

# 内航海運を担う船員及び事業のあり方について

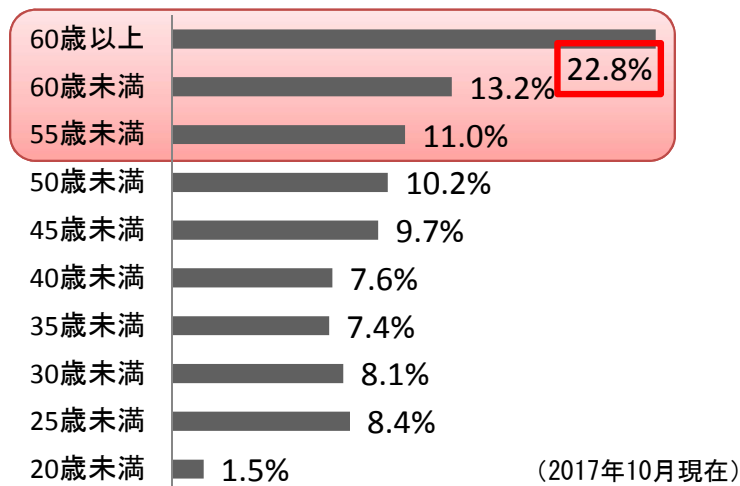
---

# 内航船員の働き方改革の必要性について①

- ・ 人手不足による「**物流危機**」は内航海運の分野においても進行中。
- ・ 内航未来創造プラン(2017年6月)の中でも、**船員の待遇改善を図ることが課題**とされており、内航業界からも、**高齢船員がリタイアした後の人材確保、事業継続に不安を感じる**との声が寄せられている。

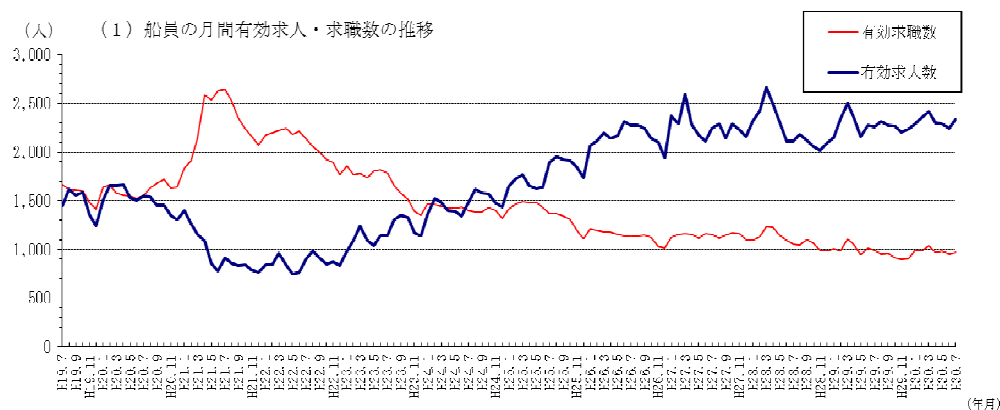
## ○内航船員数の年齢構成

・ 高齢化が改善傾向にはあるものの、依然として**約半数が50歳以上**



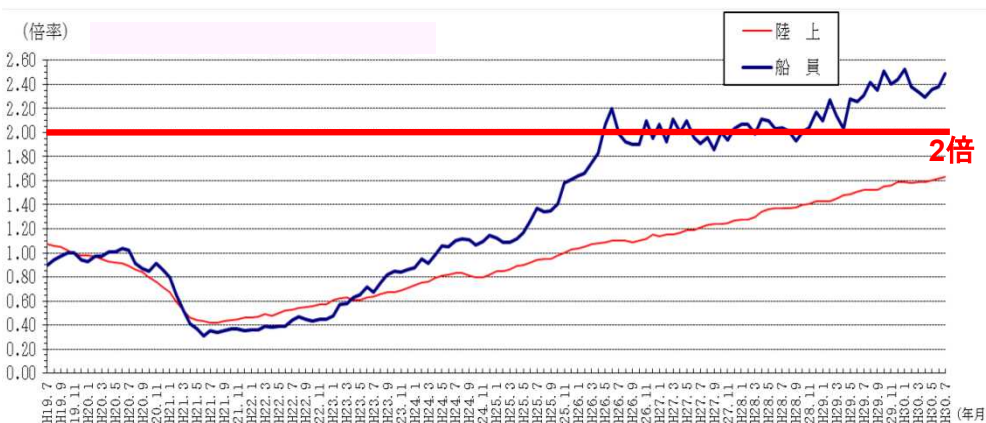
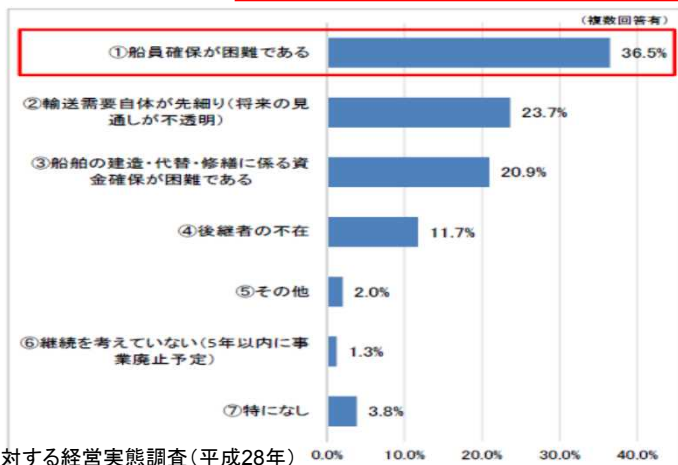
## ○船員の月間有効求人・求職数及び有効求人倍率の推移

・ 有効求人倍率は、近年、**2倍を上回る状況**が続いている。



## ○内航海運業を継続していく上での課題

・ 事業継続の上での課題として、「**船員確保が困難**」との回答が**最多(36.5%)**

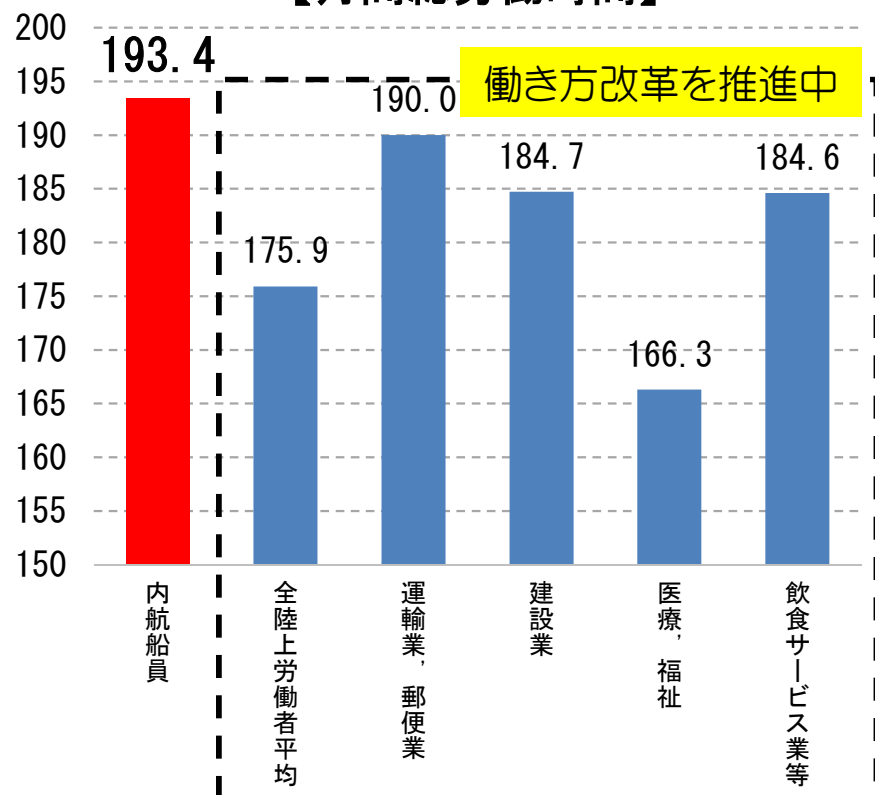


出典: 海事局調べ

# 内航船員の働き方改革の必要性について②

- 船員は、陸上職に比して長時間労働となっている上に、陸から離れ孤立した船上という職住一致の環境での長期間連続乗船など、厳しい就労環境下に置かれている。
- 陸上職における取組みも参考にし、労働時間の把握・管理、休暇の取得、健康の確保のあり方など、特に若者や女性の目線から求められる取組が必要。

### 【月間総労働時間】



○「平成29年船員労働統計」及び「毎月勤労統計調査平成29年6月分結果確報」により作成

### 【転職した理由 (海技教育機構卒業生 回答)】



出典：海技教育機構の卒業生に対する卒業後の動向に関するアンケート調査結果(平成28年1月29日)

内航船員という職業を、働き方改革が進んでいる陸上職と比べても劣らず魅力ある職業へと変えていく必要。  
船員部会において、内航船員の視点に立った「働き方改革」について、検討を開始したところ。

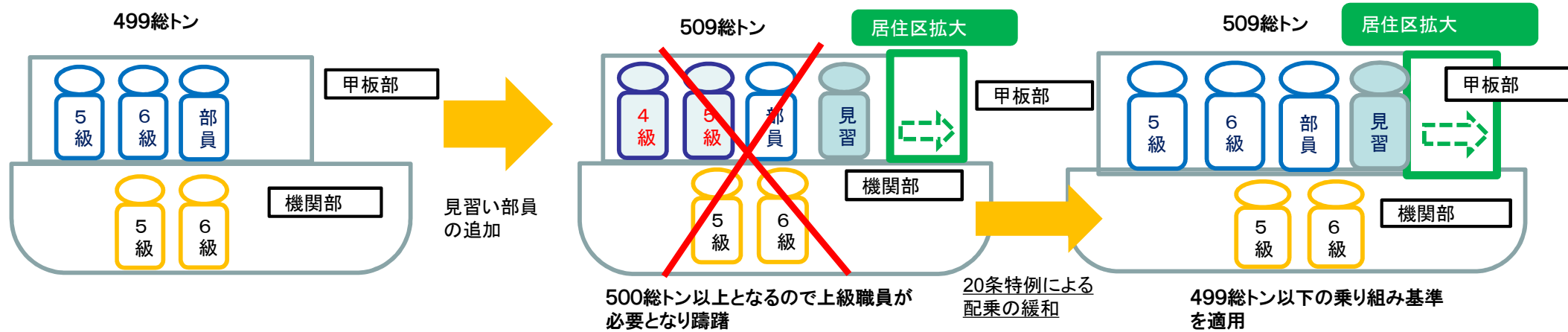
## 現状・課題

- 総トン数499トンクラスの貨物船においては、余分な船員室を設置していないものが多く、新人船員を乗り組ませて育成する場合などは、新たに船員室を増やす必要があるが、船員室等を増やしたこと(船舶の増トン)により、規制(配乗基準や安全基準等)レベルが厳しくなることから、各事業者においては、船員育成のための船員室増に踏み切れない状況にある。
- 内航船においては乗組員の高齢化が進んでおり、若年船員の確保・育成の強化が必要。特に総トン数499トンクラスの貨物船について、船員確保の目的で居住区を拡大した場合における増トン数を各種規制の適用から除外して欲しい旨の要望を踏まえ、以下の取組を昨年8月1日より開始。

## 取組の内容

### 配乗基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶に対して、**船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条の特例許可を用いて、総トン数500トン未満の乗り組み基準を適用**



### 安全基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶を対象に、**居住区域拡大による安全性への影響のない一部の安全基準(機関室の消防設備等)について、引き続き総トン数500トン未満の船舶と同じ基準を適用。**

【参考】船舶消防設備規則の一部基準

規則での要求事項	総トン数 509トン	総トン数 499トン
機関室にCO <sub>2</sub> 、高膨脹泡又は加圧水噴霧の固定式消火装置	必要	不要

## 期待される効果

各事業者における船員育成のための船員室増が行いやすくなり、新たな船員の確保・育成に寄与する。

## 背景

- 船員の育成及び確保のため船員室を増設したことに伴って総トン数500トン以上510トン未満となった船舶(以下、船員育成船舶)について、「港則法体系(港内の交通ルール)」及び「港湾運送事業法体系(貨物の船舶との積卸しに必要な許可の種別)」においても総トン数500トンを境として扱いが変わるため、今般、内航海運業法施行規則等の一部改正により、必要な措置に向けた準備を進めているところ。

## 概要

- 下記の4省令の改正案について、現在2月25日(月)～3月26日(火)の期間でパブリックコメントを実施中。

### ①内航海運業法施行規則

- ✓ 船員育成船舶を外見的に判別できるよう、「内航船舶の表示」を改正。

### ②港湾運送事業法施行規則

- ✓ 500トン未満の船舶のみ貨物の積卸しを行える沿岸荷役事業の範囲に限定した港湾荷役事業の許可を受けた港運事業者が、船員育成船舶の貨物の積卸しを扱えるように改正。

### ③港湾運送事業報告規則

- ✓ 報告様式の「沿岸荷役実績」に船員育成船舶の荷役を含むように改正。

### ④港則法施行規則

- ✓ びょう泊や水路の航行等の交通ルールについて、500トン未満の船舶と同様の基準を適用できるように改正。

- なお、厚生労働省所管の法令においても、船舶の貨物の積卸しに関連する規定があり、現在、担当部局において必要な措置を講ずるための取組を進めているところ。

## スケジュール

- 2月25日(月)～3月26日(火):パブリックコメント期間
- 4月末:公布・施行(見込み)

## 船員養成の改革に関する検討会

- 学識経験者、海運業界、関係教育機関等で構成する「船員養成の改革に関する検討会」において、船員養成のあり方について、これまで4回にわたり検討し、2019年2月7日に第1次中間取りまとめを公表した。

## 第1次中間取りまとめ（抜粋）

### 1. 内航新人船員の養成規模のあり方等について

- ・海技教育機構の4級海技士の養成定員については、学校の体制の議論や内航船員の需給状況を見ながら、段階的に判断し、実施する。民間6級海技士の養成については、拡充を検討する。
- ・内航業界を始めとする関係者においては、職場環境の改善など、魅力の向上のための努力を行う。

### 2. 海技教育機構の教育内容の高度化、学校の体制等について

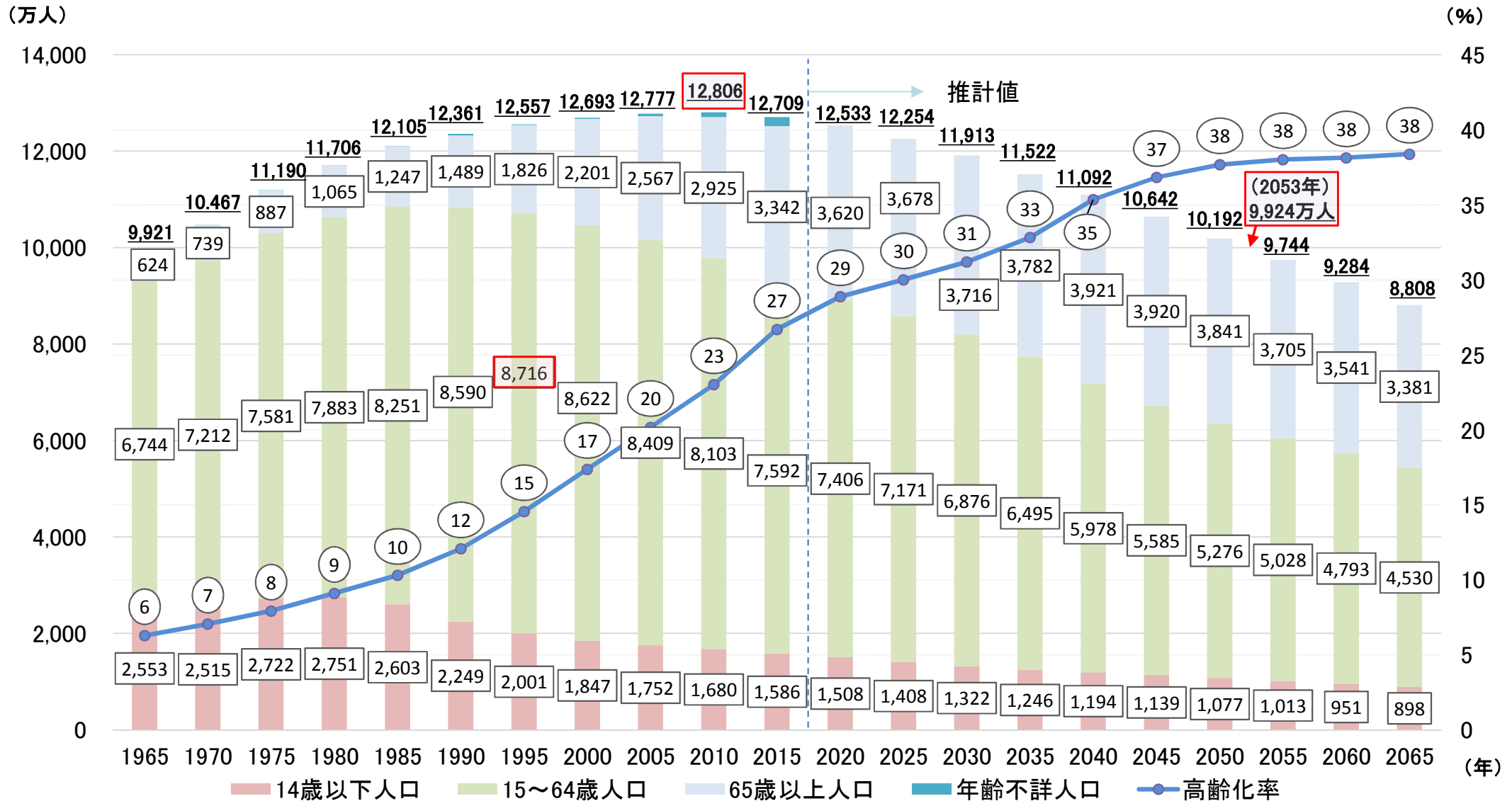
- ・航海・機関それぞれの専科教育に移行する。一部両用教育のニーズも残ることを踏まえ、反対部の筆記試験免除を可能とするコースを設置したり、一部にこれまでと同様の航機両用の資格を取得できるコースも残す。
- ・活用可能な海技学校を段階的に短大化することについて、内航業界、地元関係者等とよく相談しながら、検討を進める。
- ・専科教育や短大への移行といった施策の効果をより高めていくため、一部の学校で特色のある教育内容に特化するなど、新たな工夫を検討する。

### 3. 海技教育機構の財源確保について

- ・国においては、海技教育機構の運営に必要な予算をしっかりと確保する努力をすべきとの指摘があった。
- ・多様な財源の確保を図るため、まずは、OB、関係業界や経済界一般等から、寄附金等を募る努力を進めるべき。
- ・実習生の個人経費の負担については、本検討会で議論することは適当ではないとの指摘もあったところであるが、本検討会においては、食料費を実習生から徴収することについては、問題点が多いという認識が醸成された。

# 生産年齢人口の減少

- 生産年齢人口(15~64歳人口)は1995年をピークに減少し、総人口も2010年をピークに減少。
- 2053年には総人口が1億人を割り込む見込み。



出典：2015年までは総務省統計局「国勢調査」、  
2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(2017年3月) ※出生中位・死亡中位推計

# 内航海運を担う船員及び事業のあり方について

## 内航未来創造プラン

- 内航海運業は産業基礎物資輸送の8割を担う基幹的輸送インフラ。
- 一方で、中小・零細事業者が多く経営基盤が脆弱である中、船員と船舶の2つの高齢化など構造的な課題を抱えている。

➡ 2017年6月に「内航未来創造プラン」を取りまとめ、各施策を官民一体となって推進

## その後の環境等の変化

### 外部環境

#### ○少子高齢化による人口減少社会の到来

生産年齢人口が減少を続ける社会において、持続的な輸送サービスを提供し続けるための人材確保・育成の必要性が増大。

#### ○多様な働き方を選択できる社会への変化

働き方関連法案の成立、トラック分野における取引環境・労働時間改善に向けた取り組みの進展など、陸上における働き方改革が進展。

#### ○IoT等の新技術の進展

IoT技術による運航データの集積・活用、船舶運航の自動化技術の進展等が内航海運にも影響を及ぼす可能性。

#### ○環境問題への社会的要請の高まり

モーダルシフトの受け皿としての海運の重要性の高まり。また、内航海運業界自体が環境規制に的確に対応していく必要性。

#### ○輸送の安全確保に対する社会的要請の高まり

安定的な輸送を維持するための安全確保、コンプライアンスの重要性が内航海運のみならず輸送モード全体で高まっている。

#### ○内航海運業を取り巻く環境の変化

船腹の需給調整終了に伴うソフトランディング策として実施されてきた内航海運暫定措置事業について、従来の見通しより前倒しで終了する可能性。

### 内航海運業に係る環境

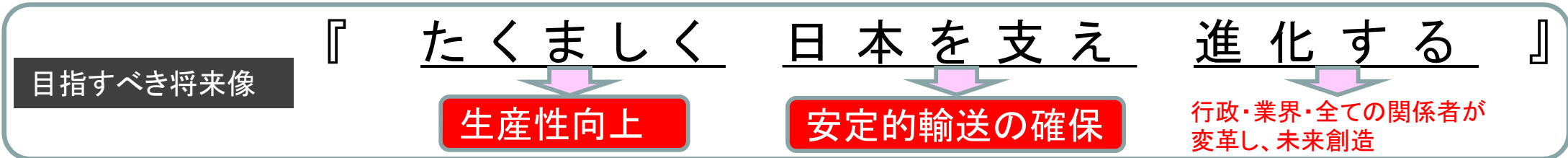
## 内航海運を担う船員及び事業のあり方に関する一層の議論・検討

- 内航海運が今後とも社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるために、以下の論点を総合的に検討する必要があるのではないか。
  - ・ 内航船員の働き方改革の実現
  - ・ 事業のあり方
  - ・ IoT等の新技術を活用した船舶運航の効率化と船員の負担軽減
  - ・ 荷主との取引環境の改善



# (参考)「内航未来創造プラン」(2017年6月)①概要

- 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。
- それぞれの実現に向け、「**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**」等の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。



## <将来像の実現のための具体的施策>

### 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」登録制度の創設(2018-)
- 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」の設置(2017~)
- 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」の設置(2017~)
  - ・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(2017~)
- 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～
  - ・自動運航船の実用化(2025年目途)
- 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(2018~)
- 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(2017~暫定試行、2019~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

### 4. その他の課題への対応

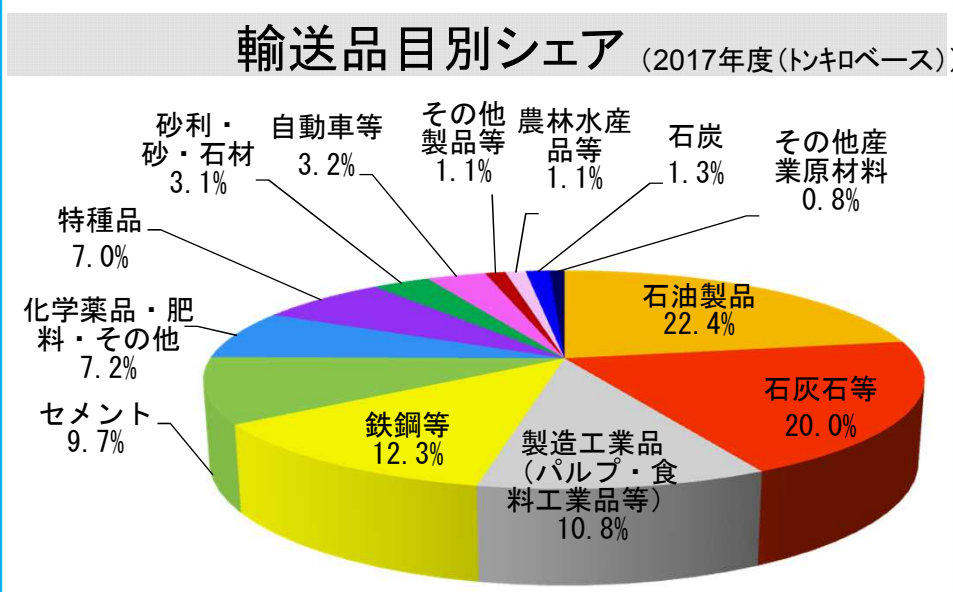
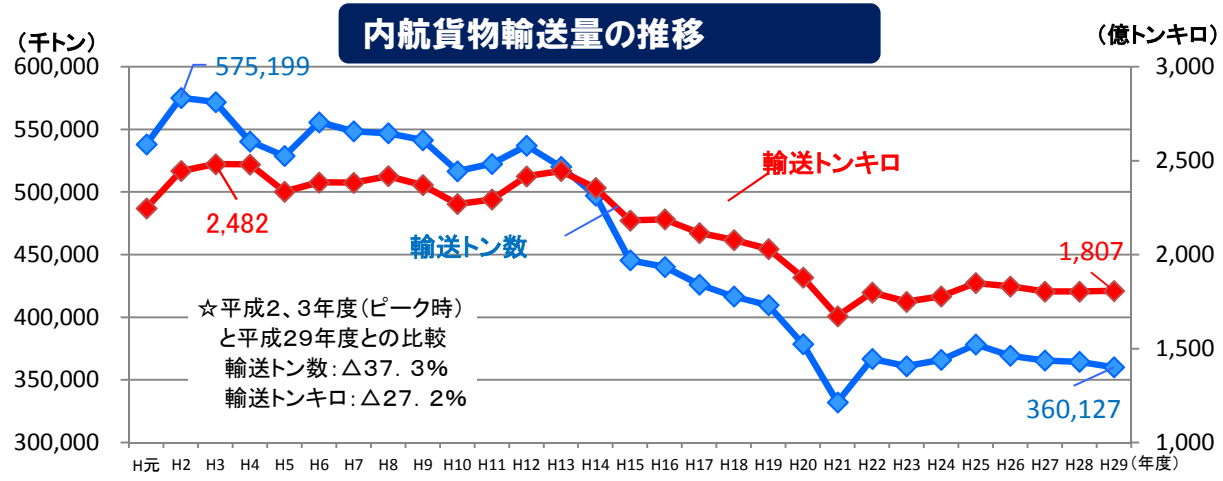
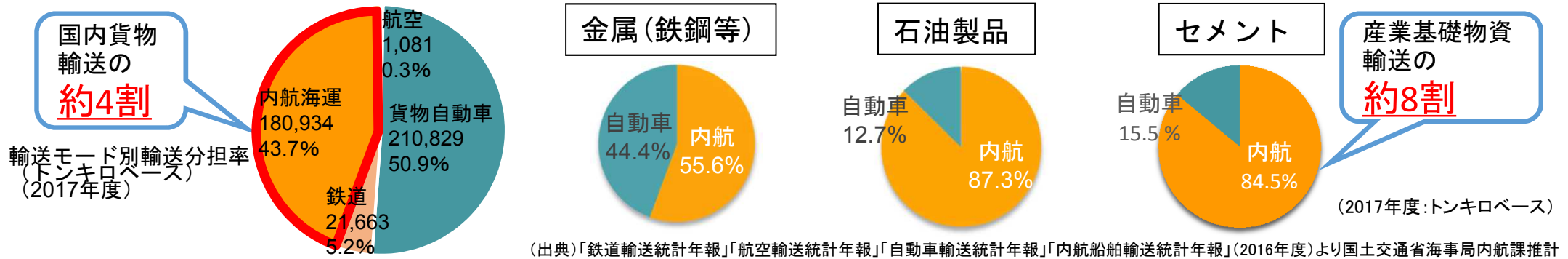
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

### 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)海技教育機構における教育改革(質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成)
- 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
  - ・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(2017~)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(2017~) 等

# (参考)「内航未来創造プラン」(2017年6月)②現状

- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の約4割**、**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。



＜内航船舶船腹量＞  
 隻数: 5,223隻  
 総トン数: 3,795千トン  
 (2017年度末現在)



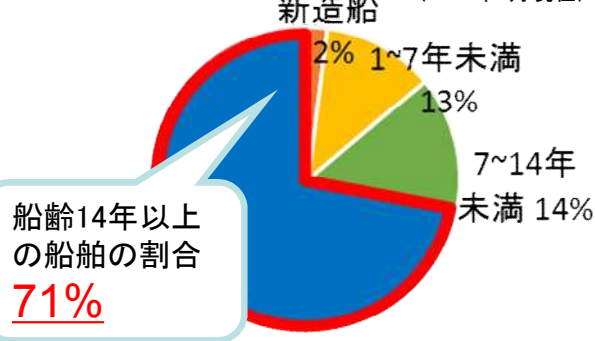
(出典)「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成

- 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」(2015年2月13日閣議決定)において2020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(2012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」

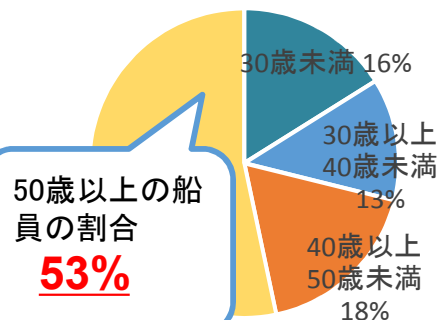
### 【船舶の船齢構成】

(2018年4月現在)

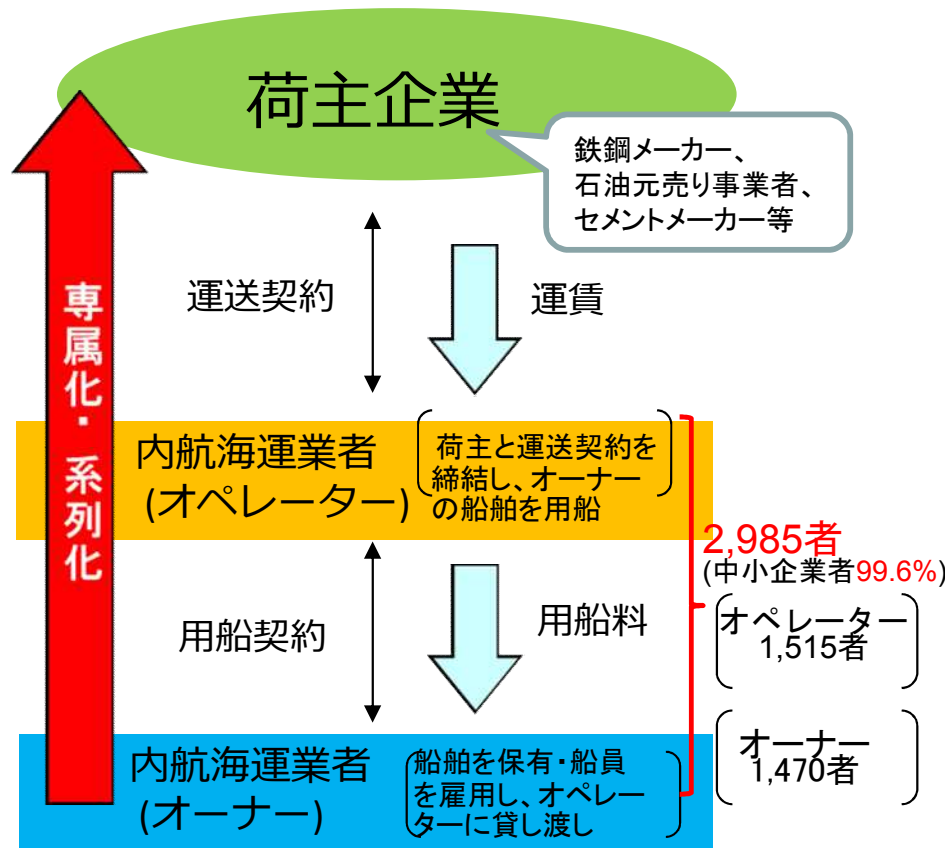


### 【船員の年齢構成】

(2017年10月現在)



## 内航海運業の市場構造



## 海運へのモーダルシフトの状況

交通政策基本計画における目標値

