

資料 7

船舶管理業を活用した グループ化の推進について

平成21年6月

国土交通省海事局内航課



内航海運業の産業構造改善に向けた課題について

○内航海運業は、元請オペを頂点とした重層的な構造になっており、零細な一杯船主が多数を占めるなど、脆弱な産業構造となっている。

○代替建造促進、船員の確保・育成、安全・環境問題への対応、輸送ニーズに対する対応が課題。これに対しては、主にオーナーがリスクを負う構造であるが、個々の零細なオーナーでは対応しきれない問題が顕在化しつつある。

○これらの課題を解決するための受け皿として、船舶管理会社を活用したグループ化などの新しい取組みを支援し育成していくことが考えられる。

現状認識

- ・元請オペ上位50社で輸送量の約8割(寡占化が進む)
 - ・オーナーについても過去に比べれば集約化が進んでいる(昭和44年:9000→平成12年:3500→平成20年:2000)が、一杯船主は依然として約7割。
 - ・こうした階層構造のため、市場原理が働きにくい産業構造であると言われている。
 - ・船員確保や船舶建造についてはオーナーがリスクを負う構造だが、個々のオーナーでは対応しきれない課題が顕在化する傾向
- 例: 船員不足問題、ファイナンスのあり方の変化(担保重視→収益性重視)による代替建造の困難化

今後の取組みの方向性

- ・上記の課題について、個々の零細な事業者が責任を持つことは益々困難になる一方。
- ・中長期的には、一杯船主が多数を占める脆弱な業界構造の改善や、契約の適性化・元下関係の適性化等による経営の近代化を図っていく必要。
- ・短中期的な受け皿として、船舶管理会社を活用したグループ化の取組みが注目されている。

船舶管理業を活用したグループ化の推進について

- 船舶管理業を活用したグループ化については今までも取り組みを行ってきたところ。
- 他方、グループ化が進まない要因として、①メリットやコストが見えにくい、②一時的にはコスト増となるため、インセンティブが必要との指摘があるところ。
- 船舶管理業を活用したグループ化の推進方策について更に議論を進めていく必要。

今までの取組

- 平成16年：海上運送事業の活性化等のための船員法等の一部を改正する法律（船員派遣の規制緩和、内航海運業法の規制緩和）
- 平成18年：内航海運ビジネスモデル検討会の開催
- 平成19年：意見交換会の開催、グループ化のガイドラインを取りまとめ
- 平成20年：地方運輸局等で説明会を開催、船員雇用計画促進等事業による予算措置

グループ化の隘路

- 平成16年の船員職業安定法改正→フル管理の船舶管理業については船員労務供給に当たらないとの整理。
- 指摘されているメリット：船員労働環境の安定、船員の確保・育成、予備船員の削減、荷主との交渉力の強化、船員・船台の情報共有等
- 指摘されているデメリット：
 - ・管理部門や調達の一元化の効果については必ずしも定量的に明確になっていない。
 - ・一杯船主はコストを切り詰めて安価なサービスを提供しており、これら業務の外部委託は短期的にはコストアップ

今後のグループ化の推進方策の検討例

- ・船舶管理業を活用して船員確保、環境・安全性の向上等を図る場合について支援が考えられないか。
- ・船舶管理業の技術向上に資する自主的取組への支援が考えられないか。