

船員の働き方改革

取引環境改善

生産性向上

に向けた

内航海運業者と荷主との 連携強化のためのガイドライン (仮称) (案)



令和4年●月
国土交通省海事局

はじめに

本ガイドラインの作成経緯

四方を海に囲まれた我が国において、内航海運は国内物流にとって重要な役割を果たしています。

内航海運は、国内貨物輸送の約4割（トンキロベース）を担っており、その中でも、鉄鋼、石油製品、石油化学製品、セメントといった産業基礎物資の輸送については、約8割を担っています。また、コンテナやトレーラーによる雑貨輸送においても、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っています。さらに、内航海運は、災害発生時の陸上の代替輸送や緊急物資輸送等においても重要な役割を担っており、国土強靭化や物流の代替性の確保を図る一翼を担う存在となっています。

内航海運は、産業基礎物資輸送の分野を中心に、その大部分が大企業であり寡占化が進む荷主企業の下で、オペレーターとオーナーが専属化・系列化している傾向にあります。さらに、内航海運業者の99.7%が中小事業者で事業基盤が脆弱であり、荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を收受できない場合もあり、収益性が低いという構造的な課題があります。

加えて、内航海運暫定措置事業の終了による事業者間の競争促進など、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しようとしています。

他方、内航貨物船員の半数を50歳以上が占める中、円滑な世代交代は待ったなしです。近年、若手船員の割合は徐々に増加している一方、長時間労働、長期間乗船をはじめとする働き方の問題から、業界への定着率は低下しており、関係者が一丸となってこうした状況の改善を図らなければ、必要な船員を確保し、運航を継続することが、年々、困難となっていくことが懸念されます。

こうした中においても、内航海運は、荷主のニーズに応え、安定的な海上輸送を確保するという使命を果たすため、「船員の働き方改革」を進めて安定的に人材を確保していく必要があります。そのためには、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送や経営の更なる効率化を図るなどの内航海運の「生産性向上」にも取り組む必要があります。

こうした取組を総合的に進め、持続可能で安定的な内航海運を構築することは、内航海運業者だけではなく荷主にとっても製品の安全かつ安定的な出荷に寄与するなど大きなメリットがあります。また、取組を進めることにより、企業のコンプライアンス遵守の姿勢を打ち出すことは、企業イメージの向上にもつながります。したがって、内航海運業者と荷主が協力しつつ、それが主体的に取り組むことがとても重要です。

令和3年5月に成立した「海事産業強化法」により内航海運業法をはじめとする関係法令が改正され、令和4年4月から施行されます。この法改正により、船員の働き方改革、内航海運における取引環境改善及び生産性向上のための各種制度が盛り込まれました。これらを実効性のあるものにするため、今般、内航海運業者と荷主がそれぞれ遵守すべき事項とともに望ましい協力のあり方等をガイドラインとしてまとめました。

日頃の業務において当ガイドラインを活用いただき、荷主、オペレーター、オーナー等が連携して内航海運の安定輸送の確保に取り組まれることを期待いたします。

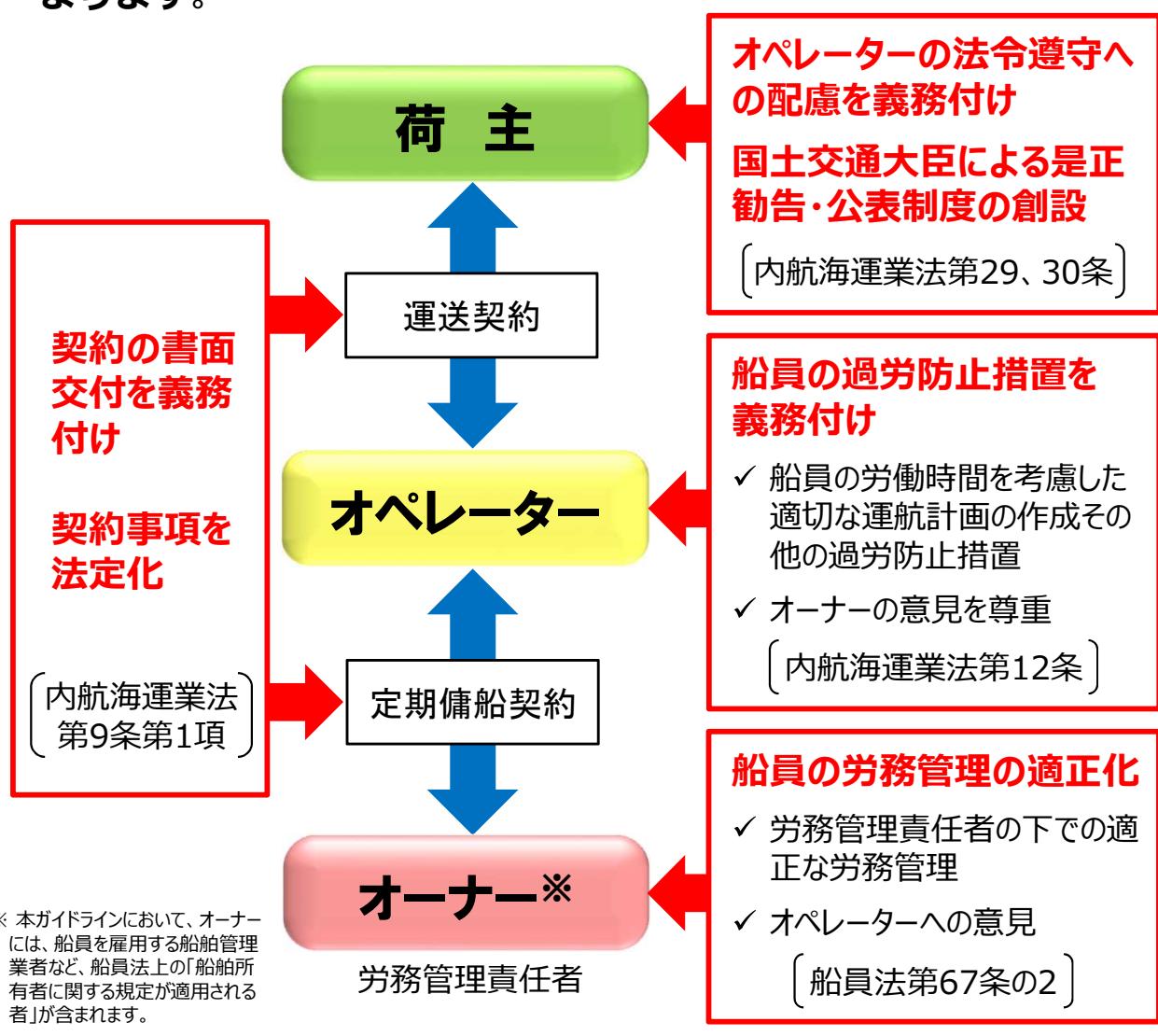
「船員の働き方改革」、「取引環境改善」、「生産性向上」に向けた 内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン

目 次

- 1 内航海運業法等の改正** 3～
- 2 望ましい取引のあり方** 7～
- 3 船員の労働環境を守るために、それぞれの関係者が果たす役割** 8～
- 4 安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例** 11～
- 5 安定的な内航輸送の維持のための4つのステップ** 12～
- 参考 関連法令（抜粋）** 16～

船員法と内航海運業法が改正され 「船員の働き方改革」や「内航海運の取引環境改善」を図るための新制度が始まります

令和3年5月に成立した「海事産業強化法」により、船員法と内航海運業法が改正され、令和4年4月1日から新たな制度が始まります。



契約の書面交付の義務付け

内航海運業者は、内航海運業に係る業務に関して契約を締結したときは、当該契約の相手方に対し、**役務の範囲、対価、船員数といった法定記載事項を記載した書面を交付しなければなりません。**

(内航海運業法第9条第1項)



契約相手方から承諾を得ることにより、書面交付に代えて**オンライン（メール等）やCD-R等の記録メディアによる提供も可能です。**

(内航海運業法第9条第2項)



契約書面に記載しなければならない事項 (改正内航海運業法施行規則第11条の2第2項)

- 契約当事者の氏名・名称、住所、法人の場合は代表者の氏名
- 提供する役務の範囲、期間及びその対価
- 提供する役務に係る費用を負担する者
- 荷役作業その他の内航海運業に附帯する業務を行う者及び当該業務に係る費用を負担する者
- 契約の変更及び解除
- 損害賠償の責任
- 定期傭船契約にあっては、次に掲げる事項
 1. 当該契約に係る船員の職種及び数並びに予備船員の数
 2. 船員の過労防止のために航行期間の制限その他の船舶の利用の制限をする場合は、当該制限



(一社) 日本海運集会所が、上記の法定記載事項を反映した標準契約書式を作成しており、これらを活用することが推奨されています。



この規定は、令和4年4月1日以降に締結する契約について適用されますが、それ以前に締結した契約についても、本規定に照らし合わせ、もし適合していない場合は、覚書等で契約事項の追加や修正などを行うことが望ましいです。

船員の労務管理の適正化

オーナー（船員の使用者）は、**「労務管理責任者」を選任**し、労務管理事務所において、**船員の労働時間を適切に管理**しなければなりません。

（船員法第67条の2第1～3項）

オーナー（船員の使用者）は、労務管理責任者の意見を勘案し、労務管理上の措置を講じるため、**運航計画の変更等の必要があると認められる場合は、オペレーターに意見を述べなければなりません。**

（船員法第67条の2第4項）



オペレーターによる船員の過労防止措置

オペレーターは、船員の過労を防止するため、**船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成**しなければなりません。

（内航海運業法第12条第1項）



オペレーターは、船員の過労防止措置を講じるにあたり、**オーナーの意見を尊重**しなければなりません。

（内航海運業法第12条第2項）



オペレーターは、安全管理規程において、運航計画等の作成時における船員の労働時間管理の確認に関する事項を定めなければなりません。

（内航海運業法施行規則第13条第3号□(1)）



荷主の協力促進のための措置

荷主は、**オペレーターの法令遵守に配慮**しなければなりません。
(内航海運業法第29条)

オペレーターが法令違反により処分を受け、当該違反行為が荷主の行為に起因するものであり、かつ、当該オペレーターに対する処分のみでは当該違反行為の再発防止が困難であると認められる場合、**国土交通大臣は、当該荷主に対し、再発防止措置をとるべきことを勧告**することができ、当該勧告したときは**公表**します。

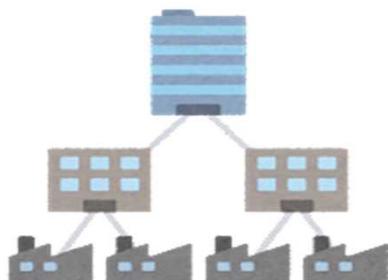
(内航海運業法第30条第1項、第3項)



(その他)下請けオペレーターへの配慮

オペレーターは、他のオペレーター（下請け）が行う内航輸送を利用して物品の輸送を行う場合、下請けオペレーターが以下の規定及び安全管理規程を遵守することを阻害してはいけません。

(内航海運業法第19条)



- 第10条（輸送の安全性の向上に努める義務）
- 第11条第1項（安全管理規程の届出）
- 第11条第4項（安全統括管理者及び運航管理者の選任）
- 第11条第6項（安全統括管理者の意見の尊重）
- 第12条（船員の過労の防止）

望ましい取引行為のポイントは、 「丁寧な協議」と「見える化」です

適正な取引を行うためには、法律で定められたルールを守るのはもちろんのこと、取引相手との対話による丁寧な協議により、できるだけ具体的に契約内容を取り決めることがポイントです。

以下に、望ましい取引行為を示しています。



取引相手との協議	運賃・用船料等をはじめとする契約内容は、契約相手の一方が優越的な立場を利用して一方的に通告し、それに従わせるのではなく、 <u>取引相手との対話による丁寧な協議により取り決める</u> ことが望ましいです。
原価計算に基づく価格協議	運賃・用船料等は、 <u>原価計算に基づく見積書をもって協議する</u> ことが望ましいです。これにより、コストの「見える化」が図られるとともに、妥当ではない金額を一方的に設定されることを防ぐことができ、それが、安定的な事業運営の確保にもつながります。
契約内容の明確化	契約内容は、曖昧にせず <u>できるだけ具体的に取り決める</u> ことが重要です。特に、役務の範囲（役割分担）やその費用負担について、契約書等の中で明確にしておく必要があります。 内航海運業法施行規則第11条の2第2項に、契約書等に記載しなければならない事項が定められています。
契約書等の書面化	契約書をはじめ取引相手と取り決めた事項は、メール等のオンラインやCD-R等の電子媒体を含め <u>必ず書面にしてお互いに共有する</u> ことが必要です。 内航海運業法第9条により、契約書等の書面交付が義務付けられています。

3

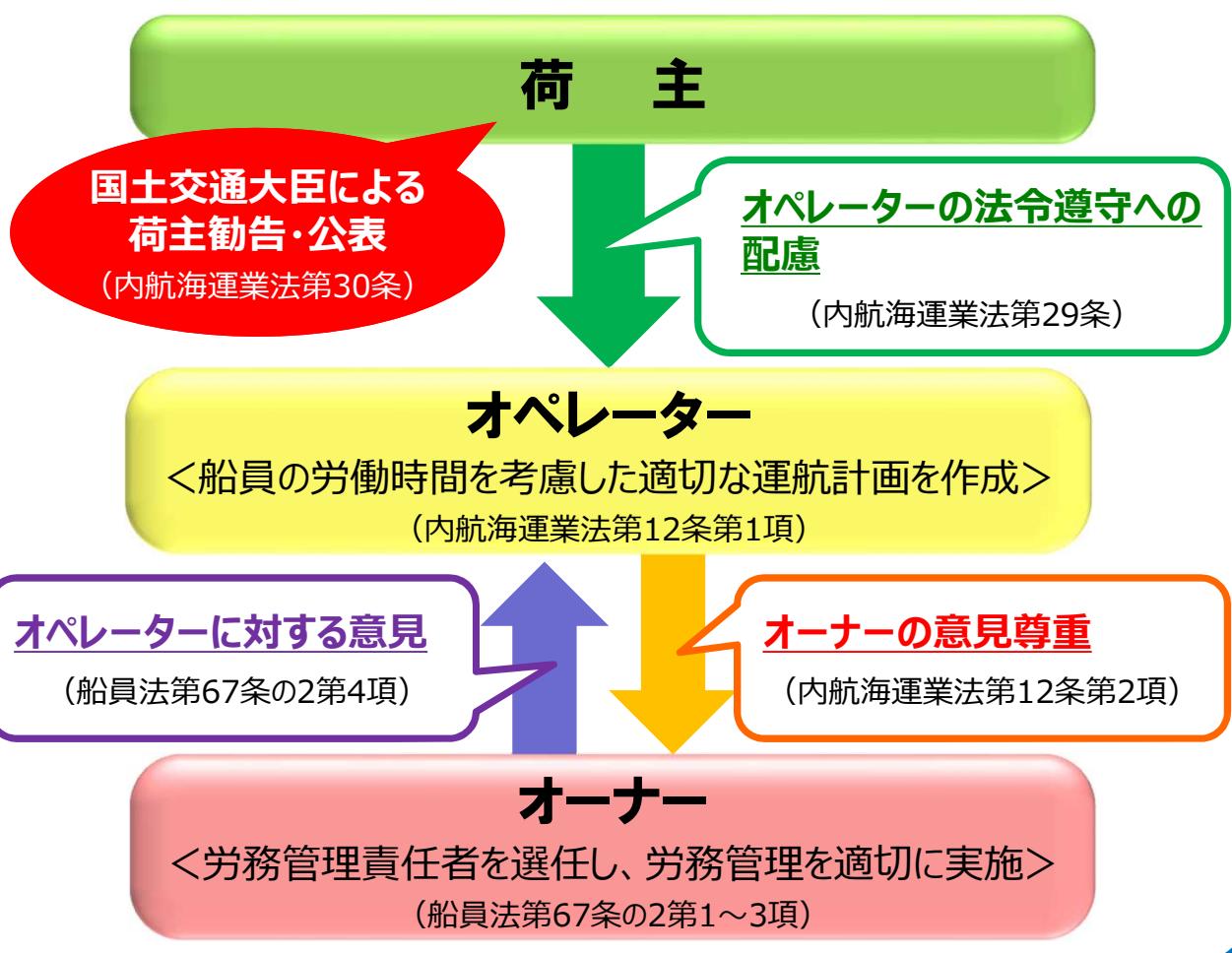
船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が
果たす役割

船員の労働環境を守るため、 オーナーだけでなくオペレーターや 荷主にも責務があります

船員の労務管理は、法令上は船員を雇用・配乗するオーナーや船舶管理業者の責務です。

しかし、船員の労働関係法令を守り、良好な労働環境を構築するためには、荷主やオペレーターの協力が不可欠です。

「海事産業強化法」により、下の図のように、荷主・オペレーター・オーナーが一体となって船員の労務管理を適切に行うための仕組みが構築されました。



オペレーターとオーナー等との関係

オペレーターは、運航計画を作成する際、船員の労働時間を確認し、法定の上限時間（1日当たり14時間、1週間当たり72時間）を超えないようにしなければなりません。

オペレーターが船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成するためには、船員の労働時間の状況をオペレーターとオーナーが共有することが必要です。

そのためにも、オーナーがオペレーターに意見を述べるのはもちろんのこと、オペレーターがオーナーに率先して意見を聞くなどの積極的な取組も大切です。

オペレーターは、オーナーから運航計画に関して意見があった場合は、その意見を尊重し、対処方針を検討することが必要です。

また、悪天候等のやむを得ない事由による場合を除き、可能な限り直前の運航計画の変更は避けるよう努めることも、船員の労働環境を守るために大切です。

オペレーター

<船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成>

(内航海運業法第12条第1項)

オーナーは、船員の労働時間管理において運航計画の変更等の措置の必要があるときは、オペレーターに意見を述べなければなりません。

(船員法第67条の2第4項)

オペレーターは、船員の労働時間に関するオーナーの意見を尊重しなければなりません。

(内航海運業法第12条第2項)

オーナー

<労務管理責任者を選任し、労務管理を適切に実施>

(船員法第67条の2第1～3項)



オーナーがオペレーターに意見を述べる際は、口頭のみではなく書面やメール等で行いましょう。

同様に、オペレーターは、オーナーからの意見に対し、対処方針を書面やメール等で回答しましよう。

荷主とオペレーターとの関係

荷主は、オペレーターが法令を遵守して業務を行うことができるよう、必要な配慮をしなければなりません。

例えば、荷主は、船員の法定労働時間が超過するおそれがあることを予見しながら、無理なスケジュールで輸送を発注することはできません。この荷主の行為が原因で、オペレーターが法令違反をして処分を受けることとなり、当該処分のみでは再発防止が困難な場合、国土交通大臣は、当該荷主に対して是正勧告を行うことができます。また、当該勧告をした際は、その旨が公表されます。

オペレーターが船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成するためには、荷主の協力も必要です。

法令違反にはならないまでも、例えば、荷主側の都合で急な運航スケジュールの変更が発生すると、船員の交代のタイミングが前もって計画できないなど、オーナーによる船員の手配にも影響が出てしまします。

したがって、荷主は、悪天候等のやむを得ない事由による場合を除き、可能な限り直前の運航計画の変更が発生しないようにするために、余裕をもったスケジュールにより輸送の発注を行うなどの配慮が大切です。

荷 主

国土交通大臣による
荷主勧告・公表
(内航海運業法第30条)

荷主は、オペレーターの法令遵守
に配慮しなければなりません
(内航海運業法第29条)

オペレーター

<船員の労働時間を考慮した適切な運航計画を作成>
(内航海運業法第12条第1項)

安定的な内航輸送の確保は、

荷主、オペレーター、オーナーが連携してはじめて実現可能です

船員の労働環境を改善し、安定的な内航輸送を確保することは、内航海運業者だけではなく荷主にとっても製品の安定的な出荷に寄与するなど大きなメリットがあります。

そのためには、直前の運航計画変更の回避やムダな待機時間の削減など、内航輸送に関する様々な課題に対処しなければなりません。

安定的な内航輸送の確保は、こうした課題解決に向けて荷主、オペレーター、オーナーが連携して取り組むことではじめて実現できます。

以下は、内航輸送における課題とその解決に向けた取組の一例です。こうした取組を荷主、オペレーター、オーナーが協力しつつ、それぞれが主体的に取り組むことが重要です。

課題例 直前の運航計画の変更の回避

直前に運航計画の変更が発生すると、荷役や船舶の運航にムリ・ムダのしづ寄せが生じ、船員の肉体的・精神的負担が増え、事故のリスクも高まります。

したがって、荷主は十分なリードタイムを確保した上で出荷計画を立てたり、出荷に合わせて生産や荷造りを計画的に開始・終了させるなど、可能な限り直前の運航計画の変更が発生しないよう、余裕をもったスケジュールで輸送の発注を行うことが大切です。

課題例 ムダな待機時間の削減

荷役待ちなどのため総員配置（スタンバイ）状態で待機する必要が生じると、その時間は全船員の労働時間にカウントされ、長時間労働の原因の一つになります。

こうした待機時間を削減するためには、荷主とオペレーターが連携して荷役時間を早めに本船に通知することで、本船側のスタンバイ状態を解除し、待機時間を船員の休息時間に充てることができるよう配慮したり、もし長時間の待機が想定される場合は、仮バースを手配して船員に陸上での休息を与えるなどの措置を行うことが大切です。

安定的な内航輸送を維持するためには、 定量的な指標と達成目標による 改善効果の「見える化」が重要です

安定的な内航輸送を維持するためには、船員の長時間労働の是正や休日の確保など「船員の働き方改革」を進め、船員という職業をより魅力ある職業へと変え、必要な人材を安定的に確保する必要があります。

そのためには、内航海運業者が適正な運賃・用船料を收受でき、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送の更なる効率化を図るなど内航海運の「生産性向上」にも取り組む必要があります。

これらの取組を実効性のあるものにするためには、船舶の運航に関することはオペレーターに、船員の労務管理に関することはオーナーに任せっきりにするのではなく、**自社が携わる内航輸送を取り巻く現状や課題・問題点を関係者間で共有し、その解決に向けて協力して対応にあたることが重要です。**

そのために、**定期的に関係者が集まって意見交換する場を設置**したり、**日頃の業務の際にも積極的に意見交換を行う**など、**円滑なコミュニケーションが可能な風通しの良い良好な関係を構築**することが必要不可欠です。



関係者間で円滑なコミュニケーションを図るために、**荷主側からオペレーターに、オペレーター側からオーナーに対し、常日頃から率先して緊密な意思疎通・対話を働きかける**ことがポイントです。

安定的な内航輸送を維持するためには、取引関係者と円滑なコミュニケーションを図ることができる良好な関係を構築することが大前提です。

その上で、下の図のように、**自社が携わる内航輸送の現状や課題・問題点を関係者間で把握・共有**してその改善策を検討し、**定量的な指標と達成目標を設定**して改善に取り組み、**その成果を検証して更なる改善につなげる**といったステップ（PDCAサイクル）により改善に取り組むことが重要です。

ステップ 1

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、課題・問題点を関係者間で共有する

ステップ 2

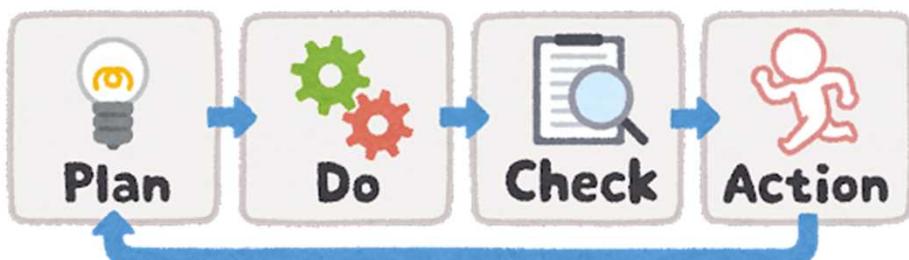
自社が携わる内航輸送における課題・問題点の原因を検証し、その改善策を検討する

ステップ 3

課題・問題点の改善効果を測定するための指標を設定し、業務の見直しに取り組む

ステップ 4

取組の効果を検証し、更なる改善につなげる



ステップ 1

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、課題・問題点を関係者間で共有する。

内航海運による安定輸送を維持するためには、まずは自社が携わる内航輸送の現状を定量的に把握し、現場で発生している課題や問題点を荷主、オペレーター、オーナー間で共有することが必要です。なぜなら、実態がわからなければ、改善に向けた検討ができないからです。

例えば、船員の労働時間について、航海当直、入出港時の総員配置、荷役などにどの位の時間がかかっているのか、あるいは、船舶の保守整備や調理などのその他の業務の実態、さらに、船内において労働と休息が明確に区分けされているのかなどを定量的に把握し、船員の労働環境に関してどこに課題・問題点があるかを明らかにすることが必要です。



ステップ 2

自社が携わる内航輸送における課題・問題点の原因を検証し、その改善策を検討する

自社が携わる内航輸送の現状を把握し、現場で発生している課題・問題点が明らかになつたら、それが輸送に関する業務のどの部分で発生しているのか、その原因を詳しく検証し、その改善策を関係者間で検討することが大切です。

例えば、船員の長時間労働が常態化している場合、オーナーの労務管理上の問題だけではないかもしれません。運航計画に無理はないか、荷役作業が非効率ではないか、無駄な待機時間がないかなど、輸送業務全体について検証することが必要です。

その上で、関係者がそれぞれ取り組むべき改善策を検討することが重要です。



ステップ 3

課題・問題点の改善の成果を測定するための指標を設定し、業務の見直しに取り組む

内航輸送における課題・問題点及びその改善策を関係者間で共有したら、各関係者が業務の見直し等に取り組みます。

その際、**改善の効果を測定するための指標（KPI）を設定し、その達成度合いを数字で示して「見える化」する**と効果的です。

例えば、船員の労働環境改善に向けた取り組みの成果を測定する指標として、船員の時間外労働時間、休息時間、連続乗船日数、荷役の待ち時間、荷役作業時間などが考えられます。

また、改善に主体的に取り組むべきなのは、特定の者とは限りません。**関係者がお互いに協力し、それぞれができる改善策に取り組む**ことが大切です。



ステップ 4

取組の効果を検証し、更なる改善につなげる

改善に向けた**取組の効果を定量的に測定**し、ステップ3で設定した指標と照らし合わせて**その達成度合いを関係者間で共有**します。

もし、目標が達成されていない場合は、その原因を関係者間でさらに詳しく検証したうえで、引き続きその改善に取り組みます。

改善の取組の成果を維持、又は更なる改善につなげるためには、**指標とその達成目標を設定し、その達成度合いを定期的にモニタリング**することが大切です。

目標や取組の効果を数値で示すことによって達成度合いが「見える化」されるため、関係者間でスムーズな情報共有がなされるとともに、持続的な改善の取組が可能となります。



内航海運における取引環境改善・生産性向上に関する 相談窓口

内航海運における取引環境改善や生産性向上に関し、質問や相談事項等がありましたら、最寄りの地方運輸局等までご連絡下さい。

運輸局等・担当部署	所在地	連絡先
北海道運輸局 海事振興部貨物・港運課	札幌市中央区大通西10 札幌第二合同庁舎	TEL 011-290-1013
東北運輸局 海事振興部海事産業課	仙台市宮城野区鉄砲町 1 仙台第4合同庁舎	TEL 022-791-7512
関東運輸局 海事振興部貨物課	横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎	TEL 045-211-7272
北陸信越運輸局 海事部海事産業課	新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館	TEL 025-285-9156
中部運輸局 海事振興部貨物・港運課	名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	TEL 052-952-8014
近畿運輸局 海事振興部貨物・港運課	大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館	TEL 06-6949-6417
神戸運輸監理部 海事振興部貨物・港運課	神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎	TEL 078-321-3147
中国運輸局 海事振興部貨物・港運課	広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館	TEL 082-228-3690
四国運輸局 海事振興部貨物・港運課	高松市サンポート3-33 高松サンポート合同庁舎南館	TEL 087-802-6808
九州運輸局 海事振興部貨物・港運課	福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	TEL 092-472-3156
沖縄総合事務局 運輸部総務運航課	那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	TEL 098-866-1836

(一社) 日本海運集会所では、船舶の所有、船舶貸借、傭船、運航委託などに関する各種紛争を解決するための仲裁をはじめ、調停、鑑定、取引相談など、紛争解決のための様々な活動を行っています。

一般社団法人日本海運集会所

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階
海事知見事業グループ仲裁担当 TEL 03-5802-8363