

## 第8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6月9日（金） 14：00～16：00
- ・ 場 所：合同庁舎3号館11階特別会議室
- ・ 議題：内航未来創造プラン（案）についての主な意見等

### Ⅱ. 内航海運の目指すべき将来像と今後の内航海運政策の基本的な方向性等

- 内航未来創造プラン（案）の具体的施策の効果の検証・評価のための指標が示されているが、今回、具体的な指標が設定されたことに重要な意義があり、まずはここで示された指標を着々と進めていくことが重要と考える。ただし、その達成状況について具体的にどのような方法で、どのようなタイミングで、こういった組織体で評価・検証を行うのかについては、このプランの中で必ずしも明確に触れられていないのではないかと考える。

### Ⅲ. 今後取り組むべき具体的施策等

#### <内航海運事業者の事業基盤の強化>

- 「安定・効率輸送協議会」（仮称）について、内航業界は荷主に対して、安定的・効率的に輸送する責務がある中で、個別具体的に運賃の議論をするつもりはない。一方で、船舶・船員の2つの高齢化や船員の作業負担の軽減等の問題を抱える中で、コストもかかってくる。荷主-オペレーター-オーナーのピラミッド構造の中でこれらの問題をどうしていくのか、荷役作業の軽減や船の方で請け負っているサービス作業の点などをある程度対価として適切に評価して頂くことなども含め、この協議会の中で意見交換することができればと考えている。
- 船舶の建造や船員のコストについて、石油業界の中でも各社それぞれのスタンスがある。中長期的な船員の確保・育成、船舶の建造に関しての情報共有をするということで「安定・効率輸送協議会」（仮称）が開催できればと考えている。
- 船腹調整事業から内航海運暫定事業までの約50年間の中で船主の立場にはあまり変化がないと捉えている。「安定・効率輸送協議会」（仮称）を設置するとのことだが、荷主-オペレーター-オーナーの3者の間で実のある会議にしていきたい。
- 荷主としてもオペレーターと連携を深めて1つ1つ示された取組に取り組んでいきたい。一方で船員は499総トンなど小さな船で数か月間生活を共にすることになる。細かな作業をしているので、労働環境や安全面など船員の目線に立って、こういった作業をしているのかなど実態把握も含めて、しっかりと取り組んでいきたい。

#### <先進的な船舶等の開発・普及>

- 自動運航船について、外航で先行する部分の技術的な運航や体制を内航船に移行するにあたっての具体的なイメージが湧くよう今後の取組に期待したい。

- 鉄運機構としては政策課題や時代に応じた共有建造制度を通じて交通ネットワークに貢献していきたい。また、オペレーターやオーナーの要望に対してニーズに応じた共有建造制度や提供していきたい。

#### <船員の安定的・効果的な確保・育成>

- 船員配乗のあり方については、近年の主機補機、機器類の高性能化にも関係してくるが、こういったものを活用して、船員の負担軽減を図るのか、機関部の乗組員の体制のあり方について検討を進めてもらいたい。
- 小型船の船主からは、機関部の職員が不足している中で、735kw以上の船舶は2名の機関職員が必要であるが、その職員が休暇を取るときに、定員を減らすのではなく、6級海技士の資格を持つ部員で代行できないか、資格の軽減ができないかとの要望がある。
- 船員の待遇をもっと改善していかないと、船員になってくれる人がいなくなる。安全を担保する、作業環境を改善するなど色々なことを前向きに考えた上で、5人のところを4人で作業できるのであれば、1人の待遇が改善できるのではないかと。もっと高度な技術を入れた船を作ることや荷役についても分担をした上で、船員の作業を軽減しながら、1人の待遇が改善できるのであれば、それを検討していても良いのではないかと。
- 船員の労働環境の改善については、データの取り方が非常に難しいと思うので、できるだけ広範囲にデータを集めて、反映して頂ければと思う。
- 海技教育機構の甲機両用から専科教育への移行について、今後、機関のリモート化により機関の作業が省力化していく、あるいは一般的に省力化が進む、生産性が向上していく中では、多能工化するというのがベースになり、船員もいろいろな業務ができ、1人1人の労働付加価値を上げるということがあると思われる。今のような状況も踏まえ、むしろ両用の方が柔軟に対応できるのではとの意見もあり、総合的に専科教育、両用教育について議論していただきたい。
- 内航のほとんどは499総トン以下の小型船が占めるので、配乗の面では両用教育の方が良いということもあると思われ、両立の検討が可能であればお願いしたい。

#### <その他の課題への対応>

- SOX規制への対応として、LNGなどの代替燃料の話も出てきているが、現実的にはコスト的な問題もあり、A重油とC重油に頼らざるを得ないところ。また、499総トンの船舶はスクラバーの設置スペースや国内メーカーの実績等の問題からもスクラバーの選択は難しい。油がなければ内航海運業界は止まってしまうので、2020年に向け、対応をよろしくお願いしたい。
- 内航は非常に特殊な世界であり、この検討会においても細かい専門的な議論が展開された。例えば、予算などを議論するにあたって他の産業の状況と似ている部分、異なる部分の比較や整理などをすると良いのではないかと。
- 事業者の立場から内航海運はこれまで広報が足りなかったことと感じている。物流の44%、産業基礎物資輸送の8割を担っているにもかかわらず、国民の認知を得られていない。学習指導要領の改訂もあったことであり、今後は、現場を見てもらうことなどを通じて、広報に力を入れていきたい。