

内航海運における船員の働き方改革・
取引環境改善・生産性向上に向けた

改善事例集

令和7年3月

国土交通省海事局



はじめに

本事例集の作成経緯

四方を海に囲まれた我が国において、内航海運は国内物流にとって重要な役割を果たしています。

内航海運は、国内貨物輸送の約4割（トンキロベース）を担っており、その中でも、鉄鋼、石油製品、石油化学製品、セメントといった産業基礎物資の輸送については、約8割を担っています。また、コンテナやトレーラーによる雑貨輸送においても、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っています。さらに、内航海運は、災害発生時の陸上の代替輸送や緊急物資輸送等においても重要な役割を担っており、国土強靱化や物流の代替性の確保を図る一翼を担う存在となっています。

他方で、日本全体で生産年齢人口の減少が避けられない中で、その持続的な維持・発展には課題を抱えています。そのうち、内航貨物船員は、その半数を50歳以上が占める中、円滑な世代交代は待たなしです。近年、若手船員の割合は徐々に増加している一方、長時間労働、長期間乗船をはじめとする働き方の問題から、業界への定着率は低下しており、関係者が一丸となってこうした状況の改善を図らなければ、必要な船員を確保し、運航を継続することが、年々、困難となっていくことが懸念されます。

また、内航海運は、産業基礎物資輸送の分野を中心に、その大部分が大企業であり寡占化が進む荷主企業の下で、オペレーターとオーナーが専属化・系列化している傾向にあります。さらに、内航海運業者の99.7%が中小事業者で事業基盤が脆弱であり、荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を収受できない場合もあり、収益性が低いという構造的な課題があります。

加えて、内航海運暫定措置事業の終了による事業者間の競争促進など、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しようとしています。

こうした中においても、内航海運は、荷主のニーズに応え、安定的な海上輸送を確保するという使命を果たすため、「船員の働き方改革」を進めて安定的に人材を確保していく必要があります。内航海運を取り巻く様々な事業においても、同様に安定的な人材確保に課題があることに配慮しつつ、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送や経営の更なる効率化を図るなどの内航海運の「生産性向上」にも取り組む必要があります。

こうした取組を総合的に進め、持続可能で安定的な内航海運を構築することは、内航海運業者だけではなく荷主にとっても製品の安全かつ安定的な出荷に寄与するなど大きなメリットがあります。また、取組を進めることにより、企業のコンプライアンス遵守の姿勢を打ち出すことは、企業イメージの向上にもつながります。したがって、内航海運業者と荷主が協力しつつ、それぞれが主体的に取り組むことがとても重要です。

今般、令和6年度に実施した「内航海運業における商慣習及びその改善事例の実態調査」の結果を踏まえ、内航海運における取引環境改善及び生産性向上に向けて効果が得られた一部の事業者の事例を紹介します。

日頃の業務において当事例集を活用いただき、荷主、オペレーター、オーナー等が連携して内航海運の安定輸送の確保に取り組まれることを期待いたします。

内航海運における船員の働き方改革・取引環境改善・生産性向上に向けた
改善事例集

目次

a.取引内容の改善事例	3
事例1.経営層同士でデータを活用した協議の実施	4
事例2.定期的な協議を通じた運賃・用船料の適正化	5
事例3.燃料サーチャージの導入	6
事例4.産官連携のまちづくり協議会の設立	7
b.労働環境の改善事例	8
事例5.直前の運航計画の変更の回避	9
事例6.ムダな待機時間の削減	10
事例7.船舶燃料のA重油への専焼化	11
事例8.陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化	12
事例9.ケミカルタンカーの封印廃止	13
事例10.自動荷役システムの導入	14
事例11.船食デリバリーサービスの利用	15
c.運航管理の改善事例	16
事例12.運航管理システムの導入	17
事例13.フリー船配船管理システムの導入	18
d.事務作業の改善事例	19
事例14.事務管理システムの導入	20
事例15.労務管理システムの導入	21
e.空荷運航の改善事例	22
事例16.貨物融通の実施	23



a. 取引内容の改善事例

事例 1

経営層同士でデータを活用した協議の実施

取引内容の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

オイルタンカー／オペレーター

取組関係者

荷主

オペ※

荷主とオペレーターの経営層間で、中長期的な輸送体制の確保に向けた意見交換を実施することにより、将来に向けた課題・ビジョンと対応の方向性を共有している

① 背景

船員不足も深刻化する中、経営層を交えた協議の重要性が高まった

- 昨今深刻な船員不足により運航を停止するケースが発生
- 船員不足等の課題に対応すべく、経営層を交えた協議の重要性が高まった

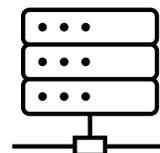
② 取組内容

荷主とオペレーターの経営層が定期的に協議を行い、中長期的な輸送体制の確保に関する議論を進めている

- 2020年から実務者間の協議に加えて荷主経営層とのトップ会談を年2回実施
- トップ会談を踏まえ、実務者間で個別具体的な課題解決策や契約条件等を協議
- オペレーター側が船員の採用・退職状況や船舶建造計画を提示し、荷主側は中期経営計画を提示するなど**両者が実情や今後の方向性について、資料やデータを用いながら説明**している

経営層同士の協議

船舶・船員等のデータ開示



③ 効果

- 経営層レベルでの安定的な内航輸送確保に向けた課題やビジョン等の共有による実務者レベルでの協議の円滑化
- 課題解決に係る両者の理解が進むことによる、運賃・用船料の改定、変動要素を織り込んだ料金体系や年間料金見直し制度の導入

※本事例集において、「オペ」はオペレーターを指す

事例
2

定期的な協議を通じた運賃・用船料の適正化

取引内容の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—
RORO船／オペレーター（A社）
ケミカルタンカー／オーナー（B社）



損益分析に基づく料金改定交渉や業界団体を通じた平均的な船舶コストの提示により、運賃・用船料の適正化を実現している

①
背景

A社・B社：コスト変動に応じた料金改定が必要だった

- 燃料価格や仕入価格、船員費等の上昇により、現行の運賃・用船料では十分な収益を確保できない状況だった

②
取組内容

A社：損益分析に基づく料金改定交渉の実施

- 運賃の改定交渉において、オペレーターは**現状の売上と経費から損益分岐点を算出し、不足額を全荷主で按分した改定額を荷主に提示**している
- 荷主が300社以上存在しており、対面、電話やメールなどの手段を効果的に活用して、協議を実施している
- 他社との価格競争が生じる場合は、配送時間帯やサービス内容で差別化を図り、適正な運賃水準の維持に努めている

B社：業界団体を通じた平均的な船舶コストの提示

- 用船料に関して、オーナーは**船主部会として半期ごとにオペレーターを訪問し、船舶経費の内訳を提示**している
- オペレーターがこれらの船舶コストデータを活用して荷主との料金交渉を行うなど、具体的な成果が表れている

損益分析の活用



業界団体による交渉



③
効果

- 運賃・用船料の上昇
- データ活用や業界団体としての活動により、荷主やオペレーターの理解促進

事例
3

燃料サーチャージの導入

取引内容の
改善事例

—本事例の実施主体(船種/事業形態)—
**一般貨物船・ばら積み船・オイルタンカー
/ オペ・オーナー**

取組関係者

荷主

オペ

運賃とは別に燃料サーチャージ制度を導入し、燃料費が高騰した際のタイムリーな価格転嫁を実現している

①
背景

タイムリーな価格転嫁が困難だった

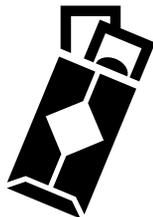
- 直近の燃料費の高騰に対して、その都度の運賃交渉ではタイムリーな価格転嫁が困難だった

②
取組内容

燃料サーチャージ制度を導入し、燃料高騰時のタイムリーな価格転嫁を実施

- 2021年頃から**燃料費の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する燃料サーチャージ制度を導入**
- オペレーターは燃料費や船員費、船用品費などの**様々なコスト増加要因について**船員の労働管理の適正化に関するガイドラインなど**各種資料を基に分析を行い、客観的なデータに基づく根拠資料を作成**することで、運賃改定に対する荷主の理解促進に努めている

サーチャージの活用



客観的なコストデータの活用



③
効果

- 価格高騰時のタイムリーな価格転嫁の実現
- 運賃・用船料の上昇

事例
4

産学官金連携の協議会の設立

取引内容の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

一般貨物船・セメント船／オーナー

取組関係者

オペ

オーナー

オーナーを中心とした産学官金連携の協議会を設立し、海運業の認知向上や発注元への船員育成費増加分の価格転嫁を実現している

①
背景

オーナー単独の働きかけでは取引内容の改善が不十分だった

- オーナー単独でオペレーターへの働きかけを行っても十分な効果が得られず、業界団体を通じた働きかけが求められていた
- また、船員確保や海運業の認知度向上など、業界全体の課題に対する包括的な解決策が必要となっていた

②
取組内容

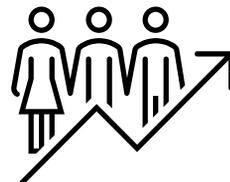
オーナーを中心とした産学官金連携の協議会を設立し、取引内容の改善を実施

- オーナーを中心に設立された協議会では**市や金融機関、民間企業などと連携し、船員確保や海運業の認知度向上に取り組んでいる**。その一環として、船員育成に対する教育機関の誘致を実施した
- オペレーターに対して、地域ぐるみの働きかけを行うことで、**船員育成費増加分の価格転嫁**など、成果が出始めている

関係機関と連携



海運業の認知度向上



③
効果

- 海運業の認知度向上
- 発注元への船員育成費増加分の価格転嫁



b. 労働環境の改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

ケミカルタンカー／荷主

取組関係者

荷主

オペ

輸送計画の事前共有により、配船調整の時間を確保し、必要な船舶数の早期確保と船員の労働負担の軽減を実現している

① 背景

直前の輸送計画の共有では必要な船舶を確保できなかった

- 荷主が船を手配しようとしても、船舶数の減少や競合他社などの影響により、直前の輸送計画の共有では十分な船舶を確保することが困難だった

② 取組内容

事前の輸送計画共有による安定的な輸送体制の構築

- 荷主がオペレーターに1ヶ月前から輸送計画を共有することで、オーナーとの配船調整時間を確保**し、必要な船舶の早期確保を行っている
- 余裕をもった輸送計画の共有により、**急な荷役作業や無理な配船対応を防止**している
- その結果、直前の連絡や予定変更に起因する船員の労働負担を軽減し、安全性を確保した輸送体制を構築している

事前共有による調整時間の確保

荷役や運航の無理な対応の防止



③ 効果

- 事前の輸送計画共有による必要な船舶数の早期確保
- 急な荷役作業や無理な配船対応を防止し船員の労働負担を軽減

事例
6

ムダな待機時間の削減

労働環境の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

一般貨物船・RORO船／オペ・オーナー

取組関係者

荷主

オペ

荷主・オペ間の連携強化により、積荷時間変更の事前通知や、基準超過時の追加料金を設定し待機時間の削減を実現している

①
背景

荷役待ちによる総員配置が長時間労働を引き起こしていた

- 荷役待ちによる総員配置（スタンバイ）状態が全船員の労働時間としてカウントされ、長時間労働の要因となっていた
- 積荷の時間変更により、待機時間が発生することが頻繁にあり、船員の休息時間確保が困難な状況であった

②
取組内容

積荷の時間変更に関する事前通知や、基準時間超過時の割増料金制度を導入し待機時間を削減

- 荷主側で積荷の時間変更に関する事前通知を行い、待機時間と待機費用の削減を推進している
- オペレーターは入場から積込完了までの時間を管理し、**基準時間を超過した場合の割増料金制度を導入**することで、**荷待ち時間の抑制と適切な費用負担を推進**している

積荷時間変更の事前通知



待機時間の割増料金の設定



③
効果

- スタンバイ時間の解除により、待機時間を船員の休息時間として活用
- 追加料金の設定により、荷主側の時間管理意識が向上し待機時間が削減

船舶燃料のA重油への専焼化

労働環境の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

一般貨物船／オーナー（A社）

一般貨物船・セメント船／オーナー（B社）

取組関係者

オペ

オーナー

船舶燃料のA重油への専焼化を行い、機関部の作業負担軽減や採用力の強化、オーナーの費用負担軽減を実現している

1 背景

A・B社：人手不足により作業負担軽減が必要となった

- 機関部の人員不足が深刻化する中、C重油使用時の清浄機の運転や燃料切替作業など、機関部船員の作業負担の軽減が必要だった
- 作業負担が多いことは、船員の採用難に繋がり、さらなる人員不足を引き起こす悪循環が発生していた

2 取組内容

A社：多数のオーナーからの要望を受け、オペレーターがA重油専焼化を行い、船員の作業負担を軽減

- 多数のオーナーからの要望を受け、オペレーターが全ての支配下船をA重油専焼化にしたことで、C重油使用時に発生していた清浄機の運転や燃料切り替え作業が不要となり、機関部の作業量が減少した
- A重油専焼化による労働環境の改善で、船員の採用力も向上した

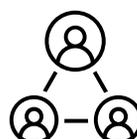
B社：A重油専焼化によるオーナーの費用負担の軽減

- オーナーはオペレーターと協議のうえ、船舶燃料をA重油に専焼化した
- A重油はC重油に比べ燃料費や燃料消費量が多くなるものの、整備や部品交換の頻度が減少するため、オーナーの費用負担や船員の作業負担が軽減された

機関部の作業負担軽減



船員の採用力強化



3 効果

- 機関部の作業負担軽減、船員の採用力向上
- オーナーの費用負担軽減

事例
8

陸側と海側の荷役作業範囲および責任分担の明確化

労働環境の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

ケミカルタンカー／オペ・オーナー

取組関係者

荷主

オペ

荷主と協議のうえ、海運集会所様式に準拠した陸側・船側の作業（責任）範囲を定め、船員の作業負担軽減を実現している

①
背景

船員不足への対応として、慣習的な荷役作業を見直し、船員の負担軽減が必要だった

- 慣習的に船員が陸上作業を含む荷役作業を担っており、長時間労働や過度な作業負担の原因の1つとなっていた
- 船員不足が深刻化する中、作業範囲の明確化による船員の負担軽減が求められていた

②
取組内容

海運集会所様式に基づく荷役作業の役割分担の見直しにより、船員の作業時間と作業負担の軽減を要請

- オペレーターがレデューサーのマニホールド装着やホースの着脱作業について、海運集会所様式に基づく適正な役割分担を荷主に継続的に働きかけ、陸側と船側の作業（責任）範囲を明確化
- 海運集会所様式記載の役割分担・・・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、陸上側を荷主の責任とし、荷役作業の安全に努める

作業範囲の明確化



海運集会所様式の活用



③
効果

- 陸側の荷役作業を荷主の作業（責任）範囲とし、船員の作業時間と作業負担を軽減

事例
9

ケミカルタンカーの封印廃止

労働環境の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

ケミカルタンカー／オーナー

取組関係者

荷主

オペ

連絡協議会を通じた荷主との継続的な対話により、ケミカルタンカーの封印作業を廃止し、船員の作業負担軽減を実現している

1 背景

慣習的な封印作業が、船員の作業負担となっていた

- ケミカルタンカーでは不正防止や品質保証の観点から、タンク開閉部等の封印作業が慣習的に実施され、船員の作業負担となっていた

2 取組内容

オペがオーナーの要望を集約し、連絡協議会での荷主との継続的な協議により、ケミカルタンカーで封印を廃止

- 全海運・船主部会と内タン・船主部会で構成される**船主連絡協議会を通じて、オペレーターにオーナーの抱える課題や要望に対する意見交換**を15年にわたり継続的に実施している
- オペレーターがそれらのオーナーの要望を取りまとめたうえで、連絡協議会（荷主とオペが参加）を通じて荷主と継続的に協議を行っている
- ケミカルタンカーの封印廃止は、**荷主の費用削減にもつなげるため、荷主の理解を得る**ことが可能となり改善につながった

定期的な協議



協議会としての意見提示



3 効果

- 船員の作業負担軽減および労働時間の削減

—本事例の実施主体(船種/事業形態)—

オイルタンカー/オペレーター

取組関係者

荷主

オペ

自動荷役システムを導入し、船員による油面監視等の労働時間削減を実現している

① 背景

船員の働き方改革に伴い、船員による油面監視を行うための時間の捻出が困難となり、航海数減少の要因となっていた

- オイルタンカーの荷役作業においては、安全管理の観点から船員による継続的な油面監視が必要だった
- 船員法改正による労働管理の適正化に伴い、必要な監視体制の維持が困難となり、結果として航海数を減少させていた

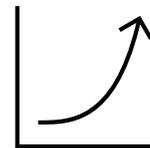
② 取組内容

自動荷役システムを導入し、船員の労働時間を削減

- オペレーターは荷主と協議のうえ、**自動荷役システムを導入し油面監視等にかかる労働時間を削減**。荷役計画、シミュレーション、操作訓練を含む全自動による操作で、制御室での1人操作による荷役作業が可能となった
- **労働時間の削減により航海数が増加し、荷主としても経済的なメリット**が得られたため、導入コストを荷主が負担することとなった

荷役の自動化

荷主へのメリット提示



③ 効果

- 荷役システム導入による船員の作業負担の軽減
- 航海数の増加により荷主の経済的メリットを創出

事例
11

船食デリバリーサービスの利用

労働環境の
改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

オイルタンカー／オペレーター

取組関係者

荷主

オペ

船食デリバリーサービスを利用し、食材の買い出しを外部に委託することで、乗組員の作業負担の軽減を実現している

1
背景

食材調達のための買い出し作業が船員の労働負担となり、 休息時間の確保に影響を及ぼしていた

- 寄港地での食材調達は、司厨長や船員が直接買い出しに行く必要があり、時間と労力を要していた
- 特に寄港時間が限られる中での買い出し作業は、船員の休息時間確保の妨げとなっていた

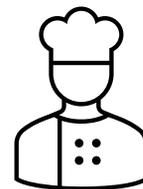
2
取組内容

船食デリバリーサービスを利用し、乗組員の作業負担を軽減

- オペレーターが寄港地の食材デリバリー業者と協業し、荷主と協議のうえ**バス付近までの食料配達サービスを導入**
- 必要な食材リストを事前に送付し、**発注から納品までの一連の作業を外部に委託**することで、乗組員の作業負担を軽減

食材買い出し作業の外部化

司厨長や船員が調理に専念



3
効果

- 船員の買い出し作業が不要となり、休息時間の確保
- 司厨長の負担が軽減され、本来の調理業務に専念可能



c. 運航管理の改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

ケミカルタンカー／オペ・オーナー（A社）
一般貨物船・セメント船／オーナー（B社）

取組関係者

オペ

オーナー

運航管理システムを導入し、船と陸双方で運航情報をリアルタイムで確認できることで管理業務や運航計画の効率化を実現している

①
背景

A・B社：FAXやメールによる個別対応では効率的な運航管理が困難だった

- 従来はFAXやメールによる個別対応では船舶運航に関するリアルタイムの情報共有ができず、管理も大変だったため、業務を効率化し船員の事務作業を軽減させる必要があった

②
取組内容

A社：運航管理システム導入による業務の一元化と効率化

- オペ・オーナーが2014年頃より船と陸双方で情報を閲覧・入力・更新できる運航管理システムを導入し、発注管理、船員管理、文書管理、動静管理、検査証書管理などを一元化し業務効率化を図っている
- PCに不慣れな船員には現場のOJTでサポートしている。なお、システムはグループ会社が開発した

B社：オペレーター主導の運航管理システム導入による運航計画の最適化

- 2024年よりオペレーター主導で運航管理システムを順次導入し、運航計画、船舶位置情報、燃料消費量等をリアルタイムで可視化している
- オペレーターが船員にタブレットを無償提供し、PCスキルに不安のある船員にはオペレーターが直接指導を行うなど、システム活用のためのサポート体制を整備している

③
効果

- 船・陸間の情報共有がリアルタイムで可能となり、管理業務が効率化
- 管理業務の包括的かつ最適な一元管理により、効率的な運航・配船計画を実現

—本事例の実施主体(船種/事業形態)—
一般貨物船・ばら積み船・オイルタンカー
／オペレーター

取組関係者

オペ

オーナー

フリー船配船管理システムを導入し、オペ・オーナー間でフリー船と貨物情報を共有することで配船業務の効率化を実現している

①
背景

電話やメールによる配船調整業務が煩雑で非効率だった

- フリー船の確保において、電話やFAX、メールを使用した配船情報の共有や調整作業が煩雑で、効率化が求められていた

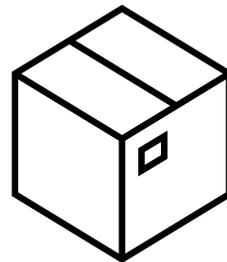
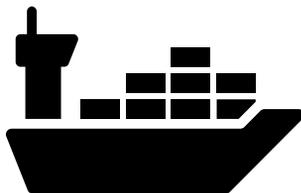
②
取組内容

元請け主導のフリー船・貨物情報共有システム導入による配船業務の効率化

- 元請け主導で、**元請け・二次請けオペレーター、オーナー間でフリー船と貨物情報をリアルタイムに共有**できるシステムを開発し、従来のFAXやメールによる**手作業の配船業務をワンクリックの配船手続きへ**改善

オペ・オーナー間のフリー船の共有

オペ・オーナー間の貨物情報の共有



③
効果

- オペレーターの事務作業が削減され、業務効率が向上
- 配船確定までのプロセスが簡素化され、迅速な意思決定が可能に



d. 事務作業の改善事例

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—

一般貨物船／オーナー（A社）

一般貨物船／オーナー（B社）

取組関係者

オペ

オーナー

低コストな船舶管理システムや電子契約システムを導入し、事務作業の効率化を実現している

① 背景

A社：デジタル化による業務効率化と費用対効果の両立が課題だった

- 事務作業のデジタル化は検討していたものの、システム導入の費用対効果が見込めず実現には至っていなかった

B社：航海ごとの契約では事務作業の効率化が課題だった

- 航海ごとの契約を多数のオーナーと結ぶ場合、書面での契約処理が煩雑で、特にオペレーターの事務負担が大きかった

② 取組内容

A社：既存プラットフォームを活用した低コストな船舶管理システムの構築

- オーナーが**既存プラットフォーム上に船・陸双方で情報を入力・更新できる船舶管理システムを構築**し、動静管理や乗下船情報等の一元化を実現
- 費用対効果を最大化するため、自社開発を避け安価な既存プラットフォームを採用することで、低コストでの業務効率化を推進

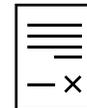
B社：オペレーター主導による電子契約システムの導入

- オペレーターが主導し、従来の書面契約を電子契約システムに移行

既存プラットフォームを活用



契約のデジタル化



③ 効果

- 船・陸間の情報共有がリアルタイムで可能となり、管理業務が効率化
- 電子契約により紙の保管スペース確保や契約書の紛失リスクを軽減

—本事例の実施主体(船種／事業形態)—
一般貨物船・ばら積み船・オイルタンカー
／オペ・オーナー（A社）
ケミカルタンカー／オーナー（B社）

取組関係者

オーナー

スマホ対応の労務管理アプリやExcelを活用した低コストなシステムの導入により、労務管理の効率化を実現している

① 背景

A・B社：船員の労務管理における記録・保管業務の効率化が課題だった

- 労務管理について、船員が毎日A3用紙に手書きで実績を記録し、それを陸側で取りまとめて保管する必要があり、作業時間と保管スペースの面で大きな負担となっていた

② 取組内容

A社：使いやすさを重視した労務管理アプリの導入

- オーナーが改正船員法に対応し**スマホやタブレットからの勤怠登録が可能な労務管理アプリを導入**し、自動で労働管理記録簿を作成
- 複数のシステムを比較検討し、**労働時間超過のアラート機能がついており、労務管理者の使いやすさを重視**したシステムを選定

B社：Excelを活用した低コストな労務管理システムの構築

- オーナーが**国交省が提供する労働時間記録簿Excelを一部カスタマイズして、クラウド上で運用**することで、船と陸でリアルタイムの情報共有を実現し、**低コストながら実用的な労務管理システムを構築**

改正船員法に対応



スマホやExcelからの勤怠登録



③ 効果

- 手書き記録と書類保管が不要となり、作業時間と保管スペースを削減
- リアルタイムでの労働時間管理が可能となり、適切な労務管理を実現



e. 空荷運航の改善事例

—本事例の実施主体(船種/事業形態)—
**一般貨物船・RORO船・ばら積み船・ケミカルタンカー
 /オペレーター (A社)**
ケミカルタンカー/オペ・オーナー (B社)

取組関係者

荷主

オペ

グループ会社間または同業他社との貨物融通を実施し、船舶稼働率や運賃収入の向上を実現している

① 背景

A社：復路の空荷運航改善を検討していた

- 一方通行となりうる製品輸送において、復路の空荷運航が常態化しており、運航効率の改善を検討していた

B社：効率的な運航のために他社との連携が必要だった

- フリー船の効率的な運航のため、他社との連携による配船の最適化が必要だった

② 取組内容

A社：グループ会社間の貨物融通の実施

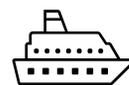
- オペレーターがグループ間で、**原料輸送にしか従事できなかった船舶に対し製品輸送をする取り組みを開始**し、空荷運航の削減を図っている

B社：同業他社との貨物融通の実施

- フリー船において、オペレーターの配船担当者が同業他社のオペレーターと連携し、荷主の前荷規制を考慮しながら、**船舶の空き状況や貨物情報、運航スケジュールなどを共有し複数社間での効率的な貨物の融通と配船調整を実施**
- 往路と復路の積載率を考慮しながら、同業他社との間で貨物融通を継続的に実施することで、船舶稼働率の向上を図っている

運航効率の改善

船舶・貨物情報の共有



③ 効果

- 荷主：将来の船員不足による輸送力低下への中長期的なリスク対策
- 海運事業者：船舶稼働率と運賃・用船料の向上
- 両者：空荷運航削減によるCO2排出量の削減

内航海運における取引環境改善・生産性向上に関する 相談窓口

内航海運における取引環境改善や生産性向上に関し、質問や相談事項等がありましたら、最寄りの地方運輸局等までご連絡下さい。

運輸局等・担当部署	所在地	連絡先
北海道運輸局 海事振興部貨物・港運課	札幌市中央区大通西10 札幌第二合同庁舎	TEL 011-290-1013
東北運輸局 海事振興部海事産業課	仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第4合同庁舎	TEL 022-791-7512
関東運輸局 海事振興部貨物課	横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎	TEL 045-211-7272
北陸信越運輸局 海事部海事産業課	新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館	TEL 025-285-9156
中部運輸局 海事振興部貨物・港運課	名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	TEL 052-952-8014
近畿運輸局 海事振興部貨物・港運課	大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館	TEL 06-6949-6417
神戸運輸監理部 海事振興部貨物・港運課	神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎	TEL 078-321-3147
中国運輸局 海事振興部貨物・港運課	広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館	TEL 082-228-3679
四国運輸局 海事振興部海運・港運課	高松市サンポート3-33 高松サンポート合同庁舎南館	TEL 087-825-1184
九州運輸局 海事振興部貨物課	福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	TEL 092-472-3156
沖縄総合事務局 運輸部総務運航課	那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	TEL 098-866-1836

(一社) 日本海運集会所では、船舶の所有、船舶貸借、用船、運航委託などに関する各種紛争を解決するための仲裁をはじめ、調停、鑑定、取引相談など、紛争解決のための様々な活動を行っています。

一般社団法人日本海運集会所

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階
海事知見事業グループ仲裁担当 TEL 03-5802-8363