資料4

# 安定的・効率的な内航輸送に係る石油業界の対応

2026年11月4日

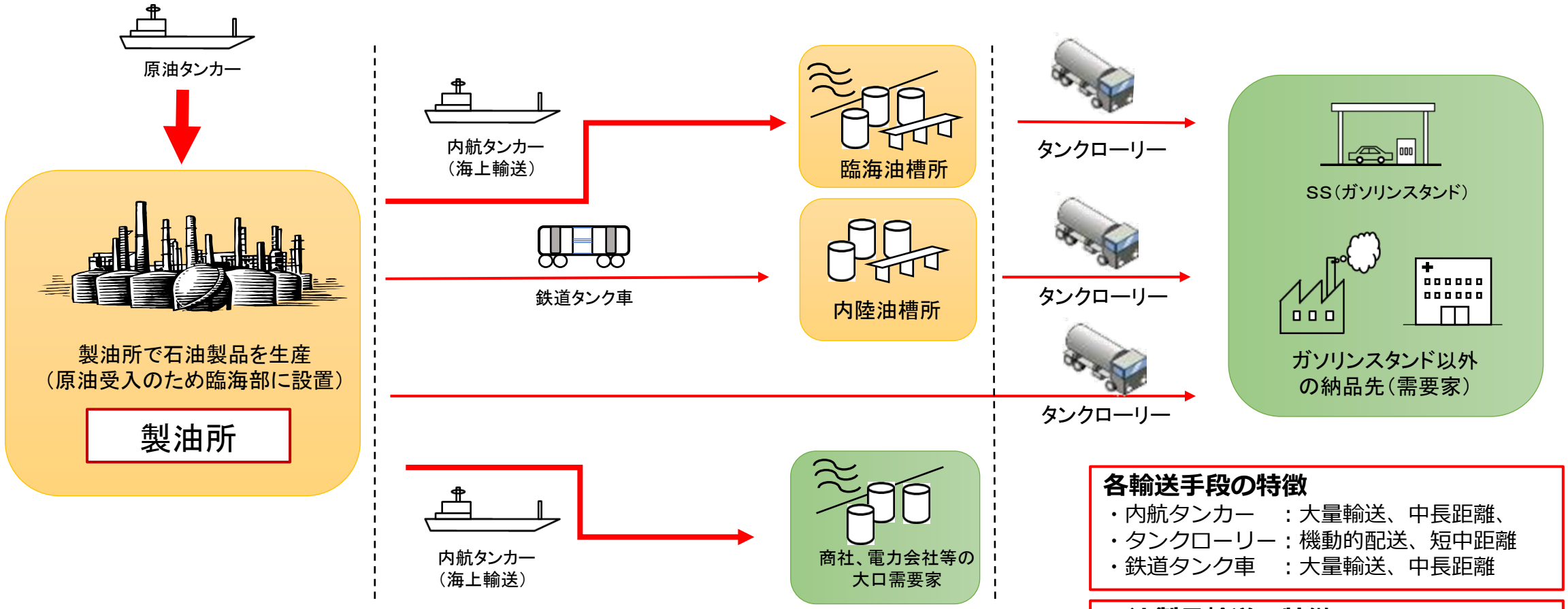
〈目次〉

1. 石油製品輸送と物流効率化について
2. 石油業界の内航輸送に対する基本的認識
3. 石油業界における内航輸送の現状
4. 石油業界における労働環境改善等の取組
5. 「標準的な考え方」に対する石油業界の見解
6. 内航安定輸送に係る政府への要望事項

石油連盟
Petroleum Association of Japan Fuel+

# 1. 石油製品輸送と物流効率化について

石油連盟
Fuel+




**各輸送手段の特徴**

・内航タンカー　：大量輸送、中長距離、
・タンクローリー：機動的配送、短中距離
・鉄道タンク車　：大量輸送、中長距離

**石油製品輸送の特徴**

・臨海部の製油所で石油製品を生産
・製油所のほか、全国各地に二次基地として利用される油槽所が臨海部・内陸部に点在
・製油所から油槽所への転送は主に、内航タンカー・タンク車（鉄道）によって行われ、SS・需要家への配送はタンクローリー・内航タンカーによって行われるという輸送形態。

**物流効率化の取組み**

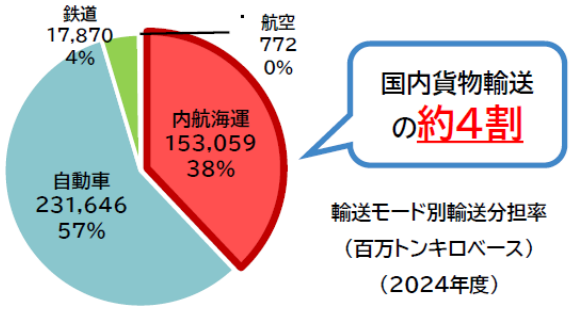
✦製油所から油槽所等には内航タンカーによって大ロット中長距離を輸送し、SS等へはローリーにて小ロット短距離を配送。
⇒輸送距離と輸送ロットによって輸送モードを使い分け、省エネ・効率化を実現
✦物流効率化のため、他社出荷基地から出荷するバーター取引や、元売側がSS側の在庫状況を把握し、配送計画を設定し、SSへの配送を行う計画配送が多く行われている。
⇒小口多頻度配送を抑制し、タンクローリーは90%半ばの高い積載率にて配送を実施。

# 2. 石油業界の内航輸送に対する基本的認識

石油連盟
Fuel+

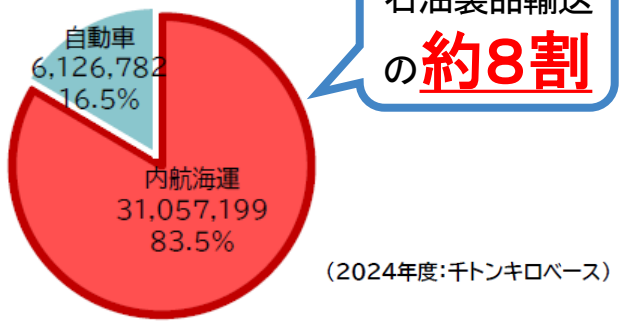
- 内航輸送は、石油製品輸送の約８割を占め、石油安定供給の“要”です。
- 石油安定供給に係る内航海運業界並びに政府のご協力に感謝申し上げます。
- 今般のホルムズ海峡封鎖に際し、国家備蓄原油の国内転送への大型外航タンカーの使用について、海運事業者様のご理解と、国土交通省様による沿岸輸送特許の迅速な許可対応についてもお礼申し上げます。引き続きスムーズな運用に向けてご協力のほどお願いいたします。
- 石油業界は、引き続き、法令を遵守しつつ、内航海運事業者様との対話に真摯に対応し、船員の作業負担軽減や運航効率化など、安定輸送に資する検討を進める所存です。

国内貨物輸送全体




輸送モード別輸送分担率
（百万トンキロベース）
（2024年度）

石油製品




（2024年度:千トンキロベース）

出所：国土交通省HP

# 3. 石油業界における内航輸送の現状

石油連盟 Fuel+

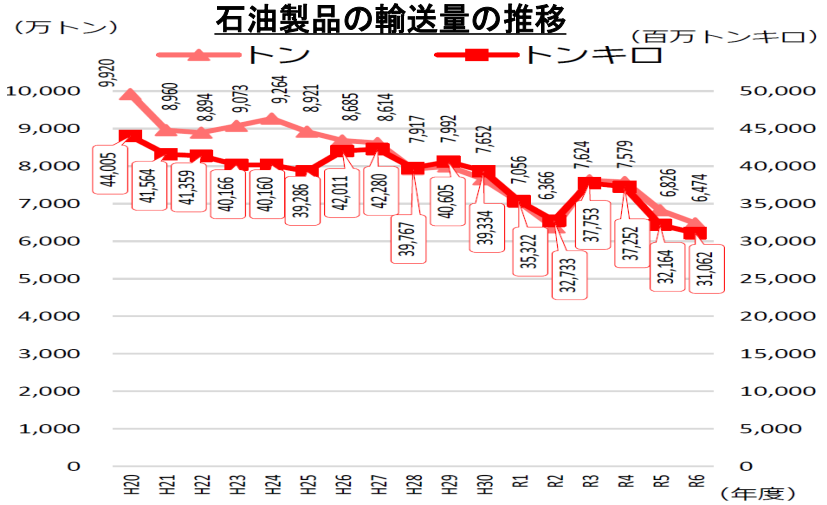
- 構造的な石油需要減少により、石油製品の内航輸送量は大幅に減少。石油需要は、今後も減少傾向（年率約▲2%）で推移の見込みです。
- 製油所閉鎖、油槽所統廃合により、拠点間の輸送（転送）が長距離化する傾向にあります。
- 新規建造される船を大型化して配送を効率化する取組が行われてきました。
- 近年では、定修の長期化に加え、製油所トラブル等、特定の需要（ジェット燃料や冬季の灯油）に対応するための石油製品の計画外の転送需要も発生し、一時的な船腹逼迫や船腹不足となるケースがあります。
- 船員の高齢化と若年層船員の定着率低下に伴う船員不足、さらに近年では船員の働き方改革への対応が内航輸送能力の制約要因となることが懸念されています。

**石油製品の需要見通し（燃料油計）**

| | 実績 | 実績見込 | 見通し | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 | 2030年度 |
| 燃料油計（電力用C重油･ナフサ除き） | 102,657 | 101,665<br>▲ 1.0 | 99,556<br>▲ 2.1 | 97,320<br>▲ 2.2 | 95,162<br>▲ 2.2 | 93,187<br>▲ 2.1 | 91,176<br>▲ 2.2 |

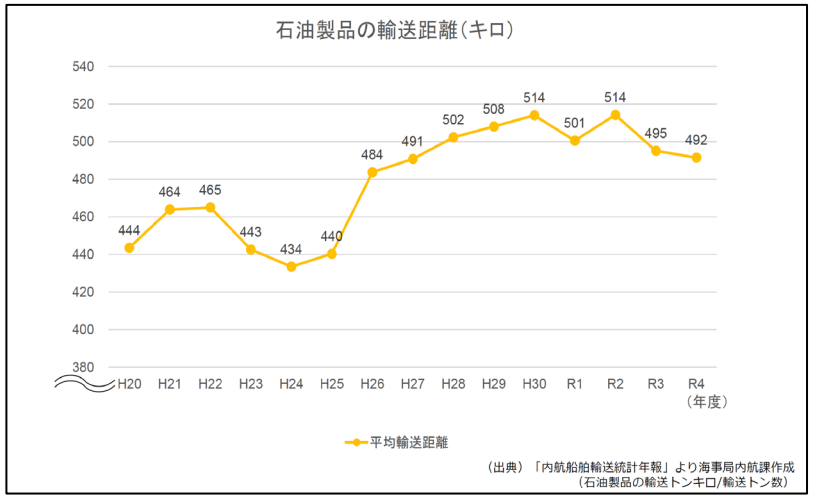
出所：経済産業省　石油製品需要想定検討会

**石油製品の輸送量の推移**

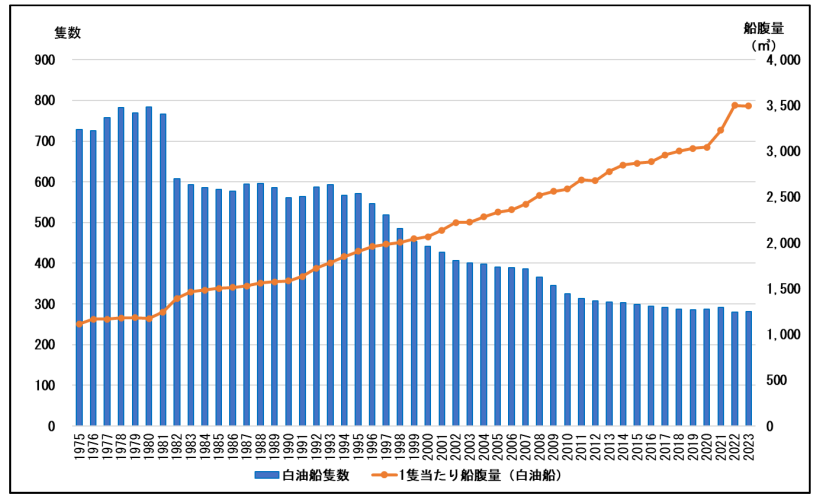



出所：国土交通省HP

**石油製品の平均輸送距離の推移**




**白油船隻数と平均船腹量の推移**




出所：第1回航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース国土交通省海事局提出資料

# 4. 石油業界による労働環境改善等の取組

石油連盟 Fuel+

■ 石油元売各社は、輸送効率化などに加え、船員の作業負担軽減など労働環境改善に資する取組みを進めています。

＜主な取組事例＞

- **船員負担軽減**：自動荷役による監視負担の軽減、A重油専焼化、船食デリバリー、船内業務のデジタル化
- **取引・運航改善**：配船計画の事前共有・労働時間への配慮、コスト上昇等を踏まえた運賃協議・定期的な対話
- **輸送効率化**：出荷基地の見直しによる輸送距離短縮、他社との合積み、トラブル時の船腹融通
- **省エネ推進**：ゲートラダーを設置した省エネ船の導入

＜事例詳細＞

■ 自動荷役装置搭載船（スーパーカーゴ）を活用した、荷役時における船員の監視作業軽減策
■ ソフトウェア導入により、オペレーターとリアルタイムで情報共有
■ デジタル技術を活用した、着桟システムのテスト運用（検討中）
■ 配船計画を予め連絡（数日前～１月前）し、荷役待機時間が短縮されるよう配慮
■ 石油タンカーのA重油専焼化を進め、清掃等作業負担軽減
■ 船食デリバリーサービスによる司厨長・船員の労働負荷軽減
■ 船内環境整備（Wi-Fi設置等）の促進
■ 船内業務ペーパーレス化へのタブレット導入
■ 機関モニタリングシステム導入（検討中）・運航状況システム導入促進
■ 元売各社間で、航路短縮を目的とした出荷基地の見直し（合積みやトラブル発生時の専航船の貸し出しを含む）
■ 積み荷は可能な限り単一油種とすることで、荷役時間の短縮を図る
■ 生産性低下を招く荒天避難を避けるため、先の天候を見据えたスケジュール変更・出荷地変更

# 5. 「標準的な考え方」に対する石油業界の見解

石油連盟
Fuel+

- 元売各社の基本的なスタンスとして、内航海運事業者から「標準的な考え方」に基づく対応を求められた場合には、真摯に対応する所存です。

- 船種・業界特性等を踏まえ、荷主・オペレーター・船主間の了解の下で、柔軟な運用をお願いいたします。

- 今後「標準的な考え方」は、利用者、関係者の意見を取り入れ、適宜、実態に即して修正・更新されていく必要があると考えます。

- 用船料・運賃への適正なコスト転嫁は必要であり、サプライチェーンで生じるコストは最終的にユーザー・消費者が負担するものと考えております。国・内航総連様におかれては継続的な説明・周知を通じ、着荷主を含む関係者の理解促進をお願いいたします。

# 6. 内航安定輸送に係る政府への要望事項

石油連盟
Fuel+

■ 内航安定輸送の維持には、船員の確保が不可欠です。内航安定輸送の重要課題である船員の安定的確保と育成に向けた取り組みを、引き続きお願いいたします。

■ 内航輸送の一層の効率化、労働環境・生産性向上、省力化に資する技術開発・設備投資等に対する政府支援をお願いいたします。

■ 内航カーボンニュートラルに向けた技術開発や設備投資等に係る政府支援をお願いいたします。

以上