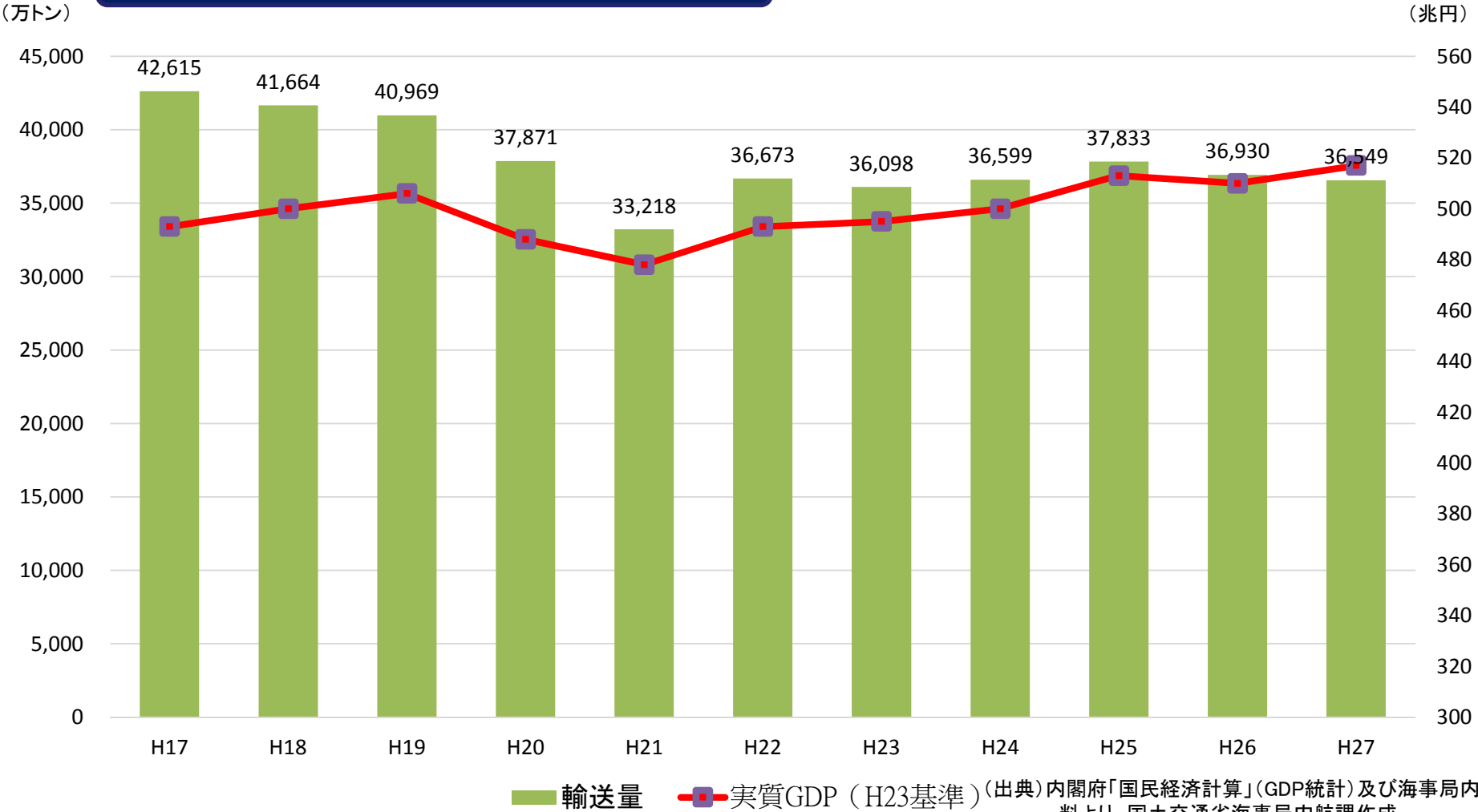


内航海運の現状について

内航海運の輸送量と経済状況

■ 内航海運の輸送貨物の大宗を占めるのは鉄鋼、石油製品、セメント、石油化学製品等の産業基礎物資であり、これらの素材系物資の需要動向は我が国の経済情勢と概ね同様の傾向となっている。例えば、内航海運の輸送量の推移と実質GDPで見ても一定の連動が見られるところである。

実質GDPと輸送量の推移

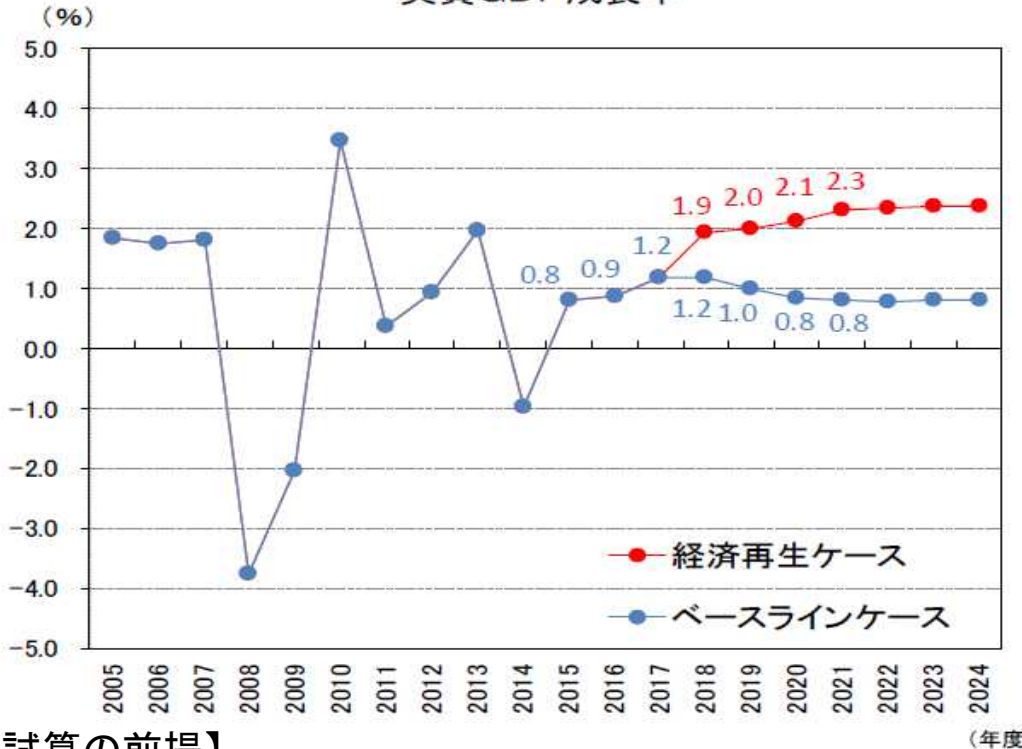


※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

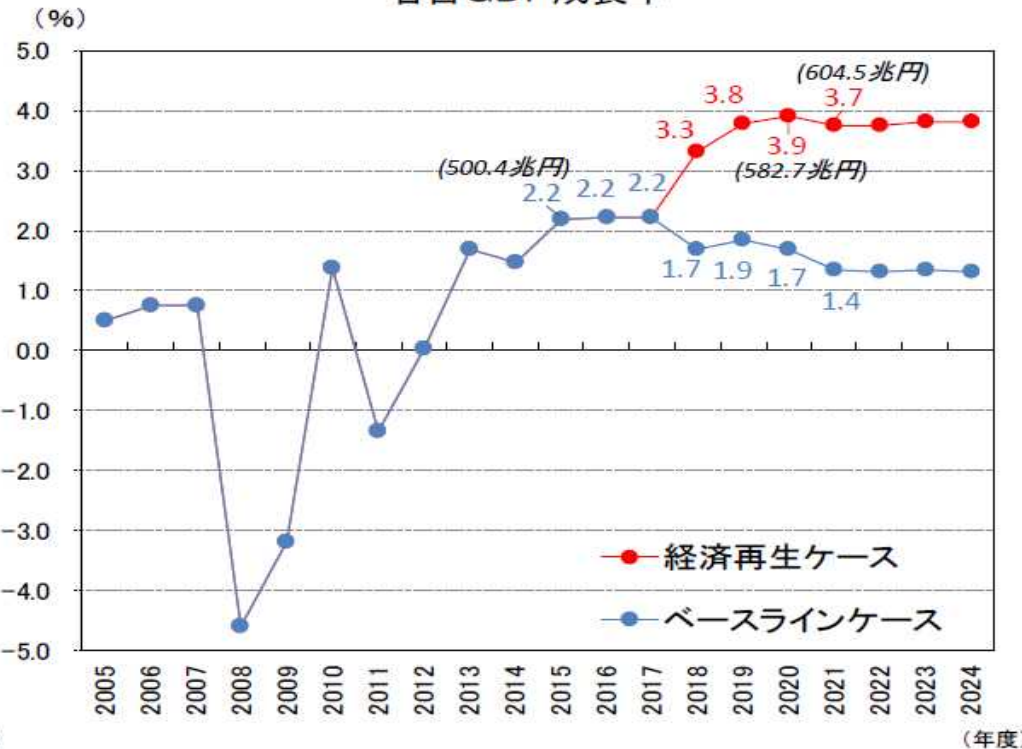
今後の経済状況の見通し(内閣府試算)

■ 今後の経済状況の見通しについては、実質・名目GDP成長率は、ベースラインケースでは横ばい・微減傾向だが、経済再生ケースでは実質GDP成長率は中長期的に2%以上、名目GDP成長率は中長期的に3%以上と推測されている。

実質GDP成長率



名目GDP成長率



【試算の前提】

(1) 経済再生ケース

日本経済再生に向けた、大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を柱とする経済財政政策の効果が着実に発現。中長期的に経済成長率は実質2%以上、名目3%以上となる。消費者物価上昇率(消費税率引き上げの影響を除く)は、中長期的に2%近傍で安定的に推移。

(2) ベースラインケース

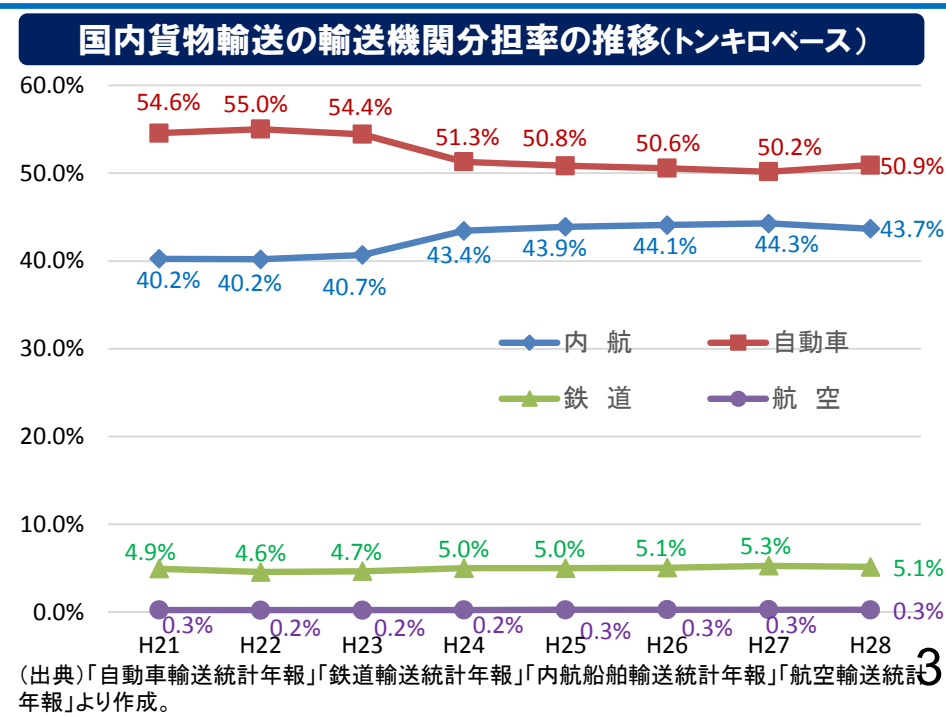
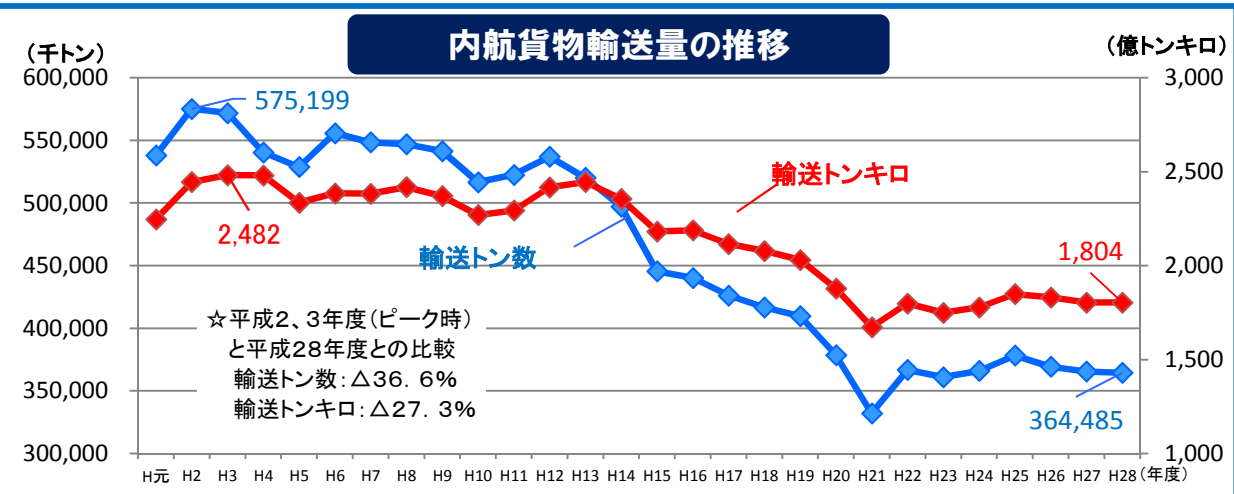
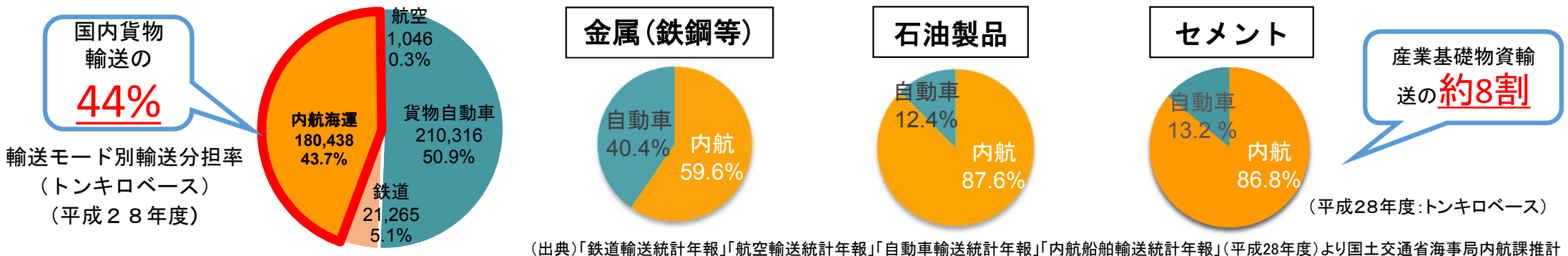
経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移。この場合には、中長期的に経済成長率は実質1%弱、名目1%半ば程度となる。

【出典】内閣府 経済財政諮問会議資料「中長期の経済財政に関する試算」

※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

内航海運の輸送概況

- 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。
- 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。
- 国内貨物輸送(トンキロベース)における内航海運のシェアは、平成21年度の40.2%から28年度の43.7%へと、近年わずかながら上昇傾向にある。



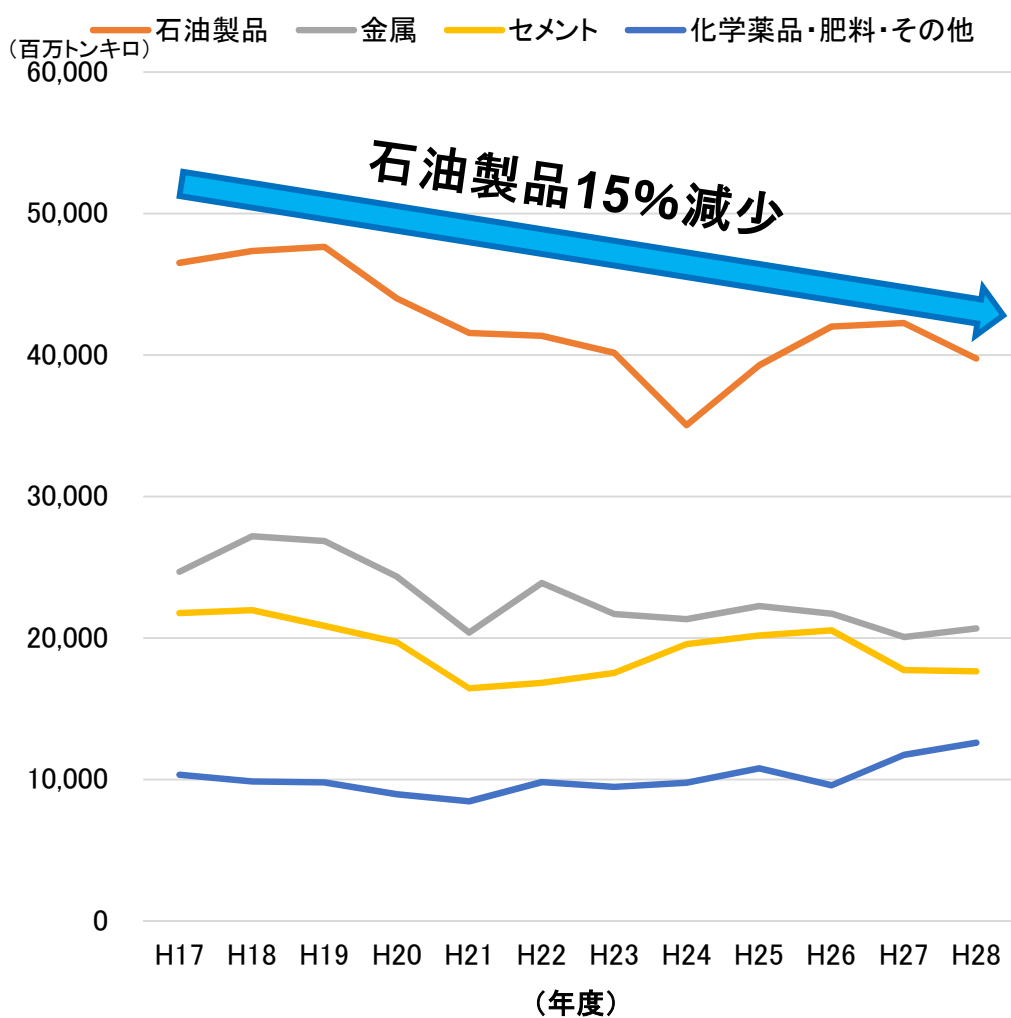
<内航船船腹量>
 隻数: 5,196隻
 総トン数: 3,700千トン



輸送実績の推移(主要品目別)

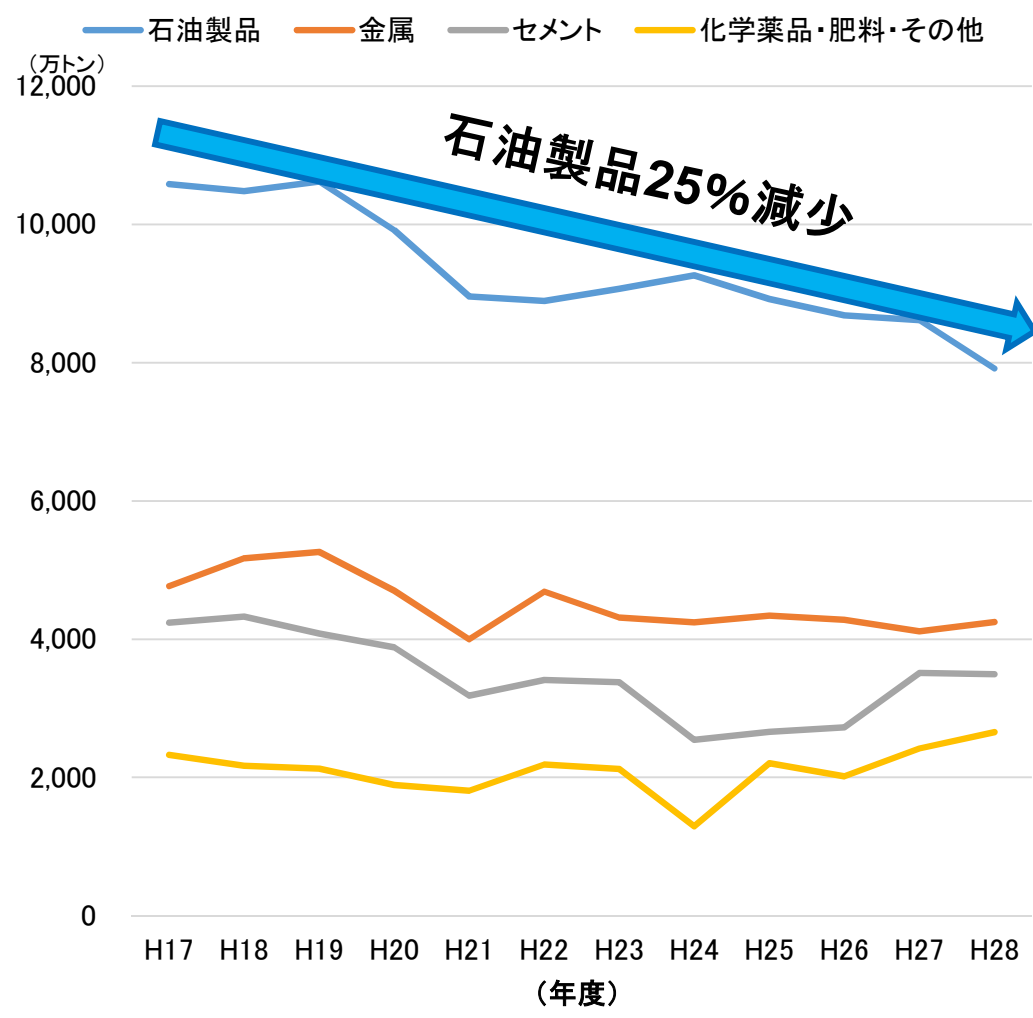
■ 石油製品、金属、セメント、化学薬品・肥料等といった主要な輸送品目別にみた場合、輸送量はいずれも減少または横ばい傾向であるが、特に石油製品については、輸送トンキロベースで15%、輸送トンベースで25%と最も減少率が大きくなっている。

輸送トンキロの推移



(出典)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

輸送トン数の推移



(出典)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

主要貨物輸送量の見通し・荷主企業の経営統合の状況

- 荷主業界団体等における産業基礎物資の生産等の状況については、過去のピーク時から減少してきている。また、今後の生産見通しは、いずれも減少もしくは維持と見込まれており、内航貨物輸送量についても同様の傾向が見込まれる。
- 荷主企業においては、国内市場の縮小、国際競争の進展等を背景とした企業間の経営統合等により、寡占化が一層進行してきている状況にある。

将来の生産見通し

鉄 鋼	粗鋼生産量 ・ピーク時(平成19年):1.2億トン(現在の1.1倍) ・現在(平成27年):1.1億トン ・将来(平成42年):1.1億トン~1.2億トン(横ばい)
石 油	石油需要量 ・ピーク時(平成11年): 2.5億kl(現在の1.3倍) ・現在(平成25年): 1.9億kl ・将来(平成32年): 1.6億kl(現在の16%減)
ケミカル	エチレン生産量 ・ピーク時(平成19年): 770万トン(現在の1.2倍) ・現在(平成26年):660万トン ・将来(平成32年):470~617万トン(現在の1~3割減)
セメント	セメント生産量 ・ピーク時(平成8年):1億トン(現在の1.6倍) ・現在(平成27年):6千万トン ・将来(平成32年):5600万トン(現在の7%減)

荷主企業の経営統合の状況

鉄鋼製造事業者 (高炉メーカー)	平成14年 5社	→	現在 3社
石油元売り事業者	平成14年 10社	→	現在 6社
ポリエチレン製造事業者	平成14年 9社	→	現在 8社
ポリプロピレン製造事業者	平成14年 6社	→	現在 4社
主要セメント製造事業者 (※国内販売の80%占有)	平成14年 3社	→	現在 3社

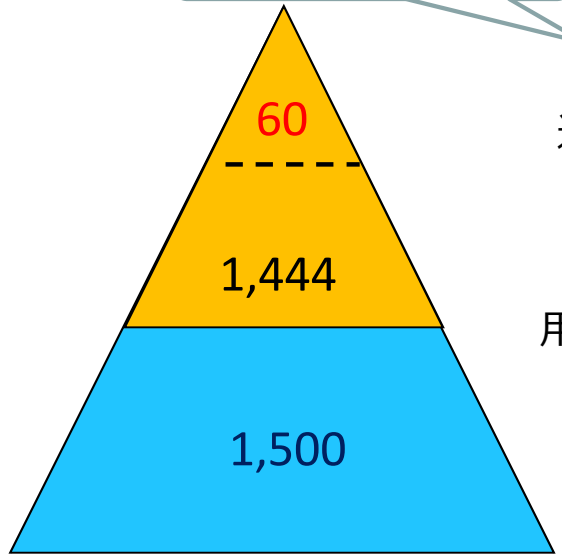
(出典)(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会ヒアリング結果及び各団体等概要資料、経済産業省、資源エネルギー庁資料より国土交通省海事局内航課作成
 ※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

内航海運業の産業構造と経営状況

- 内航海運業は少数かつ大規模な荷主企業の下で、オペレーターの集約再編も進んできており、少数の元請けオペレーターが当該荷主企業の輸送を一括して担う傾向となっている。さらに、これらの元請けオペレーターの下に 2次請け以下のオペレーターが専属化・系列化するとともに、各オペレーターの下にオーナーも専属化・系列化する構造となっている。
- 一方で、船舶という巨額の生産設備への投資が必要であるため、固定資本比率や負債比率が900%~1,100%と他産業と比べて著しく高い状況となっており、「低い収益性」と「過大な投資」という矛盾した事業環境に置かれている。

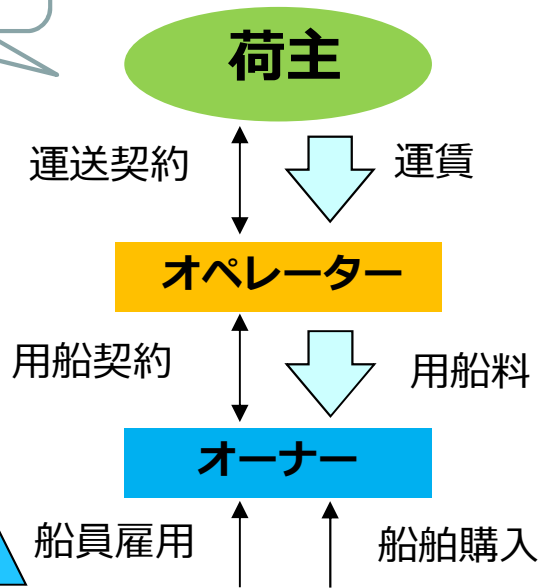
内航海運業の産業構造

オペレーターの特定制主への専属化・系列化が進展している。



届出を含む全事業者は3,004事業者
(但し、休止事業者462者を除く)

典型的な契約形態



オーナー

船舶を所有し、船員の雇用や船舶の管理を行い、オペレーターに船舶を貸渡す。

オペレーター

自社船のほかオーナーから船舶を用船し、荷主と運送契約を締結、運賃を收受して積荷を運送する。

内航海運業の経営状況

経営状況 (一社当たり平均)	内航海運業 (オーナー)	陸運業	全産業
売上高(千円)	328,103	685,295	526,561
営業利益(千円)	4,400	33,119	19,408
営業利益率 (営業利益/売上高)	1.3%	4.8%	3.7%
固定比率 (固定資産/自己資本)	916.4%	243.1%	141.9%
負債比率 (負債/自己資本)	1164.9%	206.3%	156.9%

全産業と比して3割以上少ない

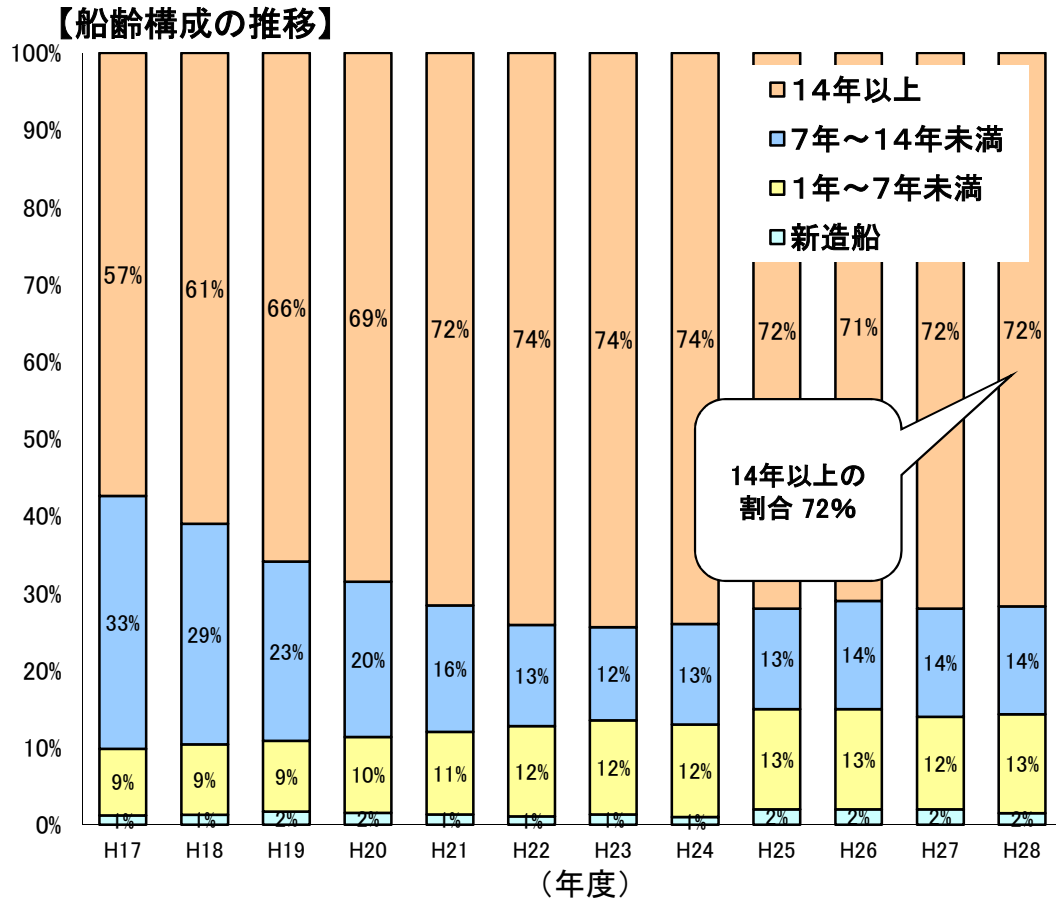
全産業と比して約1/3

(出典) 法人企業統計調査(平成26年)、内航海運業報告規則に基づく内航課調査(平成26年)

船舶の老齢化

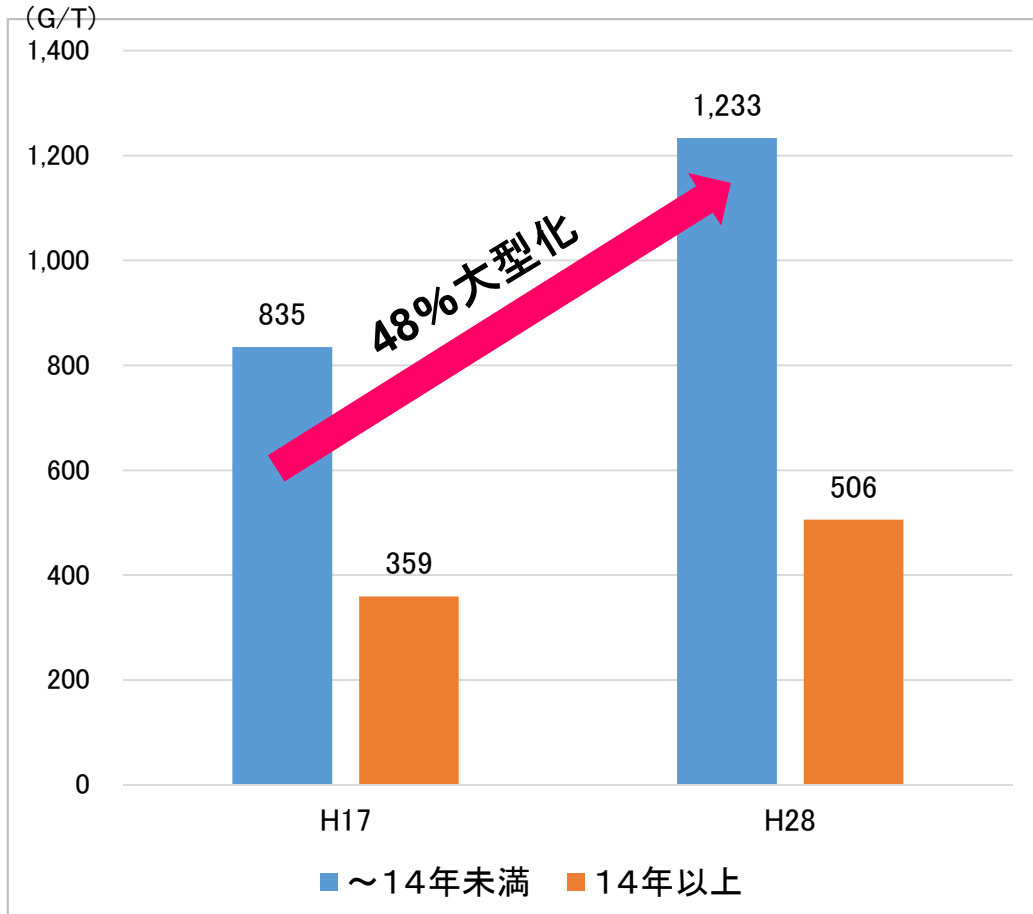
- 内航海運業に従事する船舶のうち、船齢が法定耐用年数(14年)以上の船舶数の割合は、約10年間で57%から72%へと増加しており、船舶の高齢化が進行している。
- 船齢14年未満の船舶の平均総トン数については約5割増加しており、新たに建造される船舶について大型化が著しい。

船舶の老齢化



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

船舶の老齢化(平均総トン数)



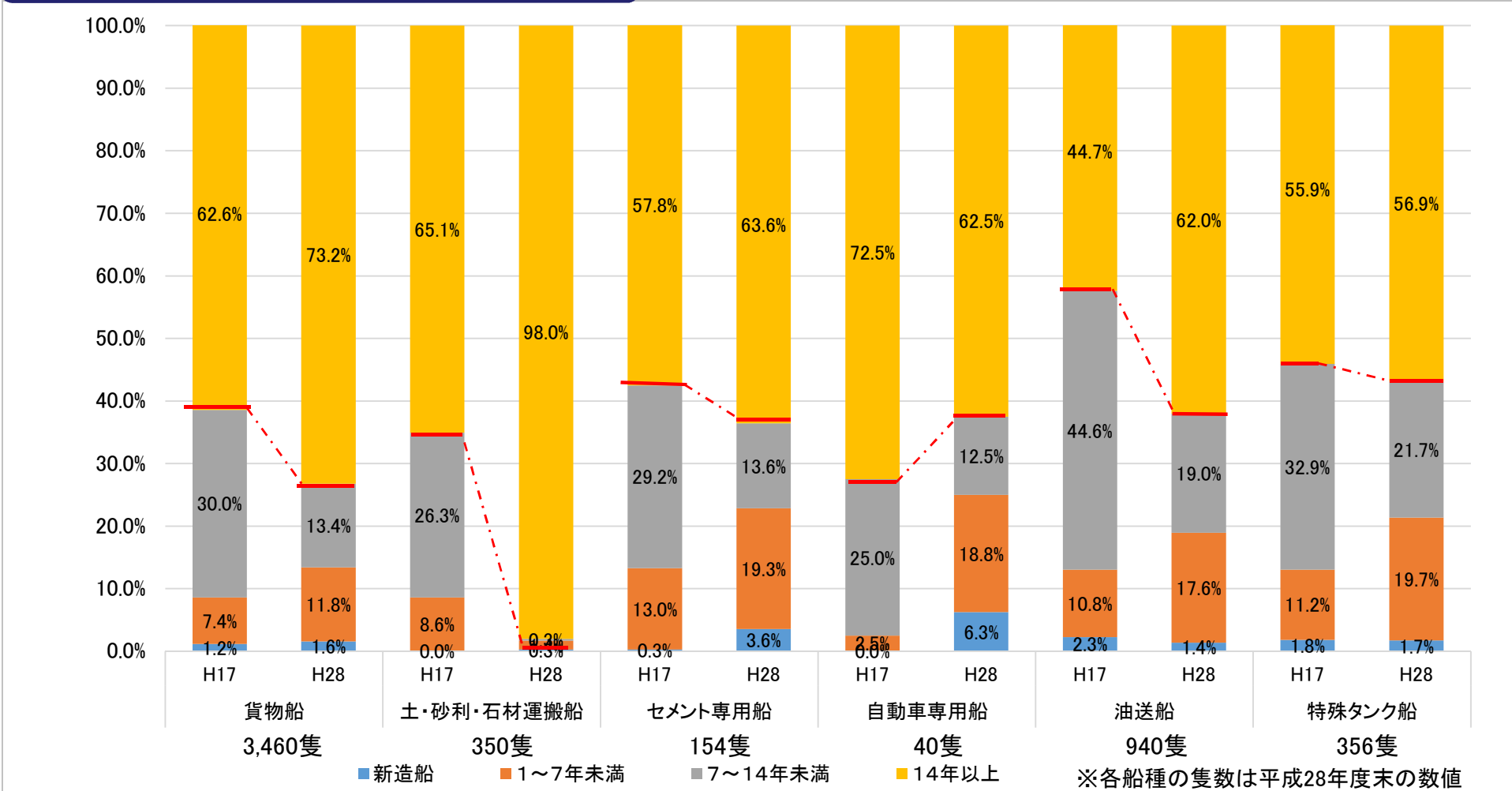
(出典)国土交通省海事局内航課調べ

※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

船舶の老齢化(船種別)

■ 船種別では、平成17年と平成28年の比較において、自動車専用船のみ老齢化率が改善されているが、特に土・砂利・石材運搬船においては、平成28年度において現存するほぼ全ての船舶が法定耐用年数以上の船舶であり、著しく老齢化が進行している。

船種別の船舶の老齢化(隻数ベース)



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

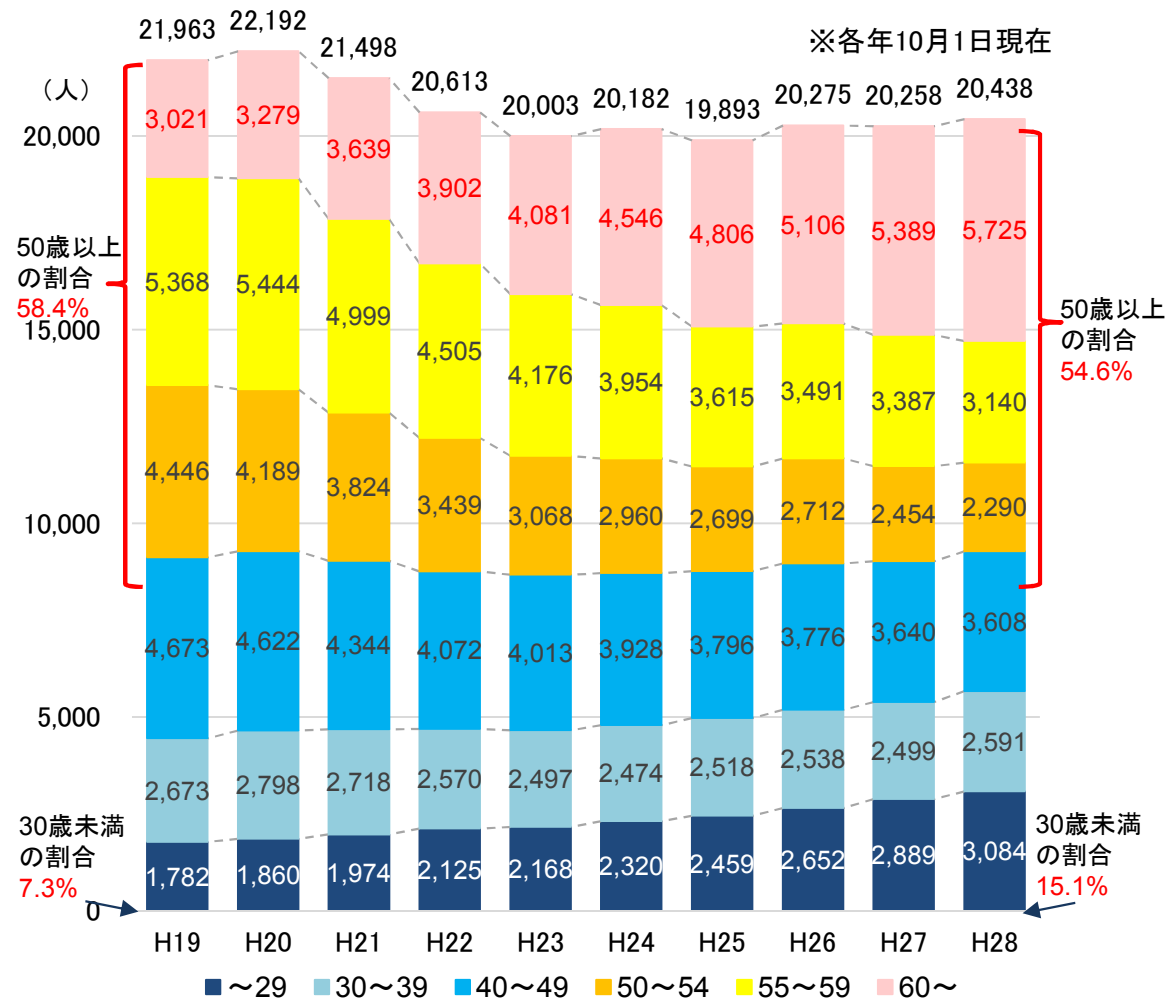
※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

船員の高齢化

- 内航海運に携わる船員の数、21,963人から20,438人へと約10年間で7%減少している。船員の年齢構成については50歳以上の船員が50%を超える状態が継続しており、平成28年度時点では54.6%に達している。
- 船種別でも、全ての船種で50歳以上の割合の改善は進んでおらず、今後の操船の中心となるべき30歳代及び40歳代の層の絶対数が少ないため、近い将来において担い手不足が懸念される。ただ、こうした中でも、若年船員確保に向けた官民の取組の効果もあり、30歳未満の船員の割合は徐々に増加がみられる。

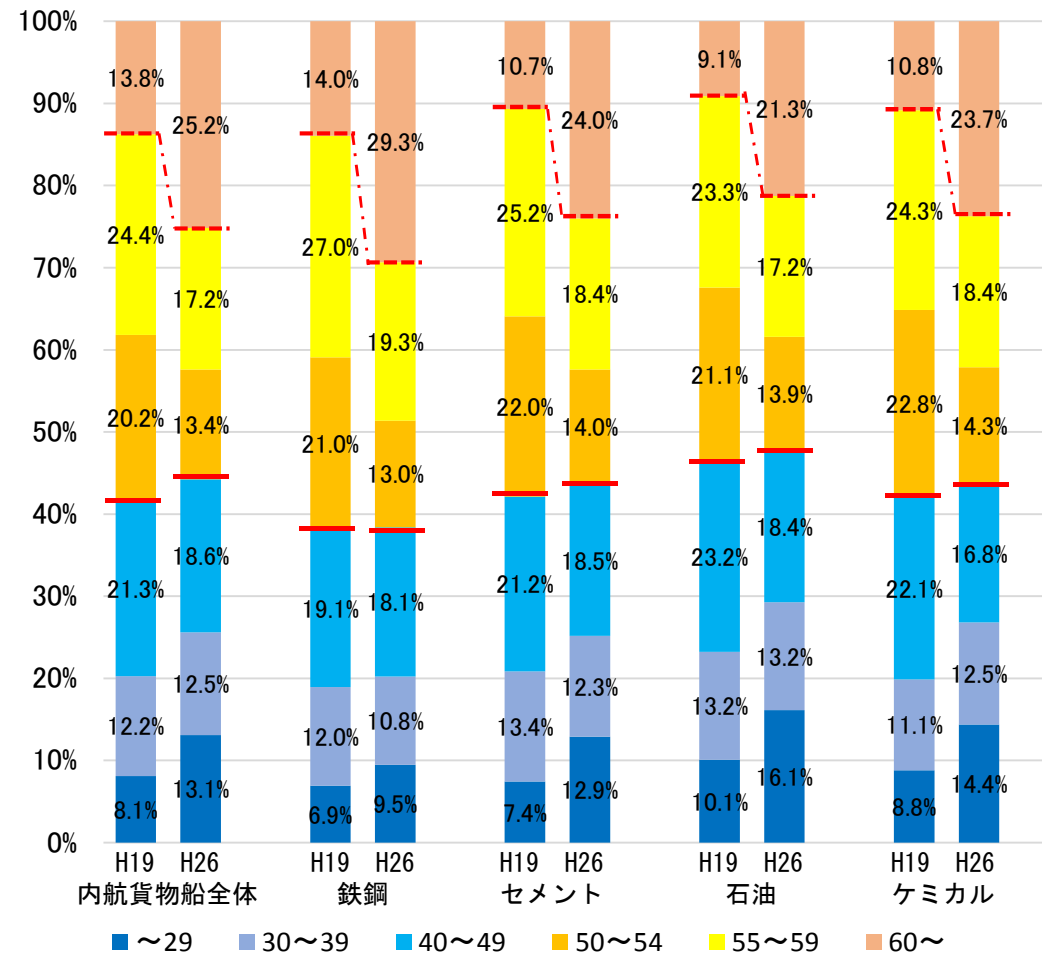
内航貨物船の船員数の推移

※各年10月1日現在



(出典) 国土交通省海事局調べ

船種別の船員の高齢化



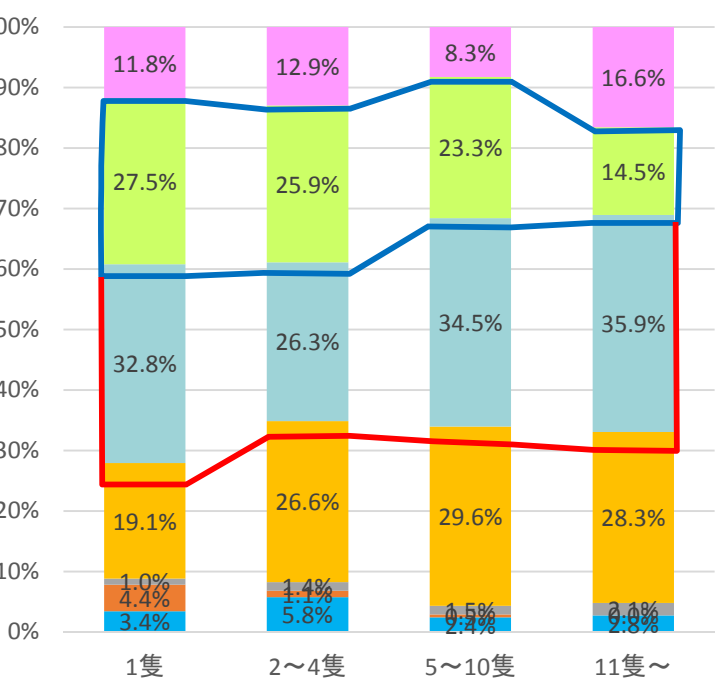
(出典) 国土交通省海事局調べ

※「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正

オペレーター・オーナー／船種別の内航海運業を継続していく上での課題

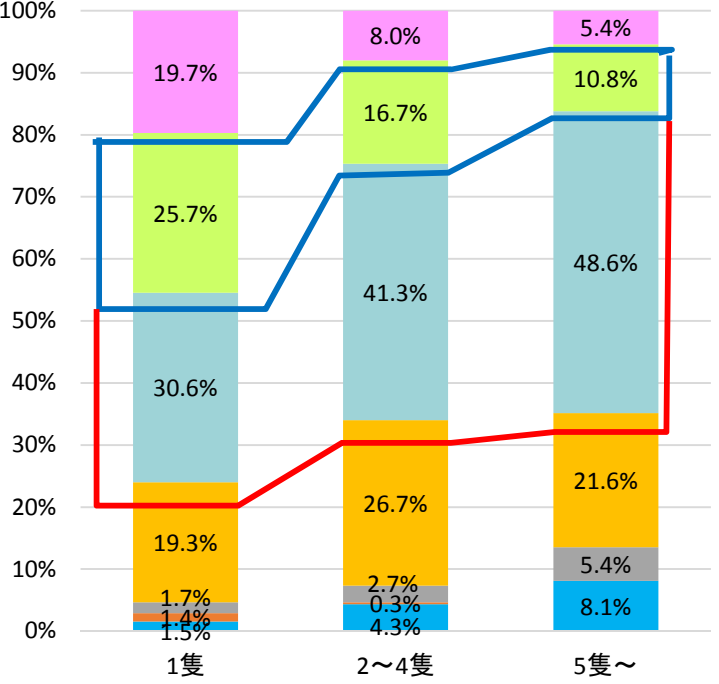
- オペレーター・オーナーともに内航海運業を継続する上での課題として「③船員確保が困難である」点を挙げる事業者が最も多いが、その割合は特にオーナーにおいて規模が大きくなるほど大きくなっている。また、「②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である」を挙げた事業者の割合はオペレーター・オーナーともに規模が小さい事業者ほど大きくなっている。
- 船種別では、いずれの船種も「③船員確保が困難である」を挙げる事業者が最も多いが、中でも、コンテナ船において顕著となっている。また、土・砂利・石材専用船、曳舟・押船・台船・はしけでは「②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である」が、自動車専用船では、「④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)」が他の船種に比べ多くなっている。

オペレーターの規模(支配船舶数)別の今後の事業継続に係る課題や支障



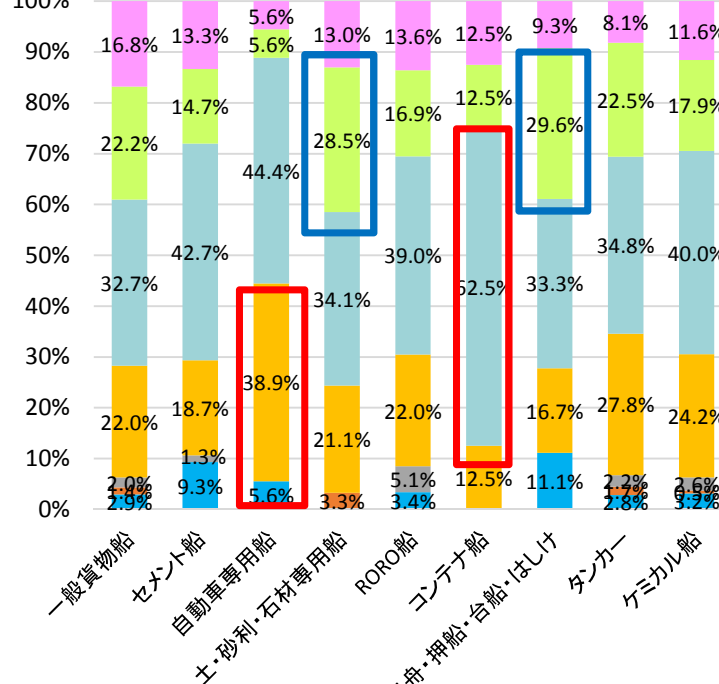
- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

オーナーの規模(保有船舶数)別の今後の事業継続に係る課題や支障



- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

船種別の今後の事業継続に係る課題や支障



- ①後継者の不在
- ②船舶の建造・代替・修繕に係る資金確保が困難である。
- ③船員確保が困難である。
- ④輸送需要自体が先細り(将来の見通しが不透明)
- ⑤その他
- ⑥継続を考えていない(5年以内に事業廃止予定)。
- ⑦特になし

※「第5回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料を踏まえ時点修正