

令和6年度版

内航海運の活動

COASTAL SHIPPING
of JAPAN 2024



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

提供：船上カメラマングランプリ2023 勤務地：海賞「入港ラッシュ」 撮影者：オレオ®

産業と暮らしを支える 内航海運

Contents



内航貨物輸送

- 2p 各種内航船舶
- 4p 輸送量
- 5p 輸送機関別輸送量
- 6p 主要品目別内航輸送量



内航船舶

- 7p 船種別状況
- 8p 船型別状況
- 9p 船齢別状況



内航海運事業者

- 11p 内航海運事業者数
- 13p 登録事業者の企業規模



共有建造制度

- 15p 共有建造制度とは
- 15p 共有建造制度の重要性



環境にやさしい 内航海運

- 16p エネルギー効率のよい内航海運
- 17p 内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み



内航総連合会の 事業

- 18p I. 組織
- 20p II. CSRの推進
- 22p III. 船員対策
- 26p IV. 環境・安全対策
- 28p V. モーダルシフトの推進等
- 30p VI. 経営基盤強化
- 31p VII. カボタージュ制度の堅持
- 32p VIII. 感染症への対応及び災害対策等
- 32p IX. 広報活動

公式動画チャンネルを
ご覧ください

ナイコ～海運CH

公式動画チャンネルでは、船員さんでなければ見ることができない「内航船」の内部の様子や、船のお仕事について、さらに船員さんのプライベートもチラ見できる楽しいコンテンツを配信しています。



YouTube

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

- 総トン数 (t) : 499
- 重量トン数 (t) : 1,691
- L B D (m) : 70.00×12.50×6.81



油送船

- 総トン数 (t) : 2,114
- 重量トン数 (t) : 3,317
- L B D (m) : 87.40×14.50×7.00



ケミカル船

- 総トン数 (t) : 596
- 重量トン数 (t) : 1,280
- L B D (m) : 64.94×10.40×4.60



石炭運搬船

- 総トン数 (t) : 9,714
- 重量トン数 (t) : 8,628
- L B D (m) : 123.50×24.00×11.60



セメント専用船

- 総トン数 (t) : 609
- 重量トン数 (t) : 1,767
- L B D (m) : 68.50×12.50×7.50



特タン船 (エチレン船)

- 総トン数 (t) : 1,593
- 重量トン数 (t) : 1,593
- L B D (m) : 73.90×13.50×5.60



貨物船兼砂利運搬船

- 総トン数 (t) : 498
- 重量トン数 (t) : 1,717
- L B D (m) : 62.00×13.20×7.43



RORO船

- 総トン数 (t) : 8,611
- 重量トン数 (t) : 5,026
- L B D (m) : 115.00×22.0×5.15



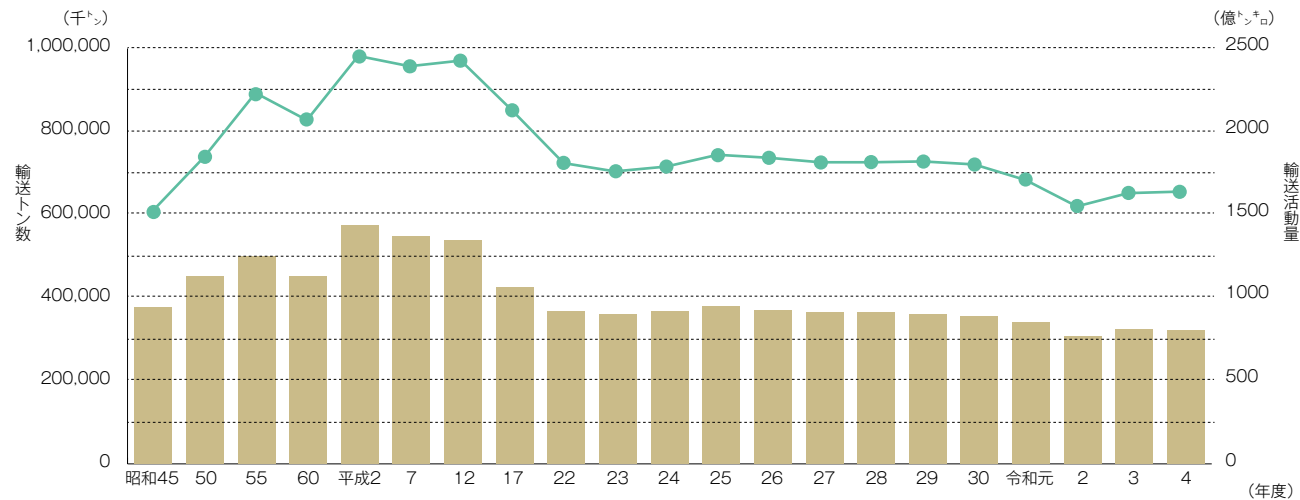
コンテナ船

- 総トン数 (t) : 2,524
- 重量トン数 (t) : 3,909
- L B D (m) : 111.63×17.80×8.40



輸送量

内航貨物輸送量は令和4年度で、輸送トン数では対前年度比1.1%の減少、輸送トンキロでは対前年度比で0.5%の増加となった。



■内航貨物輸送量の推移

年度		輸送トン数(千トン)		輸送トンキロ(億トンキロ)		
		対45年度比 1970=100	対前年度比	対45年度比 1970=100	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
令和2/2020	306,076	81.3	89.6	1,538	101.7	90.6
令和3/2021	324,659	86.2	106.1	1,618	107.0	105.2
令和4/2022	320,929	85.2	98.9	1,627	107.6	100.5

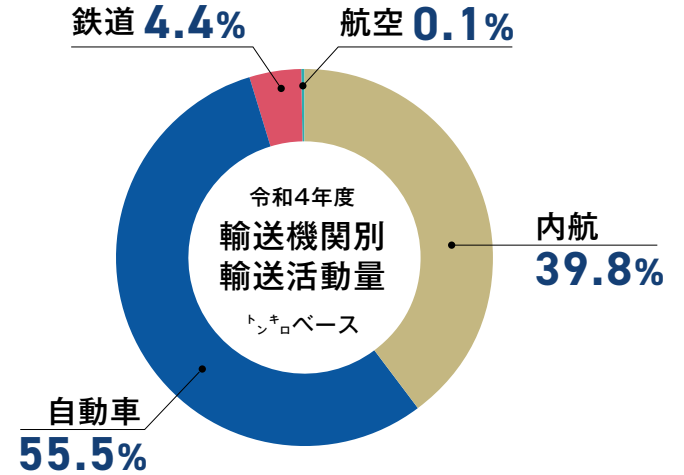
(注1) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」他による。ただし、調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。



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4年度で、輸送量では7.6%であるが、輸送活動量では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4年度の平均輸送距離でみると507kmで、自動車の8.59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)	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)	21,0467 (51.35)	19,369 (4.73)	977 (0.24)	409,902 (100.00)	505	49	458	1,062
令和 1	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)	153,824 (39.84)	213,419 (55.27)	18,340 (4.75)	528 (0.14)	386,111 (100.00)	503	56	469	1,078
3	32,466 (7.64)	388,800 (91.44)	3,891 (0.92)	56 (0.01)	425,213 (100.00)	161,795 (39.99)	224,095 (55.39)	18,042 (4.46)	610 (0.15)	404,542 (100.00)	498	58	464	1,089
4	32,093 (7.67)	382,600 (91.40)	3,826 (0.91)	65 (0.02)	418,584 (100.00)	162,663 (39.84)	226,886 (55.58)	17,984 (4.41)	707 (0.17)	408,240 (100.00)	507	59	470	1,088

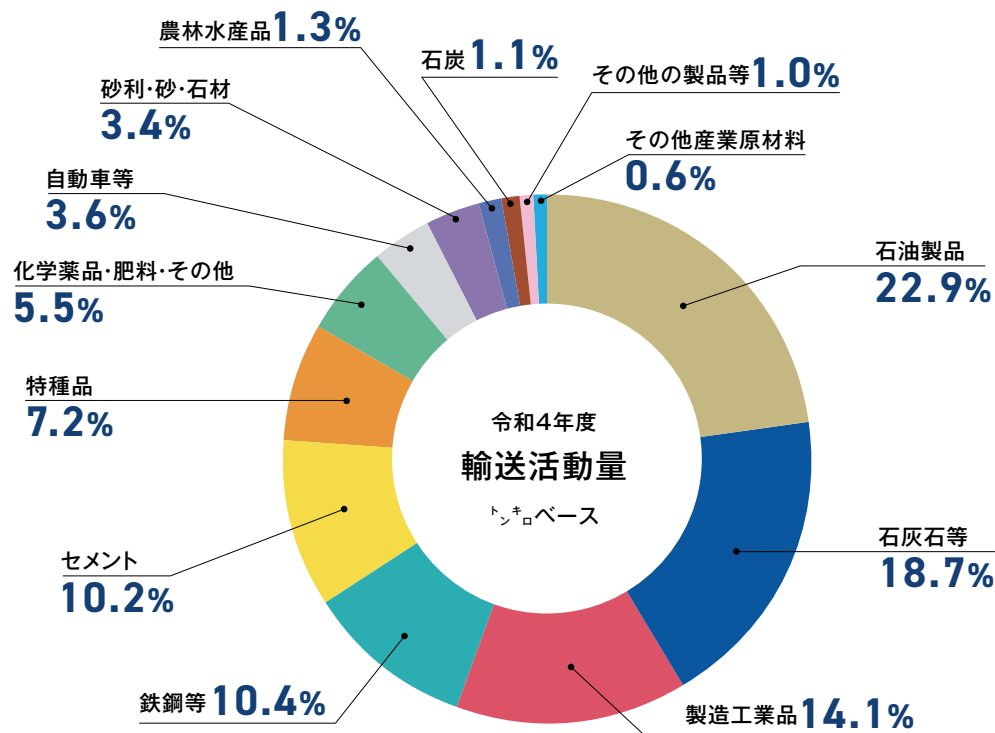
(注) ①()は、輸送機関別のシェア(%)である。②自動車は出典資料の統計方法の変更に伴い、過去に遡って全て修正している③航空には超過手荷物、郵便物を含む。④自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である。⑤単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

国土交通省資料より作成



主要品目別内航輸送量

令和4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89.9%、輸送トン数では90.4%を占めている。



■主要品目別内航輸送量（令和4年度）

	輸送活動量		輸送量	
	百万トンキロ	%	万トン	%
石油製品	37,252	22.9%	7,579	23.6%
石灰石等	30,416	18.7%	6,008	18.7%
製造工業品	22,920	14.1%	3,176	9.9%
鉄鋼等	16,840	10.4%	3,370	10.5%
セメント	16,586	10.2%	3,130	9.8%
特種品	11,694	7.2%	2,182	6.8%
化学薬品・肥料・その他	8,930	5.5%	2,022	6.3%
自動車等	5,907	3.6%	916	2.9%
砂利・砂・石材	5,593	3.4%	1,568	4.9%
農林水産品	2,164	1.3%	388	1.2%
石炭	1,776	1.1%	1,243	3.9%
その他の製品等	1,605	1.0%	303	0.9%
その他産業原材料	980	0.6%	208	0.6%
合計	162,663	100.0%	32,093	100.0%

（注）①国土交通省「内航船舶輸送統計年報」（令和4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

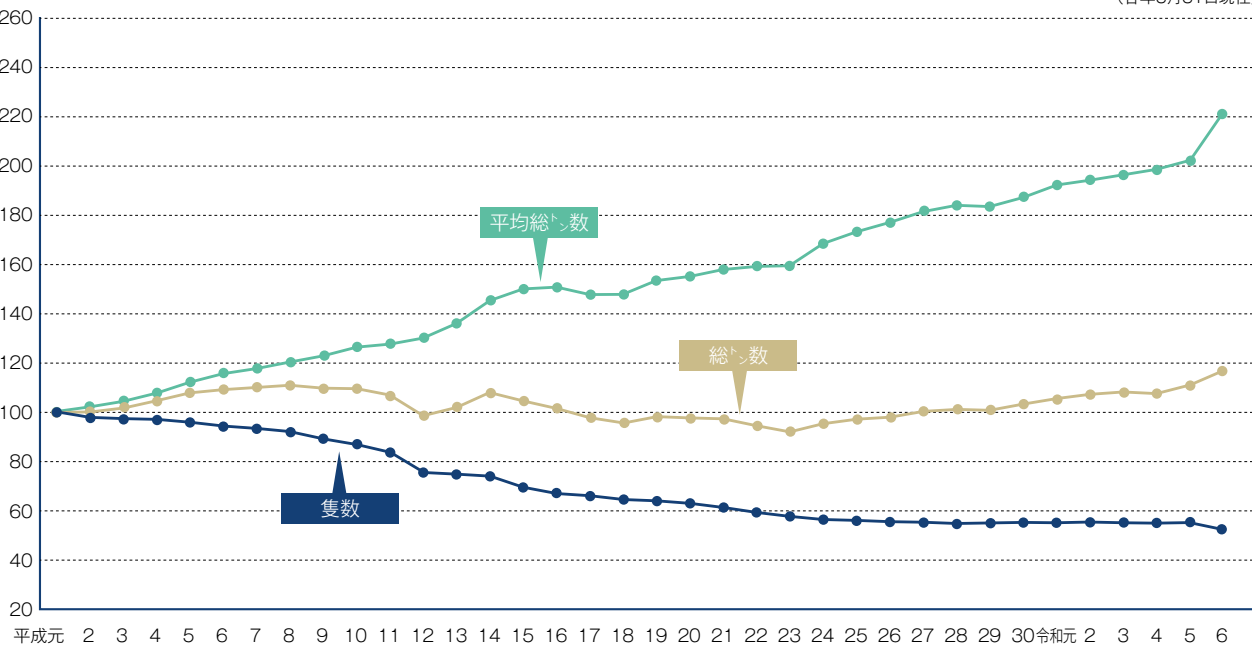


船種別状況

内航船舶は令和6年3月31日現在5,055隻4,350,074総トンとなっている。船種別ではその他貨物船が隻数比70%、総トン数比58%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3,658総トンと最も大きくセメント専用船が2,908総トン、油送船が1,162総トン、その他貨物船が715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）



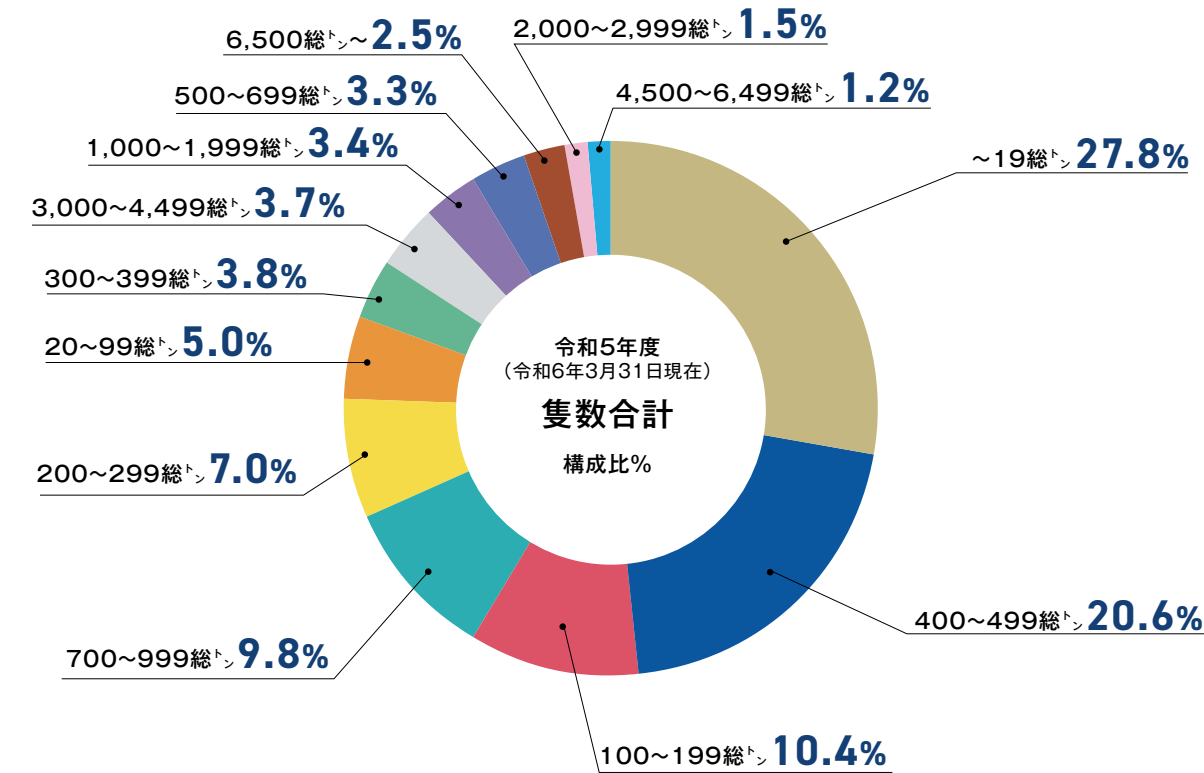
船種	平成26年3月31日		平成31年3月31日		令和6年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,445	1,746,235 (507)	3,500	2,096,231 (599)	3,532	2,525,914 (715)
自動車専用船	18	91,851 (5,103)	12	49,569 (4,131)	11	40,239 (3,658)
セメント専用船	141	384,561 (2,727)	135	386,967 (2,866)	130	378,083 (2,908)
土・砂利・石材専用船	374	231,178 (618)	333	213,849 (642)	198	153,594 (776)
貨物船計	3,978	2,453,825 (617)	3,980	2,746,616 (690)	3,871	3,097,830 (800)
油送船	971	956,359 (985)	934	938,230 (1,005)	898	1,043,535 (1,162)
特殊タンク船	300	198,841 (663)	287	198,069 (690)	286	208,709 (730)
合計	5,249	3,609,025 (688)	5,201	3,882,915 (747)	5,055	4,350,074 (861)

（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）でみると隻数比で499総トン以下が62.1%、1000総トン以上が18.3%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25.2%の大型化がみられる。



船型	平成26年3月31日				令和6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
~19総トン	1,428	34.1	20,120	1.3	91	7.7	1,529	0.1	1316	34.0	18,631	0.6	1,407	27.8	20,159	0.5
20~99総トン	360		25,237		120	10.1	9,580	0.8	132	3.4	8,442	0.3	252	5.0	18,022	0.4
100~199総トン	863	16.4	149,930	4.2	162	13.7	27,247	2.2	366	9.5	62,073	2.0	528	10.4	89,321	2.1
200~299総トン	293	5.6	75,246	2.1	36	3.0	9,579	0.8	317	8.2	83,532	2.7	353	7.0	93,111	2.1
300~399総トン	194	3.7	67,935	1.9	74	6.3	25,731	2.1	118	3.0	40,774	1.3	192	3.8	66,505	1.5
400~499総トン	1,018	19.4	497,811	13.8	246	20.8	120,801	9.6	793	20.5	389,566	12.6	1,039	20.6	510,367	11.7
500~699総トン	193	3.7	124,259	3.4	41	3.5	24,041	1.9	127	3.3	77,301	2.5	168	3.3	101,342	2.3
700~999総トン	377	7.2	307,293	8.5	229	19.3	190,674	15.2	264	6.8	208,315	6.7	493	9.8	398,989	9.2
1,000~1,999総トン	138	2.6	203,847	5.6	30	2.5	46,446	3.7	144	3.7	204,362	6.6	174	3.4	250,808	5.8
2,000~2,999総トン	73	1.4	193,225	5.4	19	1.6	48,558	3.9	58	1.5	147,656	4.8	77	1.5	196,214	4.5
3,000~4,499総トン	168	3.2	618,620	17.1	127	10.7	472,195	37.7	59	1.5	224,188	7.2	186	3.7	696,383	16.0
4,500~6,499総トン	60	1.1	307,438	8.5	4	0.3	18,107	1.4	58	1.5	307,449	9.9	62	1.2	325,556	7.5
6,500総トン以上	84	1.6	1,018,064	28.2	5	0.4	257,756	20.6	119	3.1	1,325,541	42.8	124	2.5	1,583,297	36.4
合計	5,249	100.0	3,609,025	100.0	1,184	100.0	1,252,244	100.0	3,871	100.0	3,097,830	100.0	5,055	100.0	4,350,074	100.0
うち100総トン以上	3,461	65.9	3,563,668	98.7	973	82.2	1,241,135	99.1	2,423	62.6	3,070,758	99.1	3,396	67.2	4,311,893	99.1
平均総トン			688				1,058				800				861	

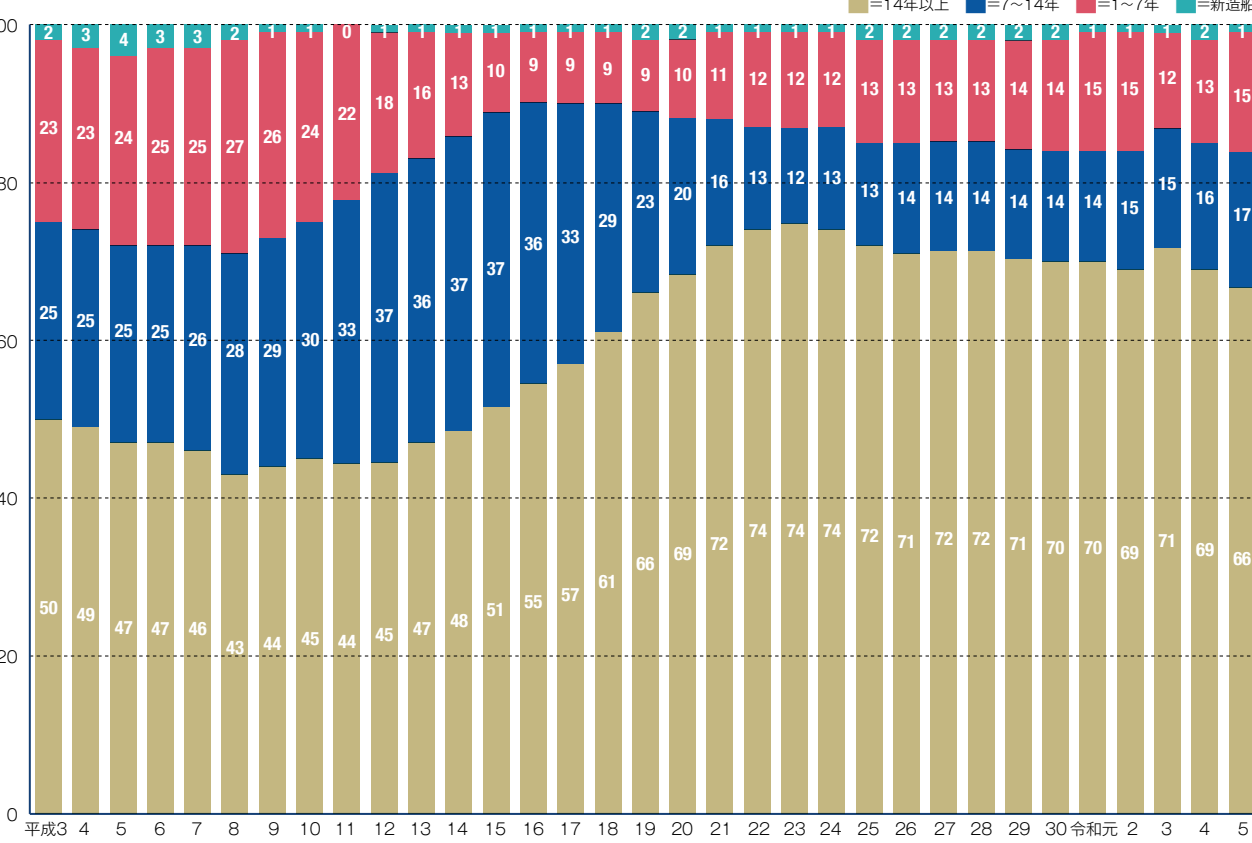
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。
②20総トン未満の営業船を含む。
③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。

船齢別状況

内航船舶を船齢別にみると7年未満が隻数比16.7%、総トン数比26.8%となっている。また14年以上の老齢船は隻数比66.3%、総トン数比44.8%を占めている。

船齢別平均船型は1~14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582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。

■内航船の船齢別船腹量

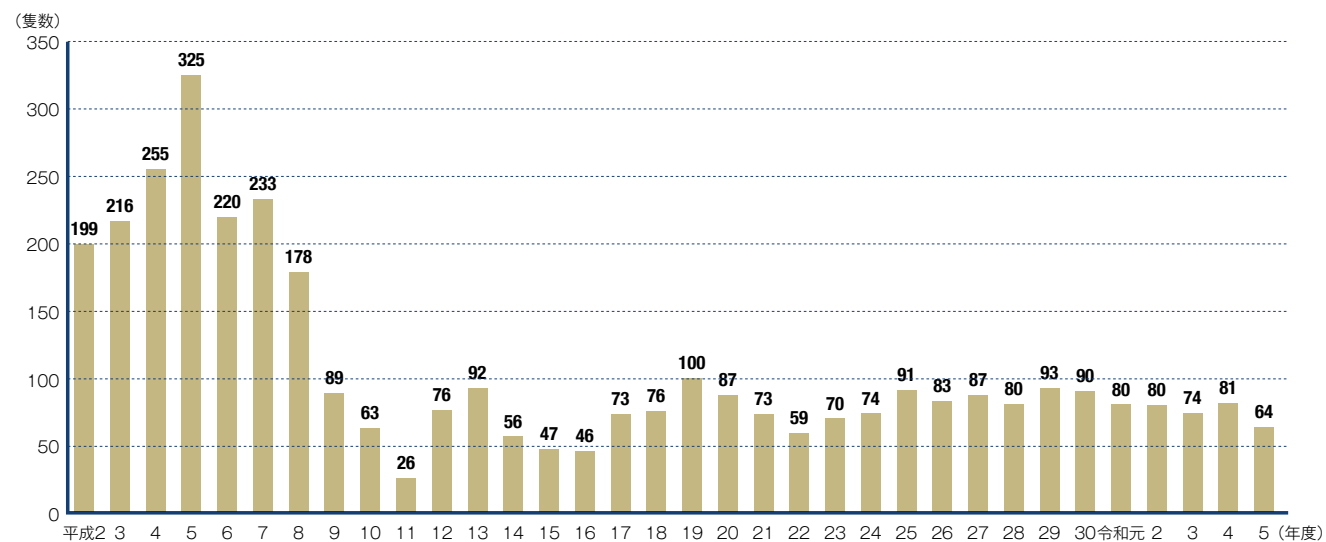


(注) ここでいう新造船とは、各年度末時点での船齢0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

船舶	隻数 (構成比%)						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 (千トン)	平均トン数	構成比	総トン数 (千トン)	平均トン数	構成比	総トン数 (千トン)	平均トン数	構成比
新造船	11	0.9%	53	1.4%	64	1.3%	7,201	655	0.6%	48,000	906	1.5%	55,201	863	1.3%
1~7	262	22.1%	515	13.3%	777	15.4%	265,139	1,012	21.2%	845,195	1,641	27.3%	1,110,334	1,429	25.5%
7~14	265	22.4%	596	15.4%	861	17.0%	536,166	2,023	42.8%	698,065	1,171	22.5%	1,234,230	1,433	28.4%
14~	646	54.6%	2,707	69.9%	3,353	66.3%	443,738	687	35.4%	1,506,570	557	48.6%	1,950,309	582	44.8%
合計	1,184	100.0%	3,871	100.0%	5,055	100.0%	1,252,244	1,058	100.0%	3,097,830	800	100.0%	4,350,074	861	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



(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。

国土交通省海事局資料より作成

内航船省エネルギー格付制度の概要

- 船舶所有者、運航者、造船所、荷主等の申請により、国交省が内航船の省エネ・省CO₂性能を評価(見える化)する制度。
- 客観的に船舶の環境性能が評価されることで、消費者や契約先に対し、環境性能の良い船舶を建造・運航・使用していることのアピールが可能。また、エネルギーの使用の合理化等に関する法律及び地球温暖化対策推進法に基づく報告において、格付に応じた係数を乗じてエネルギー使用量又はCO₂排出量を算定することが可能※
- ※例：★★★★の場合、トンキロ法を用いた算定において、格付を取得していない場合に比べて15%の省エネ効果があるものとして、0.85倍に相当する係数を使用できる。
- 2024年4月からは電気推進船の評価も可能になり、本制度を利用可能な船舶の幅が広がった。
- 本制度の普及等を通じて、地球温暖化対策計画における内航海運のCO₂排出量削減目標(2030年度において、2013年度比181万トン削減)の達成に寄与。



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 計算方法*	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
 ※本制度の詳細や申請方法等は右記URLをご覧ください。https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000021.html



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。

この際に、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。

令和4年4月1日に施行された改正内航海運業法では船舶管理事業者が登録制へと移行された。



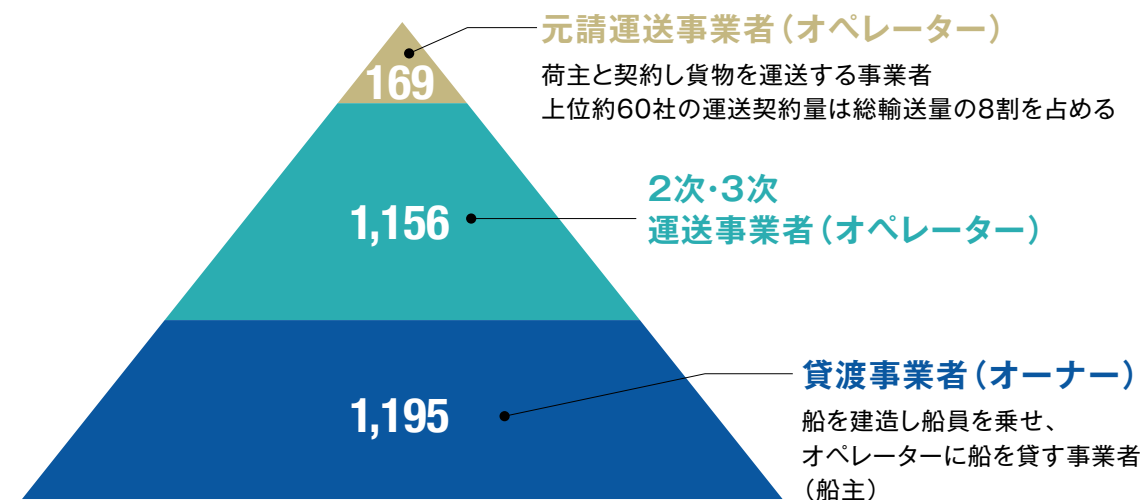
内航海運事業者数

内航海運事業者数は令和6年3月31日現在2,957であるが、このうち休止等事業者が262あり営業事業者は2,695である。

その内訳は登録事業者数では運送事業者が717、貸渡事業者が867、船舶管理事業者が173の計1,757である。届出事業者では運送事業者が608、貸渡事業者が328、管理事業者が2の計938である。

■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1,179社のうち、6割近くが一杯船主である。



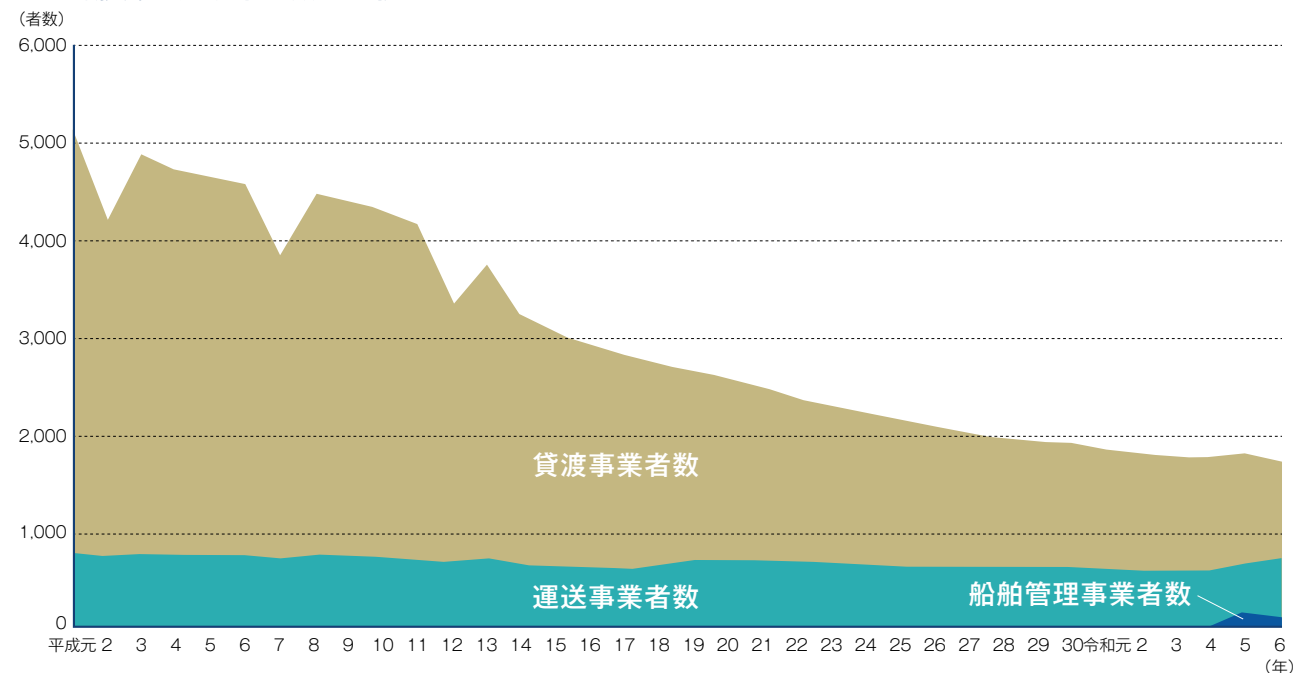
■内航海運実事業者数

令和6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	717	608	1,325
貸渡事業者数	867	328	1,195
船舶管理事業者数	173	2	175
合計	1,757	938	2,695

(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「登録管理業」＝登録管理業のみ、又は届出運送業、届出貸渡業、届出管理業のいずれかも併せて行っている者。
 ④「届出運送事業者」＝登録運送業、登録貸渡業、登録管理業を行わず、届出運送業のみ、又は届出貸渡業、届出管理業も併せて行っている者。
 ⑤「届出貸渡事業者」＝登録運送業、登録貸渡業、登録管理業、届出運送業を行わず、届出貸渡業のみ、又は届出管理業も併せて行っている者。
 ⑥「届出管理事業者」＝届出管理業のみを行っている者。
 ⑦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	管理事業者数	合計	備考
S42.3.31	9,149	1,792	—	10,941	昭和42年4月1日許可制移行
S45.3.31	1,175	9,129	—	10,304	昭和44年10月1日許可制完全実施
S47.3.31	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
S50.3.31	901	6,051	—	6,952	昭和50年度以降、実事業者数
S55.3.31	794	5,322	—	6,116	
S60.3.31	750	4,868	—	5,618	
H2.3.31	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)
H7.3.31	712	3,124	—	3,836	
H12.3.31	680	2,671	—	3,351	
H17.3.31	613	2,206	—	2,819	平成17年4月1日登録制移行
H19.3.31	718	1,943	—	2,661	
H20.3.31	713	1,872	—	2,585	
H21.3.31	710	1,786	—	2,496	
H22.3.31	701	1,686	—	2,387	
H23.3.31	677	1,624	—	2,301	
H24.3.31	664	1,567	—	2,231	
H25.3.31	652	1,513	—	2,165	
H26.3.31	647	1,450	—	2,097	
H27.3.31	641	1,395	—	2,036	
H28.3.31	637	1,344	—	1,981	
H29.3.31	633	1,317	—	1,950	
H30.3.31	640	1,290	—	1,930	
H31.3.31	623	1,239	—	1,862	
R2.3.31	619	1,209	—	1,828	
R3.3.31	613	1,178	—	1,791	
R4.3.31	613	1,181	—	1,794	
R5.3.31	620	994	185	1,799	令和4年4月1日船舶管理業の登録追加
R6.3.31	717	867	173	1,757	

(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。

国土交通省資料より作成

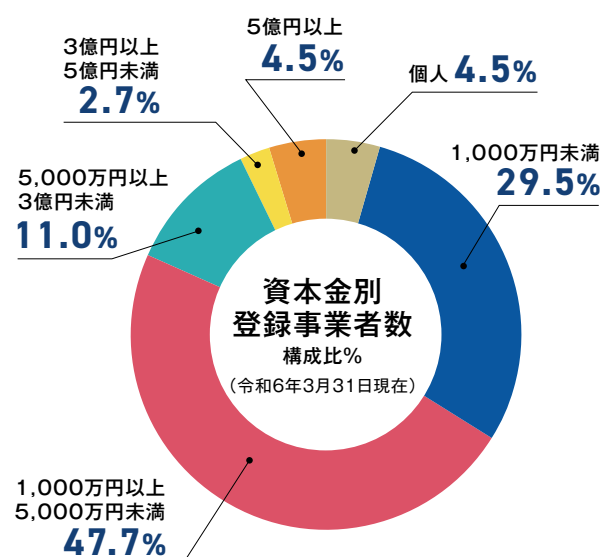


登録事業者の企業規模

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92.8%を占め、とりわけ5,000万円未満の法人及び個人が81.8%を占めている。使用隻数では運送事業者は5隻以上が25.0%を占めている。貸渡事業者では複数隻事業者が36.3%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10.5%(10,000総トン以上が1.1%)を占めており、貸渡事業者では500総トン以上が29.3%(2,000総トン以上が9.5%)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。

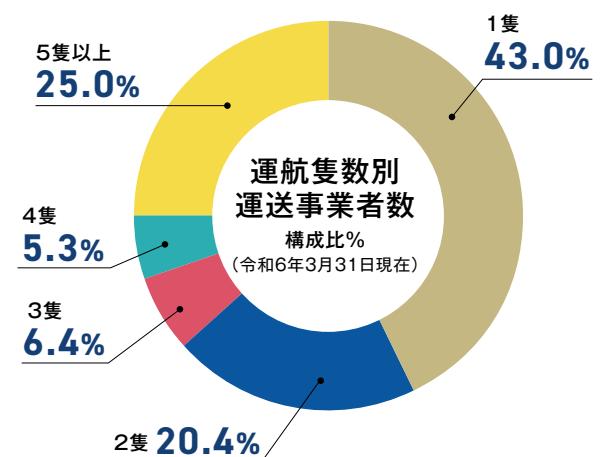


■ 資本金別登録事業者数

令和6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	14	2.0%	58	6.7%	72	4.5%
1,000万円未満	147	20.5%	321	37.0%	468	29.5%
1,000万円以上 5,000万円未満	356	49.7%	400	46.1%	756	47.7%
5,000万円以上 3億円未満	125	17.4%	49	5.7%	174	11.0%
3億円以上 5億円未満	27	3.8%	15	1.7%	42	2.7%
5億円以上	48	6.7%	24	2.8%	72	4.5%
合計	717	100.0%	867	100.0%	1,584	100.0%

国土交通省資料より作成

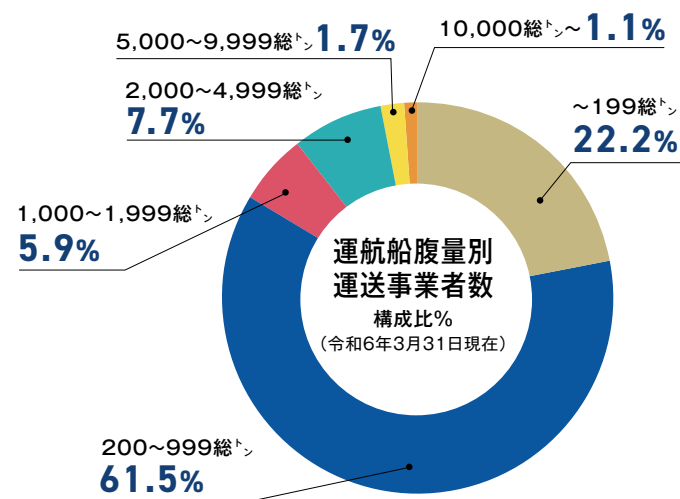


■ 運航隻数別にみた運送事業者数

令和6年3月31日現在

運航隻数	事業者数	構成比(%)
1隻	308	43.0%
2隻	146	20.4%
3隻	46	6.4%
4隻	38	5.3%
5隻以上	179	25.0%
合計	717	100.0%

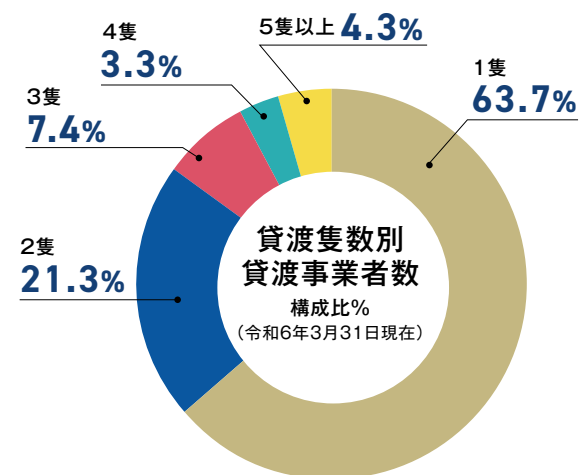
国土交通省資料より作成



■ 運航船腹量別にみた運送事業者数 令和6年3月31日現在

運航船腹量	事業者数	構成比(%)
~199総トン	159	22.2%
200~999総トン	441	61.5%
1,000~1,999総トン	42	5.9%
2,000~4,999総トン	55	7.7%
5,000~9,999総トン	12	1.7%
10,000総トン~	8	1.1%
合計	717	100.0%

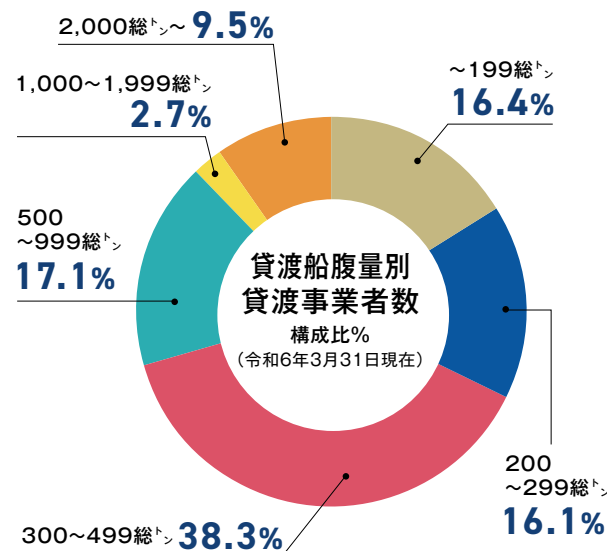
国土交通省資料より作成



■ 貸渡隻数別にみた貸渡事業者数 令和6年3月31日現在

貸渡隻数	事業者数	構成比(%)
1隻	552	63.7%
2隻	185	21.3%
3隻	64	7.4%
4隻	29	3.3%
5隻以上	37	4.3%
合計	867	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6年3月31日現在

運航船腹量	事業者数	構成比(%)
~199総トン	142	16.4%
200~299総トン	140	16.1%
300~499総トン	332	38.3%
500~999総トン	148	17.1%
1,000~1,999総トン	23	2.7%
2,000総トン	82	9.5%
合計	867	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
お問い合わせは右記へ

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
建造支援第一課: ☎045-222-9138 / 建造支援第二課: ☎045-222-9139

内航海運業の特徴

- 99.7%が中小企業
- 船舶以外の資産に乏しく担保力が不足
- 初期投資額が多額で耐用年数は短い
- 船舶建造のための技術力が乏しい

金融機関では支援に限界

共有建造制度の特徴

- 無担保
- 長期・低利の資金支援
- 専門技術者による技術支援

他の金融機関では対応不可能

特定船舶導入計画の認定を受けた船舶

令和3年5月に海事産業強化法が成立し、造船・海運分野における特定船舶(優れた省エネ等装置を備えた船舶)導入計画の認定制度が創設されたことを受け、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構では、令和3年度から船舶共有建造制度を利用して建造する船舶の対象に「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」を追加している。共有比率の上限拡充と適用利率の低減により、同認定を受ける内航海運業者を支援することとしており、令和5年度末までに17隻の貨物船が内定している。

最近5年間の内航船舶共有建造実績

(注) 内定ベース

船重	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
貨物船	4	2	7	6	4
油送船	8	5	4	3	7
合計	12	7	11	9	11
総トン数	26,829	14,300	30,911	8,745	9,598
総トン数	12,766	4,222	5,558	2,919	8,535
総トン数	39,595	18,522	36,469	11,664	18,133

特定船舶導入計画の認定を受けた船舶



498総トン、1,754 D/W
LBD(m) : 68.80×12.30×7.20

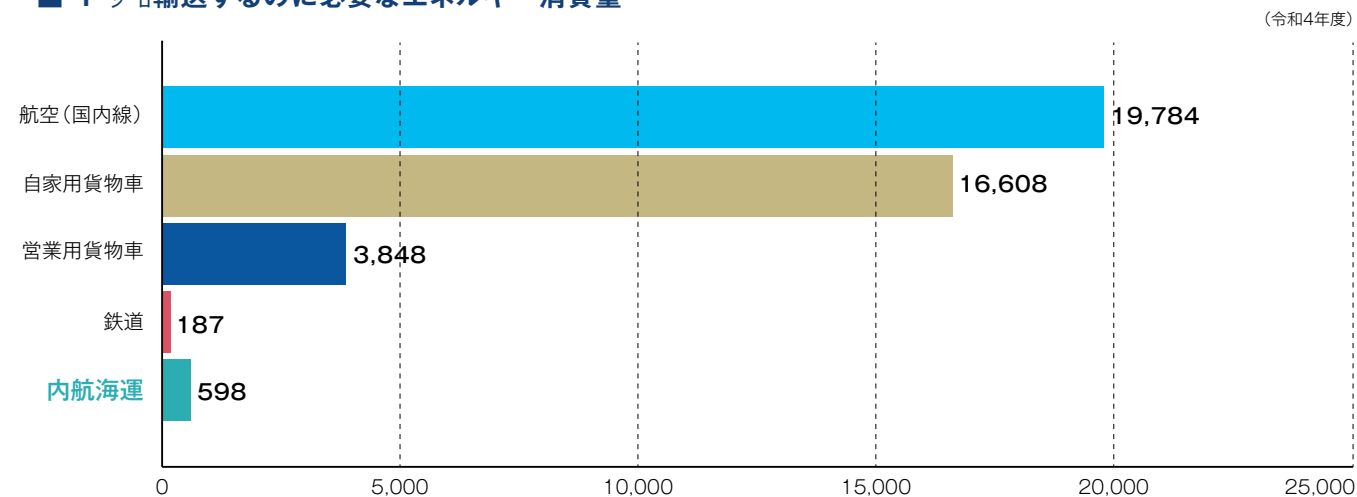
エネルギー効率のよい内航海運

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1/6、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。

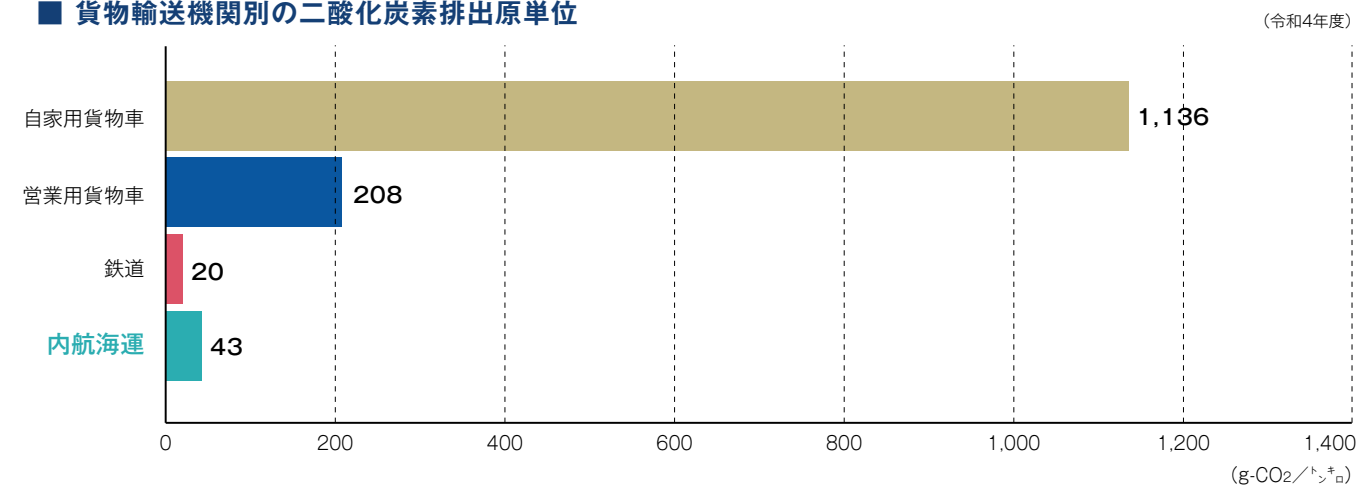
国内貨物輸送の分野では、トラックへの過度の依存から生じた道路混雑や騒音公害への対応と、二酸化炭素の削減を目指す地球温暖化対策等の環境問題への取り組みが強く求められている。そこで、トラックが運んでいる貨物の一部を二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運や鉄道に振り替える“モーダルシフト”が推進されている。

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・キロ輸送するのに必要なエネルギー消費量



貨物輸送機関別の二酸化炭素排出原単位



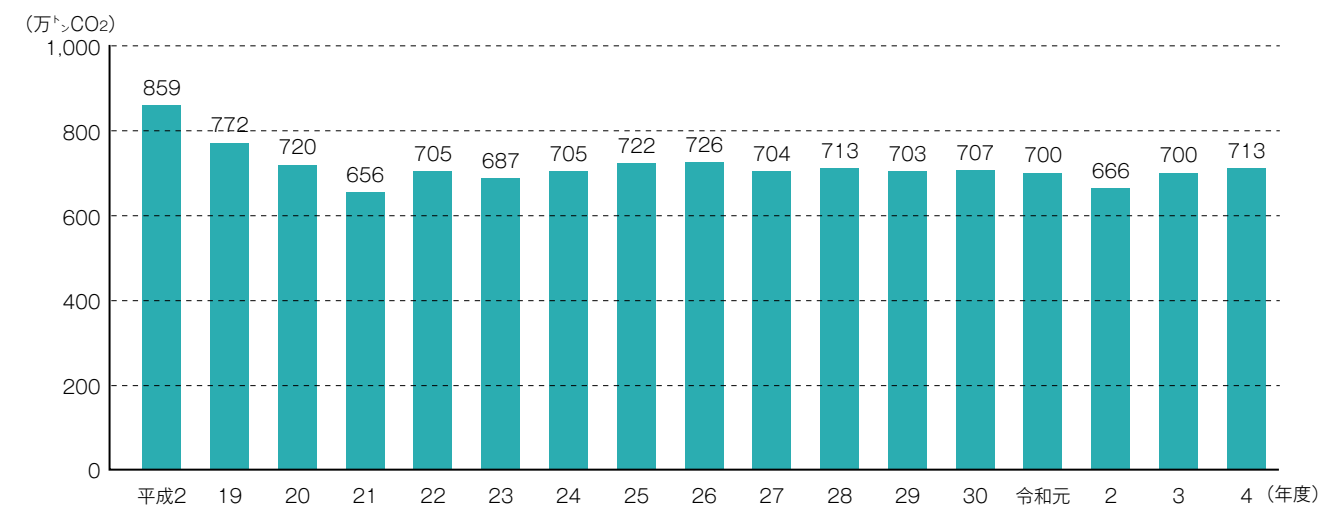
編集者参考: (独) 国立環境研究所 温室効果ガス排出量、(国土交通省) 自動車統計年報、(同) 鉄道輸送統計年報、(同) 内航輸送統計年報より算定

内航海運の二酸化炭素排出削減への取り組み

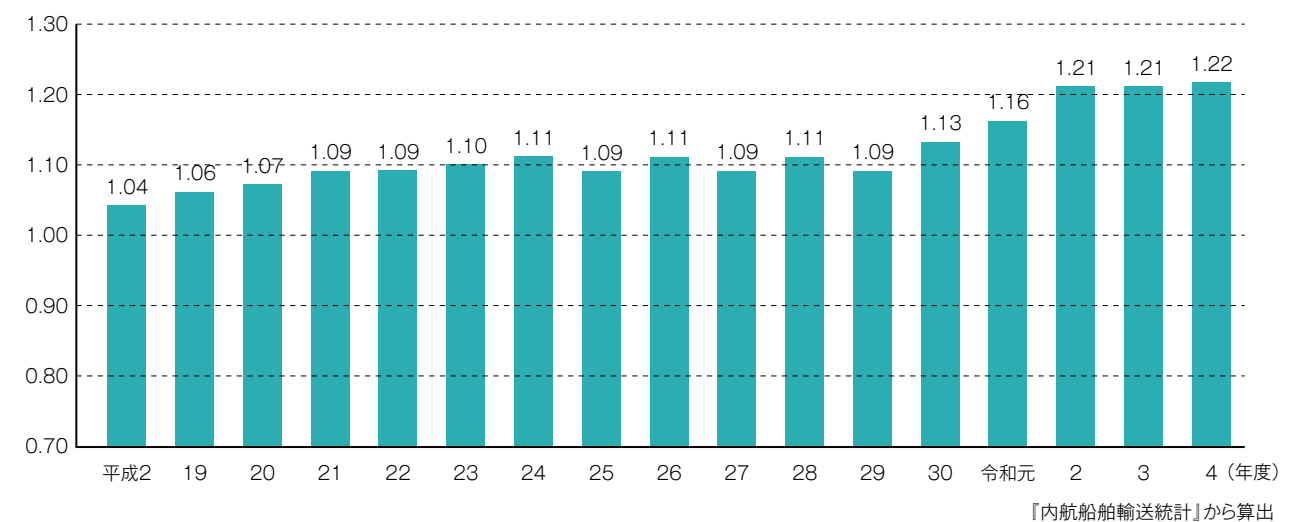
内航海運業界では、地球温暖化対策計画において、2030年度までのCO₂排出削減目標を、2013年度比で157万t-CO₂(約15%削減)として省エネに取り組んできた。そうしたところ、令和2年10月の内閣総理大臣所信表明演説にて、「2050年までに、温室効果ガスをゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」との表明があった。これを受け、内航海運業界においても、令和3年4月より、「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」を開催し、その結果、内航海運における地球温暖化対策計画における2030年度までのCO₂排出削減目標を、181万t-CO₂(約17%削減)の削減に修正した。

この目標を達成するため、現状把握と調査研究に取り組んでいる。

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。

日本内航海運組合総連合会

総 会

理 事 会

令和6年度 役員

会 長	栗林 宏吉	栗林商船(株) 社長〈大型〉
副会長	福田 和志	NSユナイテッド内航海運(株) 社長〈大型〉
副会長	藏本 由紀夫	吉祥海運(株) 社長〈全海運〉
副会長	上野 元	上野トランステック(株) 社長〈内タン〉
副会長	後藤田 直哉	豊益海漕(株) 社長〈内輸〉
副会長	久本 久治	久本汽船(株) 会長〈全内船〉
理事長	河村 俊信	(常勤)
理 事	小林 洋	(株)商船三井内航 社長〈大型〉
理 事	宗田 銀也	旭海運(有) 社長〈全海運〉
理 事	村田 泰	八重川海運(株) 社長〈全海運〉
理 事	岡本 信也	岡本海運(株) 社長〈全海運〉
理 事	田淵 訓生	田淵海運(株) 社長〈内タン〉
理 事	安田 宏	昭和日タン株式会社 取締役 専務執行役員〈内タン〉
理 事	榎本 成男	(株)榎本回漕店 社長〈内輸〉
理 事	安藤 豊	日鉄物流(株) 取締役相談役〈内輸〉
理 事	篠野 忠弘	篠野海運(株) 社長〈全内船〉
理 事	関田 拓生	安芸海運(株) 社長〈全内船〉
監 事	穴倉 俊人	鶴見サンマリン(株) 社長〈内タン〉
監 事	奥村 恭史	福寿船舶(株) 社長〈全内船〉

内航大型船輸送海運組合

会長 福田 和志

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

(略称)

令和6年7月1日現在

大型

会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	重量トン数
25社	177	764,056	753,016

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		
	直接組合	間接組合	隻数	総トン数	重量トン数
1,346社	18	26	1,723	1,376,900	2,716,708

全国内航タンカー海運組合

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トン数シェアは約85%

内タン

会員数	船腹量		
	隻数	総トン数	重量トン数
462社	862	944,148	1,720,964

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		
	隻数	総トン数	重量トン数
69社	421	686,025	999,197

全日本内航船主海運組合

会長 久本 久治

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		
	隻数	総トン数	重量トン数
299社	443	562,042	902,584

※数字は令和6年4月1日現在

事務局

理事長

政策委員会

総務・財務委員会

広報委員会

安定・効率輸送推進委員会

CSR経営推進委員会

船員対策委員会

環境安全対策委員会

定期船輸送特別委員会

総務部

広報室

企画調査部

CSR推進部

海務部

(担当委員会)

- 政策委員会
- 総務・財務委員会

- 広報委員会

- 安定・効率輸送推進委員会
- 定期船輸送特別委員会

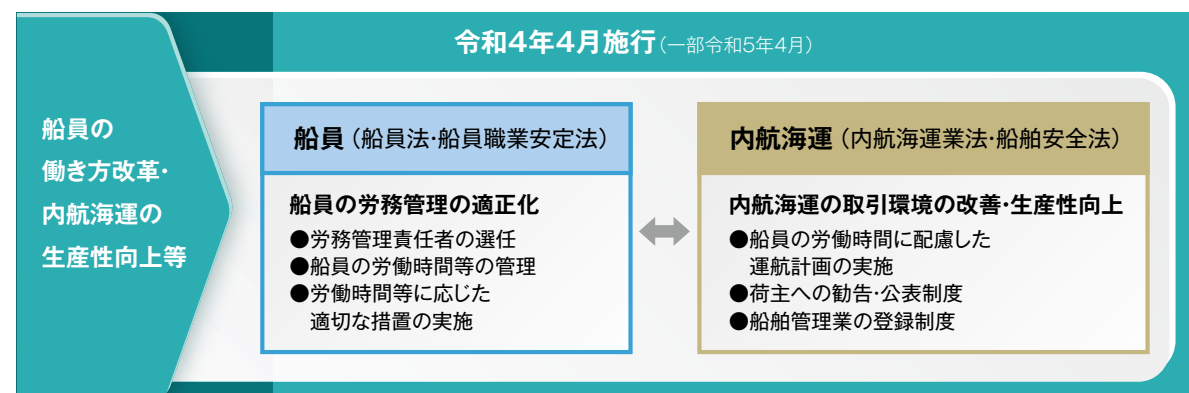
- CSR経営推進委員会

- 船員対策委員会
- 環境安全対策委員会

II CSRの推進

1 労務管理責任者講習及び労務管理記録簿実務講習の実施

令和2年9月に交通政策審議会海事分科会船員部会において取りまとめられた「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」いわゆる「海事産業強化法」において船員法等が改正されたところである。



これらの改正には、「船員の働き方改革の実現に向けて」において示された方向性を踏まえ、船員労働に関し課題となっている長時間労働や長期連続乗船の改善や多様な働き方の実現等の「船員の働き方改革」のため、船舶所有者に、「船員の労務管理を行う主たる事務所への船員の労働時間等を記載する記録簿の備置き義務」や「船員の労働時間状況の把握義務」などが課され、船員の労務管理を適正化するための所要の改正がなされた。

さらに、船舶所有者には、労務管理責任者を選任するとともに、その役割を果たすことができるように、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、労務管理責任者が適切に船員の労務管理が行えるよう、国土交通省認定の労務管理責任者講習を令和4年度、5年度に引き続き実施している。

また、令和5年4月に労働時間規制の例外についての所要の法令改正が施行され、防火操練等の操練や航海当直の交代時間が労働時間に算入されたこと、令和5年度に実施された海事局のアンケートによると、内航貨物船事業者の約4割がまだ紙ベースでの労務管理を行い、約3割が紙ベースまたはFAXで船陸間の情報共有をしていることが明らかとなったことなどに伴い、船員が労働時間の上限（14時間/日、72時間/週）や休息时间規制を遵守できるよう労務管理のあり方に特化した実務講習を令和5年度に引き続き実施している。



労務管理責任者講習の様子

2 船員の定着率向上を目指すためのセミナーの実施

船員の心身の健康確保を図るため、「船員の働き方改革の実現に向けて」（令和2年9月船員部会取りまとめ）及び「船員の健康確保に向けて」（令和2年10月船員の健康確保に関する検討会取りまとめ）を踏まえ、令和5年度4月より(1)船員向け産業医制度、(2)健康検査結果に基づく健康管理、(3)過重労働対策、(4)メンタルヘルス対策の新たな4つの制度が開始されることとなった。

また、令和元年6月に改正された労働施策総合推進法（いわゆるパワハラ防止法）により、令和4年4月からは全事業者に対し、職場におけるパワー・ハラスメント防止のために、事業主による(1)パワハラ防止の社内方針の明確化と周知・啓発、(2)苦情などに対する相談体制の整備など、雇用管理上必要な措置を講じることが義務付けられている。

一方で令和2年度の船員災害疾病発生状況報告によると、船員の疾病のうち約半数が生活習慣病であること、船員の疾病による死亡者の約9割が生活習慣病に関連する疾病によるものであると報告されていること、新人内航船員の定着率は平成27年の約85%から令和2年には約78%に低下しており、この退職の理由として、職場の人間関係が3割を占める報告もなされていることを踏まえ、船員の健康確保を図るために生活習慣病の予防にフォーカスしたセミナーと、船内がハラスメントなどのない良好な職場環境となるべく、若年船員と高齢船員のコミュニケーションに着目したセミナーを実施し、船員の定着率の向上を目指すものとする。

3 監査および法令実務講習の実施

海事産業強化法の施行により、船員の労務管理に関し船舶所有者、海運事業者には種々の義務が課されたところであるが、一方で、運航労務監理官による船員労務監査、運航監理監査が従来よりさらに厳格化されたことなどから、船舶所有者、海運事業者及び船員が監査の現場で充分に対応できていない状況も発生している。

このため、船舶所有者、海運事業者及び船員がこれらの監査に冷静かつ適切に対応できるよう、また、引き続き、関係法令を遵守することができるよう運航労務の実務に関する講習を実施し、安全で安心な海上輸送サービスの実現を目指すものとする。

Ⅲ 船員対策

船員の安定的確保と育成

令和4年4月に、船員法・船員職業安定法、内航海運業法などが改正され、さらに、令和5年4月からは、労働時間制度上の例外的な取扱いの見直しや船員の健康確保関係の省令改正がおこなわれ、船員向け産業医制度、検査結果に基づく健康管理、過重労働対策、メンタルヘルス対策などが導入され、船員の健康確保のための活動が進められている。

将来の内航海運を担う若者に選ばれる職業を目指して、船員の働き方改革の実現に向けた継続的活動を荷主の理解を頂きながら進めるために「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」が定期的開催されている。

内航船員の現状は、令和5年10月時点で21,425名となっている。平成26年から令和3年まで8年間船員数が増加していたが、昨年度は前年比410名の減員となっていたが、本年度は昨年比333名の増員となっている。今後の推移を注意深く確認する必要があると思われる。

一方、50歳以上の船員は全体の47%以上、60歳以上も26%以上となっており、これは昨年の数値に比べ大きな差はなく、内航船員の高齢化、今後加速すると予想される高齢者退職への取り組みが重要な課題となっている。

また、内航船員の新規就業者数も少子化の影響を受け、令和元年以降減少傾向にあり、令和5年は761名、前年比56名減員となっており、内航業界の若年船員の安定的確保・育成に取り組んでいく必要がある。

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月から改正船員法等が施行され、船員の働き方改革が厳格に進められ且つ、令和5年4月からは、労働時間制度上の例外的な取扱いの見直しが履行され、船員の就労環境は大きく改善されている。荷主との連携を強化し、その成果を定期的に確認・検証していく必要がある。



② 船員の健康確保

令和5年4月からは、健康確保関係の省令改正がおこなわれ、一定規模の事業者に対し、船員向け産業医制度、検査結果に基づく健康管理、過重労働対策、メンタルヘルス対策などが課せられ、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、その実現に向けて事業者を支援する。



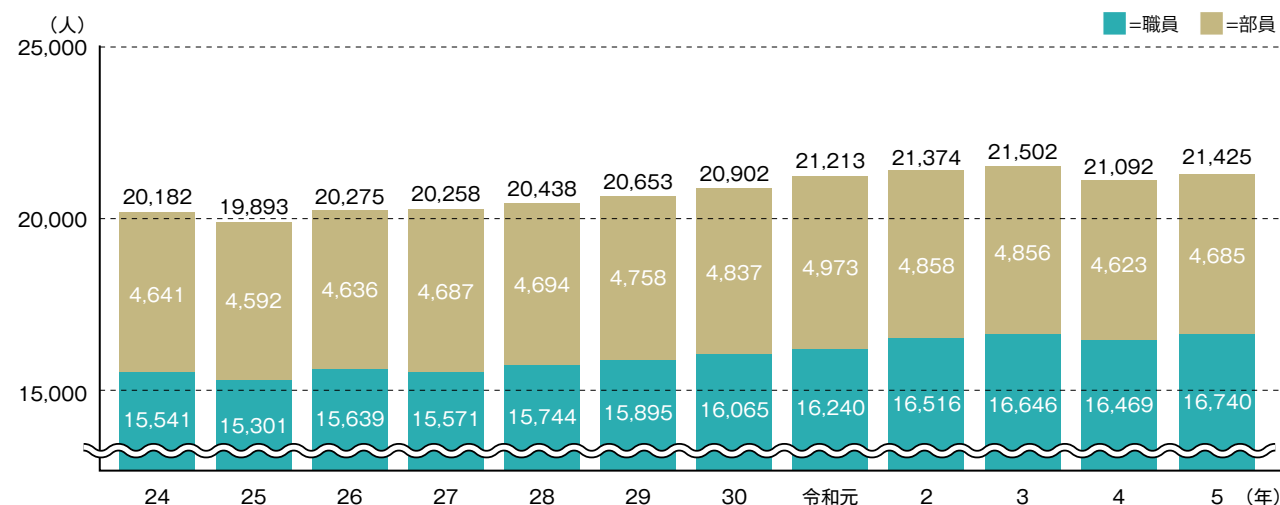
内航船で働く女性船員

③ 船員災害防止活動

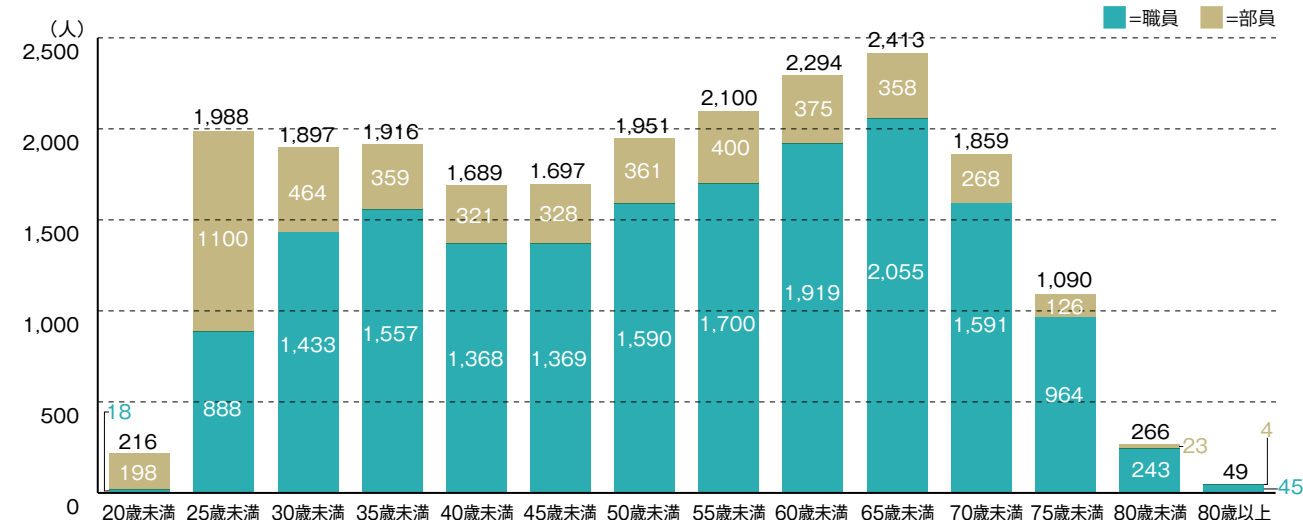
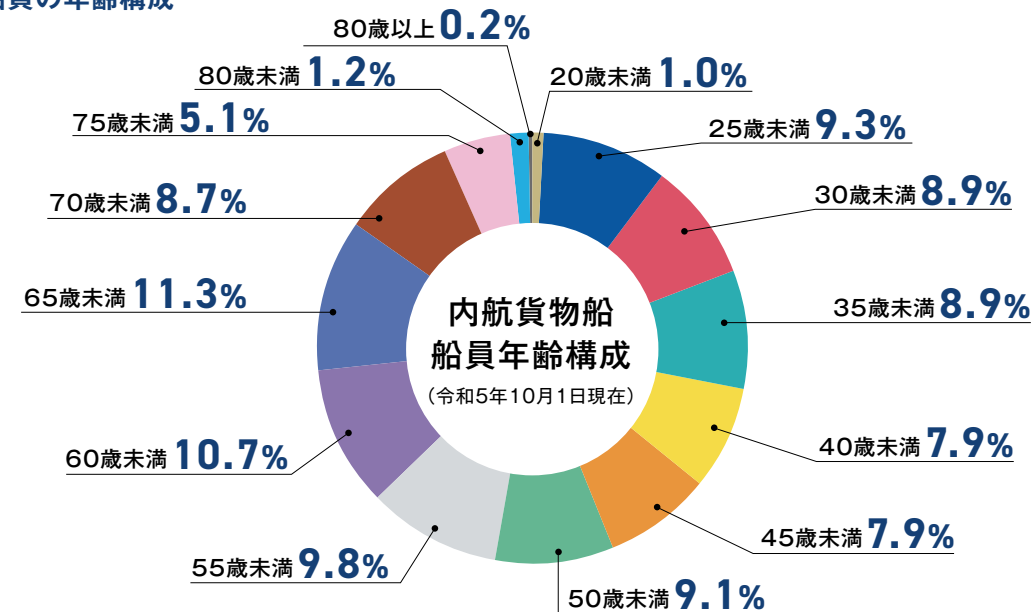
船員災害防止に資するため船員災害防止協会の活動に支援・協力を行う。

令和5年4月から墜落防止用器具の使用に係る省令改正もおこなわれ、船舶での高所作業等において原則としてフルハーネス型の墜落防止器具の使用することが定められたことから、当該器具の使用のために必要な「特別教育」が受けられるよう、支援を行う。

■ 内航船員数の推移



■ 内航船員の年齢構成



①3級海技士の養成

令和6年3月、商船系高等専門学校5校との「交流・連携などに関する協定」を締結し、海事人材の育成・研究などを深化させていく。

商船系高等専門学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る。意見交換会での成果として、少子化が進み、学生の応募者確保が困難になりつつある中で、増加傾向にある女子学生の就業支援を行うために、既存の海技者セミナーの支援に加え、女子船員を積極的に雇用する内航海運事業者と女子学生の合同企業説明会を企画・実現させ、今後も継続的に積極的な支援を行う。

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。

②4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。

女子船員を積極的に雇用する内航海運事業者と海技教育機構運営の学校的女子学生との合同企業説明会を実現するなど今後も継続的に積極的な支援を行う。

- 新規就業船員と雇用企業とのマッチングミスを解消するとともに、内航海運の実態を広く理解してもらうために、海上技術学校・海上技術短期大学校等の在学生に対する夏休み内航船乗船体験について協力・支援するとともに、受け入れ先の拡大を目指す。

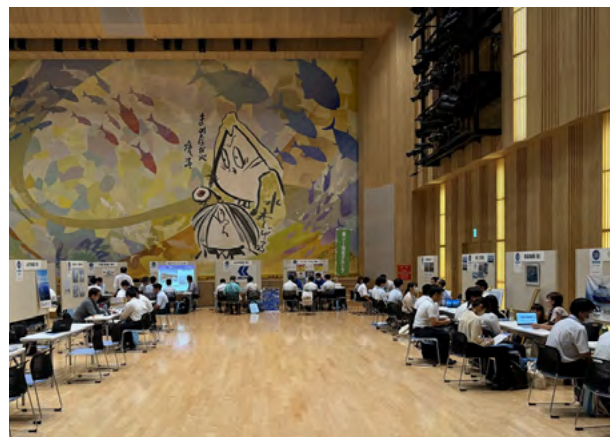
- （公財）海技教育財団が実施する海上技術学校・海上技術短期大学校生徒・学生の募集及び教育訓練充実等のための継続支援に加え、内航海運暫定措置事業の剰余金を活用した「船員確保チャレンジ事業規程」による追加支援も行っていく。

- （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、実習生が内航海運業界の基礎知識を身に付けるための特別講義を行っている。



内航船員就職セミナーの様子



③水産高校生の就職支援

4級・5級海技士の養成において全国水産高等学校長協会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。水産系高校の学生を対象とした就職セミナーについては、各地方運輸局管内の多くの水産高校の生徒に参加してもらえるよう支援の拡大を行う。



高等学校での出前授業の様子



水産高校での出前授業の様子

④6級海技士の養成

内航海運事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。

令和5年10月、（公財）海技教育財団とともに6級海技士養成奨学金を設立し、（一社）海洋共育センターに募集依頼を委託し、令和6年4月より運用を開始した。

本奨学金制度を活用し、船員教育機関卒業生以外の一般者から新規船員の採用を更に促進するため、（一社）海洋共育センターとともに6級海技士（航海・機関）養成課程の拡大・広報活動等を実施する。

昨年度より、6級海技士（航海・機関）養成課程の拡大課題解決のための検討委員会を開催しており、受講生拡大に向け関係団体と課題解決に向けた検討を継続していく。



船乗りになりたい人を応援します!!

奨学生募集

船乗りになりたいけれど、講習費用や講習期間のお金
が心配という方に、無利子なので安心して借りられる
奨学金です。

対象講習 6級海技士第一種短期養成講習4.5ヶ月コース

6級海技士養成奨学金

公益財団法人
海技教育財団



⑤ 船員の確保・育成

- 今後の輸送動向並びに船員の働き方改革を考慮し、荷主をはじめ関係者が危機意識を共有できる等、今後の船員確保・育成対策に資するためのデータ収集を行う。
- 国土交通省海事局と連携し、内航貨物船員計画雇用促進助成制度を広く業界に周知し、募集を拡大するとともに船員の雇用をさらに推進する。
- 令和5年7月に女性委員による「ジェンダーレスな視点による船員対策検討会」を設置し、新たな視線で船員雇用拡大、特に女性船員の就職支援、就労環境、船内設備の改善への提言を行っていく。
- 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・育成対策諸活動については、例年活動に加え、内航海運暫定措置事業の剰余金を活用した「船員確保チャレンジ事業規程」による追加支援を行う。また、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。

⑥ 船員不足解消のための新たな対策

令和5年度より開始した、広報媒体等から船員という職業に対して興味を持った人に対し、各種船員養成施設を紹介する業務を(一社)海洋共育センターに委託し、広報媒体から船員養成施設に導くための活動を継続していく。

IV 環境・安全対策

1

環境対策

① 海洋環境保護対策の推進

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はかり、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。

また、令和7年6月25日にシップリサイクル条約が発効することとなったため、関係当局と密接な情報共有を図り、内航中古船の解撤・海外売船に際してのインベントリーの作成可否、手続きに関して情報収集を行うとともに、関係者への周知徹底に努める。

② 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。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く。
- 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協力し、内航船で使用された食用油(廃食油)を回収してバイオ燃料の原料とし、製造されたバイオ燃料を内航船で使用するための共同研究を行う。
- (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達成等に

ついて積極的に取り組む。

- 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。
- 内航におけるカーボンニュートラル対応については、様々な検討が行われているものの、いまだ明確な方向性が見出されていない状況にある。このため、内航海運業界に導入可能なカーボンニュートラル技術の情報収集並びに調査研究を行っていく。



写真提供:2002年元旦アルゼンチンにて 栗林浩撮影

アンデスから崩落するペリト・モレノ氷河。氷河の先端が湖に崩落し、氷塊となっている。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。
全国地球温暖化防止活動推進センターHP(<https://www.jccca.org/>)より

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船員の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、不具合に関する実態調査や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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

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。



モーダルシフトの担い手のRORO船。本船は旧運航船と比べ、全長12m、幅3m程長い大型船型とするとともに、フィンスタビライザー・ビルジキールの大型化によって船体動揺を減じることにより、積載貨物のより一層の安全輸送が可能となっています。

また、省エネにも配慮した設計となっており、電子制御式低速ディーゼル主機関、バルブ付リアクション舵高効率可変ピッチプロペラ等の省エネ機器を装備しています。

なお、本船は、国土交通省が認定する「内航船省エネ格付け制度」で、最高ランクの【★★★★★(EEDI)】に格付されています。

- 11,229 総トン
- 6,100 重量トン
- LBD (m) 179.9×27.0×6.80

- ② 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、令和6年4月から実施されているトラックへの規制強化もあり（いわゆる2024年問題）、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おり、令和5年6月に関係閣僚会議においてとりまとめられた、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても「物流GX」の推進として、内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフトの推進が盛り込まれている。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ため定期船輸送特別委員会を設置して、対応等について検討している。



RORO船より下船するトレーラー

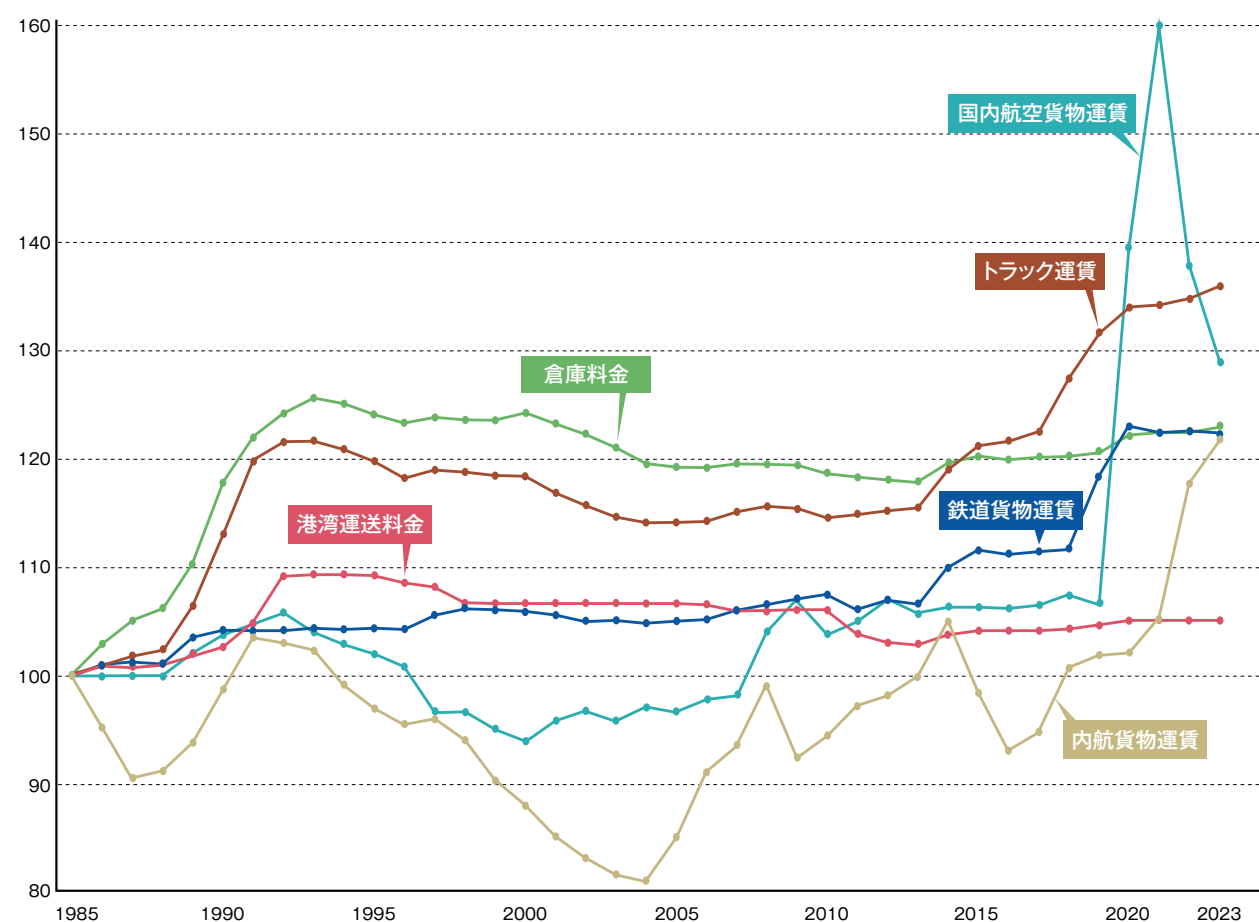
- ③ 総連合会では、国土交通省及び（一社）日本長距離フェリー協会と連携して、エコシップ・モーダルシフト事業を実施している。これはモーダルシフトに貢献している企業を選定して、エコシップマークの使用を認定すると共に、特に貢献の大きい企業を国土交通省海事局長が表彰することにより、モーダルシフト推進に向けて関係者の理解と協力を要請するものである。また令和元年度からは、モーダルシフトに関し最も貢献度が高く革新的な取り組みを行った事業者に対し「海運モーダルシフト大賞」として表彰している。この他にも、持続可能な物流の実現に向けた検討会グリーン物流パートナーシップ会議などの各種協議会や、日本物流団体連合会の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。

- ④ 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。

VI 経営基盤強化

内航海運の経営安定に向けて重要な役割を担ってきた暫定措置事業は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、若年船員の不足、船舶の老齢化、鋼材を含めた物価の高騰を受けての運航コストの増大など、一定の運賃・用船料の上昇があったものの引き続き苦しい状況にあり、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、総連合会では昨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、令和3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が参加する「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」等に参画し、荷主との対話を通じて共存共栄を図るべく取り組んでいる。

■ 国内貨物輸送運賃・料金の推移 1985年を100とする指数



(注) 暦年の月平均値。2015年基準接続指数及び2015年基準指数を使用し、1985年を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、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」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。
令和5年4月に閣議決定された海洋基本計画においても、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ことが改めて確認されたといえる。総連合会ではこれを踏まえて、カボタージュ制度関係者にとどまらず、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ている。

Ⅷ 感染症への対応及び災害対策等

令和2年から世界的に感染拡大した新型コロナウイルスは、感染法上の位置付けが令和5年5月より第5類感染症となりようやく終結したが、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つて内航海運は、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おり、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、今回の諸対策の知見を生かし、有事の際には速やかに対応を検討可能な体制を構築していく。

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あり、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

総連合会では、次世代を担う若者にむけて、内航海運への認識、理解の促進を図るとともに、国内海上輸送に従事する船員や船舶について、より身近に感じてもらうため、ホームページや冊子などの充実を図り、広くPRに努めている。

全国の内航船員対策協議会において、小中学校へのPR、船員就業セミナーへの資料提供、イベントへの刊行物等の提供や資金援助等により、船員不足に対処するための支援を行っている。

主な取り組み事例として、

- YouTubeチャンネル、TikTok「ナイク〜海運CH」及び、特設サイト「サイコ〜かよ?! ナイク〜船!」の運営
- ホームページにおいて、キッズページ「ふれんどシップ」を掲載
- 船員就業セミナーへの支援
- ペーパークラフト教室の開催
- 小学生の社会科副教材「海運と船と港の役割」の作成に協賛
- 内航貨物船や船員の仕事を、朝日新聞社発行「おしごと年鑑」へ掲載
- 子ども向けお仕事紹介サイト「シゴトのトビラ」への掲載
- 帆船「みらいへ」乗船体験企画に協賛
- 内航海運PR用動画、タレントを活用した船員のお仕事紹介動画の作成
- マイナビが運営するニュースコラムサイト「マイナビニュース」内に内航海運業界のカテゴリーを開設。
- 各種PR用ノベルティの作成、配布

など、内航海運や内航船員の認知度向上を図るよう努めている。

また、内航海運の一般国民への広報活動や内航船員の啓蒙のため、パンフレットやリーフレット等を製作し、関係団体等とともに広報活動を行っている。

広報刊行物等

① DVD・パンフレット・リーフレットなど



DVD
「海へ」



DVD
「海を駆ける若者たち」



まんが
「船の仕事ってなに?」



OenNote



パンフレット
「What is 内航海運?」

② webコンテンツなど



YouTube公式チャンネル「ナイク〜海運CH」
<https://www.youtube.com/@naiko-kaiun/featured>



サイコ〜かよ?! ナイク〜船 アナタの知らない「船」の仕事
<https://www.naiko-sen.jp/>



キッズページ「ふれんどシップ」
<https://www.naiko-kaiun.or.jp/kids/>



「シゴトのトビラ」海運の仕事を紹介! -航海士編-
<https://www.youtube.com/watch?v=Rm6ZStsow5w&t=16s>



マイナビニュース 就職応援「内航海運業界」
<https://news.mynavi.jp/top/kurashi/jobhunting/naikokaian/>



「おしごと年鑑」より船員の仕事紹介
出典「朝日学生新聞社
おしごと年鑑2024」より



内航海運の活動・令和6年度版 COASTAL SHIPPING of JAPAN 2024

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。