

議題（２）

今後の海事局内航課の取組について

○ 令和3年に海上運送法等の一部を改正(海事産業強化法)し、船員の働き方改革や、内航海運の生産性向上等を図る観点から、船員の労務管理の適正化や荷主への勧告・公表制度の創設、契約書面の法定化等を措置。

①造船・海運分野の競争力強化等

造船

○ 事業基盤強化計画の認定制度

➢ 大臣認定を受けた計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

事業基盤強化計画 大臣認定

共同での設計・営業・建造

抜本的な生産性向上
(例:デジタルトランスフォーメーション)

大臣認定を受けた造船所が建造

海運(外航・内航)

○ 特定船舶導入計画の認定制度

➢ 大臣認定を受けた計画に基づく特定船舶(安全・環境・省力化に優れた高品質な船舶)の導入を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

特定船舶導入計画 大臣認定

安全・環境等に優れた船舶の導入

次世代省エネ船 LNG燃料船

○ 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収

②船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

船員

○ 船員の労務管理の適正化

➢ 労務管理責任者の選任

➢ 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理

➢ 労働時間等に応じた労務管理

事務所(陸上)

労務管理責任者

必要な情報を把握し適切に労務管理
(乗船サイクルの調整等)

船内

内航海運 等

○ 内航海運の取引環境改善、生産性向上

➢ 船員の労働時間に配慮した運航計画作成

➢ 荷主への勧告・公表

➢ 船舶管理業の登録

○ 新技術の導入促進

➢ エンジン等の遠隔監視による検査合理化

オーナーA オーナーB オーナーC

委託

船員雇用・配乗、運航、維持管理

船舶管理業者

- 荷主業界と内航海運業界との連携強化を目的に、荷主企業と内航海運業者との間で内航輸送に関する課題等を共有し、中長期的視野に立ってその改善策等に取り組んでいくため、令和5年度に安定・効率輸送協議会や、本協議会の下に設置された産業基礎物資の輸送品目毎に3つの部会(鉄鋼部会、石油製品部会及び石油化学製品部会)を開催。

安定・効率輸送協議会

- 日本内航海運組合総連合会(以下、内航総連)や、日本鉄鋼連盟、石油連盟及び石油化学工業協会(各荷主団体)より、「内航アクションプラン」の取組状況についてご説明いただき、内航総連からは、特にオペレーター(運航事業者)とオーナー(船主)ともに、働き方改革に関する取組を進めている旨、荷主団体からは、特に生産性向上・業務効率化等に向けた取組に努力している旨ご発言いただいたところ。
- また、内航総連より、令和4年度の内航海運の取引環境・生産性向上・事業承継等に関するアンケート調査概要について説明。

輸送品目毎の部会

石油化学製品部会

(令和5年10月26日)
(令和6年3月27日)

- 内航海運業界側と石油化学工業協会側との間で意見交換が行われ、石油化学製品の安定輸送に関しては、適正船腹量の確保と船員の確保、特に輸送(船腹)需要の把握や船員の定着化について議論が行われた。石油化学製品の効率輸送に関しては、船舶当たりの輸送量の増加、特に複数荷主による共同輸送の現状や今後の展望等について議論。

石油製品部会

(令和5年11月17日)

- 内航海運業界側と石油連盟側との間で意見交換が行われ、石油製品の安定輸送に関しては、船員の確保、特に船員の定着化について議論が行われた。石油製品の効率輸送に関しては、時間当たりの積載率の上昇、特に荷役時間の短縮や複数荷主による共同輸送における現在の対応状況や今後の展望等について議論。

鉄鋼部会

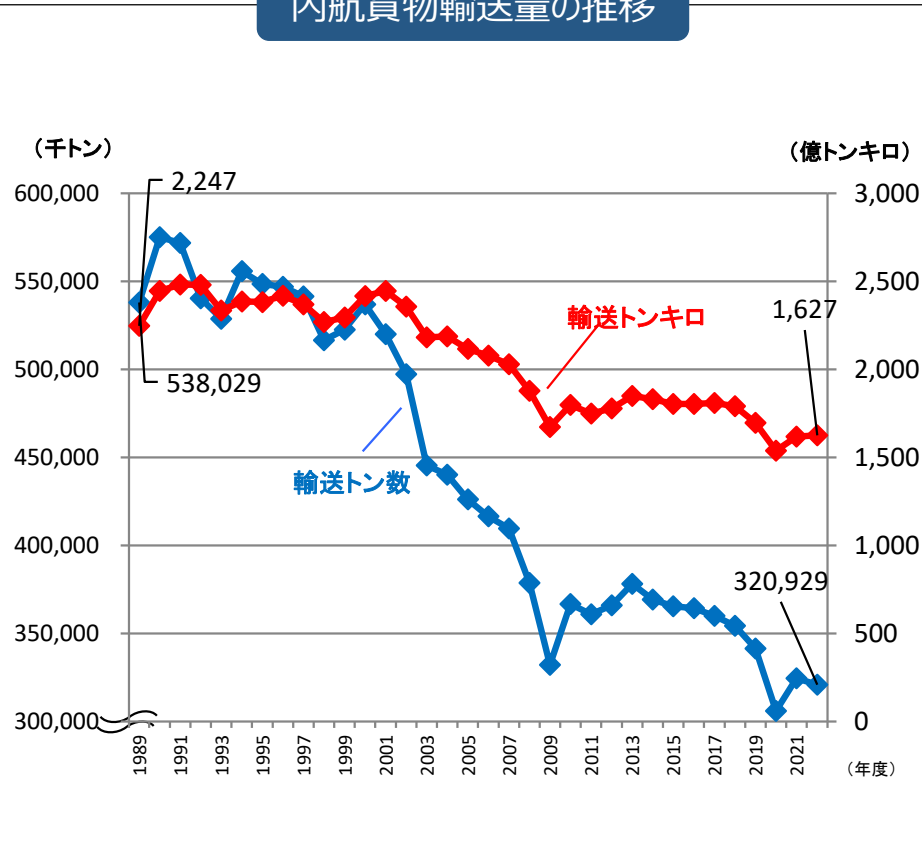
(令和5年12月12日)

- 内航海運業界側と鉄鋼連盟側との間で意見交換が行われ、鉄鋼製品の安定輸送に関しては、船員の確保、特に新規の船員確保や労務負担の軽減について議論が行われた。鉄鋼製品の効率輸送に関しては、船舶当たりの輸送量の増加、特に船舶の大型化や港湾施設整備における現状等について議論。

内航海運の現状と課題①

- 内航貨物輸送量は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後は少しずつ回復傾向が見られるものの、取扱貨物量はコロナ前の9割程度に留まっている。
- 内航海運業の営業利益率は全産業と比して低く、内航海運業者の多くからは、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストが十分にまかなえていない、といった声も挙がっている。

内航貨物輸送量の推移

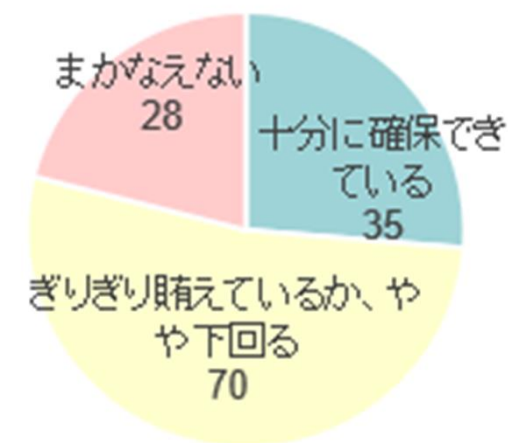


内航海運業の経営状況

経営状況 (1社当たり平均)	内航海運業	全産業
営業利益率 (営業利益／売上高)	2.19%	3.7%
(参考) 営業利益 (千円)	9,131	18,759
(参考) 売上高 (千円)	415,974	500,990

船価・船員費の状況

用船料で船価や船員費を賄えているか(社)



(※ 1) (出典) 「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成

(※ 2) (出典) 政策レビュー

(※ 3) (出典) 法人企業統計調査 (令和3年度)、内航海運業報告規則に基づく内航課調査 (令和3年度)

内航海運の現状と課題②

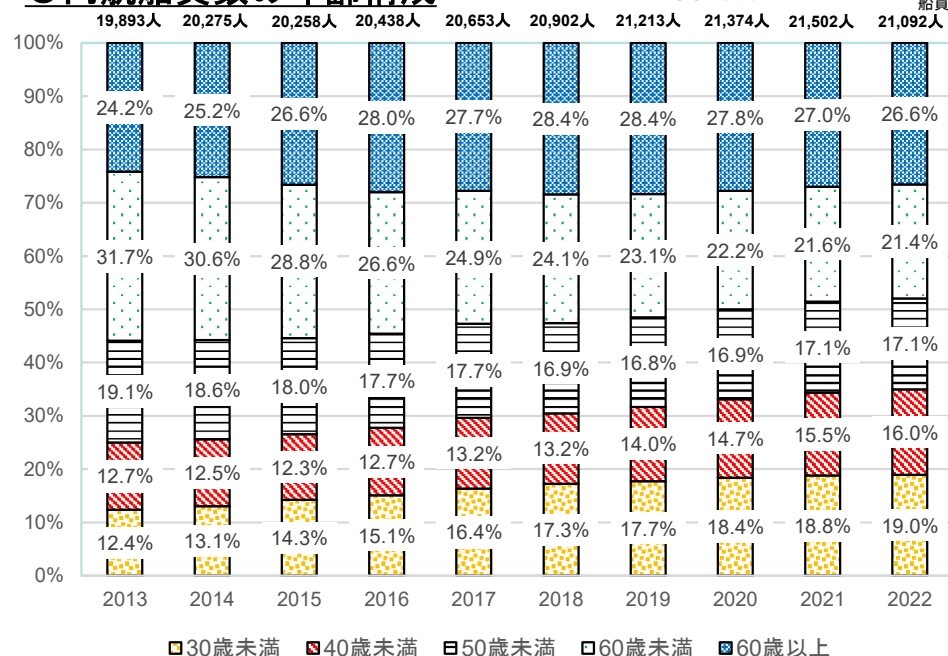
- 内航船員は50歳以上が約5割を占めているが、近年、若年船員が増加傾向。今後、生産年齢人口の減少が見込まれており、船員の確保・育成と働き方改革により定着を図ることが課題。
- また、内航海運は、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占めている。

内航貨物船船員の現状

○内航船員数の年齢構成

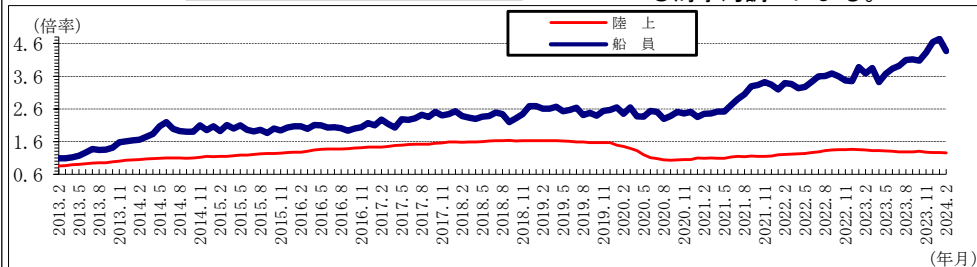
○海事局調べによる。

内航貨物船員総数

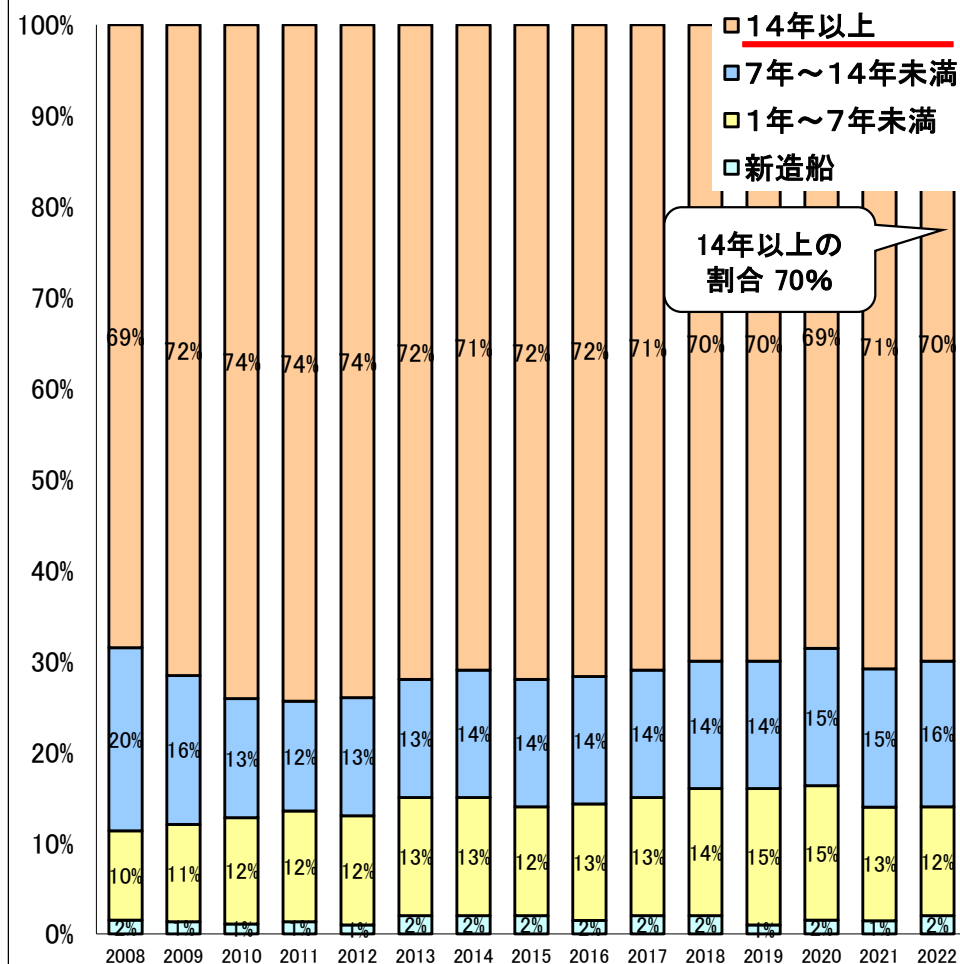


○船員の有効求人倍率の推移

○海事局調べによる。

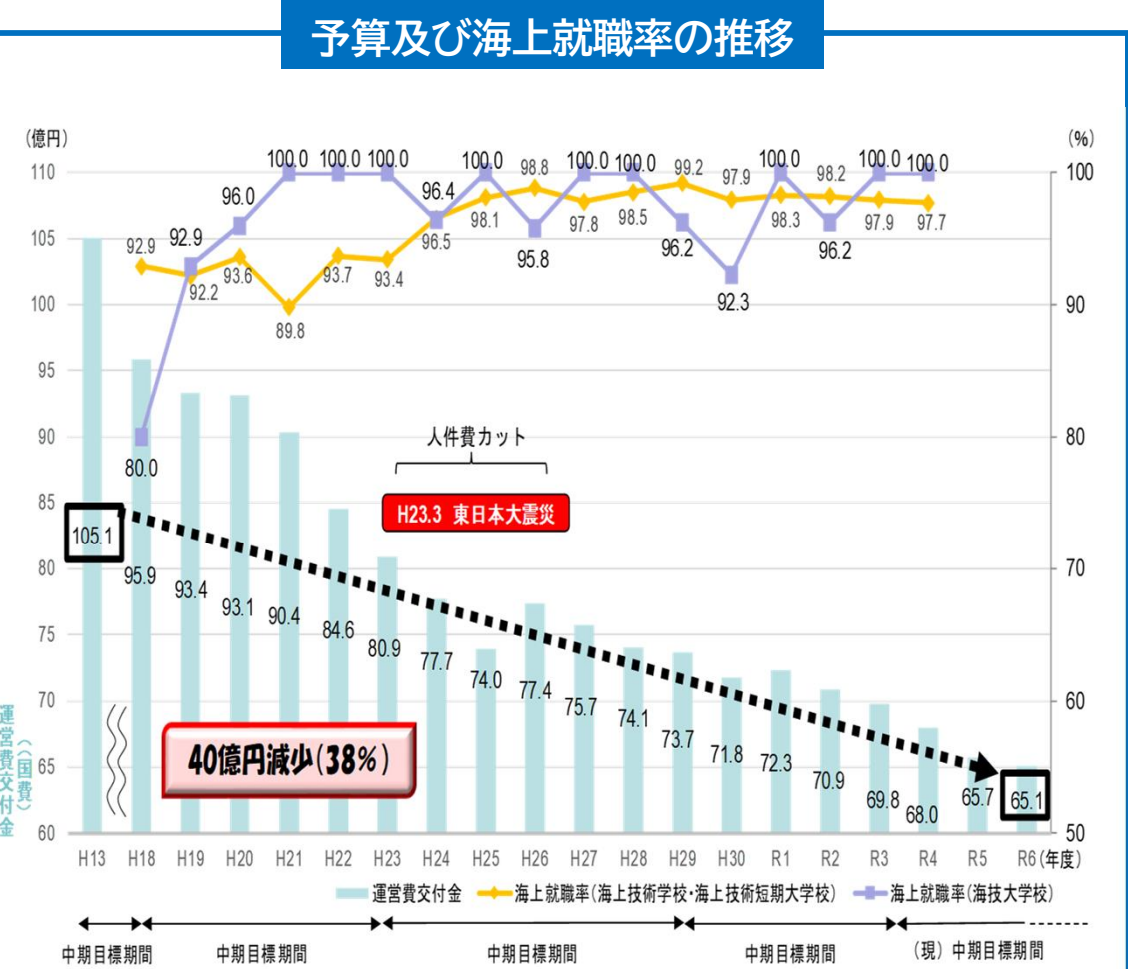


船齢構成の推移



(独)海技教育機構における予算・海上就職率・養成定員の推移

高齢化の進行による社会保障費の増加等により我が国の財政は厳しい状況が続いているため、海技教育機構の運営費交付金も減少傾向が継続しているが、海技教育機構では経営努力により養成定員の増加及び海上就職率の維持・向上に努めている。



※ 平成13年～17年 (独)海員学校、(独)海技大学校及び(独)航海訓練所
平成18年～27年 (独)海技教育機構及び(独)航海訓練所
平成28年～ (独)海技教育機構

養成定員の推移

入学年度	H13	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6
海上技術学校	小樽	30	30	募集停止	短大に移行		
	宮古	40					
	館山	40	40	40	40	40	40
	唐津	40	40	40	40	募集停止	短大に移行
	口之津	30	30	30	30	30	30
	沖縄	40					
海上技術短期大学校	小樽			40	40	40	40
	宮古		45	45	45	45	45
	清水	80	115	115	115	115	115
	波方	80	90	90	90	90	90
	唐津						45
定員合計	380	390	360	400	400	360	405

※1 募集定員を拡大
※2 平成17年度に沖縄海上技術学校廃止、平成20年度に宮古海上技術学校を短大化し、宮古海上技術短期大学校を開校
※3 令和3年度に小樽海上技術学校を短大化し、小樽海上技術短期大学校を開校
これに伴い、令和2年度に小樽海上技術学校の募集を停止
※4 令和6年度に唐津海上技術学校を短大化し、唐津海上技術短期大学校を開校
これに伴い、令和5年度に唐津海上技術学校の募集を停止

今後の取組(商慣習及びその改善事例の実態調査)

背景・課題

○内航海運業の取引環境の更なる改善のためには、改善が必要と思われる商慣行があるとの声があり、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)も踏まえつつ、商慣行の実態について把握し、それを改善する必要がある。

事業内容

①商慣習の実態調査

内航海運における商慣習を明らかにするため、荷主及び内航海運業者に対し、商慣習の実態調査を行う。

②商慣習の改善事例の調査

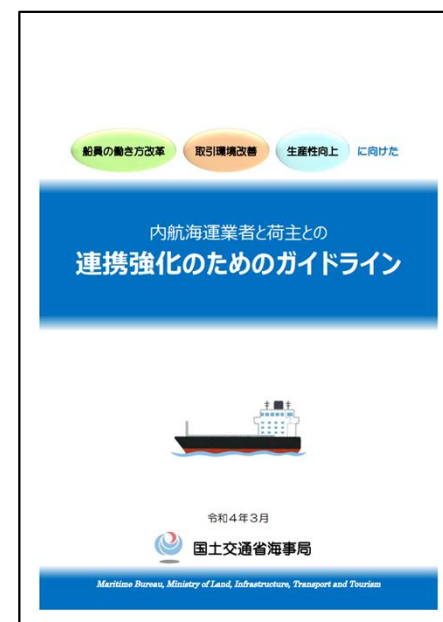
内航海運における商慣習の改善方策を検討するとともに、改善事例の業界全体への横展開を図るため、商慣習の改善事例の調査を行う。

③調査結果を踏まえた荷主と内航海運業者間での商慣習改善に向けた方策の検討

「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」や「安定・効率輸送協議会」において、商慣習の実態や改善事例を荷主及び内航海運業者に対し共有し、関係者間で商慣習の改善方策の検討を行う。

④商慣習見直し促進のための「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の改訂

関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知することで、内航海運業界全体の商慣習見直しを促し、内航海運業の取引環境改善・生産性向上を図る。



今後の取組(船員の確保・育成)

船員の養成・雇用促進

船員の養成



独立行政法人 海技教育機構

- 船員を養成するための学校及び練習船を国土交通省所管の独立行政法人において設置・運営

船員の雇用促進

- 船員未経験の若年層を新たに船員として雇用する事業者を支援
- 船員1名当たり所要額を支援(船員計画雇用促進事業)

船員の労働環境の改善と定着率向上

船員の働き方改革

- 長時間労働の是正
- 健康確保(産業医の導入等)
- ハラスメント対策

関係法令の
改正を実施済

若年層の現場等理解醸成

- 小・中・高校生への出前講座、現役船員との座談会、就業体験(インターンシップ)等を実施

DXの推進等

- 申請等の船員負担軽減のための海事DXの推進、洋上における通信環境の改善

今後の取組(「みんなで創る内航」推進運動)

○内航海運業の魅力を高め、内航海運業界への求職者を増やすためには、働き方改革、取引環境改善、生産性向上の取組を行う内航海運業者を情報発信し、求職者に訴求することが重要。

○このため、①これらの取組を積極的に行う内航海運業者の皆様が、取組を実施する旨の「自主宣言」を行い、②国土交通省ホームページ等で「自主宣言」を行った事業者を公表(当該事業者はマークの活用も可能)し、③求職者等が当該内航海運業者を確認できる仕組みを構築し、求職者への訴求力向上に加えて、業界全体の働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた機運醸成を図る。

○本取組は、内航海運業者、荷主、国土交通省等の関係者の連携によって創り上げていく必要があることから「みんなで創る内航」推進運動とし、今後実施予定。



<「みんなで創る内航」推進運動マーク>
2色構成でどちらも利用可能

「みんなで創る内航」推進運動

内航海運業者

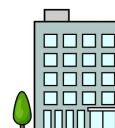


①内航海運業者は以下の取組を行うことを国土交通省に対して「自主宣言」する。「自主宣言」を行った事業者はマークを活用可能。

- ・関係法令等の遵守
- ・働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた自主的な取組(例:配船の自動化等)

自主宣言

国土交通省



②「自主宣言」を行った内航海運業者を国土交通省HP等で公表する。



確認

求職者等

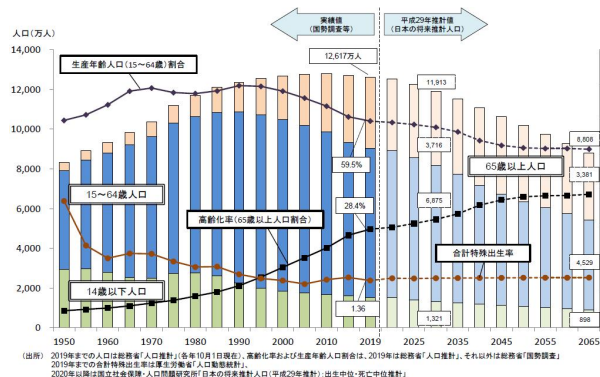


③求職者等は国土交通省HP等で「自主宣言」を行った内航海運業者の情報を確認出来る。

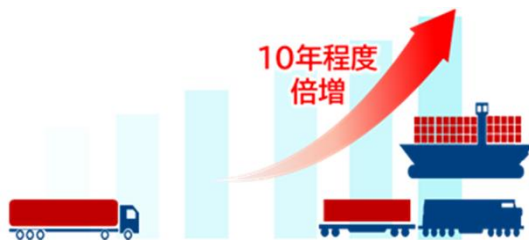
今後の取組(海技人材の確保のあり方に関する検討会 背景と論点)

検討背景

少子高齢化の進行と人口減少



物流2024年問題への対応



新技術(自動運航等)への対応

IMOにおける自動運航船検討スケジュール



今後の海技人材確保のあり方を幅広く検討

検討会における論点

今後求められる海技人材の整理

LNG、アンモニア、水素等の新たな燃料や自動運航・遠隔監視等の新技術に対応可能な船員の確保・育成にどのように取り組むのか。

海技人材の確保

海技人材の確保につながる間口を拡大するための対策にどのように取り組むのか。
(例)自動運航技術の活用による船員負担の軽減、「船員の働き方改革2.0」の推進、船員職業安定制度の見直し、船員イメージの刷新

船員養成・機関のあり方

効果的かつ効率的な船員養成の実現にどのように取り組むのか。
(例)船員養成機関への入学希望者を増やすための取組み、関係機関の予算・人材不足への対応、JMETS・商船系大学・高専等との連携

人材確保のための荷主対策・財務基盤強化

中小事業者が大半を占める内航海運業界が適切に用船料等を収受できる環境整備にどのように取り組むのか。
(例)荷主との関係改善、荷主へのコストの転嫁、関係機関との連携

令和6年中の整理を目指して
「今後の海技人材確保に向けたビジョン」を官民一体となって検討

今後の取組(物流2024年問題への対応)

船舶の空き状況の見える化等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。また、貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

自主行動計画の作成

○令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリーの積載率公表

○令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

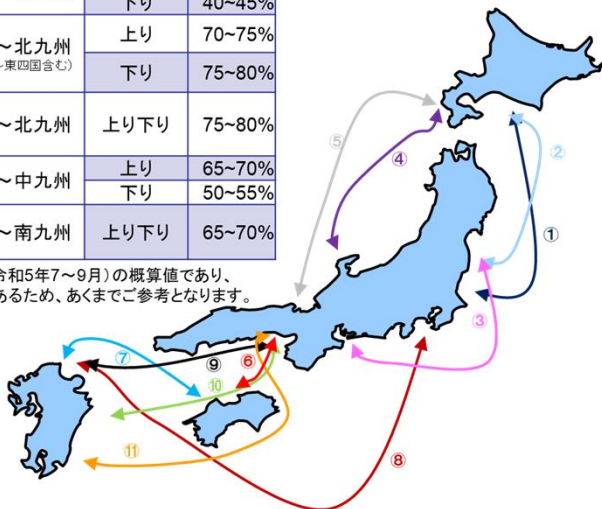
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	80～85%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	80～85%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州	上り	70～75%
	下り	85～90%	(一部、京浜～東四国含む)	下り	75～80%
③中 京～東東北	上り	75～80%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75～80%
	下り	80～85%	⑩阪 神～中九州	上り	65～70%
④北 陸～北海道	上り	70～75%		下り	50～55%
	下り	70～75%	⑪阪 神～南九州	上り下り	65～70%
⑤阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	55～60%			
⑥阪 神～北四国	上り下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年7～9月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



シャーシ等輸送機器の導入促進

○貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援。



(トラクターヘッド)



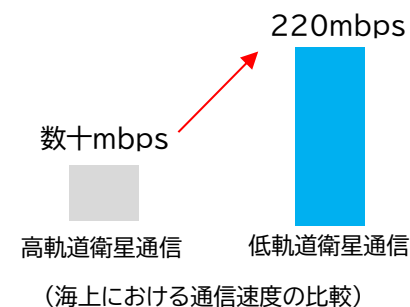
(シャーシ)

DXの促進

○船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



(船員労務管理システム)



内航カーボンニュートラルに向けた取組

- 地球温暖化対策計画に掲げられた2030年度のCO₂排出削減目標の達成（更なる省エネの追求）と我が国の2050年カーボンニュートラルへの貢献（先進的な取り組みの支援）に向けた取組

内航海運のCO₂排出削減目標 ※地球温暖化対策計画における目標

- ✓ 令和3年10月に改訂された地球温暖化対策計画における内航海運の2030年度のCO₂排出削減目標：
181万トン（2013年度比で約17%削減、排出量1083万トン→902万トン）

2030年度目標達成のための更なる省エネの取組

- ✓ 更なる省エネを追求した船舶※の開発・普及

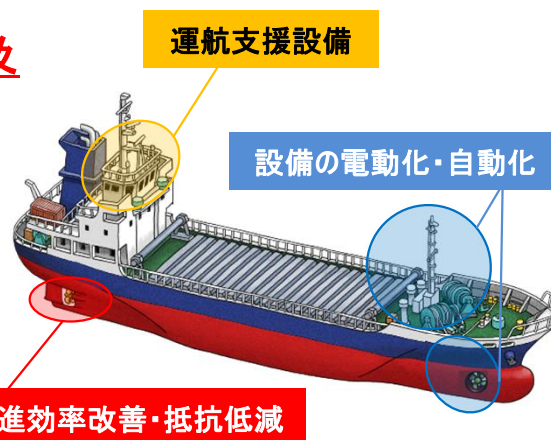
※ 連携型省エネ船
荷主・オペレーター等と連携し省エネ設備や運航支援技術等を活用して、当該船舶の用途や運航形態に応じて効率的な運航・省エネを追求する船舶

- ✓ バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO₂の取組

- ✓ 荷主等に省エネ船の選択を促す
燃費性能の見える化※の更なる活用を促進

※ 内航船省エネルギー格付制度

国土交通省が内航船の省エネ・省CO₂性能を評価する制度。消費者や契約先に対し、環境性能の良い船舶を建造・運航・使用していることのアピールが可能。また、荷主が、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律及び地球温暖化対策推進法に基づく報告において、格付に応じた係数を乗じてエネルギー使用量又はCO₂排出量を算定することが可能



更なる省エネを追求した船舶イメージ
(連携型省エネ船)



ロゴマーク(格付制度)

2050年に向けた先進的な取組

- ✓ LNG燃料船、水素FC※船、バッテリー船等の実証・導入
- ✓ 水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証



水素FC船の開発・実証事業イメージ

○ 荷主業界と内航海運業界との連携強化を目的に、荷主企業と内航海運業者との間で内航輸送に関する課題等を共有し、中長期的視野に立ってその改善策等に取り組んでいくため、安定・効率輸送協議会や、本協議会の下に設置された産業基礎物資の輸送品目毎に3つの部会(鉄鋼部会、石油製品部会及び石油化学製品部会)を本年度も開催。

名称		安定・効率輸送協議会
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 石油連盟 石油化学工業協会
	内航海運	日本内航海運組合総連合会 内航大型船輸送海運組合 全国海運組合連合会 全国内航タンカー海運組合 全国内航輸送海運組合 全日本内航船主海運組合
	行政	国土交通省海事局 経済産業省製造産業局金属課(オブザーバー) 経済産業省製造産業局素材産業課(オブザーバー) 資源エネルギー庁資源・燃料部石油精製備蓄課(オブザーバー)

名称		安定・効率輸送協議会 ＜鉄鋼部会＞	安定・効率輸送協議会 ＜石油製品部会＞	安定・効率輸送協議会 ＜石油化学製品部会＞
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 製品物流小委員会メンバー	石油連盟海運専門委員会メンバー	石油化学工業協会 内航ケミカル船WGメンバー
	内航海運	・内航大型船輸送海運組合 ・全国海運組合連合会 ・全国内航輸送海運組合 ・全日本内航船主海運組合	全国内航タンカー海運組合	全国内航タンカー海運組合
	行政	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 金属課(オブザーバー)	国土交通省海事局内航課 資源エネルギー庁資源・燃料部 石油精製備蓄課(オブザーバー)	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 素材産業課(オブザーバー)

今後の取組(内航海運関係の税制特例措置)

船舶の買換特例(圧縮記帳)制度

特例措置の内容

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延が認められる。

対象要件

- 環境負荷低減設備が搭載された新建造船舶及び中古船舶であること
- 譲渡船舶の船齢が23年未満であり、新たに取得する船舶の船齢が法定耐用年数以下であること。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

サトースラスター (いずれか1つ)

【推進効率改良型FOP(FA)】

【LED照明器具】

等

環境要件は
特償の方が
より厳しい
【必須要件】

船舶の特別償却制度

特例措置の内容

高度な環境負荷低減設備を搭載した新建造船舶を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却が認められる。

対象要件

環境低負荷船	高度環境低負荷船
加算償却額:16%	加算償却額:18%

※環境低負荷船、高度環境低負荷船のどちらも500トン以上の船舶に限る。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

【推進効率改良型FOP(FA)】

【サトースラスター】

【LED照明器具】

【熱効率改良装置】

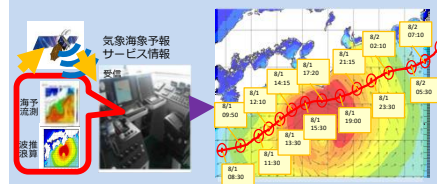
等

左記設備のうち主機を電気推進装置付にする、又は、左記設備に航海支援システムを追加する

【電気推進装置付主機】

or
【航海支援システム】

気象・海象予測情報を活用し、省エネ
運航が可能な航路・船速を提示



中小企業投資促進制度

特例措置の内容

中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、その取得価格(船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却もしくは7%の税額控除が認められる。

対象要件

資本金1億円以下の企業等
※税額控除の場合、個人事業主または資本金3千万円以下の企業に限定される

固定資産税の課税標準の特例

○恒久措置

内航貨物船、国内旅客船

: 課税標準 1 / 2

離島航路用の船舶

: 課税標準 1 / 6

地球温暖化対策税の還付措置

(内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油)

石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付

※原油・石油製品(1klあたり)

石油石炭税2,040円に760円を上乗せ

軽油引取税の免税

内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税

(1キロリットル当たり32,100円)の免税

令和6年度末に適用期限の到来を迎える税制

「第二回 内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」の結果概要

1. 第二回 内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会について

日時：令和6年5月16日（木） 10：00～11：30 場所：国土交通省内会議室

2. 議事概要

- 冒頭、水嶋国土交通審議官より挨拶。内航海運業の取引環境改善・生産性向上を通じた経営環境の改善、船員の養成や船員の労働環境の改善及び内航海運業の魅力の訴求を通じた船員の確保・育成などをより一層推進していくためには、内航海運業界だけでなく、荷主業界の協力も不可欠であることを、改めて両業界へ呼びかけた。
- 国土交通省海事局より、内航海運の現状と課題及び今後の取組について紹介。具体的には、前回の懇談会後に作成いただいた「行動計画（アクションプラン）」や昨年度約4年ぶりに開催された「安定・効率輸送協議会」の下に設置されている品目毎の「個別部会」、今年度より運用の開始を予定している「みんなで創る内航」推進運動、今年度実施する内航海運における「商慣習及びその改善事例の調査」、今年度より設置された「海技人材の確保のあり方に関する検討会」、内航カーボンニュートラルに向けた取組、また、物流2024年問題への対応や令和6年能登半島地震における物資等の海上輸送支援について言及した。【資料1】
- 日本内航海運組合総連合会（以下、内航総連）及び各荷主団体より、各業界における現状と課題及び今後の取組等について紹介。特に、生産性向上を目的とした取組を中心とした説明があった。【資料2～6】
- 意見交換において、各出席者より以下3. のとおりコメントがあった。

3. 成果及び今後の取組

- 内航総連から、昨年末に業種・分野別に作成・公表された物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」に関して、トラックだけでなく船舶でも人手不足等の問題を抱えていることから、各荷主団体においては内航海運に関する取組についてもおご検討いただきたい旨コメントがあった。また、船員の確保・育成に関しては、認知度向上やイメージの刷新に向けた国の取組に引き続き連携していくとともに、船員を養成するJMETSが当機構への運営費交付金の減少に伴って養成定員の増加や海上就職率の維持・向上に努めていくのが困難となりつつあることについて懸念していることから、国においてはJMETSの件をはじめ、様々な形で船員確保への対策を進めていただきたいとのコメントを頂いた。
- 日本鉄鋼連盟から、「物流革新に向けた政策パッケージ」に関連した内航海運を対象とした取組については、「安定・効率輸送協議会」を通じて、かつ、国の指導も受けながら取り組んでいきたい旨コメントがあった。また、船員に関しては荷主側も一緒となって確保に向け取り組んでいく必要があると考えており、船員の認知度向上や働き方改革についてはそのコストについても理解しながら協力及び対応していきたい旨コメントがあった。
- 石油連盟から、法令を遵守しつつ、各社が内航海運事業者と真摯に対話し、内航海運の安定輸送に資する取り組みを継続していくとのコメントを頂いた。また、船員に関しては、内航海運の人手不足による内航安定輸送への影響を石油業界としても心配しており、政府としての対策推進を求めるとともに、JMETSの船員養成の役割は重要であり、荷主に協力できることは限られているが、どのような協力がありうるのか考えてみることも必要と認識している旨コメントがあった。
- 石油化学工業協会から、内航海運を対象とした「自主行動計画」の原案を内航海運側と協力して作成し、今年度中に発表したいと考えている旨コメントがあった。また、船員の確保・育成のためにはJMETS予算の安定的な確保は重要であると理解するとともに、船員のイメージの刷新に向けた取組についても必要であると認識している旨コメントがあった。
- セメント協会から、セメント輸送については特殊な形態ではあるが、その中で商慣習を内航海運業者と協力して改善していけるよう、引き続き議論していきたい旨コメントがあった。また、JMETS予算の安定的な確保については、若年層・女性の船員不足もあり重要と考えており、船員のイメージの刷新に向けた取組についても協力していきたい旨コメントがあった。
- 次回の懇談会については、各業界と日程等について相談した上、開催することとなった。