

内航海運における船腹需給対策

令和2年2月21日(金)

国土交通省海事局

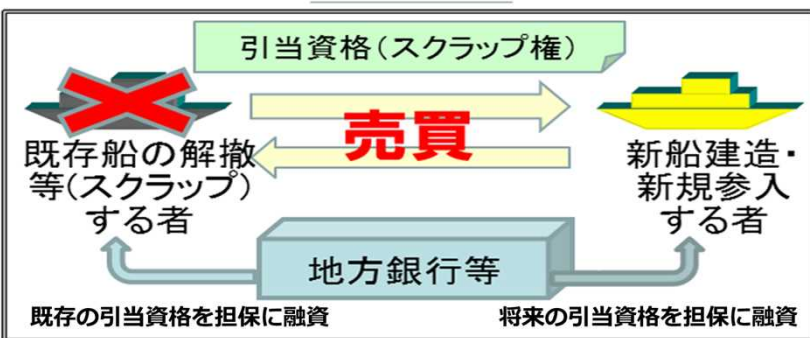
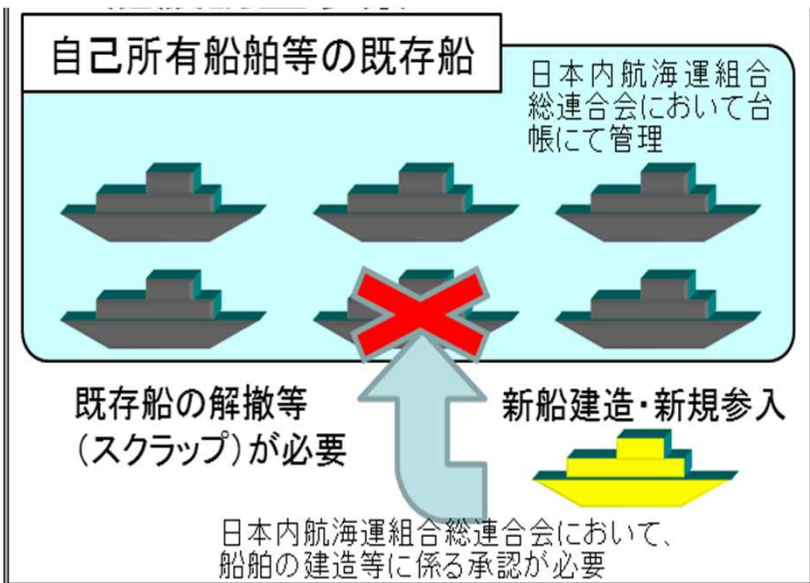
1. 船腹調整事業・内航海運暫定措置 事業について

1-1 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が、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、貨物船が船腹過剰状態に陥り、過当競争による事業者の経営環境悪化を招く。
- このため、船腹の需給調整を行い船腹過剰状態を解消し、過当競争からの脱却を図るため、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式による「船腹調整事業」を開始。

船腹調整事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5号により内航総連が実施、同法第12条により運輸大臣が調整規程を認可。)



- ◆ 内航海運事業者は、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資格が、「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。

1-2 内航海運暫定措置事業導入の契機

主な規制緩和の流れ

■ 規制緩和推進計画（平成7年3月、閣議決定）

→ 個別法による独占禁止法の適用除外カルテル等制度については、平成10年度末までに原則廃止する観点から見直しを行い、平成7年度末までに具体的結論を得る。また、その他の適用除外カルテル等制度についても、引き続き必要な検討を行う。

■ 内航海運船腹調整事業を解消するための方策について（平成10年3月 海運造船合理化審議会答申）

→ 内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在実施されている船腹調整事業を解消すべきであると結論。

■ 規制緩和推進3か年計画（平成10年3月 閣議決定）

→ 各種参入規制を緩和・撤廃、国際的整合化等の方向で見直しを行う。その際、外国事業社・外国製品等我が国市場への参入阻害要素の除去という観点を重視する。特に、需給調整規制については、撤廃の方向で見直すとともに、設備規制、料金規制などについても見直しを行う。

規制緩和推進3か年計画（平成10年3月31日閣議決定） 抜粋

分野別措置事項

5 運輸関係

（5）海上輸送事業等

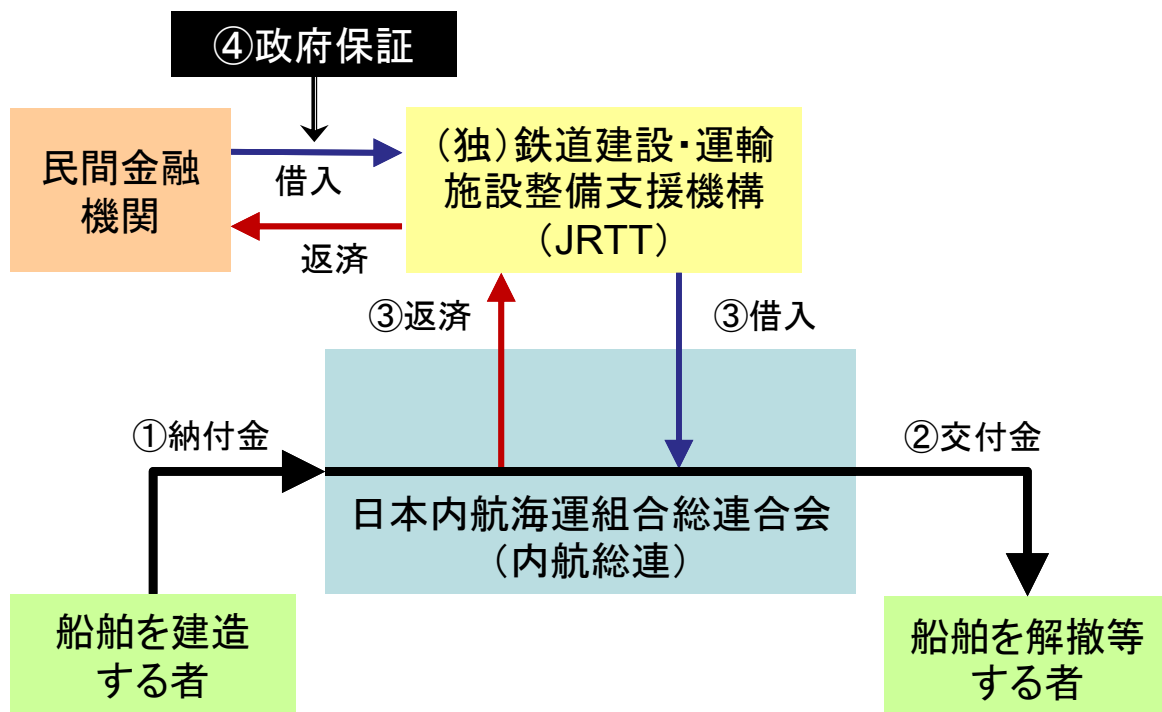
事項名	内航海運業における船腹調整制度及び運賃協定
措置内容	(a) 内航海運業における船腹調整事業については、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の 内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整事業を解消 する。 (b) 内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定を廃止する。
実施予定時期	平成10年度早期

1-3 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 収支相償った時点で本事業は終了。
※なお、交付金交付事業は、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全てなくなり終了。

1-4 船舶建造時に必要な建造等納付金のイメージ

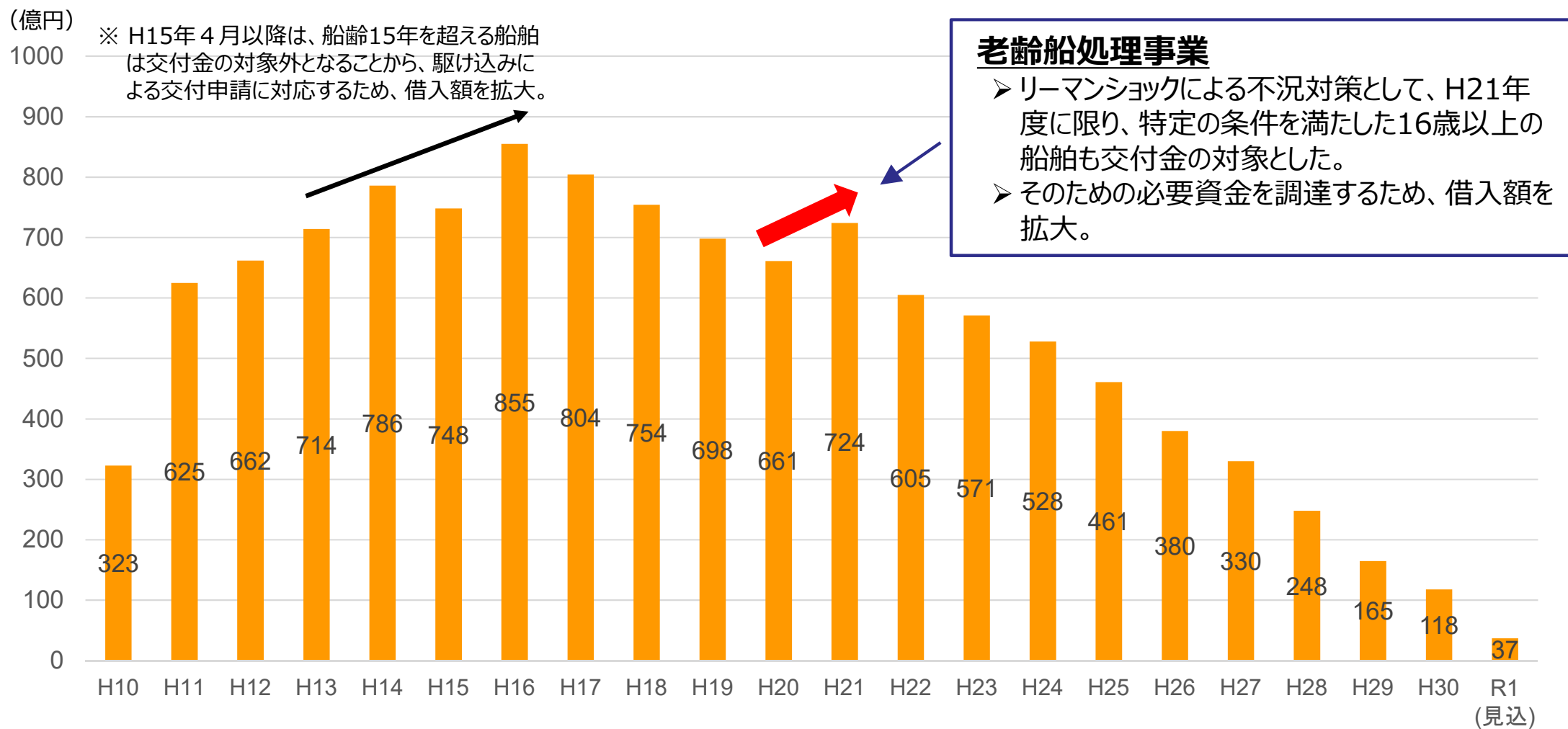
新造船		認定条件	建造等納付金の額(令和元年度の例) ＜新造船の納付金単価 × 対象トン数＞
船種	G/T、D/W		
一般貨物船 	499 G/T 1,600 D/W	なし	$30,000 \text{ 円} \times 1,600 \text{ D/W}$ = 4,800 万円
油送船 	499 G/T 1,200 m ³	なし	$24,000 \text{ 円} \times 1,200 \text{ m}^3$ = 2,880 万円
特殊貨物船 (石材・砂・砂利専用船) 	499 G/T 1,600 D/W	【構造】 ガット又は吸込 【積荷】 石材、砂、砂利	$26,400 \text{ 円} \times 1,600 \text{ D/W}$ = 4,224 万円

※いずれも代替船がある場合の納付金の額である。

1-5 内航海運暫定措置事業の年度末借入金残高の推移

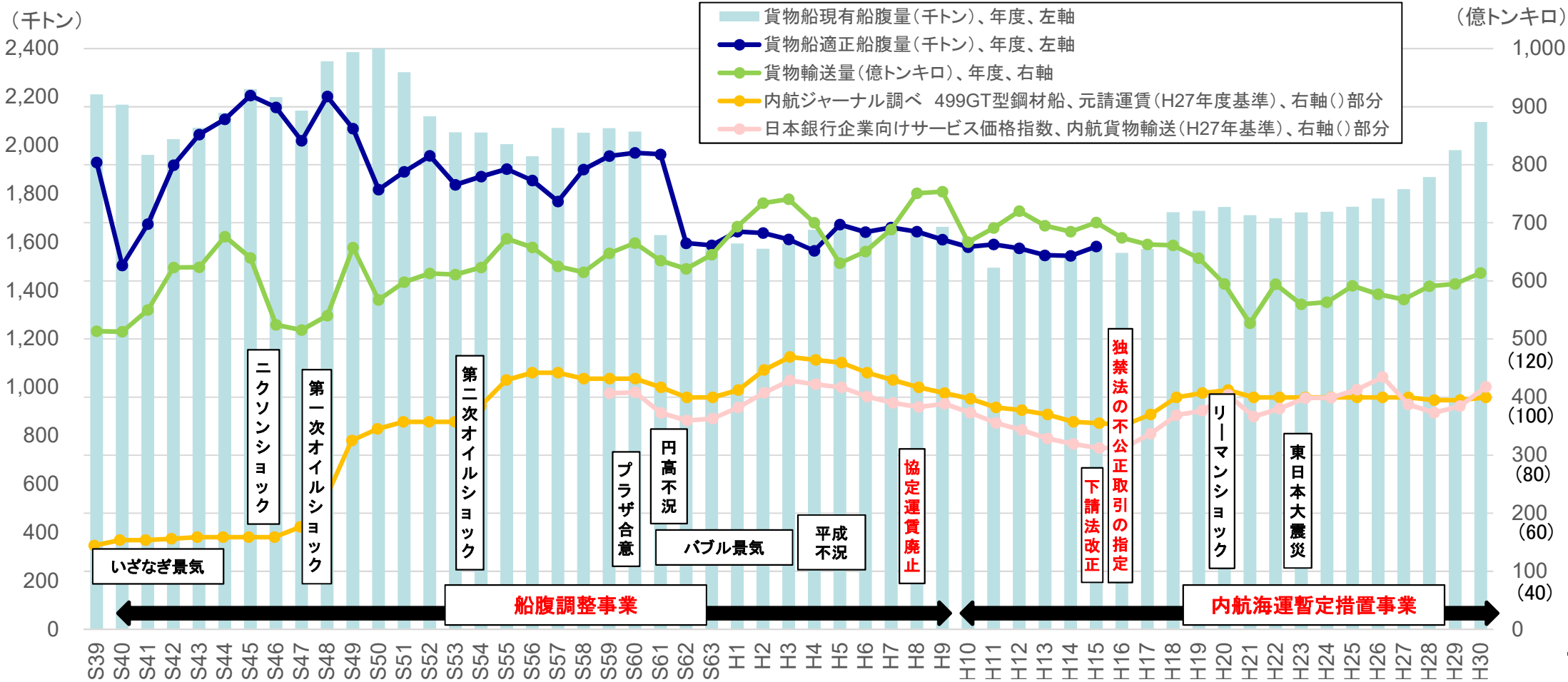
内航海運暫定措置事業の収支実績と今後の資金管理計画（平成31年3月公表）より

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1 見込
年度末借入残高	323	625	662	714	786	748	855	804	754	698	661	724	605	571	528	461	380	330	248	165	118	37



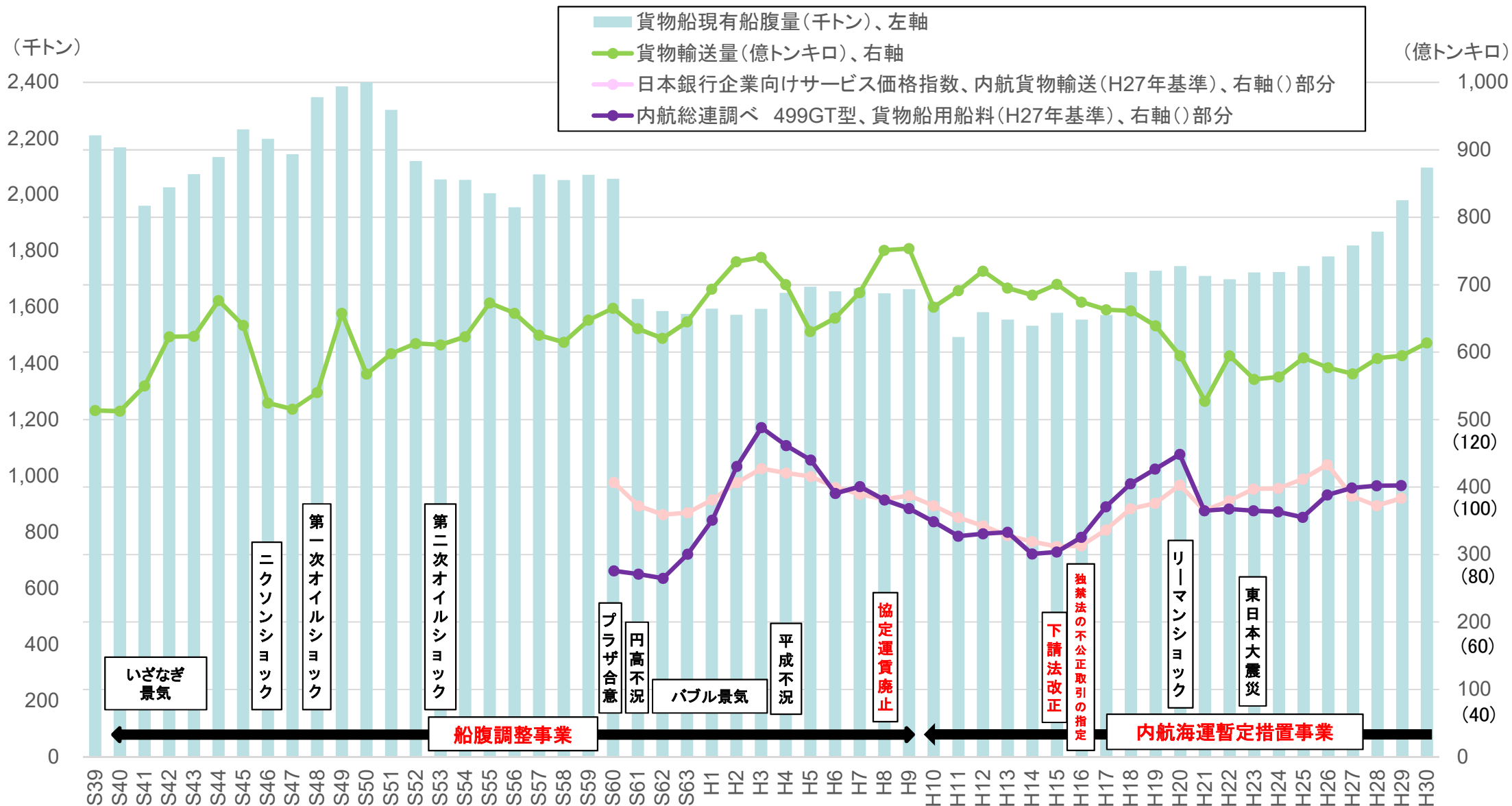
1-6 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(貨物船)

- 昭和60年頃までは、過剰な船腹量(現有船腹量>適正船腹量)の増大・縮小の繰り返し。解撤・建造サイクル(約15年)を通じ、数年をかけて過剰な船腹量を縮減。船腹調整事業がこれを担い、一定の需給引き締めにも効果を発揮。
- バブル期は、船腹量引き締め後に到来し、輸送量増加。外航船を臨時に内航に活用して対応。船舶建造には一定の時間を要するため、バブル期に建造に着手した内航船の多くがバブル後に投入され、船腹量が増加。
- 暫定措置事業では、交付金単価の逡減や交付対象を船齢15年以下の船舶に限定することにより、初期に解撤等が進む。近年は、モーダルシフトの追い風を受けて、RORO船等の大型船が増加、暫定措置事業継続中だが船腹量は増加傾向。
- 運賃水準は、バブル期までは上昇傾向にあったが、バブル後は一転して下降、平成16年に上昇に転じるものの、リーマンショックを経て以後は横ばいで推移。



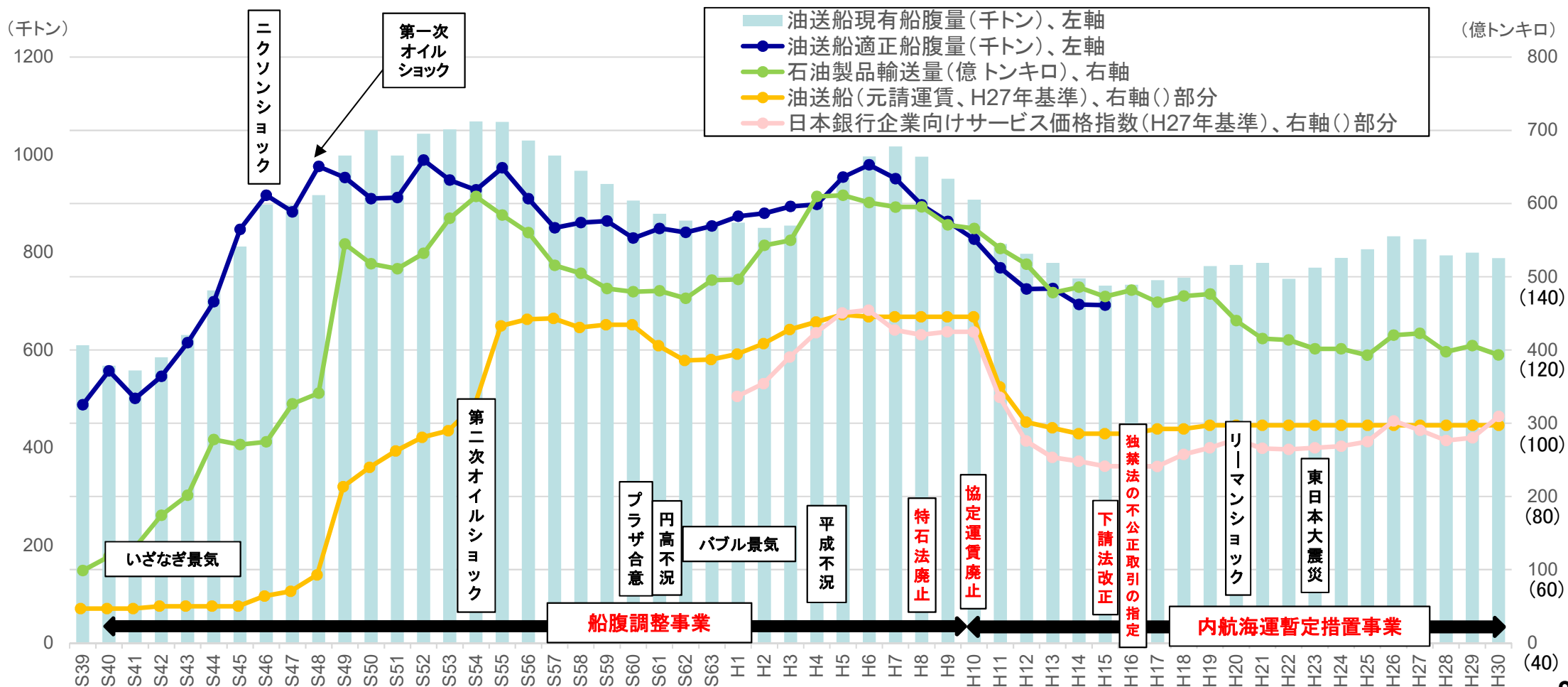
1-7 貨物船の元請運賃及び用船料の推移

■ 元請運賃と用船料は、ともに基本年1回見直されることもあり、両者の推移に大きな乖離はみられない。



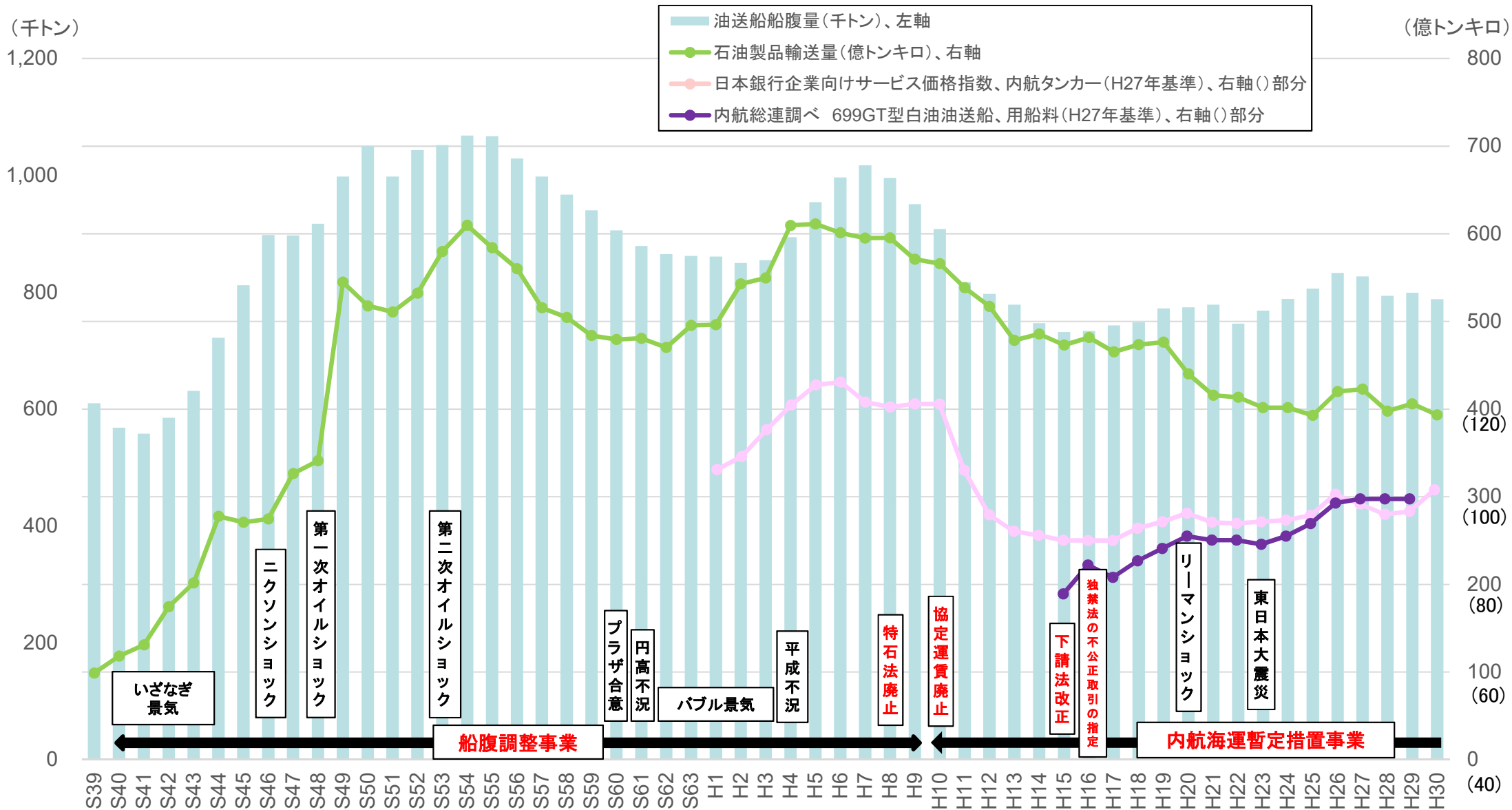
1-8 船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(油送船)

- 石炭⇒石油のエネルギー構造変化に伴い、輸送量と相俟って船腹量も増加。オイルショック後は船腹過剰に陥るが、昭和の終わりに解消。バブル後は元売各社間の物流連携強化による輸送量の減少により再び船腹過剰となった。輸送量と船腹量との間には概ね相関関係が見られ、船腹調整は需給を調整する機能を果たしていた。
- 暫定措置事業開始直後の平成11年に船腹量が一層の落ち込みを見せるも、東日本大震災の影響により火力発電向けの重油等の輸送需要が増加したことにより船腹量が増加。
- 運賃水準は、輸送量の伸びも受けて平成9年までは全体的に上昇傾向だが、特石法や協定運賃の廃止を契機に大きく下降し、その後は横ばいで推移。



1-9 油送船の元請運賃及び用船料の推移

■ 元請運賃と用船料は、ともに基本年1回見直されることもあり、両者の推移に大きな乖離はみられない。



(出典一覧)

船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(貨物船)

- ※現有船腹量:海事局調べ。(S40年度にセメント専用船、S52年度に自動車専用船、S62年度に土・砂利・石材専用船が別個の船種として分離。)
- ※適正船腹量:内航海運業法に基づき、内航海運の用に供される船舶について、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えること等を目的として、運輸大臣が毎年度海運造船合理化審議会の意見を聴いて策定する当該年度以降5年間の適正な船腹量。H15年に廃止。
- ※貨物輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「鉄鋼」、「金属鉱」、「砂利・砂・石材」、「機械」、「石炭製品」、「紙・パルプ」、「繊維工業品」、「食料工業品」、「日用品」、「その他の製造工業品」、「特殊品」の合計輸送量。ただし、S52年度から「機械」、S62年度から「機械」・「砂利・砂・石材」の輸送量を除く。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27基準))」を参照。「内航貨物輸送」データを使用。

船腹量、輸送量及び運賃水準の推移(油送船)

- ※現有船腹量:海事局調べ。
- ※適正船腹量:内航海運業法に基づき、内航海運の用に供される船舶について、内航海運事業者に船舶建造の中長期的な指針を与えること等を目的として、運輸大臣が毎年度海運造船合理化審議会の意見を聴いて策定する当該年度以降5年間の適正な船腹量。H15年に廃止。
- ※石油製品輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「石油製品(小計)」データを使用。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航タンカー」データを使用。

貨物船の元請運賃及び用船料の推移

- ※貨物船船腹量:海事局調べ。(S40年度にセメント専用船、S52年度に自動車専用船、S62年度に土・砂利・石材専用船が別個の船種として分離。)
- ※貨物輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「鉄鋼」、「金属鉱」、「砂利・砂・石材」、「機械」、「石炭製品」、「紙・パルプ」、「繊維工業品」、「食料工業品」、「日用品」、「その他の製造工業品」、「特殊品」の合計輸送量。ただし、S52年度から「機械」、S62年度から「機械」・「砂利・砂・石材」の輸送量を除く。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航貨物輸送」データを使用。
- ※内航総連調べ:日本内航海運組合総連合会「定期用船料調査 集計結果」等を参照。499GT(1301~1850DW)データを使用。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。

油送船の元請運賃及び用船料の推移

- ※油送船船腹量:海事局調べ。
- ※石油製品輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「石油製品(小計)」データを使用。
- ※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。
- ※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航タンカー」データを使用。
- ※699GT型白油油送船用船料:日本内航海運組合総連合会/運賃・用船料委員会/実態調査WG「内航タンカー定期用船料調査結果」の白油油送船2000kl積のデータを使用。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度の運賃を100として計算。

1-10 内航海運暫定措置事業の評価

【参考】船腹調整事業

- 船腹過剰を基調とする状況下において、解撤・建造サイクルを通じて船腹量を調整、全般に一定の需給引き締め効果があった。
- また、平成のバブル期までは全体的に運賃水準は増加傾向にあり、船腹量減少による需給の引き締めも相まって一定の過当競争の改善が図られた。
- 一方、意欲的な事業者による事業規模拡大や新規参入が制限され、内航海運業界の構造改善の支障となってきたとの指摘もある。

内航海運暫定措置事業

- 船舶を解撤等する者に交付金を交付することにより、無価値化した引当資格の精算機能を担い、平成27年度に引当資格を有していた対象船舶が消滅。

⇒ **船腹調整事業の解消による経済的影響を考慮したソフトランディング策としての主目的は達成**

- その他、暫定措置事業及びその事業期間の評価として、

➤ 船腹量の引き締め

- ・ 交付金単価の逡減、及び平成15年以降は交付金対象を船齢15年以下に限定することで、本事業導入初期において船舶の解撤等が進み船腹量が減少。
- ・ 本事業導入後の新造船には引当資格がなく交付金対象ともしなかったため、投機的な船舶建造を抑制。(P.20)

➤ 船舶の大型化・近代化

- ・ 納付金のみで建造が可能となり、さらに近年の納付金単価逡減もあって船舶建造の自由度が高まり、大型船を建造しやすくなったことで暫定措置事業継続中も船舶の大型化が進展。
- ・ 導入初期に交付金対象から老齢船を除くことでその解撤促進を図ったが、当時の景況下で代替建造を行えなかったオーナーも存在し、老齢船の解撤が十分に進まなかった。さらに、輸送量減少により新造隻数も暫定事業前の半数にとどまり、逆に船舶の高齢化が進んだ。

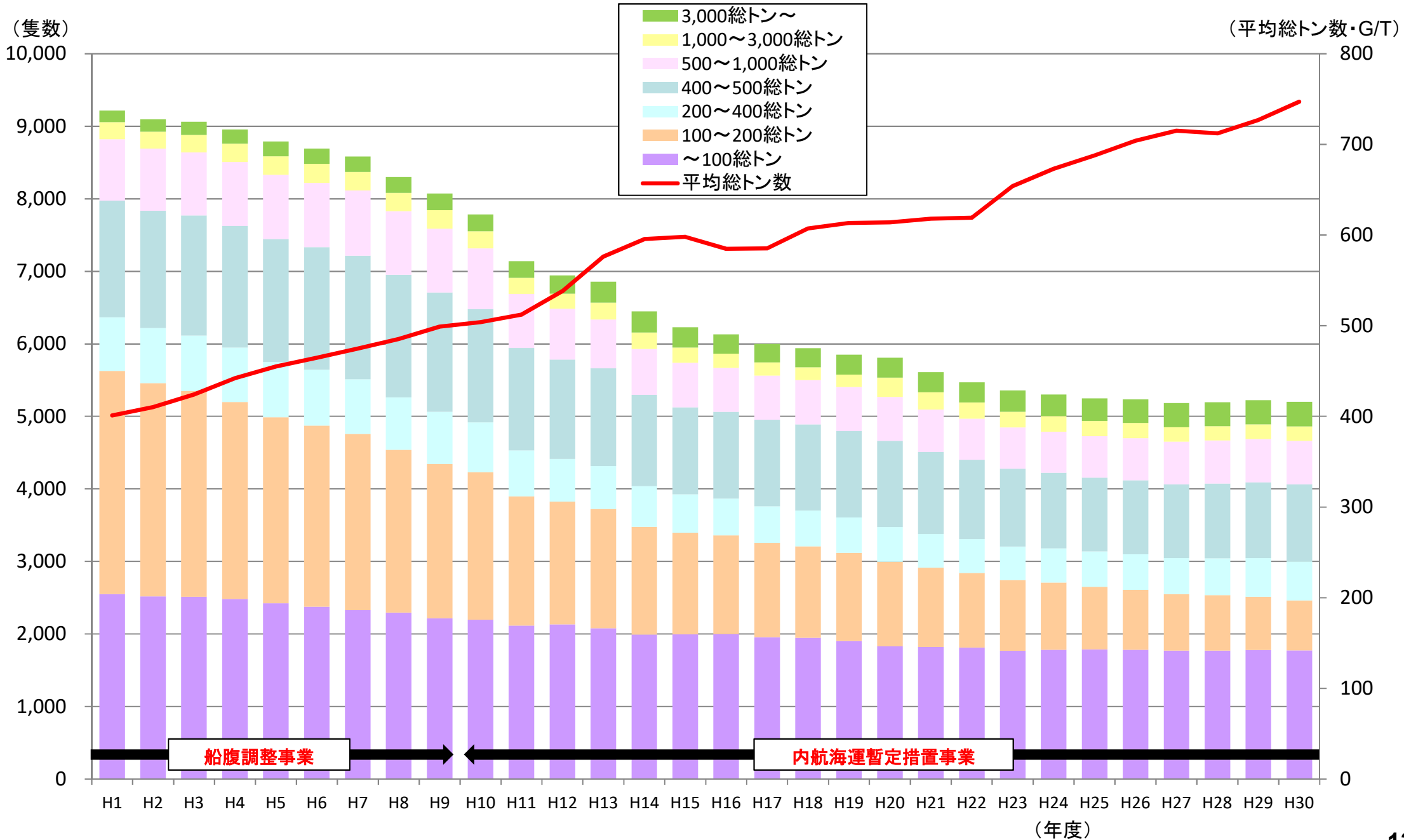
➤ 円滑な市場からの撤退の確保

- ・ 交付金が貴重な転廃業資金となって事業者（特にオーナー）数が減少。(P.21)

※ 平成の30年間で事業者数は半数以下となったが、荷主も経営統合が進んでおり、内航海運業における事業基盤強化は道半ばとの声あり。

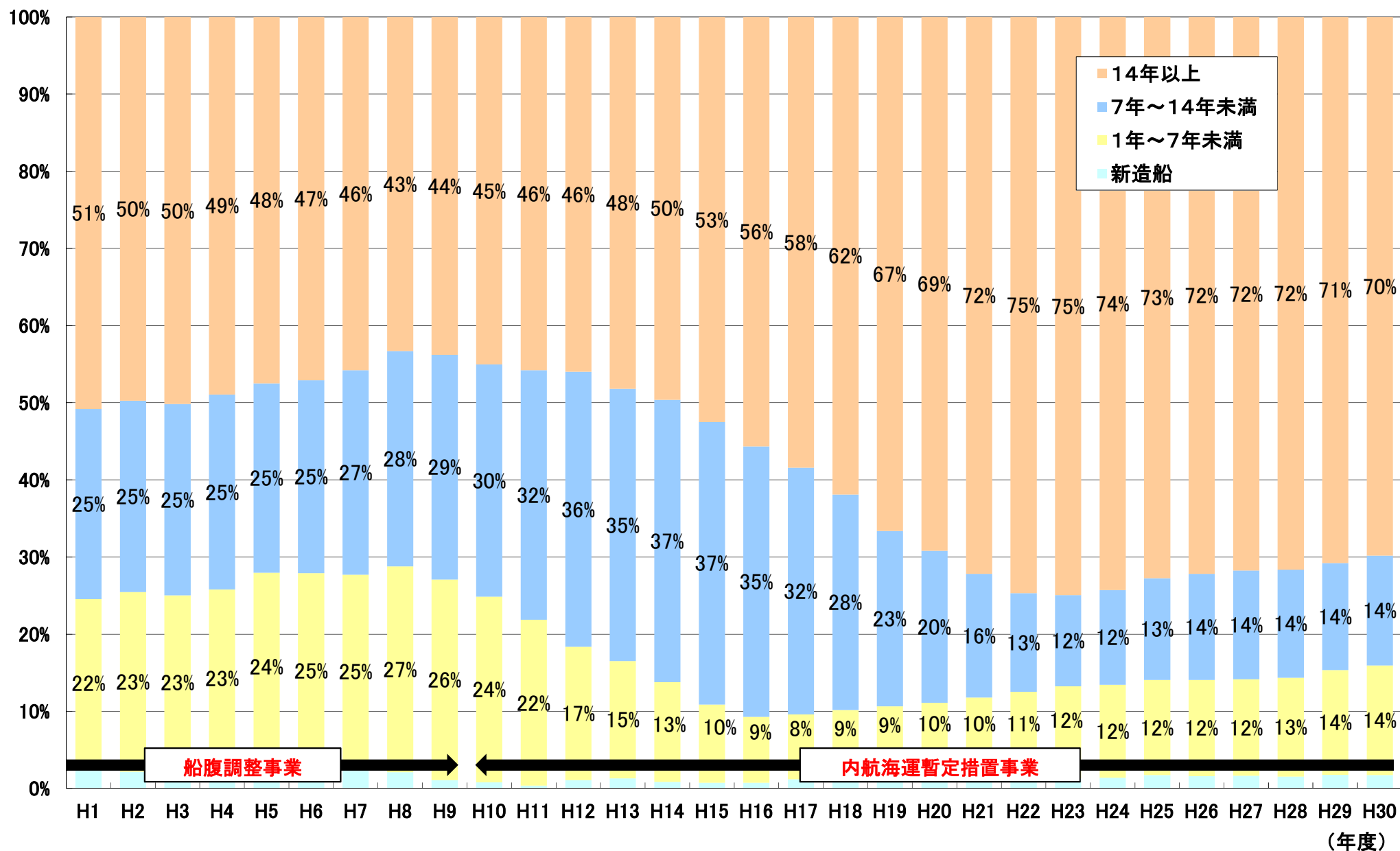
(参考①) 内航船の船型別隻数及び平均総トン数の推移

(第12回基本政策部会資料を基に作成)



(参考②) 内航船の船齢構成(隻数ベース)の推移

(第9回基本政策部会資料を基に作成)



2. 今後の需給見通し

2-1 輸送需要の見通し

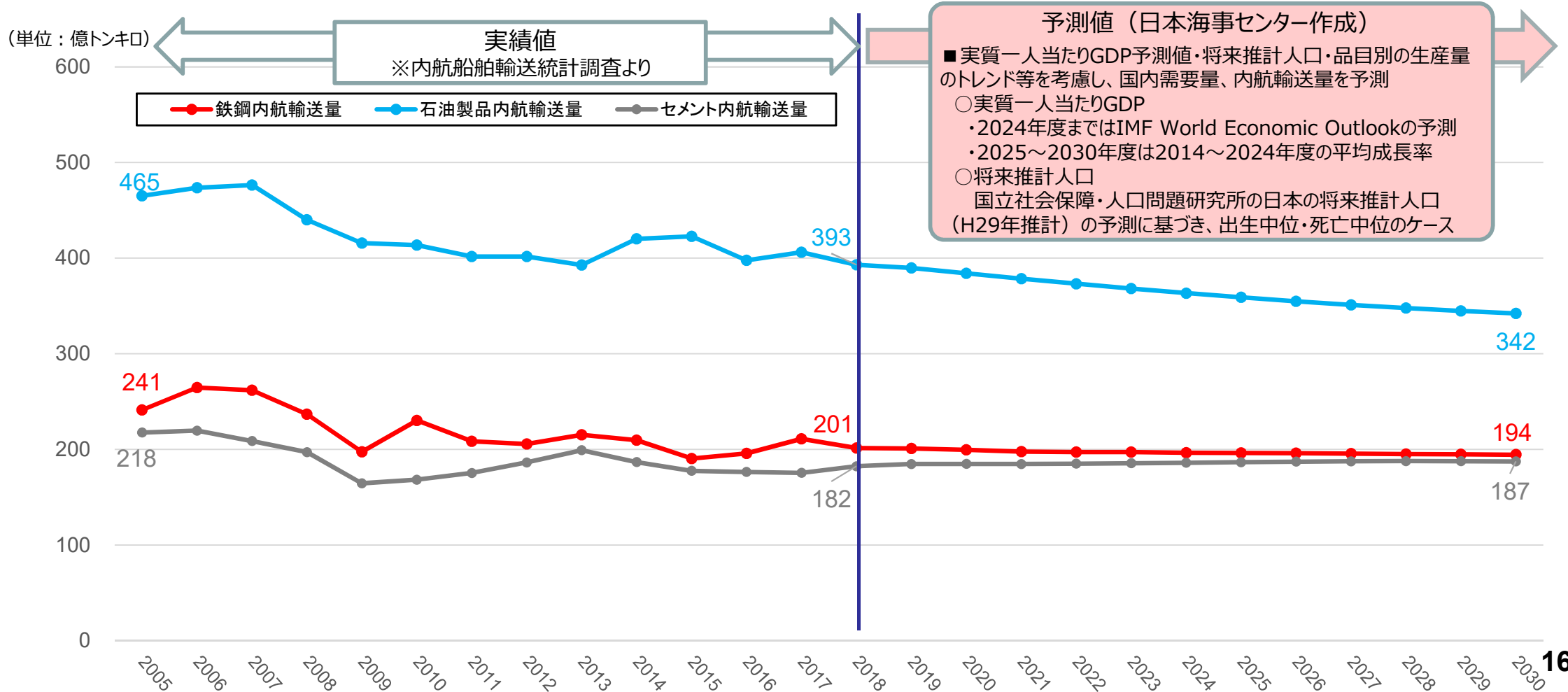
2-2~7 供給サイドの見通し(船舶、船員、内航海運事業者)

2-8 その他

2-1 【需要】主な品目別内航輸送量(トンキロベース)の将来予測

品目	加味する要素
鉄鋼	国内高炉等の統廃合
石油製品 (黒油、白油、その他油類)	国内精製所等の統廃合 環境技術・対策の進展
セメント	人口減少等に伴う工事 需要等の減少

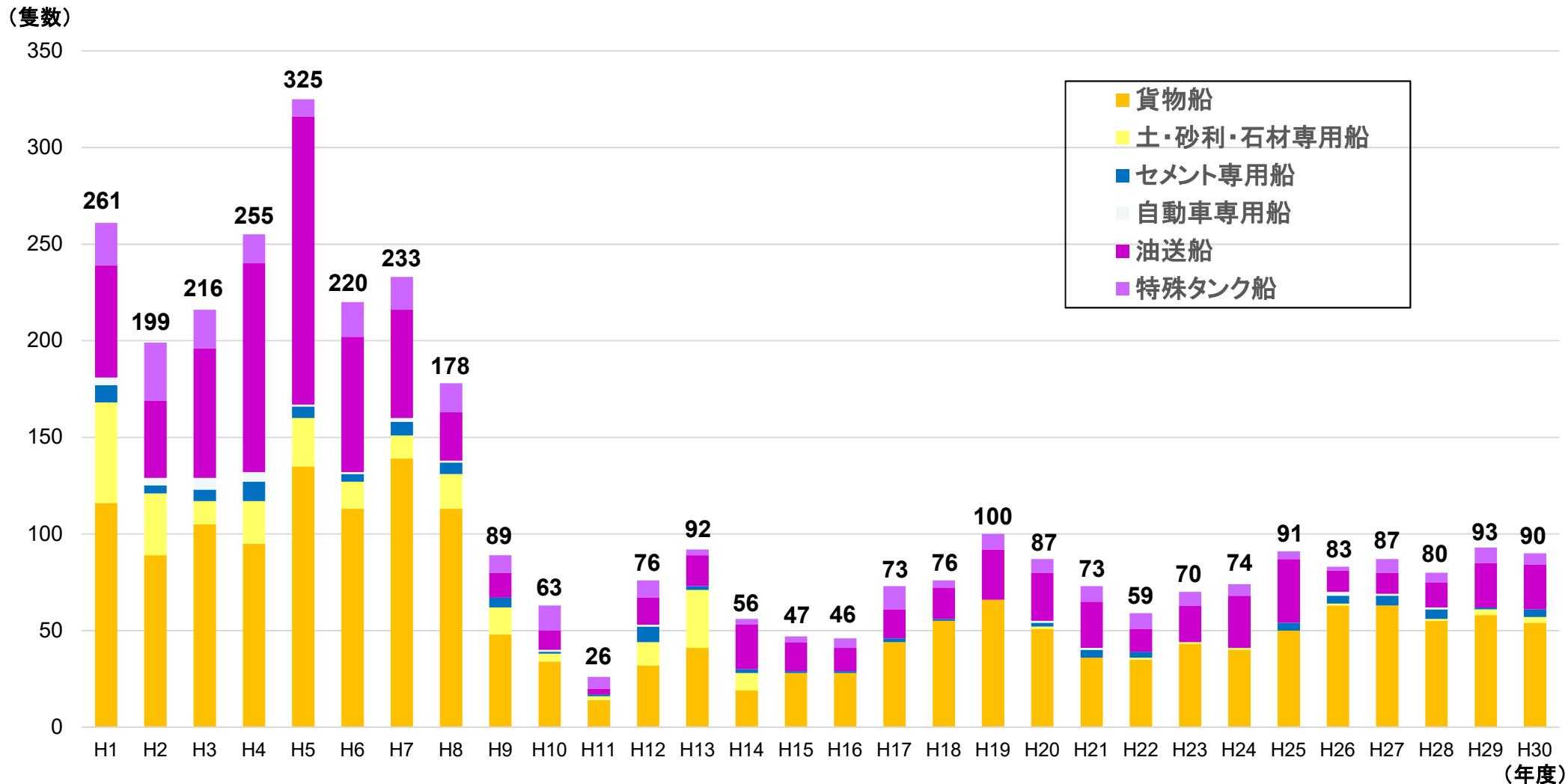
- 推計人口の減少や環境技術の進展等に伴い、産業基礎物資の国内需要は減少の見込み
- 需要量減に伴う生産拠点の統廃合等に伴い、生産量（＝輸送数量）は減少の見込み
- 一方で、生産量の減少による小ロットの輸送の増加や、拠点間の輸送距離の延長により、生産量当たりの内航輸送は増加する可能性（輸送に手間が掛かる）
→品目によるものの、**トンキロベースでの内航輸送量については、横ばい、ないし緩やかに減少する可能性**



2-2 【供給】内航船の新造隻数の推移

(第9回基本政策部会資料より)

■ バブル景気の影響を受けた時期(平成元年～8年度)は、毎年度200隻を超える新造船が建造されていたが、直近10年間は、概ね70～90隻の範囲内で推移



○国土交通省海事局内航課資料より作成

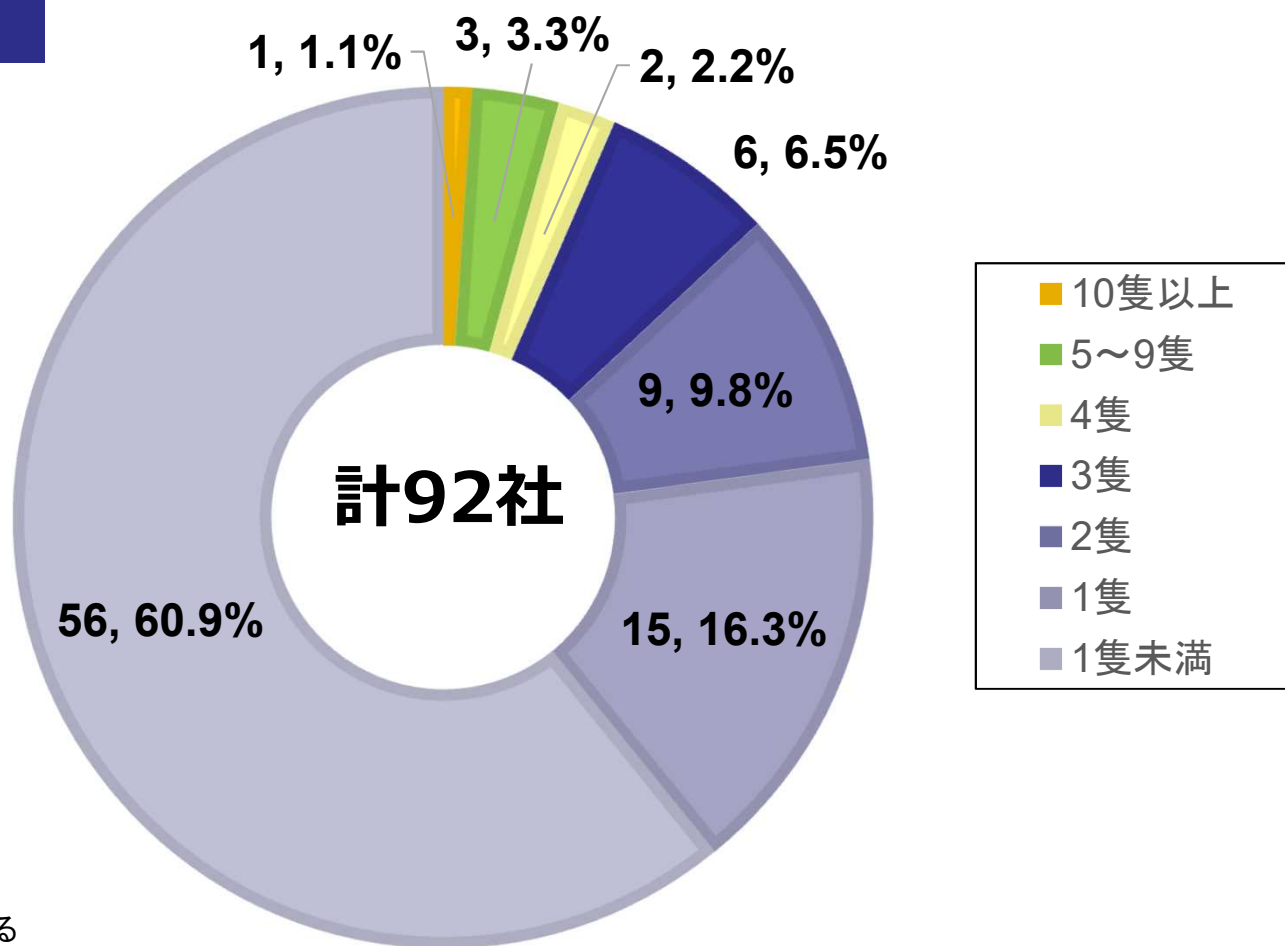
○ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

2-3 【供給】内航船の建造実績がある造船所の建造状況

- 平成21～30年度の10年間で、内航船*の建造実績のある造船所は92社。
- そのうち、10年間を通じてコンスタントに内航船*を建造している(年間平均建造隻数が1隻以上)造船所は40%弱(36社)。
- これらの造船所が、近年と同じペースで建造すると仮定した場合、内航船*の年間建造隻数は100隻弱に留まるところ。
- 平成20年に内航総連が実施した「内航船舶建造に関する実態調査」では、造船所へのアンケート結果に基づき、今後5年間の内航船の建造量を年平均100隻程度と予測しているところ。

※暫定措置事業の対象外の船舶(セメント運搬船、特殊タンク船等)を除く

年間平均建造隻数別造船所数の割合



※ 同じペースで建造すると仮定した場合の年間建造隻数(推計)

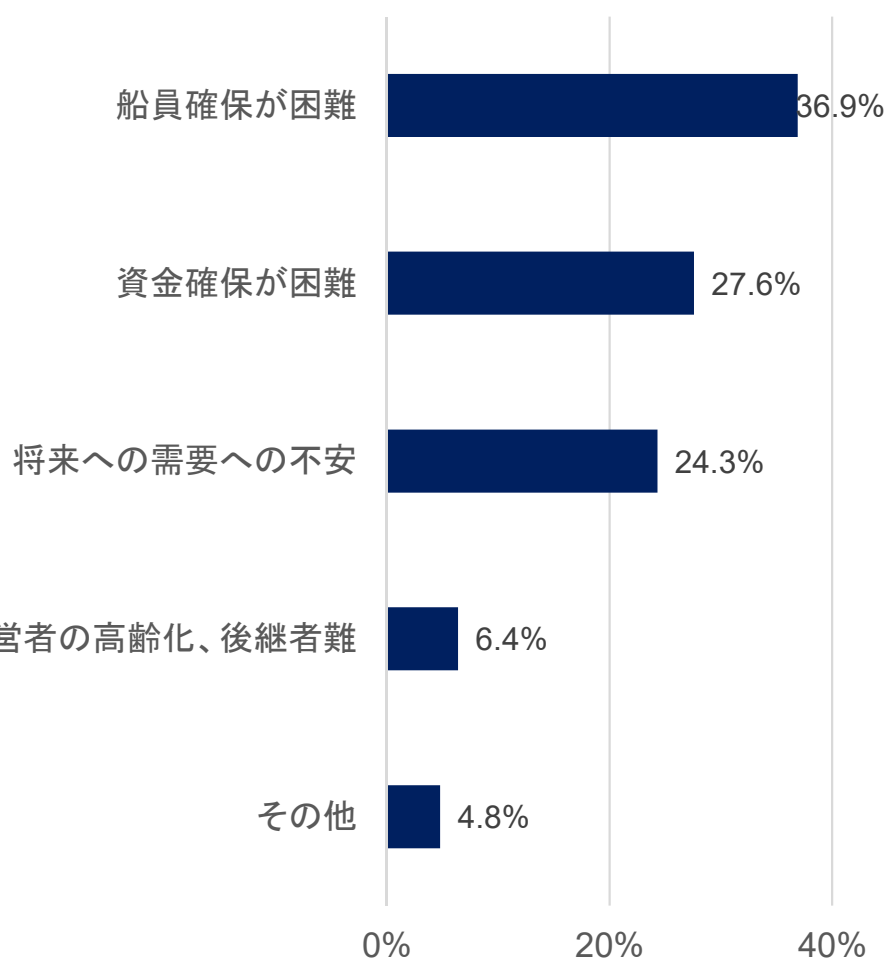
10隻以上	1社 × 10隻 = 10隻
5～9隻	3社 × 9隻 = 27隻
4隻	2社 × 4隻 = 8隻
3隻	6社 × 3隻 = 18隻
2隻	9社 × 2隻 = 18隻
1隻	15社 × 1隻 = 15隻
計	96隻

※上記に加え、暫定措置事業の対象外の船舶(セメント運搬船、特殊タンク船等)が年間数隻建造される

2-4 【供給】船員確保と船舶建造との関係

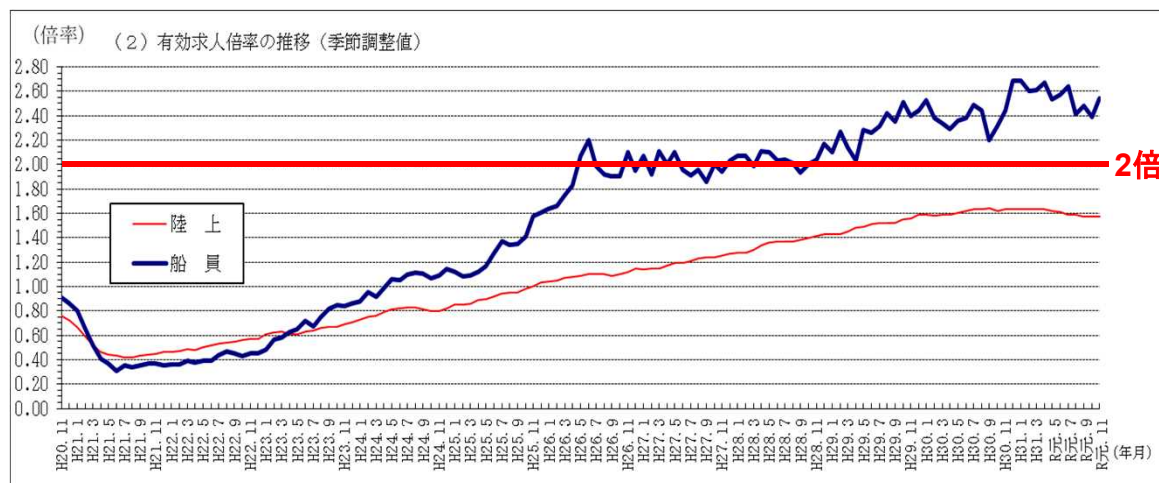
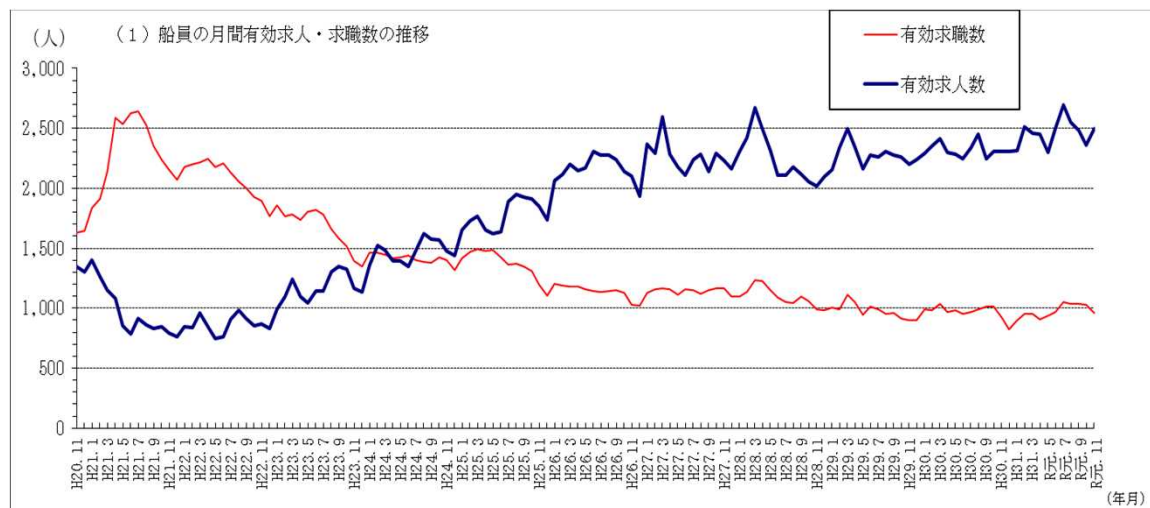
- 平成28年に実施した「内航海運事業実態調査」では、船舶建造を行う場合の課題として、約4割の事業者が「船員確保が困難」を挙げている。
- 船員の有効求人倍率は、近年2倍を上回る状況が続いており、人手の確保が容易ではないことがうかがえる。

代替建造を行う場合の課題



出典：内航海運事業実態調査（平成28年実施）結果より

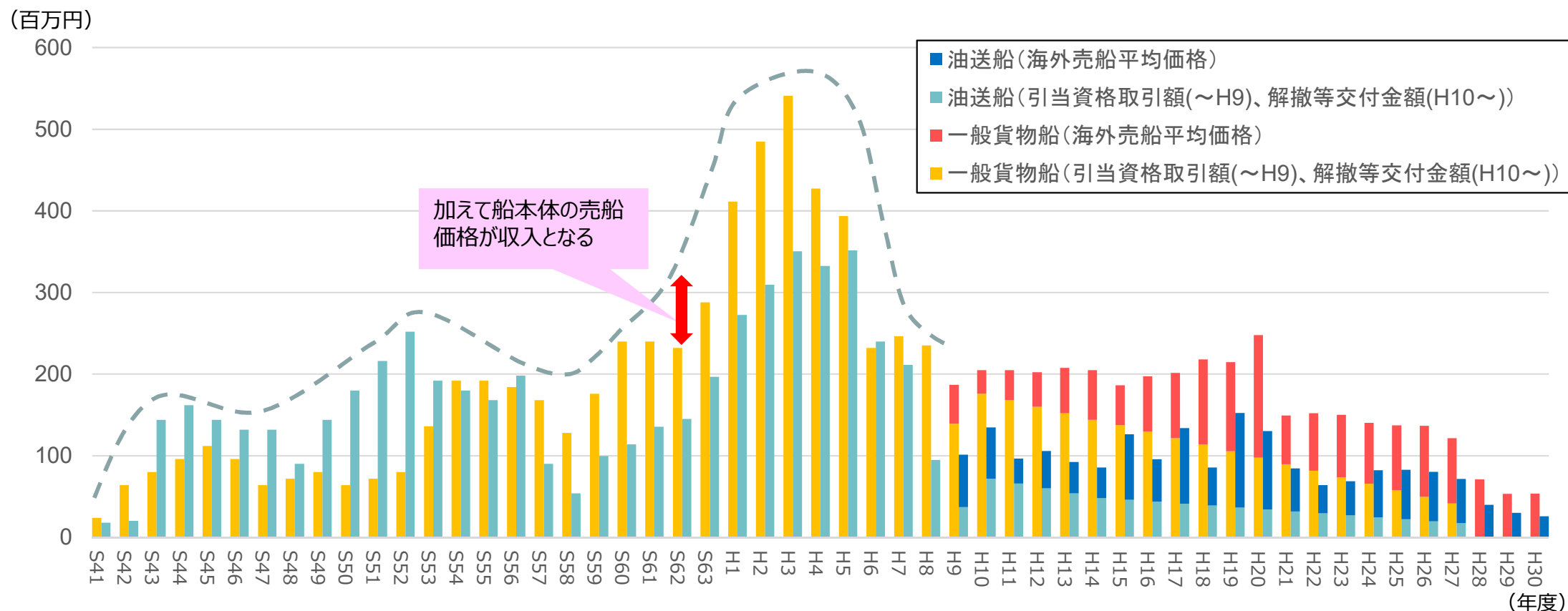
船員の月間有効求人・求職数及び有効求人倍率の推移



出典：海事局調べ

2-5 【供給】船舶の処分時に生じる船主の収入の推移

- 船腹調整事業において、オーナーは船舶の解撤又は海外売船により「引当資格」の売却収入を得られ、収入額は大きく変動。
- 暫定措置事業においては、船舶の解撤又は海外売船時に交付金の交付を受けたが、その単価は逡減したため、交付金額は年々減少。そして、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全て消滅。
- これにより、船舶処分時に生じる収入は、主に船舶の売却収入となるが、近年は売却価格も低下傾向にある。

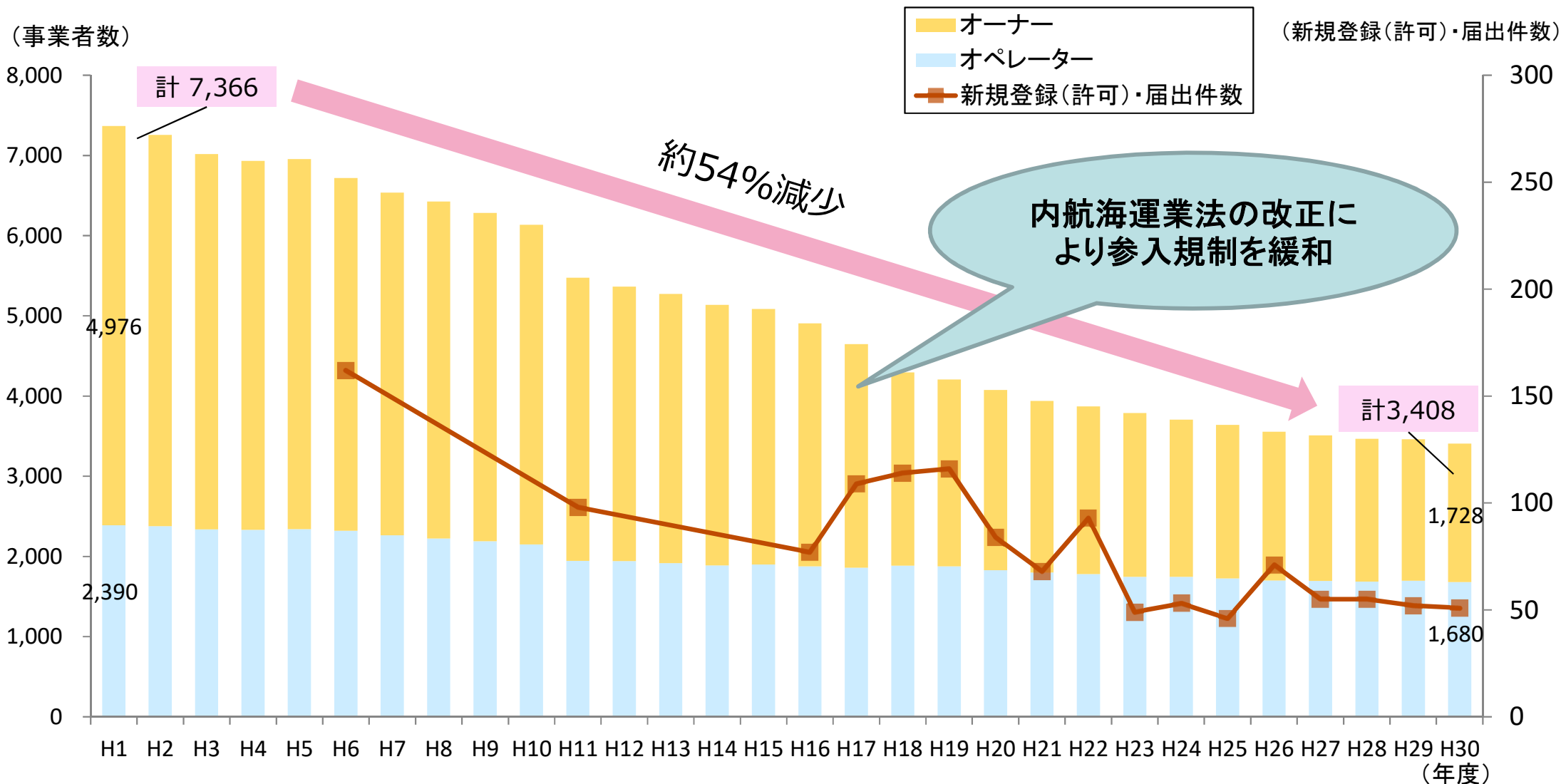


(出典) 引当資格取引額：内航ジャーナル調べの単価を用いて概算額を算出 (単価 × 対象トン数)
 解撤等交付金額：内航総連の内航海運暫定措置事業規程の交付金単価により算出 (単価 × 対象トン数)
 海外売船価格：内航総連資料より内航課調べ (H10年度以降)

- 貨物船 → 総トン数499トン、対象トン数 (D/W) 1,600トンの船舶を想定
- 油送船 → 総トン数499トン、対象トン数 (貨物油槽全容積) 1,200m³の船舶を想定

2-6 【供給】内航海運事業者数の推移

- 事業者数は、平成の30年間で5割以上減少、特にオーナーが減少。
- 平成17年の法改正より、参入は許可制から登録制に、必要保有船舶数も3隻以上から1隻に緩和、参入を容易化したが、近年の新規参入事業者数は減少傾向、年間50件前後に留まっている。



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

※各年度末時点、休止事業者を含む

2-7 【供給】船舶建造に関する荷主・オペレーターの見解

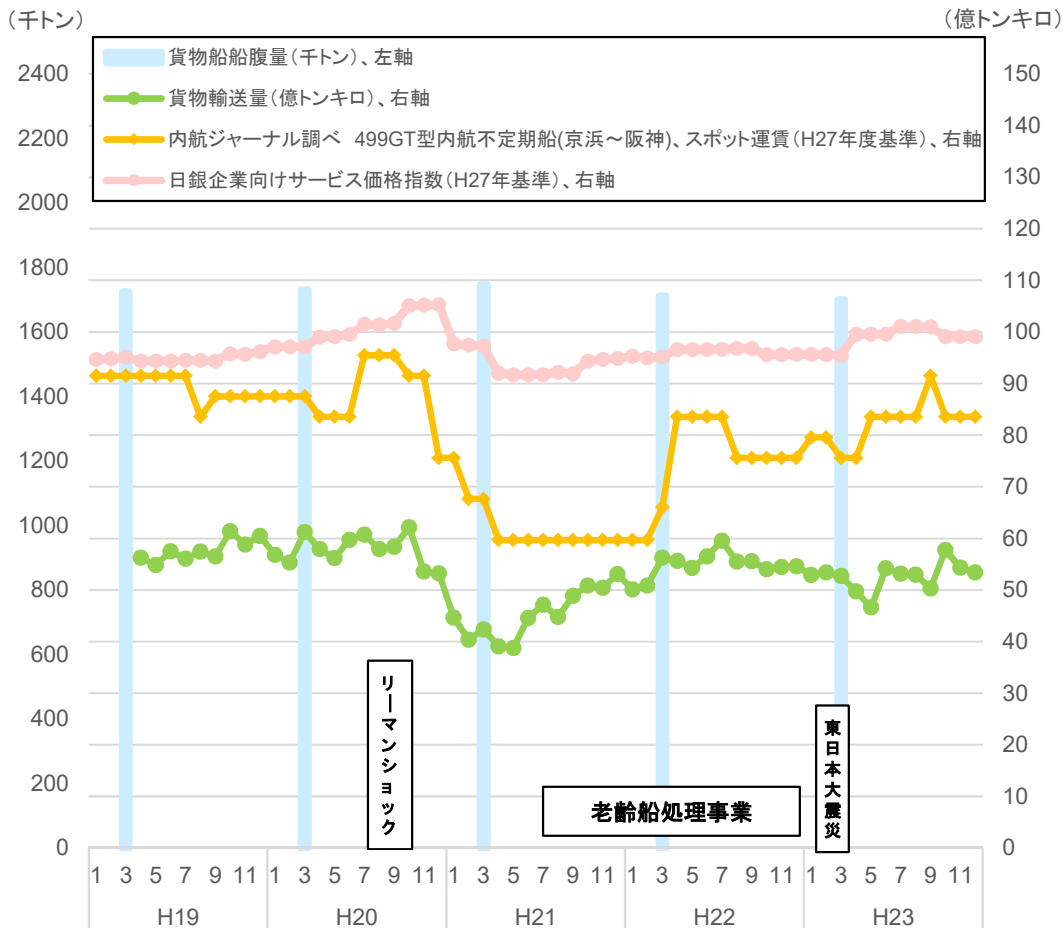
■ 荷主及びオペレーターへのヒアリングの際に聴取した、船舶建造に関する主な意見

- 暫定措置事業が終了すると船価は安くなるだろうが、建造は必要船腹量との見合いで判断するため、暫定措置事業が終了すればすぐに建造するというものではない。【荷主】
- 暫定措置事業が終了した場合、納付金が不要となり船価は下がるだろうが、納付金の有無に関わらず必要があれば建造する。【荷主】
- 必要なタイミングで船舶を建造しており、暫定措置事業の終了を意識して建造を控えているつもりはない。【オペレーター】
- 金融機関から建造資金の融資を受ける際、オペレーターからの備船保証、荷主からの積荷保証があることが条件とされているのが一般的になっている。【オペレーター】
- 安全が第一であり、納付金欲しさに建造を遅らせ、古い船を使い続けることで事故が起きては困る【荷主】

2-8 【その他】急激な景気変動時における状況

- 減価償却期間が長く不況時に撤退しにくいこと、係船費用の高さから採算割れをしても運航を続ける等から、不況時等に迅速に供給量を調整することが困難。
- 実際に、H19～23年の貨物船のスポット運賃や月別の運賃水準の推移を見ると、リーマンショック後は、船腹量が大きく変わらない中、輸送量の急落とともに、スポット運賃・月別運賃水準が急激に下落し、相関関係が見られるところ。
- リーマンショック時には、暫定措置事業において解撤等交付金の対象から一度除外した船齢16年以上の老齢船についても交付金を支出する「内航海運老齢船処理事業」を実施し、老齢船の撤退による船腹量の引き締めを図った。

499GT型貨物船のスポット運賃・月別運賃水準の推移



内航海運老齢船処理事業

- 平成20年秋の世界同時不況を受け、平成21年度補正予算により、特定の条件を満たす平成21年11月までに申請し、平成23年1月までに解撤等を行った船齢16年以上の船舶に対して、解撤等交付金(単価は通常の交付金の半額)を交付する「内航海運老齢船処理事業」を実施、老齢船の市場からの撤退を図ることとした。

船齢16歳以上の船を解撤・海外売船した場合



従来は支出されなかった解撤等交付金を交付
(単価は通常の交付金の半額)

解撤隻数: 116隻(69,169総トン)

交付額: 約24億

499GT型貨物船のスポット運賃の推移

※貨物船船腹量:海事局調べ。

※貨物輸送量:「内航船舶輸送統計調査」より集計。「鉄鋼」、「金属鉱」、「石炭製品」、「紙・パルプ」、「繊維工業品」、「食料工業品」、「日用品」、「その他の製造工業品」、「特殊品」の合計輸送量。

※内航ジャーナル調べ:「月刊 内航海運」を参照。499GT型内航不定期船データ(京浜～阪神)を使用。日銀データと比較しやすくするため、2015(H27)年度のスポット運賃を100として計算。

※日銀企業向けサービス価格指数:日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数(2015年(H27年)基準)」を参照。「内航貨物輸送」データを使用。

【参考】内航海運組合法(昭和32年法律第162号)の関係規定

(事業)

第八条 海運組合は、次に掲げる事業を行うことができる。ただし、第1号から第6号までに掲げる事業にあつては、その海運組合の組合員たる資格を有する内航海運事業を営む者の競争が正常の程度を越えて行われているため、その内航海運事業を営む者の事業活動に関する取引の円滑な運行が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となつている場合に限る。

一～四 省略

五 組合員が保有する内航輸送に用に供される船舶の船腹の調整

六～十三 省略

(調整規程の認可)

第十二条 海運組合は、第八条第一項第一号から第六号までに掲げる事業を行おうとするときは、その内容、実施の方法等を定めた規程(以下「調整規程」という。)を国土交通大臣に提出して認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。