

9・3 2003年度の内航海運対策

企業の国際競争力の激化等を受けた物流効率化・高度化の要請の高まりから、事業者の創意工夫により、質の高い海上輸送サービスをできる環境を整備すると共に航行の安全確保及び船員の労働保護を図るため、内航海運業法、船員職業安定法および船員法の改正を一括して行う「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」が第159回通常国会において審議され、2004年5月27日に成立、6月2日に公布、2005年4月1日に施行されることとなった。これら一連の法律改正は、国土交通省海事局長の私的懇談会である次世代内航海運懇談会（座長：杉山武彦一橋大学副学長）が取りまとめた「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」の提言を受けたもので、2003年12月11日の交通政策審議会第8回海事分科会で答申された「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」の中に基本的考えが盛り込まれている。（[船協海運年報2002 P.202](#)および[資料9-3-1](#)参照）

このうち内航海運業法の改正については、内航海運業法等の事業規制および船舶・船員の安全規制について2003年8月に開催された学識経験者と官労使から構成される「内航海運制度検討会」において、「事業規制の見直しの具体的制度設計について」が取りまとめられ、この内容の具体化として、参入規制の緩和（事業展開の多様化・円滑化のため、これまでの許可制から適切な資金計画、船員配乗計画等を要件とする登録制に緩和）、事業区分の廃止（内航運送業（オペレーター）と内航船舶貸渡業（オーナー）の事業区分を廃止し、すべての内航海運業者に、荷主との運送契約の締結を認める。）、運航管理制度の導入（輸送の安全確保のため、船舶の運航を行う事業者に対し、運航管理規定の作成・届出及び運航管理者の選任・届出を義務付けるとともに、輸送の安全確保のための是正命令措置を導入）、運送約款制度の導入、などが図られることとなった。

また、船員職業安定法の一部改正では、海上労働力の適正かつ円滑な移動の実現のため、学識経験者と官労使から構成される「船員職業紹介等研究会」で検討を重ねた結果、同研究会において2002年7月「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」がまとめられ、この報告を基本として、常用雇成型船員派遣事業の制度化（自己の常時雇用する船員について船員派遣事業を行おうとする者は、国土交通大臣の許可を受けることにより、これを行うことができる。）、無料船員職業紹介事業の拡充（学校等の施設の長は、国土交通大臣に届け出て、当該学校等の学生生徒等について、無料の船員派遣事業を行うことができることとする。）、国土交通大臣による船員派遣元事業主等に対する監督等についての規定を整備。などが図られることとなった。（[船協海運年報2004 8・8・3](#)参照）

一方、船員の乗組み制度の見直しでは、「次世代内航海運ビジョン」の提言を受け、2002年4月より官労使からなる「内航船乗組み制度検討会」で検討が行われ、内航貨物船、旅客船それぞれについて、同検討会の「内航貨物部会」および「旅客船部会」で具体的検討が行われ、2003年6月の中間報告を経て、2003年12月9日の同第3回検討会において内航貨物船及び旅客船の乗組み制度の見直しについて最終報告「内航貨物船乗組み制度の見直しについて」および「旅客船乗組み制度の見直しについて」が取りまとめられた。一般貨物船について船員法の一部改正では、同最終報告を具体化した、労働時間規制の見直し（労使合意による時間外労働制度の導入）、船員の雇入契約の公認制から届出制への緩和、船員労務官の監督権限の強化等のための規定の整備、などが図られることとなった。（[資料9-3-2](#)参照）

「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(交通政策審議会答申【案】)のポイント

【内航海運の役割】

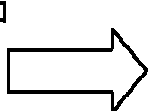
国内物流の基幹的輸送モード …国内貨物輸送の4割、産業基礎物資輸送の8割

【内航海運の社会的意義】

物流の効率化
・物流コストの低減
・交通渋滞・事故の緩和
・災害時緊急輸送手段

環境負荷の低減
・CO₂、NO_x・PM等の排出削減

労働の効率化
・少子高齢化への対応



環境負荷が小さく、輸送効率に優れた特性を発揮して我が国経済・社会の発展に寄与



【内航海運活性化対策】

【内航海運を巡る課題】

- 物流効率化の要請の高まり
- 環境保全に対する要請の高まり
 - ・地球温暖化防止(CO₂排出抑制)
 - ・シングルハルタンカーに対する規制強化
 - ・船舶からの排出ガス規制
- 競争制限的市場構造
- 船舶建造の困難化と老朽船比率の上昇
- 船員の減少と高齢化の進展等



●**競争的市場環境の整備**
 ・参入規制の緩和等事業規制の見直し
 ・公正かつ透明性の高い市場機能の整備

↓

各事業者の創意工夫に基づく多様な事業展開の促進

・参入規制の許可制から登録制への緩和
 ・オペレーター・オーナーの事業区別の廃止
 ・適正船腹量・最高限度量制度、標準運賃・賃渡料制度の廃止
 ・下請法の適用、独禁法特殊指定の活用等
 ・運送約款規制の導入 等

●**適切な事業基盤の形成**
 ・近代化・高度化された船舶への代替促進

↓

物流効率化、安全性向上、環境負荷低減等の社会的要請に対する的確な対応

・船舶共有建造制度を活用した「物流高度化船」の建造に対する支援措置
 ・鉄道建設・運輸施設整備支援機構の技術支援の積極的推進

●**社会的規制の見直し**
 ・輸送の安全確保
 ・船舶の性能・構造要件や船員乗組み体制の見直し
 ・船員労務供給事業等に関する規制の見直し

↓

安全かつ安定的な輸送サービスの提供
 技術革新の進展、社会情勢の変化等への対応

・船舶の運航管理制度の導入
 ・労働時間規制等の見直し
 ・配業基準の弾力化等
 ・常用雇用型船員派遣事業の制度化
 ・無料船員職業紹介事業の拡充

●**新技術の開発・普及**
 ・新技術の研究開発
 ・新技術普及のための支援スキーム、規制の見直し等

↓

内航海運活性化に求められる諸課題のプレイブスルー

・次世代内航船(スーパーエコシップ)、高度船舶安全管理システム、環境対応型新技術の開発、実用化・普及

[資料9 - 3 - 2]

船員法改正の概要

1. 労働時間規制の見直し (現行)

時間内労働
(1日8時間まで)

臨時の必要がある場合のみ
時間外労働可能

上限なし

(改正後)

時間内労働
(1日8時間まで)

(安全のための)臨時の必要

労使協定による時間外労働

上限なし

上限:
1日14時間
週72時間
を設ける

協定を締結すれば、
安全のための臨時の必要
がある場合以外でも
時間外労働が可能

- ・労使協定により、弾力的な時間外労働が可能
- ・時間外労働の範囲が明確化

船員の適正な労働環境を確保しつつ、
海上運送事業の活性化を促進

2. 雇入契約の公認制から届出制への緩和

3. 監督権限の強化

船舶の航海の安全を確保するため緊急の必要があると認めるときは、船員労務官が即時に航行停止命令等を行えることとする。