

# 内航海運の現状と国土交通省の取組みについて

## 1. 内航海運の現状

### (1) 輸送量

- ・平成13年度の内航海運の輸送量は、5.2億トン、2,445億トンキロ
- ・トンキロベースでの輸送分担率（シェア）は、42%  
とりわけ、鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資については、約8割を担っており、内航海運は、我が国の経済活動・国民生活を支える基幹的輸送機関

### (2) 環境面等での優位性

- ・輸送トンキロ当たりの二酸化炭素排出量は、トラックの5分の1
- ・従業員1人当たりの輸送トンキロは、トラックの37倍  
内航海運は、環境に優しく、効率性に優れた輸送機関
- ・そのため、地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月地球温暖化対策推進本部決定）において、内航海運の輸送分担率を平成22年に44%とすることが目標として盛り込まれている

### (3) 内航海運事業者の概要

- ・内航海運業法上、内航海運事業者は、運送事業者（オペレーター）と船舶貸渡事業者（オーナー）に区分される
  - オペレーター：荷主と運送契約を締結し、運賃を收受
  - オーナー：オペレーターに船舶（及び船員）を貸し渡し、用船料を收受。荷主と運送契約を締結することはできない
- ・オペレーターは、約700事業者  
(1,600隻 170万総トンの船舶を所有)
- ・オーナーは、約2,300事業者  
(3,400隻 190万総トンの船舶を所有)

### (4) 事業者数の推移

- ・現在のオペレーター・オーナー制度となった昭和46年度から平成14年度までの約30年間で、  
オペレーターは、約900事業者から約700事業者へと、2割減少  
オーナーは、約6000事業者から約3000事業者へと、半減

## **(5) 内航海運事業者の経営実態**

- ・ 事業規模に比して船舶の建造費用が高額（一種の装置産業）であるという事業特性のため、内航海運事業者の投資負担は重い  
固定比率、負債比率ともトラック事業者の4倍
- ・ 老朽船舶（船齢14年以上の船舶）の比率は、隻数ベースで48%、総トン数ベースでも27%と大きい

## **2. 国土交通省の取組み**

### **(1) 内航海運を巡る様々な環境変化**

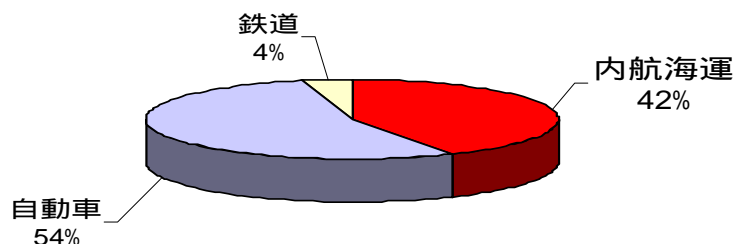
- ・ 長引く景気の低迷、国際競争の激化による産業界からの物流効率化（コスト低減）要請の高まり
- ・ 京都議定書で6%のCO<sub>2</sub>削減が義務付けられるなど、環境保全に対する要請の高まり
- ・ 内航船員の減少、高齢化など船員問題への対応
- ・ 船腹調整事業（実質的な需給調整規制）の廃止（平成10年）など内航海運の競争的市場構造への転換 等

### **(2) 次世代内航海運ビジョン**

- ・ (1)の状況変化を踏まえた海運、船舶、船員等海事分野全般にわたる内航海運行政の具体的な取組みの方向性について、平成13年7月より、国土交通省海事局長の私的諮問機関である次世代内航海運懇談会が設置され、平成14年4月「次世代内航海運ビジョン ~ 21世紀型内航海運を目指して~」が取りまとめられた
- ・ 同ビジョンの概要は、以下のとおり  
基本的方向性  
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  
具体的施策  
事業規制の見直し  
・ 参入規制（現行：許可制）の緩和等事業展開の多様化・円滑化  
・ 運航管理制度の導入等輸送の安全の確保 等  
技術開発・普及  
・ 次世代内航船（スーパーエコシップ）の技術開発・普及 等  
社会的規制の見直し  
・ 船員の乗組み体制に関する規制の見直し  
・ 船員労務供給事業への民間参入 等  
財政的支援措置等  
・ 運輸施設整備事業団の船舶共有建造の活用 等
- ・ 国土交通省においては、現在、同ビジョンの具体化に向けて取り組んでいるところ

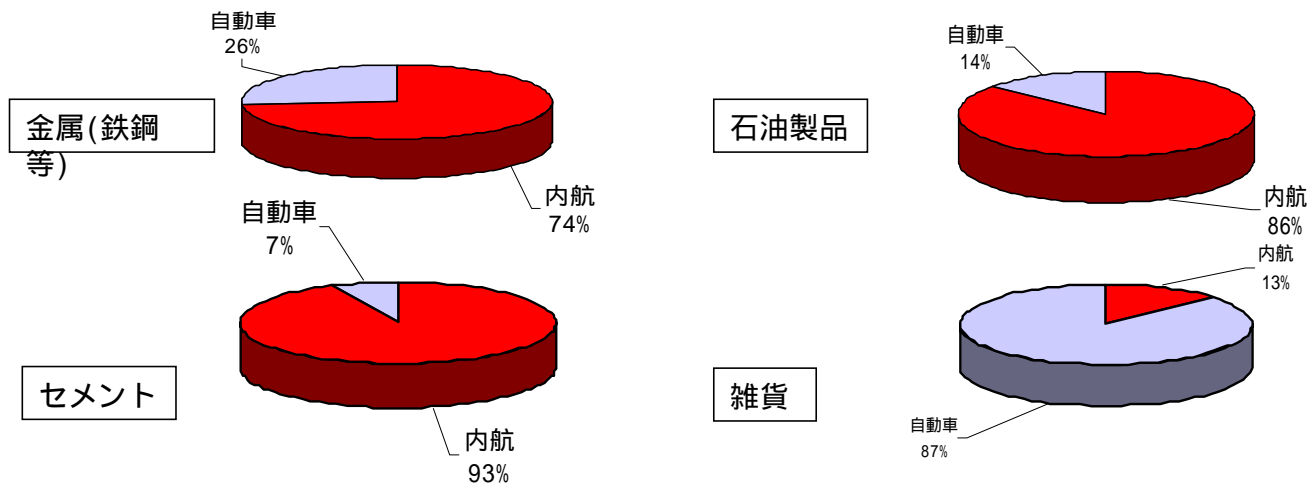
# 国内物流の4割、鉄鋼、石油、セメント等 産業基礎物資の8割を輸送

輸送機関別シェア(トンキロベース) 平成13年度

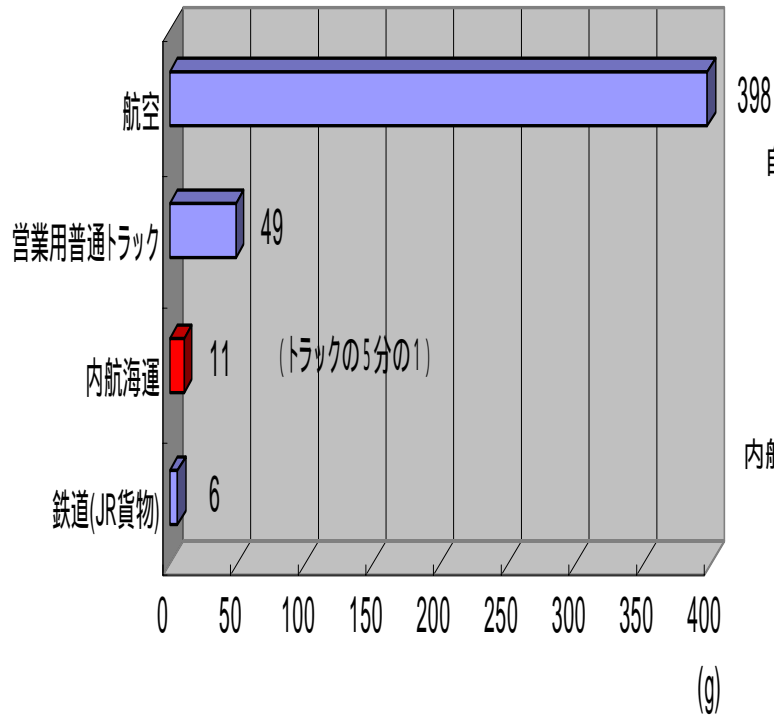


主要品目の内航輸送分担率(トンキロベース)

平成13年度

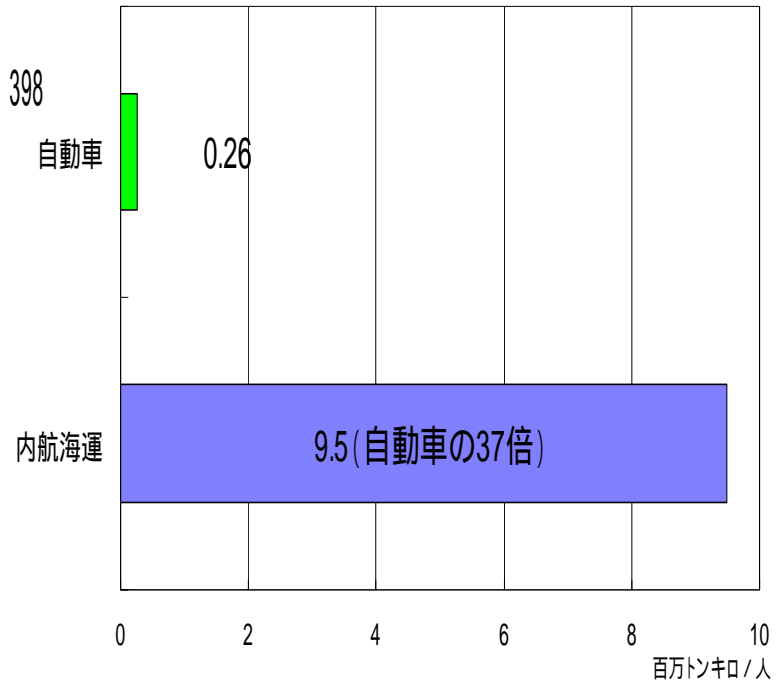


## 貨物輸送機関のCO<sub>2</sub>排出原単位



(注) 1トンの貨物を1km運んだ場合のCO<sub>2</sub>排出量を換算(炭素換算)した重さ

## 従業員1人当たりの輸送トンキロ



(注) 内航海運の従業員数は、内航船員数とした。

# 内航海運事業者の概要

運送事業者（オペレーター）  
700事業者

運航船舶 5,000隻・360万総トン

貸渡事業者（オーナー）  
2,300事業者

所有船舶 3,400隻・190万総トン

マンニング事業者  
及び休止事業者  
600事業者

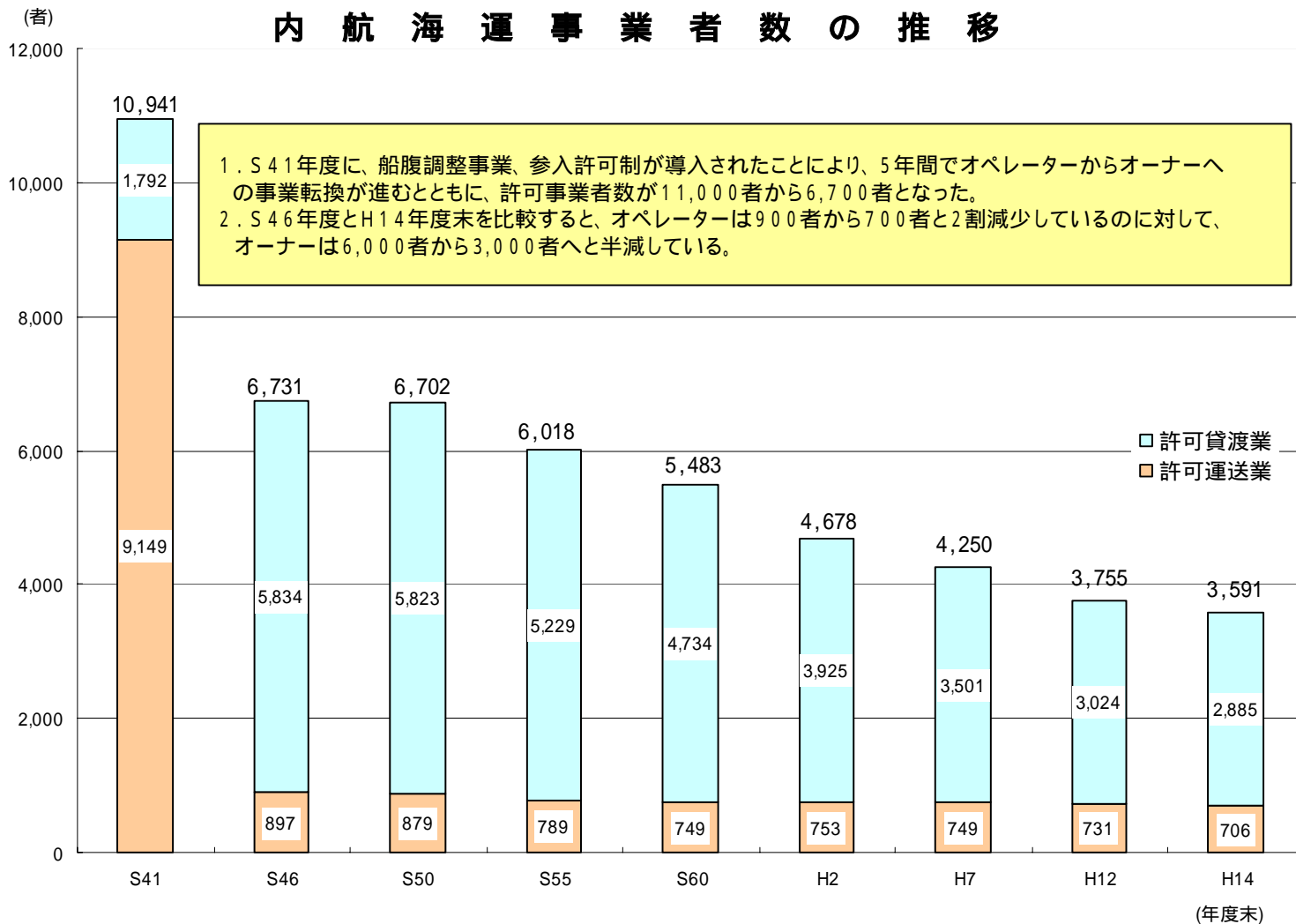
- 荷主と運送契約を締結し、運賃を収受。
- 自社船とオーナーからの用船を使用して運航する。  
・自社船 1,600隻・170万トン  
・用船 3,400隻・190万トン
- オペレーター上位40事業者の運航船舶は、  
1,300隻(26%)・160万総トン(44%)を占める。

- オペレーターと用船契約を締結し用船料を収受。
- 基本的に、船舶を所有し、船員を雇用し、船舶を管理する。

内 訳	事業者数	隻 数	総トン数
複数隻所有	700(23)	1,800(36)	140万(39)
1隻所有	700(23)	700(14)	32万(9)
生業的オーナー	900(30)	900(18)	18万(5)
オーナー計	2,300(76)	3,400(68)	190万(53)

- 注1．複数隻所有オーナーには、700総トン以上の1隻所有オーナーを含む。  
 2．生業的オーナーとは、300総トン未満の1隻所有オーナーである。  
 3．( )内の数値は、内航事業者全体を100とする指数値。

# 内航海運事業者数の推移



## 内航海運業の経営実態

### 1. 経常収支等（平成13年度 1社平均）

	内航海運業収入	営業利益	経常利益	黒字事業者比率
内航運送業	23.1億円	26百万円	4百万円	64%
内航船舶貸渡業	3.1億円	14百万円	7百万円	57%

### 2. 重い投資負担（平成13年度）

	内航船舶貸渡業	トラック事業	全産業平均
固定比率（1）	1061（100）	290（27）	220（21）
負債比率（2）	1408（100）	389（28）	297（21）

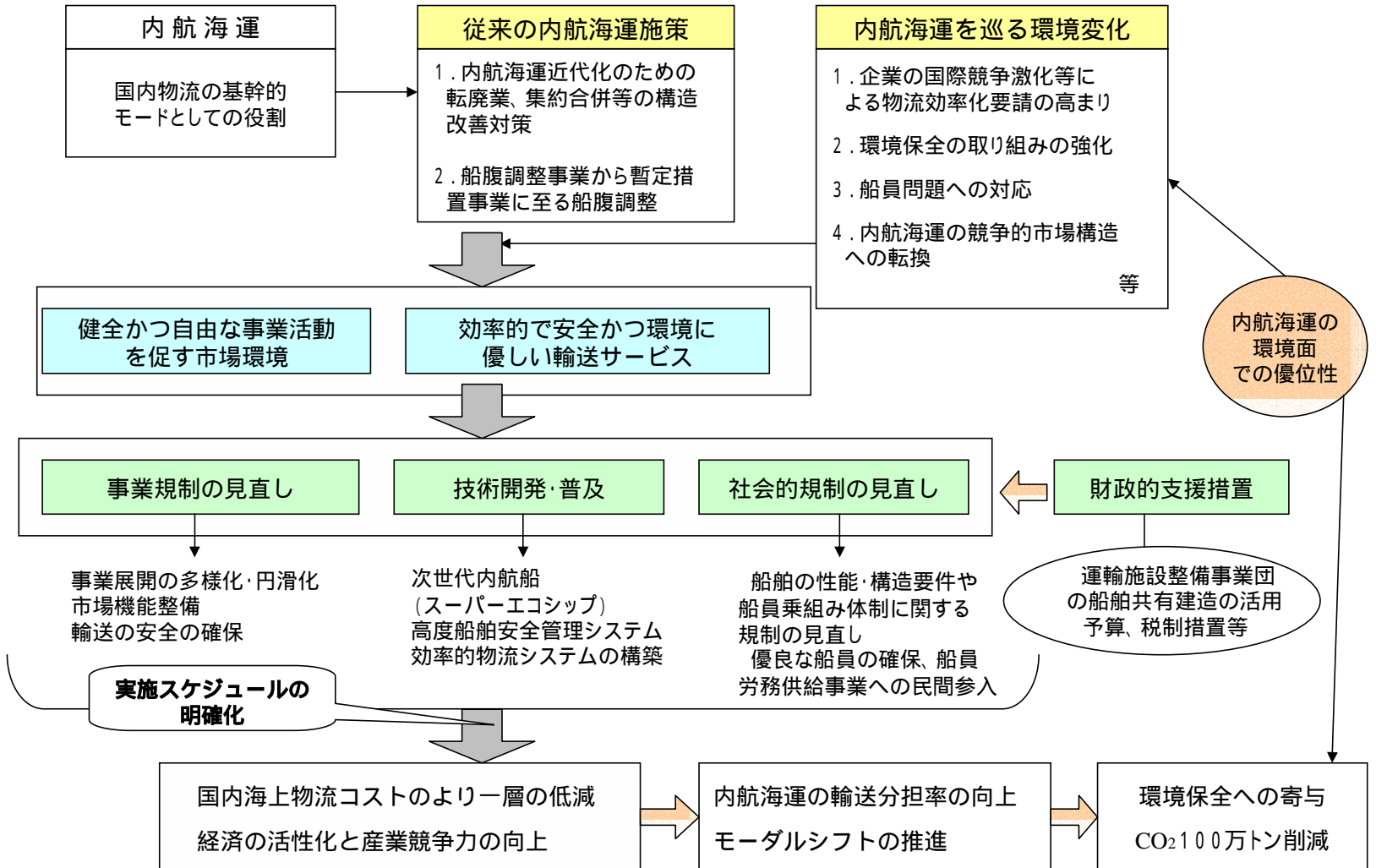
（ ）は内航海運業者を100とした比率

- 1 固定比率：自己資本に対する固定資産の割合（一般に200を超えると投資過剰であると言われている）
- 2 負債比率：自己資本に対する負債の比率（一般に300以下が望ましいと言われている）

### 3. 老朽船比率

内航貨物船の老朽船（船齢14年以上の船舶）比率は、平成14年度末現在、隻数ベースで48%、総トン数ベースでも27%と大きい。

# 次世代内航海運ビジョン（平成14年4月策定）





## 次世代内航海運ビジョンでの指摘事項及び現在の検討状況

次世代内航海運ビジョンでの指摘事項	現在の検討状況
<p><b>内航海運業法改正検討</b> 許可制を登録制に緩和するとともに、オペレーター（内航運送業）とオーナー（内航船舶貸渡業）の事業区分を廃止 運航管理制度の導入等安全に関する規制を新設</p> <p><b>船員職業安定法改正検討</b> 船員職業紹介事業及び船員労務供給事業への民間参入</p> <p><b>船員配乗見直し検討</b> 船員の乗り組み体制について、有識者、使用者、労働組合等で構成される「内航船乗組み制度検討会」を立ち上げ、総合的な検討を実施</p> <p><b>事業団の船舶共有建造業務の重点化等</b> 共有建造条件を船種別建造から政策目的別建造に変更（政策目的に合致しない船舶は建造対象から除外）し、分担割合（共有比率）を見直し</p> <p><b>次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発・普及の推進</b> 次世代内航船（スーパーエコシップ）の早期の研究開発及び普及に向けた環境整備</p>	<p>内航海運制度検討会において、関係者等と検討中。</p> <p>平成14年7月、船員職業紹介等研究会が、船員に係る常用雇用型派遣事業制度の創設及び無料職業紹介事業者の拡大を内容とする報告を取りまとめ。現在、見解が不一致の事項について、関係者間で調整中。</p> <p>内航船乗組み制度検討会において、関係者等と検討中。</p> <p>物流高度化等に資する船舶の建造を促進するための方策を検討中。</p> <p>要素研究の早期完了を図る。また、実証試験船の船主を決定後、その詳細設計に出来るだけ早く着手する。 技術革新に対応した船員の乗り組み体制の見直し、ガスタービンのリース制度の創設、検査の簡素化などからなる普及に向けた環境整備につき検討中。</p>

# 次世代内航海運ビジョンの概要

## 1. 内航海運を巡る様々な環境変化

### 物流効率化要請の高まり

長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う国際競争の激化等を受けて、内航海運の主要荷主である鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資の製造企業においても、近年、合併や事業提携による事業再編の動きが活発化している。

こうした中で、産業界からの物流効率化（コスト低減）要請が高まっている。

### 環境保全に対する要請の高まり

平成9年12月の気候変動に関する国際連合枠組条約第3回締約国会議で採択された「京都議定書」において、我が国については、2008年から2012年までの第1約束期間の平均で1990年の水準より6%の二酸化炭素の削減が義務付けられるなど、地球的規模での環境保全に対する要請が高まっている。

### 船員問題への対応

内航船員数は、過去10年で37%の減少となっている。その年齢構成についても、40歳以上の船員が全体の74%を占める逆ピラミッド型となっており、将来的な船員不足が懸念される。

加えて、物流効率化の進展等に伴い、船員の労働環境も厳しいものとなってきており、優良な船員を安定的に確保する観点からは、教育・育成及び雇用対策とともに労働環境の適切な改善に取り組んでいくことが求められている。

### 内航海運の競争的市場構造への転換

平成10年5月、実質的な需給調整規制である船腹調整制度が廃止され、内航海運の競争的市場構造への転換が図られた。

## 2. 内航海運行政における今後の取組みの基本的方向性

### 1. のような環境変化を踏まえ、

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

の2点を、内航海運行政における今後の取組みの基本的方向性とする。

### **3 . 具体的施策**

#### **( 1 ) 事業規制の見直し ( 内航海運業法の改正 )**

事業展開の多様化・円滑化

- ・ 参入規制を許可制から登録制に緩和する。
- ・ オーナーとオペレーターの事業区分を廃止する（オーナーも荷主と運送契約の締結が可能となる。）。

市場機能整備

- ・ 公正取引委員会と連携して、適正な市場環境の整備（下請法の適用範囲拡大、独占禁止法の運用強化）を図る。
- ・ 運送約款の作成・届出を義務付ける。

輸送の安全の確保

- ・ 船舶管理規程（仮称）の作成・届出を義務付ける。
- ・ 輸送の安全確保のために必要な事業活動の是正措置を命じることができる制度を整備する。

#### **( 2 ) 技術開発・普及**

次世代内航船（スーパーエコシップ）

- ・ スーパーエコシップの早期の研究開発及び普及に向けた環境整備を行う。

高度船舶安全管理システム

- ・ 船舶の推進機関等の遠隔監視・診断システム、陸上支援システム及びこれを基礎とした新たな運航管理システムを組み合わせたシステムである高度船舶安全管理システムの早期の研究開発及び普及に向けた環境整備を行う。

効率的物流システムの構築

- ・ 海運に係る利用運送事業制度の見直しを行う（既に措置済み。海運に係る第二種利用運送事業が可能となった。）
- ・ 港湾荷役の効率化・サービスの向上を図る。

#### **( 3 ) 社会的規制の見直し**

船舶の性能・構造要件や船員乗組み体制に関する規制の見直し

- ・ 船舶の性能・構造要件の性能基準化を継続的に実施する。
- ・ 船員乗組み体制に関する規制内容の弾力化等について検討を行う。

優良な船員の確保、船員労務供給事業への民間参入

- ・ 求人・求職情報の電子申請化、求人・求職情報のデータベース化等電子化システムの構築を行う。
- ・ 船員職業紹介事業及び船員労務供給事業への民間参入（現在は、政府及び無償で行う労働組合のみ）

#### **( 4 ) 財政的支援措置等**

運輸施設整備事業団の船舶共有建造の活用

- ・ 運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務の重点化を図る。

予算、税制措置等

- ・ 各施策の具体化と併せ、必要な予算、税制等の財政支援措置についても迅速かつ着実に取り組む。

#### **4 . 次世代内航海運ビジョンの推進の意義**

次世代内航海運ビジョンに盛り込まれた各種内航海運の活性化対策を官民一体となって迅速かつ着実に推進することにより、内航海運の競争力向上及び経営基盤の強化を図りつつ、国内海上物流コストのより一層の低減が図られる。

このような内航海運の活性化は、我が国経済の活性化と産業の競争力の向上に不可欠なものである。

また、こうした取組みを推進することは、モーダルシフトを促し、内航海運の輸送分担率を向上させることにより、二酸化炭素排出量を削減することにも資し、環境保全にも寄与するものである。