

第1回次世代内航海運懇談会発表資料

1. 21世紀型内航海運のあり方

今後の内航海運は、日本国内の様々な物流の中で主力的役割を取戻し、世界的な環境問題への寄与かつ大量効率輸送が可能な唯一の輸送手段と認知されるためにも、安全・環境両面にて足下
がしっかりした業界である必要がある。

社会的にも認知度が低い内航海運の今後は、PR活動を行いながらイメージアップを図ると共に、
クリーンなイメージを持たれる業界となるために、上記 を実行していくことが求められる。

縦割りではなく、行政・内航総連・荷主・陸上・港湾等、物流に携わる全ての連携を可能にする総合
物流懇談会開催と具体的方策の検討を早急に行うことで、モーダルシフトを推進する牽引車となる。

2. 今後の内航海運行政が取り組むべき課題

暫定措置事業を継続的実施するための経済的支援 (総連合独自の政策をもとに)

運賃・用船料に係わる契約の遵守に関する規制強化
契約を遵守しない、軽視されていることに問題あり

船員雇用形態に関する自由化

将来、船員保険の徴収金額は高騰の一途(船員数の減少) → 負担増
雇用形態(船保・厚年) → 個人契約(職人としての事業主)

イ) 船員個人の増収(船主負担の分配)及び貯蓄年金と保険選択の自由化
ロ) 船員間の競争 → 船員能力の底上げ
ハ) 船主経済の健全化

船舶職員法及び船員法見直し

定員を減少させることが、必ずしも安全を阻害するという常識を覆す

イ) 制令で定める乗組み基準の緩和又は見直し

・機関部職員規定の見直しによる乗員の減少

ロ) 新しい基準条件を設定し、条件を満たす会社・船舶にのみ認可するもの

・海上運航・積付け掃除・メンテナンスの分離

・テクニカルサポート及びデータロガーの陸上管理等

ハ) 内航海運小型船改革 → 安全運航の充実

・若年船員の確保(少人数運航により乗船期間の短縮)

・老齢船員の職場確保(新しい職場の提供:メンテナンス・積付け・掃除要員)

・近代化船推進(新しい基準・条件を満たすことでの特典)

・環境化対策(近代化船推進の新基準に組み込む)

検査基準の見直し(何れか緩和できれば効率性の向上)

・中間検査2年目と3年目で、検査項目の分割を認める

・5年定期検査間の分割検査を認める(中間検査省略)

・ISM取得船の検査項目を緩和し、ISM取得コストの高感を和らげる。

共同船舶管理会社の推進

・内航海運業界の小規模零細性からの脱却し、経営基盤の強化と組織力を活用した
管理業務の効率化を図り、荷主、オペレーター等時代のニーズにあった業態へと変化
していく。

・教育水準の維持による船員の業務に対する質の向上及び効率的な船員配乗を行う。

・情報の共有化及び伝達による相互補完と、人、モノ、金等経営資源の有効活用を行う
ことで、管理船舶に関する様々な自主調整を行う。

報告者

吉祥海運株式会社
代表取締役 蔵本由紀夫