

令和7年3月27日  
国土交通省海事局

「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」改定案に関する  
意見募集の結果について

国土交通省では、令和7年1月15日（水）から令和7年2月14日（金）まで、「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」改定案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、14件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

(1) 募集期間

令和7年1月15日（水）から令和7年2月14日（金）

(2) 周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）

(3) 意見提出方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）、電子メール及び郵送

2. 意見の数

提出意見数 14件

3. お問い合わせ先

国土交通省海事局内航課 意見募集担当

電話番号：03-5253-8627

## 意見募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見の概要	国土交通省の回答
1	ガイドライン全体	内航貨物船員・港湾労働者は共に、既に深刻な人手不足が懸念されており、特に荷積み・荷揚げについては、内航貨物船員と港湾労働者双方への配慮が不可欠である。そのため、本ガイドラインにおいても内航貨物船員不足のみならず、港湾労働者不足の視点も盛り込んで頂きたい。	貴見も踏まえて、P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」の項目名部分を「課題例6 陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化（荷主・オペ・オーナー）」と修正いたします。
2	ガイドライン全体	ガイドラインには、運賃・用船料の基準が掲載されているのか。船舶の老朽化の問題は、適正な運賃の収受が出来ていないからであると思われる。また、特に荷役に対する付帯費用、作業賃、荷役ホース代などが適正に収受できていないと思われる。適正料金の収受には、ガイドラインに適正な運賃を掲載することが一案だと思われる。	国土交通省では、令和7年度に取引環境の改善を目的に、内航海運における運賃・用船料の料金設定において考慮すべき費目を整理・検討し、「標準的な考え方」として策定する予定です。策定内容は、運賃・用船料の交渉時に活用いただけるようガイドラインに反映する予定です。こうした取り組みを通じて、内航海運業における適正な料金収受、経営基盤強化を推進してまいります。
3	P.8<参考 役務の範囲の例>の「荷主の役割」のうち、「荷役作業の責任・費用・・・集会所書式では、荷主は自己の責任及び費用で荷役作業を行い、運送人には責任及び費用を負担させないと定められています」部分	<p>（意見） 当該部分を、「荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーはそれぞれ協議の上、荷役作業における役務の範囲と費用を明確にすることが望まれます」に修正いただきたい。</p> <p>（理由） この項目は、役務の範囲や費用負担等の契約条件明確化が重要であるとの主旨と理解。 荷主とオペレーター間では、海運集会所書式だけではなく、実態を踏まえ役務の範囲等を定めた個別の契約書が使用されていることから、この部分については、役務の範囲を明確化することの主旨を反映し、「荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーはそれぞれ協議の上、荷役作業時の役務範囲と費用を明確にすることが望まれます」との記載に改めていただきたい。</p>	役務の範囲の明確化については、ガイドラインP-8「契約内容の明確化」においてすでに記載済みですので、原案のままとさせていただきます。 当該記載箇所は、本ガイドラインで活用を推奨している一般社団法人日本海運集会所が作成した契約書式に記載している事項を引用しているものです。
4	「2.望ましい取引のあり方」 P-9 契約内容の明確化	傭船料支払いについて、日本海運集会所の書式の中にも、前払いとの規定はありますが、実際の契約においては、別途協定書等で支払いが前払いから当月払いにされているケースや一部の支払いが現金ではなく、約束手形（電債）にされているケースがあるので、原則、現金払いが徹底されるようにガイドラインに記載をしていただきたい。	支払方法や支払期限については、事前に関係者で協議を行ったうえで合意形成を行い、その上で契約書に明確に記載すべき内容であり、このことは本ガイドラインですでに記載しております。

## 意見募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見の概要	国土交通省の回答
5	「2.望ましい取引のあり方」 P-9 契約書等の書面共有	CD-Rの電子版体については昨今使用が減っており、現在普及しているクラウド等の記述に変更した方がいいのではないか。	書面化した契約書の共有を関係者で行うための手段として、オンライン、電子記憶媒体のいずれも活用いただけるものと認識しておりますが、多様な記憶媒体があることから、「電子記憶媒体」と表現を変更いたします。
6	「2.望ましい取引のあり方」 P-11～12 独占禁止法、下請法の定義	「不適切な取引行為は法令違反となる可能性があります」とのことで、優越的地位の濫用防止の観点から独占禁止法と下請法で規制されていますが、対象範囲がどちらにも入っていないケースがあります。 例えば、「親事業者の資本金が3億円以下、下請事業者が1千万円以上の場合」傭船者と船主の関係からすると、「2次オペと船主の関係」なども適用対象外となりますので、そういったケースも含めて対象範囲に入るようにしていただきたい。	本ガイドラインでは、「望ましい取引のあり方」として、独占禁止法及び下請法による規制対象か否かにかかわらず、取引相手との協議や原価計算に基づく価格協議、契約内容の明確化等が必要であるとしております。支払遅延や発注後の減額、買ったとき等を防ぐためにも、事前に関係者で協議を行ったうえで合意形成を行い、その上で契約書に明確に記載すべきであり、このことは本ガイドラインに記載しております。
7	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 全体	課題解決に向けた取組例は強制力がどこまであるのか。すぐに取組可能な例と個社単位では取り組むには難易度が高い例示がある（例.システム関係）	今回追記した課題例とその解決取組は、個社ごとに関係者と連携して実施されている1事例です。国土交通省としては、掲載する取り組み事例を参考に改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。
8	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 全体	取組例に記載のあるシステムの関係については、個社単位での検討では非効率となる可能性があり、業界に関係する企業間で連携した検討（業界横断での検討）が望まれる。 特に内航船については業界内のプレーヤーも限られるため、検討が進めやすいのではないかと。各々で物流システムインフラを持つことは負担も大きい。	掲載している事例は、各社が関係者と連携し、先駆的にシステム開発・導入に取り組んでいる事例です。国土交通省では、こうした取組を本ガイドラインに掲載し、広く周知することで、個社単位での課題認識、業界全体での研究・検討の機運醸成につなげたく存じます。

## 意見募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見の概要	国土交通省の回答
9	P.18「課題例4 ムダな待機時間の削減」のうち、「基準時間を超える待機に対して追加料金を設定する」部分	<p>(意見) 当該部分を、「月決め・固定額の契約を除き、基準時間を超える待機に対して追加料金を設定する」に修正いただきたい。</p> <p>(理由) オペレーターとオーナー間の定期傭船契約、およびその定期傭船契約を背景とした荷主とオペレーター間の月決めの専用船契約は固定額による期間契約であり、一定時間を上回る待機に対して料金を支払うという概念は無い。内航海運事業者側も定期傭船契約の概念には無いこと、船員の労働時間規制遵守の観点から、定期用船契約において基準時間を超える待機が行われている実態は無いとの認識であること、さらに、ムダな待機時間は荷主側にとっても配送効率の低下につながるとの認識であることから、月決め・固定額の契約においても、待機に対して別途料金が発生するかのような誤解を与える懸念のある表現は避け、実態を反映した補足記載が必要と考える。</p>	<p>課題例4では、個社が関係者と連携し、「追加料金の設定」を別途定めることで、荷役作業にかかる船舶の待機時間の減少に寄与したという取組事例を紹介しております。本事例を参考に、船員の労働時間削減等の労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。</p>
10	「4.安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例」 P-18 課題例6 陸側での荷役作業の実施	<p>課題例6の中、或いは課題例7と併記する形で、「ケミカルタンカーのサンプル採取の陸側の実施」を加えてもらいたい。</p> <p>過去、業界団体より他作業と同様に申し入れのあった事例であり、記載いただいた方が改善に取り組みやすい。</p>	<p>貴見を踏まえ、「ケミカルタンカーのサンプル採取の陸側の実施」についても、関係者と議論の上、記載について検討してまいります。</p>

## 意見募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見の概要	国土交通省の回答
11	<p>・P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」の項目名部分</p> <p>・P.18「課題例6 陸側での荷役作業の実施（荷主・オペ・オーナー）」のうち、本文の「このため、タンカーやセメント船における「レデューサーのマニホールドへの装着、カーゴホース・ローディングアームの着脱作業」、鋼材船における「ダンネージの片づけ」などの荷役作業を陸側で行うことで、船員の作業負担を軽減させることも有効です。」部分</p>	<p>（意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該項目名を「課題例6 陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化（荷主・オペ・オーナー）」に修正いただきたい。</li> <li>・本文の当該部分を「このため、タンカーやセメント船における「レデューサーのマニホールドへの装着、カーゴホース・ローディングアームの着脱作業」、鋼材船における「ダンネージの片づけ」などの荷役作業については、荷役施設の条件や荷役作業の合理性、陸側・海側の責任範囲等を協議・勘案し、船員の労働時間軽減に寄与する場合には、荷役作業を陸側で行うことが有効です。」に修正いただきたい。</li> </ul> <p>（理由）</p> <p>レデューサーやローディングアームの取り付け作業については、現状、航行中にレデューサーの取り付け作業が行われているなど、着機後に陸側で行うより船側で行う方が効率的であるケースが多く、船上で陸側が作業することにより、作業の非効率化、船側での安全確認や危険負担が生じる等、必ずしも船員の労働時間削減に寄与しないケースが予想される。これらの取り付け作業については、陸側での荷役作業ありきではなく、まずは、レデューサーの規格やホース保管・運搬のあり方等の事情、船舶や荷役施設等の条件を勘案し、陸側の作業が物理的に可能で、かつ、船員の労働時間軽減に実質的に寄与するのか等を調査の上、今後陸側・海側の作業や責任分担のありかたを検討していくことが必要と考える。なお、作業・責任分担の明確化が難しい場合や、効率性・安全性等の観点から船側が一貫して作業する方が望ましいと当事者間で合意する場合には、それを尊重することも考慮していただきたい。</p>	<p>項目名については、貴見のとおり修正いたします。</p> <p>課題例6では、個社が関係者と連携し、機器や設備への投資、作業分担の見直しを行うことで、船員の労働時間軽減に寄与した取組事例として掲載しております。本事例を参考に、船員の労働時間削減等、労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。</p>
12	<p>P.19「課題例9 船食デリバリーサービスの利用」のうち、「食料配達を依頼し、乗組員の負担軽減を図ることが有効です。」部分</p>	<p>（意見）</p> <p>当該部分を「保安対策等の関係で実施可能な施設では食料配達を依頼し、乗組員の負担軽減を図ることが有効です。」に修正いただきたい。</p> <p>（理由）</p> <p>保安上の理由から全ての施設での対応が難しいことも想定されることから、保安等の関係で問題が無い施設から取り組むことに努めるとの修正をお願いしたい。</p>	<p>課題例9では、個社が関係者と連携しつつ、合意形成を図るなど創意工夫を行った結果、船食デリバリーサービスを活用するに至り、乗組員の負担軽減に寄与した取組事例として掲載しております。本事例を参考に、乗組員の負担軽減等、労働環境の改善に向けた検討の一助としていただけますと幸いです。</p>

## 意見募集に寄せられたご意見と国土交通省の考え方

No	該当箇所	パブリックコメントにおける主なご意見の概要	国土交通省の回答
13	<p>・P.19「課題例10 運航管理システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。」部分</p> <p>・P.19「課題例11 オンライン貨物予約システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。」部分</p> <p>・P.20「課題例12 事務管理システムの導入」のうち、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。」部分</p>	<p>(意見) 当該部分を「まずは関係者間で開発動向やコスト等も含めた課題を整理し、システム導入の目的を明確にして進めることが望まれます。」に修正いただきたい。</p> <p>(理由) 運航管理システムやオンライン貨物予約システムは、海象・需要変動等の運航スケジュール上の変数が多く、現状では開発・導入にあたって様々な課題が存在する。また、システム導入への費用対効果を踏まえた投資判断も、各当事者によって異なることから、運航管理システム等については、導入ありきではなく、そうした課題が存在する前提のもとで、開発の動向やコスト等を踏まえた関係者間の検討を行い、進めることが大切であるとのニュアンスを加えることが必要と考える</p>	<p>ご指摘いただいた内容については、「まずは関係者間で課題を整理し、システム導入の目的を明確にすることが望まれます。」という箇所で記載済みです。</p>
14	<p>(該当箇所) P.20「課題例14 貨物融通の実施」のうち、「このため、グループ会社間等で船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し、効率的な配船を行うことで、空荷運航を減少させ、船舶稼働率の向上を図ることが有効です」部分</p>	<p>(意見) 当該部分を「このため、独占禁止法に抵触しない範囲内で、グループ会社間等で船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し、効率的な配船を行うことで、空荷運航を減少させ、船舶稼働率の向上を図ることが有効です。」に修正いただきたい。</p> <p>(理由) 「グループ会社間」の定義が不明瞭であること。また、グループ会社間であっても情報共有や共同輸送の実施の際、少数荷主の場合の高市場占有率や生産・販売・在庫等の営業情報の把握等により、独占禁止法への抵触が懸念される。貨物融通の実施は、独占禁止法に抵触しないことが大前提であるため、同法に抵触しない範囲での取組とすることを明記いただきたい。</p>	<p>貴見のとおり、修正させていただきます。</p>