

第2章 内航海運の現状

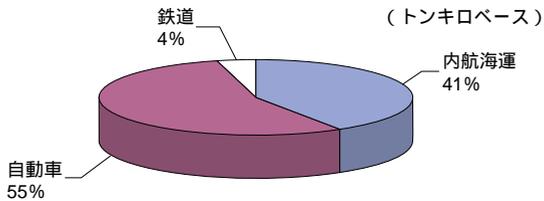
第1節 内航貨物輸送の現状

内航海運の輸送状況

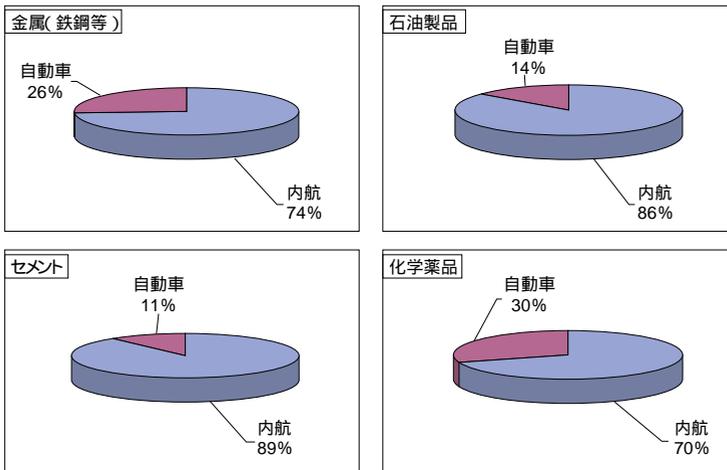
概要

1. 内航海運は、国内貨物輸送の41%を担う。
2. 我が国経済・国民生活を支える産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等の約8割を輸送しており、これら産業は、内航海運輸送がなければ生産活動の基盤が失われる。

図表2-2-1 輸送機関別のシェア（平成11年度）



図表2-2-2 主要品目の輸送分担率（平成11年度トンキロベース）

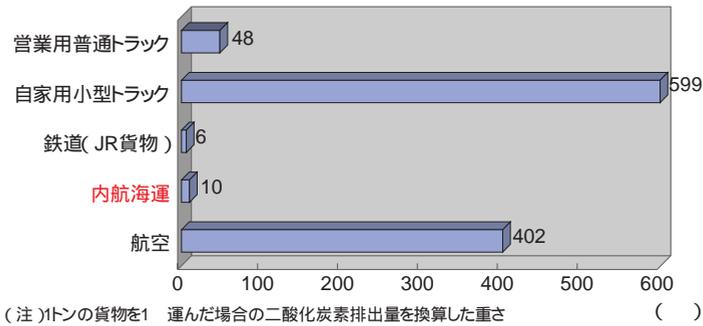


内航海運の輸送状況

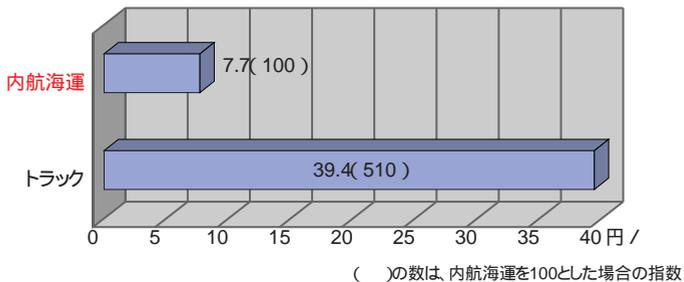
概要

1. 内航海運はエネルギー効率が高く（トラックの5倍）、地球環境問題の点で優れている。
2. 内航海運は、輸送効率が高く（トラックの5倍）、物流効率化の観点で優れている。

図表2-2-3 二酸化炭素排出原単位



図表2-2-4 内航海運とトラックとの輸送量当たり営業収入（平成10年度）

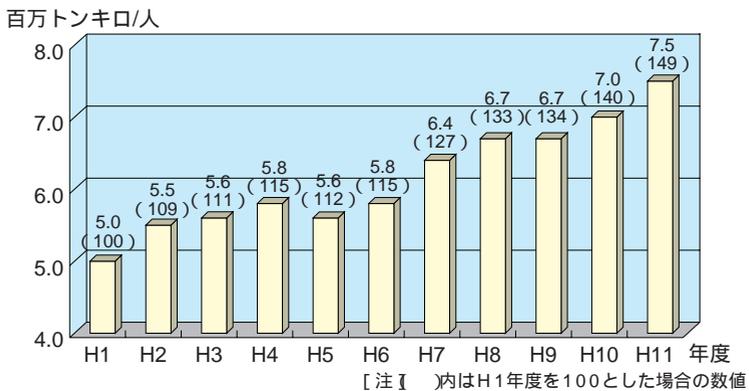


内航海運の輸送効率化

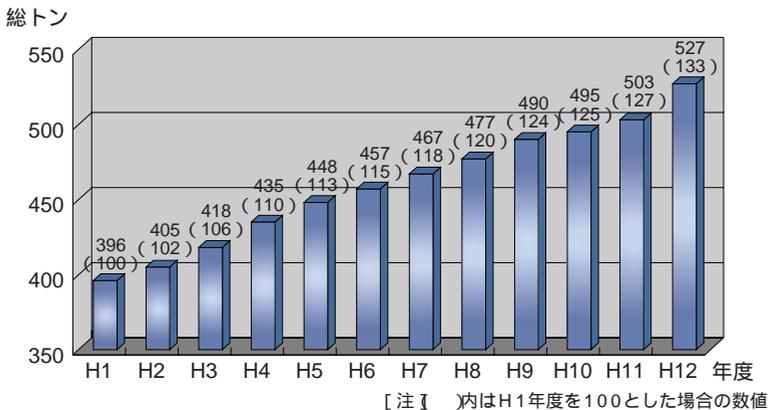
概要

H1年度と比べ、従業員(内航船員)1人当たりの輸送トンキロ(H11年度)は5割増、1隻当たりの平均総トン数(H12年度)は3割増となっており、内航海運の輸送効率化は着実に進展が図られてきている。

図表2-2-5 従業員1人当たりの輸送トンキロ



図表2-2-6 1隻当たりの平均総トン数の推移(内航貨物船)

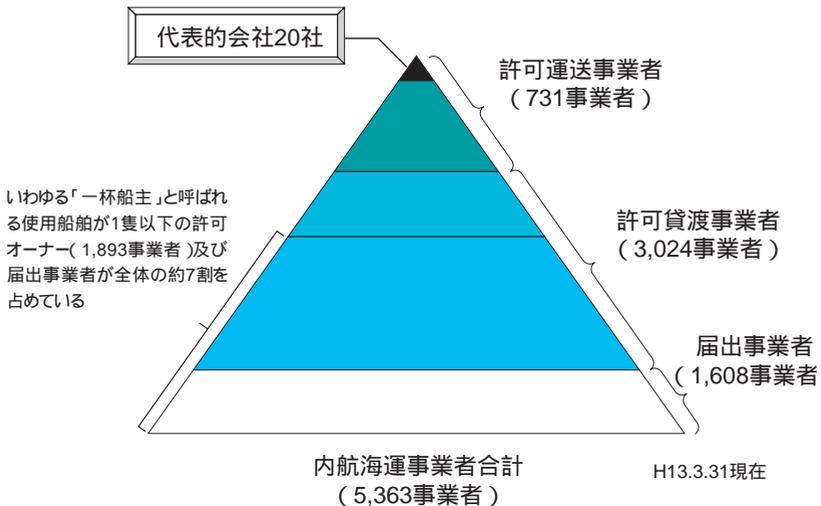


第2節 内航海運事業の現状

内航海運の産業構造

概 要	
1. 内航海運事業者数	5,400事業者 99.3%が中小企業
2. 内航海運事業	<ul style="list-style-type: none"> オペレーター：荷主の要請に応じて貨物を運送 (運送事業者) オーナー：船舶をオペレーターに貸渡し、実 (貸渡事業者)際の運航を担う
許可事業者	<ul style="list-style-type: none"> オペレーター 731事業者 オーナー 3,024事業者
届出事業者	(オペレーター+オーナー) 1,608事業者
(注) 1.許可事業者は100総トン以上である。	

図表2-2-7 内航海運事業者の構造



内航海運の産業構造

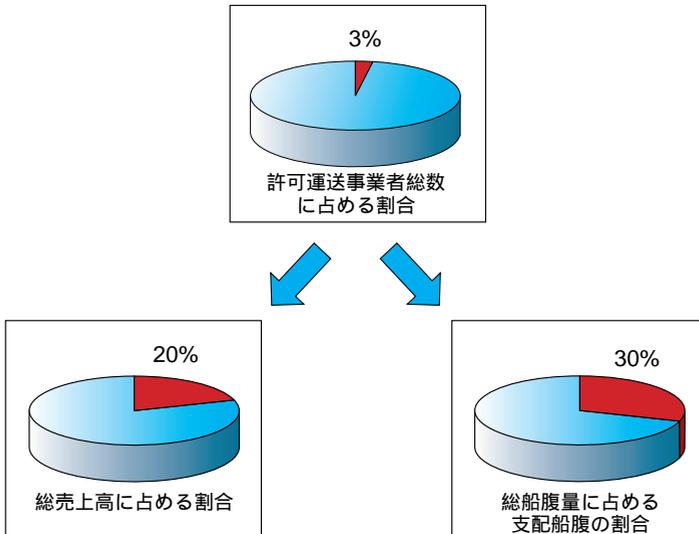
概要

内航海運事業は、代表的オペレーター会社20事業者で、総売上高の20%、総船腹量の30%を占めている。

図表2-2-8 内航海運の代表的会社20社

主要積荷	代表的会社20社
鉄 鋼	エヌケーケー物流、住金物流、日鐵物流、神鋼物流
石 油	鶴見サンマリン、上野トランスティック、宗像海運、田淵海運、旭タンカー、第一タンカー
セメント・紙・自動車	東海運、宇部興産海運、親和内航海運、栗林商船、フジトランスコーポレーション
コンテナ・雑貨	川崎近海汽船、日本通運、日本海運、日本マリン、近海郵船

図表2-2-9 代表的会社20社の全体に占める割合



内航海運業の船どころ

概要

1. 瀬戸内地方、九州地方には、いわゆる「船どころ」と呼ばれる地域があり、内航海運業や中小造船業などの内航関連産業が当該地域の基幹産業として大きな役割を果たしている。
2. 3地方合計の内航海運事業者数の全国数に対する割合は、ほぼ7割に達している。
3. また、当該地域において30以上の事業者数を有する市町は23市町で、1,559の事業者（全国に対する割合は29%）が集中している。

図表2-2-10 内航海運事業者の多い地域

	事業者数	全国に対する割合
中国地方	1,407	26%
四国地方	1,042	19%
九州地方	1,233	23%
3地方合計	3,682	68%

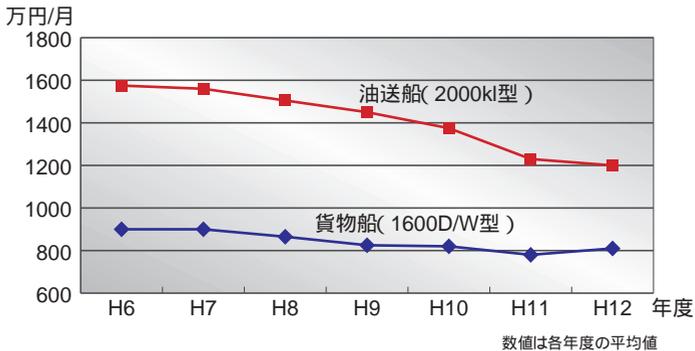


内航海運の経営と規制緩和の状況

概要

1. 内航海運は、近年の産業構造や輸送環境の変化に対応して輸送コストの削減が強く要請されており、厳しい経営環境にある。
2. 内航海運の運賃・用船料は、国内景気の停滞、船腹過剰等により近年低下傾向にあったが、貨物船については12年度から上昇に転じつつあり、油送船は概ね横ばい又は低下傾向となっている。

図表2-2-11 用船料の推移



図表2-2-12 規制緩和の経過

- | | |
|-------|--|
| 昭和39年 | 内航二法(内航海運業法、内航海運組合法)成立 |
| 41年 | 内航海運業法改正(事業を登録制から許可制に変更)
スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業開始 |
| 46年 | 100総トン未満の事業者は届出制に緩和 |
| 平成8年 | オペレーターの許可基準船腹量の緩和
沖縄航路等6運賃協定廃止 |
| 10年 | スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業解消
内航海運暫定措置事業導入 |
| 11年 | 内航タンカー等2運賃協定廃止 |

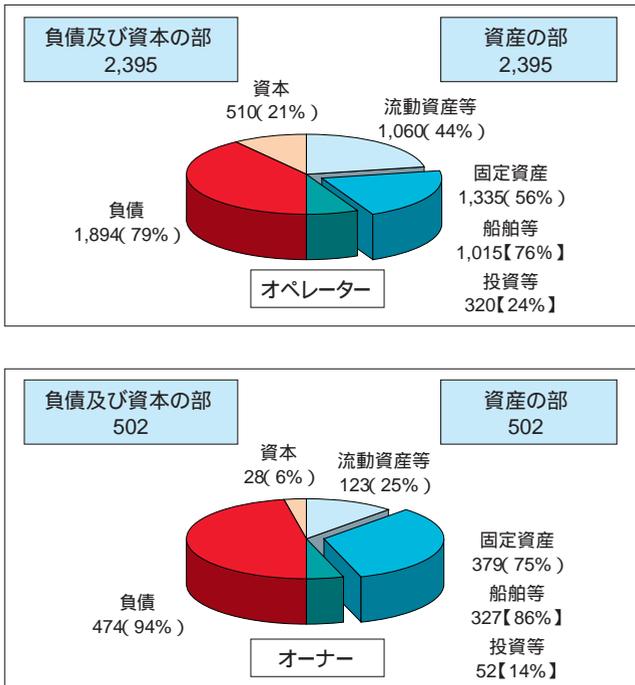
内航海運の財務状況

概要

内航海運事業者の固定資産に占める船舶等の割合は、オペレーターが76%、オーナーが86%であり、船舶等に依存した資産構成となっている。

また、自己資本比率は、オペレーターが21%、オーナーが6%であり、特にオーナーについては、非常に脆弱な経営基盤となっている。

図表2-2-13 内航海運の財務状況



平成11年度、単位:百万円

注:()内は各部に対する、

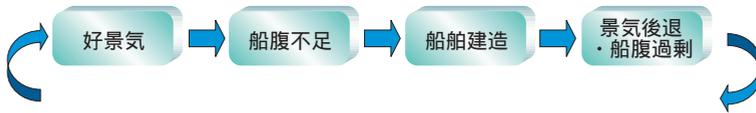
【 】内は固定資産に対する割合

内航船腹の需給ギャップ

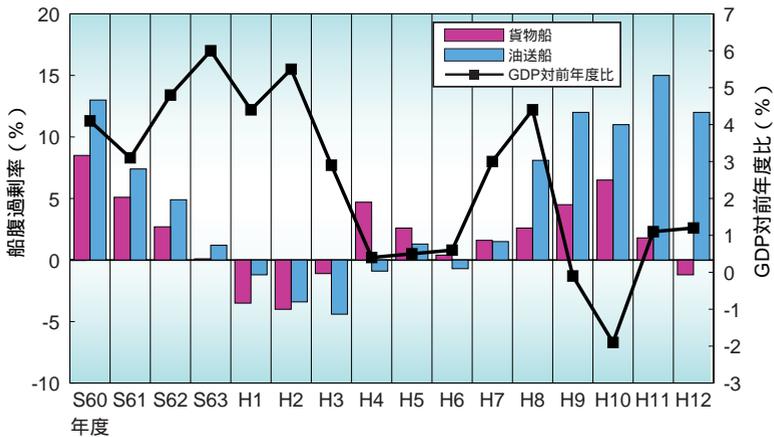
概要

内航海運は、主要貨物が産業基礎物質であり、市況変動による生産調整等の要因で輸送需要が大きく変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造。

図表2-2-14 内航船腹の需給ギャップが生じるサイクル



図表2-2-15 船腹過剰率の推移



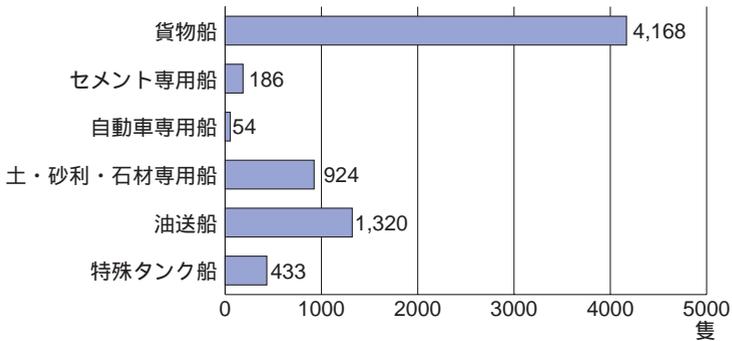
内航海運の船腹量構成

概要

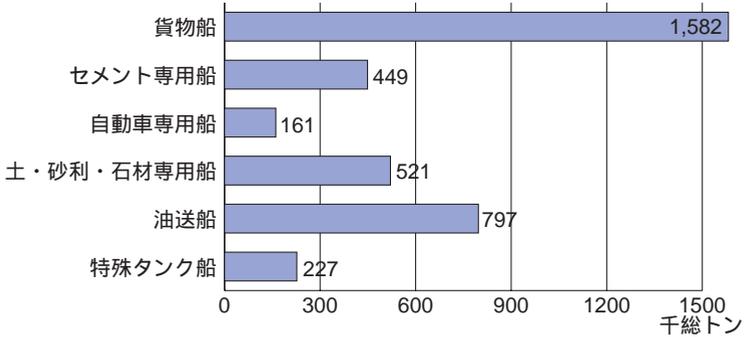
- ・内航海運の船腹量は、7,085隻、374万総トンである。
- ・なお、許可船舶（100総トン以上）では、4,953隻、367万総トンである。

（平成13年3月31日現在）

図表2-2-16 内航船舶の船種別隻数



図表2-2-17 内航船舶の船種別船腹量



内航海運の船腹量構成

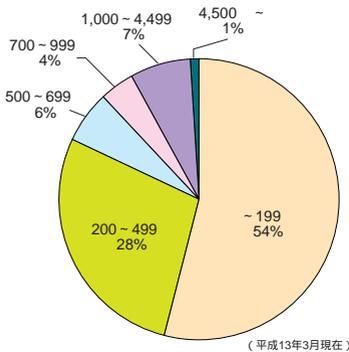
概要

内航船舶は、徐々に大型化、近代化しているものの、コスト競争力等の面で劣る小型・老朽船が多い。

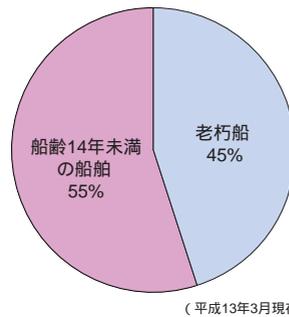
200総トン未満の小規模船舶 : 54% (隻数ベース)

老朽船 (船齢14年以上の船舶) : 45% (隻数ベース)

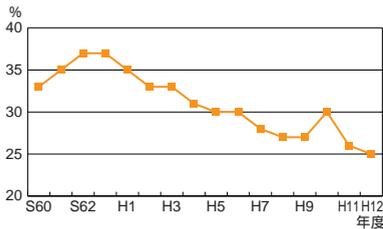
図表2-2-18 内航船舶の船型別船腹量 (隻数ベース)



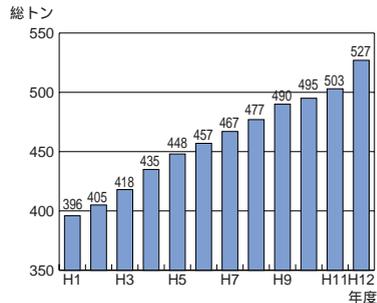
図表2-2-19 内航船舶の船齢別船腹量 (隻数ベース)



図表2-2-20 老朽船比率の推移 (総トン数ベース)



図表2-2-21 1隻当たりの平均総トン数の推移 (内航貨物船)



内航船舶の建造状況

概要

1. 内航船舶の建造は、国内景気の停滞、船腹過剰等により近年低調である。
2. 建造船舶のうち毎年度概ね10万総トン、事業団による共有建造船である。

図表2-2-22 内航船舶の建造実績の推移

