

## 船主連絡協議会

### 令和2年度オペレーター訪問（貨物船関係）概要

本年度オペレーター訪問は、以下の項目等を中心に各オペレーターの対応等を伺うとともに、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. 荷主の状況について
2. 貴社の状況について
3. 新型コロナウイルス感染症の影響と対応について
4. 本船とのコミュニケーションについて
5. 荷役作業の効率化について
6. 運行スケジュールの設定について
7. 船員の働き方改革に伴うコスト増について
8. 船主への要望について

### 意見交換詳細

#### 1. 荷主の状況について

Q. 貴社の主要な荷主の生産体制や海上輸送量は、どのような状況でしょうか。

- 今年の6月、7月は、例年の約70%程度。
- 鉄鋼は、生産そのものが落ちた。
- 自動車、土木、建設機械は、ほぼ復活。
- 造船関係は、非常に厳しく船台も埋まらない状況と聞いている。
- 来年度は、予想がつかない状況。
- 昨年度の粗鋼生産は、8千万トン前後に減産（通常1億トン）。近頃では回復し、需要も増え、今年の11月より高炉の再稼働もあり。
- 鉄鋼業界は、コロナ禍の影もあるが、構造的な問題も抱える。日本は、中国や韓国に対し、設備面で大きく後れを取っているのが現状。国内での新しい工場建設は、環境対応（CO2 排出等）が困難なため海外に建設先を求めている。
- 今後の見込みでは、急に1億トンに戻るといったことはないと思われる。
- セメントは、約4千万トンの国内需要を切るかと言われている。現状は厳しい。
- 国内産業は、コロナ禍の影響で稼働しておらず、人手不足の問題もある。
- 電力関係は、産業用のエネルギー、石炭火力発電の逆風。環境対応で古い石炭火力発電所は統廃合している。
- 今後見通しの明るいものは、バイオマス輸送。輸入受入港から発電所に転送する2次輸送の計画あり。輸送量の伸びも期待できるのでは。

## 2. 貴社の状況について

Q. 貴社の船団や海上輸送量は、どのような状況でしょうか。

- 運航船舶は、自社船と用船で約70隻。輸送量は、約1,600万トンほど。上期輸送量は、600万トン位で、特に石灰石専用船の輸送量が下落。下期の見通しは、多少回復が見込まれるが同程度ではないか。
- 今後積荷が増えれば、支配下船舶も増やしていくが、増加も見込めず。現状維持に努める。

## 3. 新型コロナウイルス感染症の影響と対応について

Q. 貴社の新型コロナウイルス感染症による影響と対応についてお聞かせください。

- コロナ禍の影響が多いと思われる港(京浜港、千葉港、大阪港など)については、船員には外出等の自粛を要請。
- 毎月の安全会議は、主としてリモートで実施。
- 陸上社員は、出勤率を下げフレックスタイムを導入。密を避けるため3割～5割の出勤率にて、会議を含めてテレワークにて業務を実施。
- 船員は、乗船の2週間前より体温測定を義務化。乗船直前は、口頭による健康チェックを実施。不要不急の外出等自粛も要請。

## 4. 本船とのコミュニケーションについて

Q. 貴社の本船担当者と船員とのコミュニケーションは、どのように取られていますか。

- 本船とのコミュニケーションは、携帯電話やメールで対応。特に支障は出ていない。
- 地方港では、コロナ禍の影響が少ないため、訪船を2、3カ月前から実施。関東エリアでの実施は難しい。

## 5. 荷役作業の効率化について

Q. 交通政策審議会の「中間とりまとめ」では、荷役作業の効率化による荷役時間の短縮が求められていますが、貴社としての取り組みをお聞かせください。

- 荷役効率向上は常に検討している課題であり、荷主と協力して検討していきたい。
- ステベが、定められた休憩等をきちんと取る港もある。
- ダンネージ処理は、2年程前より実証実験的な取り組み(軽量化や効率化)を行っていたが、コロナ禍の影響により検討に時間が掛かっている。

## 6. 運航スケジュールの設定について

Q. 交通政策審議会の「船員の働き方改革の実現に向けて」では、船員の労働時間管理に対するオペレーターの責任の強化が示されていますが、どのような方針で対応されるのでしょうか。

- 弊社は専用船以外の運航は不定期船であり、配船は荷主オーダーに基づく。航路によっては航海時間が短いため、入出港が頻繁に行われ負荷がかかる場合がある。港によっては、正月に荷役をやらないケースも増加していて、以前より休日も増えてきた。
- 働き方改革の時勢で、オペレーターは、荷主に対して船員の負荷を軽減すべく、情報を発信していくことが今後も必要であると考えます。
- 航海スケジュールや次航予定は、きめ細かく船に連絡を入れることを第一に運航を行っている。
- 航海中のシフトの要請については、出来る限り状況を把握し、船員に負荷がかからないようスムーズな作業となるように努めている。
- 支配下船舶にドライブレコーダーを設置して、運航状況を把握。映像を共有化して、常に本船とコミュニケーションを取れるようにしている。

## 7. 船員の働き方改革に伴うコスト増について

Q. 当該改革による生産性向上でコストを賄うことが必要ですが、場合によっては協議も考えられます。

船主はオペに、オペは荷主と協議することになりますが、荷主の理解が得られる可能性はありますか。

- 船主が定量化したデータを基に、ロジカルに要請を受ければ、オペは荷主に対して説明がしやすい。
- 技術が進歩する中で、機関部の遠隔管理や船員の定員についても、減員する等の考え方があっても良いし、船員不足問題にも一石が投じられるのではないかと。
- 運賃の決め方は、航海の総コストを、運航費、燃料費、用船料をトン数で割り戻して算出する。積揚時間も含めて1航海日数を計算し用船料を反映する。
- 船員の働き方改革については、航海中に船員の休暇が発生することになれば、その1航海日数に上積みするような形にして荷主にも認めてもらうようにすべきであるが、現在は残念ながらそこまでには至っていない。
- ドックについては、日曜日には作業しない等ルールが明確になってきている。合入渠等が、以前は一週間程度だったものが日曜日を挟むことで最低9日かかるようになってきた。船員費等の値上がりによって、用船料を上げざるを得なくなった場合についても、荷主に要望していかざるを得ないと考えている。

## 8. 船主への要望について

Q. 安全運航、船員育成、経営効率化など、船主に対する要望をお聞かせください。

- 安全運航第一でお願いしたい。
- 船員の高齢化に伴い、若い船員を雇って教育していただいているが、船主の代替わりもあり、今後も一緒に歩んでいけたらと思う。
- 直接、船員と会話できる機会も設けているが、自分の身は自分で守るなど、作業内の点検点呼等愚直に行って欲しい。
- 安全教育を船員に対し常に行って欲しい。安全会議を行っても、それが船員に伝わっていなければ効果が発揮できない。

以 上