国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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。

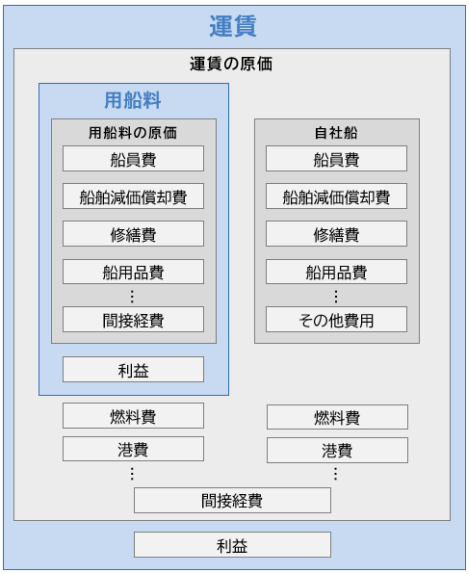
- こうした中、内航海運業者が適切な運賃・用船料等を収受できる取引環境の整備を推進するため、**運賃・用船料等を構成する費目とその算出方法を整理した「標準的な考え方」を定める**こととしました。

「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［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

「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

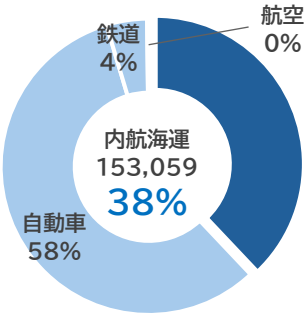
国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

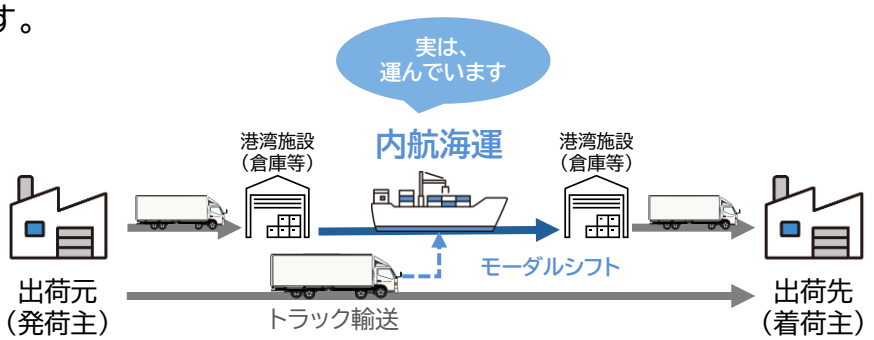
実は、その製品を運んでいるのは 内航海運です。

1｜内航海運は、日本の産業を支える基幹インフラです

日本国内の貨物輸送の約4割（トンキロベース）を担っているのが**内航海運**です。

トラック等で運ばれてくる貨物も、その中間輸送では内航海運が活用されています。
内航海運が安定して機能することは、**国内サプライチェーン全体の安定**に直結しています。また、**CO2削減やBCP対策を目的とした内航海運へのモーダルシフトを推進する基盤強化**にもつながります。





2｜安定輸送を実現するために、適正な料金収受が必要です

内航海運は現在下記の課題に直面しています。

■ 燃料価格、原材料価格の高騰

- 燃料価格は**43.4%上昇**、
  船舶の取得価格は**25.8%上昇。**（令和2年1月比較）
- これらの価格上昇分を適切に運賃・用船料等に
  価格転嫁することが重要。

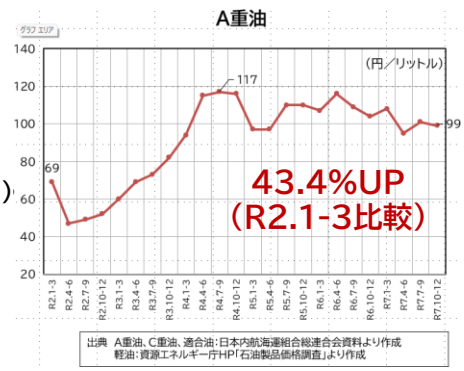
■ 船員の確保難

- 船員の有効求人倍率は**5.32倍**まで上昇。
- 若手確保に向けた処遇改善が急務。

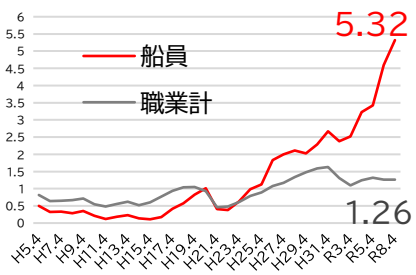
■ 船舶の老朽化

- 故障や修繕による運航停止リスクが上昇。
  船舶の代替建造などの原資確保が必要。

燃料価格の上昇



船員の有効求人倍率の推移



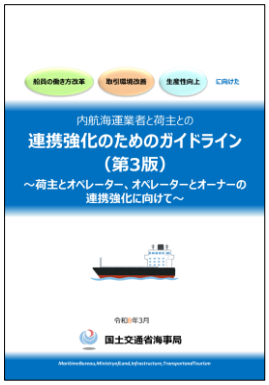
こうした状況の中、内航海運において適正な運賃・用船料が確保されなければ、船員の確保が一層困難になるとともに、船舶更新の停滞、事業収支悪化による廃業等といったリスクが顕在化し、製品・サービスの生産活動に影響が出る可能性があります。

3｜国では適正な価格転嫁を推進しています

国土交通省では内航海運業における取引環境改善、生産性向上に向けてガイドラインを策定するなど適正な価格転嫁を推進するための整備を進めています。

○ 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

令和３年５月に成立した「海事産業強化法」によって定められた、内航海運における「船員の働き方改革」、「取引環境改善」、「生産性向上」を推進する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遵守すべき事項等を「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」として取りまとめ、公表**。



○ 内航海運における運賃・用船料等算出の「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、**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」として取りまとめ、公表**。

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（中小受託取引適正化法）との関係性についても整理**。



4｜持続可能な輸送体制構築のために

着荷主の皆様には、日本の物流における内航海運の役割をご理解いただくとともに、**持続可能なサプライチェーンの構築、内航海運の安定輸送の確保**のため、**物流コストの価格転嫁にご理解・ご協力をお願いします**。

内航海運は、単なる輸送手段ではなく、日本経済を支えるライフラインであり、**産業活動を支えるパートナー**です。