

# 中間とりまとめ(案) 参考資料集

---

令和2年8月31日(月)

国土交通省海事局

# 目次

I. 内航海運の役割	1
II. 内航海運を取り巻く状況	8
III. 施策の方向性	26
IV. 当面講ずべき具体的施策	
1. 内航海運を支える船員の確保・育成と働き方改革の推進	38
2. 内航海運暫定措置事業の終了	60
3. 内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境改善	70
4. 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用	97
5. 内航海運暫定措置事業終了後の業界のあり方	113
V. 新型コロナウイルス感染症の影響	118

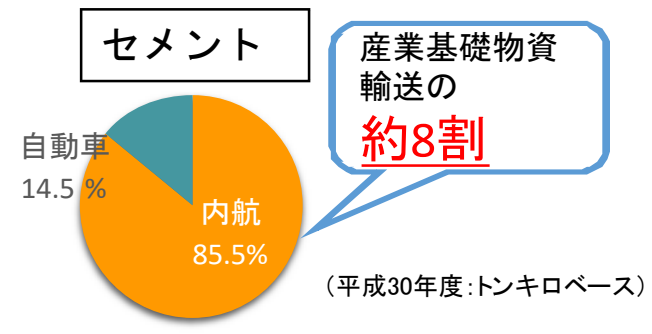
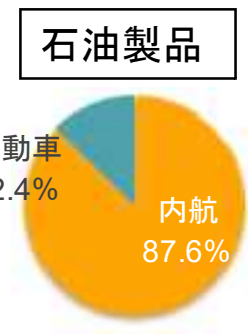
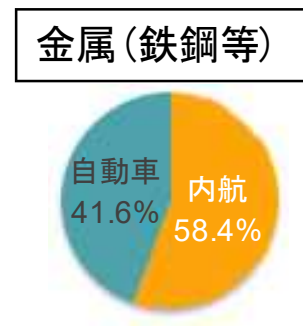
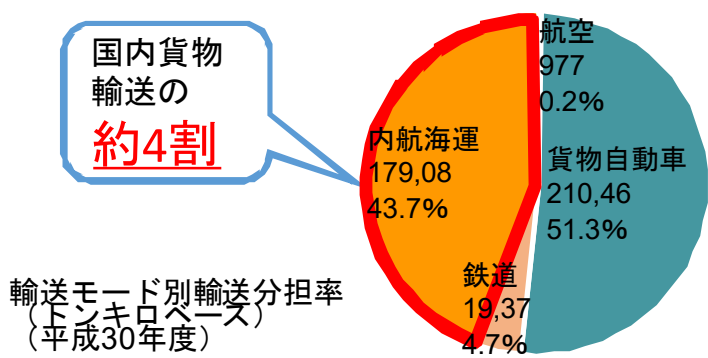
本参考資料集は、これまでの交通政策審議会海事分科会基本政策部会及び同船員部会で使用された資料のうち中間とりまとめに関連する資料を整理してまとめたものである。

# 1. 内航海運の役割

---

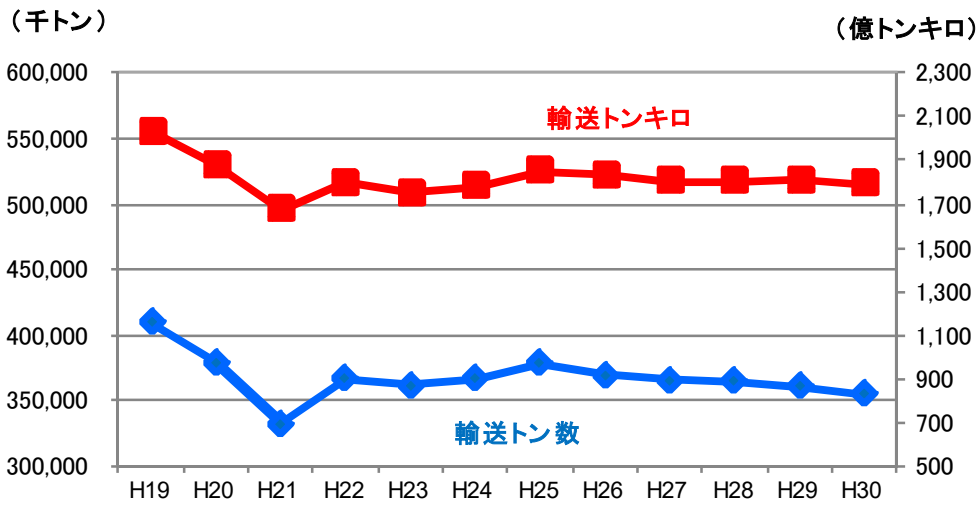
# 内航海運の現状

- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の約4割**、**産業基礎物資輸送の約8割**を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである
- 内航貨物輸送量は、平成21年度はリーマンショックの影響で急激に減少したものの、それ以降はほぼ横ばいで推移
- 輸送品目別シェアは、**産業基礎物資が8割以上**を占めるものの、**雑貨等がわずかに増加**

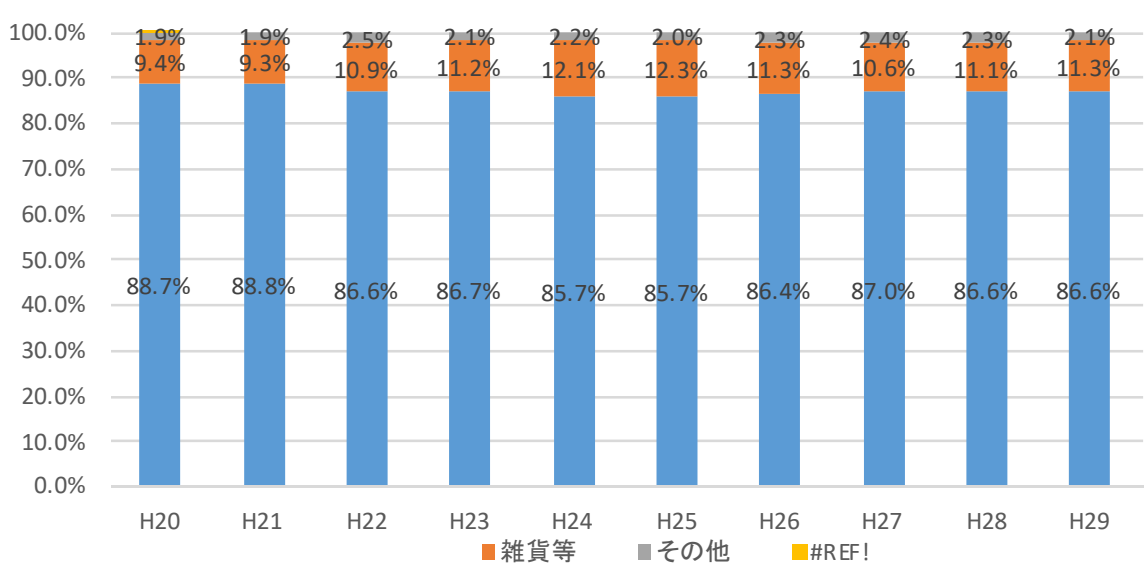


(出典)「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」(平成30年度)より国土交通省海事局内航課推計

## 内航貨物輸送量の推移

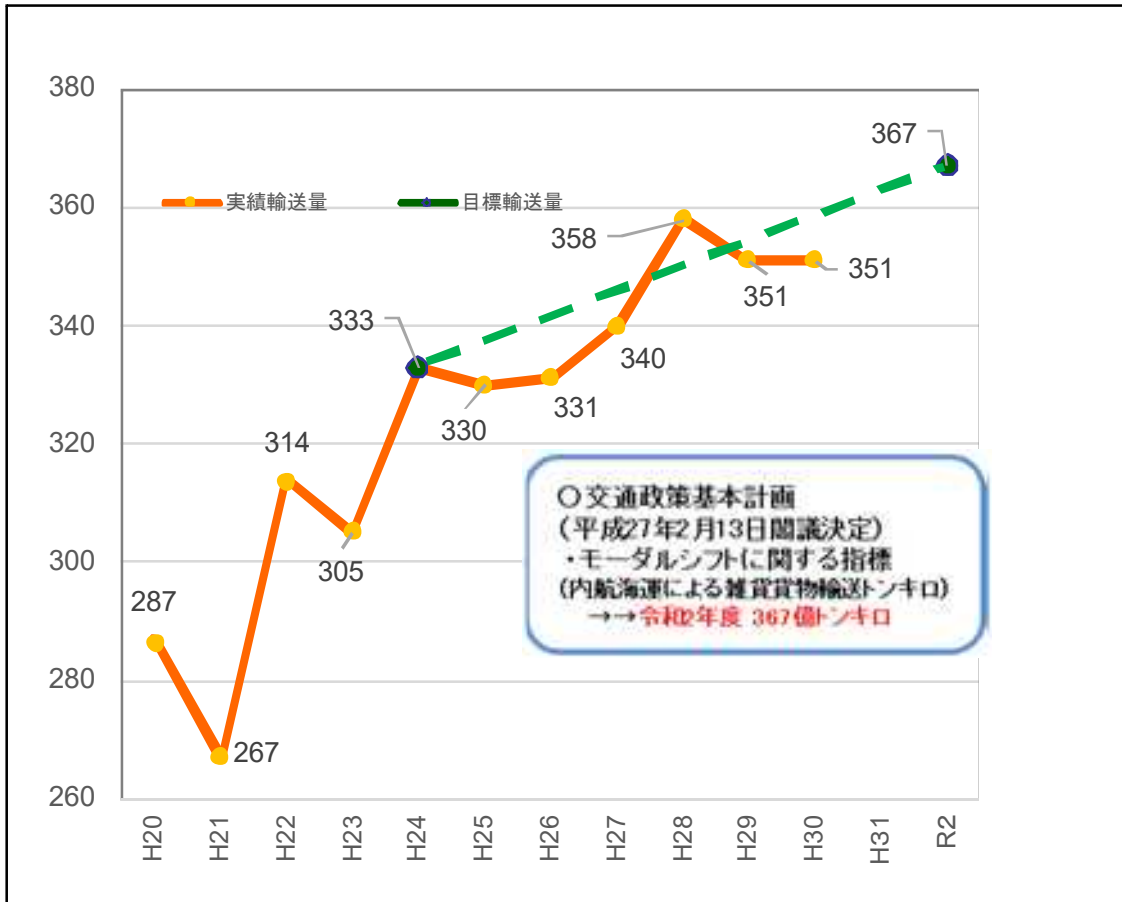


## 過去10年間の主要品目別輸送量の推移(トンキロベース)



- 昨今のトラック運転手不足やトラック輸送における労働時間規制等を背景に、内航海運における雑貨貨物の輸送トンキロは増加傾向にある。
- 「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において、令和2年度までに海運モーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(平成24年度比10%増)とする目標が定められており、海運へのモーダルシフトのさらなる推進が必要である。

## 海運モーダルシフトの現状と目標



(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

## 海運モーダルシフトを担う船舶



### 【主なRORO定期船】

隻数：65隻  
総トン数：453,491トン  
事業者数：18事業者  
航路数：36航路



### 【主なコンテナ定期船】

隻数：25隻  
総トン数：34,670トン  
事業者数：7事業者  
航路数：30航路



### 【主な中長距離フェリー】

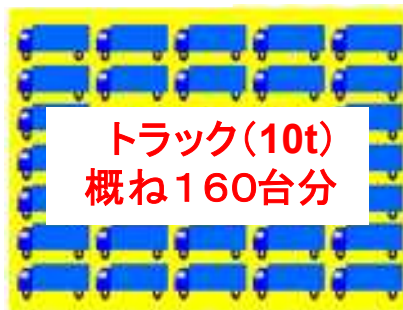
隻数：59隻  
総トン数：652,107トン  
事業者数：17事業者  
航路数：20航路

(出典:国土交通省海事局調べ、及び「海上定期便ガイド2018」(海上定期便友の会/内航ジャーナル(株)発行)より国土交通省海事局作成)

- 内航海運は、代表的な船型である499総トンの船舶1隻で10トントラックの約160台分に相当する輸送が可能である等、経済面・環境面において優れた特性を有している

## 船舶による輸送の効率性

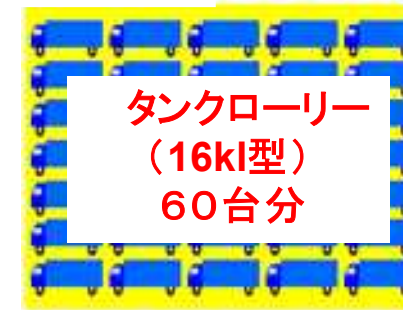
### 【499総トンの一般貨物船の場合】



トラック(10t)  
概ね160台分

〔輸送量〕	内航船舶1隻	=	10トントラック 160台分
〔労働力〕	5人	<	160人
〔交通渋滞〕	なし	<	約2km分の道 路占用に相当 ※全長12m/台 × 160台

### 【499総トンのタンカーの場合】



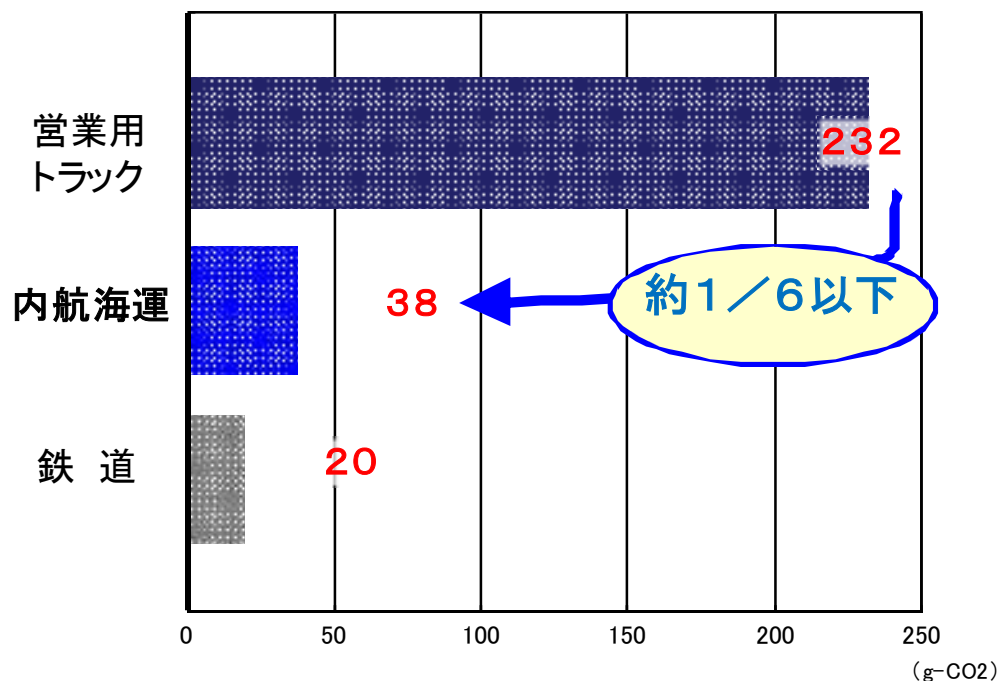
タンクローリー  
(16kl型)  
60台分

〔輸送量〕	内航船舶1隻	=	タンクローリー (16kl型)60台分
〔労働力〕	5人	<	60人
〔交通渋滞〕	なし	<	約600m分の道 路占用に相当 ※全長10m/台 × 60台

# 海運モーダルシフトの重要性

- 内航海運は、同じ重さの貨物を運ぶ際に排出するCO2量がトラックの約1/6以下と環境に優しい輸送機関である。
- 「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において令和2年度までに海運モーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(平成24年度比10%増)とする目標が定められていることを踏まえ、海運へのモーダルシフトのさらなる推進が必要となっている(平成30年度実績:351億トンキロ)。

1トンの荷物を1km運ぶ際に排出するCO2量



(出典)温室効果ガスイベントリオオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」より国土交通省作成

海運モーダルシフトの現状と目標



(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

- 平成30年7月豪雨による土砂崩れ等で道路や鉄道で通行止めや運休が発生する中、自治体等の要請を受け、海運事業者が生活物資や復旧に必要な物資の輸送を実施。
- JR山陽本線が一部不通の状況となったことを受け、通運事業者からの要請により、海運事業者が、JR貨物コンテナの代行輸送を実施。

(1) 物資輸送にかかる主な取組例

要請者	輸送日	要請内容	実績		
			輸送区間	輸送船舶	輸送品
① 電力会社	7月9日	物資の輸送	呉 ~ 下蒲刈島	自動車渡船	重機、電柱
② スーパーマーケット	7月10日 ~ 16日	物資の輸送	広島 ~ 呉	自動車渡船	生鮮食料品
③ 医療機関	7月10日 ~ 12日	病院向け物資の輸送	広島 ~ 天応、呉	貨物船	水、食料、医療資材
④ 自治体	7月12日 ~ 14日	食料の輸送	広島 ~ 大崎下島・豊島・齋島	小型船舶	食料(弁当、パン、水)
⑤ 自治体	8月2日 ~ 9月7日	災害土砂の搬出	坂大黒神島 ~ 大黒神島 広島	プッシャー、バージ	災害土砂



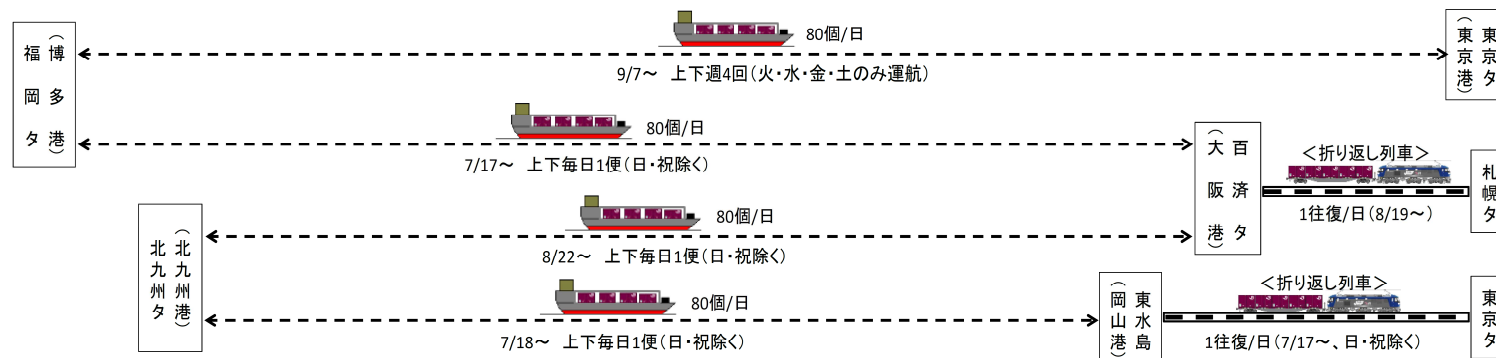
(2) JR貨物の代行輸送について

○JR貨物のコンテナ輸送について、7月12日から船舶による代行輸送を実施(9月28日発を以て終了)。

○代行輸送による輸送量は、12フィートコンテナ換算で20,842個。

【具体的取組】

- ・大阪～博多航路の輸送 (1回当たり12フィートコンテナ80個)
- ・北九州～岡山航路の輸送 (1回当たり12フィートコンテナ80個)



※ 「タ」は「貨物ターミナル」の略  
 ※ 船舶代行の個数は使用する船舶によって変わることがあります。  
 ※ トラック、船舶の代行区間に記載されている数値は片道の12フィートコンテナ輸送力となります。

(平成30年10月17日(水) JR貨物プレスリリースより)

最大656個/日



## 荷主ヒアリングの結果概要

## 内航海運への期待（産業基礎物資系荷主）

内航海運の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 長距離・大量輸送に優れた<u>内航海運による安全・安定供給は欠かせない</u>。（鉄鋼や石油といった産業基礎物資は）トラックだけでは運びきれない。</li> <li>● 工場の統廃合により工場間の距離が伸びれば、<u>内航海運を使う機会が増える可能性あり</u>。</li> </ul>
生産性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 業界がリーダーシップを取り、荷主のみならず、<u>行政、港湾荷役事業者、倉庫事業者をも巻き込んで</u>内航海運の生産性向上に取り組んでいただきたい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 揚げ地側の港湾設備や貨物のロットの関係で、<u>199トンクラスの小型船及びこれに乗り組む船員も一定数必要</u>（離島等）。</li> </ul>

## 内航海運への期待（雑貨系荷主）

- トラックドライバー不足だけではなく災害への対応の観点からも、複数の輸送ルート確保は重要であり、鉄道の輸送能力にも限界があることから、海運の活用を強化していきたい。
- 今後は500km前後又は未満でも海上輸送ルートがあれば活用していきたい。

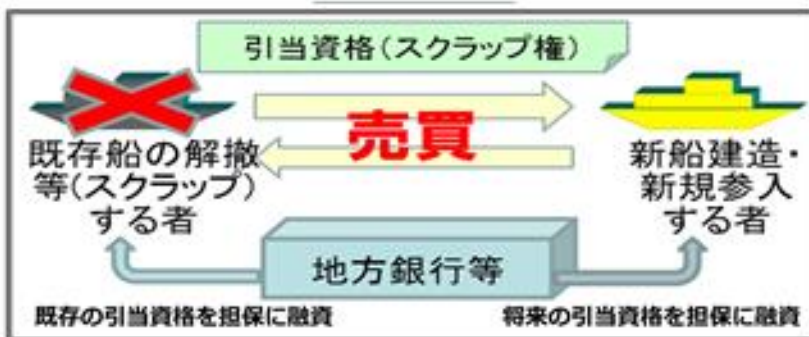
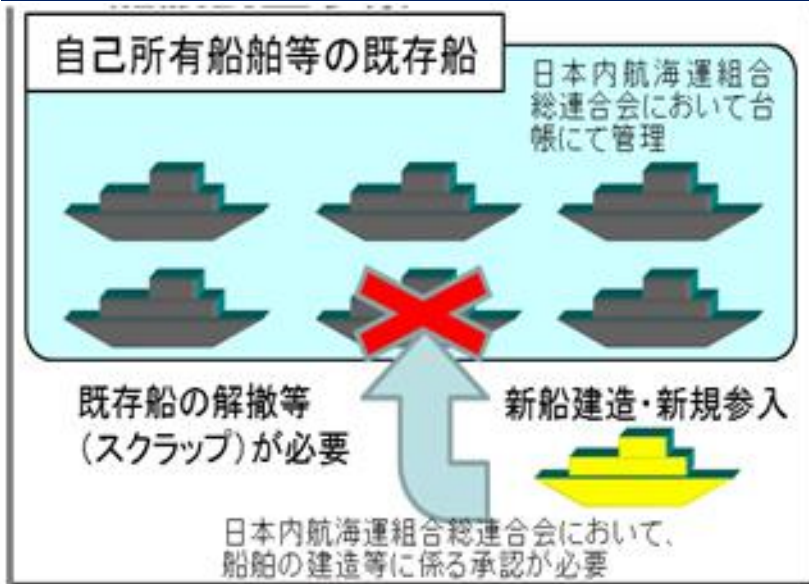
## II. 内航海運を取り巻く状況

---

- 戦後の内航海運は、石炭が主要な輸送貨物だったが、昭和30年代半ば以降、石油へのエネルギー転換に伴い石炭の輸送需要が低下、貨物船が船腹過剰状態に陥り、過当競争による事業者の経営環境悪化を招く。
- このため、**船腹の需給調整を行い船腹過剰状態を解消し、過当競争からの脱却を図るため**、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式による「船腹調整事業」を開始。

## 船腹調整事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5号により内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が調整規程を認可。)



- ◆ 内航海運事業者は、船舶の建造にあたり、自己所有船舶等の既存船の解撤等(スクラップ)が必要。
- ◆ 日本内航海運組合総連合会(内航総連)が、既存船の台帳を管理するとともに、船舶の建造等を承認。
- ◆ 解撤等する船舶の重量トン数以内の新造船の建造を承認することにより需給を調整。
- ◆ 船腹調整事業実施下においては、既存船を解撤等(スクラップ)して新船を建造できる資格が、「引当資格」として一種の営業権の価値を持ち、船舶そのものとは別に単体で売買されたり、金融機関の融資の担保にもされた。

## 主な規制緩和の流れ

### ■ 規制緩和推進計画（平成7年3月、閣議決定）

→ 個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、平成10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る。また、その他の適用除外カルテル等制度についても、引き続き必要な検討を行う。

### ■ 内航海運船腹調整事業を解消するための方策について（平成10年3月 海運造船合理化審議会答申）

→ 内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在実施されている船腹調整事業を解消すべきであると結論。

### ■ 規制緩和推進3カ年計画（平成10年3月 閣議決定）

→ 各種参入規制を緩和・撤廃、国際的整合化等の方向で見直しを行う。その際、外国事業社・外国製品等我が国市場への参入阻害要素の除去という観点を重視する。特に、需給調整規制については、撤廃の方向で見直すとともに、設備規制、料金規制などについても見直しを行う。

## 規制緩和推進3か年計画（平成10年3月31日閣議決定）抜粋

### 分野別措置事項

#### 5 運輸関係

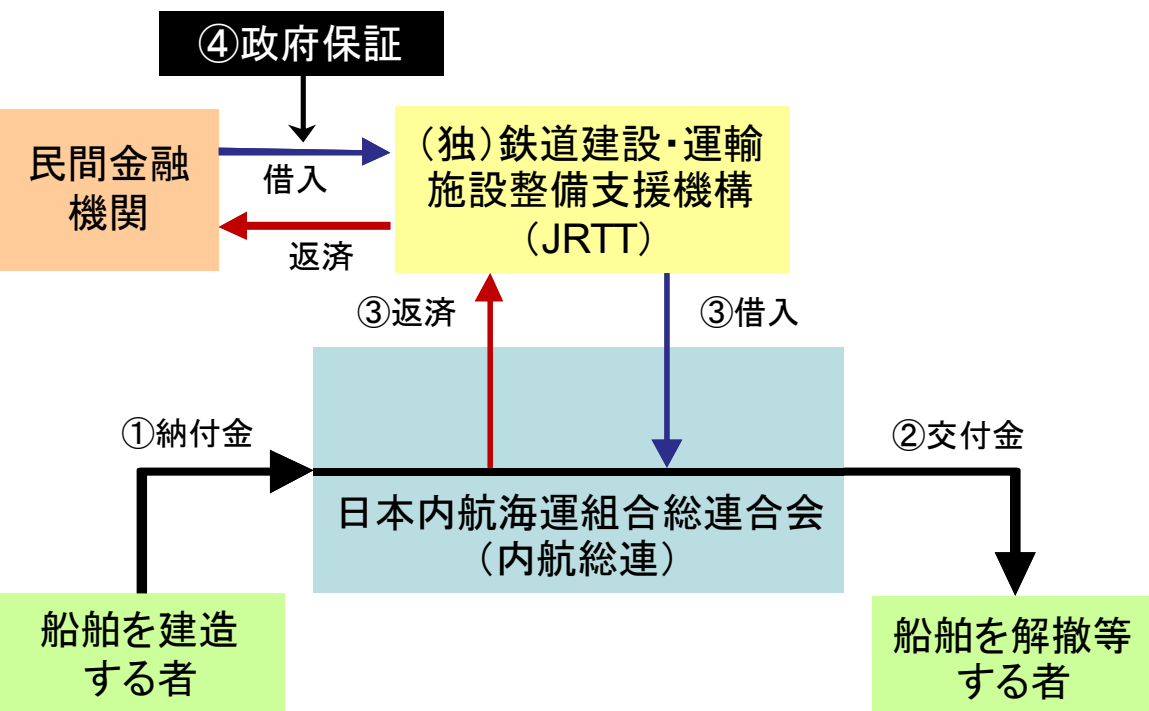
#### （5）海上輸送事業等

事項名	内航海運業における船腹調整制度及び運賃協定
措置内容	(a) 内航海運業における船腹調整事業については、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の <b>内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整事業を解消</b> する。 (b) 内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定を廃止する。
実施予定時期	平成10年度早期

- 船腹調整事業について、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消。
- 同事業の解消により、船舶の建造の際に既存船の解撤等が不要になったことで「引当資格」が無価値化。
- このため、「引当資格」の無価値化による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、平成10年4月に「内航海運暫定措置事業」を導入。

## 内航海運暫定措置事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5項に基づき内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が規程を認可。)

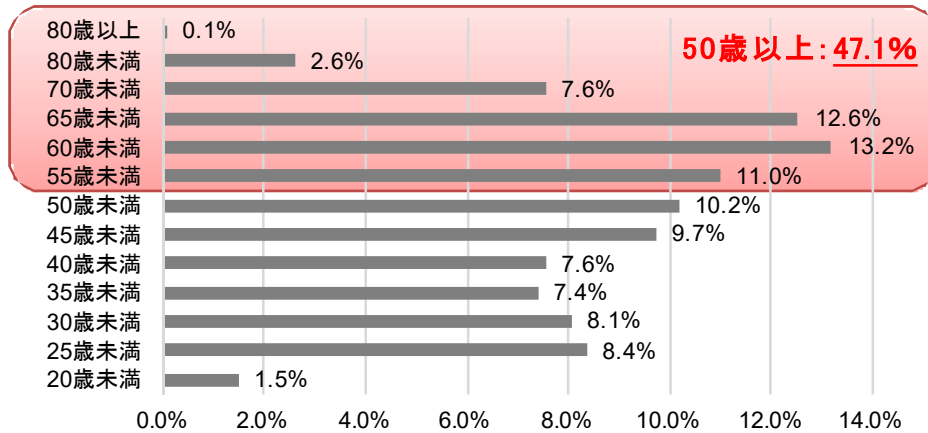


- ① 船舶を建造する者は、内航総連に納付金を納付。
- ② 内航総連は、船舶を解撤等する者に対して交付金を交付。  
※対象船舶は、平成11年9月末までに内航総連の船舶原簿に登録された引当資格を有する船舶。
- ③ 内航総連は、事業費の不足分をJRTTから借入れ。
- ④ 国は、③に係るJRTTによる民間金融機関からの借入れに対し政府保証を実施。
- ⑤ **収支相償った時点で本事業は終了。**  
※なお、交付金交付事業は、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全てなくなり終了。

- 人手不足による「**物流危機**」は内航海運の分野においても進行中。
- **内航船員は高齢化が著しく、今後の事業継続に支障が生じないよう、若年船員の確保・育成が必要であり、「働き方改革」が進んでいる陸上職に劣らず魅力的な職業にしていけることが不可欠。**

○内航船員数の年齢構成

・高齢化が改善傾向にはあるものの、依然として約半数が50歳以上



(2017年10月現在)  
○海事局調べによる。

○内航海運業を継続していく上での課題

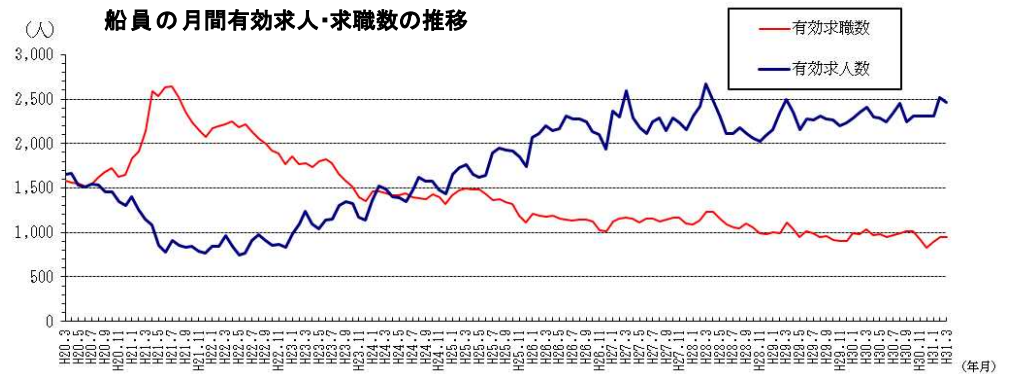
・事業継続の上での課題として、「**船員確保が困難**」との回答が最多(36.5%)



出典: 内航海運事業者に対する経営実態調査(平成28年)

○船員の月間有効求人・求職数及び有効求人倍率の推移

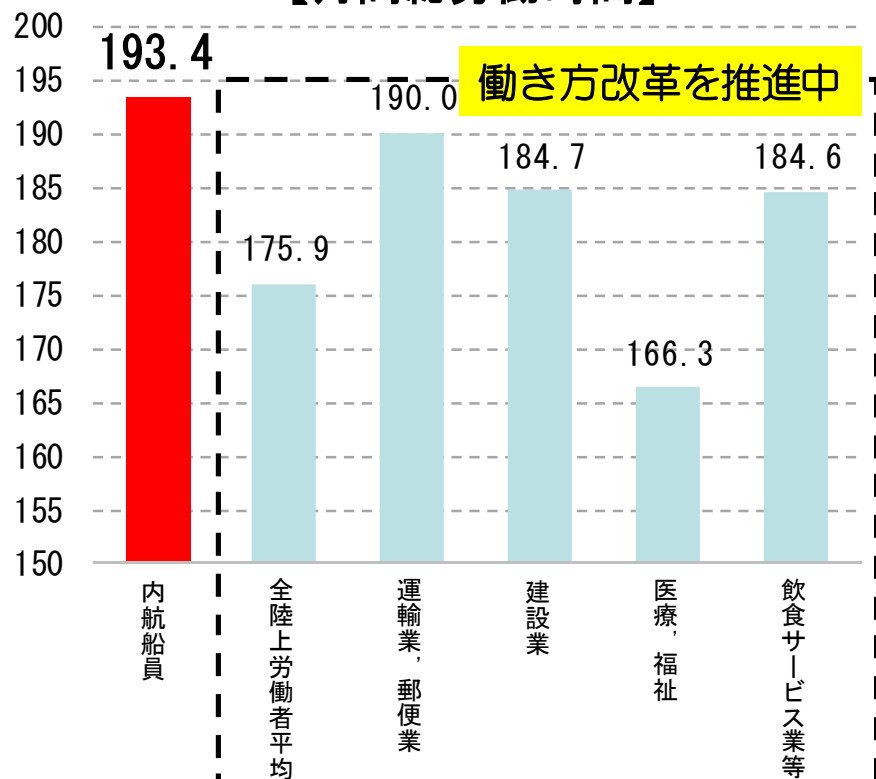
・有効求人倍率は、近年、**2倍を上回る状況**が続いている。



出典: 海事局調べ

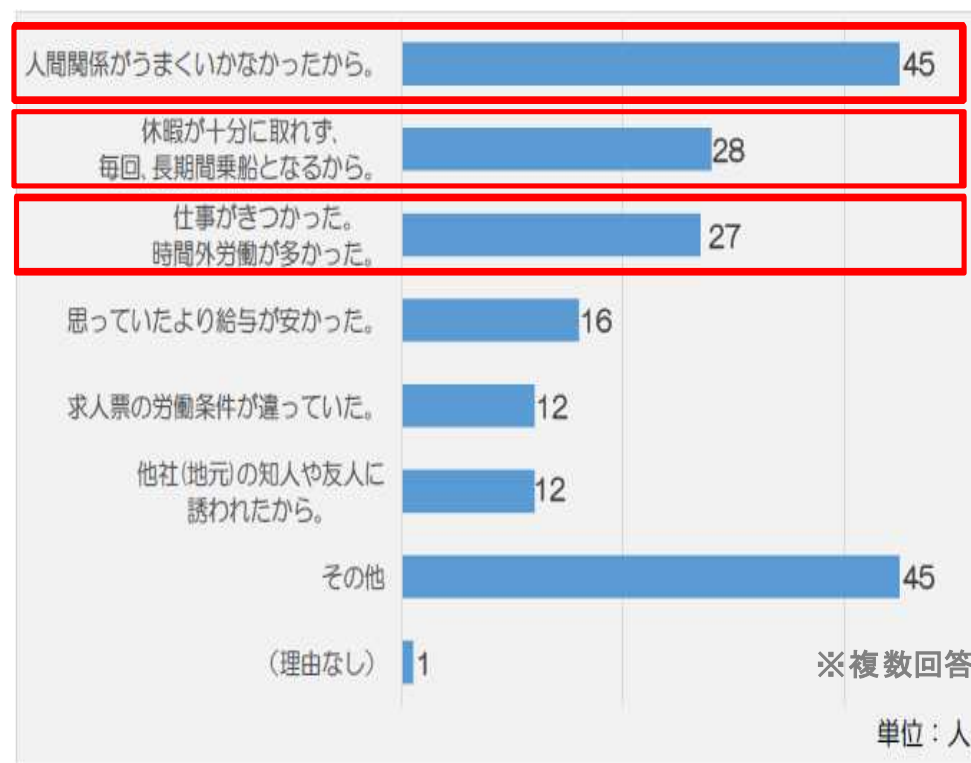
- 船員は、**陸上職に比して長時間労働**となっている上に、陸から離れ**孤立した船上という職住一致の環境での長期間連続乗船**など、**厳しい就労環境下**に置かれている。
- 陸上職における取組みも参考にし、**労働時間の把握・管理、休暇の取得、健康の確保のあり方**など、**特に若者や女性の目線から求められる取組が必要**。

【月間総労働時間】



○「平成29年船員労働統計」及び「毎月勤労統計調査平成29年6月分結果確報」により作成

【転職した理由（海技教育機構卒業生 回答）】



出典：海技教育機構の卒業生に対する卒業後の動向に関するアンケート調査結果(平成28年1月29日)

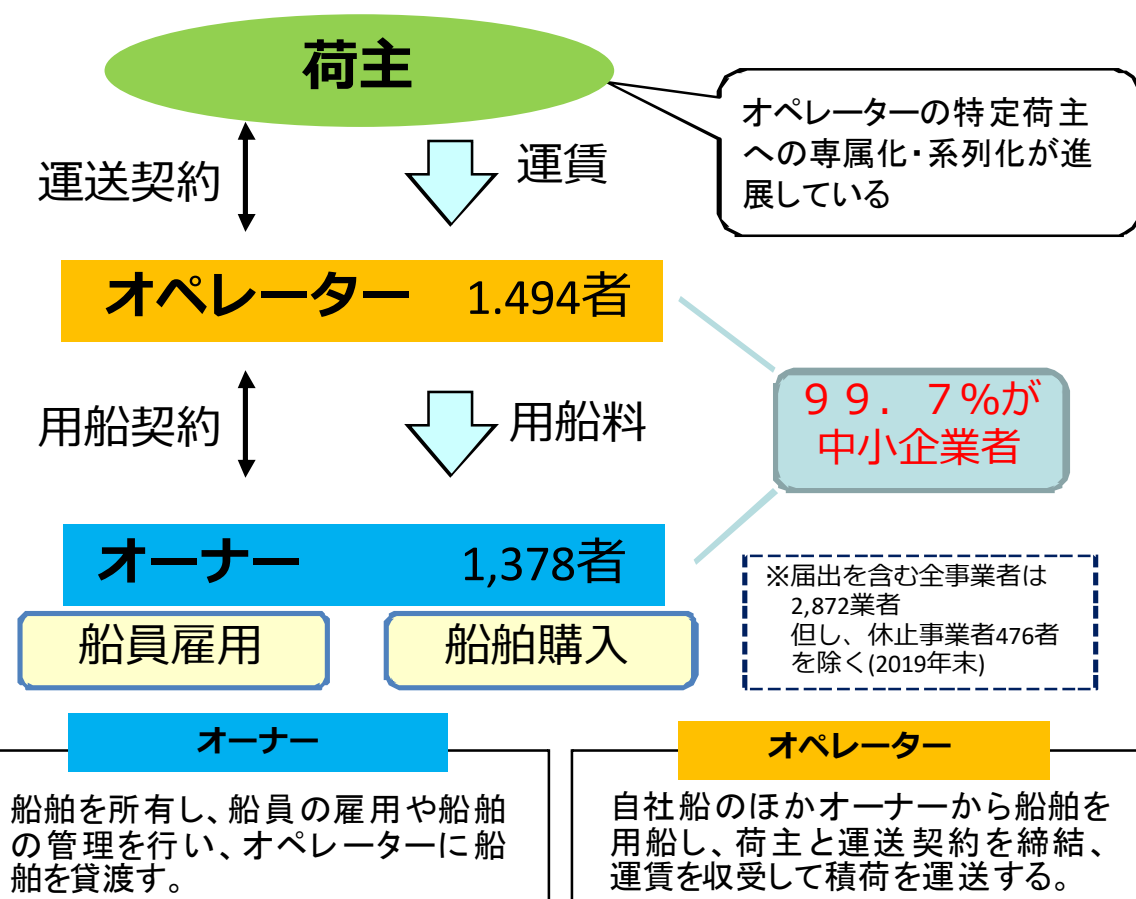
内航船員という職業を、働き方改革が進んでいる陸上職と比べても劣らず魅力ある職業へと変えていく必要。

# 内航海運業の産業構造と経営状況

■ 内航海運業は少数かつ大規模な荷主企業の下で、少数の元請けオペレーターが当該荷主企業の輸送を一括して担う傾向となっている。さらに、これらの元請けオペレーターの下に、2次請け以下のオペレーターが専属化・系列化するとともに、各オペレーターの下にオーナーも専属化・系列化する構造となっている。

■ 事業者全体の99.7%が中小企業者であり、船舶という高額な生産設備への投資が必要であるため、固定比率や負債比率が611%、744%と他産業と比べて著しく高く、「低い収益性」と「巨額な投資」という矛盾した事業環境に置かれている。

## 内航海運業の産業構造



## 内航海運業の経営状況

経営状況 (1者当たり平均)	内航海運業 (オーナー)	陸運業	全産業
売上高(千円)	<b>433,402</b>	641,884	552,702
営業利益(千円)	7,302	40,905	24,141
営業利益率 (営業利益/売上高)	<b>1.7%</b>	6.5%	4.4%
全産業と比して半分以下			
固定比率 (固定資産/自己資本)	<b>610.7%</b>	237%	134.1%
全産業と比して約5倍			
負債比率 (負債/自己資本)	<b>744.2%</b>	210.7%	139.8%

(出典) 法人企業統計調査(平成29年)、  
内航海運業報告規則に基づく内航課調査(平成29年)



- 産業基礎物資の生産等の状況については、過去のピーク時から減少してきており、今後の生産見通しも、いずれも減少もしくは横ばいと見込まれている。
- 荷主企業においては、国内市場の縮小、国際競争の進展等を背景に企業間の経営統合が一層進行している状況にある。

## 将来の生産見通し

鉄鋼	粗鋼生産量 ・ピーク時(2007年):1.2億トン(現在の1.1倍) ・現在(2018年):1.03億トン ・将来生産見通し:横ばい
石油	石油需要量 ・ピーク時(1999年):2.5億kℓ(現在の1.4倍) ・現在(2018年):1.68億kℓ ・将来の生産見通し:減少
セメント	セメント生産量 ・ピーク時(1996年):1億トン(現在の1.6倍) ・現在(2018年):6千万トン ・将来の生産見通し:微減
ケミカル	エチレン生産量 ・ピーク時(2007年):770万トン(現在の1.2倍) ・現在(2018年):616万トン ・将来の生産見通し:減少

## 荷主企業の経営統合の状況

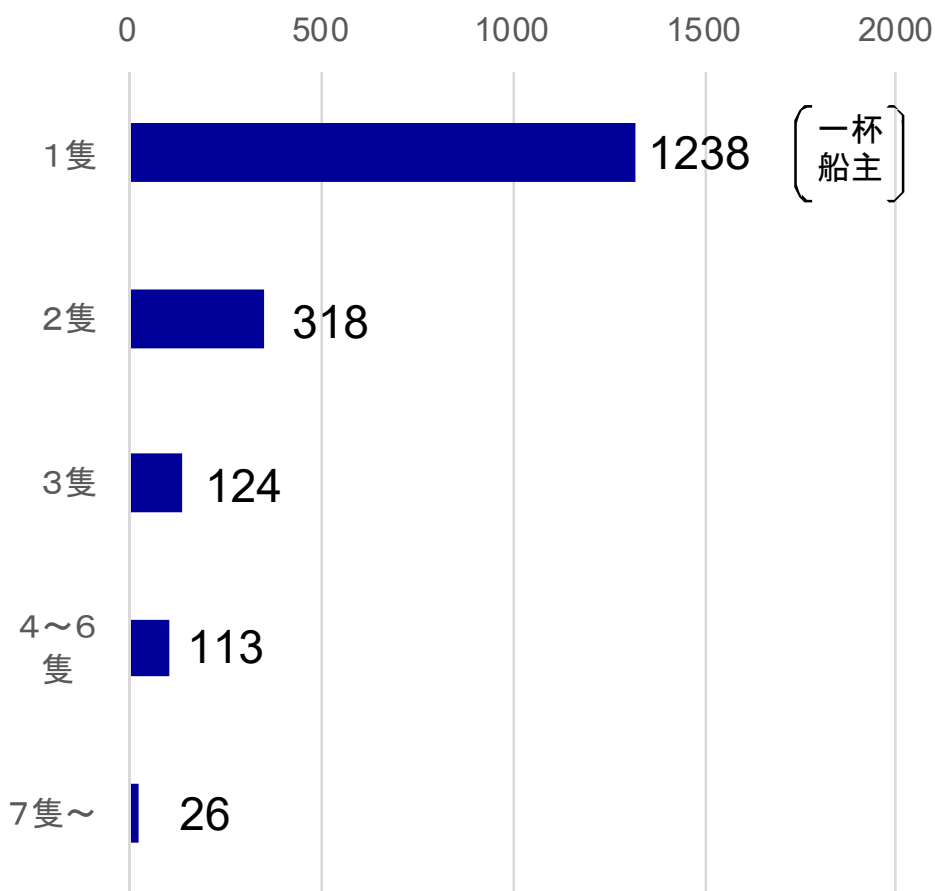
鉄鋼製造事業者 (高炉メーカー)	2002年 5社	2019年 → 3社
石油元売り事業者	2002年 7社	2019年 → 3社
主要セメント製造事業者 (※国内販売の80%占有)	2002年 3社	2019年 → 3社
ポリエチレン製造事業者	2002年 9社	2019年 → 8社
ポリプロピレン製造事業者	6社	→ 4社

※本資料は、(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会へのヒアリング結果、及び各団体等概要資料、経済産業省、資源エネルギー庁資料を基に国土交通省海事局内航課が作成したものである。

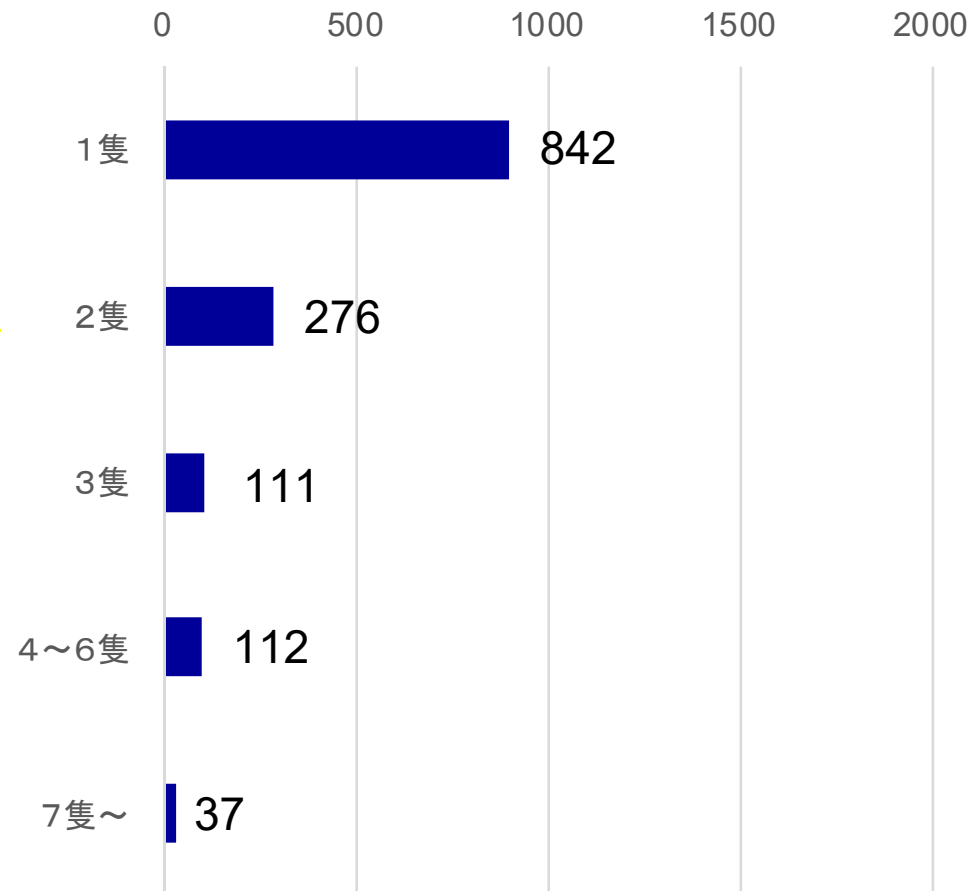
# 保有隻数別の事業者数の推移(オーナー)

■ 保有隻数1隻のいわゆる一杯船主の数は、平成22年から10年で32%の大幅な減少となっているものの、依然として840事業者を数え、半数を超えている。

保有隻数別の事業者数(平成22年)



保有隻数別の事業者数(令和元年)



32%減少

13%減少

10%減少

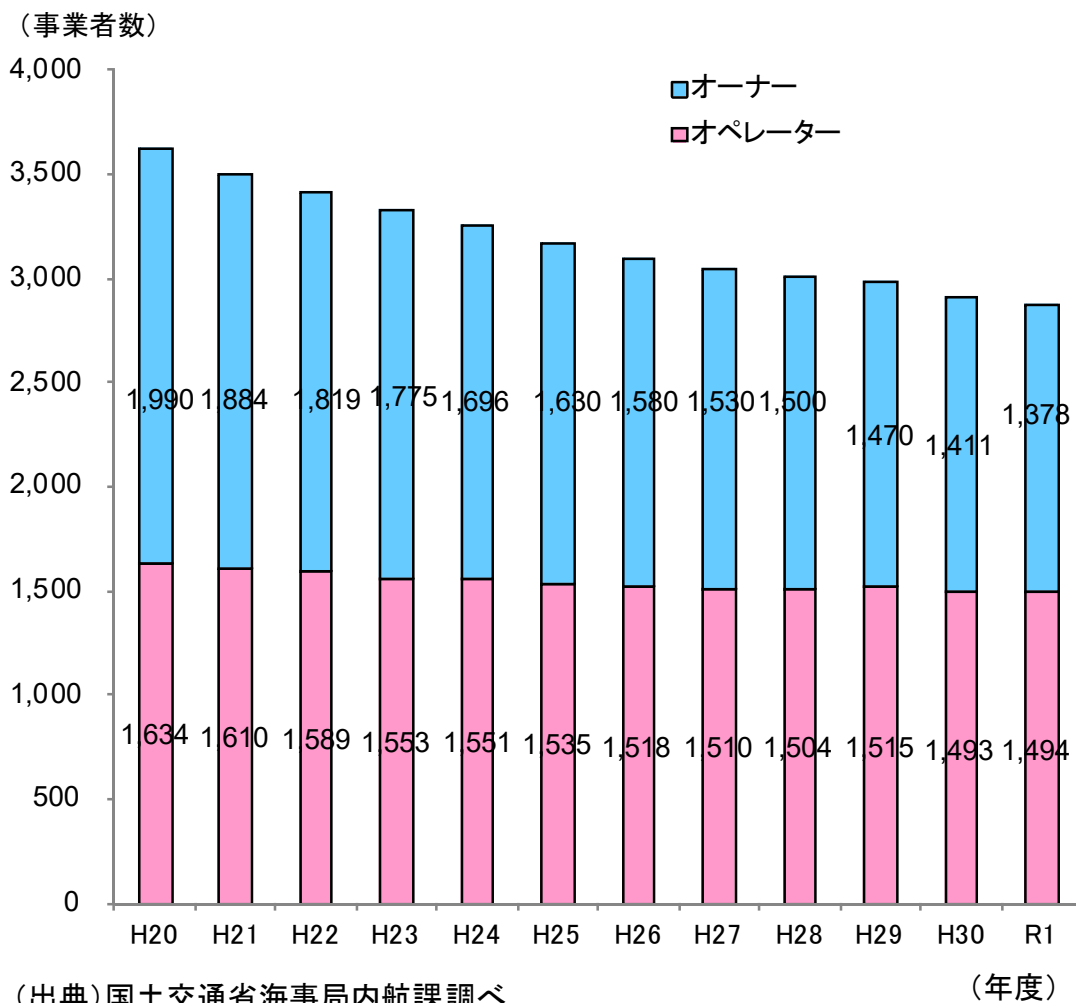
1%減少

42%増加

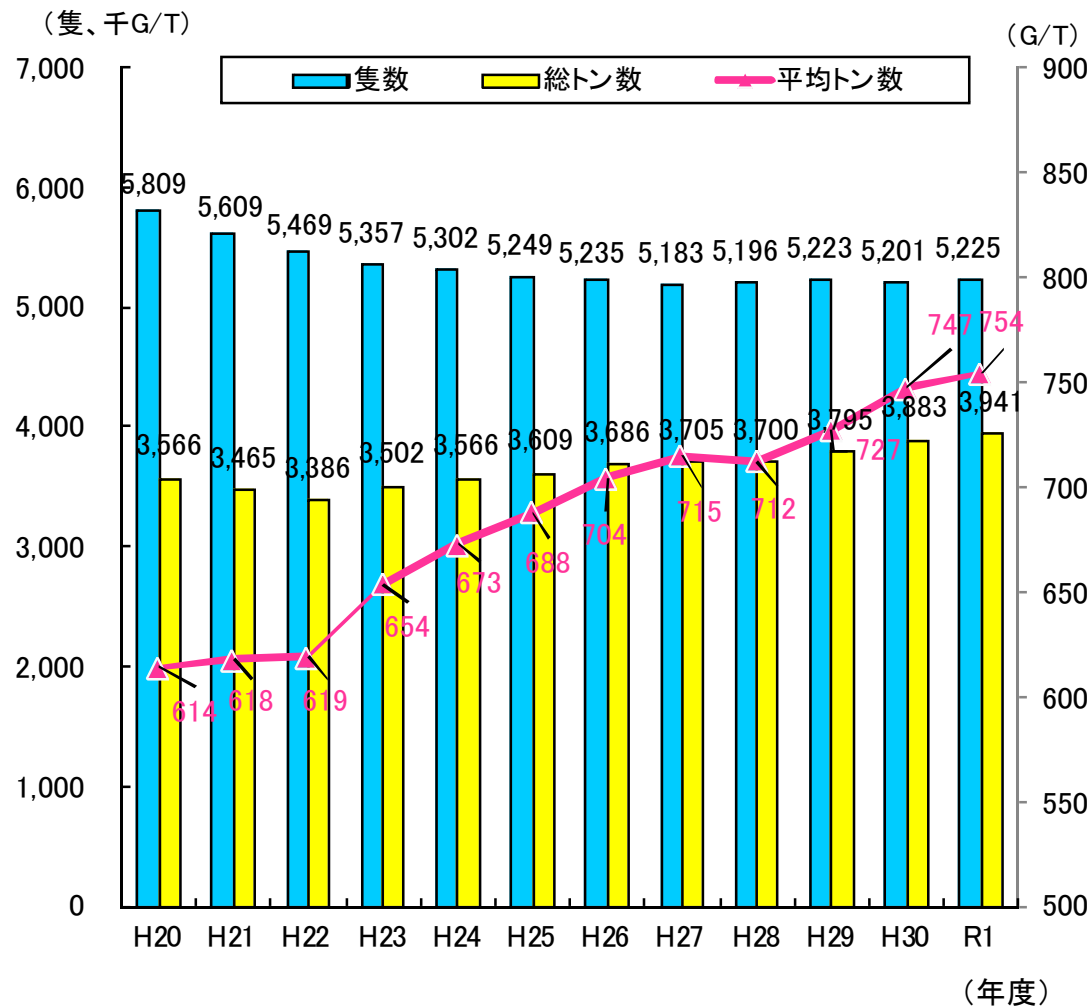
# 事業者数及び船腹量の推移

- 内航海運事業者数は、10年間で約16%減少しており、特にオーナーは約24%と大幅に減少
- 内航船の船腹量は、隻数ベースでは減少傾向にある一方で、1隻当たりの平均総トン数は増加傾向にあり、船舶の大型化が進展

### 内航海運事業者数の推移

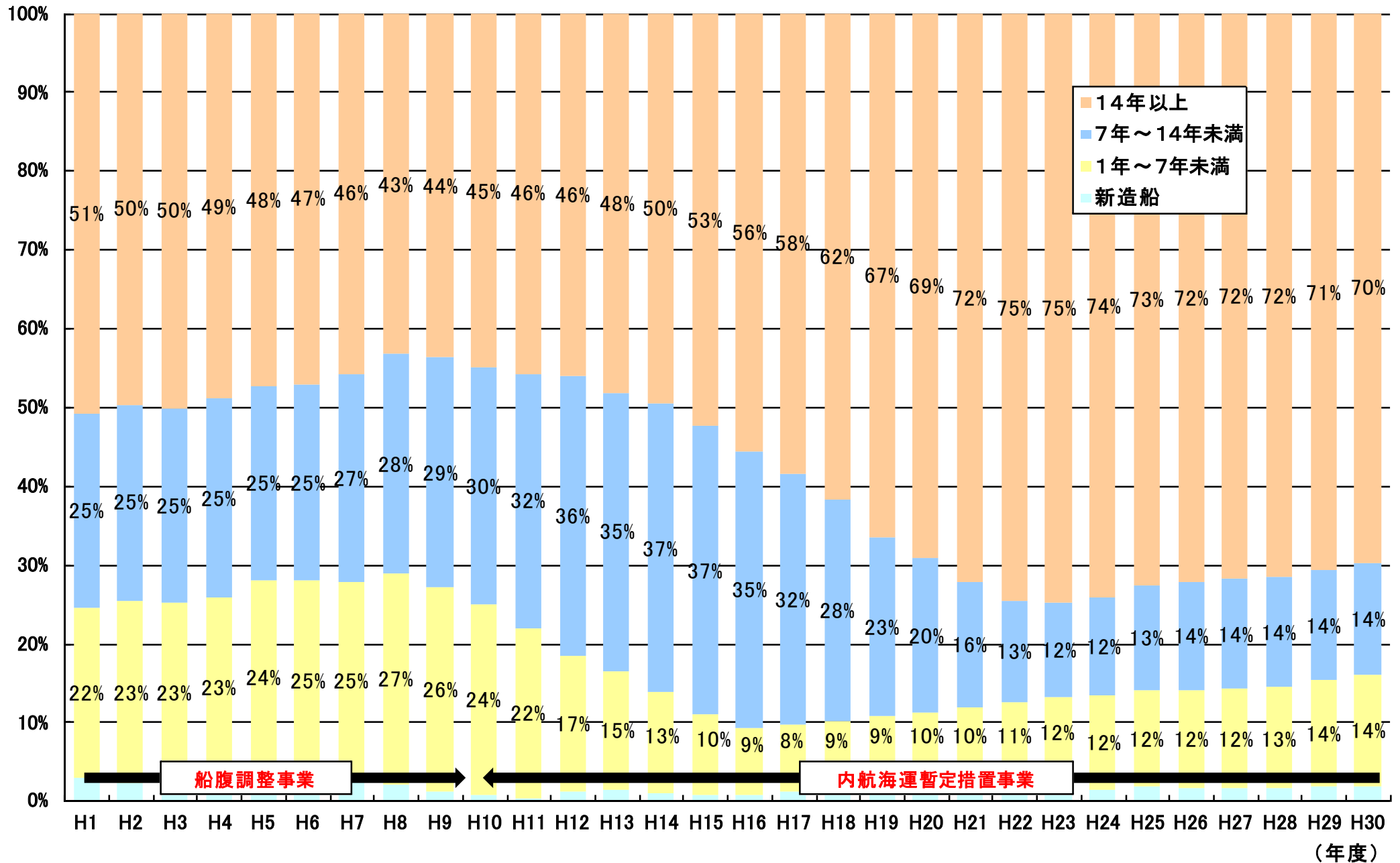


### 内航船の船腹量の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 内航船の船齢構成(隻数ベース)の推移



海事局は、交通政策審議会海事分科会イノベーション部会答申（平成28年6月）／報告書（平成30年6月）等に基づき、内航海運の生産性向上等に繋がる取組を推進。

## 交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会報告書(平成30年6月)(抄)

### ○目的

海運等海事産業の効率性・生産性の向上、海上安全の一層の向上、船員の労働環境の改善、職場の魅力向上

### ○取り組むべき技術的施策

- ✓ IoT・ビッグデータなどの先進的な技術を活用した船舶・船用機器等の研究開発に対して支援。
- ✓ 2025年までのフェーズII自動運航船（船員がとるべき行動の具体的な提案を行う船舶、陸上からの船上機器の直接的操作も可能となる船舶）の実用化を目指し、コア技術となる自律操船技術、遠隔制御技術、自動離着岸技術等について実証。
- ✓ 遠隔から船舶を操作するための船舶外の設備の要件の整備等を2020年目途に実施。
- ✓ 高度な予防保全に基づくリスクベース検査等が実現できる可能性が高まることから、新時代にふさわしい検査・測度制度のあり方について検討。 遠隔船舶検査（画像・音声による合否判定）等について、速やかに試行（トライアル）を実施。

## 海事産業将来像検討会(第2回結果概要)(令和2年1月)(抄)

### ○内航海運の課題解決に向けた取り組みを通じた新しいビジネス分野への展開促進

- 内航海運の課題解決に取り組むことは、様々な課題解決策を練り上げるための良好なプラットフォームであると位置づけることができる。
- 内航海運の課題とはつまり船員業務の補助と理解。技術の導入によりどれくらいのメリットがあるのか、どれくらいまで規制を緩和できるのか、といったターゲットが示されると取組が進みやすいと思う。

## データの蓄積と利活用

- 運転データ等の船舶検査等への活用
- 運航管理の高度化への活用
- 機器・システム開発へのフィードバック

船舶データ管理センター

陸上拠点

## 船載システムによる船員サポート

- 操船支援システムによって、障害物の自動検知や避航航路の選定を支援
- 書類作成・報告業務等の自動化、電子化
- 遠隔健康診断やヘルスマonitoringデバイス等による船員の健康管理支援

## 離着機の自動化

- 離着機操船の自動化・半自動化
- 陸上側施設との連携

## 機関等の遠隔監視と陸上拠点からのサポート

- 陸上拠点から機関・設備等の状態監視、陸上から船上船員への保守管理等のアドバイス
- 陸上拠点からの見張り・操船業務の補助、支援
- 船員や機関等に精通した技術者が遠隔からサポートすることで、安全性を維持しつつ、船上の労働負荷を低減

## 荷役の自動化

- 荷役（特にタンカー荷役）の自動化による労務負荷軽減

新技術の概要

【高度船舶安全管理システム】（システム概要は、次ページ参照）

- 陸上からの遠隔監視でエンジンの運転状態等のデータを収集し、エンジントラブルの予兆診断等を行うシステム
- 既導入の内航船14隻から得られるデータの活用と新技術の導入により、システム運用当初（H22）と比べ、以下のとおり改良

- ◆ 解析能力の向上による不具合の早期発見とそれによる運航の柔軟性向上
  - 新しい解析手法の開発により、シリンダ異常等の早期検知・誤検知低減、また、診断速度6割向上
- ◆ システムの故障率低減による信頼性向上
  - 新型センサ類の開発により、堅牢性向上

➤ エンジントラブルの兆候をより早く、より確実に捉えられるようになり、メンテナンスに手間のかかる大規模トラブルに陥りにくくなったため、船員の労働負担はシステム運用当初より軽減されている。

新技術の実用化に向けた取組

【最新の高度船舶安全管理システムの評価に向けた実船検証】

- 「さがみ」を活用した1ヶ月間の実船実証を実施
- 部員を1名乗り組ませ、一等機関士の代わりに業務に従事
- エンジンの始動を部員1名で行うことを含め、問題無く運航出来ることの確認が目的

船名	さがみ（高度船舶安全管理システムを搭載した機関区域無人化船）
船舶所有者	井本船舶株式会社
船種等	コンテナ専用船（総トン数2,464トン、積載量400TEU）
機関出力	3,309kW×1機（阪神内燃機工業(株)製主機関 LH46LA）
通常乗組員の数	甲板部6人：船長、一等航海士、二等航海士、部員3人 機関部2人：機関長、 <u>一等機関士</u> 司厨部1人：司厨員 計9人

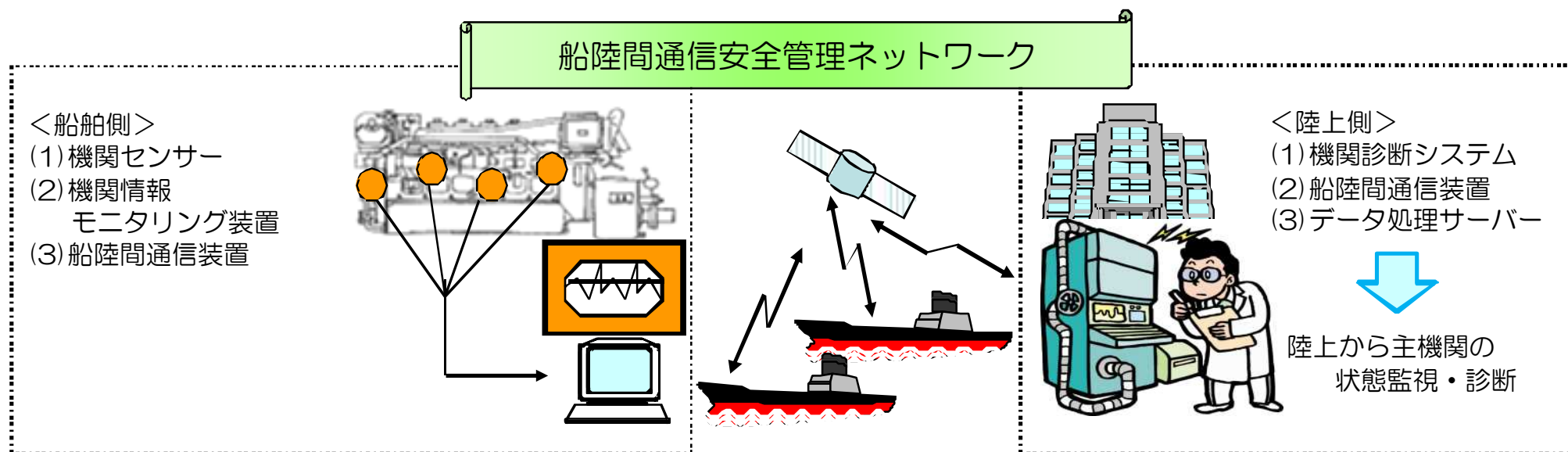
検証状況

（2月27日～3月22日までの状況）

- 機関部職員1名（+部員1名）で、安全上のトラブルは生じず。
- 緊急時を想定した主機関の発停作業も部員にて対応可能であった。

# 高度船舶安全管理システムの概要

- ▶ 陸上からの遠隔監視で主機の運転状態などのデータを収集し、エンジントラブルの予兆診断などを行うことで、安全レベルを維持しつつ、運航の効率化や労働負荷の低減などを実現する「遠隔監視技術」の導入が進んでいる。
- ▶ そのひとつである高度船舶安全管理システムは、既に14隻の内航船で導入の実績あり。さらに、そのうちの7隻では、通常より少ない職員による運航の実績を積み重ねており、安全と運航効率化・労働負荷低減が両立。



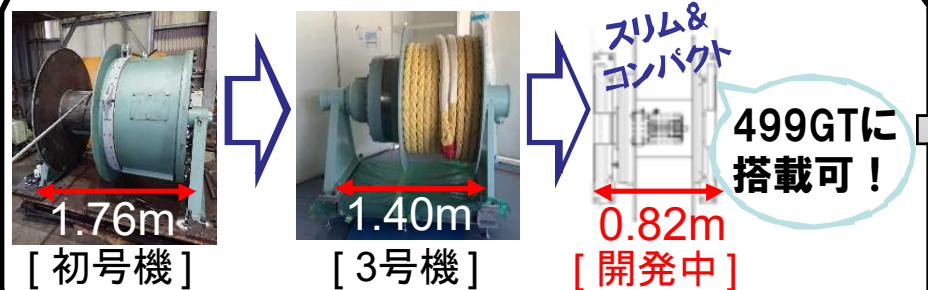
- 航行の安全の確保、運航効率化、労働負荷の低減等に大きく寄与
- データの蓄積等も進みつつあり、今後、利活用の幅が一層広がることが期待



# 新技術等の活用による生産性向上に向けた最近の取組 (2)

## 新技術の概要

【デジタル電動ウインチ】SKウインチ、イコーズ等



電動ウインチの開発

◆ 電動ウインチをデジタル集中制御。  
→ ブリッジ1名で操作可能。

オモテ1名  
↑  
操作者  
(+監視各1名)  
↓  
トモ1名

操作者(+監視  
オモテ・トモ各1名)  
↑  
ブリッジ1名  
↓  
ウインチを  
集中制御

ウインチのデジタル制御

## 新技術の実用化に向けたプロジェクト

【内航ミライ研究会】



- ◆ 内航海運業、内航造船所等が集積する瀬戸内を中心に、内航船の「ミライ」を研究するための組織「内航ミライ研究会」が発足。
- ◆ 離着棧の合理化をはじめとして、内航船の労働環境改善、簡素化、合理化等につながる技術開発、情報共有、情報発信などに取り組んでいる。
- ◆ 同研究会のメンバーが取り組んでいる離着棧・荷役の合理化のための技術開発を海事局も支援。(上記のデジタル電動ウインチ : i-Shippingオペレーション事業)

○メンバー(発足時)

【船主】 イコーズ、えびす商会、三洋汽船、新生海運、菅原ジェネラリスト、鍋島回漕店、雄和海運  
【船用事業者等】 SKウインチ、石田製綱、ナカシマプロペラ、ハクヨウ、シスディブリンク、パレット社、藤設計

○内航ミライ研究会の取組事例

労働環境改善等を図るため、内航船の運航のあらゆるフェーズを3名でオペレーション可能とすることを目指し、デジタル電動ウインチの開発等、着棧作業等の効率化に向けた取組を推進中。

➤ 現在の離着棧

オモテ2名、トモ2名  
[操作・監視]  
ブリッジ1名[指示]  
→ **5名総員配置**



➤ デジタル電動ウインチ導入後

オモテ1名、トモ1名[監視]  
ブリッジ1名[操作]  
→ **着棧3名体制実現**



新技術の概要

【発電機操作簡素化のためのパワーマネジメントシステムの開発】

- ▶ 発電機の発停等には、付属機器の操作及び複数の発電機の並列運転のための操作等が必要
- ▶ バッテリも組み合わせたパワーマネジメントシステムを導入することで、発電機の一括制御を実現
- ▶ ブリッジのほか、将来的には陸上施設からの遠隔制御も視野

新技術の実用化に向けたプロジェクト

【わだつみプロジェクト】

- ◆ 上野トランステックは、船員の労務負担軽減のため、自動運航船(高度な運航支援システム)の実現に向けたステップバイステップの取組「わだつみプロジェクト」を推進中。
- ◆ その第1ステップとして、他船等の障害物を認識する技術に関する調査や、労働負荷が高いとされるタンカーの荷役作業を合理化するためのパワーマネジメント技術の開発などを推進。海事局もこういった取組を支援。
- ◆ 現在は油圧駆動の機器類を、電動化し、デジタル制御としていくことは、機器類の集中制御化 / 自動制御化や、レイアウトの自由度向上等につながり、労働環境改善に資すると考えられる。パワーマネジメント技術の高度化は、電動化の加速にも資するものと期待され

(取組事例) ~内航タンカー荷役作業の負荷軽減のための発電機の集中制御実現に向けて~

<課題> 内航タンカーの発電機稼働状況(スーパーエコシップ(SES)の例)>

**積荷役時:主発電機×1基** (注1)

出港時 :主発電機×2~3基  
巡航時 :主発電機×1~3基

**入港時 :主発電機×2~3基**  
**揚荷役時:主発電機×2基** (注1)

タンク洗浄時:主発電機×2~3基  
停泊時 :停泊用発電機×1基 又は 主発電機×1基

発電機の発停が多い



⇒入出港の回数が多い内航タンカーは、**発電機の操作注2**が船員の負担に

注1:「課題」はSESの例だが、それ以外の内航タンカーも、通常複数の発電機が設備されているため、赤枠は、SES以外でも発停作業が生じる。

注2:都度機関室に移動して操作



○発電機の発停等に要する作業

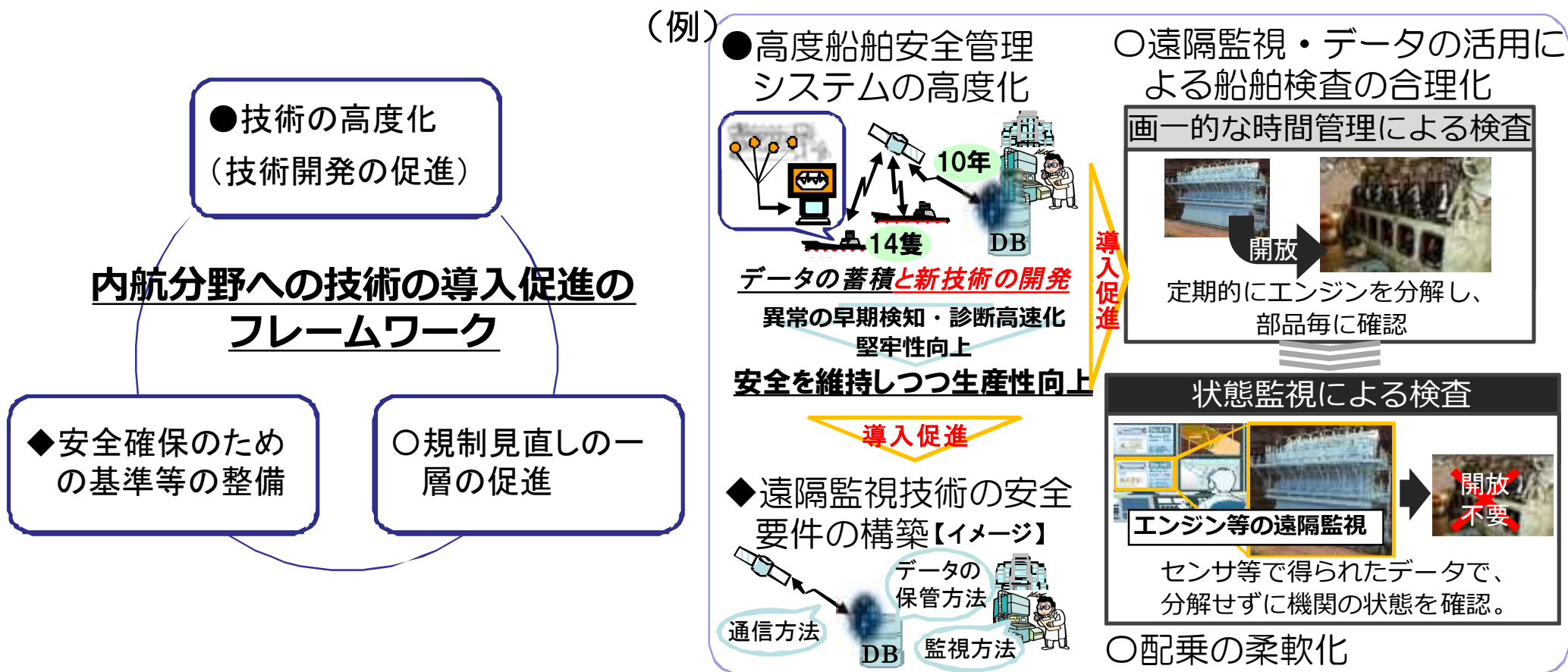
起動時 :付属機器の起動 ⇒ 発電機起動 ⇒ 配電盤作業(並列)  
停止時 :配電盤作業(解列) ⇒ 機側での発電機停止 ⇒ 付属機器の停止  
機器確認:発電機運転時の機器状況のチェック / 使用時間毎の保守  
停泊時 :発電機運転状況の確認 / 燃料レベルの監視



**頻発する発停作業の負担を大幅に低減**

**(発停を2名体制から1名体制に)**

- ◆ 高度船舶安全管理システムは、制度が導入された頃のシステムよりもさらに安全性が向上。また、近年は、電気・情報の技術を活用した、労働環境改善・生産性向上に資する技術の開発が進んでいる。
- ◆ このような技術は、導入に際して一定のコスト負担が発生することから、労働時間の厳守と安全の確保を前提として、そのために必要となる安全基準等の策定に取り組むとともに、技術の進展に対応して船員の配乗の柔軟化や船舶検査の合理化を進めることで、内航の労働環境改善・生産性向上を促進すべきではないか。



## III. 施策の方向性

---

- 内航海運による安全・安定輸送は荷主にとって今後も必要不可欠
- 雑貨についても、今後の海運へのモーダルシフトに期待大



○船員の養成、確保に対し荷主も強い問題意識。

→ オーナー任せでは済まされない問題として、船員の確保・育成に対する支援制度を導入する荷主や、自ら船員を育成する意向を有する荷主も存在。

○このため、一部荷主は船員の労働環境改善にも取り組んでいる。

→ 例：閑散期の仮バース取得を自らオペレーターに提案。

○運賃引き上げについては、Sox規制に伴う燃料油価格上昇といった外部要因によるものは理解を示すものの、付加価値や生産性の向上を伴わない単なる引き上げは否定的。

→ 内航海運も経営の効率化、船舶の大型化、新技術の活用、新たな需要の取り込みなどによる生産性向上に取り組むべきとの立場。

○雑貨系荷主は、船舶のより一層の活用にあたり、運航情報等の開示を要望。

- 働き方改革の中で、それに伴うコストを賄うための、適正な運賃・用船料が支払われるべき。
- 荷主との対話強化  
【内航物流に関する諸課題について、荷主、国土交通省、内航業界が話し合う場の設置】
- 取引環境の改善(トラック業界の例も参考)  
【荷主の責務、契約の在り方等】
- 荷主、オペレーターと対比して、船主の立場が相対的に弱い現状の中、強い船主の育成に向けた政策の推進

- 働き方改革の中で、船員の労働時間管理が厳格化される中、内航業界としても生産性向上に取り組むとともに、
  - ① 荷役も労働時間に含まれ、荷役をさせるのなら運航スケジュールに影響があること。
  - ② 場合によっては、船員を新たに雇う必要があり、コストが増加すること。

を荷主に理解していただきたい。

- また、荷役をさせるのなら、契約で明記し、コストが適正に支払われるようにして欲しい。
- 荷主との対話強化  
【内航物流に関する諸課題について、荷主、国土交通省、内航業界が話し合う場の設置】
- 取引環境の改善(トラック業界の例を参考)  
【荷主の責務、契約の在り方等。】

## 業界からの要望等(生産性の向上について)

- 生産性向上には、「技術イノベーション」と「業務の見直し」並びに「物流システムの見直し等」が必須。
  - ・ 「技術イノベーション」については、「内航未来創造プラン」にも、明記されているところ。
  - ・ 内航で使える技術の開発、それに伴う船員の負担軽減を期待。  
「自動運航船の実現は、内航海運の課題である乗組員の高齢化、人手不足……等への対応策として有効であるため、その活用を図り、内航海運の生産性・安全性の向上を促進」
- 「業務の見直し」については、前述のとおり「荷役」について改善される事を期待。
- 船舶管理会社、貸渡業者(マンニング会社)の質の向上。
- 生産人口減少、働き方改革の促進の中、我が国物流をどう維持していくか、その中で海運の位置づけをどう考えていくか、ハード・ソフト両面の物流政策が打ち出され、物流システムの見直しが行われることを期待。

## 参考

- ① 幹線にRORO船等大型船の活用
  - ② 共同輸送システムの構築による効率化
- } 荷主ヒアリングにおいて提案。





内航海運を取り巻く現状

内航海運暫定措置  
事業の終了

船員の高齢化と  
船員不足の懸念

荷主との硬直的關係  
脆弱な事業基盤

自動運航技術等の  
新技術の進展

若年船員の定着等による船員の確保に加え、  
荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上が必要

荷主のニーズに応え、内航海運の安定的輸送を確保するため、以下の取組を総合的に実施

【船員の労働環境改善・健康確保】 ※船員部会等において検討

内航海運を支える船員の確保・育成と  
働き方改革の推進

- 船員の労働環境の改善  
(労働時間管理の適正化、多様な働き方の実現等)
- 船員の健康確保 (陸上に倣った産業医制度等)

【市場環境の整備】

内航海運暫定措置事業終了も踏まえた  
荷主等との取引環境の適正化

- 船員の労働時間管理に対するオペレーターとの関与強化 (船員の労働時間を考慮した運航スケジュール設定)
- 荷主の協力促進 (法令遵守への協力を担保)
- 契約の適正化 (書面化)
- 急激な景気変動等への対応 (セーフティーネットの存続)

【内航海運の生産性向上】

内航海運の運航・経営効率化、  
新技術の活用

- 多様な事業形態に対応した仕組みづくり  
(船舶管理業の確立)
- 新技術の活用促進  
(安全の担保とそれに応じた規制の運用)
- 物流システムの効率化 (RORO船の活用)

- 「内航未来創造プラン」(平成29年6月とりまとめ)において、内航海運が目指すべき将来像である「安定的輸送の確保」と「生産性向上」を推進していくため、下記5つの指標を設定。

## 「安定的輸送の確保」に係る指標

- ①産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合
- ②海運によるモーダルシフト貨物輸送量

## 「生産性向上」に係る指標

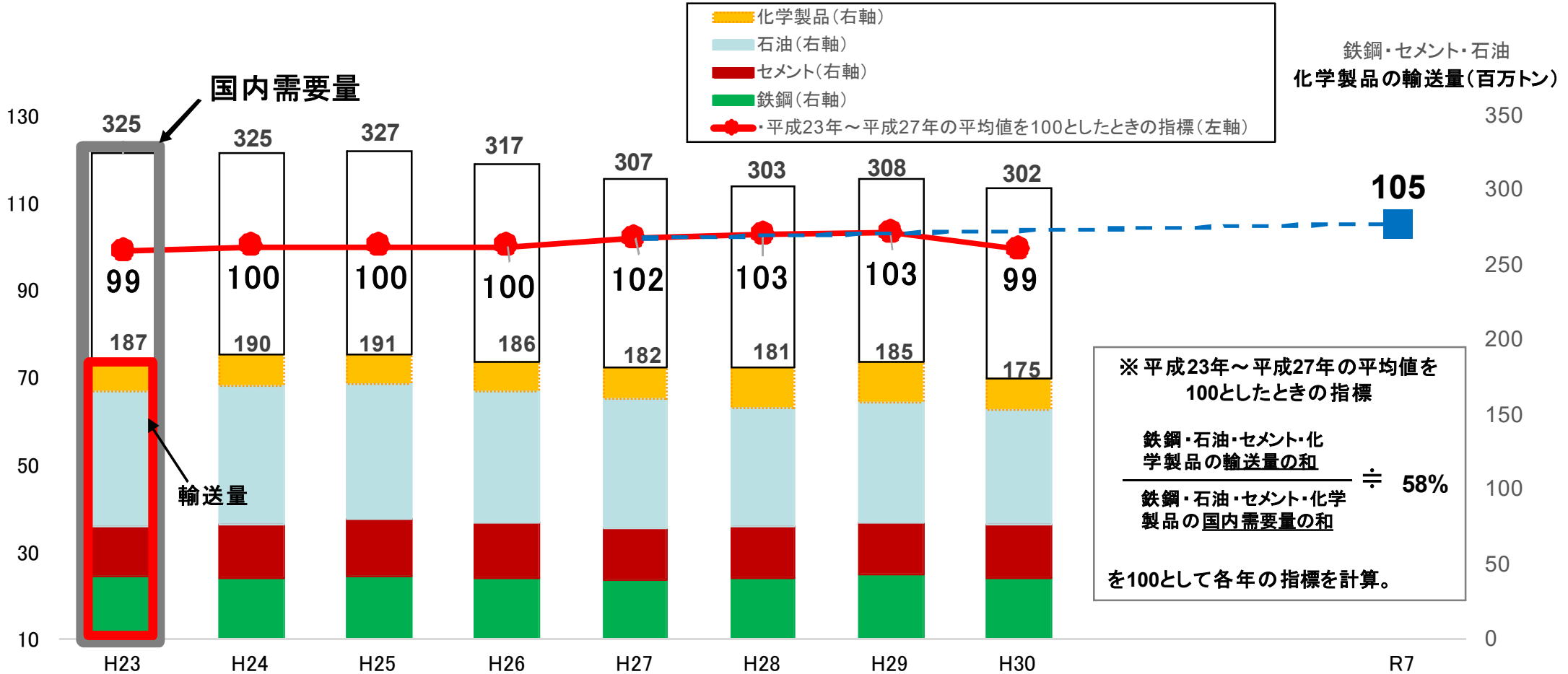
- ①内航貨物船の平均総トン数
- ②内航海運の総積載率
- ③内航船員1人・1時間当たりの輸送量

#### 4. 指標

### a) 産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合

第12回基本政策部会資料より

- 産業基礎物資の輸送については、国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合(以下「割合」という。)を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価。
- 内航海運の輸送量(トンベース)を産業基礎物資の国内需要量(トンベース)で除した数値について、平成23年度から27年度までの5年間の平均値を100として、令和7年度の目標値をその5%増(105)と設定。
- 平成27年度以降、割合は増加傾向にあったが、平成30年度は化学製品の輸送量(トンベース)が減少したため、割合が減少したと考えられる。

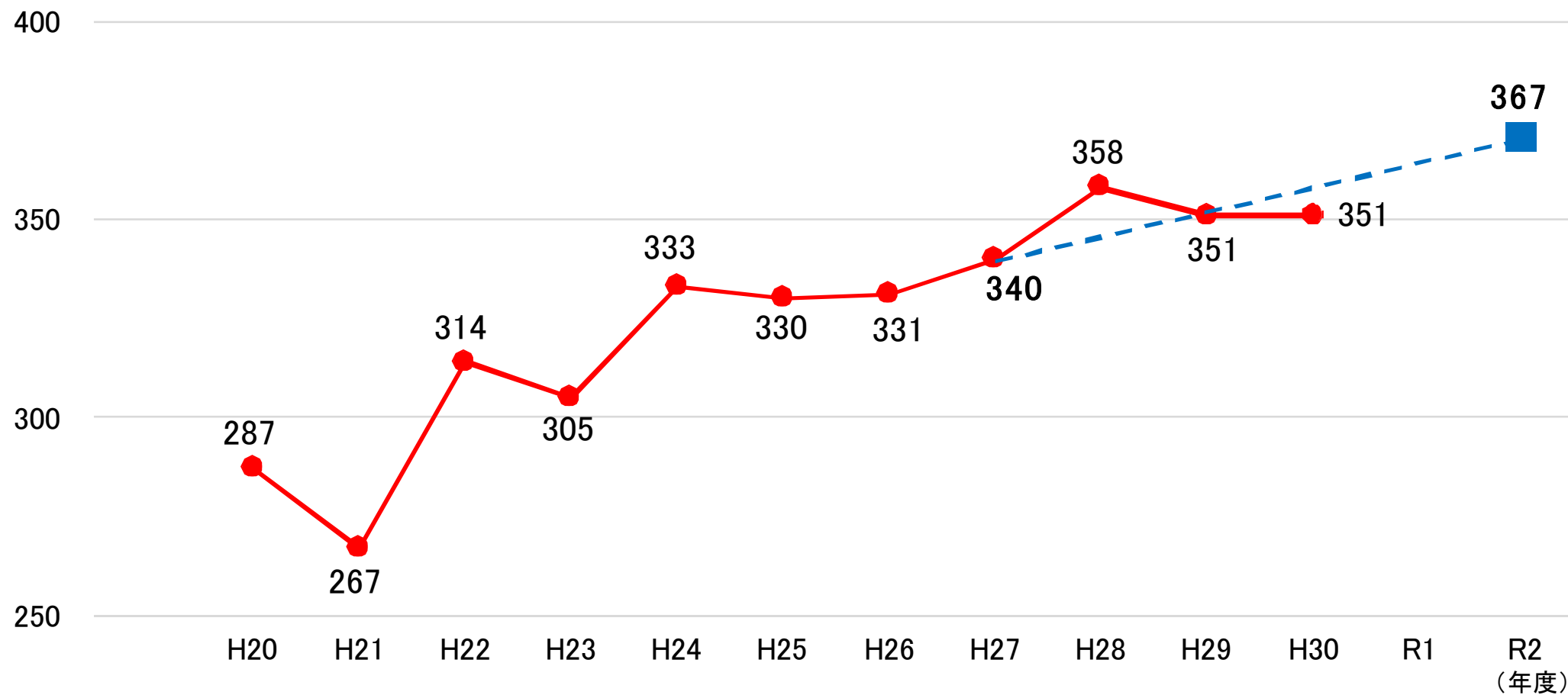


(出典) 内航船舶輸送統計年報及び(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会統計資料より国土交通省作成

## b) 海運によるモーダルシフト貨物輸送量

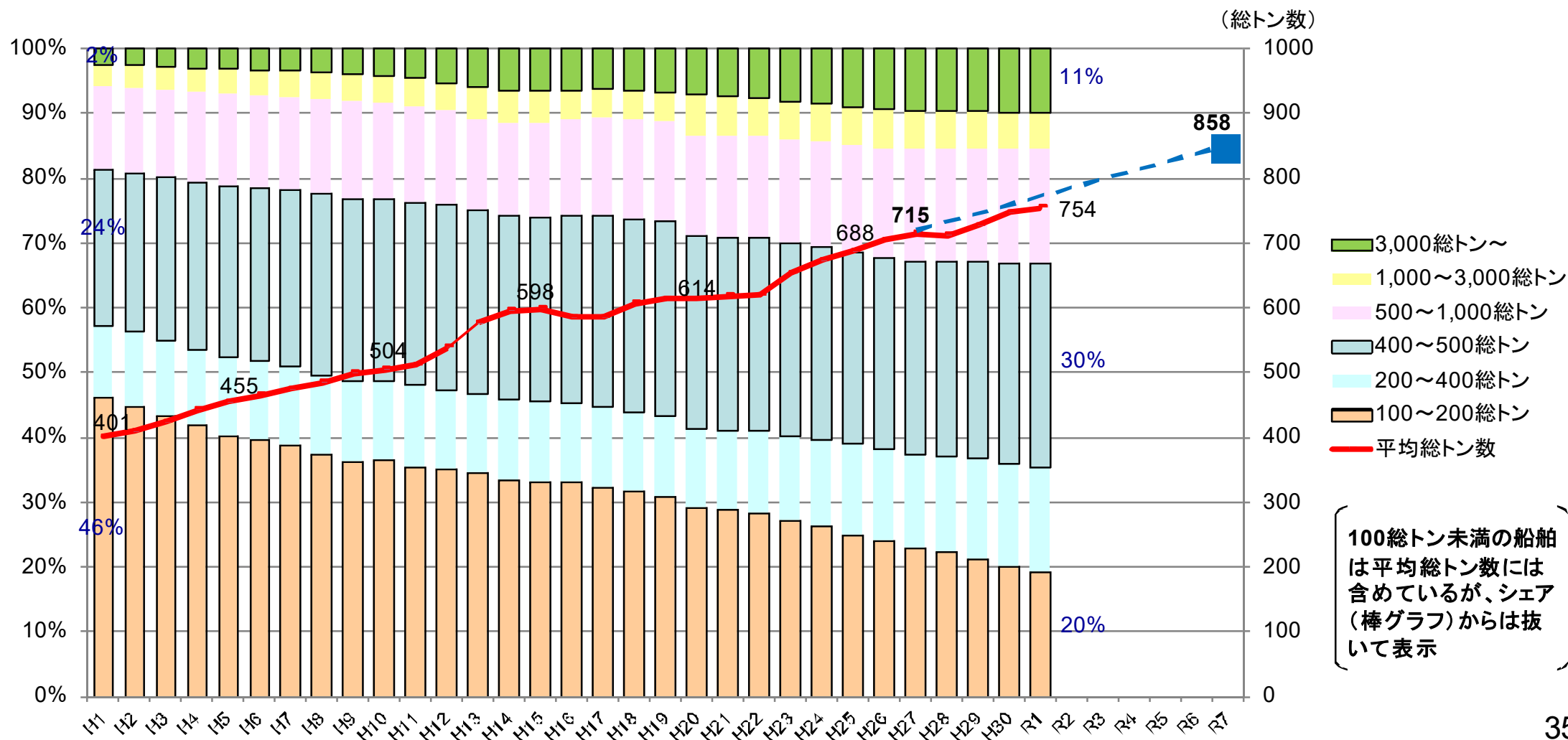
- モーダルシフト貨物の輸送については、陸上輸送からの転換による貨物輸送量そのものの増加を図ることが求められていることから、モーダルシフト貨物の輸送量を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価。
- 「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において、内航海運による雑貨貨物輸送量(トンキロ)を令和2年度までに367億トンキロとする目標を設定。
- 昨今のトラック運転手不足やトラック輸送における労働時間規制等を背景に、内航海運における雑貨貨物の輸送トンキロは増加傾向にある。

(億トンキロ)



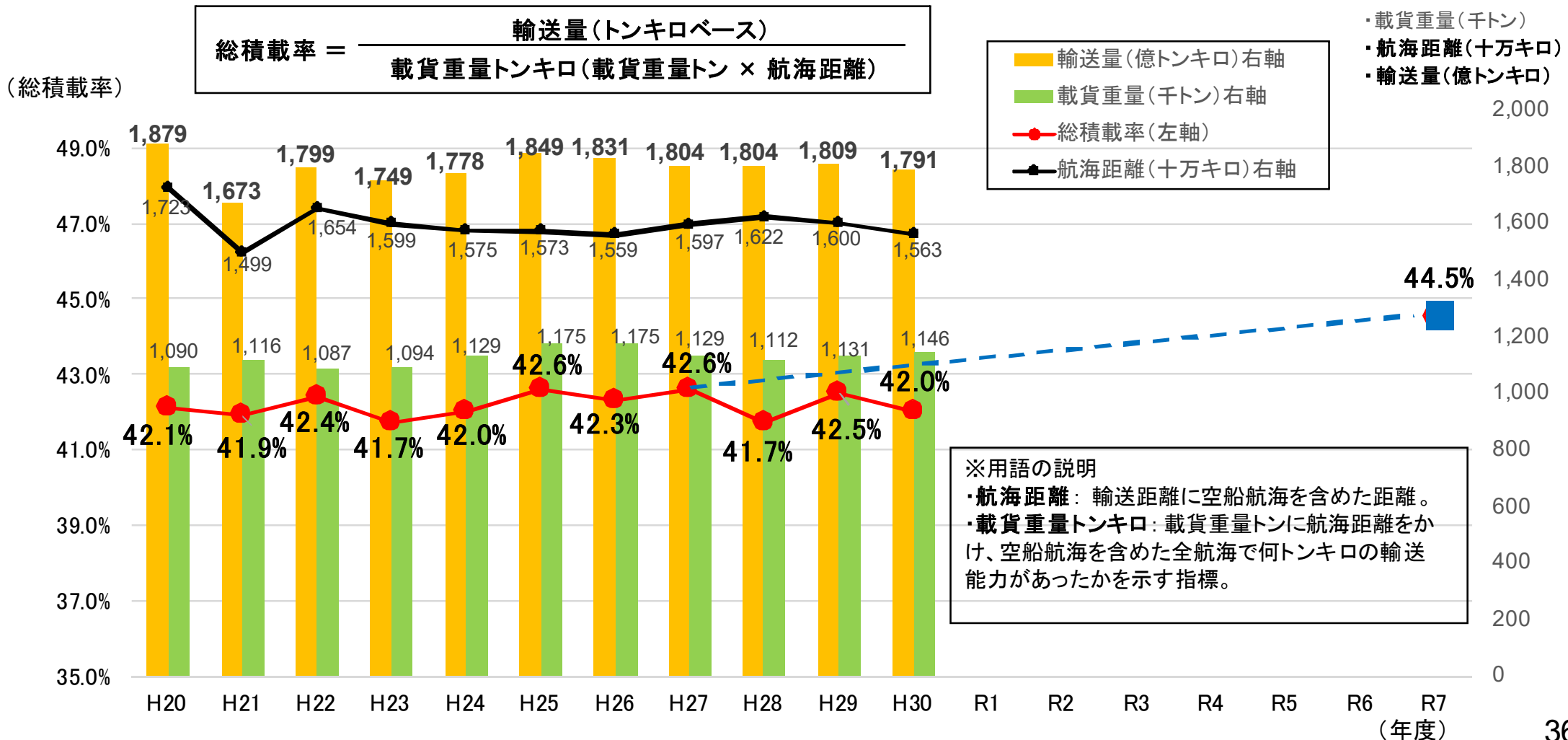
# c) 内航貨物船の平均総トン数

- 一度に大量の輸送を可能とする観点から、内航貨物船の平均総トン数を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているかを評価。
- 「内航未来創造プラン」において、令和7年度までに平成27年度の実績値(715総トン)の20%増とする目標値を設定。
- 199トンクラス(100~200G/T)の割合が減少しているのに対し、499トンクラス(400~500G/T)と、3,000トン以上の割合が増加していることが平均総トン数の増加の要因と考えられる。



# d) 内航海運の総積載率

- 船舶の輸送の効率性を向上させる観点から、総積載率(船舶の輸送能力(載貨重量トンキロ)に対する輸送量の割合)を指標とすることにより、内航海運の生産性向上を評価。
- 「内航未来創造プラン」において、令和7年度までに平成27年度の実績値(42.6%)の5%増とする目標値を設定。
- 平成27年度以降、輸送量(トンキロベース)は概ね横ばい、一方で、大型化する船舶に対応した輸送への取組はその途上と思われ、総積載率がボックス圏にとどまっていると考えられる。



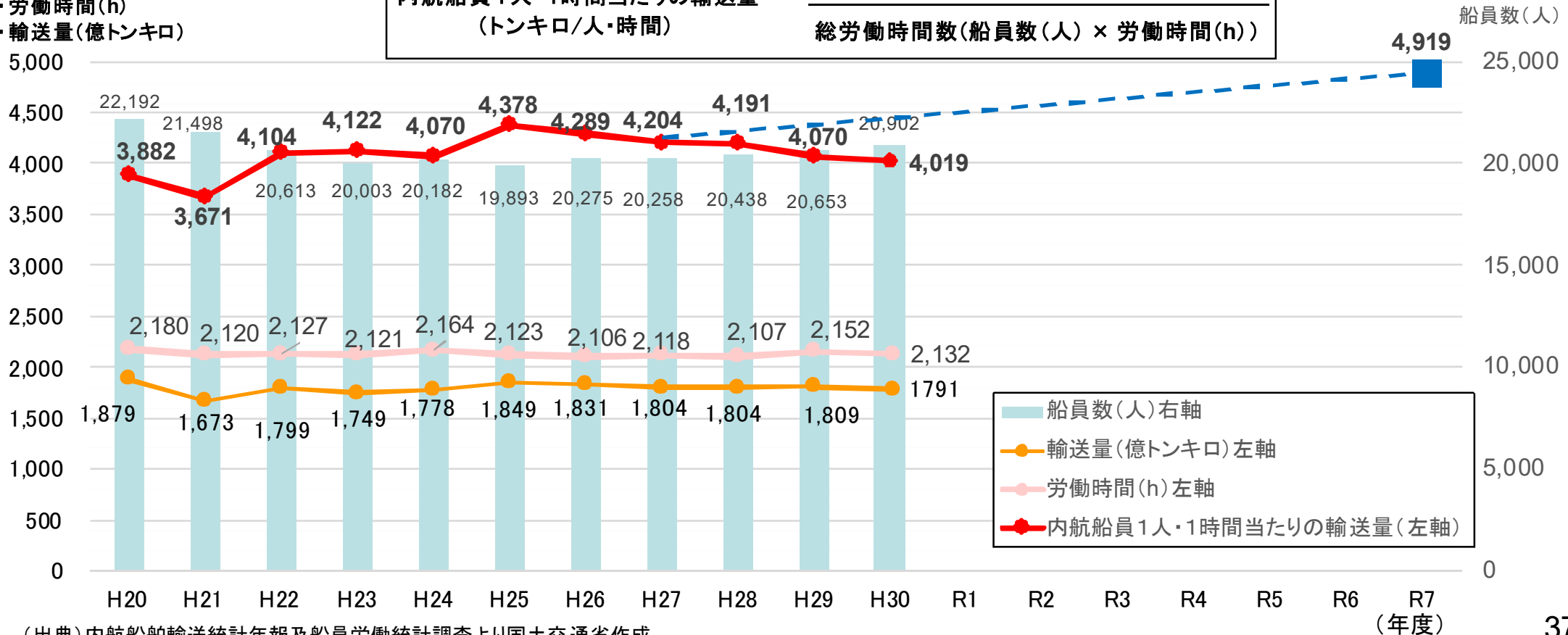
(出典) 内航船舶輸送統計年報より国土交通省作成

# e) 内航船員1人・1時間当たりの輸送量

- 船員の労働生産性を向上させる観点から、内航船員1人・1時間当たりの輸送量(トンキロベース)を指標とすることにより、内航海運の生産性を評価。
- 「内航未来創造プラン」において、令和7年度までに平成27年度の内航船員1人・1時間当たりの輸送量の実績値(4,204トンキロ/時間)の17%増とする目標値を設定。
- 平成27年度以降、内航船員の総労働時間数が増加傾向にあるのに対して、輸送量(トンキロベース)は横ばいであるため内航船員1人・1時間当たりの輸送量が微減していると考えられる。

・内航船員1人・1時間当たりの輸送量  
(トンキロ/人・時間)  
・労働時間(h)  
・輸送量(億トンキロ)

$$\text{内航船員1人・1時間当たりの輸送量 (トンキロ/人・時間)} = \frac{\text{輸送量(トンキロベース)}}{\text{総労働時間数(船員数(人) × 労働時間(h))}}$$



(出典)内航船舶輸送統計年報及船員労働統計調査より国土交通省作成

## **IV. 当面講ずべき具体的施策**

### **1. 内航海運を支える船員の確保・育成と働き方改革の推進**

---



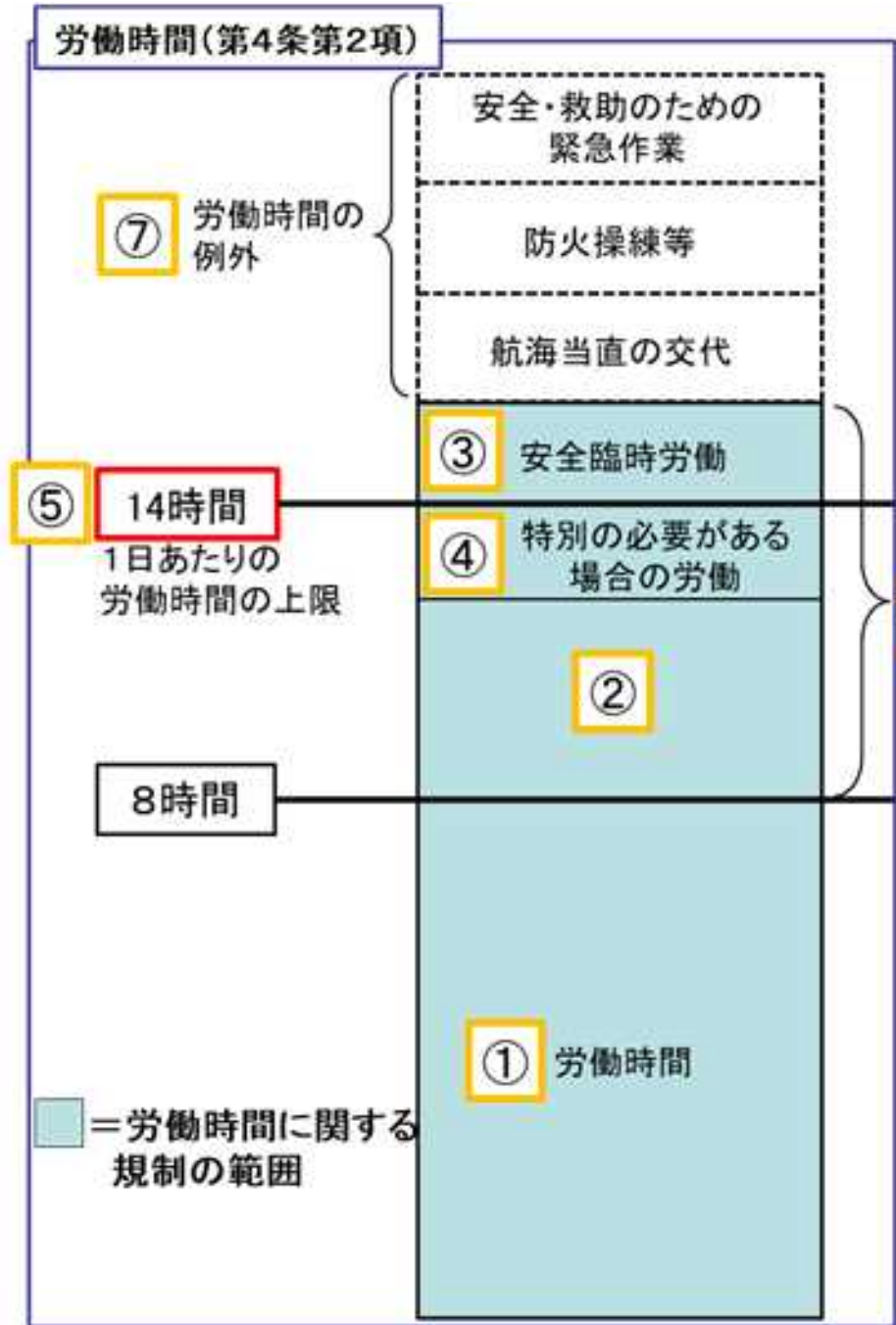
- 船員の主な業務には、航海当直、総員配置、荷役などがあり、これらは現在も船員法第4条第2項の「労働時間」として明確に取り扱われている。

<参考> 船員法(昭和22年法律第100号)第4条第2項

この法律において「労働時間」とは、船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあつては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る。)をいう。

- 船内活動には、業務そのものではないものの、業務に関連する様々な作業が存在しているが、これまでの本部会でも、職場と居住環境が一体となっている船内における「労働時間」と休息等その他の時間の区分についてご意見があったところ。
- また、「スマートフォンを活用した船内生活に関する調査」でも、当直や荷役等の定型的な業務以外の活動(「その他」で回答されたもの)には、仮眠や入浴の他に、居住区の清掃や片付け、会議、研修などの回答があった。
- これらの作業については、回答者によって「労働時間」、「休息时间」のいずれの活動種別によって登録するかがまちまちであり、船員法第4条第2項の「労働時間」として取り扱うべきかどうか必ずしも統一的な取扱いがされていないところ。
- 他方、陸上では近年、働き方改革の流れの中でガイドラインが策定され、「労働時間」の考え方について改めて明確化が図られているところ。

# 船内における「労働時間」の範囲



**船員法上の「労働時間」の定義(第4条第2項)**  
 船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあっては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間)  
 (参考:MLC条約上の定義…船員が船舶のために労働することを要求される時間)

- ① 1日当たりの労働時間(第60条第1項)  
1日の労働時間は8時間以内とする。
- ② 労使協定がある場合の時間外労働(第64条の2第1項)  
労使協定に定められた場合は①の時間を超えて作業させることができる。
- ③ 安全臨時労働(第64条第1項)  
航海の安全確保のため臨時の必要がある場合は、労働時間の制限を超えて作業に従事させることができる。(例:濃霧、機器の故障)
- ④ 特別の必要がある場合の労働(第64条第2項)  
狭水道通過等のため当直を増やす場合など、特別の必要がある場合については①の時間を超えて作業に従事させることができる。(例:総員配置、通関手続)
- ⑤ 労働時間の限度(第65条の2)  
③、⑦の時間を除き、1日において14時間を超えて労働させることはできない。
- ⑥ 割増手当(第66条)  
①の時間を超えて②～④の作業に従事した場合は割増手当を支払わなければならない。
- ⑦ 労働時間の例外(第68条)  
人命等の安全・救助のため緊急を要する作業や防火操練等、航海当直の交代に関する作業は①～⑥等の例外とする。

# 船内記録簿の概要(現状)

○ 船長は、船内に帳簿(船内記録簿)を備え置いて、船員の労働時間、補償休日、休息时间、割増手当に関する事項を記載することが求められている。

## 船内記録簿

## モデル様式

法令根拠

船員法第67条、船員法施行規則第45条

記載責任

船長の義務

記載事項

船員の氏名及び職名

1日当たりの労働時間

1週間当たりの労働時間

補償休日

1週間につき1日の休日を与えられない週

1週間につき40時間を超える週とその時間

休日付与年月日(補償休日か否か)

与えるべき補償休日の日数

補償休日付与の延期日とその理由

時間外労働

時間外又は補償休日労働年月日

時間外又は補償休日労働時間、作業の種類、手当額

割増手当の額、支払年月日、支払金額、受領印

休息时间

1日当たりの休息时间

分割時の長い方の時間

The model form is titled "船内記録簿(モデル様式)". It includes a header section for ship name and date. The main body is a grid with columns for dates and rows for crew members. The grid is used to record work hours, overtime, and compensation. Below the grid, there are sections for recording overtime pay and rest time.

- 8月の船員部会で紹介した船内記録簿の実態調査結果では、日や月の切れ目を含む場合、労働時間の計算や把握が容易でないなど、船内記録簿について課題点が明らかになったところ。
- 労働時間の記録作業に係る負担軽減、記録内容の正確性の向上、陸上事務所との共有の容易化等を図り、船員の労働時間の適正な管理を図るためには、記録簿の様式の見直し、ソフトウェアやシステムを活用した労務管理等について検討が必要。

## 【船内記録簿のモデル様式】

平成17年度～平成20年度

船内記録簿

氏名: \_\_\_\_\_ 船名: \_\_\_\_\_ 船種: \_\_\_\_\_

1. 就業時間(船内)の記録  
 2. 就業時間(船外)の記録  
 3. 作業内容の記録  
 4. 補償休日・割増手当の記録

注意事項  
 1. 就業時間(船内)の記録については、船内作業時間、乗組員作業時間、乗組員作業時間(船内)を記録する。  
 2. 就業時間(船外)の記録については、船外作業時間、乗組員作業時間(船外)を記録する。  
 3. 作業内容の記録については、船内作業内容、乗組員作業内容を記録する。船外作業内容、乗組員作業内容を記録する。  
 4. 補償休日・割増手当の記録については、船内作業時間、乗組員作業時間(船内)を記録する。船外作業時間、乗組員作業時間(船外)を記録する。  
 5. 補償休日・割増手当の記録については、船内作業時間、乗組員作業時間(船内)を記録する。船外作業時間、乗組員作業時間(船外)を記録する。  
 6. 補償休日・割増手当の記録については、船内作業時間、乗組員作業時間(船内)を記録する。船外作業時間、乗組員作業時間(船外)を記録する。

平成21年度～平成24年度

船内記録簿

氏名: \_\_\_\_\_ 船名: \_\_\_\_\_ 船種: \_\_\_\_\_

就業時間(船内)の記録  
 就業時間(船外)の記録  
 作業内容の記録  
 補償休日・割増手当の記録

各日ごとに作業内容と時間を記載するよう改訂

平成25年度～

船内記録簿(改訂版)

氏名: \_\_\_\_\_ 船名: \_\_\_\_\_ 船種: \_\_\_\_\_

就業時間(船内)の記録  
 就業時間(船外)の記録  
 作業内容の記録  
 補償休日・割増手当の記録

補償休日・割増手当を記載するよう改訂

		海上	陸上	
		船員法	労働基準法	労働安全衛生法
労働時間の記録簿	記録簿	船内記録簿	賃金台帳	/
	記載する者	船長	使用者	
	主な記載事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労働時間</li> <li>・補償休日</li> <li>・休息时间</li> <li>・割増手当</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労働時間</li> <li>・時間外労働</li> <li>・深夜労働時間</li> <li>・基本給や手当等の額</li> </ul>	
	保存場所	船内	事業場	
労働時間の適切な把握・管理	責務規定	規定無し	<b>通達で明示</b> <small>(基発339号平成13年4月6日)</small>	<b>法律上に規定</b> <small>(平成30年改正により規定)</small>
	責務を有する者	(後述)	使用者	事業者
	把握方法	規定無し	①使用者の現認による確認 ②タイムカード等の客観的な記録を基にした確認 ※①、②が難しい場合は自己申告制	客観的な方法 その他の適切な方法 <small>(タイムカード、パソコンの使用記録等)</small>

- 船員法の規定上、使用者に船員の労働時間を適正に把握する責務があることは明示されていないところ。
- 他方、陸上(労働基準法)では、法律上は明示的な規定は置かれていないものの、「労働時間、休日、深夜業等について規定を設けていることから、使用者は労働時間を適正に把握するなど労働時間を適切に管理する責務を有していること」が従前より解釈上確立している。(平13・4・6 基発339号、「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン(H29.1.20)」等)
- さらに、先般の働き方改革関連法(改正労働安全衛生法)により、長時間労働者への医師による面接指導を実施するため、事業者が「労働者の労働時間の状況を把握しなければならない」ことを明示するとともに、その把握方法についての規定が置かれたところ。
- 船員法においても、陸上(労働基準法)と同様の解釈が可能であり、また、先般の船員の労働実態等に関する調査によると、これまで必ずしも適正な労務管理が行われているとはいえない状況が見られることを踏まえれば、使用者が船員の労働時間を適切に管理する責務があることを明確化すべきではないか。

<参考:陸上における労働時間の適切な管理に関する使用者の責務について>

- 労働時間短縮のための対策について(平成12年11月30日 中央労働基準審議会)(抄)

「時間外・休日・深夜労働の割増賃金を含めた賃金を全額支払うなど労働基準法の規定に違反しないようにするため、使用者が始業、終業の時刻を把握し、労働時間を管理することを同法が当然の前提としていることから、この前提を改めて明確にし、始業、終業時刻の把握に関して、事業主が講ずべき措置を明らかにした上で適切な指導を行うなど、現行法の履行を確保する観点から所要の措置を講ずることが適当である。」

- 労働時間の適正の把握のために使用者が講ずべき措置に関する基準(平13・4・6 基発339号)(抄)

「労働基準法においては、労働時間、休日、深夜業等について規定を設けていることから、使用者は労働時間を適正に把握するなど労働時間を適切に管理する責務を有していることは明らかである」

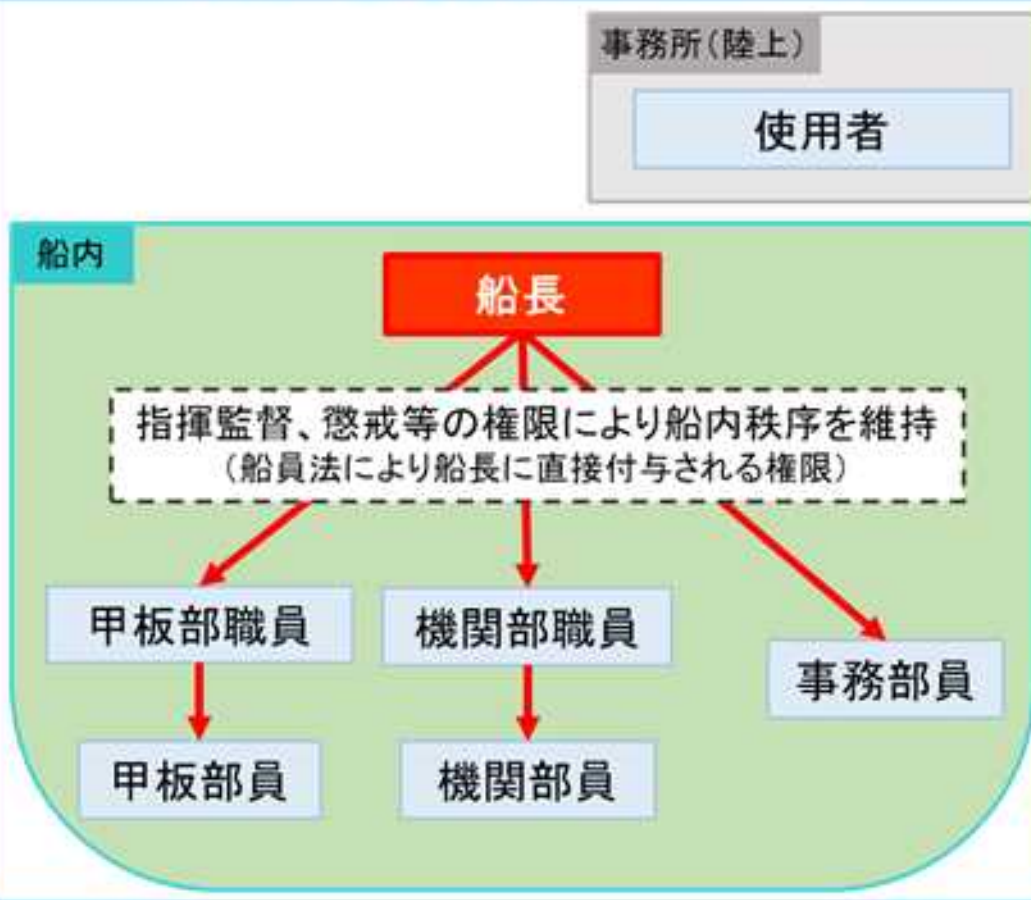
- 海上労働においては、船長に対して船内記録簿の記載を、使用者に対して休日付与簿の記載を求めている。
- 具体的には、現行は、船長に対して、日々の船員の労働時間や休息時間に加えて、付与すべき補償休日の日数、時間外労働や補償休日労働に対する手当の支払い金額等についても、記録することを求めている。
- 他方、使用者に対しては、船舶への乗船期間中の状況からは把握できない事項に限って記録を求めている。
- 本来、船員の労務管理を行うべき立場にあるのは、陸上と同様に使用者である。陸上との連絡手段が発達した現代において、労務管理の事務を行う陸上の事務所で適切に記録できる事項まで船長に記録させる理由は乏しく、船員の働き方改革の趣旨からしても、陸上の事務所で適切に記録できる事項については使用者が記録することとし、船長の負担軽減を図るとともに、使用者の下で一元的な労務管理が行われるようにすることが適当ではないか。

現行	船内記録簿	休日付与簿
記載する者	船長	使用者(船舶所有者)
保存場所	船内	船員の労務管理の事務を行う事務所
主な記載事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労働時間、時間外労働時間</li> <li>・1日当たりの休息時間</li> <li>・付与すべき補償休日(付与の延期があったときはその理由を含む)</li> <li>・時間外労働や補償休日労働に対する手当の支払金額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準労働期間の起算日・末日</li> <li>・乗船期間外で付与すべき補償休日</li> <li>・乗船期間外で付与した陸上休日</li> </ul>

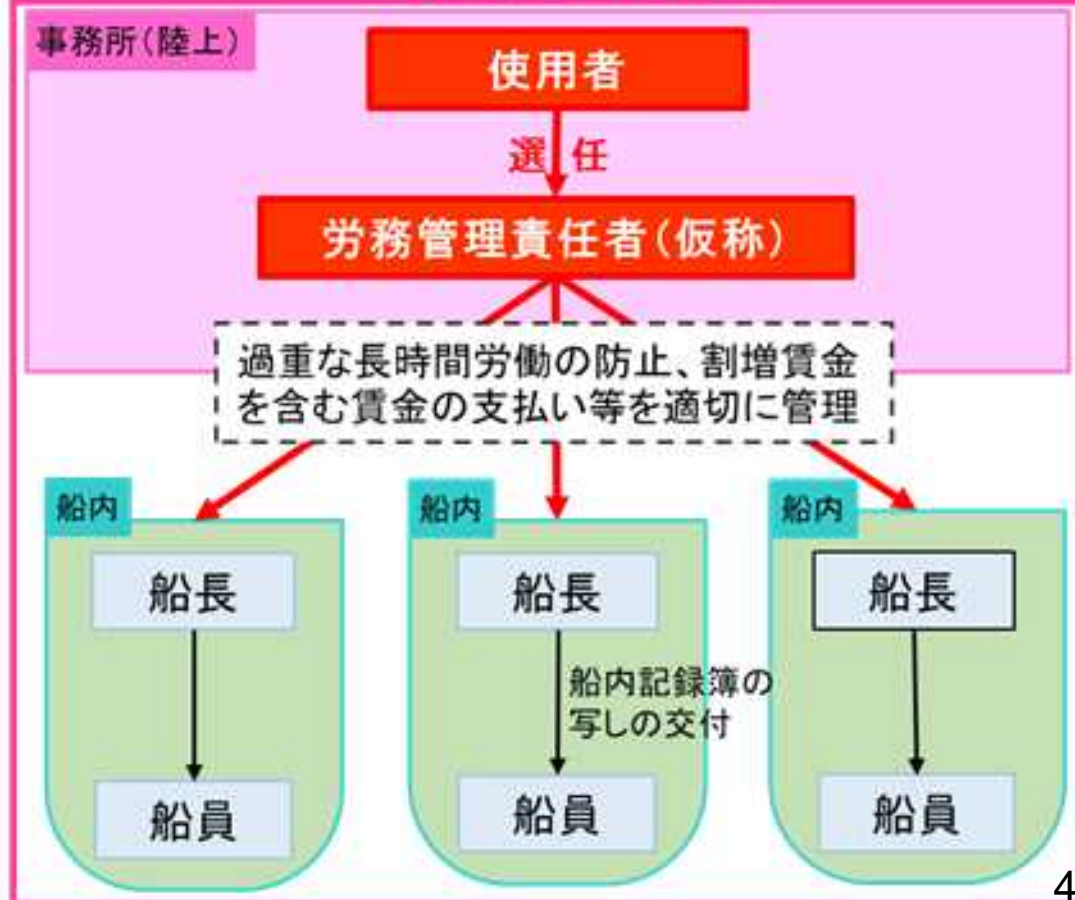
# 使用者と船長の役割分担

- 船員法では、船長は海上航行の安全保持のための指揮監督権を有しており、乱酔など船内の秩序を乱す行為等をする船員に対し、懲戒を行う権利を船長に直接付与している(国際条約上は規定なし)。
- 他方、一企業体としての労務管理に関する義務・権限については、海上航行の安全保持のための船長の権限とは異なり、一義的には使用者が有するものであり、船長は使用者の履行補助者として部下を管理する立場に過ぎないのではないか。

## 海上航行の安全保持のための体制



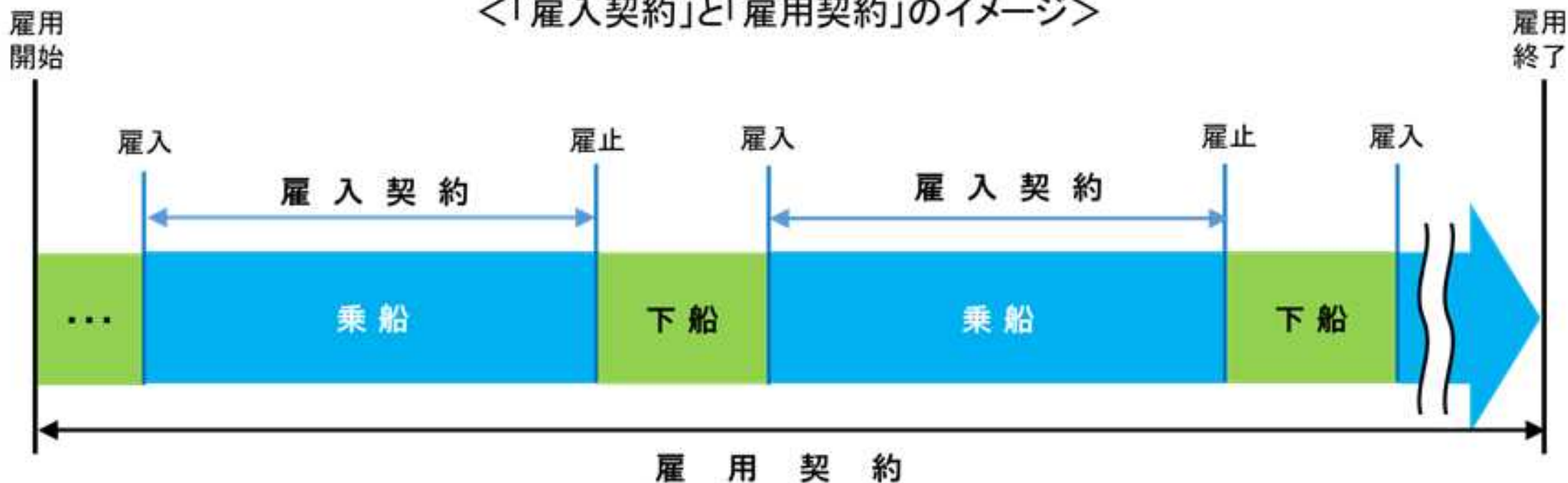
## 労務管理体制





- 海上における具体的な労働条件については、船員と使用者の当事者間で結ぶ労働契約において決められる。
- 船員法上、船員と使用者間で結ばれる労働契約には、「雇用契約」と「雇入契約」の二つが存在する。
- 「雇入契約」とは、特定の船舶に乗船することを内容とする契約で、乗船する船舶が決まった段階で明らかになる船舶の航行区域、航行期間、航行中の職務等の労働条件に関して、乗船の都度、雇入契約を結ぶことになる。個々の船舶への乗船・下船時期等についても、この「雇入契約」の中で決められることになる。
- 下船中は雇入契約は終了し、雇用契約に基づき、休日の付与や給与の支払い等が行われることになる。

＜「雇入契約」と「雇用契約」のイメージ＞



# 雇入契約書等の記載事項

- 使用者は、船員の乗船に当たって雇入契約を締結・変更しようとするときは、あらかじめ、船員に対し、雇入契約の内容を記載した書面を交付し、説明することが求められている。(船員法第32条)
- また、雇入契約が成立・変更したときも、使用者は、船員に対し、契約内容に関する書面(雇入契約書)を遅滞なく交付することが求められている。(船員法第36条)
- 雇入契約書については、記載事項等の雛形を示すモデル様式があるが、現行のモデル様式では乗船・下船の予定時期を具体的に記載することまで明示的に求めている。

雇入 契約書の 記載事項 (§36)	契約締結前に書面で説明すべき事項 (§32)	船舶所有者の名称又は氏名及び住所
		雇用の期間
		乗り組むべき船舶の名称、総トン数、用途及び就航航路に関する事項
		職務に関する事項
		給料その他の報酬の決定方法及び支払いに関する事項
		基準労働期間、労働時間、休息时间、休日及び休暇に関する事項並びに交代乗船制等特殊の乗船制をとる場合における当該乗船制に関する事項
		災害補償に関する事項
		退職、解雇、求職及び制裁に関する事項
		送還に関する事項
		予備船員制度がある場合は、その概要
船員の氏名、住所及び生年月日		
雇入契約を締結した場所及び年月日		

# 雇入契約の成立等の届出

- 雇入契約の成立・変更等があったときは、最寄りの地方運輸局等に届け出ることとされている。  
(船員法第37条)
- 届出は様式が指定されており、雇入契約で定めた内容等を記載することとされているが、下船時期について雇入契約書で明確に定まっておらず、具体的に記載されずに届け出られることもある。

### ●雇入届出書(第六号書式)

雇入(雇止)届出書 Application for Approval of Employment (End of Employment)									
届出年月日 Application Date		令和元年1月1日		船舶番号、船名及び総トン数 Distinctive number, Name of ship and Gross tonnage		234567 国土丸 213 トン		第 号	
届出者氏名 (Name of Master or Shipowner)		船主 船主氏名 ○田 ×男		船舶の用途 Type of ship		貨物船		航行区域 Navigation area or Fishing area	
船舶所有者の住所及び氏名又は名称 Address and name of shipowner		株式会社 国土丸船		主機の種類 Type of main propulsion machinery		内燃		主機の出力 Power of main propulsion machinery	
		東京都千代田区豊町2-1-3				725 kw			
氏名及び船員手帳番号 Mariner's name and No. and name		年齢 Age		性別 Distinction		雇入年月日及び雇入港 Date when and port where the articles of agreement was entered into		雇止年月日及び雇止港 Date when and port where the articles of agreement was terminated	
		40 歳		雇入		令和元年1月1日 大阪		雇止年月日及び雇止港	
船員手帳番号				職階 Position		雇入期間 Period of the articles of agreement		船料及び手当 Wages and allowances	
				一等航海士		不定		船料 400,000円 手当 60,000円	
船主 太郎								その他の労働条件 Other working conditions	
								雇入契約書による	
第 号								備考 Remarks	
第 号									
第 号									
第 号									
第 号									
雇入 (Employment)		1		雇止 (End of employment)		0		合計 (Total)	
								1	

### ●船員手帳(第六・七表)

雇入契約関係 The particulars for articles of agreement			
船名 Name of ship	国土丸	総トン数 Gross tonnage	213 トン
主機の種類 Type of main propulsion machinery		内燃	
位置 Position	一等航海士	主機の出力 Power of main propulsion machinery	725 kw
船舶所有者の住所及び氏名又は名称 Address and name of shipowner	東京都千代田区豊町2-1-3 株式会社 国土丸船	航行区域又は従業制限及び従業区域 Navigation area or Fishing restriction and Fishing area	沿海
船員氏名 (印又は署名) Name of master (Seal or signature)	○田 ×男 (印)	船舶の用途 Type of ship	貨物船
雇入期間 Period of the articles of agreement	不定	年齢18歳に達する日 Date when the age will reach 18 years old	
雇入年月日及び雇入港 Date when and port where the articles of agreement was entered into	令和元年1月1日 大阪港		(官庁受理印) Official seal
備考 Remarks	新規雇用		

変更・変更(船名、総トン数、主機の種類若しくは出力、航行区域若しくは従業制限若しくは従業区域、船舶の用途、職務又は雇入期間) Revised or change of the articles of agreement (Name of ship, gross tonnage, type or power of main propulsion machinery, navigation area, fishing restriction, fishing area, type of ship, position, period of the articles of agreement)	
年月日及び変更事項 Date and the particulars for revised or change of the articles of agreement	(官庁受理印) Official seal
雇止年月日及び雇止港 Date when and port where the articles of agreement was terminated	(官庁受理印) Official seal
備考 Remarks	

- これまでの船員部会では、仮バースの確保をはじめとする船員の疲労回復のための取組の必要性について、委員よりご意見を頂いたところ。
- また、疲労回復のための取組としては、仮バースの確保のみならず、船舶設備等の改善など他の取組との組み合わせが必要とのご意見があったところ。

< 10月、11月の部会における委員からの主なご意見 >

- ・ 船員の疲労回復のための休息は重要であり、適正に与えていきたい。ただし、定期航路事業では、一定頻度での仮バースの確保は物流を止めることになるため、他の方法で船員の労働回復を図っていきたい。
- ・ 不定期航路事業での仮バースの確保は、配船スケジュールを管理するオペレーターや荷主の理解・協力があれば可能。
- ・ 仮バース利用を困難にしているルール等の有無について把握・解消が必要。
- ・ 陸上休暇日数を増やすべき。
- ・ 十分な良質な睡眠が得られる寝具、防音対策など、設備・備品による対応を推奨していきたい。
- ・ 連続した睡眠、休息時間の確保は、配船スケジュールを管理するオペレーターや荷主の協力があれば可能。
- ・ 労務管理等のソフトのアプローチと船舶設備等のハードのアプローチ双方の取組が必要。

# 求人票における事業者の取組みの「見える化」

○ 若者や女性等が求めている、より働きやすい条件が求人票から容易に把握できるよう、「船内設備面における男女別の対応状況」、「乗下船サイクル」等の項目を求人票に追加。(令和2年4月頃より開始予定)

(注) 男女雇用機会均等法において、募集・採用等において、性別を理由とした差別的取扱いは禁止されている。

求人票(現行)

(※この形式)(太線内のみ記入して)

求人申込年月日	年 月 日	紹介期間	年 月 日
名称又は氏名			
住所	電 話	F A X	メールアドレス
団体等人事担当	課 (氏名)		
加盟組合団体			
労働協約締結	有(組合名)	無	就業規則
加入保険	健康・厚生保・労災保・雇保・船保・その他( )	有・無	給与規定
保有船舶数	隻・総トン数	乗用船員数	人
定年制	有(定年年齢)	無	

受付番号	求人件数	件数
船種	航行区域	総トン数
機関出力	キロワット	乗組員数
主要航路又は主な操業海域	運航方法	
乗務期間(操業中を除く)	1日平均	時間
休日	1年あたり	日
乗務員	乗務員	人
乗務期間	乗務期間	年 月 日
海況免状	船 一 級	海上実務 第 ( 年以上 ) 平素
月給手取額	円	

「船内設備面における男女別の対応状況」

「乗下船サイクル」

求人票(改正イメージ)

(※この形式)(太線内のみ記入して)

求人申込年月日	年 月 日	紹介期間	年 月 日
名称又は氏名			
住所	電 話	F A X	メールアドレス
団体等人事担当	課 (氏名)		
加盟組合団体			
労働協約締結	有(組合名)	無	就業規則
加入保険	健康・厚生保・労災保・雇保・船保・その他( )	有・無	給与規定
保有船舶数	隻・総トン数	乗用船員数	人
定年制	有(定年年齢)	無	性別

受付番号	求人件数	件数
船種	航行区域	総トン数
機関出力	キロワット	乗組員数
主要航路又は主な操業海域	運航方法	
乗務期間(操業中を除く)	1日平均	時間
休日	1年あたり	日
乗務員	乗務員	人
乗務期間	乗務期間	年 月 日
海況免状	船 一 級	海上実務 第 ( 年以上 ) 平素
月給手取額	円	

規定事項

企業PR(船員安全・労働環境改善投資など、福利厚生・船内設備の充実、乗務員の有無、乗務員の有無、人間力アップ支援など)、船内設備(船員が使用できる船内LAN・Wi-Fi設備)の対応状況や船内設備における女性船員への対応状況に関することなど、その他(基本給、手当等の詳細、賞与取得経緯の補足)等の規定事項を記載

※ 同時に複数の求人応募する場合は、二件目以降の求人については「—」より下の欄のみ記入を要する。なお、その場合は求人件数欄に件数を記載すること。

- 育児休業等の制度においては、船員も陸上と同様に取り扱われている。また、同制度の活用に向けた船員一人一人への周知も事業主の努力義務とされている。(育児・介護休業法)
- 人事担当者はもちろんのこと、経営層においては、同制度を正しく理解し、就業規則等が最新の制度内容を適切に反映できているか確認するとともに、同制度の活用について労働者への周知を徹底することが必要。
- また、女性船員等へのヒアリングでは、同制度の適切な運用に加え、事業者による船員一人一人の実情に応じたきめ細やかな対応が必要とのご意見があったところ。
- こうした事業者の意識改革、理解促進、きめ細やかな対応を促すためには、例えば事業者団体を中心とした取組みや、労務管理責任者(仮称)に対する研修の実施等、環境整備を図っていくことも必要。

## 【「育児・介護休業等に関する規則の規定例」(平成30年9月 厚生労働省)の概要】

モデル就業規則においては、育児・介護休業等の取扱いについては、別途、定めることとされており、「育児・介護休業等に関する規則の規定例」において、そのモデルが示されている。

- 原則、子1人につき1回、子が**1歳に達するまでの日**。保育所等に入所できない等の理由がある場合**1歳6か月で、2歳まで再延長可能**。
- 父母ともに育児休業を取得する場合は、子が**1歳2か月に達する日までの間の1年間**、取得可能(パパ・ママ育休プラス)
- 子の出生後8週間以内に産後休業をしていない労働者が最初の育児休業を取得した場合は、特別な事情がなくても、**再度の取得が可能**(パパ休暇)。

**注 育児休業制度については、船員も陸上と同様の取扱い。**

※ 育児・介護休業法第21条の規定により、事業主には、就業規則等に定めた育児・介護休業等の制度について、個々の労働者に周知することが努力義務として課されている。

## 【ヒアリングにおける主なご意見(事業者によるきめ細やかな対応)】

- 長期にわたり船員を離れた者への復帰時の社内研修の実施。
- 育児を行う船員に対する柔軟な対応(乗船期間の短縮、一時的な陸上勤務の準備、復帰後の乗船期間の段階的な引上げ)。
- 陸上職員による訪船や相談役の配置等の船員一人一人との十分なコミュニケーションの確保。 等

- 「船員安全・労働環境取組大賞(トリプルエス大賞)」として、事業者における船員の健康管理及び労働支援等に係る優れた取組について毎年度表彰を実施。
- 受賞者は、船員安全・労働環境取組大賞(又は特別賞)の専用ロゴマークを使用することができるとともに、毎年9月の「船員労働安全衛生月間」においてその取組を広く紹介するなど、事業者の積極的な取組みの「見える化」や横展開を実施。
- 女性の就労支援等も表彰の対象とされており、今後、女性の新規就労や定着に積極的に取り組む事業者についても、トリプルエス大賞等を通じて支援・PRを実施。

## <応募対象>

- ① 船員災害防止(例:ヒヤリハット事例の水平展開、作業省略撲滅のPDCAなど)
- ② 安全運航(例:当直引継時の指差呼称の徹底、ブラックアウト訓練、船員の安全教育など)
- ③ 健康管理(例:生活習慣病予防目標の掲示、感染症予防の取組、栄養バランスある供食による健康管理など)
- ④ 労働支援(例:船内のライブカメラを通じた陸上からの作業支援、**女性の就労支援**、居住区の向上など)

## <過去3年間の受賞者>

平成29年度:【大賞】浪速タンカー(株) 【特別賞】アジアパシフィックマリン(株)、(株)Aシップ

平成30年度:【大賞】宮崎カーフェリー(株) 【特別賞】(株)菅原組

令和元年度:【大賞】宮崎カーフェリー(株) 【特別賞】(株)アズーロジャパン、日本郵船(株)



- 結婚時の改姓手続については、現行では一つ一つの資格等についてそれぞれ書類を用意した上で申請が必要。
  - 手続の申請者の負担軽減を図るため、手続の一元化など、実現可能な方法を検討。
- ※ 証明書等は国際的にも有効なもので、各国の検査等において身分証明書機能を果たすこともあるため、条約との整合性や身分証明書機能への影響等を勘案の上、実現性等を今後検討。

資格等の例	
船員手帳	
	航海当直部員
	危険物等取扱責任者
	特定海域運航責任者
	旅客船教育訓練修了者
	ロールオン・ロールオフ旅客船教育訓練修了者
船舶料理士	
救命艇手	
衛生管理者	
衛生担当者	
消火作業指揮者	
船舶保安管理者	

## <改姓手続に係る申請書(船員手帳の例)>

第十三号書式(第三十一条関係) (日本国実用規格A用4番)

証 書	船員手帳訂正申請書	年 月 日
出 発	船	
	申請者氏名	印
	発付所	

船員手帳の訂正を受けたため、船員法施行規則第31条の規定により申請します。

記

- 1 船員手帳番号
- 2 訂正を受けようとする事項
- 新
- 旧
- 3 訂正を必要とする理由

記載心得

- 1 氏名の実態について訂正を申請するときは、新氏名にふりがなを附すること。
- 2 訂正を必要とする理由は、「自筆時刻印付記録」等に記載すること。
- 3 指定市町村長に対して申請するときは、収入印紙を貼らなければならないこと。
- 4 氏名を記載し、押印することに代えて、署名することができる。



船員は船員以外と比べて、疾病の発生率、肥満者やメタボリックシンドロームの割合が高い等、健康リスクが高い状態にある。



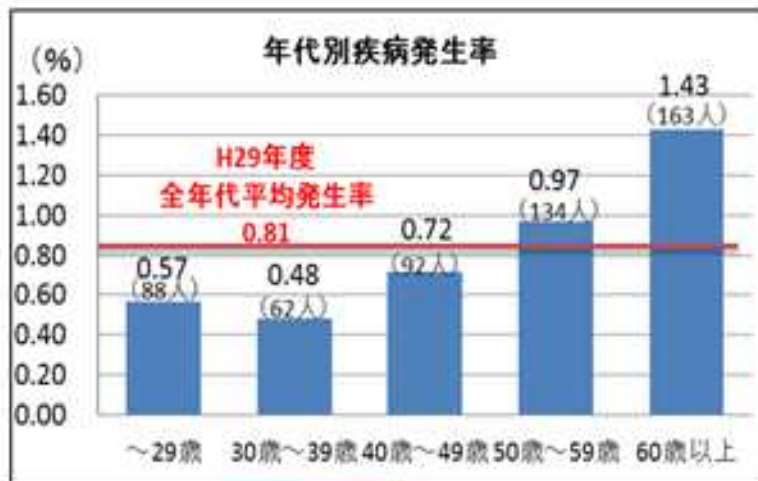
**船員の安全で健康な職業生活に支障をきたすおそれ  
ひいては、突発的な病気による下船や長期休業等により、安定的な運航にも支障をきたすおそれ**

(参考)

メタボリックシンドローム等の状態をそのまま放置すると、動脈硬化が進行し、ある日突然、生活習慣病の代表的な疾患である心臓発作や脳卒中等の突発的な病気を引き起こす可能性が高く、長期休業を余儀なくされたり、寝たきりや要介護状態になり仕事が続けられなくなる可能性もある。

## 【データで見る船員の健康 a.疾病発生率】

(船員と陸上労働者の年代別疾病発生率)



陸上と比較してどの年代でも船員の疾病発生率が高い

※1 平成29年度の加入者基本情報及び医療費基本情報(全国健康保険協会)による加入者数及び疾病発生数を用いて算出した。

【出典】平成31年度船員災害防止実施計画

	船員	陸上労働者
①基本的対策	<p>○災害防止計画の策定(船員災害防止基本計画及び実施計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船員災害の減少目標、防止に向けた取組等 〔船員災害防止活動の促進に関する法律〕</li> </ul> <p>○安全衛生管理体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総括安全衛生担当者の選任 (船員数100人以上の船舶所有者に選任義務)</li> <li>・安全衛生委員会の設置 (船員数50人以上の船舶所有者に設置義務) 〔船員災害防止活動の促進に関する法律〕</li> </ul>	<p>○災害防止計画の策定(労働災害防止計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・労働災害の減少目標、防止に向けた取組等 〔労働安全衛生法〕</li> </ul> <p>○安全衛生管理体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総括安全衛生管理者の選任 (労働者数100人以上の事業場ごとに選任義務。業種により、300人又1000人以上から)</li> <li>・安全衛生委員会等の設置(安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会の設置義務あり(労働者数50人以上の事業場ごと等))。</li> <li>・産業医の選任(労働者数50人以上の事業場ごとに選任義務あり。労働者数50人未満の事業場において医師等による健康管理等の努力義務あり)等 〔労働安全衛生法〕</li> </ul>
②安全確保対策	<p>○安全基準、作業基準 等 〔船員労働安全衛生規則〕</p>	<p>○安全基準、作業基準等 〔労働安全衛生規則〕</p>
③職業性疾病预防対策	<p>○有害物に係る個別作業基準 等 〔船員労働安全衛生規則〕</p>	<p>○化学物質管理対策、粉じん障害防止対策の推進 等 〔特定化学物質障害予防規則、じん肺法施行規則〕</p>
④健康確保対策	<p>○船員災害防止計画に基づき自主的な活動を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・メンタルヘルス</li> <li>・生活習慣病対策 等</li> </ul>	<p>○メンタルヘルス対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ストレスチェック制度実施(労働者数50人未満の事業場は努力義務)</li> </ul> <p>○過重労働対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長時間労働者に対する医師による面接指導(全事業者)</li> </ul> <p>○健康診断等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般健康診断の実施(雇入れ時及び定期健康診断(1年以内ごとに1回)の実施義務あり)(全事業者)</li> <li>・健康診断結果などに基づく措置(全事業者) 等 〔労働安全衛生法〕</li> </ul>
海上労働環境の特殊性に由来するもの(離社会性、自己完結性)	<p>○船医、衛生管理者、衛生担当者の選任</p> <p>○乗船時の健康証明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶所有者は健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませてはならない(雇用中の船員については、健康証明に要する費用は船舶所有者の負担) 〔船員法〕</li> </ul>	—

114回船員部会(R1.7)において、「健全な船内環境づくり」の方向性(I～V)に沿うことを基本としつつ、関係業界等からの意見を踏まえて具体的な制度設計に向けた検討をさらに進めていくこととされたことを受けて、令和元年9月30日に「船員の健康確保に関する検討会」を設置し、検討を開始。

## 「健全な船内環境づくり」の方向性

### 方向性Ⅰ. 医学的な見地から健康確保をサポートする仕組み作り

主な検討事項：産業医制度及びストレスチェック制度の導入等

### 方向性Ⅱ. 情報通信技術の活用による船内健康確保の実現

主な検討事項：遠隔健康管理システムの構築等

### 方向性Ⅲ. 内航船員の特殊性を踏まえたメンタルヘルス対策のあり方

主な検討事項：効果的なメンタルヘルス対策（講習の実施、相談窓口の設置等）

### 方向性Ⅳ. 労働安全衛生確保としての健康診断の位置付け

主な検討事項：健康診断の責任主体や実施方法、事後措置のあり方

### 方向性Ⅴ. 生活習慣の改善による健康増進対策

委員の構成：海運業界の労使関係者のほか、産業保健関係、労働安全衛生、遠隔医療、通信技術等に係る専門的知見を有する有識者等

スケジュール：来夏頃を目途にとりまとめた後、船員部会に上申

- 船員の働き方改革を着実に進めるためには、経営層や労務担当者等の関係者が関連の法令や制度についてその意義や内容を正しく理解していることが大前提となる。
- 船員労働関係の法令や制度の内容等について、再徹底を図っていくため、必要な環境整備を進める。

## 船員の労務管理を適正に行うために求められる知識等

- 船員の採用
  - ✓ 労働条件の明示
  - ✓ 雇入契約書の作成と届出 等
- 船員の勤務管理(労働時間、休日・休暇等)と給料その他の報酬の支払い
  - ✓ 各種記録簿の作成・保管
- 社会保険の手続き
- 就業規則の作成・変更と適切な運用
  - ✓ 法令改正への対応
  - ✓ 船員への周知 等

## 取組みの例

【全ての関係者向け】シンポジウム等の活用や説明会の開催等

【労務担当者向け】業界団体による研修等の活用

【船員向け】船員災害防止月間の活用や相談窓口の整備

- 働き方改革を実現するには、事業者が船員法をはじめとする労働関係法令を遵守することは当然。
- 事業者による労働関係法令の遵守や適正な労務管理の実施に向けて、必要な環境整備を図っていく。

## 考えられる方向性

### ○ 国による監査手法・体制等の見直し

労働関係法令の違反に対する抑止・是正効果を高めるための監査手法・体制等の見直し

### ○ 関係機関との連携・協力の推進

例えば、現在取り組んでいる船員の社会保険への未加入対策など関係機関とのさらなる連携・協力について検討

### ○ 民間の人材等の活用

民間の人材等を活用した相談指導の実施

### ○ 中小企業等における働き方改革の円滑な実施に向けた支援

働き方改革の実現に向けた準備期間の設定、説明会の開催や相談窓口の整備

等

# IV. 当面講ずべき具体的施策

## 2. 内航海運暫定措置事業の終了

---

「内航海運暫定措置事業」は、船腹調整事業解消に伴う経済的混乱の抑止のほか、船腹需給の引き締め効果、保有船舶の解撤や代替建造を促し内航海運の構造改革を促進する効果、環境性能の高い船舶の建造を進めるインセンティブ効果、大きな役割を果たしてきたことは事実である。

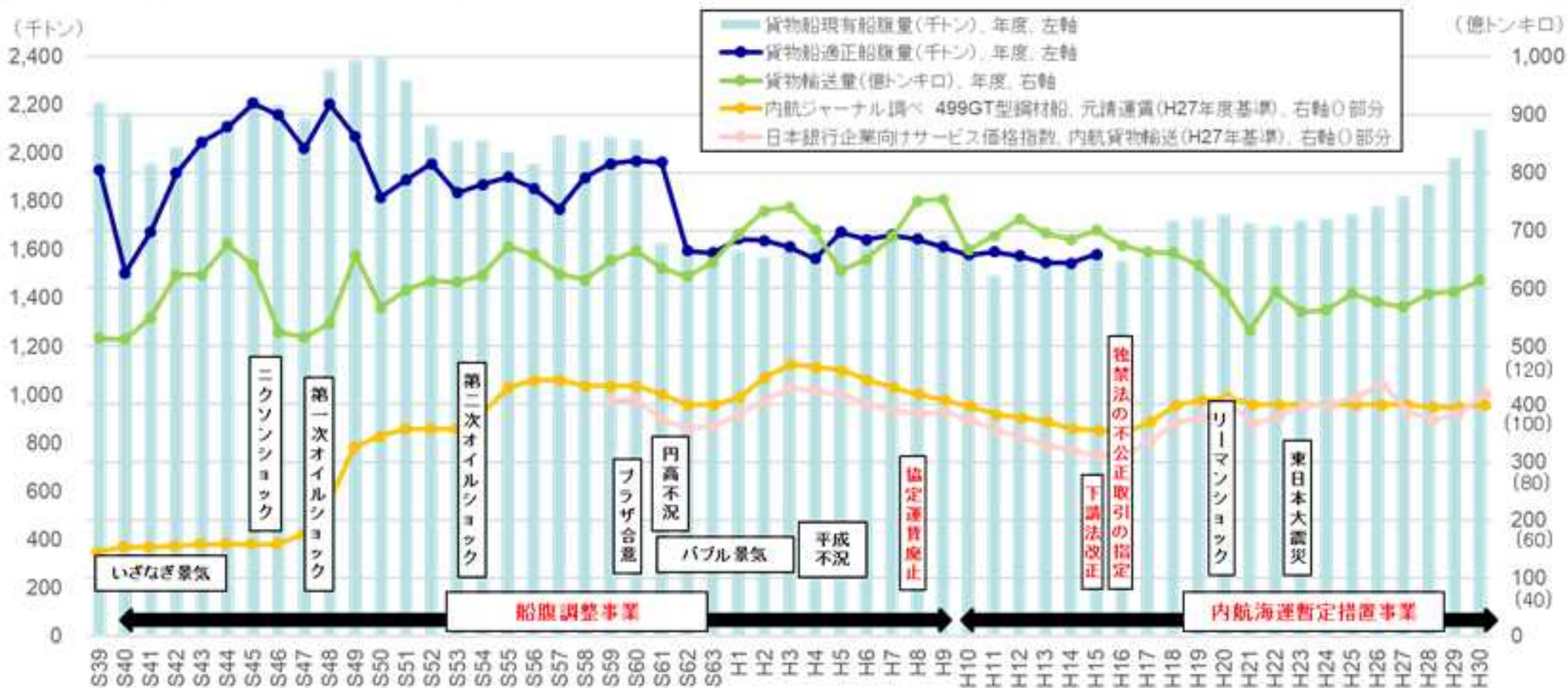
しかし既に平成27年に解撤交付金対象船舶が消滅したこともあり、現在は建造納付金により借入金を返済するための事業となっている。

このような理由からも、当初の予定通り、同事業は収支相償ったときに終了するべきである。

日本内航海運組合総連合会としては、その後は海上貨物輸送の物流業界団体として、業界を巡る諸課題に取り組むことにより、我が国経済の発展に貢献していきたいと考えている。

# 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(貨物船)

- 昭和60年頃までは、過剰な船腹量(現有船腹量>適正船腹量)の増大・縮小の繰り返し。解撤・建造サイクル(約15年)を通じ、数年をかけて過剰な船腹量を縮減。船腹調整事業がこれを担い、一定の需給引き締めを効果を発揮。
- バブル期は、船腹量引き締め後に到来し、輸送量増加。外航船を臨時に内航に活用して対応。船舶建造には一定の時間を要するため、バブル期に建造に着手した内航船の多くがバブル後に投入され、船腹量が増加。
- 暫定措置事業では、交付金単価の逡減や交付対象を船齢15年以下の船舶に限定することにより、初期に解撤等が進む。近年は、モーダルシフトの追い風を受けて、RORO船等の大型船が増加、暫定措置事業継続中だが船腹量は増加傾向。
- 運賃水準は、バブル期までは上昇傾向にあったが、バブル後は一転して下降、平成16年に上昇に転じるものの、リーマンショックを経て以後は横ばいで推移。





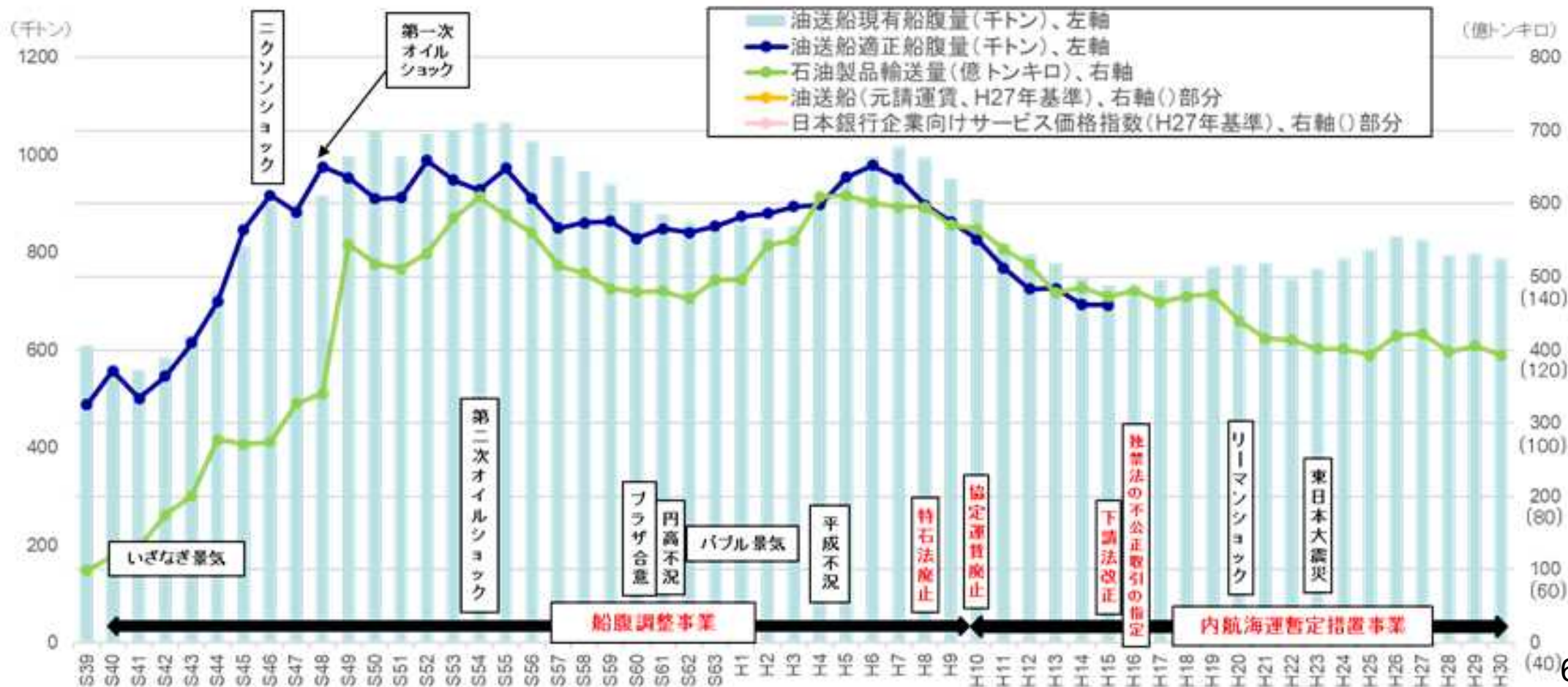
# 貨物船の元請運賃及び用船料の推移

■ 元請運賃と用船料は、ともに基本年1回見直されることもあり、両者の推移に大きな乖離はみられない。



# 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(油送船)

- 石炭⇒石油のエネルギー構造変化に伴い、輸送量と相俟って船腹量も増加。オイルショック後は船腹過剰に陥るが、昭和の終わりに解消。バブル後は元売各社間の物流連携強化による輸送量の減少により再び船腹過剰となった。輸送量と船腹量との間には概ね相関関係が見られ、船腹調整は需給を調整する機能を果たしていた。
- 暫定措置事業開始直後の平成11年に船腹量が一層の落ち込みを見せるも、東日本大震災の影響により火力発電向けの重油等の輸送需要が増加したことにより船腹量が増加。
- 運賃水準は、輸送量の伸びも受けて平成9年までは全体的に上昇傾向だが、特石法や協定運賃の廃止を契機に大きく下降し、その後は横ばいで推移。



# 油送船の元請運賃及び用船料の推移

■ 元請運賃と用船料は、ともに基本年1回見直されることもあり、両者の推移に大きな乖離はみられない。



## 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(貨物船)

- ※現有船腹量:海事局調べ。(S40年度にセメント専用船、S52年度に自動車専用船、S62年度に土・砂利・石材専用船が別個の船種として分離。)
- ※適正船腹量:内航海運業法に基づき、内航海運の用に供される船舶について、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えること等を目的として、運輸大臣が毎年度海運造船合理化審議会の意見を聴いて策定する当該年度以降5年間の適正な船腹量。H15年に廃止。
- ※貨物輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「鉄鋼」、「金属鉱」、「砂利・砂・石材」、「機械」、「石炭製品」、「紙・パルプ」、「繊維工業品」、「食料工業品」、「日用品」、「その他の製造工業品」、「特殊品」の合計輸送量。ただし、S52年度から「機械」、S62年度から「機械」・「砂利・砂・石材」の輸送量を除く。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27基準))」を参照。「内航貨物輸送」データを使用。

## 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(油送船)

- ※現有船腹量:海事局調べ。
- ※適正船腹量:内航海運業法に基づき、内航海運の用に供される船舶について、内航海運事業者に船舶建造の中長期的な指針を与えること等を目的として、運輸大臣が毎年度海運造船合理化審議会の意見を聴いて策定する当該年度以降5年間の適正な船腹量。H15年に廃止。
- ※石油製品輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「石油製品(小計)」データを使用。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航タンカー」データを使用。

## 貨物船の元請運賃及び用船料の推移

- ※貨物船船腹量:海事局調べ。(S40年度にセメント専用船、S52年度に自動車専用船、S62年度に土・砂利・石材専用船が別個の船種として分離。)
- ※貨物輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「鉄鋼」、「金属鉱」、「砂利・砂・石材」、「機械」、「石炭製品」、「紙・パルプ」、「繊維工業品」、「食料工業品」、「日用品」、「その他の製造工業品」、「特殊品」の合計輸送量。ただし、S52年度から「機械」、S62年度から「機械」・「砂利・砂・石材」の輸送量を除く。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航貨物輸送」データを使用。
- ※内航総連調べ:日本内航海運組合総連合会「定期用船料調査 集計結果」等を参照。499GT(1301~1850DW)データを使用。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。

## 油送船の元請運賃及び用船料の推移

- ※油送船船腹量:海事局調べ。
- ※石油製品輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「石油製品(小計)」データを使用。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航タンカー」データを使用。
- ※699GT型白油油送船用船料:日本内航海運組合総連合会/運賃・用船料委員会/実態調査WG「内航タンカー定期用船料調査結果」の白油油送船2000kl積のデータを使用。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。

## 【参考】船腹調整事業

- 船腹過剰を基調とする状況下において、解撤・建造サイクルを通じて船腹量を調整、全般に一定の需給引き締め効果があった。
- また、平成のバブル期までは全体的に運賃水準は増加傾向にあり、船腹量減少による需給の引き締めも相まって一定の過当競争の改善が図られた。
- 一方、意欲的な事業者による事業規模拡大や新規参入が制限され、内航海運業界の構造改善の支障となってきたとの指摘もある。

## 内航海運暫定措置事業

- 船舶を解撤等する者に交付金を交付することにより、無価値化した引当資格の精算機能を担い、平成27年度に引当資格を有していた対象船舶が消滅。

⇒ **船腹調整事業の解消による経済的影響を考慮したソフトランディング策としての主目的は達成**

- その他、暫定措置事業及びその事業期間の評価として、

▶ **船腹量の引き締め**

- ・ 交付金単価の逡減、及び平成15年以降は交付金対象を船齢15年以下に限定することで、本事業導入初期において船舶の解撤等が進み船腹量が減少。
- ・ 本事業導入後の新造船には引当資格がなく交付金対象ともしなかったため、投機的な船舶建造を抑制。

▶ **船舶の大型化・近代化**

- ・ 納付金のみで建造が可能となり、さらに近年の納付金単価逡減もあって船舶建造の自由度が高まり、大型船を建造しやすくなったことで暫定措置事業継続中も船舶の大型化が進展。
- ・ 導入初期に交付金対象から老齢船を除くことでその解撤促進を図ったが、当時の景況下で代替建造を行えなかったオーナーも存在し、老齢船の解撤が十分に進まなかった。さらに、輸送量減少により新造隻数も暫定事業前の半数にとどまり、逆に船舶の高齢化が進んだ。

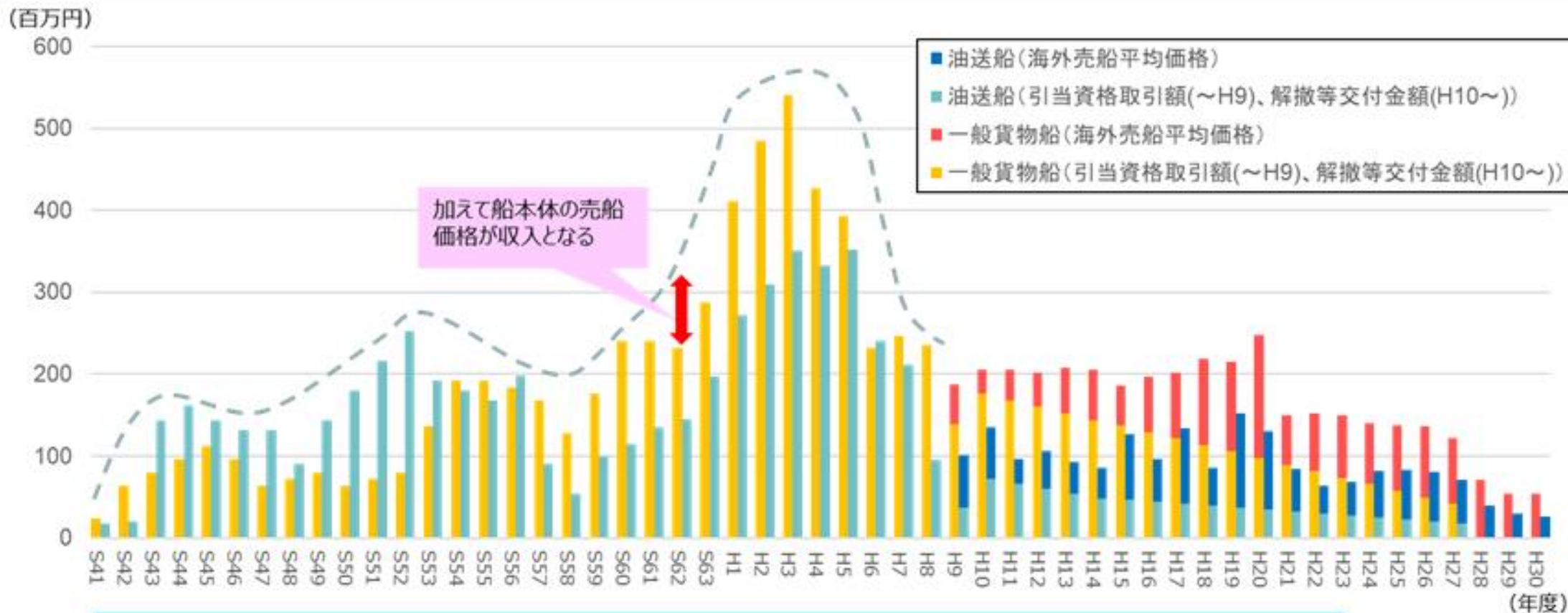
▶ **円滑な市場からの撤退の確保**

- ・ 交付金が貴重な転廃業資金となって事業者（特にオーナー）数が減少。

※ 平成の30年間で事業者数は半数以下となったが、荷主も経営統合が進んでおり、内航海運業における事業基盤強化は道半ばとの声あり。

# 船舶の処分時に生じる船主の収入の推移

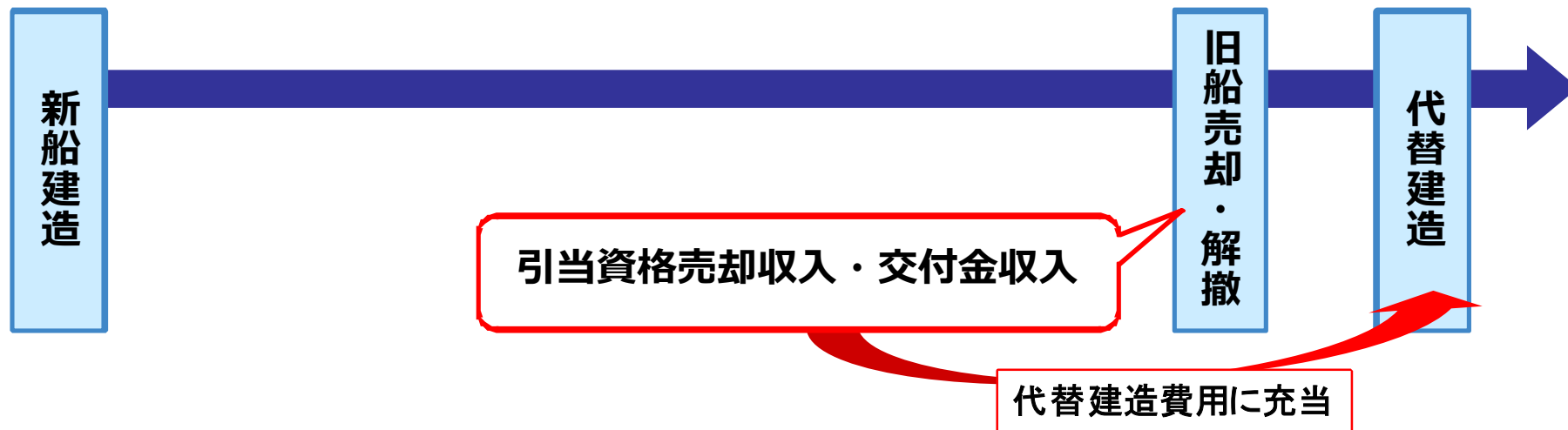
- 船腹調整事業において、オーナーは船舶の解撤又は海外売船により「引当資格」の売却収入を得られ、収入額は大きく変動。
- 暫定措置事業においては、船舶の解撤又は海外売船時に交付金の交付を受けたが、その単価は逡減したため、交付金額は年々減少。そして、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全て消滅。
- これにより、船舶処分時に生じる収入は、主に船舶の売却収入となるが、近年は売却価格も低下傾向にある。



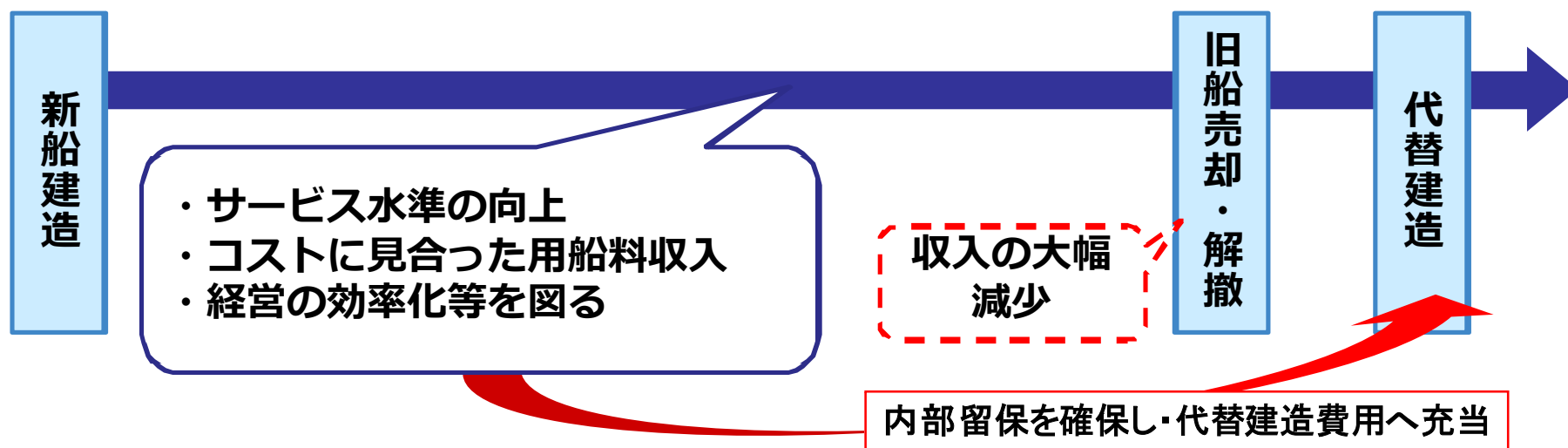
(出典) 引当資格取引額：内航ジャーナル調べの単価を用いて概算額を算出 (単価 × 対象トン数)  
 解撤等交付金額：内航総連の内航海運暫定措置事業規程の交付金単価により算出 (単価 × 対象トン数)  
 海外売船価格：内航総連資料より内航課調べ (H10年度以降)

- 貨物船 → 総トン数499トン、対象トン数 (D/W) 1,600トンの船舶を想定
- 油送船 → 総トン数499トン、対象トン数 (貨物油槽全容積) 1,200m<sup>3</sup>の船舶を想定

## 旧 来



## 現 在



## **IV. 当面講ずべき具体的施策**

- 3. 内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境改善**
-



船員部会資料(H31年4月26日)より

【本調査の趣旨、概要】

- 船員の労働時間の適正管理を推進するための基礎的情報を得ることを目的に、船員の労働時間管理の実態について事業者・船員それぞれに対してアンケート調査を実施。
- 回答事業者数: 139事業者(内航貨物船事業者132者、内航旅客船事業者7者)
- 回答船員数: 船員268名

1. 海運事業者から回答があった船員の労働時間管理に関するご意見・ご提案 (アンケートによる自由記述)  
[そのうち、船舶所有者だけでは解決が難しいと考えられる意見を抽出]

【船員の労働時間について】

- ・労働時間は通常1日8時間だが、積・揚げを1日で終わらせる必要がある場合、準備時間・荷役時間などが長時間に渡るため、直ぐに労働時間を超過してしまう。
- ・船員の労働生産性向上に向けての海陸のハード・ソフト両面での取組みが必要。また、荷主の協力が必要不可欠。
- ・夜間の荷役等は無い方が良い。又、月に一度でも、一週間位前に休み(仮バース等を取る為)の日を事前に教えてくれるように、オペレーターは努力して欲しい。
- ・内航船は稼働率が高いため、船舶自体の運行を止めて途中錨泊や仮バースの取得を行わない限り、十分な休憩を取ることができないと思う。
- ・オペレーターの配船状況によるところが大きい。船よりオペレーターの配船状況を調べたほうが良い。
- ・船主とオペレータの力関係から繁忙期などは労働時間の管理が難しくなる。労働時間の管理責任者は船主となるのだろうが、実態はオペレータが首を縦に振らないと過重労働は解消されないと思う。
- ・そもそも法定労働時間の中で船長職務を行う事は無理であり、この部分についてはなにか対応が必要なのではと思う。

内航海運における契約形態は様々であるが、一般的な契約形態は以下のとおり。

## 契約の種類

### 運送契約

荷主と元請けオペレーターとの間で締結する貨物の運送に関する契約

### 定期傭船契約

オーナーまたはオペレーターが船舶に船員を配乗させ、用船者に対して一定期間、輸送サービスを提供する契約

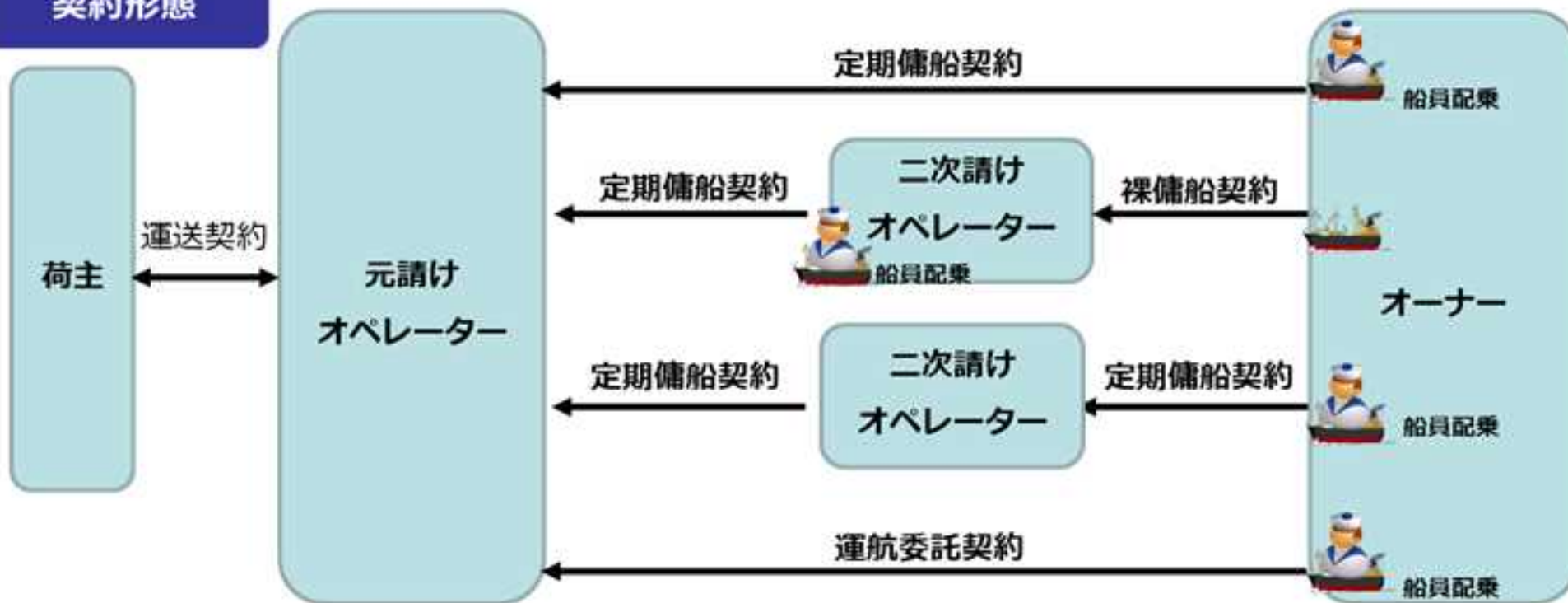
### 裸傭船契約

オーナーが船舶を用船者に貸し渡す契約

### 運航委託契約

オーナーが所有船を自ら運航せず、他の船会社に運航を委託する契約

## 契約形態



## 現商法以前の定期傭船について

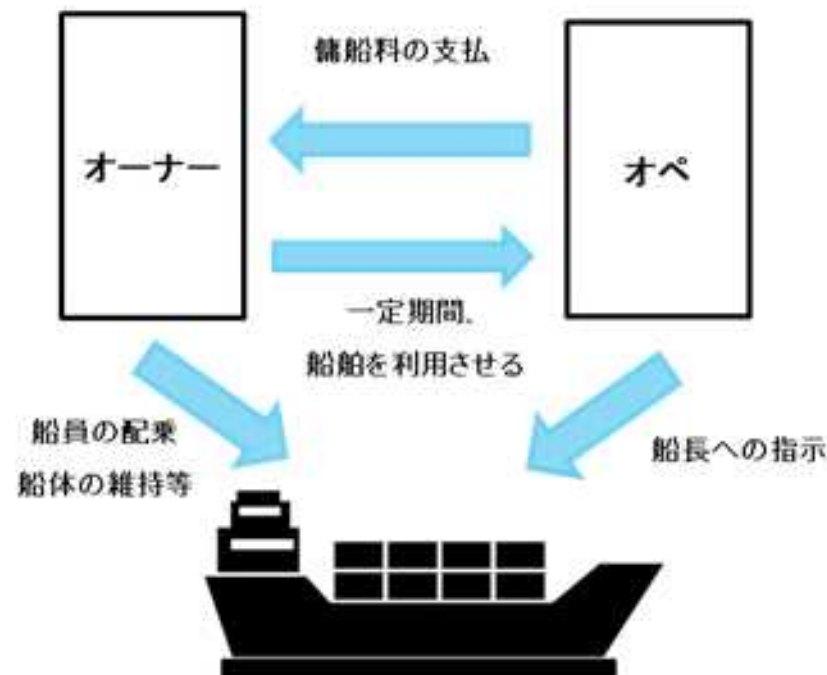
- 定期傭船とは、船舶所有者（オーナー）が、人的・物的設備を備えた船舶を一定期間定期傭船者（オペレーター）に利用させ、定期傭船者が傭船料を支払うもの
- 旧商法においては、定期傭船に関する規定は存在していなかったものの、実態としては古くから海運事業者間において定期傭船契約は行われていた。
- 定期傭船契約の性質は、判例上で船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約（大審院昭和3年6月28日判決）と解していた。

（参考：「法制審議会 - 商法（運送・海商関係）部会資料」及び「商法判例百選」）

## 現商法における定期傭船

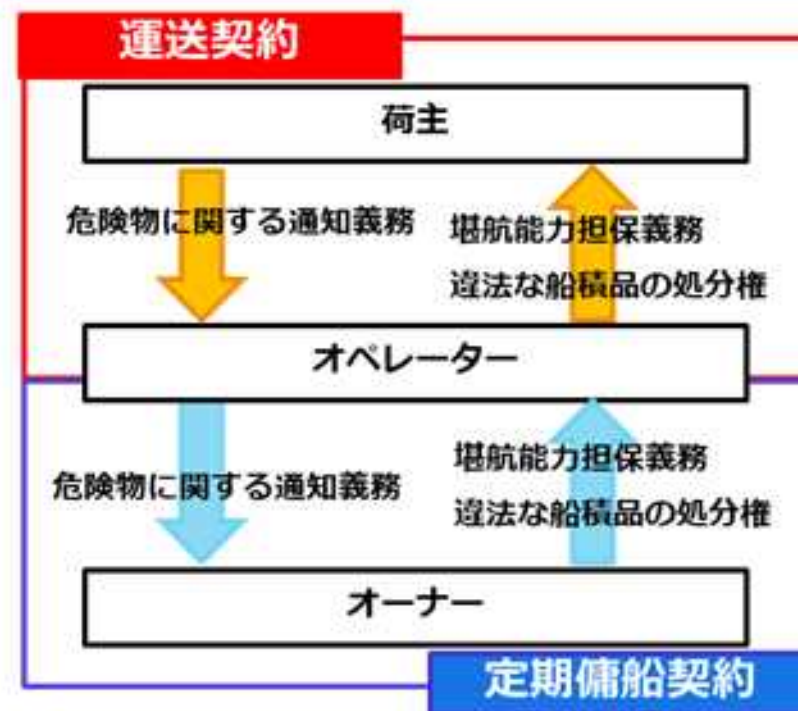
平成30年の商法改正において、定期傭船契約に関して以下の通り規定された。

- 定期傭船契約は、当事者の一方が艀装した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約するもの。（第704条）
- 定期傭船者は、発航前の検査等を除き、船舶を利用する権利を有しているが、この利用権限は、船長に対する指示権として具体化。（第705条）
- 燃料費、水先料、入港料、ターミナル使用料、貨物積揚費などの運航費は定期傭船者（オペレーター）負担とされた（第706条）。一方で税金、保険料、船舶備品、船員費、船舶修繕費などの船費は船舶所有者（オーナー）負担と解される。



## 定期傭船契約に係る義務・権利等

- 船舶所有者と定期傭船者との間の定期傭船契約は運送契約ではないものの、船舶による運送の安全を確保する必要性は同様であるため、運送契約の規定のうち運送の安全確保に関する下記の規定を準用している。(第707条)
  - ① 危険物に関する荷送人の通知義務(第572条)
  - ② 堪航能力担保義務(第739条第1項)
  - ③ 違法な船積品の処分権(第740条第1項及び第2項)
- 例えば、②の堪航能力担保義務の場合には、運送契約上においては定期傭船者(オペレーター)が荷主に、定期傭船契約上においては船舶所有者が(オーナー)が定期傭船者(オペレーター)に当該義務を負う(右図参考)。



## 堪航能力担保義務とは

- 商法第739条第1項においては堪航能力担保義務について規定している。
- 堪航能力担保義務とは、発航の当時、船舶が予定された航海に堪える能力を担保する運送契約上の運送人の義務をいう。具体的には以下の3点。
  - ① 船体能力(船体自体が安全な航海に堪える状態にあること)
  - ② 運航能力(船員が乗り組み、船舶が航海に必要な装備を備え、航海に要する必需品が装備されていること)
  - ③ 堪荷能力(運送品を積み込む場所が運送品の受け入れ、運送及び保存に適する状態にあること)

## 安全港担保義務とは

定期傭船契約においては、傭船者が船積港と荷揚港を指定するが、傭船者に安全な港を指定する義務が、通常は契約書にて明記されている。

### ●安全港とは

特定の船舶が異常な事態が起こらない限り、良好な航海術と操船術によって回避することができないような危険に曝されることなく、当該積揚港に安全に入港し、積揚荷役をし、出港できる港をいう。

### ●内航定期傭船契約書（日本海運集会所）

#### 第4条【安全港・航海の適法性】

本船は、第一部④欄記載の就航区域内の安全な港及び場所間の適法な航海に利用される。

#### 【参考】

平成30年の商法改正時の際、安全港担保義務の規定が提案されたが、以下の理由により規定に至らなかった。

1. 定期傭船者が指定した港について、船舶所有者等もその安全性に関する情報の入手は可能である。
2. 港の安全性とは一義的に定まるものではなく、船型や操船能力等の様々な要因により相対的に決定されるものと解され、法律に絶対的義務として設けることは困難であること。
3. 外航の傭船契約書において、一般貨物では絶対的義務とされている一方で、タンカーにおいては相対的義務とされていることから、一律に絶対的義務として設けることは困難であること。

## 前回の基本政策部会における委員のご指摘の趣旨

定期傭船契約においては、特約がない場合であっても、法令等の遵守も含めてオペレーター側に船舶・船員の安全に配慮すべき義務があるとの契約解釈が可能ではないか。

➡ 上記指摘は、考え方の一つであり、確立した解釈や判例、制度上明示的な規定はない。

## 使用者とは

### ● 労働契約法

労働者が労働契約を結んでいる相手方である者であり、労働契約法では「使用する労働者に対して賃金を支払う者」と定義されている（第2条第2項）。

### ● 労働基準法

労働基準法上の労働者（「事業に使用される者で、賃金を支払われる者」（第9条））を使用する立場にある者が使用者となる。

## 使用者概念の拡張

● 労働契約上の使用者は上記のとおりであるが、親会社等が使用者を実質的に支配している場合や、労働者が、使用者ではない第三者に対して労務を供給している場合に使用者の概念が拡張されうるとの考え方が存在する。賃金や退職金の支払いについて拡張されるとする判例も存在する。使用者概念の拡張を認める場合の考え方には以下の2つが挙げられる。

### 1. 法人格否認の法理

子会社等の法人格が形骸化、あるいは濫用されているとみなされる場合に、法律関係において子会社等を法的主体とは認めずに、親会社等に契約上の責任を果たすことを求める際に使用される考え方。

### 2. 黙示の労働契約

派遣労働者等が契約上の使用者ではない第三者に対して労務を供給している場合において、第三者に賃金の支払いなど契約上の責任を果たすことを求める際に使用される考え方。

## 前回の基本政策部会における委員のご指摘の趣旨

(野川忍(2018)労働法を参考に国土交通省海事局内航課作成)

労働法における「使用者」の概念は、必ずしも労働契約の相手方に限定されず、拡張して適用されうる。このため、オーナーが雇用する船員の労務に関する責任については、現段階では判例や解釈上、オペレーターに遡及するものはないが、「絶対にオペレーターまで責任が及ぶことはない」とまでは言い切れないのではないかと。



労働契約法分野においては使用者概念が拡張される場面もあり得るが、長時間労働の責任など、労働基準法等分野においては、使用者概念がオペレーター等に拡張されるとの解釈は、現行法令上難しいのではないかと。

- オペレーターへのヒアリングにより聴取した、船員の働き方改革や生産性向上等に向けた先進的な取組（ベストプラクティス）を紹介。

### 仮バースの取得等運航スケジュールの調整による船員の負担軽減の取組

- 定期的（週1回、月2～3回等）に仮バースを取って船員の休息を付与。
- 定期的に仮バースを取るため、船団を増やして余裕のある運航スケジュールを組んで対応。
- 仮バースが取れない場合、通船を使って船員に陸上での休息を付与。
- 仮バース時に船員が陸上で休みやすくするため、港から街までのタクシー代を別途支給。
- 船員の労働時間をオペレーターが把握し、オーバータイムしないよう運航スケジュールの決定や配船を行っている。

### 船内設備の改善による船員の負担軽減の取組

- ケミカル船のポンプルームを廃止し、ディープウェルポンプ型（タンク毎にポンプを設置した船舶）にすることにより、荷役時のバルブ操作や監視業務等の船員の作業負担を軽減。
- 特殊なポンプや配管（ヒーティングジャケットタイプポンプ、蒸気トレース管）にすることにより、貨物の凝固を防ぐことで、タンククリーニングの作業時間を短縮。

### 船員の労働環境改善の取組

- 船員室を従来船の床面積の1.5倍に拡大。
- 船内LAN環境（Wi-Fi）を整備し、各船員室にパソコンを配備。
- 夏場の酷暑対策のため、デッキや通路に野外冷房（ミスト）装置を搭載。

### 船員の確保・育成の取組

- オーナーが個別に船員を雇用するのではなく、オペレーターである自社が雇用し、船員と陸上勤務とを行き来できるような勤務形態を検討中。

### 運航の効率化等の取組

- 往復の貨物を確保して積載率を上げるため、他のオペレーターとの共同運航を実施。
- 定期的に荷主との連絡会を実施し、改善点等について意見交換。その中で、荷役設備の改修等一部改善要望が実現した例もある。



背景・必要性

1. 建設業の働き方改革の促進

○ 長時間労働が常態化する中、その是正等が急務。

※ 働き方改革関連法(2018年6月29日成立)による改正労働基準法に基づき、建設業では、2024年度から時間外労働の上限規制(罰則付き)が適用開始。

<時間外労働の上限規制>

- ✓ 原則、月45時間かつ年360時間
- ✓ 特別条項でも上回る事の出来ないもの:
  - ・年720時間(月平均60時間)
  - ・2~6ヶ月の平均でいずれも80時間以内
  - ・単月100時間未満
  - ・月45時間を上回る月は年6回を上限

2. 建設現場の生産性の向上

○ 現場の急速な高齢化と若者離れが深刻化する中、限りある人材の有効活用と若者の入職促進による将来の担い手の確保が急務。

<年齢構成別の技能者数>



3. 持続可能な事業環境の確保

○ 地方部を中心に事業者が減少し、後継者難が重要な経営課題となる中、今後も「守り手」として活躍し続けやすい環境整備が必要。

法案の概要

1. 建設業の働き方改革の促進

(1) 長時間労働の是正(工期の適正化等)

- 中央建設業審議会が、工期に関する基準を作成・勧告。また、著しく短い工期による請負契約の締結を禁止し、違反者には国土交通大臣等から勧告等を実施。
- 公共工事の発注者に、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための方策を講ずることを努力義務化。

(2) 現場の処遇改善

- 建設業許可の基準を見直し、社会保険への加入を要件化。
- 下請代金のうち、労務費相当分については現金払い。

3. 持続可能な事業環境の確保

- 経營業務に関する多様な人材確保等に資するよう、経營業務管理責任者に関する規制を合理化(※)。

※ 建設業経営に関し過去5年以上の経験者が役員にいないと許可が得られないとする現行の規制を見直し、今後は、事業者全体として適切な経営管理責任体制を有することを求めることとする。

- 合併・事業譲渡等に際し、事前認可の手続きにより円滑に事業承継できる仕組みを構築。

2. 建設現場の生産性の向上

(1) 限りある人材の有効活用と若者の入職促進

- 工事現場の技術者に関する規制を合理化。
  - (i) 元請の監理技術者に関し、これを補佐する制度を創設し、技士補がいる場合は複数現場の兼任を容認。
  - (ii) 下請の主任技術者に関し、一定未満の工事金額等の要件を満たす場合は設置を不要化。

(2) 建設工事の施工の効率化の促進のための環境整備

- 建設業者が工場製品等の資材の積極活用を通じて生産性を向上できるよう、資材の欠陥に伴い施工不良が生じた場合、建設業者等への指示に併せて、国土交通大臣等は、建設資材製造業者に対して改善勧告・命令できる仕組みを構築。

<元請の監理技術者> <下請の主任技術者>



改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、2024年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年(2018年)12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して収受  
=「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可法、建設省令の改正)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※ 「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)  
→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【2023年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合  
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有  
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合  
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合  
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【2023年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等  
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい  
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)  
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

日本海運集会所が作成する書式53種のうち、内航関連の主な書式は以下の通り。

## 内航関連契約書のラインナップ(内航8書式)

### ■ 内航定期傭船契約書／内航タンカー定期傭船契約書

オペレーターとオーナー間の定期傭船契約の際に使用される契約書。

### ■ 内航運送契約書／内航タンカー航海傭船契約書

荷主とオペレーター間の1航海の貨物運送契約の際に使用される契約書。

### ■ 内航成約覚書

内航運送契約書や内航タンカー航海傭船契約書を一定量の貨物の運送(所謂「数量契約」)を目的として使用した場合に、1航海の貨物運送の際に使用される簡易な覚書。

### ■ 内航運送基本契約書

期間を定めた上で、基本的な運送条件を定め、都度の1航海の運送にその条件を適用させる場合に一次オペと二次オペの間にて使用される契約書。

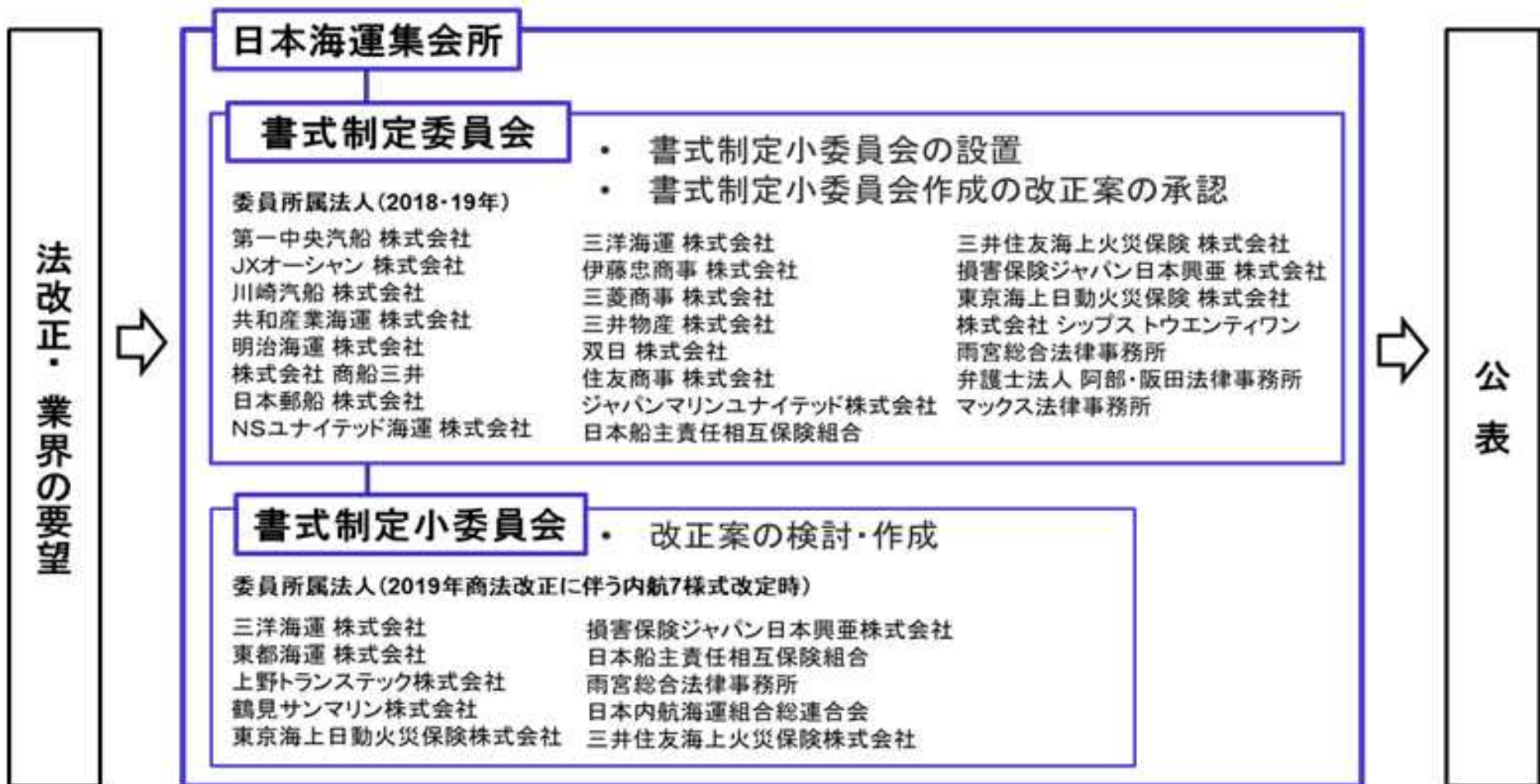
### ■ 内航運航委託契約書

オペレーターとオーナー間の運航委託契約の際に使用される契約書。

### ■ 内航船舶管理契約書

内航海運業者と船舶管理会社間の船舶管理契約の際に使用される契約書。

- 書式の制定・改定は、法律の改正や、業界の要望を契機に検討される。
- 常設委員会である書式制定委員会の下に、策定する書式に関連する法人からなる小委員会を設置し、そこで得た改正案を書式制定委員会で承認したものを公表する
- 委員は公平を期すため、海運事業者、荷主企業、保険者、弁護士等に依頼する



## 契約書様式の普及のための取り組み

- 日本内航海運組合総連合会と共催で、主要都市及び西日本各地において不公正取引防止委員会の説明会(下請法関連)を開催(毎年7~8カ所)。
- 同説明会において、海運集会所は主に同所制定の内航定期傭船契約書について解説。

## 内航海運業界における契約に関するトラブル・紛争の事例

- 仲裁手続において、期間途中の解約に関するトラブルが多い。
- 日頃の相談案件として、オフハイヤー問題や当事者間の権利義務関係に関するもの等(年間70~80件程度)

## 普及に向けた課題

- 海運集会所の契約書式は、荷主及び海運事業者双方を含む利害関係者にお集まりいただき、公平な観点から作成されているが、実際には独自の契約書式を用いる場合や、海運集会所の契約書式を一部修正・削除して用いられる場合も見られる。
- このため、契約書式のさらなる普及や適切な使用のためには、最低限契約で記載すべき事項を制度上位置づけることや、ガイドラインなどで望ましい契約のあり方を記載するなど、行政からの積極的なバックアップが望まれる。

## < 船員確保について >

- 7割以上の事業者が「十分または概ね確保できている」と回答。
- もっとも、油送船等は「船員を確保できていない」と回答した割合が他の船種に比べ高い。
- 休暇・休息について、油送船等は「船員に十分休暇・休息を与えることができていない」と回答した割合も高く、その要因として、半数近くが「予備船員の確保ができない」と回答しており、船員の確保において厳しい状況がうかがえる。

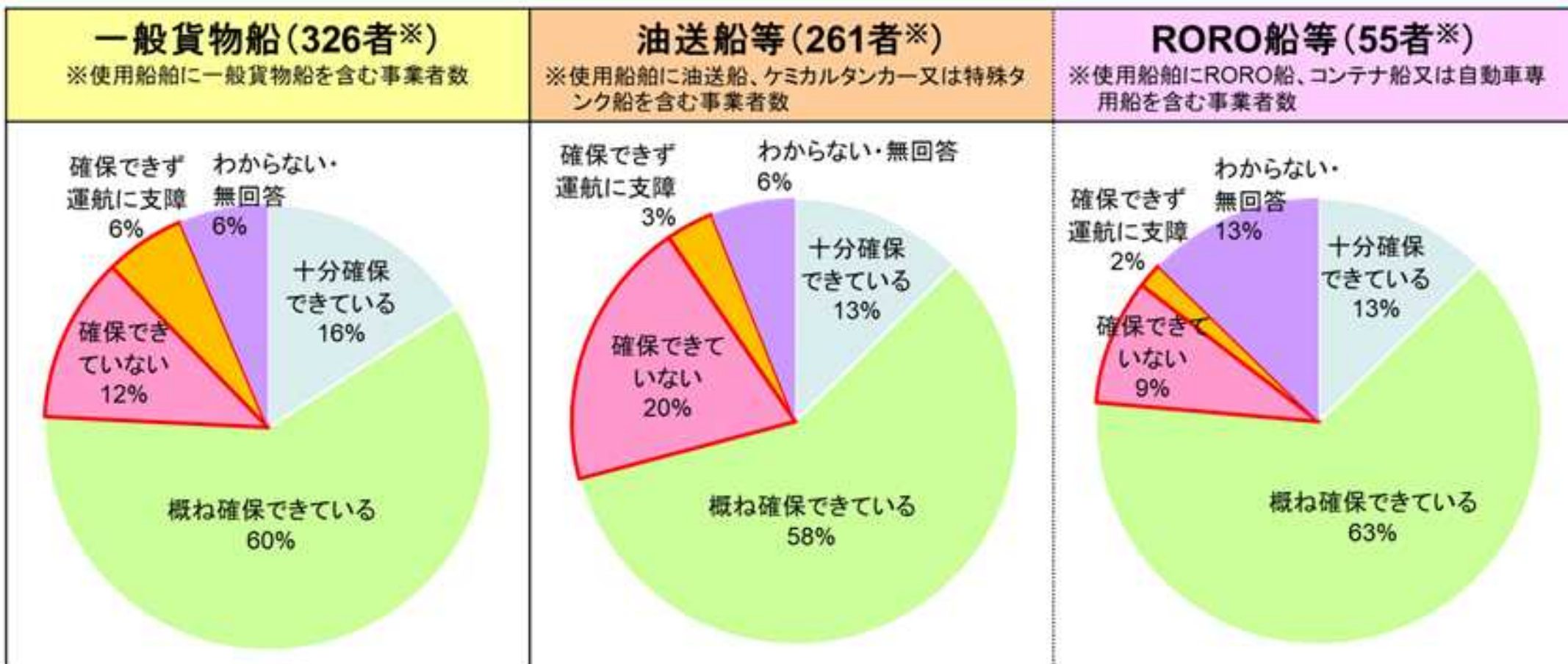
## < 荷主等との契約について >

- 8割前後の事業者において契約は概ね書面で交わされている。
- もっとも、船員が行う荷役作業については、4割弱の事業者がまったく取り決めをしていない。
- 常に取り決めている事業者であっても、2割超が取り決め以外の作業を実際に行っている。

## < 運賃・用船料について >

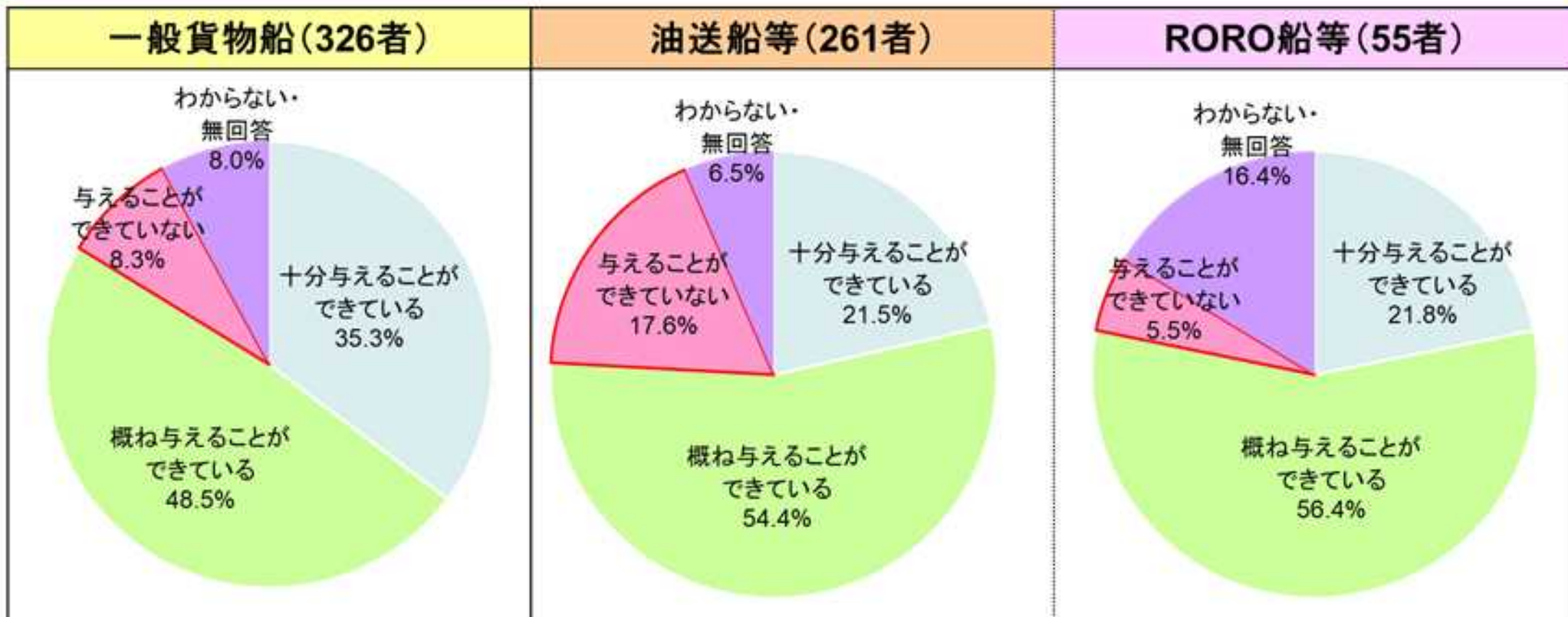
- 現在の運賃・用船料水準で、必要な経費を「賄えている事業者」と「賄えていない事業者」は二分化されている。
- 「賄えている事業者」は、7～8割が「交渉で運賃・用船料を決めている」のに対し、「全く賄えていない事業者」では「交渉で運賃・用船料を決めている」のは5割程度に留まり、「相手側から一方的に提示」される割合が高い。
- また、「賄えている事業者」の7割近くは、「必要経費の内訳を明示したうえで運賃・用船料を決めている」のに対し、「賄えていない事業者」では必要経費の内訳を明示しているのは4～5割に留まっており、さらに、契約を書面で交わしている割合も低い。

問 十分な船員を確保できていますか。



- 一般貨物船とRORO船等は、「十分確保できている」又は「概ね確保できている」と回答した事業者が8割近くを占めている。
- 一方で、油送船等は、「確保できていない」又は「確保できず運航に支障」と回答した事業者が2割を超えており、船員確保において厳しい状況がうかがえる。

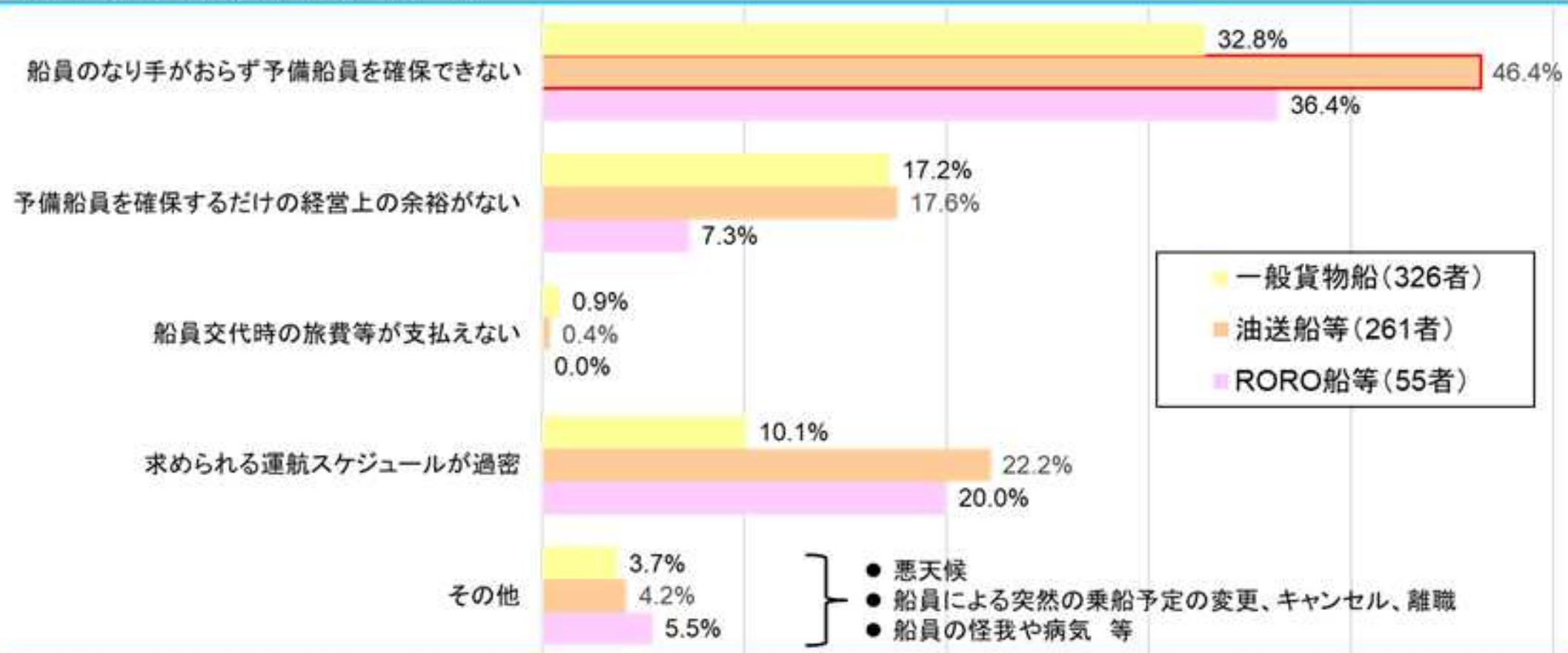
問 船員に十分な休暇・休息を与えることができますか。



- いずれの船舶も、「十分与えることができる」又は「概ね与えることができる」と回答した事業者が8割近く占めている。
- 一方で、油送船等は、「与えることができていない」と回答した事業者が2割近く占めている。



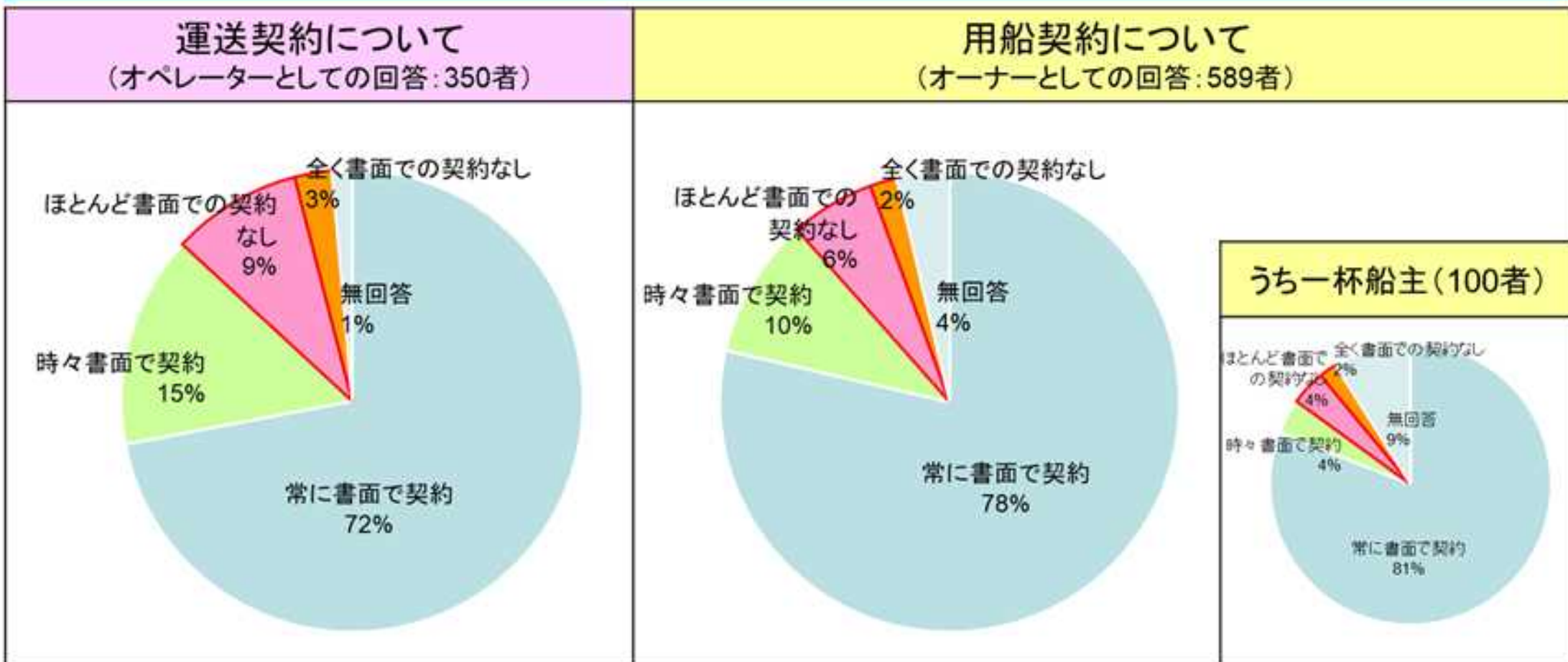
問 船員に十分な休暇・休息を与えることができない場合、その要因として考えられるものは何ですか。(複数回答可)



■ いずれの船舶も、十分な休暇・休息を与えられない要因として、「船員のなり手がおらず予備船員を確保できない」と回答している事業者がもっとも多い。

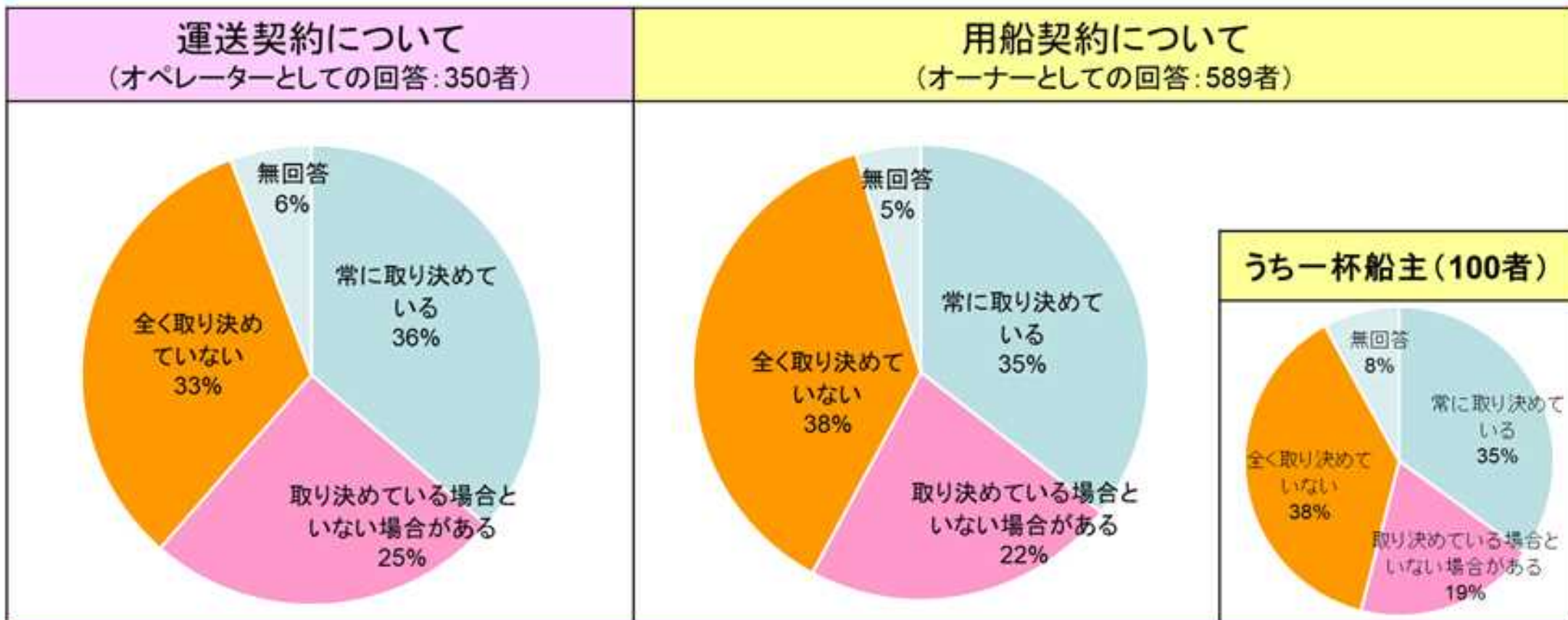
■ 油送船等とRORO船等は、「求められる運航スケジュールが過密」と回答している事業者が2番目に多い。

問 運送・用船契約を書面で交わしていますか。



- 「常に書面で契約」と回答した事業者の割合は、7割を超えている。
- 一方で、1割程度の事業者は「全く書面での契約なし」「ほとんど書面での契約なし」と回答。

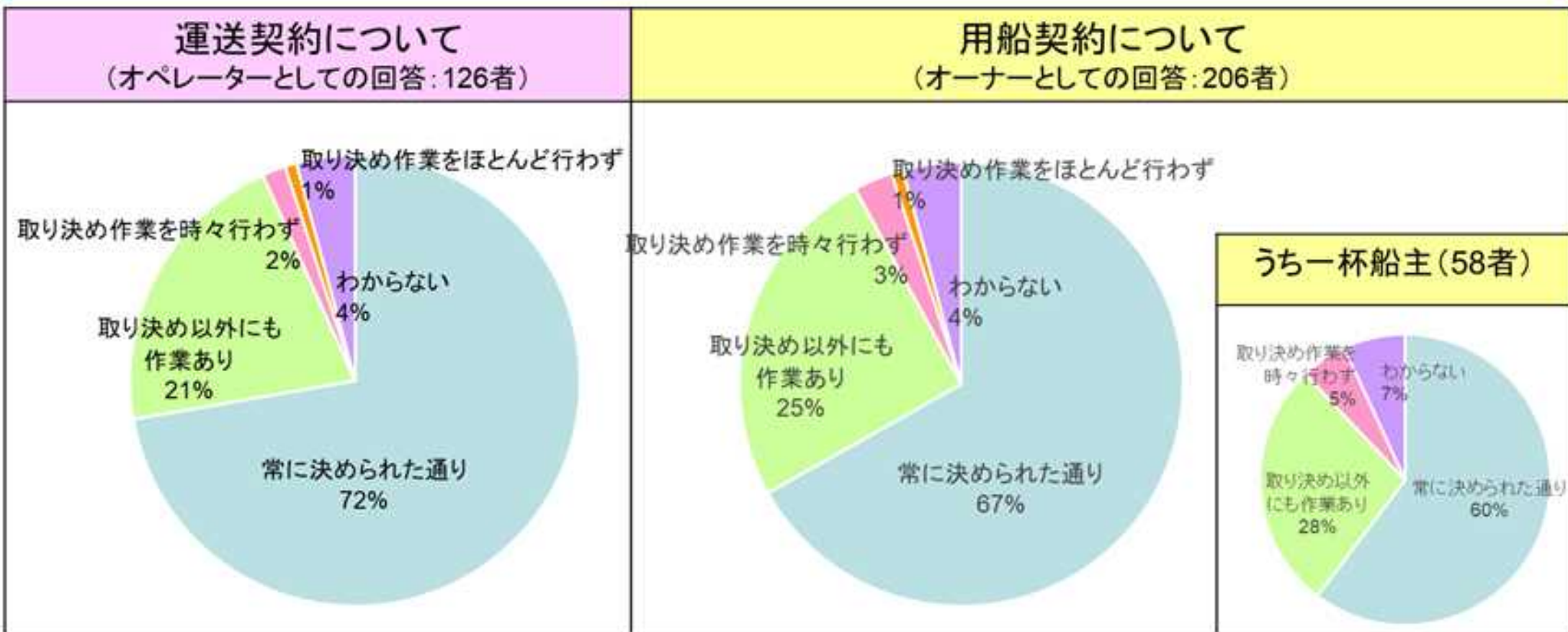
問 契約等において、船員が行う荷役時の作業(清掃や片付け等の荷役に関する作業も含む)を明確に取り決めていますか。



■ 「常に取り決めている」と「全く取り決めていない」、それぞれ回答した事業者の割合が3~4割程度を占め、二分化していることが見て取れる。

※日本海運集会所の書式においては、運送契約書、定期傭船契約書ともに、荷役の分担について規定が設けられている。

問 船員が行う荷役時の作業を明確に取り決めている場合、取り決めた通りに作業が行われていますか。(7.(P7)で「常に取り決めている」と回答した事業者の場合)

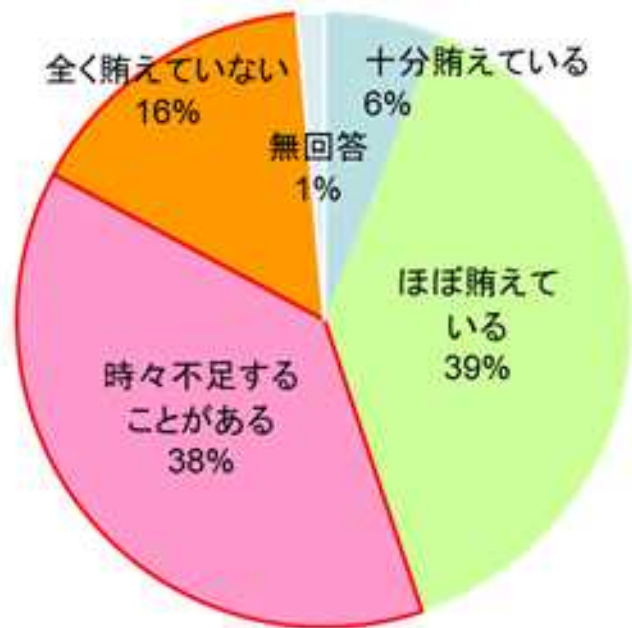


- 「常に決められた通り」と回答した事業者の割合は、7割程度。
- 「取り決め以外にも作業あり」と回答した事業者の割合は2割程度。契約書で決められていない作業を船員が行っているケースがある。

問 現在の運賃・用船料水準で必要な経費を賄えていますか。

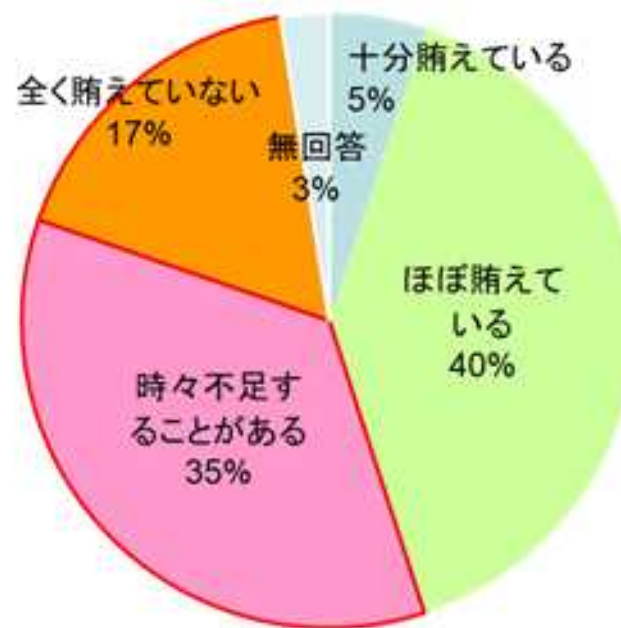
運賃について

(オペレーターとしての回答: 350者)

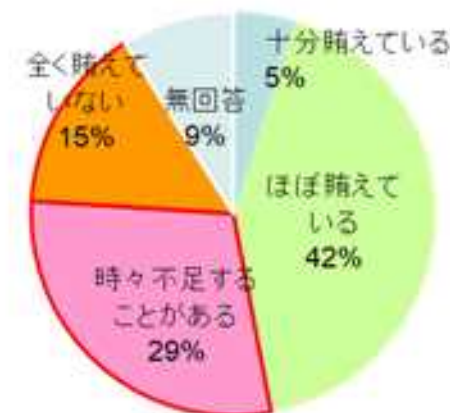


用船料について

(オーナーとしての回答: 589者)



うち一杯船主(100者)

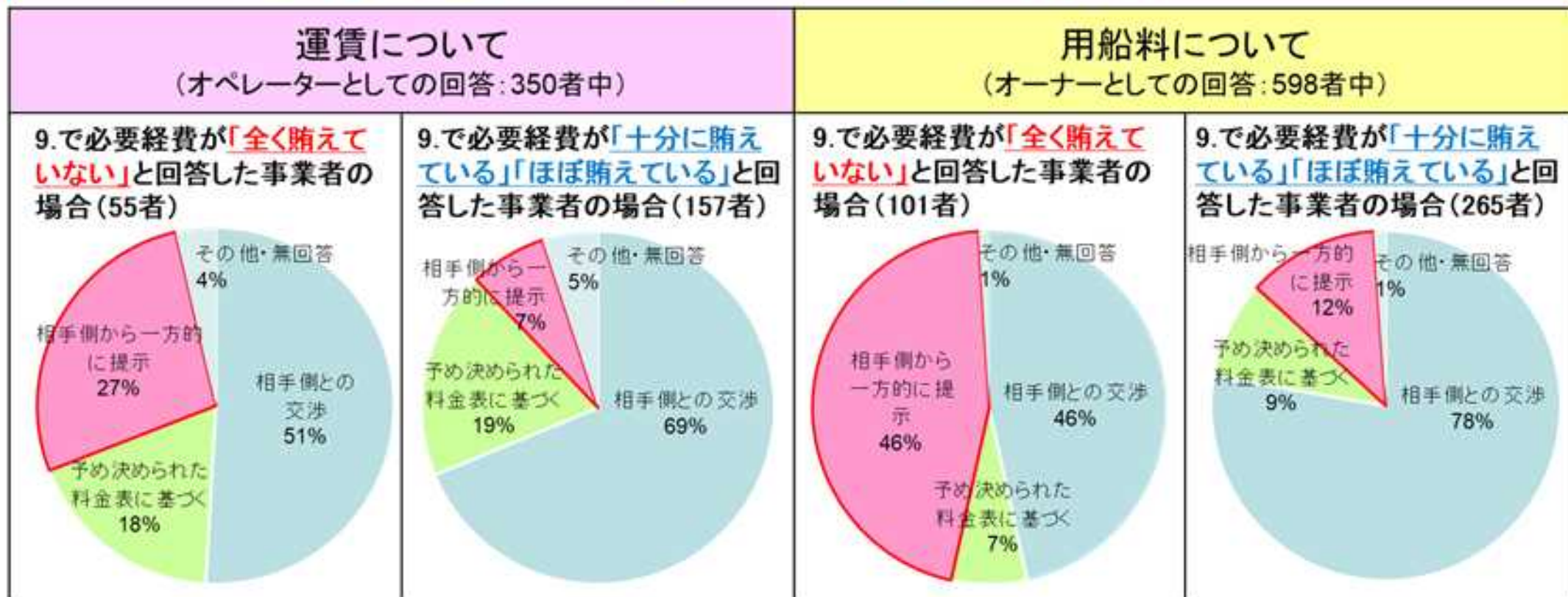


■ 運賃や用船料で必要経費が「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者の割合は4割程度。

■ 一方、「時々不足することがある」「全く賄えていない」と回答した事業者の割合も5割程度を占め、二分化している状況。

### 問 運賃・用船料は、どのようにして決めていますか。

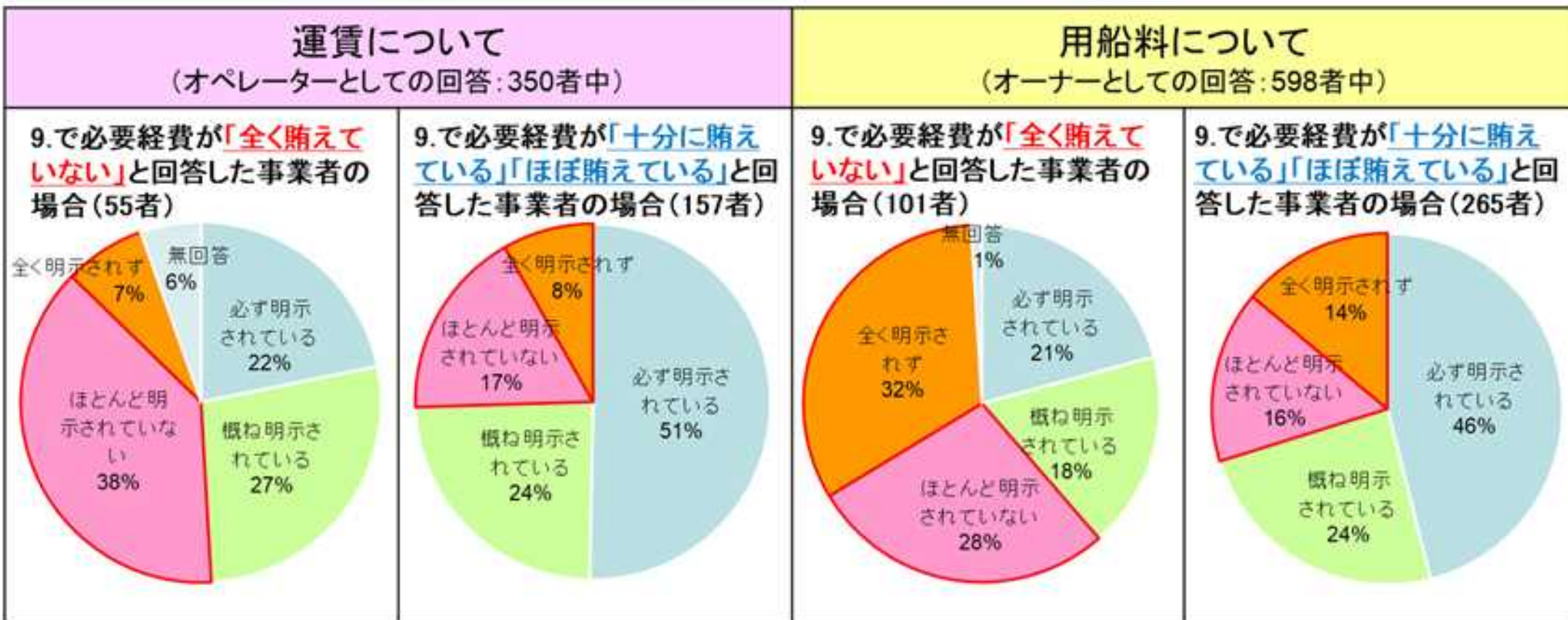
(9.(P9)の質問で「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者と「全く賄えていない」と回答した事業者に分けて分析)



- 必要経費を「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者に関しては、相手側との交渉により決定している事業者の割合が、7～8割となっている。
- 一方、「全く賄えていない」と回答した事業者に関しては、相手側との交渉により決定している事業者の割合は5割程度であり、「相手側から一方的な提示」されるケースが3～5割とオペ・オーナーを問わず高い割合となっている。

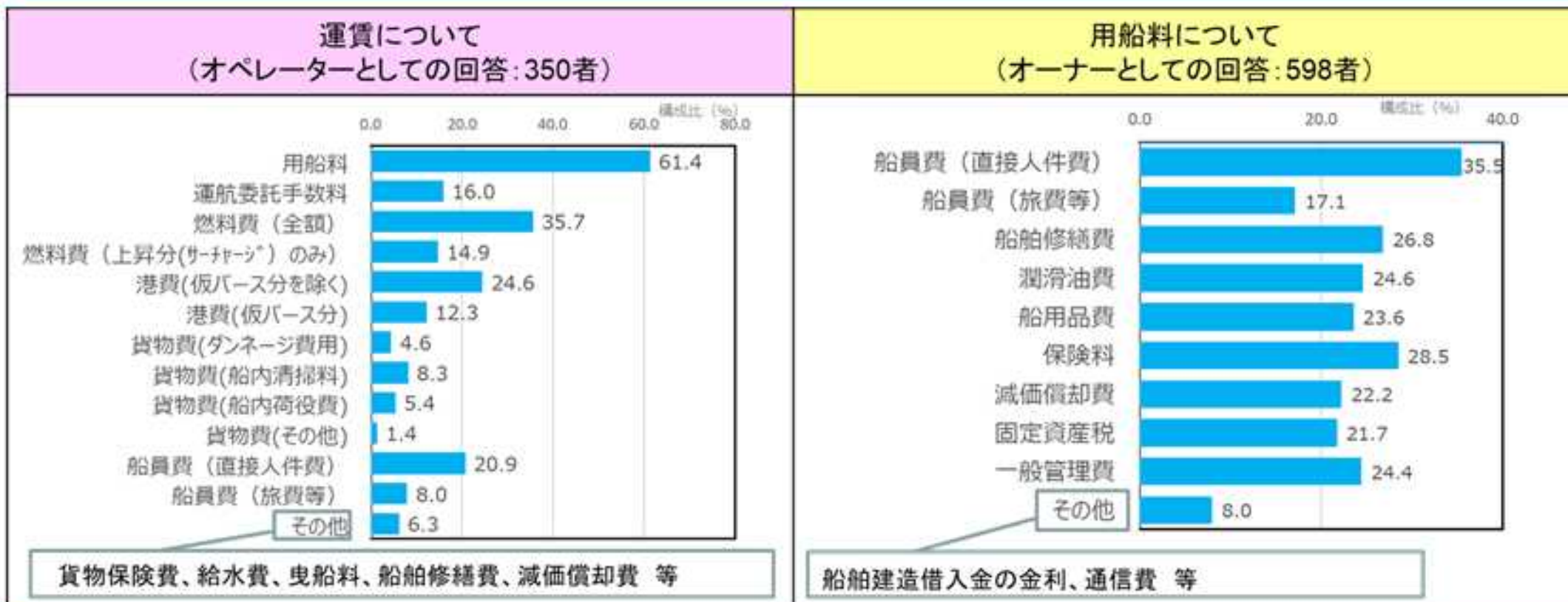
問 運賃・用船料を決める際、内訳(費用項目等)が明示されていますか。

(9.(P9)の質問で「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者と「全く賄えていない」と回答した事業者に分けて分析)



- 必要経費を「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者に関しては、費用項目等の内訳が「必ず明示されている」「概ね明示されている」事業者の割合が、7割以上となっている。
- 一方、「全く賄えていない」と回答した事業者に関しては、「ほとんど明示されていない」「全く明示されていない」ケースが5~6割と高い割合となっている。

問 運賃・用船料の内訳として明示されているものはどれですか。



■ 用船料を除き、明示されている割合はいずれの項目も低く、人件費も2~4割程度。特に荷役作業、ダンネージ(固縛材)、清掃等に係る費用はほとんど明示されていない。

■ 運賃・用船料とは別に実費で支払って貰っている費用として、少数ではあるが以下の回答があった。

(オペレーター) 夜荷役等の付帯手当、夜間作業の時間外手当、貨物保険料

(オーナー) 清掃料(タンククリーニング)、仮バース費、通信料、船舶建造借入金の金利



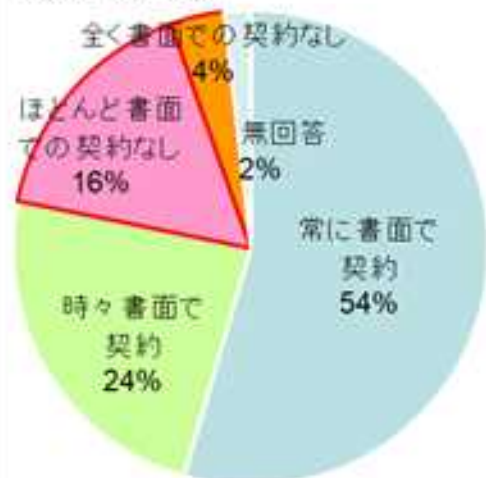
## 問 運送・用船契約を書面で交わしていますか。

(※調査結果9. (P.9)と6. (P.6)とのクロス分析)

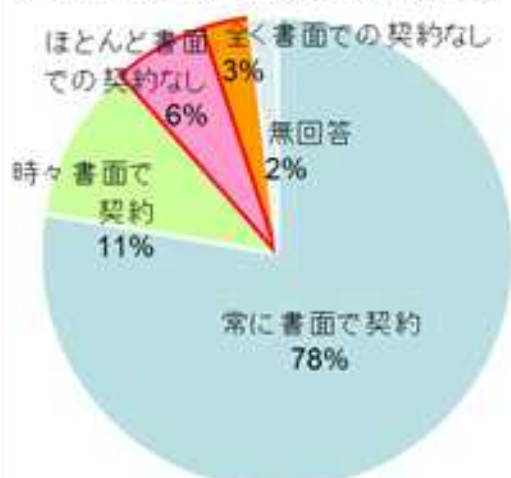
## 運賃について

(オペレーターとしての回答: 350者中)

9.で必要経費が「全く賄えていない」と回答した事業者の場合(55者)



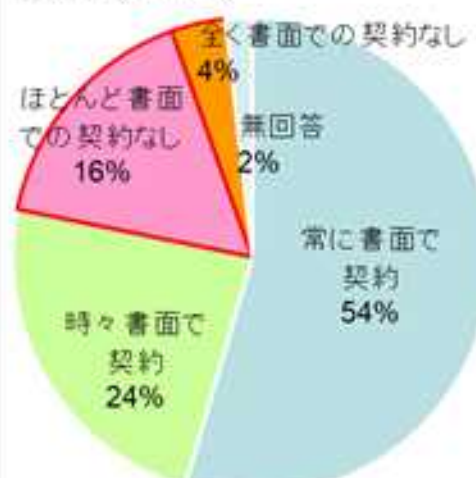
9.で必要経費が「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者の場合(157者)



## 用船料について

(オーナーとしての回答: 598者中)

9.で必要経費が「全く賄えていない」と回答した事業者の場合(101者)



9.で必要経費が「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者の場合(265者)



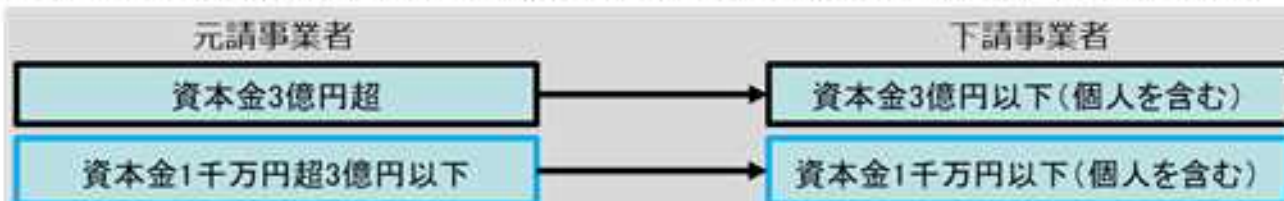
- 必要経費を「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者に関しては、「常に書面で契約」している事業者の割合は、8～9割となっている。
- 一方、「全く賄えていない」と回答した事業者に関しては、「常に書面で契約」している事業者の割合は、5～7割となっており、「ほとんど書面で契約なし」と回答した事業者の割合は1～2割となっている。

## 下請法と物流特殊指定（独占禁止法上の告示）との関係



### 1. 下請法における取扱いについて

- 平成15年に下請法を改正し、運送を含む役務等が下請法の対象として追加(改正前は製造・修理のみ)
- 内航海運については、定期備船契約や運航委託契約も役務提供委託に該当すると解釈
- 適用対象



資本金別内航海運業者数

	元請 (オペレーター)	下請 (オーナー)
1,000万円未満 (個人を含む)	805	717
1,000万円以上 3億円未満	587	640
3億円以上	101	54
合計	1,493	1,411

※オペレーター同士であっても下請法の適用があるが、元請をオペレーター、下請をオーナーと仮定し数字を記載

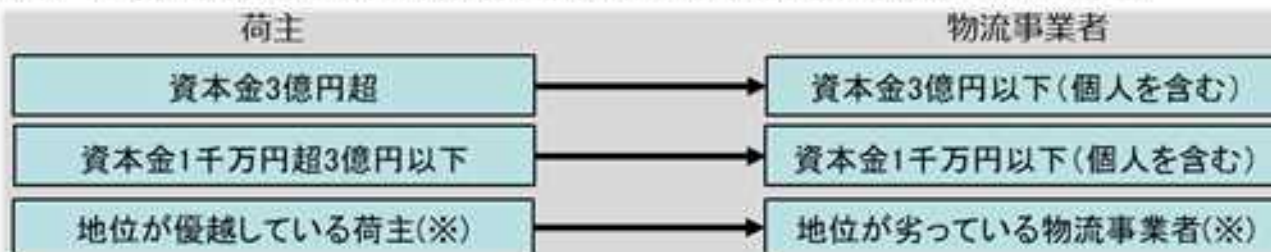
#### ● 主な遵守事項

- 義務：書面交付、書類作成・保存、下請代金の支払期日を定める、遅延利息の支払
- 禁止事項：受領拒否、下請代金の支払の遅延、下請代金の減額、返品、買ったたき、購入・利用強制、報復措置等

### 2. 物流特殊指定（独占禁止法上の告示）における取扱いについて

- 荷主が物流事業者に対して、物品の運送又は保管を委託している場合において、荷主及び物流事業者の資本金及び取引上の地位が、物流特殊指定が定める以下のいずれかの関係にあるときに対象

#### ● 適用対象



※取引上の地位の優劣の判断に際しては、荷主と物流事業者の関係ごとに、取引依存度、荷主の市場における地位、取引先変更の可能性等を総合的に考慮

#### ● 特定荷主の禁止行為

- 支払遅延、減額、買ったたき、購入・利用強制、割引困難な手形交付、不当な経済上の利益提供要請、不当な給付内容の変更及びやり直し、報復措置
- ※書面交付等の義務は無し

## **IV. 当面講ずべき具体的施策**

### **4. 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用**

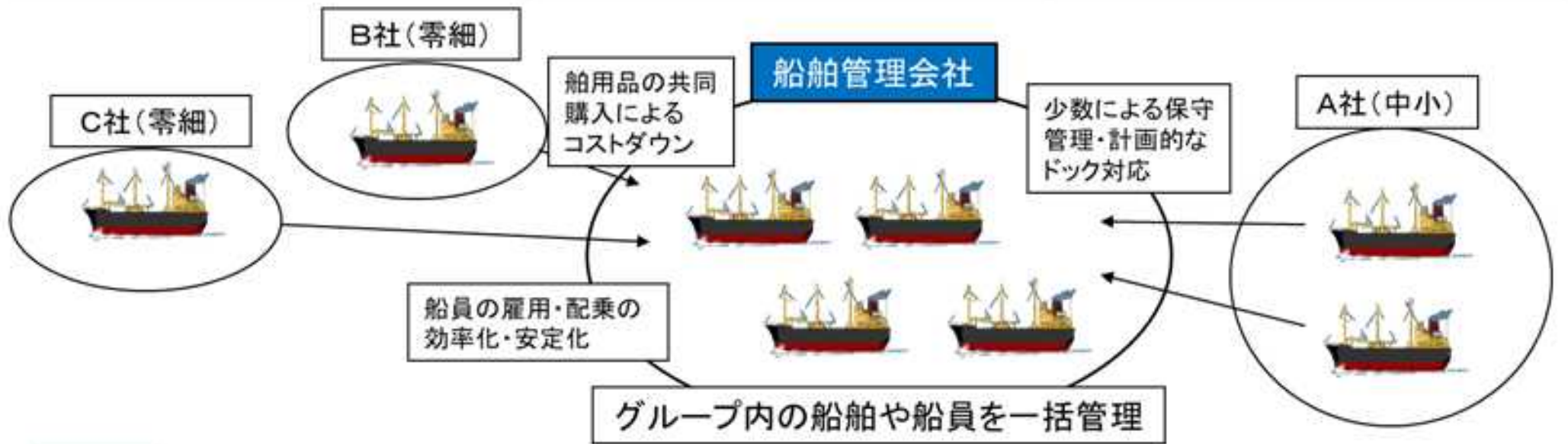
---

■ オーナーにおける、①スケールメリットを活かした管理コストの削減や、②効率的な人材育成等を図るため、船舶管理会社を核とするグループ化・集約化の取り組みを推進

1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社に一元化して外注委託。
2. 船舶管理会社は、内航海運事業者から船舶管理業務を受託し、様々なサービスを提供。

## 船舶管理会社の業務

船員の配乗・雇用管理業務	船舶の保守管理業務	船舶の運航実施管理業務
--------------	-----------	-------------



### メリット

●安全の確保

- ①安全管理体制の充実
- ②安全の総合的な向上

●会社の体質基盤強化

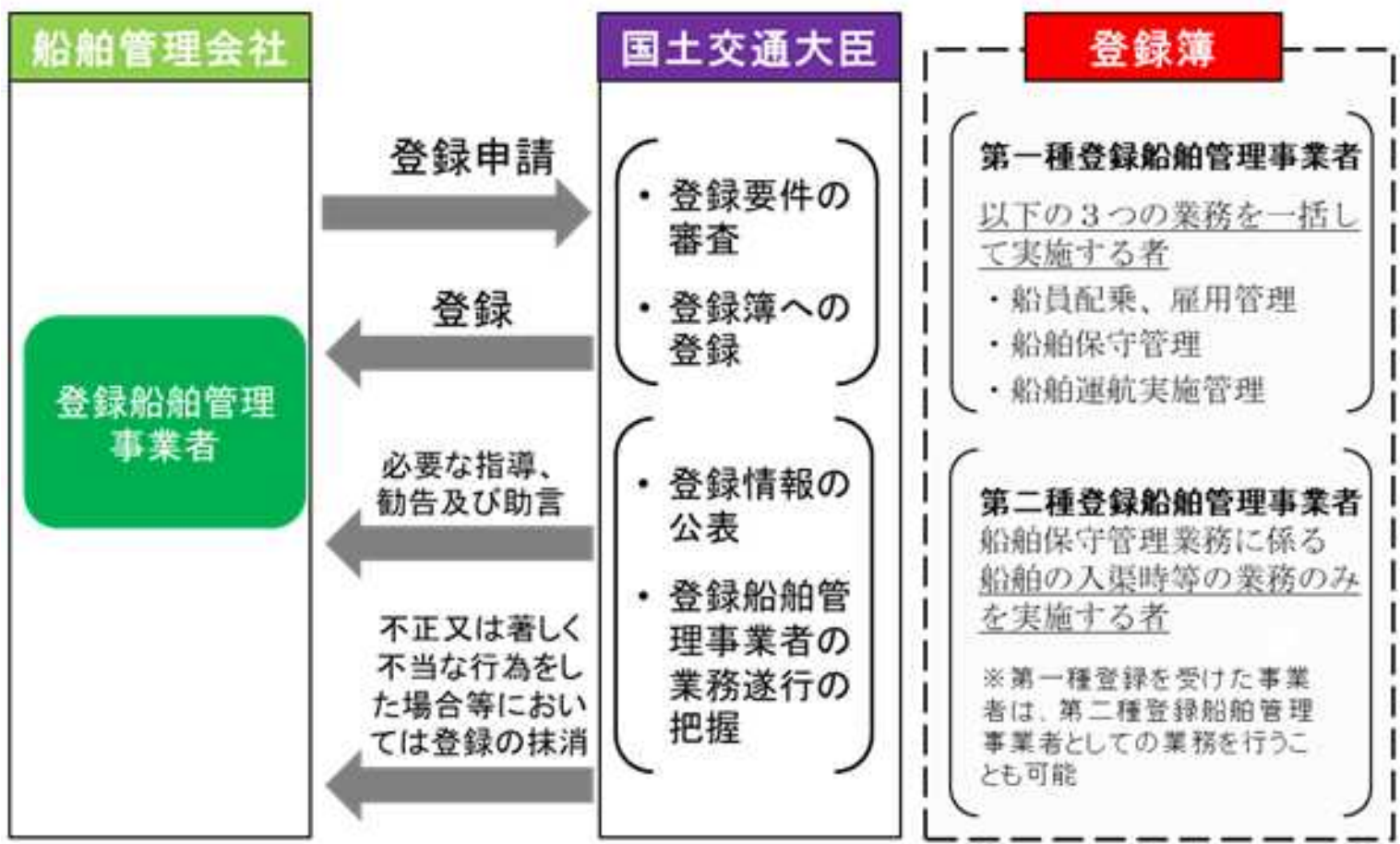
- ①経営基盤の安定化・信用力向上・コストダウン
- ②予備船員確保の容易化

●良質の労働力確保

- ①労働力不足の解消
- ②労働環境の向上
- ③船員教育の充実

# 登録船舶管理事業者制度の創設

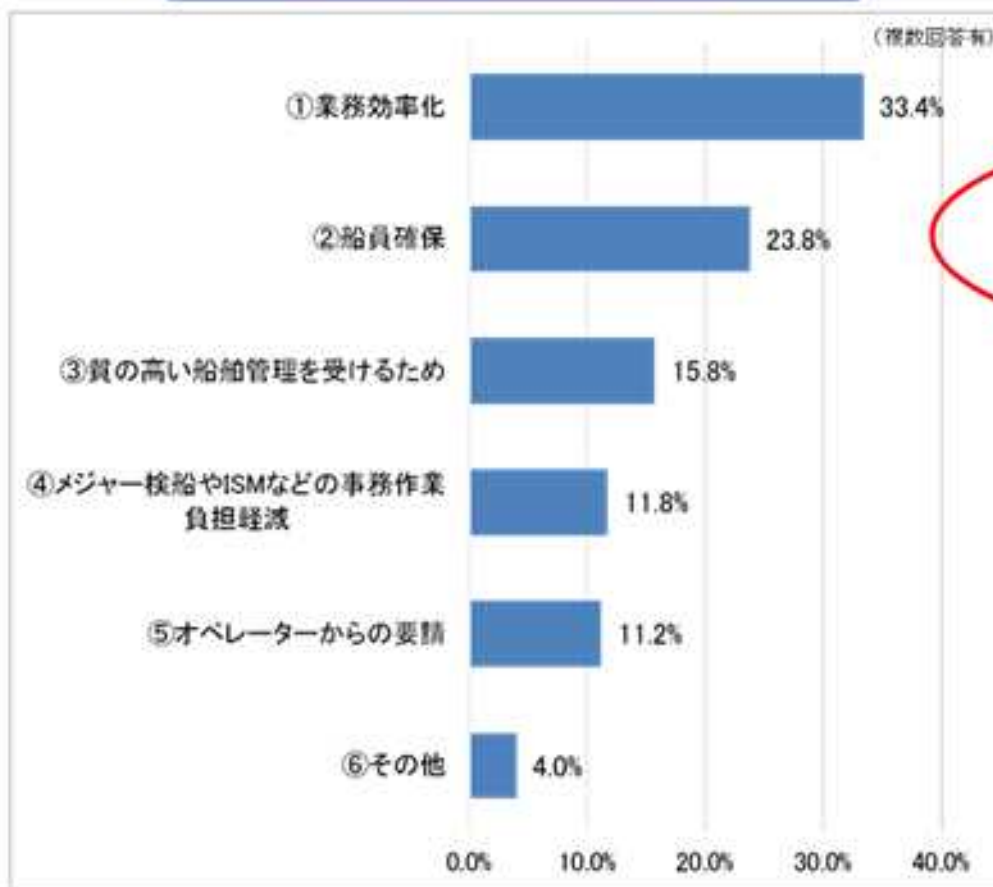
- 平成30年4月より登録船舶管理事業者制度を開始(告示)。令和2年7月13日現在、28事業者が登録。
- 本制度を通じて、登録を受けた船舶管理会社による業務の品質の向上や、高品質の業務の安定的・継続的な実施を確保することで、内航海運業者の事業基盤強化を図る。



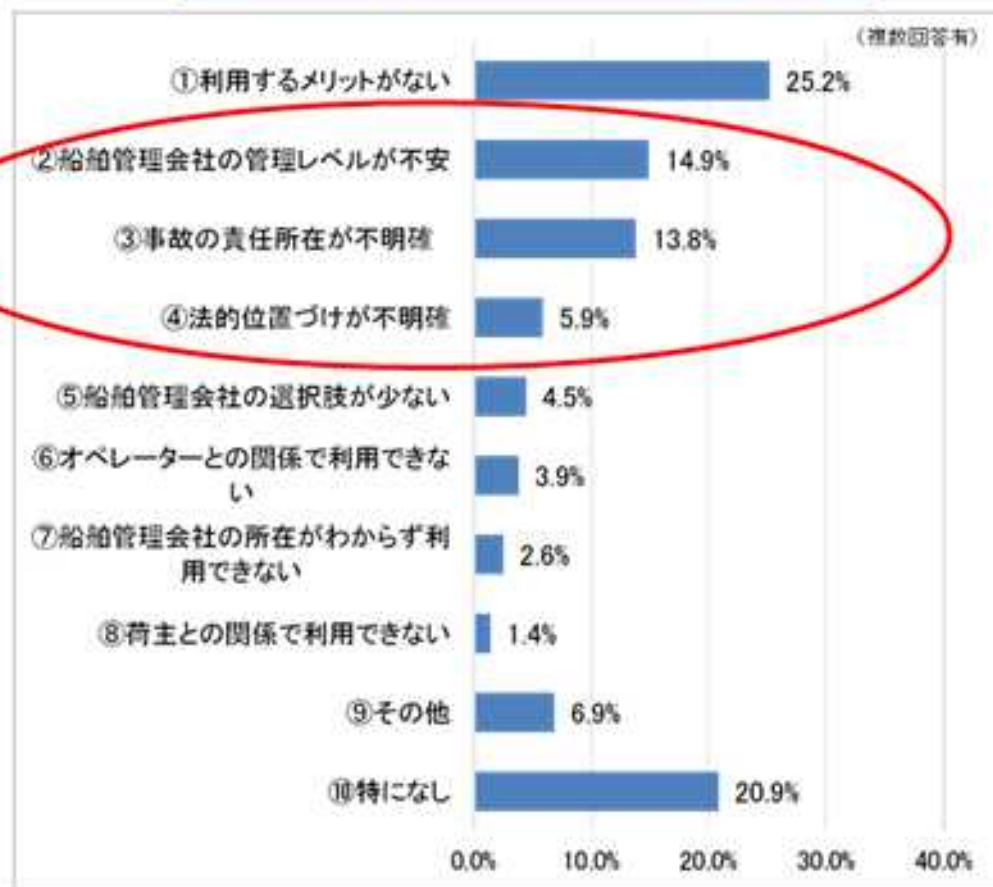
登録船舶管理事業者 (28事業者) 2020年7月13日現在	
(株)アズーロジャパン	アキ・マリン(株)
浪速タンカー(株)	備後共同汽船(株)
(株)デュカム	(株)フロンティア
日本海運(株)	ブルーマリン(株)
富士輸送(株)	(有)正豊海運
名古屋汽船(株)	亀崎マリン(株)
鹿児島船舶(株)	YK SHIPPING(株)
大光船舶(株)	(株)三原汽船
山友汽船(株)	(株)雄和海運
(株)イコース	さおり海運(有)
(株)エイワマリン	協同商船(株)
日徳汽船(株)	つばさマリン(株)
増富海運(株)	JFE物流(株)
幸浜海運(株)	三洋海事(株)

- 船舶管理会社を活用する理由としては、「業務効率化」、「船員確保」や「質の高い管理を受けるため」と回答した者が全体の7割を超えており、船舶管理会社の活用が効率的な運航のための重要な手段と位置付けられていることが伺える。
- 一方、船舶管理会社を活用しない理由としては、「利用するメリットがない」、「管理レベルが不安」、「事故の責任の所在が不明確」等を挙げる事業者が多数であり、船舶管理会社に対する具体的な情報の不足、船舶管理会社の品質について統一的な評価がなされていないことが課題と考えられる。

### 船舶管理契約締結理由

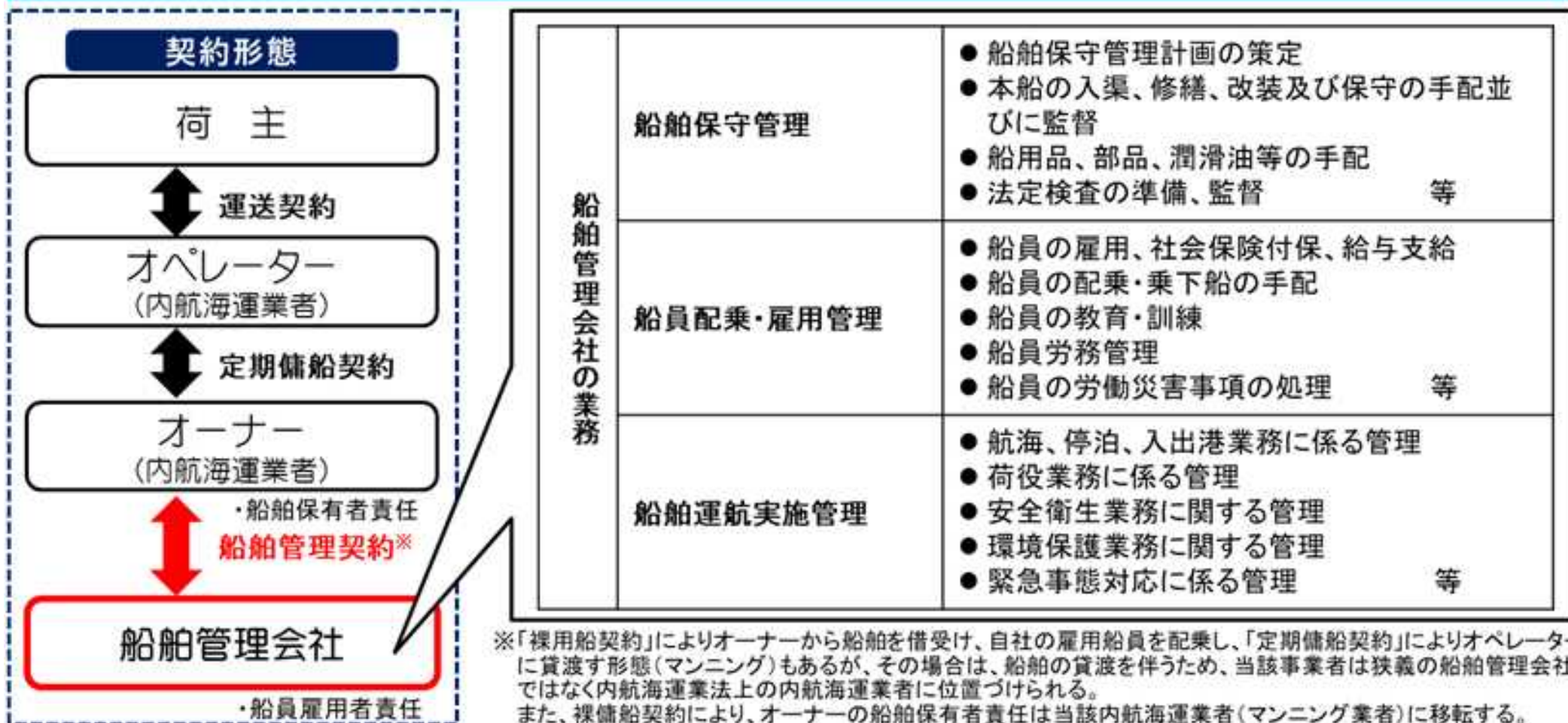


### 船舶管理契約を締結しない理由



# 船舶管理会社の契約形態及び業務

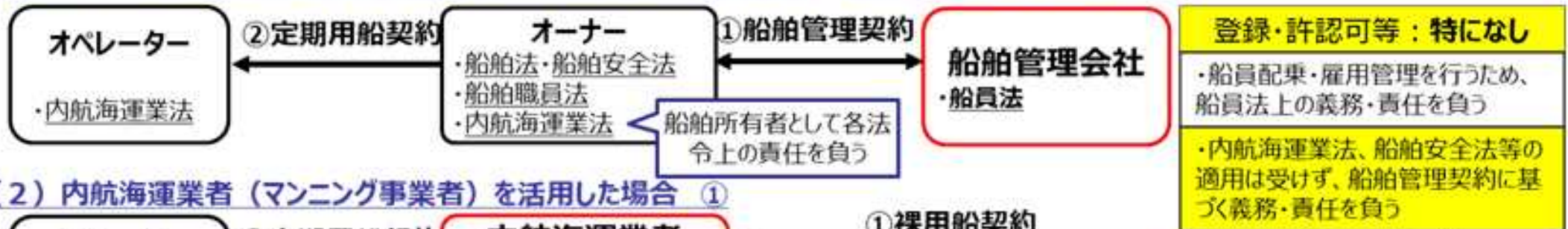
- オーナーは、「船舶保守管理」「船員配乗・雇用管理」「船舶運航実施管理」を船舶管理会社に一括して外注委託。
- 船舶管理会社は、オーナーから船舶管理業務を受託し、様々なサービスを提供。
- オペレーターとの用船契約、荷主との運送契約はあくまで内航海運業者自らが行うため、船舶管理会社は、運送に係る契約には関与せず、あくまで運送に係る船舶の管理のみを受託する。
- オーナーとは管理船舶に関する報告・打ち合わせ等を行うが、荷主・オペレーターとの接触はあまりない。



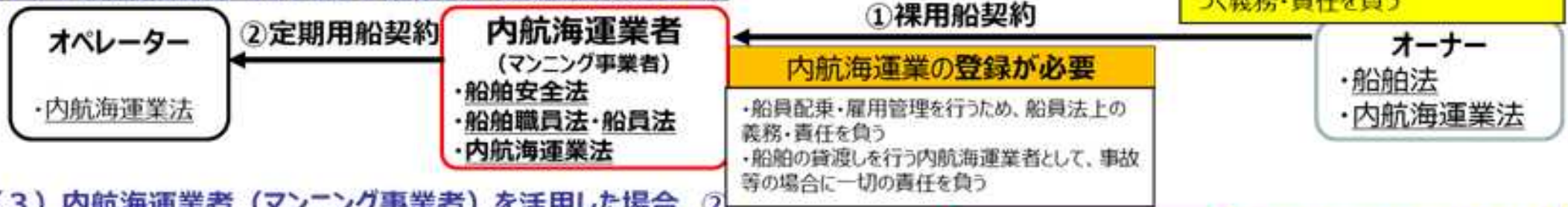
# 船舶管理契約と類似の事業形態と法的位置付け

- 船舶管理契約以外にも、裸用船契約など、所有と管理を分離する他の事業形態もあり、法的位置付けがそれぞれ異なる。
- 裸用船契約により船員配乗等を行う場合は内航海運業の登録が必要となるが、船舶管理契約の場合は法律上必要な登録等はなし。船員法以外の法律による義務・責任を負わない。

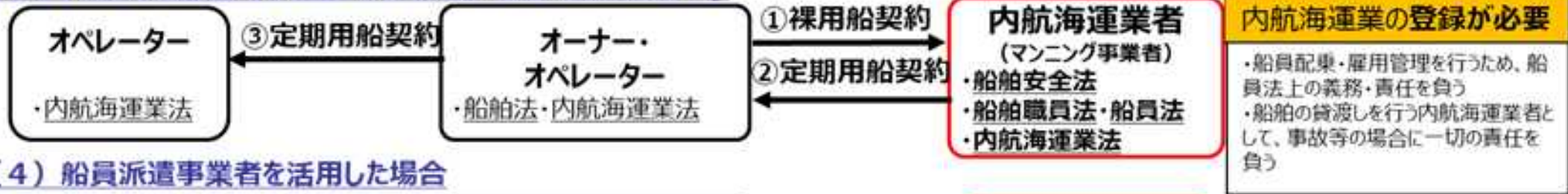
## (1) 船舶管理会社（船員配乗・雇用管理、運航実施管理、船舶保守管理を一括して実施）を活用した場合



## (2) 内航海運業者（マンニング事業者）を活用した場合 ①



## (3) 内航海運業者（マンニング事業者）を活用した場合 ②



## (4) 船員派遣事業者を活用した場合

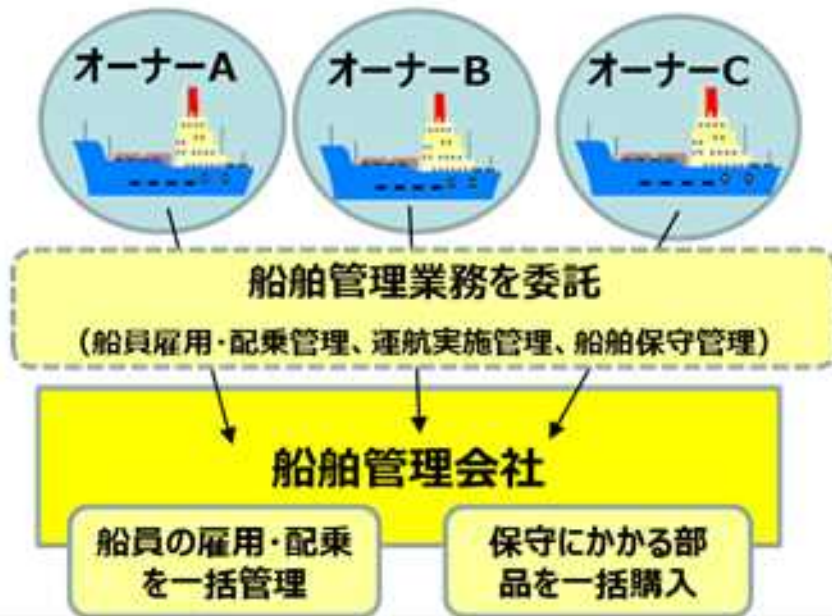




# 「船舶管理会社活用」のポイント

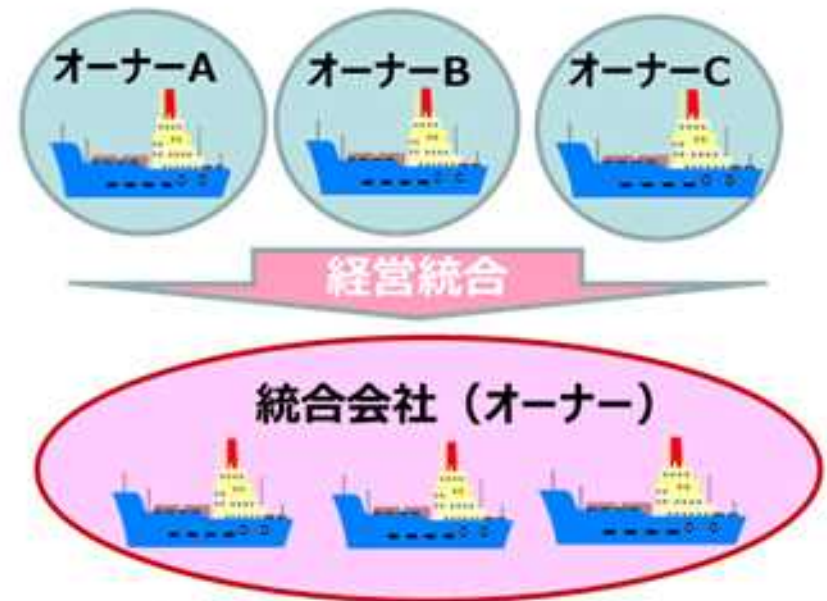
- オーナーの集約化の方策として、「所有と管理の分離」と企業そのものを統合するパターンがあり得るが、内航業界での企業統合はハードルが高いのが実情。
- 船舶管理会社の活用による所有と管理の分離により、船員の一括雇用・配乗等による効率化と資産をオーナーが分散的に保有することによるリスク軽減が可能。

## ○所有と管理を分離するパターン



メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船員の一括雇用・配乗や、共有部品の一括購入により、コストダウンや効率化が図られる</li> <li>・資産自体はオーナーが分散的に保有しており、リスク軽減が可能</li> </ul>
デメリット	一般管理費は統合と比して高価

## ○企業そのものを統合するパターン

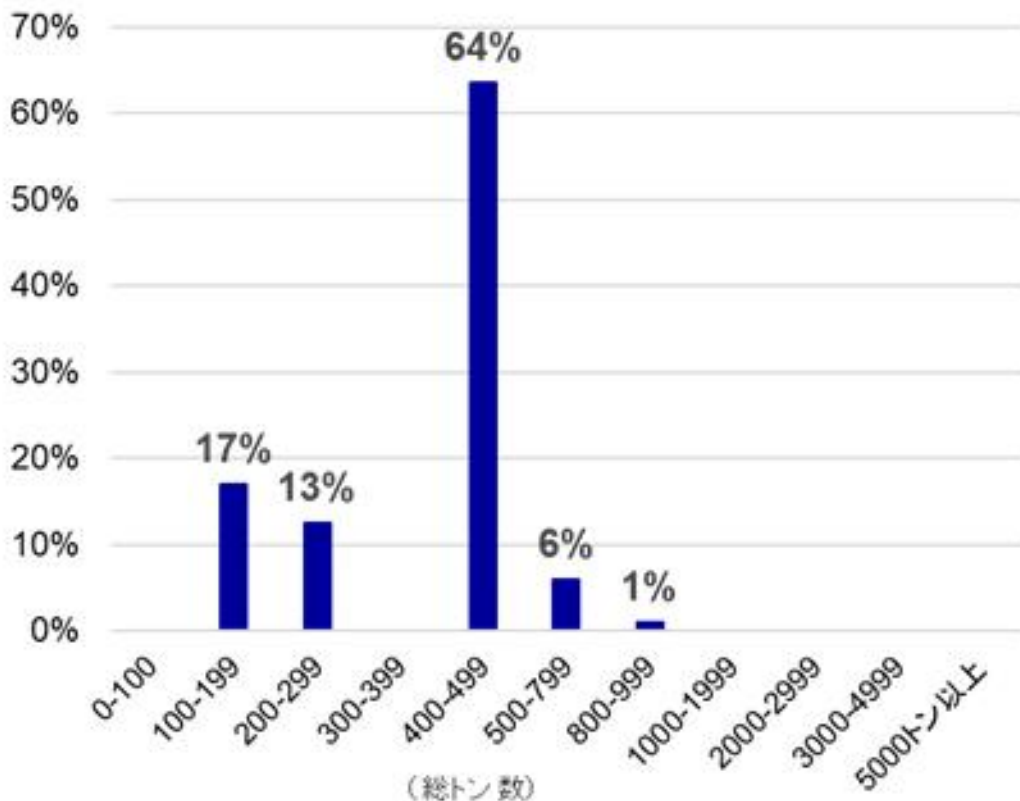


メリット	企業経営に係るコスト（一般管理費）の削減が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多数の船舶を自ら所有することが経営上のリスクになり得る</li> <li>・家族経営の事業者の抵抗感が特に強い</li> </ul>

- 鉄鋼A社の船団は、約2/3を400～499総トン級の比較的小型の船が占めている。
- 他方、石油元売り事業者B社の船団は、約1/3を3000～4999総トン級の内航大型船が占めている。

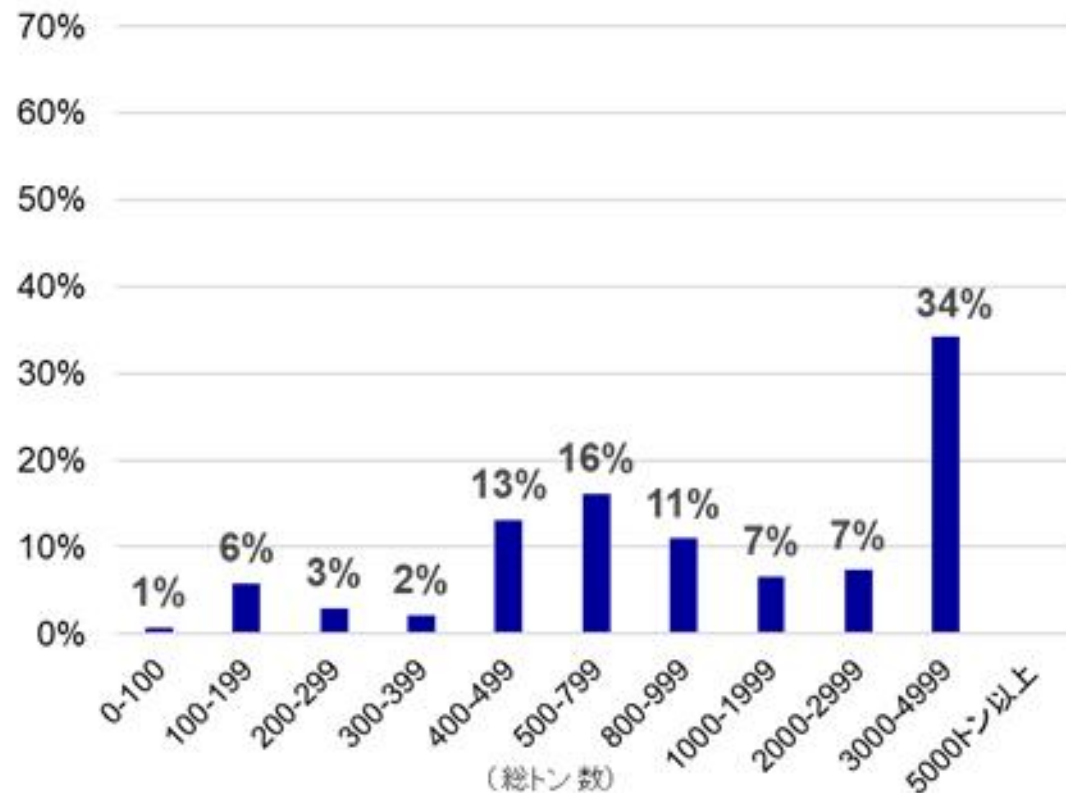
### 鉄鋼事業者A社の船団について

(船団に占める船型の割合)



### 石油元売り事業者B社の船団について

(船団に占める船型の割合)



※いずれも事業者からのヒアリングを基に、国土交通省海事局作成。

➡ 鋼材輸送については、RORO船等大型の船舶を活用し、効率化を図る余地がある。

# 船舶の大型化による効率化

- RORO船は一般貨物船と比較して、運航効率・荷役効率等に優れている。
- 一方、RORO船活用に向けて、インフラの整備や積載率の向上等の課題を解決する必要がある。

## RORO船活用による運航・荷役の効率化

### ○輸送速度

航海時間の短縮に加え、定時運航率の向上

○トレーラ輸送との直結による効率化 & (荒天時のトラック利用による)長距離輸送の削減

### ○荒天による影響のミニマム化

計画的な運航による荷役待ち時間の抑制

### ○荷役能率の向上

積・揚げ荷役作業の生産性向上(従来荷役の2~5倍)

### ○港湾荷役設備制約の解消

荷役クレーン仕様制約、雨天荷役制約の解消

※「第11回基本政策部会 日本製鉄株式会社 講演資料」を基に国土交通省海事局作成。

## 一般貨物船(499総トン)とRORO船(9000総トン)の比較

	一般貨物船(499総トン)	RORO船(9,000総トン) ※荷揚げ・荷積みともにコンヤーン160台ずつを想定
①載貨重量トン	約1,600トン	約6,000トン
②航海速力	約12ノット	約22ノット
③必要船員数 ※最長航行時間10時間以上の場合の安全最小定員	5名 (甲板部3名、機関部2名) 沿海区域、機関出力1,500kw以下	9名 (甲板部6名、機関部3名) 限定近海区域、機関出力6,000kw以上
④欠航率(運送部)	約7~13%	・瀬戸内海航路:1.0%(1.3%) ・太平洋等長距離航路:2.3%(6.6%)
⑤荷役時間	36~60時間 荷揚げ:8~150時間 荷積み:8~150時間 荷待ち:20~300時間	4~60時間 荷揚げ:2~30時間 荷積み:2~30時間 ※荷待ち時間ほとんどなし
⑥荷役に必要な人数	3名 クレーン:1名 陸上作業員:1名 船内作業員:1名	16名 荷揚げ:8名 荷積み:8名

※船舶明細書、エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会HP、複数事業者からのヒアリングより国土交通省海事局作成

## RORO船活用に向けた今後の課題

○RORO船等の大型の船舶に対応できるように、港湾機能の強化(バース整備、浚渫、後背地整備等)が必要。

○積載率を向上させるため、複数企業が協力した共同輸送等により、ロットを大きくすることが必要。105

# 次世代高規格ユニットロードターミナル

港湾の中長期政策「PORT 2030」(2018年7月策定)より抜粋

- 内航フェリー／RORO船によるシームレス輸送の効率性向上のため、情報通信技術を活用して料金決済やシャーン管理等を効率化するとともに、ターミナル内において自動化技術等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現する。
- さらに、環境負荷の軽減、非常災害時の緊急物資・救援車両の輸送等に対応するため、運航事業者との協働によるターミナルの規格の統一化を図る。



○情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、**物流コストの低減**や**リードタイムの短縮**を図るとともに、モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の**国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減**

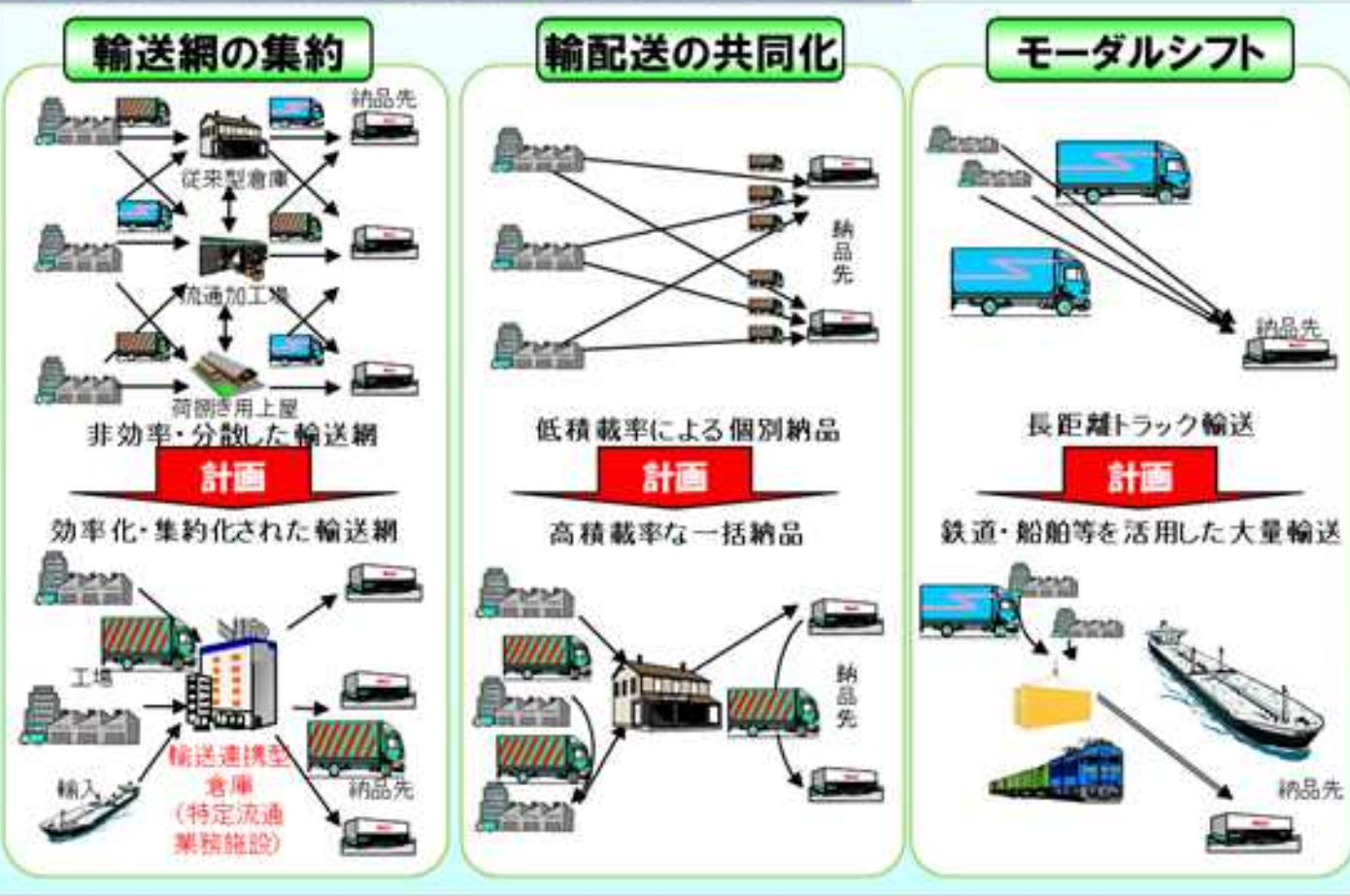
## 目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

## 制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減及び省力化**に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

## 支援対象となる流通業務総合効率化事業の例



大臣認定

## 支援措置

- 事業の立ち上げ・実施の促進**
  - ・計画策定経費・運行経費の**補助**
  - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の**許可等のみなし**
- 必要な施設・設備等への支援**
  - ・輸送連携型倉庫への**税制特例**
    - 法人税:割増償却10%(5年間)
    - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
  - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への**税制特例**(貨物用車両・搬送装置)
    - 固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
  - ・施設の**立地規制に関する配慮**
    - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- 中小企業者等に対する支援**
  - ・信用保険制度の**限度額の拡充**
  - ・長期無利子貸付制度 等

令和2年度当初:財政融資資金 5億円

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による取組を資金面から後押しする。

## 物流総合効率化法に基づく物流総合効率化事業※の実施を後押し

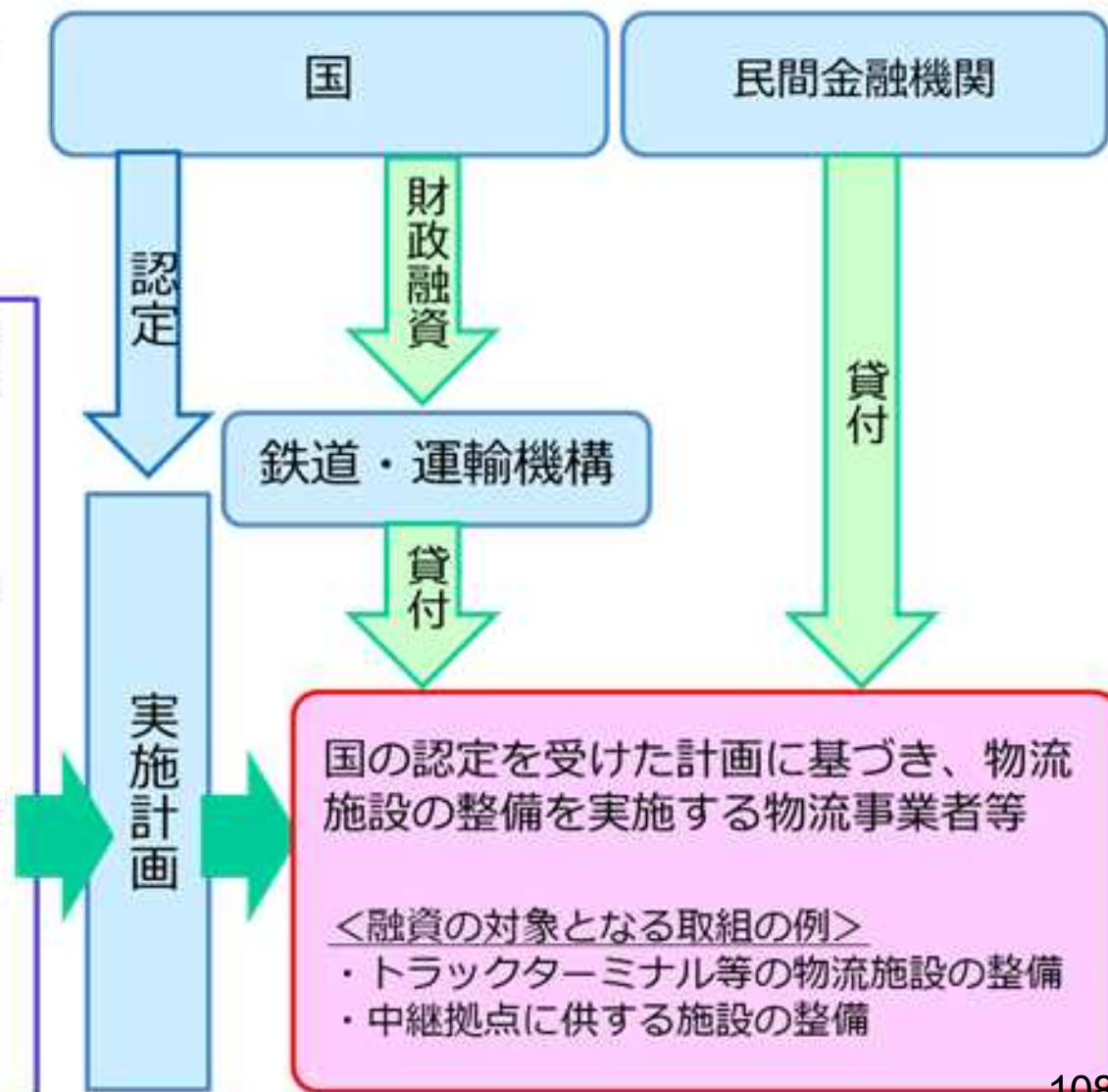
※ 二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業

### 対象施設

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

#### [対象施設のイメージ]

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
- ・ 陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点施設



- 船員の負担になっている荷役作業及びその要因については、下記のとおりであり、一部荷主・オペレーター等において、既に負担軽減を図り、効率化に取り組んでいるところ。

※工業市場研究所「荷役時における内航船員の作業等実態調査」及び事業者からのヒアリングを基に国土交通省海事局作成。

	一般貨物船 ＜作業体制1or2名＞	油送船・ケミカルタンカー ＜作業体制5or6名＞
負担となっている作業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ダンネージの片付け作業が負担</li> <li>2. 荷待時間が長い。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. タンククリーニング・乾燥作業が負担。</li> <li>2. バルブ開閉等の作業が負担。</li> <li>3. 封印作業が負担。</li> </ol>
要因	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.               <ol style="list-style-type: none"> <li>①契約による取り決めではなく、慣習で船員が行なっている状況。</li> <li>②ダンネージが重い。</li> </ol> </li> <li>2. 過密スケジュール等、非効率な配船。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. タンク内の貨物の凝固等による作業時間の増加。</li> <li>2. 手動でバルブ開閉等を行っている状況。</li> <li>3. 契約による取り決めではなく、慣習で船員が行なっている状況。</li> </ol>
取組事例	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.               <ol style="list-style-type: none"> <li>①ダンネージの片付けを陸側で分担。</li> <li>②ダンネージを軽い素材に変更。</li> </ol> </li> <li>2. 運航情報や荷役状況等のデータを集約し、効率的な配船を行うことで、荷役時間を短縮。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 特殊なポンプや配管を用い、貨物の凝固を防ぐことで、タンククリーニングの作業時間を短縮。</li> <li>2. 3,000トン級の大型船は、既に自動化済。</li> <li>3. 封印作業については荷主-海運業者間の協議により廃止。</li> </ol>

→ こうした取組事例をベストプラクティスとして、横展開していく。

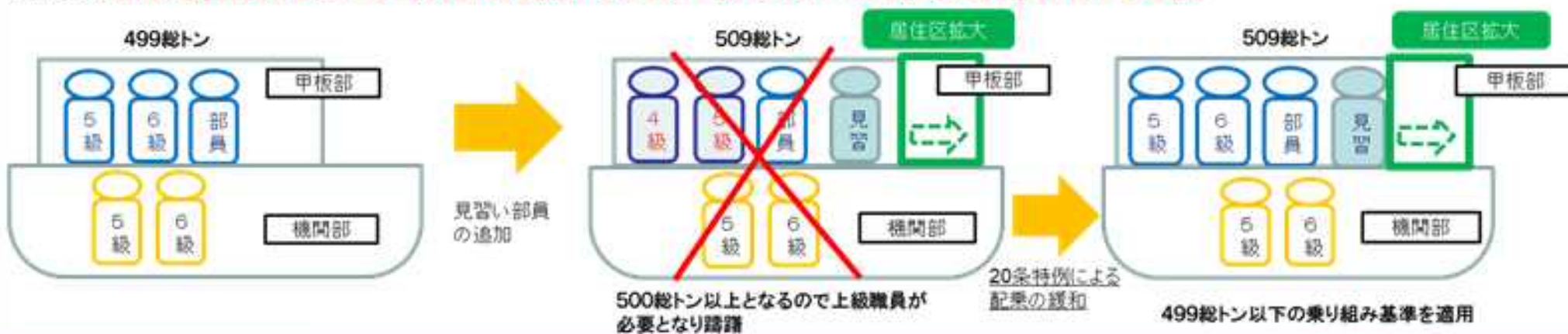
## 現状・課題

- 総トン数499トンクラスの貨物船において、新人船員を乗り組ませて育成する場合は、新たに船員室を増やす必要があるが、船員室等を増やしたこと(船舶の増トン)により、規制(配乗基準や安全基準等)レベルが厳しくなることから、各事業者においては、船員育成のための船員室増に踏み切れない状況。
- 内航船において、若年船員の確保・育成の強化が必要。特に総トン数499トンクラスの貨物船について、船員確保の目的で居住区を拡大した場合における増トン数を各種規制の適用から除外して欲しい旨の要望を踏まえ、以下の取組を昨年8月1日より開始。

## 取組の内容

### 配乗基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶に対して、**船舶職員法第20条の特例許可を用いて、総トン数500トン未満の乗り組み基準を適用**



### 安全基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶を対象に、**居住区域拡大による安全性への影響のない一部の安全基準(機関室の消防設備等)について、引き続き総トン数500トン未満の船舶と同じ基準を適用。**

【参考】船舶消防設備規則の一部基準

規則での要求事項	総トン数 509トン	総トン数 499トン
機関室にCO2、高圧蒸気又は加圧水噴霧の固定式消防装置	必要	不要

## 期待される効果

船員育成のための船員室増が行いやすくなり、新たな船員の確保・育成に寄与する。現在5隻(建造中含む)。



- 船員育成船舶について、「港則法体系(港内の交通ルール)」及び「港湾運送事業法体系(貨物の船舶との積卸しに必要な許可の種別)」、「労働安全衛生法体系(船内荷役作業における作業主任者の選任)」においても総トン数500トンを境として扱いが変わるため、関係法令の改正により必要な措置を講じたところ。

## 概要

- 下記の政省令を改正し、船員育成船舶について、総トン数500トン未満に準じた取り扱いとなるよう措置。

### ①内航海運業法施行規則

- ✓ 船員育成船舶を外見的に判別できるよう、「内航船舶の表示」を改正。

### ②港湾運送事業法施行規則

- ✓ 500トン未満の船舶のみ貨物の積卸しを行える沿岸荷役事業の範囲に限定した港湾荷役事業の許可を受けた港運事業者が、船員育成船舶の貨物の積卸しを扱えるように改正。

### ③港湾運送事業報告規則

- ✓ 報告様式の「沿岸荷役実績」に船員育成船舶の荷役を含むように改正。

### ④港則法施行規則

- ✓ びょう泊や水路の航行等の交通ルールについて、500トン未満の船舶と同様の基準を適用できるように改正。

### ⑤労働安全衛生法施行令・労働安全衛生規則

- ✓ 船内荷役作業主任者の選任が必要な船舶の範囲について、500トン未満の船舶と同様の基準を適用できるように改正。

## 内航海運業者からの提案事項

- 総トン数200トン以上の殆どの内航船には事務室の設置が義務付けられているが、物置となっているのが実態。これを船員室として活用できないか。

## MLC（海上の労働に関する条約）の定め

- 独立した事務室を、全ての船舶に設置義務付け
- 一部の船舶は協議に基づいて適用除外が可能

### ○2006年の海上の労働に関する条約（2013年8月5日批准）

第三章 居住設備、レクリエーション用の設備、食料及び料理の提供

第3.1規則 居住設備及びレクリエーション用の設備

A3.1基準 居住設備及びレクリエーション用の設備

**15 全ての船舶は、甲板部及び機関部が使用するための区別された又は共同の事務室を設ける。権限のある機関は、総トン数三千トン未満の船舶については、関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議した後、この要件の適用を除外することができる。**

※国際航行に従事しない総トン数200トン未満の船舶

→ 権限ある機関が、規範の特定の細目を適用することが現時点では合理的ではない又は実行可能でないと、関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議した上で決定した場合には、適用除外が可能（同条約第2条6）

## 現行制度（国内法令による担保）

- 総トン数200トン以上の殆どの内航船に対し、事務室の設置を義務づけ

### ○船舶設備規程（昭和九年逓信省令第六号）

**第115条の15 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶（総トン数200トン未満の船舶であつて国際航海に従事しないもの、二時間限定沿海船及び係留船を除く。）は、独立した事務室を設けなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造、航海の態様等を考慮してさしつかえないと認める場合は、この限りでない。**

◎ 関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議の上であれば、総トン数3,000トン未満の内航船について事務室の設置義務を緩和することは可能ではないか。

活用の  
イメージ



船体の大規模な改造なく、船員育成及び確保のためのスペースを確保

## **IV. 当面講ずべき具体的施策**

### **5. 内航海運暫定措置事業終了後の業界のあり方**

---

暫定措置事業終了後も内航海運業界が物流事業者として責務を果たしていくためには、下記事項に対する対応が不可欠。

- ① 安定輸送を確保し、荷主への輸送責任を果たす。



安定輸送を維持するためには、船員の確保が必須であり、そのための船員対策が必要。

- ② 生産性向上を行い物流業者として成長戦略を描くことが必要。



そのためには、大型化・共同輸送等について、関係者と連携して物流システムの改良・改善を図る。

- ③ 物流事業者として、労務、環境、安全等についてコンプライアンス徹底が必要。



そのためには、安全、環境、適正な労務管理などに関する最新の状況を踏まえ、各種研修会の実施や啓蒙活動の推進を通じてコンプライアンス強化に努める。

- ④ 安定輸送の確保、生産性の向上、諸法制に対するコンプライアンスの維持を図るためには、取引環境の改善が必要。



荷主・オペ・オーナーの縦関係の従属性の高い内航海運において、①～③の事項を実現するためには、適正なコスト負担等取引環境の改善が必要。

※ 以上の課題については、内航海運業界だけで解決するのは難しく、行政、荷主、海運業界全体の理解と取り組みが必要。

我が国は、周囲を海に囲まれるという地理的特性から、内航海運は社会的インフラとしての重要な機能を果たしている。

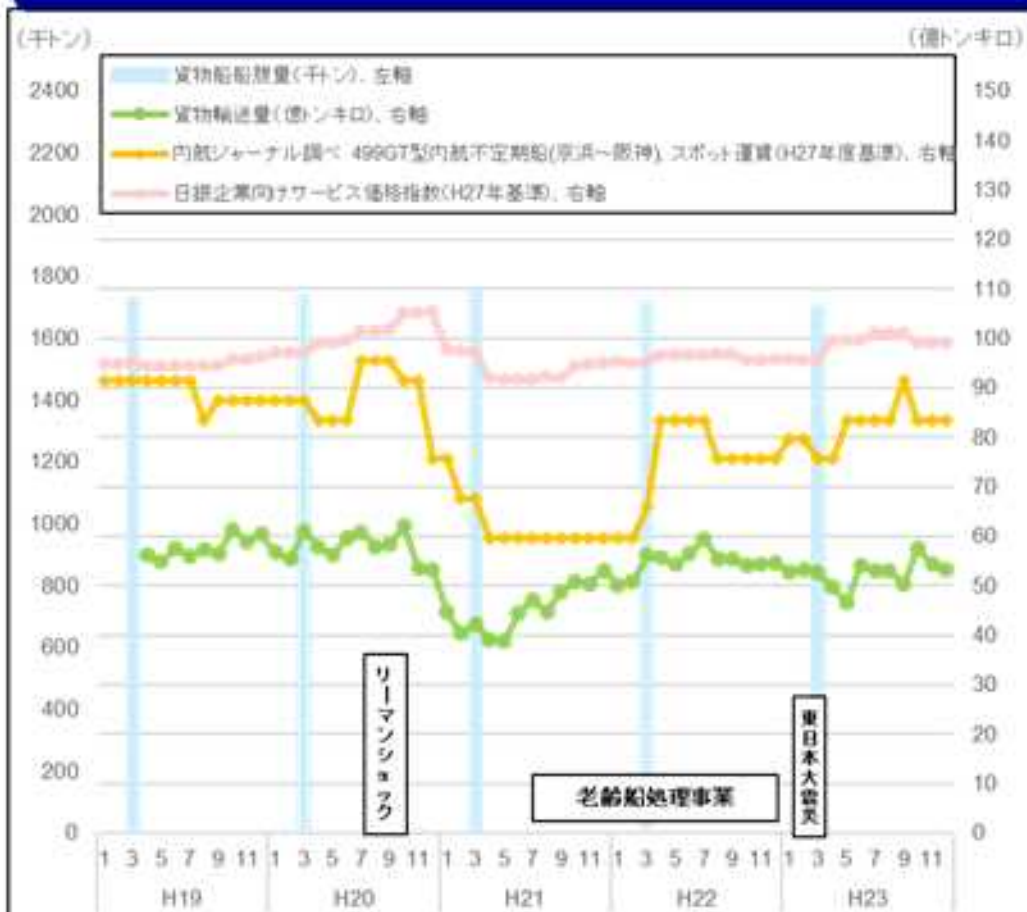
一方内航海運業界は、

- ① 高額な船舶を設備投資する船主に中小事業者が多く、同じ中小事業者が多いトラック業界と比べ、設備投資に対する負担が非常に大きい。
- ② 内航海運は装置産業であり、船舶の建造に長時間を要し、且つ、長期間効率的に稼働させるかが必要があるため、急激な経済変動に脆弱な特性を有する。
- ③ このため大きな経済変動に見舞われると、機動的に対応することが出来ず、船腹過剰に陥りやすく、マーケットが混乱し輸送責任が果たせなくなる。
- ④ なお、内航海運の顧客は国内物流でさらに海上輸送を行える荷主企業という非常に限定的なマーケットに限られるため、内航事業者の体力を超えた急激な変化への対応が厳しいという現状である。

以上のように内航海運は他の産業に見られない特殊な事情を抱える業界であり、緊急事態が発生した時の制度上のセーフティネットとして、内航海運組合法は必要と考えている。

- 減価償却期間が長く不況時に撤退しにくいこと、係船費用の高さから採算割れをしても運航を続ける等から、不況時等に迅速に供給量を調整することが困難。
- 実際に、H19～23年の貨物船のスポット運賃や月別の運賃水準の推移を見ると、リーマンショック後は、船腹量が大きく変わらない中、輸送量の急落とともに、スポット運賃・月別運賃水準が急激に下落し、相関関係が見られるところ。
- リーマンショック時には、暫定措置事業において解撤等交付金の対象から一度除外した船齢16年以上の老齢船についても交付金を支出する「内航海運老齢船処理事業」を実施し、老齢船の撤退による船腹量の引き締めを図った。

## 499GT型貨物船のスポット運賃・月別運賃水準の推移



## 内航海運老齢船処理事業

- 平成20年秋の世界同時不況を受け、平成21年度補正予算により、特定の条件を満たす平成21年11月までに申請し、平成23年1月までに解撤等を行った船齢16年以上の船舶に対して、解撤等交付金(単価は通常の交付金の半額)を交付する「内航海運老齢船処理事業」を実施、老齢船の市場からの撤退を図ることとした。

船齢16歳以上の船を解撤・海外売船した場合



従来は支出されなかった解撤等交付金を交付  
(単価は通常の交付金の半額)

解撤隻数: 116隻 (69,169総トン)

交付額: 約24億

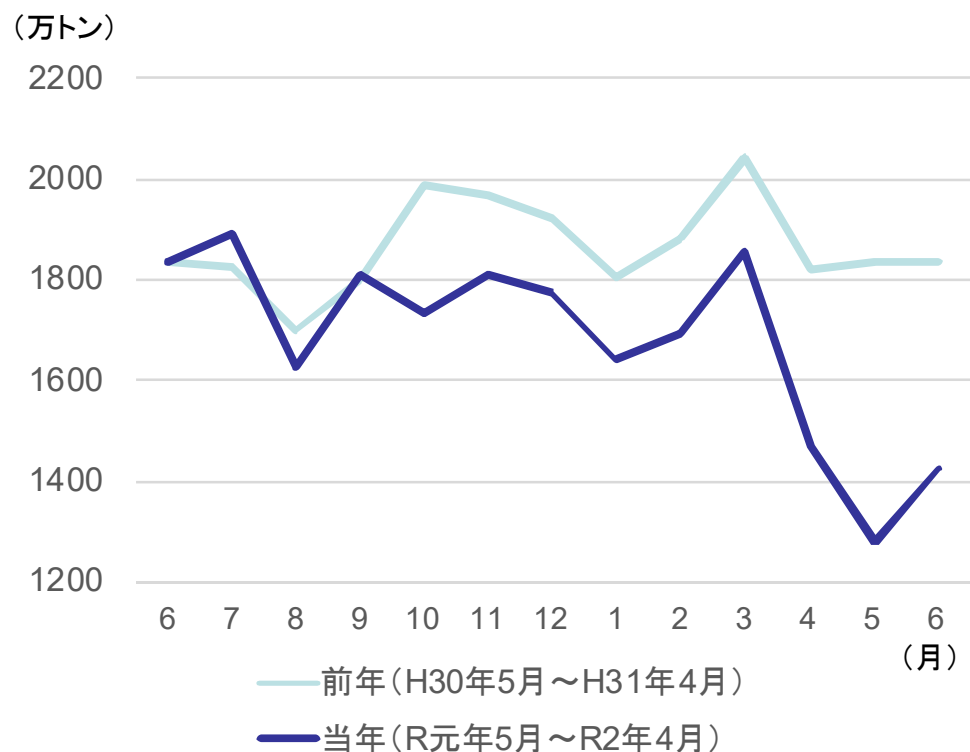
## V. 新型コロナウイルス感染症の影響

---



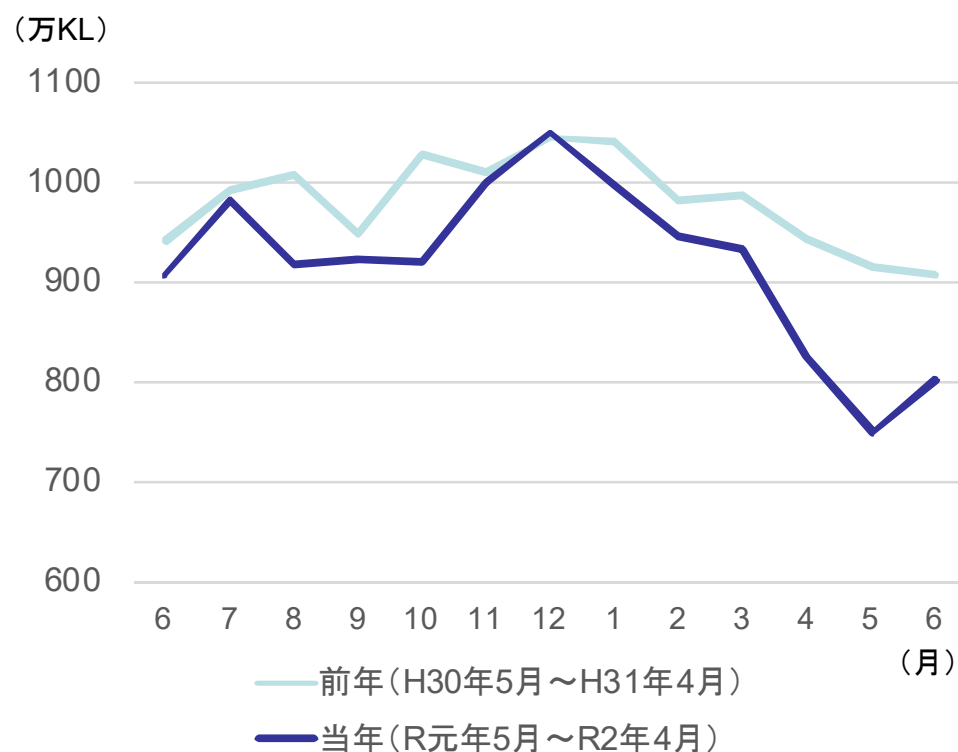
- 今般の新型コロナウイルス感染症拡大により、内航海運業界も大きな影響を受けた。
- 貨物船は昨年10月以降、油送船は直近1年間輸送量は減少傾向にあり、特に、本年6月の対前年同月比は、貨物船が約22%減少、油送船が約11%減少と、いずれも大幅に減少。
- 今後も新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されている。

## 貨物船



※R2年4月は速報値

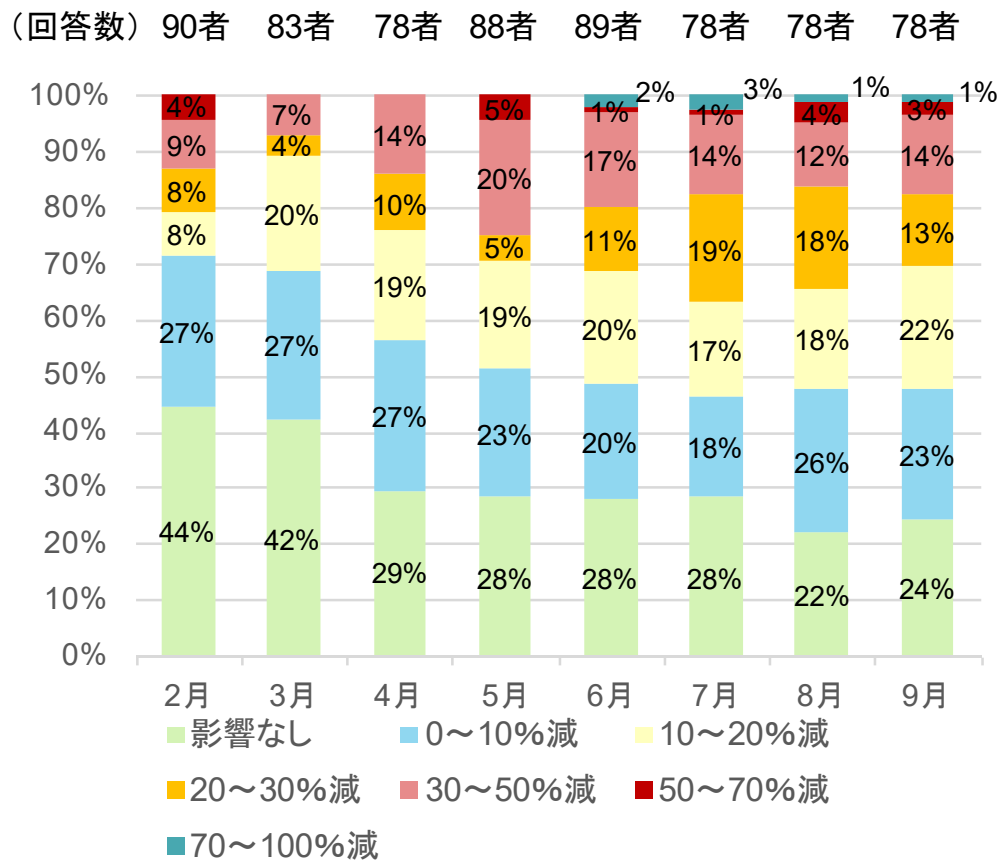
## 油送船



※R2年4月は速報値

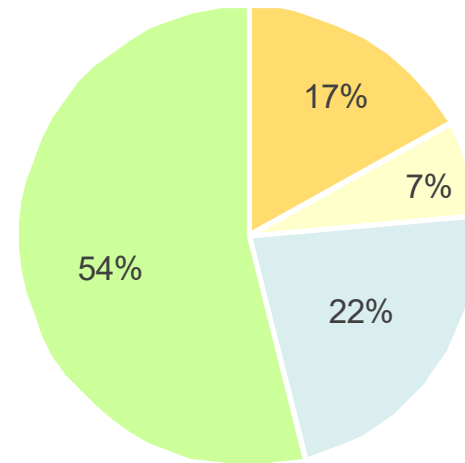
- 売上については、2月時点では前年同月と比べて「減少」と回答した事業者は約5割だったが、7月は約7割にまで拡大。8月以降もこの減少傾向は続く見込み。
- 厳しい経営状況の中、セーフティネット貸付や雇用調整助成金等、国による支援策を活用又は活用を検討。

売上金額(前年同月比) ※8、9月は見込み

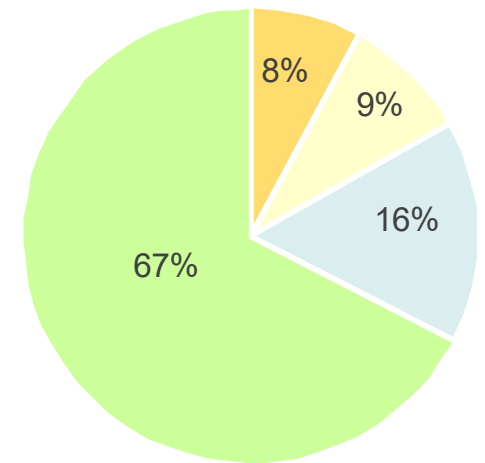


国による支援策の活用状況 ※7月末時点

【セーフティネット貸付】  
(回答: 89者)



【雇用調整助成金】  
(回答: 89者)



# 第1次、第2次補正予算等による主な支援策①

- 2次にわたる補正予算等により、内航海運業者も活用可能な、民間金融機関による実質無利子・無担保融資の創設、雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大等の支援策を講じたところ。
- 海事局では、必要な支援策が隅々まで行き届くよう、地方運輸局等に設置した相談窓口を活用しながら、プッシュ型で制度の周知徹底や現場のニーズ把握等に取り組んでいる。

運 転 資 金 等 が 不 足 す る 融 資 場 合	セーフティネット貸付		運転資金又は設備資金の融資 (日本政策金融公庫等。最大7.2億円)		
	無 利 子 ・ 無 担 保 融 資	信用保証付き	セーフティネット保証	一般保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)	+ 保証料・利子減免 ※信用保証付き民間既往 債務の借換も対象
			危機関連保証	セーフティネット保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)	
		政府系金融機関による融資	新型コロナウイルス感染症 特別貸付	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (日本政策金融公庫等。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)	※既往債務の 借換も可能
			危機対応融資	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (商工組合中央金庫。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)	+ 特別利子 補給制度
			小規模事業者経営改善資金 (マル経融資)	小規模事業者に対する別枠の融資 (日本政策金融公庫等。最大1,000万円)	
		資本性劣後ローン (中小企業向け)		一時的に財務状況が悪化し企業再建に取り組む企業に対する資本性劣後ローンの提供(日本政策金融公庫等。最大7.2億円) ※利率0.5%(当初3年間)	

# 第1次、第2次補正予算等による主な支援策②

第16回基本政策部会資料より

不運 足 転 す 資 る 場 金 場 合 が	新型コロナ特例リスケジュール (特例リスケ)	中小企業再生支援協議会が既往債務の支払いに悩む中小企業に代わり、1年間の元金返済猶予を要請、特例リスケ計画(1年間の資金繰り計画)の策定支援
	持 続 化 給 付 金	特に大きな影響を受けている中堅以下の事業者を対象に給付金を支給 (法人:200万円)
	家 賃 支 援 給 付 金	中堅以下の事業者で売上高が減少(5月~12月のいずれか1ヶ月で前年同月比▲50%以上等)しているテナント事業者に対し、地代・家賃の負担軽減のための給付金を支給(法人:月額最大100万円/6ヶ月分支給) ※土地・建物賃貸借契約に基づく賃料と類似するものとして港湾の占有料や施設使用料(例:棧橋設置に係る占有料等)も対象となり得る。
維 持 用	雇 用 調 整 助 成 金	休業手当や教育訓練等の費用の一部(中小企業:4/5 大企業:2/3)を助成 助成率上乘せ:解雇等を行わない場合(中小企業:10/10 大企業:3/4) 支給上限額:15,000円/日/人(月額上限:33万円)
税 制 措 置	固 定 資 産 税 等 の 軽 減 措 置	中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税を収入の減少幅に応じて軽減(減免率:1/2 or 全額) ※令和3年(2021年)課税が対象
	納 税 猶 予	2月以降、事業収入が減少(前年同月比▲20%以上)した事業者に対して、法人税や消費税、固定資産税など、基本的に全ての税を対象に無担保かつ延滞税なしで納税を原則1年間猶予
	欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	資本金10億円以下の中堅・中小企業において、前年度黒字で今年度赤字の場合、前年度に納付した法人税の一部還付
	災 害 損 失 欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	新型コロナウイルス感染症の影響により損失が発生した場合には、災害損失欠損金の繰戻しによる法人税額の還付
そ の 他	地 方 創 生 臨 時 交 付 金	地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金(総額3兆円)を交付 ※交付金の用途は各自治体で決定