

議題（４）

物流の適正化・生産性向上に向けた
「自主行動計画」について

内航海運業界における海上物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023 年 12 月
日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会を構成する組合員に所属する各内航海運業者においては、2021 年 5 月に成立した「海事産業強化法」により改正された内航海運業法、船員法、船員職業安定法及び関係法令等に基づき、海上物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは次図の通りです。

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	...
ガイドラインに基づく取組	業務時間の把握・分析	業務時間の把握・分析の取組み実施							
	長時間労働の抑制	長時間労働の抑制の取組み実施							
	運賃契約の書面化	運送契約の書面化の取組み実施							
	運賃と料金の別建て契約	運賃と料金の別建て契約の取組み実施							
	コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組み	コスト上昇分や貨物の受渡し等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組み実施							
	契約内容の見直し	契約内容の見直しの取組み実施							
	下請取引の適正化	下請取引の適正化の取組み実施							
内航海運業界独自の取組	安定・効率輸送協議会への参加	安定効率輸送協議会への参加を実施							
	産業基礎物資の輸送品目毎の3つの部会への参加	産業基礎物資の輸送品目毎の3つの部会への参加を実施							
	関係機関と連携したモーダルシフトの推進	関係機関と連携したモーダルシフトの促進の取組み実施							

図1 内航海運業界における海上物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画（行程表）

1 ガイドラインに基づく取組

■海上物流業務の効率化・合理化

①業務時間の把握・分析

荷主事業者による取組の前提として、運航時間、出入港作業時間及び荷役スケジュールによるバース待ち時間を把握・分析し、海上物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施します。

■労働環境改善に資する措置

②長時間労働の抑制

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、船員法等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が船員法等を遵守できるかどうか確認します。船員法等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施します。

■運賃の適正収受に資する措置

③運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とします¹。

④運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則とします²。

⑤コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

船員の労務費、船舶建造費、船舶保守費用、燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、荷役作業等への対価の実費については、実運送事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・取引条件の見直し提案などの協議を実施します。

また、他の内航海運業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認します。

⑥契約内容の見直し

運送実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施します。

¹ 内航海運業法 第9条第1項及び第2項

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：<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001470912.pdf>

² 内航海運業法施行規則第11条の2第2項：契約書式に記載しなければならない事項

⑦下請取引の適正化

下請に出す場合、③から⑥までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意します³。

2 内航海運業界独自の取組

■ 荷主との連携強化

① 安定・効率輸送協議会への参加

荷主との連携強化のため、荷主企業、内航海運業者、国土交通省から構成される「安定・効率輸送協議会」（事務局：国土交通省）に積極的に参加します。

② 産業基礎物資の輸送品目毎の3つの部会への参加

安定・効率輸送協議会の下に設置された産業基礎物資の輸送品目ごと（鉄鋼、石油製品、石油化学製品）の3つの部会において、具体的な貨物輸送における課題解決に努めます。

③ 関係機関と連携したモーダルシフトの推進

関係機関と連携しつつ、モーダルシフト促進のための取組みを実施します。

以上

³ 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

- ・トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、2024年4月に働き方改革関連法：年960時間の時間外労働の上限規制が適用。
- ・ドライバーの担い手不足もあり、上限規制の適用に伴い、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
- ・物流の適正化・生産性向上等の対策を講じなければ、輸送能力が不足となる想定。(2024年:約14%、2030年:約34%不足)
- ・日本政府からの政策パッケージの発出、各業界団体での自主行動計画策定の要請を踏まえ、今般、鉄連として当該計画を策定した。

「物流2024年問題」に対する日本政府の動き

経産省・国交省・農水省「持続可能な物流実現に向けた検討会」(22年9月)

- ・着荷主を含む荷主や一般消費者それぞれが課題解決のために担うべき役割、物流に対する意識を改善していくために必要な方策等について検討
- ・「荷待ち時間・荷役作業等の把握・改善等に関する中長期計画・定期報告の作成」義務付けに関する法的措置の導入等を提言

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議を設置(23年3月)

岸田首相より、「物流2024年問題」に対し、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめるように指示

同閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」(23年6月)

我が国の物流を支えるための環境整備に向け、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を取りまとめ

- ・2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドライン(「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」)を公表

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

②「2時間以内ルール(*)」

- ・2023年末までに業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

*出荷物流における荷積み、調達物流における荷卸しについて、それぞれ「荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内」とするルール(2時間以内のものについては更なる時間短縮に努める)

規制措置の導入が明記

同閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」(23年10月)

2024年が迫る中で、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組む事項を取りまとめ

- ・即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化(「集中監視月間」(11~12月)の創設)

2024年初旬の通常国会で規制措置を法制化、その後細則を検討(予定)

鉄鋼業界の対応

- ・鉄連はオブザーバー参加
- ・23年4月27日の検討会にて、**鉄鋼業界の実態をプレゼン。政府施策が各業界の特性に応じたものとなるよう要請**

経産省より当該内容を踏まえた自主行動計画策定の要請(23年6月)

鉄連から関連ユーザー団体へ「鋼材物流における2024年問題への対応について」を呼びかけ(23年7月~)

鉄鋼業界の業界特性を踏まえた、「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の策定(23年12月)

適切な規制となるよう政府と連携

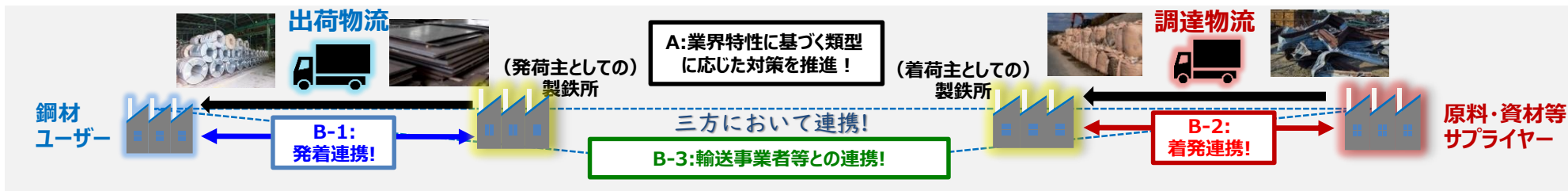
「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の概要

- 鉄鋼業（高炉、電炉、単圧）の物流（鋼材の出荷物流と原料・資材等の調達物流）における“2時間以内ルール”への対応を中心に、物流効率化や課題解決に向けた各社の取組みを支援すべく、業界として「自主行動計画」を策定（鉄連および普通鋼電炉工業会のメーカー会員が参加）。
- 本計画に基づき、**24-26年度に業界・個社ベースで取組を進め、26年度に鉄連としてこれらの取組を評価**（PDCAを回す）。具体的な評価方法は、今後の政府による規制的措置（新法）や細則の検討状況を踏まえ、引き続き検討。

対策の類型		具体的な対応
「①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」 「②“2時間以内ルール”」への対応	A:業界特性に基づく類型に応じた対策等を整理(*1)	鉄連にて、「出荷・荷卸し能力の向上」「システム整備による効率化」等の対策を整理 ⇒鉄鋼各社が、「発荷主」「着荷主」双方の立場で実状に応じ対策を実施
	B-1:鋼材ユーザーへ連携を呼びかける事項を整理 （“発着連携”）	鉄連として、「リードタイムの確保」「納入時間の緩和・柔軟化」等につき、約30のユーザー団体へ連携の呼びかけ済み(*2) ⇒鉄鋼各社においても団体ベースの動きと連動して個々に呼びかけ
	B-2:原料・資材等サプライヤーへ連携を呼びかける事項を整理 （“着発連携”）	鉄連として、製鉄所納入に関する問題点を洗い出すため、約20のサプライヤー団体に呼びかけ予定 ⇒呼びかけで判明した問題につき鉄鋼各社が対応を検討。また、必要に応じ情報収集を実施。
	B-3:輸送事業者等との連携を整理	トラック協会が目安箱を設置、問題点があれば鉄連に情報を寄せて頂く ⇒目安箱に寄せられた問題につき鉄鋼各社が対応を検討
	その他	自主行動計画では、政府支援策の積極的な活用や、運送契約の適正化、荷役作業時の安全対策等にも言及

*1 構造的に2時間以上かかってしまうケースもあることを踏まえた取組目標を各社ごと・貨物ごとの実態に応じて設定。また、製鉄所特有のイレギュラーケースを除外。

*2 鉄連HPトピックス「鋼材物流における2024年問題への対応について」：<https://www.jisf.or.jp/news/topics/20230725.html>

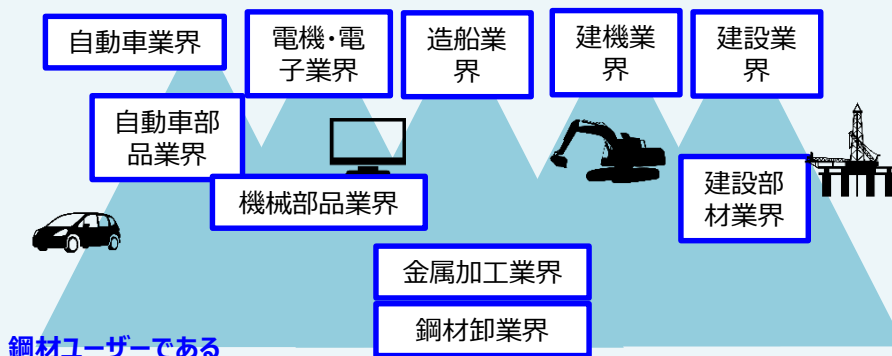


➤ 今後の規制的措置(新法)施行に係るスケジュール

- 2024年初旬の通常国会での規制的措置(新法)の法制化後に、細則が検討される。新法施行は25～26年度頃となる見込み。政府による検討状況をフォローし、業界特性に応じたものとなるよう、必要に応じて、引き続き政府への働きかけを行う。

B-1:発着連携 → 約30のユーザー団体に説明済み

鋼材のサプライチェーンを網羅できるよう最終ユーザーのみならず中小の金属加工業界や卸の業界も含め約30団体にアプローチ。
自身の出荷先のみならず鋼材のサプライチェーンの全体・全階層で物流問題の解決を呼びかける活動



<アプローチ方法>

Step 1.鉄連がユーザー団体に協力を呼び掛けへのアプローチ

Step 2.鉄鋼各社が実際のユーザー企業に協力を呼び掛け
→ 鉄鋼各社の対応状況について、毎月鉄連会議で進捗を共有

取組による成果(鉄鋼メーカーからの報告)

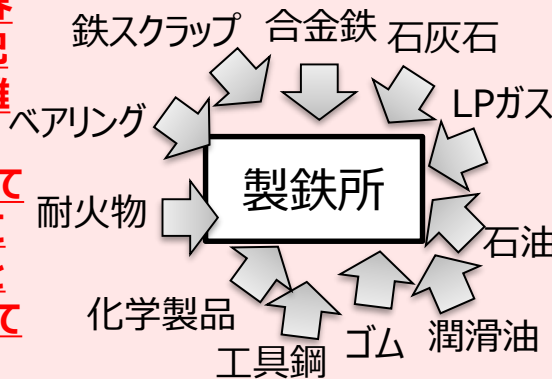
主に大手企業については以下の通り理解が浸透しつつある。

- ✓ 出荷オーダー前倒しについて、概ね理解を得られた。
- ✓ 朝一指定から、特に長距離については午前中の幅のある納入時間指定・午後いっぱい受入等、納入条件の緩和の依頼をしており、ほぼ受け入れられている。
- ✓ 納入指示情報を事前開示してもらうことにより、トラック輸送と内航船輸送の見極めなどに寄与している。

B-2:着発連携 → 約20のサプライヤー団体に説明済み

日常的に製鉄所に納入している多種多様な原燃料・資材についてヒアリングするために約20団体にアプローチ

鉄鋼業界自身で把握が困難である課題について自主的に問題点をお伺いしていく活動



<アプローチ方法>

Step 1.鉄連がサプライヤー団体へアプローチ

Step 2.鉄鋼メーカーの原料・資材調達担当と改善を図る

現状洗い出されている問題例(一部抜粋)

- ✓ 慢性的な朝一納入・長時間の待機時間の発生
- ✓ 小口で発注され運搬効率が悪い。
- ✓ 事前の出荷オーダーに関する取り決めが守られていない。
- ✓ 秤量所に納入業者が集中して時間がかかる。
- ✓ 速やかに荷卸しを行う意識がない。

今後、Step2について業界内で相談し、改善を進めるべく邁進する所存。

B-3:鉄鋼トラック物流目安箱

→ 5/30に正式設置

鉄連がトラック事業者から直接意見を集める目安箱を設置。全ト協/東ト協を通じて周知・広報中。



日本鉄鋼連盟とトラック協会 鉄鋼部会は月1の合同会合を古くから継続的に開催し、密に連携

燃料油に関する物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023 年 12 月
石 油 連 盟

石油連盟の加盟元売各社では、燃料油（ガソリン、軽油、灯油、重油）に関する物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは別紙の通りです。【別紙：自主行動計画（工程表）】

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) ガイドラインに基づく取組

■ 物流業務の効率化・合理化

① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

物流事業者の協力を得て、発荷主事業者として出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業時間等（荷積み・附帯業務）にかかる時間（以下、「荷待ち・荷役作業時間等」）を把握します。

〔「荷待ち・荷役作業時間等」の把握方法〕

(1) 記録の収集方法：出荷に係る「荷待ち・荷役作業時間等」を把握する方法としては、物流事業者とも協議して、物流事業者（タンクローリー乗務員、運行管理者等）に過度な負担がかからない方法を採用する。

方法(a)：車載端末を利用して記録。

方法(b)：タンクローリー乗務員が手作業で記録簿に記入。

方法(c)：出荷基地側の記録を利用。

※(a)～(c)を組み合わせることも可。

(2) 記録を取る対象：持ち届け・専属契約車両を対象にしたサンプル調査とする。

(3) 時間の記録方法：「荷待ち・荷役作業時間等」を記録する方法として、以下のいずれかを用いる。

方法(a)：「荷役作業時間（出荷レーン滞在時間）」および「荷待ち時間・その他（附帯業務・休憩等）」（入構～出構時間から「出荷レーン滞在時間」を差引いたもの）を記録

方法(b)：「荷役作業時間（附帯業務を含む）」および「荷待ち時間（休憩除く）」をそれぞれ記録

方法(c)：入構～出構時間を記録（荷待ち時間・荷役時間等について個別には把握しない。）

②荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

(1)物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせません。

また、出荷に係る「荷待ち・荷役作業時間等」を計 2 時間以内とします。

物流事業者が貨物自動車運送事業法、消防法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行います。

(2)もし、「荷待ち・荷役作業時間等」が 2 時間を超えた場合は、その原因を物流事業者や出荷基地関係者と協力して、その原因を特定するとともに、必要に応じて改善策を協議します。

③物流管理統括者の選定

物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者(役員等)を選任します。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行います。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善します。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、消防法令等の遵守とタンクローリー乗務員の安全を確保した上で、自らも積極的に提案を行います。

⑤タンクローリー配車に関する納入先との調整

燃料油の納入先であるガソリンスタンド(SS)との間における計画配送等の事前通知を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力します。

⑥検品の効率化・検品水準の適正化

荷卸し先では、消防法令を遵守し、荷卸し先の危険物取扱者の立会いによる相互確認を徹底して(単独荷卸し対象施設を除く)、納品油種や納品数量等の確認を安全に且つ効率よく行います。

⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

(1)個社間でのバーター取引や出荷基地の共同利用等、会社間を超えた物流提携が行われており、燃料油の輸送については、既に高水準の積載率となっている(ガソリン・灯油・重油 平均積載率で 95%前後)。引き続き物流の合理化と高い積載率の維持に努めます。

(2)物流効率化の観点から、関連する法制度(車両総重量規制等)見直しの検討を国に働きかける等、積載率向上のための更なる環境整備に努めます。

■運送契約の適正化

⑧運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とします。

⑨荷役作業等に係る対価

運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払います。

⑩運賃と料金の別建て契約

運賃契約を締結する場合には、運送（燃料油の積込み及び荷卸し等の他、消防法上規定された保安業務を含む）の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則とします。

上記の危険物取扱業務以外の役務に関しては別建てで契約を行います。

⑪燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁します。

⑫下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、ガイドラインの主旨を理解し、⑧から⑪までについて対応することをお願いします。

⑬物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設けます。

⑭高速道路の利用

タンクローリー乗務員の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用します。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払います。

⑮運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮するとともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者を積極的に活用します。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑯異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

⑰荷役作業時の安全対策

- (1)荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化します。
- (2)危険物を取扱う荷積み・荷卸しに関する手順を明示したマニュアルを作成し、物流事業者と連携してマニュアルの遵守を徹底することで、タンクローリー乗務員が安全に且つ効率的に作業できるようにします。
- (3)業界全体としても、タンクローリー乗務員が安全に作業でき、SSでの荷卸し事故(混油、誤注入等)も防止できるよう、物流事業者ならびにSS関係者と協力して「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進します。

(2)業界独自の取組

- ⑱「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進。

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1)ガイドラインに基づく取組

■物流業務の効率化・合理化

①出荷に合わせた生産・荷造り等

納品先と連携して配送計画を立て、出荷基地において、計画に基づいた無駄のない荷役作業ができるようにします。

特約店との連携を強化し、計画配送(元売会社が配送先のSS在庫量データを把握・共有し、配送計画を策定)を実施します。

計画配送以外の特約店・需要家からの受注には受注期限を設定し、無理のない配送計画の早めの策定・通知に努めます。

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

タンクローリー乗務員が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定、もしくは物流事業者から出される荷積み予定時刻を踏まえた運用をします。

③出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供します。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行います。

④混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させます。

⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化に努めます。

(2)業界独自の取組

⑥共同油槽所の利用、バーター取引の実施による物流の合理化

以 上

【別 紙】

燃料油に関する物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画(工程表)

取組事項		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	...
ガイドラインに基づく取組	荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	準備※	実施	継続					
	※各社で、記録収集に関する契約物流事業者との調整(作業負担の確認や収集方法の調整等)や記録収集の試行等。								
	荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール	準備※	実施	継続					
	※上記の「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」準備の範囲内で、2時間を超えているケースがないか、超えている場合は何が要因か等確認。								
	物流管理統括者の選定		選定	継続					
	物流の改善提案と協力	継続							
	ローリー配車に関する納入先との調整	継続							
	検品の効率化・検品水準の適正化	継続							
	共同輸配送の推進等による積載率の向上	継続							
	運送契約の書面化	継続							
	荷役作業に等に係る対価	継続							
	運賃と料金の別建て契約	継続							
	燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映	継続							
	下請取引の適正化	継続							
	物流事業者との協議	継続							
	高速道路の利用	継続							
	運送契約の相手方の選定	継続							
	異常気象時等の運行の中止・中断等	継続							
	荷役作業時の安全対策	継続							
	出荷に合わせた生産・荷造り等	継続							
	運送を考慮した出荷予定時刻の設定	継続							
	出荷情報等の事前提供	継続							
	混雑時を避けた出荷	継続							
	発送量の適正化	継続							
業界独自の取組	「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進	継続							
	共同油槽所の設置、バーター取引の実施による物流の合理化	継続							

※「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」に関する各社の準備状況については、石油連盟でも各社にヒアリング等を通じて進捗状況を確認。

【参 考】

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」にて、「実施することが推奨される事項」として挙げられた事項の中で、掲載を省略した項目およびその理由

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

➤パレット等の活用

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なのでパレット等は使用しないため。

➤入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なので入出荷にあたりフォークリフト等の機材を使用しないため。

➤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なのでパレット等は使わないため。

他方、物流の生産性向上に繋がるような標準化の論点が、物流事業者あるいは荷主事業者から提案された場合は、関係する物流事業者ならびに荷主事業者における取組の実態も踏まえて検討を行います。

➤輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

＜省略の理由＞

石油業界の出荷拠点の多くが臨海部に位置するため、臨海部の出荷拠点間および大口需要家への輸送には、内航輸送を活用している。

また、内陸部の油槽所へは鉄道貨車による輸送を活用している。

なお、危険物を配送しているため、危険物施設内での荷積み・荷卸しが必要となり、燃料油の輸送は、危険物施設である製油所・油槽所から危険物施設であるガソリンスタンド等への直送となっていることから、配送途上での集荷は行われない。

2. 発荷主事業者としての取組事項

➤物流コストの可視化

＜省略の理由＞

燃料油の輸送量は年間ほぼ一定しており、需要変動を加味したタンクローリーを確保した運送契約を締結しているため、メニュープライシングは採用しない。

➤発荷主事業者側の施設の改善

＜省略の理由＞

既に石油業界では、輸送ルートの最適化を図るとともに、出荷基地の集約・共同利用化等を行ってきた。

また、タンクローリー乗務員の荷役作業が効率的に行われるよう出荷基地内のレイアウトの改善については、燃料油の出荷基地が危険物施設のため、消防法令遵守を前提として、タンクローリー乗務員をはじめとする構内で働く関係者の安全を第一にどのような改善が可能であるのか考える。

令和5年度 第2回

石油化学製品部会（個別部会） 議 事 次 第

日時：令和6年3月27日（水） 9：30～11：00

形式：ハイブリッド（対面とオンラインの併用）

1. 開 会

2. 議 題

- （1）石油化学製品部会への今後の対応について
- （2）石油化学製品の安定輸送のために必要なこと
- （3）短期・中長期目線での石油化学製品部会の進め方（案）
- （4）課題に関する意見交換

3. 閉 会

船員確保のための共働行動に関する検討事項(内航海運業界からの提案事項)(1/2)

項目	内容
基本的姿勢	石油化学製品荷主と内航海運業者は、石油化学製品の海上輸送に関して、お互い協力して輸送に携わる荷役作業、船員等の労働環境の改善並びに安全衛生の保持に努め、持続可能な海上輸送の実現を目指す。
基本的人権の尊重	石油化学製品の海上輸送にあたり、船舶の船籍、船員や作業者の国籍や性別などに関し、差別や偏見のない作業環境を保持する。
基本的契約の遵守	石油化学製品のタンカーによる海上輸送にあたっては、一般社団法人 日本海運集会所の内航タンカー航海傭船契約書書式・内航タンカー定期傭船契約書書式を使用または当該書式に準じた契約を交わし、公平かつ適正な契約関係を維持する。
責任の明確化	石油化学製品の海上輸送にタンカーを用いる場合、タンカーマニホールドフランジ端面においてタンカー側を内航海運業者の責任、陸上側を荷主(発荷主及び着荷主)の責任とし、荷役作業の安全に努める。
労務負担の軽減	碇泊時間を定めていない時は、荷主は、貨物の荷役作業を積地又は揚地の慣習に従い、相当と認められる時間内にできるだけ迅速に行う。もしも、陸上施設のトラブル等により荷役時間が中断等される場合は、荷主は、船員の休息が取れるよう努める。

船員確保のための共働行動に関する検討事項(内航海運業界からの提案事項)(2/2)

項目	内容
荷役ホース及びローディングアームの整備	石油化学製品荷主は、タンカー荷役の効率化、安全性を向上させるため、出来る限りローディングアーム化を進め、ローディングアームを整備できない場合においては荷役ホースを整備する。 これらの整備が行われない場合においては、本船の荷役ホースを使用することとするが、その使用に関しては荷主側において船員の労務費用負担、安全面の責任を請け負うこととする。
荷役作業分担の明確化	タンカー荷役時におけるホース、ローディングアームの接続に関しては、基本的に荷主側の責任において作業を実施する。
環境保全	石油化学製品の荷役後の残液、洗浄水については、荷主の責任において陸上へ回収し、海洋環境の保全に努める。
船員の日常生活の維持	石油化学製品を輸送する船舶の着棧時に関して、船員の日常生活をサポートするため、ゴミの回収、船員の上陸、供食などのサポートが受けられるよう、荷主として、出来る限り協力する。
その他	契約に定めのない事項についても、船員の働き方改革、労働環境の改善に資するよう具体的な内容を定め、荷主・内航海運業者間で個社の事情に合わせて保安協定書等を交わし、適正な海上輸送の維持に努める。

石油化学製品部会 下部組織の設置(案)

組織図

安定・効率輸送協議会

石油化学製品部会

石油化学製品輸送課題検討WG(仮称)

構成員

【荷主側】

石油化学工業協会 内航ケミカル船WG

【内航海運側】

全国内航タンカー海運組合 ケミカル特タン委員会
特別WG(仮称)

【オブザーバー】

国土交通省 海事局 内航課

事務局

石油化学工業協会
全国内航タンカー海運組合
日本内航海運組合総連合会

審議事項

石油化学製品部会から付託された石油化学製品の海上輸送における課題解決のための検討

令和6年度の活動

石油化学製品部会

【活動内容】

船員の働き方改革に対応した石油化学製品輸送に関する自主行動計画の内容検討

【スケジュール】

- ・9月～10月 自主行動計画の素案審議
- ・11月上旬 自主行動計画(最終版)審議
- ・11月下旬 自主行動計画の発表

石油化学製品輸送課題検討WG(仮称)

【活動内容】

例えば、自主行動計画に基づく個社の保安協定締結のためのひな型作成(具体的な作業分担・安全対策等)

【スケジュール】

9月～10月 キックオフミーティング
年度内の活動について審議