

内航海運業界における現状



令和2年1月24日

日本内航海運組合総連合会

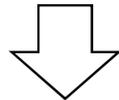
内 容

1. 取引環境について
2. 荷役について
3. 生産性の向上について
4. 安定輸送の確保について



1. 取引環境について

- ・ 内航海運の運賃水準は、日銀調査によれば、30年前と変わらない状況。
【資料1-1 P3】
- ・ 満足できる運賃水準にない者が相当数おり、しかもそれを荷主に要求できないのが現状。【資料1-2 P4、5】
- ・ 満足できる用船料水準にない者が相当数あり、しかもそれをオペに要求できないのが現状。【資料1-3 P6、7】



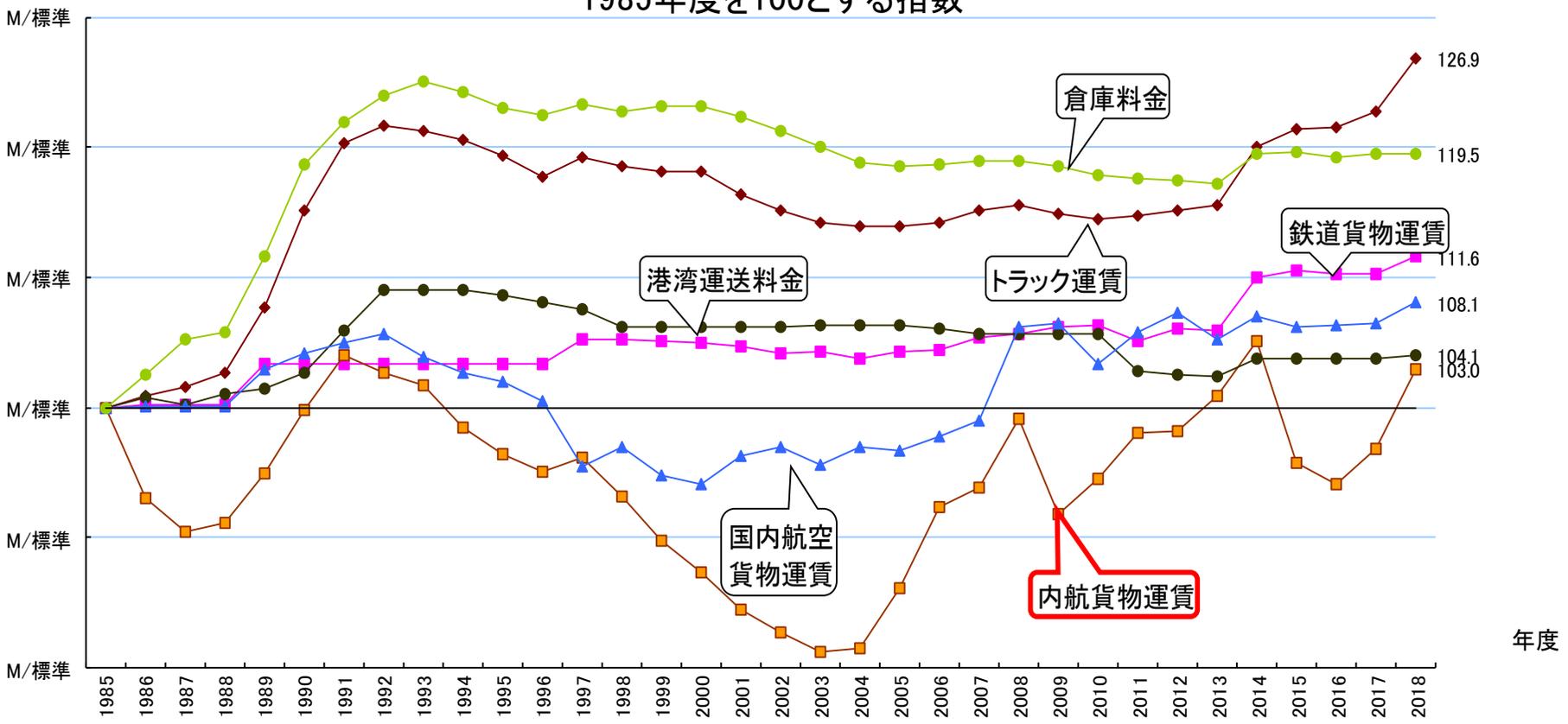
- ・ 内航業界は、このような環境の中で、ギリギリの状態では経営努力しているところ。

長期にわたり低迷する内航貨物運賃



資料 1 - 1

運輸関係サービス価格指数の推移 1985年度を100とする指数



日銀「企業向けサービス価格指数」より

運賃に関する質問(オペレーターの方々への質問)

(ここでの質問に1つでも答えたものを母数としている)



資料1-2-(1)

問1. 運賃はどのようにして決めていますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	350	100.0
1	相手側との交渉	232	66.3
2	予め決められたタリフ表に基づく	68	19.4
3	相手側から一方的に提示	37	10.6
4	その他	9	2.6
	無回答	4	1.1

問2. 運賃を決める際、内訳(費用項目・金額)が明示されていますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	350	100.0
1	必ず明示されている	133	38.0
2	概ね明示されている	98	28.0
3	ほとんど明示されていない	76	21.7
4	全く明示されず(されたことなし)	26	7.4
	無回答	17	4.9

問2で「明示されている」の回答者を母数とすべきとも考えられるが、ここではオペ全体数を母数として構成比を算出している。

(「明示されている」の範囲が曖昧な部分もあるため)

問3. 運賃の内訳として明示されているものはどれですか？

		回答数	構成比(%)
	全体	350	100.0
1	用船料	215	61.4
2	運航委託手数料	56	16.0
3	燃料費(全額)	125	35.7
4	燃料費(上昇分(サーチャージ)のみ)	52	14.9
5	船員費(直接人件費)	73	20.9
6	船員費(旅費等)	28	8.0
7	港費(仮バース分を除く)	86	24.6
8	港費(仮バース分)	43	12.3
9	貨物費(ダンネージ費用)	16	4.6
10	貨物費(船内清掃料)	29	8.3
11	貨物費(船内荷役費)	19	5.4
12	貨物費(その他)	5	1.4
13	その他	22	6.3
	無回答	59	16.9

「必ず明示」が38%にとどまり、62%がそれ以外としていることは、荷主に満足な水準の運賃請求ができにくい状況を表しているものと認識。

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

運賃に関する質問(オペレーターの方々への質問)

(ここでの質問に1つでも答えたものを母数としている)



資料 1 - 2 - (2)

問4. 運賃とは別に実費を支払ってもらっている費用はありますか?

		回答数	構成比(%)
全体		350	100.0
1	用船料	29	8.3
2	運航委託手数料	5	1.4
3	燃料費(全額)	54	15.4
4	燃料費(上昇分(サーチャージ)のみ)	37	10.6
5	船員費(直接人件費)	11	3.1
6	船員費(旅費等)	3	0.9
7	港費(仮バース分を除く)	36	10.3
8	港費(仮バース分)	38	10.9
9	貨物費(ダンネージ費用)	13	3.7
10	貨物費(船内清掃料)	24	6.9
11	貨物費(船内荷役費)	6	1.7
12	貨物費(その他)	3	0.9
13	その他	32	9.1
無回答		182	52.0

問5. 現在の運賃水準で必要な経費を賄えていますか?

		回答数	構成比(%)
全体		350	100.0
1	十分賄えている	21	6.0
2	ほぼ賄えている	136	38.9
3	時々不足することがある	133	38.0
4	全く賄えていない	55	15.7
無回答		5	1.4

十分に賄えているが6%しかなく、時々不足する、全く賄えていないが50%超となっていることは、内航事業者の経営がギリギリのところで行われていることを示している。

問6. 貴社から運賃の値上げを提案することはありますか?

		回答数	構成比(%)
全体		350	100.0
1	よくある	63	18.0
2	時々ある	187	53.4
3	ほとんどない	77	22.0
4	全くない(交渉する機会がない)	20	5.7
無回答		3	0.9

時々ある、ほとんどない、全くないの合計で80%超となっていることは、内航業者が如何に荷主に遠慮しているかを表したものと言える。

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

運賃に関する質問(オーナーの方々への質問)

(ここでの質問に1つでも答えたものを母数としている)



資料1-3-(1)

問1. 用船料は、どのようにして決めていますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	相手側との交渉	395	67.1
2	予め決められた料金表に基づく	49	8.3
3	相手側から一方的に提示	137	23.3
4	その他	4	0.7
	無回答	4	0.7

問2. 用船料を決める際、内訳(費用項目・金額)が明示されていますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	必ず明示されている	193	32.8
2	概ね明示されている	148	25.1
3	ほとんど明示されていない	122	20.7
4	全く明示されず(されたことなし)	102	17.3
	無回答	24	4.1

問2で「明示されている」の回答者を母数とすべきとも考えられるが、ここではオーナー全体数を母数として構成比を算出している。
(「明示されている」の範囲が曖昧な部分もあるため)

問3. 用船料の内訳として明示されているものはどれですか？

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	船員費(直接人件費)	209	35.5
2	船員費(旅費等)	101	17.1
3	保険料	168	28.5
4	船舶修繕費	158	26.8
5	潤滑油費	145	24.6
6	船用品費	139	23.6
7	固定資産税	128	21.7
8	減価償却費	131	22.2
9	一般管理費	144	24.4
10	その他	47	8.0
	無回答	293	49.7

「必ず明示」が32.8%にとどまり、67.2%がそれ以外としていることは、オペに満足な水準の用船料請求ができにくい状況を表しているものと認識。

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

運賃に関する質問(オーナーの方々への質問)

(ここでの質問に1つでも答えたものを母数としている)



資料1-3-(2)

問4. 用船料とは別に実費を支払ってもらっている費用はありますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	船員費(直接人件費)	17	2.9
2	船員費(旅費等)	19	3.2
3	保険料	23	3.9
4	船舶修繕費	31	5.3
5	潤滑油費	21	3.6
6	船用品費	26	4.4
7	固定資産税	13	2.2
8	減価償却費	9	1.5
9	一般管理費	16	2.7
10	その他	98	16.6
	無回答	422	71.6

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

問5. 現在の用船料水準で必要な経費を賄えていますか？

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	十分に賄えている	30	5.1
2	ほぼ賄えている	235	39.9
3	時々不足することがある	208	35.3
4	全く賄えていない	101	17.1
	無回答	15	2.5

十分に賄えているが5.1%しかなく、時々不足する、全く賄えていない50%超なっていることは、多くの船主の経営状況が困難となっていることを表している。

問6. 貴社から用船料の値上げを提案することはありますか。

		回答数	構成比(%)
	全体	589	100.0
1	よくある	84	14.3
2	時々ある	245	41.6
3	ほとんどない	196	33.3
4	全くない(交渉する機会がない)	52	8.8
	無回答	12	2.0

時々ある、ほとんどない、全くないの合計で80%超となっていることは、オペが荷主に遠慮しているようにオーナーも運送業者に遠慮していることを表したものと見える。



- 働き方改革の中で、それに伴うコストを賄うための、適正な運賃・用船料が支払われるべき。
- 荷主との対話強化
【内航物流に関する諸課題について、荷主、国土交通省、内航業界が話し合う場の設置】
- 取引環境の改善(トラック業界の例も参考)
【荷主の責務、契約の在り方等】
- 荷主、オペレーターと対比して、船主の立場が相対的に弱い現状の中、強い船主の育成に向けた政策の推進



2. 荷役について

- ・ 船員の行う荷役関連作業は多岐に渡っている。**【資料2-1 P10】**

特に「タンカー(含ケミカル船)については、船内作業のみならず陸上におけるホース取り付けを行っている場合がある。

- ・ しかも、荷役について契約で明記されていない場合が相当あり、契約で決められていてもその通りに行われない例が相当ある。**【資料2-2 P11～13】**
- ・ 更に、実際に支払われない場合も、サービスでやっている場合もある。**【資料2-3 P14】**



荷役に関する船員労働の区分

船種	陸上における作業	船内における作業					
		荷役プラン	荷役前の作業	荷役	荷役中の作業	荷役監視	荷役後の作業
鋼材	なし	荷役プランを陸上側が作成し本船にて確認。	なし	揚荷時にコイルに被せてある段ボールの取外しを要求する必要がある	<ul style="list-style-type: none"> バラスト漲込み又は排出 ヒール調整（左右傾き調整） 係船索調整 舷梯の調整 	<ul style="list-style-type: none"> プラン通り荷役が進行しているか確認 ラッシングの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ダンネージ片付け・処理 ホールド掃除
バラ積み	なし	荷役プランを陸上側が作成し本船にて確認。	なし	積荷の際にスコップにて手伝う場合がある	<ul style="list-style-type: none"> バラスト漲込み又は排出 ヒール調整 係船索調整 舷梯の調整 	平均的に荷役が進行しているか確認	<ul style="list-style-type: none"> ホールド洗浄
油送船	陸上のホースの取付けを要求される場合がある	荷役プランを本船にて作成	<ul style="list-style-type: none"> 本船のホース取付け スカッパーへの栓の取付け 陸上側との連結 	本船にてバルブ及びポンプを操作	<ul style="list-style-type: none"> バラスト漲込み又は排出 ヒール調整 係船索調整 舷梯の調整 	<ul style="list-style-type: none"> 液面監視（サウンディング） 漏れ等異常が無いか巡回 	<ul style="list-style-type: none"> 陸上側との連結の切離し ホース取外し スカッパー栓の取外し タンククリーニング
ケミカル船	陸上のホースの取付けを要求される場合がある	荷役プランを本船にて作成	<ul style="list-style-type: none"> 本船のホース取付け スカッパーへの栓の取付け 陸上側との連結 	本船にてバルブ及びポンプを操作	<ul style="list-style-type: none"> バラスト漲込み又は排出 ヒール調整 係船索調整 舷梯の調整 	<ul style="list-style-type: none"> 液面監視（サウンディング） 漏れ等異常が無いか巡回 	<ul style="list-style-type: none"> 陸上側との連結の切離し ホース取外し スカッパー栓の取外し タンククリーニング（後処理）
RORO	なし	<ul style="list-style-type: none"> 荷役プランの確認（強度・トリム等計算） 必要に応じプラン変更 	ラッシング資材の準備	なし	<ul style="list-style-type: none"> ヒール調整 バラスト漲込み又は排出 係船索調整 ランプウェイの調整 	<ul style="list-style-type: none"> プラン通り荷役が進行しているか確認（シャシー番号等）。 シャシー停止位置の確認（ラッシング位置の確認） 	ラッシング資材の片付け
コンテナ	なし	<ul style="list-style-type: none"> 荷役プランの確認（強度・トリム等計算） 必要に応じプラン変更 	ラッシング資材の準備	なし	<ul style="list-style-type: none"> ヒール調整 バラスト漲込み又は排出 係船索調整 舷梯の調整 	<ul style="list-style-type: none"> プラン通り荷役が進行しているか確認（コンテナ番号等）。 ラッシング、ツイストロックの確認 	ラッシング資材の片付け



荷主等との契約及び船員確保に関する質問

問1. 運送・用船等の契約を書面で交わしていますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	常に書面で契約	564	77.2	252	72.0	463	78.6
2	時々書面で契約	75	10.2	52	14.9	58	9.8
3	ほとんど書面での契約なし	43	5.9	32	9.1	35	5.9
4	全く書面での契約なし	18	2.5	9	2.6	11	1.9
	無回答	30	4.1	5	1.4	22	3.7

常時書面契約がなされていないものが23%もあること自体が問題。本来運送契約は、100%書面契約が交わされているべき。

問2. 用船契約等において、船員が行う荷役時の作業(清掃や片付け等の荷役に関する作業も含む)を明確に取り決めていますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	常に取り決めている	246	33.7	127	36.3	209	35.5
2	取り決めている、いない場合あり	171	23.4	88	25.1	132	22.4
3	取り決めているない	263	36.0	115	32.9	221	37.5
	無回答	30	4.1	20	5.7	27	4.6

船員の荷役作業業務については、問3の通り、多様な業務がある。船員が行う荷役の作業を取り決めている場合がある、取り決めているが約60%もあるのは、この業務に対する取扱が曖昧となっていることを示している。

問2で「常に取り決めている」の回答者を母数とすべきとも考えられるが、ここでは全体数を母数として構成比を算出している。
(「常に取り決めている」以外の回答者が本設問に回答している場合が多くあるため)

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成



荷主等との契約及び船員確保に関する質問

問3. 船員が行う荷役時の作業を明確に取り決めている場合、何を船員が行うことになっていますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	艙内の積付	149	20.4	72	20.6	123	20.9
2	積荷の固縛	66	9.0	37	10.6	54	9.2
3	艙内清掃	259	35.1	141	40.3	204	34.6
4	ダンネージの片付	111	15.2	52	14.9	90	15.3
5	ホース・ローディングアームの接続(船側)	153	21.0	62	17.7	126	21.4
6	ホースの接続(陸側)	82	11.2	29	8.3	71	12.1
7	荷役中の安全確認・監視	271	37.1	134	38.3	216	36.7
8	タンク内の検査	80	11.0	22	6.3	68	11.5
9	タンククリーニング	91	12.5	31	8.9	74	12.6
10	その他	19	2.6	15	4.3	13	2.2
11	取り決めていない	76	10.4	37	10.6	63	10.7
	無回答	30	4.1	91	26.0	195	33.1

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成



荷主等との契約及び船員確保に関する質問

問4. 船員が行う荷役時の作業を明確に取り決めている場合、取り決めた通りに作業が行われていますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比 (%)	回答数	構成比 (%)	回答数	構成比 (%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	常に決められた通り	300	41.1	172	49.1	236	40.1
2	取り決め以外にも作業あり	109	14.9	50	14.3	89	15.1
3	取り決め作業を時々行わず	13	1.8	4	1.1	10	1.7
4	取り決め作業をほとんど行わず	3	0.4	2	0.6	3	0.5
5	わからない	19	2.6	10	2.9	15	2.5
	無回答	30	4.1	112	32.0	236	40.1

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

明確に取り決めている場合であっても、常に決められたとおりは41.1%にすぎず、取り決められた以外の作業があるや無回答が50%以上となっている。

このことは、船員の荷役作業に対する取扱いの曖昧さを示しており、内航総連が平成28年度に実施した「内航海運における取引の実態に関するアンケート調査」においては、荷役等に係る作業を船員側が行った場合の対価支払いの割合で、支払い不十分、不払い、無回答が80%以上となっている。

働き方改革に対応するため、船員の配乗効率の改善を図るためには、船員の荷役作業の軽減を図るかその分の船員を増員させるかが必要となってくるが、これに対処するためにはコスト増が避けられないことから、事業者と船員の生産性向上に向けた取り組みとともに、荷主の理解と協力が不可欠。



船員の作業実態調査結果

荷役等に係る作業を船員（船側）が行った場合の対価支払いの割合（％）

船倉内のクリーニング（貨物船）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	22.1	11.9	18.6	17.3
支払不十分、不払い （支払不十分）	16.8	16.5	15.6	18.7
（不払い）	(4.9)	(1.5)	(1.4)	(2.0)
無回答	(11.9)	(15.0)	(14.2)	(16.7)
合計	61.1	71.6	65.8	64.0
ダンネージの購入・手配（貨物船）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	13.1	9.0	20.0	15.7
支払不十分、不払い （支払不十分）	7.8	9.0	7.2	11.7
（不払い）	(2.1)	(0.0)	(0.0)	(2.0)
無回答	(5.7)	(9.0)	(7.2)	(9.7)
合計	79.1	82.0	72.8	72.6
ダンネージの片付け（貨物船）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	12.6	7.5	15.7	13.2
支払不十分、不払い （支払不十分）	14.7	9.0	12.8	13.2
（不払い）	(3.6)	(1.5)	(0.0)	(1.5)
無回答	(11.1)	(7.5)	(12.8)	(11.7)
合計	72.7	83.5	71.5	73.6
タンククリーニング（タンカー）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	17.0	11.9	12.9	11.2
支払低額、不払い （支払不十分）	14.8	10.4	5.7	9.1
（不払い）	(3.3)	(0.0)	(1.4)	(1.5)
無回答	(11.5)	(10.4)	(4.3)	(7.6)
合計	68.2	77.7	81.4	79.7
ホースジョイント作業（タンカー）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	4.4	9.0	5.7	4.6
支払低額、不払い （支払不十分）	23.2	11.9	10.0	12.2
（不払い）	(0.3)	(0.0)	(0.0)	(0.5)
無回答	(22.9)	(11.9)	(10.0)	(11.7)
合計	72.4	79.1	84.3	83.2
封印作業（タンカー）	定期用船	運航委託	トリップ契約	運送契約
適当な額が支払われた	4.1	9.0	5.7	4.1
支払低額、不払い （支払不十分）	20.6	9.0	7.1	11.2
（不払い）	(0.3)	(0.0)	(0.0)	(0.5)
無回答	(20.3)	(9.0)	(7.1)	(10.7)
合計	75.3	82.0	87.2	84.7

どの項目も無回答が大半を占めるが、その中でいくつかの作業では「適当な額が支払われた」よりも「支払不十分（低額）、不払い」の方が上回っている。船倉内のクリーニング（貨物船）、ダンネージの片付け（同）、ホースジョイント作業（タンカー）、封印作業（同）などである。

※日本内航海運組合総連合会調べ
平成28年度「内航海運における取引の実態に関するアンケート調査結果報告書」より



- ・ 働き方改革の中で、船員の労働時間管理が厳格化される中、内航業界としても生産性向上に取り組むとともに、
 - ① 荷役も労働時間に含まれ、荷役をさせるのなら運航スケジュールに影響があること。
 - ② 場合によっては、船員を新たに雇う必要があり、コストが増加すること。

を荷主に理解していただきたい。

- ・ また、荷役をさせるのなら、契約で明記し、コストが適正に支払われるようにして欲しい。
- ・ 荷主との対話強化
【内航物流に関する諸課題について、荷主、国土交通省、内航業界が話し合う場の設置】
- ・ 取引環境の改善(トラック業界の例を参考)
【荷主の責務、契約の在り方等。】



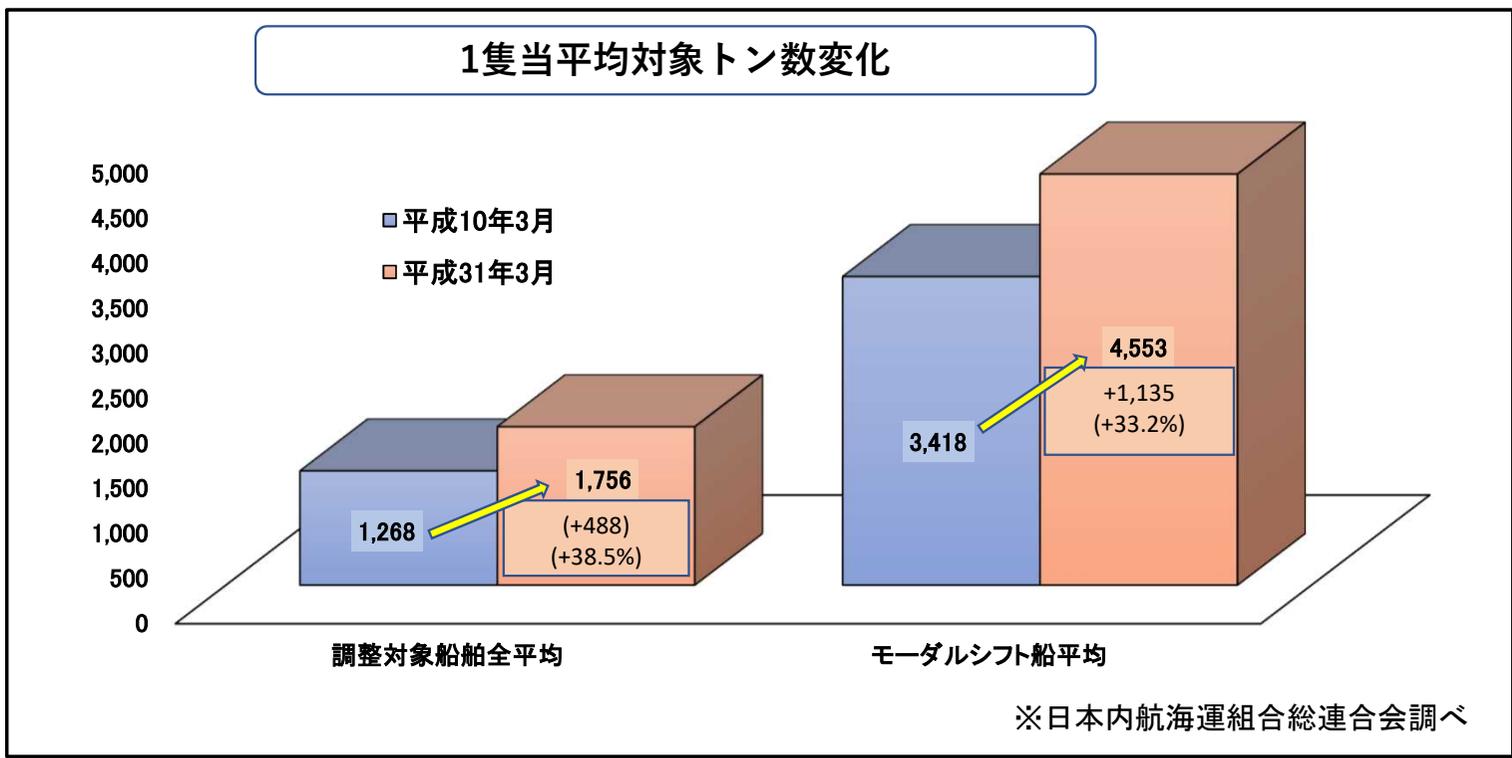
3. 生産性の向上について

- 荷主企業の生産性向上と物流企業の生産性の向上がWin-Winになることを期待。
- 内航側の生産性向上の取り組み
 - ① 船舶の大型化 …… 労働生産性の向上 【資料3-1-2 P17,18】
 - ② モーダルシフトの促進……RORO／フェリー航路の拡充
 - ③ 船員雇用の多様化(船舶管理会社、貸渡業者(マンニング会社))
 - ④ 機械化の促進(例:ブリッジからの機関監視・バルブを自動接続するための油面管理システム)

暫定措置事業開始後の内航船舶の船型大型化実績



資料 3 - 1



注：平均対象トン数とは、船種毎の貨物に対応する1隻当たりの平均積載可能トン数

		隻数	増減	対象トン数	平均対象トン数	増減
全船舶	平成10年3月	5,033	-1,735 (-34.5%)	6,380,625	1,268	488 (+38.5%)
	平成31年3月	3,298			1,756	
モーダルシフト船	平成10年3月	110	48 (+43.6%)	375,990	3,418	1,135 (+33.2%)
	平成31年3月	158			4,553	

RORO船等の運行状況



- 2019年3月末現在、RORO船又は中長距離フェリーを運航している事業者・航路は、30事業者、53航路、79隻
- 2016年4月から2019年4月の間に、14事業者がRORO船及び中長距離フェリーの輸送力を増強

会社名	RORO船 フェリー
・輸送力増強の概要	

⑩四国開発フェリー
 ・2018年8月、12月 合計2隻新船就航
 (東予～新居浜～神戸～大阪)

⑪オーシャントランス
 ・2016年5月、7月、9月 合計3隻新船就航
 (北九州～徳島～東京)

⑫フェリーさんふらわあ
 ・2018年5月、9月 合計2隻新船就航
 (大阪～志布志)

⑬マルエーフェリー
 ・2017年10月 新船就航(神戸～大阪～志布志～名瀬～那覇)

⑭琉球海運
 ・2017年8月、11月 合計2隻新規就航
 (東京～大阪～那覇)

⑦日藤海運
 ・2017年5月、2019年1月 合計2隻新船就航
 (追浜～川崎～名古屋～豊橋～坂出～玉島～広島～苅田～玉島～神戸～豊橋～本牧～追浜)

⑧新日本海フェリー
 ・2017年3月、6月 合計2隻新船就航
 (小樽～新潟)

⑨近海郵船
 ・2018年1月、3月 合計2隻新船就航
 (常陸那珂～苫小牧)
 ・2019年4月 新規航路開設
 (敦賀～博多)

①日本通運・日本マリン
 ・2017年9月、12月 合計2隻新船就航
 (東京～苫小牧～大阪)

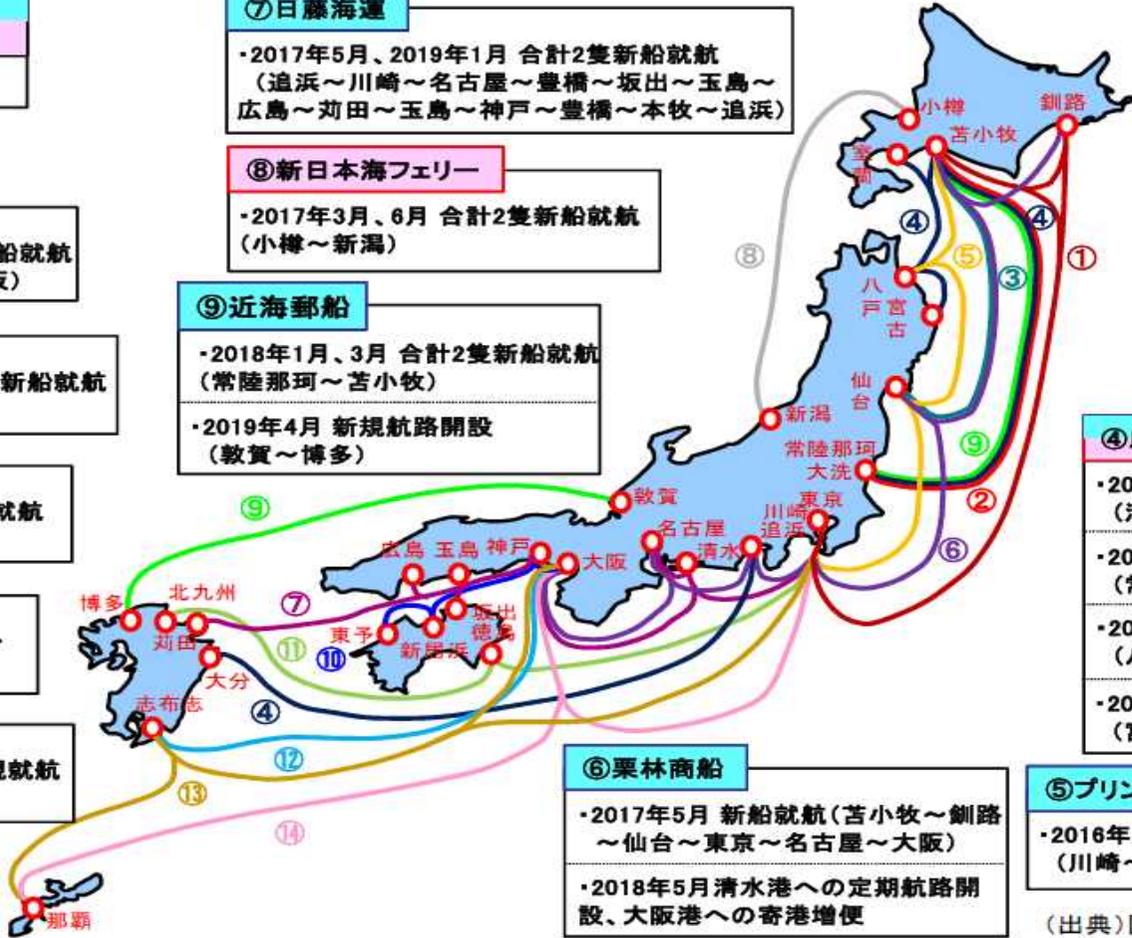
②商船三井フェリー
 ・2017年5月、10月 合計2隻新船就航
 (大洗～苫小牧)

③太平洋フェリー
 ・2019年1月 新船就航
 (仙台～苫小牧)

④川崎近海汽船
 ・2016年10月 RORO船新規航路開設
 (清水～大分)
 ・2016年10月 RORO船新船就航
 (常陸那珂～苫小牧)
 ・2018年4月 フェリー新船就航
 (八戸～苫小牧)
 ・2018年6月 フェリー新規航路開設
 (宮古～八戸～室蘭)

⑥栗林商船
 ・2017年5月 新船就航(苫小牧～釧路～仙台～東京～名古屋～大阪)
 ・2018年5月 清水港への定期航路開設、大阪港への寄港増便

⑤プリンス海運
 ・2016年9月、2017年1月 合計2隻新船就航
 (川崎～追浜～仙台～八戸～苫小牧)



(出典)国土交通省海事局内航課調べ



業界からの要望等（生産性の向上について）

- 生産性向上には、「技術イノベーション」と「業務の見直し」並びに「物流システムの見直し等」が必須。
 - ・ 「技術イノベーション」については、「内航未来創造プラン」にも、明記されているところ。
 - ・ 内航で使える技術の開発、それに伴う船員の負担軽減を期待。
「自動運航船の実現は、内航海運の課題である乗組員の高齢化、人手不足……等への対応策として有効であるため、その活用を図り、内航海運の生産性・安全性の向上を促進」
- 「業務の見直し」については、前述のとおり「荷役」について改善される事を期待。
- 船舶管理会社、貸渡業者（マンニング会社）の質の向上。
- 生産人口減少、働き方改革の促進の中、我が国物流をどう維持していくか、その中で海運の位置づけをどう考えていくか、ハード・ソフト両面の物流政策が打ち出され、物流システムの見直しが行われることを期待。

参考

- ① 幹線にRORO船等大型船の活用
 - ② 共同輸送システムの構築による効率化
- 荷主ヒアリングにおいて提案。



4. 安定輸送の確保について

(1) 船員の労働力の現状

- ・ 船員の不足感有り 【資料4-1 P21、22】

(2) 船員の確保・育成について

- ・ 船員育成船舶制度の実現(船員育成のため、499GTを509GTまで拡大)
- ・ 民間6級育成の充実【資料4-2 P23】
- ・ 水産系高校との連携

等を内航業界は行ってきた。

(3) 荷主との連携

- ・ 「内航未来創造プラン」により、「安定・効率輸送協議会」設置されたものの、今後の展開は不明



荷主等との契約及び船員確保に関する質問

問5. 十分な船員を確保できていますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	十分確保できている	121	16.6	66	18.9	102	17.3
2	概ね確保できている	409	56.0	200	57.1	320	54.3
3	確保できていない	108	14.8	38	10.9	91	15.4
4	確保できず運航に支障あり	31	4.2	18	5.1	25	4.2
5	わからない	20	2.7	13	3.7	13	2.2
	無回答	30	4.1	15	4.3	38	6.5

問5において、3, 4, 5及び無回答が約30%を占めるが、この対象は、500総トン未満の小型船と思われる、小型船の船員不足が明らかとなっている。

このことは、問7の休暇・休息の設問で、1, 2が50%以上を占めていることでも明らか。

確保できずに運航に支障をきたした回数

	回答数(全体)	
	昨年	今年
1回程度	3	9
2回程度	7	7
3回程度	4	3
4回程度	1	0
5回程度	2	1
6回程度	0	1
7回程度	1	1
8回程度	0	0
9回程度	0	0
10回程度	1	2

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成



荷主等との契約及び船員確保に関する質問

問6. 船員に十分な休暇・休息を与えることができますか？

		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	十分与えることができる	209	28.6	117	33.4	163	27.7
2	概ね与えることができる	373	51.1	171	48.9	297	50.4
3	与えることができていない	81	11.1	29	8.3	71	12.1
4	わからない	25	3.4	18	5.1	19	3.2
	無回答	30	4.1	15	4.3	39	6.6

問7. 船員に十分な休暇・休息を与えることができない要因は何ですか？

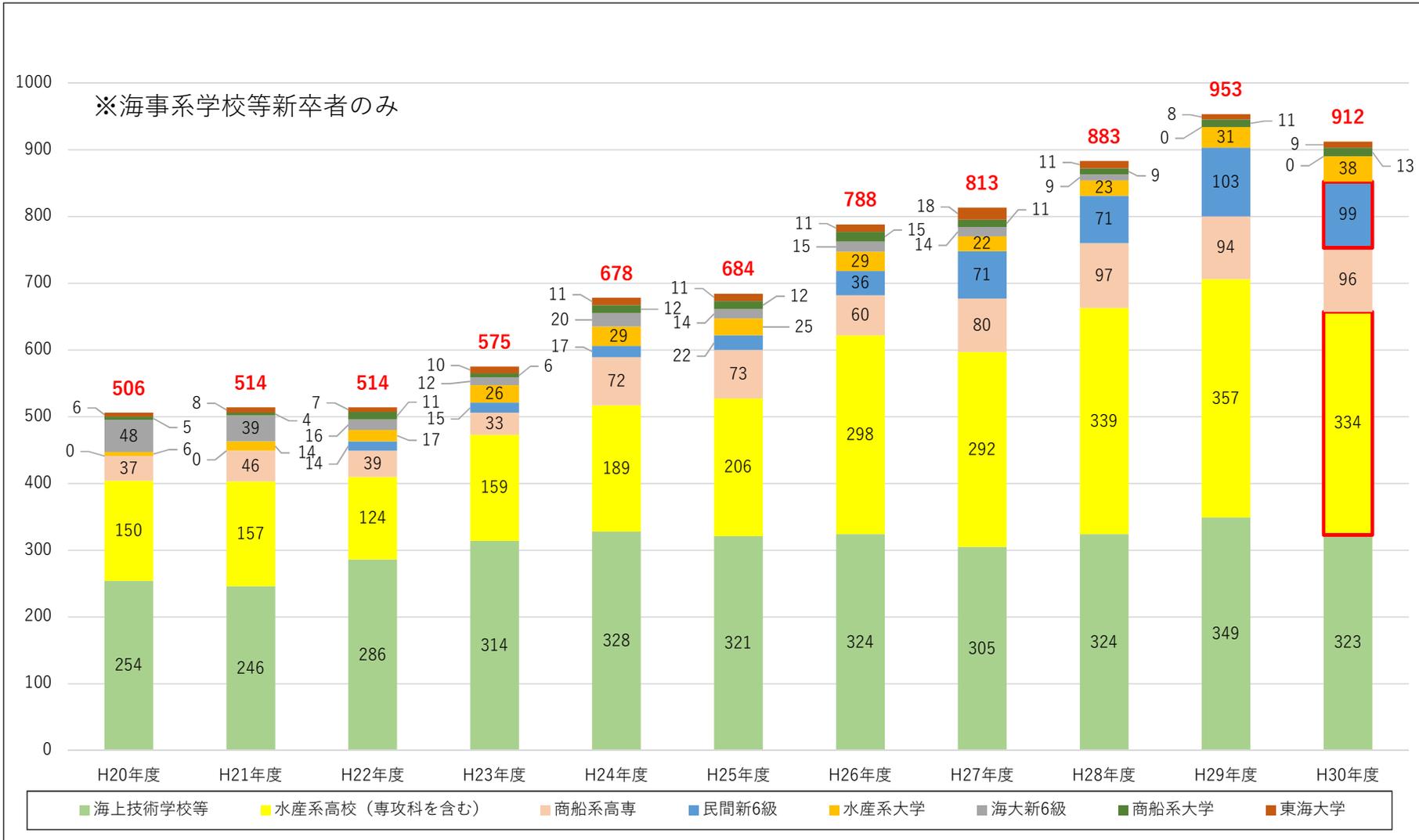
		全体		オペレーター		オーナー	
		回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)	回答数	構成比(%)
	全体	730	100.0	350	100.0	589	100.0
1	船員のなり手おらず予備船員確保難	264	36.2	106	30.3	225	38.2
2	予備船員確保の経営上の余裕なし	122	16.7	42	12.0	105	17.8
3	交代時の旅費等支払いできない	4	0.6	3	0.9	4	0.7
4	運航スケジュールが過密	103	14.1	34	9.7	87	14.8
5	その他	29	4.0	22	6.3	24	4.1
	無回答	30	4.1	186	53.1	278	47.2

※資料4の「内航海運業における契約等に関する実態調査」の集計結果を基に内航総連が作成

内航船員新規就業者数の推移



資料4-2



※国土交通省海事局船員政策課調べ



▪ 今後の必要船員数を踏まえつつ、

- ① 海洋国家日本として、官の役割強化に期待。
- ② 官だけでは足りない部分を民間でどう補完していくか。
- ③ 船員労働力確保の為の荷主の理解と協力に期待。

○ 働き方改革で益々荷主との連携が必要となる中、実際に機能する場が必要。