

# 前回の議論のまとめ

---

令和2年2月21日(金)

国土交通省海事局

# 前回の議論のまとめ(1)

## 1. 荷主・オペレーターの間与のあり方について

- オペレーターは、オーナーの労務管理に重要な役割を担っている。民衆の契約の話とはいえ、一定の方向性を示すことは政策として重要。
- 船員の労働環境について、民事的には船主以外にも安全配慮義務を負わせることは解釈として可能であるが、それを具体化する方向でオペレーターに労働時間を共有して、荷主の協力を法令上担保するという方向性は良い。
- オペレーターにも安全配慮義務があると解釈できたとしても、あらかじめ明確にルール化することに意義がある。資料2の好事例のような事業者ばかりではないので、パターンリスティックな介入も必要。
- 一般的な企業とは異なり、内航は運航スケジュールをオペレーターが、船員労働時間管理をオーナーが行うものであることを前提とすると、オペレーターが運航スケジュールを設定する際、船員の人数や労働時間が見える化されていることが望ましい。船舶の安全運航にも寄与する。
- ⇔ 運航スケジュールのすべてをオペレーターが決められるわけではなく、細かい点はオーナーが決めている。このため、細かい差配までをオペレーターはコントロールできない。
- ⇔ 運航について、オーナーが決められることはなく、オペレーターが主導して決めている。  
運航スケジュールの設定については、オペレーターから荷主にも説明してもらわないと働き方改革に結びつかない。

➡ 船員の労働時間管理に係る荷主・オペレーターの具体的な間与のあり方について、関係者の意見を踏まえつつ、引き続き事務局において検討を深める。

# 前回の議論のまとめ(2)

## 2. 契約のあり方について

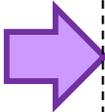
- 独禁法による対応もありうるが、内航海運業界の特殊性を考慮し、**業界向けガイドライン等を作成して適正な取引を担保することもあり得る。**
- **書面契約や一定の事項を契約上明確にすることを担保する仕組みを作るという方向性は賛成。**
- 現在の契約は、なし崩し的に契約外の荷役やオーバータイムが用船料に含まれるとされている。**これまでの契約書に明記されていない中身を明らかに**していくべき。
- オーナー・オペレーター間の契約の大宗を占める定期傭船契約は、オーナーにもメリットがあるもの。両者にとって使い勝手のよいものに盛り上げていく必要がある。



適正な取引に向けた契約のあり方について、引き続き事務局等において検討を進める。

## 3. その他

- 生産性向上や働き方改革を考える上では、トラックにおける自動運転・EV化の取組等も見据えた**今後の他モードとの競争環境の変化について考える必要。**
- 生産性向上のためにも、**適正な運賃・用船料をまず確保できるシステム作りが必要。**



生産性向上策について、荷主や内航海運業者等からのヒアリングを踏まえ、引き続き事務局等において検討を進め、春頃の基本政策部会において提示