

# 内航海運市場の実態調査 報告書概要

調査実施機関 財団法人 日本海運振興会

- ・ 内航海運業界の実態
- ・ 内航海運市場の特性
- ・ 運賃・用船料市場の現状と  
改善方向・方策の提案



平成18年3月

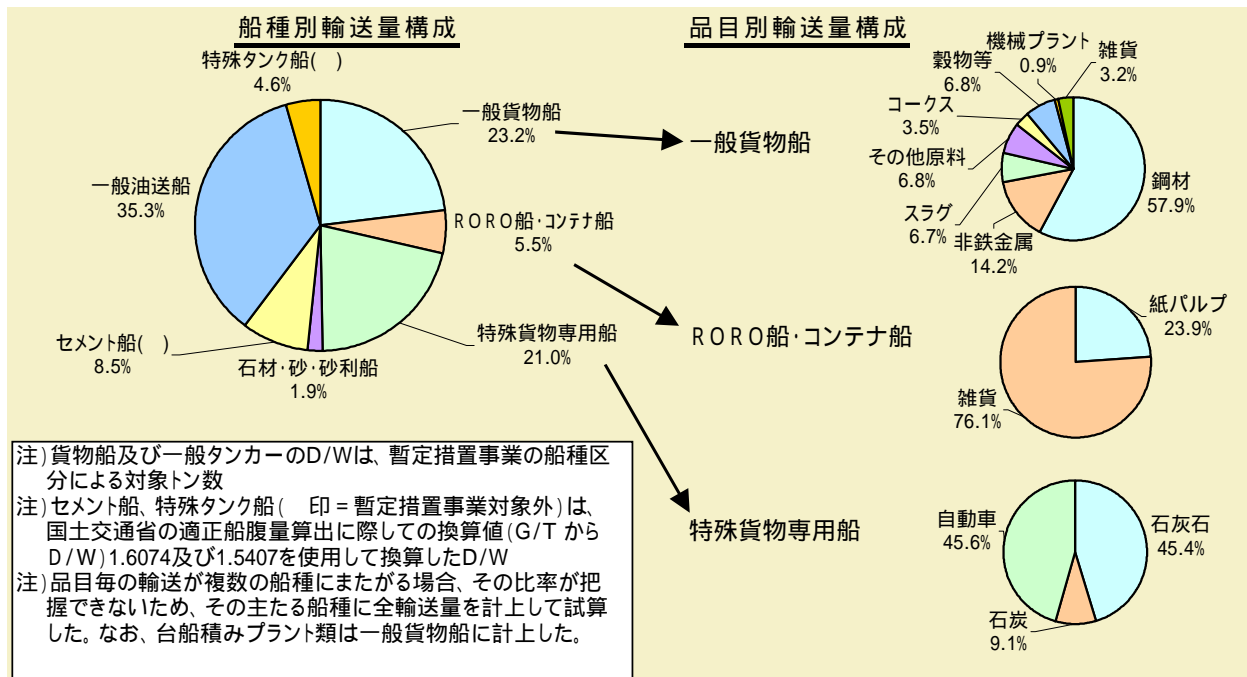
日本内航海運組合総連合会

# 内航海運業界の実態

## 1. 大宗貨物の品目と船種の関係が明瞭

- 内航海運の輸送品目は、鉄鋼や石油、セメント、化成品など基礎素材型品目が大宗を占める。その貨物輸送量は 4.46 億 t（平成 15 年度、国土交通省調べ）で、減少傾向にあるが、トンキロベースで国内貨物輸送量全体の約 4 割強の比重を占め、鉄鋼、石油製品等では輸送トンキロシェアで 8～9 割の分担率と、依然非常に高いシェアを維持している。
- 内航海運の船腹量は、平成 17 年 3 月末現在 6,254 隻、3,584,742G/T（うち約 74%が貨物船、残りがタンカー（一般油送船及び特殊タンク船））（日本内航海運組合総連合会集計）であり、近年一貫した減少傾向にある。特に、隻数の減少が著しく、船舶の大型化が進んでいる。
- 船種別の輸送量構成では、白油、黒油、ケミカル製品を運ぶ一般タンカーが 35.3%、特殊タンク船が 4.6%と、タンカーが約 4 割を占め、残り 6 割が貨物船で、うち一般貨物船（全体の 23.2%）は貨物品目の 6 割が「鋼材」で、特殊貨物船のうち専用船（全体の 21.0%）では「石灰石」と「自動車」がそれぞれ 45%を占めるなど、品目と船種の関係が明瞭である [図表 1]

[図表 1] 船種別・品目別輸送量構成

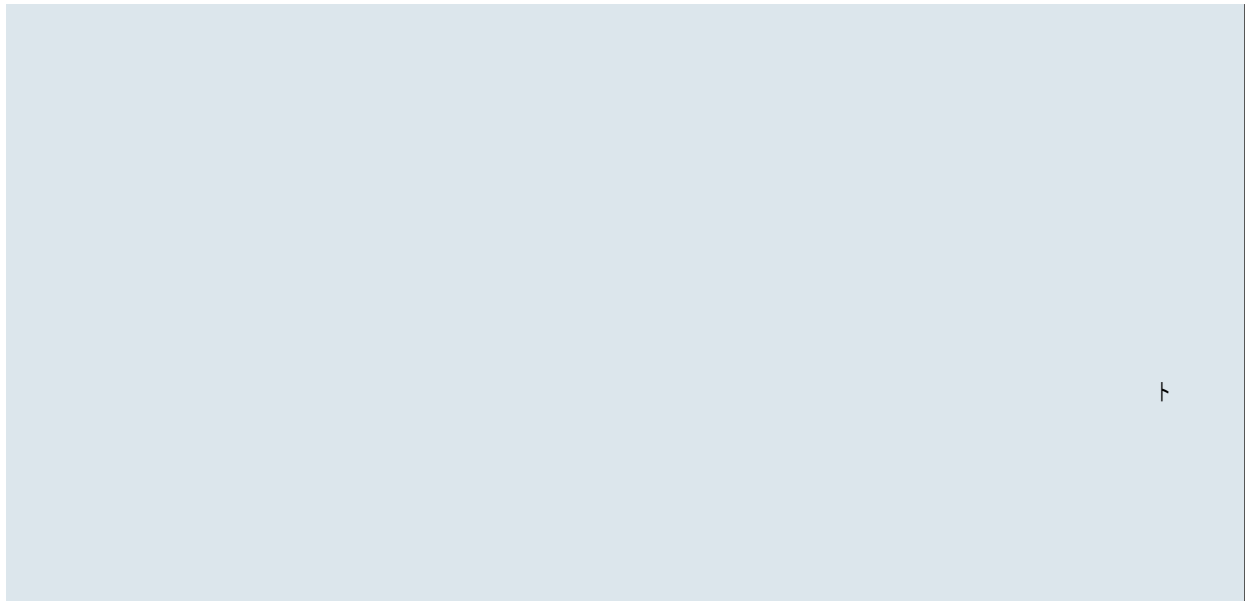


(出典) 日本内航海運組合総連合会 平成 16 年度輸送実績 (1 号表)、暫定事業総括票より作成

## 2. 少数のオペレーターによる輸送量・支配船腹の寡占状況

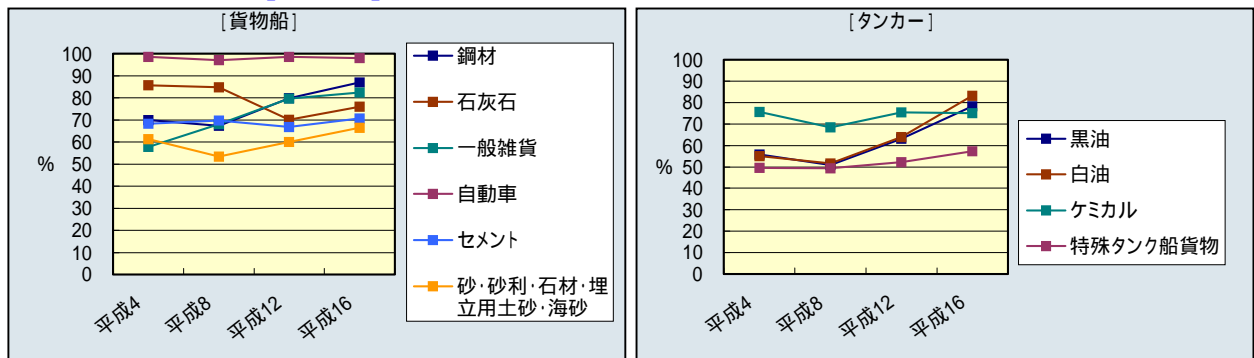
- 全輸送量における上位元請オペレーターの輸送量シェアは、上位 10 社までの累積で 39.7%、30 位までで 67.1%、50 位までで 78.4%（平成 16 年、日本内航海運組合総連合会の 1 号票集計による）を占める。特に、鋼材、一般雑貨、セメント、黒油、白油、ケミカルなどはその傾向が顕著で、しかも年々鮮明化しつつある。上位 10 社の輸送量が全体に占める割合がこの 4 品目では急速に上昇して、平成 4 年には 5 割台～7 割程度であったものが平成 16 年には 8 割前後以上となっている [図表 2][図表 3]

[ 図表 2 ] 品目別の輸送量上位 50 社累積シェア (平成 16 年)



(出典) 日本内航海運組合総連合会

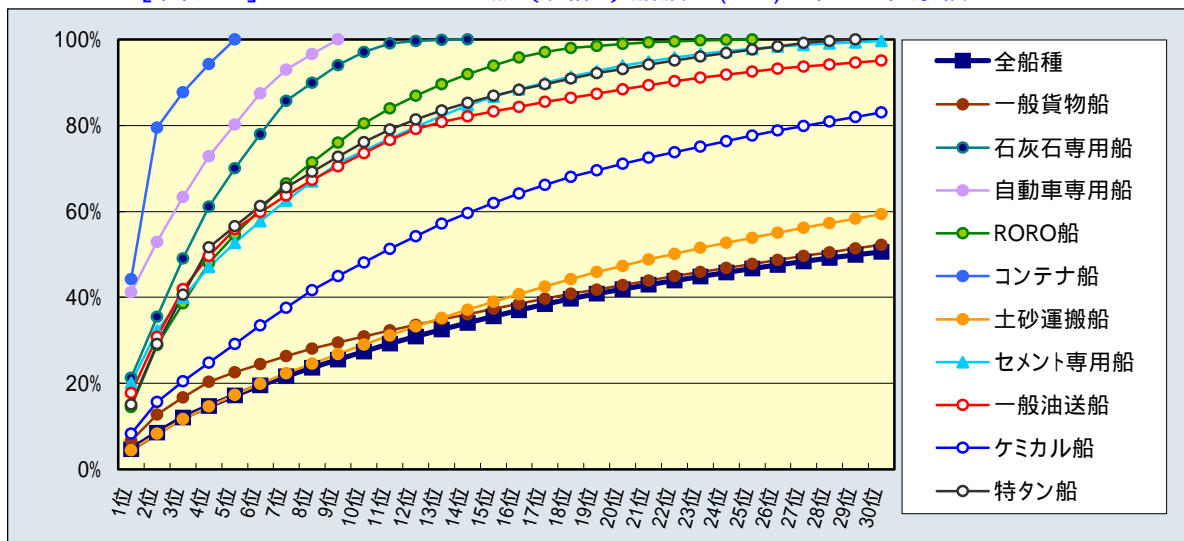
[ 図表 3 ] 輸送量 10 位までのオペレーターの割合の変化



(出典) 日本内航海運組合総連合会

- 全船腹量における上位元請オペレーターの支配船腹量シェアにおいても、特にセメント専用船や一般油送船、ケミカル専用船、特殊タンク船のほか、石灰石や自動車、コンテナの専用船、ROR船なども含めて、少数社による寡占の状況が顕著である [ 図表 4 ]

[ 図表 4 ] オペレーターの運航 (支配) 船腹量(D/W)上位 30 社累積シェア



注) 平成 17 年 6 月 30 日 現在

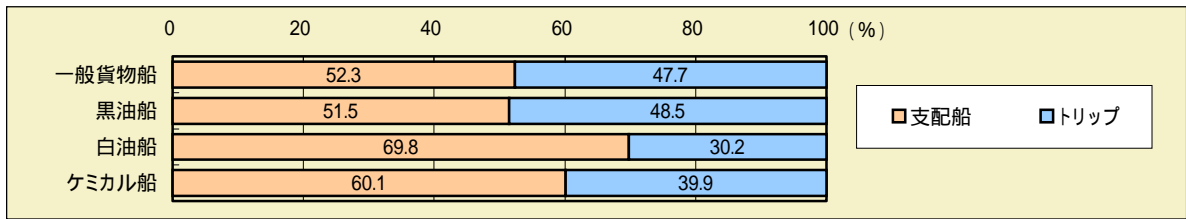
(出典) 社団法人 日本海運集会所発行 内航船舶明細書 2006 年版

### 3. 定期用船等による「支配船腹」の安定確保

#### 支配船確保と同時にトリップの活用も船種により高率

- ・ オペレーターは特定オーナーの船を、自社船とともに「支配船」として確保することで経営資源としての安定化を図ってきた。この結果、中小零細なオーナーも、定期用船という形で経営の長期安定性が担保されてきた。
- ・ 元請オペレーターは、貨物需要の変動に対するバッファ（過剰な船腹支配の危険を避ける緩衝装置）として二次オペレーターを活用することが多いと言われ、一般貨物船や一般タンカー（黒油、白油、ケミカル）ではトリップ比率が3～5割程度と高い。一方、セメントや石灰石の専用船、特殊タンク船等はほとんどが支配船で輸送され、トリップ比率は非常に低い【図表5】

【図表5】支配船とトリップの輸送量割合（平成16年）

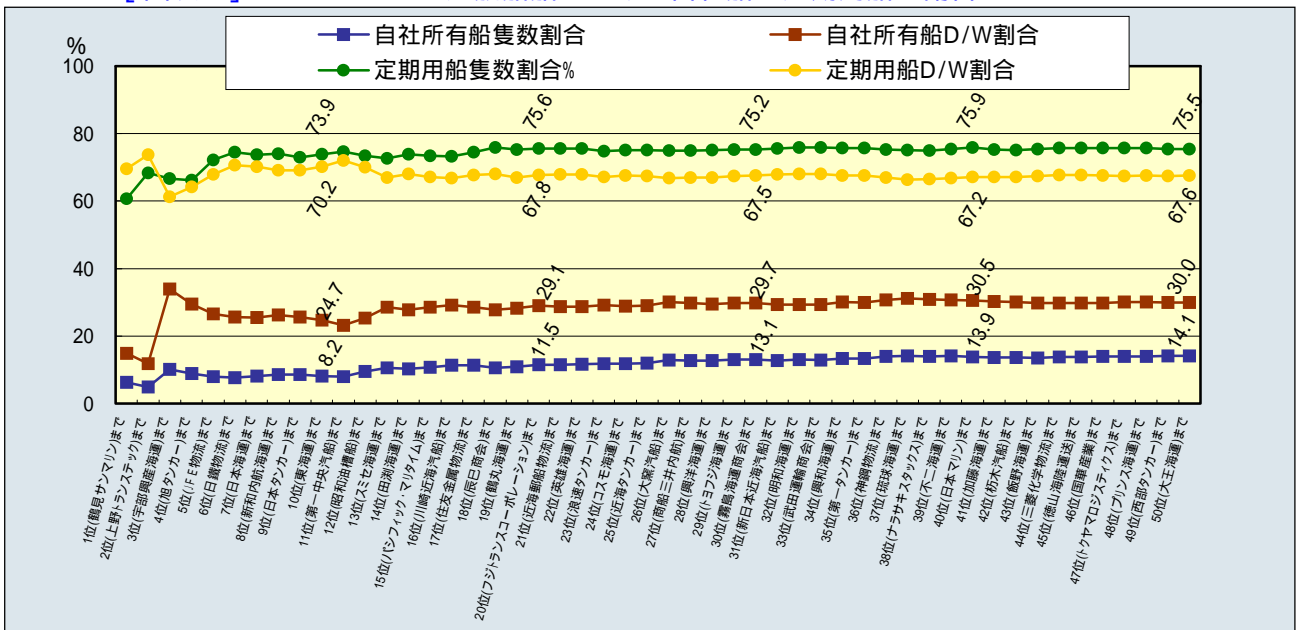


(出典) 日本内航海運組合総連合会

#### 低いオペレーターの自社船比率と高い定期用船比率

- ・ オペレーターによる運航船腹（支配船腹）量の上位50社までの合計で、自社所有船割合は船腹量（D/W）で30.0%、運航隻数で14.1%と少なく、定期用船及び運航委託船などに依存している割合が圧倒的に多い。さらに、タンカーと鋼材船に限定すれば、トリップも含めた必要船腹量に占める自社船の比率は1割前後に過ぎない。同じく運航船腹量上位50社までの定期用船の割合は、船腹量（D/W）で67.6%、運航隻数で75.5%を占めている【図表6】

【図表6】オペレーターの運航船舶における自社船・定期用船の割合



注) 自社所有隻数(DW)割合 = 自社所有船隻数(DW) / 運航隻数(DW) × 100

定期用船隻数(DW)割合 = 定期用船運航隻数(DW) / 運航隻数(DW) × 100

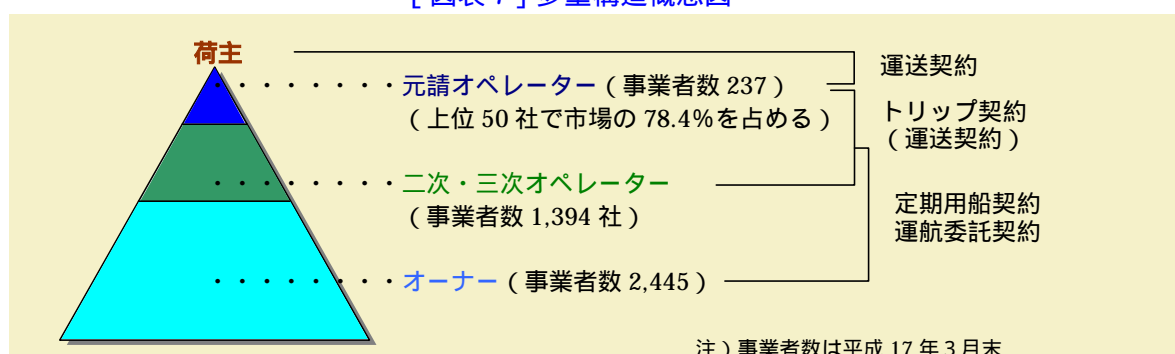
注) 順位は、運航D/Wによる会社順位(上記各値はそれぞれ1位からの累積値で計算)

(出典) 日本海運集会所発行「内航船舶明細書」平成17年6月30日現在のデータより作成  
(ただし、自社船には、その会社が運航していない所有船(貸し出している船)も含む)

## 4. 多重構造の存在と多数の小規模オーナー

- ・ 全国の内航海運事業者 4,000 余（許可及び届出）の中ではオーナー（貸渡事業者）の数が圧倒的に多く約 2,200 社（平成 17 年 3 月末、許可事業者数）あるが、小規模零細な事業者が多く、その数は急速に減少している。オーナー事業者のうち 1 隻だけ所有のいわゆる一杯船主が約 7 割を占め、貸渡船腹量も 499G/T 以下が 6 割以上で、規模拡大はなかなか進んでいない。
- ・ オペレーターは 1,630 社（従来の許可事業者は 613 社）あるが、元請オペレーターは 230 社程度である。そのうち、上位 50 社で全輸送量の 78.4%、上位 100 社で 92.8% が占められており、他の多数のオペレーターは、二次または三次オペレーターとして元請オペレーターの下請けでのトリップ輸送に携わることになる。さらに、定期用船及び運航委託船として 2,445 社の多数の船舶がオペレーターの支配のもとで輸送を行っている。このように、内航海運業界は階層的「多重構造」をなしている【図表 7】

【図表 7】多重構造概念図



## 内航海運市場の特性

### 1. 運賃・用船料の短期的市場性は非常に限定的

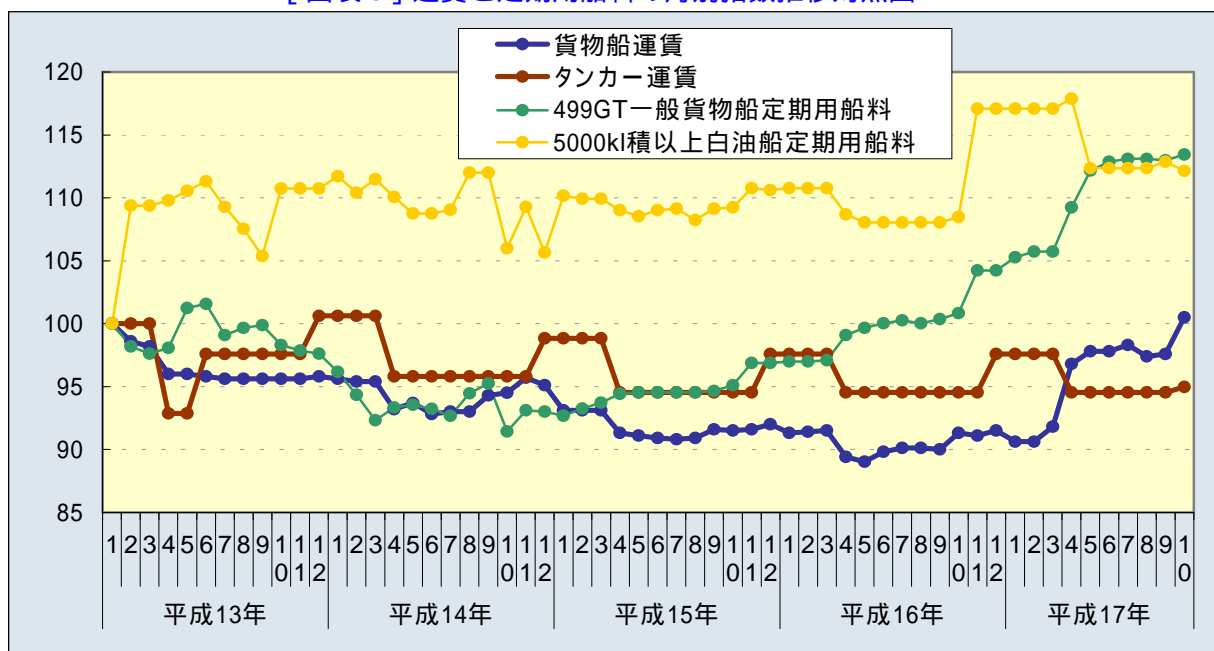
#### 運賃市場と用船料市場との分離

- ・ 一般の商品では、生産者が資本設備を自ら調達保有し、自ら稼働させて生産やサービス提供を行うが、内航海運市場は、「運賃市場」と「用船市場」の 2 つに分化している点が最大の特徴であり、輸送サービスの価格と輸送力（設備の稼働と労働力等）の価格とが別々に成立している。
- ・ 一般に、生産費は固定費と変動費から構成され、通常の商品では双方が同じ商品価格の構成要素となるが、内航海運市場では、固定費の船舶コスト（船舶設備と人件費）と変動費の運航コスト（燃料代、港湾利用代等）とが明確に二分され、理論的には前者のみで構成される用船料と、前者と後者の双方で構成される運賃とが、各々独立した市場を成立させている。

#### 運賃・用船料ともに変動鈍く低い市場性

- ・ 本来、運賃市場は、輸送ニーズの変動に対応した短期的市場でかつ高い市場性を持ち、用船料市場は、資本設備、労働力の増減が容易でなく固定的な分、長期的市場で、かつ市場性は低いはずである。実際の契約の期間も、用船料契約は運賃契約に比して、より長い。
- ・ しかし、実際の運賃と用船料の動きは、指数の月別推移で見ると、そのような本来の形に反し、運賃は必ずしも用船料より変動が激しくない。貨物船では、運賃と用船料の変動幅は同程度であるが、季節変動を除いたタンカーの運賃の推移は用船料よりはるかに安定的である。【図表 8】

[ 図表 8 ] 運賃と定期用船料の月別指数推移対照図

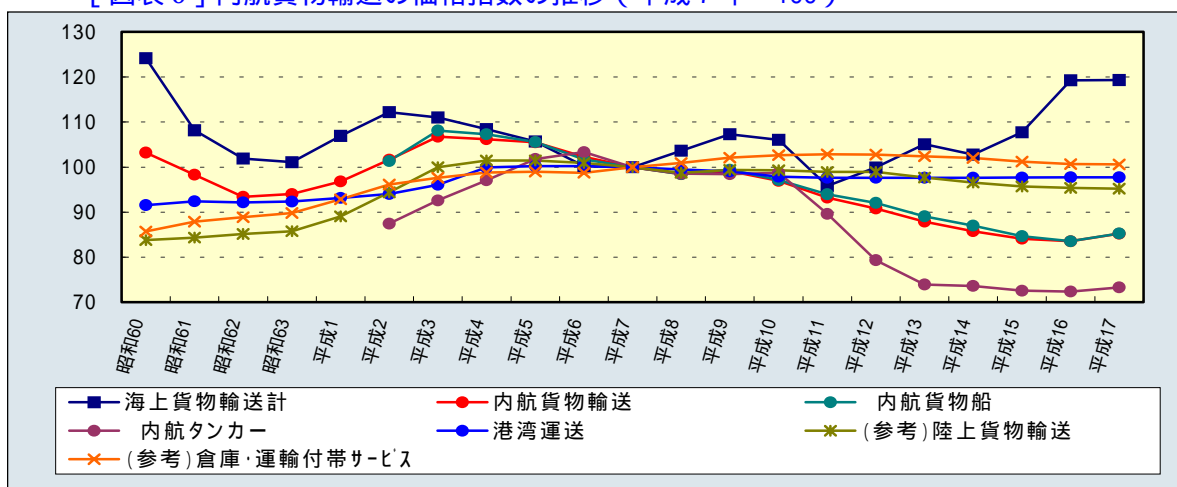


注) 499GT貨物船用船料は、平成14年までは1500～1800DW貨物船のデータを使用。  
 注) 5000kl油送船用船料は、平成14年までは5000kl～油送船のデータを使用。  
 注) 定期用船料(特にタンカー)には、繁忙期等に支払われる追加用船料(チャーターボーナス)が含まれる。  
 (出典) 運賃は日銀企業向けサービス価格指数、定期用船料は、内航総連合会業務資料による。

コストや船腹需給の変動を反映しない内航運賃・用船料

- 自由運賃性が原則である内航運賃は、市場原理のもとでは、運航・船舶コストの変動と、船腹の需給関係の双方の反映によって決定されるべきものであり、用船料も運賃と同様に、コストと需給バランスを根拠として決定されるべきものである。
- しかし、内航運賃水準は、燃料油代や船員費等のコストの上昇、また主要貨物の市場価格の上昇にもかかわらず、バブル崩壊期以降一貫した低下基調にあり、特に、タンカー・ケミカル船の運賃は、協定運賃廃止を境に大きく低下している。日本銀行企業向けサービス価格指数によると、平成7年を100とした「内航貨物運賃」の指数は、主要貨物の鋼材や石油製品の物価指数の上昇に反して、平成3年の106.7から平成16年には83.6まで低下している [ 図表 9 ]。

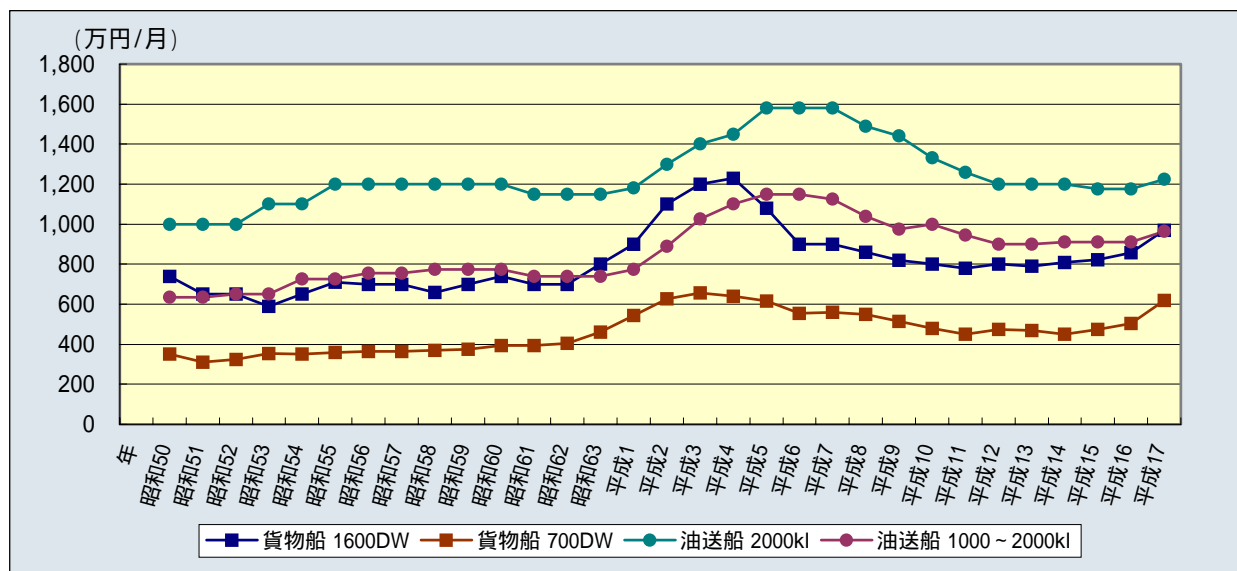
[ 図表 9 ] 内航貨物輸送の価格指数の推移 (平成7年 = 100)



注) 海上貨物輸送計は、外航貨物輸送、内航貨物輸送、貨物用船料、港湾輸送で構成  
 注) 内航貨物輸送は、貨物船、自動車航送船、内航タンカーで構成  
 注) 平成17年は1～4月の平均  
 (出典) 企業向けサービス価格指数 (日本銀行統計調査部)

- 用船料の水準も同様に、船員費や安全・環境対策コスト等の増大にもかかわらず、バブル崩壊期以降ほぼ一貫した低下傾向にある【図表 10】。499G/T 型一般貨物船の平成 7 年を 100 とした指数は、平成 15 年までの 8 年間で約 2 割低下している。

【図表 10】内航用船料の推移



注) 用船料は年度平均 船齢は5~8年船 用船形態は一般船(荷主・貨物とも不特定の汎用型船)  
 (出典)2004年版内航海運データ集(内航ジャーナル社)

- 船腹需給は、適正船腹量との対比において、貨物船はここ数年は現有船腹量の減少によりバブル崩壊期以来の船腹過剰傾向が解消されつつあり、タンカーでもこの10年ほどの船腹過剰が近年改善され、需給バランスはほぼ均衡に近づいているとも見られる。そうした中でも運賃・用船料水準は上昇していない。ただし、長期的に船腹量が大幅に不足してくれば、船腹の商品性が高まって運賃・用船料の変動が生ずる可能性はあるが、そのサイクルは長期的なものであろう。

### 短期的市場性が認められるのはトリップの一部等のみ

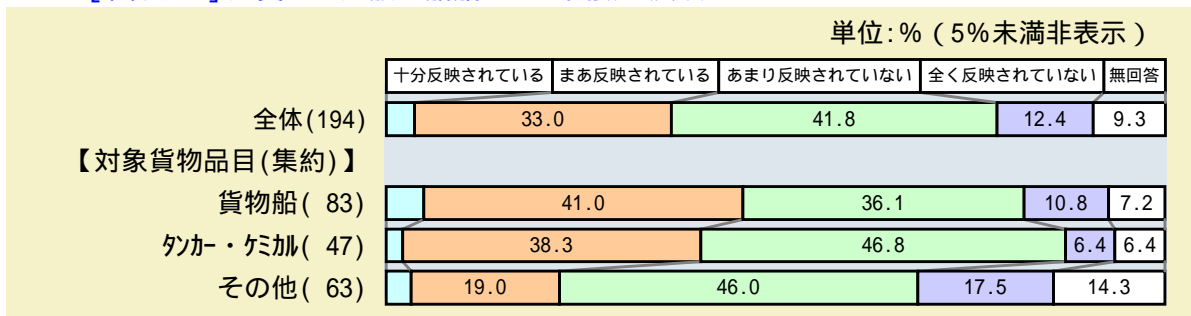
- このように、内航運賃及び用船料は、コストや船腹需給を十分反映せず低位のまま推移しており、少なくとも短期的には、運賃・用船料の市場性は非常に希薄であると言わざるを得ない。
- わずかに短期的市場性が認められるとすれば、それは定期用船からはずれたトリップ輸送、それも連続航海でないスポット的な輸送と、定期用船の中で臨時的に支払われるチャーターボーナス等の部分に限られるであろう。ただし、輸送量全体に占めるその比重は小さい。

### 難しい市場性の有無への事業者判断

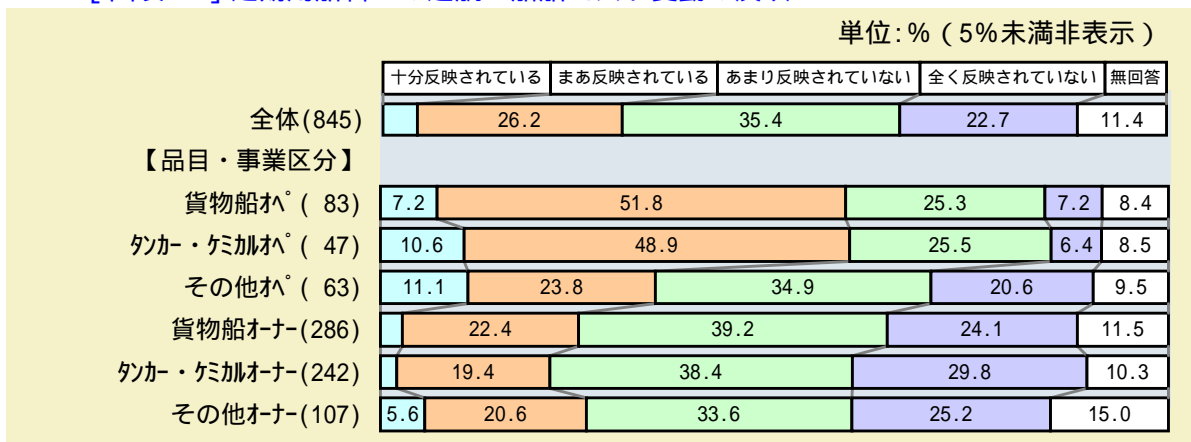
- アンケート調査による運賃の市場性の認識は、貨物船では品目によって微妙に異なり、全体的にも肯定と否定の評価が相半ばしていると言える。タンカー・ケミカル船オペレーターの市場性に関する認識は、否定的な見方にやや傾斜していると言える【図表 11】
- 同じく用船料の市場性は、貨物船ではオペレーターとオーナーで認識がかなり異なり、オペレーターはかなり市場性を認めるがオーナーは否定的な見方が強く、客観的な評価は難しいところである。タンカー・ケミカル船でも、オーナーは用船料の市場性に対し否定的な見方がかなり強いが、オペレーターは市場性を認める見解も半数程度あり、やはり現状での市場性の有無は一概には断定しにくいと言えよう【図表 12】
- トリップ、運航委託運賃の市場性は、貨物船ではどちらかと言えば肯定的な見解に傾斜している

のに対し、タンカー・ケミカル船では特にオペレーターで肯定、否定の見解が拮抗し、この分野でも市場性の有無の判断は微妙なところである。長期的には市場性があっても短期的には市場性が薄いということが、双方の判断につながっていると見られる。

[ 図表 11 ] 運賃への運航・船舶コスト変動の反映



[ 図表 12 ] 定期用船料への運航・船舶コスト変動の反映



## 2. 荷主 - オペレーター - オーナーの固定的関係が市場性希薄化の主因

### (1) 荷主とオペレーターの関係

#### 内航海運の主体はメーカー物流の一環

- こうした市場性の希薄さは、サービス業である内航海運の商品であるべき船腹が、素材品目等の大宗貨物においては一般の商品のような流動性をあまり持っていないことによってもたらされていると言える。
- 内航海運オペレーター事業者の特徴は、荷主との関係が固定的である場合が多いことである。これは、内航海運の輸送貨物の主体が基礎素材品目であり、それら貨物の荷主企業が大量安定輸送を求めているため、この関係によってオペレーターは、荷主企業の生産・流通計画に沿って確実に輸送できるインダストリアルキャリアとしての役割を果たしている部分が大きく、荷主に対するオペレーターの元請体制は、相当に安定的なものとして保証されている部分大きい。
- また、大宗貨物においては、これらのオペレーターがそうした特定荷主企業の資本系列下に置かれている場合も多く、内航海運はメーカー物流の一環と言われるように、オペレーターが荷主企業内の物流部門的な位置づけと捉えられ、内航市場が荷主にコントロールされた市場と見られる所以でもある [ 図表 13 ] 運賃が必ずしも需要変動によって細かく変動しないのも、こうした固定的系列関係によるところが大きいと見られる。
- 荷主に当たるメーカーや元売り会社の再編に伴いそれらの系列オペレーターも再編を迫られる場合が多く、大型の再編も生じ、業界地図は塗り替えを繰り返す状況にある。



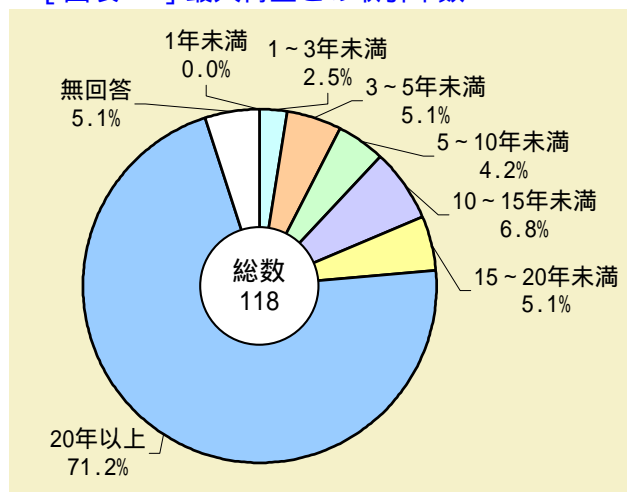
[ 図表 13 ] 海運事業者の荷主企業との系列状況の主要例

区分	会社名	本社所在地	資本金(億円)	主要株主・荷主	同左株主による出資比率(%)
鋼材	JFE物流(株)	東京都	40.0	JFEスチール(株)	84
	日鐵物流(株)	東京都	22.4	新日本製鐵(株)	60
	神鋼物流(株)	神戸市	4.8	(株)神戸製鋼	86
	住友金属物流(株)	東京都	15.2	住友金属工業(株)	72
	菱鋼運輸(株)	東京都	1.0	三菱製鋼(株)	77
セメント	東海運(株)	東京都	12.0	太平洋セメント(株)	約57
	(株)ジェネック	北九州市	2.4	太平洋セメント(株)	15
	スミセ海運(株)	東京都	3.0	住友大阪セメント(株)	100
	宇部興産海運(株)	東京都	6.6	宇部興産(株)	81
石油製品	鶴見サンマリン(株)	東京都	3.9	新日本石油(株)	23
	旭タンカー(株)	東京都	6.0	出光興産(株)	8
	コスモ海運(株)	東京都	3.3	コスモ石油(株)	100
	日本タンカー(株)	東京都	3.0	(株)ジャパンエナジー	88
	上野トランステック(株)	横浜市	4.8	昭和シェル石油(株)	0
	昭和油槽船(株)	東京都	4.9	新日本石油(株)	8
	東燃ゼネラル海運(有)	東京都	9.0	東燃ゼネラル石油(株)	現在、オペレーター業務なし
	旭陽タンカー(株)	東京都	0.7	太陽石油(株)	60
	九石マリン(株)	東京都	0.3	九州石油(株)	70

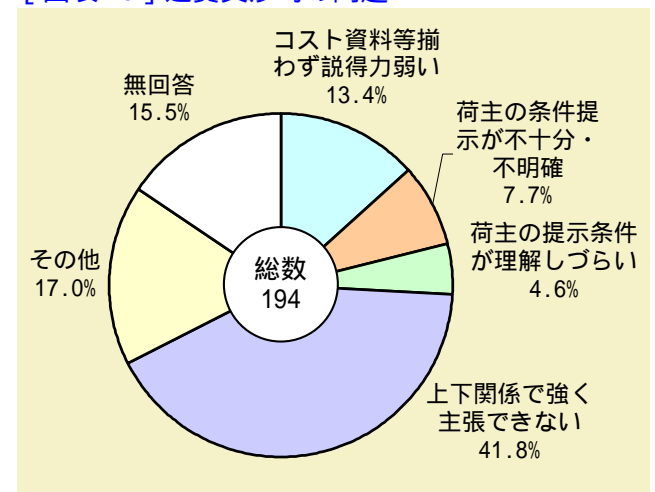
長期固定的な関係が明白に

- アンケート調査結果でも、荷主とオペレーターの関係は、最大荷主との取引年数が20年以上のオペレーターが71.2%を占めるなど、系列も含め長期固定的なものが多い。また、運賃交渉やパンカーサーチャージの扱い等様々な面で荷主との上下関係により強く主張できないという構造が見られ、運賃も必ずしもオペレーターが満足できる水準は得られていない(直近時は若干の改善が見られるが)実態があり、その結果のオーナーへの波及も指摘されている[ 図表 14 ] [ 図表 15 ]

[ 図表 14 ] 最大荷主との取引年数



[ 図表 15 ] 運賃交渉時の問題



(2) オペレーターとオーナーの関係

オペレーターによる長期固定的な用船の支配構造

- オペレーターとオーナーの間では、相対的な規模の格差による力関係の差が歴然とし、オーナーは特定のオペレーターと結びつき長期安定的に用船してもらうことで経営が保証される体制を長く続けてきたため、船腹がオペレーターによって固定的に「支配」され、オペレーター間を流動するという現象が少ない。従ってその関係も長期継続的で、且つ小規模なオーナーほど特定オペレーターへの依存度が過度に高いため固定的関係となる場合が多いのが現実である。
- 支配船という言葉がそれを象徴しているが、セメントや特殊タンク船のような専用船では、他用途への転用がほとんどきかないため尚更に固定的な関係となる。

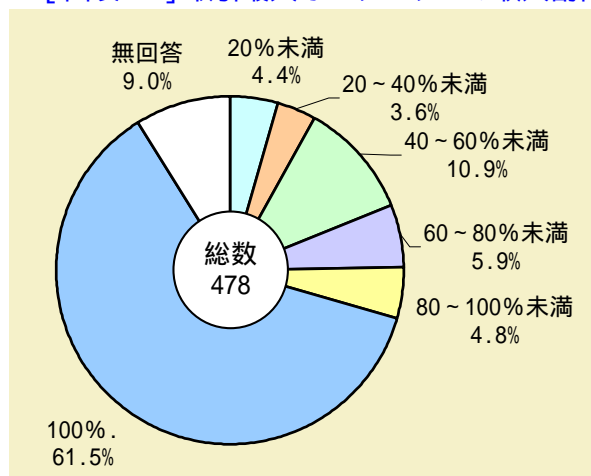
### 相対的力関係による価格支配で用船料の市場性が希薄に

- 商品流動性がない世界では価格の変動も起きにくく、相対的な力関係が強い立場の方が価格を支配しやすい。従って、こうした関係の固定性が、用船料の市場性が希薄であることの主要因である。比較的汎用性のある船種におけるスポット的トリップ市場は、唯一このような固定性から外れた部分であるため、短期的市場性が認められるのであろう。
- 用船料は、本来、長期的かつ市場性の弱い市場であるにもかかわらず運賃と同程度のゆるやかな変動性を見せるのは、オーナーの中小零細性から、「用船料」が用船契約とは別途の協定により1年単位で毎年更新というところが多いなど、安定的な取引が必ずしも成立していないためとも考えられる。

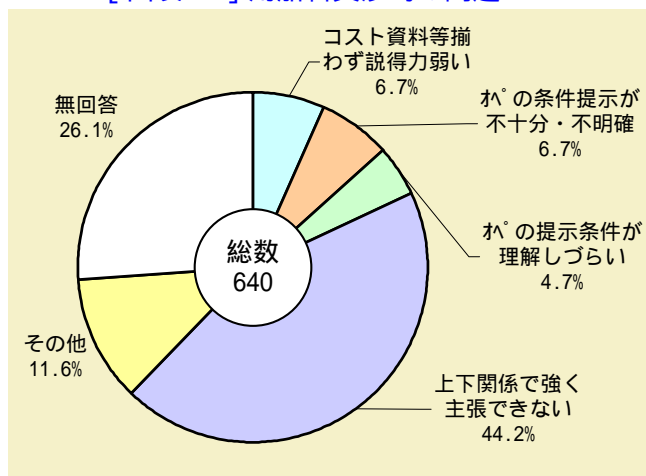
### オペレーター・オーナー間の固定的関係と力関係が明白

- アンケート調査結果においても、オペレーターとオーナーの関係は、取引最大のオペレーターからの収入が100%とするオーナーが61.5%を占めるなど、荷主とオペレーター間以上に長期固定的な場合が多く、零細オーナーがオペレーター1社に依存している構造が多いことが顕著である [図表16]
- 用船料交渉では、コスト等の説明はしても結果的に上下関係からオーナーが強く主張できない等の状況があり、オペレーターが負うべき費用負担や、運航委託契約交渉で対荷主運賃が明示されない等の問題が見られる [図表17]

[図表16] 取引最大オペレーターの収入割合



[図表17] 用船料交渉時の問題



## 3. 現状の力関係のもとでの業界秩序の維持に限界感

### 運航・船舶コストの急増が経営を圧迫、運賃転嫁も十分にできず

- このような市場性に乏しい長期継続的、固定的関係の中で、これまで内航海運業界は何とか秩序を維持しつつ船舶を運航してきたが、近年の船員費や燃料費等のコストの急激な上昇は、固定化された用船料のもとでまずオーナーの経営を大きく圧迫し、オーナーが体力を低下させて倒れるとオペレーターの支配船体制が揺さぶられることから、業界秩序の混乱が生ずることになる。
- 燃料費の上昇 平成16年からの原油価格上昇で、A重油、C重油の価格が上昇し、特に平成17年の高騰が際立っている。日銀サービス価格指数でも燃料油は平成7年に対し近年2倍以上にまで上昇している。平成17年11月に内航総連合会が元請オペレーター200社に行ったアンケート調査(回答事業者数134社)では、これによるコスト増を運賃等に何らかの転嫁ができている事業者は72%あったが、その転嫁に対する満足度は、「満

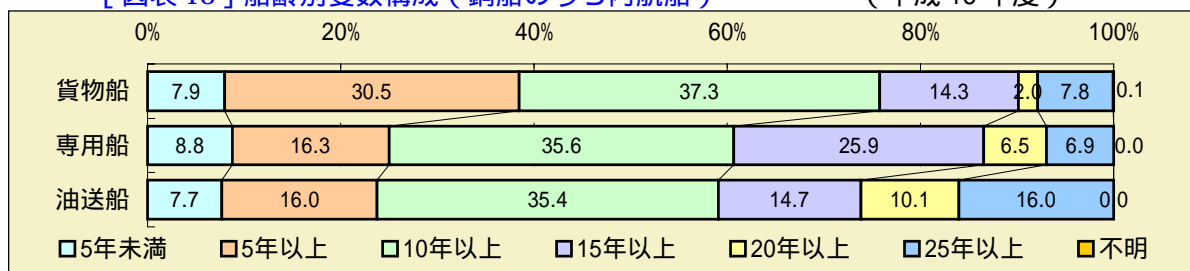
足」が6%と低く、運賃転嫁率(転嫁消費量/年間消費量)は平均41%にとどまった。

- ・ 船員費の上昇 船員法による「安全最少定員」の遵守義務づけにより、多くの船舶で乗組人員の増加を図る必要があり、そのための船員増員のほか、求人率向上により賃金レベルが上がるなど船員費コストの負担が増すことになる。1名の増加による年間の船員費の増加分は約1,270万円に達し、家族船など小型船ではこの負担は非常に大きい。
- ・ 安全・環境対策費の増加 様々な安全・環境対策に関する規制が増加し、基準が厳しさを増しており、これに伴う管理費や設備費のコストの増大が大きい。(社)日本物流団体連合会及び全国内航タンカー海運組合の調査では、平成10年からの5年間で1隻当たり安全・環境管理コストは貨物船で5.2%、タンカーで16.9%上昇し、同期間でタンカー1隻当たりの追加設備費用は2,870万円となっている。
- ・ 建造船価の上昇 鋼材価格の高騰に伴い、船舶の建造価格も最近では1隻当たり数千万円~1億円台の幅で上昇しており、代替建造の困難化、老朽船の増加に拍車をかけている。

### 船員不足、船と人の高齢化への対応が緊急の課題

- ・ 内航船の船員数は平成16年で約3万人いるが、この20年間でほぼ半減しているほか、平成15年で50才以上が半数近くに達するなど高齢化が著しく、若年船員の確保が重要な課題である。
- ・ 一方、平成10年からの暫定措置事業の導入と前後して内航船の代替建造隻数が減少しており、この結果、船齢の高い船舶、老朽船の割合の増加が大きな問題となっている【図表18】これは、用船料低迷等や船腹調整事業廃止による引当権消滅等によりオーナーが建造の資金的余裕、資金調達能力を失ってきたことが要因で、船舶建造の減少は造船業界にも深刻な影響を及ぼしている。

【図表18】船齢別隻数構成(鋼船のうち内航船) (平成16年度)



(出典) 船舶統計(船舶船員統計)

### 暫定措置事業は方策の見直しが急務

- ・ 「解撤等交付金」の交付と「建造等納付金」の納付を基本とする内航海運暫定措置事業は、新規建造船の減少から建造等納付金の収入が少なく、資金不足、借入金肥大化に陥り、交付金約95億円の支払が滞っており、事業を建て直しつつ軟着陸できるよう、方策の見直しが緊急の課題である。(セメント船及び特殊タンク船は同事業の対象外)

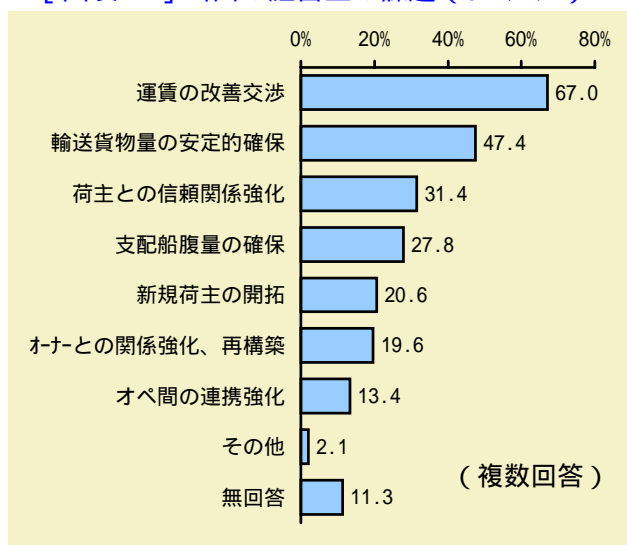
### 内航海運業界存続の危機へ

- ・ このように、業界秩序の維持に限界が見えており、このまま放置すると、業界全体で輸送力が急激に減少し、貨物を輸送するための船も人もなくなるという危険性が高まっている。
- ・ 従って、混乱しつつある業界秩序を再建し、代替建造をしやすい環境をつくり、安定的な輸送力を維持できる体制を確立することが緊急の課題である。この対策には、内航海運業界内のみならず荷主や行政も含めた長期的なビジョンに基づく方向づけが不可欠であるとも言えよう。
- ・ この課題解決においては、荷主への運送ニーズ充足とオーナーの育成という双方の観点からオペレーターの責任を負うところが大きい。

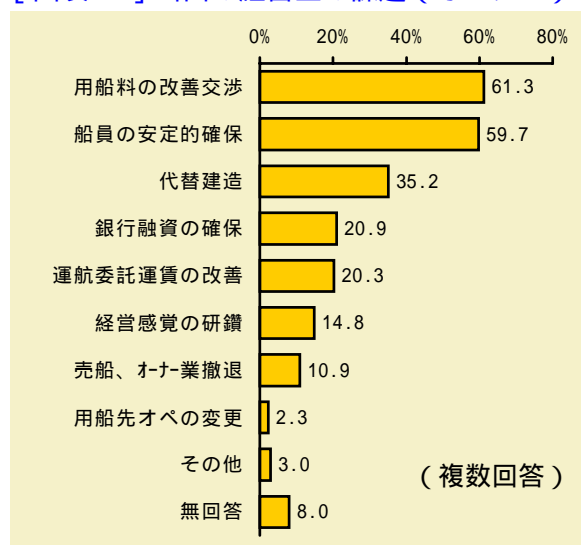
### 事業者自身も強い危機感

- アンケート調査結果においても、オーナーの零細性が顕著な中で、船員法運用強化が経営への不安要因として加わり、強い危機感が表明されるとともに、それがオペレーター側の安定輸送・船腹確保への不安に波及している。代替建造の困難化も含め、内航海運事業者の経営の厳しさが表れている [ 図表 19 ] [ 図表 20 ]
- また、アンケートにおける自由な意見記載でも、コスト増による特にオーナーの経営難の訴えと運賃、用船料改善への要望、船員不足問題等から将来を悲観する悲痛な訴えなどが目立った。

[ 図表 19 ] 当面の経営上の課題（オペレーター）



[ 図表 20 ] 当面の経営上の課題（オーナー）



## 4. 相対的力関係を打破する合理的取引関係の不在と対応の必要性

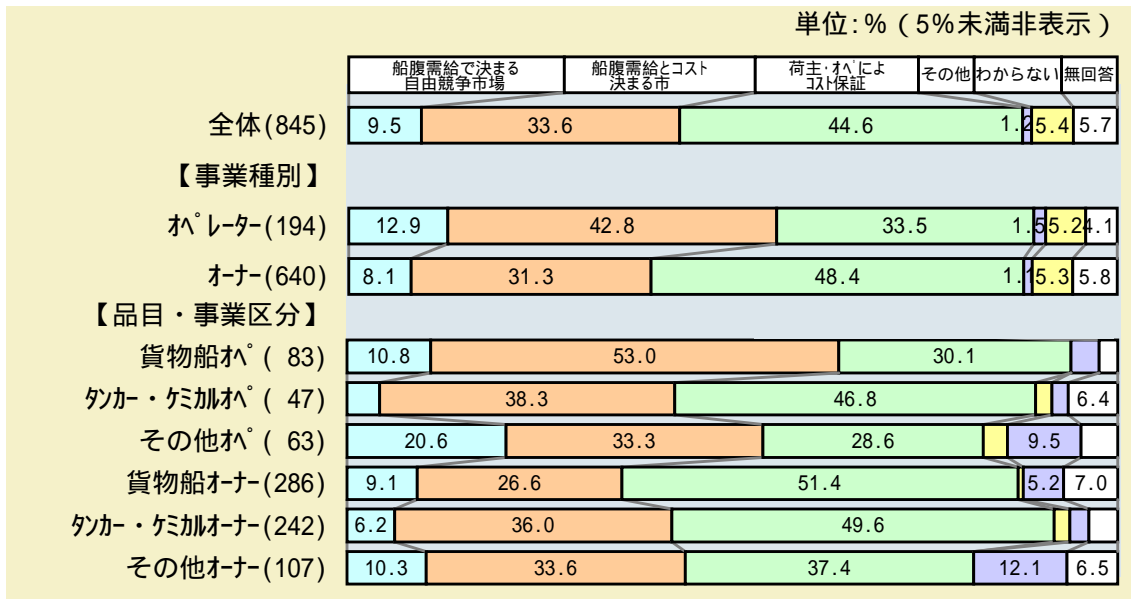
### 業界自らの変革の牽引者が不在の状況

- 内航海運業法の改正で法的には海運事業者は一本化され参入も自由になったといえども、荷主 - オペレーター - オーナーという関係は厳然と続いている。荷主とオペレーターがさらに結びつきを強める反面、オーナーの規模拡大が進まない状況のもとで、相対的な力関係による運賃・用船料の決定システムが変わる兆しは見えない。
- むしろ、荷主の物流部門は一層の合理化が求められ、コストアップの状況下でも運賃・用船料の大幅な上昇は期待しにくい状況にある。従って、内航海運業界も自ら合理化、効率化によってこの環境を乗り越えなければならないが、上記のような体制のままでは改革を進められる力が弱く、特にその牽引者が不在という状況であろう。
- コンプライアンス（法令遵守）を前提としつつ、こうした関係を打破する新たな合理的取引関係を組み立てることが課題と言えるが、現状ではそれが見えていないことが問題の本質であろう。

### 低市場性への反動からコスト保証化の方向の是認も

- 危機脱出のためには、荷主、オペレーター、オーナー間の固定的関係をある程度認めながらも、その上に立って船腹の商品性を高め、市場性を形成する方向に向かうことが重要であろうが、アンケート調査結果では、運賃、用船料の適正化は一体のものという認識が比較的強い中で、貨物船では、船腹需給とコストの反映に加えて、市場構造をコスト保証形態に向かわせるべきとの認識が特にオーナーで強いことが注目される。タンカー・ケミカル船では特にコスト保証形態を指向する認識が強いことは、市場性への否定的認識の反動とも受け取られる [ 図表 21 ]

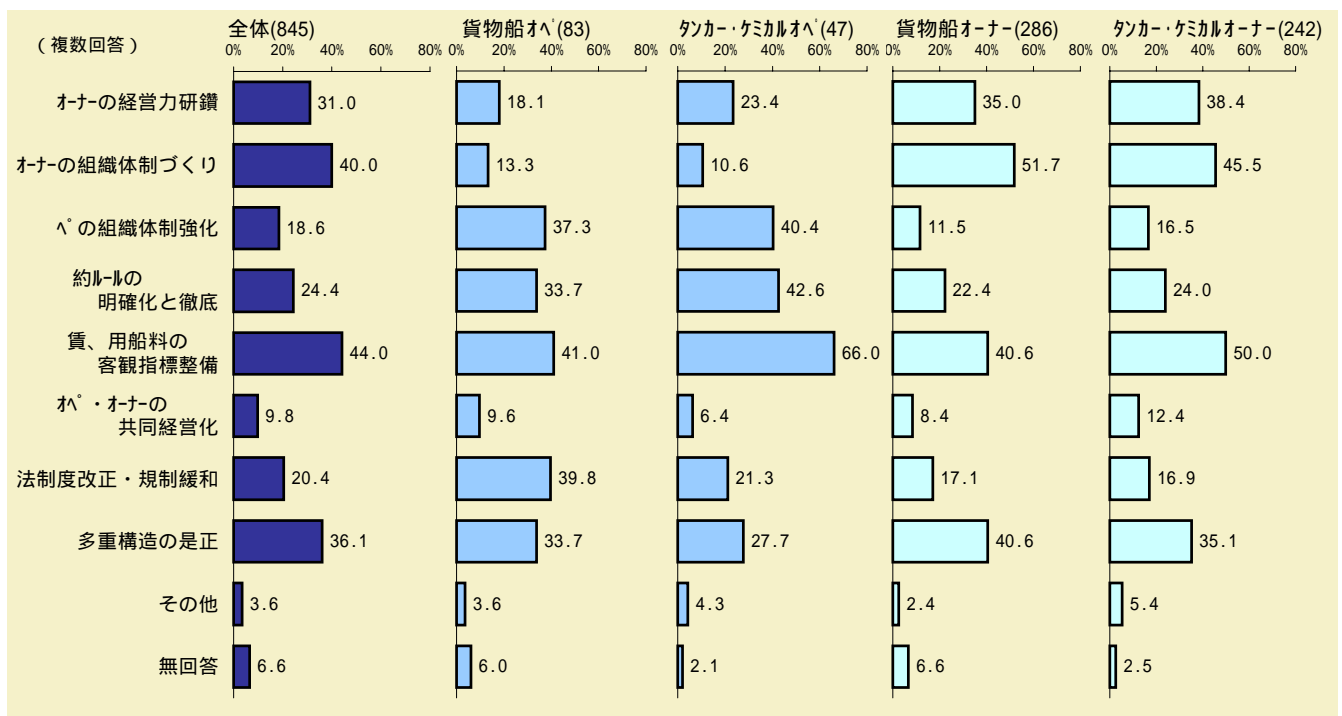
[ 図表 21 ] 運賃・用船料市場の望ましい姿



求められる改善策は、客観指標整備や組織力の強化など

- アンケート調査結果では、市場健全化への方策として、運賃・用船料の客観的指標整備が強く支持され、また、オペレーター・オーナー自らの組織力強化も強く指摘されていることから、横が見えず個別に交渉している体制からの脱却が意図されていると見られる [ 図表 22 ]
- 具体的な改善方策は、オーナーの交渉代理人やオペレーター別船主会、船舶管理会社の活用、オペレーターの船舶融通システム、コスト指標の整備など、各品目で支持の多い方策を中心に、オーナー間の協調、オーナーの意識改革を進めながら、品目別の特性を考慮してそれぞれに組み立てがなされるべきものと考えられる。

[ 図表 22 ] 望ましい市場の姿に近づく方策



アンケート調査は、平成 17 年 8 月にオペレーター、オーナー事業者を対象に実施。有効送付数 3,668、有効回収数 845、有効回収率 23.0%。

## ． 運賃・用船料市場の現状と改善方向・方策の提案

### 1．現在の運賃・用船料市場の構造

以上の検討から、内航海運の運賃・用船料の現状における市場構造の特性が、以下のように整理できる。

#### [ 市場性の高低部分が併存 ]

- ・ 大宗貨物の運賃及び定期用船料は半年または年間単位で契約される場合が多いのに対して、運賃は用船料より契約期間が短い契約が多く、また、トリップ契約や運航委託契約があるため、市場性が多少認められる傾向にある。
- ・ また、内航業界には、セメント船に代表される荷主によるコスト保証船方式の契約形態が存在しており、この場合は、運航・船舶コストが保証されているため、市場性は極めて低い。

#### [ 運賃の市場性向上への期待 ]

- ・ 定期用船料を含め、多少なりとも市場性を認めるべき部分では、荷主産業の事業再編や内航市場の規制緩和といった流れの中で、現在はまだ不十分であるが、運賃・用船料市場は、より市場性が高まる方向で動いていると見られる。

#### [ 用船料の市場性向上機運の高まり ]

- ・ 用船料市場は、船主の最終的な収支が償っていた時期もあったが、近年は、荷主産業自体が激しい競争にさらされているため、用船料価格は再生産価格を下回る水準へと厳しさを増している。
- ・ この構図は、船腹需給が改善しても船腹が完全に不足するまで続くとも見られ、一方で、オーナーが船舶の運用による収支のみに依存せざるを得ない状況に置かれたことから、コストに見合う用船料、または少なくとも需給を反映した市場性を求める機運が強まったとすることができる。

#### [ 本来の市場性向上プロセスは未だ機能せず ]

- ・ ただし、荷主・オペレーターの優越性の中で、オーナーが押さえつけられる形でのみ市場性が高められようとしているのであり、対等の取引に基づく需給動向に的確に対応した本来の市場性がなお機能していないと言える。
- ・ 本来は、輸送責任を全うする主体であるオーナー、オペレーターの経営力再生産のためには、まず用船料がオーナーの健全経営に足る水準に確保され、それに必要な運賃水準という形で運賃市場が作られることが望まれる。
- ・ 荷主に対する輸送責任を果たしつつオーナーを健全に育成するために必要な運賃水準を確保するという意味で、オペレーターの果たすべき責任は大きいであろう。

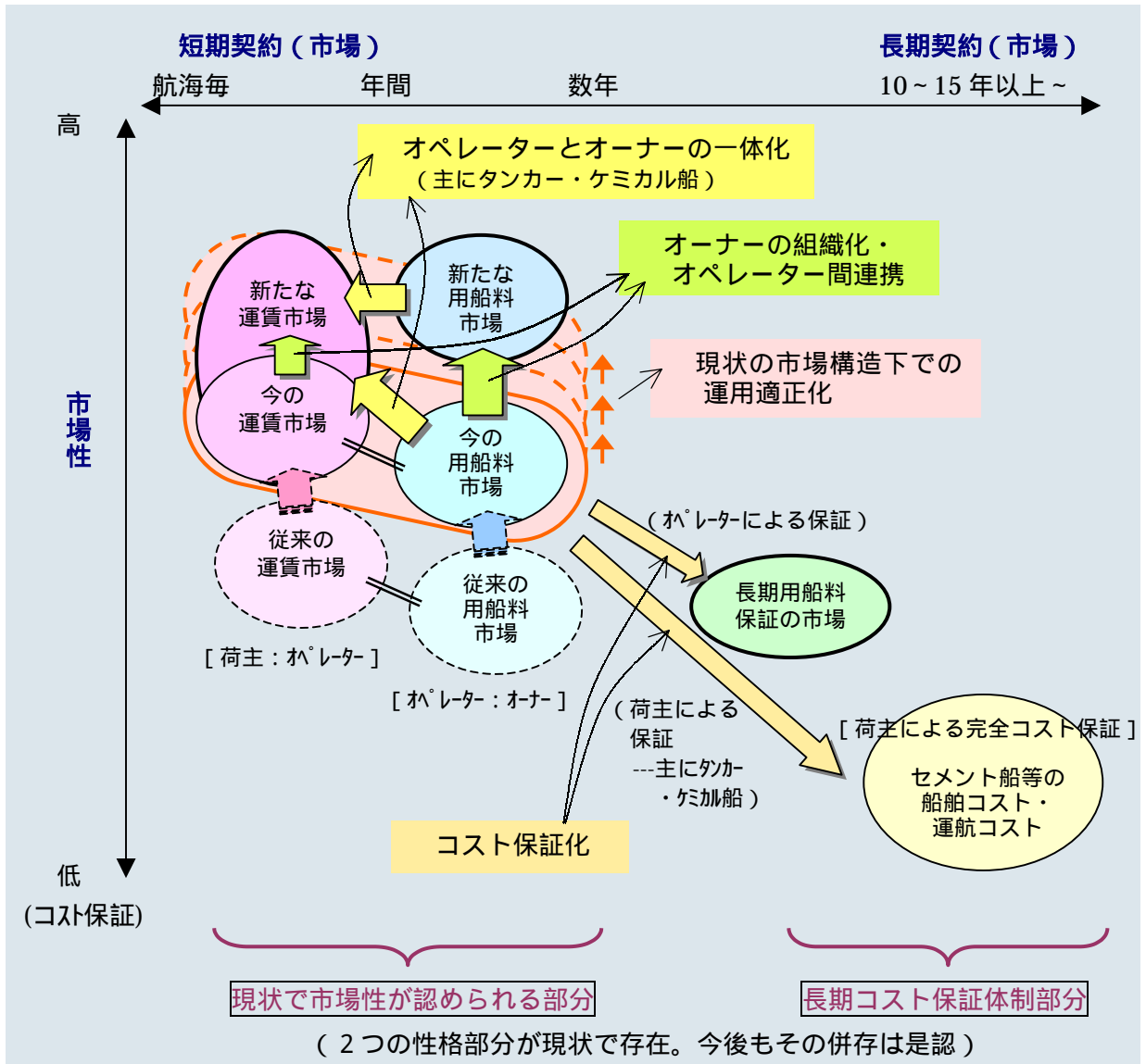
### 2．運賃・用船料市場の4つの改善方向

運賃・用船料市場が短期、中長期の需給状況を適切に反映し、また船腹の過不足、その将来見込みに対応して、船舶の解撤・更新・新建造が適切に、かつ円滑に行われるための市場機能の向上が必要である。そのための改善方向は一つではない。船種、品目に応じて様々な形があり得るとともに、各事業者の目指すべき方向も単一ではない。

大きな方向としては、短期的な「市場対応力の向上」の方向と、長期的な「コストの保証化」

の方向の2つである。具体的には次の4つに整理できよう。 ~ が前者に相当し、 が後者に対応するものである [ 図表 23 ]

[ 図表 23 ] 運賃・用船料市場の改善方向



### 3. 運賃・用船料市場の改善方向別の具体的方策提言

#### (1) 現状の市場構造下での運用適正化

現在の契約形態やオペレーター・オーナーの立場等を大きく変えないものの、その契約形態の近代化や運用の厳格化、取引の適正化等により、実勢を反映した運賃・用船料水準の確保、船舶の建造・更新の円滑化を実現し、内航事業の業態維持を目指すものである。

改善策案 (提言)	内容要旨
1) 内航タンカースケール等の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業界を代表する組織がタンカースケール利用を強くPR、元売り各社の利用意識向上を促す</li> <li>・業界自らがより説得力あるスケールをつくり主体的にPRも</li> </ul>
2) 品目別の運賃・用船料スケールの開発整備と活用ルールづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業界が主導し、荷主、オペレーターも含めた研究体制で、船種別運賃・用船料水準値を開発</li> <li>・まず、コスト指標について、標準値算定とその活用ルールづくり、PRに努力</li> </ul>

3) 運賃・用船料市況の常時調査と活用体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>各船種の運賃、用船料市況情報を常時調査、公開するシステムを業界で開発整備</li> <li>荷主参加も含めた調査情報機関設立など業界主導体制で、情報の収集と提供事業を運営</li> </ul>
4) 需給バランス及びコスト情報のリアルタイム発信システムの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>適正船腹量に代わる船腹需給情報提供（あくまでも運賃・用船料設定のため）の仕組みを構築</li> <li>運航・船舶コスト情報も同時に収集、提供するシステムを内航海運業界が自ら形成</li> </ul>
5) 契約内容とその遵守状況の第三者による監視機能の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>下請法等を根拠とする契約の最低共通ルールを明示、遵守を監視する第三者機関を設置</li> <li>契約内容、その遵守状況を随時監視、警告や悪質者公表により優越的地位濫用を抑制</li> </ul>
6) 下請中小企業振興法による振興事業計画の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>各海運組合や内航総連合会等による振興事業計画制度活用の積極的PR</li> <li>モデル的な事業案、計画案の提示、制度普及に向けた勉強会等の継続的な実施など</li> </ul>
7) バンカーサーチャージの運用明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>バンカーサーチャージ導入強化のキャンペーン実施により荷主、オペレーターの理解を促進</li> <li>契約への明記を促し、第三者監視の対象に。リアルタイムな反映へのルール化も。</li> </ul>
8) オーナーの意識改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>中小オーナーの経営感覚、契約の意義等への意識を高める意識改革を促進</li> <li>研修や教育の機会を海運組合等で用意、これらにより将来の基幹的事業者を育成</li> </ul>

この方向は、具体的方策によって主対象となる船種や品目は異なるが、全体としては、「荷主：オペレーター：オーナー」という現実の関係がある限り、大半の船種、品目においてこの方向に含まれる何らかの方策が、とるべき道としての選択対象となり得る。

## (2) オーナーの組織化・オペレーター間連携

オーナーが協業化、船舶管理会社などの方法により組織化を進め、船舶のプール化を通じて経営基盤の強化と用船料市場の需給対応性を高めることにより、オペレーターとの交渉力の強化を図るとともに、運賃の市場性向上への反映も期待するものである。他方、オペレーターも、オペレーター同士の連携により、共同配船、共同運航の強化を図り、サービスの向上、引受能力の拡大を通じて対荷主の運賃交渉力の向上を目指す。

改善策案（提言）	内容要旨
1) オーナーの協業化（協業組合等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>時代に即した新たな協業化の仕組み（協業組合や事業協同組合等）を構築、活用を促進</li> <li>協業組合等への船舶プールで交渉力強化、船舶共同建造、共有化で代替建造を促進</li> <li>協業化を指導する経営コンサルタント機能の育成確保、活用</li> </ul>
2) 船舶管理会社の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域、船種ごと等の集団化、船舶管理会社の設立を促進、代替建造能力の再生を目指す</li> <li>海運組合等が設立と運営を指導、その支援の法制度整備も要請</li> <li>オーナーは今後の方向として、船舶管理会社の下での参加か自らの経営革新かを選択</li> </ul>
3) オーナーのオペレーター別船主会の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>船主会を、共通オペレーターのもとでのオーナー共同組織として機能させる</li> <li>用船料以外の契約条件改善等の交渉、平均用船料アップ率の交渉なども</li> </ul>



4) オーナーの合併による規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中小オーナー同士の合併による規模拡大の道を常に用意</li> <li>・合併に向けた経営指導のため、外部からの支援介入の必要も</li> </ul>
5) オペレーター同士の連携と意識改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレーターが相互に連携して規模の利益を追求</li> <li>・荷主へのコスト説明責任、オーナーとの契約遵守責任を自覚して連携行動</li> <li>・それを通じて荷主の物流部門への責任の重さも訴え</li> </ul>
6) 共同配船事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主にも利点がある共同配船方式の確立、オペレーターの水平的コラボレーション</li> <li>・運賃交渉力の向上を期待</li> </ul>

オーナーの組織化は、既にコスト保証体制下にあるセメント専用船などを除き、一杯船主など中小零細オーナーが所有している一般貨物船や一般タンカーなどが対象となる。また、オペレーター間の連携は、既にRORO船等一部で共同配船等の例が見られるが、このような共通の船種、品目を扱う事業者間で対象となり得る。

### (3) オペレーターとオーナーの一体化（主にタンカー・ケミカル船）

タンカー・ケミカル船の分野を主な対象として、オーナーのオペレーター化、オペレーターの保有船増加などにより結果としてオペレーターとオーナーの一体化を図り、運賃市場と用船料市場を統合し、全体としての需給対応性、市場性の向上を目指すものである。

改善策案（提言）	内容要旨
1) オーナーのオペレーター化（一部の船種）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オーナーが自ら荷主と交渉しオペレーター行為も行う業態転換（一部の船種）</li> <li>・これを受け入れる荷主の意識改革も促進</li> </ul>
2) オペレーターとオーナーの企業集約体制化（合併）（主にタカ・ケミカル船）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレーターと傘下のオーナーが合併し、自社船化（オペレーターがオーナー業を兼ねる）</li> <li>・オペレーターのリスク管理能力（代替建造も自己責任で）、オーナーの意識改革による経営参画が重要</li> </ul>

この方向は、荷主とオペレーターの間で系列関係等が強固な貨物船部門では該当性が薄い。タンカー・ケミカル船、特殊タンク船等ではオーナーが力をつけてオペレーター化したり、オペレーターがオーナーを取り込む等の可能性はあると見られ、一部の貨物船でもオーナーが直接荷主と結びつく可能性は否定しきれないものではない。

### (4) コスト保証化

零細船主（オーナー）の競争市場への対応力の限界性、代替建造・船舶金融の困難化に対応するため、船腹確保の安定化を優先し、オペレーターによる長期用船料保証化、または荷主による長期コスト保証船の形態に移行する選択肢を可能にする。これは、敢えて短期の市場性を封印して長期的な市場性の確保に特化しようとするものであり、オペレーターが荷主から独立して、資本力を発揮する場合もあれば、荷主産業が自らの商船隊を組織する場合もあり得る。

改善策案（提言）	内容要旨
1) オペレーターによる長期用船料保証システムの確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期用船料保証に関し、船種・品目別の具体的な形態のモデルを公平な視点で作成</li> <li>・短期市場性の否定だが、オーナーの経営安定化と代替建造促進の効果</li> </ul>
2) 荷主によるコスト保証船化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セメント船に準じた荷主の完全コスト保証体制化の具体的な仕組みを構築</li> <li>・オペレーターは、コスト変動等によるリスク負担、代替建造への責任を負う</li> </ul>

3) 計画的な船舶代替建造体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレーター・荷主による計画的な船舶建造（長期的船腹市場の安定確保の責任遂行）</li> <li>・船舶建造計画に必要な船腹需給、造船市場情報等の提供体制の整備</li> </ul>
--------------------	---

セメント船では既に荷主による完全なコスト丸抱え体制が定着しているが、専用船的色彩の強いタンカー・ケミカル船、特殊タンク船等では、セメント船とはやや異なる形態であっても何らかの荷主によるコスト保証船化の方向があり得る。鉄鋼船等の貨物船分野ではオペレーターによる長期用船料保証の道が選択肢となろうが、これらはいずれも の組織化による規模拡大の道を取り得ない中小のオーナーが、生き残りのために残された選択肢ということもできる。

#### (5) 提言の実践に向けて

上記は、4つの方向性のもとで考えられる具体的な改善策を、客観的な立場からの提言としてまとめたものである。

各提言方策は、内航海運業を構成する各主体の立場の相違により得失が異なり、利害が対立して立場によっては受け入れ難いものもあるが、目指すところは内航海運業の健全な発展であり、それがわが国の国際競争力を高めながら内航海運業界として国内経済に占める地位を高め、変革意欲のある事業者が報われ、育つ姿である。痛みを伴う部分があっても、座して「内航船が消える日」を迎えることのないよう、本提言をひとつのメニューとして捉え、それぞれに有効な方策を選択し、組み合わせて実践されることが期待される。

## 4. 市場改善に必要な環境整備方策についての提言

以上4つの方向性の具現化方策以外に、これら全体に関わる環境整備ともいべき方策を、以下のような項目で同じく提言として示した。

これらの方策は、必ずしも内航海運事業者（オペレーター、オーナー）の責任または自助努力の範疇に属さない部分で不可避免的に影響してくる事象に対して、業界全体での支援の取り組みあるいは荷主業界や行政も含めた外部への働きかけも含めたものである。

この中には、船員問題や代替建造など内航海運業存立の根幹に関わる問題も含まれるが、これらの環境改善方策は、それが単体で成り立つのではなく、運賃・用船料市場と密接な関わりを持つ問題群であり、詰まるところ運賃・用船料市場の改善・適正化によって解決される部分も大きいことに注意を要する。

#### (1) 市場改善の支援に必要な方策群

改善策案（提言）	内容要旨
1) 船員の合理的な運用ルールの明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上側との役割分担の明確化等のルールを確立</li> <li>・業界団体が品目毎の基本ルールを作成しオペレーター等に普及啓発</li> </ul>
2) 労働条件改善による新規船員の確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・魅力ある職場への労働環境、労働条件改善に業界が取り組む</li> <li>・そのコストを運賃、用船料改善の中で吸収できるようアピール</li> <li>・船員派遣事業の活性化で船員雇用市場を流動化、活性化</li> </ul>

3) 船員の確保・育成を容易にする制度環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船員教育のあり方の見直し、公平な新規船員供給の仕組みへの配慮を行政に求める</li> <li>・6級海技士免許制度と運用の改善も要請</li> </ul>
4) 定員減の合理化船の開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性を確保向上させつつ省力化する設備、船舶の技術開発</li> <li>・定員数の決定基準に省力化、安全設備状況の加味を要請</li> <li>・航行管制の高度化も求める</li> </ul>
5) 造船の活性化と船台の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オペレーターも協力してシリーズ建造や仕様標準化など建造コスト引き下げの努力、合同研究体制の樹立</li> <li>・造船業界も零細業者の提携化など構造改善を</li> </ul>
6) 組織化・協業化を促進する制度環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・零細オーナーへの動機付けと、組合設立条件の緩和や各種特例、優遇措置を求める</li> <li>・ファイナンス支援制度強化等、共同代替建造環境の整備を要請</li> </ul>
7) 海運事業者の組合組織再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本内航海運組合総連合会傘下の5組合を、協業化体制に直結できるように再編成を組織的に研究</li> </ul>
8) 暫定措置事業のあり方の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の建て直し、軟着陸に向けた運営方法見直し等、早期に方向性を打ち出し</li> <li>・自助努力を補う産業支援施策を行政に要請</li> </ul>
9) 内航海運業界と行政との情報疎通体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政各部門と内航総連合会の定期的な情報交換、意見交換の場の設定</li> </ul>
10) 海運産業基盤の整備充実促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・私設パースの更新への支援を要請、各港湾のインフラ整備、情報基盤整備等を行政に要請</li> </ul>
11) 新規貨物確保への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モーダルシフトへの適応、外航フィーダー輸送、静脈物流の拡大に業界が開拓努力、その環境整備を関連業界に要請</li> <li>・陸上輸送に対抗できるコスト削減への支援を国に要請</li> <li>・廃棄法令、条例や港湾運用の規制緩和等を求める</li> </ul>

## (2) トータルな方向づけの明確化の必要性

改善策案（提言）	内容要旨
1) 荷主も交えた内航海運の将来ビジョンづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業界構造のあり方や各主体の役割、制度やルールをトータルに位置づける新ビジョンを策定</li> <li>・業界の主張のほか客観的視点も含めて策定</li> </ul>
2) 行政による内航海運活性化の方針・施策の明確化と実行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的な行政のスタンス、ビジョンを持った政策立案・運営を求める</li> <li>・健全な業界環境形成の必要性を訴え、法制度整備や活性化方針の明示、その施策担保と実行を促進</li> </ul>



## 内航海運市場の実態調査 報告書概要

平成 18 年 3 月

調査実施機関 財団法人 日本海運振興会

委託調査機関 アルファ社会科学株式会社

調査協力・印刷 日本内航海運組合総連合会

---

本書は、運賃・用船料市場の実態と問題点を把握し、改善策の提言を行うことを目的に、日本内航海運組合総連合会の要望も踏まえ財団法人日本海運振興会が平成 17 年度調査として実施した結果の概要をとりまとめたものです。調査においては、業界有識者を集めた検討委員会を設置して協議・検討を行いました。

報告書の内容を、日本内航海運組合総連合会ホームページ（<http://www.naiko-kaiun.or.jp>）に掲載しています。

報告書をご希望の方はお電話（03 - 3263 - 4630）でお申し込みください。

---