

荷主ヒアリングの結果概要

令和元年11月26日(火)

国土交通省海事局

荷主ヒアリングの実施

- 第10回と第11回の基本政策部会において、荷主企業に国内物流に関する考え方や内航海運への期待・要望などをテーマにご講演いただいたところ。
- その他、令和元年7月から10月にかけて、雑貨及び産業基礎物資（鉄鋼、石油製品、ケミカル、セメント）関連の複数の荷主企業に対して同様のテーマについて個別にヒアリングを実施。

第10回基本政策部会（8月30日開催）

＜雑貨系の荷主による講演＞

- 味の素株式会社 上席理事・食品事業本部物流企画部長 堀尾様
- ライオン株式会社 SCM本部SCM統括部長 河野様

第11回基本政策部会（10月11日開催）

＜産業基礎物資系の荷主による講演＞

- 日本製鉄株式会社 参与・物流部長 木村様
- コスモ石油株式会社 供給部物流グループ長 松山様

その他個別ヒアリング（7月から10月にかけて実施）

雑貨系荷主企業：3社

産業基礎物資系荷主企業：12社

荷主ヒアリングの結果概要（産業基礎物資系荷主①）

1. 現状・取組

内航海運の現状認識

- **船員の確保に苦勞。**
- ノウハウ、経験、危険予知に優れた**熟練船員の退職による今後の安全運航への支障**を懸念。
- 船のリプレースのタイミングで**後継者不足を理由に廃業**する事業者（一杯船主）も多い。（耐用年数見合いで用船契約（積荷保証）をしているケースでは、廃業率は大幅に減少する。）
- フリー船（荷主の系列に属さない船舶）の減少により、**一時的な輸送需要増加時の船舶確保に苦勞。**
- **船員の育成は荷主としても積極的に支援**していきたい。（船員の確保・育成に向けた支援制度を導入している荷主や、自ら船員を育成したいとの意向を有する荷主あり。）
- 運賃については、荷主は**燃料費を実費で支払っている**ほか、**リプレース可能な水準の運賃**を支払っているとコメント。
- 荷主としても**安全を最重視**している。（支配下の小型船へのAIS*導入を進めている荷主もあり。）

船員の働き方と荷主、オーナー、オペレーターとの関係

- **乗下船のタイミングは一般的にオーナーが決定**。3ヶ月乗船、1ヶ月休暇が一般的。（ただし、オーナーによっては、より短いスパンに設定しているとの声あり。）
- **運航スケジュールは一般的に元請オペレーターが決定**。（ただし、荷主とオペレーターが一緒に決定しているとする荷主もあり。）
- 最近では、船員の負担に配慮して、閑散期に荷主都合（船側への運賃支払いは行う）で仮バースに付けるようにすることもある。

荷役

- **鉄鋼は基本的に陸側が荷役**を実施。契約で役割分担を決めている。
- **石油は各社役割分担の基準**を持っているほか、業界団体としても基準の統一化等に取り組んでいる。
- 石油とケミカルは、船上での作業は**安全上の問題から船側がやらざるを得ない**。
- 荷役の対価について、**運賃と別立て**にしている荷主と、**運賃に含めている**という荷主あり。

船舶

- 船の**リプレースのタイミングはオペレーターの判断**。荷主からは、特定の船舶のリプレースをリクエストすることはほとんどない。

荷主ヒアリングの結果概要（産業基礎物資系荷主②）

2. 内航海運への期待

内航海運の位置づけ	<ul style="list-style-type: none">● 長距離・大量輸送に優れた<u>内航海運による安全・安定供給は欠かせない</u>。（鉄鋼や石油といった産業基礎物資は）トラックだけでは運びきれない。● 工場の統廃合により工場間の距離が伸びれば、<u>内航海運を使う機会が増える可能性あり</u>。
生産性向上	<ul style="list-style-type: none">● 業界がリーダーシップを取り、荷主のみならず、<u>行政、港湾荷役事業者、倉庫事業者をも巻き込んで</u>内航海運の生産性向上に取り組んでいただきたい。
その他	<ul style="list-style-type: none">● 揚げ地側の港湾設備や貨物のロットの関係で、<u>199トンクラスの小型船及びこれに乗り組む船員も一定数必要</u>（離島等）。

荷主ヒアリングの結果概要（産業基礎物資系荷主③）

3. 内航海運の課題と業界に求めること

生産性向上

- Win-Winの関係構築に向け、**生産性の向上による付加価値の増加**を図る必要。このため、
 - AI、IoTのほか、既存技術の改善も含め、**新技術の活用**を図っていくことが重要。
 - 生産性向上には原資（資本蓄積）が必要。人口減少を抱える内需からこれを生み出すためには、**経営の効率化**が必要。
 - 計画性ある運航は重要な付加価値の一つ。499トンクラスの船の機動力も生かしつつ、例えば荒天影響の少ないRORO船の導入により、**定時運航や荷役効率の向上**を図りたい。
 - 各企業が協力して**共同運送等**を行えば、コストダウンを図ることができる。（既に他社と連携して船の融通を行っているところもある。）

安全・安定輸送の確保のための人材の確保・育成

- 内航船の**安全と人材育成**が最重要テーマの1つ。
 - 熟練船員の退職は懸念である一方、**いかに船員の負担を減らしつつ安全を確保して運航できるか**ということについて取り組む必要（例：エンジンにセンサーをつけて機関部は陸上で監視する取組等）。
 - 船員希望者の減少と若年層の離職は課題であり、**船員希望者の裾野を広げる取組**が大事。また、若者を集めるには、船上で連絡が取れないこと（通信環境）、休みをいかに与えるかが重要な課題と認識。
 - **後継者問題**も大きな課題。船員集めが大きな負担になっており、廃業を考えるオーナーも存在。自然淘汰的にオーナーが集約化されていく可能性もあるが、今後も注意が必要。

荷役

- **揚げ地側の荷役時間の制限**（荷役は日中のみ、土日の荷役不可等）により船の回転が悪くなり、船員が船内にいる時間が長くなってしまう場合がある。
- 雨天時も荷役可能な全天候型バースを増設したいとは思っている。
- **内航海運業者側から**、「ここは荷主の負担、ここは船側の負担」などと**声を上げてほしい**。

荷主ヒアリングの結果概要（産業基礎物資系荷主④）

4. 国（行政）に求めること・その他

港湾・荷役

- RORO船や船舶の大型化を図るためには港湾機能の強化（バース整備、浚渫等）が必要。
- 岸壁側にローディングアームがあれば荷役作業の負担が軽減される。
- 陸に上がる時間を確保したいが、ケミカル船は危険物を積んでいる関係で、荷役前日に着岸できない。タンククリーニングが済んでいない場合も着岸できずに洋上にいなければならないこともある。
- 199船による小ロットでの都度輸送を求める荷主が存在（瀬戸内の造船所等）。顧客ではあるが、今後は受荷主側の意識及びオペレーションの改善も必要。

船員不足への対策

- 船員になる人を増やしていく取組や、魅力向上をお願いしたい。
- 将来的に自動運航技術による支援が可能になれば、船員の負担軽減や船員不足対策にもつながるので、技術の発展支援をお願いしたい。
- ケミカルタンカーについて、船をまたいだ配置換え等の際に融通がきくよう、改善できないか。

荷主ヒアリングの結果概要（雑貨系荷主）

1. 内航海運の役割

モーダルシフト	● モーダルシフトについて、 移動距離500km以上を分岐点 と考えているが、 近年短縮化 の傾向。
内航海運の主なメリット	● 大量輸送が可能 ● CO2排出量が少ない ● 定時制に優れている ● 輸送品質が良好でトラブルが少ない ● 災害からの復旧が早い 等
内航海運の主なデメリット	● 時間的制約がある ● ある程度物量（ロット）がないと活用しにくい ● ルートが限定的 等

2. 内航海運への期待

- **トラックドライバー不足**だけではなく**災害への対応**の観点からも、複数の輸送ルートの確保は重要であり、鉄道の輸送能力にも限界があることから、**海運の活用を強化**していきたい。
- **今後は500km前後又は未満でも海上輸送ルートがあれば活用**していきたい。

3. 内航海運の課題

- 航路情報や料金が分かりにくい。
- 小口貨物の輸送への対応

4. 内航海運業界や国に求めること

- 航路の増設、寄港地の追加
- 船舶の大型化
- ハブ港の設置
- 航路情報の見える化

荷主ヒアリングのまとめ

- 内航海運による安全・安定輸送は荷主にとって今後も必要不可欠
- 雑貨についても、今後の海運へのモーダルシフトに期待大

○船員の養成、確保に対し荷主も強い問題意識。

→ オーナー任せでは済まされない問題として、船員の確保・育成に対する支援制度を導入する荷主や、自ら船員を育成する意向を有する荷主も存在。

○このため、一部荷主は船員の労働環境改善にも取り組んでいる。

→ 例：閑散期の仮バース取得を自らオペレーターに提案。

資料 2：内航船員の働き方改革

○運賃引き上げについては、Sox規制に伴う燃料油価格上昇といった外部要因によるものは理解を示すものの、付加価値や生産性の向上を伴わない単なる引き上げは否定的。

→ 内航海運も経営の効率化、船舶の大型化、新技術の活用、新たな需要の取り込みなどによる生産性向上に取り組むべきとの立場。

資料 3：内航海運の安定的輸送の確保及び生産性向上

○雑貨系荷主は、船舶のより一層の活用にあたり、運航情報等の開示を要望

・もっとも、離島向けなど経済原理が働きにくい分野への安定供給も自らの使命としており、199総トン級の船舶、船員を一定数確保できるようにしてほしい旨の要望あり。