

---

---

# 内航海運の現状と 海事産業強化法への対応

～第33回海事立国フォーラム in 東京 2024～

---

---

日本内航海運組合総連合会

会長 栗林宏吉



# 本日の内容

---

1. 内航海運の現状
2. 海事産業強化法と内航海運
3. 海事産業強化法への対応
4. 新たな課題への対応

# 1. 内航海運の現状

---

---



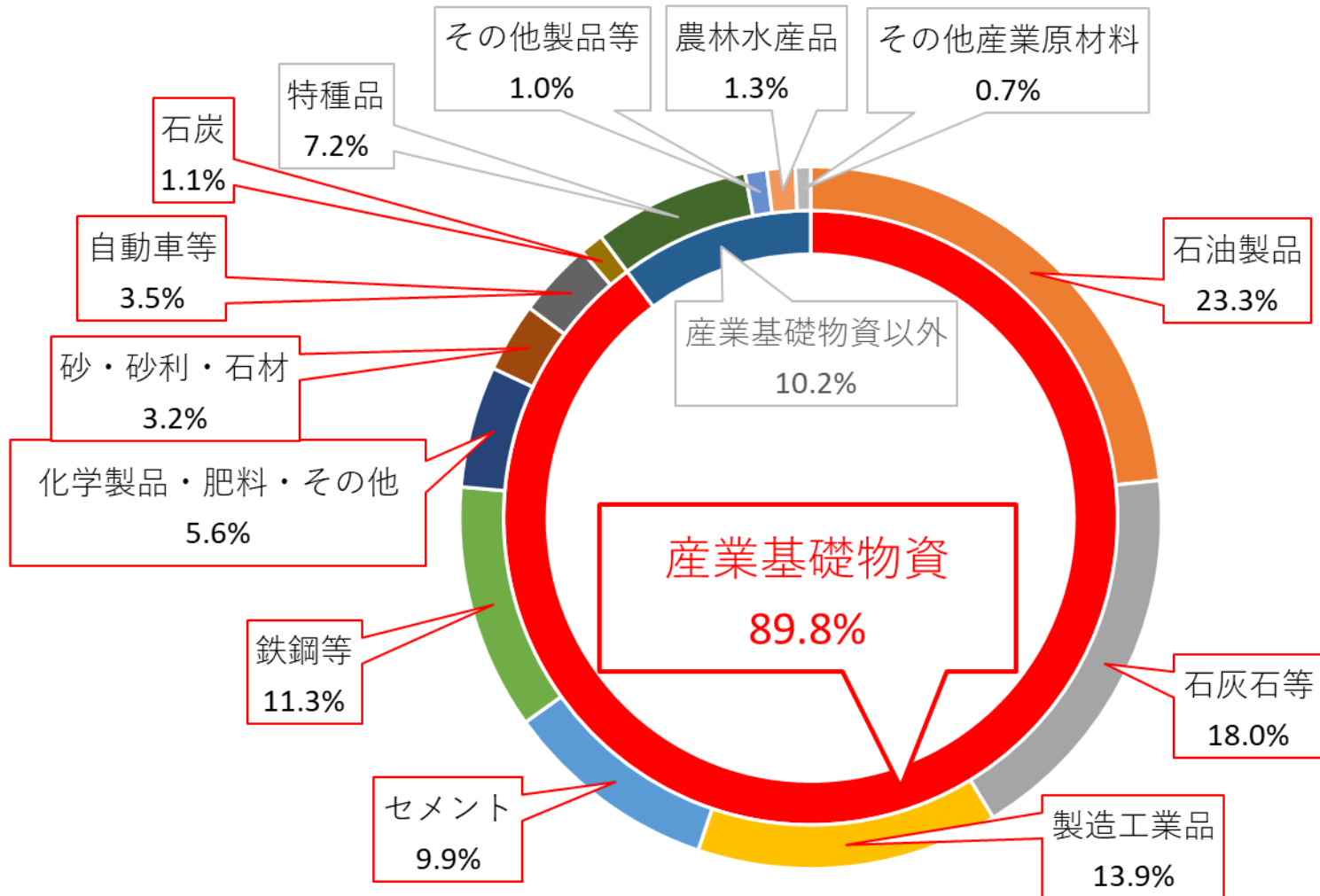
# 1.1. 国内貨物輸送における内航海運の役割

- 内航海運の輸送活動量は40%

	輸送量 (万トン)	×	平均輸送距離 (km)	=	輸送活動量 (百万トンキロ)
自動車	388,800(91.44%)		58		224,095(55.39%)
内航海運	32,466( 7.64%)		498		161,795(39.99%)
鉄道	3,891( 0.92%)		464		18,042( 4.46%)
航空	56( 0.01%)		1,089		610( 0.15%)

## 1.2. 主要品目別内航輸送量

- 内航船の運ぶ貨物の約9割が産業基礎物資



輸送活動量  
2021年度

# 1.3. 船種・総トン数区分別内航船隻数

全体の約7割が総トン数500トン未満の船舶

船種・総トン数区分別の内航船隻数(2023年3月31日時点, 単位: 隻)

船種 \ 総トン数	100トン未満	100トン以上 500トン未満	500トン以上 700トン未満	700トン以上 1,000トン未満	1,000トン以上	合計
タンカー	242	560	43	234	192	1,271
貨物船	1,224	1,764	169	294	491	3,942
合計(%)	1,466 (28.1)	2,324 (44.6)	212 (4.1)	528 (10.1)	683 (13.1)	5,213 (100)

全体の約7割

5,200隻以上

## 1.4. 内航船の船齡区分

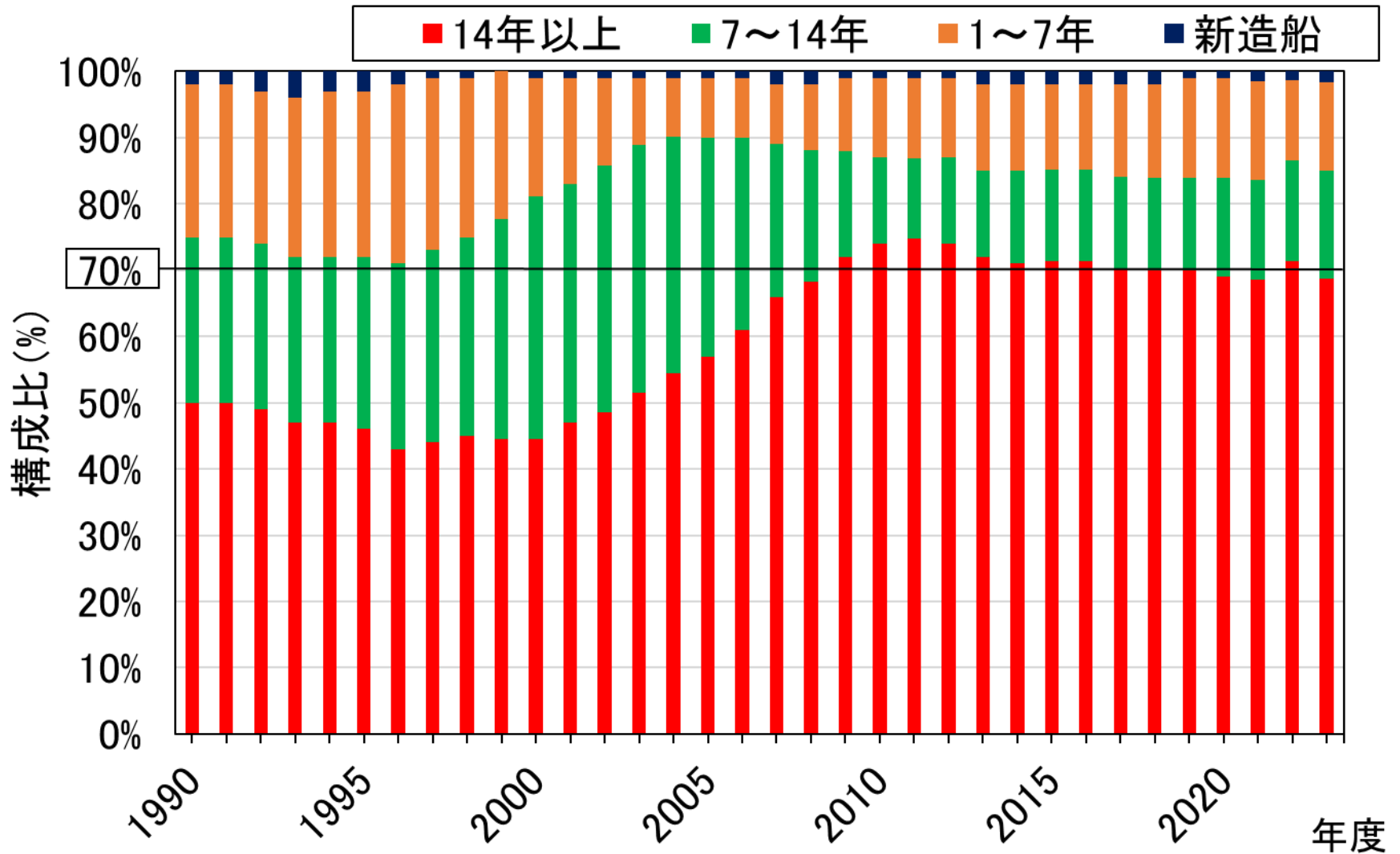
約7割が船齡14年以上

船齡	隻数(隻)	構成比(%)
新造船	81	1.6
1~7	696	13.3
7~14	848	16.3
14~	3,588	68.8
合計	5,213	100

内航船の船齡構成(2023年3月31日現在)



# 1.5. 内航船の船齢の推移

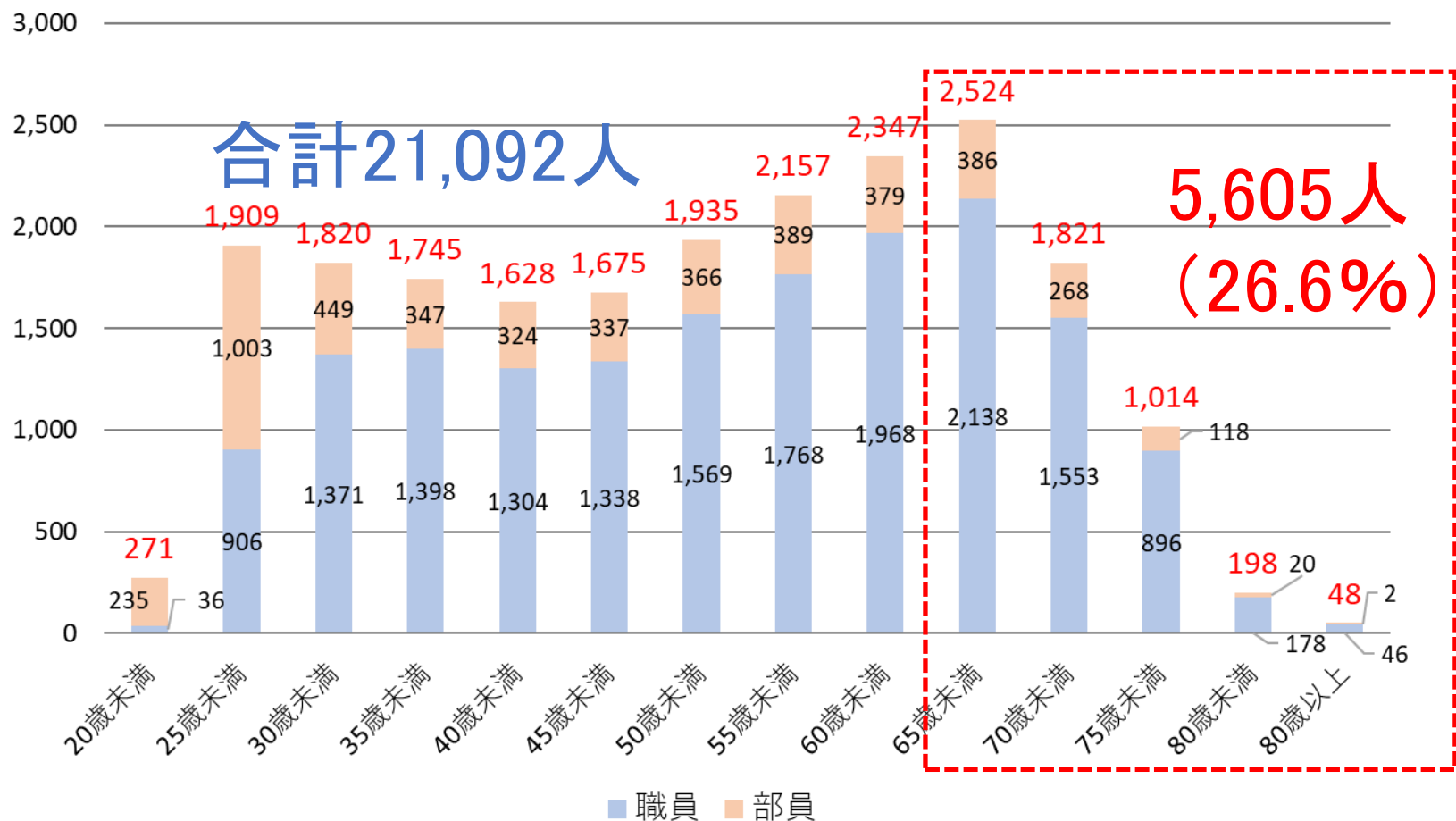




# 1.6. 内航船員数

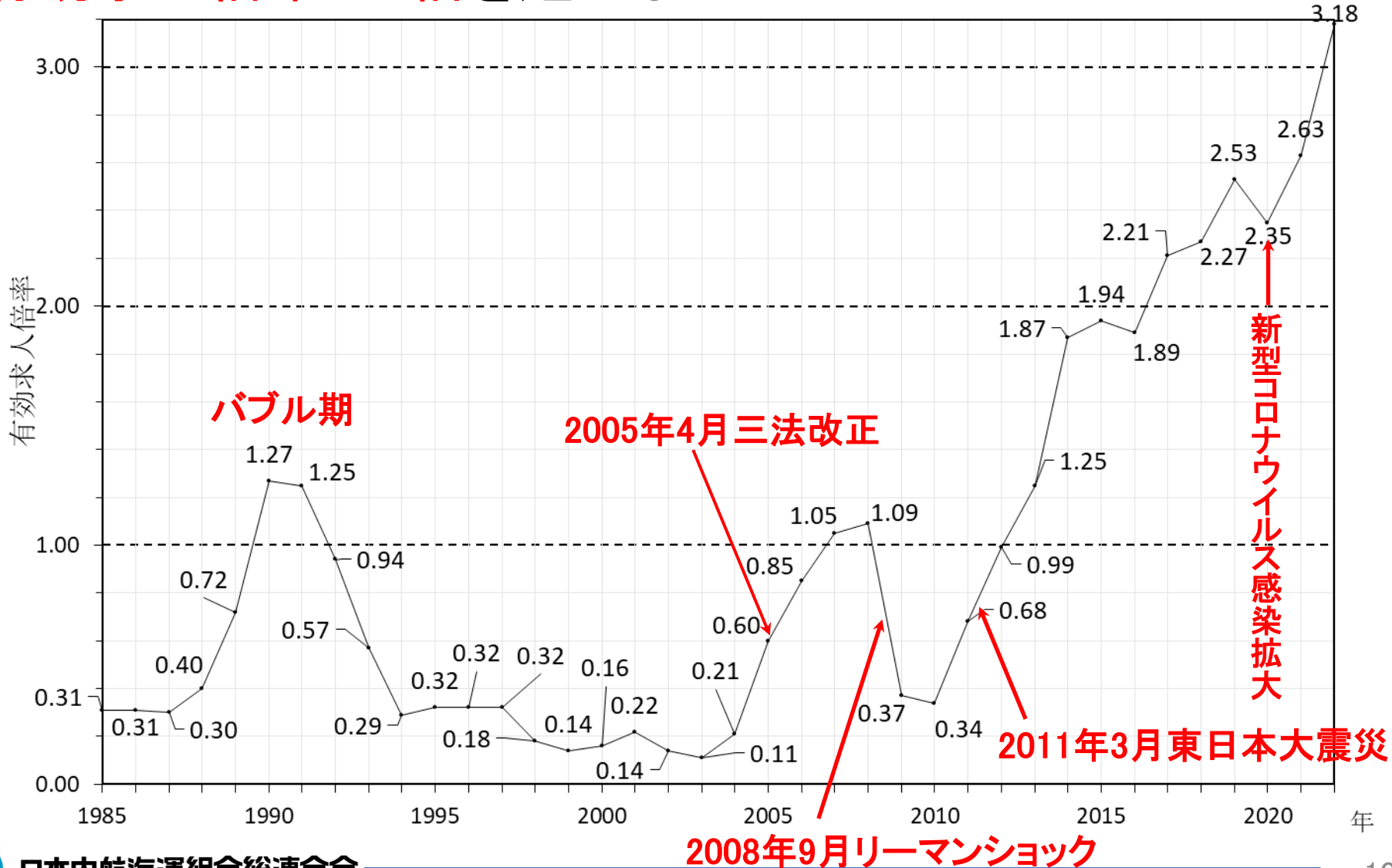
60歳以上の高年齢船員が約27%

職員・部員別の年齢構成（2022（令和4）年10月）



# 1.7. 内航船員の有効求人倍率

有効求人倍率は3倍を超える



## 2. 海事産業強化法と内航海運

---

---



## 2.1. 内航海運のあり方に関する方向性

### ・内航海運のあり方に関するとりまとめの全体像

【船員の労働環境改善・健康確保】※船員部会等において検討

内航海運を支える船員の確保・育成と  
働き方改革の推進

- ・ 船員の労働環境の改善
- ・ 船員の健康確保

【市場環境の整備】

内航海運暫定措置事業終了も踏まえ  
た荷主等との取引環境の適正化

- ・ 船員の労働時間管理に対するオペレーターの関与強化
- ・ 荷主の協力促進
- ・ 契約の適正化
- ・ 急激な景気変動等への対応

【内航海運の生産性向上】

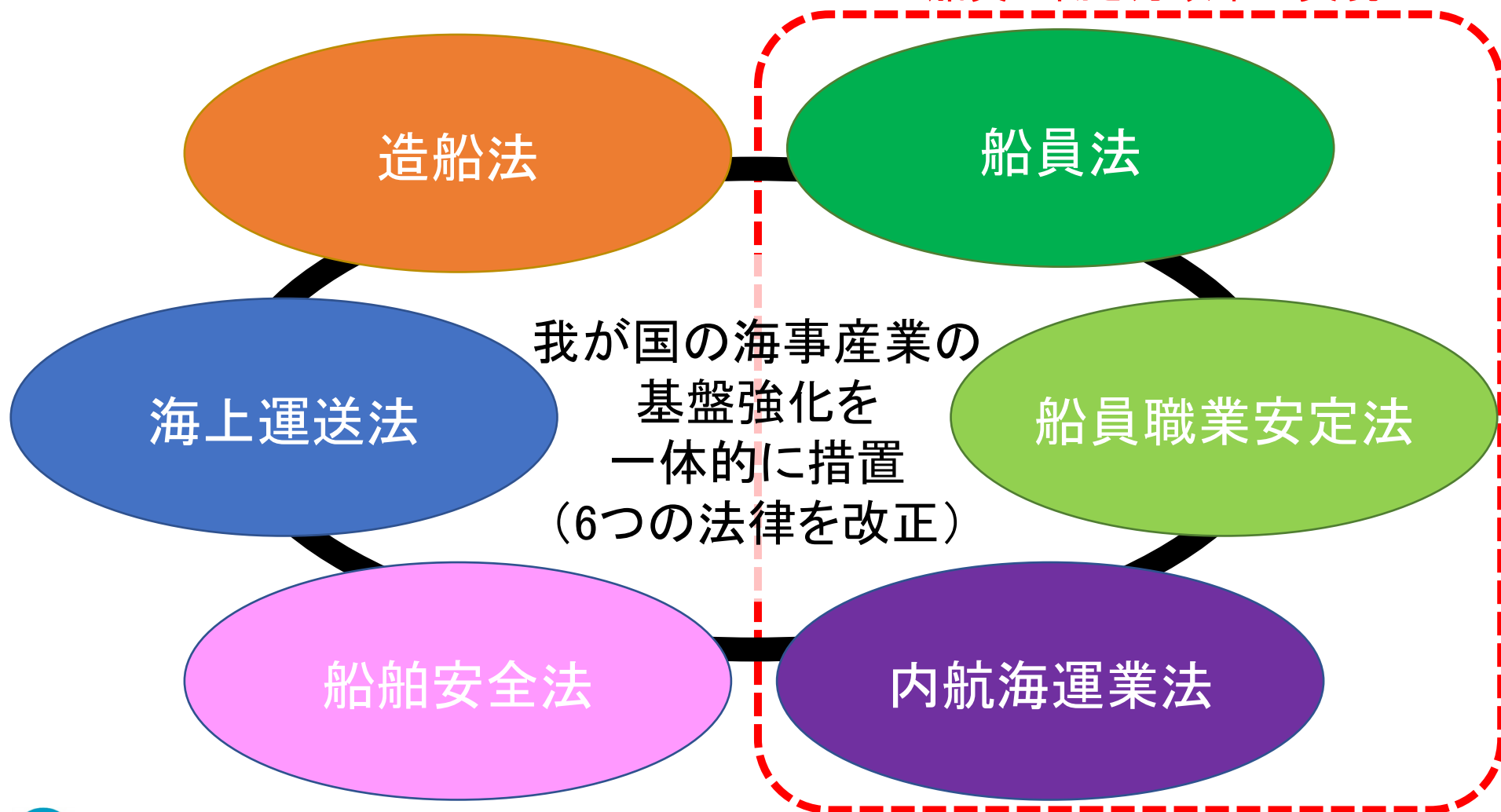
内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用

- ・ 多様な事業形態に対応した仕組みづくり
- ・ 新技術の活用促進
- ・ 物流システムの効率化

## 2.2. 海事産業強化法の公布

### 海事産業強化法の公布(2021年5月)

船員の働き方改革の実現



## 2.3. 内航海運関係の海事産業強化法の施行

2022年4月 改正内航海運業法の施行

(船舶管理事業者の登録義務化、荷主・オペの労務管理上の責任)

2022年4月 船員の働き方改革関連法施行

(労務管理責任者の選任等)

2023年4月 船員の健康確保に向けた制度導入

(産業医制度、健康検査結果の記録・保存等)

### 3. 海事産業強化法への対応

---

---

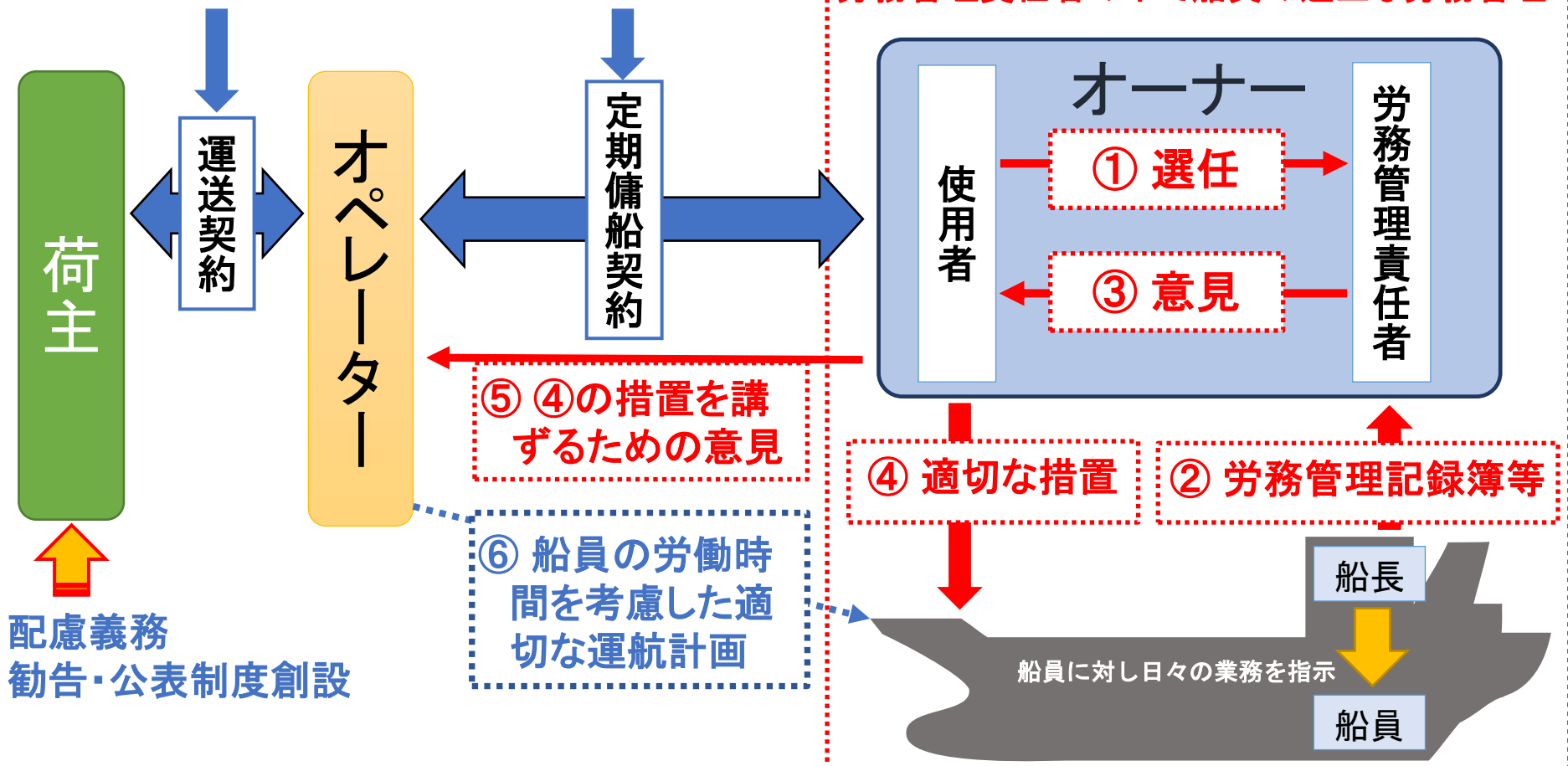
# 3.1. 船員の働き方改革のイメージ

## 船員の労務管理のイメージ

赤: 船員法

青: 内航海運業法

契約の書面化・契約内容の法定化





## 3.2. 内航海運の生産性向上

内航船員  
1人当たりの  
生産性

輸送量

×

運賃

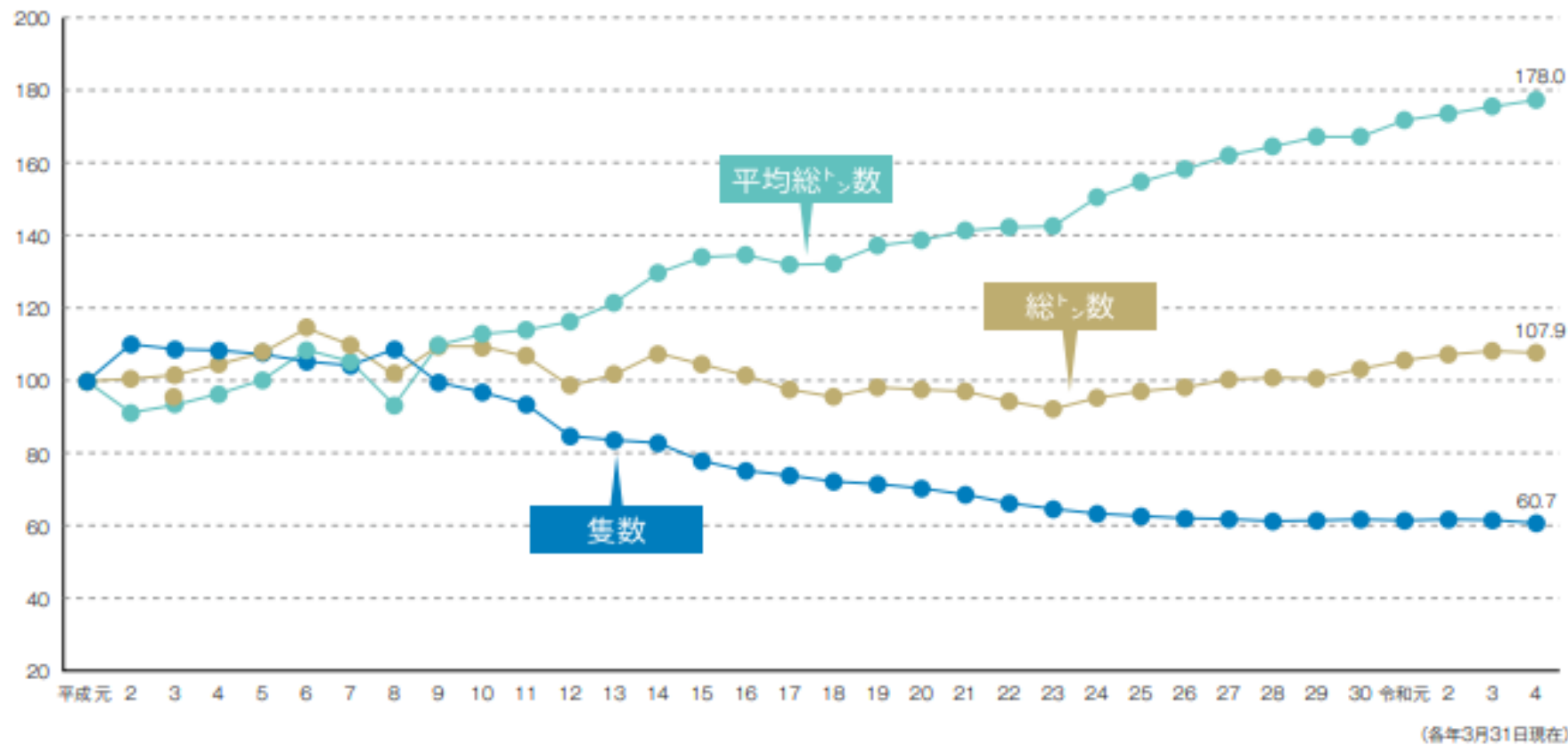
=

内航船員数

### 3.3. 船舶の大型化

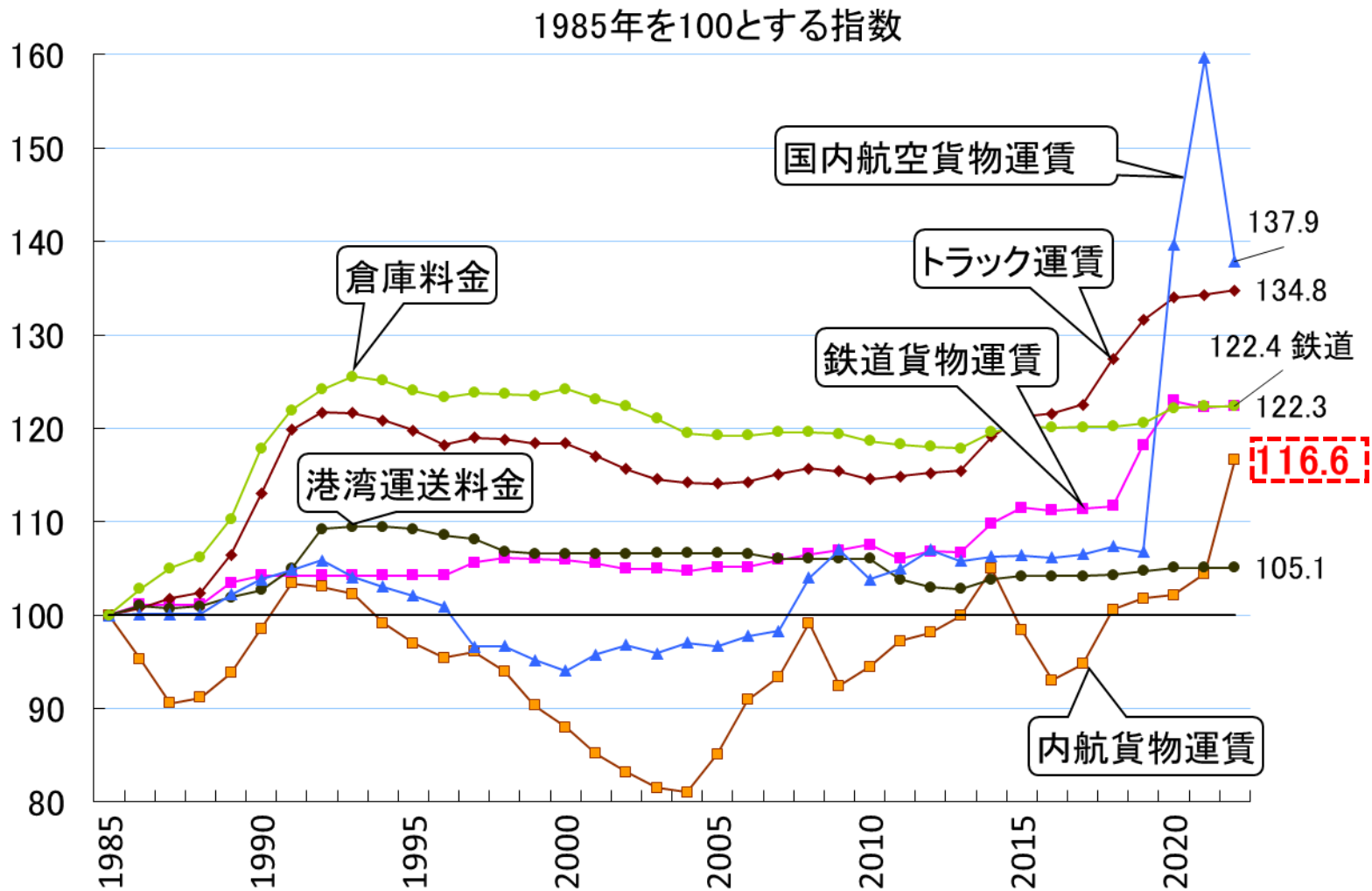
- 内航船の隻数は減少を続けているが、1隻当たりの平均総トン数は増加し、船舶の大型化が進んでいる。

■ 船腹量の推移 (平成元年3月31日を100とした指数)



# 3.4. 運賃指数の変化

## トラック運賃と比べ、内航貨物運賃上昇度が見劣る



## 3.5. 安定・効率輸送協議会への参画

### ■ 協議会の目的

荷主業界と内航海運業界との連携強化を目的に、荷主企業と内航海運業者との間で内航輸送に関する課題等を共有し、中長期的視野に立ってその改善策等に取り組んでいく場として、平成30年2月に設置

### ■ 協議会の構成

荷主業界、内航海運業界、行政から構成される本協議会の下に産業基礎物資の輸送品目毎に3つの部会(鉄鋼部会、石油製品部会及び石油化学製品部会)を設置

### ■ 構成員は、以下の通り

- ✓ 荷主業界(日本鉄鋼連盟、石油連盟及び石油化学工業協会)
- ✓ 内航海運業界(日本内航海運組合総連合会及び傘下5組合)
- ✓ 行政(国土交通省、経済産業省(オブザーバー))

## 3.6.内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

### ■ 懇談会の背景

「海事産業強化法」において、これまで以上に内航海運と荷主との連携が必要となった。このため、国土交通省は、内航海運業界と荷主業界双方の経営層（役員クラス）及び行政からなる懇談会を開催することとした。

### ■ 構成員

- ✓ 荷主業界（日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会及びセメント協会）
- ✓ 内航海運業界（日本内航海運組合総連合会及び傘下5組合）
- ✓ 行政（国土交通省）

### ■ 開催：令和4年3月29日

## 4. 新たな課題への対応

---

---

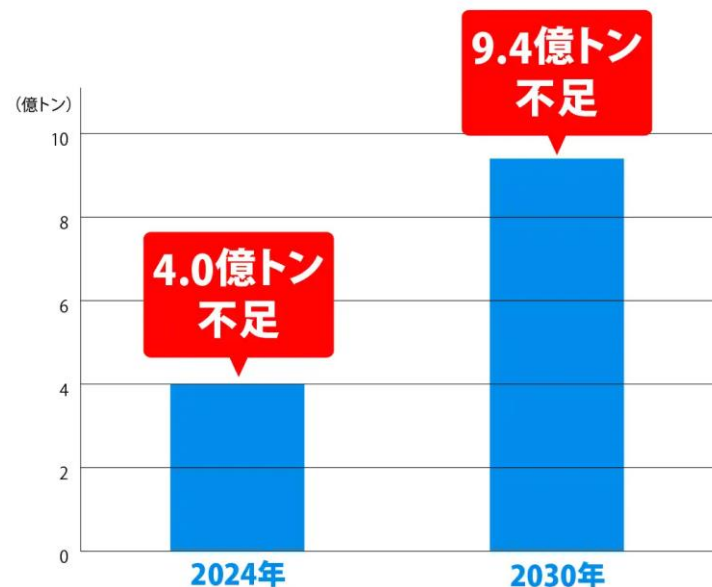
# 4.1. 物流の2024年問題

## 2024年問題の影響

不足する輸送能力の割合



不足する営業用トラックの輸送トン数



公益社団法人 全日本トラック協会ホームページより

**内航海運輸送量・分担率を10年程度で倍増**  
**『物流革新緊急パッケージ』(2023年10月6日)**

## 4.2. 内航カーボンニュートラル

内航船のカーボンニュートラルに向けた手段には課題が山積

既存の内燃機関を使用し燃料を換える(バイオ・合成燃料)

**課題**: 燃料の価格、インフラ、供給量の確保等

既存の内燃機関を使用しつつCO<sub>2</sub>を回収する(CCS,CCUS)

**課題**: 回収装置の小型化、再利用の方法等

新しい内燃機関を開発し燃料を換える(水素等)

**課題**: 航続距離、燃料の保管、インフラ、船員の資格等

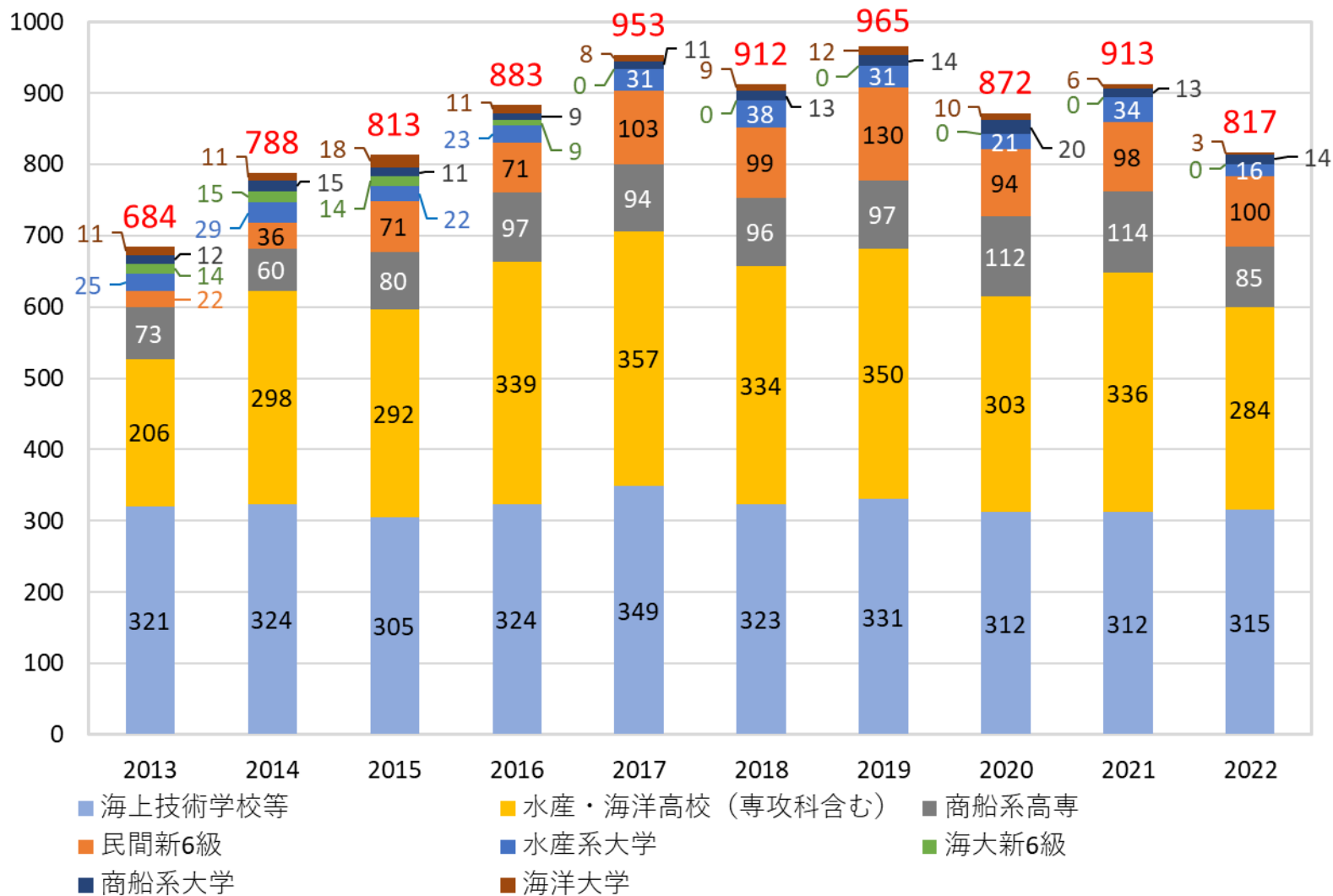
内燃機関を使用しない(モーター・燃料電池・蓄電池)

**課題**: 燃料の保管、航続距離、電源インフラ等



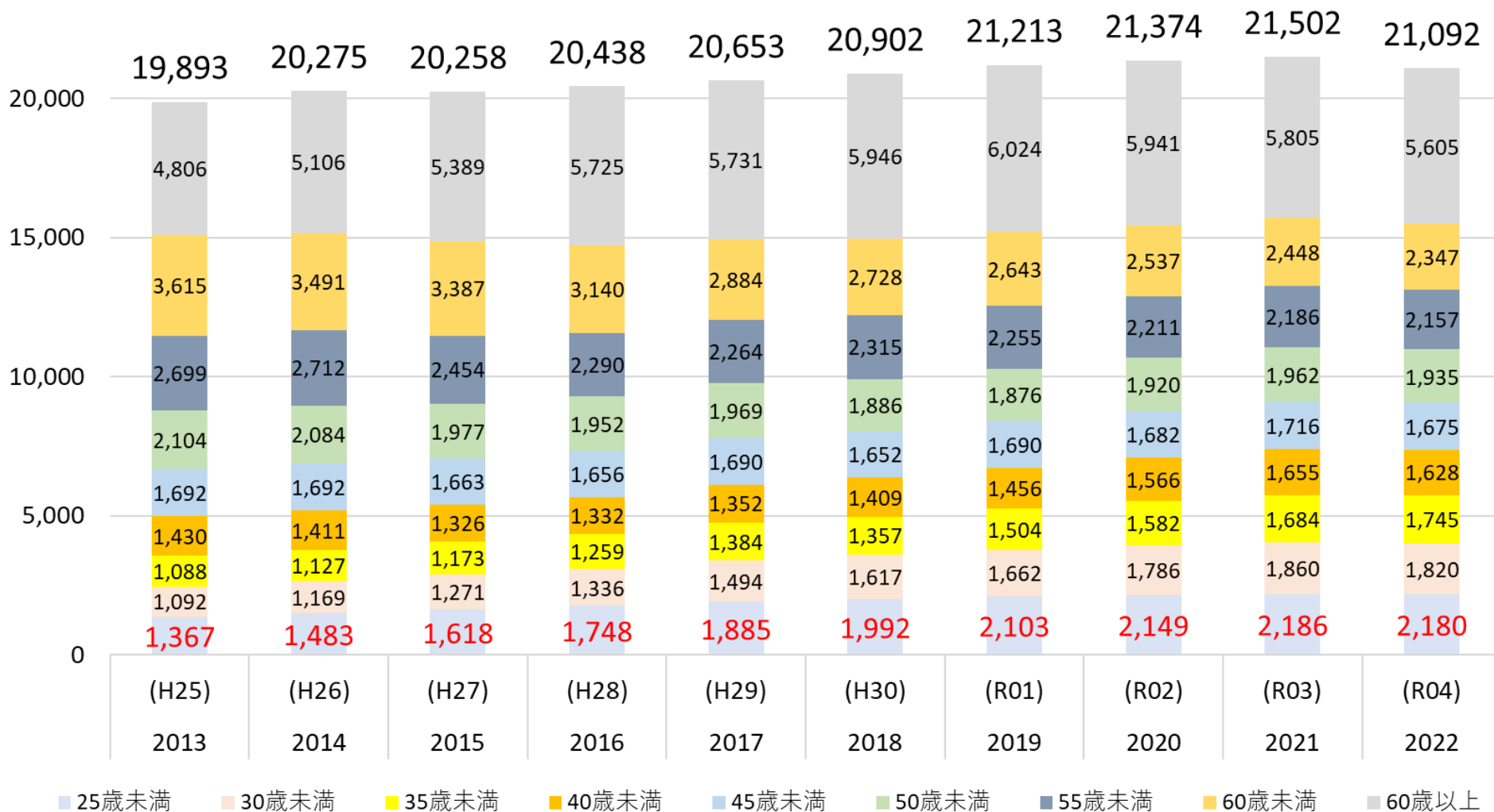
# 4.3. 更なる船員確保の必要性①

## • 出身校別新規採用者の推移(旅客船員も含む)



## 4.4. 更なる船員確保の必要性②

### ・内航船員の年齢構成の推移



■ 25歳未満 ■ 30歳未満 ■ 35歳未満 ■ 40歳未満 ■ 45歳未満 ■ 50歳未満 ■ 55歳未満 ■ 60歳未満 ■ 60歳以上

# 本日のまとめ

---

- 内航海運業界は国内物流の重要な輸送モード
- 船舶の老朽化や船員の高齢化・不足問題を抱える
- 船員不足等に対応するための海事産業強化法
- 組織再編を含め業界として海事産業強化法に対応
- 新たな課題（環境と船員）に対して国や荷主等の協力が  
不可欠