

前回の議論のまとめ

令和2年1月24日(金)

国土交通省海事局

前回の議論のまとめ(1)

1. 生産性向上について (総論)

- 内航海運の賃金がすでに高いという現状を踏まえると、**生産性を上げるには資本に手をつけること (例えば、省力化のための設備投資) が有効。**
- 労働生産性を上げるには労働投入量を減らす必要。そのためには、**自動化、アウトソーシング、業務廃止などで業務効率化**を図ることが必要。

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

2. 船舶管理会社について

- アウトソーシングすると、**オーナーは単なる出資者になってしまう**ため、内航では普及しないのではないかな。
- ↔ 船舶管理会社のメリットを数値化するのは難しいが、**コストの見える化が図られる**ことがポイント。また、船員養成や技術革新など、**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**こともある。
- これまでの内航海運業法は所有と管理が一体であることを前提に規制してきたが、**所有と管理が分離した場合、管理をする者に対しても規制が必要。**

➡ 船舶管理会社のメリットや、制度上の課題等を整理した上で、春頃の基本政策部会において改めて議論

前回の議論のまとめ(2)

3. 働き方改革の実現について

- **「働き方改革の実現」とは、何をどこまで実現しなければならないのか**、明らかにしてほしい。
- 過去より労働時間が短くなればよいというわけではない。船員不足を解消したいなら、**船員を目指してもらえ労働時間とはどのくらいなのか**という視点で考える必要がある。
- 働き方改革の当事者は船員であり、**船員の意見を取り入れることが必要**。

法令については遵守することが必要。「働き方改革の実現」の具体的な内容について、船員部会における検討内容を今後の基本政策部会において提示

4. 運航スケジュールについて

- 労働時間について、運航スケジュールやそれを決めるオペレーター理解が必要。**荷主、オペ、オーナーの連携が重要**ではないか。
- 伝統的な定期傭船契約では24時間365日船を使っても良いこととなっており、労務問題は船主専管事項とされていたが、**船員不足もあり、今後は変えていく必要**があるのではないか。
- **定期傭船契約も無制限で船を使えるわけではない**。定期傭船契約においては、安全運航を指示する義務がオペレーターにあると解されており、船の運航能力や確保している船員数を前提に、契約上オペレーターが指示できる運航範囲が決まるのではないか。
- **労務問題と運航スケジュールを切り離して考えること自体に無理**がある。長時間労働が起きた際、使用者の責任を拡張してオペレーターや荷主に遡及してくると考えられないか。

今回の基本政策部会において、取引環境の改善に向けた方策について議論

また、運航スケジュールに関するオペレーターの取組について今回の基本政策部会において紹介

前回の議論のまとめ(3)

5. 取引環境の改善について

- **運賃が適正に払われているのは一部**であって、一般的にそうになっていないのではないかと。
- 取引環境の適正化に向けて、**行政が制度改革を行い、実効性あるものにしてほしい。**

➤ 今回の基本政策部会において、取引環境に関する現状やアンケート結果を紹介し、取引環境の改善に向けた方策について議論

6. 今後の議論の方向性について

- 内航海運はステークホルダーの主張が絡み合っており、奥深い議論が必要ではあるが、**突破口を1, 2個決めて進めてもよいのではないかと。**
- 荷主、オペ、オーナー、船員と、**それぞれの立場で何ができるのか出し合うことが必要。**

➤ 今回の基本政策部会において、内航海運業界側からのヒアリングやオペレーターの実情の紹介を行い、今後、それぞれの立場で何ができるか、検討を進める