

## 第7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4月21日（金） 14：00～16：00
- ・ 場 所：合同庁舎3号館11階特別会議室

- ・ 議題（1）：『船員の安定的・効果的な確保・育成に向けた具体的施策について』の主な意見等

### <499総トンの船舶における船員の確保・育成策>

- 10総トン程度の増トンであれば基準を緩和できるとのことで、従来よりもかなり突っ込んだ形で取り組んでいただいていることは評価したい。色々と難しい点はあると承知しているものの、できるだけ手続きの負担の少ない方法で制度化いただきたい。

### <船内供食の確保>

- 早期に資格取得を可能にするとのことだが、1ヶ月程度の乗船は必要ではないかと思う。むしろ、船舶の中で“まかない”という仕事があることを知ってもらう方が大事ではないか。板前やコックなどは運輸局に求人情報を見に来るようなことがないので、通常の船員の求人も含め、ハローワークでも求人情報が見られるよう工夫することで船員の確保もできるのではないか。

### <船員派遣制度を活用した船員の確保・育成>

- 船員派遣事業等フォローアップ会議を開催し、可能なものは本年夏までに結果を取りまとめるとのことだが、本件は昨夏の間取りまとめにおいて早急に見直すものとされており、検討に時間がかかるとも考えられない。中小零細事業者が多い業界において、499総トンの船舶を1隻建造すれば6～7億円もの借金になり、当然、財産要件に抵触することは従前から指摘していたところであるので、早急に措置願いたい。

### <女性の活躍促進>

- 女性の活用について、これについては荷主の理解が必要である。今後ともこういった件でアドバイスを頂きながら、業界として取り組んでいきたい。
- 女性船員の資格失効8割は大きな数字である。どこかの業界で、一旦、職場を離れ、戻ってきた時に就職準備金を支払う制度があったと記憶しているが、女性の活躍を言うならば、船員においてもそのようなシステムを取り込むとの発想はできないものか。
- 女性船員の乗船にあたっては、居住区の問題がある。新造船であれば設計段階で対応可能であるが、既存船、特に小型船の場合、どのような形で女性船員を取り込むことができるのか考える必要があるのではないか。例えば、居住区改造の際

の助成金などが国からあっても良いのではないか。

<労働時間の適正な管理の実現、荷役・運航作業の負担軽減の実現による船員の働き方改革>

- 作業分野毎の船員の労働実態調査を行いつつ、働き方改革の論議を踏まえ、配乗や定員等の見直しが可能となるのか引き続き検討とのことだが、この種の話は、定員削減につながるのか問題視されるようなケースもあることから、その辺も踏まえて検討すべきである。

- ・ 議題（２）：『将来の内航船（内航分野の i-shipping）に関する取組内容の具体化』の主な意見等

<自動運航船の開発について>

- 自動運航船については船員の負担軽減につながる可能性があるので、さらなる拡大をしてもらえればと思う。
- 自動運航化することによるターゲットとして、例えば 749G/T 以上のワッチを２人体制から１人体制にする、あるいは機関室の船員を減らすなどを行うためにどのような技術が必要なのかなど、省力化を明確に目標に据えた上で、その中で必要な技術は何なのかといったアプローチが必要ではないか。

<船員の技能の維持>

- 自動運航船とはいえ、何らかの理由で突然、運航に支障が生じることや、いざという時に人間（船員）による対応が求められる場面もあると思われる。自動運航システムの技術が発展していく過程において、船員の技量の維持などの仕組みづくりも大事ではないか。

<イノベーションの促進>

- 昨今の情報技術の発展は、システムを１から構築するのではなく、既存のシステムを活用した小さなアプリケーションを開発する方に軸足が移っている。内航においても船舶の運航のみならず求人などに関しても小さなアプリケーションの開発でイノベーションを起こしやすい環境にあると思われる。

- ・ 議題（３）：『内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応』の主な意見等

- 内航海運暫定措置事業について、昨年度までの見通しよりも前倒しで終わる見込みとのことであるが、本来はもっと早く終わっていなければならないものであり、粛々と終わってもらうことを事業者も荷主も望んでいる。

- 内航業界は船舶・船員の高齢化、過剰船舶状態、SOX 規制等の環境問題への対応、若手船員の確保育成など我々だけでは手に負えない問題を抱えている。内航海運暫定事業の終了の見込みが早まるということであれば、業界として議論を早急に進めていく必要があると考えている。また、国土交通省にもリーダーシップを発揮してもらい、引き続きリードをお願いしたい。

- ・ 議題（４）：『施策の効果を評価するための指標の設定について』の主な意見等

#### <全般>

- 外航にはBDI（Baltic Dry Index（バルチック海運指数）：ロンドンのバルチック海運取引所が発表する外航不定期船の運賃指数）やワールドスケール（石油タンカーの用船契約の基準となる運賃指数。）などのインデックスがある。内航においても民間機関によるインデックス作成を要請するようなことを考えてほしい。

#### <総積載率>

- 専用船は完全に片荷運航であり、積載率が50%を割ることは致し方ない。そうした中で積載率をあげる解決策としては、往復で荷物を乗せられるようにすることだと思われ、例えば、オペレーターの統合も一つの解決策としての可能性があるのではないか。

- ・ 議題（５）：『検討会の議論のとりまとめ骨子について』の主な意見等

#### <その他の課題への対応>

- 燃料油規制について項目に掲げられているが、環境規制はこの他にも数多くあると思うので、もう少し幅広く記載してみてもどうか。
- 特に不定期航路で公共岸壁に停泊する船舶において、船内で発生する廃棄物処理に関するストレスを船員が抱えている。海上投棄については厳しく規制されているため、船内にゴミ袋を溜めている船が多く見受けられる。各自治体での対応となるのか詳細は不確かであるが、これらの問題に関する対応についてもとりまとめに盛り込んでいただきたい。

以上