

令和2年度版

内航海運の活動

Coastal Shipping
of Japan 2020



海の日

国民の祝日「海の日」は7月23日です。

内航海運の活動・令和2年度 COASTAL SHIPPING of JAPAN, 2020

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。



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 主要品目別内航輸送量	05 06	
2	内航船舶		
	船種別状況	07	
	船型別状況 船齢別状況	08 09	
3	内航海運事業者		
	内航海運事業者数 登録事業者の企業規模	11 13	
4	共有建造制度		
	共有建造制度とは 共有建造制度の重要性	15 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 内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み	16 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. モーダルシフトの推進等	26	
	VI. 経営基盤強化	27	
	VII. カボタージュ制度の堅持	28	
	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	
	IX. 広報活動	29	

表紙写真：紀淡海峡

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(船員育成船舶)

504総トン
1,700重量トン
LBDd (m) : 68.30 × 12.30 × 7.185 × 4.22

【船員育成船舶】船員の育成及び確保に資することを目的として船員室を設け、これにより総トン数500トン以上510トン未満となった船舶(船員育成船舶)については、船員配乗基準及び一部船舶安全基準等について、総トン数500トン未満の船舶と同様の基準を適用出来ることとなったもの。



油送船(白油兼黒油船)

3,974総トン
4,998重量トン
LBDd (m) : 104.51 × 16.00 × 8.75 × 6.80



ケミカル船

499総トン
貨物艙容積 1,180m³
LBDd (m) : 61.55 × 10.00 × 4.50 × 4.22



特殊タンク船(液化バラ積み船)

749総トン
973重量トン
LBDd (m) : 63.00 × 11.50 × 4.90 × 4.10



RORO船

一般貨物船資格の自動車・トレーラー専用船
13,732総トン
5,723重量トン
LBDd (m) : 169.99 × 28.00 × 24.89 × 6.75
乗用車のみ2,000台積み
シャーシー 50台 + 乗用車 1,500台積み



コンテナ船

7,432総トン
6,887重量トン
LBDd (m) : 136.25 × 21.00 × 9.20 × 6.00
コンテナ積載本数:20フィートで670本
うち冷凍コンテナ積載本数:110本



セメント専用船

5,750総トン
8,645重量トン
LBDd (m) : 110.00 × 19.40 × 9.45 × 7.20



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

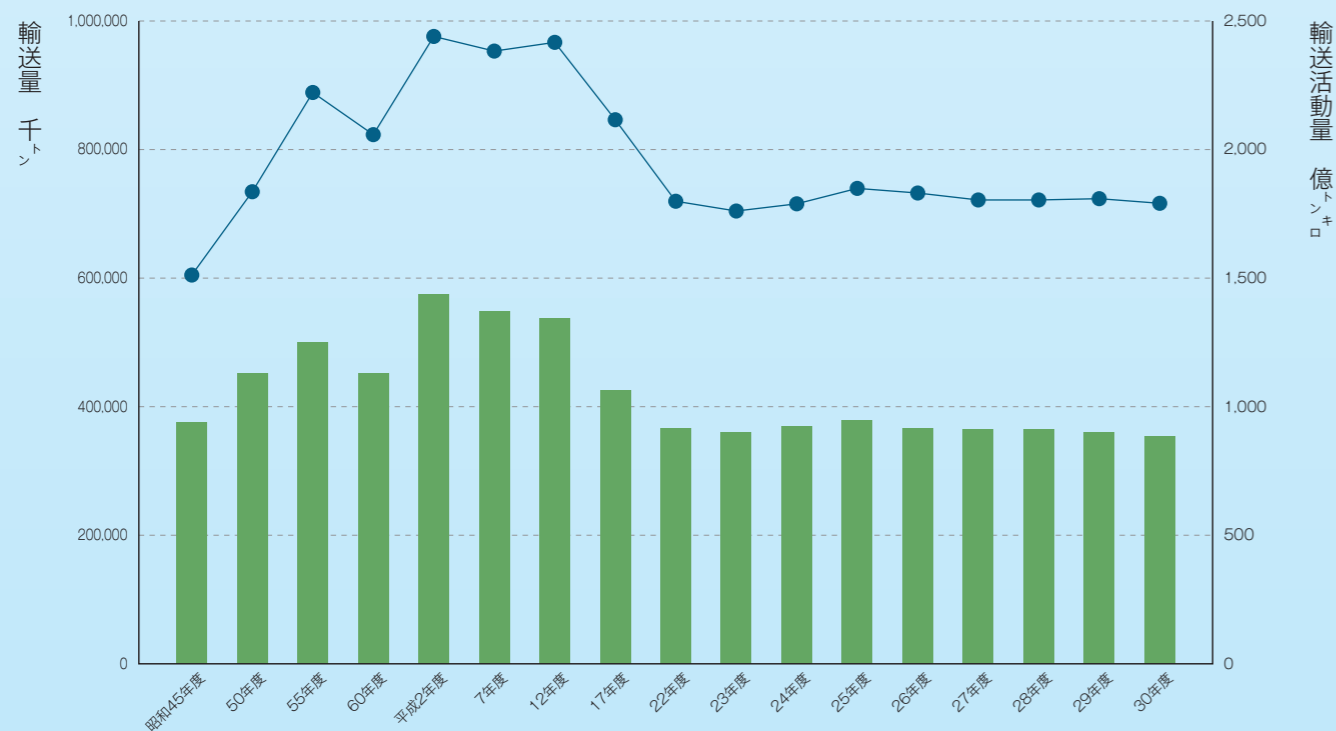


ガット船

一般貨物船資格
748総トン
2,300重量トン
LBDd (m) : 72.42 × 14.30 × 8.25 × 4.95

輸送量

内航貨物輸送量は、輸送トン数では対前年度比1.6%の減少、輸送トンキロでは対前年度比で1.0%の減少となった。



内航貨物輸送量の推移

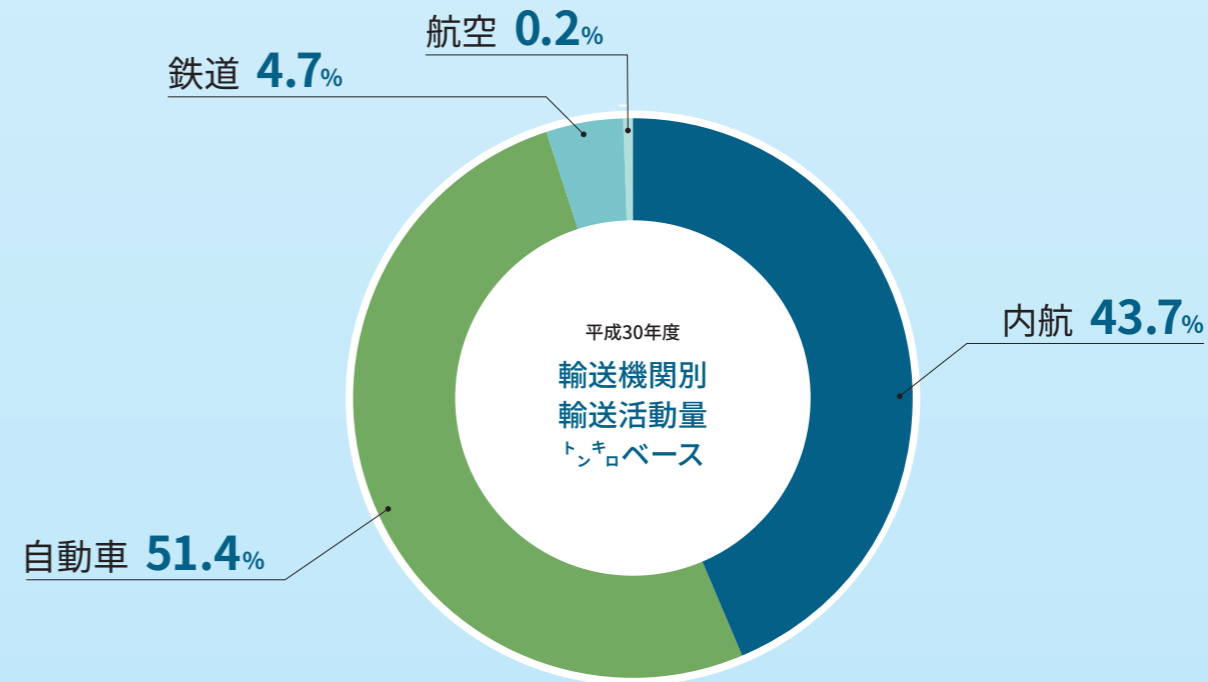
年度	輸送量 (千トン)			輸送活動量 (億トンキロ)		
	対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比	
昭和45	100.0	—	—	100.0	—	—
50	120.0	90.2	—	121.4	95.4	—
55	132.8	97.2	—	147.0	98.4	—
60	120.1	100.5	—	136.1	98.0	—
平成2	152.7	106.9	—	161.7	108.8	—
7	145.6	98.7	—	157.6	99.9	—
12	142.6	102.8	—	159.9	105.3	—
17	113.1	96.8	—	139.9	96.7	—
22	97.4	110.4	—	119.0	107.5	—
23	95.8	98.4	—	115.7	97.2	—
24	97.2	101.4	—	117.6	101.7	—
25	100.4	103.4	—	122.3	104.0	—
26	98.1	97.6	—	121.1	99.0	—
27	97.0	99.0	—	119.3	98.5	—
28	96.8	99.7	—	119.3	100.0	—
29	95.6	98.8	—	119.6	100.3	—
30	94.1	98.4	—	118.5	99.0	—

(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30年度の平均輸送距離でみると505kmで、自動車の10倍である。



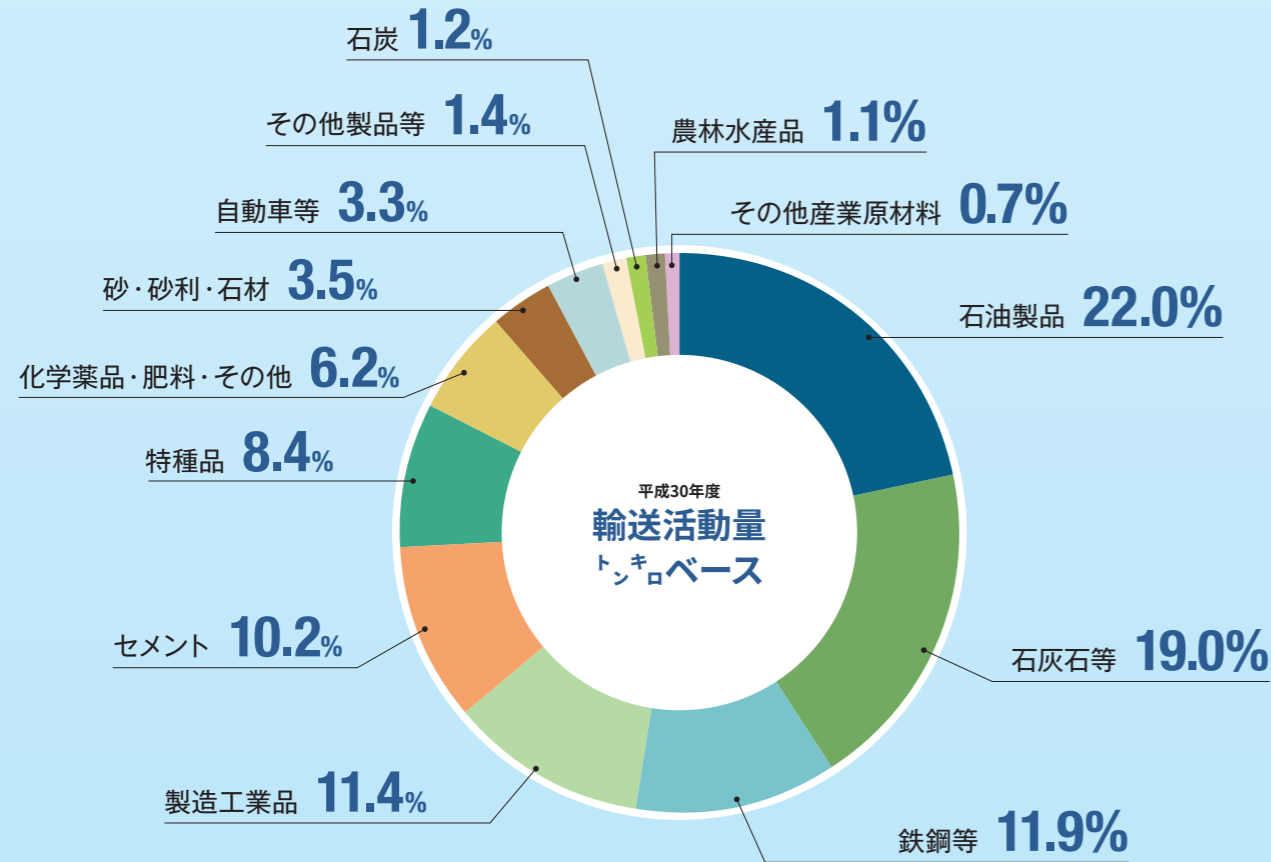
輸送機関別輸送量の推移

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	484,223	5,247	108	532,193	211,576	333,524	22,813	1,075	568,988	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	102	476,920	184,860	214,092	21,071	1,049	421,072	489	49	478	1,058
26	36,930	431,584	4,342	102	472,958	183,120	210,008	21,029	1,050	415,207	496	49	484	1,061
27	36,549	428,900	4,321	101	469,871	180,381	204,316	21,519	1,056	407,272	494	48	498	1,067
28	36,449	437,827	4,409	100	478,785	180,438	210,316	21,265	1,057	413,076	495	48	482	1,046
29	36,013	438,125	4,517	100	478,755	180,934	210,829	21,663	1,066	414,492	502	48	480	1,030
30	35,445	432,978	4,232	92	472,747	179,089	210,467	19,369	977	409,902	505	49	458	1,062

※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、輸送トン数ともに88%を占めている。



主要品目別内航輸送量 (平成30年度)

品目	輸送活動量		輸送量	
	百万トン	%	万トン	%
石油製品	39,334	22.0	7,652	21.6
石灰石等	34,009	19.0	6,551	18.5
鉄鋼等	21,276	11.9	4,325	12.2
製造工業品	20,407	11.4	2,869	8.1
セメント	18,241	10.2	3,512	9.9
特種品	14,978	8.4	2,995	8.4
化学薬品・肥料・その他	11,047	6.2	2,183	6.2
自動車等	5,830	3.3	821	2.3
砂利・砂・石材	6,247	3.5	2,034	5.7
その他製品等	2,452	1.4	578	1.6
石炭	2,089	1.2	1,344	3.8
農林水産品	1,977	1.1	395	1.1
その他産業原材料	1,202	0.7	186	0.5
合計	179,089	100.0	35,445	100.0

(注) ①国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(平成30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

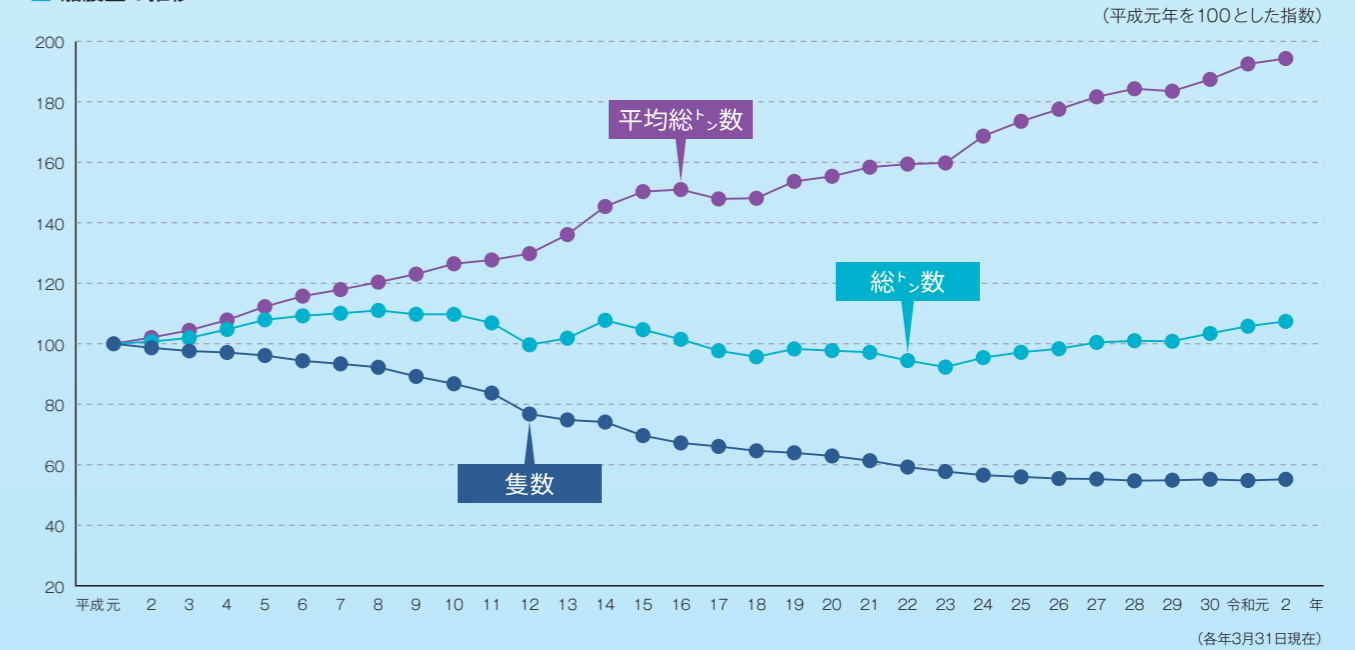
内航船舶

▼ 船種別状況

内航船舶は令和2年3月31日現在5,225隻、394万1,198総トンとなっている。船種別ではその他貨物船が隻数比68%、総トン数比54%を占めている。また油送船は隻数比18%、総トン数比24%となっている。

平均総トン数では自動車専用船が4,103総トンと最も大きく、セメント専用船が2,903総トン、油送船が1,010総トン、その他貨物船が609総トンとなっている。

■ 船腹量の推移

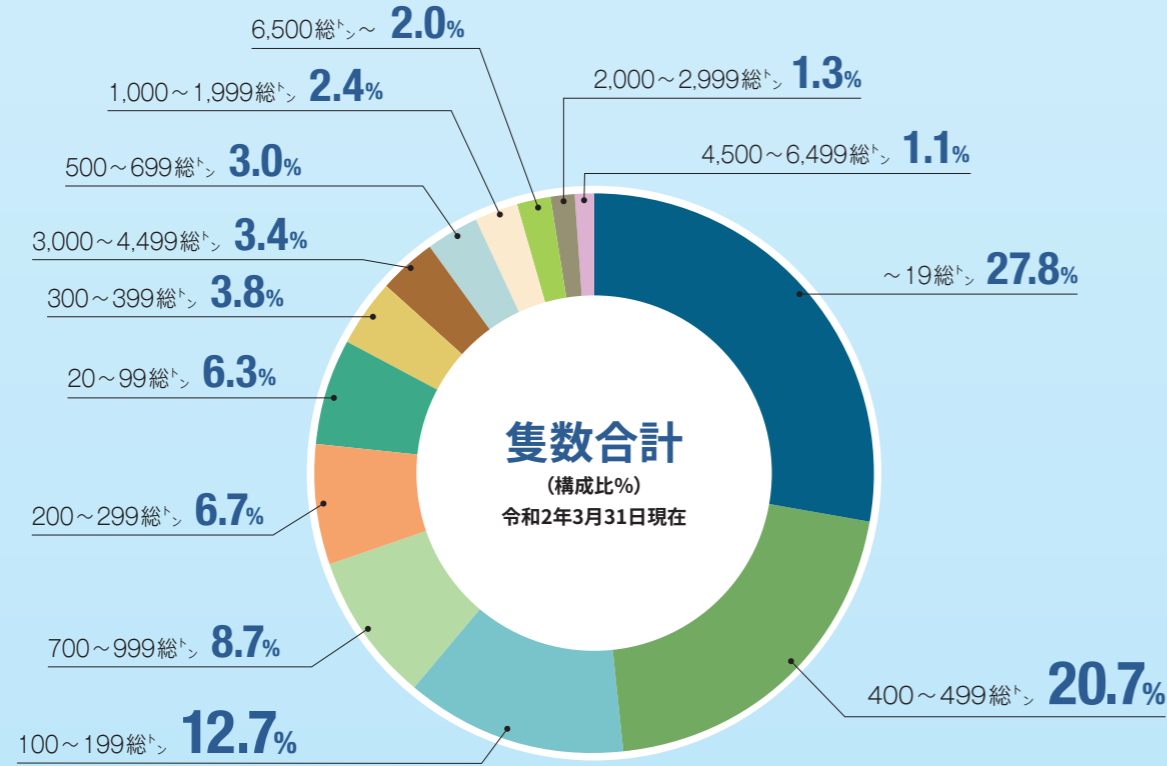


船種	平成22年3月31日		平成27年3月31日		令和2年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,596	1,711,142 (476)	3,449	1,780,643 (516)	3,526	2,145,665 (609)
自動車専用船	23	104,809 (4,557)	18	88,678 (4,927)	11	45,130 (4,103)
セメント専用船	150	393,443 (2,623)	144	404,204 (2,807)	134	388,963 (2,903)
砂・砂利・石材専用船	481	277,814 (578)	367	229,077 (624)	325	211,433 (651)
貨物船計	4,250	2,487,208 (585)	3,978	2,502,602 (629)	3,996	2,791,191 (698)
油送船	1,028	778,642 (757)	961	983,285 (1,023)	941	950,572 (1,010)
特殊タンク船	331	199,491 (603)	296	200,382 (677)	288	199,435 (692)
合計	5,609	3,465,341 (618)	5,235	3,686,269 (704)	5,225	3,941,198 (754)

(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砂・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68%、1,000総トン以上が16%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21%の大型化がみられる。

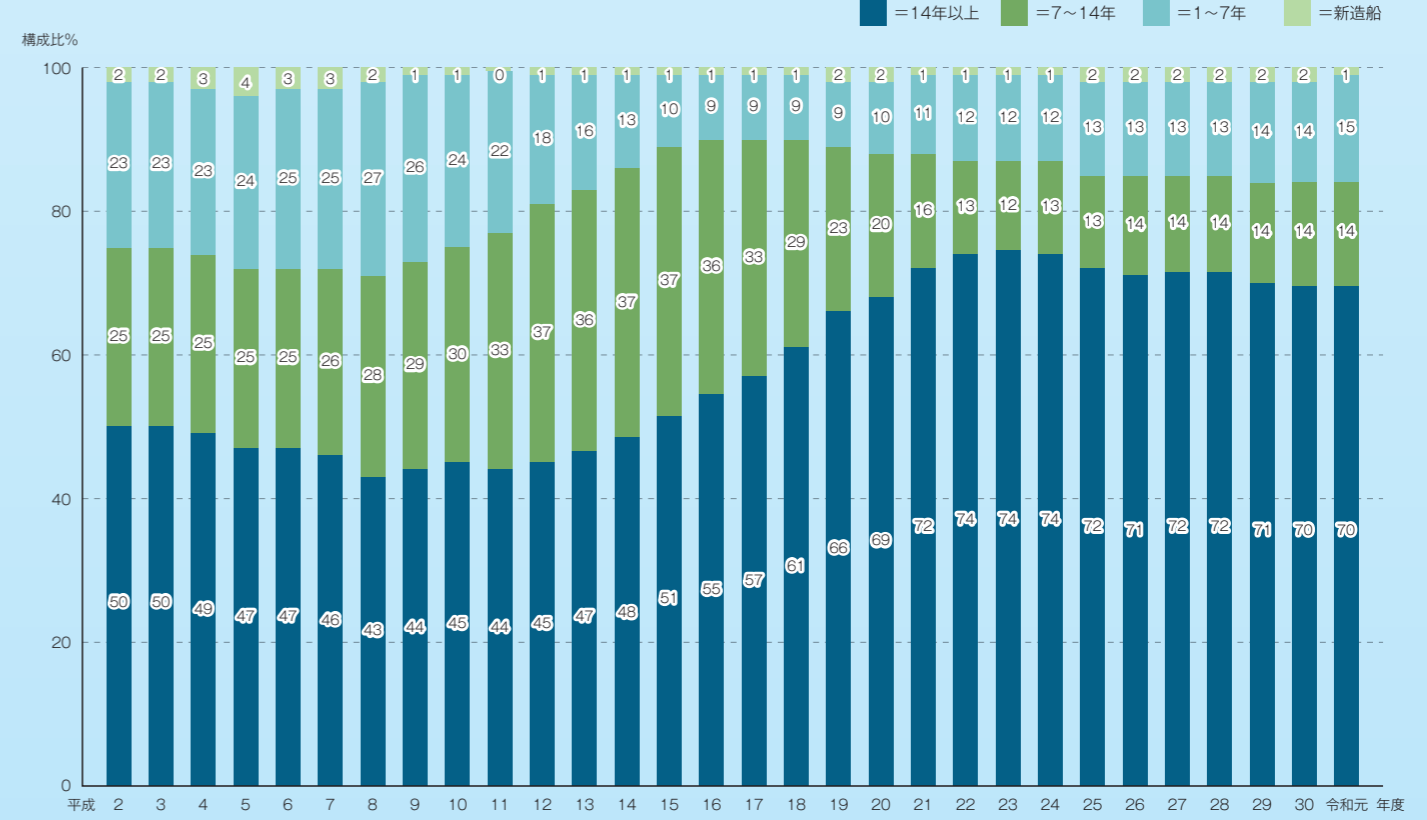


船齢別状況

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69%、総トン数比47%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508総トンとなっており、小型船ほど老齢化が進んでいるといえる。

内航船舶船齢構成の推移



(注) ここでは新造船とは、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。

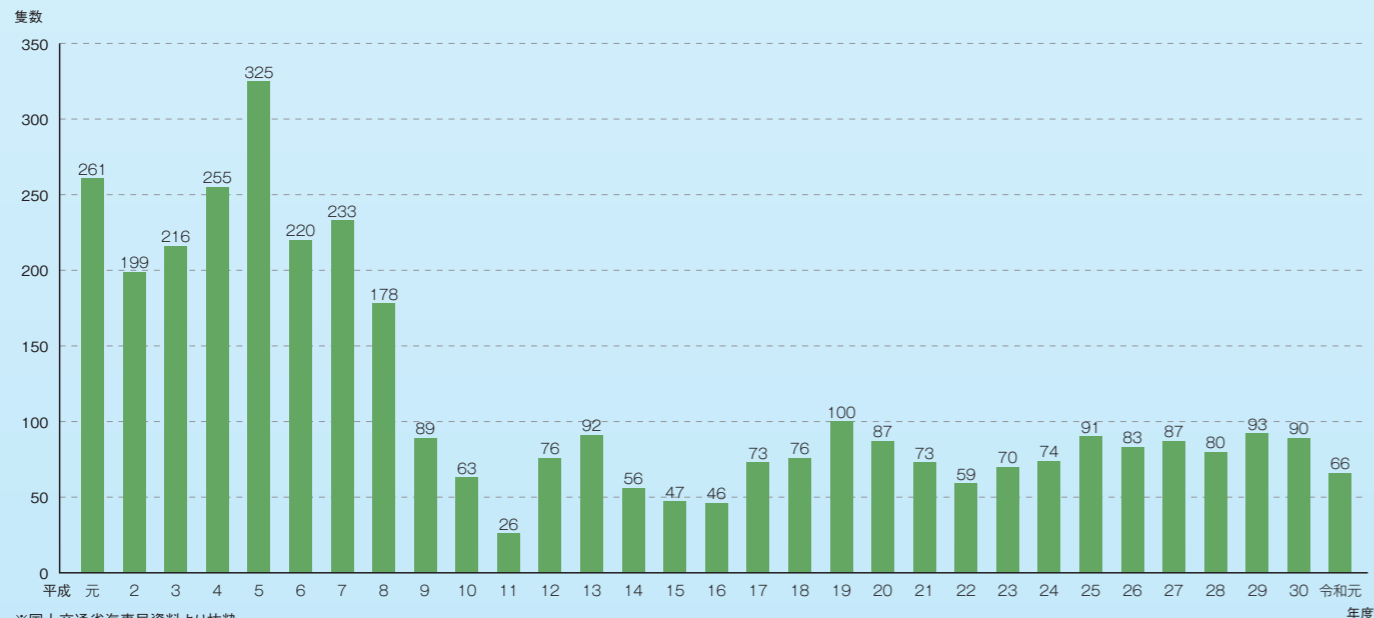
船型	平成22年3月31日				令和2年3月31日											
	隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		油送船(注)		貨物船(注)		合計		油送船(注)		貨物船(注)		合計	
	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%
~19総トン	1,392	24.8	20,068	0.6	108	8.8	1,835	0.2	1,347	33.7	18,873	0.7	1,455	27.8	20,708	0.5
20~99総トン	429	7.6	30,636	0.8	126	10.3	9,674	0.8	203	5.1	13,197	0.5	329	6.3	22,871	0.6
100~199総トン	1,093	19.5	190,976	5.5	195	15.9	33,573	2.9	470	11.8	80,355	2.9	665	12.7	113,928	2.9
200~299総トン	264	4.7	67,846	2.0	43	3.5	11,426	1.0	305	7.6	79,351	2.8	348	6.7	90,777	2.3
300~399総トン	202	3.6	70,856	2.0	63	5.1	22,161	1.9	137	3.4	47,615	1.7	200	3.8	69,776	1.8
400~499総トン	1,127	20.1	549,499	15.9	240	19.5	118,112	10.3	842	21.1	413,245	14.8	1,082	20.7	531,357	13.5
500~699総トン	249	4.4	162,892	4.7	40	3.3	25,197	2.2	116	2.9	71,996	2.6	156	3.0	97,193	2.5
700~999総トン	337	6.0	277,385	8.0	227	18.5	189,809	16.5	225	5.6	175,780	6.3	452	8.7	365,589	9.3
1,000~1,999総トン	154	2.7	228,938	6.6	30	2.4	46,495	4.0	98	2.5	139,854	5.0	128	2.4	186,349	4.7
2,000~2,999総トン	85	1.5	231,140	6.7	26	2.1	69,298	6.0	40	1.0	104,376	3.7	66	1.3	173,674	4.4
3,000~4,499総トン	146	2.6	539,359	15.6	123	10.0	454,107	39.5	55	1.4	208,629	7.5	178	3.4	662,736	16.8
4,500~6,499総トン	54	1.0	279,966	8.1	4	0.3	18,107	1.6	55	1.4	286,375	10.3	59	1.1	304,482	7.7
6,500総トン以上	77	1.4	815,779	23.5	4	0.3	150,213	13.1	103	2.6	1,151,544	41.3	107	2.0	1,301,757	33.0
合計	5,609	100.0	3,465,341	100.0	1,229	100.0	1,150,007	100.0	3,996	100.0	2,791,190	100.0	5,225	100.0	3,941,197	100.0
うち100総トン以上	3,788	67.5	3,414,637	98.5	995	81.0	1,138,498	99.0	2,446	61.2	2,759,120	98.9	3,441	65.9	3,897,618	98.9
平均総トン			618				936				698				754	

(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興にかかわる石油製品用許可船を含まない。
 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、砂・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。

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:千トン	平均トン数	構成比%	総トン数 単位:千トン	平均トン数	構成比%	総トン数 単位:千トン	平均トン数	構成比%
新造船	20	1.6	46	1.2	66	1.3	10	480	0.8	57	1,246	2.1	67	1,014	1.7
1~7	227	18.5	547	13.7	774	14.8	253	1,112	22.0	831	1,520	29.8	1,084	1,400	27.5
7~14	280	22.8	479	12.0	759	14.5	469	1,675	40.8	479	999	17.1	948	1,248	24.0
14~	702	57.1	2,924	73.2	3,626	69.4	419	597	36.4	1,424	487	51.0	1,843	508	46.8
合計	1,229	100.0	3,996	100.0	5,225	100.0	1,150	936	100.0	2,791	698	100.0	3,941	754	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興にかかわる石油製品用許可船を含まない。
 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、砂・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。

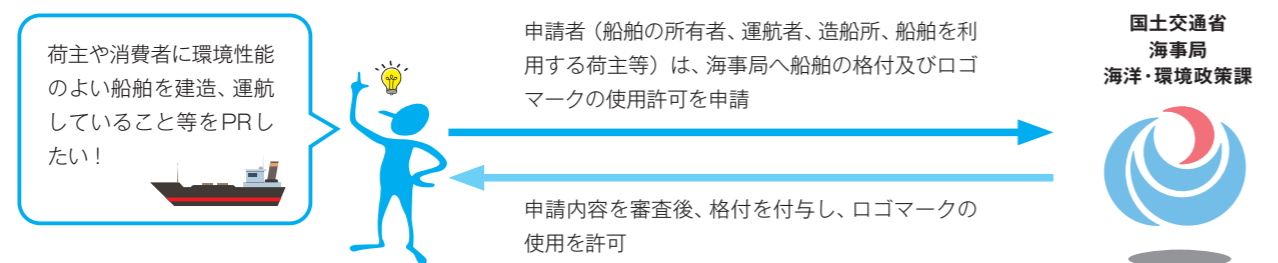
■ 内航船新造隻数の推移 (当該年度に進水した船舶数)



※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舶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CO₂排出削減に向けた施策として、船舶の省エネ・省CO₂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。



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。

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CO₂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、ホームページ等で活用できる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 (〒100-0013 東京都千代田区霞が関 2-1-3)
 電話番号: 03-5253-8636 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2年3月31日現在3,376であるが、このうち休止等事業者が504あり、営業事業者は2,872である。

その内訳は、登録事業者数では運送事業者が619、貸渡事業者が1,209の計1,828である。届出事業者では運送事業者が875、貸渡事業者が169の計1,044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1,209社のうち約6割が1隻所有の一杯船主である。

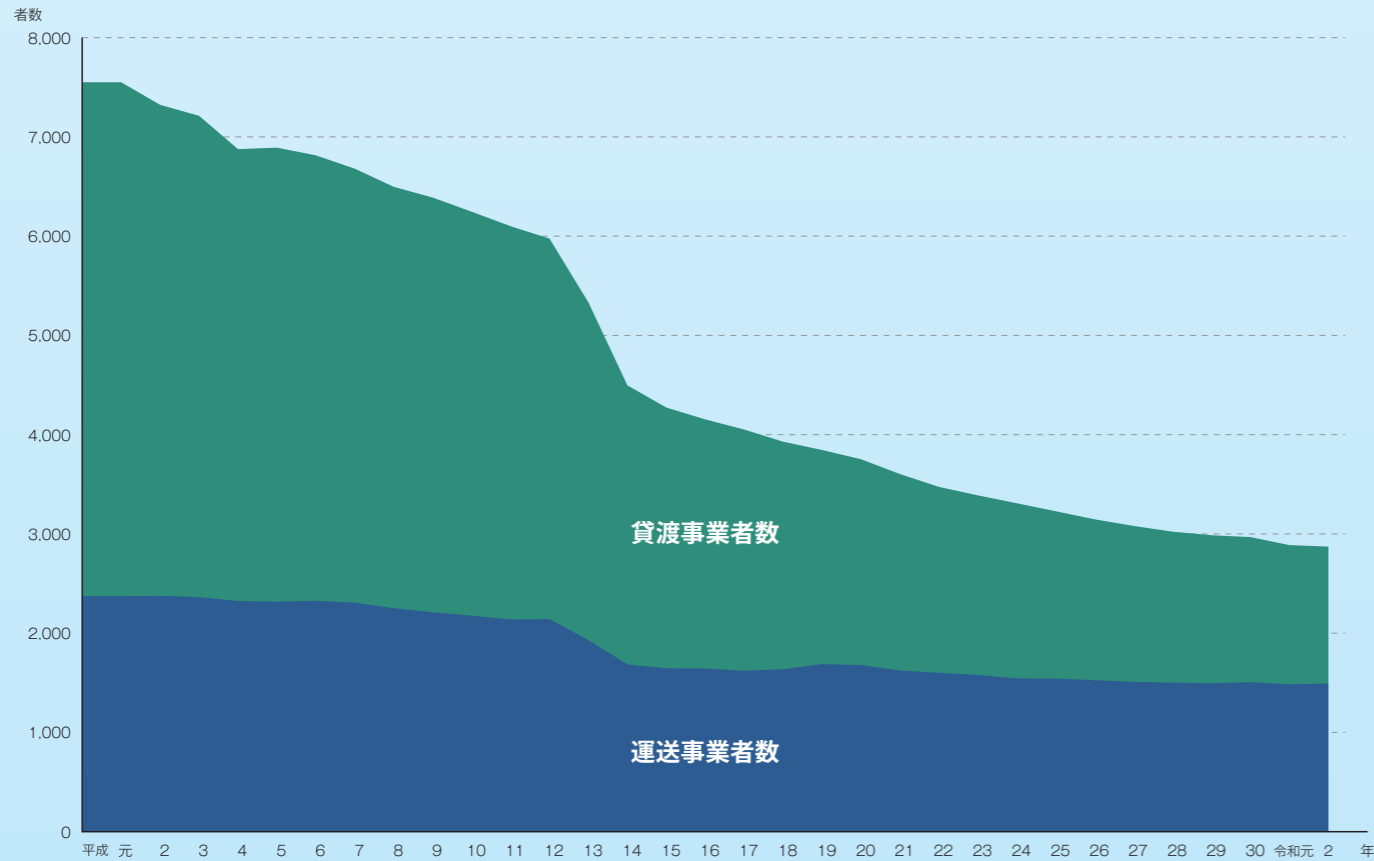


内航海運実事業者数

区分	登録事業者	届出事業者	合計
運送事業者数	619	875	1,494
貸渡事業者数	1,209	169	1,378
合計	1,828	1,044	2,872

(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	

(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。

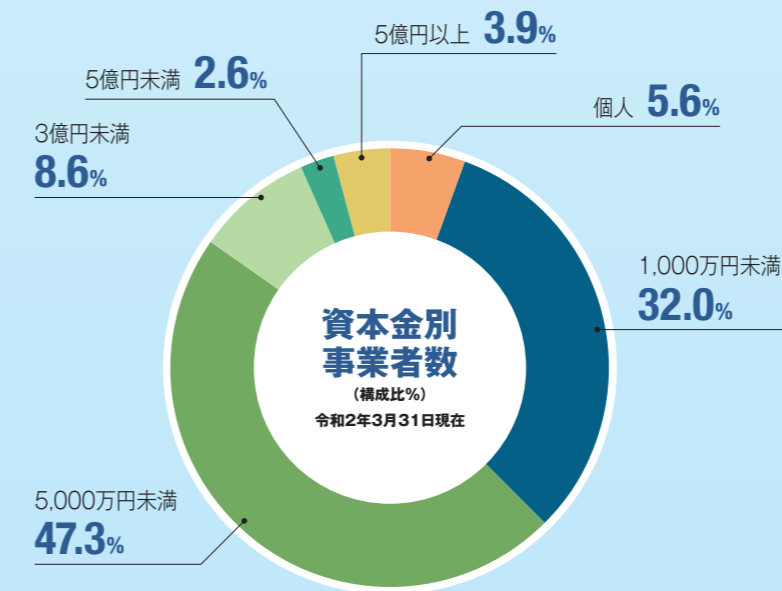
■ 登録事業者の企業規模

令和2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40%となっている。

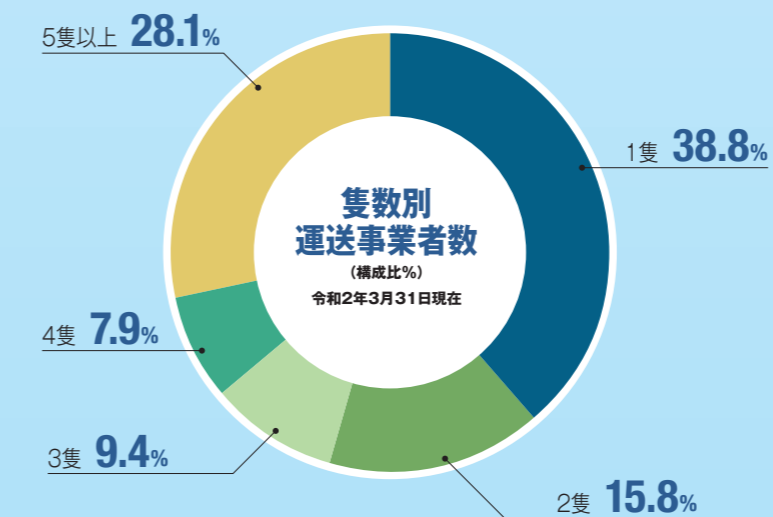
また、使用船腹量では運送事業者は2,000総トン以上が32%(10,000総トン以上が9%)を占めており、貸渡事業者では500総トン以上が49%(2,000総トン以上が21%)となっている。

(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。



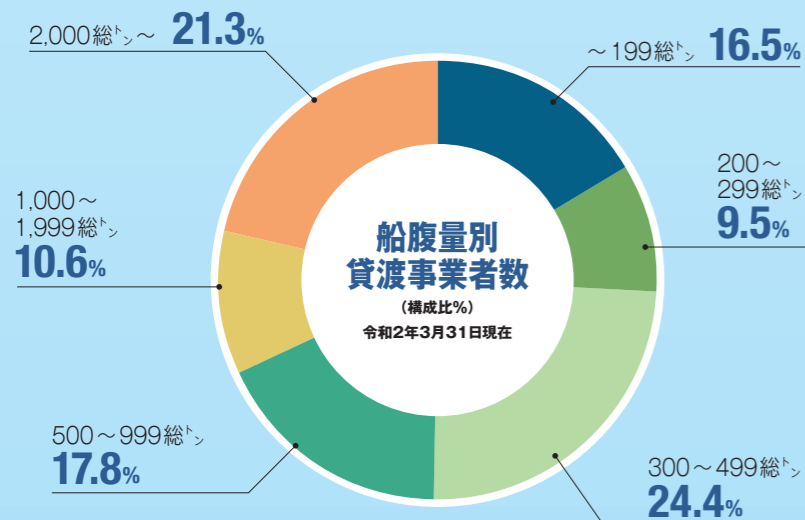
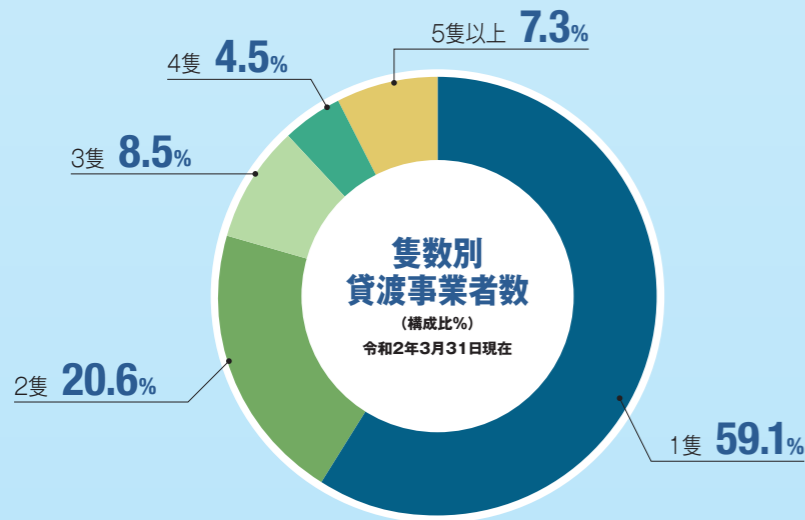
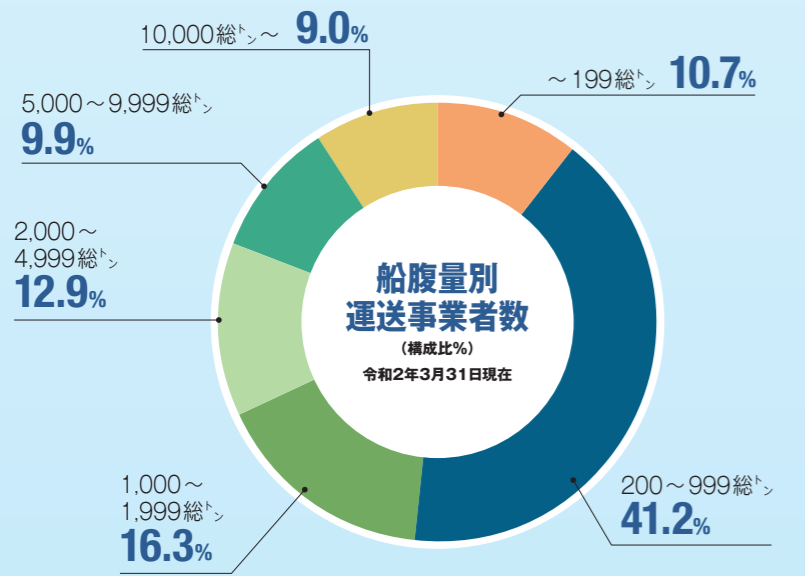
資本金別登録事業者数

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	14	2.3	88	7.3	102	5.6
1,000万円未満	117	18.9	468	38.7	585	32.0
5,000万円未満	311	50.2	554	45.8	865	47.3
3億円未満	103	16.6	55	4.5	158	8.6
5億円未満	24	3.9	23	1.9	47	2.6
5億円以上	50	8.1	21	1.7	71	3.9
合計	619	100.0	1,209	100.0	1,828	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	240	38.8
2隻	98	15.8
3隻	58	9.4
4隻	49	7.9
5隻以上	174	28.1
合計	619	100.0



運航船腹量別に見た運送事業者数

運航船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199 総トン	66	10.7
200 ~ 999 総トン	255	41.2
1,000 ~ 1,999 総トン	101	16.3
2,000 ~ 4,999 総トン	80	12.9
5,000 ~ 9,999 総トン	61	9.9
10,000 総トン~	56	9.0
合計	619	100.0

貸渡隻数別に見た貸渡事業者数

貸渡隻数	事業者数	構成比 (%)
1 隻	714	59.1
2 隻	249	20.6
3 隻	103	8.5
4 隻	55	4.5
5 隻以上	88	7.3
合計	1,209	100.0

貸渡船腹量別に見た貸渡事業者数

貸渡船腹量	事業者数	構成比 (%)
~ 199 総トン	199	16.5
200 ~ 299 総トン	115	9.5
300 ~ 499 総トン	295	24.4
500 ~ 999 総トン	215	17.8
1,000 ~ 1,999 総トン	128	10.6
2,000 総トン~	257	21.3
合計	1,209	100.0

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。

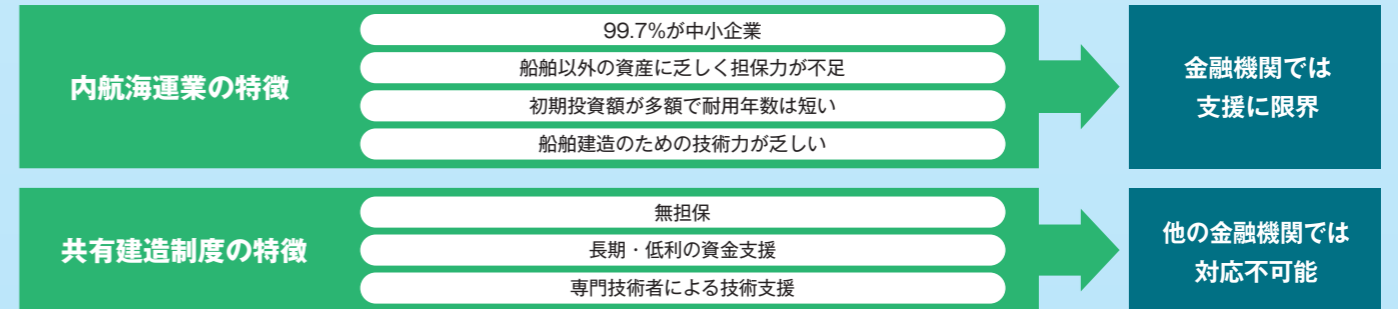
また、同機構では共有建造のほか、①内航船舶に対する技術指導、②内航船舶近代化のための調査研究、③竣工後の技術支援等を通じて総合的に内航海運業界の基盤強化に力を注いでいる。

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



【セメント専用船】

先進二酸化炭素低減化船

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「先進二酸化炭素低減化船」は、二酸化炭素排出量削減率16%以上の省エネ性能を要求する船舶であり、平成22年度に船舶共有建造制度に取り入れて以来、今日までに22隻が建造されている。要件に合致して認定され、船舶共有建造制度を利用するものには、基準金利から0.3%が低減される。認定に必要な水槽試験の費用・負担を軽減できるモデル船型の普及にも努めている。

最近5年間の内航船舶共有建造実績

船種	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	
貨物船	隻数	4	5	6	8	4
	総トン数	16,648	11,597	40,347	27,771	26,829
油送船	隻数	6	6	4	7	2
	総トン数	4,992	2,946	8,776	3,545	4,921
その他	隻数	5	5	3	3	6
	総トン数	17,998	3,495	7,248	2,094	7,845
合計	隻数	15	16	13	18	12
	総トン数	39,638	18,038	56,371	33,410	39,595

(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



【ケミカル船】

499総トン、1,230m³
LBDD (m) : 60.00 × 10.00 × 4.50 × 4.221

環境にやさしい内航海運

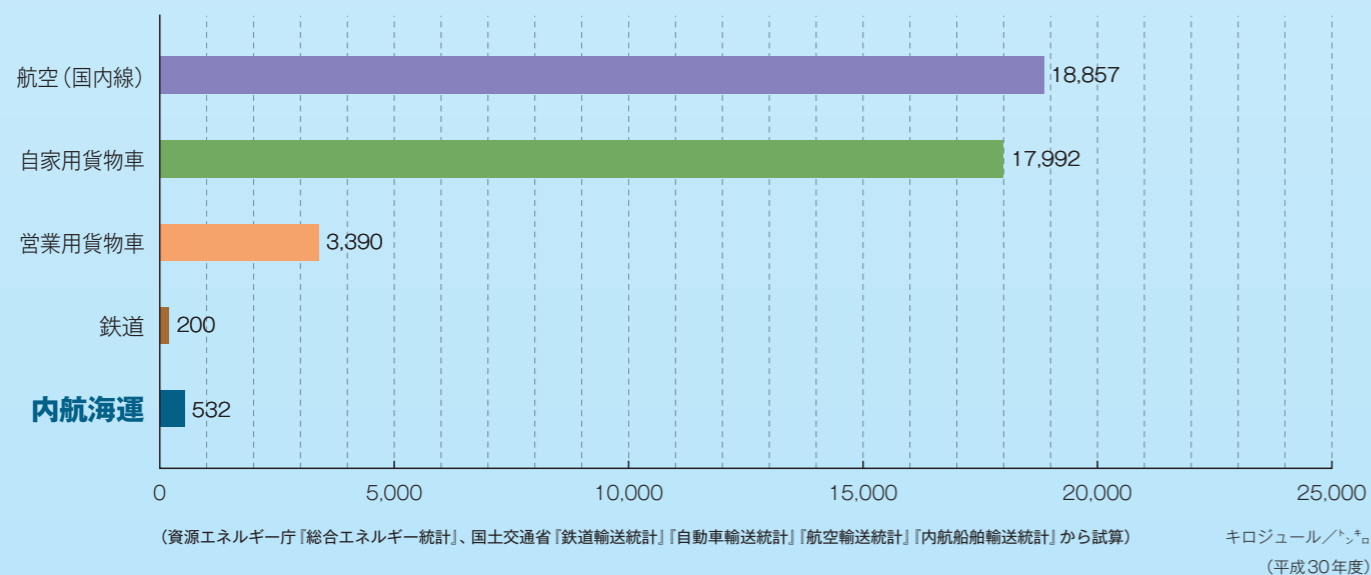
エネルギー効率のよい内航海運

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1/6、また、CO₂排出原単位でも約1/5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。

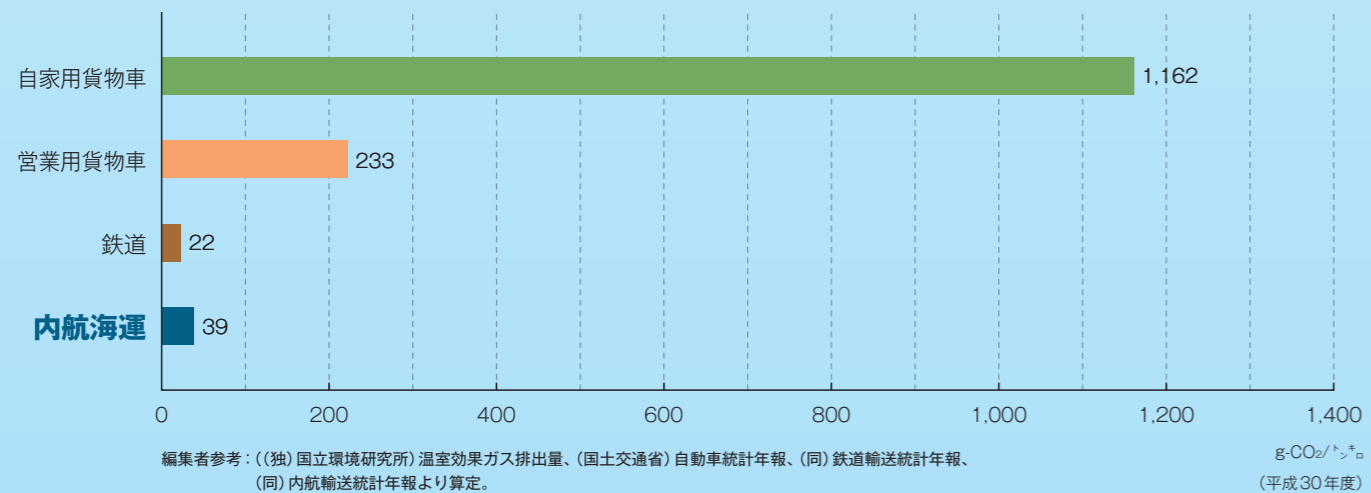
国内の貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じた道路混雑や騒音公害への対応と、二酸化炭素排出の削減を目指す地球温暖化対策等の環境問題への取り組みが強く求められている。そこで、トラックが運んでいる貨物の一部を二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運や鉄道に振り替える“モーダルシフト”が推進されている。

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



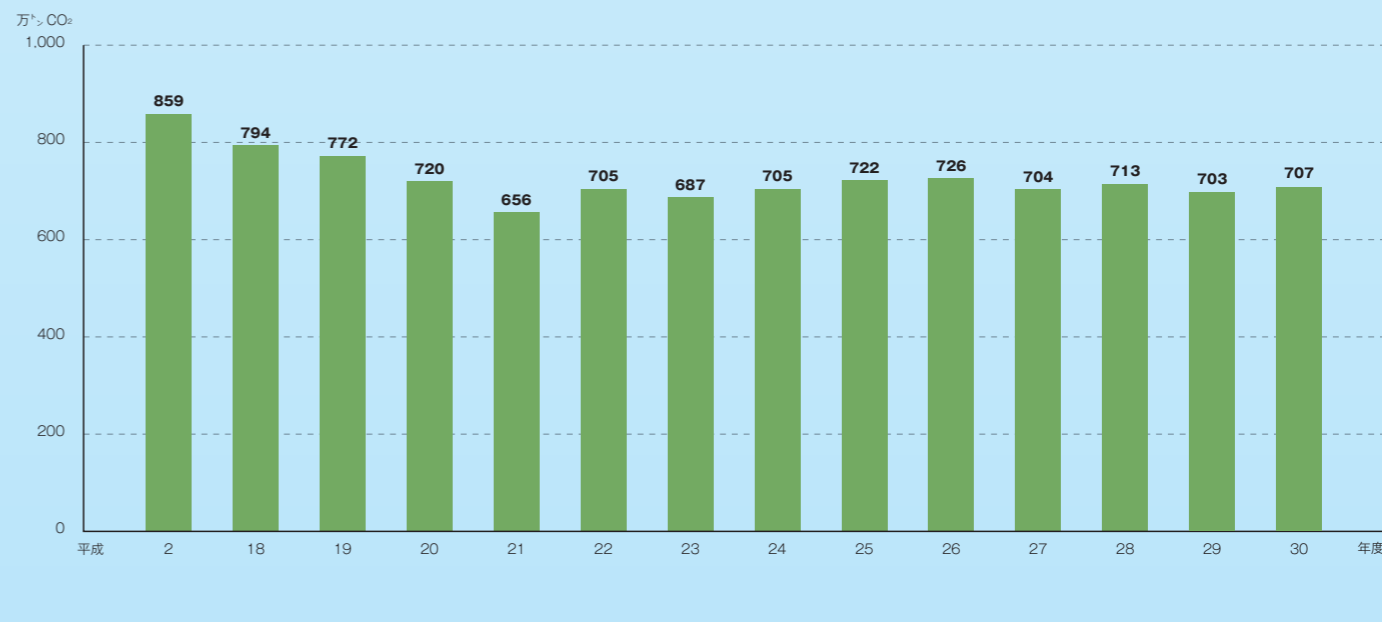
内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み

当総連合会ではボランタリープランとして、令和2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。

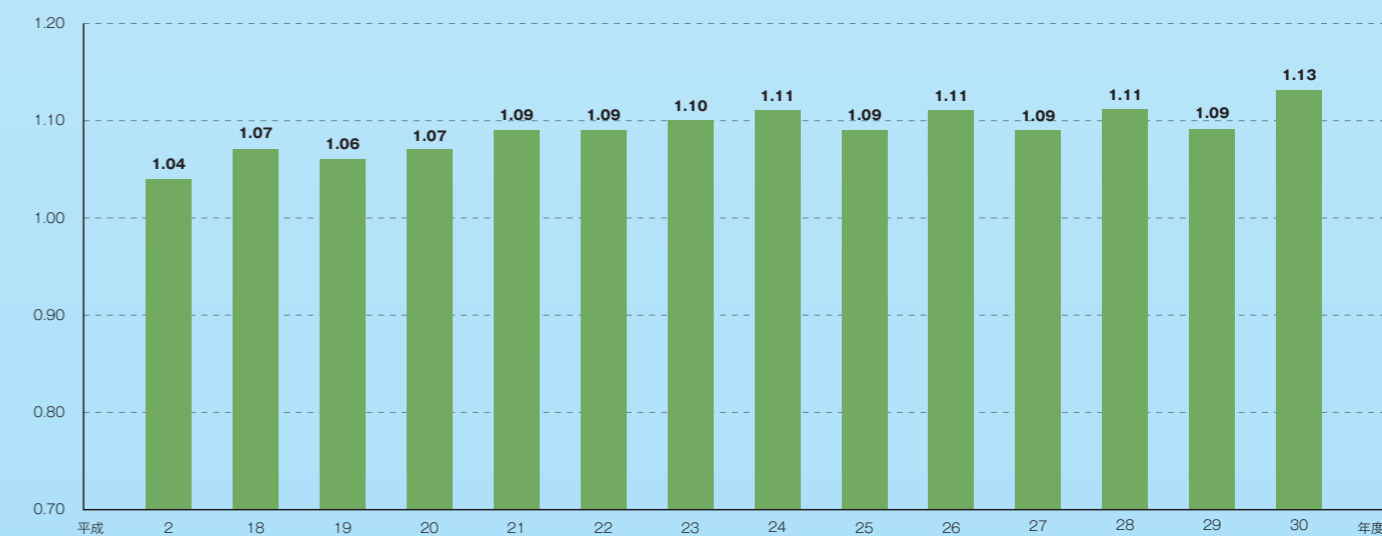
平成30年度では、前年度に比較し、生産活動量(輸送トン)は輸送需要の低迷により僅かに減少(1.0%)したものの、二酸化炭素排出量は0.6%増加した。平成30年度の排出量は、平成2年度の859万トンに対し707万トンとなり、152万トン(18%)減少した。

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、平成30年度は前年度に比較し3.5%増加した。

CO₂排出量



CO₂排出原単位指数



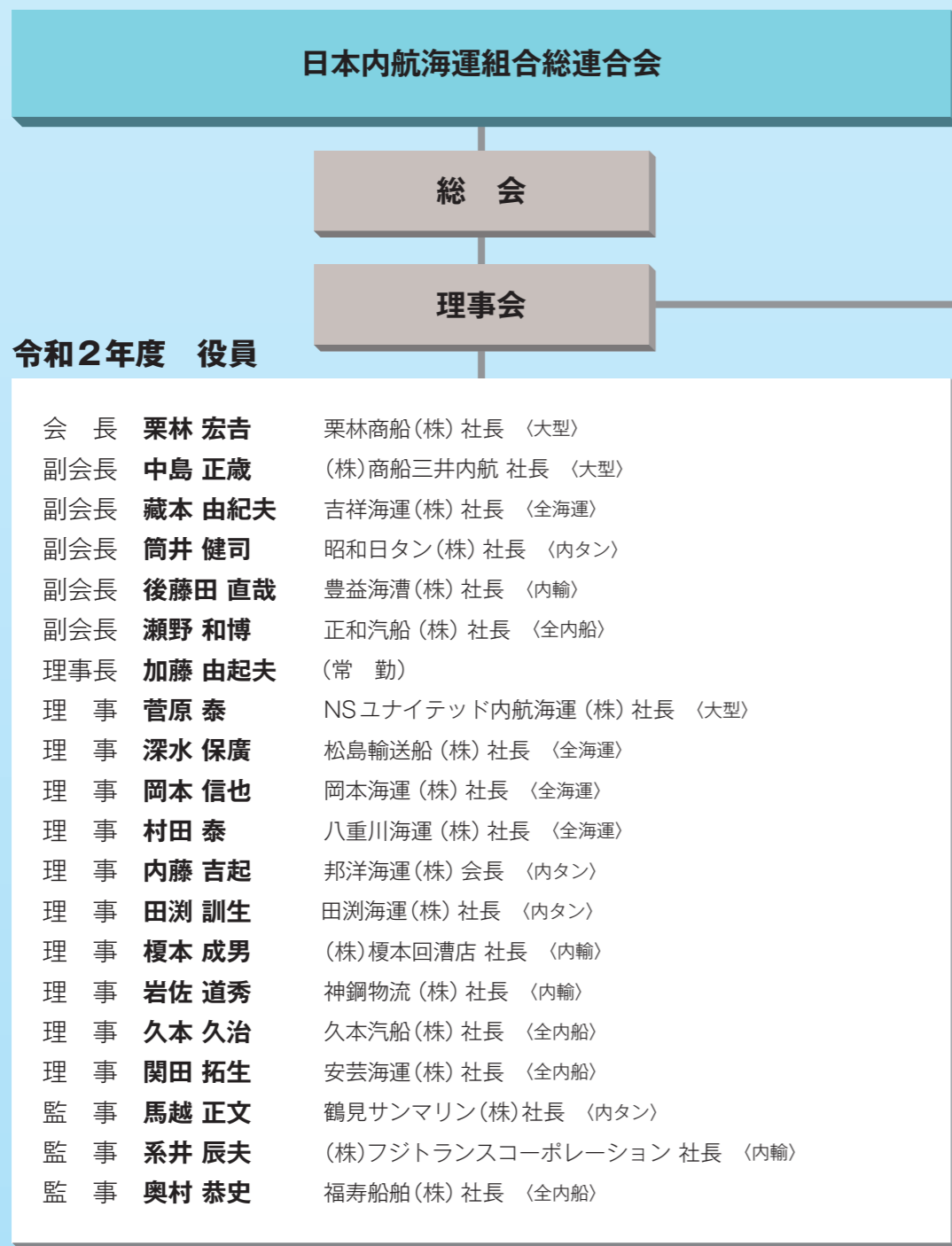
内航総連合会の事業

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2年4月1日現在

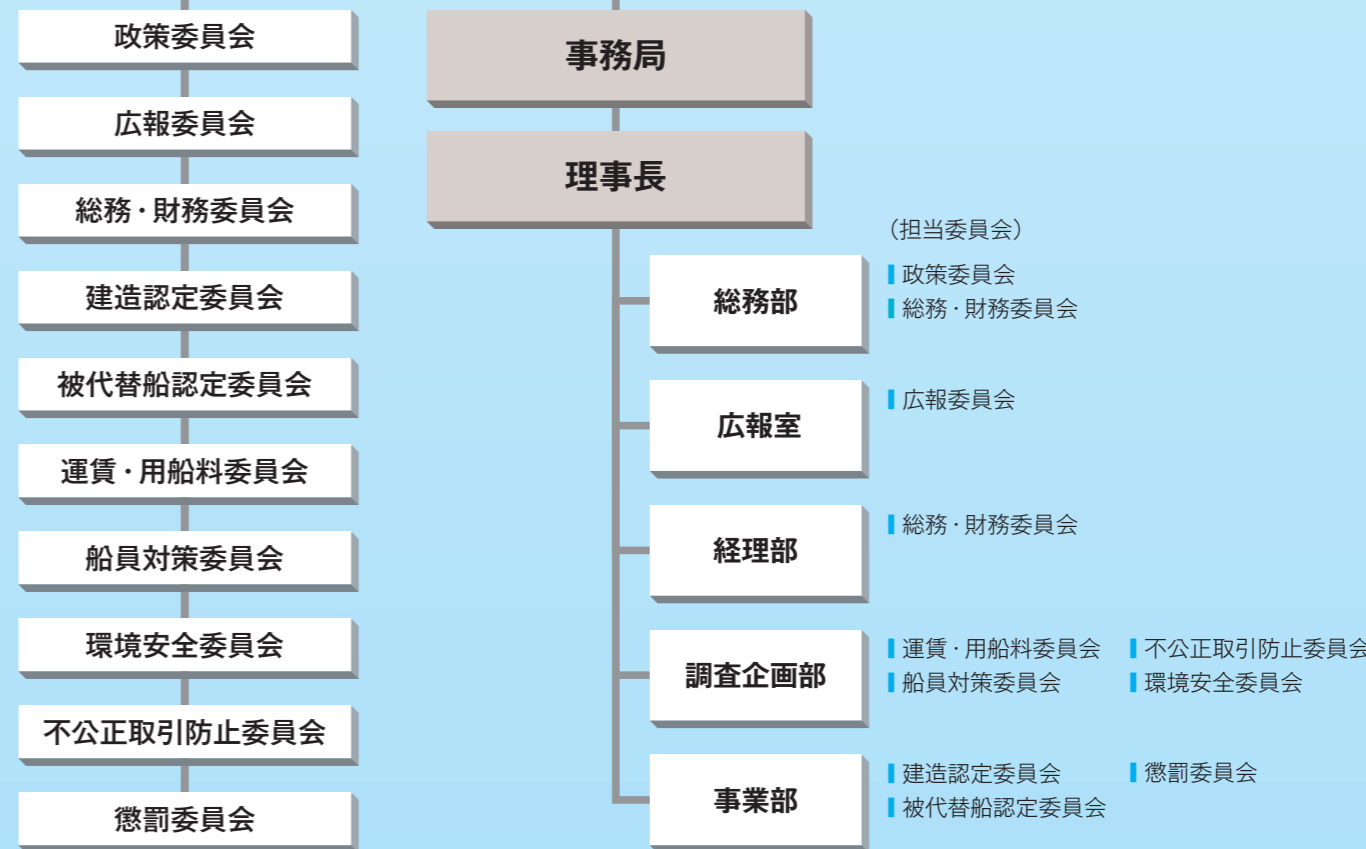
内航大型船輸送海運組合 会長 中島 正歳 組合員は、主として1,000総噸以上の貨物船オペレーターで、外航船社系列または定期航路業者が主体	〈大型〉	会員数		船腹量		
		26社	182	隻数	総噸数	重量噸数
		808,327		792,067		

全国海運組合連合会 会長 藏本 由紀夫 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	〈全海運〉	会員数		船腹量		
		1,542社	18	26	隻数	総噸数
		1,951		1,461,683		2,842,462

全国内航タンカー海運組合 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%	〈内タン〉	会員数		船腹量		
		514社	894	隻数	総噸数	貨物艙容積 m³
		889,772		1,629,210		

全国内航輸送海運組合 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	〈内輸〉	会員数		船腹量		
		71社	434	隻数	総噸数	重量噸数
		665,018		1,011,490		

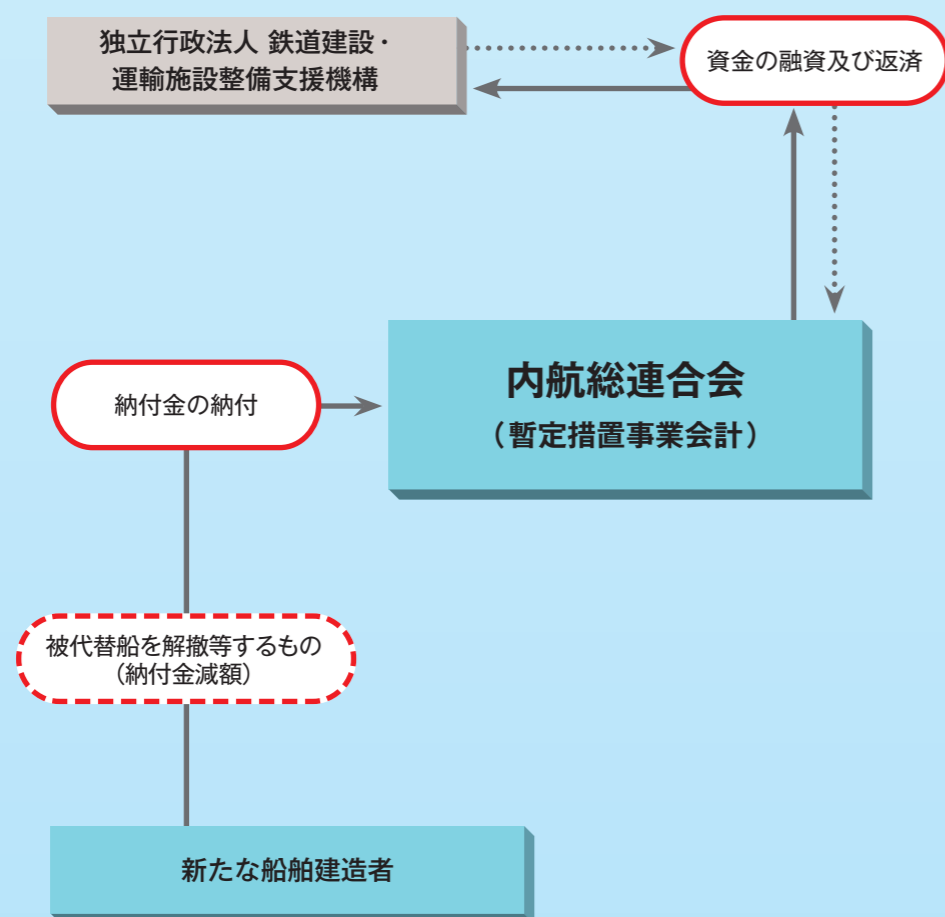
全日本内航船主海運組合 会長 瀬野 和博 主として中型の貨物船を所有する船主により構成される組合	〈全内船〉	会員数		船腹量		
		330社	486	隻数	総噸数	重量噸数
		541,345		932,751		



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4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は、約1,472億円が納付された。

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、令和元年度末時点では41億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

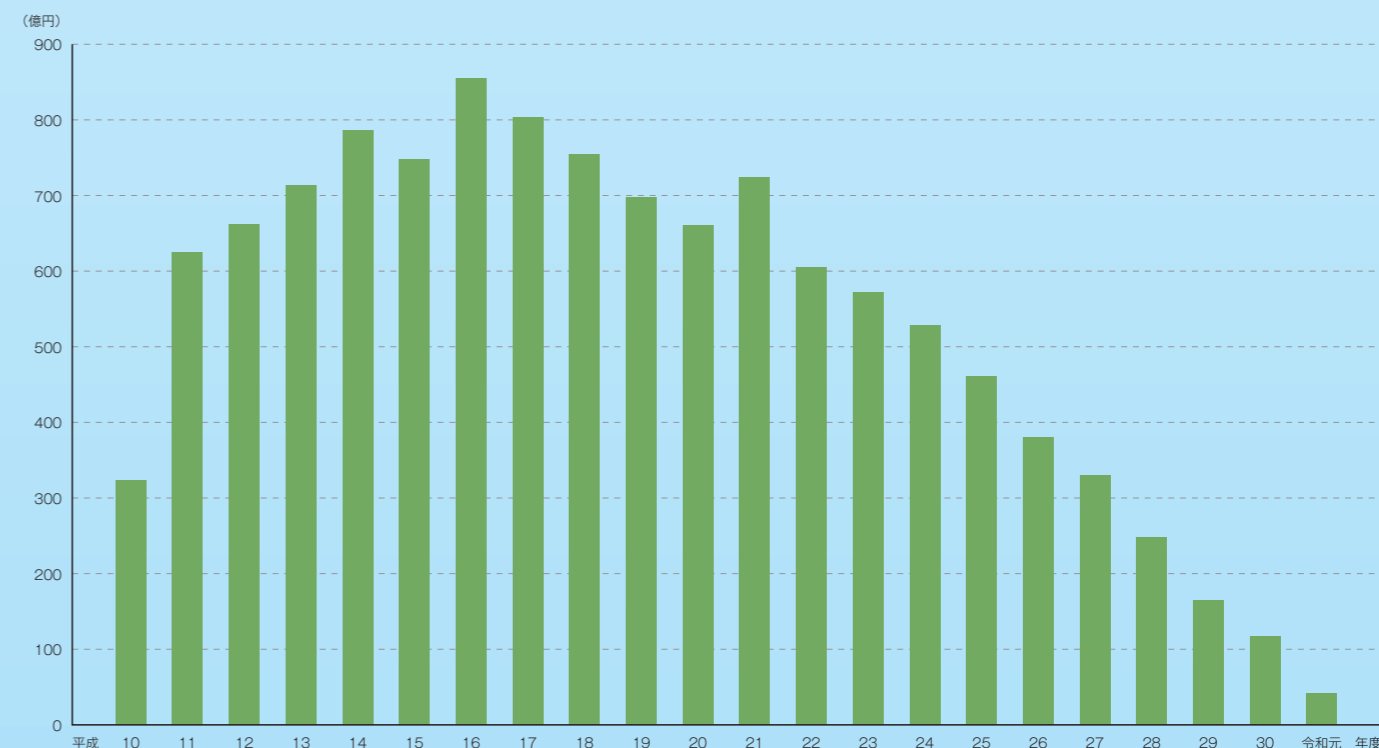
建造等納付金（認定）

隻数	トビ数	金額（円）
2,032	4,615,212	147,284,670,773

※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
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	



Ⅲ. 船員対策

船員の安定的確保

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、内航船員の働き方改革が求められており、将来の内航海運を担う若者に選ばれる職業として働き方改革に向け準備を進める。

また、内航船員の現状は、令和元年10月時点で21,213名となっており、昨年比約300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

令和元年度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、内航船員の働き方改革が議論されることになった。内航業界として海上労働の特殊性を考慮した上で、幅広い観点から議論し、荷主の協力・理解や行政の強い関与等を提言していく。

また、令和2年夏頃を目途に方向性の取りまとめがされることになっているので、労働関係法令・制度の改正・見直しに向けた具体的な準備を進める。

② 船員の健康確保

内航船員の働き方改革に伴い令和元年9月に設置された「船員の健康確保に関する検討会」において議論されることになった。内航業界として海上労働の特殊性を考慮した上で、産業医制度の導入、ストレスチェック制度の導入、長時間労働者への面接指導、メンタルヘルス対策等について、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、海洋共生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。

③ (独)海技教育機構の養成定員の拡大

(独)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。

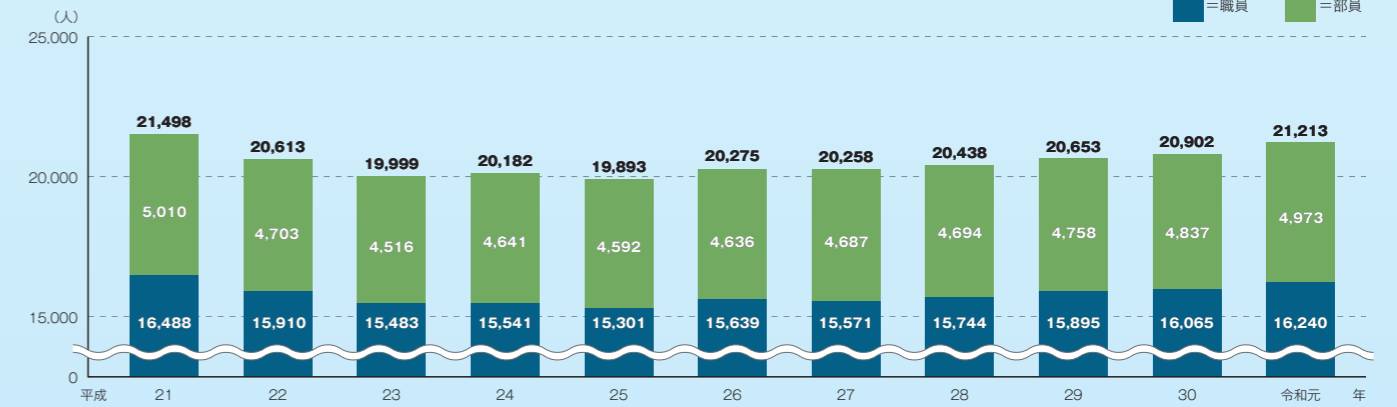
④ 内航未来創造プランに基づく各種検討会

内航未来創造プランで設置された各種検討会において、内航業界の意見が反映されるよう述べていく。

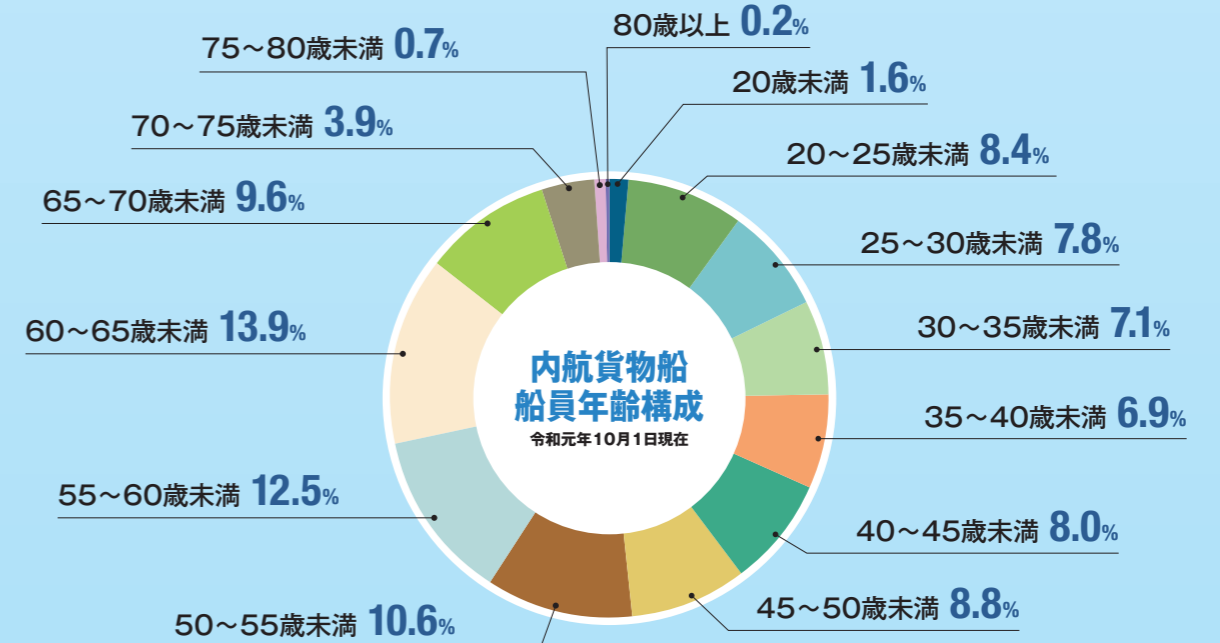
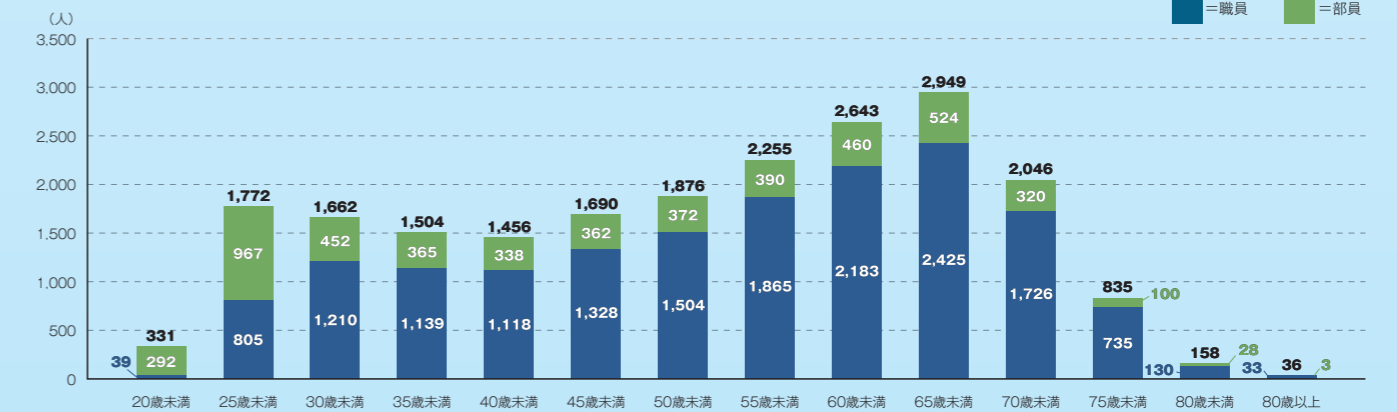
⑤ 女性の活躍促進

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。

■ 内航船員数の推移



■ 内航船員の年齢構成



⑥ 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籍生を対象に、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。

⑦ 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金基金を拠出して、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。

⑧ 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

⑨ 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・育成対策諸活動を支援している。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。

⑩ 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。

⑪ 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。

⑫ 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。

⑬ 船員計画雇用促進支援事業

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(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。

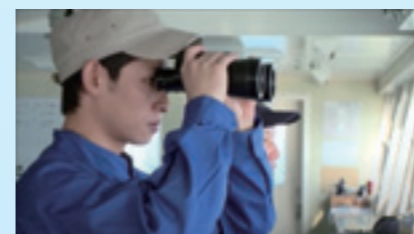
⑭ 若年船員OJT助成制度

若年船員を初めて内航船に雇用して、OJT教育(船上教育訓練)を実施する事業者に助成金を支給し、若年船員の早期育成を図る制度である。

⑮ 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バ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、内航事業者にアンケート調査を実施し、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を調査して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2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。

また、「物流分野におけるCO₂削減対策促進事業」の一環として国土交通省海事局が「船舶における低炭素機器導入事業」（環境省連携対策）を策定したので、内航海運事業者が同事業に参加するよう努める。



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。

本制度導入後は「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。

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いるため、当総連合会はそれらに協力していく。

- 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。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

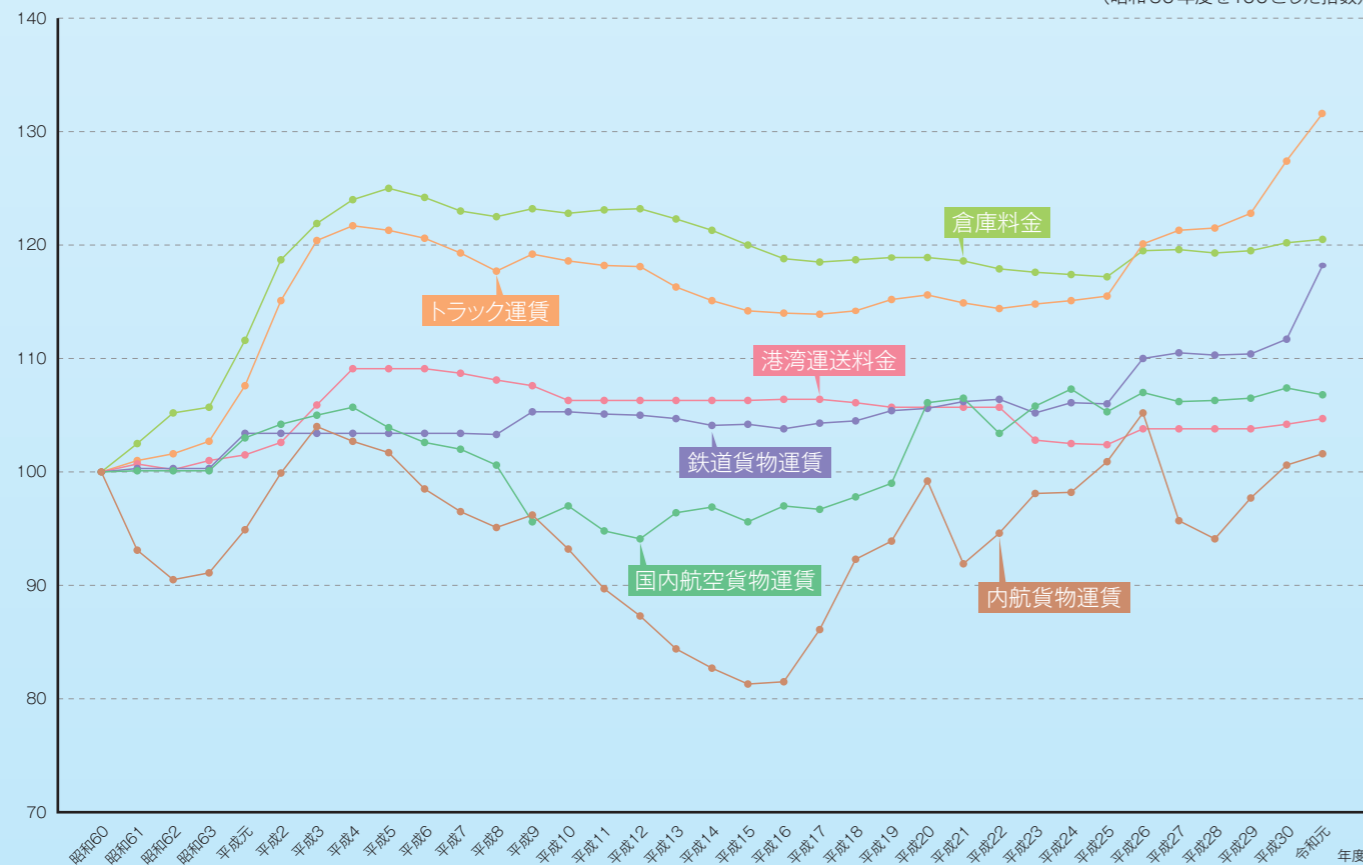
基盤を巡る当面の問題として、新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延の影響がある。当総連合会が主要オペレーターを対象に行っている輸送量調査では、2019年度の貨物船（油送船を除く）の輸送量は前年度比5%減、油送船は同4%減で、年間を通じて多くの品目で輸送量が減ったが、特に2020年になってからは新型コロナウイルス感染症の経済面での影響で減少に拍車がかかった。今後、荷動きが更に悪化し、それに伴って内航海運事業者の経営に深刻な影響が及ぶことも懸念されるので、当総連合会は政府と連携しながら必要な対策を講じていく。

一方、中長期的には内航海運は船舶の老齢化と並んで、船員の高齢化問題を抱えている。とりわけ若年船員の不足は顕著で、今後、新型コロナウイルス感染症が収束した後の輸送需要の動向次第では、船員不足による輸送障害の発生も懸念されるところである。安定的輸送の確保という点で、船員、特に若年船員の内航海運への就労と定着を推進することが喫緊の課題であり、そのためには内航船員という職業を働き易く魅力のあるものにしなければならない。給与などの処遇だけでなく、船員労働の在り方そのものを見直し、改革していくことが求められている。国土交通省の交通政策審議会海事分科会の船員部会で船員の働き方改革について検討が行われており、その報告を受けて具体的な施策が講じられることが期待される。

船舶の老齢化に関しては、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が続いている。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、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。

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船籍船、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。

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している。

また、(公財)日本海事広報協会を中心に、海事関係5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、豊橋市で実施。今回は、新潟市の全小学校を対象としている。

この他、「海フェスタ」「丸の内キッズジャンボリー」や、今治市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。

