

令和4年度版

Coastal Shipping of Japan 2022

内航海運の 活動



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

令和4年に沖縄県は本土復帰50年
那覇港管理組合は設立20年を迎えました。

CONTENTS

1	内航貨物輸送 各種内航船舶 輸送量 輸送機関別輸送量 主要品目別内航輸送量	02 04 05 06
2	内航船舶 船種別状況 船型別状況 船齢別状況	07 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 Ⅱ．内航海運暫定措置事業の概要 Ⅲ．CSR の推進 Ⅳ．船員対策 Ⅴ．環境・安全対策 Ⅵ．モーダルシフトの推進等 Ⅶ．経営基盤強化 Ⅷ．カボタージュ制度の堅持 Ⅸ．新型コロナウイルス感染症への対応及び災害対策等 Ⅹ．広報活動	18 20 21 22 25 27 27 28 29 29

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

749総トン
2,316.23重量トン
LBDd (m) : 77.50 × 13.00 × 8.07 / 4.72 × 4.69



油送船

999総トン
2,490m³
LBDd (m) : 76.00 × 12.00 × 5.50 × 5.02



ケミカル船(液体化学薬品ばら積み船)

435総トン
705.884m³
LBDd (m) : 54.00 × 9.40 × 4.30 × 3.83



特殊タンク船(LPG 船)

749総トン
1,459m³
LBDd (m) : 63.00 × 11.50 × 4.90 × 4.15



コンテナ船

1,594総トン
2,450重量トン
LBDd (m) : 105.00 × 15.10 × 9.15 × 4.90
コンテナ積載本数：20フィートで248本
うち冷凍コンテナ積載本数：× 40本
※内航海運省エネルギー化実証事業採択船



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

609総トン
1,767重量トン
LBDd (m) : 68.50 × 12.50 × 7.50 × 4.60



石炭専用船

18,419総トン
15,000重量トン
LBDd (m) : 149.91 × 27.20 × 14.20
省エネ型電子制御主機搭載、二酸化炭素排出削減船
自動荷役装置(セルフ・アンローダー) 搭載



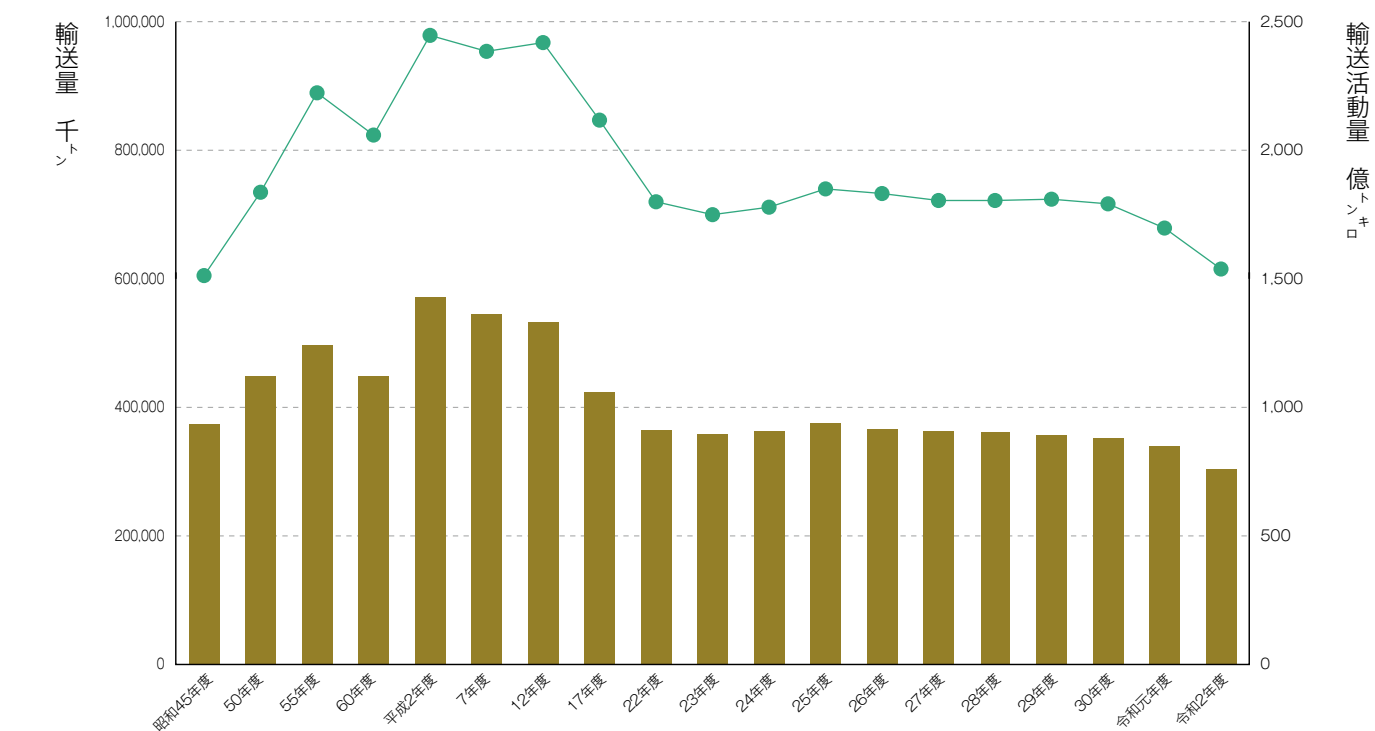
ガット船(一般貨物船兼砂利運搬船)

499総トン
1,730重量トン
LBDd (m) : 59.20 × 13.20 × 7.55 × 4.60

※内航海運省エネルギー化実証事業は、国土交通省と経済産業省が内航海運の省エネルギー化を推進するため、「革新的省エネルギー技術(ハード対策)」と「運航計画・配船計画の最適化(ソフト対策)」を組み合わせた船舶の省エネルギー効果を実証する事業者に対して必要な設備費、設計・工費、検証等費用の一部を補助しているもの。本船は、高速内航コンテナ船による高効率化プロペラ、航海支援装置と陸上支援システム導入による省エネ実証事業が認証された。

輸送量

内航貨物輸送量は令和2年度で、輸送トン数が対前年度比10.4%の減少、輸送トンキロが対前年度比で9.4%の減少となった。



内航貨物輸送量の推移

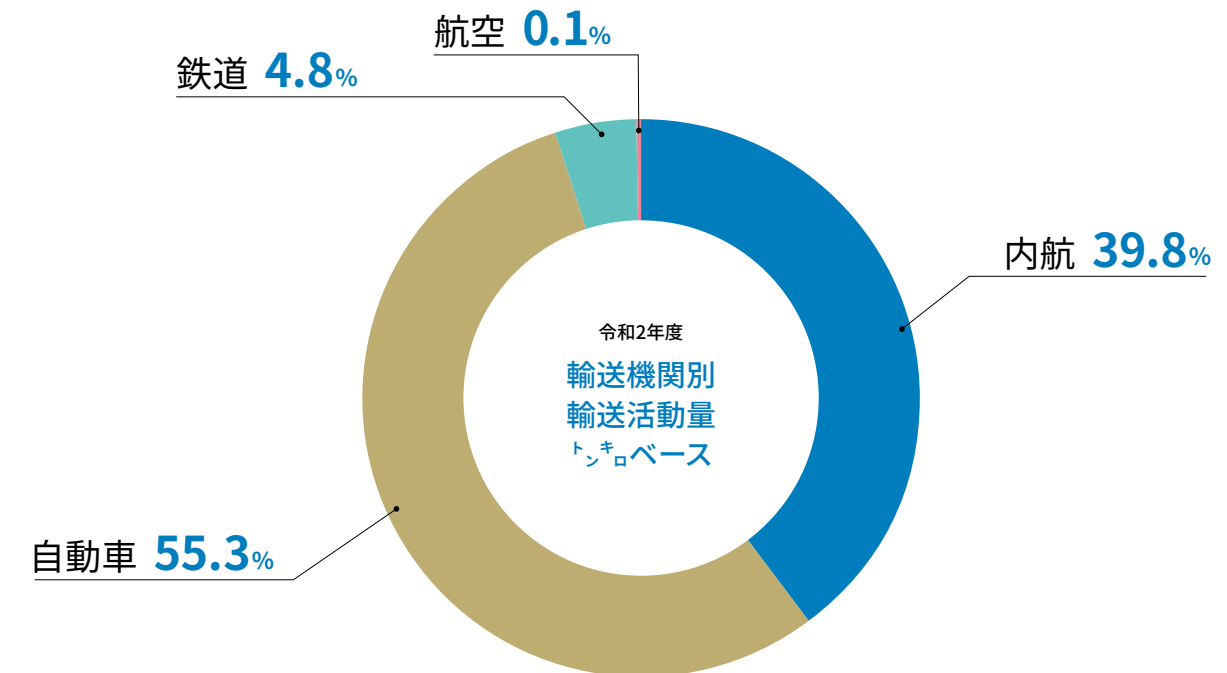
年度	輸送量 (千トン)			輸送活動量 (億トンキロ)		
		対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比
昭和 45 / 1970	376.647	100.0	—	1,512	100.0	—
50 / 1975	452.054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
55 / 1980	500.258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
60 / 1985	452.385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
平成 2 / 1990	575.199	152.7	106.9	2,445	161.7	108.8
7 / 1995	548.542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
12 / 2000	537.021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.3
17 / 2005	426.145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
22 / 2010	366.734	97.4	110.4	1,799	119.0	107.5
23 / 2011	360.983	95.8	98.4	1,749	115.7	97.2
24 / 2012	365.992	97.2	101.4	1,778	117.6	101.7
25 / 2013	378.334	100.4	103.4	1,849	122.3	104.0
26 / 2014	369.304	98.1	97.6	1,831	121.1	99.0
27 / 2015	365.486	97.0	99.0	1,804	119.3	98.5
28 / 2016	364.485	96.8	99.7	1,804	119.3	100.0
29 / 2017	360.127	95.6	98.8	1,809	119.6	100.3
30 / 2018	354.445	94.1	98.4	1,791	118.5	99.0
令和 元 / 2019	341.450	90.7	96.3	1,697	112.2	94.8
2 / 2020	306.076	81.3	89.6	1,538	101.7	90.6

(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令和2年度で、輸送量が7.4%であるが、輸送活動量で39.8%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2年度の平均輸送距離でみると503kmで、自動車の9倍である。



輸送機関別輸送量の推移

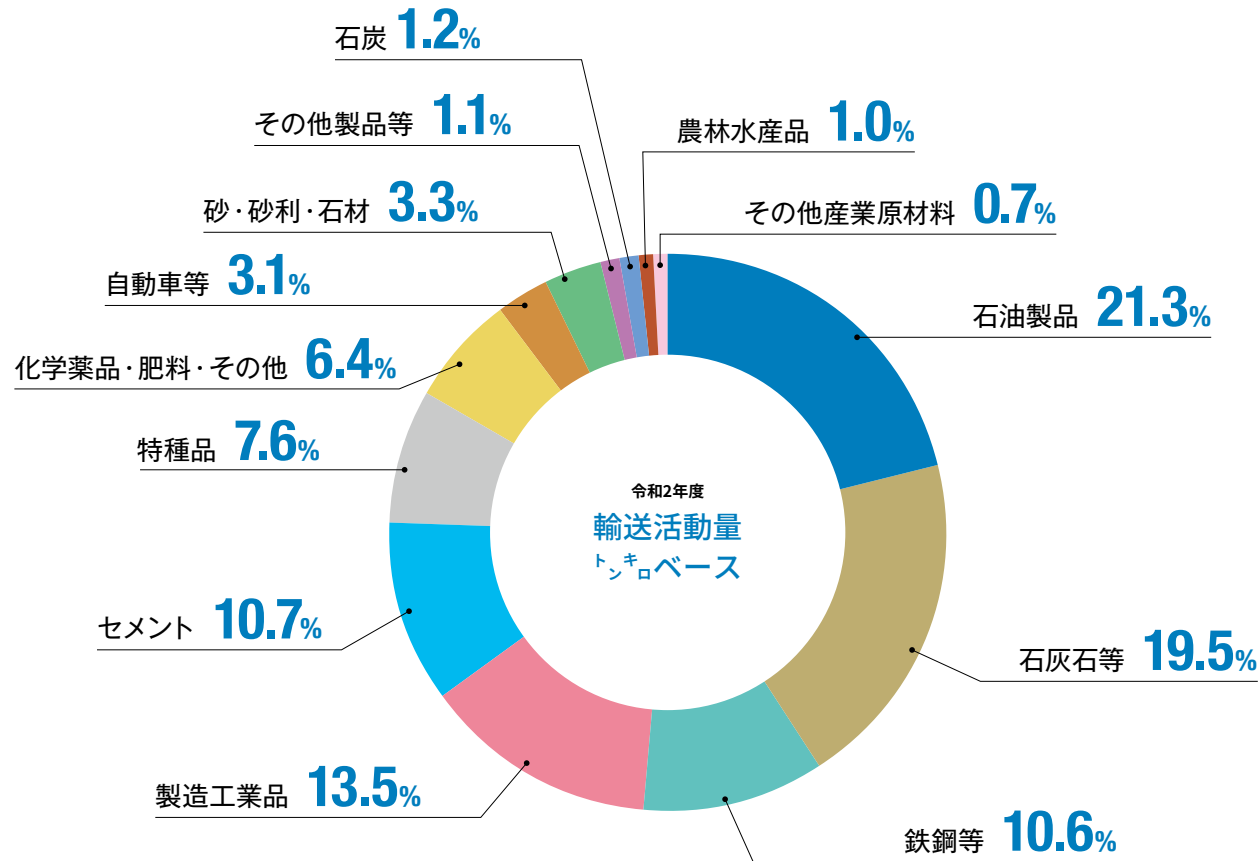
年度	輸送量 (万トン)					輸送活動量 (百万トンキロ)					平均輸送距離 (Km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
昭和 45	37,665 (7.82)	419,222 (86.99)	25,036 (5.19)	12 (0.00)	481,935 (100.00)	151,243 (49.09)	93,758 (30.43)	63,031 (20.46)	74 (0.02)	308,106 (100.00)	402	22	252	617
50	45,205 (9.57)	408,964 (86.60)	18,062 (3.82)	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
2	30,608 (7.41)	378,700 (91.64)	3,912 (0.95)	49 (0.01)	413,269 (100.00)	153,823 (39.84)	213,419 (55.27)	18,340 (4.75)	528 (0.14)	386,110 (100.00)	503	56	469	1,078

※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

令和2年度の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89.7%、輸送トン数では89.9%を占めている。



主要品目別内航輸送量（令和2年度）

品目	輸送活動量		輸送量	
	百万トン	%	万トン	%
石油製品	32,733	21.3	6,366	20.8
石灰石等	30,072	19.5	5,957	19.5
鉄鋼等	16,254	10.6	3,319	10.8
製造工業品	20,745	13.5	2,740	9.0
セメント	16,530	10.7	3,172	10.4
特種品	11,622	7.6	2,230	7.3
化学薬品・肥料・その他	9,883	6.4	2,193	7.2
自動車等	4,752	3.1	637	2.1
砂利・砂・石材	5,139	3.3	1,787	5.8
その他製品等	1,678	1.1	352	1.2
石炭	1,803	1.2	1,331	4.3
農林水産品	1,573	1.0	324	1.1
その他産業原材料	1,039	0.7	200	0.7
合計	153,823	100.0	30,608	100.0

※国土交通省資料より作成

(注) ①国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(令和2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。

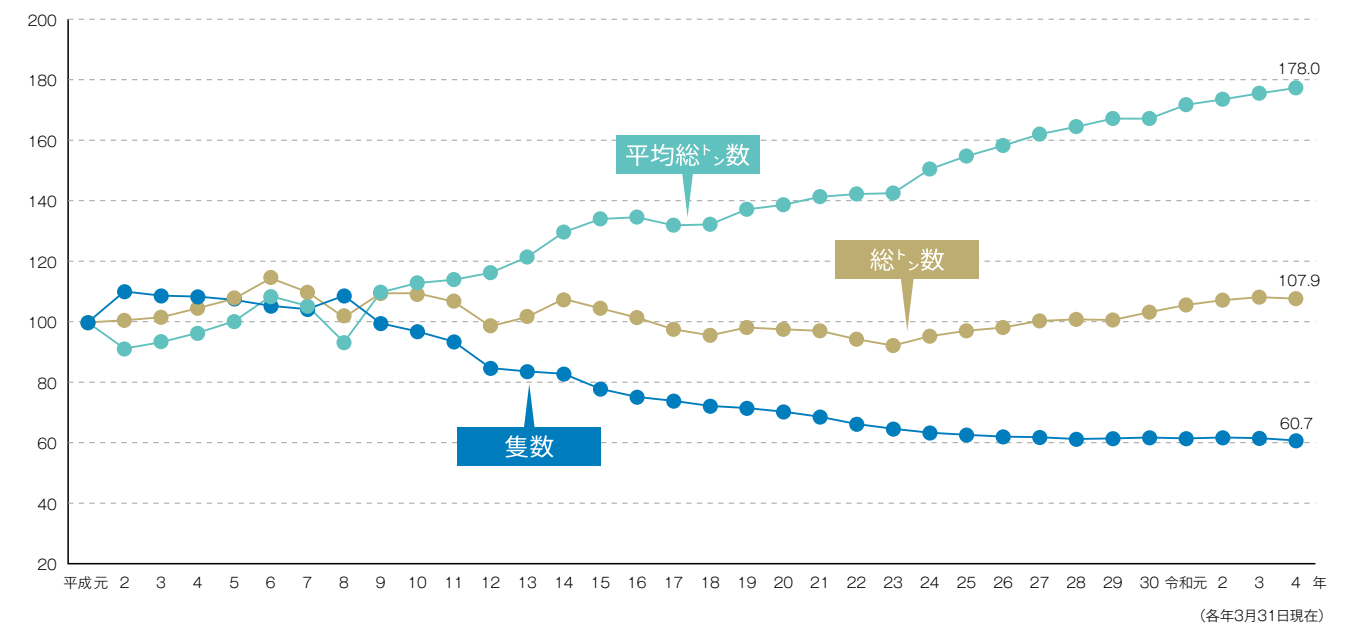
内航船舶

船種別状況

内航船舶は、令和4年3月31日現在5,136隻、395万7,707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55%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4,136総トンと最も大きく、セメント専用船が2,971総トン、油送船が1,027総トン、その他貨物船が624総トンとなっている。

■ 船腹量の推移 (平成元年3月31日を100とした指数)



船種	区分	平成24年3月31日		平成29年3月31日		令和4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		3,482	1,723,289 (495)	3,460	1,868,740 (540)	3,465	2,160,745 (624)
自動車専用船		20	96,168 (4,808)	16	72,884 (4,555)	9	37,227 (4,136)
セメント専用船		140	369,200 (2,637)	140	394,740 (2,820)	131	389,173 (2,971)
土・砂利・石材専用船		408	249,206 (611)	350	223,184 (638)	293	194,830 (665)
貨物船計		4,050	2,437,863 (602)	3,966	2,559,548 (645)	3,898	2,781,975 (714)
油送船		985	852,769 (866)	940	944,100 (1,004)	934	959,134 (1,027)
特殊タンク船		322	211,121 (656)	290	196,607 (678)	304	216,598 (712)
合計		5,357	3,501,753 (654)	5,196	3,700,255 (712)	5,136	3,957,707 (771)

※国土交通省資料より作成

(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。

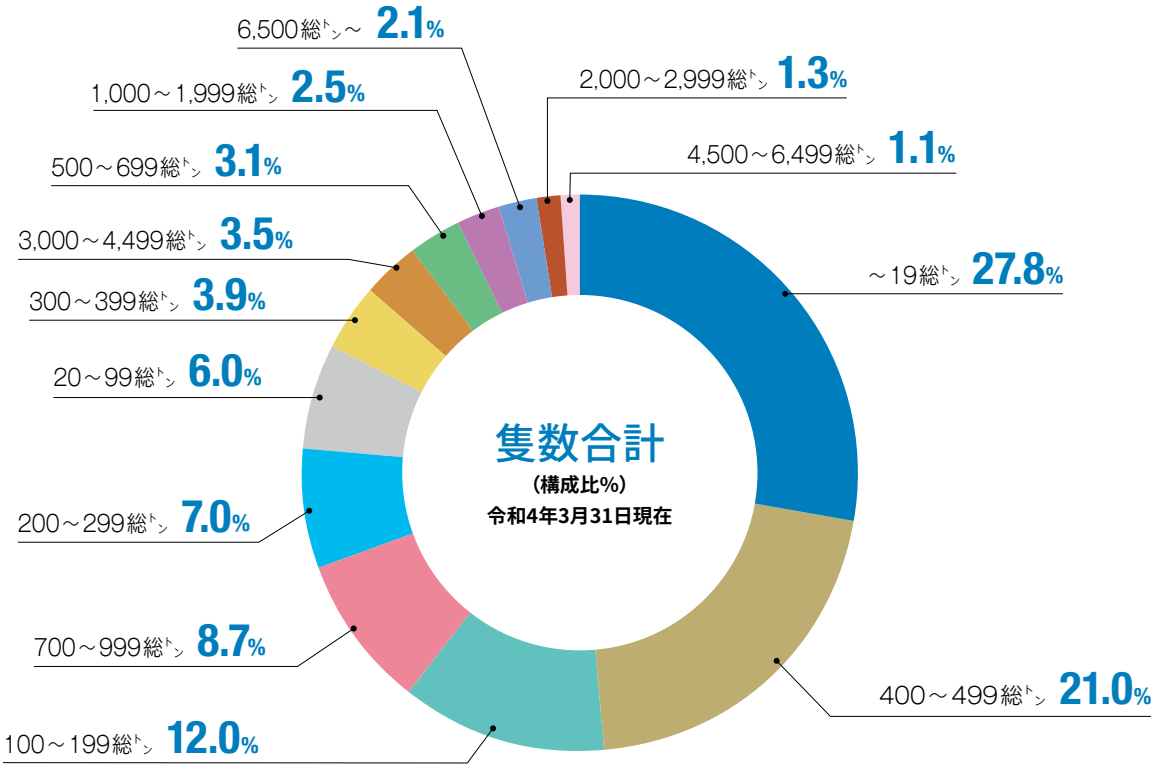
②20総トン未満の営業船を含む。

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

令和4年3月31日現在の内航船舶の船型別構成を登録船（100総トン以上）でみると、隻数比で499総トン以下が77.7%、1,000総トン以上が10.5%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11.8%の大型化がみられる。



船型	平成24年3月31日				令和4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 %)		
~ 19 総トン	1,391	33.0	19,869	1.3	101	8.2	1,710	0.1	1,329	34.1	18,523	0.7	1,430	27.8	20,233	0.5
20 ~ 99 総トン	376		26,548		120	9.7	9,473	0.8	188	4.8	12,227	0.4	308	6.0	21,701	0.5
100 ~ 199 総トン	977	18.2	170,914	4.9	190	15.3	32,564	2.8	424	10.9	72,077	2.6	614	12.0	104,640	2.6
200 ~ 299 総トン	265	4.9	67,709	1.9	43	3.5	11,400	1.0	318	8.2	83,088	3.0	361	7.0	94,488	2.4
300 ~ 399 総トン	197	3.7	69,078	2.0	69	5.6	24,330	2.1	133	3.4	46,201	1.7	202	3.9	70,531	1.8
400 ~ 499 総トン	1,073	20.0	524,028	15.0	251	20.3	123,383	10.5	825	21.2	405,306	14.6	1,076	21.0	528,689	13.4
500 ~ 699 総トン	221	4.1	143,516	4.1	44	3.6	26,823	2.3	115	3.0	70,735	2.5	159	3.1	97,558	2.5
700 ~ 999 総トン	348	6.5	284,359	8.1	229	18.5	191,633	16.3	220	5.6	171,635	6.2	449	8.7	363,268	9.2
1,000 ~ 1,999 総トン	146	2.7	214,731	6.1	30	2.4	46,347	3.9	96	2.5	138,256	5.0	126	2.5	184,603	4.7
2,000 ~ 2,999 総トン	72	1.3	195,340	5.6	25	2.0	66,131	5.6	40	1.0	103,434	3.7	65	1.3	169,565	4.3
3,000 ~ 4,499 総トン	153	2.9	563,862	16.1	128	10.3	473,618	40.3	53	1.4	200,803	7.2	181	3.5	674,421	17.0
4,500 ~ 6,499 総トン	60	1.1	308,726	8.8	4	0.3	18,107	1.5	55	1.4	288,893	10.4	59	1.1	307,000	7.8
6,500 総トン以上	80	1.5	913,474	26.1	4	0.3	150,213	12.8	102	2.6	1,170,798	42.1	106	2.1	1,321,011	33.4
合計	5,359	100.0	3,502,153	100.0	1,238	100.0	1,175,732	100.0	3,898	100.0	2,781,976	100.0	5,136	100.0	3,957,707	100.0
うち 100 総トン以上	3,592	67.0	3,455,736	98.7	1,017	82.1	1,164,549	99.0	2,381	61.1	2,751,225	98.9	3,398	66.2	3,915,774	98.9
平均総トン数	654				950				714				771			

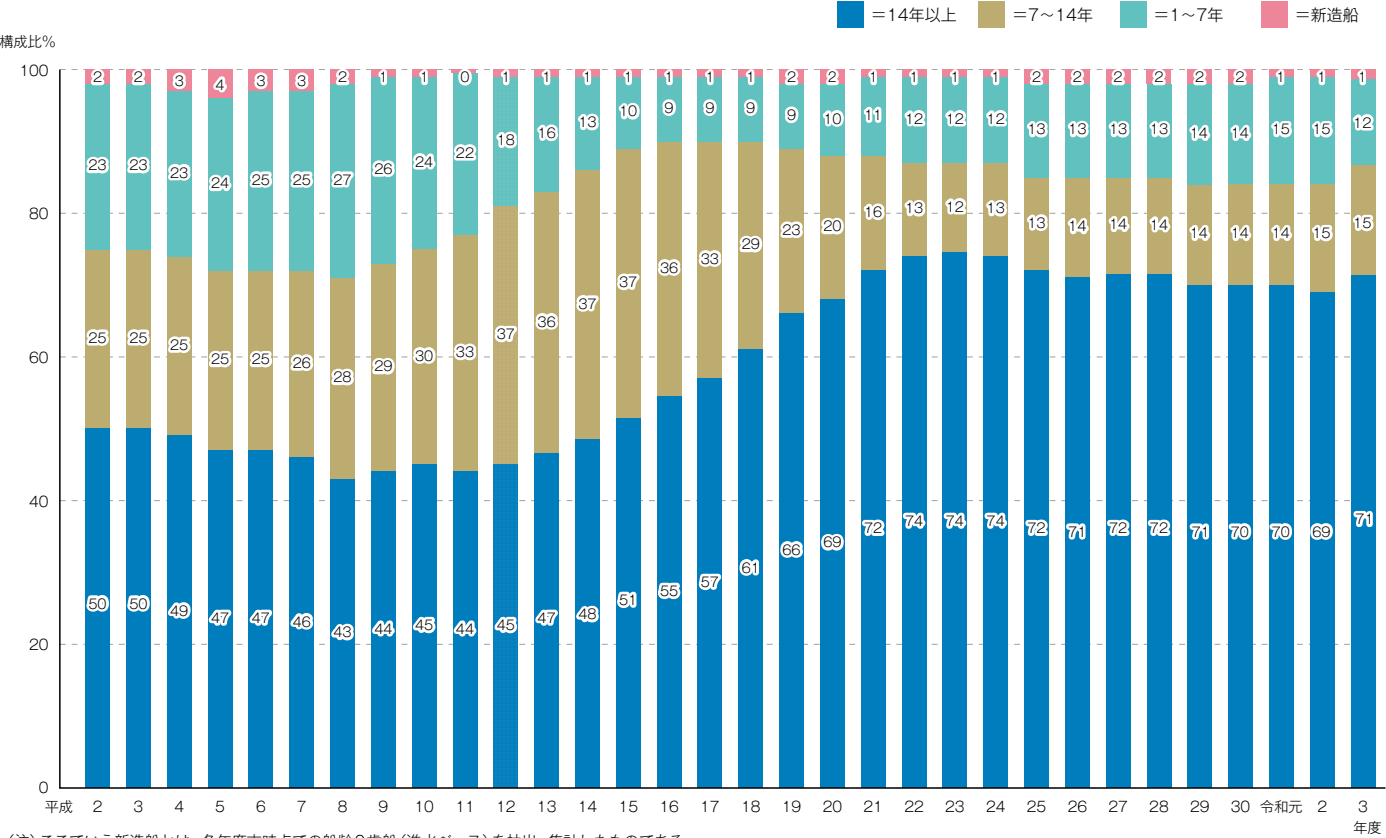
※国土交通省資料より作成
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関岸の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。
②20総トン未満の営業船を含む。
③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。

船齢別状況

令和4年3月31日現在の内航船舶を船齢別にみると、7年未満が隻数比13.4%、総トン数比24.0%となっている。また14年以上の老齢船は隻数比71.4%、総トン数比24.7%を占めている。

船齢別平均船型は14年未満が1,329総トンとなっているのに対し、14年以上の老齢船が546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

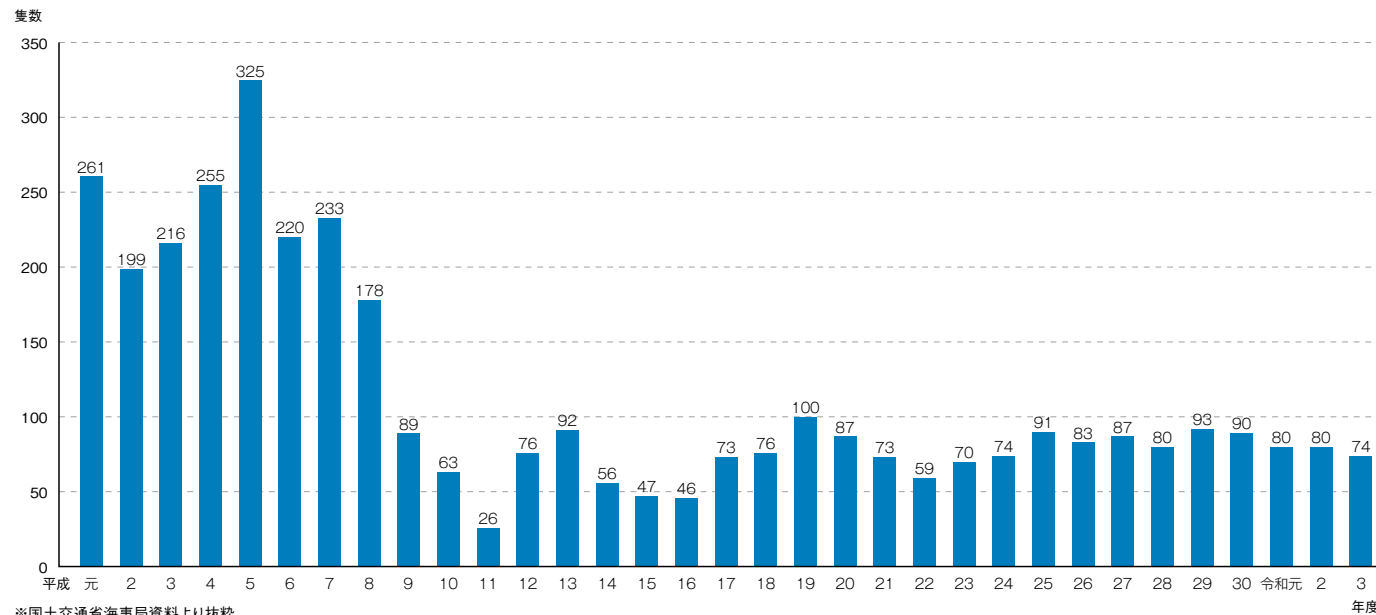


(注) ここでいう新造船とは、各年度末時点での船齢0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

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		油送船 (注)		貨物船 (注)	
	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 %	総トン数 単位：千トン
新造船	34	2.7	40	1.0	74	1.4	26	765	2.2	36	900	1.3	62	838	1.6	
1 ~ 7	202	16.3	414	10.6	616	12.0	181	896	15.4	708	1,710	25.5	889	1,443	22.5	
7 ~ 14	265	21.4	516	13.2	781	15.2	460	1,736	39.2	544	1,054	19.6	1,004	1,286	25.4	
14 ~	737	59.5	2,928	75.1	3,665	71.4	507	688	43.2	1,493	510	53.7	2,000	546	50.6	
合計	1,238	100.0	3,898	100.0	5,136	100.0	1,174	948	100.0	2,781	713	100.0	3,955	770	100.0	

※国土交通省資料より作成
(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）

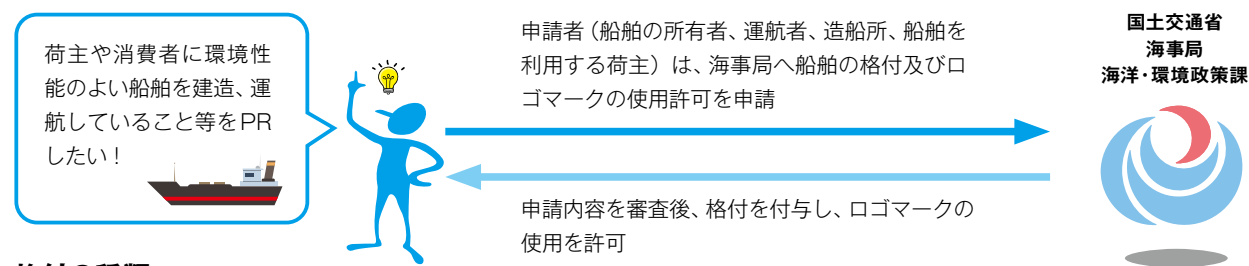


※国土交通省海事局資料より抜粋。

(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。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。

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
計算方法※						
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、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

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

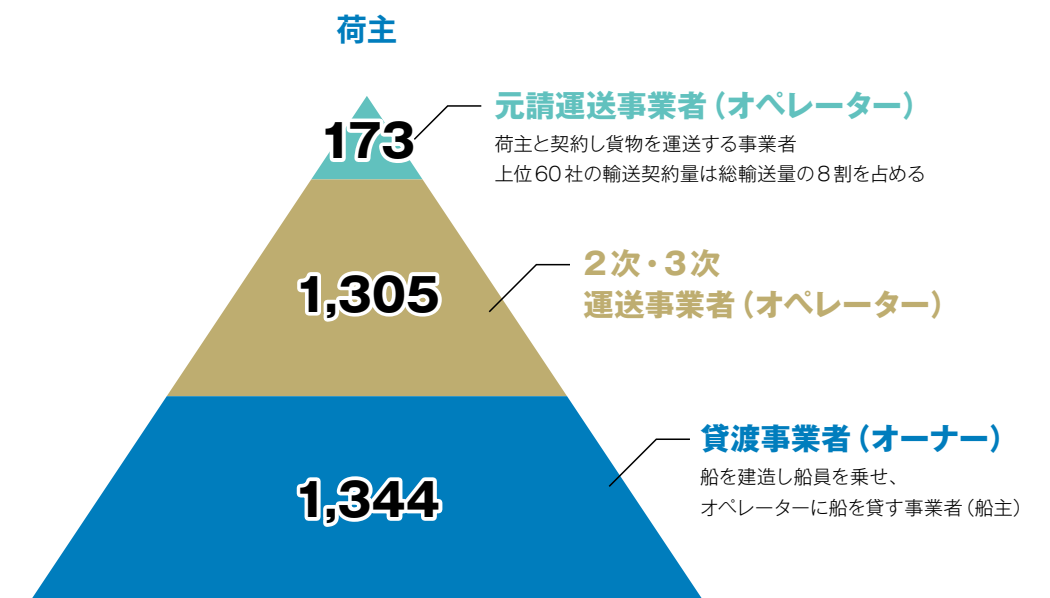
内航海運事業者数は令和4年3月31日現在3,309であるが、このうち休止等事業者が487あり、営業事業者は2,822である。

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1,181の計1,794である。届出事業者では運送事業者が865、貸渡事業者が163の計1,028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1,181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4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	865	1,478
貸渡事業者数	1,181	163	1,344
合計	1,794	1,028	2,822

※国土交通省資料より作成

(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でも併せて行っている者。

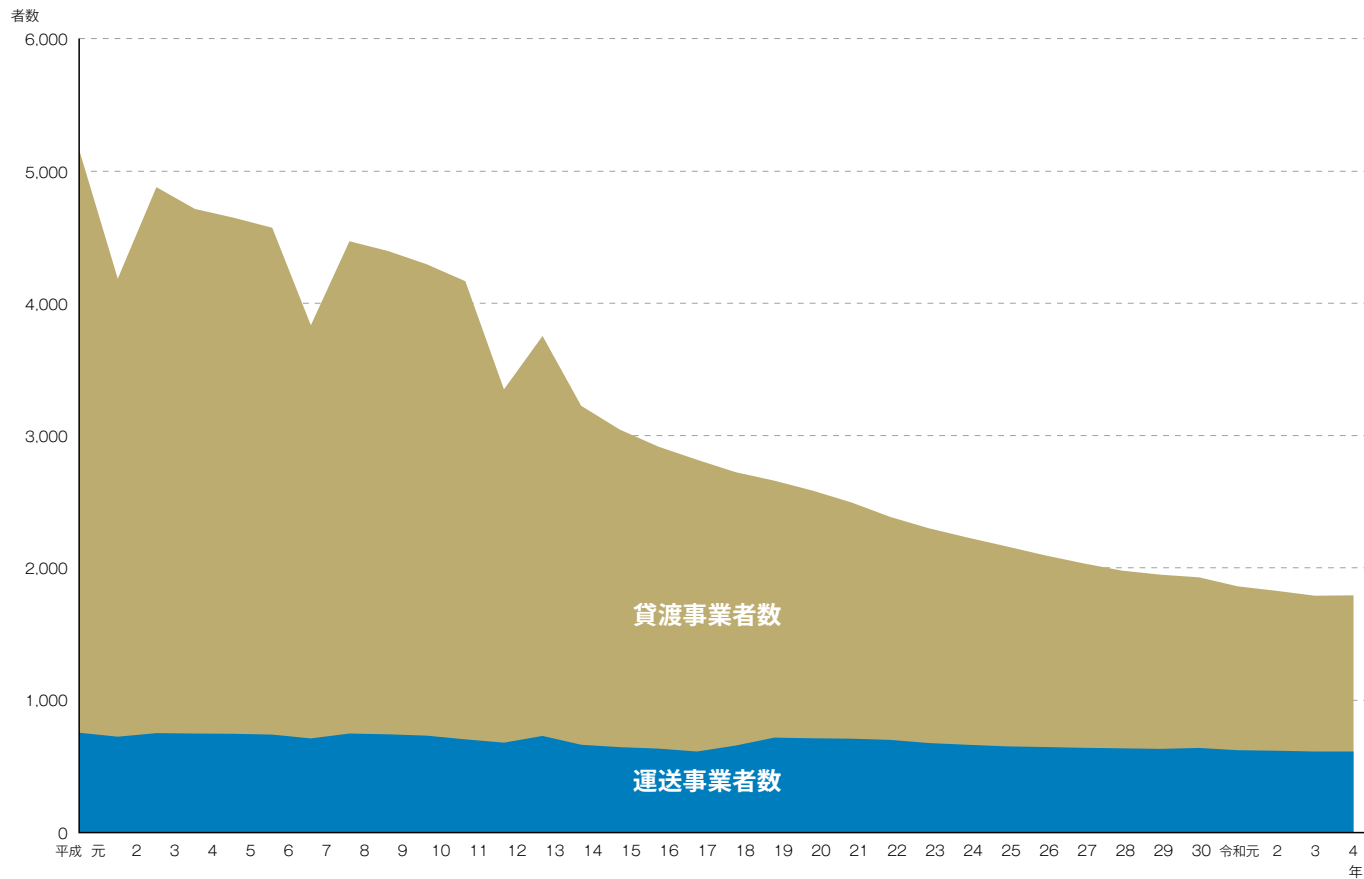
②登録貸渡業＝登録貸渡業のみ、または届出運送業、届出貸渡業のいずれかでも併せて行っている者。

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	
4年3月31日	613	1,181	1,794	

※国土交通省資料より作成

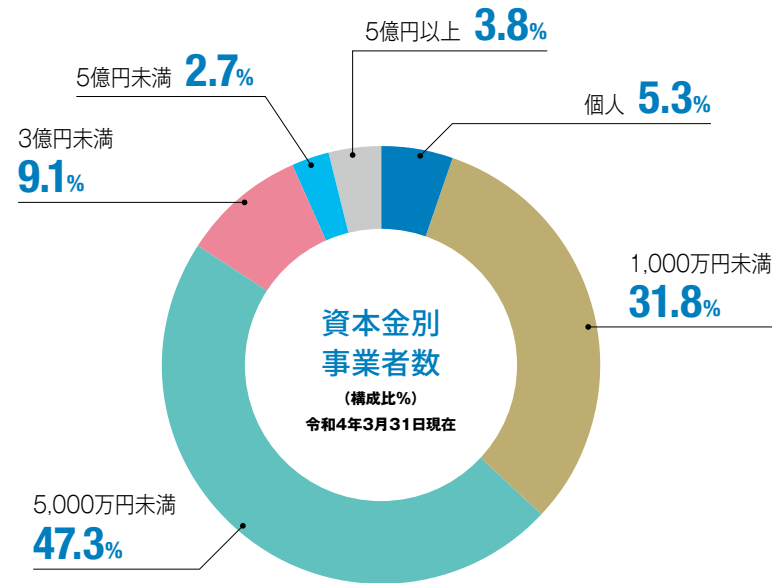
（注）平成17年3月31日以前は許可事業者であったが、同年4月1日以降は登録事業者となった。

登録事業者の企業規模

令和4年3月31日現在の登録事業者の企業規模は、資本金3億円未満及び個人の事業者が全体の93.5%を占め、とりわけ5,000万円未満の法人及び個人が84.4%を占めている。使用隻数では、運送事業者は5隻以上が28.2%を占めている。貸渡事業者では複数隻事業者が41.2%となっている。

また、運航船腹量では運送事業者は2,000総トン以上が31.8%（10,000総トン以上が9.5%）を占めており、貸渡事業者では500総トン以上が50.1%（2,000総トン以上が21.7%）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。

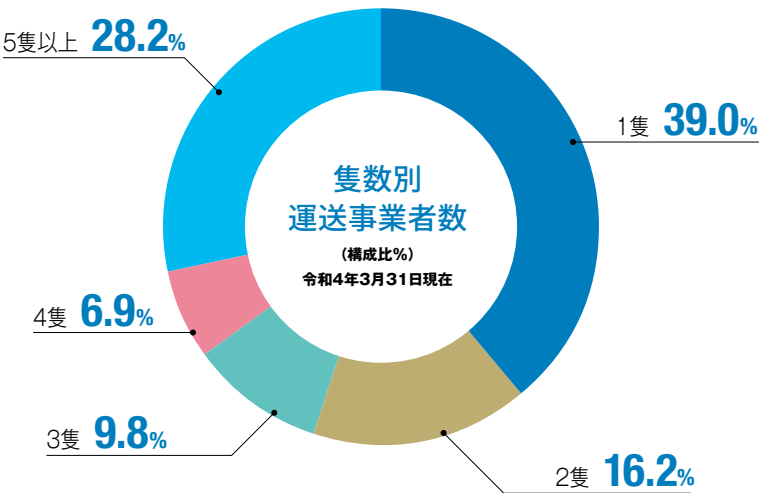


資本金別登録事業者数

令和4年3月31日現在

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	15	2.4	80	6.8	95	5.3
1,000万円未満	118	19.2	452	38.3	570	31.8
5,000万円未満	305	49.8	544	46.1	849	47.3
3億円未満	105	17.1	58	4.9	163	9.1
5億円未満	23	3.8	25	2.1	48	2.7
5億円以上	47	7.7	22	1.9	69	3.8
合計	613	100.0	1,181	100.0	1,794	100.0

※国土交通省資料より作成

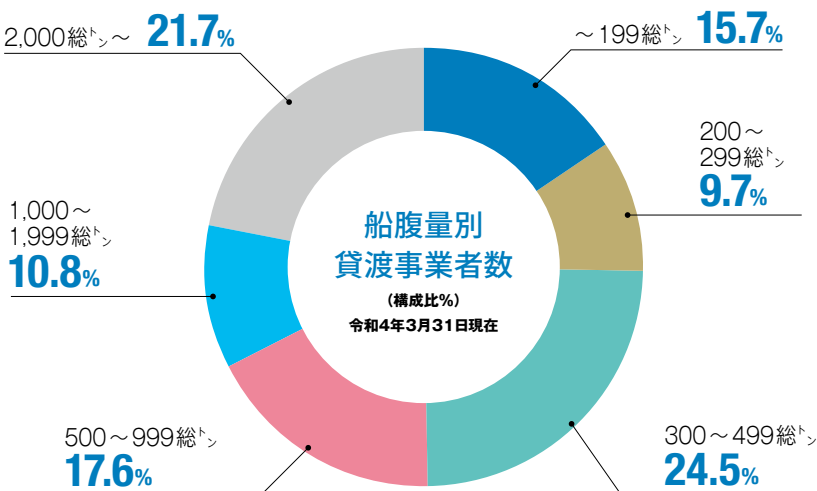
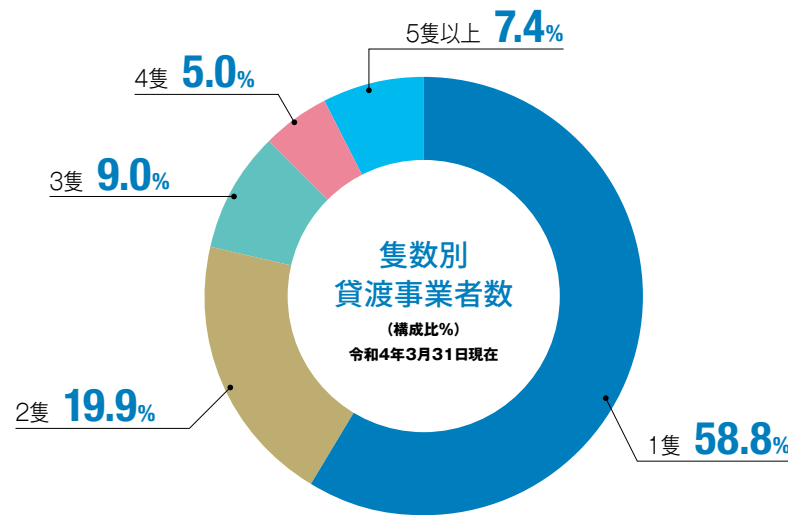
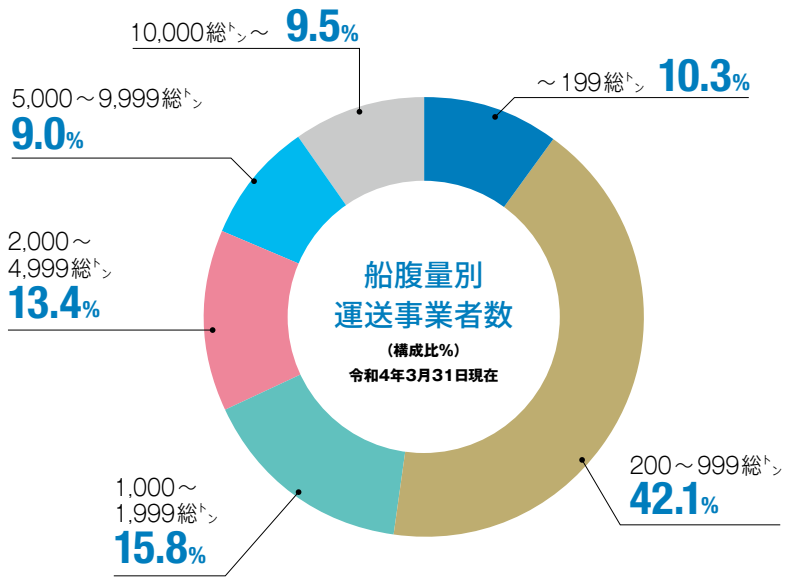


運航隻数別にみた運送事業者数

令和4年3月31日現在

運航隻数	事業者数	構成比（%）
1隻	239	39.0
2隻	99	16.2
3隻	60	9.8
4隻	42	6.9
5隻以上	173	28.2
合計	613	100.0

※国土交通省資料より作成



運航船腹量別にみた運送事業者数

令和4年3月31日現在

運航船腹量	事業者数	構成比 (%)
～ 199 総トン	63	10.3
200 ～ 999 総トン	258	42.1
1,000 ～ 1,999 総トン	97	15.8
2,000 ～ 4,999 総トン	82	13.4
5,000 ～ 9,999 総トン	55	9.0
10,000 総トン以上	58	9.5
合計	613	100.0

※国土交通省資料より作成

貸渡隻数別にみた貸渡事業者数

令和4年3月31日現在

貸渡隻数	事業者数	構成比 (%)
1 隻	694	58.8
2 隻	235	19.9
3 隻	106	9.0
4 隻	59	5.0
5 隻以上	87	7.4
合計	1,181	100.0

※国土交通省資料より作成

貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数

令和4年3月31日現在

貸渡船腹量	事業者数	構成比 (%)
～ 199 総トン	186	15.7
200 ～ 299 総トン	114	9.7
300 ～ 499 総トン	289	24.5
500 ～ 999 総トン	208	17.6
1,000 ～ 1,999 総トン	128	10.8
2,000 総トン以上	256	21.7
合計	1,181	100.0

※国土交通省資料より作成

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。

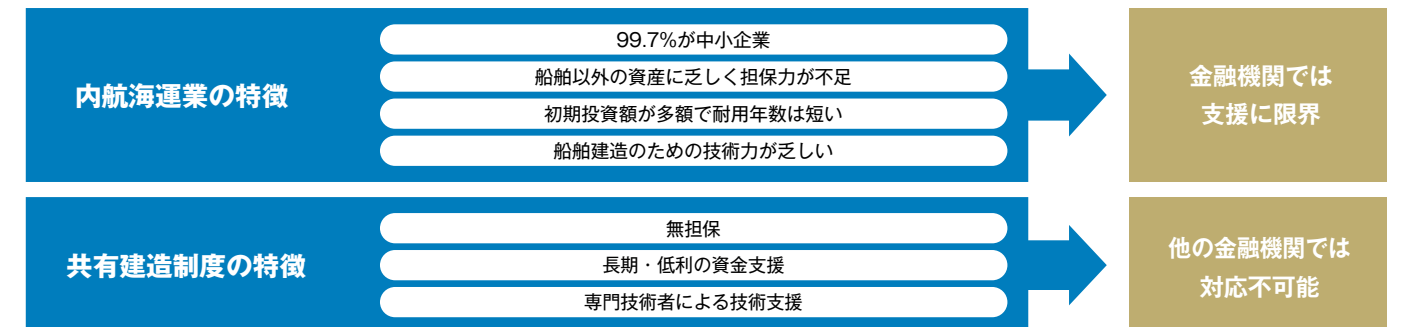
また、同機構では共有建造のほか、①内航船舶に対する技術指導、②内航船舶近代化のための調査研究、③竣工後の技術支援等を通じて総合的に内航海運業界の基盤強化に力を注いでいる。

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多額の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	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
貨物船	隻数	6	8	4	1
	総トン数	40,347	27,771	26,829	8,800
油送船	隻数	4	7	2	4
	総トン数	8,776	3,545	4,921	3,792
その他	隻数	3	3	6	2
	総トン数	7,248	2,094	7,845	5,930
合計	隻数	13	18	12	7
	総トン数	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、RO-RO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



493総トン、707.983㎡
LBDd (m) : 63.40 × 10.20 × 4.60 × 4.12

環境にやさしい内航海運

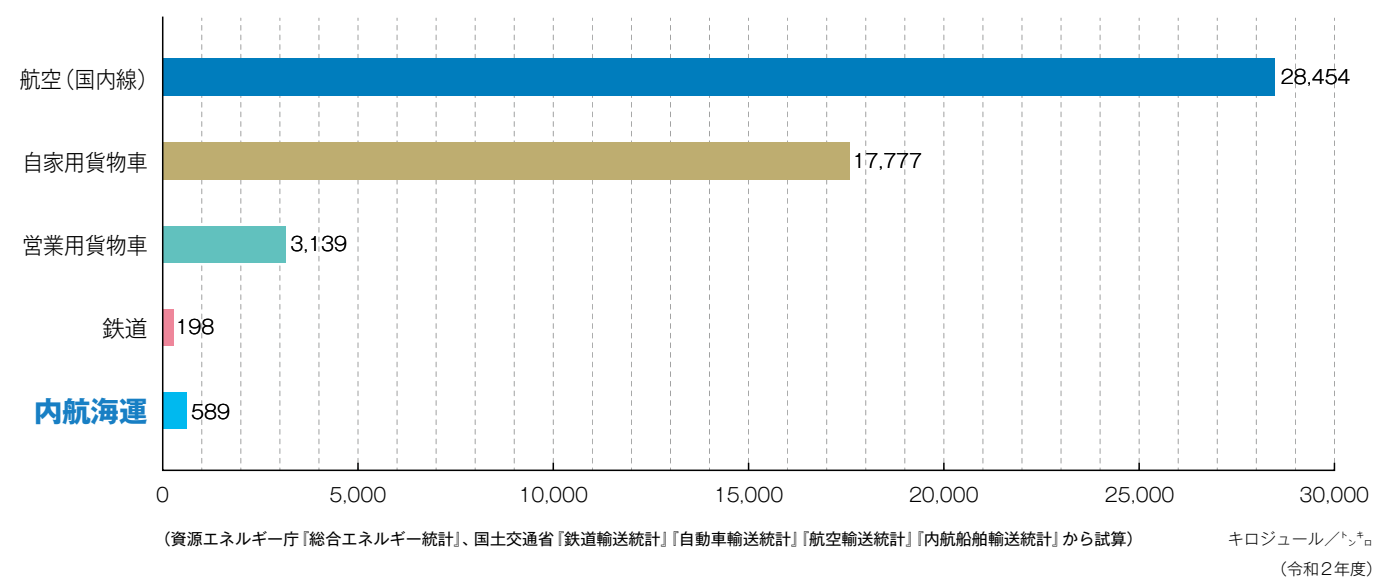
エネルギー効率のよい内航海運

近年、世界的な規模で地球温暖化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運ぶため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、CO₂排出原単位においても約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。

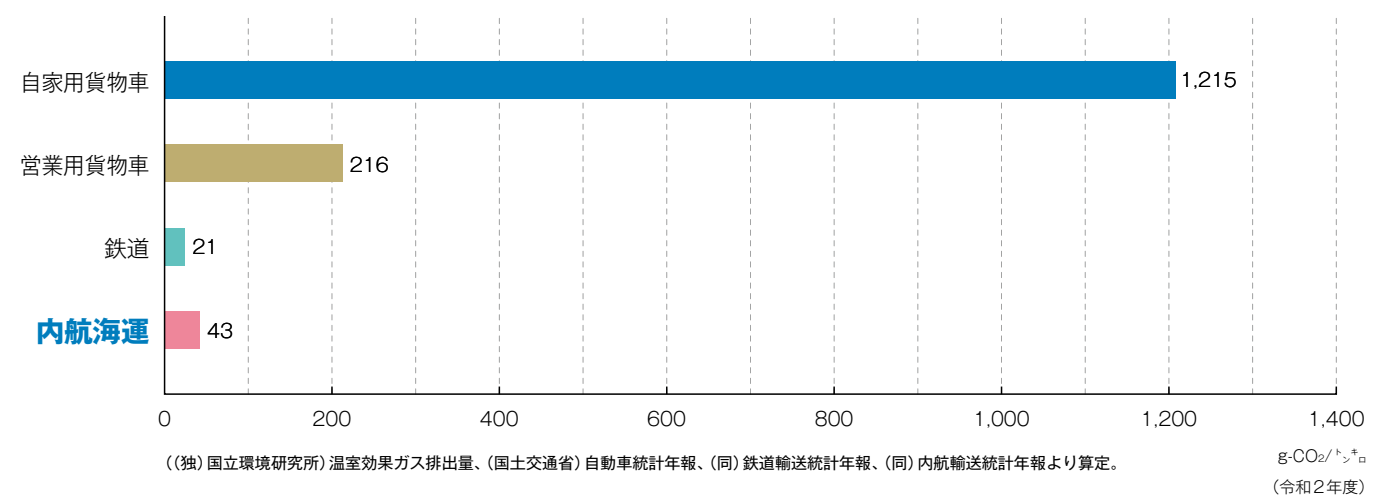
国内貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じた道路混雑や騒音公害への対応と、二酸化炭素の削減を目指す地球温暖化対策等の環境問題への取り組みが強く求められている。そこで、トラックが運んでいる貨物の一部を二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運や鉄道に振り替える“モーダルシフト”が推進されている。

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

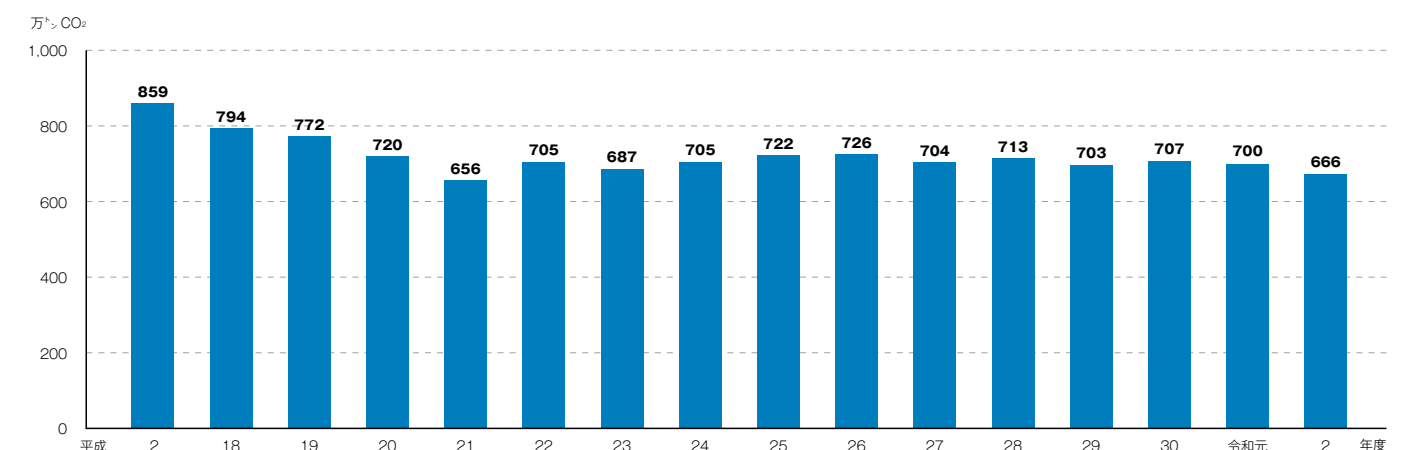


内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み

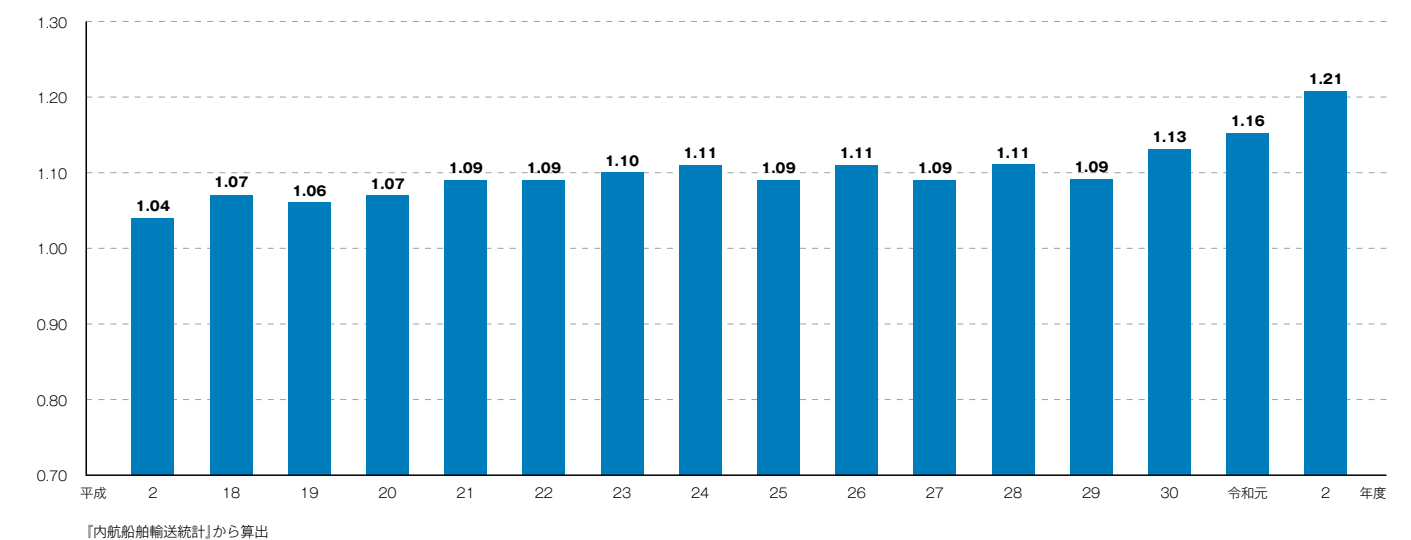
内航海運業界では、地球温暖化対策計画において、2030年度までのCO₂排出削減目標を、2013年度比で157万トン-CO₂(約15%削減)として、省エネに取り組んできた。そうしたところ、2020年10月の内閣総理大臣所信表明演説で、「2050年までに、温室効果ガスをゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」との表明があった。これを受け、内航海運業界でも、2021年4月より「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」を開催し、その結果、内航海運の地球温暖化対策計画での2030年度までのCO₂排出削減目標を、181万トン-CO₂(約17%削減)の削減に修正した。

内航海運業界では今年度、この目標を達成するため、連携型省エネ船の開発・普及に取り組む予定である。

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4年4月1日現在

内航大型船輸送海運組合

〈大型〉

会長 久下 豊

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
26社	173	786,162	769,343

全国海運組合連合会

〈全海運〉

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

会員数	船腹量		
	直接組合	間接組合	隻数
1,420社	17	26	1,784
			総トン数
			2,736,511

全国内航タンカー海運組合

〈内タン〉

会長 上野 元

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
483社	883	920,672	1,688,803

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
69社	405	637,459	936,260

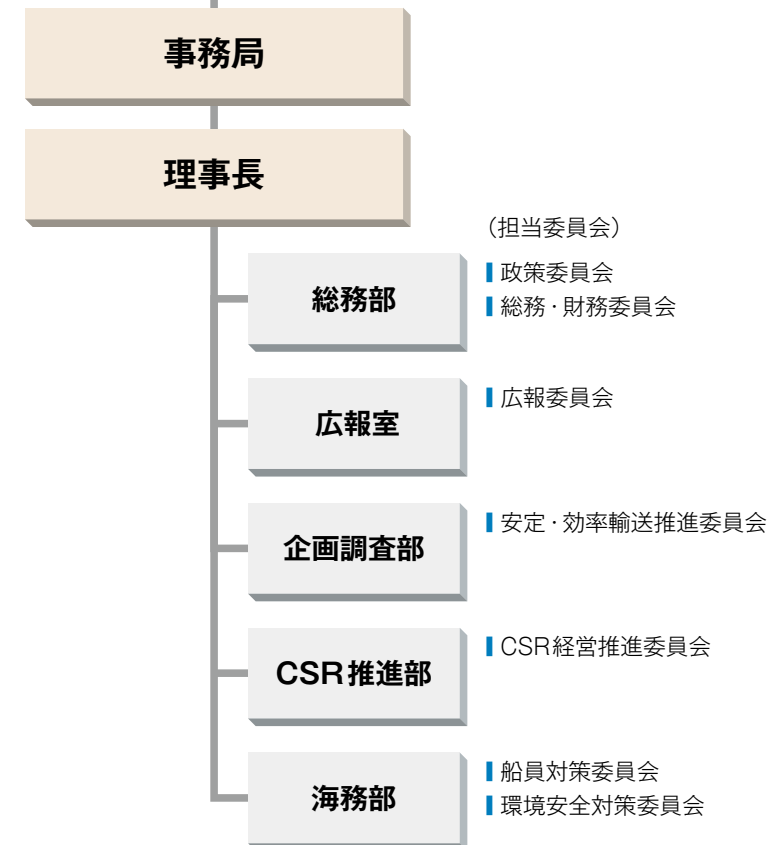
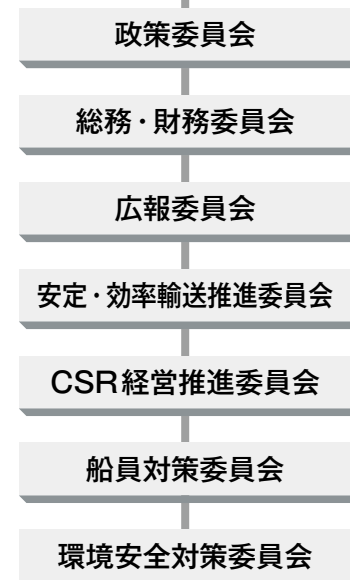
全日本内航船主海運組合

〈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
308社	456	517,440	883,467



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われており、次のように定められた。

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。

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する。

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。

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。

内航海運暫定措置事業の終結

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、認定ベースで約1,552億円となった。

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た。

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、本事業の運営資金として（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構から借り入れた資金は、令和3年8月に完済し、収支が相償ったことから、国土交通省との協議の結果、本事業を終了することとなった。

本事業は、船舶の解撤促進に伴う船腹量の引き締め、代替建造の船の大型化・近代化、解撤交付金による中小零細企業の市場からの円滑な撤退を促し、事業者数の適正化に寄与する等、内航海運の構造改善促進の効果においても大きな意義があった。

平成10年5月期～令和3年5月期船種別建造等納付金認定実績

船種		隻数	割合%	総トビ数	割合%	対象トビ数	割合%	免除・減額 円	割合%
油送船		608	28.5	782,363	27.7	1,451,683	30.1	43,425,927,219	28.0
一般貨物船		1,076	50.5	1,283,984	45.4	1,960,449	40.7	81,897,674,497	52.8
特殊貨物船	RORO 船	31	3.0	52,331	10.6	60,443	7.2	7,777,872,800	5.0
	モーダルシフト船 A	18		179,154		210,356			
	モーダルシフト船 B	1		5,844		6,416			
	沖縄特例船 A	5		36,563		45,824			
	沖縄特例船 B	9		24,666		24,385			
	RORO 船計	64	1.5	298,558	1.6	347,424	1.6	2,205,431,500	1.4
	大型フィダーコンテナ船	5		14,205		18,288			
	コンテナ船	28		31,176		60,323			
	コンテナ船計	33		45,381		78,611			
	コークス専用船	6	2.8	26,764	9.7	34,580	7.4	1,119,863,900	6.4
	石灰石専用船	27		141,490		204,040		5,121,000,950	
	石炭専用船	11		80,237		77,188		2,492,761,500	
	炭酸カルシウム船	16		27,118		38,260		1,150,249,425	
	原料運搬船計	60		275,609		354,068		9,883,875,775	
	砂利船	80	4.1	59,098	2.1	115,651	2.4	4,937,682,702	3.3
	土砂運搬船	7		1,120		1,972		115,985,000	
	砂利・土砂運搬船計	87		60,218		117,623		5,053,667,702	
	平水区域限定船	10		12,338		19,347		618,912,500	
	離島航路船	10	1.1	4,445	0.8	9,104	0.8	207,136,500	0.7
	旧規定特例船	2		6,319		9,729		237,435,000	
	給水船	1		196		343		5,145,000	
	その他船舶計	23		23,298		38,523		1,068,629,000	
	被曳はしけ	27	1.8	18,379	1.0	30,470	1.0	988,993,800	1.0
	台船	11		10,566		18,342		543,544,780	
	非自走船舶計	38		28,945		48,812		1,532,538,580	
特殊貨物船合計		305	14.3	732,009	25.9	985,061	20.5	27,522,015,357	17.7
曳船		142	6.7	29,960	1.1	418,756	8.7	2,381,200,200	1.5
総合計		2,131	100.0	2,828,316	100.0	4,815,949	100.0	155,226,817,273	100.0

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） 平成10年5月期～令和3年5月期

隻数	トビ数	金額（円）
2,131	4,815,949	155,226,817,273

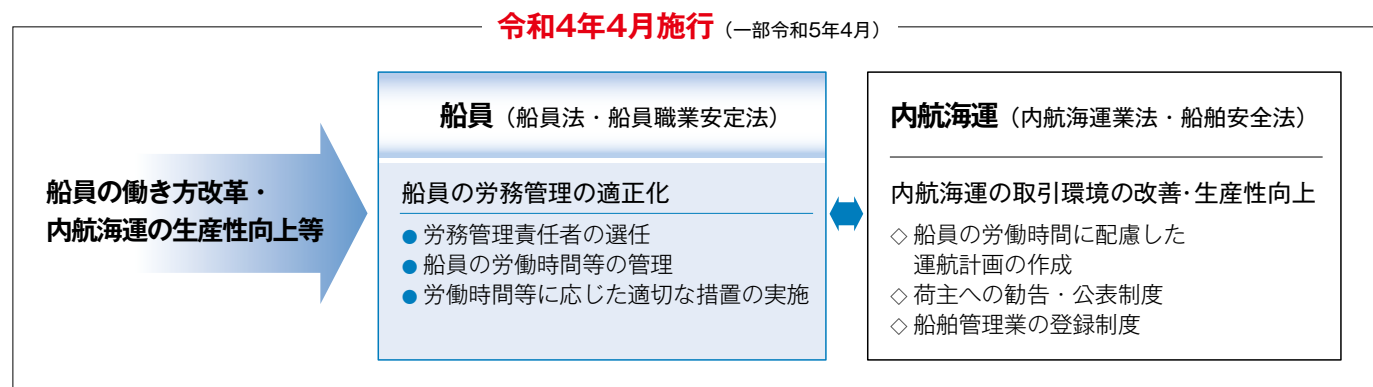
借入金残高の推移

平成																					令和		
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	元年度	2年度	3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	17	0

Ⅲ CSR の推進

労務管理責任者講習会の実施

令和2年9月に交通政策審議会海事分科会船員部会で取りまとめられた「船員の働き方改革の実現に向けて」を受け、令和3年5月に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」で、船員法及び船員職業安定法が改正された。これらの改正には、「船員の働き方改革の実現に向けて」で示された方向性を踏まえ、船員の労働に関し課題となっている長時間労働、長期連続乗船の改善、多様な働き方の実現等の「船員の働き方改革」の実現のため、船舶所有者に、船員（派遣船員を含む）の労務管理の適正化を促すための所要の改正がなされた。



さらに、船舶所有者は、船員の労務管理に関する社内外での研修・講習に参加させるなど、労務管理責任者としての知識の習得及び向上を図るための措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

これらを踏まえ総連合会では、労務管理責任者が適切に船員の労務管理が行えるよう、本講習を実施している。

「労務管理責任者の知識の習得・向上を図るための措置」としては社内教育（OJT）、社外研修の受講等、様々なものが想定される。
特に、国が策定する推奨基準を満たした認定労務管理責任者講習の受講を推奨している。

⇒ 日本内航海運組合総連合会が実施

IV 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では、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。これを受け、令和4年4月には、船員法・船員職業安定法、内航海運業法などが改正され、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活動を進めているところである。

また、内航船員の現状は、令和3年10月時点で21,502名となっており、昨年比約128名の増員である。しかし、船員不足はいまだに続いており、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）が重要な喫緊の課題となっており、内航海運業界では、若年船員の安定的確保・育成に取り組んでいる。

1 | 内航船員の労働環境改善及び安全衛生

① 船員の労働環境の改善

令和4年4月から船員法等が改正され、船員の働き方改革が進められていることから、総連合会ではその実効性の確保を目的に、事業者への支援と効果検証するため、船員需給調査及び労働環境改善の調査事業を実施する。

② 船員の健康確保

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、令和5年4月からは、一定規模の事業者に対し産業医の選任義務が課せられることになった。また、その他の事業者についても努力義務が生じることとなるため、内航海運業界では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こととしている。

一方、内航海運業界では内航船員に対する新型コロナウイルス感染拡大防止のため、新型コロナウイルス対策助成金制度を推進することとしている。

③ 船員災害防止活動

内航海運業界では、船員災害防止に資するため、船員災害防止協会の活動を支援している。

2 | 海技資格級別の養成対策

総連合会では、次のような海技資格級別の内航船員養成対策を実施している。

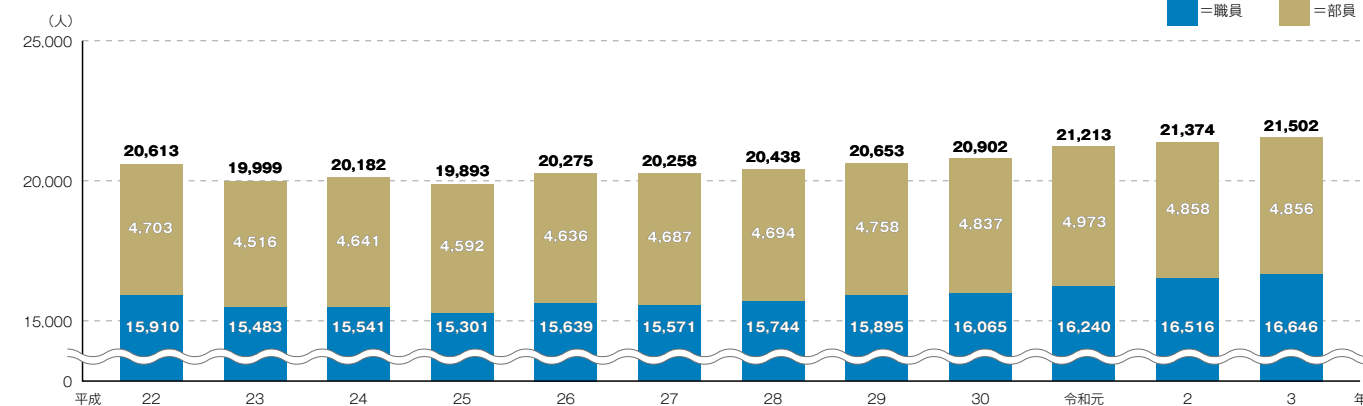
① 3級海技士の養成

商船系高等専門学校を対象とした就職セミナーへの支援や、同校との意見交換会や懇談会等を通じて、若年船員確保の裾野の拡大に努めている。また、商船系高等専門学校の学生を対象とした社船実習（内航3級）について、国と協力して実施事業者の拡大を目指すこととしている。

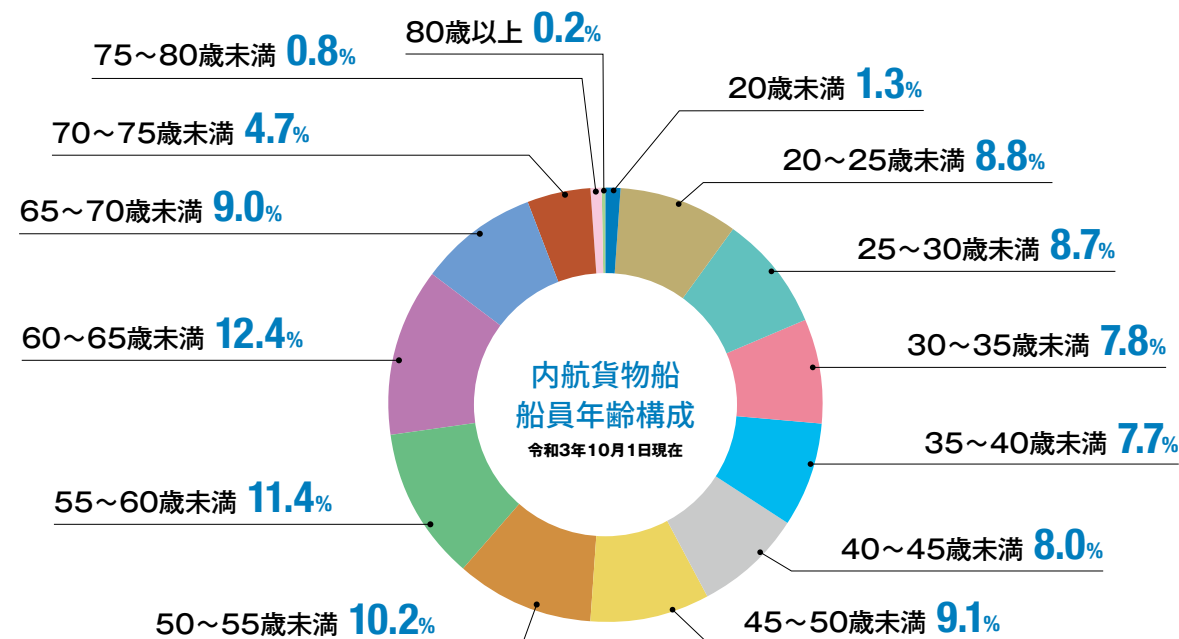
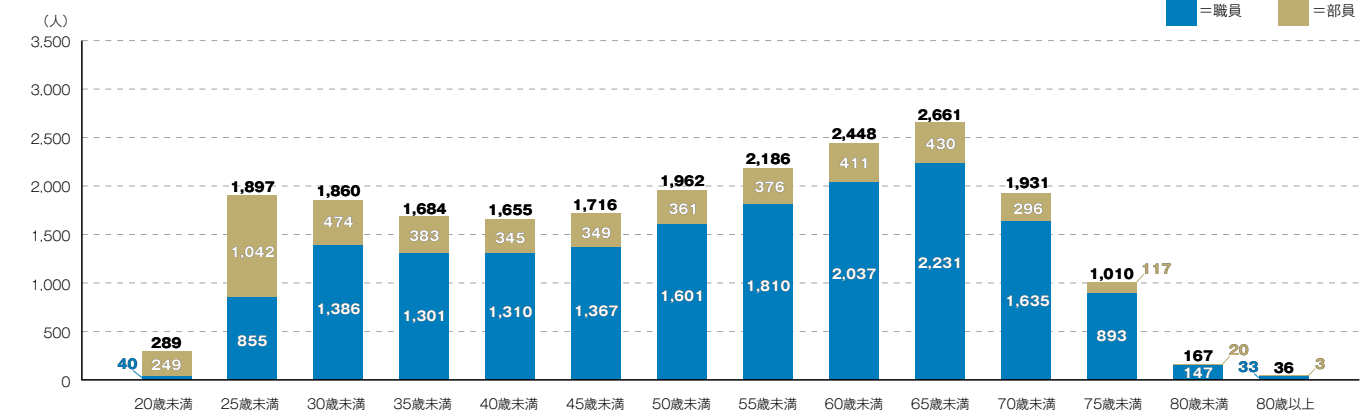
② 4級海技士の養成

- (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。また、(独)海技教育機構の生徒・学生を対象とした海技者セミナーへの支援や、同機構各校との意見交換会や懇談会等を通じて、若年船員確保の裾野の拡大に努めている。
- 海上技術学校・海上技術短期大学校等の在学生に対する内航船乗船体験について協力・支援すると共に、受け入れ先の拡大を目指している。

■ 内航船員数の推移



■ 内航船員の年齢構成



※国土交通省資料より作成

- (公財)海技教育財団が実施する海上技術学校・海上技術短期大学校生徒・学生の募集及び教育訓練充実等のための支援を実施している。
- (独)海技教育機構の生徒・学生を対象とした社船実習(内航4級)について、国と協力して実施事業者の拡大を目指している。
- (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。

③ 4級・5級海技士の養成

水産系高校の学生を対象とした就職セミナーへの支援や、同校との意見交換会や懇談会等を通じて、若年船員確保の裾野の拡大に努めている。

④ 6級海技士の養成

内航海運業者の船員育成を促進するため、(一社)海洋共育センターが実施する民間完結型新6級海技士(航海・機関)養成課程の訓練船提供事業者に対して支援している。

また、船員教育機関卒業生以外の一般若年者からの新規船員の採用を促進するため、(一社)海洋共育センターが実施する民間完結型新6級海技士(航海・機関)養成課程の拡大・広報活動等に対しても支援している。

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・育成に努めている。

⑤ 船員の確保・育成

組合員間での共助型船員育成スキームを創設し、事業者の船員育成の活性化を支援する。

- 今後の輸送動向並びに船員の働き方改革を考慮し、荷主を始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を調査する。
- 内航貨物船員計画雇用促進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。
- 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。
- 各地の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する。特に退職自衛官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。
- (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。



内航船で働く女性船員

⑥ 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」



YouTube「船で日本の未来を運ぶ仕事」



DVD「海を駆ける若者たち」



DVD「海へ」



パンフレット「What is 内航海運？」

3 | 国内法及び国際条約への適切な対応

総連合会では、令和4年4月から本格的に内航船への義務化が進められているSTCW条約に定められた基本訓練の実施に関して、内航船員が訓練講習を受けられないことがないよう、関係機関に働きかけると共に、(公財)日本船員雇用促進センターと調整し、内航船員の訓練実施人数の拡大を目指している。また、STCW条約に定められた基本訓練の内、事業者内で行われる訓練に関するテキストを作成している。

V 環境・安全対策

総連合会では、次のような環境・安全対策を実施している。

1 | 環境対策

① 海洋環境保護対策の推進

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」の改正により、平成25年1月1日から船舶で発生した廃棄物の海洋投棄が原則禁止されたことから、廃棄物や海洋水生物に有害である貨物残留物の処理体制等について、必要に応じ対応策を行政当局に要請する。

また、HNS条約の発効及び条約批准の予定につき行政当局と密接な情報共有を図り、それらが船舶油濁損害賠償保障法等に取り入れられる際、関係者への周知徹底に努める。

さらに、シップリサイクル条約の発効の予定につき関係当局と密接な情報共有を図り、インベントリー作成の義務化について関係者への周知徹底に努める。

② 大気汚染防止対策

MARPOL条約上の窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)規制の国内法(海防法)への取り入れに際しては、内航海運事業者に過度の負担とならぬよう関係当局に要請する。

また、令和2年1月1日より適用されたSOx規制強化(使用燃料油の硫黄分0.5%以下)への対応については、関係者と密接に連携して以下の事項を実施する。

規制適合油（以下、適合油という）について、補油時の定期的なサンプリングにより性状検査を実施して、問題が生じた場合には、適切に対応が行われるよう行政当局に働きかける。

適合油の使用で生じたトラブルについて窓口を設けて迅速な情報収集し、関係者に原因究明や改善措置を求める。必要に応じて国が提供する手引書の改訂を求め、安全な運航が可能となるよう働きかけていく。

- 適合油への切替により船員労務負担が増大していることから、国の協力を得て、コストの適正な負担について荷主業界の理解を求めていく。併せて報道機関等を通じて産業界および国民にアピールしていく。

③ 内航カーボンニュートラルへの対応

- 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、昨年度国交省が立ち上げた「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」は方向性についてとりまとめを行ったが、今年度はその後のフォローアップに参画し、船主が必要な技術提供が受けられ、設備の陳腐化リスク等を負わ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。
- 内航カーボンニュートラル推進に向けて、次世代燃料油及び次世代技術に関する情報収集に努めると共に(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構と次世代カーボンニュートラル技術(CO₂回収技術等)に向けた共同研究を行う。
- (一社)日本経済団体連合会の「カーボンニュートラル行動計画」に参画し、業界団体として数値目標の削減等について積極的に取り組む。
- 国が行う「物流分野におけるCO₂削減対策促進事業」等の事業に内航海運事業者が参加するよう努める。
- 改正省エネ法の周知と具体的な取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。省エネ法の周知と具体的な取組みの指導に努める。



沖縄県慶良間列島阿嘉島周辺のサンゴ礁の白化
【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/>)】

2 | 輸送の安全の確保

- ① 海事関係法令の改正について、事業者の意向を汲み取り、必要に応じ行政当局に要請する。
- ② 船員の負担が軽減され働き方改革に繋がるよう自動運航船等新技術の導入に関する各種検討会へ参加する。
- ③ 内航船舶の安全確保の観点から、第二世代復原性基準(非損傷時)の策定に参画すると共に、次世代航海システムの検討に参加する。
- ④ 内航海運における燃料油に起因する機関損傷事故を未然に防ぐため、補油時の燃料サンプリングを励行して安全運航につながるよう周知及び啓蒙活動に努める。
- ⑤ 今後想定される大規模地震に伴う津波防災対策の推進として、各社ごとの津波避難マニュアルの作成や津波防災訓練の実施などについて周知及び啓蒙活動に努める。
- ⑥ 国土交通省が構築した緊急時における船舶の航行安全体制の施策が有効に機能するよう積極的に協力する。
- ⑦ 令和3年7月から導入された強い台風の接近に伴う湾外避難勧告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。
- ⑧ 全国各地で建設・計画が行われている洋上風力発電施設に関して情報収集活動に努めると共に、地域ごとに設置される協議会等に参画し、船舶の安全が阻害されないよう要請する。

VI 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。さらに、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。国土交通省としてもモーダルシフトの一層の推進を目指しており、総連合会はそれに協力していく。
- ② 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共に、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共に、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。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っていく。



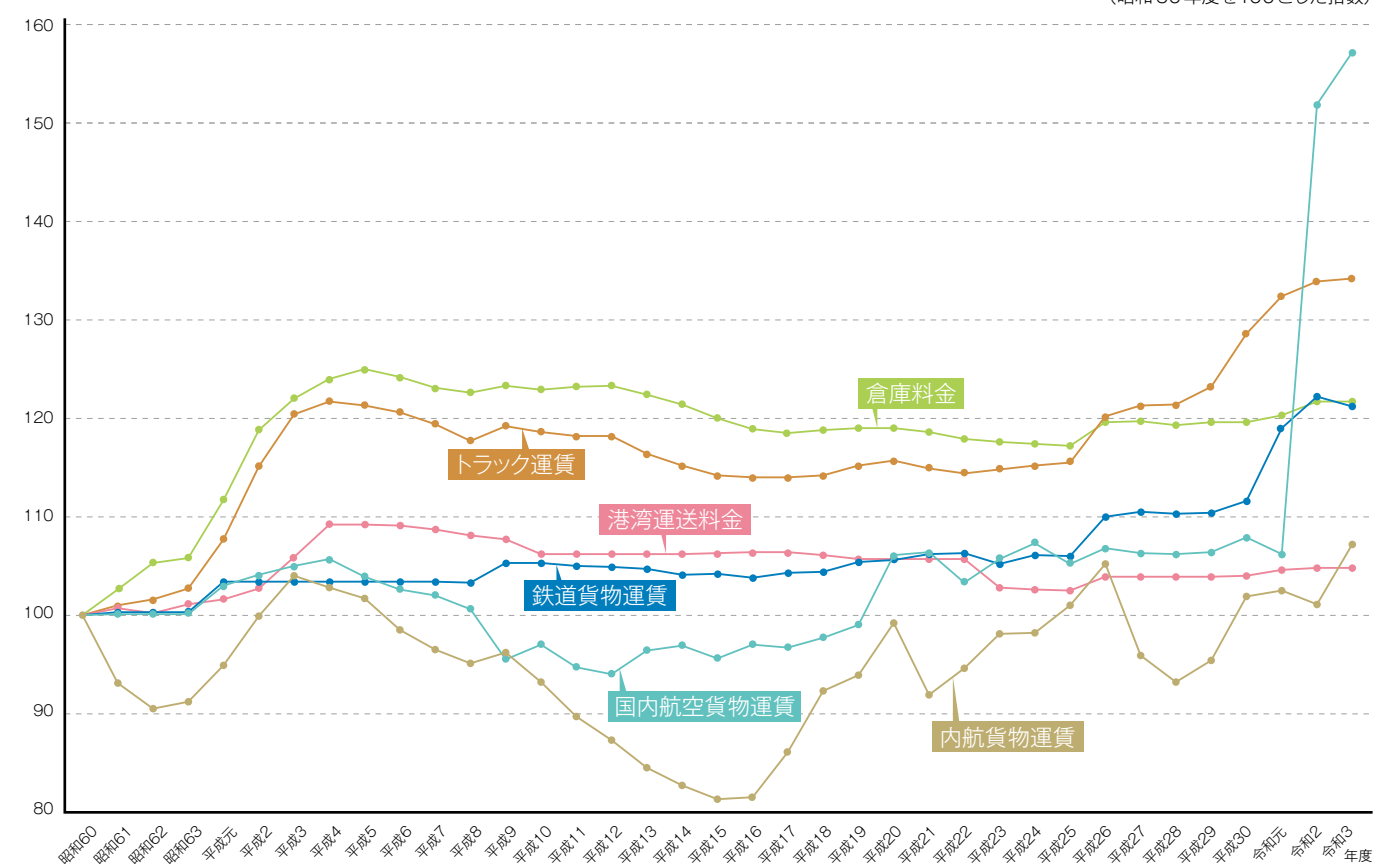
RORO船と並んでモーダルシフトの担い手のコンテナ船。最新鋭のこの船は、2021年コンテナを670本積載(うち冷凍コンテナ110本)し、16日間で京浜～阪神～北九州航路を航行する。
風圧抵抗が少ない球状船首と垂直船首を組み合わせる省エネ効果を向上。主機関はフル電子制御エンジンを搭載し、低燃費と低負荷での連続航行を可能にして、CO₂を削減。特殊な形状の2枚舵のゲートラダーをプロペラの両側に配置し省エネ効果、振動や騒音の低減、離着岸性能を向上させている。居住区は、船員の居室定員11名に対し乗船研修のための10室を追加し21室を設け、各船員室にはシャワー、トイレを完備し大型実習室、女性専用区画も設置して、若年船員の教育船としての機能も備えている。
7,432総トン、6,887重量トン、LBD: 136.3×21.0×6.0m

VII 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は2021年に終了したが、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おり、総連合会では今年度からの海事産業強化法の施行を踏まえ、こうした課題の解決には、荷主企業との連携が重要であるとの認識のもと、昨年度より再開された国土交通省の主催する「安定・効率輸送協議会」及び荷主企業の経営層との懇談会に参加する等により、共存共栄を図るよう取り組んでいる。

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」

VIII 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、我が国では船舶法第3条の規定に基づき、「外国籍船は、法律若しくは条約に別段の定めがあるとき、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必要であるのは、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。

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、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可能性が高まる。これにより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。

IX 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、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。

X 広報活動

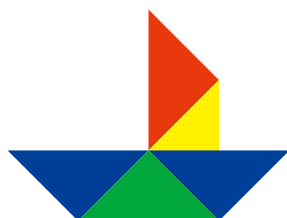
総連合会では、広報活動の主なターゲットとして次世代を担う子供達に据え、様々な海事イベント等へ参加協力、ペーパークラフト教室等を開催し、積極的に情報発信しながら、内航海運を知って、興味を持ってもらえるような活動に努めている。この一環として学研の協力を得て、全国の小学校へ内航海運を題材にした子供向け冊子を無償贈呈している他、小学校の教育現場で活用する「海運と船と港の役割」を内容とする副教材作成事業へ協賛している。



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「シゴトのトビラ」の「内航船船乗りの仕事」(<https://kids.gakken.co.jp/shinro/tobira/company/naiko-kaiun/>)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4年度版

COASTAL SHIPPING of JAPAN, 2022

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

<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

協力：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

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

Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

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。