

港湾運送事業における 適正取引推進のためのガイドライン

令和8年2月

国土交通省港湾局港湾経済課

目次

第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性	- 2 -
第2章 適正取引に係る法令について	- 4 -
1. 港湾運送事業の適正取引の推進に関する法令等と本ガイドラインの関係性	- 4 -
2. 取適法及び独占禁止法が対象とする取引	- 4 -
3. 取適法及び独占禁止法における禁止事項等	- 8 -
4. 取適法及び独占禁止法の違反行為に対する措置	- 9 -
第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態	- 12 -
1. 運賃・料金の設定、運賃・料金の適切な協議	- 12 -
2. 運賃・料金の減額	- 14 -
3. 運送内容の変更	- 16 -
4. 運送に係る附帯業務の提供	- 17 -
5. 所定外労働日時、天災・荒天時の対応、待機時間の改善	- 18 -
6. 書面の交付、作成、保存	- 19 -
7. 運賃・料金の支払遅延の禁止	- 19 -
8. 購入・利用強制の禁止	- 20 -
9. 報復措置の禁止	- 22 -
第4章 取引適正化の実現に向けた具体的な取組	- 23 -
1. 港湾運送業界における具体的な取組例	- 23 -
2. 港湾運送契約書等において明記することが望ましい特記事項	- 23 -
3. 船社・荷主における具体的な取組例	- 25 -
（参考1）「価格交渉・転嫁の支援ツール」（中小企業庁）	- 26 -
（参考2）相談窓口	- 26 -

第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性

1. 港湾運送事業における適正取引推進ガイドラインの策定の背景と必要性

貿易量の99.5%、国内輸送の38.3%が港湾を経由する我が国において、港湾運送事業は海上輸送と陸上輸送を円滑に結びつける重要かつ不可欠な役割を担っている。一方で、船舶の入出港や貨物の搬出入に合わせた港湾における厳しい労働条件や労働環境（長時間・深夜作業、危険作業、土日祝日勤務、本船速発要請への対応、ユーザーの需要に応じた不規則な勤務体系等）に加え、国内の生産年齢人口の減少や時間外労働の上限規制の適用に伴い、近年、港湾運送事業の担い手不足が深刻化している。

国土交通省では、令和7年6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の策定にあたり、港湾労働者の不足状況等に関する実態調査を実施した。この結果において、令和5年度以降、「労働者の過不足」について「不足」または「やや不足」と回答した事業者の割合が7割を超え、港湾運送の担い手不足の常態化が予想される結果となった。また、「適正な労務費を転嫁した取引先からの運賃料金の収受状況」については、「十分に収受できていない」または「収受できていない」との回答が4割に達し、労働力不足状況の改善のための賃金引き上げや設備投資に必要な価格転嫁が十分ではないとする声の大きい状況も浮き彫りとなった。

このような状況が継続すれば、輸出入の大宗を海上輸送に依存する我が国の物流機能が停滞し、国民生活や経済活動に多大な影響を及ぼすおそれがある。こうした事態を回避するためには、船社・荷主と港湾運送事業者が対等な立場で運賃・料金協議等を行い、労働条件や労働環境に見合った人件費等の必要な費用が適切に反映された運賃・料金を設定できる取引環境の整備が必要である。

2. ガイドライン策定の経緯

価格転嫁が困難な取引事例の背景には、長年にわたる取引慣行に加え、港湾運送事業者が船社・荷主に比べて取引上の立場が弱いことが一因と考えられる。

このため、令和7年9月から4回にわたり、「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン検討委員会」^(注)を開催し、港湾運送事業者側と船社、荷主側の双方からヒアリングを実施し、具体的な取引事例に対する関係法令の適用関係を整理した上で、望ましい取引形態等を提示するガイドラインを策定したところである。

3. 適正な運賃・料金の設定・収受と不適正な取引の是正等

港湾運送事業法における運賃・料金制度は、平成12年及び17年の法改正により、事業の効率化や多様なサービスの展開を図ること等を目的として、認可制から事前届出制に規制緩和が図られた。事前届出制の下では、港湾運送事業者は、運送委託者（船社・荷主）との協議と適正な原価に基づき、運賃・料金を設定して届け出ることとされている。しかし、前述の通り、港湾運送事業は港湾を利用する船社・荷主の需要に応じて役務提供を行うという性質上、特定の船社・荷主との長期的な取引関係が多く、関係が固定化されやすい。このため、人件費や物件費等の上昇があっても、運賃・料金の改定が困難又は十分な値上げができない事例が存在する。実際に、国が最後に認可した平成7年の認可料金を現在も利用している事業者も確認されている。

適正な運賃・料金の設定・収受を実現するためには、各港湾運送事業者が適正な原価計算に基づいて船社・荷主と対等な立場で協議を行うことが必要である。そのためには、船社・荷主・港湾運送事業者（以下「関係者」という。）が情報共有や意見交換を行うことで港湾運送の置かれた状況を認識したうえで、適正取引のルールを遵守し、望ましい取引形態についての知識を共有することが重要であり、本ガイドラインがその一助となることが期待される。加えて、港湾運送に直接関わる関係者だけではなく、港湾経由の物流の恩恵を享受するサプライチェーン全体において本ガイドラインの理解が促され、適正取引が推進されるように、国土交通省は、関係省庁や業界団体と連携して本ガイドラインの積極的・効果的な周知と活用促進を図る。

さらに、港湾運送業界においては、取引の適正化等を推進するため、業界として「自主行動計画」の策定を進めるとともに、長年継続してきた取引慣行の見直しと健全化が求められている。

なお、本ガイドラインにおいて示す問題となる具体的行為の類型、求められる取引慣行、望ましい取引事例はあくまで例示であり、取引の背景により様々な課題があることに留意する必要がある。多くの関係者に本ガイドラインを活用いただき、寄せられたご意見等を踏まえつつ、併せて実態の継続的な把握に向け客観的・定量的なデータの収集・分析に努め、必要に応じて改訂を行っていく予定である。

（注）「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン検討委員会」委員等名簿

<委員>

首藤 若菜 立教大学経済学部 教授
松田 琢磨 神奈川大学経済学部 教授（座長）
若林 亜理砂 駒澤大学法科大学院 教授

<オブザーバー>

一般社団法人 日本港運協会
全国港湾労働組合連合会
全日本港湾運輸労働組合同盟
一般社団法人 日本船主協会
日本内航海運組合総連合会
外国船舶協会
一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本鉄鋼連盟
一般社団法人 日本貿易会

<関係省庁>

公正取引委員会事務局 経済取引局 取引部
農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部
経済産業省 商務・サービスグループ
中小企業庁 事業環境部
国土交通省 海事局

<事務局>

国土交通省 港湾局

第2章 適正取引に関する法令について

1. 港湾運送事業の適正取引の推進に関する法令等と本ガイドラインの関係性

港湾運送事業の適正取引の推進に関する法令には、港湾運送事業法のほか、業種横断的に適用される以下の法令がある。

- ・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（旧「下請代金支払遅延等防止法」。以下「取適法」）
- ・私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下「独占禁止法」）
- ・受託中小企業振興法（旧「下請中小企業振興法」。以下「振興法」）

本ガイドラインは、これらの法令の遵守を前提としつつ、適正取引のさらなる推進に向けて、より望ましい取引のあり方を整理したものである。

港湾運送事業における適正取引の推進にあたっては、関係者が関係法令を遵守することに加え、例えば、取適法の適用外となる取引においても同様のルールを課すなどの「業界の自主的な取組」について、積極的に取り組んでいくことが求められる。

なお、港湾運送事業法においては、港湾運送事業者は、運送委託者に対する運賃・料金の設定又は変更をするときは、あらかじめ運賃・料金の額及び適用方を定め、国土交通省の求めに応じ適正な労務費等を含む原価計算書と合わせて届け出ることとされている。

国土交通省は、港湾運送事業法の施行を確保するため、定期的に港湾運送事業者に対して監査を行い、届出運賃・料金によらない収受が判明したときは、指導や行政処分を行う。また、当該運賃又は料金が、特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき、又は、他の港湾運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるときは、国土交通省はその変更を命じることができる。

2. 取適法及び独占禁止法が対象とする取引

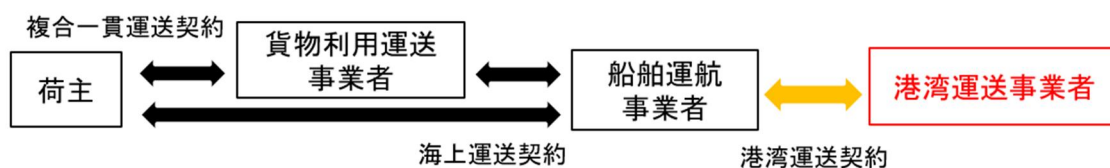
港湾運送に関する取引は、主に（１）運送事業者同士の取引（２）荷主と港湾運送事業者との取引の２種類に大別できる。



（１）運送事業者同士の取引

港湾運送事業者が関係する運送事業者同士の取引には、①船舶運航事業者と港湾運送事業者間の取引、②貨物利用運送事業者と港湾運送事業者間の取引、③港湾運送事業者同士の取引があり、これらの取引には取適法及び独占禁止法（優越的地位の濫用）の双方が適用されうる。

<パターン①>



<パターン②>



<パターン③>



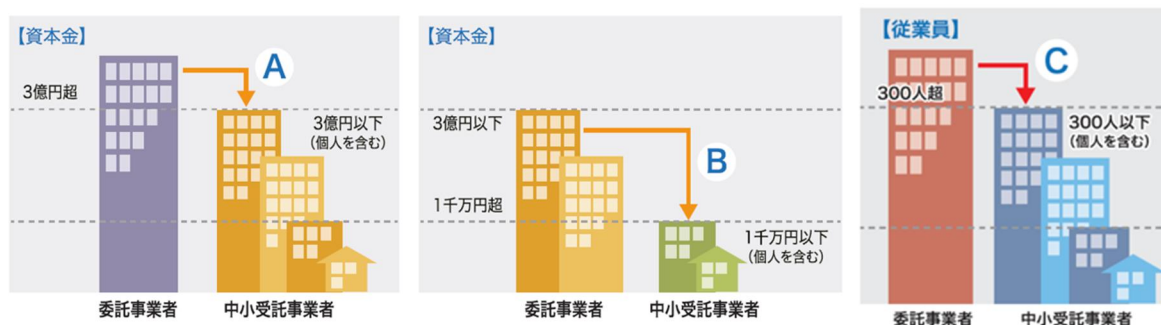
※港湾運送関連事業者を含む。

<取適法の適用>

○取適法の対象となる取引

取適法では、取引の内容と事業者の規模（資本金又は常時使用する従業員数）によって適用対象が規定されている。例えば、資本金又は常時使用する従業員数の要件を満たす事業者（委託事業者）が、荷主から受託した物品の運送・保管等の役務提供の一部又は全部を他の事業者（中小受託事業者）に再委託する場合は、同法の対象となる。

①船舶運航事業者と港湾運送事業者間の取引、②貨物利用運送事業者と港湾運送事業者間の取引、③港湾運送事業者同士の取引のいずれにおいても、役務の再委託が行われる場合は、個別判断を要するものの、取適法第2条第4項の役務提供委託に該当しうる。



【取適法における資本金・従業員数の基準】

(※1：資本金基準・従業員数基準のいずれか一方を満たす必要がある。)

(※2：上記図は、役務提供委託のうち、運送、倉庫保管及び情報処理の場合の基準であるが、その他の役務提供委託においては、資本金は5千万円の基準、従業員は100人の基準が適用される。)

<独占禁止法（優越的地位の濫用）の適用>

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の対象となる取引

公正かつ自由な競争を促進することを目的とする独占禁止法は、資本金や従業員数の多寡にかかわらず民間事業者間における全ての取引を対象としている。優越的地位の濫用は、独占禁止法が禁止する「不公正な取引方法」の一つであり、取引上の地位が相手方に優越している一方の当事者が、取引の相手方に対し、その地位を利用して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与える行為を指す。

○優越的地位

取引の一方の当事者（甲）が他方の当事者（乙）に対し取引上優越した地位にある場合とは、乙にとって甲との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障をきたすため、甲が乙にとって著しく不利益な要請等を行っても、乙がこれを受け入れざるを得ないような場合であり、その判断に当たっては、乙の甲に対する取引依存度、甲の市場における地位、乙にとっての取引先変更の可能性、その他乙が甲と取引する必要性を示す具体的事実を総合的に考慮する。

○正常な商慣習

「正常な商慣習」とは、公正な競争秩序の維持・促進の立場から是認されるものであり、現に存在する商慣習に合致するからといって、直ちにその行為が正当化されるものではない。また、「正常な商慣習に照らして不当」な場合とは、公正な競争を阻害するおそれがある場合を指し、不利益の程度や行為の広がり等を踏まえ、個別に判断される。

(2) 荷主と港湾運送事業者との取引

荷主が港湾運送事業者に対して行う役務委託の取引については、取適法と優越的地位の濫用（独占禁止法）に加え、独占禁止法に基づく物流特殊指定も適用されうる。



<取適法の適用>

○取適法の対象となる取引

令和7年の改正（令和8年1月1日施行）により、業として物品の販売等を行う事業者が、運送事業者に対してその物品の販売先等への運送を委託する行為が新たに規制の対象に追加された（特定運送委託）。これにより、令和8年1月1日以降、従前の運送事業者同士の取引（役

務提供委託)のほか、荷主と運送事業者との一定の取引(特定運送委託)も取適法の対象となる。

(特定運送委託に該当する取引例)

- ・自動車メーカー(資本金 100 億円)が、自社で生産した完成自動車を海外の事業者へ販売するため、国内の港湾運送事業者(資本金 1 億円)に対して当該完成自動車の港湾運送を委託した。

○運送の行為

特定運送委託における「取引の相手方(当該相手方が指定する者を含む。)に対する運送」とは、事業者の特定の事業(販売等)における取引の相手方の占有下に当該取引の目的物等の物品を移動することをいい、荷積み、保管、通関等の附帯行為は含まない。

一方で、運送契約の中で運送行為に加えて荷積み、保管、通関等の附帯行為が含まれる場合には、附帯行為の委託に係る取引が特定運送委託として取適法の対象に含まれるかは、個別の取引状況を踏まえ判断される。例えば、発荷主との契約に基づき委託される運送行為と附帯行為が一体不可分であるような場合には、当該附帯行為の委託に係る取引も取適法の対象に含まれる可能性がある。

<独占禁止法(優越的地位の濫用)>

○独占禁止法(優越的地位の濫用)の対象となる取引

(1)に記載したとおり、独占禁止法は民間事業者間におけるすべての取引を対象としているため、荷主と港湾運送事業者との取引であっても、取引上の地位が相手方に優越している一方の当事者が、取引の相手方に対し、その地位を利用して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えるような行為は規制対象となる。

<独占禁止法(物流特殊指定)>

○物流特殊指定の対象となる取引

物流特殊指定(正式名称:「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」(平成 16 年公正取引委員会告示第 1 号。以下「告示」という。))とは、荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために設けられたものである。

物流特殊指定は、以下の①及び②の 2 つの条件を満たす取引が対象となる。

- ① 荷主から委託されている取引の内容が、継続的に物品の運送又は保管を委託すること
- ② 荷主と物流事業者の関係が以下の 3 つのいずれかに該当すること(※1)
 - ・荷主の資本金が 3 億円超かつ物流事業者の資本金が 3 億円以下である
 - ・荷主の資本金が 1 千万円超～3 億円以下かつ物流事業者の資本金が 1 千万円以下である
 - ・荷主が取引上優越的地位、物流事業者が取引上劣後的地位にある(※2)

※1 荷主の子会社の取扱いについて

荷主が、自社の物流子会社を通じて運送又は保管を委託する場合には、当該物流子会社が特定荷主とみなされうる。（特定運送委託を除く。）

一方で、物流子会社であっても、親会社でない荷主等から運送業務を受注した場合には、物流特殊指定の特定荷主とはならない。

※2 優越的地位について

取引の一方の当事者（甲）が他方の当事者（乙）に対し取引上優越した地位にある場合とは、独占禁止法（優越的地位の濫用）と同様に、乙にとって甲との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障をきたすため、甲が乙にとって著しく不利益な要請等を行っても、乙がこれを受け入れざるを得ないような場合であり、その判断に当たっては、乙の甲に対する取引依存度、甲の市場における地位、乙にとっての取引先変更の可能性、その他乙が甲と取引する必要性を示す具体的事実を総合的に考慮する。

（3）海外の事業者との取引

海外の事業者が国内の運送事業者に運送を委託している場合についても、当該海外事業者との取引は、取適法や独占禁止法（優越的地位の濫用、物流特殊指定）の適用対象となりうるため、取引適正化の観点から、適正な協議と価格設定が求められる。

なお、海外事業者が日本法人を設立しており、その日本法人と国内運送事業者の間で行った取引についても、取適法・独占禁止法の適用対象となりうる。

（取引例）

- ・国内の港湾運送事業者が、海外の船会社と直接港湾運送契約を結んだ。
- ・国内の港湾運送事業者が、海外の船会社や荷主の子会社である日本法人との間で港湾運送契約を結んだ。

3. 取適法及び独占禁止法における禁止事項等

取適法では委託事業者、独占禁止法（優越的地位の濫用）では優越した地位にある事業者、独占禁止法（物流特殊指定）では特定荷主による以下のような行為が禁止されている。

取適法	独占禁止法（優越的地位の濫用）	独占禁止法（物流特殊指定）
受領拒否（5条1項1号） 製造委託等代金の支払遅延（2号） 手形の交付等（2号） 製造委託等代金の減額（3号） 返品（4号） 買ったたき（5号） 購入/利用の強制（6号）	購入・利用強制（2条9項5号イ） 協賛金等の負担の要請（5号ロ） 従業員等の派遣の要請（5号ロ） 不当な経済上の利益の提供要請（5号ロ） 受領拒否（5号ハ） 返品（5号ハ）	代金の支払遅延（告示1項1号） 代金の減額（2号） 買ったたき（3号） 購入/利用の強制（4号） 割引困難な手形の交付（5号） 不当な経済上の利益の提供要請（6号） 不当な給付内容の変更・やり直

報復措置（７号） 不当な経済上の利益の提供要請（２項２号） 不当な給付内容の変更・やり直し（２項３号） 協議に応じない一方的な代金決定（２項４号）	支払遅延（５号ハ） 減額（５号ハ） 取引の対価の一方的決定（５号ハ） やり直しの要請（５号ハ） （※以上の行為類型に該当しない場合であっても、取引上の地位が優越している事業者が、一方的に、取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施する場合には、当該取引の相手方に正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることとなるときは、優越的地位の濫用として問題となる。）	し（７号） 報復措置（８号、２項）
--	---	----------------------

加えて、取適法では委託事業者に対し以下の行為が義務づけられている。

- ・発注内容等を明示する義務（４条）

発注に当たって、発注内容（給付の内容、代金の額、支払期日、支払方法）等を書面又は電子メールなどの電磁的方法により明示すること

- ・書類等を作成・保存する義務（７条）

取引が完了した場合、給付内容、代金の額など、取引に関する記録を書類又は電磁的記録として作成し、２年間保存すること

- ・支払期日を定める義務（３条）

検査をするかどうかを問わず、発注した物品等を受領した日から起算して 60 日以内のできる限り短い期間内で支払期日を定めること

- ・遅延利息を支払う義務（６条）

支払遅延や減額等を行った場合、遅延した日数や減じた額に応じ、遅延利息（年率 14.6%）を支払うこと

４．取適法及び独占禁止法の違反行為に対する措置

○取適法の違反行為に対する処置

公正取引委員会、中小企業庁及び事業所管省庁（港湾運送事業においては国土交通省）は、それぞれ一定の場合に、委託事業者もしくは中小受託事業者に対し、委託取引に関する報告をさせ、検査させることができる。

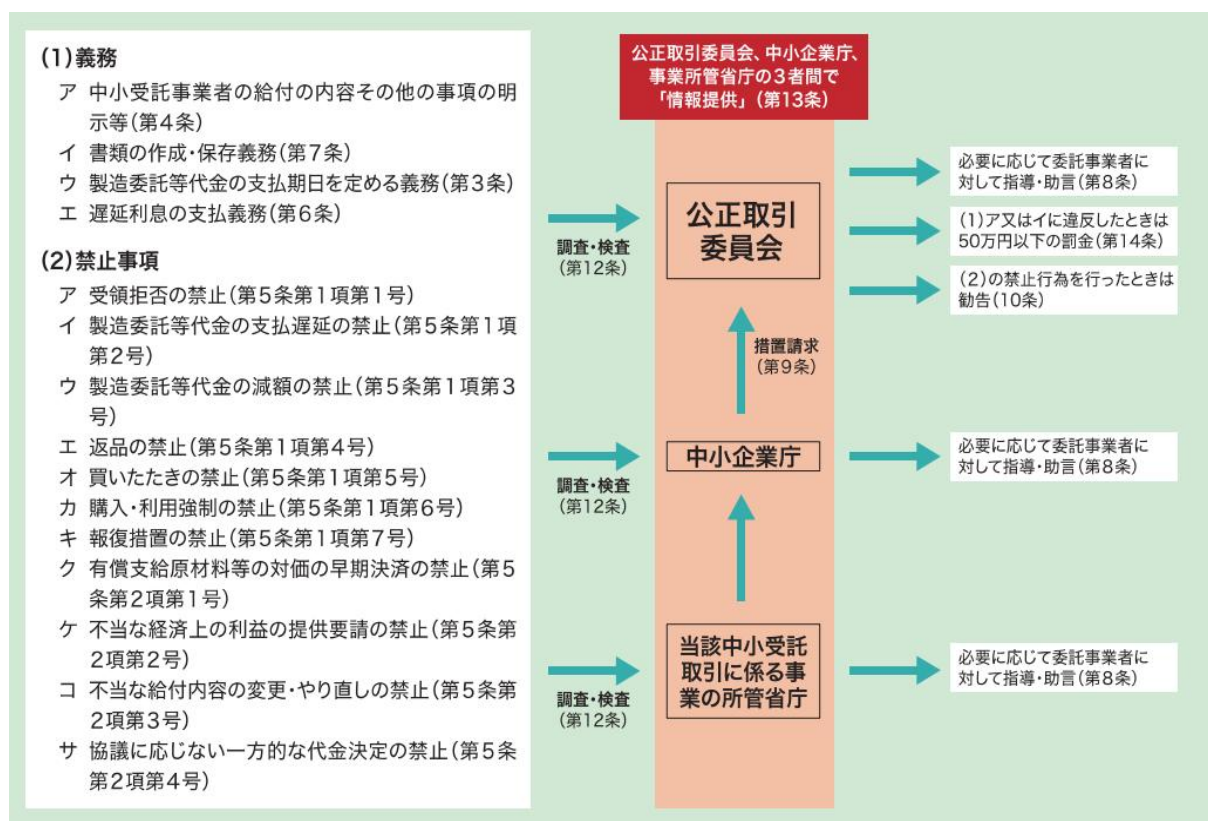
また、これらの行政機関は、必要があると認める場合は、委託事業者に指導及び助言をすることができ、公正取引委員会は、取適法第５条の規定に違反する行為があると認める場合は、当該委託事業者に対し、違反事項を取りやめて原状回復させることを求めるとともに、再発防止など必要な措置をとるべきことを勧告するものとする。勧告が行われた場合は、原則としてその旨が公表される。

加えて、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の3者間で、委託事業者の中小受託事業者との取引を公正にし、又は中小受託事業者の利益を保護するために特に必要な、委託事業者・中小受託事業者の情報について相互に提供することも可能である。

委託事業者が取適法第14条及び同法第15条に規定される以下の違反行為を行った場合には、違反者である個人及び委託事業者である法人が罰せられ、50万円以下の罰金が科せられることがある。

- ・発注内容等の書面又は電磁的方法による明示義務違反等
- ・取引の内容を記載・記録した書類又は電磁的記録の作成・保存義務違反
- ・報告徴収に対する報告拒否、虚偽報告
- ・立入検査の拒否、妨害、忌避

なお、中小受託事業者が申告しやすい環境を確保するため、「報復措置の禁止」の申告先は、公正取引委員会、中小企業庁長官、事業所管省庁の主務大臣とされている。



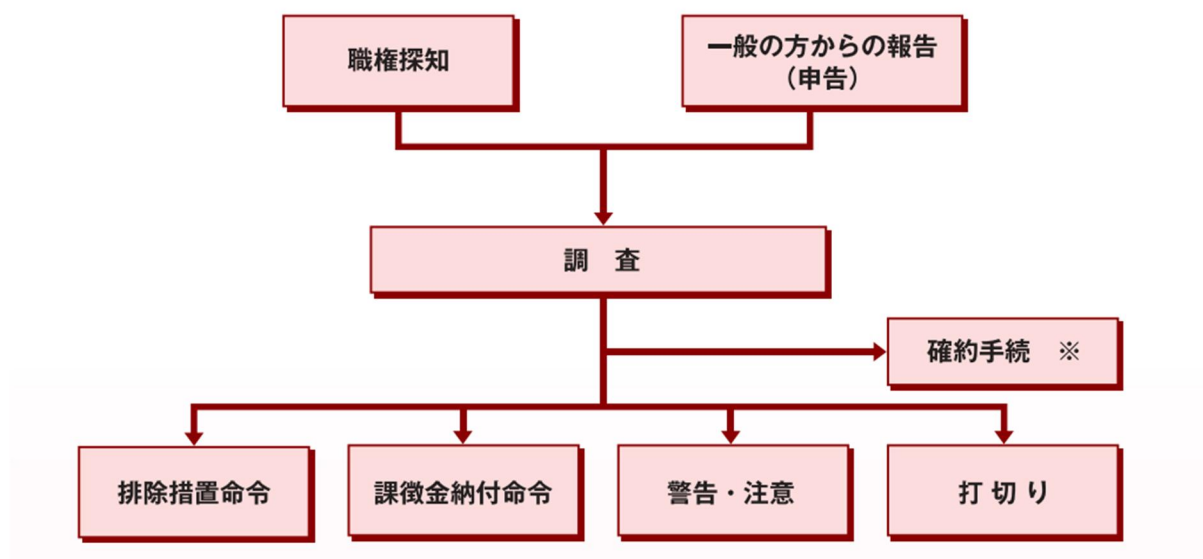
○独占禁止法の違反行為に対する処置

取適法に規定される資本金基準、従業員基準又は取引内容の要件を満たさないことで取適法が適用されない場合であっても、取引において不適正な行為を行った場合、独禁法における不公正な取引方法の1つである「優越的地位の濫用」(独占禁止法第2条第9項第5号)に該当するおそれがある。

公正取引委員会は職権探知や報告を受けて違反事例を確認した場合、違反行為を速やかに排除するよう命じる排除措置命令や課徴金納付命令等の行政処分が違反事業者に対して行われる場合

がある。

● 違反事件の処理手続



※ 確約手続とは、独占禁止法違反の疑いについて、公正取引委員会と事業者が自主的に解決するための手続きである。事業者は、違反の疑いの理由となった行為を排除するために必要な措置等を記載した確約計画を作成し、認定を申請する。

第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態

本章では、港湾運送事業における取引上の課題と、関係法令（取適法、独占禁止法、振興法、港湾運送事業法）に基づく留意点及び望ましい取引形態について整理する。

なお、以下の記述において、各法令に基づく定義に限定される場合を除き、貨物の運送を依頼する者を「運送委託者」、その委託を受ける者を「運送受託者」とし、「運送」とは「港湾運送」とする。また、事例に関しては、特に記載が無い限り、運送委託者に対して取引上の立場が弱い港湾運送事業者の事例とする。

1. 運賃・料金の設定、運賃・料金の適切な協議

（1）問題となる具体的行為の事例

- ・原価計算（人件費等個別原価のみの計算も含む。以下同じ。）を提示したにもかかわらず、コスト構造の違う他の港湾運送事業者や他の港湾の運賃・料金、過去の低水準の運賃・料金又は一般的な指標等を基準として、必要な説明が無く一方的に低い金額を設定され、今後の取引を考慮して応じざるを得ない。
- ・運送委託者である船社は一般の荷主に対して請求する港湾荷役料を年々値上げしている一方で、運送受託者が人件費や物価高騰等に基づく原価計算を提示して運賃・料金の見直しの協議を求めたところ、運送委託者が当該協議に応じず、一方的に運賃・料金を従前の額に据え置いたり、具体的な説明も無く僅かに引き上げた運賃・料金の額を設定される。
- ・運賃・料金の見直しの協議を求めた際、運送委託者から運賃・料金を改定するなら抜港すると告げられ、金額を据え置きにせざるを得ない。
- ・休日作業は作業員に対する割増料金の支払が必要となるため、価格転嫁のために割増料金の設定を求めたものの応じられず、不十分な運賃・料金の荷役を行わざるを得ない。
- ・現場作業員の熱中症対策等の安全対策費用やサイバーセキュリティ対策費用の上乗せを求めても、協議に応じてもらえることなく、従前の運賃・料金で取引される。
- ・重量物対応の台車を使用するにもかかわらず、運賃・料金の上乗せを認められず、通常時と同額での運送を求められたが、今後の取引を考慮して応じざるを得ない。
- ・従量制の運賃・料金（コンテナ個数や貨物重量に応じた運賃・料金）での契約において、本船速発（クイック・デスパッチ）等の運送委託者からの要請に基づいて追加でギャングを投入する場合に必要な労務費等に応じた料金の設定について協議したが、十分な説明もなく応じてもらえない。
- ・運賃・料金が従量制で設定されている在来船の荷役において、重量貨物（鋼材等）の取扱いが減少し、少量多品種の貨物が増加することで荷役の工数は増えたものの、工数に応じた料金の改定には応じてもらえない。
- ・特に海外法人との取引の場合等において、海外本社との協議に時間を要するという理由で回答を引き延ばされ、十分な協議ができない。
- ・長期継続取引、取扱量の多い貨物、原価が低い貨物については、必要な費用に比して低い運賃・料金を十分な説明も無く一方的に定められる。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の適用対象となる取引を行う場合、委託事業者が、発注に際して委託代金の額を決定するときに、発注した内容と同種又は類似の役務の提供に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めることは、取適法第5条第1項第5号の「買ったたき」に該当し、取適法に違反する。

また、労務費、原材料価格、燃料費等のコストが上昇したため、中小受託事業者が取引価格の引上げに関する協議を求めたにもかかわらず、委託事業者が当該協議に応じないことや、協議の場において必要な説明をすることなく、一方的に取引価格を決定することは、取適法第5条第2項第4号の「協議に応じない一方的な代金決定」に該当し、取適法に違反する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が取引の相手方に対して、一方的に、著しく低い対価又は著しく高い対価での取引を要請することは、当該相手方が取引継続への影響等を懸念して受け入れざるを得ないような場合においては、独占禁止法第2条第9項第5号ハに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

さらに、①労務費、原材料価格、燃料費等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くことや、②これらのコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で回答することなく、取引価格を据え置くことは、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の対象となる取引において、特定荷主が、特定物流事業者の運送又は保管の内容と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は、告示第1項第3号に該当し、独占禁止法に違反する。

○振興法の留意点

取引対価は、合理的な算定方式に基づき、中小受託事業者の適正な利益を含み、中小受託事業者における賃金の引上げ、労働時間の短縮等の労働条件の改善が可能となるよう、委託事業者及び中小受託事業者が十分に協議して決定するものとする。その際、委託事業者は、合理性や十分な協議を欠く対価の決定を行わないものとする。

○港湾運送事業法の留意点

港湾運送事業法においては、運賃・料金が特定の利用者に対して不当な差別的取扱いをするものであると認められる場合や、他の港湾運送事業者との間で不当な競争を引き起こすおそれがあるものと認められる場合には、国土交通大臣が運賃・料金の変更命令を行うことが

できる。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引事例

- ・ 運送委託者と運送受託者は、双方の事業環境や経済状況等について定期的に情報共有や意見交換を行い意思疎通を図る。
- ・ 運送受託者は、人員確保や荷役機械等の効率化の必要性和それらの費用の運賃・料金への転嫁について説明、協議し、運送委託者は真摯に応じ、必要な価格転嫁の受入れを検討する。
- ・ 運送受託者は自社の人件費・燃料費・償却費等運送に係る原価やその上昇分を把握し、見積書を提示し、運送委託者との十分な協議を経て契約を締結する。
- ・ 運送受託者は、自社のデータだけではなく、一般的な指標や他産業データ等も活用して、価格転嫁の妥当性を運送委託者に説明する。
- ・ 過去の認可料金を使用している場合においても、自社で原価計算を行い、必要な価格転嫁を実施する。
- ・ 運送委託者は、労務費等の原価の上昇や人手不足の状況等の事業環境の変化や労働者の安全対策費用等を認識し、個別の事情に応じた価格転嫁の受入れを検討する。
- ・ 特に船社は、港湾運送費用を可視化することで、荷主等に請求する海上運送に係る運賃等において適正な価格転嫁を実施し、港湾荷役料として荷主から収受した料金については、運送受託者へ支払う運賃・料金に適切に転嫁する。
- ・ 運送委託者の要請による夜間や短時間での荷役には、追加人員、荷役機械、シフト変更が必要となるため、割増運賃等、適正な運賃・料金を設定する。
- ・ 運賃・料金協議にあたっては、運送委託者において必要なデータを過不足なく明示し、回答に時間を要する場合は予定時期を示すなど、協議の見通しを立てやすい対応を行う。
- ・ 運送委託者は、抜港等の取引停止を示唆しながら運賃・料金協議に応じないことは、取適法違反になりうることを認識し、協議の申し出には真摯に応じる。
- ・ 運送委託者は、海外法人であるか否かにかかわらず、協議において合理的な回答期限を設定し、十分な値上げに応じられない場合は定量的な理由を説明する。
- ・ 複数年契約においては物価高騰などの経済情勢に応じて、運賃・料金の適正な設定や見直しを実施できる規定をあらかじめ契約に盛り込み、単年契約を反復更新する場合においては、契約更新時に価格転嫁の申入れがあった際に運賃・料金の見直しを協議する。
- ・ 従量制の運賃・料金においても、追加作業員の投入が必要な場合には追加人件費を請求できる運賃・料金体系や最低料金の設定を検討する。

2. 運賃・料金の減額

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・ 運送委託者の業績悪化、貨物取扱量の減少、集荷手数料・協力金の名目、大量貨物の取扱条件等を理由に、運賃・料金の減額を要請される。
- ・ 運送委託者の依頼による厳しい作業スケジュールの中で貨物に損傷が生じた場合、損害額

の算定根拠を明らかにしないまま、運賃・料金から毀損額を上回る一定額を差し引かれる。

- ・運送と保管等の附随的な作業が一体の請負契約において、一方的に保管料金を減額され、保管料のフリー期間を長期に設定される。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の適用対象となる取引を行う場合、発注時に決定した代金の額を、中小受託事業者の責めに帰すべき理由がないにもかかわらず減額したときは、中小受託事業者との合意の有無にかかわらず、取適法第5条第1項第3号の「製造委託等代金の代金減額」に該当し、取適法に違反する。

この他、委託事業者が、自ら請け負った運送を中小受託事業者に再委託した場合に、運送中の荷物が毀損したため、荷主から損失の補填を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、委託代金から毀損額を上回る一定額を差し引くことは、取適法上の代金減額となる。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が取引の相手方に対して、正当な理由なく対価の減額を行うことは、当該取引の相手方が今後の取引に与える影響等を懸念してそれを受け入れざるを得ないような場合には、独占禁止法第2条第9項第5号ハに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主があらかじめ定めた代金の額を、特定物流事業者の責めに帰すべき理由なく減額することは、告示第1項第2号に該当し、独占禁止法に違反する。

○港湾運送事業法の留意点

港湾運送事業法では、運賃・料金が特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものであると認められる場合や、他の港湾運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものと認められる場合は、国土交通大臣が運賃・料金の変更命令を行うことができる。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・運送委託者から一方的な運賃・料金の値引き要請があった場合には、その根拠の提示を求め、原価を下回るような運賃・料金での請負には応じず、粘り強く交渉を行う。
- ・支払条件や運賃・料金の適用、事故時の責任と賠償内容等について、事前に十分な協議を行い、具体的な内容を書面で取り交わす。事故発生時には、原因や責任の所在等を明確に検証する。
- ・運送に付随する作業の代金の減額についても、運送委託と一体として発注されている場合

は運賃・料金の減額に該当し取適法違反になりうることから、運送委託者は運送受託者と適切に協議する必要がある。

3. 運送内容の変更

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・天候等により船舶が遅延し、到着や作業のキャンセルの連絡が来るまで作業員が待機する必要があるにもかかわらず、運送委託者から待機料金やキャンセル料金が支払われない。
- ・船舶の遅延により、作業完了のため追加の労働者や機材が必要となったにもかかわらず、運送委託者から追加費用が支払われない。
- ・運送委託者から発注後に作業内容の変更依頼が口頭で行われ、代金の支払時に作業内容の変更に伴い追加となった費用の請求が認められない。
- ・運送委託者の都合により、あらかじめ定めていた貨物の無償保管の期間の起算日が変更され、実質的に当初の発注内容より長い無償保管の期間を設定させられる。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の適用対象となる取引を行う場合、発注後に費用を負担せず貨物量や貨物の保管期間の変更を行うことは、取適法第5条第2項第3号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、取適法に違反する。また、発注時に発行書面や電子メール等で発注内容を明示しないことは、同法第4条「発注内容等を明示する義務」に違反する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が取引の相手方に対して、一方的に取引条件を設定、変更することにより、当該取引の相手方が正常な商慣習に照らして不当に不利益を被る場合には、独占禁止法第2条第9項第5号ハに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させたり、特定物流事業者の運送等の内容を変更させ、又は運送等を行った後に運送等をやり直しさせたりすることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、告示第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反する。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・運送依頼のキャンセルや変更に関する費用請求については、港湾運送契約書、附属書、覚書、見積書等（以下「契約書等」という。）に明記し、天候等の不可抗力による場合も含めて、費用負担のあり方を定めておく。
- ・取扱貨物や船舶の種類に応じて、事前に労働者や機材の準備が必要となるため、契約書等

においてキャンセルや変更通知の期限を定めておく。

- ・運送委託者から契約に無い急な依頼に対応するため、「その都度協議する」旨の規定を契約書に設けておく。
- ・運送内容の変更や急な依頼により追加費用が発生する場合は、口頭依頼に加え、電子メール等でその内容を明確にした上で作業に着手する。

4. 運送に係る附帯業務の提供

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・船内やコンテナヤード内におけるコンテナの移動等の附帯作業に対し、対価が支払われず、または作業内容に見合う報酬が認められない。
- ・附帯作業に応じたにもかかわらず、事前に取り決めた運賃・料金の範囲内とみなされ、追加料金が支払われない。
- ・発注内容に含まれていないにもかかわらず、カープール車両の警備を無償で行うよう求められる。
- ・港湾運送事業とは直接関係のない業務を無償で行うことを求められる。
- ・運送受託者が運用するコンテナヤードにおいて、運送委託者が一方的に決めた長期の期間で貨物を無償で保管させられ、荷繰り作業の支障やドレージの渋滞が引き起こされる。
- ・港費、デマレッジ、ディテンション等本来船社又は荷主が負担すべき高額な費用を長期間にわたって立替えることを求められる。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の対象となる取引において、委託事業者が自己のために無償の労務提供等を中小受託事業者に強要する行為は、取適法第5条第2項第2号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、取適法に違反する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が取引の相手方に対して、正当な理由なく経済上の利益の無償提供を要請し、当該取引の相手方が取引継続への影響等を懸念して受け入れざるを得ない場合には、独占禁止法第2条第9項第5号ロに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の対象となる取引において、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害する行為は、告示第1項第6号に該当し、独占禁止法に違反する。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引事例

- ・契約書等において、業務や責任の範囲を詳細かつ明確に記載し、記載のない作業が発生した場合に備えて「その他附帯業務」等の規定を設け、別途実費請求が可能となるよう整備する。
- ・船社が荷主に対して、一定期間の無料蔵置（フリータイム）を認める場合であっても、船社はコンテナヤードが本来保管施設ではないことを理解し、運送受託者は船社に対し、フリータイムの適正な設定とそれを超えた場合の必要な費用負担を求める。また、荷主においても、コンテナヤードは自社貨物の保管施設ではないことを認識することが求められる。

5. 所定外労働日時、天災・荒天時の対応、待機時間の改善

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・所定外労働日時（半夜・深夜・土日祝日）における運送に対し、割増料金が生じる旨を発注時に取り決めていたにもかかわらず、割増料金が支払われない。また、従前の契約に割増料金の設定がない場合、割増料金の設定に関する協議を求めたにもかかわらず、当該協議に応じてもらえない。
- ・事前に連絡を受けていた時刻よりも船舶が遅延し、長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待機料金が支払われない。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の対象となる取引において、中小受託事業者の責めに帰すべき理由なく、委託事業者が中小受託事業者に対して、費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更することは、取適法第5条第2項第3号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、取適法に違反する。また、委託事業者が自己のために委託取引とは独立して行われる労務提供を中小受託事業者が無償でさせることは、取適法第5条第2項第2号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、取適法に違反する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が取引の相手方に対して、一方的に取引条件を設定、変更することにより、当該取引の相手方に正常な商慣習に照らして不当に不利益を与える場合には、独占禁止法第2条第9項第5号ハに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の対象となる取引において、特定荷主が、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害することは、告示第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反する。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・ 運送委託者は、夜間や休日は通常の営業時間外であることを認識し、所定外労働に対する割増料金を適正に支払う必要がある。契約書等において割増料金の設定を明記する。
- ・ 天候等の事由により船舶の遅延が予想される場合には、事前連絡により待機を回避できることから、事前連絡の期限や費用負担についてあらかじめ契約書等で明確に取り決めておく。
- ・ 天災時の免責等、従前の契約書等に明示されていない事項については、現状に即した内容となるよう契約の見直しを行う。

6. 書面の交付、作成、保存

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・ 天候等の理由により船舶が遅延し、到着や作業のキャンセルが発生した場合に、費用負担の取扱いが契約書に明記されておらず、対応が不明確となっている。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の対象となる取引において、委託事業者が、委託代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項を、書面又は電磁的方法により中小受託事業者に対し明示しないことは、取適法第4条第1項の「発注内容等を明示する義務」に違反し、行為者個人が罰せられるほか、会社も50万円以下の罰金が科される。

また、委託事業者は、中小受託事業者に委託した役務提供委託、特定運送委託等が完了した場合には、給付の内容、委託代金の額等の取引に関する記録書類又は電磁的記録を作成し、2年間保存する義務がある。記録書類又は電磁的記録を作成しないことや、保存しないことは、取適法第7条の「書類等を作成・保存する義務」に違反し、行為者個人が罰せられるほか、会社も50万円以下の罰金が科される。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・ 船舶の遅延やキャンセル等が発生した場合の対応について、運送委託者と運送受託者が事前に協議し、合意内容を契約書等に明記する。
- ・ 受発注のシステム化を進め、事前に運賃・料金、契約内容、支払条件等を可視化、明文化し、双方が随時確認可能な環境を整備する。

7. 運賃・料金の支払遅延の禁止

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・ 運送委託者の都合により支払が大幅に遅延し、毎月滞留債権が発生する。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の対象となる取引において、運送の役務が提供された日を起算日として、起算日から 60 日以内の出来る限り短い期間内に支払期日を定めなければならないとされている。また、支払期日を定めなかった場合は運送が実際に提供された日が支払期日であり、その支払期日までに請負代金を全額支払わないことは、取適法第 5 条第 1 項第 2 号の「製造委託等代金の支払遅延」に該当し、取適法に違反する。

ただし、個々の役務が連続して提供される役務であって、以下の①から③までの全ての要件を満たせば、月単位で設定された締切対象期間の末日に当該役務が提供されたものとして取り扱う。

① 委託代金の支払は、中小受託事業者と協議の上、月単位で設定される締切対象期間の末日までに提供した役務に対して行われることがあらかじめ合意され、その旨が 4 条明示に明記されていること。(例：支払期日欄に「毎月〇日締切、翌月(翌々月)〇日支払」と記載する。)

② 4 条明示に、当該期間の委託代金の額(算定方法でも可)が明記されていること。

③ 中小受託事業者が連続して提供する役務が同種のものであること。

つまり、この場合には、締切後 60 日(2 か月)以内に委託代金を支払うことが認められる。

なお、個々の役務が連続して提供される期間が 1 か月未満の役務提供委託又は特定運送委託の場合には、当該期間の末日に役務が提供されたものとする。

○独占禁止法(優越的地位の濫用)の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対して、正当な理由なく契約で定めた支払期日に対価を支払わないことは、当該相手方が今後の取引に与える影響等を懸念して受け入れざるを得ない場合には、独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。

○独占禁止法(物流特殊指定)の留意点

物流特殊指定の対象となる取引において、特定荷主が、特定物流事業者の責めに帰すべき理由なく、代金をあらかじめ定めた支払期日の経過後なお支払わないことは、告示第 1 項第 1 号に該当し、独占禁止法に違反する。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・支払遅延等に関する協議は、担当者レベルではなく、責任ある職位の者同士で行い、誠実かつ迅速な対応を図る。

8. 購入・利用強制の禁止

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・運送委託者の依頼による追加作業において機器が必要になる場合、給付の内容を均質にし、

又はその改善を図るため必要がある等正当な理由がないのに、運送委託者が指定したメーカー等から購入させられる。

- ・運送受託者が運送委託者に対して取引上の地位が優越している場合において、運送委託者が希望していないにもかかわらず、運送受託者が正当な理由なく、業務受託の条件として、過度な検査の実施やその費用の負担を求める。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

取適法の対象となる取引において、運送委託者が、給付の内容を均質にし、又はその改善を図るため必要がある等正当な理由がないのに、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、取適法第5条第1項第6号の「購入・利用強制」に該当し、取適法に違反する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用）の留意点

取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対し、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務の購入を要請する場合であって、当該取引の相手方が必要としない商品若しくは役務であり、又はその購入を希望していないときであったとしても、今後の取引に与える影響を懸念して当該要請を受け入れざるを得ない場合には、独占禁止法第2条第9項第5号イに規定する不公正な取引方法に該当し、独占禁止法に違反する。これは、運送受託者が運送委託者に対して行う場合でも、取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対して行う場合は同様である。

なお、「当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務」には、自己の供給する商品又は役務だけでなく、自己の指定する事業者が供給する商品又は役務が含まれる。また、「要請を受け入れざるを得ない場合」には、その購入を取引の条件とする場合や、その購入をしないことに対して不利益を与える場合だけではなく、事実上、購入を余儀なくさせていると認められる場合も含まれる。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

物流特殊指定の対象となる取引において、特定荷主が、運送受託者に対して正当な理由なく自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、告示第1項第4号に該当し、独占禁止法に違反する。

○港湾運送事業法の留意点

港湾運送事業法においては、合理的な理由なく荷役の拒否を行い取引の相手方の利便を阻害した場合や、特定の取引相手に対して差別的な取り扱いをした場合、事業改善命令や事業停止命令の対象になりうる。

(3) 求められる取引慣行／望ましい取引実例

- ・ 運送受託者又は運送委託者が役務の購入や費用負担を求める場合には、相手方に対して合理的な必要性を説明し、合意を得たうえで要請・請求を行う。

9. 報復措置の禁止

(1) 問題となる具体的行為の事例

- ・ 運送委託者の法令違反行為を国土交通省に通報したところ、それを理由に取引量を減らされるなどの不利益な取扱いを受ける。

(2) 関連法規の留意点

○取適法の留意点

中小受託事業者が取引の不適正事例について、公正取引委員会、中小企業庁又は事業所管省庁に知らせたことを理由に委託事業者が中小受託事業者に対して不利益な取扱いをすることは、取適法第5条第1項第7号の「報復措置」に該当し、取適法に違反する。

○独占禁止法（物流特殊指定）の留意点

特定荷主が特定物流事業者に対して、物流特殊指定に違反する行為を公正取引委員会に知らせたことを理由に不利益な取扱いをすることは物流特殊指定第2項に、物流特殊指定に違反する行為の要求に対する拒否を理由に不利益な取扱いをすることは物流特殊指定第1項第8号に該当し、独占禁止法に違反する。

(3) 求められる取引慣行・望ましい取引実例

- ・ 不適正な取引が行われた場合には、公正取引委員会、中小企業庁、国土交通省等の関係機関に相談することが望ましい。

第4章 取引適正化の実現に向けた具体的な取組

港湾運送事業は、船社や荷主の存在を前提とする事業であり、安全かつ効率的に船舶との積卸し作業を担うとともに、陸側における貨物搬出入の荷役も担うなど、船社や荷主にとって必要不可欠なサービスを提供している。港湾運送事業者と船社・荷主は、相互に欠くことのできない重要なパートナーであることは明白であり、我が国の物流の持続可能な発展に向けて、以下の取組等を通じて信頼関係を強化し、付加価値の向上と連携・協力の深化を図ることが求められる。

1. 港湾運送業界における具体的な取組例

- (1) 港湾運送事業者は、本ガイドラインの趣旨を十分に理解し、運送委託者との運賃・料金の協議に際しては、一般的な指標や他産業のデータ等も参考にした適正な原価計算に基づくことを原則とし、各種割増料金等についても契約書等に明記できるよう協議を行うことが重要である。また、運賃・料金の協議に限らず、昨今の人手不足等、港湾運送業界が直面する課題について運送委託者と日頃から情報共有を行い、相互理解を深めるよう努めることが望まれる。
- (2) 港湾運送業界団体と港湾運送事業者は、人手不足が常態化する状況において、必要なサービスの安定的な提供を維持するため、個別事業者による取組に加え、業界全体として港湾運送の魅力の発信や向上に向けた取組を積極的に展開し、雇用の確保に努める必要がある。あわせて、労働環境の改善及び生産性の向上を図るため、自動化・遠隔化された荷役機械の導入や AIS（自動船舶識別装置）を活用した過重労働を解消する人員配置等の技術革新への対応や協業体制の構築にも取り組むことが求められる。
- (3) 港湾運送事業は、流動性の低い業界構造であり、元請事業者と下請事業者の取引関係が長期にわたり継続する傾向がある。このような関係は、相互扶助的な側面を有する一方で、従属的な取引関係に陥るおそれもある。港湾運送業界団体は、会員企業に対して本ガイドラインの周知・徹底を図るとともに、元請事業者と下請事業者が互いに重要なパートナーであることを認識し、業界内における商慣習の見直しを進めることが求められる。さらに、船社・荷主との関係も含めた適正取引の推進や生産性・付加価値の向上を目的として、自主行動計画（※）を速やかに策定することが求められる。

（※）平成 28 年 9 月、親事業者と下請事業者双方の「適正取引」や「付加価値向上」、サプライチェーン全体にわたる取引改善を図ることを目的とした「未来志向型の取引慣行に向けて」を経済産業省がとりまとめ、多くの業界団体が、適正取引の推進と生産性・付加価値向上に向けた自主行動計画を策定してきた。また、令和 3 年 12 月 27 日、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」が閣議了解され、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できる環境を整備することとしている。

2. 港湾運送契約書等において明記することが望ましい特記事項

港湾運送契約書等においては、基本的な運賃・料金のほか、所定外労働日時における業務、附帯業務、運送のキャンセルや変更等が発生した場合に備え、運送委託者と協議の上、必要な事項を明記しておくことが望ましい。これにより、契約当事者間の認識の齟齬を防止し、適正な取引

の実現と円滑な業務遂行を図ることが可能となる。以下に、契約書等における【主な記載例】を示す。

【主な記載例】

1. 作業範囲

基本料金が適用される作業範囲は、次の通りとします。

(1) 揚荷役

〇〇から〇〇までの作業

(2) 積荷役

〇〇から〇〇までの作業

2. 割増料金

(1) 半夜・深夜荷役割増

〇〇時〇〇分から〇〇時〇〇分までの間における荷役は基本料金の〇割増を適用します。〇〇時〇〇分から〇〇時〇〇分までの間における荷役は基本料金の〇割増を適用します。

(2) 日曜日・祝祭日荷役割増

日曜日・祝祭日における荷役は基本料金の〇割増を適用します。

(3) 土曜日荷役割増

土曜日における荷役は基本料金の〇割増を適用します。

(4) 早出（早朝）荷役割増

早朝における荷役は基本料金の〇割増を適用します。

(5) 〇〇荷役割増

〇〇における荷役は基本料金の〇割増を適用します。

3. 〇〇割増待機料金

1口の作業構成員数による区分	〇人	〇人
昼間 00:00 から 00:00 まで		
〇〇00:00 から 00:00 まで		

(1口1時間につき単位円)

本料金は、荷役開始時刻以降における本船入港待、本船積込貨物の到着待又は、天候或いは、揚荷装置故障等による荷役待機が生じた場合であって、昼間荷役にあつては〇〇時〇〇分から〇〇時〇〇分までの間、半夜荷役にあつては〇〇時〇〇分から〇〇時〇〇分までの間に発生した待機時間については、それぞれ待機料金を適用します。

ただし、待機事由が港湾運送事業者の責めに帰さないものであるときに限ります。

4. 最低料金

1口の作業構成員数による区分	〇人	〇人
昼間 00:00 から 00:00 まで		
〇〇00:00 から 00:00 まで		

(1口につき単位円)

本料金は、次の各号に該当する場合に適用します。ただし、これらの場合が港湾運送事業者の責めに帰さないものであるときに限ります。

(1) 荷役手配の取消の場合

- ① 昼間荷役の手配申し受け最終時刻（前日の〇〇時）以降〇時間を経過してからの取消については、昼間荷役の最低料金を適用します。
- ② 半夜荷役の手配申し受け最終時刻（前日の〇〇時）以降の取消しについては、半夜荷役の最低料金を適用します。

(2) 半端荷役等の場合

荷役開始後における作業中止、又は、少量作業或いは待機が伴ったこと等により、〇〇荷役及び〇〇荷役の区分毎に当該作業に係る請求金額がそれぞれの最低料金額に満たない場合は、該当の最低料金を適用します。

(3) 作業員の口数の追加の場合

作業員の口数の追加については、該当の最低料金を適用します。

なお、上記（１）によらず、天候など不可抗力による運送委託者・運送受託者の双方の責めに帰すべき理由がない場合の荷役手配の取消や変更に係る費用負担については、都度協議するものとする。

5. その他

契約書等に記載のない事項が発生した場合は、協議の上、別途実費を申し受けます。

3. 船社・荷主における具体的な取組例

- (1) 本ガイドラインの趣旨を十分に理解し、不適正な取引が関係法令に違反するおそれがあることを認識するとともに、港湾運送における労務費等の上昇や人手不足等の事業環境についても十分に理解することが求められる。港湾運送事業者から運賃・料金に関する協議の申出があった場合には、真摯に応じ、十分な協議を踏まえて適正な運賃・料金を決定することが望ましい。特に運送委託を行う船社においては、港湾運送に係る費用を可視化したうえで、荷主等に請求する海上運送に係る運賃等において適切な価格転嫁を行うように努めることが求められる。
- (2) 協議を行うにあたっては、検討に必要な情報を運送受託者に示すとともに、回答に時間を要する場合には、回答予定時期を示すなど、協議の円滑な実施に努めることが重要である。また、所定外日時の荷役に係る割増料金や、貨物の波動性に対応した料金設定、天候等の不可抗力によるキャンセルや変更時の費用負担関係についても契約書等に明記することが望まれる。
- (3) 運送作業以外の附帯業務に係る運送受託者の負担についても十分に認識し、適切な費用負担を行うことが求められる。例えば、コンテナヤード内におけるコンテナの一時蔵置に際しては、コンテナヤード全体の円滑な運用を確保する観点から、保管費用の負担や適切な蔵置期間の設定を行うことなどが挙げられる。
- (4) 運送受託者における労働者の労働環境改善の観点から、船舶の遅延や作業時間の変更等が発生する場合には、速やかに連絡を行い、労働者の待機時間の削減に努めることが重要である。また、労働者の確保が困難な時間帯における作業が発生する場合には、運送受託者と適宜協議を行い、作業時間の調整等の柔軟な対応を図ることが望まれる。

(参考1)「価格交渉・転嫁の支援ツール」(中小企業庁)

適切な価格転嫁を実現するためには、思い切って価格交渉を行うことが重要です。そして交渉においては、コストの上昇状況など、価格転嫁が必要となる理由を明確に示すことをはじめ、しっかりとした準備を行うことが大切になります。

以下には、価格交渉の根拠材料として有用な公表資料のデータベースや、価格交渉に応じてもらえない等の取引上の悩みの相談窓口といった情報を用意していますので、ぜひご活用ください。

https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/shien_tool.html

(参考2) 相談窓口

取適法についての相談、問い合わせ、被疑事実の申告等については、所在地を所管する行政機関の窓口に問い合わせること。

○公正取引委員会（取適法・独占禁止法関係）、中小企業庁相談（取適法）窓口

公正取引委員会 事務総局 経済取引局
取引部 企業取引課
〒105-0001 港区虎ノ門 2-2-3 虎ノ門アルセアタワー
TEL 03(3581)3375(直)

北海道事務所 取引適正化調査課
〒060-0042 札幌市中央区大通西 12 札幌第 3 合同庁舎
TEL 011(231)6300(直)

東北事務所 取引適正化調査課
〒980-0014 仙台市青葉区本町 3-2-23 仙台第 2 合同庁舎
TEL 022(225)8420(直)

中部事務所 取引適正化調査課
〒460-0001 名古屋市中区三の丸 2-5-1 名古屋合同庁舎第 2 号館
TEL 052(961)9424(直)

近畿中国四国事務所 取引適正化調査課
〒540-0008 大阪市中央区大手前 4-1-76 大阪合同庁舎第 4 号館
TEL 06(6941)2176(直)

近畿中国四国事務所 中国支所 取引適正化調査課
〒730-0012 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎第 4 号館
TEL 082(228)1520(直)

近畿中国四国事務所 四国支所 取引適正化調査課
〒760-0019 高松市サンポート 3-33 高松サンポート合同庁舎南館
TEL 087(811)1758(直)

九州事務所 取引適正化調査課
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2-10-7 福岡第 2 合同庁舎別館
TEL 092(431)6032(直)

沖縄総合事務所 総務部 公正取引課
〒900-0006 那覇市おもろまち 2-1-1 那覇第 2 地方合同庁舎 2 号館
TEL 098(866)0049(直)

中小企業庁 事業環境部 取引課
〒100-8912 千代田区霞が関 1-3-1
TEL 03(3501)1732(直)

北海道経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒060-0808 札幌市北区北 8 条西 2 丁目 1-1 札幌第 1 合同庁舎
TEL 011(700)2251(直)

東北経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒980-8403 仙台市青葉区本町 3-3-1 仙台合同庁舎 B 棟
TEL 022(217)0411(直)

関東経済産業局 産業部適正取引推進課
〒330-9715 さいたま市中央区新都心 1-1 さいたま新都心合同庁舎 1 号館
TEL 048(600)0325(直)

中部経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒460-8510 名古屋市中区三の丸 2-5-2
TEL 052(951)2860(直)

近畿経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒540-8535 大阪市中央区大手前 1-5-44 大阪合同庁舎第 1 号館
TEL 06(6966)6037(直)

中国経済産業局 産業部適正取引推進課
〒730-8531 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎第 2 号館
TEL 082(224)5745(直)

四国経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒760-8512 高松市サンポート 3-33 高松サンポート合同庁舎北館
TEL 087(811)8564(直)

九州経済産業局 産業部中小企業課
取引適正化推進室
〒812-8546 福岡市博多区博多駅東 2-11-1 福岡合同庁舎
TEL 092(482)5450(直)

沖縄総合事務局 経済産業部中小企業課
〒900-0006 那覇市おもろまち 2-1-1 那覇第 2 地方合同庁舎 2 号館
TEL 098(866)0035(直)

○国土交通省相談窓口

国土交通省 港湾局 港湾経済課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 中央合同庁舎 3 号館
TEL 03(5253)8629 (直)

北海道運輸局 海事振興部 貨物・港運課

〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西 10 札幌第二合同庁舎 (～R8.3.22)
〒060-0002 北海道札幌市中央区北 2 条西 19-8 札幌第四合同庁舎東館 (R8.3.23～)
TEL 011(290)1013 (直)

東北運輸局 海事振興部 海事産業課

〒983-8537 宮城県仙台市宮城野区鉄砲町 1
TEL 022(791)7512 (直)

関東運輸局 海事振興部 港運課

〒231-8433 神奈川県横浜市中区北仲通 5-57 横浜第 2 合同庁舎
TEL 045(211)7215 (直)

北陸信越運輸局 海事部 海事産業課

〒950-8537 新潟県新潟市中央区美咲町 1-2-1 新潟美咲合同庁舎 2 号館
TEL 025(285)9156 (直)

中部運輸局 海事振興部 貨物・港運課

〒460-8528 名古屋市中区三の丸 2-2-1 名古屋合同庁舎第 1 号館
TEL 052(952)8014 (直)

近畿運輸局 海事振興部 貨物・港運課

〒540-8558 大阪府大阪市中央区大手前 4-1-76 大阪合同庁舎第 4 号館
TEL 06(6949)6417 (直)

神戸運輸監理部 海事振興部 貨物・港運課

〒650-0042 神戸市中央区波止場町 1-1 神戸第 2 地方合同庁舎
TEL 078(321)3147 (直)

中国運輸局 海事振興部 貨物・港運課

〒730-8544 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎 4 号館
TEL 082(228)3690 (直)

四国運輸局 海事振興部 海運・港運課

〒760-0019 香川県高松市サンポート 3-33 高松サンポート合同庁舎南館
TEL 087(802)6808 (直)

九州運輸局 海事振興部 港運課

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2-11-1 福岡合同庁舎新館
TEL 092(472)3157 (直)

沖縄総合事務局 運輸部 総務運航課

〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1 那覇第 2 地方合同庁舎 2 号館
TEL 098(866)1836 (直)