

内航海運に関する議論において 想定される論点例

1 交通政策審議会海事分科会（2019年3月8日）における議論

海事分科会での議論に用いた資料

<内航海運を担う船員及び事業のあり方について>

産業基礎物資輸送の8割を担うなど、我が国国民経済にとって重要な役割を果たしている内航海運が、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と議論された。

■ 内航船員の働き方改革の実現

- 内航船員は高齢者が多く、これら的高齢船員が退職する前に若年船員を確保しなければ、内航海運業の継続が困難になるのではないかと議論された。
- 生産年齢人口の減少や陸上との人材確保競争の激化が進行する中で、優秀な若年船員の確保には、内航船員の働き方改革が必要ではないかと議論された。
- 内航船員の働き方改革においては、従前見直しが行われてこなかった海上労働慣行等（荷役等による長時間労働、期間の連続乗船等）の見直しを行うべきではないかと議論された。

■ 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

- 内航海運分野でも活用可能なIoT等の新技術が出現している中で、当該技術の活用により、船舶運航の一層の効率化や船員の負担軽減を図るべきではないかと議論された。

■ 事業のあり方

- 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があり、これまでにない事業環境の変化が目前に迫りつつあると議論された。
- 新しい事業環境の中でも安定的かつ質の高いサービスを提供するため、内航海運の事業のあり方はこれまでどおりでよいのかと議論された。

■ 荷主との取引環境の改善

- 内航海運は、上述の船員確保の必要性のほか、SOx規制等の環境問題への対応、安全確保の徹底等の社会的要請に直面していると議論された。
- これらへの対応には追加的コストが必要となるが、荷主等の下請けの立場に置かれてきた内航海運単独での取組には限界があると議論された。
- 運賃・用船料等のあり方を含む荷主サイドの一層のコミットメントが存在する取引環境への改善が必要ではないかと議論された。

海事分科会での主な意見

- 働き方改革にはコストがかかるが、荷主を利用される者にどう理解を求めていくかというのが非常に難しい。発注する側と受注する側だけでなく、利用する側にもどう意識を変化していただけるかが最大の課題と議論された。
- 働き方改革は、国全体、政府全体で取り組むテーマであり、スピーディーに取り組む必要があると議論された。

2 想定される論点例

背景

- 生産年齢人口の減少や陸上との人材確保の激化が進行する中、内航船員という職業を、働き方改革が進む陸上職と比べても魅力ある職業へと変えていくため、内航船員の働き方改革について、交通政策審議会海事分科会船員部会において検討が進められている（船員は海上労働の特殊性から陸上とは別の労働法体系とされており、いわゆる「働き方改革法」の対象外。）。
- 働き方改革に加え、安全性の向上、環境対策等の内航海運業に対する社会的要請を実現するためには、追加的な負担が必要とされる。このような追加的負担の適正な配分に向けては、荷主との取引環境の改善が必要とされることとなる。
- さらに、内航海運暫定措置事業の終了が遅くとも令和4年度に見込まれているところである。これらの事業環境の変化の中でも、内航海運業が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は、どのように対応していくべきか。

具体的な論点例

- 内航船員の働き方改革の実現、環境対策や安全確保の徹底といった社会的要請への対応及びイノベーションを可能にする投資環境の改善のためには、事業の集約化や規模拡大等による適正な事業規模の確保が必要と考えられるが、そのためにどのような対策が必要となるか。
- 必要とされる追加的コスト負担の適正な配分に向け、荷主等との取引環境の改善のためにどのような対策が必要となるか。
- 内航海運暫定措置事業の終了後の業界構造は、現状からどのように変化すると考えられ、また、こうした事業環境の変化の中でも、内航海運業が安全かつ質の高い輸送サービスを安定的に提供し続けるためには、どのような対策が必要となるか。