

委員からのご意見

国土交通省海事局

(1) 船舶管理会社活用に向けた方策の方向性について

1. 船舶管理会社の活用のあり方について

- 個々の船舶は設備仕様、積荷、航路等、差異があるので、一括化をすれば、ただちにコストダウンや効率化が図られるとは言えない。内航オーナーの経営態の選択肢の一つと考えるのが適当。
- 船舶管理会社の活用はオーナーが船腹の増加など事業の形態を変える時のツールとして広く活用されるべき。
- 零細企業者の活性化のための船舶管理会社と、自社による船舶管理が可能なオーナーによるニュービジネスとしての他社の船舶管理業務がともに発展していくような政策が望ましい。

2. 船舶管理会社の位置づけについて

- 提供するサービスに対する品質や責任を明確化し、社会的信用が確保された制度にするためにも法的根拠等の整備を図り、船舶管理会社のコンプライアンスを維持すべき。
- 船舶管理会社を法定化するのであれば、船員の労務管理等に関するコンプライアンスを維持するためにも船舶管理会社とマンニング会社の関係を法的に整理する必要があるのではないかと。
- 船舶管理会社の活用促進とオーナーの経営の自由度を高める観点から、「船員配乗・雇用管理」や「船舶運航実施管理」も法的に整理した上で、部分管理の対象とすることが適当と考える。
- 法的位置づけを与えた場合に、船舶管理会社の利活用のメリットが減じることはないのか。法的位置づけを与えることのデメリットも明示した上での判断が望まれる。
- 船舶管理会社に法的位置づけを与えれば安全に関する規制の対象になるが、「見える化」により、船員労働の問題にはプラスの効果もあるのではないかと。

(2) その他生産性向上に向けた施策の方向性について

1. 新技術の活用促進について

- 内航海運における働き方改革実現は、技術イノベーションなくして不可能と考えているため、**一刻も早く内航の船員の負担軽減に寄与する技術開発が行われることを期待**しているところ。内航未来創造プランにおける各種技術開発の提案について、行程表に示してほしい。
- 既存の規制や商慣習等が**技術導入の阻害要因になっているのであれば、官民を挙げてその解消に取り組みべき**。民間の自主判断任せでは進まないのので、例えば、業協会が推奨できる技術をカタログ化して取り上げる等しながら、新技術導入・活用のロードマップを官民で作成すべきではないか。
- 技術には**コスト低下の側面と、新たな付加価値を創出する側面**とがある。その双方のメリットを生かせる方向性を示していくべきと思われる。今回の新型コロナ禍を梃子として、**荷役の自動化などを積極的に進める方向性も重要**。

2. 物流システムの効率化について

- RORO船等の大型船舶の活用は、**効率性の観点から必要性**がある一方、一般貨物船も、輸送の柔軟性という優位性がある。船舶管理会社の活用も含め、**オーナーやオペレーターが荷主に対する交渉力を持つことによって、RORO船と一般貨物船との最適配船**を考えること等はできないか。
- 生産性の向上には、ハード面（船型・船種・荷役システム等）の整備を含め、**物流システムの再構築が必要**。物流システムの再構築の実現は、**内航業界だけでは困難であり、利用者である荷主の理解や荷主の意識改革も不可欠**。そのため、荷主・内航業界・国が連携して物流システムの改革をしていく必要があるのではないかと。
- RORO船の活用のためには、**港湾機能の強化も必要**である。港湾局も2018年にPORT2030を公表していることから、（ハードルは高いが）港湾管理者も巻き込むようにすべき。

1. 直近の内航海運の輸送量について

- 内航海運の輸送需要は、昨年後半からの減少傾向に加え、**新型コロナウイルスによる経済活動の低迷により一層落ち込んできており**、その影響はリーマンショックを超えると予想されるほどの状況。長期化した場合、経営環境に深刻な打撃を与えることは確実であり、状況次第では、セーフティネットの発動要請を行う可能性があることについて、留意願いたい。