

# 前回の議論のまとめ

---

令和2年3月27日(金)

国土交通省海事局

# 前回の議論のまとめ(1)

## 1. 内航海運暫定措置事業終了後の必要な取組について

- **暫定措置事業を終わらせるという方向性は良い。**
- 需給の調整を終えることは、**今の時代の流れから考えるとやむをえない。**
- セーフティネットについては、**自己目的化しないようにする必要。**
- セーフティネットについては、その発動に際して**世間に納得してもらえる理由を示す必要。**
- 船腹調整事業や暫定措置事業は長期に及んだが、セーフティネットに基づいて事業を行う際は、**3年～5年程度の短期間で効果のあるものが望ましい。**



セーフティネットの詳細について、引き続き事務局及び内航総連において検討を深める。

### ■ 3月12日(木) 内航総連より、暫定措置事業に係る取扱について下記の通り公表

- ・ 暫定措置事業の円滑な終了に向けた総連合会としての取り扱い方針を下記(1)～(2)の通り決定。
- ・ この方針に基づく規程改正について国土交通省との検討に着手することとする。

- (1) **規程で定める収支相償う時期は、J R T T ((独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構) に対する債務全額の返済手続き完了時とすることを前提とした上で、現在の暫定措置事業の収支状況から見て、当該時期は令和3年8月20日のJ R T T に対する債務返済時となる**と考える。
- (2) **現時点での建造等納付金の納付状況に基づくと、令和2年9月期以降は、建造等納付金の納付は不要**となる。

# 前回の議論のまとめ(2)

## 2. 内航海運暫定措置事業終了後の業界団体の役割

### ■ 船員の育成及び確保への取組みについて

- 6級海技士の養成について、需要や期待が高まるなか、業界あげての支援が必要。
- 船員養成だけでなく、業界全体として、船員になった後の技能向上を評価する仕組み、船員のキャリア形成の見える化を図る仕組みを整備し、さらにその評価が賃金の向上につながるようになれば良い。

### ■ 業界団体として行うデータ収集について

- 中小企業が多く、系列化が進む業界構造においては、情報の非対称性が生じ、オーナーを中心とした中小企業に不利に働いている可能性がある。業界団体として弱い立場に立って情報を共有する役割が重要。
- 非組合員を含めて、また、平時も含めて、安定輸送、生産性向上や働き方改革に対応するための必要なデータを収集する組織にしていく必要。
- これまでは需給調整に関するデータ、つまり船に対するデータが基本だったが、今後は荷動きなど輸送実績に関するデータが重要性が高まってくる。

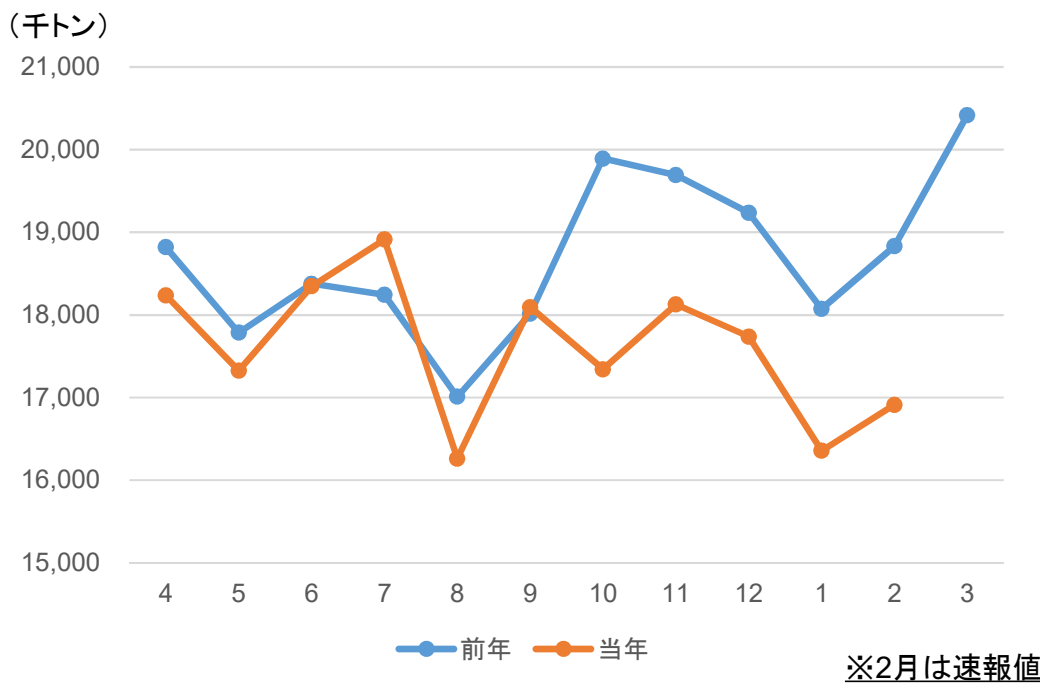
### ■ その他

- 環境規制などへの対応について、国単位で対応できる組織は必要。
- 内航海運の役割の大きさを対外的にアピールすることが必要。

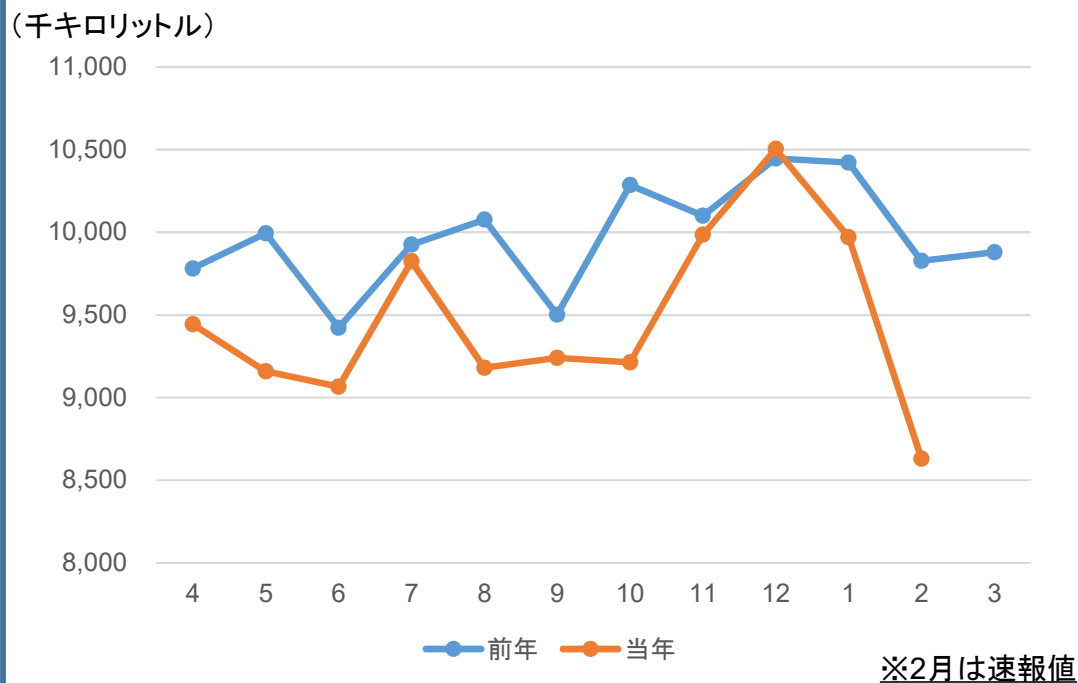
業界団体の役割について、本日の意見を踏まえ国土交通省とも連携しながら、内航総連等の業界団体において検討を進める。

- 貨物船は昨年10月以降、油送船は直近1年間、輸送量は減少傾向にある。
- 3月以降、新型コロナウイルスの影響が懸念されており、輸送量はさらに減少する可能性がある。

## 【貨物船】



## 【油送船】



日本内航海運組合総連合会「内航輸送主要元請輸送実績」より

## 今後の輸送量について

新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、内航海運業への影響について、約100事業者にヒアリングを実施。

- 3月以降の輸送量について、生産量の減少、公共事業の中断などで、対前年同月比0%~30%程度輸送量が減少する見込みであると回答した事業者が半数以上。