

基本政策部会での検討

4-1 基本政策部会での検討 ～船員分野の現状と課題～

船員分野

<若手船員の定着が課題>

○特に内航海運で船員の**高齡化が顕著**（内航船員の46%が50歳以上）。

※全産業の平均は31%

○近年、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、**船内で24時間、労働**

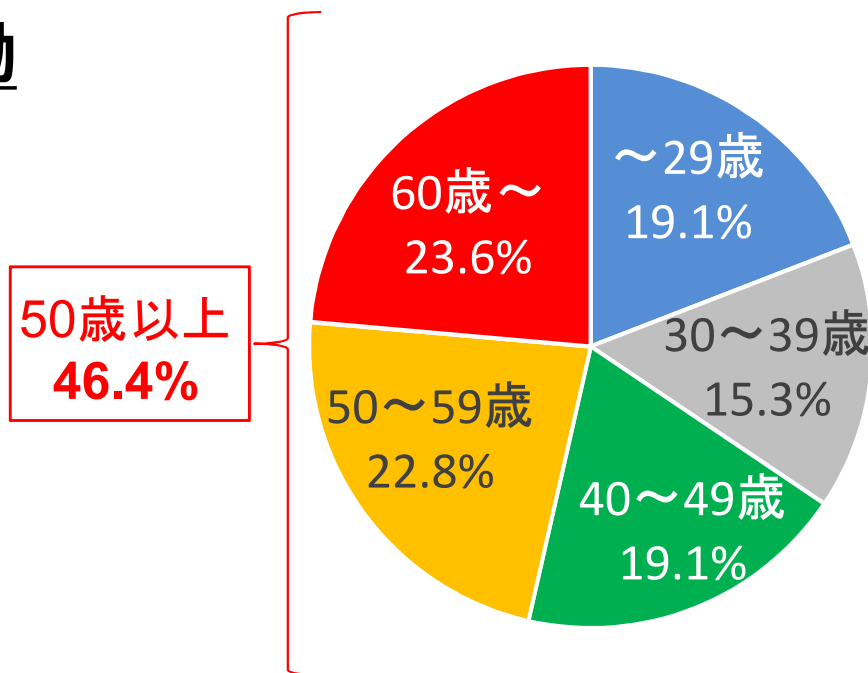
と生活を繰り返す特殊な環境にあり、

長時間労働や、時間外労働の多さ、

船内の人間関係等が敬遠され、

新人船員の定着を阻害。

<内航船員年齢構成（令和元年）>



船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備が必要

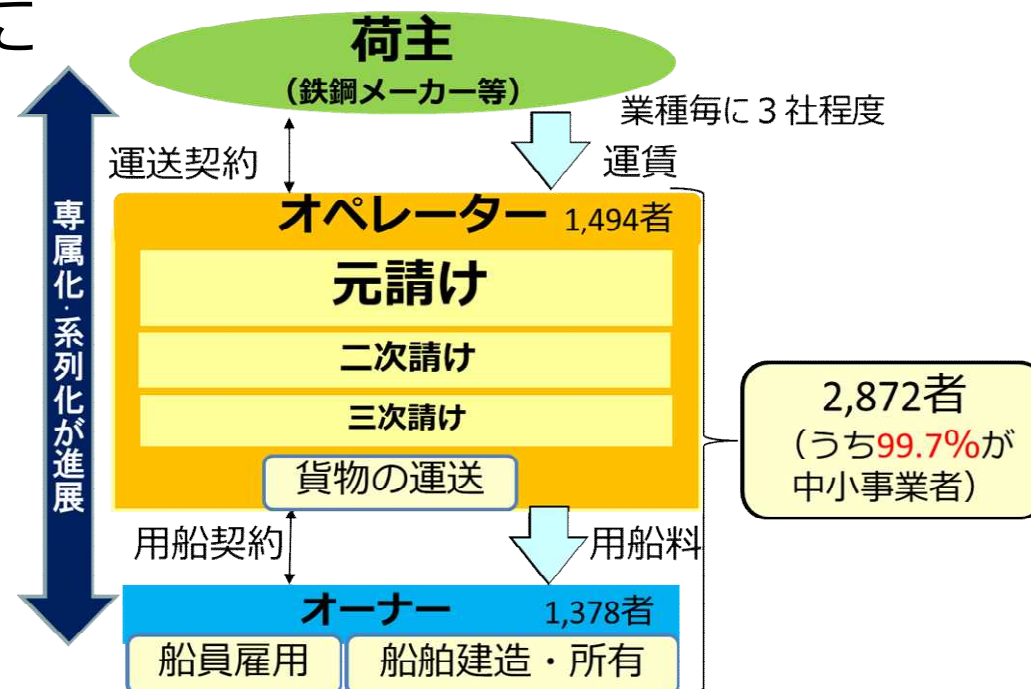
4-2 基本政策部会での検討 ～内航海運分野の現状と課題～

内航海運分野

<荷主との硬直的關係の下での脆弱な事業基盤が課題>

- 寡占化が進む荷主企業との硬直的關係、脆弱な事業基盤（99.7%が中小企業）という構造的課題を抱える。
- 荷主よりも弱い立場ゆえ、一方的に運賃等を提示される事業者も多く、収益性が低いのも課題。
- 船員の確保を図るためにも、このような課題とあわせ、運航・経営の効率化に取り組む必要。

<内航海運業の業界構造>



内航海運業の経営力の向上を図るため、**取引環境の改善、生産性の向上**を促すことが必要

(参考) 基本政策部会における検討経過

2019年6月(第9回)

キックオフ

2019年8月(第10回)

他業種の取組・荷主ヒアリング①

- トラック業界における働き方改革実現に向けた取組み等について (公社) 全日本トラック協会
- 雑貨系荷主からみた内航海運について 味の素(株)、ライオン(株)

2019年10月(第11回)

他業種の取組・荷主ヒアリング②

- 建設業界における働き方改革の実現に向けた取組みについて 土地・建設産業局建設業課
- 産業基礎物資系荷主からみた内航海運について 日本製鉄(株)、コスモ石油(株)

2019年11月(第12回)

内航海運における生産性向上に向けた取組

- 荷主からの期待や要望を踏まえた議論
- 内航船員の働き方改革の実現に向けた船員部会での検討状況を説明

2020年1月(第13回)

内航海運業界からのヒアリング・取引環境等の現状と改善の方向性

- 取引環境の実態や要望等について内航海運業界からプレゼン
- 労働環境改善に向けたオペレーター及び荷主の関与のあり方について検討
- 内航海運における契約実態等を踏まえた契約のあり方について検討

2020年2月(第14回)

内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組・業界団体の役割について検討

- 内航海運暫定措置事業の評価
- 内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組及び業界団体の役割

2020年3月(第15回)

内航海運の生産性向上に向けた方策の検討

- 船舶管理会社活用に向けた方策について検討
- その他生産性向上に向けた施策(船舶の大型化、新技術の活用等)について検討

2020年6月(第16回)

中間とりまとめに向けた方策の方向性について

2020年8月(第17回)

中間とりまとめ(案)の確認

2020年9月

中間とりまとめ公表

4-3 とりまとめの全体像

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

荷主との硬直的関係
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】

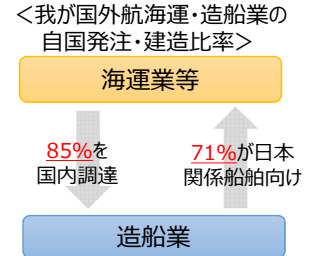
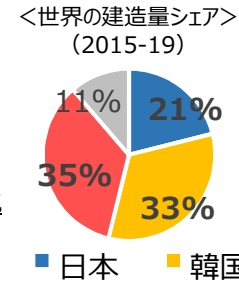
内航海運の運航・経営効率化、 新技術の活用

- 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)

内航海運業法の改正

背景・必要性

- 我が国造船業は、公的支援を背景とした中韓勢から低船価競争を強いられるとともに、コロナ禍による一層の市況低迷により手持ち工事が激減（通常2年以上必要なところ1.03年）。
- 造船業が、今後も地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するため、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が急務。同時に、海運業における新造船発注を喚起する環境整備が必要。
- 近年、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、高齢化が顕著（内航船員の46%が50歳以上）で、若手船員の定着が課題。併せて、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善・生産性向上を促すことが必要。
- 海事産業（海運と、これを支える物的基盤（造船）と人的基盤（船員））の基盤強化のための措置を一体的に講じることが不可欠。



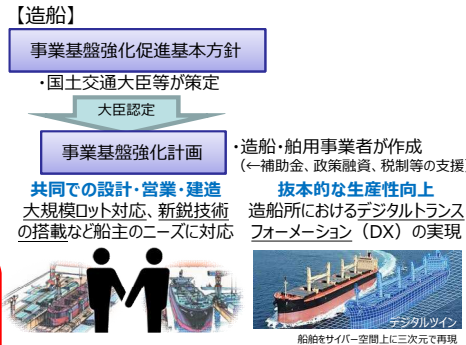
法案の概要

①造船・海運分野の競争力強化等

造船関係 【造船法改正】

○ 事業基盤強化計画認定制度の創設

- 国土交通大臣が認定した計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援
<支援措置>
 - 認定計画に関する予算措置（計画の作成支援、技術開発補助等）
 - 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
 - 税制の特例措置 等



海運（外航・内航）関係 【海上運送法改正】

○ 特定船舶導入計画認定制度の創設

- 国土交通大臣が認定した計画に基づく、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援
<支援措置>
 - 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
 - 税制の特例措置
 - 内航船の建造支援 等



○ この他、クルーズの再開に向けた環境整備方策等として、 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定を創設

- <主な関連予算>
- 国土交通予算
 - ・ 海事分野におけるDXやカーボンニュートラルの推進等（R2補正・R3：27億円）
 - 他省庁予算
 - ・ 地域課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証事業（R3：60億円の内数）
 - ・ カーボンニュートラル実現に向けた革新的技術開発基金（2兆円の内数）
 - ・ 革新的省エネ船の普及促進支援（R3：62億円の内数） 等

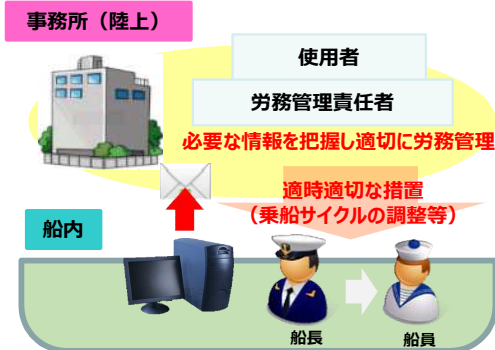
②船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

船員関係 【船員法・船員職業安定法改正】

○ 船員の労務管理の適正化

- 使用者による労務管理責任者の選任
- 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理
- 労働時間等に応じた適切な措置の実施（乗船サイクルの調整等）

<新たな船員の労務管理スキームイメージ>



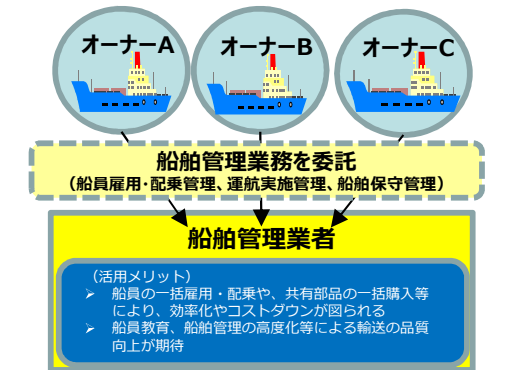
※ 船員派遣の場合、派遣先で派遣船員も含めた適切な労務管理を実施（船員職業安定法改正）

内航海運等関係 【内航海運業法・船舶安全法改正】

○ 内航海運の取引環境の改善・生産性向上

- 船員の労働時間に配慮した運航計画作成
- 荷主への勧告・公表制度の創設
- 船舶管理業の登録制度の創設

<船舶管理業のイメージ>



○ 新技術の導入促進

- エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度の創設

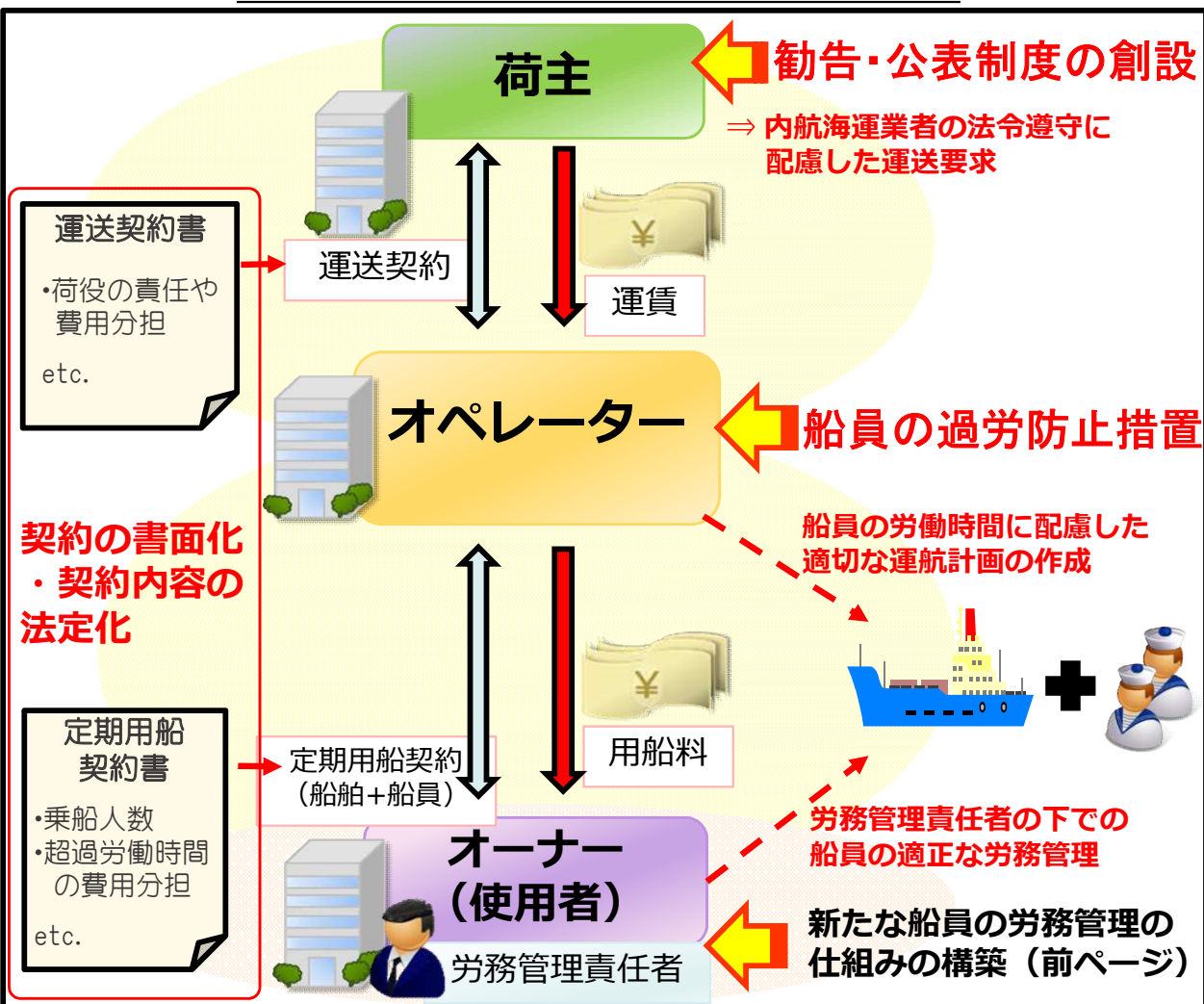
目標・効果

- 造船関係：サプライチェーンの確保（安定的な船舶供給）を図るとともに、地方創生・我が国の安全保障に貢献
(KPI) 我が国造船業の船舶建造量 14 [百万総トン] (2015~2019年の平均) → 18 [百万総トン] (2025年)
- 船員関係：安定的な船員の確保・育成
(KPI) 新人内航船員の定着率(内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース) 79% (2019年) → 85% (2027年)
- 海運関係：安定的な海上輸送の確保
(KPI) 外航海運：日本商船隊の輸送量 960 [百万トン] (2019年) → 1,100 [百万トン] (2025年)
内航海運：船員1人・1時間当たりの輸送量 4,019 [トンキロ] (2018年) → 4,919 [トンキロ] (2025年)

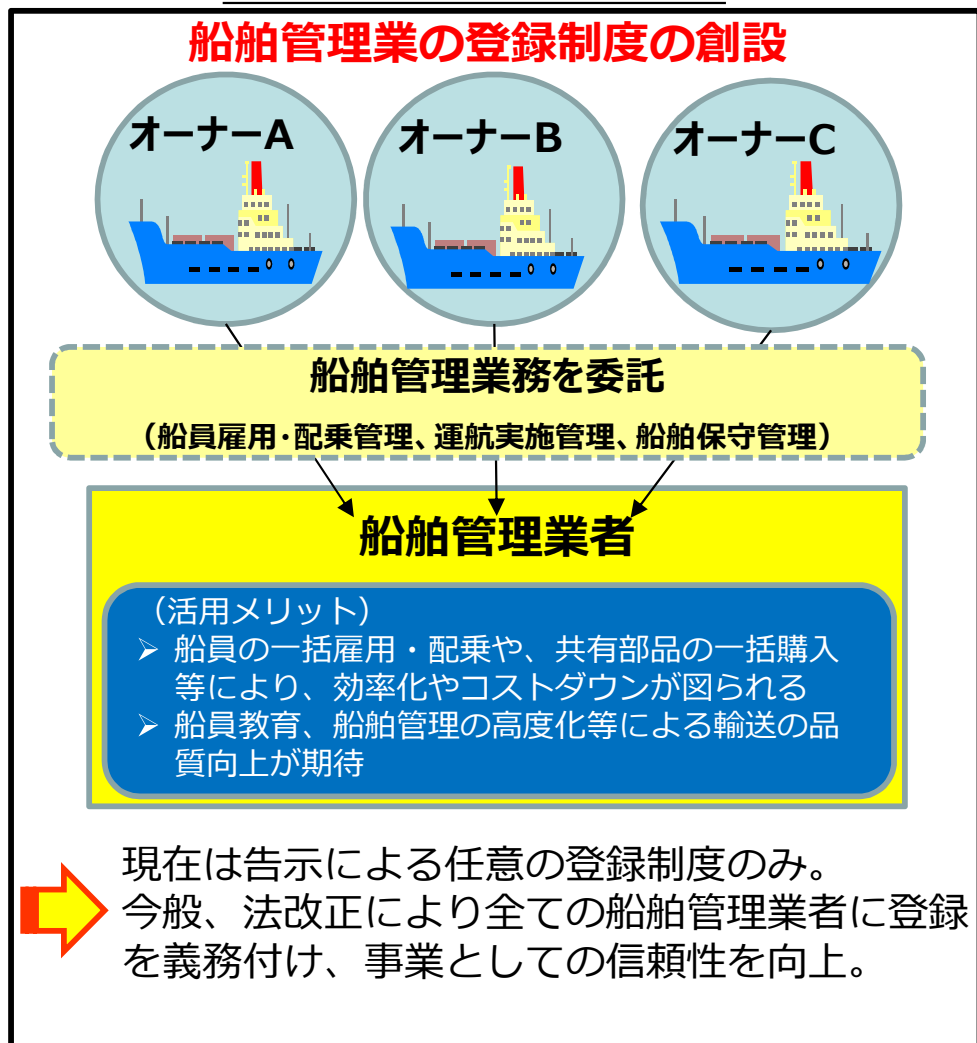
海事産業の基盤強化を図り
我が国国民生活の安定と経済
の持続的成長を実現

- 荷主・オペレーターに船員の労務管理に係る配慮を求める仕組みを設けるとともに、契約内容を「見える化」することで、適正な運賃・用船料の收受につなげる。
- オーナーの主業務である「船舶の保有(所有)」と船員雇用・船舶保守等の「船舶管理」のうち、「船舶管理」の業務を受託して行う船舶管理業者に係る登録制度を創設。船舶管理業者の信頼性向上により普及を促進することで「船舶管理」の効率化とコストダウンを図り、内航海運業の生産性を向上させる。

<荷主やオペレーターとの取引環境の改善>



<船舶管理業者の活用促進>



法改正に関する具体的取組み①

(1) 荷主等との取引環境の改善

1.【オペレーターとの関与強化】

具体的施策の内容	取組状況
運航スケジュールを設定する際、船員の労働時間を考慮することを義務付け	内航海運業法改正案において、左記事項を規定。
オーナーに労務管理責任者を置き、オーナー側からオペレーター側に船員の労働時間が共有される仕組みの構築	船員法改正案及び内航海運業法改正案において、左記事項を規定。

法改正に関する具体的取組み②

(1) 荷主等との取引環境の改善

2.【荷主の協力促進】

具体的施策の内容	取組状況
荷主が内航海運業者による法令遵守に配慮する責務の明確化	内航海運業法改正案において、左記事項を規定。
内航海運業者の法令違反が荷主の行為に起因する場合、国土交通大臣による荷主勧告・公表	内航海運業法改正案において、左記制度を規定。

法改正に関する具体的取組み③

(1) 荷主等との取引環境の改善

3.【契約の適正化】

具体的施策の内容	取組状況
電子的方法又は書面による契約を担保する仕組みの構築	内航海運業法改正案において、契約の書面又は電子的方法による交付を義務化。
一定の事項（荷役時の作業分担等）を契約上明記することを担保する仕組みの構築	内航海運業法改正案において、国土交通省令で契約の際の記載事項を定めることを規定。

法改正に関する具体的取組み④

(2) 運航・経営効率化、新技術の活用

1.【所有と管理の分離に対応した仕組みづくり】

具体的施策の内容	取組状況
マンニング事業者のみならず船舶管理契約を用いる狭義の船舶管理会社も含めて制度上の位置づけを付与	内航海運業法改正案において、船舶管理業の登録制度を規定。

2.【新技術の活用】

具体的施策の内容	取組状況
船舶検査の合理化	船舶安全法改正案において、遠隔監視技術を活用した場合の船舶検査に係る規制緩和措置を講じる。

海事産業強化法案による各法律の施行時期

		公布から 3月	6月	1年	2年
造船法 ・海上運送法	公 布	○ 公布後3月内に施行 ・事業基盤強化計画&特定船舶導入計画認定制度 ・外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定			
船舶安全法		○ 公布後6月内に施行 ＜造船法・海上運送法＞ 遠隔支援事業場のみなし認定制度 ＜船舶安全法＞ 遠隔支援事業の認定制度			
内航海運業法		○ 公布後1年内に施行 ＜内航海運業法＞ ・船舶管理業の登録制度 ・荷主・オペとの取引環境の改善 ＜船員法＞ ・労務管理責任者の選任制度 等			
船員法		○ 公布後2年内に施行 ・労働時間の範囲の見直し(操練・引継ぎ)			
船員職業安定法		○ 公布後1年内に施行			