

船主連絡協議会

令和3年度オペレーター訪問（貨物船関係）概要

本年度貨物船部会によるオペレーター訪問については、3社の協力を得て、以下の項目等を中心に各オペレーターの対応等を聴くとともに意見交換を行い、船主の抱える諸問題の解決に向けて協力方を要請した。

1. オペレーター各社の経営状況
2. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対策
3. 船員の法定労働時間遵守状況
4. 海事産業強化法の遵守
5. 労務管理者の選任
6. 燃料油と若年船員育成
7. その他

オペレーター訪問各社においては、冒頭、日浦貨物船部会代表は、オペレーター一訪問への謝辞を述べるとともに、資料に沿って説明を行った後、各項目について意見を伺った。

1. オペレーター各社の経営状況

- ① 貴社の主要な荷主の生産体制や海上輸送費は、どのような状況でしょうか。

- ・ 主要貨物は鉄鋼で、バラ積み船だとセメントもある。
輸送量はコロナ禍の影響で大きく落ち込んだが、今夏ころから回復傾向にある。
自動車の部品である半導体やワイヤーハーネス等の積荷が急激に落ち込んでいたが、今月末になってようやく一昨年並みに戻ってきてはいる。
来年度の見込については何事もなければ順調にいくと考えている。
- ・ 鉄鋼の需要は今年度に入って回復傾向にある。

但し、コロナ禍前までは戻っていない。

- ・弊社の荷主の業種は大きく分けて、鉄鋼、電力（石炭火力）、セメントであるが、昨年度はコロナ禍の影響で輸送量も大きく下がった。特に鉄鋼については一時的に減船措置をとった。今年度の輸送量については予想に反して前々年度並みまで回復した。船団の体制規模も横ばいである。セメントはまだコロナ禍の前と比べると回復していないが、鉄鋼と電力については回復した。セメントの不調は現場の人手不足によるところも一因と聞いている。

② 貴社の経営状況はいかがでしょうか。

- ・経営状態については、コロナ禍前までは回復した。
- ・概ね良好にあると思う。
- ・経営状態について昨年度はその前年度と比較すると落ち込んだ。今年度についてはまだ閉めていないのでわからないが、おそらく前年度の下期並みにはなっている。

③ 来年度上期に関する今後の見通しはいかがでしょうか。

- ・来年度の見通しについては月並みながら横ばいが続くと思っている。長い目でみるとカーボンニュートラルの流れから始まり、例えば石炭輸送等の貨物そのものがなくなったり、違う物へと変化したり、船そのものがなくなる等不透明感があり不安な気持ちにもなることがある。

2. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対策

- ### ① 貴社における新型コロナウイルス感染症の影響と対応をお聞かせください。
- ・まだワクチン接種が進んでいなかった時点では外出制限とコロナ対処の要請等行っていたが、1隻から出てしまった。

感染発覚後は、特に休暇明けの船員に対しては必ず抗原検査をうけるよう指導はしている。

ワクチン接種状況については、予約者を含めれば9割程度済んでいる。

- ・ 訪船はようやく再開できた。
安全会議は、船主を対象に月一回WEB開催をしていたが、コロナ禍の人数減少後は地域別に人数を絞って開催している。
船主を通じて船員にも安全会議の内容を伝えて頂きたいと思う。
- ・ 傘下の船主に対して用船料について一部協力をして頂いた。
現在の用船料については、概ねコロナ禍前の水準に戻っている。
- ・ 訪船については、行きたいが行けていないのが現状としてある。
但し、安全会議については夏ごろから、広い場所で実施する等工夫をしながらコロナ禍前に戻している。
- ・ 当社では乗船前の船員にはPCR検査を受けさせており、ドック時の安全研修を行い、極力船員との接触を避けてきた。
- ・ 今月（令和3年11月）からは、対面での訪船を開始した。
訪船する陸上勤務者に対しては訪船前に抗原キットを用いて陰性が確認出来たら訪船するようにしている。
又、支配下船腹の船員にはなるべく早くワクチン接種をしてもらえるよう元請オペレーターと配船調整をしており、一週間ごとに接種状況についても確認している。
約6割以上の船員が接種済である。
- ・ 船員のワクチン接種のタイミングについては、船主に任せている。
但し、船主からの船員のワクチン接種についての相談があった場合には応じるようにしている。
船員の居住区とは別な場所での接種も可能なケースもあると聞いている。

② 船主に対し求めるコロナ対応をお聞かせください。

- ・ なるべく不要不急の外出は控えて頂きたい。

- ・配下の船員に対しての、マスクの装着やうがい手洗い、検温の実施、又、乗船前の簡易検査の実施をお願いしたい。

3. 船員の法定労働時間遵守状況

① 貴社船団において、船主の船員の法定労働時間の遵守状況はいかがでしょうか。

- ・ケミカル船は稼働率も高く、又、船員も危険物の資格を有しなければならないなど絶対的な数が不足している為タイトなスケジュールになる。船主からの申し出により、2017, 18年ころに荷主とも話をして時間外ありきでスケジュール調整をすることとなった。鋼材船やセメント船については、船主からの申し出がないので法定労働時間は守られているという認識をしている。
- ・RORO 船等の特殊船に関しては遵守できていないかもしれないので意見の吸い上げを行い、荷主と話をしていかなければいけないと考えてはいる。
- ・概ね遵守しているが、ライナー等航路限定船の場合は、3人交代制の1日休暇等で対応している。
- ・用船船舶については、個々の船員の労働時間までオペレーターとして把握するのは困難であるので、船員の法定労働時間の遵守が困難な場合は、必ず事前にオペレーターに相談していただきたい。又、今後オペレーターとしても船員の労働時間の把握等ができる方法も同時に検討中である。

② 小型船船長の業務（航海当直、荷役当直、入出港配置、狭水道通過、オペレーターや代理店との連絡、書類作成、安全管理など）が過大との指摘があります。船長の業務軽減に向けて、オペレーターとして取り組まれていることはありますか。

- ・オペレーターとしても実態を把握しきれていないのが現状なので、今後調査を実施して対応を考えていきたい。

- ・当社では、安全管理等の書類通達はするが書類作成に於いてそれほど業務は多くはないと思う。

- ③ 安全や省エネに関する書類等の増加で上級職員の負担が増えているとの指摘があります。
書類の簡素化に対しては、どのようなお考えをおもちでしょうか。

4. 海事産業強化法の遵守

- ① 同法の遵守において増加することが避けられないコストや運航計画の改善を船主がオペレーターに提案することができるのか?という課題もあります。

また、オペレーターが荷主に対して運航計画の改善と運賃引き上げを要請できるのか?という課題もあります。

あるいは提案することができても、成果が上がらないのであれば、同法の遵守は困難な事が予想されます。

当件に関し、貴社のお考えをお聞かせください。

- ・今回のオペレーター訪問の資料の中で、海事産業強化法による各法律の施行時期が記されているが、国交省から早くフォーマットの提示をして頂かないとこちらとしても対応できない。

例えば、陸上勤務であればパソコン起動時のログタイムが勤務開始時間となるが、そういった客観的な船員の労働時間の把握が今回求められている。

現在、当社として、船員自ら航海日誌の電子版に入力してもらえるようなシステムを考えてはいるが、打刻システムであれば後で修正も可能であることから完全な形での労働時間の把握とはいえない。

スマホも同様である。

オペレーターとして電子化に備えての準備はしている。

- ・今回のオペレーター訪問の資料の中の船員の労働時間に配慮した運航計画の作成に関し、違反を確認した場合にオペレーターに法令違反の状況を報告するという記載があり、それはそれで当然ではあるが、そもそも労務管理者は違反を確認する以前、違反になりそうな運航計画を実施する前に船主やオペレーターに報告をおこない、報告を受けた船主やオペレーターは運航計画を見直し、違反になるような航海をさせ

てはならないという理解をしている。

我々オペレーターは船主に全ての責任を負わせるつもりはない。当該件に関し、船主の意見を聞き実態を把握しつつ、労働時間管理の適正化に対する教育や指導等も行いたい。何かあれば必ず報告頂きたいし、どんどん必要な提案についてはして頂きたい。

- ・海事産業強化法に係る法律改正の狙いについては、オペとしても十分に理解しているつもりでいる。

船員の労働時間を厳守するとなるとコストアップは避けられない。

鋼材船に関しては、それほど労働時間が超過することはないと思うが、イレギュラー的な仕事が入った場合は超過するケースも考えられる。

現状では、用船契約があるので決められた時間を超過した分についてはオフハイヤーとなってしまふ。

そうなる今後、用船契約の内容の変更を求める船主もいると思う。

例えば、現状の用船契約では船員の数は明記されていない。

これまでで言えば、それは船主マターでありオペの関知する部分ではなかったが、海事産業強化法の施行により、今後細かい契約の見直しがあるかもしれない、荷主の理解も求めていかなければならない。

船員の定員を増やすことができないのであれば、その分、船員に対して休息時間を与えなければいけないと思う。

5. 労務管理責任者の選任

- ・小型船については、船主船長や奥さんにやっていただくしかないのではないか。

細かい確認は配下の船主にはしていない。

- ・労務管理責任者制度については、来年4月からスタートするので内航業界として早急に具体的な労務管理責任者の育成制度の実施をお願いしたい。

6. ローサル燃料油と若年船員育成

- ① 貴社船団の燃料油の方針についてお聞かせください。

- ・ケミカル船は全船 A 重油を使用している。
鋼材船については荷主と相談をしながら A 重油に切り替えをしたい。
現状では、あまり根差がないが切り替えたい船主には差額を頂いている。
中長期的には全船 A 重油に切り替えを行いたい。
- ・支配下船は、全船 A 重油を使用している。
その目的は、機関部員の負担軽減と船員確保。
船主からも感謝されている。
今後、C 重油に戻ることもないと思う。
又、バイオ燃料であるユーグレナにも注視している。
- ・船種によって燃料油は異なるが、鋼材船については、ほとんどの船が A 重油を使用している。
原料船については、契約のベースとなっているものが現在は適合油 (C 重油) であるが、来年度以降については、見直しも検討しているところである。
荷主マターにはなるが、できるところから A 重油に今後転換していく流れになるのではないかと思われる。

② 一部のオペレーターですが、用船料とは別途での若年船員育成費の補助があります。

当件に関する貴社のお考えをお聞かせください。

- ・今後も継続する予定。
新 6 級海技士に対する学費補助が主たる目的。
- ・当社は本制度を 2018 年より実施しているが、今後も取り組みを継続していく予定であり、コロナ禍の影響により若年船員を雇用できない船主のためにも制度の拡充を図り、支給条件を緩和し、より申請しやすくしている。
我々の若年船員育成費の申請制度を活用している船主に雇用されている若年船員の定着率は 8 割を超えており、船主の皆さんが制度を利用するからにはきちんと船員を教育しなければいけないといった良い意

味で若年船員の育成に対する姿勢が変わってきているのかもしれない。結果的に良い相乗効果を上げていると思う。

- ・今後の検討課題の一つとしていきたい。

7. その他

① 貴社におけるカーボンニュートラルに向けての方針や取り組みなど、お聞かせください。

- ・内航船においては、主機や燃料が変わらない限りは困難だと思う。ハイパーエコシップに関しては補助があったからこそできたのが実態であるし、電気推進船には電気が必要となってくることから真のカーボンニュートラルとは言えないのではないか。振動が少なく船員居住区への影響が少ない等のメリットもあるが、根本的な問題として難しく、一長一短がある。現状では、積地での陸電取得を荷主に提案中。
- ・カーボンニュートラルの取り組みに関しては、現状、船舶は燃料を切り替えることが出来ない中でも極力省エネ化、CO₂削減を追求していくしかない。
- ・鋼材貨物船においては、LNG、水素、アンモニア等々の方向性や技術革新の進捗を含め状況に注視し遅れることなく対応していきたい。

② 安全運航、船員育成、経営効率化への取り組みなど、貴社から船主への要望事項をお聞かせください。

- ・安全運航でお願いしたい。
- ・書類等のやり取りだけでなく、船主は配下の船員とうまくコミュニケーションを取ってもらいたい。
- ・安全運航に関してはこれからも地道にやってくしかない。引き続き我々オペレーターも出来ることはきちんとやっていくつもり。船主としてもその動きについて来ていただきたい。

船主の相談にも乗り、支援できるところについては今後も支援していきたいし、船員育成や経営に関してもアドバイスできるところはさせていただきます。

- 現状の内航海運業界では、生業的オーナーや一杯船主がいて、予備船員の持ち方を含めた処で、船員の確保に大変苦勞しており、そういったことを含めて荷主やオペレーターに全ての部分を頼るのではなく、船舶管理会社の活用や協業化等の検討を積極的にして頂きながらも、又、働き方改革の中で若年船員を育成し、優越的地位の乱用なんかでは決してなく同じ目線に立って船主の皆様と対話をさせていただけたらと思っている。
- 傘下の船主の皆様が、今後船員不足に陥らない様にするために魅力ある職場となるようにオペレーターとしてしっかり荷主にも働きかけ、今後も船主の皆様とともに手を取り合っていきたい。
- 乗り上げや座礁などの大きな事故は別として、特に小型船の場合は例えば接岸時の岸壁の損傷等、細かな事例が頻発しているのが現状なのでオペレーター視点としてみるとそういった船は減船時の対象とせざるを得ない。
なにかあればオペレーターとしても相談には応じるので、決して無理をしないほしい。
- 船主あつてのオペレーターであり、運賃が上がれば用船料アップにもつながるのだが、逆を言えば運賃が上がらなければ用船料アップは難しいがこれからも共存共栄で船主の皆様と協力していきたいと考えている。

以 上