

「船舶管理会社の活用に関する新たな制度について」 (これまでの議論を踏まえた整理)

参考資料

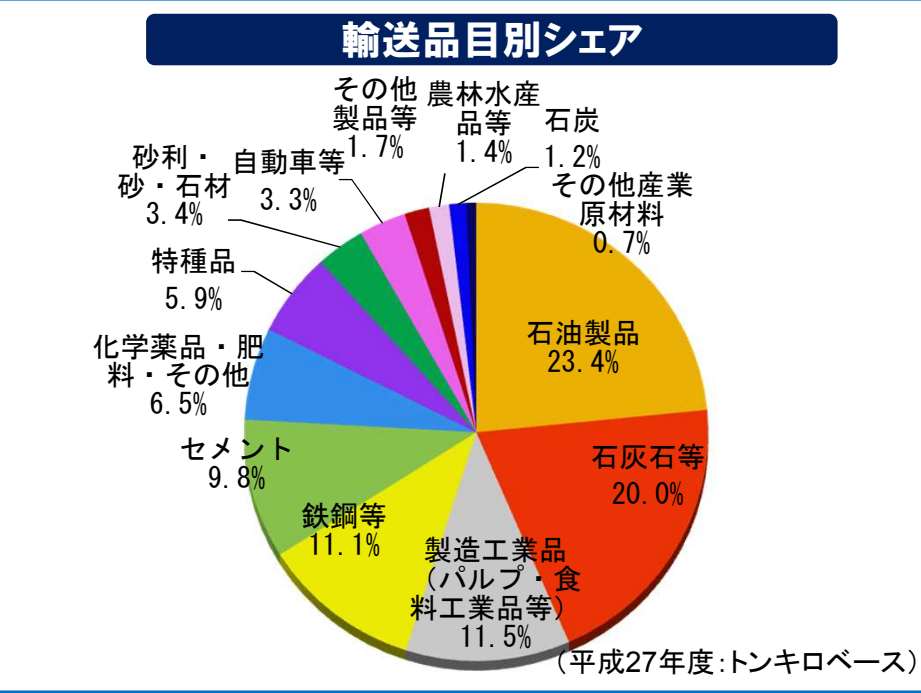
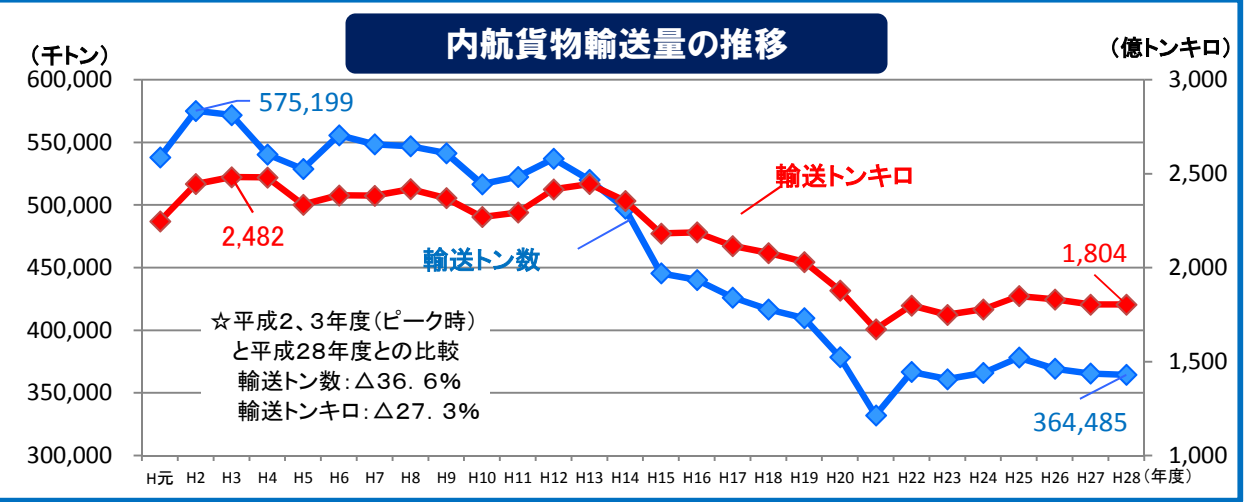
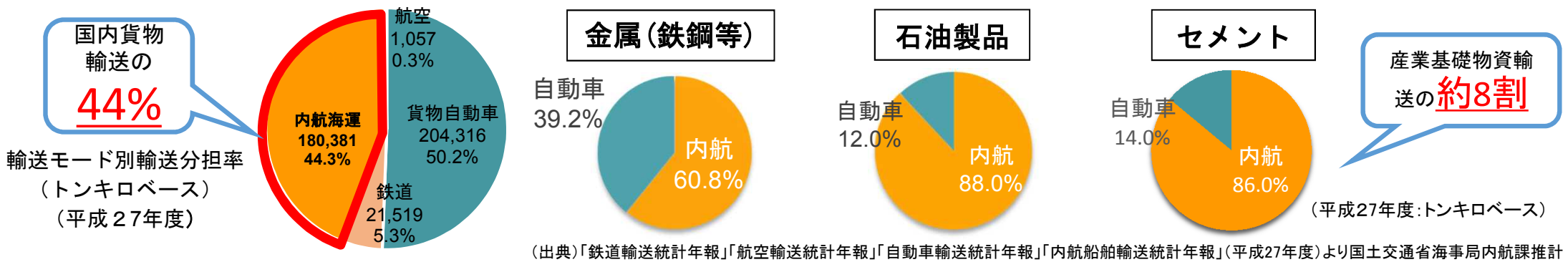
平成30年1月

目次

1. 内航海運の現状と課題	1
2. 内航未来創造プラン	3
3. 船舶管理の現状	6
4. 船舶管理会社の登録制度	10

内航海運の現状

- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の44%、産業基礎物資輸送の約8割**を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 一方、産業基礎物資輸送が輸送需要の大宗を占めることから、国内需要の縮小、国際競争の進展等により、**内航貨物全体の輸送量はピーク時に比べ27%(輸送トンキロベース)減少**となっている。



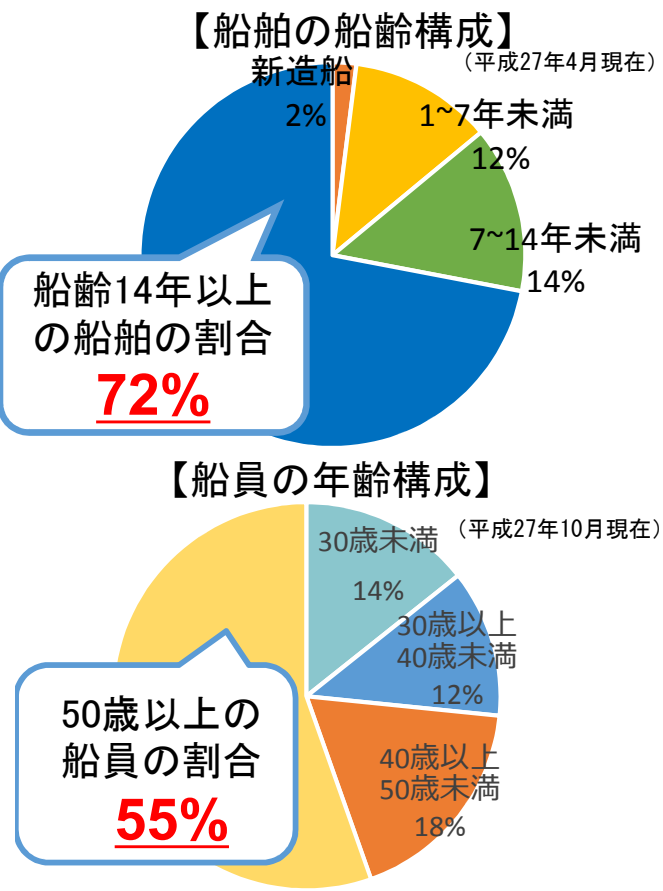
＜内航船船腹量＞
 隻数: 5,196隻
 総トン数: 3,700千トン



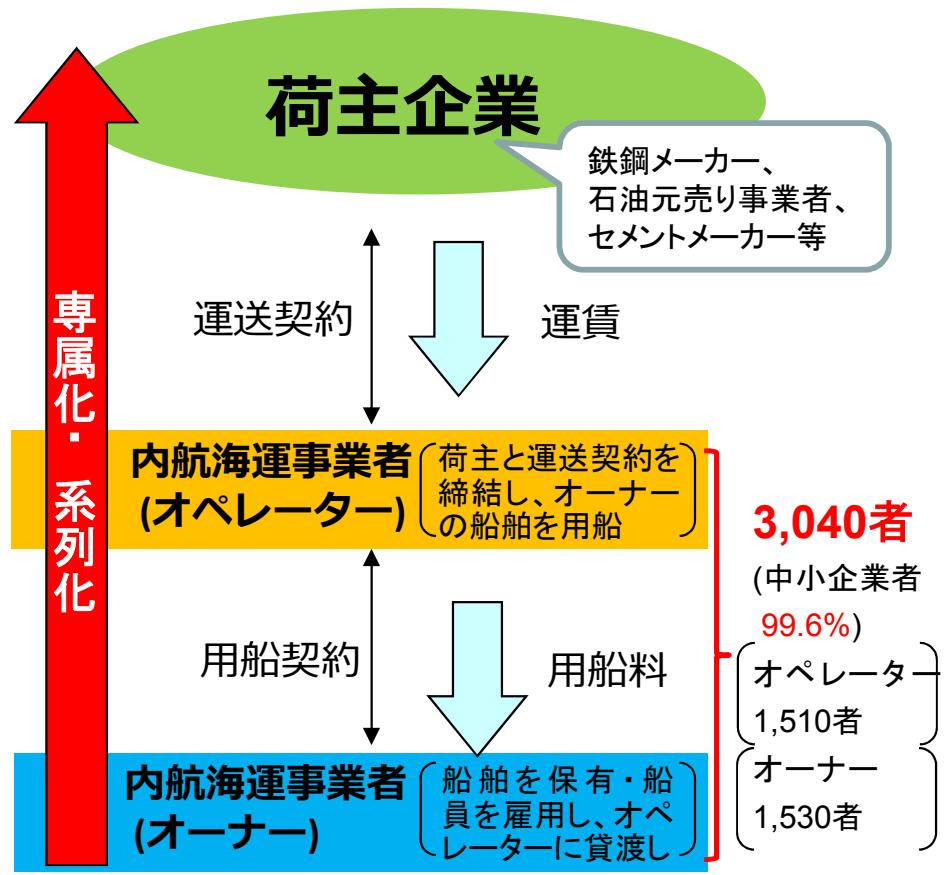
内航海運の課題

- 内航海運は船齢14年(法定耐用年数)以上の船舶が全体の7割を占めるという「**船舶の高齢化**」、50歳以上の船員の割合が5割を超えるという「**船員の高齢化**」の「**2つの高齢化**」という構造的課題を抱えている。
- 内航海運の市場構造は、**寡占化された荷主企業-オペレーター-オーナーの専属化・系列化**が固定化しており、**事業者の99.6%は中小企業**であり、その事業基盤は脆弱。
- 一方、CO2削減等の観点から、**更なるモーダルシフトの推進**が求められている(「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において32年度までにモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(24年度比10%増)とすることとされている。)

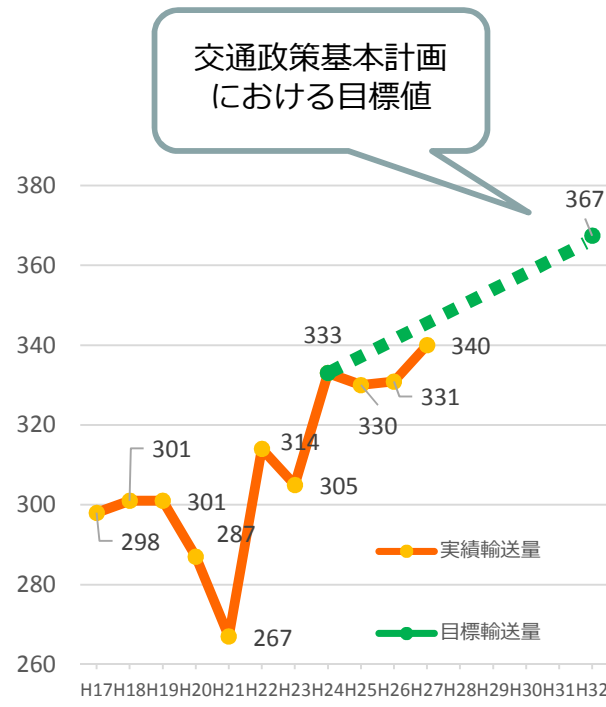
船舶と船員の「2つの高齢化」



内航海運業の市場構造



海運へのモーダルシフトの状況



内航未来創造プラン - ① 内航海運が中長期的に目指すべき方向性(将来像)について

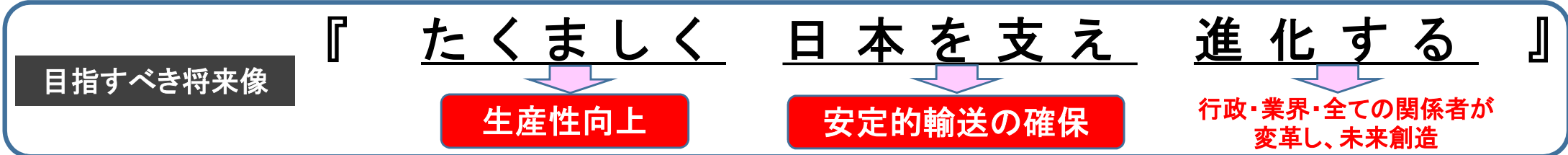
- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で対策を講じる必要がある。
- このため、目指すべき将来像として「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点を軸として位置づけるとともに、その実現による目標を可能な限り明らかにし、評価に資するための指標を設定。

「安定的輸送の確保」

- ・若年・女性船員の確保・育成の促進
- ・円滑な代替建造の支援
- ・新たな輸送需要の掘り起こし
- ・船舶管理会社の活用促進等事業者の経営基盤の強化

「生産性向上」

- ・省エネ化・CO2化の推進
- ・先進船舶等効率的な運航のための技術の開発・普及



将来像(概ね10年後目途)

- 先進船舶による効率性向上
- 円滑な代替建造促進
- 若年船員の確保・育成促進
- <目標>
- ・内航船の平均総トン数: **20%増**
- ・内航船員一人・一時間当たりの輸送量: **17%増**

- 事業基盤の強化
- 荷主等との連携強化
- <目標>
- ・産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合: **5%増**
- ・内航海運の総積載率: **5%増**

- モーダルシフトの一層推進
- 省エネ化・省CO2化の推進
- <目標>
- ・海運によるモーダルシフト貨物輸送量: **23%増**

荷主等との連携、技術革新を通じた「**安定的輸送の確保**」・「**生産性向上**」の実現

内航未来創造プラン - ② 目指すべき将来像を実現するための具体的施策

■ 目指すべき将来像として位置付けた「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点の実現に向け、「**内航海運事業者の事業基盤の強化**」「**先進的な船舶等の開発・普及**」「**船員の安定的・効果的な確保・育成**」等について、次のような具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。

1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
 - 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)登録制度の創設・運用(H29~創設、H30~運用)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
 - 「安定・効率輸送協議会」(仮称)の設置(H29~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
 - 「海運モーダルシフト推進協議会」(仮称)の設置(H29~)
 - モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(H29~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
 - 自動運航船(Auto-Shipping)の開発(H37目途)
- 円滑な代替建造の支援
 - (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(H30~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
 - 内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(H29~暫定試行、H31~本格導入)
 - 代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
 - (独)海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革(養成定員拡大等)
- 船員のための魅力ある職場づくり
 - 499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和(H29~)
 - 船内で調理できる者の人材の確保
 - 船員派遣業の許可基準の見直し(H29~)等
- 働き方改革による生産性向上
 - 船員配乗のあり方の検討(H29~)等

4. その他の課題への対応

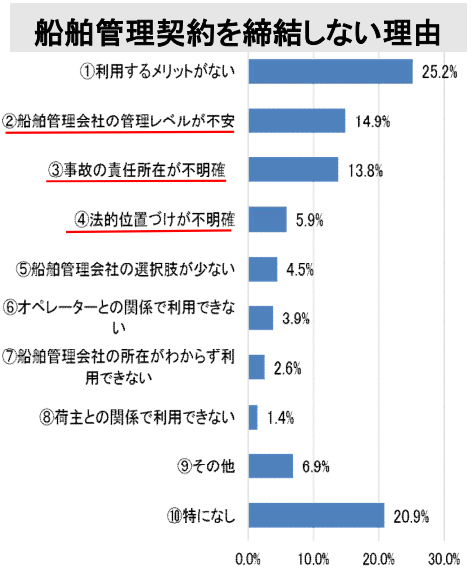
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

内航未来創造プラン - ③ 船舶管理会社の活用促進

- 中小事業者が大半であり、かつ、荷主企業 - オペレーター - オーナーの専属化・系列化の構造が固定化している内航海運において、船舶管理会社を活用して効率的な船舶管理を行うことが事業基盤強化に有効。
- しかしながら、これまでガイドライン策定等の取組を進めてきたものの、船舶管理会社に対する具体的な情報の不足や、船舶管理会社のサービス水準について統一的な評価がされていないこと等から、その活用が十分に進んでいない。
- このため、一定の水準以上のサービスを提供する船舶管理会社についての国土交通大臣の登録制度を創設し、一定の品質確保を行い、船舶管理会社の活用促進を図る。

現状・課題

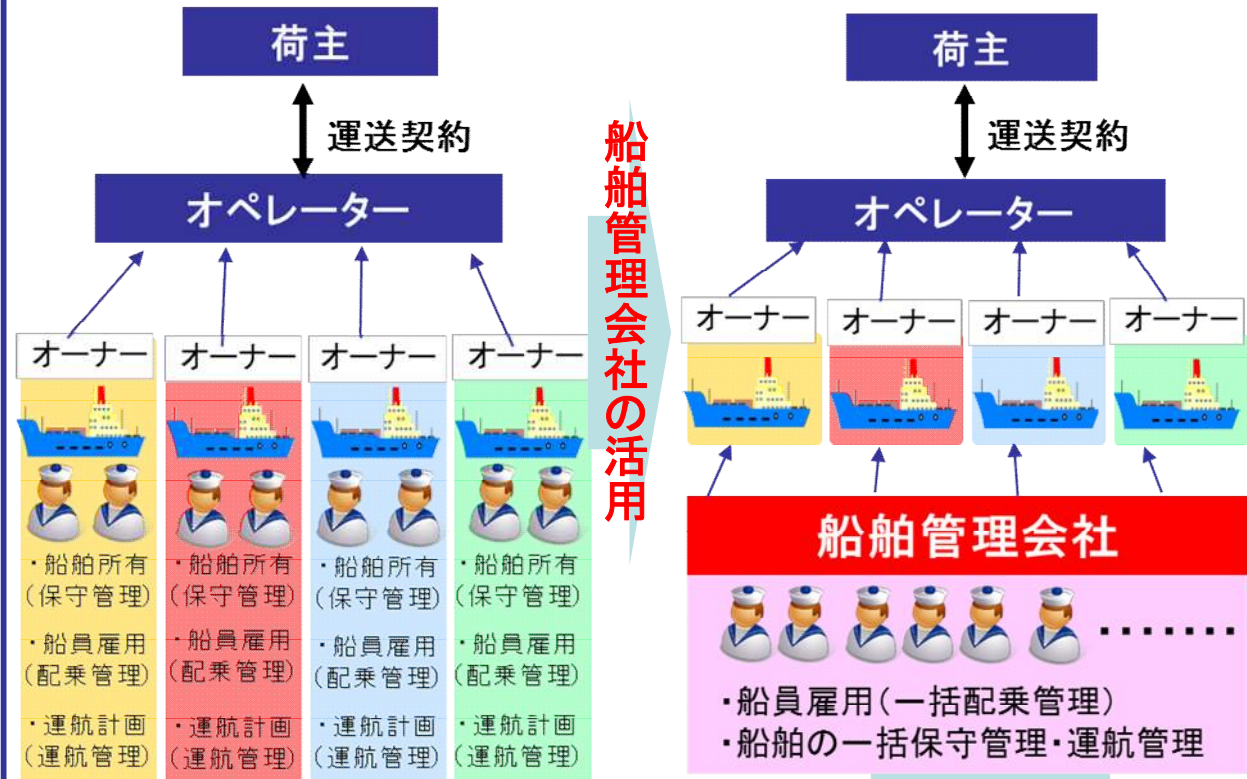
- 1隻所有の事業者のうち、船舶管理契約を締結している事業者は1割程度にとどまるなど、船舶管理会社の活用は十分でない。
- 船舶管理会社に対する具体的な情報の不足、船舶管理会社の品質について統一的な管理・評価がなされていないことが船舶管理会社活用のネック。



船舶管理会社の登録制度の創設

- 登録を受ける事業者は以下を義務づけ
 - 提供する船舶管理業務に関する規程等の作成
 - 国への業務運営状況の定期報告
 - 一定期間での更新制とし、更新時に自己評価・第三者評価
- ⇒ 制度の詳細は平成29年度に関係者による検討の場を設け議論。平成30年度より運用開始。

期待される効果



- 個別の事業者単位での管理に比較し、効率性が向上
- 船舶管理会社独自のノウハウも活かした管理の実現

船舶管理の現状- ① 船舶管理会社に係るこれまでの施策とその展開の状況

- 船舶管理会社については、オーナーの事業展開の多様化・円滑化の推進に有効な手段として、これまでにガイドライン等を順次整備し、その活用を推奨してきている。
- 特定非営利活動法人日本船舶管理者協会（内航海運事業者、船舶管理会社、海事関係団体等から構成される。平成18年4月に設立され、船舶管理の必要性のPR、調査研究事業等を行う。）の加盟事業者数（ただし、船舶管理業務を行っていない事業者も含む。）は平成18年4月時点の8者から28年4月時点で39者へと一定程度増加しているものの、提供するサービス水準や内容について事業者毎にばらつきがある等により、オーナーによる活用が十分進んでいないことなどが課題となっている。

これまでの施策

○ 「船員職業安定法等の一部改正に伴う船舶管理会社及び在籍出向に関する基本的考え方」

（平成17年2月 海事局長通達）

- 違法な船員派遣事業又は船員労務供給事業に該当しない船員配乗行為を行うことができる船舶管理会社の要件を整理。

○ 「内航海運グループ化について」（しおり及びグループ化マニュアル）（平成20年3月公表）

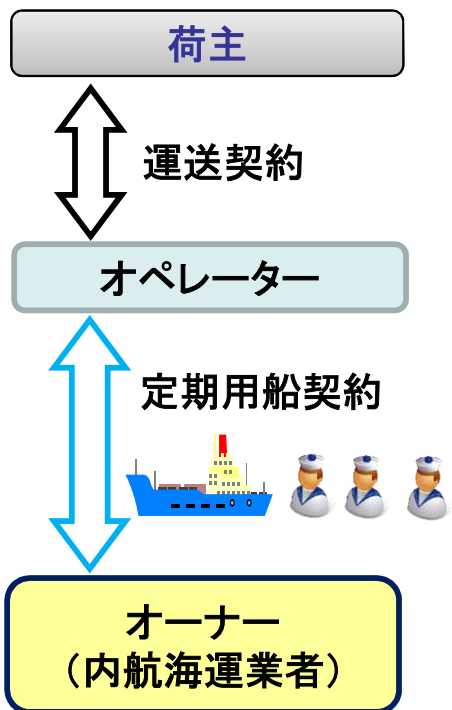
- 船舶管理会社を活用したグループ化のメリット、デメリット等を示しつつ、船舶管理会社の設立・運営の具体的方法について整理。

○ 「内航海運における船舶管理に関するガイドライン」（平成24年7月公表）

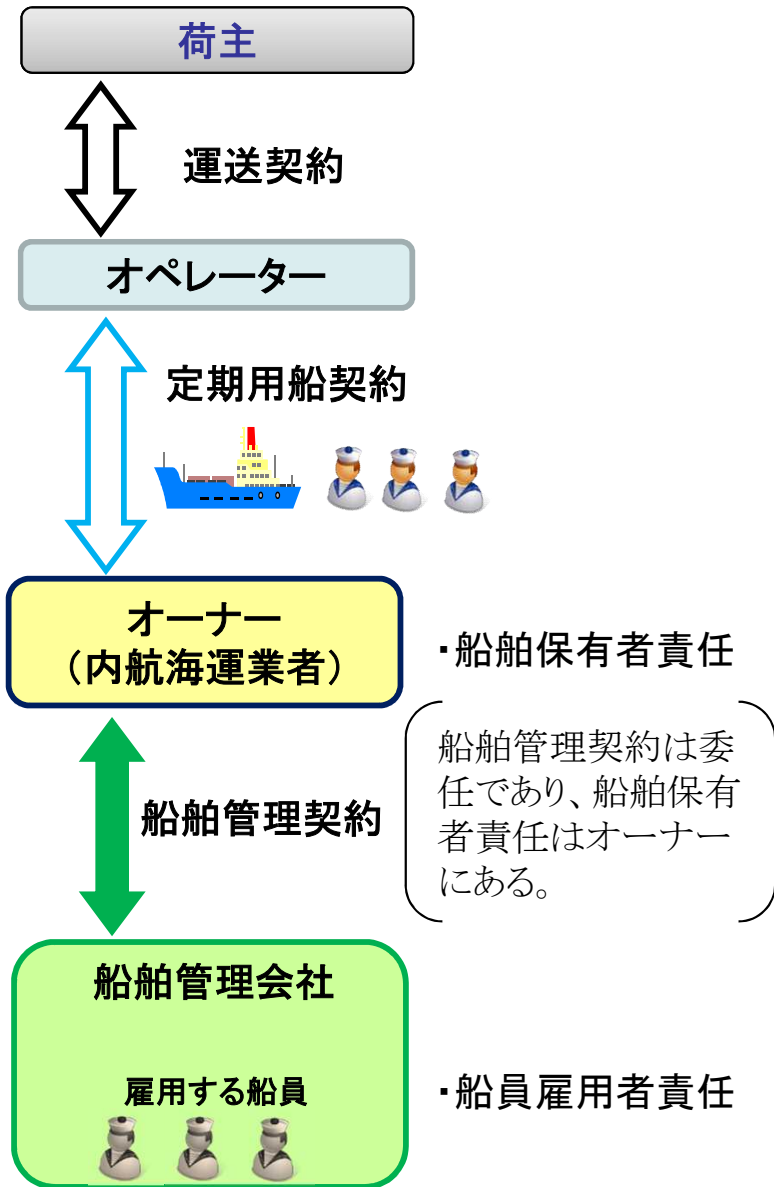
- 船舶管理業務の実施にかかる手順・体制、船舶管理責任者等の任命、船舶管理規程の策定、重大な事故の発生時の対応等について体系的に整理し、船舶管理会社の定義や行うべき業務についてガイドラインを策定。

船舶管理の現状 - ② 船舶管理会社等の契約形態

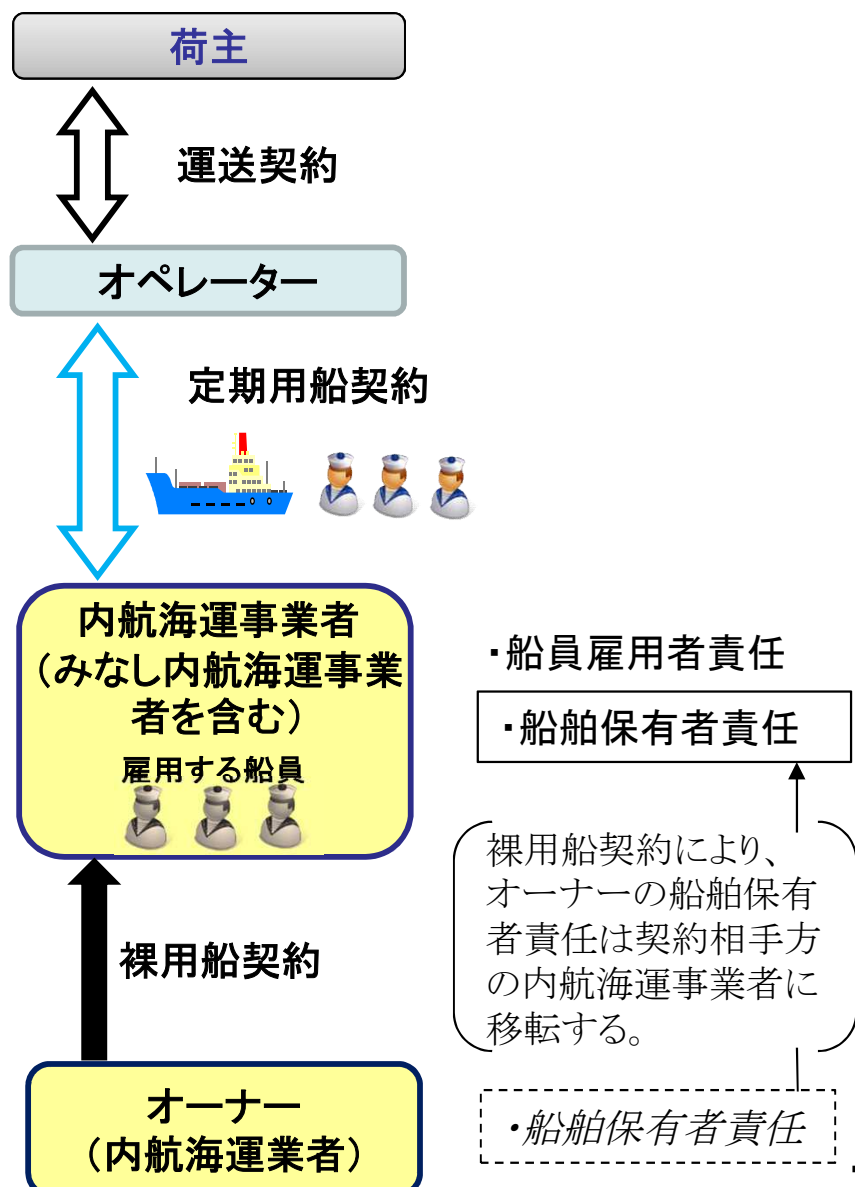
A B、C以外の場合



B 船舶管理会社を活用する場合



C 内航海運事業者(みなし内航海運事業者を含む)を活用する場合



船舶管理の現状 - ③ 船舶管理業務

○ 具体的な業務としては、以下のとおり。

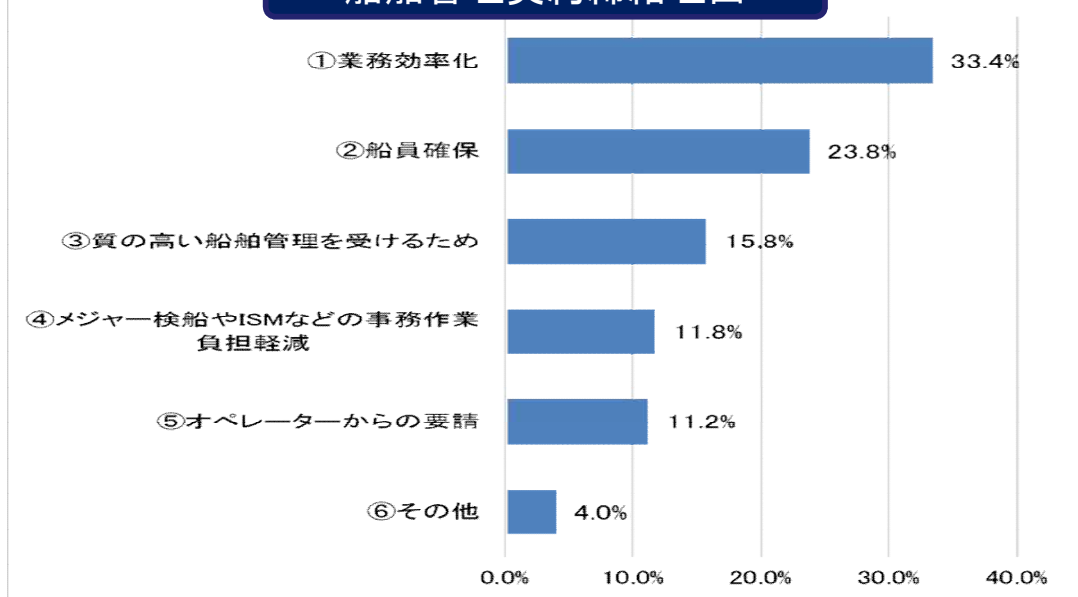
船員配乗・雇用管理	船舶保守管理	船舶運航実施管理
<ul style="list-style-type: none"> • 船員の選定及び雇用(社会保険の付保、給料の支払い) • 船員の要員、職位、資格及び証明書に関して船員関係法令が求める要件の確保 • 船員の乗下船の手配 • 船員の教育及び訓練 • 船員労務管理 • 船員の労働災害事項の処理 • 上記に関連する一切の業務及び上記の業務の他関係法令が求める要件に関連する一切の業務 <p style="text-align: center;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 堪航能力維持のための本船の入渠、修繕、改装及び保守の手配並びに監督 • 堪航能力維持のための船用品、部品及び潤滑油等の手配 • 船員からの報告を受けての整備計画の作成、実施 • 法定検査の準備、監督 <p style="text-align: center;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 航海、停泊、入港及び出港業務に係る管理 • 荷役業務に係る管理 • 安全衛生業務に係る管理 • 環境保護業務に係る管理 • 各種書類業務管理及び報告業務に係る管理 • 緊急事態対応に係る管理 <p style="text-align: center;">等</p>

船舶管理の現状 - ④ 船舶管理会社の活用状況

■ 現状において、具体的な効果(メリット)が不明確、管理レベルへの不安がある等の懸念から、内航海運事業者による船舶管理会社の活用は一部に止まっている状況にある。具体的には、船舶管理会社の集約的な管理への移行による管理業務の効率化の効果が特に期待される小規模事業者についても、船舶を1隻所有する事業者では船舶管理契約を締結している者は1割程度にとどまるなど、活用が十分に進んでいない。

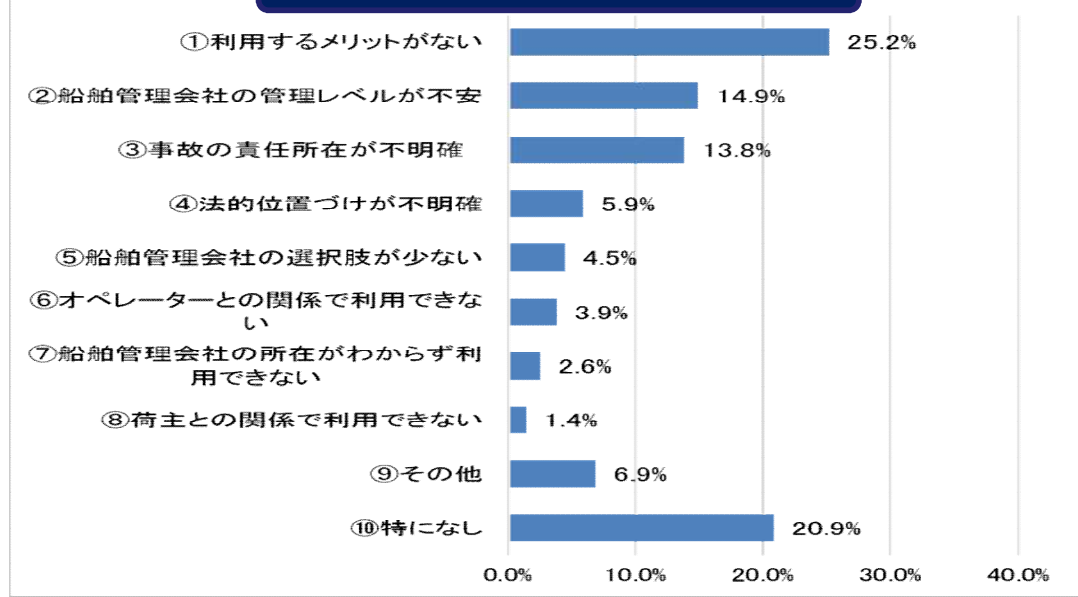
船舶管理契約締結理由

(複数回答有)

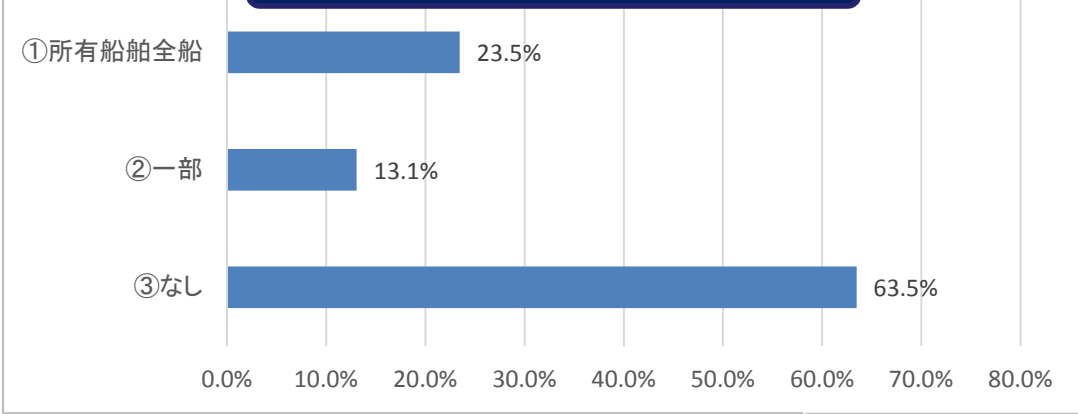


船舶管理契約を締結しない理由

(複数回答有)



船舶管理契約の締結状況



○ 保有船舶1隻のオペレーターの船舶管理契約の締結状況

- 船舶管理契約の締結なし 80.5%
- フル管理契約の締結 11.5%

○ 保有船舶1隻のオーナーの船舶管理契約の締結状況

- 船舶管理契約の締結なし 71.9%
- フル管理契約の締結 18.1%

※フル管理契約とは船員配乗・雇用管理、船舶保守管理、運航実施管理の3つの業務を一括して行う業務の契約を指す。

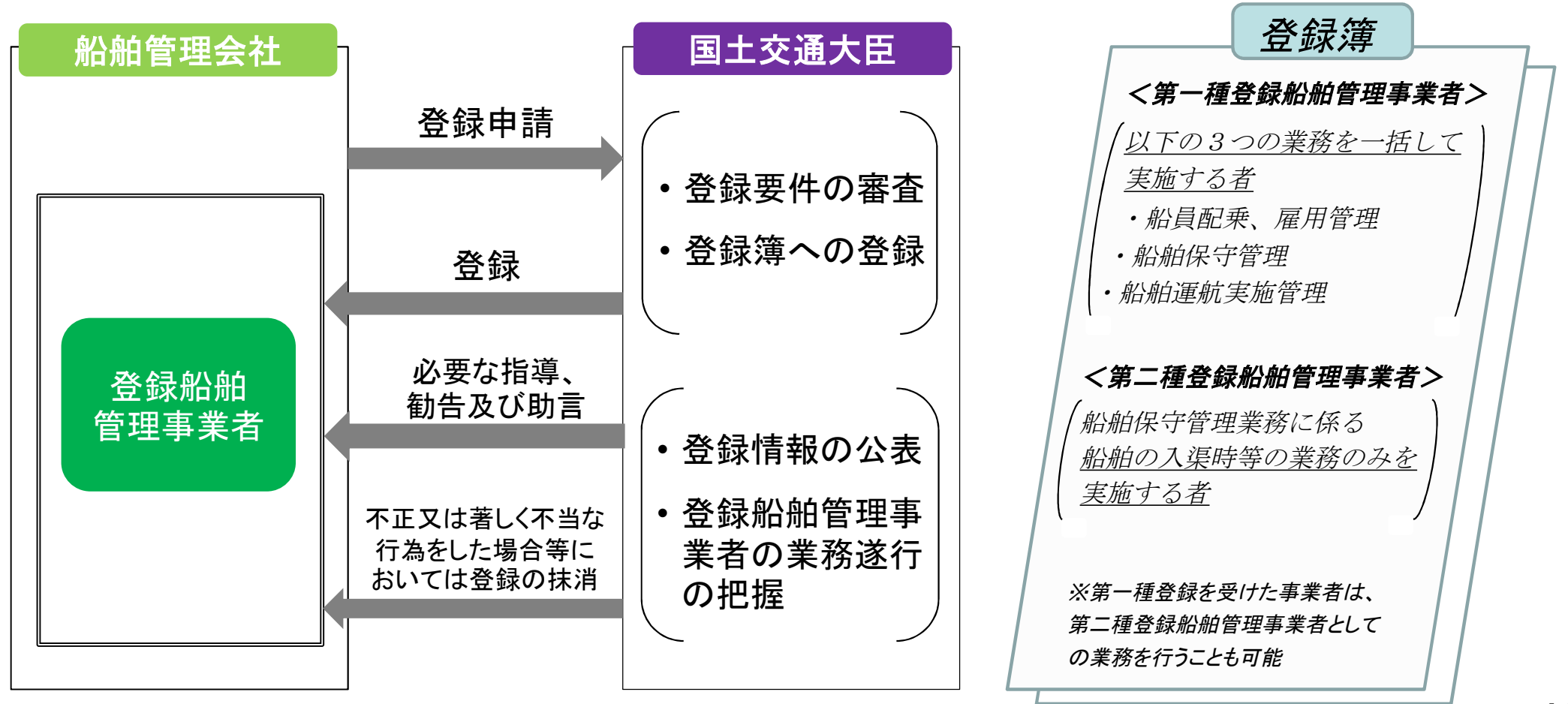
(出典)内航海運事業実態調査(平成28年8月国土交通省海事局内航課実施)による。

船舶管理会社の登録制度 - ① 概要

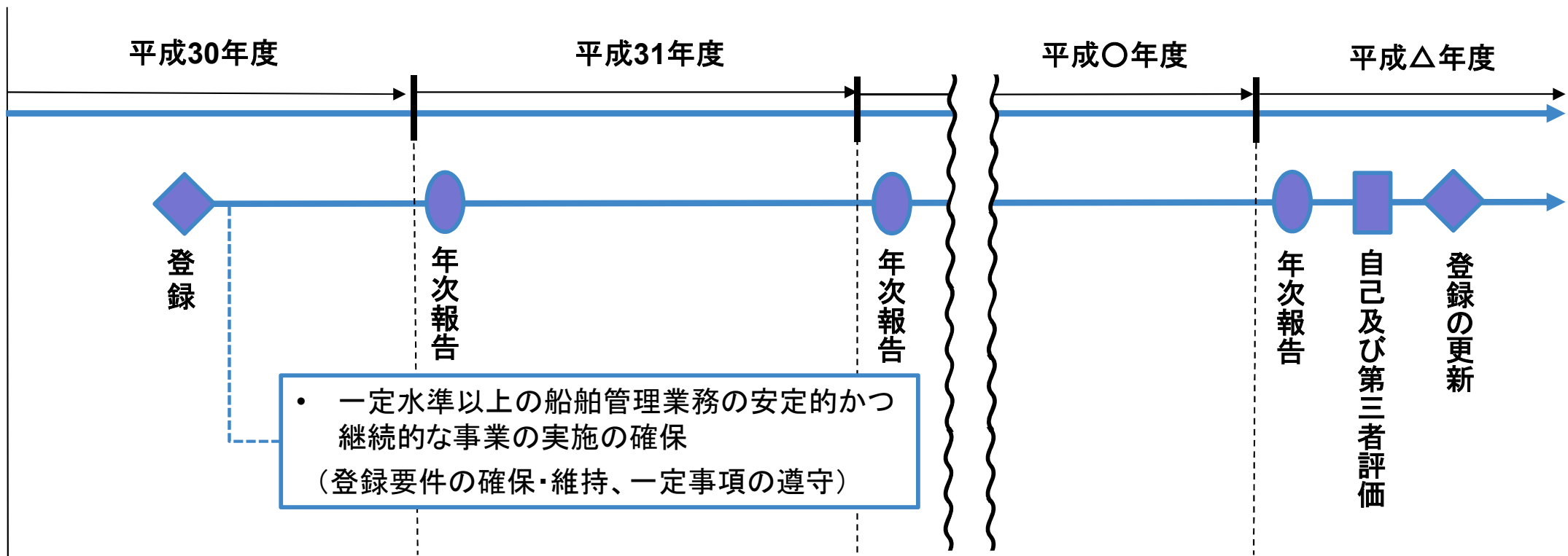
趣旨

- 船舶管理会社の活用は、効率的な事業運営に資すると考えられるとともに、内航海運事業者の事業基盤強化に係る方策の選択肢を広げることとなる。
- 今般、メリットの深化、広範化の一つのツールとして、船舶管理業に関する登録制度を設け、業務の情報や品質を「見える化」することにより、品質の向上、安全品質の高い船舶管理業務の安定的かつ継続的な実施を確保することとする。

登録制度の仕組み



船舶管理会社の登録制度 - ② 登録制度の運用イメージ



期待される効果

- 登録船舶管理事業者に係る情報の公表による、内航海運事業者の事業者選択の判断材料の多様化。
- 内航海運事業者による優良事業者の活用による、船舶管理業の適正な業務遂行の普及。
- 船舶管理業に対する社会の認識の高まり、船舶管理業の健全な発展。

制度の課題と当面の方針

- 登録制度の周知に関する継続的な取組み
- 登録制度の促進及び内航海運事業の活性化に資する事業環境の整備
- 登録船舶管理会社に係る評価制度の具体の検討