

「内航未来創造プラン～たくましく 日本を支え 進化する～」(要旨) (内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会とりまとめ(H29年6月))

I. 内航海運の現状

1. 内航海運の果たしている役割

- ・ 内航海運は、国内貨物輸送の44%、産業基礎物資輸送の8割を担う基幹的輸送インフラ。地方創生や災害発生時等の代替輸送にも重要な役割。
- ・ モーダルシフトの推進や海上分野でのCO2削減、船舶の燃料油の硫黄分濃度規制強化への対応等地球環境問題にも貢献。

2. 近年の内航海運に関する諸状況の変化

- ・ 産業基礎物資の生産の減少、荷主企業の経営統合等を背景に輸送量は14%減少。
- ・ 事業者数は23%減少、オーナーは39%減少。事業者の規模は拡大傾向。
- ・ 内航船舶の大型化は進展したものの、船舶の高齢化が進行。
- ・ 内航船員の数は、7%減少し、50歳以上の船員が56%に。

3. 内航海運事業者の現下の状況

- ・ 産業基礎物資輸送は、寡占化された市場における少数かつ大規模の荷主企業の下、荷主企業-オペレーター-オーナーと専属化・系列化する構造。
- ・ 内航海運事業者は企業努力のみで輸送貨物を増やすことには限界。減少傾向の輸送需要等も踏まえると、事業環境は大変厳しい状況。
- ・ 船舶管理会社は、小規模事業者などにおける活用が不十分。

4. 今後の輸送需要の見込み

- ・ 今後の産業基礎物資の生産・需要見通しは、減少または横ばいの見込み。企業統合による輸送の効率化も背景に輸送需要は減少する可能性。
- ・ 内航貨物輸送量も同様に減少ないし横ばいの傾向の見込み。

II. 内航海運の目指すべき将来像と今後の内航海運政策の基本的な方向性等

1. 内航海運の課題等

- ・ 船員を継続的に確保出来るかどうかが事業継続上の最大の課題。
- ・ 船舶管理会社に対する情報の不足、統一的な評価がないことが課題。
- ・ 法定耐用年数以上の船舶が7割を超える「船舶の高齢化」の状態。
- ・ 船舶の大型化等による輸送効率の改善、生産性向上が極めて重要。
- ・ 先進技術等を活用し船員の省力化を実現する船舶の開発・普及が重要。
- ・ 50歳以上の船員が5割を超える「船員の高齢化」の状態。
- ・ 船員教育機関の供給量に限界。専門的・高度な教育の実現も課題。
- ・ 船員の荷役業務の役割分担の明確化や負担軽減が重要。

- ・ 事業者間の連携による船員の確保・育成にあたっては、船員育成コストの負担や船員派遣事業への参入拡大等が課題。
- ・ 現状ではモーダルシフトに資する船舶の情報が十分な形で提供されておらず、荷主企業等が船舶の利用を検討し難い状況にあることが課題。
- ・ 低硫黄燃料油の品質、供給量、価格等の見込み等に係る懸念が存在。

2. 内航海運の目指すべき将来と今後の内航海運政策の基本的な方向性

(1) 今後概ね 10 年を見据えて内航海運の目指すべき将来像

- ・ 「安定的輸送の確保」
 - 具体的には、産業基礎物資については我が国における生産・流通に必要とされる輸送サービスを提供すること、産業基礎物資以外の貨物については、陸上輸送からのモーダルシフトを一層推進することを目指す。
- ・ 「生産性向上」
 - 具体的には、船舶や船員等の内航海運の生産手段の能力を最大限発揮させ、輸送量を最大化することを目指す。

(3) 施策の効果の検証・評価のための指標の設定について

① 「安定的輸送の確保」に係る指標

- a) 「産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合」
 - ・ 100(H23 年度から 27 年度の平均値) → 105(H37 年度)
- b) 「海運によるモーダルシフト貨物輸送量」
 - ・ 333 億トンキロ(H24 年度) → 410 億トンキロ(H42 年度)

② 「生産性向上」に係る指標

- a) 「内航貨物船の平均総トン数」
 - ・ 715 総トン(H27 年度) → 858 総トン(H37 年度)
- b) 「内航海運の総積載率」
 - ・ 42.6%(H27 年度) → 44.5%(H37 年度)
- c) 「内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量」
 - ・ 3,882 トンキロ／時間(H27 年度) → 4,542 トンキロ／時間(H37 年度)

Ⅲ. 今後取り組むべき具体的施策等

1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

(1) 船舶管理会社の活用促進

- ・ 一定水準以上のサービスを提供する船舶管理会社に係る「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)登録制度の創設

(2) 荷主企業・内航海運事業者等間の連携による取組強化

- ・ 荷主・海運事業者等により構造的課題の共有を図る「安定・効率輸送協議会」(仮称)の設置 等

(3) 新たな輸送需要の掘り起こし

- ・ 荷主・海運事業者等の連携によりモーダルシフトを推進する「海運モーダ

ルシフト推進協議会」(仮称)の設置

- ・ モーダルシフト船の運航情報等一括検索システム構築 等

(4) 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

- ・ 交通政策審議会港湾分科会の議論を踏まえた取組実施

2. 先進的な船舶等の開発・普及

(1) IoT技術を活用した船舶の開発・普及

- ・ 船舶・船用機器のIoT化やビッグデータ解析等を活用した先進的な技術の研究開発等の促進、各種基準の整備等を行い自動運航船(Auto-Shipping)を実用化

(2) 円滑な代替建造の支援

- ・ 「労働環境改善船(仮称)」等に対する船舶共有建造制度の優遇措置検討

(3) 船舶の省エネ化・省CO2化の推進

- ・ 船舶の省エネルギー性能を「見える化」する内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及 等

(4) 造船業の生産性向上

- ・ 新型船開発・設計能力の強化、中小造船事業者を支える造船人材の確保・育成 等

3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

(1) 高等海技教育の実現に向けた船員教育体制の抜本的改革

- ・ ニーズに合致した船員養成、4級海技士養成定員拡大等を目指し、「(独)海技教育機構の内航船員養成に関する調整会議」において検討

(2) 船員のための魅力ある職場づくり

- ・ 499総トン以下の船舶の船員居住区拡大に係る船員配乗のあり方の検討、安全基準の緩和
- ・ 船舶調理士資格の効率的な取得方法に係る検討(検討会の設置)
- ・ 船員派遣事業の許可基準の見直しに係る検討 等

(3) 働き方改革による生産性向上

- ・ 「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」(仮称)を設置し、実態に即した船員配乗のあり方を検討
- ・ 荷役作業の負担軽減の実現に係る議論 等
- ・ 将来の技術革新の進展・働き方改革の方向性を踏まえた配乗・定員の見直し検討 等

4. その他の課題への対応

- ・ 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- ・ 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- ・ 海事思想の普及