

# 内航海運を巡る社会経済情勢等と 事業環境の変化について

---

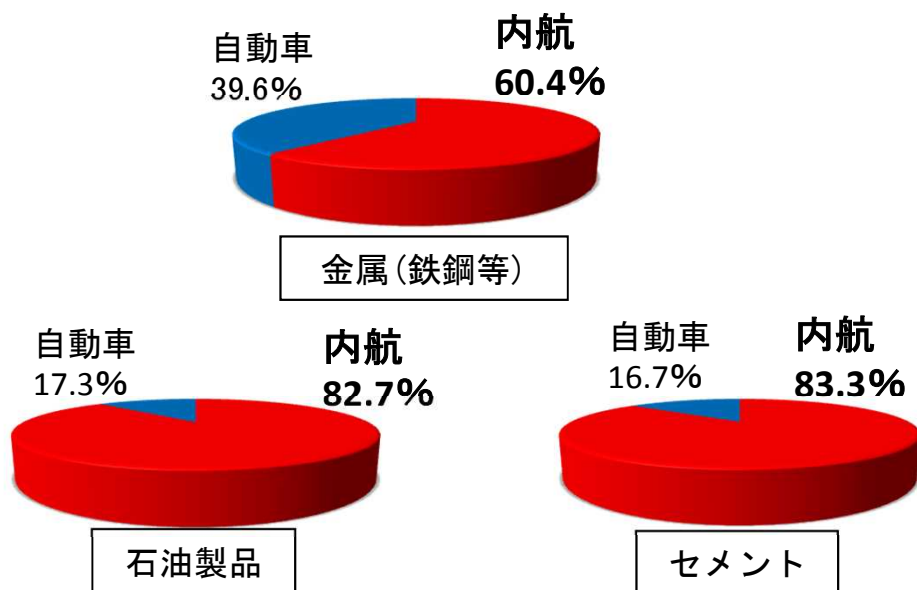
# (1) 内航海運を巡る社会経済情勢等 について

# 内航海運の輸送概況

- 内航海運は、国内貨物輸送全体の44%、鉄鋼、石油製品、セメント等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である。
- 国内貨物輸送全体におけるシェアは、トラック運転手の不足等も背景に近年わずかながら上昇傾向となっている。

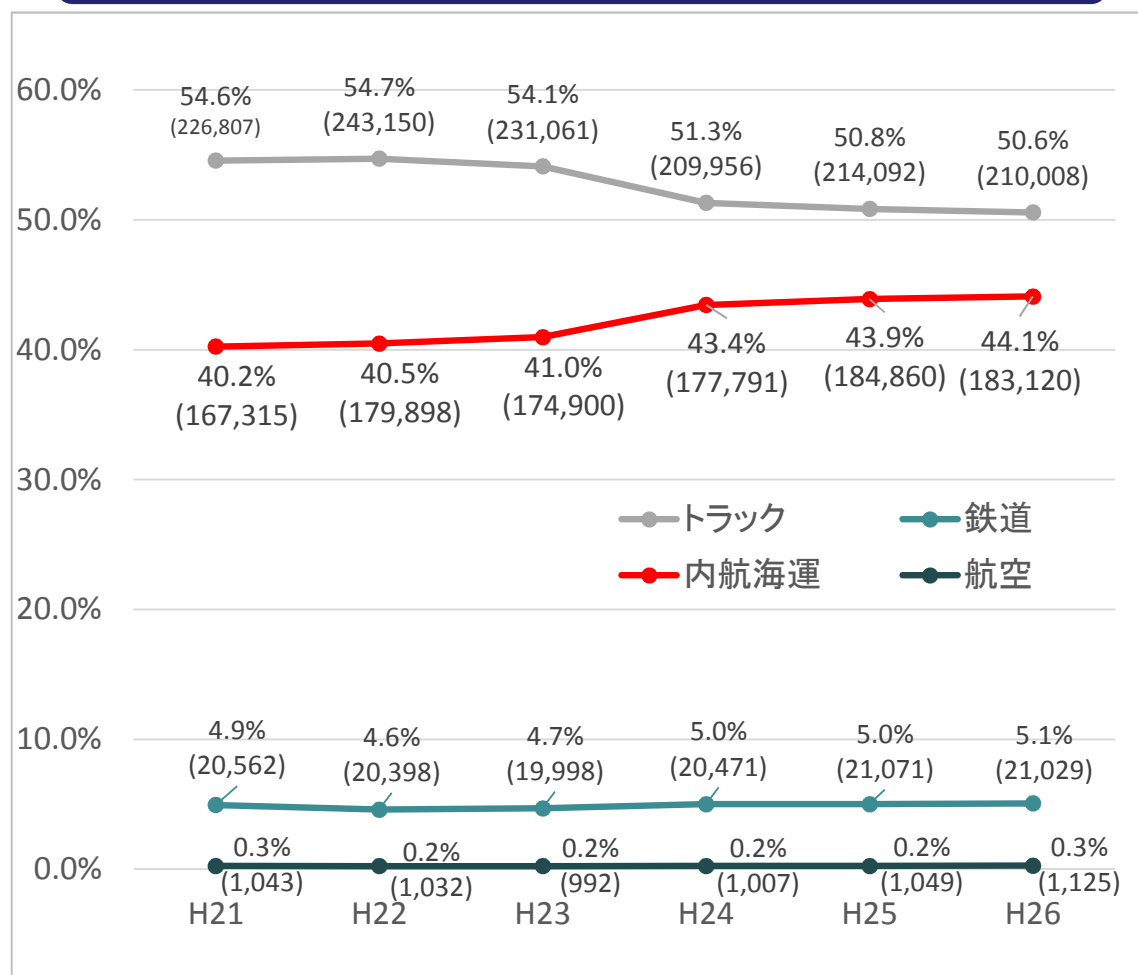
## 輸送品目別シェア(推計)

(平成26年度)



(出典)「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」等より国土交通省海事局内航課推計 (トンキロベース)

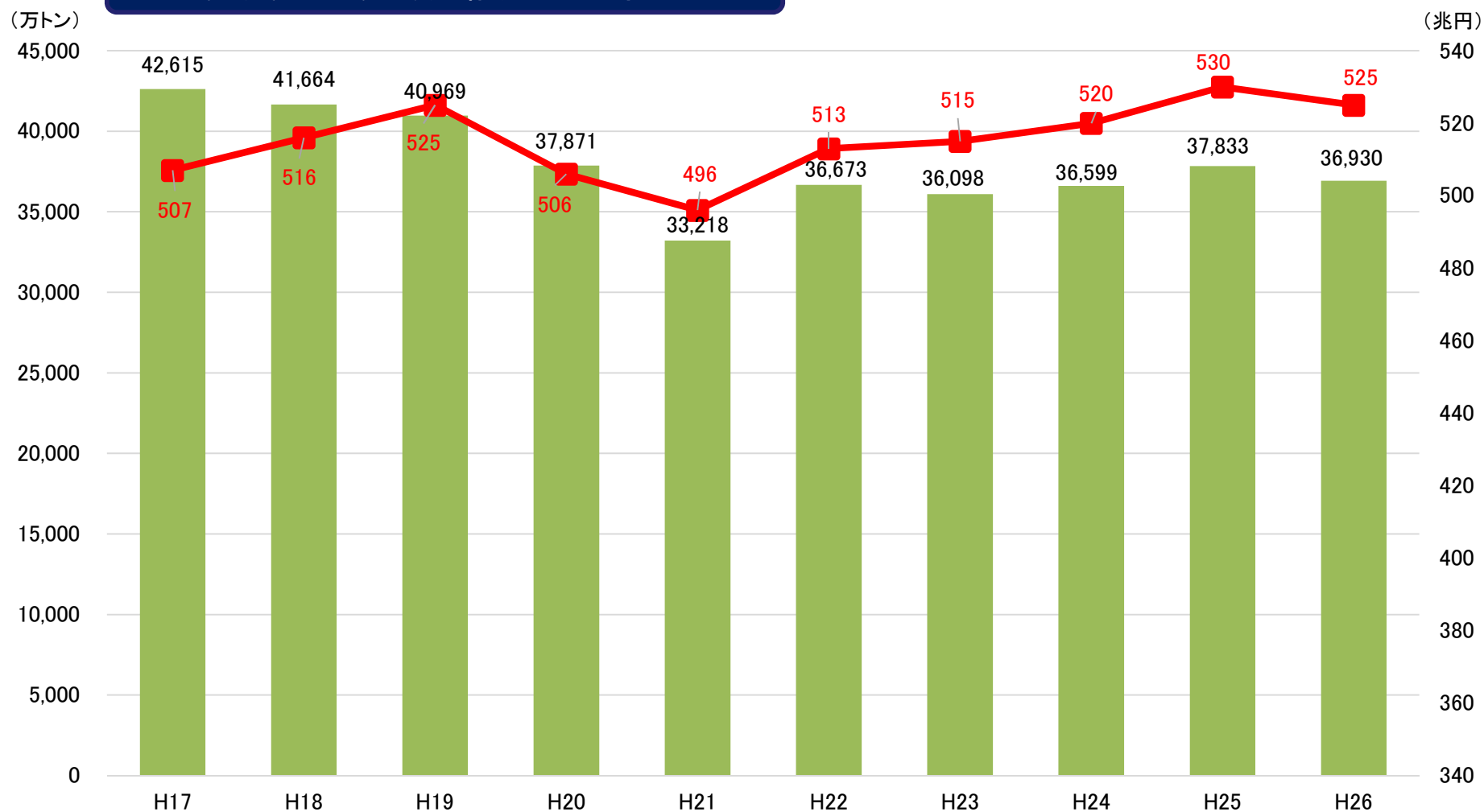
## 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移(トンキロベース)



# 内航海運の輸送量と経済状況

- 内航海運の輸送量の推移と実質GDP実額の動向については、一定の連動が見られる。これは、内航海運の取り扱う貨物の多くが産業基礎物資となっていることに起因すると考えられる。

## 実質GDP実額と輸送量の推移



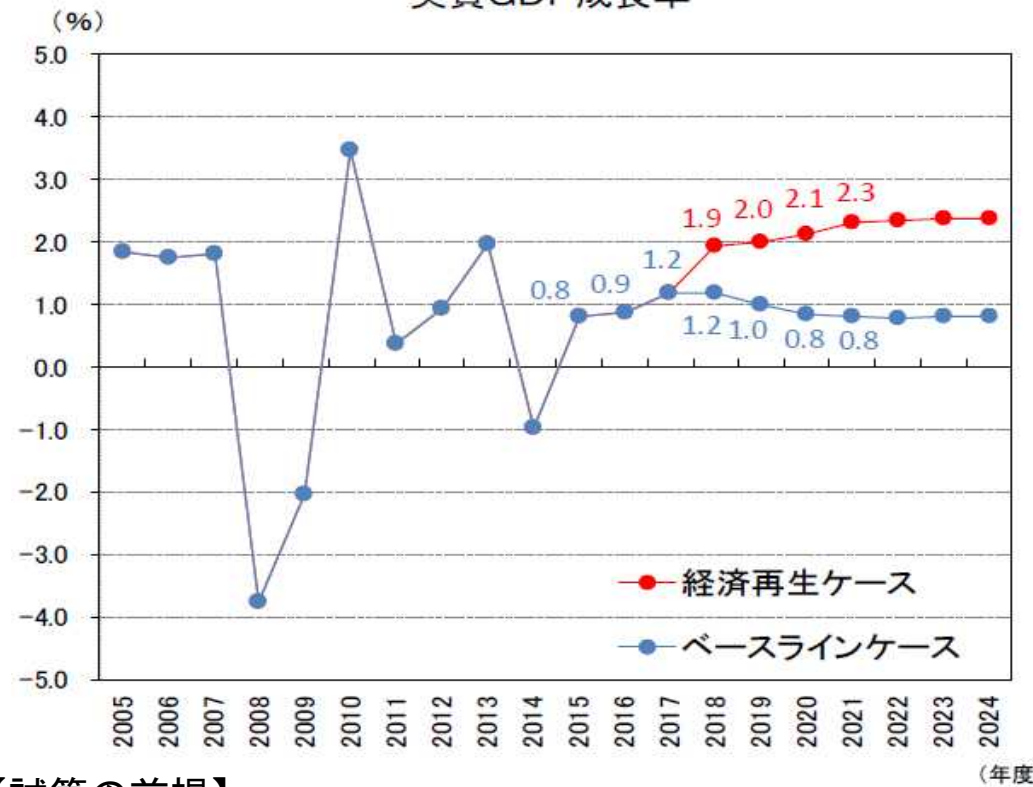
■ 輸送量 ■ 実質GDP実額

(出典)内閣府「国民経済計算」(GDP統計)及び海事局内航課資料より、国土交通省海事局内航課作成

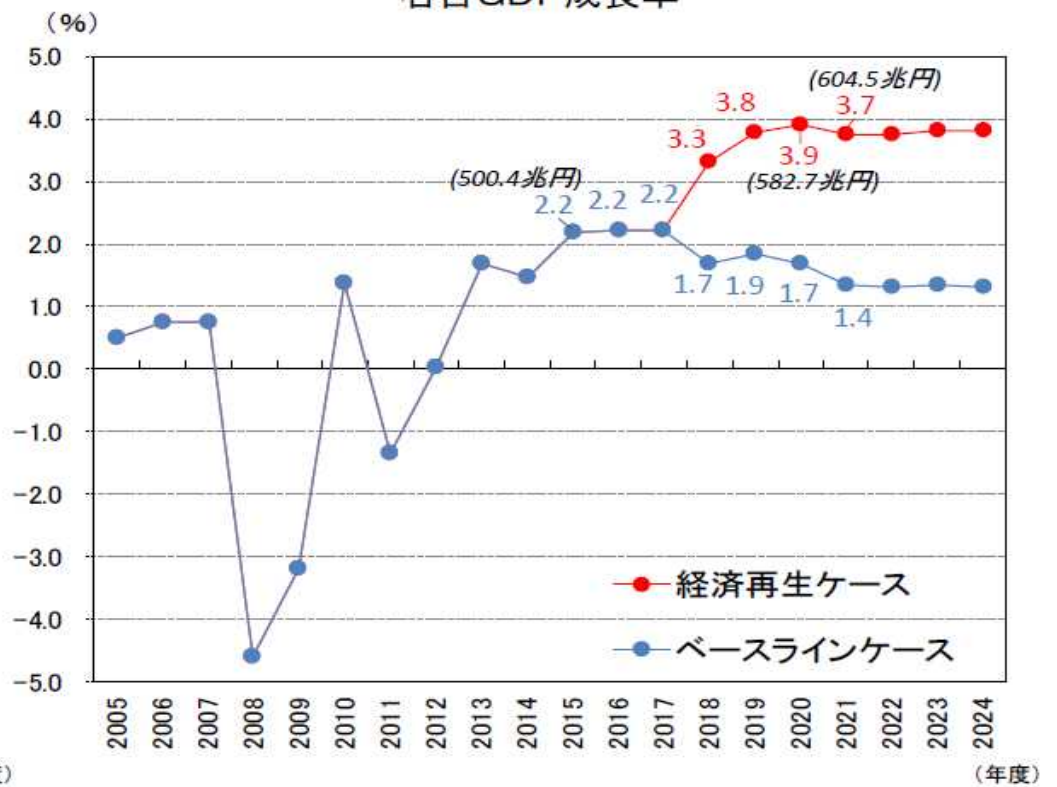
# 今後の経済状況の見通し(内閣府試算)

■ 今後の経済状況の見通しについては、実質・名目GDP成長率は、ベースラインケースでは横ばい・微減傾向だが、経済再生ケースでは実質GDP成長率は中長期的に2%以上、名目GDP成長率は中長期的に3%以上と推測されている。

実質GDP成長率



名目GDP成長率



【試算の前提】

(1) 経済再生ケース

日本経済再生に向けた、大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を柱とする経済財政政策の効果が着実に発現。中長期的に経済成長率は実質2%以上、名目3%以上となる。消費者物価上昇率(消費税率引き上げの影響を除く)は、中長期的に2%近傍で安定的に推移。

(2) ベースラインケース

経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移。この場合には、中長期的に経済成長率は実質1%弱、名目1%半ば程度となる。

【出典】内閣府 経済財政諮問会議資料「中長期の経済財政に関する試算」

# 主要貨物輸送量の見通し・荷主企業の経営統合の状況

- 荷主業界団体等における今後の生産見通しは、いずれも減少もしくは維持と見込まれており、内航貨物輸送量についても同様の傾向が見込まれる。
- 荷主業界においては、国際競争の進展、国内市場の縮小等を背景に、企業間の経営統合等が進んできている。

## 将来の生産見通し

## 荷主企業の経営統合の状況

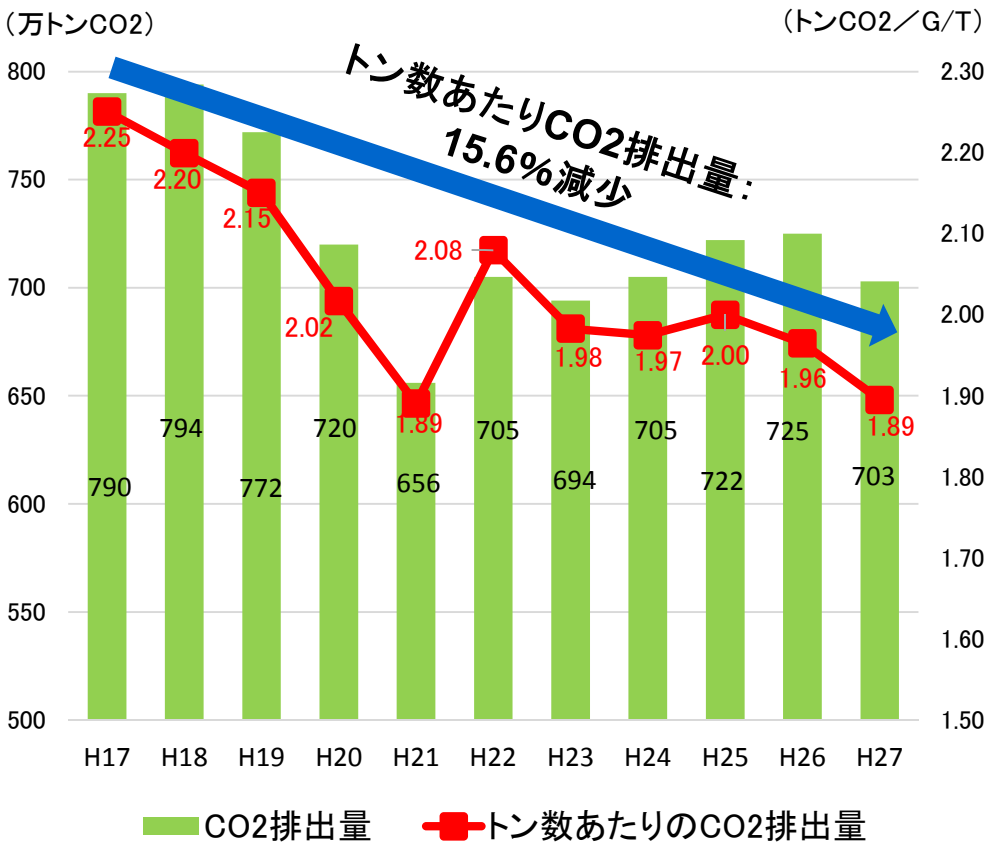
鉄 鋼	<b>粗鋼生産量</b> ・ピーク時(2007年):1.2億トン(現在の1.1倍) ・現在(2015年):1.1億トン ・将来(2030年):1.1億トン~1.2億トン(横ばい)
石 油	<b>石油需要量</b> ・ピーク時(1999年): 2.5億kl(現在の1.3倍) ・現在(2013年): 1.9億kl ・将来(2020年): 1.6億kl(現在の16%減)
ケミカル	<b>エチレン生産量</b> ・ピーク時(2007年): 770万トン(現在の1.2倍) ・現在(2014年):660万トン ・将来(2020年):470~617万トン(現在の1~3割減)
セメント	<b>セメント生産量</b> ・ピーク時(1996年):1億トン(現在の1.6倍) ・現在(2015年):6千万トン ・将来(2020年):5600万トン(現在の7%減)

鉄鋼製造事業者 (高炉メーカー)	2002年 5社	→	現在 4社	2017.3以降 3社体制
石油元売り事業者	2002年 7社	→	現在 5社	2017.4以降 4社体制
ポリエチレン製造事業者	2002年 9社	→	現在 8社	
ポリプロピレン製造事業者	6社	→	4社	
主要セメント製造事業者 (※国内販売の80%占有)	2002年 3社	→	現在 3社	

# 環境面での対応の必要性の高まり(CO2排出)

- CO2排出量については、ここ10年程度の間では内航船舶全体で11%減少しており、また、トン数あたりのCO2排出量については2.25トンCO2/G/Tから1.89トンCO2/G/Tへと15.6%減少しており、船舶の省エネ性能の向上が進んでいる。
- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)に基づき、海運分野においては2030年度までに2013年度比で15%のCO2削減(157万トン-CO2)等が求められており、この目標の達成に向けた対策が必要となっている。

## CO2排出量の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## 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

◆ 海運グリーン化総合対策  
モーダルシフトの促進

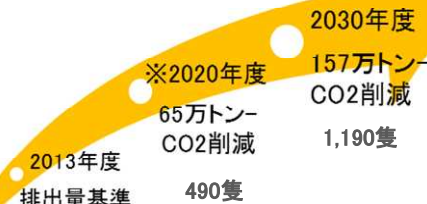
### 目標

2030年度までに157万トン-CO2削減  
(省エネ船舶の普及隻数1,190隻)

### 目標

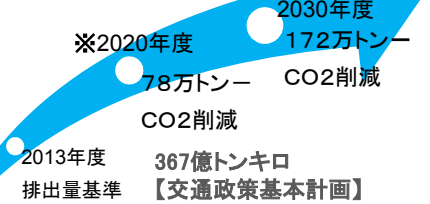
2030年度までに172万トン-CO2削減  
(内航海運の雑貨貨物輸送トンキロ367億トンキロ)  
(2020年度までに)

### 船舶分野の省エネ化



15%省エネ性能を改善する必要

### 海運グリーン化総合対策



CO2排出量の大きいトラック輸送から排出量の小さい海運への転換により実現

※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。

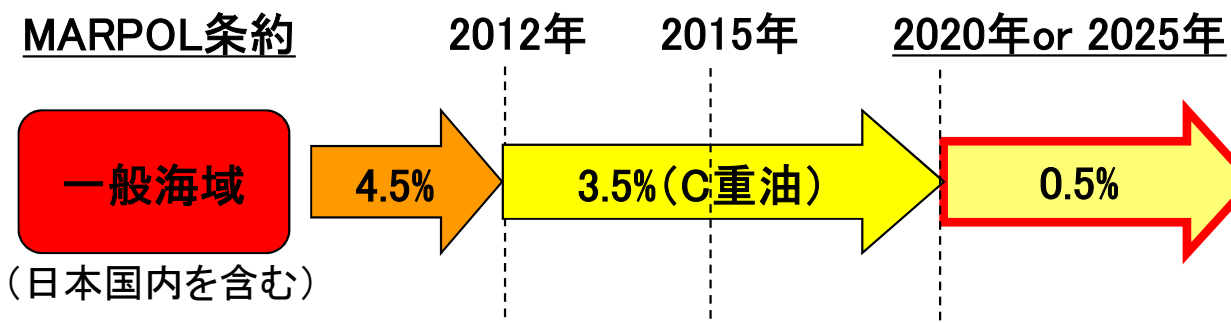
# 環境面での対応の必要性の高まり(Sox排出)

- 我が国の領海内を含む一般海域において、船舶の排出する硫黄濃度を0.5%以下とする規制が2020年1月又は2025年1月より適用される方向となっている。これにより、今後、全ての内航貨物船においては、A重油への切り替え、スクラバー(排ガス洗浄装置)の搭載等の対応が必要となる。

## 規制の概要

「硫黄酸化物(SOX)の規制(MARPOL条約附属書VI)」(2008年採択)に基づき、船舶の排ガス中の硫黄酸化物(SOX)に関し、硫黄分の濃度に係る規制を段階的に強化。

### 段階的に硫黄分濃度規制の上限値を強化



規制強化が実施された場合、内航海運事業者においては従来、燃料油に用いていたC重油の使用が制限され、

- ① C重油の使用を取りやめ、規制値(0.5%以下)に適合する燃料油(A重油)へ切り替え
- ② C重油を使用する場合は、スクラバー※(排ガス洗浄装置)を搭載することにより0.5%まで硫黄濃度を落とす

※スクラバーは大型の装置であり、積載効率の低下を招くため搭載可能な船舶には制約がある。

- ③ LNG燃料の利用  
といった対応をとる必要がある。

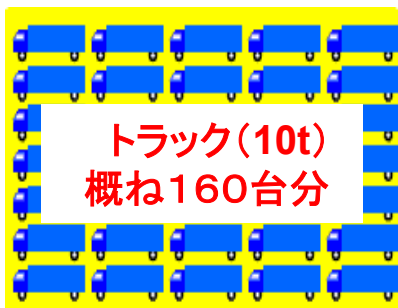


# 経済性・効率性の高い物流モード

- 一般的な内航貨物船の船型である499総トンの船舶1隻で10トントラック約160台分に相当する輸送が可能であるなど、内航海運は経済性・効率性に優れた特徴を有する。

## 船舶による輸送の効率性

### 【499総トンの一般貨物船の場合】



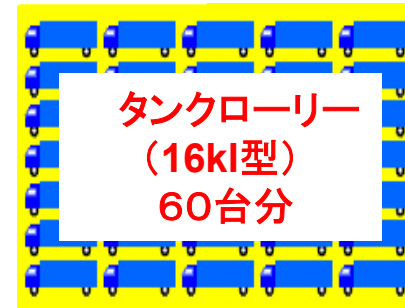
〔輸送量〕 内航船舶1隻 = 10トントラック  
160台分

〔労働力〕 5人 < 160人

〔交通渋滞〕 なし < 約2km分の道  
路占用に相当

※全長12m/台 × 160台

### 【499総トンのタンカーの場合】



〔輸送量〕 内航船舶1隻 = タンクローリー  
(16kl型)60台分

〔労働力〕 5人 < 60人

〔交通渋滞〕 なし < 約600m分の道  
路占用に相当

※全長10m/台 × 60台

# さらなるモーダルシフト推進の必要性

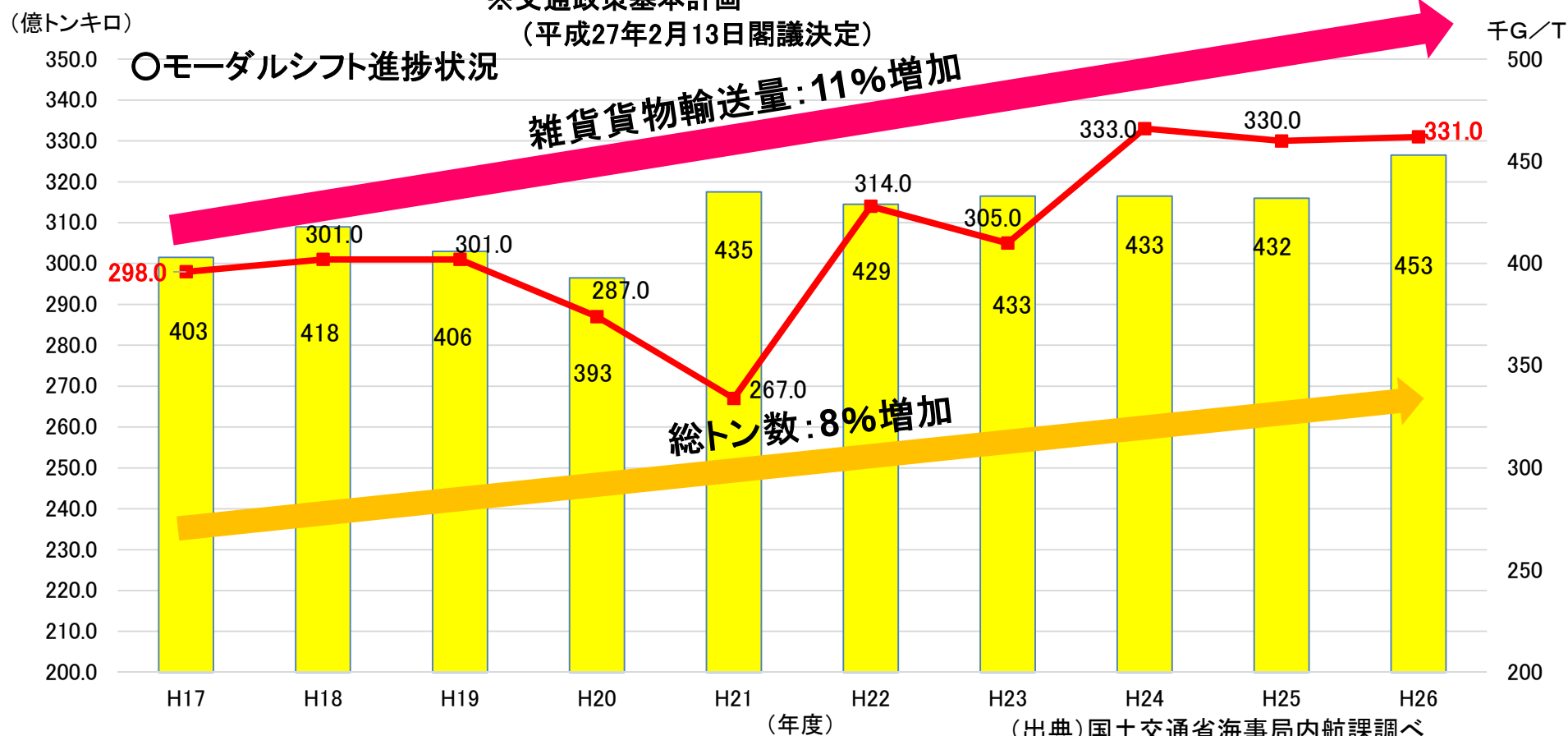
- 昨今のトラック運転手の不足傾向やトラック輸送における労働時間規制等から、雑貨貨物の輸送トンキロは直近10年間(平成17年度から平成26年度)までの間に11%増加している。
- 今後、「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)等に基づき、平成32年に平成24年度比で約1割増加に相当する367億トンキロを目標として、さらなるモーダルシフト促進に向けた取組を加速させていく必要がある。

## モーダルシフト目標

### 【内航海運による雑貨貨物輸送トンキロ】

H24年度 333億トンキロ → H32年度 367億トンキロ(平成24年度より約10%増加)

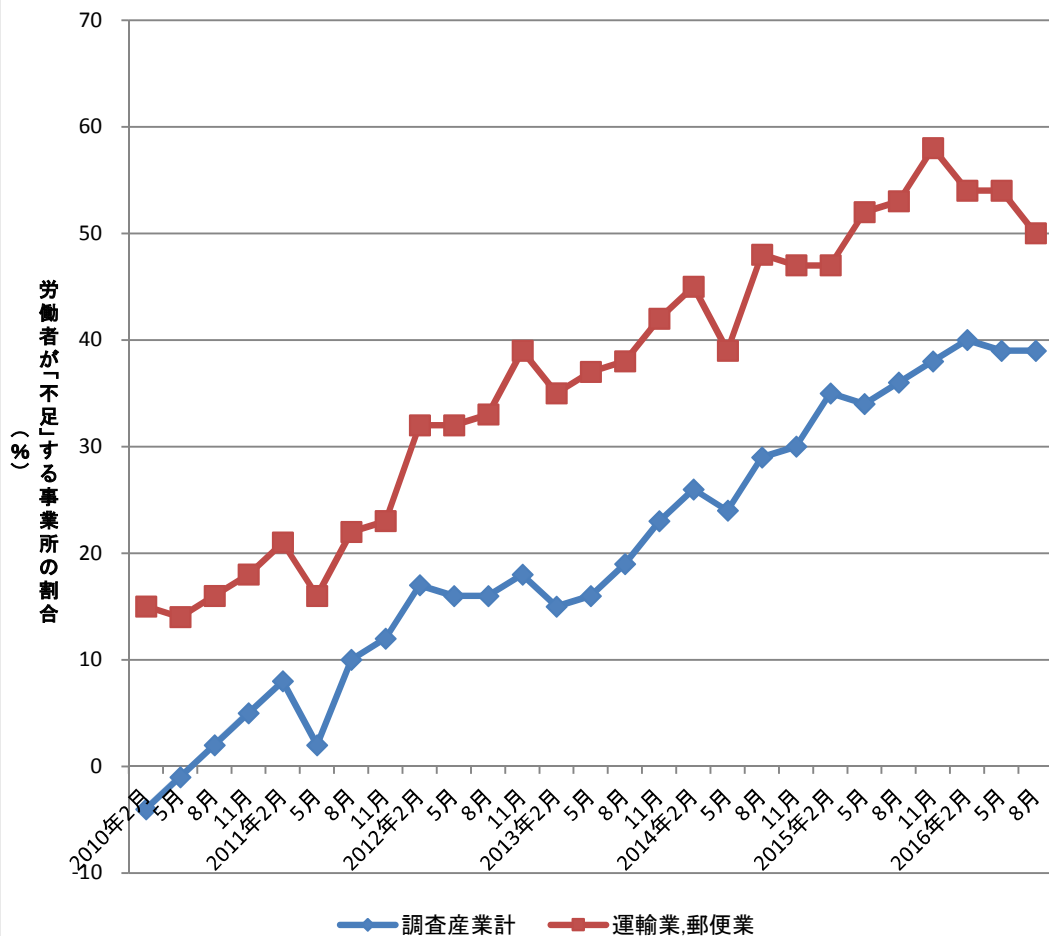
※交通政策基本計画  
(平成27年2月13日閣議決定)



# 物流産業における労働力不足の状況

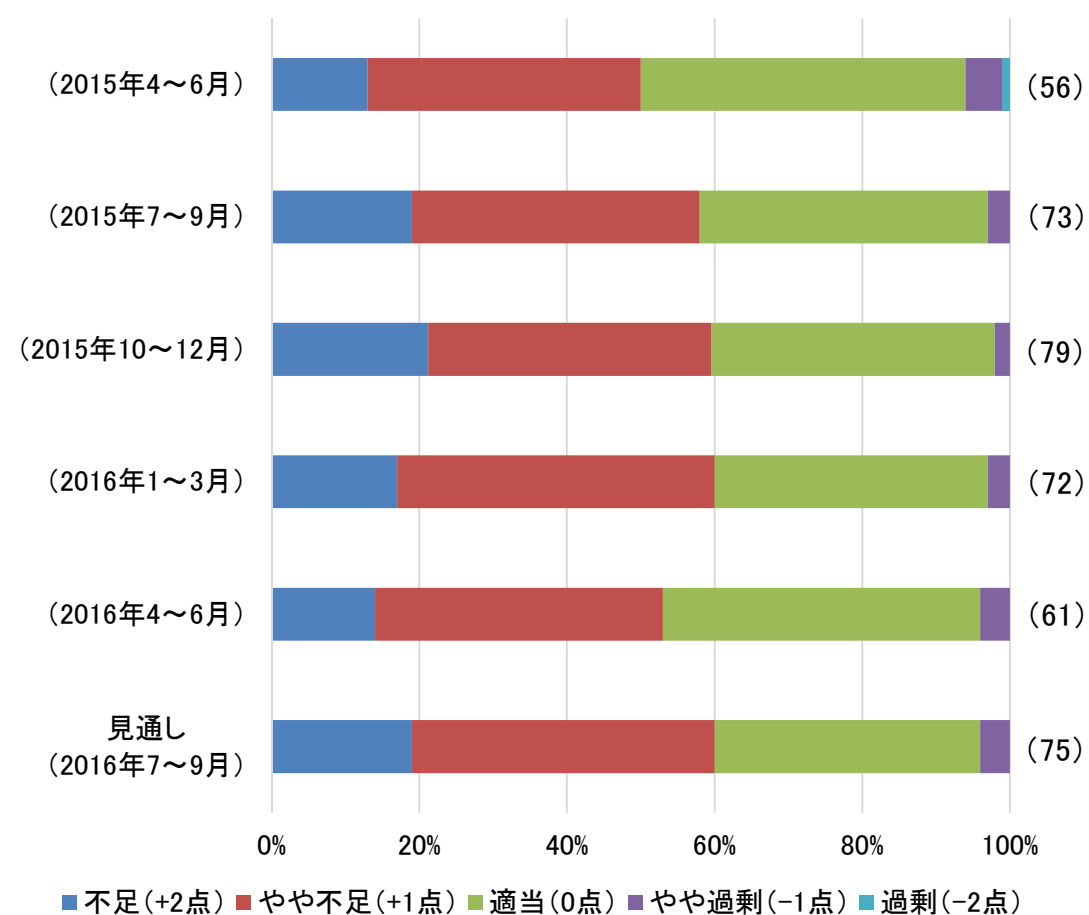
- 運輸業・郵便業においては、全産業と比べて労働者が不足していると考える事業所割合が高く、特にトラック運送業においては人手不足を感じている事業者が半数を超えているなど、人手不足感が強い。

## 常用労働者の過不足状況



出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

## トラック運送業の人手不足感




注：「業況判断指標」は、各設問の回答に対し、人手不足+1~+2、横ばい0点、人手過剰-1~-2の点数を与え、回答数で割った商を100倍して算出  
出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

# トラック運転者の労働時間規制の厳格化

- 昨今、トラック運転者の労働条件の改善に向けた取組が強化されており、例えば、東京～福岡間のトラック輸送を行う場合は2名の運転者を使用する必要があるなど、トラック運転者の不足状況をより深刻化している。

## 厚生労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 293時間以内</li> </ul>
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続8時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li> <li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4時間以内</li> </ul>

 平成26年1月より、貨物自動車運送事業法に基づく荷主勧告の運用を強化

〔違反行為〕

荷主からの労働時間等のルールを無視した指示・強要



荷主の主体的な関与が認められる場合、「荷主勧告」(運輸局長)を発出(荷主名及び事案の概要を公表)。

運用強化の内容(平成26年通達改正)

改正前

・荷主勧告を発出すべき悪質な行為について明示がない。

改正後

・荷主勧告を発出すべき悪質な行為を類型化。  
 (例)・非合理的な到着時間の設定  
 ・積み前前に貨物量を増やすような急な依頼  
 ・やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

荷主の関与

- ・過労運転
- ・最高速度超過
- ・過積載運行

# 「物流生産性革命」の推進

- 近年の我が国の物流は、トラック積載率が半分以下の41%となっているなど効率性に課題がある。このため、物流の生産性を向上させ、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となっている。

## ＜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)

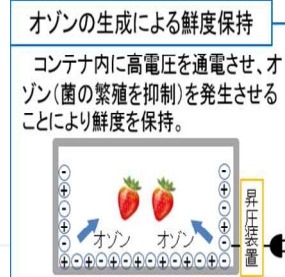
### 港湾の刷新～産業支援機能強化～

- ・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



【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。

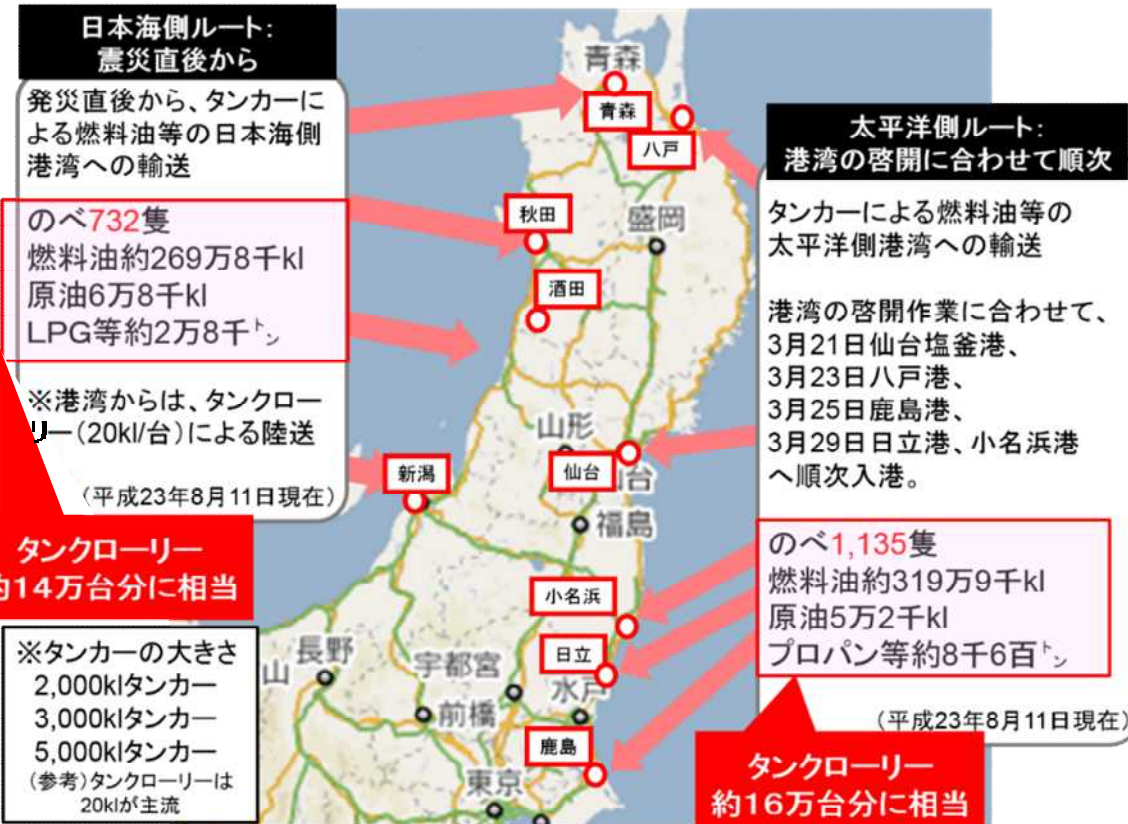
※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

# 内航海運の災害発生時等の対応

- 内航海運は、大規模災害発生時等において緊急支援物資や部隊輸送における輸送手段として不可欠の役割を担っている。本年4月に発生した熊本地震においても、水、食料等の緊急支援物資、電力、ガス等のインフラ復旧関係者・機材の輸送を担った。

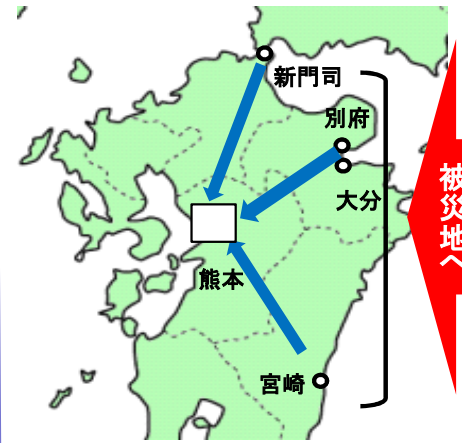
## 大規模災害等における物資輸送の実績

### 【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。

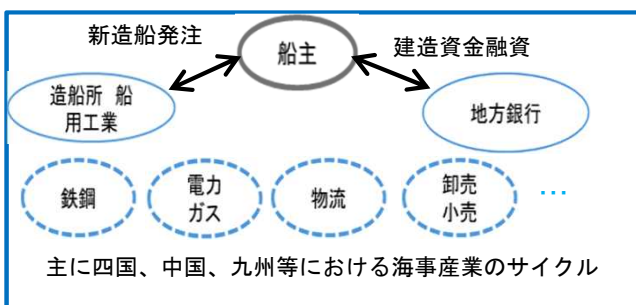


◆この他、自衛隊の通常の活動においても、内航RORO船等が車両の輸送等に活用されている。

# 地域経済を支える産業

- 内航海運(計3,040事業者)は西日本地域を中心に地方に所在する事業者が多く、造船業等とあわせて地域の経済を支えている。例えば、内航船舶は全て国内造船所において建造されており、地域の造船所に発注することにより、船用工業その他関連産業へ波及効果が拡がるとともに、地域の金融機関の主要な融資先の一つとなっている。

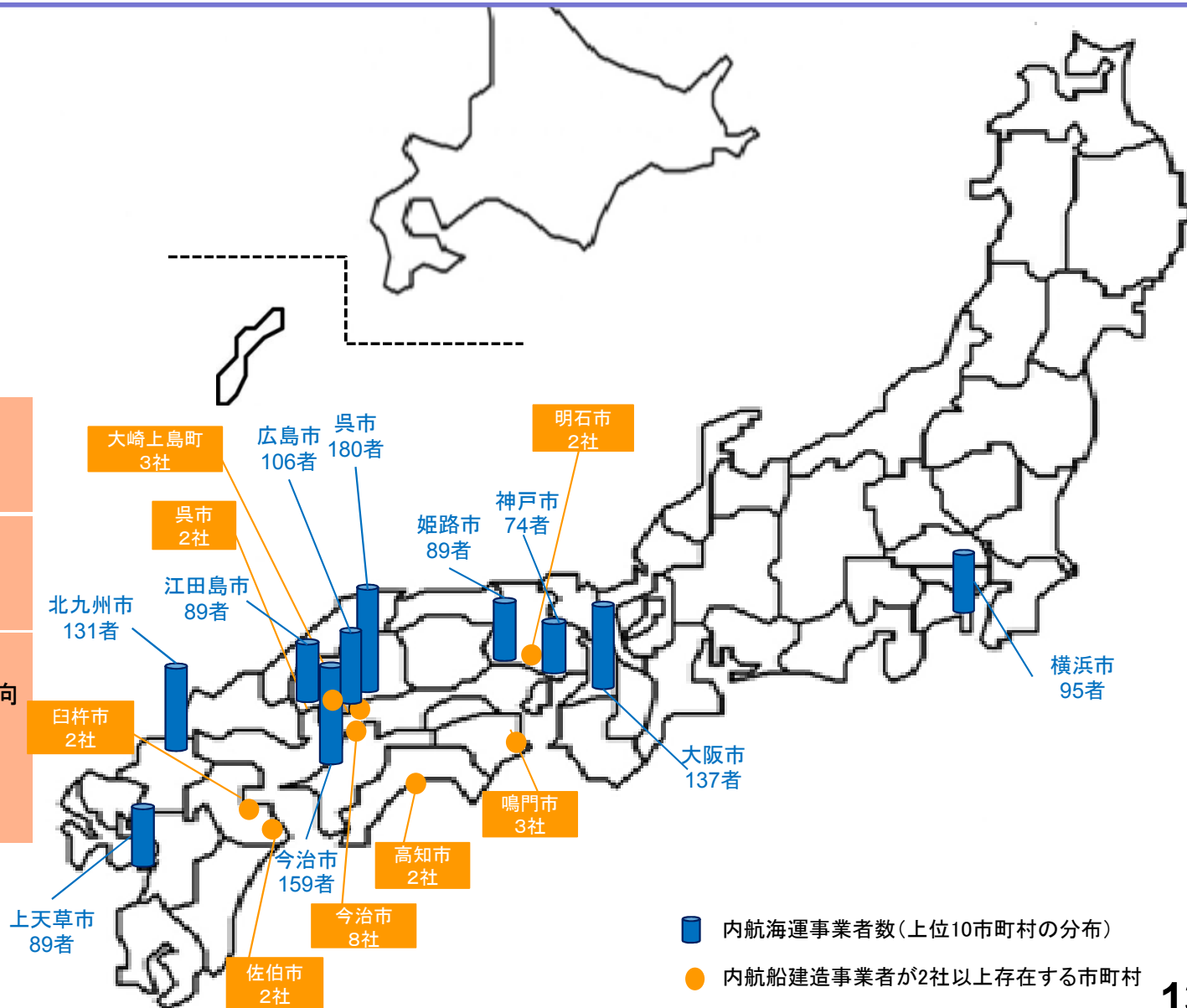
## 地域経済への波及効果



参考①：造船業生産高(中小事業者)(H25)  
隻数：91隻 売上高：約2,600億円

参考②：船用工業生産(除く輸出)(H26)  
売上高：約5,950億円(内外航合算)

参考③：船どころの1地方金融機関における内航海運業向け融資貸出残高の実例  
→ 約90億円(H26年度末)  
→ 総貸出額に対する割合：約17%



---

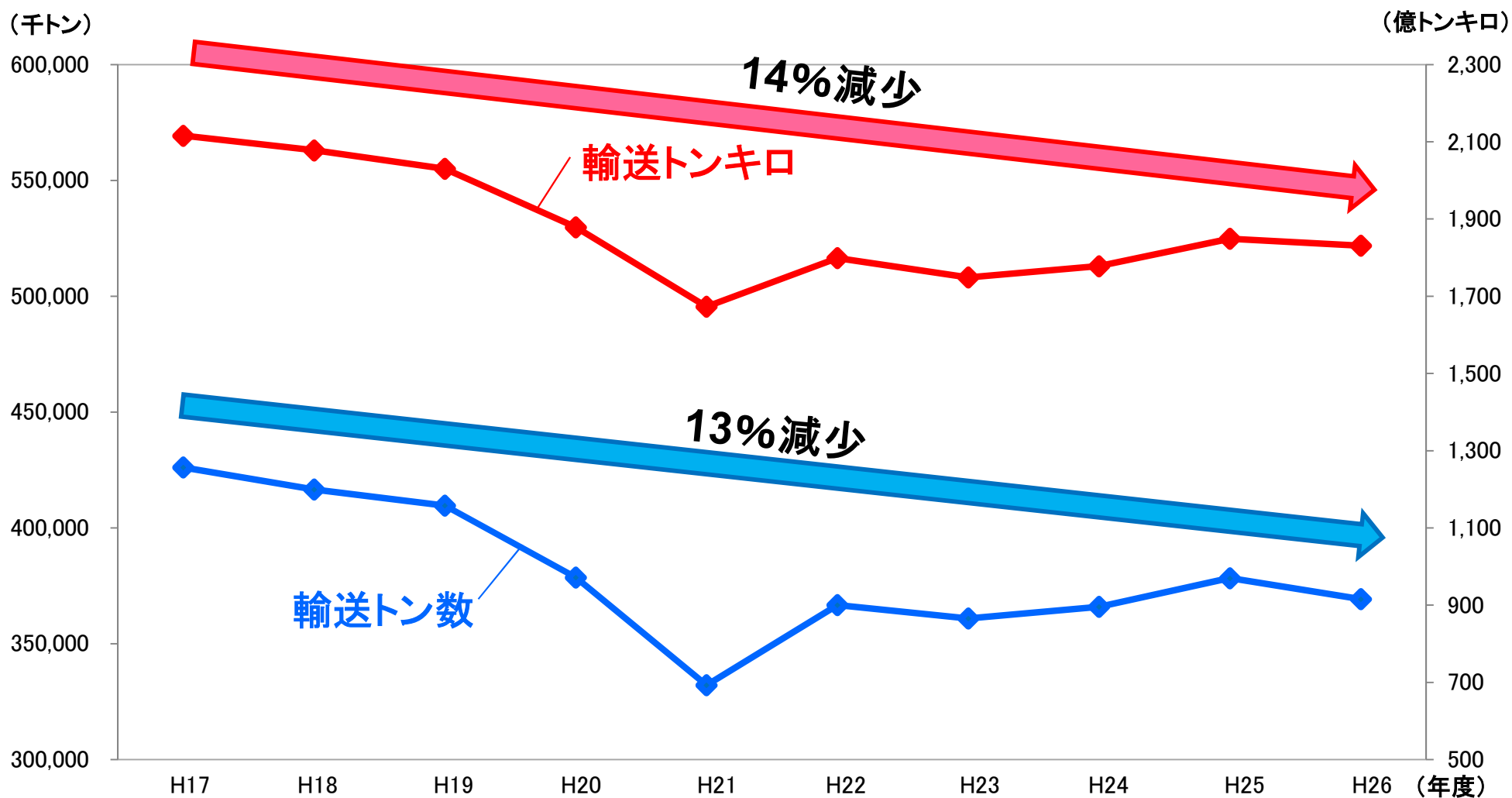
## **(2) 内航海運を巡る事業環境の変化 (概ね10年間における変化)**



# 輸送実績の推移(全体)

- 経済の停滞、輸送の効率化の進展等により、内航貨物全体の輸送トンキロは14%減少、輸送トン数は13%減少となっている。

## 輸送実績の推移

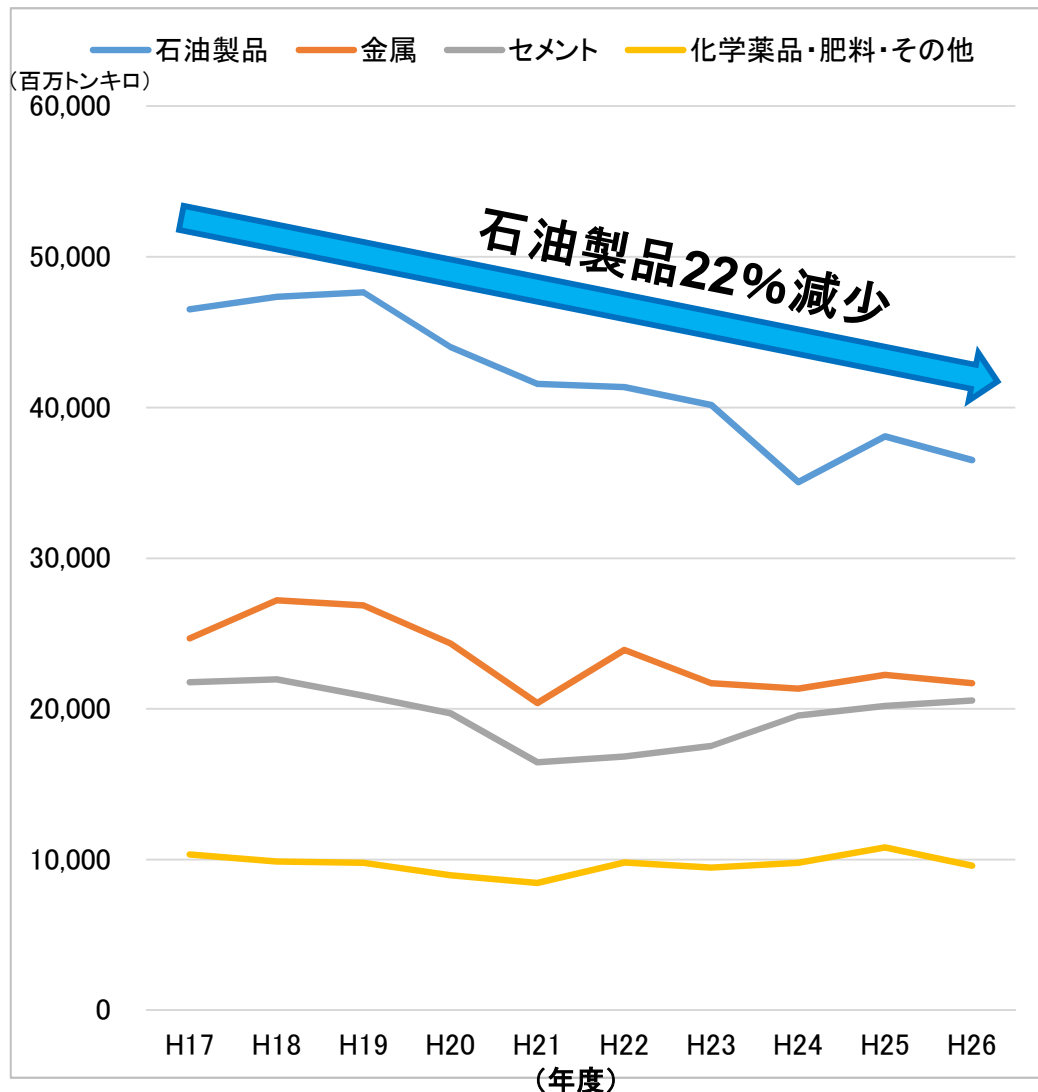


(出典)内閣府「国民経済計算」(GDP統計)及び国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

# 輸送実績の推移(主要品目別)

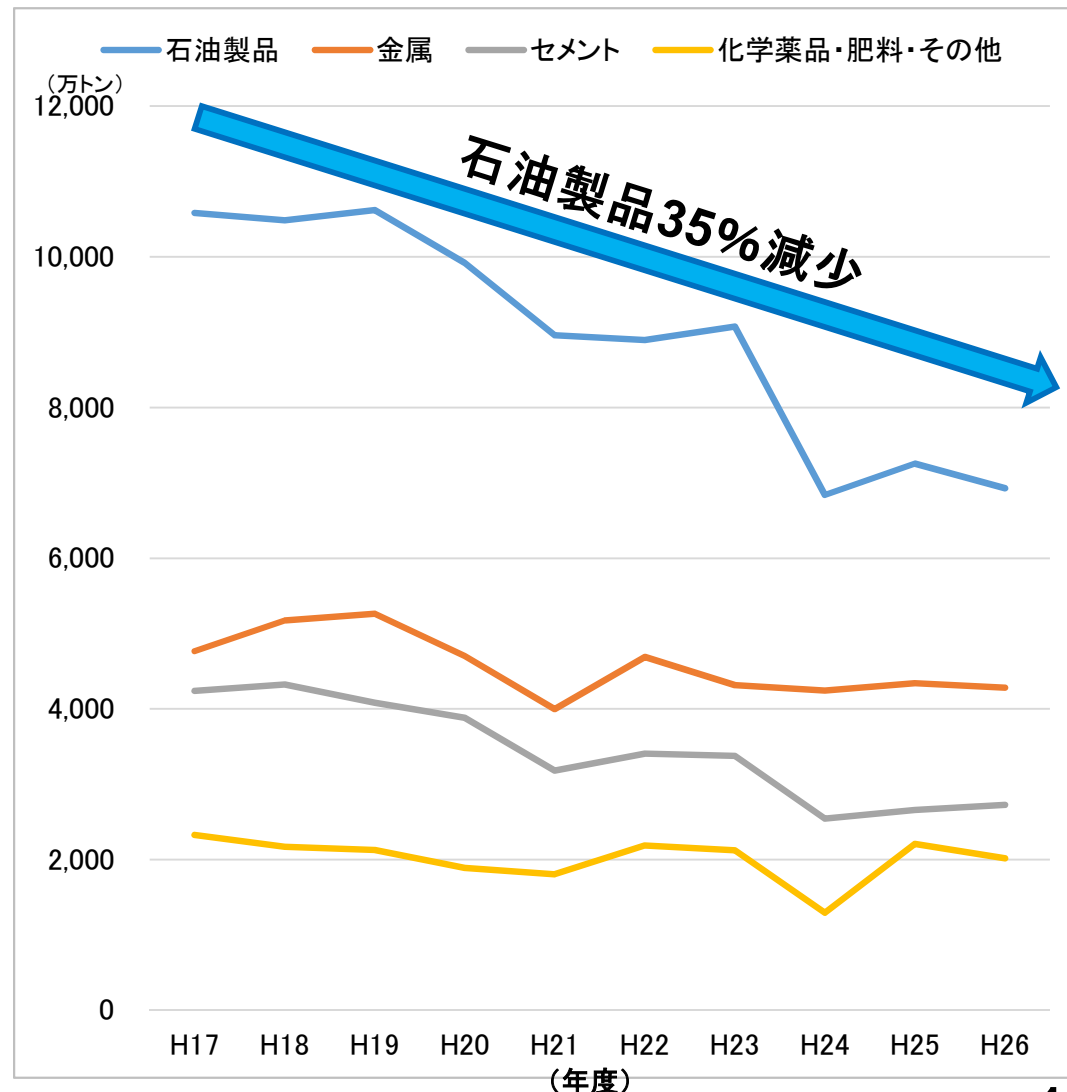
- 主要品目別の輸送量でみた場合、いずれも減少もしくは横ばい傾向にあるが、特に石油製品の減少率が大きく、輸送トンキロでは22%減少、輸送トン数では35%減少となっている。

## 輸送トンキロの推移



(出典)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

## 輸送トン数の推移

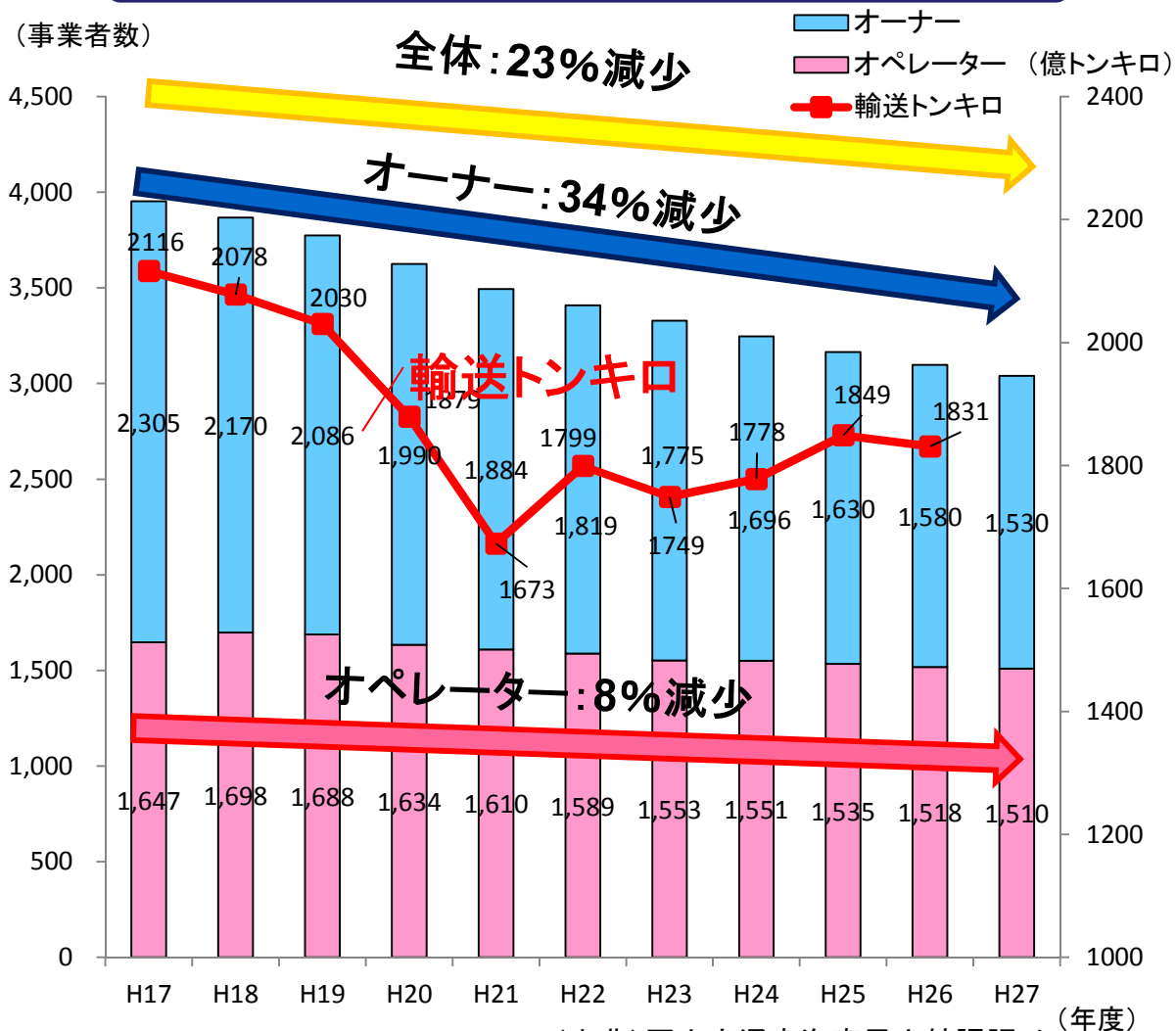


(出典)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

# 事業者数の推移

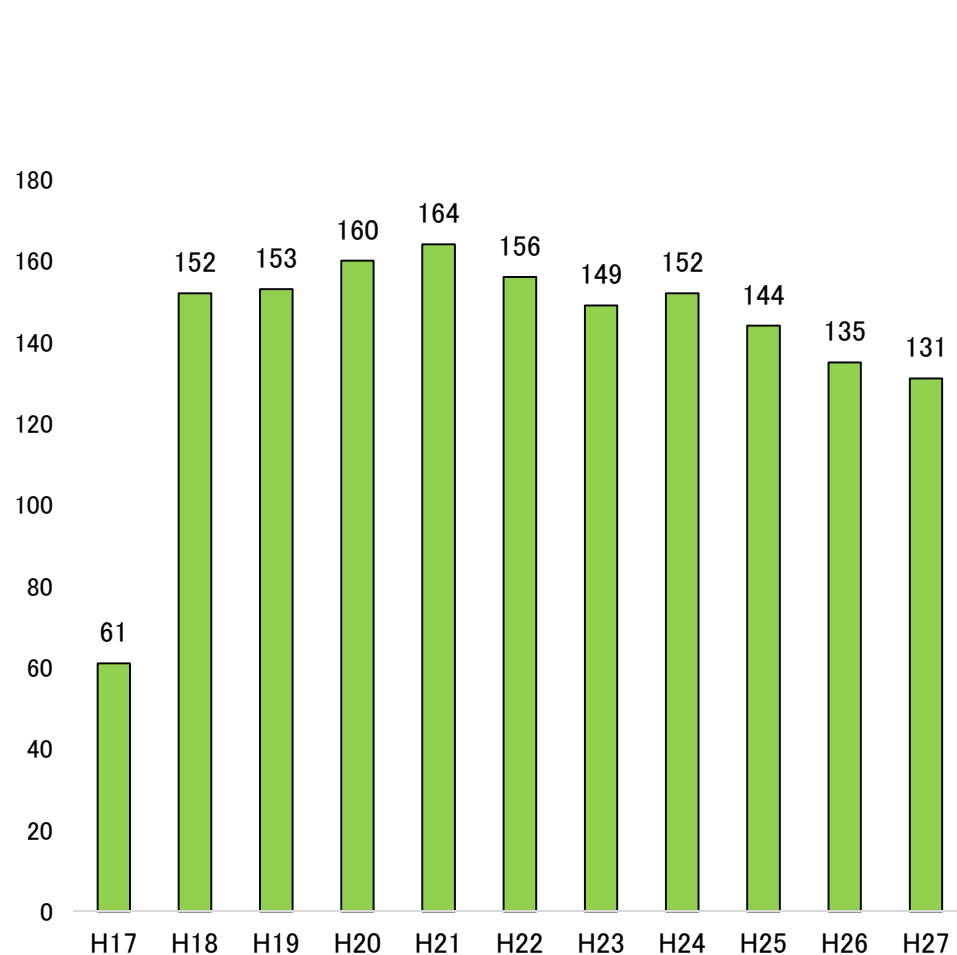
- 輸送需要の減少等に伴い全事業者数は23%減少しており、特にオーナーは3割以上減少している。
- 一方、新たにオペレーター業を開始したオーナー数は最大で164者、現在(平成27年度)は131者となっており、オペレーター全体の9%程度にとどまっている。

## 事業者数(オペレーター・オーナー)の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## オペレーター業を始めたオーナー数の推移



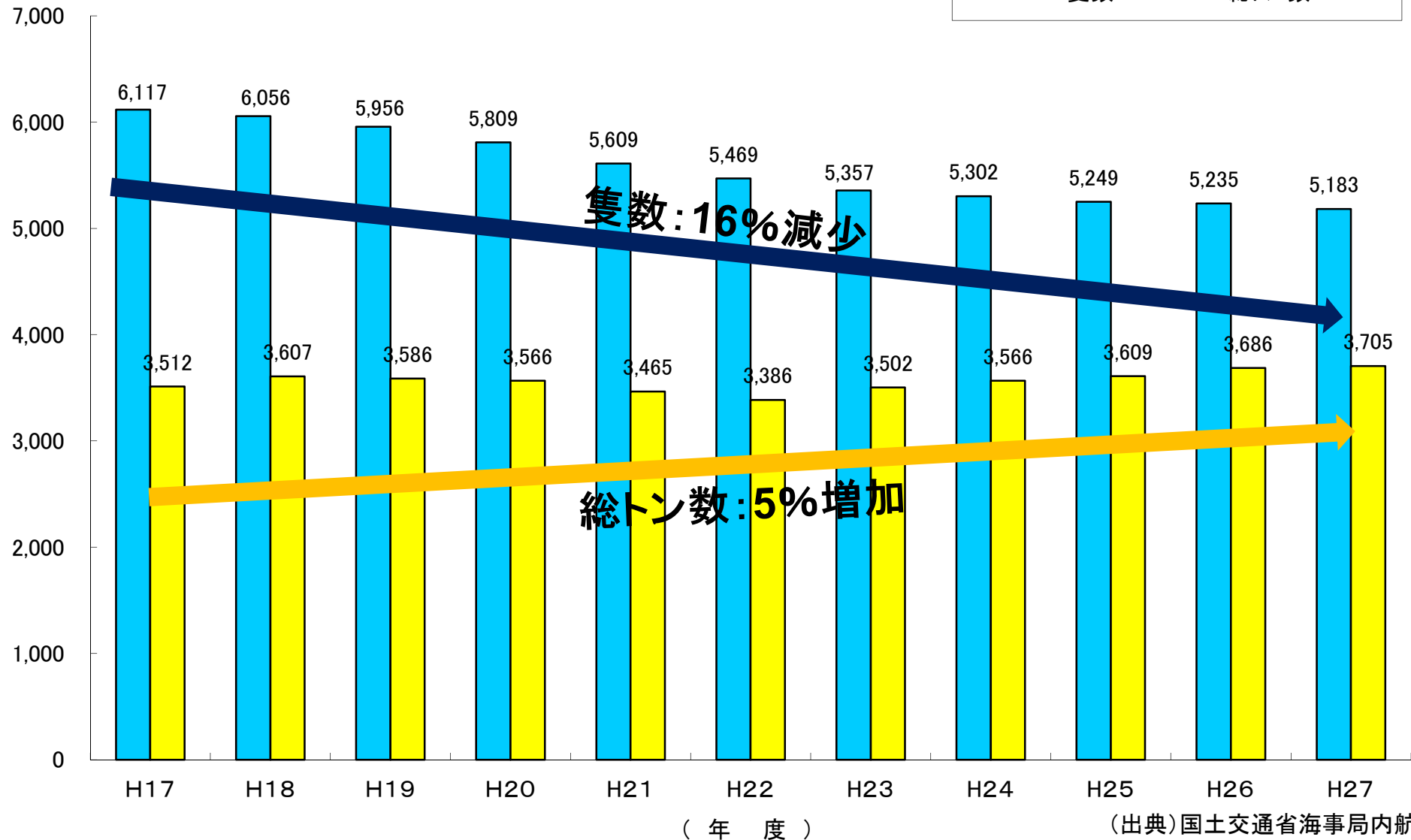
(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 船腹量の推移(全体)

- 内航貨物船全体の隻数は16%減少している。
- 一方、総トン数は5%増加しており、船舶の大型化が進展している。

## 内航船の船腹量の推移

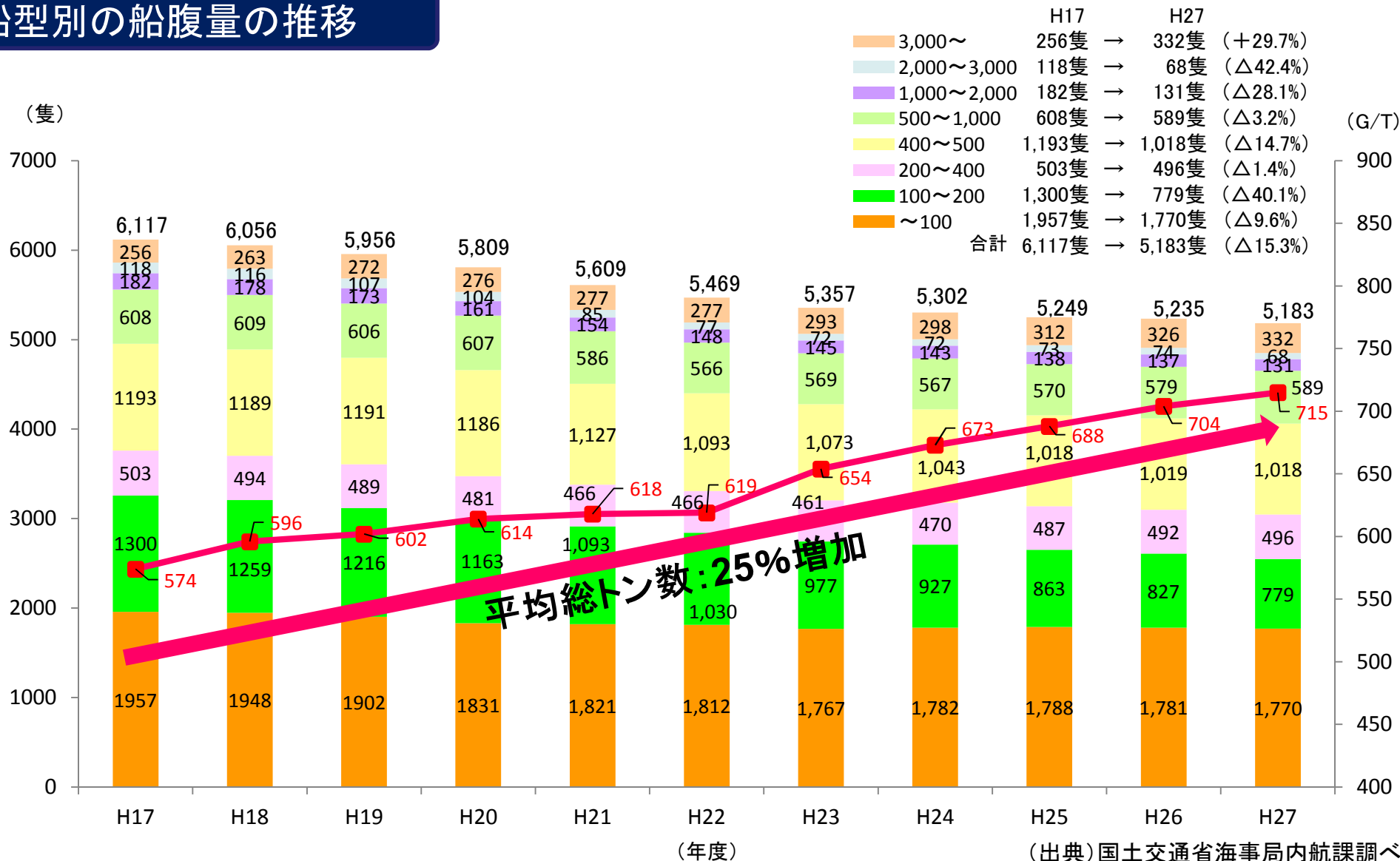
(隻、千G/T)



# 船型別船腹量の推移(全体)

- 内航貨物船全体の隻数が減少しているが、特に小型の船舶の減少が大きく、減少した船舶数934隻のうち76%に当たる708隻は200総トン以下の船舶である。一方で、3,000総トン以上の大型船は3割増加している。
- 1隻あたりの平均総トン数は約25%増加しており、船舶の大型化が進んでいる。

## 船型別の船腹量の推移

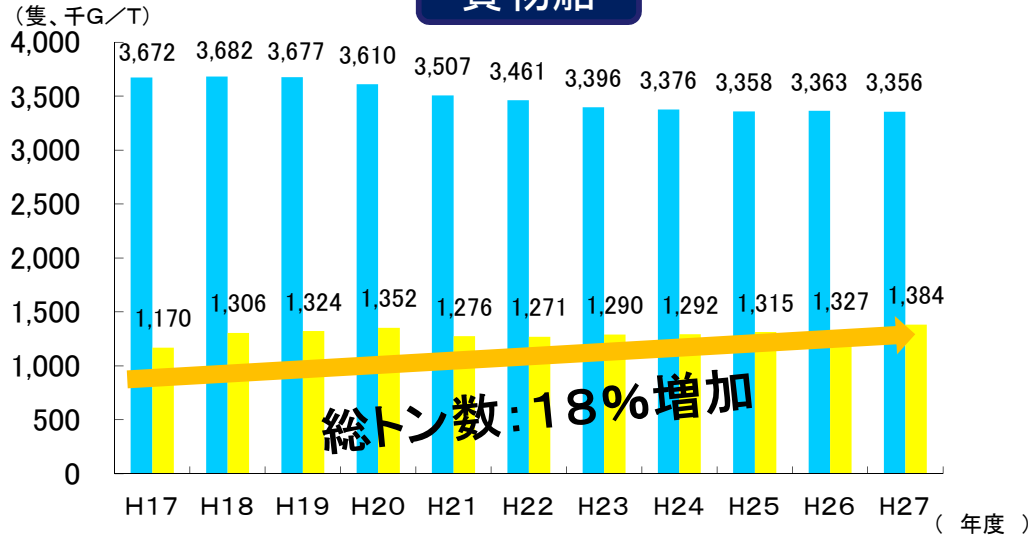


(出典)国土交通省海事局内航課調べ

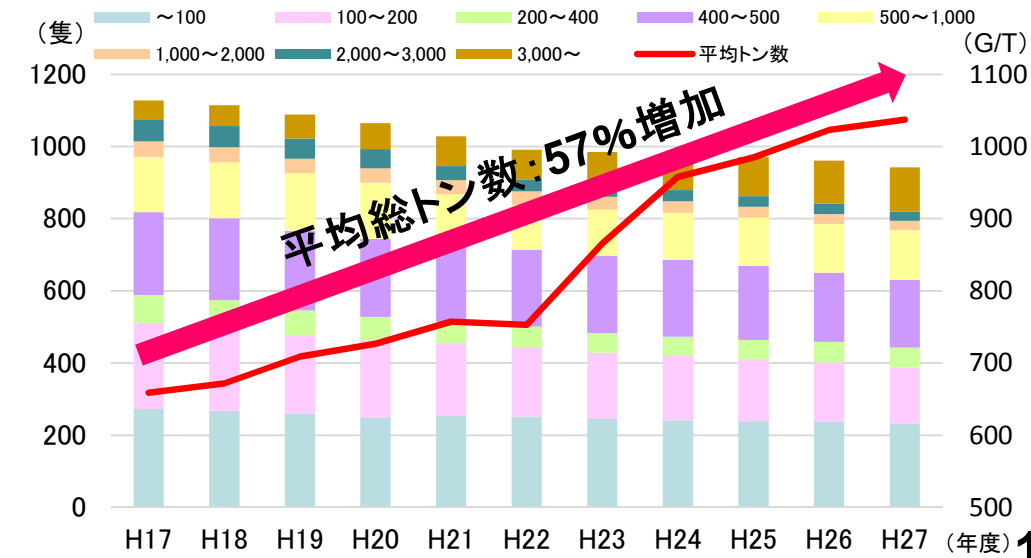
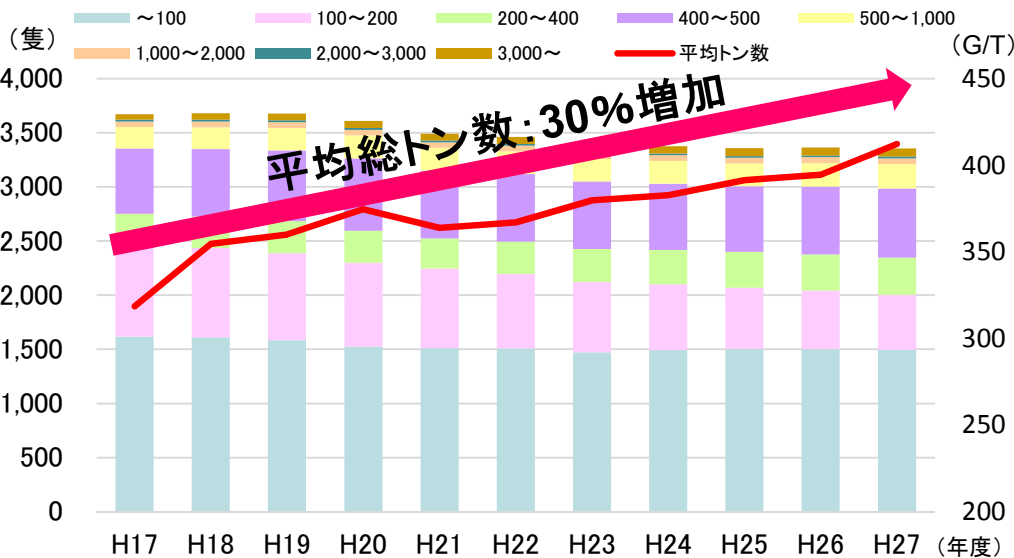
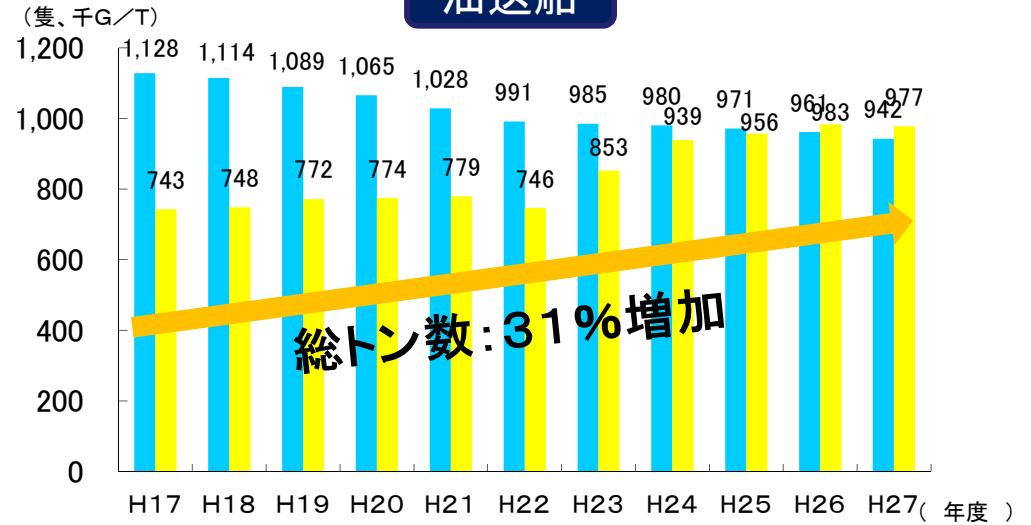
# 船型別船腹量の推移(船種別①)

■貨物船、油送船については隻数が減少しているものの、総船腹量はそれぞれ18%、31%増加しており、1隻あたりの平均総トン数は貨物船では30%増加、油送船では57%増加しており、船舶の大型化が顕著となっている。

## 貨物船

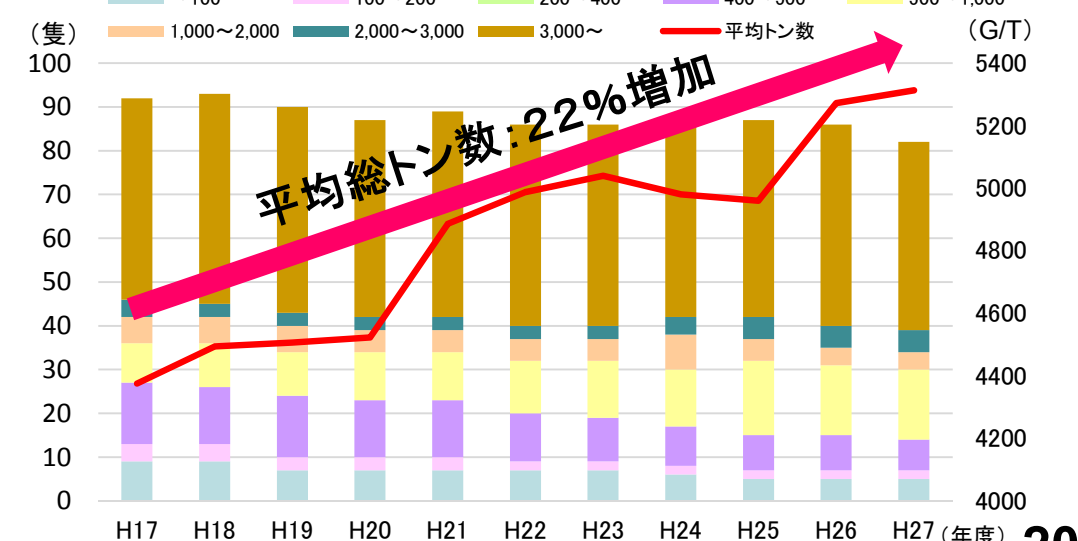
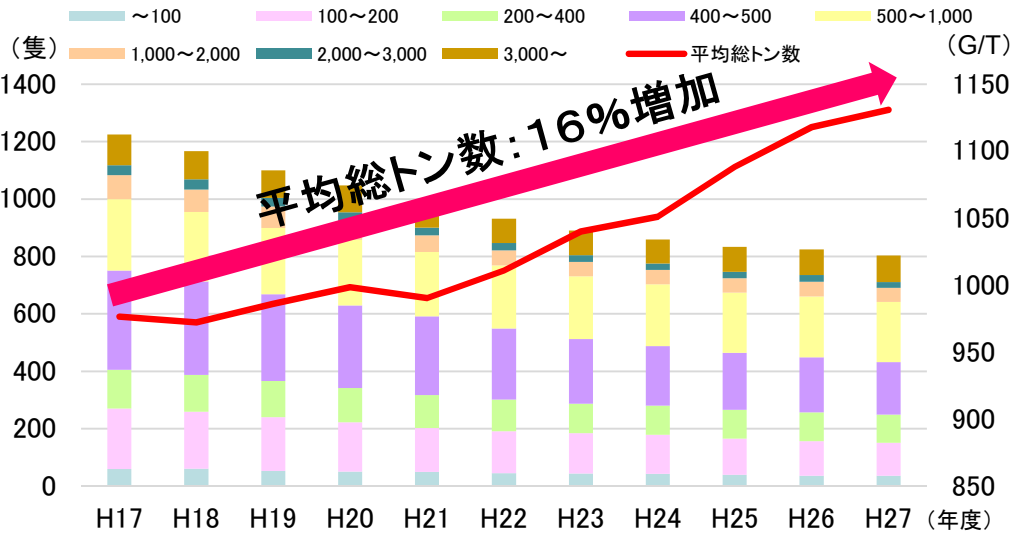
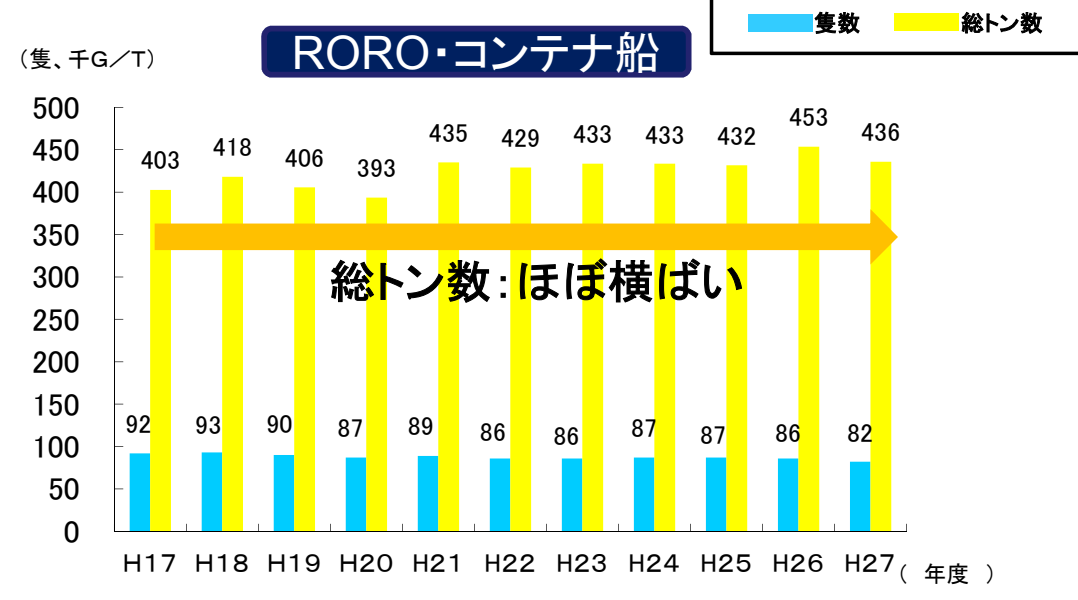
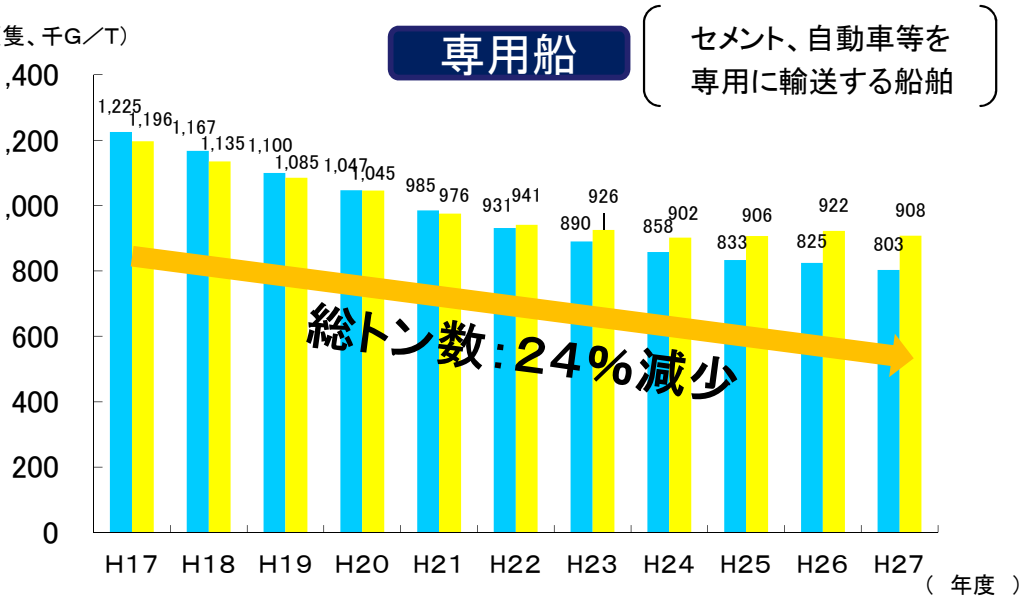


## 油送船



# 船型別船腹量の推移(船種別②)

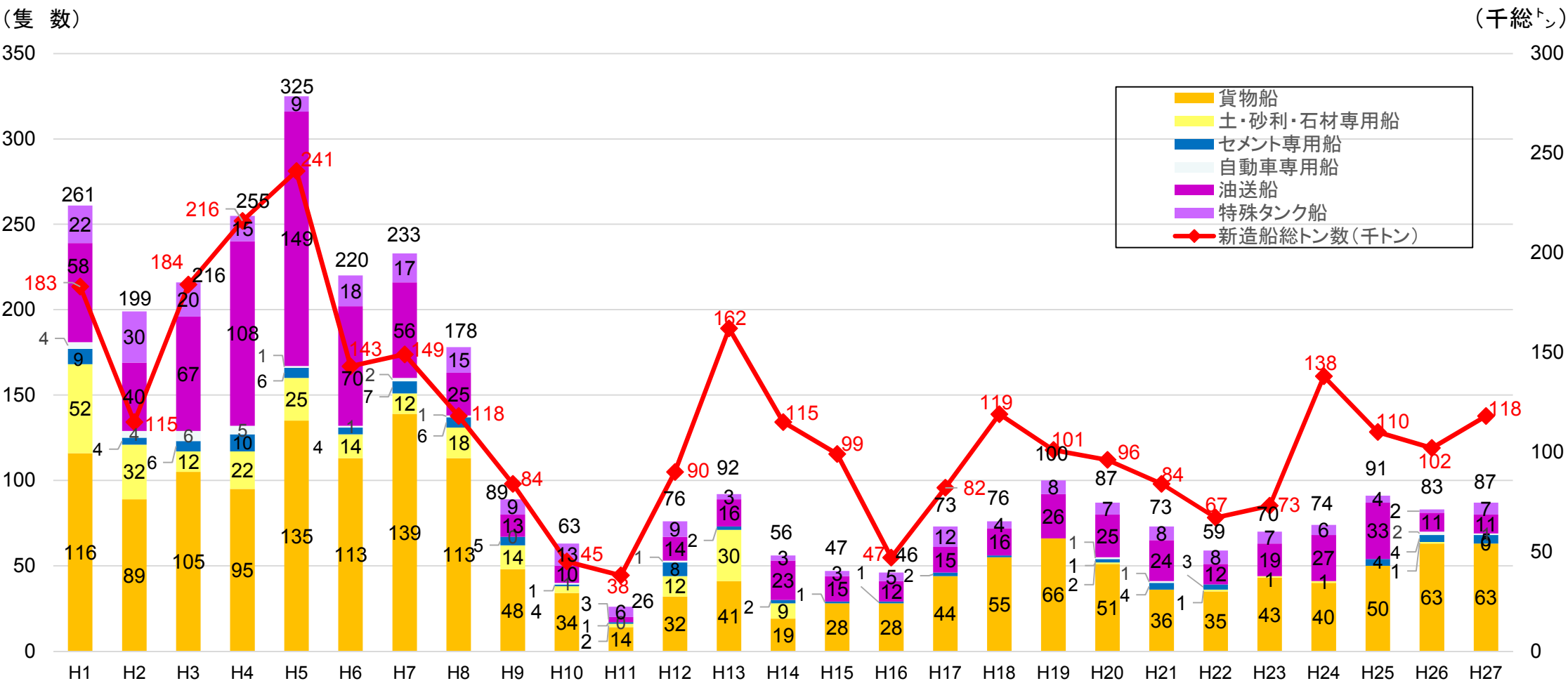
■ 専用船、RORO・コンテナ船については隻数は減少しているものの、1隻あたりの平均総トン数が専用船では16%増加、RORO・コンテナ船では22%増加しており、船舶の大型化の傾向が明らかとなっている。



# 新造隻数・船腹量の推移

■ 新造船の年間建造数については、平成のバブル景気の影響を受けた時期（平成元～8年度）は年間平均236隻建造されていたが、概ねここ10年間は年間平均80隻の建造となっており、70～90隻程度の範囲内で推移している。

## 内航船の新造隻数・船腹量の推移



○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

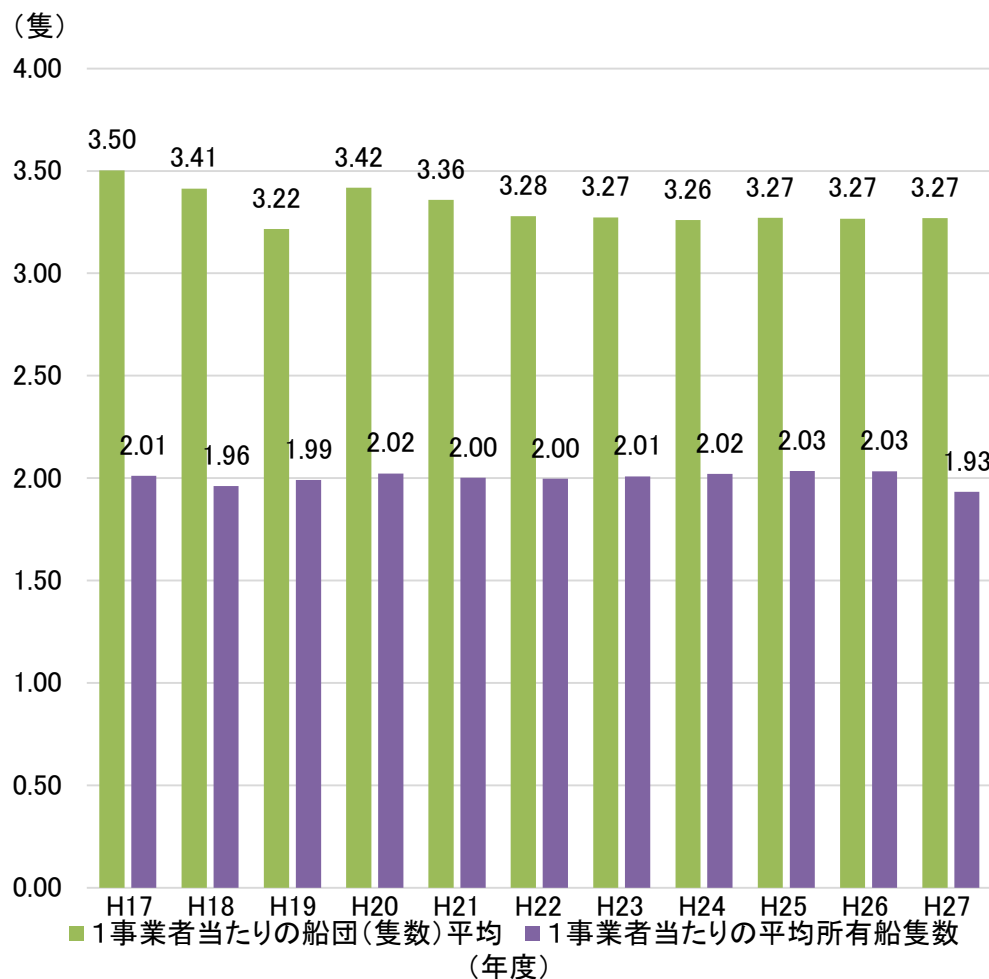
○ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。



# 1事業者あたりの平均保有隻数・平均保有総トン数の推移(オペレーター)

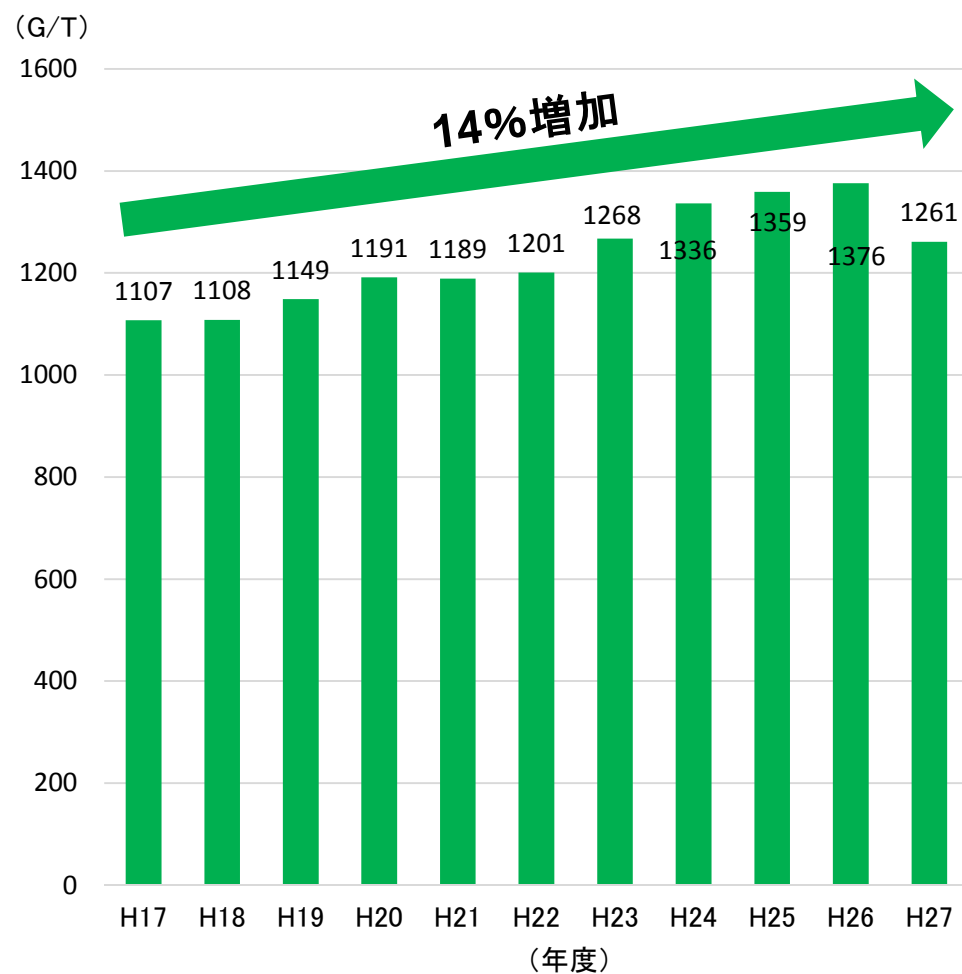
- オペレーター1事業者あたりの保有船舶数、支配下船団の隻数は、いずれも横ばい若しくは微減であり、事業者の規模の変化はあまりない。
- 一方、1事業者あたりの保有船舶の平均総トン数は平成17年以降14%増加しており、船舶の大型化が進展している。

## 1事業者当たりの保有・支配下船団隻数の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## 一事業者あたりの平均保有総トン数の推移

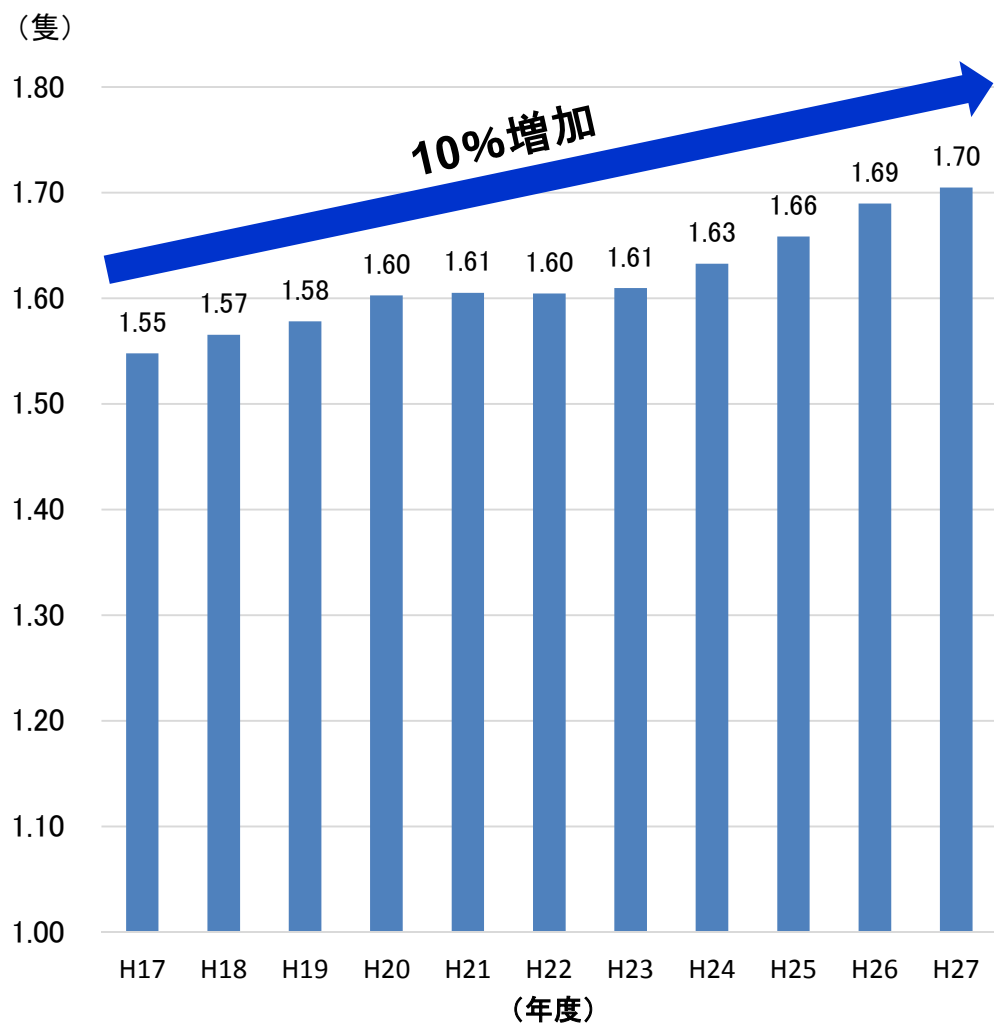


(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 1事業者あたりの平均保有隻数・平均保有総トン数の推移(オーナー)

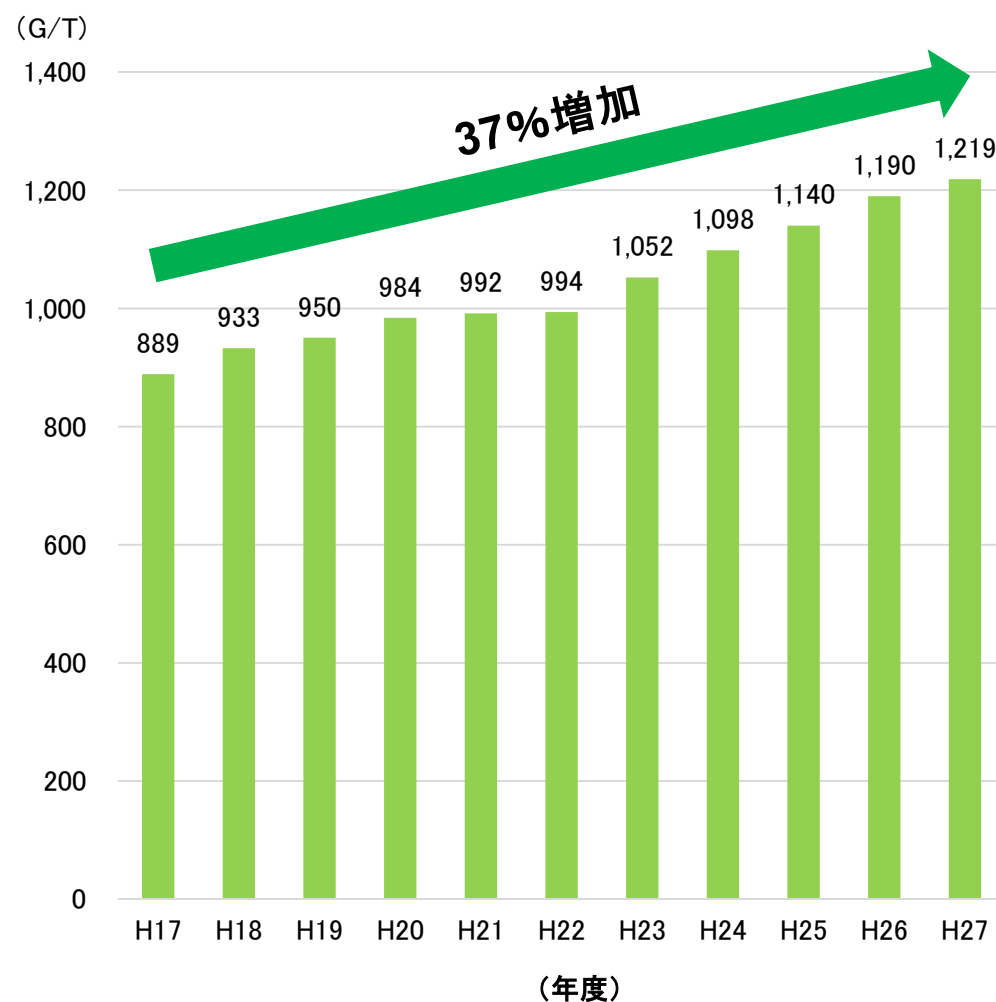
- オーナー1事業者あたりの平均保有隻数は10%増加しており、2隻近く保有している事業者が平均となってきた。
- また、1事業者あたりの平均保有総トン数は、37%増加しており、事業規模も拡大している。

一事業者あたりの平均保有隻数の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

一事業者あたりの保有船の平均総トン数の推移

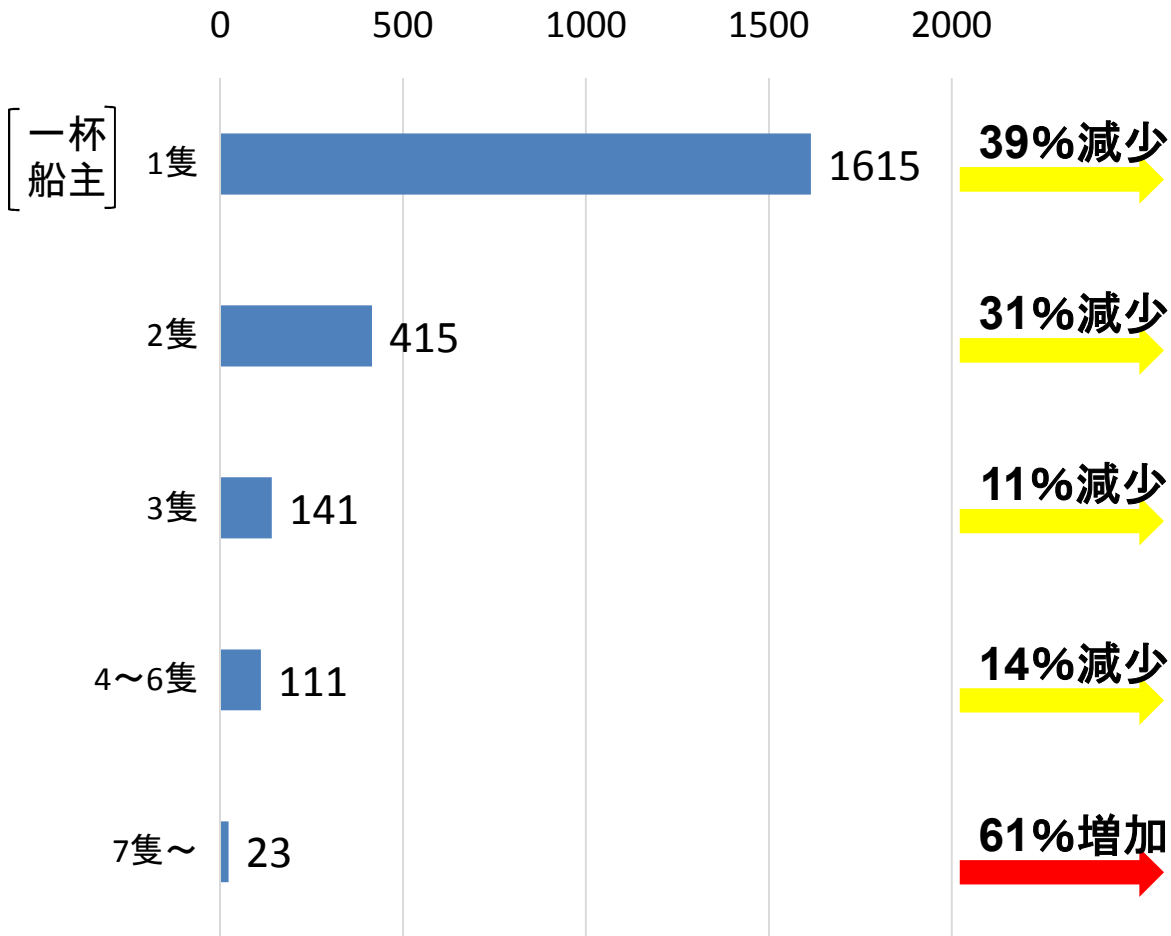


(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 保有隻数別の事業者数の推移(オーナー)

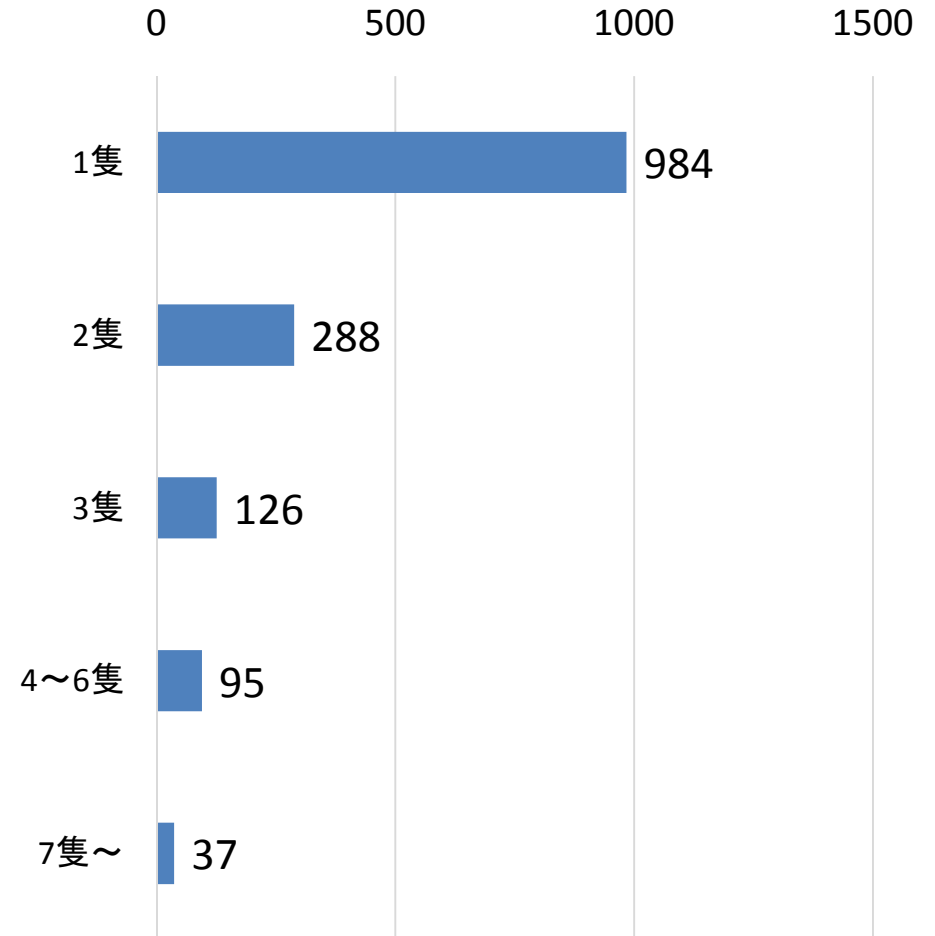
- 保有隻数2隻以下の事業者数は大きく減少しており、特に1隻の事業者(いわゆる一杯船主)は39%の大幅な減少となっている。
- 一方、7隻以上保有する事業者数は61%の大幅な増加となっており、オーナーにおいても事業規模の拡大が進みつつあることが伺える。

## 保有隻数別の事業者数(平成17年)



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## 保有隻数別の事業者数(平成27年)

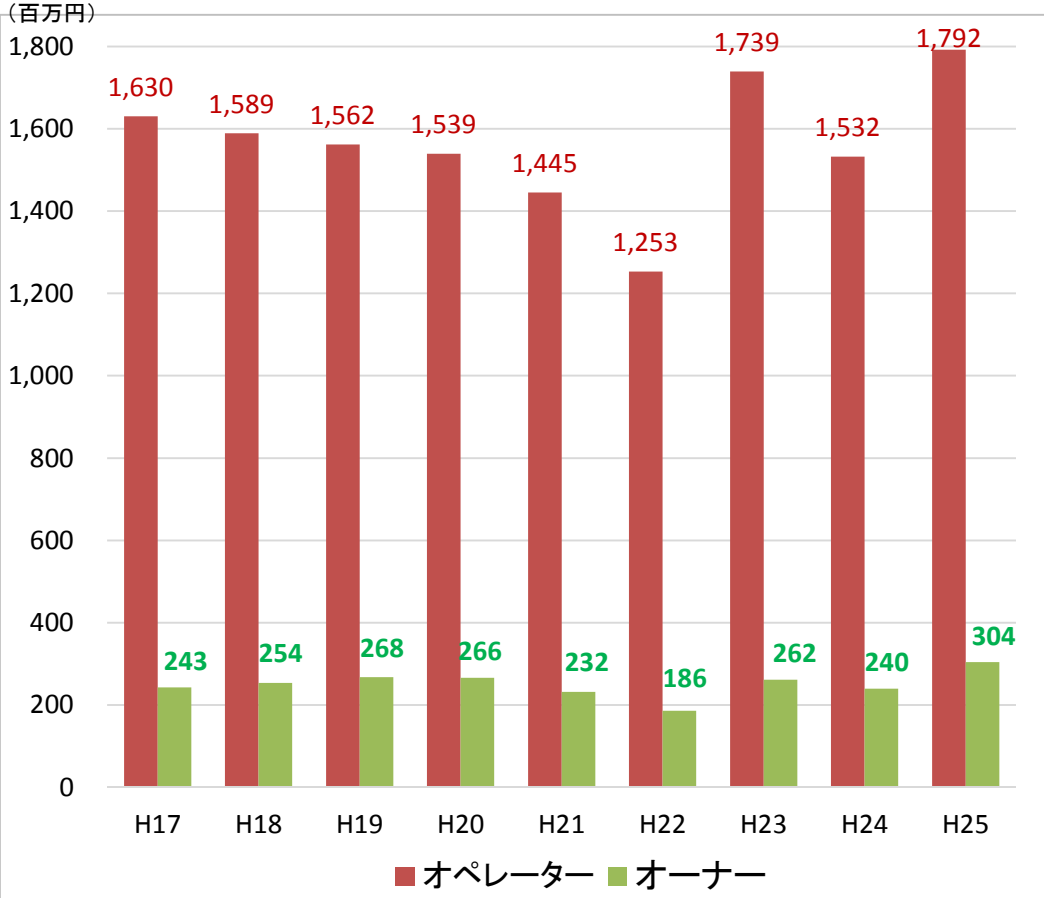


(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 内航海運事業者の売上高、営業利益率

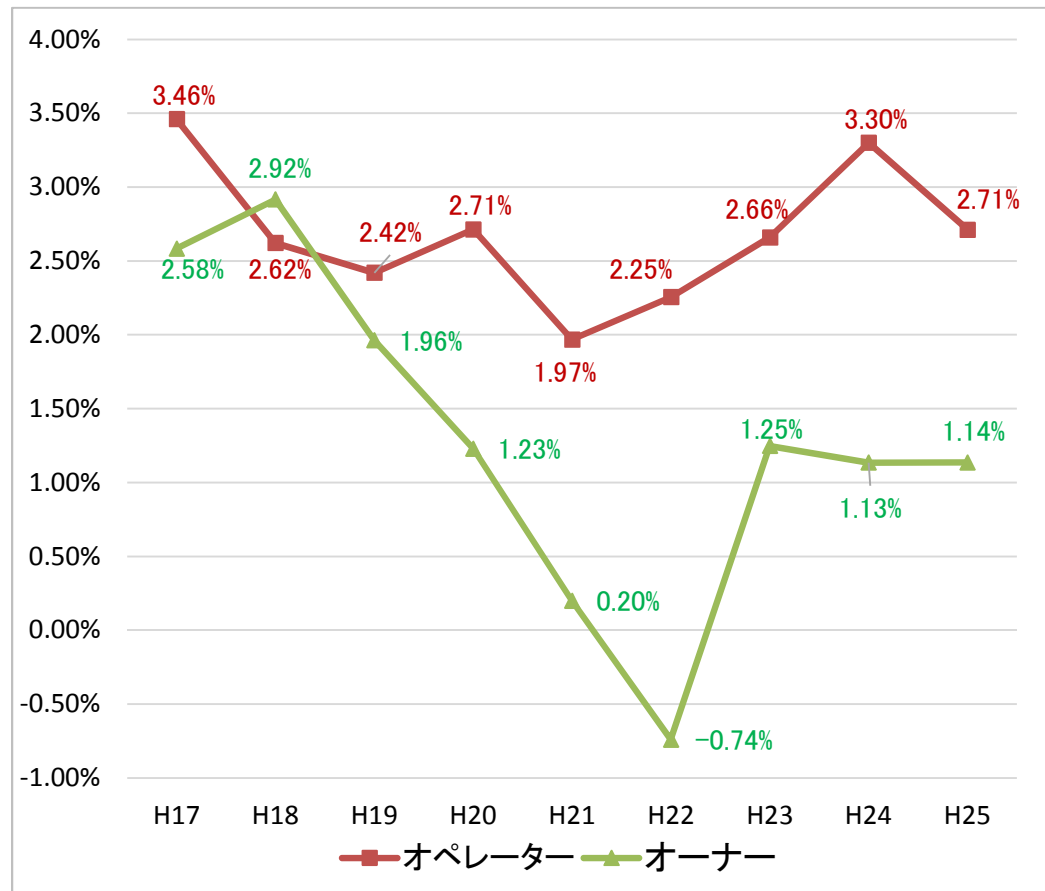
- 1事業者平均の売上高については、オペレーター・オーナーともにリーマンショック等の影響で平成21～22年度に落ち込んだものの、近年やや持ち直しつつあり、平成17年度と比較すると、オペレーター、オーナーともに増加している。
- 平均営業利益率については、リーマンショック期の落ち込み等あり、オペレーター・オーナーともに平成17年度の水準までは回復していない。

1社平均内航海運業売上高



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

1社平均営業利益率



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 船舶管理会社の展開の状況

- 船舶管理会社については、オーナーの事業展開の多様化・円滑化の推進に有効な手段として、ガイドライン等を順次整備し、その活用を推奨してきている。
- 平成18年に8者であった船舶管理会社数は、現在39者まで増加しているが、未だその活用が十分進んでいるとは言い難い。

## これまでの施策

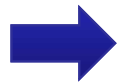
- 「船員職業安定法等の一部改正に伴う船舶管理会社及び在籍出向に関する基本的考え方」(H17.2 海事局長通達)
  - 違法な船員派遣事業又は船員労務供給事業に該当しない船員配乗行為を行うことができる船舶管理会社の要件を整理。
- 「内航海運グループ化について」(しおり及びグループ化マニュアル)(平成20年3月公表)
  - 船舶管理会社を活用したグループ化のメリット、デメリット等を示しつつ、船舶管理会社の設立・運営の具体的方法について整理。
- 「内航海運における船舶管理に関するガイドライン」(平成24年7月公表)
  - 船舶管理業務の実施にかかる手順・体制、船舶管理責任者等の任命、船舶管理規程の策定、重大な事故の発生時の対応等について体系的に整理し、船舶管理会社の定義や行うべき業務についてガイドラインを策定。

## 船舶管理会社数

平成18年4月

平成28年4月

8者



39者

(日本船舶管理者協会加盟事業者数)

※ 提供するサービス水準や内容について事業者毎にばらつきがある等により、オーナーによる活用が十分進んでいないことなどが課題

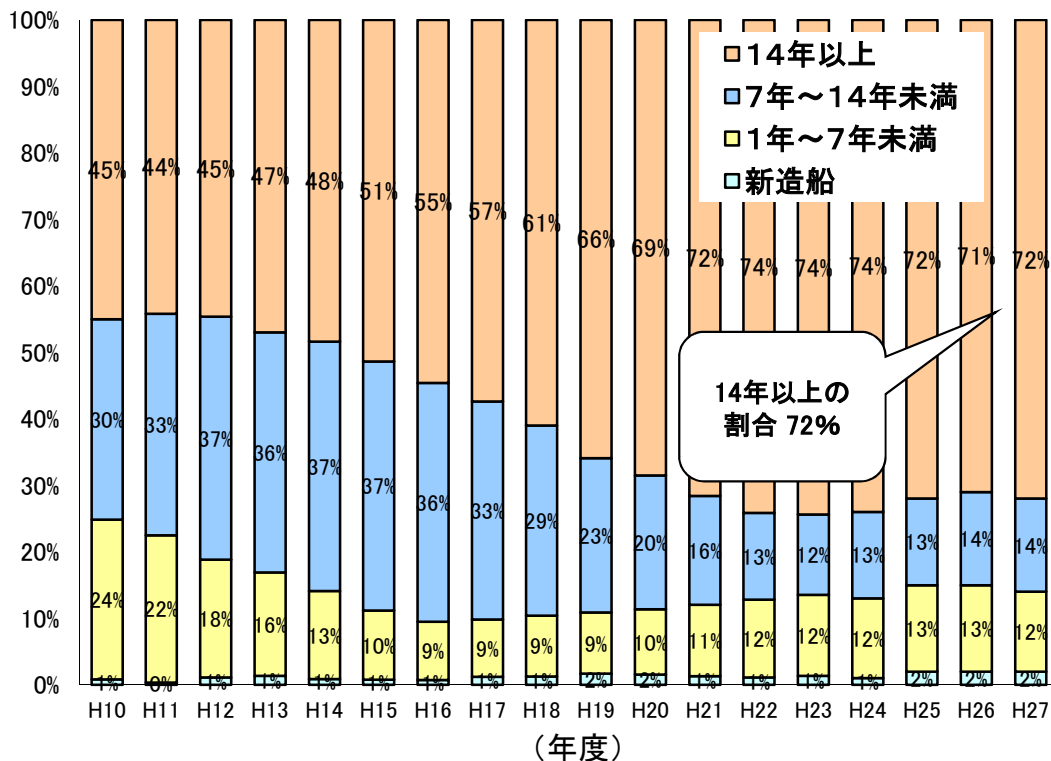
# 船舶の老齢化

- 船齢14年以上※の船舶が全体の7割を占める状況が継続しており、内航海運の良質な輸送サービスの安定的な提供の観点から代替建造の推進が急務となっている。  
※ 税法上における船舶の法定耐用年数
- 14年未満の船舶の平均総トン数は、ここ10年程度の間では55%大型化している。

## 船舶の老齢化

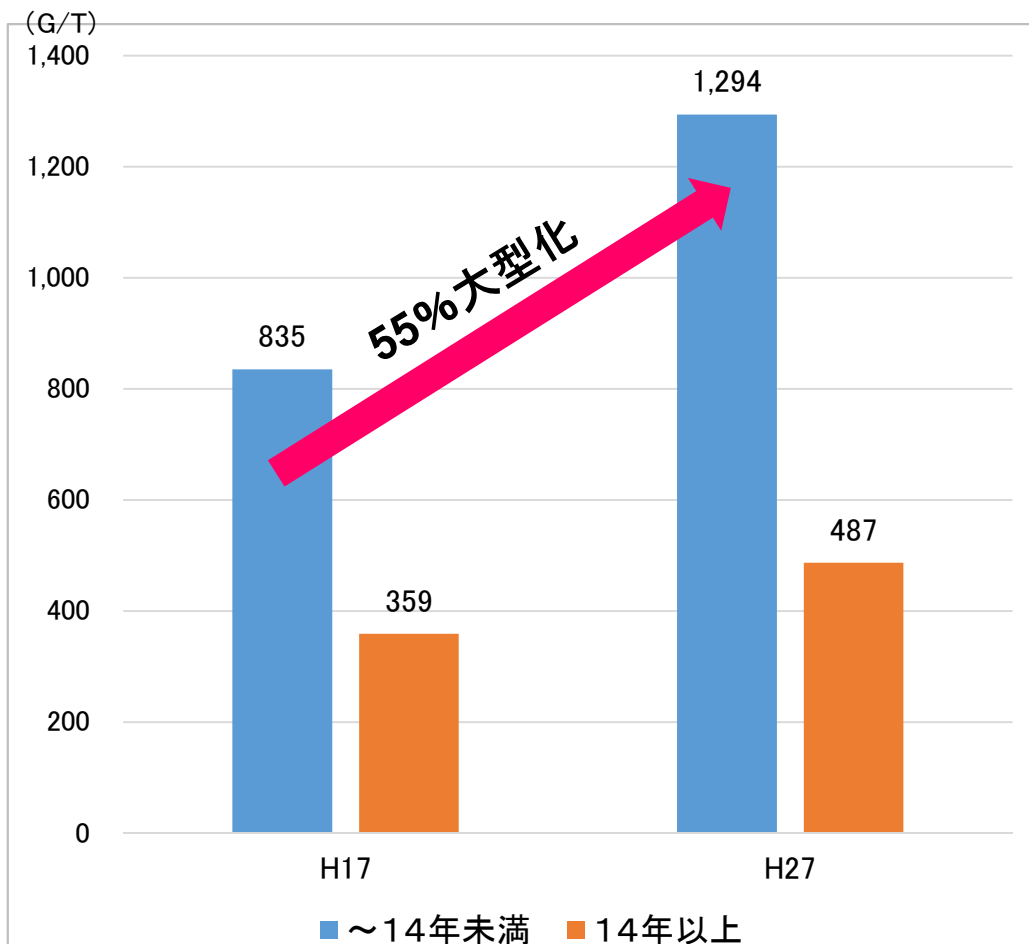
平成8年頃までの大量建造期に建造された船舶の代替が進まず、平成15年以降、急速に老齢化率(船齢14年以上の船舶の全体に占める割合)が上昇。

【船齢構成の推移】



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## 船舶の老齢化(平均総トン数)

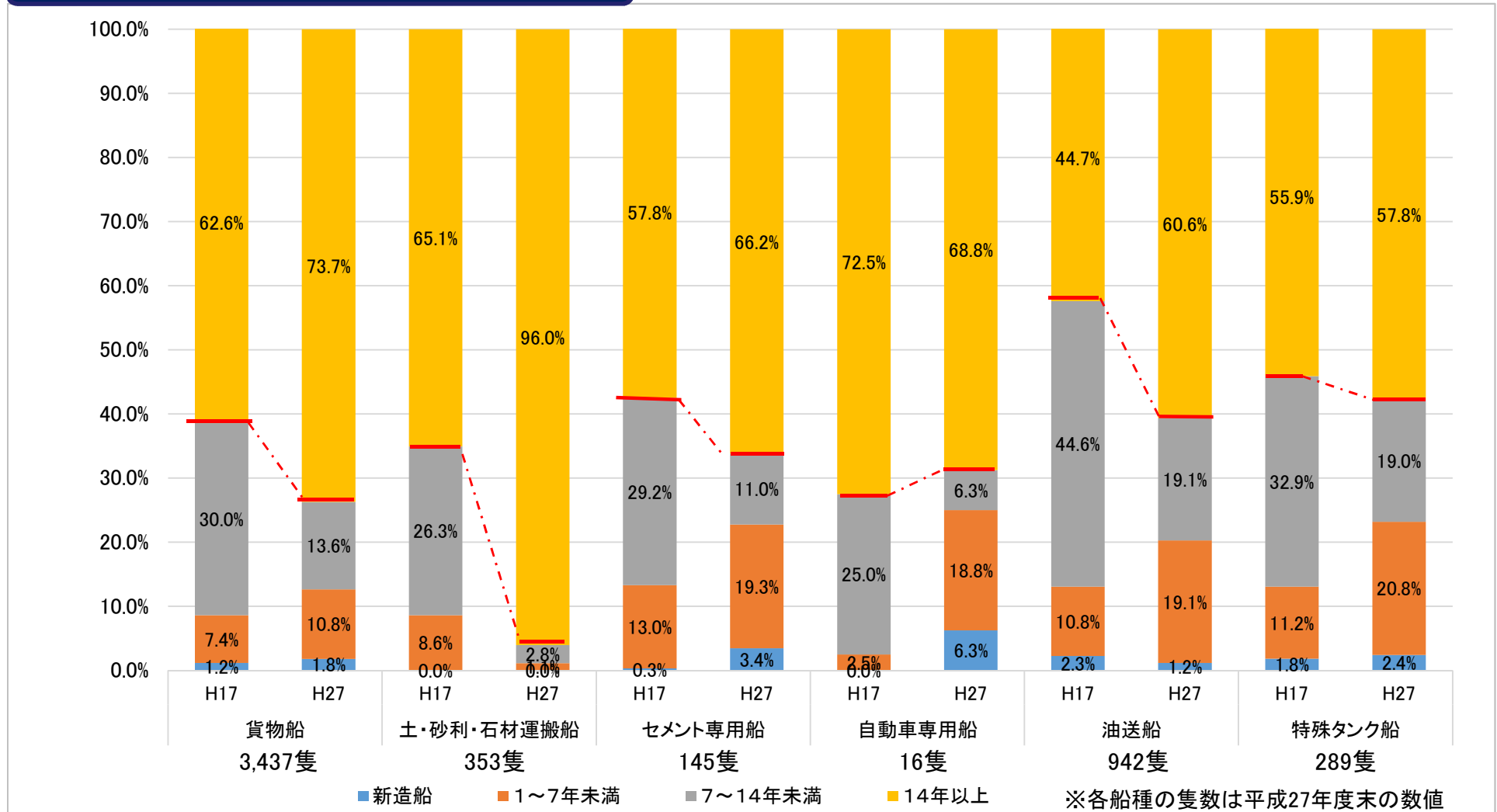


(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 船舶の老齢化(船種別)

- 船種別では、平成17年と平成27年の比較において、自動車専用船のみ老齢化率が改善されているが、その他の船種については老齢船の割合が増加している。一方で、土・砂利・石材運搬船を除き、7年未満の若年船の割合も増加している。

船種別の船舶の老齢化(隻数ベース)



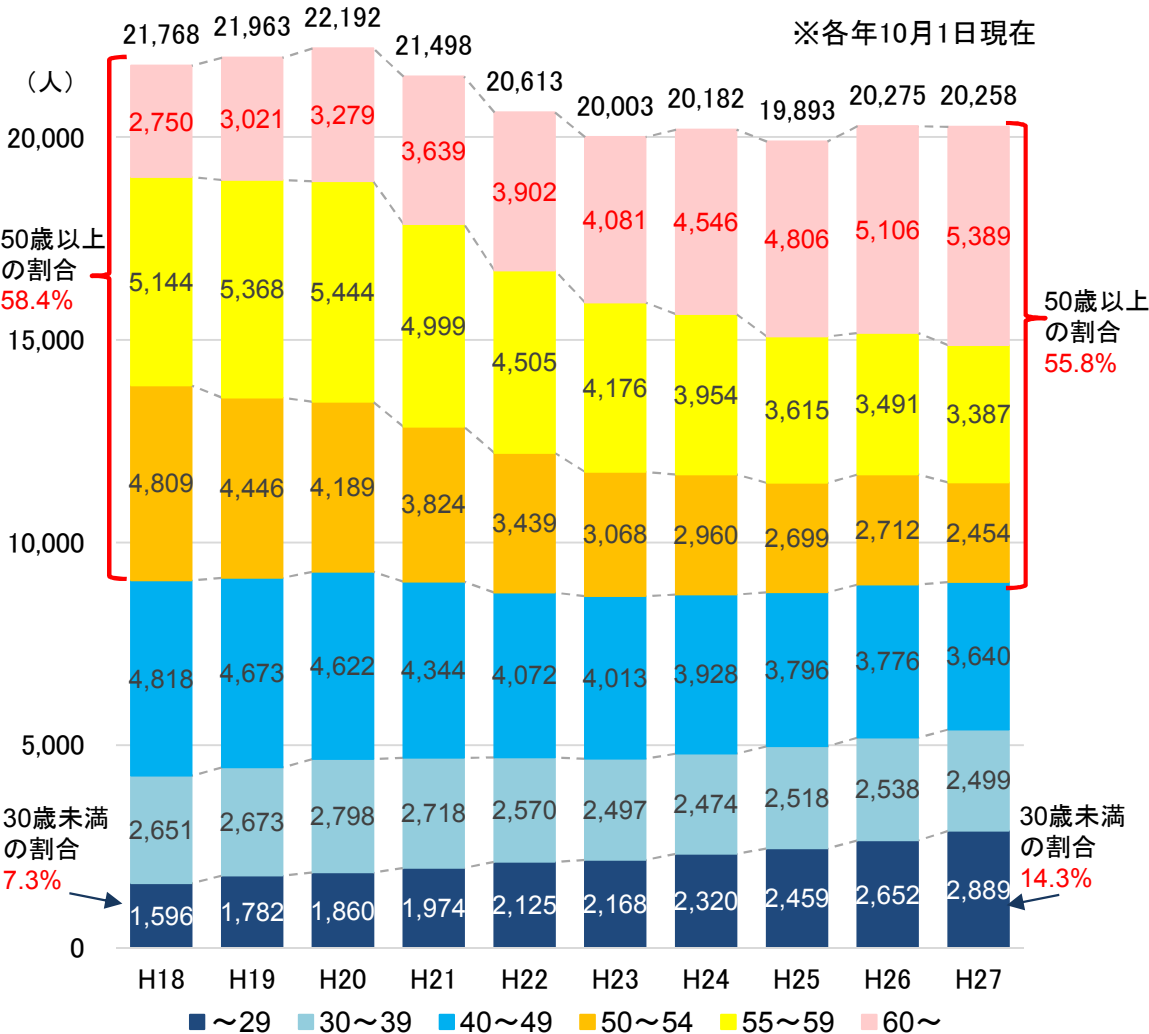
※各船種の隻数は平成27年度末の数値  
(出典)国土交通省海事局内航課調べ

# 船員の高齢化

- 50歳以上の船員の割合が全体の56%に達しており、依然、船員の高齢化の状況が継続している。一方で、若年船員確保に向けた官民の取組の効果もあり30歳未満の船員も増加しつつある。
- 船種別では、全ての船種で50歳以上の割合の改善があまり進んでおらず、今後の操船の中心となるべき30歳代及び40歳代の層の絶対数が少ないことから、担い手不足が懸念される。

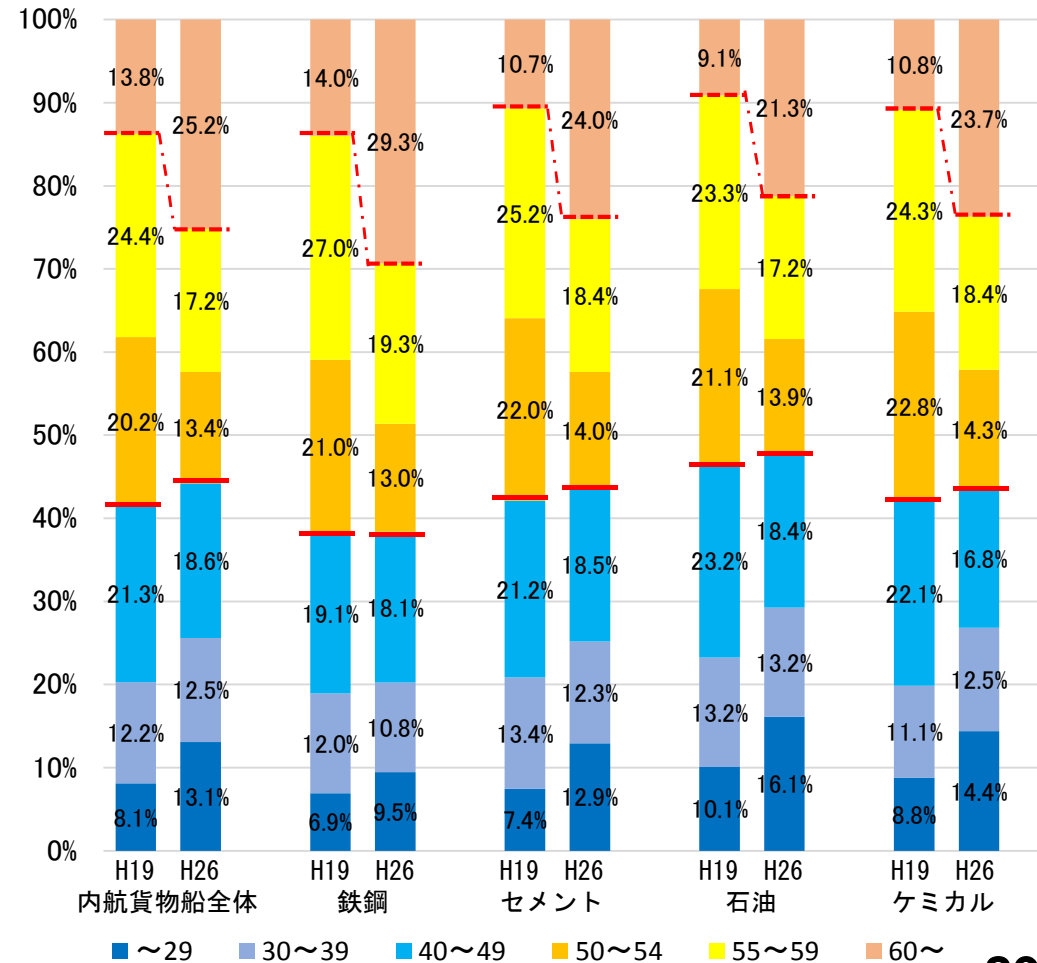
## 内航貨物船の船員数の推移

※各年10月1日現在



(出典)国土交通省海事局調べ

## 船種別の船員の高齢化



(出典)国土交通省海事局調べ



# 海技資格別の船員数の推移

■ 海技資格別の船員数については、近年、構成割合に大きな変化はないが、5級の資格受有者が船長となることができる職域範囲である500総トン未満の船舶が減少しているなどの要因により、5級の資格受有者が航海は633人、機関は612人と大きく減少している。

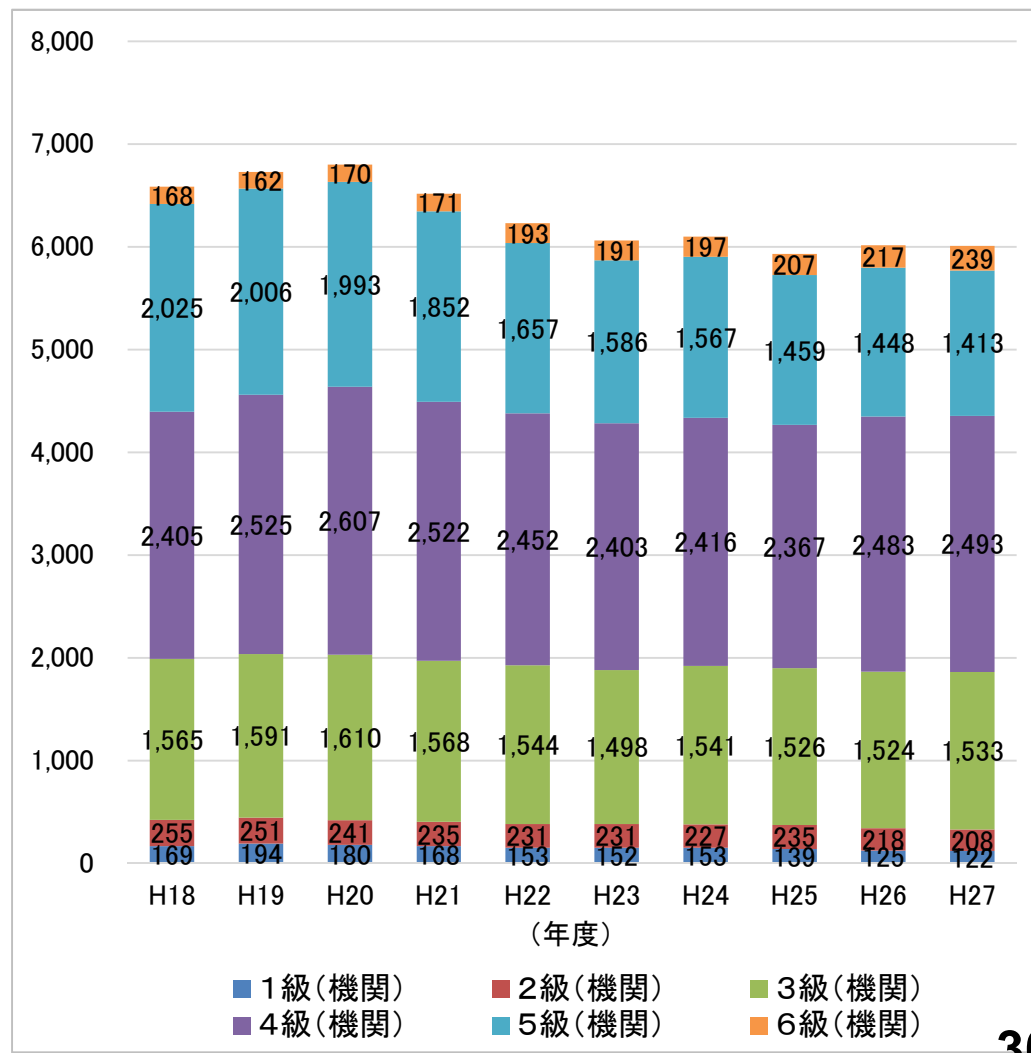
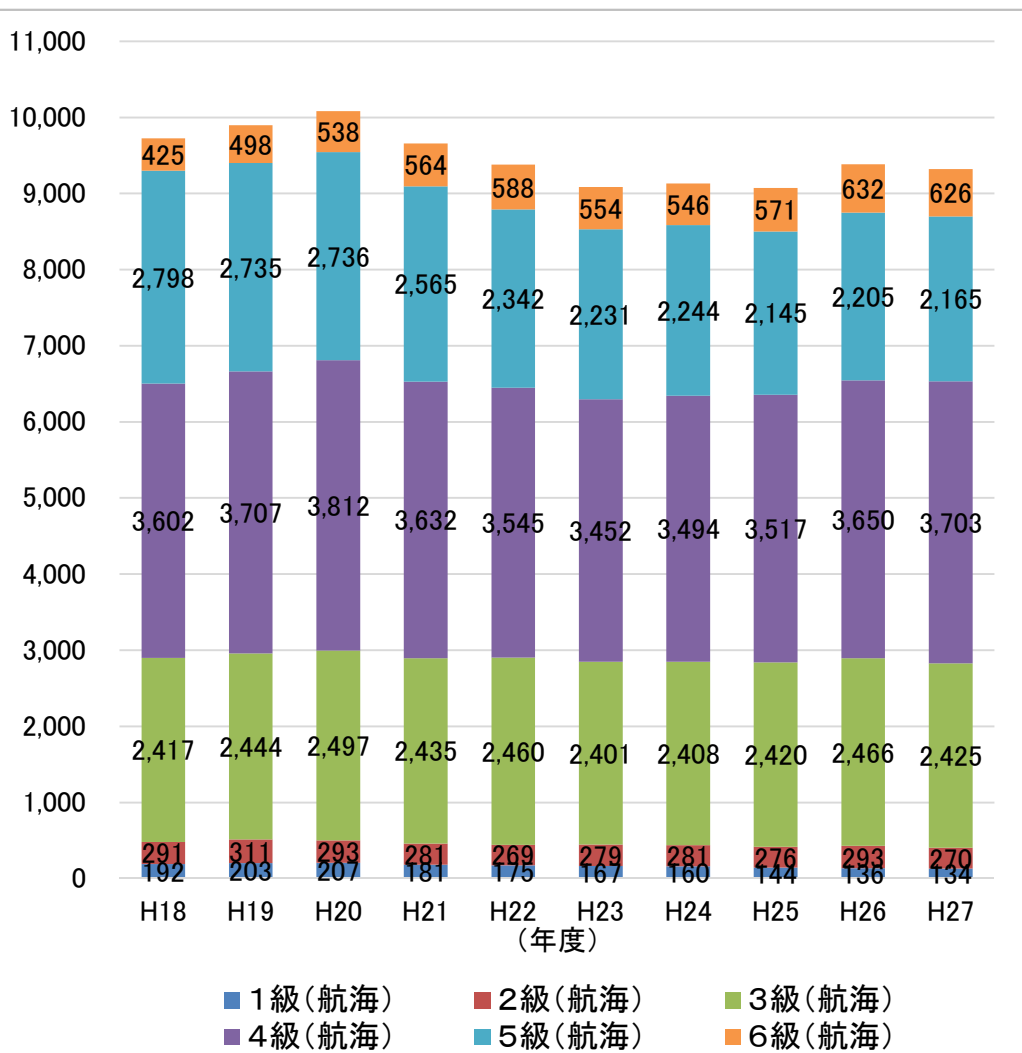
## 海技資格別の内航貨物船の船員数の推移

※各年10月1日現在

(人)

### <航海>

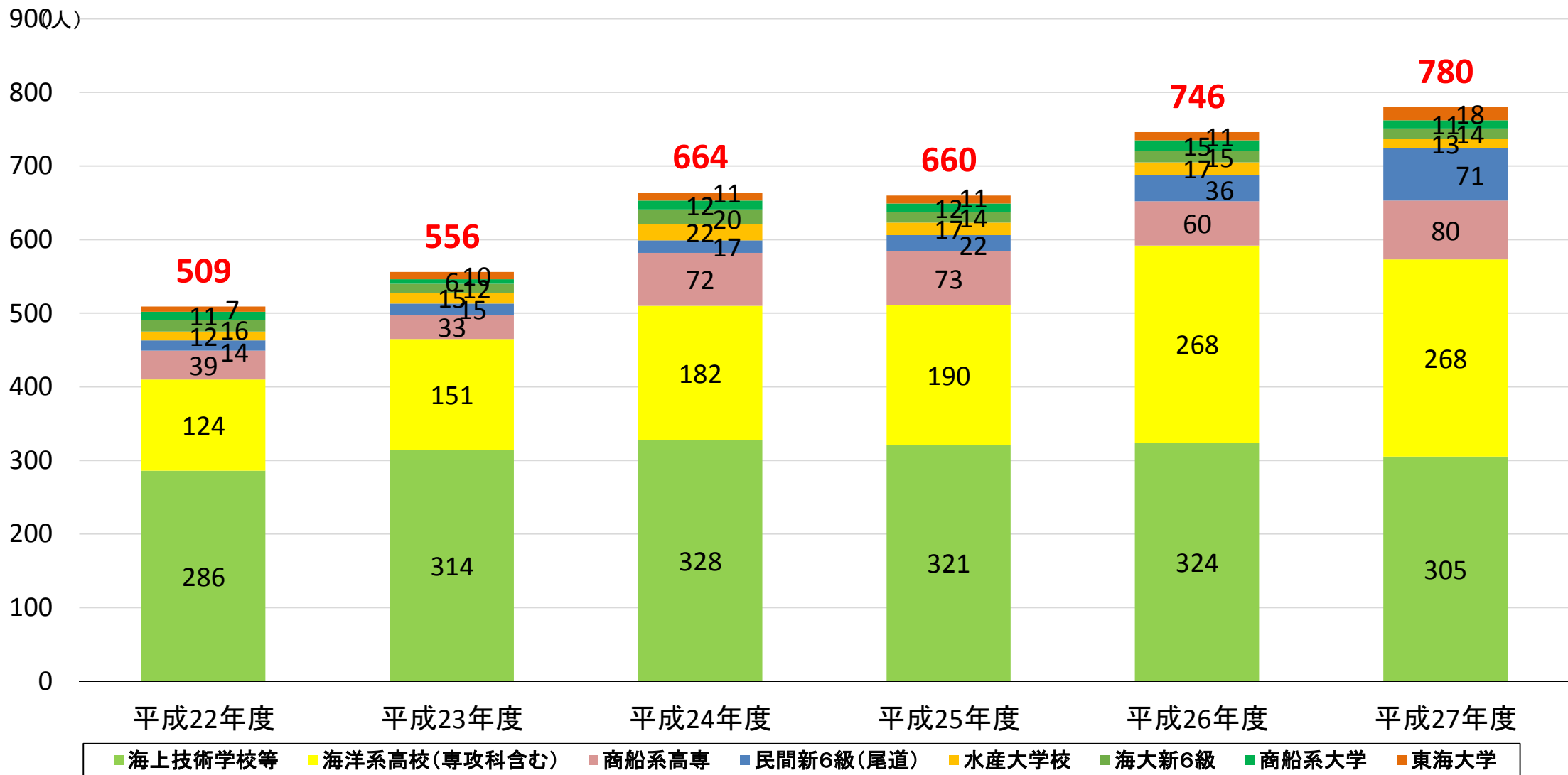
### <機関>



(出典)国土交通省海事局調べ

# 内航船員新規就業者数の現状

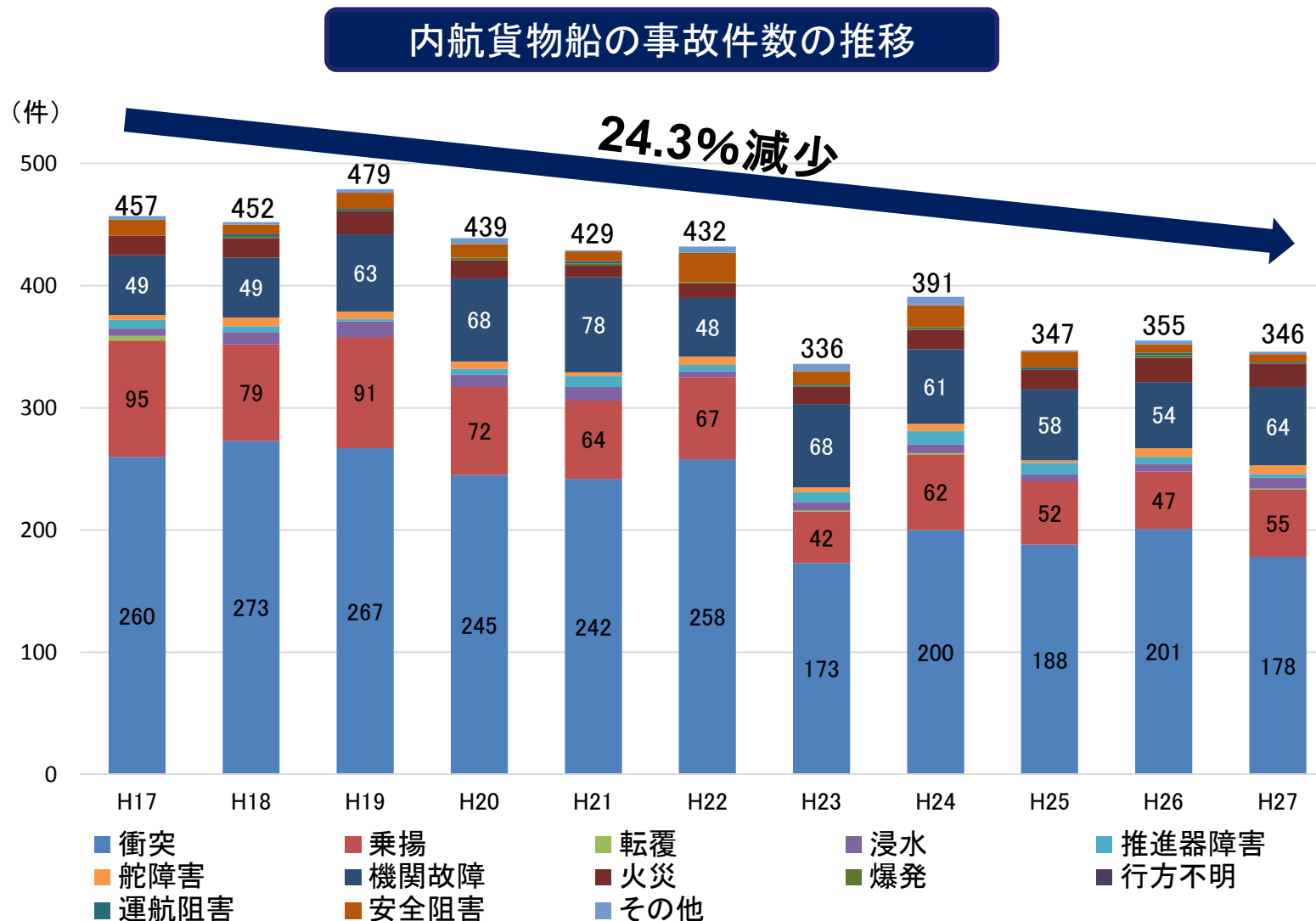
■ これまでの取組により、海上技術学校や水産高校等の卒業生を中心に、新規学卒者の内航への就職は増加傾向となっている。



海事局調べによる。  
 内航には旅客船を含む。  
 海上技術学校等: 海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校(海上技術学校・短大からの進学コース)  
 海大新6級: 海技大学校で実施している6級コース(平成19年度創設)  
 民間新6級: 民間養成施設で実施している6級コース(平成21年度創設)

# 内航貨物船の事故件数の推移

- 内航船の事故件数の推移については、ここ10年程度の間では24.3%減少しており、船舶の隻数の減少率（16%）以上に事故の減少率が大きくなっている。



(出典)海上保安庁「海難の現況と対策について」より国土交通省海事局内航課作成

# 前回のビジョン(H14.4)以降の主たる事業環境の変化等について

- 次世代内航ビジョン(H14.4)を受け、平成17年度に内航海運業法等が改正されたところ、その後10年間で、オーナー1事業者当たりの保有船舶隻数が増加、オーナーからオペレーターへの移行事業者が約9%出現、事故件数の24.3%減少等の変化が見られた。
- 今後の課題としては、さらなる事業者の経営体力の強化や船員の持続的な確保・育成、船舶の円滑な代替建造等が挙げられるのではないか。

## 次世代内航海運ビジョン(平成17年内航海運業法等の改正)の主な項目

- 参入規制の緩和(許可制から登録制に、オペレーター・オーナーの事業区分を廃止)
- 運航管理制度の導入(運航管理規程の作成・届出及び運航管理者の選任・届出の義務付け)
- 船員確保の円滑化(船員派遣事業の創設)

## 概ね過去10年間(平成17年度～平成26年度)の事業環境の変化

- 事業者数の減少: 全体23%減少、オーナー34%減少
- 事業者規模の拡大: オーナーの平均保有トン数37%増加
- オペレーターに進出したオーナー: 131者(オペレーターの9%)
- 船舶管理会社数の増加: 船舶管理者協会所属事業者8者→39者
- 内航船の事故件数の低下: 24.3%減少
- 船舶の大型化: 平均総トン数25%増加

## 今後の課題

- 輸送の一層の効率化を見据えた、一段の事業者の経営体力の強化(船舶管理会社の活用等)
- 船員の持続的な確保・育成
- 船舶の円滑な代替建造
- モーダルシフトの一層の推進
- CO2削減、SOX削減等環境対応の強化