交通政策審議会海事分科会第１３回基本政策部会　議事録

日時：令和２年１月２４日（金）　１０：００～１２：００
場所：中央合同庁舎３号館１１階特別会議室

【事務局（渡部）】
　定刻になりましたので、ただいま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。
　本日の部会も公開にて行いますので、よろしくお願いいたします。
　はじめに、本日ご出席の委員並びに臨時委員のご紹介でございますが、本日は配席表の配付をもって紹介にかえさせていただきたいと思います。なお、本日欠席でございますが、一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長の堀内様が、上田様の後任として新たに臨時委員に就任されておりますので、ご紹介をさせていただきます。そのほか、本日、立教大学経済学部の首藤委員におかれましては、所用により欠席でございます。
　以上により、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ので、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、本日は外部有識者の方にご出席いただいておりますので、ここでご紹介をさせていただきたいと思います。一般社団法人日本海運集会所の青戸様でございます。青戸様には、後ほどご講演を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
　続きまして、本日の資料のご説明をいたします。本日の部会も、前回と同様、資料はお手元のタブレットに表示いたします。資料の説明を行う際は、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、タブレットは「共有モード」に設定をお願いします。質疑応答や意見交換の際は、「個人モード」に設定の切り替えをお願いします。なお、画面上の「発表者」ボタンは、資料の説明者以外はタップしないようご注意願います。表示する資料の切り替えにつきましては、議題５の意見交換に入るまでは事務局のほうで一括して操作を行います。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つけください。
　それでは、議事に入らせていただきます。タブレットが「共有モード」になっていることをご確認願います。
　報道関係者の皆様におかれましては、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、よろしくお願いいたします。
　ここからの議事進行は、河野部会長にお願いしたいと思いますので、河野部会長、よろしくお願いいたします。
【河野部会長】
　部会長の河野でございます。皆様、本日も活発なご議論をいただきますよう、よろしくお願いいたします。
　それでは早速、議題１、前回の基本政策部会での議論に入ります。まずは事務局より資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
【秋田内航課長】
　それでは説明をさせていただきます。まず資料１でございますが、資料１につきましては、２カ月ほど前になりますが、前回の議論のまとめをリマインドということでご説明させていただければと思っております。
　１ページ目の生産性向上につきましては、省力化のための設備投資といった資本の分野に手をつけることが有効ではないかといったようなご意見、それから、業務効率化を図ることが必要といったご意見を賜ったと理解しております。生産性向上の具体策につきましては、一旦事務局のほうで引き取らせていただきまして、春のこの会議にて改めてお示しさせていただければと考えているところでございます。

２の船舶管理会社につきましては、あまり普及しないのではないかといったようなご意見と、単独ではできないことがグループ化によってできるようになるのではないかといった前向きな意見と、双方いただいたと考えております。また、制度的な課題というものもご指摘をいただいていると認識しておりますので、これにつきましても、春のこの会議にて、再度この管理会社のメリット、課題等をお示しさせていただければと考えているところでございます。

ページをめくりまして２ページ目でございますが、３の働き方改革の実現につきましては、何をどこまで目指すのかといったようなご意見、船員の意見を聞く必要があるというようなご意見をいただいたと考えております。何を目指すのかということにつきましては、法令の遵守ということを前提といたしまして、働き方改革の実現の具体的な内容につきましては、現在、船員部会のほうで議論をさせていただいておりますので、検討の内容につきましては、今後の基本政策部会におきまして改めてご紹介をさせていただければと考えております。

４の運航スケジュールにつきましては、本日ご議論を賜りたいと考えている論点でございますが、労働時間につきましては、運航のスケジュールをお決めになるオペレーターさんの理解が必要ではないかといったようなご意見、定期傭船契約の性質から、従来は２４時間３６５日、船を使えるといった考え方であったが、今後は変えていく必要があるのではないかというようなご意見があったと理解をしております。定期傭船契約につきましては、法令の中身について、資料３のほうで本日ご説明をさせていただければ考えております。また、運航スケジュールの関係も含めましたオペレーターさんの先進的な取り組みにつきましては、この後、資料２で引き続いてご説明をさせていただければ考えております。

３ページ目、５の取引環境の改善につきましては、運賃は適正に払っているという荷主さんのご意見に対して、それは一部ではないかといったようなご意見、それから、制度改正をしていただいて、実効性のあるようなものをお願いしたいといったようなご意見があったと理解をしております。この点につきましては、今日の資料４のアンケートの結果、それから、資料６で本日は内航総連さんのほうからプレゼンをいただきますので、この辺で現状をご紹介させていただければと考えております。

最後、６につきましては、いただいたご意見を、本日も含めまして今後の議事運営に生かさせていただきたいと考えているというところでございます。

引き続きまして、資料２でオペレーターさんの取り組みのご紹介をこの場でさせていただければと思っております。

前回は、この基本政策部会の後、複数のオペレーターさんの方にヒアリングをさせていただきまして、そこで聞き取らせていただきました取り組みをご紹介させていただければと考えております。

まず１ページ目でございますが、運航スケジュールに関しましては、仮バースを積極的に取得されているオペレーターさんというものが複数おられました。週１回の仮バースを取るために、船団を増やして余裕のある運航スケジュールを組んでおられるという、これはケミカル船でございましたが、こういったオペレーターさんもおられたというところでございます。

また、危険物を積載しているので、なかなかバースに着桟できない場合などについては、通船を出して船員の方を陸上で休ませるようにしているといったようなことをお話しになったオペレーターさん、それから、着桟はできるがバースが工場内にある場合には、バースから市街地までのタクシー代を支給しているオペレーターさん、これは鉄鋼だったと記憶しておりますが、こういったオペレーターさんもおられたというところでございます。

さらに、船員の労働時間というものをオペレーターさんが自ら把握して、オーバータイムにならないようにスケジュールを組んでいるといった事業者さんもおられたところでございます。

それから、設備の改善による負担軽減の例ということでございますが、ケミカル船ついて、ポンプの仕組みを改善して荷役の負担を減らしているといったような事例、それから、ポンプや配管の改善により、タンククリーニングに要する時間を短縮しているといったようなお話をされた事業者さんもおられたところでございます。

ページをめくりまして２ページ目でございますが、労働環境の改善につきましては、船室を従来よりも広くしているというお話や、Ｗｉ－Ｆｉを整備しているといったようなお話、それから、屋外での労働の対策ということで、船外に冷房機を設置しているといったことをお話しされている事業者さんもおられたところでございます。

また、船員の確保・育成については、オペレーター自身で船員を雇用して、陸上勤務と船員とを行き来できるようにする仕組みができないかということを考えているということをお話しになった事業者さんもおられました。

最後に、運航の効率化等の取り組みにつきましては、これは以前からやられているところも多かろうとは思いますが、他のオペレーターさんと船を融通して積載率を上げていますといったお話、それから、荷主さんに改善点を要望できるように、定期的に荷主さんと連絡会を実施していますといった例もいただいたところでございます。

資料１と２につきまして、私からの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した。ただいまの事務局からのご説明、または資料に関するご意見が多々おありかと存じますが、本日の議事の進め方といたしましては、議題５の意見交換の際にご意見は承りたいと思います。ただいまのご説明につきまして、ご質問がある方のみ、今承りたいと思いますので、ご質問のある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。

それでは平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡臨時委員】

オペレーターによる船員の働き方改革に向けた取り組みということで、ヒアリングを行ったというようなことでございますが、ここに記載されている内容について、具体的にどれだけのオペレーターが実際にこのようなことをやっているのか。オペレーターさんが理解を示してこういうことをやっているということであれば、労働時間の問題とか、その辺のところはおおむね短縮されるというようなこともあるので、ここに書いている内容をオペレーターさんがやられているのであれば、同じような対応をしていく必要性もあるのではないかと思います。

【河野部会長】

ただいまの、ご発言につきましては、どの程度の数のオペレーターかというご質問と伺いまして、残りはまた議論のところでということになりますが、質問に関してはいかがでございましょうか。

【秋田内航課長】

ヒアリングさせていただいたのは、１１月の会議の後でございますので、１０は行っていないと思います。良い取り組みをされていると我々のほうにも聞こえている事業者さんを中心にヒアリングをさせていただいているということでございます。

【河野部会長】

グッドプラクティスを集めるというのはいいことだと思いますので、そのようにお願いしたいと思います。またご意見は後で承ります。

ほかに、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。では、また後ほどご意見を伺うという前提で、このあたりで議題１は締めさせていただきます。

次に、議題２に入りたいと思います。議題２、内航海運における契約実態につきまして、事務局より資料のご説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【事務局（澤田）】

内航課の澤田でございます。資料３の内航海運の契約形態について、ご説明させていただきます。

１ページ目でございますが、内航海運の主な契約形態についてお示ししたものです。下半分の模式図をご覧いただきたいのですが、荷主からの運送契約を元請のオペレーターさんが受けることを前提としておりますが、一番上が、元請オペレーターが船員を配乗した船舶をオーナーさんから直接定期傭船契約で借り受けるという形態で、一番シンプルな形態でございます。２つ目に載せておりますのが、オーナーさんが裸傭船契約という形で船舶を貸し渡して、二次受けオペレーターさんが船員を配乗して元請オペに定期傭船契約で

貸し渡すという形態でございます。３つ目のパターンとして、オーナーさんが二次オペレーターさんに船舶・船員を貸し渡して、さらにそこから元請オペレーターさんに定期傭船契約で貸し渡すという形態でございます。最後に、オーナーさんが元請オペレーターさんに荷主を見つけてきてもらう、つまり、運航をオペレーターさんに委託するという形態もございます。これは運航委託契約ということになっております。

２ページ目は、契約形態別に費用の分担の例をお示ししたものでございます。一般的に傭船契約の場合、オペレーターさんが用船料のほかに燃料費といった運航費を、オーナーさんが減価償却費などを負担しているという形になります。あと、船員を配乗する方が、これは裸傭船契約の場合はオペレーターさんということになりまして、定期傭船契約の場合はオーナーさんということになりますが、その方が、船員費や修繕費等の船費を負担することになっていると意識しております。他方で、運航委託契約、一番下のパターンですが、こちらは、オーナーさんが燃料費も含めて本船運航に関する一切の費用を負担するということになっておりまして、運賃から運航委託手数料を差し引いた額をオペレーターさんから収受するということになっていると認識しております。

次に、３ページ以降で前回議論になりました定期傭船契約について、詳しくご説明しております。元々定期傭船契約につきましては、商法上特に規定はなく判例上で船舶の賃貸借契約と労務供給契約の混合契約となっていたと承知しております。その後、平成３０年の商法の改正において、正式に商法上規定されまして、当事者の一方が艤装した船舶に船員を乗り組ませて、一定期間相手方の利用に供することを約し、相手方が用船料を支払うことを約するものと定義されております。その上で、定期傭船者、オペレーターになりますが、船長に対して必要な指示ができるという規定になってございます。

続いて、４ページ目でございますが、こちらは、荷主、オペレーター、オーナー間の関係についてご説明したものでございます。商法上の定期傭船契約については、運送の確保、安全確保に関しまして、運送契約と同じ規定が適用されておりまして、基本的にはオペレーターさんが荷主に負う義務と同様の義務をオーナーさんがオペレーターに負っているという構図になってございます。例えば、運送契約上、運送人、ここではオペレーターになりますが、荷主に対して堪航能力担保義務というものを負っているところですが、これが予定された航海に耐えうる、例えば、船員さんを乗り組ませるという義務になりますが、同じ義務を定期傭船契約においてもオーナーがオペレーターに負っているということになっておりまして、オーナーさんが必要な船舶を乗り組ませるということが求められるという仕組みになっております。

では、そのオペレーターさんが、傭船期間中にオーナーさんにどんな指示を出してもいいのかというと、そうではない場合もあるのではないかというのが、次の５ページ目でございます。商法上、規定は置かれておりませんが、一般的に定期傭船契約においては、オペレーターには安全港担保義務、すなわちオーナーさんに安全な港にしか行く指示を出せないという義務が一般的には書かれておりまして、例えば、日本海運集会所さんの契約書式においても、その旨記載されているところでございます。前回の基本政策部会において、笹岡委員から、こういった規定も捕まえて、定期傭船契約においては、特約がない場合であってもオペレーター側に船員や船舶への安全配慮義務というものが生じるのではないかという解釈が導き出せるのではないかとご指摘がございました。この点について、その後、委員ともご相談させていただきましたが、考え方の１つではあるものの、確立した解釈や判例、あるいは制度上明示的な規定はないというのが現状であると認識しております。

次に、６ページ目でございますが、前回の基本政策部会で首藤委員からご指摘いただきました、「使用者」という概念の拡張について解説したものでございます。労働契約法と労働基準法にそれぞれで使用者の概念がございますが、スライドの真ん中に書いておりますとおり、例えば、親会社と子会社の関係や、あるいは派遣労働者の場合などに使用者の概念が拡張される場合があるということで、これにつきましては、判例でも賃金や退職金の支払いについて拡張が認められたという例も存在すると承知しております。前回、首藤委員からご指摘いただいたのは、オペレーターさんとオーナーさんの間で、この使用者の概念が拡張されるというのは、判例や解釈はないのですが、船員の労働問題について、絶対にオペレーターまで責任が及ぶことはないということまでは言い切れないのではないかと

いうご趣旨だったと理解しております。この点につきまして、労働法のご専門である野川委員ともご相談させていただきましたが、例えば、賃金の未払いのような労働契約法の分野においては、こちらは民法の世界になりますので、使用者の概念というのが拡張される場面もあり得るということですが、他方で、長時間労働の責任のような労働基準法や船員法の分野においては刑事罰もかかってくることなので、使用者の概念が拡張されるという解釈はなかなか難しいのではないかということでございます。

最後に、関連いたしまして、元請・下請間、あるいは荷主と元請間の関係を規定しております下請法と独占禁止法における内航海運の取り扱いについて、７ページ目でご紹介させていただきます。まず、下請法につきましては、ご案内のとおり元請と下請の関係について規定しているところでございますが、平成１５年の改正で、運送についても下請法の対象になったところでございます。内航海運につきましては、定期傭船契約や運航委託契約も対象になると解釈されておりますが、適用対象の事業者が資本金の規模によって限定されるという仕組みになっておりまして、例えば、右側の、ちょっと小さいのですが、これは元請がオペレーター、下請がオーナーの場合の事業者数を書いておりますが、青枠同士の事業者や黒枠同種の事業者には適用されるということですが、それ以外の事業者の関係には適用されないということになります。後ほど、アンケート結果で書面契約の割合をご紹介いたしますが、下請法の適用対象になると、主な遵守事項として書面の交付義務があるということのほかに、例えば、下請代金の減額や買いたたき、あるいは報復措置というような禁止措置が定められているところでございます。一方で、荷主と元請の間には独占禁止法が適用されることになるわけですが、こちらは適用対象や禁止行為というのが物流特殊指定という告示で定められておりまして、こちらについては書面の交付義務はないのですが、減額や買いたたき、報復措置といった禁止行為が下請法同様に定められているところでございます。

続けて資料４につきましてご説明させていただきます。

こちらは、契約等に関する実態調査の結果ということで、１ページ目ですが、調査はアンケート形式で行っておりまして、船員の確保の状況、契約の形態、あるいは運賃、用船料などについて聞いたものでございます。内航総連さんを通じまして1,913社に配付いたしまして、兼業を含めてオペレーターとしての回答を、一番下350社、オーナーとしての回答を589社、いただいているところです。回答者の属性をつぶさに分析できているわけではございませんが、こちらの回答数を踏まえまして、これからご紹介する調査結果をご覧いただければと思います。

２ページ目に概要をご紹介しておりますが、グラフをご覧いただきながら、手短にご紹介させていただきます。

３ページ目ですが、船員の確保の状況につきまして、７割以上の事業者が十分又は概ね確保できているとご回答されておりますが、こちらを船の種類ごとに分析いたしますと、油送船、いわゆるタンカーの関係は、やはり他の船に比べまして確保できていないという割合が高くなっているというところです。

次に、４ページ目の休暇・休息の付与につきましても、先ほどと同様にタンカー、油送船等が比較的厳しいという回答になっております。

５ページ目は、十分な休暇・休息を与えられていない要因について聞いてみたものでございますが、やはり船員のなり手がおらず、予備船員を確保できていないという回答が１番、次いで、求められる運航スケジュールが過密、あるいは経営上の余裕がないといったことが要因ということでございます。

６ページ以降でございますが、契約の実態について聞いたものです。

まず、書面契約につきましては、オペ、オーナーともに７割から８割が、常に書面契約をしているという回答でございます。

他方で、次のページに行きますが、荷役につきましては、４割弱が契約において全く取り決めていないという回答をいただいているところです。この後、ご講演いただく海運集会所様の契約書式においては、荷役の責任ということも規定が設けられているということも、あわせて書かせていただいております。

さらに、８ページ目ですが、同じく荷役について明確に取り決めている場合と回答され

た方についてお聞きしておりますが、７割前後の事業者は、決められたとおり荷役が行われているという回答でしたが、２割以上の事業者さんが、取り決め以外にも船員さんが作業をしていると回答をされているところでございます。
　９ページ目以降は、運賃・用船料について聞いているものです。
　現在の水準で必要な経費を賄えていますか、という問いに対しては、十分又はほぼ賄えているというご回答と、全く賄えていない、あるいは時々不足するという回答で、ちょうど二分化されているという状況でございます。
　なお、ここまでの問については、オペ、オーナーのほかに、右下に一杯船主の方を切り出して分析しておりますが、そこまで有意な差が見受けられなかったところでございます。このため、１０ページ目以降ですが、必要経費が賄えていないという回答をされた方と、十分あるいはほぼ賄えているという回答をされた事業者さんに分けて分析してみております。そうすると、ある程度の傾向が見られていたということで、この２つに分けて、資料をお作りさせていただいております。
　１０ページ目でお示ししているのは、運賃・用船料の決め方でございまして、オペレーター、オーナーさんとも、必要な経費を賄えているという事業者さんは、相手方との交渉で運賃・用船料を決めているという割合が高くなっておりまして、逆に全く賄えていないという事業者さんからは、相手方から一方的に運賃・用船料を提示されているという回答が多いという結果になっております。
　続きまして、１１ページ目、運賃・用船料を決める際の内訳費用項目の明示について聞いたところ、こちらについても、必要経費を賄えているという事業者さんは、明示されているという割合が高くなっておりまして、賄えていないという事業者さんは、明示されていない割合が高いという結果になりました。
　続いて、１２ページでは、明示されているという費目を聞いております。荷役やクリーニング作業の費用を明示しているという割合は非常に少なくなっております。他方で、少数ではございますが、例えば、清掃料や仮バース費といったものを別立てで収受しているという回答もございました。
　最後、１３ページ目ですが、書面契約の割合について、必要経費を賄えているという事業者さんと賄えていないという事業者さん、先ほどと同じ結果をクロス分析したものでございますが、賄えていないという事業者さんに比べて、賄えているという事業者さんのほうが書面で契約している割合が高いという結果が出てきたということでございます。
　それらの結果をまとめますと、十分な運賃・用船料を収受している事業者については、内訳を明示して、交渉で運賃・用船料を決めて、書面で契約するという割合が高いという傾向にあるということでございます。
　繰り返しになりますが、以上の結果については、例えば、海に出ていて回答が難しいというような事業者さんもいらっしゃることも踏まえまして、それなりの数はご回答いただいているところではありますが、そういった情報も踏まえまして、この後の意見交換の参考としていただければと思います。
　私からの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した。先ほどの議題１でもお願いいたしましたように、本議題につきましても、事務局からのご説明または資料について、資料３、４についてのご意見は、意見交換の際に承ることとさせていただき、この場ではご質問のみを承りたいと思いますが、ご質問はございますでしょうか。
それでは平岡委員、よろしくお願いいたします。
【平岡臨時委員】
　アンケート調査、御苦労さまでございます。ちょっと教えていただきたいのですが、このアンケート調査を行った中で、七百数社について、船の構成というか、大型船、小型船、その辺のところの仕分けとかどうなっているのか、わかれば教えていただきたい。
【河野部会長】
　今の点、いかがでございましょうか。

【事務局（渡部）】
　私から回答させていただきます。今回のアンケート調査の中で、船の大きさについては設問を設けておりませんので、このアンケート調査の中では、船の大きさの違いによる集計ができない状況でございます。
【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。よろしゅうございますか。ご質問は、多くの場合ご意見とも関わると思いますので、後の意見交換の場でお願いしたいと存じます。
　それでは、もしよろしければ、次の議題３に入りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。議題３では、内航海運に関する各種契約書の様式を作成しておられる、一般社団法人日本海運集会所の青戸様より、内航海運における契約の現状と課題について、ご講演を賜りたいと存じます。
　それでは青戸様、よろしくお願いいたします。
【日本海運集会所（青戸様）】
　初めまして。海運集会所の青戸と申します。よろしくお願いいたします。私のほうからは、集会所で作成しております契約、特にこの２０１９年に改正された商法に合わせて修正しました契約書について、お話しさせていただきます。
　まず、私どもは標準契約書を幾つか作成しております。もともと海運業界の会社が集まる団体でございますので、そこで取引にかかわる書式を作成するということで、いろいろな書式を作成しておりますが、その中での主な内航の組織というのは、ここにあるとおりでございます。
　内航の定期、内航タンカー定期、これはもう一定期間、オーナーとオペレーターで定期傭船契約をするときに使われる契約書と。それから内航運送契約書、内航タンカー航海傭船契約書、これは１航海ずつの貨物運送に利用するものでございます。内航運送契約書という書き方をしているのは、本来これは内航の航海傭船契約書であるのですが、昔から内航海運業界では運送契約という言い方をしておりましたので、あえてここでは航海という言葉を使わずに、運送契約書というふうにしております。
　それから、内航成約覚書というのは、上の運送契約書が、いわゆる数量契約、一定期間、一定の数量の貨物を運送する、そのもとの契約書として締結されたときに、個々の１航海分の運送に使うというもので、簡易なものとして１枚物の成約覚書というものを用意しております。
　それから運送基本契約書、これはオペレーター間、一次オペ、二次オペ間で基本的な運送条件を定めて、都度、必要なときにこれを利用して運送契約を行うというように利用されております。
　それから運航委託契約書でございますが、これは、定期傭船契約ですと一定期間、一定の用船料しか入りませんが、仕事量が多いようなときは、仕事をした分だけ手数料をオペレーターさんに渡して、それ以外をオーナーさんの収入にできるということで、景気のいいときには、運航委託というものがいいということでつくられた、もともとのものでございまして、手数料を除き、残りの運賃を運送人、オーナーが収受するというような契約書でございます。
　それから内航船舶管理契約書、これは国交省さんの方にオブザーバーとして参加していただき、策定したものでございます。
　このようなものが主な契約書としてございます。
　契約書を作成するに当たって、どういう機会に、どういった形で行うかということでございますが、やはり一番大きいのは法令や法律の改正というようなときでございます。それ以外には、私どもの会員さん等々からいろいろな要望が高まってきたときに、では見直しましょうということで契約書を改正いたします。
　もともと、２３名いる書式制定委員会というところで、この書式を決めることになるわけですが、ここにはオーナーさん、オペレーターさん、あるいは荷主さん、それから保険会社、ブローカー、造船業界、あるいは弁護士という方々で集まった書式制定委員会というものを構成しておりまして、タームが２年で現在は２３名ということでございます。

実際に契約書をつくるとき、あるいは改定するときには、その下に下部組織として小委員会を結成しております。今回もここにあるとおり、２０１９年の改正のときには、こういった方々にご賛同いただきまして、案をつくり、それを書式設定委員会にかけて意見を募って、最終的な書式として制定したということでございます。

今回、どういったところを修正したか、あるいはどういったところを新設したかということでございますが、まず代表的なところとして、４点ほど載せておきました。

最初に、荷役の責任に関する条項というものを新設しました。もともと、一般ドライ貨物のほうでは、通常ＦＩＯ、フリーインアウト、いわゆる船主無関係で荷役をするというのが前提でおりましたので、あまり明確なことを書いてはいなかったのですが、それでも、以前の契約書にも、例えばウインチその他荷役用具で、船積み・荷揚げに必要なものは荷主において使用することができるというような規定がありまして、そもそも荷役自体は荷主が行うという前提でつくられていたのですが、そこら辺をもうちょっと明確にしようということで、第９条で荷役の責任と費用と、あくまで荷主側の費用と責任で船積みし、積みつけし、荷揚げするというような規定を、改めて設定しました。

他方、タンカーの場合は、もともとの旧書式が、ここにあるとおり、貨物の受け渡しの責任の限界というところが、ホースの取りつけ口というものがございました。これを、これだけではちょっと表現として足りない部分もあるかもしれないということで、さらにわかりやすく、正しく規定したものでございます。これは、貨物を積むときは、陸上側のポンプで押し出して船に積みますし、揚げるときは船側のポンプで押し出して揚げるということになりますので、結局その取りつけ口が責任の限界点ということ、あるいは費用の限界点になるということでございます。

それから９条の部分、定期傭船契約のほうでございますが、定期傭船契約も、そもそもは明示の規定はなかったのですが、この契約書の中で、費用負担ということで、積み荷に関する、船積み・荷揚げに関する一切の費用は傭船者の負担ですよという規定はそれぞれにございまして、その前提で使われていたのですが、ここら辺も、これに運送契約とあわせて、このことを明確にしようということで、荷役の責任というものを改めて条項として規定しております。あくまでこれは傭船者の危険と費用で船積みする、あるいは荷揚げするというような規定を、一般ドライあるいはタンカー両方についても規定しているということでございます。

次に中間ホールドクリーニング、タンククリーニングでございますが、これについても、やはり同じように、もともと費用負担区分という中に、船内の清掃費用とか、あるいはタンク内の清掃というものは傭船者が行うという規定がございました。これも日本的感覚でいうと、費用を負担するということはその方が行うんでしょうという前提で書いていたのですが、ここら辺もはっきりと明確に書こうということで、書くことにいたしました。

実際には船員さんが行うことにはなりますが、それは法令の許す限りであるし、あるいは、そのための費用であったり時間というのは、あくまで傭船者のものであると。あるいは、非常に短い期間でクリーニングしなければいけないというような状況であることも多々ありますので、その責任まで完璧なものを船員に負担させるというのは不可能ですから、あるいは、傭船者の指示で積んだ貨物によって汚れ、また新しい貨物を積むためにきれいにするということですので、あくまでそれは傭船者の要望によって貨物を積みかえることによって生じるものですので、そこら辺の費用等は、やはり傭船者が持つべきものでしょうという概念に基づいて規定されております。

これはタンカーのほうでございます。同じような趣旨でございます。

次にオーバータイムに関してですが、これは、旧書式にももともと規定はございました。右側の欄に、旧書式としてチェック欄があったり、あるいは条項でもあったのですが、なかなかここが、さっと中には消されてしまうというようなこともあったということで、この条項を新たに規定し直すに当たって、船員法やその他の法令、あるいは契約に適用される安全管理規程に基づき実施されるというような文言もさらにしっかり加えることによって、安易に消去しないような、ここにちょっと注意を置いていただきたいということで規定の仕方を変えております。

それから、これは仕様の変更、昨今、バンカーの問題などがありまして、内航ではそこ

まで、バンカー自体を変えるということですので、本船の構造を変えるということはないかもしれないのですが、法令の仕様変更によって船の構造を変えなければいけないということになった場合には、そもそもそれは船側の仕事でしょうということで、船側の費用でそれをやるということ。他方、傭船の期間中に傭船者の都合でこちらを変えたいというような場合には、それはそれで、傭船者の費用でできるけれども、戻すときには、それが本船側の示唆になる可能性もあるということで、そのときには合理的な配分で精算しましょうと、そういう規定を別途設けました。

これはタンカーのほうでございます。

その他といたしましては、今回、法令の変更、商法の改正ということで、そもそも定期傭船契約の場合などでは、引き渡し時に堪航性があれば、あとは、それ以降、期間中は船主側で適切にメンテをすることによって、堪航性を維持するというだけのものが一般的な概念だったのですが、各傭船開始のときだけではなく、貨物を運送する各航海の開始のときにも、この堪航性担保義務があるというふうに商法改正されましたので、この趣旨を明らかにしました。

それから、サービス提供契約ということでございますので、それによって生じた損害、もともと損害があったら補償するという規定はあったのですが、それは本船に直接ダメージがあった場合というものだけだったのですが、本船への直接のダメージ以外にも、いろいろな損害というのは可能性があるということで、よって生じた損害は補償するというふうに、もう少し、そこら辺は広く書き直しました。

それから、安全港での航海ということでございまして、これは商法で、先ほどもありましたが、明確にはなりませんでしたが、やはり船を傭船であちこちに配船するに当たっては、当然、船側としては安全港に配船してほしいということで、ここら辺は明確に規定を新たにしております。以前からもありましたが、さらに明確にしているということでございます。

それからオフハイヤーですが、これもちょっと規定の仕方を変えまして、これは、オフハイヤー事由があったときに、船が使えないと。その分を、用船料を当然払うわけではないということで、この部分をオフハイヤーにしましょうという規定ではございますが、前の規定ですと、本来であればかかったであろう時間と、実際にかかった時間の差というだけの規定の仕方だったのですが、実際にかかったとはいっても、オフハイヤー事由が終わった後に、それからは船の理由ではなく、あるいは悪天候などで時間を浪費するような場合というのもあり得ますので、あくまで本船の事由でオフハイヤーとなるような部分だけに絞り、それ以降は、そこからもうオンハイヤーにしましょうというような目的もありまして、いわゆるプットバック条項と言われるような、目的地からの等距離の時点に戻った時点、そこからちゃんと船が使えるようになった時点までをオフハイヤーにしましょうということにいたしました。

その他は、本船の使用に関して傭船者の指示に従うと。これも、以前にも規定はありましたが、商法で定期傭船契約についてしっかり明記されましたので、これに合わせる形で書き直しております。

あとは、いわゆるBoth to Blame Collision Clauseと呼ばれる、双方過失衝突約款ですか、これを入れることにしております。

契約書書式普及のための取り組みということでございますが、これまで数年間ずっと海運集会所は、日本内航海運組合総連合会さんと共催で、各地方都市、大都市に行って、説明会というものを開催しております。その際に、集会所は集会所で、契約書の大事な部分であったり、トラブルになりやすい部分だったりというものを解説するというようなことを行ってまいりました。

実際に、契約書の中には、紛争があったときに裁判所ではなく仲裁手続で解決しましょうということをうたっております。海運集会所は、仲裁委員会という別の委員会も持っておりまして、そこの中で仲裁手続を行っておりまして、その中で解決するということを行っているのですが、そこで行われる仲裁というのは、やはり期間途中の解約に関するようなトラブルというのが一番多いかなと考えております。日ごろも、いろいろな方々から、契約書を使っている方々からのご相談というものがございまして、その中ではオフハイヤ

一ですとか、あるいは権利義務関係、そこら辺のご相談というのがちょろちょろとあるというような状況でございます。
普及に向けた課題ということではございますが、我々は書式制定委員会というもので、そこには荷主、傭船者、オペ、それから船主、あるいは保険、造船、海運集会所自体が、海運業界にまつわる、いろいろな方々が集まった団体でございますので、そういった方々のメンバーでつくっている契約書ということで、非常に公平な観点から、どちらにも偏らないようなものとしての契約書を目指してつくっておりますので、できれば、それをそのまま、もちろん個別な事情でいろいろな部分を削除したり追加するということは当然あり得るのですが、基本的な原則というのは、そのまま使っていただければというところではございますが、やはりそこを、いろいろな経済的な事情、あるいは力関係ということで、字句修正されたり、あるいは削除されたりというのが現実だと思っております。
それについて、じゃあどうすべきかということですが、我々のほうとしては、あくまでやはり民間団体でございまして、そういったものが、民民の契約に対してこうしろああしろと言うことはさすがにできませんので、できれば国交省さん側から、いろいろなガイドラインのようなものでも出していただいて、荷役の例えば責任分担はちゃんと明確にしておきましょうとか、あるいは費用負担については明確にしておきましょうとか、あるいはそれが用船料に含まれる含まれないとか、あるいはホールドクリーニング代はどっちがちゃんと出すんだと、そういったものを明確に契約書の中にうたうようなことを示唆するような、そんなガイドラインを出していただければなというふうには思っているところでございます。
最後に、集会所については、こんな、ざっと見ていただければいいと思いますので、私からの説明は以上とさせていただきます。
【河野部会長】
ありがとうございました。ただいまの青戸様のご講演または資料に関しまして、ご質問のある方は挙手をお願いしたいと思います。
それでは、蔵本委員、よろしくお願いいたします。
【藏本臨時委員】
全海運の藏本です。青戸さん、ありがとうございました。
資料３で、裸傭船の契約形態は説明されたのですが、集会所でも裸傭船契約はありますよね。裸傭船契約書を出さずに、アウトソーシングの形として船舶管理契約書を出されていますよね。これは何か意味するところはあったのですか。特にはないんですか。
【日本海運集会所（青戸様）】
すみません、こちらの部分は、意味は特にありません。
【藏本臨時委員】
ないんですね。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。ほかにいかがでございましょうか。
ご質問については、よろしゅうございますか。もしご質問がこれ以上ないようでしたら、次の議題４に入りたいと思います。
議題４では、内航海運業界から荷主ヒアリングの結果に対する見解や、取引環境の実態等につきまして、業界を代表して、内航総連会長の栗林委員よりご説明をお願いしたいと思います。
それでは栗林委員、よろしくお願いいたします。
【栗林臨時委員】
それでは、内航総連のほうから、業界のご事情についてご説明申し上げます。
今回は、取引環境について、また荷役について、それから生産性の向上について、安定輸送の確保について、この４点についてのお話ということにさせていただきます。
まず、取引環境についてですが、先ほども国交省さんから資料でご説明がありましたが、ざっとこういう形になっておりまして、内航海運の運賃水準としては、日銀の調査によれば３０年前とほとんど変わっていない状況でございます。
これは、次の資料で、これを見ていただきますとわかるのですが、大体、世の中のいろ

いろな物流関係の指数が出ておりますが、ほかの業界の料金関係とは違いまして、内航は上がることはほとんどなくて、下がるときばかりで、ようやく最近、１９８５年レベルまで戻ってきたのかなというような感じになっておりまして、今まで大変、苦労してきたという実態でございます。ですから、８５年当時と現在とでコストも大分違いますので、なかなか厳しい実態があるということでございます。

そういうことでございまして、満足できる運賃水準でないものが相当おり、しかもそれを荷主に要求できないものが現状であるということでございます。また、オペ・オーナー間でも、用船料水準が低いと感じるものが相当おりまして、それをオペに要求できないのが現状ということでございます。

このような状況で、内航業界の環境としては、経営環境というのは非常に厳しいというのが現状だという分析でございます。この辺につきましては国交省さんの資料にもありましたが、こちらの資料を見ていただきますと、やはり問２のところで、運賃の内訳もよくわかりませんし、それからオペに対する質問でも、やはり不足する、全く賄えていないという方も半分以上いらっしゃるということでございます。それから、運賃の値上げを提案することもあるのだけれど、なかなか通じないということでございます。それから、同業者間のオーナーさんとオペとの間の用船料交渉も、なかなか、一方的に決められてしまうことも多く、全体的に厳しい状況が続いているということでございます。

それで、この中で、業界としてはこういう状況を、環境をどうしていったらいいかということなのですが、こういう厳しい状況の中で、さらに働き方改革という形になりますと、いわゆる、どうしてもコストが上積みになりますので、今以上に、適正な運賃、用船料が支払われる環境をつくっていくべきではないかと考えております。

それには、やはりどうしても、最終的に運賃を払っていただく荷主さんとの対話をする場を増やしていくということで、いろいろな問題について、荷主さんと我々と、国交省さんにも間に入っていただいて、話し合う場をいろいろな形でぜひつくっていただきたい、いろいろなところでつくっていただきたいなと考えております。

それから、取引環境の改善につきましては、いろいろな書式も整備されてきましたので、この書式を生かすということでも荷主さんのご理解をいただくということで、これもやはり、国交省さんに入っていただいて、せっかくできたいい書式をきちんと使って、費用負担について、ご理解をいただければいいなと思っております。

また、一方的に運賃が決められてしまうとか、用船料が決められてしまうとかいうことの根源には、やはり荷主さんやオペレーターに対して、船主たちは脆弱であるという現状がありますので、強い船主の育成という政策を、さらに推進していただきたいなと思っている次第でございます。

それから、荷役についてということでございますが、船員さんが荷役の関連作業を行うということは、実は意外とあるということでございます。特にタンカー関係の船、ケミカル船も含めまして、船内作業のみならず、陸上におけるホース取りつけを行っている場合もあります。しかも、荷役について契約で明記されないケースというのは結構あるということは、先ほどからのアンケート調査でも出ているところでございます。また、先ほどからのアンケートでおわかりのとおり、船員さんが作業するのはいいのですが、料金に反映されないケースというのも多々あるということでございます。

実際、どんな作業を船員さんが行っているかということでございますが、ちょっと表が小さくて申しわけないのですが、荷役に関連する船員労働の区分という形で、このオレンジ色の部分が、本来は船サイドではなくて陸サイドがやるべき仕事なのですが、船員さんが手伝うケースがあるというところでございます。資材の片づけですとか、あと、ホールドの清掃、それからタンカー関係ですとホースの取りつけといったものが、船員さんの負担となって出てきているというふうに、実態としてあります。これらの作業が契約に明示されていなかったり、料金の中に入っていなかったりという形が、このアンケートの中に出てきております。

これもそうですね。ダンネージの片づけですとか、タンクのクリーニングですとか、そういうことが、明確に取り決めている場合といない場合とがあるということでございます。

そして、最終的に、荷役についてどうしてほしいかということになるのですが、働き方

改革で、今現在は労働時間ではないものが労働時間としてカウントされていきますので、ただでさえ労働時間が増えていくということになりますから、厳密にやりますと、荷役も船員さんがやれば労働時間ということになりますので、運航スケジュールに影響したり、また船員さんを新たに雇うコストが増加するということが出てくるということを、ぜひ、荷主の皆さんには理解していただきたいということでございます。

また、何度も申し上げたように、船員さんにそういった作業させるということでしたら、契約で明記して、適正なコストをいただくというふうにしないと回っていかなくなるというふうに思っております。やはりそれについては、国交省さんに入っていただいて、いろいろな形で対話の場をつくっていただくというのが必要なのではないかと思っております。

トラックのほうでは、働き方改革で、いろいろな品目別に、輸送業の改善ということで、部会を相当たくさんつくられて、それぞれの品目に関して、どう働き方を改善していくかということを、各省庁と国交省さんで相当突っ込んで議論されていますので、こういうことも参考にして、やっていただけたらありがたいなと思っている所存でございます。

次に、生産性の向上について、業界として、どういうことをやってきたかというお話でございます。生産性は、物流業界ですから、我々が勝手に生産性を上げるということはなかなかできませんので、荷主企業とウィン・ウィンになるということが非常に重要でございます。

結果的に、我々が今までやってきた中で、生産性の向上につながってきたということは、設備投資をしまして、船舶の大型化をしたということでございます。あと、モーダルシフトの促進をして、やはり大型船を投入して航路の拡充をしたということ。それから、設備投資をして、船舶の大型化をしたときに、船員の雇用を、今まで全部自社船員でやっていたわけですが、船員の雇用が多様化いたしまして、設備投資をしやすくなったという形で、今現在、内航業界はいろいろな形で船員の雇用ができるようになりまして、管理会社もそうですし、マンニング会社という形もありますが、そういった形で、大型船の設備投資をしやすくなったということはあるのかなと思っております。

あと、新しい船をつくれば最新の機械が入りますので、いろいろな形で機械化をして、労働生産性を高めていっているということでございまして、これは１つの例ですが、ブリッジからの機関監視・バルブを自動接続するための油面管理システムなど、これはタンカーのほうの話でございます。これは相当、タンカーのほうでは生産性が上がっているというふうに伺っております。

船舶の大型化につきましては、どれぐらい大きくなったかという話でございますが、平成１０年から暫定措置事業をやっておりまして、現在までのところ、この左側の調整対象船舶、いわゆる普通の船につきましては、３８％ぐらい大きくなってきているということでございます。また、モーダルシフト船という船種が、暫定措置が始まってから新しくできているわけですが、そちらのほうもやはり３割以上、船型の大型化が見られるということでございます。

ですから、隻数は減っても、一隻一隻の船は大型化してきている。それから大きな船が増えてきているという形で、国内物流の合理化というか、生産性の向上につながっているということでございます。この流れは、今後もある程度続くのではないのかなと考えております。

それから、モーダルシフトについてですが、２０１６年以降に就航した、リプレースを含めて新しく就航した、これはフェリーもちょっとまざってしまっているのですが、国内にこれだけ今、モーダルシフトに対応するフェリー／ＲＯＲＯ線の航路がございます。

暫定事業が始まった平成１０年当時はこの半分ぐらいで、船型も、今、グロスで１万３,０００トンぐらいの船が平均で走っているわけですが、当時は８,０００トンぐらいの船が標準船型でございましたので、相当な勢いで大型が走っているということでございます。ですから、そういう意味で、モーダルシフトをすることにより、１隻の船での輸送力単位では、相当な生産性向上につながっているのではないかなと思っております。

今後、さらにどうしたらいいかということになるのですが、やはり技術イノベーションと業務の見直し、それから全体的な物流システムの見直しというものがないと、我々だけで生産性をこれ進めていくのはなかなか難しいのかなと思っております。

技術イノベーションにつきましては、内航未来創造プランにもいろいろ明記されておりまして、新しい技術の開発によりまして、内航の船員の負担を減らしたり、最終的には自動運航船というところまで行くのでしょうけれど、早くそういうものが次々と世に出て、少ない人間でたくさんの荷物を運べるような時代が来ることを期待するばかりでございます。

業務の見直しにつきましては、とりあえず、先ほどご紹介いたしました荷役のところについて、もう少し全体的に取り組んでいただいて改善されれば、働き方改革も含めて、生産性もずっと上がっていくのではないかなと思っております。

それから、船員の供給を今、していただいている管理会社、貸渡事業者につきましても、ちょっと、質的なものを向上していただくとかいうことも必要なのではないかと考えております。

また、モーダルシフトの進展ということもあるのですが、これも、ただ単にモーダルシフトモーダルシフトと言っていても、これから先、ほんとうに日本が生産人口が減少して、ありとあらゆる業界で働き方改革が進んでいく中で、国内物流の中で、日本の内航海運の位置づけをどうするのかと。どれぐらいの荷物をほんとうに海で運ばなきゃならないのかということを、どこかで一度議論をしていただいて、それに合わせたハード・ソフトというものを、どうあるべきかということを、見直しというか、物流政策として打ち出していただきたいなと。

やはりもう、個別でパッチを当てて、個別のお客さんと話し合うという段階では、そろそろなくなってきているような気がいたしますので、日本の国全体の大きな話として、その中に、今まではトラックで運んでいたものを、どれぐらい船で受けなければならないのかというところを、もう一度、一度きちんと議論していただきたいと思っております。

やはり荷主の方のヒアリングの中にも、鉄鋼の方がＲＯＲＯ船を使いたいというようなお話もありましたし、共同輸送システムを構築して、食品メーカーの方でしたが、船をもっともっと使いたいという、船について前向きな方のお話が結構多かったものですから、そういった荷物について、どれぐらい我々として、今後、運ぶ体制をとらなければいけないのかということを考えていきたいなと思っております。

それから最後に、安定輸送の確保についてでございます。安定輸送の確保は、一にも二にも、今現在となりましては、もう船員さんの問題になりまして、船員労働力の現状ということでございますが、やはり先ほどの資料とはちょっと違うかもしれませんが、我々業界としては不足感があるというふうに思っております。

そして、協会としてそれに対応してきて、どういうふうに対応してきたかということですが、船員育成船制度ということで、４９９の小型船を５０９ということで、１００トン、総トン数を大きくしていただいて、船員育成のための船室を増やすような、そういった船を認めていただいて、実際、こういった船が最近、建造され始めておりますので、船員育成については、今まで、定員ぎりぎりで運航してきたのでは、いつまでたっても船員が育たないということで、少し余分に乗せてトレーニングするという形にせざるを得ないということは、みんな頭を切りかえつつあるのかなと思っております。

それから民間６級制度の充実ということでございまして、民間でできることは民間でやっていこうという形になっております。

それから、内航船員は、今までは外航船員さんとか水産の方とか、外部の方が転職で来られるケースがあったのですが、最近はそういう方もいなくなりましたので、全部新卒で雇わなければならないということになりまして、水産系の水産高校の卒業生の方を積極的に今、就職して来ていただいているというのが現状でございます。

こういうことに加えて、船員問題もここ数年、非常に重要な問題だということで、内航未来創造プランの中でも話し合われるということになっていたのですが、ちょっと今のところ、あまり、安定・効率輸送協議会というのは機能しておりませんので、この問題についても、今後、話し合いをする場が必要なのかなと思っております。

これが船員さんの新規の就業者の推移でございまして、１０年ぐらい前までは、新卒の船員さんは５００人程度で推移しておりましたが、それから新卒船員が今９００人、大体１,０００人弱まで来まして、黄色のところが水産高校でございますので、今、水産高校の

ほうが、一番下の海技教育機関よりも増えてしまったという、国交省系の学校よりも水産系のほうが採用が増えてしまっているという状況があるということでございます。
それから、青いところが民間６級という、いわゆる昔でいうと山出しという、ほんとうにずぶの素人の方に船員になっていただくという制度でございまして、これも最近、そこそこの数字を残しておりまして、結構機能しているという、非常に重要なセクションになってきているということでございます。
今後の安定輸送の確保についてですが、業界としての問題といたしましても、やはり、じゃあ一体どれだけのものを運ぶんだという前提が出てくるのですが、そうすると、運ぶ量が見えてくれば、必要な船員も大体わかってきますので、それを踏まえつつ、やはり国交省系の学校に頑張っていただくというのが一番でございまして、官の役割の期待というのは、そういうお国の学校に頑張っていただいて、とにかく船員の育成をどんどんやっていただくということでございます。どうしても足りない部分は、我々で知恵を絞って、どうやって補完していくかを考えなければならないのかなということでございます。
船員労働力確保については、やはり非常に重要な問題でございますので、荷主の方にも――これは荷主の方にも非常によく理解していただいておりますが、引き続き呼びかけて、話し合っていきたいと思います。また、それをする場も、きちんと機能する場があればいいなと考えている次第でございます。
内航業界からは、以上４点につきましてプレゼンさせていただきました。
以上でございます。
【河野部会長】
ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ほかの内航海運組合の委員から、もし補足することなどございましたらお願いしたいと存じますが、各組合の方々、いかがでございましょうか。大分詳細なご説明をいただきましたので、大体多くの組合のご意見を反映したものと承ってよろしゅうございますでしょうか。
それでは、特に補足ということがございませんでしたら、ご質問のほうはいかがでございましょうか。ただいまのご説明につきまして。よろしゅうございますか。
それでは、次の議題５の意見交換に入らせていただきたいと存じます。
議題５の意見交換でございますが、これまでのご説明及び資料を踏まえながら、まずは事務局のほうでご用意いただきました資料７の論点に沿ってご意見を承り、その後、他の点についてもご意見を賜りたいと存じます。
それでは、初めに事務局からお手元に配布されております資料７につきまして、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
【秋田内航課長】
それでは説明させていただきます。ご議論いただく前に、私のほうから簡単にご説明をさせていただきます。
今回は少し具体的なテーマとさせていただいております。最初、１点目でございますが、労働環境改善に向けた、オペレーターさん及び荷主さんの関与のあり方というものを取り上げさせていただいております。
先ほど、仮バースの定期的な取得といったようなオペレーターさんの取り組みというものはご説明をさせていただいておりますが、一方で、労働時間とオペレーターさんのおつくりになられる運航スケジュールとの関係には、関連が強いんですよねといったご指摘も複数、これまでいただいていると理解をしております。
また、定期傭船契約につきましては、オペレーターさんのほうに安全配慮義務があるのではないかといったようなご意見も頂戴したところでございますが、なかなかまだ法令上ではきっちりと措置はされていないのだろうと考えているところでございます。
また、労働法の使用者責任の拡張といったことについても、現在ではなかなか難しいのかなと、このようなご発言があったかと理解をしております。
したがいまして、並行して船員部会のほうで、時間管理については議論がされているところでございますが、時間管理がされるということを前提にいたしまして、オペレーターさんにも、オーナーさんが把握された労働時間の情報というものを共有いただいて、それを勘案した運航スケジュールを設定していただくことができないのかと。そういった仕組

みというものを検討できないのかといったようなお話。それから、またその実現に向けては、荷主さんの協力というものも必要だろうということでございまして、トラックといった他の事業などの例も参考に、荷主の協力を担保するような仕組みというものを検討できないかというようなことを、議題の１つとして掲げさせていただいているというところでございます。

もう１つは、２ページ目でございますが、契約のあり方というものをお示しさせていただいております。

先ほど、海運集会所さんのほうから取り組み状況についてはご説明をいただいたところでございますが、書面の契約というものは完全にはできていないのだということ、荷役については取り決めをされていないようなものもそれなりにあるというような現状を、アンケートなども使って、今、ご紹介いただきまして、適正な契約締結というものをどうしていったらいいかということは、１つの課題なのだろうと思っております。

このため、建設業などの他の業種なども参考にしつつ、例えばではございますが、書面契約を担保する仕組みといったようなもの、あるいは一定のこの事項というものを契約上明確にするといったような仕組みというものを検討してはどうかといったようなことを掲げさせていただいているところでございます。

また、アンケートの結果からは、この運賃・用船料の充足度というものと、契約における内訳の明示、あるいは相手方との契約における交渉の有無といったようなものについては、相関関係があるのではないかとも考えておりまして、こちらについても、他の業種なども参考にしつつ、ガイドラインの作成といったものも含めまして、適正取引の推進のための施策というものを検討していくというのはいかがかどうかということを書かせていただいているところでございます。

私からの補足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、これから意見交換を行いたいと存じますので、発言をされる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。

しばらく時間がかかりそうですね。それでは、皆様がご意見をおまとめいただいている間に、１つ私のほうで質問させていただきたいと思います。先ほど、契約様式が、海運集会所さんのほうでいろいろな様式をつくっておられるという取り組みのご説明もございましたし、契約があるかないかによって、例えば運賃が、それなりに必要な経費を賄えているかどうかという点について差が出てくるというふうに承りました。

そのときのご説明によれば、ヒアリングをされた業者の中には、運賃で十分賄えているという意見も比較的多かったような印象でした。他方、栗林委員のご説明の資料の２ページからですと、十分に費用が賄えていないという意見が多数であるというご説明がございました。

この、契約があるかないかということは、きちんとした必要な運賃を設定できるかどうかについても大きな意味を持つような気がいたします。契約ができるかできないかという点について、契約が結べる業者の場合、なぜきちんとした契約が結べているのか、それから、その契約を結ぶときに、どんなふうに交渉して、契約を結んでおられるのか、この２点について、ある種の成功例のようなものがあれば、その決め手になる要素を知りたいと思います。もし、ヒアリングの中でお感じになった点があれば教えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局（澤田）】

例えば契約書式ですとか、書面契約の有無というのが、運賃ですとか用船料の水準につながるとすれば、どういうことが書面契約や交渉のポイントだったのかというご趣旨だと思うのですが、正直、その点の詳細な分析までは、このアンケートの結果からはなかなか難しいかなと思っているのですが、オペレーターさんらにヒアリングをしていまして、所感にはなりますが、ちょっとニワトリと卵みたいな世界ではあるかと思いますが、きちんとした交渉ができるから書面契約ができるといった業者さんもあるだろうと思いますし、あるいは、やはり立場上弱いのでなかなか交渉は無理なので、その結果、相手方から一方的に提示されるというパターンもあると思いますし、そこはなかなか、今の段階で、ここ

をこうすればちゃんと交渉できるとか、こうすればちゃんと書面で契約できるというのを、今お示しすることはなかなか難しいですが、今後もいろいろなご意見を聞きながら、その辺は考え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す。グッドプラクティスを多く集めることは、今はそれができていない業者の方にも、波及効果があるのではないか、したがって、大事なのではないかと思いますので、できましたらそのあたり、もう少し、成功例の成功理由を分析していただけるとありがたく存じます。

もう１点ですが、先ほど平岡委員から船の大きさについてのご質問がございましたが、私は、個人的には船種によっても違うのかなという印象もございます。多分、今回のアンケートでは、船種の差というのも必ずしも問われてはいなかったと思いますので、もしできましたら、この点についても、少しご検討いただければと思います。

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】

ありがとうございます。前回出席できていなかったので、若干的外れなことになるかもしれませんが、意見交換のテーマのそれぞれについて、今日のヒアリングのお聞きした点を踏まえて意見を述べさせていただきたいと思います。

まず、契約のあり方について、論点だと他業種も参考にとおっしゃっていただいているところですが、例えば他業種で、今日のお話で思い浮かべるのは、よくある話なのですが、家電量販店の新装とか改装に伴う棚卸しを、実は契約なく、メーカーに手弁当で負担させるというのが、実は裁判でも結構持ち上がっていて、これは独禁法の不公正な取引方法における優越的地位の濫用に当たるということの判例が、随分既に出ているのではないかと思って、これにかなり類似しているかなという感じがします。

本来、業務内容であれば契約で書かれるべきで、また契約に書かれていても、手弁当というのはほんとうに正しいやり方なのか、この双方について、実は今回お話しいただいている中に問題があるケースがあるということなのではないかと。

それの対応方法として、１つは、独禁法で対応するというのも一つあり得ると思いますが、ただ、競争当局は特定の、例えば内航海運について詳しいかというと、やはり業界特殊ないろいろなこともあるので難しいところもある。こうしたなかで適正取引をどうやって担保するのかということを考えてみたときに、やはりその所管官庁において、何らかのガイドラインなり何なりというものをつくって、適正な取引の担保に努めるというのは１つの考え方だと思います。

２点目の、オペレーターと荷主のことですが、確かに一義的には、オーナーである船主が、契約関係にある船員の労務を管理するということなのだとは思いますが、他方で今、ほかの業種でというふうなことでいうと、今、売買契約の中に、媒介者が結構重要な働きを果たしてきているというのがデジタルの世界で見られていて、実は媒介者も非常に重要なのではないか、一定程度の取引の責任を持たせるべきではないかというのが、いろいろなところで議論されているのだと思います。

このケースは、媒介者以上の働きを、実はオペレーターも荷主も、それぞれ運送契約なり、あるいは定期傭船契約なりというものを通じて役割を果たしているので、やはり全く荷主の責任で関係ないという話にはなり得ないのではないかなと思います。

働き方改革というのは国全体の取り組みだということも加味して考えてみると、やはり業界全体で取り組むという方向に意識を持っていってもらう必要があるのだろうと。これは、個別の契約、民民の契約の中で、なかなかそうしたものが動かないということであるとするならば、やはり全体的な方向性というものをしっかり、改めて示すということも、極めて政策として重要なのかなと感じました。

以上、コメントです。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。

それでは野川委員、よろしくお願いいたします。

【野川委員】
　今の大橋委員のご意見にも関連しますが、提示された意見交換のテーマのうち、契約の整備という点では、あまり大きな異論はないのではないかと思います。
　契約は、大原則からすれば口頭の合意でも成り立ちますが、今のように複雑な経済社会では、契約を、後で言った言わないとか、その範囲はどうかといった不毛な争いを避けるために定式化し、具体的には書面化あるいはそれに類似の形態をとることが通常でございますので、この点についての方向性は私も賛成であり、具体的な内容を検討していくべきだと思います。
　問題はその前の労働環境改善に関する問題で、ただいま大橋委員がおっしゃいましたが、雇用契約、労働契約は確かに船員と船主の間で結ばれているので、基本的な責任は船主が負うといえます。しかし、今、大橋委員も指摘されましたように、さまざまな契約の世界では、必ずしも契約の締結当事者だけではない人にいろいろな関連が及んでいるわけで、その関連に応じた責任、あるいは権利義務関係というものが認められるようになってきているわけです。
　実は労働契約の世界でもその傾向は同じで、この意見交換のテーマ①の２つ目の３つ目、３つ目のチェックのところに、定期傭船契約についてはオペレーター側に安全配慮義務が生じるとの解釈も存在するが、制度上明示の規定はないと、まず、こうございますが、制度上明示の規定はないというだけであって、これについては無理だという判断は、当然、役所側もしておられない。実は安全配慮義務というのは、古くから最高裁で定義づけられておりまして、単に契約を結んだ両当事者が、相手との契約の実施に当たって安全を配慮するようにしましょうねというのではなくて、ある社会的な接触関係に入った両当事者に課される、信義則上の極めて幅広い義務であるというように、最高裁が昭和５０年の判決で明示をしておりまして、もちろん労働契約関係が一番その典型ではありますところ、労働契約関係においては、差し当たり、使用者に立つ者が労働者の安全を配慮するということになっております（労働契約法5条）。
　しかし、もう最初からそのように幅広い義務ですので、例えば建設現場などで、実際に働いている方を雇用しているのは末端の建築業者ですが、そこを取り仕切っているのは大手の建設会社であるという場合、その最後の大手の建設会社が安全配慮義務を負うということに、もちろん、いつもではありませんが、なりうるという解釈が定着しています。そういった観点から、一体誰が、船員の荷役を含めた働き方について、そういう働き方を管理しているのか、そういう働き方になっているということについて、誰が最終的に決定し、対応しているといえるのかということを分析していけば、この安全配慮義務による対応は全く不可能ではないと思います。
　なお、2007年制定の労働契約法において、この安全配慮義務ということが明記されました。それまでは、昭和５０年の判決があると言いましたが、安全配慮義務というのはあくまでも一般的な民法上の信義則の義務で、法律の中に、使用者は労働者に安全配慮義務があるということは書かれていなかったので、あくまでも個別事案ごとに、裁判所に行けばそういう判断がされるというだけでしたが、明記をされたことで極めて明確になり、また運用もしやすくなりました。
　その意味では、分析をかなりする必要がありますが、船主以外の、船員の働き方に関して影響を持つ者についての安全配慮義務に関して、何らかの政策的、あるいは法令上の対応をすることは可能ではないかと思います。
　長くなりますが、その後の「また」というところについてちょっとコメントいたしますと、長時間労働の責任が使用者を超えてオペレーターにまで及ぶと解釈することは、現行法令上困難と解されるというのは、これはあくまでも労基法や船員法等の、これらの法律では例えば何の手だてもなく、一方的に残業や長時間労働を命ずると、最終的には刑罰になるわけですが、そういう世界の話のことを言っているのであって、例えば長時間労働をさせたことによって、まさに健康を害し、あるいは精神的に失調を来すというようなことについては、ご案内のとおり、陸上の世界ではたくさんの訴訟も出ており、使用者が損害賠償を命じられる事案も珍しくありません。こういう世界は、労働基準法や船員法の刑罰規定のことを問題にしているわけではなくて、契約上、そういう長時間労働をさせていた

者に対する民事的な責任として問われているので、この観点からこの解釈も十分可能ですので、この「また」の部分、そういう限定的な読み方で解釈をしなければならないということを付言しておきたいと存じます。

したがいまして、その後の赤線の部分については、十分にこれを具体化する方向で検討していただいていくことは、大変望ましいのではないでしょうか。つまりは、オペレーターも労働時間の情報を勘案し、労働関連の法令遵守を担保できるように仕組みを考える。あるいは、オーナー及びオペレーターの法令遵守に荷主も協力するということは、十分に裏づけ、あるいは根拠のある政策の方向ではないかと思います。

以上です。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

それでは平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡臨時委員】

今、野川委員のほうから、安全配慮義務の話もでましたが、この辺についてはやはり当事者であるオーナーだけの話じゃないというふうに私も思っております。船員を雇用しているのはオーナーでしょうけれども、やはりその部分において、労働環境、労働契約に基づいて賃金を払うという話になりますと、それを担保するオペレーターから必要な費用とかが出てくる状況になります。船員の場合は自己完結の中で与えられた仕事をやらなければならないので長時間労働につながってくる可能性があります。その辺は、オペレーターも今の船員法なり安全配慮義務などを考慮し、その辺のところを担保できるよう、オーナーに協力なり、そういうふうなことができるような状況づくりというのが必要であろうと思いますので、ここに書かれているような状況のシステムづくりとか、その辺のところはやる必要性はあるのではないかと思います。

【河野部会長】

ありがとうございます。

それでは笹岡委員、よろしくお願いいたします。

【笹岡臨時委員】

笹岡です。前回、この安全配慮義務の点で発言させていただきました。発言の趣旨としては、契約解釈によって目的は達成できるのだから法的な規制は要らないじゃないかということではございません。最終的には、裁判所において、当該契約関係においてはこのような義務があったというふうに判断される可能性があるので、あらかじめルールとして明示しておいたほうがいいのではないかという趣旨でした。制度の必要性を否定する方向の発言ではございません。むしろ、契約規範をあらかじめ明示しておくことによって、当事者にクリアなルールを提示するということには、非常に意味があると思います。

自発的にベストプラクティスを確立できるような業者さんには必要のない規制だとしても、そうではないところが今問題になっているのですから、ここはやはり、公平な取引を実現するために、公的な何らかの介入というのが必要になるのではないかと思います。その点において、野川先生と平岡先生の意見に私も賛成でございます。

１点、青戸さんのところで質問すべきだったのですが、オーバータイムの規定についてです。実務上は、これが消されることがよくあるというお話だったのですが、削除した場合には、超過でかかった費用は一体誰が負担するという合意になっているのかというところを、もし実務をおわかりでしたら教えていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【河野部会長】

青戸様、いかがでございましょうか。

【日本海運集会所（青戸様）】

基本的には、用船料にそれが含まれているという前提で言われてしまうということだと思います。

そもそも定期傭船契約というのは、一定期間、フルでサービスを提供すると。もちろん定期検査のときは除きますが、それ以外の間はずっと働けると、そういう前提での契約でございますので、それに見合った当然の用船料がなければ、それなりの船員というのは乗

せることもできない。
　そうすると、もともとの用船料が低ければ、当然、最小定員数しか乗せられない。そうするとオーバーワークの話が出てくるということだと思いますし、あるいは元請から二次、三次、四次と連なってしまえばしまうほど、下のほうには取り分が少なくなりますから、そこでそういう問題は当然生じてくるのだろうと感じます。
　以上です。
【河野部会長】
　ありがとうございました。よろしゅうございますか。
　笹岡委員、よろしくお願いいたします。
【笹岡臨時委員】
　ありがとうございます。その際に、契約の当事者において、ではその条項を消すかわりに傭船料を高くしてくださいという交渉ができているのか。そういう交渉の末に当該条項が削除されているのかというのが、もし感触としておわかりでしたら教えてください。
【河野部会長】
　青戸様、よろしくお願いいたします。
【日本海運集会所（青戸様）】
　それは業者さんのほうがよくご理解されているかと思いますが、やはり、名立たる業者さん方、コンプライアンスのしっかりしたところでは当然されておりますが、全ての業者さんがそうではないということで、こういう問題が生じているのだろうと感じています。
【河野部会長】
　ありがとうございました。よろしゅうございますでしょうか。
　それでは中島委員、よろしくお願いいたします。
【中島臨時委員】
　大型船組合の中島です。オペレーターをやっております。法律の専門の方にチャレンジする勇気はもちろんないのですが、一応現状を簡単に言っておきますと、定期傭船自身は、オペが２４時間利用できるという契約ではあるのですが、船主さんにとってもこれは重要な契約でして、例えば新造船をつくる場合、１０年とか５年とかの定期傭船契約、いわゆる傭船保証というものが、資金を借りる銀行から要求されるという面もありまして、定期傭船自身は、船主にとっては、荷況にかかわらず一定の用船料を複数年にわたって、５年なり１０年なりと、一切契約違反がない限りは堪航性という言葉が出ていましたが、船をきっちりとサービスに提供できる状態に置いている限りは、契約上の定額の用船料を確実にもらえるというメリット。これは、お金を貸す銀行にとってはありがたいということになるということで、普通、オペから、場合によっては荷主から、複数年の定期傭船保証ということで定期傭船契約を結んだ上で、新造船の資金を手当てして、建造資金を銀行から借りる際の書類の１つということで、オーナーにとっても、ぜひ欲しい契約の１つですと。
　そのかわりとして、我々は荷物があろうがなかろうが、保証した年数については定額の用船料を払うという、このお互いの利害が一致した上での契約ということでして、オペがむげに、無理やり船を使いまくって船員さんのいろいろな労働時間のこととかを無視して使うということでは一応ないということで、安全配慮義務というのももちろんありますし、安全港にしか行ってはいけませんと。あるいは荷物で危険品の場合など、常にオーナーさん、船員さんに了解をとった上、あるいは取り扱い上の注意も連絡した上でという配慮して運んでもらうということで、我々としては、英語で言いますとエンプロイメントという言葉で表現しておりますが、船の利用ということですね、この積み地からこの揚げ地まで、この荷物を何トン持っていってもらえますかという指示をするのがオペで、その指示を受けて、具体的な航路の選定とか積み荷のやり方、あるいは揚げのやり方、それにかかる時間、あとは船員さんをどう配置するかと、そういう細かいことはオーナーさんにやっていただいて、航海計画をつくってもらって、我々オペと荷主のほうに、またその情報を言ってくるというような関係でありまして、運航スケジュールというのは、大まかなところはオペレーターとか荷主が決めるのですが、共同作業ということで、細かいところはオーナーさんであり、船員さんであり、水際のステベさん、あるいは場合によってはタグ会社が来たり、いろいろな水際の関係者と協議の上でつくられるものでして、逃げるわけではな

いのですが、なかなかオペレーターだけでは、運航スケジュールというのは決められない部分もありまして、従来では、どちらかというと船のほうにお任せして、船員さんの管理も含めて、船員も級が船長から機関長、いろいろ級が違うものですから、それぞれのできること、できないこともありまして、なかなかオペレーターでは細かいところをコントロールできないということもありまして、従来はオーナーさんのほうにお願いして、細かいところは全部お任せしていたというのが現状です。

ですので、輸送についてだけ言えば、定期傭船契約でなくてもオペレーターとしては構わなくて、先ほど集会所さんがおっしゃっていたとおり、１航海ずつの航海傭船契約とか、そういうものを使ってもいいわけですので、あまり定期傭船契約のみに議題が集中して、ほかの契約による輸送もございますので、その辺も鑑みながら議論していただければとは思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに何か。

それでは瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野臨時委員】

全内船の瀬野です。中島さんに反論するわけではないのですが、一応。内航の業界と外航の業界では契約がもう全然違うので、外航の場合はある程度きちっといろいろと契約されているのですが、内航はほとんどなし崩しになって、荷役の作業、荷役外の作業にしたって、労働時間超過云々がもしあっても、それは用船料の中に含まれているという解釈で、さっき言った、斜線を引いて削除されているということは、これは一切言うべきことではないですよねという意味合いで削除されているのであって、ほとんどがもう、オペレーターさんに船を預けて、船の配船云々には、我々の労働管理の及ばない範囲で船が配船されるので、繁忙期になれば結局、幾ら使ってもいいと。そして、今、仮バース云々の例もありましたが、暇なときは荷物がないからちょっと休んどって、というような感じで、オペレーター主導に全てが任されているのであって、この船員の労働環境云々の改善を求めるのであれば、働き方改革の中で、やはり今の定期傭船契約書の中でうたわれない項目を入れた、何か協定というか規定というか、国交省の中でも定期傭船契約の契約の中身については、傭船期間とか用船料のみを見ているのが、ほとんど対応しているのではないかと思うのですが、やはり今回、こういうふうに労働環境改善、船員不足を来す労働環境改善を求めるのであれば、新たな施策をつくらないと何もならないと思いますので、よろしくお願いします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかに。

それでは平岡委員、よろしくお願いします。その後、藏本委員、お願いします。

【平岡臨時委員】

ちょっと契約論に論議が集中しているのですが、関係性でいえば、船員があって、船主があって、オペレーターがあって、荷主というような構造になっているわけですよね。となりますと、オペレーターの指示に基づいて配船するという話をすれば、船員は一番末端で、それを自己完結しなきゃいけないわけです。となると、それはいずれにしても与えられた仕事を全うするということですから、例えば強制の運航とかタイトな運航とかになれば、その運航形態がだめだとは言えないわけです。

となると、そこで大事になっているのは、オペレーターが運航スケジュールの管理とかをしっかりしてもらわないと、オーナーさんが幾らだめだと言っても、また、それは出来ないといえばオーナーさんはオフハイヤーとかそういうことになりますので、やはりそういうことはできないと思います。

ですから、オペレーターが今度は荷主に対して、やはり船というのはこういうものだと、またそこで働いている船員はこういうものだということをきっちりわかった中で、運航スケジュール管理とかその辺はやってもらわないと、働き方改革と言いますが、それはなかなか結びつかないのではないかと思います。

以上です。

【河野部会長】
　ありがとうございます。
　それでは藏本委員、よろしくお願いいたします。
【藏本臨時委員】
　全海運の藏本です。働き方改革も生産性向上も、大きくはやはり運賃・傭船料の問題と深く関係してくるわけです。
　総連からのプレゼンであったように、現状の価格指数の推移を見ても、１９８５年を１００として、現状の内航は１０３％と、３％しか上がっていないと。しかし、１９８５年ごろのコストですね、人件費、建造費、修繕費、そういうものを考えたときに、どれぐらい現在と違うのかということもあわせて見ていただきたいなと思います。
　あと、資料４の９ページの運賃・用船料のところでも説明がありましたが、十分賄える・ほぼ賄えるというのが合わせて４６％ですかね、この水準というか、我々からすると非常に満足度が高いなと。本来、そんなに満足していないんじゃないかなという肌感覚はあって、それは何をもとにそう言っているかというと、総連の運賃・用船料委員会で、最低限必要なモデルコストというのをはじいているわけです。それと実際の、現在もらっている用船料の実態調査の乖離が約１５％、マイナス１５％。本来あるべきコストは賄えていないと。じゃあ、賄えてないのになぜ契約を結んで船を動かしているのかというと、その犠牲になっているのは船主であり、船員であり、修繕費であり、償却、銀行に対する証貸、そういうものが全て犠牲になって、船が動いているというような状況なのだということを、まず皆さんにご理解をいただきたいのと、我々全海運と内タンの船主部会で構成している船主連絡協議会をもって、適正な用船料、本来あるべき用船料、船をリプレースしたり、船員を育成するためのコストをプラスアルファで現状より積み上げたりするコストとの現状の乖離というのは、約２８.７％乖離しているわけです。これぐらい下回っているという現状を、まずは皆さんが認識しておいていただいた上で、ご議論をいただきたいと思います。
　以上です。
【河野部会長】
　ありがとうございました。
　それでは加藤委員、よろしくお願いいたします。
【加藤（一）臨時委員】
　ここで言う話ではなかったかもしれませんが、ちょっと私、まだ日が浅いもので、基本的な話ですが、そうすると、結局それだけコストが賄われていないものをどうやって回収するかという、最後の船腹調整事業か何か、そんなので回収するということですか。そうすると、全然コストが賄えていないで、ずっと継続しているわけですよね、今の事業というのは。それはなぜ持続可能かという話がまず疑問になって、それを今、平成３５年で切れる暫定措置事業とか、そういうもので返ってきて、ファイナンスしているのかという、その辺がちょっと構造的にわからないというので、なぜそういう――僕の疑問は、まず１つは、契約がそういうのになぜ契約に至らないのかという、一つまず失敗例を教えていただきたいというのがあるんです。今、成功例がありましたね。いいモデルケースがたくさんあったのですが、失敗は、なぜできないのかというのも、ちょっと、実態として教えていただきたいということと、それがなぜ継続できているのかというのをちょっと教えてもらいたいという話なんです。
【河野部会長】
　今、栗林委員と筒井委員からお手が挙がっていますので、それでは筒井委員、先によろしくお願いいたします。
【筒井臨時委員】
　すみません、ちょっと私のほうが後出しだったかもしれませんが。今のご質問に対して、全部回答になるかわかりませんが、お答え申し上げたいと思います。
　もちろん、契約等については全部結ばれているわけですが、先ほど藏本委員のほうからも、２８.７％乖離しているというのは全くそのとおりでありまして、なぜそうなのかとい

うのは、その辺のところのいろいろな大きな問題があって、２つの高齢化が起きているということは前に申し上げましたが、現実問題として、荷主さんとの交渉、それから、オーナーさん、オペレーターとの交渉、オペレーターと荷主さんとの交渉というのが何十年もやられているわけですが、一方的というか、こちらからこういうふうにしてくださいということは、オーナーさんからオペレーターのほうにあり、オペレーターから荷主さんのほうに段階的に話が行くわけですが、現実問題として、荷主さんには荷主さんのご事情があって、どういうご事情かというと、一番簡単なところは、１９９０年代の規制緩和から始まり、石油でいえば特石法というのが廃止になってから、荷主さんたちの業績等もかなり厳しいというところからの事の発端で、有無を言わさず下がっていったというのが、先ほどの運賃の推移のところに書いてあるように、これでいうと１９９７年ですか、ちょうどこれは特石法が廃止になったところですが、このところからどんどんどんどん運賃が下がっていったということで、これがいまだに改善されていないと。

ところが一方、船員費についてとか、それから船員に対する労働負担というのは格段と増えており、特に、例えばタンカーの場合ですが、危険物を運んでいるので、国際条約等でＩＳＭという、安全に対するルールがありますので、そういうものですとか、それから石油の油濁OCIMF（オシモフ）というのがありますが、これに伴う船の設備基準とか、そういうのもたくさんございまして、船員さんのほうの労働負担というのは非常に増えているわけなのですが、それに対するご理解、ご説明は行っているところでありますが、これがなかなか実現できないということが、この基本政策部会の一番の期待するところだというふうに私は思っておりますが、いろいろやっていますが、なかなかそれが、要求したものがそのままいかないというのが、今の３％しか十年間で上がっていないというのが実態ではないかなと思います。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございます。

栗林委員、何かございますでしょうか。

【栗林臨時委員】

何でそんなにコストを賄えないのにみんなやっているんだということですが、やはり、できる人しかやれていないということなんです。ですから、やれない人はどんどん退出していると。ですから、事業者の数がどんどん減っていますし、そういう形で、できる人だけ残っているというのが実情です。

ですから、暫定措置事業とか、そういうのは全く関係ないので。それは全く関係ありません。それはほんとうに各社の体力がある人が残っているということだと思います。

ですから、暫定措置事業というのは、ほんとうに１回だけそういうチャンスがあったということなのですが、もう、今となっては、古い船を買い上げてもらうというシステムではなくなりましたから、その借金をみんなで返しているという状況でございますので、今となってはもう、ほんとうに体力のある人だけが残っていく業界ということだと思います。

【河野部会長】

ありがとうございます。

後藤田委員、よろしくお願いいたします。

【後藤田臨時委員】

乖離の部分は、やはり私が思うのは、長期間、船を所持していて、普通の船ですと１４年で一般償却しますが、それ以上、２０年超えたり、その部分で回収していると。藏本さんがおっしゃった部分というのは、一応１４年で償却をするという形での用船料なので、その足りない部分は、長期で使ってカバーをしていくという形がとられていると思います。以上です。

【河野部会長】

ほかに何か、業界の方から補足はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは鵜殿委員、よろしくお願いいたします。

【鵜殿臨時委員】

鵜殿でございます。手短に、前回と同じ話になるのですが、内航海運における現状の調

査の資料６、興味深く拝見しておりました。
　特に船員の作業実態調査のところで、ほかの業界のことも参考にという話がありましたが、例えばトラックの適正運賃検討会では、荷物の発地から着地まで、そこにかかわる作業工程を細かく実態を把握・整理した上で議論を進めておられましたので、同じようなことがここでもなされたほうがよろしいのかなと思います。
　そういった意味では、船員の作業実態調査結果というところも拝見させていただいておりましたが、お金が払われた払われていないというよりは、どういうことを実際にやっているのか、全体の中で占める割合がどのぐらいなのか。荷役だけではなくて運航工程もどうなんだというところが、検討の前提としてあると、いろいろなことがわかって、進んでいくのかなと思います。
　あと、もう１点だけ、今後の議論で生産性向上とか、働き方改革の実現とかございますが、その時にぜひ、ほかのモードとの競争にさらされるのだというところも頭に置いておいていただければなと思います。荷主と船主ということだけではなくて、例えばＥＶトラックがどんどん進んで自動運転が実現すると、今だと何となく、大量輸送は内航海運というところがありますが、そうではなくなってくる時代が来るかもしれないということでございます。
　特にＥＶトラックで自動運転になると、環境にいいのはむしろトラックだとなると、ちょっと無理してでも陸上輸送に行くという可能性も出てくるということになろうかと思います。そういった意味では、内航海運の特徴というのを、上手に荷主さんのＣＳＲ、アピールに使えるように変えていくような仕組みとか制度、そういったものもぜひ、どこかの片隅においてご議論をいただけるとありがたいなと思います。
　以上です。
【河野部会長】
　ありがとうございます。
　平岡委員、よろしくお願いいたします。
【平岡臨時委員】
　今のご意見はごもっともとは思うのですが、それまで待っている間に、内航海運業界のほうがどんどん衰退していくのではないかと考えますが。
　いずれにいたしましても、この基本政策部会の中においては、内航海運業界が生産性向上していくためにも、適正運賃・用船料、それをどういうふうに賄っていくのか。荷主、オペ、オーナーということで、その辺のところでしっかり適正運賃・用船料、この辺のところが確保できるような一つのシステムづくりとか、そういうものを目指していっていただければありがたいと思います。
【河野部会長】
　ありがとうございました。すみません、司会の不手際で、既に時間が過ぎてしまっておりまして、特に何かございませんようでしたら、本日に関しましては、議論をこのあたりで締めさせていただきたいと思います。皆様、本日はまたさまざまなご意見をいただき、ほんとうにありがとうございました。
　事務局のほうから何かありますでしょうか。
【事務局（渡部）】
　河野部会長、ありがとうございました。また、本日は日本海運集会場の青戸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まことにありがとうございます。
　本日の議事録につきまして、また案ができ次第、皆様にご確認をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いをいたします。
【秋田内航課長】
　すみません、私のほうから。今日はほんとうに、長時間、ご議論ありがとうございました。もともとの趣旨といたしましては、オペレーターさんのベストプラクティスもお示しはさせていただき、また今の、現行の法体系がどうなっているかということで、なかなか商法、民法では立法上なかなか十分に届いていない部分もあろうかと思いますが、独占禁止法、下請法の関係では、ある程度のカバレッジがされているという現在の法令はお示しをさせていただいて、また、総連さんにご協力賜った調査などもちょっと見させていただ

いて、我々行政には、行政立法という意味で、法令をつくるつくらないみたいなところの役割というものがあるのでございますが、北風か太陽かということであれば、どういう道をとったらいいのかなみたいなところが、正直申し上げると本日のテーマということでございまして、また、今日も、そういう意味ではいろいろなご意見を賜ったということでございますが、また、中島さんには大変申しわけなかったとも思っておりますが、まあ、上に政策あれば下に対策ありというのもよく言われておりますので、今日いただいたことというのは、多くの方から、しっかりやれという、我々は叱咤激励をいただいたとは思っているのでございますが、上に政策あれば下に対策ありとも言われておりますので、そういったところを、やってみたら実はよくなかったというようなことにもならないようにしたいとは思っておりますし、生産性につきましては、最初から我々の課題にも上げさせていただいておりますので、平岡さんからもいただいておりますが、どういう形で、両方にいいような働き方ができるのか、働きかけができるのかといったような、出口みたいなものが、皆様のご知見も賜りながら、まだ１月でございまして、もうちょっとやらせていただければと思っておりますが、続けさせていただければと思っ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。それでは本日は以上をもちまして、第１３回基本政策部会を閉じさせていただきたいと思います。皆様、本日はご協力をどうもありがとうございました。

【事務局（渡部）】

すみません、事務局からもう１点だけ。次回の部会につきましてですが、次回は２月２１日金曜日の１３時から、今回と同じこの会場で開催をしたいと思いますので、またご出席のほどよろしくお願いいたします。

以上でございます。失礼しました。

― 了 ―