

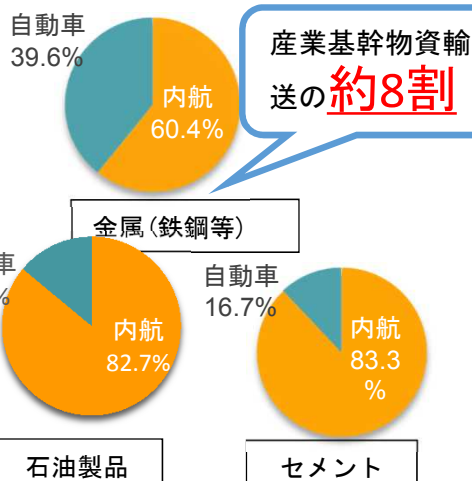
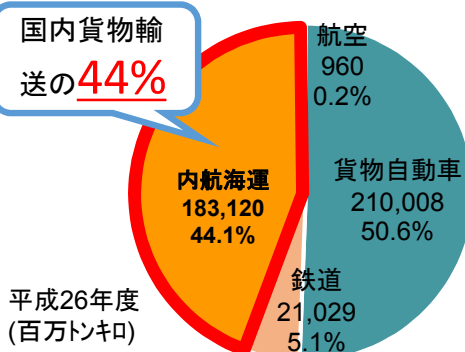
「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」 の検討状況について

「内航海運ビジョン」(仮称)の検討状況

- 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が、船舶と船員の2つの高齢化、中小企業が99.6%を占める脆弱な経営基盤への対応など様々な課題を抱えている。
- これらの諸課題について、関係者間で議論すべきとの提言(※H27.7 交通政策審議会海事分科会基本政策部会)・生産性向上の要請等を踏まえ、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」(座長:竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授)を設置し、幅広い関係者で議論。平成29年6月頃を目途に「内航海運ビジョン」(仮称)をとりまとめ予定。

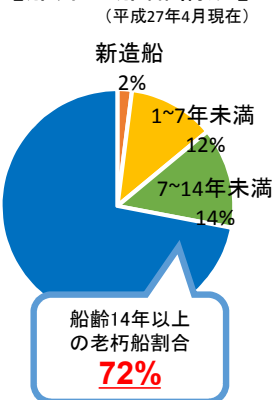
内航海運の役割

【内航貨物輸送分担率】

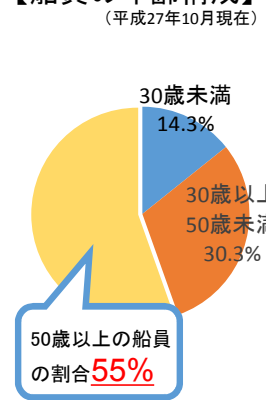


内航海運の課題

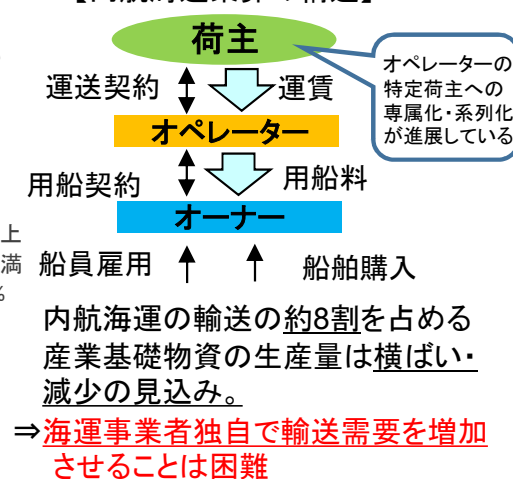
【船舶の船齢構成】



【船員の年齢構成】



【内航海運業界の構造】



中長期的に目指すべき方向性

「安定的輸送の確保」

「生産性向上」

〈以下のような取組について議論〉

- ・若年・女性船員の確保・育成の強化
- ・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 事業者の経営体力の強化
- ・船舶の大型化・省エネ化の促進
- ・効率的な運航のための技術の開発・普及
- ・先進的な船舶の普及促進

(参考) 内航海運事業実態調査の 主な分析結果について

【調査の回答状況】

- ・全内航海運事業者 3,040事業者(休止事業者の除く)
- ・回答 906者 (全事業者の29.8%)

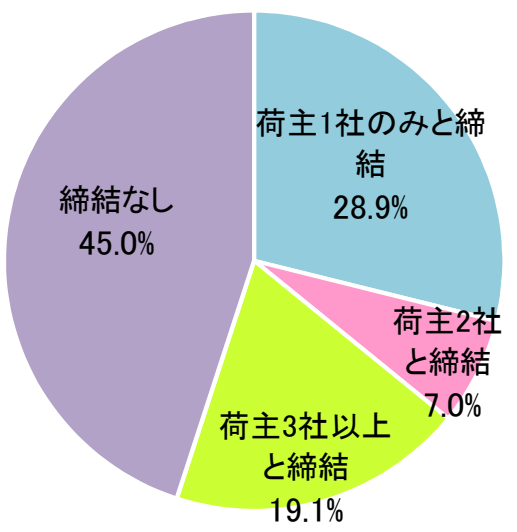
<内訳>

- ・登録事業者 : 743者(82%) / 届出事業者 : 163者(18%)
- ・オペレーター : 412者(45%) / オーナー : 494者(55%)

内航海運の構造 (荷主・事業者間の専属化・系列化状況) と事業継続の課題

- オペレーターについては、荷主と長期(6年以上)契約締結を行っている者が全体の6割近くおり、うち最大の売上を得ている荷主が当該オペレーターの売上高全体の半分以上(平均で54.3%)を占めていることから、特定の荷主と長期の契約を締結している傾向が伺える。
- オーナーの62.7%はオペレーター1社のみと定期用船契約を締結しているとともに、最大の売上を得ているオペレーターが当該オーナーの売上高の8割近くを占めており、特定のオペレーターへの専属化の傾向が強い。
- 内航海運業を今後も継続していくにあたり、現在、課題・支障と思っている点については、約4割近くの事業者が「船員確保が困難」を挙げており、船員を継続的に確保していけるのか否かが事業を継続する上での最大の課題となっている。

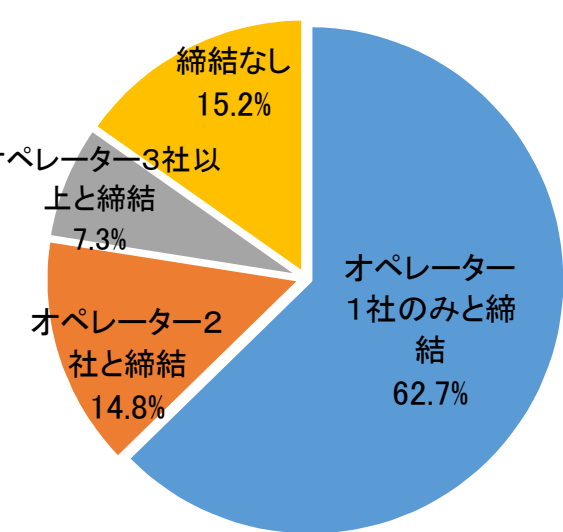
オペレーターの長期(6年以上)契約締結の状況



【最大の売上を得ている荷主が当該オペレーターの売上高全体に占める割合】

54.3%

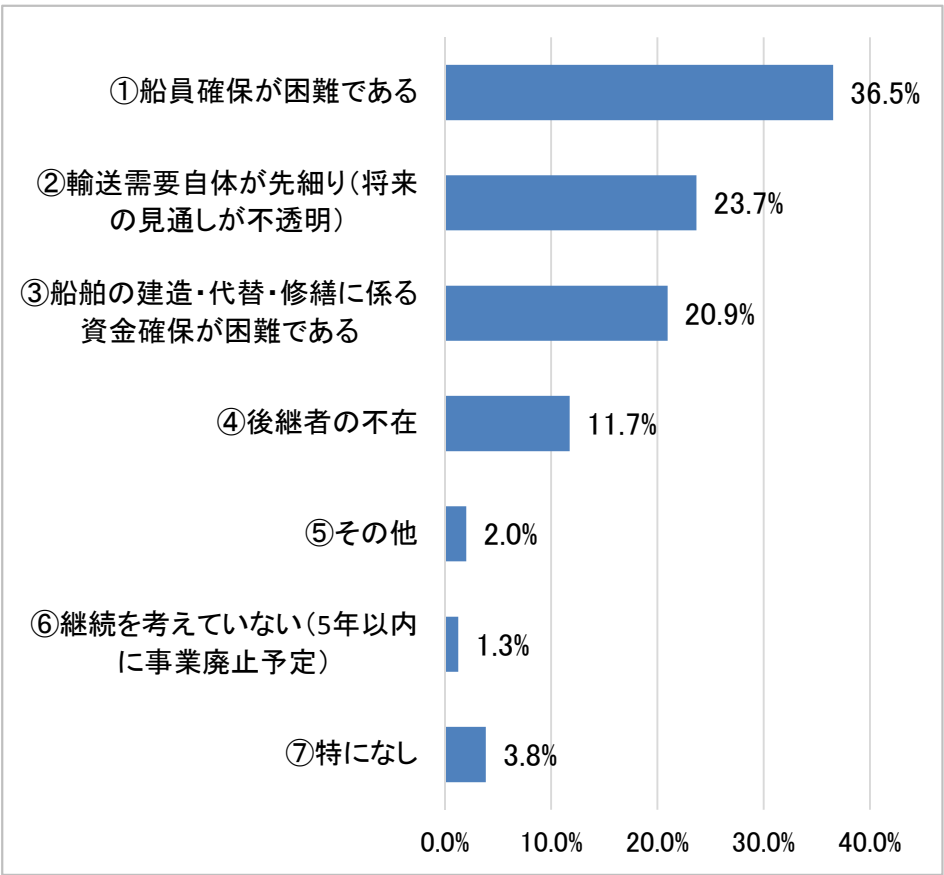
オーナーの定期用船契約の状況



【売上高最大のオペレーターが事業者の全売上高に占める割合(オーナー)】

78.7%(1社平均)

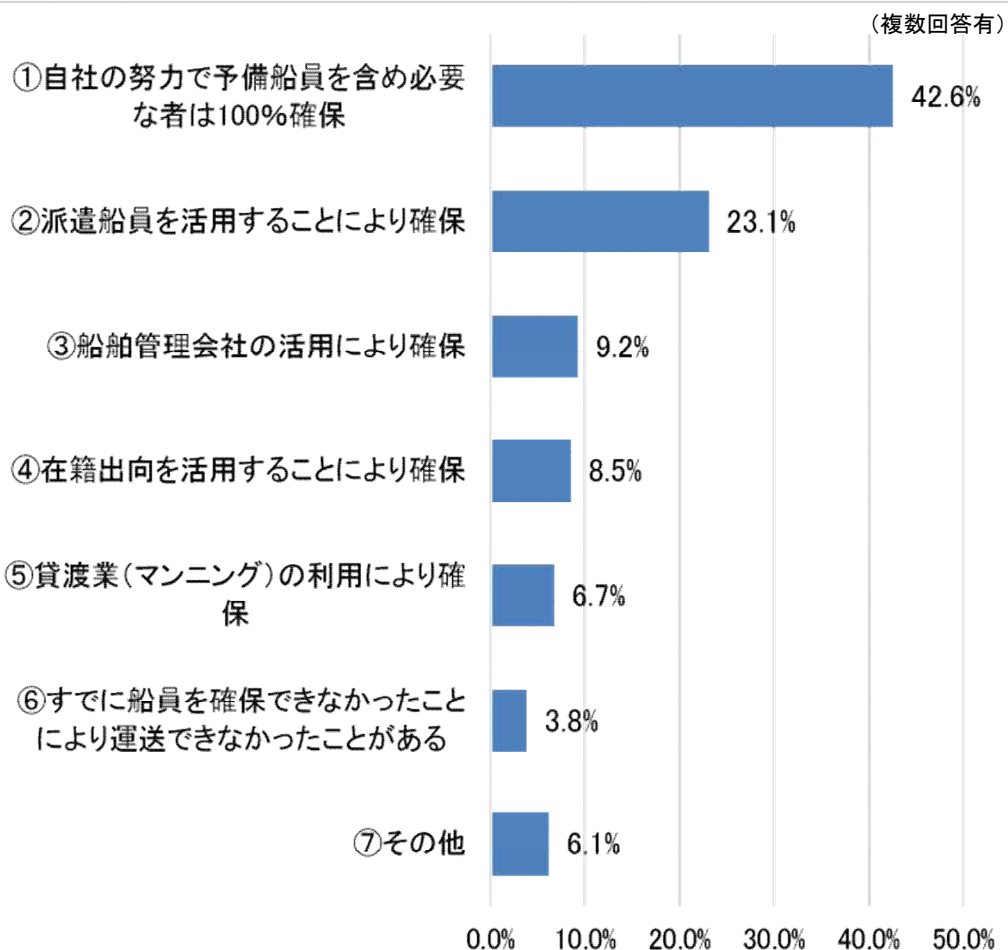
内航海運事業を継続していく上での課題等



船員確保の現状

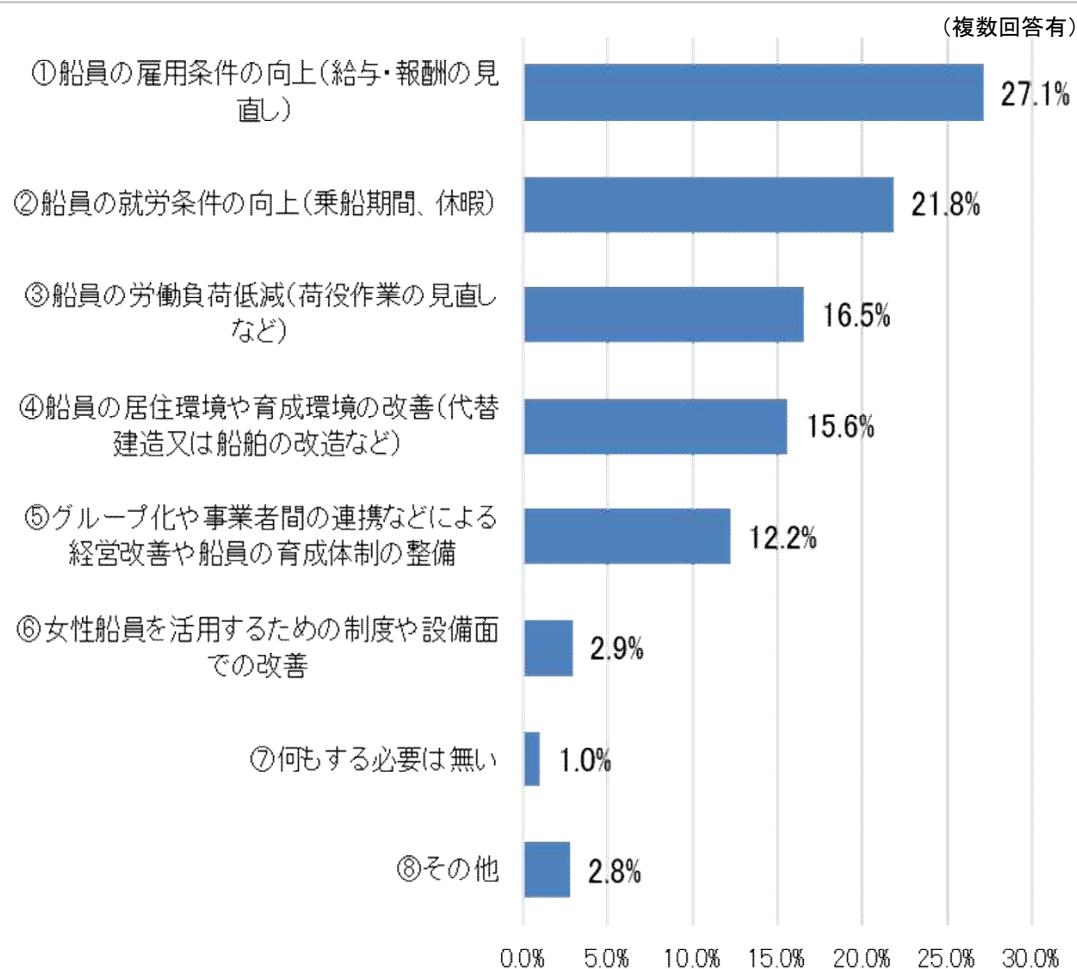
- 船員確保においては、全て自社の努力で確保している事業者は4割にとどまっており、半数以上の事業者が派遣船員や船舶管理会社などの活用で必要な船員確保を図っている。
- 新人船員の確保・育成のためには、「船員の雇用条件(給与・報酬)の向上」や「船員の就労条件(乗船期間、休暇)の向上」等が必要とする回答が全体の半数近くとなっている。

船員確保の現状



※②～⑤については当該手法を検討している旨の回答も含む。

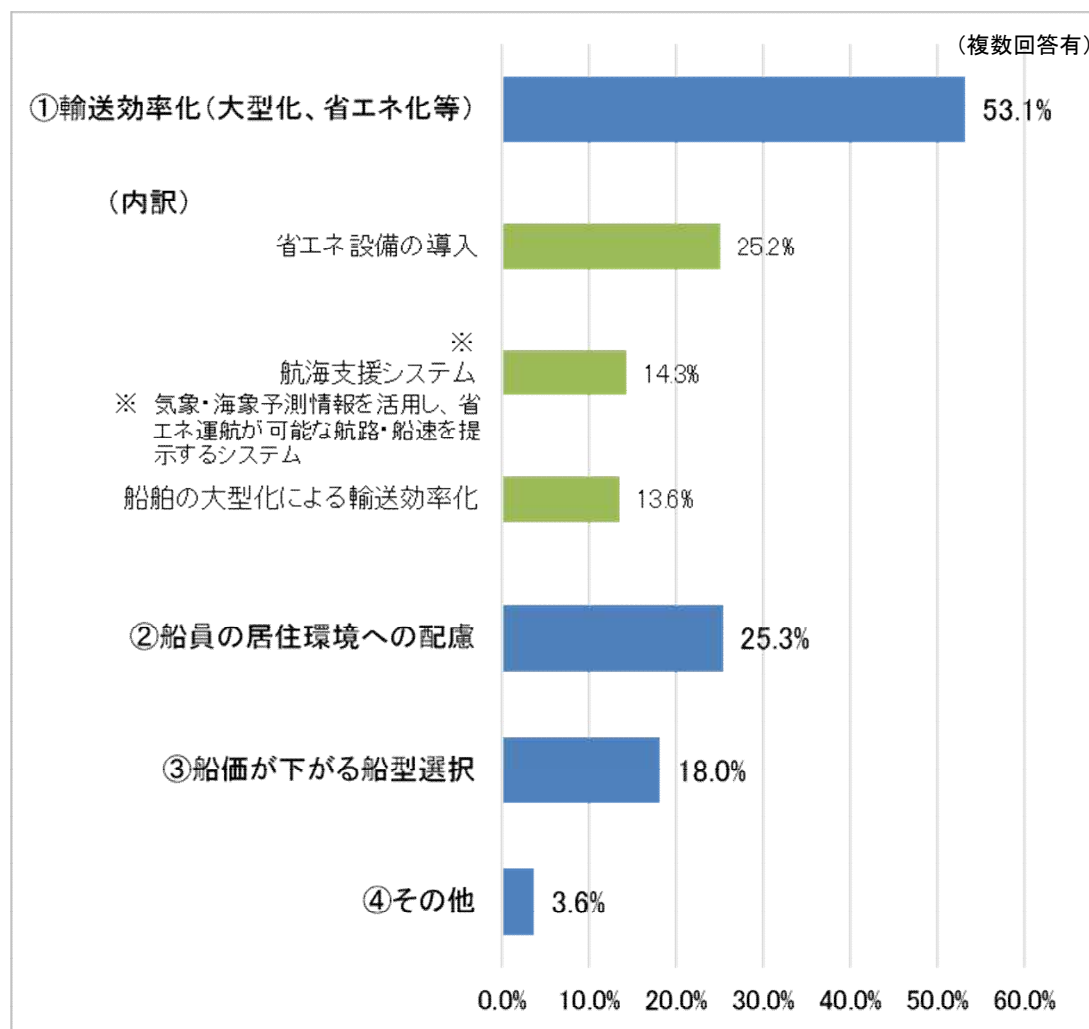
新人船員確保・育成の課題等の改善策



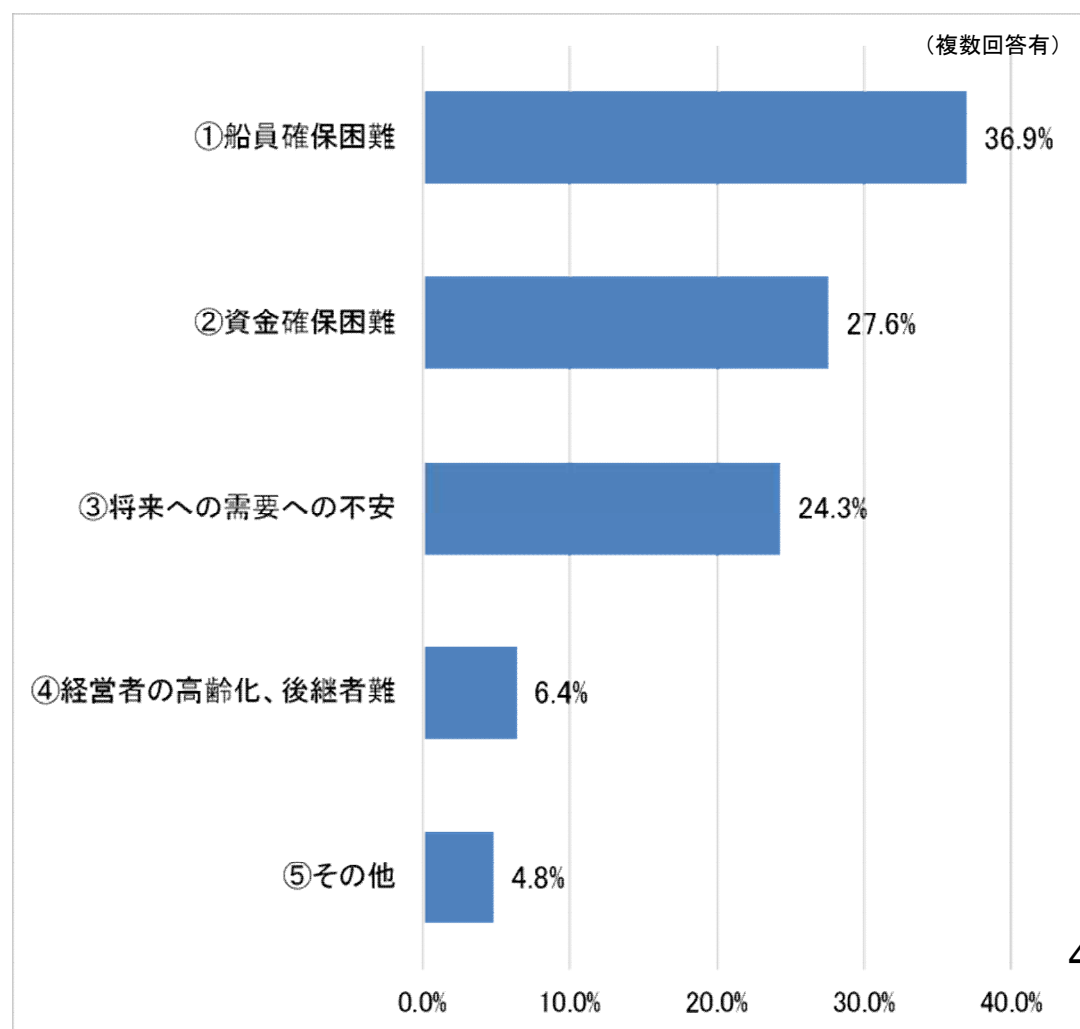
船舶建造について

- 船舶建造に際しては、大型化、省エネ化等による「輸送の効率化」が最も重視されており、続いて「船員の居住環境への配慮」が挙げられている。新たな技術である「航海支援システム」についても、相当程度関心が高いことが伺える。
- 一方で、代替建造を行う場合の課題については、約4割の事業者が「船員確保困難」を挙げており、船員の高齢化により新造船を導入しても継続的に船員が確保できるか否かが代替建造に踏み切る場合の大きな課題となっている。

船舶建造の際に重視する点



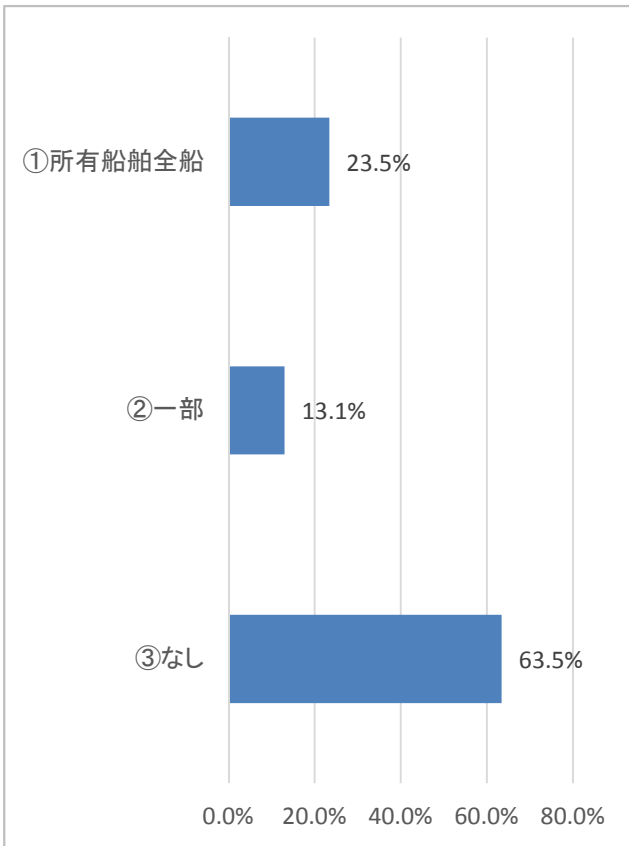
代替建造を行う場合の課題



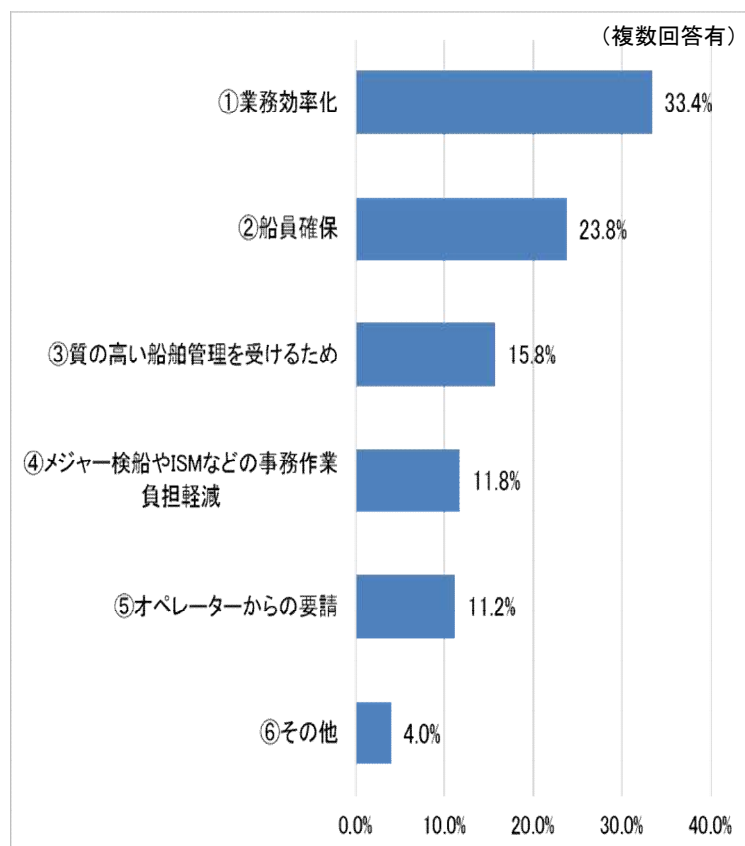
船舶管理会社の活用状況

- 全体の約4割の事業者が所有船舶の全部ないし一部について船舶管理会社を活用している。
- 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ていない者は、その理由としては、「利用するメリットがない」、「管理レベルが不安」、「事故の責任所在が不明確」などを挙げており、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といった背景もあるものと考えられる。

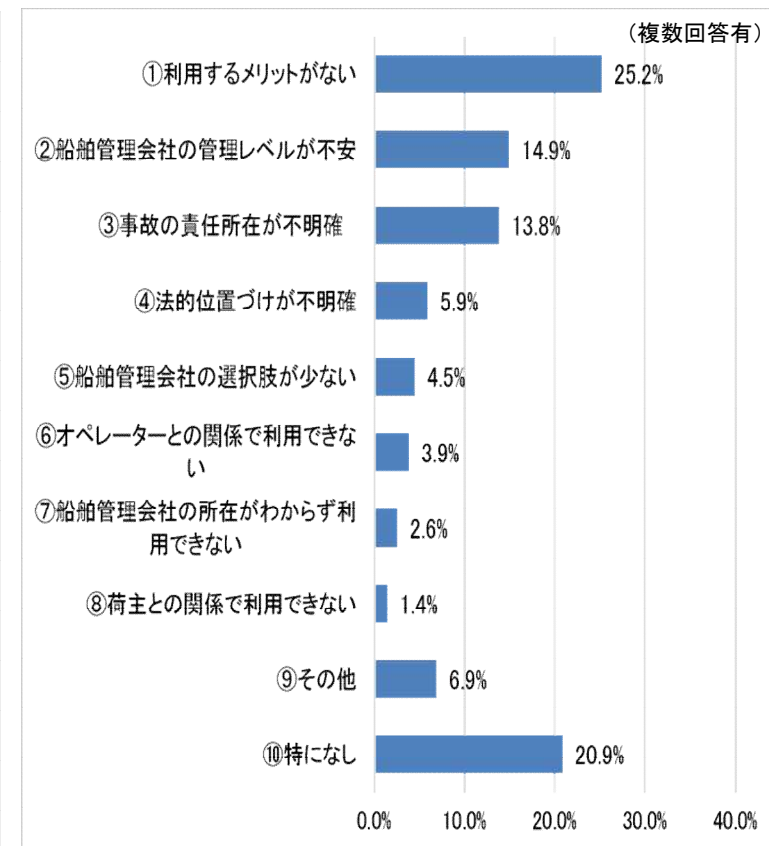
船舶管理契約の締結状況



船舶管理契約締結理由



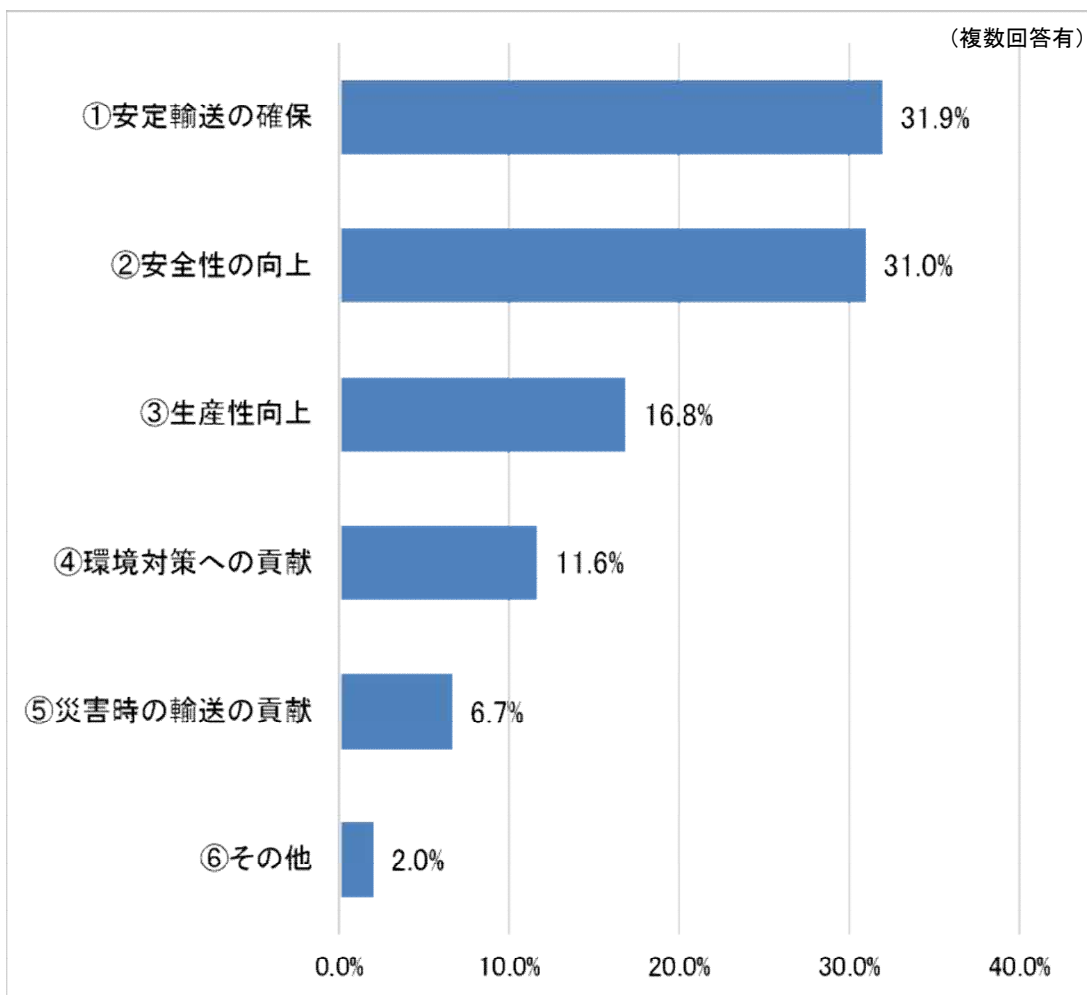
船舶管理契約を締結しない理由



今後の内航海運のあり方について

- 内航海運事業者が志向する今後の内航海運の方向性としては、「安定輸送の確保」、「安全性の向上」、「生産性の向上」を挙げる回答が多い。
- 方向性の実現に向けての取組としては、「若年船員の確保育成支援策」が最も多く、「規制緩和」、「予算、税制特例措置の支援充実」が続いている。

今後の内航海運の方向性



方向性の実現に向けて必要な取組

