

第6回 内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 議事概要

- ・日 時： 平成29年2月17日(金) 14:00~16:30
- ・場 所： 合同庁舎3号館11階特別会議室

- ・議題1『各委員からの意見表明』についての主な意見等

<船員の確保・育成の強化について>

- 外国人船員の活用について意見があったが、これまでの地道な努力により少しずつ船員確保に成果が出始めているところであり、船員不足の問題に対して業界としていかにPRを行うのか、またそれに対応できるコストをいかに獲得するかがまずは大事である。適正な運賃・用船料を収受することが船員不足問題の解決に近づくのではないかと考える。

<船舶管理会社の活用促進について>

- 荷主側においては、船舶管理会社の活用は安全輸送の観点からも有効と考える。
- 外航では船舶の所有と管理が分かれているが、内航では生業の道具として船を持つという違いがあり、今すぐ所有と管理の概念を区分することは難しいのではないかと考える。また、区分することになるとオペレーターは誰と契約を交わしていることになるのか判然としなくなるのではないかと考える。一方で、一部の零細船主においては自力では管理が十分できないケースが生じていることも現実としてあるので、どのような対応がとれるのか検討していく必要があると思っている。
- 現在は、実態上船舶管理業務を行っている事業者とオーナーとの契約は、マンニング事業者の場合は裸用船契約となっている。しかしながら、船舶管理契約に基づく契約形態が当事者間の責任関係を規定する本来のあり方と考える。また、一部のオーナーにおいては、荷主やオペレーターからの様々な社会的要求や船員の確保・育成等、安定輸送の確保に対する要求の高まりから自分自身では管理が出来なくなってきたり、船舶管理業務を誰かに頼まざるを得ない状況となってきたのではないかと考える。船舶管理契約の締結を推奨する上で船舶管理会社の法的位置づけを明確にすることや、他人の財産を預かる性格上、品質について基準を適切に設定することは重要である。

<先進的な船舶の普及促進について>

- (自動運航船の内航海運分野での実現可能性について)外航海運と異なり内航海運は輻輳海域もあるので、今すぐ実現することは難しいと思われるが、外航海運で得られた技術を取り入れることで、中長期的には実現の可能性は十分にあるものと考えている。

<その他>

- 小型の船舶は離島への輸送などで必要であるが、小型の船舶ほど小規模船主が所有している傾向にある。小規模な船主の後継者がいなくなると廃業に追い込まれることとなるので、輸送サービスの安定供給のための方策についても検討すべきである。

・議題2『これまでの検討会を踏まえた主な論点整理』についての主な意見等

- 499G/T の船舶において、船員対策の一環として船員居住区を増設した場合に、500G/T を超えたとしても、船舶安全法上の構造・設備基準、船舶職員及び小型船舶操縦者法上の配乗基準、港則法上の入出港制限等、中小事業者の多い内航海運事業者にとって大きな負担になることもあるので、今までと同じ基準で対応できるようにすべきである。
- 船舶管理会社に係る活用促進の具体案が提示されたが、これまで普及が進まなかったことを考えると、任意での登録ではなく、船舶管理を行う者は一律に義務づけを行うようなことを考えてほしい。また、内航海運事業者は船舶管理において部分管理を求めているという実態を踏まえると、今後の検討において、船舶管理会社は「船員配乗・雇用管理」、「船舶保守管理」、「船舶運航管理」を一括して管理するものという現在のガイドラインでの定義についても見直しを検討いただきたい。さらに、みなし事業者と船舶管理会社との関係についてもしっかりと整理いただきたい。
- 海運モーダルシフト協議会は、定期航路がどうあるべきかなどをしっかりと検討する場として有効と考える。また、運航情報等一括検索システムについては、どのような情報を共有すべきか、フェリー、RORO、コンテナでそれぞれ事情が異なると思うので、十分議論すべきである。
- 港湾のインフラ強化もモーダルシフトを促進していく上で重要な要素であるので、ヤードの確保も含めて検討をお願いしたい。

以上