

船主連絡協議会 貨物船部会 地方大会（高松市） 報告書

日時 令和元年10月23日(水) 14:00～17:00

場所 リーガゼストホテル高松（高松市）

出席者

合計41名
 来賓 四海連 村田会長
 内タン油送船部会 三谷委員 越智委員
 全海運貨物船部会 日浦代表 小林委員 井下委員 木許委員 畝河内委員
 一般参加 23名
 報道2名 事務局8名(全海運・四海連・徳島・中海連・内タン)

議題

1. 船主連絡協議会の活動について
2. 令和元年度 若年船員育成費用について
3. 退職海上自衛官 内航船員転職への取組みについて
4. 船員の確保・育成に関する海洋共育センターについて
5. 令和元年度 貨物船経費見直しについて
6. Sox規制(硫黄酸化物)問題について

議事の内容

船連協の活動

- 地方大会は、一般船主から意見や要望を集約し、年1回開催。
- その後、船連協代表によるオペレーター訪問にてそれらの意見を反映。
- 傭船料交渉は、個々の船主が直接行うことを確認。
- “若年者育成費用の負担”を一部オペから理解を得られたことは、これまでの活動の結実ではないか。

若年者
育成費用

- 令和元年度 全内航の基準を参考に算出。
- 一般高校卒:542,218円/月 海技短大卒:567,438円/月
- 小型船の船員問題は、抜き差しならない状況に陥っており、行政、荷主、オペ、船主が一体となった取り組みが必要。
- 育成に伴うコストを負担できない船主経営の現実について理解を求めたい。

退職海上自衛官
内航船員転職への
取組み

- ここ数年50～70名/年を獲得、新たな人材供給源として定着しつつあり。
- 高給与、高齢まで勤務可、キャリアを生かせる、生活基盤の安定と年金への接続の点により元隊員からも有望な再就職先となる。
- 今後も説明会やマッチングなど、再就職のすそ野を広げる活動が必要。

船員の確保・
育成に関する
海洋共育センター

- 海事学卒の採用が困難な小型船々主が共同で船員育成を図るために設立。
- 既卒者の定着率も約80%と高く、船員不足改善の一助となる。
- 10/7岡山大学で「SDGsシンポジウム」(内航の持続的発展と課題)を実施。

令和元年度
貨物船
船舶経費

- H/B 250GT:10,970,000円/月(2.2%UP) 499GT:14,753,000円/月(1.15%UP)
- 船員費の値下がり、全内航の登録船員の平均年齢が若くなり、年齢給が下がったことが要因。

Sox規制
(硫黄酸化物)
問題について

- 国交省は内航船12隻のトライアル結果を公表し、全船正常運航が可能と発表。
- 上記は6～9月の結果であり、冬季については不安要素がぬぐい切れない。
- 内航総連は9/12よりSOx適合油対策窓口を設置。技術トラブルやその他関連問題が発生した場合は相談を。
- 船連協としてもオペに対して、問題発生時は船主と話し合いの場を持つよう要望する。

- 【船主】船連協の活動は船主の地位の向上を目指すことから、全内船所属船主の参加を再度の働きかけを。
【船連協】了解。機会があれば実施する。
【事務局】HP等で参加を呼び掛けており、参加もあった。
- 【船主】短期養成課程が困難な新規船員に関し、6級2年の乗船履歴の短縮を要望。
【船連協】法改正を伴うことから困難ではないか。シュミレーター等による裏付けが必要とも思案する。
- 【村田会長】内航海運は、ピラミッド型の系列化の産業構造にあり、船員の働き方改革等により、これらの見直しが必要。

参加船主のオペレーター訪問時の要望事項（一部船連協で改訂）

1. 船内作業の安全性並びに輸送効率の向上

- 最新の安全装置（カメラ、GPS、簡易海図、船舶レーダー等）を搭載したものは、船価としてみて頂きたい。それが安全や作業軽減につながる。
- 【全海運へ】上記により安全が向上し、作業量が軽減される分、船舶職員法の改正や定員の見直しも同時に検討して頂きたい。

2. 働き方改革について

- 今回のSOX規制を踏まえ、749GTまでの船舶は、A重油にしてほしい。それが船員の作業軽減につながる。
- 【全海運へ】働き方改革によって、船員の陸上休暇を、例えば90～100日にしていかなければならない。それによって陸上労働者との雇用競争にも立ち向かえる。
- 船内休暇を確保するために、月3～4日の着棧した状態での休日を作って頂きたい。ケミカル船においては、すでに運航上の休日をオペレーター主導で確保の動きもあるようだ。
- 労働時間（拘束時間、荷役作業、艙内清掃）の識別を明確にし、それぞれの費用分担を契約書内に明記してほしい。
- 【全海運へ】SNS等、船員からの労働環境に関する悪質な書き込みが目につき、また、企業イメージを一方的に傷付けるような書き込みが最近目立つ。これらを適正に管理できる仕組みがほしい。
- ここ数年来問題になっていたダンネージの片付け等については、減らすように考慮して頂き、とても感謝している。

3. 内航海運の適正化について

- 利用運送業がなくなれば手数料の減額もなくなり、運賃向上へつながる面もあると思われることから、利用運送業制度を廃止してほしい。
- 荷主の資本が入っているオペレーターは、荷主の顔色をうかがうことが多く、海運業としての資格がないも同然である。
- オペレーターは、船主からの要望に対し、もう少し耳を傾けてほしい。

4. 用船料の適正化について

- これまでのように船を売ったり、買ったりするのではなく、海運業収入だけで経営が安定するような用船料を頂きたい。
- 船員について、組織船と未組織船で、船員費に違いがあるのはおかしい。船員としての技量や働き方が同じであれば、同額の用船料を頂きたい。
- 修繕費も値上がりし、船員数も減ってきていることを鑑みて、用船料のアップをお願いしたい。

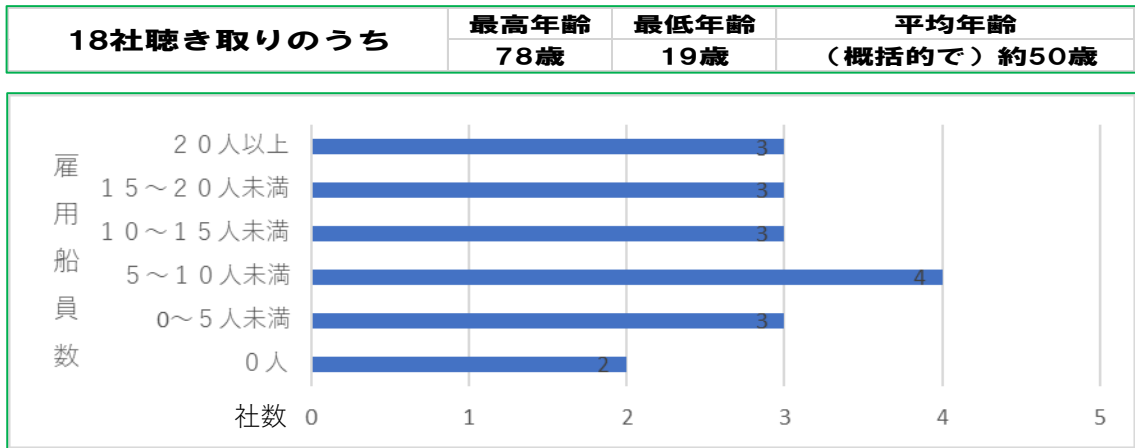
5. SOX規制について

- SOX規制に係る適合油の切り替えによって、もしトラブル等が発生した場合には、オペレーターに責任を取ってもらいたい。
- オペレーターから提供された燃料を補給し、船の運航に支障が生じた場合やオフハイヤーになった場合、オペレーターに負担を求めたい。
- 【船連協へ】この件は、燃料油の変更に伴い起こった問題であることから、傘下の船主と話し合いの場を持って頂くよう（オペレーターに対し要望することを）強くお願いしたい。
- SOX規制に係る対応コストがかかるということは、船主持ちのコストも増えるということをおペレーターには理解をしてもらいたい。

6. 若年船員育成について

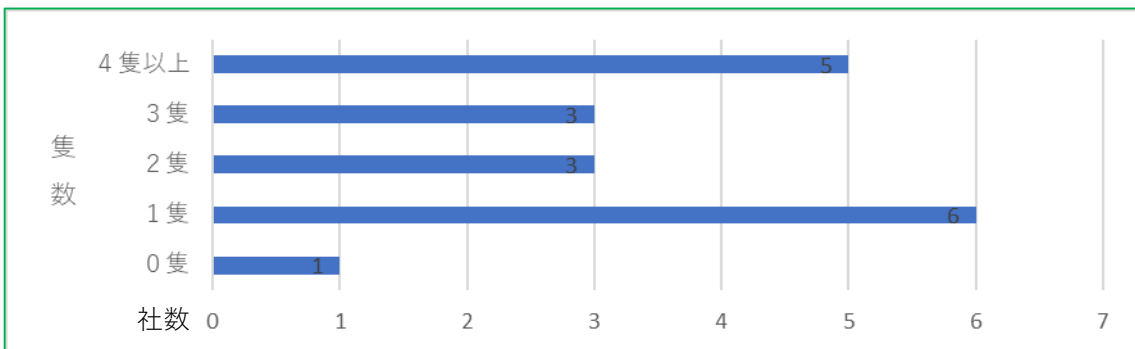
- 現在、一部オペレーターが行っている若年船員への補助に対しては、非常に助かっているし、本当にありがたい。但し、期間が短い、支給額が少ない等の声もあるので、良い形で改善が進んでいったら良いと思う。
- 若年船員には補助金が出ているが、船員費が高騰している折、既存の船員に対しても何らかの補助金制度のようなものがあればよいと思う。

質問1. 貴社の雇用している船員について教えてください。

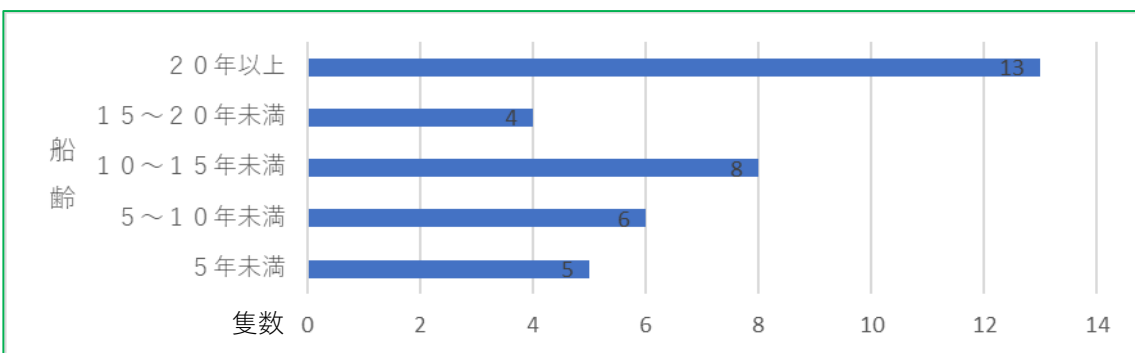


グラフ1：各社の雇用船員数（回答18社）

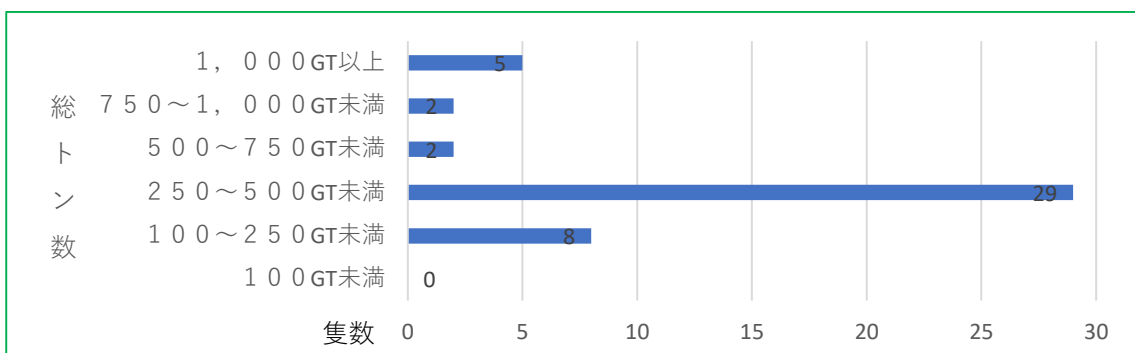
質問2. 貴社の所有している船舶について教えてください。



グラフ2：各社の所有隻数（回答18社）

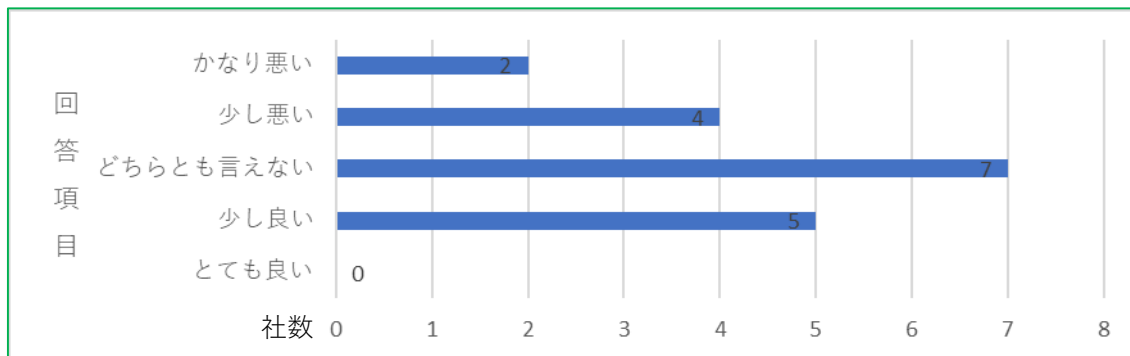


グラフ3：各社の保有船舶の船齢（回答36隻）



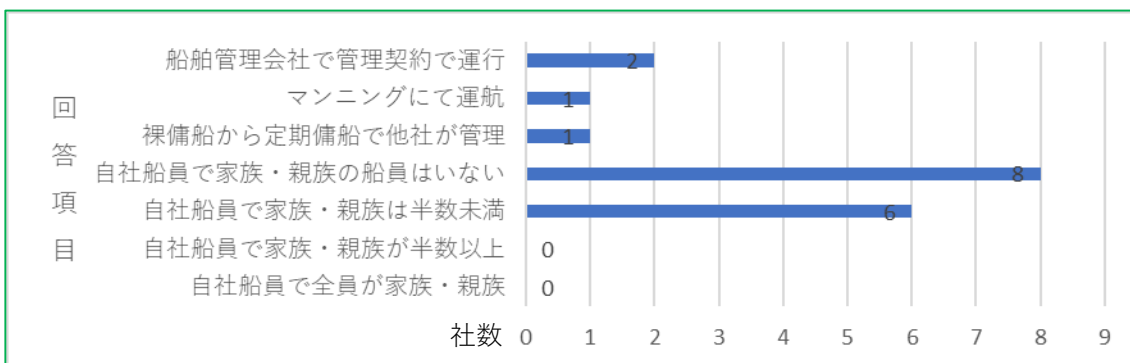
グラフ4：各社の各船の総トン数（回答46隻）

質問3. 貴社の現在の経営状況はいかがでしょう。



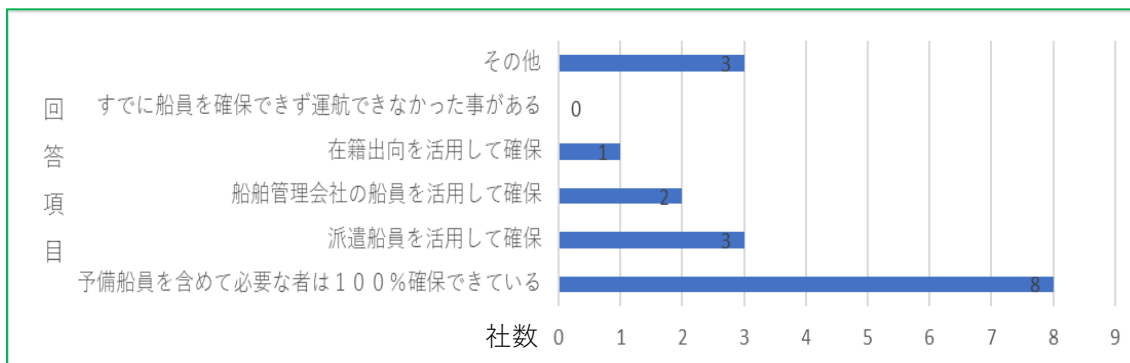
グラフ5：各社の経営状況（回答18社）

質問4. 貴社の船員構成について教えてください。



グラフ6：各社の船員構成（回答18社）

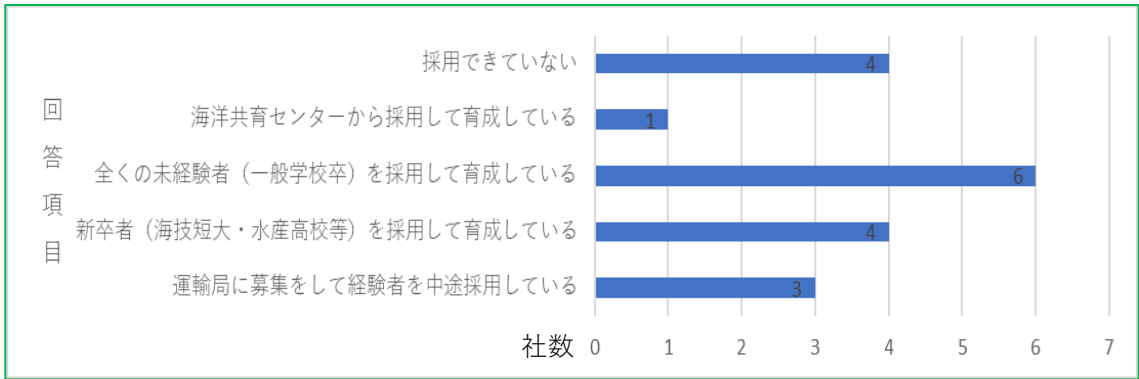
質問5. 貴社の船員確保の状況を教えてください。



グラフ7：各社の船員の確保の状況（回答17社）

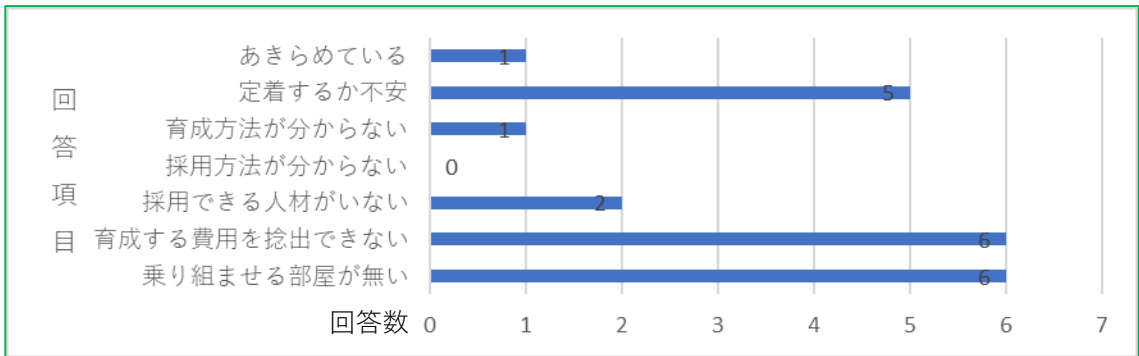
その他3件：・100%まで確保していないが、何とか運航している。
 ・少し不足。
 ・必要ない。（所有隻数0隻の回答者）

質問6. 貴社の若年船員（30歳未満）の採用について教えてください。



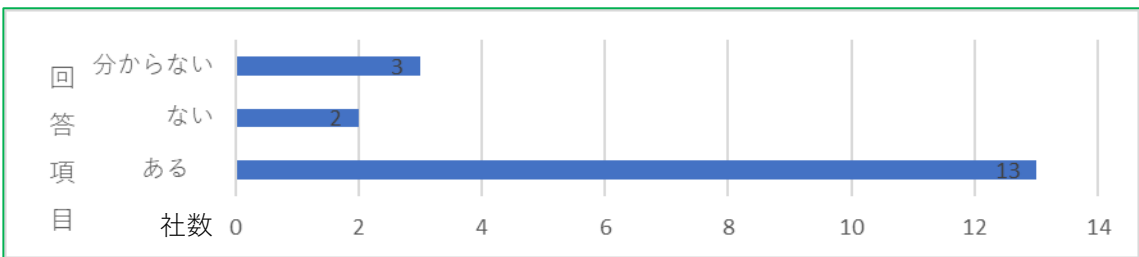
グラフ8：各社の若年船員（30歳未満）の採用状況（回答18社）

質問7. 若い船員（30歳未満）を採用するための貴社の課題を教えてください。（複数回答可）



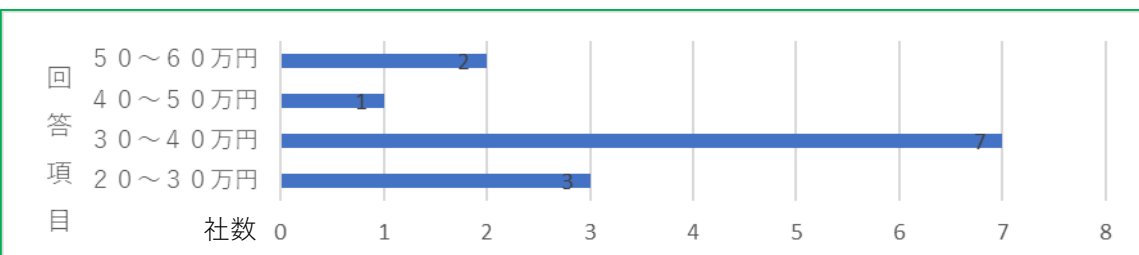
グラフ9：各社の若い船員（30歳未満）を採用するための課題（回答16社）

質問8. 運賃・傭船料とは別建ての「オペレーターからの若年船員の育成費用（定員外）の支給制度」があれば活用して採用を行い、若年船員を育成する意思はありますか。



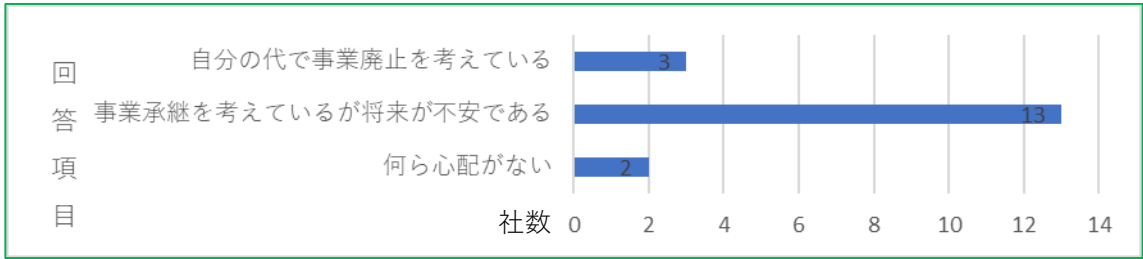
グラフ10：各社の「若年者育成費用の支給制度」による育成意志（回答18社）

質問9. 質問8で「あり」とご回答した方にお尋ねします。若年船員（定員外）の育成を行うためには、育成費用として（運賃・傭船料とは別建て）月額いくらあれば可能と考えますか。



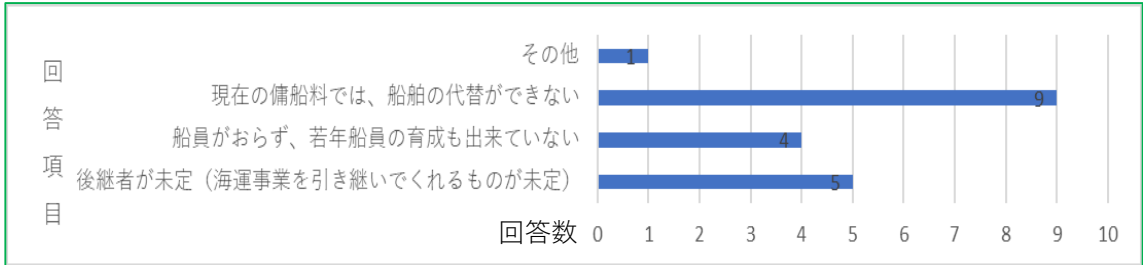
グラフ11：各社の「若年者育成費用の支給制度」の要望金額（回答13社）

質問10. 貴社における事業承継の見通しについて教えてください。



グラフ12：各社の事業承継の見通し（回答18社）

質問11. 質問10で「事業承継を考えているが将来が不安」と回答された方にお尋ねします。その理由は。（複数回答可）



グラフ13：事業承継「将来が不安」の回答理由（回答13社）

質問12. 質問10で「自分の代で事業廃止を考えている」と回答された方にお尋ねします。その理由は。（複数回答可）



グラフ14：事業承継「自分の代で廃止」の回答理由（回答3社）

質問13. 新卒者（海技短大や水産高校卒）や未経験者（一般学校卒）を採用した場合の「育成するための費用」をどのように獲得するか、ご意見やアイデアがあれば記入をお願いします。

- 備船料
- OJTの費用を増額してもらいたい。（2件）
- オペレーターに要望する。
- 国交省等助成金を活用する。
- 自社でもって捻出する。
- 備船料に上乗せで荷主・オペの理解をお願いしたい。
- 組合として動いてください。
- オペレーターに負担してもらおう。
- 荷主に交渉（難しいが・・・）。
- 船員（社員）の育成は、事業者の責任であって、それが出来ない会社は淘汰されるべきである。
- 船員の移動費（公共交通機関）は、学割のような船員割制度を作って、船内での生活を各社がある程度の幅を持って休暇制度が組めるようにして欲しい。
- 育成の単純な費用捻出もそうだが、今のコストを下げっていくことも、もっと考えていくべき。