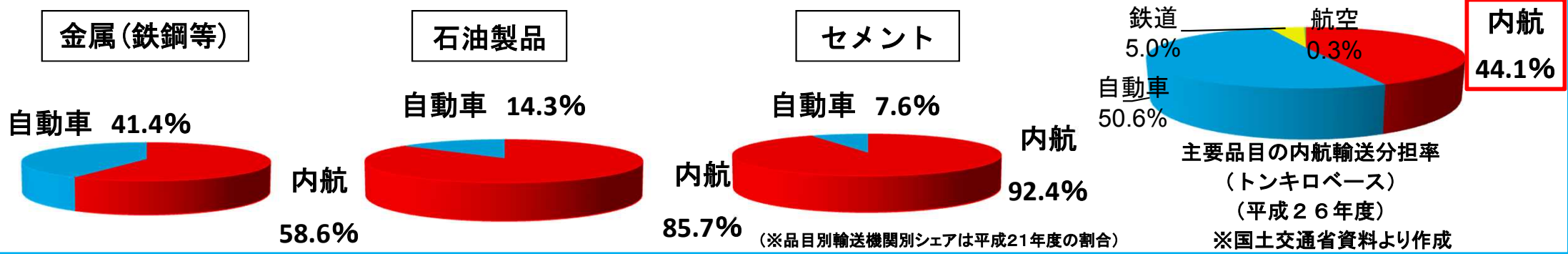


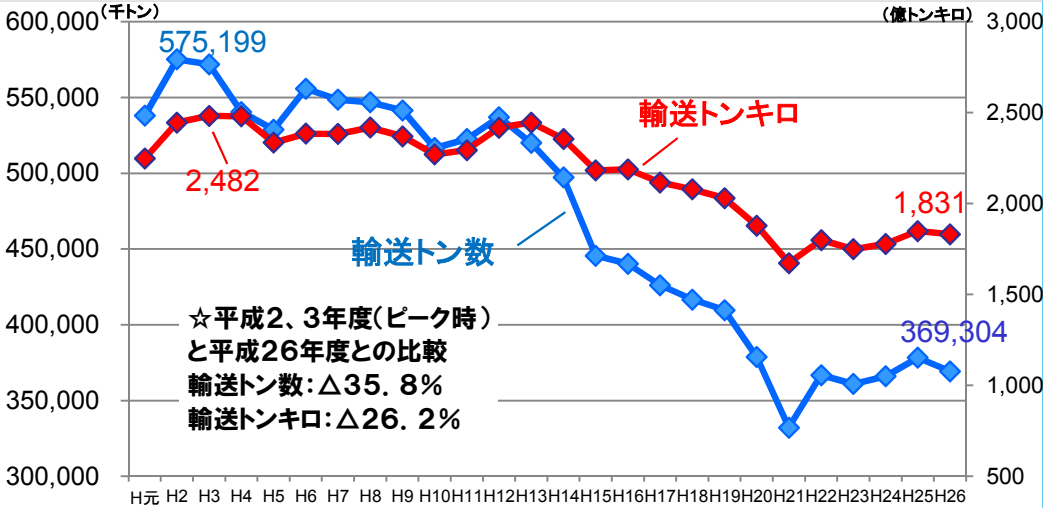
内航海運の活性化について

内航海運の輸送分担率、船の種類

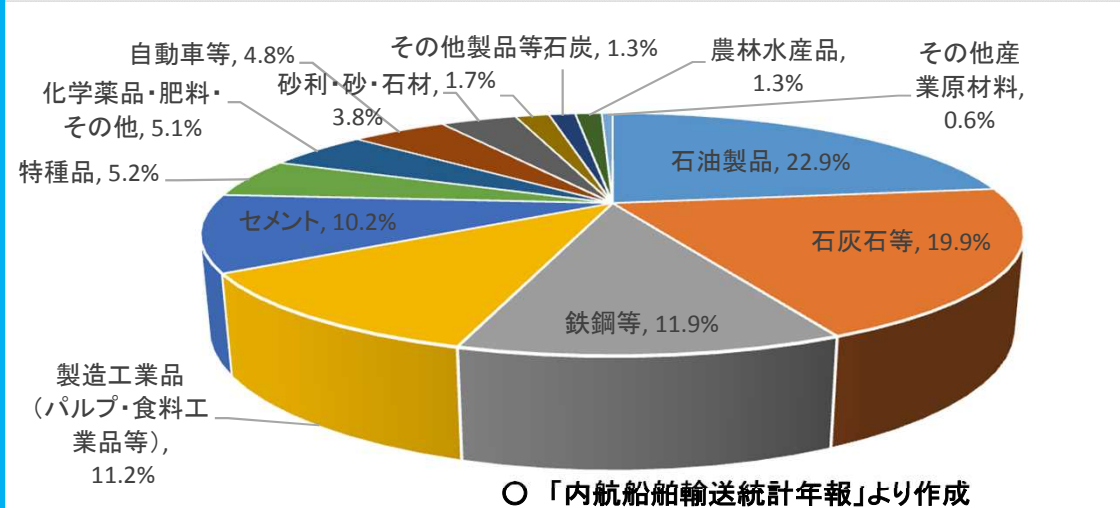
○内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、石油製品、セメント、鉄鋼等の貨物面では我が国の産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとなっている。



内航貨物輸送量の推移



輸送品目別シェア (平成26年度(トンキロベース))



一般貨物船



隻数: 3,328隻 総トン数: 1,299千トン

油送船



隻数: 942隻 総トン数: 977千トン

RORO船



隻数: 71隻 総トン数: 488千トン

自動車専用船



隻数: 16隻 総トン数: 73千トン

コンテナ船



隻数: 39隻 総トン数: 32千トン

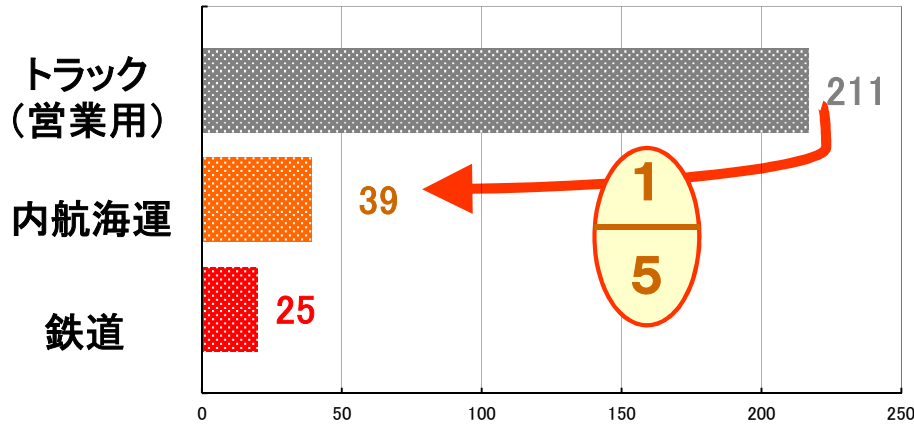
＜内航船舶船腹量＞
 隻数: 5,183隻
 総トン数: 3,705千トン
 ※左記の他専用船等含む

※H27年度末時点

内航海運の環境面での役割

- 内航海運は、環境に優しく、輸送効率に優れた輸送機関であり、地球温暖化対策の観点からも重要である。
- 地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）においても海運分野の温暖化対策の推進が求められている。

1トンの荷物を1km運ぶ際に消費するエネルギーの比較

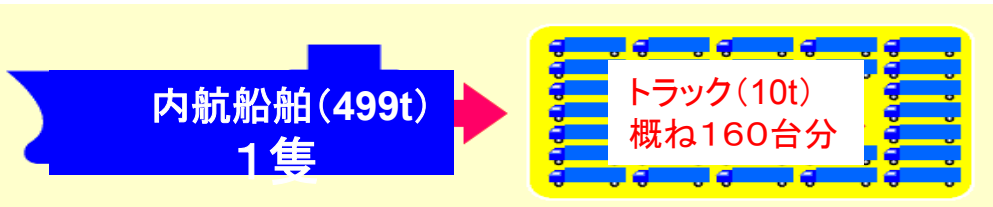


○国土交通省資料より作成。（平成26年度）

1トンの貨物を1km輸送したときに
排出するCO2の量 [g-CO2/トンキロ]

船舶による輸送の効率性

内航海運は、**重量ベース**で、年間約3億7千万トンを運んでおり、**10トントラックで延べ37百万台**に相当



地球温暖化対策計画

（平成28年5月13日閣議決定）

○COP21で採択されたパリ協定や昨年7月に国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、我が国の地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するための計画

◆船舶分野の省エネ化

・省エネルギーに資する船舶等の普及促進

【目標】

2030年度までに157万トン-CO2削減）
〔船舶の普及隻数 2030年度までに1,190隻〕

◆海運グリーン化総合対策

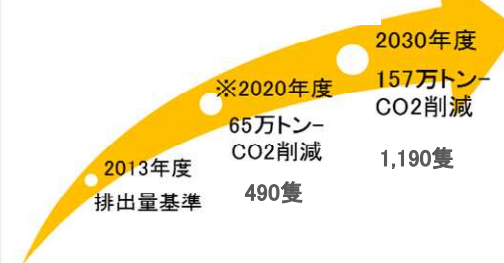
・自動車輸送から内航海運による輸送への転換促進

【目標】

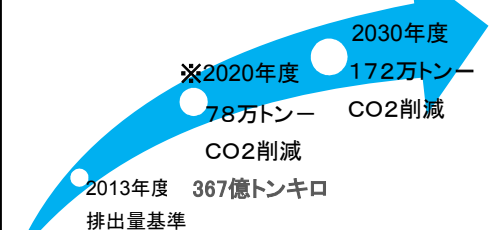
2030年までに172万トン-CO2削減）
〔内航雑貨貨物輸送トンキロ 2020年度までに367億トンキロ〕
※交通政策基本計画

内航海運におけるCO2排出削減目標

船舶分野の省エネ化



海運グリーン化総合対策



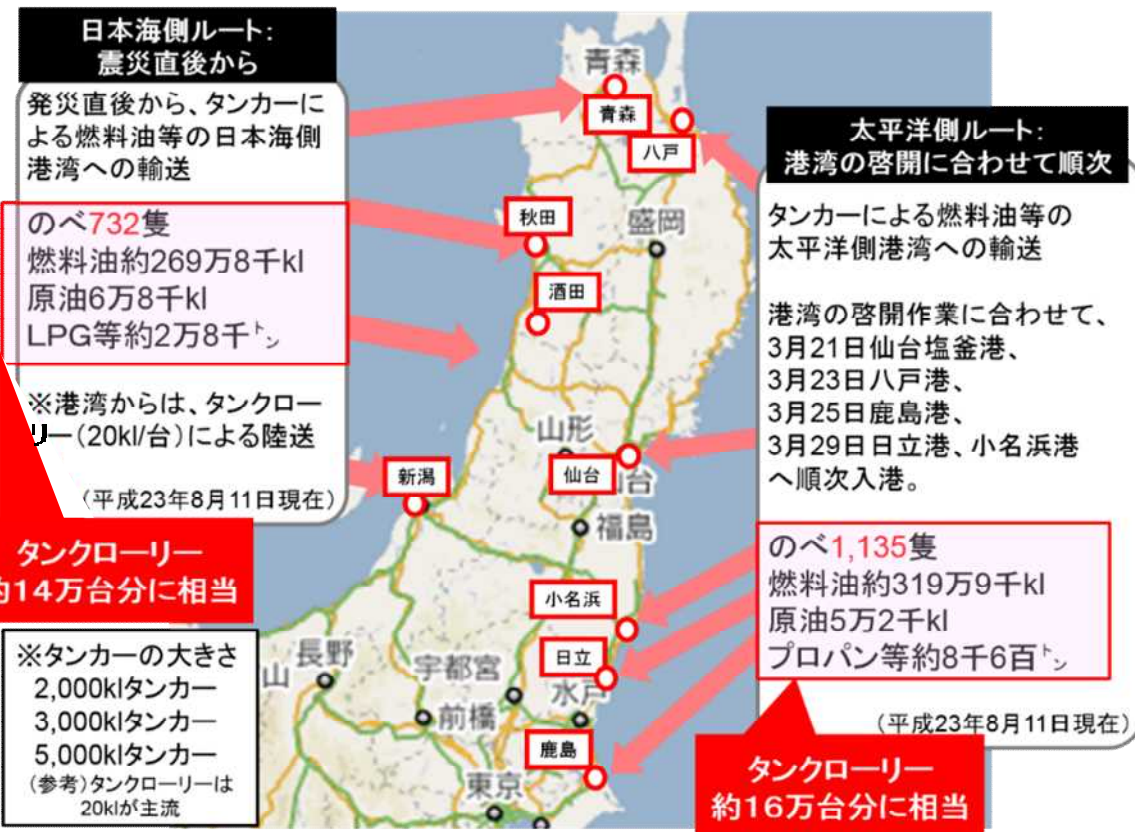
※2020年度の目標値は2030年度に向けた進捗状況を確認するための目安である。

内航海運の災害時等における役割

- 大規模災害時等の緊急時においても、物資輸送を担うなどの重要な役割を果たしている。
- RORO船・タンカー・コンテナ船等、被災者支援の輸送や代替輸送手段として船舶が活躍。

大規模災害時等における物資輸送の実績

【東日本大震災時】



【熊本地震時】

＜被災地支援の為の物資輸送＞



【緊急物資等】
 車両**410台**を輸送
 (輸送物資)
 水・食料品・日用品・医薬品・紙オムツ・簡易トイレ等

【ライフライン復旧関係】
 車両**1,752台**
 人員**2,498名**を輸送

＜「海上コンテナ輸送航路」を臨時で開設＞

「海上代替航路」により、多様な物流ルートを確認し、被災地の生活や産業活動の安定・回復を物流面で支援。

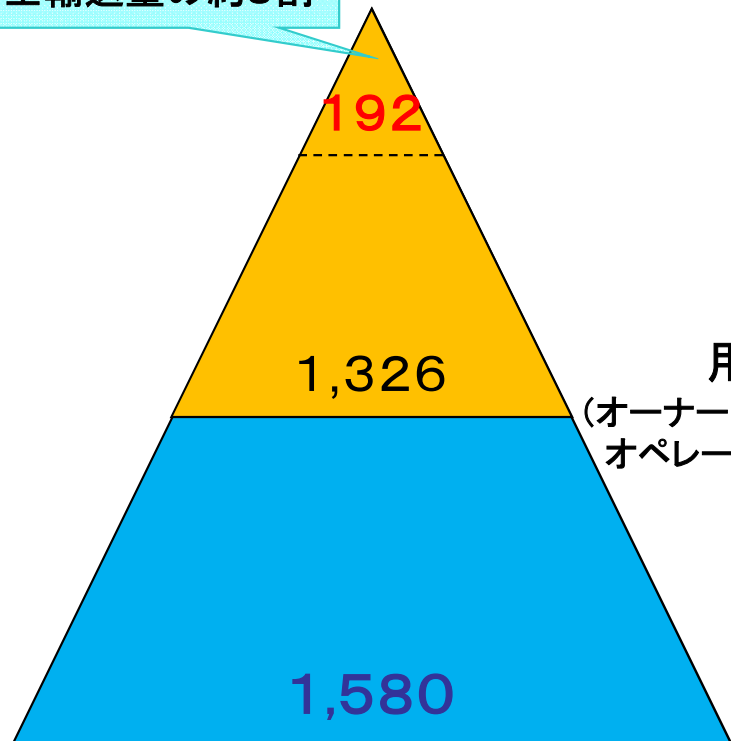


◆その他、自衛隊の通常の活動においても、内航RORO船等が車両の輸送等に活用されている。

内航海運の産業構造

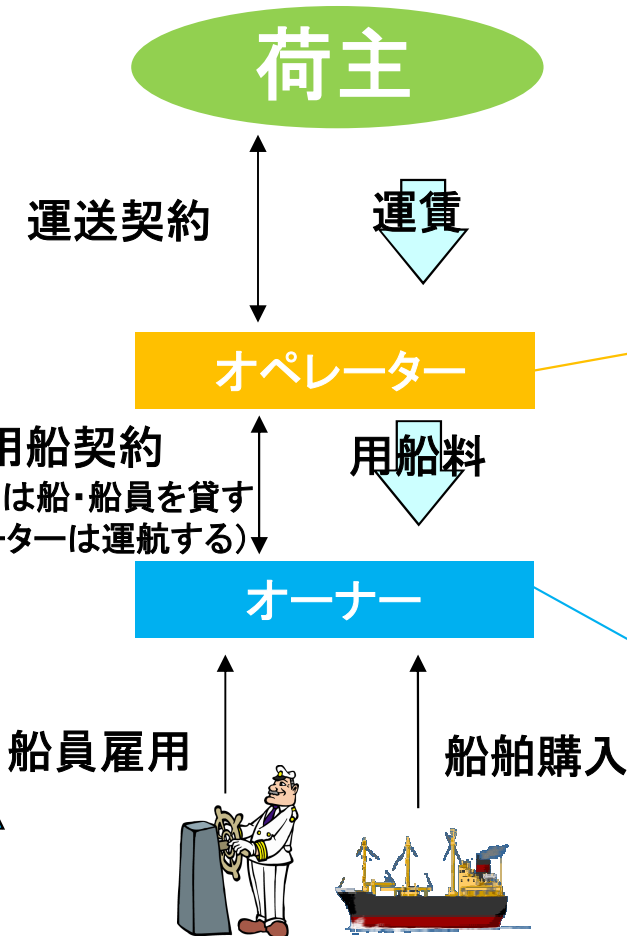
- 内航海運の貨物は大量かつ継続的な生産活動を基本とする産業基礎物資であり、荷主も少数であるため、元請オペレーター上位60社で全輸送量の約8割を取扱う等、オペレーターの特定荷主への専属化・系列化が進展している。
- 事業者全体の99.6%が中小企業であり、オーナーの平均保有船舶は1.7隻にとどまるなど、経営基盤の弱い事業者が多い。

元請オペレーター
上位60社で
全輸送量の約8割



(届出を含む全事業者は3,098事業者
但し、休止事業者457者を除く)

典型的な契約形態



荷主から依頼された貨物に関し、自社船又はオーナーから借り受けた船舶により、運航全般に係る管理をし、荷主との運送契約を遂行する事業者。

船舶と船員を所有・雇用し、オペレーターとの間で締結した貸し渡し契約を基に実運送を行う事業者。

内航海運の抱える課題(船舶と船員の2つの高齢化)

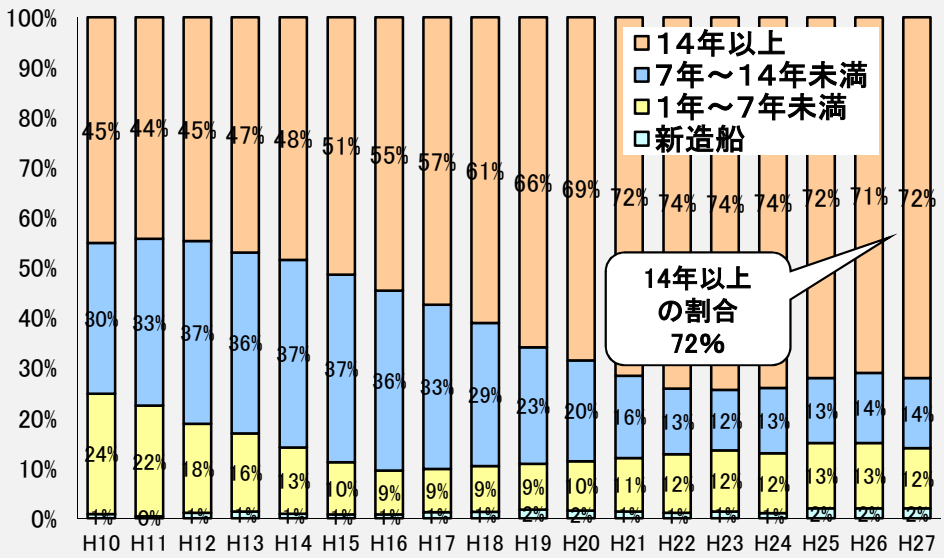
※
○内航海運は、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占め、また、年齢50歳以上の船員が全体の約5割を超えるなど、「2つの高齢化」の改善が課題となっており、この対応が急務である。

※税法上における船舶の法定耐用年数

船舶の老齢化

平成8年頃までの大量建造期に建造された船舶の代替が進まず、平成15年以降、急速に老齢化率(船齢14年以上の船舶の全体に占める割合)が上昇。

【船齢構成の推移】

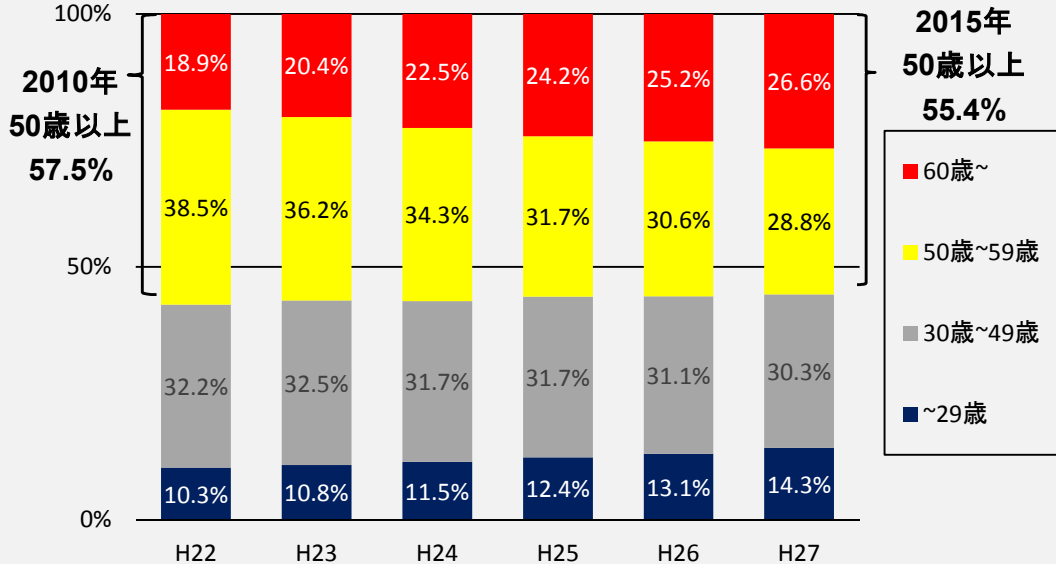


➡船舶の老齢化により、安全面への影響や、環境対策の阻害、輸送の効率性の低下が生じるおそれ。

船員の高齢化

30歳未満の割合が徐々に増加傾向にあるものの、50歳以上の割合が5割超で推移し、特に60歳以上の割合が年々増加している。

【内航貨物船員の年齢構成の推移】



➡高齢船員の大量離職による担い手不足により、内航海運の安定的輸送サービスの提供が困難となるおそれ。

オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進

- ・近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%に低下するなど様々な非効率が発生。**生産性を向上**させ、将来の**労働力不足を克服し、経済成長に貢献**していくことが必要。
- ・そのため、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現、②受け取りやすい宅配便などを推進し、物流事業の**労働生産性を2割程度向上**させることを目標とする。

<海運関係の施策例>

海運の刷新

- ・ビッグデータを活用し、気象や海象に応じた最適な**効率的運航**を実現
- ・省エネ船の導入促進
- ・海上交通管制の一元化による湾内の混雑緩和



【目標】
雑貨貨物の内航海上輸送量を10%増加
(目標:2020年度)

港湾の刷新～産業支援機能強化～

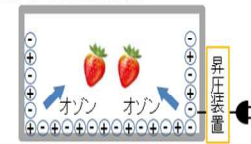
- ・ふ頭再編による非効率な**横持ち輸送の削減**
- ・岸壁の確保による**沖待ちの解消**
- ・遠隔操作化等による**荷役能力の向上**
- ・受付自動化による**ゲート処理の効率化**

【目標】
2016年度から2018年度までターミナル高度化について実証事業を行い、早期の効果発現を目指す

コンテナ輸送の刷新

- ・海上輸送を可能とする**高度な鮮度保持技術**の開発・普及
- ・背高コンテナ対応の**低床鉄道貨車の開発**

オゾンの生成による鮮度保持
コンテナ内に高電圧を通电させ、オゾン(菌の繁殖を抑制)を発生させることにより鮮度を保持。



【目標】
・農林水産物・食品の輸出額1兆円(目標:2020年)
・2016年度に低床貨車の実証事業。早期事業化へ
・鉄道コンテナの平均積載率を80%まで向上させる(目標:2020年度)

オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化する「**物流生産性革命**」を断行

【数値目標】

物流事業(トラック・内航海運・貨物鉄道事業の合計)の就業者1人・1時間当たりの付加価値額※を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年度までに2割程度向上**させる。

※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

内航海運の船腹調整事業にかかる経緯

- 船腹調整事業開始以前は、木船を中心に船腹過剰状態であり、昭和30年代後半の石炭から石油へのエネルギー転換に伴い船腹過剰が深刻化。
- こうした状況を背景として、昭和41年に、船腹過剰対策としてスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を実施。
- 一方、平成10年に「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業の解消に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として、「内航海運暫定措置事業」を導入。平成36年度までに収支が相償い事業が終了する見込み。

船腹調整事業開始以前

- ・ 昭和24年の運賃統制解除に伴い、主要エネルギーである石炭の担い手であった木船運送事業者の過当競争が激化。さらに昭和30年代後半、中小零細事業者の乱立、石炭から石油へのエネルギー転換に伴い木船を中心とした船腹過剰が深刻化。

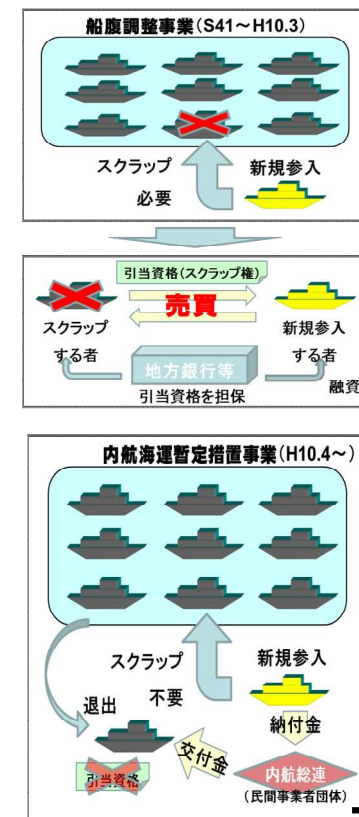
船腹調整事業の開始(昭和41年)

- ・ 昭和39年に内航海運業法、内航海運組合法が制定され、これを受け、昭和41年より、船腹過剰対策として、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が日本内航海運組合総連合会により実施された。

内航海運暫定措置事業の導入(平成10年4月)

- ・ 「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)により、需給調整の廃止に伴い船腹調整事業を解消した。
- ・ ただし、同事業の解消に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として「内航海運暫定措置事業」(日本内航海運組合総連合会が、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(H27年度に終了)とともに、船舶建造者から納付金を納付させる制度)が導入された。

平成36年度までに収支が相償い内航海運暫定措置事業が終了する見込み



内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会

- 内航海運の諸課題(船舶と船員の2つの高齢化、99.6%を占める中小企業の脆弱な経営基盤への対応等)について、関係者間で議論すべきとの提言(※H27.7 交通政策審議会海事分科会基本政策部会)・生産性向上の要請等を踏まえ、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論。
- 関係者との意見交換等を通じて既に明らかになっている課題について、早急に着手すべき取組を議論し、産業構造強化、船員確保・育成、船舶建造、業務効率化、新規需要獲得の5テーマについて中間とりまとめとして整理(7月29日)。今後、中・長期的に目指すべき取組について議論予定。

検討会メンバー

(学識経験者)

- (座長)竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授
- 河野 真理子 早稲田大学法学学術院教授
- 手塚 広一郎 日本大学経済学部教授

(有識者)

- 中村 俊彦 (株)商工組合中央金庫常務執行役員
- 眞砂 徹 (一社)日本中小型造船工業会(興亜産業(株)代表取締役社長)
- 山口 一郎 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事
- 平岡 英彦 全日本海員組合中央執行委員国内局長

(業界団体)

- 栗林 宏吉 内航大型船輸送海運組合(栗林商船(株)代表取締役社長)
- 蔵本 由紀夫 全国海運組合連合会(吉祥海運(株)代表取締役社長)
- 栗田 克己 全国内航タンカー海運組合(田淵海運(株)取締役常務執行役員)
- 片方 祐司 全国内航輸送海運組合(日鉄住金物流(株)取締役常務執行役員)
- 瀬野 和博 全日本内航船主海運組合((有)大福汽船代表取締役社長)

(荷主団体)

- 壇上 治亨 (一社)日本鉄鋼連盟(製品物流小委員会委員/新日鐵住金(株) 物流部国内物流室長)
- 大貫 弘義 石油連盟(内航専門委員会委員長/JXエネルギー(株)物流管理部副部長)
- 芦田 真一 (一社)セメント協会(輸送専門委員会委員/住友大阪セメント(株) 物流部物流グループリーダー)
- 矢ヶ崎 浩一 石油化学工業協会(内航ケミカル船主/出光興産(株) 化学事業部 物流統轄課 課長)

(国土交通省海事局)

- 羽尾海事局長、永松海事局次長、七尾官房審議官、大坪官房技術審議官
- 柏木総務課長、金子安全政策課長、田淵海洋・環境政策課長、高杉船員政策課長、
- 池光内航課長、宮武船舶産業課長、岩本検査測度課長、橋本海技・振興課長

これまでの審議

第1回:平成28年4月8日(金)

- 内航海運業の現状等
- 内航海運関係者との意見交換結果も踏まえた課題
- 意見交換

第2回:平成28年5月26日(木)

- 課題・ニーズを踏まえた早急に着手すべき取組(案)
- 意見交換

第3回:平成28年7月1日(金)

- 中間とりまとめ(早急に着手すべき取組)(案)

第4回:平成28年10月

- 内航海運業の実態調査について議論予定

内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 中間とりまとめ

- 関係者との意見交換等を通じて既に明らかになっている課題について、早急に着手すべき取組を議論し、産業構造強化、船員確保・育成、船舶建造、業務効率化、新規需要獲得の5テーマについて中間とりまとめとして整理(7月29日)。同とりまとめを受け、現在、予算概算要求や税制改正要望等対応中。

早急に着手すべき取組

①テーマ1: 産業構造強化

- 良質な輸送を持続的に提供するため体力の強い船団の育成等が必要



全内航海運事業者を対象とした経営実態・船員の労務実態等の調査を実施(～H28. 9)

とりまとめを受けた対応

・8月～9月、全内航海運事業者を対象として「内航海運事業実態調査」を実施中。(協力:日本内航海運組合総連合会)

(主な項目)

- ・事業環境
- ・船員確保・育成
- ・船舶建造
- ・輸送の効率化
- ・モーダルシフトの推進

②テーマ2: 船員確保・育成

- 高齢船員の大量離職に備えて若年船員を確保・育成する必要



・商船系高専生の面接機会拡大等の船員供給体制強化
・船員派遣制度を活用した事業者間連携の促進、事業者への支援を検討

とりまとめを受けた対応

- 「めざせ！海技者セミナー」の開催

⇒商船系高専生をはじめとした就職を控えた学生がより参加しやすい時期に、就職面接会等を行う「海技者セミナー」を開催できるよう、教育機関等の関係者と調整中。

- H29予算要求

・事業者連携や規模拡大に取り組む事業者への支援を拡大

⇒事業者間の連携や規模拡大に取り組む事業者が船員を試行雇用した場合に、船員計画雇用促進助成金※の支給額を拡大。

※船員計画雇用促進助成金

・船員を確保・育成する計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けた事業者が、当該計画に従って、船員を計画的に確保・育成した場合に助成金を支給する制度(H20年度～)

内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 中間とりまとめ

③テーマ3：船舶建造

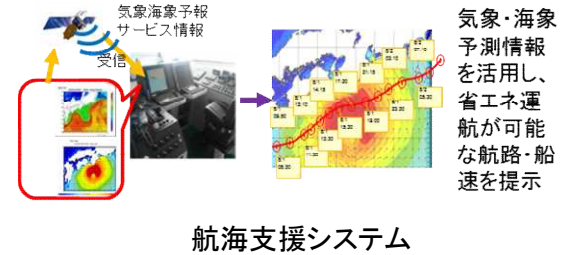
- 良質な輸送を持続的に提供するため計画的に船舶建造を進める必要

省エネ技術を活用した船舶の建造、省エネ機器の導入に係る誘導・支援方策を検討

- ・プロペラ機器等
- ・気象情報と連携した運航支援システム等

とりまとめを受けた対応

- H29予算要求
 - ・一定船齢の船舶への省CO2に向けた省エネ設備等の導入補助
(プロペラ機器、舵、低燃費ディーゼル主機等)
- H29税制改正要望
 - ・船舶特別償却制度
⇒「航海支援システム」を搭載した船舶について、より償却率を高く適用されるよう拡充要望



④テーマ4：業務効率化

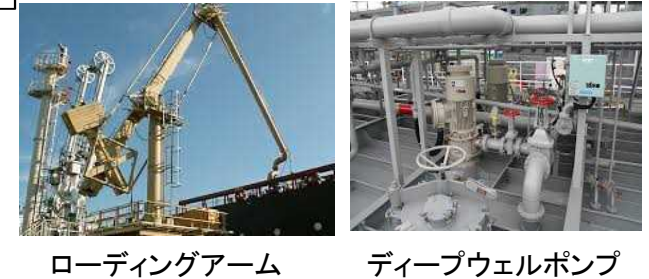
- 産業全体の成長に貢献するため効率化による生産性向上が必要

業務効率化・コスト削減に効果的な設備・機械等の導入促進に係る支援方策を検討

- ・気象情報と連携した運航支援システム
- ・ローディングアーム・ディープウェルポンプ等

とりまとめを受けた対応

- H29予算要求
 - ・係船・荷役に係る作業効率化に向けた省エネ設備等の導入補助
(ローディングアーム、ディープウェルポンプ等)



⑤テーマ5：新規需要獲得

- トラック輸送されている貨物が海上輸送に転換しやすい工夫が必要

新規荷主が利用しやすいよう、RORO船・コンテナ船とフェリーによる連携体制構築・利用情報一括提供サイト構築を検討

とりまとめを受けた対応

- H29予算要求
 - ・モーダルシフトに資するフェリー等の利用情報一括検索システムの構築
⇒新規荷主が利用しやすいよう、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ等の利用情報を提供するシステムを構築するための実証実験の実施

