

平成
29年度版

内航海運の活動

Coastal Shipping of Japan 2017



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	内航貨物輸送	
	各種内航船舶	02
	輸送量	04
	輸送機関別輸送量	05
	主要品目別内航輸送量	06
2	内航船舶	
	船種別状況	07
	船型別状況	08
	船齢別状況	09
3	内航海運事業者	
	内航海運事業者数	11
	登録事業者の企業規模	13
4	共有建造制度	
	共有建造制度とは	15
	共有建造制度の重要性	15
5	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	16
	内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み	17
6	内航総連合会の事業	
	I. 組織	18
	II. 内航海運暫定措置事業の概要	20
	III. 船員対策	22
	IV. 環境・安全対策	25
	V. 経営基盤強化	26
	VI. カボタージュ制度の堅持	28
	VII. 災害対策等の実施	28
	VIII. 広報活動	29

表紙写真：関門海峡

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
1,650重量トン
LBDd (m) : 68.00 × 12.60 × 6.92 × 4.033



RORO 船

12,430総トン
6,600重量トン
LBDd (m) : 160.00 × 27.40 × 23.77 × 6.77



コンテナ船

749総トン
1,870重量トン
LBDd (m) : 95.50 × 13.50 × 7.05 × 3.82
コンテナ積載本数：20^{フィート}で199本/
うち冷凍コンテナ積載本数：56本



自動車専用船

2,992総トン
2,329重量トン
LBDd (m) : 118.03 × 16.60 × 14.52 × 4.41



セメント専用船

4,057総トン
6,093重量トン
LBDd (m) : 89.95 × 17.00 × 8.60 × 6.90



ガット船

一般貨物積載

749総トン
2,300重量トン
LBDd (m) : 70.00 × 14.30 × 8.25 × 11.30



油送船

998総トン
2,475^{立方メートル}
LBDd (m) : 76.10 × 12.20 × 5.75 × 5.159



ケミカル船

499総トン
1,230^{立方メートル}
LBDd (m) : 61.00 × 10.20 × 4.50 × 4.20

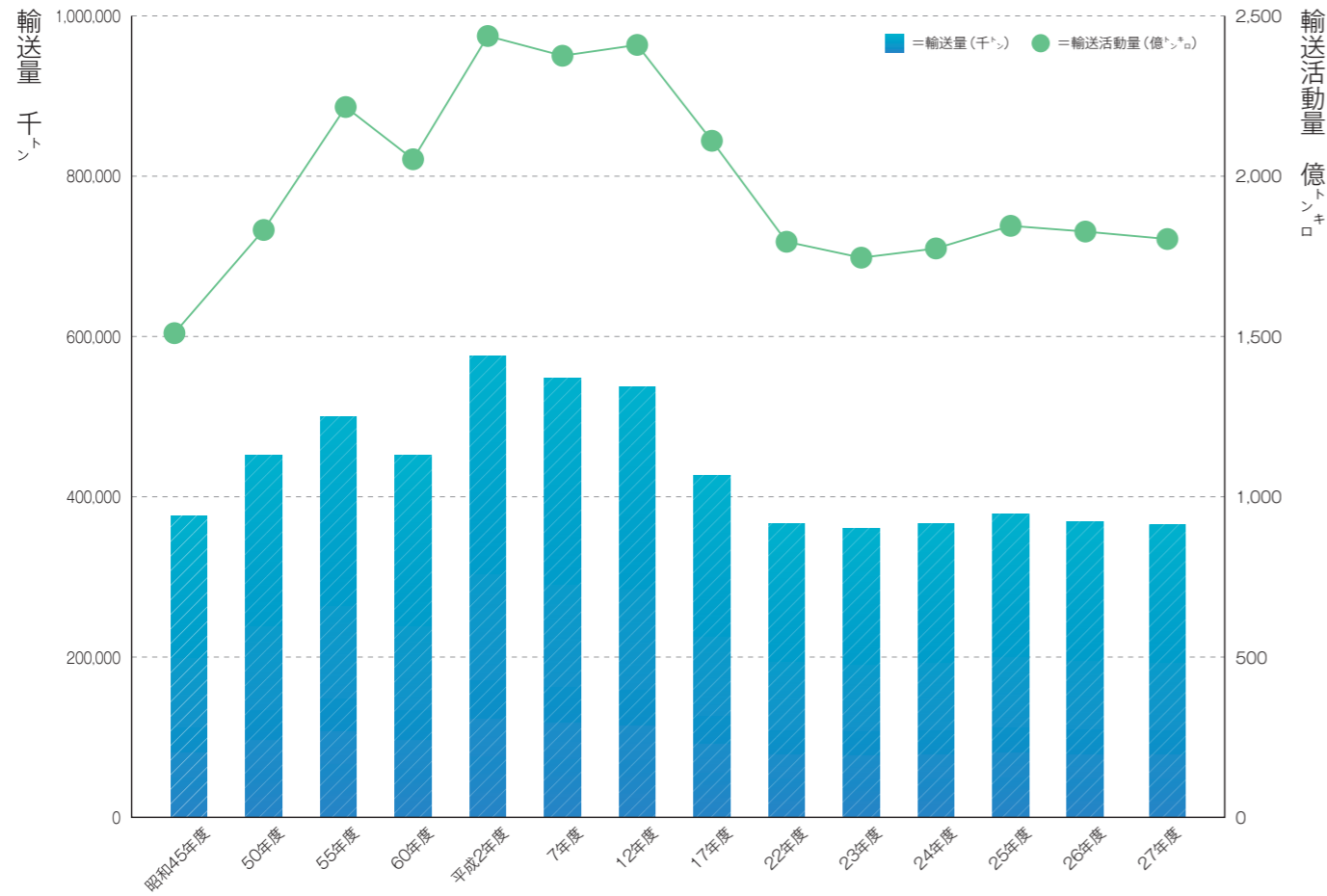


液化ガス運搬船

749総トン
1,014重量トン
LBDd (m) : 63.30 × 11.50 × 4.80 × 4.00

輸送量

内航貨物輸送量は、輸送トン数では対前年度比1.0%の減少、輸送トンキロでは対前年度比1.5%の減少となった。



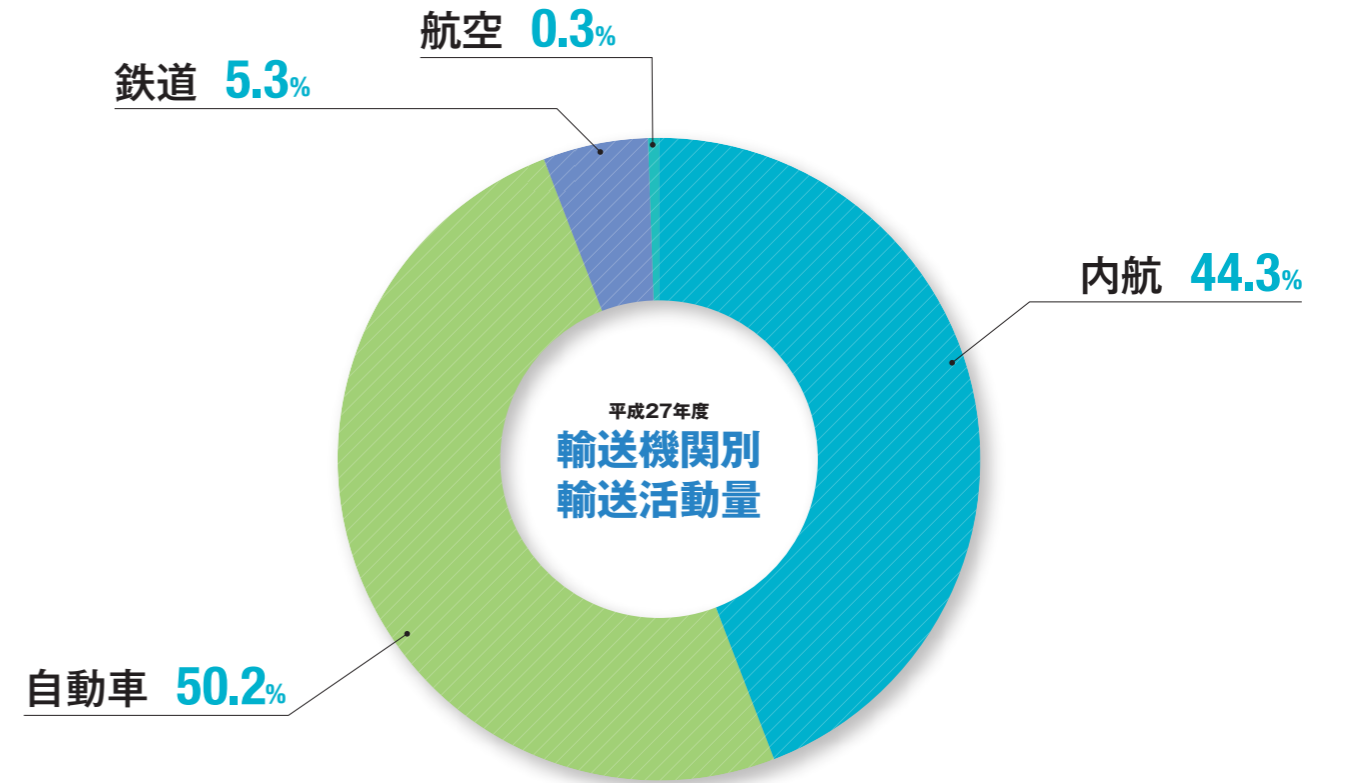
内航貨物輸送量の推移

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	1,836	121.4
55	500.258	132.8	2,222	147.0
60	452.385	120.1	1,361	98.0
平成2	575.199	152.7	2,445	161.7
7	548.542	145.6	1,576	99.9
12	537.021	142.6	1,599	105.3
17	426.145	113.1	1,399	96.7
22	366.734	97.4	1,190	107.5
23	360.983	95.8	1,157	97.2
24	365.992	97.2	1,176	101.7
25	378.334	100.4	1,849	104.0
26	369.304	98.1	1,211	99.0
27	365.486	97.0	1,193	98.5

(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8%であるが、輸送活動量では44%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、平成27年度の平均輸送距離でみると494kmで、自動車の10倍である。



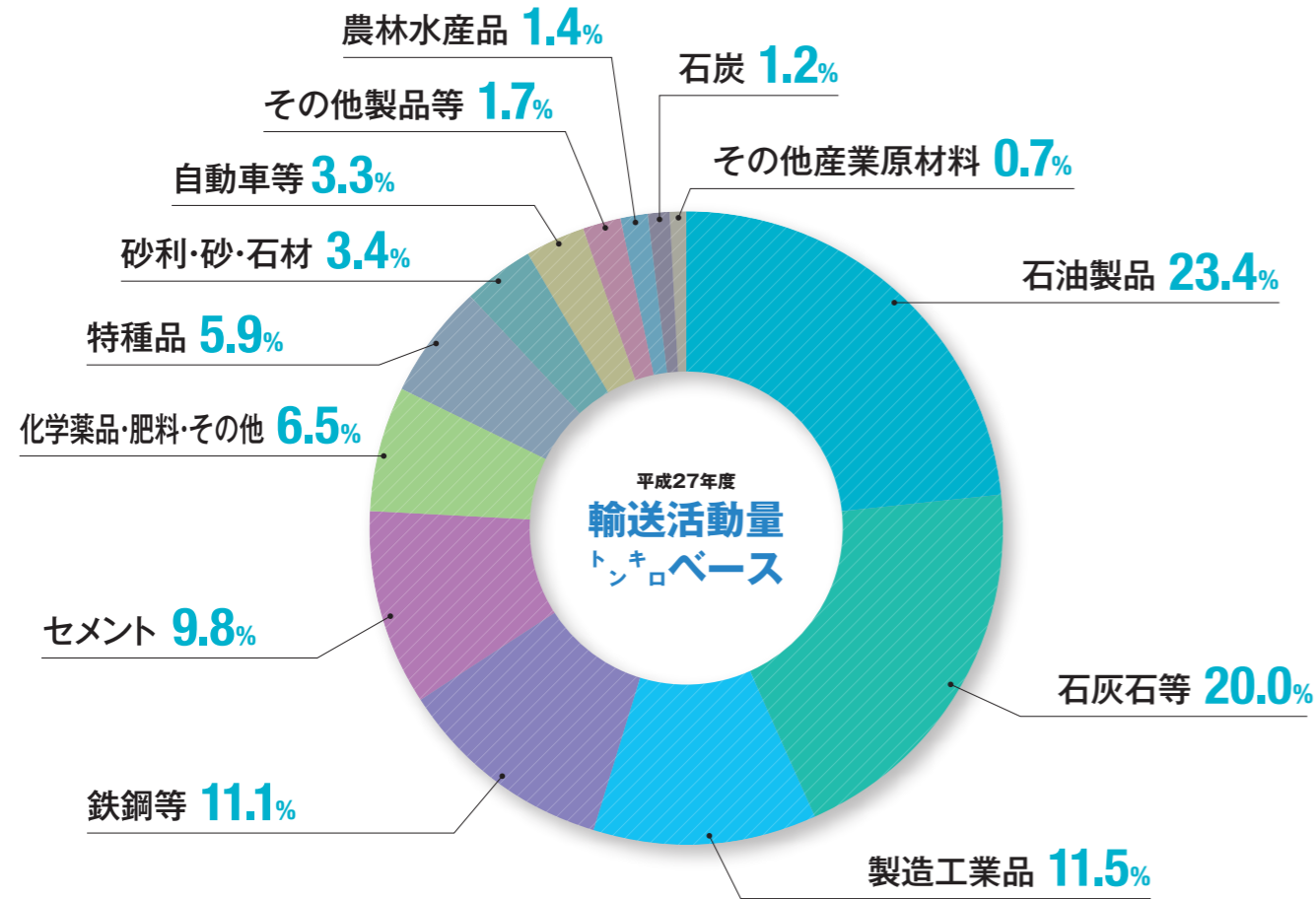
輸送機関別輸送量の推移

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	419,222	25,036	12	481,935	151,243	93,758	63,031	74	308,106	402	22	252	617
50	45,205	408,964	18,062	19	472,250	183,579	89,896	47,058	152	320,685	406	22	261	800
55	50,026	501,763	16,282	33	568,104	222,173	123,777	37,428	290	383,668	444	25	230	879
60	45,239	486,827	9,629	54	541,749	205,818	141,393	21,919	482	369,612	455	29	228	893
平成2	57,520	583,832	8,662	87	650,101	244,546	186,921	27,196	799	459,462	425	32	314	918
7	54,854	583,666	7,693	96	646,309	238,330	200,835	25,101	924	465,190	434	34	326	963
12	53,702	572,940	5,927	110	632,679	241,671	212,632	22,136	1,075	477,514	450	37	373	977
17	42,615	501,653	5,247	108	549,623	211,576	226,896	22,813	1,075	462,360	496	45	435	995
22	36,673	453,810	4,365	100	494,948	179,898	246,175	20,398	1,032	447,503	491	54	467	1,032
23	36,098	455,747	3,989	96	495,930	174,900	233,956	19,998	992	429,846	485	51	501	1,033
24	36,599	436,593	4,234	98	477,524	177,791	209,956	20,471	1,017	409,235	486	48	483	1,038
25	37,833	434,575	4,410	104	476,922	184,860	214,092	21,071	1,100	421,123	489	49	478	1,058
26	36,930	431,584	4,342	106	472,962	183,120	210,008	21,029	1,125	415,282	496	49	484	1,061
27	36,549	428,900	4,321	105	469,875	180,381	204,316	21,519	1,120	407,336	494	48	498	1,067

※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、石灰石等、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、輸送トン数ともに90%を占めている。



主要品目別内航輸送量 (平成27年度)

品目	輸送活動量		輸送量	
	百万トンキロ	%	万トン	%
石油製品	42,280	23.4	8,614	23.6
石灰石等	36,107	20.0	6,912	18.9
製造工業品	20,673	11.5	2,676	7.3
鉄鋼等	20,070	11.1	4,116	11.3
セメント	17,751	9.8	3,511	9.6
化学薬品・肥料・その他	11,734	6.5	2,419	6.6
特種品	10,668	5.9	1,997	5.5
砂利・砂・石材	6,153	3.4	2,279	6.2
自動車等	5,934	3.3	874	2.4
その他製品等	3,102	1.7	906	2.5
農林水産品	2,534	1.4	426	1.2
石炭	2,142	1.2	1,317	3.6
その他産業原材料	1,232	0.7	501	1.4
合計	180,381	100.0	36,548	100.0

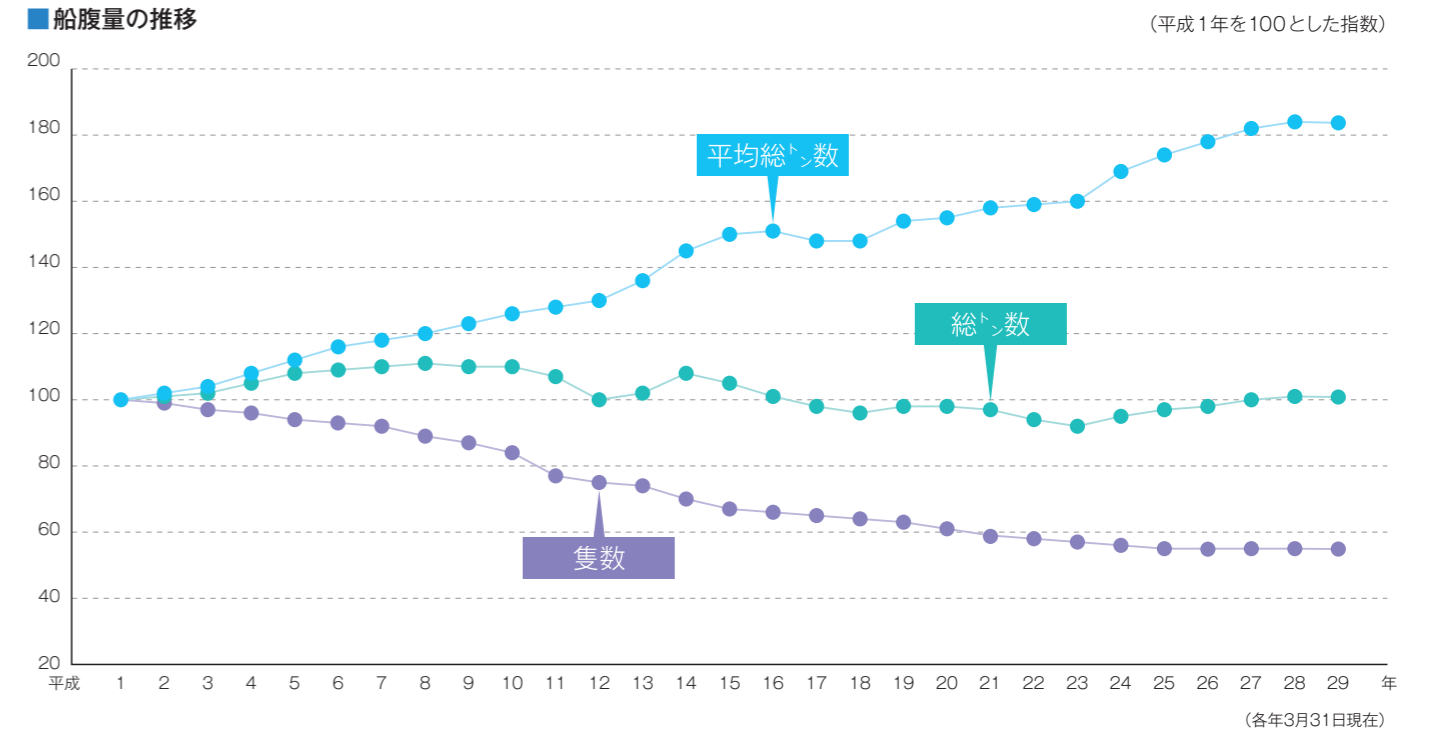
(注) ①国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(平成27年度)より抜粋。
②単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

CHAPTER 2 内航船舶

船種別状況

内航船舶は平成29年3月31日現在5,196隻370万255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51%を占めている。また油送船は隻数比18%、総トン数比26%となっている。

平均総トン数では自動車専用船が4,555総トンと最も大きくセメント専用船が2,820総トン、油送船が1,004総トン、その他貨物船が540総トンとなっている。

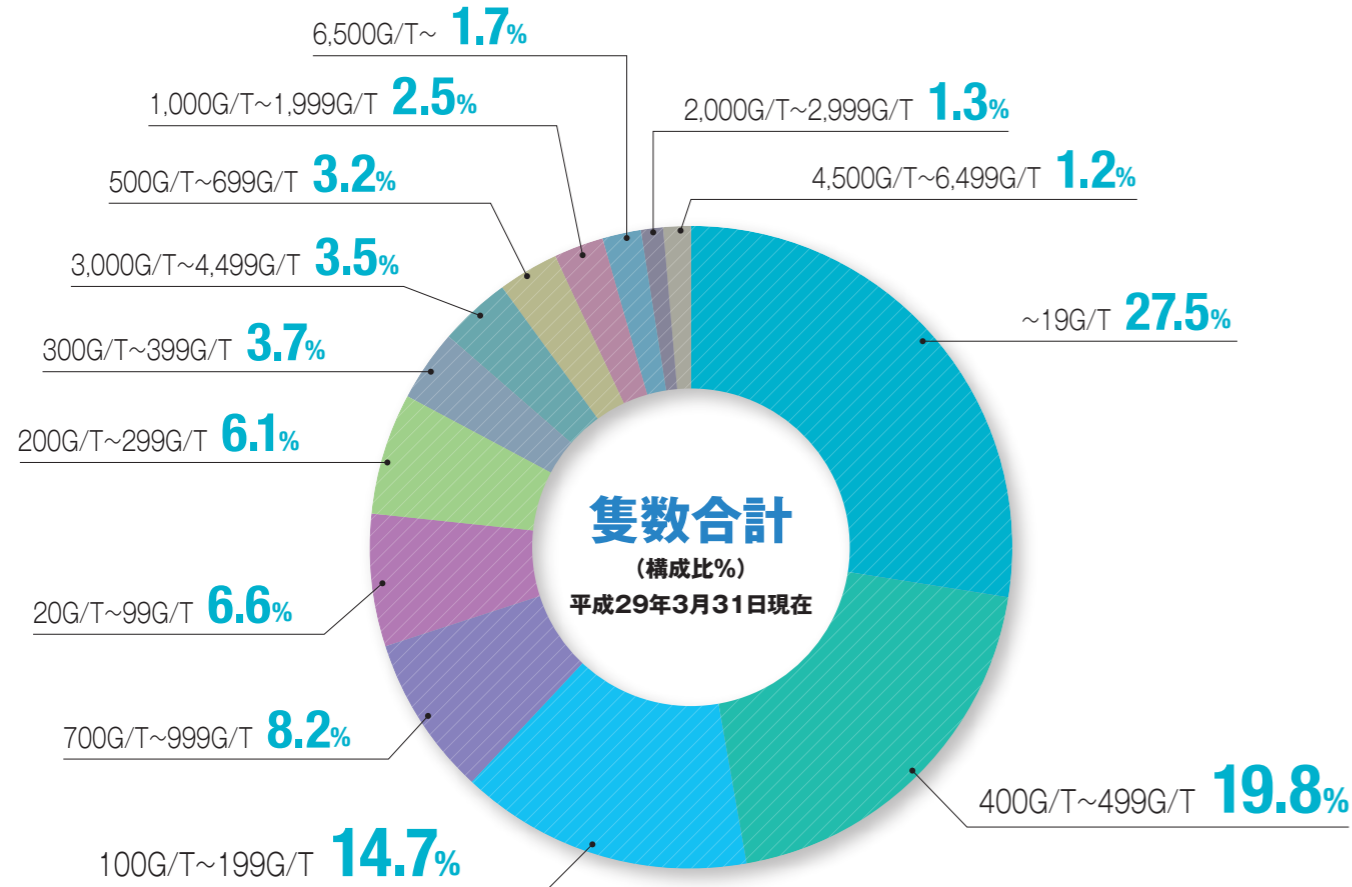


船種	区分	平成19年3月31日		平成24年3月31日		平成29年3月31日	
		隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船		3,775	1,723,862 (457)	3,482	1,723,289 (495)	3,460	1,868,740 (540)
自動車専用船		36	150,228 (4,173)	20	96,168 (4,808)	16	72,884 (4,555)
セメント専用船		153	394,584 (2,579)	140	369,200 (2,637)	140	394,740 (2,820)
土・砂利・石材専用船		617	383,069 (621)	408	249,206 (611)	350	223,184 (638)
貨物船計		4,581	2,651,743 (579)	4,050	2,437,863 (602)	3,966	2,559,548 (645)
油送船		1,114	748,373 (672)	985	852,769 (866)	940	944,100 (1,004)
特殊タンク船		361	206,805 (573)	322	211,121 (656)	290	196,607 (678)
合計		6,056	3,606,921 (596)	5,357	3,501,753 (654)	5,196	3,700,255 (712)

(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67%、1000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19%の大型化がみられる。

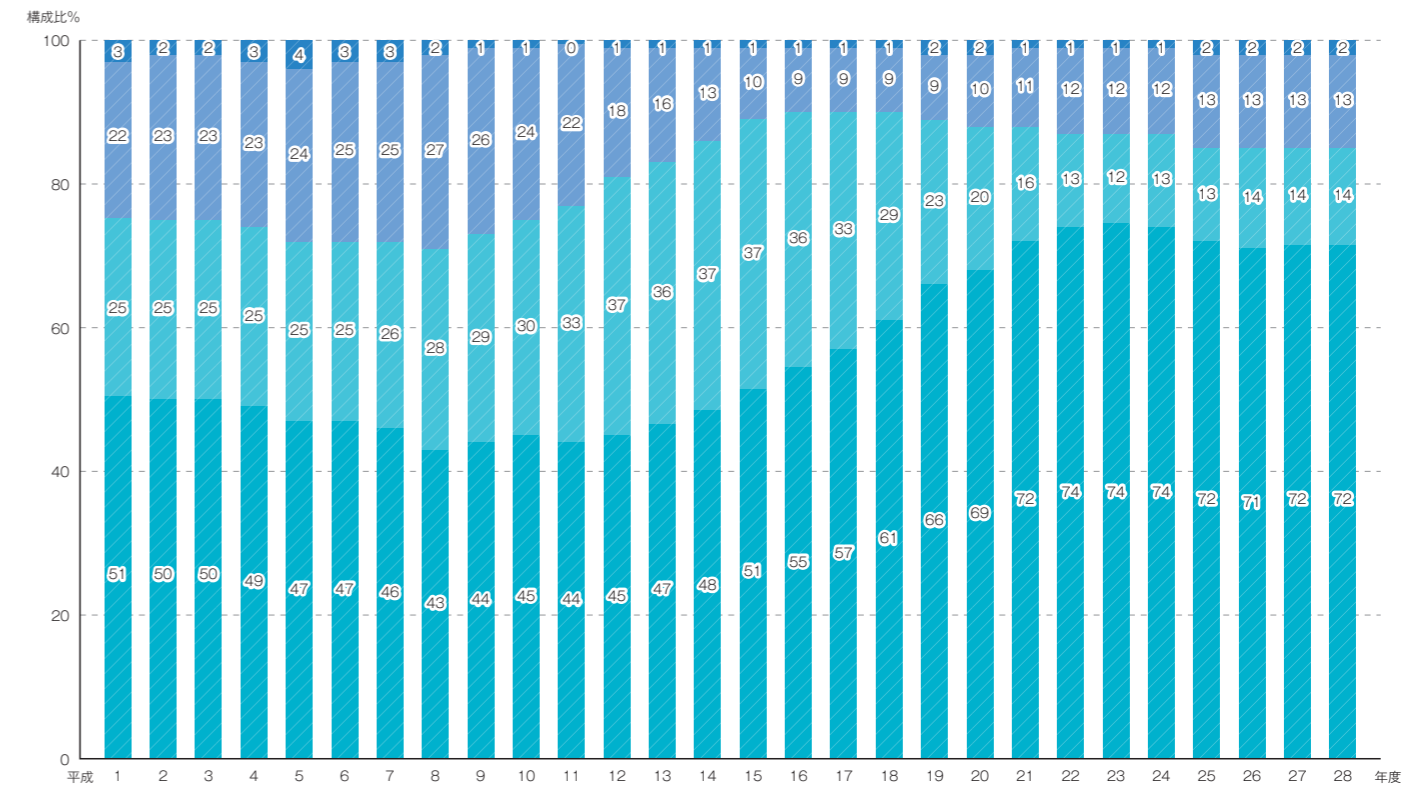


船齢別状況

内航船舶を船齢別にみると7年未満が隻数比14%、総トン数比26%となっている。また14年以上の老齢船は隻数比72%、総トン数比51%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506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。

船型	平成19年3月31日				平成29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			
	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%
~19G/T	1,454	32.2	20,818	1.6	105	8.5	1,763	0.2	1,326	33.4	18,530	0.7	1,431	27.5	20,293	0.5
20G/T~99G/T	494		35,268		131	10.7	10,112	0.9	210	5.3	13,628	0.5	341	6.6	23,740	0.6
100G/T~199G/T	1,259	20.8	220,441	6.1	218	17.7	37,695	3.3	545	13.7	93,620	3.7	763	14.7	131,314	3.5
200G/T~299G/T	272	4.5	70,194	1.9	47	3.8	12,546	1.1	270	6.8	69,608	2.7	317	6.1	82,154	2.2
300G/T~399G/T	222	3.7	78,080	2.2	52	4.2	18,432	1.6	139	3.5	48,469	1.9	191	3.7	66,901	1.8
400G/T~499G/T	1,189	19.6	578,379	16.0	219	17.8	107,593	9.4	811	20.4	397,338	15.5	1,030	19.8	504,931	13.6
500G/T~699G/T	302	5.0	199,814	5.5	50	4.1	33,019	2.9	117	3.0	73,421	2.9	167	3.2	106,440	2.9
700G/T~999G/T	307	5.1	255,441	7.1	218	17.7	181,732	15.9	209	5.3	164,475	6.4	427	8.2	346,207	9.4
1,000G/T~1,999G/T	178	2.9	264,867	7.3	32	2.6	50,238	4.4	96	2.4	138,858	5.4	128	2.5	189,096	5.1
2,000G/T~2,999G/T	116	1.9	315,558	8.7	31	2.5	83,720	7.3	39	1.0	99,490	3.9	70	1.3	183,210	5.0
3,000G/T~4,499G/T	129	2.1	475,224	13.2	119	9.7	435,537	38.2	63	1.6	237,508	9.3	182	3.5	673,045	18.2
4,500G/T~6,499G/T	58	1.0	300,929	8.3	4	0.3	18,107	1.6	56	1.4	289,647	11.3	60	1.2	307,754	8.3
6,500G/T~	76	1.3	791,906	22.0	4	0.3	150,213	13.2	85	2.1	914,957	35.7	89	1.7	1,065,170	28.8
合計	6,056	100.0	3,606,919	100.0	1,230	100.0	1,140,707	100.0	3,966	100.0	2,559,548	100.0	5,196	100.0	3,700,255	100.0
うち100G/T以上	4,108	67.8	3,550,833	98.4	994	80.8	1,128,831	99.0	2,430	61.3	2,527,391	98.7	3,424	65.9	3,656,223	98.8
平均G/T		596				927				645				712		

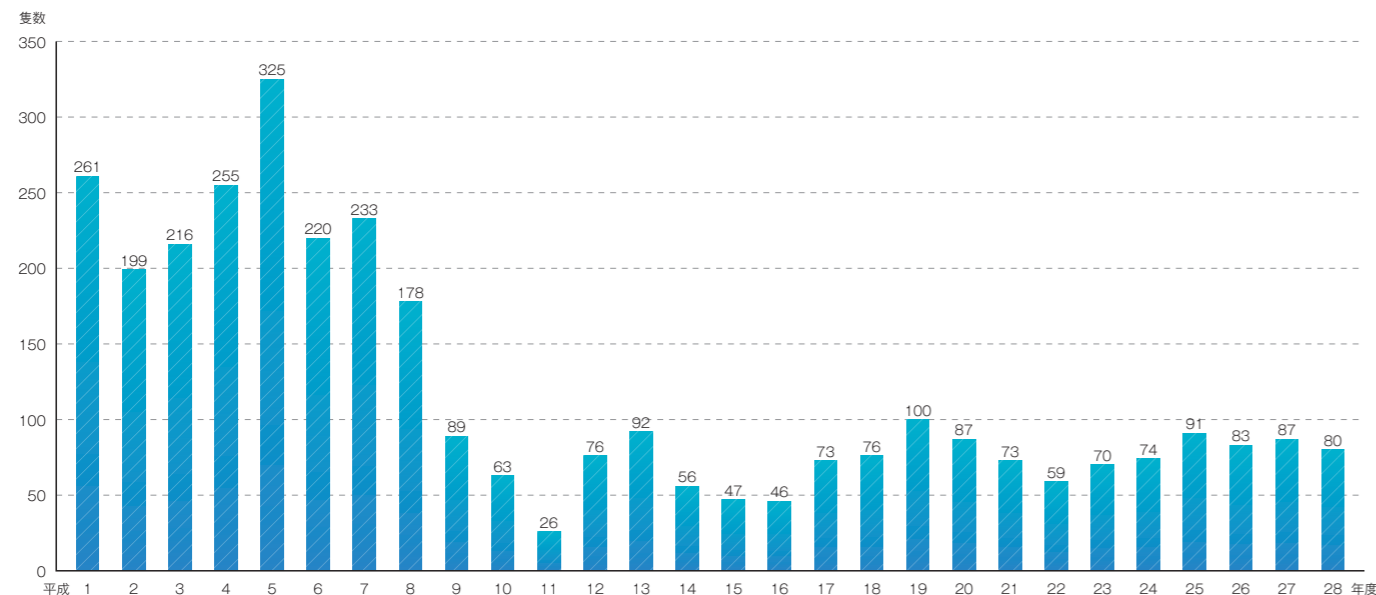
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。
 ②20総トン未満の営業船を含む。
 ③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。
 ④単位未満の端数については端数処理のため、合計と内計が一致しない場合もある。

平成29年3月31日現在

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				
	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	18	1.5	62	1.6	80	1.5	17	944	1.5	75	1,210	2.9	92	1,150	2.5
1~7	222	18.0	444	11.2	666	12.8	370	1,667	32.5	502	1,131	19.6	872	1,309	23.6
7~14	242	19.7	485	12.2	727	14.0	335	1,384	29.4	517	1,066	20.2	852	1,172	23.0
14~	748	60.8	2,975	75.0	3,723	71.7	418	559	36.7	1,466	493	57.3	1,884	506	50.9
合計	1,230	100.0	3,966	100.0	5,196	100.0	1,140	927	100.0	2,560	645	100.0	3,700	712	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年齢不詳船舶を除く
 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。
 (注)上記集計表は各年度末時点での船舶0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

スーパーエコシップ(SES) Super ECO Ship

スーパーエコシップ(SES)は、環境にやさしく経済的な船舶で、物流効率化と地球温暖化対策等の環境負荷軽減に資する電気推進システム等の新技術を採用した次世代の内航船である。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構では、国土交通省と連携して、平成17年度から経済的支援や技術的支援を実施し、SESの普及促進に取り組んでいる。平成26年6月末時点で合計24隻のSESが竣工しており、省エネ効果、環境負荷低減、船内環境の改善等について優れた性能を発揮している。

【SESの推進方式】

SESの推進方式は、船の用途や運航形態に応じて、省エネ効果が最も高いラインシャフト二重反転プロペラ方式、港内の操船性が最も良いポッド方式、大型船に適したタンデムハイブリッド方式及び操船性の向上と従来船との価格差を縮めた二軸可変ピッチプロペラ方式の4つが採用されている。



【SESの竣工例】

平成24年12月に499GT型SESケミカルタンカー「やまゆり」が竣工した。本船は、ラインシャフトCRP方式による推進効率の向上や、荷役設備としてインバーター制御電動ディーゼルポンプを採用し発電機運転の最適化に対応させた運用等により省エネを図っている。これらの採用によりエネルギー効率の高い船舶とすることで、燃費性能は従来船に比べて約17%低減した。



航行中のやまゆり

CHAPTER 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

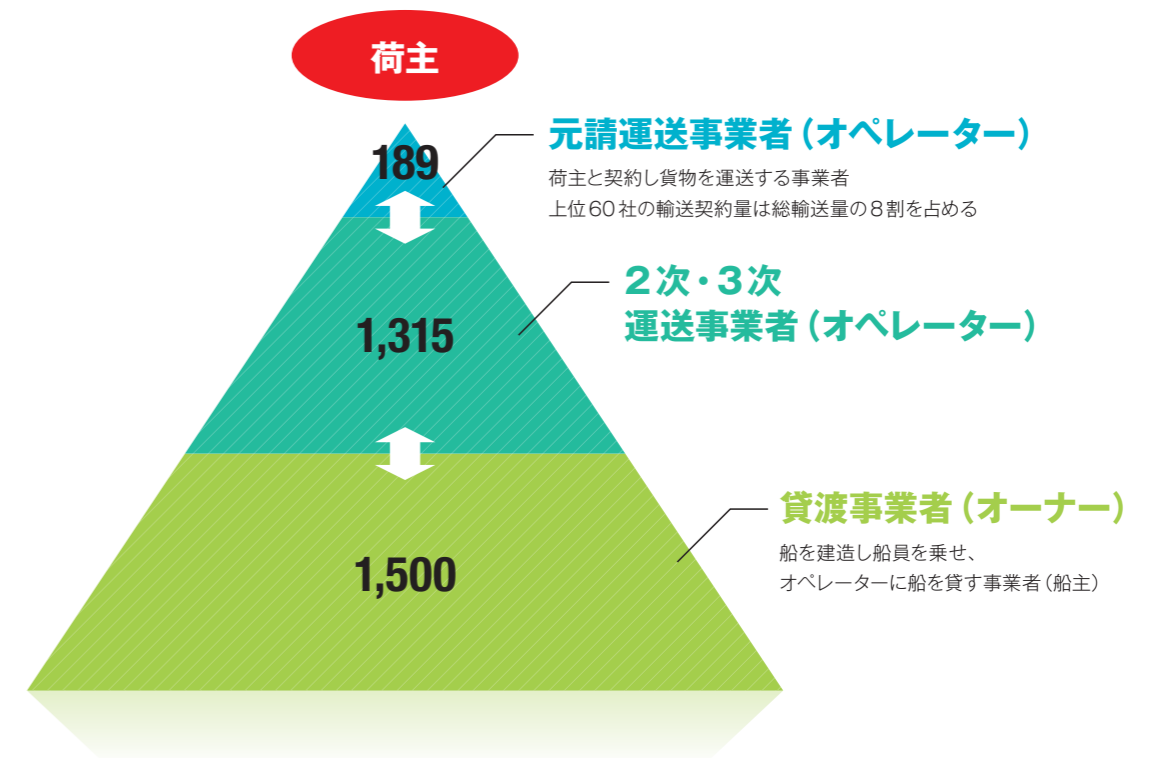
内航海運事業者数は平成29年3月31日現在3,466であるが、このうち休止等事業者が462あり、営業事業者は3,004である。

その内訳は、登録事業者数では運送事業者が633、貸渡事業者が1,317の計1,950である。届出事業者では運送事業者が871、貸渡事業者が183の計1,054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1,317社の内約6割が1隻所有の一杯船主。

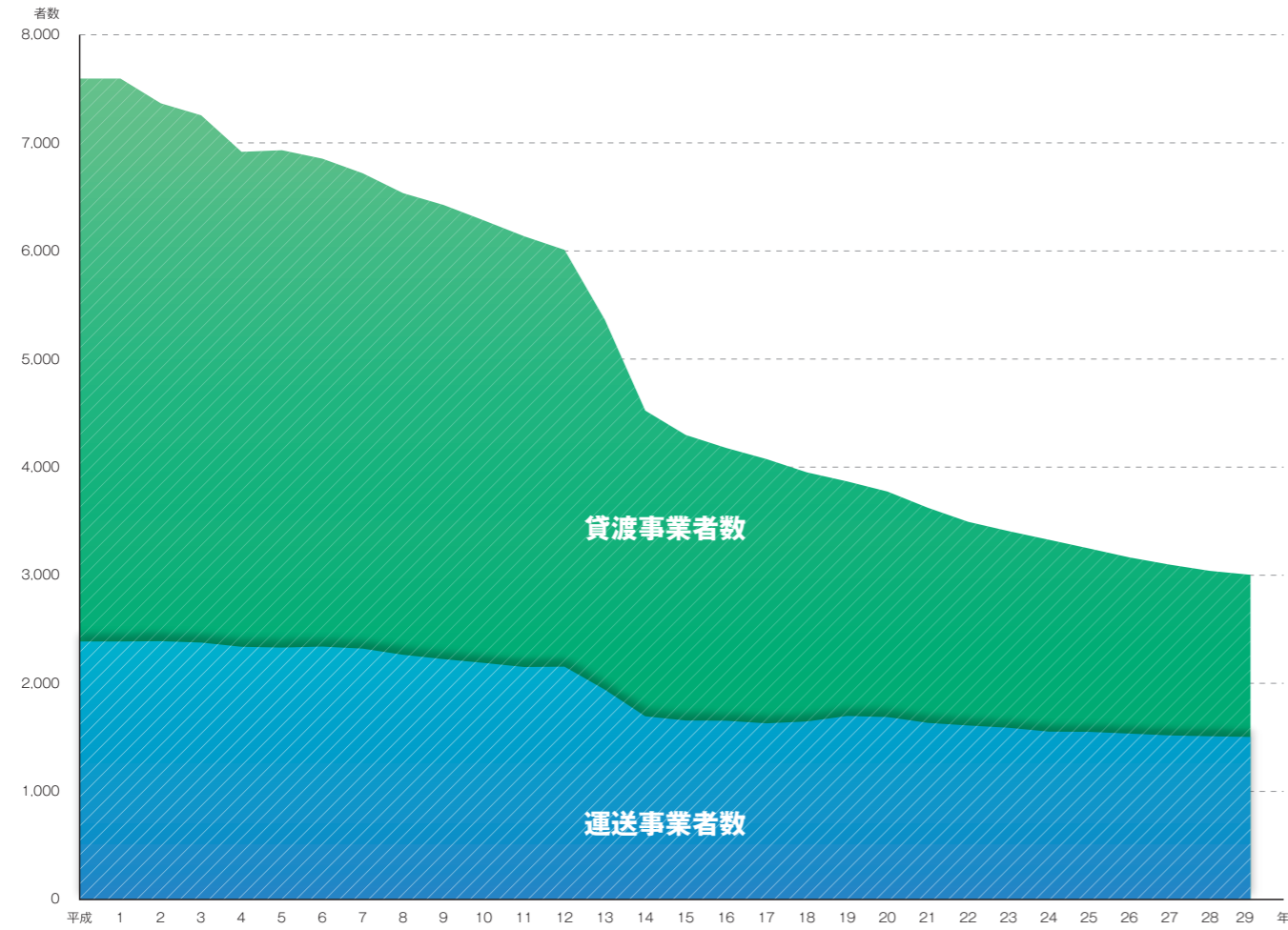


内航海運実事業者数

平成29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	633	871	1,504
貸渡事業者数	1,317	183	1,500
合計	1,950	1,054	3,004

(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	貨渡事業者数	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
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	

(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。

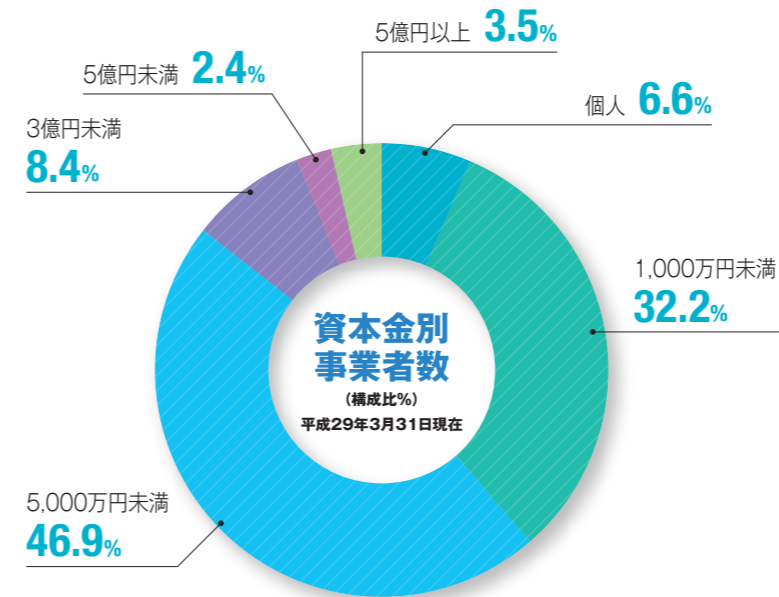
登録事業者の企業規模

平成29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94%を占め、とりわけ5,000万円未満の法人及び個人が86%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。貨渡事業者では複数隻事業者が39%となっている。

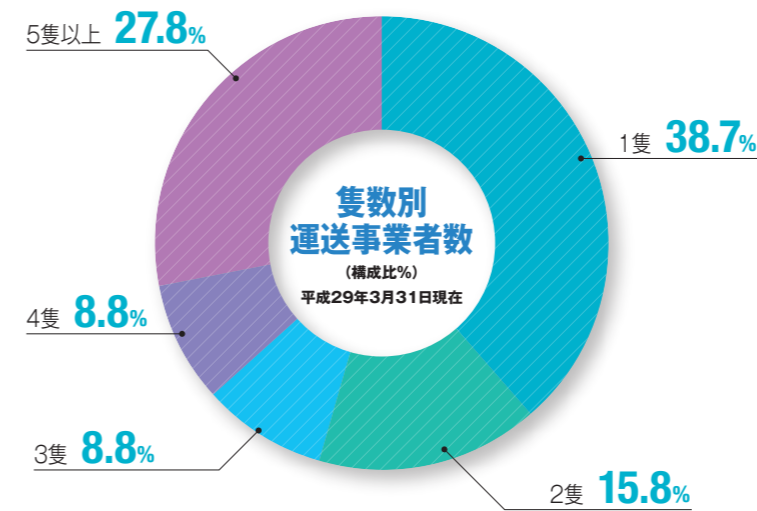
また使用船腹量では、運送事業者は2,000総トン以上が31% (10,000総トン以上が9%) を占めており、貨渡事業者では500総トン以上が47% (2,000総トン以上が19%) となっている。

(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。



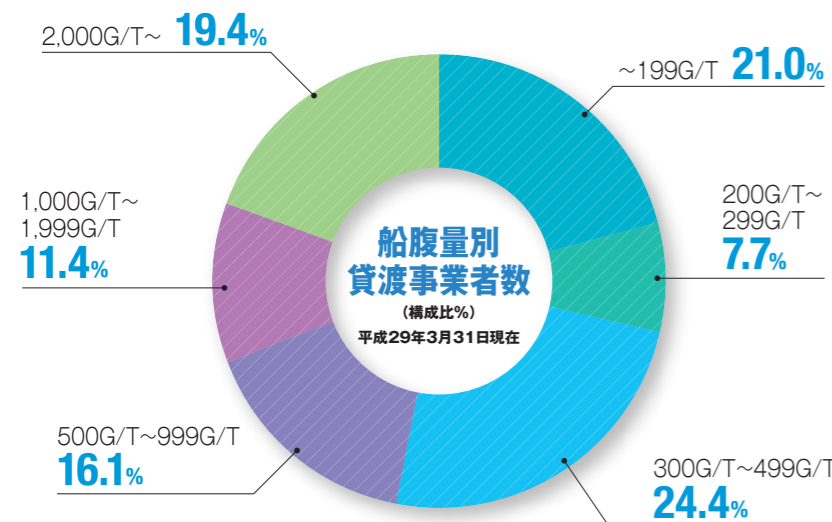
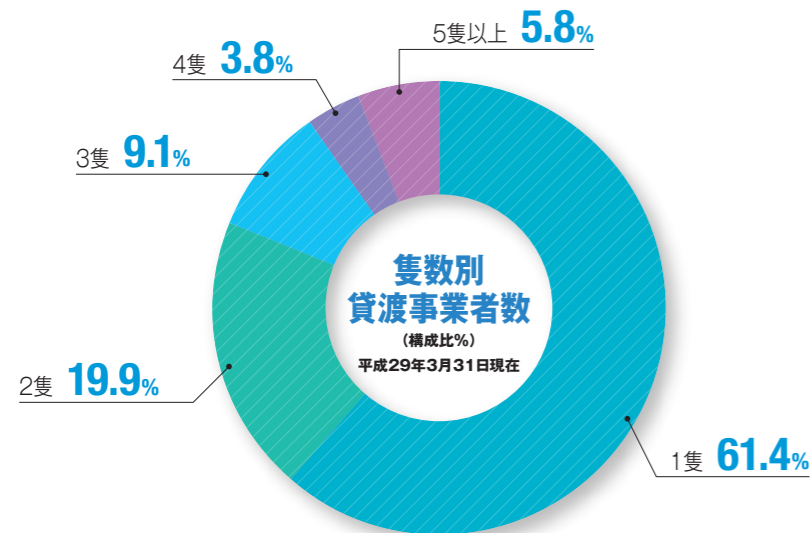
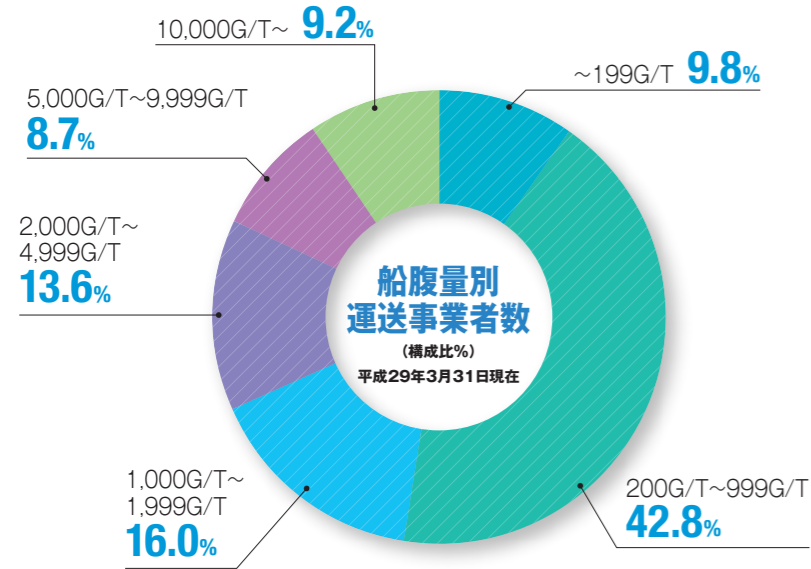
資本金別登録事業者数

区分	運送業		貨渡業		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	20	3.2	108	8.2	128	6.6
1,000万円未満	113	17.9	515	39.1	628	32.2
5,000万円未満	323	51.0	592	45.0	915	46.9
3億円未満	104	16.4	60	4.6	164	8.4
5億円未満	25	3.9	22	1.7	47	2.4
5億円以上	48	7.6	20	1.5	68	3.5
合計	633	100.0	1,317	100.0	1,950	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	245	38.7
2隻	100	15.8
3隻	56	8.8
4隻	56	8.8
5隻以上	176	27.8
合計	633	100.0



運航船腹量別にみた運送事業者数

運航船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199G/T	62	9.8
200G/T ~ 999G/T	271	42.8
1,000G/T ~ 1,999G/T	101	16.0
2,000G/T ~ 4,999G/T	86	13.6
5,000G/T ~ 9,999G/T	55	8.7
10,000G/T ~	58	9.2
合計	633	100.0

貸渡隻数別にみた貸渡事業者数

貸渡隻数	事業者数	構成比 (%)
1隻	808	61.4
2隻	262	19.9
3隻	120	9.1
4隻	50	3.8
5隻以上	77	5.8
合計	1,317	100.0

貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数

貸渡船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199G/T	276	21.0
200G/T ~ 299G/T	101	7.7
300G/T ~ 499G/T	322	24.4
500G/T ~ 999G/T	212	16.1
1,000G/T ~ 1,999G/T	150	11.4
2,000G/T ~	256	19.4
合計	1,317	100.0

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。

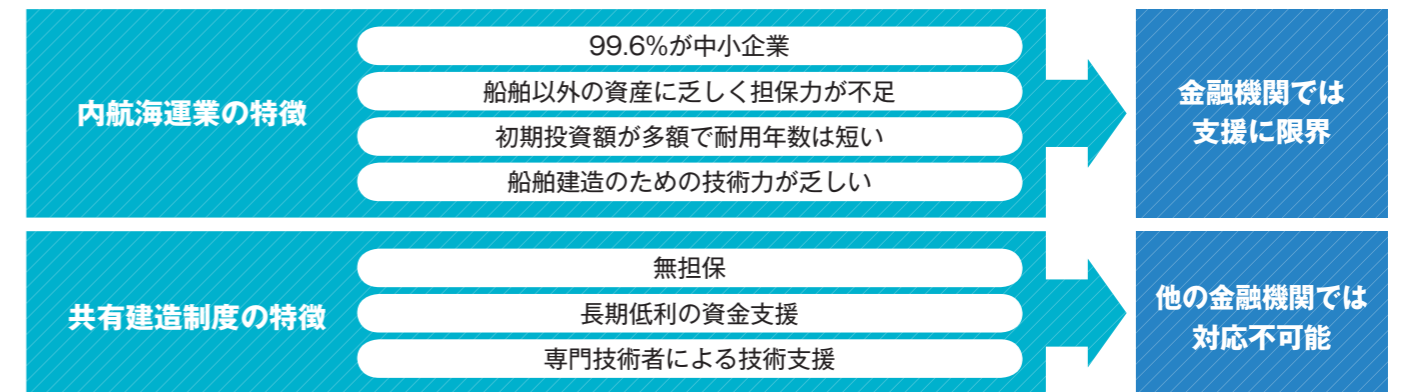
共有建造制度の重要性

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



最近5年間の内航船舶共有建造実績

船種	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
貨物船	隻数	4	5	4	1
	総艘数	1,995	3,119	2,107	499
油送船	隻数	16	14	3	6
	総艘数	32,313	20,252	5,604	4,992
その他	隻数	4	12	5	8
	総艘数	17,419	72,722	15,858	34,147
合計	隻数	24	31	12	15
	総艘数	51,727	96,093	23,569	39,638

(注) ①内定ベース。
②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。



デリックを持つ一般貨物船。荷役設備の設置されていない港への輸送や、復興資材などの輸送にも使われている。

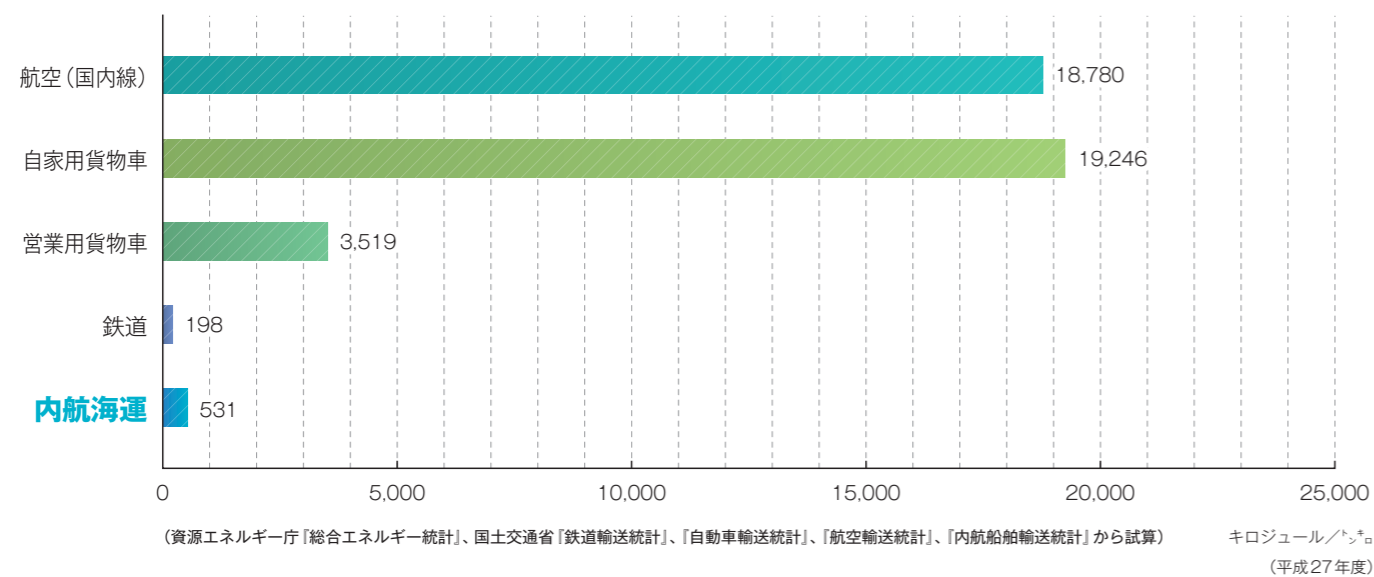
エネルギー効率のよい内航海運

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1/7、また、CO₂排出原単位でも約1/6と、エネルギー効率がよく、環境にも優しい輸送モードである。

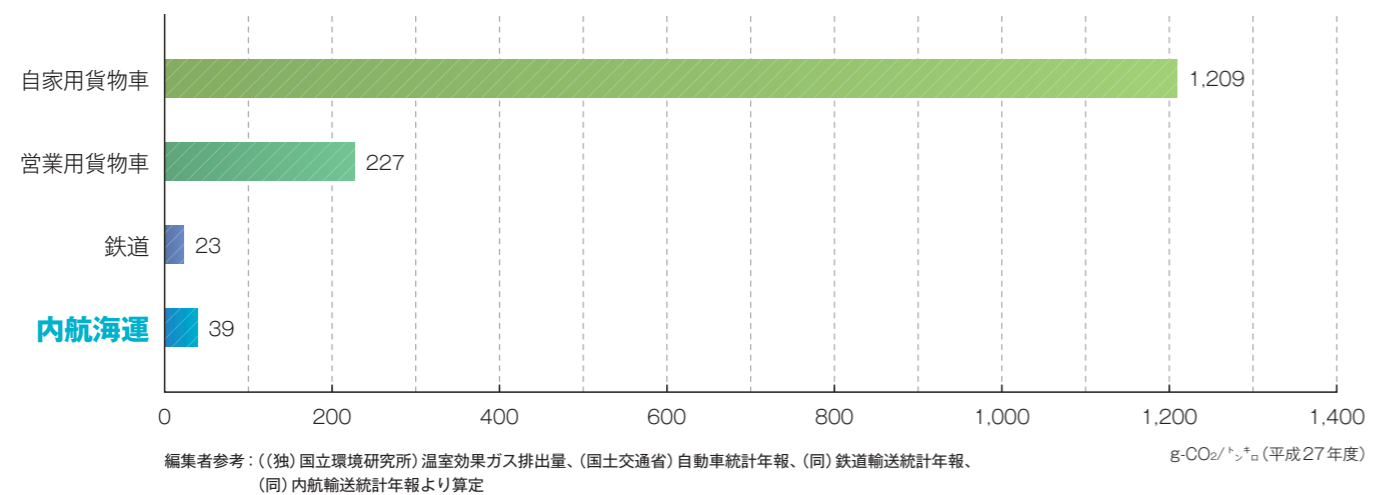
国内の貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じた道路混雑や騒音公害への対応と、二酸化炭素排出の削減をめざす地球温暖化対策等の環境問題への取り組みが強く求められている。そこで、トラックが運んでいる貨物の一部を二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運や鉄道に振り替える“モーダルシフト”が推進されている。

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、エネルギー効率がよく『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



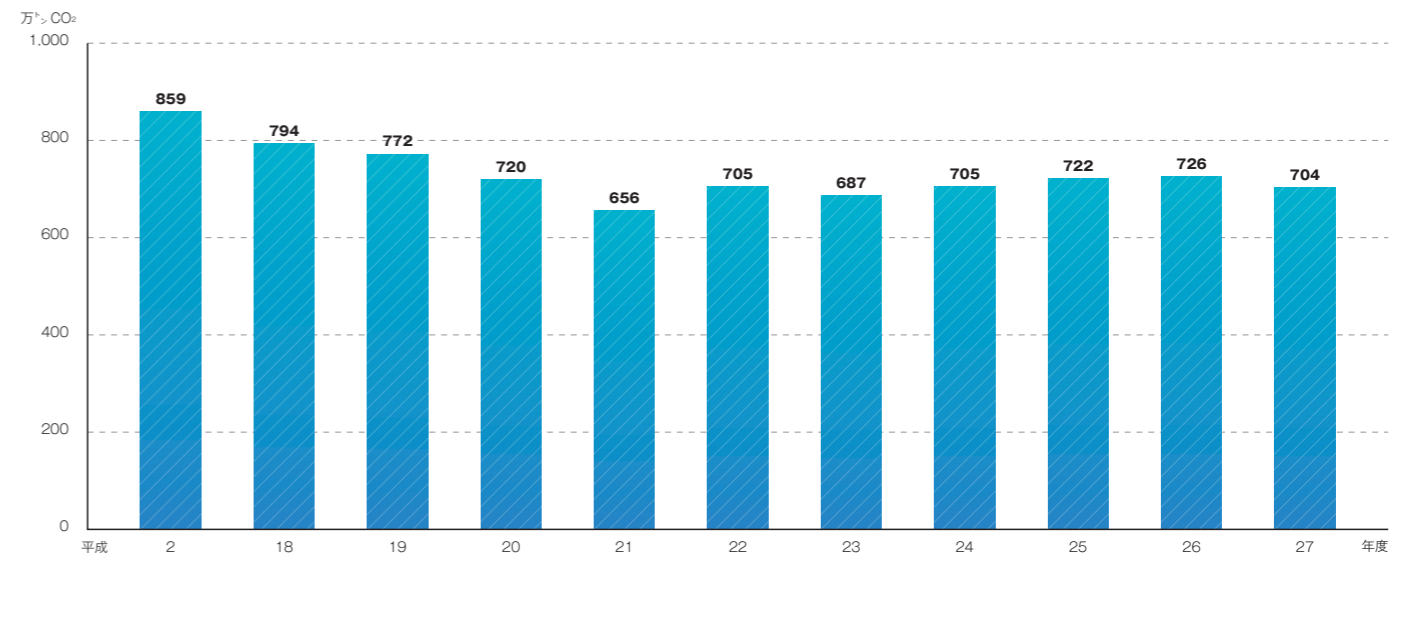
内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み

当総連合会ではボランタリープランとして、平成32年度における二酸化炭素排出量を、平成2年度比で31%削減した「590万トン」とする目標を立て、平成25年度以降取り組んでいる。

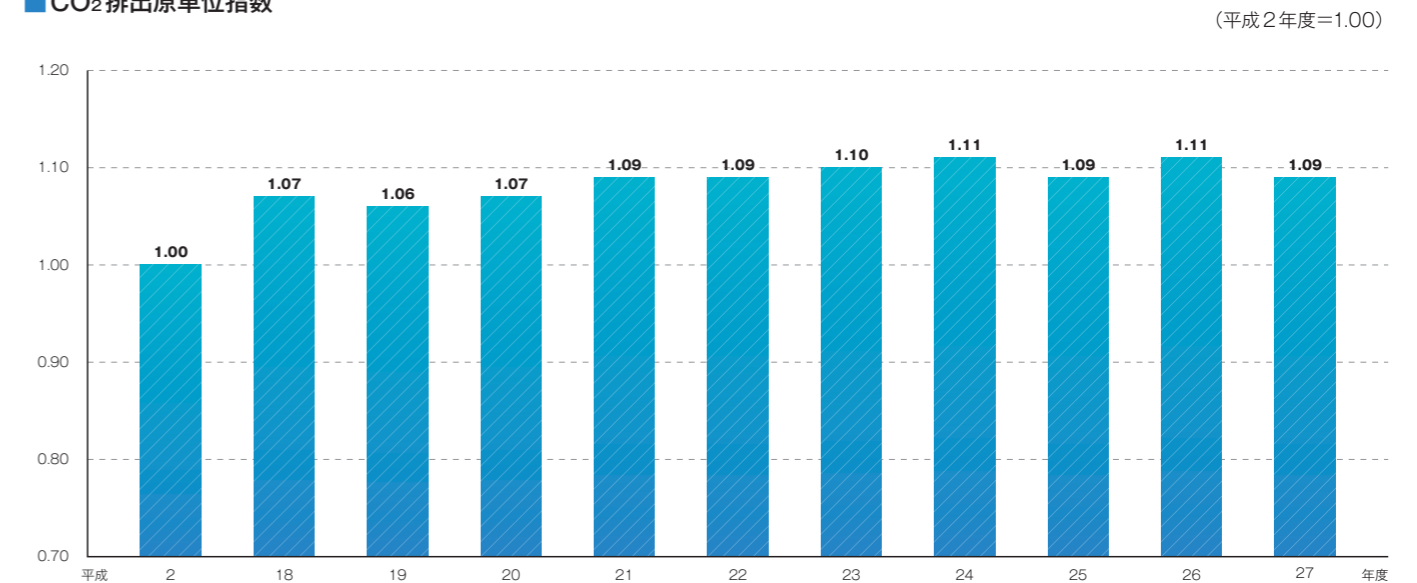
平成27年度では、前年度に比較し生産活動量(輸送トンキロ)は輸送需要の低迷により1.35%減少し、二酸化炭素排出量も3%減少した。排出量は平成2年度の859万トンに対し704万トンと平成2年度比155万トン(18%)削減している。

一方、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、2%減少している。

CO₂排出量



CO₂排出原単位指数

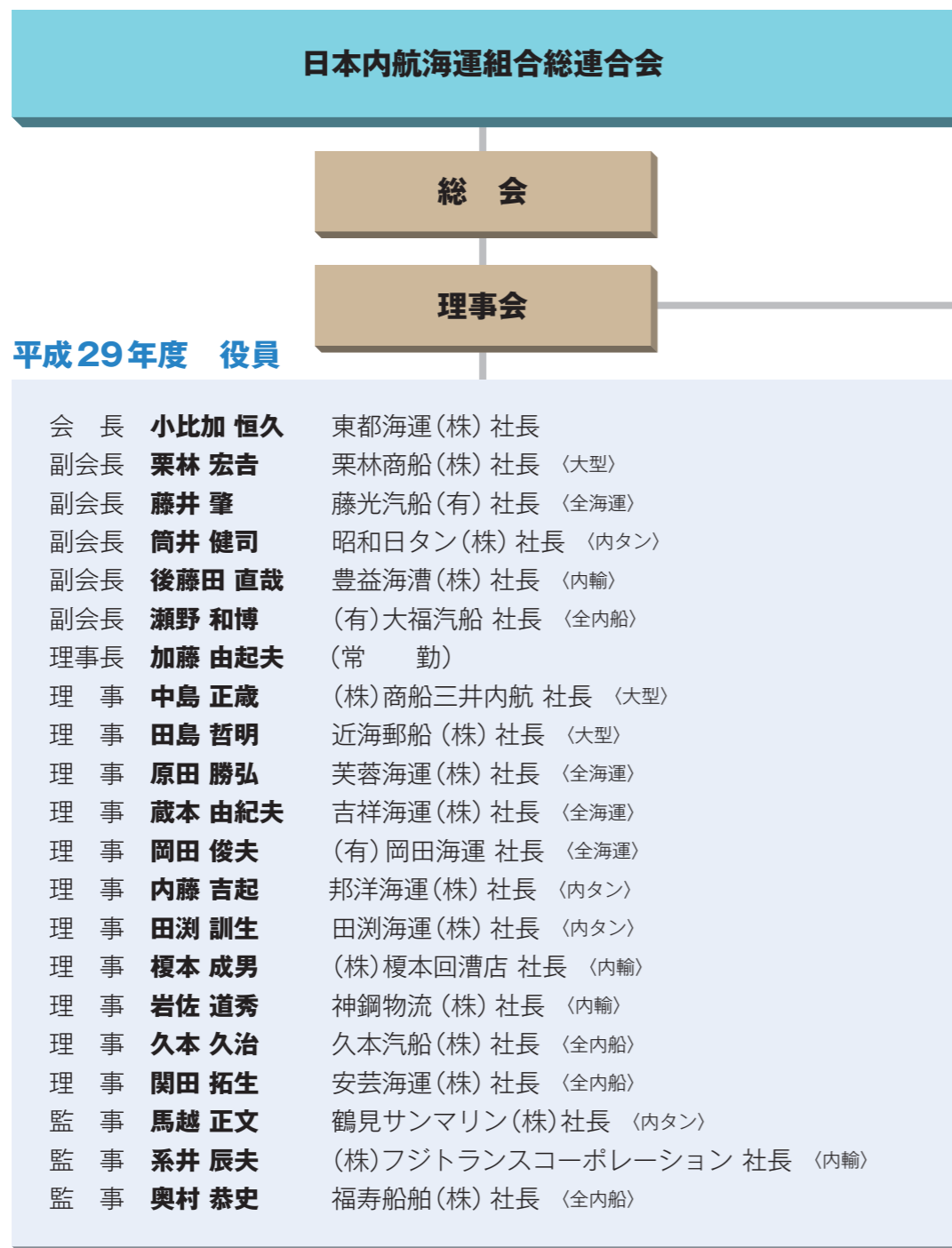


I. 組織

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)

平成29年4月1日現在

内航大型船輸送海運組合

〈大型〉

会長 栗林 宏吉

組合員は、主として1,000総トン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

会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	重量トン数
27社	177	692,184	789,584

全国海運組合連合会

〈全海運〉

会長 藤井 肇

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

会員数	船腹量				
	直接組合	間接組合	隻数	総トン数	重量トン数
1,624社	18	27	1,958	1,376,603	2,742,531

全国内航タンカー海運組合

〈内タン〉

会長 筒井 健司

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%

会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	貨物艙容積 m³
558社	910	883,442	1,630,938

全国内航輸送海運組合

〈内輸〉

会長 後藤田 直哉

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。

会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	重量トン数
75社	450	685,071	1,045,991

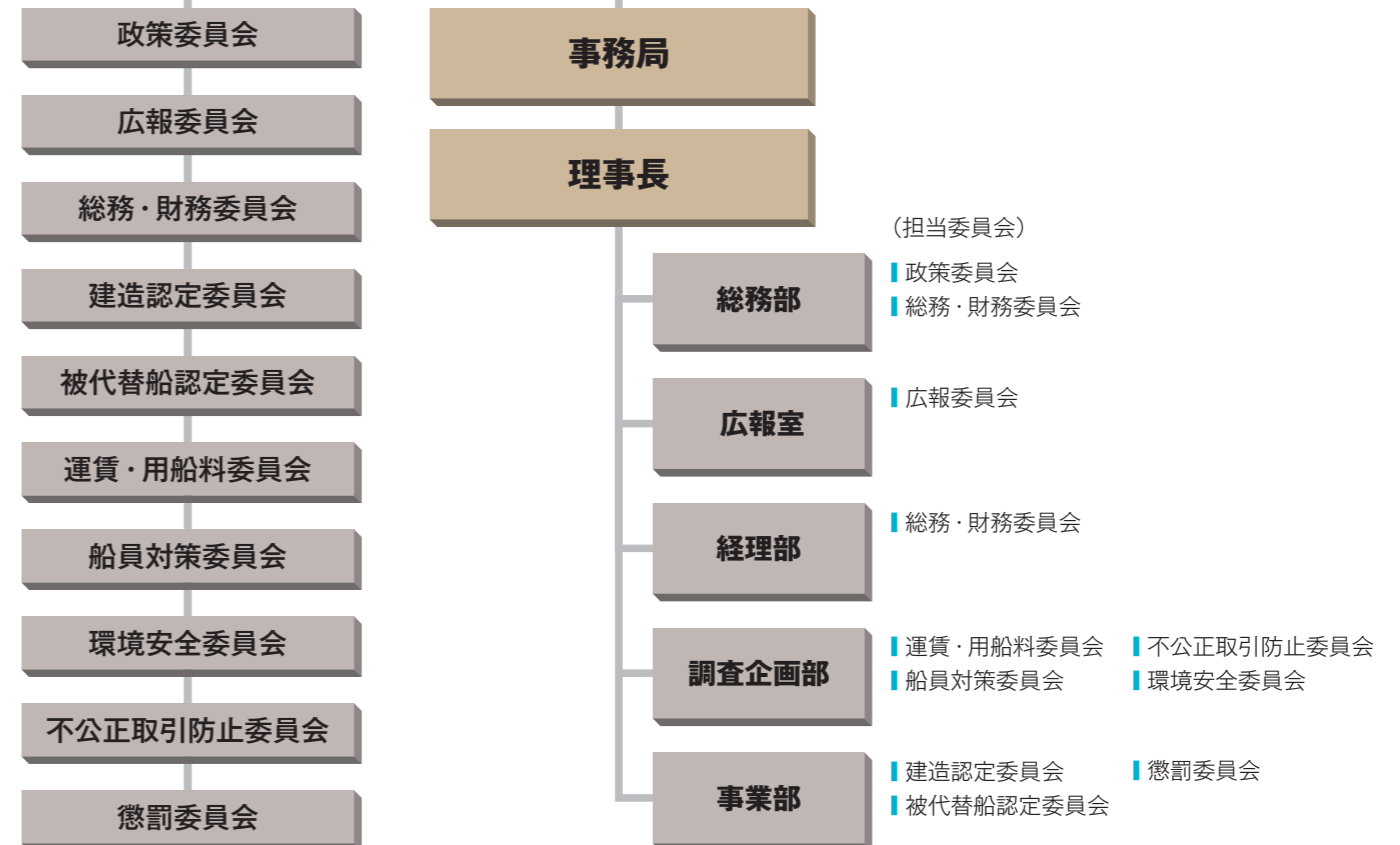
全日本内航船主海運組合

〈全内船〉

会長 瀬野 和博

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

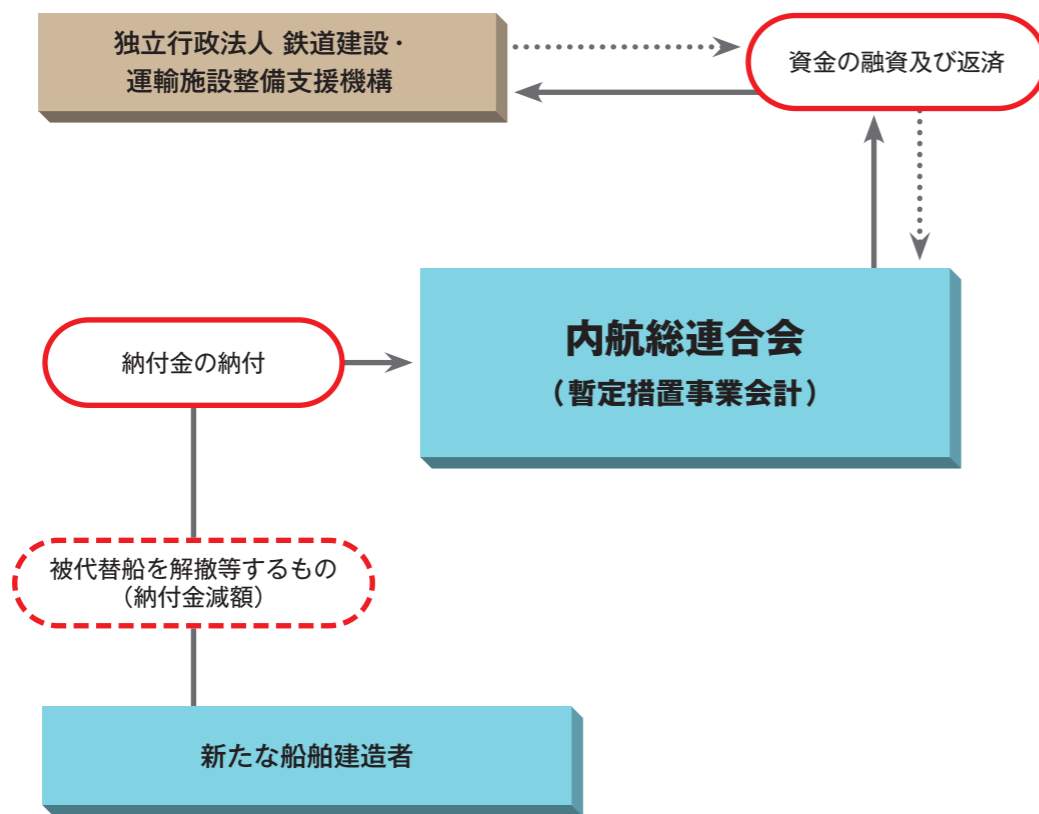
会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	重量トン数
351社	494	519,948	940,747



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 船舶を建造等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、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（平成35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19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、本事業の所用資金の返済原資となる建造等納付金は、約1,240億円が納付された。

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平成28年度末時点では、248億円まで減少してきている。

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

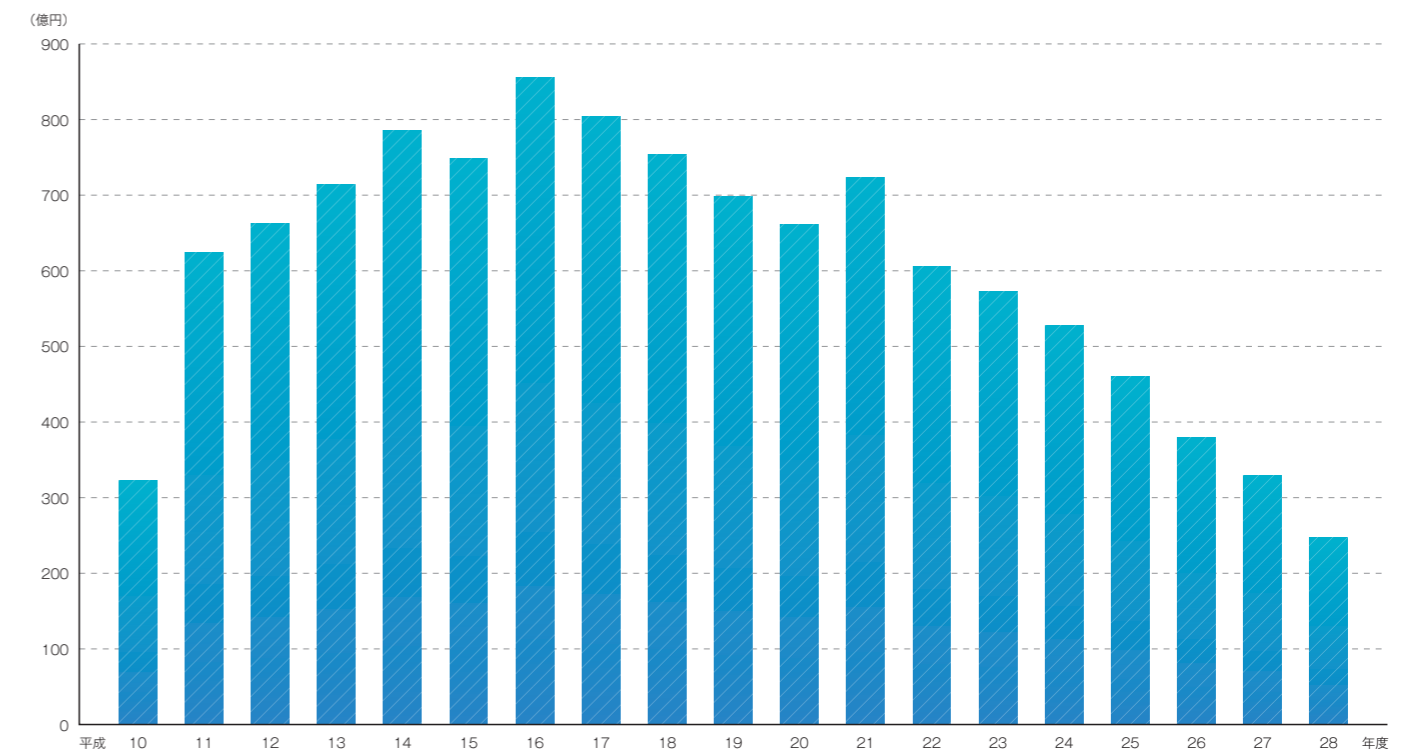
※暫定措置事業開始から平成28年3月末までの総計

建造等納付金（認定）

隻数	トビ数	金額（円）
1,720	3,894,861	123,959,085,061

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
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

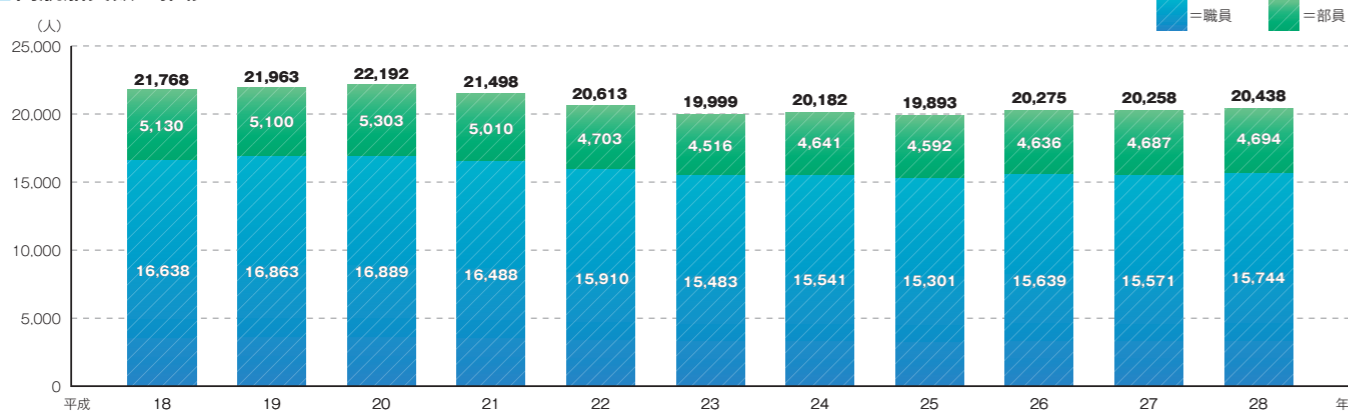


Ⅲ. 船員対策

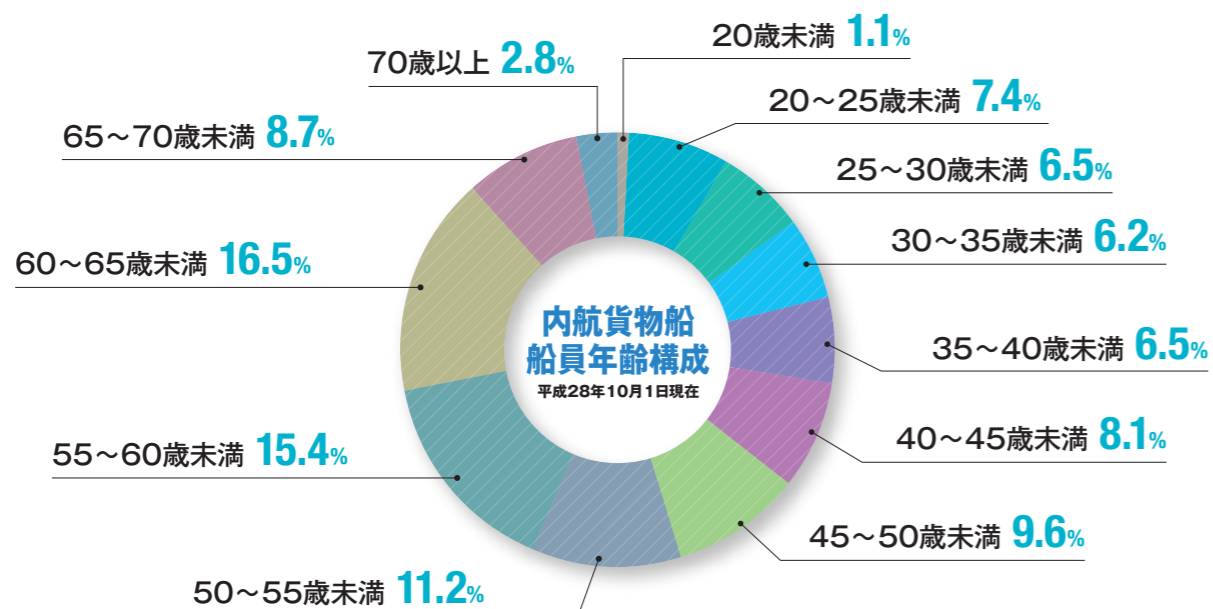
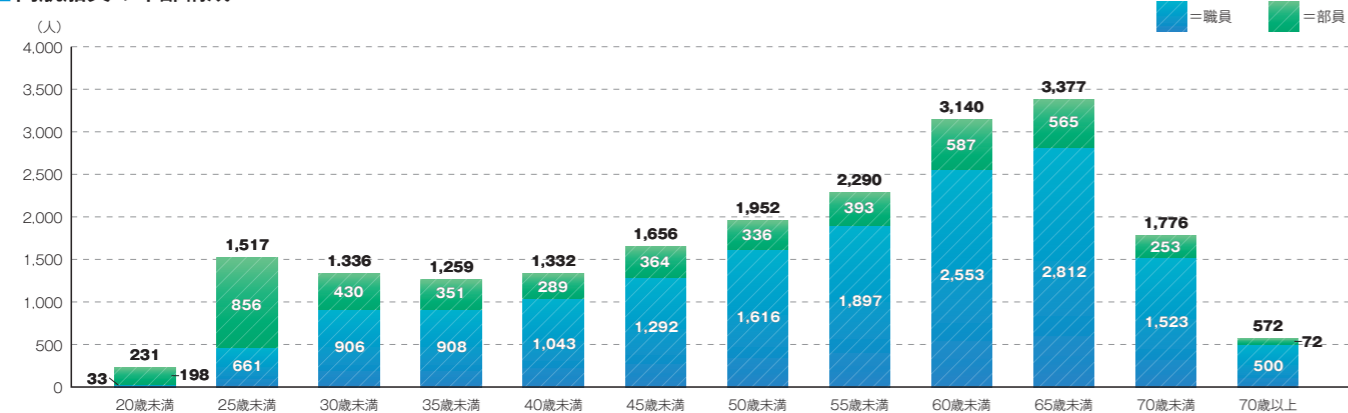
内航船員の現状

内航船員は、平成28年10月時点で20,438名となっている。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、特に若年船員の安定的確保・育成に取り組んでいる。

■ 内航船員数の推移



■ 内航船員の年齢構成



1 | 船員の安定的確保

① 船員計画雇用促進事業

新規卒業生等の船員未経験者を計画的に採用し、訓練を実施して船員の実務能力を向上させる事業者に助成金を支給し、若年者の内航船への就職促進を図る制度である。この制度は国土交通省と共同で、(公財)日本船員雇用促進センター (SECOJ) を介して実施している。

② 若年船員OJT 助成制度

初めて内航船に雇用された若年船員に対して、OJT教育(船上教育訓練)を実施する事業者へ助成金を支給し、若年船員の早期育成を図る制度である。

③ 内航船乗船体験制度

海上技術学校・海上技術短期大学校等の在学生を対象に、夏休み中の一週間程度の内航船による乗船体験を通じて、内航船の理解を深め、生徒・学生の学習意欲を促し、就職後の定着率の向上を図る制度である。この制度に協力する事業者を支援している。

④ 内航船員育成奨学金制度の創設

(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。

⑤ 船員教育機関等への生徒・学生募集のための広報活動支援

船員教育機関や関係団体等が実施する生徒・学生の募集のための広報活動等を支援している。

⑥ 船員募集活動への支援

各地方の内航海運組合・内航船員確保対策協議会等の実施する船員確保対策活動等を支援している。

⑦ 船員養成機関・水産高校等との意見交換会

(独)海技教育機構、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。

⑧ 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も支援している。



2 | 船員教育の充実

① 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。従って、社船実習(三級及び四級海技士資格用)には運航している船舶の協力が不可欠で、多く事業者が参画できるよう支援している。



② 一般若年者から内航船員への就職の支援

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に対して支援している。

③ 内航海運アドバイザーの派遣

(独)海技教育機構の要請に応じ、内航船経験者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。

④ (独)海技教育機構の養成定員の拡大

(独)海技教育機構の入学応募者数が増加傾向にあるため、養成定員の拡大を行政当局に要請している。



3 | 労働環境の改善

① 船員災害防止実施計画の推進

船内における船員の安全確保と健康の維持向上を図るため、国は、船員災害防止基本計画を策定し、この基本計画に基づき、船員災害防止実施計画を定めている。内航業界としてもこの実施計画に則り、船員の災害防止、健康の増進及び安全の確保等と管理指導の周知、徹底により、船員労働環境の改善に努めている。

② 法律改正等の着実な周知

国際労働機関(ILO)が制定した海上労働条約及び国際海事機関(IMO)が制定したSTCW条約(船員の資格の国際基準を定めた条約)の国内法化に伴い、更なる労働環境の改善となるよう船員法、船舶職員法等の法令改正の着実な周知に努めている。

IV. 環境・安全対策

海洋環境の保護対策、大気汚染防止及び省エネ対策、二酸化炭素排出削減等を目的としたモーダルシフト、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。

② 海洋汚染等・海上災害防止の手びき(未来に残そう美しい海)

国際条約の規則と解釈について現場で理解しやすいよう解説したもので、組合員や関係者が海洋環境の保全により一層取り組めるよう、平成22年この手びきを作成した。



③ 大気汚染防止に関する取り組み

平成32年1月より開始することが決定した硫黄酸化物(SOx)規制強化(使用燃料油の硫黄分濃度0.5%以下)に伴う低硫黄燃料油使用への対応については、問題点の整理、行政当局への働きかけ等、適切な対応に努めている。

④ 地球温暖化に関する取り組み

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、ボランタリープランとして平成32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。

⑤ モーダルシフトの推進等

a) 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まさっているため、長距離輸送される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効果も大きい。更に最近では、トラック業界においてドライバー不足が深刻になっており、従来、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つつある。

b) 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。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。

- c) 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、海上輸送拡大の余地が大きく、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しリサイクルポート推進協議会に参画してきたが、平成25年6月に閣議決定された総合物流施策大綱には「資源の有効活用を促進するための静脈物流拠点の整備、関連する制度の改善等」が明記されており、今後、コンテナの活用など新たな手法により、静脈物流の海上輸送拡大を目指していく。

⑥ 内航海運における使用燃料油、潤滑油に関する実態調査報告書

平成28年8月に『第14回内航海運における使用燃料油、潤滑油に関する実態調査報告書』作成のため、アンケート調査を開始した。本報告書は平成29年7月頃に作成し、配布予定である。

この報告書は、組合員に対する技術的な指針となるよう、環境安全委員会・燃料油ワーキンググループが過去30年に亘り2~3年毎にアンケート調査等を実施し、内航燃料油の使用実績から燃料油に起因すると考えられる障害事例、A重油・C重油の一般性状の傾向、主機・発電機・ボイラー等の各種データ、潤滑油関係、船型・船種・船齢別の航海速力推移、粗悪燃料油に起因すると考えられる機関障害等を取り纏めている。

環境問題に関する各種規則が厳しくなる中で、機関長・士のみならず事業責任者及び内航海運に関心を持たれている方々の参考資料として提供している。



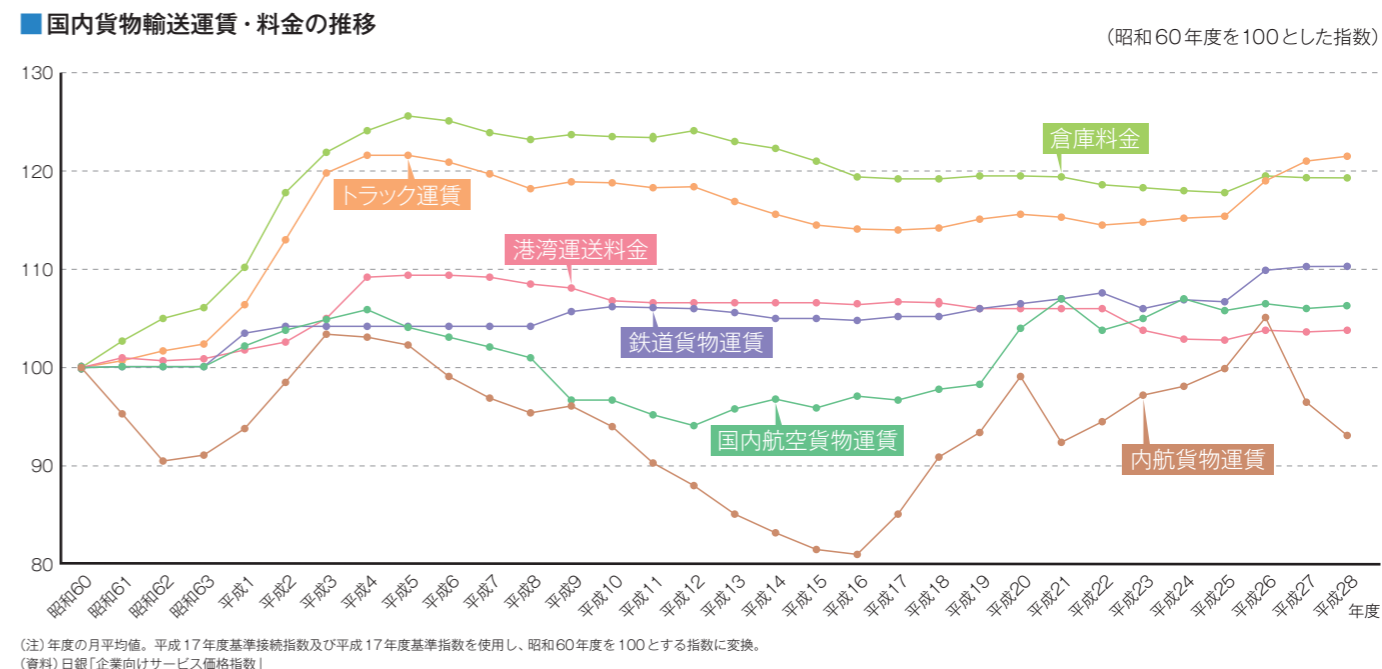
⑦ 運輸安全マネジメント制度の導入

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。

本制度導入後は「運輸安全管理評価」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、本制度が定着し、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。

昨今は少子化を背景に全般的に人手不足が顕在化して、景気回復を阻害しかねない状況である。特に内航海運においては従来から若年船員不足が指摘されていたところ、今後輸送需要が増加すれば、船員不足による輸送障害が生じることも懸念される。安定的輸送の確保という点で、船員の確保が内航事業者のみならず、荷主にとっても切実な問題であることが広く認識され、運賃・用船料の回復を通じて船員の雇用条件改善につながることを望まれる。同時に、今後の内航海運を考える上で、安定的輸送を確保するためには生産性の向上が避けて通れない課題である。船舶の大型化と省エネ化、効率的な運航のための技術開発とその普及、先進的な船舶の普及促進などを積極的に押し進めることが必要と考えられる。

一方、内航船の代替建造は、平成5年をピークとして大量建造された船舶が船齢20年を迎えて、代替建造の時期になっているが、運賃・用船料の低迷が続いて代替建造が停滞したため、内航船の7割以上が法定耐用年数の14年を超える老齢船という状況である。船舶はメンテナンスが適切に行われていれば、法定耐用年数を超えても直ちに問題を生じるわけではないものの、安全・環境面でのリスクや、輸送の信頼性低下を考えれば、老齢船の代替建造を早急に進める必要がある。そのためには、運賃・用船料が適切な水準に修復されるよう、荷主をはじめ関係者の理解と協力が欠かせない。当総連合会では、運賃・用船料や内航船舶のコストを定期的に調査・分析して、その実態を客観的に把握し、代替建造促進等に向けた環境整備に努めている。



V. 経営基盤強化

1 | 運賃用船料の修復と代替建造に関する活動

平成24年12月に発足した安倍内閣のもとで、景気の動向は緩やかな回復基調という状況であるが、経済の好循環が広く実感されるには至っていない。

毎月、主要オペレーターを対象に行っている輸送量調査では、平成28年度の貨物船（油送船を除く）の輸送量は、上半期が前年同期比2%減、下半期が同3%増であった。下半期には鉄鋼、原料、燃料、雑貨、自動車などの品目がプラスに転じた。これに対して油送船は、電力をはじめ経済全般で脱石油の傾向が続ぎ、ケミカルなど一部で荷況が回復したものの、油送船全体では上半期、下半期とも前年同期比4%減であった。

2 | 公正な取引環境の整備

当総連合会では、海運組合員の経済的地位の改善を図る目的で、荷主を頂点とした多層構造から生じる内航海運取引における不公正な取引を防止する為に、独占禁止法、下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等、法令に定められた禁止行為等の周知と、取引の実態に関するアンケート調査を国土交通省の協力を得て実施し、その調査結果を公開するとともに毎年各地で説明会を開催し、不公正な取引の防止に向けて海運組合員への周知徹底に努めている。

また、各地の説明会では、公正な取引を実現するための契約書の作成に関して、最適となる日本海運集会所制定による標準書式の詳細な内容について、日本海運集会所の協力を得て参加組合員に説明をしている。

なお、標準書式は制定以来約120年ぶりとなる商法（運送・海商関係）改正案が近々成立することを視野に入れて、改訂が予定されている。

VI. 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、外国籍船舶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」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、最近の例として、東日本大震災による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25年4月に閣議決定された海洋基本計画では、国際的な慣行となってい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。

VII. 災害対策等の実施

① 東日本大震災等への対応

平成23年3月に発生した東日本大震災では、内航海運業界は発災後直ちに内航総連内に「東日本震災対策本部」を設置し、業界を挙げて救援物資や復興資材の輸送に取り組む態勢を整えた。震災発生から同年4月末までの1ヵ月半あまりの輸送量は、燃料油・LPG等204.71万kl、畜産飼料6.2万ト、生活物資・建設機械・車両等約230台、合計210万ト（10ト車21万台相当）であった。

また、平成28年4月に発生した熊本地震では、内航海運は国土交通省に協力して直ちにRORO船やコンテナ船により支援物資の輸送を行う体制を取った。

② その他の災害等の対策

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、国土交通省は平成26年3月に「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会」、同27年3月に「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」の各報告を取り纏めた。これらを踏まえて政府では、大規模災害時に活用し得る船舶のデータベース構築などの具体的な施策が進められたので、内航総連合会は当局と連携し、その要請に応じて迅速かつ適切に船舶を手配するための体制を整えていく。

大規模災害時には大量の災害廃棄物の発生が見込まれており、その処理が大きな課題となることから、環境省は、平時からそれに備えるべく有識者や事業者のネットワークを構築するとして、平成27年9月に「災害廃棄物処理支援ネットワーク」(D.Waste-Net)を結成した。当総連合会も環境省の要請に応じてこれに参加したが、今後、産業廃棄物等の静脈物流の海上輸送を拡大することにより、その経験や実績を災害廃棄物輸送にも活かせるように努める。

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含む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、徳島県と協定を締結している。

疾病関係では新型インフルエンザの大規模な流行が懸念され、その対応も必要である。平成25年4月に「新型インフルエンザ等対策特別措置法」が施行されたのに伴い、新型インフルエンザが発生した場合に政府の要請に基づいて緊急物資の輸送等を行うことが可能となるよう、当局と連携しつつ対応に努める。

VIII. 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、様々なイベント等に参加・協力し、内航海運を知って、興味を持ってもらえるよう努めている。

特に、(公財)日本海事広報協会を中心に、海事関係7団体が協賛し、小学校の教育現場で実際に活用して頂く、「海運と船と港の役割」を内容とする副教材を作成し、小学校へ無償提供している。これまで、呉市、倉敷市、下関市で実施。今回は、豊橋市の全小学校を対象としている。

また、学研の協力を得て、全国の小学校へマンガ「これが内航海運だ!」の無償贈呈をしている。



他、毎年開催されている「海フェスタ」、「丸の内キッズジャンボリー」や、今治で隔年開催されている「バリシップ」などに関係団体等と協力し、ブースを設ける等、様々な機会を捉えて、内航海運の啓蒙活動に努めている。





海の日

国民の祝日「海の日」は7月の第3月曜日です。

内航海運の活動・平成29年度

COASTAL SHIPPING of JAPAN, 2017

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

<http://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

<http://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

<http://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。