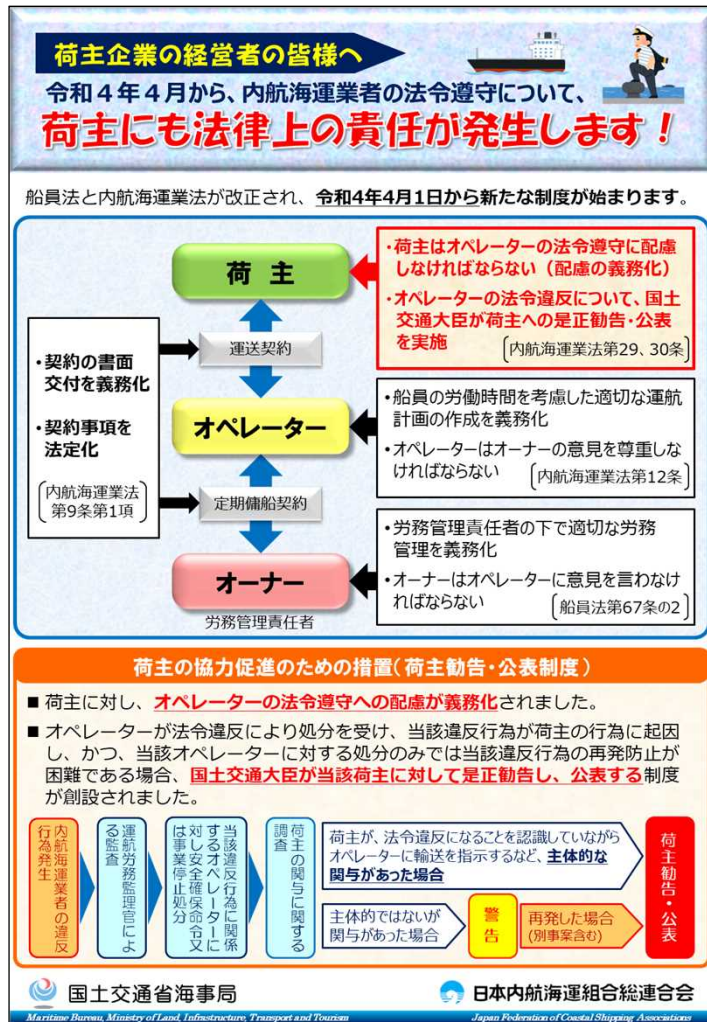


R4.3.29 内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

【資料4】 経営層への協力依頼・連携強化ガイドライン

経営層への協力依頼

内航海運業法の改正内容と関係者間の連携について、主要な荷主及び元請けオペレーターの経営層（182社）に対し、協力依頼文書を送付（令和4年3月23日）



(表面)

なぜ今、「船員の働き方改革」が必要なのか？

1 特殊な環境で働く内航船員の労働実態

- ◆内航船員は、船内で24時間労働と生活を繰り返す特殊な環境で働いています。
- ◆内航船員は、他の産業と比べて労働時間が長く、法定の労働時間の上限*を超えているケースも。
 ※1日当たり14時間、1週間当たり72時間
- ◆特に、荷役の頻度の多さや時間の長さ、待機時間の長さが長時間労働の原因となっています。

1日の総労働時間が14時間を超えた船員が発生した船舶(隻数)の割合

貨物船	35.3%
タンカー	66.7%

調査期間：平成29年7月から30年9月までの間の1ヶ月間
 対象隻数：貨物船17隻、タンカー24隻、計41隻

2 将来の船員不足への懸念

- ◆新卒採用が進み若い船員は増えているものの、長時間労働等が敬遠され、**新人内航船員の定着率が低下**。このままでは**将来の船員不足が懸念**されています。

新人内航船員の定着率
 (内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース)

2015	85.0%
2016	82.0%
2017	79.0%
2018	77.0%
2019	75.0%
2020	78.4%

新人内航船員 = 現時点で在籍する30歳未満の内航船員数の定着率(%)
 各年の30歳未満の新規修業者数の合計(試算)

安全で安定した海上輸送を維持するためには、
**船員の長時間労働の是正など「船員の働き方改革」を進め、
 必要な人材を安定的に確保する必要があります。**

そのためには、**荷主と内航海運業者が連携して課題解決に取り組む必要があります。**
 荷主と内航海運業者との間で円滑なコミュニケーションを図るためにも、**荷主側から内航海運業者に対し、
 常日頃から率先して対話を働きかけることが大切です。**

内航海運業者と荷主との協力のあり方や取組の詳細は、
「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」をご覧ください
 (国土交通省HP特設WEBページ：https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000074.html)

問合せ先：国土交通省海事局内航課（TEL：03-5253-8627）、又は各地方運輸局等貨物船担当課
 日本内航海運組合総連合会（TEL：03-3263-4551）

(裏面)

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の策定

今般の船員法と内航海運業法の改正により新たに盛り込まれた「船員の働き方改革」や、内航海運における「取引環境改善」と「生産性向上」のための各種制度を実効性のあるものにするため、荷主、オペレーター、オーナーがそれぞれ遵守すべき事項とともに望ましい協力のあり方等をとりまとめ。

(令和4年3月18日公表)



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の主な内容

内航海運業法等の改正	法改正によって内航海運業法と船員法に盛り込まれた「船員の働き方改革」や内航海運の「取引環境改善」、「生産性向上」を図るための新たな制度の概要
望ましい取引のあり方	契約における法令上の遵守事項とともに、 <u>取引相手との対話による丁寧な協議や原価計算に基づく見積書等を用いた料金協議等</u> 、望ましい取引の類型
船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が果たす役割	船員の労務管理について、オペレーターとオーナー、荷主とオペレーターとの関係において、それぞれが果たすべき役割
安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例	安定的な内航輸送を確保するため、荷主、オペレーター、オーナーが連携して協力して解決に取り組むことの重要性とその課題例
安定的な内航輸送の維持のための4つのステップ	<u>内航輸送の現状や課題等を関係者間で共有し、定量的な指標による達成目標を設定して改善に取り組み、その成果を更なる改善につなげるための手順</u>

望ましい取引のあり方

(「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」より)

望ましい取引行為のポイントは、「**丁寧な協議**」と「**見える化**」

- 契約内容は、契約相手の一方が一方的に通告するのではなく、取引相手との対話による丁寧な協議により取り決めることが望ましい
- 運賃・用船料等は、原価計算に基づく見積書等をもって協議することが望ましい
- 契約内容は、具体的に取り決めることが重要。特に、役務の範囲（役割分担）やその費用負担について、契約書等の中で明確にし、「見える化」を図ることが必要



船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が果たす役割

(「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」より)

船員の労働時間の共有と余裕をもったスケジュールが重要

- **オペレーター** と **オーナー** が船員の労働時間の状況を共有することが必要
- **オペレーター** が **オーナー** に率先して意見を聞くなどの積極的な取組や、可能な限り直前の運航計画の変更は避けるよう努めることも、船員の労働環境を守るために大切
- **荷主** は、余裕をもったスケジュールにより輸送の発注を行うなどの配慮が大切



安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例

(「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」より)

安定的な内航輸送の確保は、荷主、オペレーター、オーナーが連携してはじめて実現可能

<内航輸送における課題とその解決に向けた取組の一例>

課題例：ムダな待機時間の削減



- ・ 荷役待ちのため総員配置状態で待機する場合、それが全船員の労働時間にカウントされ、長時間労働の原因に
- ・ **荷主** と **オペレーター** が連携して荷役時間を早めに設定して本船に通知することで、船側のスタンバイ状態を解除し、待機時間を船員の休息時間に充てられるよう配慮することが大切

安定的な内航輸送の維持のための4つのステップ

(「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」より)

取引関係者と円滑なコミュニケーションを図ることができる良好な関係を構築するため、PDCAサイクルにより課題・問題点の改善に取り組むことが重要

ステップ 1

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、課題・問題点を関係者間で共有する

ステップ 2

自社が携わる内航輸送における課題・問題点の原因を検証し、その改善策を検討する

ステップ 3

課題・問題点の改善効果を測定するための指標を設定し、業務の見直しに取り組む

ステップ 4

取組の効果を検証し、更なる改善につなげる



内航海運の運航計画作成・運用ガイドラインの策定

船員の法定労働時間を遵守するためには、船員の労務管理を行うオーナーのみならず、運航計画作成し、船員の過労防止措置義務を負っているオペレーターの協力が不可欠。

運航計画作成・運用の際に留意して頂きたい事項をガイドラインとして策定（令和4年3月中に公表）



内航海運の運航計画作成・運用ガイドライン（仮称）の主な内容

船員の労働時間規制の変更への対応	船員法改正により、令和5年4月から船員の労働時間規制が変更（当直引継ぎや操練）従来の運航計画作成・運用方針のままでは、 ①労働時間の上限規制に違反する可能性あり、②時間外労働の割増手当が増加
船員の労働時間に配慮した運航計画作成・運用	船員の労働時間に配慮した運航計画作成・運用が必要 ・船員の総労働時間の上限は、1日14時間、1週間72時間 ・荷役時間の長さや入出港の多さが、時間外労働の長さに直結
運航計画作成・運用の際の留意点	①オーナーからの声を改善のヒントにし、運航計画作成・運用に活用（内航貨物船からの声：荷役の悩み、片付け・清掃の悩み、仮バースの悩みなど） ②本ガイドラインを参考に、社の方針を定め、社内の関係者に、方針の遵守を文書により指示（運航計画作成に関する対応、運用に関する対応、実績の把握と改善に関する対応）
運航計画作成の前提条件の改善	オーナーやオペレーターだけでは改善が困難な課題については、荷主などの関係者に対し、改善策の検討を要請（①荷役時間の短縮、②船員から陸上作業員への作業主体の変更、③貨物の荷姿の変更等、④書類の貨物船による託送の見直し）