

## 交通政策審議会海事分科会第11回基本政策部会

日時：令和元年10月11日（金）13：00～15：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

### 【事務局（渡部）】

それでは定刻になりましたので、ただ今より交通政策審議会海事分科会基本政策部会を開催いたします。

私は、事務局を務めさせていただきます、国土交通省海事局内航課の渡部と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

はじめに、本日のご出席の委員、並びに臨時委員のご紹介でございますが、今回は配席表の配付をもって紹介に代えさせていただきたいと思っております。なお、立教大学経済学部の中藤委員と内航大型船輸送海運組合の中島委員の2名におかれましては、本日所用により欠席でございます。

以上のとおり、本日は委員4名、臨時委員12名、計16名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

また、本日はゲストスピーカーとして、3名の方にご出席いただいておりますので、この場でご紹介させていただきたいと思っております。

国土交通省土地・建設産業局建設業課の平林建設業政策企画官でございます。

### 【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

平林でございます。よろしくお願いいたします。

### 【事務局（渡部）】

日本製鉄株式会社参与・物流部長の木村様でございます。

### 【日本製鉄株式会社（木村様）】

木村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

### 【事務局（渡部）】

コスモ石油株式会社供給部物流グループ長の松山様でございます。

### 【コスモ石油株式会社（松山様）】

こんにちは、松山です。よろしくお願いいたします。

### 【事務局（渡部）】

3名の皆様には、後ほどご講演を賜りたいと存じますので、よろしくお願いいたします。なお、建設業課の平林企画官におかれましては、議題2の終了後に退席されますので、あらかじめご承知願います。

続きまして、本日の資料についてご説明をいたします。本日の部会はタブレットを使用いたします。資料は、お手元のタブレットに表示をいたします。指で画面を左右にスライドさせることで、ページを変えることができます。ただし、資料説明の際はページのスライド操作は説明者が一括して行いますので、タブレットの操作をお控えいただきますようお願いいたします。また、ページのスライド以外の操作はお控えをいただきますようお願い申し上げます。もし、不具合やご不明な点がございましたら、近くの事務局の者にお申し付け下さい。

それでは、議事に入らせていただきます。なお、報道関係者の皆様のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

ここからの議事進行は、河野部会長にお願いをしたいと思います。河野部会長、よろし

くお願いいたします。

【河野部会長】

部会長をさせていただいております、河野でございます。皆様、本日はお忙しい中ありがとうございます。議事の進行につき、ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

それでは、議題1の「内航海運による産業基礎物資輸送を取り巻く現状」につきまして、事務局より資料のご説明をお願いいたします。

【秋田内航課長】

内航課の秋田と申します。それでは、資料1についてご説明をさせていただきます。

それでは、2ページ目でございますが、輸送量と輸送品目に関する基礎データのほうをおつけさせていただいております。前回、8月の回では、この右下のグラフの中のオレンジの部分、雑貨を取り扱う荷主様をお招きしてお話をいただいたところでございますが、本日はこの青い部分、産業基礎物資を取り扱う荷主様をお招きしてということにしております。

それから、3ページ目以降になりますが、この産業基礎物資につきまして、輸送量の推移をトンベースとトンキロベースでお示しさせていただいているというものでございます。まず3ページ、金属でございますが、トンベース、トンキロベースともに、輸送量は20年前と比べますと減少ということでございますが、直近10年はまあ横ばい基調なのかなと、このように考えております。

ページめくりまして4ページ目、石油でございますが、トンベースの減少幅と比べますと、トンキロベースの減少幅というのは小さいのかなというのが見てとれると思っております。後ほどご説明をさせていただきますが、設備等の再編に伴いまして、輸送距離が増加しているのではないかと、このように考えているところでございます。

ページめくりまして5ページ目でございますが、こちらセメントでございますが、金属同様、トンベース、トンキロベースではともに20年前と比べますと減少はしておりますが、直近の10年間で見ますと横ばい基調かなと、このように見ております。また、この3つの中では、トンベースの変化とトンキロベースの変化の相関関係が強いというのも特徴かなと、このように考えておるところでございます。

ページめくりまして、次は本日お招きもさせていただいておりますが、産業基礎物資の荷主企業の業界に関する資料ということでございます。左側、こちらは生産量の推移と見通しを簡単に示させていただいたものでございます。過去のピーク時と比べますと減少ということになっておりますが、将来の見通しにつきましては、減少というところと横ばいと考えているところに分かれるのかなと、このように見ております。

こうしたことも背景でございまして、右側でございますが、荷主の企業様同士での経営統合というものも進んでいるということが見てとれるかと思えます。鉄鋼、石油、セメントともに、現在は大手の会社は3社、ケミカルにおきましても統合が進んでいると、このように見てとれるかと思えます。

8ページ以降はご参考になりますが、先ほど大手3社というようなことをご説明しましたが、統合に至る経緯というものを図示させていただいたものということで、簡単にご説明をさせていただければということでございます。

9ページは石油ということで、10ページはセメント、11と12はケミカルということでございます。

12ページ以降は、荷主企業様の生産設備の推移というものを実地図に落とさせていただいたというものでございます。統合によりまして、以前より近隣の設備からの輸送が可能になるというケースもあろうかと思えますが、一方で設備の統廃合により遠方の施設から輸送を行う必要があるケースもあると、このように考えておるところでございます。

12ページは鉄、それから13ページが石油ということでございますが、この14ページのセメントと並べさせていただきますと、13ページの石油につきましては、製油所が複数廃止

されているということが見てとれるのかなと思っております。

先ほど4ページでもご説明させていただきましたが、内航海運による輸送距離の増加、輸送トン数と輸送トンキロ数の変化率の差といったものが、こういったものも背景になっているのではないかと、このように考えておるといところでございます。

それから、今度は続きまして、荷主様企業と内航海運業の業界構造について示した資料を、17ページ以降でご用意させていただいているというものでございます。これにつきましては、6月の基本政策部会でお示しさせていただいておりますが、最近当方のほうで荷主様企業とヒアリングをしておりますので、ちょっとそれを踏まえた微修正をさせていただいているというものでございます。また、そのヒアリングの要旨につきましては、次の基本政策部会にてご説明をさせていただければと、このように考えております。

17ページは左側が鉄でございます。荷主様企業のほうで、物流子会社様を元請オペレーターとされているというところがあるかと思えます。一方で右側、石油につきましては、必ずしも同じではなくて、荷主企業様のほうで複数の元請オペレーター、オペレーター様も複数の荷主企業様と取引をしているケースが見られると、このようになっております。

ページめくりまして18ページでございますが、左側セメントにつきましては、ちょっと船舶の特殊性というものもあるかと思えますが、荷主企業に対し特定の元請オペレーターさんとの専属化がされているということがあろうかと思えます。一方で、右側のケミカルにつきましては、品目も多いということもあろうかと思えますが、元請のオペレーターさんと荷主企業の関係がちょっと緩いのかなと、こういった特徴が見てとれると思っております。

19ページ以降は、これも先日本日おつけさせていただいておりますが、リバイスを加えさせていただいたものでございます。荷主企業様の規模、それからご使用されている船団の規模というものを記載させていただいております。例えばでございますが、本日お越しただいておられます日本製鉄さんにつきましては、19ページの下のほうでございますが、200隻規模の内航船舶を用いて自社の製品を輸送されておられますということで、20ページの石油、それから21ページのセメントと、それもあわせてごらんいただきますと、産業基礎物資を取り扱われておられる荷主企業様の規模というものが大体ご理解いただけるのではないかと、このように思っております。

私からの説明は以上になります。

#### 【河野部会長】

ありがとうございます。ただいまの事務局からのご説明に関して、ご質問、あるいはご意見がごありかと存じますが、こちらにつきましては最後の意見交換の際に承りたいと存じますので、ご承知おきいただきたく存じます。よろしく願いいたします。

それでは、議題2の「建設業界の現状とこれまでの取り組み」に入ります。本日は、将来の担い手を確保するために、働き方改革を推進しておられる建設業界の取り組みにつきましてお話を伺うため、国土交通省土地・建設産業局建設業課の平林様をお招きいたしております。

それでは、平林様よりご講演をお願いしたいと存じますので、よろしく願いいたします。

#### 【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

皆様こんにちは。ただ今ご紹介いただきました、国土交通省土地・建設産業局建設業課で建設業政策企画官を務めております平林と申します。本日は、お時間を少しちょうだいしまして、タブレットに表示されております「建設業界の現状とこれまでの取り組み」ということで、少しご紹介をさせていただきたいと思っております。

ページをめくっていただいて、まずこのページが建設業界全体の現状を示したグラフになっております。縦の棒グラフが、いわゆる建設投資というものでございまして、皆様のイメージどおり90年代初頭にピークを迎え、その後ずっと右肩下がりということでやってまいりました。ここ数年は少し持ち返して、最近はおおむね横ばいということになってご

ざいますが、ピークと比べますと大体3分の2の規模に縮小しており、投資額でいきますと56兆円という規模になっております。

それにあわせまして、就業者数と許可業者数をそれぞれ赤と青の折れ線グラフで示させていただいておりますが、90年代の後半をピークといたしまして、こちらもずっと右肩下がり、最近はおおむね横ばいという形になっておりまして、許可業者数でいきますと、46万8,000事業者、それから就業者数でいきますと、約500万人といった規模の産業になっております。

次の2ページ目が、これは建設業界でよく言われます重層下請構造の典型が建設業ということでございますが、建設業につきましては、屋外における単品受注生産であり、1件ごとに受注して初めて生産が行われるということで、工事量については、発注者の動向や経済情勢によって大きく左右されるという実情がございます。

こうした背景を踏まえて、最大の工事量を前提とした労働力や機械を持つことは非常に企業にとって負担になるということで、どんどん下に切り離していくことで、重層下請構造というのができ上がってきたということで、総合工事業者、一般的に元請といっておりますいわゆるゼネコンさん、大林さんとか鹿島さんとかが、総合的な管理、監督機能を担い、その下に無数の直接現場でトンカチを行う機能を担う多くの専門工事業者、下請の方がぶら下がっているという分業関係のネットワーク型の重層構造がつけられているというのが、建設業の特徴ということになっております。具体的なイメージとしては、下のところに書かせていただいているとおりでございます。

この建設業でございますが、特に人の部分に着目したのがこの3ページ目でございます。左上のグラフをごらんいただきますと、これは年齢階層別の建設技能労働者数ということで、いわゆる現場で働く職人さんの年齢階層別の人数を示したものでございます。赤で塗っております60歳以上のところが大体全体の4分の1を占めておりまして、それに比べますと29歳以下のいわゆる若者は11.1%しかいないということで、今後一番上の赤の年代の方は、10年以内ぐらいには引退されるということになるわけですが、次世代を担う若者の数はそれに比べて非常に少ないといった状況でございます。

それから、下の真ん中のところをご覧いただければと思います。昨今、非常に働き方改革というのが言われており、建設業も皆様のイメージどおりですが、なかなか長時間労働で休みもとれないといった現状でございます。下の真ん中のグラフが、年間の実労働時間を比較したものでございますが、建設業が一番上の赤のグラフでございますが、製造業と比べても80時間、全産業と比べると330時間以上長時間労働ということで、最近も正直申し上げまして、あまりまだ減っていないという状況でございます。

それから、他産業では週休二日が当たり前になっている状況もございまして、まだまだ建設業では日曜日だけが休みというようなことで、いわゆる世間でいうところの週休二日、4週8休を取れているのは、一番グラフの右下のグラフの左側に薄い青で書いてあるところがございまして、1割にも満たないということで、平均しますと日曜日が休みで、あと月に1日ぐらい休みがあるというのが建設業界の職人さんをめぐる現状となっております。

少し建設業をめぐる制度をご紹介させていただきますが、先ほど申し上げましたとおり、建設業をやるときは、まずは許可を受けていただくということになっております。その許可を受けるに当たりまして、先ほど申し上げました重層下請構造があるということで、そもそも許可の種類といたしまして、下請さんを管理する、基本的にはゼネコンさんを想定しております特定建設業と、それ以外の一般建設業とに分けて許可を行っているところでございます。

また、その元請さんにつきましては、その下のほうにございますけれども、工事現場全体の管理責任は元請業者が一括して担うという発想のもとに、建設業法の中に下請負人を保護することについて、元請負人にさまざまな義務を課しているところでございます。加えて、民法上は、契約は口頭でも成立をするということでございますが、紛争の防止ですとか、明確に契約の内容が見える化するという観点で、請負契約の書面締結というもの

を建設業法上義務づけしているところでございます。

続きまして、5ページ目でございますが、先ほどご紹介した建設業でございますが、やはり長時間労働で休みも取れないということで、若者がなかなか入ってこない。そうしますと、今後10年以内に高齢の方が引退されると、業としての持続可能性が懸念されるということで、昨年の通常国会のほうでご議論いただきました、いわゆる働き方改革関連法の中で、これまでは建設業につきましては、いわゆる36協定の適用除外業種ということになっていたわけでございますが、本格的に働き方改革を進めていかないと、若い方も入ってこないし、業の将来もないということで、従来の方針を転換いたしまして、働き方改革関連法の中でいわゆる36協定の適用対象になり、今回の新しい法律で設けられました罰則付きの時間外労働の上限規制の適用対象にもなろうということでございます。

ただし、いきなりはなれませんので、一般の会社につきましては既に今年の4月から施行されているかと存じますが、私ども建設業につきましては5年後の2024年から罰則付きの時間外労働の適用に服するというので、これに向けた働き方改革の取り組みが急務になっているところでございます。

これまでも私どもとしては、そのページに工期設定等のためのガイドラインというものを書かせていただいておりますが、建設業につきましても、官邸の建設業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議の中で、特に長時間労働の是正、働き方改革への取り組みが求められたところでございまして、特に長時間労働の問題になっている原因として工期というものでございます。工期というのは、いつからいつまでに何かものを完成させるという請負契約を締結して、それを完成に向けて業者の方が頑張るということでございますが、この工期がちゃんと適切に設定されていないと、いわゆる下請の方にどんどんしわ寄せが行って、長時間労働という形で工期を無理やり間に合わせるために犠牲になってしまっているという現状が起きているというのが、建設業界の現場の実情でございますので、この工期を適切に設定するというのが、非常に重要な課題であるということで、関係省庁間でのガイドラインというものをつくらせていただいているところでございます。

ただ、これはあくまでも関係省庁間ということでございますので、この働き方改革の取り組みを業界全体に広めていかなければならないということで、実は先般行われました通常国会で、私どものほうで建設業法等の改正案を提出させていただきまして、国会のほうでご審議の上、成立をいただいたところでございます。

さまざまな取り組みを行っているところではございますが、柱といたしましては、1番のところに書いてございます建設業の働き方改革の促進ということで、工期の適正化というのが盛り込まれております。

あわせて、先ほど労働者がどんどん減っていくと申し上げましたが、もちろん若者の確保に向けた取り組みというのは別途進めておりますが、さまざまな業種で人手不足が叫ばれる中で、長期的には人が減っていくということは避けがたい事実かと思っております。そういった中でも、引き続き発注者の方から求められる施工量を確保するためには、働き方改革を進めると同時に生産性の向上を図っていかなければならないということで、建設現場の生産性の向上に関する取り組みもあわせて実施をしていこうということになっているところでございます。

特に、働き方ということでいきますと、次の8ページ目でございます長時間労働の是正ということで、適正な工期を設定するとうことでございますが、今回新たに中央建設業審議会のほうで工期に関する基準という目安になるものをつくりまして、その実施を関係者の方に勧告しようというのが一つ。

それから、左側の上の箱のところでございますが、注文者に対して通常必要と認められる期間に比して著しく短い工期による請負契約の締結を禁止して、それに違反した場合には勧告、さらに従わない場合には公表と、業者の場合にはその監督処分ということも含めて厳しい措置を講じてでもやっつけようということで、法律上措置を盛り込んだところでございます。

あわせまして、契約内容の見える化という観点で、しっかりその工期も含めて建設業者に対しては工程の細目を明らかにして、必要な日数を見積もっていただいて、その日数を含めた見積書を注文者の方に提示していただくと。

また、先ほど申し上げましたとおり、契約書を書面で交わしていただくことになっておりますが、様々なことを今までも記載していただいておりますが、今回働き方改革を促進するという観点で、工事を施工しない日や時間帯の定めをするときには、その内容についてもしっかりとお約束ごととして契約書に書いていただくということを、新たに法律上措置をしたところでございます。

私どもも先般、法律をつくったばかりということでございますので、まだまだ取り組み道半ばというところではございますが、現状の建設業にかかる取り組みをご紹介しますので、ご説明は以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明、または資料につきまして、ご質問のある方は挙手をお願いいたします。いかがでございましょうか。

はい、それでは篠原委員、よろしくお願いいたします。

【篠原委員】

ご説明ありがとうございます。5年後の2024年から罰則付きの時間外労働の規制がかかって、それから36協定の適用対象にもなるということで、今、業界は、それを受けて5年後に向けてどういう動きをしているのか、把握している範囲で教えてください。

【河野部会長】

平林様、いかがでございましょうか。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

業界も、当然自分たちが5年後に適用対象になるというのは自覚をしております。5年後に急に720時間の中に収めるというのは、これまでそもそも適用除外になっておりましたので、大手はともかくとして、下請の会社になりますと、そもそも労務管理すら十分なされていなかったという現実も会社によってはあろうかと思っておりますので、まずは720時間に向けて5年後にスタートすればいいということではなくて、段階的に、特に大手のゼネコンさんですと、今年と来年は960時間、来年、その次の年は840時間という形で、段階的に上限を切り下げて、2024年に720時間になるようにしようですとか、現場を統一的に週休二日も含めて、職人さんは自由に現場を移動できたりというところもあるものですから、元請の責任として下請も含めて一括的に管理をするということで、元請業者さんのほうで勤怠管理、現場での入退場を管理するようなシステムとかも導入したりしまして、建設キャリアアップシステムというものでございますが、そういった勤怠管理なんかも元請さんの責任のほうで進めていただいております。

そのような取り組みを、業界のほうでも自主的にさせていただいておりますので、私ども国交省とも連携して、2024年からの適用開始に向けて準備を進めているところでございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。篠原委員、よろしくお願いいたします。

【篠原委員】

今の関連で、年配の方は職人気質みたいなものがあると思うんですよ。我々はプロだという意識が高く、かえってそういう人たちに制度通りにやれ、と言ってもうまくいくのかどうか。一方で、若い人の参入が非常に少ない。若い人はやっぱりこういう制限をかけてもらうということが、また就業の一つの道につながるのではないか。この辺の年齢によるギャップにそれぞれ対応するのが難しいのではないかと思います。その辺はいかがでしょうか。

【河野部会長】

平林様、いかがでございましょうか。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

はい、そのところはおっしゃるとおりでございます。まさに今回、時間外労働の罰則つき上限規制を適用するほうに移行するということも、大きな議論があったところでございます。もちろん、個々人の単位で言えば、特に高齢の方は、自分としては休まされるよりは、もっと働いて給料が欲しいという人もたくさんいらっしゃいますが、業界全体を考えたときに、やはり若い方が入ってこないとそもそも自分たちの足元の仕事もどんどんなくなっていってしまうということで、未来の建設産業を見据えて業界全体として今回かじを切るという判断をしていただいたということかなと思っております。

少しでも個々人単位ではなかなかご理解をいただけない部分が残っていないとは申し上げますが、なるべく将来のためにということでご理解をいただいて、当然そういった施策は現役の方にとってもメリットのある部分というのもございますので、特に建設業につきましては、これまでは保険に入っていなかったということも常態的であったわけですが、これまでそういった取り組みを進めることによって、保険に入って退職後も退職金がもらえるようになったといったようなこともございますので、なるべくそういった未来に向けた取り組みということで、自分たちにもメリットがあるということをお話いただけるように、ご説明する責任を果たしていきたいと考えております。

【河野部会長】

ありがとうございました。他にいかがでございますでしょうか。

それでは、栗林委員、よろしくお願いたします。

【栗林臨時委員】

内航総連の栗林です。長時間労働の是正のところ、工期に関する基準を作成して、著しく短い工期による請負契約の締結を禁止するというお話がありましたが、もう少し具体的に著しく短い工期というのはどういうもので、それがどれぐらい長時間労働に影響していたのか、ご説明いただけますでしょうか。

【河野部会長】

平林様、よろしくお願いたします。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

そのところもおっしゃるとおり、非常にここは難しい論点でございます。現状も、建設業法の中には不当に低い金額での契約締結を禁止するという条文がありますが、不当に低いということでは、例えば最低賃金を割ったとかですね、わかりやすい基準があればすぐ判断ができますが、工期については、具体的にどんな工法でやるのか、どんな工事をそもそもやるのか、その工事をやるに当たってどれぐらいの人数と資機材を投入するのかといった投入要素の数によって適切な工期というのが変わってくると思っております。

したがって、何々工事であったら何日という形で一律に工期をお示しするということは多分困難だろうと思っております。そういった工期を決めるときに考慮しなければいけない項目、例えば建設業は屋外で行いますので、明日のように台風が来たり雨が降ったときには作業ができなかったり、あとは事前に工事の工程ごとに土地の買収とかが終わっているとか、そういったさまざまな考慮項目というのがございます。そういった考慮項目をしっかりと考慮した上で、工期を設定しているのかということ、工期に関する基準では事細かに定めていきたいと思っております。

それに照らし合わせまして、あとは他の工事との比較ですとか、過去の実績との比較といったことも含めまして、それが著しく短い工期に当たるのかどうかというのを個別におそらく判断していくということになるかと思っております。詳細につきましては、今後中央建設業審議会というところで工期に関する基準を策定いただくことになっておりますので、そちらでの策定を受けて私どもの実務における著しく短い工期にかかる勧告の制度、運用についても詰めてまいりたいと考えてございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。他にいかがでございますでしょうか。

はい、平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡臨時委員】

処遇改善のところちょっとお聞きしたいと思います。ここの処遇改善のところですが、下請代金のうち労務費相当分というようになってはいますが、現状において下請のところについては賃金が相当低いというような実態があって、やはりこの辺のところを改善しないと若い人が来ないだろうということもあって、この部分についてはきちんとした標準的なものを定めていくというような考え方なのか、その辺のところがあれば教えていただきたいと思います。

【河野部会長】

平林様、よろしく願いいたします。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

ご質問ありがとうございます。制度といたしましては、公共事業につきましては、建設工事の職人の職種ごとに労務単価といったものを決めておまして、都道府県ごとに例えば鉄筋工だったら幾ら、何々工だったら幾らという形で一応標準的な価格を、これは毎月、毎年11月に実態調査をいたしまして、その実態調査の結果をもとに都道府県、それから工種ごとに標準的な賃金というのを決めているところでございます。

基本的に私どもが公共事業を発注するときには、その単価でもって積算をして予定価を組んで発注させていただくのですが、ただその元請さんにはその金額を我々としてはお支払いしているのですが、元請さんから下請さんに先ほど申し上げました重層構造で流れていく中で、必ずしも職人さんには、もともと我々が想定していた賃金というものがそのまま支払われていないという実情があるということでございますので、そのところをちゃんと労務費としてお渡しした分については、ちゃんと下までそのまま適切に引き渡していたいただきたいということで、従前からいわゆる要請といった形でお願いはさせていただいておたわけでございますが、今回一段強い形にということで、法律上の配慮義務ということで位置づけたところでございますので、この配慮義務をもって、下請に対する支払いが円滑に少しでも進めばということをご期待しているところでございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

はい、藏本委員、よろしく願いいたします。

【藏本臨時委員】

働き手の年齢分布は、我々内航と同じような形ですが、若い人を獲得するために、具体的に何か活動されていますか。

【河野部会長】

平林様、よろしく願いいたします。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

そこ点は、長年の課題ということではありますが、おそらく我々もほかの業界と比べて特異なことはなかなかできていないところではございますが、特に職人さんということでいきますと、高校生とか、いわゆる職業工業高校から来る方というのが非常に多いので、工業高校にキャラバンに行ったりして、早いうちから建設業に対して親しみを持ってもらおうということで、従来からは高校生に対してやっていたが、それを中学生とか小学生とか、そういったところに広めたりというのもございます。

あと、最近まち中で現場見学会とか、小学生を対象にした建設工事、現場ツアーみたいなものもやらせていただいております。早いうちから建設業という職業というのがあるんだよということを、世間にアピールしていくということが重要なのかなと思っております。

【藏本臨時委員】

ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。他にいかがでございましょうか。

すいません、私から一つ伺いたいと思います。この制度が入りますと、5年後には工期が今までよりも延びると思います。この点について、業界の中というよりも外との関係で、どういうふうに社会的な理解が得られるようにしておられるのか、もし何かありましたら教えていただければと思います。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

その意味でいいますと、今回法律で設けさせていただいた話は、私どもも中央建設業審議会というところで学識経験者の方、それから発注者の方も含めまして議論をした結果、やはり下請の方に最終的に長時間労働という形で犠牲が行っている現状を改めないといけないということで、適正な工期を設定する必要があるということで、今回法律上でそのような措置を設けさせていただいたところでございます。

ただ、具体的にはやはり発注者と受注者の間の個別の契約締結ということになりますので、発注者の方にそういった実情を知っていただいて、もちろん工期が長くなったり金額が高くなったりということがあるのかもしれませんが、そういったところの理解を得られるように、まずはその内容を理解していただくことと、あわせて発注者の側にだけにその犠牲を求めるのではなくて、その建設業界の側もいわゆる生産性向上といったところで、国交書の中ではi-Constructionという標語を掲げてやっておりますが、その建設業、非常に労働集約的な産業ではございますが、ITを活用して法律的にできる部分というのは、逆にいうとまだまだ残っているところだと思います。そういった建設業界で、生産性を向上する努力を見せながら、発注者の方にご理解をしていただく努力を続けていくということかなと思ってございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

それでは、加藤委員、よろしく願いいたします。

【加藤（琢）臨時委員】

2点質問させていただきたい。

1点目は、先ほど公共事業については、賃金や価格などの基準をしっかりと守っていただくような仕組みがあるとお伺いしましたが、民間ベースでは公共事業のほうとは異なり賃金等の基準を守ってもらうのは結構難しいのではないかと推測します。その辺のお考えを伺いたい。

2点目は、今回のさまざまな法律改正の取り組みをきっちり守っていただくように、役所のほうにおける取り締まりというか監査体制について伺いたい。今回の働き方改革の動向にあわせて、例えば、お役所のほうで何かこういう組織ができたとか、定員をしっかりと地方のほうにもつけているとか、その辺の取り締まりの体制等についてお伺いしたい。制度はできたが実際は取り締まる人がいなかったら多分誰も守ってくれないと思います。特に、建設業の場合多重的ですから、なかなか内部から声が上がってきづらいところもあるのではないかと思うのですが。その辺を含めてお伺いしたい。

【河野部会長】

平林様、いかがでございましょうか。

【土地・建設産業局建設業課（平林様）】

まず1点目でございますが、確かに民間については非常に難しい部分がございます。逆にいうと、だからこそ今回法律という形で、例えば労賃についてはなかなか難しいところがございますが、工期については従前、役所間の申し合わせであったものを法律上全ての請負契約に適用される工期に関する基準、それから著しく短い契約の締結の禁止という形で法律上措置をさせていただきましたので、民間の方にも適用するという思いで法律を提出させていただいて、成立いただいたというところでございます。

それから、2点目のところにつきましては、まさにおっしゃるとおりでございまして、

従前いわゆるダンピング、価格のほうの取り締まりというものはやってきたわけですが、これからは工期に関する取り締まりもやっていかないといけないということで、実はこれは行政内部の話ではございますが、まさにその体制を充実させないといけないということで、内閣人事局のほうにお願いはしているところでございますので、私どもとしてはここで定員をつけていただいて、来年からの法律の施行にしっかりとした体制を構築していきたいと思っております。

【河野部会長】

ありがとうございました。他にいかがでございましょうか。

よろしうございますか。

それでは、特にこれ以上のご質問がないということでしたら、次の議題に移りたいと思います。なお、平林様はここでご退席になられます。平林様、本日はお忙しい中ありがとうございました。

それでは、議題3の「荷主企業から見た内航海運」に入らせていただきます。本日は、内航海運を利用しておられる荷主企業から、国内輸送に関する考え方や内航海運に期待することなどにつきましてお話を伺うため、産業基礎物資関連の荷主であられる日本製鉄から木村様、コスモ石油から松山様をお招きしております。

それでは、はじめに日本製鉄株式会社の木村様よりご講演をお願いしたいと存じます。

木村様、よろしくお願ひいたします。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

日本製鉄の木村でございます。本日は貴重なお時間をいただきまして、ほんとうにありがとうございます。我々も、今ご議論されているような足元の環境を真摯に受けとめ、物流に関してはこれまで物流の専門業者の専門家の皆さんに担っていただいていたわけですが、我々自身もしっかりこれを受けとめて、様々な取り組みを強化してきております。

ただ、専門家の皆さんから見ると、我々の取り組みというのは非常に初歩的でございすし、プリミティブな取り組みになっております。今日は、その1つを紹介させていただきますが、この取り組みの内容をご理解いただくというよりも、むしろ我々自身がこういう今の日本の課題どのように捉えて、それをどのようにとも解決に向けて進めていこうと考えているのか、我々の考え方を一つの事例としてご認識いただければというのが、私の今回の思いでございます。

今回の要請を受けるに当たって、どういってお話をしようかと少し考えましたが、こういう機会というのは非常に貴重な機会でございますので、ぜひこの機会を使わせていただきたいということでお受けしました。実は、言い訳になりますが、1週間ほどしか準備期間がなかったものですから、少し資料が読みづらいところがあるかと思いますが、お許しいただければと思います。

まず、本日はここに書いていますような内容でお話をさせていただきますが、お話をする前に私の簡単な経歴だけご紹介します。私は2年半前に現在の物流部長のポストに就きましたが、それまでは製鉄所の製造ラインの工場長やライン部長など、ライン運営を主に携わってまいりました。その後、製鉄所の操業や設備、品質、それから技術開発、システムといった技術全般を統括する部門で君津製鉄所、それから鹿島製鉄所で仕事をさせていただきました。そういう意味で、物流に関してはこの2年半、一生懸命勉強してまいりましたが、まだまだその緒についたところでございますので、皆様のご意見をいただきながら、ますます取り組みを強化していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、まずは当社の物流の概要を説明したものを簡単にご紹介しますが、足元国内2,000万トン、輸出2,000万トンということで、輸出比率が50%ぐらいです。これは、10年前は30%ぐらいの輸出比率で、内需が非常に高うございました。今、足元50%まで落ちると、これは輸出に依存せざるを得ないということで、内需が非常に減少してきているというのが実態でございます。

12の製造拠点で製造しておりますが、分譲という言葉が入っておりますが、実は12の拠点のうち鉄源、高炉を保有している製鉄所は7つでございます。そこで製造した鉄源、いわゆる半製品を、鉄源を持たないミルに分譲するというのが規模として600万トンぐらいでございます。両方あわせて180万トン／月ぐらいの規模を輸送しています。

これから当社の製品を取り扱っていただいている中継地の皆様は、全国で84基地ございます。これは、我々の最終ユーザーに近いところできるだけ内航で輸送し、そこから陸上輸送、陸上輸送をもっと短い距離にしようということで、84カ所の拠点をお願いをして担っていただいております。船舶もそういう意味でいうと、機動力を生かすということで、499船を中心に200隻、実は足元220隻ぐらいまでちょっと拡張して、いろんなトライアルをしているというのが今の状況でございます。大体月に1,200航海程度でございます。

それ以外の物流というのは、ほとんどトラックに担っていただいております。トラック業界も非常に厳しい環境にございますので、この辺の物流を効率化していくというのは我々にとって非常に大きなテーマでございます。

内航にかかわる課題認識ですが、これはもう皆様には釈迦に説法でございますが、やはり全国的な担い手不足、労働環境の問題、それから働き方改革。若い人たちの価値観も変わってきていますので、このあたりをどうやって若い人たちに力になってもらうか、非常に大きなテーマでございます。これは中継地においても一緒に、荷役事業者の方々、それから倉庫業を担っていただいている皆様も同じような状況に置かれています。労働集約型の産業は、非常にこのあたりの課題が顕著にあらわれていると思います。

一方で、実は製鉄所も12製鉄所を構えておりますが、24時間操業が基本になっておりますので、3交代という勤務をしなければいけません。これは、なかなかやはり若い子たちに受け入れてもらうのに苦労しております。全国から採用している状況です。また、採用だけではなく、人材育成も丁寧にしていかなければいけないという時代になってきているという意味においては、産業界全体の問題なのかなと、このように捉えています。

では、これをどうやって課題解決していくのかということで、これは我々自身も非常に悩みながら進めています。ここに書いていますのは、ほんとうに一般論のようなことでございますが、やはり採用や人材育成、それから今ご紹介にあったような働き方改革、こういうものも個別に積極的に進めていく必要があるかと思っております。

ただ、一方で、これだけでは抜本的な改善にはつながらないと我々は考えております。そういう意味で、一般的に言われるまさに資本蓄積を進めて、いわゆる徹底的な生産性向上を図ること。先ほど工期の話がありましたが、工期が淡々と延びるのではなくて、やはり工期を短くする技術をあわせて一緒にやっていくことで解決していくというような考え方と全く一緒だと思っております。これは、製鉄所の事業も全く同じでございます。

では、どうやって生産性を向上するのかと、こういう議論が必ずございます。このときに一番言われることは、ここに書いてあるようなIoTやAIを使えばもっと進化するのではないかと。これは、非常に一般的な言い方ですが、まだまだ現状の既存技術の中でも改善を加えられるものはたくさんあります。こういうものを融合していくという努力をやっていくということが非常に重要ではないかと。

それからもう一つは、当社も含めて事業を統合してきていますが、これは、統廃合という言葉とちょっと違って、内需が減少していく中で、どうやってその少ない内需の中で、いわゆる生産性向上に向けた原資を稼ぎ出すかという事で、そのためには、経営を効率化することが一番即効性の高い方法の一つとして挙げられます。統合するというのは、非常に苦労が伴います。ただ、そこで経営を効率化することで、そこから原資を生み出して、何とか次の時代につながる生産性向上、競争力強化につなげられないかというのが、我々の製鉄所事業も含めた取り組みです。

では、生産性向上とは一体何か、ということは必ず議論があります。ここに書いていますのは、我々が製鉄所で運営していくときの生産性向上の考え方です。これは、私がライン運営をやっているときからこういう考え方でやっています。ちょっと違うのは、皆さん

にわかりやすくするために、生産速度とか稼働率とか書いていますが、我々も非常に多くの人たちによって支えられている事業でありますので、優先順位が一番は安全でございます。いわゆる安全を全てに優先される価値というのを全社員で共有して、まず安全であること、安全でなければスピードを上げて意味がない、稼働率が上がっても意味がないと、ここを最重要ポイントにして生産性向上に取り組んでいます。

ここにシンプルに書いていますが、では何をするのか、その一端をこれから少しご紹介します。ただ、冒頭に結論めいたことを言いますが、やはり重要なのはきめ細かく丁寧な操業管理をすること、設備管理をすること、工程管理をすること、品質管理をすることで、これは昔から変わりません。ただ、これがどんどん進化して、非常に高度な領域になっているからこそ、実は従来以上に細かいところを見ていかないと、なかなか改善が見えてこないというのも事実でございます。大きな課題がだんだん小さい課題に、いわゆる細分化されてきているところをどうやって改善していくかというのが、非常に大きなテーマになるかと思えます。

その一例でございますが、これは当社の鋼材の輸送の事例でございます。これは2年間、大体1,200航海のデータを2年間集めたものです。ぱっと見ただけで、一つ課題がこう3つ、4つこう浮き彫りになります。ただ、これはマクロなデータです。例えば、積み待ち時間の問題、揚げ待ち時間の問題、こういうのをさっと見ると、実はここに書いていますような課題がぱっと列挙されます。これをそれぞれ1個ずつやれば、確実に見かけの生産性が上がったように見えます。要は何が起きるかといったら、生産能力が上がるようなイメージです、輸送能力が拡大する。

しかし、実質は個々の能力が余剰の能力を持ってきますので、ロスも拡大します。これでは、先ほど言った生産性、本来の意味での投入量ミニマム、もしくはロスミニマムといった生産性向上にはつながっていきません。そういう意味で、ここで起きている事象をもっと細かく分析しながら、どういうところでロスが生み出されているのか、もしくは、どういうところに課題があるのかというのを、もっと細分化して見ていく必要があるだろうということです。これも非常に初歩的な取り組みです。

ここにあるデータを今日、細かくご紹介するつもりはありません。今までマクロで見ていた、冒頭あったような1カ月のデータを丸々ぼーっと眺めていても何もわからない。ただ、これを細分化して見ていくと、たったこれだけのデータ数でもかなりのことがわかってきます。これは、たかだか1カ月、1,200データ、2年間のデータですから3万データ弱、2万8,000データぐらいを眺めるだけです。これは、ぼーっと眺めてもなかなかわかりませんが、2万ぐらいのデータであれば、昭和育ちの私でも時間さえかければ分析することができます。

ただ、今はもっとすばらしいことに、こういうデータが非常に簡単にパソコンで、いわゆる卓上でできてしまうという時代になってきました。それは、もう当たり前の技術になっていますが、こういうことを、やはりどういうメッシュで、どういう層別でデータを見ていくかというだけでも、課題が絞り込まれてきます。ですから、これをもっと進化させようとする、例えば気象データや、それからリアルタイムにモニタリングしている画像データみたいなのを構造化して、これをいわゆる船舶の動態とか動静とデータをリンクしながら分析をするということにつなげていければ、もう少し効率化するための課題が見えてくるのではないかと。

そういう意味で、実はこういう作業をやっていると、もっとデータが欲しいと思うようになります。そういう中で、今回、この7月に日鉄物流の本社内にスペースをお借りして、物流管制センターというのをつくりました。ここでは、ここに書いていますように、全12事業所の製鉄所の状態、動態を見られるようなデータ集約、それから船舶のデータ、それから中継地、84基地の皆様のデータを集約して、一元的に管理できるようにしようというところでございます。

でも、実際に一番重要なのは、ここでこだわりましたのは、リアルタイムだということ

と、もう一つはこのデータをどう蓄積して、どうやって分析、解析につなげていくかというのが、この管制センターの一番のポイントでございます。実は、これをつくるときに、8割方の方々が何て言うかという、こんなに画像を見て、誰が見るんだ、見てどうするんだと、こういう意見が非常に多うございます。

でも、これは見ずして何もできないというところからスタートしています。やはり何かを改善しようとするためには、現場100回、とにかく現場、現物をしっかりと分析することは極めて重要であります。これは、先ほど冒頭紹介した、私が現場育ちであるから余計それを感じます。一方で、我々、実は船は全然見えていませんでした。こういう形で、少しでも見えるようになってくるだけで、いろんなことがわかるようになってきたというのが、ほんとうに遅ればせながらですが、今の実態でございます。

まだ道半ばでございますが、こういう分析の中からいくつかポイントになる点が見えてきます。中継地の議論は、これはもう個々の当たり前の事象ですが、1つは生産速度、輸送速度を上げるということよりも、実は計画性みたいなことが重要な要素になってきている事。これも、多分専門家の皆さんから見れば当たり前ではないかということかもしれません、これが定量的に見えるようになったというのが、非常に大きな要素でございます。

それからもう一つ、地域別格差とか品種別の影響、これも定性的にはオペレーションをやっている人間はみんな知っていました。ただ、これが定量的にどれぐらい影響しているのかということ表現することができていなかった分、いわゆる改善にどれぐらいリソースを投入できるかということが、なかなか判断できなかったというのが実態でございます。

そういう意味で、このあたりを少し詰めていこうかなというのが、これもほんとうに一例の紹介です。我々先ほど申し上げたように、499船のような比較的小さな船で運んでいたいています。この機動力は、今後も生かしたいと思っています。ただ、やはり荒天、それから荒天の前後での計画精度みたいなことを考えると、一部の航路にはRORO船、これも実は最近勉強して、ほんとうに恥ずかしい話なんです、こんなすばらしい輸送手段があるんだということを勉強して知りました。これを調べてみたら、我々が輸送の中で悩んでいることがほとんど解決できる。

特にポイントになるのは、定時運航が比較的高い確率でできる事。それから、何と荷役能率が非常に高い。ここに2倍から5倍と書いていますが、実はプロフェッショナルの方がやっている荷役を見たら、我々のクレーンによる荷役の7倍から10倍に相当する品種まであります。これだけ高速で、高能率でできるというのは、非常に大きな武器になると。

それから、港湾の制約がもっと高いかと思ったら、比較的低いという事。クレーンを装備しなければいけない、その後面に倉庫を置かなければいけないというような設備よりも、シャーシをプールすればいい。これは、我々にとっては非常に大きなポイントです。

もう一つは、国内にあるこういう荷役設備は、我々の製鉄所と一緒に、高度成長期につくられたものが多いです。コンクリート建造物の寿命も、大体40年ぐらいが限界的な領域と、40~50年だと思えます。今、国内のインフラは再整備に当たっているのはまさにそういうことで、実は製鉄所の設備もそうです。中継地もそういう状態になっています。そういう意味でいうと、また同じクレーンをつくるのかというのに少し悩みがあります。ただ、一部効率的にこの様な運航ができるのであれば、RORO船を受け入れるような整備計画があってもいいのではないかと感じた次第です。

今回のこういう内容を議論いただくというよりも、我々がこういう取り組みを始めたというのは、まさに日本の国内で担い手の問題が非常に強くなってきたからでございますし、我々は今まで専門家である皆さんに、これをずっと担っていただけてきました。ただ、担い手の不足の問題というのは、単に物流の分野だけの問題ではなくて、日本で、この地で産業をやっていく我々自身の大きなテーマでございますし、まさにここを業界ごとにはなく、やはり日本で産業を行っている我々が、連携して取り組んでいかなければいけないテーマだという考えから、この2年間、ほんとうに初歩的なところから取り組みを始めてきたというところだけは、ぜひご理解いただきたいと思えます。

もう一つは、輸出産業で半分担っているから、輸出の競争力だけだろうと、こう思われる方が多いですが、実は日本のこの地でもものづくりをやっている最大の理由は、日本の国内産業の競争力が国際マーケットと対比したときに、競争力があるからこそ日本でもものづくりをやる意味がある。ですから、日本の内需だからこそ、内航輸送も含めた日本の産業全体が、国際競争力を持つということが、非常に重要だというふうに我々は思っております。

我々は関連会社、グループ会社の中に日鉄物流という会社がございしますが、ここと常に連携をしながら、特に内航船の安全とそれから人材の育成というものは、最重要テーマの一つとして捉えています。これは、個社としてできる最大限のことは、強力に進めていきたいと思っておりますし、ここに記載しているような船員さんの働き方に少しでも寄与できるようなものであれば、我々は今後も積極的に進めていきたいと考えています。

ただ、冒頭申し上げたように、これだけでは絶対に抜本的な改善につながらないと思っています。ここからどうやって国内の産業物流を効率化していくかというのは、我々は皆さんだけに任せるつもりはありませんが、ぜひ内航業界がリーダーシップをとって、我々荷主のみならず国交省、ここにおられる行政の皆様、それから港湾荷役事業者、もっと言うと倉庫事業者まで含めてやらないと、一貫の生産性が上がらないということをご理解いただいて、一緒に取り組んでいただきたいなど、このように思っています。

最後に、AIとかIoTというのはなかなか難しいよな、ということではなくて、これはツールだと私は思っています。あくまでもツールであるということで、これを使うためには、ツールをいかに使うかというのは、人間が考えなければいけません。どのように使うかということを考えて思ったら、AI、IoTを使う前に、どんなことが分析できるかということ必死になって考えることだろうと思っております。我々もこれから必死に取り組んでまいりますので、これからも連携をさせていただければと思っております。

大変長くなりましたが、以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明、または資料につきまして、ご質問のおありの方は挙手をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

はい、それでは瀬野委員、よろしく申し上げます。

【瀬野臨時委員】

委員をさせてもらっています瀬野といいます。ご説明、ありがとうございました。資料の最後の「期待する事②」のところで、船員の確保、育成に対して支援制度の導入という試みをやっているというご説明がありましたが、今船員さんは船の航海、またはそれに類する作業諸々をやっているわけですが、それに対することで今長時間労働云々とか、労働環境が悪くなるような指摘も出ているので、そういうところの改善についても協議とか、いろいろ考えておられるのでしょうか。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

いろいろ考えるべきことはあると思います。先ほど申し上げたように、いろんなルールがあるということを私もこの2年半で勉強いたしました。例えば、最近の話では、日鉄物流とも議論したんですが、例えばA重油に切りかえていくと、機関士の負荷が楽になるというお話を聞いています。であれば、例えばそういう負荷を軽減された部分みたいなものを、何か船員さんの働き方に還元できないかとかですね、そのあたりは、我々はどうしても船を運航した経験がございませんので、やはり皆さんからいろんな知恵を提供していただくことで、荷主として協力できることもあろうかと思っています。

船員さんの育成というところに、私も直接まだ携わったことがないので、どういう育成の仕方があるのかというのは、これからも勉強しながら進めていきたいと思っています。

【瀬野臨時委員】

ありがとうございました。

【河野部会長】

ほかにいかがでございましょうか。

はい、筒井委員、よろしくお願いいたします。

**【筒井臨時委員】**

タンカー組合の筒井と申します。いろいろとご説明ありがとうございました。

人手不足については、船だけではなく工場においても、どの業界においても同じ問題であるということで、何かちょっと胸をなでおろしているところでございます。そして、また先ほどおっしゃいましたが、安全がもう全てに優先するというので、これも船と全く同じということで、同じような悩みを抱えていらっしゃるということが、よくわかりました。そして、工場では、冒頭おっしゃいましたが、24時間3直でやっているということ。これも船も同じ3直で24時間動いているというところでもあります。

ただ、船の場合若干違うのが、生活の場でもあるということ。3直でやってはいますが、あとの16時間は休めるという状況ではなく、ある意味では24時間働いているのに近いような形でやっているのが、船の運航の形態だというふうに認識しております。この辺のところを今回の審議会の中で、基本政策部会で荷主の皆様方といろいろとお話をさせていただきながら、同じような理解の醸成ができることが一番大事なことなのではないかなと思っています。人を増やすとか育てるとか、いろんな課題があると思いますが、同じ荷主さんと船会社ということではありますが、悩みは同じなんだということがよくわかりまして、ちょっと非常にうれしい気持ちであります。何とか我々の置かれた環境につきましても、ぜひともご理解いただきながら、一緒にWin-Winの形になるようにご理解を今後ともよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

**【日本製鉄株式会社（木村様）】**

過分なお言葉で、どうもすいません、ありがとうございます。

我々も、実は船員さんがどうなると少しか勤務の形態が楽になるのかというのは、ほんとうに実態がよくつかめていません。ただ、ちょっと書かせていただいている、定時運航とか計画運航ができるようになると、少し何かアイデアが出てくるのではないかなと思ひまして、やはり計画精度が上がるような、船イコール何となくこう時間が不定期になるみたいなことはやっぱり払拭して、何か少し計画的な運航ができるような、小さい船でもエリアを限定すれば、かなり計画精度高く運航することができます。両方をうまく活用することができないかというのが、我々が今考えていることでございますので、ぜひお知恵をいただければと、このように思っております。どうもありがとうございます。

**【筒井臨時委員】**

ありがとうございます。

**【河野部会長】**

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

はい、栗林委員、よろしくお願いいたします。

**【栗林臨時委員】**

本日は、ほんとうにお忙しい中いろいろ当協会のためにご提示いただきましてありがとうございます。ほんとうに我々としても日本産業を支えるために、今木村部長がおっしゃられたようなことを業界として取り組んで、今これからまさに船員さんの働き方改革をどうするかということ国交省さんと議論して進んでいくわけですが、1つ1つこういったことを検討しながら、職場環境を改善して船員さんの労働時間をきちり管理していきたいと思っております。その節には、荷主の皆様も含めて、関連の企業、業界の方も含めてのお話になると思いますが、またその節はおつき合いのほどをよろしくお願いいたします。ほんとうに今日はありがとうございます。

**【日本製鉄株式会社（木村様）】**

どうもありがとうございます。

**【河野部会長】**

ありがとうございました。ほかにいかが、はい、二村委員、よろしくお願いいたします。

【二村委員】

今日は興味深いお話、ありがとうございました。

まず、具体的な取り組みの中の物流管制センターについてちょっとお伺いしたいんですが、これは私の興味でございまして、この物流ともの動きと情報の動きを同期化させるというのは、教科書的にも非常に重要で基礎的な部分というふうに物流ではよくいうところではありますが、この情報集約の中には、製造計画等は入っていらっしゃるのかというのがまず第1点、伺いたいところですよ。

それからすいません、もう一点ですが、今日のお話の中で、資本蓄積で効率化を図るのが非常にキーかなと思いつつ伺っていたところですよ。こちらの内航を考えるものとしては、その内航のサービスを今後どういうふうにしていったらいいかということを考えていく中で、今までの船舶の機動力というのも重要だというお話が1点あったと思いますが、その後でRORO船の話が出たと思いますが、ROROかマルクかというのは、ちょっと技術的なものであると。そこで、機動力というのは、おそらく比較的中小の船舶かなと。やはり、船舶は大型化が必要かどうかというのを伺いたいです、ニーズとしてあるかどうかですね。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

まず、物流管制センターについては、今のところは皆様の前で話をするには、まだまだそこまで充実したものではありませんが、とにかく見える化するという、数は増やしていかないといけないと考えています。我々が、そのデータを消化できないと全く意味がないんですね。どこまで解析できるかということになります。ただ、今解析するアウトプットが決まっていると、データの構築の仕方って、非常に汎用性の低いデータの積み上げ、構築の仕方になってしまうんですね、システム屋に発注すると。ですから、自由度もあって汎用性も高くて、いわゆる将来に、将来の拡張性もあるいろんなデータをそこで蓄積していこうというのが、この管制センターの狙いでもありますので、ちょっとお答えしにくいですが、いろんな生産のデータも含めてやはり蓄積していく必要があるかと、このように思っております。

それから、2つ目のことですが、船は、いわゆるこの業界だからこういう船という考え方ではなくてもいいんだろうなと。要は、先ほどちょっと申し上げたように、実は非常に荒天に不利な地域と非常に運航が効率的に回せる地域があります。瀬戸内はものすごく効率がいいんです。しかも、中継地もそれほど大きくななくても、小さい船でロットをあわせて効率的に回せば、実は外の海に出るよりも5倍ぐらいの回転率で回せると思っております。ただ、一方でやはり不利な地域もございまして。そういうところは、やはり運び方を、少しスタイルを変えていかないといけないのかなと。

大型船は、クレーンのリーチが足りないのとれないとかですね。もつという、船腹が深くなるので、安全上非常に高いところで作業してもらわないといけないので、これは、実は我々はできるだけ回避したいと思っております。やはり先ほどから言っているように、安全な職場をつくっていくということを効率より優先するわけにはいかなので、単純に大型船が良いとは限らない。ですから、大型船というのはある程度作業しやすいサイズで、積み込み能率の高いものであれば非常に有効な手段であろうなと、こういうふうに思っております。だから、大型か小型かということではないと。運ぶ地域だったり運ぶものだったり、それを荷役する設備だったりということを考えて上で選定していくべきだろうと、このように考えています。

そういう意味で、我々が今までRORO船みたいなのを使っていなかったというのは、やっぱりちょっと勉強不足だったなと思っております。

【河野部会長】

ありがとうございます。

はい、二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】

今のお話を伺っておりますと、岸壁などいろいろなインフラがあり、いわゆるそれがボトルネックで、コントロールポイントになっていて、それに合わせる形で船舶も提供というお話だったと思いますが、長期的に考えますと、そちらのインフラをどうしていくかということもあわせて、やはり業界の方からもうちょっと何かご要望をいろいろ何でしょう、ですから5年、10年のスパンじゃなくて、30年ぐらいの感覚でいろいろな要望をそれぞれの業界の方から出されると変わっていくのかなというような気はいたしました。すいません、以上です。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

すいません、ちょっと30年スパンというのは、技術屋なものですから、非常にこう大きな夢を描くことができますが、実は現実的に解を求めていこうとすると、3年、それから6年ぐらいのスパンで開発をしていかないと、現実はなかなか難しいと思います。

そういう中で、いろんな要望を出すということよりも、どうやると効率化するのか、どういうところにロスがあるのかというのは、それぞれの業界でデータをいっぱい持っていると思うので、それぞれがどういう分析ができるかということが非常に重要だと思っています。だから、我々ができることは最大限分析していきますし、その中で、1つずつ改善に向けた提案ができるでしょうし、それを解決するための手段というのは、課題が明確になればなるだけより具体的な対策につながっていくはずです。そこが漠然としていると、どういう対策を打っていいのか、漠然と考えるしかなくなるということですから。

例えば自動化にしても、自動運転をいきなり掲げると非常に難しいんです。これは製鉄所でも全く同じですが、そういう意味で実は支援、いわゆる作業を支援する技術だったり、もしくは作業を軽減する技術だったり、もっと言うと容易に作業ができる、これは易作業化といいます。人の力を借りる部分をいかに軽減するかという、こういう技術を積み上げることで、その先に自動化みたいな技術が存在しますから、むしろいきなり自動化の技術にいくよりも、そういう易作業化による生産性向上をもっと真剣に考えるべきなのではないかというのが、ここで言いたいことですので、ぜひそのあたりをご理解いただいて、一緒に取り組ませていただければと思っています。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

はい、藏本委員、よろしく願いいたします。

【藏本臨時委員】

木村さん、ありがとうございました。最近の活動を見ていると、安全と船員育成にすごく力を入れていただいているのがよくわかります。ありがとうございます。

木村さんをお願いではないんですが、国に対してお願いがございまして。509という船員育成のための制度、汗をかいていただいたんですね。今、徐々にそういう船ができ上がっております。いろんな制限、規制のもとに、それがつukれないことがないように、多分民間でもいろんな船が今後検討されて、できてくるだろうと思うんですね。それが規制のために進まないということがないように、ぜひお願いをしたいと思います。

それと、我々民間で船員育成をやろうとしたときに、どうしても民間完結型ということで、訓練船、実習するための船を社船で提供することになるわけですが、こういう問題に対しても、我々業界サイドも一生懸命協力を仰いでいくんですが、国のほうもできるだけ事業者に対する協力ということをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございました。何か事務局のほうからお答えになることはおありでしょうか。

はい、それでは内航課長、よろしく願いいたします。

【秋田内航課長】

いただいた点については、その旨我々も心して取り組んでまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございますか。

はい、それでは大橋委員、よろしくお願いいたします。

【大橋臨時委員】

1点質問ですが、品質別で格差がある、2倍近くあるというところなんです、この品種別の格差というのは今後もし解消しようとする、というふうにされるとご検討されているのかというのが1点。

あと、もう一点は、今後仮に内需がさらに縮小していくような事態になったときに、内航船のいろいろ取り組みとして生産性を上げるということもありますが、業界全体の問題でもあるから、業界全体としてどう考えるんだということもあるんじゃないかと思いますが、そういうご検討とかというのはあり得るのかどうかという、感触だけ教えていただければと。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

1点目のほうは非常にシンプルな話で、我々の製品というのは品種やお客さんによって単位重量が非常に軽いものと重たいものがありまして、軽いものは嵩がけっこう大きいのですが、単重が軽いものは、荷役の能率が先ほど言った重量速度でいうと遅くなる。クレーンというのは1個ずつ吊りますから、1個の重量が少ないとクレーンの荷役能率ってものすごく下がってしまう。

それから、船もそうですね。容積は埋まっていますが、中の重量が小さければ我々重量売りをしていることもありまして、そういう意味で差が出てしまう。これは、なかなかちょっと変えようがないんですが、単重の軽いものはもっと効率的に運ぶ方法、いわゆる重量が軽いんだからもうちょっとうまく運ぶ方法がないとか、こういうようなことは検討の余地があると考えています。

後者の質問は、非常に難しいテーマで、どういう方向で答えたらいいかというのが、非常に悩ましいんですが、いわゆる内需が減少していくのは、もう間違いなく黙っていたら、我々は成長がないわけですよ。要は、どんどん事業規模は減っていくわけですから。事業規模が減っていく中じっとしていると、生産性向上の投資なんて絶対できないですよ。それが大きな投資じゃなくても、そこに原資を回すという行為をしないと。

原資を回す行為って、どこから生み出すかといったら、一生懸命その生産性や歩どまりだったり、品質を上げたり、投入エネルギーを削減したり、省エネ活動をやったりしながら原資を生み出すという方法が1つの方法ですが、それ以外であれば、やはり経営の効率を上げるというのが1つの方法、いわゆる事業を一緒に連携して、事業規模を拡大する中で、同じような作業をやっているところを効率化して、その生み出された人とか、いわゆる原資でもって新しいことを進めるというのは、極めて重要なことだと思います。我々黙って人口減少していく中で、今の体制を維持するというのは、やはり非常にリスクもあるなど。

そういう意味で、我々も苦しい中、会社を統合しながら、少し文化は違うものの共同してやれるところを生み出して、それで人を切るわけじゃありません。その生み出した人で新しいものをつくり上げていく。そういういわゆる効率化というのは、必要なのではないかと。これは、どこの業界がということではなく、人口減少していく我々にとっては必要な方法ではないかと、このように考えているということでございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに、はい、加藤委員、よろしくお願いいたします。

【加藤（一）臨時委員】

基本的な話で。今のような話は、結構一般論というか総論的に受け入れられると思います。しかし、海運業界の中でそのような話をされることは、これまであったのかということをお聞きしたいと思います。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

すいません、我々個別に担っていただいている方、特に我々は日鉄物流といういわゆる機能会社を持っていますので、どうしてもそこを1回挟んでというとおかしいですが、議論する場のほうが多かったです。ただ、私が先ほど言いましたように、現場育ちですので、現場で何が起きているのか知らない、なかなかできないこともあり、少し首を突っ込み過ぎかもしれませんが、ある意味話を伺う機会を増やしてきています。

ただ、これからもっとこういう機会も含めて、ただ単に荷主としてちょっと距離を置いてやるのではなくて、一緒に解決できる策があったら一緒にやっていきたいと、このように思っています。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。よろしゅうございますか。

特にこれ以上ないということでしたら、続きましてコスモ石油株式会社の松山様より、ご講演をお願いしたいと存じます。松山様、よろしくお願いたします。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

コスモ石油供給部物流グループの松山でございます。この供給部の物流グループというのは、船そして鉄道輸送、それと油槽所と言われるデポジットターミナル、こちらを管理運営しているグループでございます。

本日、4ページほどの資料でございます。荷主企業から見た内航海運ということでお話しをと言われているのですが、私が今日お話しするのは、常日ごろオペレーターの船会社様、並びに船主様とお話しする機会があるときに、そのときの話をお話と共有したいという思いで、今日やってまいりました。もし、それ違うぞというのであれば、積極的に言っていただければと思います。よろしくお願いたします。

冒頭、3ページほどは会社の概要と状況になります。当社は、コスモ石油ということで、製油所が千葉と四日市と堺にございます。コスモ石油は、供給会社でございます、2015年10月1日にコスモエネルギーホールディングスというのがございまして、その供給事業会社ということでございます。

加えて、このコスモ石油の関係会社、100%でございますが、コスモ海運という船会社がございます。こちらは運航船舶が40隻ほどありますが、うち自社船を2隻持っております。よって、ここに書いております社員数、海上40名というのは船員でございます。

当社の概要の2つ目ですが、石油開発事業、石油事業、石油化学事業、再生可能エネルギーというカテゴリーがございます。その中でも、左から2番目の石油事業をコスモ石油が担っておりまして、内需でいきますと2,000万キロリットル以上あるというようなことでございます。

ちょっとお話をすると、配送のイメージということで、こういう簡単な漫画を描いております。黄色いのがデポジットターミナルでございますが、主な供給拠点ということでございまして、実際の供給拠点はうちの製油所や他社の利用基地、要はバーターと言われる物々交換を石油業界は行っておりますので、他社の基地も利用させていただいております。ですので、供給拠点は62カ所、こちらに船で配送し、タンクローリーで皆さんのところのSSにお運びすると、そういうような流れでございます。

そういったことから、もう内航海運というのは石油製品の安全安定供給には欠かせないという大前提がございます。

今日お話ししたいのは、このページでございまして、我々内航海運について、まず何が一番大事か、重要かということでございますが、安全で安定に供給すると、これがもう大前提でございます。需要の減少が見込まれる中、石油精製元売り各社は、サプライチェーンの効率化、並びに合理化を進めております。そういった中でも、長距離・大量輸送にすぐれる内航海運は重要な位置づけでございます。

それと、忘れてはならないのが、石油はエネルギーの太宗、かつ危険物という性質がございます。当然、海上で流出してしまうと、海洋汚染物質にもなります。そういった意味からも、安全安定供給が最大の使命ということで、こちらは今後も内航海運の位置づけは

変わらないのは、こういった理由でございます。

そういったことから、我々は、今筒井会長おられますが、全国内航タンカー海運組合様と石油連盟で内航連絡会というのを設けておりました。こちらで、いろいろな話し合い等を行ってまいりまして、トップ同士が話し合っ、定期的な意見交換ということで、例えば荷役作業の権限に関するガイドライン、サンプリングは陸側でしましよよとか、そういったことで船側のほうの作業の軽減をやっていくというようなことを取り組んでまいりました。

また、製油所、油槽所ごとに安全基準がばらばらだというようなところもございましたので、これについても見直しの対応ということで取り組んでおります。そういう意味では、非常に石油業界としましては、船会社様と密に連絡を取り合っ、既にオープンな形でコミュニケーションできるという状況で、ここまでやってきております。

最後になんですけれども、ここが一番ポイントだと思うんですが、我々安全安定供給が第一ですが、やはり懸念事項ということがございます。皆様が先ほどからお話になっておりますが、やはり船員の方の高齢化、それがやはり安全にとって非常に重要なことかなと思っております。熟練の方が退職されるということになりますと、それまでの要するにノウハウ、知識、経験、あと特に大きいのが危険予知ですね、こういったところが非常に希薄になっていく傾向がございます。

ちょっと余談になりますが、この安全運航というのは、安全に船が到着するといったこともありますが、当社としましての安全は、船員さんが無事に家族のもとに帰るというのを安全の主体ということ常日ごろ船会社さんをお願いしております。そういった中で、我々の海運会社の船員が綱取りの作業中、左腕を失うという痛ましい事故も数年前に起きました。やはり、そういったことが起きますと、非常に我々荷主というか、人として非常に苦しくなるんですね。そういうことから、こういった熟練さんの船員の方たちの退職というのは、非常に安全運航に支障を来しているということでございます。

そういったことから、採用ができたとしても、やはり教育をいかにするかということが大事だと思います。先ほど訓練船のお話も出ておりましたが、会社さんによっては操船シミュレーターを導入したりとがいう話も聞いております。我々も、荷主もそういった取り組みを水平展開していくような形で、皆さんと一緒にやっていきたいと思っております。

2つ目が、そもそも船員希望者の減少ということと、若年層の離職でございます。船員希望者の減少というのは、少し油槽所運営の話を見せてもらいますと、我々油槽所を運営している会社を関係会社に持っています、こちらの油槽所もなかなか採用が厳しい状況になっています。

なぜかといいますと、大震災で津波が起きましたが、油槽所というのは、内陸基地は除きまして海に面しているわけで、そうすると、やはり親御さんが危ないというふうにお子さんに言う。当然の気持ちだと思います。そういったことから、船の世界もやはり親御さんや心配する方たちがいっぱいいらっしゃると思うんですね。なので、そういったところは大丈夫だということを、こういった働きかけを船の学校のほうからや裾野のほうから取り組みをしていくというのが、まずボトムアップというか、大事なかなと思っております。こちらは、一企業がやれるような話ではないと思っておりますので、国土交通省様におかれまして、その点は一緒に議論させていただければと思っております。

あと、若年層の離職、これは正直今、スマホの時代ですよ。やっぱり船に乗っていて、友達や家族と全然連絡がとれないと。だから、今船で言っていることは、Wi-Fiは絶対つけようみたいな、そうじゃないと集まりませんねとか。あとは、やはり遊びに行く機会が少ないんですね。そういったことから、タンクローリーもそうなんですが、いかに休みを与えるかということが多分重要な課題だと思います。

ただ、これは働き方改革にもよりますが、これをやるというのは非常に我々も賛成は賛成なんです、それをやるには船員さんの母数自体を増やさないと難しいと思っております。ただ、これは中長期的な問題と思っておりますので、それであればいかに船員の数を

少なく運航できるか、安全を確保して運航できるかということが、もう一つ我々が取り組んでいかなければいけないことかなと思っています。

例えば、エンジンにセンサーをつけて機関部分は陸上で監視するとか、そういったことで機関の人間を減らすとか、いろんな取り組みが考えられると思うんですね。そういったことでやっていきたいと思っていますが、これも一筋縄ではいかないと思っています。非常にお金のかかることだと思っています。こちらについても、やはり一企業等で担うというのは、非常に大変なのかなと思っています。

それと、最後に船主様の後継者問題ということでございます。前回、前々回の資料でしたかね、国土交通省様がつくられているのでいきますと、要は一杯船主というか、一、二杯しか持っていない船会社さんというのが結構いらっしゃる。そういった船主様とお話をする機会がございまして、要はこんな苦しい思いを、船員が集まらないとか、いろんな思いをするのであれば、息子には娘には継がせられないので、違う業界にもう送り出しているとか、そういうような話もよくよく聞きます。なので、これからはもしかしたら自然淘汰的に集約はされていくかもしれませんが、こういったところについても、船主様につきましてはオペレーター会社様が基本的には窓口だというふうには思っておりますが、我々もコスモ海運という、要するに荷主でもありますし、船主でもございまして、こちら辺のところについても興味深く見守っていききたいと思っています。

ちょっと雑駁な話になりましたが、常日ごろ船会社様とコミュニケーションをとっている内容を、皆さんと共有したいと思って、今回この場をお借りしております。以上でございます。

#### 【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明、または資料につきまして、ご質問のおありの方は手を挙げていただきたいと思っております。

はい、筒井委員、よろしく願いいたします。

#### 【筒井臨時委員】

松山さん、ほんとうに細かな配慮に富んだご説明をいただきまして、どうもありがとうございます。先ほど松山様のほうからご説明がありましたように、荷役作業軽減に関するガイドラインや、この辺の件につきましては、皆様方のおかげで一定の基準の成果はできてきていて、ほんとうにその辺については非常に感謝したいと思っております。

そして、また荷役作業軽減ということで、どういうことかということを皆さんおわかりにならない部分もあるかもしれませんが、例えば1つの一例で申し上げますと、船をA地点からB地点に運ぶ、荷物を運ぶに当たって、途中で例えばのどこかで不祥事があって荷物が抜かれるとか、そういうようなケースがないようにするために、封印ということをやっていたのですが、船の人の手で。ところが、そういうことはやる必要はないのではないかというようないろんな議論の中に、そういう荷役の軽減や1つ1つの細かな点について、各荷主の方々々と内航連絡会において長きにわたって議論してきたということでありました。

そしてまた、安全基準についても、いろいろと一緒に話をしながら解決に向かってきたということであります。

そして、先ほどご説明があったように、船員さんのさまざまな細かいところまでよくご存じでいらっしゃるの、感謝の気持ちでいっぱいではありますが、殊さら今、働き方改革という大きな問題が入ってきている中で、乗組員、船員さんたちの長期の労働時間が大きな問題になっております。先ほど、木村様のほうからもお話がありましたが、例えば瀬戸内においては非常に効率がよくて、荷主の皆様方にとってはいいという話がありました。ただ、船のほうは、瀬戸内は一番大変なところでして、乗組員が全く休めないという、船からすれば迷惑な航路の1つでもあります。

いろんなことがありますが、この協議会において、今まで内航連絡会ではできなかった働き方改革、そしてコストの負担等について、個々の会社ではなくて行政の方々も入っていただいて、お互いにもう少し突っ込んだ話をぜひともさせていただきたいと思っております。

松山様には、ほんとうに今日は細かい説明、船員さんの心配までしていただきまして、またけがのことまでいろいろといつも各製油所でご配慮いただいておりますことに、深く感謝を申し上げたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

はい、平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡臨時委員】

松山様におかれましてはコスモ石油ということで、先ほどお話がありましたように、オペレーターと船主業をコスモ海運で行っていることから、内航海運の状況というのはよくご存じだと思います。筒井委員からも言われましたように、連絡会議とかたびたびやられておられるということなんです。

お聞きしたいのは、安全安定供給における懸念事項ということで、先ほど松山さんのお話がありましたが、その中でいろいろな問題や課題があるということで、その辺については船主との連絡協議会の中でも、その協議を率先してやっているのかどうなのか。

それともう一つは、船員については通信環境、その辺のところの問題が一番あるということですが、これは言われたようにコストがかかるということをおっしゃっていますので、例えばコスモ船体、コスモの用船している船舶について、例えばそういう通信環境の問題とかがあったら、一緒になって船主さんと改善をしていく必要があるのか、どうなのか、考え方ですよね。それと、あと休暇の問題とかを言われていましたが、荷主さんとして効率的に運航するためには、やはり船員に休息を与えるというような意味合いの中で、例えば休息についても船主さん、オペレーターと話しながら、こういうやり方があるんじゃないかとか、そういうふうな考え方はお持ちなんですか。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

すいません、いくつかあったと思いますが、まず改善について、通信環境とかそういったところでございますが、それは常にお話をしておりまして、必要であれば対応していくというような状況でございます。

連絡会等でいろんなそういう協議をするかというのと、連絡会自体は基本的には安全を中心とした連絡会、製油所を中心に協議会というのをやっておりまして、その場では事故防止の水平展開とかがメインの課題になっております。なので、今のような課題等については、実際的には東京で船会社様と会議室で行っているというような状況でございます。

あと、休息のところでございますが、我が社は船が40隻超ありますが、これらの配船を我々で行っております。コスモ海運が配船を行っておりまして、ちょっとイメージしていただきたいのですが、我々供給部の物流グループがここにおいて、この横でコスモ海運の配船のメンバーがいます。そうすると、先ほど瀬戸内はつらいという話がありましたが、例えば羽田とか、あそこら辺も結構ハードで、積み上げ、積み上げになるので休みがとれないとか、そういう話が常日ごろ聞こえてきます。配船センターの人が、船長といろいろとやりとりするわけですね。それが聞こえてくると、やっぱりちょっと外したりとか入れかえたりとか、そういったことで常日ごろ具体的な配船のところに入り込んで調整しているということでございます。

ただ、長期的な休暇をとかという話になると、やはり船主さんの思いというものもあると思うんですよね。やはり、稼ぎたいという船主さんもいれば、休ませたいという船主さんもいらっしゃいますので、具体的な運航のところというよりも、抜本的な話として取り組んでいかなければならないのかなというお話を、今後していかなければならないのかなとは思っております。

こんな形でよろしいですか。

【平岡臨時委員】

わかりました、はい。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

はい、大橋委員、よろしくお願いいたします。

【大橋臨時委員】

まさに今のお話で、コスモ海運があって、他方で物流、ほかの物流もおありになりますよね。で、特段このコスモ海運だけ別に株式会社として立てている理由というのが、何かあるのであればちょっと教えていただければと。すいません、本筋じゃないかもしれませんが。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

コスモ海運は、我々石油業界、歴史的になんですが、最初、大協石油と丸善石油というところがあったのですが、その時代からやはり船の運航を行っていたのが、やはりオイルショックとかいろいろなことがあったときに、要するに経営が成り立たなくなったときに、資本を入れざるを得なかったんですね、安全安定供給のために。それが、そのまま残っているというのが本筋でございます。

ただ、今現在、これを持っている価値というのは何かということ、やはり船主さんの気持ちもわかりますし、コスト構造もわかる。こういった両面で効率化のヒントがつかみやすい、そして安全も自分たちで認識できる、この2点で今は価値のある会社だと位置づけております。

【大橋臨時委員】

ほかのモードとリンクする必要もあると思いますが、こういう形で独立に設けても、特段そのところには支障がないというか、もしかすると、こういう形にしなればもう少しリンクがよくなるとか、そういうことはないんですか。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

すいません、正直なところそこについての検討をしていないので何とも言えませんが、今の体制が我々は一番理想的な形と位置づけております。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

はい、栗林委員、よろしくお願いいたします。

【栗林臨時委員】

いろいろお話ありがとうございました。懸念されるいろいろな点がございしますが、我々としては業界サイドに立ちましては、船員の若年船員の問題、それから事業者の数の問題も含めて、ご心配ないように対応できるように、これから国交省のほうと打ち合わせしていきたいなと思っております。

それから、とにかく安全輸送、安全運航をどんな貨物においても心がけていきたいなと思っておりますので、さらにタンカー組合を通じていろいろご助言いただければと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

はい、瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

すいません、ちょっとぶしつけなことになるかも知れませんが、会社の概要の中で、社船2隻で船員さんが40名ということになっていますが、多分お持ちの船が5,000キロぐらいのタンカーだと思いますが、乗り組み定員は多分11名ぐらいの配乗でやっているのではないかと思います、そうすると9名の予備員になるので、パーセンテージでいえば80%ぐらいになるんですよ、予備員率が。我々の船主あたりの予備員率は、大体50%ぐらいの予備員率で手持ちコスト計算してやっているんですが、安全運航云々も含めて、そういう手持ちの今の社船の中のコスト計算とか、また用船ポートのコストに対して、どういうご理解を持たれておるのかお聞きしたいと思えます。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

すいません、自社船2隻となっておりますが、他に運航している船もありまして、通船とかですね。そこをちょっとここに書いておりますが、石油アスファルトLPG船ということでございまして、だからそういったところで、ほかに船を抱えております。すいません、単純にそういうことでございます。申しわけございません。

【瀬野臨時委員】

大変うらやましい配乗をされたと思ひまして、申しわけないです。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

いやいや、もうそんな。

【河野部会長】

ほかにいかがでございましょうか。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

特にほかにご質問、ご意見がないということでしたら、本日はお二方、大変貴重なお話をいただきまして、誠にありがとうございました。

残された時間、少しございますので、議題4の意見交換のほうに入らせていただきたいと思ひます。まず、事務局のほうでご用意いただきました資料5の意見交換のテーマに沿って、少し皆様方からご意見を伺ひまして、その後ほかの点につきましてもご意見を承りたいと思ひます。それでは、よろしくお願ひいたします。

それでは、大坪局長、よろしくお願ひいたします。

【大坪海事局長】

あまりぱっと意見が出なかったようなので、時間を稼ぐという意味もありますが、少し先ほどのプレゼンにも関係しますが、いくつかコメントしたいと思ひます。

木村部長の話で、今普通の一般貨物船で鋼材を運んでいますが、RORO船も導入をということで、RORO船にしたときのメリットというのが書かれてあって、荷主側にこういうニーズがあるというのがよくわかった次第です。

ただ、荷主のニーズは聞いたわけですが、では、どういうソリューションが一番いいのかと。普通の今使っているRORO船を入れるのがいいのか、そういうオペ側も、船を運航する側も、それから船主側も、それから造船所もですが、どうやってそのニーズを具体的に拾って、一番いいソリューションを提供するかということがみそかなと思ひます。

ぱっと見ると、例えば今でも薄板のコイルとかは、かなりローテクですが芸術的に搭載しているなど思ひていて、横に荷崩れしないような形で、なおかつ最大限にスペースを効率的に使って積んでいると思ひますね。RORO船にしたときには、多分スペース効率としてはちょっと劣るかなと思ひていて、そういうデメリットもあると思ひますが、それも踏まえながら最適なものは何なのだろうということを考えなければいけなくて、その荷主企業の具体的なニーズをどう拾っていくか、どういうふうな最適解を生み出すかということが大きな課題かなと思ひました。

それから、これも木村さんのコメントでありましたが、自動化というとなかなか進まないの、これは支援システムであり、易作業化、作業を易しくするということだと思ひやっていました。我々も全く同じスタンスでありまして、自動化船、自動運航船とかって我々が言っていますが、基本は無人で運航しようということではなくて、完全自動化しようということではなくて、船員の作業を楽にする、それから船員の判断を容易にする、そういう支援システム、それから易作業化システムであります。

それは、操船のことだけではなくて、荷役や離着棧の作業を楽にするというのもありますし、先ほど松山さんのコメントにありましたが、エンジンにセンサーをとりつけて機関部の人数を減らせないかと、でもお金がかかるんだという話でありましたが、このように機関のモニタリングをやって、船員負担を減らすというのもあるし、故障を減らすというのもありますし、メンテナンスコストを減らす、こういうのも自動運航船の中のスコープの一つだと思ひています。

お金がかかるというのがありまして、実は今言われたことは既に取り組んでいて、高度船舶安全管理システムというのがある、取り組んでいますが、極めて限定的に出力の範

圏や海域を限定的にやっていますが、もっと広げたいと思っていますし、あとお金がかかるという点では、これは10年ぐらい前に導入して、もうセンサーがたくさんついていて、エンジンのシステムが高くて導入できないという意見もあるので、大分技術も進んでいるので、もうちょっと安価なシステムを、センサーでシステムをつくれなかなということも検討しています。

いずれにしても、先ほど藏本さんが言われたように、規制のためにこのイノベーションや新しい取り組みが進まないということがないようにしたいというのが大前提で、その中で我々としてはできるだけニーズを拾い上げて、イノベーション、生産性向上を進めていきたいと思っています。以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにご意見、あるいはご質問等ありますでしょうか。

はい、加藤委員、お願いいたします。

【加藤（一）臨時委員】

まだ自分がきっちり勉強したとは言えないのですが、瀬野さんにお聞きしたいのです。一杯船主さんの問題です。一杯船主さん自体は、問題を感じておられるのでしょうか。もし、そうだとすると、何かがあれば一緒に動いたり仲間になったりといったようなことをしてもよいとおられるのでしょうか。あるいは、今は全く必要性を感じておられないのか。そのような、現場の声をお聞きできたらありがたいのですが。

【河野部会長】

瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

組合員がたくさんいらっしゃいますが、個人的に今まで過去ずっと経営してきているのは、船の大型化云々の要望があったときに、小型船の船主さんが何人か集まって5,000トン、6,000トンの石炭船をつくった経緯はありますが、700トン、1,600トンあたりの小型船を1隻持っている船主さんを一杯船主といいます。そういう人たちは家族的な経営が多いです。従業員は他人も雇っていますが、基本的には考え方は家族的な経営の方が多いので、その方が他人と一緒に事業をやるというのは著しく難しい問題が出てきます。資本交流、M&Aあたりで資本的な合併とか、集合とか、集約とかいうような考え方で、もし立ち行かなくなれば片一方は廃業となり、もう片一方の方にまたお願いするというような形になってですね。そういうアリの蜂蜜に集まるような形で集まるような形は、過去50年間ないので多分ないと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。他にいかがでございましょうか。

はい、平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡臨時委員】

一般論的になりますが、いいですか。荷主さんが内航海運に期待するという話をすると、先ほどの講演の中でもありましたように、安全安定輸送、これがまず第一というふうに私は思ったんですが、ただこの安全安定輸送という話になりますと、特に安全の問題なんです。我々もよく船主さんに聞くのは、安全も昔と違ってだんだん高度化しており、いろいろな問題が出てきています。そうなってくると、やはり安全にかかるコストの問題とか、その辺の話をよく聞くんですが、荷主さんのほうも、やはり安全の問題を言うのであれば、それに対するコスト負担がやはり必要になってくるのではないかと思います。やはり、それができなくて、全部船主さん任せで安全を担保せよということは、結構きつい問題もあるかと思っています。

それと、やはりその辺に付随して、安全輸送するためには船員が必要だという話であれば、それに見合うコストとか、その辺のところはやはり必要になってくるのではないかとと思うので、その辺についてはやはりご理解願えればなとは思っています。

【河野部会長】

ありがとうございました。

はい、木村様、よろしくお願いいたします。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

今の安全の話は非常によくわかります。現場の作業というのは、多くの場合そういうことがあります、やはり安全というのは自分の身を守るということで、これは両方がやはり真剣に現場の作業を見て、考えなければいけないと思うんですね。私が生産性の話をしたのは、これはコストという切り口ではないんです。コストという考え方をすると、どこへ幾ら費やしているかというのを見て、結局それをどうやって節約するかみたいなことしか議論が進まないんですね。要は、お金をかけてもそれに見合うリターンがあるかどうかということなんですね。

安全にお金をかけるというのは、これはかける、かけないというのは現実問題なんです、やはりこれは安全最優先で、安全を確保できなければ効率化が進まないということを前提に進めるので、これはどんどん協力してやるというのが一つです。

もう一つは、自主管理活動というのがですね、一般的にもっと浸透していく。我々製鉄所の工場の中でも、自分たちの安全を確保するための活動というのを進めています。自分たちで作業をやっているからこそ、自分たちで何か改善するアイデアを出してくると、これは当然いろんな工夫を入れながら、より安全に作業できるような仕組みづくりみたいなことをやる。これは、ともに活動を、当然必要な費用はかけていくということになるんですが、やっぱりもっと運動論的に横で連携して、いろんな情報を共有化して、より安全な作業につながるような取り組みみたいなことも活発にやっていくというのが、船員さん一人一人のレベルアップにもものすごく効くのではないかと思います。

あるグループの中では当然やられていると思いますが、何かそういう運動論的活動とあわせて進めていくということも、ぜひ検討されてはいかがなのかなと。すいません、何か上からの目線みたいになってしまいますが、何かそういうアイデアもいろんな業界にはありますので、そのあたりもぜひ考えていただければなと思います。

【河野部会長】

ありがとうございます。では、筒井委員のほう少し早かったので、筒井委員、よろしくお願いいたします。野川委員、申し訳ありません。

【筒井臨時委員】

今、安全の活動ということで、自主活動でさまざまな工場の方々が事故しないように、けがしないようにという、そういう安全の取り組みというのは非常に大事なことだと思います。

ただ一方、安全というのは一人一人が気をつけて事故するというところだけの問題ではなくて、国際条約等でこれをやりなさい、あれをやりなさいということで、外部要因から安全にかかるコストがかかっているというのが現実でありまして。その辺のところに対するコストについて、やはり我々船会社は自分たちだけの乗組員の安全ということではなくて、世界の要求された問題から安全に対するコストがかかっているということですので、この辺の安全については、また協議会等でご議論いただくことになると思いますが、安全というのはそういった意味でコストがかかると。それから、先ほどいろんなシステムやWi-Fiというものもあるでしょうし、そういった面で費用がかかるということで、多分平岡委員はおっしゃったのではないかなと思います。よろしくお願いいたします。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

すいません、ちょっと勘違いしていました。まさにおっしゃるとおりだと思います。ちょっと資料に書かせていただいていたんですが、我々の日鉄物流から用船させていただいている船には、これは補助を出してAISも電子海図もつけさせていただきました。それから、今のライブカメラもですね、これは監視するためではなくて、皆さんの安全を見守ることを目的に、カメラも設置させていただきました。これは、全額我々が負担して、カメラを設置させていただいています。当然、安全の取り組みにはお金がかかるということもわか

っていますので、その辺はやっぱり荷主としっかりと対話して、協力して進めていくということだと思います。

すいません、ちょっと違う角度から言ってしまいまして、申し訳ありませんでした。

【筒井臨時委員】

ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、野川委員、よろしくお願いいたします。

【野川委員】

建設現場の問題と、それから内航海運の問題、似て非なるところがありまして、ちょっと確認をしたいということと、あと一つ意見ですが。

先ほどのご説明で、建設業課の平林さんからのご説明にかかるレジュメの中で、2ページに建設業の重層下請構造という図がございまして、当然ながら一番上にゼネコンがいて、これが施工主になって、私どもが街の建設現場に行くとそのゼネコンの名前が書いてあって、しかし実際にそこで働いている人たちは、その二次下請、三次下請という下のほうの方たちですね。

この建設現場の場合には、その建設を請け負う会社の一番大もとにそのゼネコンがありますので、二次、三次、四次と下請があっても、その一番末端で実際に働いている方々について、さまざまな規制を行うときに、その大もとの建設会社に対して規制を行うことで、それがどんどんつながっていくわけですね。例えば、具体的に言いますと、ある建設現場である労働者の方が労災でけがをなされた、あるいは病気になったというときに、その方を雇っているのは一番末端の下請会社です。だから、例えばそれは監督の仕方が問題があったのであって、したがって会社に損害賠償を請求したいと、その方ないしは遺族の方が考えた場合に、どんどん上に行って、大もとのゼネコンが責任を負うということがあり得るんですね。つまり、一番大もとのゼネコンが、結局はその現場で働く人たちについて最終的な責任を負っているんだからということで、実際そういう裁判例もあります。

ところが、この17ページ、18ページにある荷主からオペレーター、そしてオーナーを通じて実際に船の上で働いている船員さんへ行く関係は、少し違うんですね。つまり、荷主さんは別にその末端の船の運航について、最終的に責任を負ったり、大もととなっているわけではない。そうすると、具体的な問題としては似たようなところがあって、荷主さんのいろいろな要求に答えなきゃいけない、それがどんどん場合によってはひずみとなって船員さんの働き方にいくという点では、建設現場と似た面がありますが、では荷主さんに何かかの規制をかけると、それがつながって行って、末端の船員さんの働き方が改善されるかということ、現状の法制度の枠組みのもとでは、そういう関係ではないんですね。別に荷主さんは船を動かしているわけではないので。

そうすると、ここからが意見ですが、建設関係のお話は大変興味深く有益でしたが、それとおそらくパラレルな形では、荷主さんとオペレーター、オーナー、船員さんという関係について、それとパラレルな関係で働き方の改革につながるような規制というのは、今の法制度のもとで直ちに行うというのは、若干難しいと思うんですね。しかし、改善のための速やかな対応ができないかということではなく、まずは自主的な改善の道がありうると思います。つまり、荷主さんとオペレーター、オーナーさんたちとその話し合いの中で、自主的にこういう点での改善が実現されれば、より効率的で生産性の上がる運航ができるんだということを荷主さんにも理解いただく。荷主さんから、こういう点でもう少し動かし方を改善してくれるとよくなるんだということを、ご提案いただく中でルールができ上がっていくという仕組みが、まずは有効な改善の道として考えられます。それは、やはり建設の場合とはちょっと異なるところではないかと思えます。

したがって、そういう場を一層促進していただくとともに、国土交通省にはこのそういう観点から、直接の規制の仕組みを模索しつつ、合わせて、そのような自主的な、自治的なルール形成を後押しするような仕組みについて、例えば率先して場を設けるとか、

についてもご検討いただけたらというように思います。以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにご意見はありますでしょうか。  
それでは二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】

場をつくるという話に最終的になるんですが、今日の木村様のご報告の中で、内航海運業界に期待することの15ページ目ですかね、国際競争力のある国内物流を構築していくためにはというところで、内航海運業界をリーダーに、荷主企業のみならず、さまざまな関係者と連携・協働、徹底的な生産性向上を進めていくことが大切といった場合には、やはり意見交換の場が必要だと思えます。おそらく、こういうものは、海事クラスターというような固まりになってくるのかな。何とかそういう場がないものかなというふうに思ったというところで意見をとめます。以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにかがでございましょうか。  
はい、松山様、よろしく願いいたします。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

野川様に、先ほどのところでちょっと教えていただきたいところがあるんですが。先ほどのところで、ちょっと違うということでしたが、船会社様にフロムツー、要するにここからこっちに何を持って行ってという配船指示をするのは、我々荷主なんですよ。そういったものであっても、やはり運航の最終判断は船長判断だから、それは違うんですよという理解でよろしいですか。

【野川委員】

労働関係がどういう状態にあるかというのが、例えば労災のときには問題なんですね。そうすると、最初にゼネコンが決めて、大枠をここでこういうふうにつくって、こんな工期で、こんなふうにある程度決めますね。それに従って、どんどんと下請が決めていくということになるので、大もとは、つまり一番末端で働いている方の働き方についての大もとは、ゼネコンが決めていくという整理が可能になります。

しかし、荷主さんがおっしゃる、例えばこれぐらいで船を動かしてくれというのは、だからといってそこから直ちに船員さんの働き方について、基本的には荷主さんが指示をしているのと同じだということにはならないですね。そこからどのように実際に船員さんを配乗したり働いてもらうかというのは、その下でオペレーターなりオーナーさんが考えて決めていくことですので、そこが違うということです。基本的な違いはやはり、この建物を建てているのは、結局は大林組ですと言えるのに対して、この船は、結局はコスモ石油が運航していますと、そういうふうに言えるのかということのの違いですね。そこはやはり違ってくるということですね。

【日本製鉄株式会社（木村様）】

いいですか、すみません。おっしゃるとおりですね、冒頭我々が物流の素人だと言ったのは、実は荷主企業というのは、プロの皆さんに今まで運んでいただいていた。我々実は製鉄所の中でも、ものを動かす技術、要素技術はいっぱい持っていますが、ほんとうに構外を運航する、もしくは運送するというのは、極めて専門的な領域だと。そういう意味で、それは今まで委ねていましたし、船の運航などは、正直我々全く技術的にも安全に関してもよくわかっていない。当然、工場の操業の中での安全管理というのは、これは法的にもきちんと責任をとらなければいけない立場にいますから、知らないとは言えない。ただ、輸送に関しては、そういうノウハウを持っていないということなんですね。だから、依存せざるを得なかった。

ちょっと先ほど私、安全のところは少し受けとめが違ってですね。やはり船を安全に運航するというのは、我々は安全に運航してくださいとお願いするだけで、その中でどうやったら安全に運航できるのかというのは、やはり専門家の皆さんが一番よくわかっている。

こうやるともって作業が楽になるんだというのも、我々からでは提案ができないんですね。それは、やはり船のほうからも、船員さんの皆さんからそういう声を上げるという事が必要だろうと思います。

だから、先ほどの先生が言われた建設とは若干違うというのは、そういうノウハウを持っていただいている皆さんに頼んできたということが、非常に大きな関係で。建設の会社、工事現場とは、私も違うのではないかなというふうに受けとめています。

【河野部会長】

ありがとうございました。後藤田委員、よろしく願いいたします。

【後藤田臨時委員】

先ほど野川様もおっしゃられていたところですが、イメージとしては、ゼネコンさんは我々、オペレーターがゼネコンという位置づけのような気がします。それで、施主が各荷主さんというような感覚でもいます、今でも。

あと、コスモ石油さんで、安全の統一、業界で統一をされているということの考えでよろしいのでしょうか。

【コスモ石油株式会社（松山様）】

安全基準統一項目の見直し、これは石油連盟とタンカー組合さんとやっている話です。

【後藤田臨時委員】

はい。我々、私どもの会社ですと、いろんな荷主の船、同じ船でも運航します。その場合に、やはり安全のルールというのが船や荷主ごとで違う部分があるんですね。なので、安全を確保するのであれば、やはり船員さんがそれぞれ考えを変えていかなければいけないと。統一はやはりできるだけしていただけたらなというふうに、難しいのかもしれませんが、思っております。以上です、すいません。

【河野部会長】

ありがとうございました。大橋委員、手を挙げておられますでしょうか。

【大橋臨時委員】

ありがとうございます。建設に関して、多分画期的だと私が思っているのは、通常民衆の事業というのは、民間でやってくださいということなのだと思いますが、画期的な点は民間発注事業者に関しても、配慮義務として設けたというところが、多分すごく画期的なところだったんだろうと思います。

多分、建設と内航とで、どうマッチング、対応関係にあるのかというのは、ちょっと十分検討しなければならぬと思いますが、一般的に何でその、民間事業者までそういう規律を入れたかという、それはやはり発注事業者と受注者との間の力関係というのは、なかなかそこは難しい問題があって、自主的にやってくれといってもできないところがすごくあるからだと思います。国の部分の発注は国でできますが、やはり民間はそれなりに大きいので、その部分が漏れていると、結局働き方改革につながらないのではないかなというふうな問題意識でやられているんだと認識しています。

そういう意味でいうと、建設から学ぶところも、そういうところを学ぶところというものではないかなという感じがいたしましたということです。ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。まだまだご意見がごありかと思いますが、私の不手際でもう既に予定の時間が過ぎております。なので、今日はこのあたりでということにさせていただきますと存じますが、よろしいでしょうか。

意見交換の場は大切だと思います。また、事情は全く同じでないにせよ、やはりほかの業界がどういう努力をしておられるかというのは、やはりある種知っておくべきであろうし、他の業界のご努力のうち、こちらにとって意味のあると思われるところを検討して、参考にしていけばよいのだろうというふうに認識しております。

本日は、ほんとうに皆様ありがとうございました。それでは、事務局から何かございませんでしょうか。

**【事務局（渡部）】**

河野部会長、ありがとうございました。また、本日、日本製鉄の木村様、コスモ石油の松山様におかれましては、お忙しい中、本部会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

議事録につきましては、案ができ次第、皆様にご確認をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、次回の部会につきましては、11月26日火曜日、午前10時より、今回と同じこの会議室で開催を予定しております。事務局からは以上でございます。

**【河野部会長】**

ありがとうございました。それでは、本日は以上をもちまして、基本政策部会を終了させていただきます。皆様、お忙しい中ご協力ありがとうございました。

— 了 —