
持続可能な内航輸送のために ～海事産業委員会提言への期待～

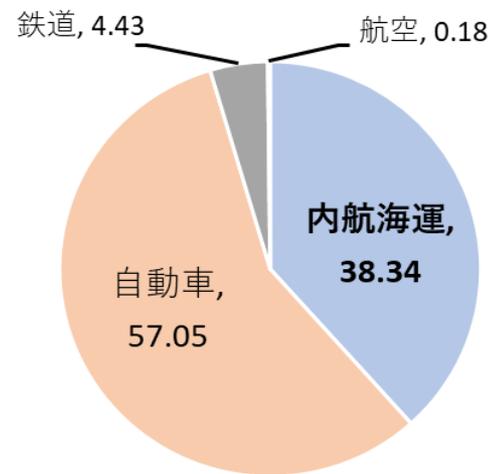
日本内航海運組合総連合会

会長 栗林 宏吉

内航海運の社会的使命と現状

日本の産業・国民生活を支える大動脈

- 国内貨物輸送量の約4割(トンキロベース)を担う。
- 産業基礎物資(鉄鋼、石油製品、セメント等)の約8割を輸送。
- 鉄道やトラックでは代替困難な大量輸送機関であり、災害時等のBCP対応にも貢献。



地域海事産業群の中核

内航業界の事業規模

産業規模：9,577億円
(2022年度)

事業者数：2,957者
(2024年度)

船舶数：5,146隻
(2025年3月末)
そのほとんどが国内建造

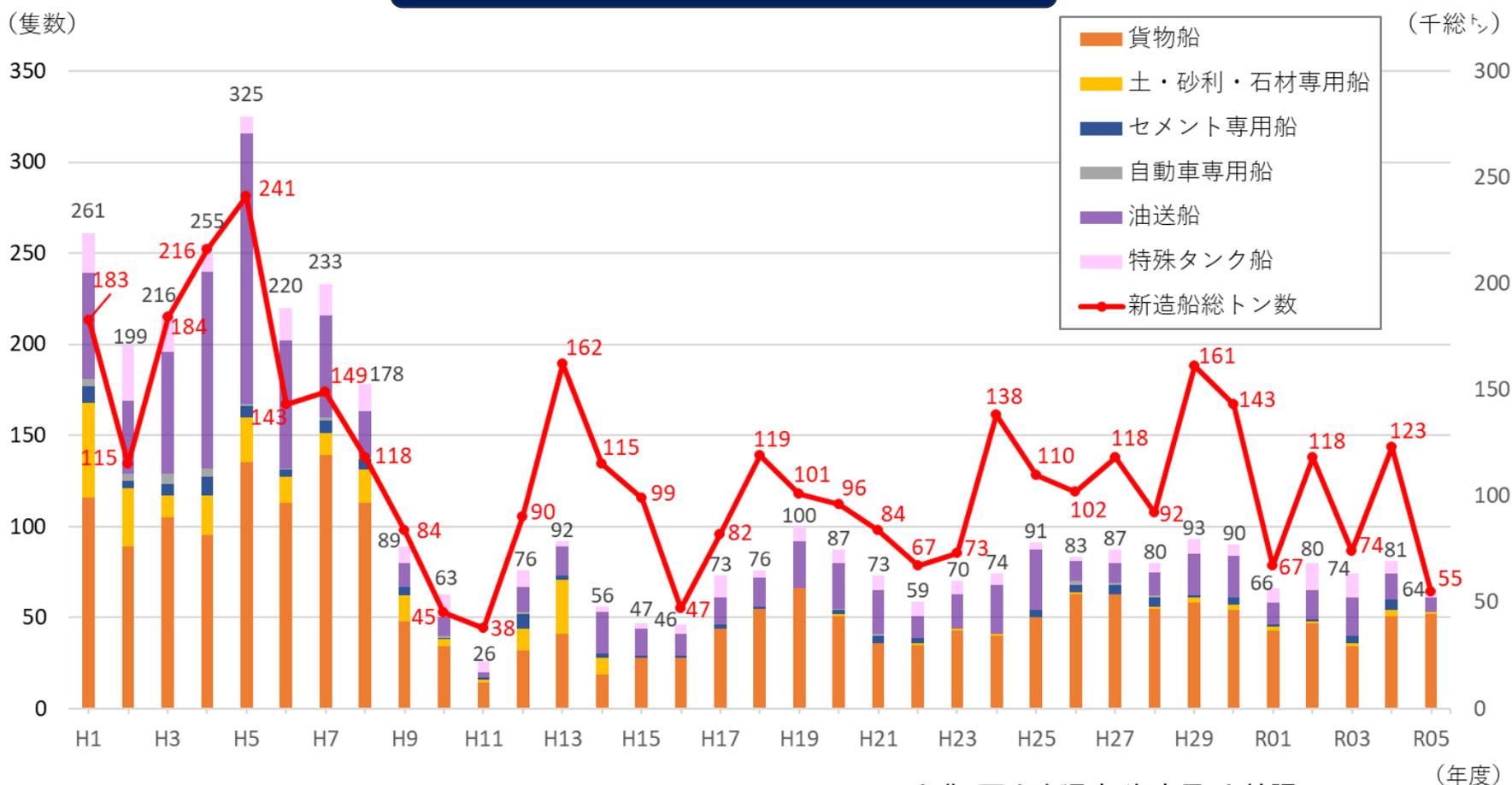
船員数：21,586人
(2024年10月末時点)
日本人船員の最大の雇用先

直面する「船」と「人」の危機①

「船」の維持・確保の危機

➤ 約7割の船舶が法定耐用年数(14年)を超過。

内航船の新造隻数・総トン数の推移

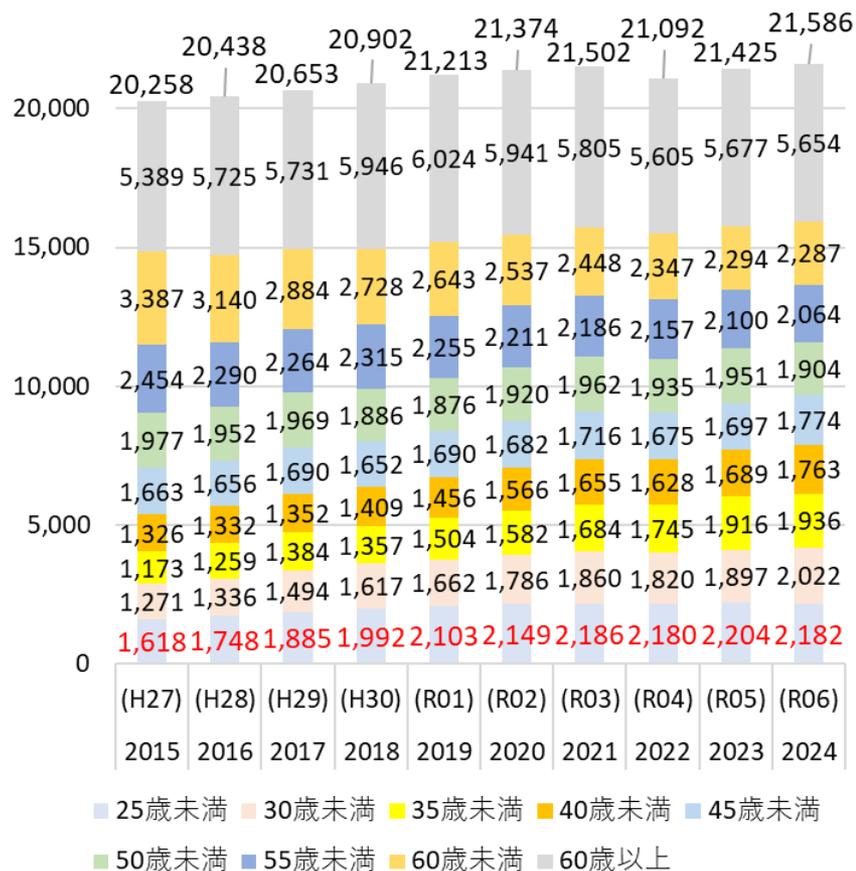


出典:国土交通省 海事局 内航課

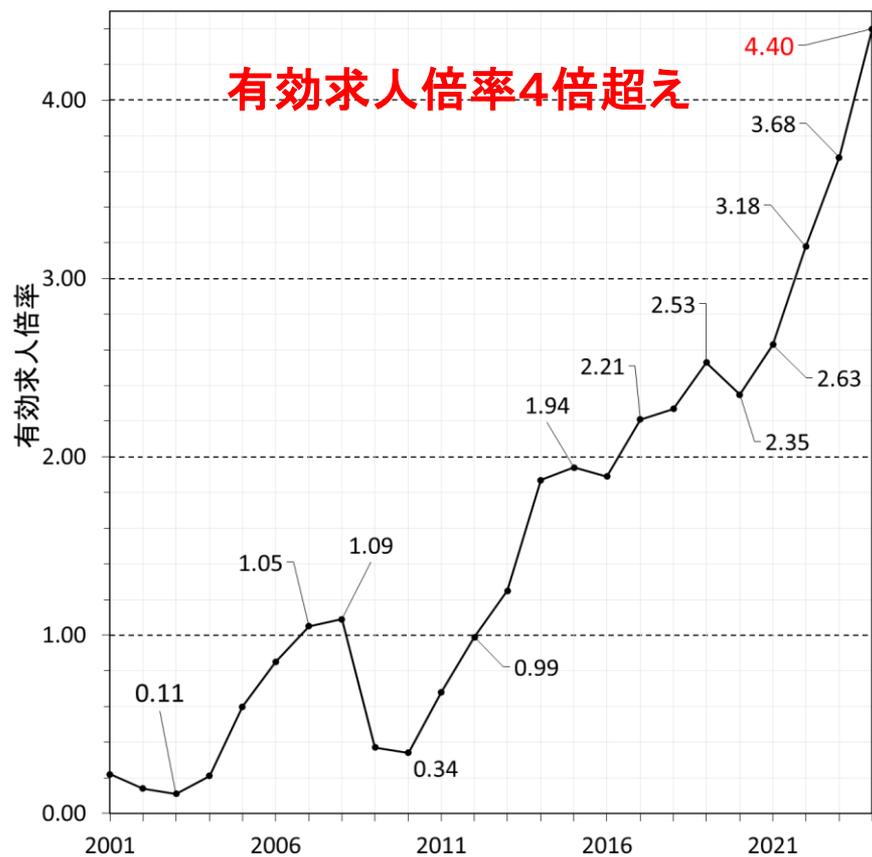
直面する「船」と「人」の危機②

「人」の維持・確保の危機

内航船員数と年齢構成の推移



内航船員の有効求人倍率の推移



出典：国土交通省 海事局 船員政策課

内航船の維持・確保に向けて

これまでの取組 ～内航海運事業者による建造（投資）の促進～

<状況>

- 中小規模事業者が多いゆえの建造資金の確保困難。

<対応>

- 船舶特償制度等税制による支援（建造に当たってのキャッシュフローの確保）。
- JRTT共有建造制度による支援（建造資金の確保・技術支援）。

新たな状況 ～内航造船所の供給制約～

<状況>

- 内航船を建造する中小造船所の著しい減少。
- 造船所の人手不足・働き方改革による稼働の低下。
- これらによる修繕も含むドックの不足、納期の長期化。
- 資材高騰等もあいまった建造価格の急騰。

このまま推移すれば、内航船を建造する中小造船所の供給制約により、安定的な内航建造・修繕に危惧が生じひいては、安定輸送に不安が生じかねない状況



今回の
「提言」の
問題意識

提言に示された「設計の標準化」

- 設計の標準化を総合的に推進するため、政府が司令塔機能を発揮し、十分な支援策を打ち出す。
- 造船側の「作りやすさ」と内航側の「使い勝手のよさ」を両立させる。
- 標準化できる部分から、少しずつ、一歩でも前に進めていく。
- 新技術(省エネ・自動運航船等)対応についても政府等が積極的にリード役を務める。

標準化を目指して建造された499GT貨物船



「YOKOMO+」
アイドリングストップウインチ



高度空気潤滑システム
空気吹出口



写真:(株)SIM-SHIP提供



RIKU-SAPO
陸上サポートシステム&
空気潤滑遠隔操縦盤



MIRAI-Battery
コンテナ型

標準化普及に向けた政府の司令塔機能の必要性

建造のために

- 「作りやすさ」を実現できても船舶検査に通らなくては船として使えない。

内航船として運航するために

- 省人化が可能な船も省人化が認められなければ船主はその船を採用しない。

各種法律面等をクリアするために
海事局における複数の部署の連携が必要

標準化が内航海運にもたらすメリット

船員・運航へのメリット

- 習熟度の向上：どの船に乗っても機器配置が標準化されれば、乗り回しが容易になり教育負担が軽減。
- メンテナンスの効率化：部品や修理対応の共通化。

新技術の実装

- 標準化を通して、自動運航技術やDX機器をパッケージとして実装。
- 船員の労働負荷を劇的に軽減。

これらのメリットを享受するため、船舶検査制度、船舶職員制度等の制度面の見直しもお願いしたい

人の確保に向けて ～労働環境改善に向けた業界としての取組～

若者の定着率向上に向けたアクション

- 船内Wi-Fiなどの通信環境の整備（陸上との情報格差解消）。
- 居住区の個室化（トイレ・シャワー）によるプライバシーの確保。
- 省力化船の導入による「働き方改革」の実現。

採用ルートが多様化

- 従来の新卒採用ルートに加え、陸上からの転職者（中途採用）の受け入れ強化へ。
- 6級海技士短期養成コース等の活用促進。

その他の課題への対応と関係者との連携①

物流の2024年問題への対応とモーダルシフト

- トラック運転手の労働問題に端を発した更なるモーダルシフトの促進。
- RORO船等の活用が進むようフォワダーやドレイジ業者等の関係者とも十分な対話と連携を図る必要性。



内航船における脱炭素化の課題

- トラックのEV化等が進む中、環境優位性の維持(逆モーダルシフトの防止)が急務。
- 小型船に適合したGHG削減方策の方向性は未定であり、国と連携した技術開発と検討の継続が必要。

コスト負担の共有

- 船舶の確保、船員の確保、新燃料船や高度な省エネ船等への対応には、一定のコストが必要。
- 持続可能な内航輸送のためには、そのコストを償う適正な運賃・用船料の確保が不可欠。
- 政府も参加する荷主対話の場等を通じて、荷主の理解を求めていく。

「海事産業の再興に向けた提言」への期待

提言が持つ意味と価値

- 海事産業の強化は、経済安全保障の面から国力を支える「国家戦略」へとつながる重要なステップ。

内航海運業界からの期待

- 設計の標準化に向けた、政府のリーダーシップと大胆な予算・税制・金融措置の後押し。
- 海事産業群が一体となった内航船・内航船員の維持への強力な支援。
- 内航海運も含め海事産業群の維持が不可欠であることが我が国の経済安全保障等に必要なことに対する理解促進。

未来への決意

「船」と「人」を維持し、日本の物流を止めない

若者に選ばれる魅力ある職場づくりを断行

海事産業群の総力を挙げ、次世代に海事産業を引き継ぐ