

令和元年度基本政策部会の現況

新たな内航海運業のあり方・船員の働き方改革について

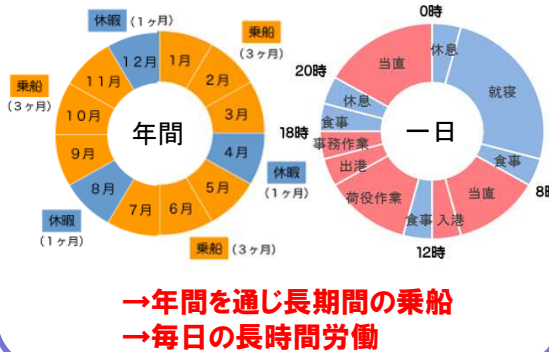
課題・背景

- (1) **船員**: 船員の高齢化が顕著な中、陸上との人材確保競争が激化しており、働き方改革を通じ、船員という職業を魅力ある職業へと変えていく必要。
- (2) **内航海運業**: 脆弱な経営基盤・荷主との硬直的關係という構造的課題に加え、今後到来する内航海運暫定措置事業の終了等の事業環境の変化を踏まえ、内航海運業のあり方を総合的に検討する必要。

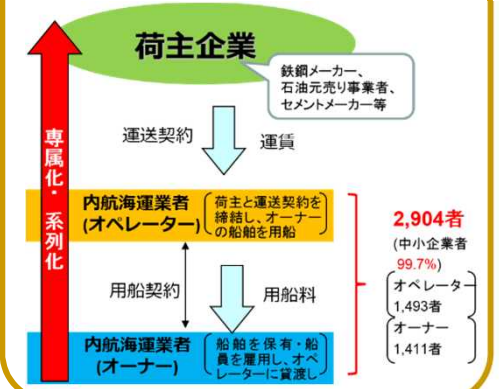
➡ 船員の働き方改革・今後の内航海運業のあり方について、交通政策審議会海事分科会の各部会において検討

内航船員の労働実態

◆内航船員のスケジュール(例)



内航海運業の市場構造



船員の働き方改革に関する検討

(交政審海事分科会船員部会※) 2019.2.20～

※部会長: 野川 忍 明治大学専門職大学院法務研究科 専任教授

○船員の健康確保

- ・メンタルヘルス対策(ストレスチェックの実施、長時間労働者への面接指導)、船員向けの産業医制度 等

○労働環境の改善

- ・労働時間の適正な管理、多様な働き方への対応 等
 - 女性も活躍しやすい就労環境
 - 若者にとっての職の魅力向上



(内航旅客船の女性船長)



(入社6年目の二等航海士)

内航海運のあり方に関する検討

(交政審海事分科会基本政策部会※) 2019.6.28～

※部会長: 河野 真理子 早稲田大学法学学術院 教授

○荷主等との取引環境の改善

- ・必要とされる追加的コスト負担の適正な配分等

○内航海運暫定措置事業終了後の事業のあり方

- ・市場環境の変化への対応等
 - 内航海運に従事する船舶



(主力船型の総トン数499トンクラス)



(モーダルシフトを担うRORO船)

内航船員の働き方改革・新たな内航海運業への変革の実現

基本政策部会における検討状況

2019年6月(第9回)

キックオフ

2019年8月(第10回)

他業種の取組・荷主ヒアリング①

- トラック業界における働き方改革実現に向けた取組み等について (公社)全日本トラック協会
- 雑貨系荷主からみた内航海運について 味の素(株)、ライオン(株)

2019年10月(第11回)

他業種の取組・荷主ヒアリング②

- 建設業界における働き方改革の実現に向けた取組みについて 土地・建設産業局建設業課
- 産業基礎物資系荷主からみた内航海運について 日本製鉄(株)、コスモ石油(株)

2019年11月(第12回)

内航海運における生産性向上に向けた取組

- 荷主からの期待や要望を踏まえた議論
- 内航船員の働き方改革の実現に向けた船員部会での検討状況を説明

2020年1月(第13回)

内航海運業界からのヒアリング・取引環境等の現状と改善の方向性

- 取引環境の実態や要望等について内航海運業界からプレゼン
- 労働環境改善に向けたオペレーター及び荷主の関与のあり方について検討
- 内航海運における契約実態等を踏まえた契約のあり方について検討

2020年2月(第14回)

**内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組・
業界団体の役割について検討**

- 内航海運暫定措置事業の評価
- 内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組及び業界団体の役割

2020年3月(第15回)

内航海運の生産性向上に向けた方策の検討

- 船舶管理会社活用に向けた方策について検討
- その他生産性向上に向けた施策(船舶の大型化、新技術の活用等)について検討

2020年夏頃 新たな内航海運のあり方についてとりまとめ

■荷主からの意見

- ✓ 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。
- ✓ 一方、課題として、

① 船員の養成・確保に対し荷主も強い問題意識。そのため、一部荷主は自ら取り組んでいる。

② 運賃引き上げについては、付加価値や生産性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の向上に取り組むべき。

③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。

■内航海運業界からの意見

- ✓ 内航海運業界の経営環境は非常に厳しい。満足できる運賃水準等がないものが相当数いるが、荷主等に対して要求できない。

✓ 内航海運業界では、

①安定輸送確保のため、船員労働力確保における官の役割強化や荷主の理解と協力に期待。


②荷役作業等、船員の作業におけるコストも含め、適正な運賃・用船料が支払われるよう、荷主との対話強化やトラック業界の例を参考とした取引環境の改善策等を要望。

生産性向上については、技術イノベーション、船舶管理会社やマンニング会社の質の向上、RORO船等大型船の活用等物流システムの見直し等が必須。

③新規航路の検討や情報開示を積極的に進めて、使いやすい内航海運にしていきたい。


■労働環境改善へのオペレーター及び荷主の関与のあり方

- ✓ 船員の労働時間管理はオーナーの責務とされているが、オペレーターによる運航スケジュールの設定と労働時間の管理は密接不可分であると指摘。

- 
- ◆ 労働時間の管理をオーナーが適切に実施することを前提として、オペレーターによる運航スケジュール設定の際、船員の労働時間の情報を勘案し、労働関連の法令遵守も担保できるような仕組みとする必要があるのではないか。
 - ◆ また、オーナー及びオペレーターによる法令遵守に荷主の協力を担保する仕組みも必要ではないか。

■契約のあり方

- ✓ 日本海運集会所が作成している各種契約書の書式が十分に活用されていないケースがある。
- ✓ 契約実態に関する調査の結果において、運賃・用船料の充足度には、相手側との交渉の有無、書面契約の有無及び書面上での必要経費の内訳の有無との間に相関関係がみられた。

- 
- ◆ 書面契約や一定の事項を契約上明確にすることを担保する仕組みが必要ではないか。
 - ◆ また、問題となりうる取引行為と望ましい取引行為の類型を整理するなど、適正取引を推進するための施策が必要ではないか。

■船舶管理会社活用に向けた方策の方向性について

- ✓ 船舶管理会社は、船員の雇用・配乗と船舶の保守管理の一括化によって効率化を図るための現実的な手法だが、船員配乗・雇用管理のみ行うマンニング事業者より責任が軽いといった点が指摘されているところ。



◆ 船舶管理会社に対し、制度上の位置付けを付与し、マンニング事業者並の責任を負わせることを検討してはどうか。

■その他の生産性向上に向けた方策の方向性について

<船舶の大型化>



◆ 船舶の大型化（RORO船活用）に向け、ソフト、ハードを含めた総合的な取組が必要ではないか。

<新技術の活用>

- ✓ 導入コスト等の課題はあるが、①労働環境改善、②生産性向上、③既存技術のレベル向上や新サービス提供につながる等のメリットがあるところ。



◆ 安全確保のための基準等の策定と技術の進展に対応した船員の配乗の柔軟化や船舶検査の合理化を併せて進めて、新技術の導入促進を図り、上記メリットの実現を図るべきではないか。

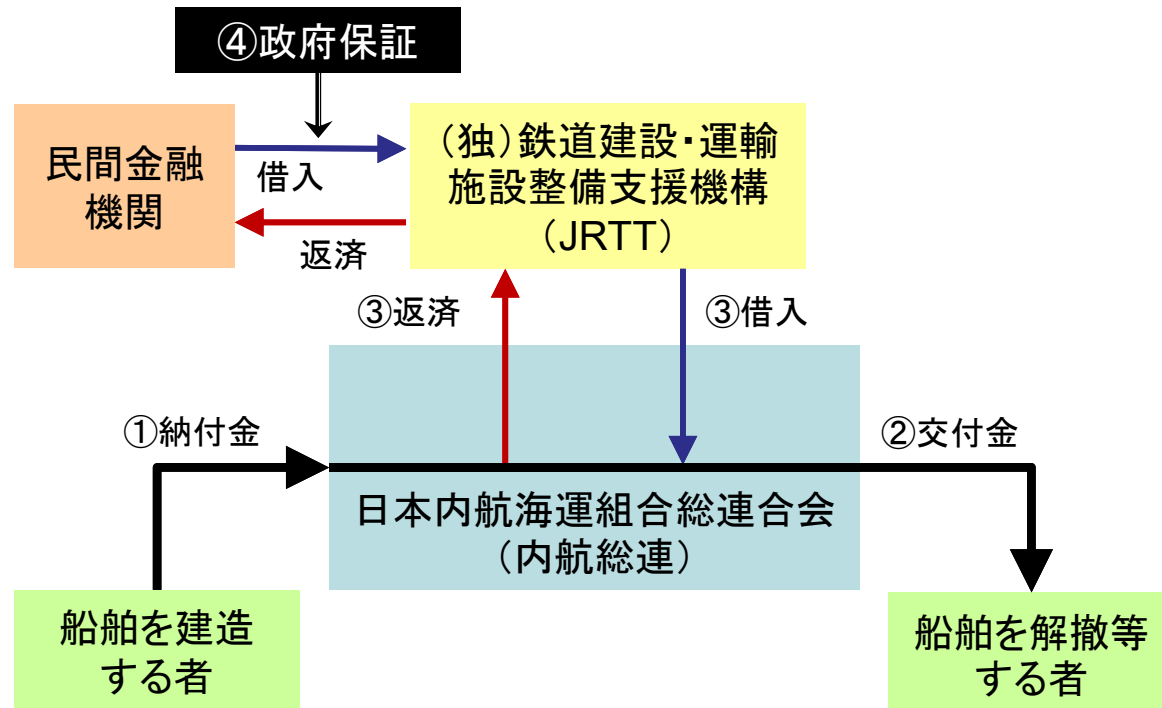
船腹調整事業の解消 ～内航海運暫定措置事業の導入

※第14回基本政策部会資料より

- 船腹調整事業について、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消。
- 同事業の解消により、船舶の建造の際に既存船の解撤等が不要になったことで「引当資格」が無価値化。
- このため、「引当資格」の無価値化による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、平成10年4月に「内航海運暫定措置事業」を導入。

内航海運暫定措置事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5号に基づき内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が規程を認可。)

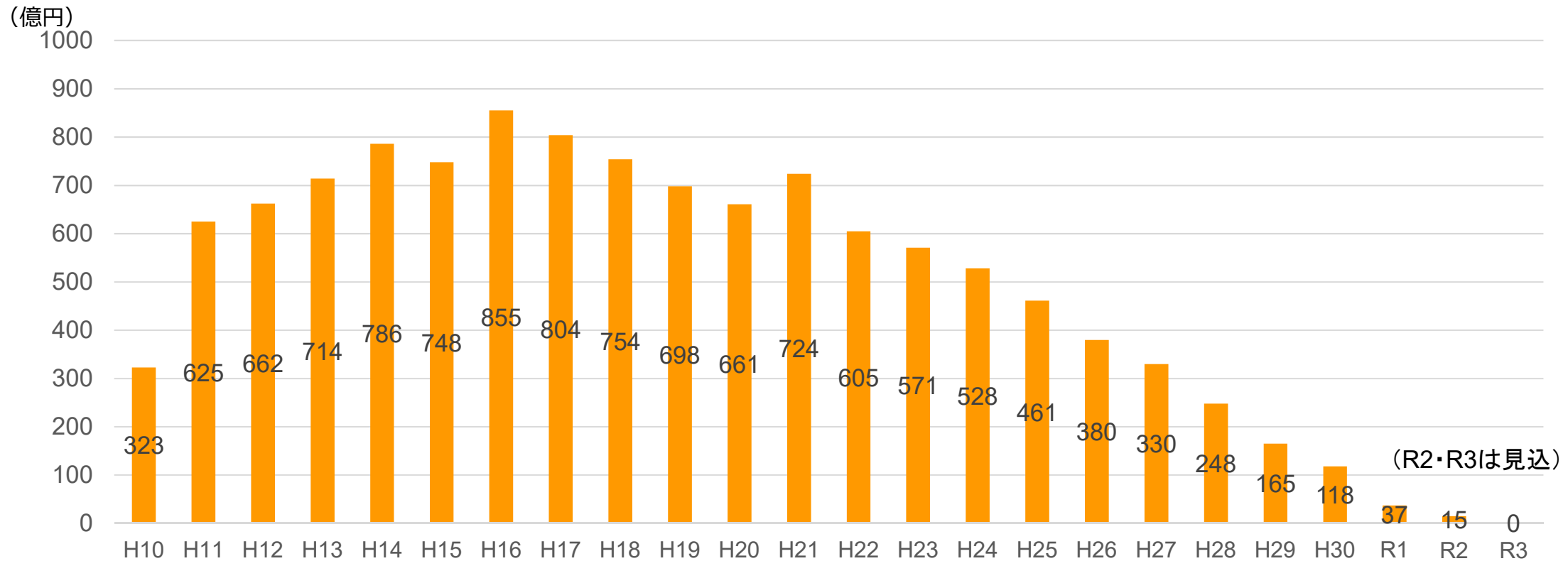


- ① 船舶を建造する者は、内航総連に納付金を納付。
- ② 内航総連は、船舶を解撤等する者に対して交付金を交付。
※対象船舶は、平成11年9月末までに内航総連の船舶原簿に登録された引当資格を有する船舶。
- ③ 内航総連は、事業費の不足分をJRTTから借入れ。
- ④ 国は、③に係るJRTTによる民間金融機関からの借入れに対し政府保証を実施。
- ⑤ 収支相償った時点で本事業は終了。
※なお、交付金交付事業は、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全てなくなり終了。

内航海運暫定措置事業の年度末借入金残高の推移

内航海運暫定措置事業の収支実績と今後の資金管理計画（令和2年3月公表）より

| | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 見込 | R3 見込 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----------|----------|
| 年度末借入金残高 | 323 | 625 | 662 | 714 | 786 | 748 | 855 | 804 | 754 | 698 | 661 | 724 | 605 | 571 | 528 | 461 | 380 | 330 | 248 | 165 | 118 | 41 | 15 | 0 |



内航総連は、令和2年3月12日の第634回理事会において、暫定措置事業の円滑な終了に向けた総連合会としての取り扱い方針を下記(1)～(2)の通り決定。

- (1) 規程で定める収支相償う時期は、J R T Tに対する債務全額の返済手続き完了時とすることを前提とした上で、現在の暫定措置事業の収支状況から見て、当該時期は令和3年8月20日のJ R T Tに対する債務返済時となる。
- (2) 現時点での建造等納付金の納付状況に基づくと、令和2年9月期以降は、建造等納付金の納付は不要となる。

■内航海運暫定措置事業の評価

- ✓ 船舶を解撤等する者に交付金を交付することにより、無価値化した引当資格の精算機能を担い、平成27年度に引当資格を有していた対象船舶が消滅。

- ◆ 船腹調整事業の解消による経済的影響を考慮したソフトランディング策としての主目的は達成。
- ◆ その他、船腹量の引き締め、船舶の大型化、転廃業する事業者の円滑な撤退の確保等をもたらした。

■内航海運暫定措置事業終了後に内航海運業界が果たすべき役割

- ✓ 暫定措置事業終了後も内航海運業界が物流事業者として責務を果たしていくためには、下記事項に対する対応が不可欠。(内航総連プレゼンより)

- ① 安定輸送の維持のための船員対策
- ② 船舶の大型化や共同輸送等の生産性向上
- ③ 労務、環境、安全等に関するコンプライアンスの徹底
- ④ ①～③の実現のための適正なコスト負担等に向けた取引環境の改善

■内航海運暫定措置事業終了後のセーフティーネットの必要性

- ◆ 不況時に迅速に供給量を調整できない内航海運の特性を踏まえ、急激な景気変動が発生した際のセーフティーネットの必要性について問題提起あり。
- ◆ 委員から、必要性は理解しつつも、それが自己目的化しないようにすることが必要との指摘あり。