

# 各委員からの意見表明

---

## 内航海運検討会における今後の方向性について

内航大型船輸送組合

会長 栗林宏吉

### 1. 安定的輸送の確保について

- 貨物、船腹、船員という三要素から成り立つ内航海運において、安定的輸送の確保とはこれら三要素のバランスを崩さないこと。
- 現在は船員不足という形でバランスが崩れているので、引き続き船員の確保育成には力を入れなければならない。
- 業界として共通して取り組まなければならないことは、内航業界をさらに魅力的な業界とすることであり、内航海運に係るすべての人の満足度・幸福度を高めることが、若年船員の確保育成の大前提になると考える。
- 魅力的な業界とは収益が上がる業界であり、業界人には三要素のバランスを崩さず、マーケット機能を維持させながら荷主と向き合う矜持が必要となる。
- また船腹の確保においても、現在は異常な低金利が長期化しており、設備資金の調達には困難を伴わないが、来るべき金融市況の激変や金利の高騰に備え、長期安定資金を確保できる共有建造制度に十分な資金枠の確保を今から行うべきである。

### 2. 生産性向上について

- 船舶の大型化や荷役の改善により内航海運の生産性を高めることも必要であるが、国内物流全体で見ればトラックと海運・鉄道との生産性の差は明白であり、今後労働面、環境面の制約からモーダルシフトを大幅に進展していかないと国内物流全体にゆがみが生じ、経済に与える影響が大きい。
- まずは交通政策基本法23条にうたわれた海運グリーン化総合対策をいかに達成するか、その進捗の見極めが重要と思われる。
- そのためには、RORO 船、長距離フェリー、コンテナといったモーダルシフト対象船を定期航路事業者として一元管理し、それら定期航路を道路、鉄路に対応する社会的インフラとして認識していくことが必要と考える。
- そのインフラの整備としての港湾機能の拡充や、喫緊の課題である SOx 燃料問題への対応を業界全体で考え、行政サイドも対応の窓口を明確にすべきである。

以上

## 第5回 内航海運の活性化に向けた方向性検討会

### ◇ 内航海運が中長期的に目指すべき方向性について

輸送責任の基本である安全性の向上は前提としつつ、安定的輸送の確保と生産性向上を柱にする方向性に異論はない

船舶並びに船員の職場環境は時代とともに変化し、近代化するとともに遵守しなければならない規律等も厳しくなった。また、安全文化の醸成は「運輸安全マネジメント」や「安全管理規定」の義務付けにより確実に推進しているが、その費用負担は年々増加している。更に、荷主は日本経済の低迷による国内事業の収益の減少や事業そのものの縮小を余儀なくされていることから国内物流コストの削減を進めており、それが輸送責任のみならずそれ以外の様々なコストもその多くを海運事業者に負わせるケースが多い。そのため増加しつつある内様々なコストを関係者間で適切に負担している状況になっていない。

一方、市場動向を見てみると、たとえば当組合に所属する砂・砂利船関係者では市場が縮小している。生コンは近年建物の高層化による鉄骨建築への移行がコンクリート需要の低迷をもたらしており、工事用についても空港工事の終了、中断、オリンピック工事の遅れ等、それに加えて残土の輸送についても逆モーダルシフト化が進んでいる。このように本来、輸送モードとして、環境面・安全面、また効率性においても絶対的優位な海上輸送が活用されていないのは、国の基本政策に問題があるのではないかとの声も聞かれる。

その上、適正な運賃・用船料の収受は依然進まず、過去10年以上の間、多少の増減はあるものの運賃・用船料は横ばいで推移している。用船料調査が示しているようにオペ・オーナー間で適正な用船料の水準に関して認識が異なっており、それは双方のコミュニケーションや交渉が十分行われなまま契約が締結されていることが原因と思われる。情報が共有されない中で、荷主の工場間、基地間の輸送計画等の実態や基準についての情報をオーナーが正確に把握していない状況で船舶の代替建造を個々の判断で行えば需給バランスが崩れ、適正な料金を収受できなくなることは自明のことである。

需給バランスや運賃・用船料は、自由経済における自己責任と当事者間の問題ではあるが、現在の内航海運の課題である2つの高齢化並びに安定的輸送の確保と継続に大きな影響を与えるこれらの適正化を図るには、数量調整の仕組みや最低運賃・用船料の設定も強く求められている。この点、国民生活や経済活動を海運が支えていることに対して諸外国では一般社会の理解があり、それにもとづいて海運業に対する国等の手厚い支援（政策）があるのに対して、日本では規制緩和の流れに沿った政策展開が為されていることも大きな違いである。

他方、個々の事業者の努力で取り組まなければならないことは、船員の待遇改善や、休暇ローテーションの見直し、居住性の向上（ネット環境や食事）、会社のビジョンの共有、更にコミュニケーションの強化を図ることなどによって船員という仕事を魅力的なもの

し、若年船員の離職率を低下させることである。また、事業者の経営基盤強化や船員の雇用・育成の効率性を考えれば、船主のグループ化や船舶管理会社の活用も必要と思われるが、船舶管理会社の基準や定義、責任などについて業界内に十分周知されず、曖昧な部分も多い。所有と管理を分離した観点における明確な位置付けも検討されるべきである。

そして、上記のような個々の事業者の新たな取り組みを円滑に進め、その成果を顧客や社会に還元するためには、荷主や国の関与と協力が不可欠である。そのためには国の役割と事業者の役割分担を明確にし、関係者が適切に連携してすることが必要である。このように内航事業者と顧客、国等の適切な連携とそのもとでの環境変化への内航海運業界の対応能力の向上によって安定的輸送の確保と生産性向上の実現が図れるものと考えている。

最後に、今回の検討会では暫定措置事業終了後の船舶建造や組織のあり方に対する議論をする時間的余裕はないが、10年後のビジョンを検討する上でこれらの方向性を示さずに将来を予想することは出来ない。できるだけ早い時期に議論をはじめの必要性を報告書に盛り込んで頂きたい。

[資料によるデータ分析の疑問]

- ・ オペを始めたオーナー数 164 者 (最大) (現状 131 者) の実態は？

[中間報告実現へのキーワード]

#### 1. 産業構造強化

所有と管理を分離した政策と規制の必要性

適正な用船料を収受するには、必要なコストの可視化と国の関与が必要

#### 2. 船員確保・育成

魅力ある産業への転換、労働環境&待遇の改善、其の実現に向け障害となる規制の見直しや規制強化（居住空間と総トン数の関係、船舶職員法並びに小型船舶操縦者法など）、再教育の仕組み等についても聖域なき改革に求められる

#### 3. 船舶建造

信頼性の高い契約、適正な料金、自己責任

省エネに対する格付け制度と適正評価・インセンティブなど

#### 4. 業務の効率化

安全運航をサポートし、船員労働の軽減を図る為の航行支援機器・装置の開発並びに規制の見直し

#### 5. 新規需要の獲得

利用状況や、需要と供給を結ぶ AI システム

# 内航海運の活性化に向けた 今後の方向性についての 意見表明

全国内航タンカー海運組合  
田渕海運(株)取締役常務執行役員 栗田 克己  
平成28年12月16日

## ■ 今後の方向性に向けて必要と考える施策

### (1) 若年船員の確保・育成の強化:

●理由:タンカーは危険物を積載し、船員自らが積荷役・揚荷役作業及びタンク・クリーニング、ガス・フリー等の特殊作業を行っており、安全を担保した上で、安定輸送の確保を論ずる必要があり、輸送の根幹である、海上従業員の確保・育成に対する国からの助成制度の検討をお願いしたい。

●施策①:若年船員の確保には、裾野を広げる意味においても、就学人数の拡大等の対応についても国からのご支援を頂きたい。

●施策②:労働環境の改善、労務軽減の為には適正な要員確保が条件になり、海上従業員の居室(予備員室)をGTに加えない等の測度法に関する緩和措置(法改正)を講じると共に、予備員室を備える事への指導、義務化を図る事から、船員不足への対応を検討して頂きたい。尚、海上従業員の労務軽減について、内タン組合は、石油連盟及び石油化学工業協会との連絡会を通じ、安全最優先の観点から、船員の高齢化、不足化についての情報交換を行い、問題の深刻さを訴えつづけている。

●施策③:民間による船員育成にかかる費用補助をお願いしたい。

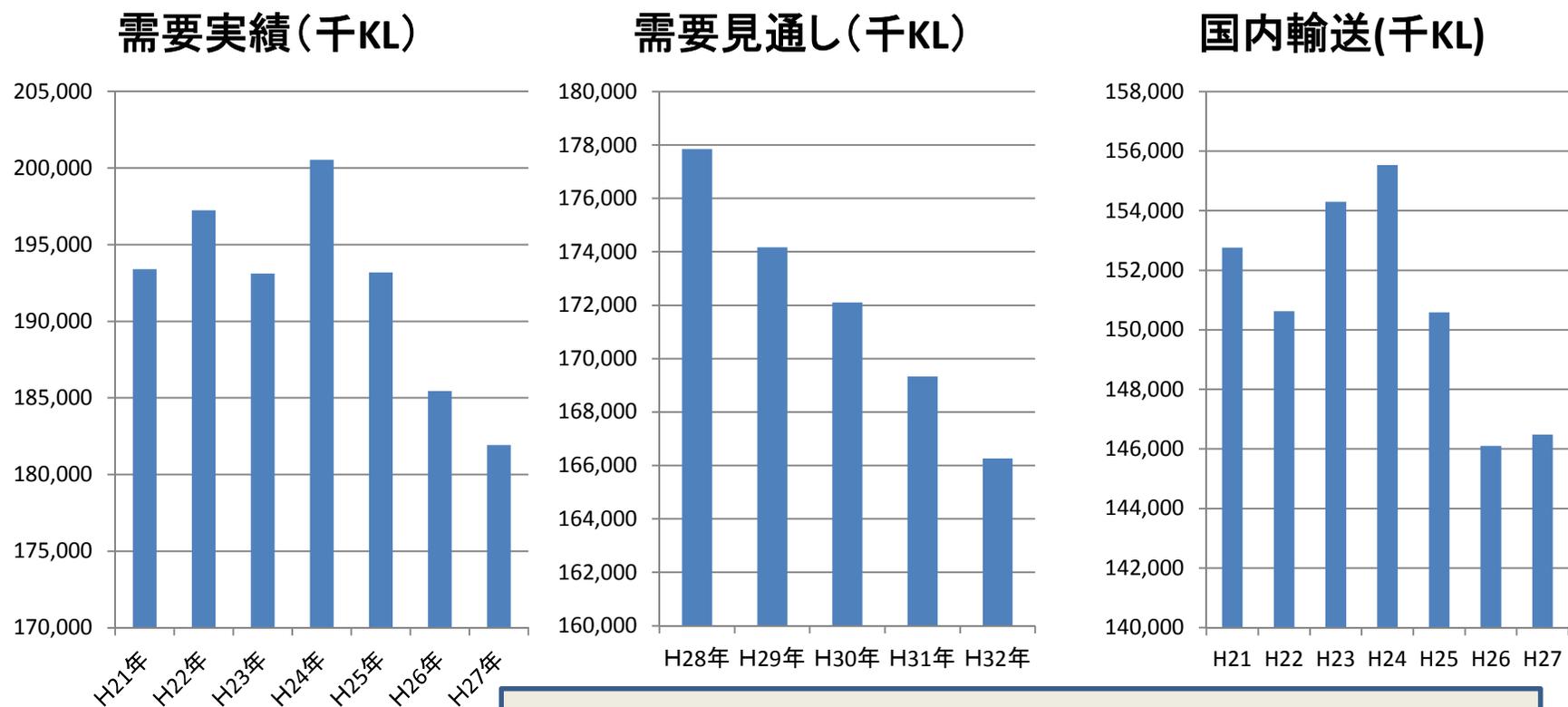
### (2) 円滑な代替建造について:

●施策①:タンカーは、約15年～16年を経過すると、一般的に経年劣化により、トラブルの発生が多くなると言われており、船員の確保・育成の強化でも述べたように、安全を担保した上で、安定輸送が確保でき、円滑な代替建造に関する国からのご支援は、タンカー業界にとって重要な方向性の1つであると確信。また、老朽船の修繕に関するコストも増加致しており、船員不足に対応し、リプレース促進の為の、補助金、助成金等の制度化をお願いするものであります。

内航タンカー業界は、石油製品においても化学品においても、日本国内のエネルギー及び化学産業の輸送を支える、サプライチェーン(エネルギー・チェーン)であり、平成26年4月のエネルギー基本計画において、石油は、災害時における「最後の砦」と位置付けられており、製品(商品)の安全・安定・供給・輸送確保は最重要課題であると認識致しており、是非前述の施策についてのご検討をお願いするものであります。

## (1) 石油製品の需要動向及び国内輸送数量動向

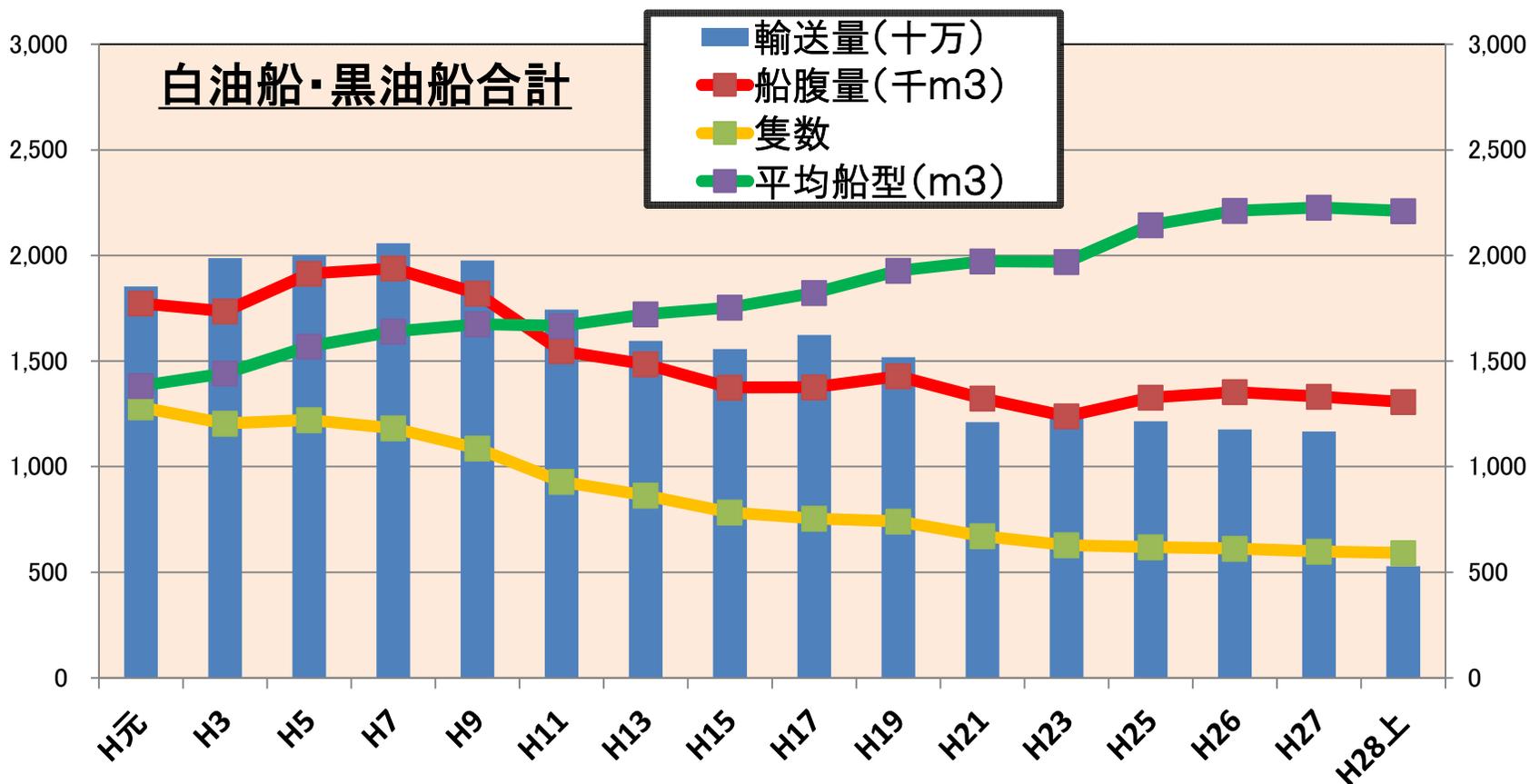
- 製品タンカー・ケミカルタンカーの積載貨物(黒油・白油・化学品等)はエネルギー転換・省エネ・人口減少・少子高齢化等により減少傾向
- 特に、火力発電所向け、黒油は石炭・LNG等への燃料転換により激減。又、産業用一般C重油も平成32年度は平成27年度比約3割減少見通し。
- 輸送数量は、平成27年度上期/平成28年度上期対比、4.3%減少。



(出典) ●資源エネルギー庁資料 ●全国内航タンカー海運組合調べ

## (2) 内航タンカーの運航隻数動向

- 隻数は減少傾向にあるが、船腹量は横ばい傾向にある。
- 平均船型(m<sup>3</sup>)は増加傾向にあり、船型が大型化している。



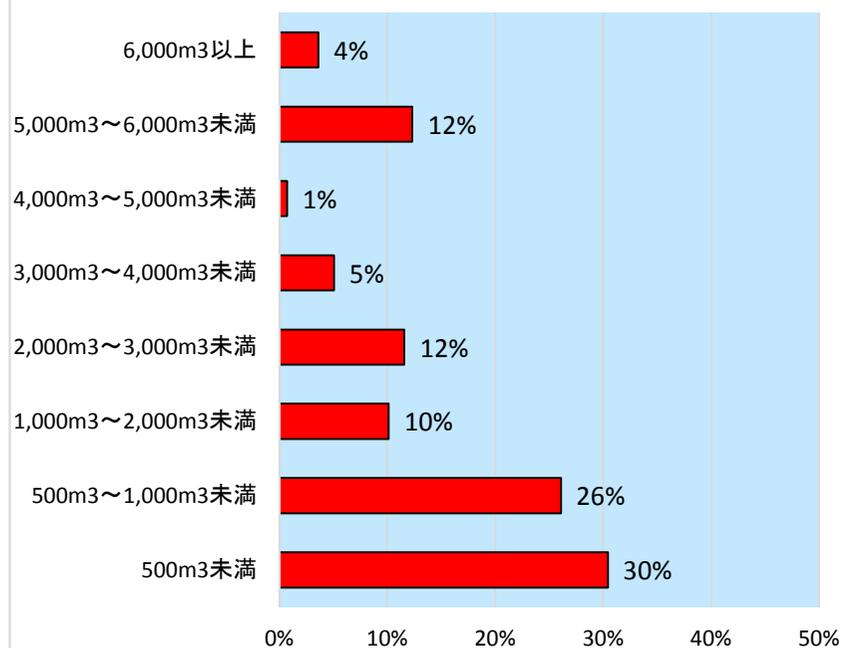
(出典) 全国内航タンカー海運組合調べ

### (3) 内航タンカー—16年超白油船・黒油船の船型別内訳

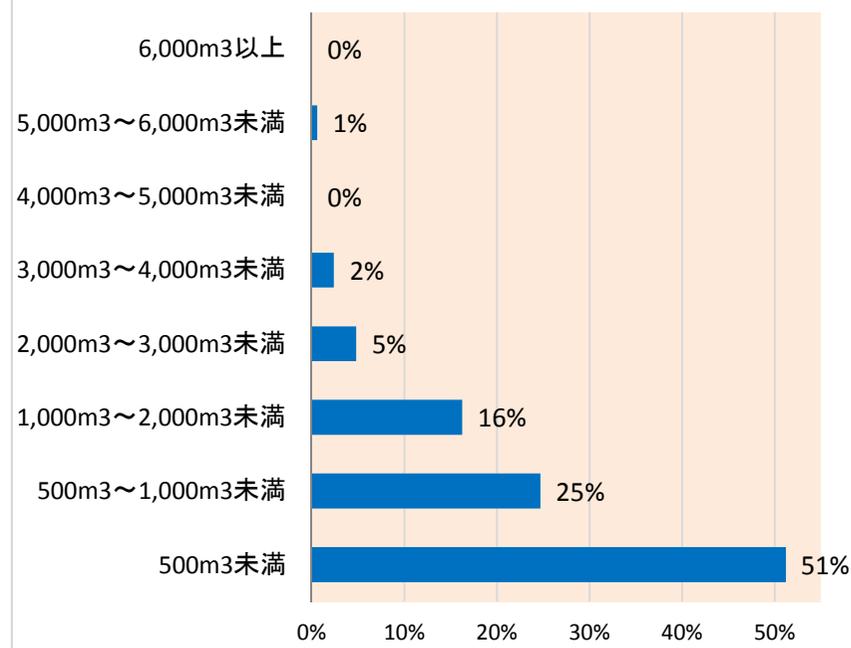
■ 白油船：16年超の船舶の約56%が500m<sup>3</sup>～1000m<sup>3</sup>の船型

■ 黒油船：16年超の船舶の約76%が500m<sup>3</sup>～1000m<sup>3</sup>の船型

#### 16年超白油船船型別内訳



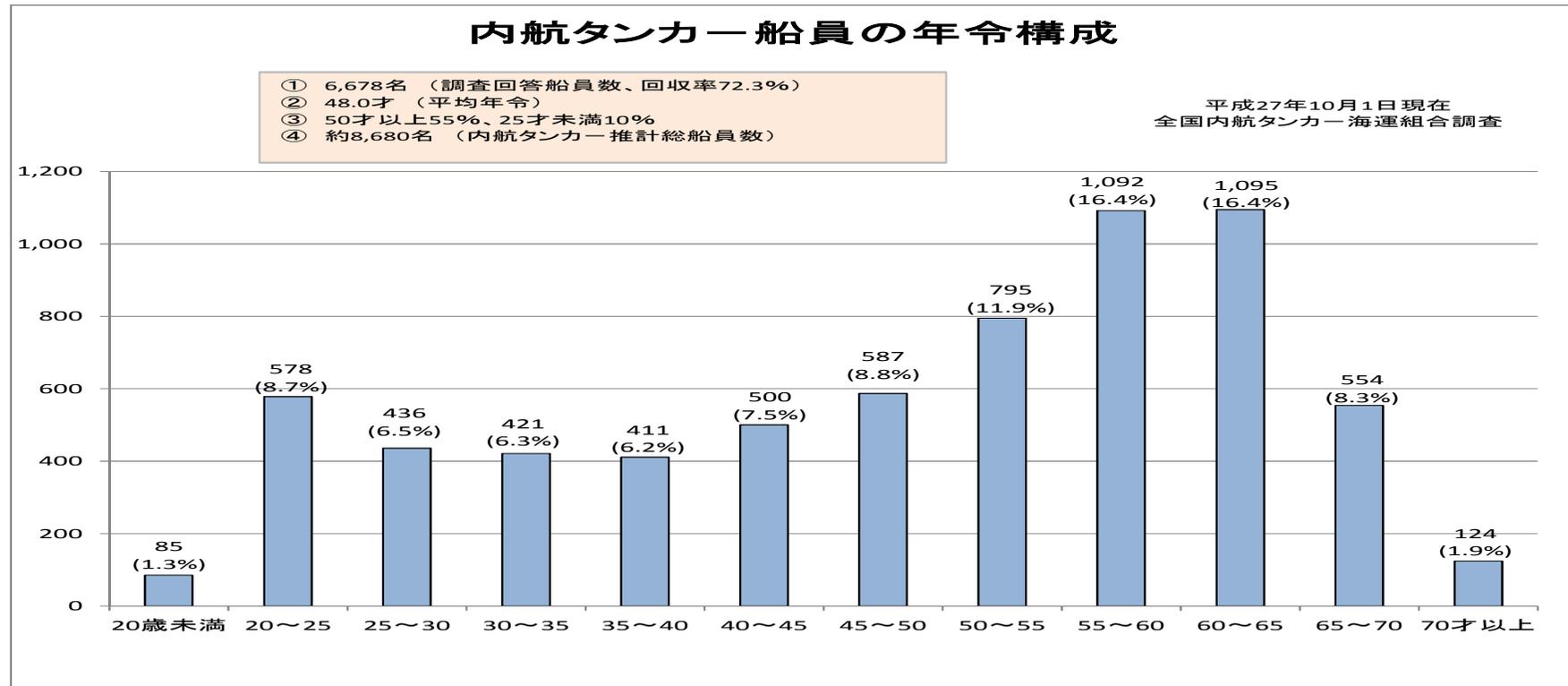
#### 16年超黒油船船型別内訳



(出典) 全国内航タンカー海運組合調べ

## (4) 内航タンカー船員の年齢構成

- 平均年齢: 48.0歳(前年47.9歳)は、ほぼ前年と同様
- 25歳未満の若年船員は各社の積極的な新卒採用により増加しているが、60歳以上の船員も雇用継続により、増加傾向にある。
- 50歳以上の船員は55%、25歳未満の船員は10%となっている。



(出典) 全国内航タンカー海運組合調べ

## 今後の方向性（安定輸送の確保、生産性向上）に向けて必要と考える施策、留意点

内航海運は、今後主要貨物である基礎物資貨物量の伸び悩みが懸念されるものの、一般貨物拡大への対応や陸上輸送能力問題等も踏まえたモデルガの担い手としての役割が求められている。

日本の物流にとって極めて重要な輸送手段である内航海運がその負託に応え続けるためには、二つの高齢化問題への的確かつ継続的な対応と、小規模船主の経営体質の強化等による安定輸送の確保や、生産性向上に向けた不断の取り組みが重要であり、今後の内航海運活性化における基本的な方向性であることに異論は無い。

安定輸送の確保に関しては、船員の確保・育成と船舶リプレスの促進が不可欠であり、船員確保・教育、船舶リプレス、安全・環境設備対策等も含めた船団形成におけるホーダーの役割や、中小規模船主経営体質強化に向けたグループ化促進の要である船舶管理会社の役割が今後一層重要性を増すものと思われる。また、生産性向上への取り組みは大型化・省力化・省エネ化が柱となると思われ、その推進にあたっては船舶運航にあたってのハード・ソフト両面での陸側の支援が必須であると考えられる。

一方、5年～10年のレンジにおいては、暫定措置事業終了による船舶所有の自由度拡大等、業界を取り巻く環境の変化に伴い、経営力を強化し所有隻数を増やす船主と市場からの退出を余儀なくされる船主との両極化や、新たな内航船舶所有者の参入と船舶管理会社やホーダーとの連携・ネットワーク創出も想定され、今後そうした内航海運市場の多様化に向けた動きへの注視も必要と思われる。

### I. 安定輸送の確保に向けた取り組み（指標：内航輸送量と輸送分担率）

#### 1. 船員問題への対応

##### 1) 海技教育機構増員と船員育成、学生支援

- ・海技教育機構の現行定員 390 名では内航船員の補充は困難であり、（海洋開発に向けた海洋高校、及び水産高校も含めて）各校の定員をさらに増加する方向での施設の増設や教員の増員等が不可欠
- ・荷主・ホーダー・船主のコンセンサのもと、新規船員の確保・育成に向けたコスト負担のあり方検討
- ・船員の育成を図るため、積載ト数を落とさずに一般船を「練習船」としても建造することが可能となるよう、499 総ト船の定員外の居住区については総ト数外とする措置の検討（749 トを 699 トとみなす措置と同様の措置の可否）
- ・学生奨学金の一層の充実による就学環境の改善

##### 2) 船員戦力の有効活用に向けた制約の緩和

- ・船員派遣法の財産要件等の緩和、派遣期間の延長による船員戦力の有効活用
- ・機関部職員不足深刻化への緊急対応としての、職員 1 名＋部員（未経験者）1 名化検討  
（機関に 1 名の経験豊かな船員が乗船していれば安全は担保され、かつ乗船しながら部員育成も可）
- ・船員の付帯作業等での労働負荷軽減（荷役関係作業の全面的な陸上への移管、安全へのホーダー）
- ・資格を有する女性活用のための、ハード・ソフトの環境整備、アメニティへの補助

<留意点> ホーダー・ジョー制度堅持と外国人船員問題に対する認識共有化

## 2. 船舶リース促進対応

### 1) 資金面での支援

- ・ 4 重要内航税制の継続
- ・ 安全関連設備・省エネ・環境設備への行政の助成拡大

### 2) オペレーターの役割としての適正船団の形成

- ・ 荷主とオペレーターの貨物量予測等に基づく適正船団の形成
- ・ オペレーターと船主による船団リース計画の策定・実行
- ・ 適正船団維持に資する用船保証による船主投資リスクの軽減、船舶共有建造制度の活用促進

## 3. 船主の経営体質強化

### 1) 中小規模船主の競争力強化支援

- ・ 暫定措置事業終了後も見据えた船主への経営体質強化の必要性再周知・意識改革
- ・ 特に小規模船主グループ化・協同化等促進の要となる船舶管理会社の認定制度の導入  
(高レベルな船舶管理会社による小規模船主への船舶代替建造、船員確保・育成、船舶整備・保守等支援)
- ・ グループ化等への参加船主に対する船舶建造金利優遇等インセンティブ制度の導入  
<留意点> 新規オペレーターの参入等、内航海運市場の多様化に向けた動きへの注視

## 4. 内航需要拡大

### 1) 各輸送モードの特長を活かしたモーダルシフト・モーダルシフトへの民間の取り組み促進への助成・支援

- ・ 内航のコスト競争力確保に向けた海陸結節点のインフラ整備（船種毎の荷役設備等の標準化、規格統一化及び陸上設備のインフラ整備）
- ・ 円滑な海陸一貫輸送に資する船舶・車両動静情報等の管理システム整備
- ・ 内航の大量・長距離・省エネ輸送の特長と陸上輸送の利便性の組み合わせによる輸送網の整備や輸送効率化実現をテーマとした、行政・内航業界・陸運業界の協同研究、物流ビジョンの策定

## 5. 船舶燃料油の硫黄分規制への的確な対応

### 1) 行政による情報提供、必要設備投資や燃料油価格上昇の適正コスト負担と助成

## II、生産性向上に向けた取り組み（指標：内航貨物船の平均DWと積揚待ち時間）

### 1. 運航効率改善

#### 1) 船舶大型化や待ち時間の削減等による効率化推進支援

- ・ (船員不足も踏まえての) 船舶の大型化、揚げ地の集約による取扱量の拡大、積み・揚げ待ち時間の徹底削減等、運航効率向上に向けた取り組み促進
- ・ 全天候バース設置、航路・港湾浚渫等上記に資する投資への行政の助成

#### 2) IT/IOT の活用拡大による省力化

- ・ 安全・品質確保、機関監視等に資するカメラ・監視機器の設置と有効活用への行政の助成
- ・ 気象・海象情報の無料提供、自動衝突回避システムや目的地までの自動航海システムの開発
- ・ 陸上での船舶運航のバックアップ・監視体制整備等による船舶省力化支援  
(将来的に機関部のゼロ化、749 総トンを超える大型船での当直1名化)

### 2. 同業者間の更なる連携強化・共同配船の促進

#### 1) 揚げ地の共同利用・共同配船推進

- ・ 荷主業界バースなど大きな枠組みでの共同配船化による運航効率の向上検討  
(積載率・回転率向上、空船のミスマッチ等、共同配船体制整備等に対する行政の支援)

#### 2) 一般貨物の取り込みに向けた業者間連携強化と利用情報提供サイト等共通情報基盤の整備

## 内航海運が中長期的に目指すべき方向性について

国内物流の基幹的輸送インフラとして、安全性の向上は前提としつつ、

- 他の輸送機関では代替できない内航海運独自の役割である産業基礎物資輸送やモーダルシフトの担い手として、安定的輸送サービスを提供する必要は不変ではないか

... 安定的輸送の確保

- 今後の輸送需要の横ばい・減少傾向・荷主企業の経営統合の動き、人口減少に伴う担い手不足の進展等を踏まえると、より一層生産性を高めることが必要ではないか

... 生産性向上

※ 方向性の実現に向けた中長期的達成度合いを計る指標について(例)

安定的輸送の確保

生産性向上

- 国内貨物輸送のうち内航海運による輸送分担率(H26:44%)
- 内航海運の輸送量(H26:3億7000万トンキロ)
- 内航海運による雑貨貨物輸送量(H26:331億トンキロ)

- 内航貨物船の平均総トン数(H27:715トン)
- 内航貨物船の平均積載トン数
- 内航海運の平均積載率

~~~~~

<<高い目標値を設定する場合>>

全体で10%UPを目途(今後10年間)

輸送分担率(44%) → 50%

輸送量(3億7000万トンキロ) → 10%UP

雑貨貨物輸送量(331億トンキロ) → 10%UP

但し、国内貨物全体の輸送量が今後伸びないと想定した場合は現状のシェア維持を必須の事とする。

<<生産性向上に向けて上記のような指標の設定に関して:>>

平均総トン数、平均積載トン数、平均積載率を一括りの指標で捉えるのは危険ではないか？

船種、積載貨物、輸送ロット等多種多様であり、もう少し細やかな仕分けが必要と思われる。

例えば、一般雑貨は RORO 船、フェリー  
鋼材に関しては小型船(199、400総トン)  
バラものは小型船(499、699総トン)若しくは専用船  
上記の如く、積荷若しくは船型による指標にするべきである。

※ 方向性の実現に向けて講ずべき施策のテーマ(例)

安定的輸送の確保

生産性向上

- ・ 若年・女性船員の確保・育成の強化
- ・ 円滑な代替建造の支援
- ・ 新たな輸送需要の掘り起こし

- ・ 船舶管理会社の活用促進等  
事業者の経営体力の強化

- ・ 船舶の大型化・省エネ化の促進
- ・ 効率的な運航のための技術開発
- ・ 先進的な船舶の普及促進

## <<船員の確保育成について:>>

船員育教育機関の定員増加を含めた体制整備、水産系高校でのインターン研修制度  
船員職業安定所(運輸局)、ハローワークとのシステム連携、情報の共通化等活用方法の改善

## <<代替建造の支援について:>>

現状の船台建造能力は小型船分野では年間約100程度である状況から見れば、供給体制に制限がある。よって、量産は無理ではないか？

一方、側面では金融面、税制面での支援は必要であると思われる。

又、支援機構についても事前買取、機構自体での償却処分(民間銀行並み)等制度改革必要である。

現状の運賃、用船料の改善が期待出来なければ、本末転倒である。

## <<生産性向上にむけての船舶の大型化・省エネ化について:>>

小型船の総トン数の見直し、(499総トン、699総トン) \*\*  
総トン数のUPは海技士資格に連動するため \*\*  
総トン数を増やさずに船型の大型化を図り、積載トン数の大幅増、現状のL-B-Dの見直しによる省エネ効果を計る。

\*\* 若手船員の大幅な増加が見込めないのでは無いか？ の観点から現状の船舶定員での輸送トン数の大幅UPを図る。それには船型の大型化、輸送効率のUPが必須であり、省エネ機器で対応するより船型の改善を図るほうがより省エネ効果が計れる。

又、現状の船員数は 約20,000人であり、少子高齢化の時代これ以上増員が可能かどうか疑問である。

他方、大型化に伴う港湾整備の必要であり、荷役機能の高度化、効率化、輸送ロットの見直し(出荷側、受入側)をする。

問題点として:

<< 輸送の効率化によって、週40時間労働の堅持、また過重な時間外労働の抑制等観点から船員への労働が過度の負担に強いられる恐れもあり、運航管理者規定等現状の規定のなかで、運航者に対しては、運航方法、実態時間等を含めて適法に運用されているかを行政側が実態を監視チェックできる機能を持たせた規定に改正するよう提案したい。>>

\*\* 現状の定期傭船契約、船員法の規定があるなかで、運航者の配船、積荷等に関して船舶所有者側から要望する事は不可能であり、無力化しており、効力を失っている為。 \*\*

| 現状平均登録トン数 | 船種      | 登録トン数     | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数    |          |
|-----------|---------|-----------|---------|-------|--------|----------|
|           | 貨物船     | 1,776,841 | 1,253   | 1,418 | 9,926  | 7名/一隻平均  |
|           | RO・コンテナ | 664,432   | 4,886   | 136   | 1,768  | 13名/一隻平均 |
|           | 油送船     | 1,679,498 | 1,900   | 884   | 7,072  | 8名/一隻平均  |
|           |         |           |         |       | 18,766 |          |

| 平均登録トン数を<br>100トン<br>増屯した場合 | 船種      | 登録トン数 | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数    | 船員減少数 |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
|                             | 貨物船     |       | 1,353   | 1,313 | 9,192  | 734   |
|                             | RO・コンテナ |       | 4,986   | 133   | 1,733  | 35    |
|                             | 油送船     |       | 2,000   | 840   | 6,718  | 354   |
|                             |         |       |         |       | 17,643 | 1,123 |

| 平均登録トン数を<br>200トン<br>増屯した場合 | 船種      | 登録トン数 | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数    | 船員減少数 |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
|                             | 貨物船     |       | 1,453   | 1,223 | 8,560  | 1,366 |
|                             | RO・コンテナ |       | 5,086   | 131   | 1,698  | 70    |
|                             | 油送船     |       | 2,100   | 800   | 6,398  | 674   |
|                             |         |       |         |       | 16,657 | 2,109 |

| 平均登録トン数を<br>300トン<br>増屯した場合 | 船種      | 登録トン数 | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数    | 船員減少数 |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
|                             | 貨物船     |       | 1,553   | 1,144 | 8,009  | 1,917 |
|                             | RO・コンテナ |       | 5,186   | 128   | 1,666  | 102   |
|                             | 油送船     |       | 2,200   | 763   | 6,108  | 964   |
|                             |         |       |         |       | 15,782 | 2,984 |

| 平均登録トン数を<br>400トン<br>増屯した場合 | 船種      | 登録トン数 | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数    | 船員減少数 |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
|                             | 貨物船     |       | 1,653   | 1,075 | 7,524  | 2,402 |
|                             | RO・コンテナ |       | 5,286   | 126   | 1,634  | 134   |
|                             | 油送船     |       | 2,300   | 730   | 5,842  | 1,230 |
|                             |         |       |         |       | 15,000 | 3,766 |

| 平均登録トン数を<br>500トン<br>増屯した場合 | 船種      | 登録トン数 | 平均登録トン数 | 隻数    | 船員数   | 船員減少数 |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|-------|-------|
|                             | 貨物船     |       | 1,753   | 1,014 | 7,095 | 2,831 |
|                             | RO・コンテナ |       | 5,386   | 123   | 1,604 | 164   |
|                             | 油送船     |       | 2,400   | 700   | 5,599 | 1,473 |
|                             |         |       |         |       |       | 4,469 |

| 年間建造隻数<br>100 | 増量トン数 | 増加建造トン数 | 減船隻数<br>(1, 600DW型) | 船員数<br>(予備員含む) |
|---------------|-------|---------|---------------------|----------------|
|               | 100   | 10,000  | 6                   | 44             |
|               | 200   | 20,000  | 13                  | 88             |
|               | 300   | 30,000  | 19                  | 131            |
|               | 400   | 40,000  | 25                  | 175            |
|               | 500   | 50,000  | 31                  | 219            |

平成 28 年 12 月 16 日  
全日本海員組合  
平 岡 英 彦

## 内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会への意見

今後、内航海運が長期的に目指すべき方向性として、安定輸送の確保・生産性の向上などが挙げられておりますが、内航海運の直近の課題は船員不足の解消、後継者確保・育成に向けた諸対策であり、次の項目によりその考え方を述べさせていただきます。

1. 船員養成教育機関の拡充について
2. 船員居住区の改善について
3. 供食体制の確立について
4. 情報通信インフラの整備について
5. 船舶の技術革新について
6. 適正運賃・用船料の確保について

以 上

## 内航フォワーダーの立場から見た海上輸送の現状とモーダルシフト推進への課題 ①

### 1. フォワーダー会社に荷主が求めていること

- A. 安定輸送
- B. リードタイム
- C. 低コスト輸送

- ・船舶の大型化で解消傾向
- ・3日目朝一納期(1,000km以上)
- ・BAF收受も理解が厳しい

- ・輸送品質(ドライバー教育・貨物事故撲滅)

### 2. 利用運送の実態・形態

- <実態>
- 1. フォワーダー利用 割引率+船枠(利用頻度に応じて)
  - 2. 新規荷主利用 フォワーダー会社を通じて乗船手配

- <形態>
- 1. 他社船利用 船枠
  - 2. 集配含めて一貫輸送利用 船枠+機材+ドライバー

## 内航フォワーダーの立場から見た海上輸送の現状とモーダルシフト推進への課題 ②

### 3. 推進への阻害要因

A. 安定輸送

B. リードタイム

C. 低コスト輸送

A. 安定輸送に対して

- ・集配ドライバー不足(今後益々顕著)による荷主庭先への作業に支障をきたす

B. リードタイムに対して

- ・現状3日目朝一又はAM指定貨物が圧倒的に多い。N+2からN+3のリードタイム設定による集配ドライバー不足の解消

C. 低コスト輸送に対して

- ・運賃負担力の少ない貨物等の運賃についてはフォワーダー会社が自助努力している現状である。車輛に関する国の緩和措置が認められていない実態
- \* 航送用トレーラの車検制度
- \* 特殊車両申請

## 内航フォワーダーの立場から見た海上輸送の現状とモーダルシフト推進への課題 ③

### 4. 推進への課題・検証

#### A. 荷主全体の意識改革

・モーダルシフトを推進していくのは荷主であり、フォワーダー会社は提案等のお手伝いに過ぎない

・N+3のリードタイム浸透で、「船枠」「集配作業」の安定化が図れる

#### B. 集配ドライバー業務の緩和

・パレタイズ貨物の推奨(手積み作業の取扱い縮小)  
＜集配業務の効率化による車両回転率向上＞

・フェリー、RORO船等の利用情報の一括検索システムの『方面別』活用による「混載輸送」の検討