

# 内航海運の

Coastal shipping of Japan 2021

# 活動

令和3年度版



日本内航海運組合総連合会

Japan Federation of Coastal Shipping Associations

一般財団法人 内航海運安定基金

Fund for Stabilization and Development of Coastal Shipping

# CONTENTS

1	<b>内航貨物輸送</b>		3	<b>内航海運事業者</b>		6	<b>内航総連合会の事業</b>																																																													
	各種内航船舶	02		輸送量	04		内航海運事業者数	11	I. 組織	18	輸送機関別輸送量	05	登録事業者の企業規模	13	II. 内航海運暫定措置事業の概要	20		主要品目別内航輸送量	06				III. 船員対策	22	2	<b>内航船舶</b>		4	<b>共有建造制度</b>		6	IV. 環境・安全対策	25	船種別状況	07	共有建造制度とは	15	V. モーダルシフトの推進等	27	船型別状況	08	共有建造制度の重要性	15	VI. 経営基盤強化	27		船齢別状況	09	5	<b>環境にやさしい内航海運</b>		VII. カボタージュ制度の堅持	28				エネルギー効率のよい内航海運	16	VIII. 新型コロナウイルス感染症への対応及び災害対策等	29					内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み	17	IX. 広報活動	29
	輸送量	04		内航海運事業者数	11		I. 組織	18																																																												
	輸送機関別輸送量	05		登録事業者の企業規模	13		II. 内航海運暫定措置事業の概要	20																																																												
	主要品目別内航輸送量	06				III. 船員対策	22																																																													
2	<b>内航船舶</b>		4	<b>共有建造制度</b>		6	IV. 環境・安全対策	25																																																												
	船種別状況	07		共有建造制度とは	15		V. モーダルシフトの推進等	27																																																												
	船型別状況	08		共有建造制度の重要性	15		VI. 経営基盤強化	27																																																												
	船齢別状況	09	5	<b>環境にやさしい内航海運</b>		VII. カボタージュ制度の堅持	28																																																													
				エネルギー効率のよい内航海運	16	VIII. 新型コロナウイルス感染症への対応及び災害対策等	29																																																													
				内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み	17	IX. 広報活動	29																																																													

表紙写真：鹿島港

# 内航貨物輸送

## 各種内航船舶

内航船舶は近年、物流合理化の進展に伴い、物資別の専用船化が年々進んでいる。専用船は、特定の産業基礎資材等の品質を保ち、安定的かつ迅速に、そして大量に輸送できるよう貨物の荷姿に適した船艙構造と荷役方式を採用している。また、内航海運業界ではモーダルシフト、静脈物流への対応や、産業廃棄物などの輸送にも積極的に取り組んでいる。

★ 印は鉄道建設・運輸施設整備支援機構との共有船



### 一般貨物船

498総トン  
1,710重量トン  
LBDd (m) : 68.80 × 12.30 × 7.20 × 4.22



### 油送船

3,933総トン  
5,500m<sup>3</sup>  
LBDd (m) : 98.00 × 16.00 × 8.70 × 6.45



### ケミカル船 (引火性液体物質ばら積み船)

447総トン  
755m<sup>3</sup>  
LBDd (m) : 57.00 × 9.60 × 4.25 × 3.60



### 特殊タンク船 (液化ばら積み船)

748総トン  
963重量トン  
LBDd (m) : 63.00 × 11.50 × 4.90 × 4.10



### コンテナ船

747総トン  
1,940重量トン  
LBDd (m) : 94.41 × 13.50 × 6.60 × 3.888  
コンテナ積載本数:20フィート199TEU  
うち冷凍コンテナ積載本数:40本



### RORO船

14,054総トン  
6,950重量トン  
LBDd (m) : 162.00 × 29.00 × 23.10 × 7.20



### セメント専用船

7,985総トン  
11,337重量トン  
LBDd (m) : 134.98 × 20.00 × 10.30 × 7.60



### 石灰石専用船

5,589総トン  
7,500重量トン  
LBDd (m) : 103.00 × 18.70 × 9.80 × 7.10

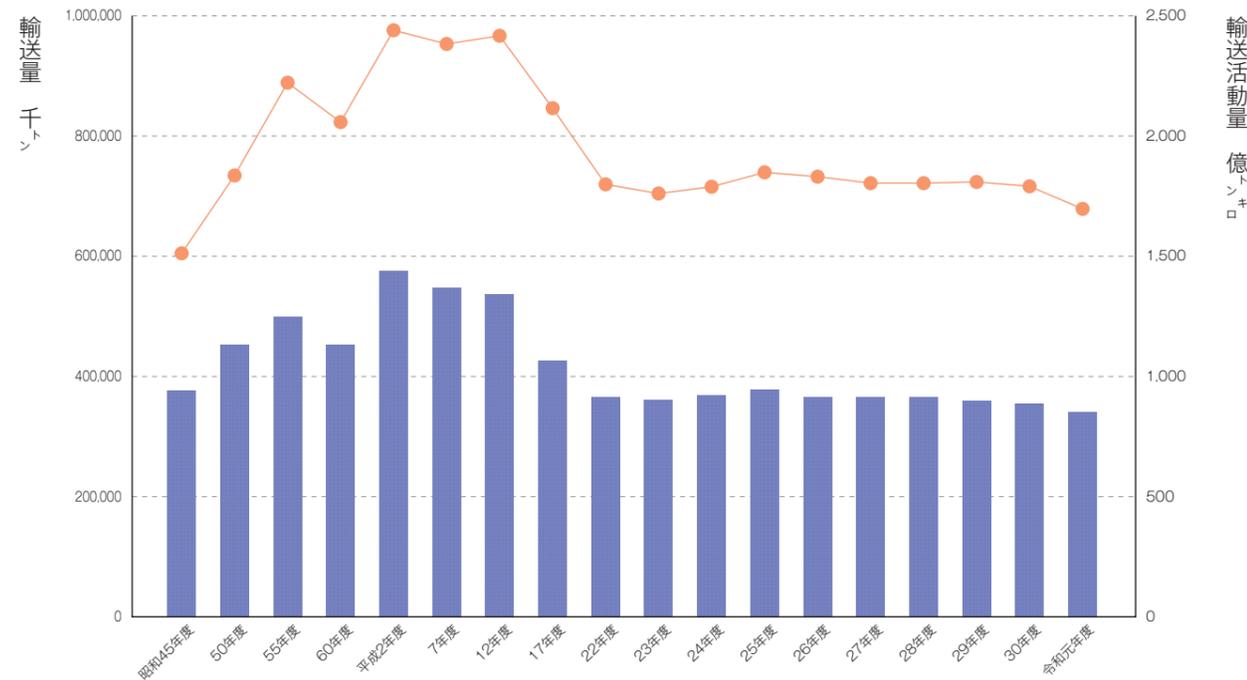


### ガット船 (一般貨物船兼砂利運搬船)

499総トン  
1,700重量トン  
LBDd (m) : 59.20 × 13.20 × 7.58 × 4.64

## 輸送量

内航貨物輸送量は、輸送トン数では対前年度比3.7%の減少、輸送トンキロでは対前年度比で5.2%の減少となった。



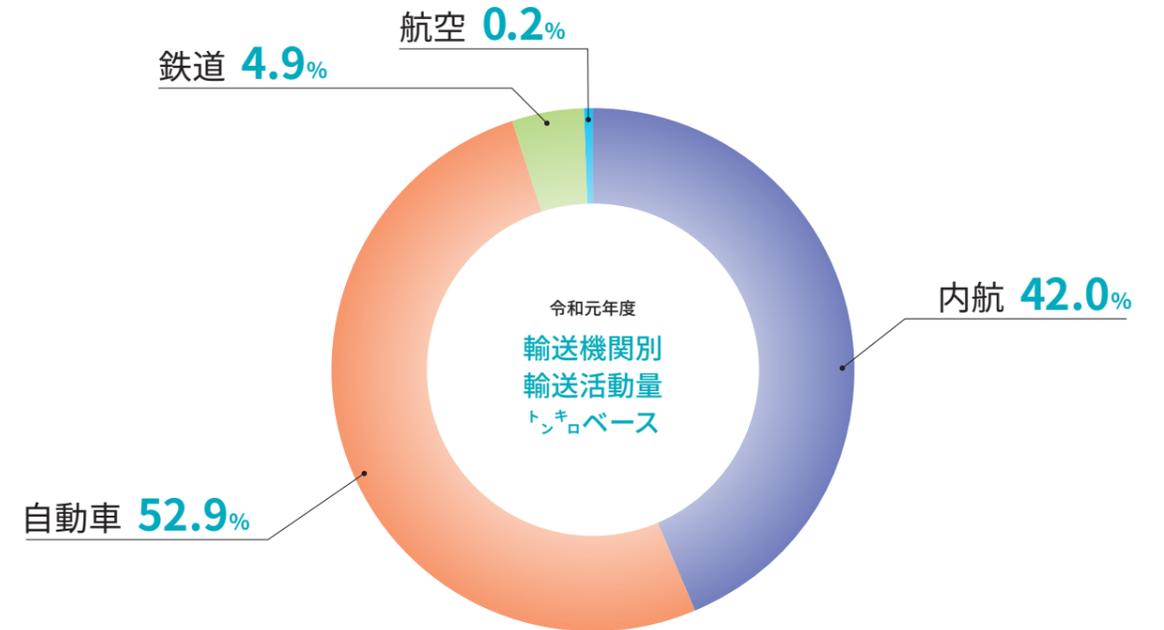
内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量 (千トン)			輸送活動量 (億トンキロ)		
	対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比	
昭和45	376.647	100.0	—	1.512	100.0	—
50	452.054	120.0	90.2	1.836	121.4	95.4
55	500.258	132.8	97.2	2.222	147.0	98.4
60	452.385	120.1	100.5	2.058	136.1	98.0
平成 2	575.199	152.7	106.9	2.445	161.7	108.8
7	548.542	145.6	98.7	2.383	157.6	99.9
12	537.021	142.6	102.8	2.417	159.9	105.3
17	426.145	113.1	96.8	2.116	139.9	96.7
22	366.734	97.4	110.4	1.799	119.0	107.5
23	360.983	95.8	98.4	1.749	115.7	97.2
24	365.992	97.2	101.4	1.778	117.6	101.7
25	378.334	100.4	103.4	1.849	122.3	104.0
26	369.304	98.1	97.6	1.831	121.1	99.0
27	365.486	97.0	99.0	1.804	119.3	98.5
28	364.485	96.8	99.7	1.804	119.3	100.0
29	360.127	95.6	98.8	1.809	119.6	100.3
30	354.445	94.1	98.4	1.791	118.5	99.0
令和元	341.450	90.7	96.3	1.697	112.2	94.8

(注)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」他による。ただし、調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

## 輸送機関別輸送量

国内輸送機関別輸送量に占める内航海運のシェアは、輸送量では7%であるが、輸送活動量では42%に及んでいる。これは、内航海運が長距離・大量輸送に適した輸送機関であることを示している。内航海運は、令和元年度の平均輸送距離でみると497kmで、自動車の10倍である。



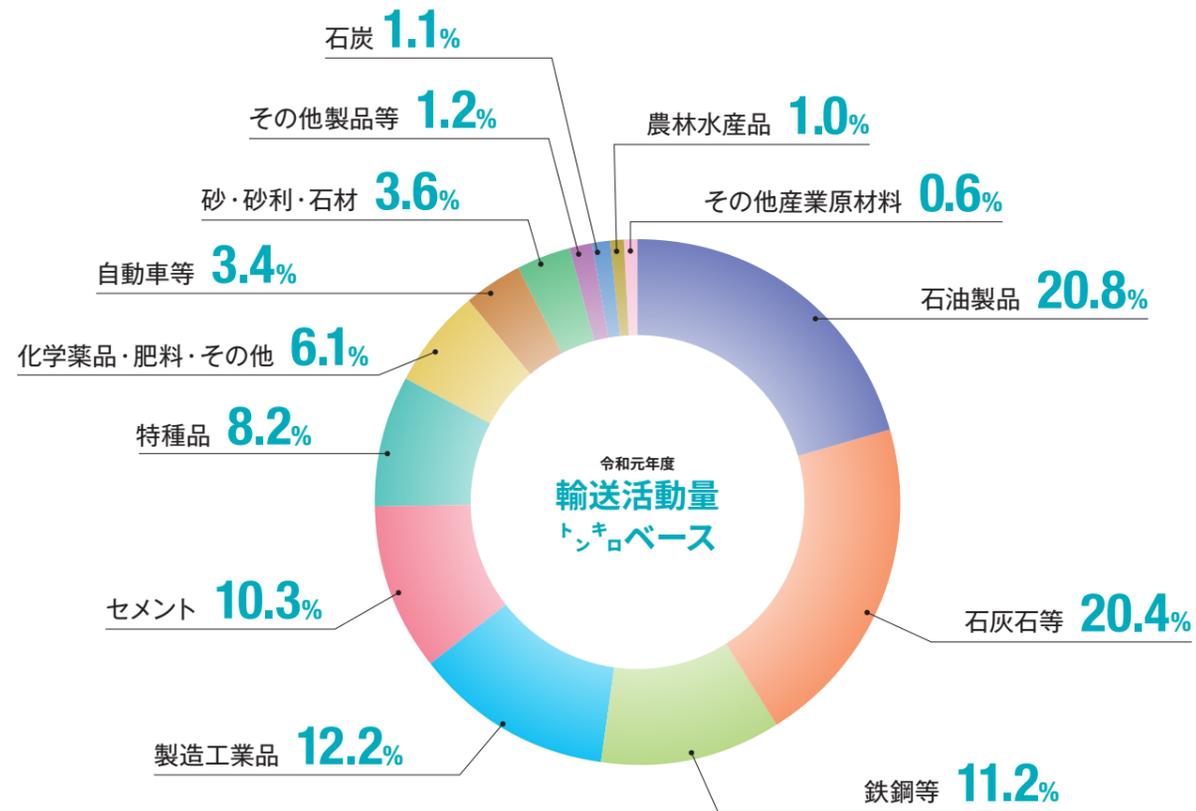
輸送機関別輸送量の推移

年度	輸送量 (万トン)					輸送活動量 (百万トンキロ)					平均輸送距離 (Km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
昭和45	37,665 (7.82)	419,222 (86.99)	25,036 (5.19)	12 (0.00)	481,935 (100.00)	151,243 (49.09)	93,758 (30.43)	63,031 (20.46)	74 (0.02)	308,106 (100.00)	402	22	252	617
50	45,205 (9.57)	408,964 (86.60)	18,062 (3.82)	19 (0.00)	472,250 (100.00)	183,579 (57.25)	89,896 (28.03)	47,058 (14.67)	152 (0.05)	320,685 (100.00)	406	22	261	800
55	50,026 (8.81)	501,763 (88.32)	16,282 (2.87)	33 (0.01)	568,104 (100.00)	222,173 (57.91)	123,777 (32.26)	37,428 (9.76)	290 (0.08)	383,668 (100.00)	444	25	230	879
60	45,239 (8.35)	486,827 (89.86)	9,629 (1.78)	54 (0.01)	541,749 (100.00)	205,818 (55.68)	141,393 (38.25)	21,919 (5.93)	482 (0.13)	369,612 (100.00)	455	29	228	893
平成 2	57,520 (8.85)	583,832 (89.81)	8,662 (1.33)	87 (0.01)	650,101 (100.00)	244,546 (53.22)	186,921 (40.68)	27,196 (5.92)	799 (0.17)	459,462 (100.00)	425	32	314	918
7	54,854 (8.49)	583,666 (90.31)	7,693 (1.19)	96 (0.01)	646,309 (100.00)	238,330 (51.23)	200,835 (43.17)	25,101 (5.40)	924 (0.20)	465,190 (100.00)	434	34	326	963
12	53,702 (8.49)	572,940 (90.56)	5,927 (0.94)	110 (0.02)	632,679 (100.00)	241,671 (50.61)	212,632 (44.53)	22,136 (4.64)	1,075 (0.23)	477,514 (100.00)	450	37	373	977
17	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100.00)	211,576 (37.18)	333,524 (58.62)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100.00)	496	45	435	995
22	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100.00)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100.00)	491	54	467	1,032
23	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100.00)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100.00)	485	51	501	1,033
24	36,599 (7.66)	436,593 (91.43)	4,234 (0.89)	98 (0.02)	477,524 (100.00)	177,791 (43.44)	209,956 (51.30)	20,471 (5.00)	1,017 (0.25)	409,235 (100.00)	486	48	483	1,038
25	37,833 (7.93)	434,575 (91.12)	4,410 (0.92)	102 (0.02)	476,920 (100.00)	184,860 (43.90)	214,092 (50.84)	21,071 (5.00)	1,049 (0.25)	421,072 (100.00)	489	49	478	1,058
26	36,930 (7.81)	431,584 (91.25)	4,342 (0.92)	102 (0.02)	472,958 (100.00)	183,120 (44.10)	210,008 (50.58)	21,029 (5.06)	1,050 (0.25)	415,207 (100.00)	496	49	484	1,061
27	36,549 (7.78)	428,900 (91.28)	4,321 (0.92)	101 (0.02)	469,871 (100.00)	180,381 (44.29)	204,316 (50.17)	21,519 (5.28)	1,056 (0.26)	407,272 (100.00)	494	48	498	1,067
28	36,449 (7.61)	437,827 (91.45)	4,409 (0.92)	100 (0.02)	478,785 (100.00)	180,438 (43.68)	210,316 (50.91)	21,265 (5.15)	1,057 (0.26)	413,076 (100.00)	495	48	482	1,046
29	36,013 (7.52)	438,125 (91.51)	4,517 (0.94)	100 (0.02)	478,755 (100.00)	180,934 (43.65)	210,829 (50.86)	21,663 (5.23)	1,066 (0.26)	414,492 (100.00)	502	48	480	1,066
30	35,445 (7.50)	432,978 (91.59)	4,232 (0.90)	92 (0.02)	472,747 (100.00)	179,089 (43.69)	210,467 (51.35)	19,369 (4.73)	977 (0.24)	409,902 (100.00)	505	49	458	1,062
令和元	34,145 (7.24)	432,913 (91.83)	4,266 (0.90)	87 (0.02)	471,411 (100.00)	169,680 (41.95)	213,836 (52.87)	19,993 (4.94)	925 (0.23)	404,434 (100.00)	497	49	469	1,063

※国土交通省資料より作成。  
 (注)①( )は、輸送機関別のシェア(%)である。②自動車は出典資料の統計方法の変更に伴い、過去に遡って全て修正している。③航空には超過手荷物、郵便物を含む。④自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である。⑤単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

## 主要品目別内航輸送量

内航貨物輸送量を主要品目別にみると、石油製品、石灰石、鉄鋼等、セメント、砂利・砂・石材、化学薬品・肥料、石炭、製造工業品、自動車等の産業基礎物資9品目で輸送トンキロでは89%、輸送トン数では88%を占めている。



主要品目別内航輸送量 (令和元年度)

品目	輸送活動量		輸送量	
	百万トン	%	万トン	%
石油製品	35,322	20.8	7,056	20.7
石灰石等	34,544	20.4	6,804	19.9
鉄鋼等	19,031	11.2	3,916	11.5
製造工業品	20,721	12.2	2,857	8.4
セメント	17,466	10.3	3,399	10.0
特種品	13,962	8.2	2,958	8.7
化学薬品・肥料・その他	10,291	6.1	2,073	6.1
自動車等	5,688	3.4	796	2.3
砂利・砂・石材	6,124	3.6	1,822	5.3
その他製品等	1,994	1.2	522	1.5
石炭	1,884	1.1	1,409	4.1
農林水産品	1,683	1.0	368	1.1
その他産業原材料	969	0.6	166	0.5
合計	169,680	100.0	34,145	100.0

(注) ①国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(令和元年度)より抜粋。  
②単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

# 2

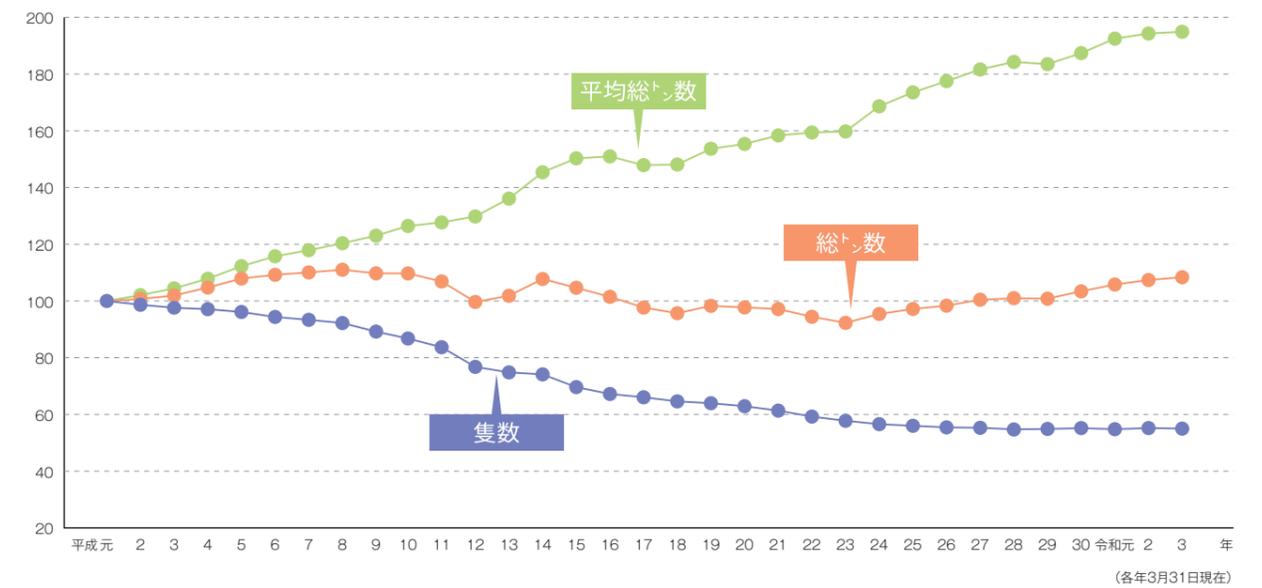
## 内航船舶

### 船種別状況

内航船舶は令和3年3月31日現在5,212隻、397万7,414総トンとなっている。船種別ではその他貨物船が隻数比67%、総トン数比54%を占めている。また、油送船は隻数比17%、総トン数比23%となっている。

平均総トン数では自動車専用船が4,014総トンと最も大きく、セメント専用船が2,981総トン、油送船が1,017総トン、その他貨物船が616総トンとなっている。

船腹量の推移

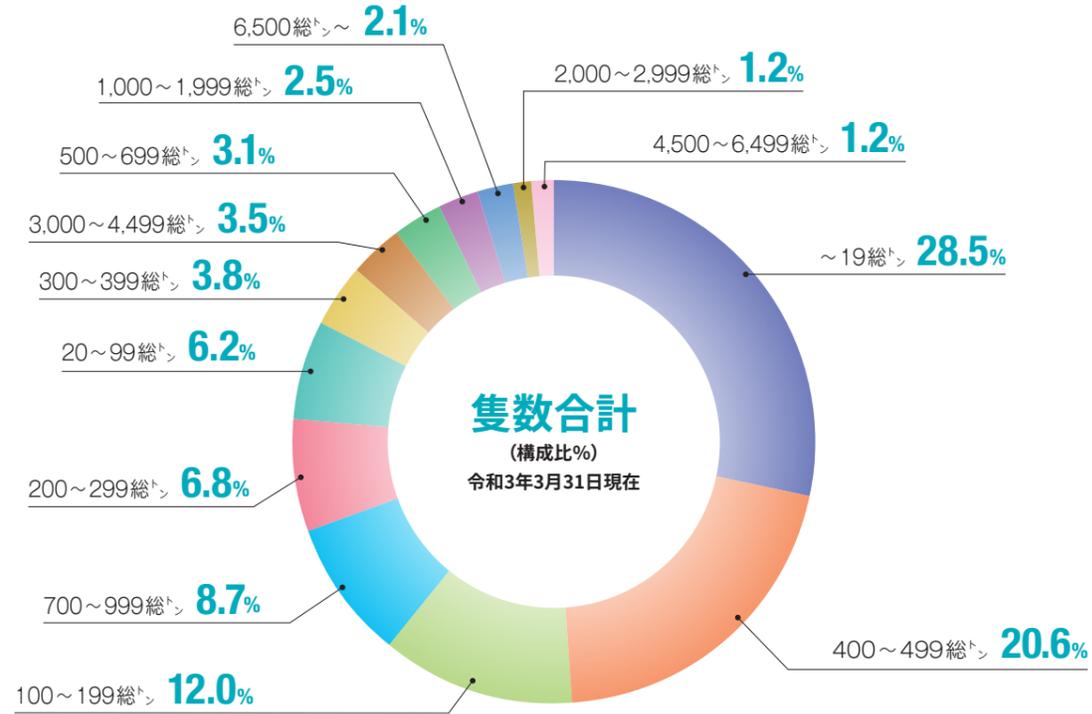


船種	区分	平成23年3月31日		平成28年3月31日		令和3年3月31日	
		隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船		3,547	1,699,440 (479)	3,438	1,819,421 (529)	3,522	2,168,916 (616)
自動車専用船		22	103,582 (4,708)	16	73,162 (4,573)	10	40,137 (4,014)
セメント専用船		141	368,331 (2,612)	145	414,547 (2,859)	135	402,412 (2,981)
土・砂利・石材専用船		438	261,441 (597)	353	222,536 (630)	312	204,730 (656)
貨物船計		4,148	2,432,794 (586)	3,952	2,529,666 (640)	3,979	2,816,195 (708)
油送船		991	746,044 (753)	942	977,179 (1,037)	938	954,233 (1,017)
特殊タンク船		330	207,819 (630)	289	197,678 (684)	295	206,987 (702)
合計		5,469	3,386,657 (619)	5,183	3,704,523 (715)	5,212	3,977,415 (763)

(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の埠頭の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。  
②20総トン未満の営業船を含む。  
③土・砂利・石材専用船は、一時的に空港建設に係る工事の期間のみ就航する船舶を含む。  
④( )内は平均総トン数である。

## 船型別状況

内航船舶の船型別構成を登録船（100総トン以上）で見ると、隻数比で499総トン以下が66%、1,000総トン以上が15%となっている。また、船型の大型化が年々進み、内航船舶全体の平均総トン数は、10年前に比べ12%の大型化がみられる。



船型	平成23年3月31日				令和3年3月31日											
	隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		油送船(注)		貨物船(注)		合計		油送船(注)		貨物船(注)		合計	
	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%
~19総トン	1,386	33.1	19,754	1.5	108	8.8	1,835	0.2	1,377	34.6	19,214	0.7	1,485	28.5	21,049	0.5
20~99総トン	426		30,380		124	10.1	9,552	0.8	201	5.1	12,995	0.5	325	6.2	22,547	0.6
100~199総トン	1,030	18.8	179,606	5.3	191	15.5	32,714	2.8	432	10.9	73,311	2.6	623	12.0	106,025	2.7
200~299総トン	265	4.8	68,232	2.0	41	3.3	10,863	0.9	313	7.9	81,751	2.9	354	6.8	92,614	2.3
300~399総トン	201	3.7	70,522	2.1	65	5.3	22,879	2.0	133	3.3	46,098	1.6	198	3.8	68,977	1.7
400~499総トン	1,093	20.0	533,468	15.8	246	20.0	120,932	10.4	827	20.8	406,134	14.4	1,073	20.6	527,066	13.3
500~699総トン	227	4.1	147,855	4.4	42	3.4	25,959	2.2	118	3.0	72,543	2.6	160	3.1	98,502	2.5
700~999総トン	339	6.2	277,337	8.2	227	18.4	189,131	16.3	224	5.6	175,413	6.2	451	8.7	364,544	9.2
1,000~1,999総トン	148	2.7	219,616	6.5	31	2.5	48,195	4.2	100	2.5	143,819	5.1	131	2.5	192,014	4.8
2,000~2,999総トン	77	1.4	207,457	6.1	23	1.9	61,428	5.3	38	1.0	99,059	3.5	61	1.2	160,487	4.0
3,000~4,499総トン	146	2.7	538,267	15.9	127	10.3	469,362	40.4	55	1.4	207,505	7.4	182	3.5	676,867	17.0
4,500~6,499総トン	55	1.0	285,301	8.4	4	0.3	18,107	1.6	56	1.4	294,256	10.4	60	1.2	312,363	7.9
6,500総トン以上	76	1.4	808,862	23.9	4	0.3	150,213	12.9	105	2.6	1,184,096	42.0	109	2.1	1,334,309	33.5
合計	5,470	100.0	3,386,657	100.0	1,233	100.0	1,161,170	100.0	3,979	100.0	2,816,194	100.0	5,212	100.0	3,977,364	100.0
うち100総トン以上	3,657	66.9	3,336,523	98.5	1,001	81.2	1,149,783	99.0	2,401	60.3	2,783,985	98.9	3,402	65.3	3,933,768	98.9
平均総トン数			619				942				708				763	

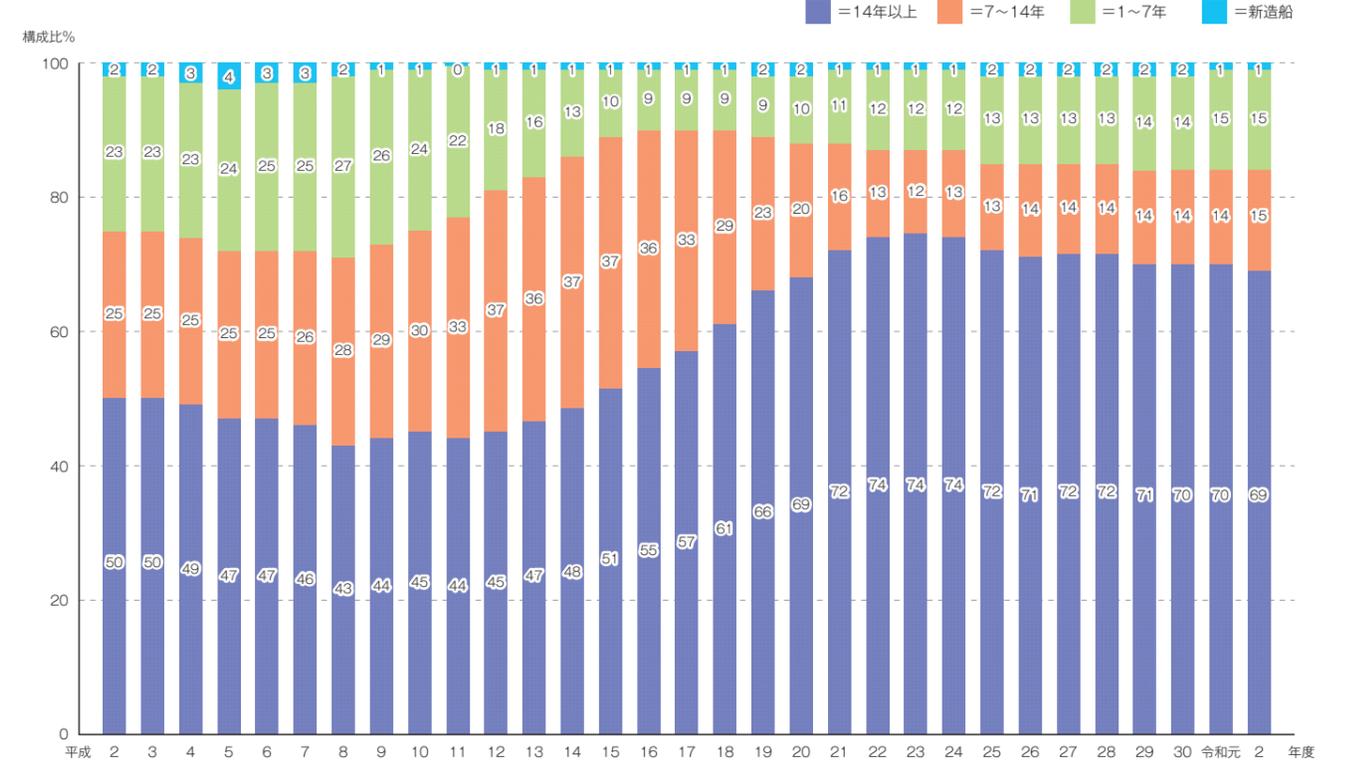
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。  
 ②20総トン未満の営業船を含む。  
 ③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。

## 船齢別状況

内航船舶を船齢別にみると7年未満が隻数比16%、総トン数比29%となっている。また14年以上の老齢船は隻数比68%、総トン数比45%を占めている。

船齢別平均船型は14年未満が1,000総トンを超えているのに対し、14年以上の老齢船が509総トンとなっており小型船ほど老齢化が進んでいるものといえる。

### 内航船舶船齢構成の推移

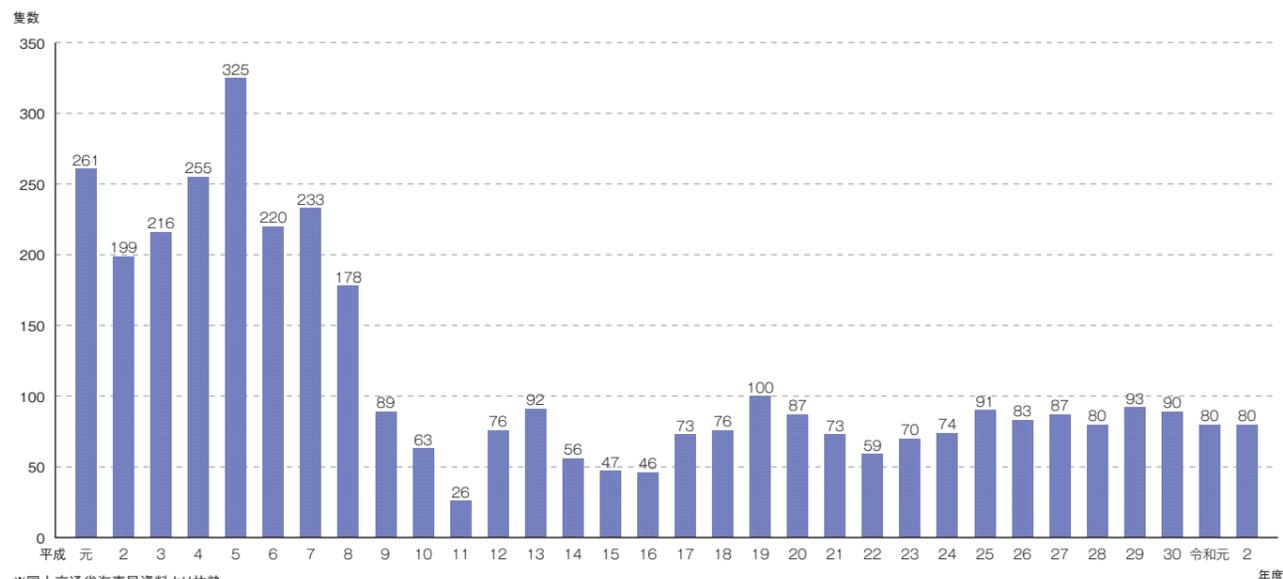


(注) ここでいう新造船とは、各年度末時点での船齢0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

区分	隻数						総トン数								
	油送船(注)		貨物船(注)		合計		油送船(注)		貨物船(注)		合計				
船齢	隻数	構成比%	隻数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数 単位:千ト	平均トン数	構成比%	総トン数 単位:千ト	平均トン数	構成比%	総トン数 単位:千ト	平均トン数	構成比%
新造船	31	2.5	49	1.2	80	1.5	24	774	2.1	94	1,918	3.3	118	1,475	3.0
1~7	216	17.5	553	13.9	769	14.8	205	949	17.7	838	1,515	29.8	1,043	1,356	26.2
7~14	303	24.6	485	12.2	788	15.1	518	1,710	44.6	480	990	17.0	998	1,266	25.1
14~	683	55.4	2,892	72.7	3,575	68.6	414	606	35.7	1,404	485	49.9	1,818	509	45.7
合計	1,233	100.0	3,979	100.0	5,212	100.0	1,161	942	100.0	2,816	708	100.0	3,977	763	100.0

(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。  
 ②年齢不詳船を除く。  
 ③20総トン未満の営業船を含む。  
 ④ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。

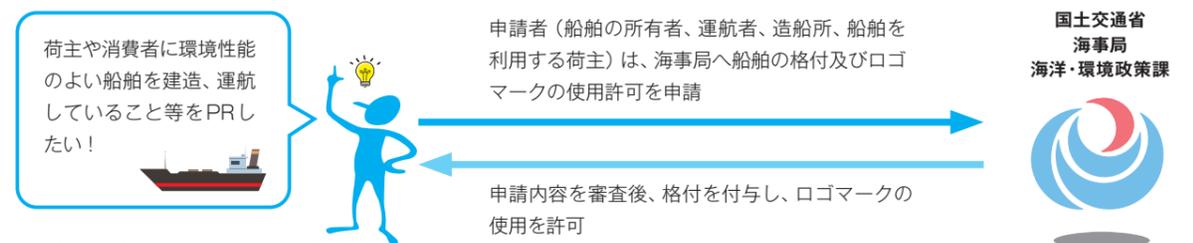
■ 内航船新造隻数の推移 (当該年度に進水した船舶数)



※国土交通省海事局資料より抜粋。  
 (注) 上記集計表は各年度末時点での船齢0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

内航海運における環境対策 (内航船省エネルギー格付制度)

国土交通省では、内航海運におけるCO<sub>2</sub>排出削減に向けた施策として、船舶の省エネ・省CO<sub>2</sub>排出効果を「見える化」し、それを評価する「内航船省エネルギー格付制度」を運用している。令和2年3月に本制度の本格的な運用が開始されて以降、計43隻の船舶が格付を取得している。(令和3年6月末時点)



格付の種類

申請船の環境性能を、基準値より何%改善しているかに応じて、星1つ～5つで評価を行います。なお、計算方法に応じて星の色が異なります。

計算方法*	改善率	0% 以下	0% ~ 5% 未満	5% 以上 10% 未満	10% 以上 15% 未満	15% 以上 20% 未満	20% 以上
EEDI		評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★
代替手法		評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★
暫定運用手法		評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★

※ EEDI: 1トンの貨物を1マイル運ぶのに必要なCO<sub>2</sub>排出量を用いる計算方法  
 代替手法: 水槽試験を実施しない等のためEEDIを算出できない場合に行う計算方法  
 暫定運用手法: 代替手法で基準値の設定がない船舶に用いることのできる計算方法

ロゴマーク

船体や名刺、ホームページ等で、右図のようなロゴマークを使用することができます。また、ロゴマークの下部に★等を表示することができます。



- 【申請方法等】 右記URLに掲載。https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\_tk7\_000021.html
- 【問い合わせ先】 国土交通省海事局海洋・環境政策課(〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3) 電話番号: 03-5253-8614 E-mail: hqt-kakuzuke@gxb.mlit.go.jp

3

内航海運事業者

平成17年4月1日に施行された改正内航海運業法では、許可制が登録制へと規制緩和されたことにより、許可事業者は登録事業者となった。

なお、同時に内航運送業及び内航船舶貸渡業の事業区分も廃止された。

内航海運事業者数

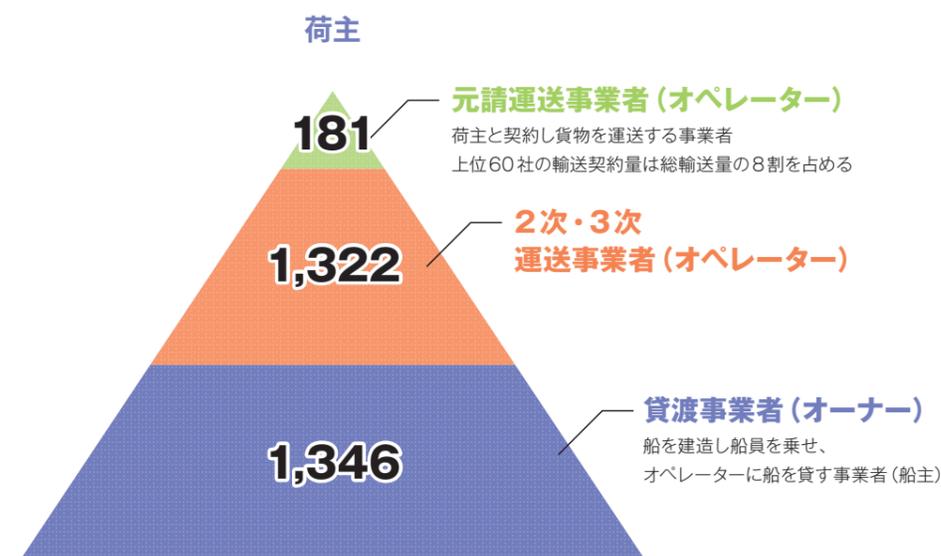
内航海運事業者数は令和3年3月31日現在3,353であるが、このうち休止等事業者が504あり、営業事業者は2,849である。

その内訳は登録事業者数では、運送事業者が613、貸渡事業者が1,178の計1,791である。届出事業者では、運送事業者が890、貸渡事業者が168の計1,058である。

(注) 登録事業者とは、総トン数が100トン以上または長さ30m以上の船舶による内航運送をする事業または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者をいう。  
 届出事業者とは、総トン数が100トン未満かつ長さ30m未満の船舶による内航運送をする事業または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者をいう。

業界構造

内航海運事業者は、小規模事業者が主体で後継者の確保が難しくなっている。登録貸渡事業者1,178社のうち約6割が1隻所有の一杯船主である。



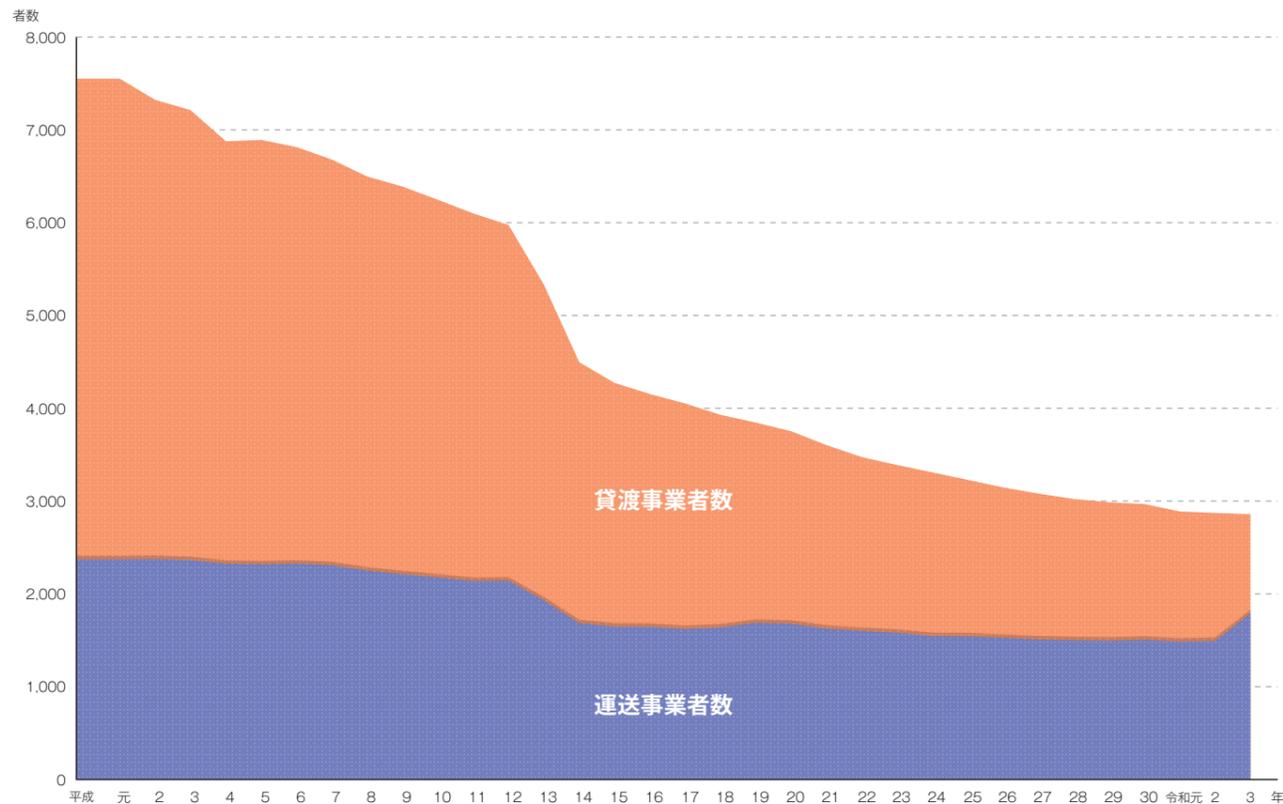
内航海運実事業者数

令和3年3月31日現在

区分	登録事業者	届出事業者	合計
運送事業者数	613	890	1,503
貸渡事業者数	1,178	168	1,346
合計	1,791	1,058	2,849

(注) ① 登録運送業 = 登録運送業のみ、または登録貸渡業、届出運送業、届出貸渡業のいずれかも併せて行っている者。  
 ② 登録貸渡業 = 登録貸渡業のみ、または届出運送業、届出貸渡業のいずれかも併せて行っている者。  
 ③ 届出運送業 = 登録運送業及び登録貸渡業を行わず、届出運送業のみ、または届出貸渡業も併せて行っている者。  
 ④ 届出貸渡業 = 届出貸渡業のみを行っている者。  
 ⑤ 休止等事業者を除く。

■ 内航海運実事業者数の推移



■ 業種別登録（許可）事業者数の推移

年月日	運送事業者数	貸渡事業者数	合計	備考
昭和42年3月31日	9,149	1,792	10,941	昭和42年4月1日許可制移行
45年3月31日	1,175	9,129	10,304	昭和44年10月1日許可制完全実施
47年3月31日	897	6,057	6,954	昭和46年8月1日許可対象を100G/T以上に変更
50年3月31日	901	6,051	6,952	昭和50年度以降、実事業者数
55年3月31日	794	5,322	6,116	
60年3月31日	750	4,868	5,618	
平成2年3月31日	725	3,463	4,188	平成2年度以降、実事業者数（休止等事業者を除く）
7年3月31日	712	3,124	3,836	
12年3月31日	680	2,671	3,351	
17年3月31日	613	2,206	2,819	平成17年4月1日登録制移行
18年3月31日	658	2,067	2,725	
19年3月31日	718	1,943	2,661	
20年3月31日	713	1,872	2,585	
21年3月31日	710	1,786	2,496	
22年3月31日	701	1,686	2,387	
23年3月31日	677	1,624	2,301	
24年3月31日	664	1,567	2,231	
25年3月31日	652	1,513	2,165	
26年3月31日	647	1,450	2,097	
27年3月31日	641	1,395	2,036	
28年3月31日	637	1,344	1,981	
29年3月31日	633	1,317	1,950	
30年3月31日	640	1,290	1,930	
31年3月31日	623	1,239	1,862	
令和2年3月31日	619	1,209	1,828	
3年3月31日	613	1,178	1,791	

(注) 平成17年3月31日以前は許可事業者であったが、同年4月1日以降は登録事業者となった。

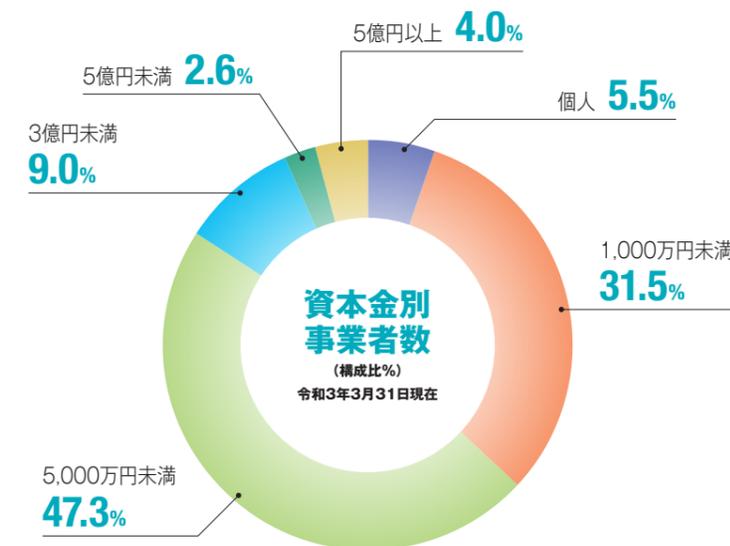
登録事業者の企業規模

令和3年3月31日現在

登録事業者の企業規模では、資本金3億円未満及び個人の事業者が全体の93%を占め、とりわけ、5,000万円未満の法人及び個人が84%を占めている。使用隻数では、運送事業者は5隻以上が28%を占めている。貸渡事業者では、複数隻事業者が42%となっている。

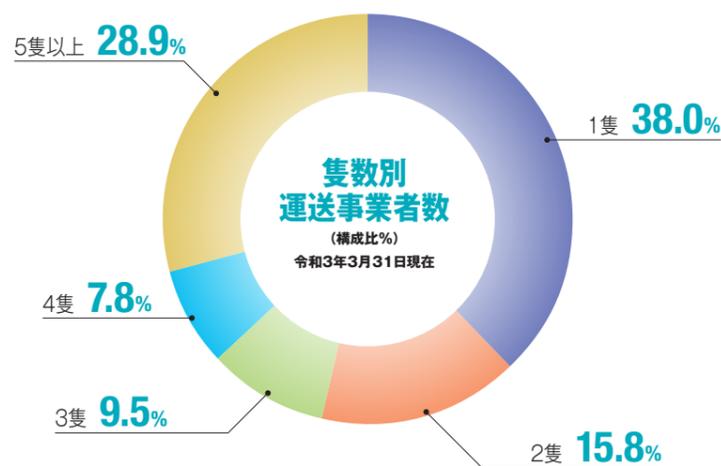
また、使用船腹量では運送事業者の2,000総トン以上が32%（10,000総トン以上が9%）を占めており、貸渡事業者の500総トン以上が50%（2,000総トン以上が21%）となっている。

(注) 以下の表中の単位未満の端数については端数処理のため、合計と内計が一致しない場合もある。



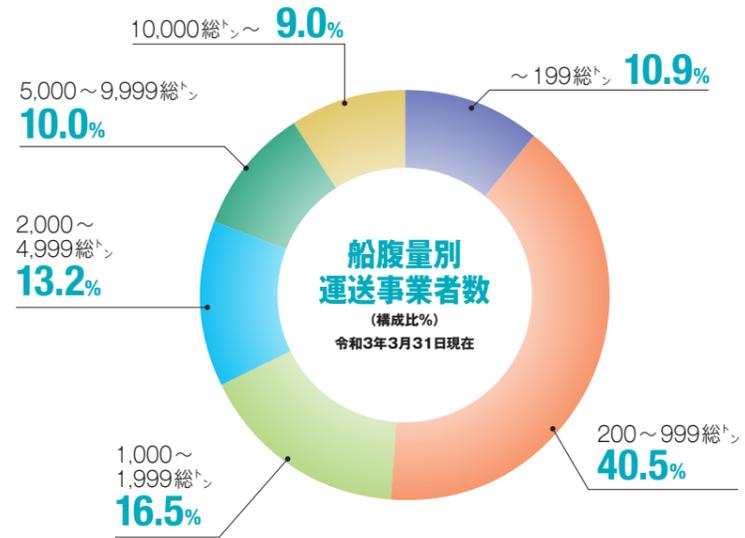
資本金別登録事業者数

区分	運送業		貸渡業		合計(実事業者数)	
	事業者数	構成比(%)	事業者数	構成比(%)	事業者数	構成比(%)
個人	13	2.1	86	7.3	99	5.5
1,000万円未満	113	18.4	452	38.4	565	31.5
5,000万円未満	307	50.1	541	45.9	848	47.3
3億円未満	106	17.3	55	4.7	161	9.0
5億円未満	24	3.9	23	2.0	47	2.6
5億円以上	50	8.2	21	1.8	71	4.0
合計	613	100.0	1,178	100.0	1,791	100.0



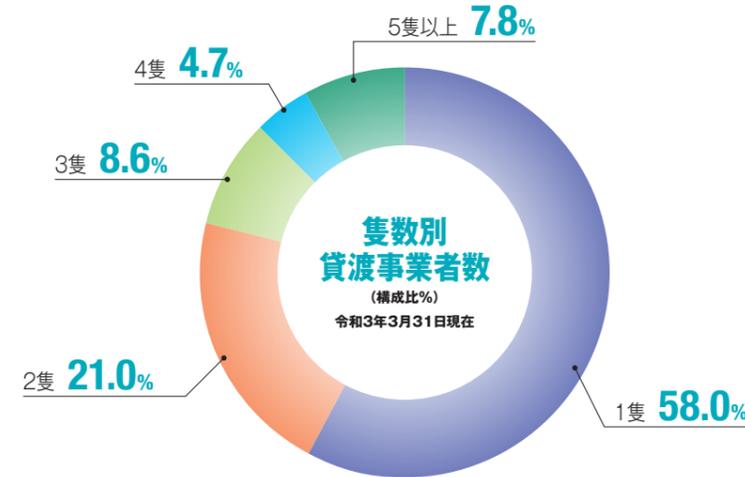
運航隻数別にみた運送事業者数

運航隻数	事業者数	構成比(%)
1隻	233	38.0
2隻	97	15.8
3隻	58	9.5
4隻	48	7.8
5隻以上	177	28.9
合計	613	100.0



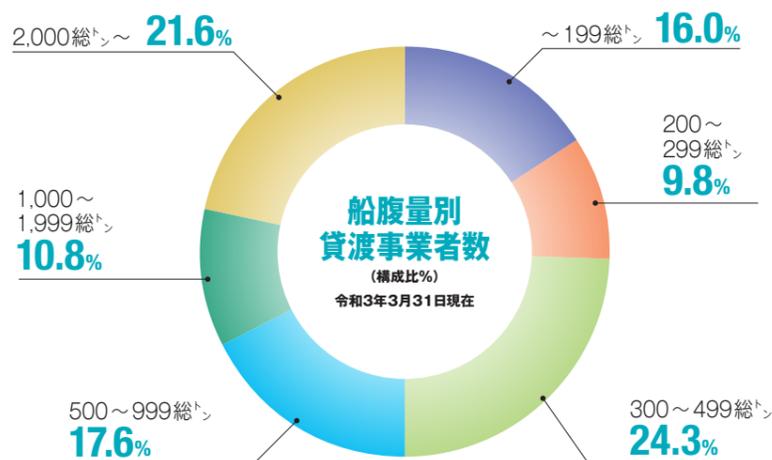
運航船腹量別みた運送事業者数

運航船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199 総ト	67	10.9
200 ~ 999 総ト	248	40.5
1,000 ~ 1,999 総ト	101	16.5
2,000 ~ 4,999 総ト	81	13.2
5,000 ~ 9,999 総ト	61	10.0
10,000 総ト以上	55	9.0
合計	613	100.0



貸渡隻数別みた貸渡事業者数

貸渡隻数	事業者数	構成比 (%)
1 隻	683	58.0
2 隻	247	21.0
3 隻	101	8.6
4 隻	55	4.7
5 隻以上	92	7.8
合計	1,178	100.0



貸渡船腹量別みた貸渡事業者数

貸渡船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199 総ト	189	16.0
200 ~ 299 総ト	115	9.8
300 ~ 499 総ト	286	24.3
500 ~ 999 総ト	207	17.6
1,000 ~ 1,999 総ト	127	10.8
2,000 総ト以上	254	21.6
合計	1,178	100.0

# 4 CHAPTER 4 共有建造制度

## 共有建造制度とは

共有建造制度とは、船舶を建造する際、海上運送事業者と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構がその費用を分担し、竣工後も両者の共有として、海上運送事業者が船舶を使用管理する方式である。同機構は政府資金等により、企業規模が小さく資金力に乏しい海上運送事業者を共有建造方式で資金・技術の両面から支援し、モーダルシフトの推進、スーパーエコシップの建造促進等による環境対策及び物流の効率化等を図っている。

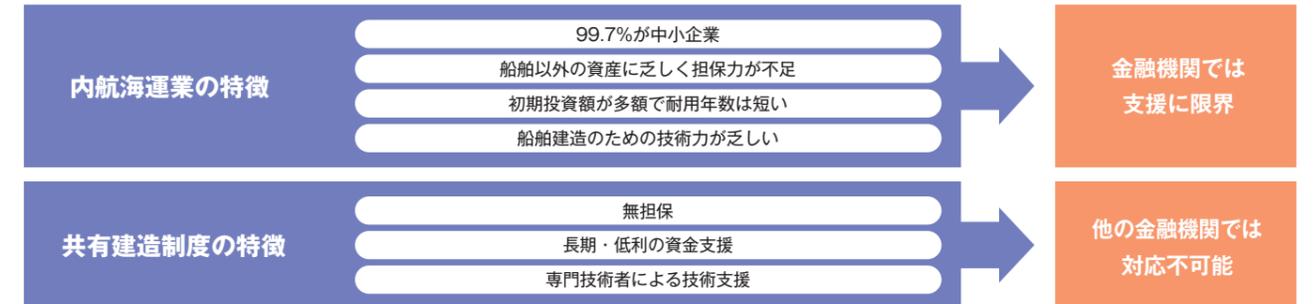
また、同機構では共有建造のほか、①内航船舶に対する技術指導、②内航船舶近代化のための調査研究、③竣工後の技術支援等を通じて総合的に内航海運業界の基盤強化に力を注いでいる。

## 共有建造制度の重要性

内航海運業者は、大半が担保余力の乏しい中小企業であるため、民間金融機関から建造に必要な資金の融資を受けることは困難である。このような状況下、無担保かつ長期・低利の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による共有建造制度の重要性、必要性が従来にも増して高まりつつある。

### 共有建造制度に関するお問い合わせは下記へ

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 共有船舶建造支援部建造促進課 ☎045-222-9138



### 労働環境改善船

国土交通省が平成29年6月に公表した「内航未来創造プラン」において求められている、船員の安定的・効果的な確保の実現に向けた取り組みとして、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、平成30年度に労働環境改善船の制度を設け、船員の居住環境改善と労働負担軽減を図る船舶の建造を促進しており、今日までに6隻の貨物船が建造されている。

### 最近5年間の内航船舶共有建造実績

船種	船種	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
貨物船	隻数	5	6	8	4	1
	総ト数	11,597	40,347	27,771	26,829	8,800
油送船	隻数	6	4	7	2	4
	総ト数	2,946	8,776	3,545	4,921	3,792
その他	隻数	5	3	3	6	2
	総ト数	3,495	7,248	2,094	7,845	5,930
合計	隻数	16	13	18	12	7
	総ト数	18,038	56,371	33,410	39,595	18,522

(注) ①内定ベース。②貨物船の欄は、石灰石専用船、RORO船、コンテナ専用船等を含む。③油送船の欄は、ケミカル船等を含む。④その他の欄は、自動車専用船、セメント専用船、特殊タンク船等を含む。

労働環境改善船



【一般貨物船】509総ト、1,730重量ト  
LBDd (m) : 71.70 × 12.00 × 7.12 × 4.11

## 環境にやさしい内航海運

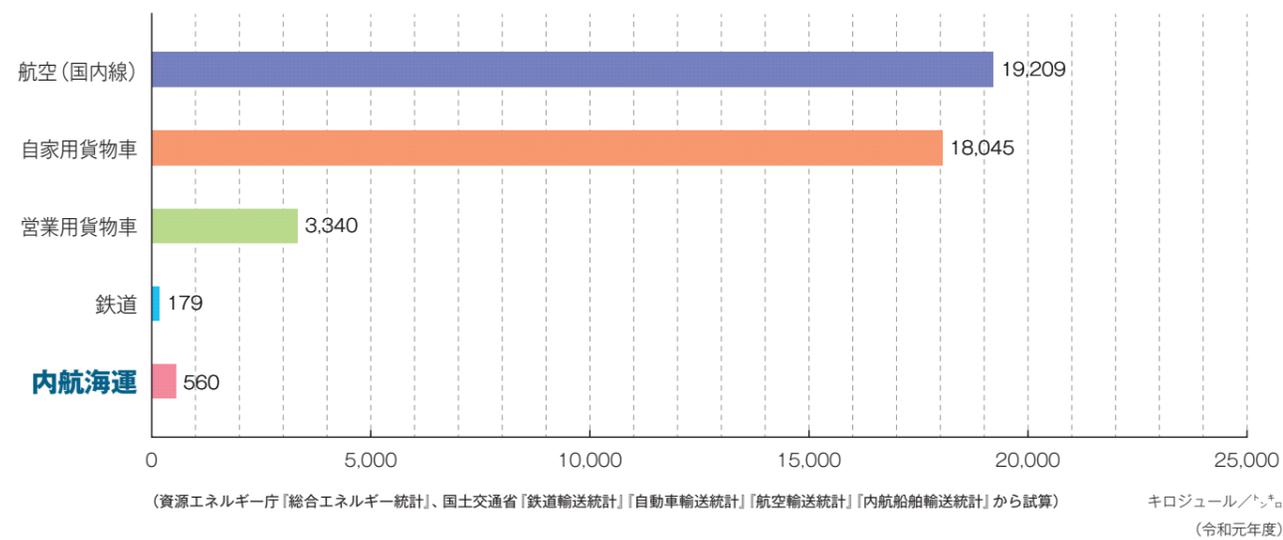
### エネルギー効率のよい内航海運

近年、世界的な規模で省エネルギーが大きな課題となっており、国内貨物輸送の分野でもエネルギー効率のよい輸送が求められている。内航海運は、1トンの貨物を1km運ぶのに必要とするエネルギー消費量が営業用貨物車の約1/5、また、CO<sub>2</sub>排出原単位でも約1/6と、エネルギー効率がよく、環境にもやさしい輸送モードである。

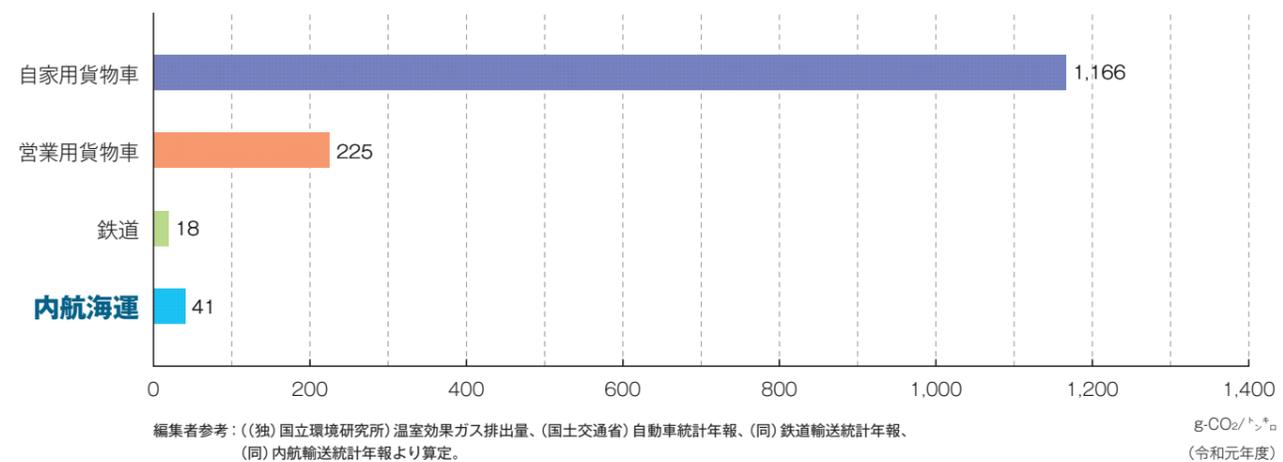
国内の貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じた道路混雑や騒音公害への対応と、二酸化炭素排出の削減を目指す地球温暖化対策等の環境問題への取り組みが強く求められている。そこで、トラックが運んでいる貨物の一部を二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運や鉄道に振り替える“モーダルシフト”が推進されている。

内航海運は、このように地球環境の保全に大きく貢献しており、『地球にやさしい内航海運』への期待がますます高まっている。

### 1トンの貨物を輸送するのに必要なエネルギー消費量



### 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



### 内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み

当総連合会ではボランタリープランとして、令和12年度における二酸化炭素排出量を、平成2年度比で34%削減した「565万トン」とする目標を立て、平成25年度以降取り組んできた。

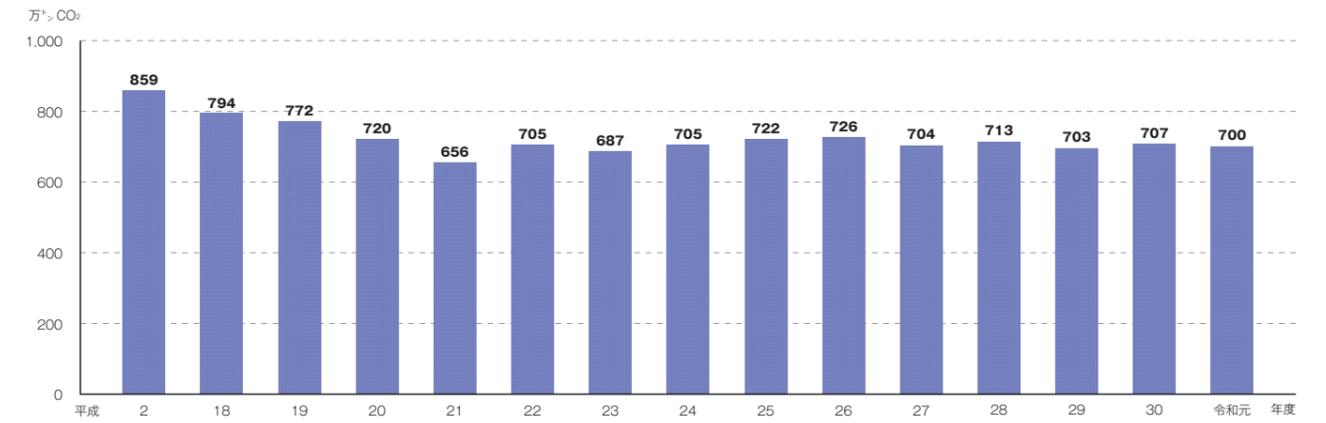
令和元年度では、前年度に比較し、生産活動量(輸送トンキロ)は輸送需要の低迷により僅かに減少(3.7%)し、二酸化炭素排出量は1.0%減少した。令和元年度の排出量は、平成2年度の859万トンに対し700万トンとなり、159万トン(18.5%)減少した。

二酸化炭素排出原単位(1トンの貨物を1km運ぶのに必要な燃料消費量に係数をかけて算出する)では、令和元年度は前年度に比較し5.1%増加した。

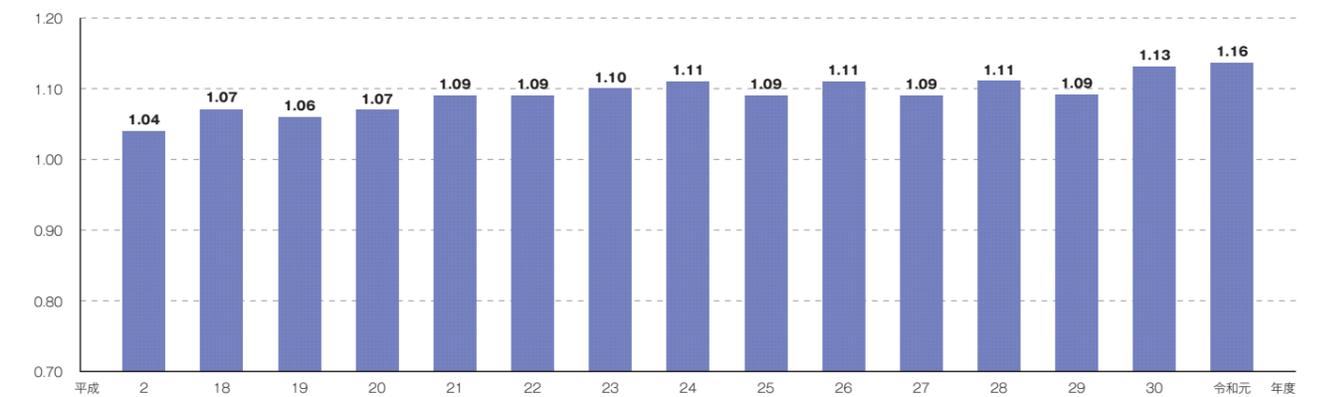
令和2年10月の内閣総理大臣所信表明演説にて、「2050年までに、温室効果ガスをゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」との表明を受け、内航海運業界においても、令和3年4月より、「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」が開催されている。

今後は、当該検討会で示されるとりまとめの内容に合わせ、内航海運業界としても取り組んでいく予定である。

### CO<sub>2</sub>排出量



### CO<sub>2</sub>排出原単位指数



## 内航総連合会の事業

### I. 組織

内航海運業界は、内航海運組合法に基づき、事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合（うち1つは連合会）を組織している。

これら5組合は、その総合調整機関として日本内航海運組合総連合会を構成し、内航総連合会において内航海運暫定措置事業、船員対策等の各種事業を実施している。

内航総連合会は、各種委員会を設け、5組合から選出される委員によって委員会を運営している。

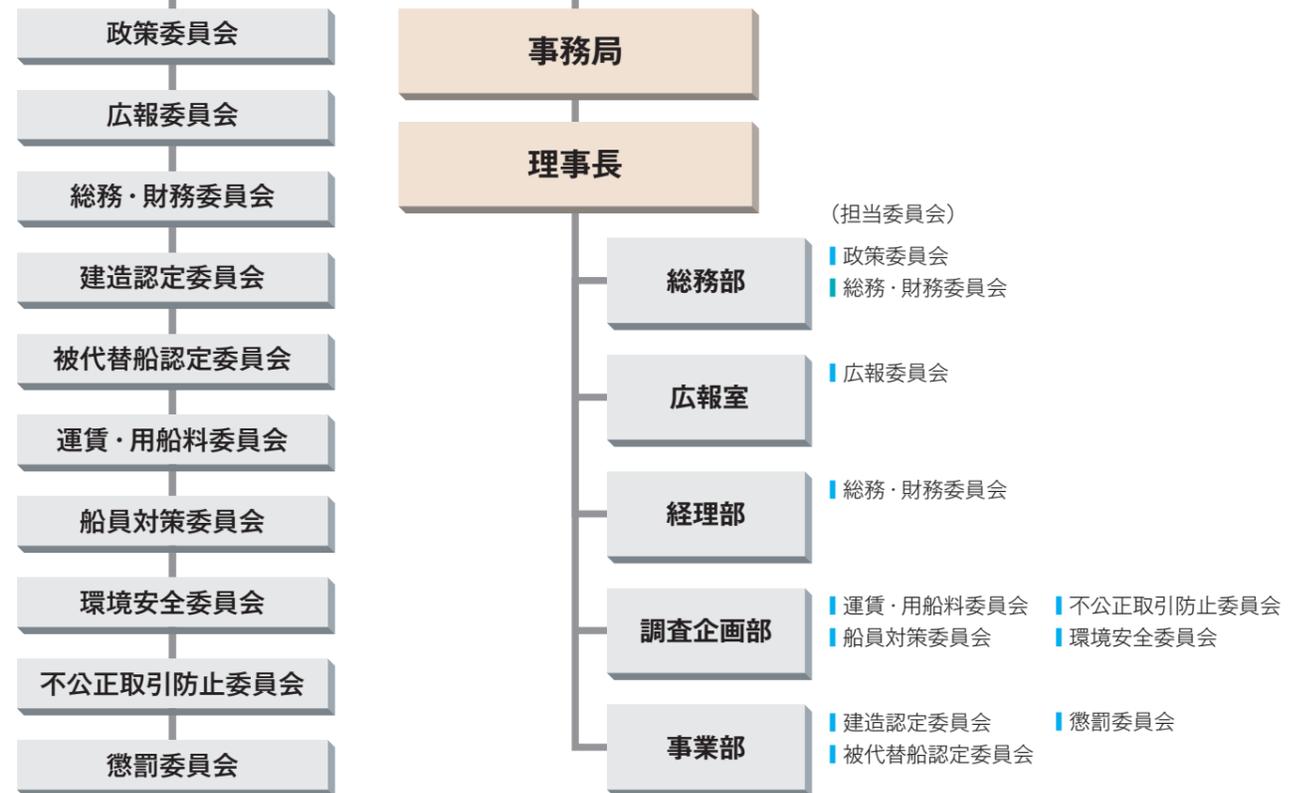


### 組合構成

(略称)

令和3年4月1日現在

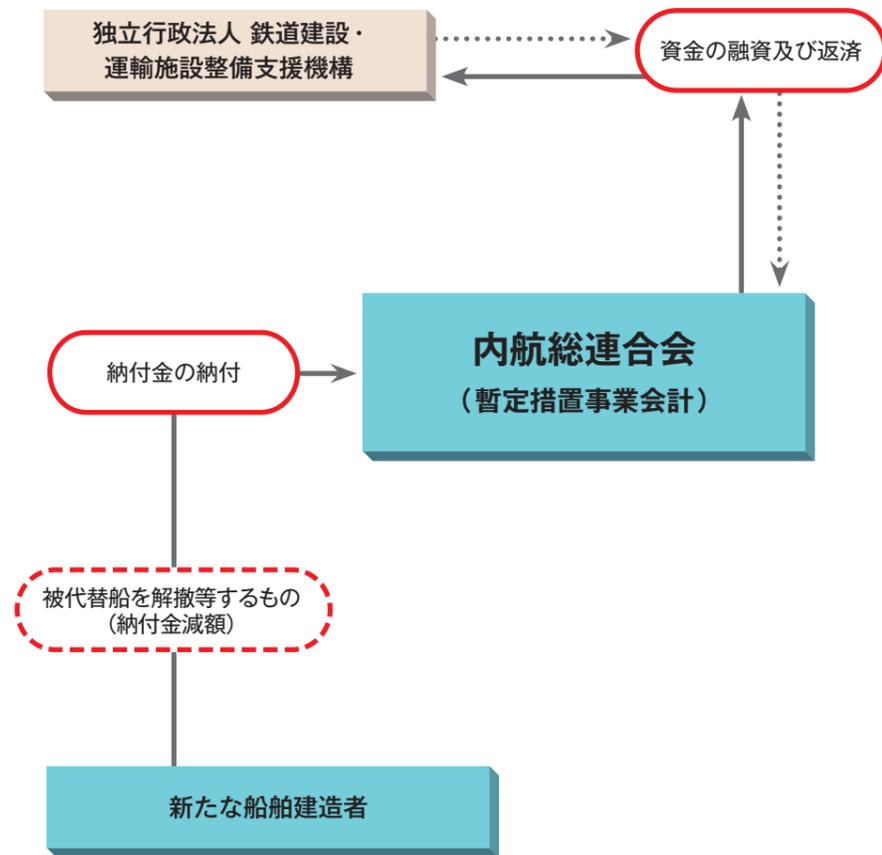
組合名	会長	組合種別	会員数		船腹量			
			社数	隻数	総噸数	重量噸数	貨物艙容積 m³	
内航大型船輸送海運組合	久下 豊	〈大型〉	26社	173	830,799	818,270		
組合員は、主として1,000総噸以上の貨物船オペレーターで、外航船社系列または定期航路業者が主体								
全国海運組合連合会	藏本 由紀夫	〈全海運〉	1,507社	18	26	1,909	1,457,243	2,831,364
海運組合または海運組合連合会を会員とした中央組合で、傘下の組合員は主に地方の船主、オペレーターが主体。組合員数最大の組合								
全国内航タンカー海運組合	上野 元	〈内タン〉	502社	889	896,977	1,630,365		
石油・ケミカル・ガス製品等を輸送するタンカーの船主、オペレーターにより構成される組合で、石油等の輸送機関別シェアは約85%								
全国内航輸送海運組合	後藤田 直哉	〈内輸〉	71社	433	687,824	1,011,459		
主として大手貨物船オペレーターで構成され、最大の貨物船市場シェアを有している								
全日本内航船主海運組合	瀬野 和博	〈全内船〉	319社	472	535,089	913,680		
主として中型の貨物船を所有する船主により構成される組合								



## II. 内航海運暫定措置事業の概要

暫定措置事業は、昭和42年から船腹過剰対策として実施してきた船腹調整事業（スクラップ・アンド・ビルド方式）の解消に伴う引当資格の消滅がもたらす経済的影響を考慮し、ソフトランディング策として、平成10年から導入したもので、必要な資金は全て業界の自助努力によってまかなっている。

さらに、平成27年度で主要な事業であった解撤等交付金制度が終了し、平成28年度から環境性能基準や事業集約制度を導入した、新しい建造等納付金制度による借入金返済のための枠組みへと移行した。



- ① 船舶を建造しようとする組合員は、新造船等の対象トビ数に応じて、建造等納付金を納付（既存の自己所有船を解撤等し、代替建造等する場合は、建造する環境性能基準を満たすことを条件に納付金を減額することも可）する。
- ② 納付される建造等納付金をもって、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入金を返済している。
- ③ この事業は、収支が相償ったとき（令和3年度を見込む）に終了する。

## 内航海運暫定措置事業の状況

暫定措置事業は、平成10年の開始以来21年を経過した。基本スキームであった自己所有船を解撤等した事業者に交付金を交付する解撤等交付金制度については、平成27年度に終了し、約1,309億円が交付された。

これに対して、本事業の所要資金の返済原資となる建造等納付金納付額は、認定ペースで約1,530億円となった。

納付金収入に直結する船舶建造は、長らく低調な状況が続いたが、近年は、輸送需要の変化や船齢の高齢化による代替建造の活発化に伴い、船種毎に相違はあるが、建造量、納付金収入とも堅調に推移している。

このように、暫定措置事業の収支状況が改善されてきたことにより、ピーク時には855億円に達した本事業の借入金も、令和元年度末時点では17億円まで減少してきており、現時点での納付金状況に基づくと、令和3年8月には収支相償う見通しとなっている。

解撤等交付金（平成28年3月末制度終了）

隻数	トビ数	金額(円)
1,746	2,066,557	130,949,004,900

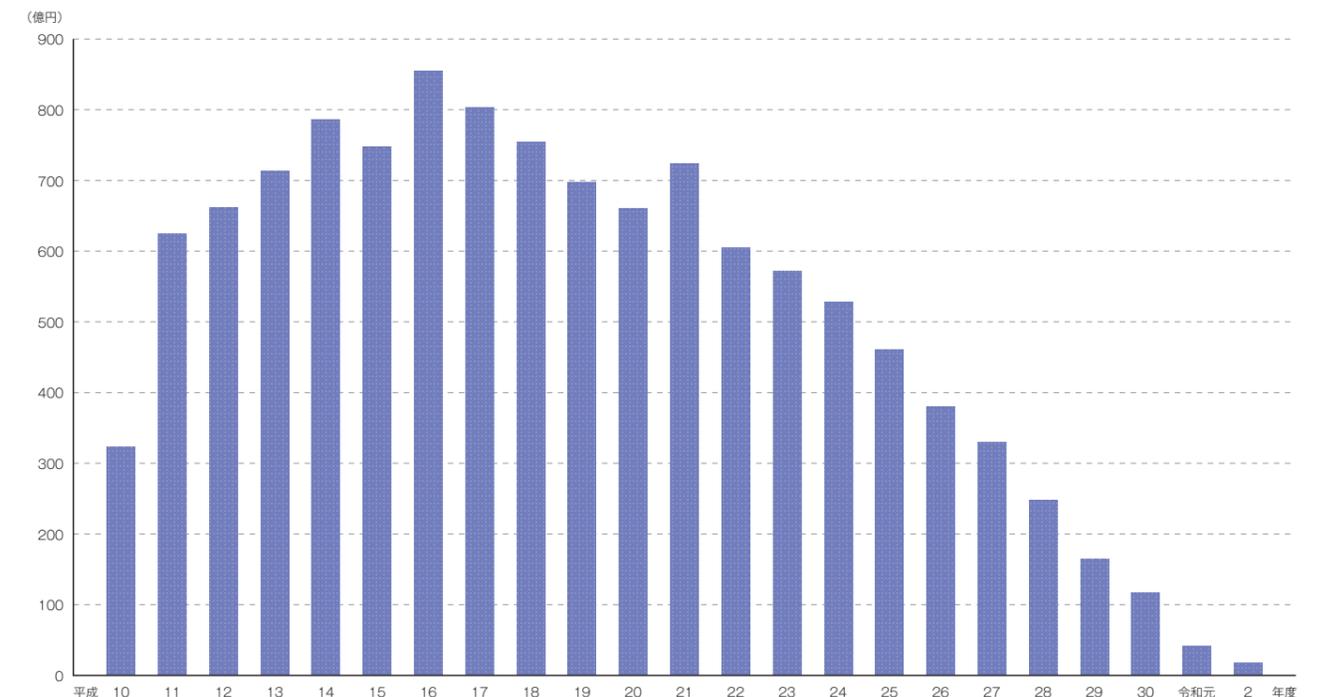
建造等納付金（認定）

隻数	トビ数	金額(円)
2,106	4,760,081	153,035,981,773

※暫定措置事業開始から平成28年3月末までの総計。

借入金残高の推移

平成	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和	元年度	2年度
(億円)	323.04	624.70	661.99	713.98	785.97	747.96	855.00	803.88	753.87	697.86	661.05	724.00	605.24	572.03	527.90	460.52	380.00	329.71	247.80	165.10	117.94	41	17	



## Ⅲ. 船員対策

### 船員の安定的確保と育成

平成31年2月から国土交通省交通政策審議会海事分科会船員部会において、船員の働き方改革の実現に向けた方向性について議論を重ね、令和2年9月に「船員の働き方改革の実現に向けて」が取りまとめられた。将来の内航海運を担う若者に選ばれる職業を目指して、働き方改革の実現に向けた具体的な準備を進める。

また、内航船員の現状は、令和2年10月時点で21,374名となっており、昨年比約260名の増員である。しかし船員不足はまだまだ続いており、年齢構成を見ると50歳以上が5割を超え高齢化が進んでいる。船舶の高齢化とともに船員の高齢化(2つの高齢化)が内航業界の重要な喫緊の課題となっており、若年船員の安定的確保・育成に取り組む。

#### 1 | 内航船員の働き方改革への対応

##### ① 船員の労働環境の改善

平成31年2月から国土交通省交通政策審議会海事分科会船員部会において、船員の働き方改革の実現に向けた方向性について議論を重ね、令和2年9月に「船員の働き方改革の実現に向けて」が取りまとめられた。労働時間の範囲の明確化・見直し、労働時間管理の適正化、休暇取得のあり方など船員の労働環境の改善について、令和4年度の施行を目的に具体的な準備を進める。

##### ② 船員の健康確保

船員の働き方改革の一環として、令和元年9月に設置された「船員の健康確保に関する検討会」において船員の健康確保に関する議論が行われ、令和2年10月に「船員の健康確保に向けて」が取りまとめられた。船員の健康診断のあり方、過重労働対策、メンタルヘルス対策、産業医制度の導入など、その実現に向けた具体策の検討を進める。

#### 2 | 船員の確保・育成

##### ① 必要船員数調査

今後の輸送動向を踏まえ船員の不足状況を把握し、荷主をはじめ関係者が危機意識を共有できる等、今後の船員確保・育成対策に資するための必要船員数の調査を行う。

##### ② 民間船員養成への支援

民間で行う船員育成・養成事業として、全国的な講習受講生募集の拡大、並びに社船実習船指導員のレベルの標準化等の具体化に向けて検討を進める。

また、多様な人材が内航海運へ導入されるよう、船員養成機関卒業生以外の一般若年者からの内航船員への採用を促進するため、海洋共育センターが実施する民間完結型6級海技士(航海・機関)養成課程の訓練船提供事業等に対して支援している。

さらに、平成30年8月より実施された船員育成船舶の活用を推進し、船員の確保・育成に努める。

##### ③ (独)海技教育機構の養成定員の拡大

海技教育機構の養成定員の拡大を引き続き行政当局に要請している。

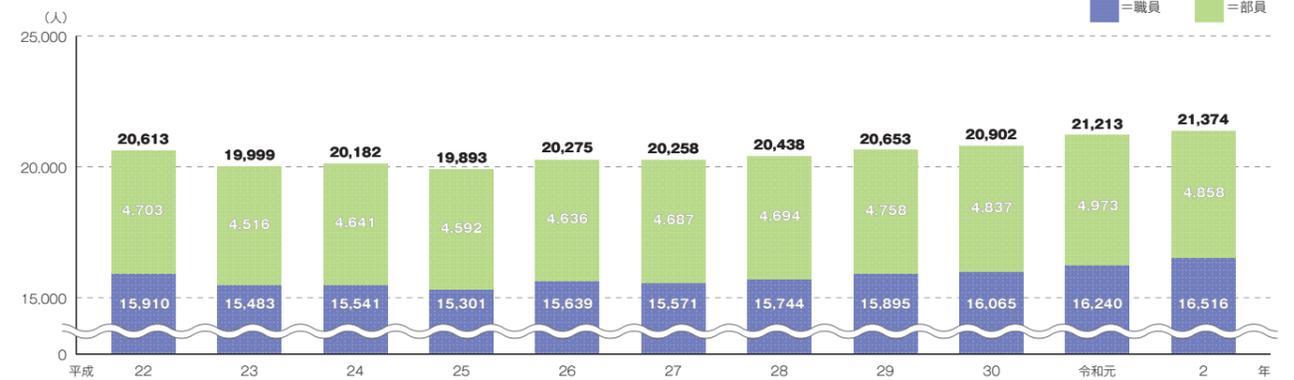
##### ④ 女性の活躍促進

平成30年4月に国土交通省から公表された「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案」に基づき、女性船員の活躍に向けた情報発信を継続する。

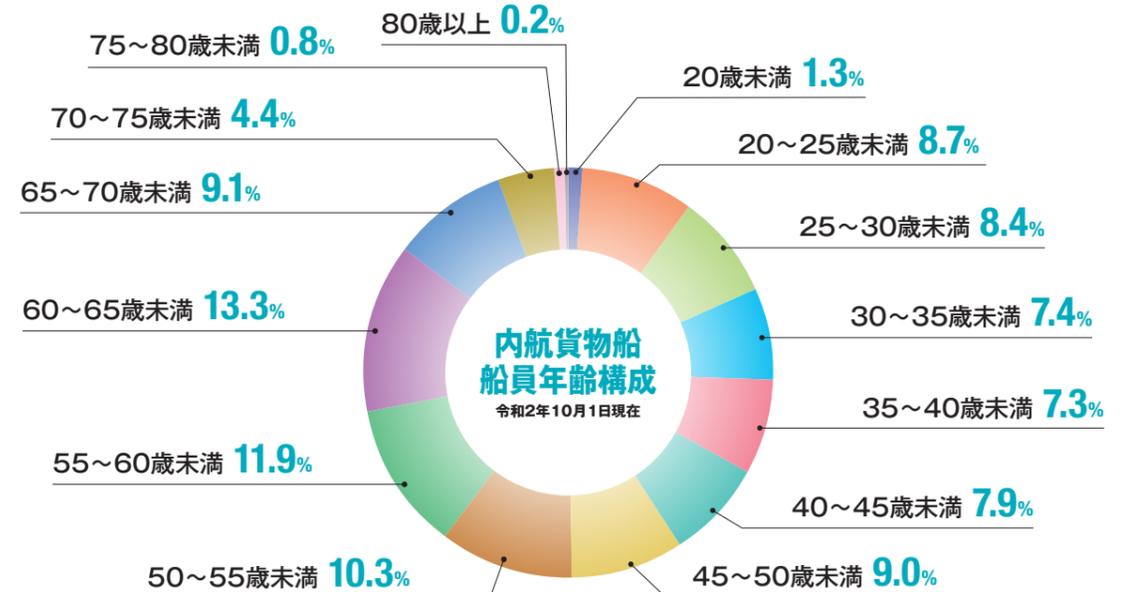
##### ⑤ 内航船員育成奨学金制度

(公財)海技教育財団に内航船員育成奨学基金を拠出して、船員志望者の裾野の拡大や優秀な船員志望者の確保に努めている。

■内航船員数の推移



■内航船員の年齢構成



## ⑥ 船員養成機関等との意見交換会・懇談会

(独)海技教育機構、商船系高等専門学校、水産高校等との意見交換会や懇談会、並びに内航事業者/学校間の求人・求職情報の共有化等を通じて、若年船員確保の裾野の拡大に努めている。



海上技術学校練習船による海上実習

## ⑦ 船員募集活動への支援

各地の内航海運組合・内航船員確保対策協議会において実施する船員確保・育成対策諸活動に支援している。特に退職自衛官や水産系高校を対象とした就職セミナーの開催、小中学生を対象にした船舶を使った海洋教室・体験乗船等の実施に注力する。

## ⑧ 船員教育機関等が行う生徒・学生募集活動等への支援

船員教育機関や関係団体等が実施する生徒・学生の募集並びに教育訓練の充実等の支援を実施している。

## ⑨ 社船実習制度の促進

社船実習とは、内航船に乗船し、(独)海技教育機構の練習船では実施できない荷役実習等の実践的な訓練を受けることで、実習の深度化・即戦力化が図れ、就職後すぐに内航船員として求められる知識・技術が早期に習得できる制度である。国と協力して社船実習内航三級及び内航四級について、実施事業者の拡大を目指している。

## ⑩ 内航海運アドバイザーの派遣

海技教育機構の要請に応じ、内航船経験をアドバイザーとして練習船に派遣し、現場の知識・経験を教育訓練に反映させている。

## ⑪ 新型コロナウイルス対策助成金制度

内航船員に対する新型コロナウイルスの感染症拡大防止のため、新型コロナウイルス対策助成金制度を推進する。

## ⑫ 船員計画雇用促進支援事業及び若年船員OJT助成制度

日本船員雇用促進センターを介して実施する船員計画雇用促進支援事業及び若年船員OJT助成制度を実施するとともに、船員の雇用をさらに推進するための制度の改善の検討を行う。

## ⑬ 船員確保の広報活動

内航海運の一般国民への広報活動や、内航船員求人活動のための、YouTube、DVD、各種ポスター、リーフレット等を制作し、関係団体等の広報・求人活動を側面から支援している。

## 船員確保の広報活動制作物



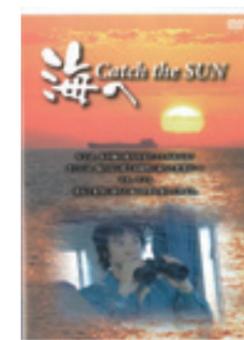
YouTube「海を駆ける若者たち」



YouTube「東京湾はエンタテインメント」



DVD「海を駆ける若者たち」



DVD「海へ」



「What is 内航海運」

## IV. 環境・安全対策

海洋環境の保護対策、大気汚染防止、省エネ対策及び輸送の安全確保等を推進する。

### ① 海洋汚染防止に関する取り組み

船舶による海洋汚染の防止については、国際条約「MARPOL 73/78条約」によって世界規模での統一規制が行われ、我が国では「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に取り入れられている。

国際条約(MARPOL条約)附属書Vの改正により、同附属書で明確に許可されない全ての種類の廃棄物の海洋への投棄が平成25年1月1日から禁止された。

特に、海洋環境に有害な物質(貨物残留物等)の受け入れ施設や処理体制等については、今後適切に対応できるよう必要に応じ行政当局に要請する。

平成30年第196回国会において「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」(シップリサイクル法)が可決した。今後の発効後において、内航船舶に経済性を含めて過度の負担とならぬよう行政当局に働きかける。

HNS条約の発効(バンカー条約とレックリムール条約は既に発効済み)と併せて、我が国による3条約批准の予定につき行政当局と密接な情報共有をはかり、それらが船舶油濁損害賠償法等の国内法に取り入れられる際の内航海運への影響とメリットにつき整理して、関係者の理解と協力を要請する。

### ② 大気汚染防止に関する取り組み

MARPOL条約上の2020年1月1日より適用開始となった硫黄酸化物(SOx)規制強化(使用燃料油の硫黄分含有量が0.5%以下に規制された)に伴う低硫黄燃料油使用等への対応については、内航船舶が就航する各港で安全な性状の適合油が適正価格で安定的に供給されているかについて調査し、問題点の洗い出しを行い、適切な対応が行われるよう必要に応じて行政当局に働きかけを行う。

### ③ 省エネルギーと地球温暖化に関する取り組み

改正省エネ法の周知と具体的な取り組みの指導に努める。

内航海運業におけるグリーン経営認証制度及び環境共創イニシアチブの支援事業を積極的に活用し、企業単位としての環境保全、省エネ効果による二酸化炭素の削減及び改善活動が行われるよう同制度の周知に努めるとともに、日本経済団体連合会の「低炭素社会実行計画」に参画し、ボランティアプランとして令和12年度の二酸化炭素排出量の数値目標を立て、業界団体として継続して取り組んでいる。

一方で、政府が掲げた2050年におけるカーボンニュートラルの実現に関しては、内航船主が必要な情報提供が受けられ、船舶及び設備の陳腐化リスク等を負うことのないよう国に働きかけると共に、社会全体で必要なコストが負担されるような社会づくりを国に求めている。



アンデスから崩落するペリト・モレノ氷河。地球温暖化によって氷河が滑り落ちる速度が早くなったと言われている。  
【提供：全国地球温暖化防止活動推進センターホームページより（<https://www.jccca.org/>）】

### ④ 運輸安全マネジメント制度の導入

運輸事業者の安全管理体制構築のための法律（運輸安全一括法）が制定され、平成18年10月の施行と同時に「運輸安全マネジメント制度」が導入された。これにより、運送事業者は「安全管理規程」「運航基準」「事故処理基準」の作成、さらに「安全管理統括者」を設置して、経営トップから現場まで一丸となった安全への取り組み体制を構築した。

本制度の対象となる事業者は「運輸マネジメント評価」を受け、安全への取り組み体制の見直しを図っていく必要があるため、当総連合会としても、本制度がより実効性のある制度となるよう安全管理規程の見直しと啓蒙活動に努めている。

### ⑤ 湾外避難勧告制度の導入

海上交通安全法等の一部が改正され、強い台風の接近に伴う湾外避難勧告制度が今年度から導入されることになった。これにより一定規模以上の強い台風が発生した場合には、海上保安庁長官の権限によって、対象の海域への入域を制限し、特定の船舶に対象海域からの避難命令が発出できることとなった。

当総連合会は、当該制度の啓蒙活動に努め、地域ごとに設置される法定協議会等に参画し、制度が円滑に運営されるよう協力を行う。

## V. モーダルシフトの推進等

- ① 地球温暖化など環境問題に対する意識が高まる中で、環境負荷の少ない物流のあり方として、トラックから内航海運や鉄道へ輸送モードの転換を図るモーダルシフトが国民的な課題になっている。内航海運は輸送原単位当たりの二酸化炭素排出量がトラックに比べて大幅に優っているため、長距離輸送の貨物をトラックから内航海運にシフトすることによって、環境問題の改善につながると期待される。また、エネルギー消費の効率性の点でも内航海運は優れており、モーダルシフトは省エネの面でも有効である。更に最近ではトラック業界でドライバー不足が深刻になっており、従来はトラックで輸送されていた貨物の受け皿として内航海運が注目されている。国土交通省は「海運モーダルシフト推進協議会」等を通じてモーダルシフトの一層の推進を目指しており、当総連合会はそれに協力していく。
- ② 当総連合会では、国土交通省及び日本長距離フェリー協会と連携して、エコシップ・モーダルシフト事業を実施している。これはモーダルシフトに貢献している企業を選定して、エコシップマークの使用を認定するとともに、特に貢献の大きい企業を国土交通省海事局長が表彰することにより、モーダルシフト推進に向けて関係者の理解と協力を要請するものである。また令和元年度からは、モーダルシフトに関し最も貢献度が高く革新的な取り組みを行った事業者に対し「海運モーダルシフト大賞」として表彰している。この他にも、モーダルシフト等推進官民協議会、グリーン物流パートナーシップ会議などの各種協議会や、日本物流団体連合会の活動への参画を通じて、モーダルシフトの理解の醸成に努めている。
- ③ 産業廃棄物や循環資源を扱う静脈物流は、環境問題の観点から重要であるとともに、海上輸送へのモーダルシフトの新規分野と位置付けられるものである。当総連合会では従来から、港湾を核とした静脈物流システムの構築を目指すリサイクルポート推進協議会に参画する等の活動を行ってきたが、今後も静脈物流の海上輸送の推進を図る。



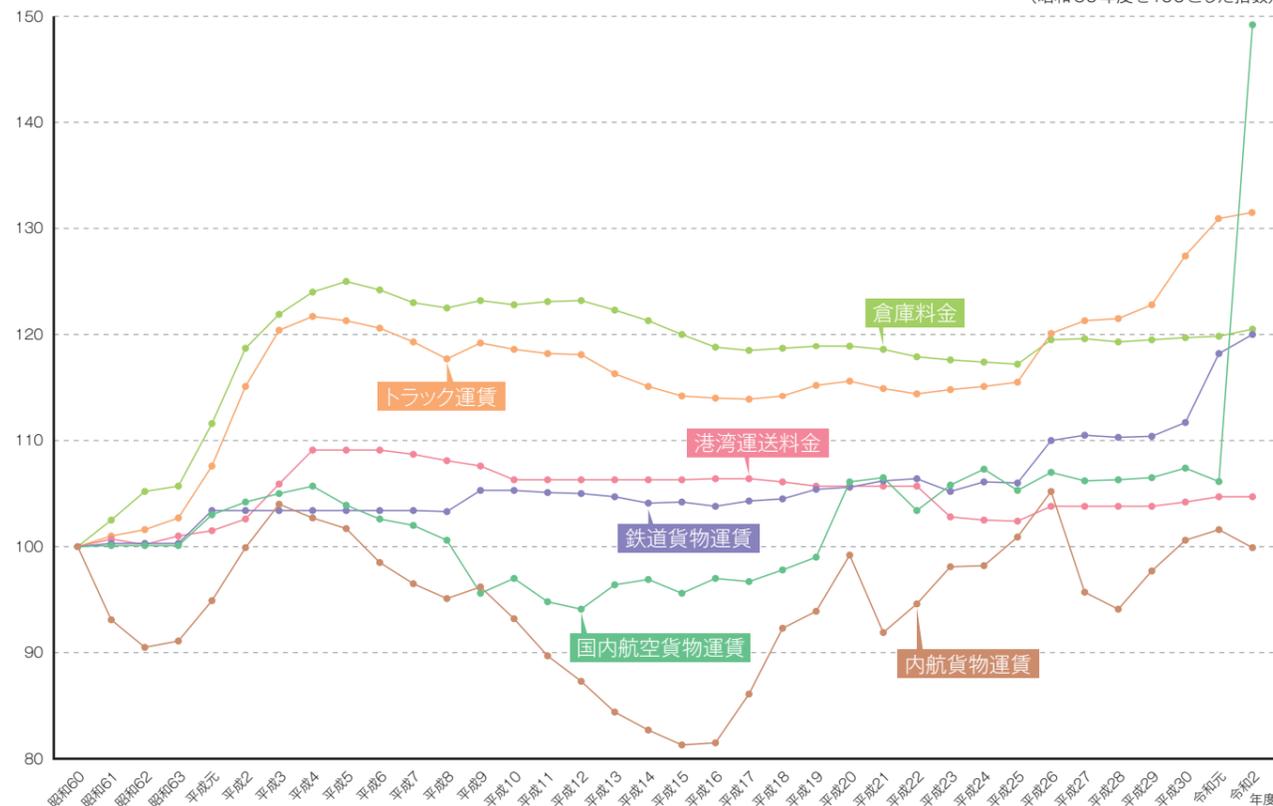
東京湾に入港するRORO船

## VI. 経営基盤強化

内航海運の経営安定に向けて重要な役割を担ってきた暫定措置事業が2021年に終了するが、内航海運を取り巻く経営環境は、荷動きの減退、運賃・用船料の低迷、若年船員の不足、船舶の老齢化、新型コロナウイルスの感染拡大など多難で、経営基盤強化のため改善すべき課題は多い。そうした状況を踏まえて、令和元年6月より令和2年8月まで国土交通省の交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、今後の内航海運のあり方について有識者による総合的な検討が行われた。その中間とりまとめとして公表された「令和の時代の内航海運に向けて」では、当面講ずべき具体的施策として、内航船員の確保・育成と働き方改革、荷主等との取引環境改善、運航・経営効率化、新技術の活用等が挙げられている。日本内航海運組合総連合会は、暫定措置事業終了後の新しい環境下で、こうした課題に取り組んでいく。

■ 国内貨物輸送運賃・料金の推移

(昭和60年度を100とした指数)



(注) 年度の月平均値。平成22年度基準接続指数及び平成22年度基準指数を使用し、昭和60年度を100とする指数に変換。  
(資料) 日銀「企業向けサービス価格指数」

## VII. カボタージュ制度の堅持

カボタージュ制度とは、自国の沿岸輸送、すなわち内航海運は自国船に限るというルールで、日本のみならず世界的に広く取り入れられているものである。我が国では船舶法第3条の規定に基づき、「法律若しくは条約に別段の定めがあるとき、外国籍船は海難若しくは捕獲を避けようとするとき又は国土交通大臣の特許を得たとき以外は、日本国内の港間における貨物又は旅客の沿岸輸送を行うことが出来ない」こととしている。

カボタージュ制度が多くの国々で長年にわたり守られているのは、国家の安全保障、地域住民の生活物資の安定輸送、自国船員による海技の伝承、海事関連産業や地域経済の振興など、多方面でこの制度が必要かつ重要だからである。

### 世界各国のカボタージュ制度

世界の共通ルールとして、アメリカ合衆国、韓国・中国・インドを含むアジア諸国、ドイツ・フランス・イタリアを含むヨーロッパ諸国、ブラジル・アルゼンチンを含む中南米諸国など海岸線を有する殆どの国で実施されている。

### カボタージュ制度が緩和・廃止された場合の問題点

① 外航船と同様に内航の日本船は極端に減少し、日本人船員も雲散霧消することとなり、国内物流の4割に上る産業及び生活物資の安定輸送を外国籍船、外国人船員に委ねることとなる。このことによって多くの船主および運送事業者は、撤退を余儀なくされ、海技の伝承が困難となり、海洋国家の確立が危うくなることが懸念される。

② 大震災や有事の際に住民避難等のため必要があれば、国は海上運送法の航海命令、国民保護法の従事命令等を出すことができるが、これは主権の及ぶ日本船であるからこそ可能なことである。また、東日本大震災の際には、福島原発事故の放射能汚染を恐れた一部の欧州船が東京への寄港を忌避し、神戸で荷揚げしたため物流の現場が大混乱に陥ったことがあった。そのような状況下でも福島原発沖を航行して被災地の港に燃料や支援物資を輸送したのは、日本人船員の乗り組んだ日本船である。

平成30年5月に閣議決定された海洋基本計画では、安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ制度を維持することが明記された。カボタージュ制度が、国家の安全保障と国民経済の安定にとって欠かせないものであり、だからこそ、グローバルスタンダードとして世界の多くの国々で実施されている点が改めて確認されたと言える。これを踏まえて、カボタージュ制度関係者をはじめ広く国民一般にカボタージュ制度の必要性が理解されるよう、一層の広報活動に努めたい。

## VIII. 新型コロナウイルス感染症への対応及び災害対策等

2020年になって世界的に感染拡大した新型コロナウイルスは、我が国をはじめ各国に重大な健康被害と、深刻な経済的打撃を与えた。このような状況にあって内航海運は、物流インフラの根幹として各種物資の輸送を滞りなく遂行する重責を担っているが、その活動の前提として当総連合会は政府の指導や協力を仰ぎつつ、船員のウイルス感染防止や内航事業者の経営支援に全力で取り組んでいく。

また今後、南海トラフ地震等の大規模な自然災害の発生が危惧される中で、国土交通省では東日本大震災等の経験を踏まえ、大規模災害時の支援物資輸送に船舶を活用するよう施策を講じており、当総連合会は当局と連携し、当局の施策が有効に機能するよう積極的に協力していく。また、国のみならず地方においても地方公共団体からの要請があれば、災害時の内航船による輸送協力等を内容とする災害協定の締結に積極的に応じる方針で、現在、東京都、高知県、佐賀県、北海道、愛媛県、徳島県の6都道県と協定を締結している。

## IX. 広報活動

広報活動の主なターゲットとして次世代を担う子供達に据え、様々な海事イベント等へ参加協力、ペーパークラフト教室等を開催し、積極的に情報発信を行いながら、内航海運を知って、興味を持ってもらえるような活動に努めている。この一環として学研の協力を得て、全国の小学校へ内航海運を題材にした子供向け冊子の無償贈呈を行っている他、小学校の教育現場で活用する「海運と船と港の役割」を内容とする副教材作成事業への協賛を行っている。



各種イベントなどで子供向けに配布して好評の内航船のペーパークラフト

また、朝日新聞社が発行しているキャリア教育冊子「お仕事年鑑」への掲載や、様々な仕事を動画で紹介する子供向けインターネットサイト「シゴトのトピラ」で内航船や船員の仕事を紹介し、子供及び保護者向けに広く啓蒙している。



## 海の日

「海の日」は国民の祝日です。

### 内航海運の活動・令和3年度

COASTAL SHIPPING of JAPAN, 2021

**製作・発行：日本内航海運組合総連合会**

Japan Federation of Coastal Shipping Associations

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

電話 03-3263-4551 (代表)

FAX 03-3263-4330

E-mail [info@naiko-kaiun.or.jp](mailto:info@naiko-kaiun.or.jp)

<https://www.naiko-kaiun.or.jp>

Kaiun Bld. 2-6-4 Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo, 102-0093 Japan  
TEL. 03-3263-4551 FAX. 03-3263-4330

**一般財団法人内航海運安定基金**

Fund for Stabilization and Development of Coastal Shipping

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

電話 03-3265-2698

<https://anteikikin.or.jp>

Kaiun Bld. 2-6-4 Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo, 102-0093 Japan  
TEL. 03-3265-2698

**資料提供：国土交通省 海事局内航課**

<https://www.mlit.go.jp>

Coastal Shipping Division Maritime Bureau  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

このパンフレットは、内航海運の現況を広く業界内外にご理解いただくため、(一財)内航海運安定基金の委託を受け、日本内航海運組合総連合会が国土交通省海事局内航課の資料提供を得て製作し、毎年7月の国民の祝日「海の日」に発行しているものです。