

内航海運事業実態調査の 分析結果について

調査の回答状況

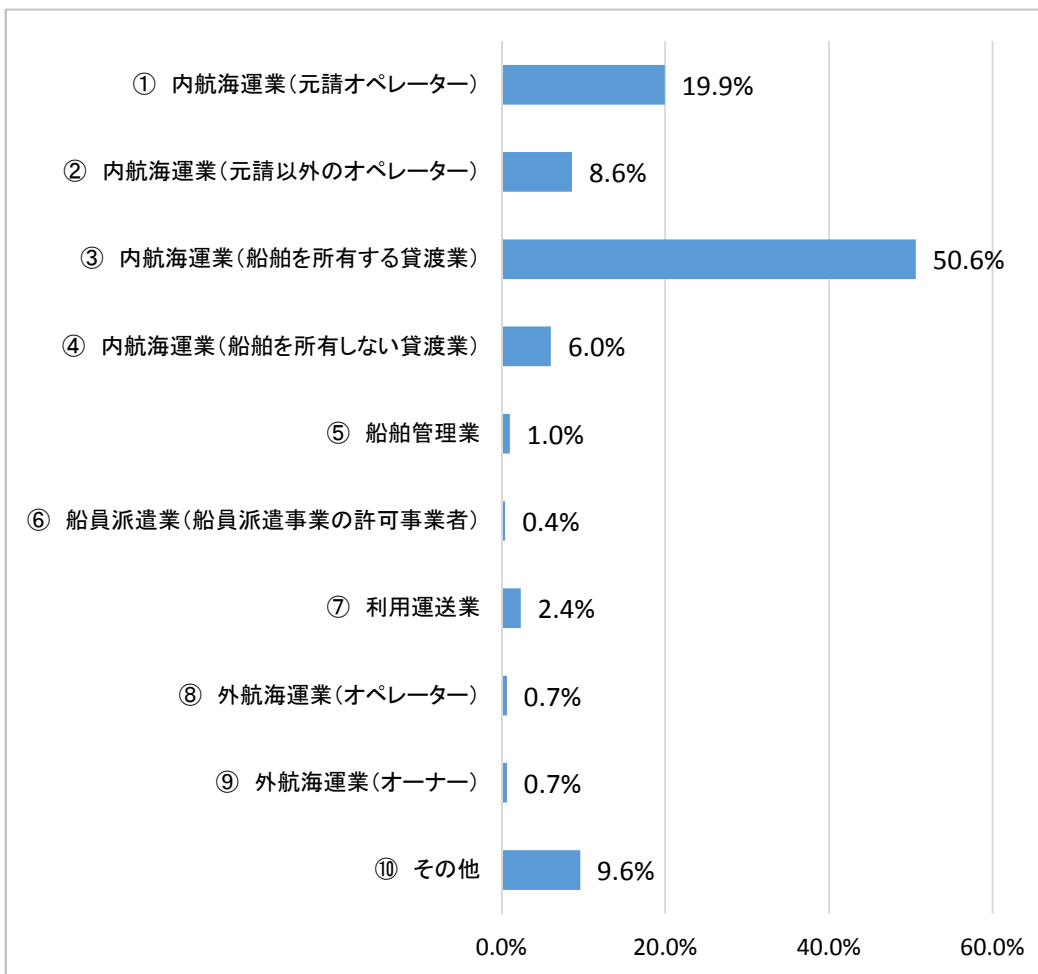
- 全内航海運事業者(休止事業者を除く3,040者)中、29.8%にあたる906者(登録事業者:743者(82%)、届出事業者:163者(18%)/オペレーター:412者(45%)、オーナー:494者(55%)より回答。
- 隻数の少ない事業者も含めて回答が寄せられている。

	オペレーター		オーナー	
	支配隻数	者数	保有隻数	者数
登録 743者	1隻	71者	0隻 (マンニング)	65者
	2隻	61者	1隻	195者
	3隻	39者	2隻	77者
	4隻	27者	3隻	35者
	5隻	17者	4~6隻	37者
	6~10隻	53者	7隻~	6者
	11~15隻	26者	計	415者
	16~20隻	9者		
	21隻~	25者		
	計	328者		
	届出 163者	1隻	41者	0隻 (マンニング)
2隻		13者	1隻	43者
3隻		7者	2隻	18者
4隻		7者	3隻	5者
5隻		4者	4~6隻	2者
6~10隻		10者	7隻~	1者
11~15隻		1者	計	79者
16~20隻		者		
21隻~		1者		
計		84者		
		412者		494者
		総計	906者	

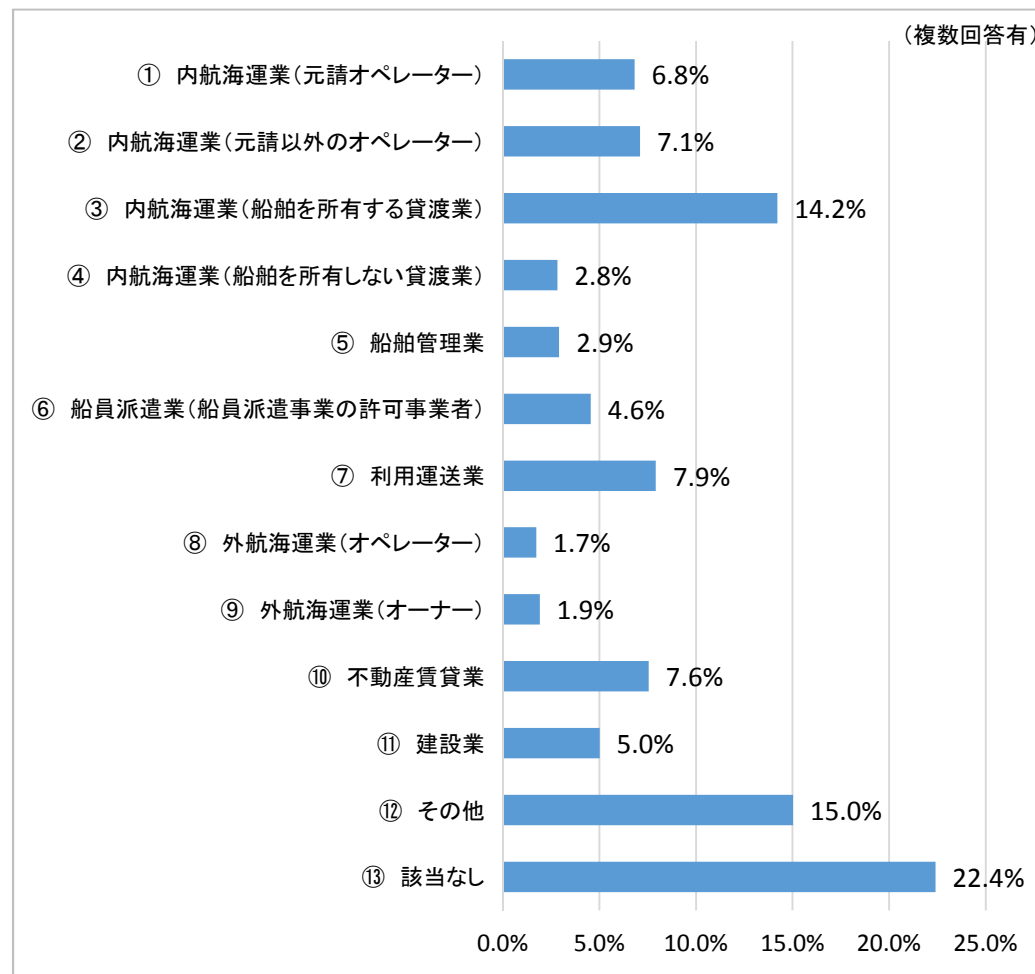
事業者の概況

- 内航海運業以外の事業では、利用運送業、不動産賃貸業、派遣業、建設業などが一定割合含まれている。
- 内航海運業専門業者は35.8%、兼業者は64.2%となっており、兼業者が半数を超える状況となっている。

主たる売り上げ事業



主たる売り上げ事業以外の事業



雇用陸上従業員数及び平均年齢(1社平均)

29.1人、49.0歳

内航海運事業者の兼業状況及び船種別の分類

- 元請け、元請け以外ともにオペレーター（運送事業者）は利用運送業との兼業が多い傾向にある。
- 元請け以外のオペレーターは建設業との兼業が多い傾向にあるが、これは土・砂利・石材専用船や曳舟・押船等の事業者が多いことが要因であると考えられる。
- オーナー（船舶貸渡事業者）は、兼業につき「該当なし」との回答が4割以上に上り、専門化している傾向にある。

元請けオペレーター

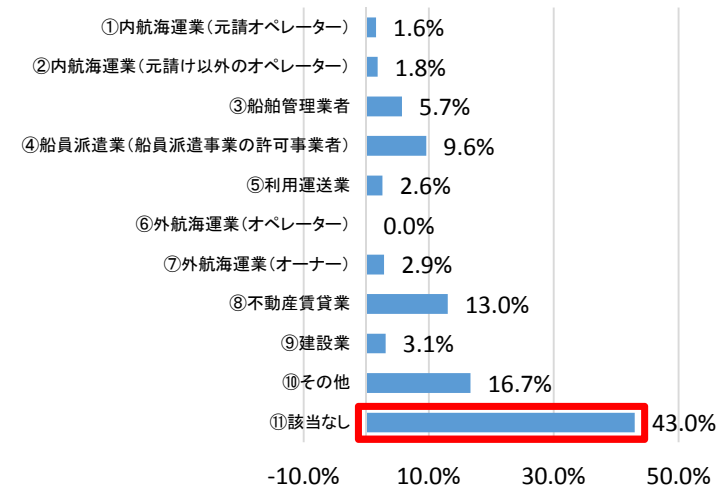
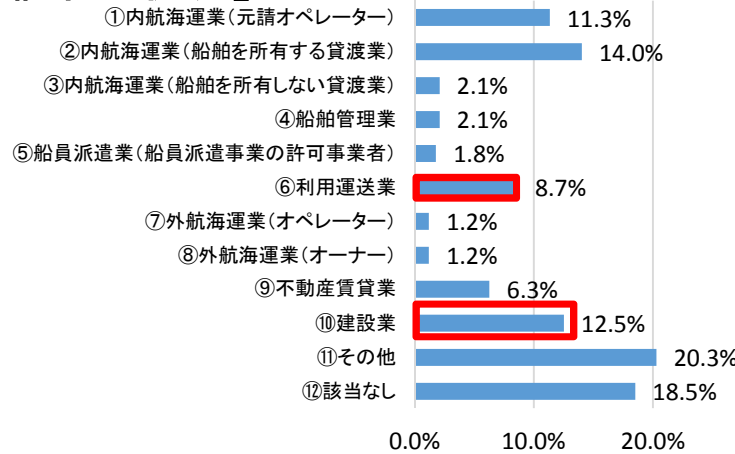
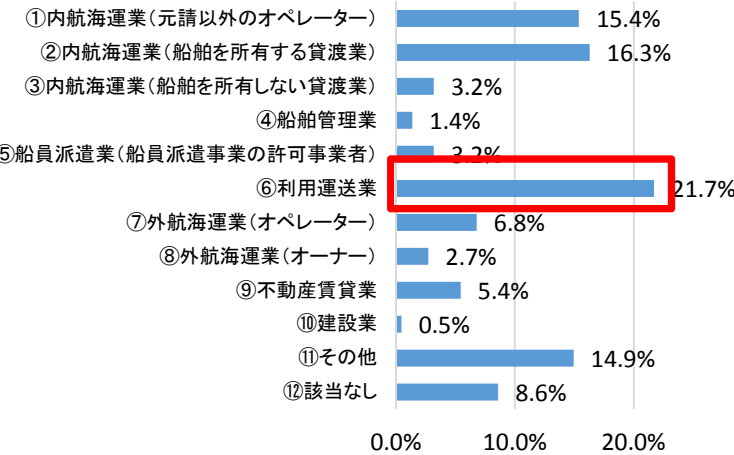
元請け以外のオペレーター

オーナー

【兼業の状況】

【兼業の状況】

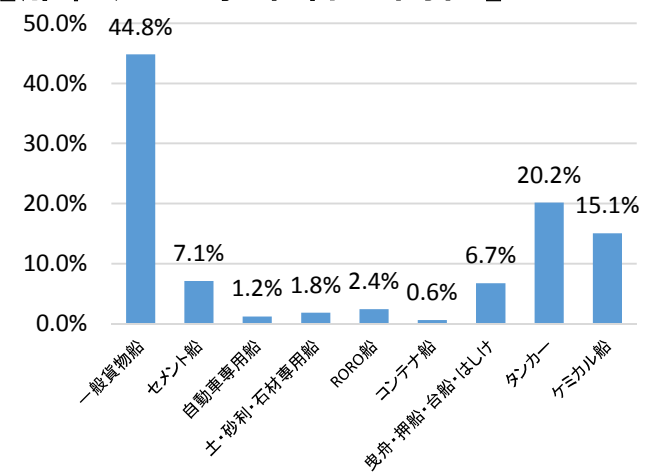
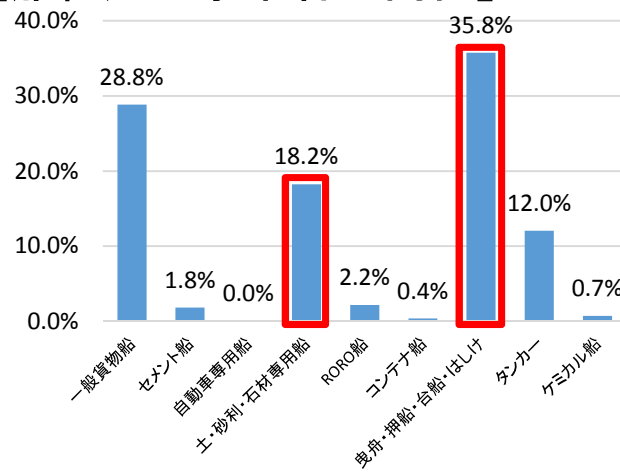
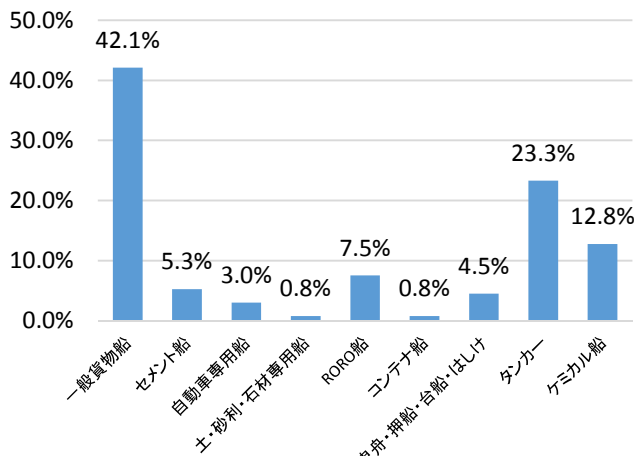
【兼業の状況】



【船種別の事業者の割合】

【船種別の事業者の割合】

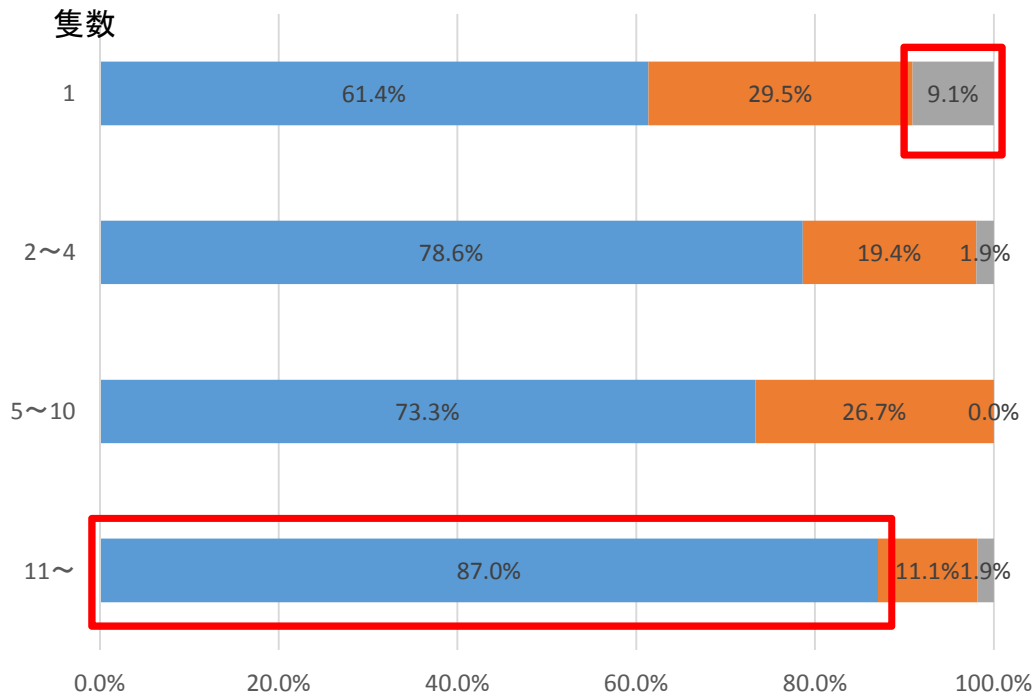
【船種別の事業者の割合】



事業者の規模別の運賃・用船料交渉における実態(オペレーター)

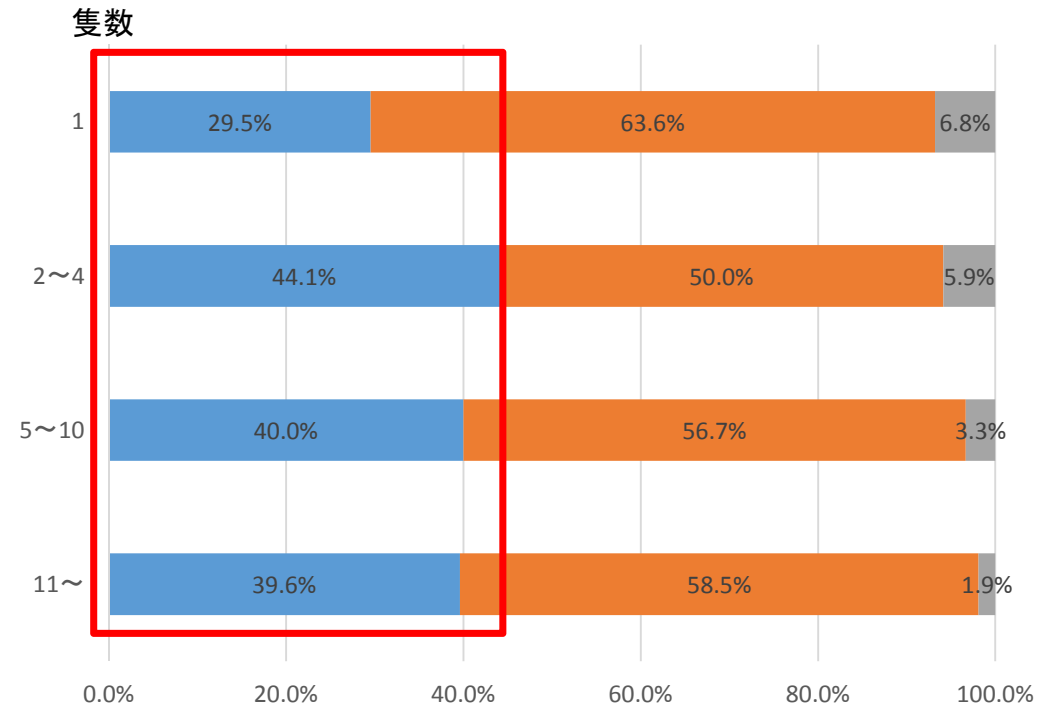
- 支配隻数が1隻のオペレーターは、「③交渉、意見交換の場が全くない」と回答した割合が9.1%と最も大きく、一方、支配隻数の多い事業者(11隻以上)は、「①交渉、意見交換の場があり、十分なやりとりが行われている」と回答した割合が87%と大きくなっており、オペレーターの規模が大きいほど、交渉・意見交換が十分行われていると言える。
- 一方で、運賃については、支配隻数の規模によらず「①輸送にかかるコストは十分まかなえている。」と回答した事業者は半数に満たない。

規模別のオペレーターと荷主との運賃交渉の実態【オペレーター】



- ①交渉、意見交換の場があり、十分なやりとりが行われている。
- ②形式的な交渉、意見交換の場はあるが、実質的なやりとりは行われているとは言い難い。
- ③交渉、意見交換の場が全くない

規模別のオペレーターが荷主と契約した運賃の状況【オペレーター】

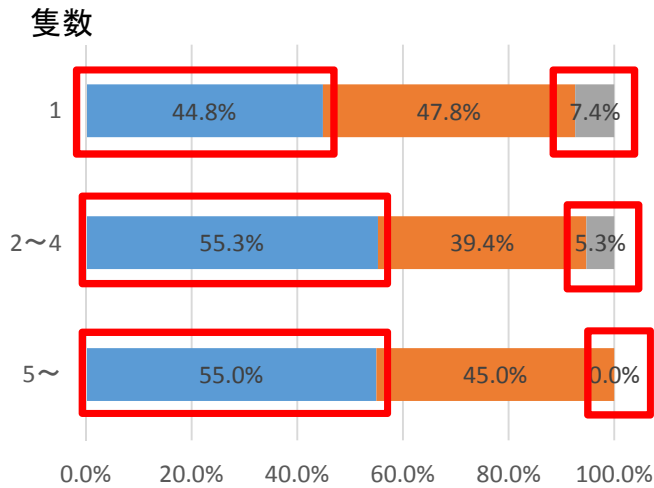


- ①輸送に係るコストは十分まかなえている。
- ②輸送に係るコストはギリギリまかなえている、もしくはやや下回る。
- ③輸送に係るコストはまかなえない。

事業者の規模別の運賃・用船料交渉における実態(オーナー)

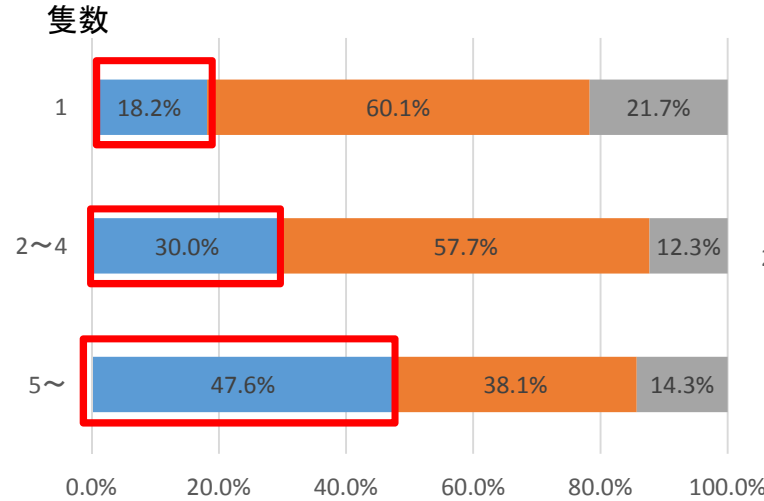
- 用船料交渉の実態について、保有隻数が1隻の事業者は、「③交渉、意見交換の場が全くない」と回答した割合が7.4%と最も大きく、保有隻数が5隻以上の事業者については0%であるなど、保有隻数1隻の事業者は、相対的に交渉・意見交換が十分に行えていないと認められる。
- 用船料については、いずれの規模でも半数に満たないものの、保有隻数が多い事業者ほど、「①船価や船員費などの輸送にかかる必要なコストは十分にまかなえている。」と回答した割合が大きくなっており、事業者の規模が大きくなるほど用船料が得やすくなっているとともに、経営規模が大きくなると事業の効率性が相対的に上がることが伺える。
- なお、用船料交渉の課題については、事業者の規模によらず、「④オペレーターと立場上の関係があるので強く主張しにくい」と回答した事業者の割合が半数を超えている。

規模別のオペレーターとオーナーとの用船料交渉の実態【オーナー】



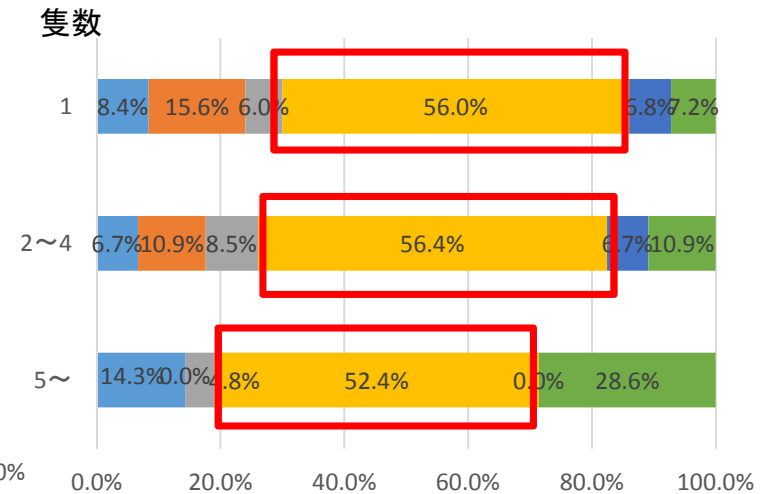
- ①交渉、意見交換の場があり、十分なやりとりが行われている。
- ②形式的な交渉、意見交換の場はあるが、実質的なやりとりは行われているとは言い難い。
- ③交渉、意見交換の場が全くない

規模別のオペレーターとオーナーとの用船料の実態【オーナー】



- ①船価や船員費などの輸送に係る必要なコストは十分に確保できている。
- ②船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはギリギリまかなえている、もしくはやや下回る。
- ③船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえない

規模別のオペレーターとオーナーとの用船料交渉における課題等【オーナー】



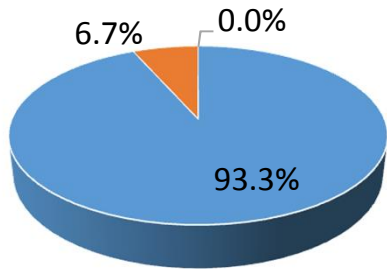
- ①コスト内訳などオペレーター側に説明できる資料が揃えられない
- ②オペレーター側からの契約条件(業務範囲など)の細目の提示が不十分または不明確
- ③オペレーター側からの契約条件の細目の提示があっても理解しづらい
- ④オペレーターと立場上の関係があるので強く主張しにくい
- ⑤そもそも交渉、意見交換の場がない
- ⑥その他

荷主系列のオペレーターとそれ以外のオペレーターとの運賃交渉の実態

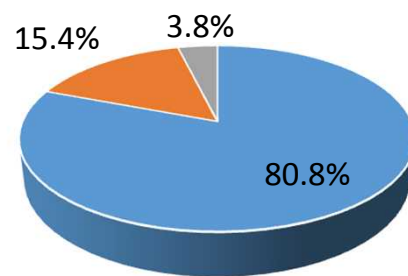
- オペレーターと荷主との運賃交渉については、資本関係が強いほど「①交渉、意見交換の場があり、十分なやりとりが行われている」との回答が多い傾向にあり、資本関係の多寡が運賃交渉に影響を与える状況が伺える。
- 一方で、オペレーターが荷主と契約した運賃自体については、資本関係が強いかわ弱いかで大きな差はみられない。

オペレーターと荷主との運賃交渉の実態

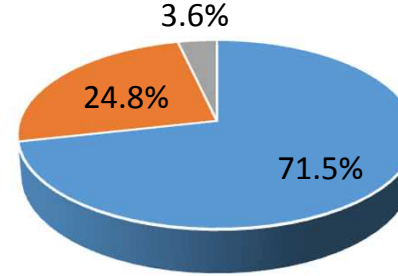
荷主と50%以上の資本関係



荷主と50%未満の資本関係



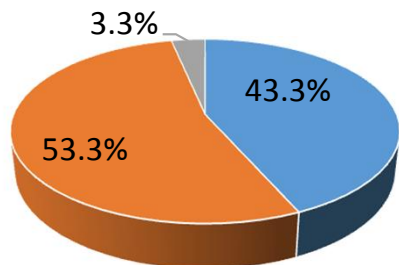
荷主との資本関係なし



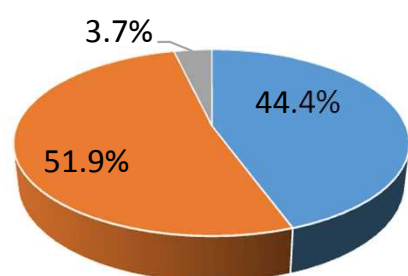
- ①交渉、意見交換の場があり、十分なやりとりが行われている。
- ②形式的な交渉、意見交換の場はあるが、実質的なやりとりは行われているとは言い難い。
- ③交渉、意見交換の場が全くない。

オペレーターが荷主と契約した運賃の状況

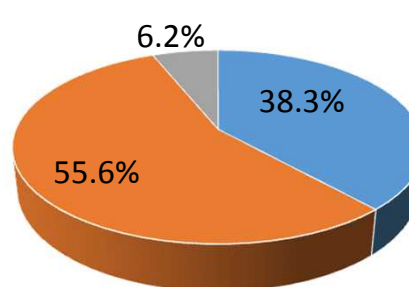
荷主と50%以上の資本関係



荷主と50%未満の資本関係



荷主との資本関係なし

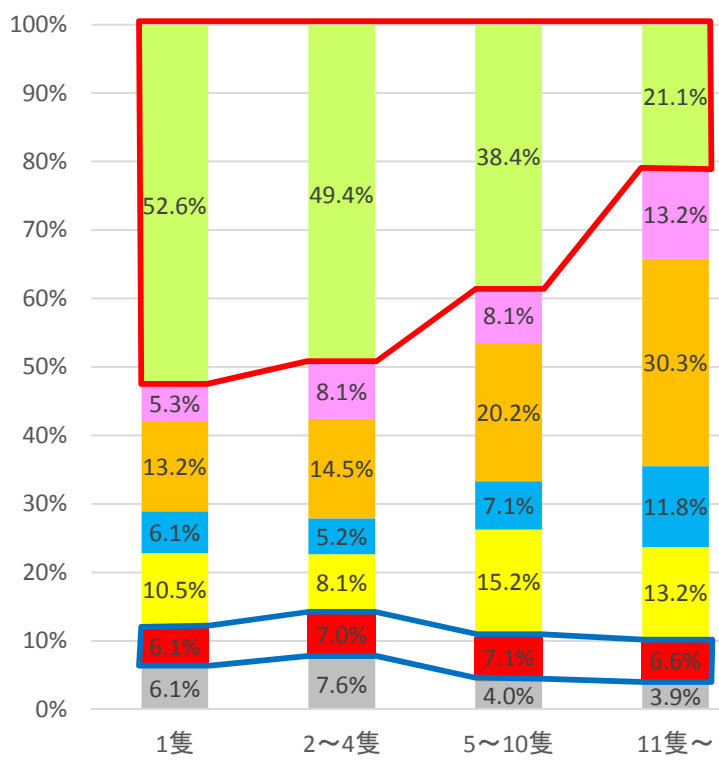


- ①輸送に係るコストは十分まかなえている。
- ②輸送に係るコストはギリギリまかなえている、もしくはやや下回る。
- ③輸送に係るコストはまかなえない。

オペレーター・オーナー／船種別の船員の確保・育成状況について

- オペレーターとオーナーともに、規模が小さい事業者でも、「①自社の努力で予備船を含め必要な者は100%確保できている。」と回答した事業者の割合は半数程度にとどまる。
- また、オペレーターについては、「⑥すでに船員を確保できなかったことにより運送できなかったことがある。」と回答した事業者が相当程度存在している。
- なお、ほとんどの船種で、船員確保策として「③派遣船員の活用を検討または確保している」との回答が最も多く、続いて「⑤船舶管理会社の活用を検討または確保している」との回答が多くなっている。

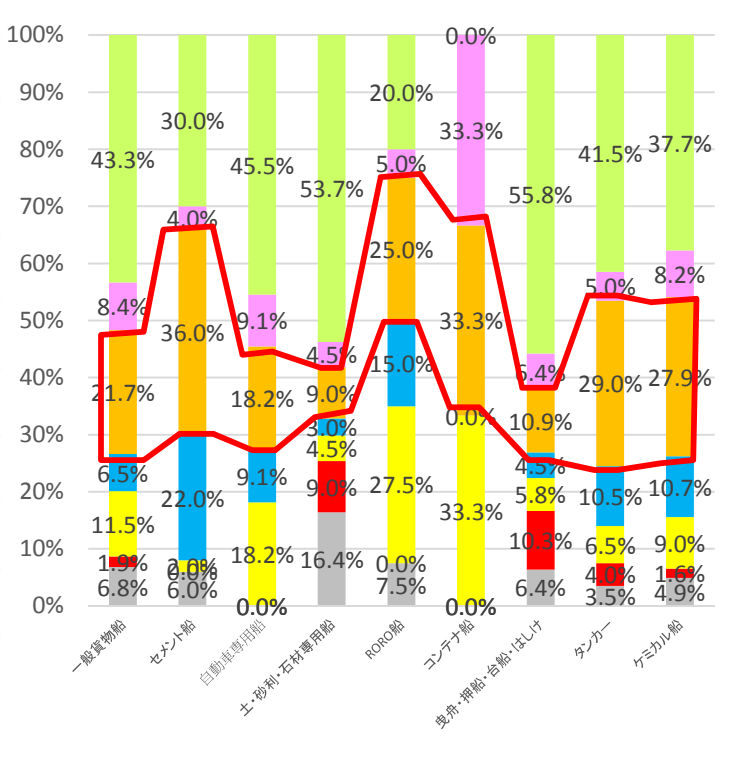
オペレーターの規模(支配船舶数)別の船員確保の現状



オーナーの規模(保有船舶数)別の船員確保の現状



船種別の船員確保の現状

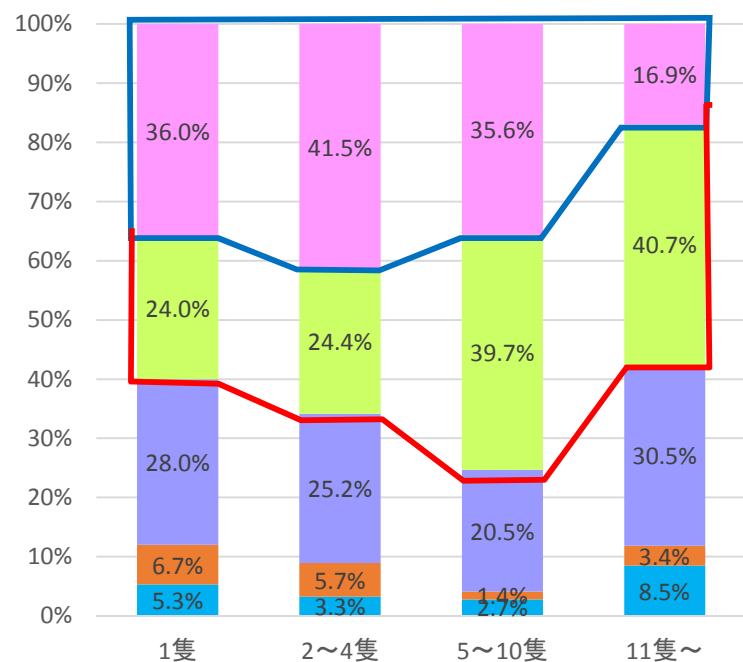


- ①自社の努力で予備船員を含め必要な者は100%確保できている。
- ②貸渡業を利用すること検討または確保している。
- ③派遣船員の活用を検討または確保している。
- ④在籍出向の活用を検討または確保している。
- ⑤船舶管理会社の活用を検討または確保している。
- ⑥すでに船員を確保できなかったことにより運送できなかったことがある。
- ⑦その他

オペレーター・オーナー／船種別の代替建造を行う場合の課題について

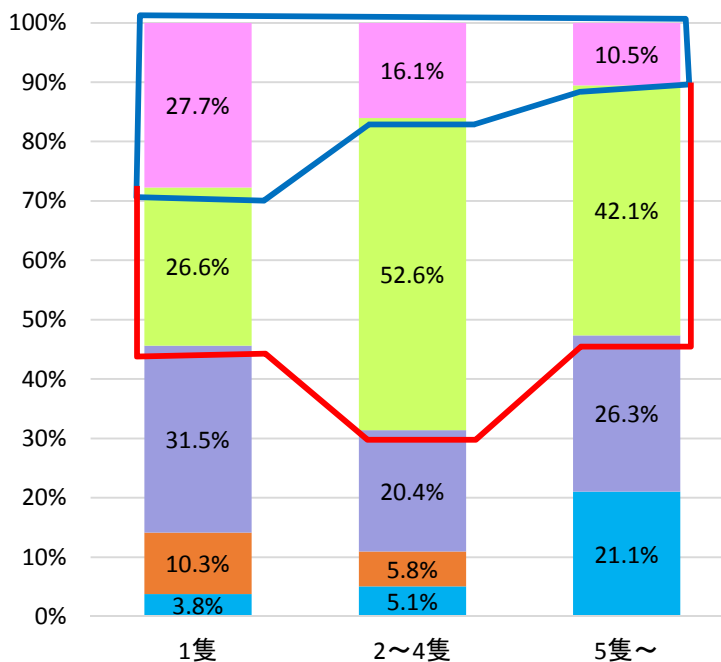
- オペレーターとオーナーを比較すると、オペレーターのほうが「①代替建造に必要な資金の確保が困難」であることが課題と回答した事業者の割合が多い。
- オペレーター・オーナーともに規模の小さい事業者のほうが「①代替建造に必要な資金の確保が困難」を課題としており、規模の大きい事業者のほうが「②新規船舶の運航に必要となる船員の確保が困難」を課題と回答する割合が高い。
- 船種別では、セメント船、自動車専用船、コンテナ船、ケミカル船では「②新規船舶の運航に必要となる船員の確保が困難」との回答が5割を超えている。また、土・砂利・石材専用船、曳舟・押船等では「①代替建造に必要な資金の確保が困難」との回答が5割を超えており、これらの船種は船齢が高くなっている(土・砂利・石材船(平均船齢25年)、曳舟・押船等(平均船齢31年))ことから、経営環境の厳しさから代替建造が進まない状況が伺える。

オペレーターの規模(支配船舶数)別の代替建造を行う場合の課題



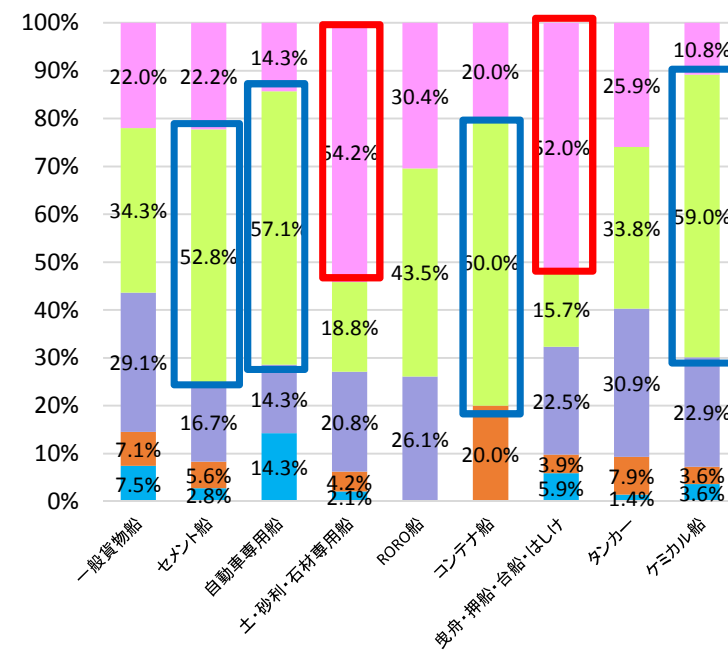
- ①代替建造に必要な資金の確保が困難
- ②新規船舶の運航に必要となる船員の確保が困難
- ③運送契約・用船契約が得られなくなるなど将来の需要への不安が大きい
- ④経営者の高齢化、後継者難
- ⑤その他

オーナーの規模(保有船舶数)別の代替建造を行う場合の課題



- ①代替建造に必要な資金の確保が困難
- ②新規船舶の運航に必要となる船員の確保が困難
- ③運送契約・用船契約が得られなくなるなど将来の需要への不安が大きい
- ④経営者の高齢化、後継者難
- ⑤その他

船種別の代替建造を行う場合の課題

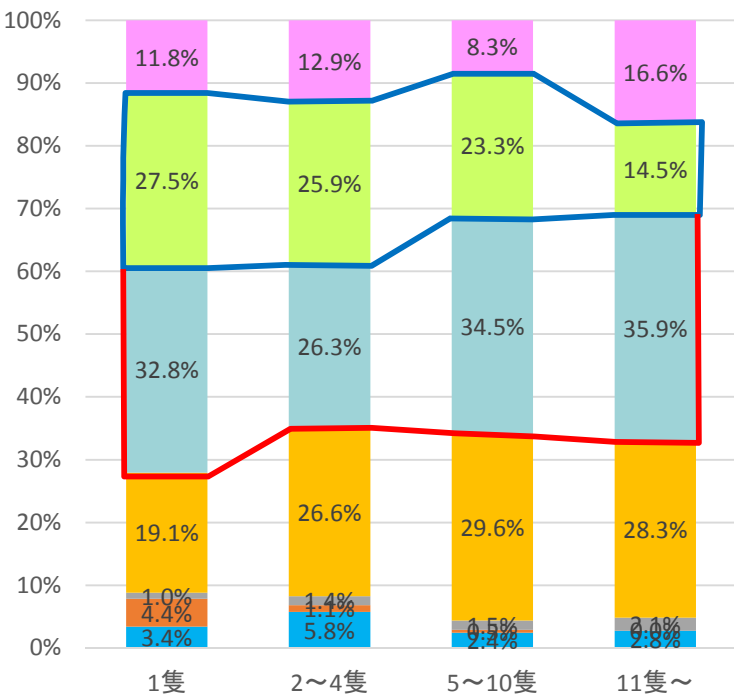


- ①代替建造に必要な資金の確保が困難
- ②新規船舶の運航に必要となる船員の確保が困難
- ③運送契約・用船契約が得られなくなるなど将来の需要への不安が大きい
- ④経営者の高齢化、後継者難
- ⑤その他

オペレーター・オーナー／船種別の内航海運業を継続していく上での課題

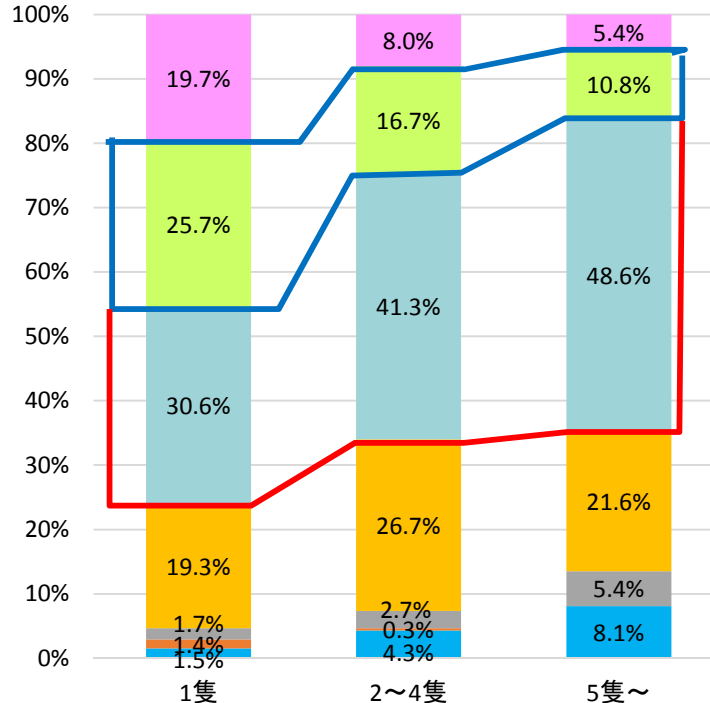
- オペレーター・オーナーともに内航海運業を継続する上での課題として「③船員確保が困難である」点を挙げる事業者が最も多いが、その割合は特にオーナーにおいて規模が大きくなるほど大きくなっている。また、「②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である」を挙げた事業者の割合はオペレーター・オーナーともに規模が小さい事業者ほど大きくなっている。
- 船種別では、いずれの船種も「③船員確保が困難である」を挙げる事業者が最も多いが、中でも、コンテナ船において顕著となっている。また、土・砂利・石材専用船、曳舟・押船・台船・はしけでは「②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である」が、自動車専用船では、「④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)」が他の船種に比べ多くなっている。

オペレーターの規模(支配船舶数)別の今後の事業継続に係る課題や支障



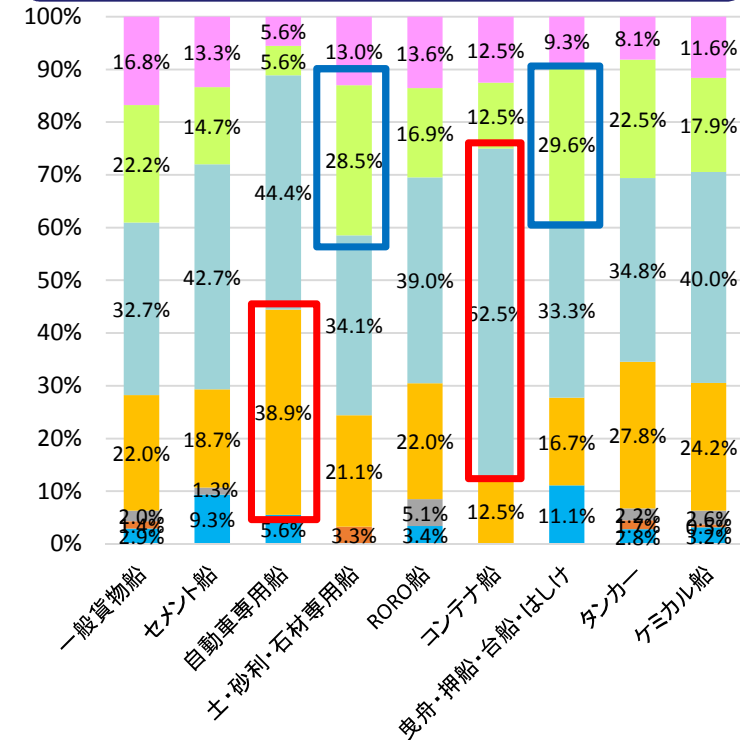
- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

オーナーの規模(保有船舶数)別の今後の事業継続に係る課題や支障



- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

船種別の今後の事業継続に係る課題や支障



- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

● 船員に係る規制、船員確保のための必要な制度の見直し等についての主な意見

【海技資格に係る見直し等】

- 海技免許取得に必要な乗船履歴の期間を短縮して欲しい。
- 船舶職員の乗組み基準を緩和して欲しい。
- 非ECDIS限定解除に対する緩和措置、ECDIS講習に対する補助金制度を創設して欲しい。

【定員・船員の融通等に係る見直し等】

- 操舵設備の進歩を踏まえ航海当直の安全最小定員の緩和をして欲しい(例えば、一人で航海、機関の免許を有する者は、航海当直が出来るようにしてほしい。)
- 外国人船員の乗船を可能として欲しい。
- 船員融通に関する規制を緩和して欲しい(在籍出向、船員派遣業の規制緩和)。
- 船舶料理士の資格を緩和して欲しい。近海・非国際は免除して欲しい。

【その他船員確保のために必要な取組等】

- 船員養成に必要な船員室を確保するためにトン数制限を緩和して欲しい。
- 船員としての職業のPRの強化等をすべきである(ハローワークなどでも求人できるようにする・メディア等の活用)。
- 海上技術学校等の定員を増やして欲しい。
- 危険物等取扱責任者の資格に係る有効期限等を緩和して欲しい。
- 陸側と船側の荷役作業を明確に区分して欲しい。

【予算・税制等に係る支援措置等】

- 新人船員(未経験者)を雇い入れるにあたっての助成金(計画雇用助成金を含む。)の拡大、手続きの簡素化をして欲しい。
- 船員保険制度の見直し(船員保険の引き下げ)、船員の所得税や住民税の優遇措置を設けて欲しい。

●(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度についての主な意見

- 他の金融機関と比べ、金利が高い。
- 長期の積荷保証や用船保証が求められる点に対応しにくい。
- 他の金融機関と比べ、市況動向に応じた柔軟な対応ができない点で利用しにくい場合がある。(借り換え・早期償還手数料が高い・返済計画の見直し、適用金利の見直し、返済期間の見直し)
- 他の金融機関と比べ、提出書類が多く、審査に相当程度の時間を要する。
- 建造船価以外の諸経費(乗出費用、工事監督費、前金払いの利息)が高い。
- 高スペックの船舶のみに限定された制度(設備要件)となっている。総トン数や船種も限定されている。

●船舶の安全に係る規制等についての主な意見

【安全に係る課題、取組の必要性】

- 全ての船舶(特に500G/T未満の船舶)に対するAISの設置を進めて欲しい(義務化、支援)。
- 船員不足を背景とする船員の質の低下が課題。船員の意識向上や教育を徹底させることが必要である。
- 法令上の規則に適合しているのに、荷主やオペレーターの独自規制がある場合があり、船員、船会社に負担となっていることが課題である。
- 陸側がすべき作業にもかかわらず船員がやっている作業があるが、過労働の続く船には安全上も問題がある。

【安全に係る規則の緩和等】

- 沿海区域の拡大をお願いしたい。
- 新造船に対しては、定期検査の期間を長くして欲しい。

● 船舶の航行に係る規制等についての主な意見

【航行に係る規制等の見直し等】

- 救難無線や救難設備等の船舶の設備が発達したことを踏まえ、また、効率的な船舶運航を実現するためにも、沿海区域の範囲を拡大してほしい。
- 漁船・プレジャーボートに対する規制・指導の強化や航路と漁場との区別の明確化をしてほしい。
- 航路における速力制限や追越禁止の見直し（「低速での縦列航行のほうが危険性が高いため、超低速船舶の追越しを認めてほしい」等）

【設備等に係る見直し等】

- AISを小型船を含むすべての船舶に義務付けしてほしい。
- 条約の変更等に伴う航海計器・設備の追加について、内航船に真に必要なものに限定してほしい。
- SOX規制強化に対応した新燃料の開発を進めてほしい。

内航海運事業実態調査 主な意見

●モーダルシフト促進のために現在実施している主な取組

- 海上輸送の省エネ、CO2削減効果のPRや、トラックの運転者不足を踏まえたセールス強化によるトラック輸送からの転換の働きかけ。
- 船舶の大型化等による積載量向上。
- 港周辺に集約先を確保した混載サービスなどによる輸送ロットの集約化。
- トラック市場のリサーチ活動(ドライバー不足と顧客のニーズの調査等)。
- 荷主と一体となったモーダルシフトの検討。

●モーダルシフト促進に向けた主な意見

- 荷主の中に海運に対する理解が浸透しておらず、海運の利点等を十分にPRする機会が必要である。
- トラックと比べた輸送コスト・競争力向上が必要。また、輸送スピードの向上や、小ロット・多頻度輸送への対応が求められる。
- モーダルシフト促進に係る国のインセンティブの付与が必要である。
- 岸壁や荷役設備(バースの水深や倉庫、道路)の整備が必要である。
- 公共バースにおける港湾の24時間の営業化(港湾事業者の協力が必要)が必要である。

●今後の内航海運の目指すべき方向性の実現に向けた取組への主な意見

【船員の確保に係る取組等】

- 最小定員規制の緩和等、船員法、船舶職員法の規制の弾力的な運用、緩和をして欲しい。
- 海技免状の履歴限定解除のために必要となる乗船履歴の期間短縮。
- 船員派遣事業許可取得の緩和等、船員の融通に関する規制緩和を行って欲しい。
- 内航船員は、居住地の十分な行政サービスを受けることができないため、住民税等の軽減や免除をして欲しい。

【船舶の建造等に係る取組等】

- 499G/Tの船舶の船員居住区拡大に係るトン数制限の緩和をして欲しい。
- AI技術導入による高度自動航行船舶など、優れた船舶を開発し、また、技術を普及させることで、建造コストを抑えた船舶の建造を進めて欲しい。
- 今後の設備投資を促す税制特例措置等の支援施策を充実させてほしい。

【モーダルシフトに係る取組等】

- モーダルシフトについて、荷主への減税等の支援を検討してもらいたい。

●内航海運全般についての主な意見

【船員の確保・船舶の設備等に係る取組等】

- 船員の確保に取り組むことが必要。
 - ・内航海運の世界や船員という職業への認識・理解を広めるためのPRを充実させる。
 - ・船員教育機関の定員を増加させる。
 - ・荷主側にも理解を求めた上、運賃・用船料を引き上げることにより、給与を上げ、また、荷役作業の改善や船室の充実等の労働環境を改善することで、魅力を高める。
 - ・外国人船員の活用を検討する。 等
- 499G/Tの船舶について、船員居住区拡大に係るトン数制限の緩和をして欲しい。
- 自動化により少ない人員で運航できる船舶の技術開発や規制緩和を進めるべき。

【事業環境の整備等に係る取組等】

- 現状の運賃・用船料が安価に過ぎるため、この改善を進めていくべき。
- 船舶の代替建造のために、オーナーのみでは対応が難しく、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度の継続や補助金等の支援措置が必要。
- 内航海運業者の大半は経営基盤が脆弱な中小企業であり、経営基盤強化を進めることが必要。
- バースや陸上設備の近代化・効率化、後背地の確保等港湾インフラの整備を進めて欲しい。