

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。

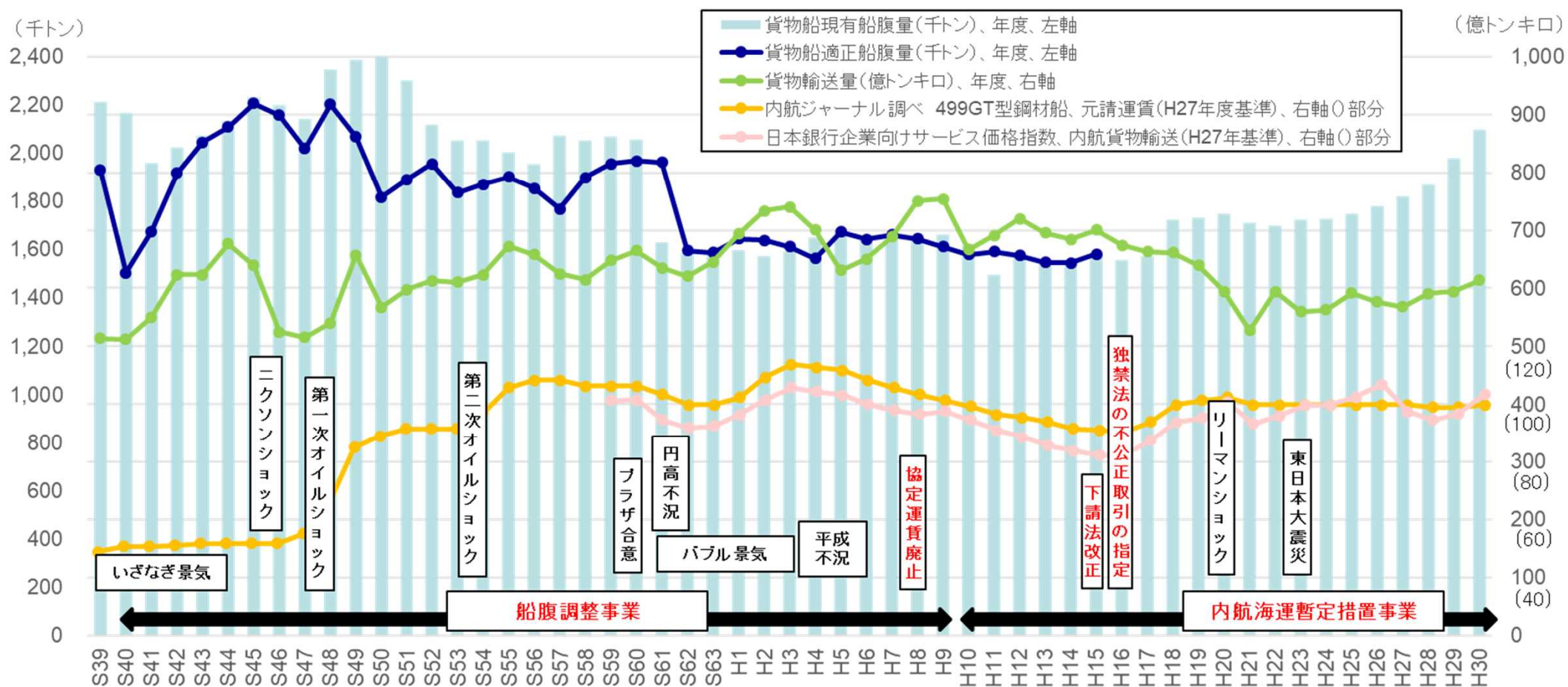
しかし既に平成27年に解撤交付金対象船舶が消滅したこともあり、現在は建造納付金により借入金を返済するための事業となっている。

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。

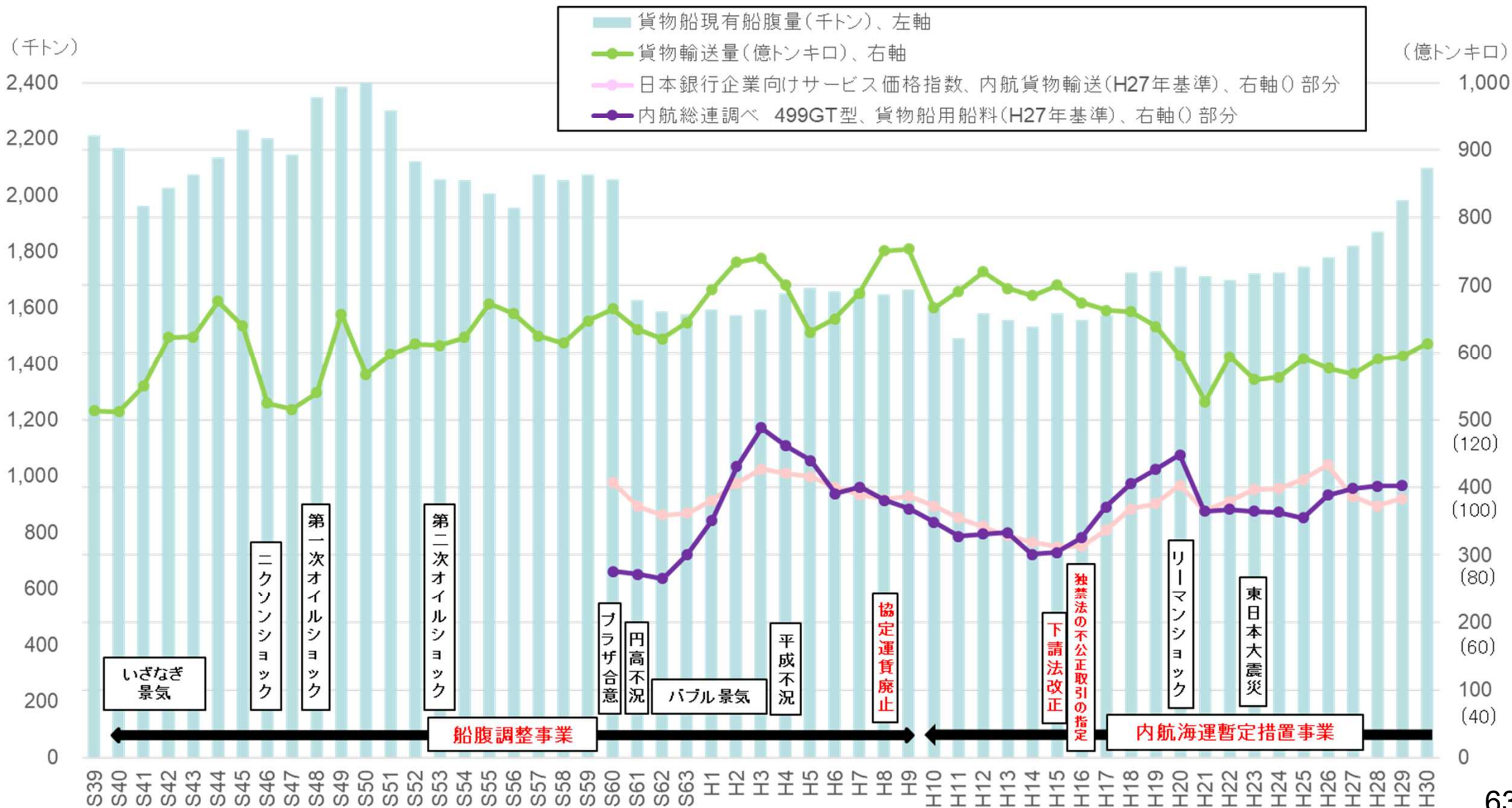
船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(貨物船)

- 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。



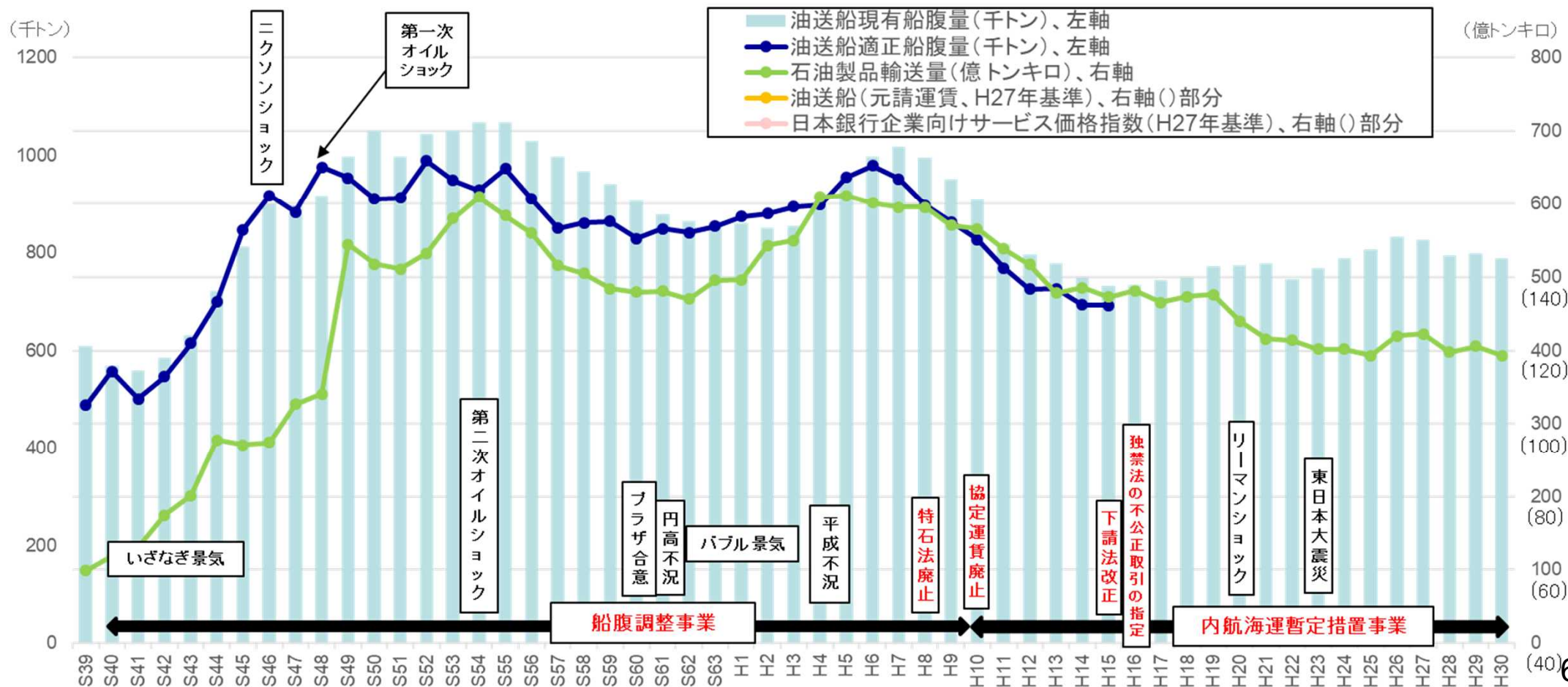
貨物船の元請運賃及び用船料の推移

■ 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。

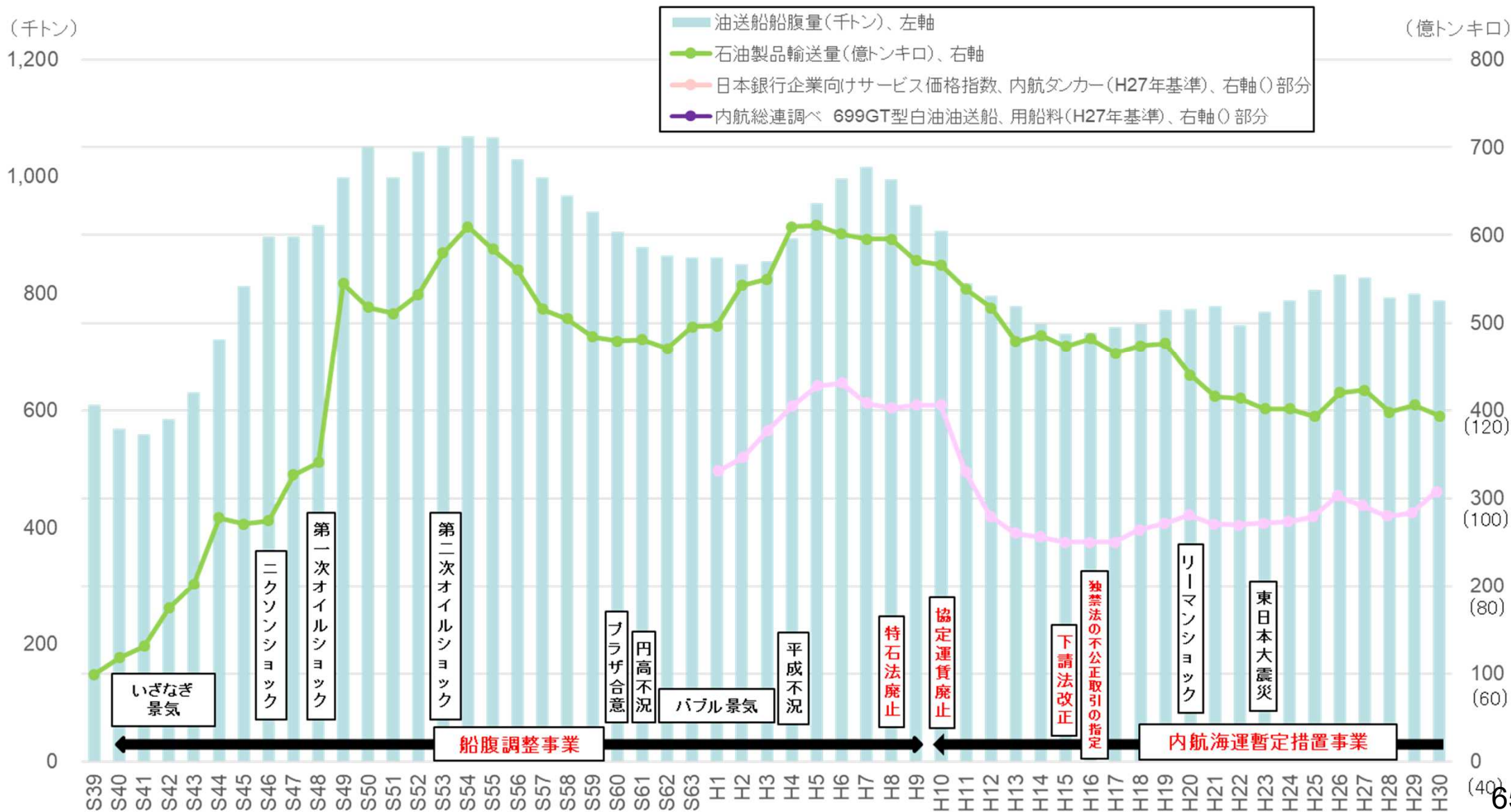


船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(油送船)

- 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。



■ 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。

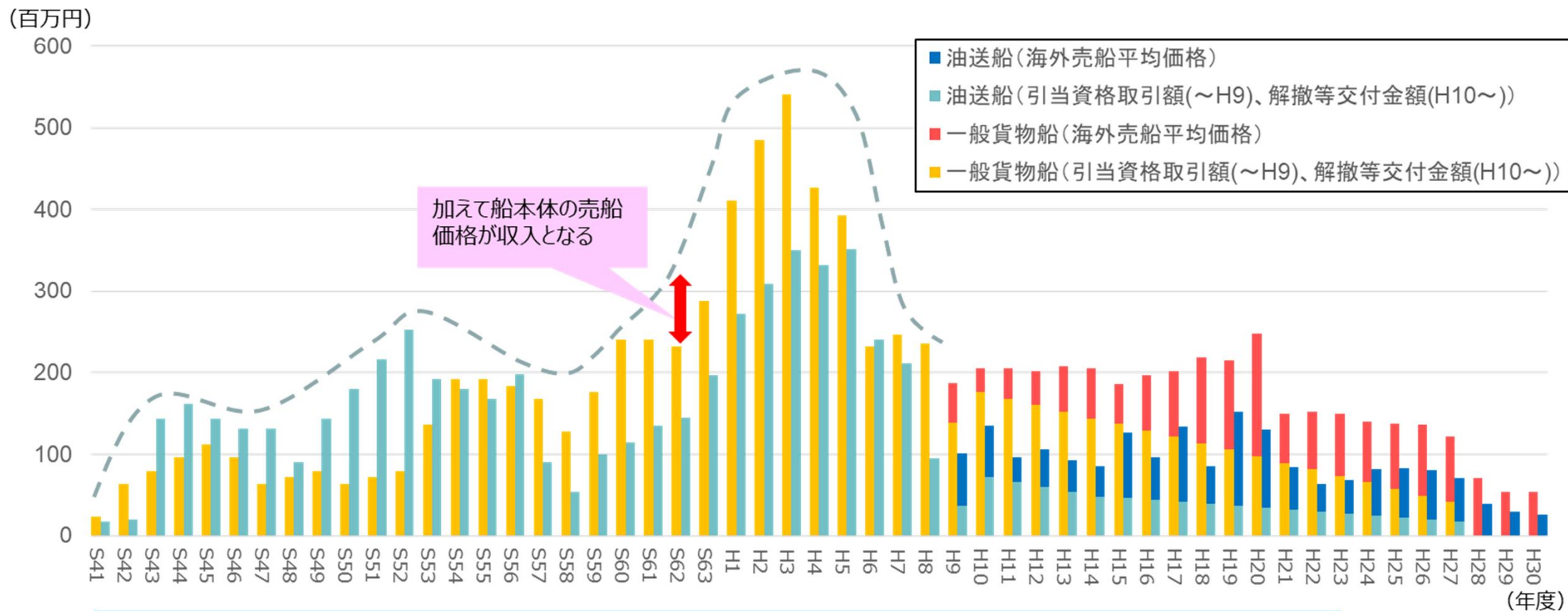
➤ 円滑な市場からの撤退の確保

- ・ 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

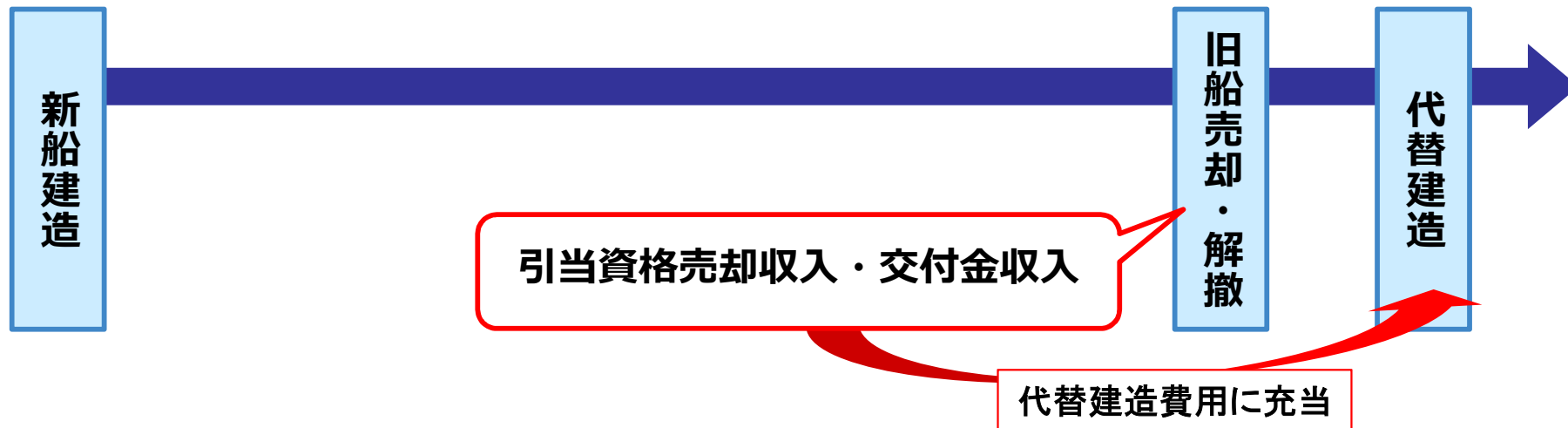
- 船腹調整事業において、オーナーは船舶の解撤又は海外売船により「引当資格」の売却収入を得られ、収入額は大きく変動。
- 暫定措置事業においては、船舶の解撤又は海外売船時に交付金の交付を受けたが、その単価は逡減したため、交付金額は年々減少。そして、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全て消滅。
- これにより、船舶処分時に生じる収入は、主に船舶の売却収入となるが、近年は売却価格も低下傾向にある。



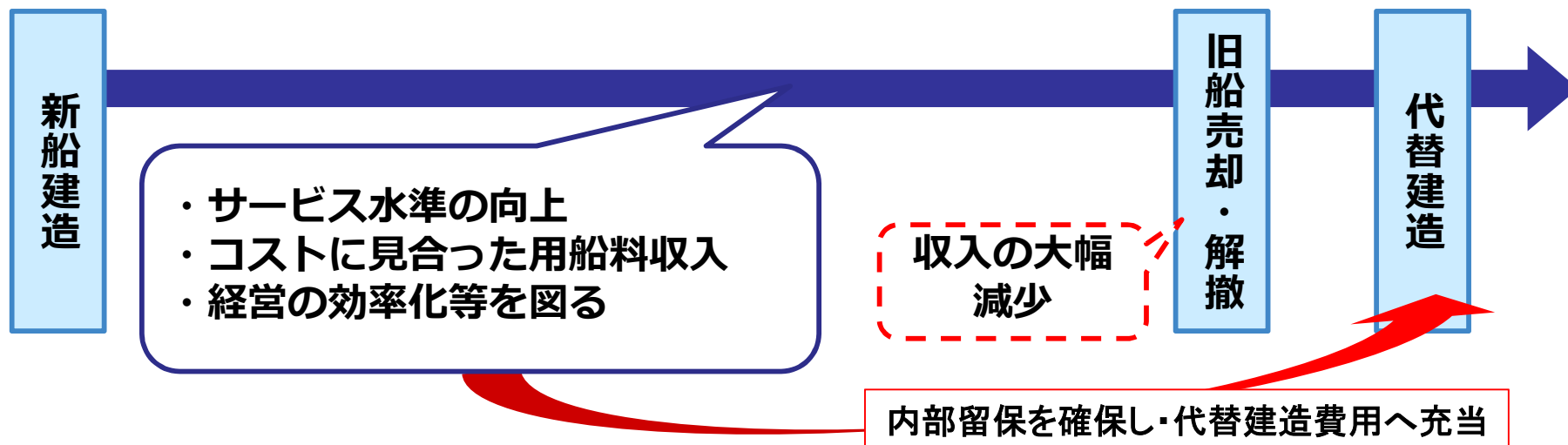
(出典) 引当資格取引額：内航ジャーナル調べの単価を用いて概算額を算出 (単価 × 対象トン数)
 解撤等交付金額：内航総連の内航海運暫定措置事業規程の交付金単価により算出 (単価 × 対象トン数)
 海外売船価格：内航総連資料より内航課調べ (H10年度以降)

- 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) 1,200m³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。
- ・夜間の荷役等は無の方が良い。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

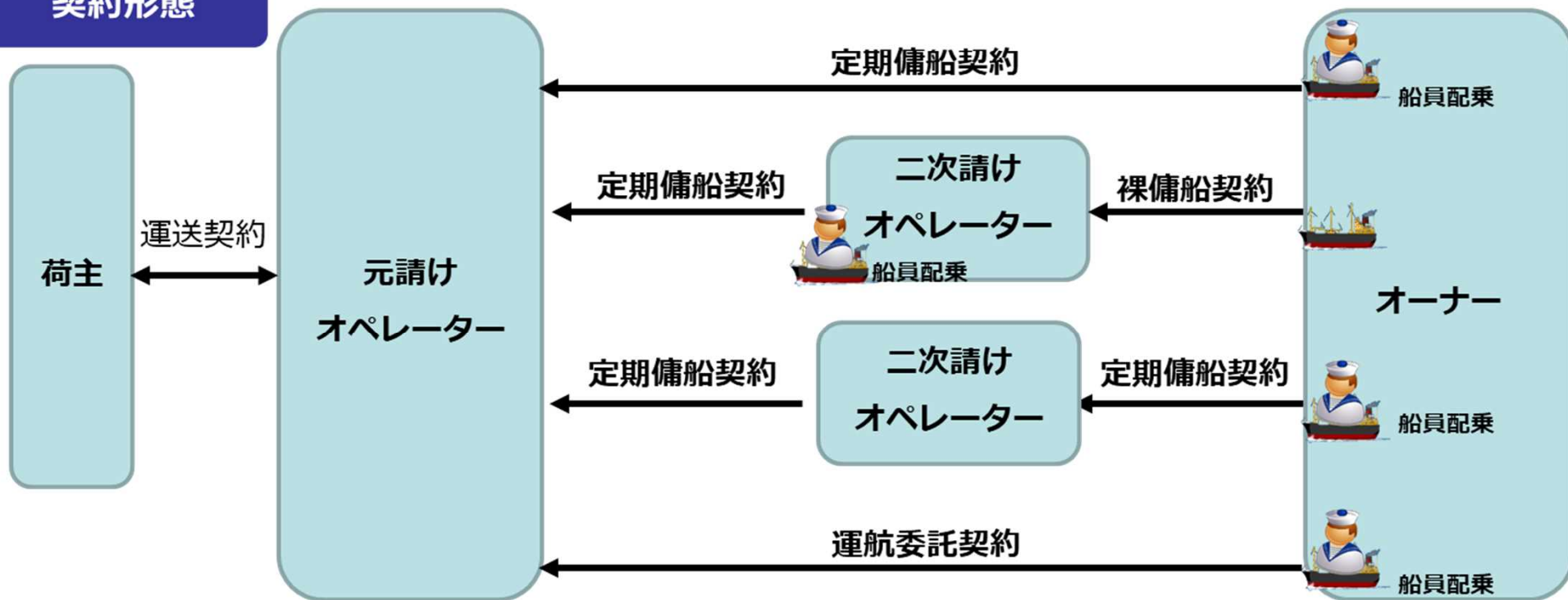
裸傭船契約

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

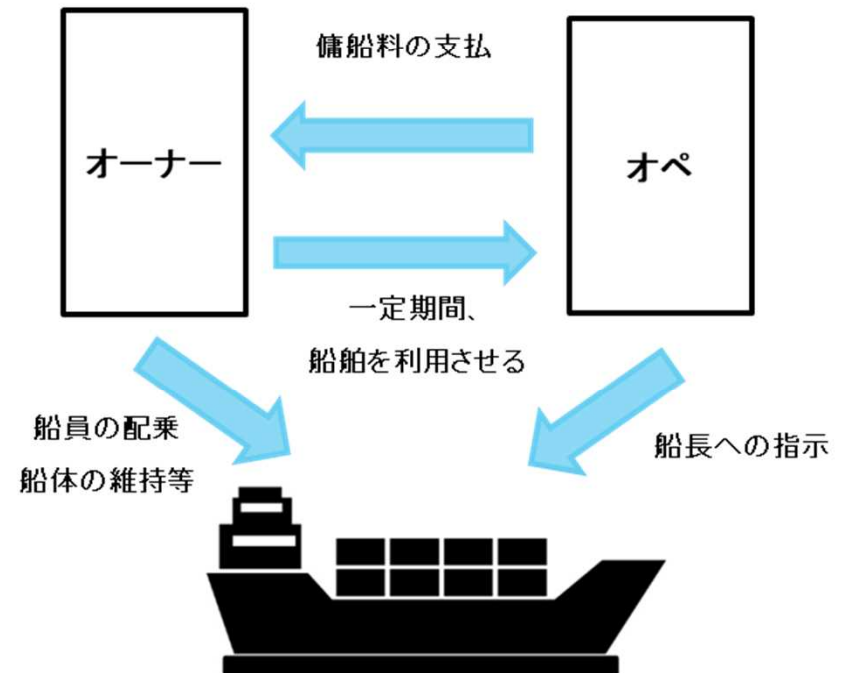
- 定期傭船とは、船舶所有者（オーナー）が、人的・物的設備を備えた船舶を一定期間定期傭船者（オペレーター）に利用させ、定期傭船者が傭船料を支払うもの
- 旧商法においては、定期傭船に関する規定は存在していなかったものの、実態としては古くから海運事業者間において定期傭船契約は行われていた。
- 定期傭船契約の性質は、判例上で船舶賃貸借契約と労務供給契約との混合契約（大審院昭和3年6月28日判決）と解していた。

（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

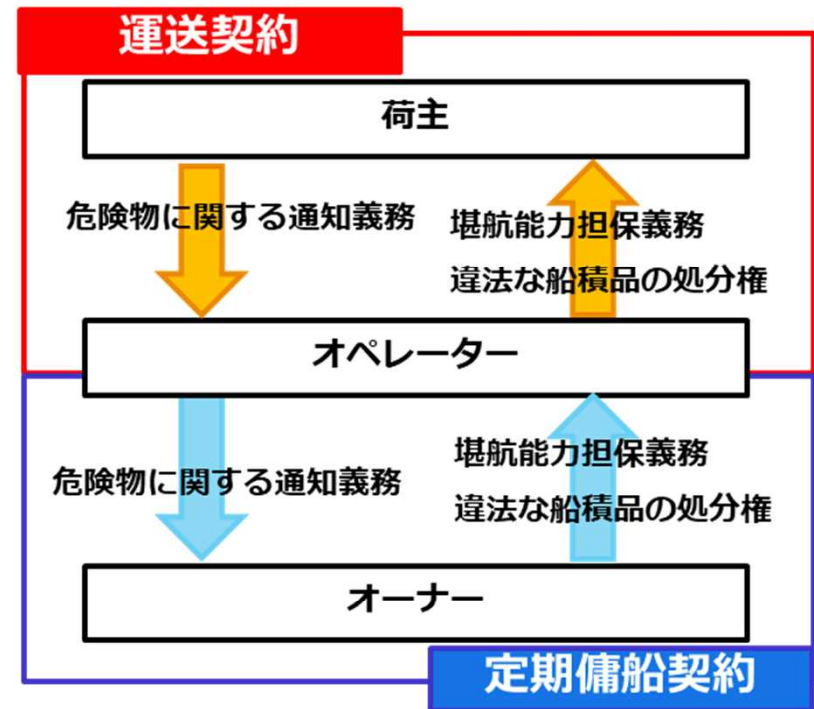
平成30年の商法改正において、定期傭船契約に関して以下の通り規定された。

- 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。

労働契約法の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、労働基準法等の分野においては、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

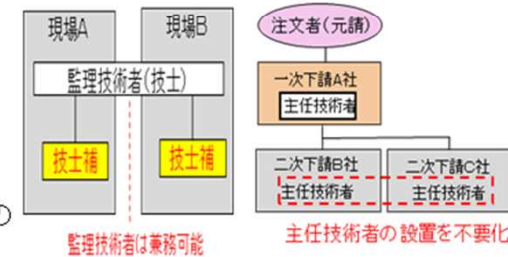
(1) 限りある人材の有効活用と若者の入職促進

- 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收受

= 「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

(許可後、継続的ルール遵守)

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

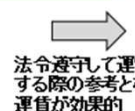
荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→公正取引委員会への通知

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收受しにくい
- 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

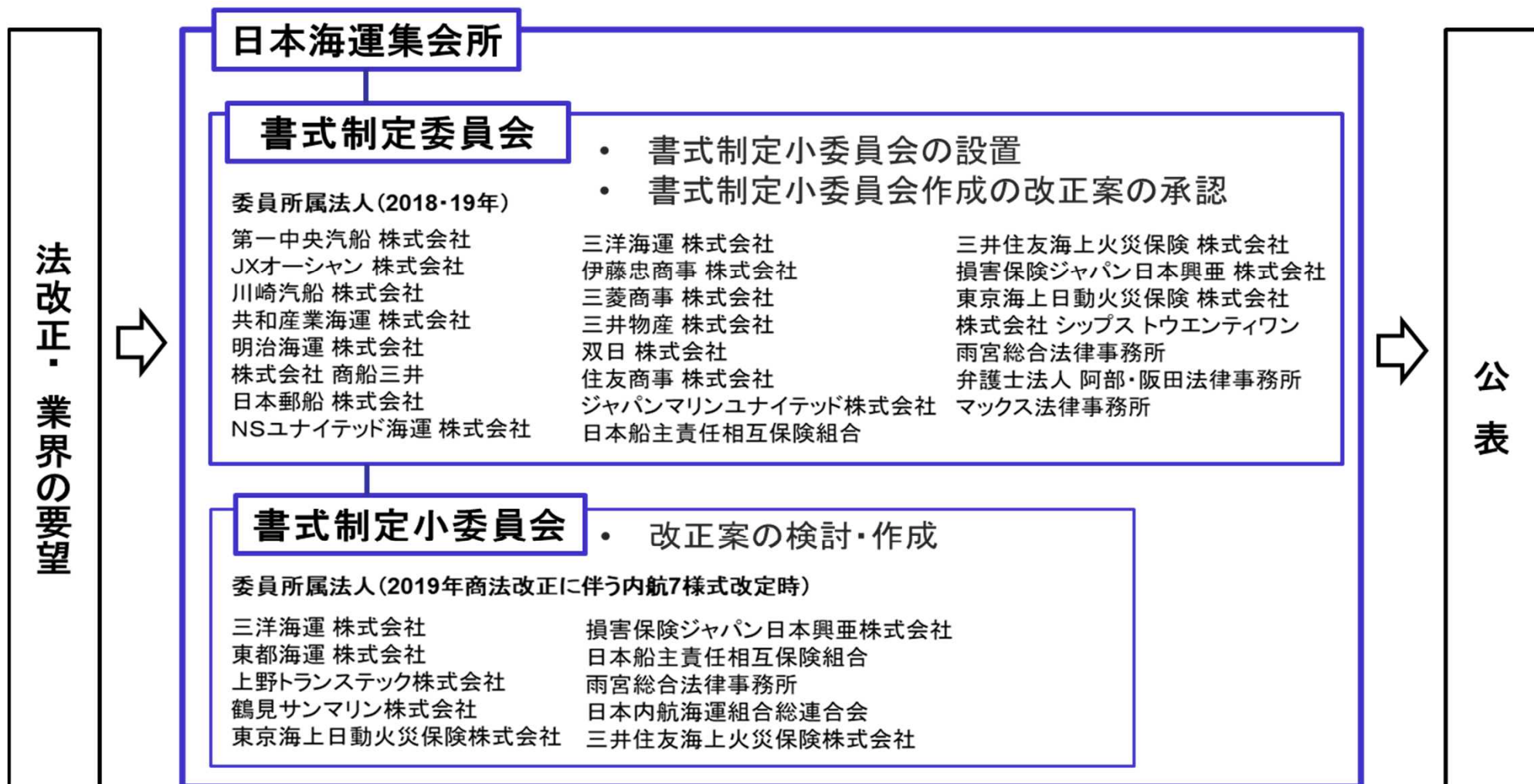
(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

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。

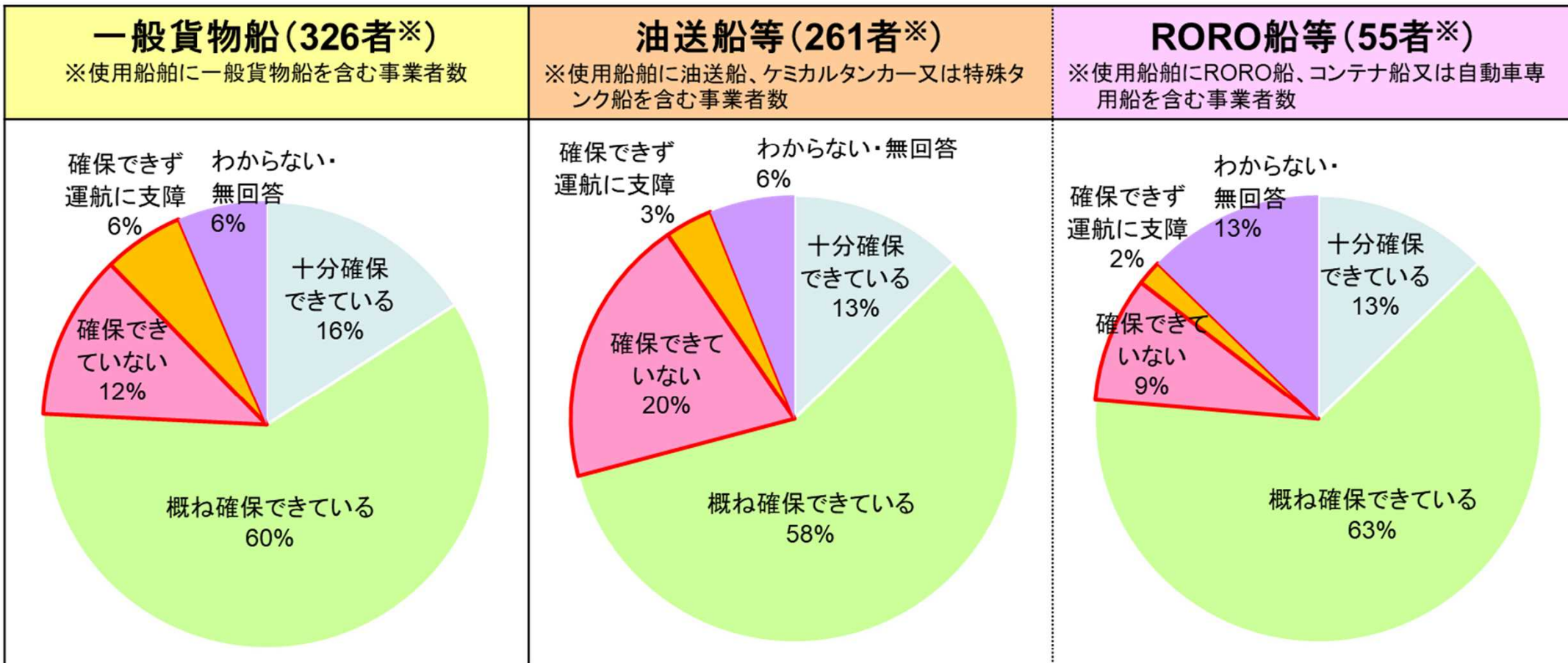
＜荷主等との契約について＞

- 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＞

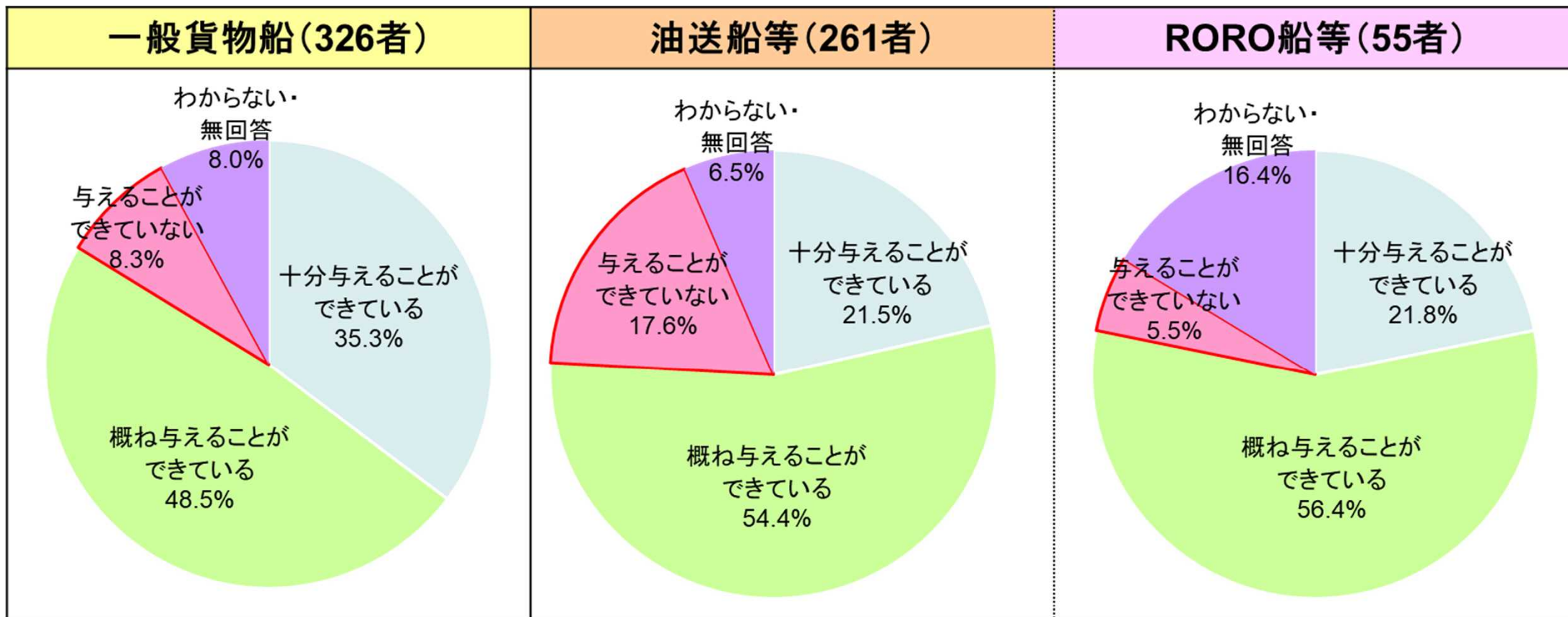
- 現在の運賃・用船料水準で、必要な経費を「賄えている事業者」と「賄えていない事業者」は二分化されている。
- 「賄えている事業者」は、7～8割が「交渉で運賃・用船料を決めている」のに対し、「全く賄えていない事業者」では「交渉で運賃・用船料を決めている」のは5割程度に留まり、「相手側から一方的に提示」される割合が高い。
- また、「賄えている事業者」の7割近くは、「必要経費の内訳を明示したうえで運賃・用船料を決めている」のに対し、「賄えていない事業者」では必要経費の内訳を明示しているのは4～5割に留まっており、さらに、契約を書面で交わしている割合も低い。

問 十分な船員を確保できていますか。



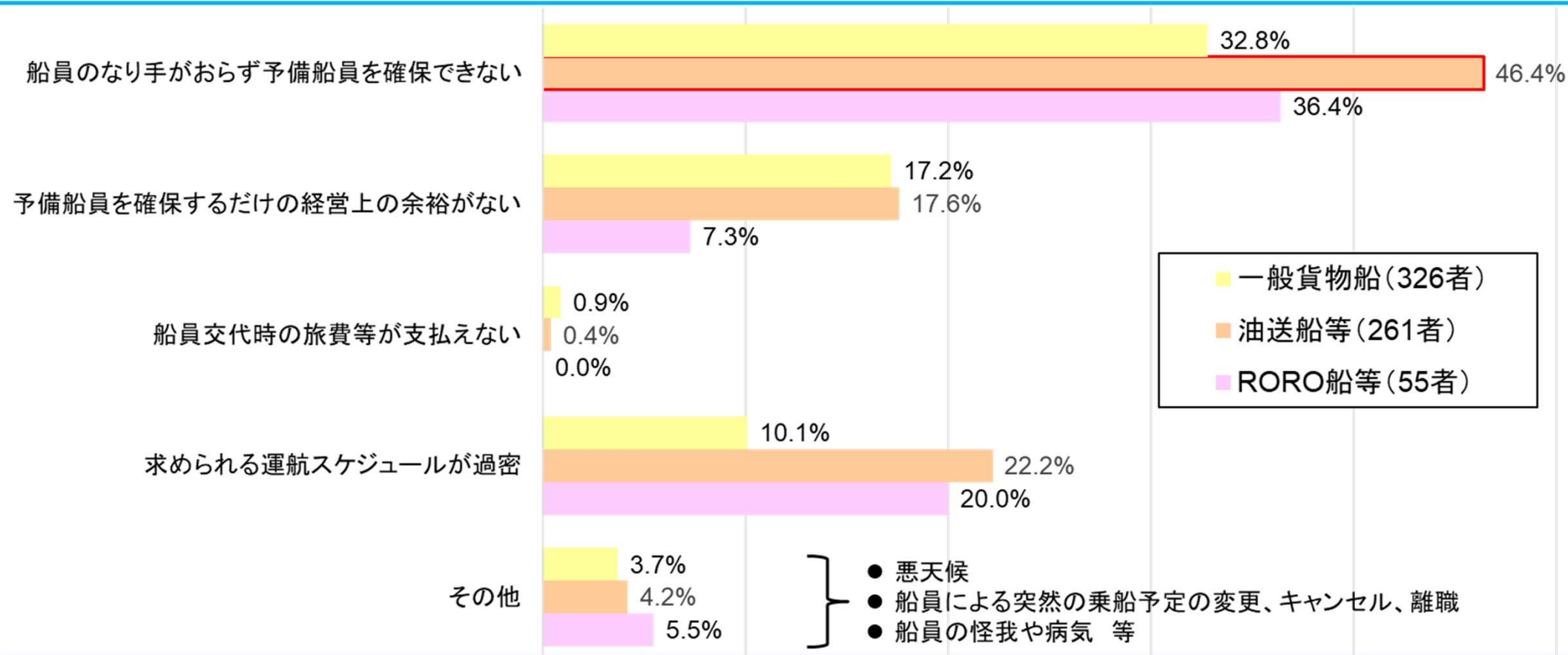
- 一般貨物船とRORO船等は、「十分確保できている」又は「概ね確保できている」と回答した事業者が8割近くを占めている。
- 一方で、油送船等は、「確保できていない」又は「確保できず運航に支障」と回答した事業者が2割を超えており、船員確保において厳しい状況がうかがえる。

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。

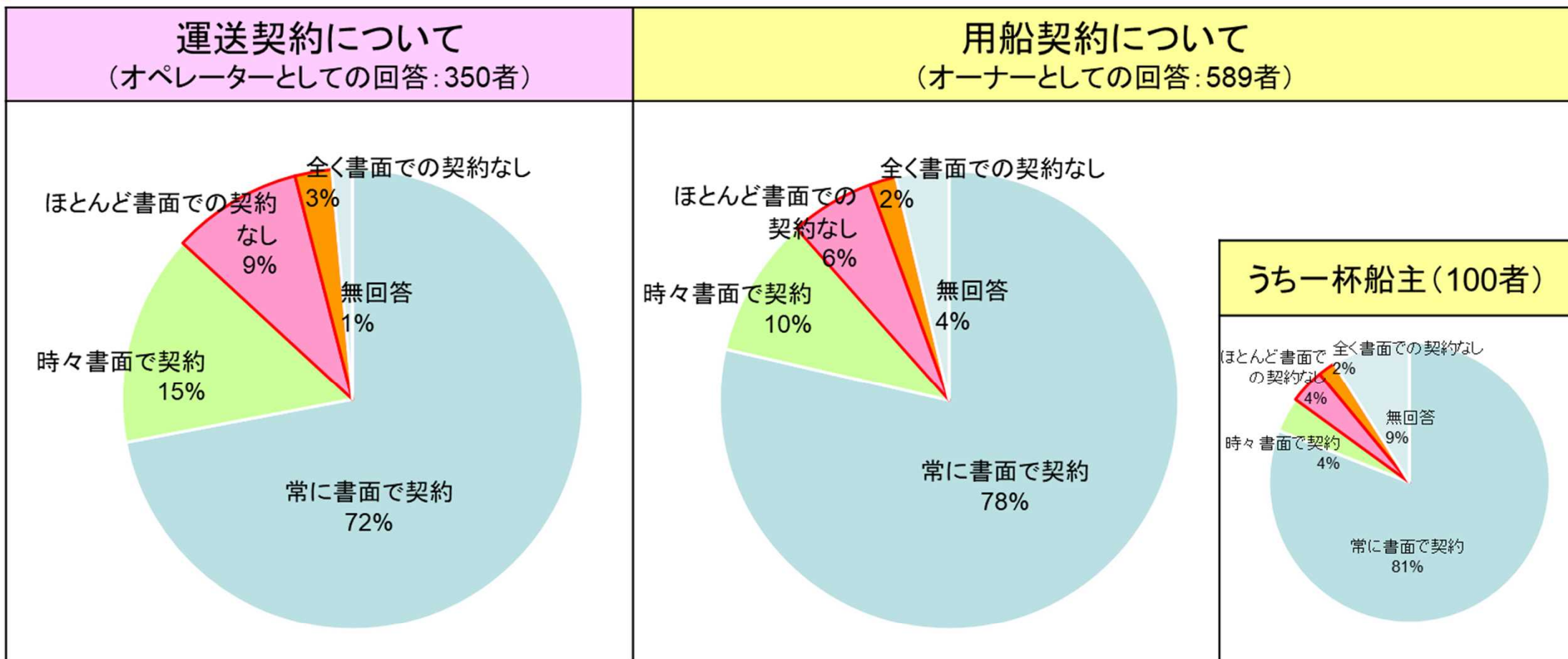
問 船員に十分な休暇・休息を与えることができない場合、その要因として考えられるものは何ですか。(複数回答可)



■ 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。

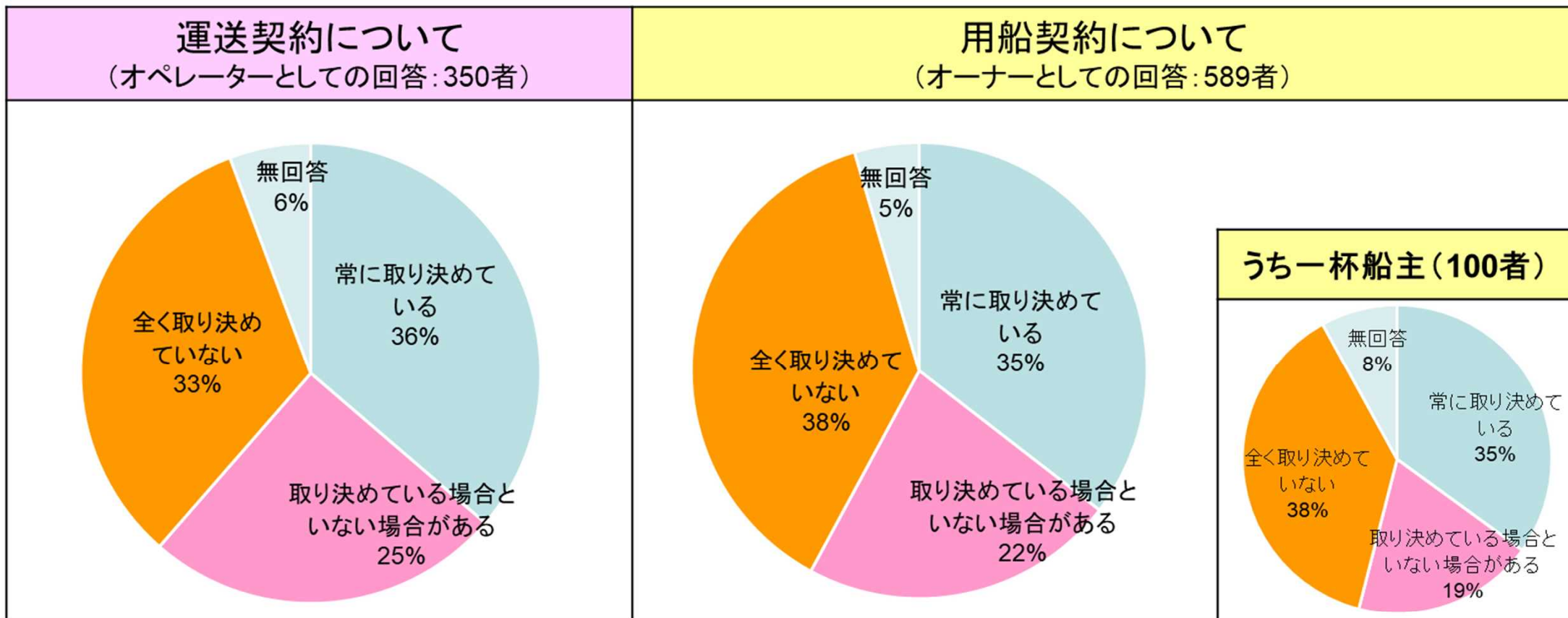
■ 油送船等とRORO船等は、「求められる運航スケジュールが過密」と回答している事業者が2番目に多い。

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。

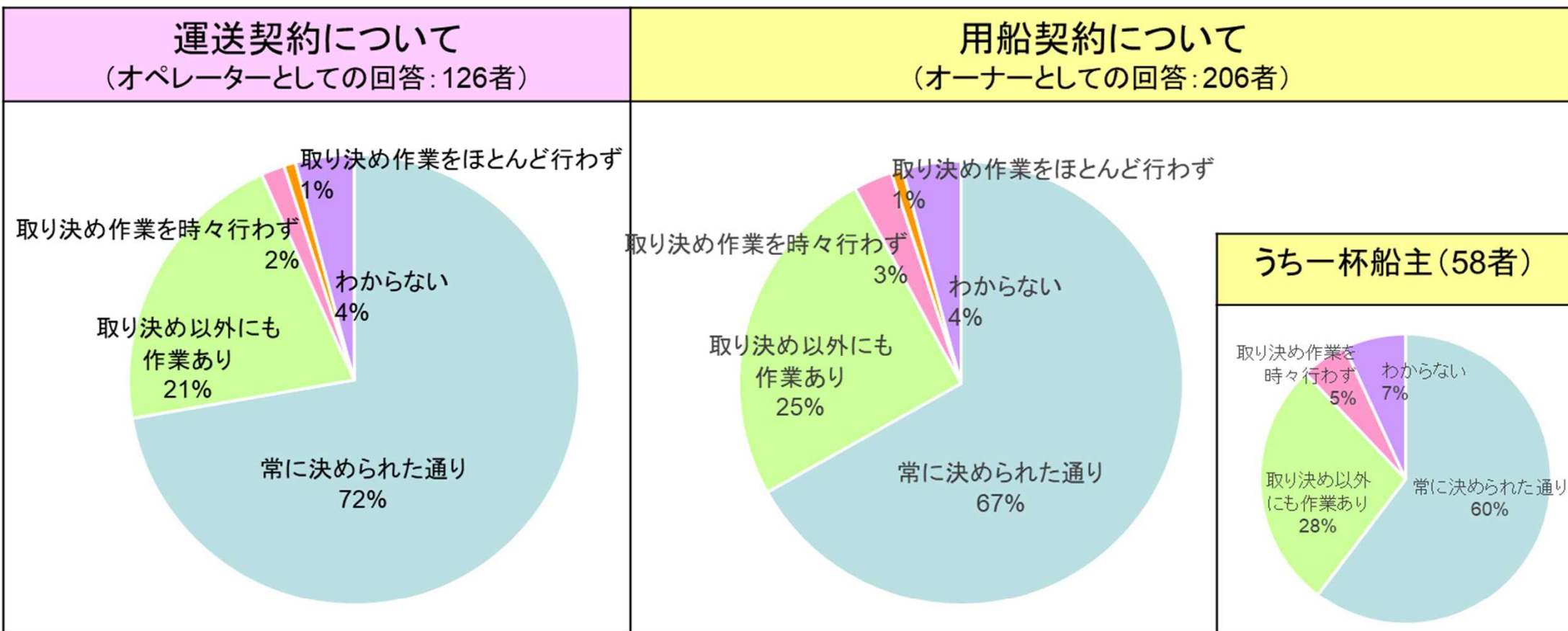
問 契約等において、船員が行う荷役時の作業(清掃や片付け等の荷役に関する作業も含む)を明確に取り決めていますか。



■ 「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)

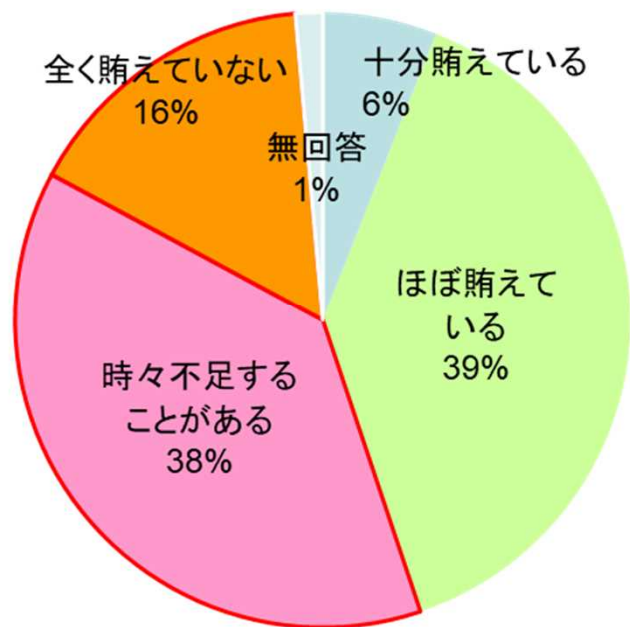


- 「常に決められた通り」と回答した事業者の割合は、7割程度。
- 「取り決め以外にも作業あり」と回答した事業者の割合は2割程度。契約書で決められていない作業を船員が行っているケースがある。

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。

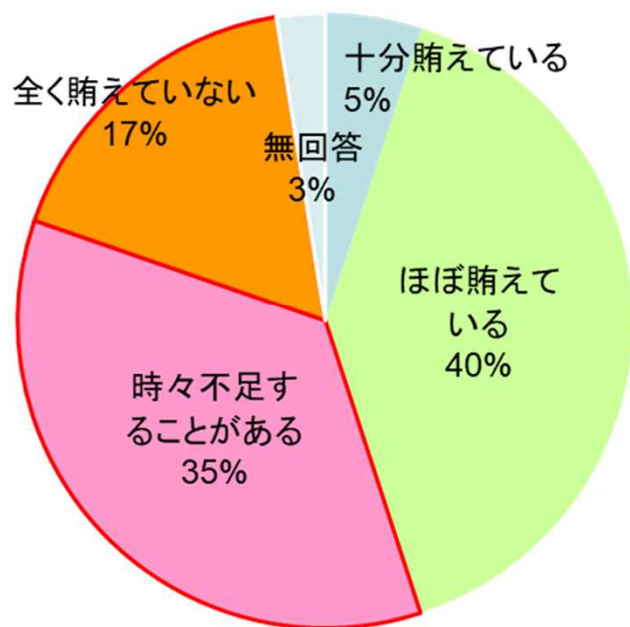
運賃について

(オペレーターとしての回答: 350者)

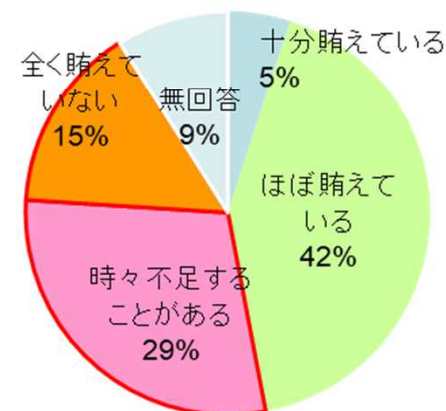


用船料について

(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。

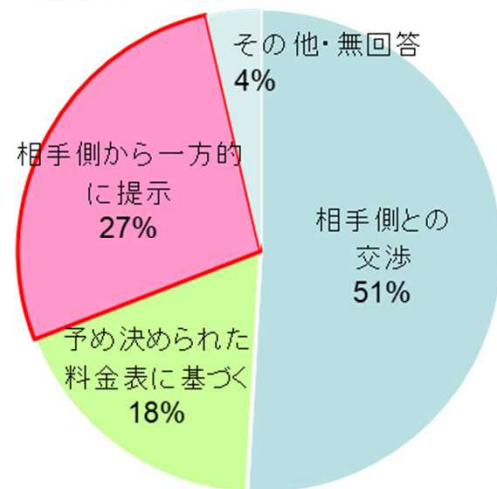
問 運賃・用船料は、どのようにして決めていますか。

(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)

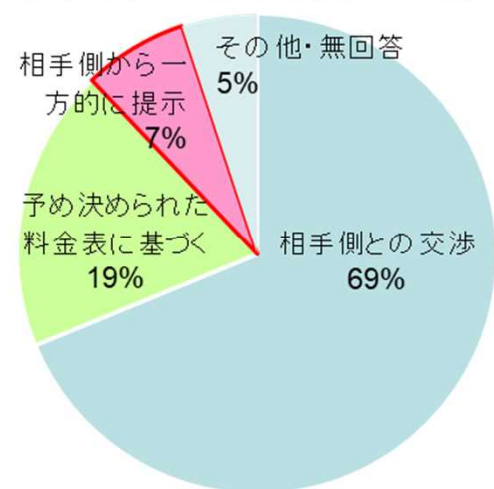
運賃について

(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)



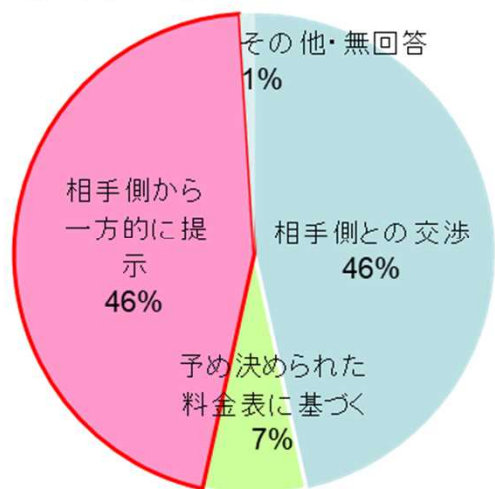
9.で必要経費が「**十分に賄えている**」「**ほぼ賄えている**」と回答した事業者の場合(157者)



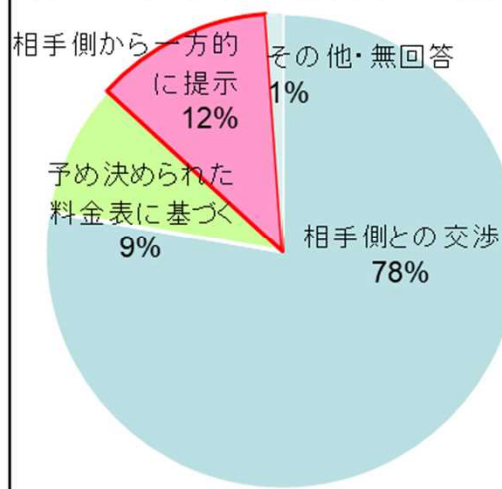
用船料について

(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)



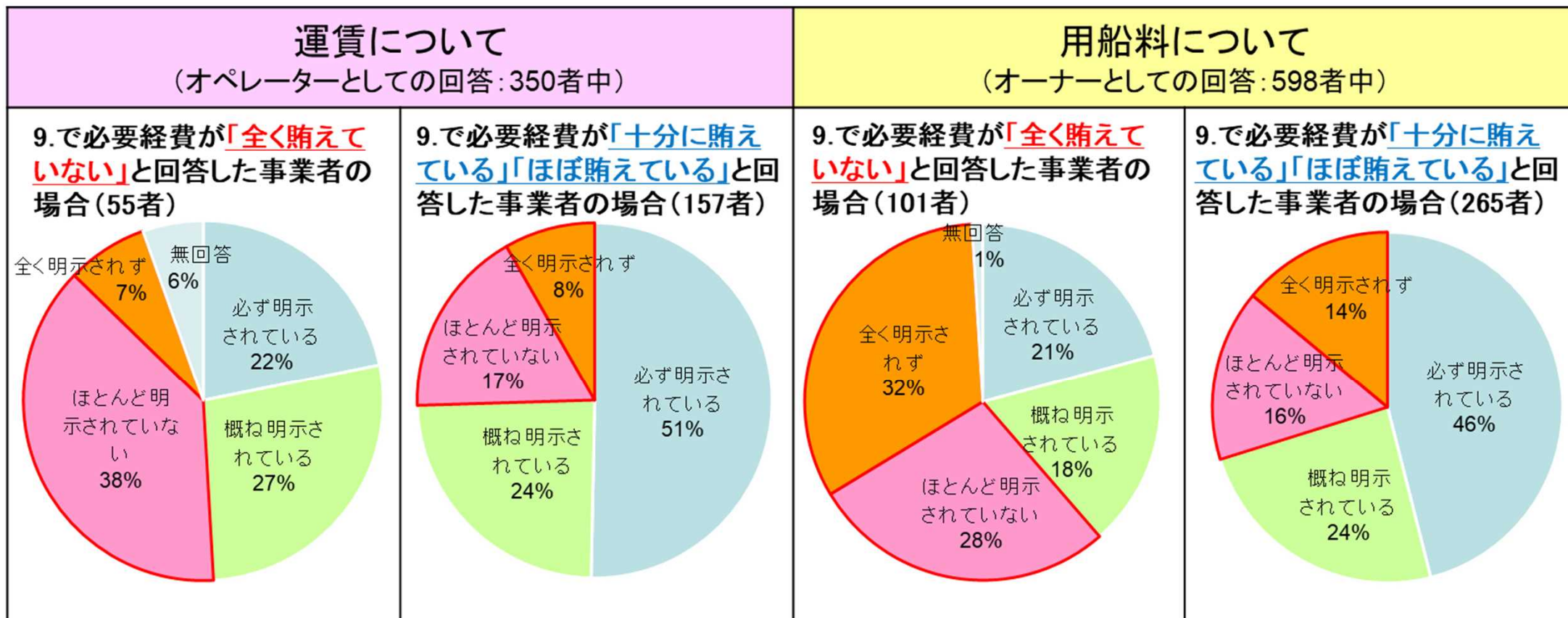
9.で必要経費が「**十分に賄えている**」「**ほぼ賄えている**」と回答した事業者の場合(265者)



- 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、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。

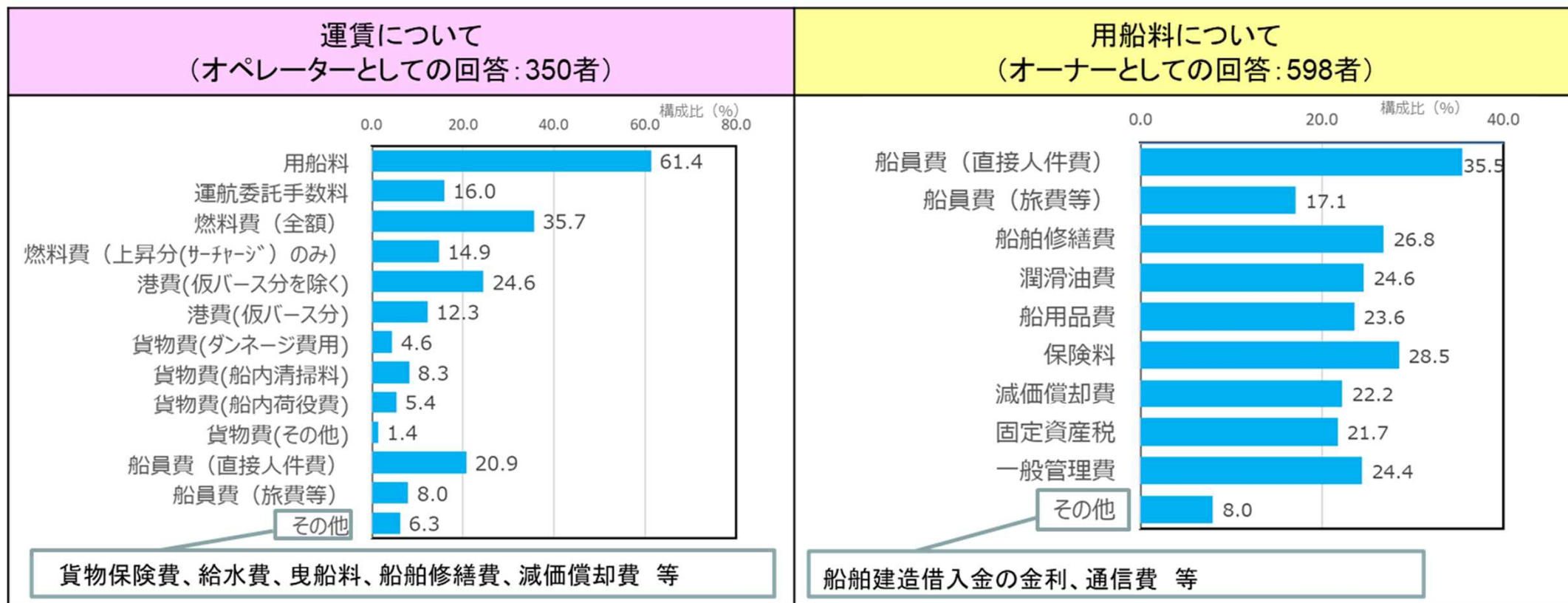
問 運賃・用船料を決める際、内訳(費用項目等)が明示されていますか。

(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

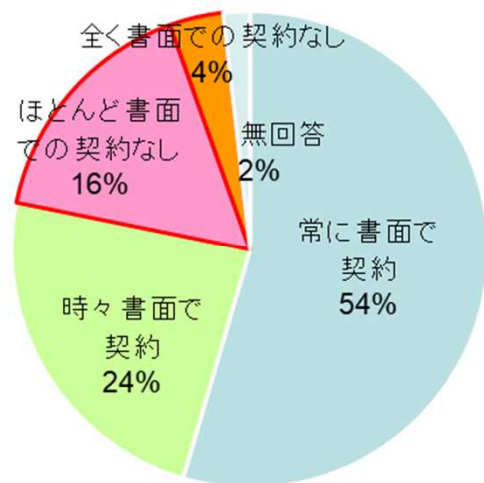
問 運送・用船契約を書面で交わしていますか。

(※調査結果9. (P.9)と6. (P.6)とのクロス分析)

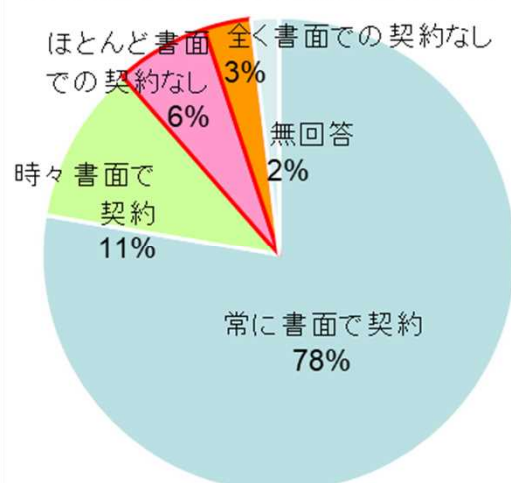
運賃について

(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)



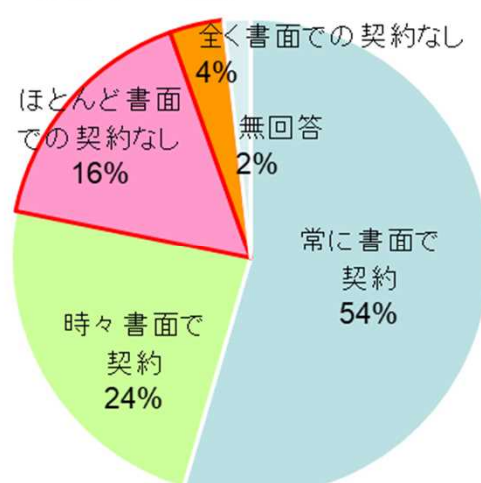
9.で必要経費が「**十分に賄えている**」「**ほぼ賄えている**」と回答した事業者の場合(157者)



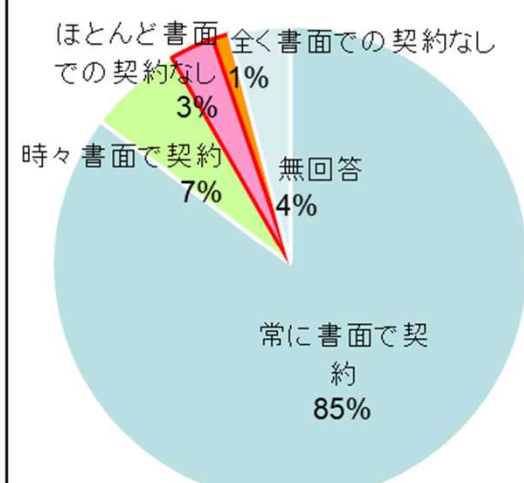
用船料について

(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)

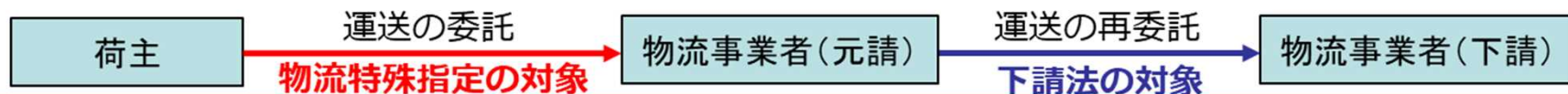


9.で必要経費が「**十分に賄えている**」「**ほぼ賄えている**」と回答した事業者の場合(265者)



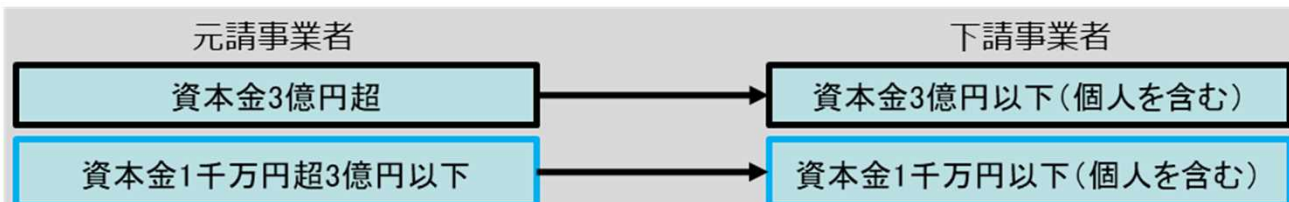
- 必要経費を「十分に賄えている」「ほぼ賄えている」と回答した事業者に関しては、「常に書面で契約」している事業者の割合は、8～9割となっている。
- 一方、「全く賄えていない」と回答した事業者に関しては、「常に書面で契約」している事業者の割合は、5～7割となっており、「ほとんど書面で契約なし」と回答した事業者の割合は1～2割となっている。

下請法と物流特殊指定（独占禁止法上の告示）との関係



1. 下請法における取り扱いについて

- 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、定期傭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

● 主な遵守事項

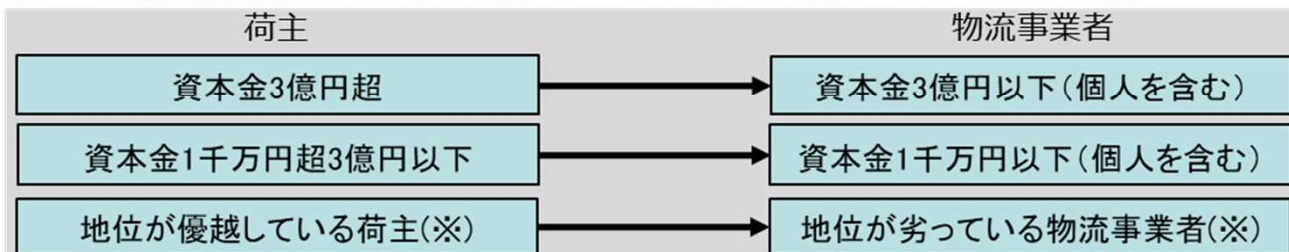
- 義務：書面交付、書類作成・保存、下請代金の支払期日を定める、遅延利息の支払
 禁止事項：受領拒否、下請代金の支払の遅延、下請代金の減額、返品、買ったたき、購入・利用強制、報復措置等

※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

2. 物流特殊指定（独占禁止法上の告示）における取り扱いについて

- 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