

内航海運業界と荷主業界の連携強化に関する 取組等について

令和6年5月
国土交通省海事局

○ 令和3年に海上運送法等の一部を改正(海事産業強化法)し、船員の働き方改革や、内航海運の生産性向上等を図る観点から、船員の労務管理の適正化や荷主への勧告・公表制度の創設、契約書面の法定化等を措置。

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

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

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

○ 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

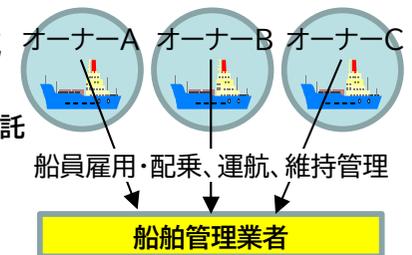
事務所(陸上)



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

- 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ため、令和5年度に安定・効率輸送協議会や、本協議会の下に設置された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)を開催。

安定・効率輸送協議会

- 日本内航海運組合総連合会(以下、内航総連)や、日本鉄鋼連盟、石油連盟及び石油化学工業協会(各荷主団体)より、「内航アクションプラン」の取組状況についてご説明いただき、内航総連からは、特にオペレーター(運航事業者)とオーナー(船主)ともに、働き方改革に関する取組を進めている旨、荷主団体からは、特に生産性向上・業務効率化等に向けた取組に努力している旨ご発言いただいたところ。
- また、内航総連より、令和4年度の内航海運の取引環境・生産性向上・事業承継等に関するアンケート調査概要について説明。

輸送品目毎の部会

石油化学製品部会

(令和5年10月26日)
(令和6年3月27日)

- 内航海運業界側と石油化学工業協会側との間で意見交換が行われ、石油化学製品の安定輸送に関しては、適正船腹量の確保と船員の確保、特に輸送(船腹)需要の把握や船員の定着化について議論が行われた。石油化学製品の効率輸送に関しては、船舶当たりの輸送量の増加、特に複数荷主による共同輸送の現状や今後の展望等について議論。

石油製品部会

(令和5年11月17日)

- 内航海運業界側と石油連盟側との間で意見交換が行われ、石油製品の安定輸送に関しては、船員の確保、特に船員の定着化について議論が行われた。石油製品の効率輸送に関しては、時間当たりの積載率の上昇、特に荷役時間の短縮や複数荷主による共同輸送における現在の対応状況や今後の展望等について議論。

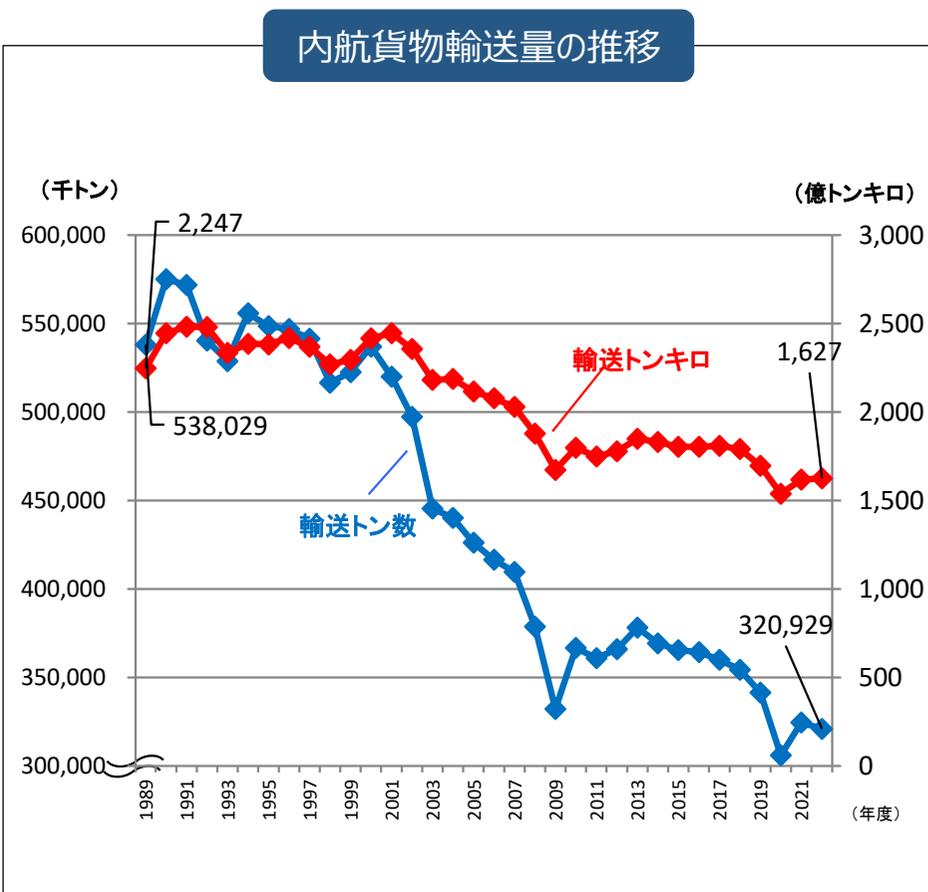
鉄鋼部会

(令和5年12月12日)

- 内航海運業界側と鉄鋼連盟側との間で意見交換が行われ、鉄鋼製品の安定輸送に関しては、船員の確保、特に新規の船員確保や労務負担の軽減について議論が行われた。鉄鋼製品の効率輸送に関しては、船舶当たりの輸送量の増加、特に船舶の大型化や港湾施設整備における現状等について議論。

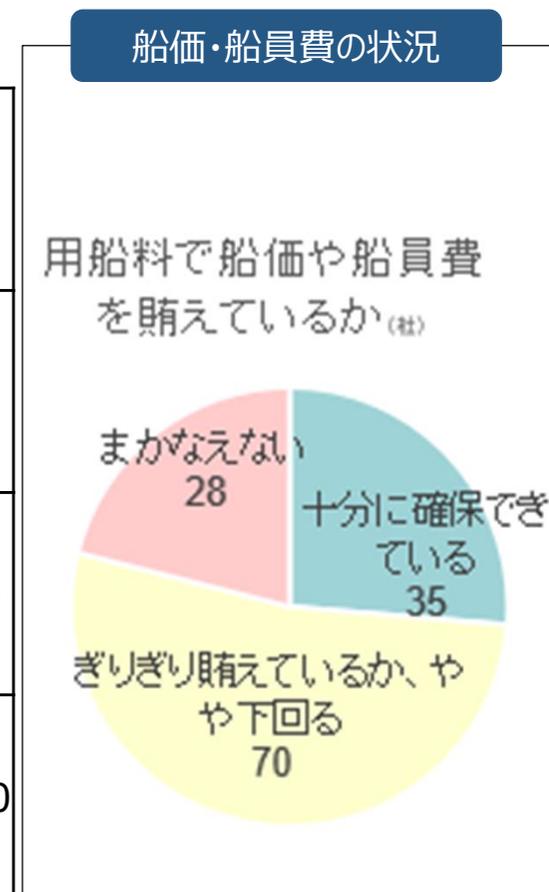
内航海運の現状と課題①

- 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。
- 内航海運業の営業利益率は全産業と比して低く、内航海運業者の多くからは、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストが十分にまかなえていない、といった声も挙がっている。



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)	2.19%	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



(※ 1) (出典) 「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成
 (※ 2) (出典) 政策レビュー
 (※ 3) (出典) 法人企業統計調査 (令和3年度)、内航海運業報告規則に基づく内航課調査 (令和3年度)

内航海運の現状と課題②

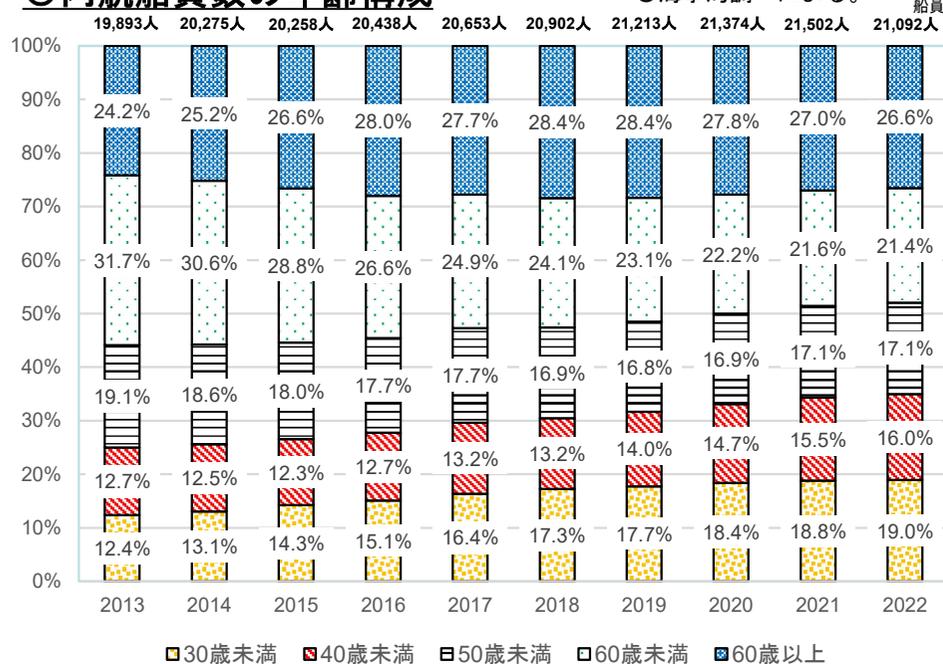
- 内航船員は50歳以上が約5割を占めているが、近年、若年船員が増加傾向。今後、**生産年齢人口の減少が見込まれており、船員の確保・育成と働き方改革により定着を図ることが課題。**
- また、内航海運は、**船齢14年以上の船舶が全体の7割**を占めている。

内航貨物船船員の現状

○内航船員数の年齢構成

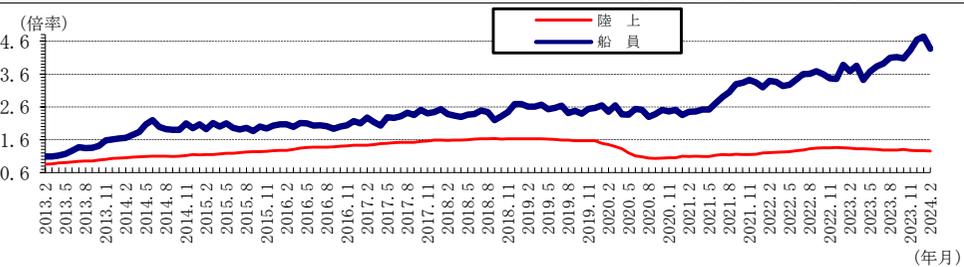
○海事局調べによる。

内航貨物船員総数

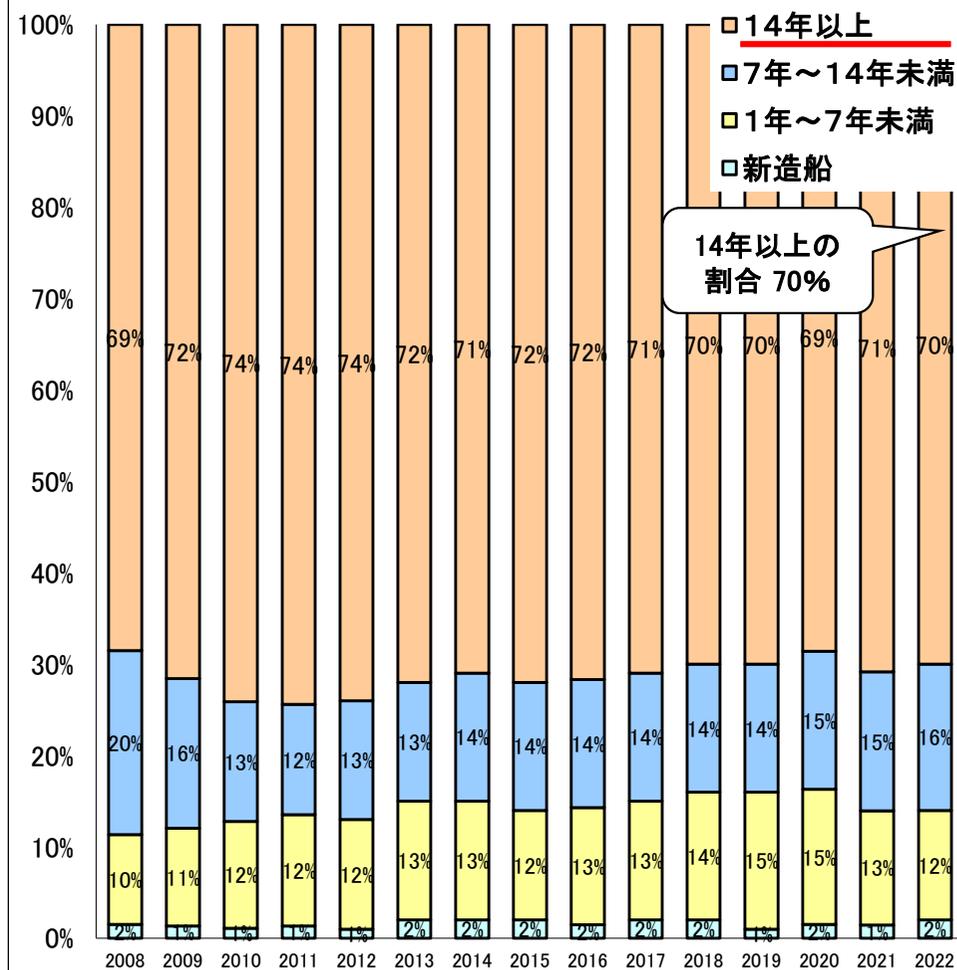


○船員の有効求人倍率の推移

○海事局調べによる。

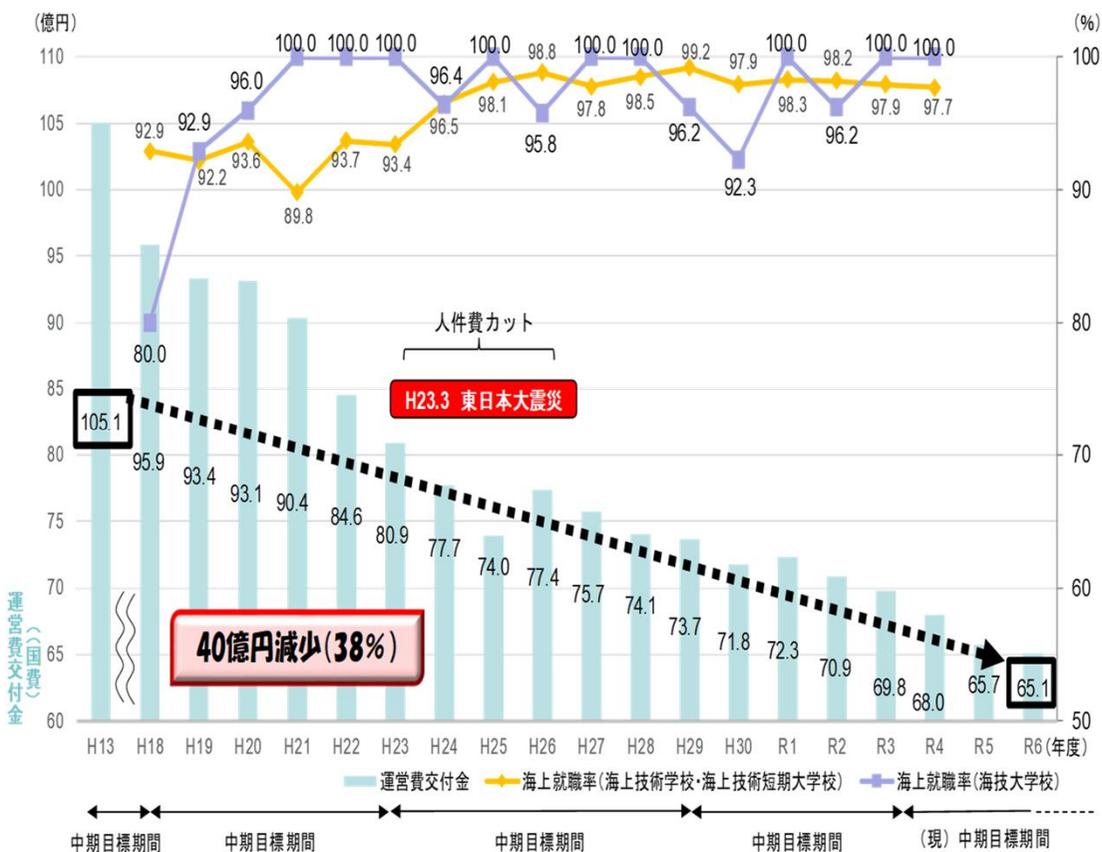


船齢構成の推移



高齢化の進行による社会保障費の増加等により我が国の財政は厳しい状況が続いているため、海技教育機構の運営費交付金も減少傾向が継続しているが、海技教育機構では経営努力により養成定員の増加及び海上就職率の維持・向上に努めている。

予算及び海上就職率の推移



養成定員の推移

入学年度	H13	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6
海上技術学校	小樽	30	30	募集停止	短大に移行		
	宮古	40					
	館山	40	40	40	40	40	40
	唐津	40	40	40	40	募集停止	短大に移行
	口之津	30	30	30	30	30	30
	沖縄	40					
海上技術短期大学校	小樽			40	40	40	40
	宮古		45	45	45	45	45
	清水	80	115	115	115	115	115
	波方	80	90	90	90	90	90
	唐津						45
定員合計	380	390	360	400	400	360	405

※1 ■ は、募集定員を拡大

※2 平成17年度に沖縄海上技術学校廃止、平成20年度に宮古海上技術学校を短大化し、宮古海上技術短期大学校を開校

※3 令和3年度に小樽海上技術学校を短大化し、小樽海上技術短期大学校を開校これに伴い、令和2年度に小樽海上技術学校の募集を停止

※4 令和6年度に唐津海上技術学校を短大化し、唐津海上技術短期大学校を開校これに伴い、令和5年度に唐津海上技術学校の募集を停止

※ 平成13年～17年 (独)海員学校、(独)海技大学校及び(独)航海訓練所
 平成18年～27年 (独)海技教育機構及び(独)航海訓練所
 平成28年～ (独)海技教育機構

今後の取組(内航海運業の取引環境改善・生産性向上(商慣習への対応))

背景・課題

○内航海運業の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あり、「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、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

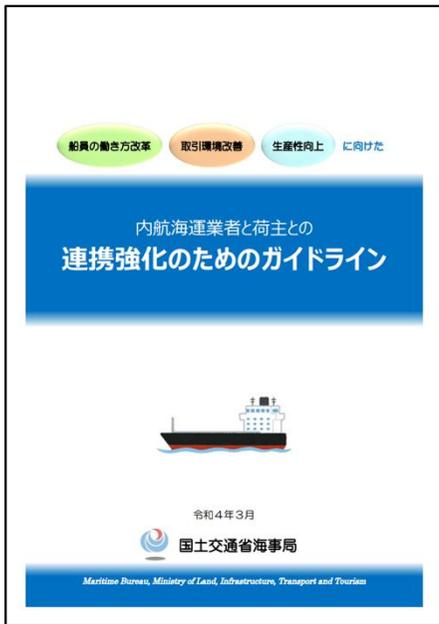
内航海運における商慣習の改善方策を検討するとともに、改善事例の業界全体への横展開を図るため、商慣習の改善事例の調査を行う。

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

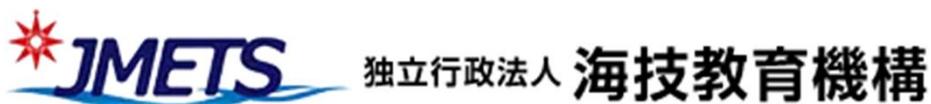
関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知することで、内航海運業界全体の商慣習見直しを促し、内航海運業の取引環境改善・生産性向上を図る。



今後の取組(船員の確保・育成)

船員の養成・雇用促進

船員の養成



- 船員を養成するための学校及び練習船を国土交通省所管の独立行政法人において設置・運営

船員の雇用促進

- 船員未経験の若年層を新たに船員として雇用する事業者を支援
- 船員1名当たり所要額を支援(船員計画雇用促進事業)

船員の労働環境の改善と定着率向上

船員の働き方改革

- 長時間労働の是正
 - 健康確保(産業医の導入等)
 - ハラスメント対策
- 関係法令の改正を実施済

若年層の現場等理解醸成

- 小・中・高校生への出前講座、現役船員との座談会、就業体験(インターンシップ)等を実施

DXの推進等

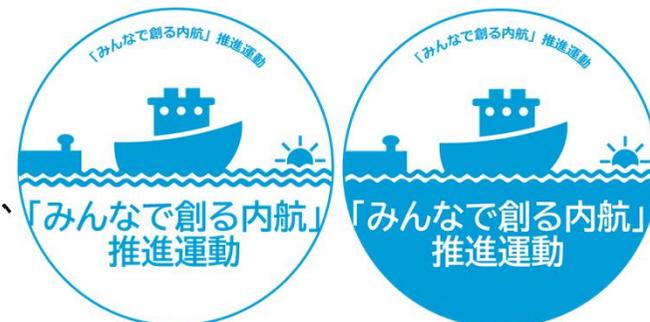
- 申請等の船員負担軽減のための海事DXの推進、洋上における通信環境の改善

今後の取組(「みんなで創る内航」推進運動)

○内航海運業の魅力を高め、内航海運業界への求職者を増やすためには、働き方改革、取引環境改善、生産性向上の取組を行う内航海運業者を情報発信し、求職者に訴求することが重要。

○このため、①これらの取組を積極的に行う内航海運業者の皆様が、取組を実施する旨の「自主宣言」を行い、②国土交通省ホームページ等で「自主宣言」を行った事業者を公表(当該事業者はマークの活用も可能)し、③求職者等が当該内航海運業者を確認できる仕組みを構築し、求職者への訴求力向上に加えて、業界全体の働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた機運醸成を図る。

○本取組は、内航海運業者、荷主、国土交通省等の関係者の連携によって創り上げていく必要があることから「みんなで創る内航」推進運動とし、今後実施予定。



<「みんなで創る内航」推進運動マーク>
2色構成でどちらも利用可能

「みんなで創る内航」推進運動

内航海運業者



①内航海運業者は以下の取組を行うことを国土交通省に対して「自主宣言」する。「自主宣言」を行った事業者はマークを活用可能。

- ・関係法令等の遵守
- ・働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた自主的な取組(例:配船の自動化等)

自主宣言

国土交通省



②「自主宣言」を行った内航海運業者を国土交通省HP等で公表する。



確認

求職者等

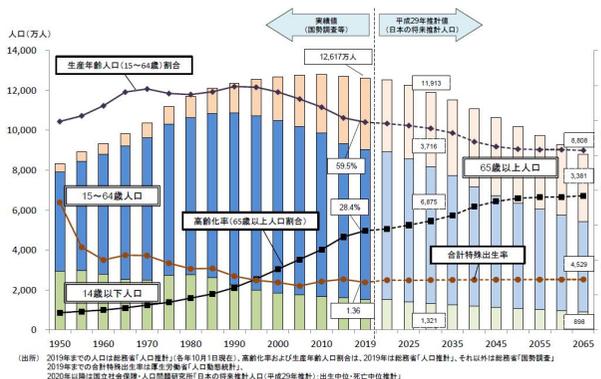


③求職者等は国土交通省HP等で「自主宣言」を行った内航海運業者の情報を確認出来る。

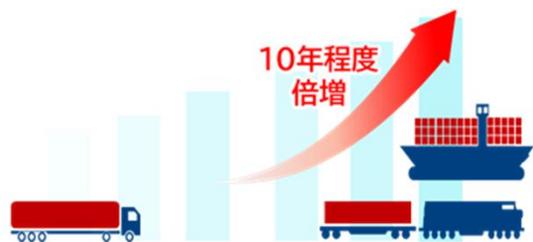
今後の取組(海技人材の確保のあり方に関する検討会 背景と論点)

検討背景

少子高齢化の進行と人口減少

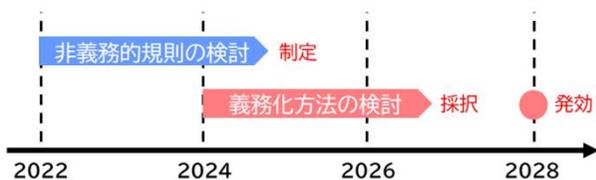


物流2024年問題への対応



新技術(自動運航等)への対応

IMOにおける自動運航船検討スケジュール



今後の海技人材確保のあり方を幅広く検討

検討会における論点

今後求められる海技人材の整理

LNG、アンモニア、水素等の新たな燃料や自動運航・遠隔監視等の新技術に対応可能な船員の確保・育成にどのように取り組むのか。

海技人材の確保

海技人材の確保につながる間口を拡大するための対策にどのように取り組むのか。

(例)自動運航技術の活用による船員負担の軽減、「船員の働き方改革2.0」の推進、船員職業安定制度の見直し、船員イメージの刷新

船員養成・機関のあり方

効果的かつ効率的な船員養成の実現にどのように取り組むのか。

(例)船員養成機関への入学希望者を増やすための取組み、関係機関の予算・人材不足への対応、JMETS・商船系大学・高専等との連携

人材確保のための荷主対策・財務基盤強化

中小事業者が大半を占める内航海運業界が適切に用船料等を収受できる環境整備にどのように取り組むのか。

(例)荷主との関係改善、荷主へのコストの転嫁、関係機関との連携

令和6年中の整理を目指して

「今後の海技人材確保に向けたビジョン」を官民一体となって検討

船舶の空き状況の見える化等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。また、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。

自主行動計画の作成

○令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリーの積載率公表

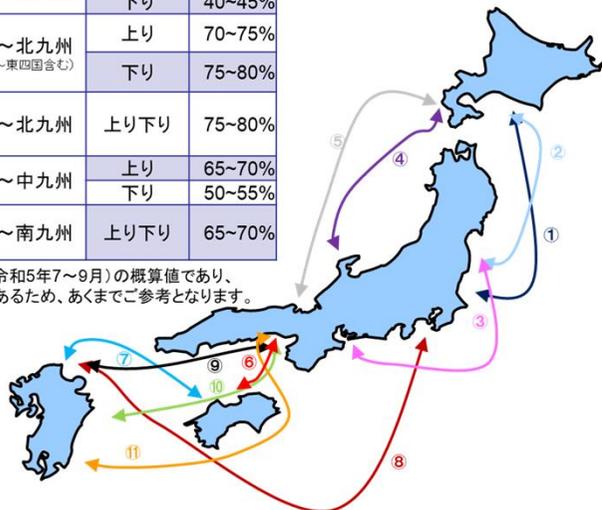
○令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

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	80～85%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	80～85%		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	70～75%
	下り	85～90%		下り	75～80%
③中 京～東東北	上り	75～80%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75～80%
	下り	80～85%		⑩阪 神～中九州	上り
④北 陸～北海道	上り	70～75%	下り		50～55%
	下り	70～75%	⑪阪 神～南九州	上り下り	65～70%
⑤阪 神～北海道	上り	60～65%			
	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7～9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。

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。



(トラクターヘッド)



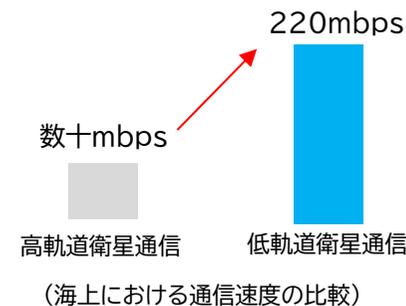
(シャーシ)

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するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



(船員労務管理システム)



内航カーボンニュートラルに向けた取組

- 地球温暖化対策計画に掲げられた**2030年度のCO₂排出削減目標の達成**（更なる省エネの追求）と我が国の**2050年カーボンニュートラルへの貢献**（先進的な取り組みの支援）に向けた取組

内航海運のCO₂排出削減目標 ※地球温暖化対策計画における目標

- ✓ 令和3年10月に改訂された地球温暖化対策計画における内航海運の**2030年度のCO₂排出削減目標**：**181万トン**（2013年度比で**約17%削減**、排出量1083万トン→902万トン）

2030年度目標達成のための更なる省エネの取組

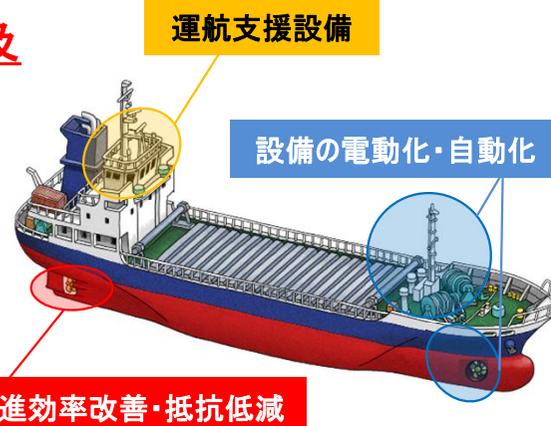
- ✓ **更なる省エネを追求した船舶※の開発・普及**

※ 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

- ✓ **バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO₂の取組**

- ✓ 荷主等に省エネ船の選択を促す**燃費性能の見える化※**の更なる活用を促進

※ 内航船省エネルギー格付制度
国土交通省が内航船の省エネ・省CO₂性能を評価する制度。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、荷主が、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換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



更なる省エネを追求した船舶イメージ（連携型省エネ船）



ロゴマーク(格付制度)

2050年に向けた先進的な取組

- ✓ **LNG燃料船、水素FC※船、バッテリー船等の実証・導入**
- ✓ 水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証



水素FC船の開発・実証事業イメージ

今後の取組(安定・効率輸送協議会及び部会)

○ 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ため、安定・効率輸送協議会や、本協議会の下に設置された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)を本年度も開催。

名称		安定・効率輸送協議会
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 石油連盟 石油化学工業協会
	内航海運	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 経済産業省製造産業局金属課(オブザーバー) 経済産業省製造産業局素材産業課(オブザーバー) 資源エネルギー庁資源・燃料部石油精製備蓄課(オブザーバー)

名称		安定・効率輸送協議会 ＜鉄鋼部会＞	安定・効率輸送協議会 ＜石油製品部会＞	安定・効率輸送協議会 ＜石油化学製品部会＞
構成員	荷主	日本鉄鋼連盟 製品物流小委員会メンバー	石油連盟海運専門委員会メンバー	石油化学工業協会 内航ケミカル船WGメンバー
	内航海運	・内航大型船輸送海運組合 ・全国海運組合連合会 ・全国内航輸送海運組合 ・全日本内航船主海運組合	全国内航タンカー海運組合	全国内航タンカー海運組合
	行政	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 金属課(オブザーバー)	国土交通省海事局内航課 資源エネルギー庁資源・燃料部 石油精製備蓄課(オブザーバー)	国土交通省海事局内航課 経済産業省製造産業局 素材産業課(オブザーバー)

- 被災地をはじめとした関係者のニーズの摺り合わせ等も行いながら、民間船舶による物資等の海上輸送支援を実施。
- あわせて、長距離フェリー等による緊急車両や物資等の広域輸送も実施。
- また、被災者の生活・生業の再建に伴う物資・資機材等の輸送需要に対して、海上輸送の活用も検討いただけるよう、「令和6年能登半島地震に係る海上輸送窓口」を設置。

<民間船舶による海上輸送事例>

①(公財)日本財団による、和幸船舶(株)のRORO船「フェリー栗国」を活用した物資輸送

輪島港(1/10,17,18,2/7)、珠洲飯田港(1/11,14,19)に入港。

発電機や灯油、軽油、シャワールーム等の支援物資を輪島市及び珠洲市に輸送



輪島港に支援物資を積み下ろす(1/10) 飯田港に支援物資を積み降ろす(1/14) 珠洲市に設置された水循環式シャワー室及び手洗い場(1/14)

②コーウン・マリン(株)(荷主(東ソー(株))、オペ(東ソー物流(株)))の「東駿丸」を活用した物資輸送

七尾港(1/12)に入港。

水や保存食等の支援物資を七尾市に輸送。



七尾港への着岸の様子

積み下ろしの様子

③(株)田中建材による、新川内航海運(協)の「第十二神徳丸」を活用した物資輸送

珠洲飯田港(1/31~)に入港。

道路用資材・仮設住宅資材を輸送。



第十二神徳丸

