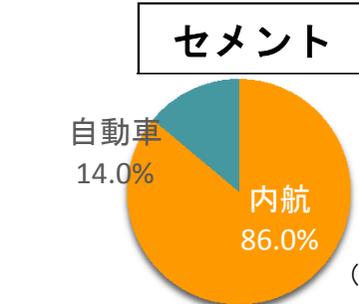
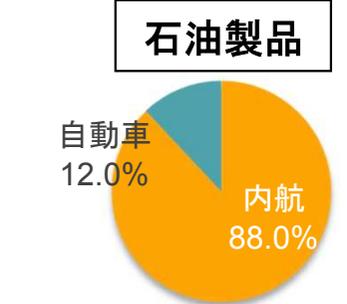
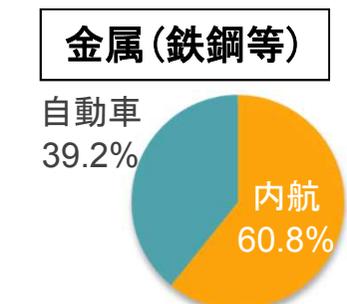
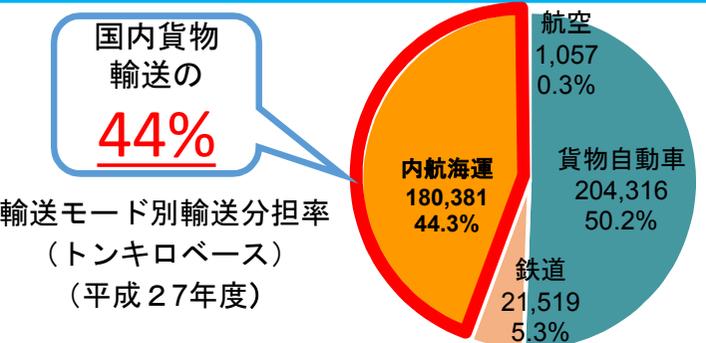


内航海運と船舶管理会社の現状

内航海運の現状

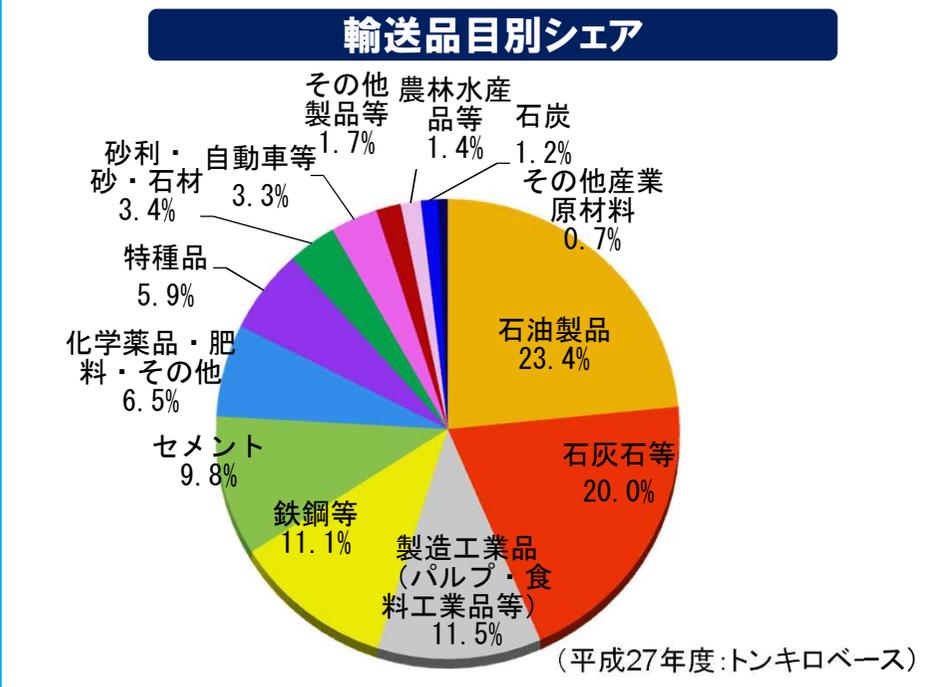
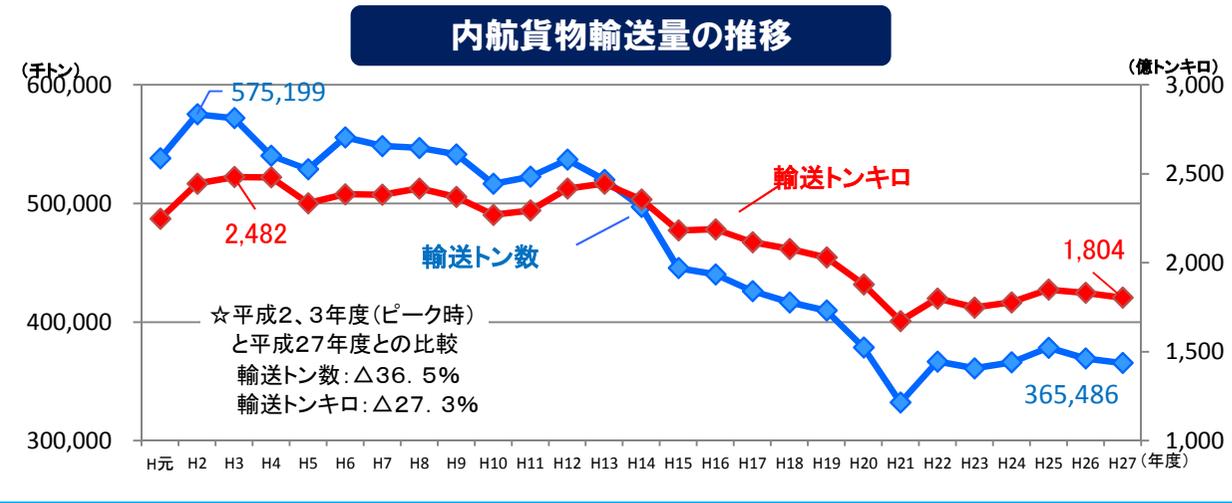
- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の44%、産業基礎物資輸送の約8割**を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 一方、産業基礎物資輸送が輸送需要の大宗を占めることから、国内需要の縮小、国際競争の進展等により、**内航貨物全体の輸送量はピーク時に比べ27%(輸送トンキロベース)減少**となっている。



産業基礎物資輸送の **約8割**

(平成27年度:トンキロベース)

(出典)「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」(平成27年度)より国土交通省海事局内航課推計



<内航船舶船腹量>
 隻数: 5,183隻
 総トン数: 3,705千トン



(出典)「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成

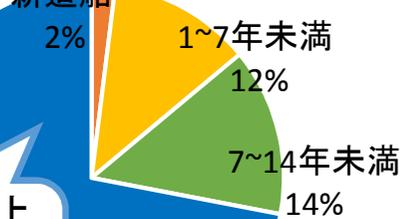
内航海運の課題

- 内航海運は船齢14年(法定耐用年数)以上の船舶が全体の7割を占めるという「**船舶の高齢化**」、50歳以上の船員の割合が5割を超えるという「**船員の高齢化**」の「**2つの高齢化**」という構造的課題を抱えている。
- 内航海運の市場構造は、**寡占化された荷主企業-オペレーター-オーナーの専属化・系列化**が固定化しており、**事業者の99.6%は中小企業**であり、その事業基盤は脆弱。
- 一方、CO2削減等の観点から、**更なるモーダルシフトの推進**が求められている(「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において32年度までにモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(24年度比10%増)とすることとされている。)

船舶と船員の「2つの高齢化」

【船舶の船齢構成】

(平成27年4月現在)

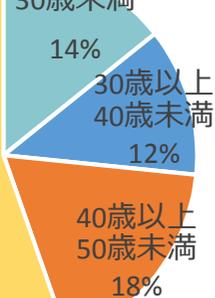


船齢14年以上の船舶の割合

72%

【船員の年齢構成】

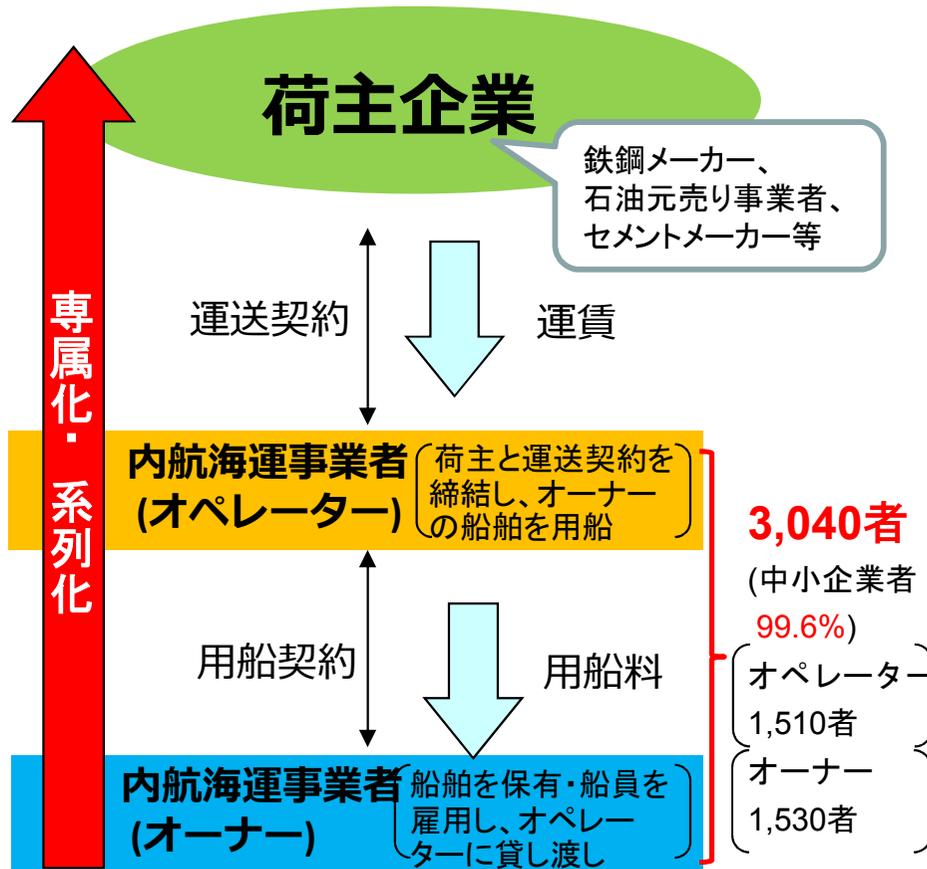
(平成27年10月現在)



50歳以上の船員の割合

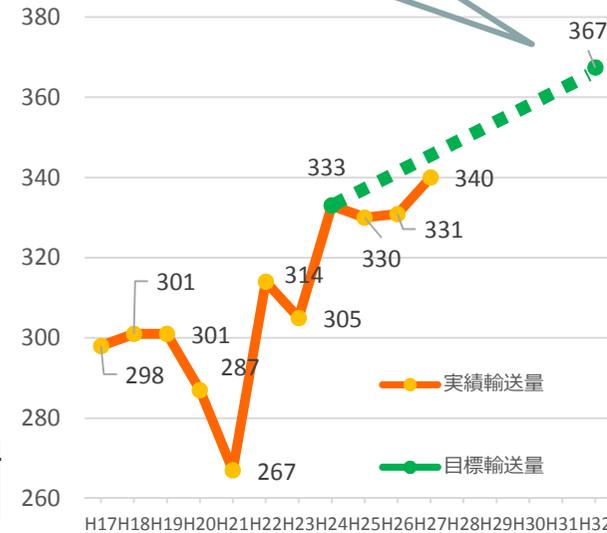
55%

内航海運業の市場構造



海運へのモーダルシフトの状況

交通政策基本計画における目標値



内航海運が中長期的に目指すべき方向性(将来像)について

- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で対策を講じる必要がある。
- このため、目指すべき将来像として「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点を軸として位置づけるとともに、その実現による目標を可能な限り明らかにし、評価に資するための指標を設定。

「安定的輸送の確保」

- ・若年・女性船員の確保・育成の促進
- ・円滑な代替建造の支援
- ・新たな輸送需要の掘り起こし
- ・船舶管理会社の活用促進等事業者の経営基盤の強化

「生産性向上」

- ・省エネ化・CO2化の推進
- ・先進船舶等効率的な運航のための技術の開発・普及



将来像(概ね10年後目途)

- 先進船舶による効率性向上
- 円滑な代替建造促進
- 若年船員の確保・育成促進
- <目標>
- ・内航船の平均総トン数: **20%増**
- ・内航船員一人・一時間当たりの輸送量: **17%増**

- 事業基盤の強化
- 荷主等との連携強化
- <目標>
- ・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: **5%増**
- ・内航海運の総積載率: **5%増**

- モーダルシフトの一層推進
- 省エネ化・省CO2化の推進
- <目標>
- ・海運によるモーダルシフト貨物輸送量: **23%増**

荷主等との連携、技術革新を通じた「**安定的輸送の確保**」・「**生産性向上**」の実現

「内航未来創造プラン」で定めた将来像のための具体的施策

- 目指すべき将来像として位置付けた「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点の実現に向け、「**内航海運事業者の事業基盤の強化**」「**先進的な船舶等の開発・普及**」「**船員の安定的・効果的な確保・育成**」等について、次のような具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。

1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
 - 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)登録制度の創設・運用(H29～創設、H30～運用)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
 - 「安定・効率輸送協議会」(仮称)の設置(H29～)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
 - 「海運モーダルシフト推進協議会」(仮称)の設置(H29～)
 - モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(H29～)
- 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

2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
 - 自動運航船(Auto-Shipping)の開発(H37目途)
- 円滑な代替建造の支援
 - (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(H30～)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
 - 内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(H29～暫定試行、H31～本格導入)
 - 代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
 - (独)海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革(養成定員拡大等)
- 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居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和(H29～)
 - 船内で調理できる者の人材の確保
 - 船員派遣業の許可基準の見直し(H29～)等
- 働き方改革による生産性向上
 - 船員配乗のあり方の検討(H29～)等

4. その他の課題への対応

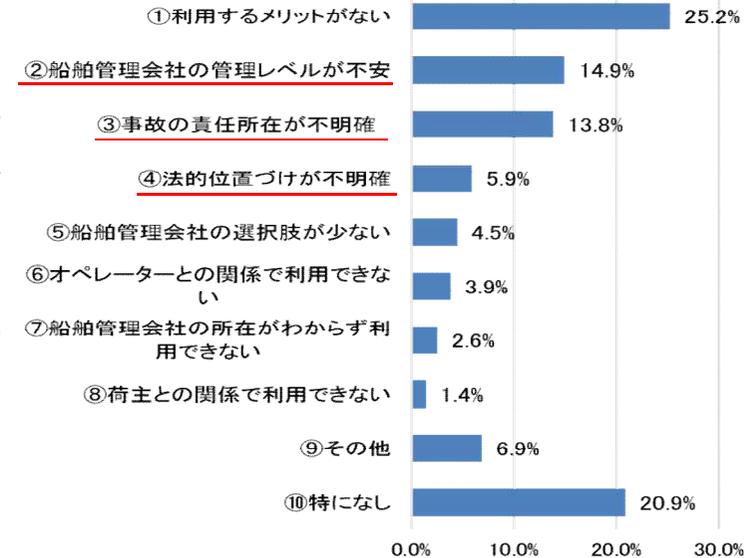
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

船舶管理会社の活用促進について(「内航未来創造プラン」より)

現状・課題

- 中小事業者が大半であり、かつ、荷主企業-オペレーター-オーナーの専属化・系列化の構造が固定化している内航海運において、船員養成や船舶の維持管理を自社のみで対応することが難しい状況。
- 個社単位でなく、船舶管理会社を活用して船員養成や確保、船舶の維持管理を集約させるなど、効率的な船舶管理を行うことが事業基盤強化に有効。
- 一方で、1隻所有の事業者のうち、船舶管理契約を締結している事業者は1割程度にとどまるなど、船舶管理会社を活用した小規模事業者の事業効率化・経営基盤強化は途上。
- これまで、ガイドライン策定等の取組を進めてきたものの、船舶管理会社に対する具体的な情報の不足、船舶管理会社の品質について統一的な管理・評価がなされていないことが船舶管理会社活用のネック。

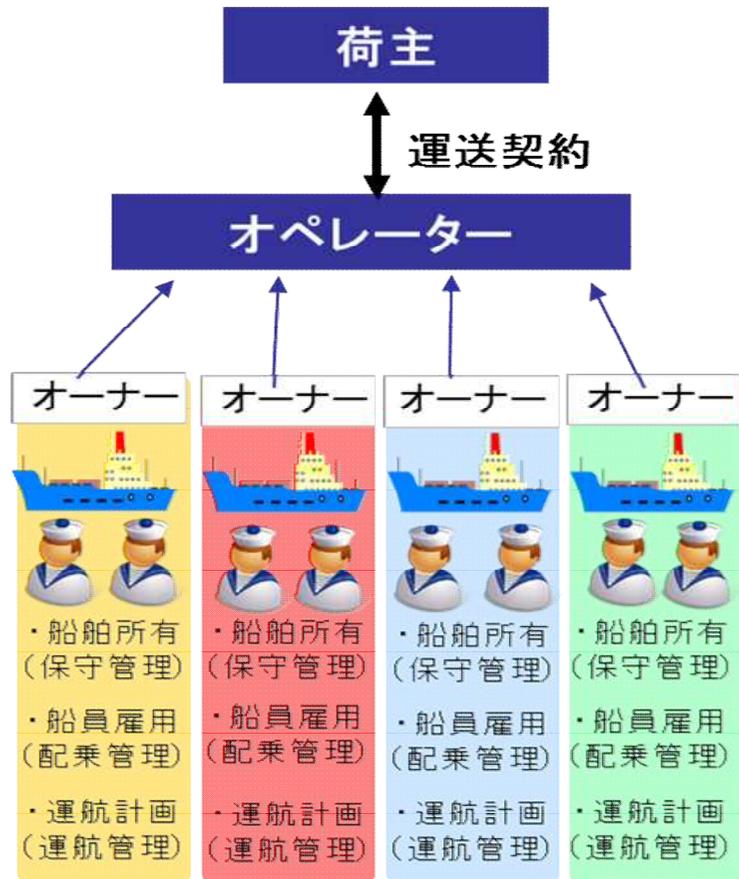
船舶管理契約を締結しない理由



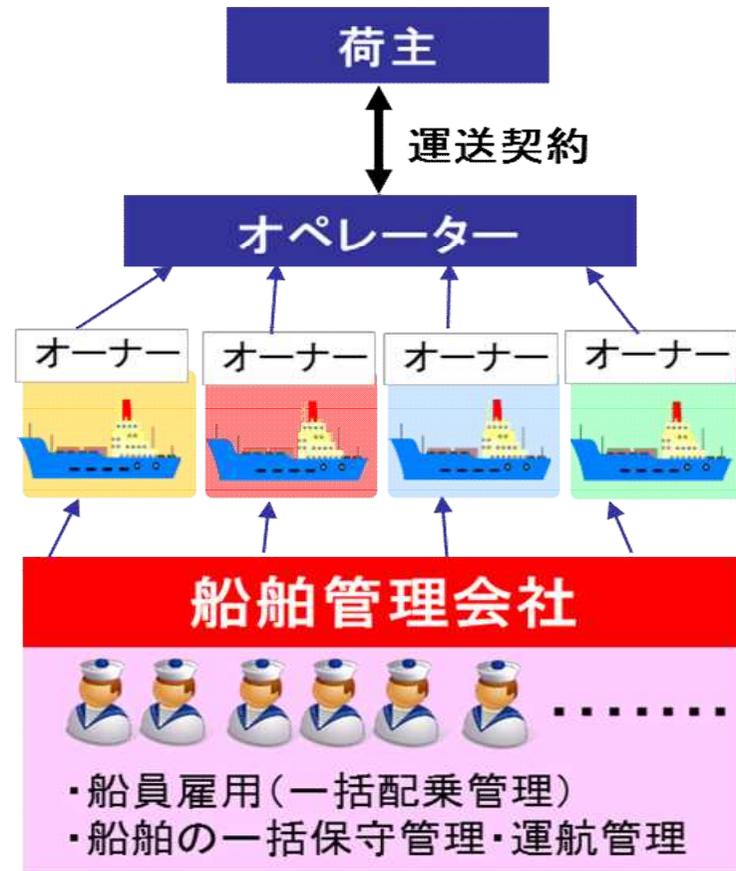
取組の内容・進め方

- このため、一定の水準以上のサービスを提供する船舶管理会社についての国土交通大臣の登録制度を創設し、一定の品質確保を行う。⇒ 平成30年度より運用開始。
- 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)との契約により事業基盤強化等を実施する事業者の新造船建造に際し、他の政策要件への上乗せ要件に追加するなどの優遇措置の導入を検討し、船舶管理会社の活用促進を図る。

登録制度導入で期待される効果



船舶管理会社の活用



活用のメリット

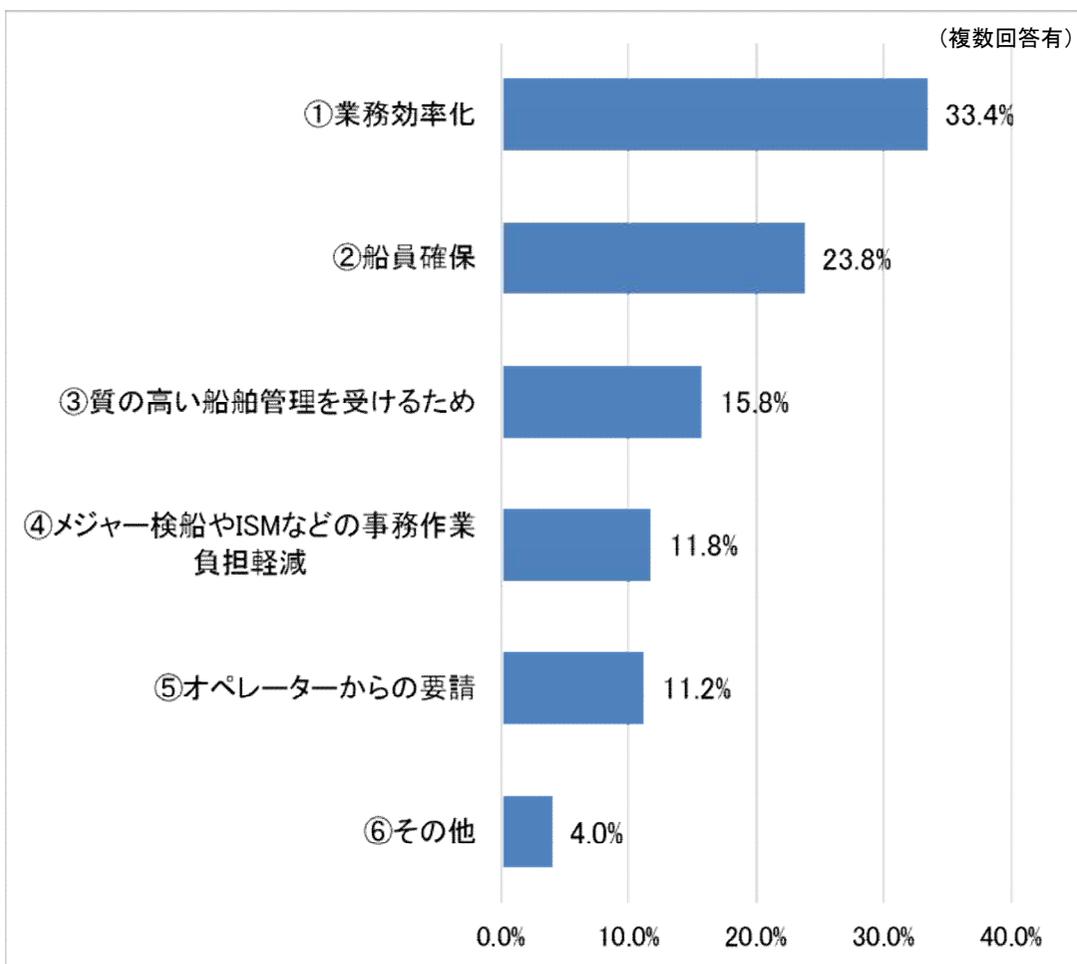
- ◆ 個別の事業者単位での管理に比較し、効率性が向上
- ◆ 船舶管理会社独自のノウハウも活かした管理の実現

一定の水準のサービスを提供する船舶管理会社であることが国により担保されることで、登録船舶管理事業者や船舶管理会社を利用する事業者が増加し、内航海運事業者の経営体力の強化に寄与。

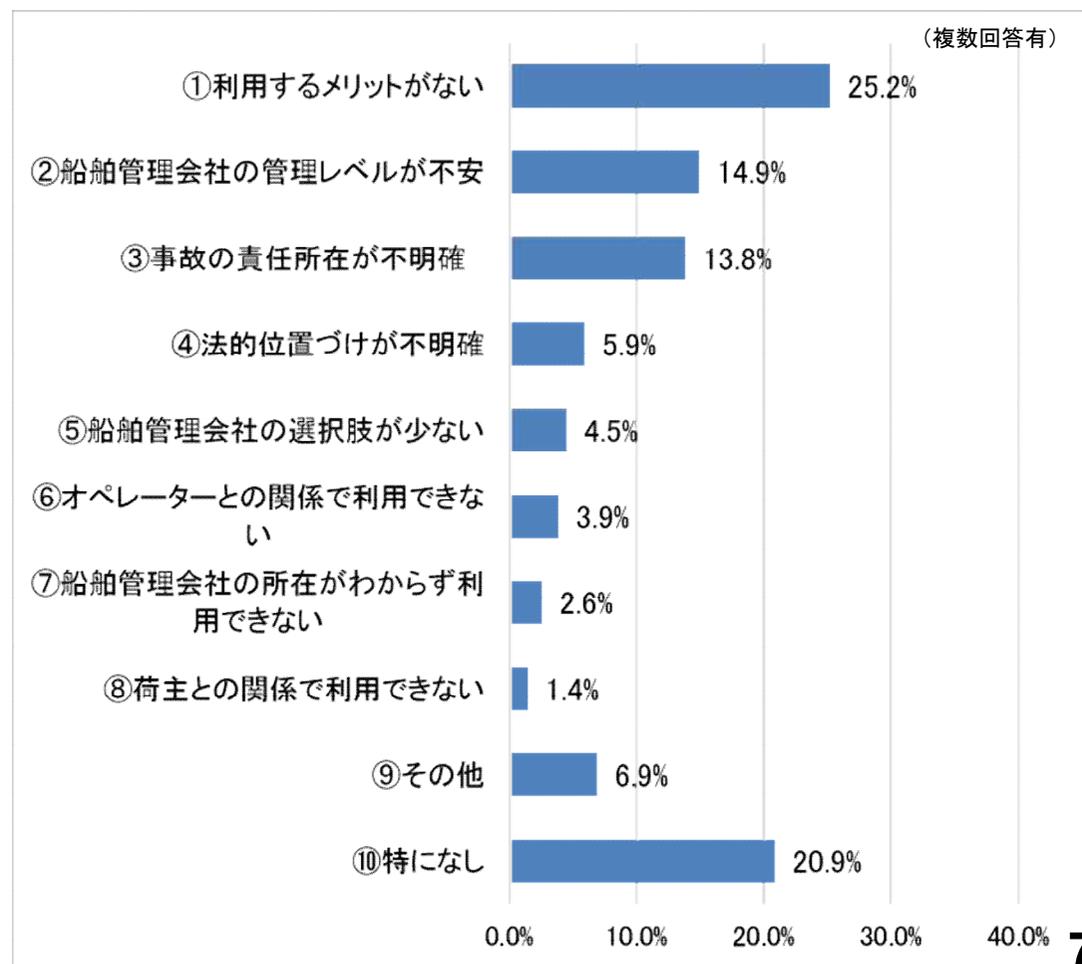
船舶管理会社の活用状況（「内航海運事業実態調査」結果より）

- 船舶管理会社を活用する理由としては、「業務効率化」、「船員確保」や「質の高い管理を受けるため」と回答した者が全体の7割を超えており、船舶管理会社の活用が効率的な運航のための重要な手段と位置付けられていることが伺える。
- 一方、船舶管理会社を活用しない理由としては、「利用するメリットがない」、「管理レベルが不安」、「事故の責任の所在が不明確」等を挙げる事業者が多数であり、船舶管理会社に係る法的な位置づけ・制度が整備されていないことを背景に船舶管理会社に対する具体的な情報の不足、船舶管理会社の品質について統一的な評価がなされていないことが課題と考えられる。

船舶管理契約締結理由



船舶管理契約を締結しない理由



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

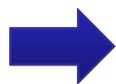
- 「船員職業安定法等の一部改正に伴う船舶管理会社及び在籍出向に関する基本的考え方」(H17.2 海事局長通達)
 - 違法な船員派遣事業又は船員労務供給事業に該当しない船員配乗行為を行うことができる船舶管理会社の要件を整理。
- 「内航海運グループ化について」(しおり及びグループ化マニュアル)(平成20年3月公表)
 - 船舶管理会社を活用したグループ化のメリット、デメリット等を示しつつ、船舶管理会社の設立・運営の具体的方法について整理。
- 「内航海運における船舶管理に関するガイドライン」(平成24年7月公表)
 - 船舶管理業務の実施にかかる手順・体制、船舶管理責任者等の任命、船舶管理規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

船舶管理会社等の主な契約形態図

