

3 ■ 運賃・用船料等の算出

提供作業とそれに対応する費目の整理

運賃・用船料等を算出するため、受注者が発注者に対して提供する作業とそれに対応する運賃・用船料等の費目を整理する必要があります。

本書の付録において、発注者への提供作業を日本海運集会所の標準契約書式や実態をもとに網羅的にリストアップするとともに、各提供作業に対応する運賃・用船料等を構成する費目をリストアップしていますのでご活用ください。

なお、掲載の原価例はすべての作業・原価を網羅したものではないため、契約締結時には、自社の業務実態や業界慣習等に応じて適宜加筆・修正することが望ましいです。

※日本海運集会所の標準契約書式とは

日本海運集会所の標準契約書式は、内航海運業法施行規則第11条の4第2項に定めている契約書等に記載しなければならない事項を反映した標準契約書です。記載すべき事項の抜け漏れを防ぐためにも、これらの書式を活用することが推奨されています。同書式を使用しない契約においても、一方が不利な契約内容とならないよう、同書式に記載されている項目・内容を参考にするとともに、「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」や、本書を参考に契約書を作成することが望ましいです。

(内航海運業法施行規則第11条の4第2項)

- ニ 前号に規定する場合以外の場合にあつては、次に掲げる事項
- イ 契約の当事者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- ロ 提供する役務の範囲、期間及び対価に関する事項
- ハ 提供する役務に係る費用を負担する者に関する事項
- ニ 荷役作業その他の内航海運業に附帯する業務を行う者及び当該業務に係る費用を負担する者に関する事項
- ホ 契約の変更及び解除に関する事項
- ヘ 損害賠償の責任に関する事項
- ト 定期傭船契約にあつては、次に掲げる事項
- (1) 当該契約に係る船員の職種及び数並びに予備船員の数に関する事項
- (2) 当該契約に係る船員の過労を防止するための航行期間の制限その他の船舶の利用の制限をする場合は、当該制限に関する事項

運賃・用船料の算出方法

○ 本書で整理した運賃・用船料を構成する費目

太枠で囲った費目については該当するページに各費目の定義や算出方法を記載しています。また、運賃・用船料に関連して個別に設定すべき個別料金についてもそれぞれの定義や算出方法を記載しています。

原価の算出単位については、用船料は「1か月あたり」、運賃は「1日あたり」に統一して算出方法を記載しています。なお、「1航海あたり」や「所要時間」を単位とする場合もありますので、実際の単位にあわせて算出してください。

運賃		用船料	
用船料 ※自社船にかかる費用を含む		船員費	P-15
保険費	P-20	船舶減価償却費	P-17
燃料費	P-22	修繕費	P-18
港費		保険費	P-20
間接経費	P-23	潤滑油費	
利益	P-24	船用品費	
		船舶固定資産税	
		その他費用	
		間接経費	P-23
		利益	P-24
個別料金			
滞船料	P-27	オフハイヤー料	P-28
オーバータイム料	P-29	港湾運送委託料	P-30
		荷役付帯作業料	P-31

1. 作業原価の算出

1

船員費

運送契約

用船契約

船員費とは、船舶の運航に必要な船員にかかる人件費全般を踏まえて算出する原価です。当該人件費には、内航船の船員に対する給料、職務手当、旅費交通費、福利厚生などが含まれます。

船員費の算出方法

$$\begin{array}{l}
 \text{船員費} \\
 \text{[円/月または日]}
 \end{array}
 =
 \begin{array}{l}
 \text{職種別の} \\
 \text{時間単価} \\
 \text{[円/時]}
 \end{array}
 \times
 \begin{array}{l}
 \text{職種別の} \\
 \text{想定労働時間} \\
 \text{[時/月または日]}
 \end{array}
 \times
 \begin{array}{l}
 \text{職種別の} \\
 \text{乗組員数} \\
 \text{[人/隻]}
 \end{array}$$

職務や職責に応じて設定
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)
1隻あたりに必要な予備船員を含めた乗組員数

▶ 職種別の時間単価

乗組員の時間単価は、海技資格の有無(船舶職員、部員)や役職(船長、一等航海士、二等航海士など)に応じて異なります。

<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">給料 [円/月]</p> <p style="text-align: center;">基本となる固定給</p> </div> <p style="text-align: center;">+</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">職務手当 [円/月]</p> <p style="text-align: center;">船員の職務・職責・専門性に応じて支給される手当</p> </div> <p style="text-align: center;">+</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">旅費交通費 [円/月]</p> <p style="text-align: center;">乗下船等にかかる旅費等</p> </div> <p style="text-align: center;">+</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">福利厚生 [円/月]</p> <p style="text-align: center;">食料金、船員保険料、退職引当金などの福利厚生</p> </div>	<p>÷</p>	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">想定労働時間</p> <p style="text-align: center;">乗組員の1か月あたりの想定労働時間 (有給休暇は含まない)</p> </div>	<p>×</p>	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">割増係数</p> <p style="color: red; text-align: center;">有給休暇、慶弔休暇、陸上での安全教育や訓練、航海中の待機時間など航海以外の時間に発生する船員費をカバーするための割増係数を設定することが望ましい</p> </div>
---	----------	--	----------	---

3. 運賃・用船料等の算出

3-2

運賃・用船料の算出方法

▶ 想定労働時間

当該職種の乗組員の1か月または1日の想定労働時間です。なお、1日あたり8時間、1週間あたり40時間、または1か月あたりの想定労働時間(8時間/日×稼働日数)を超えた時間は含みません(労働時間規制の例外を除く)。

▶ 乗組員数

乗組員数は、実際に船舶に乗船する人数に加えて、安全確保や交代勤務などのために業務上必要不可欠な予備船員を含める必要があります。

予備船員は、船員の休暇・病気などによる代替要員の確保や安全運航のために必要不可欠であるとともに、将来の担い手を育成するためにも欠かせない存在です。そのため、予備船員にかかる原価を船舶の運航に必要な原価として、船員費に含めて算出する必要があります。

予備船員は、船種や船型を踏まえ、甲板部・機関部・司厨部などの部門ごとに必要な人数を設定します。

▶ 割増係数

航海以外の時間に発生する船員費をカバーするため、割増係数を設定して、船員費にかかる原価を全て運賃・用船料に反映することが望ましいです。

船員費を航海中の稼働時間のみで算出した場合、有給休暇や航海以外で稼働している時間中に発生する人件費※を反映できません。そのため、これらの人件費を船員費に反映するために、割増係数を設定する必要があります。

※ 有給休暇、慶弔休暇、陸上での安全教育や訓練、航海中の待機時間などにより発生する人件費が含まれます。

割増係数の算出方法

割増係数 = $1 + (\text{航海以外の稼働日数} \div \text{想定労働日数})$

(算出例)

月間想定労働日数20日、航海以外の稼働日数3日(有給休暇や航海以外の業務等)の場合
 $1 + (\text{航海以外の稼働日数} \div \text{想定労働日数}) = \text{割増係数 } 1.15$

1. 作業原価の算出

2

船舶減価償却費

運送契約

用船契約

船舶減価償却費とは、内航海運業を営むうえで必要になる船舶の減価償却費を踏まえて算出する原価です。

減価償却費とは、固定資産の取得費用をその資産の耐用年数に応じて分割し、毎年費用として計上するものです。

船舶減価償却費の算出方法※1

$$\begin{array}{c} \text{船舶} \\ \text{減価償却費} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} = \begin{array}{c} \text{船舶の} \\ \text{取得価格} \\ \text{[円]} \end{array} \div \begin{array}{c} \text{船舶の} \\ \text{償却年数} \\ \text{[年]} \end{array} \div \begin{array}{c} \text{12ヶ月or} \\ \text{365日} \end{array}$$

船舶の取得に要した費用 船舶が使用されると見込まれる年数

▶ 船舶が使用されると見込まれる年数の設定方法

船舶が使用されると見込まれる年数は、法定耐用年数など船舶の使用年数を見通すための参考データをもとに設定します。

法定耐用年数※2は、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」で定められる固定資産の耐用年数であり、内航海運業者は、法定耐用年数に基づいた減価償却費を損金算入し、その額に基づいて納税を行うため、法定耐用年数を船舶の使用年数とすることは、会計・税務の実務との整合を取る観点で合理的です。

なお、既存船においては、これまでの投資回収状況を踏まえ、船舶取得に要した残存分の費用を適切に回収できるよう運賃・用船料を設定することが望ましいです。

また、すでに減価償却期間を法定耐用年数以外で設定している船舶については、発注者および受注者双方の合意のうえで、引き続き法定耐用年数以外の減価償却期間を設定し、減価償却費を計上することは差し支えありません。

※1 本書では、運賃・用船料等の算出の分かりやすさの観点から、定額法を紹介しています。

※2 法定耐用年数は、通常の維持補修を加える場合にその減価償却資産の本来の用途用法により通常予定される効果をあげることができる年数であり、課税の公平性の観点から定められています。

1. 作業原価の算出

3

修繕費

運送契約

用船契約

修繕費は、船舶の堪航能力の維持や機能回復のために行う修理・メンテナンスに要する費用を踏まえて算出する原価です。法律で定められた定期検査時の大規模な入渠(にゅうきょ)費用や、航海中のトラブル対応、部品交換などが含まれます。

修繕費の算出方法

$$\begin{array}{l}
 \text{修繕費} \\
 \text{[円/月または日]}
 \end{array}
 =
 \left[\begin{array}{l}
 \text{5年間の} \\
 \text{通常修繕費} \\
 \text{[円]} \\
 + \\
 \text{5年間の検査費} \\
 \text{[円]}
 \end{array} \right]
 \div
 \begin{array}{l}
 \text{5年}
 \end{array}
 \div
 \begin{array}{l}
 \text{12ヶ月} \\
 \text{or} \\
 \text{365日}
 \end{array}
 =
 \left[\begin{array}{l}
 \text{5年間の} \\
 \text{定期検査費} \\
 \text{[円]} \\
 + \\
 \text{5年間の} \\
 \text{中間検査費} \\
 \text{[円]} \\
 + \\
 \text{5年間の} \\
 \text{合入渠費} \\
 \text{[円]}
 \end{array} \right]$$

▶ 通常修繕費

日常的な船体、設備、用具類の故障・破損の修繕に要する費用です。船齢も含めた実際の費用水準に基づいて算出されます。

▶ 定期検査費

船舶安全法でオーナーに義務付けられた定期検査に要する費用(修繕用品、入渠、検査にかかる費用を含む)。通常5年に1度実施されます。

3. 運賃・用船料等の算出

3-2

運賃・用船料の算出方法

▶ 中間検査費

船舶安全法でオーナーに義務付けられた中間検査に要する費用です(修繕用品、入渠、検査にかかる費用を含む)。定期検査実施後1年9ヶ月から3年3ヶ月の間に実施されます。

▶ 合入渠費(あいにゆうきよひ)

定期検査と中間検査の間に実施するオーナーの自主的な修繕に要する費用です(修繕用品、入渠、検査にかかる費用を含む)。定期検査実施後2年6ヶ月の間に実施されます。

▶ 修繕費の算出における留意点

修繕費は、高船齢になると、堪航能力を維持するための船体補強や設備故障への対応、航海計器の更新などによって費用が大幅に増加するため、それらを踏まえた算出が求められます。

また、修繕費の設定方法は、修繕費の予見可能性を確保し、計画的な資金繰りに資する観点から、船舶の使用年数に基づいた見積金額をもとに算出する事前設定方式を採用することが実務上合理的と考えられます。ただし、当事者間の合意により実費精算方式を採用することも差し支えありません。

1. 作業原価の算出

4 保険費

運送契約

用船契約

保険費は、船舶の安全な運航と事業リスクに備えて加入する各種保険に要する費用を踏まえて算出する原価です。こうした保険には、例えば、座礁・火災・衝突などによる船体自体への損害を補償する「船体保険」や、油濁損害・貨物損害・人身傷害などの第三者への賠償責任を補償する「P&I保険」などがあります。

保険費の算出方法

$$\begin{array}{l}
 \text{保険費} \\
 \text{【円/月または日】}
 \end{array}
 =
 \left(
 \begin{array}{l}
 \text{船体保険費} \\
 \text{【円/年】} \\
 + \\
 \text{P\&I保険費} \\
 \text{【円/年】} \\
 + \\
 \text{貨物保険費} \\
 \text{【円/年】} \\
 + \\
 \text{オフハイヤー} \\
 \text{保険費} \\
 \text{【円/年】}
 \end{array}
 \right)
 \div
 \begin{array}{l}
 \text{12ヶ月} \\
 \text{or} \\
 \text{365日}
 \end{array}$$

▶ 船体保険

主に、座礁・火災・衝突などによる船体自体への損害を補償する保険です。

▶ P&I (Protection and Indemnity)保険 (船主責任保険)

船舶の運航、使用または管理に伴って賠償責任を負ったり、費用を支出したりすることによって被る損害を補償する保険です。

▶ 貨物保険

海上運送中に発生するさまざまなリスクによって生じる貨物の損害を補償する保険です。

▶ オフハイヤー保険

船舶の衝突や座礁などの事故により、修理のために不稼働(オフハイヤー)となった期間の用船料収入の損失を補償する保険です。

貨物損害に対する負担者

日本海運集会所の標準契約書式では、貨物損害に対する負担は、相当の注意の有無に応じて発注者・受注者いずれかが負うことと規定されています。

No	貨物損害が発生しうる状況	オペレーターおよび オーナーの 相当の注意の有無	貨物損害に対する負担者		
			荷主	オペ	オーナー
			運送契約		用船契約
1	堪航能力の不備に 起因する損害	相当の注意あり	◎		
		相当の注意なし		◎	◎
2	航海過失に起因する損害	相当の注意あり・なし	◎		
3	その他の損害	相当の注意あり	◎		
		相当の注意なし		◎	◎

用船契約においては、オペレーターはオーナー側の過失責任を問うことで、オーナーに対して損害賠償を請求することとなります。

運送契約におけるオペレーターの相当の注意の有無は、オーナーの相当の注意の有無と同義であり、オーナーに相当の注意がない場合に起こった損害賠償責任は、オペレーターが荷主に対して負うこととなります。この場合、オペレーターはオーナー側の過失責任を問うことで、オーナーに対して損害賠償を請求することとなります。

そのため、荷主および内航海運業者は、自らの貨物損害リスク、事業継続リスクに備えるため、双方で協議のうえ、それぞれ自己負担分について保険に加入することが望ましいです。

なお、輸送品目によっては、トラック輸送における過失責任区分と異なる責任区分とすることが内航海運業者にとって競争上の不利となることも想定されるため、このような場合に双方で協議のうえ、日本海運集会所の標準契約書式と異なる責任分担とすることも差し支えありません。

3. 運賃・用船料等の算出

3-2

運賃・用船料の算出方法

1. 作業原価の算出

5

燃料費

運送契約

用船契約

燃料費は、船舶の運航に不可欠な燃料の購入に要する費用を踏まえて算出する原価です。

燃料費の算出方法

燃料費
[円/日]

=

燃料油単価
[円/kl]

×

燃料消費量
[kl/日]

過去の実績や原油価格の将来動向などを考慮して算出

航行距離や航行/停泊時間、船舶の燃費性能等を考慮して算出

2. 間接経費の算出

運送契約

用船契約

間接経費は、事業運営に要する費用のうち、提供作業にかかるもの以外のものを踏まえて算出される原価です。当該費用には、役員報酬や陸上従業員（営業担当や事務員など）の給与・福利厚生費、船舶以外の固定資産の減価償却費、本社や営業所の家賃・水道光熱費、通信費、広告宣伝費、交際費、安全管理費などが含まれます。

間接経費の算出方法

$$\begin{array}{c} \text{間接経費} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} = \begin{array}{c} \text{作業原価} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} \times \left[\begin{array}{c} \text{1年間の} \\ \text{合計間接経費} \\ \text{[円/年]} \end{array} \div \begin{array}{c} \text{1年間の} \\ \text{合計作業原価} \\ \text{[円/年]} \end{array} \right]$$

提供作業に必要な原価
過年度の実績や今年度の見通しを考慮して算出
過年度の実績や今年度の見通しを考慮して算出

▶ 間接経費一覧

間接経費には以下の項目が含まれます。

No	区分	項目	No	区分	項目
1	人件費	役員報酬	8	業務費	旅費交通費 (船員にかかる費用を除く)
2		従業員にかかる人件費 (陸上)	9		交際費
3	維持 管理費	減価償却費 (陸上施設・設備)	10		広告宣伝費
4		水道光熱費	11		研究開発費
5		通信費	12		安全管理費※
6		地代家賃	13	CO2排出量に応じた 排出枠取引額	
7	消耗品費	14	その他	設備資金等金利	
			15		その他諸雑費

※ 安全管理費は、航海や貨物の安全確保のために業務上必要な費用であるため、当該費用が発生した場合は運賃・用船料で回収します。なお、安全管理費には、安全監督費、ISMコード取得費、事故発生後の再発防止対策費、安全意識向上のための啓蒙活動費などが含まれます。

3. 総原価と利益の算出

運送契約

用船契約

総原価は、作業原価と間接経費を合計したものです。

総原価の算出方法

$$\begin{array}{l} \text{総原価} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} = \begin{array}{l} \text{作業原価} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} + \begin{array}{l} \text{間接経費} \\ \text{[円/月または日]} \end{array}$$

利益の算出方法

$$\begin{array}{l} \text{利益} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} = \begin{array}{l} \text{総原価} \\ \text{[円/月または日]} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{利益率} \end{array}$$

総原価に対する適正な
利潤の割合

▶ 利益率の考え方

利益率は、事業運営や将来的な投資に備えるための資金的余裕を確保できる水準で、内航海運業界や類似性のある他の運輸業の水準などを参考としながら受注者の経営判断によって提案され、受注者と発注者の双方の協議により、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です。

【利益確保の主な目的】

新規投資に向けた資金確保: 船舶の代替建造など新規投資に向けた資金確保

事業拡大に向けた資金確保: 管理隻数の増大や新規雇用など事業規模拡大に向けた資金確保

株主還元: 株主に利益を還元するための配当金の支払い

負債の返済・財務の強化: 借入金の返済、不測の事態に備えた資金の確保

4. 単価と総額の算出

運送契約

用船契約

用船料の単価・総額の算出方法

- 1) 総原価に利益を加算し、用船料の単価を算出します。
- 2) 用船料の単価に契約期間を乗じて用船料の総額を算出します。

1) 用船料の単価の算出

用船料の単価[円/月] = 総原価[円/月] + 利益[円/月]

2) 用船料総額の算出

用船料の総額[円] = 用船料の単価[円/月] × 契約期間[月]

運賃の単価・総額の算出方法

- 1) 総原価に利益を加算し、日あたりの運賃の単価を算出します。
- 2) 日あたりの単価を活用し、取引形態(日あたり、トンあたり、車両1mあたり、コンテナ1本あたりなど)に応じた運賃の単価を算出します。
- 3) 取引形態別の運賃の単価に契約期間や取引量を乗じて、運賃の総額を算出します。

取引形態別の運賃の単価算出

No	取引形態の種類例	取引形態別の運賃単価算出式
1	日あたり単価	総原価[円/日] + 利益[円/日]
2	トンあたり単価	日あたり単価[円/日] ÷ (a) 合計積載トン数[トン/日] (a) 合計積載トン数 = 載貨重量[トン/日] × (b) 平均積載率[%]
3	車両1mあたり単価 ※RORO船で使用	日あたり単価[円/日] ÷ (c) 積載車両の長さ合計 [m/日] (c) 積載車両の全長合計 = 積載可能車両の全長合計[m/日] × (b) 平均積載率[%] ※ シャーシを含む
4	コンテナ1本あたり単価 ※コンテナ船で使用	日あたり単価[円/日] ÷ 合計積載コンテナ数[本/日] (d) 合計積載コンテナ数 = 積載可能コンテナ数[本/日] × (b) 平均積載率[%] ※ コンテナのサイズ(20ft、40ft等)・中身の有無(空、実入り)によって異なる

- (a) 合計積載トン数: 1日の船全体の積載トン数
 (b) 平均積載率: 積載能力に対する実際積載量の割合。過年度の実績や今年度の見通しを考慮して算出
 (c) 積載車両の長さ合計: 1日に船に積める車両の長さを合計したもの
 (d) 合計積載コンテナ数: 1日に船に積めるコンテナの本数を合計したもの

運賃総額の算出

No	取引形態の種類例	取引形態別の運賃総額算出式
1	日ベース総額	日あたり単価[円/日] × 契約期間[日]
2	トンベース総額	トンあたり単価[円/トン] × 積載トン数[トン]
3	車両メートルベース総額	車両1mあたり単価[円/m] × 積載車両の長さ[m]
4	コンテナベース総額	コンテナ1本あたり単価[円/本] × コンテナ数[本]

1 滞船料

運送契約

用船契約

滞船料とは、本船が停泊期間を超えて停泊した際に、荷主がオペレーターに対して支払う代金を指します。

滞船料の算出方法

滞船料
[円]

=

超過停泊期間 [日]

×

運賃の単価
[円/日]

実際の停泊期間*から契約上の停泊期間を差し引いた期間

運賃総額を1日単価に換算した金額

※ 停泊期間: 貨物の船積みまたは荷揚げのために本船を港に停泊する期間

滞船料の発生有無の認識齟齬を防ぐためには、入港の締め切り時刻や発生条件、金額などを契約書に明記することが重要です。

2 オフハイヤー料

運送契約

用船契約

オフハイヤー料とは、用船契約において船舶が故障や検査等により使用不能となった期間における用船料の免除分として、オーナーがオペレーターに支払う代金を指します。

オフハイヤー料の算出方法

$$\text{オフハイヤー料} \text{ [円]} = \text{オフハイヤー期間} \text{ [日]} \times \text{用船料の単価} \text{ [円/日]}$$

オフハイヤー要件が成立し、実際に用船料の支払義務が停止した期間

▶ オフハイヤーの成立要件

下記の要件が成立するとオフハイヤーとなり、喪失時間中の用船料の支払義務が停止します。

- 以下のオフハイヤー事由のいずれかにより船舶の稼働が妨げられていること
 オフハイヤー事由：船体、機関、属具、備品の故障又は損傷、衝突、座州、座礁、火災、検査（中間および定期検査を含む）、入渠、修繕、船員の雇入雇止手続、船員のストライキ、その他本船の完全な稼働を阻害する一切の事由
 用船料算出にあたっては、定期検査など事前に不稼働が想定される期間を双方合意の下で用船期間から差し引くことは差し支えありません。
1. によりオペレーターが時間を喪失したこと
- 損失した時間が1回12時間を超えること

3 オーバertime料

運送契約

用船契約

オーバertime料※とは、オペレーターの要求(オペレーターが手配した代理店、ステバドア等による要求を含む)により船員が時間外労働に従事する際に、オペレーターがオーナーに支払う代金を指します。

労働時間の原則:船員の労働時間は1日あたり8時間以内、1週間あたり40時間以内(船員法第60条第1項,第2項)

オーバertime料の算出方法

$$\text{オーバertime料 [円/月]} = \text{乗組員時間単価 [円/時]} \times \text{時間外労働時間 [時/月]} \times \text{割増係数} \times (1 + \text{利益率})$$

オーバertimeに要する費用を適正に收受できる範囲において、算出単位を日単位とする工夫をすることは差し支えありません。

時間外労働には通常の賃金に対して1.3倍以上の割増手当を支払う必要があります。(船員法第43条)

▶ 船員の労働時間の考え方

労働時間の判断基準

以下2つの要素から「労働時間」に該当するか否かを個別具体的に判断します。

- ・ 当該船員が役職上担う役割や当該作業の性質等に基づく、当該作業の「職務性」の有無・程度
- ・ 明示の命令や船内慣習等による黙示の命令による、当該作業への従事の「義務付け」の有無・程度

労働時間の該当例

例:実作業には従事しておらず、開始時刻は未定となるが、上長からの命令により、作業可能になり次第、直ちに実作業を開始できるように指定場所で待機した時間

(労働時間規制超過時はオーバertimeとなります)

- ・ 「職務性」の有無・程度:作業可能になり次第直ちに作業を開始できる状態で、指定場所での待機が求められていることから職務性が認められます。
- ・ 「義務付け」の有無・程度:「上長からの命令」によるものであることから、強い義務付けが認められます。

※ 日本海運集会所の内航定期傭船契約書第6条を参考に作成しています。

4

港湾運送委託料

運送契約

用船契約

港湾運送委託料とは、内航海運業者が港湾運送事業者に対し、荷役、保管、運搬等の港湾運送業務を委託した外注費として支払う代金を指します。

港湾運送委託料の算出方法

$$\text{港湾運送委託料} \text{ [円]} = \text{港湾運送事業者への外注にかかる費用} \text{ [円]} \times (1 + \text{利益率})$$

▶ 荷役の考え方

日本海運集会所の標準契約書式に則り、荷役は、原則荷主の責任と費用で実施することが望ましいです。

なお、運航効率上の合理的な理由がある場合は、当事者間で協議したうえで、内航海運業者が港湾運送事業者へ運送委託する場合には、その委託料を運賃に含めるのではなく、個別料金として設定することが望ましいです。

内航タンカー航海傭船契約書第4条では、「船積み・荷揚げ共に本船の固定ホース取付口を基準として、船側は内航海運業者、陸側は荷主の責任・費用で実施する」と規定されています。

5 荷役付帯作業料

運送契約

用船契約

荷役付帯作業料は、船員が行う荷役の前後で発生する付帯作業に対して支払う代金を指します。

(この作業は、港湾運送事業法第2条で定義されている「港湾運送」、「港湾運送事業」および「港湾運送関連事業」とは異なります)

荷役付帯作業料の算出方法

$$\begin{aligned}
 & \text{荷役付帯作業料} \\
 & \text{[円/月または日]} = \left[\begin{array}{l} \text{荷役付帯作業に係る} \\ \text{材料費} \\ \text{[円/月または日]} \\ \text{荷役付帯作業に必要な材} \\ \text{料・消耗品} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{l} \text{荷役付帯作業に係る} \\ \text{人件費} \\ \text{[円/月または日]} \\ \text{荷役付帯作業を行う場合の} \\ \text{人件費。人件費の算出手法} \\ \text{は前述の「3-2-1. ①船員} \\ \text{費」を参照} \end{array} \right] \times (1 + \text{利益率})
 \end{aligned}$$

▶ 荷役付帯作業の考え方

日本海運集会所の標準契約書式に則り、荷役付帯作業は、原則荷主の責任と費用で実施することが望ましいです。

なお、運航効率上の合理的な理由がある場合は、当事者間で協議したうえで、船員が荷役付帯作業を行う場合には、運賃・用船料に含めるのではなく、個別料金として設定することが望ましいです。

原材料等の価格変動に応じた 運賃・用船料等の調整手法

○ 原材料等の価格変動に応じた運賃・用船料等の調整手法

契約期間中の原材料や燃料の単価、賃金などの価格変動に対応するため、タイムリーな運賃・用船料等の調整が重要です。

運賃・用船料等の調整手法は、想定される費用をもとに原価を設定し、運賃・用船料等を算出する手法(事前設定方式)と、実際に発生した費用をもとに運賃・用船料等を事後精算する手法(事後精算方式)が考えられますが、事業継続上、安定した運賃・用船料等の収受を図るためには、事前設定方式を採用することが望ましいです。ただし、当事者間の合意により事後精算方式を採用することも可能です。

事前設定
方式

想定される費用をもとに原価を設定し、運賃・用船料等を算出

事後精算
方式

実際に発生した金額をもとに、契約金額との差額を事後精算

▶ 事前設定方式における留意点

想定される費用に基づく運賃・用船料等の設定において、原材料等の価格変動を適時・適切に反映するため、以下の点に留意する必要があります。

更新頻度：契約書等に運賃・用船料等の見直し頻度を明記します。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です。

算出根拠：運賃・用船料等の案を提示する場合は、算出根拠を明示し、十分に協議・合意したうえで決定します。特に長期契約においては、将来の原材料等の価格変動を見据えた運賃・用船料等の設定を行うことが望ましいです。

▶ サーチャージによる価格調整

燃料油単価等の価格変動を調整するためにサーチャージを設定することも有効です。サーチャージの設定方法には事前設定と事後精算があります。

事前設定：運賃・用船料等の設定時の金額と、直近〇ヶ月の金額との差額に基づき設定します。

事後精算：事前設定で定めた運賃・用船料等と、実際に発生した費用の差額に基づき精算します。