

参 考 资 料

国土交通省海事局内航課

平成21年4月27日

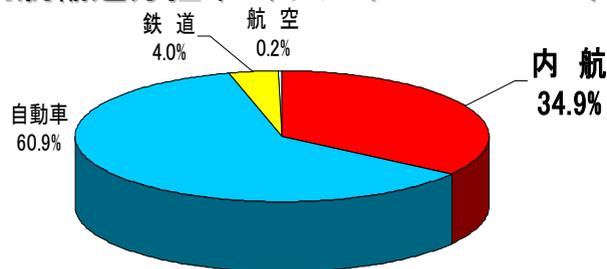


内航海運の重要性

内航海運の輸送分担率

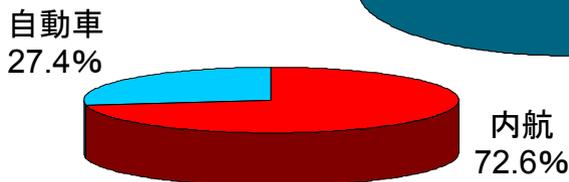
内航海運は、国内物流の約4割を担い、鉄鋼、石油、セメント等産業基礎物資の約8割の輸送を担う重要な物流産業

主要品目の内航輸送分担率（トンキロベース：平成19年度）

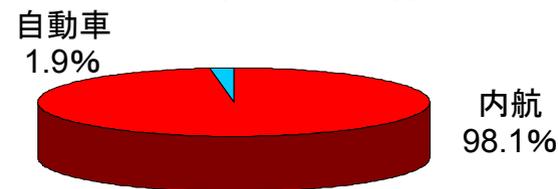


○ 国土交通省資料より作成

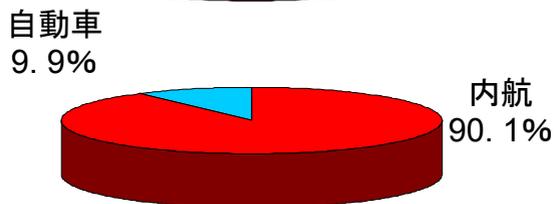
金属(鉄鋼等)



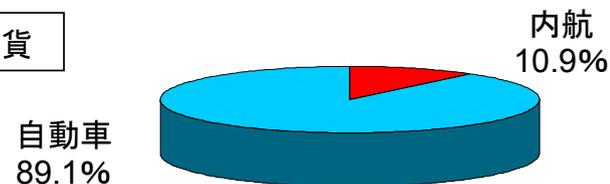
石油製品



セメント

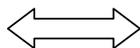


雑貨



内航海運は、他の産業と比べても、生産性の高い効率的な輸送産業。

◎ 内航海運業の収益が7割以上の652社の生産性：1166万円



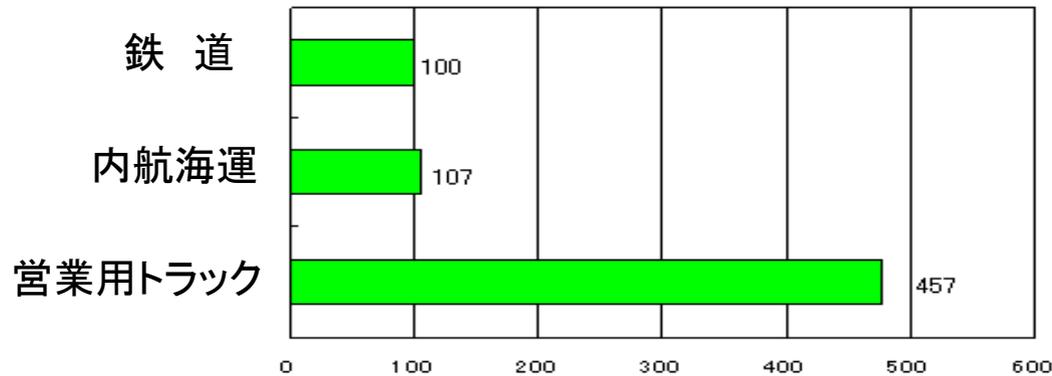
◎ 主要産業の生産性：繊維 539万円、陸運 579万円
卸売・小売 609万円、電気機械器具 925万円
化学 1,420万円、鉄鋼 1,568万円

* 財務省 法人企業統計年報(17年度)より

環境に優しい内航海運

内航海運は、**環境に優しい輸送機関**であり、地球温暖化対策上も有効。

1トンの荷物を1km運ぶ際に消費するエネルギーの比較



○国土交通省資料より作成。
(平成17年度)

(注)鉄道を100としたときの指数

～ 船舶は効率的な輸送機関です ～

内航船舶(499t)
1隻

トラック(10t)
概ね160台分

内航海運は、**重量ベース**で、
年間4億3千万トンを運んで
おり、**10トントラックで4300
万台**に相当

内航海運の輸送量を、陸上輸送機関で代替することは、物理的にも、交通環境問題からも極めて困難。

参考 i : 内航海運の産業構造の推移

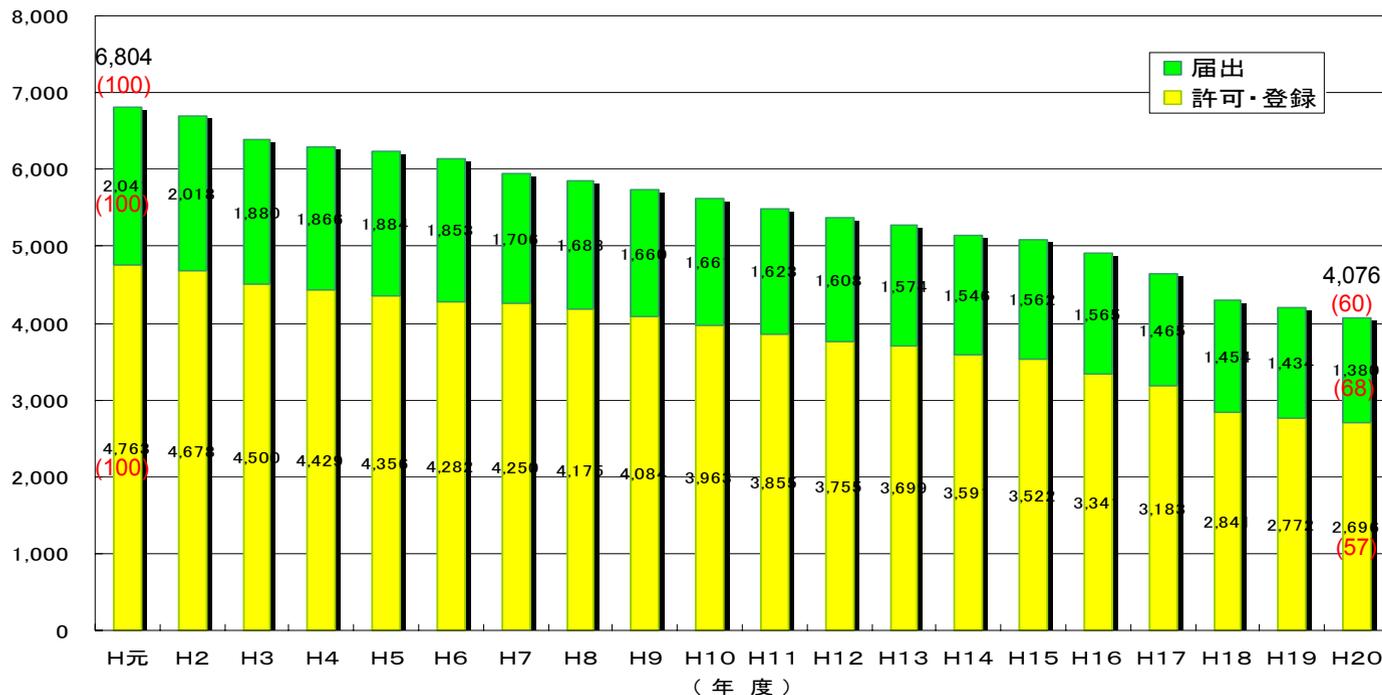
概要

1. 内航海運業者数 4,076事業者 (うち、休止事業者452者)
2. 登録事業者数 2,696事業者 (うち、休止事業者200者)
3. 届出事業者数 1,380事業者 (うち、休止事業者252者)

(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。

いわゆる「一杯船主」と呼ばれる使用船舶が1隻以下の事業者で全事業者数の約7割を占めている。

(事業者数)



○ 国土交通省海事局資料より作成

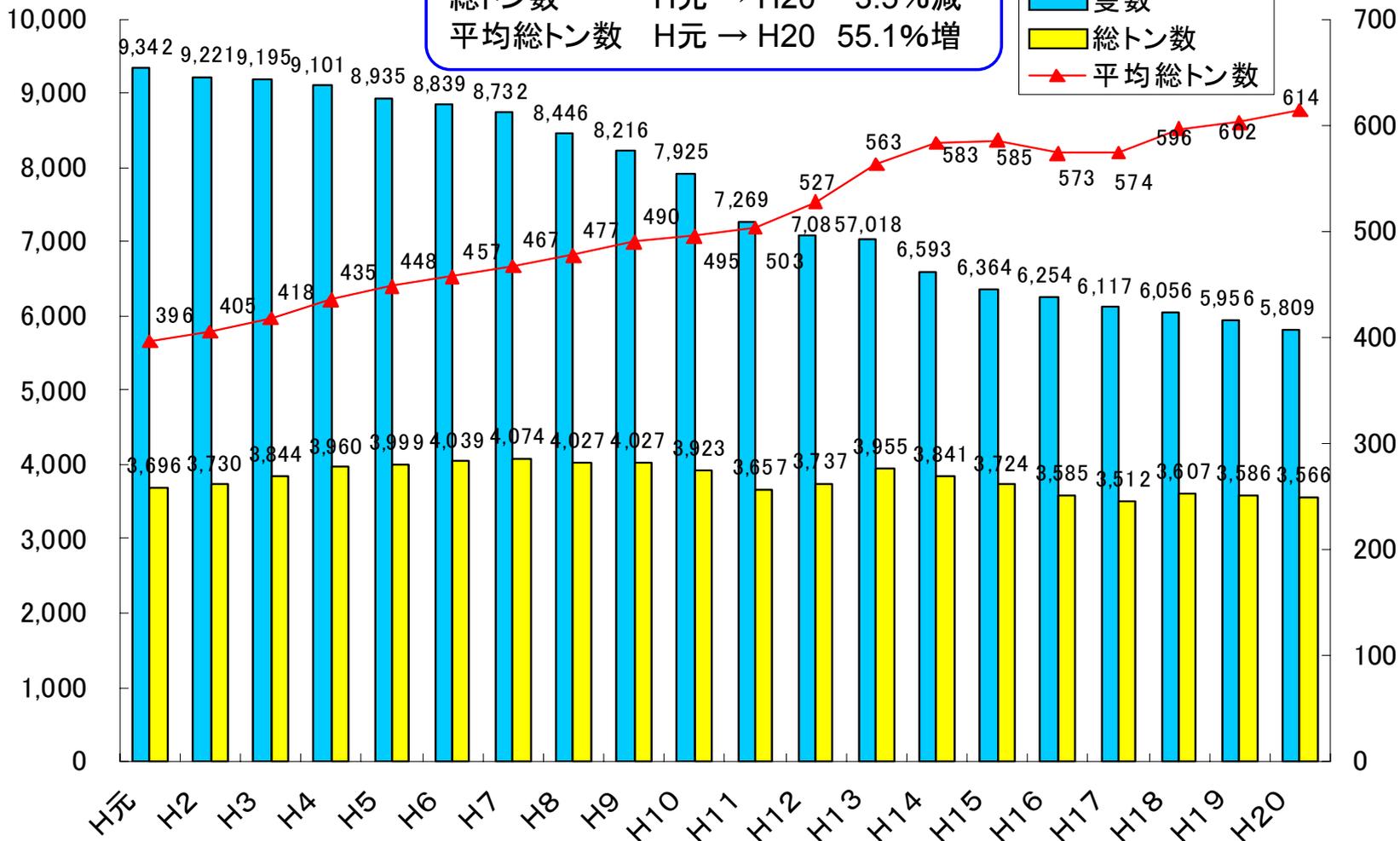
- (注) 1. 各年度末現在の事業者数で、休止事業者を含んでいる。
 2. 平成17年度からは改正内航海運業法の施行により、許可制から登録制へと移行している。
 3. 許可・登録事業と届出事業の兼業者は許可・登録にのみ計上している。

参考 ii : 内航船の隻数の推移と船舶の大型化の傾向

(隻数、千G/T)

隻数 H元 → H20 37.8%減
 総トン数 H元 → H20 3.5%減
 平均総トン数 H元 → H20 55.1%増

(平均G/T)
 ■ 隻数
 ■ 総トン数
 ▲ 平均総トン数

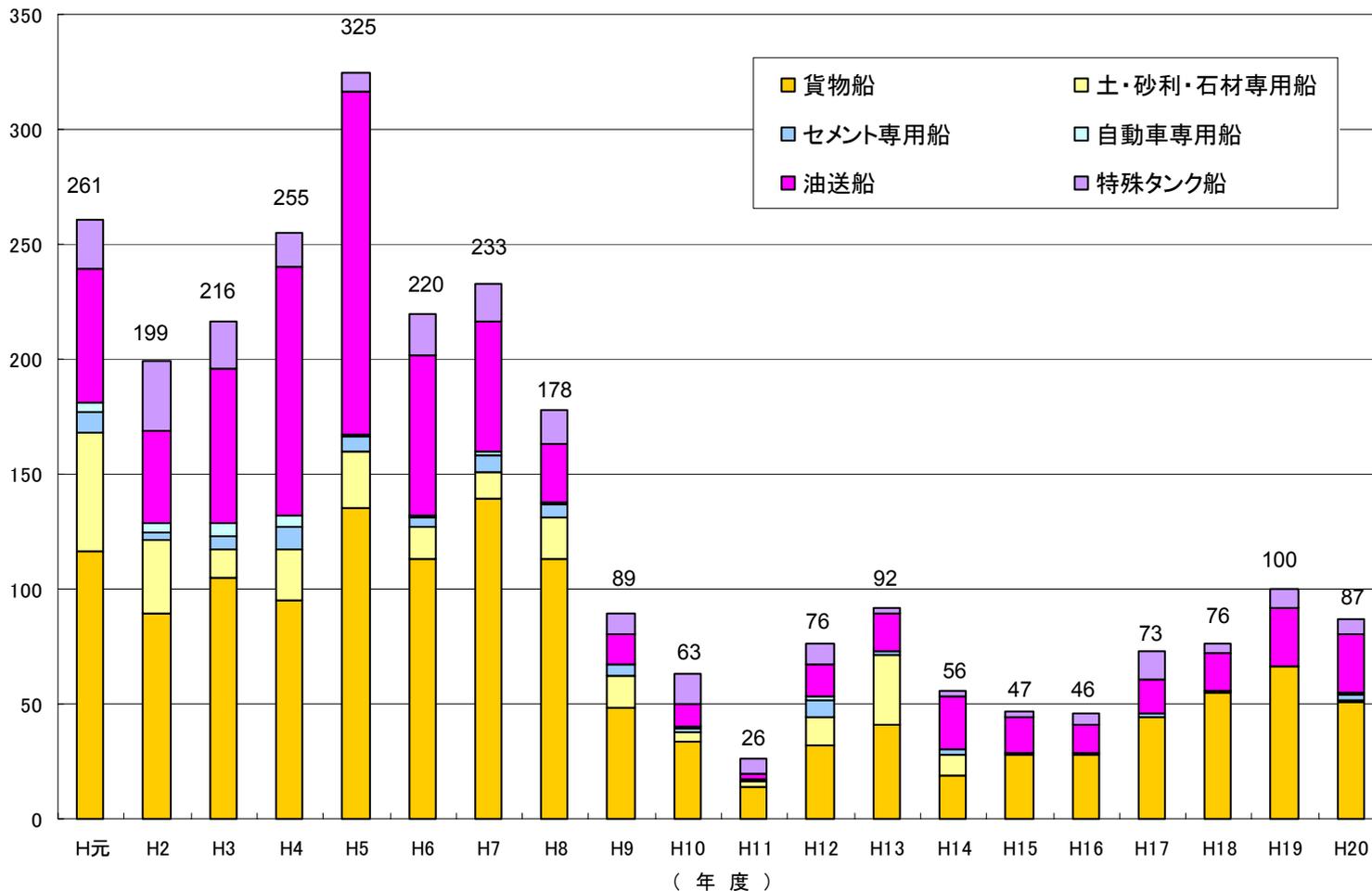


○ 一隻当たりの平均総トン数 = 総トン数 / 隻数
 ○ 国土交通省海事局資料より作成

(年度)

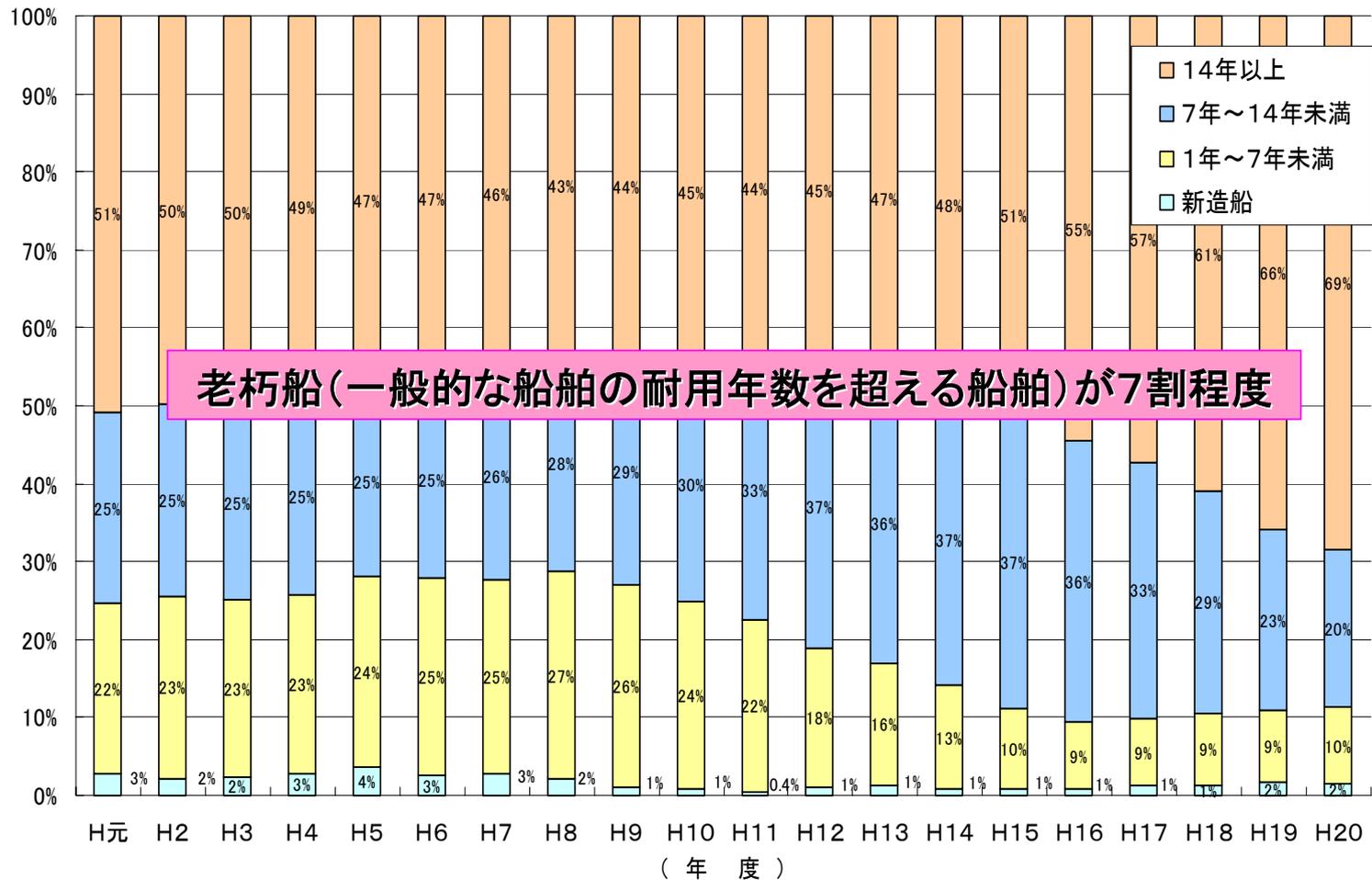
参考 iii : 船種別新造船の推移

(隻数)



○ 海事局資料より作成
 ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう

参考 iv : 内航船舶の老朽化（船齢の推移）



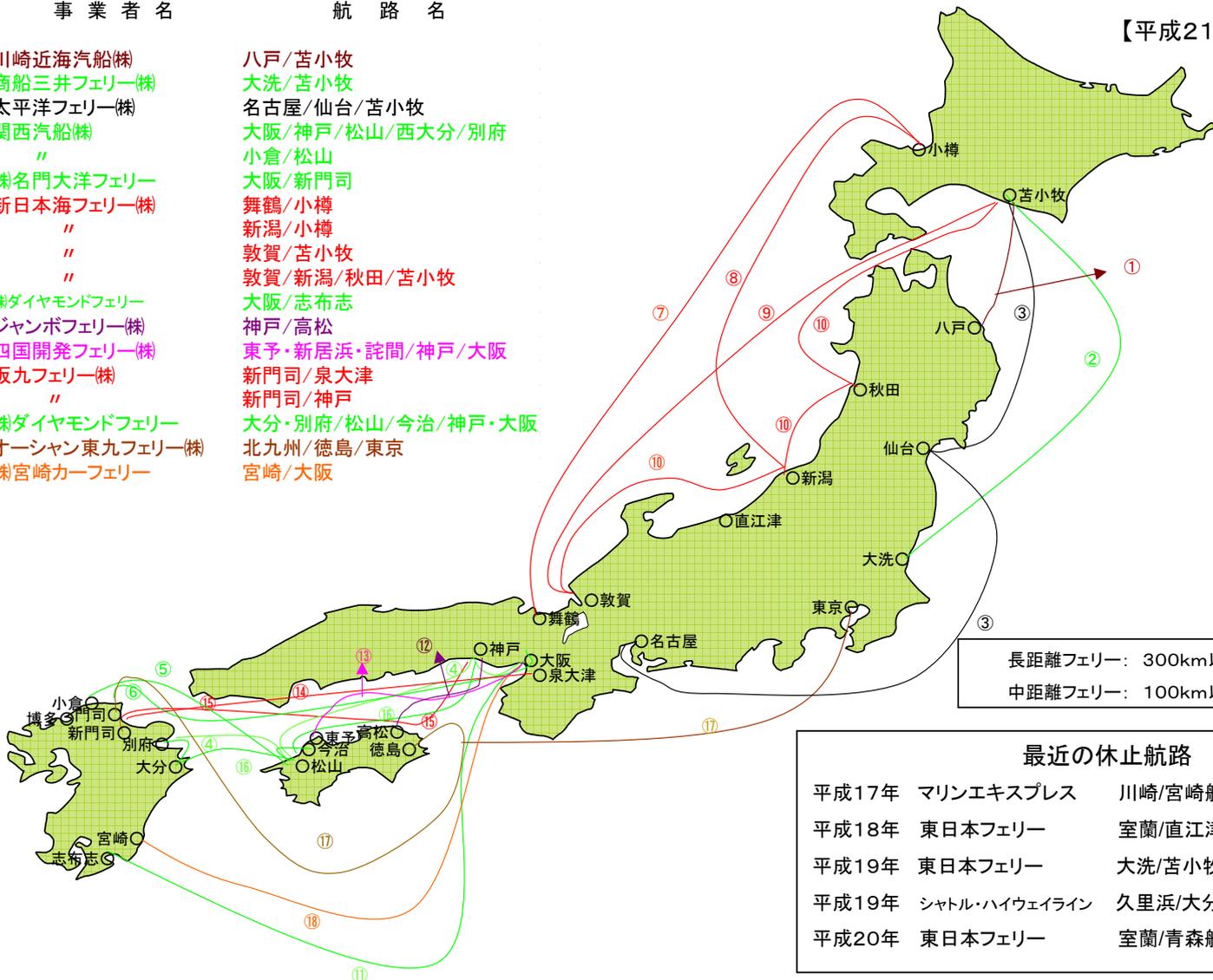
○ 海事局資料より作成

ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

中長距離フェリー航路一覧

【平成21年4月1日現在】

番号	事業者名	航路名
①	川崎近海汽船(株)	八戸/苫小牧
②	商船三井フェリー(株)	大洗/苫小牧
③	太平洋フェリー(株)	名古屋/仙台/苫小牧
④	関西汽船(株)	大阪/神戸/松山/西大分/別府
⑤	〃	小倉/松山
⑥	(株)名門大洋フェリー	大阪/新門司
⑦	新日本海フェリー(株)	舞鶴/小樽
⑧	〃	新潟/小樽
⑨	〃	敦賀/苫小牧
⑩	〃	敦賀/新潟/秋田/苫小牧
⑪	(株)ダイヤモンドフェリー	大阪/志布志
⑫	ジャンボフェリー(株)	神戸/高松
⑬	四国開発フェリー(株)	東予・新居浜・詫間/神戸/大阪
⑭	阪九フェリー(株)	新門司/泉大津
⑮	〃	新門司/神戸
⑯	(株)ダイヤモンドフェリー	大分/別府/松山/今治/神戸・大阪
⑰	オーシャン東九フェリー(株)	北九州/徳島/東京
⑱	(株)宮崎カーフェリー	宮崎/大阪



長距離フェリー：300km以上 除く離島フェリー
 中距離フェリー：100km以上 除く離島フェリー

平成17年	マリンエキスプレス	川崎/宮崎航路休止
平成18年	東日本フェリー	室蘭/直江津/博多航路休止
平成19年	東日本フェリー	大洗/苫小牧航路から撤退
平成19年	シャトル・ハイウェイライン	久里浜/大分航路休止
平成20年	東日本フェリー	室蘭/青森航路から撤退

フェリーの役割・優れた特性

- 定時性が高い。
- トラック・乗用車も大量に輸送。
- 地球にやさしい「モーダルシフト」の担い手

- ① 旅客・乗用車(含む商品車)・トラックの同時輸送。(旅客輸送・物流輸送の大動脈)
- ② 日本国内の中長距離の大量雑貨輸送に強み(特に定時性に優れており、輸送品質も高い。)
- ③ 災害発生時の緊急物資大量輸送に威力発揮
 - ・ 平成7年1月 阪神・淡路大震災の時に実証済み
- ④ 地球にやさしい輸送手段
 - ・ 省エネ・二酸化炭素 : 営業用トラックの 1/3~1/5
 - ・ 騒音軽減・渋滞軽減 (H19年度、中・長距離フェリー20航路 年間250万台以上の車両が海上輸送)
- ⑤ 国の重要施策である、「海上モーダルシフト」の重要な担い手 (内航海運+フェリー)

フェリー／RORO船種別の輸送量

○平成18年度(事業者・航路・隻数は19年4月1日現在)

	事業者数	航路数	隻数	旅客輸送人員	貨物取扱量		
長距離フェリー	11	13	44	3,133千人	トラック 乗用車等	1,461千台 915千台	
中距離フェリー	5	5	13	1,041千人	トラック 乗用車等	415千台 154千台	
その他フェリー	35	36	89	19,097千人	トラック 乗用車等	2,186千台 4,843千台	離島航路除く
RORO船	8	15	30	-	シャーシ トラック 商品車 その他	627千台 17千台 314千台 321千トン	ROROコンテナ船3隻含む
コンテナ船	5	13	19	-		684千TEU 5,277千トン	
* TEU:20フィートコンテナ換算個数		トラック、シャーシ、乗用車等合計 (コンテナはオンシャーシとした)		23,271千人		11,616千台	

○平成19年度(事業者・航路・隻数は20年4月1日現在)

	事業者数	航路数	隻数	旅客輸送人員	貨物取扱量	対前年度比
長距離フェリー	9	10	38	3,253千人	トラック 乗用車等	96.4% 883千台 96.5%
中距離フェリー	5	5	13	1,035千人	トラック 乗用車等	101.9% 423千台 98.1% 151千台
その他フェリー	31	31	76	18,765千人	トラック 乗用車等	98.0% 2,142千台 98.9% 4,789千台
RORO船	7	15	30	-	シャーシ トラック 商品車 その他	95.3% 598千台 125.7% 21千台 67.5% 212千台 81.3% 261千トン
コンテナ船	5	13	19	-		100.4% 687千TEU 123.8% 6,531千トン
		トラック、シャーシ、乗用車等合計 (コンテナはオンシャーシとした)		23,053千人		11,315千台 97.5%

* 高速自動車国道の年間利用台数(平成18年度)1,608,235千台

内航海運事業のグループ化

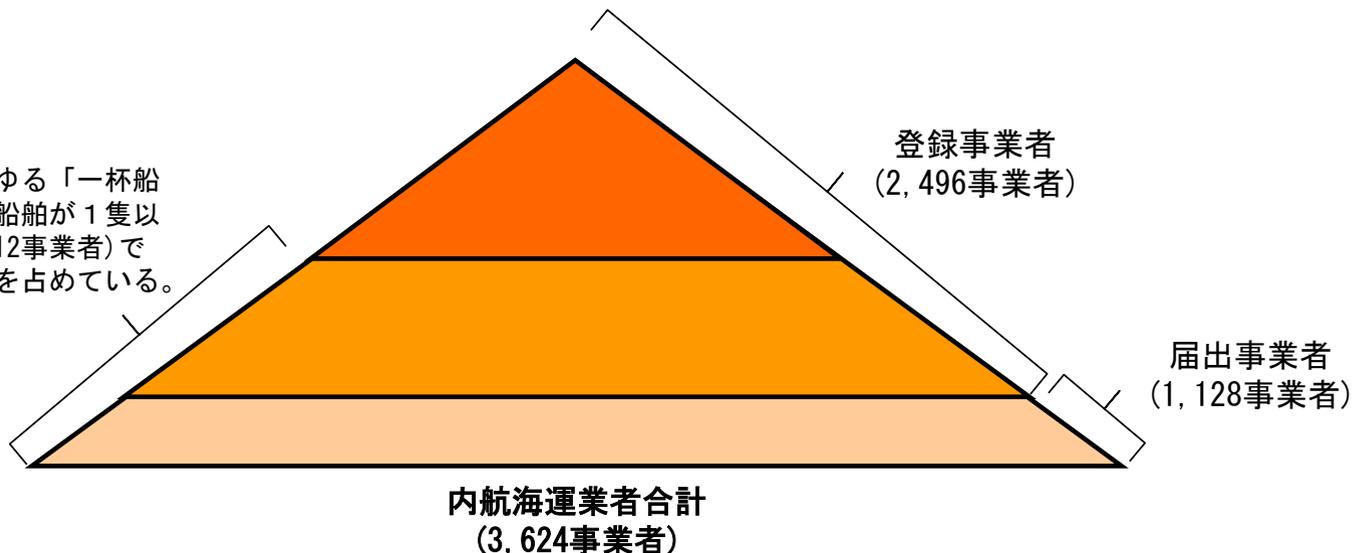
内航海運の事業構造

概要

1. 内航海運業者数 4,076事業者（うち、休止事業者452者） 99.6%が中小企業
2. 登録事業者数 2,696事業者（うち、休止事業者200者）
3. 届出事業者数 1,380事業者（うち、休止事業者252者）

（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。

届出事業者及びいわゆる「一杯船主」と呼ばれる使用船舶が1隻以下の登録事業者(1,412事業者)で全事業者数の約7割を占めている。



内航海運業者の構成ピラミッド（休止事業者を除く）

グループ化における課題と背景

1. 内航海運業界の課題

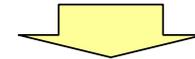
内航海運の直面している課題

- ・物流の効率化と業務の効率化
- ・船舶の老朽化、効率性、安全性、環境性能に優れた船舶の代替建造の着実・計画的な推進
- ・船員不足の深刻化、安全の確保(ハード・ソフト)



内航海運の産業構造

「一杯船主」と呼ばれる使用船舶が1隻の登録事業者及び届出事業者が全体の約7割



中小零細の事業者がこれらの課題に個々に対応することは限界

2. グループ化の背景

- ・内航海運事業者の多くは一国一城の主の意識が強い
- ・事業者ごとに経営方針、財務内容等が異なる
- ・協業が必要と考えている業務も様々



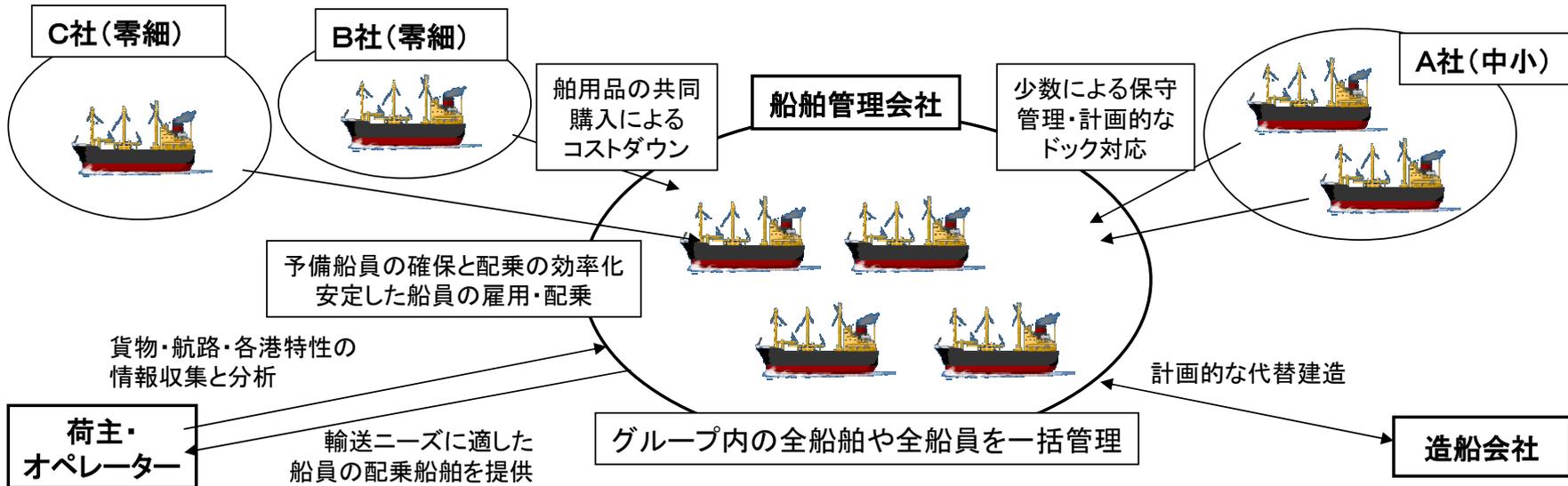
- これまで様々な産業合理化を検討し、事業者の集約・協業化を図るも進展せず
- 従って、従来行ってきたような合併を前提とした集約・協業化は困難

内航海運業界の共通する課題に対しては、中小零細の内航事業者が「**グループ化**」し、共通する業務の一元化と船舶管理会社への共同外注化による徹底した効率化・質の向上で対応。

グループ化と船舶管理会社への共同外注化

船舶管理会社を活用したグループ化

1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社に一元化して外注委託
2. 船舶管理会社・・・事業者から請け負って、様々なサービスを提供 → 現在13社設立



船舶管理会社を活用したグループ化の特徴と長所

- ・グループ化しても個々の会社は残る。(一国一城の主のまま。)
- ・必要と考えている業務についてのみグループとして取り組むことが可能。

緩やかな
グループ化
の形態

グループ化の長所

- ① 船員規模の拡大による若年船員の確保の容易化
- ② 船舶の保守管理、船用品の共同購入によるコストダウン
- ③ 規模拡大による専門家配置、予備船員の確保の容易化
- ④ 荷主ニーズとグループ内の情報の一元管理による船舶の提供・船員配乗のサービス、ニーズに対応する安全確保水準の向上
- ⑤ コストの外部化に伴う経営の近代化
- ⑥ 計画的な代替建造の推進(造船所との交渉力の向上)

グループ化の普及・促進に関する取り組み

平成19年度の取り組み

- グループ化相談窓口の設置（神戸運輸監理部、中国運輸局、九州運輸局）
- 説明会・意見交換会の開催
（国土交通省主催のものだけで18件のべ700人以上に説明）
- 事業者へのヒアリング・アンケートの実施

平成20年度の取り組み

- グループ化を通じて船員の計画的な確保・育成等を行う場合に教育訓練費用の一部を助成（改正海上運送法の計画認定を受けた場合）
- 内航海運グループ化のしおり、及びマニュアルを作成し、地方運輸局等で配布
- その他、引き続き説明会・意見交換会の開催等を行っていく予定



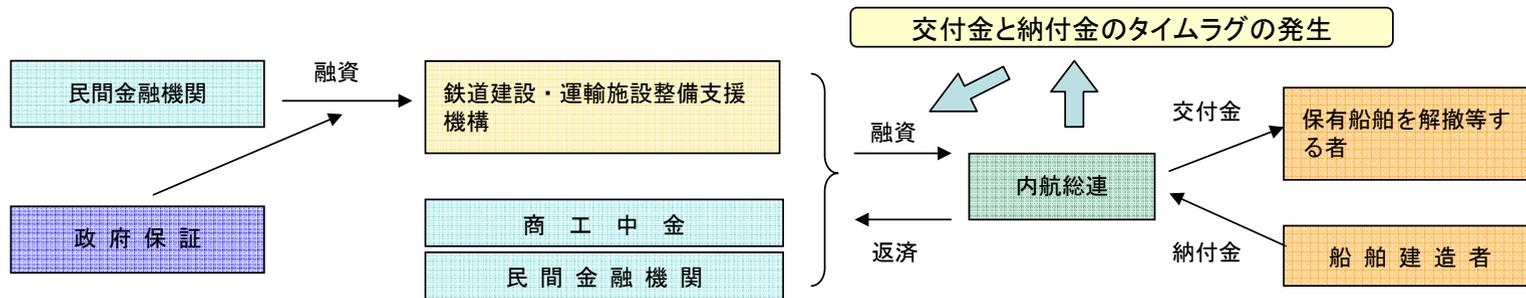
配布を行っているグループ化のしおり、マニュアル

○ 内航海運暫定措置事業について

1. 内航海運暫定措置事業の導入

- (1)内航海運については、平成10年5月、内航海運の活性化を図るため、暫定措置事業を導入するとともに、昭和41年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消した。
- (2)この暫定措置事業は、保有船舶を解撤等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を含むものである。これは、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化を図るための事業である。

2. 概要

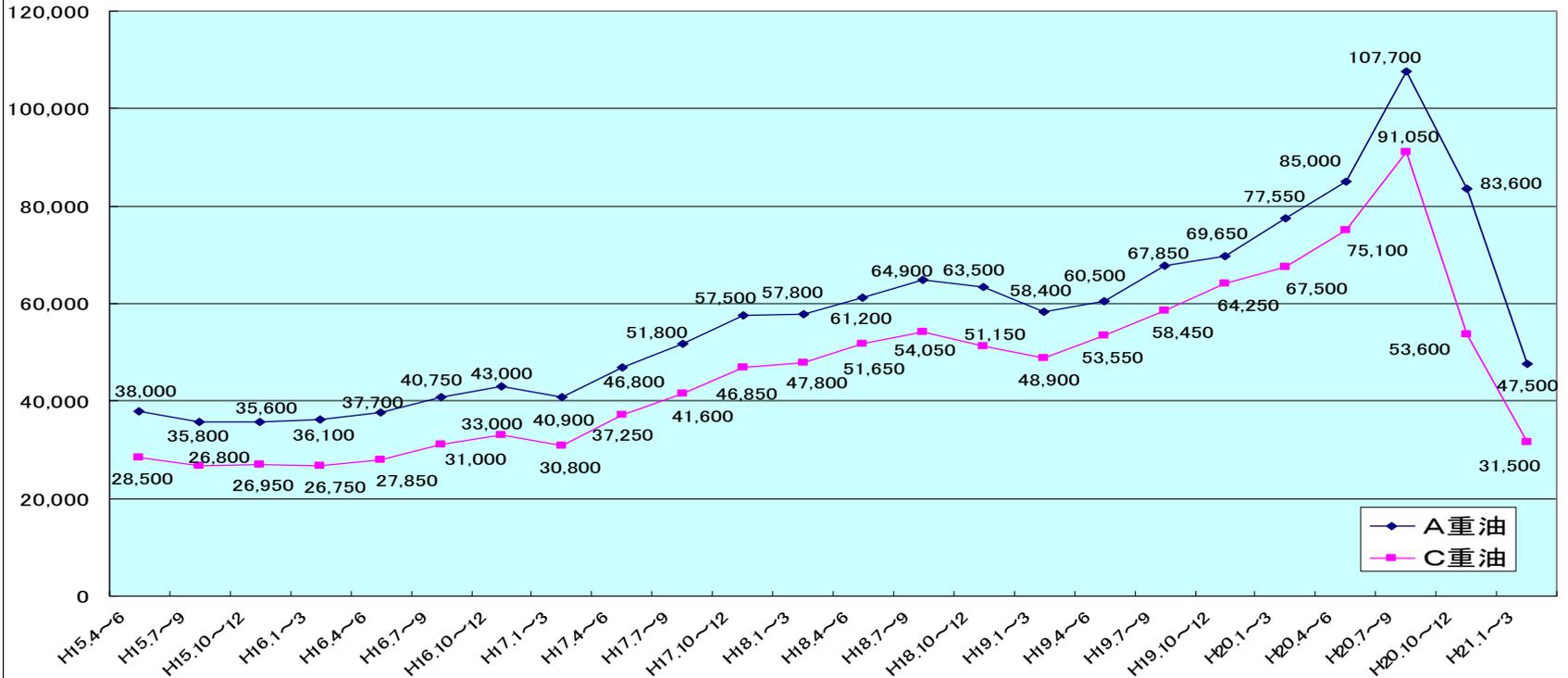


- ① 内航総連は、保有船舶を解撤等する者に交付金を交付。(船齢15年以下の船舶に限る。)
- ② 船舶建造者は、内航総連に納付金を納付(代替建造の場合は納付金から交付金相当額を相殺)。
- ③ 内航総連は、この事業に必要な資金を確保するため、金融機関等から融資を受けて交付金を交付するとともに、船舶建造者が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済。

最近の内航燃料油価格の推移

最近の燃料油価格はピーク時に比べ下がってきているものの、原油価格の代表的指標であるWTI価格は、3月27日現在、4ヶ月ぶりの高値を更新(1バレル=54.34ドル)するなど、今後の見通しは不透明である。

(円/キロリットル)

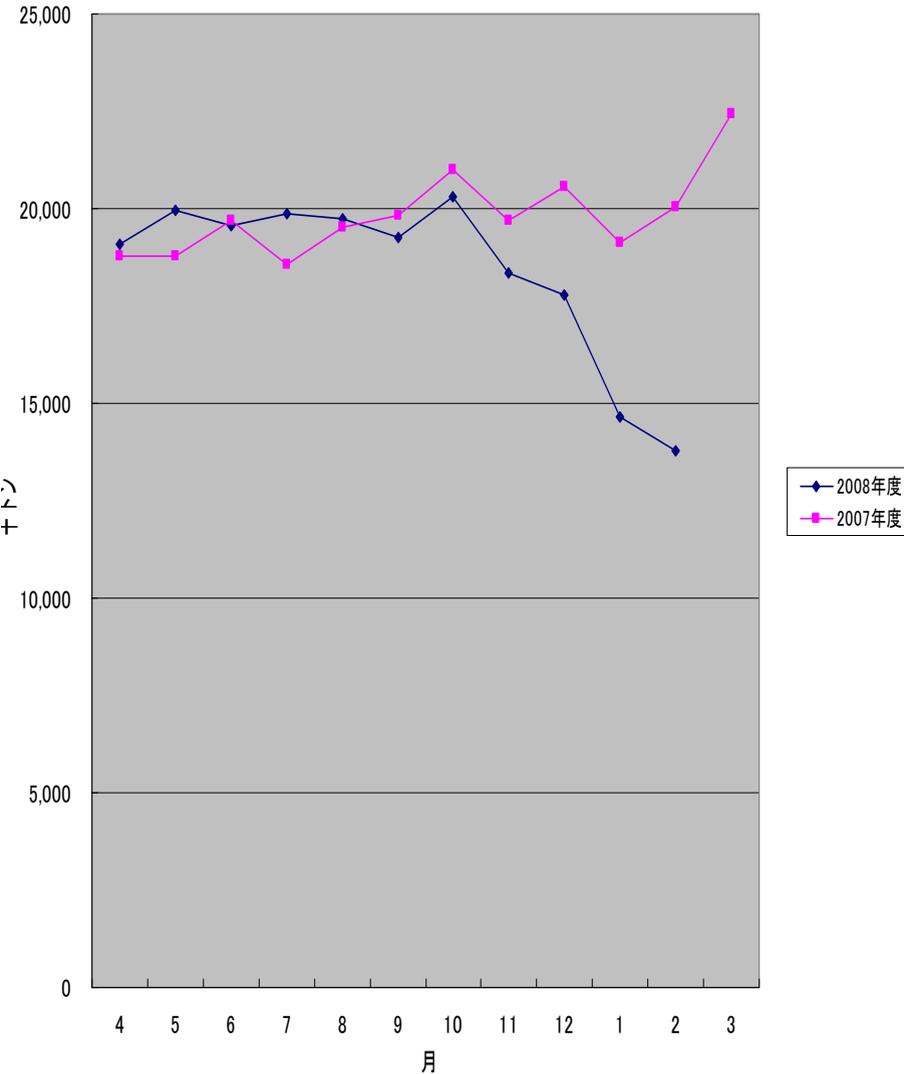


- ・A重油、及びC重油：京浜地区主要オペレーターの平均値(日本内航海運組合総連合会調べ)
- ・価格交渉力がある大口使用者が石油業者と交渉して価格を決定。

内航海運における輸送量の推移

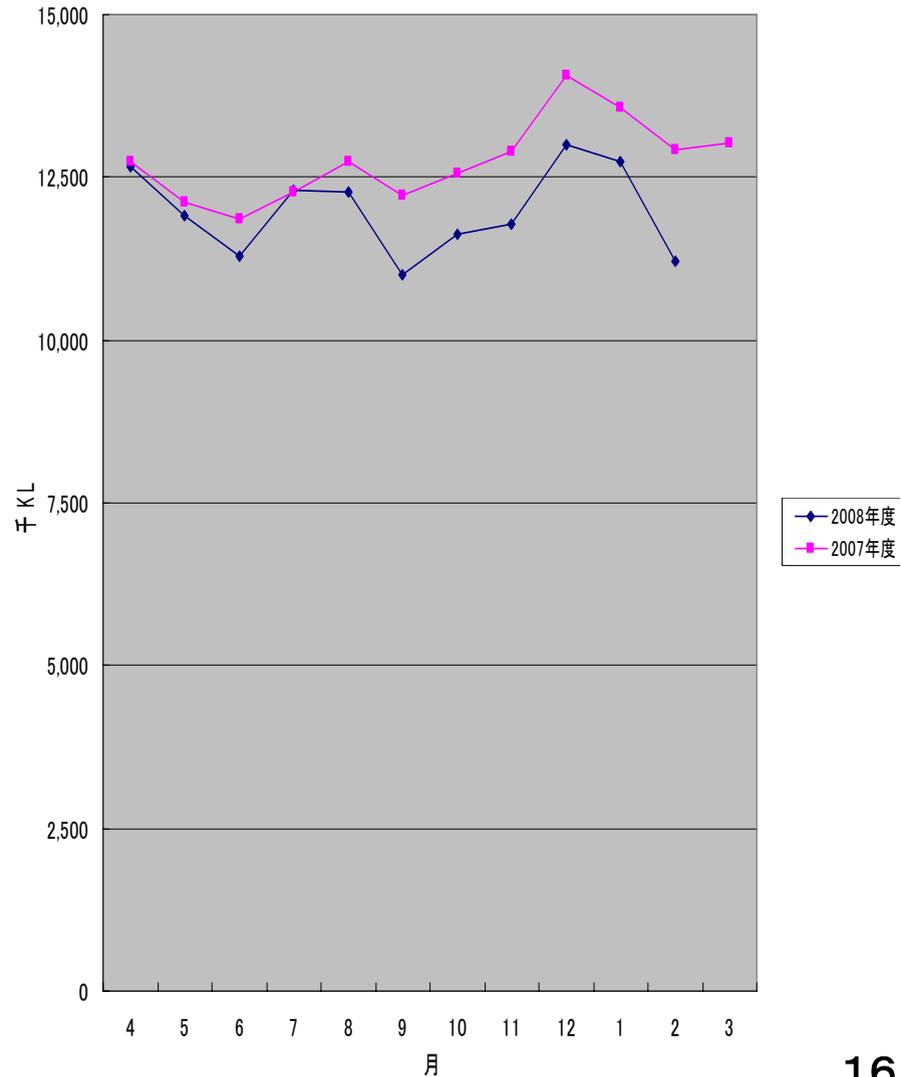
内航輸送元請オペ上位50社【貨物船】輸送実績の推移

(2009年2月の輸送量は速報値)



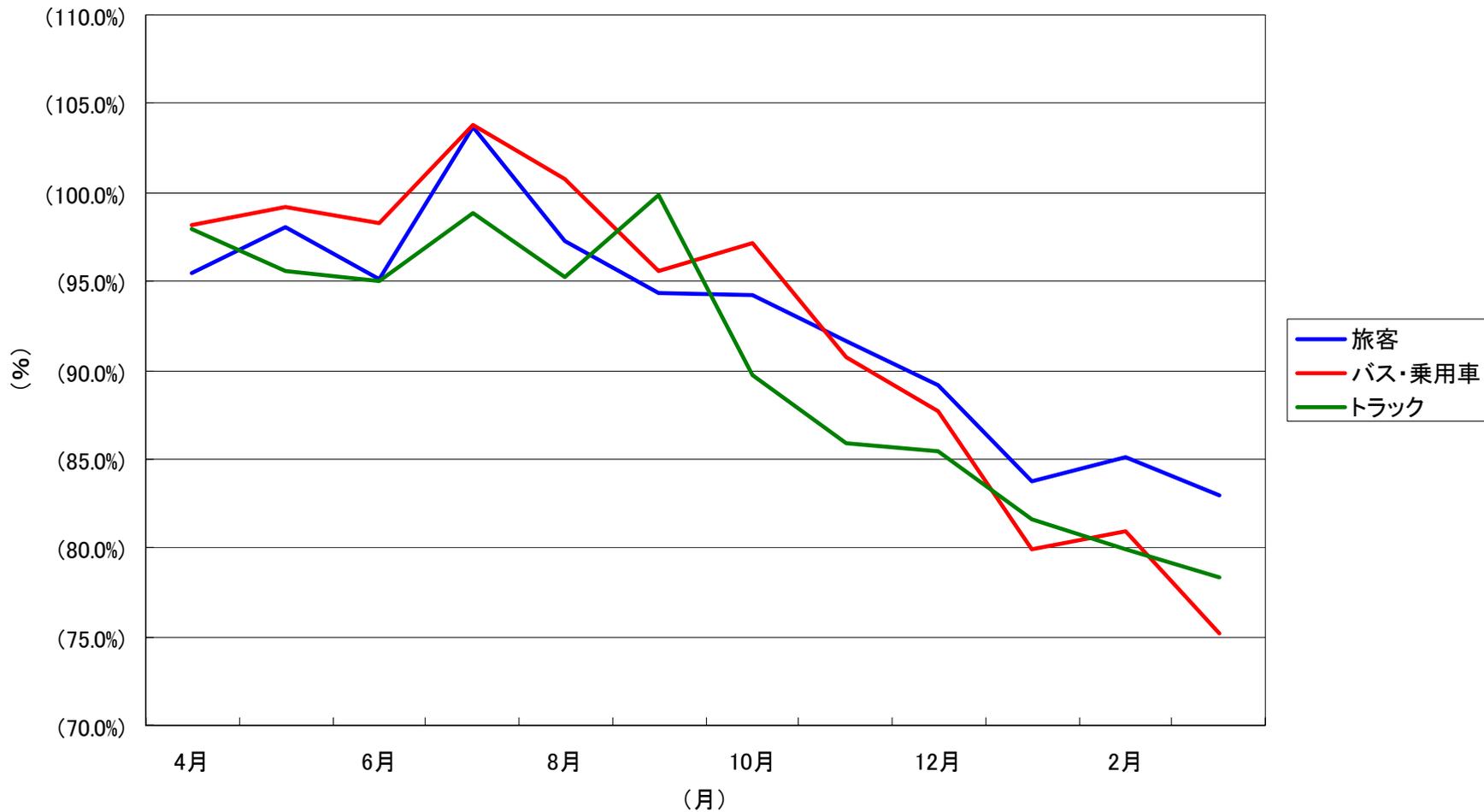
内航輸送元請オペ上位50社【タンカー】輸送実績の推移

(2009年2月の輸送量は速報値)



フェリーにおける輸送量の推移

本州四国間主要航路(平成20年・対前年同月比)



内航海運・フェリー活性化対策

内航海運における課題

- 荷動きの大幅な減少等による船腹過剰、超老齢船の解撤停滞
- 安全性、環境性能の低下
 - ➡ 代替建造・改造の促進
- 不況による経営環境の不安定化
 - ➡ 既存事業者の経営環境改善支援
グループ化・協業化の推進



■環境性能向上等に資する代替建造や改造の促進等に対する取組み

鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用し、以下の支援を行う。

- 環境性能の高い船舶等を建造する場合に船舶使用料の一定割合を軽減
- 既存共有船舶に環境性能を向上させる改造等を施した場合に船舶使用料の一定割合を軽減
- 経営改善に取り組む事業者に対し既存共有船舶の共有期間を延長し、毎年度の船舶使用料の支払額を軽減

■内航海運老齢船処理事業

船齢16年超船を市場から撤退させ、より安全で低廉なサービスの実現、質の高い市場での競争を通じた活性化等を実現。

フェリーにおける課題

- 景気後退や高速道路料金引き下げによるコスト競争力低下等
 - ➡ 省エネ化、サービス向上、特性をいかしたビジネスモデル創出支援による競争力回復、航路維持
 - ➡ 供給サイドの再編・統合による経営基盤の強化(例:合併等)
 - ➡ 維持困難な航路の離職船員対策



■内航フェリーの競争力強化に向けた取組み

海上運送の活性化や、効率化・高度化に向け、以下の取組みに対して支援を行う。

- 省エネ・省力化改造や省エネ運航等、運航の効率化・高度化に向けた実証運航
- ETC等の導入によるサービス向上や、輸送機器の導入による新たなサービス提供等、運航の活性化に向けた取組み

離職者対策

■船員対策

- 緊急雇用促進助成制度の創設
- 離職船員に対する就職促進給付金の支給