



# 次世代内航海運ビジョン

～ 21世紀型内航海運を目指して ～

( 要 約 版 )

平成14年4月

次世代内航海運懇談会報告

国土交通省海事局

# 内航海運の果たす大きな役割

- 1 . 内航海運は、国内物流の **4 割** を担い、我が国経済活動・国民生活を支える基幹的な輸送モードである。

## 参考：内航海運の事業規模

許可事業者数	3,753	事業者
許可船腹量	4,953	隻、367万総トン
総売上高	1兆7,500	億円

- 2 . 内航海運は、CO<sub>2</sub> やNO<sub>x</sub> 対策等**環境保全**の**観点**からも、大きく貢献している。

CO<sub>2</sub> 排出量はトラックの **5 分の 1**

# 内航海運を巡る様々な環境変化

## 1．企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり

・バブル後の景気低迷、経済のグローバル化 企業の合併、事業再編 物流コスト低減への要請

## 2．環境保全の取り組みの強化

・京都議定書で6%のCO<sub>2</sub>削減が義務付け モーダルシフト化率の向上

## 3．IT化の進展への対応

・物流EDIの導入等物流の情報化 船舶の安全情報の把握、管理の効率性の向上等

## 4．船員問題への対応

・内航船員の減少（過去10年間で34%減）、高齢化（40歳以上73%）若年船員の確保

## 5．内航海運の競争的市場構造への転換

・事業者数の大幅減少（11,000事業者から3,700事業者）、船舶の大型化（平均総トン426トンから740トン）

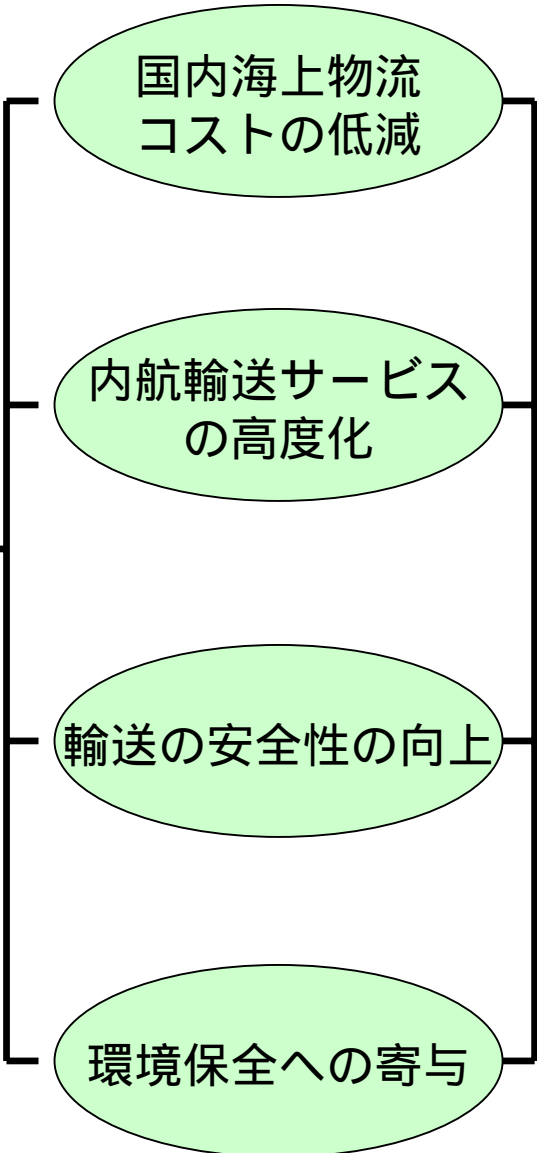
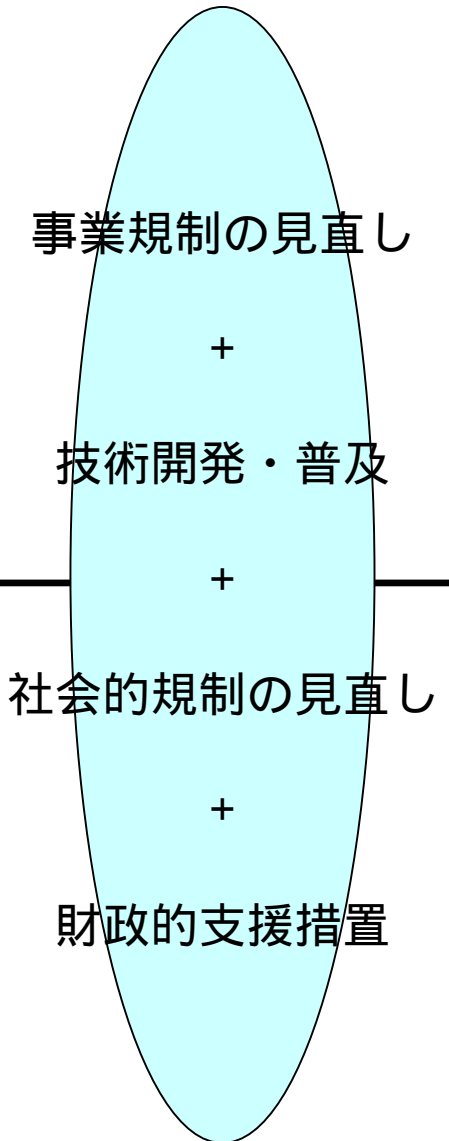
・スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消（H10.5）

# 基本的方向

# 目標

健全かつ自由な  
事業活動を促す  
市場環境の整備

効率的で安全か  
つ環境に優しい  
輸送サービスの  
構築



内航海運の活性化と振興

経済活性化と産業競争力向上

# 健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備

## 1 . 事業展開の多様化・円滑化

オペレーター、オーナーの事業区分にとらわれず、事業意欲のある事業者の事業展開を支援。

- ・ 許可制から登録制へ変更
- ・ オペレーター、オーナーの事業区分の廃止
- ・ 船舶管理会社形態の導入

## 2 . 市場機能の整備

優越的地位の濫用の弊害を防止し、公正かつ透明性の高い市場の構築。

- ・ 運送約款、ガイドライン等の整備
- ・ 運賃・用船料水準等市場情報の開示

内航海運暫定措置事業の実施

- ・ シンデレラ・プロジェクト（平成13年度より開始）

## 3 . 輸送の安全の確保

内航海運業の輸送の安全を確保するための事後チェック体制を整備。

- ・ 船舶管理規程（仮称）の作成
- ・ 輸送の安全の確保のための是正命令制度の整備

具体的制度設計

内航海運業法等法令改正

# 効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築

## 4 . 高度かつ効率的な輸送サービスの構築

- ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の開発・普及の推進
- ・高度船舶安全管理システムの開発・普及の推進
- ・船舶や船員乗組み体制に関する規制の見直し

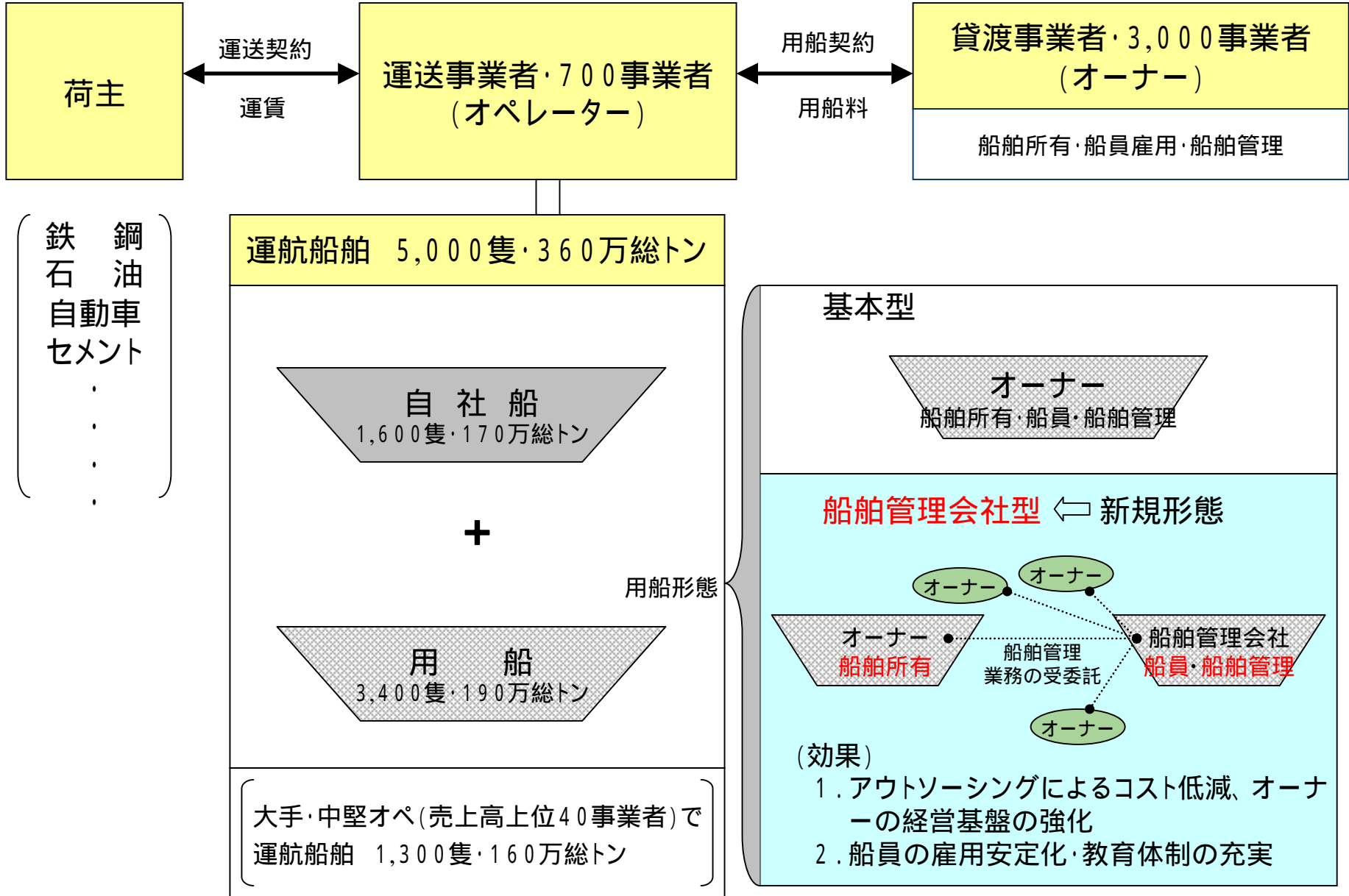
## 5 . 良質な輸送サービスの円滑な提供体制の確保

- ・運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務の重点化
- ・船員労務供給事業への民間参入等

## 6 . 全体効率的な物流システムの実現

- ・海陸一貫輸送サービスの充実
- ・海上ハイウェイネットワークの構築等によるモーダルシフトの推進
- ・静脈物流システムの構築

# 船舶管理会社形態の導入



# 次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発

研究期間 平成13年度～平成17年度

## 目 標

輸送コストの削減

魅力ある労働環境

環境負荷低減

## 技 術 目 標

単位貨物当たりの  
燃料消費量  
約25%削減

貨物積載量約20%増大

推進効率約10%向上

真横移動も自在

船内メンテナンスフリー

騒音 1/100

NOx 1/10, SOx 2/5, CO<sub>2</sub> 3/4

## 技術開発項目

理想の船型

二重反転ポッドプロペラ

高効率ガスタービン +  
電気推進システム

高効率ガスタービン +  
電気推進システム

理想の船型

二重反転ポッドプロペラ





# 高度船舶安全管理システムの研究開発

研究期間 平成13年度～平成16年度

## 現状の安全管理 ＜経験と技量ベース＞



【データ・情報の入手】  
断片的・断続的な  
情報

【状態診断の基準】  
機関長個人の経験と技量

【判断者】  
機関長  
個人の技量に依存

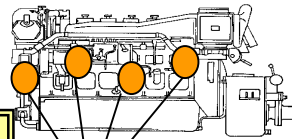
## 安全管理の高度化(イメージ) ＜ITを活用したモニタリング、データ管理等がベース＞

モニタリング・状態診断  
技術の高度化

【データ・情報の入手】  
センサー等による  
詳細データ  
継続データ取得(トレンド)

【状態診断の基準】  
データ分析をベースとした  
客観的・科学的判断

【判断者】  
データによる診断と、専  
門家によるサポート



船陸間通信  
安全管理ネットワーク



＜陸上側＞

状態管理・故障予測  
状態に応じた保守  
整備計画・実施  
トラブル対応の  
支援、指示

## 安全性と運航効率性の飛躍的な向上

船舶の安全管理の合理化  
状態に応じた保守整備コストの最適化  
安全管理の作業負担軽減

海難事故・故障の減少  
均質かつ高度な管理体制  
ヒューマンエラーの防止

定時性・信頼性の向上 等  
良好な状態の維持  
不稼働の最小化

# 実施スケジュールの明確化

## 事業規制・社会的規制の見直し等 - 具体的制度設計に速やかに着手

- ・ 事業展開の多様化・円滑化、市場機能の整備等を図るための内航海運業法等の改正
- ・ 船舶管理会社形態の導入
- ・ 船員労務供給事業等への民間参入
- ・ 船員の乗組み体制に係る規制の見直し

具体的制度設計をした上で、平成16年度以降速やかに措置

総合的な検討を15年度内を目途に終了し、結論の得られたものから措置

## 技術開発と関連規制の見直し等 - 技術開発にあわせて実施

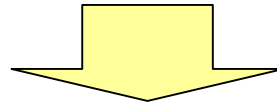
- ・ 次世代内航船（スーパーエコシップ）—— 平成17年度までのできるだけ早い時期に実用化・規制見直し
- ・ 高度船舶管理システム ————— 平成16年度までのできるだけ早い時期に実用化・規制見直し

## その他措置予定の施策 - スケジュールに沿って速やかに実施

- 運輸施設整備事業団の船舶建造業務の重点化 ——— 政策目的別への建造条件の変更を平成14年度当初に実施。その他については14年度以降順次措置
- 海運に係る第二種利用運送事業を可能とするための貨物運送取扱事業法の改正 ——— 平成15年度に措置
- 港湾荷役の主要9港以外の港における規制緩和 ——— 平成15年度内に結論
- モーダルシフトの推進 ————— モーダルシフト実証実験を平成14年度以降、逐次措置

# 内航海運の活性化に向けて

内航海運のコスト競争力の向上と経営基盤の強化



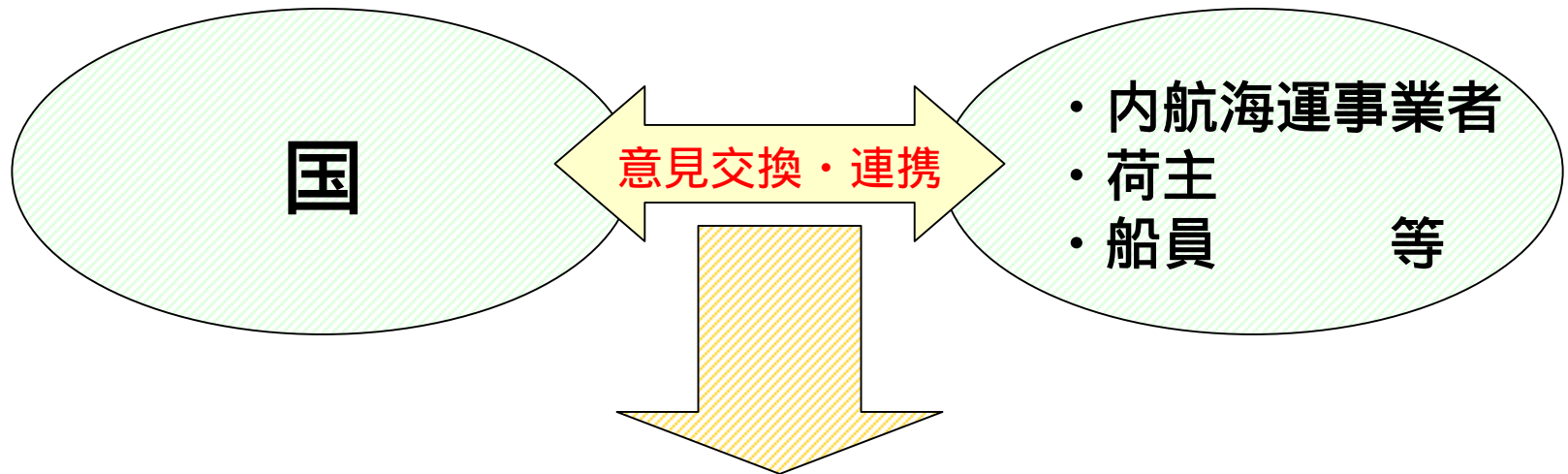
**国内海上物流コストのより一層の低減  
経済の活性化と産業競争力の向上**

内航海運の輸送分担率の向上とモーダルシフトの推進  
41% (1998年)      44% (2010年)

環境保全への寄与

CO2排出量 100万トン (炭素換算) 削減

# 今後の具体化に向けて



## 施策の具体化、必要な財政支援措置

### 事業規制や船舶・船員安全規制に係る検討体制

- ・ 内航海運制度検討会（5月目途に発足予定）
- ・ 内航船乗組み制度検討会（4月19日発足）