

# 「内航未来創造プランの進捗状況」

---

令和6年3月  
国土交通省

テーマ名	内航未来創造プランの進捗状況	担当課 (担当課長名)	海事局内航課 (伊勢 尚史)
評価の目的、必要性	<p>今後概ね10年を見据えて描かれた「内航未来創造プラン」が、平成29年の策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的とする。</p> <p>特に、海事政策の観点では、50年以上続いた船舶の供給に関する規制が令和3年8月に終了するとともに、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされるなど、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しつつあるタイミングであることを踏まえ内航海運業者の事業基盤の強化を図るためにこれまで講じてきた各種施策の分析・評価を行い、その結果を今後の施策に反映させる必要がある。</p>		
評価対象	「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)		
政策の目的	内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性を示す。		
評価の視点	<p>本プランに基づき実施している各種施策の取組状況を評価する。本プランでは「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶の開発・普及」「船員の確保・育成等」に係る具体的施策を行うこととしているが、「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策(①船舶管理会社の活用促進について、②荷主と海運事業者等間の連携について、③新たな輸送需要の掘り起こしについて)については、その他の施策(等)に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素といえる。</p> <p>このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか</li> <li>・プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか</li> </ul> <p>という観点から深掘りして進捗状況を評価し、今後の方策を整理するものとする。</p>		
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の調査結果等による指標値の推移確認等</li> <li>・荷主業界団体に対するアンケート調査</li> <li>・内航海運業者に対するアンケート調査</li> </ul>		

(施策全体の評価)

・「内航未来創造プラン」で国が行うこととされた各施策については、プランに沿って着実に取組を行っている」と評価。一方、プランで設定された指標について、輸送量の減少に伴い、減少傾向となっているものもある。内航海運業者の更なる経営効率化を図るため、先進的な船舶等の普及や船員の確保等に取り組むために必要十分な経営体力を確保することが肝要である。そのため、今後は、内航海運業者の事業基盤強化に関する施策について、より重点的に取り組むことが重要である。

(主な取組の評価)

・本プランでは「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶の開発・普及」、「船員の確保・育成等」に係る具体的施策を行うこととしているが、「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策(①船舶管理会社の活用促進について、②荷主と海運事業者等間の連携について、③新たな輸送需要の掘り起こしについて)については、その他の施策(等)に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素といえるため、「国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか」、「プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか」という観点から深掘りして進捗状況を評価した。

## 評価結果

項目	業界の主な取組状況	評価結果	課題・要因分析
船舶管理会社の活用促進	(国の取組) ・登録船舶管理事業者の登録者数は293社まで増加。(アンケート等の結果) ・船舶管理会社を利用していない内航海運業者は全体の約6割。コストや管理品質への懸念から利用していないとの声も聞かれた。船舶管理会社は体制整備や品質向上に取り組んでいるとの回答が多かったが、同時に、活用メリットの周知等が課題との回答もあった。	・国においては、内航海運業法の改正により、船舶管理業の環境整備が一定程度進められたと評価。船舶管理会社の多くはフル管理で役務を提供できる体制を整えるとともに、船員の確保・育成を中心に積極的に品質向上に取り組んでおり、実態面でも環境整備は進んでいる。 ・一方で、多くが特定の事業類型に専従している内航海運業界では、荷主との関係で活用が難しいのではないかと、規模の経済が働きにくい、船舶管理会社の活用によるコスト削減効果が限定的でなく、周知・浸透に課題があるのではないかと、といった懸念の声もあった。これまでの環境整備の成果を生かしつつ、現在の業界構造やニーズを踏まえた施策を実施する必要がある。	・所有と経営の分離によるリスク低減、安定輸送確保という政策目標の実現のためには、更なる船舶管理会社の活用促進を図ることが重要であり、メリットや選択のポイントの周知・浸透、コスト面や品質面での内航海運業者側の懸念の払拭が課題となっている。 ・メリットや選択のポイントの周知・浸透が進まなかった理由として、事業者の評価軸が明確でないことがあげられる。また、コスト面や品質面といったニーズが顕在化している選択軸に関する情報の提供ができていなかったことも考えられ、内航海運業者のニーズや船舶管理業者の実態を把握しつつ、ニーズに合った情報提供ができるよう取り組む必要がある。
荷主・内航海運業者等間の連携(取引環境改善)	(国の取組) ・懇談会の開催や「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の作成に取り組んでいる。(アンケート等の結果) ・業界毎に抱える課題は異なるが、契約期間が短い、保有隻数が少ない会社について、必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれる傾向にある。 ・多くの事業者においても主体的に課題解決に向け取り組んでいるほか、会議の開催やガイドラインの策定などの国による関与についても一定の評価がなされている。 ・働き方改革に向けたデジタル技術の活用については、まだ対応ができていない事業者も多い。	・国においては、協議会の開催やガイドラインの作成等により、両業界の連携を着実に進められていると評価。デジタル技術の活用など遅れている分野もあるが、荷主側・内航海運業者側においても自律的な取り組みが行われているほか、協議会の開催等の国による関与の在り方にも「一層推進すべき」との回答が多く、一定程度評価がなされていることが明らかになった。 ・一方で、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性により、品目ごとに系列・業界化が進み、系列・業界ごとには交渉力や対応スピードに差があるため系列・業界ごとに課題が異なるとの意見や、特に、契約期間が短い、保有隻数が1隻未満と回答した会社を中心に、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれた。	・「稼げる内航海運」という政策目標の実現のためには、より多くの事業者が十分船価や船員費をまかなえるだけの用船料収入が得られるよう、更に荷主と内航海運業者の取引環境改善に向けた取組を促進することが重要である。そのためには、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性も考慮し、系列・業界ごとに収益構造や商慣習が異なる状況にきめ細やかに対応することが課題になっている。 ・国としては、依然としてオーナー・オペレーター間の取引やデジタル技術の活用状況をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、業界全体で改善に向けた取組を加速すべきである。
新たな需要の掘り起こし	(国の取組) ・「海運モーダルシフト大賞」の授与やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。(アンケート等の結果) ・船舶の新造・大型化、船員の確保・育成等に積極的に取り組んでいる事業者も多いが、新たな設備投資を躊躇する者も一定程度存在。 ・内航海運の利用を拡大したいと考える荷主においては、リードタイムとフレキシビリティが懸念材料となっており、周知に課題が残る。	・2030年の目標値に向け、国はモーダルシフトを着実に推進していると評価。荷主からのモーダルシフトへのニーズも高く、内航海運業者においても、モーダルシフトの受け皿となるべく船舶の新造・大型化や船員の確保・育成等の経営努力を行っている者も見られる。 ・荷主においては高いニーズがあるが、コスト面を中心に懸念の声もあり、内航海運業者においては、さらに荷主のニーズを拾うため、こうした懸念材料を払拭する必要がある。また、全体の輸送量の減少からモーダルシフトへの対応に向けた取組を躊躇する内航海運業者も多くおり、プランで設定した指標の達成に向けては、モーダルシフトのメリットや荷主のニーズの高さを周知し、事業者における取組を促進する必要がある。	・2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要がある。内航海運業界においては、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的対処が求められるところ、荷主のニーズを吸い上げ、適正な受入環境を整備することが課題となっている。 ・これまでの周知や調査などの取組もあり、着実に目標に沿ってモーダルシフト輸送量が増加しているが、上記の課題を解決するためには、荷主における懸念の払拭や、投資を躊躇する内航海運業者の後押しといったより直接的な施策にも取り組む必要がある。

	評価結果を受け、下記のような取組を行っていく。	
	国の取組	業界と連携して国の行う取組
	船舶管理会社の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、船舶管理会社の一層の活用について、重点的な働きかけを行う。</li> </ul>
政策への反映の方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商慣行等について広範に実態把握を行った上で、その結果を踏まえ、必要に応じて改善事例集の策定、ガイドラインの発出等を図る。</li> <li>・荷主と内航海運業者の価格交渉等が円滑に進むための判断材料として、内航海運業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、評価の枠組みについて、確立を図る。あわせて、このような枠組みの周知に際し、輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、船舶管理会社の一層の活用について、経営規模が小規模な内航海運業者に対し重点的な働きかけを行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も「安定・効率輸送協議会」及び経営層が出席する懇談会を開催し、両業界の連携を着実に進める。「安定・効率輸送協議会」では、輸送品目ごとに個別会議を開催するなど、きめ細やかに対応を行う。</li> <li>・製造業等の業況や内航海運業の経営状況などのデータを収集・共有し、関係者全体で今後の方向性について議論を行う機運を醸成する。</li> </ul>
	新たな需要の掘り起こし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。</li> <li>・船舶の空き状況の見える化や海運モーダルシフトの優良事例の横展開等を通じて、トラック輸送から船舶輸送への行動変容の促進につなげる。</li> <li>・RORO船、コンテナ船の運航会社だけでなく、主に一般貨物船等を運航する会社におけるモーダルシフトに向けた取組についてもヒアリング等を行う。</li> </ul>
第三者の知見の活用	本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。	
実施時期	令和5年度	

## 1. 評価の概要

- 1-1. 評価の目的、必要性
- 1-2. 対象政策
- 1-3. 評価の視点
- 1-4. 評価手法
- 1-5. 第三者の知見の活用

## 2. 対象施策の概要

- 2-1. 評価対象の全体像
- 2-2. 内航海運の現状（関係組織含む）
- 2-3. これまでの経緯
- 2-4. 「内航未来創造プラン」（評価対象）について
- 2-5. 関連する施策（制度改正・予算・税制等）

## 3. 対象施策の評価

## 4. 主な取組の評価

- 4-1. 評価手法
- 4-2. アンケート等の結果
- 4-3. 評価結果

## 5. 今後の方向性

# 1. 評価の概要

---

- 1-1. 評価の目的、必要性
- 1-2. 対象政策
- 1-3. 評価の視点
- 1-4. 評価手法
- 1-5. 第三者の知見の活用

# 1. 評価の概要①

## 1-1. 評価の目的、必要性

- 今後概ね10年を見据えて描かれた「内航未来創造プラン」が、平成29年の策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的とする。
- 特に、海事政策の観点では、50年以上続いた船舶の供給に関する規制が令和3年8月に終了するとともに、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされるなど、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しつつあるタイミングであることを踏まえ、内航海運業者の事業基盤の強化を図るためにこれまで講じてきた各種施策の分析・評価を行い、その結果を今後の施策に反映させる必要がある。

## 1-2. 対象政策

- 「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)

## 1-3. 評価の視点

- 本プランに基づき実施している各種施策の取組状況を評価する。本プランでは「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶の開発・普及」、「船員の確保・育成」等に係る具体的施策を行うこととしている。「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策(①船舶管理会社の活用促進について、②荷主と海運事業者等間の連携について、③新たな輸送需要の掘り起こしについて)については、その他の施策に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素といえる。このため、
  - ・ 国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか
  - ・ プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているかという観点から深掘りして進捗状況を評価し、今後の方策を整理するものとする。

# 1. 評価の概要②

## 1-4. 評価手法

- ・ 荷主業界団体に対するアンケート調査
- ・ 内航海運業者に対するアンケート調査
- ・ 既存の調査結果等による指標値の推移確認等

## 1-5. 第三者の知見の活用

- 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。

### 【国土交通省政策評価会委員】

上山 信一	慶應義塾大学名誉教授(座長)
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学経済学研究科教授
白山 真一	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
松田 千恵子	東京都立大学経済経営学部教授



## 2. 対象施策の概要

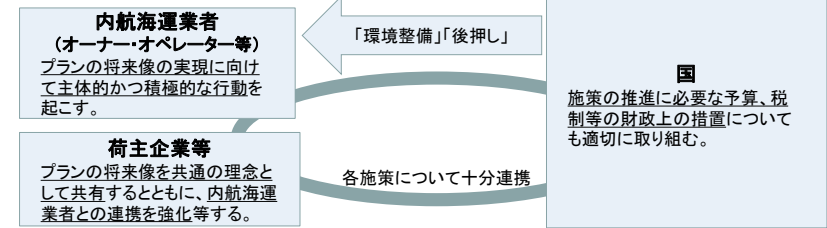
---

- 2-1. 評価対象の全体像
- 2-2. 内航海運の現状（関係組織含む）
- 2-3. これまでの経緯
- 2-4. 「内航未来創造プラン」（評価対象）について
- 2-5. 関連する施策（制度改正・予算・税制等）

## 2. 対象施策の概要

### 2-1. 評価対象の全体像

「内航未来創造プラン」の将来像である「生産性向上」「安定的輸送の確保」の実現に向け、「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的な確保・効率的な確保・育成」などに取り組んでいる。



【関係組織と役割】

#### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

##### ① 荷主及び内航海運業者の取引環境改善

###### (1) 国・内航海運業者・荷主の連携

＜主体：国・内航海運業者・荷主＞

- 産業基礎物資の品目（鉄鋼、石油製品、石油化学製品等）毎に、荷主企業、内航海運業者、行政等からなる「安定・効率輸送協議会」を開催（担当者レベルの会議）
  - 船員の確保・育成、老朽船の代替、労働環境改善、荷役作業軽減等に係る意見交換、課題の共有等
- 内航海運業界と荷主双方の経営層（役員クラス）からなる「内航海運と荷主の連携強化に関する懇談会」を設置 → 両者の理解と協力を醸成

＜主体：国＞

- 荷主、内航海運業者が遵守すべき下記の事項とともに、望ましい協力のあり方等について記載した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」を策定し、荷主、内航海運業者に周知。
  - ・内航海運業に係る契約の書面交付義務
  - ・荷主に対する勧告・公表制度 等（内航海運業法）
- 荷主、内航海運業者の取引環境改善に向けた取組の推進に必要な調査等を実施。
  - ・取引環境改善・生産性向上に係る好事例の収集
  - ・第三者機関（評価団体）が内航海運業者の取組を評価する評価制度の構築

令和5年度当初予算：20百万円 詳細はP25参照

###### (2) 船舶管理会社の活用促進 ＜主体：国＞

- 船舶管理業の登録制度の創設（内航海運業法）
  - 集約的な船舶管理による業務の効率化を促進

##### ② 税制特例措置の実施 ＜主体：国＞

- 内航海運業者の経営体力確保等のため、船舶の取得価格の一部に係る法人税額の控除、船舶に関する固定資産税の軽減などを実施。（詳細はP.26参照）（租税特別措置法・地方税法）

##### ③ 新たな需要の掘り起こし ＜主体：国＞

- 海上輸送へのモーダルシフトに取り組んだ事業者の表彰等を実施。
  - ・海運モーダルシフト大賞（最もモーダルシフトに貢献した事業者を表彰）

#### 2. 先進的な船舶等の開発・普及 ＜主体：国＞

##### ○円滑な代替建造の支援 等

- ・船舶共有建造制度の対象となる船舶について、金利低減措置を講じ、船舶建造を支援
  - 高齢化した船舶の代替建造、内航海運のグリーン化や物流効率化など政策的意義の大きい船舶の建造への誘導

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成 ＜主体：国＞

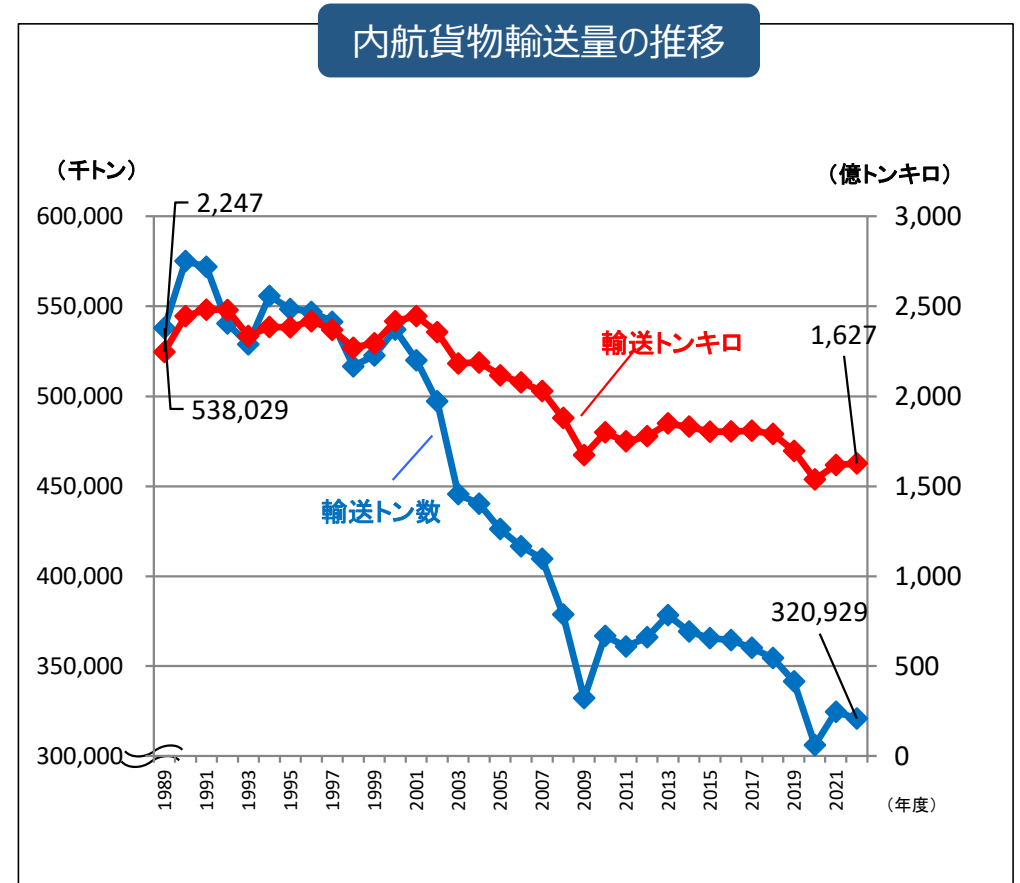
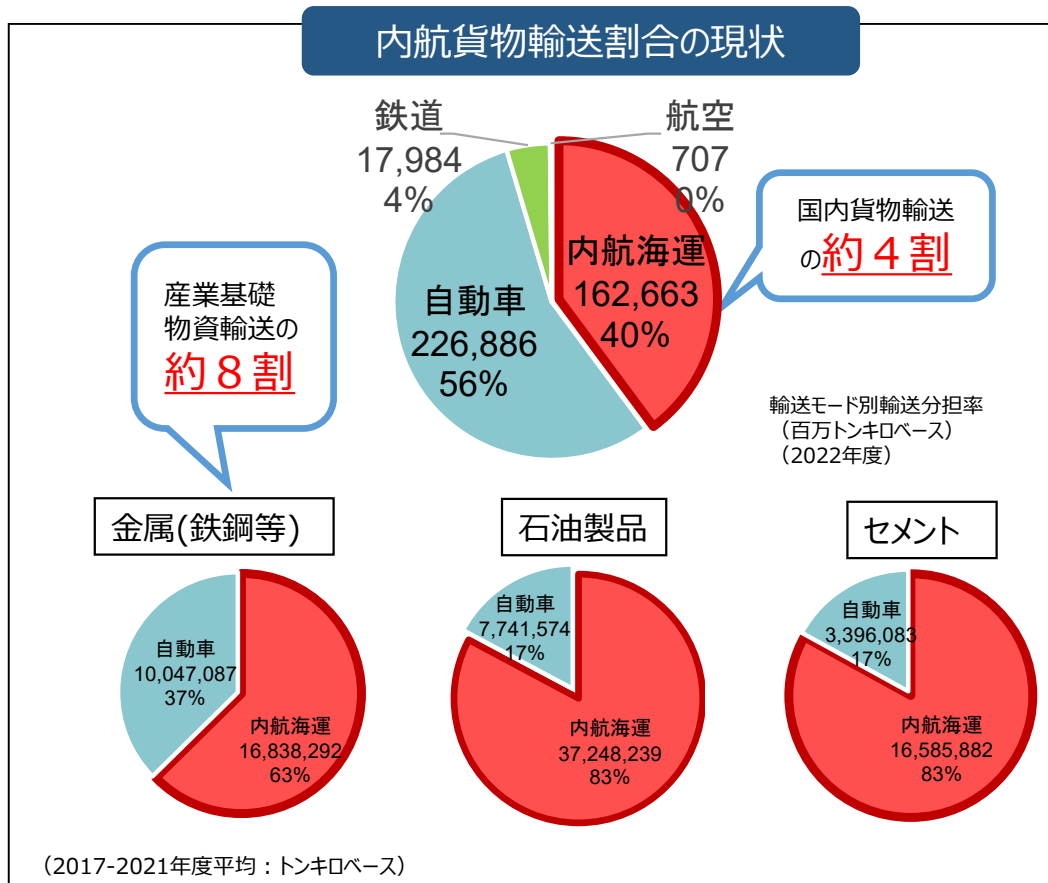
##### ○船員のための魅力ある職場づくり 等

- ・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための安全基準の緩和（通達）

## 2. 対象施策の概要

### 2-2. 内航海運の現状(関係組織含む)①

- 内航海運は、**国内貨物輸送全体の約4割**、**産業基礎物資輸送の約8割**を担い、我が国の国民生活と経済活動を支える**必要不可欠なライフライン**。
- 内航貨物輸送量は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後は少しずつ回復傾向が見られるものの、取扱貨物量はコロナ前の9割程度に留まっている。

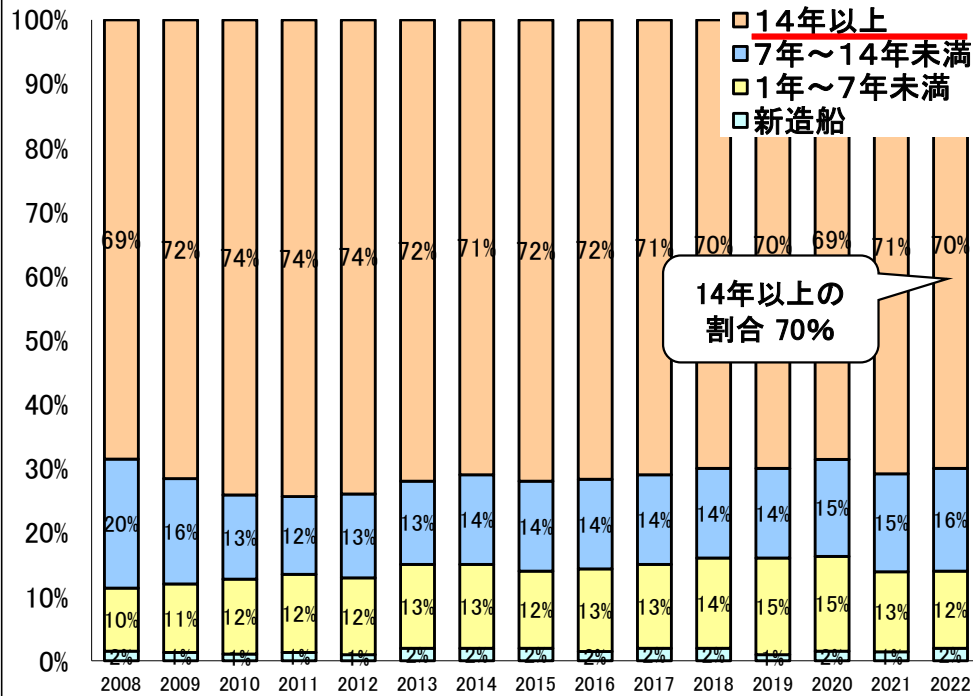


## 2. 対象施策の概要

### 2-2. 内航海運の現状(関係組織含む)②

- 内航海運は、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占め、また、年齢50歳以上の船員が全体の約5割を超えるなど、「2つの高齢化」の改善が課題となっており、この対応が必要。

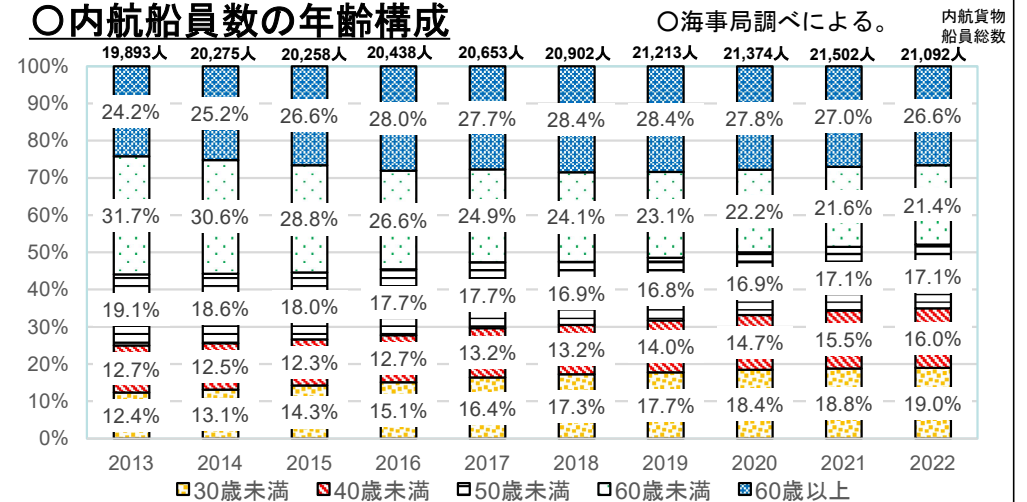
#### 船齢構成の推移



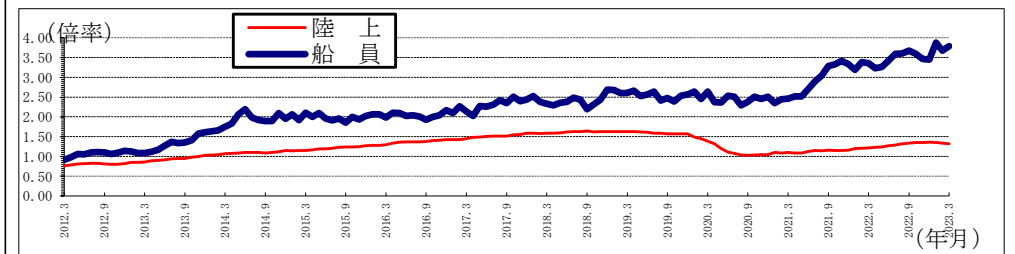
1989年～1996年前後まで、年間建造隻数が100隻を大幅に上回る水準で推移していたため、2003年以降、急速に老齢化率(船齢14年(法定耐用年数)以上船舶の全体に占める割合)が上昇。近年は船舶の代替建造により改善傾向にあるものの、依然として老齢化率は7割を超えており、社会的な環境対策の要請や、より安全性の高い船舶による輸送サービス提供への期待に応えられていない。

#### 内航貨物船船員の現状

##### ○内航船員数の年齢構成



##### ○船員の有効求人倍率の推移



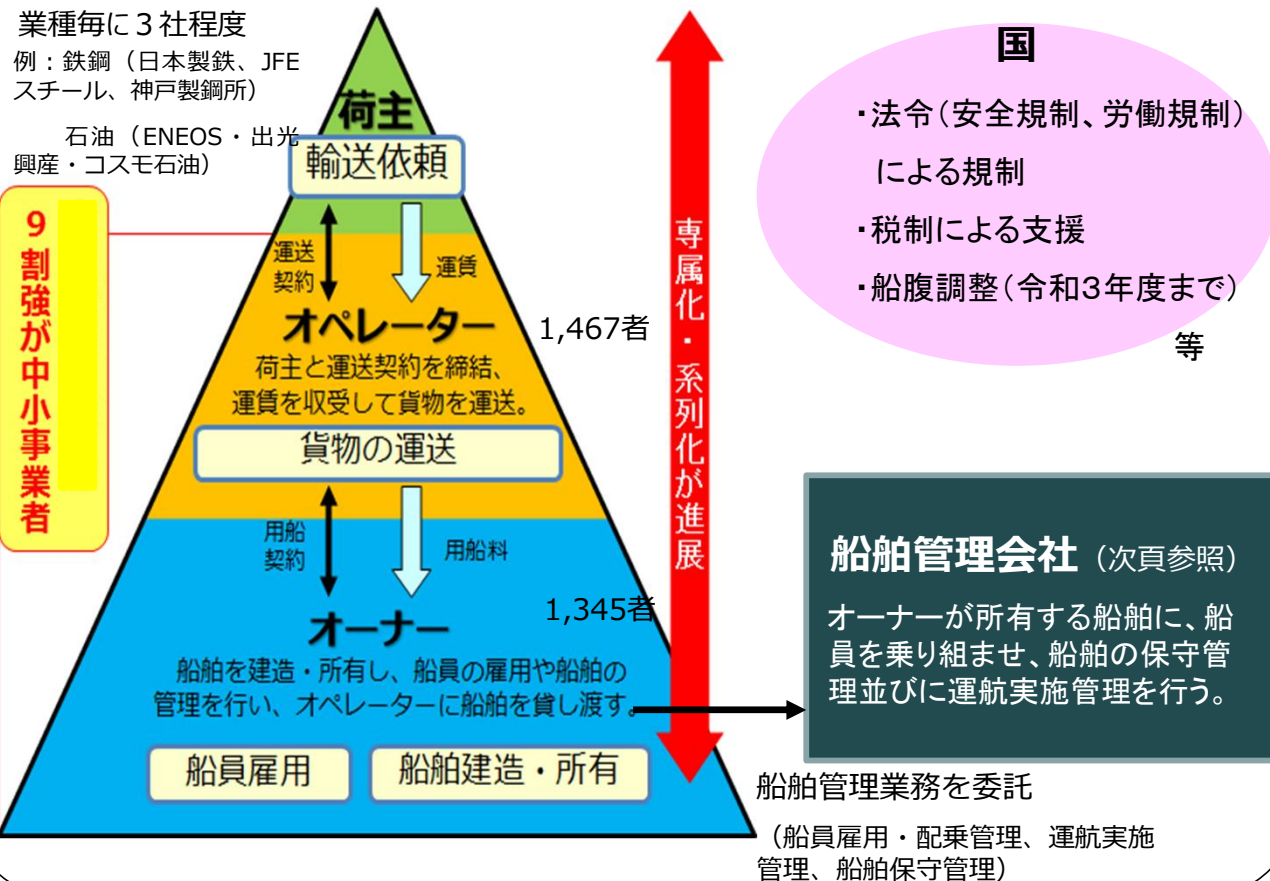
内航貨物船船員の年齢構成は依然、50歳以上の割合が約半数を占めており、高齢船員が退職した後も今後の事業継続に支障が生じないように、若年船員の確保・育成が必要。しかしながら、有効求人倍率は4倍近い倍率となっている。「働き方改革」を進め、魅力的な職業にしていけることが不可欠。

## 2. 対象施策の概要

### 2-2. 内航海運の現状(関係組織含む)③

- 内航海運業は**少数かつ大規模な荷主企業の下で、少数の元請けオペレーターが当該荷主企業の輸送を一括して担う**傾向となっている。さらに、これらの元請けオペレーターの下に、2次請け以下のオペレーターが専属化・系列化するとともに、**各オペレーターの下にオーナーも専属化・系列化**する構造となっている。
- **事業者全体の99.7%が中小企業者**であり、船舶という高額な生産設備への投資が必要であるが、「**低い収益性**」ながら「**巨額な投資**」が求められる事業環境に置かれている。
- **これらの中小企業者が景気の変動の影響を受け、同時に経営状況が悪化した場合、国内の安定的な物流輸送が滞る可能性が高く、国による関与が必要。**

#### 内航海運業界の構造



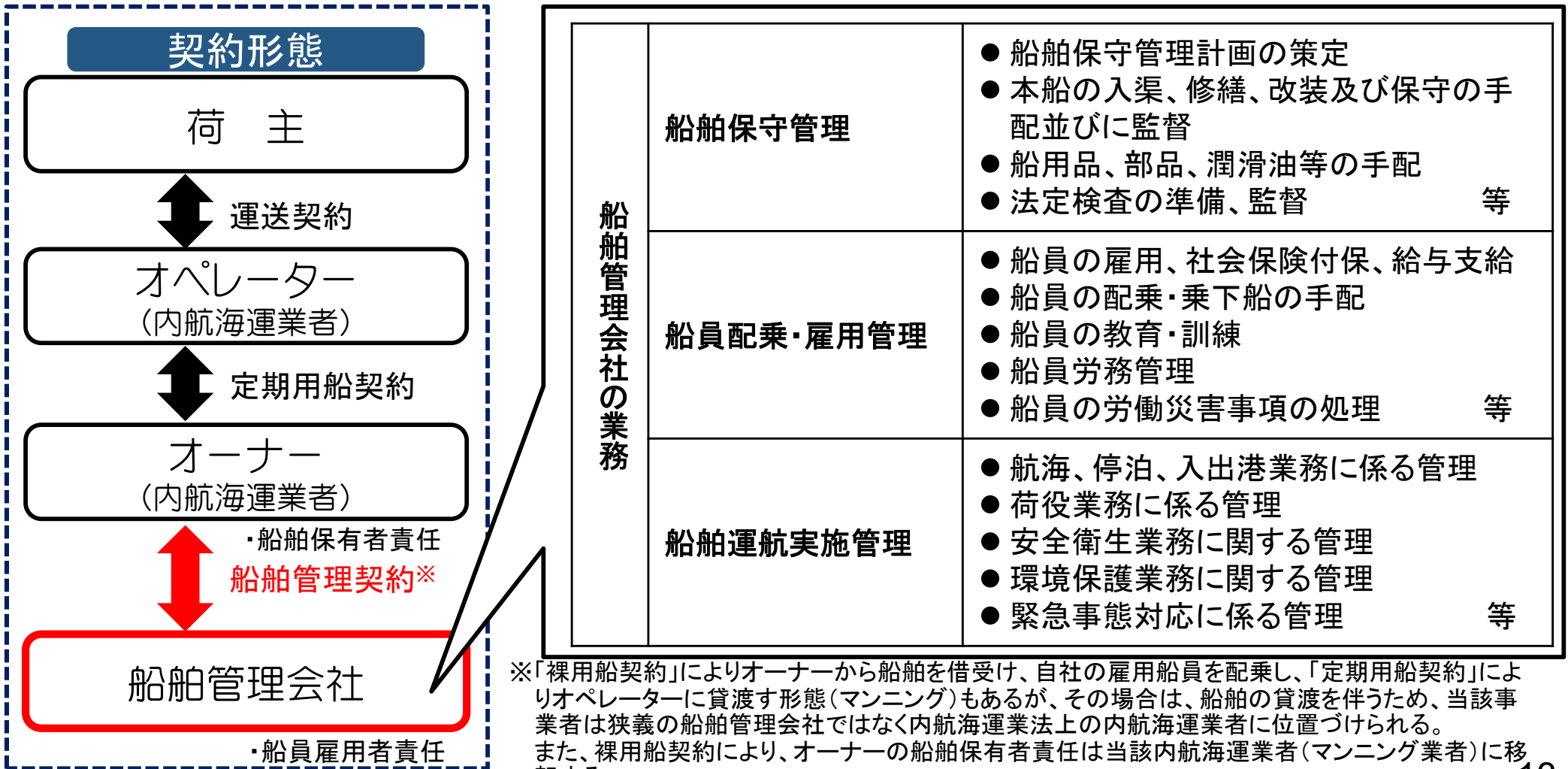
#### 内航海運業の経営状況

経営状況 (1社当たり平均)	内航海運業	全産業
営業利益率 (営業利益/売上高)	<b>2.19%</b>	3.7%
(参考) 営業利益(千円)	9,131	18,759
(参考) 売上高(千円)	415,974	500,990

## 2. 対象施策の概要

### (参考)船舶管理会社の経営形態

- オーナーは、「船舶保守管理」「船員配乗・雇用管理」「船舶運航実施管理」を船舶管理会社に一括して外注委託。
- 船舶管理会社は、オーナーから船舶管理業務を受託し、様々なサービスを提供。
- オペレーターとの用船契約、荷主との運送契約はあくまで内航海運業者自らが行うため、船舶管理会社は、運送に係る契約には関与せず、あくまで運送に係る船舶の管理のみを受託する。
- 船舶管理会社はオーナーとは管理船舶に関する報告・打ち合わせ等を行っているが、荷主・オペレーターとの接触はあまりない。



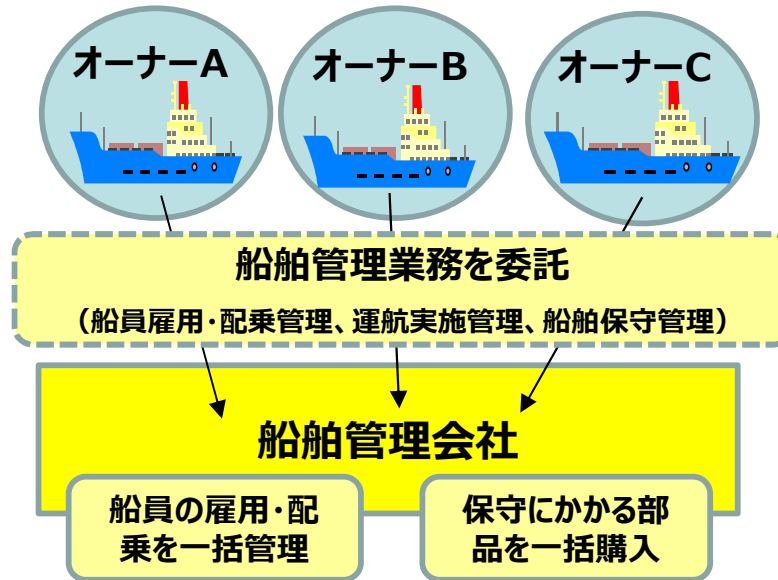
船舶管理会社の業務	船舶保守管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶保守管理計画の策定</li> <li>● 本船の入渠、修繕、改装及び保守の手配並びに監督</li> <li>● 船用品、部品、潤滑油等の手配</li> <li>● 法定検査の準備、監督</li> </ul> 等
	船員配乗・雇用管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船員の雇用、社会保険付保、給与支給</li> <li>● 船員の配乗・乗下船の手配</li> <li>● 船員の教育・訓練</li> <li>● 船員労務管理</li> <li>● 船員の労働災害事項の処理</li> </ul> 等
	船舶運航実施管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航海、停泊、入出港業務に係る管理</li> <li>● 荷役業務に係る管理</li> <li>● 安全衛生業務に関する管理</li> <li>● 環境保護業務に関する管理</li> <li>● 緊急事態対応に係る管理</li> </ul> 等

※「裸用船契約」によりオーナーから船舶を借受け、自社の雇用船員を配乗し、「定期用船契約」によりオペレーターに貸渡す形態(マンニング)もあるが、その場合は、船舶の貸渡を伴うため、当該事業者は狭義の船舶管理会社ではなく内航海運業法上の内航海運業者に位置づけられる。また、裸用船契約により、オーナーの船舶所有者責任は当該内航海運業者(マンニング業者)に移転する。

## 2. 対象施策の概要

### (参考)船舶管理会社を活用するメリット

- 船舶管理会社は、オーナーから船舶の管理（船員雇用・配乗管理・船舶保守管理・運航実施管理）業務を一括して受託。
- 船舶管理会社を活用し所有と管理を分離することで、個別の事業者単位での管理と比較して、船舶管理会社による船員の一括雇用・配乗等により効率化が図られる。また、資産をオーナーが分散的に保有するため、単一の会社による船舶保有に比べ、リスク軽減が可能。経営効率化や実質的なグループ化を通じ、内航海運業者の経営体力の強化を図り、安定輸送の確保を目指す。



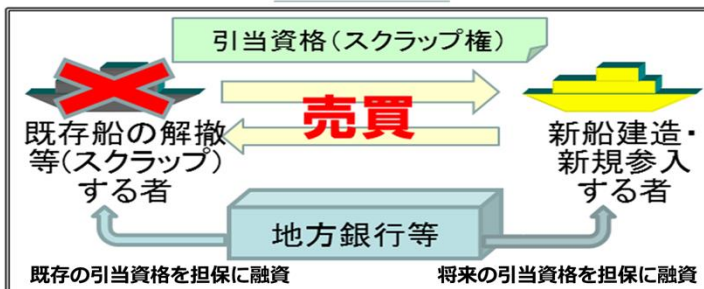
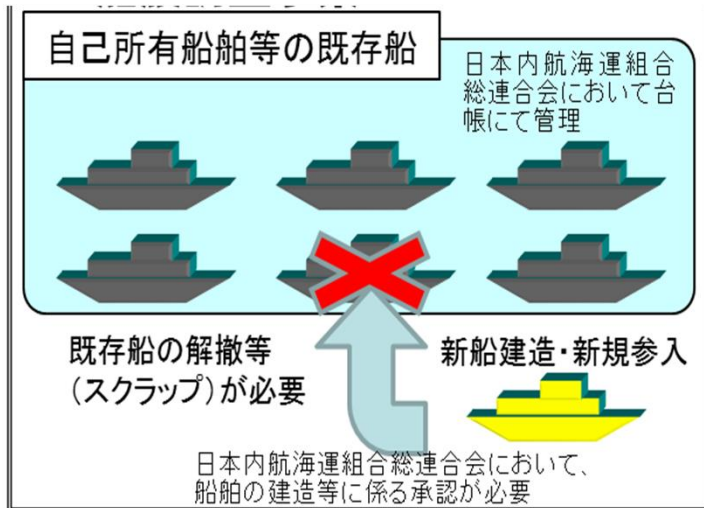
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船員の一括雇用・配乗や、共有部品の一括購入により、コストダウンや効率化が図られる</li> <li>・資産自体はオーナーが分散的に保有しており、リスク軽減が可能</li> </ul>
デメリット	一般管理費は統合と比して高価

## 2. 対象施策の概要

### 2-3. これまでの経緯①(内航海運における船腹需給対策～船腹調整事業の開始)

- 戦後の内航海運は、石炭が主要な輸送貨物だった。
- 昭和30年代半ば以降、石油へのエネルギー転換に伴い石炭の輸送需要が低下。船腹は過剰状態に陥り、内航海運業者の経営環境が悪化。
- こうした状況を背景に、昭和41年より船腹の需給調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を開始。(内航海運組合法第8条第1項第5項により内航総連が実施、同法第12条よりに運輸大臣が調整規程を認可。)

### 船腹調整事業の概要



- ◆ 内航海運業者は、船舶の建造にあたり、自己所有船舶等の既存船の解撤等(スクラップ)が必要。
- ◆ 日本内航海運組合総連合会(内航総連)が、既存船の台帳を管理するとともに、船舶の建造等を承認。
- ◆ 解撤等する船舶の重量トン数以内の新造船の建造を承認することにより需給を調整。
- ◆ 船腹調整事業実施下においては、既存船を解撤等(スクラップ)して新船を建造できる権利が、「**引当資格**」として一種の営業権の価値を持ち、船舶そのものとは別に単体で売買されたり、金融機関の融資の担保にもされた。



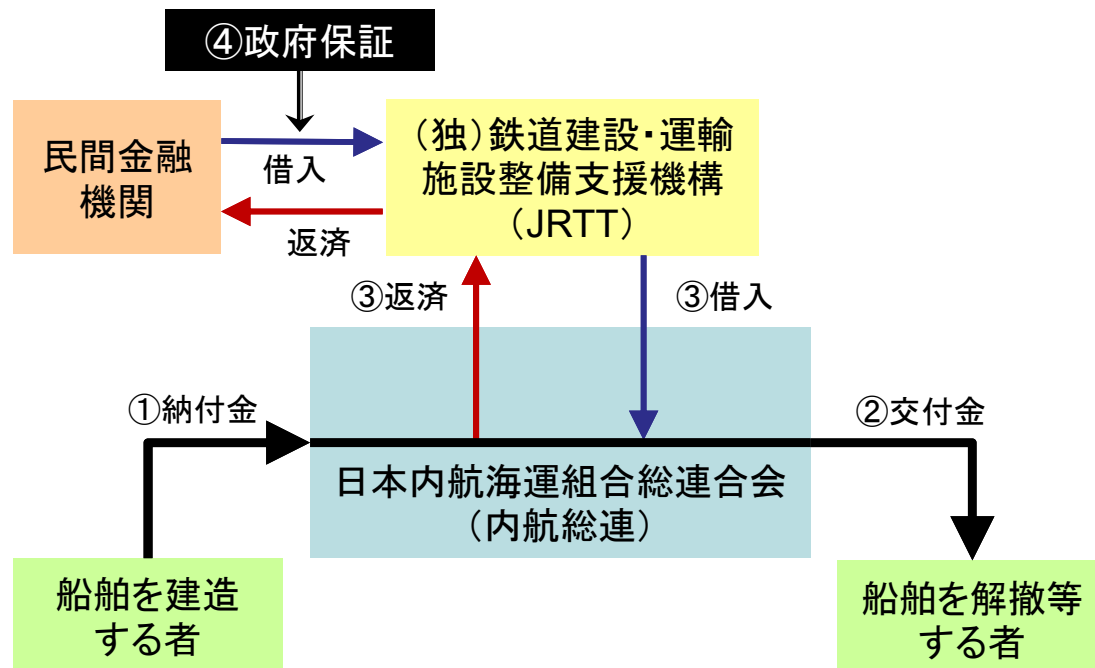
## 2. 対象施策の概要

### 2-3. これまでの経緯②(船腹調整事業の解消～内航海運暫定措置事業の導入)

- 船腹調整事業について、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消。
- 同事業の解消により、船舶の建造の際に既存船の解撤等が不要になったことで「引当資格」が無価値化。
- このため、「引当資格の無価値化による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策」として、平成10年4月に「内航海運暫定措置事業」を導入。

### 内航海運暫定措置事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5項に基づき内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が規程を認可。)

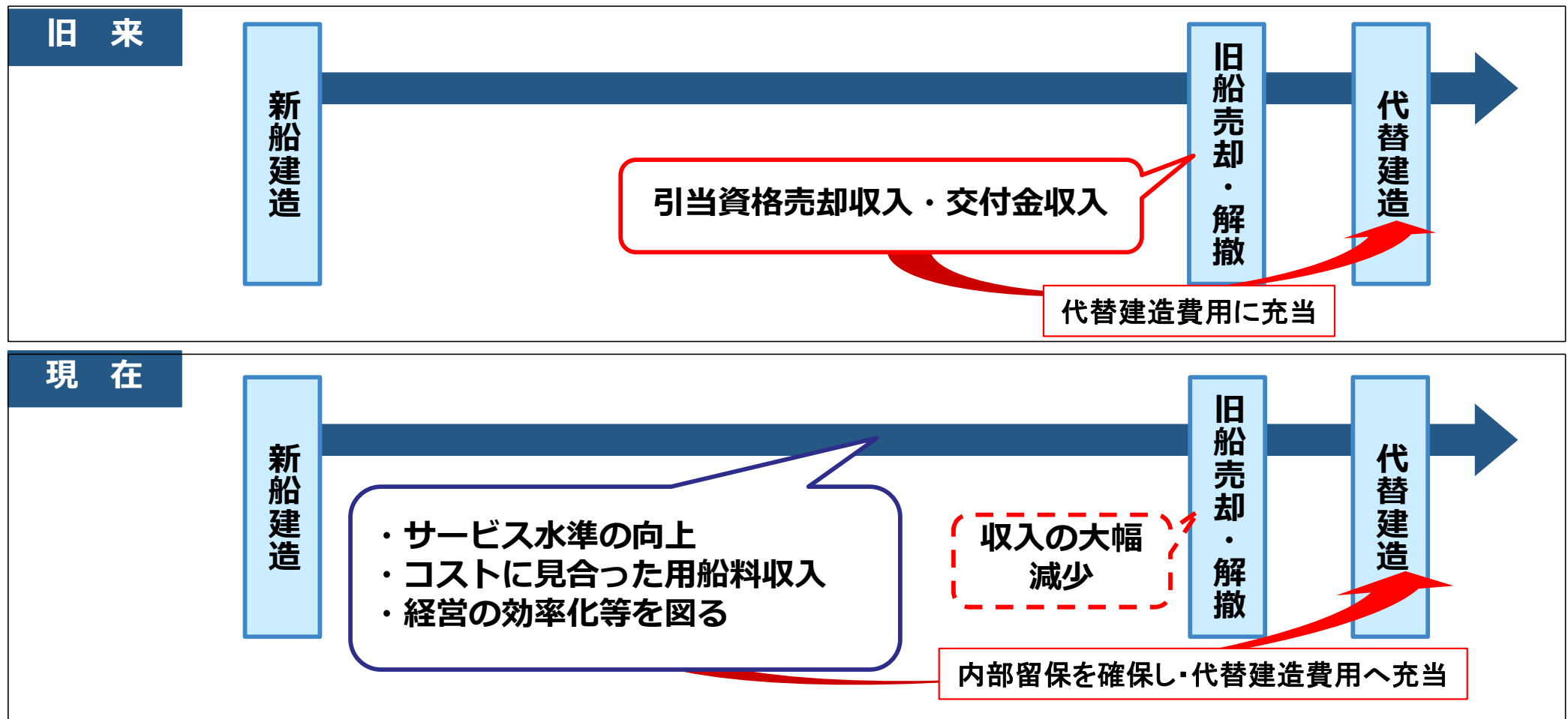


- ① 船舶を建造する者は、内航総連に納付金を納付。
- ② 内航総連は、船舶を解撤等する者に対して交付金を交付。  
※対象船舶は、平成11年9月末までに内航総連の船舶原簿に登録された引当資格を有する船舶。
- ③ 内航総連は、事業費の不足分をJRTTから借入れ。
- ④ 国は、③に係るJRTTによる民間金融機関からの借入れに対し政府保証を実施。
- ⑤ **令和3年8月に収支相償ったため本事業は終了。**

## 2. 対象施策の概要

### 2-3. これまでの経緯③(船腹調整事業・内航海運暫定措置事業終了後のビジネスモデル)

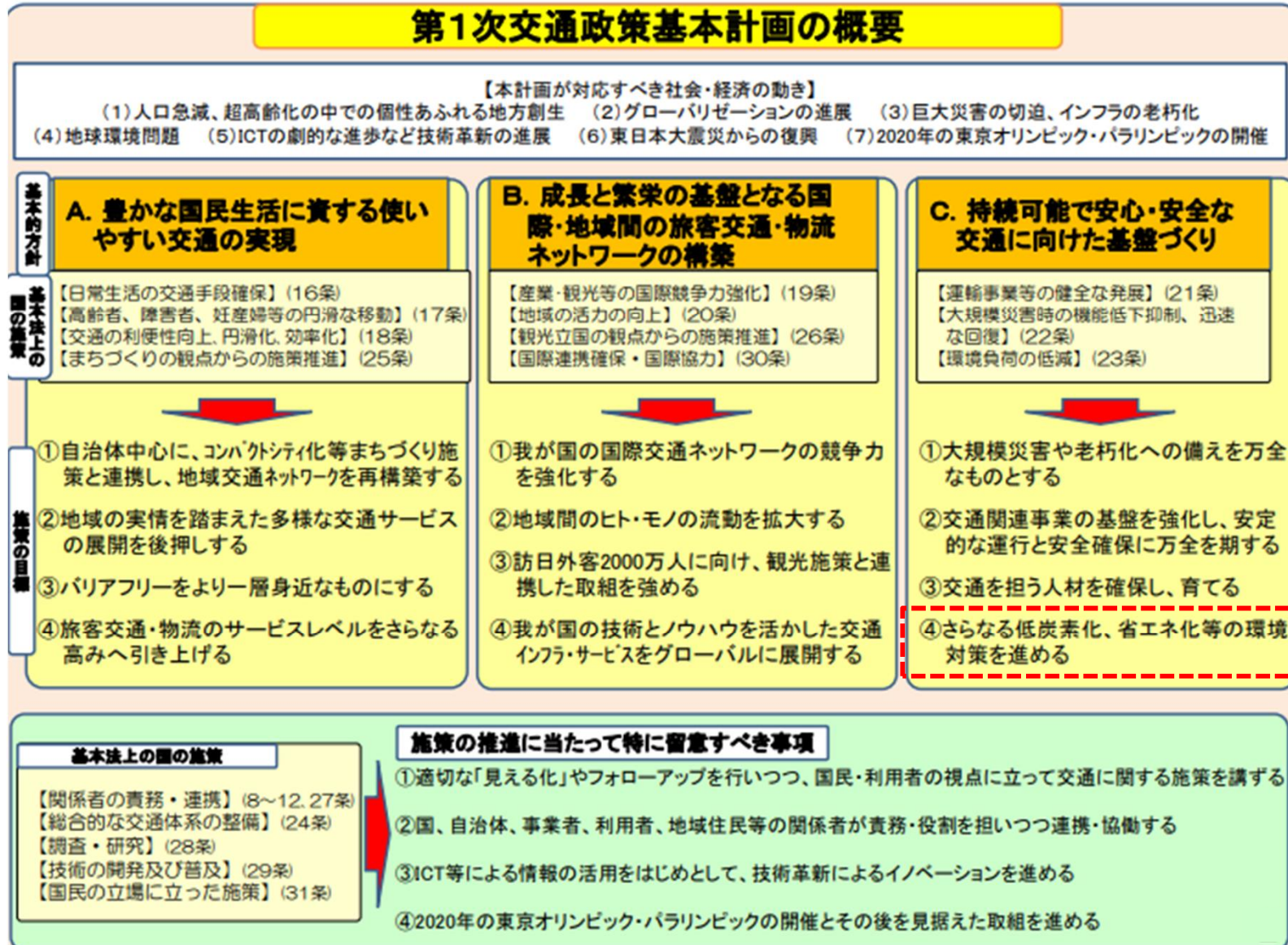
- 内航海運暫定措置事業の終了により、納付金の納付義務がなくなることによる実質的な船価の低減や、本事業に付随して行われていた積荷制限等がなくなることにより、**代替建造の促進や事業者間の競争の促進等の活性化が期待**される。
- 一方で、内航船のオーナーは、旧来の船腹調整事業実施下における引当資格の売却や内航海運暫定措置事業の交付金収入などがなくなり、**日々の用船料収入でビジネスを成立させる、「稼げる内航海運」への変革が必要**となる。



## 2. 対象施策の概要

### 2-3. これまでの経緯④(モーダルシフトの推進)

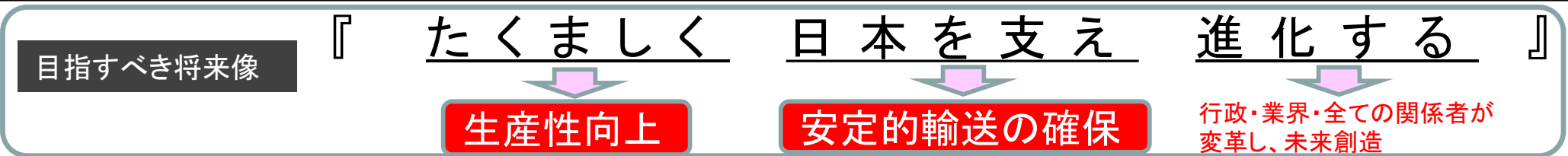
- 効率性が高く環境にやさしい物流の実現や「2024年問題」への対応のため、モーダルシフトの推進が重要。
- 「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)や「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされ、内航海運を取り巻く環境は大きく変化しつつある。



## 2. 対象施策の概要

### 2-4. 「内航未来創造プラン」(評価対象)について

- 内航海運業界が抱える諸課題について、関係者間で議論すべきとの提言(※H27.7 交通政策審議会海事分科会基本政策部会)・生産性向上の要請等を踏まえ、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」(座長：竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授)を設置し、幅広い関係者で議論。平成29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。
- 今回の政策レビューは、概ね10年間を見据えて描かれた本プランが策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的としている。



#### <将来像の実現のための具体的施策>

#### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
  - ・「国土交通大臣登録船舶管理事業者」登録制度の創設(2018~)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
  - ・「安定・効率輸送協議会」の設置(2017~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
  - ・「海運モーダルシフト推進協議会」の設置(2017~)
  - ・モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(2017~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

#### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
  - ・自動運航船の実用化(2025年目途)
- 円滑な代替建造の支援
  - ・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(2018~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
  - ・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(2017~暫定試行、2019~本格導入)
  - ・代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

#### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
  - ・(独)海技教育機構における教育改革(質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成)
- 船員のための魅力ある職場づくり
  - ・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和
  - ・船内で調理できる者の人材の確保
  - ・船員派遣業の許可基準の見直し(2017~)等
- 働き方改革による生産性向上
  - ・船員配乗のあり方の検討(2017~) 等

#### 4. その他の課題への対応

- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)

- 内航海運業者の事業基盤の強化に向けては、「内航未来創造プラン」の趣旨も踏まえ、交通政策審議会における議論や答申のとりまとめ、これを踏まえた制度改正、予算措置などの施策を実施。

#### (交通政策審議会における議論)

(Ⅰ) 「令和の時代の内航海運に向けて」(令和2年9月24日 交通政策審議会海事分科会基本政策部会とりまとめ)

#### (制度改正)

(Ⅱ) 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

#### (予算措置)

(Ⅲ) 内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

(参考) 予算措置の一覧

#### (税制措置)

(Ⅳ) 内航海運関係の税制特例措置

#### (認定・表彰)

(Ⅴ) エコシップ・モーダルシフト推進事業

#### (行政・内航海運業者・荷主の連携)

(Ⅵ) 当事者の連携による施策の実現

※予算額欄における括弧書きの数値は、執行額

事項名 (事業開始年度)	予算額計(執行額)(百万円)						令和5年度 当初予算額 (百万円)	予算、事業の概要
	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
内航海運業 の取引環境 改善・生産性 向上に向け た取組(※) (平成29年度～) (※)令和5年度 の施策名	21(19)	20(19)	19(18)	17(15)	25(22)	30(21)	20	(令和5年度)事業基盤が脆弱である内航海運業者が自由競争の時代を迎え、過当競争に陥ることなく、安定的な海上輸送を確保することができるよう、 ①先進的な内航海運業者等の取引環境改善に係る好事例の収集、 ②内航海運業者の評価制度の構築を実施。

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(1) 交通政策審議会における議論(1)

＜「令和の時代の内航海運に向けて」の全体像＞ (令和2年9月24日交通政策審議会海事分科会基本政策部会とりまとめ)

#### 内航海運を取り巻く現状

内航海運暫定措置  
事業の終了

船員の高齢化と  
船員不足の懸念

荷主との硬直的關係  
脆弱な事業基盤

自動運航技術等の  
新技術の進展

若年船員の定着等による船員の確保に加え、  
荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上が必要

荷主のニーズに応え、内航海運の安定的輸送を確保するため、以下の取組を総合的に実施

#### 【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 (労働時間管理の適正化、多様な働き方の実現等)
- 船員の健康確保 (陸上に倣った産業医制度等)

→海事産業強化法成立による船員法改正 (R4年4月より施行)

#### 【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 (船員の労働時間を考慮した運航スケジュール設定)
- 荷主の協力促進 (法令遵守への協力を担保)
- 契約の適正化 (書面化)
- 急激な景気変動等への対応 (セーフティネットの存続)

→海事産業強化法成立による内航海運業法改正 (R4年4月より施行)

#### 【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 (船舶管理業の確立)
- 新技術の活用促進 (安全の担保とそれに応じた規制の運用)
- 物流システムの効率化 (RORO船の活用)

# 2. 対象施策の概要

## 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(II) 制度改正

### <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> (令和3年5月14日成立、5月21日公布)

#### 背景・目的

- 中韓における主要造船所の経営統合など競争環境が厳しい中、**我が国造船業の事業基盤強化が急務**。
- **燃費性能に優れた船舶等の導入等による外航海運業の競争力強化**も不可欠。そのような船舶の導入は新造船発注喚起にも寄与。
- 内航の**若手船員の定着に向けた働き方改革**、**経営力・生産性の向上**が不可欠。
- 海事局所管の6本の法律を同時に改正し、**造船、海運及び船員の基盤強化を一体的に措置**。

#### 法律概要

##### ①造船・海運分野の競争力強化等

##### 造船

###### ○ 事業基盤強化計画の認定制度

- 大臣認定を受けた計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

事業基盤強化計画 大臣認定

共同での設計・営業・建造



抜本的な生産性向上  
(例：デジタル トランスフォーメーション)



大臣認定を受けた造船所が建造

特定船舶導入計画 大臣認定

安全・環境等に優れた船舶の導入



次世代省エネ船 LNG燃料船

##### 海運 (外航・内航)

###### ○ 特定船舶導入計画の認定制度

- 大臣認定を受けた計画に基づく特定船舶(安全・環境・省力化に優れた高品質な船舶)の導入を支援

長期・低利融資、税制の特例 等

###### ○ 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収

##### ②船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

##### 船員

###### ○ 船員の労務管理の適正化

- 労務管理責任者の選任
- 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理
- 労働時間等に応じた労務管理

事務所(陸上)



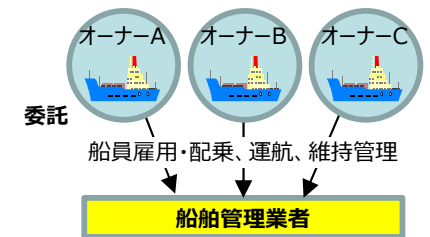
##### 内航海運 等

###### ○ 内航海運の取引環境改善、生産性向上

- 船員の労働時間に配慮した運航計画作成
- 荷主への勧告・公表
- 船舶管理業の登録

###### ○ 新技術の導入促進

- エンジン等の遠隔監視による検査合理化



# 2. 対象施策の概要

## 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(Ⅲ) 予算措置(1)

R3年度予算額  
25百万円(執行額22百万円)

### <内航海運暫定措置事業終了後の内航海運業の变革>

※記載は令和2年度時点のもの

#### ○事業目的・概要等

- 脆弱な事業基盤と荷主との硬直的關係が構造的課題であるところ、コロナ禍による需要急減によるしわ寄せが内航海運業界にも及び、課題がさらに顕在化。また、令和3年8月に内航海運暫定措置事業が終了し、50年以上続いてきた内航船の供給に関する規制が終了する見込み。競争の促進による事業の活性化が期待される一方、規制に頼らず事業収入で運営できる業界構造へ転換していく必要。
- そのためには、船員不足への懸念に対応するための内航船員の働き方改革の実現とあわせ、荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上を一体的に推進していくことが必要。このため、労働時間管理の適正化や荷主等の法令遵守への協力を担保する仕組みの創設、船舶管理業の法定化等に向けて、所要の制度改正を実施する予定。
- 一方、制度改正のみでは生産性向上等の取組を効果的に実現することは困難であり、事業者による優良事例を積極的に形成するとともに、その横展開を図ること等により、制度改正と合わせて内航海運業の变革を実現することが必要。

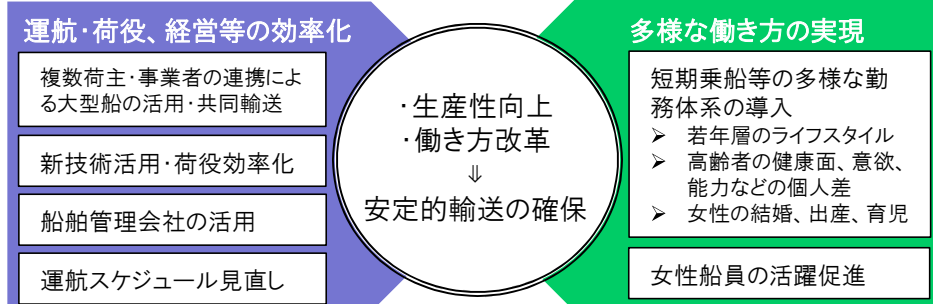
「運航や経営効率化等による生産性向上」、「内航船員の働き方改革」を推進

- **先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知**  
 ……旧来のビジネスモデルにとらわれない業界の近代化・先進化、加えて、内航船員の多様な働き方の実現を図るため、荷主間と物流事業者間といった企業の壁を超えた優良事例の形成及び横展開を図る。
- **事業環境変化等に対応した経営効率化対策の検討**  
 ……市況の急激な変化にも耐えられる経営の効率化や、船員の働き方改革や感染症にも対応した予備船員の確保等による経営の安定化を図るため、船舶管理会社の活用も含む多様な経営形態を整理したマニュアルを作成し、経営効率化に向けた周知を図る。

#### ○事業イメージ

- ・内航海運暫定措置事業の終了
- ・専属化・系列化による事業の構造的課題
- ・中小企業が大宗を占める脆弱な経営基盤
- ・船員の高齢化
- ・長期連続乗船など厳しい労働環境
- ・少ない女性比率

✓荷主・運航事業者・船主が一体となって、「生産性向上」、「船員の働き方改革」を推進



#### ○全体計画(スケジュール)



☑法令・制度改正 ☑8月: 暫定措置事業の終了

#### 【先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知】

- |              |                |
|--------------|----------------|
| ☑モデル事業の公募・選定 | ☑関係者によるモデル事業実施 |
| ☑計画策定        | ☑モデル事業の事例集作成   |
| ☑関係者との調整     | ☑セミナー等開催による周知  |

#### 【事業環境変化等に対応した経営効率化対策の検討】

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| ☑経営専門家へのヒアリング      | ☑セミナー等開催による周知 |
| ☑経営効率化に関するマニュアルの作成 |               |

業界へのフィードバック



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(Ⅲ) 予算措置(2)

R4年度予算額  
30百万円(執行額21百万円)

#### <内航海運暫定措置事業終了後の内航海運業の变革>

##### ○事業目的・概要等

- 令和3年8月に内航海運暫定措置事業が終了し、50年以上続いた内航船の供給規制が終了。これにより、代替建造や事業者間の競争が促進されることから、国としても所要の法改正を行い、荷主等との取引環境の改善や最適な事業形態を安心して選べる環境整備、新技術導入に向けた環境整備、船員の働き方改革の推進等を行い、内航海運の活性化を図っているところ。
- 他方、事業者の太宗は中小企業者であり、荷主等との交渉力や新たな事業形態への变革に取り組むノウハウの蓄積がなく、法改正により期待される効果が十分に発揮されないおそれがある。
- さらに、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を強化していく中、内航海運においても、低・脱炭素化の取組を加速化する必要性が高まっている。
- 今後も荷主や社会のニーズに答えながら、「稼げる内航海運」へと变革するには、内航海運業界の生産性向上や船員の働き方改革、低・脱炭素化を図ることが急務。

「生産性向上」、「船員の働き方改革」「低・脱炭素化」を推進

##### ■先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知

- ・令和3年度予算事業において検討した新たな事業モデルを実際に検証して優良事例を作り出し、具体的な効果等を『見える化』
- ・業界全体に成果を共有し、先進的な取組を促す

##### ○事業イメージ

- ・内航海運暫定措置事業の終了
- ・専属化・系列化による事業の構造的課題
- ・中小企業が大宗を占める脆弱な経営基盤
- ・カーボンニュートラル実現に向けた対応
- ・船員の高齢化
- ・長期連続乗船等厳しい労働環境
- ・少ない女性比率

- ✓ 荷主・運航事業者・船主が一体となって、「生産性向上」、「船員の働き方改革」、「低・脱炭素化」を推進

##### 運航・荷役、経営等の効率化

- 複数荷主・事業者の連携による大型船の活用・共同輸送
- 新技術活用・荷役効率化
- 船舶管理会社の活用
- 運航スケジュール見直し
- 省エネ運航

##### 多様な働き方の実現

- 短期乗船等の多様な勤務体系の導入
  - 若年層のライフスタイル
  - 高齢者の健康面、意欲、能力などの個人差
  - 女性の結婚、出産、育児

・生産性向上  
・船員の働き方改革  
・低・脱炭素化  
↓  
「稼げる内航海運」  
↑

##### ○全体計画(スケジュール)

令和3年度

令和4年度

- ☑法令・制度改正
- ☑8月：暫定措置事業の終了

##### 【先導的モデル事業の実施と事例集の作成・周知】

- ☑課題を抽出し、解決のための新たなモデル事業を検討
- ☑事業の実証方法の検討・確立
- ☑実証に係る関係者との事前調整

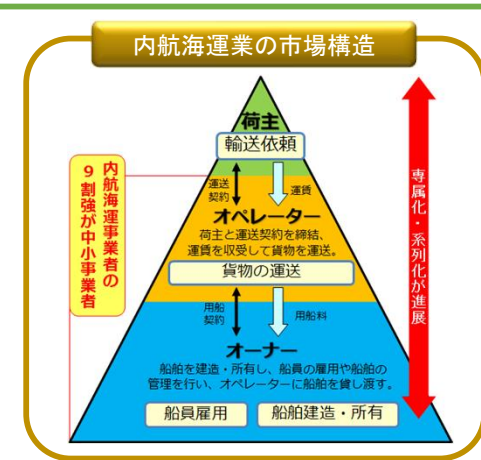
- ☑関係者によるモデル事業実施
- ☑モデル事業の事例集作成
- ☑セミナー等開催による周知

業界全体へ横展開を図る

### <内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組>

#### 課題・背景

- (1) 内航海運は、大企業であり寡占化が進む荷主企業の下で、貨物の運送を行うオペレーターと船舶を所有し船員を雇用・配乗してオペレーターに貸し渡すオーナーが専属化・系列化。また、内航海運業者の99.7%が中小事業者で事業基盤が脆弱であり、荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を収受できず、収益性が低いという構造的な課題や、紙ベースでの作業が多く、DX化が進んでいないといった課題がある。【⇒①取引環境改善・生産性向上に係る好事例の収集】
- (2) 内航海運暫定措置事業(内航船舶の新規建造時等に負担金を求めることにより、船舶の過剰供給を抑制する等の仕組み)の終了により、事業者間の競争が促進され、内航海運を取り巻く環境が大きく変化する局面を迎えている。【⇒②評価制度の構築】



事業基盤が脆弱である内航海運業者が自由競争の時代を迎え、過当競争に陥ることなく、安定的な海上輸送を確保することができるように、以下の取組を実施。

#### ①先進的な内航海運業者等の取引環境改善・生産性向上に係る好事例の収集

令和4年4月に改正内航海運業法が施行され、内航海運業における契約の書面化・契約内容の法定化を行うことで、契約内容を「見える化」し、取引環境の改善を推進している。

また令和5月6月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」で、物流の生産性向上の取組として内航海運DXの促進が掲げられているところ。

これら施策をより実効性のあるものにするために、先進的事例を収集し、業界内で横展開を行うことで、内航海運業者の取引環境改善・生産性向上を後押しする。

#### <期待される効果>

当該先進的事例を横展開することで、内航海運業界全体としての取引環境の改善・生産性の向上をより一層促進する。

#### ②内航海運業者の評価制度の構築

令和4年4月に改正内航海運業法・改正船員法が施行され、船舶管理会社を活用した生産性向上や船員の働き方改革の推進等についての施策を盛り込んだところ。

第三者機関(評価団体)が事業者の取組を評価することで、①船員の労働環境等に適正なコスト投資を行っている内航海運業者(オーナー、オペレーター)を評価し、求職者や荷主が就職先・取引を選定する際の指標の「見える化」を促進させ、②船舶管理業者を評価し、質の高い船舶管理業者の活用を促進させることで、オーナーの生産性向上を促進させる。

<評価の流れ(イメージ)>



#### <期待される効果>

優良な事業者を増加させ、業界全体として内航海運業の質の向上と船舶管理会社活用促進による経営効率化・生産性向上を図ることで、自由競争下においても安定的な海上輸送を確保できる事業基盤を構築。

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(Ⅳ) 税制措置

#### <内航海運関係の税制特例措置>

##### 船舶の買換特例(圧縮記帳)制度

###### 特例措置の内容

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延が認められる。

###### 対象要件

- 環境負荷低減設備が搭載された新建造船舶及び中古船舶であること
- 譲渡船舶の船齢が23年未満であり、新たに取得する船舶の船齢が法定耐用年数以下であること。

###### <環境負荷低減設備の例>

###### 【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

###### 【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

サイドスラスター

(いずれか1つ)

###### 【推進効率改良型プロペラ】

###### 【LED照明器具】

等

環境要件は特償の方がより厳しい【必須要件】

##### 船舶の特別償却制度

###### 特例措置の内容

高度な環境負荷低減設備を搭載した新建造船舶を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却が認められる。

###### 対象要件

環境低負荷船	高度環境低負荷船
加算償却額:16%	加算償却額:18%

※環境低負荷船、高度環境低負荷船のどちらも500トン以上の船舶に限る。

###### <環境負荷低減設備の例>

###### 【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

###### 【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー

推進効率改良型船形

###### 【推進効率改良型プロペラ】

###### 【サイドスラスター】

###### 【LED照明器具】

###### 【熱効率改良装置】

等

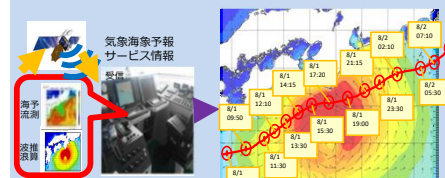
左記設備のうち主機を電気推進装置付にする、又は、左記設備に航海支援システムを追加する

###### 【電気推進装置付主機】

or

###### 【航海支援システム】

気象・海象予測情報を活用し、省エネ運航が可能な航路・船速を提示



##### 中小企業投資促進制度

###### 特例措置の内容

中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、その取得価格(船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却もしくは7%の税額控除が認められる。

###### 対象要件

資本金1億円以下の企業等  
※税額控除の場合、個人事業主または資本金3千万円以下の企業に限定される

##### 固定資産税の課税標準の特例

###### ○恒久措置

内航貨物船、国内旅客船  
：課税標準1/2  
離島航路用の船舶  
：課税標準1/6

##### 地球温暖化対策税の還付措置

(内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油)

石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付

※原油・石油製品(1klあたり)

石油石炭税2,040円に760円を上乗せ

##### 軽油引取税の免税

内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税

(1キロリットル当たり32,100円)の免税

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等) (V) 認定・表彰

#### <エコシップ・モーダルシフト推進事業>

○ 海上輸送へのモーダルシフトを推進するため、海上貨物輸送の利用によるCO2削減に取り組む事業者の認定やモーダルシフトに貢献したと認められる事業者の表彰を実施。

#### エコシップマーク認定制度

フェリー事業者やRORO船、コンテナ船及び自動車船事業者が参加する「エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会」において、**海上貨物輸送を一定水準以上利用してCO2削減に取り組んだ荷主・物流事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、「エコシップマーク」の使用を認め、海上輸送モーダルシフトを促進。**

#### ○認定基準

- 原則100km以上の航路（沖縄、離島、青函航路を除く）において、
- ・海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者
  - ・前年度に比べ、海上貨物輸送量（トンキロ）のシェアが10%以上改善した者
  - ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を10%以上削減した者

(R4年度認定事業者)

- ・荷主 13者（累計189者）
- ・物流事業者 14者（累計213者）

(エコシップマーク使用例)



エコシップマーク (<http://www.ecoship.jp/>)



#### 優良事業者表彰制度

エコシップマーク認定事業者の中から、**海上輸送へのモーダルシフトに特に貢献したと認められる荷主・物流事業者に海事局長表彰を実施。**

#### ○優良事業者表彰基準

- ・海上貨物輸送量（トンキロ）50%以上を利用した者
- ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を15%以上削減した者

(R4年度表彰事業者)

- ・荷主 13者（累計178者）
- ・物流事業者 14者（累計194者）

#### 海運モーダルシフト大賞（令和元年度創設）

従来の優良事業者表彰は定量的な基準を満たした事業者を全て表彰している中（毎年約20～30社、多い年で約50社）、従来の優良事業者表彰が浸透していることを踏まえ、モーダルシフトの一層の推進のため、**革新的な取組などにより最も貢献度が高かったと認められる事業者**を1者ないし数社選定し、「海運モーダルシフト大賞」として表彰する。

#### ○従来の優良事業者表彰基準に加え、以下のような定性的な基準を加える。

##### ①「革新性」

（競合会社同士の混載輸送、船舶による新たな貨物品目輸送、新たな荷主・物流事業者の組み合わせ、等）

##### ②「継続性」

継続的に取組を行っている事業者

(R4年度大賞受賞者 2者)

- ・荷主 「味の素(株)」、
- ・物流事業者 「F-LINE(株)」

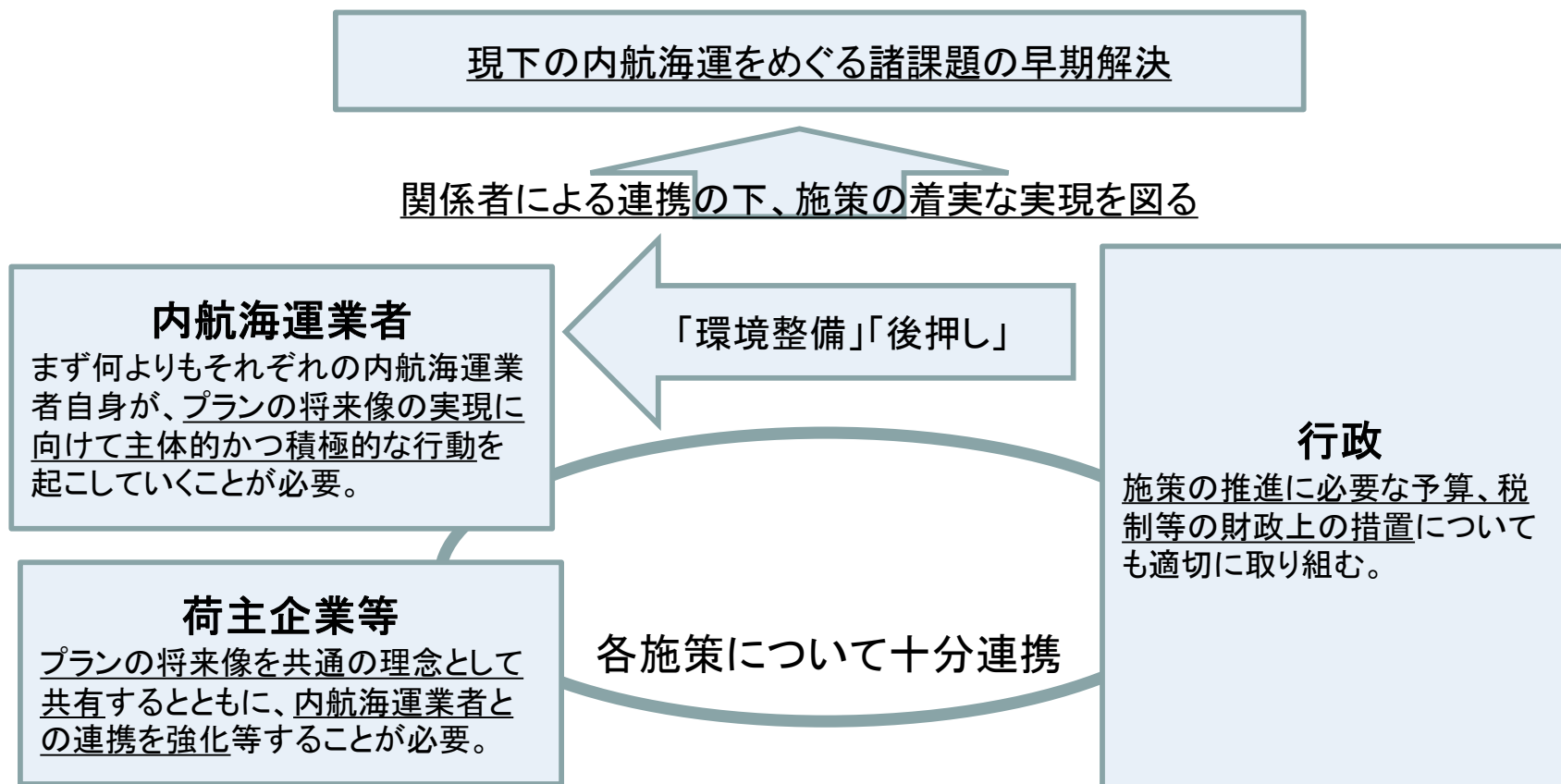
## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(VI) 行政・内航海運業者・荷主の連携(1)

#### <当事者の連携による施策の実現(全体像)>

- 「内航未来創造プラン」は、「輸送量の減少」、「2つの高齢化」、「脆弱な市場構造・業界構造」、「暫定措置事業の終了」「モーダルシフトへの対応」といった現下の内航海運をめぐる諸課題の早期解決のため、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で、その実現に向けた具体的施策を記載。
- 本プランにおいて、内航海運の抱える現下の課題の困難性・複雑性に鑑みれば、内航海運業界のみの従来の延長上の取組ではこれらの克服は容易ではなく、内航海運業者をはじめとした関係者による連携の下、各施策の着実な実現を図ることが不可欠であるとされた。

#### <「内航未来創造プラン」で示された目的及び各当事者の役割>



## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(VI) 行政・内航海運業者・荷主の連携(2)

#### <「安定・効率輸送協議会」の設置>

- 内航海運は、荷主-オペレーター-オーナーの専属化・系列化が固定化している業界構造。今後、大宗貨物である産業基礎物資の輸送需要が低下傾向となる中、将来にわたる船員の確保・育成や船舶建造を持続的・安定的に行うためには内航海運業者単独の取組には限界。
- このため、2017年度に、産業基礎物資の品目(鉄鋼、石油製品、石油化学製品等)毎に、荷主企業、内航海運業者、行政等からなる「安定・効率輸送協議会」を発足。

#### 取組の内容

- 船員や船舶の高齢化といった構造的課題について、中長期的視野に立って、関係者が問題意識を共有し取り組んでいく体制として、産業基礎物資の品目(鉄鋼、石油製品、石油化学製品等)毎に、荷主企業、内航海運業者(オペレーター及びオーナー)、行政等から成る「安定・効率輸送協議会」を発足。
- 内航海運に関わる関係者の適切な負担のあり方にも留意した上で、船員の確保・育成、老朽船の代替、労働環境改善、荷役作業軽減等に係る意見交換、課題の共有等を図る。

#### 目的

- ・ 荷主企業側・内航海運業者側双方への要望、共通の課題や情報等を共有し、事業者それぞれの取組や行政の施策に反映
- ・ 生産性向上のための輸送の効率化に係る優良事例の共有・展開

#### メンバー

- ・ 荷主企業(日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会)
- ・ 内航海運業者(日本内航海運組合総連合会等)
- ・ 国土交通省(主催)

#### 開催実績等

- ・ 第1回を2017年度に開催以降、7回開催(第7回:2023年6月30日)。

#### 期待する効果

荷主企業と内航海運業者の連携が図られることにより、持続的・安定的な船員の確保・育成、円滑な船舶建造や安全・効率的輸送の促進に寄与する。

＜ガイドラインの策定・「内航海運と荷主の連携強化に関する懇談会」の開催＞

「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」(R4.3.18)

船員法と内航海運業法の改正により新たに盛り込まれた「**船員の働き方改革**」や、内航海運における「**取引環境改善**」と「**生産性向上**」のための各種制度を実効性のあるものにする必要

荷主、オペレーター、オーナーが**それぞれ遵守すべき事項とともに、望ましい協力のあり方**等をガイドラインとして取りまとめ。



(ポイント)

- ① 契約内容は、**取引相手との対話による丁寧な協議**により具体的に取  
り決めることが望ましい
- ② **原価計算に基づく見積書等を用いて協議**し「見える化」することが望ましい

「内航海運の運航計画作成・運用ガイドライン」(R4.4.1)

船員の過労防止等に配慮した運航計画作成・運用の留意点や荷役作業の改善ポイントなどを取りまとめた。

「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」(R4.3.29)

内航海運業法の改正により荷主に対するオペレーターの法令遵守への配慮義務が創設される等、これまで以上に**内航海運と荷主との連携が必要**

内航海運業界と荷主業界双方の**経営層(役員クラス)からなる懇談会を設置**し、両業界の理解と協力を醸成。

参加団体	
荷主業界	日本鉄鋼連盟、石油連盟、(一社)石油化学工業協会、(一社)セメント協会
内航海運業界	日本内航海運組合総連合会、内航大型船輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合、全日本内航船主海運組合
行政	国土交通省海事局
オブザーバー(経済団体)	日本経済団体連合会、日本商工会議所

## 2. 対象施策の概要

### 2-5. 関連する施策(制度改正・予算・税制等)(VI) 行政・内航海運業者・荷主の連携(4)

#### <荷主(団体)及び内航海運業者(団体)における取組状況>

○ 「内航未来創造プラン」のほか、令和4年4月に施行された改正内航海運業法や当該法律の実効性を高めるために策定した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」等の趣旨を踏まえ、荷主や内航海運業者においても、両者間での課題の共有・意思疎通等の連携を一層強化するための取組を行っているところ。

(取組状況(「内航アクションプラン」(令和5年6月公表)における各構成員の回答(※)内容)

(※)荷主(鉄鋼・石油・石油化学)・海運業者の業界団体からなる「安定・効率輸送協議会」の構成員に聞き取りを行った。

#### ○ 「法令で義務付けられている項目」

改正内航海運業法で義務づけられた、①内航海運業に係る契約の書面交付義務(第9条関係)、②船員の労働時間に配慮した運航計画作成(第12条関係)について、

・全構成員より、実施(遵守)していると回答があった。

#### ○ 「ガイドラインで推奨されている項目」

「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」で望ましい取引の在り方とされた取組(①取引相手との対話による丁寧な協議、②原価計算に基づく価格協議)について、

・全構成員とも、実施している又は実施予定と回答があった。

#### ○ 「生産性向上や業務効率化等に資する独自の取組」

・船員労務管理システムや配船計画システムを導入するなど、デジタル技術を活用した取組を行っている。

・荷待ちを船員の休息時間に当てられるよう、作業予定情報の共有を進めている。

・内航海運業者が効率的な運航を実施するため、荷主と内航海運業者との間で、運航予定の情報を前広に共有している。



# 3. 対象施策の評価

---

### 3. 対象施策の評価① 各施策の評価(1)

#### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
① 船舶管理会社 の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年4月 <u>登録船舶管理事業者制度の運用開始(告示)</u> ⇒登録船舶管理事業者規程(告示)を制定し、任意の登録により業務の情報や品質を「見える化」。31事業者を登録。(2021年10月末現在)</li> <li>・2022年4月 <u>改正内航海運業法の施行</u> ⇒船舶管理会社の活用を促進するため、船舶管理業の法的位置づけや責任を明確化するとともに、全ての船舶管理者へ登録を法律で義務づけることとなった(告示は廃止)。</li> </ul>	<p>本項目については、内航海運が目指すべき将来像の実現に向けて特に重要であるため、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>
② 荷主と海運事業者等間の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年2月～「<u>安定・効率輸送協議会</u>」(3部会合同会合)及び品目ごとの部会を開催 ⇒船員の確保・育成、老朽船の代替、労働環境改善、荷役作業軽減、安全運航の確保、燃料高騰の際の対応等に係る意見交換、課題の共有等を図った。また、2021年5月の船員法、船員職業安定法及び内航海運業法の改正法成立を受け、その周知を図るとともに、制度改正を契機に、荷主業界と内航海運業界との連携強化に向け、本協議会を継続的に実施。</li> <li>・2022年3月 <u>内航海運と荷主との連携強化に向けた懇談会</u>を開催 ⇒荷主業界と内航海運業界の双方に対して、安定輸送を確保するためには荷主業界と内航海運業界の経営層によるリーダーシップが重要であること、及び「強い内航海運」に向けた変革の推進の必要性を共有した。今後、両業界の経営層(役員クラス)が直接対話する機会として、本懇談会を継続的に開催していくこととなった。</li> <li>・2022年3月「<u>内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン</u>」を作成 ⇒「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」にて作成。内航海運業者と荷主がそれぞれ遵守すべき事項とともに望ましい協力のあり方等がまとめられた。</li> </ul>	<p>本項目については、内航海運が目指すべき将来像の実現に向けて特に重要であるため、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>

## 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
<p>③</p> <p>新たな輸送需要の掘り起こし</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年11月、2018年5月、2019年3月「海運モーダルシフト推進協議会」の開催 ⇒新たな表彰制度の方向性・枠組みをとりまとめ、2019年度より新たに、エコシップマーク優良事業者表彰者の中で、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主・物流事業者に対し、「海運モーダルシフト大賞」を授与。2021年度までに荷主・物流事業者計8者の表彰を実施。2022年度は新たに荷主1者、物流事業者1者を表彰した。</li> <li>・2017年、2018年 モーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの構築実現可能性の調査・モーダルシフトに対する課題の抽出を実施 ⇒フェリー・RORO船の取り逃がしている貨物を確保する取り組みの促進策として、荷主が海運を利用しやすくするための、モーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの構築実現可能性の調査やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。</li> <li>・2023年8月 中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向を公表 ⇒令和5年6月2日に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、「フェリー積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、船舶の利用促進及び積載率の向上を図る」とされたことを受け、2023年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。今後も随時調査を実施してその結果を公表する予定。</li> </ul>	<p>⇒</p> <p>本項目については、内航海運が目指すべき将来像の実現に向けて特に重要であるため、深掘りして取組状況を評価・分析する(後述)。</p>
<p>④</p> <p>港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年7月 港湾の中長期政策『PORT2030』を策定 ⇒情報通信技術や自動化技術を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の全国展開や船舶 大型化へ対応した岸壁整備・改良の促進等を取組施策として決定。2018年度以降、13港においてフェリー・RORO船の大型化等に対応するための港湾整備を実施している。</li> <li>・2020年度～ 船社・港運等のニーズについてヒアリング ⇒次世代高規格ユニットロードターミナルの具体化に向け、船社・港運等のニーズについてヒアリングを実施。</li> <li>・2021年度～ 先進技術を用いた高規格化施策の実証試験を実施 ⇒2021年度に敦賀港において、カメラ認証技術やセンサー等を活用した港湾内シェアシ情報管理に係る実証実験を実施し、実用性を確認。2022年度に自動係留装置に係る実証実験を実施。</li> <li>・2023年2月～ 「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」の設置・開催 ⇒2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、将来の国内物流を維持するため、内航フェリー・RORO 船による輸送動向、必要となる港湾整備及び情報通信技術や自動技術を用いた荷役効率化などの取組を検討。</li> </ul>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・RORO船等の大型化や無人航送化に対応した十分な岸壁水深・延長、荷さばき地を有する高規格なターミナルの整備に向けて、着実に取組を進めていると評価。</li> <li>・今後、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」については、2024年3月にとりまとめ予定。</li> </ul>

## 2. 先進的な船舶等の開発・普及

	項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
①	IoT技術を活用した船舶の開発・普及	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年10月～ IoT活用船に関する先進船舶導入等計画認定制度の運用開始 ⇒15件を認定。(2023年3月末現在)</li> <li>・2018年6月 自動運航船の実用化に向けたロードマップの策定 ⇒「フェーズ2自動運航船(陸上からの操船やAI等による行動提案で、最終的な意思決定者である船員をサポートする船舶)」を2025年までに実用化することを目指し、取組を実施。</li> <li>・2018年7月 自動運航船の実証事業を開始</li> <li>・2022年2月 「自動運航船に関する安全ガイドライン」を策定 ⇒上記実証事業の結果を踏まえて、自動運航船の安全確保に向け、設計から運航の各段階で安全上留意すべき事項等をまとめた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運航船の実現に向けて、IoTを活用した、新たな操船システム、自動離着岸システム等の開発を着実に実施していると評価。</li> <li>・今後は、国内の技術開発・実証、試験運用の動向やIMOでの国際規則の策定に係るスケジュールも踏まえつつ、引き続き民間が取り組む技術開発や実証の後押しとなるような取組や国際規則の関係法令への取入れなど、自動運航船の導入・普及に必要な環境整備を進める。</li> </ul>
②	円滑な代替建造の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶共有建造制度において、以下の船舶を新たに金利低減措置の対象に加えた。 —2018年4月 「登録船舶管理事業者の管理契約船」「船員の労働環境改善に資する船舶」 — 2019年4月 「LNG燃料船」 — 2021年11月 「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記の通り、労働環境改善船等を新たに金利低減措置の対象に加え、着実に取組を実施していると評価。</li> <li>・引き続き船舶共有建造制度を活用して円滑な代替建造を推進していく。</li> </ul>
③	船舶の省エネ化・省CO2化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年3月 LNG燃料船に関する先進船舶導入等計画を認定 ⇒引き続き、先進船舶導入等計画認定制度に加え、環境省と連携した支援制度を活用し、LNG燃料船の普及に向けた取組を推進。</li> <li>・2018年3月 水素燃料電池船の安全ガイドラインを策定(2021年8月改訂) ⇒本ガイドラインを活用し、水素燃料電池船の開発、建造が進められている</li> <li>・2020年3月 内航船省エネルギー格付制度の本格運用開始 ⇒計119隻に格付を付与。(2023年3月末現在) ⇒2022年度以降 内航船の燃費性能算定に関する精度とコストの最適バランスを踏まえた簡易計算手法等を検討</li> <li>・2021年4月 AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金(内航船の革新的運航効率化実証事業)を開始 ⇒革新的省エネルギー技術等の導入・実証を5件支援し、省エネ船の普及を促進。(2023年3月末現在)</li> <li>・2023年3月 連携型省エネ船(荷主・オペレーター等と連携し、省エネ設備や運航支援技術等を活用して、当該船舶の用途や運航形態に応じて効率的な運航・省エネを追求する船舶)のコンセプトを策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ船舶の普及や燃料電池船の実用化の促進を着実に実施していると評価。</li> <li>・今後は、連携型省エネ船やゼロエミッション船等の導入を促進することにより、引き続き内航海運の省エネ化・省CO2化を推進していく。</li> </ul>

## 2. 先進的な船舶等の開発・普及

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
<p>④ 造船業の生産性向上</p>	<p>・2017年6月～ <u>中小企業等経営強化法に基づく経営力向上計画を認定</u>                      ⇒これまでの合計で新規157件を認定。(2023年3月末時点)</p> <p>・2017年6月～2021年3月 <u>先進船舶・造船技術研究開発費補助事業により、自動溶接ロボット等の開発等を支援</u>                      ⇒合計55件を認定。</p> <p>・2018年4月 <u>業界団体や工業高校・教育委員会等と連携し造船教員養成プログラムを作成</u>                      ⇒上記プログラムを運用し、造船・船用工業における人材の確保・育成に取り組んだ。</p> <p>・2017年7月～2020年3月 <u>船舶のまわりの流れを模擬する数値シミュレーションソフトを開発するための調査研究事業を実施</u>                      ⇒多種多様な船型開発等に対応するため、数値シミュレーションソフトの高度化を行った。</p> <p>・2021年9月～ <u>海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画を認定</u>                      ⇒これまでの合計で23件(39社)(2023年3月末時点)認定し、造船業・船用工業の事業基盤強化を図った。</p>	<p>・造船・海運における生産性向上に向け、技術開発・実用化への支援等を着実に実施していると評価。</p> <p>・引き続き造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進していくことで、造船・船用工業の国際競争力強化を図る。</p>



## 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
<p>① 高等海技教育の実現に向けた船員教育体制の抜本的改革</p>	<p>・2018年10月～ 「<u>船員養成の改革に関する検討会</u>」の開催 ⇒ (独)海技教育機構のあり方について関係者による幅広い検討。</p> <p>・2021年2月 「<u>船員養成の改革に関する検討会</u>」とりまとめの公表 ⇒ 海上技術学校から海上技術短期大学校への段階的な移行や、航機両用教育から航・機専科教育への移行等についてとりまとめ、(独)海技教育機構第4期中期計画に反映した。</p> <p>・2021年4月 <u>小樽海上技術短期大学校開校</u> ⇒ 小樽海上技術学校を小樽海上技術短期大学校とし、航機両用教育から航海専科に移行し、電子海図情報表示装置(ECDIS)の知識・操作技術を習得できる教育体制を構築。これにより、海技教育機構における四級海技士養成定員は2021年度入学者から10名拡大し400名となった。</p>	<p>⇒</p> <p>・海技教育機構のあり方について幅広い関係者による検討を行うとともに、関係機関の連携の下、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組んでいると評価。</p> <p>・今後についても、関係機関の連携の下、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組むこととする。</p>
<p>② 船員のための魅力ある職場づくり</p>	<p>・2017年3月～ <u>船員安全・労働環境取組大賞の創設、取組のベストプラクティス集のとりまとめ</u> ⇒ 船内の労働災害の防止の他、安全運航、健康管理、陸上からの船内労働への支援、女性の就労支援等の労働環境の改善に関する取組を表彰する制度(船員安全・労働環境取組大賞「船員トリプルエス大賞(SSS)」)を創設。毎年度、表彰を実施し、過去の優れた安全取組事例とともにベストプラクティス集としてとりまとめ、公表している。</p> <p>・2017年6月～ 「<u>女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会</u>」の開催 ⇒ 委員全てが学識経験者、船員経験者及び海運業界の女性で構成された検討会を設置。2018年4月に、事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための情報発信について等の提案をとりまとめた。</p> <p>・2017年9月 <u>船員派遣事業の許可基準の見直し</u></p> <p>・2018年4月～ <u>海事産業における女性活躍の取組事例集の発行</u> ⇒ 女性船員の活躍や企業の先進的な取組事例を事例集としてとりまとめ、情報発信を実施。(『輝け!フネージョ★』プロジェクト。2021年7月末時点で全4部作成して発信している。)</p> <p>・2018年4月～ 「<u>船舶料理士資格の効率的な取得に関する検討会</u>」の開催 ⇒ 船舶料理士に必要な栄養や食品衛生管理等の知識とともに各種料理の実技能力を維持確保しつつ、より早期に資格取得を可能とする方法について検討を行った。</p>	<p>⇒</p> <p>(次ページに続く)</p>

## 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
<p>②</p> <p>船員のための魅力ある職場づくり(続き)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年8月「船員育成船舶」に係る総トン数の緩和措置の導入 ⇒499総トン以下の貨物船の居住区域を船員の確保・育成のために拡大することに伴い、509総トンまで増トンした場合でも、船員配乗の基準及び設備に関する一部の安全要件を499総トンと同等とする。</li> <li>・2018年12月 海上自衛官の乗船履歴の認定拡大 ⇒これまで船舶職員及び小型船舶操縦者法上の乗船履歴として認められていなかった海上自衛隊の幹部である「隊司令」における艦船の乗船履歴を新たに認定。</li> <li>・2021年10月船員職業や船内の調理業務についての若者への積極的な働きかけを実施 ⇒司厨員の確保のため、調理師専門学校へのPR活動を実施した。</li> <li>・2021年12月「司厨員が乗船しない内航船の船内供食改善ガイドライン」の公表 ⇒船員の健康確保に向けた重要な要素の一つである船内供食の改善を図るとともに、船員の健康管理意識の増進を図るため、司厨員が乗船しない船舶の供食状況等に係る調査を実施し、その結果を踏まえ、船舶所有者及び船舶管理会社が船内供食の改善に取り組む上で参考となる情報をガイドラインとしてまとめた。</li> <li>・2023年10月「海上ブロードバンドの現状と今後の展望に関する講演会」の開催 ⇒海上ブロードバンドの普及・改善に向け、衛星通信事業者4社より、各社の海上ブロードバンドの現状と今後の展開について、海運事業者に対して講演を実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女性の就労を促進するための検討、船員派遣制度の活用の促進等、船員のための魅力ある職場づくりに向け、着実に取組を実施していると評価。</li> <li>・引き続き、船員の労働環境の改善等により「船員のための魅力的な職場づくり」に取り組み、船員の確保・育成を促進する。</li> </ul>
<p>③</p> <p>働き方改革による生産性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年6月～「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方に関する検討会」の開催 ⇒検討結果を踏まえ、2018年8月から、居住区域を拡大した509総トンの貨物船に対し、499総トンと同等とする緩和措置として、船員配乗基準の特例措置(船員育成船舶に係る緩和措置)を実施。</li> <li>・2021年5月「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」の成立 ⇒実態調査等を踏まえ、船員法(昭和22年法律第100号)及び船員職業安定法(昭和23年法律第130号)を一部改正。</li> <li>・2022年3月「船員向け労働時間管理システム」要件定義書の作成・公表</li> <li>・2023年3月「船員向け労働時間管理システム」の実船検証の実施及び要件定義書の見直し・公表</li> <li>・2022年4月・2023年4月 改正船員法・船員職業安定法の施行 ⇒労務管理責任者の選任制度の創設等、船員の労務管理の適正化を図るための仕組みを構築。2023年4月に操練、航海当直の交代に係る作業について労働時間規制の対象とするよう見直し。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実態に即した規制(船員配乗)への見直しや船員の労働時間の削減や負担軽減について、着実に取組を実施していると評価。</li> <li>・引き続き、規制の見直しを含めた「働き方改革による生産性向上」に取り組み、船員の確保・育成を促進する。</li> </ul>

#### 4. その他の課題への対応

項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
① 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応	<p>・2020年9月 <u>交通政策審議会海事分科会基本政策部会において「令和の時代の内航海運に向けて(中間とりまとめ)」の公表</u> ⇒内航海運の特殊性を踏まえると急激な景気変動時に対応するためのセーフティネットとして、船舶の供給量の調整に係る規定は、存置しておくことが必要と結論付けた。</p> <p>・2021年8月 <u>暫定措置事業終了</u> ⇒日本内航海運組合総連合会が実施していたが、収支が相償ったことを受け終了。</p>	<p>・暫定措置事業には、意欲的な事業者の新規参入や事業拡大を抑止する側面があった。本事業の終了によってこうした制約がなくなり、内航海運事業者がより自由に新規参入や事業拡大を行えるようになったと評価。</p> <p>・今後は、取引環境の改善を図るなどの各種施策により、内航海運の安定的な維持・確保を推進していく。</p>
② 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応	<p>・2019年4月 <u>「2020年SOx規制適合船用燃料油使用手引書」の公表・周知</u> ⇒規制適合油を使用する際に必要となる対策や留意すべき事項について、専門家の技術的知見や混合安定性試験などの各種調査結果をまとめた。さらに、規制適合油内のスラッジ発生への予防策を追記した改訂版を2021年4月に公表。</p> <p>・2019年4月 <u>「内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン」の公表</u> ⇒環境規制対策に伴って生じる環境コストの適切な分担のために策定。また、昨今の燃料油価格高騰を受けて、本ガイドラインに基づき荷主団体に対して改めて周知。</p> <p>・2019年4月 <u>「海運分野におけるSOx規制を考えるシンポジウム」の開催</u> ⇒規制強化に伴う影響については、荷主も含め広く社会の理解を得る必要があることから、日本経済団体連合会、関係業界と共催で開催。</p> <p>・2018年度以降 <u>硫黄分の濃度規制への対応に資する排ガス洗浄装置等の導入支援の実施</u> ⇒2018年度より排ガス洗浄装置(スクラバー)の導入支援を実施(2020年まで) ⇒2019年度においてA重油を使用する船舶の建造支援を実施 ⇒2021年度よりLNG燃料船の導入支援を実施中(2025年度まで)</p>	<p>・ガイドラインの公表やシンポジウムの開催等を通じた周知活動は概ね終了した。また、SOx規制開始から3年程度が経過しており、規制に対応した燃料が十分に供給されていることから、本件の対応は完了していると評価。</p> <p>・今後、新たな課題が発生した場合は、適切に対応する。</p>



#### 4. その他の課題への対応

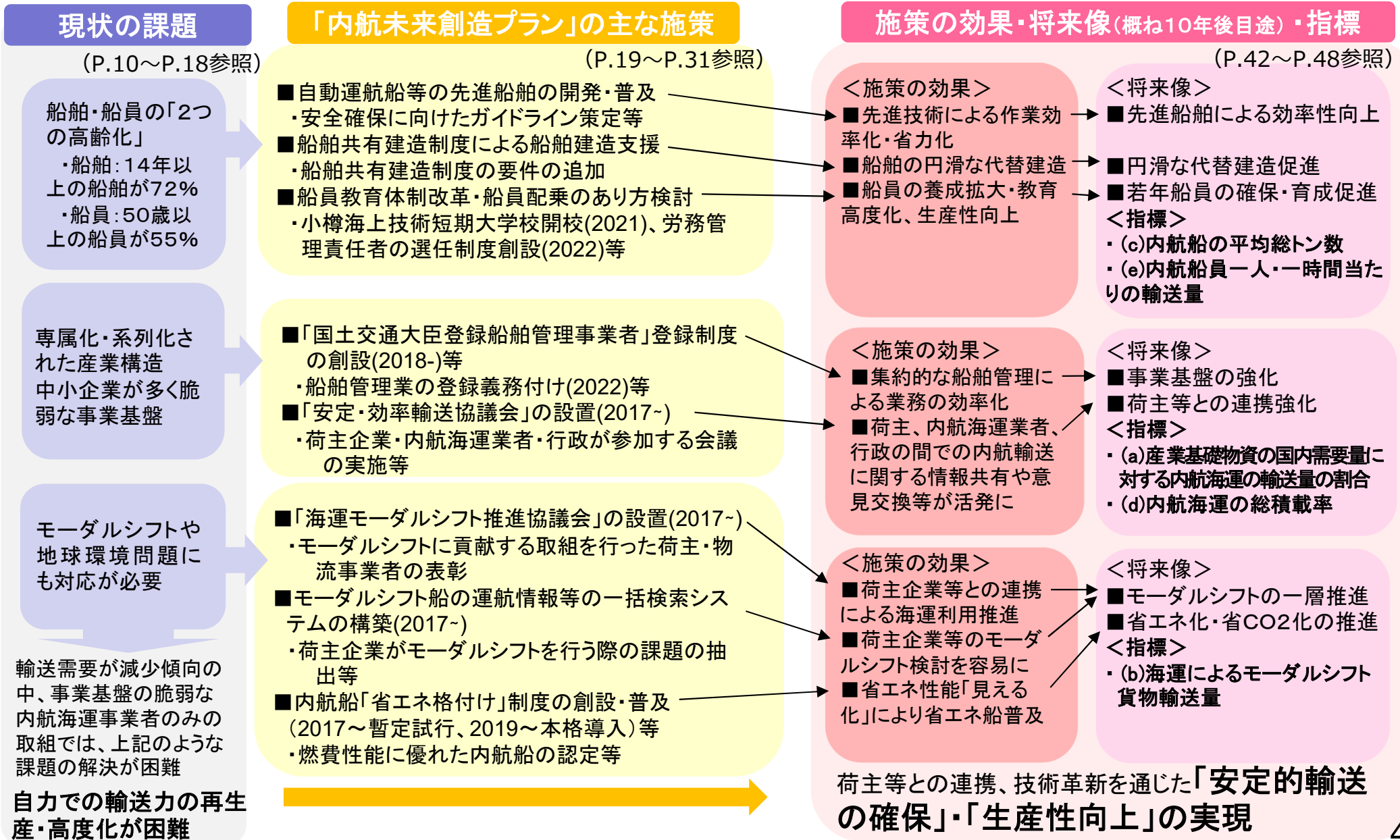
項目	プラン策定後の国の取組状況	評価・今後の方向性
<p>③ 海事思想の普及</p>	<p>・<u>官民が有機的に連携した、情報発信力の強化や活動内容の向上</u>                      ⇒2017年度より、海事観光や海洋レジャーの市場を拡大していくための海事振興施策「C to Sea プロジェクト」を開始。2018年度には、特設ポータルサイト「海ココ」を開設し、海事観光、海洋レジャー、海の仕事紹介等の様々なコンテンツを発信している。2022年度は、現在のC to Seaプロジェクトを拡充する形で、地方運輸局等及び海事広報活性化協議会から参加者を集った組織横断的な広報チーム「C to Sea特派員」を形成した。今後もこれら関係者間の連携を強化する。</p> <p>・<u>全国で海洋教育の取組みを推進</u>                      ⇒2017年度より教員向け指導案を中心とした教育プログラムの作成・周知を行っている。また、2021年度には小学5年生社会科向けWEB授業動画を3本作成し、2022年3月に海事局YouTube「海ココちゃんねる」に公開。2023年3月にWEB授業動画のPR動画(YouTube版、SNS版)を制作し公開。</p> <p>・<u>船員教育に対する理解を深めるため、各学校におけるオープンキャンパス／スクール、学校説明会の実施、練習船における一般公開及び体験乗船を実施</u>                      ⇒2022年度は、各学校におけるオープンキャンパス／スクール、学校説明会を47回実施、練習船におけるシップスクール等を9回実施した。引き続き、関係自治体等との調整を図りながら実施する。</p>	<p>・海事思想の普及へ向けた取組を着実に実施していると評価。</p> <p>・今後も教育プログラムの周知を継続するとともに、地方事業における出前講座、体験乗船等により特に若年層の海洋や海事産業への興味・関心を高めていく。</p>



### 3. 対象施策の評価②

## 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標の設定)

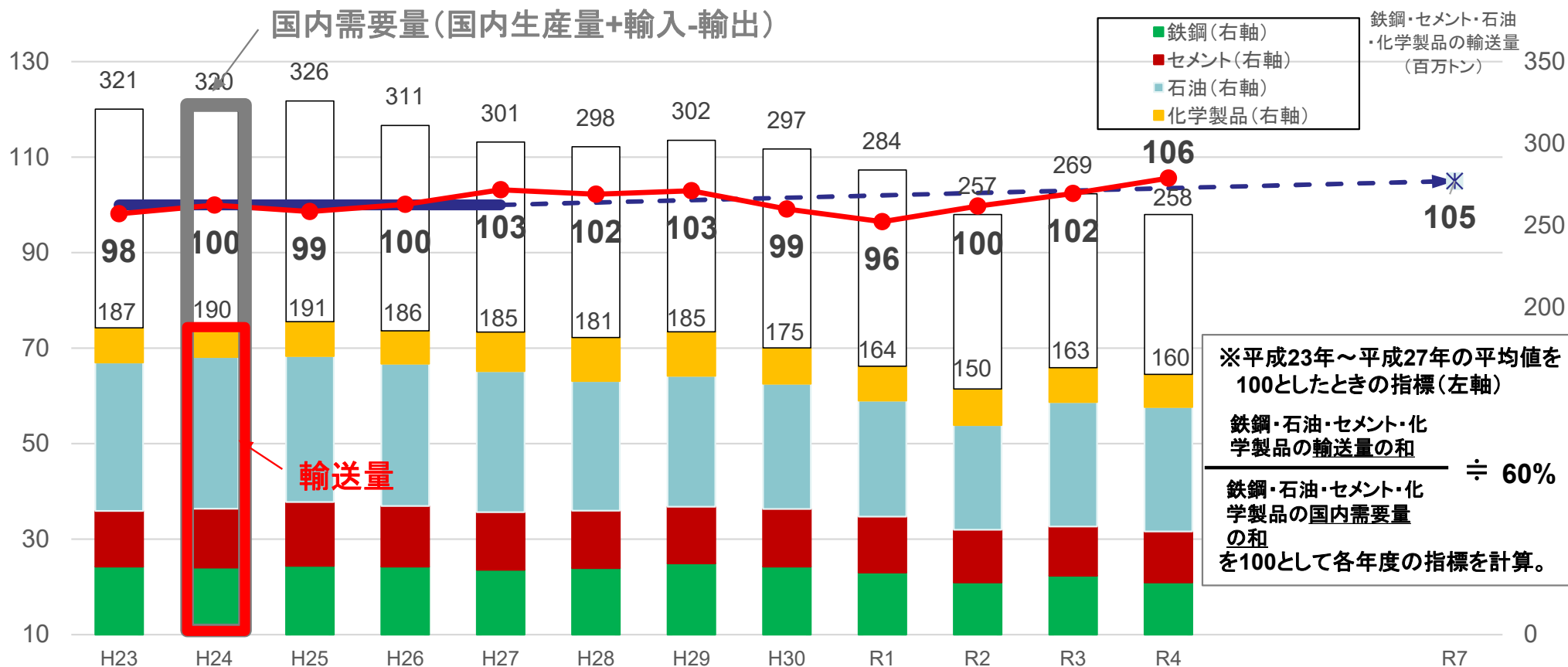
○ 「内航未来創造プラン」で取り組むとされた具体的施策とその実施状況は下記のとおり。また、プランでは、具体的施策を着実に実施するため、将来像及びそれに対応する指標も設定されている。



### 3. 対象施策の評価②

#### 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標a:産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合)

○ 国内の産業基礎物資の需要(国内生産量+輸出-輸入)に対する内航海運による輸送量の割合は、目標(60%を基準値(100)とし、その5%増)の達成に向け、増加している。



(出典)内航船舶輸送統計年報及び(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会統計資料より国土交通省作成

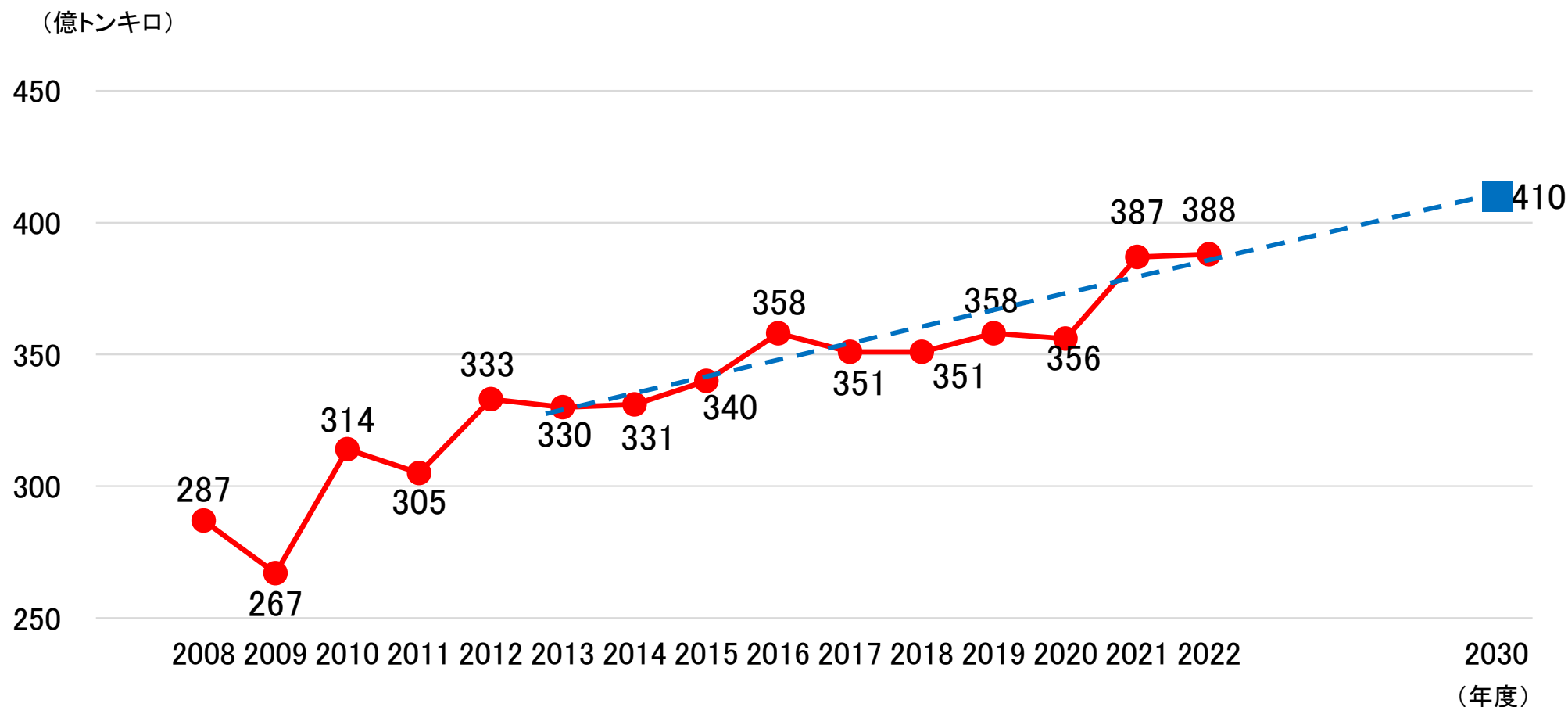
#### <目標値の考え方>

- 輸送量(トン)を産業基礎物資の国内需要量(トン)で除した数値について平成23年度から平成27年度までの5年間の平均値を基準値(100)として、目標をその5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 平成18年から平成27年においては上下4%の変動が見られるため、平成23年から平成27年の水準を確実に超える目標値を達成するため5%増と設定する。

### 3. 対象施策の評価②

#### 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標b:海運によるモーダルシフト貨物輸送量)

○ 産業基礎物資などの海運全体の輸送量が低下傾向にある中でも、雑貨等のモーダルシフト貨物の輸送量については、目標に向かって着実に増加している。



(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

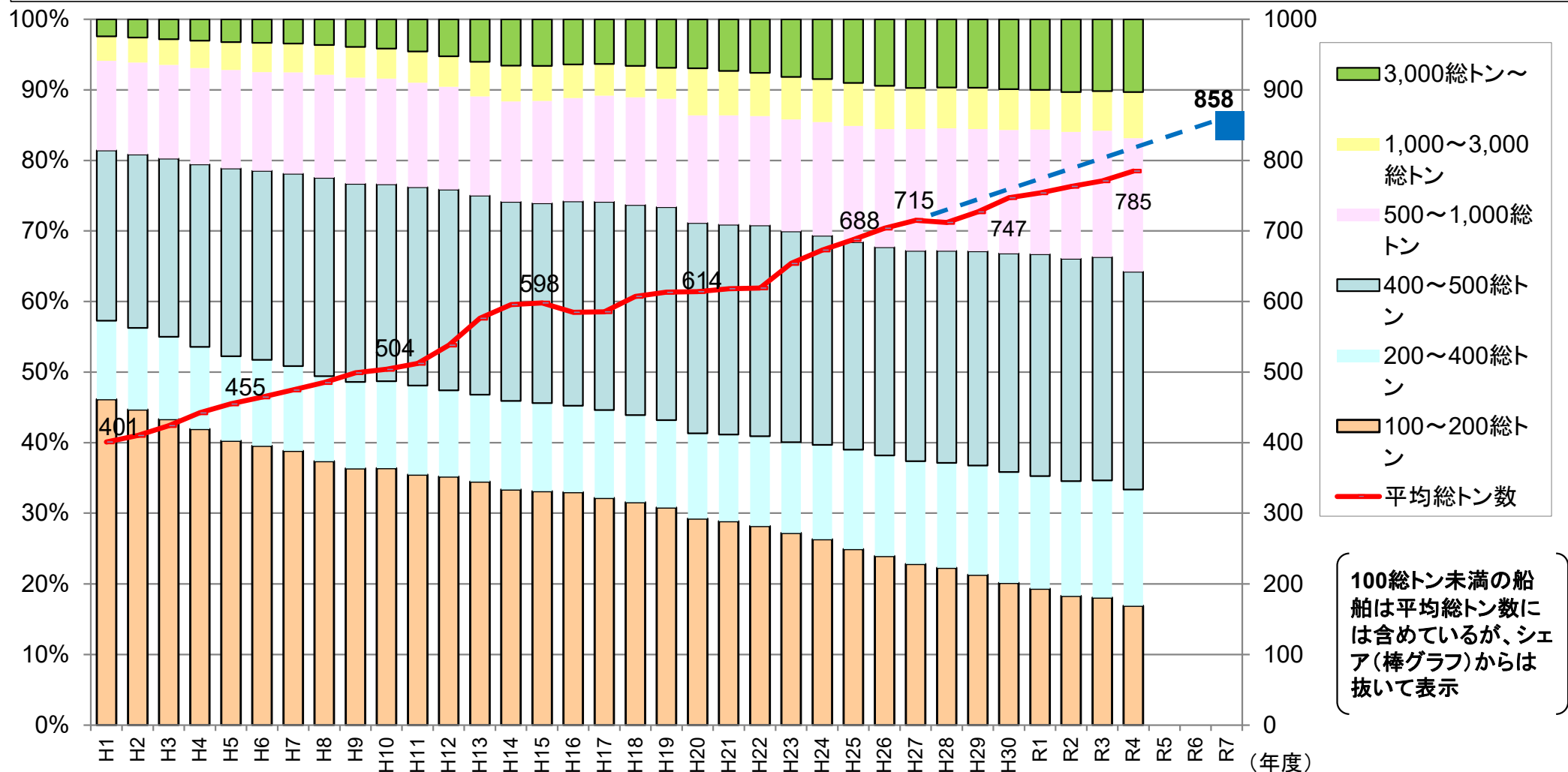
#### <目標値の考え方>

- 「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、海運を利用した貨物輸送量を平成24年度の実績値である333億トンキロから平成42年度(令和12年度)までに410億トンキロとする目標が設定されており、これと同じ目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。

### 3. 対象施策の評価②

#### 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標c:内航貨物船の平均総トン数)

○ 内航貨物船の平均総トン数は、増加傾向が続いているが、少々伸びが鈍化している状況。小型船の淘汰が進んでいる一方で、大宗を占める200～1000総トンの船舶の大型化が進んでいない状況。



#### <目標値の考え方>

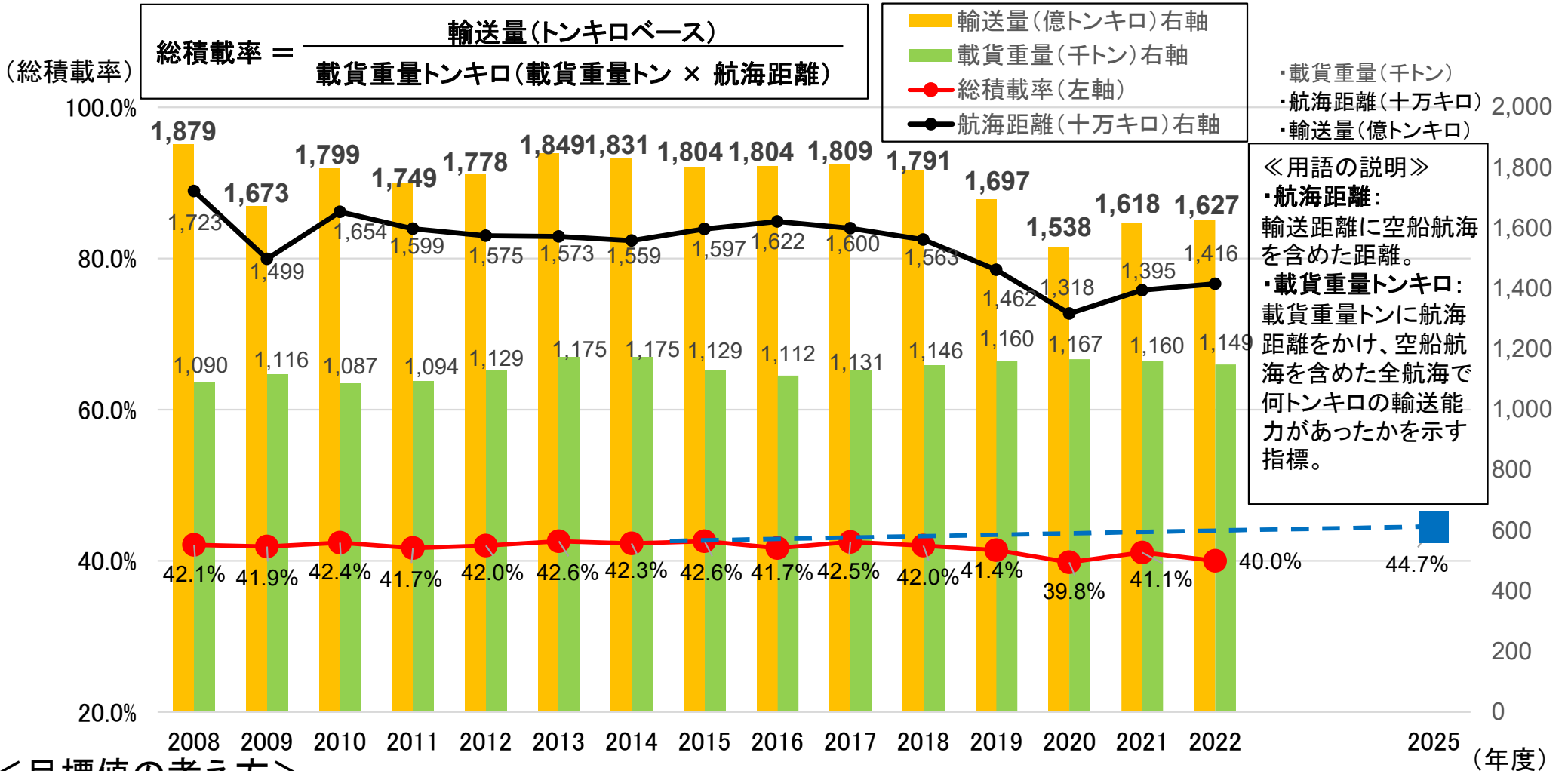
(出典)内航海運業法登録事業者データベースより国土交通省作成

- 平成27年度の平均総トン数の20%増の船舶の大型化を図るという目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 割合として平成23年から平成27年まで9%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため20%増と設定する。

### 3. 対象施策の評価②

#### 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標d:内航海運の総積載率)

○ 内航貨物船の総積載率は、船舶の大型化が進む一方で、半導体不足による自動車の生産減少や鉄鋼需要の減少に伴う輸送量減少により、輸送量が相対的に低下しているため、伸び悩んでいる状況。



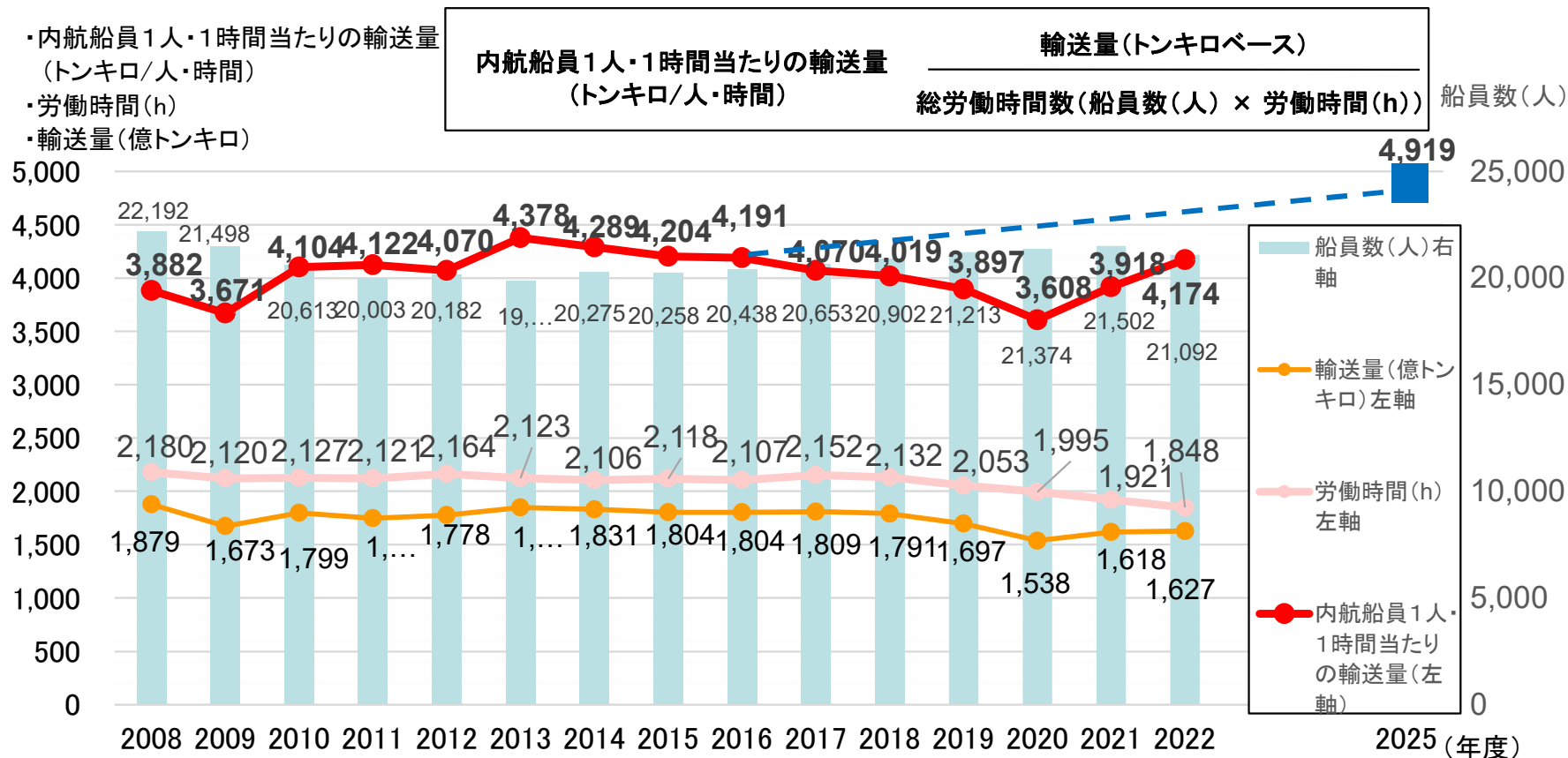
#### <目標値の考え方>

(出典)内航船舶輸送統計年報より国土交通省作成

- 輸送量(トンキロ)を船舶の貨物積載能力に航海距離を乗じた載貨重量トンキロで除した数値(総積載率)について、目標を平成27年度の42.6%の5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 内航貨物船の平均総トン数が平成23年から平成27年まで9%以上増加しているのに対し、同期間において総積載率が2%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため5%増と設定する。

## 「内航未来創造プラン」の指標の達成状況(指標e:船員の1人・1時間当たりの輸送量)

○ 船員の1人・1時間当たりの輸送量については、半導体不足による自動車の生産減少や鉄鋼需要の減少に伴う輸送量減少により、輸送量が相対的に低下しているため、伸び悩んでいる状況



(出典)内航船舶輸送統計年報及び船員労働統計調査より国土交通省作成

### <目標値の考え方>

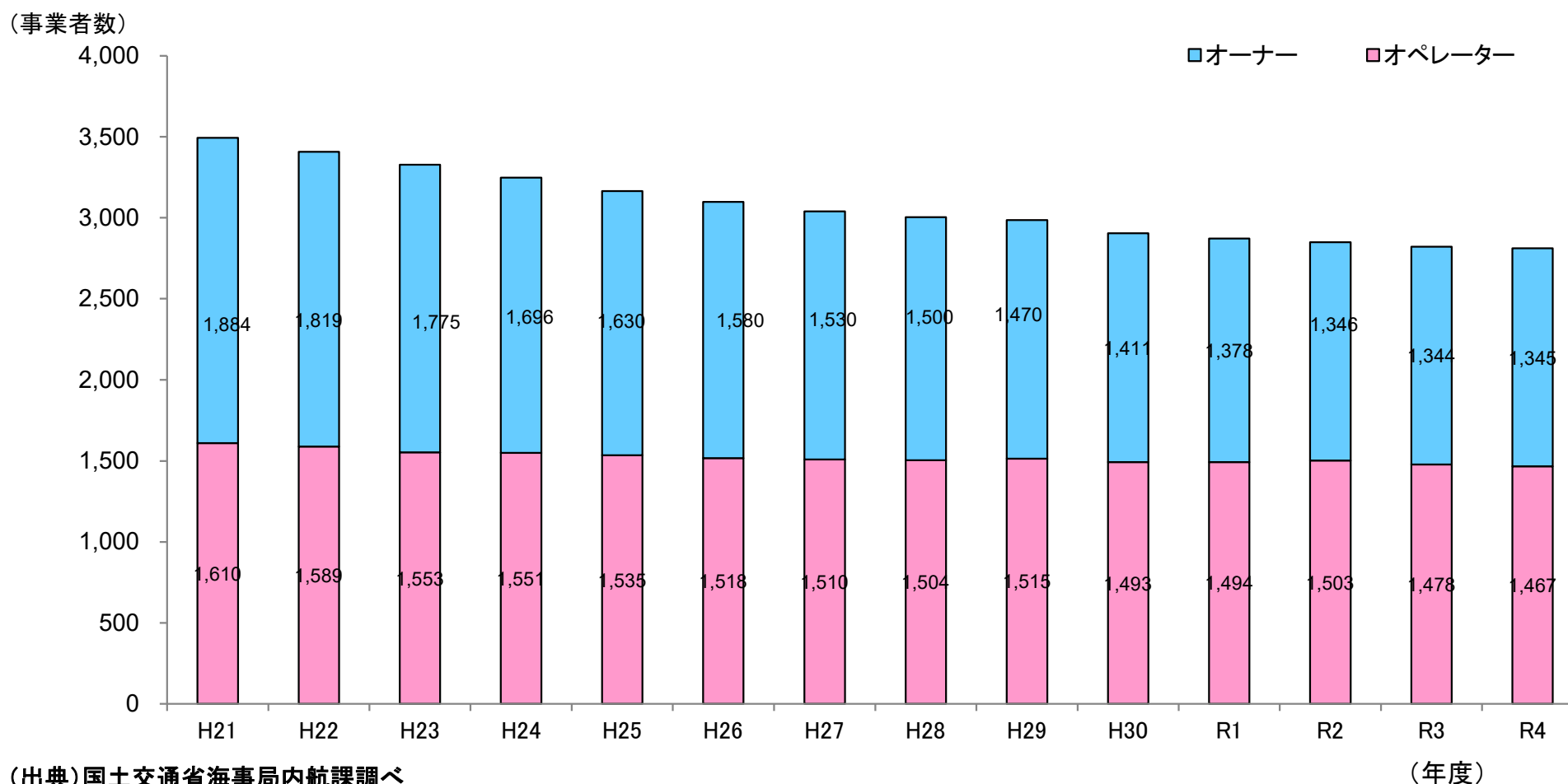
➤ 「日本再興戦略(改訂2015)」(平成27年6月30日閣議決定)において物流事業全般を含む広義のサービス産業の目標として、労働生産性の伸び率を平成32年度(令和2年度)までに2.0%とすることとされていること、全サービス産業の平均伸び率が現状1.3%(平成27年度)であることを考慮し、平成31年度(令和元年度)までは毎年1.3%ずつ、平成37年度(令和7年度)までは毎年2.0%ずつの伸び率として、平成27年度の内航船員1人・1時間あたりの輸送量の17%増である4,919トンキロ/時間との目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、全サービス産業の労働生産性並みの伸び率の達成を目指す。

※  $17\% \doteq (1.3\%)^3 \times (2.0\%)^6$   
 (H29~H31) (H32~H37)

### 3. 対象施策の評価② (参考)事業者数の推移

○ 内航海運業者数は、平成24年度からの10年間で約15%減少しており、特にオーナーは約21%と大幅に減少。

#### 内航海運業者数の推移





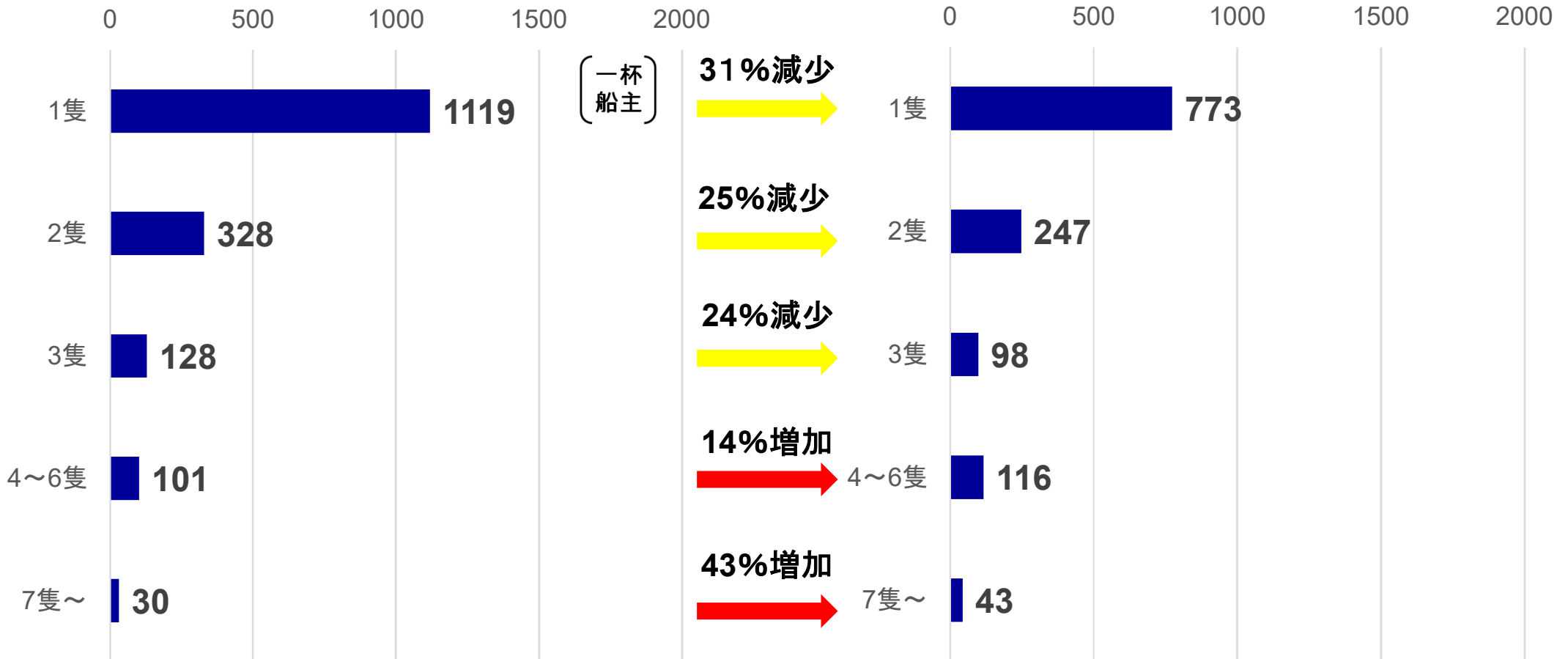
### 3. 対象施策の評価②

#### (参考)保有隻数別事業者数の推移

- 保有隻数1隻のいわゆる一杯船主の数は、平成24年から10年で31%の大幅な減少となっているものの、依然として約800事業者を数え、半数を超えている。

保有隻数別の事業者数(平成24年)

保有隻数別の事業者数(令和4年)



### 3. 対象施策の評価③

#### 施策全体の評価

○ 対象施策全体については、具体的施策の取組状況や、指標の達成状況をふまえ、下記のとおり評価。

#### <具体的施策の進捗状況・評価>

①プランに盛り込まれた各具体的施策については、おおむね目標に沿って実施していると評価。



#### <指標の達成状況>

②プラン策定時に設定した指標については、内航海運の輸送シェアの増加(指標a)やモーダルシフトの進展(指標b)、船舶の大型化(指標c)など進捗しているものもあるが、内航海運の総積載率(指標d)や船員1人1時間当たりの輸送量(指標e)は減少傾向となっている。



#### <課題・要因分析>

○輸送量の減少の原因として、半導体不足や鉄鋼需要の減少により、産業基礎物資等の輸送量が低下していることが影響していると考えられる。一方で、安定輸送の確保のため、船舶の老朽化や船員の高齢化といった課題への対応も継続して行う必要がある。輸送量や運賃収入が減少する中でも今後も安定輸送を確保するためには、代替建造や船員の確保、安全な航行等に必要な資金を確保することが重要である。



#### <方向性>

○ 先進的な船舶等の導入や船員の確保に必要な環境整備については、今後も着実に実施する。

○ 輸送量の減少に対応し、内航海運業者の更なる経営効率化を図るためには、先進的な船舶等の普及や船員の確保等に取り組むために必要十分な経営体力を確保することが肝要である。今後は、内航海運業者の事業基盤強化に関する施策について、より重点的に取り組むことが重要である。

### 3. 対象施策の評価③ 深掘り対象の絞り込み

- 「内航未来創造プラン」で行うこととされた各施策については、プランに沿って着実に取組を行っている評価。
- プランでは数多くの施策を行うこととしているが、**いずれの施策を行うにも、内航海運業者の経営体力を確保できていることが必要不可欠**である。特に、内航海運暫定措置事業の終了後は、交付金収入等がなくなり、内航海運業者は**日々の用船料収入でビジネスを成立させ、「稼げる内航海運」を実現**することが重要である。
- すなわち、**「内航海運事業者の事業基盤の強化」**に位置付けられる施策のうち、「船舶管理会社の活用促進」「荷主・海運事業者等の連携による取組強化」「新たな輸送需要の掘り起こし」については、**その他の施策に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素**といえる。
- よって、本レビューでは、**主な海事施策として行った内航海運事業者の事業基盤強化に係る3施策について深掘りして評価**を行うこととする。

#### <将来像の実現のための具体的施策>

#### 深掘り対象

##### 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
  - ・「国土交通大臣登録船舶管理事業者」登録制度の創設(2018~)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
  - ・「安定・効率輸送協議会」の設置(2017~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
  - ・「海運モーダルシフト推進協議会」の設置(2017~)
  - ・モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(2017~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

##### 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及
  - ~内航分野のi-Shippingの具体化~
  - ・自動運航船の実用化(2025年目途)
- 円滑な代替建造の支援
  - ・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(2018~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
  - ・内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(2017~暫定試行、2019~本格導入)
  - ・代替燃料の普及促進に向けた取組(「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進)
- 造船業の生産性向上

##### 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
  - ・(独)海技教育機構における教育改革(質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成)
- 船員のための魅力ある職場づくり
  - ・499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和
  - ・船内で調理できる者の人材の確保
  - ・船員派遣業の許可基準の見直し(2017~)等
- 働き方改革による生産性向上
  - ・船員配乗のあり方の検討(2017~) 等

##### 4. その他の課題への対応

- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

# 4. 主な取組の評価

---

4-1. 評価手法

4-2. アンケート等の結果

4-3. 評価結果

### 評価の視点

「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3施策については、

- ・国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか
- ・プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか

を、荷主や内航海運業者に対するアンケートや既存の調査結果等を用いて評価する。

### 調査の概要

#### ○アンケート期間

令和5年11月6日（月）～12月20日（水）

#### ○調査方法

主要3品目の荷主業界団体、内航海運業者合計1,400社程度に対し、Google Formsを用いて質問

（内訳）オーナー・オペ：5団体約1,300社、船舶管理会社：1団体約50社、荷主団体：3団体各15社程度

※特定の団体・特定の業種に偏りがないようアンケートを行った。また、一部既存の調査結果を用いた（公益財団法人流通経済研究所による調査（令和5年8月1～9日）、製造業・物流事業者を対象に調査（回答企業数40社）。

※各団体へのヒアリングも行った。

### アンケートの主な質問

#### （1）船舶管理会社の活用促進について

- ・船舶管理会社を利用する（しない）理由＜対象：オーナー・オペレーター＞
- ・管理業の利用拡大に向けた取組状況・課題＜対象：船舶管理会社＞

#### （2）荷主と海運事業者等間の連携について

- ・荷主やオペレーターとの間で決定する運賃/用船料の状況＜対象：オーナー・オペレーター＞
- ・連携強化に向けた各当事者の取組状況＜対象：荷主・オーナー・オペレーター＞

#### （3）新たな輸送需要の掘り起こしについて

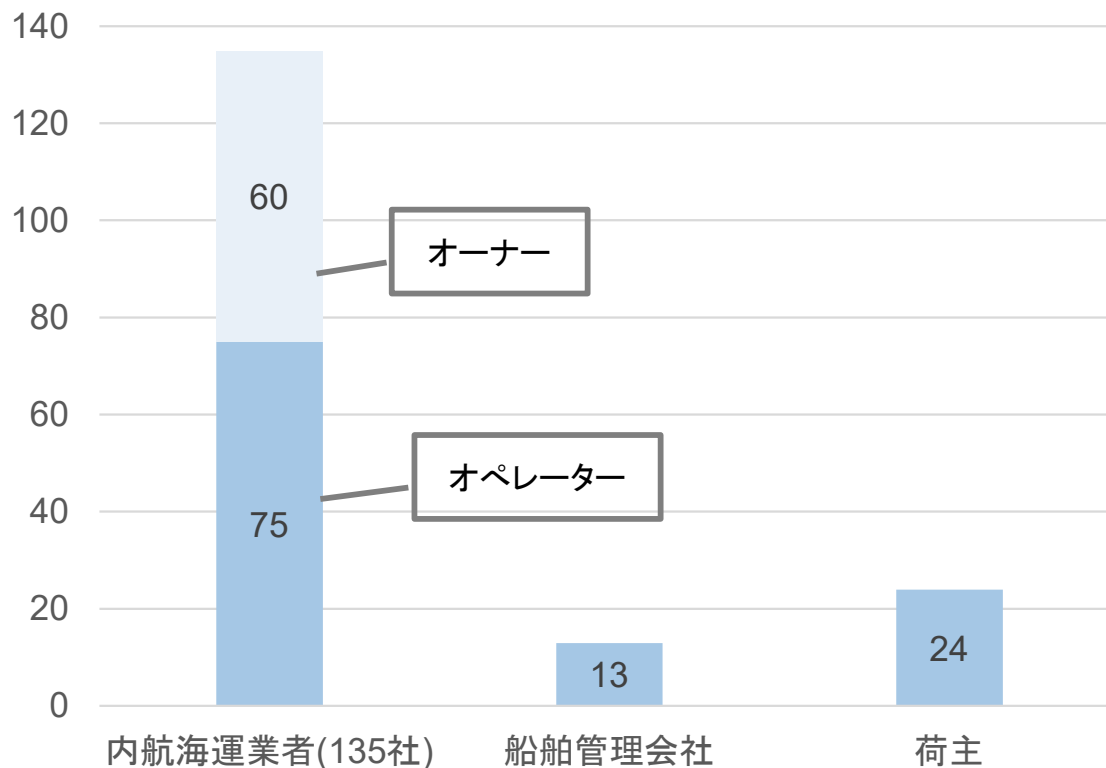
- ・「2024年問題」への対応状況＜対象：オーナー・オペレーター＞

# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果(概要)

- 内航海運業者1,300社、船舶管理会社50社、荷主40社程度を目安にアンケートへの回答を依頼したところ、内航海運業者135社、船舶管理会社13社、荷主24社から回答をいただいた。
- 回答者の属性については、規模の比較的大きな会社からの回答が比較的多い傾向にあったと考えられる。

### <回答者の属性>



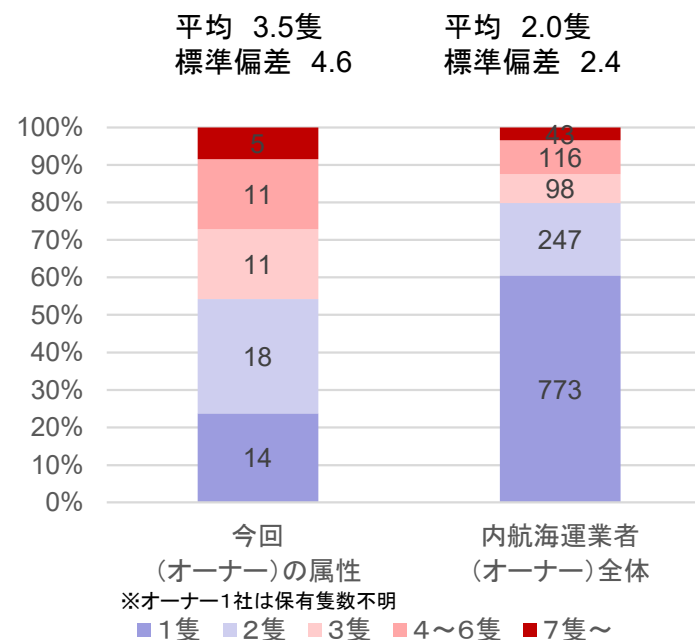
(参考)

内航海運業者数(令和5年4月1日時点)

オーナー 1,345社

オペレーター 1,467社

(保有隻数別の割合(オーナー))



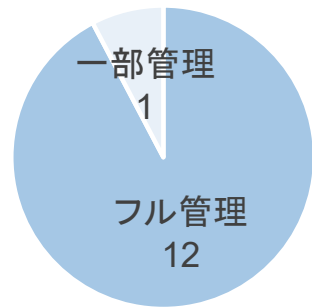
# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果① 船舶管理会社の活用促進(1)

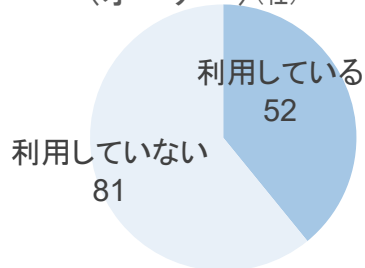
### <アンケート結果>

- 船舶管理会社の多くは配乗管理にとどまらず、**運航管理、船舶管理も含めたフル管理で役務を提供できる体制を整えるとともに、船員の確保・育成を中心に積極的に品質向上に取り組んでいる。**
- **4割程度の内航海運業者が船舶管理会社を利用していた。**利用していない会社からは、**コストや管理品質への懸念から利用していないとの声が多く聞かれた。**

船舶管理会社の内訳(社)

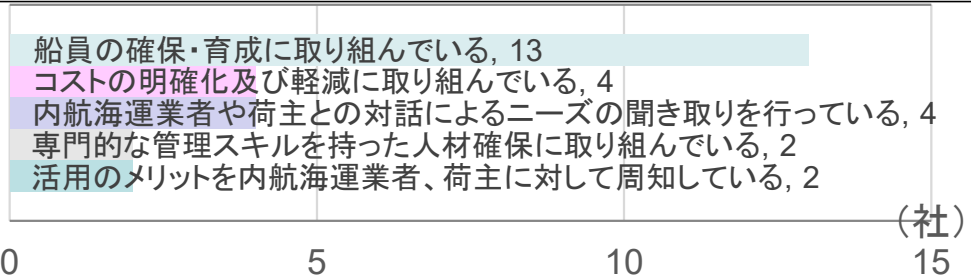


船舶管理会社の利用状況(オーナー)(社)

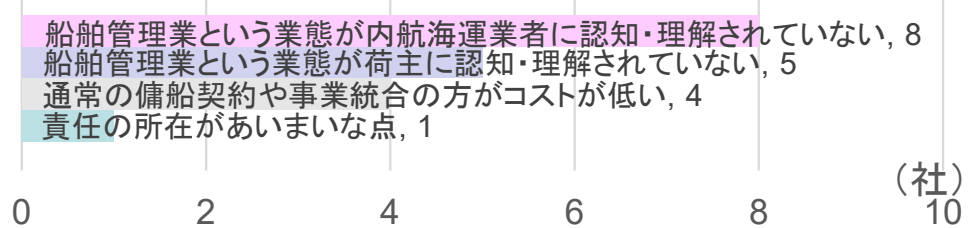


※無回答(2社)は集計から省いている

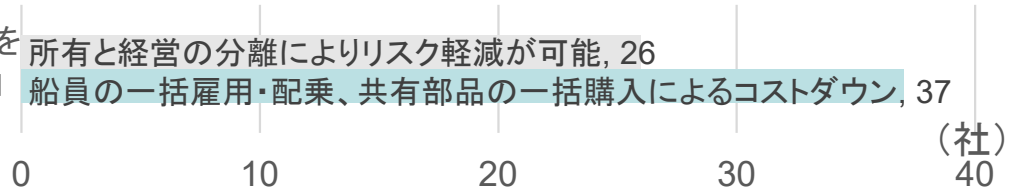
利用拡大に向けた取組(船舶管理会社)



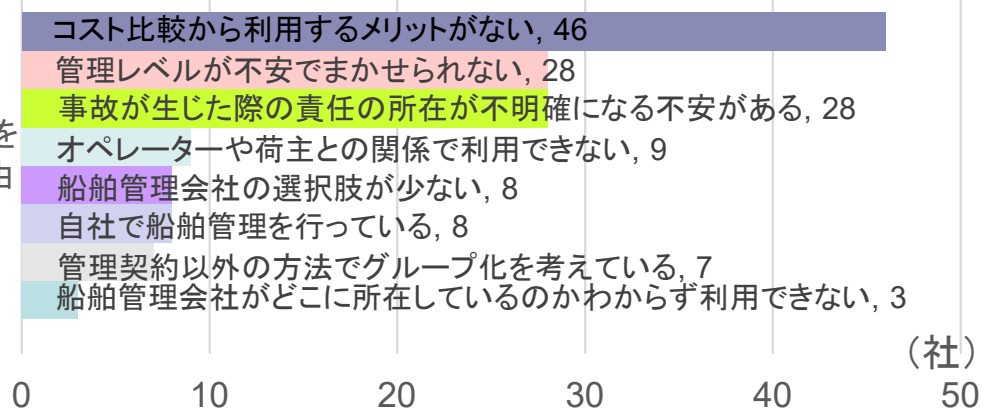
利用拡大に向けた課題(船舶管理会社)



船舶管理会社を利用する理由(オーナー)



船舶管理会社を利用しない理由(オーナー)



## 4. 主な取組の評価

### 4-2. アンケート等の結果① 船舶管理会社の活用促進(2)

#### <ヒアリング結果>

- 令和5年10月、船舶管理会社の業界団体である船舶管理者協会に対し、現在の業界を取り巻く状況についてヒアリングを行った。

#### (船舶管理者協会との意見交換の概要)

- 船舶管理会社を活用することで、部品の共同購入による経済的な便益があるといったことをオペレーターに周知し、浸透させることは重要だと考えている。
- 荷主ごと、オペレーターごとにルールも変わるので、船舶管理会社のメリットである規模の経済が働かない場合もある。
- マーケットの主なニーズは配乗管理が中心。船舶管理と併せて船舶管理会社を活用してもらいたいが、荷主との関係で難しい内航海運業者もある。
- ピラミッド構造の業界では、下請側から価格交渉力をつけていくのが難しい場合もある。多重下請構造のどこをターゲットに政策を行うか、検討の余地があるのではないか。



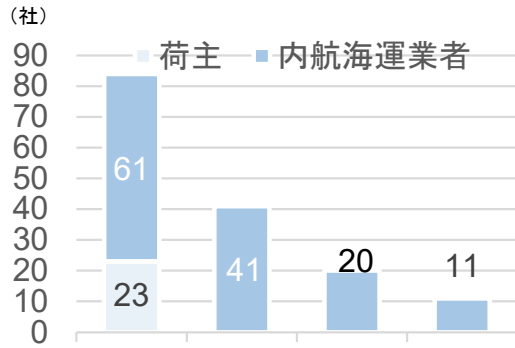


# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果② 荷主・海運事業者等間の連携(取引環境改善) (1)

○ 荷主と海運事業者間の連携に向けては、**多くの事業者においても、主体的に課題解決に向け取り組んでいる**ことが明らかになった。

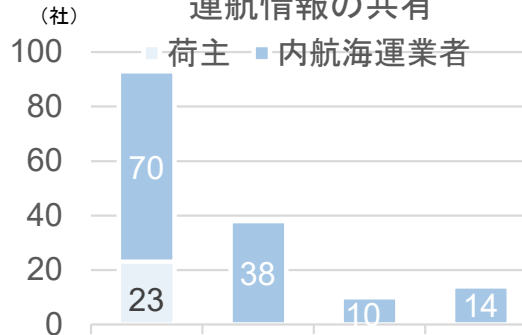
適正な運賃・用船料の決定



概ねできている  
一部できている  
あまりできていない  
できていない

※無回答(2社)は集計から省いている

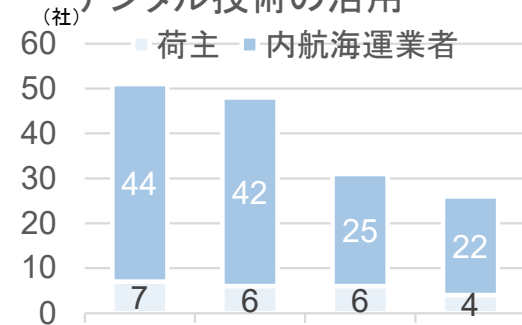
荷主と内航海運業者間での  
運航情報の共有



概ねできている  
一部できている  
あまりできていない  
できていない

※無回答(3社)は集計から省いている

働き方改革等に向けた  
デジタル技術の活用



概ねできている  
一部できている  
あまりできていない  
できていない

※無回答(2社)は集計から省いている

(荷主からの自由意見)

- ・丁寧な協議等を重ね決定している
- (海運業者からの自由意見)
- ・荷主に様々な配慮、対応を頂いているので、それに応えていけるよう努力したい
- ・ゼロ回答で終わる事は以前より少なくなった
- ・荷主の状況も理解できるため自分たちの都合のみを願えない
- ・用船料の交渉が出来ず、値引き打合せの機会になる

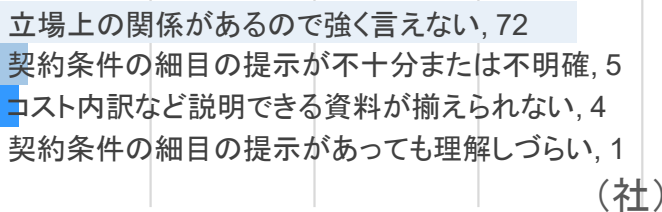
(荷主からの自由意見)

- ・配船や在庫情報を開示(自由閲覧)している
- ・ほぼ毎日の頻度で協議を実施して運航スケジュールを決定している

(荷主からの自由意見)

- ・発注ミスやタイムラグが生じないようオペレーターとシステムを連携した余裕をもったスケジュール管理を実施している

(参考)海運業者が荷主との交渉の支障になっていると感じる点



(海運業者からの自由意見)

- ・内航海運の現状を伝え、お互いに課題認識をもち配船を決めている
- ・スケジュールは前広に共有して頂けるが、予定変更が多く、先が読みづらい
- ・荷主との直接協議できる機会はない

(海運業者からの自由意見)

- ・船員労務管理システムや船内Wifiを導入するなどデジタル技術の活用の取組みを行っている

# 4. 主な取組の評価

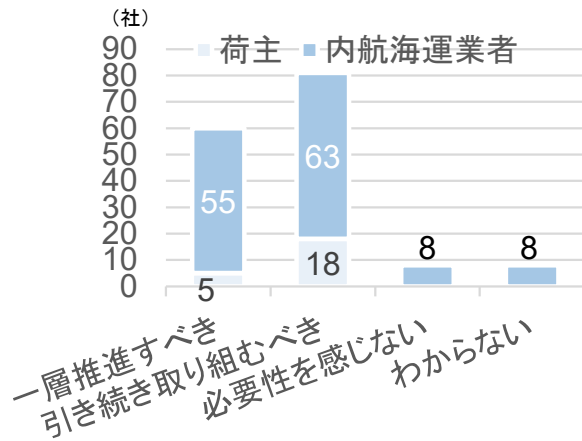
## 4-2. アンケート等の結果② 荷主・海運事業者等間の連携(取引環境改善) (1)

○ 荷主と海運事業者間の連携に向けた国による関与については、一定の評価がなされている。他方で、荷主・内航海運業者双方から、「セレモニ一的」「国の動きが見えない」といった声もあった。

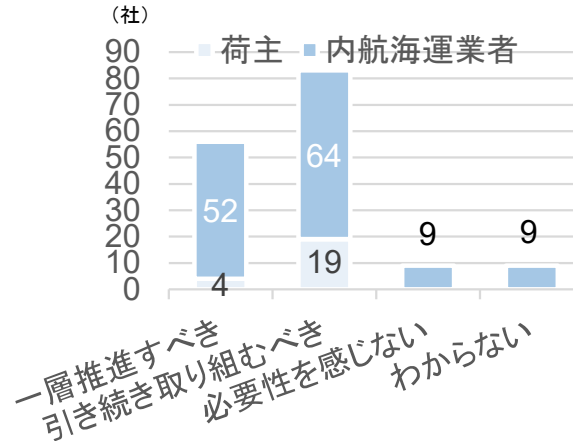
### 国による取組の評価

※無回答(1社)は集計から省いている

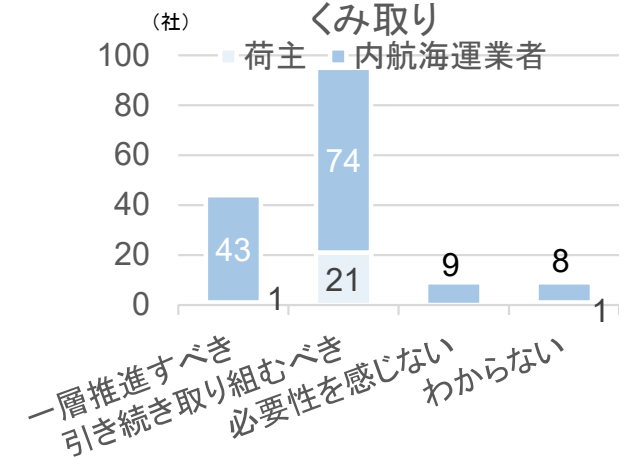
国による懇談会・協議会の開催



国によるセミナーの開催



国による業界のニーズの



(荷主からの自由意見)

- ・陸運の分野等と比較して荷主と海運事業者の関係が硬直的であると感じる。人員不足等様々な問題について荷主からはやや距離を感じ実感がわきづらいので、海運事業者が抱える問題の輪郭をより明確にし、一つ一つ確実に問題解決したい。
- ・有効だと感じるが、行政によるセレモニ一的な色合いを強く感じていることは事実。

(海運業者からの自由意見)

- ・国の動きが見えない。上っ面の事だけをして何も変わらない。
- ・オペレーターは対応していけるが、一杯船主さんが何処迄理解を得れるか課題になると思う
- ・内航海運業界の繋がりがより、荷主と子会社のようなオペレーターという立場同士で交渉をしても一向に先に進まないのでは。公平に物事を見れる第三者を入れる又は企業名・顔を隠して進めていかないと真っ当な交渉・話し合いができないと思う。
- ・大きく業界が良くなったとの認識はないが、業界の安定のためには何もしないという選択肢はない。少しでも継続的に取り組んで頂き、現状を理解してもらうことが必要と思う。

# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果② 荷主・海運事業者等間の連携(取引環境改善)(2)

### <他分野との比較>

○ 内航海運分野とトラック分野における荷主と業界の取引環境改善に向けた取組を制度の観点から比較すると、概ね同様の制度体系となっており、契約の書面化・内容法定化など、内航海運における制度整備が先行しているものもある。(トラック分野においても、2024年問題への対応として、制度整備を進めている。)

	内航海運	トラック<参考>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主企業が少数かつ大規模(鉄鋼、石油、セメントともに大手3社ずつ)</li> <li>通常、荷主の需要を踏まえ貨物の特性に応じた船舶を建造するため、荷主等との関係はより専属的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主企業が多種多様にわたる</li> <li>車両は比較的均一化しており、特定の荷主以外の貨物の輸送も可能</li> </ul>
荷主企業等との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主は限定的であり、既に働きかけを実施中(トラック等と異なり、時間外労働時間の上限規制は既にあり)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主企業に対する是正指導や適正運賃を収受できる環境整備が必要(新たに時間外労働時間の上限規制が導入(令和6年度~))</li> </ul>
①荷主の責務	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>責務の創設</b>(内航海運業者による法令遵守への配慮)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>責務の創設</b>(トラック事業者による法令遵守への配慮)</li> </ul>
②荷主に対する大臣等の権限	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>勧告・公表制度を創設</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元々、勧告制度あり</li> <li>荷主対策を強化するため、荷主への「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度を創設</li> </ul>
③契約適正化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送約款認可制度なし(※)</li> <li>契約上、荷役作業の費用分担等の見える化のため、<b>契約の書面化・内容法定化</b>(荷役の役割分担等について明確化)</li> <li>(※) 約款使用の前提となる不特定多数の荷主との契約が想定されないため</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元々、運送約款認可制度あり</li> <li>契約上、荷役作業の費用分担等の見える化のため、<b>契約の電子化・書面化等について、令和6年通常国会での法制化に取り組んでいる</b></li> </ul>

○トラック(貨物自動車運送事業法)については、平成30年改正により、荷主への「働きかけ」等の是正指導や標準運賃の告示制度に関する規定が盛り込まれたが、これらの規定は、時間外労働の上限規制の導入(令和6年度~)を確実にするため、令和6年3月末までの時限措置として特別に設けられたもの。なお、これらの規定は、令和5年改正により、「当分の間」の措置とされた。

## 4. 主な取組の評価

### 4-2. アンケート等の結果② 荷主・海運事業者等間の連携(取引環境改善)(3)

#### <ヒアリング結果>

- 荷主と海運事業者等間の連携に向け、令和5年8月、内航海運業者側と意見交換を行った。

#### (意見交換の主な内容)

- 運賃や船員費等の値上げ、働き方改革については、(荷主との関係性などから、内航海運事業者の荷主に対する交渉力や設備投資のスピードに差があるため)業界毎に抱えている課題が異なる。
- (契約書面に明示されていない荷役作業を船員が行っている事例など)商慣習関係については、よく調査し、どのような働きかけやアプローチができるのか検討する必要がある。

#### (安定・効率輸送協議会個別部会(令和5年10月、11月)における主な意見の概要)

- 石油化学製品の輸送においては、特に輸送(船腹)需要の把握による適正船腹量の確保や(船員の作業負担が大きい船種のため)船員の定着が課題。
- 石油製品の輸送においては、(サプライチェーン中のボトルネックを解消し、更に輸送コストを低減する必要があるため)特に荷役時間の短縮や複数荷主による共同輸送による積載率の上昇に取り組むことが課題。
- 鉄鋼製品の輸送においては、(設備投資資源が限られる中で輸送効率を確保するため)特に船舶当たりの輸送量の増加のため、船舶の大型化が課題。

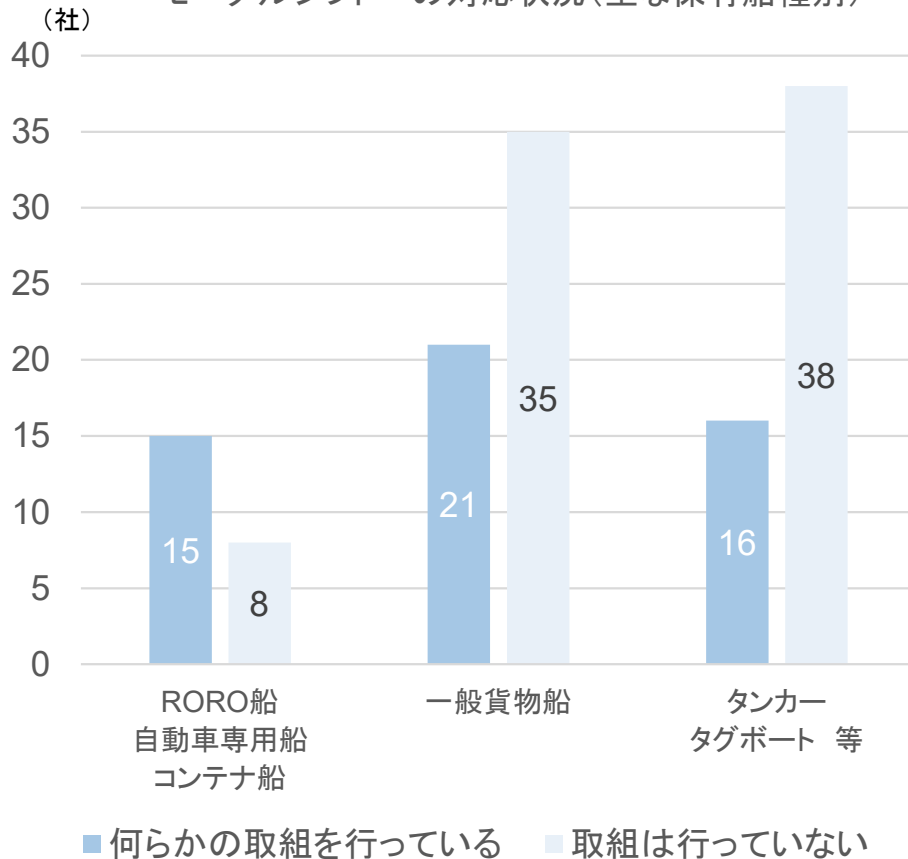
# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果③ 新たな需要の掘り起こし(1)

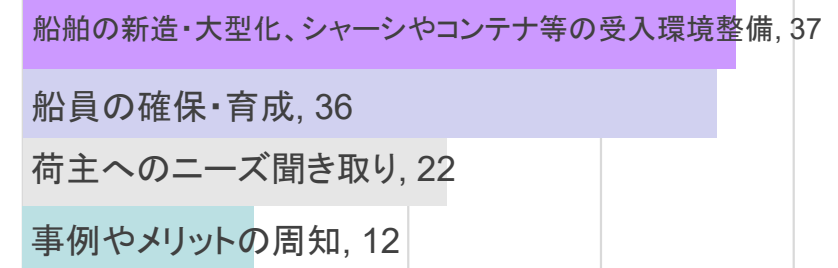
### <アンケート結果>

- **モーダルシフトの主力となるRORO船・自動車専用船・コンテナ船等を所有・運航する事業者を中心に、船舶の新造・大型化、船員の確保・育成等に積極的に取り組んでいることがわかった。**一般貨物船においても、モーダルシフトによる輸送力増加を見据えた対応を行っている者がある程度見られる。
- **他方、全体の輸送量の減少や荷主の関心の高さがわからない等、ニーズが把握できていないこと、メリットの周知・浸透が行き届いていないこと、船員の確保ができないなどにより、新たな設備投資を躊躇する者も存在。**

モーダルシフトへの対応状況(主な保有船種別)

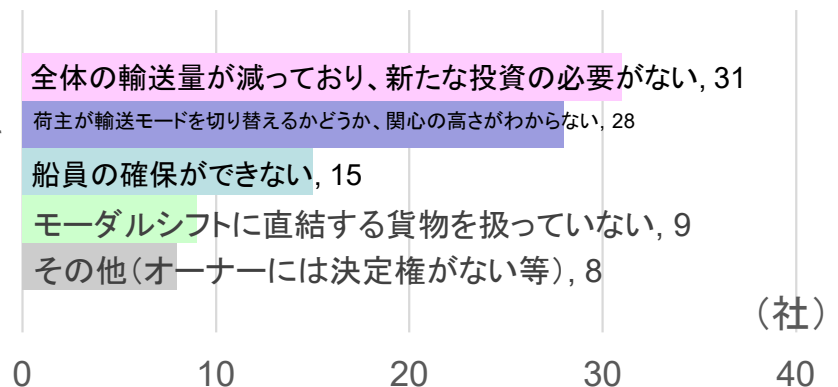


実施している  
取組の内容



(自由意見)  
・荷主に対して船舶の大型化等を提唱している。

取組を行って  
いない理由



※無回答(2社)は集計から省いている

# 4. 主な取組の評価

## 4-2. アンケート等の結果③ 新たな需要の掘り起こし(2)

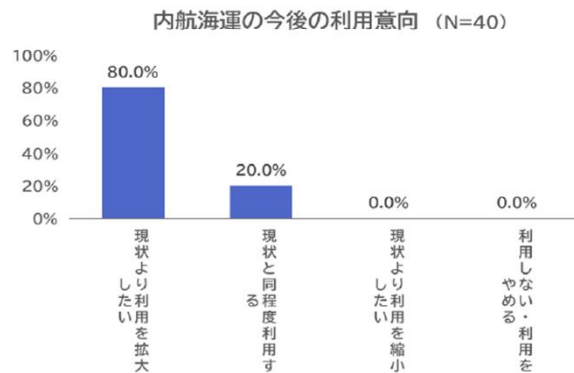
○ 荷主側の観点からは、内航海運の利用を拡大したいと考える荷主も多くおり、そのほとんどが「2024年問題」への対応や環境負荷の低減を理由にあげていた。

※出典：公益財団法人流通経済研究所による調査(2023年8月1～9日)、製造業・物流事業者を対象に調査(回答企業数40社)

### 内航海運の今後 - 利用意向

- 国内幹線輸送における内航海運の利用意向について、3-5年後を想定しておおよそその方針を聞いたところ、現状より利用を拡大したいとする企業が8割を占め、利用しない・利用を縮小する企業は皆無であった。

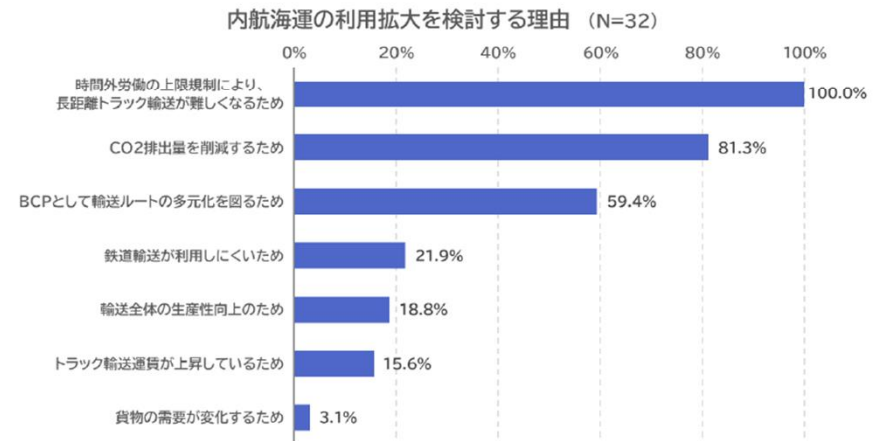
→ 内航海運の今後の利用意向はかなり高いと評価できる。



(c) 2023公益財団法人流通経済研究所

### 内航海運の今後 - 利用拡大を検討する理由

- 内航海運の利用を現状より拡大したいとする企業に、その理由を聞いたところ、全社が時間外労働の上限規制により長距離輸送が難しくなることをあげた。
  - CO2排出削減も8割だが、BCPとして輸送ルートの多元化を図るも約6割に達する。
- 長距離トラック輸送に代わる輸送手段を確保するために内航海運が注目されていると考えられる。



(c) 2023公益財団法人流通経済研究所

## 4. 主な取組の評価

### 4-2. アンケート等の結果③ 新たな需要の掘り起こし(2)

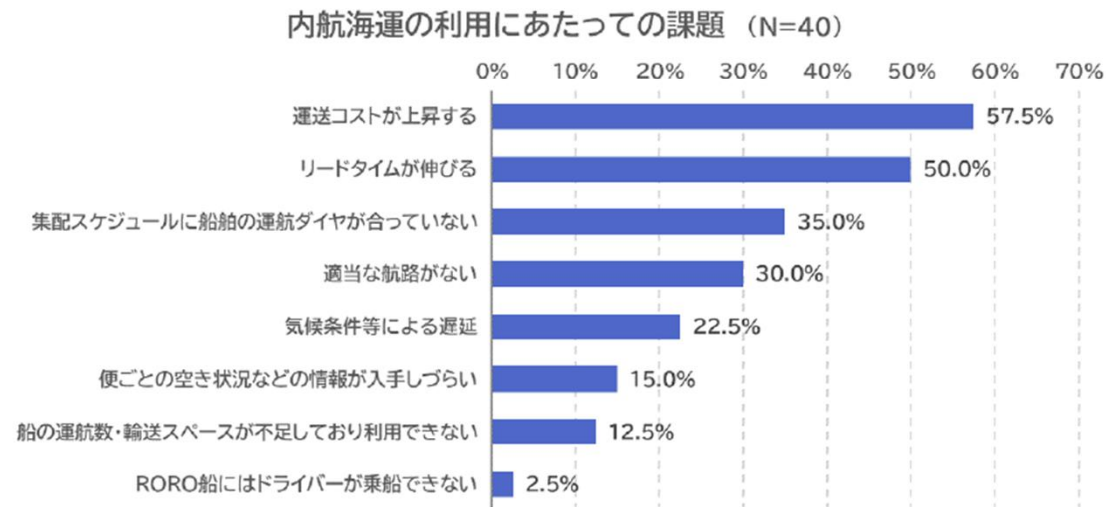
○ 荷主側の観点からは、内航海運の利用を拡大したいと考える荷主も多くいたが、他方で、コスト・リードタイム・航路・ダイヤの面から内航海運の利用を躊躇する意見もあった。

※出典：公益財団法人流通経済研究所による調査(2023年8月1～9日)、製造業・物流事業者を対象に調査(回答企業数40社)

#### 内航海運の現状 — 利用にあたっての課題

- 内航海運の利用にあたっての課題を聞いたところ、運送コストの上昇、リードタイムが伸びることを半数以上が課題と捉えている。また、運航ダイヤがあわないこと、適当な航路がないことも3割以上が課題としている。

→ 運送コスト・リードタイムという基本的な課題に加え、運航ダイヤの調整、新航路の検討が今後対処すべき課題となる。





## 4. 主な取組の評価

### 4-2. アンケート等の結果③ 新たな需要の掘り起こし(3)

#### <ヒアリング結果>

- 海運モーダルシフトの推進に向け、令和5年7月から9月にかけて、荷主・物流事業者・フェリー事業者等と意見交換を行った。

#### (意見交換の主な内容)

- トラック業界の施策の動向も流動的であり(本当に内航海運に荷物が切り替わるのか不明な点があり)、内航海運業界内にはモーダルシフトの推進に対する疑念が残る。
- トラックによる輸送と比べ、リードタイム(の長さ)と運航ダイヤ等のフレキシビリティ(の低さ)が(内航海運の利用にあたっての)荷主・海運業界双方の懸念。コスト面については、予め需要が把握できている場合は、船の運賃が必ずしもトラック運賃より高いわけではない。
- 荷主・海運業界とも、先導的な取り組みを行っている事例も見られる(リードタイムを多く取っている、船員労務管理システムを導入している、GPSのシステムを導入し、シャーシの位置情報を管理している など)。

# 4. 主な取組の評価

## 4-3. 評価結果① 船舶管理会社の活用促進

### 国の取組状況

・2018年4月より、「登録船舶管理事業者制度」の運用を開始。本制度への登録は任意であったが、2022年4月の内航海運業法改正によって登録が義務化され、登録者数は293社まで増加。

### アンケート等の結果

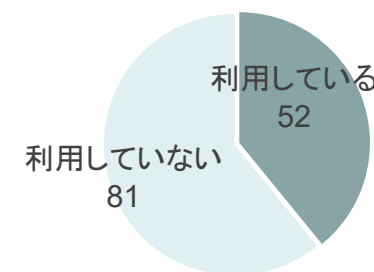
(アンケート結果)

- ・船舶管理会社の多くは体制構築・品質向上に取り組んでいる。
- ・船舶管理会社を利用していない会社は全体の約6割。コストや管理品質への懸念から利用していないとの声も聞かれた。

(ヒアリング結果)

- ・船舶管理会社の活用メリットを周知し、浸透させることは重要。
- ・船舶管理会社のメリットである規模の経済が働かない場合もある。
- ・荷主との関係でフル管理契約が難しい内航海運業者もある。

船舶管理会社の利用状況(社)



※無回答(2社)は集計から省いている

### 評価結果

- ・国においては、内航海運業法の改正により、船舶管理業の環境整備が一定程度進められたと評価。船舶管理会社の多くはフル管理で役務を提供できる体制を整えるとともに、船員の確保・育成を中心に積極的に品質向上に取り組んでおり、実態面でも環境整備は進んでいる。
- ・一方で、多くが特定の事業類型に専従している内航海運業界では、荷主との関係で活用が難しいのではないかと、規模の経済が働きにくく、船舶管理会社の活用によるコスト削減効果が限定的ではないかと、周知・浸透に課題があるのではないかと、といった懸念の声もあった。これまでの環境整備の成果を生かしつつ、現在の業界構造やニーズを踏まえた施策を実施する必要がある。

### 課題・要因分析

- ・所有と経営の分離によるリスク低減、安定輸送確保という政策目標の実現のためには、更なる船舶管理会社の活用促進を図ることが重要であり、メリットや選択のポイントの周知・浸透、コスト面や品質面での内航海運業者側の懸念の払拭が課題となっている。
- ・メリットや選択のポイントの周知・浸透が進まなかった理由として、事業者の評価軸が明確でないことがあげられる。また、コスト面や品質面といったニーズが顕在化している選択軸に関する情報の提供ができていなかったことも考えられ、内航海運業者のニーズや船舶管理業者の実態を把握しつつ、ニーズに合った情報提供ができるよう取り組む必要がある。

# 4. 主な取組の評価

## 4-3. 評価結果② 荷主・海運事業者等間の連携(取引環境改善)

### 国の取組状況

・荷主企業、内航海運業者、行政等から成る「安定・効率輸送協議会」を設置し、2018年2月より継続的に開催。また、2022年3月には、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」を作成したほか、両業界の経営層(役員クラス)が直接対話する懇談会も開催。

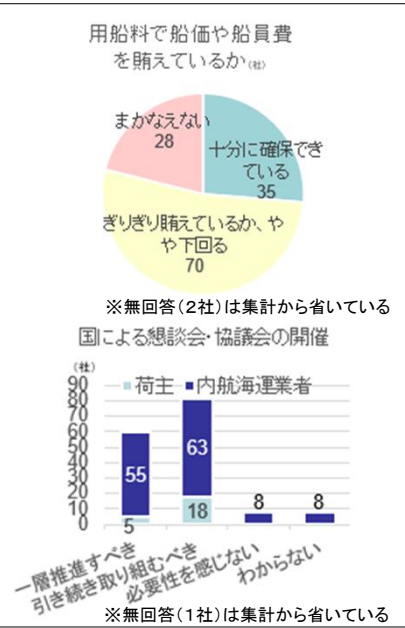
### アンケート等の結果

(アンケート結果)

- ・7割程度の内航海運業者が、船価や船員費を十分まかなえている状況ではないと回答。特に、契約期間が短い、保有隻数が少ないと回答した会社について、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれる傾向にある。
- ・多くの事業者においても、主体的に課題解決に向け取り組んでいるほか、協議会の開催等の国による関与についても「一層推進すべき」との回答が多く、一定の評価がなされていることが明らかになった。
- ・働き方改革に向けたデジタル技術の活用については、まだ対応ができていない事業者も多い。

(ヒアリング等の結果)

- ・運賃や船員費等の値上げ、働き方改革については、(荷主との関係性などから、内航海運事業者の荷主に対する交渉力や設備投資のスピードに差があるため)業界毎に抱えている課題が異なる。



### 評価結果

・国においては、協議会の開催や、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の作成等により、**両業界の連携を着実に進められている**と評価。デジタル技術の活用など遅れている分野もあるが、**荷主側・内航海運業者側においても自律的な取り組みが行われているほか、協議会の開催等の国による関与の在り方にも「一層推進すべき」との回答が多く、一定程度評価がなされていることが明らかになった。**

・一方で、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性により、品目ごとに系列・業界化が進み、系列・業界ごとに交渉力や対応スピードに差があるため**系列・業界ごとに課題が異なる**との意見や、特に、契約期間が短い、保有隻数が1隻未満と回答した会社を中心に、**船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえないとの声**が多く聞かれた。

### 課題・要因分析

・「稼げる内航海運」という政策目標の実現のためには、より多くの事業者が十分船価や船員費をまかなえるだけの用船料収入が得られるよう、**更に荷主と内航海運業者の取引環境改善に向けた取組を促進することが重要**である。そのためには、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性も考慮し、**系列・業界ごとに収益構造や商慣習が異なる状況にきめ細やかに対応**することが課題になっている。

・国としては、依然として**オーナー・オペレーター間の取引やデジタル技術の活用状況をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず**、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、業界全体で改善に向けた取組を加速すべきである。

# 4. 主な取組の評価

## 4-3. 評価結果③ 新たな需要の掘り起こし

### 国の取組状況

(取組状況)

- ・海運モーダルシフトに貢献する取組や先進的な取組等を行った荷主・物流事業者に対し「海運モーダルシフト大賞」を授与。また、モーダルシフト船の運航情報等一括検索システムの構築実現可能性の調査やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。

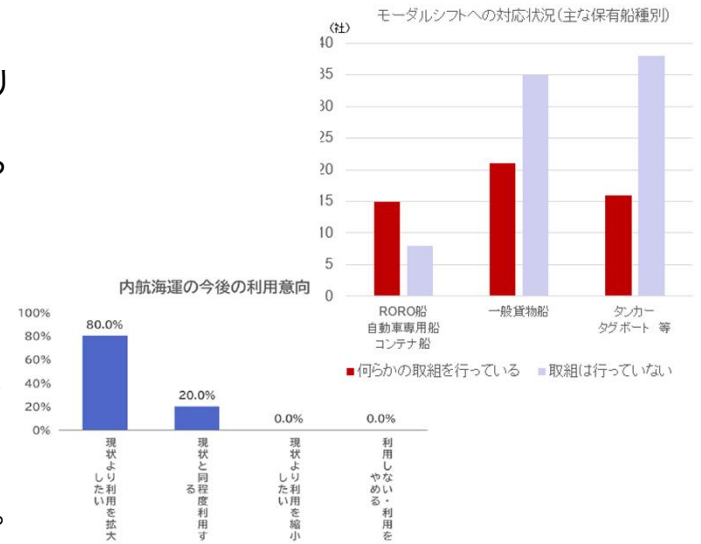
### アンケート等の結果

(アンケート結果)

- ・船舶の新造・大型化、船員の確保・育成等に積極的に取り組んでいる事業者も多い。
- ・他方、全体の輸送量の減少や荷主の関心の高さがわからない等により、新たな設備投資を躊躇する者も存在。
- ・内航海運の利用を拡大したいと考える荷主も多くいる。

(ヒアリング等の結果)

- ・内航海運業界内にはモーダルシフトの推進に対する懸念が残る。
- ・トラックによる輸送と比較して、リードタイムとフレキシビリティが荷主・海運業界双方の懸念。周知など課題が残る。



### 評価結果

- ・2030年の目標値に向け、国はモーダルシフトを着実に推進していると評価。荷主からのモーダルシフトへのニーズも高く、内航海運業者においても、モーダルシフトの受け皿となるべく船舶の新造・大型化や船員の確保・育成等の経営努力を行っている者も見られる。
- ・荷主においては高いニーズがあるが、コスト面を中心に懸念の声もあり、内航海運業者においては、さらに荷主のニーズを拾うため、こうした懸念材料を払拭する必要がある。また、全体の輸送量の減少からモーダルシフトへの対応に向けた取組を躊躇する内航海運業者も多くおり、プランで設定した指標の達成に向けては、モーダルシフトのメリットや荷主のニーズの高さを周知し、事業者における取組を促進する必要がある。

### 課題・要因分析

- ・2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要があり、内航海運業界においては、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的対処が求められるところ、荷主のニーズを吸い上げ、適正な受入環境を整備することが課題となっている。
- ・これまでの周知や調査などの取組もあり、着実に目標に沿ってモーダルシフト輸送量が増加しているが、上記の課題を解決するためには、荷主における懸念の払拭や、投資を躊躇する内航海運業者の後押しといったより直接的な施策にも取り組む必要がある。

## 4. 主な取組の評価

### 4-3. 評価結果④ まとめ

- 本章で深掘りして評価することとした3項目について、ここまでの評価・分析を踏まえ、下記のとおり整理。
- 各項目に対応した課題及び分析結果を踏まえ、次章で今後の方向性を検討する必要がある。

項目	課題
船舶管理会社の活用促進	○事業者の評価軸が明確でないこと、コスト面や品質面といったニーズが顕在化している選択軸に関する情報の提供ができていなかったことが考えられる。
荷主・内航海運業者等間の連携(取引環境改善)	○国としては、依然としてオーナー・オペレーター間の取引やデジタル技術の活用状況をはじめ、慣行等について十分な把握ができていない。
新たな需要の掘り起こし	○着実に目標に沿ってモーダルシフト輸送量が増加しているが、荷主のニーズを吸い上げ、適正な受入環境を整備する必要がある。

# 5. 今後の方向性

---

## 5. 今後の方向性① 船舶管理会社の活用促進(概要)

### 国の取組・アンケート等の結果 (抄)

(国の取組)

・登録船舶管理事業者の登録者数は293社まで増加。

(アンケート等の結果)

・船舶管理会社を利用していない内航海運業者は全体の約6割。コストや管理品質への懸念から利用していないとの声も聞かれた。船舶管理会社は体制整備や品質向上に取り組んでいるとの回答が多かったが、同時に、活用メリットの周知等が課題との回答もあった。

### 評価結果(再掲)

- ・国においては、内航海運業法の改正により、**船舶管理業の環境整備が一定程度進められた**と評価。船舶管理会社の多くはフル管理で役務を提供できる体制を整えるとともに、船員の確保・育成を中心に積極的に品質向上に取り組んでおり、**実態面でも環境整備は進んでいる**。
- ・一方で、多くが特定の事業類型に専従している内航海運業界では、**荷主との関係で活用が難しい**のではないかと、規模の経済が働きにくく、船舶管理会社の活用による**コスト削減効果が限定的**ではないかと、**周知・浸透に課題**があるのではないかと、といった懸念の声もあった。**これまでの環境整備の成果を生かしつつ、現在の業界構造やニーズを踏まえた施策を実施する必要がある**。

### 課題・要因分析(再掲)

- ・所有と経営の分離によるリスク低減、安定輸送確保という政策目標の実現のためには、更なる船舶管理会社の活用促進を図ることが重要であり、**メリットや選択のポイントの周知・浸透、コスト面や品質面での内航海運業者側の懸念の払拭**が課題となっている。
- ・メリットや選択のポイントの周知・浸透が進まなかった理由として、**事業者の評価軸が明確でない**ことがあげられる。また、コスト面や品質面といった**ニーズが顕在化している選択軸に関する情報の提供ができていなかった**ことも考えられ、内航海運業者のニーズや船舶管理業者の実態を把握しつつ、ニーズに合った情報提供ができるよう取り組む必要がある。

### 今後の方向性

(国の取組)

・オーナーが船舶管理事業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、**評価の枠組みについて、確立を図る**。【令和5年度当初予算事業結果を踏まえた評価の枠組みの具体的制度化】(P.25参照)

(業界と連携して国の行う取組)

・上記の取組とあわせて、輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、**船舶管理会社の一層の活用について重点的な働きかけを行う**。

## 5. 今後の方向性② 荷主・内航海運業者等間の連携(取引環境改善)(概)

### 国の取組・アンケート等の結果(抄)

(国の取組)

・懇談会の開催や「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の作成に取り組んでいる。

(アンケート等の結果)

- ・業界毎に抱える課題は異なるが、契約期間が短い、保有隻数が少ない会社について、必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれる傾向にある。
- ・多くの事業者においても主体的に課題解決に向け取り組んでいるほか、会議の開催やガイドラインの策定などの国による関与についても一定の評価がなされている。
- ・働き方改革に向けたデジタル技術の活用については、まだ対応ができていない事業者も多い。

### 評価結果(再掲)

- ・国においては、協議会の開催やガイドラインの作成等により、**両業界の連携を着実に進められている**と評価。デジタル技術の活用など遅れている分野もあるが、**荷主側・内航海運業者側においても自律的な取り組みが行われているほか、協議会の開催等の国による関与の在り方にも「一層推進すべき」との回答が多く、一定程度評価がなされている**ことが明らかになった。
- ・一方で、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性により、品目ごとに系列・業界化が進み、系列・業界ごとに交渉力や対応スピードに差があるため**系列・業界ごとに課題が異なる**との意見や、特に、契約期間が短い、保有隻数が1隻未満と回答した会社を中心に、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれた。

### 課題・要因分析(再掲)

- ・「稼げる内航海運」という政策目標の実現のためには、より多くの事業者が十分船価や船員費をまかなえるだけの用船料収入が得られるよう、**更に荷主と内航海運業者の取引環境改善に向けた取組を促進することが重要**である。そのためには、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性も考慮し、**系列・業界ごとに収益構造や商慣習が異なる状況にきめ細やかに対応**することが課題になっている。
- ・国としては、依然としてオーナー・オペレーター間の取引やデジタル技術の活用状況をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、業界全体で改善に向けた取組を加速すべきである。

### 今後の方向性

(国の取組)

・商慣行等について広範に実態把握を行った上で、その結果を踏まえ、必要に応じて改善事例集の策定、荷主と海運業者間の望ましい取引の在り方を示したガイドラインについて、改訂等を図る。(P.30参照)

【令和6年度当初予算事業(次ページ参照)等】

・荷主と内航海運業者の価格交渉等が円滑に進むための判断材料として、内航海運業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、評価の枠組みについて、確立を図る。あわせて、このような枠組みの周知に際し、輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、船舶管理会社の一層の活用について、経営規模が小規模な内航海運業者に対し重点的な働きかけを行う。船員労務管理システム等のデジタル技術の活用事例も含め、先進的な事例の横展開を図る。

【令和5年度当初予算事業結果を踏まえた評価の枠組みの具体的制度化】(再掲)

(業界と連携して国の行う取組)

- ・今後も「安定・効率輸送協議会」及び経営層が出席する懇談会を開催し、内航海運業界の取引環境改善を着実に進める。「安定・効率輸送協議会」では、輸送品目ごとに個別会議を開催するなど、きめ細やかに対応を行う。
- ・製造業等の業況や内航海運業の経営状況などのデータを収集・共有し、関係者全体で今後の方向性について議論を行う機運を醸成する。



# 5. 今後の方向性② 荷主・内航海運業者等間の連携(取引環境改善)

令和6年度予算額: 40百万円  
令和5年度予算額: 20百万円

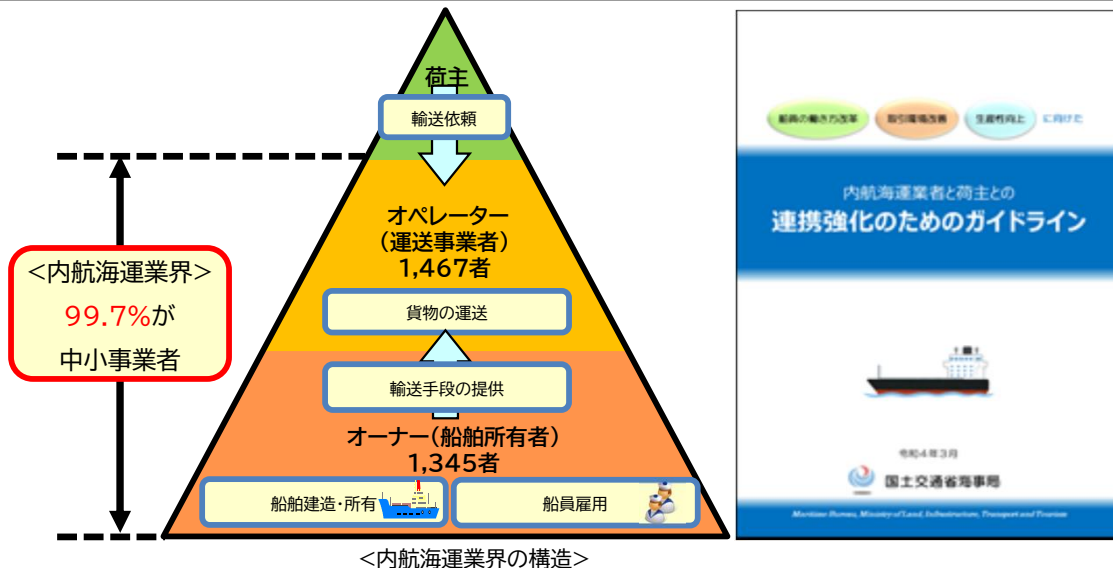
## < (参考) 内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた取組 >

### 背景・課題

○内航海運業界は、事業者の99.7%が中小企業で事業基盤が脆弱であり、荷主よりも立場が弱く、対等な交渉で十分な運賃等を収受できない場合があるなど、収益性が低いという構造的な課題がある。

○このため、荷主と内航海運業者間等の取引環境の改善等を図るための取組が不可欠であり、令和4年4月には改正内航海運業法を施行し、荷主と内航海運業者間等の契約書面の交付等を義務付けるとともに、当該法律の実効性を高めるために、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の策定・周知を図ったほか、「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」(構成員:国交省、荷主業界、内航海運業界)等を開催し、荷主等との取引環境は改善に向かいつつあるところ。

○他方で、内航海運業界では、取引環境の更なる改善のためには、改善が必要と思われる商慣行があるとの声が関係団体より挙げられている。「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)も踏まえつつ、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向け、商慣行の実態について把握し、それを改善する必要がある。



### 事業内容

#### ①商慣習の実態調査

内航海運における商慣習を明らかにするため、荷主及び内航海運業者に対し、商慣習の実態調査を行う。

#### ②商慣習の改善事例の調査

内航海運における商慣習の改善方策を検討するとともに、改善事例の業界全体への横展開を図るため、商慣習の改善事例の調査を行う。

#### ③調査結果を踏まえた荷主と内航海運業者間での商慣習改善に向けた方策の検討

「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」や「安定・効率輸送協議会」において、商慣習の実態や改善事例を荷主及び内航海運業者に対し共有し、関係者間で商慣習の改善方策の検討を行う。

#### ④商慣習見直し促進のための「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の改訂

関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知することで、内航海運業界全体の商慣習見直しを促し、内航海運業の取引環境改善・生産性向上を図る。

### 効果

安定的な海上輸送を確保できる「強い内航海運」へと発展

## 5. 今後の方向性③ 新たな需要の掘り起こし(概要)

### 国の取組・アンケート等の結果 (抄)

(国の取組)

・「海運モーダルシフト大賞」の授与やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。

(アンケート等の結果)

・船舶の新造・大型化、船員の確保・育成等に積極的に取り組んでいる事業者も多いが、新たな設備投資を躊躇する者も一定程度存在。  
・内航海運の利用を拡大したいと考える荷主においては、リードタイムとフレキシビリティが懸念材料となっており、周知に課題が残る。

### 評価結果(再掲)

・2030年の目標値に向け、国はモーダルシフトを着実に推進していると評価。荷主からのモーダルシフトへのニーズも高く、内航海運業者においても、モーダルシフトの受け皿となるべく船舶の新造・大型化や船員の確保・育成等の経営努力を行っている者も見られる。  
・荷主においては高いニーズがあるが、コスト面を中心に懸念の声もあり、内航海運業者においては、さらに荷主のニーズを拾うため、こうした懸念材料を払拭する必要がある。また、全体の輸送量の減少からモーダルシフトへの対応に向けた取組を躊躇する内航海運業者も多くおり、プランで設定した指標の達成に向けては、モーダルシフトのメリットや荷主のニーズの高さを周知し、事業者における取組を促進する必要がある。

### 課題・要因分析(再掲)

・2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要があり、内航海運業界においては、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的対処が求められるところ、荷主のニーズを吸い上げ、適正な受入環境を整備することが課題となっている。  
・これまでの周知や調査などの取組もあり、着実に目標に沿ってモーダルシフト輸送量が増加しているが、上記の課題を解決するためには、荷主における懸念の払拭や、投資を躊躇する内航海運業者の後押しといったより直接的な施策にも取り組む必要がある。

### 今後の方向性

(国の取組)

・「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流革新緊急パッケージ」(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)の取りまとめも踏まえ、船舶の貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

・船舶の空き状況の見える化や海運モーダルシフトの優良事例の横展開等を通じて、トラック輸送から船舶輸送への行動変容の促進につなげる。【令和5年度補正予算事業等(P.74-P.76参照)】

・RORO船、コンテナ船の運航会社だけでなく、主に一般貨物船等を運航する会社におけるモーダルシフトに向けた取組についてもヒアリング等を行う。

(業界と連携して国の行う取組)

・荷主のニーズや内航海運業者の輸送余力などの実態把握に取り組むとともに、トラック業界への働きかけも含め、モーダルシフトのメリットの周知を推進するなど、業界全体の自主的な取り組みを促す。

## 5. 今後の方向性③ 新たな需要の掘り起こし

### < (参考) モーダルシフト加速化緊急対策事業 >

#### 概要

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業(※)について大型コンテナ等の導入経費を支援
- (※)大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送、荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業等先進的な取組を想定

#### 補助内容・対象

##### 【支援対象者】

- 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

##### 【対象機器等】

- 対象機器等

31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシや40ftコンテナといった輸送機器やGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック、低床貨車 等

- 補助率： 1/2以内

- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件

#### 協議会イメージ

##### 【荷主】

メーカー・卸売 等

##### 【利用運送事業者】

地元の通運事業者 等

##### 【実運送事業者】

JR貨物・内航海運業者 等

##### 【リース会社】



31ftコンテナとトップリフター



海運シャーシ

# 5. 今後の方向性③ 新たな需要の掘り起こし

## < (参考) 海運モーダルシフト推進に向けた取組 (続き) >

### 荷主・物流事業者の行動変容の促進

船舶の空き状況の見える化や海運モーダルシフトの優良事例の横展開等を通じて、トラック輸送から船舶輸送への行動変容の促進につなげる。

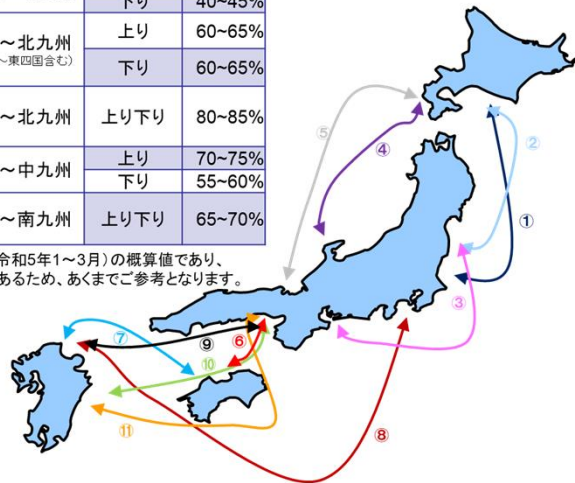
#### ①フェリーの積載率公表

令和5年6月2日に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、「フェリー積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、船舶の利用促進及び積載率の向上を図る」とされたことを受け、本年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。今後も随時調査を実施してその結果を公表する予定。

中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】  
 【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	85～90%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	85～90%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	60～65%
	下り	80～85%		下り	60～65%
③中 京～東東北	上り	80～85%	⑨阪 神～北九州	上り下り	80～85%
	下り	70～75%		⑩阪 神～中九州	上り
④北 陸～北海道	上り	70～75%	下り		55～60%
	⑤阪 神～北海道	上り	60～65%	⑪阪 神～南九州	上り下り
下り		55～60%			
⑥阪 神～北四国	上り下り	55～60%			



※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年1～3月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

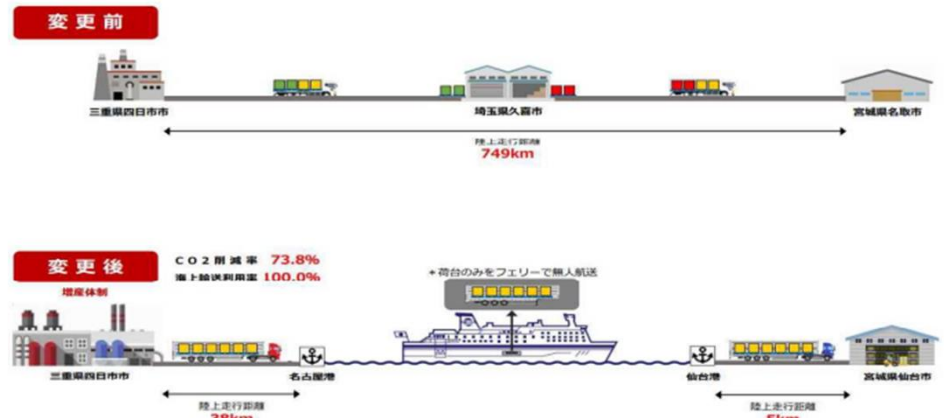
#### ②海運モーダルシフト大賞

CO2削減の取り組みに加え、物流業界における2024年問題への対応など、海上輸送へのモーダルシフトが果たす社会的役割は年々大きくなっており、海上輸送へモーダルシフトし、環境負荷の低減に特に貢献したと認められる優良事業者に対し海事局長表彰を実施し、そのうち特に革新的な取組等を行った事業者に対し、令和元年度より海運モーダルシフト大賞を授与。

<令和4年度海運モーダルシフト大賞の例>

味の素(株)とF-LINE(株)は、国内食品生産体制の再編にあわせ、物流ネットワークを再編(海上輸送への転換)。使用車両をトラックからセミトレーラへ変更(シャーシ化)する等して、名古屋港から仙台港へのフェリーを利用したモーダルシフト(トラック輸送全てを海上輸送に転換)を実現。

輸送を海上にシフトすること等により、1単位輸送量あたりドライバー労働時間を88%削減。



# 5. 今後の方向性③ 新たな需要の掘り起こし

## < (参考) 海運モーダルシフト推進に向けた取組 (続き) >

### 受入環境整備の推進

貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

#### ① シャーシ等輸送機器の導入促進

○貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援予定。



(トラクターヘッド)



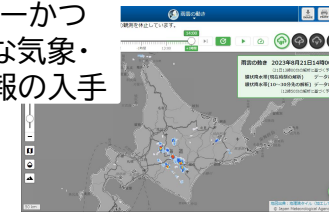
(シャーシ)

#### ② 海上における通信環境の整備

○安全かつ安定した海上輸送を実現するため、海上における通信環境の整備を支援予定。

##### 導入により期待されることの例

タイムリーかつ  
具体的な気象・  
海象情報の入手



#### ③ DXの促進

○船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開。



(船員労務管理システム)

#### ④ 内航海運業の取引環境改善

○内航海運業界において、取引環境の更なる改善のために、商慣習の実態調査を行うとともに、商慣習の改善方策の検討を実施。

