

議題（４）

令和４年度 内航海運の取引環境・生産性向上・
事業継承等に関するアンケート調査概要

内航海運の取引環境・生産性向上・事業承継等 に関するアンケート調査概要



2023年6月30日

日本内航海運組合総連合会

1. 令和4年度取引環境等調査の概要

◎調査の目的と実施概要

- ・ 調査目的 = 荷主、オペレーター、オーナー間の取引の実態・環境等を把握するために実施。
- ・ 令和4年度調査概要
これまで尋ねていた取引状況に関する設問に加え、令和4年度は船員法、業法改正に対応した設問の追加、一部選択肢の修正。「海事産業強化法」施行による内航海運事業者の環境変化を確認した。内航海運の脆弱な事業環境に鑑みた事業承継に関する設問も盛り込んだ。
- ・ 調査実施主体 = 日本内航海運組合総連合会と国土交通省海事局内航課の共同調査として実施。
- ・ 調査実施方法 = 郵送配布、郵送回収（一部はエクセルファイルでの回答）。
- ・ 調査時期 = 令和4年9月末現在の状況について、令和4年10月17日に事業者にアンケートを発送。同年11月14日が投函期限だったが、同年12月9日到着分まで集計に加えた。



2. 回答事業者の状況（1）

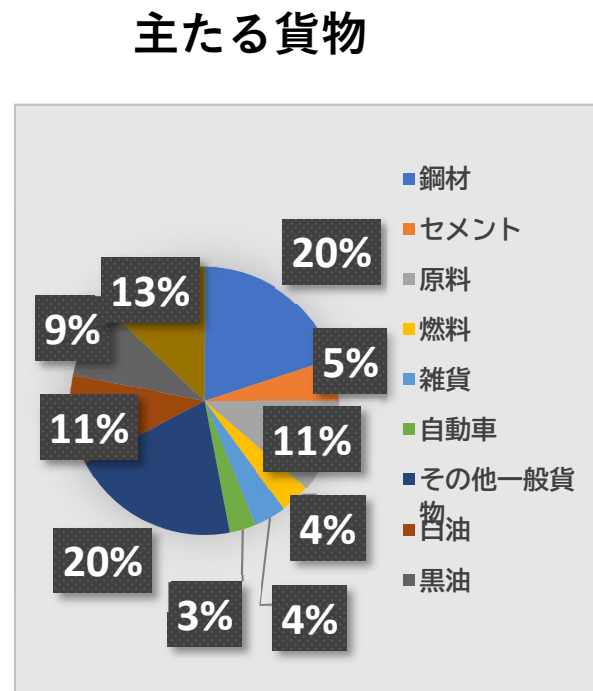
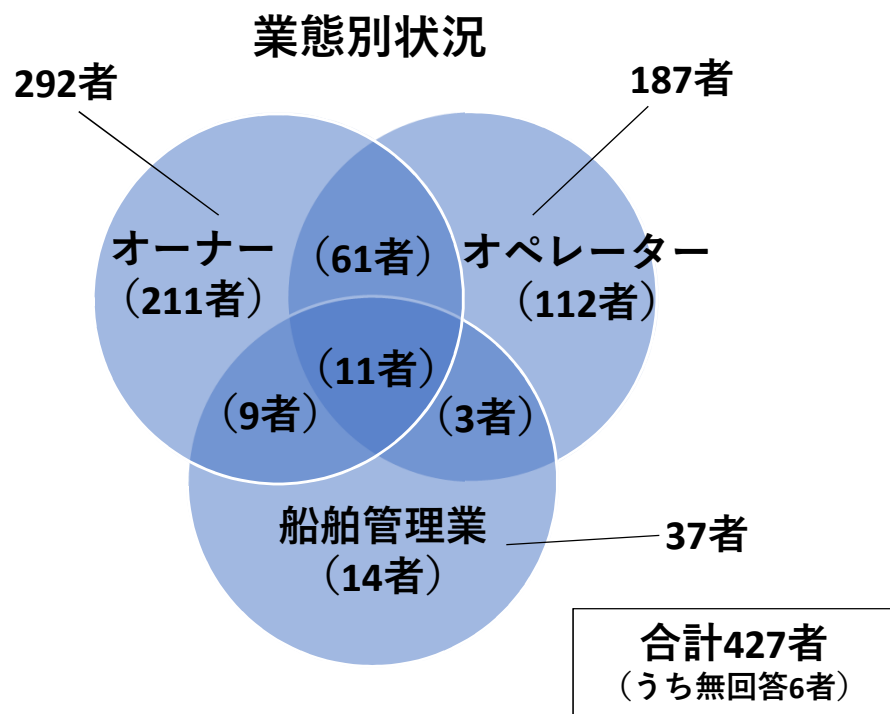
◎回答事業者の状況

・【A.a】業態別割合

業態=今回の調査では、「運送業（オペレーター）」、「貸渡業（オーナー）」、「船舶管理業」の3つを選択肢について、業態が複数に及ぶ事業者が存在する実態を踏まえ、複数回答を認める方式で質問。オーナー、オペレーター、船舶管理業の順で多かった。

・【A.e】主たる貨物

各事業者にも最も取扱量が多い貨物1つの回答を求めた。主たる貨物として、「鋼材」（20%）、「白油」・「黒油」（計20%）、「ケミカル」（13%）と回答した事業者の割合が高かった。



2. 回答事業者の状況（2）

◎回答事業者の状況

・【Ab-2】資本金別事業者割合【全体】

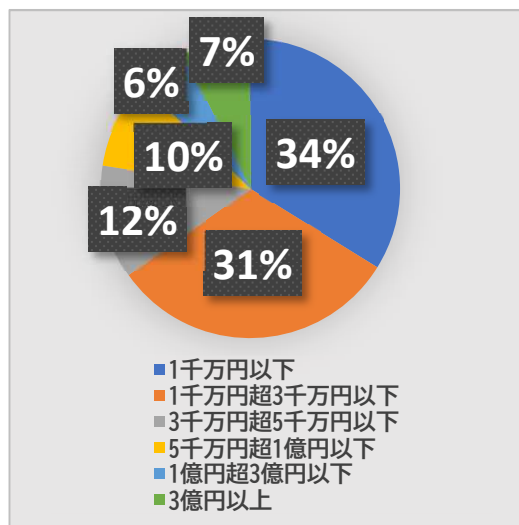
資本金1000万円以下で約3分の1、3000万円以下で6割超を占める一方、1億円超が1割強と資本金規模の小さい会社が大半を占めている。

・【Ac-1、Ac-2】所有隻数、運航隻数【全体】

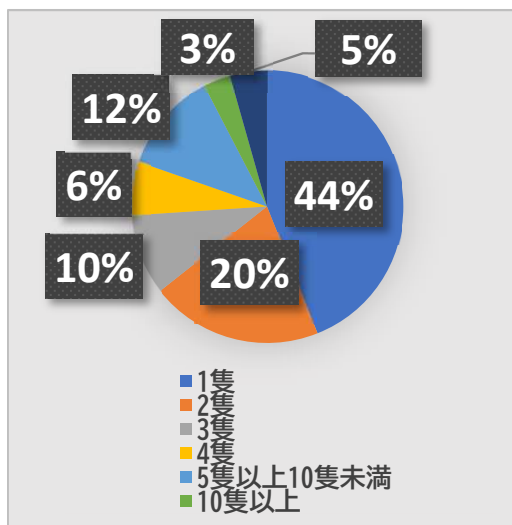
所有船舶数では1隻が半数近くを占め、4隻以下で全体の約8割を占める。

運航船舶数も4隻以下で半数近くを占める。多くの内航海運業者が脆弱な経営基盤の上で営んでいる。

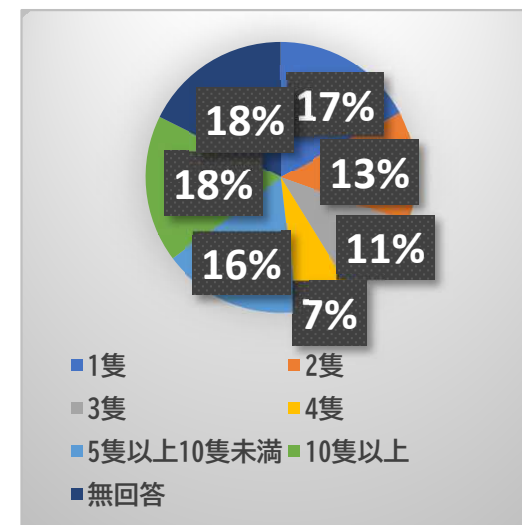
各社の資本金



所有船舶数



運航船舶数



3. 契約・取引の実態（1）

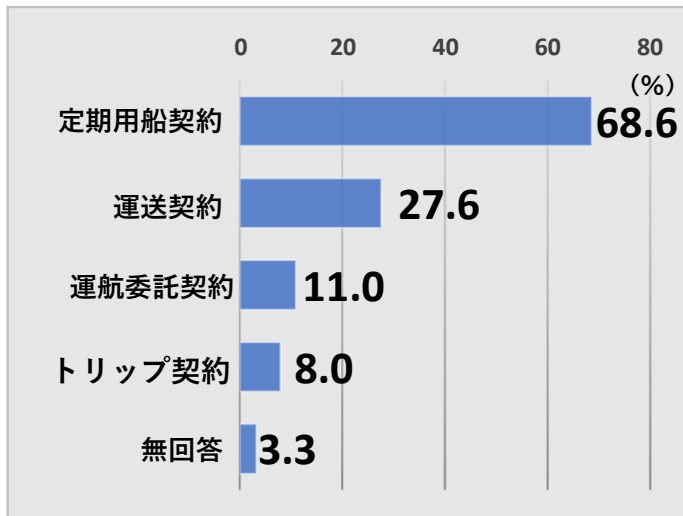
◎ 【契約の区分】

- ・ 【3-1、B】 主な契約（年間売上の概ね1割以上を占めるもの）契約形態区分（複数回答あり）

契約形態区分として、下表の通り、「定期用船」、「運航委託」、「トリップ」、「運送」の4種の契約に分類。このうち、定期用船契約が約7割、運送契約が約3割とこの2形態が大宗となっている。

今回の調査で契約形態別に尋ねた設問では、「定期用船契約」、「運送契約」それぞれの回答に絞って解説する。

契約形態別割合



契約形態区分

| 自社の業種区分 | 契約相手の業種 | 契約形態区分 | | | |
|------------------------|---------------|--------|--------|--------|------|
| | | 定期用船契約 | 運航委託契約 | トリップ契約 | 運送契約 |
| 貸渡業 (オーナー) 船舶管理業 | オペレーター | → ○ | ○ | | |
| 運送業 (オペレーター) | 元請け オペレーター | → ○ | ○ | ○ | |
| | 荷主 | → | | | ○ |



3. 契約・取引の実態（2）

◎契約、取引の実態

・【C4】利用書式【運送契約、定期用船契約】

定期用船契約では法改正に対応した「日本海運集会所新標準様式」を使用した例が多いが、運送契約では荷主独自様式を使っているケースが多いとの回答があり、契約形態によって違いがみられる。

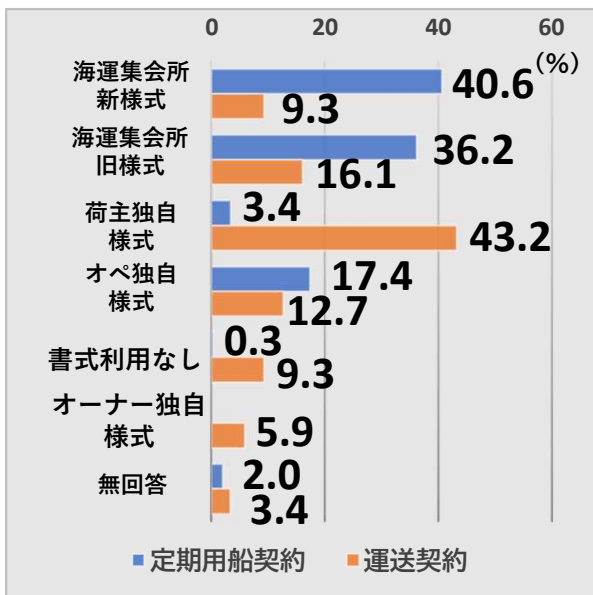
・【C6】記載義務化事項の記載【運送契約、定期用船契約】

法改正によって契約書面に法定記載事項の記載が義務化された。定期用船契約では、法施行前から法定記載事項を記載していたのは半数弱。「記載していない事項があり、覚書・契約変更等で対応した」を合わせると6割強となっており、今後対応するとの回答を含めれば、8割程度となっている。

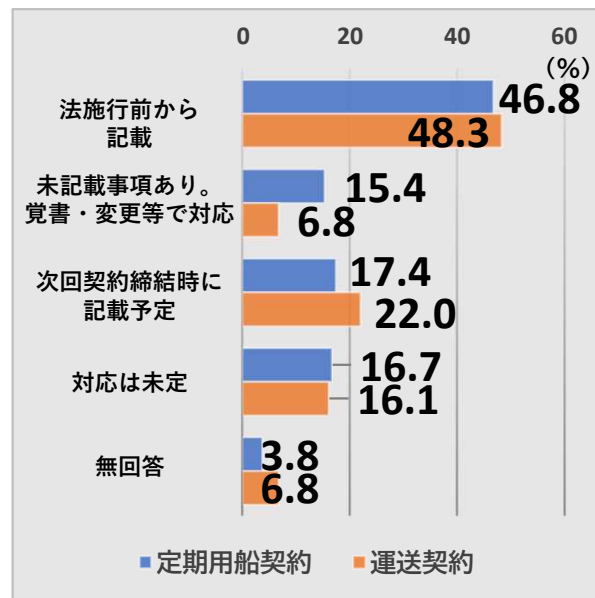
・【C7】役務費用負担区分の遵守状況【運送契約、定期用船契約】

日本海運集会所の標準書式で決められている役務費用負担区分の遵守状況について尋ねたところ、定期用船契約では標準様式通りの契約が約4分の3を占めた。

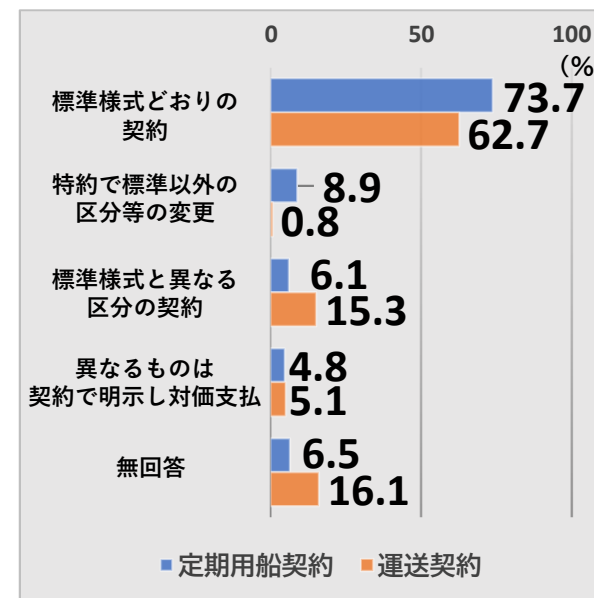
利用契約書式



記載義務化事項の記載



役割費目負担区分



3. 契約・取引の実態（3）

◎契約・取引の実態

・【C8】特異負担費目【運送契約、定期用船契約】

C7で「標準契約どおりの契約」以外の回答者への質問。「船積み・荷揚げに関する費用」、「オーバータイムに係る費用」、「燃料」、「積荷に関する資材・処分等費用」等の割合が高かった。

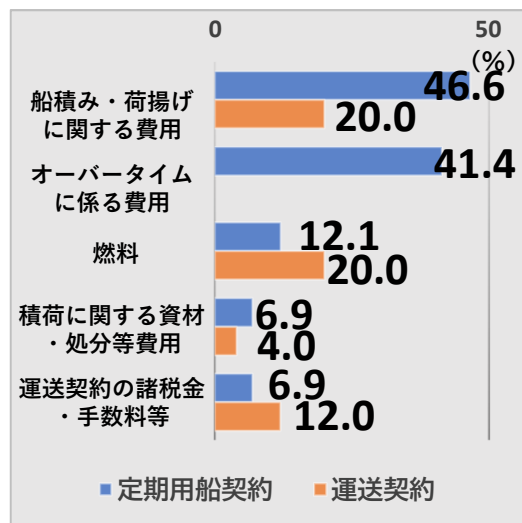
・【C14】条件取り決め時の事前説明・話し合い【運送契約、定期用船契約】

話し合い自体はほぼ実施されているが、「コスト勘案が十分」とする回答は定期用船契約6割、運送契約5割近くある一方、定期用船契約・運送契約とも「コスト反映不十分」とする回答が3割強あった。

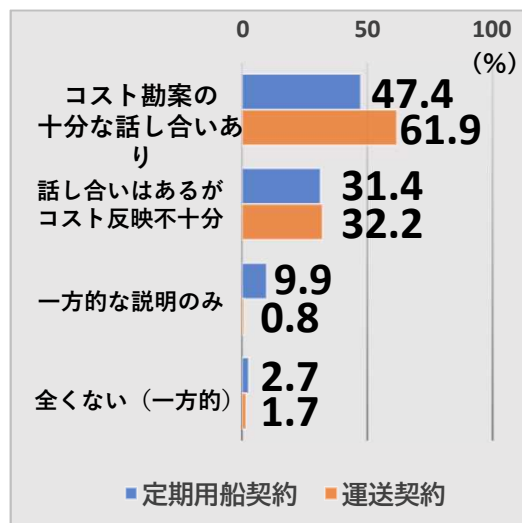
・【C26】トラブル等の第三者への相談【運送契約、定期用船契約】

「堂々と相談や申告ができる」との回答が5割前後あるが、定期用船契約では運送契約に比して、「堂々と相談や申告ができる」と回答割合が相対的に低い傾向にあり、「不利となるリスクがある」とする回答が3割程度みられている。

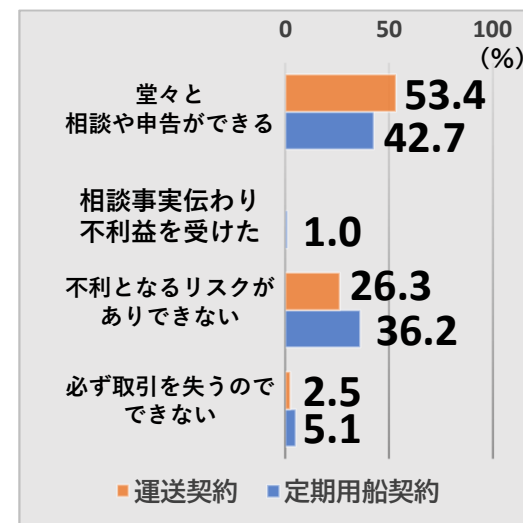
特異負担費目



条件取り決め時の事前説明・話し合い



第三者への相談

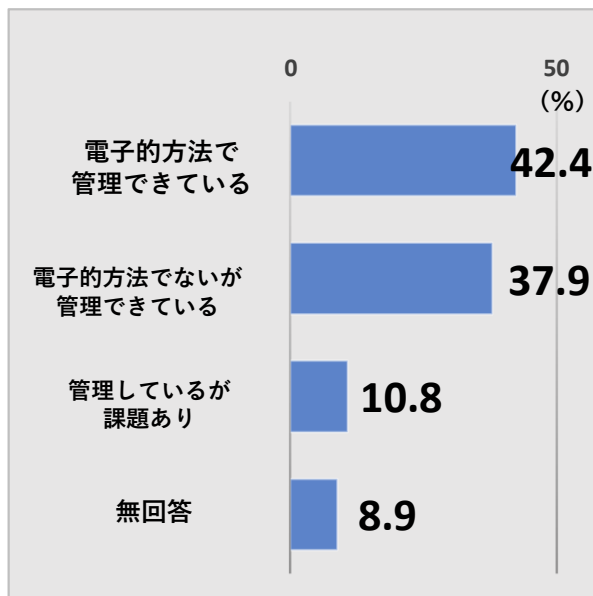


4. 取引環境改善に向けて（1）

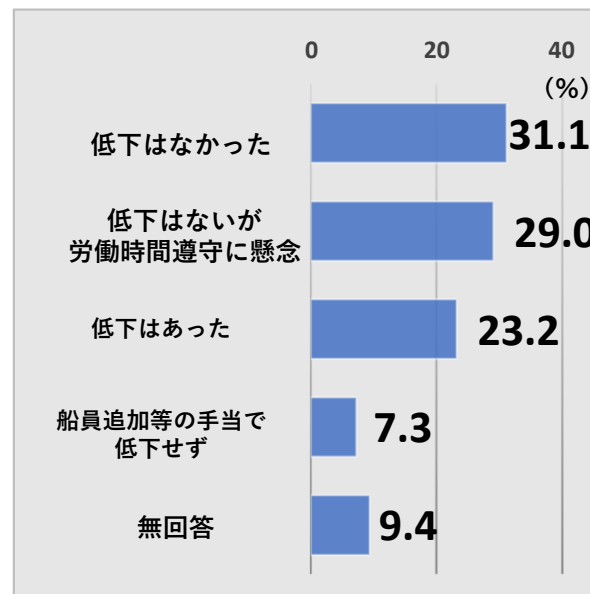
◎取引環境改善

- ・【D1】労務管理責任者による労働時間管理【全体】
管理をできているとの回答が約8割で、このうち半数近くが電子的方法で管理できているとの回答だった。なお、約1割の事業者は課題があるとのことであった。
- ・【D3】労働時間管理厳格化による稼働率低下【全体】
稼働率低下がみられたとする回答が2割強みられたほか、労働時間管理遵守に懸念を持つ事業者も3割近くいる。「船員の追加等の手当で低下していない」との答えも含め、何らかの影響があったものとみられる。
- ・【D14】労務管理の適切な実施上の課題【オペレーター、オーナー】
「運航計画の直前変更」や「急な荷役変更」などの変更指示や「離着棧頻度」、「荷役関連作業」、「待機時間」などが労務管理の適切な実施に影響を与えているものとみられる。

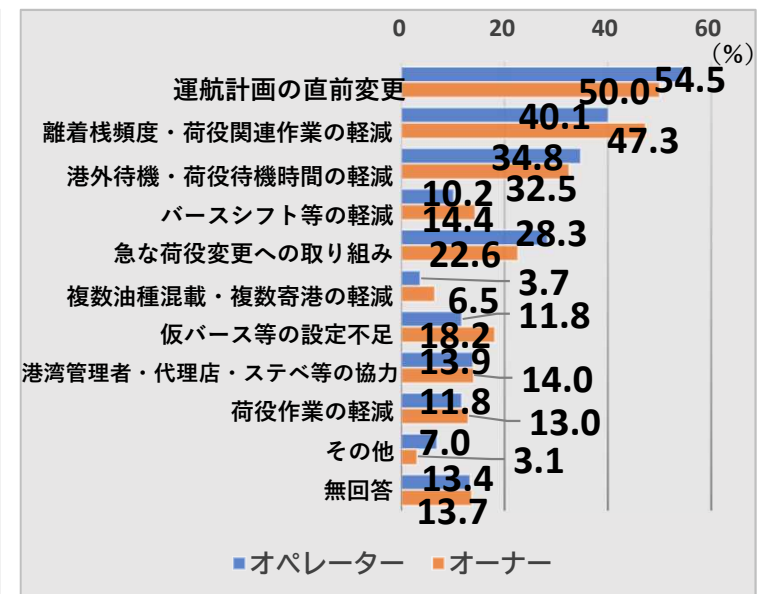
労働時間管理



稼働率低下



労務管理上の課題



4. 取引環境改善に向けて（2）

◎取引環境改善

・【D9】労働時間管理を勘案した運航計画策定【全体】

「これまでも考慮して策定」との回答が3割強、「法改正を契機に考慮して策定されるようになった」も3割強あり、法改正の効果が一定程度見られている。一方で「必ずしも考慮されていない」との回答も3割弱で残っている。

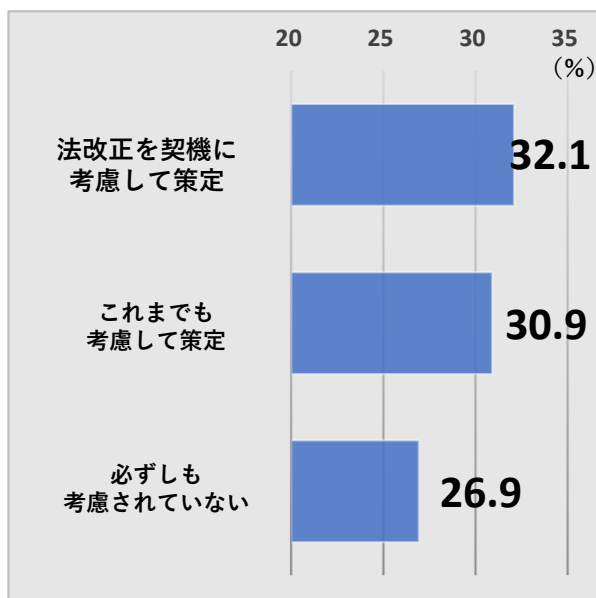
・【D12】オペレーターへの労働時間超過の意見具申【オーナー】

できているとの回答が約6割となっているが、「メール・書面で行い、回答を得ている」ケースは2割弱に留まっている。

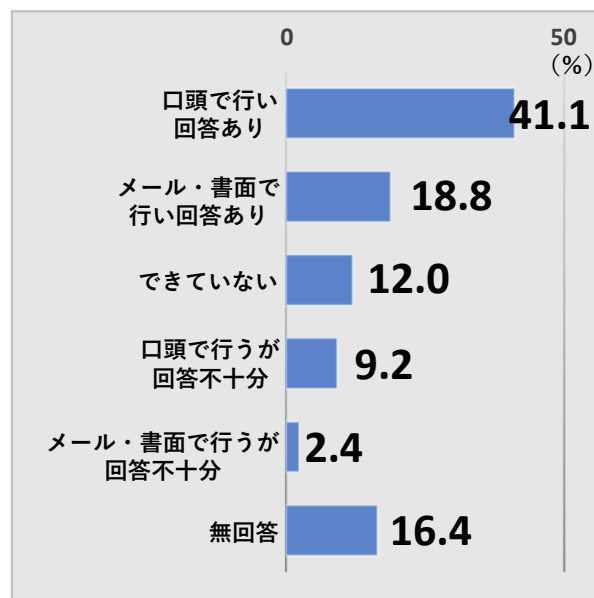
・【D13】荷主との労働時間超過の共有・配慮【オペレーター】

「従前から配慮されている」、「法改正を契機に配慮されている」との回答が合わせて約6割で法改正の効果が一定程度見られているが、「共有できているが不十分」「共有が必ずしもできていない」もそれぞれ1割程度みられた。

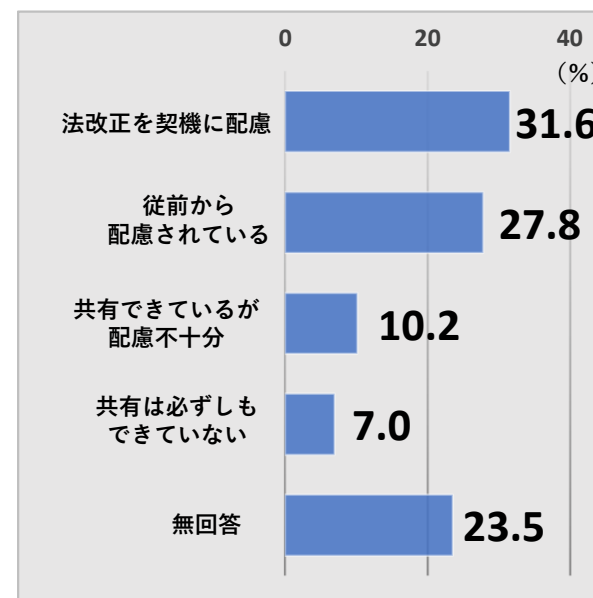
労働時間を勘案し運航計画策定



オペへの意見具申



荷主との共有・配慮



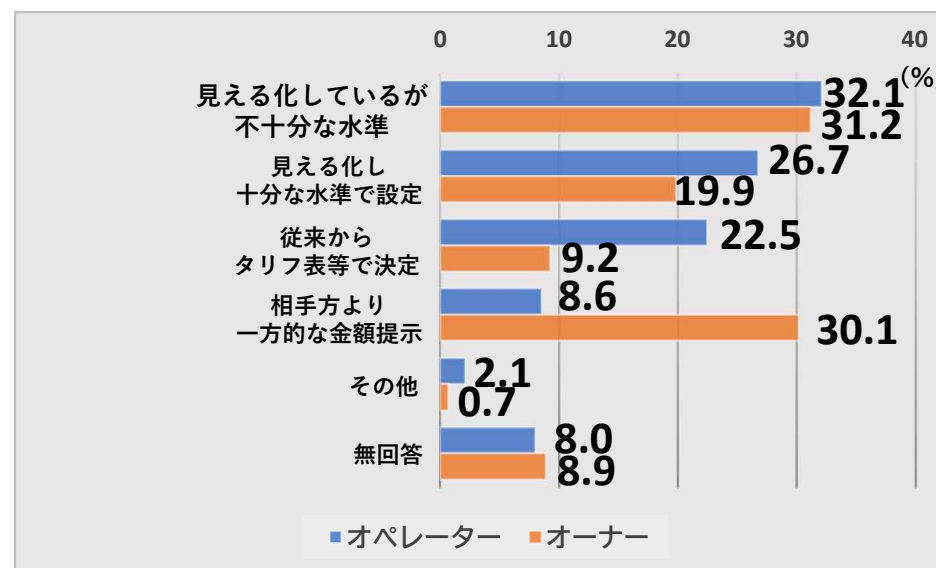
4. 取引環境改善に向けて（3）

◎取引環境改善

・【D7】コストの見える化による運賃・用船料の設定【オペレーター、オーナー】

半数以上の事業者が「見える化」を図った協議自体は実施しているとしたが、「十分な運賃・用船料の設定」としているのはオペレーターで3割弱、オーナーで約2割にとどまっている。オペレーター、オーナーとも「不十分な水準」が約3割となっており、オペレーターでは「従来からのタリフ表で決定」が約2割、オーナーでは「相手方より一方的な金額提示」が約3割を占めており、コストの運賃・用船料への反映は必ずしも十分ではないとみられる。

コストの見える化

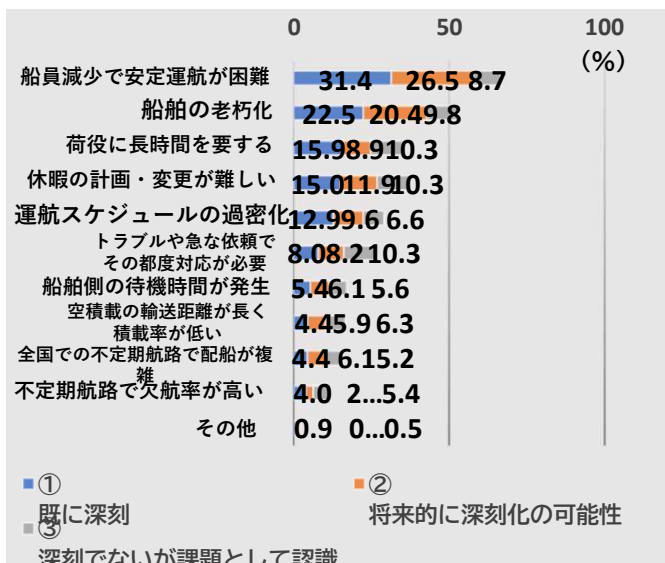


5.生産性向上の取組等・事業承継（1）

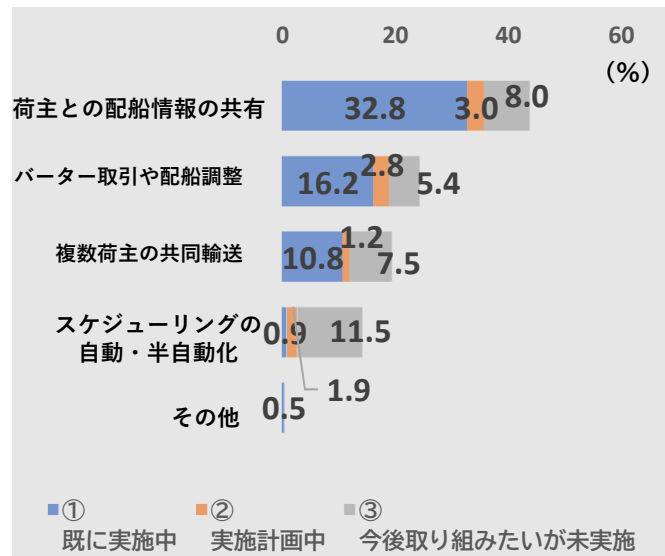
◎生産性向上

- ・【E 1】生産性向上を図る上での課題（①既に深刻、②将来的に深刻化の可能性、③深刻でない）
「船員減少により安定運航が困難」、「船舶の老朽化」などがすでに深刻との回答となっている。特に船員と船舶の問題は、将来的な可能性を含め課題認識として過半の回答となっている。
- ・【E 2】用船契約・配船方法での取組（①既に実施中、②実施計画中、③今後取り組みたいが未実施）
「荷主との配船情報の共有」、「バーター取引・配船調整」、「共同輸送」には既に取り組んでいるとの回答が比較的多い一方、スケジュールリングの自動化・半自動化には、今後取り組みたいとの回答が見られた。
- ・【E 3】荷役作業及び付帯業務での取組（①既に実施中、②実施計画中、③今後取り組みたいが未実施）
「今後取り組みたいが未実施」として、「荷役や離着棧操船の自動化・半自動化」、「雨天時も荷役可能なバースの整備」、「陸との荷役設備の規格統一」などに今後取り組みたいとしている。

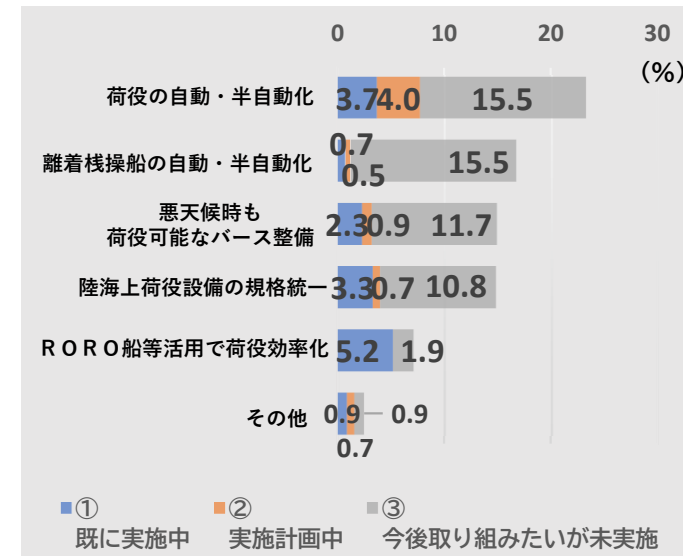
生産性向上への課題



用船契約・配船方法



荷役作業・付帯業務



5.生産性向上の取組等・事業承継（2）

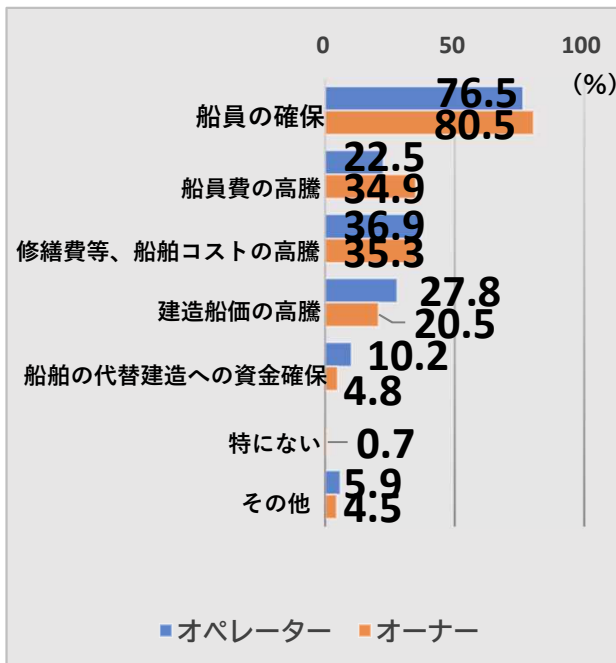
◎生産性向上

- ・【E 6】内航海運業を営む上での大きな課題（【オペレーター、オーナー別】オペレーター、オーナーとも「船員の確保」が約8割を占め大きな課題とされているほか、「修繕費等船舶コストの高騰」、「船員費の高騰」、「建造船価の高騰」なども大きな課題とされている。

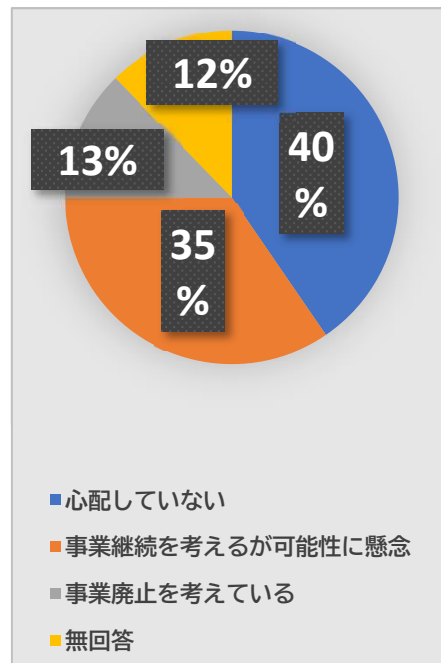
◎事業承継

- ・【G 2】事業承継見通し【オーナー】＝約4割が「心配していない」とする一方、「事業継続に懸念」、「事業廃止を考える」との回答も5割弱みられている。
 - ・【G 3】事業継続への懸念する理由【上記設問で「事業継続に懸念」との回答者】
 - ・【G 4】事業廃止を考える理由【上記設問で「事業廃止を考える」との回答者】
- 上記設問同様に船員確保、後継者不在、経済面から代替が厳しいという回答が多く、継続を懸念するケースでは船員不足を理由とする回答が約4割を占めるほか、後継者の不在や経済面から代替が厳しい回答もそれぞれ3割前後みられる。事業廃止を考えるケースでは約4割の回答で顕在化した時点での廃業を考えている。

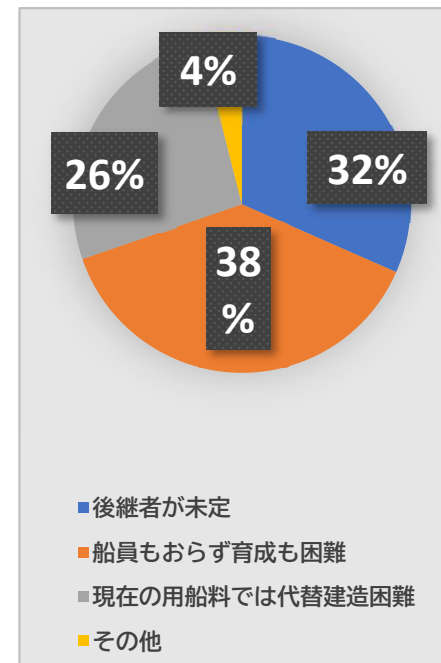
内航海運業を営む上での課題



事業承継見通し



事業継続への懸念



事業廃止検討理由

