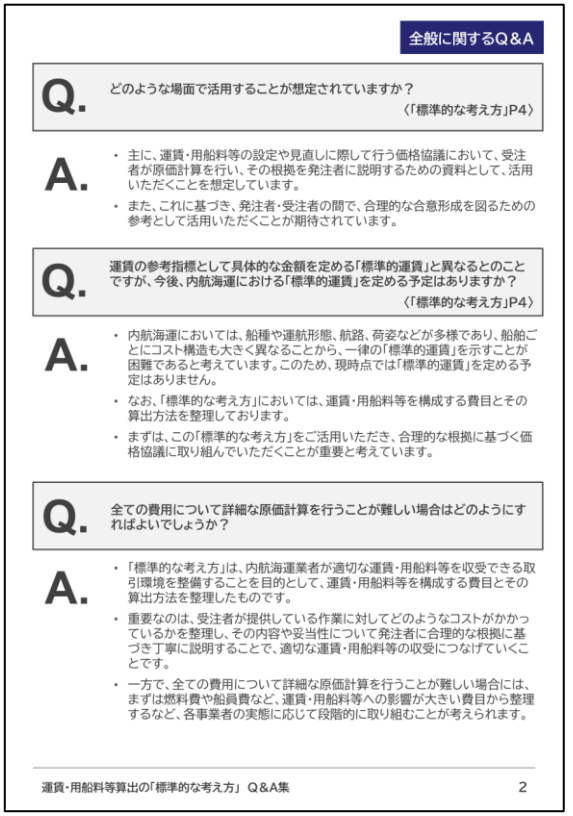
○ そのほか、内航総連と連携し「標準的な考え方」の実効性確保策を実施（詳細は内航総連説明資料のとおり）

《運賃・用船料等算出用Excel・オペレーター用》



《「標準的な考え方」Q＆A集》





「標準的な考え方」の実行支援（予定）

○ そのほか、中小企業の内航海運業者が、「標準的な考え方」を活用し、適切な原価計算や発注者との価格協議を円滑に行うことができるよう、関係省庁や地方自治体・関係団体等と連携し、相談体制の充実や「標準的な考え方」の情報提供・周知等の支援に取り組む予定。

実行支援に向けた今後の取組（予定）

- 中小企業庁等の関係省庁が実施する中小企業の価格転嫁の促進に向けた取組との連携
- 中小企業診断士や税理士等の関連団体への情報提供及び協力要請

  … 中小企業の経営相談窓口及び税務管理等の機能を有する中小企業診断士、税理士等の専門家に「標準的な考え方」を周知し、「標準的な考え方」を踏まえた経営支援及び原価計算等の支援を促す。

  例） 日本税理士会、日本中小企業診断士協会連合会、認定経営革新等支援機関 等
- 関係省庁や地方自治体等が設置する経営相談窓口等への「標準的な考え方」の周知・情報提供

  … 中小事業者による「標準的な考え方」の活用促進のため、原価計算や価格交渉等の支援を実施している関係省庁及び地方自治体等と連携し、原価計算や価格交渉等の支援制度の活用を促進する。

  例） 都道府県における「よろず支援拠点」での無料相談　等

安定的な海上輸送の確保に向け、
「標準的な考え方」を活用した適切な価格協議の推進に
ご協力をお願いします。